

第3回 松戸市地域公共交通活性化協議会 議事録

日 時 令和7年2月19日(水)10時00分から

場 所 松戸市役所 新館7階 大会議室

出席委員 委員28名(別紙 委員名簿のとおり)

欠席委員 委員4名

事務局 街づくり部審議監、交通政策課長 外10名

傍聴者 4名

報告事項

- (1) 市民意識調査の結果概要について 資料1
- (2) 交通事業者、関係団体意向把握の結果概要について 資料2
- (3) 松戸市を取り巻く現況の整理について 資料3

議 題

- (1) 松戸市地域公共交通計画の構成案について
 - 1. 「松戸市地域公共交通計画」の理念について
 - 2. 計画における課題と将来像、取組方針について

報告事項

- (1) コミュニティバス中和倉コースのダイヤ改正について 資料6

開会

会長

2024 年問題が出されてから一年近く経過した。公共交通が維持されているのは、事業者の影の努力があつてこそである。地域公共交通計画策定にあたり、どのような方向に進んでいくかという議題について、委員の皆様のお知恵を拝借しながら進めていきたい。

市民意識調査の結果概要について

<事務局より資料 1 について説明>

交通事業者、関係団体意向把握の結果概要について

<事務局より資料 2 について説明>

松戸市を取り巻く現況の整理について

<事務局より資料 3 について説明>

会長

事務局、ありがとうございました。ただいま事務局から報告がございましたけれども、ただ今の報告に対して不明なところがあればご発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。お願いします。

委員

資料 1 について、N=の定義を教えてくださいと思います。

事務局

「N=」は、ご説明ができていなかったところであるんですけれども、各設問の有効回答数を示しております。

委員

続けて、資料 1 の将来の不安について、年齢構成による傾向については、今手元にデータがなければ結構ですが、お伺いしたい。

事務局

相対的には、やはり高齢になるにつれて不安の割合が増えてくる結果になってございます。

委員

資料2について、交通事業者関係団体へのヒアリングについて、交通事業者の「従前に戻らない」とは、コロナ前に戻らないという意味でよいかを確認させていただきたい。

事務局

ヒアリングさせていただいた中では、今ご指摘いただいた通り、コロナ前の状況には戻らないだろうということであったと認識しております。

委員

資料2裏面に関係団体等のヒアリング結果と記載されているが、項目が多岐にわたっているので、「関係団体等」の「等」はなにを意味するのか。

事務局

委員に入られている方の関係団体様と、グリーンスローモビリティを運行されている団体様にヒアリングを行いました。

委員

資料3について、引用の出典が全て書いてあるが、10ページと11ページには、交通渋滞の発生状況の出典として松戸市交通ビッグデータ見える化協議会というのがあるが、このビッグデータ協議会とはどういうものなのか、概要で結構ですでお伺いできればと思います。

委員

ビッグデータの見える化協議会というのは、ETC2.0を持って把握した松戸市の交通の状況等について、各関係団体に集まっていただいて、協議会を開いているものでございます。目的としましては、今申し上げました交通渋滞の解消や安全対策を目指して、どういうところが今市内の道路等が問題になっているかをあらかじめ抽出しまして、今後対応を図っていきたいというふうに行っている団体でございます。

会長

よろしいですか。以上でございます。どうも回答ありがとうございました。では次に、次第の3に移ります。

松戸市地域公共交通計画の構成案について

<事務局より資料4・5について説明>

会長

ありがとうございました。ただいま、事務局から資料 4、資料 5、理念それから取り組み方針について説明がありましたけれども、まず最初の資料 4 になりますが、理念について何かご意見、あるいは注意する点とかご質問とかあればぜひご発言を求めたいと思います。

委員

資料 4 について、松戸市を取り巻く現況から見えることという中に、各種統計分析・上位関連計画となっております。この上位関連計画がどのようにこの理念に関わり合ってくるかという部分で、お伺いしたいと思ってございます。

