

会 議 録

	令和5年度第1回和泉市都市再生整備計画事業評価委員会
開催日時	令和6年1月11日（木）10時00分から11時30分まで
開催場所	和泉市役所本館 3階3B会議室
出席者	【委員】 内田 敬（大阪公立大学大学院工学研究科教授） 吉弘 憲介（桃山学院大学経済学部教授） 高橋 澄代（和泉市商店連合会副会長） 【事務局】 辻市長、八木都市デザイン部長 （都市政策室） 阿形室長、佐原都市政策担当課長、藤原総括主幹、松原主事 （都市整備室） 武市道路河川担当課長、八野総括主幹
会議の議題	都市再生整備計画事業評価について（和泉中央駅周辺地区）
会議の要旨	（1）事後評価の手続き及び都市再生整備計画の目標達成状況の確認等の結果について・・・説明・検討 （2）今後のまちづくり方策等の妥当性について・・・説明・検討
会議録の作成方法	☐ 全文記録 ☒ 要点記録
記録内容の確認方法	☒ 会議の議長の確認を得ている ☐ 出席した構成員全員の確認を得ている ☐ その他
その他の必要事項（会議の公開・非公開、傍聴人数等）	会議公開、傍聴者1名

審 議 内 容 （発言者、発言内容、審議経過、結論等）

<事務局>

定刻となりましたので、ただ今から『令和 5 年度第 1 回和泉市都市再生整備計画事業評価委員会』を開催いたします。

本日は皆様方におかれましては、大変お忙しいところ、ご出席賜り、誠に有難うございます。

誠に僭越ではございますが、本日の司会を務めさせていただきます、私、都市デザイン部都市政策室の藤原でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

はじめに本委員会は「和泉市 審議会等の設置、及び運営に関する規則」に基づき、委員会を公開とし、傍聴を認めておりますので、よろしくお願い申し上げます。また議事録についても、公表させていただきますのでご了承を願います。

続きまして、皆様の手元にある資料の確認をお願いします。

資料は 7 点ございます。1 点目は「配布資料一覧」です。2 点目は「配席表」です。3 点目は「次第」です。4 点目は「委員名簿」です。5 点目は「和泉市公共事業 評価委員会規則」です。6 点目は「社会資本 整備総合交付金 交付要綱」です。7 点目は和泉中央駅周辺地区に関する資料といたしまして、「資料番号 1 事後評価シート」、「資料番号 2 都市再生整備計画」、「参考資料 事業評価委員会説明資料」です。資料の不足はございませんでしょうか？

それでは委員会の開催にあたり、市長より一言ご挨拶申し上げます。辻市長よろしくお願いいたします。

(1) 市長あいさつ

<辻市長>

皆様、おはようございます。市長の辻でございます。

本日は、年始の何かとお忙しいところ、『令和 5 年度 第 1 回 和泉市 都市再生 整備計画事業 評価委員会』にご出席を賜りありがとうございます。

また、平素は本市まちづくりをはじめ、市政の各般にわたり、あたたかいご理解とご協力をいただいておりますことを重ねて御礼申し上げます。

さて、皆様ご承知のように 1 月 1 日に能登半島で最大震度 7 の大地震が発生しました。お亡くなりになった方に心からご冥福をお祈り申し上げますとともに、被害にあわ

れた皆様に心よりお見舞い申し上げます。本市といたしましても、発災後すぐ消火活動、救済活動に向け消防隊員が出立いたしまして、大阪消防隊として活動を行っております。また、給水活動、建築物の危険度判定など、現地への職員派遣を検討しております。今後もできるだけの支援を行ってまいります。我々の地域も南海トラフ地震が今後 30 年の間に 80% の確率で発生するとされておりました、決して他人事ではありませんので、危機意識を高めてまいりたいと思っております。

さて、本日の議題となっております和泉中央駅周辺のまちづくりに関しましては、UR 都市機構が主体となり「新住宅市街地開発事業」により開発が行われ、1992 年に街びらき、1995 年には、和泉中央駅の開業や駅前広場の整備が行われてきたところでございます。

街びらきによりまして、大型商業施設の出店などで賑わいをみせる一方で、駅前広場の混雑や周辺道路においては渋滞が生じるなど、さらなる都市機能の充実や空間の整備が求められてきたところでございます。

本日ご審議いただく都市再生整備計画事業におきましては、こうした市民ニーズが多様化する中、誰もが快適で安心して住み続けられる「スマイル都市」を目指し、事業を進めてまいりまして、昨年度末に事業完了を迎えることができました。

事業としては一つの区切りを迎えることが出来たところではございますが、今後も和泉中央駅周辺地域のさらなる活性化が望まれていることから、本日は、都市再生整備計画事業の事後評価とともに、今後のまちづくりに関するご意見、ご提言を賜りますようお願い申し上げます。

結びになりますが、本日ご臨席の皆様方の更なるのご健勝と一層のご活躍を心からご祈念申し上げまして、開催にあたりましてのご挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願い申し上げます。

<事務局>

ありがとうございました。

続きまして、この度、委員をお引き受けくださいました皆様に、市長より委嘱状の交付をさせていただきます。

それでは、市長よろしく願いいたします。

(2) 委嘱状の交付

<辻市長>

委嘱状、内田敬様。和泉市都市再生整備計画事業評価委員会に委嘱します。

令和6年1月11日、和泉市長、辻宏康。どうぞよろしくお願いいたします。

委嘱状、高橋澄代様。以下同文でございます。

令和6年1月11日、和泉市長、辻宏康。どうぞよろしくお願いいたします。

委嘱状、吉弘憲介様。以下同文でございます。

令和6年1月11日、和泉市長、辻宏康。どうぞよろしくお願いいたします。

<事務局>

ありがとうございました。

続きまして、委員の皆様のご紹介をさせていただきます。

(3) 出席者紹介

<事務局>

奥の席から、内田 敬様でございます。

<内田委員>

内田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

<事務局>

内田様は大阪公立大学大学院工学研究科教授で、交通工学、国土計画など幅広い分野でご活躍されており、また和泉市信太山丘陵市有地公園協議会委員として、本市の公共施設整備などにご尽力いただいております。

続きまして、吉弘 憲介様でございます。

<吉弘委員>

吉弘でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

<事務局>

吉弘様は、桃山学院大学経済学部教授で、経済学、財政学、地方財政論などで活躍されており、また和泉市公共施設マネジメント推進審議会委員として、本市の公共施設の適切な運営管理にご尽力いただいております。

