

令和6年度 第8回大阪府建設事業評価審議会都市整備部会議事概要

日 時 令和7年3月4日(火) 11:00~12:30

場 所 ウェブ会議により実施

出席委員 内田部会長・荒木委員・織田澤委員・兒山委員・中儀委員・横山委員(6名)

- 議 題 (1) 審議対象事業について  
(2) 意見具申(案)について  
(3) その他

【議事概要】(◆部会長、事務局等の説明等、○委員の発言、⇒部局等の応答)

◆ [部会長]

前回の審議で、事前評価案件 都市計画道路茨木寝屋川線街路事業について、アンダーパスにせざるを得ないということは了とした。アンダーパスのため、交差道路との接続には連結側道の設置が必要となるが、接続の必要性についての定量的な評価が必要という結論となったので、本日、追加説明をいただき審議を行う。その説明を踏まえ、意見具申(案)の議論を行いたい。

(1) 審議対象事業について

道路事業

◆ [都市整備部 道路室 道路整備課]

都市計画審議会に提出された意見書、資料1「追加説明資料(都市計画道路茨木寝屋川線街路事業)」に基づいて説明。

◆ [部会長]

まず、意見書の解釈について、意見書を提出された方の趣旨としては、道路用地が広がることによって影響が当然広がるわけだが、そのことに反対されているとまとめでよろしいか。そのことについて、本日の議論に直接関係はないが、ご意見あれば併せていただきたい。

直接的な議論としては、定量的な評価、定性的な分析において、連結側道の必要性が十分に示されたと言えるかどうかというところ。委員から意見を順にいただきたい。

○荒木委員

定量的な評価として、どのような調査をするのかということは、色々手法はあると思う

が、限られた時間での検討ということと、連結側道がない場合と比較して、連結側道がある場合の方が、茨木市駅周辺の道路混雑を緩和する効果があること、連結側道を設けるコストと比べて十分に見合うものであるということの説明があったと理解している。

定性的なところも含めて、茨木市駅周辺の道路混雑緩和というところも今回の道路事業目的、あるいは事業の効果として十分にカウントすべきということであれば、歩行者の利益あるいは自転車交通の利益にとってはあまり望ましいとは思わないが、連結側道を設置することは十分な効果があると理解した。

当初、私は連結側道設置による用地買収の費用が大きくかかっていると想定していた。今回の説明で連結側道を設置しない場合でも現道程度の側道が必要であるということと、そこまで用地買収の費用が大きくならないということが分かり、事業の効果を一定理解した。

#### ○織田澤委員

私も荒木委員の理解と同様である。事業の効率性の観点、また必要性の観点からこの連結側道の設置は妥当なものかと思う。

#### ○兒山委員

高槻茨木線と接続することの必要性については、十分に資料で示していただけたと思う。先週、現場付近を歩いてみた感想だが、道路の沿線については、かなり古いまちでお地藏さんがあつたりして、ある意味、まちにとっては望ましくない形へ変わってしまうと感じた。その一方で、現状、渋滞している、あるいは歩行者、自転車にとって非常に使いづらい形になっている枚方茨木線のあたりの様子も見て、そこに流入する車を外側に流す、今回の道路に流していく必要性も十分に感じたところ。

総合的に判断して、今回の説明で十分と思うが、現場を見るとこの場所に大きな道路ができることについては、違和感を覚えることはあると思う。

大きく話を戻すわけではないが、説明の確認だが、茨木寝屋川線と高槻茨木線の平面交差をしようとすると、高槻茨木線を掘り下げることによって、縦断勾配が非常に急になりすぎるため不可と説明をいただいた。数字でいうと道路構造令にある8%、あるいは特例として認められる11%とある。この数字が適用されると思うが、それを上回るという理解でいいのか、確認させていただきたい。

