

第1回 松戸市交通ビッグデータ見える化協議会

2. 松戸市の現状と課題

～ 目次 ～

(1) 地勢	1	(9) 松戸市を取り巻く自動車移動	12
(2) 土地利用の変遷	2	(10) 松戸市の道路交通状況	13
(3) 市街地の変遷	3	(11) 松戸市内の主要渋滞箇所	17
(4) 人口分布	4	(12) 松戸市内の事故危険箇所	19
(5) 人口動態	5	(13) 千葉県の広域道路ネットワーク計画	21
(6) 経済活動	6	(14) 都市計画道路の整備状況	22
(7) 周辺の開発状況	8	(15) 市民意識調査結果	23
(8) 松戸市の発生集中量交通量	10	(16) まとめ	25

2. 松戸市の現状と課題

(1) 地勢

- 松戸市は、千葉県北西部（東葛地域）に位置しており、東京都、埼玉県と隣接している。
- 都心から約20キロメートル、電車で約30分の距離にあり、人口は約49.8万人で県内3位の都市である。
- 松戸市内をJR常磐線、JR武蔵野線、新京成電鉄、東武鉄道、流鉄、北総鉄道の6本の鉄道が走り、また、国道6号や平成30年6月に開通した東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）が縦断し、都心と常磐、東北方面を結ぶ主要幹線道路となっている。

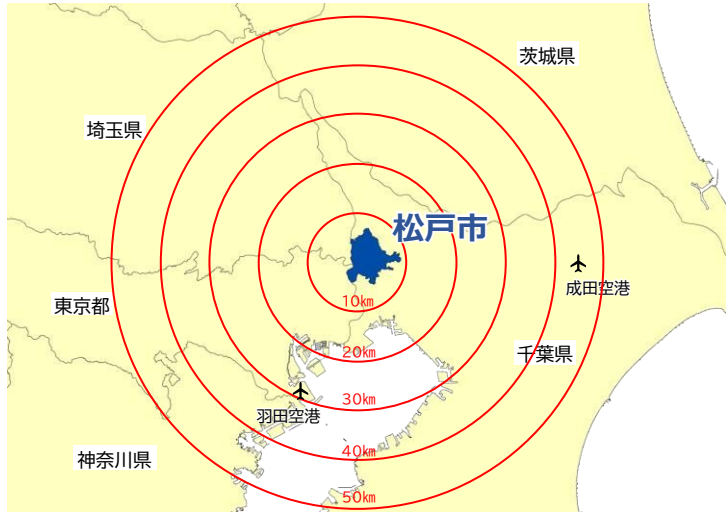


図1 松戸市の位置

表1 松戸市の概況

指標	数値（括弧内は県内順位）	
人口	49.8万人（県内3位）	
面積	61.38km ² （県内30位）	
人口密度	8,117人/km ² （県内4位）	
道路延長	一般国道	17.4 km
	県道	48.4 km
	市道	1,128 km

【出典】人口、面積、人口密度：R2国勢調査
 道路延長：松戸市統計書 令和3年版

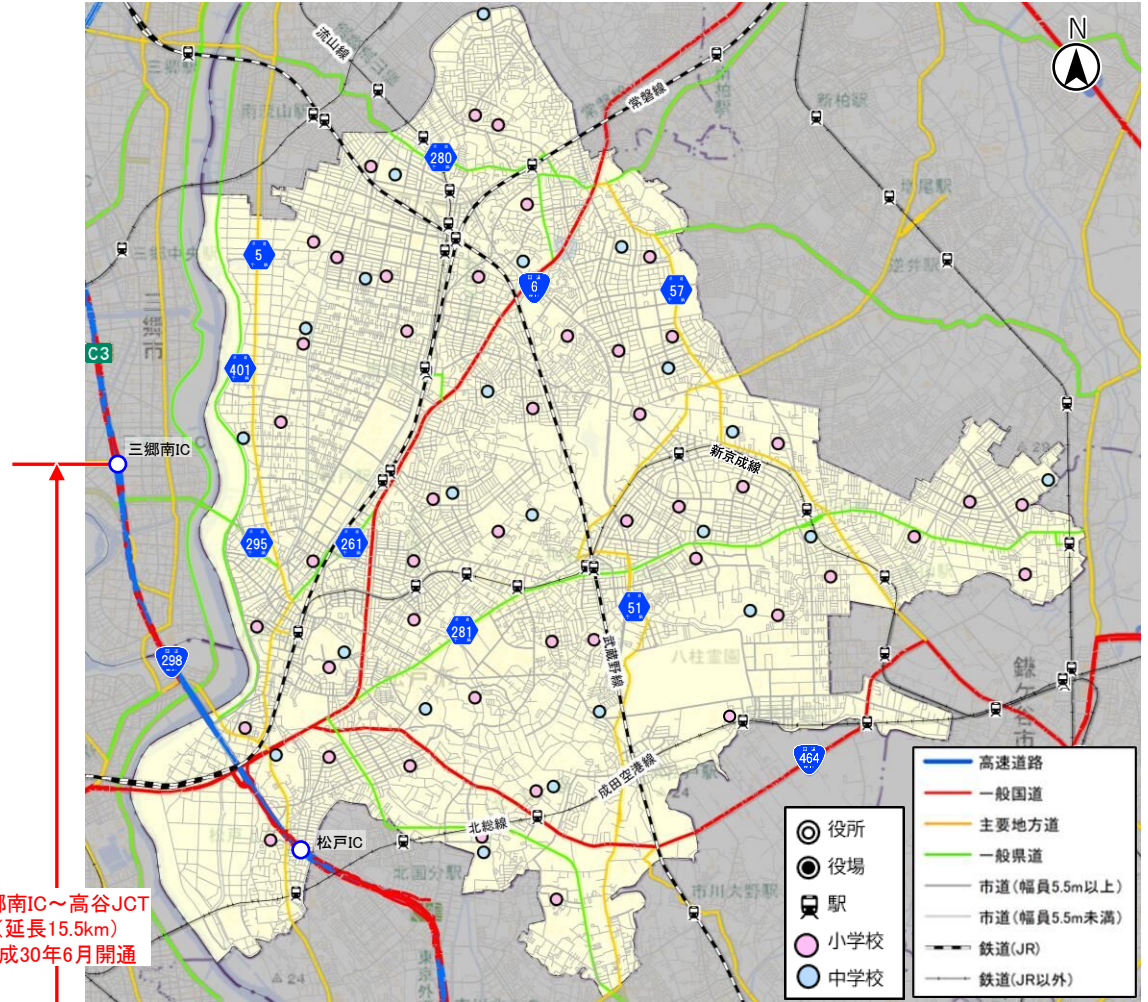
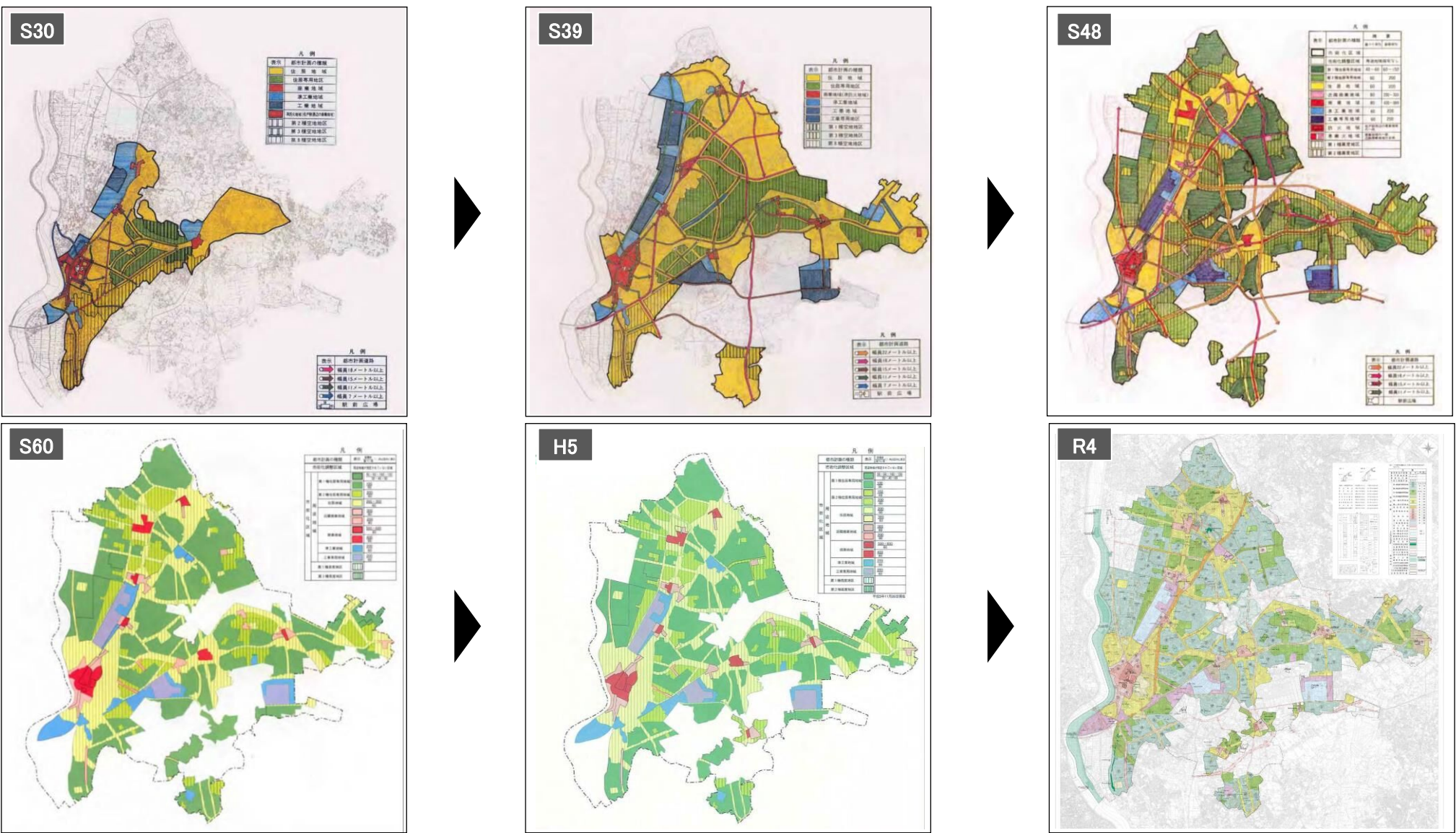


図2 松戸市内の位置図

2. 松戸市の現状と課題

(2) 土地利用の変遷

● 松戸市は昭和18年に誕生して以降、昭和後期にかけて住居地域が急激に拡大し、現在に至るまで緩やかに居住地が広がってきた。



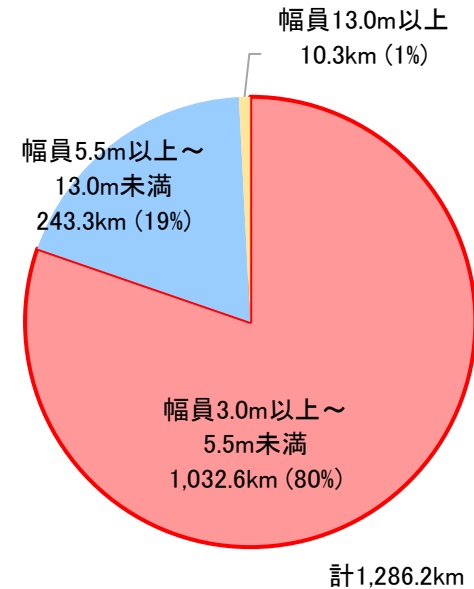
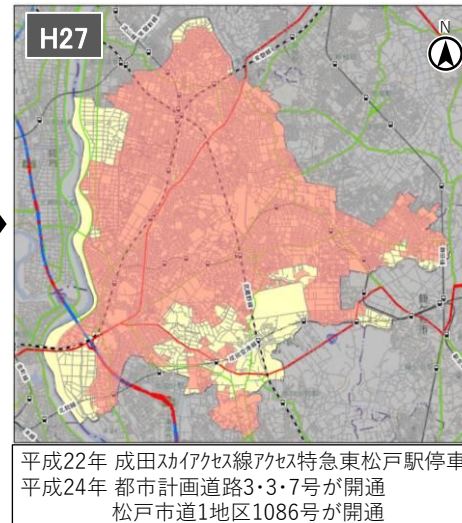
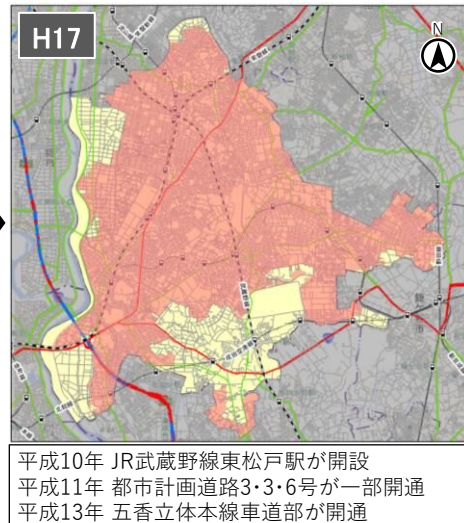
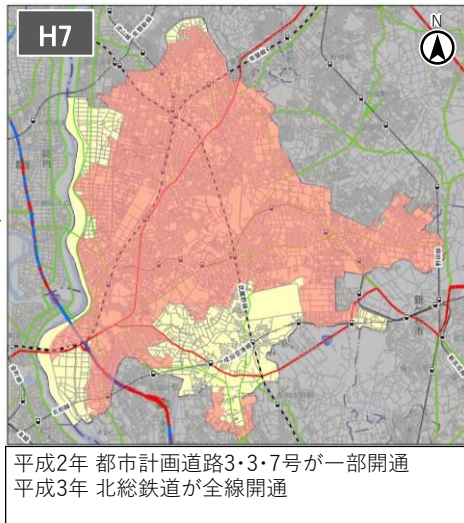
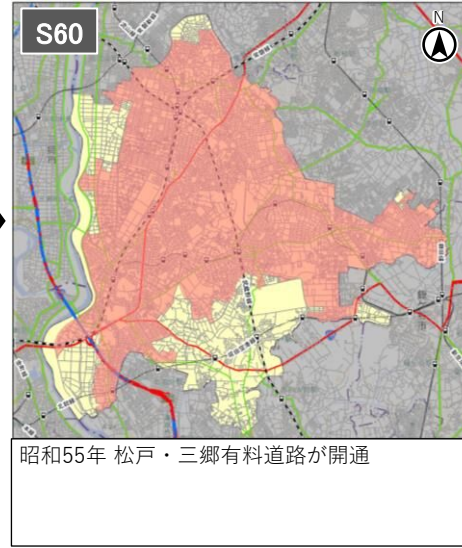
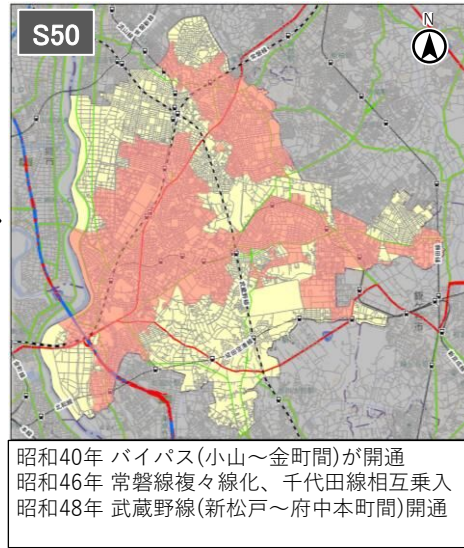
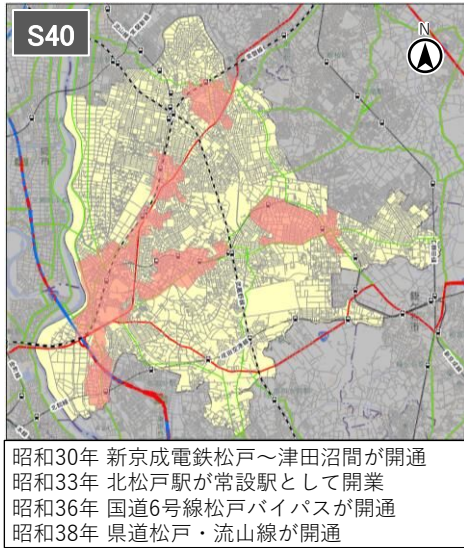
【出典】松戸市HP