最後に、高橋 澄代様でございます。

<高橋委員>

高橋でございます。よろしくお願いいたします。

<事務局>

高橋様は、和泉市商店連合会 副会長のほか和泉商工会議所 副会頭として、ご活躍されており、本市の商業活動の活性化に向けご尽力いただいております。

以上、ご紹介させて頂きました3名の方々に、和泉市都市再生整備計画事業評価委員会委員としてご審議いただきたいと存じますので、よろしくお願い申し上げます。

続きまして、事務局の紹介をさせていただきます。

都市デザイン部 部長の八木でございます。

<八木部長>

八木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

<事務局>

都市政策室長の阿形でございます。

<阿形室長>

阿形でございます。本日はよろしくお願いいたします。

<事務局>

都市政策室 都市政策担当課長の佐原でございます。

<佐原課長>

佐原でございます。よろしくお願いいたします。

<事務局>

都市整備室 道路河川担当課長の武市でございます。

<武市課長>

武市です。よろしくお願いいたします。

<事務局>

以上で紹介を終わらせていただきます。

ここで少し時間を頂いて、私から和泉市都市再生整備計画事業評価委員会の概要について、簡単に説明させていただきます。お手元の資料番号5、「和泉市公共事業評価委員会規則」をご覧ください。

まず第1条の趣旨についてですが、この規則は「和泉市附属機関に関する条例」の規定に基づき、和泉市公共事業評価委員会の組織及び運営について必要な事項を定める事としております。

第2条の委員会の設置についてですが、委員会は公共事業の評価などを行う事務ごとに設置することができることを規定しているので、都市再生整備計画事業評価委員会につきましても本規定により設置されるものでございます。

第3条の担任事務、組織などについてですが、本委員会の担任事務は2ページの別表に定めるとおり、都市再生整備計画事業にかかる事後評価手続きなどに係る審議および今後のまちづくり方策等に係る審議となっております。また、委員定数は3人以内、任期は2年以内となっております。

1ページに戻りまして第4条の委員長・副委員長についての規定ですが、委員長・副委員長は、委員の互選となっておりますので、この後選出をお願いすることになっております。

第5条以下につきましては、委員会の運営について定めているものでございます。

以上、簡単ではございますが、本委員会の概要説明を終わります。

(4) 委員紹介、委員長の選任

<事務局>

続きまして、会議次第により、委員長・副委員長を選出したいと思います。

委員長の選出につきましては、『和泉市公共事業評価委員会規則』第4条の規定により、委員の互選により定めるものとなっておりますが、選出について、ご意見、ご提案ございませんでしょうか？

<高橋委員>

委員長と副委員長の選出は事務局をお願いしてもよろしいでしょうか。

<事務局>

ありがとうございます。只今、高橋委員からご提案がございましたが、他にご意見、ご提案はございませんでしょうか。

無いようでございますので、高橋委員のご提案のとおり事務局から提案させて頂きたいと思いますがよろしいでしょうか。

では委員長には内田委員、副委員長には吉弘委員をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

ご異議がないようですので、委員長につきましては、内田委員、副委員長については吉弘委員をお願いいたします。

それでは、委員長、副委員長の名立てをご準備しますので、このまま少々お待ちください。

では、内田委員長より、一言ご挨拶をいただきます。

<内田委員長>

はい。あらためまして、内田でございます。委員長にご指名いただきまして、ありがとうございます。私は、大阪公立大学の前身である大阪市立大学時代から和泉市さんとは繋がりがありまして、事業評価に関しても何度かお手伝いさせていただいております。今日も同じ姿勢で取り組ませていただければと思いますが、冒頭の市長さんのご挨拶でもあった通り、本委員会の趣旨としましては、国の制度に従った事後評価を報告することが一つ、そしてもう一つは今後のまちづくりの方策について意見交換をすることに加えて、冒頭に事務局からありましたように傍聴の方もいらっしゃいますし、資料は公開することとなっていますので、和泉市さんがやられている意義のある事業をいかに正しく市民の方に理解していただくか、という観点から、公開する資料の分かりやすさが重要になると考えています。もちろん今後、同じような仕組みの事業を実施する際に活用することもできると思いますので、良いものは良いという形ではっきりとわかりやすく評価する、今後さらに良くするために、改善すべきことについてははっきりと明確にすることを念頭において、市民の方へ公表もされますので、活発な議論となるよう皆様よろしく願いいたします。以上で挨拶とさせていただきます。

<事務局>

ありがとうございました。

それでは、本委員会で意見答申していただくに際しまして、市長より諮問させていただきます。

<辻市長>

都市再生整備計画事業評価についての諮問。都市再生整備計画和泉中央駅周辺地区の事業評価について、和泉市公共事業評価委員会規則に基づき、下記のとおり諮問いたします。

諮問事項（１）事後評価の手続き、及び都市再生整備計画の目標達成状況の確認等の結果について。（２）今後のまちづくり方策の内容の妥当性について。以上でございます。よろしく願いいたします。

<事務局>

ありがとうございました。

それでは、議事を進めてまいります。

なお、辻市長につきましては、この後、他の公務の都合により、ここで退席させていただきますことについて、ご了承いただきますようよろしくお願いいたします。

事務局も説明のために席を移動させていただきます。

それでは、これからの進行につきましては、内田委員長にお願いしたいと思います。

内田委員長、よろしくお願い致します。

<内田委員長>

それでは、これより審議に入ります。

本日の議題「和泉中央駅周辺地区」について、事務局より説明願います。

<事務局>

それでは、私、都市政策室の松原から説明させていただきます。よろしくお願いいたしますします。

私からの説明は、参考資料としてお手元に配布しております説明資料を前方のスクリーンに映しながら進めていきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

本日説明させて頂く項目はこちらの目次のとおりとなっております、順に説明させていただきます。

3 ページ目に移りまして、まず、都市再生整備計画事業の概要について簡単にご説明させていただきます。

都市再生整備計画事業は、市町村の自主性や地域の特性を活かしたまちづくりの推進を目的に国土交通省により、創設された補助制度となっております。

こちらは、都市再生整備計画事業の基本的なフローとなっております。

いわゆる PDCA サイクルとなっております、P が整備計画の作成、D が事業の実施、C が、事後評価、A が必要な改善策の実施となっております。

今回実施しております事後評価は、この「C」に該当することになります。

事後評価の細かな仕組み・進め方については後ほど説明いたします。

続いて、4 ページ目に移りまして、こちら、都市再生整備計画事業の仕組みを表した図となっております、従来の補助制度では、道路であれば道路、下水は下水と言った各事業

への個別補助が基本となっておりますが、まちを面としてとらえ、整備する区域を設定し、その中に道路や下水また公園などの各事業を位置づけることで、これまで個別であった各事業を組み合わせる実施することが可能となっております。また、提案事業としてソフト面の事業を位置づけることができ、その地域にあったまちづくりを展開することができ、都市再生整備計画全体として評価、採択される補助制度となっております。

