



松戸市地域公共交通計画
資料編

松戸市 街づくり部 交通政策課
令和8年4月

目次

1 計画策定までのあゆみ	1
1.1 検討経過	1
1.2 協議会委員名簿	2
2 設置条例	5
2.1 松戸市地域公共交通活性化協議会条例	5
3 令和6年度「松戸市の公共交通や移動に関する市民意識調査」	8
3.1 概要	8
3.2 集計結果	14
4 関係団体のヒアリング	57
4.1 概要	57
4.2 主要意見の整理	57
5 令和6年度「自動運転社会実装推進事業」	59
5.1 概要	59
5.2 検証・分析結果	61

1. 計画策定までのあゆみ

1.1 検討経過

(1) 協議会開催実績

松戸市地域公共交通計画の策定にあたっては、交通事業者や関係団体、市内において情報を共有し、連携して検討を進めるため、「松戸市地域公共交通活性化協議会」を設立し、目指すべき地域交通の将来ネットワークや各種施策の内容について、検討を行いました。

「松戸市地域公共交通活性化協議会」は、以下の時期に開催しました。

松戸市地域公共交通活性化協議会の開催実績

年度	回数	開催日	主な議題
令和6年度 (2024年度)	第1回	5月15日	<ul style="list-style-type: none">・計画策定の概要・松戸市の現状・課題・計画策定に向けた各種調査・地域公共交通計画策定までのスケジュール
	第2回	9月10日	<ul style="list-style-type: none">・コミュニティバス中和倉コースについて・令和6年度 自動運転実証運行について・松戸市地域公共交通計画の策定にあたっての方針・松戸市の公共交通や移動に関する市民意識調査(案)について・事業者・関係団体等へのヒアリングについて
	第3回	2月19日	<ul style="list-style-type: none">・市民意識調査結果概要について・交通事業者・関係団体へのヒアリング(意向把握)結果概要について・松戸市を取り巻く現況の整理について・松戸市地域公共交通計画の理念(案)・課題と将来像、取組方針について(案)・松戸市ゆめいろバス(中和倉コース)運行内容の変更について
令和7年度 (2025年度)	第4回	5月28日	<ul style="list-style-type: none">・令和6年度 自動運転実証調査結果について・松戸市地域公共交通計画(骨子案)・目指すべき地域交通ネットワーク(案)・施策体系図・松戸市の地域公共交通における施策・取組について・ブロック分けについて・令和6年度事業報告 コミュニティバス中和倉コースについて・コミュニティバス(高塚新田コース)運行計画概要
	第5回	10月22日	<ul style="list-style-type: none">・松戸市地域公共交通計画(素案)
	第6回	1月23日	<ul style="list-style-type: none">・パブリックコメントの実施結果について・松戸市地域公共交通計画(案)



(2) 市民への調査や意見募集の実施

令和6年度(2024年度)には、現況を把握するための市民意識調査や関係者へのヒアリングを実施し、令和7年度(2025年度)には、計画書案をもとにパブリックコメントを行いました。

市民への調査や意見募集の実施実績

年度	時期	内容
令和6年度 (2024年度)	10月21日～11月19日 11月	令和6年度 松戸市の公共交通や移動に関する市民意識調査 公共交通事業者や関係団体等へのヒアリング
令和7年度 (2025年度)	11月17日～12月16日	松戸市地域公共交通計画(案)に関するパブリックコメント

1.2 協議会委員名簿

「松戸市地域公共交通活性化協議会」の委員は、以下のとおりです。

検討中に委員の交代があった場合は、その時期を備考に記載しています。

協議会委員名簿

氏名(敬称略)	所属	役職名	備考
内山 久雄	東京理科大学	名誉教授	会長
北大路 信郷	明治大学 株式会社 政策情報システム研究所	名誉教授 代表取締役	
服部 真治	一般財団法人 医療経済研究・ 社会保険福祉協会 医療経済研 究機構	政策推進部 研究事業担当部長 研究部 主席研究員	
浅川 靖之	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 企画総務部経営戦略ユニット	チーフマネージャー	～令和6年(2024年)6月
櫻井 昭夫	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 企画総務部経営戦略ユニット	チーフマネージャー	令和6年(2024年)6月～
正能 俊輔	東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社 企画総務部	経営戦略ユニット ユニットリーダー	～令和7年(2025年)9月
重松 景則	東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社 企画総務部 経営戦略ユニット	マネージャー	令和7年(2025年)9月～
足原 潤一	新京成電鉄株式会社	鉄道事業本部 計画安全部 計画管理課長	～令和7年(2025年)4月
土屋 稿治	京成電鉄株式会社 鉄道本部 計画管理部	鉄道企画担当 課長	令和7年(2025年)4月 ～令和7年(2025年)7月



協議会委員名簿

氏名(敬称略)	所属	役職名	備考
浅岡 祐介	京成電鉄株式会社 鉄道本部 計画管理部	鉄道企画担当課長	令和7年(2025年)7月～
島ノ江 啓一	北総鉄道株式会社 企画室	課長	
池澤 孝信	東武鉄道株式会社 新鎌ヶ谷駅	駅長	
北原 幸治	流鉄株式会社	執行役員 鉄道部長	
中嶋 貞治	松戸新京成バス株式会社 営業部	取締役営業部長	～令和7年(2025年)4月
福本 健二	京成バス千葉ウエスト株式会社	企画部長	令和7年(2025年)4月～
坂本 幸裕	京成バス株式会社	営業部 次長	～令和6年(2024年)7月
三浦 裕樹	京成バス株式会社	営業部 部長	令和6年(2024年)7月～
小林 弘昌	東武バスセントラル株式会社	取締役 運輸統括部長	～令和7年(2025年)6月
松木 猶志	東武バスセントラル株式会社 運輸統括部 業務課	課長補佐	令和7年(2025年)6月～
太田 英寿	ちばレインボーバス株式会社 営業部 営業課	営業部営業課長補佐	
成田 斉	一般社団法人千葉県バス協会	専務理事	
中村 郁	新京成バス労働組合	松戸支部長	
鈴木 慎也	京成バス労働組合 松戸分会	分会長	
川嶋 政幸	松戸地区タクシー運営委員会 (京成タクシー松戸東株式会社内)		～令和8年(2026年)1月
田中 裕也	松戸地区タクシー運営委員会 (京成タクシー松戸東株式会社内)		令和8年(2026年)1月～
高山 和征	一般社団法人千葉県タクシー協会	専務理事	
内城 一朗	京成タクシー松戸東株式会社 如月会	執行委員長	
高橋 直人	関東運輸局 千葉運輸支局 企画調整担当	首席運輸企画専門官	～令和7年(2025年)4月
福浪 新一	関東運輸局 千葉運輸支局 企画調整担当	首席運輸企画専門官	令和7年(2025年)4月～
高梨 忠生	関東地方整備局 千葉国道事務所 柏維持修繕出張所	所長	～令和7年(2025年)4月
大久保 智司	関東地方整備局 千葉国道事務所 柏維持修繕出張所	所長	令和7年(2025年)4月～
川村 欣史	千葉県東葛飾土木事務所	調整課長	
渡辺 浄	千葉県松戸警察署 交通課	課長	～令和7年(2025年)3月
盛岡 将人	千葉県松戸警察署 交通課	課長	令和7年(2025年)3月～



協議会委員名簿

氏名(敬称略)	所属	役職名	備考
鈴木 健司	千葉県松戸東警察署 交通課	課長	～令和7年(2025年)3月
伊藤 陽一	千葉県松戸東警察署 交通課	課長	令和7年(2025年)3月～
恩田 忠治	松戸市町会・自治会連合会	会長	
伊藤 みどり	NPO 法人 全国移動サービス ネットワーク	事務局長	
菊田 陽子	NPO 法人 松戸市障害者 団体連絡協議会	理事長	
山田 美和	NPO 法人 MamaCan	理事長	
堀田 重信	松戸市はつらつクラブ連合会	副会長	
小倉 慎一	松戸市 街づくり部	部長	副会長
小沼 豊	松戸市 建設部	部長	～令和7年(2025年)4月
渡辺 直	松戸市 建設部	部長	令和7年(2025年)4月～
松本 篤人	松戸市 福祉長寿部	部長	～令和7年(2025年)7月
川崎 由季子	松戸市 福祉長寿部	部長	令和7年(2025年)7月～



2. 設置条例

2.1 松戸市地域公共交通活性化協議会条例

令和6年3月26日 松戸市条例第23号

(設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第6条第1項及び道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第4条の2に基づき、松戸市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)を置く。

(所掌事務)

第2条 協議会は、松戸市地域公共交通の活性化に関し、市長の諮問に応じ、次に掲げる事項について調査審議する。

- (1) 松戸市地域公共交通計画の作成及び変更に関する協議に関すること。
- (2) 松戸市地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (3) 地域の実情に応じた適切な一般乗合旅客自動車運送の態様等に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、市長が必要と認める事項

(組織)

第3条 協議会は、委員33人以内をもって組織する。

(委員)

第4条 委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 市長又はその指名する市職員
- (2) 学識経験を有する者
- (3) 関係団体を代表する者
- (4) 関係機関の職員
- (5) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

2 委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も、また、同様とする。

(任期)

第5条 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(会長及び副会長)

第6条 協議会に会長及び副会長各1人を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第7条 協議会の会議は、会長が招集し、会長がその議長となる。

2 協議会は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。

3 協議会の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 前2項の規定にかかわらず、運賃・料金に関する事項は、道路運送法(昭和26年法律第183号)第9条第4項に規定する構成員のみで協議を行うこととする。



(部会)

第8条 協議会は、必要に応じ、特定事項を調査審議するために部会を置くことができる。

- 2 部会は、協議会の委員及び次条に規定する臨時委員をもって組織し、部会に属すべき委員は、協議会の委員のうちから会長が指名する。
- 3 部会に部会長を置き、部会に属する委員の互選によりこれを定める。
- 4 部会長は、部会の事務を掌理する。
- 5 部会長に事故があるとき又は部会長が欠けたときは、部会に属する委員のうちから部会長があらかじめ指名する者が、その職務を代理する。
- 6 前条の規定は、部会の会議について準用する。この場合において、同条中「協議会」とあるのは「部会」と、同条第1項中「会長」とあるのは「部会長」と、同条第2項中「委員の」とあるのは「部会に属する委員の」と読み替えるものとする。

(臨時委員)

第9条 部会において調査審議すべき事項に関し必要があるときは、部会に臨時委員を置くことができる。

- 2 臨時委員は、市長が必要と認める者のうちから市長が委嘱する。
- 3 臨時委員の任期は、その者の委嘱に係る当該事項に関する調査審議が終了したときまでとする。
- 4 臨時委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も、また、同様とする。

(意見の聴取等)

第10条 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対し、会議の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(委任)

第11条 この条例に定めるもののほか協議会の組織及び運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。



附則

(施行期日)

- 1 この条例は、令和6年4月1日から施行する。(特別職の職員の給与及び費用弁償の支給に関する条例の一部改正)
- 2 特別職の職員の給与及び費用弁償の支給に関する条例(昭和31年松戸市条例第15号)の一部を次のように改正する。次の表中下線の表示部分(以下改正前欄にあつては「改正前部分」と、改正後欄にあつては「改正後部分」という。)については、次のとおりとする。
 - (1) 改正前部分及びそれに対応する改正後部分が存在するときは、当該改正前部分を当該改正後部分に改める。
 - (2) 改正前部分のみ存在するときは、当該改正前部分の文言を削る。
 - (3) 改正後欄に「(削除)」と存在するときは、それに対応する改正前部分の目次、章、条、項、号等の全てを削る。
 - (4) 改正後部分のみ存在するときは、当該改正後部分を加える。

改定前		改定後	
別表2(第4条関係)		別表2(第4条関係)	
職名	報酬	職名	報酬
(略)		(略)	
松戸市介護保険事務等委託業務事業者先行委員会委員	(略)	松戸市介護保険事務等委託業務事業者先行委員会委員	(略)
		松戸市地域公共交通活性化協議会委員	日額 8,500 円

以上



3. 令和6年度

「松戸市の公共交通や移動に関する市民意識調査」

3.1 概要

(1)目的

本市における潜在的需要層やそのニーズ等を探り、課題整理・分析や将来の公共交通のあり方を検討するにあつての基礎資料として活用するため、令和6年度「松戸市の公共交通や移動に関する市民意識調査」を実施しました。

本調査では、公共交通の利用状況や交通サービスに対する満足度、日常的な交通移動手段・移動目的・頻度及び公共交通の維持・確保のあり方等を把握しました。

(2)実施概要

実施概要は以下のとおりです。

実施概要

項目	概要
調査対象	松戸市内在住者 15歳以上を無作為抽出
調査期間	令和6年(2024年) 10月21日~11月19日
配布数	5,000 件
回収数(率)	1,711 件(34.2%)
回答方法別の回収数(割合)	紙面返送 :1,127 件(65.9%) Web 回答:584 件(34.1%)



(3)調査内容

調査内容は、調査のねらいを踏まえて大きく6つの質問に分類し、下表のとおり設定しました。

調査内容

質問	調査のねらい	概要	小設問
質問1	ターゲットの明確化	回答者の属性を把握し、公共交通施策のターゲットの明確化を図る。	年齢、性別、職業、居住地、世帯構成、外出時の付き添いの要否、情報の取得方法
質問2	公共交通施策に対する社会受容性や機運の把握	市民の公共交通に対する意識を把握し、施策展開にあたって地域に受け入れられる可能性や公共交通のあり方の検討に活用する。	松戸市の公共交通の充実度、公共交通と暮らしの関係
	公共交通の利用状況の把握	公共交通の利用状況を把握し、今後の改善点の明確化を図る。	【鉄道】 最寄り駅、利用頻度、最寄り駅までの所要時間/移動手段、最も利用する駅 【バス】 最寄りバス停、最寄りバス停の認知度/利用頻度/利用時間帯と運行本数、最寄りバス停までの所要時間/移動手段、最も利用するバス停 【タクシー】 利用目的、利用頻度、支払える金額、利用方法、利用する理由
	公共交通に対する現時点での評価の把握	公共交通サービスの利便性や満足度を調査し、計画策定に伴う効果検証のベースとなる指標を取得する。	【鉄道】 最寄り駅までのアクセスの不便さ、鉄道に対する満足度 【バス】 最寄りバス停までのアクセスの不便さ、バスに対する満足度
質問3	目的別の移動状況の把握	目的別の移動実態を把握し、潜在的需要層やそのニーズ等を探り、取り組む施策の検討に活用する。	外出頻度、外出先、移動手段 ・通勤・通学 ・病院の利用 ・日常の買い物 ・市内公共交通の利用 ・その他日常の外出



調査内容

質問	調査のねらい	概要	小設問
質問4	自動車の運転状況や免許返納意向の把握	自動車の運転状況や免許返納に対する考えを把握し、移動時の自動車利用を見直すことで、公共交通の必要性の検討に活用する。	運転免許証の有無、運転頻度、運転する車、維持費の認知度、免許返納に対する考え、返納をためらう理由、返納後の移動手段（想定、希望）
質問5	将来(約10年後)の移動に関する不安や支障の把握	現在だけでなく将来的な移動に関する不安や支障、意向を把握することで、将来の公共交通のあり方の検討に活用する。	将来の移動に関する不安の有無、不安を感じる理由、公共交通を維持することの重要性
質問6	市民の意見の把握	市民の困りごとや実施したい活動などを把握し、公共交通のあり方の検討に活用する。	便利に思っていること、維持してほしいこと、困っていること、行きたい/行く頻度を増やしたい場所、あったら便利なこと



(4) 調査票

調査票は以下のとおりです。

松戸市の公共交通や移動に関する市民意識調査

日頃より、市政にご理解、ご協力いただき感謝申し上げます。
本市では、今年度より公共交通や移動に関する将来像、施策の方向性を示すべく地域公共交通計画の策定に着手いたしました。
このたび、公共交通の現状、地域の実情を把握し課題整理・分析を行うことを目的に、市民の皆様ら、〇〇〇人を対象に意識調査を実施させていただき運びとなりました。
皆様ひとりひとりのご回答やご意見が公共交通の利便性の維持・向上や本市の更なる発展の第一歩になると考えておりますので、是非ご協力くださいようお願い申し上げます。

令和6年10月
松戸市長 本郷谷 健次

回答方法および回答期限

本調査は、WEBフォーム、郵送によるご回答が可能です。

回答期限 2024年 11月19日（火）まで

WEBフォームからご回答いただく場合

右記QRコードから、お手元のスマートフォン等で回答フォームにアクセスできます。
以下の回答票番号（数字4桁、英字3文字）をご入力の上、ご回答ください。

回答票番号: **0000AAA**

QRコード

郵送でご回答いただく場合

同封の「返信用封筒」にて返送してください。
返送先：(委託先) 中央建設コンサルタンツ株式会社 〒102-0083 東京都千代田区麹町2丁目1-0-13

※ご回答にあたって※
 ◎質問には、ご自身のことについてご回答ください。
 ◎同じ回答票番号の繰り返しのご使用はお控えください。
 ◎個人情報が特定されることのないよう、統計的処理を施した上で集計いたします。
 ◎ご回答いただきました情報は、本調査の目的以外に使用いたしません。

＜回答方法・質問内容に関するお問い合わせ先＞

(委託先) 中央建設コンサルタンツ株式会社 計研系部門 事業創生グループ
 TEL:03-3511-2030 E-Mail: matsudo_transport@cfk.co.jp

～調査の実施主体～
 松戸市 街づくり部 交通政策課 計画担当
 TEL:047-704-3996 E-Mail: mckoutsu@city.matsudo.chiba.jp

以下の質問について、**あてはまる数字に○印を、または自由記述欄()**にご回答ください。

質問1	あなた自身の現在のことについておたずねします。				
(1) あなたの年齢を教えてください。 <u>ひとつに○</u>	1. 15歳～19歳	2. 20歳～29歳	3. 30歳～39歳	4. 40歳～49歳	5. 50歳～59歳
	6. 60歳～64歳	7. 65歳～69歳	8. 70歳～74歳	9. 75歳～79歳	10. 80歳～84歳
	11. 85歳以上				
(2) あなたの性別を教えてください。 <u>ひとつに○</u>	1. 男性	2. 女性	3. 回答しない		
(3) あなたの職業を教えてください。 <u>ひとつに○</u>	1. 会社員・公務員	2. ハート・アルバイト	3. 自営業	4. 学生・生徒	5. 専業主婦・主夫
	6. 無職	7. その他()			
(4) あなたの住む地区を <u>町丁目</u> まで教えてください。	(例) 松戸市 (南 第 5) 町 (<u>丁目</u>)	松戸市 () 町・丁目			
(5) 現在の世帯構成を教えてください。	同居の人数 ※あなたを除く (人)	同居人の年齢			
		男	女	男	女
		男	女	男	女
(6) あなたが外出する際に付き添いが必要ですか。 <u>ひとつに○</u>	1. 必要	2. 必要でない			
(7) あなたの家族の中には、1人で外出できない方はいますか。 <u>ひとつに○</u>	1. いる	2. いない			
(8) 公共交通に関する情報(時刻表、運行状況等)の取得方法を教えてください。 <u>複数回答可</u>	1. スマートフォンや携帯電話で調べている	2. 時刻表や路線図を撮影し、持ち歩いている	3. 時刻表や路線図を家に保管している	4. テレビ・ニュース等で確認している	5. 係留所や駅に行ってから、案内を見ている
	6. その他()				

質問2	公共交通の印象や利用状況についておたずねします。				
(1) あなたは、生活している中で、松戸市の公共交通は充実していると感じますか。 1. 思う 2. やや思う 3. どちらともいえない 4. あまり思わない 5. 思わない	<u>ひとつに○</u>				
(2) 下表の各項目に、公共交通はどの程度影響していると思いますか。 <u>それぞれ一つに○</u>					
項目	関係している	まあまあ関係している	わからない	あまり関係していない	関係していない
にぎわい	1	2	3	4	5
教育・子育て	1	2	3	4	5
健康・福祉	1	2	3	4	5
暮らしやすさ・安全	1	2	3	4	5
環境	1	2	3	4	5

1/7 (回答用紙)

一 鉄道について					
(1) 最寄りの鉄道駅を教えてください。 <u>ひとつに○</u> ※駅名を記載してください。	1. JR常磐線	2. JR武蔵野線	3. 新京成線	4. 北総線	5. 東武東上線
	6. 流鉄流山線	駅名()			
(2) 最寄りの鉄道駅の利用頻度を教えてください。 <u>ひとつに○</u>	1. ほぼ毎日	2. 週3～5回程度	3. 週1～2回程度	4. 月1～2回程度	5. 年数回以下
(3) 最寄りの鉄道駅までの徒歩での所要時間を教えてください。 <u>ひとつに○</u>	1. 5分以内	2. 5～10分程度	3. 10～15分程度	4. 15～20分程度	5. 20～30分程度
	6. それ以上()				
(4) 最寄りの鉄道駅までの主な移動手段を教えてください。 <u>ひとつに○</u>	1. 徒歩	2. 自転車・バイク	3. 自家用車(自分で運転)	4. 自家用車(他者の送迎)	5. バス
	6. タクシー	7. その他()			
(5) 最寄りの鉄道駅までのアクセスについて、不便さを感じていることを教えてください。 <u>それぞれ一つに○</u>					
項目	感じる	やや感じる	どちらともいえない	あまり感じない	感じない(ない)
坂道などによる高低差	1	2	3	4	5
階段などによる上り下り	1	2	3	4	5
通話・歩道の設置	1	2	3	4	5
歩行環境の安全性	1	2	3	4	5
通話の狭さ	1	2	3	4	5
回り道による負担	1	2	3	4	5
自宅から最寄り駅までの距離	1	2	3	4	5
バスの本数	1	2	3	4	5
駐輪場・駐車場の台数	1	2	3	4	5
(6) 自宅から外出する際、最も利用する鉄道駅を教えてください。 <u>ひとつに○</u>	1. 最寄り駅	2. 最寄り駅以外()線()駅	最寄り駅以外を使っている理由		
(7) (6)で回答した鉄道路線について、各項目の満足度を教えてください。 <u>それぞれ一つに○</u>					
項目	満足している	まあまあ満足している	どちらともいえない	やや不満足である	不満足である
路線情報などの分かりやすさ	1	2	3	4	5
バリアフリー	1	2	3	4	5
駅の利用環境	1	2	3	4	5
他の公共交通との乗り換え	1	2	3	4	5
サービス全体	1	2	3	4	5

2/7 (回答用紙)