図3 松戸市の土地利用（用途地域）の変遷

2. 松戸市の現状と課題

(3) 市街地の変遷

- 鉄道や道路網の整備とともに松戸市のDID（人口集中地区）は拡大し、市域の約8割が人口集中地区となっている。
- 急激な市街化により、道路整備が遅れ幅員の狭い道路が多くなっている。（幅員3.0～5.5m未満が約8割）



【出典】日本デジタル道路地図協会_DRMデータベース

※DRMデータベースの延長のため松戸市統計書の延長と一致しない
※3.0m以上の一般道を対象に集計

図5 松戸市内の一般道の道路幅員別延長

【出典】国土数値情報、松戸市HP

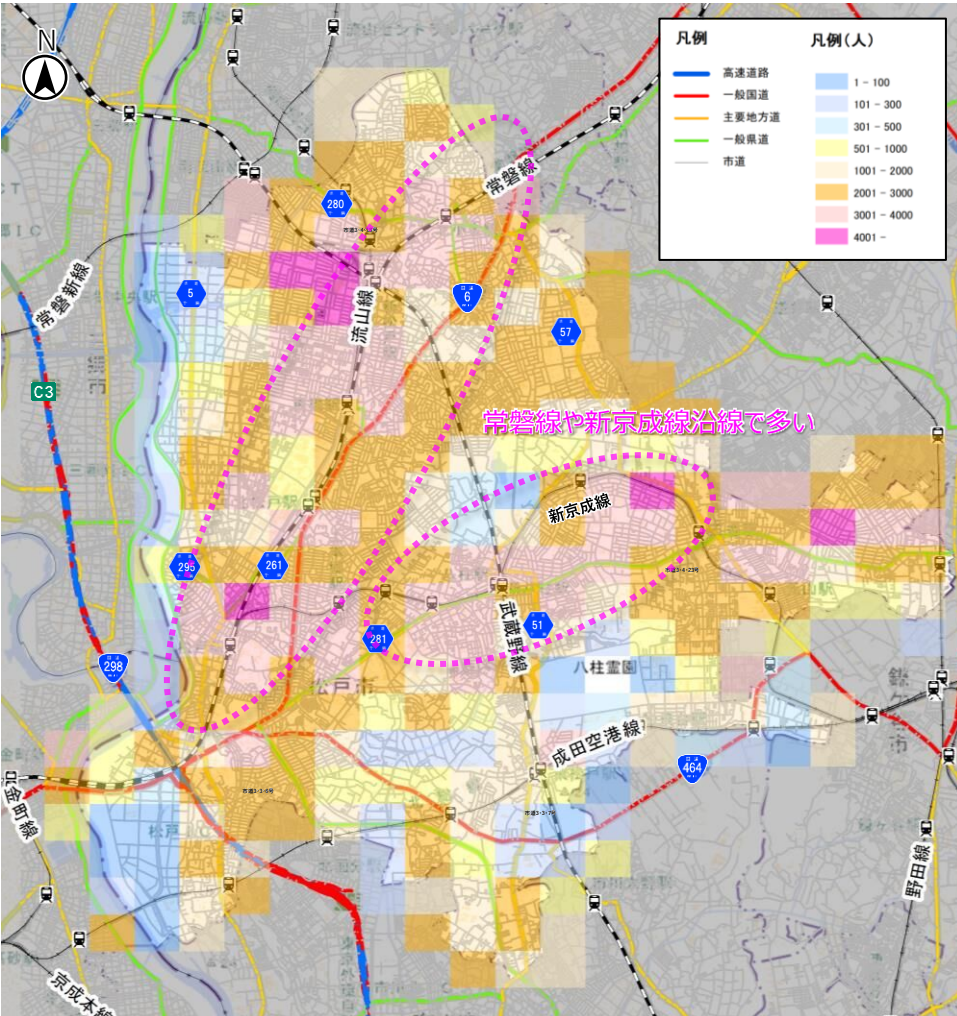
※鉄道網や道路網、市街化区域は現在の状況

図4 松戸市のDID（人口集中地区）の変遷

2. 松戸市の現状と課題

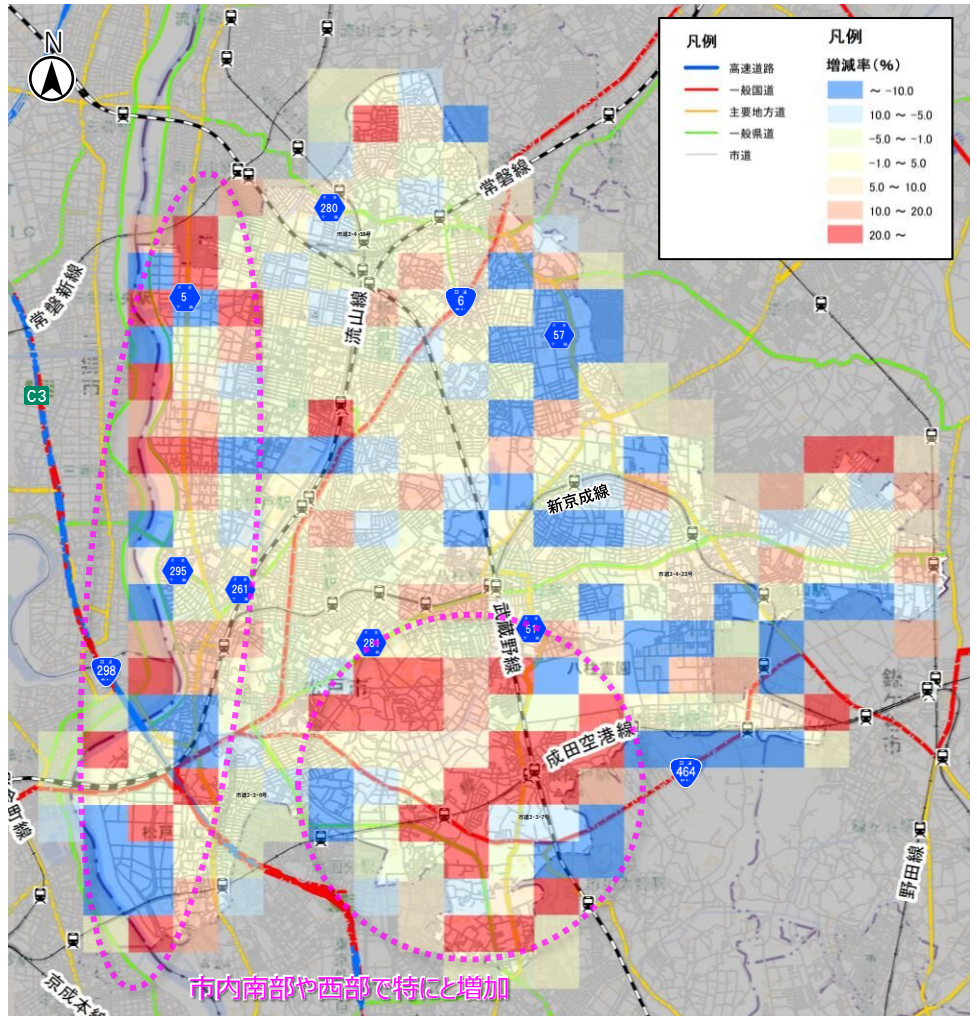
(4) 人口分布

- 人口は、鉄道沿線に分布しており、特に常磐線や新京成線の沿線で多い傾向。
- 平成17年から平成27年にかけての人口増減の分布をみると、主に市内南部や西部で人口が増加している。



【出典】 H27国勢調査

図6 松戸市の人口分布 (人口密度)



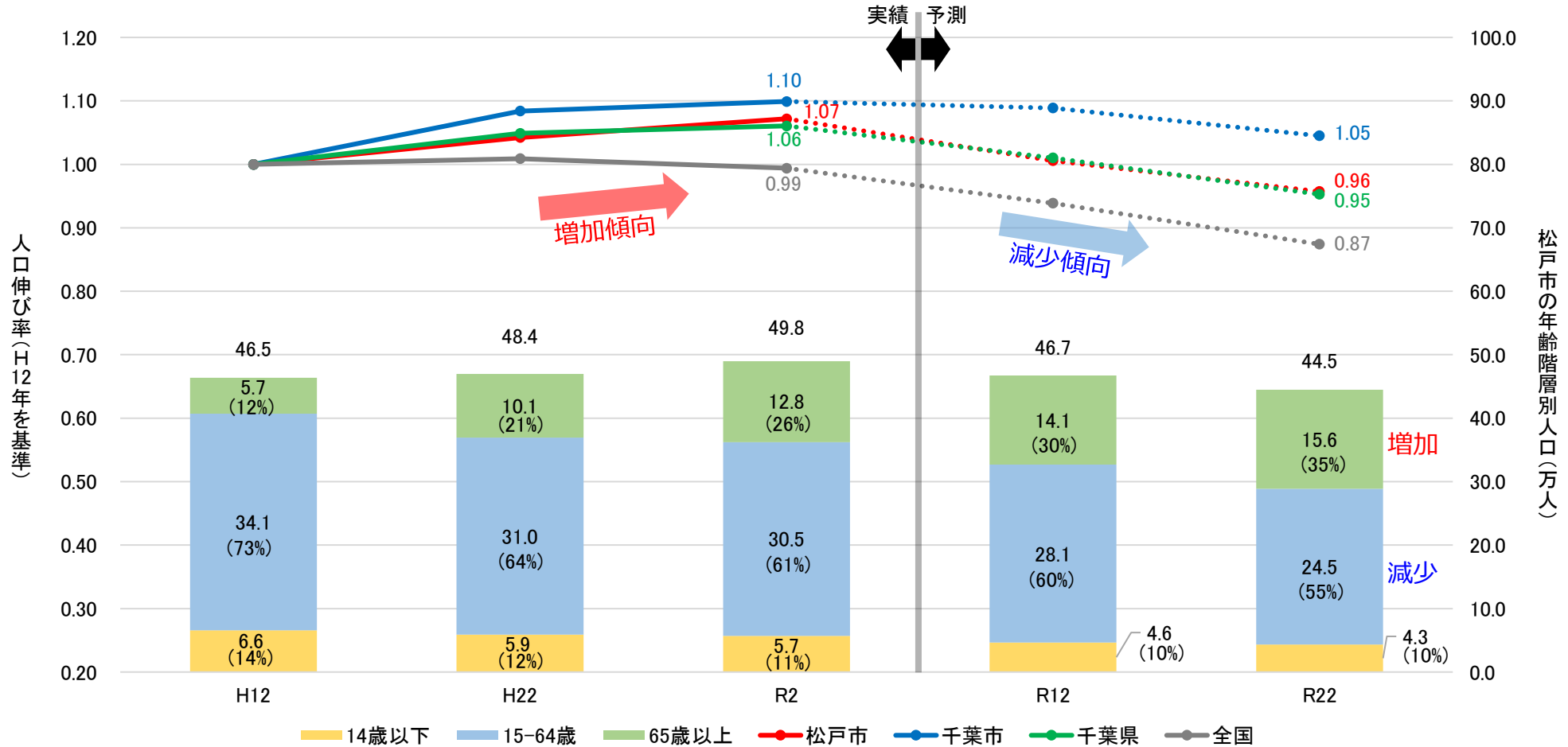
【出典】 H17,H27国勢調査

図7 松戸市の人口増減率

2. 松戸市の現状と課題

(5) 人口動態

- 松戸市の人口は、平成12年から令和2年にかけて増加傾向であるが、近い将来には人口減少時代に入ることが予測される。
- 年齢階層別に見ると、高齢者人口（65歳以上）は年々増加し、生産年齢人口（15～64歳）は年々減少する予測。



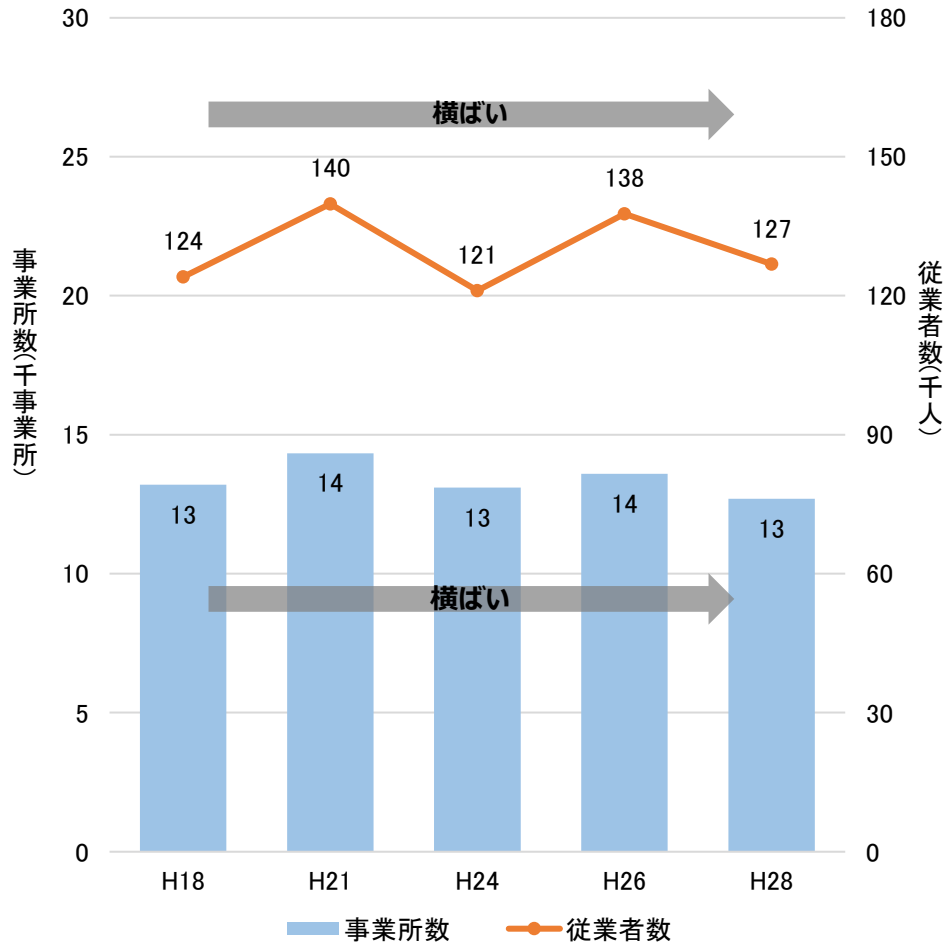
【出典】 実績(H12～R2)：国勢調査
 予測(R12、R22)：日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

