

# 会 議 録

名 称	平成 28 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	平成 28 年 11 月 2 日（水）午後 2 時 30 分～午後 4 時 40 分 岸和田市立産業会館 集会室									
出席者  委員 29 名 うち 出席 25 名 代理 8 名	根末	藤原	津村	大井	阪部	多和	宮野	長澤	岩佐	山崎
	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	石橋	辻	善野	片桐	吉野	安藤	西野	寺田	田中	戸治野
	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○
	日野	伊勢	村上	湯川	松村	安渡	別所	西岡	土井	
	○	○	○	×	○	○	×	○	×	(西岡)
	事務局（まちづくり推進部市街地整備課） 実森課長、岸田交通政策担当長、森下主査、本田主査、宇澤担当員									
傍 聴 者	2名									
<<概要>> ■議事 ① 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて ② 将来の交通体系形成に向けた基本方針について ③ 将来交通の実現に向けた交通施策の方向性について ④ その他										
<<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宮野委員を指名  ■内容 ① 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて （事務局） 資料 1 を用いて説明 <div style="text-align: center;">～委員からの質問～</div> （委員） 4 頁(9)で「前期高齢者」とあるが、「前期」という文言を抜いてはどうか。 （事務局） 高齢者でも前期と後期で年齢区分があるため、元気という意味でこのような記載として いる。 （委員） 前期高齢者しか対象ではないと捉えられることを危惧する。 （事務局） アクションプランの対象は、全ての市民と認識している。 （会長） 本資料には「前期」という言葉がついているが、アクションプランは高齢者を含めた全 体の市民を対象としているという理解で良いか。 （事務局） その通りである。 （副会長） 従来交通は、移動に制約がある高齢者、いわゆる後期高齢者を主とする方々を対象と していた。これからは、元気な高齢者、主に前期高齢者も含めて対象にすべきという趣旨 での発言だったかと思う。限られた文章での表現であるため、公表する場合は本来とは異 なる趣旨に捉えられるのではないか。 （事務局） 委員のご指摘事項を修正したうえで、資料を公開する。 （副会長） アンケート調査は、同じ世帯に配布するのか？ （事務局） 岸和田市の公共交通に関するアンケート調査は市民を対象に無作為抽出し、4,500 人に 郵送配布する。また、岸和田市のバス交通に関するアンケート調査は、代表的なバス停で バス利用者に直接配布している。同一人物に調査が実施される可能性は若干ではあるがあ ると考える。 （副会長） アンケート調査の配布形態が異なるのであれば、両方のアンケートの体裁を分けておい た方がいい。同じ調査ではないかというイメージを持たれる可能性がある。										

- (副会長) 8頁について。策定フローは、基本的な「政策」、それを成すための「目標」が示され、その目標に対してどのように近づくのかという「戦略」がある。戦略は優先順位を示すもの。「戦略」に基づき「施策」があるので、こういった基本的な一連の流れを押さえておいて頂きたい。確認のために意見させて頂いた。
- (会長) 他にご質問等なければ、交通まちづくりアクションプランの構成の確認を頂いたということで、次に移りたいと思う。

② 将来の交通体系形成に向けた基本方針について

(事務局) 資料2を用いて説明

～委員からの質問～

(委員) 資料2に記載されていることは当たり前で、総論に思う。こういう問題は今日言って、明日にできるわけではなく、実現まで何十年かかるかわからない。例えば、南海岸和田駅の西(浜)側について、道路は東西に片側一車線しかなく、駅への車寄せなどの送迎ができる構造ではない。市の代表的な駅に面する道路が片側一車線というのは何とかしなければならぬ。また、東(山)側についても送迎用のスペースもない現状。駅前バスやタクシーなどの公共交通と車、人、自転車がそれぞれうまくアクセスできないので、それはすぐにでも対応が必要。工事を進めている東岸和田駅も同様である。西(浜)側は規制があり、商業地域の防火地域という建築基準法の用途地域であるにもかかわらず、特別業務地区となっており、まちづくりが動き出さない。東(山)側はある程度駅前の整備が進んでいるが、西(浜)側も同時に考えながら立体的な利用を考えるなど、工夫はいくらでもできると考える。あるべき姿とはそういうものでないかと思う。