質問5 将来(約10年後)の移動についておたずねします。															
(1) 将来の移動について、不安を感じる場合がありますか。ひとつに○	<table border="0"> <tr> <td>1. 感じる</td> <td>3. どちらともいえない → 質問6へ</td> </tr> <tr> <td>2. まあまあ感じる</td> <td>4. あまり感じない → 質問6へ</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5. 感じない → 質問6へ</td> </tr> </table>	1. 感じる	3. どちらともいえない → 質問6へ	2. まあまあ感じる	4. あまり感じない → 質問6へ		5. 感じない → 質問6へ								
1. 感じる	3. どちらともいえない → 質問6へ														
2. まあまあ感じる	4. あまり感じない → 質問6へ														
	5. 感じない → 質問6へ														
(2) 将来の移動について、不安を感じる理由を教えてください。 <u>複数回答</u>	<table border="0"> <tr> <td>1. 金銭的な負担</td> <td>8. 公共交通の利用頻度や距離の増加</td> </tr> <tr> <td>2. 移動の不便さ</td> <td>9. 公共交通の確保・確保</td> </tr> <tr> <td>3. 公共交通を利用できるか</td> <td>10. 自動車の購入や維持</td> </tr> <tr> <td>4. 自動車を利用できるか</td> <td>11. 身体面の衰え</td> </tr> <tr> <td>5. 安全に移動できるか</td> <td>12. デジタル化など新しいシステムへの対応</td> </tr> <tr> <td>6. 家族などにかける(かけられる)負担</td> <td>13. その他</td> </tr> <tr> <td>7. 公共交通の過剰負担</td> <td></td> </tr> </table>	1. 金銭的な負担	8. 公共交通の利用頻度や距離の増加	2. 移動の不便さ	9. 公共交通の確保・確保	3. 公共交通を利用できるか	10. 自動車の購入や維持	4. 自動車を利用できるか	11. 身体面の衰え	5. 安全に移動できるか	12. デジタル化など新しいシステムへの対応	6. 家族などにかける(かけられる)負担	13. その他	7. 公共交通の過剰負担	
1. 金銭的な負担	8. 公共交通の利用頻度や距離の増加														
2. 移動の不便さ	9. 公共交通の確保・確保														
3. 公共交通を利用できるか	10. 自動車の購入や維持														
4. 自動車を利用できるか	11. 身体面の衰え														
5. 安全に移動できるか	12. デジタル化など新しいシステムへの対応														
6. 家族などにかける(かけられる)負担	13. その他														
7. 公共交通の過剰負担															
(3) 将来にわたって公共交通を維持することはどの程度重要だと思いますか。ひとつに○	1. 重要 2. やや重要 3. どちらともいえない 4. あまり重要でない 5. 重要でない														
質問6 その他、公共交通や移動に関するご意見等をお書きください。															
(1) 現在の公共交通や移動に関して、 <u>便利に思っていることや維持して欲しいこと</u> を教えてください。															
(2) 質問2や質問3で答えいただいた日頃の公共交通利用や移動に関して、 <u>困っていること</u> を教えてください。															
(3) 仮に、移動の不便さが解消された場合、 <u>行きたい/行く頻度を増やしたい場所</u> を教えてください。	場所 () 理由														
(4) 今後の公共交通や移動に関して、 <u>あったら嬉しいこと</u> を教えてください。															
~質問は以上です。調査にご協力いただき誠にありがとうございました。~ 7/7 (回答用紙)															

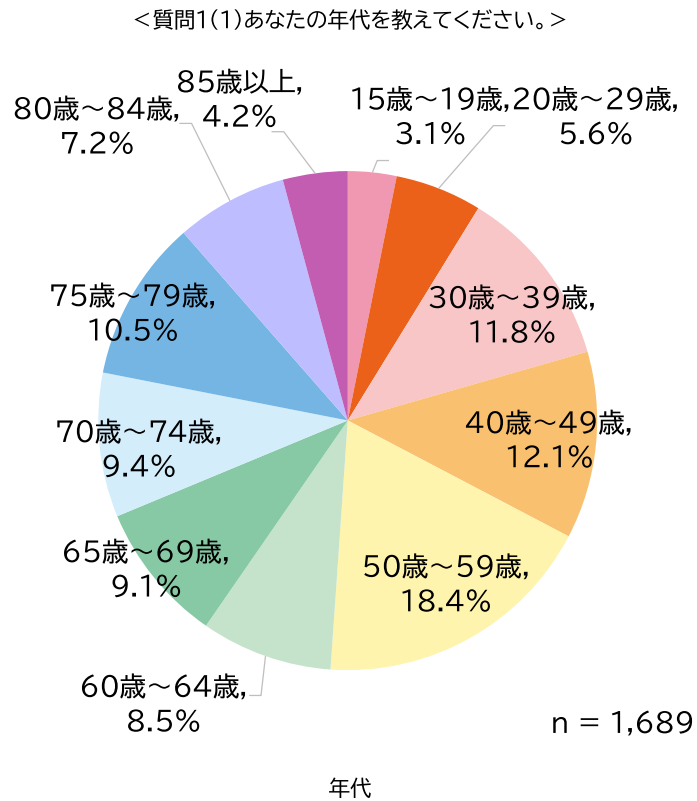


3.2 集計結果

3.2.1 属性

(1)年代

回答者の年代は、生産年齢人口(15～64歳)が約6割で最も高く、次いで、老年人口(65歳以上)が約4割となっている。

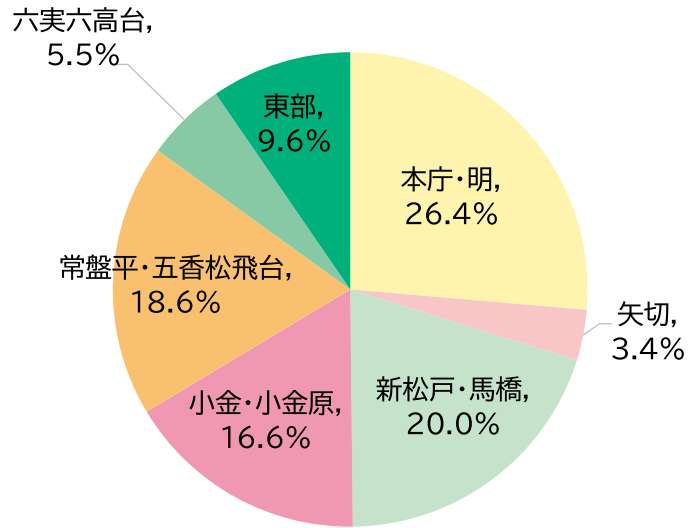


(2)居住地

1)居住地

回答者の居住地は、「本庁・明」が約 26%で最も高い。

<質問1(4)あなたの住む地区を町丁目まで教えてください。>



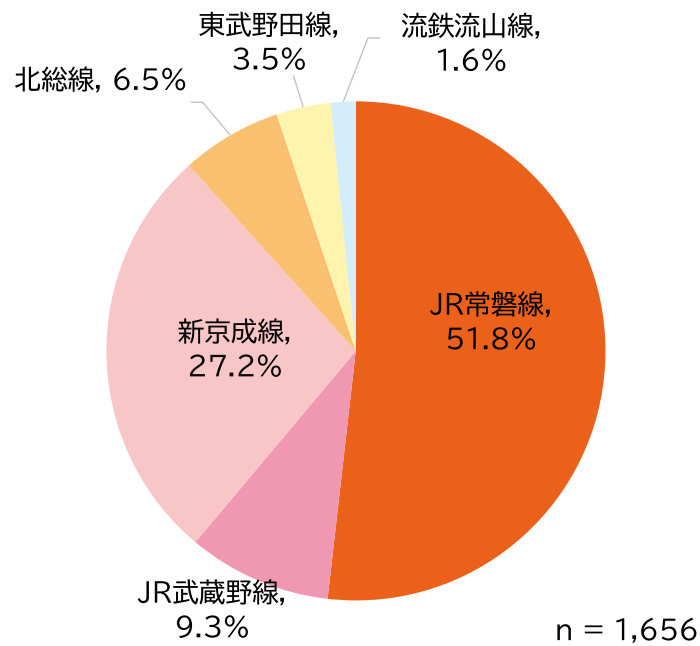
n = 1,630

居住地

2)最寄り駅

回答者の最寄り駅の路線は、「JR常磐線」が約52%で最も高い。

<質問2(1)最寄りの鉄道駅を教えてください。>



n = 1,656

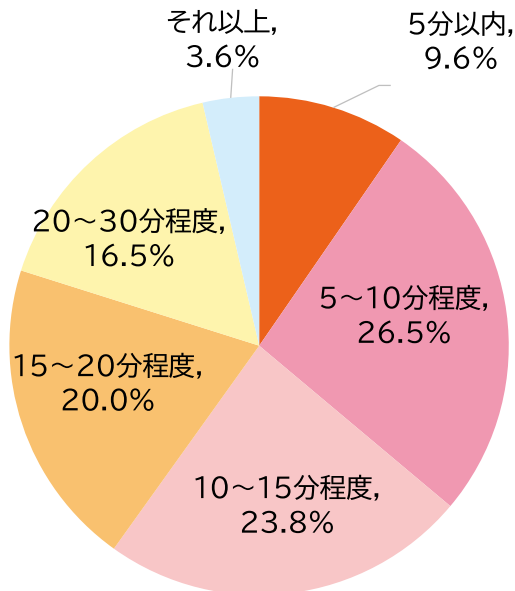
最寄り駅



3) 駅までの所要時間

回答者の最寄り駅までの所要時間は、「5～10分程度」の人が約27%で最も高い。

<質問2(3)最寄りの鉄道駅までの徒歩での所要時間を教えてください。>



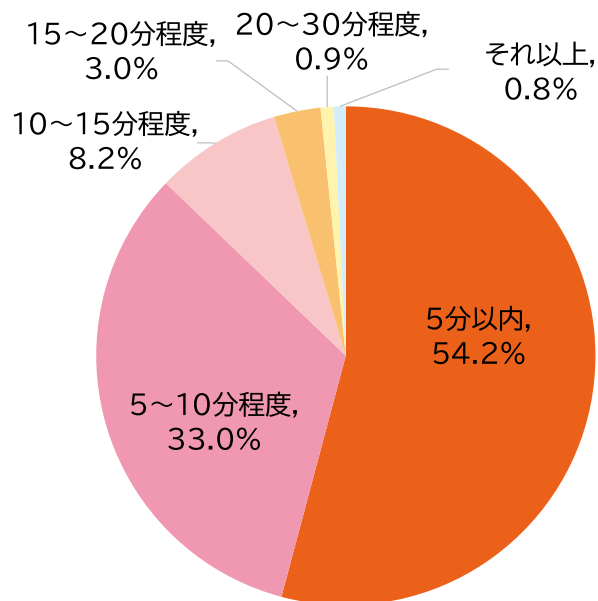
n = 1,675

駅までの所要時間

4) バス停までの所要時間

回答者の最寄りバス停までの所要時間は、「5分以内」の人が約54%で最も高い。

<質問2(3)最寄りのバス停までの徒歩での所要時間を教えてください。>



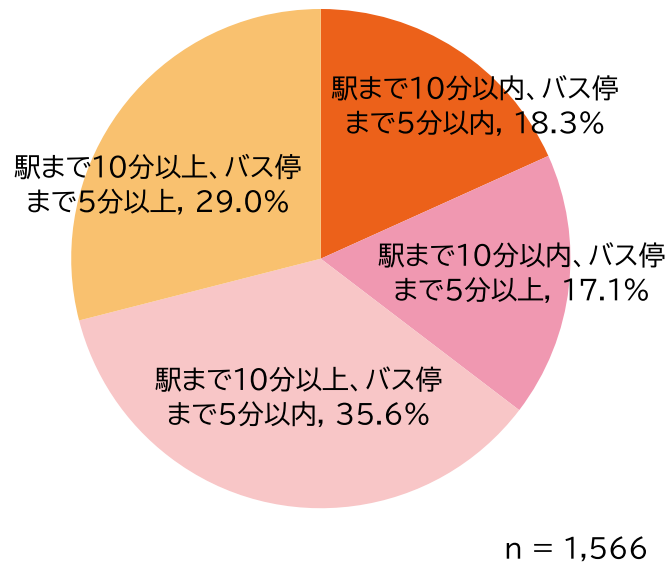
n = 1,597

バス停までの所要時間



5) 駅・バス停までの所要時間

最寄りの駅・バス停までの所要時間をみると、「最寄りの鉄道駅まで10分以上、バス停まで5分以内」の人が約36%で最も高い。回答者の約7割が、駅まで10分以内、もしくは、バス停まで5分以内の距離に住んでいる。



