

平成19年6月26日

於：関東地方整備局14階災害対策室

第6回 首都圏大深度地下使用協議会 速記録

国土交通省関東地方整備局

目 次

1. 開会	1
1. あいさつ	1
1. 出席者紹介	2
1. 議題	
(1) 東京外かく環状道路（東名高速～関越道）の事業間調整について	3
(2) 大深度地下をめぐる最近の状況等について	8
(3) その他	14
1. 閉会	16

開 会

○中島議長 ただいまから第6回首都圏大深度地下使用協議会を開催させていただきます。

私は、本日の進行役を務めさせていただきます国土交通省関東地方整備局長の中島でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、東京外かく環状道路の事業間調整の結果について御報告いただくことになっておりますので、皆様、よろしくお願いいたしますと思います。

あいさつ

○中島議長 それでは、開会に先だちまして、国土交通省を代表いたしまして、政策統括官の日野からごあいさつをさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

○日野政策統括官 ただいま御紹介いただきました国土交通省政策統括官の日野でございます。

皆様方におかれましては、常日ごろから大深度地下利用行政の推進にあたり、御協力をいただいておりますことを、本席をお借りして厚く御礼を申し上げます。

本協議会は、首都圏における公共の利益となる事業の円滑な遂行と、大深度地下の適切かつ合理的な利用を図るために必要な協議を行うことを目的として設置されております。

本制度の活用にあたりましては、事業構想段階から、既存の施設との調整や安全、環境等の課題にも配慮する必要があるなど、さまざまな関係者との緊密な連携、調整が不可欠でございます。こうしたことの場合として本協議会が設けられているわけでございます。

さて、このたびの大深度地下使用法の活用を予定する事業といたしまして、東名高速と関越道間を結びます東京外かく環状道路におきまして、本年1月の事業概要書の公告・縦覧等の事前の事業間調整の手続が実施されたところでございます。

本日の協議会では、事業者でございます関東地方整備局から、事業の概要と、事業間調整の結果について説明していただくこととなっております。

また、平成17年8月に事業間調整の手続がとられました神戸市の大容量送水管整備事業に関しましては、本年3月27日に使用認可申請書が、事業者である神戸市から使用認可庁である兵庫県に提出されまして、6月19日に認可処分の公告が行われたところでございます。

これらの状況につきましても、後ほど担当より説明を行うこととなっております。

本日は、これらのテーマに即しまして、皆様との積極的な情報交換や意見交換をすることによりまして、一層の大深度地下利用の推進が図られることを期待しております。

また、先の神戸の事業にもありますように、大深度地下使用制度の利用によるメリットなども踏まえまして、本制度のより一層の普及促進に御協力いただくよう、お願いを申し上げます。私のあいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○中島議長 ありがとうございます。

出席者紹介

○中島議長 続きまして、本日の出席者でございますが、お手元にお配りしてある出席者名簿と配席図によりまして御紹介にかえさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、これから議事に入りますけれども、取材の方におかれましては、後ほど御説明させていただきますので、ここで御退出をお願いしたいと思います。

それでは、議事に入る前に、ここで事務局から、本日の議事につきまして確認事項がございますので、よろしくお願いたします。

○須藤計画管理課長 事務局を務めさせていただいております関東地方整備局建政部計画管理課長の須藤でございます。本日はよろしくお願いたします。

本日の議事についてでございますが、大深度地下の公共的使用に関する基本方針におかれまして、大深度地下使用協議会においては、広く一般への公開に努めるものとすると言われておりますので、本日、協議会で配付されております資料等につきましても公開扱いとさせていただきます。

また、本日の審議の概要につきましては、この協議会終了後、事務局の方から、記者の方々にブリーフィングさせていただく予定となっておりますので、よろしくお願いたします。

なお、議事録につきましては、各委員に御確認いただいた後で、関東地方整備局のホームページの方に掲載いたしたいと思っておりますので、その旨、御了承いただければと思っております。

