

令和7年度第3回 あきる野市地域公共交通協議会 会議録

日 時	令和7年10月1日（水）午後6時30分～8時05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、黒田 誠、山口 和彦、富樫 秀樹、 榊原 秀明、藤田 泰司、菅原 雄二、中山 俊夫、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） 西東京バス株式会社（営業部乗合担当課長）
傍聴人	6人

1 開会	
事務局：	「令和7年度第3回 あきる野市地域公共交通協議会」を開会する。 委員各位においては、ご多用の中、夜分の開催にもかかわらずご出席いただき、感謝申し上げます。また、本日は西東京バス株式会社の創立記念日とのこと、お祝い申し上げます。 本日は、倉科委員、黒山委員、小林委員、犬竹委員から欠席の連絡をいただいている。 ※ 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、西東京バス株式会社）の紹介
2 会長挨拶	
会 長：	遅い時間にもかかわらずお集まりいただき感謝申し上げます。本日も、より良いあきる野市の公共交通の実現に向けて、活発な協議へのご協力をよろしくお願いしたい。
3 報告事項	
(1) 公共交通対策事業の実施状況等について【資料1-1、1-2】	
会 長：	本日は傍聴の希望があり、これを許可する。 次第の「3 報告事項」の(1)について、事務局から報告をお願いします。
	※ 資料1-1、1-2を用いて事務局から報告
会 長：	事務局から報告のあった内容に対して、意見や質問があれば伺いたい。
委 員：	資料1-1について、3点ほど、質問をさせていただきたい。 1点目は、デマンド型交通「チョイソコあきる野」の利用回数の考え方についてご説明いただきたい。1回の利用で、利用者が2人、3人と複数人いる場合が増えてきているという説明だが、その場合、利用人数の方が利用回数よりも多くなるのではと思っていたので、確認したい。 2点目は、デマンド型交通の利用回数について、令和7年8月は23.3回/日と、当初の目標である25回/日に近づいてきたが、運行時間拡大や医療機関等の目的地停留所が広範に置かれるようになったことなどを受けて利用が伸びたものと思われる。これらの影響により、利用者の不便さ等の問題が起きていないか、お聞かせ願いたい。

	3点目は、るのバスの1号車と2号車の利用者数を比較すると、2号車は1号車の約80パーセントの利用にとどまっている点を、どのように捉えているのか伺いたい。
事務局：	質問の1点目について、前回以前も含め当協議会でお示ししている資料におけるデマンド型交通の利用人数は、1人の会員が1日に2回以上使われた場合でも、利用人数としては1人としてカウントしている。例えば、7月の1日当たりの利用回数は22.7回、利用人数は15人とあるが、この中には1日に1人で2回以上利用されている方もいるため、必ずしも利用人数の伸びとイコールの状況にはなっていない。 2点目については、まず、利用回数はかなり伸びてきている状況にある。1人の会員を乗せて、目的地に行く間に別の会員も乗せて一緒に行く、乗合のケースが比較的增加しており、乗合率も上がってきている。また、運行時間の拡大に伴い、満遍なく使われるようになったことも、利用回数の増加に寄与していると考えます。利用者への影響については、本格運行前と比較して、利用者に不便がかかっている状況はさほど見受けられない。例えば、出発希望時間から20分以上前後して予約が成立したケースの割合を指標の一つとして捉えているが、大きな変化はない。運行時間が拡大したことで利用が分散していることも含めて、利用回数が伸びてきていると捉えている。 3点目については、るのバスの1号車と2号車で、1日当たりの便数が異なることが影響していると考えています。1号車が18便/日、2号車が16便/日という状況で、2号車は1号車より2便少ないため、相対的に利用者数が若干減っていると考えます。利用状況は、さほど大きな変化はないと捉えている。
会 長：	私からも確認したい。利用回数は、例えば1人の会員が乗車して目的地で降車したら1回とカウントすると理解した。利用人数は、例えば1人の会員がある1日で、どこかに行って帰ってきたら、利用回数は2回だが、利用人数は1人になるということで、利用人数というのは1日ごとに集計しているという理解で良いか。