先ほど申し上げた枚方茨木線について、歩行者等が利用しやすいように改良を検討していただければと思う。

#### ◆ [部会長]

ご質問については、後ほど担当部局から回答いただく。

#### ○中儀委員

丁寧に説明いただき、わかりやすかった。

## ○横山委員

審議会で審議する際に、意見書が、割愛されてしまうと、違う意味にとらえてしまう恐れがある。

道路の考え方は、時代とともに変化していることもあり、説明する際には、その考え方をしっかり示す必要もある。

例えば、ウォークブルな道路空間を優先する時代が変わってきている中、道路環境や周辺環境を考えながら道路整備していくことを説明できるようにすることが大事。一方で、地域コミュニティについて、まちづくりの中で、地域の人たちが、それぞれの立場でいろいろなことを仰る場面に遭遇するのは当たり前である。今回の場所のように、現在の地域コミュニティがうまくいっている場所で、道路によって分断されるのは、本当に良いのかは、私自身考えてしまうことがしばしばある。自分たちの身近な環境に関心がある地域の声として、反対と考える方が多くおられるのも現実だと思う。それらに対して、考え方を整理して、大事なところを今回の事業の説明でさらに感じたところ。

今回の事業内容は、連結側道も道路環境を作っていく中でより良い環境にしていくことは当然だが、そこをしっかりと時代に合わせた整理と説明を一般の方に分かるようにする方法を構築されたらいいのではと思った。

## ◆ [部会長]

横山委員の意見を踏まえて、意見書に関しては、個人情報絡んでいるということはあるが、私も参画している多くの同様の会議において、会議の場限りということで、元の文章を拝見させていただいている。皆が同じ文章を見た上で、どういった趣旨なのかという議論を踏まえるが、今回は出来ていなかったのが問題かと思う。この進め方については、変えた方が良いのではと思った。

次に、ウォークブルな道路という動きがある中で、車優先の道路は時代遅れではないかというご意見を持つ方は当然おられるだろうと横山委員からご意見があった。それについては、しっかりと事業を進める意義を説明することが必要だろうという指摘であったと思う。現状において、都市計画審議会を既に通っているからだとか、府全体の道路ネットワークというような木で鼻をくくったような説明だけで終わっているが、都市計画審議会においても、こういった点で意義があるからこの事業は必要ということを認められたというような簡潔な内容を府民の皆さんに示す必要があると思ったところ。

今回のこの場所については、駅前周辺をウォークブルにしたいというのがあるかと思う。市街地の活性化という観点でいくと、まずそこへ流入する車を処理しないといけないということで、広域ネットワークの必要性が出てくる。このあたりを今回の補足説明資料に関連する箇所を出していただいているが、当初資料の時も根拠をはっきり示すため、既存の資料を流用しているが、もっと端的にわかりやすくする。府民へアピールして、その上で適正な判断をしていただくという点からすると、資料の作りこみというのはまだまだ改善の余地があるかと思う。

感想として、効率性評価の計算において50年間積み上げると、走行便益、とくに走行時間短縮便益がこれほど大きくなることを改めて具体的な数字で確認させていただいた。前回審議時には、ここまで圧倒的な差が出るとは予想していなかった。社会的割引率は現在は標準値の4%を用いていると思うが、国においては4%ではなくもっと下げるという議論が進んでいるとの話もあったが、現在の金融情勢、世界情勢からすると、むしろ割引率を大きく扱うような方向に進む可能性もあるかと思う。それを踏まえると、しっかりと定性的に意義が説明できるということが極めて重要になってくると感じている。

兒山委員から平面交差ができない理由について、再度確認があった。道路構造令の関係で、縦断勾配の制約、特例値というのは余程な事情、特殊な事情がないと最近は適用できないかと思うが、担当部局から回答をお願いする。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

前回の審議会でも少し説明させていただいたが、近くに安威川があり、川に架かっている橋の高さがコントロールポイントとなる。お示しいただいた道路構造令より基準以内の縦断勾配で平面交差しようとする、鉄道との交差点において、基準内の離隔が取れないことにより平面交差は不可となっている。

◆ [部会長]

交差する側、高槻茨木線の道路を下げるのが無理という理解で良いか。安威川の堤防まで上っていく時に縦断勾配が極めて厳しいということか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

そのとおり。

○兒山委員

確認できたのそれで結構であるが、今回、交差点が複雑な形となるので本当に利用されるのかという疑いはどうしても持ってしまう。既存の狭い道を選択して利用される方も結構いるかもしれないと少し懸念するところである。

◆ [部会長]

実際の交通流動については、信号運用・処理の状況によるかと思うが、基本的には問題ないと感覚としてある。実際に供用してみないとわからないところではあるが。

◆ [部会長]

一通り意見を伺ったが、結論を得る前に他にご意見はないか。

○各委員

特に意見なし。

◆ [部会長]

