

## 令和3年度第2回（第9回）大阪市大規模事業リスク管理会議 議事要旨

### 【開催概要】

- 日 時 令和4年3月28日（月） 10:30～12:00
- 場 所 大阪市役所 5階特別会議室
- 議 題
  - （1）事業リスク管理の取組状況
    - ・ 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業
    - ・ 淀川左岸線（2期）事業
  - （2）事業リスク管理のさらなる向上に向けた意見交換
- 出席者
  - （外部委員）山田座長、阿多委員、北山委員、高瀬委員
  - （内部委員）松井市長、高橋副市長、朝川副市長
  - （所管局） 建設局、都市計画局、大阪港湾局、万博推進局
  - （事務局） 市政改革室

### 【会議次第】

#### 1 開会

- 事務局より、出席者紹介、資料確認
- 事務局より、資料1に基づき、開催趣旨、議題等を説明

#### 2 議事

- （1）事業リスク管理の取組状況
  - 事務局および建設局より、資料2に沿って報告
- （2）事業リスク管理のさらなる向上に向けた意見交換
  - 事務局より、資料3に沿って報告

[ 議題（1）（2）について、委員間で意見交換 ]

#### 3 閉会

### 凡例

- 外部委員の意見
- 内部委員の意見
- 各局説明内容

## 【議題（１） 事業リスク管理の取組状況】

### 【今後のリスク管理について】

- 阪急電鉄連続立体交差事業における今後のリスク管理について、「鉄道施設の設計及び工事等を施工する阪急電鉄（株）とともに、今回の増額要因となっている工事を中心にコスト・工期の両面から引き続きモニタリングを行い、新規の事業リスクを抽出し、リスク管理を実施」ということだが、この事業は実質的に阪急の事業として実施され、市ないしは国に一定のルールに基づく費用負担を求められるという意味では、間接的な関与にならざるをえない。今回、ともにリスク管理を実施することであるが、実際に可能なのか。阪急からの報告を聞くだけで終わるといふことにならないかを危惧している。
- [建設局] 建設局として主体性を持ってチェックをしていく必要があるという認識を今回改めて示したものです。具体的にどのような枠組みでということろは、今現在検討中ですが、やはり一定第三者の力を借りながら、そうしたチェックをしっかりとやっていく必要があるものと考えております。今回、やはり690億の増額が結果として出てきたということろはしっかりと受けとめて、今後現地は橋梁工事がメインになってまいります、引き続き事業費の妥当性等をチェックしていければと思っております。
- 今後の方向性として、事業費増額の負担内訳は、阪急が8.5%、国・市が91.5%、市はその45%ということで、増加分のかなりの割合が市の負担になるというスキームであることを意識し、設計・施行主体となる阪急に積極的に関与して阪急と認識を共有し、場合によっては、技術的な専門家の提案も含めて阪急に積極的に提案し改善を求めるといったアプローチも必要かと思えます。
- 今回、事業費について相当大きな増額ということになって、その各論について申し上げることは無いですが、技術的な課題とか技術的な問題に対してどう対応していくのかというのは、このリスク管理会議の中でチェックをしたり、指摘するには限界がある。それで、今回の教訓を踏まえて、技術的なリスク管理という面では、第三者として専門のコンサルタントに積極的に入ってもらって、そこで、モニタリングの中身、あるいは今後の対応策を検討するということろには非常に期待したい。

### 【事業費増の適時な公表について】

- 淀川左岸線（2期）事業で、前回の事業費増加の際には、詳細に検討していたところ公表するタイミングが遅いと指摘されたので、今回は、こういう事実がわかったという段階で増額の可能性1,000億円という形で公表したところ内訳や根拠が十分ではないと指摘されたということです。  
公表するタイミングについては、非常に難しいところではございます。ただ、事業費の増加につながる事実が判明してきて、事業費が増加する可能性がある、高いということであれば、それはその段階で、前提条件、本日の資料でも一定の想定をした上で書かれておりますけれども、その前提条件を明らかにして、このように計算したときには概算でこれくらい必要ですということはやはりタイムリーに公表し、住民等に説明していく必要があると思えます。  
また、「今後、工法及び工程を確定のうえ、事業費を算定した時点で改めて、リスク管理表を整理する」と書いてありますけれども、その後しっかりと前提条件とか事実関係とかを確認した上で確定してくれば、それはその都度ご説明していくことが必要と思えますので、常にやはり一旦算定したからではなくて、事実関係はいろいろと変わってくる、また環境も変わってくるという中では、常にどういう状況になっているかというモニタリングを行い、それと計画とでどんな齟齬が生じているのかをしっかりと確認しモニタリングしていく。それで、大幅な事業費の変化がある場合には、住民等に説明していくことが必要と思えますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【事業の意義・効果について（費用対効果の確認）】