事務局：	お見込みのとおりである。
会 長：	要は、利用人数については、1か月間の利用を1日ごとで見たときに、何人の会員が利用したかという考え方であると理解した。
委 員：	例えば、1日に2人の会員を同時に片道のみ乗せていく場合は、利用回数は1回か。
事務局：	その場合、利用回数は2回、利用人数は2人となる。2人の会員が乗っている場合、1人の会員を運ぶのと、もう1人の会員を運ぶということで、2回とカウントする。
会 長：	例えば、2人分の予約をすることは可能か。また、予約時に2人で予約して、同じ出発地から目的地へ2人で行ったとしても、回数は2回とカウントされるということか。
事務局：	2人分の予約は可能である。また、回数の考えについてはお見込みのとおりである。
会 長：	その場合は往路だけで2回2人とカウントするが、その方々が復路も利用した場合であっても、利用人数は2人のままでカウントは増えないということ（利用回数4回、利用人数2人）。それが1日ごとに、毎日人数がカウントされていくという考え方である。確かに、これらの数値がどのようにカウントされているかということは基本的なところであり、再確認できて良かったと思う。 他に、ご意見やご質問はありますか。
委 員：	資料1-2の「るのバス」と「チョイソコあきる野」の9月1日の運賃無料デーについて、今後、毎年継続して実施していくことは可能なのか伺いたい。

	資料の結果欄にもあるように、初めて「チョイソコあきる野」を利用された方も確認できており、公共交通の利用促進を図る上で、運賃無料デーの実施は非常に効果的だと考える。
事務局：	公共交通の利用促進、認知度の向上及び高齢者等の外出機会の創出といった目的を持って今回の運賃無料デーを実施したところ、一定程度の効果があったと考えている。次年度以降については、運行事業者との連携・調整を図りながら、継続できる方向で検討していきたい。
会 長：	運賃無料デーの実施又はこれに関係する事業は、地域公共交通計画（案）の中に位置付けられているか。
事務局：	計画（案）において、「施策」の中の一つとして位置付けている。
会 長：	計画策定後は、それに基づいて引き続き事業が行われることになると思う。 運賃無料デーについては、今まで利用したことがなかった方にも利用していただく機会を持っていただき、一定の効果があったとのことだが、これが直接的にどのような効果になるのか、判断が難しい部分もあると思う。今後の利用状況の変化について、どういった傾向が見えてくるのか、注視いただきたい。 以上で次第の「3 報告事項」を終了する。
4 議事等	
（１）盆堀地域・深沢地域交通対策事業（タクシー利用助成）について【資料２】	
会 長：	続いて、次第の「4 議事等」の（１）について、事務局から説明をお願いします。
	※ 資料２を用いて事務局から説明
会 長：	事務局から説明のあった内容に対して、意見等があれば伺いたい。
委 員：	深沢地域は南北に縦長であり、地域内でも駅までの距離に差が生じていると思う。例えば、深沢会館から武蔵五日市駅までのタクシー料金は、迎車料金を含めて幾ら程度かかるのか。
事務局：	深沢会館から武蔵五日市駅までの距離等のデータが手元にないため即答しかねるが、例えば、武蔵五日市駅から最も遠い住宅の場合で計算すると、盆堀地域では約５キロメートルで、迎車・時間予約料金を含めると約３，２００円。深沢地域では約３．７キロメートルで、迎車・時間予約料金を含めて約２，７００円である。
会 長：	武蔵五日市駅から乗車する場合、迎車や時間予約をしないで乗れると思うが、その場合は幾ら程度になるのか。
事務局：	迎車料金と時間予約料金を片道合計１，０００円を見込んでいる。先ほどの最も遠い住宅の場合だと、盆堀地域では約３，２００円から１，０００円を引いて約２，２００円、深沢地域では約２，７００円から１，０００円を引いて約１，７００円になる。 往復の場合は、盆堀地域で約５，４００円、深沢地域で約４，４００円となる。
委 員：	深沢地域の中心付近に深沢会館があると思うが、そこからだと幾らくらいになるか。
事務局：	先述のとおり深沢会館から武蔵五日市駅までの距離等のデータが手元にないため、推定値となるが、迎車・時間予約料金を含めて、片道２，２００円から２，４００円程度になるのではないかとと思われる。