図8 松戸市の人口の推移

2. 松戸市の現状と課題

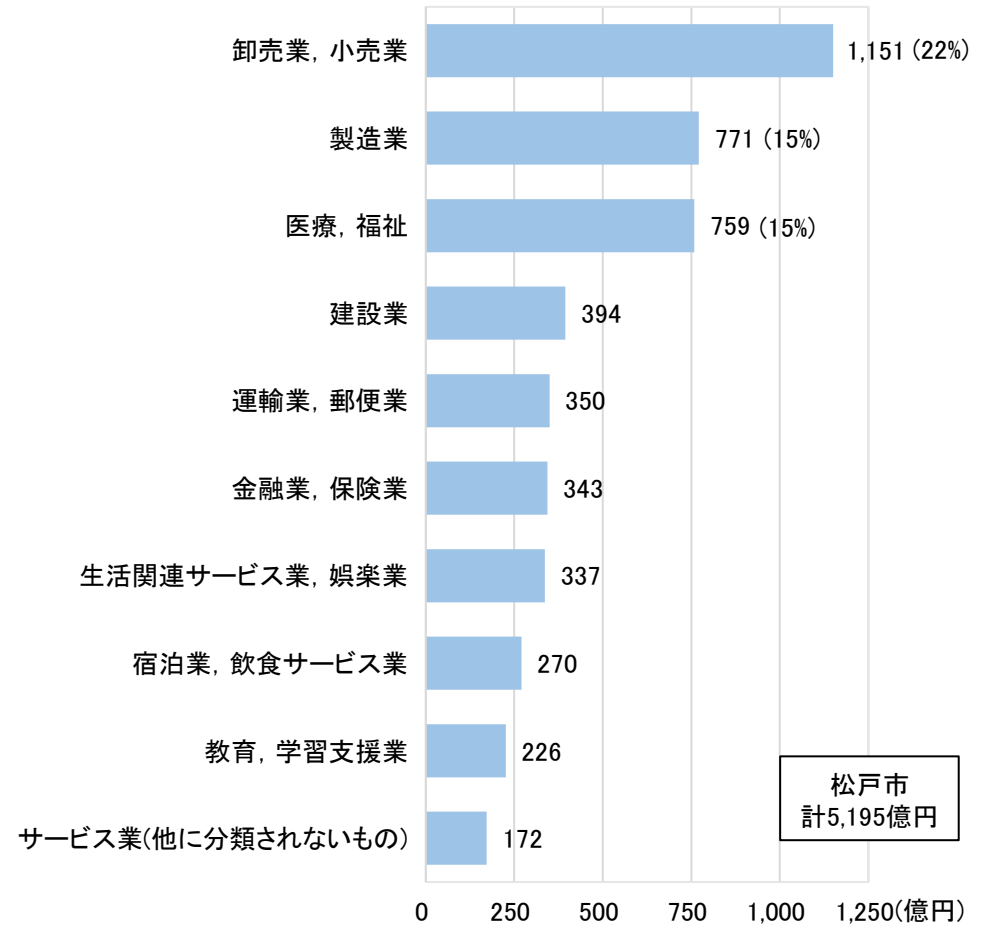
(6) 経済活動 (1/2)

- 松戸市の事業所数と従業員数は、横ばいで推移。
- 松戸市の付加価値額は、卸売業・小売業が約22%で最も高く、次いで製造業、医療・福祉がそれぞれ約15%を占める。



【出典】千葉県統計年鑑

図9 松戸市の事業所数と従業員数の推移



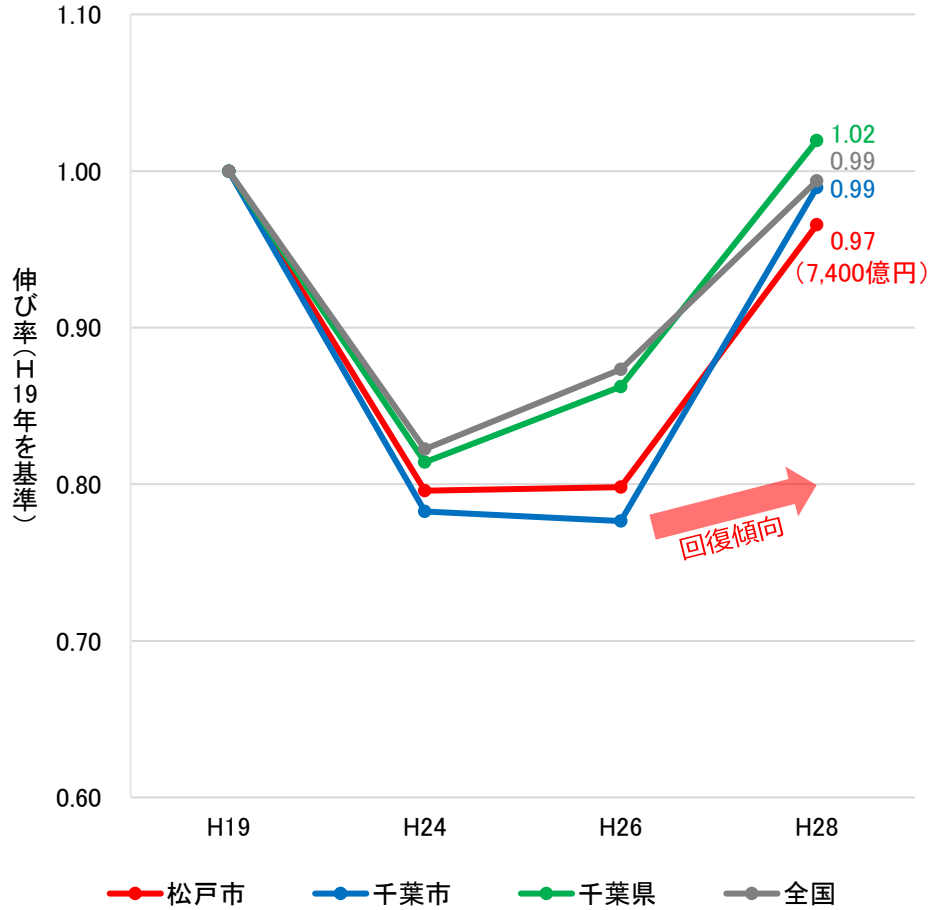
【出典】H28経済センサス

図10 松戸市の付加価値額 (上位10業種)

2. 松戸市の現状と課題

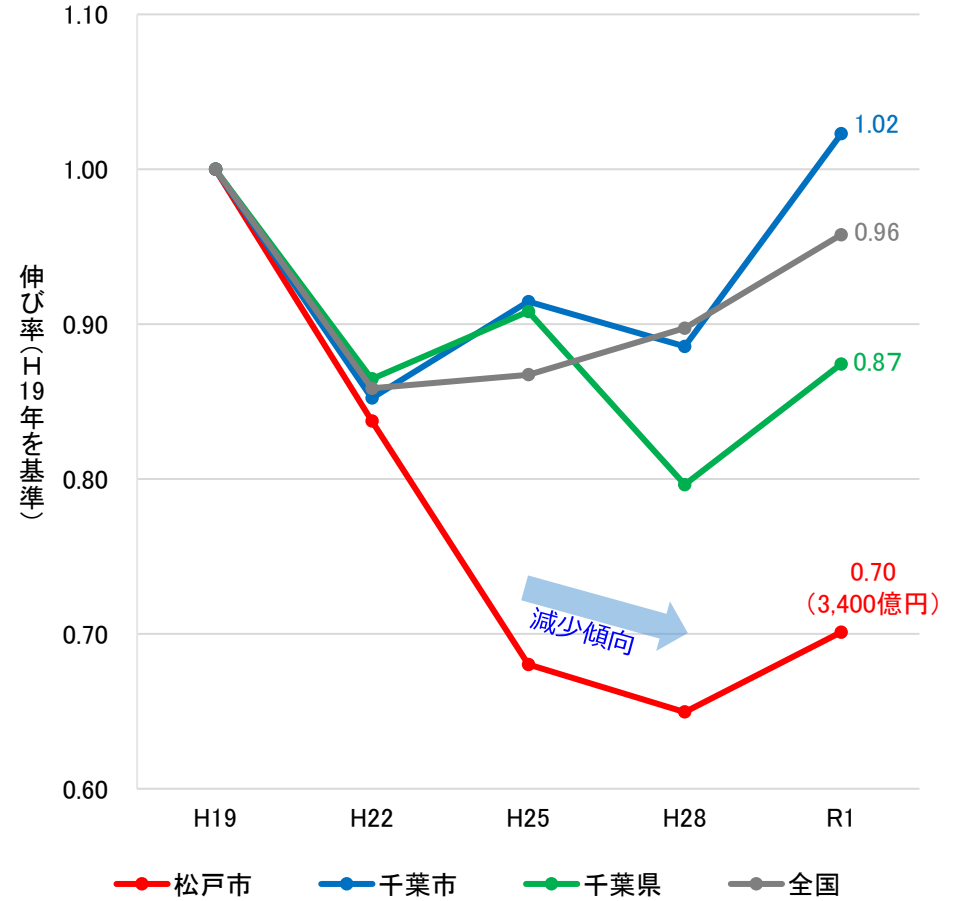
(6) 経済活動 (2/2)

● 松戸市の年間商品販売額は平成24年から回復傾向となっているが、製造品出荷額は減少傾向で、経済活動はやや低調。



【出典】 商業統計調査 (H19・H26)、経済センサス(H24・H28)

図11 年間商品販売額の推移



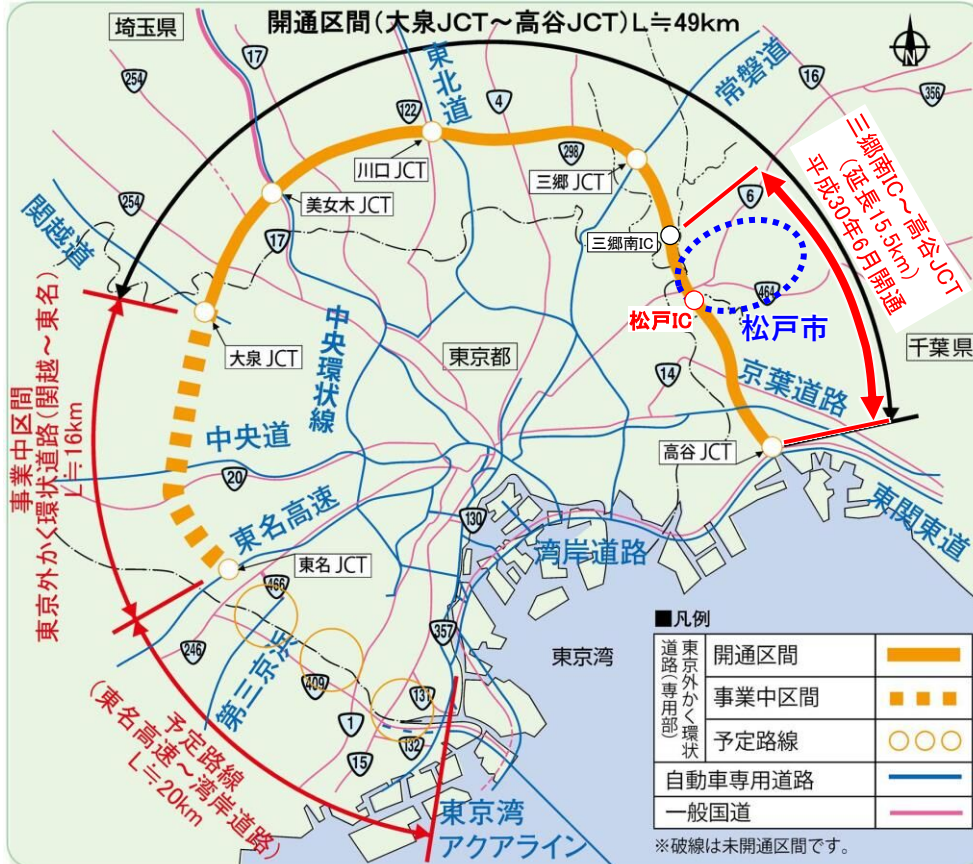
【出典】 工業統計調査

図12 製造品出荷額等の推移

2. 松戸市の現状と課題

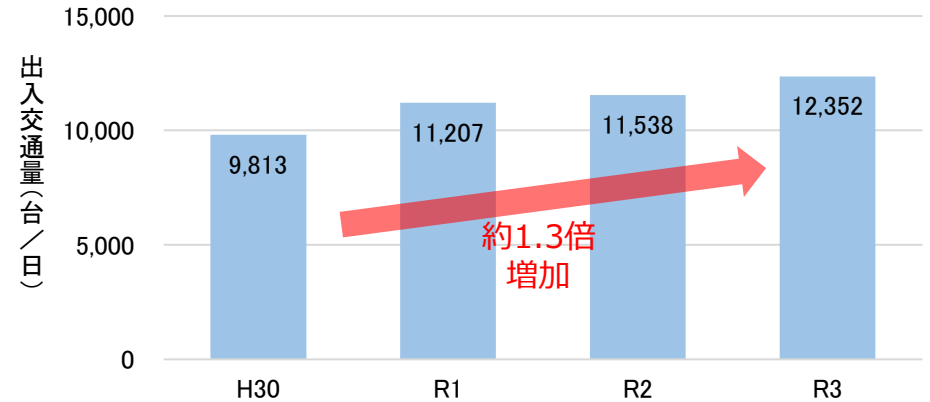
(7) 周辺の開発状況：東京外かく環状道路の開通

- 平成30年6月に東京外かく環状道路の三郷南IC～高谷JCT間が開通したことで、松戸市に初の高速道路(松戸IC)が開通。
- 羽田空港方面へ向かう湾岸道路へのアクセス向上などもあり、松戸ICの出入交通量は、開通して3年で約1.3倍に増加。



【出典】国土交通省東京外かく環状国道事務所「東京外かく環状道路(関越～東名) 事業概要」に加筆

図13 東京外かく環状道路の全体計画



【出典】松戸市統計書 令和3年版

図14 東京外かく環状道路 松戸ICの出入交通量(日平均)



国道6号との交差点



県道1号線との交差点

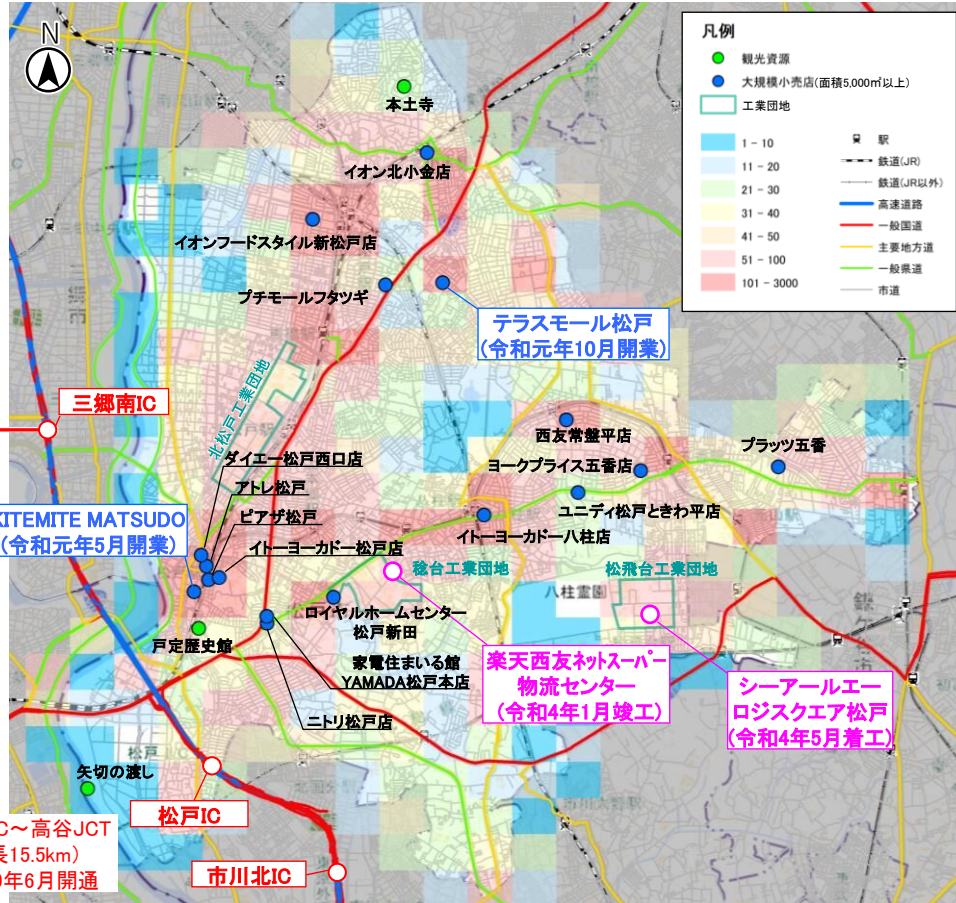
【出典】NEXCO東日本提供

図15 東京外かく環状道路の整備状況(左:京葉JCT、右:小塚山公園付近)

2. 松戸市の現状と課題

(7) 周辺の開発状況：企業立地

- 松戸市の都心アクセスと地価の関係をみると、都内や東京近郊の他市に比べ、都心部へのアクセスが良いわりに地価は安価となっている。
- 平成30年6月の東京外かく環状道路の開通により都心や空港等へのアクセス性が向上したこともあり、松戸市内では物流施設や大型商業施設の立地が進んでいる。

