

令和6年度第4回 あきる野市地域公共交通協議会 会議録

日 時	令和7年2月21日（金）午前10時00分～11時55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 竹之内 正雄、黒田 誠、山口 和彦、富樫 秀樹、黒山 一成、榊原 秀明、堀出 光洋、杉本 伸幸、中山 俊夫（代理：五十嵐 拓哉氏）、佐藤 義尚、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	7人

1 開会	
事 務 局：	「令和6年度第4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、高野委員、宮本委員、倉科委員、高橋委員から欠席の連絡をいただいている。また、関東運輸局東京運輸支局 中山委員の代理として、同支局から運輸企画専門官の五十嵐氏にご出席いただいている。 ※ 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 挨拶（会長）	
会 長：	本日の協議会では、議事をご覧いただくと分かるように、デマンド型交通「チョイソコあきる野」について、本格運行の開始直前の最後の調整を行う。また、地域公共交通計画の策定についても、最後の章まで全貌が示されるということで、今後に向けて非常に重要な会議と考える。 皆様の活発なご議論をいただいて、より良い公共交通の実現に向けて、進めていければ良いと考える。よろしく願いたい。
3 報告事項	
（1）盆堀地域・深沢地域における公共交通対策について【資料1】	
会 長：	本日は傍聴の希望があり、これを許可する。 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を用いて事務局から説明
会 長：	事務局から報告のあった内容に対して、ご意見やご質問があれば伺いたい。
	※ 意見や質問など、特になし
会 長：	それでは、盆堀地域・深沢地域における公共交通対策については、事務局から報

	告のあったとおり進めていただくようお願いする。
4 議事等	
(1) 公共交通実証実験の進捗状況等について【資料2-1～2-4】	
会 長：	次第の「4 議事等」の(1)について、事務局から説明をお願いする。
	※ 資料2-1～2-4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、ご意見やご質問があれば伺いたい。
	※ 意見や質問など、特になし
会 長：	事務局から報告があったとおり、実証運行ではなく、4月から本格運行ということであるため、報告として示したいとのことであるが、利用データ等は今後も協議会で提示されるという理解でよろしいか。
事 務 局：	示し方も含め検討しながら、これまでと同様にお示ししていきたい。
会 長：	承知した。今後は報告という形になるが、協議会の中で確認していく中で、もし何か協議すべき事項が出てきた場合には、協議するという形になると考える。 今後の扱いも含めて、よろしく願いたい。
(2) デマンド型交通「チョイソコあきる野」の本格運行について【資料3-1～3-3】	
会 長：	続いて、(2)について、事務局から説明をお願いする。
	※ 資料3-1～3-3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、ご意見やご質問があれば伺いたい。
	※ 意見や質問など、特になし
会 長：	資料にあるとおり、地域や利用者からの要望等に基づき新しく追加される停留所として、医療機関や買い物施設などが加わる予定である。 説明にあったとおり、現在は設置に向けて調整中であり、施設側との調整がついた停留所から、順次追加される。恐らく、地域ごとの主な買物施設や医療機関がカバーされるということで、利便性は更に向上するものと考えている。 令和7年4月の本格運行に向けて、事務局のほか、運行事業者も、停留所の追加等の準備作業があると考えているが、よろしく願いたい。
(3) あきる野市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する。
	※ 資料4-1、4-2を用いて事務局（市及び株式会社サンビーム）から説明
会 長：	前回までの協議会で示された地域公共交通計画の素案に対して、委員の皆様から様々なご意見をいただき感謝申し上げます。それを踏まえて作成・修正した事務局の対応案と、第5章から第7章までの素案を提示いただいたところである。 本日ご提示いただいた素案については、3月7日までにご意見をお寄せいただきたいということである。 これについては、改めて事務局からメール等で委員に告知されるのか。
事 務 局：	本日欠席している委員には改めて事務局から連絡するが、本日出席の委員の皆様は、今回の説明を基に素案を確認いただき、3月7日までに、交通政策課にメールや書面などでご意見をいただければと考えている。
会 長：	承知した。事務局から説明があったとおり、3月7日までに意見をいただきたい

