

会 議 録

名 称	令和2年度（2020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2年 11 月 30 日（月）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	<table><tr><td>堤</td><td>山本</td><td>前田</td><td>松下</td><td>藤浪(秀)</td><td>藤本</td><td>表木</td><td>中野</td><td>梅澤</td><td>芥子</td></tr><tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>山崎</td><td>原</td><td>勝藤</td><td>吉田</td><td>榊</td><td>吉野</td><td>安藤</td><td>清遠</td><td>藤浪(勝)</td><td>和田</td></tr><tr><td>○</td><td>×</td><td>○</td><td>○</td><td>×</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>稲内</td><td>日野</td><td>伊勢</td><td>本田</td><td>河原</td><td>崎谷</td><td>梶川</td><td>別所</td><td>小川</td><td>小林</td></tr><tr><td>×</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>×</td></tr></table>										堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	藤本	表木	中野	梅澤	芥子	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	山崎	原	勝藤	吉田	榊	吉野	安藤	清遠	藤浪(勝)	和田	○	×	○	○	×	○	○	○	○	○	稲内	日野	伊勢	本田	河原	崎谷	梶川	別所	小川	小林	×	○	○	○	○	○	○	○	○	×
堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	藤本	表木	中野	梅澤	芥子																																																													
○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																																																													
山崎	原	勝藤	吉田	榊	吉野	安藤	清遠	藤浪(勝)	和田																																																													
○	×	○	○	×	○	○	○	○	○																																																													
稲内	日野	伊勢	本田	河原	崎谷	梶川	別所	小川	小林																																																													
×	○	○	○	○	○	○	○	○	×																																																													
委員30名中 出席26名 (うち代理2名)	事務局（まちづくり推進部市街地整備課） 高橋課長、秦広域幹線計画担当参事、森下交通政策担当主幹、吉田主査、北出																																																																					
傍 聴 者	1 名																																																																					
＜＜概要＞＞ ■案件 ① 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて（本日の位置付け） ② 【公共交通編】 & 【総合交通戦略編】の進行管理について 1. バリアフリー基本構想分科会について（速報） 2. 泉北高速鉄道の延伸に関する取組について 3. 都市計画道路（岸和田港福田線他）の供用開始について 4. ローズバスの改正に向けた方向性について ③ 【公共交通編】 & 【総合交通戦略編】の評価指標値（現況値）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藤本委員を指名																																																																						
案件 ①岸和田市交通まちづくりアクションプランについて（本日の位置付け） （事務局） 資料1 を用いて説明 ～委員からの質問～ （会長） ご質問等無いようであれば、本日の位置付けについてはこれで終えたい。																																																																						
②【公共交通編】 & 【総合交通戦略編】の進行管理について 1. バリアフリー基本構想分科会について（速報） （事務局） 資料2 を用いて説明 ～委員からの質問～ （会長） ご質問等無いようであれば、バリアフリー基本構想分科会についてはこれで終えたい。引き続き分科会にて検討いただきたい。																																																																						
2. 泉北高速鉄道の延伸に関する取組について （事務局） 説明 ～委員からの質問～ （委員） いまご説明いただいた場所は、大阪府有地ということだが、泉州山手線を和泉中央方向から来て、磯之上山直線と交差するフタツ池交差点付近で、磯之上山直線の以北、和泉市との行																																																																						