府の対応方針に対して異論はないと、「事業着手」とすることに異論はないとの結論でよろしいか。

(各委員 異議なし)

「事業着手」という結論でまとめる。

また、付帯意見が必要ということになっていたのので、資料を事務局に用意していただいたので、説明を聞いてから議論したい。

(2) 意見具申(案)について

◆ [事務局]

資料2に基づき、意見具申(案)を説明。

付帯意見(案)を事務局より作成しているので読み上げる。

審議対象事業のうち1件の事業について、特に今後の事業実施に留意すべき事項として意見を付した。

【① 都市計画道路茨木寝屋川線街路事業】

[審議結果と付帯意見]

当該事業については、評価調書に記載されている評価の視点のうち、特に「代替案立案の可能性の視点」について審議を積み重ねた。

また、部会の中で募集した府民意見1件において、本路線と府道高槻茨木線とを接続する連結側道の設置等の道路構造への意見と、地域住民との話し合いの大切さを訴える意見があった。

審議においては、府道高槻茨木線及び阪急京都線との交差部についての構造の考え方の確認と、連結側道を設置せず本路線と府道高槻茨木線を接続しない場合との代替案比較の確認を行った。

まず、交差部の構造について、現在の技術基準や、地形上の問題により、阪急京都線との必要な離隔がとれないことなどから、交差部は地下構造とすべきであることや、その結果、連結側道が必要となることを確認した。代替案比較においては、連結側道の整備による茨木市駅周辺における交通分散など定量的な効果があることに加え、緊急車両等の迅速な活動に寄与することなど定性的な効果があることから、原案が優位であることを確認した。以上のことから、現計画において対応方針(原案)どおり「事業実施」とすることに異論はない。

ただし、事業実施にあたっては、説明会などの場を通じて地域住民に道路構造の妥当性など事業の内容を分かりやすく丁寧に説明を行い、今後もコミュニケーションを十分に図りながら進めていくことを求める。

#### ◆ [部会長]

付帯意見の説明の仕方として、正直に経緯を記載して、横山委員からご指摘もあったように、地域住民の方へ伝わっていないこともあったのではということ。最後の段落で、「今後もコミュニケーションを十分に図りながら進めていくことを求める」と記載した。コミュニケーションを図るといのは、一方的な説明ではなく、しっかり意見交換をしてほしいという趣旨で、事務局にまとめていただいたものである。各委員よりご意見をいただきたい。

#### ○荒木委員

「ただし・・・」までの段落は問題ない。「ただし・・・」の段落については、説明を行い、コミュニケーションを図っていくことが大切であるということはその通りであり、部会長が仰ったように、単に一方的に説明するのではなく、しっかりと相互にコミュニケーションを図っていくべきだという趣旨は賛同する。ただし、「丁寧に説明を・・・」の文章の方が長いのはどうなのかと、また「丁寧な説明」という言葉が空疎に感じるところがあり、少し違和感を感じている。文章表現、役所文章の表現方法によるものだから仕方がないのかもしれないが一つ疑問を申し上げる。

先ほどから出ているように、沿道住民にとっては、幹線道路が通ることによって、道路の横断がやや困難になるなど、不利益が生じるわけである。不利益を被る方が存在する限り、不利益を少しでも解消する方向性を事業実施の中で対策を講ずるなど考えられる。そういう意味もコミュニケーションを図るとい文言に含まれているのかもしれないが、文言を追加した方が良いのではと危惧している。

本件について、あえて記載することは、他の案件とのバランス的に良いのかとご指摘があるかもしれないが、事業自体の効率性といったところとは別に地域住民に与える不利益をどう緩和するのかといったところは、私自身、自動車を運転しない人間であるので、疑問が残るところである。この点は、他の委員のご意見を聞いたうえで、不都合があれば取り下げたいと思う。

事務局の説明の中で、どうしても納得しがたいことがあり申し上げるが、連結側道と車道の本線との間に自転車道が挟まれる構造というのは、おそらく大阪府において、同じ事業をされたことはないと思う。制度上、現在の計画を作る段階で、問題はないということに異論はないが、事業実施する中で、何らかの計画の変更等が必要になるかどうかかわからないのであれば、必要に応じて速やかに対応することを記載しても良いのではと感じている。もちろん自転車道等を作ること自体は技術的に難しいものではないかもしれないが、今まで一度も行なったことのない事業であるが故に、必要に応じて速やかに住民などの意見など、あるいは自転車の安全性などを考えて修正を図っていただく方が良いのではと思う。やはり連結側道を作ることによって、用地買収の範囲が広がるということで、地権者に不利益を与えることになるので、本当に必要性があるのか、自転車道が必要なのかということに疑問があった時には、速やかに計画を見直すべきであると記載が必要と感

