

会 議 録

名 称	令和5年度（2023年度）第2回 岸和田市地域公共交通協議会									
開催日時 及び場所	令和5年10月11日（水）午後2時30分～午後4時30分 岸和田市立福祉総合センター 3階 大会議室									
出席者 委員29名中 出席22名 (うち代理1名)	堤	北本	船橋	岸	藤浪(秀)	田内	表木	松崎	松本	讚井
	○	○	×	○	×	○	○	○	×	○ (説明 補助者) 仲尾
	兎田	高松	稲井	奥野	野口 (代理) 後藤	吉田	安藤	清遠	藤浪(勝)	藤本(茂)
	○	○	○	○	×	○	○	○	○	×
	日野	伊勢	内田	中村	玉置	鬼追	中道	原	阪口	
	○	○	○	○	○	×	○	○	○	
	事務局 まちづくり推進部交通まちづくり課 田中交通戦略総括理事、秦課長、笹島事業推進担当参事、公文交通政策担当主幹、笹本、妻鹿、田中 まちづくり推進部都市計画課 藤井都市計画担当参事									
傍 聴 者	2名									
<<概要>> ■案件 1 開会 (1) 会長あいさつ 2 協議事項 (1) 地域主体による生活交通の導入マニュアル策定について (2) ローズバスのルート改正について (3) 地域公共交通確保維持事業の活用について 3 報告事項 (1) 立地適正化計画策定について (2) 地域公共交通を取り巻く現状 4 閉会										
<<内容>> ■岸和田市地域公共交通協議会の会議録について (会長) 会長より本日の会議録署名人として玉置委員を指名										
①開会 (1) 会長あいさつ										
②協議事項 (1) 地域主体による生活交通の導入マニュアル策定について (事務局) 資料1を用いて説明 <div style="text-align: right;">～委員からの質問～</div> (会 長): ご質問、ご意見があればお願いします。 (副会長): P.14、本格運行等に係る基準について、大体どこも平均乗車人員1.5人以上、収支率50%という目安になっている。地域主体ということがあるので、ここで平均乗車人員に										

相当する指標として乗合率という用語が使用されているが、むしろこれを新たに定義されてはどうか。地域の皆さんが利用しないと継続したサービスにならないことを自覚していただき、誘い合って乗ることが一番大事だと思う。モデル事業としてスタートされると思うので、その際に乗り合いのデータを取って、地域の組織などで呼びかけて乗合率を高めていけば少しでも継続しやすくなるということをご指導していただくとよいのではないかと。

2点目だが、将来的には税負担の上限の話が出てくると思う。最初はモデル地区で始めると思うが、将来的には困っている地区を公募するような形になると思う。たくさん地区から手が挙がってきたときに、全体としての財源の問題もあると思うので、デマンド型の乗合タクシーにするのか、定時定路線型の乗合タクシーにするのかで変わることもあるし、費用的にそれほど大きくなるものではないと思うが、1地区の活動に対してどのくらいまで税で負担できるのかということについては検討していただきたい。

3点目は、地元の組織を立ち上げたときに、こうなるときには地元で負担しないといけないということについて合意をいただかなければいけないのだが、その際に地区の大きさによっては何町会かにわたって全体の合意が必要になる。1町会だけでなく、2町会、3町会に跨る場合はそれぞれの町会の合意を得ないと進められないことがあるので、地域の合意形成のあり方についても、検討課題として挙げておいていただきたい。最後に、最初はモデル地区でやってみて、こういう場合はこのように進められる、あるいはこういう課題があるということをご整理できたら、最終的にはマニュアルに反映させた上で、これを使って当該条件を満たすような地区を公募して、地域の方が主体で公共交通サービスを導入する際に何らかの税負担や支援をしていく事業になると思う。その際の公募要件、審査する内容などについてもモデル地区の中で検討いただき、何年後かわからないが、可能であれば公募する形の事業として成立するように検討いただきたい。以上が公募するに当たっての私からの要望と意見である。

(事務局)： 1点目の乗合率については、確かに乗合率を丁寧に説明している資料はあまりないと認識しており、例えばマニュアルを作成する際や説明する際に丁寧に述べる工夫をしたいと感じた。

税負担の上限については今後市内部でも協議する。予算の上限を踏まえて地域とどう対話していくかというのは今後の課題だと思っている。

例えば公募する場合、佐賀市では地域の高齢化率とか、その地域の状況を見て2地区程度を候補として選定するような事例もある。そういったところも研究しながら検討していきたい。