続きまして、5 ページ目に移ります。

都市再生整備計画関連事業は様々な政策目的に応じて国費率の嵩上げ・拡充措置が取られており、市町村が立地適正化計画を作成・公表している場合には都市構造再編集中支援事業として、国費率の嵩上げ措置を受けることができます。通常の都市再生整備計画事業では国費率 40%が基本となりますが、和泉中央駅周辺地区は立地適正化計画において都市機能誘導区域に位置付けられており、本事業は国費率 50%の都市構造再編集中支援事業として支援を受けられるものとなっております。

続きまして、6 ページ目に移ります。

まず、事後評価とは何かというご説明になりますが、事業評価は事業の交付期間終了時に事業の成果等を検証し、その後のまちづくりに活かすための作業となります。都市再生整備計画事業は、事前に設定した数値目標の達成状況を検証することが制度上定められているなど、事後評価を重視した制度となっております。また、評価を行い、数値目標等の達成状況を公表することで住民への説明責任を果たすという意義もございます。

そして、事業の効果を客観的に整理し、これを踏まえて今後のまちづくりの方針を検討・実施することは、長期的・継続的なまちづくりを持続させるうえで非常に重要なものとなっております。

このため、事後評価は事業の成果を客観的に診断して、今後のまちづくりにつなげることや事業効果を住民に分かりやすく示すことが主な目的となっております。

続きまして、7 ページ目に移ります。

事後評価の進め方を詳細に示したものが、こちらのページとなっております。

事後評価の実施にあたっては、事業の成果、実施過程の評価、今後のまちづくり方策の作成が必要となります。和泉中央駅周辺地区においては、昨年 8 月に指標の計測方法

などを示した方法書を作成し、事業の成果及び実施過程の評価を行ってまいりました。そして、昨年 12 月には、事後評価原案を作成し、住民に向けて公表、意見の募集を行いました。結果、市民からの意見は 0 件となっておりますが、都市再生整備計画事業では住民へのわかり易さ、透明性ということが重視されておりますので、意見があった際にはこの評価に意見を反映することが必要となっております。評価委員会での審議を終えましたら、委員からの意見を反映し、評価結果の国への報告や HP で市民に向け、最終結果を公表する予定としております。

続きまして、8 ページ目に移ります。

それでは、これから都市再生整備計画の内容について説明させていただきます。

まず、計画概要ですが、地区名は和泉中央駅周辺地区、整備計画に記載している事業の区域は、「和泉中央駅」を中心に赤い太線で囲っている範囲が区域となっており、面積は約 44.0ha となっております。交付期間は令和 2 年度から令和 4 年度の 3 か年、対象事業費は 5 億 7 千 5 百万円、国費率は 50%となっております。

続きまして、9 ページ目に移ります。

本地区における事業実施前の課題について説明いたします。

4 点挙げておりまして、1 点目は、駅周辺地区が、「あんしん歩行エリア」に指定がされているが、地域の声として、歩行者の乱横断、駅前広場へのアクセス性などの課題が挙げられていることでございます。

2 点目は、駅利用者へのアンケート調査の結果、「バスターミナルへの一般車の流入」や「一般車乗降場の増設・アクセス性の向上」、「歩行者の乱横断」、「シェルターなどの機能充実」が課題として挙げられていることや、駅周辺道路に送迎車両が駐停車し、危険な状態であり、円滑な交通に支障をきたしていることでございます。

3 点目は、本地域は「久保惣ミュージアムタウン」と位置付けされておりますが、美術館までの円滑な誘導を行うサインが不足しており、地域資源を上手く活かしていないという課題でございます。

これらの課題については、説明資料に整備前の駅前広場の図面と問題点が確認できる写真を添付し整理しておりますので、ご覧頂けましたらと思います。

10 ページ目に移りまして、4 点目の課題としては、駅周辺道路において、大型商業施設の出店などにより慢性的な交通渋滞が発生し、生活の基盤となる道路の円滑な交通を

妨げていることです。近接する和泉中央線におきましては、海側向き車線の左折車が歩行者の横断により停止し、直進車の妨げになっていることやいぶき野大橋上の堺方面に向かう右折車が直進レーンまで並び、こちらも直進車の妨げになっている状況が見受けられました。

11 ページ目に移りまして、これらの課題を解決するため、まちづくりの目標や整備方針を定めたものがこちらの内容となっております。まず、大目標として、「誰もが快適で安心して住み続けられるまち《スマイル都市》の実現」を掲げております。

また、こちらの大目標を達成するため、3つの個別目標を掲げておりまして、

1つ目の目標は、「住み続けたいくなる快適な都市環境の整備（誰もが安心・安全に通行できる快適な駅前・道路空間の創出）」となっております。

2つ目の目標は、「外出を容易にする交通機能の充実（利用しやすい公共交通の充実、交通結節点機能の改善）」となっております。

3つ目の目標は、「地域の特性を活かした魅力あるまちづくり（住み続けたいくなるまちづくりを目指し、歴史・文化のまちとして発信できる駅周辺の機能の充実）」となっております。

これらの目標を達成するために実施した事業内容につきまして、次のページから説明いたします。

12 ページ目に移りまして、事業の具体的な内容については、後ほど写真や図面でご紹介させていただきますが、5つの事業がございまして、まず、1つ目は、道路事業として、和泉中央線の交差点改良の方を実施しております。事業費としましては、約1千8百万円となっております。

2つ目は、地域生活基盤施設の整備事業として、計画区域内において、情報版の設置を実施しております。事業費としましては、約1千4百万円となっております。

3つ目は、地域生活基盤施設の整備事業として、和泉中央駅前広場の改修を実施しております。事業費としましては、約2億3千5百万円となっております。

4つ目は、高質空間形成施設の整備事業として、駅前広場の屋根や景観舗装、緑化施設等の整備・改修を実施しております。事業費としては、約3億7百万円となっております。

5つ目は、関連事業になりますが、一般府道三林岡山線の歩道整備を実施しておりま

す。こちらは府道での整備となり、大阪府から受託し、市で工事を実施したものとなります。

以上が都市再生整備計画事業で実施している事業で、全体事業費が約 5 億 7 千 5 百万円、うち国からの交付金が 50% で 2 億 8,750 万円となっております。

