

## 令和3年度第4回千葉県県土整備公共事業評価審議会 議事録

**1 会議の日時** 令和4年2月7日（月）午前9時30分から午前11時13分

**2 場 所** 千葉県庁中庁舎4階会議室

**3 出席者**

(1) 委員

(オンライン) 轟朝幸、二瓶泰雄、渡部大輔、阿部伸太、藤井さやか、  
高橋岩仁、二村真理子、吉村晶子、渡辺芳邦、小坂泰久  
(名簿順、敬称略)

(2) 県土整備部幹部職員

池口県土整備部長、高橋都市整備局長、  
鈴木県土整備部次長、菰田県土整備部次長、小川県土整備部次長

(3) 関係課

道路計画課、市街地整備課、県土整備政策課（事務局）

**4 審議会に付した議題**

(1) 評価実施要領に基づく評価を実施する事業について

(2) その他

**5 議事の概要**

- ・ 審議状況の公開について確認（千葉県県土整備公共事業評価審議会運営規程第7の規定により、今回の5件について公開で審議することを確認）
- ・ 傍聴者の入室（傍聴者0名、報道関係者2名）

**議事（1）評価実施要領に基づく評価を実施する事業について**

① （道路事業）

一般国道126号山武東総道路三期

（事業担当（道路計画課）より事業内容を説明）

○轟会長：説明どうもありがとうございました。それでは審議を行いたいと思います。ご意見ご質問がございましたらお願いいたします。

○委員：ご説明ありがとうございました。銚子連絡道路については前回の審議会でも出ていたと思います。地域として非常に重要な、特に銚子の水産業ですとか産業や物

流においても非常に重要な道路だと考えております。

今回、盛土で工事をされるということですが、前回の審議会でもあったように、工事途中の変更ということで、周辺住民との調整によって、高架に変更となった区間があったことを憶えております。今回の本計画においても盛土で行うということですが、こちらについて、事前に周辺住民との調整をきちんとなされた上で、合意された上でこの構造が選ばれたのかということをお聞きしたいと思います。

●事業担当：今回銚子連絡道路の山武東総道路三期の実施にあたりましては、都市計画変更を行っております。都市計画の変更にあたり、住民への説明会などを数回重ねた上で、今回のこの構造を決めてきております。多くの皆様にこの事業計画について、知っていただくという努力をしてきているところです。

○委員：ありがとうございました。今回の計画で八日市場の駅の周辺を通るということで、今後、こちらの場合によっては土地利用の変更も将来的には見込まれると思っております。そういった際にも、住民からの意見で工事の途中で変更ということはないと思いますが、今後の土地利用の将来的な変更を見据えた上で、工法について慎重に検討していただければと考えました。コメントです。ありがとうございました。

○轟会長：ここは前回、隣接地区の審議をしたばかりで、事業費が増えていますので、私から関連してコメントです。

先ほど住民の方々の理解は概ねられているということでしたが、前回は隣接地区の事業で、風通しを良くするという住民意見を踏まえて高架にしましたということがあると、こちらの地区でもという声も聞こえてきてしまう可能性もあると思っていて、そこは十分にご配慮いただきたいと思いました。

○委員：ご説明ありがとうございました。銚子連絡道路というネットワークの一部をなすものということで非常に重要な道路であると思っております。前後の道路の効果を十分に発現するためにもこの区間が非常に重要だということは認識した上での質問を幾つかいたします。

先ほど渡部先生からもありましたが、構造の変更についてはB/Cが1.3ということもありまして、これ以上の費用増というのはこの区間ではあまり見込めないだろうと思いながら拝聴しておりました。ですのでそういうところに関しては、むしろ住民の方を説得するような方向で、これ以上の費用増が起らないような手法

で行っていただきたいと思いました。

今回の道路区間の土地利用の状況を教えていただければと思います。要はどのくらい人口が張りついているところであるのか。

それから便益に含まれない効果というところについてです。経済的社会的効果のところですけども、地域観光の連携の強化というところで、いわゆる観光入込客数的が今回抜けているように思いますので、それを入れたらどうですかというコメントです。

