

第15回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第15回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成24年10月24日（水） 午後3時30分～
開催場所	河内長野市役所 602会議室
公開・非公開の別 （非公開とした 場合はその理由）	公開
傍聴者	2人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	(1)「第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画」（案）に対するパブリックコメントの実施結果 (2)河内長野市のバス輸送の現状について (3)大阪府における公共交通に関する取り組みについて (4)地域公共交通施策に係る国の取り組みについて (5)その他
会議内容	別紙会議内容のとおり

第 15 回 河内長野市地域公共交通会議内容

発言者	会議内容（要旨）
事務局 （松坂）	只今より、平成24年度第15回河内長野市地域公共交通会議を開催いたします。まず、本日の出欠状況ですが、南條委員、池谷委員、椋本委員、辻野委員につきましては、欠席されると伺っております。また、本日は森口委員の代理といたしまして城様、川幡委員の代理といたしまして太田様にご出席いただいております。それでは、この後の議事進行につきましては、会長にお願いをいたします。
向井会長	第15回の地域公共交通会議にお越しいただきまして、誠にありがとうございます。 初めに、規約第9条第1項の定義によりまして、委員の半数以上の出席をいただいておりますので、会が成立したことを宣言いたします。また、この会議は規約第9条第4項に基づきまして、公開とさせていただきますのでよろしくお願いいたします。
向井会長	【議題1】 第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画（案）に対するパブリックコメントの実施結果について、前回は市の回答について、委員の皆様からいろいろなご意見をいただき、日野先生から適切なアドバイスをいただきました。今回は、それらを整理した上での回答をお聞きいただきたいと思います。 （事務局より、第2期河内長野市地域公共交通総合連携計画（案）に対するパブリックコメントの実施結果について、資料1の説明）
向井会長	先程もご説明がありましたが、参考資料は、前回の各個別意見についての回答でございます。今回は、モックルコミュニティバスに関わること、新たなバス路線のこと、地域全体に住民の声を反映する、という分類がありまして、それらに対する市の考え方ということで、この計画の中で全体の取り組みをしていく、ご意見を反映していくという内容でした。 何かご意見等ございましたらお願いいたします。
日野副会長	いろいろ意見を申し上げまして、わかりやすくまとめていただいたのですが、最初に説明された文言を、項目ごとに見出しとしてつけてはどうかと思います。例えば、モックルバスの利用促進、路線バスとの連携に関わる問題、新たな路線に関するご意見など、せっかく説明していただいたので、それが見出しとなれば、読まれる方がわかりやすいのではないかなと思います。

向井会長	日野先生からアドバイスがありましたが、事務局の皆さんどうでしょうか。
事務局 (水上主査)	1はモックルコミュニティバスについての改善について、2、3については、新たなバス路線の導入、4については地域の意見を取り入れて今後進めてほしいということで、見出しをつけるということですね。
日野副会長	文言については、事務局で決めていただければいいと思います。
事務局 (水上主査)	それでは、追加でまとめさせていただきます。
向井会長	委員の皆さん他にご意見はございませんでしょうか。
阪上委員	楠ヶ丘の乗合タクシーについてですが、烏帽子台の地域にルートを延長する計画はありますか。この住民の方の乗り降りは、どこですのかということをお聞きしたいです。
向井会長	パブリックコメントの内容ではありませんが、事務局どうでしょうか。
事務局 (水上主査)	烏帽子台につきましては、楠ヶ丘の乗合タクシーは走っておりません。一番近い停留所は、楠ヶ丘のメイン道路から上がって3番という停留所になります。前回の交通会議でもご報告させていただきましたが、烏帽子台にもアンケートを配布しておりまして、現在、楠ヶ丘さんと乗合タクシーの話を進めている中で、烏帽子台の中を回るルートについても考えています。
向井会長	阪上委員よろしいでしょうか。 パブリックコメントについてはこの形でよろしいでしょうか。
事務局 (井上課長)	3点の見出しの文言につきまして、事務局が考えた上で、会長の一任ということで、対処させていただきたいと思います。
向井会長	表題の整理については事務局に一任ということでよろしいでしょうか。 それでは連携計画(案)に対するパブリックコメントの実施結果については、このように進めさせていただきます。
向井会長	【議題2】 次に議題2の河内長野市内のバス輸送の現状について、南海バスさんからご説明をいただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