13 ページ目に移りまして、こちらは個別目標で掲げました 3 つのまちづくりの目標に対して、対応する事業を表にまとめたものとなりますので、参考にご覧頂けましたらと思います。

14 ページ目に移りまして、事業の効果発現状況を確認するための数値目標を設定しておりまして、本地区では、3 つの指標を設けております。

一つ目は、「居住促進区域内に居住する人口」で、こちらは住民基本台帳に基づく人口データから和泉中央駅周辺に居住する人口について集計を行うものとなります。人口の従前値は 49,414 人で目標値は 49,910 人としており、こちらは立地適正化計画で目標値として設定している人口密度の基準値からの増加率 0.59% を丸めて 1% の増加を目標としていまして、約 500 人の増加を目指すものとなります。

二つ目は、「道路・公共交通に対する市民の満足度」で、和泉市総合計画の市民アンケートのデータを抽出し、和泉市の光明台校区を除いた中部地区に居住している方で「安全に利用できる道路や交通手段が整備されていると思うか」という問いに対しまして、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」と答えた人の割合を集計するものとなります。満足度の従前値は 43% で目標値は 50% としており、こちらは泉北高速鉄道と並行する府道の三林岡山線のアンダーパスが平成 29 年に開通した際に、満足度が 7% 程度上昇したことから、同規模の交通量がある和泉中央線の交差点改良により、同程度の満足度の向上を目標としたものになります。

三つ目は、「人身事故件数」で、和泉警察署より入手した事故件数データのうち、和泉中央駅から徒歩圏内の半径 500m の範囲で件数を集計するものとなります。事故件数の従前値は 36 件で目標値は 30 件としており、事故件数については年によってバラつきが大きいため、平成 27 年から平成 30 年までの直近 4 か年の平均 40 件から 25% の減少を目標に設定したものとなります。

続きまして、15 ページに移ります。ここからは各事業の実施状況について説明させていただきます。なお、整備計画に記載している事業については、すべて完了しておりま

す。

こちらは道路事業として実施しました和泉中央線の交差点改良事業です。本事業では左折レーンの新設といぶき野大橋の右折レーンの長さについて配分の見直しを行うことで、渋滞対策を実施しておりまして、左折車の歩行者待ちによる直進者の停滞や右折レーンの配分見直しにより、直進車線への影響が軽減されたものと考えております。こちらの交差点改良は、令和4年3月に供用開始し、交差点部で混雑の緩和が見受けられました。

16 ページ目に移りまして、こちらは、地域生活基盤施設として整備した情報版になります。

位置図の青色四角で示した箇所では総合案内サインを整備しております。赤丸の箇所には周辺案内サインを整備しておりまして、全部で18箇所の整備を行いました。こちらの整備により、久保惣記念美術館や周辺施設への円滑な誘導が可能となったと考えております。こちらは令和5年3月に整備が完了しております。

17 ページ目に移りまして、地域生活基盤施設として、和泉中央駅前広場の改修を行っております。こちらの写真は海側広場の改修前後のものとなっております。課題となっておりました一般車・タクシー乗降場の出入口での混雑回避のため、出入口の位置変更を行ったことや、改修に併せて歩道部分の拡幅を行っております。

18 ページに移りまして、続いて山側のバスターミナル部分の改修状況ですが、植栽が広く取られておりました部分にバスの停車場所を再配置したものととなります。

19 ページに移りまして、こちらも山側の広場状況になりますが、課題となっておりましたバスターミナルへの一般車流入による混雑等の問題を解決するべく、新たに一般車乗降場や駐車場を整備するなど、現在の利用状況に見直した形で駅前広場の配置変更を行ったものでございます。

こちらの駅前広場改修は、令和3年8月に山側のバスターミナルと一般車乗降場を暫定解放しており、令和3年12月には海側の一般車・タクシー乗降場の工事が完了し、令和4年1月に供用開始しております。

20 ページに移りまして、高質空間形成施設として、駅前広場の植栽の改修やタクシー、身障者用の駐車スペースでカラー舗装を実施したものでございます。

21 ページに移りまして、高質空間形成施設として、経年により老朽化したベンチの

座面改修やベンチの増設を実施したものでございます。

22 ページに移りまして、高質空間形成施設として、一部不連続となっており、雨天時の利便性が不十分であったシェルターについて、連続したシェルターの設置と改修後の駅前広場の形態に併せて改修を行ったものでございます。

23 ページに移りまして、こちらは改修後の駅前広場の形態に合わせて視覚障がい者の誘導ブロックの整備を行ったものでございます。

24 ページに移りまして、こちらは関連事業として実施しました一般府道三林岡山線の歩道設置事業になります。元々こちらには歩道が整備されておらず、駅利用者の乱横断が課題となっておりましたが、整備後に乱横断は見られなくなり、安全な歩行空間が確保されております。こちらは駅前広場と同じく、令和4年1月に供用開始しております。

以上が事業の実施状況のまとめとなります。

25 ページに移りまして、各指標の達成状況と効果発現要因について説明させていただきます。

まず、指標1の「居住促進区域内に居住する人口」ですが、住民基本台帳に基づく人口データを集計しておりまして、従前値が49,414人に対し、目標値は49,910人となっております。今回、事後評価で確認した評価値は51,309人となっており、目標値を大きく上回る値となっております。これは駅前広場の改修や情報板の設置等により、駅周辺の利便性や交通結節点としての機能が改善され、人口増に寄与したものと考えられます。今後の活用としましては、引き続き、都市機能の充実や都市拠点としての魅力の向上に繋がる施策を行い、更なる居住人口の増加を目指すことが必要と考えております。

26 ページに移りまして、次に指標2「道路・公共交通に対する市民の満足度」ですが、こちらは市民アンケート調査の結果を利用しており、従前値が43%に対し目標値は50%となっております。今回、事後評価で確認した評価値は46%で目標未達成となっております。

グラフの推移を見ますと令和3年度に目標値近くの49%まで増加しておりますが、これは、アンケート調査を実施した期間が令和4年1月から2月初め頃となっております。駅前広場の改修工事が完了し、供用開始して利便性が高まった時期と重なるため、数値が伸びたものと考えられます。そのため、整備効果としては一定の効果が発現

