

第26回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第26回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	平成27年3月30日（月） 午後3時～
開催場所	河内長野市役所 701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	4人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 「河内長野市地域公共交通網形成計画」の承認について</li> <li>(2) モックルコミュニティバスのアンケート結果等について</li> <li>(3) 楠ヶ丘地域乗合タクシー（くすまる）のアンケート結果等について</li> <li>(4) 公共交通に関するアンケート（桐ヶ丘地域）の結果等について</li> <li>(5) 「平成27年度河内長野市地域公共交通会議予算」（案）について</li> <li>(6) その他</li> </ul>
会議内容	別紙会議内容のとおり

第26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 （鈴木主査）	<p>只今から、平成26年度第26回河内長野市地域公共交通会議を開会させていただきます。本日の出欠状況ですが、湯川委員、川幡委員、浅井委員、阪上委員については欠席されると伺っております。また池谷委員の代理として澤さま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。</p>
向井会長	<p>はじめに、規則第8条第1項の規定により委員の半数以上の出席をいただいておりますので、会議が成立していることをご報告いたします。また、この会議は、規則第8条第4項の規定に基づき公開とさせていただきますのでよろしくお願い致します。</p>
向井会長	<p>【議題1】 それでは、まず始めに、議題（1）「河内長野市地域公共交通網形成計画」の承認について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局 （中橋課長）	<p>（事務局より、「河内長野市地域公共交通網形成計画」の承認について、資料1の説明）</p>
向井会長	<p>はい、ありがとうございました。今、事務局から説明がありましたように、名称の変更でありますとか、市の概要を加えた事、又、目標の数値を44頁に示した事。A4サイズに纏めたので小さな字で読みにくいところがありますが、前回から前々回も含めてこの策定について、ご議論を頂いた内容については、基本的には変わっておりません。その中で評価資料としてこのような形でみなさんのご意見を纏めた形で、策定したところでありませぬ。何かこの計画についてご意見等ございましたら、ご質問等頂けたらと思います。</p>
日野副会長	<p>1点だけ、今回の法改正に伴って計画の目標の数値化というところで。P44で説明頂いたのですが、先ほどから話がありましたように本市の取り組みについては三期目になる。今回の法改正に伴って最初の年度というのもあって、評価指標をどう考えるかということ。本来ですと色々なサービスの改善とか新しい事をやって、それがどうなったのかという事について評価をしていかないといけない。形式的な話としては従来やって来た事と、新しい法に基づくこの計画との間に少しギャップがあるのが仕方の無い事なのかな。計画そのものについては、特に異論を言うものではないで</p>

	<p>すけども、本市の取り組みの事を考えると、市の独自の評価指標を、会議の中で別途、設定しておいたほうが良いのではないかと。例えば、モックルの上限のサービスですとか、或いは日曜の同伴無料サービスとか、千代田線の同一区間の同一料金とか、フリー乗降もやっておられる。そういう色々な事をやっておられる事について、例えばここの目標で、何か分かるのであるかということ、ちょっと心もとない。なので、例えば新しいサービスを導入した沿線や、地域の人達のご意見をお伺いする様なものを目標として設定しておいてはどうか。この河内長野の会議の中で、今後の進捗状況を本当に実現する為には、きちんとやった事に対してどうなのか？というフォローをしていかないといけないと思います。トータルとしての満足度とかいう事をやると、どこの事なのかよく分からないので、別途そういうものを設定しておいてはいかがかなと思います。これは個人的な危機感なのですが、最近学会の中でもトリガー方式という怪しい言葉が使われていて、サービスを受けている人がなぜ文句を言わないのかと思う言葉であります。平たく言うと何人以上いかなかったらやめますよ、トリガーなのでそれ以上いかなかったら引金を引きますよと。何故そういう言葉が使われるか分からないのですが、結構学会で大学関係者の方がよく使われる言葉です。そういうものであってはいけないという事で、ここでずっと議論をしてきました。例えば楠ヶ丘でも、地域の取り組みを一生懸命やっておられる。そういう取り組みをちゃんと評価しましょう。それは直接利用者増に繋がる事もあるし、繋がらない事もある。数値目標を達成しなかったからすぐ引金を引いてしまってよいのだろうかという懸念を持っているので、そういう拙速に繋がらないように施策導入に繋がるものが出来るようこの会議として設定しておいたほうが良いという風に思います。これは私の個人的な意見として述べたいと思います。</p>
向井会長	<p>ありがとうございます。まさに公共交通の事で乗降客数が減ってきますと減便します。採算の問題の中で、市がどこまで支援出来るかという議論になって、止めていく議論になりがちなのですが、地域で生活している交通弱者の方が町に出て頂く事が地域の活力をもたらす事に繋がります。そういう意味では色々な施策展開が必要であると思いますが、先生にご提案頂いたように、市として色々な独自の取り組みをしてきました。例えば、フリー乗降、千代田線の200円の統一料金にした事によって、利用客の方がニーズを高めました。そんな今後の路線について、評価していきます。この44ページの話では、満足度、不満足度という表現で整理をしているのですが、事務局として各路線ごとのいろんな評価とか、先生からご指摘いただいた事とかはありますか。</p>