駅・バス停までの所要時間

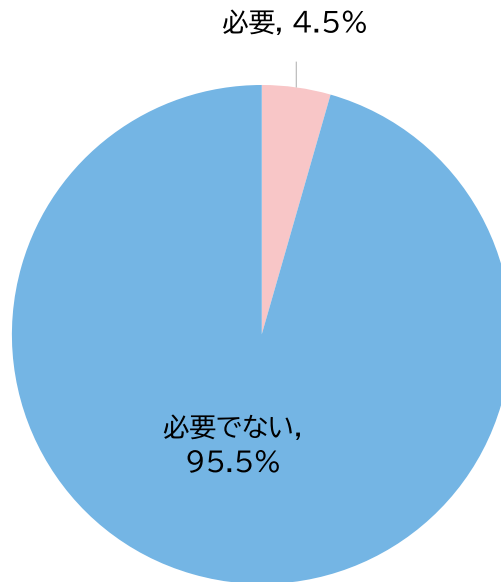


(3)外出に不自由のある回答者

1)付き添いの要否

回答者本人が外出する際に付き添いが「必要」な人は、約5%となっている。

<質問1(6)あなたが外出する際に付き添いが必要ですか。>



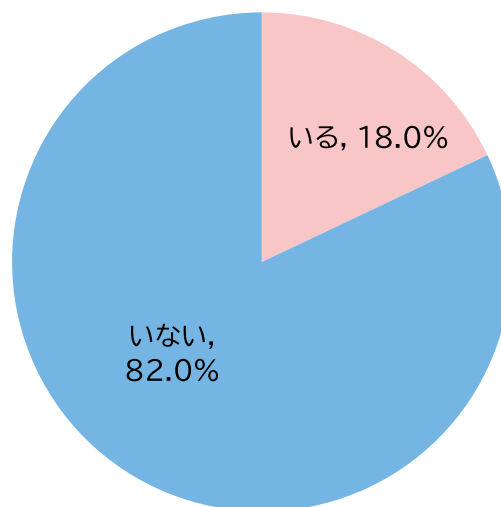
n = 1,683

付き添いの要否

2)1人で外出できない家族

回答者の家族の中に1人で外出できない人が「いる」人は、18%となっている。

<質問1(7)あなたの家族の中には、1人で外出できない方はいますか。>



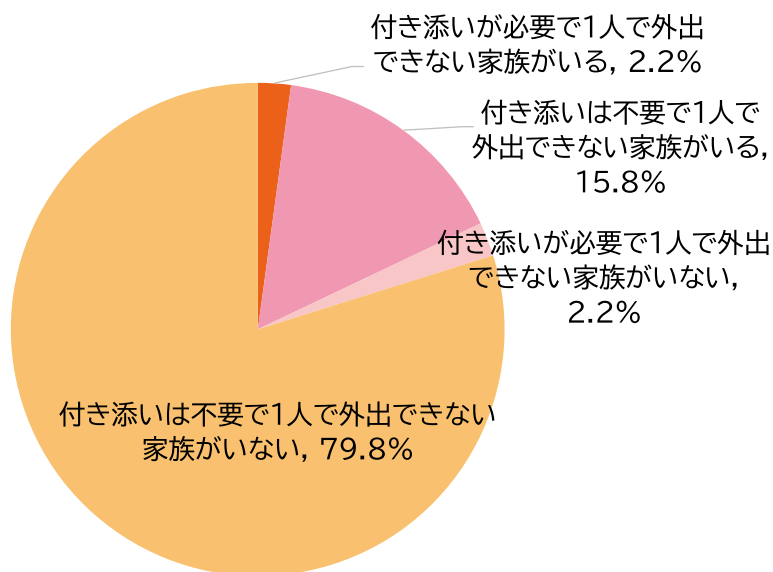
n = 1,670

1人で外出できない家族



3)外出に不自由のある回答者

回答者本人もしくは回答者の家族に「外出に不自由のある」人が、約20%となっている。



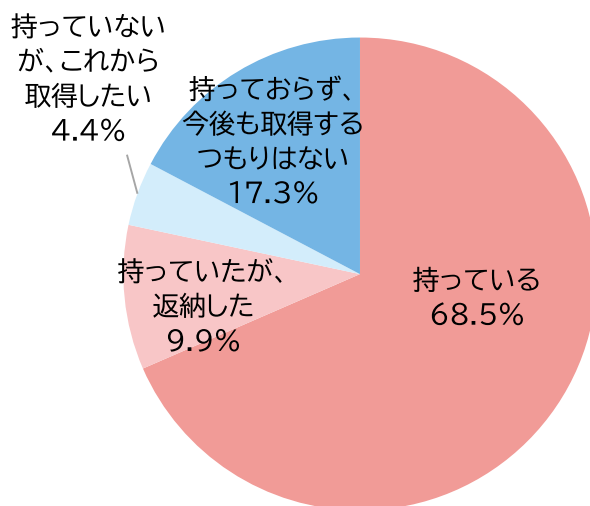
n = 1,667

外出に不自由のある回答者

(4)運転免許証の保有状況

自動車の運転免許証の保有状況は、「持っている」人が、約69%となっている。

<質問4(1)自動車の運転免許証の有無についてお答えください。>



n = 1,652

運転免許証の保有状況



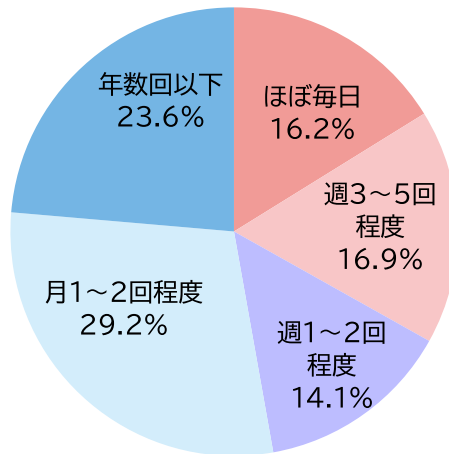
3.2.2 移動実態

(1)公共交通の利用頻度

1)鉄道の利用頻度

最寄りの鉄道駅の利用頻度は、「月1～2回程度」が約29%で最も高い。

<質問2鉄道(2)最寄りの鉄道駅の利用頻度を教えてください。>



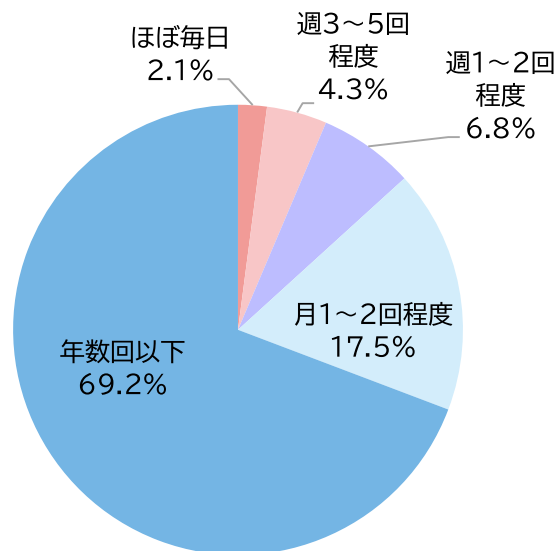
n = 1,676

鉄道の利用頻度

2)バスの利用頻度

最寄りバス停の利用頻度は、「年数回以下」が約69%で最も高い。

<質問2バス(3)最寄りバス停の利用頻度を教えてください。>



n = 1,593

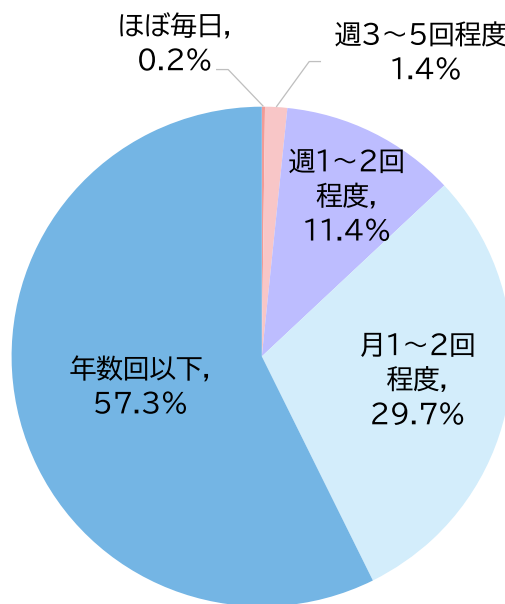
バスの利用頻度



3) タクシーの利用頻度

タクシーの利用頻度は、「年数回以下」が約57%で最も高い。

<質問2タクシー(2)タクシーの利用頻度を教えてください。>



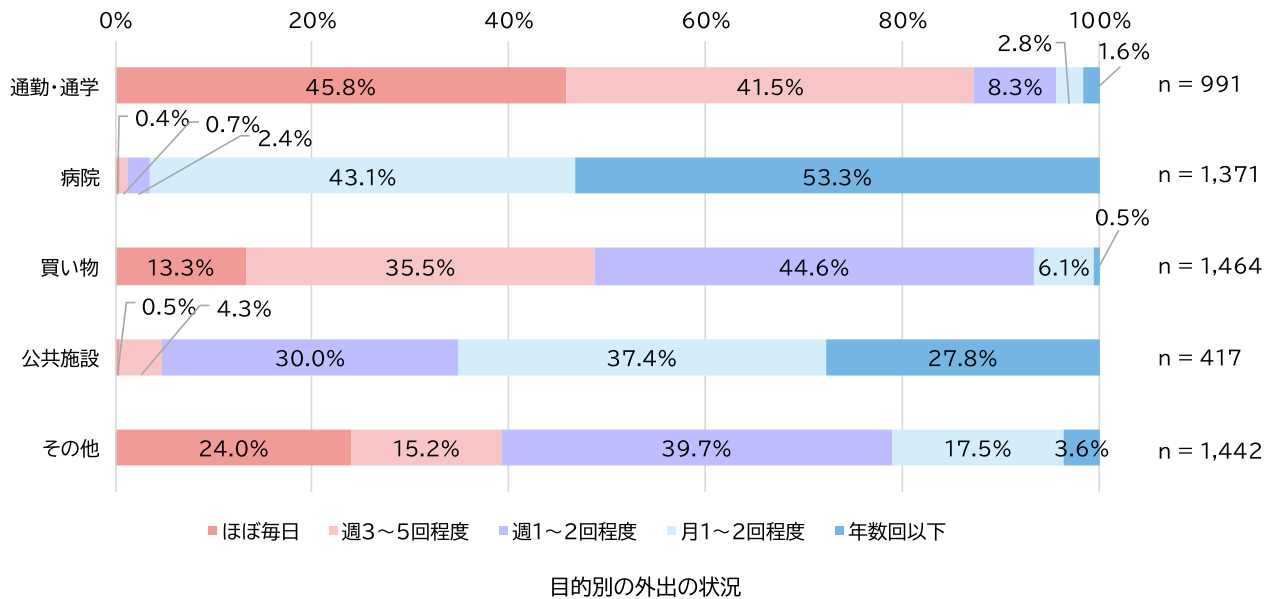
n = 492

タクシーの利用頻度



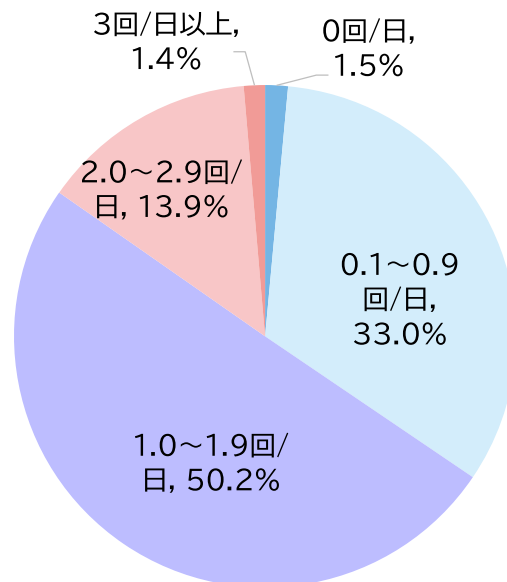
(2)外出の状況

外出の状況を目的別にみると、「通勤・通学」では約87%、「買い物」では約49%、「その他」では約39%が、「週3～5回程度」以上外出している。



1)外出頻度

外出状況から1人当たりの1日の外出頻度を算出すると、「1.0～1.9回/日」が約50%で最も高い。回答者のうち、約7割が1回/日以上外出していると考えられる。



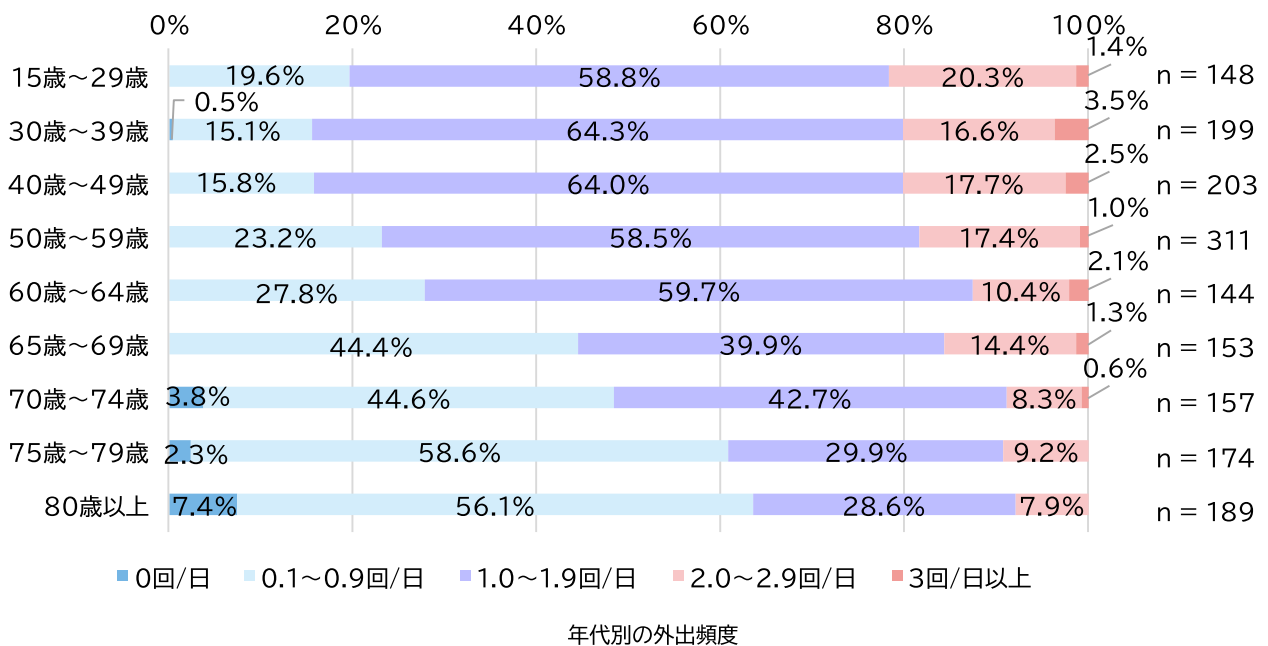
n = 1,699

※外出頻度を下記として算出
 「ほぼ毎日」:1回/日、「週3～5回程度」:4/7回/日、「週1～2回」:1.5/7回/日、「月1～2回」:1.5/30回/日、「年数回以下」:0回/日
 外出頻度



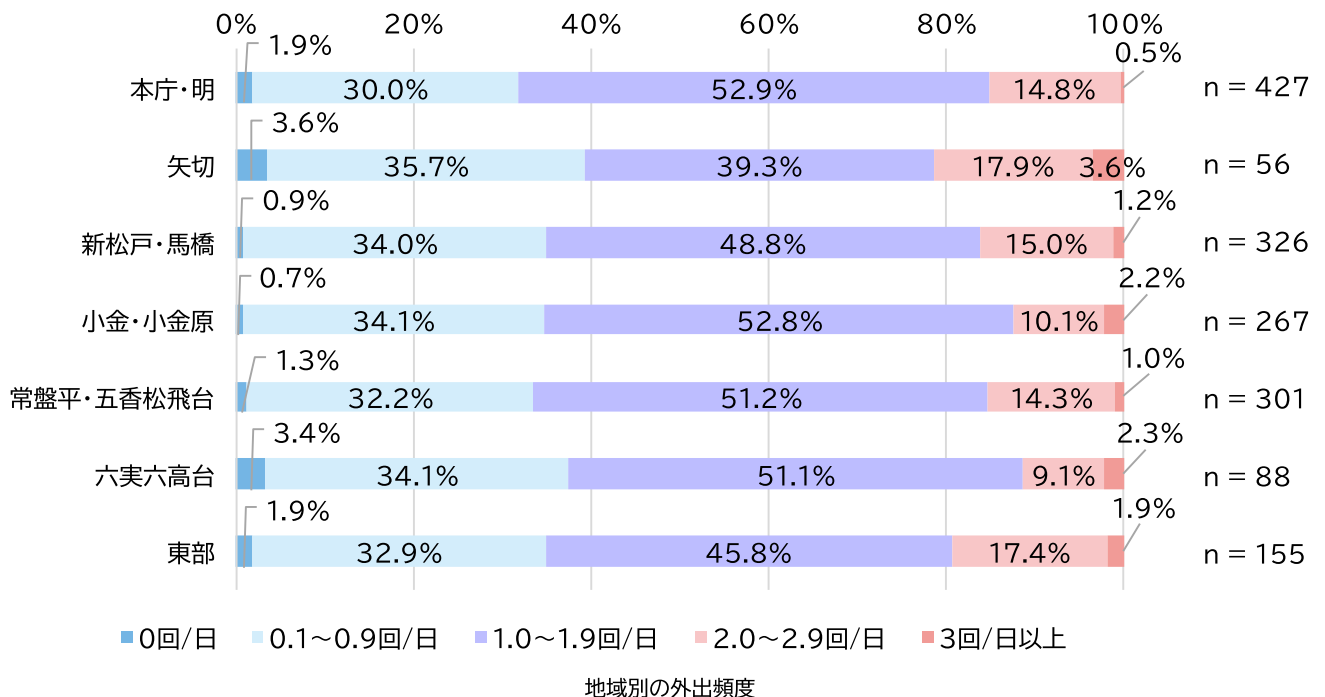
2)年代別の外出頻度

1日当たりの外出頻度を年代別にみると、64歳以下は「1.0～1.9回/日」が最も高く、65歳以上では「0.1～0.9回/日」が最も高い。高齢になるにつれて、外出頻度が低下している。



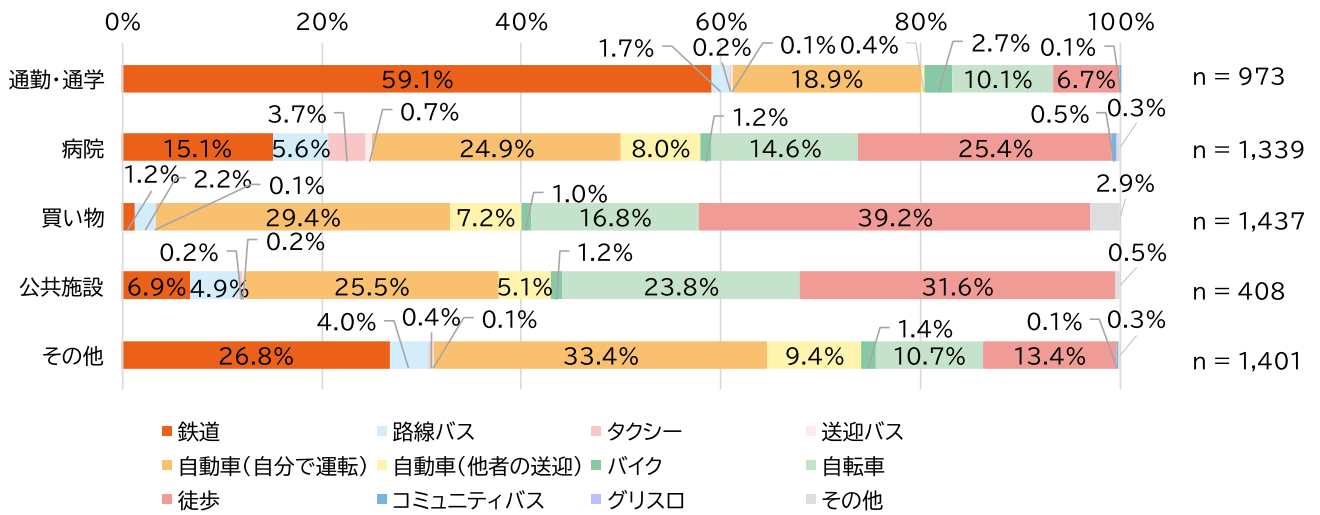
3)地域別の外出頻度

1日当たりの外出頻度を地域別にみると、外出頻度は地域による大きな違いはみられない。



(3) 移動手段

外出目的ごとの移動手段をみると、それぞれ「通勤・通学」は「鉄道(約59%)」、「病院」は「徒歩(約25%)」、「自動車(自分で運転)(約25%)」、「買い物」は「徒歩(約39%)」、「公共施設」は「徒歩(約32%)」、「その他」は「自動車(自分で運転)(約33%)」の割合が最も高い。



※買い物のその他には「移動しない(配達等)」を含む

目的別の移動手段

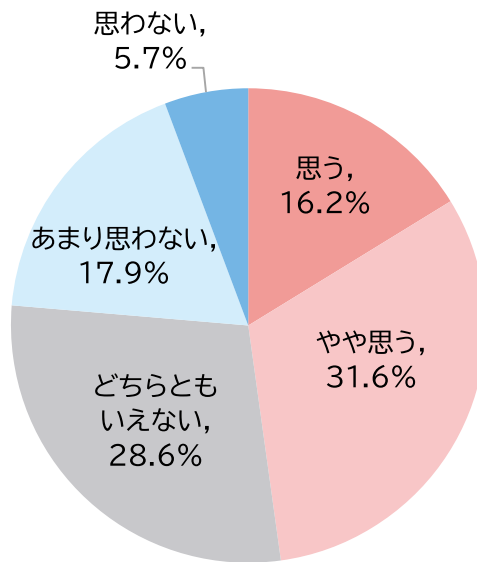


3.2.3 公共交通に対する評価

(1) 松戸市の公共交通の充実度

松戸市の公共交通の充実度に対する評価は、充実していると「思う」「やや思う」を合わせて約48%となっている。

<質問2(1)あなたは、生活している中で、松戸市の公共交通は充実していると感じますか。>

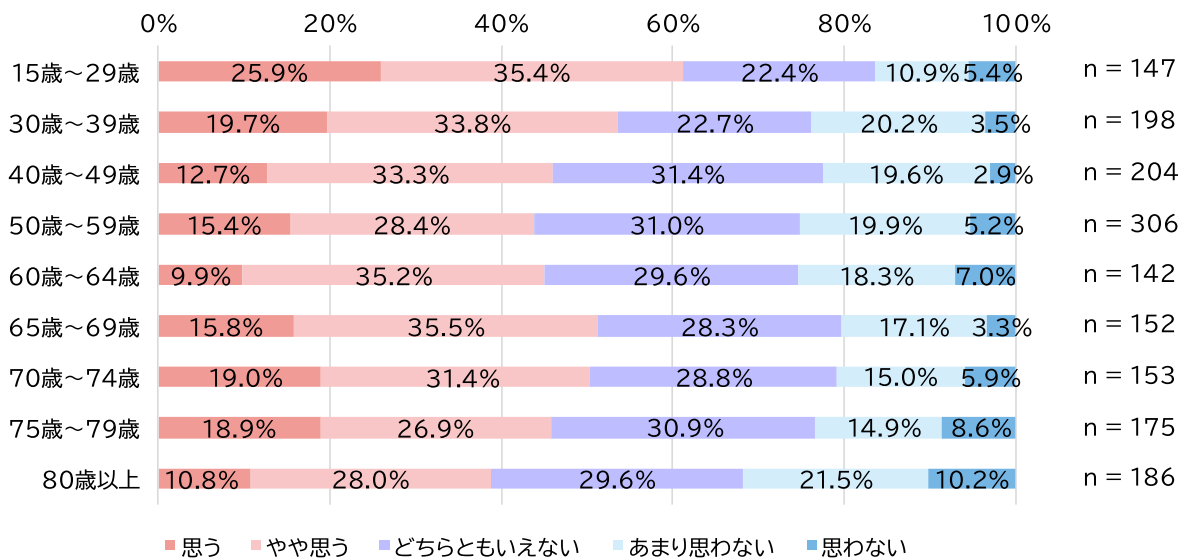


n = 1,663

松戸市の公共交通の充実度

1) 年代別の松戸市の公共交通の充実度に対する評価

松戸市の公共交通の充実度に対する評価を年代別で見ると、「15～29歳」で最も高く、「80歳以上」で最も低い。また、「50～59歳」からの評価も「80歳以上」に次いで低い。

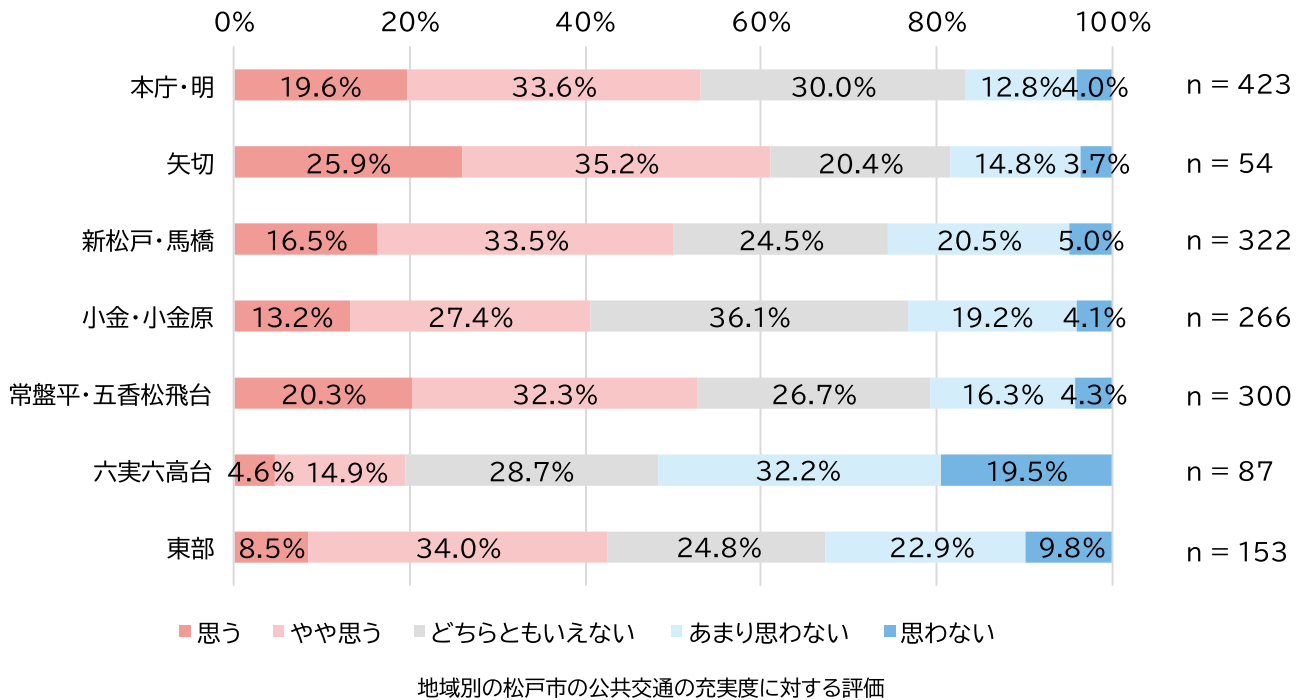


年代別の松戸市の公共交通の充実度に対する評価



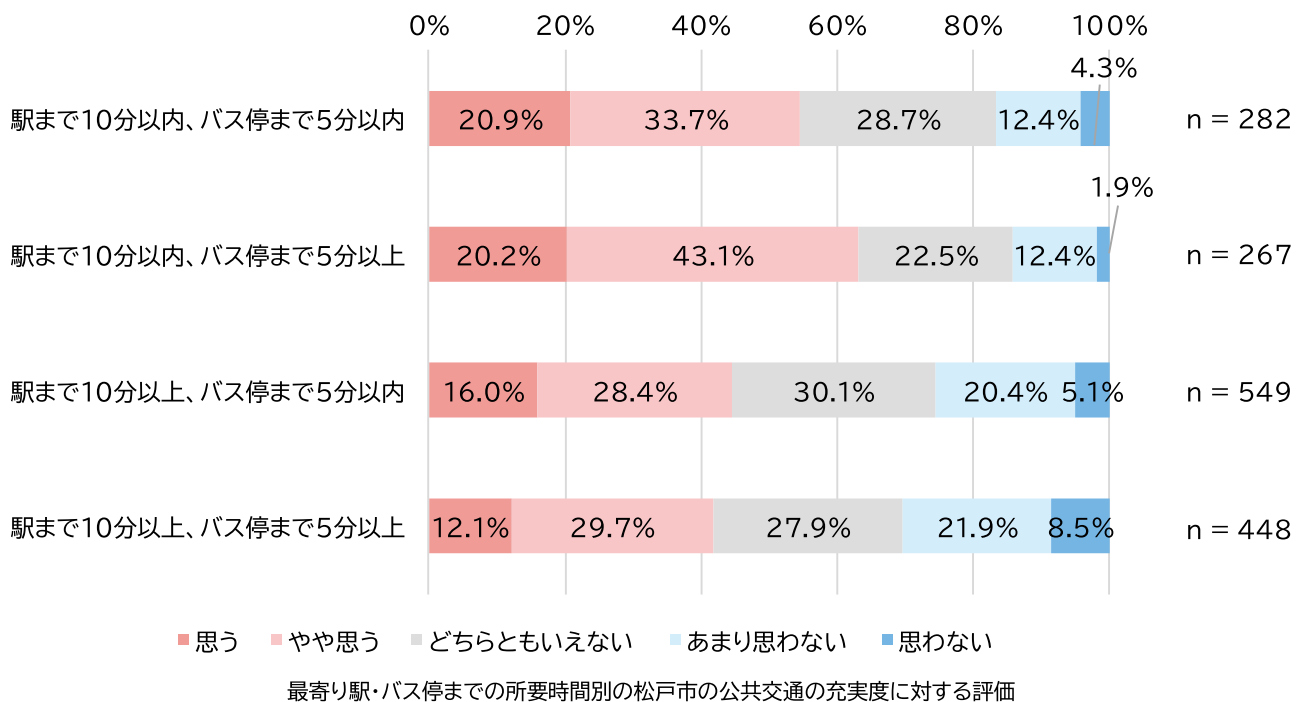
2)地域別の松戸市の公共交通の充実度に対する評価

松戸市の公共交通の充実度に対する評価を地域別でみると、「六実六高台」で「思う」「やや思う」を合わせて約20%と最も低く、次いで「小金・小金原」が約40%となっている。



3)最寄り駅・バス停までの所要時間別の松戸市の公共交通の充実度に対する評価

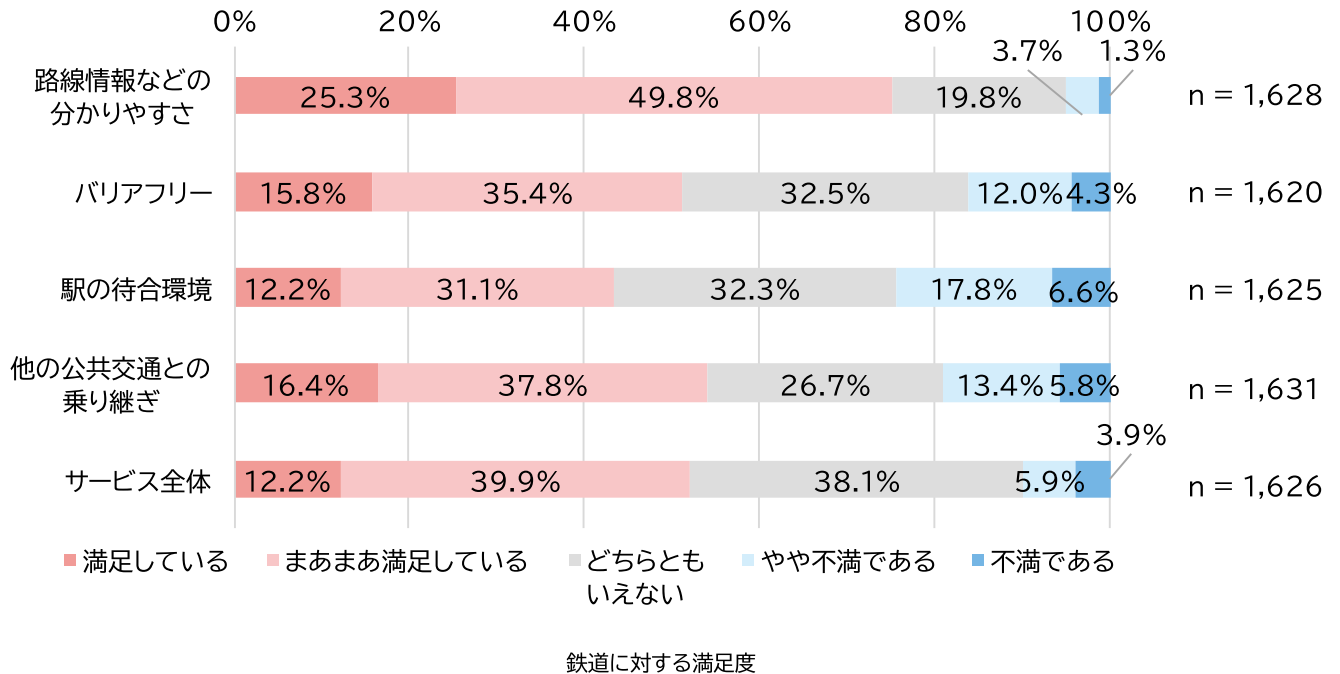
松戸市の公共交通の充実度に対する評価を最寄り駅・バス停までの所要時間別でみると、「駅まで10分以内、バス停まで5分以上」で「思う」「やや思う」が約63%と最も高い。一方、「駅まで10分以上、バス停まで5分以上」が約42%で最も低い。



