

第2回 河内長野市地域公共交通会議会議録

会議名称	第2回 河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成21年7月22日(火) 午後2時30分~
開催場所	河内長野市役所 8階 802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	0人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 開会</li> <li>2 議題             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 河内長野市地域公共交通会議会議傍聴要綱の制定について</li> <li>(2) 河内長野市地域公共交通連携計画(案)について</li> <li>(3) その他</li> </ol> </li> <li>3 閉会</li> </ol>
会議内容	別紙会議内容のとおり

第 2 回河内長野市地域公共交通会議会議内容

発言者	会議内容（要旨）
事務局 （中野主査）	<p><b>【開会】</b></p> <p>ただいまより、平成 21 年度第 2 回河内長野市地域公共交通会議を開催させていただきます。</p> <p>本日はお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。本日の会議の出席状況ですが、安東委員と梶田委員につきましては本日所用のため欠席されると連絡をいただいております。また、淵野委員におきましては本日は公務のため、代理といたしまして富田林市土木事務所地域支援課地域支援防災グループ長仲様に出席いただいております。西本委員につきましても公務のため代理といたしまして河内長野市都市建設部西井技監が出席しております。そして、刈谷委員ですが、本日公務のため代理といたしまして河内長野警察署交通課太田係長にご出席頂いております。ではこの後の議事進行につきましては会長にお願いいたします。</p>
向井会長	<p><b>【議題 1】</b></p> <p>みなさんこんにちは。暑い中ご出席いただきましてありがとうございます。始めに規約の規定によりまして、委員のご紹介にありましたように半数以上の方が出席いただいておりますので会議が成立しております。また、この会議は規約の規定に基づいて、公開とさせていただきますのでよろしくお願いいいたします。では議案の第 1 といたしまして、河内長野市地域公共交通会議傍聴要綱（案）について事務局から説明をお願いいたします。</p> <p>（河内長野市地域公共交通会議傍聴要綱（案）について事務局より説明）</p>
向井会長	<p>ただ今事務局のほうから市の傍聴要項として、会議の傍聴要項として説明させていただきました。この点につきましてご意見ご質問はありますか。</p>
柴崎委員	<p>要綱の第 1 条中の第 9 条第 2 項の規定とは何ですか？</p>
事務局 （中野主査）	<p>河内長野市地域公共交通会議会議運営規程の傍聴に関する規定のことです。</p>
柴崎委員	<p>規約とは別なのですか。</p>
事務局 （中野主査）	<p>別です。河内長野市地域公共交通会議運営規程の部分に基づくものです。前回の資料では資料 5-1 においてお示ししているものです。</p>
向井会長	<p>他によろしいでしょうか。それでは地域公共交通会議傍聴要綱においては原</p>

	<p>案の通り決定されたものにしたいと思います。</p> <p><b>【議題 2】</b></p> <p>それでは続きまして議案の第 2 の河内長野市地域公共交通連携計画について、前回 6 月 30 日には皆さんからいろんな意見をいただきました。その内容について、前回の会議の議論を踏まえて日野先生のご指導もいただき、計画案とさせていただきます。これから事務局より、連携計画（案）の説明をいたしますのでよろしくお願いいたします。</p> <p>（河内長野市公共交通のあり方及び河内長野市地域公共交通連携計画（案）について事務局より説明）</p>
向井会長	<p>事務局ごくろうさまでした。前回の会議でなかなか理解、整理ができていない部分につきましても、あり方の説明ということで、全体の内容についてご理解いただいたでしょうか。それを踏まえまして、今説明ございました内容につきましてもご意見、ご質問などございましたらどうぞよろしくお願いいたします。前回に比べまして整理できたとは思いますが、まだまだ整える部分はあったと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。</p>
吉村委員	<p>あり方の説明の中で、市の補助金の負担金が 5781 万円と大きい。1 人あたりが 500 円で、利用者 1 人あたり 387 円というお話が合ったが、1 人あたり 387 円というのは利用者の合計で割ったらこの値段になるのでしょうか。</p>
事務局 （田和室長）	<p>そのとおりです。</p>
日野副会長	<p>今回空白地域と不便地域というのを分けて定義していただいているが、基本的には条件が違うので、今後考えるべきサービスの中身や方法が違うということ想定して区分して対応しているという風に考えているのですか。</p> <p>例えば空白地域はこんな場所なのでこういう対策をすとか。両方路線型では難しいのかもしれないと思うが、もしあればイメージとしてお願いします。山間地は外した中で、人口の比較的多い地域の中の空白地域と不便地域を分けた。その対応として、山間部は別だが、不便地域と空白地域と今回対象にしている地域は他の同対応が可能なのか。不便地域と空白地域に分かれるので、対応も分けて対応したほうがいいのか。</p>
事務局 （中野主査）	<p>下里については郊外地の空白地域になりますが、今の路線バスを集落の南端の道路を通っており、集落の中にも大きな道路がありますので、基本的にはこの路線バスを活用した運行の見直しができないかと考えています。</p> <p>楠ヶ丘地域については、坂が多く、細い道も多いので、大型の路線バスの車両では運行が難しいのではないかと考えております。地域の需要を聞いてお</p>