会 長：	特に、各地域から駅に向かう場合において金額負担が大きくなるという状況の中、市

	としては、助成券の使用可能枚数の上限を1枚から2枚にすることで更なる利用促進を図っていききたいという趣旨である。 他に質問等なければ、お諮りしたい。事務局から説明のあったとおり、盆堀地域・深沢地域交通対策事業（タクシー利用助成）については、令和7年11月から助成券の使用可能枚数を1乗車1人当たり1枚から2枚に変更するということでよろしいか。
	(※ 委員からの異議がないことを確認)
会 長：	異議なしとして承認する。 事務局には、助成券の使用方法の変更に向けて、地域住民の方々への周知やタクシー事業者との調整など、必要な準備を進めていただくよう、よろしくお願いしたい。
(2) 持続可能な地域公共交通の実現に向けた実証実験の実施について【資料3】	
会 長：	続いて、次第の「4 議事等」の(2)について、事務局から説明をお願いします。
	※ 資料3、3-①、3-②を用いて事務局（市及び西東京バス株式会社）から説明
会 長：	説明いただいたように、市ではこれまで、るのバス運行ルートの再編等の議論もある中で、意見交換会の開催等を通じて地域住民の方との意見交換を行ってきた。一方で、バス事業者を取り巻く現状について西東京バスから説明があったように、非常に厳しい現状であるとの認識が示された。特に深刻なのは、バス運転士が不足している状況である。賃金の上昇や、運行経費の増加といった問題も大きいですが、これらについては財源確保により一定の対応が可能であると考えられる。しかしながら、運転士不足については安易に解決し難く、限られた運転士をどの路線に効率的に割り振って運行を維持していくべきかといった状況に置かれている。 こうした状況は、全国的に共通しているものと考ええる。私も実際に、他の地域においても同様の問題に直面していると何うことが多々ある。路線バスがいきなりほぼ廃止されてしまうといった事例や、都内でも、路線バスやコミュニティバスの運行について、かなり厳しい見直しをせざるを得ない状況になっていると聞くこともある。 こうした状況を踏まえて、近い将来を見据えた対策を考えていく必要があることから、当面の方向性として、まずは段階的に、各地域でのデマンド型交通の実証実験を行っていききたいと説明があった。これは、るのバスの運行ルートを再編するという話とは別で、地域特性に応じた移動手段としてどのような手段が望ましいか、実証実験という形で検討してはどうかという提案であり、従来の方針から一定の転換を図りつつ、進めていききたいという提案である。 意見交換を行う前に、るのバスの運行事業者である西東京バスの委員から、事務局からの説明について追加事項等があれば、ご発言いただきたい。
委 員：	弊社より、バス事業者が苦しい状況にあると説明する貴重な機会をいただいたと思っているが、少し驚くような内容もあったかと思う。現状、市内からバスがなくなってしまうような深刻な状況ではなく、乗務員数は不足しているものの、何とか確保して、今はギリギリで運行している。 次の将来を見据え、持続可能な交通にするためには、知恵を絞っていく必要がある。お客様には、運賃負担や減便などにご理解ご協力をお願いする可能性も含めて検討していかなければ、今後、続けていくのは難しいと考えている。
会 長：	私も全国的な傾向と、少し重々しいことを申し上げたが、現状はそこまでの状況では

	ないとのことで、それは少し安心した。しかしながら、だからこそ先を見据えた検討が必要であるというご提案がなされたと認識している。 それでは、ただいまの委員のご意見も含めて、意見等があれば伺いたい。
委 員：	戸倉に住んでいるが、実際に路線バスの便数が本当に少なくなった。特に、戸倉から奥の檜原村や、養沢方面にお住まいの方は、バスがなくなったらとても困ると思う。戸倉は武蔵五日市駅まで徒歩でもどうにか行ける距離だと思うが、檜原村、養沢方面の方は、足がなくなると困ると思うので、少し運賃を上げてでも継続して運行していただきたく、西東京バスには今後も頑張ってもらいたい。