事務局

上位計画としましては、松戸市の総合計画がまず大事でございますが、都市マスタープラン、それから立地適正化計画がございます。それ以外にもそれぞれの分野の計画がありますが、主だったところはこちらで考えております。

会長

その他、いかがでしょうか？ 理念について、何か思いついたらご発言をお願いしますが、考えている間に私から一つ、時間軸の概念からなんですけども、例えば、すごく困っている地域、あんまり困っていない地域があると大別して、松戸市がそういう二つの地域を抱えているとして、すごく困っている地域は、割と早めに待たなしに解決しなきゃいけない、十分な解決じゃなくても現在ある問題点を解決していくっていうことも一つのやり方である。理念っていうと、将来、長期にわたって将来的に素晴らしいといえますか、理想的なというか、そういう公共交通計画を立てるということになってしまうような意味合いを感じるわけですが、今困っているところを助けるにはどうすればいいかという話はどこか理念の中に入るんでしょうか。

事務局

ありがとうございます。先ほどご説明の中でも優先順位とか地域の実情というところが出てきましたけども、理念の中では真ん中の「地域の実情に即した移動の構築」というのがございます。今時間軸というところがありました。今、これから地域特性を分析するために、市域全体を約 30 前後の地区に分けて、具体的に地域その地区の特性というものを見ながら、優先順位をつけながら、困っているところから時間軸も含めてですね検討していく必要があると考えております。以上です。

会長

ありがとうございました。そういうような形で疑問があれば、あるいはご自分の主張があれば、何かご発言をお願いしたいんですがよろしゅうございますか。

委員

資料５と関係するかもしれませんが、資料４の理念で継承と構築と共創と三つの理念を掲げられていますが、松戸市としてこれを重視したいという項目がありましたら教えていただけますでしょうか？

事務局

ありがとうございます。理念や将来像というところで、特に優先順位というものは付けておりません。全てが重要だと思いますが、まず中長期的なところで、まず今回計画を策定後、計画期間としてはまず５年というところになるんですが、まずは「地域の実情に即した」というところが最初にやるべきことかなと思っております。

会長

どうもありがとうございました。他にご指摘等ございませんでしょうか？よろしいですか。また何か思いついたことがありましたら、会議が終わった後でも、事務局の方へ行っていただけると大変ありがたいと思います。

資料５の取組方針、将来像を踏まえた上で、これからどうやって取り組んでいくか、その方針について、何かご意見があればご発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか？ はい、お願いします。

委員

意見と質問なんですけれども、先ほど会長からもご指摘があったように、課題の３つ目に「地域の特性に即した対応」というのがありますが、これだけちょっと異質で、まず地域の特性を調べないと、課題１とか課題２にもいかない。先ほどのご回答からもそう思うのですが、まず地域の特性を確かめて、その後課題に移っていくという時間軸なのかなというふうには見えていて、思いました。

質問なんですけれども、将来像３の「市民が自ら考え、行動変容し責任を持って利用する」という意味がよくわかりません。行動変容するっていうのは市民にどうなってほしいのか、それから責任を持って利用するというのは何か市民に公共交通を利用しなきゃいけない責任が課されるということなのか、ちょっとよくわからなかったのでお聞きしたいです。

事務局

事務局からお答えいたします。「市民が自ら考え行動変容」の将来像になるんですが、こちらについては啓発や情報発信をすることで、必要な公共交通というのは残していこうという意識を持っていただくという意味です。それから、例えば乗り継ぎに対する気持ちの中でのハードルを下げていただくような情報も発信できればなというふうに考えています。「責任を持って利用する」は、先ほどに繋がってくるところになるんですが、自らが利用して積極的に利用していくことで将来的に残していこうというところを啓発できればなと考えているところになります。