	<p>りますと、すり鉢状に地形がなっておりますので、坂の上まで来ていただかないと公共交通を運行しても意味がないという声が多くある。従って、小型の車両、例えばタクシーで10人乗りの乗合形態での運行ができないかなと考えている。</p>
日野副会長	<p>既存の路線の変更ということであれば、全体の延長が長くなるとか、そういったことがまとまったら出てくる。その辺はどういうあたりが一番適正なのか、利用者から見たときに一番適正なのかということは検討された中で議論した上で路線を考えるということですよ。原則違うという形で。</p>
向井会長	<p>他にどうぞ。何かありますか。</p>
日野副会長	<p>大阪府さんにお聞きしたほうがいいと思いますが、バスエコキャンペーンを例年実施されているということですが、大阪府下の全域の公共交通すべてが参加しているのですか。</p>
柴崎委員	<p>全域だと思います。</p>
日野副会長	<p>みんなが今やっているという認知みたいなものがあれば、全体も盛り上がると思うのですが。先日も阪堺電鉄がクイズを出しながら走っていくものをされてきました。他に、はとバスの20分コースを募集したら10倍くらいの応募があったと聞きます。このようなことは府民がやっていることを知っているということが大事なのかなと思うのですが、やっていると思うことがわかるからバスに乗っていこうとか電車に乗っていこうとかという意味があるのではないのでしょうか。こういうものを河内長野市さんも一緒にやっていくということになったときに、広報で知ってもらうためにいろんなことをやっていかなければならないと思いますが、従来はどんな方法で実施していたのですか。</p>
柴崎委員	<p>鉄道事業者さんで駅を中心に広報しており、想像のつく範囲でしかしていません。</p>
日野副会長	<p>マスメディアは使っていなかったのですか。</p>
柴崎委員	<p>情報提供はしていますが、なかなか取り上げていただくことはないのが現状です。</p>
日野副会長	<p>先ほどあげた例はテレビでずっとやっていたので、持っていく方なのかなと思います。いろんな人が知るということも大事なのかなと思っていて、できることならそういう関係の人にも協力してもらえばいいのかなと思っています。</p>

柴崎委員	エコには賛成だが、重い荷物があったりとか、暑かったりとか、雨だったりとか、となると難しい。違うパターンでいかにマスメディアにとりあげてもらうかだと思う。
日野委員	雨とかなら別にバスは使わなくていいと思う。車も使ってもらったらいいいと思うので。ただ、そういう意識、バスに乗った方がいいとか電車に乗った方がいいけど、今日はちょっと特別な事情があるから・・・というのはいいと思う。今まで南海さんでやられているバスのカードとか割引とかが知られていないのが実情かなと思う。だから、このようなキャンペーンだとか言うのも周知されにくいところがあるので、もうちょっとみんなに周知できるように考えていけたらいいと思う。事務局で何か考えていることはありますか。
事務局 (田和室長)	これまでもバスエコファミリーにも参加させていただいて、市の広報で掲載するという事はさせていただいているが、利用者に目につくように今後事業者にも協力いただくことも考えていく必要があるのかなと思います。PRをしないと伝わっていかないのPRも重要なのかなと思いますので、今後関係者の皆さんの連携を図りながら取り組みたいと考えております。
向井会長	近畿運輸局さんにお聞きしますが、どこの地域でも高齢化が進んでいると思うが、大阪府でこのような計画を進められている地域は多いのでしょうか。
吉村委員	認識自体は確かに人口の減少と高齢化、それと昨今の高速道路の1000円ということもあって高速を使う乗合バス事業者は厳しくなっているのではないかなと思っています。兵庫のほうに行ってきたのですが、地域によっていろいろありますので、地元住民の利用者が参画してどういう風にしていくのかというのが大事だと思う。
向井会長	一般の市民からはいかがですか。情報発信をしていきたいと思うが。
堂上委員	空白、不便地域にいないとピンとこないのが分からないが、主婦とか市民の立場からしたら便利だったら結構使うというのが第一にあると思う。モックルコミュニティバスも今まで利用してなかったし、あまり知らなかった。これを機会に乗ってみようと思いましたが、モックルのルートも初めて知ったので、知らない人が多いと思う。高齢者になる人の利用率が多くなるなら、南大阪の医療センターに行くことが一番利用が多くなると思う。それにあたって、お年寄りの人は駅からでも南大阪の方に乗りたらしい。でも、今のままでは千代田の駅からはあっても河内長野駅からはない。河内長野の駅からというものもほしい。近鉄も南海も河内長野なので、河内長野駅が中心だと思っているのに駅からのバスがないというのは「えっ」と思った。そのあたりも今後考えていただけたらと思います。