しており、令和４年度の評価値も従前値と比べると上昇しているため、目標未達成となっておりますが一定の評価はできるものと考えております。

しかしながら、本指標は、目標値に達していないため、今後フォローアップが必要と考えておりまして、道路・公共交通の快適性や安全性の向上に資する事業を実施し、改善の必要があると考えております。具体的な内容につきましては後ほど今後のまちづくり方策で説明させて頂きたいと思っております。

フォローアップの時期については、改善策の実施後、令和７年度に実施し、今回の計測方法と同様に和泉市総合計画のアンケート結果から集計を行う予定です。

27 ページに移りまして、次に指標３「人身事故件数」ですが、和泉警察署より各年の事故件数の提供を頂いており、従前値が 36 件に対し、目標値は 30 件となっております。今回、事後評価で確認した評価値は 30 件となっております、目標値を達成できております。評価値につきましては、目標値の設定にあたり、平成 27 年から平成 30 年の 4 か年の平均値 40 件から 25%減となる年間 30 件を数値目標と設定しておりましたので、評価値は令和元年から令和 4 年の平均値である 30 件としています。

所見としましては、交差点改良や駅前広場、歩道の整備によって交通整理を適切に行うことができるようになり、交通の混雑が緩和され安全性が高まったことが寄与したと考えております。

今後の活用としましては、事故について注意喚起を行う等、ソフト面で対応を行い安全性の向上を図ることとしています。

28 ページに移りまして、こちらは人身事故件数のうち、事故の当事者の内訳についてグラフ化したものとなっております。自動車同士の事故はグラフの青色部分となっており、件数が多く、引き続き注意喚起等の対策が必要と考えられます。

歩行者が関連する事故につきましては、グラフのグレーの部分や水色部分となっており、年間で平均 1 件程度となっております。事故件数はゼロとなることが最善ではありますが、歩行者の安全性は概ね確保されていると考えられます。

次に、自転車に関連する事故はグラフのオレンジ色の部分となっておりまして、年平均 12 件程度となっており、件数も多く、おおむね横ばいで推移していることが分かりました。このため、後ほど今後の改善策としても挙げさせて頂いておりますが、自転車利用者の安全確保に取り組んでいく必要があると考えております。

29 ページに移りまして、その他の数値目標としまして、整備計画への記載はありませんが、本地区の目標の達成状況を補足する指標として、「バスターミナルへの一般車交通量」を新たに設定しております。

これは、整備計画の目標の一つであげている「利用しやすい公共交通の充実、交通結節点機能の改善」について補足するものです。朝 7 時から 9 時までのラッシュ時の交通量を比較したもので、従前値（平成 29 年度）が 2 時間で 479 台に対し今回計測した評価値（令和 5 年度）は 2 台となっており、一般車のバスターミナルへの進入はほとんど見られなくなった状況となっております。通勤・通学時間で見受けられたバスと一般車の混在による交通への影響も大幅に解消され、目標に掲げておりました利用しやすい公共交通と交通結節点の機能改善が達成できたと考えております。

30 ページに移りまして、こちらは、定量的に表現できない定性的な効果の発現状況となっております、和泉市内のお店や企業が出展する和泉商工フェスタの開催状況となっております。

以前は池上曾根遺跡の公園内にて開催されていたものになりますが、近年は和泉中央駅近くにある商業施設や市の施設であるシティプラザで開催されておまして、こういった定期的なイベントの開催により賑わいが創出され、魅力あるまちづくりに貢献しているものと考えております。

以上が、成果の評価、効果発現要因の説明となります。

31 ページに移りまして、ここからは今後のまちづくり方策について説明させていただきます。

まず、まちの課題を 4 つ挙げておりましたがこちらの変化について説明します。

1 つ目の課題として、地域住民から「歩行者の乱横断」や「駅前広場へのアクセス性」等が挙げられており、安全な歩行空間が確保されていないとしておりましたが、駅前広場の改修による歩道拡幅や関連事業で実施した三林岡山線の歩道整備により、安全な歩行空間を確保することができたと考えております。

2 つ目の課題として、アンケート調査の結果から、課題として、「バスターミナルへの一般車の流入」や「シェルターなどの機能充実」などが挙げられていることや、駅周辺道路で送迎車両が駐停車し、円滑な交通に支障をきたしていることを挙げておりましたが、駅前広場の改修により、一般車停車場を山側に新たに設けたことで、バスターミ

ナルへの一般車の流入を抑制でき、駅周辺道路への送迎車両の駐停車等の防止を図ることができたと考えております。また、駅前広場のシェルターを改修し、バス乗り場への連続性を確保したことにより、歩行空間の快適性を向上することができたと考えております。

32 ページに移りまして、3 つ目の課題として、駅周辺道路で慢性的な交通渋滞が発生していることを地域の課題として挙げておりましたが、駅周辺の和泉中央線において、交差点改良を実施することにより、和泉中央駅周辺地区の慢性的な交通渋滞が一部改善されたと考えております。しかしながら、一般府道三林岡山線の渋滞については課題として認識しておりまして、引き続き対策が必要と考えており、未解決課題として記載しております。

4 つ目の課題として、本地域は「久保惣ミュージアムタウン」と位置付けされているが、美術館までの円滑な誘導を行うサインが不足しており、地域資源を上手く活かしていないことを挙げておりましたが、和泉中央駅を中心として、複数箇所に情報板を設置することにより、美術館等の周辺施設に円滑な誘導を行うことが可能となったと考えております。

33 ページに移りまして、今回実施したまちづくりの効果を持続させるための方策と満足度の向上のための改善策を挙げております。

まず、効果の持続を語る事項として、整備した駅前広場や情報版の機能を維持するため、舗装やシェルターの日常的な管理・修繕を行うことや情報版については周辺の施設に変化があれば、適宜内容を更新し、利用者に最新の情報を提供することを項目としてあげさせて頂いております。

次に、道路・公共交通に対する市民の満足度が目標値に達していなかったため、改善策を挙げております。

内容としては快適性や安全性の向上のため、駅前の猛暑対策や鉄道駅でのホームドアの設置を推進するというものですが、具体的には、駅前の広場でミスト発生器の設置事業と和泉中央駅でのホームドアの設置を予定しております。ホームドアについては泉北高速鉄道が実施するものとなりますが、市で補助金を出している事業となります。こちらの 2 事業については、令和 6 年に整備を予定しており、効果が見込まれることから、令和 7 年度にフォローアップの実施を予定しております。