(2) 鉄道に対する満足度

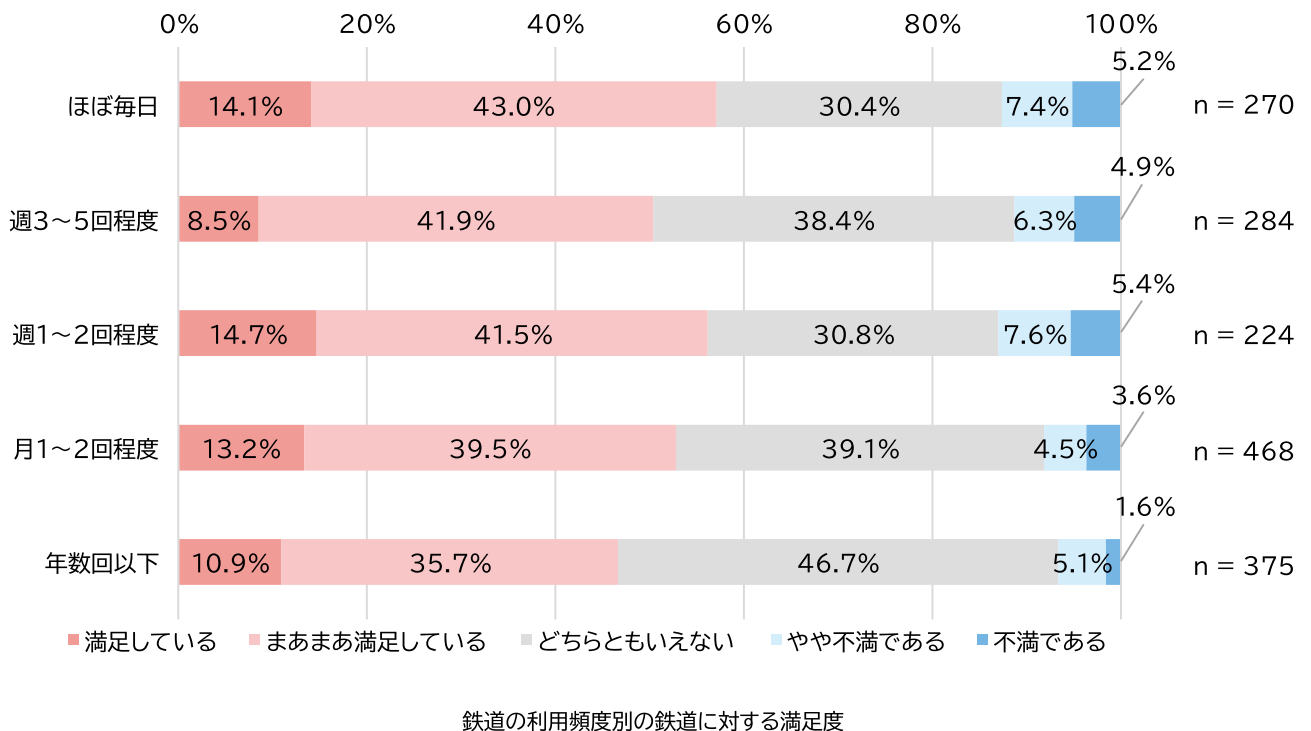
鉄道に対する満足度は、「路線情報などの分かりやすさ」が「満足している」「まあまあ満足している」を合わせて約75%で最も高く、「駅の待合環境」が約43%で最も低い。

< 質問2鉄道(7)(6)で回答した鉄道路線について、各項目の満足度を教えてください。 >



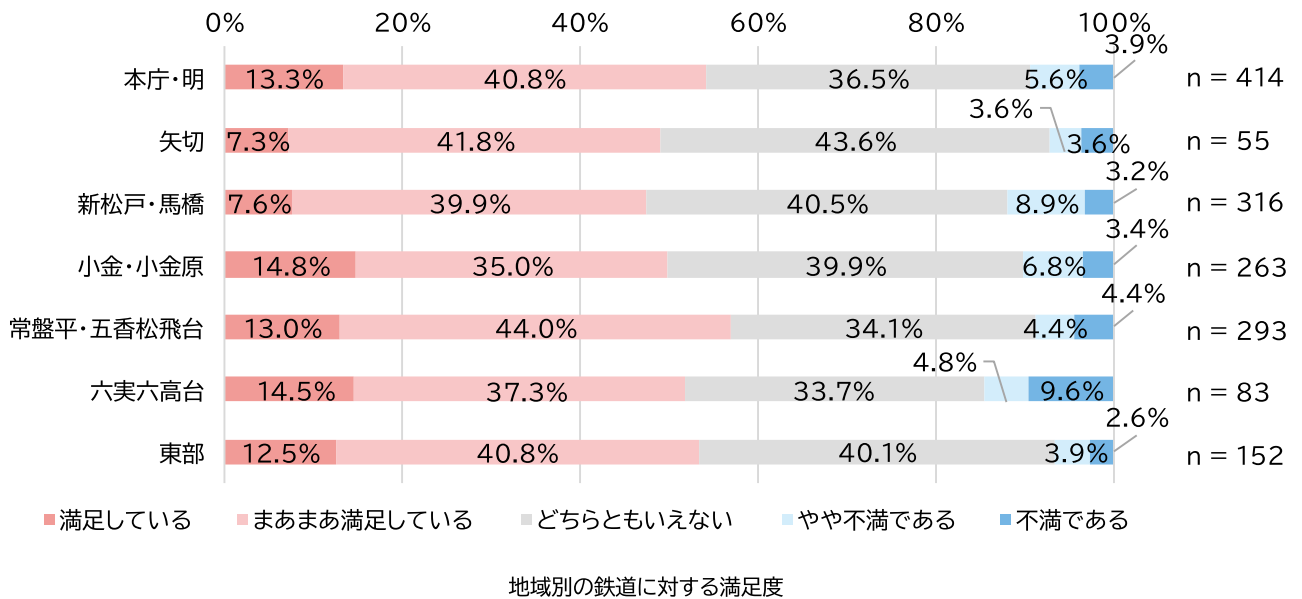
1) 鉄道の利用頻度別の鉄道に対する満足度

鉄道に対する満足度を利用頻度別にみると、「ほぼ毎日」では「満足している」「まあまあ満足している」を合わせて約57%で高く、「年数回以下」では約47%で最も低い。



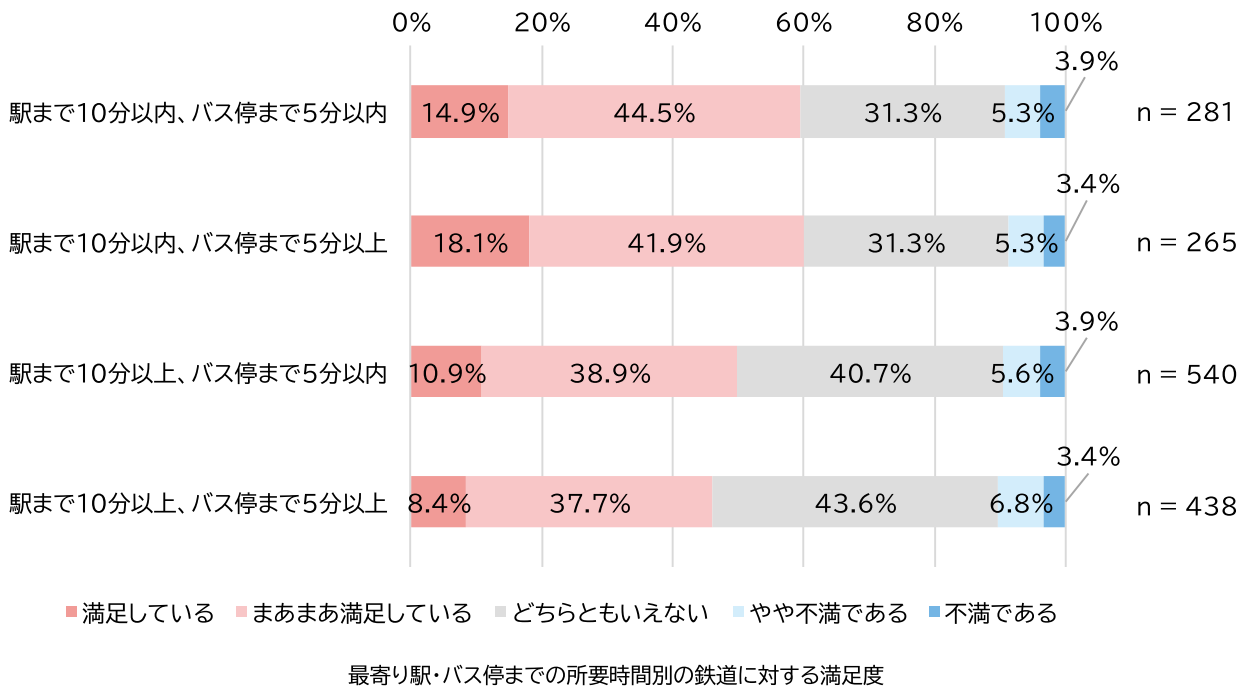
2) 地域別の鉄道に対する満足度

鉄道に対する満足度を地域別にみると、「常盤平・五香松飛台」では「満足している」「まあまあ満足している」を合わせて57%で高く、「新松戸・馬橋」では約48%で最も低い。



3) 最寄り駅・バス停までの所要時間別の鉄道に対する満足度

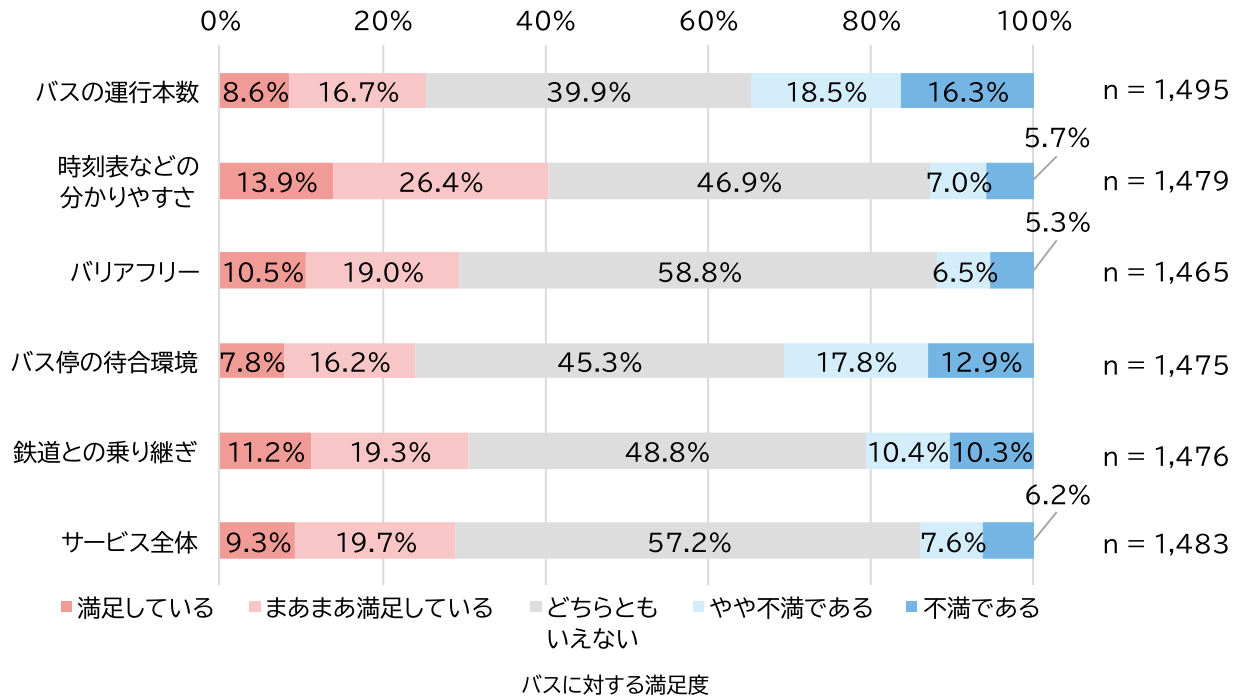
鉄道に対する満足度を最寄り駅・バス停までの所要時間別にみると、「駅まで10分以内、バス停まで5分以上」が「満足している」「まあまあ満足している」を合わせて60%で最も高く、「駅まで10分以上、バス停まで5分以上」が約46%で最も低い。



(3)バスに対する満足度

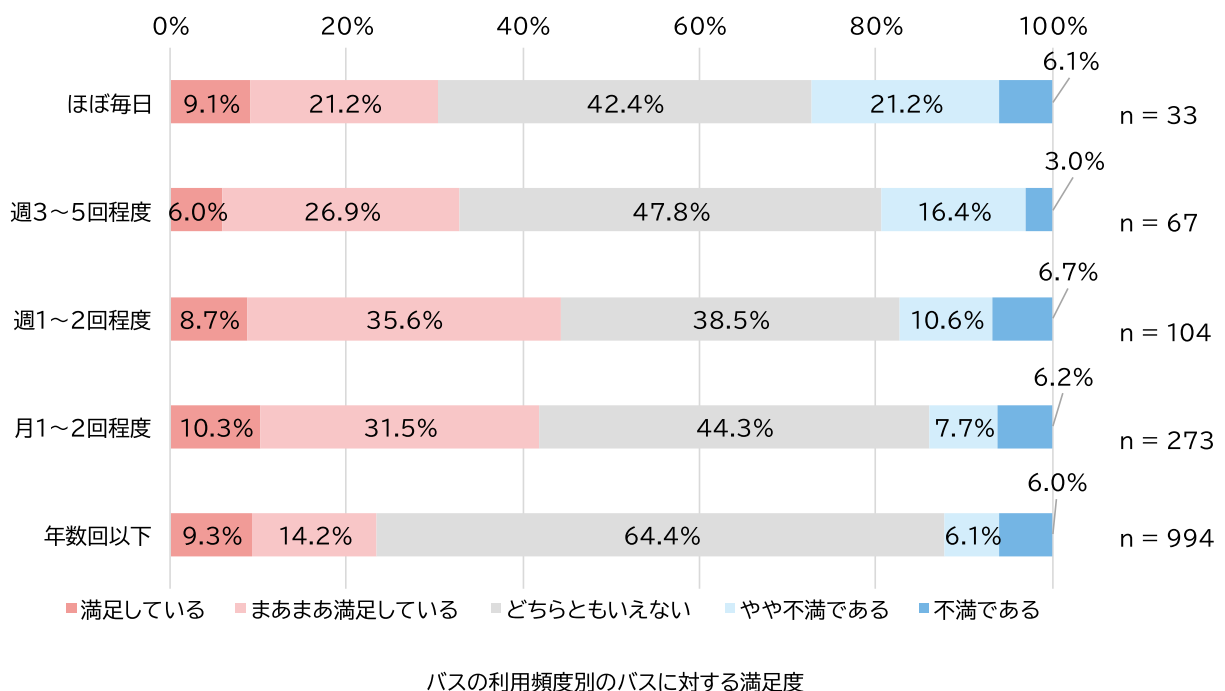
バスに対する満足度は、「時刻表などの分かりやすさ」が「満足している」「まあまあ満足している」を合わせて約40%で最も高く、「バスの運行本数」が約25%で最も低い。

<質問2バス(9)(8)で回答したバス停について、各項目の満足度を教えてください。>



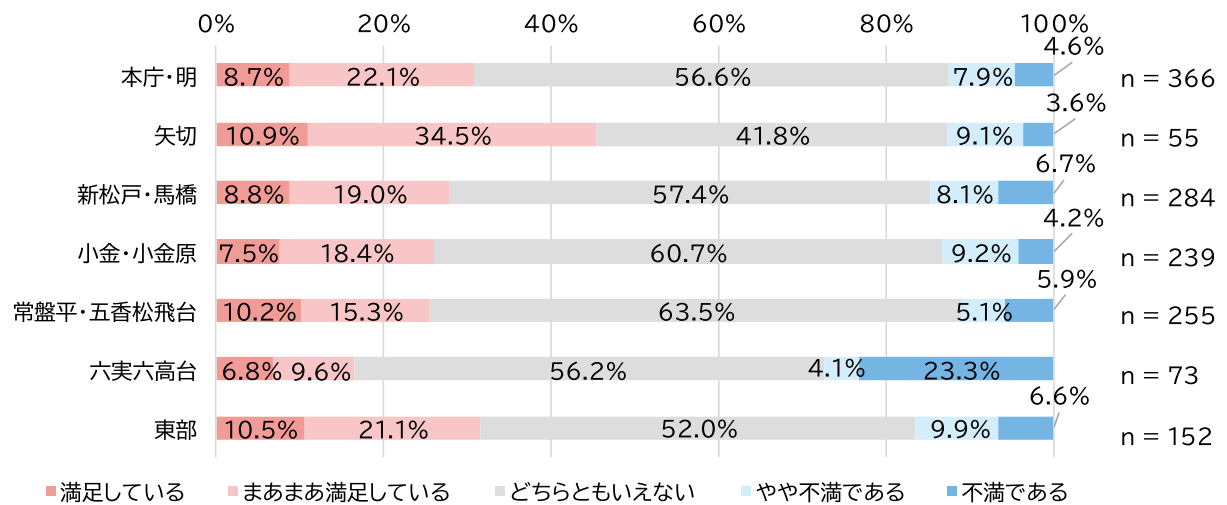
1)バスの利用頻度別のバスに対する満足度

バスに対する満足度を利用頻度別にみると、「週1~2回程度」では「満足している」「まあまあ満足している」を合わせて約44%で最も高く、「年数回以下」では約24%で最も低い。



2)地域別のバスに対する満足度

バスに対する満足度を地域別にみると、「矢切」では「満足している」「まあまあ満足している」を合わせて約45%で最も高く、「六実六高台」では約16%で最も低い。

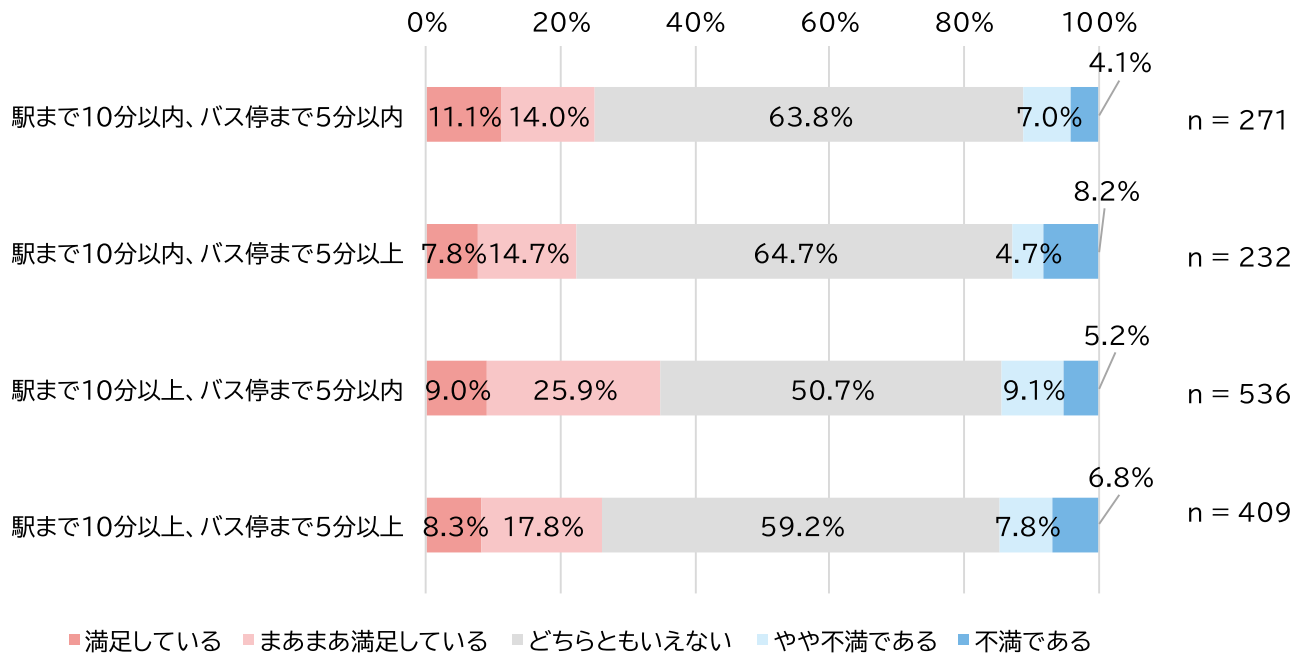


地域別のバスに対する満足度



3)最寄り駅・バス停までの所要時間別のバスに対する満足度

バスに対する満足度を最寄り駅・バス停までの所要時間別にみると、「駅まで10分以上、バス停まで5分以内」が「満足している」「まあまあ満足している」を合わせて約35%で最も高く、「駅まで10分以内、バス停まで5分以上」が約22%で最も低い。