- 阪急電鉄京都線・千里線の連続立体交差事業につきましては、ざくっと 700 億円の増額ということで総額が 2300 億円程度。淀川左岸線（2 期）事業については、金額的な詳細はわからないものの、やはり 1000 億円の増額リスクということで、非常に多額な両方とも事業費の増ということになっています。それで懸念されるのは、このように多額な事業費の増額があっても、なおかつその事業をやることの意義・便益がコストを上回っているか、その事業をやることの意義というのが依然として確保されているかどうかです。どういうふうに評価されているのか。
- [建設局] 阪急連立事業については、ご指摘をいただきましたのは、これだけ事業費が増える中で、いわゆる費用対効果が担保できるのかどうかというご指摘です。現在のところ今回の事業費の増額を踏まえて、概略的に費用対効果の算定をした結果でございますけれども、1.0 は確保できている状況であります。
- [建設局] 淀川左岸線（2 期）事業については、大阪の高速道路のネットワークを拡充する、非常に重要な事業であるとともに、万博の開催時においては、新大阪駅や大阪駅という主要な駅から万博会場へのアクセスに使うという効果も期待されているもので、非常に重要な事業だと認識しています。淀川左岸線（2 期）事業の事業再評価については、淀川左岸線 1 期と 2 期を合わせた淀川左岸線事業としての評価を行っておりますが、概略的なものでございますけれども、計算しているところでは、費用対効果 1.0 は確保できている状況でございますので、今後精査をしっかりとやりまして、しかるべきタイミングで事業再評価に諮って参りたいと考えております。
- 委員としての希望としては、1.0 を超えれば良いというものではなく、1.0 をどのぐらい上回っているのか。ぎりぎり 1.0 を超えたというぐらいでは、保守的に見ると 1.0 を下回る可能性が高い。ですから、そこら辺のところはもう少し余裕を持って説明できるようにしておかないと、なかなか市民からきついお言葉をいただくことになってしまうのではないかと。ですからそのところも踏まえて、1.0 をある程度余裕を持ってクリアできるというふうなことを説明できるのが良い。
- 阪急電鉄の立体交差事業については、阪急電鉄と大阪市との間では、それぞれの事業目的が異なっているように思います。阪急電鉄にとりましては、京都線と千里線が交差するところで、言うなれば非常に事故のリスクが高い、一歩間違えれば大事故に繋がりがねないというところで、阪急電鉄としてはそれらを避けるという輸送の安全が第 1 の目的になっているのではないかと思います。大阪市は、阪急電鉄のその目的に乗っかる形ですが、阪急の輸送の安全とは全く違うレベルでの事業目的だと思います。従って、必ずしも阪急電鉄と大阪市の思いが同じということになりませんので、その点を踏まえて、マネジメントしていかなくてはいけないと感じております。
- 淀川左岸線については、昨年、阪神高速大和川線が開通しました。これによって和歌山方面から神戸方面に抜けるのに、湾岸線を使って大阪市内の中心部を通らない、いわゆる阪神高速環状線を使わないで、神戸方面に抜けることができるという、これは非常にそういう意味では、将来にわたっての大きな意義があると思っています。その事業評価として、単純にはなかなか金銭換算できないかもしれませんが、いわゆるその意義は何かということをよくお考えいただけたらと思います。そこをいかにうまく説明していくかということが説明責任としてのテクニックが必要というふうに感じております。
- [高橋副市長] 事業効果の説明に関して、阪急連立につきましては、開かずの踏切を解消するということも含めて、しっかりと説明責任を果たせるように指示していきますし、また淀川左岸線につきましては、大阪圏の都市高速道路、東京と比べましたら都市再生環状道路の整備が遅れていますことも含め、しっかりと説明責任を果たすように局には指導して参ります。淀川左岸線（2 期）事業については、令和 2 年度に 700 億円増額させていただきながら、再度の増額リスクとなっております。これにつきましては、リスク管理会議でのご指摘もあって、前提条件をつけなが