続いて、改善策に挙げている駅周辺へのアクセス性や利便性を更に高めるため、周辺道路での渋滞対策を実施するとしているものですが、こちらは大阪府で予定している事業になりまして、慢性的な渋滞が発生している室堂町北交差点を含む一般府道三林岡山線において、立体交差化を計画されており、こちらの事業を挙げさせて頂いております。参考に現在公表されている資料の情報ですが、事業期間は令和 6 年度から始まり、完了時期は令和 12 年度の予定となっております。

次に、自転車利用者の安全な通行を確保するため、交通環境の形成に努めるとしているものですが、こちらは現在の交通事故の発生状況から自転車利用者の安全性確保が必要と考え、自転車活用推進計画の策定や計画に基づく整備が必要と考え、想定している事業となります。

34 ページに移りまして、こちらは今後のまちづくり方策に関するその他の意見ということで、今後北信太駅前の整備事業など、同種の事業も進んできていることから、今回の駅前改修を踏まえ、駅利用者にとって安全で快適な道路空間の整備することが必要としているものでございます。

35 ページに移りまして、最後に、今後のスケジュールとなりますが、事後評価原案の公表については、すでに終えているものとなりますが 12 月 11 日から 25 日にかけて実施を行い、市民からの意見は特にございませんでした。本日の評価委員会の審議結果を踏まえ、3 月には評価結果の国への報告とホームページでの結果公表を行う予定です。委員会については場合によっては 2 回実施することも考慮しております。

続いて、フォローアップに関しては今回、満足度の指標が目標未達成となっておりますので、猛暑対策によるミストとホームドアの設置による効果を期待し、令和 7 年度に改めて集計を行う予定としております。

以上、和泉中央駅周辺地区につきまして、資料の説明は私からは以上とさせていただきます。

(5) 諮問事項

1) 事後評価の手続き及び都市再生整備計画の目標の達成状況の確認等の結果について

2) 今後のまちづくり方策の妥当性について

<内田委員長>

□最初に確認をしておきたいのですが、本委員会終了後に市民に向け公表する資料は、事後評価シートと概要版資料はもちろん公表されると思うのですが、今ご説明いただいたパワーポイントの説明資料は公表されるのでしょうか。

<事務局>

今回説明を行った資料も合わせて、市民に向け公表する予定としております。

<内田委員長>

会議の資料として公表はされると思うのですが、説明資料は会議のためだけの参考資料としての位置づけなのか、それとも事後評価の説明資料として事後評価シートと一体で取り扱うのでしょうか。

<事務局>

事後評価につきましては、公表が義務付けられておりますので、国の様式で定められた事後評価シートの公表を行うとともに概要版資料も併せて公表いたします。また、本事業評価委員会につきましても、公表の対象となっておりますので、本日の資料も合わせて公表させていただく予定となっております。

<内田委員長>

わかりました。市民の方に適切に理解していただくという観点で見たときに、事後評価の結果だけが独り歩きするのはどうかと思います。国に課されている資料に加えて、パワーポイントの説明資料をうまく活用しないと、国が用意した様式では理解が難しい箇所も多いと感じますので、パワーポイントの説明資料も事後評価シートと同様に公表する等工夫をする必要性を感じます。

<事務局>

承知しました。本委員会の議事録も含め、市民の方がどういった流れで、どのような経緯で事後評価が実施されたか追いかけることができるように、公表に際しては工夫をいたします。

<内田委員長>

はい。ですので、この場で建設的な意見を述べれば、資料に反映されるということで、活発な意見を期待いたします。

では本題の内容につきまして、どの観点からでも結構ですが吉弘委員何かご意見ありますでしょうか。

＜吉弘副委員長＞

はい。私の方から 2 点お伝えいたします。1 点目は事後評価の内容について定量的な KPI を設定されている背景、先ほど口頭ではご説明いただきましたが、それによって何を検証されたいのか、達成すべき指標が政策の内容にどのように関連しているのか、という点について、市民の方が理解できる、伝わりやすい公表を心がけることが必要かと思います。2 点目についてですが、私が所属している経済学部では、行動実験経済学、いわゆるナッジと呼ばれる、例えば思わず消毒液を手に取りたくなるようなデザインなど、人の行動を誘導するような仕掛けを経済学の理論で考える分野がございまして、専門家が 3 人ほどおります。先ほど、駅前広場の一般車とバスの分離について説明していただきました。私も和泉中央駅周辺に住んでおりますので、かつてはバスレーンにどんどん一般車が流入している様子を見ておりました。それが改修によって相当数改善されていることは私自身とても実感していることなのですが、一方で、まだ若干数バスレーンに流入する一般車があるというお話も聞きます。今後、よりバスレーンと一般車レーンを分離させていく中で、物理的にゲートを設置するなどハード面での大がかりな整備を行うと、追加で費用がかかることになります。そこで、本学で研究されている行動実験経済学を応用しまして、上手い広告の出し方や上手い看板の出し方等で注意喚起する施策を行うことを検討するのはいかがでしょうか。ご要望があれば本学の教員をご紹介することも可能です。私の方からは以上です。

＜事務局＞

バスロータリーへの一般車の流入につきましては、先ほどご意見があった通りゲートの設置を行えば流入は防げると思いますが、南海バスさんとお話をする中で、時間、費用ともにかかり設置は難しいとの結論になったため、現在はゲートなしとなっております。しかし、一定数一般車が流入することは予測されましたので、警察との協議の結果、路面標示を行うことにより、対応している状況です。従前値が 479 台、評価値が 2 台と大幅に流入台数を減少させることができていますが、流入する一般車が若干数いることも事実ですので、今後、状況を見ながら、必要に応じて吉弘副委員長にご相談させていただきます。

＜内田委員長＞

1 点目についてはいかがでしょうか。目標が 3 つ掲げられていて、定量化する指標がど

の目標を達成するために設定しているのか繋がりが読み取りにくく感じるのですが、どう読み取るのでしょうか。例えば、事後評価シート様式 2-2 では、目標の横に定量化する指標が 3 つ並んでいる状態で、不明瞭な記載方法となっています。先ほどのパワーポイントの説明資料をしっかりと読めば、理解ができるのですが、事後評価シート単体では定量化する指標と目標の関係を読み取るのは難しいのではないのでしょうか。

<吉弘副委員長>

内田委員長がおっしゃる通り、先ほどの口頭での説明では目標と指標の関係性がもう少し具体的に説明されていたと思いますので、市民の方に公表する際にも丁寧に追記していただければ、私としては問題ないのかなと思います。