<p>事務局 (水上係長)</p>	<p>全体の目標としましては、市民意識調査の43.7%を40%に数字上では設定をしておりますが、先生のご指摘のようにエリア別評価指標でも出せます。この市民の意識調査につきましては、6つの地域、千代田、長野、三田市、西、加賀田、東と、それぞれの地域別の数値も出ますので、各取り組みの成果をエリア別に検証していく事は可能と考えています。また、バスの年間利用者数につきましても、指標で100から100という設定にしておりますが、各路線ごとの傾向につきましても、南海バスさんのご協力を頂きながら、傾向を掴む事は可能ですので、色々な取り組みを展開する中で、エリア別で検証して行く事は可能であると考えていますので、今後の計画に基づき、取り組みを進める中でやっていきたいと考えています。</p>
<p>向井会長</p>	<p>ありがとうございました。全体の計画を通して日野先生にもご指摘をいただきましたが、委員の皆様、他にお気づきになりました事がありましたら、ご意見をお伺いしたいのですが。</p>
<p>松倉委員</p>	<p>富田林土木事務所の松倉でございます。先日、南河内の市町村の交通の方が揃って頂いた時に、こういう交通会議をやっておられる方で、意見交換をやっておられていて、その中で河内長野市の話をしておられまして、非常に先進的に色々な取り組みをされています。各市町村から、特にフリー乗降につきまして質問が集中するという形で、大変参考になるという事で意見を頂いております。この様に河内長野市でも非常に先進的に創意工夫して公共交通をやっておられる。その中で、例えば今後需要に応じて色々な交通のモードが出てくると思います。今、インバウンドという形で海外からの観光の方が来る事も予想される中で、今後、時代がどんどん動き、まさに今、河内長野市の方で交通政策の総合計画をされているところだと思います。その様に状況が変わっていく中で、柔軟に変われるような、地域の皆様がどういうものを求めているのか、利用者の心を掴む様な、PDCAにおいてしっかり検証をして、仕組みを作っただけであれば、今後とも、河内長野市が最先端でしておられる交通計画が、南河内全体に浸透していくように非常に期待をしております。</p>
<p>向井会長</p>	<p>ありがとうございます。松倉委員は1年間でしたが大変お世話になりました。4月からは奈良県へ行かれるとのことで残念です。</p>
<p>松倉委員</p>	<p>山の向こうの葛城市というところでまた町づくりに寄与したいと思っております。こちらさまとも連携しながらやっていきたいと思っています。</p>

向井会長	ありがとうございます。今、松倉委員がおっしゃったように、色々な仕掛けづくりをみなさんと意見交換をしていきたいと思えます。何かお気づきのことがありましたら、よろしく願います。堀さん、全体に市民としていかがですか。
堀委員	先生がおっしゃったように、利用される市民の方のいろいろな面の要望をどうしていくのかということかなと思えます。机上論にならないようにできるだけ利用される方のご意見を取り入れていただけたらなと思えます。
日野副会長	もう1点、以前にも申し上げたのですが、なかなか国の交通政策が政策と呼べるようなものに私は思えない。縦割りと言うのか、対象ごとに政策を作っておられ、自動車だとか、公共交通だとか、自転車だとか、それをトータルとして考えているようには見えない。それぞれの地方に計画を作りなさいと言ってくるけど、それは極めて困難です。もっと国が政策的にこういうことをこのようにやると。その中で、それぞれの計画を立てなさいということでない、自動車は全く何も制限もなくそのまま、自転車はどんどん使いなさい、バスはちゃんと計画をつくりなさいということは、実質誰が考えても無理なのはわかります。でも、形上作れとなってきていて、それを地域ではそれぞれしっかりとした政策を立てられるように考えておかないと、国待ちではしんどいです。あと、目標値の設定もあったのですが、私は今、交通安全の方で大阪と兵庫とアドバイザー会議をやらせていただいているのですが、ずっとアウトカム手法を持ち出されています。アウトカムとは、この期間に交通事故を2、3割減らなさいというもので、何の根拠があるわけでもないです。我々が言ってきているのはターゲットオリエンテッドでないといけない、つまりこういう場所は右直事故が多いので、右直事故を減らすための対策を導入しましょう。だから右直事故がどれだけ減ったかを評価しなさい。それが全体として2割に達しなくても、右直事故が減ったのであれば、導入した対策は効果があったわけです。ところが今、国がやっているのは2割、3割減っていないければ効果がなかったと非常に短絡的にくるわけです。それは、間違っているでしょう。国に対する報告はそれでもいいのですが、大阪なり兵庫なり、色々な地域でやっているときには、ちゃんと評価をした上で、それは減ったのだけれども、全体が減らなかったのはほかに何か問題がある。では、そのあとでそれは考えましょう。というようにやっていかないと、よくわからないけど、3割減ったらOKみたいなことだと、せっかくプロが集まって対策を考えて導入したのに、あまり根拠がなくなってしまう。そういうことに陥らないようにしてほしいです。もともと公共交通の時には目標設定というのがずっとありまして、それが片一方でトリガー方式のように特化

	<p>してしまっているのですが、利用者増が最大の目的であるかのごとく、公共交通の計画が立てられています。利用者増というのはあくまで結果論ですよ。みなさんがどういう生活をする中で、どんなものを必要としているのか。それをサービス提供し、もし合えば乗りますし、お客さんは普通に増えるのです。ところが、そういう環境にまだないので、うまくいくとは限らないのです。ただ、どこの施策を見ても利用者増が最大の目標となっていて、ちょっと違うんじゃないかと。町づくりの中でこんなものが必要で結果としてこれだけ増えましたというのはありますが、そこをしっかりと考えるべきではないかと思います。一つはちゃんと町づくりの面からの評価もほしい。直結するのは利用者の増減ですが、目標にしている、あるいは、施策を導入するときの目的が別途あるのであれば、その評価もしたいです。高齢者の外出率が増加している、というのも評価されますし、今回導入したのもそうですが、複数での移動が増えるということもあります。複数移動が出てくると、単一目的ではなく、目的も複数になる。それが、実際には人の動きを活性化することになる。少し広がりすぎかもしれませんが、目的としていることに対して、評価ができるような仕組みを是非考えていただきたいです。それが、国が言っている形と合わないようであれば、別途この会議の中でみなさんのご議論の総意としてそういうものを設定して、結果をきちっと評価していくようにしていただくといいのではないかと思います。</p>
向井会長	<p>今日、先生にご提案いただいたことを施策としてできるような議論にしていきたいと思うので、その節はどうぞよろしくお願いいたします。この形成計画について、全体を通してのご意見は他にありますか。</p>
阪本委員	<p>フリー乗降の件ですが、フリー乗降のルールで、例えば、青葉台と荘園町の勾配が急すぎる部分とカーブの部分とかは、他車同士の事故に繋がる可能性がある。そんなラインの設定を事務局の方は知っていると思いますが、小山田の中の狭いところ、中野町とか公民館前など、ああいったところは駐車車両があったりして気になります。実際、乗ってくれるお客さんは都合のいいところで乗降できるとありがたいでしょうが、それ以上に安全を重視したいと思います。</p>
向井会長	<p>乗られる方は基本的にフリー乗降の区間を認識されていて、こういうことに注意しましょうというものではないのですね。</p>
阪本委員	<p>青葉台でいうと青葉台口の坂を上って、南青葉台に出る。平坦なところはいけるのですが、その辺がカーブが続いて坂があります。そのカーブの部</p>