引き続きよろしくお願いたします。

議 是 頁

(1) 東京外かく環状道路（東名高速～関越道）の事業間調整について

○中島議長 それでは、議事に入りたいと思っております。

はじめに、議題の（1）東京外かく環状道路（東名高速～関越道）の事業間調整について、関東地方整備局東京外かく環状道路調査事務所から説明をお願いいたします。

○小田原東京外かく環状道路調査事務所長 東京外かく環状道路調査事務所長の小田原でございます。よろしくお願いたします。

まず議事にもございますが、東京外かく環状道路（東名～関越間）におきまして、いわ

ゆる大深度地下法に基づきます事前の事業間調整というものを行っていましたが、1月26日から2月26日の間、その間、事業調整を行ったのですが、その結果、事業の調整が必要なもの等の申し出はなかったということでございまして、この事業間調整というものを終了したということがまず御報告事項の1点目でございます。

また、関連いたしますことといたしまして、本日、東京都さんもいらっしゃっておりますが、東京都さんの御尽力もございまして、関連事項といたしまして、東京外かく環状道路の都市計画の変更につきましては、その後、4月6日、終了しております。

この2点報告させていただこうと思います。

それでは、続きまして、これらについて詳細を含めまして御報告させていただきたいと思っております。

まず資料の方でございますが、東京外かく環状道路調査事務所2007というこの見開きのパンフレット及びA4の事業概要書というもの、また、A3であります外環計画概念図という、この3つを使って御説明させていただこうと思います。

それでは、まず東京外かく環状道路調査事務所2007というパンフレットを使いまして、皆さん、もう御承知のところかと思いますが、まずは外環の対象となっております区間のことの御説明をさせていただいた後に、今回、大深度法に基づきました事業間調整等について御報告させていただきたいと思っております。

まずこの見開きのパンフレットを開いてください。

前のパワーポイントでも同じ図面を写しておりますが、まず1つ見開いていただきまして、東京外かく環状道路、この左側の図のように、現在、三郷南から大泉、大泉から三郷南の間、既に供用してございますが、その関越道から東名までの間、この間16kmにおきまして、今回、事業間調整を行った区間ということでございまして、延長にいたしまして約16kmの区間でございます。

右側の図面でございますが、皆さんも御存じのところの圏央道におきましては、先週土曜日に中央道までが結ばれたところでございますが、その1つ内側の部分でございまして、この図でいいますと、今、点線になっております区間ということになります。

いうまでもなく、この外環も含めました環状道路というものを整備することによって、下側、パンフレットでいいますと下側の図にありますように、都心を今まで通ってまいりました交通というものを、この環状道路を使って都心を通らずに、都心に足を持たない交通は処理できるという機能によりまして、都心部における交通の状況を改善するという効果

を持ってございます。

この外環の16km区間におきまして、具体的な効果というものを、例えばあげてみますと、前のパワーポイントでは字が小さくて恐縮ですが、パンフレットを見ていただきたいのですけれども、この外環というものができれば、現在、いわゆる環八を通りまして関越から東名の間、移動しようとしたしますと、現状でおきましては約40分から100分ぐらいかかっておるといものが、約12分で行けるようになるということで、これによりまず時間短縮効果、また、周辺の道路状況の改善というものは著しいものを期待しておるといことでございます。

これらによりまして、例えば現在、環八が渋滞しておりますことによって、生活道路、いわゆるもう少し細い道路に入っております交通というものが、この外環ですとか、環八の方に通るようになることによって、生活道路における交通の安全というものも向上するというふうに我々としては考えてございます。

また、これらの交通の状況が改善されることによりまして、CO₂ですとか、窒素酸化物なんかというものも削減できるという効果が期待できます。

これはCO₂のことでございますが、このように運輸部門、たくさん割合を占めておりますところに削減の貢献ができるというふうに考えてございます。

この外環道でございますが、ちょっと歴史的な経緯でございます。このパンフレット、もう1つ見開きを開いていただきますと左側に年表がございますが、この年表を簡略化したものが前のパワーポイントでございます。

冒頭、都市計画変更の決定というふうに御説明させていただきましたというのは、もともと昭和41年にいわゆる高架構造でこの外環というものを一度都市計画の決定がされておりましたところ、いろいろ住民の方からの声なんかもあったということがありまして、いわゆる凍結ということがされておりました。この後、約30年ぐらいしてから、平成13年前後でございますが、現在、都市計画変更決定がされました地下のトンネル案というものを提示しまして、同時に住民の方とのまた話し合いを始めたということの結果、一番下のところでございますが、本年の4月、東京都さんの御尽力にもよりまして、地下を使ったものとしたしまして都市計画の変更の決定ができたということでございます。