(事務局) (委員) (会長)	政界あたりから、岸和田市側は暫定的な平面の4車線だが、幅65メートルは確保済みの用地の一部ということではよろしいか。それと、面積はどのくらいあるのか。 大阪府の泉州山手線用地のうち、暫定供用されている部分を除いた部分と考えている。今後、大阪府と協議することになるかと思う。 面積はバスターミナル、バス駐車場等々で数千平米必要になるが、今後、協議していきたい。 了。 他にご質問無いようであれば、これからは進捗があった時点で、適宜、報告をしていただくということで議事を終えたい。
(委員) (委員) (委員) (委員) (委員) (委員) (委員) (会長)	3. 都市計画道路（岸和田港福田線他）の供用開始について 資料3を用いて説明 ～委員からの質問～ 都市計画道路に関する質問が3点ある。 1点目は、岸和田港福田線の整備の事業着手から供用開始までの期間と、用地買収も含めての事業費を伺いたい。 2点目は、岸和田市内に現在ある都市計画道路の計画決定路線数の総数と、そのうち完成済あるいは供用開始済の路線数、整備率、進捗率を伺いたい。 3点目は、府道と市道について、今後、具体的に整備事業に着手する路線はあるのか伺いたい。 本質問は、高架事業・道路整備課よりお答えする。 まず、岸和田港福田線の事業期間は、平成20年から令和2年である。全体事業費は約13億5000万円である。 次に、市全体の都市計画道路の路線数と進捗は、全路線46路線、延長が98.8キロメートルあり、全線供用が21路線、一部供用道路が10路線、整備率は58.3パーセントである。 また、次期整備路線は、田治米畑町線を予定しており、区間は星和上松台から府道春木岸和田線となっている。この路線は幅員が16メートル、延長が約730メートルで、交通まちづくりアクションプラン、道路の整備に関するプログラムに位置づけられている。現在、認可申請中である。 16メートルというのは、一般的に既存の道路ではどのあたりの道路か。感覚的には旧の26号線ぐらいか。 岸和田港福田線が開通したが、その幅員が16メートルである。 了。 ほかにご質問無いようであれば、都市計画道路（岸和田港福田線他）の供用開始については終えたい。
(事務局) (会長) (委員)	4. ローズバスの改正に向けた方向性について 資料4を用いて説明 ～委員からの質問～ 前回の協議会で、大阪運輸支局より危険バス停についての情報があったが、両廻りの実現については、この危険バス停の件は大きな事項と考えられるため、大阪運輸支局の本田委員より現在の状況についてお話しいただければありがたい。 いわゆる危険なバス停の現状についてご報告する。 2年前の横浜での交通事故によってバス停の問題点がクローズアップされ、現在も報道機関等で注目されている。バス停に関する安全性については、運輸局、整備局、大阪府、バス協会等で構成される検討会の中で今後のあり方について検討している。 検討会において、大阪府内の安全性確保対策が必要なバス停をリストアップしている。リストアップに際しては、対策の優先度に応じてABCのランクづけをしている。Aランクは、

バスが停車して横断歩道をまたいでいたり、踏んでしまっていたり、かかっていたりするもの。Bランクは、横断歩道から5メートル、あるいは交差点にかかっているもの。Cランクは、交差点から5メートル以内のところにバスが停車するもの。リストアップされたバス停は、12月中に近畿運輸局のホームページにて公表する予定。

今後、新たにバス停をつくる際や、既存のバス停の中でリストアップされたものは今後、対策を講じていくことになる。対策の中で、例えば移設が必要になるものについては地元住民のご協力がないと対応できない。今回のバスの両廻りルートに関しても、新しいバス停を設置する際のハード対策で、地理的にどうしてもバスベイを設けることができない箇所があると思うので、ぜひとも地元の住民さんにご協力いただきたい。

ここでお願いがあるのだが、わかりやすいように「いわゆる危険なバス停」と言っているが、即そのバス停が危険かと言うと、そういうわけではない。確かに交通安全上、問題があるということで抽出しているが、交通事故は皆さんの配慮と注意があれば防げるものと思うので、バスが発着する間際の道路の横断や、バスが停車しているときの対向車については十分気をつけて走行していただきたい。

(会長) 事務局サイドでは現状を少しでも改善するため、「資料4」でイメージAからイメージCを示しているが、運輸事業者の南海ウイングバス南部株式会社にご意見いただきたい。

(委員) 資料については、まだ試走が済んでいないため、所要時間や細かい話は変更もあるかと思う。

大きな話としては、現状のローズバスが8時から17時の間であるのに対し、最終バスが17時以降となる案もあるため、こちらは評価も変わるかと思う。朝8時より前や17時より後というのは、通勤の時間帯にかかってくるため、慎重に検討、議論が必要と考える。