最寄り駅・バス停までの所要時間別のバスに対する満足度



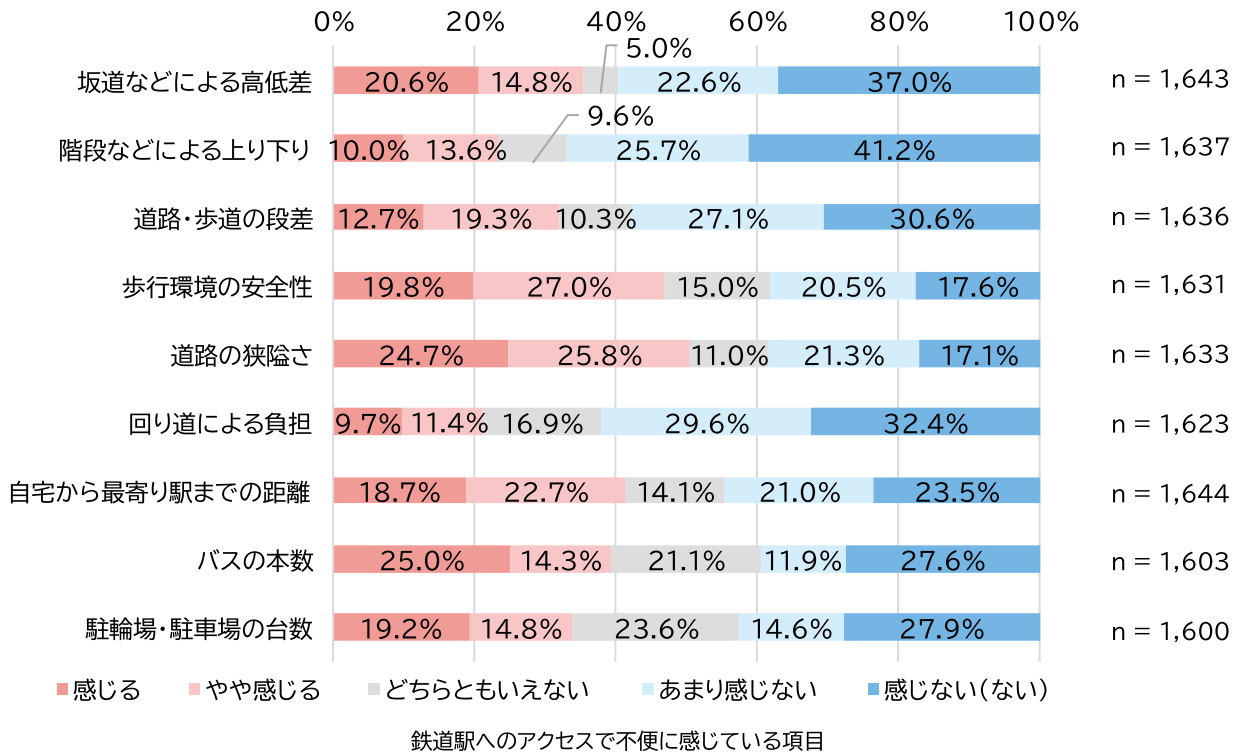
3.2.4 公共交通に関するお困りごと

(1) 鉄道駅へのアクセスの不便さ

1) 鉄道駅へのアクセスで不便に感じている項目

鉄道駅へのアクセスで不便に感じている項目としては、「道路の狭隘さ」で「感じる」「やや感じる」を合わせて約51%で最も高く、「回り道による負担」が約21%で最も低い。

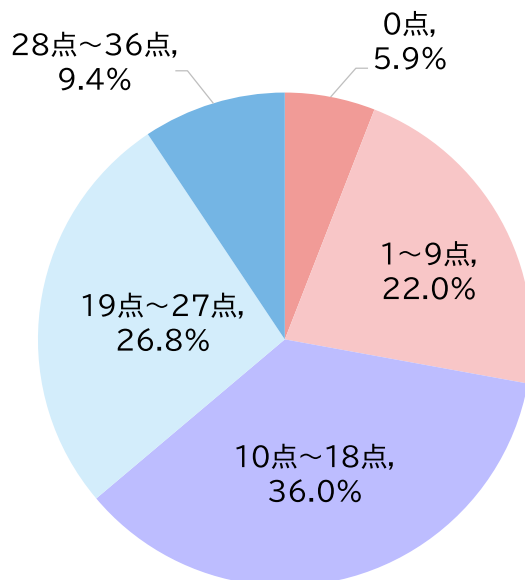
<質問2鉄道(5)までのアクセスについて、不便さを感じていることを教えてください。>



2) 鉄道駅へのアクセスの不便さ

鉄道駅へのアクセスの不便さを得点化(感じる4点→感じない0点)し、9項目の点数を足し合わせて合計点を算出した。

鉄道駅へのアクセスの不便さの合計点は、「10～18点」が36%で最も高く、「0点」が約6%で最も低い。



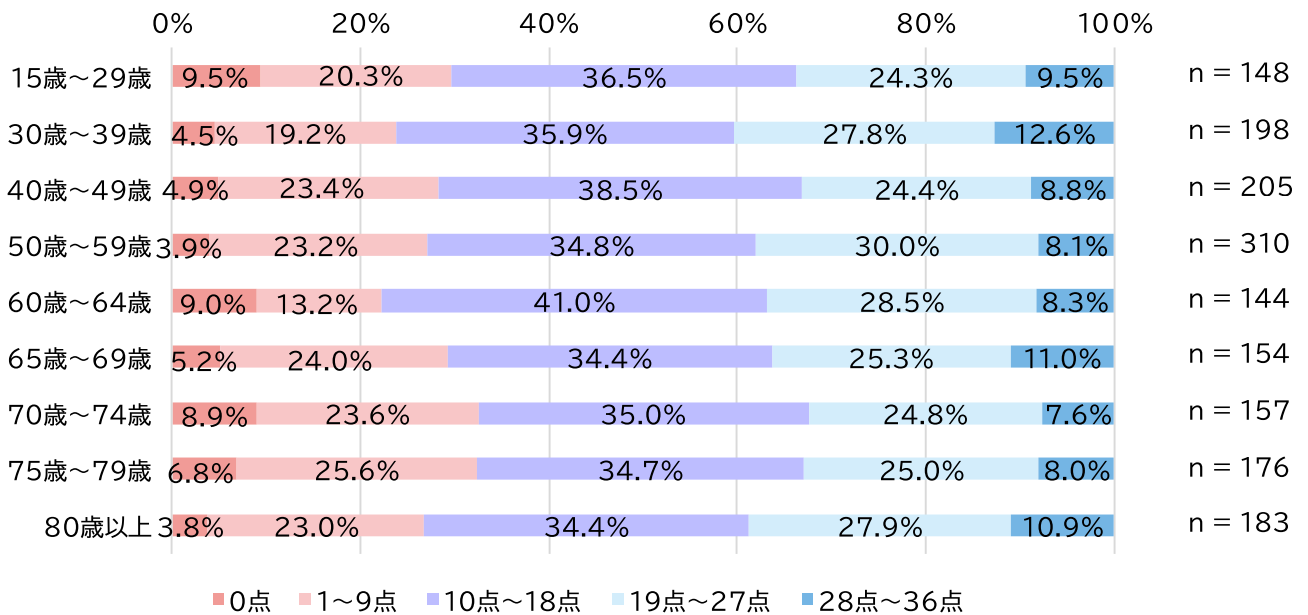
n = 1,676

鉄道駅へのアクセスの不便さ



① 年代別の鉄道駅へのアクセスの不便さ

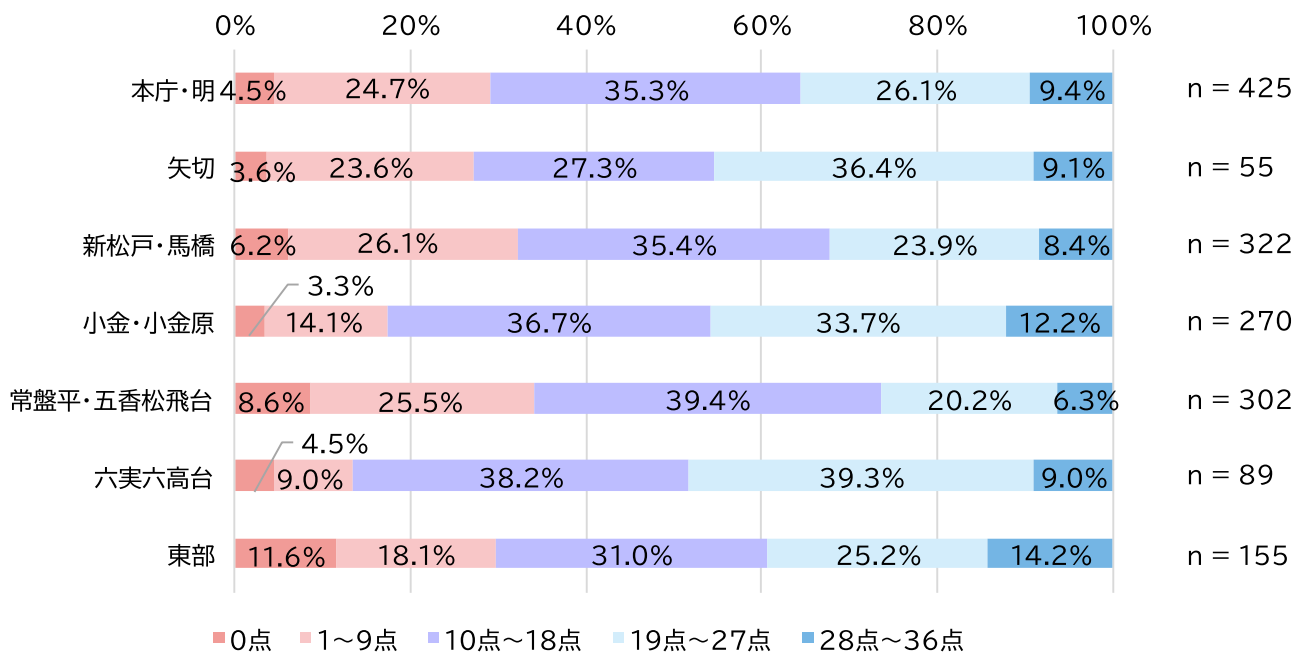
年代別の鉄道駅へのアクセスの不便さをみると、年代による傾向の違いはみられない。



年代別の鉄道駅へのアクセスの不便さ

② 地域別の鉄道駅へのアクセスの不便さ

地域別の鉄道駅へのアクセスの不便さをみると、「六実六高台」で「19~27点」「28~36点」を合わせて約48%と最も高く、「常盤平・五香松飛台」で約27%と最も低い。

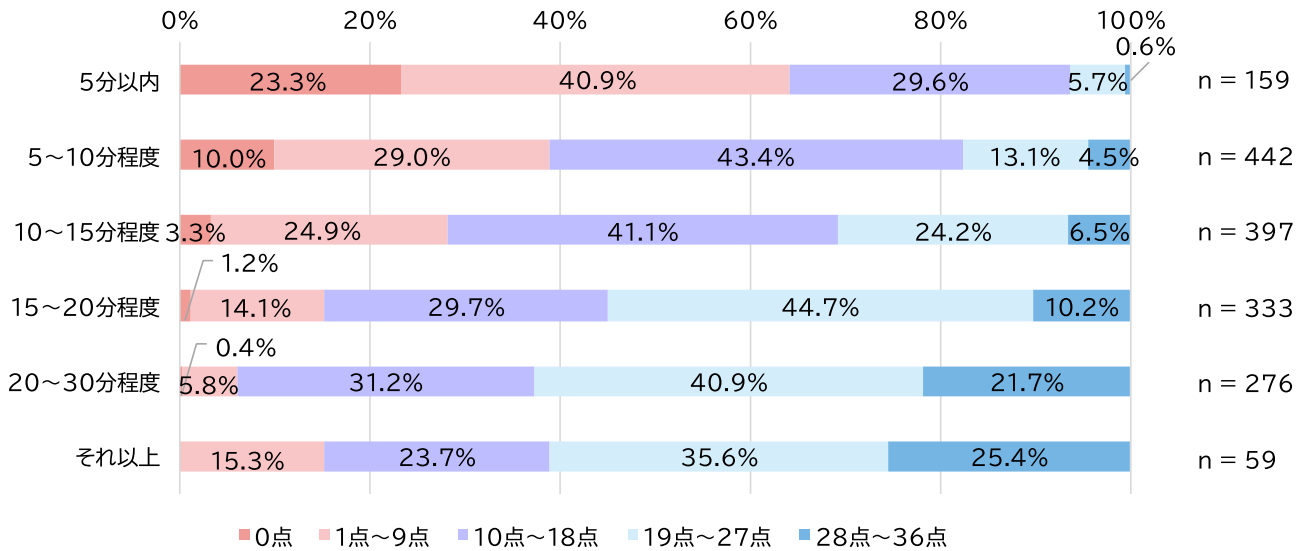


地域別の鉄道駅へのアクセスの不便さ



③ 最寄り駅への所要時間別の鉄道駅へのアクセスの不便さ

最寄り駅への所要時間別の鉄道駅へのアクセスの不便さをみると、「20～30分程度」で「19～27点」「28～36点」を合わせて約62%と最も高く、所要時間が長くなるにつれて不便と評価した割合が高い。ただし、「それ以上」になると「19～27点」「28～36点」の割合は下がる。



最寄り駅への所要時間別の鉄道駅へのアクセスの不便さ

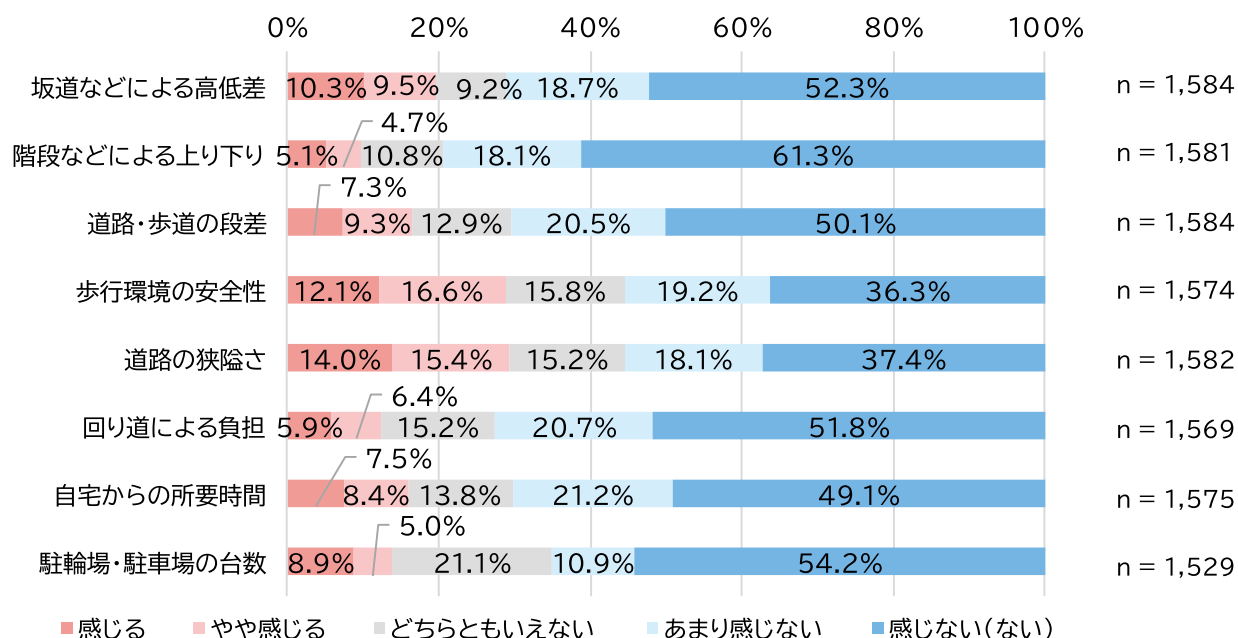


(2)バス停へのアクセスの不便さ

1)バス停へのアクセスで不便に感じている項目

バス停へのアクセスで不便に感じている項目としては、「歩行環境の安全性」「道路の狭隘さ」で「感じる」「やや感じる」を合わせて約29%で最も高く、「階段などによる上り下り」が約10%で最も低い。

<質問2バス(7)最寄りのバス停までのアクセスについて、不便さを感じていることを教えてください。>

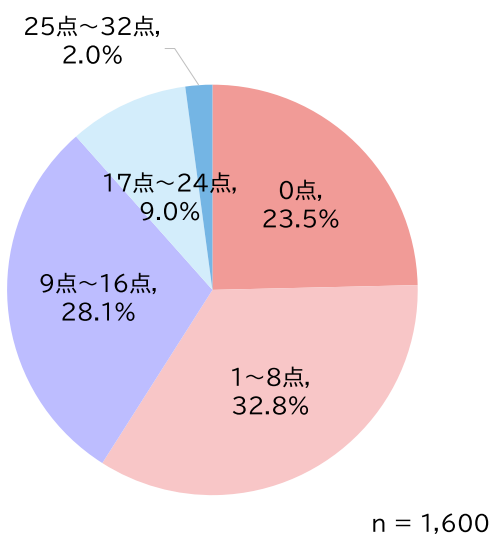


バス停へのアクセスで不便に感じている項目

2)バス停へのアクセスの不便さ

バス停へのアクセスの不便さを得点化(感じる4点→感じない0点)し、8項目の点数を足し合わせて合計点を算出した。

バス停へのアクセスの不便さの合計点は、「1~8点」が約33%で最も高く、「25~32点」が約2%で最も低い。

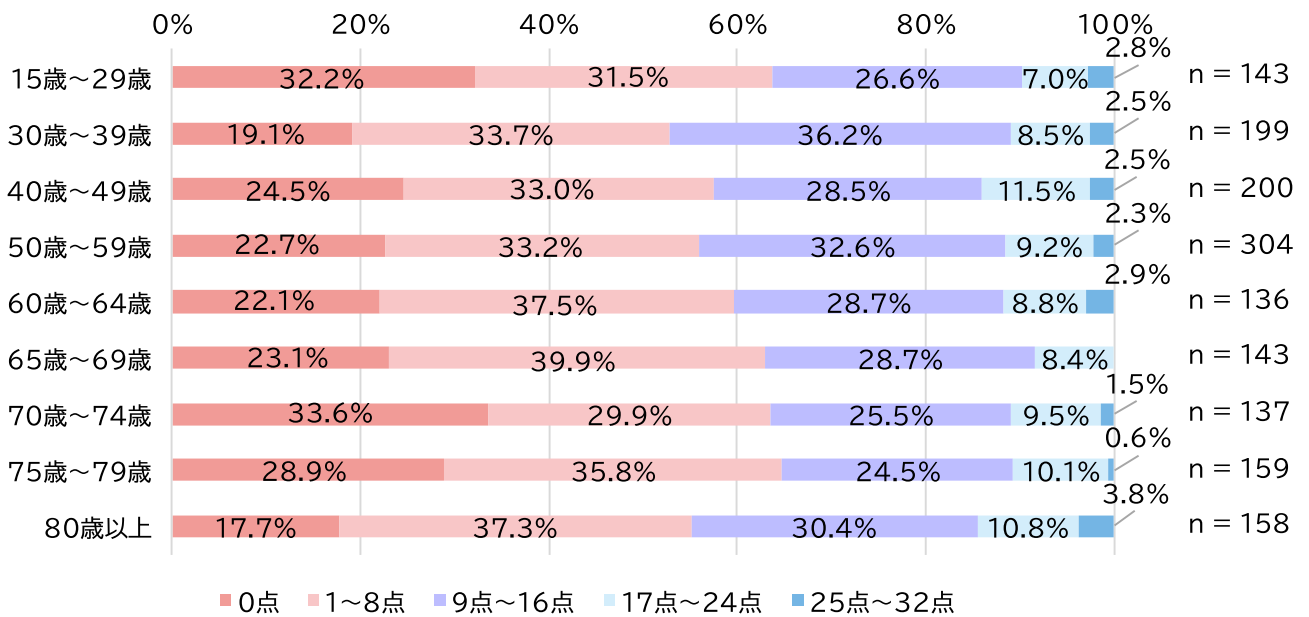


バス停へのアクセスの不便さ



① 年代別のバス停へのアクセスの不便さ

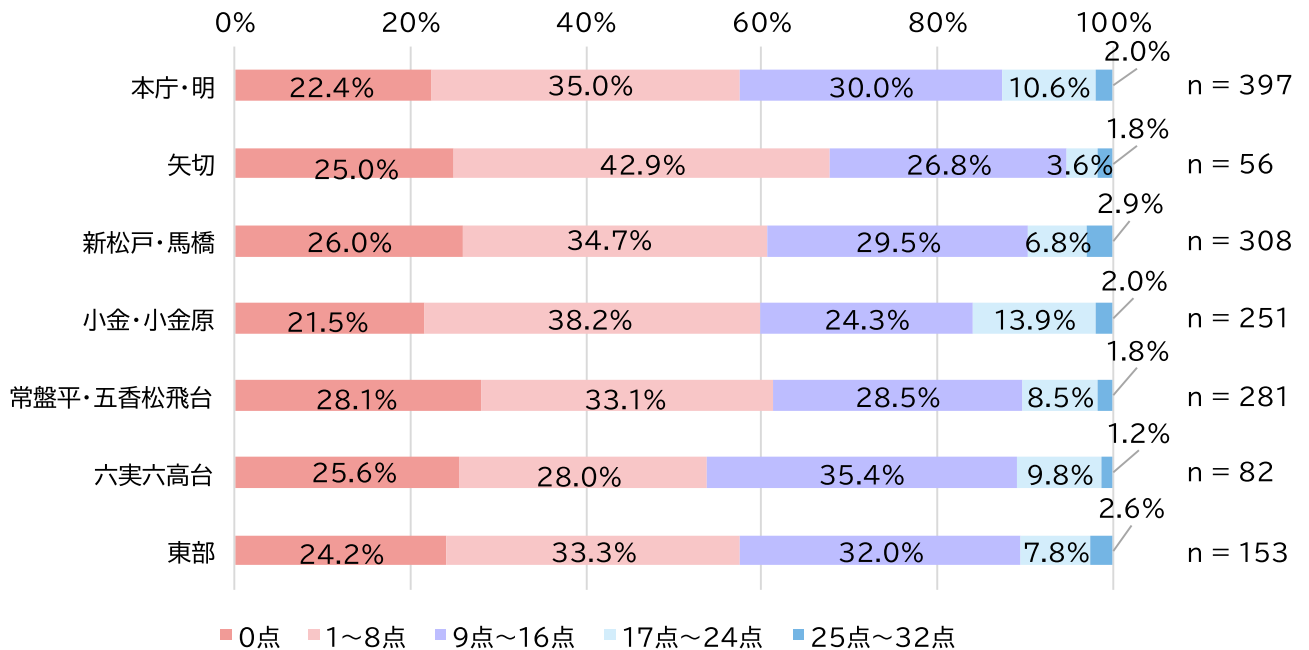
バス停へのアクセスの不便さを年代別にみると、50～79歳の間では、年代が高くなるほど不便ではないと評価(「0点」「1～8点」)している割合が高い。