この外環の種級でございますが、2種1級で、設計速度80km、片側3車線というものでございます。

このパンフレットを両側開いていただいた図面でございますが、こちら平面図ござい

ます。関越道から東名までこのように約16kmございます。インタージャンクションでいきますと、まずは関越道のところで大泉、また、青梅街道のところはハーフのインターでございますが、このようにございまして、中央道とのジャンクションインターが1つフルのインターとなっております。最後、一番南側につきましては、東名のジャンクションということになってございます。

続きまして、このA3の外環の計画概念図と、あと先ほどのA4の事業概要書の方を見ていただきたいのですが、前のパワーポイントにございますように、いわゆる大深度地下を使いまして、こちら本線部分の絵でございます。この計画概念図、A3の一番最後のページを見ていただければ、おのおのの断面におけます断面図というものがございます。

前にありますパワーポイントでいきますと、こちらいわゆる外環の本線部でございますが、このように上り線、下り線が並行してございます。

こちら大深度地下全体の考え方でございますが、この外環が位置する付近におきますいわゆる支持基盤が20m、25m前後ということでございますので、大深度地下法によりましては、その支持基盤から10m深いところ、もしくは40m以深を大深度というふうに定めることになってございますので、本計画の場合には、地上以下40m、地表から40m以下を大深度というふうに今のところ考えてございます。

若干資料が行き来するのですが、こちらが大深度の考え方でございます。いわゆる40mというものが上限になります関係で、計画されております外環の本線というものは、トンネルの上部が40mになるようになってございます。

また、この事業区域といたしましては、本線が上り下り2本ございます関係で、幅の方が約40m、高さの方は約18mというものが事業区域として定められてございます。

事業概要書の中を開いていただきまして、右上にあります7/10というページでございます。

いわゆる外環の大深度部分を使いまして本線部でございますが、この平面図でいきますと、このように網かけをしております区間が大深度地下を利用した区間ということになります。

続きましてこちら、その事業概要書をめくっていただきました続きを開いていただきましてA3になっております図面でございます。

先ほど7/10ページで見ていただきましたのは平面図でございますが、こちらの方、縦断の図面でございます。

上側の図面で、左上から右下に斜めに降りていってございますのが地表部へのコンタクトをします部分でございまして、その下の斜線で引かれておりますのが今回、大深度部分を使っております本線ということになります。

続きまして、またちょっと戻っていただくのですが、事業概要書の5/10ページにございますが、こちら中央ジャンクションでの平面図でございまして、大深度地下へ本線が通ります関係で、前のパワーポイントで赤を引いてございまして、ここにおきまして地表部から降りていったアクセスするトンネルとの分合流部分がございます。

縦断で見ますと、こういうイメージになるのですが、外環本線がありまして、分合流部ということで、このように事業区域というものを定義してございます。

この右側の楕円形の部分に本線のシールドと、いわゆる地表部から降りてきましたランプ部分のシールドがこのようにどんどん併設して位置するということになります。

そのような場合には、今回、事業区間として使用を設定する区域といたしまして、この黄色で網かけをいたしました。本線シールド、ランプシールドということと、あとは上り下り逆方向の本線というものが事業区域として定義されてございます。

続きまして今回、事業間調整が終わりましたが、外環の大深度法手続全体の流れをここで説明させていただきたいと思っております。

このパワーポイントを見ていただければ、まずは一番最初といたしまして、今回、1月から2月の間に行いましたが、事前の事業間調整というものを行わせていただきました。

その結果、2月26日までに他の事業から申し出等ございませんでしたので、事業間調整というものを終了させていただいたということになります。

この後、実際に現地に調査に入り、いろいろと書類の方を準備させていただきまして、使用許可の申請としていくという段取りになります。

この事業間調整というものをちょっと説明させていただきますと、事業間調整というのは、事業者が使用許可を申請しようとするときに、事前にこれらの事業の種類ですとか計画の概要というものを公表して、もともとの趣旨といたしましては、他の事業と重複するようなどころというのは事前に調整をしたり、また、一緒に事業ができる場所はしようというために行っておるものでございます。