(委員) 確認だが、事務局としては両廻りという方向性を持っているのか。

(事務局) 最終的にはイメージ1、イメージ2の両廻りという方向性であり、それらは前回からの論点整理によって作成したルートイメージである。

(委員) 私も乗り込み調査をしたが、「両廻りが必要なので戻してほしい」という意見が多かったので、それがベストと思っている。事務局としては、当面は協議のための時間がかかるという認識か。

(事務局) 協議には安全性確保対策が必要なバス停のこともあり、住民、関係者協議、また、バスベイ設置の必要もあり、かなりの時間を要するということを見込んでいる。

(委員) 運輸支局のご意見を伺いたいのだが、岸和田市の場合、もともと両廻りだったものを片廻りに変更した際、片側のバス停を廃止にしている。このバス停を復元するということは新規扱いになるのか。

(委員) 一度、廃止したバス停を復活するのは、新規扱いになる。前回設置時の状況といまの状況は変わっていると思うが、いまのバス停の設置基準が適用される。

(委員) 設置計画の難易度が相当上がるという認識か。

(委員) 先ほど申し上げたとおり、通常、バスが停車した場合に横断歩道にかからない、交差点にかからない、交差点から5メートル、横断歩道から5メートル離れているという状況であれば、今回の基準の安全性に関してはクリアする。それ以外に性能の問題やその他の交通安全の問題が発生するかと思う。

(委員) バスバースの話などもあり、協議に時間も要し、費用もかかるのではないかという認識もっている。そういった中で、事務局としては2枚目のイメージA、B、Cを提案されているが、方向性としては、どのように考えるか。

(事務局) 事務局では、先ほどの論点整理の表をもとに相対的にルートイメージを作成している。その中では、総合得点の高いイメージCになると考えている。

(委員) もう1回、メリット、デメリットの説明をしていただきたい。

(事務局) イメージAは、現状の北ループ、南ループとも1時間に1本、朝8時から夕方5時まで、8便ずつ運行しているパターンダイヤを保持しながら、北ループについて市役所前のバス停を追加する。

イメージBは、北ループには市役所前と港緑町、南ループには市民病院前を追加する。北ループ、南ループともご要望の多いバス停を追加する。現状では、市民病院へは下松で降りて200メートルぐらい歩くため、その点を改善するルートである。ただ、パターンダイヤは崩れてしまう。

イメージCは、岸和田駅前を出てから一旦通常の北ループの春木を回って、中井町を回って、市民病院のほうに回って、岸和田駅方面に向かって、最後に港緑町を回って、市役所前

に寄って岸和田駅に戻る。市民病院前で3分待ち合わせることによって市民病院前において北から南、南から北への乗り継ぎが可能になる。こちらは、総合得点30点中の20点となる。

(委員) 南、北の二つのループと比べて、圧倒的に両廻りの総合得点が高い。片廻りにしてお客さんが半分に減った。改正イメージ1、イメージ2に戻すべきであると思う。

また、前回の会議録では、ローズバスは福祉バスではないと断言されているが、これまでにいただいた資料を調べると、当初の導入理由は、福祉バスであったと思う。前回資料の「当初の導入理念」では、一番先に「地域福祉を考慮し」と書かれている。続いて「既存路線バスとの整合を図りながら鉄道駅や主要公共施設等を効率的に結ぶ」「高齢者・障害者等の交通弱者や路線バス圏外住民の交通利便性の向上を図る」とある。こういう形で「高齢者・障害者等の交通弱者」という文言が一番先に入っている。

ローズバスの導入に当たっては、無料にしようという考えがあった。岸和田よりも先に泉佐野がこういうバスを導入して、最初は無料にしていたが、様々な問題が起こったため、バス運賃を100円にした。泉佐野の例を受け岸和田も運賃を100円と設定したが平成31年の改正により、今は170円となっている。しかし、泉佐野は5年ほど前にまた無料に戻している。そのようなことも含め、福祉バスというのが導入のときの一番大事な理念ではないかと思っている。