(副会長)： 事例がいくつかあったが、その事例についてもうまくいっているとはなかなか言いにくいところもある。収支率も2割でいいということもある。そうしてしまうと、そういう地区がたくさん出てきた場合に財政が破綻するような事態になりかねない。できるだけ持続可能なサービスの提供を考えるのであれば、地域の方々と一緒にやるしかないで、地域の方々がどれだけ必要としているか、必要としているのであればどれだけ利用されるのかということをご前提として考えざるを得ない。そういうことを地域の方と議論しながら進められるような形にしていただけるとよい。ただし、すぐには難しいと思うので、モデル地区として手を挙げていただければ、そこで進めながら今申し上げたことを順番に課題としてクリアしていただきたい。

(委員)： P.3、P.4に「地域の積極的利用」という言葉があるが、「利用促進」のほうがよいのではないかと。公共交通に「乗れ、乗れ」と言うだけでなく、地域のニーズに合致したものでないとなかなか利用促進はできないのではないかと。

「地域、行政、事業者の役割分担の明確化」とあるが、3者が連携して取り組むことが重要と考えている。病院に行くとか、買い物難民で買い物に行くとか、学校に行く人もいます。そういうものをどう考えるか、きちんと創意工夫して取り組んでいったほうが利用促進につながるのではないかと。

質問だが、P.13の費用負担について、税負担50%と運賃で賄えればそれに越したことはないと思うが、賄えない場合は地域の負担、協賛金という形になってくるが、全国的にこういう形で成功している事例はあるのか。地域のニーズがバラバラなので難しい問題ではないかと。

(会長)： 事例があればご紹介いただきたい。

- (事務局)： 文章のニュアンスとして、「乗れ、乗れ」というイメージになるということであるが、一方で、積極的に乗っていただかないと維持できない。そのこのメッセージの伝え方には工夫があると思う。一方で、地域が主体的に盛り上がりいただく必要もある。地域のニーズを把握し、その上でどういった交通手段があるのか、創意工夫しながら進めていく必要があると思っている。
- 費用負担に関する事例は改めて確認する。運賃収入だけで十分な運営経費を賄っている事例は少ない中で、協賛金の仕組みが昨今出てきている。これがうまくいっている事例は少ないと思うが研究していきたい。
- (委員)： モデル事業で創意工夫をした取り組みをやった中でどういう結果が出てくるかと思う。地域のニーズを十分反映していない、反映しているというデータが出てくると思うので、きっちりデータ分析して次につなげてほしい。
- (副会長)： 地域主体の取り組みというのは事務局でも進められていると思う。運輸局で把握されている事例があったらご紹介いただきたい。河内長野では3町会で合意いただいて赤字分については町会費で負担するという形でやっている。ただし、利用者が増えないので持ち出しが増えており、今後どうするかは検討されているところだと思う。それはどういうことかと言うと、乗合率が1人に近づくと特定の人が使う状況になるので安いタクシーとなってしまう、タクシー事業を圧迫することにもなりかねない。複数の人が乗らないと乗合タクシーにならない。河内長野でも今後どうするかは地域の方々と相談して、利用者が増えるようであれば市も継続すると思うが、これ以上悪くなってしまうと運営が難しくなるかもしれない。我々も情報をいただいて検討していきたい。
- (会長)： 運輸局から、情報があれば教えていただきたい。
- (委員)： 運輸局でもなかなかいい事例は聞いていない。全国の事例については調べてご紹介したい。

