

令和6年度 第2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6年6月3日(月) 14:00~16:10
場所 公益財団法人大阪産業局(マイドームおおさか)
8階 第1会議室
対面により実施
出席委員 内田部会長・荒木委員・織田澤委員・兒山委員・高橋委員・中儀委員
(6名)
議題 (1) 審議対象事業について
(2) 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)

(1) 審議対象事業について

◆ [部会長]

本日は、「大阪モノレール延伸事業」の第1回審議会での疑問点や宿題について、事務局より追加説明をいただき、質疑応答を行う形で進めていきたい。

大阪モノレール延伸事業

◆ [都市整備部 事業調整室 事業企画課]

本日の審議状況を踏まえ、近日中に府民意見および意見陳述の募集を行いたいと考えている。その是非についてもご議論いただきたい。

◆ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

資料1「追加説明資料(大阪モノレール延伸事業)」に基づいて説明。

○ [織田澤委員]

前回議論になったのは、事業費の増額がどの程度予見できるものであったのかという点かと認識している。「資料1」p.3のとおり、様々な手続きが連続的ではなく、ある程度、離散的に、またその都度費用が生じる形で進められてきた中で、事業費の増額に関する審議が今回のタイミングとなったことは一定理解できた。

令和4年度の再評価時、物価が上昇傾向であることについて説明があったのかを確認したい。また、感度分析をどのように示していたのか回答いただきたい。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

令和4年度の再評価時、物価高騰に伴う建設コストの上昇について想定されているのか、との質問があり、当時は、工事全体の出来高が少ないことから、物価高騰の影響は事業費に反映していない旨を回答した。感度分析については、マニュアルに基づき、事業費10%増を示し、建設投資額が仮に1.5倍程度まで増えた場合はどうなるのか、との質問も

あり、当時、B/Cが30年間で約2.18、50年間で約2.57という2を超えた数値であったため、建設投資額が仮に1.5倍増になってもB/Cは1を上回ることを説明していた。

○ [兒山委員]

今回のメインテーマは、新たな数字に基づいて、それらが妥当かどうかを判断することだと考えている。

正直なところ、令和4年度の再評価時から、事業費が急増しているという印象。再評価時に、物価高騰の影響までは反映してないと回答をいただいていたが、それは将来の物価高騰について反映していないと捉えていた。既に生じていた物価高騰は反映すべきだったのではと考えている。「資料1」p.3で、情報を出すタイミングについての基本的な考えが示されているが、特に、悪い情報は早く出すことが大事ではないか。ただし、当時はデフレマインドであり、物価上昇しないことが問題であるというのが社会全体の見方であり、現時点でもデフレ脱却の公的な宣言が出ていない中、将来の物価高騰を見通せなかったこと自体はやむを得ないと思う。

今回の説明の中で、労務単価が1.7倍程度増加しているとあるが、この間、賃金指数は1.2倍程度の増加であり、乖離がある。公共事業費の算出ではこの労務単価を用いるのがルールとなっているのか。また、その乖離の原因について分析しているのか教えてほしい。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

公共工事の発注予定額は、公共労務単価を用いて積算するルールとなっている。賃金指数の上昇率との乖離については、原因分析まではできていない。

◆ [部会長]

実務として、工事が進捗していく途中で、労務費などが上昇すると契約金額の見直しを行うことはあるのか。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

大阪モノレール延伸事業のように工事期間が長期に及ぶものは、工事期間中に社会情勢の変化で労務費などが大きく変動する場合には、契約変更することがある。

◆ [部会長]

労務単価と賃金指数の上昇率の乖離の要因は、次回までの宿題とする。

○ [兒山委員]

現在、令和6年3月の最新単価が公表されており、すでに令和4年より上昇している。今後、さらにコストが増えることを前提に判断が必要ではないか。

○ [中磯委員]

今回の感度分析では、事業費10%、または20%増額した場合を示されているが、将来の物価上昇の懸念もあるので、前回の再評価時に1.5倍の増額を分析されたように、もう少し大きな増額を見越して検討すべきではないか。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

今回お示ししているのは、事業費が 10%、または 20%増額した場合であり、例えば、事業費が 30%、40%増額した場合も算出することは可能。

○ [高橋委員]