ら増額リスクの公表の前倒しなどをさせていただいています。今、資料では、リスクの全項目が今後検討となっておりますけれども、私としては局に対して、令和5年度の予算に向けて、しっかりと工法と事業費を査定して、あと万博開催時にどういう形で走らせるのか、そういうことをきちっと夏を目途に整理して検討するよう指示しておりますので、検討が固まり状況が整いましたらご報告させていただきますのでよろしくお願いいたします。

【大阪市がコントロールしていくべきリスクについて（用地取得）】

- [朝川副市長] 阪急連立事業の別紙1リスク管理表について、この会議において、本市の財務に与える影響を可能な限り見ていくという観点でいけば、市がリスクをコントロールできるか否かというところが大事だと思っています。建設局の説明の中で、リスク管理表の(1)や(5)はコントロールができないという話でした。また例えば、実際に工事に入ってみたら思わぬものが地中に隠れていた。新たな状況が発生した。その結果として事業費が増加することは、事業をやり切らなければならないという前提であれば、仕方がないことだと思います。だからあとは、本来はコントロール出来るけれども、結果として出来なかった。そうしたことによって本市の負担が増額になってしまうということは是非とも今後避けていかないといけない。その最たるものが、用地取得が遅れてしまって、その結果として事業期間が延びて、その間の金利もかさんでいくし、物価も上がっていくということで、事業費が増加してしまうこと。そういう観点でいけば、この連立事業で、どういうコントロールができるのか、建設局でやっていくべきところは残っていますか。
- [建設局] 現在の用地の確保状況をお尋ねでございます。資料に記載させていただいておりますけれども、高架構造物をつくり上げるために必要な用地、これにつきましてはすべて取得を終えております。あと残っておりますのは、関連して整備する側道でございますので、事業期間の中で取得を進めていくということで、今回発生確率は低としております。
- [朝川副市長] それでいけば大阪市がコントロール可能なところで、現時点で新たな財務リスクの増加に繋がる要素はまずないと理解する。
- [松井市長] 高架本体ができ上がってれば、仮に側道部分の用地買収ができなくても、鉄道事業として支障がないのか。高架構造物が完成したら電車はちゃんと通れるのか。
- [建設局] 電車が走る部分の高架化につきましては、もちろん用地は買っておりますので、支障はないものと考えております。ただ、やはりアクセスとしての側道機能を、今回合わせて整備を進めていこうと考えておりますので、先ほど申し上げましたけれども、今後交渉が難航する場合には土地収用というような手続きを含めて、対応を図って参りたいと考えております。

【大阪市がコントロールしていくべきリスクについて（国費の確保）】

- [高橋副市長] 阪急連立事業の別紙リスク管理表に記載の国費の確保について、阪急連立だけで考えますと少し国との調整はありますが、発生確率として中程度かもしれませんが、淀川左岸線2期事業がまた事業費増嵩した場合には多大なお金を国に対してお願いしていくこととなりますので、そのところは、市の財務リスクを減らすためにも、しっかりと市長含めて私も特別職が動きながら、国に対して国費の確保をお願いしていきたいと思っております。ここが肝と思っておりますので、しっかりと注視しながら、局を指導してやっていきますので引き続きご指導をお願いします。

