

令和6年度第1回 あきる野市地域公共交通協議会 会議録

日 時	令和6年7月26日（金）午前10時00分～11時30分
場 所	あきる野市役所5階 503、504会議室
出席者	会 長 小根山 裕之 副会長 渡邊 浩二 委 員 高野 喜一、竹之内 正雄、宮本 由美子、倉科 大地、黒田 誠、山口 和彦、 富樫 秀樹、榊原 秀明、堀出 光洋、杉本 伸幸、中山 俊夫（代理：染谷 悠一郎氏）、佐藤 義尚、高橋 伸子、山田 参生、有馬 哲司
事務局	交通政策課 株式会社サンビーム（公共交通検討支援業務受託業者）
傍聴人	5人

1 開 会

事 務 局：	「令和6年度第1回 あきる野市地域公共交通協議会」を開催する。 委員各位においては、ご多用の中、あきる野市地域公共交通協議会にご出席いただき、感謝申し上げます。 本日は、黒山委員から欠席の連絡をいただいている。 はじめに、本日の協議会から新しく参加される5名の委員を紹介する。 一般社団法人東京バス協会 乗合業務部長の富樫秀樹委員。 警視庁五日市警察署 交通警備課長の堀出光洋委員。 国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官（総務企画担当）の中山俊夫委員。なお、本日は代理として、同支局から運輸企画専門官の染谷氏にご出席いただいている。 国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送担当）の佐藤義尚委員。 あきる野市 総務部長の渡邊浩二委員。渡邊委員には、前任の大久保委員に引き続き、本協議会の副会長をお願いしている。 ※ 資料（事前送付、当日配付）を確認 ※ 事務局（交通政策課、株式会社サンビーム）の紹介
--------	--

2 挨拶（会長）

会 長：	令和6年度第1回の地域公共交通協議会にご出席いただき感謝申し上げます。 本日の議事の公共交通実証実験については、進捗状況と、デマンド型交通実証実験の地域住民アンケート調査の結果をご報告いただく。この実証実験は、現在困りが生じている地域の公共交通をどのように維持していくかを考えるとともに、今後の地域公共交通計画の策定に結びついていくものとする。 また、地域公共交通計画の策定については、第1章から第4章までの検討状況の報告をしていただくが、計画の導入部として重要な部分となる。
------	---

	いずれも、あきる野市の地域公共交通を考えるに当たり非常に重要な議事となる。皆様の忌憚ないご意見をいただきながら、より良いものとなるよう進めていきたい、ご協力をお願い申し上げます。
3 報告事項	
(1) あきる野市地域公共交通協議会設置要綱の改正について【資料1】	
会 長：	本日は傍聴の希望があり、これを許可する。 (1)について、事務局から説明をお願いします。
	※ 資料1を用いて事務局から説明
会 長：	事務局の報告について、意見や質問があれば伺いたい。 ないようなので、「議事等」に移る。
4 議事等	
(1) あきる野市地域公共交通協議会運賃協議分科会の設置について【資料2-1、2-2】	
会 長：	それでは、次第の「4 議事等」に入る。 はじめに、(1)について、事務局から説明をお願いします。
	※ 資料2-1、2-2を用いて事務局から説明
会 長：	事務局の説明について、意見や質問等があれば伺いたい。
委 員：	あきる野市地域公共交通協議会運賃協議分科会の設置に当たり、分科会の開催については公開、非公開いずれで実施するのか確認させていただきたい。
事 務 局：	原則、公開で実施するものと考えている。
委 員：	公開される場合のお願いがある。今般の道路運送法改正に伴い、運賃等を協議する際に独占禁止法上のカルテルに当たるとの疑義が生じないように、個別の事業者において協議を行うこととしている。運賃等を定めようとする事業者以外が傍聴する場合、協議自体には不参加でも疑義が全て解消しない可能性があるため、会議を公開する場合は公正な協議ができるよう配慮をお願いしたい。
事 務 局：	承知した。
会 長：	それでは、そのような配慮をお願いしたい。 ほかに何かあれば伺いたい。なければ、本件について承認することとする。
4 議事等	
(2) 公共交通実証実験の進捗状況等について【資料3-1～3-5】	
会 長：	続いて、(2)について、事務局から説明をお願いします。
	※ 資料3-1～3-5を用いて事務局から説明
会 長：	事務局の説明について、意見や質問等があれば伺いたい。
委 員：	資料3-5、21ページの「4) 公共交通機関への乗り継ぎ」について質問したい。 本設問で示す乗り継ぎについては、デマンド型交通から別の公共交通機関へ乗り継ぐことか、あるいはその逆で他の公共交通機関からデマンド型交通へ乗り継ぐことを示すのか。
事 務 局：	どちらも対象としている。お住まいの地域の住宅地停留所から目的地停留所に向かい、そこから他の公共交通機関に乗り換える方、あるいは他の公共交通機関で駅や停留所まで来られてから、お住まいの地域まで戻られた方、どちらも乗り継ぎと