	ということである。ただ、本日お気づきの点があれば、ぜひこの場でご発言をいただきたい。ご意見やご質問等はいかがか。
会 長：	第6章で、指標や目標値が示されている。同種の計画の内容を検討する際に、目標値の設定をどのようなものかについて、毎回悩ましいことであると感じている。今回示されている目標値の設定の考え方について、教えていただきたい。
事 務 局：	目標値の設定の考え方であるが、全体的には、計画策定後にモニタリングを行うことを見越し、定期的に収集できるデータの範囲内で設定した。 また、個々の数値については、現状の数値を見て、今後5年程度の計画期間の中で、現実的に達成できると考えられる数値、あるいは最低でも現状維持となる数値を設定した。
事 務 局：	1点補足するが、現状値がない指標については、目標値を設定する以上、今後定期的に数値をモニタリングしていく必要がある。 例えば、計画策定時点では記載されていないが、1年後などに追加される数値もあると想定されるため、該当する指標は欄外に注釈を入れるなどし、追って計画書の内容に変更をかけるなどの対応を行うことも考えられる。
会 長：	指標のモニタリングは、計画の最終年度に目標を達成しているか否かを評価するのではなく、早い段階でアンケート等を行い、一度把握することが望ましい。 他に、ご意見やご質問はいかがか。
委 員：	資料4-2の125ページ以降に「施策パッケージ」として考え方が示され、132ページの表には、それぞれのパッケージと施策との対応関係が黒丸で示されている。例えば、「1. 高齢者モビリティ支援パッケージ」では、黒丸が記されている施策を中心に進めるものとする。 しかし、132ページの表を見ると、黒丸が記されている施策に対してのみ取り組んでいくという印象を受ける。このため、例えば黒丸で記されている施策以外にも、各パッケージに関連する施策は白丸で示すなど、偏って施策を進めるような印象を受けないよう、記載を工夫することが必要と考える。
事 務 局：	ご指摘のとおり、それぞれのパッケージで、132ページの表で黒丸がある施策のみ進めるということではなく、パッケージごとに関連する政策も含めて、幅広く施策を進めていきたいと考えている。
会 長：	事務局から説明があった考え方が明確になるよう、計画書の記載も修正いただきたいという趣旨のご提案なので、事務局の方でも検討いただきたい。
会 長：	詳しい内容は、各委員で追って確認いただき、意見があれば、3月7日までに事務局にお寄せいただくようお願いしたい。それを踏まえて事務局で対応を検討いただき、次回の協議会では、検討結果を反映した全編の素案が提示されることになると考える。引き続き、最終的な調整をよろしくをお願いしたい。
(4) るのバス運行ルートの再編について【資料5-1、5-2】	
会 長：	続いて、(4)について、事務局から説明をお願いする。
	※ 資料5-1、5-2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：	事務局と西東京バスから、るのバスについてのこれまでの検討経緯や再編に係る課題・条件、再編方針と、これらを踏まえた運行ルート編成の再編案を説明いただ