## 【議題（２） 事業リスク管理のさらなる向上に向けた意見交換】

### 【建設局におけるリスク管理体制】

- [建設局] 建設局内におけるリスク管理の取組状況を簡単に申し上げますと、今年度から新たな体制を構築しまして、各事業のリスク管理を担当部とともに管理するという体制を構築しております。
- 具体的な手順としては、建設局の全事業を対象に、各担当部署で事業ごとにその事業費に与える影響が大きいもの、事業の工期に与える影響が大きいもの、それぞれのリスクを洗い出しております。そのリスクごとの影響度でありますとか、発生確率、それに対する対応策というものをまとめたリスク管理表を作成してございます。
- 現在で言いますと、建設局の全事業のうち、リスク管理表を作成しているのが140件弱の事業で、今年度に作成いたしました。各担当部署で、それぞれ、そのリスク管理表に基づいて、事業リスクの自主点検、PDCAをまわしておりますが、その担当部署だけではなく、局の総務部で客観的に事業をチェックするというような体制を構築して、一緒にチェックをしながら担当部署と議論をしている状況でございます。
- 1年間行ってきた生の声を申し上げますと、局内ではありますけれども、客観的に事業を見られるところが入って、リスクの発生確率などを議論することによって、実際に事業の工期や事業費の一部修正を行った実績も出てきておまして、局としましては着実に事業リスク管理の精度が徐々にではありますけれども高まってきているのかなと感じております。
- 担当する部門だけではなくて、総務部が所管して、これはこの大規模リスク管理会議で市政改革室が事務局をしているのと同じような構造だと思いますので、そういう横串といいますか、客観的に評価する、あるいは、点検することは非常に意義あることだと思いますので続けられると良い。
  - 対象事業が140件となると、リスク評価の作業だけでぼう大な時間とエネルギーを費やしてしまうので、合理的かつ効率的にしていくため、まだ1年目ですから、やってみた上で反省や学習をしながらレベルを上げていってはどうかと思えます。
  - 140件のリスク評価は大変だと思います。それを同じレベルで行うわけにはいかないのに、市でもリスクアプローチの視点から、大きなインパクトがあるリスクをしっかりと管理していくということだと思いますが、監査事務においてもリスクアプローチとして、資源である人も時間もコストも限られている中で、やはりリスクの高いところに重点をあてた上でコントロールしていく、管理していくことが求められています。そうしないと、効率的に市の行政を行っていないということになってくる話ですから、リスクアプローチの視点は絶対に必要と思っています。
  - リスク管理では、リスクに対してしっかりとコントロールできているのか、統制できているのかということが重要と思っています。建設局では、総務部も入って局内でリスクコントロールしているという話ですので、リスク評価を行った140件の中で、やはりリスクアプローチという視点で、非常にリスクの高いもの・起こる可能性が高いものを確認していくとともに、前提条件や計算の根拠がまだ粗いものであったとしても起きたとしたら非常に金額的に大きな影響があるものを、優先的に見ていって、自局の中でPDCAをまわして管理していただきたいと思います。それで、局内でPDCAの自局でのリスク評価、モニタリング、チェックの部分のしっかりとまわしていけたら、市政改革室に適時適切に報告されてくる、市長、副市長にも正確にタイムリーに情報が上がってくるという形になる、さらに大きな変化があれば、適時に議会、住民、社会に説明していく流れができると思います。市政改革室は、建設局等の自局でPDCAがしっかりと回しているのかどうかというのを確認していただき、随時タイムリーに市長に情報が届く体制を築いていってほしいと思います。

### 【事業費の考え方（事業リスクの反映）】

- [建設局] 建設局内のリスク評価に関して、かなり細かい項目まで事業リスクの項目を挙げておりますが、その中にはやっぱり発生確率がかなり低いような項目もあり、そういうすべての事業のリスクを事業費に織りこんでいくということになりますと事業費がぼう大になってしまいます。事業費がぼう大になるということは、その分建設局の予算もふくらんでしまいますし、また公共事業ですから、財源として国の補助金等をいただくことになるのですけれども、そちらの国の補助の予算も増額をしていただかないといけないというようなことも発生しますので、すべての事業のリスクを、事業費に反映すべきかどうか、その発生確率とのバランスやタイミング、つまり、どの時点でどういう確度になったら事業費に反映していくのか、事業計画に反映していくのかというようなところが、正直悩みながら進めているというようなところでございます。
- リスクを事業費にどこまで織り込むべきかについて、不確実な事象の中にもレベルがあり、発生確率が高く金額も合理的に算定できるリスクは、やはり事業費に織り込んでいく、または引当てていくべきと思います。また、発生確率が低いリスクもあり、それらを事業費に織り込むと事業費がぼう大になってしまうという話でしたが、そうしたリスクは、やはり事業費として含めるのではなく、リスク管理表の中で、こういうものが起こったとしたらどれぐらい費用がかかるのかを示して、事業費とは別に管理していくということで良いと思います。  
だから、事業費の中にしっかりと織り込むものと、また別にそこに織り込まないけれども、発生するとしたら大きな影響等があるというものがあるので、事業費とリスクは別で整理しながら、事業の管理としては合わせた形で体制を築いていかれるのが良いと思いました。
- 事業費としての予算計上の問題と、リスクの評価のお話が出てきましたが、そこは別の問題として考えていただく必要があります。特に発生確率が高いものは予算に含めることにはなりますが、発生確率が低いものは、逆にそれを含めて計上すると、予算を執行しないで終わることになりかねません。それはそれで問題ですので、予算の問題とリスクを別の情報として把握していただいて、後で何か起こったとしてもそれは予測ができていたが、予算には入れませんでしたと説明ができることが大事だと思います。そういう意味で、区別してお考えいただきたい。