年代別のバス停へのアクセスの不便さ

② 地域別のバス停へのアクセスの不便さ

バス停へのアクセスの不便さを地域別にみると、「矢切」では不便ではないと評価(「0点」「1～8点」)している割合が68%と最も高く、「六実六高台」では約54%と最も低い。

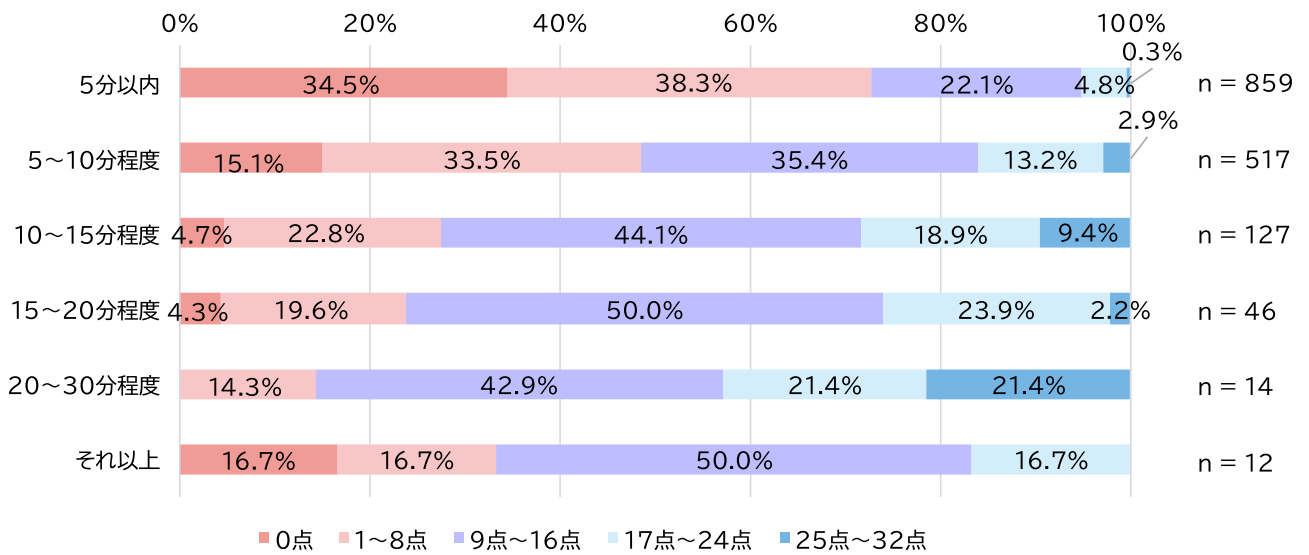


地域別のバス停へのアクセスの不便さ



③ 最寄りバス停への所要時間別のバス停へのアクセスの不便さ

バス停へのアクセスの不便さを最寄りバス停への所要時間別でみると、不便と評価(「17~24点」「25~32点」)した割合は、所要時間が長くなるにつれて高い。



最寄りバス停への所要時間別のバス停へのアクセスの不便さ



(3)困っていること

自由記述の内容より、移動手段別の困りごとをとりまとめた。

1)歩行環境

自宅から鉄道駅までの歩道が狭い(ない)ため、歩行時の車や自転車との接近に不安を感じている回答者が多い。また、舗装の損傷や段差などに危険を感じるという回答も多い。

高齢者やベビーカー利用者からは、スロープやエレベーターがなくて不便という回答が複数あった。

2)鉄道

駅のバリアフリー化が十分進んでおらず困っているという回答が多い。また、鉄道とバスの乗継が不便という回答も多くみられた。

路線によっては、駅周辺や電車内の混雑に不満を抱いているという回答もある。

3)バス

運行本数が少ない、減便によって移動が不便になった、という回答が多い。通勤をはじめとする日常的な外出や、「〇〇駅から施設まで」など特定の区間の移動に関して、運行本数や時刻表が外出パターンに合わず不便に感じているという意見もみられた。

鉄道に比べて待合環境や運行状況の提供などのサービス水準が低いという回答もあった。

4)その他

日常的に自家用車を利用している回答者からは、今は不自由なく移動できているが、数年先に運転できなくなることを想像すると移動に対する不安が大きいという回答が多数みられた。

(4)行きたい/行く頻度を増やしたい場所

行きたい/行く頻度を増やしたい場所としては、「買い物」という回答が多い。その他、「友人と会う」「イベントに参加する」「旅行や娯楽」といった回答がある。



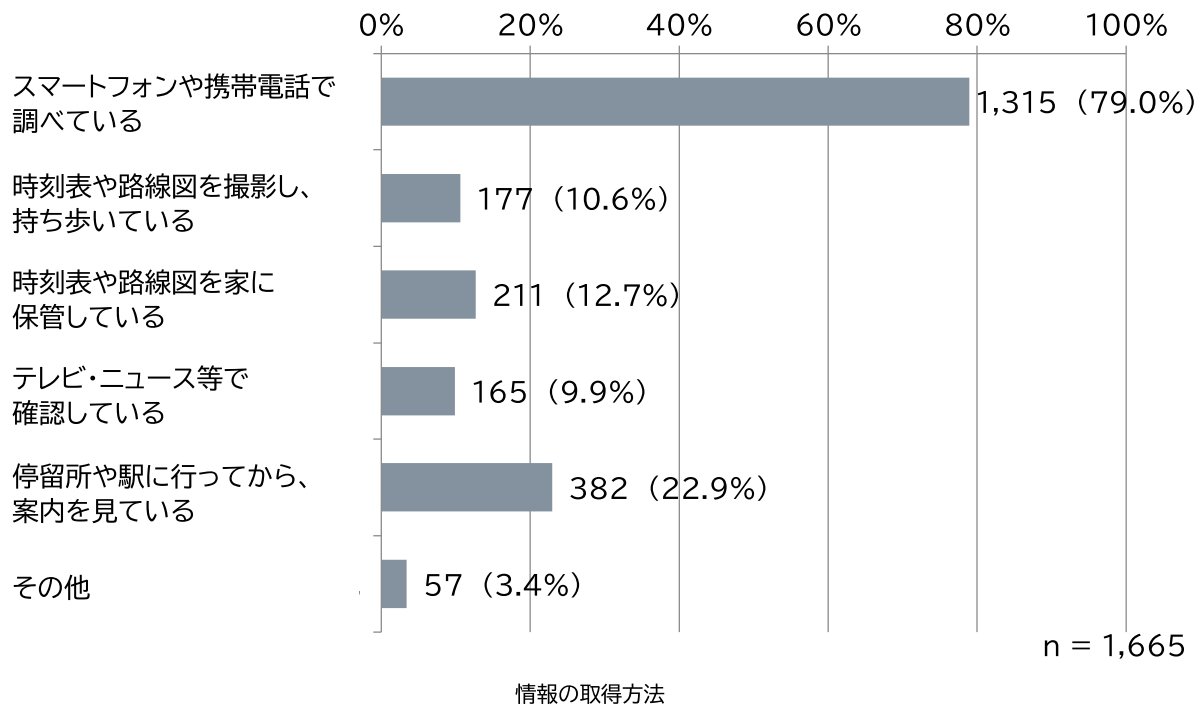
3.2.5 公共交通に対する認識

(1)情報の取得方法

公共交通に関する情報の取得方法は、「スマートフォンや携帯電話で調べている」が79%で最も高い。

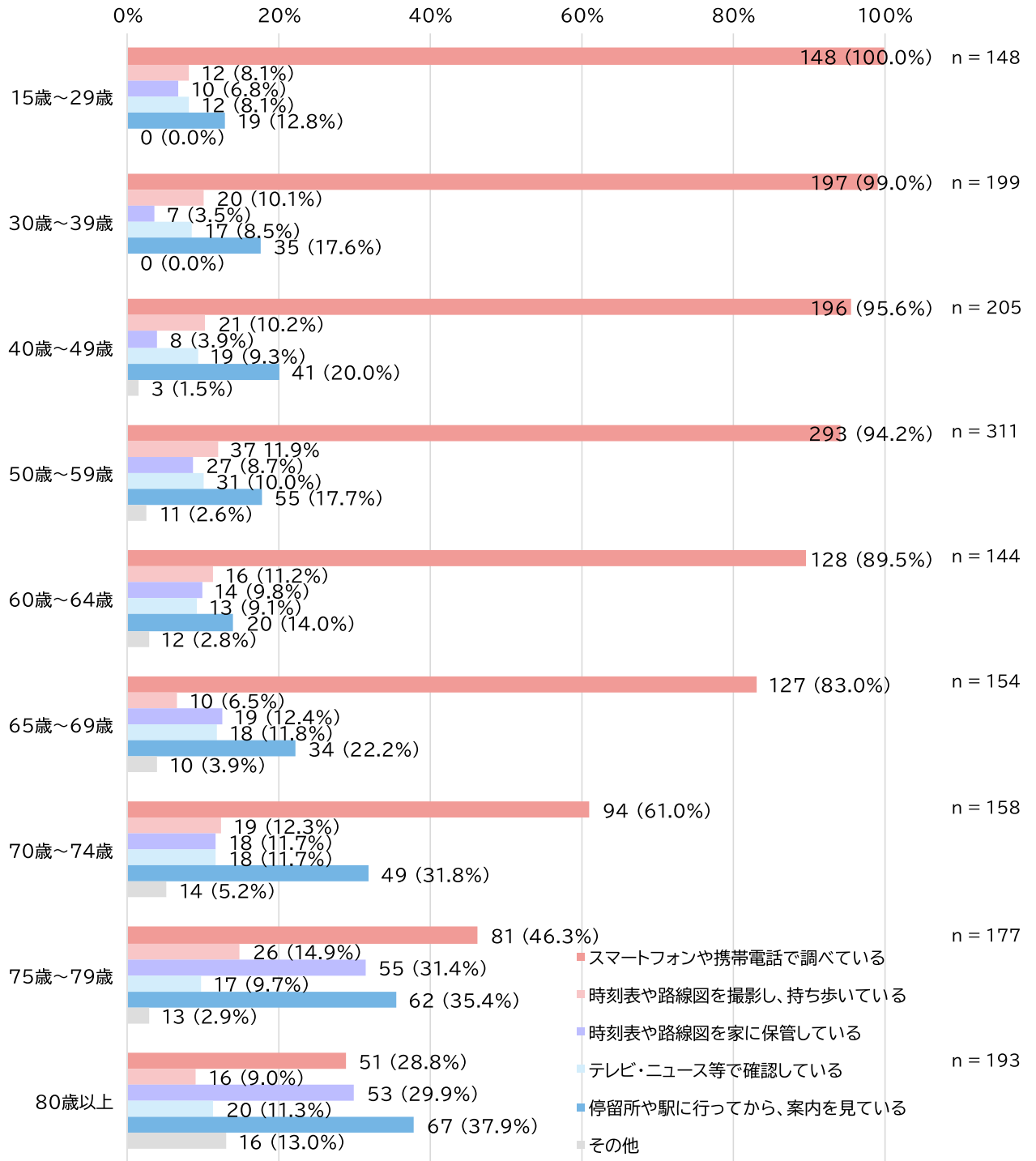
<質問1(8)公共交通に関する情報(時刻表、運行状況等)の取得方法を教えてください。>

(複数回答)



1)年代別の公共交通に関する情報の取得方法

公共交通に関する情報の取得方法を年代別にみると、「80歳以上」を除き、「スマートフォンや携帯電話で調べている」が最も高い。「80歳以上」は、「停留所や駅に行ってから、案内を見ている」が約38%で最も高い。



年代別の情報の取得方法



《参考》 令和5年度松戸市総合計画進行管理のための市民意識調査報告書(令和6年3月)

Q7 あなたは、ご自身でインターネット(携帯電話やスマートフォンによるネット利用を含む)を利用しますか。(1つに○)

	回答数	構成比
1. 毎日のように利用している	1,067	72.9
2. 時々利用している	118	8.1
3. たまに利用している	51	3.5
4. ほとんど利用していない	66	4.5
5. 全く利用していない	137	9.4
無回答	25	1.7
回答者数	1,464	100.0

(Q7で1～3を選択した人のみお答えください)

SQ7-1 あなたは、インターネットを利用するにあたり、次の通信機器をもっていますか。

(あてはまるもの全てに○)

	回答数	構成比
1. パソコン	724	58.6
2. スマートフォン	1,101	89.1
3. タブレット	340	27.5
4. 携帯電話	200	16.2
5. その他	9	0.7
6. 何も持っていない	-	-
無回答	18	1.5
回答総数	2,392	193.6
回答者数	1,236	100.0

(Q7で1～3を選択した人のみお答えください)

SQ7-2 あなたが活用しているインターネット上のサービスはありますか。

(あてはまるもの全てに○)

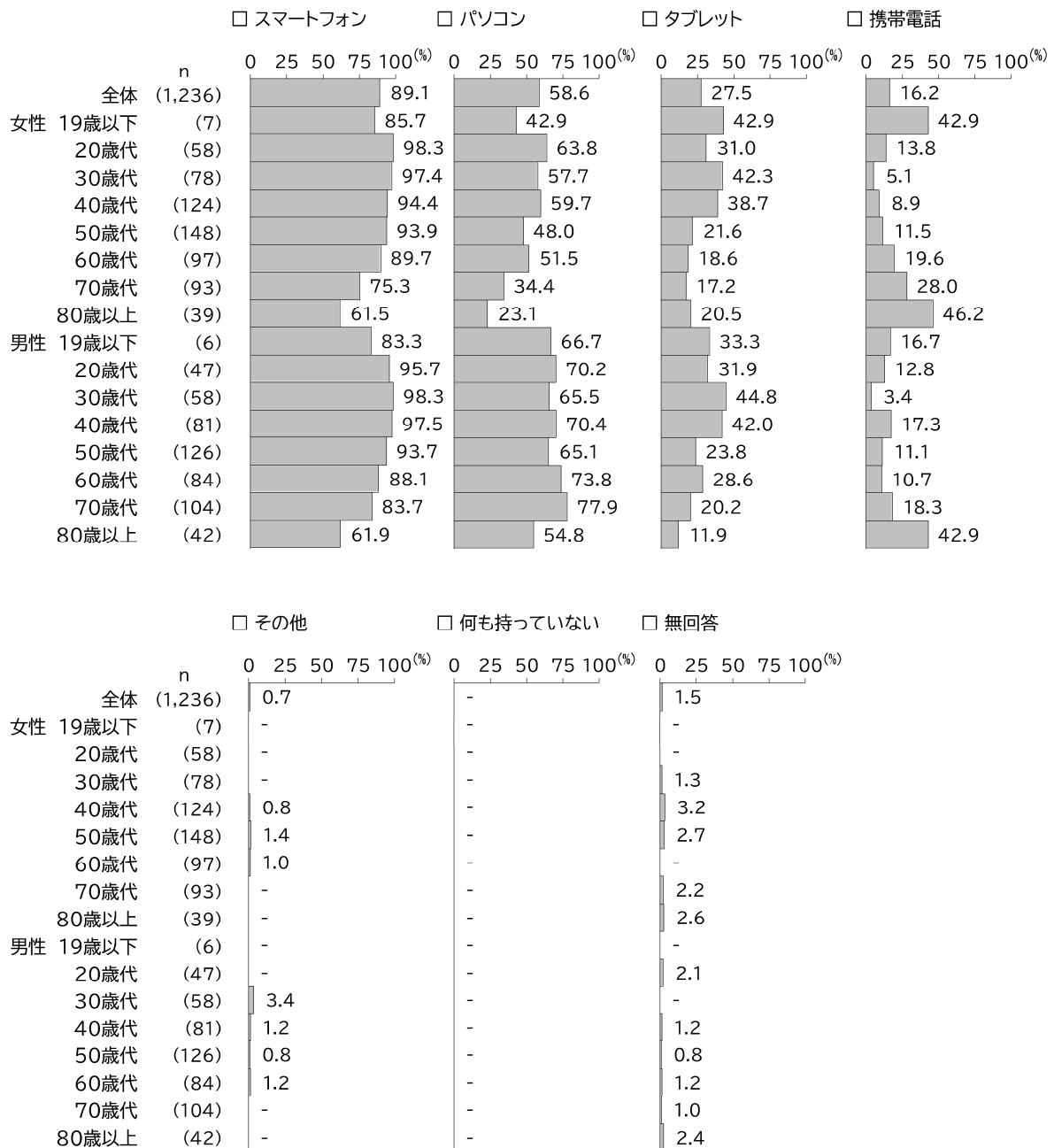
	回答数	構成比
1. X(旧 Twitter)	367	29.7
2. Facebook	216	17.5
3. LINE	1,024	82.8
4. Youtube	892	72.2
5. Instagram	412	33.3
6. TikTok	144	11.7
7. 各ホームページ	585	47.3
8. その他	56	4.5
9. 特にない	52	4.2
無回答	27	2.2
回答総数	3,775	305.4
回答者数	1,236	100.0



【所有通信機器】×【性・年齢別】

性・年齢別で見ると、「スマートフォン」は、全ての性・年齢で高くなっているが、年齢が上がるほど低い傾向がある。「パソコン」は、男性の方が高い傾向があり、男性70歳代で約8割、男性60歳代で7割台半ばと高くなっている。

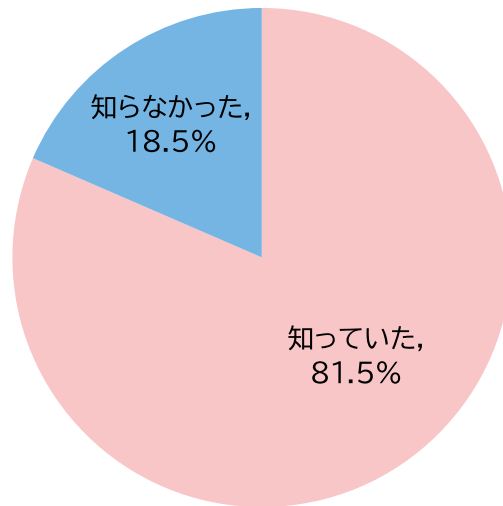
図表7-2-2 所有している通信機器(性・年齢別)



(2)最寄りバス停の認知度

最寄りバス停を「知っていた」人が約82%となっている。

<質問2バス(2)最寄りのバス停を知っていましたか。>

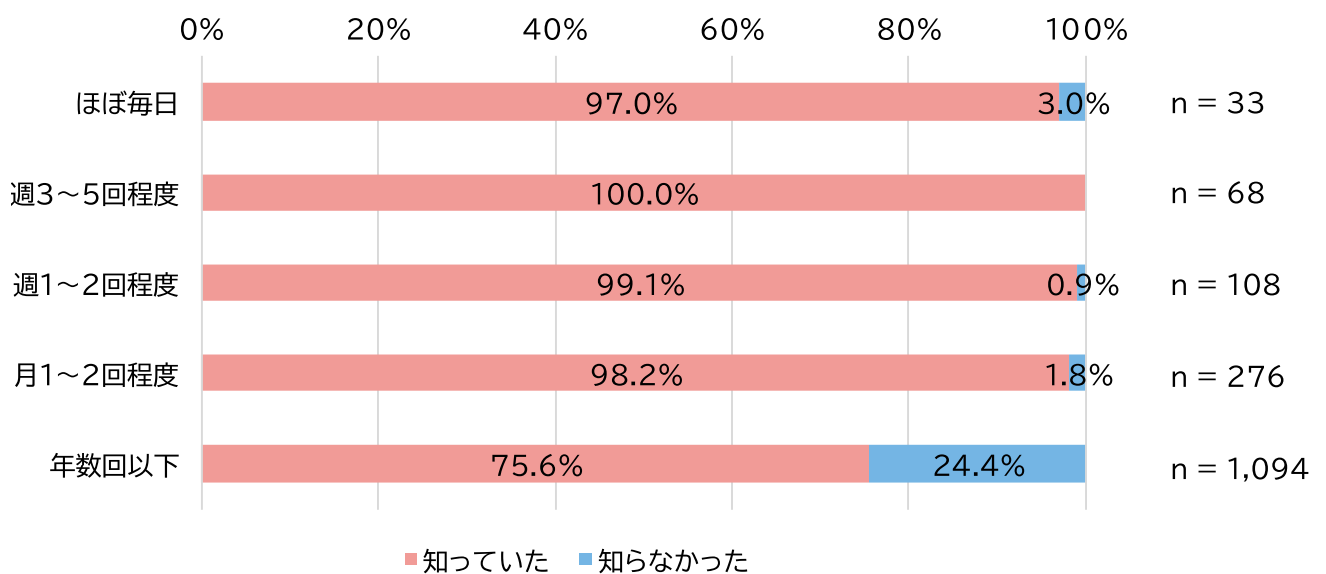


n = 1,634

最寄りバス停の認知度

1)バスの利用頻度別の最寄りバス停の認知度

バスの利用頻度別の最寄りバス停の認知度をみると、バスの利用頻度が「年数回以下」を除き、「知っていた」が90%以上となっている。「年数回以下」では、約76%となっている。