	している。
会 長：	ほかに意見や質問等あれば伺いたい。
委 員：	アンケートの回答者の年齢層について、例えば高齢者の方は「利用したい」という意見が多いと思われる。警察としても高齢者の運転免許の返納関係の施策を施しており、アンケートの年齢層は気になることから、その点について伺いたい。
事 務 局：	資料としては、資料３－５の３９ページをご覧ください。今回のアンケートは、実証実験運行区域内の全世帯を対象に実施しており、世帯内のどなたかに回答いただくよう依頼している。実証実験を利用されている方がいる場合は、その方が優先で、利用されている方がいない場合でも、世帯のどなたかがお答えいただくよう依頼した。回答状況については、資料３－５の３９ページ、問１２の図２－２５のとおり、やや７０代及び８０代の方のご回答が目立つ。
会 長：	私から一点確認したい。資料３－１の「公共交通実証実験の利用状況」について、ここ数年のコロナ影響下で、るのバスの利用者はコロナ前と比べてどこまで回復しているのか。 例えば、３ページの「るのバス利用者数」の下部に「【参考】令和元年度平均利用者数（１日当たり）１３２．５人」と記載されているが、令和元年度時点は既存便のみ運行されていた状況で、この既存便だけで比較した場合、コロナ前より利用者は増加しているか。月別で見ると増加した月もあるようだが、年間で比較すると同程度か多少増加しているのではないかと考える。それについて伺いたい。
事 務 局：	コロナ前の利用者数から比べると、増加している。
会 長：	既存便についてはコロナ前に賄っていた水準までは回復してきた上で、実証便が増えたところ、利用者数としてはかなり増加してきているのがるのバスの状況ということで理解した。 ほかにはいかがか。感想や、現状の利用者を増やす観点、あるいは今後に向けての着目点など、些細なことでも構わないのでご意見をいただきたい。
委 員：	実証実験からいずれ本格運行に移行する決断をすることになる。その際、予算の問題等が懸念事項としてあると考えるが、実際に本格運行への移行の取り決めは協議会でを行うとして、事務局で考えている本格運行に向けた今後の想定事項について、何かあれば教えていただきたい。
事 務 局：	現時点では、実証実験は本年度を最終年度とし、運行形態を検討した上で、令和７年度から本格運行へ移行したい。 るのバスは、実証実験としているが単純な増便であり、大きな変更はなく本格運行に移行できるものとする。一方、デマンド型交通は、実証実験の実施期間が原則３年ということで、ちょうど今年度までが期限となる。そのような観点から、令和７年４月１日より本格運行への移行を見据え、検討を進めたい。
委 員：	るのバスには市の財源がかなり入っている、チョイソコについて、トヨタさん等からの補助が３年で終わるのではないか。そうすると停留所の設置にも費用が発生するだろうが、そういったところを市で補填していくことになるのか、それとも引き続き補助等が出るのか。
事 務 局：	デマンド型交通の実証実験については、令和４年度から開始し、初年度について

