
松戸市地域公共交通計画（案）

【概要版】

令和7年11月17日
松戸市 街づくり部 交通政策課

計画の構成について

第1章 はじめに（本計画の基本的な概要）・・・・・・・・・・ 1

➡ 「計画策定の目的」・「本計画の位置付け」・「計画期間」・「計画区域」・「上位・関連計画」

第2章 本市の移動に関する現況（本計画の前提となる現況の整理）・・・・ 2

➡ 「松戸市の地域特性」・「地域公共交通」・「移動に関する現況」・「社会動向」など

第3章 計画の理念と将来像・・・・・・・・・・・・・・・・ 3～4

➡ 「課題」・「施策展開の構造図」・「計画の理念」・「将来像」
「本計画における移動手段の種類」・「目指すべき地域交通の将来ネットワーク」

第4章 実施施策・・・・・・・・・・・・・・・・ 5～11

➡ 「基本方針」・「施策体系」・「具体的な取組」

第5章 計画の達成状況の評価（本計画の将来像を達成するためのサイクル）・・ 12

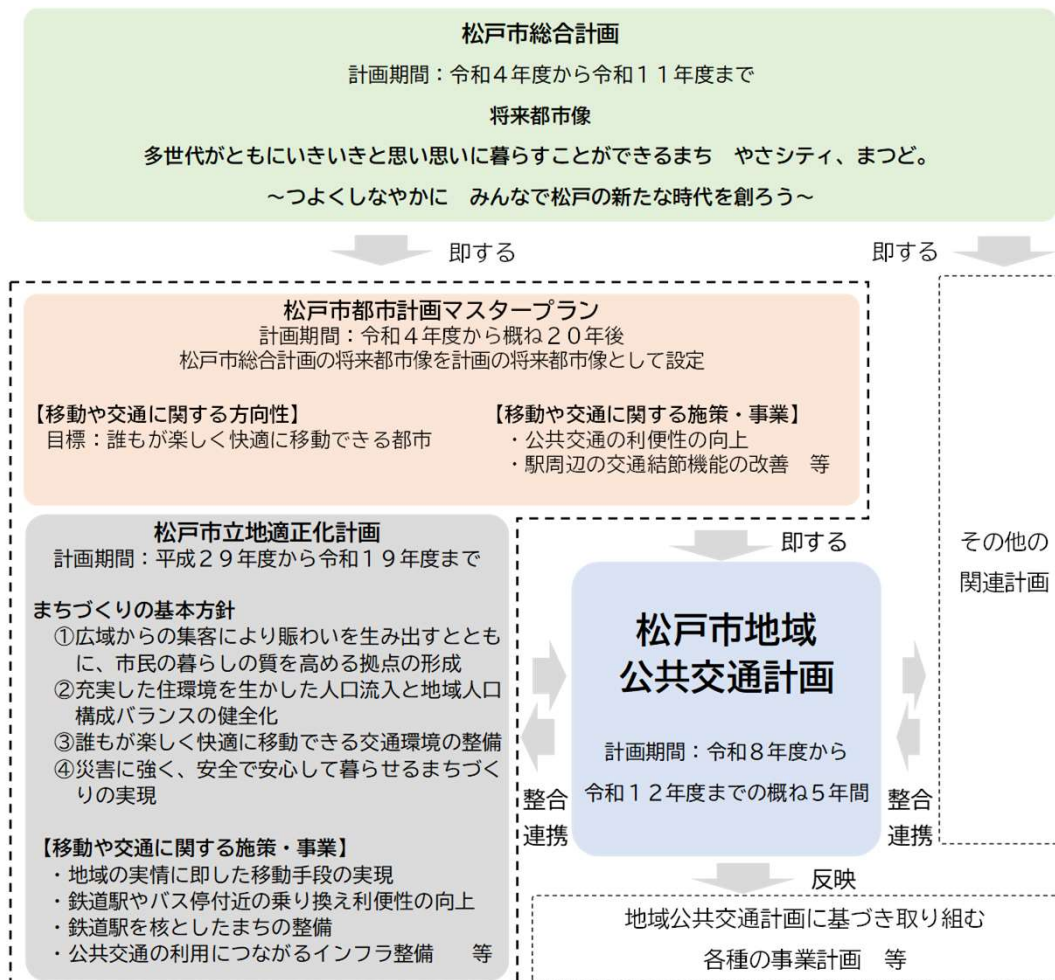
➡ 「評価指標」・「評価・検証・推進体制」

《計画策定の目的》

地域の移動に関する課題は、少子高齢化や2024年問題による乗務員不足の深刻化など、昨今の社会状況に伴い、今後さらに多様化・複雑化することが想定されます。

このような状況も踏まえ、公共交通だけでなく地域の移動に関する課題を整理し、目指すべき施策の方向性等を示すマスタープランとして、「松戸市地域公共交通計画」を策定します。

