

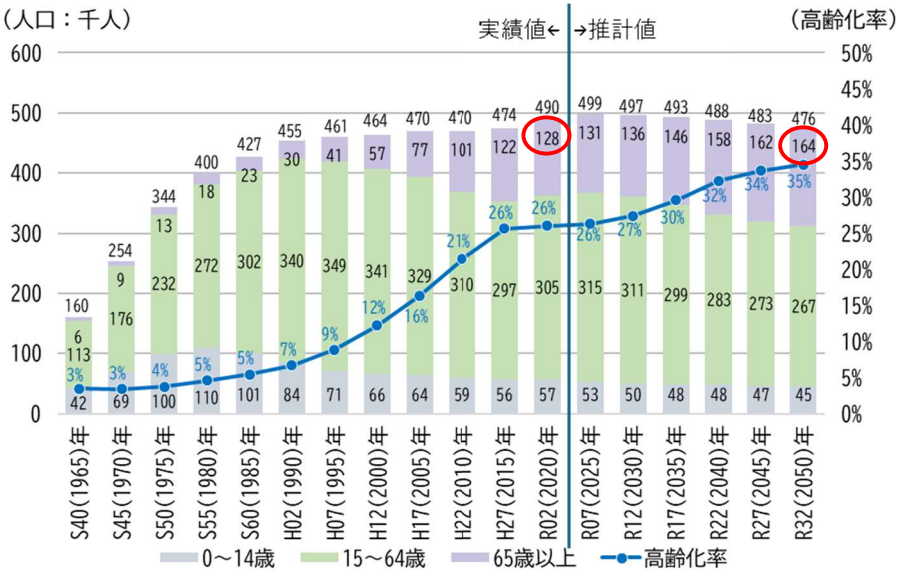
松戸市を取り巻く現況の整理について

1. 人口構成の変化

(1) 人口推移 (将来の人口減少)

松戸市の常住人口は、令和 6 年 9 月 1 日時点で 499, 442 人である。国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計によれば、2025 年をピークに人口は減少する。

一方、高齢化率は上昇し、高齢者人口は、2050 年には現在の約 1. 3 倍になることが予想される。

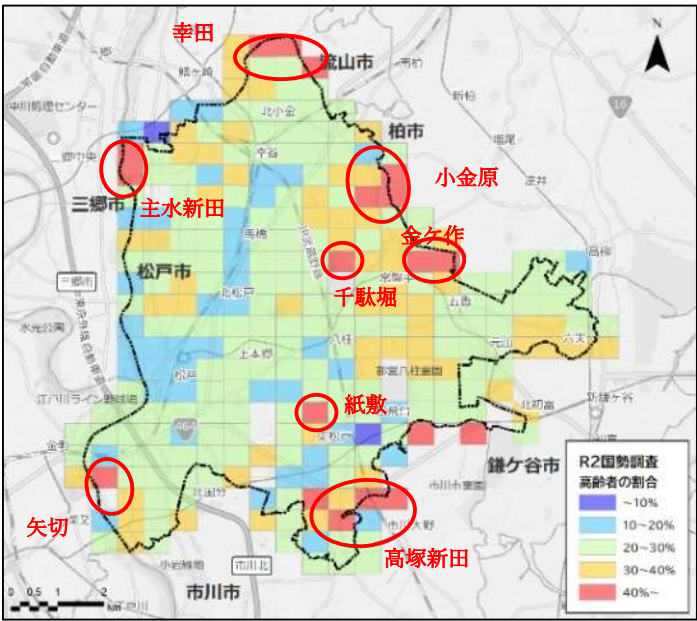


出典：国勢調査（昭和 40 年～令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和 7 年～令和 32 年）

図 1-1 年齢階層別の人口推移

(2) 高齢化率の上昇

「幸田」「小金原」「金ヶ作」「高塚新田」「矢切」「主水新田」「千駄堀」「紙敷」等の高齢化率が高く、エリアごとの差が大きい。



出典：国勢調査（令和 2 年）

図 1-2 65 歳以上人口率の分布（令和 2 年）

2. 充実した都市機能

(1) 子育てしやすいまちづくり

松戸市総合計画では、基本目標1として「子育て・教育・文化を軸とした都市ブランドづくり」を掲げており、若い世代の結婚、出産、子育ての希望をかなえるとともに、子育て世帯にも魅力的な「子育てしやすいまち」として選ばれるまちづくりを進めている。

(2) 都市機能の充実度

松戸市における都市機能の人口カバー率は、他の自治体と比較して充実度が高い。

表 2-1 各種都市機能の人口カバー率

【各種都市機能の人口カバー率】(%)					
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	98.5	98.5
高齢者向け施設	72.0	75.0	80.0	99.9	100.0
子育て支援施設	74.0	81.0	76.0	97.4	97.6
商業施設	75.0	83.0	75.0	96.8	97.3

※1 人口カバー率とは、総人口に占める、各施設の利用圏に居住する人口の割合をいいます。

出典：松戸市立地適正化計画（第2章）

(3) 子連れ外出の難しさ

令和6年度に実施した関係団体意向把握では、ベビーカーを押して道を歩いたり駅を利用したりすることの不便さや、公共交通利用時の他者からの目線に対する不安などが、子どもを連れた外出をためらってしまう原因になっているとの指摘があった。