もともと採算を採るために走らせている訳ではないのだから、赤字路線は仕方がないと考ええる。福祉ということを根底に置くと、また違う考えでとらえてもらえるのではないかと思う。収支比率云々という話も、受益者負担という話もあるが、もともとはこういう理念で導入したということである。私はその当時、そういうふうに聞いた。

(副会長) 福祉バスの場合は利用者が限定される。福祉バスの場合は、福祉担当部局になって全額、税金で負担することになり、条件に合わない方は乗れない。そういう制約があるので公共交通の位置づけにし、ここで議論している。

それと、今回は前回の条件整理をもとにということだったが、いきなりいろいろな細かいルートの紹介、提案になってしまった。もともと両廻りだったのにいまのルートに変えたのは、この協議会の中で、利用者減少が課題となるなか、ローズバスの変更をしたいというご提案があったからである。そのときに、両廻りだと一周回するのに時間がかかるので時間を短縮することや、定時発にしたいという提案があった。片廻りにすることで、便数を6便から8便に増やすことができた。両廻りよりも利用者が増えるのではないかという期待をもって、この会議の中でいまの形にされたという経緯がある。

課題を改善するために片廻りにしたが、結果的に利用者が減ってしまったため、もともとの条件を改善することと、条件を変えたから悪くなったことの両方をあわせて、本来はご提案いただく必要があると思う。

イメージA、B、Cというのは、片廻りに変えたがうまくいかなかったもので、それを改善するためにはどんなことができるのかというもの。これでもだめだったら、片廻りにしたことが根本的な問題のため両廻りにするというのが、サービス改善を考えるときの本来のプロセスだと思う。

1回もとに戻すということで各委員さんがご理解、納得されるのであればこういう進め方でもいいが、全体の合意の中で議論して案をつくっていくという会議であることをご理解いただきたい。

「両廻りに戻すが、それまでの間は当面、A、B、Cでやる」というやり方なのか、「そもそも両廻りを片廻りにしてうまくいかなかったから、部分修正して、A、B、Cでやってみて、それでもだめだったら両廻りに戻す」というやり方なのか、議論の上合意形成を図る必要がある。

(会長) 議論の整理をしていただいた。本来的には両廻りを目指すが、危険なバス停の問題等々、さまざまな課題があるため、当面は片廻りでA、B、Cの改善案を目指すということだと思う。松下委員、いかがか。

(委員) 乗り込み調査をした際にも両廻りについての意見がたくさんあったということを実感した。現状のルートの問題点を抽出する中で、イメージCのように、停留所を増やすことで利用者の満足度を上げることができるのではないかという視点もあり、当面、許認可を整えるために時間もかかる中で、1回、イメージCのように微修正を行い、地域公共交通協議会の中でいろいろ議論していただいて、最終的には両廻りのルートをご提案させていただくような流

れになるかと思う。

(委員) いろいろな議論の上で南北ルートにしたということはよくわかる。しかし、その結果、二つのルートにしたのにお客さんが半分近く減ったというのは現実である。「過ちを改むるにはばかりことなかれ」という言葉もある。この手続きに関しては専門的なこともあり、難しい点もあると思う。実現については、大変なことだということは承知している。

(委員) この協議会で従来の両廻りを片廻りにしたという経過があって、それを現在、実施されているが、私の所属する団体でも「両廻りに戻してほしい」という市民の声が多くある。この協議会で市民の声を聞いてもとの両廻りのルートに変えていくということだが、「現行の片廻りを修正せずに続けながら、両廻りを目指していく」という方法もあるのではないか。

(委員) 北ループは市役所前に寄らないことや、港緑町に寄ったら利用客が増えるのではないかとご意見をいただく中で、イメージCについては、新たな停留所を作らずにルート設定をしたという経過があるので、ご理解いただきたい。