それから銚子漁港について、近海でとれる未利用魚みたいなものがありますか。伊豆の道路の事例では豊洲に届けられることによって新たなマーケットを創出できたとして、これをストック効果の例として挙げていました。未利用魚の市場化の可能性について入れてもいいかなと思いました。

それから質問です。10ページの三次救急医療です。ピンク色の面積の人達が30分でアクセスできることになるということですが、人口を把握されていますでしょうか。その人口の数字にインパクトがあればこれを効果として書かれてもいいかなと思いました。

●事業担当：コメント頂きましてありがとうございます。

まず、費用の増についてでございますけれども、今後そういったことが起きないように、しっかりやっていきたいと思っております。

そしてこの周辺の土地利用の状況でございますけれども、大体が農地というところでございます、特に開発されているような場所というのはございません。またこの道路を通すことによって、かかる家屋等についても市街地ではないものですから、それほど多くはないというような状況です。

観光入込客数のコメントをいただきました。この周辺ですと銚子に屏風ヶ浦や、犬吠埼灯台、地球の丸く見える丘展望館等、いろいろな観光施設がございます。今後この道路の効果を皆さんに説明していく際に、観光入込客数についても、指標に入れられるかどうか検討させていただきたいと思っております。

あと未利用魚の可能性についてでございますけれども、今後の検討課題ということにさせていただきます。

そして最後の三次救急医療施設への到達時間の面積の変化に伴う人口についてです。30分圏域内の人口として、現状で14万2,000人、整備されて圏域が広

がることによって17万4,000人、3万2,000人増加するという結果となっております。

○委員：ありがとうございました。それだけ多くの人達がアクセスできるようになるのであれば人口で書いた方が、インパクトがあると思いました。

周辺の土地利用に関しまして、農地ということであれば前回の区間のような建設方法の変更というのなかなか出てこないのかなと思うところで少し安心いたしました。

○轟会長：ありがとうございます。若干最後のは、農地の方が風通しとかで日照ということで、気にされるということもあるのかなと思っています。市街地でも農地でも同じかもしれないですが。

それから、観光に関してはやはり私も思っておりまして、地元の自治体と協力してプロモートすることが重要だと思います。プロモートして観光入込客数が増えれば、利用者も増えて交通量が増えますので、しっかりとB/Cを発揮できると認識しています。

魚介類についても成田市場を作ったりしていますから、そういったものも活用できるのかなと思っていました。

私から関連質問です。先ほどから事業費の件がたくさん出ています。工期も延びるとB/Cが下がってしまうこともあるので、ぜひ抑えて欲しいと願っておりますが、仮にそういうことが起きた場合の感度分析をされているかと思うのですが、感度分析の結果についても教えていただけますでしょうか。事業費が増えた場合、それから工期が延びた場合のB/Cへの影響と、あとは交通量ですかね。

●事業担当：感度分析を行っておりますがまず交通量が10パーセント変動とした場合のB/Cの状況は1.09から1.32の範囲に収まっております。

また事業費についてが10パーセント変動した場合、B/Cで1.15から1.40となります。

事業期間でございますが、これは20パーセント変動、2年ずつ、短くなったり遅くなったりした場合、その時が1.22から1.33という試算結果となっております。1.0を下回るようなことはないことを確認しております。

○轟会長：ありがとうございます。今の感度分析、あくまでも10パーセント、20パーセント変動という仮定ですから、もしそれ以上になればもっと変動があります。本

当にそういうことのないように、ぜひ計画どおり進めて頂きたいと思います。

それではご意見ご質問出揃いましたのでまとめたいと思います。一般道路126号山武東総道路三期について、対応方針案、新規事業の着手について、了承するという事によろしいでしょうか。

(異議なし)

ご異議ございませんので、この審議会の意見は対応方針案のとおり、新規事業着手ということに決定いたしました。どうもありがとうございました。

## ② (道路事業)

### 旧江戸川橋梁(仮称)新設事業

(事業担当(道路計画課)より事業内容を説明)