<内田委員長>

□パワーポイントの説明資料の p 13 のところで、目標と事業の関係は説明してあるのですが、めくって p 14 で急に定量化する指標がでてくる形になっていますので、p 14 をもう少し工夫していただければよいのではないかと思います。事後評価シート様式 2-2 については、国の様式であるため、変更はできないと聞いておりますがその通りでしょうか。

<事務局>

事後評価シートにつきましては、国の様式に従う必要がありますので、中々変更できないという背景があります。ただ、市民の方によりわかりやすく説明する上で、概要版資料やパワーポイントの説明資料 p 14 で、目標に対してどの指標がぶら下がっているのかがわかりにくい状態となっているのが現時点での課題であると認識しておりますので、目標と指標の関係がわかりやすく整理できるように工夫いたします。

<内田委員長>

定義を記載している隣に目標との対応関係を記載する列を追加すればよいのかなと思います。

では、高橋委員何かご意見ありますでしょうか。

<高橋委員>

和泉中央駅で 12 月に商工フェスタが開催された際は非常に賑わいがありまして多くの方にお越しいただきました。また、交差点改良で車線が増えたことにより、車の混雑がかなり解消されたと聞きます。駅前広場につきましても、先日、泉北高速鉄道の方と

お話ししましたが、駅前広場の改修によってお客様が駅を利用しやすくなったとおっしゃっていました。こども達の送り迎えが楽になったとの市民さんの声も聞きます。駅周辺でのイベントの開催で集客も増加したように感じますので、これからのイベントの開催も見込めるのではないかと思います。地域密着型で地域の方に還元できるまちになればよいのではないかと思います。

<内田委員長>

非常にいい方向に向かっていると感じますよね。

<高橋委員>

都市再生整備計画が実施されて、本当に良かったと思います。

<内田委員長>

高橋委員に定性的な効果についてご意見いただきました。どうしても国の様式には定量的な話ばかりになってしまいますが、定性的な効果は定量的な評価と同様に重要なものであると考えております。ですので、定性的な効果をもう少し事後評価シートに盛り込む工夫をした方がいいのではないかと思います。パワーポイントの説明資料ではいくつか具体的な例があったのですが、国の様式である事後評価シートでは触れられていないので、事後評価シート様式 2-2 の下段、まちの課題の変化の部分に定性的な変化として解釈して、まちの賑わいや活性化の促進等の定性的な記載を追加するとよいのではないのでしょうか。

<事務局>

内田委員長、高橋委員よりご意見がありました定性的な効果につきましては、まちの課題について定性的なことについても記載できると思いますので、追記を行います。

<内田委員長>

様式 2-2 の改善策の 4 点目の記述に交通環境の形成に努めるとありますが、これは何を指しているのでしょうか。

<事務局>

先ほどパワーポイントで説明した通り、自転車の事故が多いという事を受けまして、自転車活用推進計画を作成中であり、計画に基づいた自転車通行空間を整備するという意図で記述しております。

<内田委員長>

空間整備の他に、ハード整備、ルールの徹底等を包括して表現するために交通環境という曖昧な表現をあえて使われていると思うのですが、ここの項目に先ほど吉弘委員がおっしゃられたナッジと言いますか、人の行動を誘導する施策を追記するのはいかがでしょうか。年始に発生した羽田空港での事故もそうですが、事故の原因はヒューマンエラーである場合が多いと考えられます。ナッジはヒューマンエラーと対になる存在であり、人がついついやってしまうことが良い結果に繋がるのがナッジ、悪い結果に繋がるのがヒューマンエラーではないかと思います。そういったものを考慮して、より安全な方策を今後引き続き検討するとした方が、収まりが良いのではないかと思います。また、パワーポイントの説明資料で事故件数の内訳を見ると理解できるのですが、事後評価シートでは唐突に自転車利用者について言及をしている形になっているので、もう少しわかりやすく記載するとよりよくなるのではないかと思います。

<事務局>

承知しました。

<内田委員長>

設定している定量的な指標が未達成のものに対してフォローアップを実施するとのことですが、いかがですか。本都市再生整備計画では指標 2:「道路・公共交通に対する市民の満足度」が未達成となっていますが。

吉弘委員いかがでしょうか。

<吉弘副委員長>

従前値 43%から満足度が評価値 46%と 3%上昇していることをどう考えるだと思います。統計検定を実施した際に、43%から 46%への上昇は無視されるのか、あるいは有意な差となるのかというスタンスでの評価が 1 つあると思いますし、あるいは、指標の満足度 50%は市民の 2 人に 1 人が満足している計算になるので大丈夫だろうという想定だと思いますので、評価のスタンスをどこにとるのかだと思います。学術的にいうと、統計学として有意かどうか重要になりますし、あるいはこの指標は学術的なものではなくて、市民がある程度満足した、ということの評価するものであれば、目に見える数字の改善があったのかどうか重要になるのではないかと思います。その時々で数字の使い方は変わってくるとはと思いますが、令和 3 年度は満足度が 49%であり、目

標値 50%に 1%届かなかったわけですが、では未達成かと言われるとそう言い切ることも難しいのではないかと思います。ですので、背景事情さえ理解されていれば、未達成ではあるが目に見える数字の改善があるため、事業の効果は表れているのではないかと言ってもよいのではないのでしょうか。

<内田委員長>

微妙な差に意味があるかどうかという事だと思いますが、統計学的に見ても有意な差があるとは言えないと思います。未達成には違いないため、フォローアップを実施する必要はあるものの、事業によって一定の効果が発現したと述べて問題ないのではないのでしょうか。総合所見には「駅前広場改修直後は満足度が目標値近くまで上昇しており、一定の効果が発現したと考えられるものの」と記載していますが、文末は「考えられる」と言い切ってもいいのでは。その後に「ただし、定量的な数値で見ると、目標未達成となっている」と記載した方が収まりがいいと思います。我々の認識では、十分事業の効果は発現していると感じますので、念の為フォローアップするという流れかと思います。決め手となる様な改善策も書けないと思いますし、大きな問題があって未達成という事はないと思います。効果があったであろうということについては認められるが、その一方で未達成であることは事実であるので必要最低限のフォローアップを行う、ということをお明言しておけばいいのではないかと思います。