今回、令和 4 年度の再評価時から大きく事業費が増額しているため、再評価時点で、物価上昇はある程度見通せていたのではと思う。数字やお金の面では厳しく見られるのは当然であるため、ある程度の方向性を判断した上で再評価時に審議の対象としてほしかったというのが正直なところ。今後の課題として受け取っていただければ。

「資料 1」p.3 では、詳細設計の進捗状況が示されているが、令和 2 年から令和 4 年の進捗に比べ、令和 4 年から令和 6 年にかけて進捗率が 2 割から 8 割まで大きく進捗している。進捗のスピードが違う理由を教えてください。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

今回、延伸区間 9 キロの中で、区間を割って詳細設計を進めているが、詳細設計と関係者協議も同時に進めているところ。関係者協議が整ってくると設計が進むことになるので、協議が整った令和 3 年度以降に進捗が大きく進んだことが要因と考えている。

○ [荒木委員]

「資料 1」p.3 の説明について、行政として精度の高い情報を開示することの重要性は理解できるが、参考情報扱いなどで提示しておいた方が良かったと思う。今後も事業を続けていくと、物価上昇により事業費が上振れする可能性はあるが、その場合、詳細設計による工法変更がなくとも事業費増額に伴い、また再評価することになるのか。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

建設事業評価審議会の制度では、5 年に一度、再評価を行うことになっているので、本事業の完成までに再評価いただくタイミングはある。また、その他にも、事業計画の大幅な変更（事業費の 3 割以上の増減）が生じた場合にも、5 年を待たずして、再評価を行うことになる。

○ [高橋委員]

「資料 1」p.11 部分開業の説明は理解できたが、資料にもう少し補足説明を入れた方がわかりやすいと思う。

◆ [部会長]

「資料 1」p.11 の説明のポイントは、車両基地への経路である。荒本駅から車両基地へ入るためには新しく設備を作らなければならないという点。その点を追記する形で整理すると理解しやすいと思う。

(休憩)

◆ [部会長]

詳細設計が8割完了とあるが、残り2割の設計において、重要な変更がないのか気になるところ。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

本事業の延伸区間の条件として、近畿自動車道と並走していたり、大阪中央環状線の用地を使うことで、例えば、警察から条件を付けられる交通規制や、地盤条件から基礎が変更になる箇所について、詳細設計が未了の箇所でも、これまでの箇所と同じ傾向がみられる箇所が概ね見えてきた。残りの区間についても、条件を反映させ、事業費を見直している。

また、残りの区間で、今後、全く変更がないとまでは言い切れないが、近接する事業者から付けられる条件やその対応として採用すべきと思われる工法は、概ね反映させている。

今後、物価や労務費がどう変動するかわからない現時点で、設計の中で反映できるものは概ね反映している。

◆ [部会長]

もう1点質問。今回、工期が延伸しているが、瓜生堂駅周辺のみ工事期間が伸びるということか、延伸区間全体が伸びるのか。それ次第で、将来の不確定性の影響範囲が変わる。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

瓜生堂駅だけ工期が伸びるというわけではなく、他にも不確定要素となる協議が残されている区間はあり、期間がかかる工区がある。ただし、クリティカル（後期の上で一番厳しい状況）になるのが瓜生堂駅の工事であり、その期間内で、ほかの全区間を終わらせる計画。

◆ [部会長]

改めて、委員からご意見いただきたいが、前回、私からは大きく三点、分けて考えたいと提案した。

1点目が、本筋の話であり、この事業自体の必要性、妥当性。その中には、代替案の検討として、部分開業可能性の検討結果が関係する。

2点目が、事業費が増えていることについて、これが妥当なのか、1点目の本筋の話と相互にリンクしてくると考える。

3点目が、そもそもこの事業評価の仕組み自体。事業費見直しがなぜ今になったのかという点。これは当部会ではなく、親会である審議会において継続議論していかないと、モノレール事業だけでなく、他の事業評価やプロジェクトでも同様の運用がなされているはずで、モノレール事業のみを追及しても建設的ではないと考えている。

このことから、本日、追加説明された内容を踏まえ、事業費が増えるが他の定性的な効果を考慮して事業の意義が肯定できるかなどに関して、各委員からご意見頂戴したい。

また、各委員のご意見をいただく前に一つ申し上げる。中儀委員から、令和4年度の再評価で事業費が1.5倍増額になった場合の想定B/Cを算出しているのなら、今回の再々評価でも同様に分析をすべし、という話があった。第1回審議会での提示資料p.21では、開業が遅れる、需要が減る、と、それぞれ一つずつの要素の変動だけを想定して感度分析してい