(委員) 基本方針③について。バスを利用する際、海から山へのラインはいけるが、谷から谷へ横断する際には歩かないといけない。愛彩ランドから牛滝の谷まで歩けば30分ぐらいかかる。逆に土生滝(葛城の谷)に歩いて同じくらいかかる。一度、土生滝(葛城の谷)から井坂酒造(牛滝の谷)まで歩いたことがあるが、1時間以上かかった。

観光面とバス路線とがうまくつながっていない現状を感じる。以前、どう乗り換えて行けば谷から谷へ移動できるか考えたが、手段が見つからなかった。

久米田駅へのアクセスについて。久米田(駅前)バス停で降りたら駅まで距離があるため、初めて利用する人には駅までの道が分かりにくいと思う。バス停は駅前に設置してもらうのが一番いいと感じる。

観光面では、いろいろなところへ行くととなると、谷から谷への接続も必要であるので、その辺りにも配慮して頂きたい。

(委員) バスを利用する際、本数が少なく利用しづらい。先ほどのご意見のように谷と谷の間を移動するバス路線がないことに不便さを感じる。通学路の安全対策も必要で、歩道がない区間では通学時間帯などで車両通行を禁止する等の思い切った施策をとらないと、子どもたちの安全は確保できない。また、車いすが通りにくい幅員の狭い歩道も多く見受けられる。そのあたりを改善することで交通弱者の動線を確認し、移動しやすいまちづくりを進めて頂きたい。山手地域から和泉市の商業地域へ行く路線といった、都市間を結ぶバス路線のあり方も検討頂きたい。

(委員) 老人クラブの立場としてお話する。老人クラブの会員は65歳以上であるが、岸和田市で登録者数は2万人程度であるが、実際はその倍の高齢者がおられる。校區別に言うと、東岸和田駅から西(海)側の校区は、バスか車、自転車、徒歩で日常生活をしている。東岸和田駅から山手の駅から近い校区はいいが、修斉、東葛城、山直南・北、城東、内畑の各校区や地区が問題と考える。このあたりはかなり山手の方であるが、高齢者がたくさんおられる。この校区の会員は6,800人で、その倍は会員になっていない人。つまり12,000～13,000人がこの地区におられる。

これから高齢になる方、退職された方は行く場所がなく、楽しみがなくなる。老人クラブでは、高齢者に対し、外に出かけることを促す活動をしている。自宅に閉じこもると、健康にも影響があり、脳を鍛える機会が少なくなり認知症にもつながるのではないかと。また、それが原因で、大きな事故を起こす場合もある。実際、75歳以上が8人に1人という割合になってきている。認知症が進んで事故が起きるといったことがないよう、できるだけ外出する楽しみを増やし、外出する機会を創出している。その時は、便利の良い移動手段はバスが基本になると考える。山手の方にも新築が建っているが、皆さんほぼ車を持っている。車を持っているから住んでいるが、20～30年前に開発された東ヶ丘等につい

