

平成19年1月31日

於：さいたま新都心合同庁舎2号館14階災害対策室

# 第1回 首都圏大深度地下使用協議会幹事会 速記録

国土交通省関東地方整備局

## 目 次

1. 開会
2. 国土交通省あいさつ
3. 出席者紹介等
4. 大深度地下使用法の概要について
5. 「高速自動車国道建設事業（東京外かく環状道路（東名高速～関越道）」の事業概要について
6. 意見交換等
7. 閉会

【長谷川建政部長】 それでは、時間もまいりましたので、ただいまより第1回首都圏大深度地下使用協議会の幹事会を開催させていただきます。

本日は、大変お忙しいところをご参集いただきまして、まことにありがとうございます。

私は、本日の進行を務めさせていただきます、国土交通省関東地方整備局建政部長の長谷川と申します。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、まず、国土交通省を代表いたしまして、都市・地域整備局大都市圏整備課長の田中からごあいさつをさせていただきます。

【田中大都市圏整備課長】 ただいまご紹介いただきました国土交通省大都市圏整備課長の田中でございます。

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当たりご協力を

賜っておりますこと、改めてお礼を申し上げます。

大深度地下利用制度の活用に当たりましては、事業が具体化した段階において事業の実施予定位置を踏まえ、近接、あるいは同一の区域で事業を施行しようとする他の事業者との間で適切な配置や、効率的な空間利用を図る、あるいは既存の施設との調整、安全、環境等の課題にも配慮する、こういった観点から、さまざまな関係者との緊密な連携、調整が不可欠となってまいります。これらの検討や連携、調整のための場として、本協議会及び幹事会が位置づけられておるところでございます。

さて、このたび、大深度地下使用法の適用第2号、第1号は神戸で少し先を行っておりますけれども、第2号の事業として東京外かく環状道路、東名高速から関越道の間でございますけれども、これが法の第12条に基づく事前の事業間調整の手続に入ることになり、先週、1月26日でございますけれども、事業概要書が事業予定者から国土交通大臣に送付され、現在、関係区・市において30日間の縦覧が行われておるところでございます。今後、大深度地下の使用認可に向けまして、今回の事業概要書の送付に始まり、事業の実施というふうに、より具体的な段階に進んでいくこととなります。

本日の幹事会では、この後、担当のほうから大深度地下利用制度の概要や今後の事業間調整の手続の流れについて説明を申し上げます。

また、関東地方整備局からは、この事業の概要について説明をいただくことになっております。

本日の会議が実り多いものになりますことを祈念申し上げまして、甚だ簡単ではございますが、冒頭に当たりましての私のあいさつとさせていただきます。

本日はご苦労さまでございます。

**【長谷川建政部長】**　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おります出席者名簿と配席図によりましてご紹介にかえさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、議事に入りますが、取材の方におかれましては、後ほどご説明をさせていただきますので、ここでご退室をいただきますようお願い申し上げます。

議事に入ります前に、ここで事務局から本日の議事につきまして皆様にご確認いただきたいことがございますので、よろしくお願いいたします。

**【事務局（須藤）】**　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」におきまして、「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」とされてございます。また、本幹事会におきましては、参考資料でつけております運営要領の第6条により、協議会に置くとしておりますので、それらを踏まえまして、本日幹事会で配付されております資料につきましても、原則公開扱いとさせていただきたいと考えております。

また、本日の審議の概要につきましては、この幹事会の終了後に事務局のほうからブリーフィングさせていただく予定でございます。

また、議事録につきましても、幹事の皆様にご確認いただいた後、関東地方整備局のホームページにて掲載いたしたい、公開したいと思っておりますので、その旨、ご了承いただければと存じます。

それでは、よろしく願いいたします。

**【長谷川建政部長】** よろしゅうございますでしょうか。

続きまして、議事次第の4、大深度地下使用法の概要につきまして、国土交通省都市・地域整備局よりご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・地域整備局大都市圏整備課で大深度地下利用の担当をしております久保田と申します。よろしく願いいたします。

この大深度地下使用協議会の幹事会は首都圏の協議会では初めてでございます。そういうこともございまして、本題に入る前に制度の中身をご理解いただいた上で、今日の本題であります外環事業の具体的な中身を聞いていただくということにしたいと思っております。

ですので、まず最初に私のほうから制度について若干説明させていただきたいと思っております。

お手元に「大深度地下」と大きな字で書いたパンフレットがございますので、こちらをごらんいただきながら、あと、前方のほうにプロジェクターがございます。こちらのほうにパンフレットから抜粋したものを映しますので、基本的にはプロジェクターをごらんいただきながら見ていただければと思います。