るが、複合的に考えたときはどうか。開業が遅れると人口も減っていくので、当然、需要も減る。便益が発現する時期が先延ばしされるので、当然、B/Cは下がる。事業費20%増だけで、30年間B/Cが1.07まで下がるので、複数の要素が複合的に合わされば、B/Cが厳しい数値となるのは計算するまでもなく明らかだと思う。

そのような場合に本当に事業をやめるべきなのか、という視点も含め議論したい。

○ [織田澤委員]

事業の必要性等に関しては、費用便益の前に上位計画における位置づけ等々を含め、十分に説得力ある説明があったと感じている。

先ほど、部会長がおっしゃられたように、費用便益分析はB/Cが1.0を下回ったから事業をやめるという絶対的な基準ではなく、効率性を確認する指標だと私は認識している。また、日本においては費用便益分析の便益に含める項目が限られていて、世界的に見ると、海外では考慮しているが国内では考慮していない便益の項目も多くある状況。このため、この数字をギリギリと詰めても仕方ないと思う。

さらに、昨今、国土交通省の公共事業評価手法研究委員会において社会的割引率4%の是非について議論があり、令和5年9月には公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)が改定された。その中では、参考比較のための値を設定してもよいとされている。引き続き、4%を基準に運用していくものであるが、参考値として2%を標準として適用することなので、インフラの長期的な価値の算定という意味でも、それも合わせて感度分析の設定を検討されてはいかかがか。

◆ [部会長]

補足すると、建設事業では、コストの方が比較的早い段階で発生し、便益は将来に発生するので、社会的割引率を小さくすると、将来生じるであろう便益の割引される程度が小さくなるので、B/Cの分子の減り方が少なくなる。すなわち、割引率4%を2%にするとB/Cがより大きな値になる、ということ。

○ [織田澤委員]

前年度、国土交通省の委員会で、その辺りの審議が行われ、理論的な背景と議論があり技術指針の改定につながっているので、その点を踏まえていただければと思う。

また、親会マターになると思うが、事業費算定のあり方について、様々な事例を集めて分析するなどの対応が国でも検討され始めたところであり、今年度、親会での議論の対象としたい。

今回はモノレールであるが、道路事業のコストオーバーランの要因に地盤条件が大きく影響している。それについては、国土地盤情報データベースというのがあり、これを官民で活用しボーリングデータを共有するという動きになっている。私が確認したところ、今回の対象地域ではボーリングデータが見つけれなかったため、府の説明にもあったとおり、他の事業者の過去の調査結果等を参考にされたとしても、なかなか予測が難しいところはあったということは、承知している。

これは親会の話になるが、ぜひこういったデータベースなどを、活用するだけでなく、府の方からデータ提供する形で、他の自治体、国、事業者に対し、こういったことがなるべく起こらないよう、協力されてはどうかと考える。

最後に本事業の対応方針については、先にあった各委員の質問やそれに対する府の回答を伺っている範囲では、数字の説明等についても、妥当性のある数字をお示しいただいたので、私としては、原案（事業継続）の方向でいいのではないかと考える。

◆ [部会長]

部会としての結論については、改めて議論したいと考える。続いて兒山委員。

○ [兒山委員]

定性的な効果に関し、資料では第1回審議会の提示資料 p.5、p.6 にかなり詳しく説明があり、それらは説得力があったと感じており、また、2年前の再評価時の議論においても、整備の意義があるということは認識した。

環状方向の路線を整備することにより、多数の放射状の路線と結節し、ネットワークとして利便性向上に有効であると考えている。

また、新駅に関連して大規模商業施設が立地しており、ここへのアクセスという点でも、非常に有効性のあるプロジェクトであると考えている。

B/Cで見ると、1.0 に近づいている、という点に関しては、昨今の鉄道事業で1.0をはるかに上回るケースも無いことはないが、一方で、1.0前後でも認めることはおかしくないと考えているので、対応方針としては事業継続で良いと考えている。

事業費に関連し、「資料1」p.4については、分かりやすく改めていただきたい。例えば、軌道桁の行で、変更前が214億円、物価上昇が216億円となっていて、ぱっと見て表面上は2倍になっており、物価上昇率より高いようにも見えるが、そうではなく55億円の設計変更分は、設計変更時点で大体100億円ほどのところ、あえて平成24年時点の価格に置き換えて55億円という金額を算出している、との理解で良いか確認したい。