	いた。また、事務局からは、再編方針等を踏まえたるのバスの今後のあり方や、デマンド型交通や他の交通モードとの役割分担等を考慮し、第２案・第３案を基本に進めていきたいとの提案があった。 まず、現時点で意見や質問があれば伺いたい。それを踏まえて、今回の再編案に意見があれば、３月７日までに事務局へお寄せいただきたい。
委 員：	３点伺いたい。１点目は、資料５-１で「休止」となっている路線は「状況が変われば運行を再開する」という意味に思えたが、説明を聞くと「運行をやめる」という意味のようだった。運行休止となる路線は、状況によっては再開するという意が含まれているのか、まずは確認したい。 ２点目は、カーボンニュートラルについて伺いたい。日本のエネルギーの約７０パーセント以上が火力で、原発は５.６パーセントだが、福島県原発事故処理の影響で、多くのカーボンが排出されている。こうした中、新たに空白地域となったエリアはデマンド型交通（チョイソコ）で対応するという説明であったが、現在も１か月に３００回から３３０回程度の利用状況で運行している状況。費用の点でも、カーボンニュートラルという点からも、るのバスの車両としてはディーゼル車を走らせる方が、効率が良いのではないかと。カーボンニュートラルと言えば聞こえは良いが、アメリカでは逆の動きも出てきている。進め方によっては「市の車は全部ＥＶに変える気はあるのか」などの意見にもつながってくると思う。また、ＥＶ車の購入に当たっては国や都からの補助を活用するものとするが、補助には期限があるのか、お聞かせ願いたい。 ３点目は、草花台パークハイツ方面の路線の休止について伺いたい。資料５-１の２ページの「停留所の利用状況」を見ると、パークハイツの停留所は３つあり、この３つを合わせると多くの利用者がいる。この辺りを休止にすることは、大変な不便さになる方もいると思う。それについて、当該地域の住民あるいは町内会・自治会等に説明会を実施する予定はあるのか。
事 務 局：	１点目の運行休止に関するご質問については、路線の「休止」と「廃止」の違いについて説明する。西東京バスより説明があったとおり、慈勝寺、花ノ岡、森山方面を通る路線は、「廃止」にしてしまうと、車両制限令等により新たに運行ルートとして再設定できない。ここを「休止」という形をとっておけば、将来的に状況の変化が生じた場合などには再開することができる。そうした事情を含めて、廃止ではなく休止という位置付けで提案した。 ２点目のカーボンニュートラルについては、現在、市としては「２０５０年ゼロカーボンシティ」を表明し、取組を進めている背景がある。るのバスの車両の更新に当たってはディーゼル車も検討したが、市の方針等を踏まえて運行事業者の西東京バスと意見を重ねた上で、時代の流れも含めてＥＶ車を前提に進めたいと考え、今回提案させていただいた。 車両購入に係る補助金については、現時点で、令和７年度にＥＶ車両を購入するに当たっては、東京都の補助金の活用を想定している。東京都の補助金の期限は、令和８年度までということで補助事業としては予定されているものであり、その後の令和９年度以降については現時点では未定である。

	3点目について、草花台パークハイツやいきいきセンター方面を運行ルートの再編対象とした経緯としては、西東京バスより説明があったが、効率的、効果的な運行ルートを検討する必要があることや、市民や運行事業者にとって安全かつ迅速に走行を可能とする路線を検討する必要があること、また、再編方針にもあるとおり、環境への配慮や2024年問題の影響による運転手不足にも対応する必要があるといったことから、今回の運行ルート再編案を検討した次第である。るのバスが通らなくなることによりサービスレベルの低下が懸念されるという点については、鉄道を軸として、路線バス、るのバス、地域交通が相互に連携しながら市の公共交通ネットワークを形成していきたいということもあり、草花台パークハイツ方面のほか、いきいきセンター方面については、デマンド型交通を導入することで牛沼の小松平方面やグリーンタウン方面もカバーをしていきたいと考えている。 地域への説明会等については、本協議会で意見等いただき、おおむねの運行ルートが見えてきた段階で行う予定である。
委 員：	E V車の購入は東京都の補助金を想定しているとのことだが、国からの補助金は活用できないのか。
事 務 局：	東京都以外にも国の補助金等、その時点に応じて選択できるものを活用していくことを想定している。
委 員：	補助を含めてディーゼル車とE V車でどのくらいの費用がかかってくるのか。 以前、E V車購入の際に充電設備を購入したと思うが、それを除いてどのくらいの費用になりそうか。
事 務 局：	来年度予算に関係する内容であり、これから市議会において審議される。現時点で提出している予算案では、E V車の場合、全体費用で約4000万円を想定しており、そのうち補助対象となる経費が約3300万円から3400万円で、そのうち約半分に東京都の補助金を活用し、場合により活用可能なものがあれば国の補助も一部利用を想定している。また、E V車の充電機については新たに設置することは予定していない。
西東京バス：	ディーゼル車の場合は1台約3300万円で、国都ともに補助は出ない。
委 員：	新たな空白地域にはデマンド型交通を導入する予定とのことだが、運行台数が現在の1台で足りるかどうか、2台にする必要が出てくるのではないかと、という議論になると思うが、2台とした場合の費用はどうか。
事 務 局：	ご指摘のとおり、デマンド型交通「チョイソコあきる野」は4月から本格運行になり、運行時間の拡大もある中、るのバスの運行ルートを第2案・第3案に再編した場合、現状のデマンド型交通1台によりカバーできる上限が課題となる。 デマンド型交通を1台追加して2台とした場合の想定費用については、年間で見た場合、現時点で約1000万円弱の増額を想定している。
委 員：	現在の1台運行に係る費用はおそらく1000万円を超えていると思うが、その倍になるということか。
事 務 局：	1台追加する初年度はランニングとイニシャル両方のコストが発生し、その費用が約1000万円弱の見込みである。例えば、令和6年度予算ベースで見た場合は約1000万円の増額となり、現状の倍になると言える。