(2) ローズバスのルート改正について

(事務局) 資料2を用いて説明

～委員からの質問～

- (会長)： この内容についてご質問があればお願いします。
- (委員)： 補足であるが、平成30年度の改正以降、5割以上利用者が減少傾向であり、重く受け止めている。利用者拡大に向けた利便性向上に努めてまいりたい。
- 資料2-6のスケジュールにも示しているが、利用者のニーズを踏まえ、改善に向けて本協議会でご議論いただくことになるのでご協力をよろしくお願いしたい。
- (委員)： 今日はローズバスのルート改正についてということだったので、個人的には楽しみにしてきた。ルート改正というのは、平成31年2月からこれまでに実施したルート改正についての話というわけか。
- (事務局)： 本日はこれまでの経過をまずご説明させていただいた。今の状況、アンケートの速報、乗込み調査の状況をご報告した。その上で、このスケジュールに基づいて今後ルート改正を進めるということでご了解いただきたいといった内容である。
- (委員)： ルートを改正するのは、今のルートから抜本的に変えるのか、若干変えるのか。来年3月ごろに改正するということでよいのか。
- (事務局)： 資料2-6で、今は10月で、アンケート調査のとりまとめを行っている状況である。最終的に令和6年度3月から新たなルートで運行するというスケジュールで、そこを指してそれに必要なルート案を策定し、設置するバス停の地元との協議や法定協議会の場を踏んだ上で法定手続きがあるということで今回スケジュールをお示した。
- (委員)： 資料2-1、ルート改正に係る検証を見ると、平成29年、令和元年の実績が載っているが、この減少をもっと深く考えていただきたい。コロナの関係もあると思うが、これはルート変更による減少だと思う。ローズバスで大事なもの「行きたいところに行ける」との回答が最も多いが、これが以前の両回りから片回りにしたことでかなり影響したのではないかと。行きに乗った人が帰りには乗れないということにもなる。改正されるときにはそういうことをじっくり踏まえて考えてほしい。
- 資料2-4には、北ループ、南ループの各バス停の乗車人数が書いてある。多いところ、少ないところが明確になっているが、これを踏まえて1つのコースにする方法はできないか。1つのループにして、右回り、左回りにするのが一番よいのではないかと。

今までのコースに変えてほしいという声がたくさん耳に入ってくる。今後検討していただきたい。

(事務局)： 今後、本協議会にルート案をお示しさせていただく。今のご意見を踏まえて次回以降で具体的な検討に進めていきたい。

(副会長)： この協議会で両回りから改善していこうということで片回りのルートになったが、結果的にはそれがうまくいかなかったということで一旦評価していると思う。コロナの影響もあるが直近の乗降客は少し増えてきている。今後、元に戻すことも含めて検討されるのは良いことだと思う。資料 2-5 のアンケートで、「税負担を減らすために利用者を増やす」や「税負担が増えるのなら廃止する」が多いが、結局自分たちが乗らなければ利用者は増えないので、誰に対してやっていくのかわからない。ニーズに合った形でサービスを提供しないといけないわけだが、こういう悲観的な意見があるということは、地域の方々に対してローズバスが本当に必要なんだということをもっと訴えかけていただく必要があると思う。可能であれば、片回りでルート変更した場合、両回りにした場合に、必要経費はどれくらいかかり、1 便当たりどの程度の乗客がいなければ採算が取れないとか、そういったシミュレーションをぜひやっていただき、情報を地域にも提供していただきたい。私の承知している事例では、地域の方々が「あと何人乗りましょう、そうすると採算ギリギリ出ます」とか、そういう主体的な取り組みを実施されている。このバス停からあと何人乗れば何とかできるということで活動されている。利用しようとか、増やすことが大事だと言われても、市民の方はどうしたらよいかかわからないと思う。あと何人乗ればローズバスは生き延びるということがわかるような形にすべきだと思う。バス事業者とも協議していただき、情報を出せるような形で検討いただきたい。ニーズはバラバラとのことだったが、それではなかなか継続できない。ある程度まとまりのあるニーズにほかのニーズを乗せていくような形にしないといけない。保健センターの利用者が0だったという話があったが、単独の施設だけでは難しい。買い物や通院をセットにするにはどうすればよいかなど、複合目的に対応できるルートの検討が必要だと思う。その辺も合わせて、単に元に戻すだけでなく、危機感を持って新たな取り組みも検討いただきたい。

(会長)： 事業者から何かご意見はあるか。

(委員)： 事業者からは、いろいろな情報提供や、市と連携しながらよりよいものを作っていけるように進めていきたいと思っている。

(委員)： 資料 2-5 のアンケート調査結果について、全て集計した際に結構なので、ローズバスを利用するために必要なこと、維持が難しくなっているがどうすればよいか、それぞれ「その他」の回答が一定割合存在する。特に気になるのは「維持が難しくなる恐れがあるが、どうすればよいか」の方で、ここに挙げている以外に何かコメントがあるということなので、「その他」でどんな意見があったかご紹介いただきたい。