(副会長) 両廻りに戻したらいけないと言っているのではなくて、手続きについて、皆さんにしっかり共通理解を持っていただきたい。「周回時間が長すぎるので短くするため片廻り2方向にしたが、あまり効果がなかった」という評価をする。その次に、「定時発もわかりやすいが、市役所や病院に行くほうが、利便性が高くなる」という評価をする。

評価をした上で、「やはり両廻りにするほうがいい」ということであれば、そうしたらいい。その際は、危険なバス停など新たに出てきた課題があるので改めてそれを見直す。その間に、前に決めたことでうまくいかなかった部分を改善していくと、恐らくイメージCのようになると思う。

ただ、これまでの議論で、定時発について、今までバスを利用していない人にもっと周知をして、わかりやすい、利用しやすいということを評価してもらおうと言っていた。乗り込み調査では、バスを使っていない人の答えは無い。バスを利用していない人についても意見を集めようという議論が、確か前回までのこの会議の中であったと思う。それを踏まえた上で、現状ではなかなか新たに利用してもらえそうにないので、使っている人の利便性を重視しようということになったため、この評価の表になっている。

その報告が抜けていた。「周知を図ったが、利用していなかった人達からなかなか意見をいただかず、そういう人たちはバスを利用しないようなので、今バスを使っている人たちがターゲットになった。その人たちの意見を聞くとこのような表になるので、こういうふうに評価した」というふうに説明していただきたい。手続きとしては、このように報告いただくと、この会議として皆さんの理解を得た上で前に進められるのではないか。

それから、税補填がどんどん増えてくるのは困るということで、苦肉の策として、この会議で運賃を上げた。利用者が減っても、運賃が上がった分だけ収支の減り方は少ないのだと思うが、今後、さらに利用者が減ると、ますます収支は苦しくなる。どちらに変えるとしても、「このように変えるので、みんなでバスを利用しましょう。少し車をやめてバスにしましょう」という機運を高めていかないといけない。

(委員) 一つのルートにして両廻りにすると、当然、時間的には1週の時間がかかる。しかし、利用する人は近いほうに乗るので、半分しか使わない。利用者の視点だと、両廻りのほうが時間短縮になるのではないか。府営吉井住宅、中井町から市役所に行く場合、いまのルートであれば家に帰るまでに両方のルートに乗らないといけない。

利用する人にとって時間が半分しかかからないということであれば、やはり両廻りのルートのほうが、メリットがあるのではないかと思う。

(委員) その点は、事務局が大分、評価していると思う。24/30の評価点数がついている点は理解いただきたい。

(委員) 前回、将来的にはコミュニティバスを岸和田市の単独ではなく、近隣の、具体的には和泉市、貝塚市との共同運行ということを提案した。それは将来的なことだが、隣接の和泉市や貝塚市は実際にどのような、両廻り、片廻りをやっているのか。また、それぞれの利用者の住民の方からは「ここが不便だ」「あそこが不便だ」「このようにしてほしい」といった意見はないか。

(事務局) 現在、貝塚市のコミュニティバス（は～もに～ばす）は、一乗車220円で、水間鉄道から片廻りで各施設やバス停を運行していて、両廻りという設定ではない。ただ、岸和田市の場合は路線バスの間を縫うような形でコミュニティバスという位置付けだが、貝塚市は路線バスが撤退しているため、路線バスに代わるルートとして、5ルートを設定して走らせてい

る状況だと聞いている。

利用者からの評価については我々の耳には入ってきていないため、お答えしかねる。

(委員)

和泉市の情報はないか。

(事務局)

貝塚市は、岸和田市以南のバス連絡協議会により、情報交換も行っているが、和泉市の情報は現在のところない状態である。

(委員)

面積や地理的条件等が違っているので一律には岸和田市と同じようには見られないと思うが、近隣市も同じ泉州の北部地域。いろいろ調べていただいて、いいところを取り入れてほしい。

(委員)