委 員：	E V車の耐久性や耐用年数はディーゼル車と比較してどうか。
西東京バス：	昨年購入したE V車両が初めてであるため、一般論として申し上げる。 他の事業者から聞き及ぶところでは、ディーゼル車と比較して部品数がかなり少なく、エンジン周りも簡素な構造のため、故障リスクが小さく修理及び整備に係る費用も少ないとのことである。
委 員：	近隣では羽村市が少なくともE V車を1台、はむらん（羽村市のコミュニティバス）として使用していると思うが、その実績はどうか。
西東京バス：	はむらんのE Vバスも弊社が運行していたが、既に車両が回収となり、運行は終了している。これは、バッテリーメーカーの保守が終了したことに伴い、車両自体を回収したいと日野自動車から申し入れがあったためである。
委 員：	羽村市は新たにE V車を購入したということか。
西東京バス：	現在はディーゼル車で代替をしている。羽村市は、市内に日野自動車事業所があることから、同社からの車両調達を希望し、そのディーゼル車を購入した。
委 員：	何年前か分からないが、E V車を廃止せざるを得なかったということか。 そうなると、E V車はパーツが少なくて、保守管理費用が少なくて済むという説明と若干食い違うのではないか。
西東京バス：	車両自体はまだ使える状態ではあったが、電池の保守メーカーが撤退してしまうため、今後保守ができないことから回収となった次第であり、車両の耐用年数や故障という理由で回収になったのではない。電池はI H I製で、同社が電池事業から撤退することにより保守会社がなくなり、従って車両自体も今後安心してメンテナンスできないので回収をさせてほしいということであった。車自体はまだ使える状態ではあったが、回収ということで協力した。
委 員：	若干補足する。羽村市の電気バスは2011年式という、14年前の国産車である。これは当時試作的に作られたもので、国内で3台しか出回らず、量産に至らなかったものである。バッテリーを含め全てが試作的なものであったが、運行事業者の立場からすれば、試作車でも10年以上よく持ちこたえたと評価をしている。 現在普及しているE V車は、部品点数もバッテリーも大幅にコンパクト化されている。そうした面から実用性が高く、国内でも既に200～300台導入され、更に普及し続けているものであることから、羽村市で使用していた電気バスとは全く別物とご理解いただきたい。
委 員：	カーボンニュートラルの考え方について、E V車も充電時には電気が使用されており、先ほど説明したように、約70パーセントが火力発電で、原発はクリーンだと言われても5.6パーセントに留まっており、二酸化炭素が排出され続けている。 また、いろいろなデータを出されているが、利用効率から考えてもディーゼル車の方が遙か良い。利用効率が良いというのは、費用面からも、カーボンニュートラルの面からも言えることである。カーボンニュートラルだからE V車を導入する、ということだけに飛びついたような印象を個人的に受けており、全体的に考えると必ずしも優位性が高いとは言えないのではないか。その上で利用者が不便を感じるようであれば、ディーゼル車で検討した方が良いのではないかと考える。
会 長：	今の意見について、可能かどうか分からないが、カーボンニュートラルの面、費