大深度法の4条で、公共の利益になる事業ということで、大深度法が使える事業というふうに定義されてございますが、例えば想定されますのは、今回、外環でやっております道路ですとか鉄道、河川、そういうような公共事業というものになります。

今回の場合、具体的には、この外環の事業につきまして、1月26日から2月26日まで1か月間、いわゆる官報告示ですとか、関係します7つの区市におきまして縦覧させていただいて、また、この協議会に関係するものとしたしましては、1月31日には、この地下の協議会の幹事会の方を開催させていただきまして、そのときには、この調整を始めたというところまでは御報告をさせていただいた次第でございます。

この後、26日に事業間の調整が終わったということになってございまして、こちらの方につきましては、資料につけさせていただいておりますが、外かく環状道路についての大深度地下使用に関する事業間調整の結果についてということで、1月27日付けに手続を終了した旨の記者発表をさせていただいております。

この記者発表でさせていただきましたが、2月27日をもちまして事業間の調整を終了させていただいたということになります。

説明は以上でございますが、この場をお借りいたしまして、大深度の事業間調整を終了させていただきましたしまして、関連されるいろいろとお力を添えていただきましたところにお礼を申し上げることと同時に、また、冒頭にも申し上げさせていただきましたが、4月6日には無事に大深度地下を用いた都市計画の変更ということが東京都さんの御尽力によりできたということで、関係各位にはここでお礼を申し上げたいと思います。

以上でございます。

○中島議長 ありがとうございます。

ただいま小田原東京外かく環状道路調査事務所長の方から御報告がございましたが、これにつきまして御意見、御質問等がございましたら、よろしく願いいたします。

特にございませんか。よろしいでしょうか。

(2) 大深度地下をめぐる最近の状況等について

○中島議長 よろしいようでしたら、続きまして議題の(2)に入りたいと思います。

大深度地下をめぐる最近の状況等について報告がございまして。

神戸市大容量送水管整備事業に係る認可処分について、国土交通省都市地域整備局から説明をお願いいたします。

○久保田大深度地下利用企画官 国土交通省都市・地域整備局で大深度地下利用企画官をしております久保田と申します。きょうはよろしく願いいたします。

私の方からは、今、御紹介のありましたように、6月19日に、全国はじめて、大深度地下使用法が平成13年4月に施行されてはじめて、この神戸市の大容量送水管整備事業について、兵庫県の方から認可処分が下されたということでございまして、その具体的な内容等につきまして、この場で皆様を紹介させていただきたいと思っております。

まず大深度地下使用法における使用認可までの主な手続について、皆様、もう御承知の方もいらっしゃるかと思っておりますけれども、ちょっとおさらい的に説明させていただきたいと思っております。

この大深度地下使用法を使いたいと思う事業者につきましては、先ほど外環のときにも紹介がありましたように、事前の事業間調整というようなスキームに入っております。

例えば事業の共同化だとか、事業区域の調整というものの必要があるのかどうかというようなことをこの場でやっていただく。これが終わった後に、現地に入って用地の測量等、認可のための準備をしていただくこととなります。使用の認可にあたっては2種類の流れがございます。

先ほどの東京外かく環状道路の場合は、現段階では、関東地方整備局が事業予定者ということになっておりますので、こちらの左の方のライン、国が実施する事業というようなことで、使用認可の場合は、事業所管大臣を通じて国土交通大臣に上がってくるというような流れになります。

一方、今回の私の方で御説明させていただく神戸の事業につきましては、これは事業主体が神戸市でございまして、特に複数の県にまたがることでもないという、そんなに大きな事業でもないということで、右の方のその他の事業という流れになります。

神戸市の事業につきましては、都道府県知事認可ということで、兵庫県知事が認可権者になるということでございます。

使用認可の申請がなされると、申請書の公告・縦覧ですとか、利害関係人からの意見提出ですとか、説明会の開催や関係行政機関からの意見書の提出というものを受けて、それらを総合的に審査をして、最終的に使用認可の処分をするかどうかというところになるわけでございます。