《本計画の位置付け》



《計画期間》

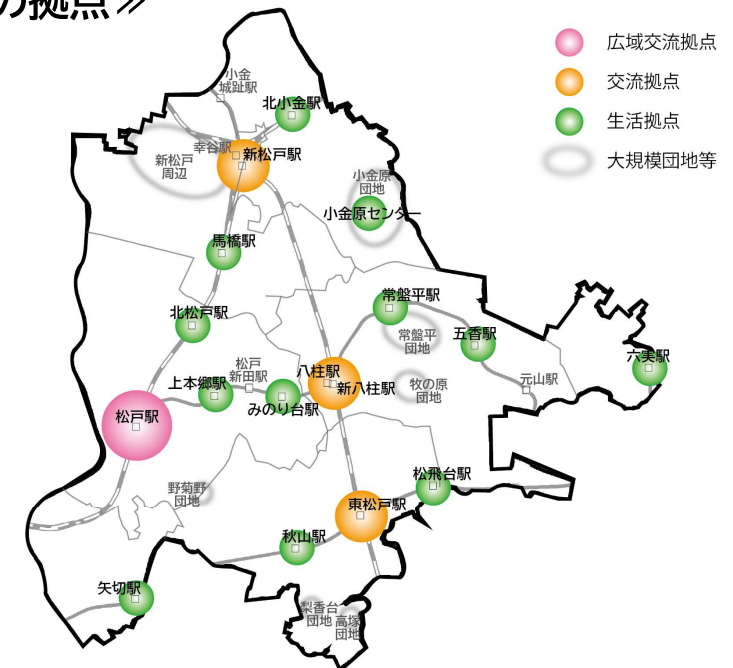
令和8年度から令和12年度までの概ね5年間

《計画区域》

対象区域は、本市全域

【本市の基礎データ】
面積：61.38km²
東西：11.4km / 南北：11.5km
最高海拔：34.0m (21世紀の森と広場南端付近)
最低海拔：1.3m (栄町西5丁目付近)

《本市の拠点》



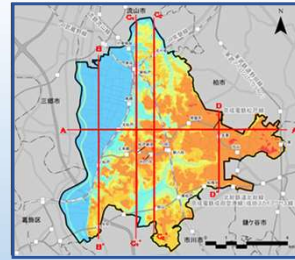
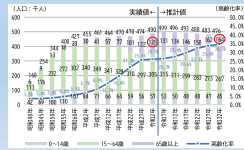
第2章 本市の移動に関する現況

(本編：P 6～P 43)

「松戸市の地域特性」

1. 人口

令和7年をピークに人口は減少
令和32年には高齢者人口が現状の約1.3倍になり、全体の3分の1となることが予測



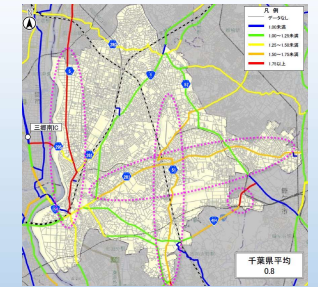
2. 地形・土地利用

公共交通の利用圏内であっても、
高低差による移動の負担がある
地域がある

3. 都市機能

都市機能の人口カバー率は、全国平均、三大都市圏平均、概ね50万人以上の地方都市圏のいずれと比較しても、各施設とも高くなっている

対象	他自治体平均値			松戸市	
	全国	三大都市圏	地方都市圏 概ね50万人	市内全域	市街化区域のみ
医療施設	85.0%	92.0%	86.0%	99.9%	99.4%
高齢者向け施設	72.0%	75.0%	80.0%	100.0%	100.0%
子育て支援施設	74.0%	81.0%	76.0%	99.4%	99.6%