○**轟会長**：ありがとうございました。では本案件についてご審議願います。ご意見ご質問ございますでしょうか。

○**委員**：必要性は非常によくわかりました。気になったのは国庫補助を使うという話もありますが、東京都の動きがどうなっているのか、事業費全体の中で県の負担分がどのくらいなのか。

この辺りは、もう少し詳しく説明頂けた方がよいと思いました。それから千葉県側の橋のたもと辺りに神社があるようですが、こういった地域文化資源との関係でいうと、地元の方々、神社の方の合意状況がどのような状況であるか、その辺をお聞かせいただければと思います。

●**事業担当**：まず東京都との関係でございます。都県境を跨ぐということで今回の事業は東京都と千葉県の共同事業ということになります。共同事業となる範囲は渡河部分としております。そして事業費について、千葉県の費用としては89億円、東京都としては31億を見込んでいます。なぜこれほど違うのかというと、東京都側は都市計画道路を整備するにあたって概ね用地を確保していることや、アプローチの部分についても一定の整備がされてきており、先行的に投資されている部分がございます。東京都としては今後必要となる事業費が少ないという状況になっております。

次の質問として千葉県側に神社仏閣等がございますけれども、今回この事業を実施するにあたり都市計画の変更をさせていただきます。その時にも神社等については、

今後残さないといけない施設ということで整理し、事業の範囲から外すような形で計画してございます。

○**轟会長**：ありがとうございます。この案件は市街地でステークホルダー（利害関係者）がたくさんいらっしゃるの、そのあたりが大変かと思えます。

○**委員**：今のご質問にも関連しますが、会長もステークホルダーが多いとおっしゃられたとおり、押切の周辺、非常に密集市街地がありまして、昔からそういう土地利用のあったところで、用地取得がかなり大変なのかなという印象がございます。

必要性は非常によく理解できますので、整備するのであれば早期にと思えますけれども、かなり用地が困難なところが、地図上から見えますけれども、神社仏閣に限らず見通しといたしますか、もし事前調整や検討されている内容があったら教えていただけないでしょうか。

●**事業担当**：千葉県側取付部分につきましては、人口が集中している密集市街地でございます。そして今後事業を実施していくにあたって、用地交渉等、丁寧に進めなければいけないということも認識してございます。

今回、事業の実施にあたり、都市計画の変更をしてございます。都市計画変更をするにあたり、説明会やパネル展示、オープンハウス等を実施してきております。そのような説明をしていく中で、この事業に反対というご意見は今のところを聞いてございません。ただ、説明会等の中で、用地補償に対して丁寧な説明をお願いします、というご意見等が挙がっておりますので、今後事業実施していくのにあたり、住民の皆さん、土地を提供していただく方々、また集合住宅等もございまして、そういった方々に、丁寧に事業の必要性や、補償内容を説明して理解を得ていきたいと考えてございます。

○**轟会長**：丁寧にということの一方で、やはり事業の工期は延ばさないようお願いしたいと思えます。

○**委員**：この辺りは非常に低地なのでいろいろな災害が想定され、それぞれ陸の孤島になってしまうような非常にリスク高い場所なので、千葉県はもちろん東京都にとっても非常に重要な橋だと思っております。

そういう意味で、今回のB/Cの評価について千葉県側の評価をされていたと思うのですが、両都県に跨るので本当は二つで評価しないといけないと思うのですが、どうですか。

●事業担当：今回のB/Cを算定するのにあたって、事業費及びその効果については、千葉県東京都全域を見て評価しております。

事業費につきましては東京都分の先行投資分がありますがそれは控除した形で、今後かかる事業ということで120億円という事業費をベースに、東京及び千葉県で得られるであろう便益について算定しているところです。

○委員：ちなみに、東京都でも今同じように審議されているのですか。

●事業担当：審議会については、東京都には制度としてございませんが、今後東京都も千葉県も補助事業採択を受けていく中で、費用便益比というものは国に提示していく形になると考えます。