- (委員) て、高齢化が進んで、困る状況もでてきている。  
平均寿命だけでなく、健康寿命を延ばすために老人クラブは活動しているが、そのために便利な移動手段を確保してほしい。主要な駅や主要路線のバス停の周辺に駐輪場があれば、自転車を使ってバスに乗れるのではないかと思う。徒歩でバス停に行くより、自転車でバス停に行く方が移動しやすい。また、市内の各所で公的な催し物をしたり、魅力あるイベントが充実してくれば高齢者も外出する機会につながる。いずれは誰もが後期高齢者になるので、趣味を楽しめるような移動しやすい交通網を構築してほしいというのが、老人クラブとしての意見である。
- (委員) 障害者が自動車で移動することを推進する組織の代表もしている。車に乗れない仲間もたくさんいるが、その方々は公共交通が移動手段となるはずだが、重度障害である割合が高く、利用できる公共交通が少ない現状がある。また、駅まで行くことができたとしても、ホームにあがる設備がない駅も全国的にみれば多いという意見も聞いている。現在調査をしているが、岸和田ではないが、4～5件の具体的事例を聞いている。例えばある新幹線の駅では、EVはあるが柱の陰にかくれ、見つけにくいという事例や、エスカレーターを利用する経路途中で階段があったり、また、スロープが急こう配で利用できないというような事例も聞いている。障害者が車を手放すと、公共交通機関に頼らざるをえないが、まだまだ駅にもバリアがあるというのが現状である。このような状況では、障害者だけでなく高齢者も移動が大変ではないかと考える。  
岸和田市内には車寄せスペースがなく、家族が障害者を送迎するのに困難な駅もある。今すぐに解決できる課題ではないが、移動には不便を感じている。
- (委員) 移動には、自転車をよく利用するが、整備された広い道路の区間は走りやすいが、車がたくさん停車(駐車)していて、走行しにくい区間もある。そのような区間が混在し、まちづくりが全体としてうまくいっていないのではと感ずることがある。また、路線バスとローズバスの料金差が大きいという指摘もあるので、アンケート調査でニーズなどを確認して頂きたいと思う。みんなで公共交通について考え、良いまちになってほしいと思う。
- (委員) 久米田駅すぐ北の踏切周辺が危険である。バス、タクシー、自動車が通っているところに、久米田中学校の生徒の通学路にもなっているため、踏切が開いた瞬間にたくさんの子供たちが渡る。それに加えて久米田駅を利用する通勤・通学の方がいるので、人と車と自転車でごった返してすごく危険である。学校からも注意してもらっているが、どうにかして環境を整えてもらえないだろうか。  
紀陽銀行から海側の道幅が狭く、白線は引いてあるが道の端ギリギリなので実質通れない。どうしても車道にはみだしてしまい、その横をバスが通るので危険である。  
踏切から(府道)大阪和泉泉南線については、信号までの距離が短く、渋滞しやすい。そのため、踏切が開いているのに前に進めないという状態になる。(府道)大阪和泉泉南線自体も右折レーンがないので渋滞する。また、久米田駅方面から久米田北一踏切に出る場合についても、左折禁止の為、右折しなければならぬが渋滞のため曲がれないといった具合である。とても危険だと感じているので、どうにかしてほしい。  
久米田中学校周辺道路について。泉州地域の中でも上位のマンモス校で、各学年8クラスである。だいたい900人くらいの生徒がいるが、校門前の道路が狭く、坂で見通しが悪いという道路形状の問題もあるため、危険な状態である。  
八木市民センターについては、立派な施設にも関わらず、アクセスする公共交通手段がないので、バスルートを見直すなど、バス停の設置をお願いしたい。  
買物・通院が不便な地域について。生活をする上で買物や通院は非常に大事であり、そのような地域については、バス等を循環させるなど対応してほしい。買物は、行きは良くても、帰りは荷物が重く大変なので、乗合タクシーや軽トラスーパーに来てもらうなり、なんらかの手段を講じてほしい。  
一人暮らしで自動車にも自転車にも乗れない人がいる。これも公共交通を充実させないと、閉じこもった生活になってしまう。体も動かさない、頭も使わないでは健康に良くない。公共交通は、人を移動させるだけではなく、健康増進にも繋がるものだと思う。公共交通の充実、社会福祉政策で掲げている健康寿命を伸ばすことにも繋がっていると思う。  
岸和田駅から和泉中央駅方面へ行くバスは時間がかかる。各駅停車と急行のように、なにか工夫が必要だと感じる。  
山滝地区は交通が不便で買物をするにも困る状況で、和泉中央駅方面へ行けるようなバ

(委員) ス路線があればという声を聞いている。  
電動車いす使用者の話によれば、年々バッテリーが消耗するため、一回の充電での使用時間が短くなる。充電ポイントの設置を検討し、バッテリー交換は高価なので、補助金制度の検討が必要である。

テーマごと、乗り物(交通手段)ごとに観光マップを作り、観光案内を分かりやすくできないものか。また、バスでの移動についてもどのバスがどこに行くのかなど、現状では分かりにくい。ローズバスの存在自体を知らない方もいる。分かりやすいバス路線図の作成、バスロケーションシステムの導入など、今バスがどこにいるかスマホで見ることができるようにすれば、利用しやすくなるのではと感じた。