じている。

#### ○織田澤委員

意見具申の案として、抑えるところはしっかり抑えていると思うので、この案で良いと思う。

荒木委員からの問題提起については、十分な答えを持っていないので、不利益をどうするのかという記載を追加するのかという点については、明言を控えさせていただく。

府民意見のあったプロセスのところが残っており、合意形成にプロセスにあたっては、上意下達的に住民の意見が反映されないとあるのが、事前の時点でのコミュニケーション等が不足していたことを意味すると思う。実際のところ今後どうしていくのかといったところで、用地買収の進捗等に関係するので、付帯意見に記載するのにとどまらず、しっかり行っていくことが重要であると、意見具申そのものに対する意見ではないが、他の委員の認識も同じだと思う。

#### ○兒山委員

結論的には、特に修正は必要ないと思う。茨木市の歩いて楽しい中心市街地は道半ばであり、おにクルという施設はできたが、周辺道路については、矢羽根は整備されているがあまり自転車を利用されていない状況で、中心市街地はいまだに車優先という様子がある広い目で見ると歩いて楽しい中心市街地とセットの計画なんだという位置づけもできるかと思うので、記載できないのかという思いもあるが、意見具申に入れるのは少し違和感があるとも思うので、本事業に関する意見としては、原案通りで良いと考えている。

#### ○中儀委員

前半の文章はとても良いと思うが、後半は少し疑問のあるところがある。今回も地域住民に対して、大阪府の説明が不足していたのではと思う。大阪府は、決まったことの説明、丁寧に長く説明したということがあり、わかりづらいこともあったかと思う。審議会を経て、当初より丁寧に説明いただき、わかりやすくなったので、当初からそのように府民へ説明できていればと思う。最後の段落の締めだと、今までもしっかり行ってきたので、今後も丁寧にいくとも受け取れるので、もう少し改善していくような意味合いを持たせても良いかと思う。

#### ○横山委員

府民の方の意見を受けて、審議会において、真摯に行政とともに対応したと記載されていると思う。なお、この意見を受けて、審議会では再度確認、検討を行ったという、意見をしっかり受け止めて対応したということが示される文章である必要があるのでは思ったところ。

先ほども申し上げたとおり、時代の流れはウォークブルという形に人口減少ともに起

こってきいていると同時に、経済発展の部分で目指すところはあるが、コミュニティの大事さを一方で訴えているところもあるので、住民の方々の不便というのは、荒木委員や兒山委員からご意見があったが、住民に対して、実はこういう風に住民の快適さを考えているといったことを本事業のような大規模な道路を作る時にお示ししながら進めるといいのではと、本日勉強させていただいた。

以前も同じく申し上げたが、「事業の内容を分かりやすく丁寧な説明を行う」という文言に違和感を感じているところ。

#### ◆ [部会長]

部会長としての見解を述べる。

付帯意見に事業評価の在り方や事業の進め方、あるいは道路構造に対しての意見を盛り込みたいのは十分理解するところだが、あくまで知事に対する答申の本体があり、意見は個別事業に対する必要最低限であるべきであると考えている。

一方で、忌憚のない意見交換をしっかりと行って、その意見を議事録に丁寧に記録した上で、すべて公開を行う。議事内容で、ご指摘されているということを公開するという前提があるため、付帯意見については、最低限で留めたいというのが部会長としてのスタンスである。

具体的に委員から意見のあった、他の事業にも共通するような事業の進め方や、兒山委員から意見のあったもっと積極的な役割での期待、可能性に言及することや、横山委員から意見のあったウォークブルに繋がるような、あるいは市街地の活性化に繋がるようなことを期待しているなどのものは、意見書に求められているものではないと思う。

下から2段落目のところの締めで「事業実施とすることに異論はない」とあり、なおかつ本体のところでも、「受けた説明、提示された資料に基づいて判断し、異論はない」と言っていることから、それ以上のことを部会として記載するものではないと考えている。