○轟会長：こういう場合は通常両方で審議なされると思います。東京都もあつたと思います。もしかしたら基準が異なるかもしれないですが。

●事業担当：東京都の制度として、新規事業採択時に評価をするという制度がなく、再評価は補助事業なので今後実施するというのを聞いております。

○轟会長：そうですかありがとうございます。私認識が違いました。新規の審議が一番重要なのですが、わかりました、ありがとうございます。

○委員：東京都側にとっての便益というのは、例えばどういうところに示されているのか教えていただきたいです。

何となく拝見しておりますと、市川市から江戸川区に行く、そちらばかりが書いてあるように思います。東京都の方から千葉県に来るという便益も本来足し合わせて然るべきと思いますがいかがでしょうか。

●事業担当：今回の千葉県の審議会にかけさせていただくということで、千葉県側のメリットを中心に書かせていただいているところです。

当然、費用便益の算定にあたっては、東京都側も便益も入っております。その便益を算定する上で指標となるのが、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、事故減少便益の3便益について算定するという形になりまして、いずれもこの橋が、有り・無しによって生じる交通量の変化を比べて、そこから得られる効果というものを価値として算出してございます。

この橋ができることによるその効果については、千葉県側にもあるし、東京都側にもあるということで、全部含んでいるものとして算定しております。

○委員：千葉県の審議会だからってのは確かにそうかもしれませんね。確かに3便益例

があるから数字はそうなのでしょうね。数字に関しては、行って帰る、と考えると片道で考えないから、そこに属性がないと考えてよろしいのでしょうかね。

●事業担当：交通に対して方向性で評価するというより、1日当たりの交通量がどれくらい減るか、走行時間がどれくらい短くなるのか、というようなことで評価しているということでございます。

○轟会長：ネットワークで周辺の交通推計をしていますので、すべて含んでいるということですね。それ以外のところもネットワークが強化されますので、特に9ページにあるような鉄道ネットワークが複数使えるというのは事故や災害時のリダンダンシーは非常に大きいかなと思いますし、東京都側の方も東西線使い易くなるかもしれないとか、いろいろあるかなと思って聞いておりました。

その他いかがでしょうか。

私からもコメントです。先ほどの工期が延びないようにということも含め、もう1点は先ほど二瓶先生からもありましたがこの周辺は軟弱地盤で、工事をしていくと耐震性を高めるために、費用が膨らむようなことが無いようにしていただきたいなと思っているところです。これは工期も延びてしまうし、費用対効果も下がってしまいますので、ぜひお願いしたいと思います。

ではよろしいでしょうか。それでは意見出揃いましたのでまとめたいと思います。旧江戸川橋梁（仮称）新設事業、について、対応方針案のとおり、新規事業の着手について了承とすることでよろしいでしょうか。

（異議なし）

ご異議ございませんので、この審議会の意見は対応方針案のとおり、新規事業着手ということに決定いたしました。どうもありがとうございました。

### ③ 社会資本整備総合交付金（土地区画整理事業）

#### 金田西地区

（事業担当（市街地整備課）より事業内容を説明）

○轟会長：ありがとうございます。それでは本件についてご審議願います。ご質問ご意見ありますでしょうか。

○委員：ありがとうございます。お伺いしていてコロナの影響も含めたうえでの評価をもう少し考える必要があるのではないかと考えています。特に後半のところでご説



明のあった土地需要が非常に高まっているという部分は、令和3年の地価も非常に高くなっていてコロナの影響も確実にあるなかで、これだけ土地の保留地の単価が上がっているというのはプラスな要素だと思います。一方で例えばスライドの17ページ目の事業投資効果の交通利便性のところが平成30年の値でご説明がありました。ここもコロナで相当変更があったのではないかと思うのですが、そういう利便性が低下しているにもかかわらず土地需要が高まっているのかもしれない。とすると、そこをしっかりと見たうえで、おそらく需要のターゲットが変わってきている可能性があって、東京に通うことを前提とした事業の効果だけを見るのではなく、交通利便性が多少下がっても、ある程度土地の需要が高まっているのだとしたら、そこももう少し丁寧に見たうえで今後の事業の可能性ですとか、保留地処分先の検討とかも変わってくるのではないかと思います。