	はS&D多摩ホールディングスにご支援をいただき、トヨタ・モビリティ基金を活用することにより、市としては一般財源等からの支出はなかった。しかし、令和5年度以降の実証運行費用については全額を市が負担をしているため、費用面における変化は今後もない。 停留所の設置についても、現時点では特段の費用は発生していない。ただし、今後新規に追加設置する際には、発生する場合があるかもしれない。逆に、今後の本格運行に当たっては、停留所の設置場所を所有・管理する事業者からスポンサー代として費用をいただく、ご支援をいただくという形も想定しており、そういった点を含めながら費用面については検討を進めたい。
会 長：	1点確認したい。デマンド型の実証実験は原則3年ということだが、この3年というのは何か規定等があるのか。
委 員：	チョイソコの実証実験は一般乗用旅客自動車運送事業者が道路運送法第21条に基づく許可により、乗合運送しているものである。同法第21条に基づく場合は、イベントや自治体が行う実証実験等の場合に許可されるものであり、自治体が行う実証実験については原則3年となっている。その期間内に実証実験を行って効果検証を実施し、その後本格運行に移行するかどうかを議論していただくものである。
会 長：	道路運送法の規定により、3年以内に判断し、本格運行する場合はその間に準備をしなければならないということで理解した。皆様にもご認識いただきたい。
委 員：	2点伺いたい。まずチョイソコについて、高齢者が通院に使いたいというニーズが多いと思うが、目的地停留所のうち医療機関が少ないという意見をよく聞く。なぜ少ないのか、そして今後どういう形で解決していくのか。 また、るのバスについて、現在の実証実験は、既存コースにおける増発・増便であり、運行経路は変わっていないが、そのままで良いといった発言が見受けられた。一方で、コースの変更や、コースごとの重点のかけ具合など、色々な要求が出ていると考えるので、それについて伺いたい。
事 務 局：	1点目、チョイソコについて、現状は各区域とも一定の範囲を運行区域としているが、各区域内にある全ての医療機関を対象としているわけではなく、基本的には協力いただけた医療機関さんに停留所を設置している。全ての医療機関に設置可否を確認したわけではないので、本格運行に向けては、他の医療機関にも停留所を設置する可能性はある。現時点ではすぐに増やす想定はないが、実証運行は今のままとするわけでは決していないということをご理解いただきたい。 2点目、るのバスのルートについて、現状のまま本格運行に移行するのかということだが、これについてはこれまで様々な要望やご意見をいただいております、ルート変更も含めた検討を進めている。これまでのご意見も踏まえつつ、現在、西東京バスさんとルート案について検討中であり、いずれ皆さんにお示ししたい。決して現ルート・本数で本格運行に移行するということではないとご理解いただきたい。
委 員：	チョイソコの目的地は、実証運行中には増やせないということか。
事 務 局：	決して増やせないというわけではない。要望がある場合、運行区域内であれば停留所を置く先の病院・医療機関と相談し、既存の交通事業者や関係機関等との協議が調えば設置することは可能である。