委 員：	バスに限らず、タクシーも人材不足で困っている。運転士採用の現状を共有させていただくと、運転士の紹介会社を利用すると、1人採用すると80万円から100万円の成功報酬が必要になると聞いている。大手事業者はそうした費用を払えるが、弊社のような小さい会社では支払うことが難しい。 西東京バスが行っている都立高校との連携のような取組は素晴らしいことだと思うし、弊社も、できれば自力での採用活動を続けていきたいと考えている。
委 員：	西東京バスにはいろいろな形でご対応・ご努力いただいております、本当に有り難く思う。報道によると、地方ではバス会社の運転士に住居を斡旋している自治体もあるようだ。いずれにしても利用者や行政が全体で、努力していく必要がある。 資料3の実証実験について質問したい。 1点目は、①牛沼・雨間・切欠地域や④草花山ノ神地域では、実証実験の結果次第では、るのバスが同地域に運行しなくなる可能性があるのか。 2点目は、③草花・平沢地域が公共交通優先検討地域ということになっているが、過去に示されたデータ等を見ると、そういう形になっていない。もう少し大きな形で、地図に示していただきたい。 3点目は、②二宮東・二宮地域については、以前、小川及び二宮本宿にるのバスの運行を要望する署名活動が行われ、検討いただいたが、再編計画の中でも、現行のルートと、新しいルート案の両方が記載されていた。実証実験も含めて、るのバスの再編がどうなるのかお聞きしたい。
事務局：	1点目は、実証実験の検証項目として、利用者数の推移や、地域住民の方の意識の変化などを見定めながら、総合的に評価することを想定しており、最終的にはるのバスかデマンド型交通のどちらかを選択していく必要があると考えている。 2点目については、当該地域は公共交通優先検討区域ではなく、今回の実証実験の対象地域としてお示ししている。今後、資料でお示しする際は、もう少し分かりやすく大きい地図でお示しできればと思う。 3点目は、実証実験の実施に当たり、るのバスの現行の運行ルートを継続しつつ、その中で、東秋留駅南口と武蔵引田駅北口への乗入れを追加する予定である。乗入れ以外は現行ルートを継続して実証実験を行いたいと考えている。
委 員：	この実証実験は、デマンド型交通「チョイソコあきる野」の実証実験であって、るのバスの実証実験ではないということか。
事務局：	市としては、るのバスの現行の運行は維持したまま、一部の対象地域にデマンド型交通を被せて運行するという趣旨である。デマンド型交通については「まずは使ってみな

	いと分からない」という意見を多数いただいていることから、るのバスの運行を確保しつつ、デマンド型交通を実証実験として導入し、実際に利用いただいた上で、利用者に合っているのはデマンド型交通なのか、るのバスなのか、それ以外の選択肢も含めて、実証実験期間を通じて検証していきたいと考えている。
委員：	以前、るのバスの運行ルートの再編に対する要望署名について補足説明を述べたことにもつながるが、自家用車よりもタクシー、タクシーよりもバス、バスよりも鉄道の運行効率が良いと言われている。これまでに示されている資料を見ても、1人当たりの運行経費は、るのバスとデマンド型交通とでは異なっている。るのバスが運行休止になることで、特に草花山ノ神地域の方が多く利用されることになると思うが、現行のるのバス利用者が全員デマンド型交通を利用した場合、カーボンニュートラルの点からも懸念がある。また、るのバスの運行ルートは、道路幅員との関係もあり、運行できる道路が限られている。その点からも現行の運行は生かさなければならないと思っている。 以上を踏まえて改めて、るのバスの運行ルート再編についての考えを聞きたい。
事務局：	確かに、環境面も一つの課題であり、コストや輸送量を見ると、バスの方がより効率的に運べるのは事実としてある。しかしながら、実際にバスの利用者がどれだけいるのかといった現状等も含め、総合的に考える時代であることも勘案しなければならない。 るのバスは運行開始から20年来、ほぼ同じルートを運行している。デマンド型交通をはじめ、新たな移動手段も出てきた中で、時代にマッチさせていくことが必要であると事務局としては考えている。るのバスの利用者がバスに慣れているということは重々承知している。その上で、今後の公共交通を維持していく上では、利用者側の意識の変化も必要不可欠である。行政や交通事業者の力だけでは持続可能な公共交通は担保できないため、利用者の方にも、運賃の負担や便数の減便などにご理解いただかなければ、地域から公共交通がなくなってしまう可能性もある。そうした中で、市としては先を見据えつつ、現行のるのバスを確保しながら、デマンド型交通の実証実験を行い、その結果を踏まえて、地域にとって本当に良い、地域に合った移動手段を突き詰めていきたいと考えている。