できるだけポジティブな要素を探したいという気持ちもわかるのですが、プラスのものが中心になっていて、マイナスのところも取り込んだうえでの今後の可能性というところの説明が少しわかりにくかったと思いました。もし資料に載っていない中で、コロナ禍で交通利便性がどれだけ減っている、それでもこちらの方を選んでいる方がどんな方なのか、その方々を将来的なターゲットとしてどのような形で誘導していくのが方針として良いのか。ご検討されているのであれば少しお伺いしたいと思います。

○**轟会長**：ありがとうございます。先行きが見通せなくなっている現状かと思いますが、その辺り、1、2年の動向というのはいかがでしょうか。

●**事業担当**：今、細かい裏付けとなるものはありませんが、現実に今現在、保留地の需要がかなりあります。また、先だって人口の流入流出の話が新聞に出ていましたが、どうも東京から外へ出ているというデータがございます。そういったことを考えると確かに東京から近くて、なおかつ環境のいいところということで選ばれる方もこれから相当増えてくるのではないかと考えています。

ただ併せまして東京との利便性がいいことに越したことはございませんので、コロナで減った本数、路線が運休になっているものもありますが、落ち着いて来れば回復してくると考えているところでございます。細かいデータでというのは難しいかもしれませんが全体としてはマイナス面よりプラス面の方が多いと考えております。

○委員：ありがとうございます。東京の流出人口が増えてきたりとか、初めて逆転したりだとかという報告もある中で、ここの土地の環境の良さというものをアピールできるような整備の仕方を考えていく必要があると思います、そういう意味で質問いたしました。車中心の街づくりになってしまっていますし、そのあたりも転換が必要かと思えます。私からは以上です。

●県土整備部長：今の質問に関しまして補足をさせていただきたいと思えます。ご指摘のとおりコロナによって需要が低下するのではないかと、地価が下がるのではないかと懸念されたわけですが、今回のコロナにおいて逆の現象が起きております。金田もそうですし、つくばエクスプレス沿線もそうなのですが、戸建て、テレワークが普及しましたのでテレワークが出来るようなスペースのあった新しい家を建てたいという需要がかなり発生しています。先ほどもお話しにありましたが、県外からの移住者が増えてきているのは、それが金田には追い風になっているのではないかと考えております。

それとバスの運行ですけれども、高速バス、千葉県方面から東京、横浜方面に行くのに、高速バスを使うことに転換してきているということがございます。コロナによって本数は減ったわけですけれどもテレワークで通勤しなくても良いという状況でございまして、先ほどのコロナで新しい住宅が欲しいという方と、東京から近くて環境がいいということで、首都圏においてまとまった土地がこれだけあるということで人気が出てきているというところが今回の開発の効果になっているのではないかと考えております。

○轟会長：ありがとうございます。コロナでもマイナス面とプラス面を考えるとプラスの方へ働いている地区だろうと、千葉県にとっては追い風ではないかという補足説明でございました。

○委員：最後のページの最後の一言まではこれでよろしいのだろうとっております。この新たな玄関口という捉え方についてコメントさせていただければと思えました。藤井先生からもありましたようにSDGsだとか、車から脱却するような社会状況である一方で、房総半島というのは車がないと動きにくい部分があると思えますし、今ご説明いただいたように2拠点居住といったことも考えると房総半島のポテンシャルは大きいと思えます。それで最初に説明のあった社会状況の変化というのは、おそらく建設コスト系の変化だという感じがしました。要するに房総半島の