次に、これまでとは異なる視点として、既に営業中の路線において、歩道に大胆に橋脚が立てられ、歩道が不便になっているのではないかと思われる箇所が見受けられた。今回、そういう点は配慮されているか確認したい。

◆ [部会長]

1点目、「資料1」p.4の表現がわかりづらいのではないかという点について、算定式を書いていただくともう少しわかりやすくなるのではないかと考える。また、物価上昇率が費目の内訳（所要資材種など）によって異なっていると思う。人件費や鋼材、コンクリートなどで上昇率が異なり、分かりやすく記載するのは困難かもしれないが、この点を工夫していただきたい。

2点目、歩道に橋脚が立つような例について、今回は大丈夫か。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

まず1点目、計算の考え方は兒山委員や内田部会長が仰った通りの計算方法。今回、物価

上昇というのは、物価がいくら上昇している、と積み上げて計算できるものではなかったことから、物価上昇の影響程度を分析するという意味で算出しているもの。軌道桁では、仰った通り 214 億に対して 55 億円の変更が生じて約 269 億円、これらの工事内容を行う際に、269 億円に対して 216 億円の物価上昇の影響があるという意味である。

◆ [部会長]

この表はもう一工夫していただきたいと思う。2 点目についてはいかがか。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

2 点目、歩道にモノレールの支柱が立っていて、歩行者が通りにくい箇所があるのではないかということについて、今回、基本的には大阪中央環状線の高速道路側、歩道ではない側を通る箇所が多い設計としている。ただし、全く歩道部分に支柱が立たないわけではなく、そのような箇所では必要な歩道幅員が確保できるよう支柱位置を設計している。

◆ [部会長]

少し心配なのは、既に開業している部分も同じ考え方だったはずであるものの、不十分なところがあるように見受けられるという兒山委員のご指摘かと思う。既に開業している部分は開業から 30 年近くなり、当時の考え方からの大きな変化として、自転車の通行帯の要素もあるかと思う。これから作る部分は、自転車と歩行者の分離も考えた上で、バリアフリーの観点にもご留意いただきたい、そういった主旨。

○ [中議委員]

これまでの説明で、モノレールの必要性についてお話されてきたが、改めて、誰にでも分かるように明確にしてはどうか、提案する。物価上昇とともに便益額も上がるだろうし、環境問題から考えても、今よりも必要性が上がる可能性があるが、この資料を見る限り、定性的な便益があまり過去と変わっていない。モノレールをより使いやすくする工夫をしてはどうか。商業施設の立地だけではなく、モノレール運行者や地域の方と、様々な提案なり工夫を、他の企業と組むなりして行っていければと考える。

○ [荒木委員]

事業のそもそもの必要性に関しては、この部会で検討すべきことでない認識している。それゆえに第 1 回審議会の提示資料では、p21 まではコストとベネフィットの問題で、p22 から採算性の検証となっていると理解している。

先ほど社会的割引率の話があったが、これは費用便益分析で使うものであるが、採算性の検証でも使うものなのか。また、費用便益分析では感度分析を行っているが、採算性の検証では感度分析は行わないのか。要は、工期が遅れた場合にどうなるのかについて、採算性の方こそ、よりシビアな問題が出てくるのではと思ったところ。

◆ [部会長]

定性的な効果については、基本的に、過去に一定の社会的な必要性があると認められていると思うので、今回の審議会では、効率性や採算性について、資料が適切に作られているかどうかに対する一定の外部的なチェックを加える場だと考える。

もちろん、定性的な評価のためにも十分な資料があることが望ましいが、現在の資料でどうこう言うつもりはない。

荒木委員の前半のご指摘について、これはマニュアル化することの負の側面だが、再評価の場合の重要なオプションとして、事業の取りやめについて検討しなさいということになっている。仮に取りやめる際には、純粋な効率性だけで取り止めていいのかという話もあるので、やはり評価のためには必要性の話が、一定、必要であると私は理解している。

ただし、大筋としての必要性については既に決まっている話であり、経済効率性、財務的な採算性も確保した上で、さらに事業の推進体制について、周辺との関係性がうまくいっているかなど、実現可能性があるかというような観点がメインになってくるという点については、荒木委員と同じ認識かと思うが、若干幅広となっているところが私の理解である。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