私から補足いたします。特に今「責任というところで何か課せられるんじゃないか」というお話がありましたが、何かを課すという意味での責任ではなく、市民の意識調査にもありましたが、特にバス利用はなかなか不便だという意見が我々のところに届くんですけども、実際に利用状況を見てみると、月に一、二回しか乗らないような人が6割7割を占めているような状況で、先ほど共創の中に市民を入れましたが、市民も公共交通を積極的に利用して維持していこうとか、そういったものも含めての責任という考えでいただければと思います。以上です。

委員

ありがとうございます。個人的には、使わないのは不便だからだと思います。利便性が上がれば市民は使うので、それを不便なのに責任を持って乗り継いで使うみたいなのはちょっと気持ち悪いなと思います。率直に言えばですね、以上です。

会長

何かありますか。ただいまのご意見はその通りなんですけれども、不便なところと言われるところは、住民の要望からスタートしてるように思う。不便でしょうがないから何かコミュニティバスを通してくださいと言われると、不便なんだからコミュニティバスを走らせますということになるけど、要望した人が乗らないっていうこともまたある。だからそういう意味での責任っていうふうに私は思います。要望するぐらいならちゃんと責任持てよという。要望する側にもそういう意味では責任がある、何か発言すればそれが全部達成されるというわけではない、ということを実感していただきたいというのがあっていいかな。そういう意味があるんじゃないかなということですね。

委員

会長おっしゃられたことと若干重複するかと思いますが、今会長はコミュバスを例にとられましたけれども、民間バス事業者でもそういった事例が実は多くございまして、昨今運転手不足によってご要望にはお答えしづらい状況があるんですが、一昔前で言います

と、路線を新しく道路ができたから、新しく路線を新設してほしいというところを、かなりの団体さん等を経由して大勢で事業者に持ちかけられ、かなり強く要望された上で検討した結果、路線を開設したものの実は蓋を開ければ全然乗っていただけないと。これは民間事業者からすれば、当然要望に応えた中であるにもかかわらず、乗っていただけないので赤字を抱え続けなければならない、こういった実態も実は非常に多くございました。なので、今議論されているところの項目に関しては、おそらくバス事業者のヒアリングを踏まえた内容も盛り込んでいただけるものであったのかなというふうに感じておりますので、ちょっと補足をさせていただきました。以上です。

委員

公共交通なので、私が発言することがふさわしいのかどうか分かりませんが、今高齢者にとって、移動手段や移動するということが非常に困難な時代に入ってきていまして、健康寿命伸ばそうとか、友達と会おうとか何か見に行こうとか、いろんな文化的なことも、移動するという感覚からいくと、なかなかその公共交通だけに頼れない部分があります。しかし、ほとんどが免許返納というところに来ると、高齢化の中で、まずはそういった領域に対してどこがフォローしていくのかなというふうに思います。そういう点では、障害者や弱者を含め、そういう人たちの救い道をどういうふうに考えたらいいかってというのは、この視点ではあんまり浮かんでこないんですが、そういう点でよろしくお願いしたいと思います。

事務局

ありがとうございます。前回の協議会でもお話したと思うんですけども、一応名目的には地域公共交通の協議会であり、地域公共交通計画となっておりますが、計画をつくるにあたりましては、市内の移動というところで広い範囲で見えております。その中で今後、これまでもしてきているんですが、市役所内の関係部署、福祉関係であったり、そういった移動に関する部署とは連携をとりながら公共交通以外の部分とか、それぞれできるサービスであったり制度であったりというところも一緒になって考えていければと思っておりますので、そういった意味でご理解いただければと思います。

委員

はい。最初に市長がこの協議会のときに、表面は違うと思いますが、わくわくしたまち作りという概念がここに入るんだよと言っていた。住民にわくわくさせるような観点っていうのはどこにあるのかなと思いますがいかがでしょうか？