委 員：	現在、目的地として設定されている停留所のうち、医療機関についてはどういう形で決められたのか。
事 務 局：	基本的には、各地域内で皆様がよく使われているとご意見をいただいたところや、事業者さんが医療機関に交渉し、了解をいただいたところに設置している。
委 員：	チョイソコを運行している事業者である。私も運転時や添乗時にお客様の意見等をいただいているが、資料３－５の２５ページ以降に示されている意見をみると、「外出の範囲が広がった」「気軽に１人で出かけるようになった」「外出が楽しみになった」という意見が増えていることを嬉しく感じる。 買い物が楽になるというのは、ちょっとよくなったという感じではなく、新たな気持ちが出てきたということであり、『チョイとソコまで、ごいっしょに』の略であるチョイソコの目的が達成できているのではないかと思われる。特に網代地区のお客様がコアユーザーであるようだ。質問ではなく、意見として述べた。
会 長：	チョイソコの導入により外出の回数が増えた等の結果が示されれば、それは個人の生活レベル、クオリティ・オブ・ライフの向上にもつながるだろうし、社会的にも意味のあることであると思った。 ほかにないようであれば、私から１点、提案したい。 今回のアンケート調査結果では、デマンド型交通がどのような使われ方をしているかや、利用者等がどのような意識を持っているかといったことが示されたと考える。これを踏まえ、実証運行の改善すべき点においてすぐ改善できるところは実施すべきであるが、今後の本格運行に向けた様々な課題が提示されているとも言える。先ほど委員から発言があった目的地についても数字として示されているし、そのほかにも色々な意見が寄せられていると考える。 目的地や会員登録の件だけでなく、課題として様々なものが挙げられていることから、実証運行あるいは本格運行に向けて、そういった課題をこのアンケート結果を基に整理し、それをどのように解決していくのか、あるいはすぐには解決できないことをまとめていただきたい。 例えば、土日運行の要望が多いという結果が示されているが、一方では他の地域でも土日運行は乗務員の確保などからハードルが高いといった問題がある。そういった中で、検討にも色々難しいところもあるだろうが、個々の課題を考え解決していくこと、同時に利用者の増加につながるヒント等が得られる機会にもなるのではないかと考える。ついては、次回以降に向けて、整理検討をお願いします。
事 務 局：	承知した。
会 長：	併せて１点質問する。会員登録していない方がどのように条件変更すれば利用したいと思いますかという質問に対し、会員登録しなくても乗車できるようになったら利用したいという説明があった。そもそも会員登録そのものを忌避する市民もいると考える。先ほどの説明において、以前は会員登録に２週間を要していたという話があり、そのために面倒に思う人も相当数いるのではないかと考える。 そこで、インターネット会員登録ができるようになってからの登録状況に何か変化はあったか、インターネット登録の効果がどの程度であるのか、数字でなくとも、感触として何か分かればお答えいただきたい。

事務局：	インターネット会員登録については、6月3日の開始以降、6月末時点で9人が会員登録し、うち2人が既に利用している。
会長：	9人では大幅に増加したという感じではないかもしれないが、インターネット登録したその日に使えるようになったということは、例えば何かの事情で急にチョイソコを使いたい、使わなければならないという状況になったときに、その日のうちに使えるようになったという効果は非常に大きいと考えるので、ぜひ広報を進めていただきたい。また、今後もこの効果については引き続き注視していただきたい。
委員：	チョイソコを利用して、奥さんがご主人を医療機関と一緒に連れて行くことは可能か。
事務局：	例えば、奥様が会員登録済みでご主人は会員登録していないとした場合、奥様が予約して一緒に乗車するのであれば、ご主人は同乗者として利用可能である。
会長：	利用者の伸びやサービスの状況、アンケートで得られた結果等も踏まえつつ、今後の実証実験等を進めていただきたい。 本件について、ほかにご発言なければ次に進みたい。
4 議事等	
(3) 地域公共交通計画の策定について【資料4-1、4-2】	
会長：	続いて(3)について、事務局から説明をお願いします。 本日は、地域公共交通計画の検討手順における「地域公共交通の課題の整理」と「計画の基本方針・目標の整理」について検討することとなる。
	※ 資料4-1、4-2を用いて事務局から説明
会長：	事務局の説明に対して、意見や質問等があれば伺いたい。
委員：	資料4-2の本文について、前回の検討会で意見を申し上げた部分についても反映いただき、感謝申し上げます。特に資料4-2の27ページの交通結節点の部分について、五日市線の鉄道駅の状況を分かりやすく整理いただけていると考える。 一方で、1点意見させていただきたい。40ページより「送迎バス等」とあり、地域の輸送資源との連携を視野に入れた項目と認識している。このうち、41ページ以降には病院や学校のスクールバスの一覧があるが、このような送迎バスに使われる車両は、白ナンバーの車両もあれば、緑ナンバーの車両もあると考える。この違いを分かりやすく記載いただければありがたい。 また、輸送資源の総動員の観点から言えば、このような施設の中には、あえて送迎バスではなく一般の路線バスを利用いただけている施設もある。例えば、東海大菅生さんの中学生や高校生、あるいは五日市小学校に通われる戸倉地域在住の児童の方は、既存の路線バスを利用いただいている。また、あきる野学園さんも、路線バスを利用できる方は、イオンモール付近の停留所を通学で利用されている。このような利用が路線バスの確保・維持にもつながっているので、これらの状況の整理も行っていただきたい。
会長：	今のご意見を含めて、事務局から回答があれば後ほどまとめて伺いたい。 そのほかにご意見、ご質問はあるか。
委員：	今後、あきる野市の地域公共交通を守るためにも、この計画は非常に大事と考えるが、実際に計画ができて、運行する担い手がいないと実行に移せない。おそら