具体的には、神戸市の事業については、どのような流れになっているかといいますと、平成17年8月に事業概要書の送付が行われました。8月1カ月間、事業概要書の公告・縦覧が行われております。

8月10日には、近畿圏の大深度地下使用協議会の幹事会で、会議を開きまして、事業概

要書の周知が行われたわけでございます。

先ほどの外かく環状道路につきましても、ことしの1月には、こちらの首都圏の大深度地下使用協議会の幹事会で事業概要書の周知をさせていただいておりますけれども、神戸の場合は、一昨年、17年の8月に行われました。

その後、認可申請が今年の3月27日ですけれども、実際にはこの間は何もやっていなかったというわけではなくて、兵庫県と神戸市の中では、昨年の8月ぐらいから事前相談という形で、いろいろと申請書づくりの準備をしていたというふうに聞いております。

ことしの3月27日に認可申請書が出されまして、その後、4月2日から2週間、16日まで申請書の公告・縦覧が行われました。

その後、5月16日になりますけれども、大深度地下使用審査会、これは特に法律上、定められているものではございませんけれども、兵庫県の県庁の中にこのような審査会を設けて、認可要件に適合しているかどうかというような審査が行われたということでございます。

その結果、19日に認可処分が行われましたけれども、その処分にあたっては、また、近畿圏の大深度地下使用協議会の幹事会で、幹事会のメンバーに対しまして情報提供という形で、近々認可処分を下しますよということが紹介されたということになっております。

19日の認可告示の後、どのような手続になるかといいますと、この使用認可に関する登録簿というものの閲覧がございます。これは兵庫県に置かれるのですけれども、図面等に事業区域等を示すことによって、この登録簿を見ることによって、その区域の地面の下にはこのような施設があるということがわかるものでございます。

もう1つは、地元の神戸市の中央区になりますけれども、そこで事業区域を表示する図面を今後、長期縦覧するというような仕組みになっているわけでございます。

このような手続で今まで進んできております。

次に、事業の概要をざっと説明させていただきたいと思っております。

まず大容量送水管というのは上水道でございます、この上水道の水源がどのようなことになっているか、供給構造がどうなっているかというのを説明させていただきます。

神戸市は、現在の供給能力90万 m^3 ということでございますけれども、そのうちの大部分が、右側にありますように、琵琶湖・淀川の水を阪神水道企業団からの購入に頼っております。大体約4分の3の水道水をそのように圏外からの供給に頼っているというような

構造になっておるわけでございます。

しかしながら、平成7年の阪神・淡路大震災で水道施設の破壊がありまして、長期的な断水があったということで、水道施設の耐震化施策というのを進めているというようなことでございます。

その一環として、この下の赤い丸に書いてありますような大容量送水管の整備をしようというようなことでございます。

この大容量送水管の主な機能でございますが、既設の送水トンネルの調査・更新、神戸市については、先ほどの淀川の水を六甲山のふもとのあたりに2本の送水トンネルで送っていたのですが、これがかかなり老朽化してきているということで、その老朽化したトンネルを調査なり更新する際には、どうしてもバックアップする機能を持つ送水管が必要だということで、新たにもう1本つくる必要があるというようなバックアップ機能、それと送水施設の危険分散ということでございます。

それと応急給水ということで、大容量送水管の基本的な機能なんですけれども、単にこれは水を流すだけでなく、そこに水を貯留しておくことができるというような機能を持っているということで、いざ水が流れなくなっても、そこにたまった水で付近の住民に給水できるというような機能があるということでございます。

それと災害時の復旧時間の短縮というような大きな機能を持たせるというような目的になっているわけでございます。

具体的な全体計画でございます。

神戸市と芦屋市の境がこちらにございまして、この東側の方から琵琶湖の水を引いているということでございます。

今回は、この芦屋市との境の赤いラインからこちらのかかなり神戸市の西側の方までの延長30kmが全体計画なんです、そのうちの奥平野浄水場までの前半部分の12.8kmが第I期の事業計画ということで今回、計画されているわけでございます。

この第I期の具体的な事業計画を若干詳しく説明させていただきますと、芦屋市の境からこちらの奥平野浄水場までのうち、こちらの住吉川というところまでが現在、既に供用中でございます。この住吉川から布引立坑、ここの部分までにつきましては、現在、工事中でございます。