	(南海バスより、河内長野市内のバス輸送の現状について、資料2の説明)
向井会長	南海さんの駅、いわゆる主要駅と言いますか、河内長野市内の通勤の乗降は、団塊の世代が退職されたことで、定期の利用が減っているということもお聞きしております。今、南海バスさんからバス輸送の現状についてのご紹介がありましたが、せっかく南海さんが来てくださったので、ご質問等ございましたら、また、南海さんの維持につながるようなご提案などございましたら、よろしくお願いします。
南海バス 大木	非常に厳しい状況というのがありますが、10月29日より、深夜バスの運行という増収策も考えております。同時にコスト削減策として、既存路線の運行間隔のダイヤ見直しがございます。厳しい状況ではありますが、今後、路線バスの維持、発展のため、企業努力を続けていきたいと思っております。ご意見、アイデアなどいただけたら、幸いです。
日野副会長	質問ですが、南海バス全体の前年比を見ると101.1となっておりますが、ということでしょうか。若干持ち直しつつあるのか、一時的なものか。
奥村委員	通勤、通学の一般路線のお客様は減少傾向にありますが、堺東から南港に向かう路線で新たな通勤のお客様を獲得したり、堺浜にシャープの工場が平成20年に開業しまして、当初は建設作業員の貸切バスを運行しておりましたが、平成23年度からは乗合化しまして運賃収入も出るようになりました。そういった特殊な事情がございまして、22年度から23年度は若干ですが増収を得ることができました。本来の一番の柱となる通勤、通学のお客様は相変わらず減少しているという状況でございます。
日野副会長	わかりました。今は少子高齢化になって人口が減っているので、この中で増やすのは難しいだろうと思っております。そういう意味では、新しいニーズに応えることで乗客が増えれば、元のお客様も戻ってくるかもしれませんし、少し希望が持てるのか、という確認をしたかったということです。もう1点は、これは答えていただかなくてもいいのですが、大阪市さんの話で、新聞にありましたように、東住吉などのバスを民間に委託し自主運行すれば、すぐ黒字が出るような書き方をされてありましたが、そういうことは可能なのか、と疑問に思いました。もし可能であればご意見をいただけるとありがたいと思います。
松平委員	東住吉区の話は新聞にはありましたが、現在、区単位でそれぞれ試行錯誤されている状況でございますので、それがどこまで実現していくのかというの

	は、まだ不透明と思っております。ただ、バス事業者のエリアの中でやっているというのが今までのことですので、民営化されていくにあたりまして、またがった需要に答える、大阪市バスさんのエリアと我々のエリアをまたぐエリアであったり、阪急さんのエリアであったりということは、可能性としては出てくるのかなと思います。
日野副会長	事業者さんとして、今、赤字運行である既存のルートの見直しをして、大きな黒字に転換できるような、私から見ると魔法のようなものがあるのか、ということなのですが、それはすごく興味がありまして、赤字路線の黒字化がどこでも適用可能かもしれませんよね。
松平委員	赤バスの廃止代替ではないとお考えでございましたので、今まで聞いていた情報と異なった説明会でございましたので、今の市バスさんのエリアまでかぶしてもいいという極端な感じもありましたので、それが整合するのかという法的なものも踏まえて考えていかないといけないと思います。どこでもいいので儲かるところだけ走れというのであれば、当然黒字でしょうけども、そんなおいしいところ取りはいけないというそもそもの考え方もございますので、トータルで考えて判断していかないといけないなと思います。
日野副会長	人の多いところだけなんとかするということであれば、それも可能ということですね。
松平委員	それは我が社の中においても、そうであればというのは当然でございますが、やはり公共交通を担うものとしては、それでは責任を果たせませんので、そのあたりのトータルのバランスを考えて検討していきたいと思います。
日野副会長	もう1点、不動産の話ですが、東京などは鉄道事業者さんが昔から不動産業をされていて、高齢化による住み替え施策をどんどん導入されていて、郊外の住宅地、特にニュータウンなどの高齢者の方を自社の駅前のマンションに移されて、ファミリーの人たちを安く入れるような形で、要するに住み替えの循環をされて、それをサポートするのに自社のバス、鉄道を活用されておられるようです。南海さんの不動産の拡大というのも、そのように考えてよろしいでしょうか。
松平委員	私どもはバス会社の範囲内でございますので、南海電鉄にもそういった不動産を開発するものもありますが、私どもは開発ということまでは手を広げておりません。もともとあった車庫の土地であるとか、そういう土地を有効活用しておりますが、若干その枠をはみ出したところまで手を出しつつあり