カンカンに買物に出かけると、帰りの便まで3時間待ちとなる。利用者目線に立って、行きと帰りのバスの時間に配慮も必要。便数を増やすのが一番よいのだが。

(委員) 公共交通の利便性向上は、高齢者支援だけでなく、高齢者が移動して買物等もすることで地域経済への影響もあることが学術的にもいわれている。そのため、公共交通のサービス向上も重要であるが、行きたい場所やイベントを開催することも大切となる。例えば、シャッター通りの商店街を活性化するためにイベントを行い、そこにいけば楽しめる取組があれば良い。そのような取組の実現には、他部局と連携した方が良い場合もあるので、庁内の連携を進めながら、議論できる体制を構築してほしい。

買物弱者を減らすために宅配を充実するという案もあるが、中心市街地の活性化を考えるとネガティブなことになるので、どこをよくするのかということを経営的に考えることが重要ではないか。

(副会長) たくさんの市民の方にご意見を聞くと、たくさんご意見を頂ける。しかし、全てを実施するということではできない。そのために、市が重点を置くポイントを明確にし、市民がそれに合意ができることが必要となる。

例えば、資料2に、総合計画のまちの将来の記載がある。総合計画の理念をふまえ、3頁にあるような都市構造がある。また、都市マスではまちのストックを活かすことが記載されている。総合計画の目指すまちの姿を実現するためには、その背景に都市構造や社会ストックがあるということである。その上で、次にどんな風にしていくのかを考えて頂きたい。順番に1→2→3と並んでいるが、何の脈絡もなく並んでいるように思うので、そういうことをしっかりと位置づけして頂ければ、5頁の「将来都市構造」につながるはずだが、このタイトルではよく分からない。都市構造の話はどこにも出てこない。岸和田市が元気の躍動感ある都市づくりを実現していくためにこの計画があるのだが、その次に基本理念が出てこないといけない。それがおそらく5頁に書いてある筈だが、それが上の(1)のところなのか、青いところに書いてある1行なのか分からない。

総合計画で言う元気で躍動のあるまちをつくるためにはどのような交通機関があり、こういった拠点があるのか、それらを踏まえた上で、基本理念を実現するということであるなら、それを目指すためにこれから考えて頂きたい。そこをもう少しはっきりしないと、みなさんがどう考えていけばいいか、よく分からない状況になっているのではないかとと思う。

基本理念を実現するために方針が3つあるが、例えば、駅の拠点機能強化は、公共交通ではなく、立地適正化や都市計画マスタープランで議論すべきであり、そのご指摘は方針③に位置付けられる。資料2では、現実の課題をふまえて、めざすべき姿を明らかにする考え方になっているが、本来はめざすべき姿を実現するためには、現状の問題や課題はどうかということをはっきりさせる方がわかりやすいと思う。

安全や環境というキーワードのご意見は、方針②に該当するのではないかと。

方針①の課題に関連するご意見もあった。その他にも、たくさんご意見を頂いたが、基本の「安全・安心」という言葉が方針にない。方針①に含まれているのであれば良いが、確認願いたい。含まれないなら方針④として、新しく方針を追加すべきである。

以上のような観点で、整理されたら良いのではないかと。頂いたご意見は、次の資料にも重複すると思うが、目指すべき都市像があり、それが本来の基本理念であり、それを実現するための3~4つの方針があるので、それぞれの方針に該当するように資料修正をお願いしたい。

(副会長) 特に、6 頁以降には例示があるが、本来であれば「あるべき姿」は、もっとわかりやすい表現、幅広い表現にして頂き、それに対する課題があるということで整理して頂ければと思う。

バスや交通の計画を進める際には、市民協働は重要なキーワードとなる。例えば乗合タクシーについては、河内長野市でも地域が頑張っていて5年で収支率が80%であるが、100%運行を目指している。地域の方々がどのような交通手段がほしいのか、そのためには自分達が何をするのかを明確にしないと実現しないことがたくさんある。

基本は地域の方々が自分達で「こんなことがしたいので、そのためにはこんなタイプの移動手段があればいい。それを運行して行くためには自分たちが何をすべきであるか」という考え方がないとなかなか難しい話であり、本来基本方針の中に入るべきだと思う。

役所が計画をつくって税金でなんとかするだけでは絶対に達成できない。地域ニーズに合った交通手段を地域主体で考え、利用の仕方や維持していく仕組みをみんなで考え、足りない部分については行政の出番になると思うし、運輸局、国交省等の支援もあるのではないかなと思う。地域主体となるベースの部分の部分が大事であり、そこはぜひここに言葉として入れて頂きたいと思う。