入り口として、この地域の立ち位置について、このプロジェクトの落としどころとしてどう考えておくのか、このプロジェクトの中でできるところを考えて進めていただければと思います。私も千葉県の都市公園とか港湾緑地の指定管理ですとか、木更津市の港湾部のPFIのプロジェクトに関わらせていただいて、常々感じるのは首都圏からのドライブ需要や、こういった来訪者の拠点づくりというものがすごく大事で、そういう新たな玄関口、奥の方には銚子があり、先ほどの道路事業にあった銚子があり、養老があり、鴨川があり、すごくいいポテンシャルがある玄関口なので、その入り口としてのデザイン、このプロジェクトが終わった後の玄関口となっていくようなことが考えられるといいのかなという気がしました。地価が上がっているというのも例えばポルシェがサーキットを作ったり、フェラーリやランボルギーニの正規代理店であるコーンズがすごい施設を作ったりという、そういう意味で言うと国際的な視点で作っていくことが大事だと思います。いわゆる悪い言い方すると旧態依然の土地区画整理事業で、はいおしまいではなく、そういう来訪者があるかもしれない、そういう居住者があるかもしれない、ということを想定した事業の終わり方、次に繋がっていくような終わり方というのをぜひ考えていただければと思います。ただ、それによって事業が伸びたり、事業費が上がったりするのは本末転倒かもしれませんので、ぜひその範囲の中で、うまく、少しでもいいので、そういった種を撒いておけるようなプロジェクトの終わり方をさせていただければという気がしました。以上です。コメントですので回答は結構です。

○**轟会長**：ありがとうございます。こちらは県の担当課さんだけでなく、詳細もぜひ、後程関連でコメントいただければと思います。ありがとうございます。

○**委員**：千葉県への人口流入という話ですと、私は松戸市の戸建てに住んでいるのですが、ほぼ毎日家を売れというチラシが入って参ります。千葉県内でしかも東京から比較的アクセスがいいところというのは、かなり需要が高まっているのだろうと思いつつも結構ストレスを感じながら生活しております。

この木更津地区ですけれども、私のゼミ生も2人ほど木更津バスターミナルから通っております。吉祥寺に大学がありますが、バスターミナルから東京駅まで出て、そのあとは電車とか、このネットワークがかなり活用されているというのは、比較的近い人間から感じているところでもありますし、ここの中心とした考え方というのも十分に理解できる場所です。

その上で質問させていただきます。住民の皆さんは、バスターミナルまでは車で移動という状況であるのか伺いたいと思いました。先ほど1日利用2,000人という数字を伺いますと、ちょっと歩ける範囲というところではないだろうと思いました。先ほど諸先生方のお話を伺っておりまして、今後もしかすると、車を使わなくてもいいネットワーク、バスを地域で走らせるということも重要ではないかと思いました。バスターミナルまでの住民の皆さんの足について質問させてください。

もう1点、支障となっている移転困難家屋があるとのこと説明がありました。それも事業延長の主要な理由と思うのですが、この方たちが移ってくださる見込みは今のようなものですか。もしとても難しいのであれば、計画変更は可能なのでしょうか。むしろ計画変更しないと、ずるずる長くなるだけではないか、というのが質問です。以上です。

- 事業担当**：バスターミナルまでの交通ということでございますが、現実にもおそらく主流は車でパークアンドライドです。これも木更津市さんの方で、駐車場機能を用意していただいております。そちらへ止めてバスターミナルからバスへ乗っていくという方が、現在多いと思います。今後さらに増えた時にはどのような交通体系になるか、また別の検討が必要と思います。

それから移転困難家屋の件でございます。移転困難家屋につきましては、令和8年度の事業完了を目指し、一定の期限を設け、交渉を進めてまいります。

- 轟会長**：私も木更津市さんの公共交通会議のメンバーです。バスもあることはあるのですが、やはり少し弱いところもありますので、今後のネットワーク、公共交通も変えなければいけないところだと思います。

一方で、特に土日を中心に大渋滞しているのがこの地区ですので、今回の事業以外の周辺の道路ネットワークの強化というものをしていけないといけないと思います。ここら辺は、国、県、市、或いは警察も含めて協議会を作って協議されていると聞いていますので、強化していただきたいと思っていますところ。そうしないとせっかくのメリットを生かし切れませんので、もう常に問題が発生していますので、お願いしたいと思いました。

はい、その他いかがでしょうか。では私からもう1点だけ。少しテクニカルなことの計算のところで確認をしたいのですが、現在地価、処分地単価が相当上がっているというお話をいただいておりますが、今回計算した18ページのヘドニックで