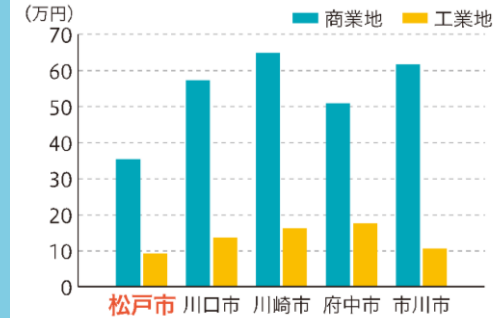


【出典】 H28経済センサス、国土数値情報、千葉県HP

図16 松戸市の事業所数分布と主要施設の位置



【出典】 松戸市企業立地ガイドブック
図17 東京駅までの所要時間



【出典】 国土交通省HPより集計
※平均公示価格：平成29年国土交通省地価公示における商業地、(準)工業地それぞれの各標準地の公示価格の平均をいう。

【出典】 松戸市企業立地ガイドブック
図18 平均公示価格



所在地：千葉県松戸市総台5丁目1-1
敷地面積：33,468.17㎡(約10,124坪)
延床面積：71,282.86㎡(約21,563坪)
用途：BTS型物流施設(楽天・西友)
着工：令和2年12月1日
竣工：令和4年1月31日

【出典】 ラサール不動産投資顧問株式会社、株式会社NIPPO 記者発表資料(R4年2月1日)



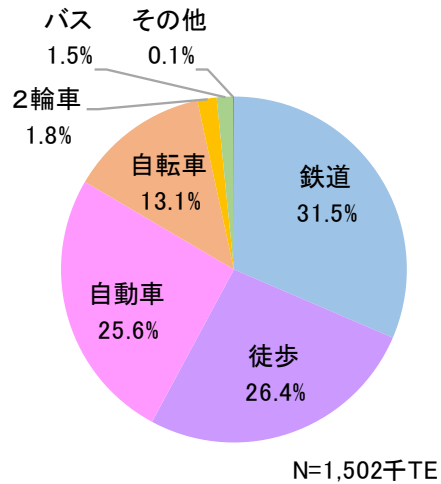
所在地：千葉県松戸市八ヶ崎2-8-1
敷地面積：約49,000㎡
賃貸面積：約42,000㎡
総店舗数：全177店
着工：平成30年7月2日
開業：令和元年10月25日

【出典】 住友商事株式会社ニュースリリース(H30年7月2日、R1年10月23日)

2. 松戸市の現状と課題

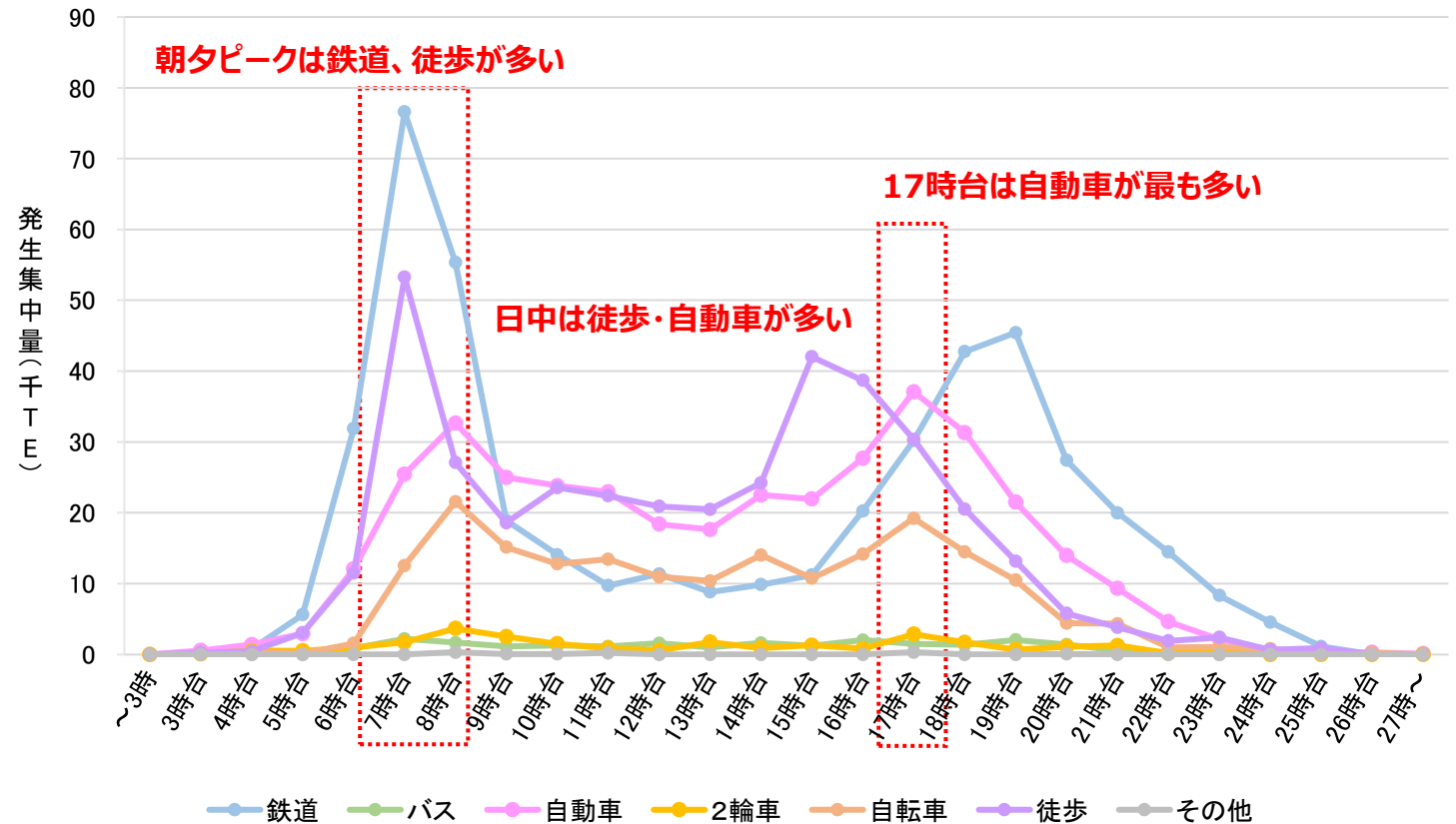
(8) 松戸市の発生集中交通量 (1/2)

- 松戸市内の交通手段は、鉄道が約32%を占め最も多く、次いで徒歩、自動車それぞれ約26%となっている。
- 時間帯別の交通発生状況は、朝ピークは、鉄道・徒歩は7時台、自動車・自転車は8時台がピークとなっており、夕ピークは徒歩は15時台、自動車は17時台、鉄道は18-19時台がピークとなっている。



【出典】平成30年東京都市圏パーソナルトリップ調査

図19 松戸市内の交通手段分担率



【出典】平成30年東京都市圏パーソナルトリップ調査

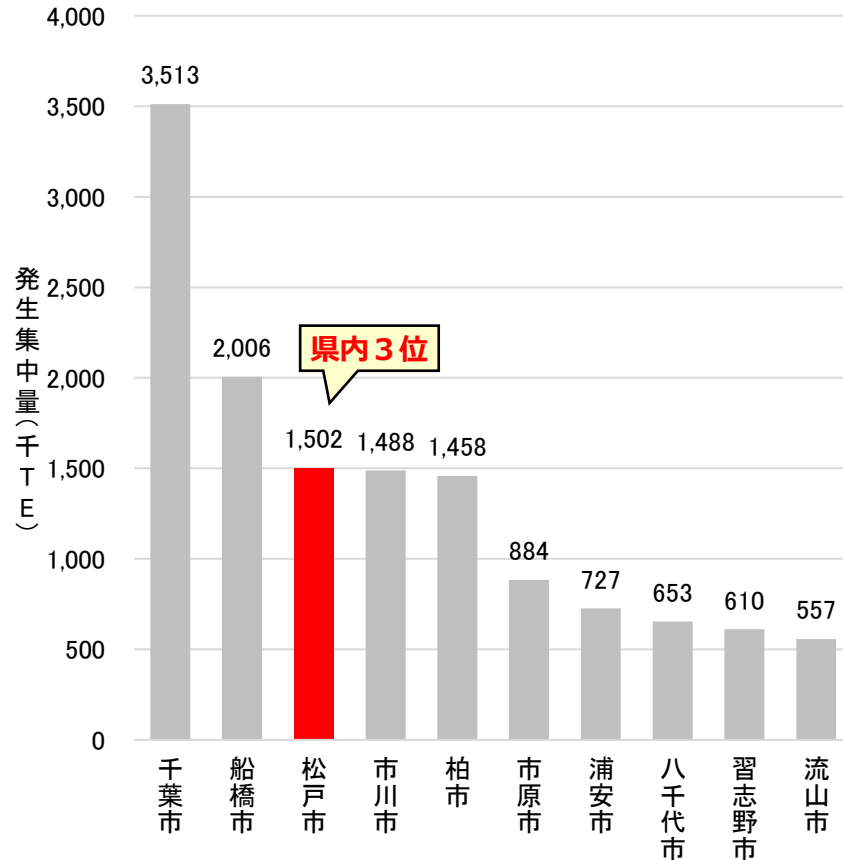
図20 松戸市の時間帯別交通手段別発生集中量

2. 松戸市の現状と課題

(8) 松戸市の発生集中交通量 (2/2)

- 市町村別の発生集中量は、松戸市が県内3位となっている。
- 自動車利用に着目しても、県内5位となっており、県内でも移動量の多い地域である。

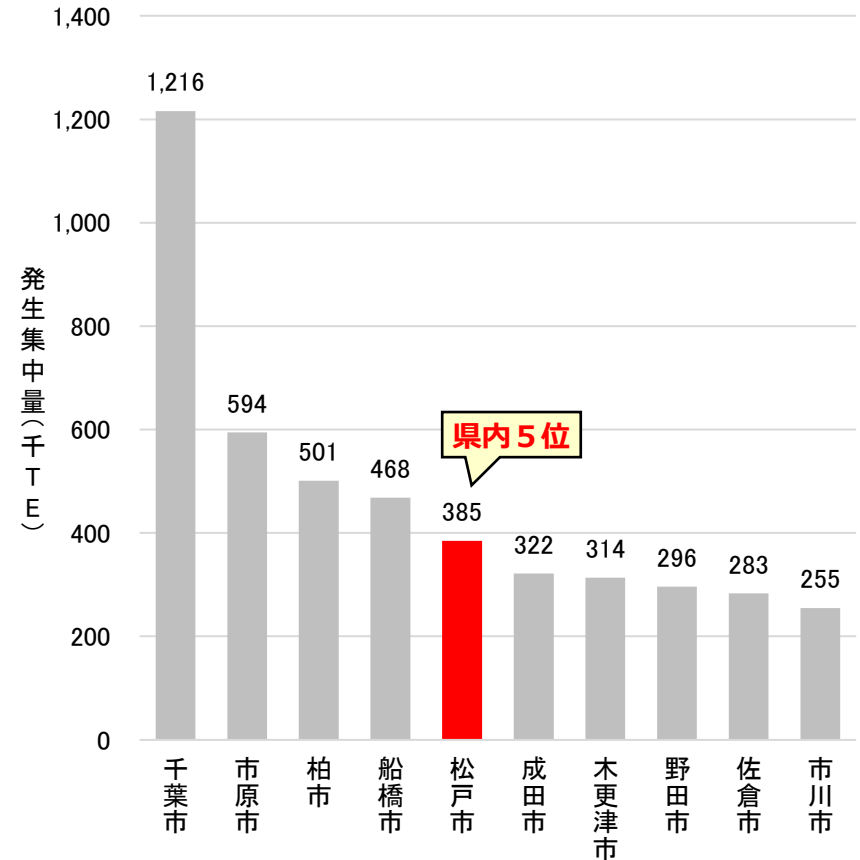
全手段



【出典】平成30年東京都圏パーソントリップ調査

図21 千葉県内における市町村別の発生集中量 (上位10位)

自動車



【出典】平成30年東京都圏パーソントリップ調査

図22 千葉県内における市町村別の発生集中量 (自動車利用・上位10位)

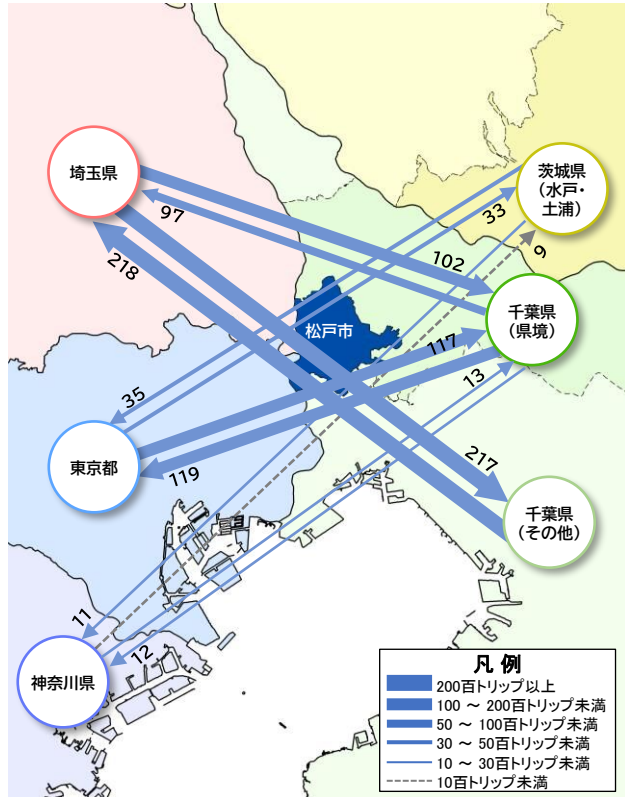
2. 松戸市の現状と課題

(9) 松戸市を取り巻く自動車移動

- 松戸市を取り巻く自動車移動において、通過交通は、埼玉県⇔千葉県(その他)、東京都・埼玉県⇔千葉県(県境)といった東西軸の移動が多い。
- 内外交通は、千葉県内、東京都と関連する移動が多い。
- 内々交通は、本庁・明と隣接する地区間（新松戸・馬橋、常盤平・五香松飛台、東部）の移動が比較的多い。

通過交通

千葉県⇔埼玉県・東京都の東西軸の移動が多い



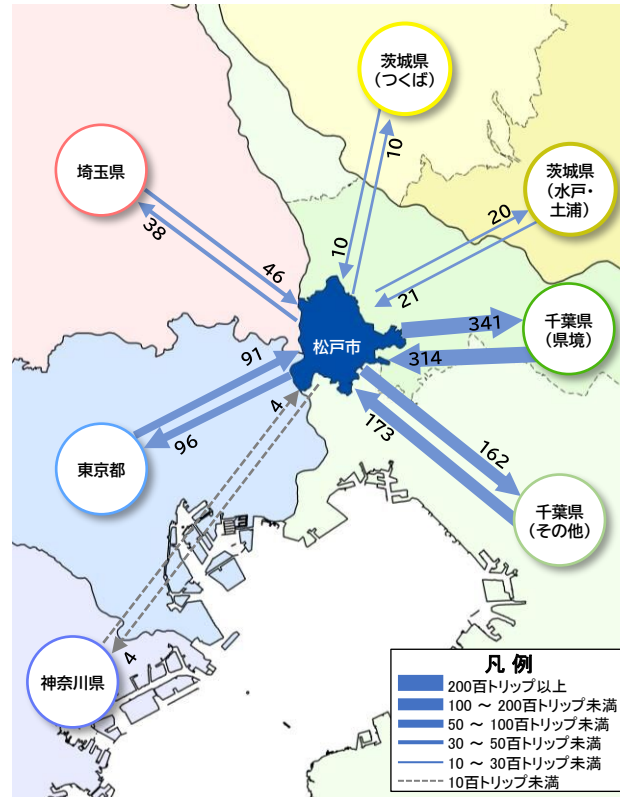
【出典】平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図23 自動車交通手段の交通流動 (松戸市通過交通※)