### 【リスク評価の基準】

- 建設局内のリスク管理で、どういう基準でリスクをチェックしているのか、縦串横串となる基準があるのかが気になりました。今日の阪急連立事業、淀川左岸線のリスク管理表がよくできていると思うのは、モニタリング結果が真ん中に記載されていて、予想はこうだったが、結果はこうなりましたと説明されていることです。今後予想と結果の異同については、さらに原因分析をしてなぜこうなったのかという原因分析が出て、そういうノウハウが蓄積され、今後のリスク評価をする際の判断材料になっていくと思います。なので、単なるモニタリング結果だけを見るのではなくて、なぜこうなったのかという原因分析をして、リスク評価の基準を導き出して、基準に沿って新たにリスクを予想していくことが重要になってくるので、皆さんで共有していただけたらと思いました。

### 【技術力の向上、継承】

- 事業費や工期を点検するという話に関して、前提として、ある種の技術スキルとでも言いますか、あるいは技術レベルが当然前提にならなければいけないと思いますが、その点において、これはなかなか回答しにくいかもしれませんが、そこにリスク評価に差異が生じる一つの原因があるのかを懸念します。そこを補完する、補うという意味で、第三者として専門的なコンサルタントによるチェックに期待します。  
また、大きなプロジェクトであれば、阿倍野再開発事業の時にも問題になりましたが、やはり人事異動

等によって、それらのスキルを持った方々が、次から次へ異動してしまうがゆえに、継続的連続的にプロジェクトマネジメントをしていくことに障害があるというケースもあろうかと思えます。そのあたりの課題をどういうふうにしていくか、あるいはあまり課題が無いという認識なのか。そのところを少し聞かせていただけませんか。

- [建設局] 懸念はたくさんありまして、マネジメントする立場としてはなかなか辛いところではありますが、技術力につきましては、年々少しずつ低下しているというのが正直なところではあります。一方で、年々必要とされるスキル。高いスキルを要求するような事業が増えてきている。単純な事業じゃなくなっている。その二つで非常に悩んでおります。

昔は事業もたくさんありましたが、今、そんなにたくさんありませんので、その一つの事業をみんなで、スキルアップするために使うというのを今建設局では一生懸命取り組むことによって、落ちていく技術スキルのスピードを何とか並行状態にできないか。落ちないようにできないか一生懸命取り組んでいる最中でございます。

なかなか難しいテーマですけれども、引き続き取り組んで参りたいと思っております。

#### 【リスク管理の体制】

- 建設局内部でこういったチェックシステムを実施されて、効果がいくつか出ているということであれば、これは大阪市全体の中で、例えば港湾局など、一部の事業規模の大きい局については、同じような仕組みをそれぞれの局で作られてはどうかと思えます。
- [高橋副市長] 建設局で今検討させていますけれども、その仕組みは計画調整局あるいは港湾局でもそれぞれ局内で事業を管理していくことをしっかりと認識してやっております。