出した事業費、ここでの単価と比較するとどのような感じでしょうか。

●事業担当：国土交通省のマニュアルにより、ヘドニック法では施行地区の最寄りの地価公示ポイントを使用することとされております。そのことにより今回は住宅地で30,400円／平方メートル、商工業地で57,100円／平方メートルという数値を用いているところです。

○轟会長：最寄り駅を巖根にした場合とバスターミナルの場合で総便益が違うと思うのですが、採用している土地の単価は同じでなのでしょうか。

●事業担当：はい。そのとおりです。

○轟会長：そのところがヘドニックの場合は推計中ですので、それが実勢価格と比べてどうかというところが気になります。特に今回1.03というのが巖根駅で、さらに高速バスのターミナルを中心にすれば1.30というお話もあるとのことなので、この辺りの数字を押さえておきたいなと思ったところです。

その他いかがでしょうか。

○委員：地元の行政としては、まだポジティブに考えられるのかなと思っていて、今の価格の件も、実勢価格、取引がかなり高い値段でなされていて、これに期待していきたいというところがあります。それにあの周辺、袖ヶ浦や木更津の街中は、それぞれ土地が無くなってきて、ここに集中してきて、先ほどご意見があった、東京から地方へという流れがしっかり受けられているのかなと思います。私も木更津の駅の周辺に住んでいます。もう数年電車を使っていません。ほとんどバスを使わせていただいているという状況で、多分多くの方がそういう状況にいると思います。一旦コロナで、テレワークや、勤務日数が減って都内に入る方が少なくなってきたことに合わせてバスは減っていますが、普通に動き出すとバスもそれに合わせて増やしていただいているという状況ですので、その辺の需要と供給は平日についてはバランスがとれていると思っております。また、先ほど今後千葉県の受け入れ口としてということでしたが、羽田空港を睨んだ国際的なプロジェクトも、小さいけれども少しずつ、民間側で動き始めていますので、それがしっかり進めれば、それなりの価値はさらに出てくると思っています。その点については、地元の行政としてもしっかり努力をさせていただきたいと思いますので、その分については織り込んでいただければと思っています。地元も負担をしていますので、しっかりやらせていただきたいと思っています。よろしく申し上げます。

○轟会長：思いも含めて語っていただきました。私もここは非常に重要な地区だと思っています。先ほどコストコの話もありましたし、ポルシェの話もさっきありましたけど、そういう世界的な企業が本社を構えるというのは、日本法人ですけど、税収も非常に大きいと思いますから、増ですね。そういったところからも、ぜひしっかりと受け入れ体制を整えていただければと思っています。

はい。その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは本事業の方針についてまとめたいと思います。金田西特定土地区画整理事業について、対応方針案のとおり、事業の継続、で、了承ということによろしいでしょうか。

(異議なし)

ではご異議ございませんので本審議会の意見は対応方針案のとおり、継続ということに決定いたしました。ありがとうございました。

○轟会長：それでは議事（１）個別の審議は以上となります。

## 議事（２）その他

○轟会長：では、議事（２）その他について、事務局からございますでしょうか。

●事務局：事務局からは特にございません。

○轟会長：ありがとうございました。それでは、委員の皆様から全体を通じて何かございますでしょうか。特になければ私の方からコメントさせてください。

本年度最後の審議会ということで大変お世話になりました。皆さんに慎重に審議頂いたと思っています。たくさんのご意見ご指摘いただきましたが、いろいろな事業を進めていく上では先程のコロナの件もあり、不確定要素もあって見通しもつらいところもあると思います。ここに挙がってくる事業というのは工期が延びたり、事業費が増えたりというものが中心です。事前の調査だとか設計だとかをしっかりと見直して頂いて、そういうことが起きないようにして頂くのが良いと思っています。

見通しが不安定な中ですが、先程の事業の際に触れたようにプロモートをしっかりしていけば観光も人流も抑制から転換して増やしていけると思っていますので、そういったところも公共事業と併せて進めて頂きたいと思っています。よろしくをお願いします。

それでは議事進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。以上で本日の議事はすべて終了いたしました。進行を事務局にお返しいたします。