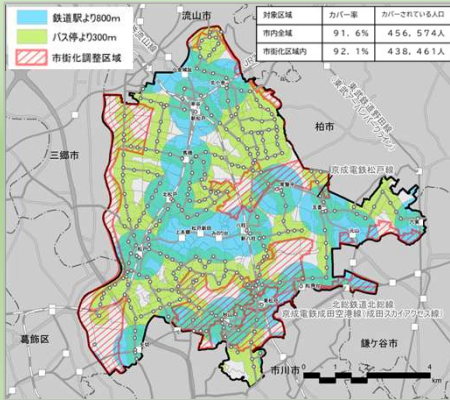


4. 道路

県道5号松戸野田線
県道51号市川柏線
県道281号松戸鎌ヶ谷線
などの混雑度が特になっている

「地域公共交通・その他の移動手段」

5. 地域公共交通



6. その他の移動手段

7. 自転車 8. 自動車



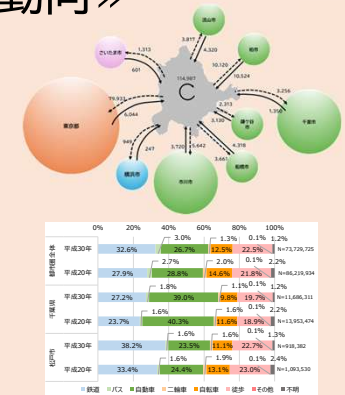
市内の移動は、
鉄道（6路線23駅）
路線バス（4社25路線）
コミバス（1路線）
タクシー（約450台）
などで市域全域をカバー

しかし、市内には公共交通の利便性が低い地域が存在し、居住地域により、公共交通の充実度への評価に差がある

「移動に関する現況、社会動向」

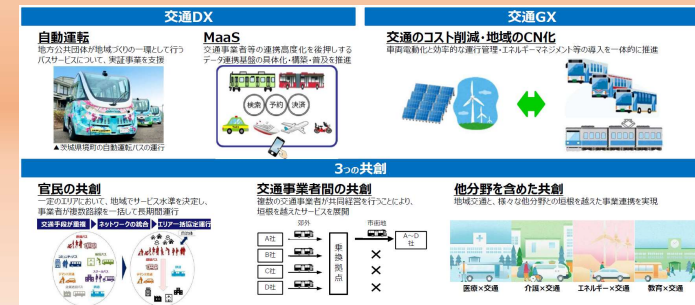
9. 移動実態

東京都市圏全体および千葉県よりも
鉄道分担率が高く、自動車の割合が
低く、本市の特徴である鉄道ネット
ワークの充実度が現れている



10. 交通を取り巻く社会動向

国は官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の
「3つの共創」「交通DX」「交通GX」を柱とした
地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）の取り組みを推進



出典：地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について（令和5年（2023年））

1. 課題

《公共交通の維持・確保》

公共交通を担う人材の不足により、現状は厳しい状況にある。暮らしやすく、持続的に発展していくため、将来にわたって既存の公共交通の利便性を維持・確保していくことが必要。

《移動の利便性向上》

公共交通の利便性を十分に活かすため、市民が運行状況を把握しやすく、日常的に利用しやすくなるような仕組みづくりが必要。情報提供の充実や使いやすい案内体制の整備などが必要。

《地域の特性に即した対応》

公共交通の利便性が十分でない地域においては、地域の特性やニーズを的確に把握し、持続可能な移動手段の導入・改善に向けた検討を進めていく必要がある。

《交通弱者への対応》

高齢者や障害のある方、子育て世帯など、移動に困難を抱える「交通弱者」への対応が求められる。誰もが安心して自由に移動できる環境づくりと支援体制の充実が必要。

《災害時や環境負荷を考慮した持続性の向上》

災害時にも市民が安全に移動できる手段を確保するとともに、災害により公共交通が利用できなくなるリスクを軽減する対策が必要。また、市民の移動手段として環境負荷の少ない公共交通の利用促進を図り、持続可能な交通環境の実現に向けた取り組みが必要になる。