中議委員から意見のあった、「今後もコミュニケーションを」というところで、今までできていなかったのに「今後も」を記載するのはどうかというものに関しては、レトリックとして、今まで行っていないから敢えて書いているというように読み取っていただければと思う。

横山委員からご指摘を受けた、前半で府民意見からのこのようなご指摘があったので、審議の内容、意見を踏まえて審議を行ったとわかる方が良いとのことであるが、先ほど申し上げた基本スタンスより、意見が出てきたことを反映するのは当然であり、なおかつ具体的な議論の内容についても意見書のことだけを検討したわけではなく、意見書をきっかけとして荒木委員から再度、検討すべき内容を決めたこともあったと思う。

結論としては、意見を踏まえたことをあまり強く出していくのは、むしろ不適切であろうと考える。段落の並びによって、意見を審議にしっかり反映しているというのを理解していただきたい。

荒木委員からご指摘のあった、他の不利益のことについてももしっかり検討するという

ことは、他の案件でも共通するものであるので、この事業特有のものではないと判断する。一方で、地域住民へ説明をしながら事業を進めていかななくてはならないことも他の事業でもあることであるが、本件では意見書が出るほどのものであるので、しっかり確認しなさいという意味を記載したということ。

自転車道、特殊な道路構造に対する意見だが、こちらについては、後ほど確認する。付帯意見について、委員の皆さんのご意見に対して否定的なことを申し上げたところだが、書きぶりを修正したいものや言葉を付け加えた方が良いという点に関して、道路構造に対するものを除いて再度、意見をいただきたい。

○織田澤委員

部会長の意見に基本的に賛同する。

○兒山委員

特に意見はない。

○中儀委員

特に意見はない。

○横山委員

特に意見はない。

◆ [部会長]

荒木委員から意見のあった、道路構造、自転車道について、確認を取りながらご意見をいただきたいが、事例のない特殊な構造という点に関して、私は交通計画、交通工学の専門家でもあるので、似たような事例はどこにでもあるという認識である。

どの部分が独自性があると荒木委員は認識されているのかを確認したい。

○荒木委員

前回審議時に誤解していたこともあったが、自転車道が側道と本線に挟まれており、幅が2.5mあるが、これらが整備され利用されていくようになると非常に望ましいことであり、そのために用地買収が増えるということは、やむを得ないと思うが、実際にどのくらい利用されるのか、安全なものとして利用されるのか、イメージが湧かない。

もちろん現在の計画段階において、既存の法令などに照らすと十分に安全なものとして設計されていると、それ自体に異論はない。交差点部での設計など、例えば赤信号で止まっている間に自転車が滞留しているとどうなるのか、修正や微修正で済むのか、大きな変更が生じるのか、イメージが付かないため、繰り返しになるが用地買収の範囲にもかかわるので、必要に応じてぎりぎりまで修正しないのではなく、適宜修正を行うように記載

した方が望ましいと感じている。他に類似する事例があり、他にも大概のものは新規のものであるということであるのならば、記載は必要ないと判断するなら不要とも考える。

◆ [部会長]

交通工学の専門家として解説させていただく。事務局に交差点の平面図を提示していただきたい。

府道高槻茨木線をアンダーパスして、府道八尾茨木線の方へ茨木寝屋川線が徐々に上ってきて、連結側道と接続する構造である。このアンダーパスから平面の交差点の箇所まで車道と自転車道のみ平面道路と段差がついており、連結側道が高さを維持するという構造になっている。つまり、掘りこまれている上り坂のところで、路肩と擁壁の間がどれほど余裕があるのかの問題はあるが、車道の脇に自転車道があるだけという点で、どこにでもあるものとなっている。

連結側道と本線が平面で交差する部分については、拡大した図のとおり連結側道を一旦、遠くに回して直角に交差するよう形に作られている。30年くらい前まではこのような構造にしていなかったが、平面交差においては、直角に交差しないと極めて危険性が高いということで、直角交差で設計されている。個人的には、過剰な配慮だと思っているが、道路構造令で決まっており、交通管理者の警察もその構造にしないと許可してくれないというのが現状である。この構造となると、自転車と歩行者、車の関係は、街中に多数ある十字交差点と全く同じであると理解している。