	分だけはやめましょうと事務局の方と話をしています。
向井会長	それは地域の方にはこの部分はやめてくださいと、広報なり、回覧を通じて伝えているのでしょうか。
事務局 (水上係長)	もともと、南青葉台のフリー乗降は地元からの要望がありまして、南海さんと地元の方と一緒に調整させてもらい、カーブは危ないので、やはり安全第一なので、そこは自治会としてきっちり周知して下さい、ということでスタートしました。そのように、もともと地元と一緒に決めながら、実施してきました。
向井会長	中にはそんなこと関係なしに利用される方がいらっしゃるから運転手さんがご苦労されると思います。利用する側もきっちりしてほしいところですね。
事務局 (水上係長)	一定年月もたって、もともとの約束が薄れてきている部分もあるので、南海さんと地域とまた話をしましょうと検討しているところです。
向井会長	阪本さん、現場ではそういうルールが大切ですね。
阪本委員	最低限度のルール、最初からこの部分がダメですよと決めておくべきですね。
日野副会長	青葉台の時から南海さんにも導入できる条件をちゃんと整理しておいたほうがいいのではないのでしょうか。初めから最低限のルール、どういう場所で、どういう流れで導入の検討ができるかということ整理してもらったほうがいいと思います。個別の地域との対応も今のような議論をされていることをルールの中に入れ、ある一定で見直しとか、話し合いの場を継続するというのもいいのではないですか。先ほど、フリー乗降に対するご意見いただきましたが、ほかの地域の市民さんからもフリー乗降の話がよく出てくるんです。なので、どこかできちんとルールを整理しておかないと、どこでもというようになっていくのは危ない話ですから、河内長野から枠組みづくりを出していったら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。
植田委員	我々もいろいろな自治体からこういった会議をさせていただいているのですが、今回、形成計画ができたのは我々も初めてのことでございまして、

	<p>もともと連携計画から形成計画にかわりまして、2点ほどよかったと認識しております。ひとつは目標数値の明確化です。事業者としまして、お願いしたいのはバスに乗っていただくのに、住民の方のバス利用が望ましいです。今までやってきていただいている、町づくりの計画なり、推進、進捗情報をできる限り教えていただきたいと思います。例えば、企業の誘致であったり、バスの誘致であったり、商業施設がこういうエリアにできますよ、こういうところに河内長野でできる可能性があります、といったところで連携していこうと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい、ありがとうございます。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>そういう意味では町づくりのほうで、立地適正化の新しい法律がでてきて、町づくりの観点で、新しいものを作れという話が出ていますよね。本来、都市マスに基づいて他のものを作らないといけないのに、横から立地適正化みたいなものがでてきて、この都市の地区をこうしろみたいな事を言ってきている。まさにそういうものが曲解されて、都心部に全部集中しろということになると、移動が生じない町づくりの逆になる。それはいい面ばかりではないです。郊外の空洞化している、いわゆる団地とかをもう一度、再編成し直した方が余程良いのではないかと。そうすることで、中心部と公共交通で繋ぐという事をしたほうが良いのではないかと思います。立地適正化の方が、中身がはっきり読めないのかわからないのですが、そういう都市計画の観点での条件が今後出て来るかもしれませんので、そういうものを強く連携していかなければ合わなくなることもあるかもしれません。逆に言えば、それをうまく使えば、より上手くいくかもしれないと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい、ありがとうございます。人口が減って団地の空洞化の問題等を大きく抱えているのですが、先生がおっしゃっている、色々な都市づくりが根本的なインフラの整備が遅れてきた経過があります。そんな中で、どのように都市形成を図っていくかが大事な観点だと思います。また、先生に色々お話を頂いて、またそれを議論する場があってもいいかと思います。井戸委員はどうですか。何か、全体を通してこの計画や色々な運輸の事業などやっておられて、課題など感じ取られることを含めてどうでしょう。</p>
<p>井戸委員</p>	<p>先生やみなさまがおっしゃっているように、交通はあくまで手段です。それと、阪本さんがおっしゃったようにルール作りが必要かなと。このままでは、家の前で停めてという可能性もあります。そうすると、バス会社とタクシー会社の境目がなくなるような車の止め方をしますと、私たちが配</p>



	<p>達で車を走らせていますので、非常に怖い。一つ山を越えたら、泉北へ行きますから、数件のお医者さんを重ねているゾーンが何箇所もあります。そういう取り組みが河内長野ではされてない。よくあるのは、駅前で本来商店街があるべきところで、お医者さんとか薬局さんが来られると、日曜日が閉まってしまう。町づくりの情報収集等のメリット・デメリットな部分が必要かなと思うのと、せっかく松倉課長がおっしゃった様な、河内長野の先進的な事に取り組んでいるのであれば、ただやっていますというのではなく、やった結果が他所より進んでいるという、PRの仕方、いわゆる情報公開の仕方について、ただしているだけでなく、魅力として伝わるようにしていかないと、次の発想が出て来ない。非常に失礼ですが、本来PDCAは、今の発言だけを聞いていると、やったことの評価だけ、次の計画はどうなのかと、評価の期間が明確ではない。1年間の評価というのと、その間の評価はどうするのかと。その辺りがあまり明確になっていないです。少なくとも3ヶ月くらいの評価があって、1年くらいでも変わるはずだと思うんですが、期間が明確になっていない。その辺が疑問に思いました。</p>
<p>向井会長</p>	<p>その時の時代の流れもありますし、人の動きも敏感にキャッチしていく必要があると思います。他の委員のみなさんはよろしいですか。この形成計画は、このような形で運輸局さんの方から色々国のご意見も聞いた形で、今後発展させていく必要がありますので、今後に期待していきたいと思います。それでは委員のみなさん、このような形で形成計画を策定させて頂くという事でよろしいでしょうか。あと、内容は事務局にお任せして頂きたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。</p>
<p>長谷委員</p>	<p>大阪運輸支局の長谷です。今日、私がこの会議に出席させて頂いた一つの大きな目的は、1月20日に私の方から皆様に、基本方針に沿った形でこの形成計画を作って頂きたいとお願いをしました。それで、私の方から、国のご指導が出来なかったという事もみなさまにお詫びをしたいと思います。それで1月20日以降、河内長野市さんの事務局様、日野先生、コンサルの方々に寄って頂いて、この形成計画を時間のない中仕上げさせて頂きました。その事に付きまして、御礼申し上げますとともに、委員のみなさまにも御礼申し上げますとともに、私からの御礼の言葉とさせていただきます。色々ありがとうございました。</p>
<p>向井会長</p>	<p>近畿運輸局の管内で形成計画が策定されるのは、他にもあるのですか。</p>
<p>長谷委員</p>	<p>今のところ京都の木津川市のほうも策定している最中と聞いております。</p>