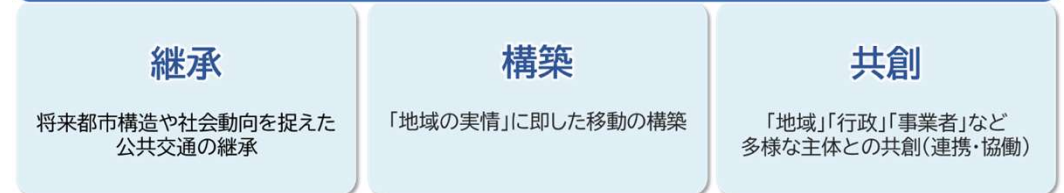
2. 施策展開の構造図

将来像の実現に向けて、理念から施策・取組へと至る流れを以下に整理。



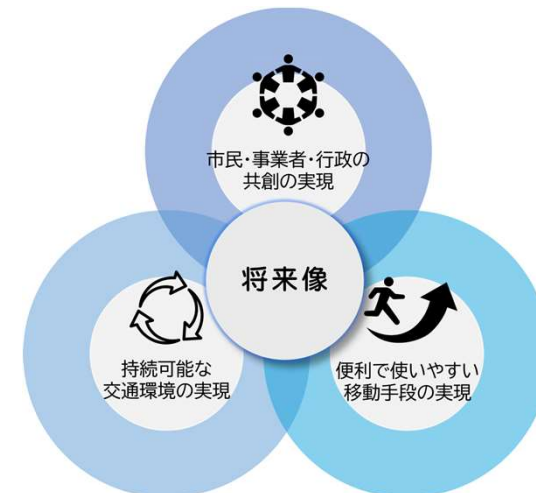
3. 計画の理念

松戸市地域公共交通計画の理念



本市を取り巻く課題を踏まえ、計画策定及び実行にあたって関係者が共通して持つ前提条件・意識として、本計画の理念を掲げる。

4. 将来像



本市における課題や理念を踏まえ、本計画が計画期間5年間で目指す将来像を設定。今後5年間の地域交通のあり方を関係者すべてで検討し、将来像の実現に向けて、取り組みを推進。

5. 本計画における移動手段の種類

本市における移動の現況から、各移動手段を以下とおり位置付ける。

「大規模輸送を担う」

基幹的な公共交通



「個々の面的な移動を支える」

面的公共交通



「地域の実情に即して運行するモビリティ」

多様な移動手段



「上記以外の移動手段」

その他



6. 目指すべき地域交通の将来ネットワーク

各ネットワークの適切な維持や、相互のネットワークの連携を意識し、地域交通ネットワークの継承を目指す。



拠点的分類	定義	ネットワークの分類	定義	移動手段
広域交流拠点	商業・業務機能や行政機能・文化機能など高次の都市機能が集積し、地区内外の人々が交流し、様々な活動を行う拠点	基幹的な公共交通ネットワーク (鉄道)	市内外の拠点間を結び、大きな人の流れの幹となる鉄道ネットワーク (鉄道)	鉄道
		基幹的な公共交通ネットワーク (バス)	市内外の拠点間や地域内の拠点・居住エリア間を結ぶバスネットワーク (バス)	路線バス
交流拠点	交通結節点としての利便性の高さを生かしながら、広域性・集客性の高い都市機能が集積した拠点	地域内ネットワーク	地域内の実情と移動ニーズに応えるネットワーク	コミュニティバス グリーンスローモビリティ【松戸モデル】 デマンド交通 乗合タクシー ライドシェア など
生活拠点	日常生活に必要な身近な商業・サービス機能が集積した拠点	面的ネットワーク	個々の移動を支えるネットワーク 個別に移動できるネットワーク	タクシー シェアカー シェアサイクル など

方針1 基幹的な役割を果たす公共交通の利便性の維持向上

施策1 鉄道の利便性の向上

- 取組01 鉄道駅の安全性や利用しやすさの向上
- 取組02 新たな鉄道ネットワークの可能性の検討

施策2 路線バスの維持・利便性の向上

- 取組03 路線バスの持続性を高める
- 取組04 路線バスの利用しやすさの向上

方針2 多様なニーズに対応する移動手段の活用

施策3 タクシーの利便性の向上

- 取組05 タクシーの利用環境の向上

施策4 地域の実情に即した移動手段の実現

- 取組06 既存の多様な移動手段の維持・促進
- 取組07 多様な移動手段の導入に関する検討
- 取組08 次世代モビリティサービスの調査・研究・導入検討

方針3 基幹的な公共交通と多様な移動手段の役割と連携

施策5 役割の明確化

- 取組09 移動手段の役割整理による連携強化

施策6 交通結節点の機能強化

- 取組10 様々な移動手段をつなぐ環境整備
- 取組11 駅周辺駐輪場の整備促進・利用環境の向上

方針4 安心・安全で快適に移動できるまちの整備

施策7 鉄道駅を核としたまちの整備

- 取組12 鉄道駅とまちが一体となった拠点の魅力向上

施策8 公共交通の利用につながるインフラ整備

- 取組13 快適で安全・安心な移動環境の整備

方針5 市民や利用者の関心を高め、理解を深める啓発・情報発信

施策9 情報発信力の強化

- 取組14 市民の移動を支える、使いやすくわかりやすい情報提供の推進

施策10 意識啓発の推進

- 取組15 モビリティ・マネジメントによる意識・行動の変容

方針6 様々な主体が横断的に連携・協働し、効果的に力を発揮できる仕組みづくり

施策11 関係者間の連携・協力の強化

- 取組16 様々な関係者との協議の場の設置

施策12 環境にやさしい交通の実現

- 取組17 環境に配慮した取組の促進

施策13 共創に基づく取組の実現

- 取組18 交通と生活をつなぐ共創型サービスの推進
- 取組19 地域の移動に関する新たな手引きの策定と運用

方針1 基幹的な役割を果たす公共交通の利便性の維持向上

施策1 鉄道の利便性の向上

取組01

- 01-1 駅舎改良
- 01-2 鉄道駅の安全性向上に向けた整備
- 01-3 鉄道駅の利便性向上を推進

<主な取組内容>

- ・JRの駅舎改良とそれに合わせた街の回遊性向上
- ・ホームドアの設置、バリアフリー化



松戸駅東西通路完成イメージ(松戸市IP 東日本旅客鉄道株式会社 協力)