	ますが、今、先生がおっしゃられたような大々的なところまではございません。あくまで我々はバス事業者として、そこを本業としてやっていきたいと思っております。
日野副会長	これも不思議ですが、平たく言えば系列会社ですよ。東京などでも、鉄道事業者さんが住宅開発をして、住み替えをして、その間を関連会社のバスが走っているわけです。一体にならないと、バス事業者さんだけでは難しいです。
松平委員	私どもの不動産事業としては、もっと小さな枠の中で、当然、南海電鉄の中での輸送の部分に関しては、先生がおっしゃられたように、今後、可能性はあると思います。
日野副会長	申し上げたいのは、鉄道事業と連携をして、住み替えニーズに合わせて集約型交通としてバスが機能できるような形を一緒に目指していただければと思います。
向井副会長	私から質問したいのですが、深夜バスの運行で美加の台循環というのは、最終電車に乗られた方を美加の台駅からサポートするということでしょうか。河内長野駅と旭ヶ丘も最終電車から降りられた方を対象にするということでしょうか。
奥村委員	最終電車と一本前のものも受けております。私どもの深夜バスの考え方として、夜の２３時３０分を過ぎたバスにつきましては倍料金の運賃をいただいております。南海電車の最終便である難波１２時１０分発の電車がありますが、それを受けたバスを運行しようということで、今は南花台、清見台を運行しておりますが、それを旭ヶ丘、美加の台に拡大させるという考えでございます。
向井会長	安心して飲んで帰ることができるということですね。乗り過ごしてはいけません。
宮川委員	アイドリングストップによる燃料費の削減ということですが、車ではハイブリッドや電気自動車という流れになってきていますが、バスの方の状況、経済状況など、消費税なども上がりますし、それには費用負担も出てくるかと思えます。そのあたりの動向はどのようにお考えでしょうか。電気バスなどがありますが、どうなのでしょう。