	用面なども含め、全体的に評価した方が良いのではないかな。検討いただきたい。
事務局：	承知した。
会長：	併せて、再編案のとおり一部路線において運行休止となると、新たに生じる交通空白地域に対して、基本的にはその代替手段としてデマンド型交通を導入するということが前提になると思うが、その辺も含めた整理をお願いしたい。 また、最終案を決める前の段階で、代替案についての検討も並行して進めていただきたい。例えば、いずれかの案に決定し、それに伴ってデマンド型交通を導入しようとした際に、2台入れようとしても入れられず、1台で回ろうとしても回り切れないという状況になれば、様々なところに不便が生じることになる。 休止することになれば、おそらくデマンド型交通を導入して利便性を維持するのだろうが、どちらの手段がより利便性高いのか、場合によってはデマンド型交通の方が高いのかとも思うが、そうした点も含めて、維持をしていくということになると考える。今はるのバスの再編を先行して検討しているが、デマンド型交通で代替するのであれば、並行して検討するようお願いしたい。
事務局：	会長からのご指摘のとおり、るのバスの運行ルート再編に際しては、やはりデマンド型交通との役割分担や、タクシー利用助成などの代替手段の導入も含めて検討することになる。他の交通モードとセットで検討する必要があるということは重々承知している。今回は、るのバスの運行ルートに焦点を当てた形での提示とさせていただいたが、全体像を面としてとらえられるような形での資料作成を引き続き進めていきたいと考えている。
会長：	よろしくお願いします。 先ほどの西東京バスの説明について質問する。第2案では、道路狭隘により既存不適格と思われる箇所があるとのことであったが、例えば、それを理由に第3案を選択しようとしても認可されないということにはならないか。
西東京バス：	既存の運行ルートについては新規の免許取得を必要としないので、継続できる。
会長：	新規の免許取得を必要とする場合と、例えば一部路線の変更とで扱いが変わるということか。
委員：	東京運輸支局輸送担当である。道路運送法における乗合バスの運行ルートについて、廃止と届け出ると、そこはなかったものと扱われる一方、休止とした場合は、今後また運行する可能性があることから、残しておくことができる。 一旦廃止した区間を再開する場合は、新たな認可取得が必要となるが、その場合は、西東京バスからの説明のとおり車両制限令に抵触することから、新たな認可取得は難しくなる。既存の認可であれば既存不適格によらずそのまま運行継続が可能である。
会長：	今の説明を踏まえて整理すると、今回、運行休止案として資料で点線になっている運行ルートは、現行許可の範囲内でその部分を通らなくするだけで、運行可能路線としては継続されると理解できる。 全体としては運行ルートが変わるが、既存不適格の新しい路線で許可を取るわけではなく、現行許可の範囲内において休止区間は運行しない扱いにすること

	である。したがって、第2案だと点線にしている箇所については、あくまでも休止扱いであり、第3案の場合には現行認可を受けているので運行できると理解した。
委 員：	私も点線箇所の周辺について道路幅員を調べたことがある。確かに幅員4メートルの箇所もあった。慈勝寺から下ってきたところから西に、五日市方面に進んだところである。そういう場所に安全性を求めるのであれば、難しいことだと思うが、退避所を設けるため、理解をいただける場所を探していくことも必要ではないか。
会 長：	待避所や待避可能な道路を整備するのは、すぐには非常に難しいことだが、先ほどの地域公共交通計画の案の中に、事業の一つとして入っているので、可能な、あるいは必要な箇所に関しては、計画を推進していく上でも対応が求められる。
委 員：	本日は西東京バスから、るのバスの運行ルート再編に関する話を伺い、運行事業者としてのご苦勞を感じた。また、一部路線の休止案を出されたことについても本当に苦渋の選択ではないかと思う。 一方で、この草花台パークハイツやいきいきセンター周辺の方々の生活も守っていくことが、やはり我々交通事業者の使命なのではないかと思っている。 そこをデマンド型交通で対応するのか、これから様々な案が出てくると思うが、デマンド型交通の運行事業者として現状感じているところとしては、1台での運行を継続した場合には、現在の利用者に負担がかかることになるのではないかと思う。 特にいきいきセンターの周辺は、都道から大幅に回り込むため、これまで以上に時間かかることが予想される。 地図を見れば分かるように、あきる野市は東西が非常に広いため、現状でも、例えば草花から網代の方に飛んで行くこともある。その間の移動時間が無駄とは言えないが、今後、運行区域を拡大する場合には、1台でカバーするには厳しく、2台運行の検討も必要であるということを意見として申し上げる。
委 員：	東京運輸支局輸送担当である。今回の運行ルート再編案にはイオンモール日の出が入っており、この施設はあきる野市ではなく日の出町に所在する。 できれば、こういった、隣接する自治体に乗り入れるようなバス路線の見直しの検討を行う議題のある協議会を開催するときには、オブザーバーとして日の出町の担当者にも同席してもらうことが望ましい。 日の出町には日の出町の交通ネットワークに係る計画や方針があり、るのバスの乗入れが全く影響を与えないということはないため、そういった場で情報提供や意見があれば共有をいただくと良いと考えるので、ご検討いただきたい。
事 務 局：	協議会への日の出町のオブザーバーとしての同席については、事務局としても想定はしている。今回はまだ案というところだったので呼びしていないが、今後、必要に応じて対応したい。
会 長：	本日いただいたご意見、ご質問のほかにご意見などがあれば、3月7日までに事務局へお寄せいただきたい。事務局には、それらの意見も踏まえて、引き続き協議、調整を進めていただきたい。 路線の休止等もかかわってくる議題なので、より丁寧な調整をお願いする。
(5) その他	
会 長：	続いて、(5)について、委員より何かあれば伺いたい。