向井会長	井戸委員からありましたように、取り組んでいる内容をいい形で発信し、またより一層発展させて、河内長野市ここにありという形でできればと思いますし、新しい形の町づくりに拡張していきたいので、またみなさまよろしくをお願いします。
向井会長	<p>【議題2】</p> <p>次に、議題(2)モックルコミュニティバスのアンケート結果等について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局 (田中)	(事務局より、モックルコミュニティバスのアンケート結果等についての説明)
向井会長	モックルコミュニティバスの調査につきましては、平日、日曜ともに1日だけの状況ですので、全ての環境を網羅している内容ではないと思いますが、モックルコミュニティバスも運行を始めてから相当な年月を経ていますし、利用者も一時は伸びもありましたが、千代田線を始めてからは利用者が減っていると。これは、千代田線に乗り換えられたということもあります。議員の方からもモックルコミュニティバスの運行の仕方、もっと利便を増すような仕方は無いものかと、色々ご提案を頂いております。モックルコミュニティバスは平成14年にキックスができてからの運行になります。このまま運行する上で、もっと利便を増すような運行の仕方を検証していく必要があると思います。今ご紹介させて頂いたのはモックルコミュニティバスの利用者に対するアンケートということで、何か委員の皆様でお気づきの点がございましたら、よろしく願いいたします。
日野副会長	今後、どういう用途があるのかということで、2-1の資料の問5で目的地を聞いておりますが、過去に行ったことがあるということなので、市役所が一番多いんですね。そんなに毎日市役所に行くわけでもないのになんで市役所が多いのかと思いました。どうしても、過去に行ったことがあると聞くとこんな結果が出ます。なので、聞き方をもう少し変えた方がいいのではないかと思います。この結果を見てどうするのか、という時に市役所に多く行っているから、市役所へバスを多く走らさないといけないという短絡的なことになる、そもそも市役所がそんなに頻度が高いのかなと思いますので、ここの聞き方を今後の調査では検討したほうがいいと思います。あと、皆様ご注意頂きたいのは、資料2-1の問3や、資料2-2の問11や問12、これは25年度と26年度を比べているグラフが数字との大きさが合っていないので、誤解を与えやすいです。例えば、資料2-2の問11、バス利用が増えるという方が大きいのに、友人との交流の方

	<p>が目立ちます。そういう意味ではスケールを合わせないと誤解を招きやすいのでご注意をいただきたい。</p>
<p>向井会長</p>	<p>私もこのグラフの作り方は違うのではないかと考えておりましたし、これでは勘違いするなと思っておりましたので、事務局には言っておりましたので、次回からはきっちりされると思います。先生がおっしゃっている通り、アンケートの仕方は難しく、もっと知恵を出して作っていけるよう、次回に向けて改善したいと思います。他に委員の皆様、アンケートの取り方も含めてお気づきの点はありますか。年に1回しかアンケートを取っていないという課題もありまして、時期的な問題もあるかとは思いますが、なかなか事務局に聞くと時間もないという事ではありますが、是非回数を増やして色々なニーズに答えていけるようにしたいと思います。どうぞ、このアンケートの様子を見られて、こんな事に注意したら良いのではという事がありましたら、よろしくお願いします。</p>
<p>堀委員</p>	<p>多分、毎日乗降されている方がターゲットになっていると思いますが、調査の場合、普通の使わない人、なんで乗らないのかといったような普段使われていない方に対する調査というのも有効かもしれません。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>2年前、駅前アンケートを配らせて頂いて、電車から降りてこられた方々に路線バスやモックルバスの利用について調査しましたが、なかなか定期的にするのは難しいかもしれません。あの時、沢山の方にご回答を頂き、回収率が4割を超えていたのではないかと思います。普通だと、ばらまいても2割くらいの回収しかないので、市民の方々、バスには非常に関心が高かったように思います。どうしても自分の関心のある所しか記憶に残らないですけども。同伴者割引をもっと使いたいとか、使う相手も高齢者が中心であったりしたように思います。実際、使うところに繋がっていないのは何故なのか。これは先程、事務局からもお話があったように、周知されていないことです。使いたいと思う人がまだ半分しかいない。私はこんなに得なのになんでもっと使わないのだろうと思います。モックルバスで誰かと一緒にもっとどこかに行ってよ、とキャンペーン的にするとか、協賛についてはまた機会があればお手伝いさせて頂きたいと思います。</p>
<p>伊勢委員</p>	<p>今後の需要を探る事も重要ですが、もともと同伴者割引を導入した目的が確かあったと思いますが、その部分の効果の検証が出来ない状況になっているので、今後調査する時に達成しているかどうか。あらぬ方向へいっているのであれば、それは良いのかどうかを検討しないといけないと思</p>

	<p>ます。例えば、今だと友人と交流が増えるというのが上がっていますが、本来、そうだったかなと思っております。公共交通の形成計画では検証と書いてましたので、また検討されると思うのですが、ご検討頂ければと思います。</p>
向井会長	<p>ありがとうございます。では、モックルコミュニティバスのアンケートについてはこの様な状況でよろしいでしょうか。それでは次の議題に入りたいと思います。</p>
	<p><b>【議題3】</b></p>
向井会長	<p>次に、議題（3）楠ヶ丘地域乗合タクシー（くすまる）のアンケート結果等について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局 （田中）	<p>（事務局より、楠ヶ丘地域乗合タクシー（くすまる）のアンケート結果等について説明）</p>
向井会長	<p>ありがとうございます。楠ヶ丘地域について説明をいただきましたが、何か補足的に感じる事があれば、みなさんにご紹介していただければと思います。</p>
事務局 （水上係長）	<p>1便当たりの利用者数ですが、今年度につきましても今のところ4月から4.8人で、増えているのですが伸び率としては厳しくなってきました。そんな中、今説明したように、外出増加者の割合だとか、車・バイクなどの減少者の割合についても、数パーセントなので、頭打ちと言いますか、伸びてはいるけれども、厳しいのかなと。一方で、烏帽子台の地域は若い方々の入居が増えていて、その中で利用者が増えている。子供の塾帰りだとか、習い事の帰りに乗ったりして、その分、増加しているのかなと感じております。伸びが落ちて来ているのかなと感じております。</p>
向井会長	<p>ありがとうございます。委員の皆様このアンケート結果を見て何かお気づきの点がございましたらお願いいたします。運営していただいている第一交通の澤さんは、運営されていて、お気づきのことや課題のようなものを含めて何かありますでしょうか。</p>
澤氏 （池谷委員代理）	<p>楠ヶ丘の方々は協力的に頑張ってくださいしています。この間、アンケートではないのですが同じようにタクシーに乗ってみると、子どもが二人で塾通いに乗ったりしているところを見ます。自転車ではあの坂は危険です。こちらは車ですから、若いお母さま方に安全だと信用していただいて、子</p>