松平委員	電気バスや燃料電池バスなどいろいろありますが、現状ではコスト面でメリットがあるという認識はありません。電気バスというのは一度の充電での走れる距離が短すぎますので、本格輸送に対応できる電気バスの商品はないという状況でございます。ハイブリッドは堺市内の一部路線で私どもも運行しておりますが、車のような燃費の向上というのは、残念ながら見受けられません。普通のバスと同じくらいの燃費で、天然ガスはスタンドがどこにあるかということで、ハードがないと導入は難しいと思います。ハイブリッドとCNGは、ある程度の商品となっておりますが、補助制度などを使っても、まだ持ち出しをしないと購入できないような車両となっております。
田中委員	リムジンバスなのですが、関空ができて、リムジンバスが走ると聞いて私たちも最初は非常に期待しましたが、リムジンバスだけを取り出してみた場合に、事業的にはどうなのでしょう。当初の計画通りといいますか、リムジン全体で見た収支はどのようになっていますか。
奥村委員	私どもの主力が、泉北ニュータウンから関西空港に出るリムジンバスなのですが、このバスの特徴は他のリムジンバスと違って、通勤のお客様、関空内で働かれている方が7割、8割乗っておられまして、関空の状況によりまして増減もありますが、黒字が出ている状況でございます。河内長野からの路線につきましては、逆に大半が旅行の方が多く、通勤の方はおられないので、なかなかお客様の定着が泉北に比べると良くないということもありまして、当初からすると減便もさせていただいたりとか、効率化もかなりさせていただいているということで、長野線につきましては苦戦しているということでございます。
田中委員	鉄道では一旦大阪に出ないと関空には行けませんから、そういう意味ではかなり利便性のある路線ですので、通勤だけにシフトしないで、もう少し発想を広げていただけないかと思います。例えば、りんくうタウンもありますし、道中にはいろいろなポイントもあるかと思います。そういう新たなニーズの開拓なども考えられないかと思いました。関空まで直通というのではなく、あちらへの路線という意味合いを持たせることもあっていいのではないかと思います。
奥村委員	りんくうタウンに関しましては、河内長野線ではありませんが、この10月28日の改正で泉北線が一部りんくうタウンで停車いたします。試験的なものもありますが、ご利用いただければと思います。
田中委員	りんくうタウンへは、距離もありますし、運賃もかかりますので、バスがあ

	ればと思います。
奥村委員	今は土曜日、日曜日だけ、金剛駅、和泉中央駅からりんくうタウンまで出ております。それはりんくうタウン止まりでございますが、アウトレットまで入ります。これはりんくう経由と同時に廃止にするのですが、本数も増えますし、金剛駅からは出ますので。
向井会長	河内長野から関空の間で和泉中央駅に止まりますが、降りるお客さんは想定していませんね。
奥村委員	想定していないというか、その乗車を認めてはおりません。
向井会長	河内長野から和泉中央に降りることができれば非常に便利だと思います。これから河内長野だけではない広域的な路線もあればいいと個人的に思ったものですから。
濱田委員	莊園町について、平成23年7月から運行していただいていて、非常に結構なことでございますが、利用者増加を目的とされておられますが、莊園町のフリー乗降での状況はどうでしょうか。 それと、緑ヶ丘に行くバスで、緑ヶ丘へ行って小山田コースで河内長野に帰るようなコースがありますよね。その深夜バスの運行というのは考えていただけないのでしょうか。南花台、美加の台の関連として、地域にもあればいいと思います。
南海バス 大木	調査させていただいた上で、検討していきたいと思いますが、莊園町のフリー乗降が始まってから、平成23年7月までの前年度と比較いたしまして、約4000人増という状況でございます。7月が運行開始でしたので、今年度は4000人を少し上回る数字が出てくると思います。フリー乗降によりお客様が増えているという状況でございます。
向井会長	ありがとうございます。井戸委員、運輸業をされていて、いいアドバイス等ございましたら、お願いいたします。
井戸委員	お話を聞いておりましたが、環境的な部分でどうにかならないかというふうな問題があると思いました。南海バスさんの全体の収支という面からでは我々が立ち入ることができないのではないかと思います。河内長野で私どもは貨物のほうでいろいろな車両を使わせていただいておりますが、非常に仕事がしづらいです。今、おっしゃられた緑ヶ丘と莊園町でしたら、バスを動