※他の都市間を移動するために松戸市を通ることが想定される交通

内外交通

千葉県内、東京都の東西軸の移動が多い

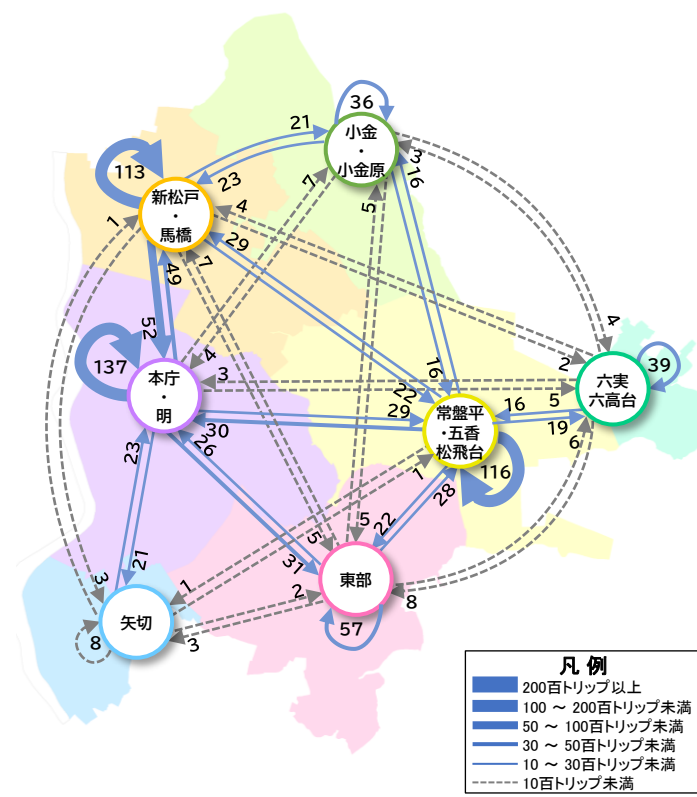


【出典】平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図24 自動車交通手段の交通流動 (松戸市内外交通)

内々交通

本庁・明を中心として隣接する地区間の移動が多い



※都市計画マスタープランの7エリアに合わせて、最も含まれる面積が多いゾーンで集計

【出典】平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図25 自動車交通手段の交通流動 (松戸市内々交通)

2. 松戸市の現状と課題

(10) 松戸市の道路交通状況 (国県道) (1/3)

- 松戸市の道路ネットワーク(国県道)は、東京外かく環状道路と国道6号が交差する外かん矢切入口を中心に放射状に構成されている。
- 松戸市の国県道の混雑度は県内ワースト1位、混雑時旅行速度・平均旅行速度は県内ワースト3位になっている。
- また、松戸市の東側に隣接する鎌ヶ谷市の混雑時旅行速度・平均旅行速度は県内ワースト1位となっている。

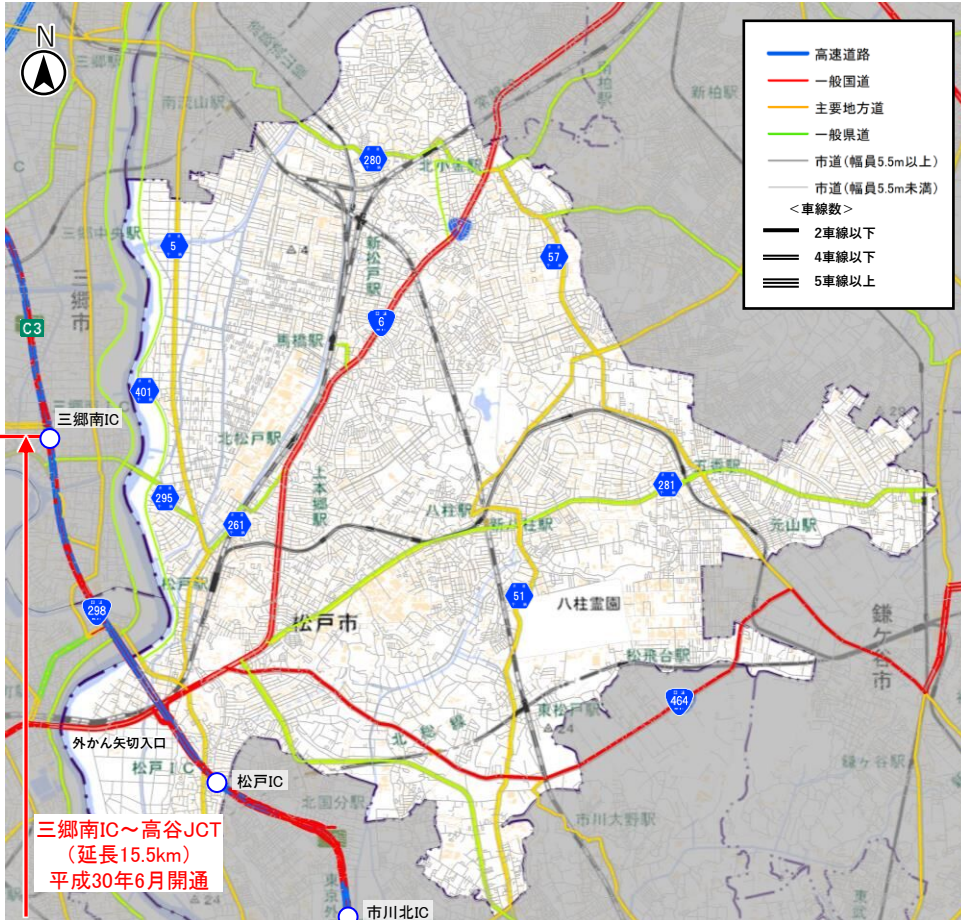
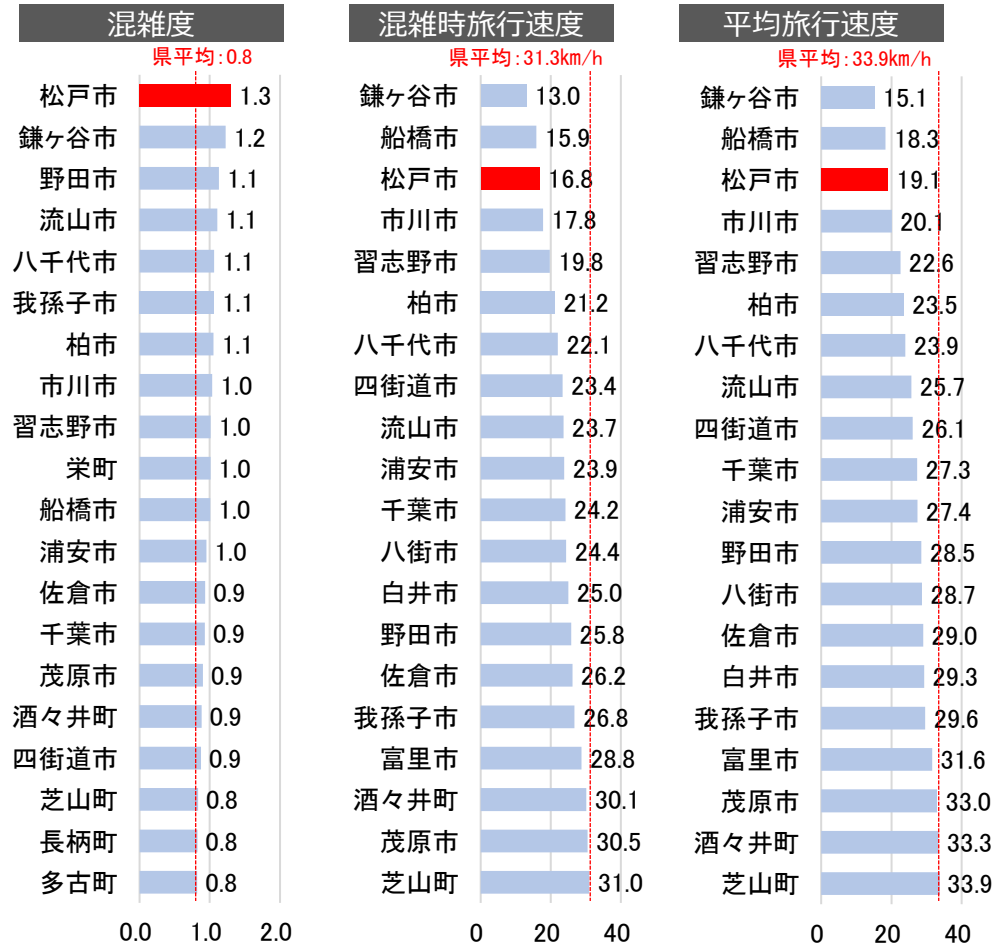


図26 松戸市の道路ネットワーク



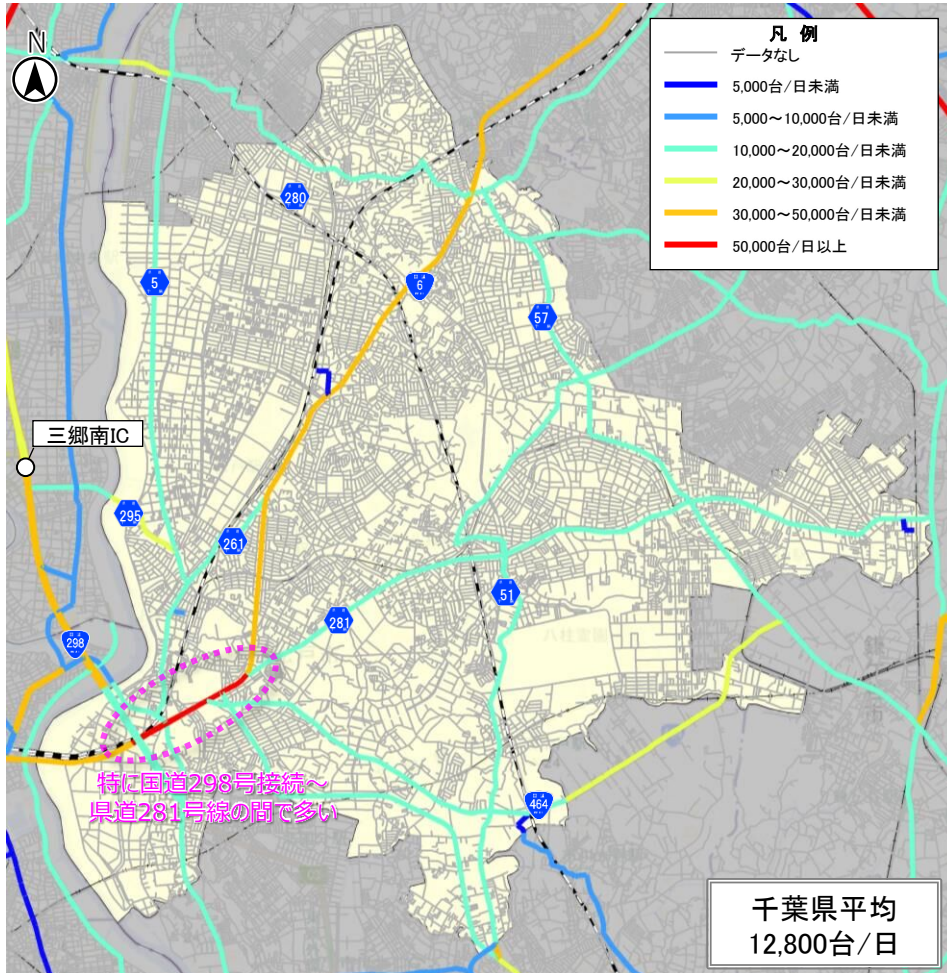
【出典】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

図27 千葉県内における市町村別の道路交通状況(国県道)

2. 松戸市の現状と課題

(10) 松戸市の道路交通状況 (国県道) (2/3)

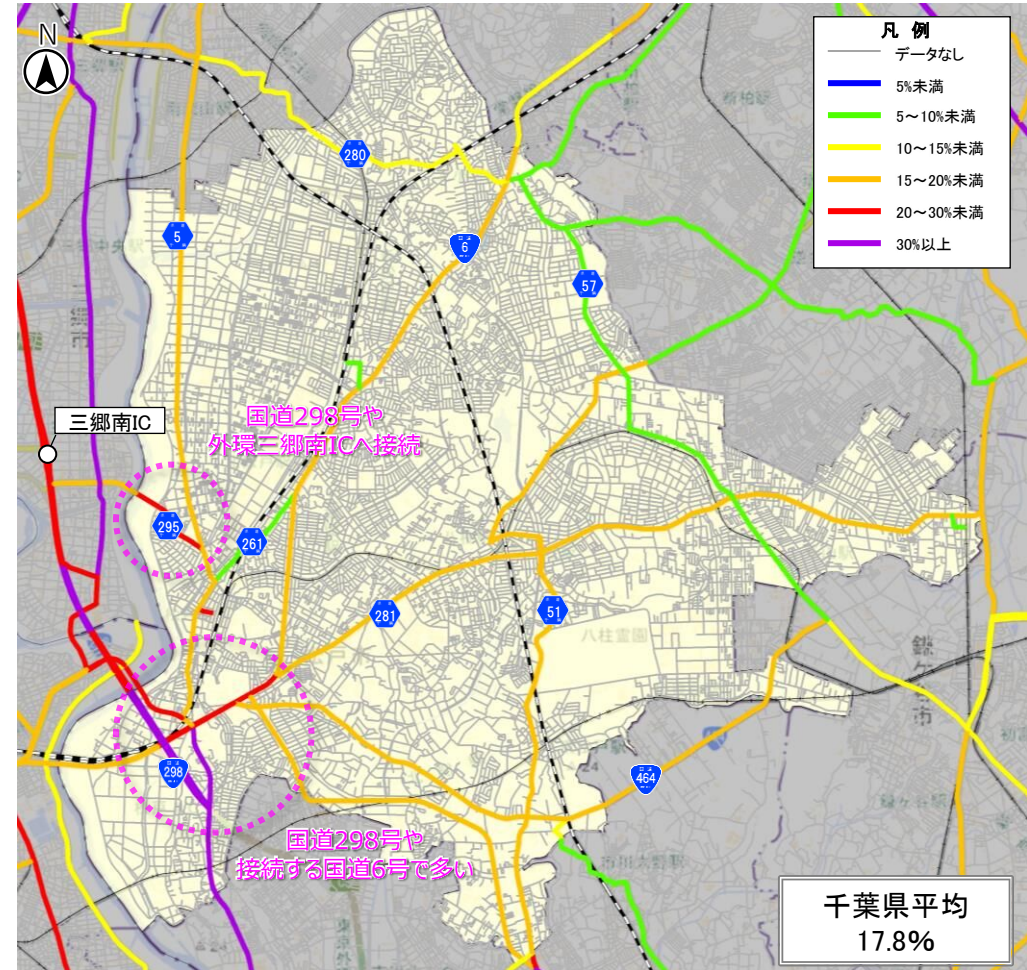
- 国県道の日交通量は、国道6号で30,000台/日を超え、その他の路線も10,000台/日を超える交通量。
- 国県道の大型車混入率は、おおむね15~20%の路線が多く、国道298号や接続する国道6号や県道295号線の大型車が多い。



【出典】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

図28 24時間交通量 (台/日)