取組02

- 02-1 市内の鉄道ネットワークの利便性の向上可能性の検討
- 02-2 地下鉄8・11号線延伸の検討

<主な取組内容>

- ・新松戸駅の快速停車の実現可能性検討
- ・千駄堀地域での新駅設置の可能性検討
- ・地下鉄8・11号線延伸の可能性について調査研究



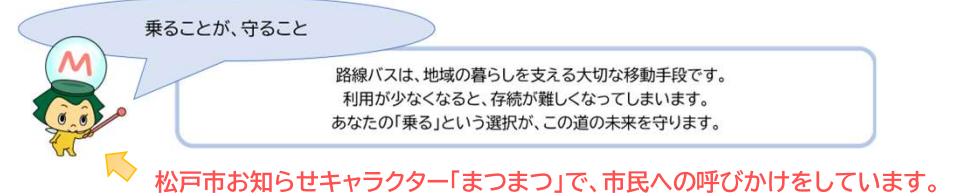
施策2 路線バスの維持・利便性の向上

取組03

- 03-1 運行の効率化に向けた定時性・速達性の向上
- 03-2 路線の効率化に向けたネットワーク再編の検討

<主な取組内容>

- ・渋滞箇所の信号現示の見直しや交差点改良等の協議
- ・路線バスの運行効率化に向けた方策の検討
- ・利用実態などに応じたバス路線の再編の検討

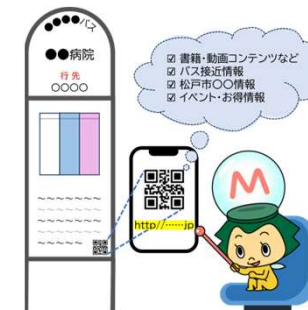


取組04

- 04-1 バス待ち空間の魅力向上に向けた整備

<主な取組内容>

- ・バス停にQRコードを設置し、市の情報などを提供
- ・公共施設や地域の再整備と併せたバス停の上屋・ベンチ・バスベイなど快適に利用できる整備の検討



方針2 多様なニーズに対応する移動手段の活用

施策3 タクシーの利便性の向上

取組
05

- 05-1 タクシー乗り場の新設の検討
- 05-2 タクシー利用環境の整備

<主な取組内容>

- ・地域の実情に即したタクシー乗り場の新設の検討
- ・ユニバーサルデザインタクシーの利用促進
- ・福祉・妊産婦・多胎児家庭のタクシー利用助成の推進



ユニバーサルデザインタクシー（トヨタジャパンタクシー）

施策4 地域の実情に即した移動手段の実現

取組
06

- 06-1 松戸市コミュニティバスの維持・改善
- 06-2 福祉の観点の移動の維持・改善
- 06-3 シェアサイクルの拡充と利用促進

<主な取組内容>

- ・中和倉コースにおける利用実態や収支率を踏まえた維持・改善
- ・福祉有償運送などの福祉の移動支援の推進
- ・グリスロ【松戸モデル】の持続的な運行の支援



施策4 地域の実情に即した移動手段の実現

取組
07

- 07-1 多様な移動手段の選択肢拡大に向けた特性の整理
- 07-2 地域の実情の分析
- 07-3 新たな移動手段の導入に関する検討

<主な取組内容>

- ・多様な移動手段の特性の把握と整理
- ・市内のブロック分け・様々な指標を用いた分析・可視化
- ・地域の実情を踏まえた新たな移動手段の導入検討



取組
08

- 08-1 次世代モビリティの研究
- 08-2 自動運転車両の導入検討

<主な取組内容>

- ・次世代モビリティの調査・研究の推進
- ・自動運転レベル4の社会実装に向けた、持続可能な運用体制の構築検討と計画的な導入検討



電動車いす



シニアカー



電動キックボード



セグウェイ



電動アシスト自転車



歩行領域EV



立乗式電動スクーター



自動配達ロボット

新たなモビリティ(国土交通省)



出典：日産自動車ニュースルーム(HP)