事務局

計画の中で、どこまで市民の方々がわくわくするような計画としてお見せできるかわからないんですけども、そういった街にしていくということは、理念として、我々もこれから政策を打ち出していく中では、常に持っていなきゃいけないのかなということは認識しております。

委員

資料４と全体的にという感じなんですけれども、分担連携とかいろいろサービスモードも出てくるんですが、マイカーとの分担というのはどういうふうに考えていったらいいのかなというのをお聞きしたいと思いました。

コミュニティバスとかグリスロ、おそらく福祉有償運送なんかも入ってくるんだと思いますけれども、あるいはその交通事業者市民団体横断的なものと交通サービスのいろいろなモードが出てくるけれども、マイカーは出てこなくて、最初の資料１でいうと、通勤通学は当然鉄道を使ってる方が多いけれどもマイカーを使っている方が生活の中では非常にいらっしゃるということ、バスはみんな知っているけれども乗ってないという話の中で、継承というのが理念に書かれている。継承というのは拡充とか充実とかそういうことではなく、受け継いでいくという比較的そのままの形をイメージしたように受け止めておりまして、このままだと一部のモードをできるだけ何とかしたい、そのままどうにかし続けていきたいというニュアンスは伝わるんですけど、もっと便利にしようというような雰囲気ではないかなと思ったときに、マイカーっていうのももう組み合わせていこうというような、そういう方針っていうのはあるのかなのか教えていただきたいと思いました。

事務局

逆にというのは失礼かもしれないですけど、我々事務局の方からこうだと提案よりは、それぞれ知見をお持ちの方を委員に選出させていただいておりますので、委員の皆様同士でそういった議論をしていただいて、マイカーの位置づけっていうのは、本市にとってどうすべきなのかっていうのをまさに議論していただいて、それを組んで計画を立てていければなと思いますので、そういった意味で今事務局の方から「マイカーについてはこうです」というようなお答えは今のところはするべきではないかなと。

委員

はい、ありがとうございます。意見をということであれば、マイカーも組み込んでいった方がいいのではないかと私は思っております。

渋滞のことも資料に出ていましたので、渋滞がひどくなると当然バスには乗らなくなってしまうから、その辺は濃淡のある進め方っていうのは必要だと思いますけれども、従前に戻らないっていう交通事業者の方々のヒアリングなどを踏まえても、もっとマイカ

一は組み合わせて暮らすということを前提に書かれた方がいいのではと思っております。

事務局

事務局として承りました。

会長

ありがとうございます。その他いかがでしょうか？

委員

資料５の取組方針の下に「基幹的公共交通」という表現がありますが、事務局の説明では、鉄道に加えてバスも含まれるが、全てのバス路線が対象ではないとのことでした。利用者の少ないバス路線は対象外になるのかと感じましたが、「基幹的」という表現について、バスに関しては今後の計画策定時に何本以上が基幹的とするか整理する予定はないと伺っています。一般的な表現として「基幹的」とされたのかについてお伺いしたいです。

また、取り組み例の中に「災害時のレジリエンスの向上」とありますが、「レジリエンス」という概念は市民が見たときにすぐ理解できるかどうか不安です。内容を補足するか、表現を検討してはどうかという意見です。

さらに、「分担連携のモビリティハブ」という表現がありますが、具体的な取り組み例として何を指すのか明確にした方が良いのではないかという意見です。

最後に、「啓発情報発信の中で情報発信の強化」という表現がありますが、利用者向けの情報発信なのか、どのような内容の情報発信を強化するのか、もう少し具体的に表現した方が良いのではないかという意見です。以上です。

事務局

ありがとうございます。まず、「基幹的公共交通」については一般的な意味合いで捉えていただければと思います。資料５は今回の協議会のためのもので、市一般的に出すものではありませんが、公表資料ではあります。横文字の表現については、計画に取り込む際に十分注意して対応する必要があるというご意見として承ります。