委員：	交通事業者の話を聞き、本当にドライバー不足が深刻だと感じた。社会福祉協議会でも移送サービスを行っているが、同様の問題に直面している。これからの新たな公共交通を考えていくと、るのバスからデマンド型交通への転換も一つの在り方という印象を受けた。 そうした中で、利用者の負担等も考える必要があると思うが、ここでデマンド型交通を試験的に1台増車して、令和10年まで実証実験を行う場合、以前から協議会でも話に挙がっていた「スポンサー制度」についても考えていく必要があると思う。今まではお願いをして停留所を設置していたと思うが、停留所があるということは、誰かしらがそこで降りるということでもある。金額面を含めて、多少なりとも考えていく必要があるのではないか。
会長：	スポンサー制度はこれまでも話は挙がっていたものの、明確な形では話が進んでいない状況。財政的な基盤を固める上で重要な視点であり、今後検討をお願いしたい。
委員：	西東京バスからバス事業者の現状について説明があったが、都内全般的に見ても全く同じ状況にある。とにかく今は採用を増やすため、自治体のホームページに「乗務員募

	集中」として、バスやタクシー事業者の採用ページのリンクを掲載する等の連携をとっているところもある。 そうしたご協力を賜る一方で、事業者からの積極的なPR活動も重要と思われる。例えば、区民まつりや市民まつり等で、運転士がこれだけ減っている現状を皆様に知ってもらう。バスやタクシーの運転士が足りなくなっていることは皆様存じ上げていると思うが、「大変だよね」で終わっていて、実際にどのような状況なのか、なかなかご理解をいただけていないと感じる。例えば、コミュニティバスを再編せざるを得なくなった自治体では、オープンハウスを実施して、状況を積極的にアピールしているところもある。そうした意味での連携を今後取っていき、市民の皆様にも状況をご理解いただいた上で、今後の公共交通をどうするのか、全員で考えていく風潮になっていただきたい。 また、採用の強化という話に関連して、もう一つの大きい課題が、離職である。例えば、10人採用しても8人は辞めてしまうくらい離職者が多いことから、各社で待遇改善等が図られている。自治体によっては地域公共交通計画の中に離職防止の施策を入れていて、例えば、カスタマーハラスメント防止対策を事業者と一緒に取り組むとしている事例もある。それ以外にも、駐車車両が多い道路環境の改善等に取り組もうとしている自治体等もあり、そうした対策を含めて検討していただけると有り難い。 最後に、運転士の平均年齢について、西東京バスでは50歳と言っていたが、都内の平均は大体53～54歳となっており、つまりあと10年も経てばボリュームゾーンがいなくなってしまう。今もギリギリのところで維持している中で、この層がいなくなったときにどうなるのか。そのような意味でも、我々も当然努力しているが、今後の公共交通をどうするかということを全体で考えていくような風潮を作っていただきたいと思う。
委員：	女性のバス運転士はいるのかお聞きしたい。
委員：	女性運転士はいるが、応募が少なく、まだまだ数は多くはない。また、営業所等の環境に改善の必要があるようなケースもあり、女性向けに設備を改修している事業者もいるようである。
委員：	この近辺ではタクシーの女性運転士を見かけることはあるが、バスはなかなか見かけない。
委員：	西東京バスでも何名かいらっしゃるが、長く続けていただくことが難しい。早朝や深夜、土日の勤務が必要であったり、結婚や出産後は仕事とのバランスに苦慮されたりする方が多い。また、地域柄、冬場は雪が降ると安全上チェーンを巻く必要があり、重いチェーンを路上で汚れながら作業するような状況もあり、女性にとっては大変な作業だと思う。そのようなこともあり、なかなか根付いていただけていない状況にある。