今回、大深度地下使用法を使うということで認可が行われたのが最後のこの赤いラインでございまして、布引立坑から奥平野立坑までの延長が2.4kmの部分、こちらの部分の一

部について大深度地下使用法を活用するというようなことになっております。

全体的な計画を数字で見ますと、先ほどの第Ⅰ期の区間が12.8km、口径が2.4m、これは内径が2.4mになってございます。施設全体のセグメント全体の口径としては3.35mになります。

計画送水能力は1日最大で40万 m^3 で、事業費が400億円。工期は平成8年度から24年度ということでございます。

貯留能力、先ほど緊急的な応急給水にも対応できるということで、水が止まったとしても約6万 m^3 の水があるということで、これを臨時的に応急できるというようなことになっているわけでございます。

今回、計画されているのがこの布引立坑から奥平野立坑までのこの延長2.4kmでございますが、これを大深度地下使用法を使わない当初計画との比較でござんいただきたいのですが、この青い線で引いたのが大深度地下使用法を使わない当初の計画ルートでございます。

なぜこのように下の方に大きく曲がっているかといいますと、ちょっと見づらいのんですけども、この上の方の赤い部分、それと左下の方の赤い部分、この2カ所が民有地になってございまして、この民有地が2カ所あることによって、この直線で結ぶことができなくて、下の方を大きく迂回して奥平野立坑に回らざるを得なかったというようなことでございます。

距離的にいいますと、この本線だけでの比較になりますけれども、下の方の当初計画では3.4km、それと申請が上がってきた緑色のルート、こちらについてのルートは2.4kmということで、大まかな数字でございますが、約1km程度の区間延長の短縮につながってございます。

こちら赤い印が法適用区間でございます。この2つの距離を合わせますと大体300m弱になります。

先ほどのルートを若干細かく詳細に見ていただくのがこちらの図面でございます。こちらが東側の区間でございまして、当初の計画ですと右上からこの大きな道路に出まして、こちらの道路下に行く予定であったのですが、この民地下、ここは六甲プラザというホテル、あとこちらがマンション、こちら民間企業が入っているような部分なんです、約6軒の所有者がございましたけれども、こちらの方の民地下を今回、大深度地下を使って直行するというような形になってございます。

次、こちらが西側のルートでございます。こちらは神戸山手大学と神戸山手短期大学、その下を通るのですけれども、道路の下から公園の下を通りまして、この大学の民地下を通ってもう1つの奥平野立坑に至るというルートでございます。

このように民地下2カ所を通ることによって大幅に延長を短くすることができたということでございます。

こちらは具体的な大容量送水管の断面図でございます。

内径が2.4mです。その周りに発泡モルタルと、外側はセグメントということで、一次覆工、二次覆工という形にしております。

これは具体的な現在、供用中のところの工事を紹介する写真でございますが、外径3.5m近いシールドマシンを使って掘り進んでいるところでございます。

こちらがシールドトンネルの内部のところでございます。

あと二次覆工しているところの紹介の写真でございます。

こちらの立坑のところ、躯体の構造ないしは立坑をつくる時の写真でございます。

これは立坑の上から撮ったところですが、この青いのが大容量送水管と既設の古い送水管を結ぶ連絡管でございます。この下の方のグレーになっているちょっと見づらいのですけれども、こちらの方が実際の大容量送水管でございます。

こちらが立坑の内部で、工事が終わった後は、このような水道施設を設置することになっております。

こちらが工事が終わった後、このような形で応急給水拠点にするということになってございます。

このような形で、実際にもしまた地震などが起きて、水道が断水をしたような場合には、この給水拠点から給水タンクや消防車への給水だとか、付近の住民に対する応急給水ということが行われるということでございます。

大深度法適用によるメリットでございます。

この工区は、神戸市営地下鉄ですとか、あと新神戸トンネルというものを下越ししなくてはいけないということから、もともと深い線形をとる必要があったということで、大深度法の適用は効果的だった。要はもともと深く掘らなくてはいけなかったということで、そういう意味から非常に効果的だったという前提があるのですけれども、先ほどちょっと申し上げましたように、延長も、当初ルートから認可ルートに変えることによって約1km、これは大容量送水管のみの延長でございますけれども、先ほど申し上げた送水管だとか、