- 歩道が狭く、舗装がガタガタしており、ベビーカーで道を歩くのが大変。
- 本来であれば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、駅が利用しにくいという声も多い。
- 子どもを黙らせないといけない、文句を言われるかもしれない、と思うと、子どもを連れて公共交通を利用するのが難しい。

出典：令和6年度関係団体意向把握

3. 高い水準の移動機能

(1) 整備状況

松戸市の移動機能は、概ね高い水準を保っている。

- ① 鉄道（6路線:23駅）・路線バス（4社:25系統）・コミュニティバス（1地区）・タクシー（8社:約450台）
- ② 福祉有償運送（8団体）・介護タクシー（5社）・グリーンスローモビリティ【福祉】（4地区）
- ③ 道路網は整備されている（一般国道約17.4km・県道約48.4km・市道約1,130km）2023年
- ④ 車両の保有台数（自動車:120,144台・軽自:52,588台・自動二輪:5,897台・原付:32,016台）2023年
- ⑤ 自転車登録台数（警察署管内:303,916台 市内販売店で登録された台数）2023年

出典：第1回松戸市地域公共交通活性化協議会

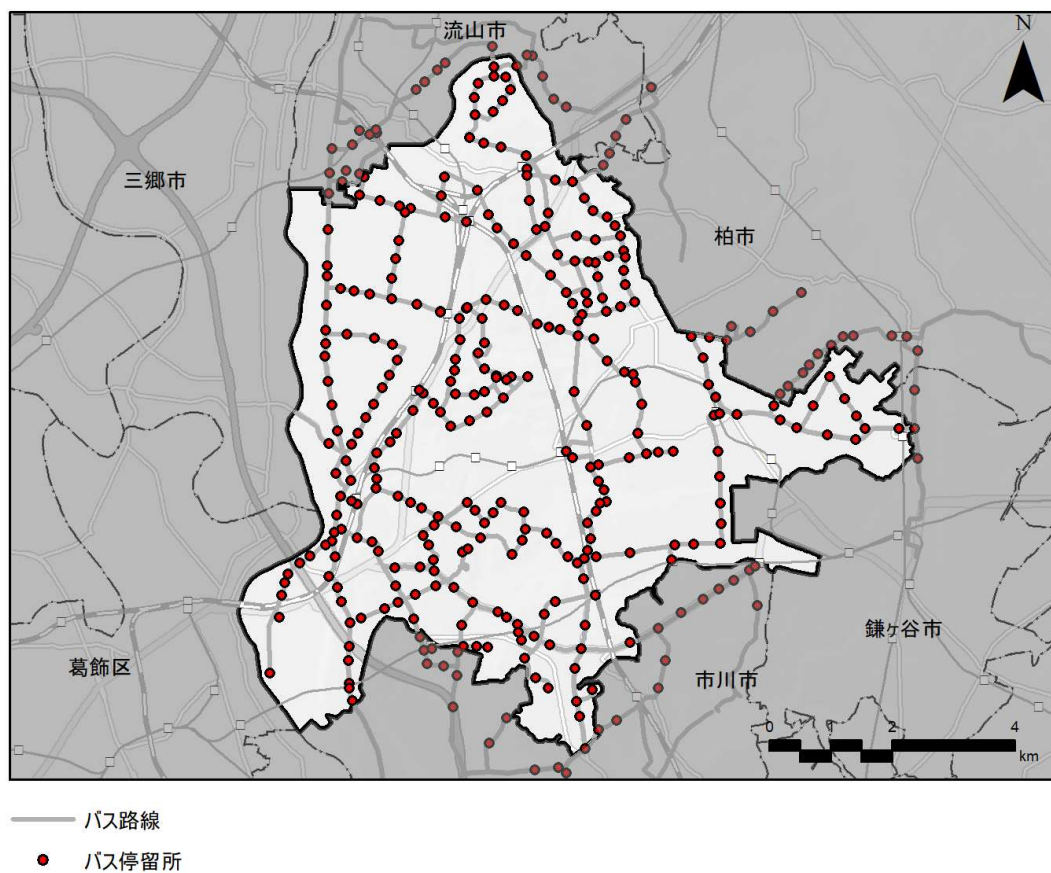