(事務局)： 「その他」の中身は重要であると思うので、また報告させていただきたい。

(委員)： ローズバスはどちらかと言うと交通弱者、高齢者など、市民病院に行く方が多いという状況の中で、福祉的な要素のある場合はある程度税負担が伴うと我々は解釈している。このアンケートを見ると、「税負担が増えるのなら廃止する」という回答のほうが「生活に必要なので税金で負担してでも運行する」よりも多い。ということは、運行ルートやサービスについて、これ以上税負担を伴わないように検討していただいたらいいのではないかと。「税負担が増えるのなら廃止する」という回答が多いのにはびっくりした。

(事務局)： 「税負担が増えるのなら廃止する」という回答が目立ってしまうが、一方で、他の回答を足し合わせると、何らかの創意工夫をした中で継続してほしいというメッセージとも受け取れる。アンケートの最終結果を見ながらルートの改正に生かしていきたいと考えている。

(副会長)： 先ほど紹介した事例では、事業者から費用が足りないので補助を増やしてくれなければ継続できないと言われている。地域の方たちがルートの変更を検討されているが、それでも事業者が求める費用を賄うことは容易ではなく、将来的にはなかなか今のサービスを維持するのは難しい状況になっている。

一方で、税の公平性をどうするのかという議論がある。ある地域にだけずっと税金の支援をしていくというのは他の地域からすると難しいところがある。バスも鉄道もなくなったら困るということもあるが、なくなると自分たちのまちの価値が低下してしまうと

というような意識もあろうかと思う。バスや鉄道が走っていないまちになるということにすごく大きな喪失感を持たれることがある。行政としてもそれを何とかカバーしようとしているが、最終的に具体的にできることは、空白地とか不便地域への補助しかないような難しい状況になっている。

先ほどの地域主体の取り組みでは、空白地だけの話ではなく、マニュアルを作るときにも次のステップを考えていただくようお願いしている。例えばローズバスのようなコミバス系のものを守るために何ができるのか、関係する地域全体で考えるということもあり得ると思う。特にバス事業や路線の廃止がどんどん出てくる状況の中では、自分たち自身が守っていく必要があることを市民の方々にもアピールできるようにしていただきたい。

(事務局)： 情報の出し方ということで、資料1のP.3に兵庫県猪名川町で発行されているパンフレットを掲載しているが、公共交通は危機的な状況であることを市民に向けてメッセージを出すために町と協議会が連名になって発刊されている。どのように情報を出していくかということは本市としても工夫がいると感じた。

(3) 地域公共交通確保維持事業の活用について

(事務局) 資料3を用いて説明

～委員からの質問～

(会長)： ただいまの内容についてご質問、ご意見等があればお願いします。

(委員)： 山直線について国の補助金をもらうということは、市町村の負担が減ることだが、どちらにしても国民の税金を使っているわけである。綿密に創意工夫を凝らして、もっと利用促進に努めてほしい。例えば看板の問題もあるし、行き先をはっきりするという問題もある。企業や商業施設のインセンティブは企業に持ってもらうといった検討が必要だ。市内臨海部の事業所などは自らの費用で送迎バスを走らせている。税負担の公平性ということからすると、国がお金をくれるからよいということだけでなく、国民の税金を使ってやる限りは、もっと創意工夫、例えば観光客が来るというのであれば、観光客が利用しやすくするためにはどんなサービスがいいとか、もろもろ考えてもらいたい。長期に使う方は割引するとか、そういうふうに工夫を凝らして利用促進してほしい。ただ市の負担が減ったからそれでいいというのではなく、もっと負担の公平性を、岸和田は企業をいっぱい持っているのだから、そこらを考えてやってほしい。要望する。

(事務局)： バス事業者と意見交換しながら利用促進を念頭に進めていきたいと考えている。

③報告事項

(1) 立地適正化計画策定について

(事務局) 資料4を用いて説明

～委員からの質問～

(会長)： ただいまの内容についてご質問、ご意見等があればお願いします。

(委員)： 私どもは近畿地方整備局でまちづくりを担当している部局である。過去からコンパクト+ネットワークと言われている。コンパクトというのはまちづくりの話で、ネットワークは地域公共交通の話である。それを連携してまちづくりを進めていこうという話をしているが、全国の計画でも連携したものは少ない。今日紹介いただいた岸和田市の立地適正化計画は交通まちづくりアクションプランなどもしっかり連携している。これから整備局あるいは全国の事例になるような良いものとなるように期待している。