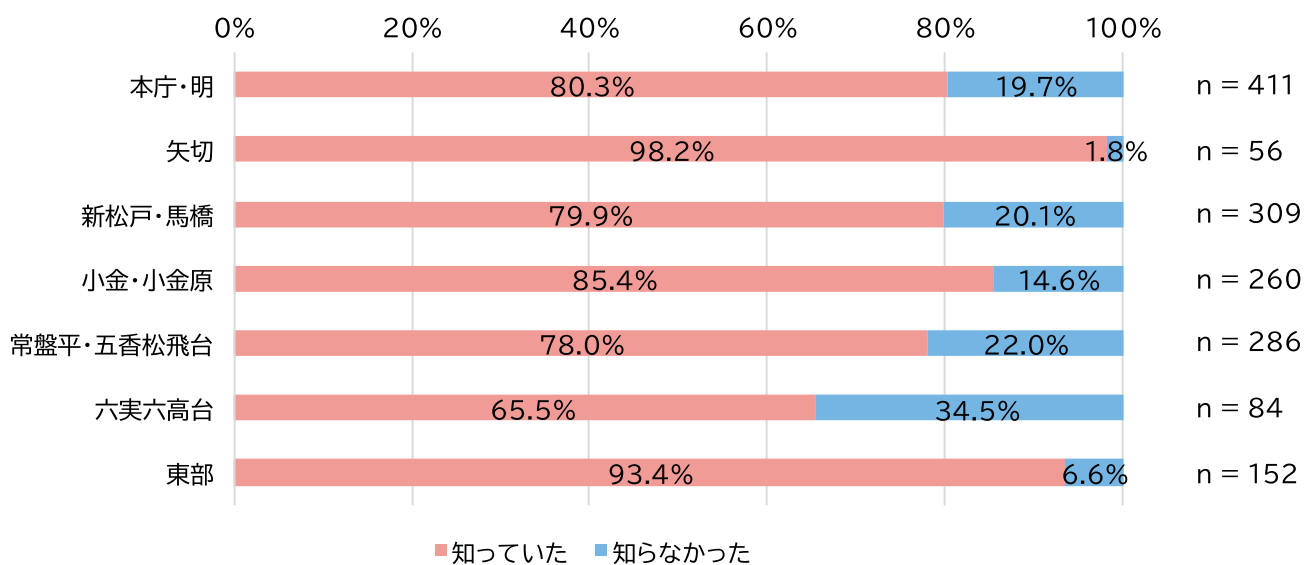


バスの利用頻度別の最寄りバス停の認知度



2)地域別の最寄りバス停の認知度

最寄りバス停の認知度を地域別にみると、「六実六高台」では最寄りバス停を「知らなかった」と回答した人が約35%と最も高い。



地域別の最寄りバス停の認知度

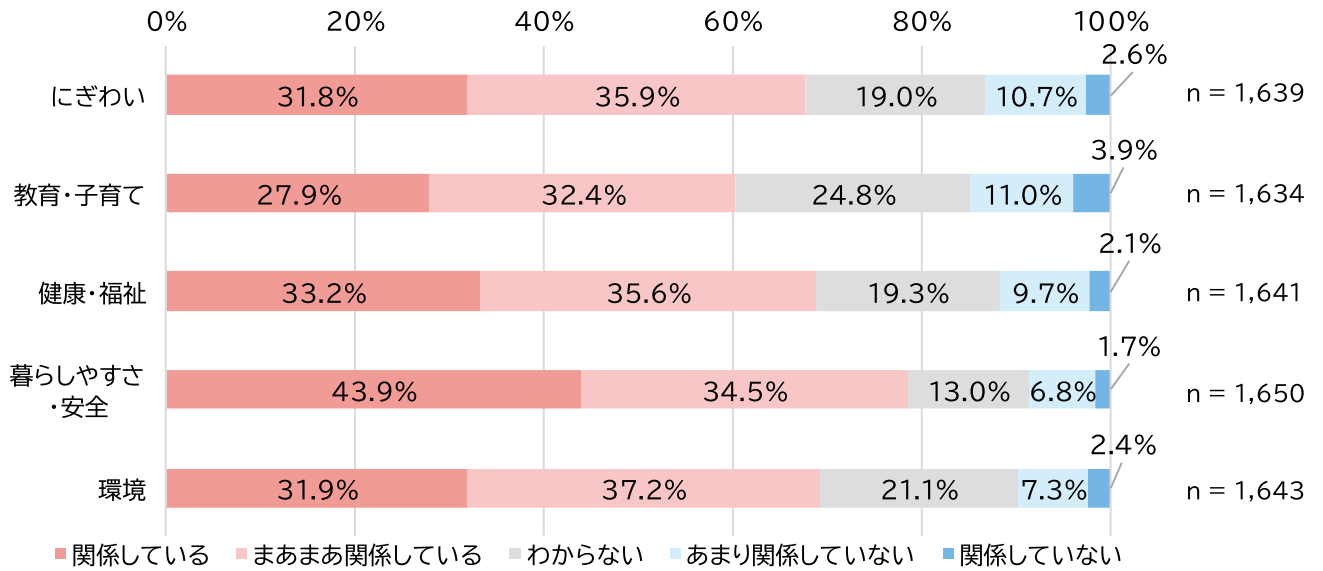


(3)公共交通とくらしとの関係

1)公共交通が関係するくらしの分野

公共交通と各くらしの分野の関係について、「関係している」と回答した人が最も高い分野は「暮らしやすさ・安全」で約78%、「関係している」が最も低い分野は「教育・子育て」で、約60%となっている。

<質問2(2)下表の各項目に、公共交通はどの程度影響していると思いますか。>



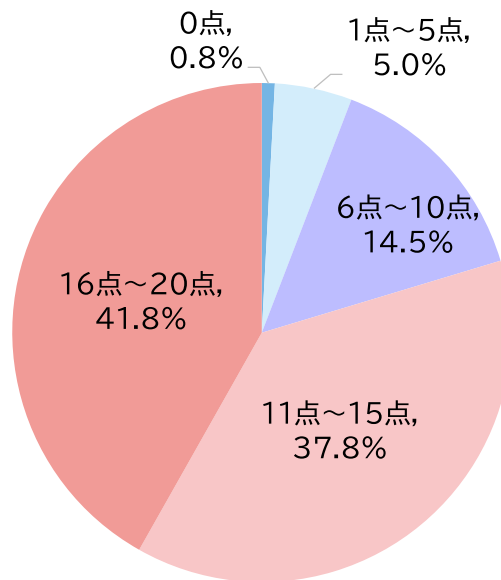
公共交通が関係するくらしの分野



2)公共交通の重要性

公共交通と各くらしの分野の関係を得点化(関係している4点→関係していない0点)し、5項目の点数を足し合わせて合計点を算出した。

公共交通と各くらしの分野の関係の合計点は、「16~20点」が約42%で最も高く、「0点」が約1%で最も低い。



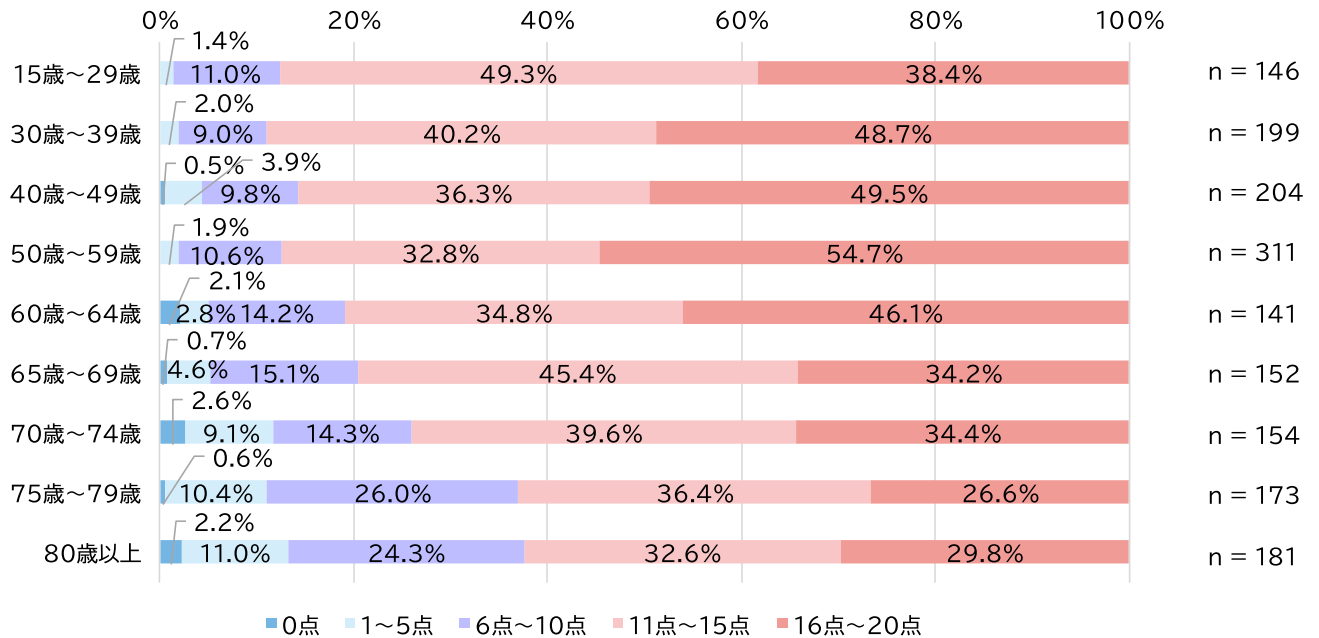
n = 1,662

公共交通の重要性



① 年代別の公共交通の重要性

公共交通と各くらしの分野の関係の合計点を年代別で見ると、「関係している」と認識(「11~15点」「16~20点」)している割合が「30~39歳」で約89%と最も高く、「80歳以上」で約62%と最も低くなっている。若い世代ほど関係性を認識しており、年齢が上がるにつれて関係性の意識が低い。

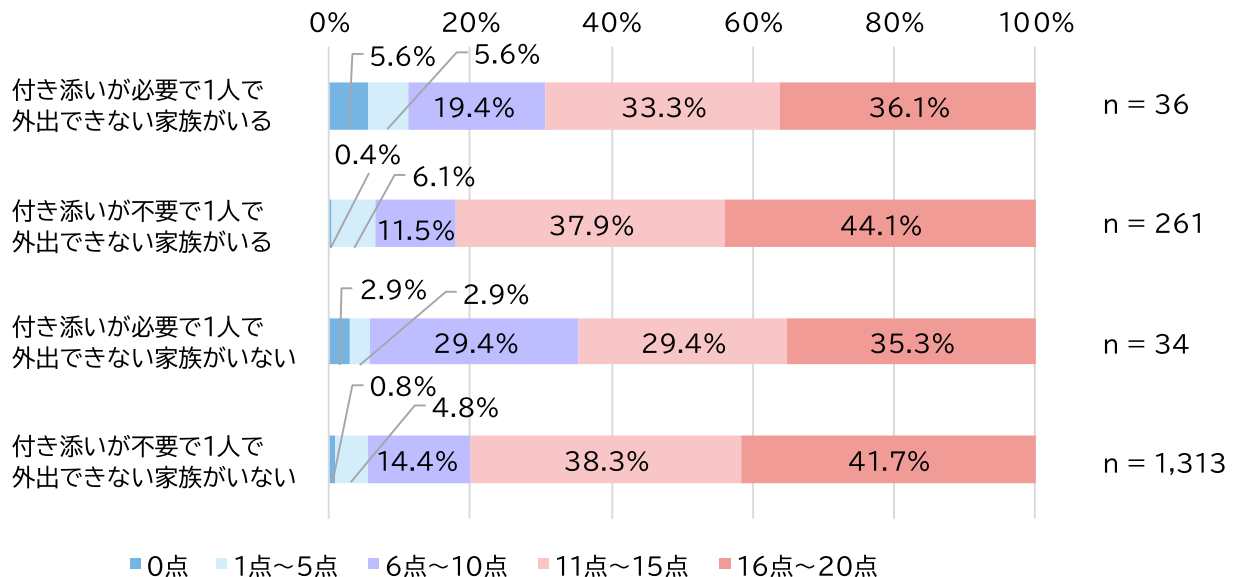


年代別の公共交通の重要性



② 外出時の不自由さ別の公共交通の重要性

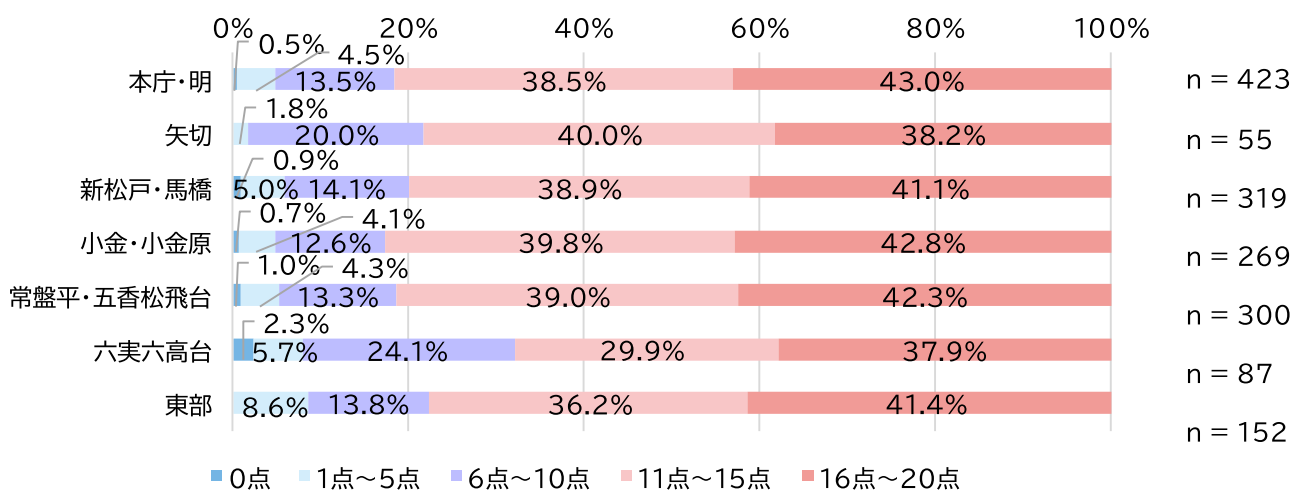
回答者自身や家族の外出時の不自由さ別で公共交通と各くらしの分野の関係の合計点をみると、「関係している」と認識(「11~15点」「16~20点»)している割合は「付き添いは不要で1人で外出できない家族がいる」で82%と最も高い。



外出時の不自由さ別の公共交通の重要性

③ 地域別の公共交通の重要性

公共交通と各くらしの分野の関係の合計点を地域別でみると、「関係している」と認識(「11~15点」「16~20点»)している割合は「小金・小金原」で約83%と最も高く、「六実六高台」で約68%と最も低い。



地域別の公共交通の重要性

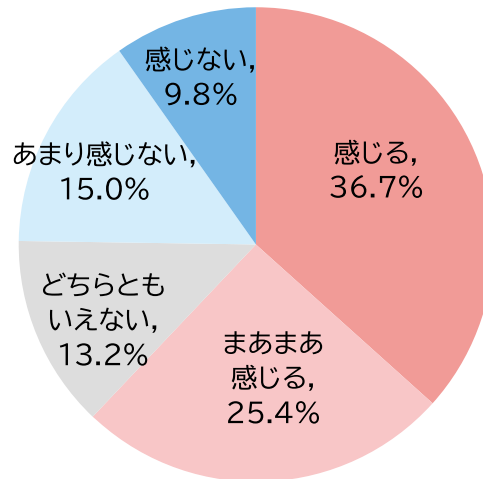


(4) 将来の移動に対する不安

1) 将来の移動に対する不安の有無

将来の移動に対する不安の有無は、不安を感じる(「感じる」「まあまあ感じる」と回答した人が約62%となっている。

<質問5(1)将来の移動について、不安を感じることがありますか。>



n = 1,656

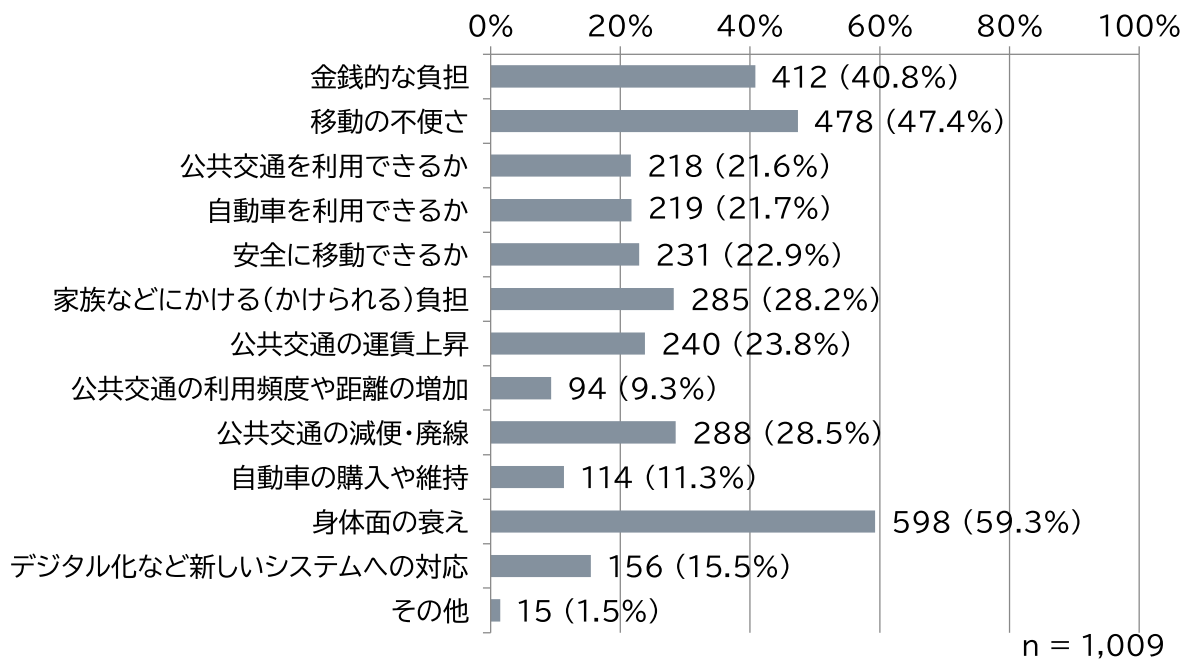
将来の移動に対する不安



2) 将来の移動に対する不安の理由

将来の移動に対する不安の理由は、「身体面の衰え」が約59%で最も高い。「移動の不便さ」と「金銭的な負担」も、回答者の4割以上が将来の移動に対する不安の理由として選択している。

<質問5(2) 将来の移動について、不安を感じる理由を教えてください。> (複数回答)

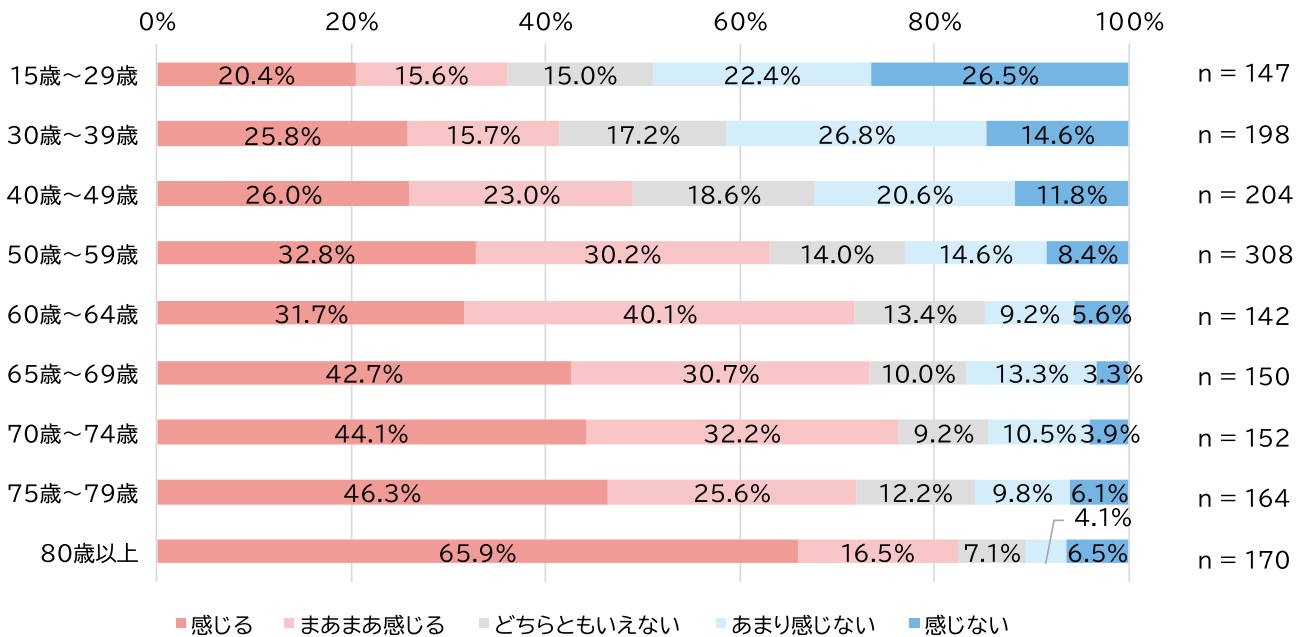


将来の移動に対する不安の理由



3)年代別の将来の移動に対する不安の有無

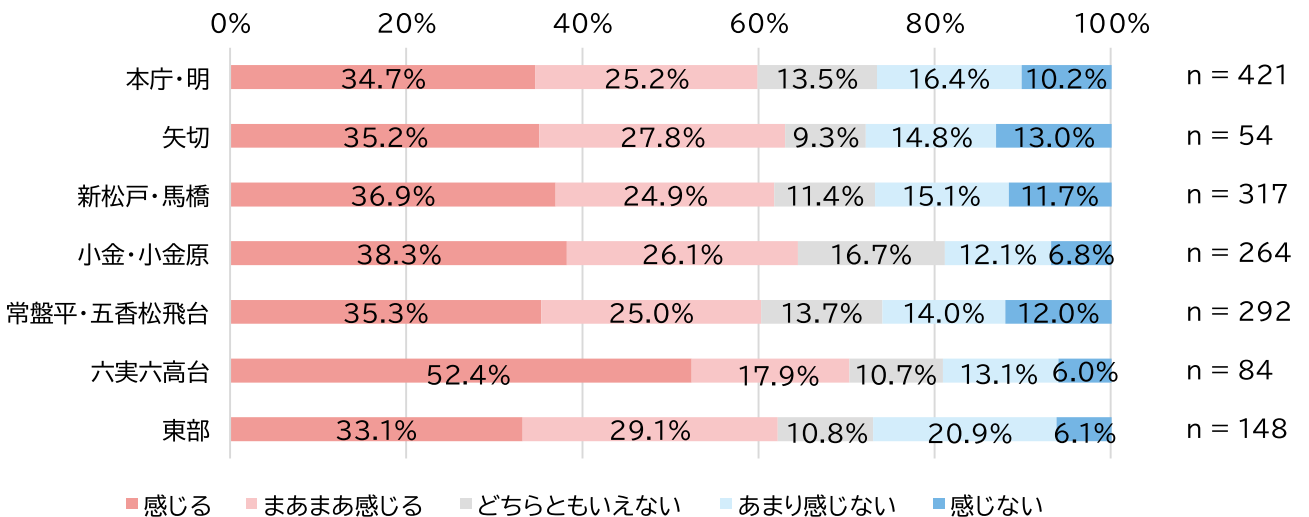
将来の移動に対する不安の有無を年代別にみると、不安を「感じる」「まあまあ感じる」と回答した人は「80歳以上」で約82%と最も高い。年齢が上がるにつれて不安を「感じる」と回答した人の割合が高い。



年代別の将来の移動に対する不安の有無

4)地域別の将来の移動に対する不安の有無

将来の移動に対する不安の有無を地域別にみると、不安を「感じる」「まあまあ感じる」と回答した人は「六実六高台」で約70%と最も高く、「本庁・明」で約60%と最も低い。