図 3-1 松戸市内の鉄道・バスの路線及び駅・停留所

(2) 市民の利用頻度

鉄道に比べて、バスの利用頻度が低く、「年数回以下」が約 69%となっている。

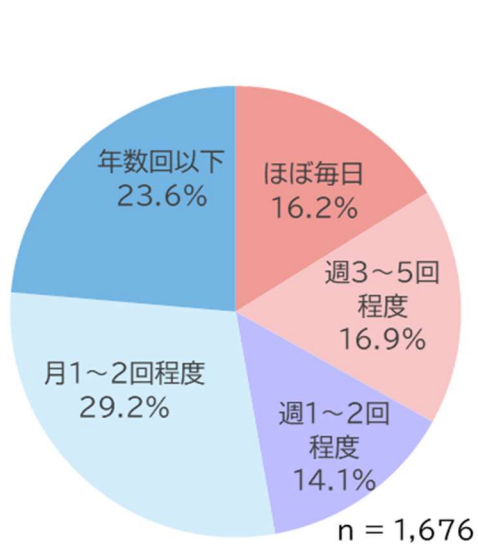


図 3-2 最寄りの鉄道駅の利用頻度

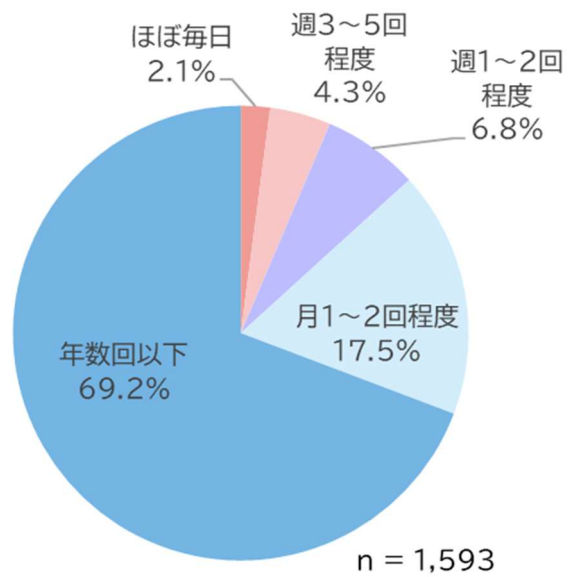


図 3-3 最寄りバス停の利用頻度

出典：令和 6 年度松戸市市民意識調査

4. 公共交通の利便性が低い地域が存在

(1) 13 の公共交通空白地

松戸市では、アンケート調査結果に基づいて算出された鉄道駅及びバス停からの距離と路線バスのサービス水準に基づいて、「公共交通空白地域」と「公共交通不便地域」（以下、双方含めて「空白地域」とする）が計 13 箇所設定されている。

松戸市における公共交通空白地域

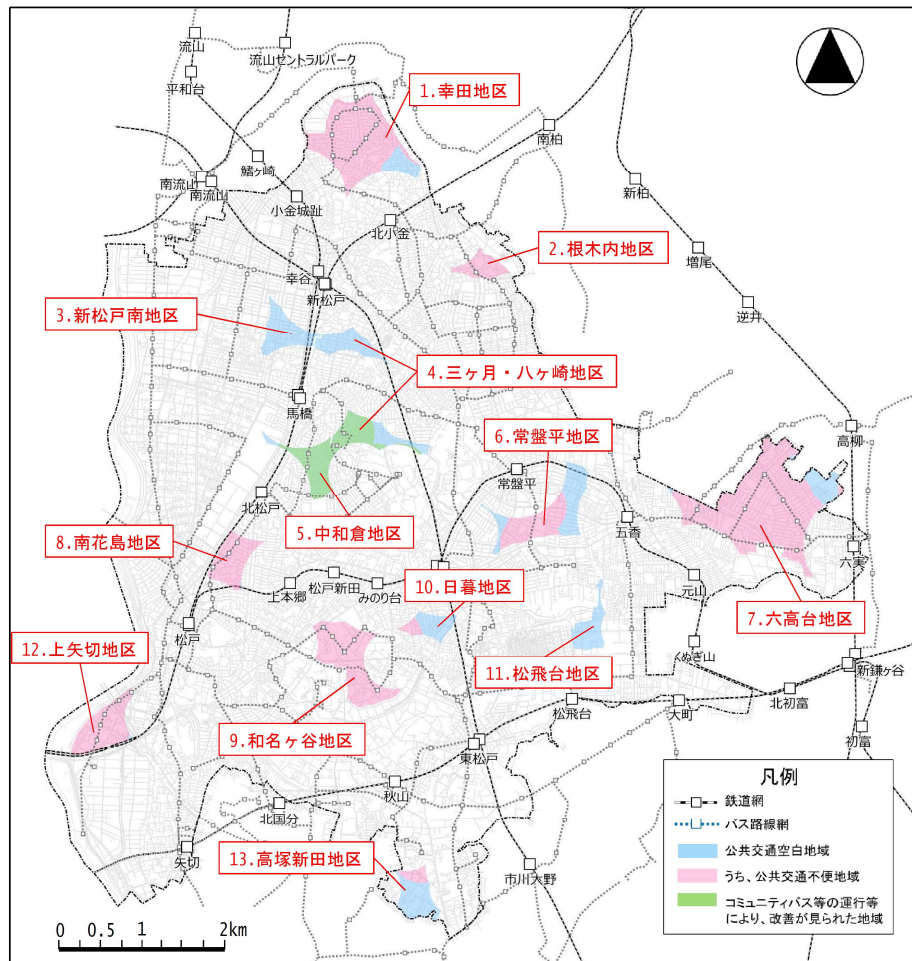


図 1 松戸市における公共交通空白地域

表 1 公共交通空白地域・不便地域の定義

地域区分	鉄道駅から	1 日 77 便以上の バス停から	1 日 76 便以下 のバス停から	その他
公共交通 空白地域	670m以上	410m以上	410m以上	市街化調整 区域は除く
うち、公共交通 不便地域			410m未満	