(事務局)： 交通とまちづくりはセットで進めていくべきものと考えている。ご意見を賜りたいので引き続きよろしくお願いします。

(副会長)： コンパクト+ネットワークについて、特に第6章の居住誘導区域は駅勢圏とかバス停圏などの交通利便性の高い地域に設定することとされている。そうすると鉄道やバス路線にだらだらと区域が設定されてしまいそうなおそれがある。もともと都市計画マスタープランなどで拠点や区域を設定している。そうすると、居住誘導区域というのは生活利便性の高い区域としてあって、それがそれぞれに特色があって、居住誘導区域間の行き来が必要になるような、つまりネットワークとして結ばれる必要があるような形に設定すべきである。そうしないと、過去に失敗した1点集中型の

フィーダー型のまちづくりになってしまう。駅前に拠点があって、バスと鉄道があるところに行くという1点集中型になる。これは今まで失敗してきたわけである。

都心居住という言葉が一時はやった。あれも郊外に住んでいた人が駅前のマンションに住む。そうすると郊外が空洞化してしまう。周辺地域の空洞化という逆の空洞化が起って問題になった。その後、人口が減ってくると、バラバラに住むことになって公共サービスが低下せざるを得ない。できるだけ人口密度を高めて集まって生活していただいて、ガスや水道などの生活サービスを集中的に提供し、費用も安く抑えられるようなまちづくりをしていかないとこれからは難しいということが前提にあるはずである。

ここに書かれている駅やバス停ごとに居住誘導区域を設定するという書き方は私には理解しにくい。鉄道駅ごと、バス停ごとに丸を書き、それが全て誘導区域になるのはあり得ない。もう少し都市計画マスタープランで設定している拠点とか核、そういうところの特性と合わせて検討していただきたい。

もう1点、デジタル田園都市構想について国が考えているような形を目指すのであれば、生産緑地や特定生産緑地の指定についてもっと規制緩和して、生産緑地を幅広く捉え、家庭菜園や、生産したもので簡単に食事をだすレストランなどができるような形にして人を呼んでくる必要がある。交流人口や関係人口を増やすということをやっているといけな。そうするとそれが拠点になり、そういう拠点を公共交通でどう結ぶかを考えていかなければいけない。既存のバスや鉄道があるから、そこに集約するというだけでは国が目指すデジタル田園都市構想とはかけ離れたものになる。

特に岸和田は南北に長く、南は山間地であり、どうしても一極集中になりがちな都市構造になっているので、どのように多核にするのかということも検討いただいて、そういう中に山間部とか中間部の特性を生かしたような誘導区域をどのように作っていくのかを考えていただく、そういう意味では立地適正化が必要な都市だと思う。必要性と特徴を生かした形でぜひ検討をお願いしたい。計画書として、国が言う形に則ってやるのは構わないが、立地適正化計画をつくっているところでも結局何も変わっていないケースが少なくない。実のある計画にすることが必要だし、特に公共交通とか全体の交通計画を作っているわけだから、そこを十分検討していただいて特色あるものにしていただきたい。要望である。

(事務局)： 最低限交通を軸としたまちづくりということで、800m、300mの圏域の話をさせていただいた。都市計画マスタープラン等に拠点の位置づけ、特色があるので、それらを参考に都市機能誘導区域を設定する。拠点間、拠点内の交通で言えば、交通まちづくりアクションプランに、鉄道や路線バス以外のさまざまな市民に対応できる交通手段についての施策等の検討もしている。それらを組み合わせながら生活を支えていきたいと考えている。

また、生産緑地とか田園都市構想の話があったが、立地適正化計画については市街化区域が中心になっていると思うが、岸和田市は南北に長い。山間部、田園地域もあるので、そういったところの関連も含めて検討していきたいと考えている。

(2) 地域公共交通を取り巻く現状

(事務局) 資料5-1 を用いて説明

(南海ウイングバス) 資料5-2 を用いて説明

～委員からの質問～

(会 長)： ただいまの内容についてご質問、ご意見等があればお願いします。

(副会長)： 皆さんは今の説明の状況はよく理解されていると思う。アメリカの港湾でトラック運転手が集まらないということで物流が止まってしまったので、待遇改善をして運転手を確保した。トラック運転手は貨物の需要があるから給料を上げられるという構造があり、トラック運転手のほうが儲かるということがどうしても根底に残ってしまう。そうするとバス運転手の待遇改善が絶対条件になると思う。看護師、介護士、バス運転手もいつかのワンマンカーにして以降だんだん待遇が悪くなって、平均給与が一般職業に対して20%ぐらい低いということがNHKで放送されて問題になった。その後、看護師や介護士については国がある程度関与して待遇改善を凶ろうという動きもあるようだが、旅客の運転手については旅客運賃による独立採算が原則であり、お客さんが増えない限り給与が上がらない構造になってしまっている。利用客がどんどん減っていくので、給