	<p>どもたちだけでも乗って頂いている事をありがたく思っております。今後、烏帽子台のほうも延ばせていけたらなと思っております。また、よろしく願いいたします。</p>
向井会長	<p>楠ヶ丘の団地で、人口は65歳以上の人というのは全体の人口では、楠ヶ丘だけを見たら何人くらいの町かわかりますか。</p>
事務局 (水上係長)	<p>楠ヶ丘だけですと約2,500人で、高齢化率は30%となっています。</p>
向井会長	<p>ここは昨年と比べ人口の増減はどうですか。</p>
事務局 (水上係長)	<p>楠ヶ丘だけで言いますと、若干減っています。</p>
向井会長	<p>65歳以上の方が30%と言いますと、うちの市内と大体構成は同じような感じですか。</p>
事務局 (水上係長)	<p>若干、高いように思います。地域としては、大変頑張っておられます。地域の集会の中では第一交通さんも一緒に行ってもらって、地域と一緒に色々な案を出し合っているのですが、なかなか効果的な結論は見出せない状態ではあります。その中で、第一交通さんのご協力で、回数券を投入すると結構増えますので、そのあたりの見極めも必要です。通年で投入出来るのかとか色々ありますが、回数券を投入するとあきらかに増えます。</p>
向井会長	<p>時期的に今、回数券を出しているのは、高齢者対象の月間みたいな時にだけ出しているのですか。</p>
事務局 (水上係長)	<p>第一交通さんが回数券を出せる時に出しています。</p>
澤氏 (池谷委員 代理)	<p>みなさんのお声が拳がった時に出します。そろそろ、無くなってきたのでお願いしますという声があがってきたら出すという感じです。5枚綴りで割引していますので実際はちょっとお安くなります。その分うち現金の方がいいと思っています。</p>
事務局 (水上係長)	<p>こういうふうにして増えたらいいんですが、増えなかったら第一交通さんの減収になるので、状態を見ながら相談しながら投入していただい</p>

	す。
向井会長	何か先生、お気づきの点はありますでしょうか。
日野副会長	烏帽子台はアンケートもとても回収率が高い。位置関係が分からなかったのですが、あおぞら自治会というのはアンケートの回収率も、利用状況も減っている。もともと、楠ヶ丘のところだけではしんどい部分があって、烏帽子台とか、周辺の住民もということだったと思うんですけど、烏帽子台はまだ期待ができるのかなと思います。あおぞら自治会との位置関係はどうなっていましたか。使いづらいロケーションでしたか。
事務局 (水上係長)	あおぞら自治会さんは、三日市の駅から一番奥の停留所のしっとう屋さんの辺りの地域です。世帯数自体それほど多くないです。
日野副会長	それがそんなに大きく影響しないのであれば、烏帽子台の方のアンケート回収率が高いので、頑張りようによっては、増える可能性があるんじゃないかなという気はします。難しいという話もあったんですが、飛躍的に回収率が高くなっているので、説明の中でも、関心が高くなっているんじゃないかという事もありましたので、もう少しその中身を読み解くと、利用される方も期待出来るんじゃないかと思いますが、どうでしょうか。
事務局 (水上係長)	自治会の集会とかにもうちちょっと参加者が増えていけば、周知率も上がっていくのではないかと思います。
日野副会長	バス停の位置とかも、利用しにくいとかいう事は特にはないですか。もうちょっと位置を変えるとか、どこかにつければもう少し増えるとか。
事務局 (水上係長)	過去に烏帽子台の停留所を増設した時は、自治体の方と一緒に烏帽子台を周回しまして、その時に烏帽子台さんの希望として、今の停留所の場所を希望されています。烏帽子台の住宅街の中に入ってしまうと、当時言われたのが、小さな子どもが多いので、やっぱり、30分に1本でタクシーが走ると、道で遊ぶ子どもがいるのでちょっと危ないと言われました。住宅街に入るのは避けて頂きたいと。それで、今の停留所位置になっています。
事務局 (田中)	烏帽子台さんとあおぞら自治会さんで、それぞれの地域別に集計しているので、具体的にあおぞら自治会さんだけで集計したら、そこだけしか行ってないというのがあるかも知れないので、その辺りは詳しく具体的にまた考えていきたいなと思っています。

伊勢委員	資料3-1の2ページ目ですが、くすまるの利用状況の一番下に住所別の利用状況があるかと思うのですが、あおぞら自治会が0.5という不可解な数字が気になったのですが、これは恐らく利用した人の中で、楠ヶ丘、烏帽子台、あおぞら自治会の構成割合になっていると思うので、もし楠ヶ丘で配った人の中で利用した人、あおぞら自治会さんの場合は19人中何人いるかという割合にしないと、昨年と今年度で減少したかというのが、楠ヶ丘でどこかが増えているという風になりますので、そこは見てもらうともうちょっと違う考察が出て来るかもしれないと思いました。
事務局 (水上係長)	次回からそういう形でやりたいと思います。
向井会長	ありがとうございます。楠ヶ丘についてはこのような形でよろしいでしょうか。
	【議題4】
向井会長	次に、議題(4)公共交通に関するアンケート(桐ヶ丘地域)の結果等について、事務局から説明をお願いします。
事務局 (水上係長)	(事務局より、公共交通に関するアンケート(桐ヶ丘地域)の結果等について説明)
向井会長	はい、ありがとうございます。資料4を見て頂いて、桐ヶ丘という場所は、市の北部ですね。この住まいの方の最寄駅はどこになりますか。また、そこまでの交通の便については、徒歩の方が多いですが。
事務局 (水上係長)	最寄りには滝谷駅です。
向井会長	滝谷の駅まで徒歩で行かれる人が多いと。徒歩で何分くらいですか。
事務局 (水上係長)	だいたい15分程度と聞いています。ちょうど、楠ヶ丘から三日市町駅へ行くのと同じ様な距離です。
向井会長	もし、この桐ヶ丘でくすまるの様な運行をするとすると、拠点になる駅というのはどこになりますか。
事務局	それは話し合い次第ですが、滝谷駅がいいのか、千代田駅がいいのか、そ