	く西東京バスさんも担い手不足の問題があると思うが、当社でもドライバーの確保に全力を挙げているところである。 こうした背景を、最後の「計画の目標」に入れていただいて感謝するとともに、この計画とともにドライバーを確保していく必要性を改めて感じたところである。
委 員：	資料４－２の４１ページに、様々な施設の送迎バスの活用について触れられているが、これについて施設側に何らかの接触を図ったことはあるか。ある場合は、施設側からどのような意見が出たのか。
事 務 局：	資料４－２の４１ページに提示しているのは、現在あきる野市内を運行している送迎バスやスクールバスであるが、運行している事業者には、具体的に接触を図ったことはない。あくまで「市内にはこういうものがある」という趣旨の提示であり、現時点で、個別具体的に今後の利活用を打診しているという状況にはない。
委 員：	送迎バスを活用することはよいことだと考えるが、ただリストアップをするだけでなく、具体的な活用に向け、活用方法や問題点について、事業者側とディスカッションを行う段階になっていると考える。
委 員：	資料４－１の２ページ目、駅別乗車人員のデータに関連して、ＪＲ東日本では、７月１９日、令和５年度の駅別の乗車人員等のデータを公開した。現在、資料には令和４年度までの数値が掲載されているが、最新のデータを追加いただきたい。 １日当たりの乗車人員を説明させていただくと、東秋留駅は４，２５１人、秋川駅は５，９００人、武蔵引田駅が３，９７１人、武蔵増戸駅が２，２９８人、武蔵五日市駅が３，６９２人である。 また、グラフでは乗車人員の平成３０年度に対する比率も示しており、これらを最新の数値に置き換えると、東秋留駅は９０．１％、同じく秋川駅は８６．１％、武蔵引田駅が１２８．１％、武蔵増戸駅が８８．９％、武蔵五日市駅が８４．４％となったので、最新の情報としてお伝えする。 また、資料には記載がないが、五日市線全線の利用状況も公開している。これによると、前年比では１０４．９％、平成３０年度比では９２．９％というような状況であるので、併せて紹介する。 依然として、コロナ前のピークの数値まで戻ってきていない状況が続いているので、引き続き皆様方と利用促進について取り組みたいと考えている。
会 長：	いただいた情報については、最新のデータに修正いただくとともに、他の部分も最新のデータが発表されれば、同様に対応いただければと考える。 コロナ前の水準にはまだ到達していないが、少しずつ増えているという利用者数の状況は、他の路線においても同じと考える。
会 長：	何点か個人的な意見を申し上げる。 資料のうち、課題のまとめや将来像、あるいは計画の目標の部分について、内容自体は良いと考えるが、つながりが十分に整理できていないという印象がある。 課題の整理の部分は、あきる野市の現状を踏まえて挙げていると思うが、課題のまとめやその後の目標は、一般的な記述に見えなくもない。課題の整理の部分から、どういう風に課題のまとめや将来像、計画の目標の部分につながるのかについては、計画の中で整理した方が良いと考える。