	かすということがまず不可能ですし、時間的に一旦小山田に戻って、赤峯まで上がってきて、というコースしかありません。それに、莊園町をずっと奥まで進みましたら、そこから先は、今の新しいタイプの軽四でも通りにくいような道しかありません。河内長野全体がほとんどそのような道で、美加の台、清見台、大師町というのは道が広いのでいいほうです。そのあたりを解決しないといけないと思います。それが先ではないでしょうか。堺市などは北循環、南循環など循環バスがありますからいいですが、河内長野はそれができる地域がほとんどない、環境整備が整っていないと思いますので、採算が取れないということだと思います。まして、滝畑の場合はどこにも抜けられません。循環している道路もなければ、地域的に循環している道路もないというのが現実なので、そのあたりを抜きにしては語りづらいと思います。バス会社のほうもあまり採算が取れる要素がたくさんあるわけでもなく、よくサービスなさっているなど。印象としてお聞きした限りそう思いました。
阪上委員	今のお話の関連になりますが、ミドリ電化から緑ヶ丘に道が開通しますよね。そこを通過してサニータウンや緑ヶ丘に行くのは可能ですね。こういうルートなどは考えておられますか。
奥村委員	今のところは考えておりません。やはり、最寄駅につなぐバス路線が一番効率的で、経路を変えますと、例えば、緑ヶ丘の方はいいですが、緑ヶ丘から千代田駅などの途中のバス停もとんでしまうということになりますので、一気に路線を切り替えるというのはリスクもありますし、ハード面で通りやすい道ができれば、効率が上がるという面もありますが、逆に今まで乗っていたお客様を失うということになりますので、そのあたりは周りの住宅の配置具合や、今、乗られているお客様の動向を見極めながら考えていきたいと思っています。
向井会長	ありがとうございます。よろしいでしょうか。南海バスさんの方からは、現実的なバス輸送のご苦労ということがわかりました。
坂本委員	先程のフリー乗降の件ですが、南海バス組合をさせていただいている坂本と申します。莊園町が23年7月から始まりましたが、その中でフリー乗降に対してのお願いといいますが、フリーですので、お客さんが近くで降りたり乗ったりしていただくのは嬉しいお話なのですが、それに対して、車内の事故には乗務員が一番気を使うところでございます。莊園町は最後に坂を上り、左に曲がって莊園センターというバス停がありますが、その坂道のところで、お客様がその角で止まってとおっしゃられても、その場所では座っていただかないと危なくて、乗務員の態度はやはり強く出たり、困惑した態度

	をとったりすると思います。そういうことを含めて、今後、そういうことが増えるのであれば、考慮といいますか、私にも年を取った家族がいますので、少しこけただけでも骨折などになります。
向井会長	確かにバスの事故で骨折ということも聞く話ですから、非常に注意していただかないといけないですね。
濱田委員	おっしゃる通りでございます。私自身が莊園町に住んでいるものですから、当初からその点をお聞きしていたのです。莊園町は橋を渡ると右折します。ずっと下へ向かって次は上に向かいます。坂道ですので、そういうところで莊園町の方が止めてください、と言ったときに、後続車などの心配もしていました。運転手さんのおかげで今のところ事故などは起きていませんが、やはり組合からは運転手の立場を考えて述べられたのだと思います。私たちは住民の立場で言いますが、あの坂道でストップするのは、運転手の方は大変だと思います。 お年寄りの方が降りられるときはとても危ないです。以前のような段差の高い車両でしたら降りられません。そのようなこともありましてお聞きしたといういきさつですが、皆喜んでおられるようです。ですが、個人的には、逆にサラリーマンが簡単にお年寄りと同じようにするようになると大変だなと思います。
向井会長	ありがとうございます。南海さんからの報告は以上でよろしいでしょうか。本日は南海バスさんありがとうございました。
向井会長	【議題３】 それでは、議題３に移らせていただきます。大阪府での公共交通での取り組みについて大阪府さんの方からよろしくお願い致します。 （大阪府進士委員より、大阪府における公共交通に関する取り組みについて、資料３の説明）
向井会長	今、大阪府さんの公共交通のいろいろな取り組みをご紹介していただきましたが、何かお気づきの点などございましたら、お願いいたします。
日野副会長	確認ですが、大阪府の運転免許返納の場合の公共交通の割引というのはどういふふうになっていますか。
進士委員	今のところタクシー会社さんの方で１社割り引いていただいているところが