採算性について、前提として、これは大阪府の採算性ではなく、将来、運行する大阪モノレール株式会社の採算性を検証している。

大阪府が整備しているのがインフラ部、大阪モノレール株式会社が整備するのがインフラ外部ということで、インフラ外部とは、例えば、駅の中の案内板や改札機、車両の購入などがある。これらの整備と、更に運行経費、人件費を含め、投資に対する金利を払いながら、大阪モノレールを延伸したことで増える収益により、それらの借入金を返していけるかという財務シミュレーションを行い、累積損益と累積資金収支で、何年で解消されるかを分析している。

一般的に、鉄道事業では、概ね40年で累積損を解消できるかどうか、一つの指標とされている。

◆ [部会長]

金利設定の条件として、長期プライムレートの10年平均値に10%の上昇を想定して設定しており、厳しめにやっているということかと思う。先ほど、なぜ採算性は感度分析をしないのかというご質問があったが、長期プライムレートは30年40年先では、3、4倍になる可能性は十分あり、府が直接やるインフラ部分ではなく、上下分離のもとで上物の大阪モノレール株式会社の採算性を検証したのだから参考までということかと思うが、大阪モノレール株式会社が第3セクター機関で、大阪府も無関係ではない。出資しているので、長期プライムレートが上がった場合は、厳しくなると思う。

○ [荒木委員]

大阪モノレール株式会社の採算性ということを理解した。

◆ [部会長]

将来の不確かなことに対し、ある程度の見通しを持って考えていきたいという視点で考えると、もう少し他のケースでの検証があってもいいかと思う。ただし、これも本件（大阪モノレール延伸事業）だけではなく、他の事業でも同様に考えるべき話かと思う。

府民意見募集を開始するにあたり、資料の記載内容が府民に分かりやすくなるよう、一部

資料の追記・修正をして行うべき。本日以降、1週間程度の期間を設け、各委員確認のうえ意見募集を行うこととしたい。

審議会意見の基本方針として、事業継続が妥当とするということだが、意見具申の後ろに付く付帯意見については、次回審議会での議論としたい。次回に向け、本日の議論を踏まえて、府民に、より適切な判断をしていただけるような資料にするために、資料修正の方向性を確認したい。

兒山委員から意見があった人件費など、給与との乖離については、次回審議会までの宿題としたい。

感度分析で事業費の増額など、複合要因が生じた場合のB/Cがどうなるのかについては、この数値だけを府民に示すと、数字だけが独り歩きしてしまう側面もあると思う。個人的な思いとしては、そこを堂々と訴えかけて、なおかつ必要という結論に導いていただきたいが、一方で、B/Cが1を下回ったら事業として駄目だとする誤った判断基準が世の中を支配しているように思うので、まだ、時期尚早かと思う。そのため、様々な感度分析結果を示すことは、誤解に繋がりがねない。B/Cが1.0を下回っても事業が必要だというケースは、今後様々なところで出て来ると思われる。

高橋委員から意見があった部分開業の検討については、本資料だけでは少しわかりにくいという指摘があったので、資料に追記修正をしていただく。

荒木委員から意見があった今後の事業費増額のリスクがないのかということとは、追加の説明資料がないとなかなか理解できないと思われるので次回審議会までの宿題としたい。

「資料1」p.4 事業費増の詳細について、もう少し内訳がわかりやすくなるよう、また第1回資料の補足説明としてではなく、本日の資料のみを見て理解できるように修正していただきたい。

中儀委員、高橋委員から同様の意見があり、定性的な観点で、もっと利活用のアイディアはないのかという点。高橋委員からは、それに対する具体的なヒントとして、地域の魅力向上、活性化などの意見があった。金銭換算をすることは難しいが、このような取組みをするところのような良い効果があるとの説明を、もう一工夫してほしい。

最後に荒木委員より、採算性に関する感度分析の話があったが、B/Cの感度分析と同様、計算結果だけが独り歩きすると、誤った認識に繋がりがねない面があり、資料としてお示しすべきではないと考える。

○ [織田澤委員]

基本的に部会長の方針に賛同する。

あくまでも費用便益のケース分析はマニピュレーションするのではなく、基本ケースがしっかり基準を満たしていることが前提であるので、府民の方に誤って認識されないようにする必要があると思う