	また、資料４－１の９ページで、地域公共交通のネットワークである野市全体をうまくカバーしていくという考え方が示されている。同様の考え方はすでに多くの事例があり、この考え方自体は良い。 一方で、１ページ目の「計画の構成」では、第７章に「公共交通空白地域への対応」という章がある。おそらく、計画としては９ページにある通り、多層的なネットワークで全体をカバーするという考えで、特に（３）の「地域交通」は、具体的にデマンドやスクールバスなど多様な移動手段も活用して、全域をカバーする形になると思う。そういった中で、７章に「公共交通空白地域への対応」という章がある点は、計画の本来の考え方とどういう関係になるのだろうかと感じた。この辺の関連性については、また検討いただきたい。 これは、私の個人的な意見ということで捉えていただきたい。 このほか、ご意見やご質問はあるか。特に、本日初めて協議会の中でご提示いただいた、８ページから１０ページの「課題のまとめ」や「基本方針と目標」について、ご意見ご質問があればお願いしたい。
委員：	先ほど、資料４－２の２３ページの標高差について新しい観点として説明があった。私も以前から何度も発言し、資料も提示してきたが、例えば草花台パークハイツや小松平、グリーンタウンなど、具体的なところの問題を出していただきたい。
会長：	今のご指摘は、「勾配があることは問題としているが、それによってどのような問題が生じているかが十分に出ていない」というご指摘と考える。勾配が多いのはわかっているので、それがどのような交通の問題として出ているのかを、課題の整理としてあっても良いのかもしれない。 大きな基本方針を、具体的な施策に結び付けていくのが、おそらく次のステージになっていくと考える。この段階の大きな方向性としては問題ないのかなという、皆様のご認識なのかもしれないが、おそらくここから先が非常に難しくなってくるかなと私は認識している。 事務局は、本日ご指摘いただいた点を踏まえて、具体的な計画策定に向けて検討準備を進めていただきたい。 事務局から何かコメントがあればお願いしたい。
事務局：	ただいまいただいたご指摘、ご報告いただいた最新の情報等については、その時期その時期で、適切な情報に修正させていただくとともに、いただいたご意見については真摯に受け止め、次の計画案をお出しする際に、こういったご意見に対してはこういう形で対応させていただいたとお答えできるものについては、させていただければと考えている。 したがって、全体的なご意見としては、いったん受けさせていただき、今後、お示しをさせていただくという形をとればと考えている。引き続きよろしくお願いしたい。
会長：	それでは、そのような形で引き続き進めていただきたい。資料４－２、素案の本文の方は、後ほどゆつくりと目を通していただいて細かいところで何かあれば、また適宜ご連絡をいただければ、ということをお願いしたい。

4 議事等		
(4) その他		
会 長 :	続いて、「(4) その他」について、委員から何かあれば伺いたい。	
委 員 :	西東京バス株式会社から、資料 5-1、5-2 について、説明にお時間をいただく。 資料 5-1 について、西東京バス株式会社では、2019 年からヤマト運輸様とともに、客貨混載輸送に取り組んでいる。具体的には、あきる野市の武蔵五日市駅を起点とする檜原村方面のバス路線のうち、ヤマト運輸のサービスセンターが付近にある西小中野という停留所から、宅配の荷物を路線バスの車両で運送するという取組である。開始から 4 年半の間、順調に推移しており、先般、関東運輸局長より、弊社とヤマト運輸様に表彰を頂戴した。この場を借りてご報告させていただくとともに、こうした取組もバス路線の維持確保につながるということで、今後もヤマト運輸様と協力しつつ対応していきたいと考えている。 資料 5-2 について、昨年の協議会でも報告させていただいた羽田空港へのバスであるが、昨年の 10 月 1 日から秋川駅への乗り入れを開始した。おかげさまで、多くのお客様にご利用いただき、満席で乗り切れなかったことは現在のところ発生していないが、ぎりぎり全員乗車できた日も出てきている。お客様から、事前に予約をしたいとの要望をいただいております、8 月 1 日の運行便から座席予約制とすることになった。なお、空席があれば予約なしでも乗車できることとしている。このような取組を通じて、サービス向上に努めてまいりたいと考えている。	
委 員 :	タクシー事業者である当社からも 2 点、報告させていただく。 1 点目、机上配付した資料（チラシ）をご覧ください。昨今、タクシーがなかなかつかまらないという問題がある。それを少しでも解消するために、当社独自のタクシー配車アプリを導入した。有名などころでは「GO」アプリがテレビでも宣伝されているが、「GO」アプリは配車手数料がかかる。一方で、当社のアプリではそれにもかからない。自分の居場所を登録するとオペレーターを通さずに機械的に乗務員に配車の連絡が行くので便利になるので、ぜひご利用いただきたい。 6 月 1 日にリリースして、現在、ダウンロード数が 500 件くらい。もっと多くの方に利用していただけたらと考えている。 2 点目。あきる野市とは関係ないが、羽村市にある某タクシー事業者の経営を、当社が引き継いだ。したがって、当社の営業エリアが羽村・福生の方に広がった。	
委 員 :	机上配付した東京バス協会のリーフレットについてご説明させていただく。 バス業界は、まずコロナの影響で売上げが大幅に下がってしまい、現在、戻りつつあるがコロナ前に比べて 9 割止まり。夜間のお客がいらないなど、だいたひ人の流れも変わってしまっていることもあり、業界としても、コロナ前の 100% に戻ることはまずないだろうと考えている。 さらに、現在、バス業界では乗務員不足が大変なことになっている。人が入ってこない、あるいは辞めてしまうケースが多い。これまでは、辞めた方は同業者に移っていることが多かったが、現在は関係ない職業に行くケースが非常に多い。とにかく運転手の確保が、完全に難しい状況になっている。 そのため、新しい取組はなかなかできない現状だが、我々の業界としても今ある資	