まず、法の目的でございます。これはパンフレットに載ってございませんけれども、まず、法の第1条に「公共の利益となる一定の事業に係る大深度地下の使用に関し、その要件、手続等について特別の措置を講ずることにより、事業の円滑な遂行と大深度地下の適正かつ合理的な利用を図る」ということになってございます。

次に、パンフレットは4ページをごらんいただければと思います。

まず、大深度地下の定義でございます。法の第2条に書かれてございますが、絵の左側が①、右側が②でございますけれども、①または②のいずれか深い方の深さ、より深いところが大深度地下でございます。

絵の左側の①でございますけれども、地下室の建設のための利用が通常行われないう深さということで、地下40メートルより深いところということでございます。

この40メートルというのはどういうことかといいますと、法律をつくるときにちょっと調べたのですけれども、既存の建物の99.9%以上が地下4階までの規模にあるということで、1階当たりを大体5メートルとすると、基礎スラブの厚さを含めても25メートルぐらいあればいいだろうということでございます。この25メートルに加えて、この画面でいうと、ここが地下室の一番下になるのですけれども、ここより下に、さらに地盤が崩れるのを防ぐために根入れという山どめの壁を設けなくてはいけないわけです。山どめの壁をさらに25メートルより15メートルぐらいは深く入れなければいけないだろうということで、40メートルという数字が出ているわけでございます。

一方、絵の右側の②をごらんいただきたいのですけれども、建築物の基礎の設置のための利用が通常行われないう深さ、ということでございます。②は地盤が緩いようなところということ想定しているわけですが、建物の下から基礎杭を打って、ここに支持地盤というものがございます。これは、大きな建物を建ててもその荷重に耐えられるだけの耐力を持った地盤ということで支持地盤ということになっているのですけれども、この支持地盤の上面よりさらに10メートル深く掘り込んだところ、より深いところということでございます。

この10メートルというのはどういうことかといいますと、基礎杭が支持地盤の上面から2メートルぐらい掘る必要があるだろうということ、それと、2メートルからさらに大深度地下まで数メートルぐらいの離隔、物理的な干渉を避けるためには数メートルぐらいの離隔が必要だろうということで、合計10メートルぐらいをとる必要があるだろうということで10メートルという数字になってございます。こういう形で、測地的に①、②を比較して、どちらか深いほう、より深いところが大深度地下と言われているところでございまして、結果的に見ると、支持地盤の上面が30メートルより浅い場合は①のほうを選択する、30メートルより深ければ②を選択するというところを見ていただければいいかと思っております。

このようにして、これは以前、平成12年度に、大深度地下マップというものを私ども東京都の協力で作ったものでございます。今のように、①、②のどちらかを選択した場合、東京都内の大深度地下は、何メートル位なのかを大ざっぱにつくったものがこちらでございます。東京都でボーリングのデータベースが6万件ぐらいございまして、それを利用させていただいているものなのですけれども、見ていただいたらおわかりになりますように、山手線の右側の部分、こういうところは50メートル、60メートルより深いようなところでないと大深度地下にならないということでございます。

その一方、山手線より左側、このあたりになりますと非常に地盤も安定しているということで、おおむね40メートルより深ければ大深度地下と見ていただろうということでございます。こちら、ひとつご参考ということで見ていただければと思います。

次、大深度地下の対象地域と対象事業ということでございます。大深度地下使用法の対象地域は、法律の第3条と施行令で定められておりますけれども、首都圏、近畿圏、中部圏の三大都市圏というところで、基本的には首都圏整備法なり近畿圏整備法、中部圏開発整備法のそれぞれの既成市街地、近郊整備地帯などが対象になってございます。

パンフレットで見ていただきますと、14ページをごらんいただければと思います。プロジェクターで見ますと、こちらが首都圏の中で大深度地下使用法の対象地域になるところでございます。

対象事業でございますけれども、これは法律の第4条で決められておりまして、道路、河川、鉄道、通信、上下水道等のライフラインですとか、ここに書いてございませんが、農業用の用排水路とか農道などもこの事業の対象になっているわけでございます。いわゆる公共の利益となる事業というものがこの事業の対象でございます。

次は、大深度地下の適正かつ合理的な利用の確保でございます。大深度地下は、一たん施設をつくってしまうと、取り壊しのきかないような非常に深いところでございますので、つくるとなった場合には、適正かつ合理的な利用を考えていかなければいけないということで、法律上大きく分けてこの3つのことでその利用を確保しようということになっております。

具体的に言いますと、まず1つ目に大深度地下使用の基本方針を策定したということでございます。これは適正かつ合理的な利用の確保を図るために、基本的な内容を定めているわけでございます。