出典：松戸市みんなが元気になる公共交通の検討会議 資料

図 4-1 松戸市の公共交通空白地域及び公共交通不便地域とその考え方

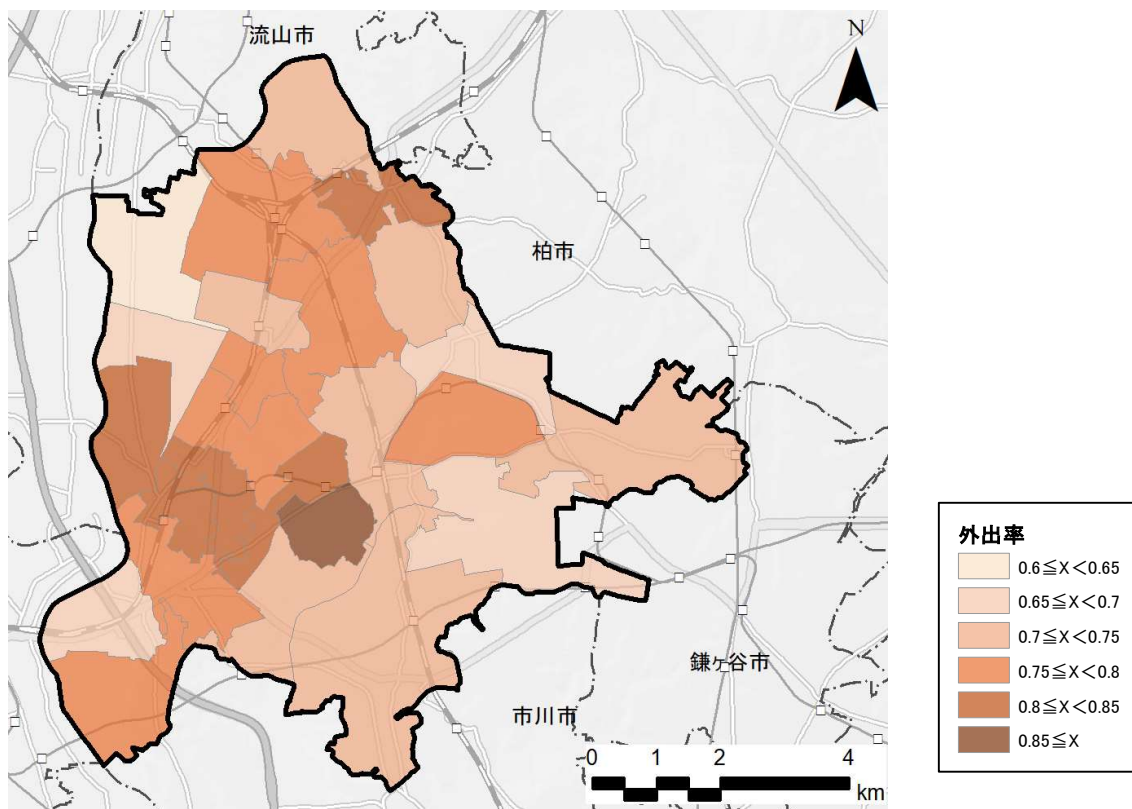
(2) コミュニティバスの導入

松戸市では、地域の多様な移動ニーズに対応する手段のひとつとして、既存の公共交通ネットワークの補完や公共交通空白地域の解消などを目的とする「コミュニティバス」が導入されている。

13の空白地域のうち、「5. 中和倉地区」では、令和2年4月より松戸市初となるコミュニティバスの本格運行が開始された。また、「13. 高塚新田地区」においても、令和7年度の実証運行に向けた準備が進められている。

(3) 町丁目別の外出率

町丁目別の外出率をみると、鉄道駅から遠いエリアでは、外出率が相対的に低くなっている。



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

図 4-2 松戸市の外出率

5. 交通事業者を取り巻く厳しい状況

(1) 交通事業者の経営状況

2024 年 4 月から、働き方改革関連法による時間外労働の上限規制等が適用され、かねてからの人員不足に拍車がかかり、公共交通の減便や廃止が懸念されている。人口構成の変化（人口減少、高齢化）や生活様式の変化（テレワークなど）による外出機会の減少、燃料費の高騰をはじめとした物価高なども影響し、交通事業者の経営は厳しい状態が続いている。

また、国土交通省における「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」等においても、交通事業者の経営は厳しい状態が続いていることが地域の実情として挙げられている。

(2) 松戸市の交通事業者の現況

松戸市でも、令和 6 年度に実施した交通事業者意向把握において、利用者数の減少や人手不足などの厳しい経営状況が確認された。

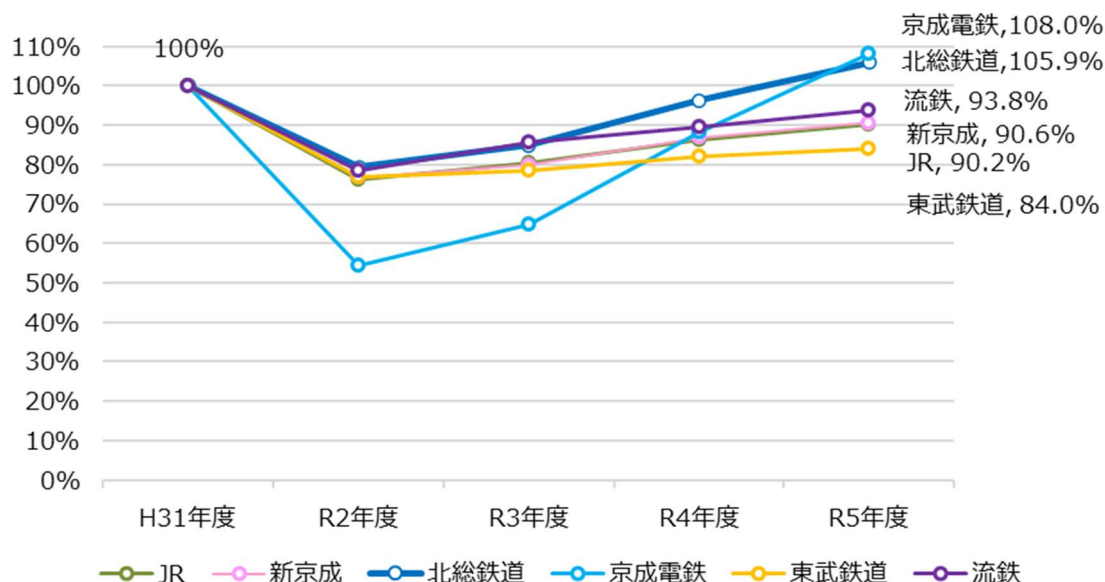
- 「鉄道は当たり前にあるもの」が徐々に変わってくることも想定しなければならない
- 修繕費の悩みが尽きない
- 更新時期などが来ると、サービス水準が低下していくことが予想される
- 若者が会社を辞めてしまう傾向が強くなっている