中儀委員、高橋委員の地域の魅力向上という観点は素晴らしい意見だと思う。例えば、請願駅である松生町駅を追加する計画変更は今回の評価対象ではないが、令和4年度の再評

価時では、便益が 500 億ほど上がる魅力的な策であったと思う。今後、これほどの便益が上がることはできないとは思わないが、沿線の魅力向上に貢献する路線となる取組みを今後とも進めていくことについて、府としての意向を示すことが望ましい。

○ [兒山委員]

事業費増の詳細説明として、各負担主体別の事業費変更前後での比較表、あるいは事業費変更前の一覧表を作成できないか。例えば、門真市や守口市の負担については今回説明がなかったので、トータルでどう変更があったのかが分かりづらいと思う。

○ [中儀委員]

特になし。

○ [高橋委員]

部会長と同意見で、府民意見募集の際に、内容や事実をあまり知らない府民に説明するという前提で提示した方がよい。必要に応じ、再評価時の資料や、当初の事業開始時の資料などを転用する形でも結構かと思う。そこにプラスアルファで、今回新たに生まれる定性的な効果なども付け加えていただければ、最適かと思う。

○ [荒木委員]

基本的に部会長がまとめられたとおりで良いと考える。一点だけ、府民意見募集時点で様々な分析結果を示すには時期尚早という部会長の意見について、実務的に行政を進める上でまだ難しいところがあるというのは一定理解できるが、一方、透明性の観点では、あらゆる条件を説明することも求められると思う。

府民意見募集に際し、どのような情報を示すかという点については、意見を聞くという意味で、ある一定の資料を示すことで構わないと思うが、一方、審議期間が終わった後には、基本的には情報はオープンになるべきだと私は感じている。

ただし、B/Cが 1.0 を下回るから事業をやってはいけないという話ではないということろをきちんと説明することが望ましいと感じている。

◆ [部会長]

先ほど、概ねまとめさせていただいたような方向で、事務局に再度確認したい。目標として、今後、資料を修正し、1 週間程度で各委員の了解を得た上で、府民意見募集を開始する。それが 30 日間。次回、我々が集まるのは、府民意見が出てきた後、その意見に対する府の対応方針が定まってからとし、その時点で審議会としての結論を得るということによいか。

⇒ [都市整備部 事業調整室 事業企画課]

承知した。本日のご指摘等を踏まえ、修正した説明資料を各委員に確認いただいた上で、府民意見募集を開始させていただく。

◆ [部会長]

了解。最後に、部会長それから親会審議会の会長としての思いを述べておく。

繰り返しになるが、費用便益分析については織田澤委員がおっしゃっていたように海外の事例に比べると、国内においてはベネフィットとして算出する項目が非常に絞り込んでおり、計算しやすいものだけにしている。そのもとで一番大きいのは、時間短縮便益であり、どれだけ利用者がいるのかということが、交通系のインフラ整備の最も大きな便益になるが、人口減少社会に入っている中、利用者が減ると、当然その便益額は増えないところで、国土交通省の委員会などでも、便益要素を増やすことや、社会的割引率を小さくすることを議論されている。

ここは公開の場なので、私が今この場で申し上げることが独り歩きすると良くないと思うが、国の方で制度設計を変えましょうという議論をしている最中、府が独自に様々な要素を含めて、府民意見募集という形で示すというのは、委員の立場として、まだ時期的に早い、という考えを持つところ。

純粋に学者としては、現状は決して望ましい姿とは思わないが、一方的に机上の議論で、これが本来の正しい姿ということで、府民の方に示しても、意図が伝わらないというのも事実かと思う。そのため、あまり一足飛びに行くのではなく、徐々に進めていきたいというのが、個人としての思い。

では、本日子定していた審議は全て終わったので、事務局としての取りまとめをお願いしたい。

◆ [都市整備部 事業調整室 事業企画課]

本日、審議いただいた意見等について、資料に反映し、改めて各委員にご説明の上で府民募集等を開始する、という運びで進める。また、その内容次第で今後のスケジュールが決まるので、第3回審議会の日程は改めて各委員と調整の上、決定する。

本日審議いただいた大阪モノレール延伸事業について、各委員に現地視察をしていただくことを予定している。追って調整の上、現地視察を実施するのでよろしく願います。

以上