具体的な中身につきましては、パンフレットの8ページから9ページをごらんいただき

たいのですけれども、パンフレットの8ページの下のほうに、例えば大深度地下空間の利用調整ということで、同一方向に向けて整備される施設ごとに利用深度を定めて空間を整序する、有人施設等については可能な限り上部に配置するということが書いてございます。このような調整の内容というものが書かれているわけでございます。

2番目の手段としては、大深度地下使用協議会、まさにこの場でございますけれども、このような協議会を設けて事業間の調整を行うことにより適正かつ合理的な利用を確保しようということでございます。

もう一つが事前の事業間調整ということで、先ほど課長のあいさつの中にもありましたように、事業者から事業が具体化したときには、なるべく早目に事業概要書を出してもらって、事業者の間で調整をしようという措置でございます。

この法律の使用認可権者でございます。1つは、複数の都道府県ですとか広域的な事業、そういう事業の場合は国土交通大臣、また、国とか都道府県がみずから事業を行うような場合は国土交通大臣が認可権者になると、それ以外の事業については都道府県知事が認可権者になるということでございます。

次は補償手続でございます。大深度地下使用法の特徴でございます。考え方としては、先ほど申し上げたように大深度地下というのは、通常の地下室を建設するような場所でもないし、基礎杭が入り込むような場所でもないということで、通常は使用することがないと考えられているということで、補償すべき損失もないだろうということで、事前の補償はしないで使用権を設定することができるということが1つの大きな特徴でございます。

ただ、全く補償がゼロかというところではなくて、これも法律で定められておりますけれども、補償すべき具体的な損失がある場合、これはどういう事例があるのかというところ、ほとんどレアケースで、ないのだと思うのですが、全くないということでもないということで、使用認可の告示があったら1年以内に事業者に対して補償請求をするということが法律に盛り込まれております。

また、井戸とか温泉井みたいなものが大深度地下に既存物件としてあった場合には、事前の補償も制度的に認められているものでございます。

このように見ていただいた大深度地下使用法のメリットでございますけれども、パンフレットの5ページに書いてございますが、公共の利益となる事業を円滑に実施するとか、理想的なルートが設定できるとか、防災や騒音・振動の減少、景観の保護やライフライン等の安全性の向上が図られるというメリットがございます。

次に、大深度地下使用法の認可の主な手続の流れでございます。これはパンフレットの5ページの上段でございますので、そちらとあわせてごらんいただければと思います。現段階は、事前の事業間調整というところで一番上の段階になっているところでございます。この段階の中身につきましては、次に改めて説明させていただきますが、事前の事業間調整が終わったら、その後、事業者から使用認可の申請が上がってくるということでございます。事業の中身によって国土交通大臣が認可するのか、それとも都道府県知事が認可するのかという形で2つに分かれますけれども、今回の場合は事業予定者が国ということになってございますので、こちらの左側の流れになっているわけでございます。使用認可の申請は事業所管大臣から国土交通大臣に上がってくるということになります。

その後、認可申請書の公告や縦覧、利害関係人からの意見書提出、説明会の開催、関係行政機関の意見聴取というものを経ながら審査をして最終的に使用の認可がおりるということになっているわけでございます。このような流れの中で今の段階は、使用の認可の1つ前の事前の事業間調整という段階にあるとお考えになっていただければ結構でございます。

次は、事前の事業間調整の手続の主な流れでございます。今回の外環事業に係る事業間調整の手続の流れでございます。先週の26日、金曜日に事業予定者である関東地方整備局から事業所管大臣に事業概要書の送付が行われております。

まず右側の流れでございますけれども、同日に事業概要書の公告が行われております。『官報』の掲載、東京都と関係区市での掲示、告示が行われまして、30日間の公告・縦覧が今行われているわけでございます。

この流れと、もう一つ、あわせて事業概要書の周知の流れでございますけれども、事業所管大臣から協議会のメンバー、まさに皆様方に事業概要書の写しが送付されております。もう皆様のお手元にも届いているかと思えます。この周知の流れでございますけれども、事業概要書の写しを受け取った協議会のメンバーの中で事業を所管する方々についてのみなんですけれども、所管する事業者に対して、こういう事業概要書が送られてきたよということを周知していただくというのも法律で定まっておりますので、具体的な周知の方法につきましては皆様にゆだねられているわけでございますけれども、周知の方々、ひとつよろしくお願ひしたいと思います。