出典：令和 6 年度交通事業者意向把握

(3) 松戸市の鉄道・バスの利用者数の推移

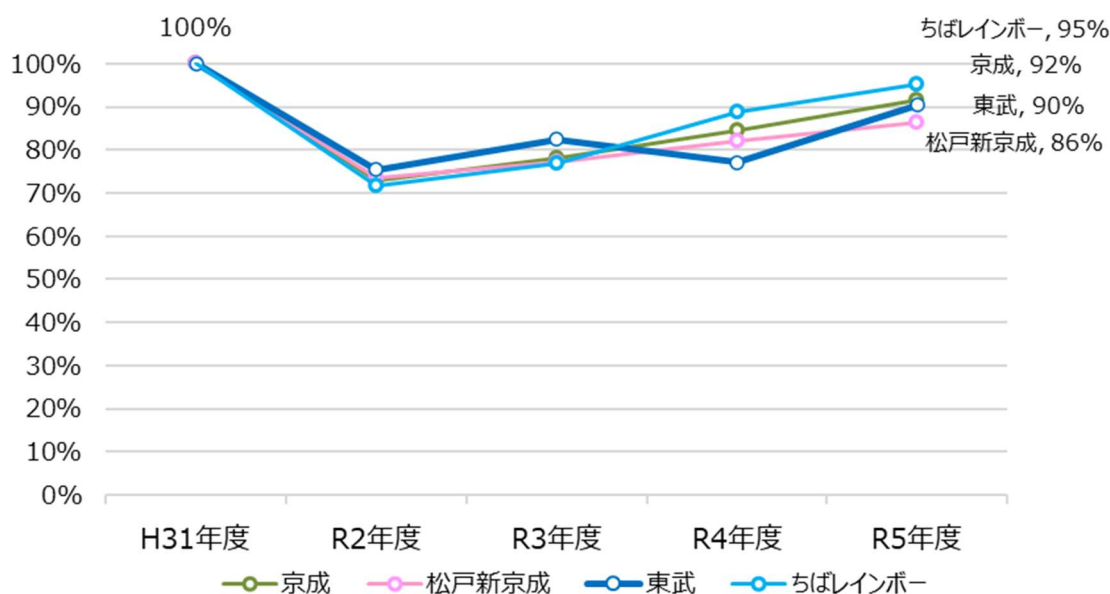
松戸市における年間利用者数の推移をみると、鉄道・バスいずれにおいても、平成31年度から令和2年度にかけて、新型コロナウイルスの影響により利用者数が約2～5割減少した。

令和2年度以降は回復傾向にあるが、事業者によってはコロナ前の約8～9割に留まっている。



出典：交通事業者提供資料

図 5-1 松戸市内鉄道駅における平成31年の1日平均乗車人員を100%とした際の推移



出典：交通事業者提供資料

図 5-2 松戸市内路線バスにおける平成31年の年間利用者数を100%とした際の推移

6. 公共交通における地域の多様な関わり

(1) 活発な市民活動

松戸市では、地域主体の移動手段として、コミュニティバスの導入、グリーンスローモビリティの実証運行などを進めており、地域住民の積極的な参加がみられる。

- コミュニティバスとは、路線バスの運行が難しい地域等において、「地域の生活の足として、地域が主体となって検討し、導入する交通手段」のひとつです。
- 「地域」、「行政」、「事業者」が連携・協働して導入を検討します。
- 地元のことを最もよく知る「地域」が中心となって取り組むことが重要です。

出典：コミュニティバス導入の手引き

- 市では、グリーンスローモビリティが、地域の互助の活動で社会参加が促進され、地域内でのコミュニケーションが活性化されるとともに、住環境の向上に寄与できると考えています。
- 地域でグリーンスローモビリティを安定・継続的に推進していくために、地域のソーシャル・キャピタルの支援は必要不可欠です。