委 員：	西東京バスから、路線バスの運賃の一部変更についてということで資料を配付している。4月1日から、認可運賃の範囲内で実施運賃の変更を予定しており、初乗り運賃200円等に変更はないが、現状で210円から690円の区間において、10円から80円の範囲で引き上げを一部させていただく。
委 員：	横川観光からは資料を2点配付している。1点目は、高齢化率の高い西多摩地域において、高齢者の悲惨な事故を防ぐ一助になればということで実施している、運転免許を返納した方への割引制度の案内である。これは簡単に割引できるというものではなく、運輸局に申請の上、実施しているものである。免許返納者の増加に伴い割引制度の利用者が aumentando ことはありがたいが、割引分は当社が自腹で負担しており、やりきれなくなるのではと苦慮しているところである。公共交通計画でこの部分についても検討してもらえると嬉しい。 もう1点は、これから春の行楽シーズンを迎えるということで打ち出したタクシー旅プランの案内である。市内には様々な観光スポットがあるが、それらの点を線でつなげるのが、私たちの使命ではないかと思っている。コロナ禍以降、団体よりも、友達同士や家族といった少人数で移動するお客様やインバウンドの方々が増えていると思う。そのため、このようなプランを打ち出している。
委 員：	免許返納割引は、免許を返納してから1年や2年など、期間が限定されるのか。
委 員：	期間は限定していない。
委 員：	タクシー旅のプランは、1日中一緒に付いて回ってくれるのか。
委 員：	タクシー車両についているメーターで回るパターン、時間貸切で半日回るパターンなど、いろいろなプランを用意している。
事 務 局：	本日欠席の東日本鉄道株式会社八王子支社の倉科委員から連絡事項2点を預かっているので代読する。 1点目はJR東日本のダイヤ改正についてである。 「中央線快速・青梅線でグリーン車サービスを開始するほか、立川～武蔵五日市間の直通列車を増やします。具体的には、平日夕方に拝島で折り返している五日市線の下上1本ずつの列車を立川始発または終着に変更し利便性を向上します。引き続きご利用状況に合わせて見直しを図っていただければと思います。」 2点目はJR五日市線100周年イベントについてである。 「4月21日に開業100周年を迎える五日市線において、プレイベントを実施してきましたが、沿線自治体等と連携し、4月以降には本イベントとして、地域の皆様に感謝の気持ちを伝えられるようなイベント等を実施する予定です。詳細は別途となりますが、ぜひ皆様と一緒に盛り上げていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。」
会 長：	以上で「4 議事等」については終了する。
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する。
事 務 局：	次回協議会は、令和7年度の5月頃を目途に開催を予定している。詳細については、決定次第、各委員に改めて通知する。

	また、委員の任期についてお知らせがある。あきる野市地域公共交通協議会の委員の任期は、令和7年7月24日に満了を迎える。各機関を代表して本協議会に参画いただいている委員の皆様には、ぜひ引き続き参画をお願いしたい。また市民の代表として参画いただく委員については、本年4月以降に広報、市ホームページで委員公募の案内を掲載する予定である。
会 長：	以上で「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：	本日は委員より貴重な意見をいただき、感謝申し上げます。 以上で「令和6年度第4回 あきる野市地域公共交通協議会」を終了する。