与を上げていくと会社が潰れる。そういう構造的なところは我々では議論しようがない。そこを国、これも税金なので我々の税金をどこにどのように使うかというときに、公共交通というのが市民生活に不可欠なものだとするならば、病院の看護師や介護士と同じように運転手への待遇改善のために何らかの形で税金を使うこともあり得るのではないかと思う。バス協会として国への働きかけなど、何か検討されているのか。コロナ禍のときに広告が出たが、『私たちは困っています』ということしか書かれていなかった。新聞広告を出すのであれば、国に陳情するような形のほうがよかったのではないか。

(委員)： 国への働きかけというのは、自民党、公明党に対して継続的に行っている。今年度、私は6月から着任しているが、4~5回やっている。バス議連という全国基盤のところにも日本全国版のバス協会から国に対して要請している。来月にも自民党の本部でやらせていただく予定である。

乗務員の成り手がないというところで、これまではほとんどバス事業者が単独で経営を一生懸命やっていたという状況である。バス協会としては、事業者の後ろ盾というか、バス乗務員専用の就職イベントをやっているが、来られる方はほとんどが40代、50代で、なかなか若い人が入ってきてくれない。事業者も運転手確保のために定年を少しずつ延ばしていただいて、現在では大体各社65歳の定年になっている。

コロナ禍で利用者が減った中でもバス事業者は頑張ってきたので、少しでも利用していただきたい。乗務員の待遇改善ということで、各社、少しずつではあるが運賃改定をしている。ニュースにもなっているが、10月、11月は上がっている。少しでも乗っていただいたら、路線バスの事業者は地域に密着して走ろうという形になっている。来年4月には乗務員の労働時間の制限が設けられ、今の乗務員より1.2倍から1.3倍ぐらい必要になってくる。まして大阪は再来年万博があるので、本当にバスの乗務員確保が喫緊の課題になっている。皆様のご協力をよろしくお願いしたい。

(副会長)： なかなか難しい問題だが、路線がなくなるとか減便になると地元の方々がすごく怒る。どこに怒るかという、事業者というより行政に怒ってくる。もっとお金を出してバスを走らせろという話になるが、地方自治体は財政が厳しい。バス事業者はなぜ走らせないかという、そもそも乗客が少ない上に運転手が少なくないという両方の原因がある。少なくともお客が増えれば儲かるから賃金を上げて運転手を確保することが可能になるかもしれないが、いまは両輪が駄目なのでなかなかうまくいっていない。最終的に市民が移動できなくなる。その不満を地方自治体、行政に持ってきて行政は困る。鉄道に関しては少し国も関与を考えていると思う。とは言え、JRの廃止でバスに変わっていくことになると思うが、その際にも運転手がいない。それでは解決にはならないと思う。

公共交通をどうやって残していくかというときには、我々が当然必要だと言わなければいけない。利用しなければいけないということはあるが、一方で、国が維持していくために財政とかそういうところの担保が必要だと思う。それはもちろんほかのいろいろな部局からのお金の取り合いみたいなことにもなると思うが、やはり広く市民に関わるということで言えば発言力もあると思うので、統括されているバス協会とか運輸局の皆さんとか、もう少し上に上げていくような形で、何とか維持するために協働の体制を取らないといけないと思う。私も、バス事業者、鉄道事業者も一緒に議論できる場を持たせてほしいということで、いろいろなところで取り組みを進めていただいている。今情報提供いただいたように、そういう話ができる場を持っていただけていると思う。我々が解決できないことは上に上げていくしかないと思うので、ぜひ連携を図っていただけるようにお願いしたい。

(事務局)： 次回の協議会は1月中旬の開催を予定している。事前にご連絡するので、ご参加をよろしくお願いする。

(会長) 以上をもって、令和5年度第2回岸和田市地域公共交通協議会を閉会とする。

岸和田市地域公共交通協議会会議運営規程第5条の規定により

令和5年度（2023年度）第2回岸和田市地域公共交通協議会の会議録をここに署名する。

議 長

署 名

会議録署名人

署 名