出典：トヨタ自動車株式会社HP



出典：大田区HP

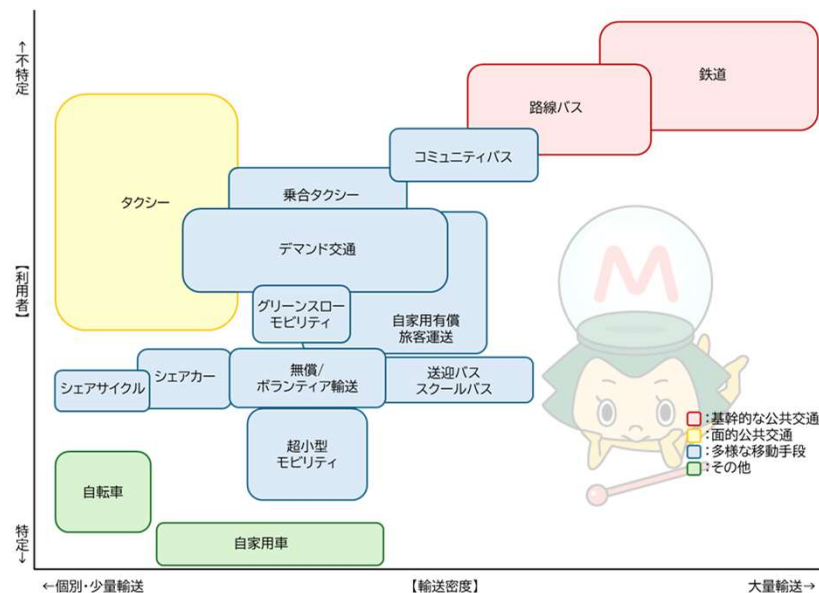
方針3 基幹的な公共交通と多様な移動手段の役割と連携

施策5 役割の明確化

取組 09 09-1 移動手段の役割整理 09-2 移動手段同士の連携

<主な取組内容>

- ・移動手段の特徴や役割整理
- ・運行ルートや時間帯等を適切に調整する協議の推進
- ・基幹的な公共交通との連携の推進

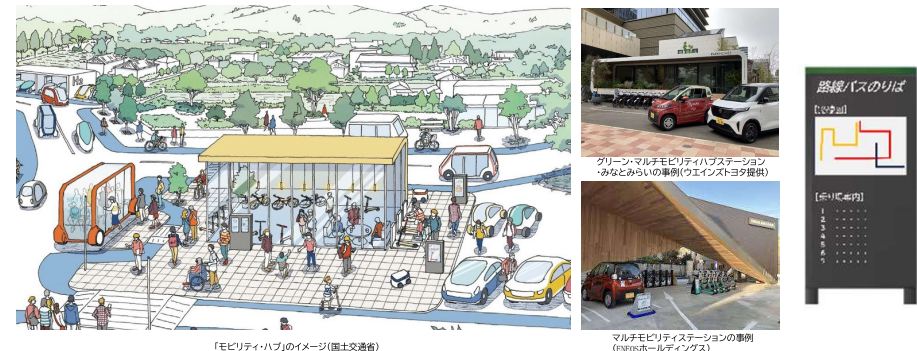


施策6 交通結節点の機能強化

取組 10 10-1 モビリティ・ハブの機能向上と整備 10-2 乗継利便性を高める案内環境の整備

<主な取組内容>

- ・既存の交通結節点の機能向上や、地域、まちの整備と合わせた「モビリティ・ハブ」の検討
- ・乗り換えの選択肢や運行状況をお知らせする案内板や交通デジタルサイネージ等の設置推進



取組 11 11-1 駐輪場の確保・集約 11-2 駐輪場の利用環境の向上

<主な取組内容>

- ・適正な規模・配置による駐輪場の確保の検討
- ・需要動向や利用状況に応じ再配置や集約化を検討
- ・運営体制や料金設定の見直し
- ・キャッシュレス・満空情報などのデジタル技術を推進
- ・照明のLED化や防犯カメラの設置などの防犯対策を整備