出典：グリーンスローモビリティ地域推進事業

(2) 公共交通に関する評価と認知度

令和6年度の市民意識調査では、松戸市の公共交通が充実していると思う人が約半数となっています。また、自宅の最寄りバス停を「知っていた人」が約8割となっています。

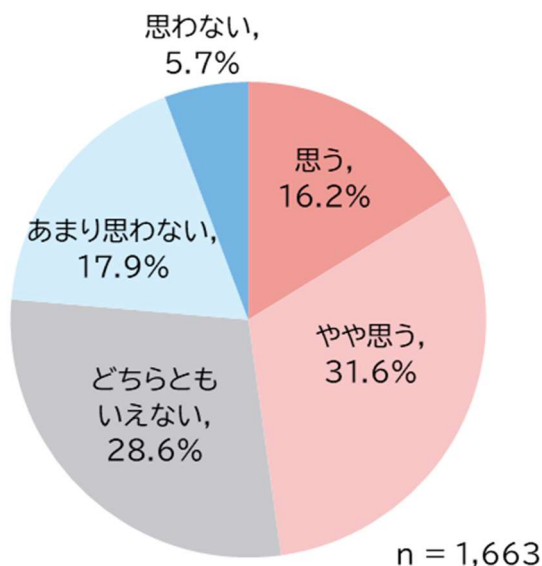


図 6-1 公共交通の充実度に関する評価

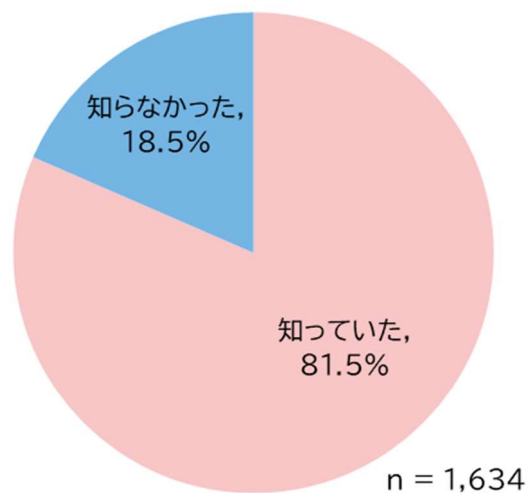


図 6-2 最寄りバス停の認知状況

出典：令和6年度松戸市市民意識調査

7. 交通渋滞の発生

(1) 松戸市の道路ネットワーク

松戸市の道路ネットワークは、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。令和 6 年 4 月時点で、松戸市内の都市計画道路は、44 路線、総延長 122.240 キロメートルのうち、73.436 キロメートルの区間が整備されている。

表 7-1 松戸市内の都市計画道路の整備進捗状況

事業主体	名称	事業期間
松戸市	3・3・6 号 三矢小台主水新田線	平成 29 年度から令和 11 年度
	3・3・7 号 横須賀紙敷線	平成 30 年度から令和 13 年度
	3・4・18 号 馬橋根木内線	平成 30 年度から令和 7 年
千葉県	3・4・16 号 葛飾橋矢切線(延伸部)	－
	3・4・12 号 紙敷高塚線	－

出典：松戸市ホームページ「都市計画道路について」（令和 6 年 4 月）

(2) 交通渋滞

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 位となっている。令和 4 年 3 月時点で、市内で 18 箇所が主要渋滞箇所と特定されている。



【出典】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

出典：第 1 回松戸市交通ビッグデータ見える化協議会

図 7-1 混雑度



出典：第1回松戸市交通ビッグデータ見える化協議会

図 7-2 松戸市の主要渋滞箇所

8. 地域のお困りごと

(1) 地形

松戸市は、市域が台地～斜面地～低地の連続によって構成されており、急な傾斜や階段が多い。

松戸市は、関東ローム層に代表される洪積層の台地と、江戸川沿いの沖積層の低地からなっている。台地部は標高 25m～30m 程度で、6m～10m 程度の火山灰層が堆積しており、その下部層は洪積世の下総層群が厚く堆積しており約 400m にも達する。市域が台地～斜面地～低地の連続によって構成され、伸びやかな台地が続く地形であり、坂道や階段が多い特徴がある。



出典：松戸市総合計画 1 章 松戸市の現状と課題

図 8-1 松戸市の地形



図 8-2 住宅街の急傾斜



図 8-3 階段

(2) 歩行環境

令和6年度に実施した関係団体意向把握より、日常の移動において幅員の狭隘さや舗装の劣化・破損など、歩行環境に対する指摘があった。

- 歩道が狭く、舗装がガタガタしており、ベビーカーで道を歩くのが大変。
- 自転車をよく利用するが、電動自転車でないと感じる。
- 舗装がガタガタしており、高齢者が歩行器を押すのが難しい。
- 歩行者と自転車のすみ分けができていない。
- 歩行環境の安全が整っておらず、不安から外出をやめてしまう高齢者が一定数いる。

出典：令和6年度関係団体意向把握

(3) 介助が必要な人

令和6年度に実施した市民意識調査において、回答者本人が外出する際に付き添いが「必要」な人が約5%、「家族の中に1人で外出できない人がいる」人が18%になっている。