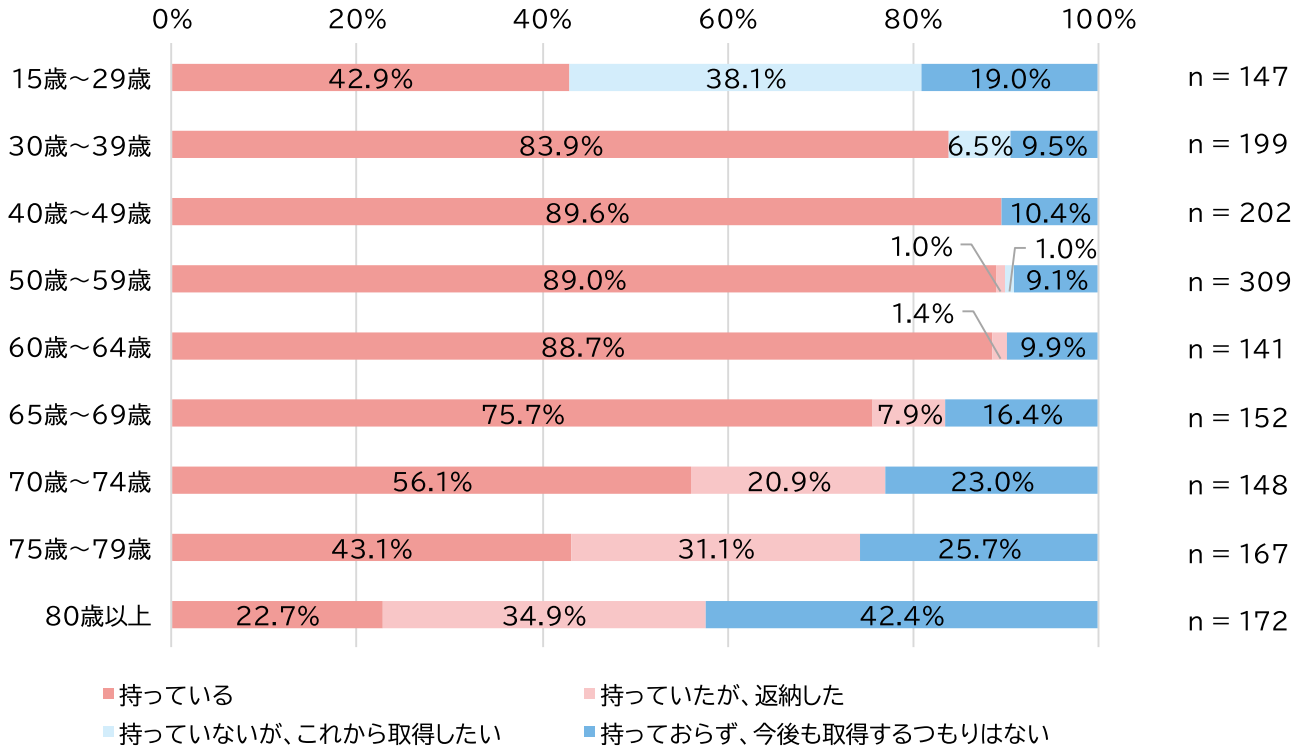
地域別の移動に対する不安の有無



3.2.6 運転免許証返納

(1)年代別の運転免許証の保有状況

運転免許証の保有状況を年代別にみると、50歳以上では、年齢が上がるにつれて「持っていたが、返納した」と回答した人の割合が高くなっている。「80歳以上」になると「持っている」より「持っていたが、返納した」の方が高い。



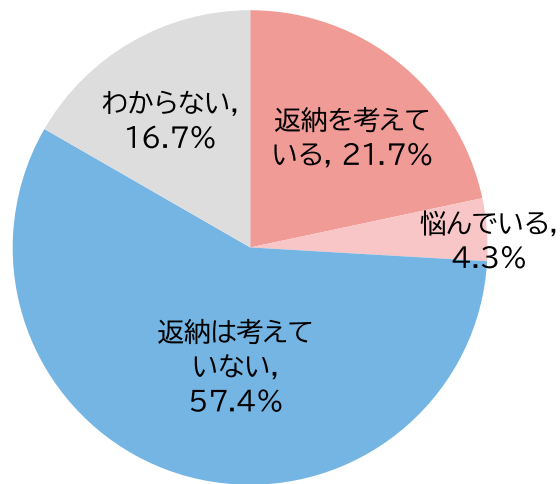
年代別の運転免許証の保有状況



(2) 運転免許証の返納意向

運転免許証の返納意向は、「返納は考えていない」と回答した人が約57%で最も高い。「返納を考えている」人は約22%となっている。

<質問4(5)免許返納に対する考えを教えてください。>



n = 1,127

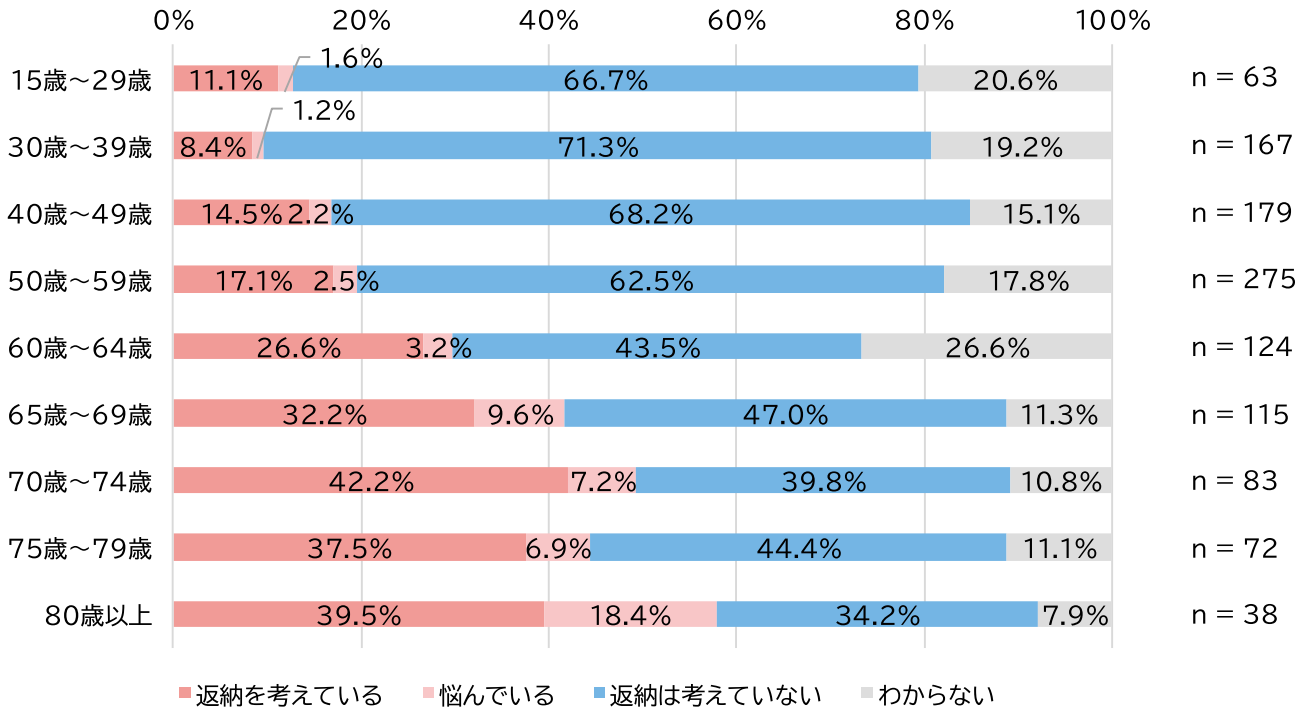
運転免許証の返納意向



1)年代別の運転免許証の返納意向

運転免許証の返納意向を年代別にみると、年齢が上がるにつれて「返納を考えている」「悩んでいる」と回答した人の割合が高い。

「80歳以上」は、「返納を考えている」「悩んでいる」と回答した人の割合が約58%となっている。

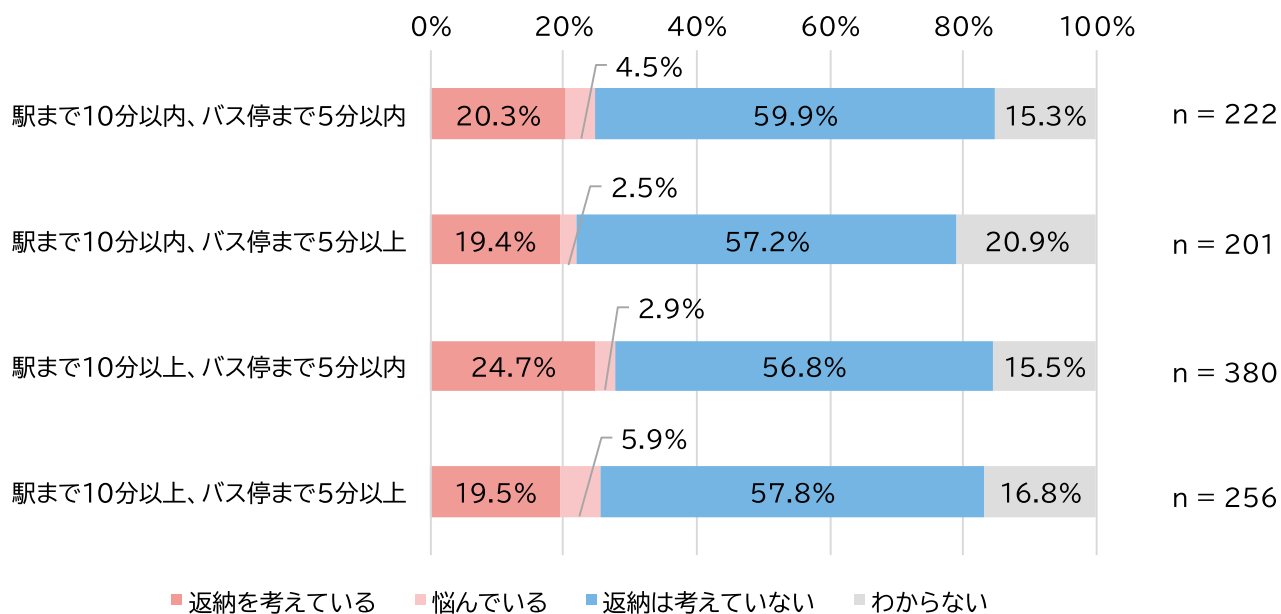


年代別の運転免許証の返納意向



2)最寄り駅・バス停までの所要時間別の運転免許証の返納意向

運転免許証の返納意向を最寄り駅・バス停までの所要時間別にみると、返納意向に大きな違いはみられない。



最寄り駅・バス停までの所要時間別の運転免許証の返納意向



4. 関係団体のヒアリング

4.1 概要

様々な移動に関する利用特性や運行上の課題、移動の課題等を把握することで、地域の実態に基づいた地域公共交通計画を策定することを目的として、公共交通事業者や関係団体等における課題や実態、将来の見通しや意向等についてヒアリングを実施しました。実施時期は、令和6年(2024年)11月です。

4.2 主要意見の整理

公共交通事業者や関係団体等から挙げられた意見の概要は、以下のとおりです。

公共交通事業者からの主な意見

公共交通事業者のヒアリング結果	
鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none">輸送人員は、コロナ禍前の状況には戻らないと考えている。若者が会社を辞めてしまう傾向が強くなっている。松戸市ならではの新たな取組(MaaSなど)を積極的に導入していけるとよい。パーク&ライドは、松戸市には不向きである。駅周辺の使い方として、広域の駐車場よりもにぎわいづくりの方が大切である。修繕費の悩みが尽きない。更新時期などが来ると、サービス水準が低下していくことが懸念される。「鉄道は当たり前にあるもの」という前提が徐々に変わってくることも想定しなければならない。
バス事業者	<ul style="list-style-type: none">全体利用者数としてはコロナ禍前比較で概ね90%程度である。災害時は、鉄道会社と連携し、電車が運転見合わせ時に振替輸送を行っている。グリーンスローモビリティと路線バスの役割分担は考えなければならない。運転手不足の対策として、説明会など、市と連携して戦略的に進めていきたい。地域と鉄道やバスなどが連携したイベントをできるとよい。
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none">災害時は、鉄道会社と連携を取り、電車の運転手の送迎を行っている。少しずつ女性ドライバーが浸透してきており、女性ドライバーの活躍と職場環境改善が好循環になってきた感触がある。カーボンニュートラルに向けた取組(電気自動車や燃料電池車の導入)を検討している。団地や高齢者が多い住宅地などでは、タクシー乗り場(待機所)の設置が必要では。



関係団体等のヒアリング結果	
歩行環境に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> 歩道が狭く、舗装がガタガタしており、車いすの利用や、ベビーカーや高齢者の歩行器を押して歩くのが大変である。 歩道がない道路も多く、危険を感じて外出をやめてしまう高齢者が一定数いる。
自転車に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> 自転車をよく利用するが、坂が多いので電動自転車でないといけない。 歩行者と自転車の走行環境のすみ分けができていない。 駐輪場の有無を調べる手間を考えると、近所の移動に留まってしまう。もしくは、車で郊外の大型商業施設に行ってしまう。 安全な走行空間がないため、危険を感じる。
公共交通利用に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> 子育て世帯から公共交通を利用したいという声は聴くが、ベビーカーなどで駅を利用するのが大変という声も多い。 障害者も思い付きでお出かけしたいと思うが、行程の事前調べや利用可能なトイレの確認、交通事業者への事前連絡などが必要で、非常に難しい。 小さい子どもや障害者の公共交通利用に対して、一般の利用者からの理解を得ることができるといい。 高齢者だけでなく、若い世代も利用しやすい環境を作らないと、公共交通の魅力が低下していつてしまう可能性がある。
免許返納に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者は、仲間内で乗り合って移動していることがあり、一人の高齢者が免許を返納することで複数人が移動できなくなるケースがある。
やってみたいこと、交通計画に期待すること	<ul style="list-style-type: none"> 子育て世代をはじめ、多世代が参加できるイベントをできるといい。 利用促進において、子育て世代の声を拾い上げる機会を設けることができるとよい。 鉄道や路線バスなど幹となる公共交通の存在が重要である。そのうえで、各交通手段の役割分担を明確にする必要があると感じる。 複数の移動手段を組み合わせることができれば、住民は複数の選択肢から自身にあった移動手段を自由に選択できる。
将来の不安	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の減便が不安である。幹線交通が充実していて初めて、グリーンスローモビリティが活用できる。 ハード整備をしっかりと行わないと、住民の外出頻度が低下し、地域コミュニティが希薄化してしまう。



5. 令和6年度「自動運転社会実装推進事業」

5.1 概要

(1)事業背景・目的

少子高齢化に伴う人口減少が進む中、公共交通を維持しながら、SDGs、カーボン・ニュートラル、DX・GXなど社会課題に対応し、地域コミュニティを維持していくことが必要となっています。

本市は、比較的交通網が充実しているものの、公共交通のみでは移動が充足されていない地域が存在していることから、自動運転を活用し、解決していくことを模索しています。

そのために、自動運転技術の検証や社会受容性向上を目的とした実証調査を開始し、令和9年度(2027年度)までの自動運転バスの社会実装に向けて本事業に着手しました。

(2)事業内容

期間：10月14日から11月4日（公道による実証調査13日）

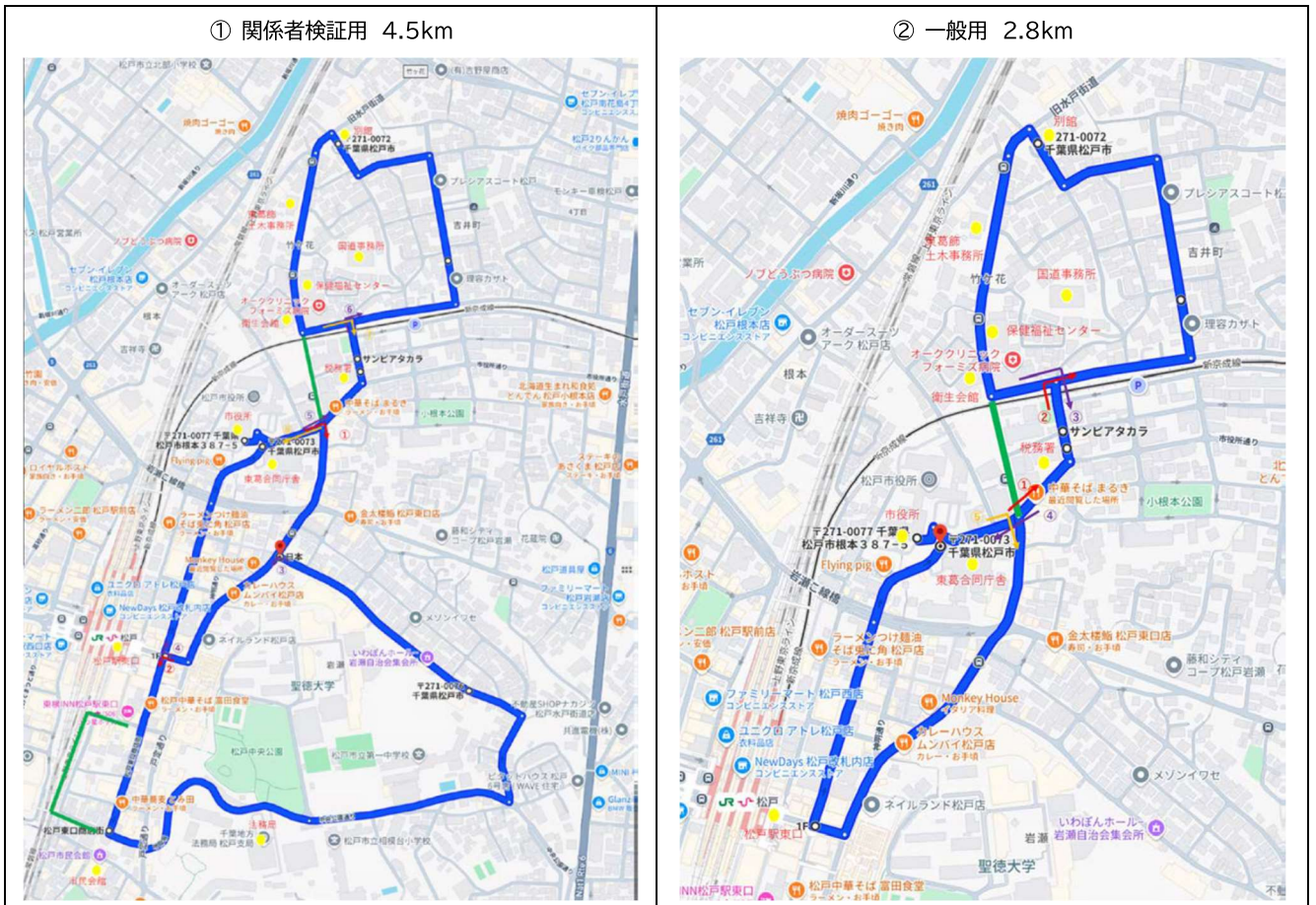
車両：自動運転バスMiCa



出典：松戸市提供資料



公道ルート



出典：松戸市提供資料

(3) 検証項目・検証方法

社会実装の実施にあたっては、以下の検証項目と検証方法を設定しました。

検証項目・検証方法

項目	検証項目	検証方法
■	地域のボランティアの協力者の人数	公募
	実証調査を踏まえ、協力・支援してくれる事業者数	協力・支援を希望する事業者を公募(事業者数・金額)
■	自動運転実施率	自動運転車両運行プラットフォームDispatcherにより解析
	障害物回避回数	運行時に同乗しているCAが把握
■	試乗者、利用者、地域の自動運転等に対する理解と賛意	アンケート
	地域実装を希望する地域	意向調査



5.2 検証・分析結果

(1) 経営面

本事業では、技術が日進月歩で進んでいるものの、まだ大量生産に至らずコストが高い状況にあるため、収支バランスを考慮した事業費確保が重要となります。

令和7年度(2025年度)は、国の補助を受けながら実証調査を行うことができましたが、今後は、自立した運営をしていくための方策が必要不可欠となります。

そのため、令和8年度(2026年度)以降は、地域実装に向けた収入面の強化が課題であることから、実装地域の理解と協力を得て、費用のみならず様々な支援が必要不可欠です。

しかし、自動運転は単に直接的なコストだけにとらわれることなく、波及効果などより広く成果をとらえ、事業の成否を判断する必要性を感じています。

(2) 技術面

① 保安員の同乗

自動運転レベル2の安全性を確保するために、オペレーターの外に保安員を同乗させました。

② 手動介入

自動運転レベル2で車両の特性上、手動介入することが生じました。主な要因としては、次の表のとおりです。

手動介入の主な要因

エリア	路駐回避	緊急停止	渋滞回避	交差点滞留	障害物	狭隘道路	設定除外	計
1	9							9
2		1						1
3	6							6
4		1						1
5			3					3
6				6				6
7	132							132
8					144			144
9						30		30
10							144	144
11	72							72
計	219	2	3	6	144	30	144	548

出典：松戸市提供資料

なお、車両の特性上、自動と手動を切り替える際に一旦停止する必要があったことや、自動設定した速度をオペレーターが調節することや停車場所、信号・横断歩道の停止する設定を解除することについては把握しきれていません。

③ ヒヤリハット

車両性能によるものと、他車両の交通ルール無視、走行ルートの変更による走行不可などにより、ヒヤリハットが発生しました。



(3)社会受容性面

① 試乗者数

短い期間でしたが、一定の試乗者数が確認されました。

試乗者数

区分	オープニング		関係者検証		一般		エンディング	
	月日	試乗者数	月日	試乗者数	月日	試乗者数	月日	試乗者数
内訳	10/14	38	10/16	22	10/21	46	11/4	69
			10/17	27	10/22	47		
			10/18	25	10/23	44		
					10/24	33		
					10/25	35		
					10/28	36		
					10/29	45		
					10/30	33		
					10/31	39		
				11/1	47			
実施日数		1		3		10		1
乗車数		38		74		405		69
1日平均				24.7		40.5		
1便平均				6.2		6.8		

出典：松戸市提供資料

② アンケート結果

利用者からは、安全性や利便性に高評価を得られ、自動運転を信頼し、継続的な実施が望まれていることがわかりました。また、非利用者も同様に自動運転を信頼し、継続的な実施が望まれていることがわかりました。

今後、さらに社会受容性を高めるために、自動運転技術の進歩による信頼性の向上、交通参加者(歩行者、自動運転車、他車両)への啓発、実証調査の繰り返しの実施などが望まれています。