(会長) 本日頂いたご意見を参考に事務局で作業を続けさせて頂きたいと思う。その他ご意見がなければ、この件については了承とさせて頂く。

③ 将来交通の実現に向けた交通施策の方向性について

(事務局) 資料3を用いて説明

～委員からの質問～

(委員) 先ほど副会長のご意見にあったように、まず「こうなったら良い」という理想像があり、それを実現するための問題点・課題はどうであるか、といった進め方をして頂いたほうが分かりやすいのではないかな。

(事務局) これまでの進め方は、交通手段の全てを対象として課題の抽出、理念の整理をしてきた。今後は、公共交通に特化した議論を進めていく。めざすべき姿を話しながら進めていくことになる。

(副会長) 資料3もそうだが、3つの圏域に分ける理由は、基本方針を実現するための枠組みとか、それぞれの地域間や、生活圏のなかのことでとてやらないといけないということにある。特に広域圏では、「南大阪泉州圏をリードし」とあり、泉南地区の首都にならなければいけないと言っているのだが、それはどうすればできるのか。南大阪泉州圏をリードするために、岸和田が持っているストックや、将来に向けた潜在力や、都市力のようなものがなにかある筈である。それをやっていかないといけない。すぐに答えは出ないと思うが、みなさんから意見を頂くと、やるべきことが明らかになってくると思う。

逆の例で言うと、生活圏に活動イメージでいろいろ書かれているが、これは全部今やっていることばかりである。「多世代交流や健康につながる交通」と記載されているが、そういうものは現実にはない。委員より、出掛ける行先(目的地)をつくらないといけないというご指摘があったように、目的がないと移動は生じない。もっと、「こういうことをできたら良い」というご意見を皆さんから頂けると、できること・できないことの議論につながり、それを支援できる交通につながる。既存の問題点ばかりであるので、それを解決しても、基本理念の実現に繋がらないのではないかな。

(委員) 公民館に出かける際に、駐車場や駐輪場が非常に狭い。可能であれば、7~8人乗のハイエースで、公民館などの施設をまわって頂ければ良いと思う。タクシーか、ボランティアかわからないが、1人100円程度で利用できたら非常に良いと思う。法律的な問題もあると思うが、小さい地域をまわるような交通手段があれば便利である。

また、広域的な視点では、観光という観点からは、東岸和田駅にも特急が停車するようになってほしい。南海電鉄のラピートは、岸和田駅にも停車するし、最近では外国人の利用も多いと感じる。

近隣圏について。例であるが、最近訪れた新潟のある地域では、電車が2時間に1本しかなく、バス路線もなかった。そのような地域と比較すると、岸和田市は恵まれている。しかし、その状況に甘んじていると将来、利用者も減少し、サービスの低下も進んでいくと考える。交通の問題を考える上で、便利な方策を考えると法的な問題が立ちふさがる。タクシーも乗合のような仕組みを考えて頂ければ、利用しやすくなると思う。

(委員) ローズバスは大きな車両で広範囲をまわっているが、もう少し小さい車両で狭い範囲を回っても良いのではないか。ローズバスの現状はコミュニティバスというより、100円路線バスに近い。現状や課題からスタートではなく、理想像から現状の問題点を考える方が、より良い意見が出ると思う。

(委員) 都市拠点の機能を高めるため、交通軸を高めると資料には記載されているが、都市拠点が集積したうえで、道路やバス路線をつくるという発想もある。交通軸を守りながら、都市拠点の集積を進めていく、両方で頑張ると言うことが美しい姿であると思う。近隣圏、地域圏も含めて、地域が頑張るとよくなると思うので、考え方の整理をお願いしたい。

(委員) 交通の問題の前に、駅や拠点づくりが大事ではないか。拠点があるから、バスや交通軸がうまれる。その拠点について。岸和田で「観光」というが、岸和田城は大阪府下では大阪城以外に天守閣がある唯一のお城であるのに、100名城に入っていない。府下では千早赤阪城のみである。美術館、博物館、土産物屋もない。岸和田駅の乗降客数は減少し、駅周辺に駐車場もない。まず拠点づくりを考えて頂きたい。岸和田城を有名にするだけなので、お金はかからない筈だが、そのような努力をしていない。歴史をPRしていない。努力をせずに観光といっても誰もこない。岸和田祭しかないし、その祭でも外部から来るお客さんも大事にできていない。拠点があれば、拠点間を結ぶ路線がうまれてくる。たとえばローズバスなどでも拠点の話題は出ていると思うのだが、観光や商業など立派なことを書いているにもかかわらず、PRなど努力を全くしていないと思う。