方針4 安心・安全で快適に移動できるまちの整備

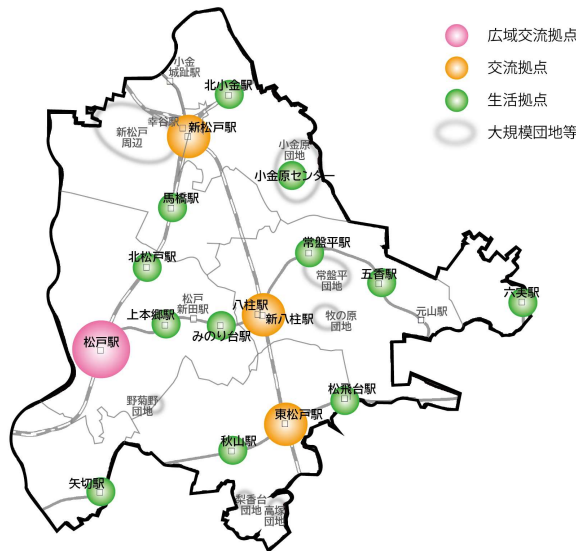
施策7 鉄道駅を核としたまちの整備

取組
12

- 12-1 広域交流拠点の魅力向上に向けた検討
- 12-2 交流拠点の魅力向上に向けた検討
- 12-3 生活拠点の利便性向上に向けた検討

<主な取組内容>

- ・各拠点の整備に合わせ、回遊性・交通利便性向上の検討



施策8 公共交通の利用につながるインフラ整備

取組
13

- 13-1 歩行環境の整備に向けた検討
- 13-2 自転車の利用環境の整備
- 13-3 放置自転車対策の継続

<主な取組内容>

- ・歩行者空間の確保や歩道のバリアフリー化
- ・自転車の走行空間や駅周辺駐輪場の整備
- ・放置自転車の即時撤去などの取り組みを継続



方針5 市民や利用者の関心を高め、理解を深める啓発・情報発信

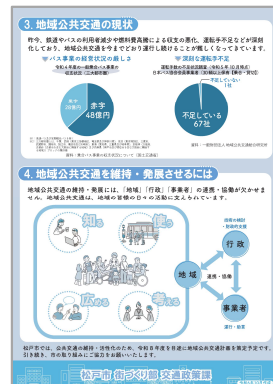
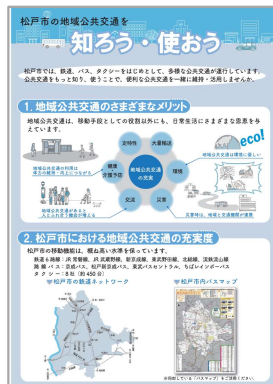
施策9 情報発信力の強化

取組
14

- 14-1 移動に関する支援・補助・サービス等の情報発信
- 14-2 公共交通に関する検索サービスの導入の推進・普及促進

<主な取組内容>

- ・広報誌やHPなどで、利用方法や乗り継ぎ等の情報提供
- ・移動に関する支援・補助・サービスの情報発信
- ・運行情報（GTFS-JP、RT等）の検索サービスの普及促進



公共交通の利用を奨励する市広報誌の特集号(四日市市)

知らなかったを・知ってよかった
使ってよかったに

公共交通の便利な使い方や活用できる制度・サービスなどの情報をお届けします。
知らなかった情報が、あなたの移動や暮らしをもっと快適に変えるかもしれません。
ぜひチェックしてください。



施策10 意識啓発の推進

取組
15

- 15-1 住民モビリティ・マネジメントの実施
- 15-2 小・中学校でのモビリティ・マネジメントの実施
- 15-3 市民の利用体験機会の創出
- 15-4 心のバリアフリーの推進

<主な取組内容>

- ・交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減、自動車の維持費削減や健康増進などのメリットを伝える取り組みを推進
- ・小・中学校を対象に、理解促進を図るカリキュラムの検討
- ・公共交通の利用体験イベントの実施
- ・多様な立場や事情を持つ人々への理解を深める、車内での啓発や周知活動の推進



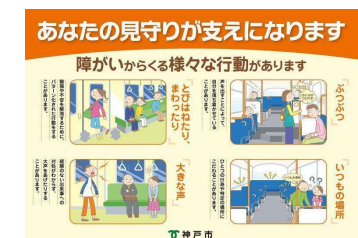
発行：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団



「声かけ・サポート」運動の推進(兵庫県)



出典：交通環境学習手引書



障害への理解を進める啓発ポスターの掲出(神戸市)

方針6 様々な主体が横断的に連携・協働し、効果的に力を発揮できる仕組みづくり

施策11 関係者間の連携・協力の強化

取組
16

- 16-1 協議会を活用した協議・調整
- 16-2 近隣自治体との連携・協議
- 16-3 災害時等の連携体制の構築
- 16-4 乗務員不足への対応における連携体制の強化
- 16-5 様々な人材の参画

<主な取組内容>

- ・協議会による取り組みの円滑な推進
- ・近隣自治体との広域的な連携
- ・災害時の連携体制

など

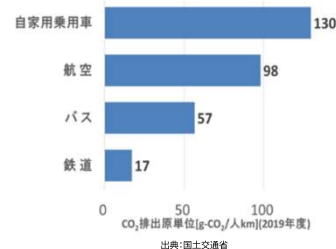
施策12 環境にやさしい交通の実現

取組
17

- 17-1 環境にやさしい移動手段の選択の促進
- 17-2 自家用車の環境負荷の小さい車両への切り替え促進の検討
- 17-3 公共交通車両のEV化・FCV化の検討