※H27年度時点のため東京外かく環状道路は対象外



【出典】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

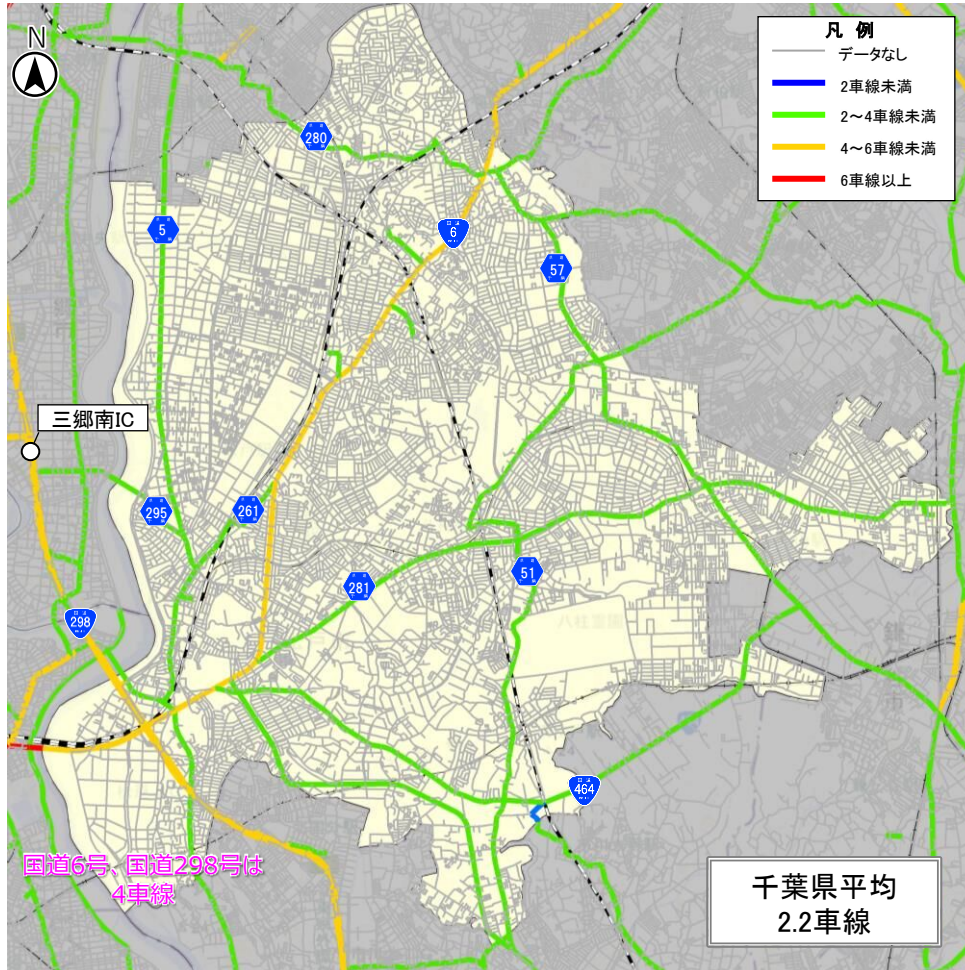
図29 昼間12時間大型車混入率

※H27年度時点のため東京外かく環状道路は対象外

2. 松戸市の現状と課題

(10) 松戸市の道路交通状況 (国県道) (3/3)

- 国県道の車線数は、国道6号、国道298号以外は2車線で構成されている。
- 国県道の混雑度は、ほとんどの区間で1.00を超え容量超過しているが、特に県道5号線や県道51号線、県道281号線で1.50を超え、混雑が著しい。



【出典】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

図30 車線数

※H27年度時点のため東京外かく環状道路は対象外



【出典】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

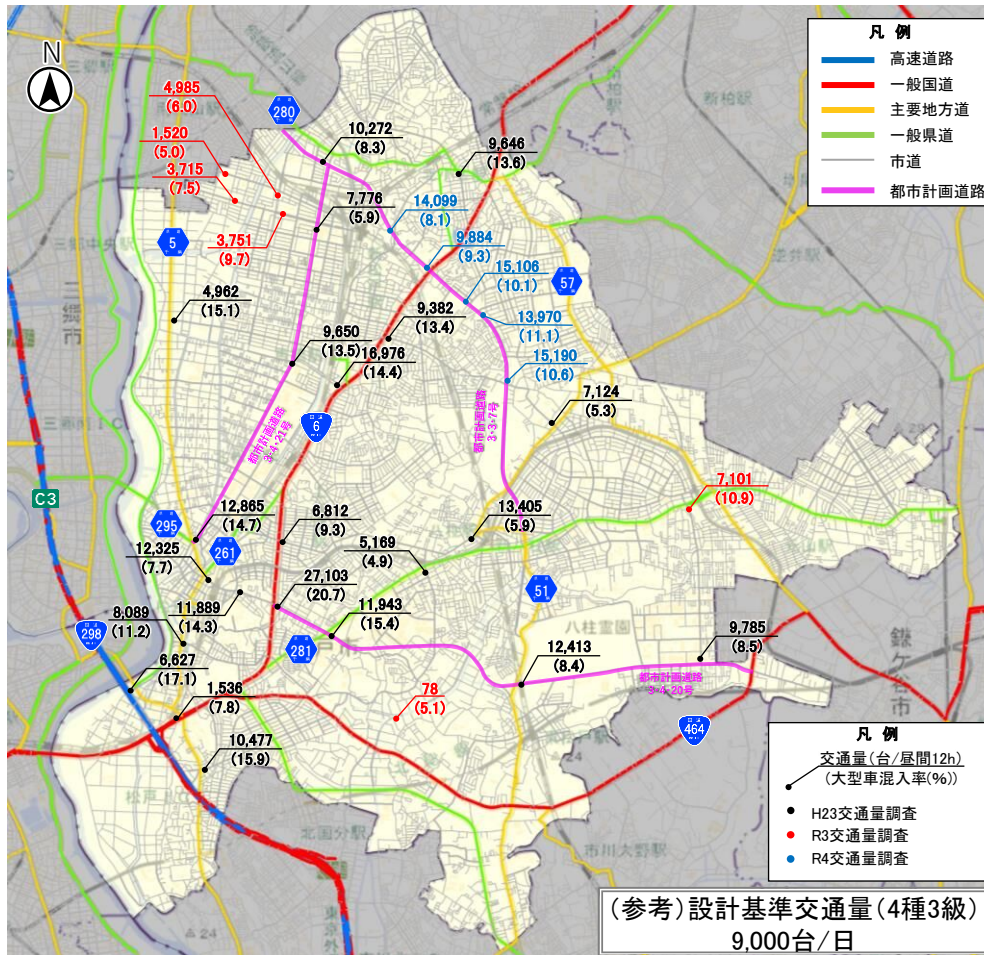
図31 混雑度

※H27年度時点のため東京外かく環状道路は対象外

2. 松戸市の現状と課題

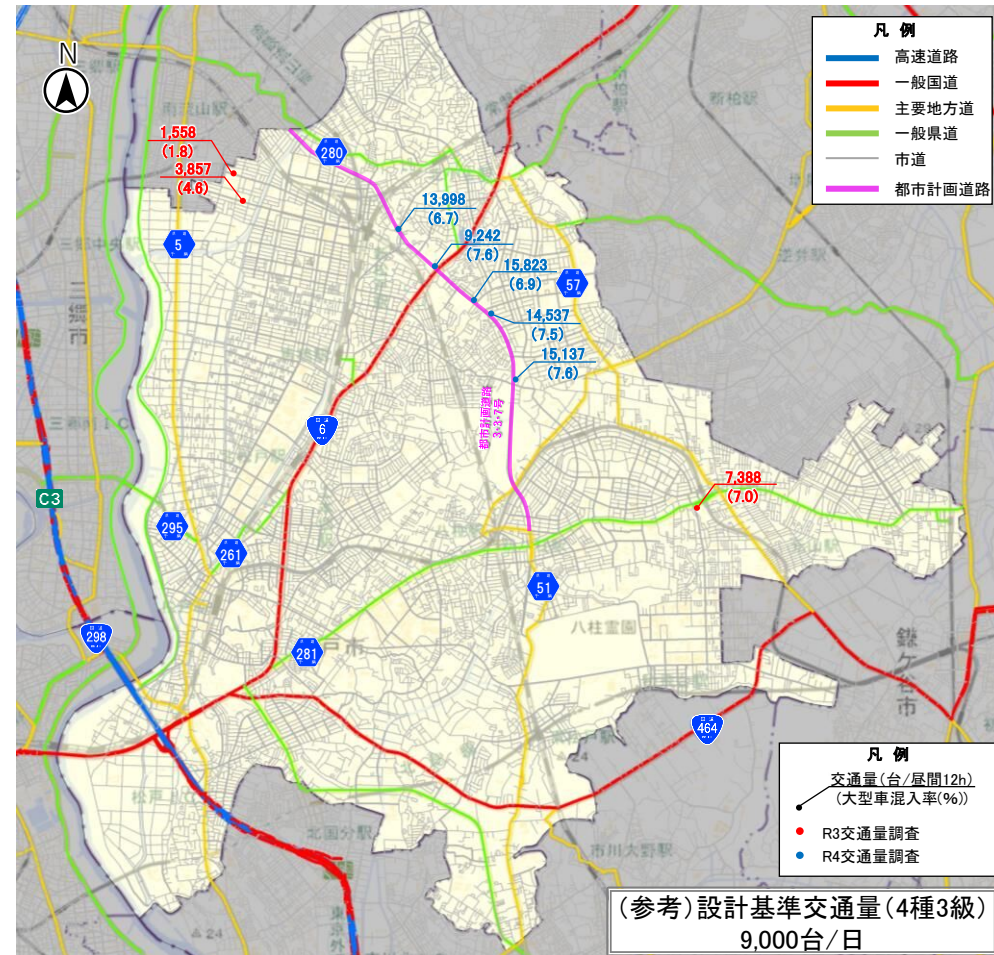
(10) 松戸市の道路交通状況 (市道)

- 松戸市内の市道の昼間12時間交通量は、都市計画道路3・3・7、3・4・20、3・4・21において10,000台前後の箇所もあり、市道の幹線軸となっている。
- なお、休日の交通量観測地点では、休日も平日と同程度の交通が通行している。



【出典】松戸市交通量調査結果
H23交通量調査(H23.10.18)、R3交通量調査(R3.10.21、R3.11.11)、R4交通量調査(R4.2.3)

図32 平日の交通量・大型車混入率



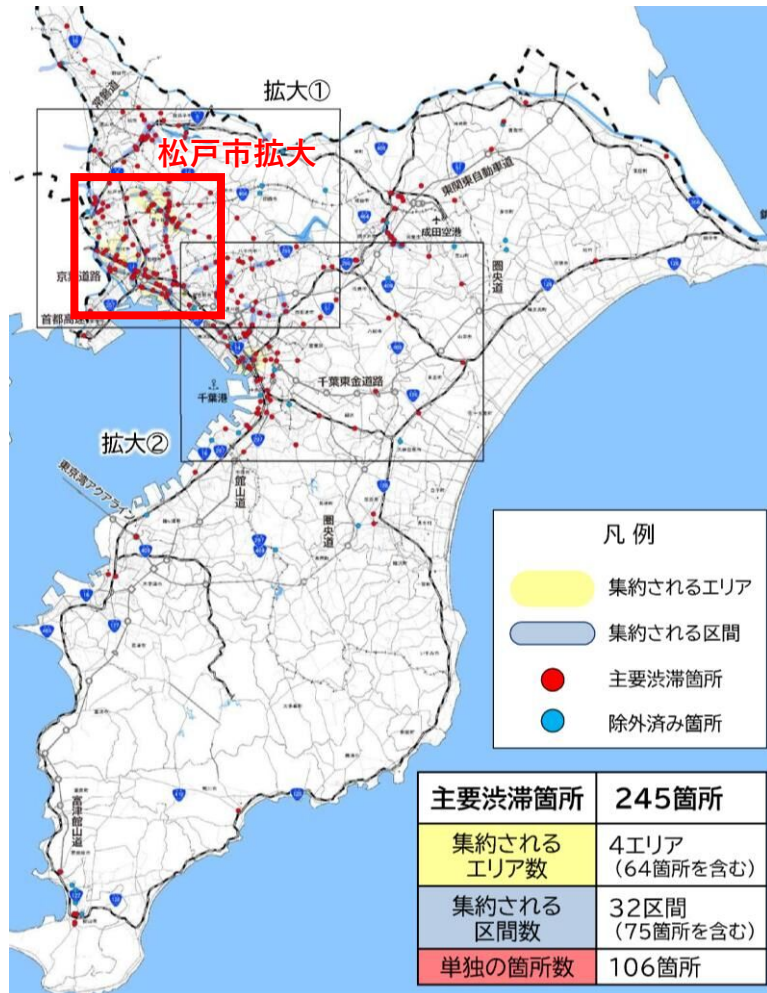
【出典】松戸市交通量調査結果
R3交通量調査(R3.10.23、R3.11.13)、R4交通量調査(R4.2.5)

図33 休日の交通量・大型車混入率

2. 松戸市の現状と課題

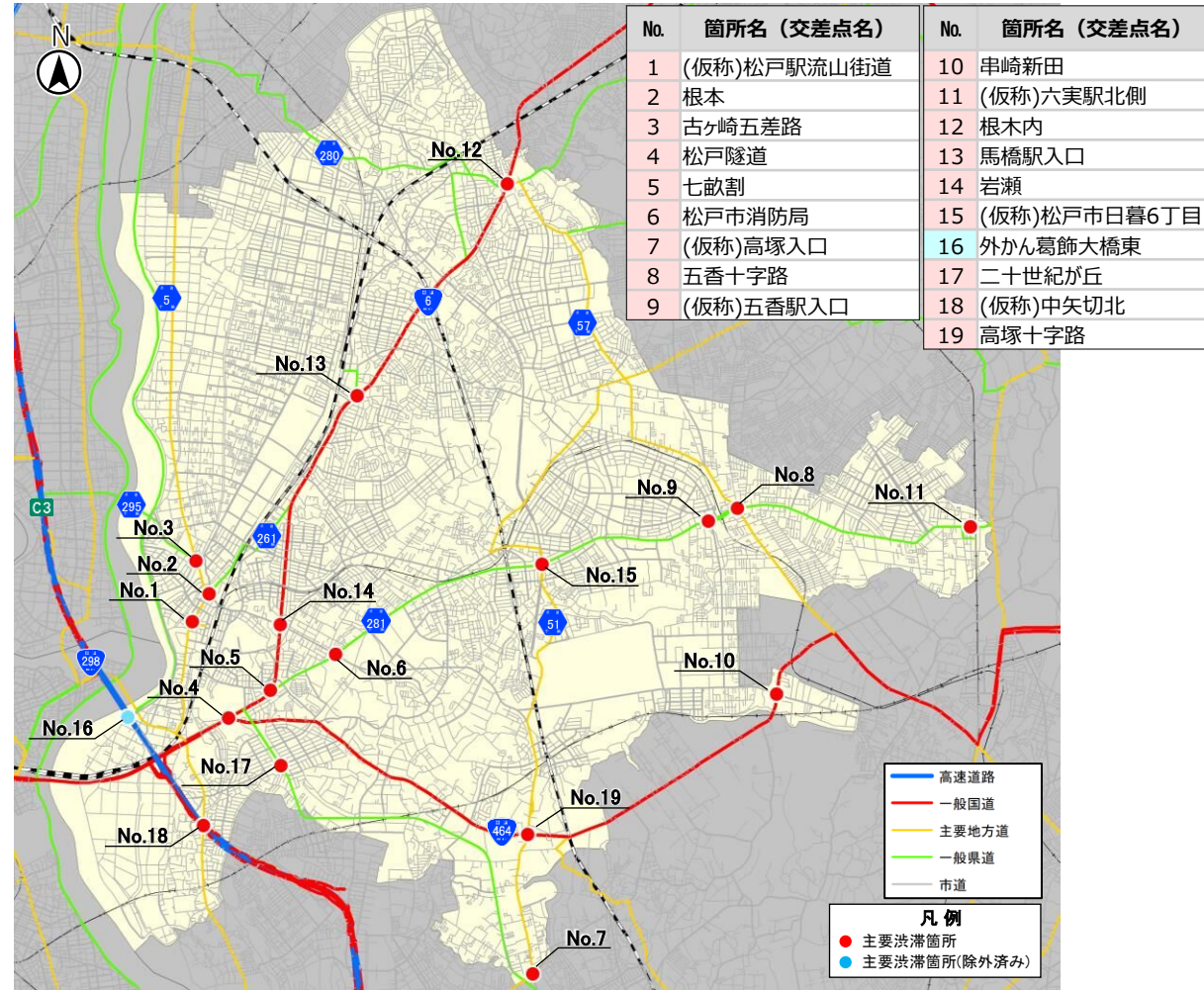
(1) 松戸市内の主要渋滞箇所 (国県道)

- 平成24年12月に首都圏渋滞ボトルネック対策協議会により、渋滞が多発している箇所や特定日に混雑している箇所を「主要渋滞箇所」として、千葉県内279箇所が主要渋滞箇所として特定され、令和4年3月時点で245箇所（34箇所除外済み）となっている。
- 松戸市内では、19箇所の主要渋滞箇所が特定され、令和4年3月時点で18箇所（1箇所除外済み）となっている。