<p>(水上係長)</p>	<p>の辺りはまだ議論ができておりません。ただ、桐ヶ丘の住民さんが利用している駅としては滝谷駅です。買い物などになると、やっぱり千代田駅周辺に行かれるのが多いので、その辺りは利用状況を地域と共に協議しながら進めていきたいと考えています。</p>
<p>向井会長</p>	<p>なるほど。この桐ヶ丘という所へは、今のところもし車でいくとなるとあかしあ台の前を通る格好になるのでしょうか。</p>
<p>事務局 (水上係長)</p>	<p>あかしあ台を抜けて行く方法と大阪狭山市の方から抜ける方法があります。</p>
<p>向井会長</p>	<p>配布枚数が456枚ということで、ここは何世帯の地域ですか。</p>
<p>事務局 (水上係長)</p>	<p>桐ヶ丘は、人口は約800人弱で、世帯数は約300です。</p>
<p>向井会長</p>	<p>300世帯で、各家庭の20歳以上の人にお配りして、456枚配布したという事ですね。</p>
<p>事務局 (水上係長)</p>	<p>はい。桐ヶ丘だけで言いますと、3つの自治会がございます。一緒に勉強会しませんか、という呼び掛けの中で、手を挙げたのは桐ヶ丘中央自治会さんだけです。世帯数300は周辺も含めた世帯数です。ちなみに高齢化率は桐ヶ丘全体では26%です。</p>
<p>向井会長</p>	<p>アンケートの仕方のムラもあるようだけど、職業があり、通勤が主で、買い物もあるけど、使っているのが、乗用車ですね。アンケートの取り方など色々な案があるかと思いますが、お気付きの方はお願いいたします。近所は狭山・富田林線があるから、大阪狭山市の巡回バスを利用されているという事もあるのでしょうか。</p>
<p>事務局 (水上係長)</p>	<p>実際、大阪狭山市のバスを利用されている方もいらっしゃいます。</p>
<p>向井会長</p>	<p>どうぞ、委員の皆さん、お気づきの点ありましたらお願いします。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>特にありませんが、先程の説明の問5で、利用したい人は9割いますが、今すぐに利用したいという人は2割くらいしかいないですね。なので、今は利用しないが、という前提条件が付いているので、この人たちがどのく</p>



<p>事務局 (水上係長)</p>	<p>らい使うかという事で、可能性は左右されますね。その辺のところはこれから話をされるということでしょうね。</p> <p>問4と問5につきましては、今月地域でアンケート結果の報告をしたときに、その地域としてこの回答をどう考えますかという話をしました。問4だと、今すぐに必要だと思う人が2割以上いる一方、問5でも、利用したい人が2割以上いる。今すぐ必要ないけど、将来的には必要だという人が1割くらいいる。この状況の中で、地域としてこのアンケート結果を持って、いったん議論をやめるのか、いや、そうではなく引き続き協議していくのか、それは地域として決めましょうということになりました。その中で、事務局側の希望としたら、自治会の役員は変わりますので、楠ヶ丘さんが自治会の中に交通対策委員会を持っているように、自治会の中に検討する組織を作って継続して協議していったらどうですかと提案をしています。それなら、年度がかわって自治会の役員さんは変わるけど、引き続きやっていきたいと思いますという事で、今月の勉強会は終わっています。</p>
<p>向井会長</p>	<p>この地域の高齢化率は桐ヶ丘中央自治会だけではわからないですね。この団地はまだ新しいので、今は利用しないということはあると思いますが。</p>
<p>事務局 (水上係長)</p>	<p>桐ヶ丘だけの高齢化率は26%です。今、協議を進めている自治会でいうと、少し高齢化率も高いのかなと。その周辺にある新しい住宅地域が烏帽子台のようにできています。そこをいれると、高齢者率は下がってくるのですが、今協議をされている地域の高齢化率は割と高いようです。</p>
<p>向井会長</p>	<p>日野先生は、公共交通という事で話をしていますが、しきりにデマンドのことを言われたりするんですが、先生の公共交通の考えとはまた違うとは思うのですが、どうでしょうか。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>変わらないですが、デマンドで成功している例がそんなに無いんです。奈良で聞いたのはどうなったか知りませんが、その他は散々たる結果しか聞いていないので、お抱えハイヤーとして終わっている例が多いようです。ある程度の需要があって、それをある程度時間をやりくりするようなのが前提なので、一日1人いるかないかのような利用では、デマンドをしても何のメリットもないことです。逆なんですね。需要がある時はそれをうまく配車するために、デマンドがいいと思いますが、それが無い。</p>
<p>向井会長</p>	<p>新聞ではデマンドの事がよく紹介されるものですから。</p>

日野副会長	成功している例があれば、聞きたいものですが。ありますでしょうか。
長谷委員	思い当たるものはありませんね。先生に怒られるかもしれませんが、国交省としましてもデマンドを推奨して行こうという動きは、今ものすごくありまして、デマンド交通というものを各地域にどんどん運行していこうという動きがあります。
向井会長	地域創生でもイニシャルコストなりを支援しようと。ただ経常的な支援までは国の今回の地域創生で言うてはないですが。
日野副会長	補助がなくなった段階で打ち切りということですね。
向井会長	そうです。そこが難しいところですね。
日野副会長	一方で、システムから入っているところも結構あります。こんなに格好いいシステムが入っているのに、使うまでもない。ということが結構ありまして、収支率も聞いていると1割もいかない。あまり踊らされるのもどうか。もっとしっかりとデータで積み上げて、こういう条件でこういうことであれば、こういうことをやります、としてもらわないと難しいと思います。
向井会長	事務局としては、地域でこのアンケートを通じて、楠ヶ丘の事例もご紹介しながら、色々議論をして頂こうという段階に来ているという事ですね。どういう走らせ方、又は採算ベースに乗って来るといふ所まではいってないですか。
事務局 (水上係長)	役員さんとこんなルートはどうか、という話はしています。実際にはこれから、事務局として叩き台を試算しながら、案として出してみても、それが地域にあった交通なのか、地域と議論しながら進めていきたいと考えています。
長谷委員	地理に疎くて分からない所がありまして。問3の8ページのところで、路線バスが27、これは大阪狭山市循環バスを含むとなっております、バスマップの地図を拝見しておりますと、北の方の桐ヶ丘の路線バスというのは、貴望ヶ丘が一番最寄りのバス停なんですか。
事務局 (水上係長)	南海バスさんの路線としてはそうなります。