具体的にどういう周知をすればいいのかとか、どういう方々に周知をしたらいいのかというのは、私どもの事務方のほうで先日来いろいろとご相談をさせていただいております。

ので、もしまたおわかりにならないことがあれば、ご質問なり何なりをいろいろと承りたいと思いますけれども、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それとはまた別個に周知の流れとしまして、法律では決まっておりますけれども、今日のこの場、協議会の幹事会ということで皆様方に周知しているところでございます。

このような周知活動の結果、どちらかの事業者から事業の共同化をしたい、事業区域の調整をしたいという申し出があれば、事業者間において事業間調整を行うということでございます。また、その結果等につきまして協議会の場で検討をしていくというような流れになるわけでございます。このような事業間調整については、大きな流れとしてはこのような形になるということでご理解いただければと思ひます。

私からの説明は以上でございます。どうもありがとうございました。

**【長谷川建政部長】** ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

それでは、続きまして、議事次第の5の高速自動車国道建設事業（東京外かく環状道路（東名高速～関越道））の事業概要について、関東地方整備局東京外かく環状道路調査事務所よりご説明をお願いいたします。

**【山本東京外かく環状道路調査事務所長】** ただいま紹介いただきました関東地方整備局東京外かく環状道路調査事務所の山本でございます。

私のほうから、この外環の事業概要につきましてご説明させていただけたらと思っております。

説明は前のパワーポイントを使って説明させていただきますが、お手元の資料に、今の大深度のパンフレットの下、2つほどに事業概要書の写し、その下に私どもの事務所の名前の書いてあるパンフレットがございます。この2つを補足的にごらんいただきながらご説明をさせていただけたらと思っております。

なお、資料につきましては、その下に計画の内容がもう少し大きく書いてある「計画概念図」というもの、先ほどご紹介をいただきました事業概要を『官報』に載せておりますので『官報』の写し、さらに、事業間調整に入ったときに記者発表をさせていただいておりますので、その記者発表資料を参考までにつけさせていただいておりますので、こちらについては後ほどごらんをいただけたらと思ひます。

前のパワーポイントでございますが、事業間調整の実施ということでご説明をさせてい



たきます。

まず、前半で外環の計画の概要、経緯、外環の道路の効果等についてご説明させていただいた後、事業間調整について引き続き説明をさせていただきたいと思います。

まず、外環の計画についてでございます。全体、外環の計画、首都圏、東京を中心とした地図に書いてありますとおり、都心部からおよそ15キロ圏内をぐるっと一周する形、約85キロになりますが、計画されている道路、全体を外かく環状道路ということでございます。

現在、首都圏では3環状ということで我々は整備を進めてきているわけですが、ちょうどこの地図の真ん中に緑色で書いています首都高速の中央環状、今回の外環、さらに外側、地図に載っておりませんが圏央道という3環状の中の真ん中の環状道路でございます。

この外環の現状でございますが、主に埼玉県の間、こちらに関越道がございますが、関越道、東北道、常磐道、常磐道の少し下、三郷南までの約34キロについては既に開通済みということでございます。千葉県側の区間につきましては点線になってございますが、現在、用地買収、工事を進めている、事業中という区間でございます。

今回、議事の対象になっておりますのがこの西側の区間、関越道と、ちょうど外環の終点になっている大泉のところから南に下りまして中央道と交差し、東名高速までの約16キロの区間、この計画が具体化しておりますので、こちらについて大深度地下の事業間調整のお願いをしているという区間でございます。残り、東名高速からさらに南側、湾岸まで白丸で書いてございますが、こちらについてはルートも何も決まっていない調査中区間ということで約20キロございますが、こういったような構成になっているということでございます。

外環の効果でございますが、お手元の事務所のパンフレットを1回開いていただきますと、右側にも載せてございますが、都心部の交通渋滞に伴う交通問題を解決するために計画されている道路ということでございます。環状方向に道路を整備することによって都心部の渋滞の緩和を期待しているものでございます。特に、東京の西側区間につきましては、関越、中央、東名高速を結ぶ道路がございませんので、環状8号線、環八、環七、こういった幹線道路が渋滞しているということで、外環が整備された時には交通がかなり外環側に回って、幹線道路の渋滞が緩和されるのではないかと考えているところでございます。

幹線道路がすくことによって、今現在、例えば環八が非常に渋滞しているので、これを

避けるために生活道路を抜け道として使っている車はかなり多いということでございます。環八の高井戸の付近で生活道路の交通事故の状況を調べてみると、やはり一般的な生活道路に比べて5倍ほど事故が多いといったデータもございます。こういった生活道路を抜け道として使う車もかなり減るのではないかとといった効果も期待されております。