【出典】令和3年度第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会説明資料より抜粋

図34 千葉県内の主要渋滞箇所 (令和4年3月時点)



【出典】令和3年度第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会説明資料より作成

図35 松戸市内の主要渋滞箇所

2. 主要渋滞箇所の特定方針

■ 高速道路

高速道路(外環外側)

- 【渋滞多発】
渋滞長10キロの渋滞が毎週起こる区間
・渋滞量520km・h/年以上
- 【特定日に混雑】
休日に20回に1回程度混雑する区間
・休日5%マイル速度が40km/h以下
- 【容量超過の課題区間】
・混雑度1.0以上の区間

首都圏高速道路(外環内側)

- 【渋滞多発】
平均旅行速度40km/h以下の区間
- 【特定日に混雑】
ピーク時旅行速度40km/h以下の代表的な箇所を抽出

■ 一般道路

渋滞協における議論を経て抽出

- 【渋滞多発】
平日における速度低下箇所
・平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
・平日ピーク時の平均旅行速度が10km/h以下の箇所
- ボトルネック踏切
・渋滞協等による議論を経て決定された代表箇所
- 【特定日に混雑】
休日における速度低下箇所
・休日昼間12時間の5%マイル旅行速度が10km/h以下の箇所

高速道路(外環外側) **61箇所**
首都圏高速道路(外環内側) **29箇所**

主要渋滞箇所の候補 **111箇所** (千葉県のみ)

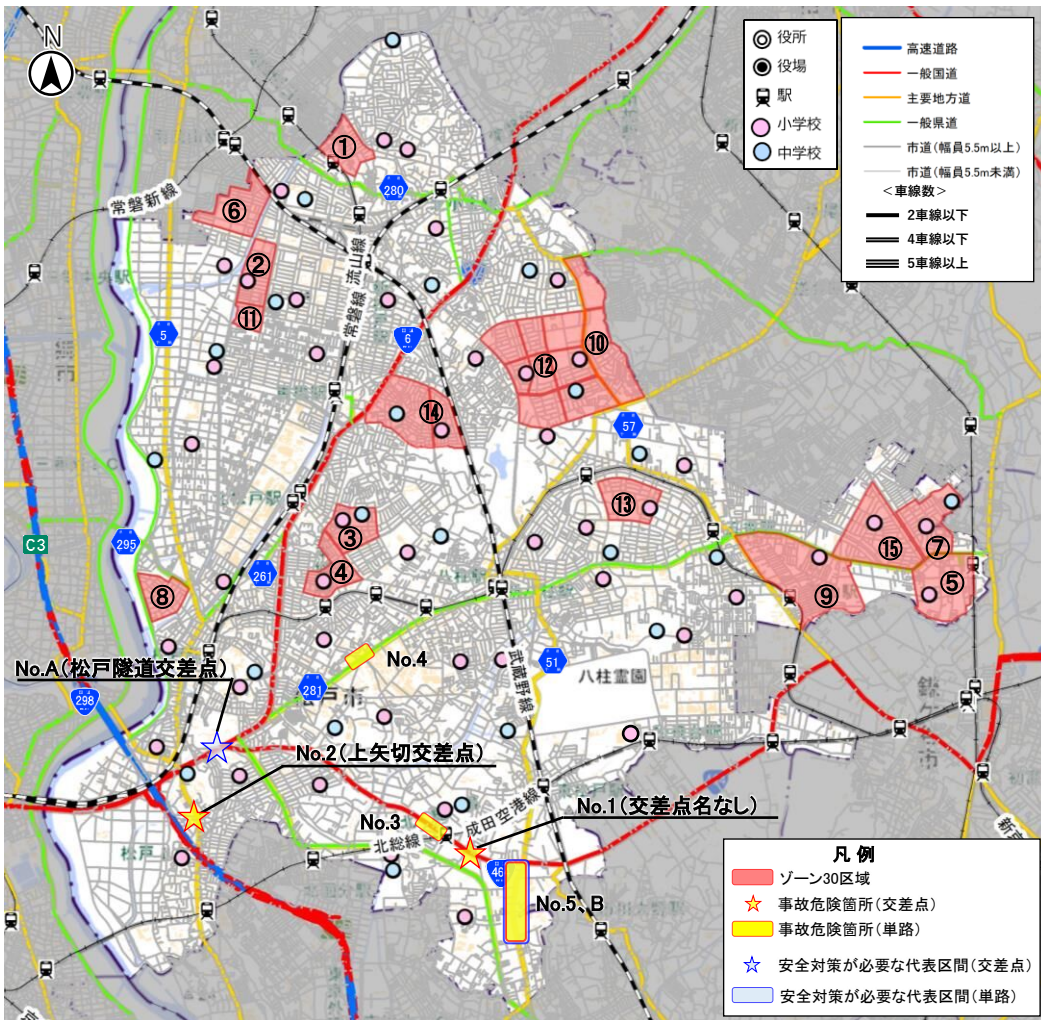
地域の実感の反映(パブリックコメント)

主要渋滞箇所の特定

2. 松戸市の現状と課題

(12) 松戸市内の事故危険箇所（国県道）

- 幹線道路における交通事故対策を目的として、国土交通省と警察庁の合同による「事故危険箇所」や、千葉県・千葉県・千葉市で構成される千葉県安全性向上プロジェクト委員会による「安全対策が必要な代表区間」が示されている。
- 松戸市内における事故危険箇所は計5箇所（交差点2箇所、単路3区間）、安全対策が必要な代表区間は2箇所が指定されている。（1区間重複）



【出典】国土交通省 事故危険箇所 指定箇所一覧 (R4.3) ※、千葉県安全性向上プロジェクト委員会 (R3)
※第5次社会資本重点計画に基づく箇所を対象としている

図36 松戸市内の事故危険箇所

表2 松戸市内の事故危険箇所

No.	路線名	箇所	住所
1	一般国道 464号	交差点	松戸市高塚新田448 (交差点名なし)
2	主要地方道 市川松戸線	交差点	松戸市上矢切261 (上矢切交差点)
3	一般国道 464号	単路	松戸市秋山2丁目10～松戸市紙敷1567
4	一般県道 松戸鎌ヶ谷線	単路	松戸市松戸新田557～松戸市稔台8丁目43
5	主要地方道 市川柏線	単路	松戸市高塚新田242番地～松戸市高塚新田336-9番地 (高塚十字路交差点)

【出典】国土交通省 事故危険箇所 指定箇所一覧 (R4.3)

表3 松戸市内の「安全対策が必要な代表区間」(R3代表区間)

No.	路線名	対象区間	交差点名
A	国道6号	松戸市松戸	松戸隧道交差点
B	主要地方道 市川柏線	松戸市高塚新田242番地 ～高塚新田336-9番地	単路部

【出典】千葉県安全性向上プロジェクト委員会 (R4.3)

表4 松戸市内のゾーン30区域

No.	箇所	登録年度
①	小金城趾駅周辺地区	平成25年度
②	新松戸南小学校周辺地区	平成25年度
③	上本郷小学校周辺地区	平成26年度
④	上本郷第二小学校周辺地区	平成26年度
⑤	六実第二小学校周辺地区	平成27年度
⑥	新松戸七丁目周辺地区	平成28年度
⑦	六実小学校周辺地区	平成28年度
⑧	樋野口周辺 (中部小学校通学路) 地区	平成29年度
⑨	高木第二小学校周辺地区	平成29年度
⑩	小金原7丁目周辺地区	平成29年度
⑪	新松戸南3丁目周辺地区	平成30年度
⑫	小金原9丁目周辺地区	平成30年度
⑬	常盤平3丁目周辺地区	平成30年度
⑭	八ヶ崎小学校周辺地区	令和元年度
⑮	六実第三小学校周辺地区	令和3年度

2. 松戸市の現状と課題 (参考) 事故危険箇所に関する指標

国土交通省・警察庁の事故危険箇所の指定基準

事故危険箇所

全国の幹線道路(国道・都道府県道等)における交通事故が特定の箇所に集中して発生しているという特徴を踏まえ、幹線道路における集中的な交通事故対策を実施することを目的に、国土交通省と警察庁が合同で、交通事故が多発している箇所やETC2.0プローブデータ等のビッグデータから判明した潜在的な危険箇所等を「事故危険箇所」として指定(令和4年3月)し、道路管理者と都道府県公安委員会が連携した対策を検討・実施していきます。

<事故危険箇所の指定>

令和4年3月以下の抽出基準に該当する箇所から事故危険箇所を2,748箇所指定しました。

令和4年3月の指定箇所はこちら

[事故危険箇所検索マップ](#)

[指定箇所一覧表\(Excelファイル\)](#)

事故危険箇所の抽出基準

◆平成27年～平成30年における平均的な交通事故発生状況について以下の条件を全て満たす箇所。

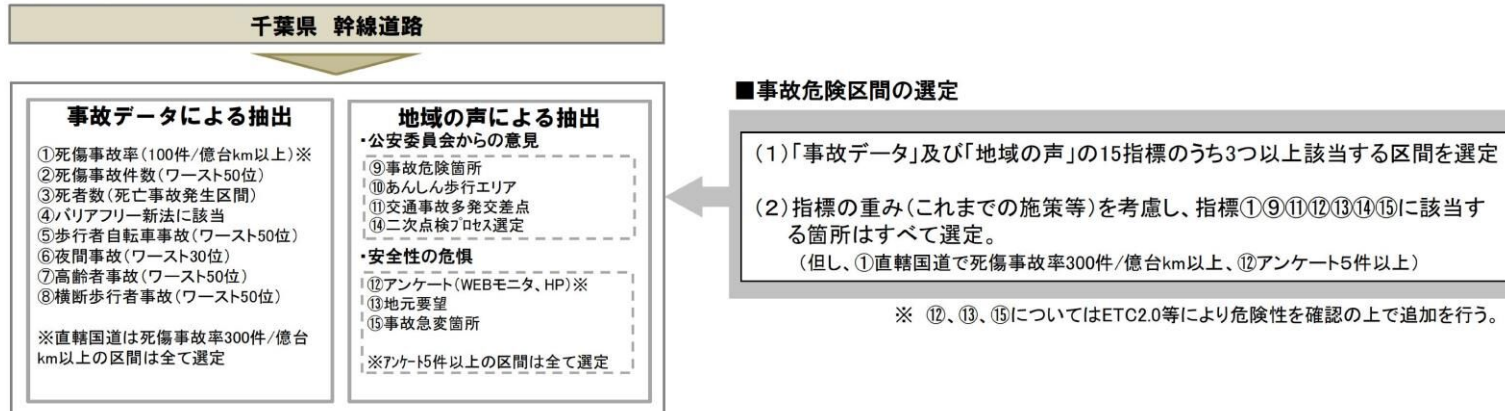
- 死傷事故率が100件/億台キロ以上
- 重大事故率が10件/億台キロ以上
- 死亡事故率が1件/億台キロ以上

◆ETC2.0プローブデータ等のビッグデータを活用した潜在的な危険箇所等、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所 等。

【出典】国土交通省HP.2. 交通安全対策の取組(令和4年11月時点)

千葉県安全性向上プロジェクト委員会(千葉県国道事務所・千葉県・千葉市)の事故危険区間の選定基準

■事故危険区間の選定・更新フロー

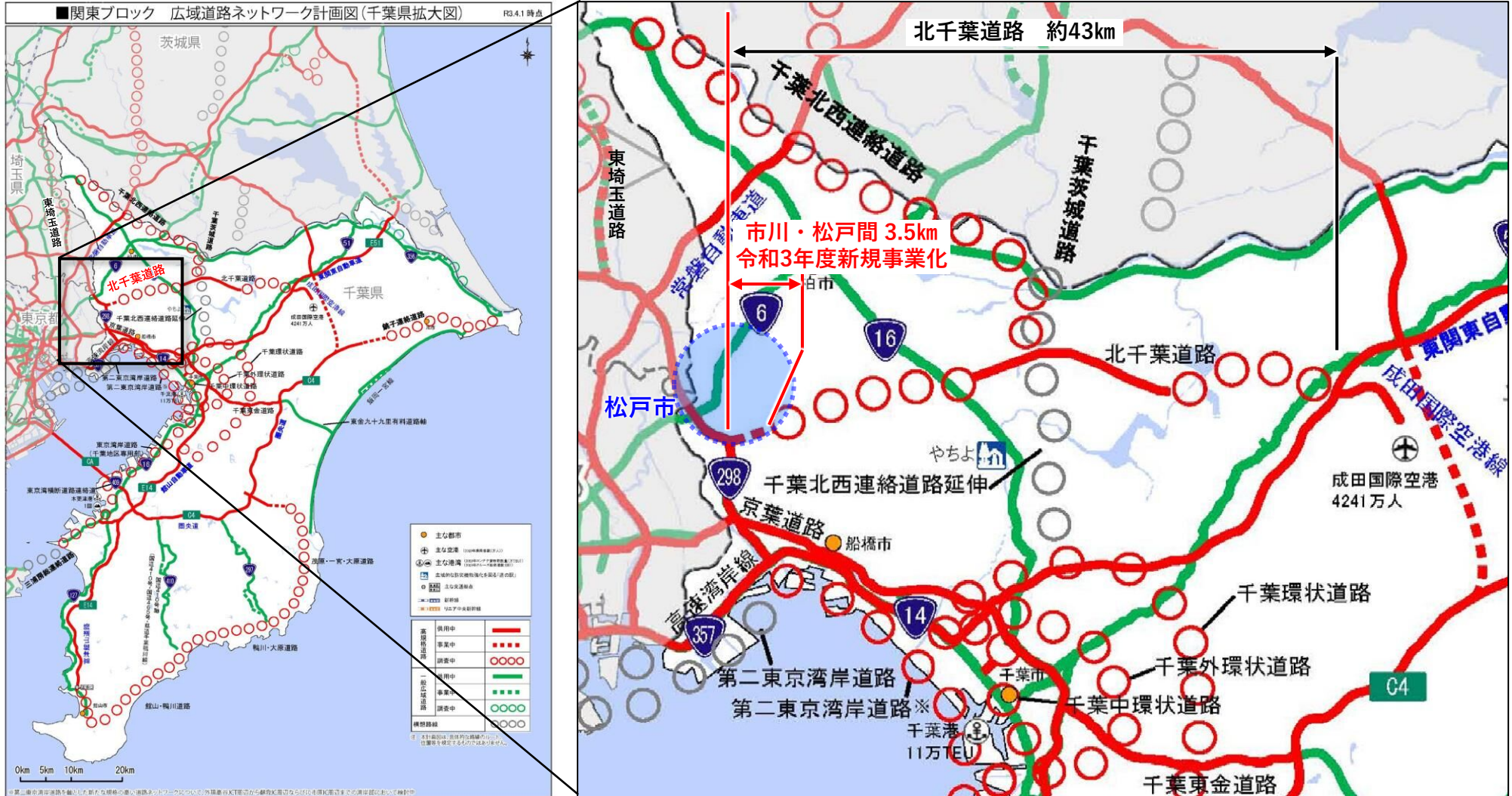


【出典】千葉県国道事務所HP_千葉県安全性向上プロジェクト委員会_令和3年度第1回配布資料より抜粋

2. 松戸市の現状と課題

(13) 千葉県の広域道路ネットワーク計画

- 令和3年6月に「千葉県広域道路交通ビジョン・千葉県広域道路交通計画」、7月に「関東ブロック新広域道路交通計画」が策定され、関東圏の広域道路ネットワーク計画が公表された。
- 松戸市内では、外環道と成田空港を結ぶ北千葉道路の市川・松戸間が令和3年度に新規事業化が決定し、事業が着手されている。



【出典】国土交通省関東地方整備局 関東ブロック新広域道路交通計画(R3.7)