十字交差点で自転車道をどう処理するのか、レーンを色分けするのか、どの場所に自転車を走らすのか、表示は矢羽根でいいのかなど、現在、いろいろな場所で試行錯誤されている段階で、ある程度ガイドラインが出ているようで出ていないというのが国内全体の状況である。いずれにおいても、道路敷の中で、レーンマークとか、いわゆる車線運用と呼んでいる部分だが、こちらでしっかりとマネジメントしていくのが基本である。道路構造、用地幅についても変更するとした場合、数十年単位で行う必要があるものであり、それに対して車線運用は、急に変更すると問題はあるが、5年、10年単位で変更できるものである。時間スケールが異なる。よって、本事業についても一番安全側で道路敷の範囲を決定しているので、将来的に利用されないだとか、誘導が不適切であるなど、街中でよく見かける道幅はあるのにあえて流れを整えるために車線を減らしたり、交差点を狭めるためにゼブラを引いているのをご覧になったことがあると思うが、実際に道路が完成してから検討されることになる。

○荒木委員

傾斜があることは承知しているが、その傾斜がどの範囲まであるのかが分かっていない。事務局から交差点部の近くまで高低差があるので、自転車道が側道との間で怖いと感じることはないだろうとご指摘のあったのがその通りであり、部会長からの説明から理解した。

繰り返しになるが、平面交差部は普通の十字路と同じものと一緒であることはよくわかったが、例えば、高低差が30cmほどあるときに、自転車が安心して側道側を気にして運転できるのかが私自身分からない。ただ、全体としては、既存の技術内で収まるというのが部会長のご見解であるので、専門家のご意見を尊重する。

◆ [部会長]

部会長の立場を離れ、1人の交通工学屋としては、自転車道をしっかりと設けたり、法的な位置づけされたものの、今後スマートモビリティといったものが導入されていくことによって、いろいろな課題が出て来ると思う。本当に安心して利用できるのかということについては、懸念があるので、歩行者も含めてすべての人に運転免許証的なものを持たせて厳しい取り締まりをしない限りは解決しないのだろうと思う。道路構造で進行方向を分けていても自転車が平気で逆走をしているのをよく見ているので感じている。

話を戻すと、この場はあくまでも「建設事業」に関わるものであり、運用マネジメントについては、かなり先の話であるので、現時点ではっきり記載するのは難しいと思い、付帯意見については、原案のままとしたい。

委員の皆様はいかがか。

(各委員 異議なし)

意見本体ではないが、リードの文章で「審議対象のうち1件の事業」とあるが、これは普段は複数事業があることによる文章なので、「審議対象事業1件」に修正いただきたい。

同様の細かな修正については、部会長一任ということでお願いする。

⇒ [事務局]

付帯意見について、先ほどの修正を部会長に確認の上、公表の事務手続きを進めさせていただく。

(3) その他

◆ [事務局]

今回が今年度の最後の部会となることから、最後にご挨拶申し上げます。

これまで8回もの会議を経て、合計7件の案件について、意見具申を取りまとめいただき、感謝する。

今年度は、事業の都合上、年度前半に意見具申の取りまとめが必要な案件もあり、過密なスケジュールの中、ご審議いただき、また最終は年度末のお忙しい時期にお集まりいただくこととなり、日程の調整などにおいてご迷惑やご不便をおかけし、お詫び申し上げます。

ご多忙のなか、会議へのご出席、事前説明等に時間を頂戴し、ご意見を賜り感謝する。

特に、内田委員におかれては、今年度も引き続き、部会長として進行など会議のとりまとめをいただき御礼申し上げます。

また、兒山委員、横山委員におかれては、4年の任期を終えられて今年度でご退任となる。長い間大阪府建設事業審議会及び都市整備部会の委員を務めていただき、感謝申しあげる。

内田部会長、織田澤部会長代理、荒木委員、中磯委員、高橋委員におかれては、引き続き来年度も委員をご継続いただけるというご意向をお聞きしている。

来年度の案件を8件予定しており、ご審議について、引き続き、何卒宜しくお願い申し上げます。

部会においては、意見具申の付帯意見以外にも審議の過程において、事業の進め方や、説明の内容等様々な意見を頂戴した。有益なご意見をたくさんいただいたことについては、今後の事業推進の参考や説明資料のさらなる充実・改善につなげてまいります。