会長

ありがとうございます。他にご意見はありますか？

委員

お世話になっております。意見を述べさせていただきます。資料５の取組方針の左から２番目の「多様な移動サービス」の部分で、「相互に補完する」という記載がありますが、市民が主語になるのではないかと思います。市民が相互に補完するという表現を追加した

方が意味が伝わりやすいのではないかと思います。いかがでしょうか？

事務局

わかりづらくて申し訳ありません。意図としては、交通モード同士の補完です。市民と勘違いさせてしまったら申し訳ないです。表現の修正を検討します。

委員

取組方針は委員の皆様には理解いただけるかと思いますが、今後の具体的な公共交通計画の作成やアクションプランの検討について、どのような時間軸で進めるか教えていただけますか？

事務局

ありがとうございます。ざっくりとしたスケジュール感ですが、今年の5月に骨子案を提出し、その後協議会の意見を反映して10月にパブリックコメントを実施する予定です。11月にはパブリックコメントを実施し、その後のスケジュール感で進めていきます。今後ともご協力よろしくお願いいたします。

会長

ありがとうございます。他にご意見はありますか？

委員

今皆さんのやり取りを聞いていて思ったのですが、調査結果や動向を見ると非常に厳しい状況で、今後も明るい見通しはありません。高齢化が進み、人口が減少する中で危機感を持って計画を作る必要があると思います。俯瞰的に見て計画策定に取り組むべきだと思います。

会長

どうもありがとうございました。その他いかがでしょう。はい、お願いします。

委員

今日はありがとうございます。市民が自ら考えて行動変容をする部分についてですが、子育ての観点から言うと、若者は健康を配慮した生活をしており、自転車や徒歩が当たり前になっています。公共交通を使う視点について議論が必要です。高齢者が増え、交通弱者が増える中で、公共交通を使うことに遠慮することが要因になっていると感じます。バスの利用を促すためには、バスに魅力を持ってもらう工夫が必要です。世代に応じた利用の工夫が必要だと思います。

会長

はい、どうもありがとうございます。十分考慮して進めたいと思います。他いかがでしょう。はい、お願いします。

委員

計画にどこまで盛り込むかは別の話ですが、委員がおっしゃったように、高齢者の移動手段の確保は大きな課題です。グリーンスローモビリティや介護保険上のサービスなど、地域の工夫や協力もあります。移動販売なども含めて対応の仕方があると思います。全てを網羅するのは難しいですが、計画に盛り込む必要があると思います。

会長

どうもありがとうございました。その他いかがでしょう。

委員

はい。計画を策定するにあたって、ここはどうするのかなという部分で教えていただきたいです。資料５で、取り組みの例が一番下に書いてあって、様々な車両の導入であったりハード面のものであったり、役割の明確化というような具体的なものから、啓発や機会創出みたいな比較的抽象的なものまで非常に多岐に渡るかと思います。計画にこういった例を掲載するのか、もし掲載するのであればそれを主に担うのは誰なのか、というところまで踏み込んで書かないと、本当に絵に描いた餅になってしまい、こういう取組をしなきゃいけないということはみんな共通認識として持っているけども、例えば心のバリアフリーの啓発をやりましょうと計画にあって、それが書きっぱなしになっていると誰がやるのかという話になってしまうのではという心配があります。計画が立派になればなるほど、実現度が下がってしまうのではあまりにももったいないので、実現を目指すための計画であってほしいなと思います。その辺のスタンスはどのようにお考えかを教えていただければと思います。

事務局

貴重なご意見ありがとうございます。例に関しては、計画の本編には必要に応じて載る部分はあると思いますが、今回ここに記載されておりますのは、委員の皆様が取組に対してどういうものがいいんじゃないか、こういうのがある、松戸市には合っているんじゃないか、というようなご意見をいただくために、あくまでも事務局としてやるやらないではなくて、この分類の中で当てはまるような例を記載させていただいております。今後、骨子を作っていくにあたり、ぜひ皆様のお知恵をお借りしたいと思っております。思いついたときでも結構ですので、ぜひ事務局の方にご連絡いただいて、場合によっては我々出向