	あるのですが、他では運賃制度のせいでなかなか難しいというお話を聞いております。
日野副会長	そのあたりが兵庫県と比べるとかなり遅れているところだと思います。兵庫県は公共交通の割引が入っていて、何かお得なことがないと、なかなか身分証明だけでは難しいと思います。そのあたりの見込みというのはどうなのでしょう。
進士委員	今のところはありません。事業者さんで一方的に割引してもらうしかお願いできませんので、なかなか難しいので進んでいない状況です。
向井会長	日野副会長がおっしゃられたのは、鉄道か何かで割引されるということでしょうか。
日野副会長	鉄道やバスとかですね。サポート企業もたくさんありますので、免許返納では兵庫県が近畿で一番多く、以前の古いデータですが、大阪府の倍以上は免許返納をされています。ちなみに和歌山ぐらいになると何十人のレベルです。それはやはり車に代わる手段がなくて、割引しようにも公共交通の整備ができていないので、地方では難しいということだと思います。ですから、大阪や神戸、京都を中心にしたところだと、公共交通の割引を入れた兵庫県が多いということで、財源をどうするかという問題がありますが、交通事故対策でもいいから、財源をひねり出して考えてもいいのではないかと思います。特にサポーターとなる企業さんからの支援がないと難しいのかなと思います。先程のように富田林の近鉄、南海を結びましょうという話もしているわけで、南海さん、近鉄さん同士であればバス、鉄道なんて当然できるでしょうし、そこをしないとなかなかシームレスというのは難しいと思います。初めは交通安全というところから踏み込んでもいいと思います。そういうことから是非、府さんや、支局さんが中心になってそういう全体の指導、舵取りをしていただければ、現場で困っておられるところでは、すごくやりやすくなるのではないかと思います。
向井会長	他に何かご意見はございませんか。それでは、大阪府さんありがとうございました。
向井会長	【議題4】 議題4につきまして、地域公共交通における大阪運輸支局さんの取組みについてご紹介をお願いいたします。

	（大阪運輸支局黒田委員より、地域公共交通施策に係る国の取組みについて、資料4の説明）
向井会長	ありがとうございます。私どもの市では過密と過疎ですね。地域を言いますと、河内長野から千代田にかけては、学校などクラスが多く、一方で滝畑、石見川など山間部に行きますと、子どもたちはバスに乗って学校に通っているという状況です。 千早さんも河南町さんも太子町さんも南河内の地域は特に人口減少が多く、そういうところがうまく連携が取れてネットワークが充実すればと思います。これからのスポーツ施設も、できるだけ多くの人が利用していただくために、新たなものを作るのではなくストックを活かして、地域にまたがって利用するといった流れがございますので、公共交通をうまく利用できるような仕組みができればと思います。委員の皆さんいかがでしょうか。
日野副会長	一つ確認したいのですが、今回対象となっている幹線、地域がまたがる分のフィーダーについても大阪府全域対象にならないという理解でいいのでしょうか。
黒田委員	幹線系統につなぐフィーダーであれば可能性はあります。要綱の中の2ページの地域間幹線系統のフィーダー、それと過疎地域、交通不便地域の移動確保のフィーダー系統が対象となりますが、幹線系統が赤字というのが大前提ですので、黒字路線であれば対象になりません。3ページの図面で、左側のほうは幹線系統が認められているところに対するフィーダー系統ですから、これは対象になりますが、右側のほうは地域縛りの中で、大阪府の場合は対象にはなっておりません。というふうに2つのパターンがあります。
向井会長	ありがとうございます。委員の皆さんいかがでしょうか、何かご意見等はございませんでしょうか。
日野副会長	最後にご紹介いただいた、意見交換会のようなものを、今度こういう地域でやるときに、地域の方にも中に入っていて、去年はこんな議論をして、例えばこういうようなことがあってというようなことをもって、例えば、この地域がどうだということになればいいのではないかと思います。また、詳しくはわかりませんが、北摂なんかであれば、需要が多いからというのもあるかと思いますが、阪急さんがうまくいっているようなことをよく聞きます。各ブロックの中で、もちろん条件、背景が違うから、それは無理だというのはありますが、もしかしたらうまく適応できるものがあるかもしれません。そのようなブロック間での連携を、支局が中心になってやっていただければ