<主な取組内容>

- ・公共交通の利用促進
- ・EVやFCVなど環境負荷の低い車両への切り替え促進



地球にやさしい移動しませんか？

電車やバスに乗るだけで、CO₂の排出が減ります。
一人ひとりのちょっとした選択が集まって、大きなエコにつながります。

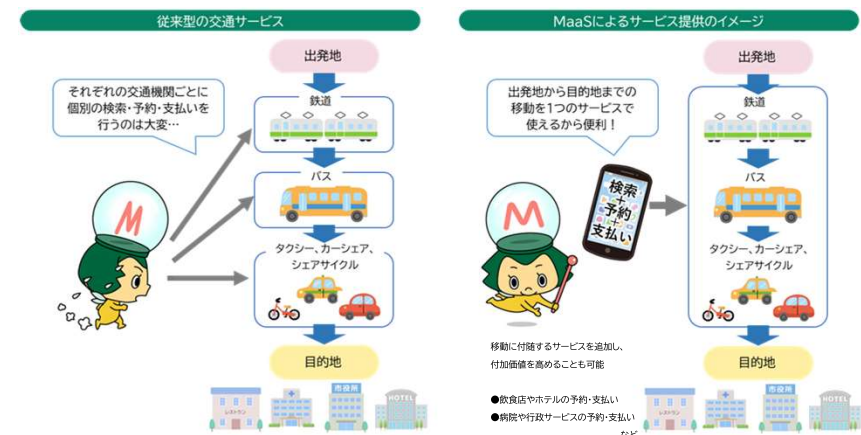
施策13 共創に基づく取組の実現

取組
18

18-1 交通を中心とした生活基盤の整備

<主な取組内容>

- ・交通DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進
- ・MaaS（Mobility as a Service）の研究



取組
19

19-1 新たな手引きの策定 19-2 新たな手引きの活用

<主な取組内容>

- ・地域の実情に即した、多様な移動手段の導入に関する手引きを新たに策定
- ・地域、事業者、行政が共通の認識を持ち、連携・協働して交通課題に取り組むための基盤として活用



第5章 計画の達成状況の評価

(本編：P73～P75)

評価指標

	評価指標	現状値 (令和7年度)	目標値 (令和12年度)	考え方
1	広域交流拠点及び交流拠点の 鉄道駅の乗客数(万人/日)	25.5万人/日	25.5万人/日 (現状維持)	人口が減るなか、鉄道駅とまちが一体とな った拠点の魅力向上、安全安心なインフラ 整備等を進めることで、拠点の核となる鉄 道駅の利用者数は現状を維持する
2	路線バスの利用者数(万人/年)	2,300万人/年	2,300万人/年 (現状維持)	生産年齢人口が約2.4%減少が想定される なか、地域交通ネットワーク全体のサービ スレベルを向上させることで、路線バス利 用者数は現状を維持する
3	本市が出資する 地域交通の収支率(%)	中和倉地区47.0% 高塚新田地区 —	中和倉地区47.0% (現状維持) 高塚新田地区 40.0%以上	中和倉地区は、役割を果たすとともに、 地域の価値向上につなげ現状を維持 高塚新田地区は、運行継続基準を維持し、 実証運行→本格運行→運行継続する
4	65歳以上の免許返納者の 「日常のお出かけ外出頻度」が 週3回以上の割合(%)	50.5%	50.5% (現状維持)	65歳以上の免許返納者は、保有時と変わら ず「日常のお出かけ」半数以上が週3回以 上を続けている。交通ネットワークを維持 し、外出頻度の現状水準を保つ
5	「公共交通の充実度」 に対する評価(%)	47.8%	47.8% (現状維持)	運行形態が変化しても、地域公共交通ネッ トワークの利便性や使いやすさを高め、市 民が感じる「公共交通の充実度」に対する 現状の高い評価を維持する
6	公的資金投入額(千万円/年)	1.7千万円	3.7千万円 (増加)	中和倉コースの維持に加え「新たな移動手 段の導入」「新たな方法による周知・啓発 活動」などの事業を着実に実施し、現状値 よりも2千万円程度増加する

評価・検証・推進体制

本計画に関しては、計画期間中の中長期にわたる評価・検証・推進(大きなPDCAサイクル)と年度単位の評価・検証・推進(小さなPDCAサイクル)を組み合わせ、進捗を管理するとともに、計画を検証し、スパイラルアップを図れるように推進。
また、松戸市地域公共交通活性化協議会を活用して、地域交通に関わる様々な関係者や有識者が協力した体制のもと、計画の評価・検証・推進を図る。