システムみたいなものを含めるといろいろな数字があるのですけれども、大容量送水管のみだと約1 kmの短縮になります。

この延長の短縮によって工期が約5カ月短縮、あと工事費も約23億円の縮減というようなことで、この大深度使用法を使うことによって、このようなメリットが具体的には生まれているということでございます。

認可後の主なスケジュールでございますが、先ほど御紹介しましたように、認可をした後は、認可した旨の通知が兵庫県から事業者である神戸市に通知されるとともに、認可の内容が告示される。

あと認可した旨の通知が兵庫県から神戸市の中央区になされまして、それに基づいて神戸市の中央区では図面の長期縦覧を行うということでございます。

もう1つは、先ほども御説明しましたが、登録簿の調整・閲覧・交付というものが兵庫県の方で行われるということでございます。

このような形で認可が行われたということでございます。

私の方からは以上でございます。

○中島議長 ありがとうございます。

大深度法の認可の第1号の適用になりました神戸市の大容量送水管整備事業の概要につきまして、久保田大深度地下利用企画官より報告いただきましたけれども、ただいまの御報告につきまして御意見、御質問がございましたらよろしくお願ひしたいと思います。

特にございませんか。

(3) その他

○中島議長 特にないようでしたら、議題(3)その他でございますけれども、御出席の皆様の中で、大深度地下利用の具体的な事業の計画または検討されているものがございましたら御紹介いただきたいと思ひますけれども、ございますでしょうか。

よろしいですか。

では全体を通しまして、これまでの説明以外のことでも結構でございますので、何か御質問、御意見ございましたら、よろしくお願ひしたいと思います。

もしもございませんようでしたら、これで予定されている議事につきましては終了いたしますけれども、よろしゅうございますね。

それでは、事務局の方から何かありますか。

○須藤計画管理課長 繰り返しの部分でございますが、本日の議事の公開につきましては冒頭、御説明させていただきましたとおり、各委員に御確認いただいた後、公開扱いとさせていただきますと思っております。

また、この会議の終了後に、11階の共用小会議室1101号室におきまして、本日の審議概要につきまして事務局の方からブリーフィングをさせていただく予定でございます。

以上でございます。

○中島議長 ありがとうございます。

それでは、最後になりますけれども、国土交通省、安原審議官からごあいさつをお願いいたします。

○安原官房審議官 国土交通省の官房審議官の安原でございます。

本日は、皆さん、御多用中のところ、御出席いただきましてまことにありがとうございます。

この大深度地下利用、これは社会資本の効率的、効果的な整備や、地上での質の高い都市空間の実現に有効でありまして、我が国の大きな課題でございます都市再生にも大いに資するものであると考えております。

また、大深度は、地上や浅い地下に比べて地震に対する安全性が非常に高いといわれております。世界的に見て、地震が多発する我が国においては、大深度地下空間にライフラインを整備していくということが地震等の災害に強い都市づくりを実現するにあたって非常に有効であろうと考えております。

本日、御紹介させていただきました全国初の大深度地下使用法の適用となります神戸市の大容量送水管整備事業は、阪神淡路大震災の苦い経験を踏まえて計画されたものでございます。

今後、こういった事業が、首都圏をはじめ、他の地域、他の業種で計画されることを期待しているわけでございます。

また、事業間調整の結果につきまして御紹介いただきました東京外かく環状道路につきましては、次の段階は、使用認可申請ということになります。我々といたしましても、厳正かつ円滑な審査が行われるよう、準備を進めていきたいと考えているところでございます。

本日は、お集まりの皆様方におかれましては、大深度地下の適正かつ合理的な使用のた

めにさらに御努力をいただくようお願い申し上げまして、簡単ではございますが、最後のごあいさつにさせていただきたいと思えます。

今日は、どうもありがとうございます。

○中島議長 大変どうもありがとうございました。

それでは、以上をもちまして第6回首都圏大深度地下使用協議会を閉会させていただきます。

大変ありがとうございました。

閉 会