	と思います。そこに大阪府さんが入ってサポートしていただけると、ブロックの格差もあるとは思いますが、少し補助か何かを考えつつ、それぞれのテクニカルの部分であるとか、いろいろな地域も含めた取り組みなども紹介していただければ、大阪府全体として、うまく連携できるのではないかと思います。というようなことを私の方からもお願いしているところです。そうでないと、皆が同じような悩みを持って、同じことを言うことになりまして、お互い慰め合っているような会議になってしまうので、もう少し意味を持ちましょうということで、ここにも河内長野さんが入っていただいて、河内長野としてはこういう取り組みをしていて、うまくいっているところも少しはありますということをどんどんやっていけばいいのではないかと思います。
向井会長	ありがとうございます。
黒田委員	話は違いますが、近畿運輸局でも地域公共交通活性化を含めたシンポジウムがありますが、その中で再生塾という NPO 法人があります。再生塾が今回河内長野さんを一つのフィールドとして研究されているような話をお伺いしているのですが、そのあたりはどのようなものになっているのでしょうか。
事務局 (井上課長)	再生塾のほうにはできる限りの資料を提供しておりまして、この前も河内長野を見られたということで、その際の資料をいただきましたが、大変厳しいご意見もございました。その中で、河内長野の公共交通をどうすればいいか、まちづくりをどうしたらいいか、考えていただいております。また一定の報告をされるわけですが、その際には是非この会議の中で、参考意見としてお聞きできればと考えております。
向井会長	よろしいでしょうか。事務局で全体を通して何かございますか。今日はパブリックコメントの意見の調整から、南海バスさん、大阪府さん、大阪運輸局の各委員さんから全体的なお話を聞いて、それぞれの立場でご指導いただくということで、今後、河内長野市の公共交通をより一層発展させていきたいと、今回、議会の各会派からのご要望を見ましても、公共交通の充実、地域住民の足の確保というものが、大きな要望に上がっていますので、またこの場を通じ、皆様のご意見を頂戴できればと思います。よろしく願いいたします。本日はご苦労さまでした。

河内長野市地域公共交通会議委員名簿

平成24年10月24日（水） 午後3時30分から 河内長野市役所 602会議室

	氏名	所属・役職	代理出席
会長	向井 一雄	河内長野市 副市長	
副会長	日野 泰雄	大阪市立大学大学院工学研究科 教授	
委員	伊勢 昇	和歌山工業高等専門学校環境都市工学科 助教	
委員	南條 正幸	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局総務企画部門首席運輸企画専門官	欠席
委員	黒田 唯雄	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門首席運輸企画専門官	
委員	進士 肇	大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 公共交通計画グループ 課長補佐	
委員	森口 治	大阪府富田林土木事務所 地域防災監兼地域支援・企画課長	城
委員	川幡 一哉	大阪府河内長野警察署交通課長	太田
委員	松平 康一	南海バス株式会社企画部企画課長	
委員	奥村 夏男	南海バス株式会社営業部営業課長	
委員	坂本 頼幸	南海バス株式会社 労働組合代表	
委員	池谷 育晃	大阪第一交通(株) 河内長野営業所長	欠席
委員	棕本 専次	近鉄タクシー(株) 藤井寺総合営業所長	欠席
監事	濱田 義夫	河内長野市老人クラブ連合会会長	
委員	阪上 明	河内長野市観光協会相談役	
委員	井戸 清明	河内長野市商工会理事	
監事	松本 甫	市民代表	
委員	堂上 明子	市民代表	
委員	田中 健一	河内長野市健康増進部長	
委員	内見 宏昭	河内長野市産業振興部長	
委員	宮川 祐次郎	河内長野市都市建設部長	
委員	辻野 修司	河内長野市総務部長	欠席
委員	中谷 眞久	河内長野市市長公室長	