<p>向井会長</p> <p>事務局 (中野主査)</p>	<p>ありがとうございます。実際に運行していて、堂上さんが仰ったことについて事務局どうですか。</p> <p>例えば、いろいろな移動ニーズがあると思うが、移動ニーズが分散化しているというのも一つです。河内長野駅からだと木戸東町線というのがあって、千代田方面に千代田駅を通過して南大阪の医療センターに行くことができるので、直接行くことができないわけではないと考えています。</p>
<p>向井会長</p>	<p>長野の駅によって行くということもあると思いますので、大事な意見として頂戴します。松本さんは介護高齢の委員もされていて、失礼ですが高齢者の立場としていかがですか。</p>
<p>松本委員</p>	<p>千代田地区とか昭和 40 年代に開発された住宅地は高齢者ばかりになっている。2 世帯住宅になられているところは自家用車をご利用になられている方が多いが、老人が 2 人でお住まいになられている世帯は、大部分が通院とか市の機関に行くときにハイヤーを利用している人が多い。距離がある割にご利用できないというのがある。高齢者の地区について一度見直しを頂ければ利用率が上がるのではないかと思う。</p>
<p>向井会長</p>	<p>ありがとうございます。井戸さんは運輸の関係として、全体としていかがですか。</p>
<p>井戸委員</p>	<p>2 つ気になるのは、高齢者の方が出かけるという場合に、河内長野のオークワさんが始められたかというのは知らないが、他のオークワさんの数店舗ではオークワさんで買われたものを配達することを考えておられる。地元の商店街の方も数店舗で買われたものを配達することが必要でないかと視野に置かれている。まだ始められていないがそういうことも必要ではないかということも聞いている。そうするとますます出て行かなくなるのではないか。一般商業のサービスの形態によって変わってくるのではないか。河内長野市ではまだだが、大阪では阪急さんとか東京でかなり進んでいるところでは、食事系統や生鮮類まで運ぶというサービスが都市部では充実している。そうすると、買い物に出かける率が下がるのではないか。そうすると車も公共の機関も使う率が減少するのではないか。そうすると、行きたいところは河内長野市にあるのかということと、必要なものがどれだけあるのか。市のサービスでも住民票が家のパソコンで見られるようになったら、出掛けに行くのが、遊びに行くかよほどほしいものを買いに見に行くか、逆に出かける部分を非常に増やさないと、目的がないと家から出かけないという気がする。</p>
<p>向井会長</p>	<p>ありがとうございます。阪上さんは観光協会でのいろんなルートの紹介などの検討を事務局でしているようですがいかがですか。</p>
<p>阪上委員</p>	<p>公共交通のアンケートで、満足と不満と半々くらいということですけども、</p>