いてヒアリングしたりしていきながら、いろんな方々、ご意見をいただきながら作っていただければなと思っております。よろしくお願いします。

会長

ありがとうございます。よろしくお願いいたします。その他いかがでしょうか？はい、どうぞ

委員

今、委員のご質問もあったんですけど、誰が担うのかという部分は非常に重要です。先ほど事務局から、今後のスケジュールで、5月にいわゆる骨子、10月にパブリックコメント案が協議会にかかるにあつたが、この地域公共交通計画の構成は、将来像と取り組み方針の後に、その方針を達成するための具体的な事業を記述して、具体的な事業については誰が担うのかまで踏み込んだものが最終的には出来上がるというふうに伺っております。そういう意味で、5月の協議会の際にある程度具体的な事業案もお示しいただくと、委員のご心配を払拭するにも大変有効だと思います。5月の委員会は重要になってくると思うので、よろしくお願いします。

事務局

具体的な事業、どこが担うのかをどこまで記載するかは、内容や計画に取り込むものによって異なってくるとは思いますので、全て具体的な事業を掲載することにはならないとは思いますが、そこも踏まえて、委員の皆様と協議しながら進めていきたいです。

会長

はい、ありがとうございます。その他いかがでしょうか？

委員

資料4、資料5も含めて、鉄道事業者として各自治体の地域公共交通計画の策定・推進のような協議会に出ていて、それを踏まえた意見ですけど、今回資料4を出していただいて、書いてある内容自体は至極ごもっともだなと感じておりますし、この取組事例のいずれもどこかの地域公共交通計画でうたわれている政策で、内容自体に特段違和感はない。ただ、だからこそ、地域公共交通計画を作っていくにあたっては、周辺の既存の計画で成功したものの失敗したものをしっかりと確認した上で、メリハリをつけていくということが大事と思っています。極端な言い方をすれば、資料4と5から松戸市という名前を取って別の行政の名前に置き換えたとしても読めてしまうという可能性があるかなというふうに思っておりますので、資料4の松戸市を取り込む取り巻く現況から見えることを重視しながら、松戸市版地域公共交通計画を立てていくといいと思っています。この部分は特に

重視したい、ここは優先順位を下げてと、当然短期的な課題と中長期的な課題の時間軸を見て優先順位をかけながらやっていくというのは大事かと思いますが、「5年後に目指したいところは町としてここにある」というものをしっかりと謳っていけるような計画作りがいいのではないかなというふうに思っています。

資料4に書いてある通り、鉄道が6路線23駅を持つ自治体は少ないので、公共交通をいかに使い倒すかを検討していただけると、鉄道事業者としては嬉しいです。

サービス提供と自助努力のバランスを考えることが重要です。

あと、マイカー話が出ましたが、道路が便利になり渋滞が解消すればするほど、バスを利用するというより、車を利用される方が増えていくということもあります。そういった人口増加社会を想定したハード整備というより、例えばロードプライシングのような形で、ソフト的な対策でコントロールしてバスの渋滞を緩和する、そういった政策もあわせてご検討されるといいのではないかなと個人的には思った次第です。

責任を持ってということ、行動変容につきましては、公共交通を利用すると地域ポイントがもらえて地域の商店街に利用できるようにするとかそういった政策も考えている自治体もあります。そういった上手くインセンティブを与えながら行動変容を促していくということが大事と思いつつ、今後はそういったサービスの提供と、あとは逆に自助努力、お願いすることの閾値をどこに設定するかというのが重要かなと思っております。人口増加社会であれば、サービスを提供すればするほど利用が増えると思われ、事業者が取り組みをすることで公共交通の利用は活発化していくが、人口減少社会の中では、なかなかその考え方が難しい面も出てくる。そういった閾値をどこに置いていくかということも今後の課題だと思っていますし、松戸市さんの中で検討していく課題の一つかなと、意見として述べさせていただきました。