長谷委員	ここが一番近いと。で、大阪狭山市のコミバスというのは、大阪狭山市寄りのもっと北の方に停留所があるという事ですか。
事務局 (水上係長)	桐ヶ丘入り口という所があるのですが、大体200～300mぐらいの所に大阪狭山市さんの茱萸木8丁目というバス停があります。そこは循環バスになっています。
長谷委員	その循環バスに乗ったら千代田駅のまだ向こうの大阪狭山市側の駅に行くということですか。
事務局 (水上係長)	駅には直接的にはつながっていません。
長谷委員	直接は入らないんですね。南海バスさんの貴望ヶ丘のバス停の所に行くには、やっぱり15分ほど掛かるのでしょうか。また、千代田駅までは徒歩で15分くらいですか。
事務局 (水上係長)	千代田ではなく滝谷駅になります。滝谷駅までは徒歩15分くらいです。
井戸委員	私は大野台に住んでいるのですが、そこでも、出張費を頂ける様な会議に大阪まで行きますと、滝谷駅に指示されます。そこから歩きなさいと。大体15～20分くらいです。滝谷駅に行くと、タクシーもないし、バスも全然ないです。本来は金剛駅に行く所ですね。あの辺の地域は大体滝谷駅に行くことが多いです。
長谷委員	今、お聞きしたのは、国の方も1つの自治体さんだけの交通網の形成という事じゃなくて、近隣も含めた、例えば市の境ですね、そういった方々は乗り合いをして行くと。河内長野市の市民の方々が大阪狭山市のバスに乗ったり、そういうことも踏まえて、各自治体さんが近隣自治体さんと連携を取って、一つの大きな交通網を形成していきましょう、という動きがだんだん出てきております。先程、松倉委員からも話があったように、南河内地域の自治体が集まって、会議も含めて動き出していると。なので、桐ヶ丘さんだけでなく、桐ヶ丘の近隣の住民の方々はどこへ行ったら便利なのでしょう、ということも含めて検討したらいいのではないかとというのが、私の個人的な考えです。自治体さんが連携して仕事をしていくという事は非常に難しいと思います。事務局さんが一体どこで手を挙げるのか。そこは大阪府さんに任せることになるのかなと思うのですが、そういった

	<p>観光面も含めてやっていくような南河内連合ということも重要になるのではないかなと思います。</p>
松倉委員	<p>千早、太子、河南という地域で、スーパーがあるのが河南に3つくらいで、そこへみんな行かれる。ケアの方はそこも含めて交通を考えています。広域的な連携でやりたいなとは思っています。</p>
日野副会長	<p>最初から大きな枠組みを作らなくても、両市で約束して、例えば一つのバスを運行するときにお金を出しあうとか、そういうことから始めて、オフィシャルなものを作った方がお互いに予算を突き合わせてというなら、そうすればいいです。最初から大きなものを作ってどのようなネタでやりましょうとなるとしんどいかも。他のところでも隣接市と話し合いをしながら、使いやすいものを両方でされたらと話しています。利用者からすればどちらの市で作ったものかなんて関係ないですね。それならリスクも分け合うことができます。</p>
長谷委員	<p>一つの考えとして、南海バスは河内長野市内だけを走っているわけではないので、その路線沿線の自治体さんが集まって検討していくということもあります。タクシーも交通圏がありますので、色々な交通圏の関連自治体さんと話をしていくというのも一つの方法かなと思っています。</p>
向井会長	<p>ありがとうございます。地元に入って次の展開へということで、あかしあ台とか大阪狭山市とも会議を何回かいただいているんですね。その辺も踏まえて今後検証していくということでもよろしいでしょうか。</p>
向井会長	<p>【議題5】 次に、議題（5）「平成27年度河内長野市地域公共交通会議予算」（案）について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局 (鈴木主査)	<p>(事務局より、「平成27年度河内長野市地域公共交通会議予算」（案）について説明)</p>
向井会長	<p>はい、ありがとうございます。来年度の予算という事でこのような形でさせて頂き、先程ありました、桐ヶ丘とか今新たにやっている地域は別として、今後の動きを見てやろうということでもよろしいですか。委員の皆さん何かお気づきの事がありましたらお願いします。</p>
日野副会長	<p>この予算の立て方自体が私は納得がいけない。これは形式的だから、これ</p>

	<p>でいいと思いますが、このうち乗車運賃の割引をやっているところは事業をして、要は新しい試みをして、当面出て来る赤字分を補てんするという事ですよ。これはもともと、赤字がずっと続く前提ではなく、できることならそのサービスでお客さんを増やして赤字分を抑えていきたい。これを抑えると全体の事業規模がどんどん小さくなっていく。いわゆる、義務的経費と言われるものは本来少なくして、その分を、今回で言うと一番下の試行運行だとか、戦略的な経費に投入していきたいわけですが、これを見ると義務的経費で本来減らしていきたいところを残しておかないと、予算規模が維持できないという予算書になっています。このままいってしまうと、あまり夢をもてない。今のご時世ですので、市も予算をしぼれという話になると、頑張れば頑張るほど、予算がなくなってここでやれる範囲が狭くなってしまいます。自分で自分の首をみんなが絞めるようにも見えてしまう。なので、これはこれでいいとして、今後、工夫できないのかなと思います。市の経理処理に左右される部分もあるのでなんとも言えませんが、今のままだとそういうことが懸念されるので、検討頂いた方がいいのではないかと思います。</p>
向井会長	インセンティブの働く仕掛けみたいな感じですかね。
日野副会長	総予算の枠組みみたいなものがありまして、頑張ったら新しいところに投入できるような、そんな仕組みが持てないと、頑張って減らしたら減らすほど予算を減らすでは、楽しくもなんともない。
向井会長	そうですね。ありがとうございます。一応、来年度の予算という事で、日野先生から厳しいご意見をいただきましたが、来年に向けて検討していきたいと思います。予算案についてはこのような形にさせていただくという事でよろしいでしょうか。次のその他案件に入る前に事務局の方から、一つ事務連絡がございます。
事務局 (鈴木主査)	(事務局より、ポスター200枚の追加作成、およびバスマップ等の自治会回覧実施について説明)
向井会長	事務局が色々工夫して、この様なポスターも出来たということです。最後に、その他案件でございますが、この際ですので皆様からご意見・ご提案等をお伺いしたいのですが、どうでしょうか。特になければ事務局はなにかありますか。
事務局	その他案件といたしまして、日野教授の教え子であります長永さんが、「高