和泉市も路線バスとコミュニティバスの運賃格差の問題があり、コミュニティバスの運賃を上げて経路も変えたところ、利用者が激減した。今は、今後どうするかという議論をしていて、具体的な解決策、ブレイクスルーはまだできていない状況である。

私のほうから2点ほど意見を申し上げたい。

まず、重みと評価のつけ方が、1点、2点、3点というようになり範囲が狭い上に、その根拠がかなりあいまいである。1点と2点と3点は1ずつ差があるように見えるが、本当に1ずつ差があるのか。例えば運行便数では、1日6便なら1点、1日8便なら2点で、2便の差が1点になっているが、なぜそうなのかの根拠がかなり希薄だと思う。重みも、重視すべき指標として回答された割合を点数に置き換えていると思うが、そのパーセンテージで重みをつけたほうが適切だろうと思う。だから、50%と40%ならば5対4でいい数をもしかしたら3点、2点にしているかもしれない。根拠になった生のデータを示せるものはできるだけ生のデータで持ってきたほうがよい。

あと、現行ルートと、現行ルートに変える前の元のルートについても同様の評価をしてほしい。元に戻したところで、いろいろな課題の指摘されていた案に戻るだけである。これから案を出すときに、元に戻すよりも少しでもいい案を出さなければいけないので、現行ルートと元のルートについて、総合得点の比較をする必要があるだろうと思う。

手続きについては、副会長がおっしゃったような進め方にするべきだと思う。例えば河内長野は北、南のピストンで、両廻りが原則かどうかは地域のニーズ次第だと思うので、もう少し柔軟に考えることと、一体、何が問題だったのかということをもまず解明するところが重要ではないかと思う。

(事務局)

定量的に表せない部分もあるが、点数化するほうがご理解いただけるのではないかとということもある。乗り込み調査は令和元年度と令和2年度において2回行っている。それと、協議会でのご意見、協議会委員へのヒアリング、バス連絡協議会での意見聴取もしている。また、普段ローズバスに乗られていない方のご意見ということで、全職員およびその家族に対してバスアンケートを実施した。すべてを同じように定量化して積算できるかどうかということとは難しい点もあり、全体のご意見等を参考にして、こういった表示とさせていただいた。

(副会長)

前回ルートを変更した際は、両廻りでは、利用が増えることはないだろうと言っていた。なぜかという、利用している人はすでに利用しているからだ。今使っていない人に使ってもらわないと、本当に収支がもたないので、定時発にして利用者を増やそうというご提案だった。

しかし、利用者が減ってしまったので、元の状態まで何とかリカバリーするため、乗り込み調査などで今の利用者のご意見をお伺いして改善点は改善しようとしているが、前の段階よりも少し下のところにしか戻らない。それでいいのか。

本市の公共交通全体の中の路線バスに対して、地域交通としてのローズバスの位置付けについても、それならば福祉バスにしたらどうかというような議論があるかもしれない。将来的に元に戻すことではなくて、今後の公共交通やバスはどうあるべきかということも一緒に議論していただきたい。

市民アンケート調査などもやっていて、「どうすればバスを使いますか」とか「なぜバスを使わないのですか」というような単純なアンケートのデータも含めて、今後、どうすればバスに乗ってもらえるかということを考えていただく必要がある。

(会長)

元に戻すかどうかというあたりまで含めての議論になっているが、今日方向性を出しておかないと時間的に間に合わないのか。

(副会長)

今までの意見だと、ルート変更により利用者がすごく減ってしまったので、改善できるところをまず改善しないといけないので、おのずと、恐らくイメージCのように改善しようということになるかと思う。それは最終案ではなく、それからさらに次の改善をしようすると、バス停の問題や道路の問題などいろいろ出てくる。そうすると、イメージCなどをやっ

ていただいた上で一定期間おいて評価をして、その上で次のステップが必要になると思う。その間に関係者協議をしていただいて、もう1回、評価をし直した上で1案、2案を目指す。