<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>この不満というのは何が不満なのでしょうか。</p> <p>不満理由としてはその次の下にバスを利用しない理由と、改善点というのがありますけれども、そこらを判断しますと、便数が少ないですとか、運賃が高いとか、自分が利用したいときにバスがないとかがある。例えば、夜早くとか朝早くに出かけるのに便数が少ないとか、そういうご要望が不満だということで見受けられます。</p>
<p>阪上委員</p>	<p>逆に満足するはということか。</p>
<p>事務局 (田和室長)</p>	<p>それは不満の裏返しになると思いますけれども、家の周りの交通環境が出掛ける行動とあっていると理解しています。</p>
<p>阪上委員</p>	<p>他の観光のことですけれども、観光協会では長野駅前に観光案内所の事務所があって、年間 1500 件ほどの問い合わせなどがありますけれども、そこで、河内長野には金剛寺や延命寺や観心寺があるが、うちの観光としても案内所で見に行ってくださいと案内しており、その際バスを使ってくださいと案内している。</p> <p>また、市内で多くの催しがあるが、例えば天野金剛寺で 10 月に行われる観月祭りは約 5000 人余りの入園者がある。そこで去年初めて入園者にアンケートを取ったが、6 割くらいは市内の方で 4 割が市外の方であった。その方のアクセス方法を聞くと、バスが多かった。不満というのは金剛寺に行きたくても食事をするところがないとのこと。それだけが不満ということ。できるだけ観光としては、電車の中のチラシにモックルを出したり、いろいろ駅でチラシを配ったりしているが、キャンペーンなどを実施して市内にお金を落としてもらおうと観光協会としては取り組んでいる次第です。</p>
<p>向井会長</p>	<p>観月祭が終わったらたくさんの方がバスを待っていらっしゃる。臨時バスも出ている。タクシーの方がいかがですか。</p>
<p>棕本委員</p>	<p>私どももご利用いただいている形も、雨降り、寒い、暑いプラスお年寄りの利用が減っている。この不景気にタクシーをご利用になられる方がだいぶ減っている。藤井寺、羽曳野に関しましてもお年寄りの利用率が減ってきている状況です。</p>
<p>向井会長</p>	<p>ありがとうございます。事前に予約されて明日の何時に来てくれというご依頼も多いのでしょうか。</p>
<p>棕本委員</p>	<p>それは早朝が多い。朝の 4 時台とか 5 時台とか。予約される方は遠方に行かれる方が多い。</p>
<p>向井会長</p>	<p>今回の事業計画では南海バスさんにいろいろいただいておりますが、バス</p>

さんの運行の立場からいかがですか。

連携計画の目標として、現状の利用者を確保しようとしていただき非常にありがたいです。当社、平成13年度それまで南海電鉄の一つの部門だったのですが、毎年10億円程度の赤字の状況でして、南海電鉄からバス会社として分社化して、それ以来今日までバス事業も継続いたしまして、収支的にも何とかやってまいりましたが、原油の高騰が終わりましたら今度はリーマンショックと、利用者が減少している厳しい現状です。最近では、4～6月で昨年度に比べて約1億円減の収益となっている。一方、路線バスの厳しいところを補うリムジンバスや大都市間を結ぶ高速バスも苦戦しており、関西空港も飛行機が減便している関係で乗客も減っている。高速道路の1000円でマイカーに流れておりまして、四国や徳島、高松へのフェリーの便も減少している。そんな中にありますので乗客の確保をすべきであるということで、社内で緊急に検討している。そういうことですのでぜひ積極的に参加させていただきたいと思う。利用者確保なくして会社の存続はないものと思いますので一生懸命やらせていただきます。

向井会長

連携計画（案）策定ということで、ご意見をいただいておりますが、よろしいでしょうか。

仲代理

パワーポイントの中で人口と鉄道とバスの利用状況の説明をいただきまして、過去の背景といたしましては免許を持っている方が急に増えてくるということではありませんし、台数もピークを越えておりますので、通勤がなくなってくる。少子化とか、こういったトレンドが続いていく中でどういうところを改善すればバス利用の減少につながるのかということと今回の課題として書いているが、後ろでご提示いただいている、今回の社会実験として主にアンケートを使っているということですが、トレンドに対応できるような方策になっているのですか。トレンドと背景とがどんな関係になっているのか、把握されていれば。例えば、パーソントリップが背景にあれば、どういう理由が今後急激な減少の背景にあるのがわかるのか。今後どういう状況にあるのかそういったものが分かれば。