以上、本年一年間のご審議に対し、敬意と謝意を表し、事務局からの挨拶とさせていただきます。

#### ○兒山委員

4年間委員を務めさせていただいた。審議会では、自由に意見を発言させていただき、部会長のまとめ方も公平に丁寧で非常に参加しやすくありがたかったと思っている。それに甘えてというわけではないが、府民の負託にこたえるという意識を持ちながら、面倒な発言をしたこともあると思うので、お許しいただければと思う。

事業評価に関する実務上の細かな点等についても大変勉強になった。最近の、特に今年度の事業評価事例から感じたことは、同じ事業を行うにしても、規模を最小限にとどめるという意識が必要な時代になっているとも感じ、コストアップ等もあり、例えば歩道の幅員についても、極力最小限にとどめるといったことが、直接的にコスト削減するということに加えて、事業を早期に完成させるという意味も持つかと思う。あるいは、周辺に与えるマイナス効果を抑えるといった意味を持つかと思うので、事業が過大にならないということが大事であると感じたところ。

今年は阪神淡路大震災から30周年ということで、昨年11月にようやく新長田周辺の再開発事業が完了した。いろいろと言われているが、通説的には失敗と言われている。指摘されたのは、復興投資の規模が大きすぎたこと、それから完成まで遅すぎたことである。社会の環境が変化して、地域の担い手も変化していく中で、ニーズが変わってきてしまうということがあるので、適正な規模で早期に実現することが大変重要と改めて考えたところ。

この審議会の役割上の限界として、あくまで個別事業の妥当性を評価することだったので、大阪府の予算全体の中で優先順位を判断するなどといったものではなかったとよく感じていた。1km、2km程度の道路事業で数百億円かかるのが普通であるが、教育や福祉、あるいは地域公共交通、そういった分野と比較して優先して行うべきかという判断は対象外であったという点に違和感がなかったわけではないということ。

最後に、4年間、感謝申し上げます。

## ○横山委員

4年間大変お世話になった。とても良いいろんな角度で勉強をさせていただいた審議会だったと思っている。当初から内田部会長には大変ご迷惑をおかけしながらも自由に意見を発言させていただいたかと思う。しかし、審議会というフレームで話すことはほとんどなく、それ以外のことを発言してしまったことは、日々反省している。

審議会というのは、さまざまな専門家が集まり、それぞれに素晴らしいスキルを持っており、より一層、審議会を発展的に進めていくには、専門的なところは詳しいが特にこの建設事業に関しては、専門用語が多くあり業界独特の考え方の中で、どうしても当然のように説明されてしまうことで自分本来の持っている力を発揮するまで至らない可能性がある。そのあたりを事前説明という時間を個別に設けていただいているので、丁寧にわかりやすく説明いただければもっと専門性の活かされた審議会になるのではと思ったところ。

私自身、道路を作ったり、計画したり、阪神淡路大震災の前から道路を作ってきているので、社会情勢の変化や考え方の変化を如実に感じているところである。その変化についても、行政は大きな流れの中で、遂行していく力が大きいので、場所の重要性もわかるが、変化に対して一般の方が、審議会の委員も含めてわかるように段取りいただけるありがたいと感じた次第である。

忌憚のない意見で専門家の方々が自分達の気づかなかったような視点を投げかけて、積み上げて、非常に丁寧な仕事をされているのをこの部会で目の当たりにして、自分の勉強不足を実感しながらも本当に勉強させていただいた。本当にお世話になり感謝申し上げます。

## ◆ [部会長]

退任される兒山委員、横山委員にお一人ずつお礼を申し上げたいと思う。

兒山委員におかれては、私自身が無意識にわかりきっているという感覚で、特に定量的な評価のところで見逃してしまっているものをしっかりと確認していただいたのが、非常にありがたかったと思う。さらに定性的な評価に関して、もっとこういった視点を挙げると事業の特徴が表されるという点を事務局に対して指摘していただいた。この点については、他の委員の誰よりも、事業の特徴に関する説明の必要性を実践されていたと尊敬しており、感謝申し上げます。

横山委員におかれては、道路を実際に作り上げるということに関して、私よりも遥かに専門であった。その経験を踏まえて、私が部会長という立場で言えずにもどかしく思っていた点についての的確に発言いただき非常に有難く感じていた。進行の上では、話を元に戻さなければいけない点では困ることもあったが、基本的には私が言いたかったことを言っただいて、非常にありがたいと感じていた。

最後に退任される両委員には、非常にお世話になり感謝申し上げます。

以上