図37 松戸市周辺の広域道路ネットワーク

2. 松戸市の現状と課題

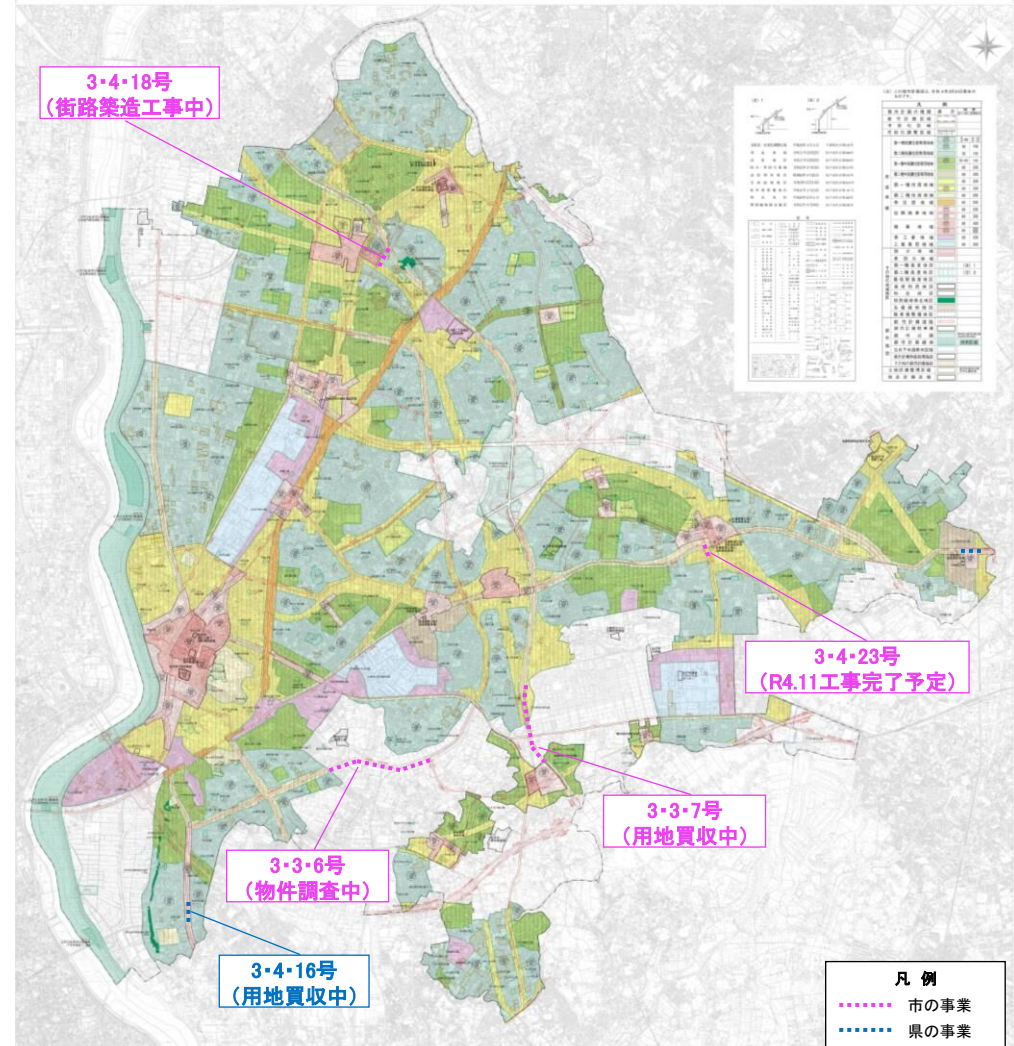
(14) 都市計画道路の整備状況

- 松戸市の都市計画道路の整備率は約6割で、都市計画道路3・3・6号、3・3・7号、3・4・16号等、市・県それぞれで事業が進められている。
- 都市計画道路3・4・23号はR4.11に事業完了予定(交差点改良)。

表5 県内の都市計画道路整備率ランキング
 (延長30km以上の市町村のワースト順位)

順位	市町村名	決定延長 (km)	整備済延長 (km)	整備率
1	山武市	51.11	13.77	27%
2	鎌ヶ谷市	40.16	12.28	31%
3	銚子市	48.95	15.23	31%
4	柏市	150.2	61.66	41%
5	大網白里市	49.28	21.22	43%
6	船橋市	128.85	59.38	46%
7	四街道市	50.02	26.08	52%
8	成田市	72.4	42.25	58%
9	我孫子市	59.67	35.3	59%
10	松戸市	122.24	73.45	60%
11	東金市	32.64	19.79	61%
12	習志野市	49.49	30.17	61%
13	佐倉市	80.86	49.33	61%
14	市川市	120.48	74.9	62%
15	茂原市	52.08	33.2	64%
16	八千代市	73.93	47.63	64%
17	木更津市	159.01	105.01	66%
18	野田市	79.79	57.03	72%
19	流山市	78.07	56.61	73%
20	千葉市	382.89	288.14	75%
21	印西市	69.49	54.85	79%
22	市原市	200.52	161.22	80%
23	白井市	30.37	24.59	81%
24	袖ヶ浦市	44.79	38.04	85%
25	浦安市	38.09	33.67	88%
26	君津市	38.98	36.96	95%

【出典】 千葉県の街路事業[データ編]2021



【出典】 千葉県HP、松戸市HP(R4.5時点)

図38 松戸市内の都市計画道路の整備状況

2. 松戸市の現状と課題

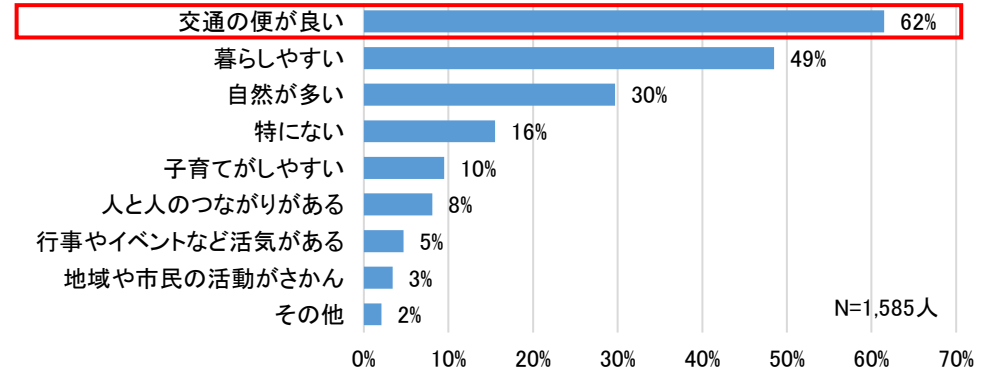
(15) 市民意識調査結果 (1/2)

- 松戸市の愛着と魅力について、「交通の便が良い」ことが最も高くなっている。
- また、住み続けたい理由・住み続けたくない理由の2番目には「通勤や通学に便利（不便）だから」が入っており、移動のしやすさは定住の一つの要因。
- 一方、住み続けたくない理由の上位には、「下水道や道路などの基盤整備が遅れているから」が挙がっており、道路整備を進めていくことが必要。

【市民意識調査の概要】

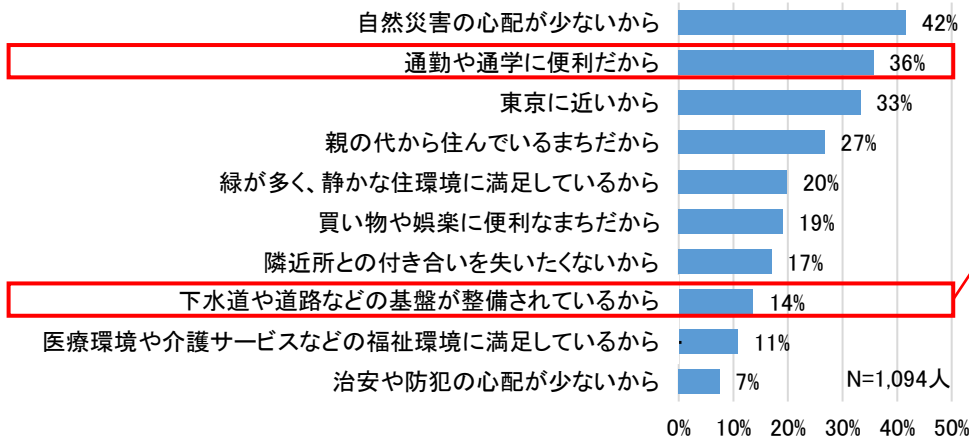
調査名 : 松戸市総合計画後期基本計画進行管理のための市民意識調査
 調査目的 : 第6次実施計画の達成状況及び後期基本計画における「めざそう値」実績を把握し市政運営の参考とする。
 調査対象 : 松戸市に居住する20歳以上の男女
 調査期間 : 令和3年7月1日～令和3年7月16日
 抽出方法 : 性別、年齢、支所管区による層化無作為抽出
 サンプル数 : 3,000人
 有効回答数 : 1,585人(52.8%)

【市民意識調査の結果】～松戸市の愛着と魅力～

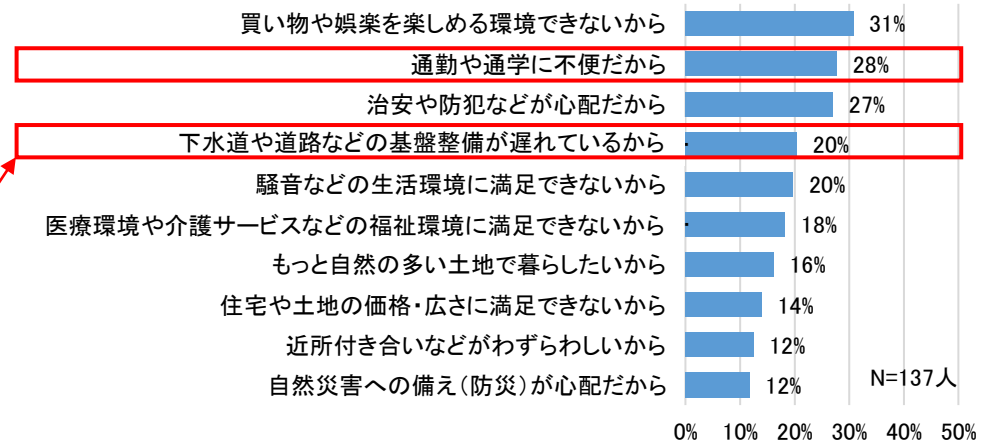


【市民意識調査の結果】～住み続けたい理由・住み続けたくない理由～

住み続けたい理由 (上位10項目)



住み続けたくない理由 (上位10項目)



2. 松戸市の現状と課題 (15) 市民意識調査結果 (2/2)

- 令和3年7月に実施された市民意識調査では、道路に関する自由意見で、渋滞や生活道路内の安全性を指摘する意見も挙げられている。

渋滞に関する自由意見の参考例

- 道路を整備していないため、渋滞する場所が多く、もっと改善できると良いと思います。車を運転していても、自転車の飛び出し(自転車専用道がない、信号機がまばらなど)が多い。特に高齢者の方。(女性、30～34歳、新松戸)
- どこへ行っても交通渋滞がひどい。これだけで**松戸が好きになれない**。(男性、40～44歳、六実)
- 馬橋立体入口、小金消防署入り口、古ヶ崎五差路、南花島岩瀬など、渋滞が多い。(信号機の見直しや交通量の把握をして改善して欲しい。政策(めざそう値)として出されているが、10年以上経っても大きな改善が見られないのがとても残念。今後の松戸市の発展に期待しているので、よろしくお願いします！(男性、45～49歳、本庁)
- 道路環境整備が不十分で、慢性的に混雑している。(男性、55～59歳、本庁)
- 市役所前の渋滞解消を願います。(男性、65～69歳、常盤平)
- 市内の道路が行き止まりや幹線道路が非常に不便。道路整備が他の都市に比べて劣っていると感じている。(男性、70～74歳、本庁)

安全に関する意見の参考例

- 夜、トラックの重みとスピードの出し過ぎで、家がひどく揺れたり、ドカンという**衝撃音と振動**がすごすぎます。(女性、65～69歳、常盤平)
- 家の隣に道路があり、少し大きな車輛が通ると家が揺れることがあります。新築を建てたため、住み心地は良いのですが、道路の整備状況が気になることがあります。(男性、40～44歳、常盤平)
- 住宅街を抜け道とする車がスピードを出せない様、ハンプを作るなどの対応を講じてほしい。(男性、55～59歳、本庁)
- 朝晩の住宅地が場所によって通勤の近道となっていて、スピードを出して通過していく。交通事故が発生してからでは遅い。**早急の実態把握や検証して対策**を練って欲しい。(男性、80歳以上、六実)
- 松戸市六実に住む様になって28年、周りの駅、鎌ヶ谷、高柳は変わっていくけれど、六実は自動改札になったくらい…駅周辺は何も変わりません。未だに自転車も通れない様なせまい歩道です。静かなのは良いですが、決して住みやすく安全とは言えません。**抜け道で車は増えても何も変わらず、信号を渡るのにも危険です**。何とかありませんかね…。(女性、40～44歳、六実)
- 馬橋駅から東武ストアを通り、新松戸方面へ行く道(川沿いではない道)の歩道が狭く、とてもデコボコしていて、夜は暗いので、何回も転びそうになった。せめて平らにして街灯をつけてほしい。その道を突きあたり右へ曲がると馬橋小へ行くが、その**馬橋小の前の道(正門の前の道)の歩道が狭く、車が猛スピードで通るので、とても危ない**。早く何とかしないと大変なことになると思う。その道の駐車場の前の道路に、雨の時大きな水溜まりが出来るので、それを避けるために車道へはみ出して歩かないといけないため、益々危ない。(女性、45～49歳、新松戸)
- 歩行者の安全対策が不十分だと日々感じます。よく利用する旭通り商店会通り(馬橋)では、**子供達の通学路にもかかわらず、制限速度以上で運転する車(特に商用車、迂回のため?)が多く、いつ事故が起きてもおかしくない様子**を目にします。**歩行者の分離やゾーン30等の設置で、安心できる住宅地の実現**を望みます。(男性、40～44歳、新松戸)

2. 松戸市の現状と課題 (16) まとめ

社会経済状況（地勢・経済活動等）

- ・東京都や埼玉県に隣接し、鉄道網が充実しているため鉄道を中心として人口が分布し、人口は現在まで増加傾向。[P4-5]
- ・一方、人口増加等への対応もあり、急激に市街化が進み、幅員の狭い道路が多い。[P3]
- ・卸小売業や製造業など松戸市でも付加価値額の高い経済活動は低調だが、平成30年に開通した東京外かく環状道路の整備や安価な地価ということもあり、近年商業施設や物流施設が立地。[P6-9]

道路交通状況（交通需要・道路網・地元要望等）

- ・市内の交通手段分担率は鉄道、徒歩、自動車の順に多いが、自動車の交通発生集中度は県内5位と比較的多く、千葉県⇔埼玉県・東京都関連の東西軸の通過・内外交通、本庁・明地域を中心とした移動が多い傾向。[P10-12]
- ・市内の混雑度は県内ワースト1位、旅行速度も県内ワースト3位と走行性が低い状況。[P13]
- ・市道の幹線道路である都市計画道路3・3・7号や3・4・20号、3・4・21号の交通量は、10,000台/12h前後と多い。[P16]
- ・市内の国県道の主要渋滞箇所は18箇所、事故危険箇所は5箇所・区間、安全対策が必要な代表区間は2区間存在。[P17、P19]
- ・市内では都市計画道路3・3・6号、3・3・7号、3・4・18号、国道464号北千葉道路(市川-松戸間)の整備が進められている。[P21-22]
- ・市民意識調査では、交通の便、通勤通学の利便性、道路などの基盤整備の遅れ等、道路交通分野の理由が定住にかかわる一因であり、渋滞や生活道路への通過交通による安全への懸念等の声も挙がっている。[P24]



課題と方針

社会経済状況では、人口の維持や商業・工業の活性化、企業立地の促進等が課題。道路交通状況では、市内外の自動車需要が多く国県道は県内上位の混雑であり、市道でも交通量が多い箇所が存在。都市計画道路等の整備は進められているが、市民から渋滞や交通安全への要望も挙がっており、市民意識調査からも**道路整備や交通円滑化、交通安全対策は、社会経済状況の課題解決にも資する重要な取り組みの一つ。**

以上から、**効果的な交通円滑化及び交通安全の対策**を行うために、ETC2.0等の**交通ビッグデータを活用**して松戸市内の**渋滞や事故の状況を見える化**し、検討するものとする。