会長：	聞けば聞くほど非常に厳しい状況にある一方で、採用に向けた努力もされているとのこと。特に運輸業界は平均年齢が高い。バスやタクシー以外にトラック等も同様だと思う。土木分野、建設業界でも足りていない状況だが、人材を取り合っている状況の中、互いに厳しい状況に変わりはないと思う。そのような状況でも、良い方向に向かっていくために各々が努力をしている。また、市民の理解を得るための取組も必要と思う。 そうした中で、バスのリソースをどうするのか、限られているとしたら、どのようなところに持っていくのが良いのか、あるいは、路線バスとコミュニティバスのバランス

	を考えなければならなくなる場合もあるかもしれない。そうしたときに、新しい交通手段としてデマンド型交通が代替になり得るのか、るのバスの運行を継続した中で実証実験を行うということは、私の感覚としては非常に丁寧なやり方であると考えている。
委 員：	デマンド型交通「チョイソコあきる野」をもう１台増車して実証実験を行うということだが、１台増車すると、金額は大体どのくらいかかるのか。
事務局：	次年度以降の実証実験の実施に向けて、我々も財源の確保に取り組んでいるところである。現在、東京都の補助事業を活用し、来年度はデマンド型交通の車両２台分の運行費用をほぼ補助金で賄える見込みである。本年度も現時点では、るのバス及びデマンド型交通の運行に係る費用のほぼ全額を都の補助で賄える見込みである。こうした補助金を活用できる間に実証実験を実施し、その結果を踏まえて、適切な財源負担の考え方等を検討しながら進めていきたいと考えている。
委 員：	補助金は２～３年程度と思われる。その後は自力でやっていく必要があると思うが、デマンド型交通の車両を１台増やした場合、予算額としては年間１，０００万円程度増額となる見込みと記憶しているが、合っているか。
事務局：	ご認識のとおりで差し支えない。実際に補助を２年、３年といただいている中、このまま次年度以降も同様の財政負担で継続するのは、負担が大きい。その間に、るのバスやデマンド型交通又は交通の在り方自体を検討したい。公共交通はどうしても黒字にはならないという事情もある中で、行政としてどこまで手を入れられるのかを、実証実験という形で精査していきたい。
委 員：	資料３の２ページ目の「今後の主なスケジュール」の中で、１１月に運賃協議分科会が予定されているが、これについて説明をお願いしたい。
事務局：	デマンド型交通の実証実験に係る運行区域の拡大や、るのバスの東秋留駅南口・武蔵引田駅北口への乗入れなどの実施を控えていることから、新規路線や区域に係る運賃協議をしなければいけない状況にあり、１１月の開催を想定している。 現時点で具体的な協議内容は未定だが、運行事業者との協議・調整の上、運賃案について検討していく可能性がある。
委 員：	るのバスやデマンド型交通の運賃の協議も可能性としてあるということか。
事務局：	協議の可能性はある。
会 長：	制度としては、本協議会は運賃等に関する協議は取り扱うことができないことになっているので、運賃等については運賃協議分科会で検討いただくことになる。 他にはいかがか。質問等なければ、お諮りしたい。 持続可能な地域公共交通の実現に向けた実証実験の実施については、事務局から説明のあったとおり、各地域で令和８年４月から段階的な実証実験の実施に向けて、必要な準備を進めていくということによろしいか。
	(※ 委員からの異議がないことを確認)
会 長：	異議なしとして承認する。事務局には、停留所の設定に向けた調整や運輸局への届出の準備など、引き続き必要な準備を進めていただくよう、よろしくをお願いしたい。
(３) その他	
会 長：	続いて、次第の「４ 議事等」の(３)について、委員から何かあればお願いしたい。なお、前回の会議までは、交通事業者の委員からのお知らせ等がある場合は本項目

	の中で情報を共有いただいていたが、今回からは、この後の次第の「5 その他」の中でお知らせいただくよう、願います。 特になければ、以上で次第の「4 議事等」を終了する。
5 その他	
会 長：	続いて、次第の「5 その他」として、はじめに、委員の皆様から何かご報告等あればお願いしたい。