(中橋課長)	<p>齢者の外出ニーズと移動支援を目指した新たなバスサービスの評価」という内容で論文を発表させて頂きたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。</p>
向井会長	<p>長永さんは日野先生の生徒という事で、ずっとこの会議に出て頂いて、今回ご卒業という事で、河内長野市の公共交通について色々アドバイスを頂きまして、今回皆さんに論文を発表頂くということです。</p>
日野先生	<p>特に、先程のモックルバスの乗り込みの調査につきまして、お持ち帰り頂く様なアンケート用紙を配っていて、先程あったものにプラス、そういうデータも入っていますので、さっきよりも少し多くの方からのご意見として考えられるのではないかと思います。</p>
長永氏	<p>(資料6の論文発表)</p>
向井会長	<p>ありがとうございました。日野先生、何かコメントがあればお願いします。</p>
日野副会長	<p>資料6は長永さんの発表会の時の資料で、発表会も発表の時間が非常に短く、手元の資料は、土木学会の関西支部で、年次学術講演会というのが5月30日にありますが、その時は学会ですので、河内長野市さんと共著という事で、長永さんに発表してもらおうと思っています。これはほぼ同じ内容なんですけども、これも発表時間が非常に短いので、基本は7分くらいでやるという事で、エッセンスだけを一方的に話をしてもらったので、分かり難い所もありますし、資料も限られたものしか入ってないです。これは河内長野市ですとやってきているのは、ある目標・目的を持って、その目的を助けるのに必要なサービスは何かという事を議論してきているという事だと思っています。最初に言ってくれたように、少子高齢化という今の基準でいくと変わらないので、あるとすれば、高齢者の定義を変える。70歳以上とかにして、高齢化率を下げるとかいう事も例としてはありますけど、一方で高齢者が3~4割の時にこの人達が動かないと、まちは死んでしまいますので、我々高齢者がどれだけ動きやすいまちづくりにするかという事です。それは多分単独ではしんどいと思うんです。誰かと一緒に何かをするという事をひとつの目標にして、まちづくりをしたらいいのではないかと。その時に必要な交通手段があるはずで、それを公共交通が担えばいいのではないかと。そのために、可能性のある物を河内長野市さんで、この会議の中で議論頂いて1つずつ色々な事を導入していると思っているんですね。ですから、それがどのくらい効果があるのかという事をやっぱり客観的に証明していかないといけないので、そういう意味</p>

	<p>では、長永さんもそうですし、去年の森田君もそうですけども、研究としてもちゃんとやってもらって、仲間内だけで皆良かったねと言っているのではないですよ。きちんと示してもらおうという事でこれを一緒にやらしてもらっているという事です。ですから、ここでの議論をもう少し宣伝しないといけないという話しも頂いたので、出来るだけこういう事は外に向けて発信をしよう。去年は水上さんに交通工学研究発表会というのが東京でありましたので、向井副市長も連名で論文を東京で発表して頂いて、そういう事によって大阪の河内長野市という所で、こういう事をやっている。そこで、今そういう状況にいると情報発信をし、他の所とも意見交換出来る様にする事ももう一方ではありますので、出来れば今後ともこういう事を続けていけたらなと思っています。内容についてはここで議論しているものばかりですので、あまり目新しくもなくして申し訳無いのですが、もし何かお聞きになりたい事がありましたら、直接彼女に聞いて頂けたらと思います。</p>
<p>向井会長</p>	<p>はい、ありがとうございました。色々お伺いしたいのですが、2時間も過ぎたので、事務局からお願いします。</p>
<p>事務局 (中橋課長)</p>	<p>委員の皆様につきましては、この3月末をもちまして任期終了となります。また、来年度4月から新たに委員を選任させていただくことになるかと思っておりますので、引き続きお願いする場合がありますし、その時はまたよろしくお願いいいたします。本日はこのメンバーで最後の会議となります。長い間ありがとうございました。来年度もよろしくお願いいいたします。</p>
<p>向井会長</p>	<p>事務局からもありましたように、委員の皆様につきましては、2年間という長い間ありがとうございました。今日は2時間を超すご熱心なご意見をお伺いしありがとうございました。また、新年度から日野先生、伊勢先生のご指導を得ながら、良い形で河内長野市の公共交通の発展に向けて、またこれからの色々な高齢化社会だけでなく、河内長野市が本当に住み易い環境のまちづくりに努めていきたいので、今後ともみなさんのご指導ご鞭撻よろしくお願いいいたします。本日はお疲れ様でした。ありがとうございました。それでは、これをもちまして、第26回河内長野市地域公共交通会議を閉会いたします。</p>

河内長野市地域公共交通会議委員名簿

平成27年3月30日（月） 午後3時から 河内長野市役所 701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 准教授	
委員	長谷 潤	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	
委員	湯川 義彦	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	欠席
委員	浅井 敏彦	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	欠席
委員	松倉 昌明	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	
委員	川幡 一哉	大阪府河内長野警察署交通課長	欠席
委員	植田 光昭	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	澤
委員	椋本 専次	近鉄タクシー(株) 南大阪総合営業所長	
委員	曾和 孝司	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	欠席
監事	井戸 清明	河内長野市商工会理事	
監事	濱本 友美	市民代表	
委員	堀 泰明	市民代表	
委員	徳田 博久	河内長野市健康長寿部長	
委員	扇田 宗彦	河内長野市産業経済部長	
委員	榎井 繁春	河内長野市都市づくり部長	
委員	塩谷 聡	河内長野市総務部長	
委員	辻野 修司	河内長野市総合政策部長	