事務局  
（田和室長）

減少の分析は必要だと考えております。平成3年から急に減少している分につきましては、前回の概要版というところを見ていただきますと、連携計画のA3判で付いている概要版の表のページの左下に昭和55年から10年徐々にされておりますパーソントリップを載せております。真ん中の自動車の割合が大きくなってきている。基本的にはトリップ数が大きくなるが、それ以上に自動車の割合が大きくなり、バスや鉄道という公共交通の割合が相対的に小さくなっている。バスにつきましては、トリップ数に全体の割合をかけた実際のトリップの数についても減少しているということになっておりまして、全体は増えておりますけれどもバスに関しては数量も減少している状況

	<p>になっておりまして、自動車の影響が顕著に表れていると考えております。ただ、現在は自動車台数の増加もある程度落ち着いてきたなと思っていて、今後は人口減少もある意味トレンドとして加味していますが、高齢化による義務的交通から自由交通への移行がより進んでくるし、また、少子化による学生の通学も減ってくるのではないかと考えている。その中で、今回の対応がそれと合うのかというのはわかります。まずは人口減少をどうあるのかということもあるのですが、市民の方に市民の5%は利用していることになっている。人口が12万ほどですが、5,6000人が利用されておりまして、往復1万数千人が1日に利用されている。その割合を上げることでカバーをしていく方法が考えられるのではないかとということで、今回の利用促進施策ということで、利用頻度を上げて、利用全体を上げていくことを目指している。人口増加なども活性化の中で行えばいいが、他の事業との連携も考えた上でそれは必要になってくるのではないかと考えています。</p>
日野副会長	<p>今の補足といいますか、平成12年までなので、10年後なら22年度になるのでしょうか、平成20年に、団塊の世代が退職されますよね。そうすると、事務局からお話があったような通勤とかのトリップがかなり減る。一方で年金の関係もあって定年の延長や再雇用制の見直しといった社会システムの見直しがある。これが選挙がありますのでわかりませんが、ある一定の方向が決まれば場合によっては全体の移動量の減少が止まるかもしれない。ところが、どうなるか分からないというのが一つある。今事務局から説明があったが、我々義務で通勤していたので、今まで車を乗れなかったので自動車を使いたくなくて、もしかして1000円が追い風になるかもしれないし、自動車利用が増加すると思われる。アンケート結果もそうですが、実態とも合っているとは思いますが、後期高齢者くらいになると我々はもっと前からだと思いますが、自動車を運転することがしんどくなって、その時点で代替手段がほしくなる。そのときにバスがあるかどうか、という話で、今まで車に乗っていたからバスはいらなかったけど、今はバスがないから駅に行けないということにならないようにしておかないといけないということを地域のワークショップで議論していただいて、そしたら今から頑張ろうかという合意が得られれば、将来存続するために必要なことをやりましょうということをやりたい。そのへんが一番重要なことかなと思う。</p>
向井会長	<p>全体を通してご発言されていない人などいかがですか。</p>
柴崎委員	<p>連携計画の目標は結局23年度末にはこうもっていきたいということですか。</p>
事務局 (中野主査)	<p>そのとおりです。</p>
日野副会長	<p>目標のところは1点だけ。今回のところは空白地域や不便地域で、ニーズの</p>

率は高いですね、使いたいけど使えないところ。居住者の多い所とは言え、利用者の人数は人数として多くないと思われる。通常バスサービスを評価するときに平均乗車密度とかでできると思うが、もともとそんなにあれば路線バスが走っているだろうと思う。だからたぶんそこまでもともといかないだろうと。では何で評価するのかということになると、他の市でもそうだが、税金で補填しながら、一種福祉的な観点からバスサービスをしているので、補助の率が適正かどうかの判断をすることを、どこの行政も迫られている。大阪も赤バスが2年後なくなります、あのときも評価の仕組みを作った。地元の方々が頑張ればということやってきたが、それがうまく機能しなかったのか、今のままでは2年後にはなくなってしまうということになっている。あのバスも元々は車両購入ということで購入費が補助相当ということで進んでいたが、それが終わったら全くの持ち出しの補助になってしまったので、使ってもらわないと全く補助を出す意味がなくなるということで、そこが一番ネックになった。補助を出すということは赤字でいくということはないですが、市民サービスとか行政のサービスとして税金を使うということについて、全く駄目ということではないので、それが適正かという判断が必要になります。すぐに採算ベースでの議論はできないでしょうから、ここで7ページでの協働での指標がありますが、この地域でこういう実験や試行運転をしたときに、それが妥当であったかどうかの評価は結果論としては利用者数という話になるでしょうが、一時的にはおそらくこれを走らせるために地域がどれだけ汗かいたのかとか、地域の方々の取り組みとしてどれくらいのもがあったかというのがあるのかなと。それがないと、たくさんの同じような事情を抱えている地域があって、その中でどこにどれだけバスのサービスを行うのかについて、市民の合意がなかなか得にくい。こういうことに対する評価としては、ここに書かれているような、まだまだ議論されるでしょうが、どれだけの人が集まってどれだけ時間議論したとか、地域でバスを使ってもらうためにどれだけ工夫をしているかということが評価の指標になるのではないかとということで、おそらく、ここに書いてあるように、最初はこういうもので評価をしよう。うまくいけばみんな使うようになれば利用率も上がると思うが。そうはいつでも、採算ベースでの議論は難しいと思われる。こういう指標があるということについて、一応説明してもらったので、皆さんにそういう意味でご理解いただいていた方がいいかなと。