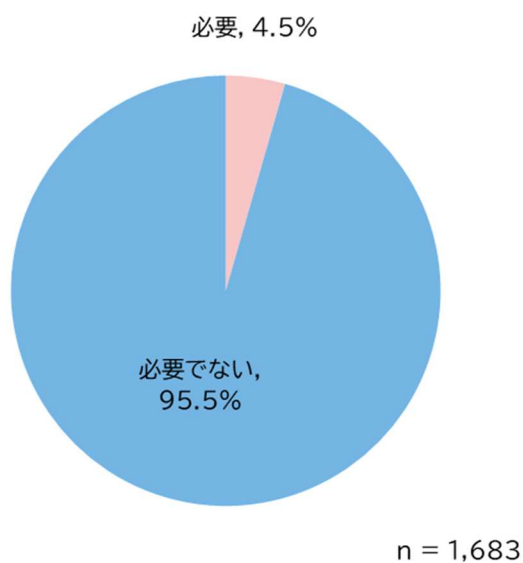


図 8-4 付き添いの要否

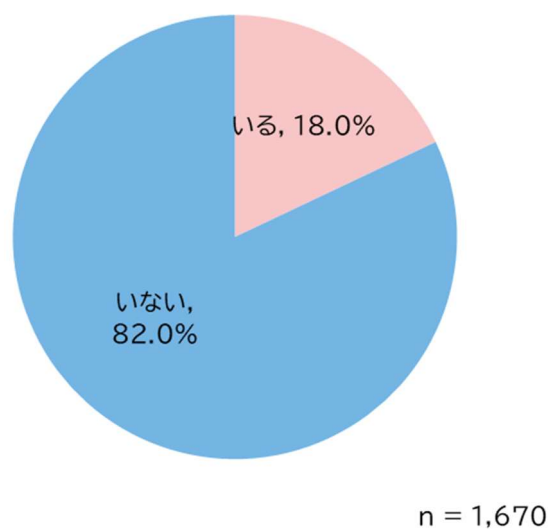


図 8-5 1人で外出できない家族の有無

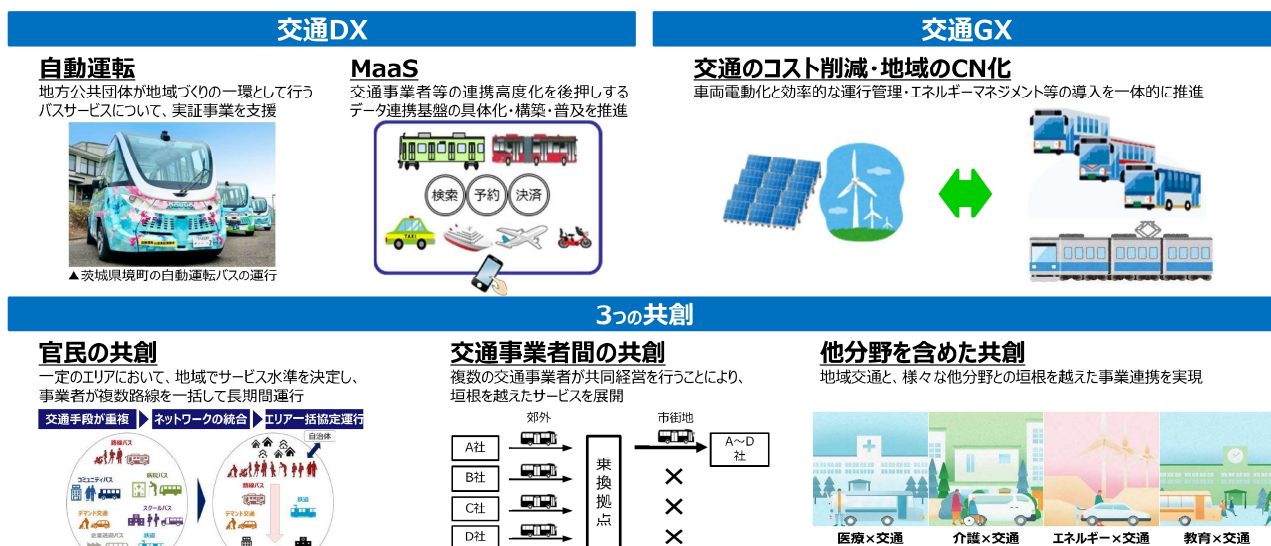
出典：令和6年度松戸市市民意識調査

9. 社会動向と松戸市の取組

(1) 地域公共交通の「リ・デザイン」

国土交通省は、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）として、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、を柱とした取組を推進している。

- ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、**引き続き、多くの事業者が厳しい状況**。加えて、新型コロナの影響により、**一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況**。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」、車両電動化や再エネ地産地消など「**交通GX**」、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創の「3つの共創」**、すなわち、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性**を高め、**地域公共交通の「リ・デザイン」**（再構築）を進める。
- これにより、『**デジタル田園都市国家構想**』及びこれを具体化する「**地域生活圏の構築**」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。



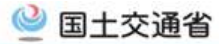
出典：地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について（令和5年10月）

(2) 地域交通共創モデルの推進

国土交通省は、交通を地域の暮らしと一体と捉え、地域公共交通の維持・活性化を目的として複数の主体が連携して行う取組として、地域交通共創モデル実証プロジェクトを推進している。

本プロジェクトにおいて、共創モデル実証運行事業とモビリティ人材育成事業が実施されている。

「共創・MaaS実証プロジェクト」(令和6年度)について



地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援します！

1. 共創モデル実証運行事業

※運行（次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む）を伴う実証事業が対象となります。
運行の交通モード（鉄道・路線バス・デマンド交通・目家用有償旅客運送・タクシー・航路など）は問いません。

交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※によりその維持・活性化に取り組む実証事業

【補助対象事業者】 交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等
（「共創プラットフォーム」）

【補助対象経費】 ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
・実証事業に要する経費

※地域公共交通計画に位置づけ又は位置づける見込みの事業を重点的に支援します

※「官民共創」、「交通事業者間共創」、「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」



<補助率> 地域の類型に応じて、メリハリをつけた支援を展開します！（補助上限額：1億円）

A 中小都市、過疎地など 【人口10万人未満の自治体】	B 地方中心都市など 【人口10万人以上の自治体】	C 大都市など 【東京23区・三大都市圏の政令指定都市】
500万円以下は定額 500万円超部分は2/3	補助率 2/3	補助率 1/2