委 員：	横川観光から、本日机上配付している資料2点についてご案内させていただきます。 1点目は、「U b e r T a x i はじまりました」という資料についてである。U b e r E a t s アプリをお持ちの方が、アプリ上から弊社のタクシーを呼べるようになった。現在、タクシーアプリの利用者数の1位が「G O」、2位が「D i D i」、3位が「U b e r」となっており、このうち1位（G O）と3位（U b e r）のアプリで横川観光のタクシーを利用できるようになった。皆様にとってより一層利用しやすくなったと考えている。また、外国人の方から英語で電話を受けることがあり、オペレーターも英語が得意ではないため、微妙なニュアンスのやり取りに苦慮しており、その点もアプリで解消できると期待しているところである。皆様も是非ご利用いただきたい。 2点目は、『S & D多摩ホールディングスおよびトヨタS & D西東京、東京ハイヤー・タクシー協会三多摩支部が「パートナーシップ協定」を締結』という資料についてである。先ほどの協議の中でも採用等の話が出ていたところだが、今般のタクシー事業者において、女性ドライバーの活躍の重要性が高くなっている。現在、三多摩地域では56社のタクシー事業者がある中、270名ほどの女性ドライバーが在籍している。弊社にも4名の女性ドライバーが在籍しているが、トイレの問題で困っているという話を聞いた。どこの公園にトイレがあるのかを頭に入れて乗務しているようだが、汚れていることもあり、使用をためらう場合もあるとのことだった。コンビニのトイレを使う場合は何かを買わないといけないこともあり、そのような点で困っていると聞いた。そこで、三多摩地域にあるS & Dグループの約70店舗のトイレを、女性ドライバーに限り無料で使用して良いというご了解をいただき、その他の協力事項も踏まえて、本協定の締結に至った。これは女性ドライバーの雇用促進や募集にとって大きなメリットがあると考えており、今後もPRしていきたい。
事務局：	本日欠席のJ R東日本八王子支社 倉科委員からの連絡事項を代読する。 1点目は、本日、机上配付した青梅線、五日市線の観光プロモーションに関するプレス資料『「東京で過ごす、心の休日」秋の青梅線・五日市線観光プロモーションを開催します』についてのご案内である。駅やSNSでの宣伝や、駅からハイキング、スタンプラリー等により、沿線エリアの魅力を発信し、盛り上げる取組を行うので、情報共有する。 2点目は、2024年度各駅の乗車人員等のデータ公開についてのご案内である。9月12日に「2024年度各駅の乗車人員等のデータ公開について」をプレス発表した。拝島～武蔵五日市間の五日市線全体での路線別の利用状況としては、2023年度比で102.4パーセント、コロナ前2018年度比で95.1パーセントの状況である。八王子支社管内の他路線と比べて、2023年度比は同様の傾向、2018年度比は戻りが良い傾向となっている。これは、武蔵引田駅の乗車人員が2018年度比で増

	えていることが影響していると思われる。各駅乗車人員については、ホームページをご確認いただきたい。 五日市線１００周年の取組も続き、今後も地域の皆様方と一緒に五日市線のご利用を増やしていければと思うので、引き続きよろしくお願いしたい。
会 長：	武蔵引田駅の乗車人員が増えている。事務局で捉えている要因があれば確認したい。
事務局：	本市の事業である武蔵引田駅北口土地区画整理事業に伴い、住宅が建ってきていることと、旧富士通の跡地に、H. U. グループホールディングスが入ったことで、従業員の方が多く利用されていることが大きな要因と思われる。
会 長：	他に連絡事項等なければ、事務局から事務連絡をお願いします。
事務局：	事務局から２点ご案内させていただく。 １点目は、あきる野市地域公共交通計画（案）についてご報告する。前回の協議会でご承認いただいた計画（案）について、９月１０日に市議会へ報告を行い、何点かのご意見をいただいた。また、本日１０月１日からパブリックコメントを開始した。意見の募集期間は１０月２１日までの３週間で、募集期間終了後、いただいた意見への対応等を検討し、必要に応じて計画（案）への反映等を行い、次回協議会で計画としてお示しする。そこで計画のご承認を経て作成完了という流れを想定している。 ２点目は、次回協議会について、１１月以降に開催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：	以上で次第の「５ 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：	委員よりいただいた貴重な意見は、市として真摯に受け止め、対応していきたい。 以上で「令和７年度第３回 あきる野市地域公共交通協議会」を閉会する。