きょうはそういう方向性をご了解いただければ、事務的にはCをめざしてとりあえず改善していきましようという合意できるのではないか。

(会長) いまの日野委員の意見について、ご意見はあるか。

(委員) 事務局のほうからも点数的にCの方向で進みたいというお話もあったと思うが、時間帯の問題や、便数によって評価も変わってくるのではないかと思うため、もう少し議論をしてから決めるべきではないかと私どもは考えている。

(委員) 事務局のほうでは、Cの方向で、5月目標で動いているとのことだが、もう少し議論したいとバス事業者さんもお話しされている。

(事務局) 関係者協議がまだ完結していない状態でのイメージ案になるので、今後、関係者協議の中で当然、新たな要素が加わったりする部分もある。改正する際には当然、協議会を経るという手続きになる。

(委員) 関係者協議を続けていただきたい。

(会長) 評価の仕方の課題や、所要時間や立ち寄りところ、パターンダイヤの維持、便数の確保といった当初の課題点の議論についてはもう一度、整理いただきたい。C案をとりあえずの前提として、協議を続けながら、何らかの改善に向けて動き出すという方向でいかがか。うまく動き出せば、両廻りに関する障害も解決していけるのではないか。

(副会長) 今回、事務局が少し先取りで1、2とかA、B、Cとかを出された。改善の方向性として、事務局が今回、A、B、Cを出されたが、整理すると、1)それをベースにしながら関係機関と議論して改善案を作る、2)ただし、今回の改善案は最終案ではなく、将来はさらにリカバリをして、もう少し広い視点で考える、ということになろうかと思う。もちろん、その中には両廻りの復活も含めて入ってくることになると思う。

(会長) 今日は、市民委員を始めとして、学識経験者、関係機関、事業者、それぞれの委員より、貴重なご意見を賜りまして本当にありがたい。様々なご意見より完全に昔に戻すのではなく、さらによりよい方向をめざすという点では同じなのではないかと、私は伺っていてそのように感じた。

課題を追究しつつ、評価、分析の方法も研究しつつ、これまで改善してきた点をさらにチェックしながら、当面はC案をめざしましょう。そういう方向でいかがか。

(事務局) はい。いただいたご意見を踏まえ、検討を深めてまいります。

③ 【公共交通編】 & 【総合交通戦略編】の評価指標値（現況値）について

(事務局) 資料5を用いて説明

④その他

(事務局) 資料6を用いて説明

～委員からの質問～

(副会長) 個別にはすごくいいことをやっていると聞いていますが、レンタサイクルを導入すると、バス利用者は減る。総合交通計画についての協議会であるので、個別の施策を並べるのではなく、このようなレンタサイクルを充実させるときには公共交通との連携をどう図るのかということをご検討いただきたい。国の自転車活用推進法では、公共交通との連携ということを書いてはいるが、実際上は難しい。例えば、駐輪場の月極をしている方々にバスの回数券を月に数枚を渡すとか、バスの定期を持っている人には自転車の駐輪場の何回分かの券を渡すとか、雨の場合などに、都合によってどちらでも使えるような仕組みをつくるのが本当の連携だと思う。個別に、値引きなどをして「どんどん便利になりますよ」ということをすると、バスをやめてこちらにしようという話にしかならない。ここは公共交通全体を議論している会議なので、そこは間違わずに補足をお願いしたい。

(会長) 事務局、よろしくをお願いしたい。

(事務局) 長時間にわたり貴重なご意見を頂いた。今後、本日頂いたご意見を踏まえ、必要な手続きを進めてまいります。

(会長) 次回の協議会は、来年の2月ごろに開催予定となっているので、よろしくお願いしたい。
本日は、重要な論点を各委員の方々から熱心に的確なご意見、ご指摘をいただいた。本日の
内容については、事務局で論点を整理し、各委員様への確認も含め、来年の2月開催に向け
て、事前調整もしていただきたい。事務局にはぜひともよろしくお願いしたい。

(会長) 以上をもって、令和2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2年度（2020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