2. モビリティ人材育成事業

地域公共交通のリ・デザインを推進するため、交通に関する知見、データ活用のノウハウ、多様な関係者とのコーディネートを推進するスキルを活用しながら、地域の交通が目指すべき姿の実現に向けて、主体的かつ継続的に取り組む人材を育成する事業

【補助対象事業者】 地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う、都道府県・市町村・民間事業者等

【補助対象経費】 地域交通分野におけるモビリティ人材の育成に関する取組実施経費

【補助率・上限額】 定額（上限3千万円）

上記1及び2の応募にあたっては、実施地域の自治体等から推薦を得ていることを要件とします。

募集期間（2次公募） 令和6年5月27日～6月12日16:00
※1次公募は2月27日～4月5日に実施

問合せ先 事務局（パシフィックコンサルタンツ株式会社）
各地方運輸局交通政策部交通企画課 等

応募方法の詳細・問合せ先は特設ウェブサイトへ！

採択審査のポイント等は「公募要領」をご確認ください。

【URL】 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/>

地域交通 共創 検索

出典：国土交通省 地域交通共創モデル実証プロジェクト

(3) 大規模災害時のリスク

松戸市において、災害対策基本法に基づく「松戸市地域防災計画」や「帰宅困難者等対策に関する基本的な指針」などが定められている。

国土交通省では、「地域のモビリティ確保の知恵袋 2013」の中で、災害時のモビリティ確保の重要性やモビリティの役割について示している。災害時におけるリスクを低減し、復旧における関係機関の役割を明確化することで、大規模災害に備えた取組を継続することが求められている。

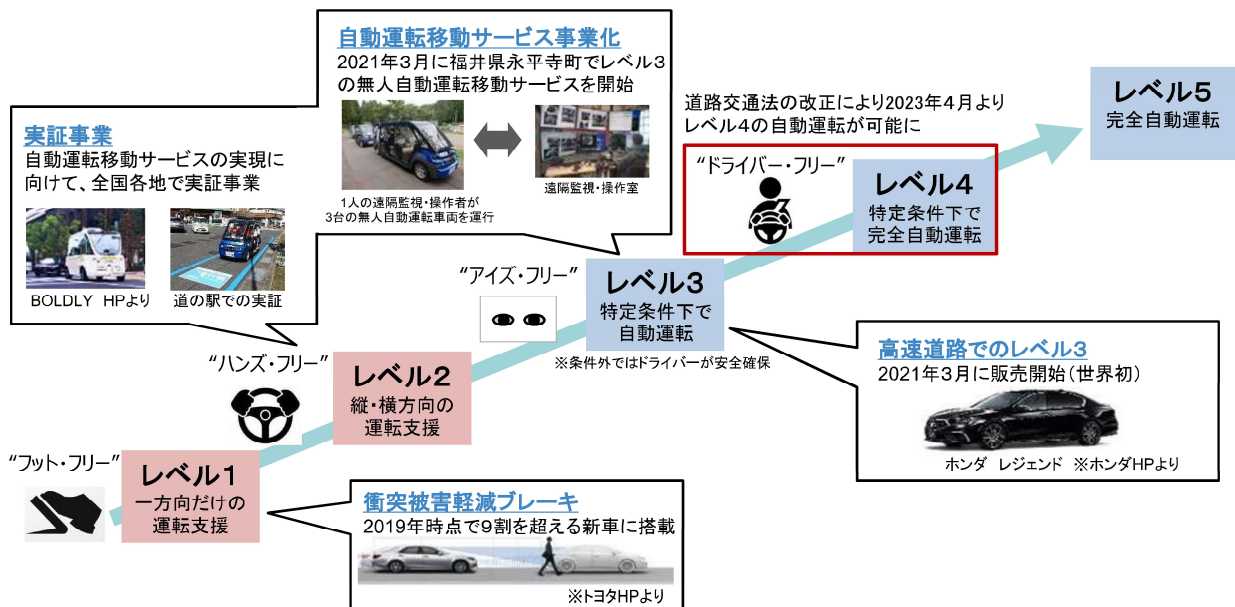
災害時には、災害による直接的な被害から人命を守ることに加えて、その後の避難生活等における生活の質の確保（暮らしを守る）が必要である。その中で、地域のモビリティは、生活の質の確保ための手段の一つとして、重要な役割を担う。

出典：地域のモビリティ確保の知恵袋 2013～災害時のモビリティ確保に向けた取組のススメ～

(4) 最新技術などを活用した新たな移動手段

松戸市では、令和 6 年度、地域公共交通計画の策定に向けた先行調査研究として、交通量が多い公道で特別装置自動運転車両による 3 週間の実証調査を行った。

国土交通省は、世界で初めてレベル 3 を実現するなど着実に技術が進展していることを受け、2025 年度を目途に全国 50 か所、2027 年度を目途に全国 100 か所以上への自動運転移動サービスの実現を目標としている。



出典：自動運転の実現に向けた取り組みについて（令和 5 年 5 月）

(5) 「ゼロカーボン」の実現

国土交通省は、2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指し、多様な分野で取り組みを強化している。

松戸市では、令和 4 年 2 月の令和 4 年 3 月定例会において、2050 年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロにする「ゼロカーボン」の実現に向け、取り組みを進めていくことを表明した。