#### 【事業費の精度向上と事業実施の判断】

- [松井市長] 今先生方から事業スタート時、事業構想や基本設計の段階から、粗い試算でも良いのでリスクを算定し、ヘッジせよという話になっている。私としてはすごく良い話だと思うが、建設局では実際にできるのか。  
当初どこまでリスクを見込んだかによって採算に合わない事業費が出てくる可能性がある。最終的には、その時の市長が事業着手の判断するわけですけど、採算ベースに乗らないとなったときにはその事業はやめるという判断になるが、どこまで行政として正確に事業費が出せるのか。
- [建設局] 事業費が増額した段階で費用対効果が十分にあるのかに関して、費用対効果は事業が進むにつれ一般に下がっていきます。しかしながら、事業を進めたある時点で費用対効果が1を下回るということはやってはいけないことだと思いますので、市長がおっしゃるように、なるべく事業費に盛り込めるもの、例えば今回問題になっている地下に構造物があるとか、土壌汚染があるとかなどは、いずれ調べる必要があるのであれば、事業の一番初めに調査して、リスクヘッジした方がいいのではないかと考えてなっています。  
昔は出ないかもしれない地中障害物等の調査にお金をかけるのかという時代でしたが、今は、ほとんどの事業で地中障害物等が出てきているというデータがどんどん建設局の中でたまってきていますので、確率的に発生しそうなことで、事前に調査すればわかるものについては、事前に調査して事業費に入れていきたい。  
当初は費用対効果が1を遥かに上回る状態で、事業計画をスタートさせ、そしてちょっとずつ想定外のことでもどんどん1に近づいていきますけれども、そういうことは当初にこういうことが起こるかもしれないと想定しておきながら、一方でコスト削減をしていって、何とかB/Cが1を下回ることをしのいでいくのが職責と思っております。
- [松井市長] これはもう本当に難しい問題。我々は私もそうですけど、住民訴訟の対象になってしま

て、当初に事業費を正確に見込めないのであれば、よほどの人じゃないと住民訴訟を抱える中では事業着手を決断できないようになると思います。市立高校を大阪府に移管する件で1600億円賠償の訴訟もあり、そういうところには非常に敏感な部分があって、やっぱり最終判断をする首長がどう判断するかは非常に難しい。

- 費用対効果については、事業便益を算定する期間も問題のひとつで、例えば建設期間が5年でその事業便益を受ける期間が半永久的だとすれば、費用対効果の算定結果が0.8だとしても、その0.2というのは長期的に見れば回収できることになる。そのことについて客観的に説明できれば、それで良いだろうと市民には納得してもらえらると思うので、重要なのは算定結果ではなく透明性と説明責任です。今までは、そういう説明を我々市民からしてもあまり受けたと感じることはなかったのですが、今後はやはり大規模事業についてはそういう市民に対する説明、そしてその結果として、市民が認めていくというのが、やはりこれからの新しい事業についての重要な考え方ではないかと感じる。

#### 【全体を通じて】

- 事業のリスクについて、それぞれ担当部局なり我々委員も含めて、みんなが自分の言葉でリスクというものはどういうものかということそれぞれが自覚することが必要だと思います。
- 事業リスク、ここでのリスクは予期せぬ事態が発生することとしますが、夢洲の土壤汚染などの対策におよそ800億円かかる件について、これは予期せぬ事態ではなくて、もともと土壤汚染は存在していたが、費用の支出という面で具体化してきたということだと思います。これは予期せぬ事態ではなくて、事実があったのですけれども、それについてのリスクとしての認識が漏れていたということでございます。ですからこういうのは本来のリスクではないと考えております。
- また、事業リスクをコントロールする最終的な目的といいますのは、事業から受けられる便益がコストを超えるのかどうかであろうかと思えます。当初見込んでいた事業費がどんどん増額されて、片やその事業便益が社会情勢の変化によって低下していく。その中で事業便益を超えるような費用見積もりというのが出てきた場合に、どういう意思決定をするのか。これが首長の重大な任務であろうと思っています。事業効果については、下振れの可能性があります。片や事業費用については上振れの可能性があります。それらの結果として最終的にどうなっていくのか、事業をやる値打ちがあるのかどうか。もちろんその公共事業としての意義というのは、これは金銭では推し量れない部分もございます。それらも含めて、今後うまくマネジメントしていただきたいと思えます。
- 皆さん方に対する皮肉を込めて二つの言葉をお送りしたいと思います。一つは、ご都合主義であります。自分の都合のいいことは聞くけれども、都合の悪いことは聞こえないふりをするご都合主義。それからもう一つは楽観主義であります。効果については、最大を見込む。片や費用については最小を見込む。その結果として、その事業リスクが発生してきて、費用は増大し、当初の事業目的・効果は達成できない。これを我々としては一番恐れるところであります。今一度、それぞれの立場でリスクとは何かということをお考えいただいて、適切に対応していただきたい。これが座長としての私の最後のお願いでございます。これからもぜひ、よき行政を市長にお願いしたいと思います。