	源をどう有効活用していこうかということで、魅力的な路線が数多くあることから、それを皆様に紹介して、新しいものをつくるのではなく、今あるものを見直していただくということでこのようなリーフレットを作らせていただいた。 今回のリーフレットは都心地区がメインになっており、バス協会のホームページでもご参照いただける。なかなか好評をいただいている、現在、下町と多摩地域も作ってほしいとご要望をいただいております、鋭意作成を始めたところである。 出張所などで、このリーフレットを置かせていただけるようなところがもしあれば、バス協会にでもご連絡をいただければこちらからお送りさせていただきます。
委 員：	J R 東日本から、先ほど乗車人員について説明させていただいたが、1 点ご紹介させていただきたい。J R 五日市線は、1 9 2 5 年に開業して、来年の 4 月で記念すべき 1 0 0 周年を迎えることになる。「五日市線 N e x t 1 0 0 t h」というタイトルで、来年の 1 0 0 周年記念に向けて機運を高めていこうということで、今年からイベントを開催している。 また今年度いっぱい、各駅に上り旗を立てて次の 1 0 0 年に向けて動き出しているところである。あきる野市とも、これから一緒にイベント等を検討していくことになる。内容が決まったら、皆様にも参加していただいて、住民の方の意識も高められればと考えている。
会 長：	今ご紹介いただいた取組について、何かあれば伺いたい。 先ほどの東京バス協会のリーフレットについて、多摩地域の路線案内等はホームページには載っているか。
委 員：	現在は、本日配付したリーフレットに掲載しているエリアのみとなっている。多摩地域については、これから作成していくところである。
会 長：	また準備ができれば、情報提供をいただければと思う。 ほかにご発言、ご意見等無ければ、議事についてはこれで終了とさせていただきます。
5 その他	
会 長：	続いて、「5 その他」に移る。事務局から事務連絡をお願いします。
事 務 局：	次回会議の開催予定について連絡する。現時点では、9 月頃を予定したいと考えている。詳細については、決定次第、各委員に改めて通知する。
会 長：	以上で、次第 5 の「その他」を終了する。ここで進行を事務局にお戻しする。
6 閉会	
事 務 局：	本市は、来年度、市制施行 3 0 周年ということで、節目の年を迎える。その点で、J R 東日本様や各事業者様と色々な形で連携し、何か機運醸成を図ることができればと考えており、皆様さまのご協力をいただきながら、盛り上げていきたい。 本日、委員の皆様からいただいた貴重なご意見については、しっかり受け止めさせていただき、今後の計画等の反映に努めていきたい。 以上で「令和 6 年第 1 回 あきる野市地域公共交通協議会」を終了する。