向井会長

公共交通の連携計画案をこのような形で策定案ということでさせていただきたいと思いますがよろしいですか。

(異議なし)

【議題3】

向井会長

それでは、その他の議題について、事務局から何かありますか。

事務局 (井上課長)	公共交通の連携計画の案についてご承認いただいたということで、前回のスケジュールでは8月の半ばにパブリックコメントを実施するという予定にしておりましたが、事務的な手続きなどもございまして、これを受けて、パブリックコメントを一月遅れて9月初めに実施したいと考えておりますのでご理解をお願いいたします。
向井会長	ありがとうございました。事務局から説明がありましたように、9月の初めにするということでホームページなり広報なりでお知らせします。次回の会議は、パブリックコメントのまとめ等が整った時点でいつ頃になりますか。
事務局 (中野主査)	国の補助の申請時期の問題もありまして、現状では日程などが決まってない中で9月中旬をめどに第3回を開きたいと考えています。
向井会長	また、9月の中旬に事前に予定日をご案内させていただきたいと思います。全体と通してよろしいでしょうか。
加藤委員	そのころにはバスが走っているのでしょうか。21年度予算ということで運行経費を付けていますが、いつから走らせるのかというのが気になっているのですが。
事務局 (井上課長)	前回お渡しした資料に載せておりますが、パブリックコメントを踏まえて国などに連携計画の承認をやりまして、最終的に試行運行の決定をして開始するということです。今のところ、基本的には約一月程度、前回の資料より遅れた状況になっている。できるだけ早く計画通りに行いたいと思います。
向井会長	次回にはいつ頃からということをご案内できるということですね。
事務局 (井上課長)	そのように考えております。
向井会長	<p data-bbox="397 1496 475 1529"><b>【閉会】</b></p> <p data-bbox="397 1541 1399 1664">それでは貴重なお時間にご議論いただきましてありがとうございました。これで第2回公共交通会議を終了します。皆様のご協力をよろしくお願いいたします。ありがとうございました。</p>

第2回河内長野市地域公共交通会議 出席者名簿

氏名	所属・役職	代理出席
向井 一雄	河内長野市 副市長	
日野 泰雄	大阪市立大学大学院工学研究科 教授	
吉村 靖弘	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	
柴崎 啓二	大阪府 都市整備部 交通道路室 参事	
淵野 辰巳	大阪府富田林土木事務所 参事兼地域支援課長	仲 和幸
刈谷 治照	大阪府警察本部河内長野警察署交通課長	太田 浩靖
河合 潤二	南海バス株式会社企画部企画課長	
佐伯 一也	南海バス株式会社営業部乗客課長	
日原 伸和	南海バス(株) 労働組合代表	
椋本 専次	近鉄タクシー(株) 藤井寺総合営業所長	
阪上 明	河内長野市観光協会会長	
井戸 清明	河内長野市商工会理事	
松本 甫	市民代表	
堂上 明子	市民代表	
大給 孝明	河内長野市市長公室長	
山田 彰男	河内長野市総務部長	
加藤 忠則	河内長野市保健福祉部長	
池西 一郎	河内長野市環境経済部長	
西本 克次	河内長野市都市建設部長	西井 基員