岸和田にも岸和田城、自泉会館、池田泉州銀行等、いろいろな歴史がある。十三代続いた岡部藩もあれば新島襄の話もある。春木の縄文時代の遺跡や、下池田等の弥生時代の遺跡、天平時代に創建された久米田寺もある。それだけの歴史を持っていて何一つ観光のPRをしていない。

観光してドキドキ・ワクワクするようなことを提案すべきである。アンケート調査をして、分析は大事であり、その結果をふまえて企画し、実行することが大事である。施策をいつまでにするのかの議論では、副会長の指摘にあったように優先順位が重要となる。その時に拠点づくりが必要となる。

(委員) 他府県から観光に来られた方が、岸和田城を知らなかったのが、案内したら喜んでくれたという話もあった。また、観光客に気軽に配ることができるツールがないとの話もあった。観光に来られた方に、ワクワク・ドキドキする岸和田を伝えることも重要であると思う。交通はまちの基礎だと思うので、それを含めて検討することが必要ではないか。

(副会長) 資料について。基本方針を示し、その基本方針をどうしていくのかという過程で、なぜ階層構造になるのかということに結び付けて頂きたい。方針を実現するためには階層化することが必要であることを明記してはどうか。広域では岸和田の位置づけを明確にする、近隣圏では立地適正化を含めた拠点との関係性の整理、生活圏ではこれから求められる行動を示して頂いたうえで、それを支援する交通を考えて頂きたい。

施策の方向性ということで、資料には「公共交通と連携したまちづくり」、「安心して暮らせるまちづくり」、「交通を軸とした交流と賑わいのあるまちづくり」という3つが記載されているが、これはいったいなんなのかよく分からない。先ほど理念があって方針があって、それぞれの実現に向けてどうあるべきかがあったが、この3つの方向性との関係性が分かりにくいので、きっちりと位置付けを整理して頂きたい。どういう広さの中で実現するのかという時に、例えば近隣圏や生活圏というところで、より重みづけするといったことが、先ほどから意見として出ている優先順位だと思う。

あまりあちこちにまちづくりが出てきたら、ではどれを目指しているのかよく分からなくなるので、ぜひその辺りはもう一度見直して資料の整合性を考えて頂きたい。

商業や観光の観点については、どこの都市でも単一目的だけでは交流人口は増えないので、複合的な目的が必要となる。例えば、土日はバスを観光利用に使ってもらうなど、観光や商業と一緒に議論することで、前向きな取組になると思う。今日も岸和田の商店街で、外国人観光客を見かけた。外国人観光客も来訪しているので、PRするものや移動手段が充実すれば、観光客が増加すると思う。前向きなご意見があったので、商業や観光施策も一緒に進めて頂けると思う。

さきほどご意見のあったローズバスの運行範囲の見直しや、小さいバスでの運行について、例えば7～8人乗りの車両を使用し経路を2分割となると、2台の車両と2名の乗務

(副会長) 員が必要であり、経費の増大が問題となる。結果的に2つの経路を1台で運行するしか対応できないということになり、運行回数の増加は難しく、利便性の向上にはつながらない。そのような問題を乗り越えるには、今後、具体的に検討する段階において、費用の面では事業者、法律の面では運輸局などの行政機関からのアドバイス等も必要だと考える。

(会長) それでは皆様にお諮りする。

将来交通の実現に向けた交通施策の方向性について、皆様から頂いた意見を含め、説明のあった進め方で取り組んでいくことで了承して頂けるか。

(異議無し)

異議がないようなので了承とさせて頂く。

将来交通の実現に向けた交通施策の方向性については、これで終えたいと思う。

---

④ その他

(事務局) 本日のご意見をふまえ、基本理念、方向性を整理したい。また、関係者間で施策の調整作業を進める。次回については、とりまとめ作業を終えた段階で改めてご連絡させて頂く。

(会長) 以上を持って閉会とする。

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

平成 28 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