会長

どうもありがとうございました。他いかがでしょう。マイカーとの連携という話がございましたが、自動車を使うという中には、移動目的が全くなくても夜中にドライブしたいから自動車を動かすというようなものもありますよね。ドライブが好きだからちょっと今日は横浜行ってみようとか、横浜に行くこと自体が目的じゃなくて、ドライブすることが目的だということもあります。何のために移動するのか、例えば、鉄道に乗るため、公共施設に行くため、病院に行くため、旅行目的は必ずあって、目的に合うように人は移動する。特に注目するのは高齢者とか、交通弱者の方々をどうするかっていうときに、移動目的がなくても公共交通サービスを受けられる、何の目的もなくてもひきこもりたくないからコミュニティバスに乗っているという状況ができれば、これはいいとすべきか悪いとすべきかという議論があると思うが、私としては、それはいいことだと思う。行動変容とは言わないまでも価値観を変えていくっていうことが今後必要になってくると思います。

先ほどカードの連携っていう話がありましたしこの調査結果でも、家族に出かけること

ができない人がいるという話もありました。出かけることができない人は、家族に遠慮して行きたくても行かないということが多いので、ちょっと心理的な意味からも、移動目的がなくても移動するのはバスに乗って時間を潰すと、こういうのも必要なことになるかもしれない。仮に東京都のように高齢者パスをもらうと、そういう人もいようございすからね。そういうのも公共地域公共交通としては必要な要素なのかなというふうに思わないでもない。

その他特に何かご注意する点があれば、お伺いします。なければ、次の中和倉コースのダイヤ改正について報告を事務局お願いします。

事務局

コミュニティバス中和倉コースのダイヤ改正について

会長

特段不明な点があれば、お聞きしますけど、なければ次にその他の事項として、京成バスの三浦委員より安全に関するお願いを兼ねたご案内お申し出がございましたので、これを許したいと思います。三浦委員よろしく願いいたします。

三浦委員

日頃、皆様にはバスをいただきまして誠にありがとうございます。同時に、交通安全に対しても多大なご理解をいただいていると承知しております。各バス事業者公共交通事業者では、当然日頃から意見交換する中で安全事故を起こさない心を第一義としてやってきている状況でございます。今日は弊社の松戸営業所の副会長も委員として出席しておりますが、一体として取り組んでおります。一方、我々公共交通事業者以外のあらゆる交通参加の方々意識を共有することで交通安全が成り立つと考えております。今までもチラシを啓発で作っていたんですけれども、誰もが事故は起こしたくないと思っててもやっぱり事故が起きるということを繰り返してきています。チラシの下に QR コードがあります。弊社と千葉県警本部様と共同させていただいて、当社のヒヤリハット、事故寸前で起きた事象をドライブレコーダーで録画したものを、個人情報が出ないように加工した上で研究者に提供して、QR コード読み込んだ動画を千葉県警の YouTube に掲載しています。これを見ていただいて、これは危険だなということを目で見ていただきたい。皆様にご覧いただくとともに、こういうものがあるということを皆様の関係の職場団体の方々に伝えていただきたい。今後第2第3弾、また作る予定にしておりますので、交通安全意識を持っていただきたいということでご紹介しました。ご不明な点、改めて紹介してほしいということがあれば、私どもの方にご連絡いただければ対応いたしますので、ぜひご活用いただければというようなご紹介でございました。

会長

そのほかはいかがでしょう。よろしいですか。

それでは、本日の第3回松戸市地域公共交通活性化協議会を閉じたいと思います。長時間お疲れさまでございました。

この議事録の記載が真正であることを認め、署名する。

令和 17 年 3 月 5 日

松戸市地域公共交通活性化協議会

委員 内城 一朗

委員 菊田 陽子