<事務局>

ご意見、ありがとうございます。

<内田委員長>

逆に指標 3 の人身事故件数については、微妙なところがあるのではないのでしょうか。スライドの棒グラフを見ると、平均を見ると達成していますが、年によっては未達成なところもありますよね。年によって値に変動があるのは当然のことなので仕方ない部分もあるかとは思いますが。また、事故件数の内訳を見ると令和 3 年に自動車対自動車の事故が増加していること、令和 4 年に自動車対自転車の事故が増加していることが目につきます。この点についてはいかがでしょうか。

<事務局>

詳細な分析を行うことはまだできていないのですが、自動車の事故が増えている件に関しましては、和泉中央駅前広場の工事を令和 2 年と令和 3 年に実施しており、工事期

間中は車線規制等を行っていた影響により接触事故が増えたのではないかと考えられます。

<内田委員長>

令和3年は自動車対自動車が25件、自動車対自転車が7件となり、令和4年では自動車対自動車が14件、自動車対自転車が17件と順位が逆転しています。工事中的影響で交通の形態が通常時と違うこと等が直接的に関係しているのかは不明瞭ですが、原因について分析を行うことができれば、今後よりよい駅前整備をしていく中でよいデータになるのではないかと思います。

<事務局>

1つ考えられる要因としまして、令和3年前後に駅周辺の商業施設が複数店舗できたことによる交通量の増加と、コロナウイルスの期間を挟んだことによる自転車利用の増加が公的な原因として考えられると思いますが、詳細な分析まではまだできておりません。

<内田委員長>

今おっしゃられたことは直接的な原因にはなっていない気がします。令和3年に新規店舗が立地したことにより交通需要が増えたのであれば、事故件数全体が増加するのではないかと思います。件数は増えずに自動車対自動車の事故と自動車対自転車の事故件数が逆転しているので、原因ははっきりとはわかりませんが、通行区分のわかりやすさや、あるいは信号の現示等が影響しているのかもしれません。警察庁のオープンデータから情報を収集しているようですので、警察署から原票を入手して分析するなど、何らかの知見を得るようにした方が良いのではないかと思います。結論として、総合所見で自転車の事故のみ焦点を当てておおむね横ばいで推移している、という記載に違和感があります。自転車の事故はおおむね横ばいではないと思いますし、人身事故のほとんどは自動車が絡むのではないかと思います。平均すると従前値と比較して事故は減ったので、全体としての安全は高まりました。けれども、自動車や自転車の人身事故に繋がしやすい交通に関しては改善されている状況ではないので、引き続き安全方策を検討する必要があります。と記載した方が良いのではないかと思います。それを踏まえて、事後評価シート様式2-2の今後の方策の下から2つ目についても自動車と自転車両方に対して言及する必要があると思います。また、交通環境と書くとどうしてもハード的な整備を

連想してしまうので、ソフト面での整備として、行動原理を考慮した施策を図っていくとした方が良いのではないのでしょうか。

<事務局>

ご意見、ありがとうございます。自動車、自転車両方に対して言及を行う点につきましては、事後評価シート、パワーポイントの説明資料ともに修正を行います。

<内田委員長>

事後評価シート様式 2-2 の今後のまちづくり方策の最後、同様にパワーポイントの説明資料 p 34 において、今後のまちづくり方策に関するその他の意見を記載していますが、事後評価の目的自体がその後のまちづくり及び同種事業を行う際により良い整備を実施するためであるので、「今後同種事業（北信太など）で駅前整備を行う際には」を文頭に持っていき、「今後同種事業（北信太など）で駅前整備を行う際には今回の整備計画で実施した駅前広場の配置見直し結果を踏まえて駅利用者にとって安全で快適な道路空間の整備を行う」とした方が良いのではないかと思います。

<事務局>

ご意見、ありがとうございます。

<内田委員長>

本委員会での意見をまとめますと、パワーポイントの説明資料において、p 14 指標と目標の関係性を明記する、事後評価シートについては、様式 2-2 まちの課題の変化において、まちの賑わい等の定性的な効果を追記する、様式 2-2 今後のまちづくり方策における交通安全対策については、自転車だけではなくて自動車と自転車両方について言及することと、施策に関してはハード面だけではなくて行動原理等のソフト面についても言及する、事後評価シート 2-2 今後のまちづくり方策の最後「今回の整備計画で実施した駅前広場の配置見直し結果を踏まえ、今後、同種事業（北信太など）で駅前整備を行う際には、駅利用者にとって安全で快適な道路空間整備を行う必要がある」の語順を修正する 5 点かと思います。

本日の審議については、以上となっております。この後の進行は、事務局に交代します。

<事務局>

委員の皆様方、どうも有難うございました。

それでは、最後に閉会にあたりまして都市デザイン部の八木部長よりご挨拶申し上げます。

<八木部長>

都市デザイン部長の八木でございます。

委員会の閉会にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。

本日は、内田委員長はじめ、委員の皆様方に公私大変忙しいところ長時間にわたりご議論いただきまして、誠にありがとうございます。

市といたしましても、和泉中央駅周辺のまちづくりにつきましては今後も引き続きしっかりと持続的な発展のため、さまざまな取り組みが必要であると認識しております。

本日はそういった中でもご審議いただき、様々なご意見をいただいたと認識しておりますので、資料の修正等も含めまして更なる発展に繋がっていくように努めていきたいと考えております。委員の皆様方には引き続き、ご指導、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。簡単ではございますが、閉会にあたり挨拶とさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

<事務局>

本日はありがとうございました。本日いただきましたご意見を反映し、パワーポイントの説明資料と、事後評価シートを修正いたします。また、冒頭に委員長からご意見いただきましたように、市民の方にとってわかりやすいよう、国への報告様式だけを見せるのではなく、こういった流れで評価がされてきたのかがわかるような見せ方を工夫して参りたいと思います。今回いただきましたご意見の内容につきまして、修正を行う際には委員長にご相談させていただく形で委員のみなさま方よろしいでしょうか。

<内田委員長>

はい、わかりました。

<事務局>

ありがとうございます。事務局の方で修正いたします。

<内田委員長>

完成したものに関しては再度各委員にご報告をいただくということでよろしいでしょうか。

<事務局>

はい、そのようにさせていただきます。

<内田委員長>

ありがとうございます。

<事務局>

以上をもちまして『令和5年度第1回和泉市 都市再生整備計画事業 評価委員会』を閉会いたします。

みなさま有難うございました。

—終了—

会議のてん末を記載し、その相違のないことを証するため、ここに署名する。

和泉市都市再生整備計画事業評価委員会 会長 内田 敬