環境面に及ぼす影響ということで、やはり渋滞に伴ってかなり排気ガスを出しているということで、交通がスムーズに流れることによって、浮遊粒子状物質（SPM）でありますとか、二酸化窒素、二酸化炭素の排出も大幅に削減できるのではないかとといったことは期待されております。

これは申し上げるまでもないのですが、渋滞がなくなることによって時間のロスに伴う損失がかなり減るということで、直接的な便益ということで3,000億程度が見込まれます。また、下にちょっと地図があつて見にくいですが、例えば東北道の川口から東名高速に行こうと思ったときに、現在であれば40～50分、渋滞していれば2時間近くかかるといったものが、かなりスムーズに行けるようになるといったメリットがあると考えております。

この外環、東名から関越道の区間の経緯でございますが、非常に歴史が古うございまして、一番最初に計画が決定されたのは昭和41年でございます。このときに、現在の埼玉県区間と同じように、高架の高速道路、その下に一般道を抱えるという地上部の高速道路で都市計画決定が一たんなされておりますが、当時から、今回外環が通る、例えば杉並区とか武蔵野市は既に住宅、都市化が進んでおりまして、地元の反対がかなり多かったということで、昭和45年に当時の建設大臣が国会の場で、今のままであると凍結せざるを得ないという発言がなされまして、それ以降ずっととまったままになっていたということでございます。そうこうする間に、先ほどご説明したように埼玉県区間が開通したり、あるいは都市圏の交通はまだまだ伸びてきておるといふこともあつて何とかしないといけないということでいろいろ調整をしていたわけでございますが、平成13年の4月に、計画のたたき台と書いてございますが、地下構造に変えて話し合いを始めるといった雰囲気が整ってまいりまして、ここには書いてございませんが、平成14年からP I（パブリック・インボルブメント）方式ということで地元との話し合いも進めながら、計画の具体化に向けて進めてきたということでございます。

一番下でございますが、こうした経緯があつて、平成18年、昨年6月に都市計画の変更の案と、それに伴います環境の影響を予測評価した準備書の公告と縦覧を開始させて

いただいているという状況でございます。

計画の概要でございます。パンフレットをさらにもう一回開いていただきまして、真ん中に大きな図面がございますけれども、延長が約16キロということで、幅員は40～93メートルと非常に幅広い道路でございます。車線数としては、3車線、3車線で6車線の道路で設計速度80キロでございます。

計画交通量を予測しておりまして、供用時点、平成32年の予測でいきますと10万台弱ぐらい。将来的にということで、全体的なネットワークが完成した時点、平成42年を想定いたしまして、11万台というような交通量が通るのではないかと予測しております。

出入口ということで、これはインターチェンジでございますが3カ所。地下のトンネルになりますので換気所が必要ということで、これが5カ所。といったような基本の計画になってございます。

図面でございます。お手元のパンフレットのほうが大きいと思いますので、ごらんいただけたらと思います。

地図は北側が右側になっております。横になりましたけれども、右側が関越道、そこに大泉のジャンクション、左のほうに行ってくださいまして中央道との交差部に中央ジャンクション、一番左側は東名高速の交差部、東名ジャンクションということで、3つのジャンクションが計画されております。途中、3カ所のインターチェンジ、一番右からいきますと、大泉のジャンクションのすぐわきに目白通りがございまして、そこに南行きの出入口、既設の外環のほうに北行きの出入口がありますので、南側半分を新たにつくるとフルのインターチェンジになるということでございます。

もう少し左に行ってくださいまして青梅街道がございまして、ここには北向きの出入口のインターチェンジということを計画しております。

中央ジャンクションの少し北側に東八道路がございまして、ここにインターチェンジを考えております。東八道路から中央ジャンクション側に入りまして、ジャンクションの敷地を使いながら外環の北側、南側、それから中央道側にも都心部側、郊外側、両方に行き来ができるといったようなインターチェンジを考えているということでございます。

下に縦断図がございまして、ほとんどが地下ということで、右側の埼玉のほうからきまして、既に練馬区に入ったところが半地下になってございますが、そこからさらに半地下から地下に潜って行って、地下40メートルより深いところを本線がずっと南に向かうという構造になってございます。途中、ジャンクション部分とインターチェンジ部分は地上

に上がってこないといけませんので、ランプがそれぞれの箇所にできているということでございます。

加えて、先ほど換気所と申しましたけれども、トンネル内の空気を換気するといった意味もあって、それぞれのジャンクション部、大泉のジャンクションに1カ所、青梅街道のインターチェンジのところに1カ所、中央道のところ、これは内回りと外回りそれぞれ1カ所ずつということで、中央ジャンクションのところに2カ所、最後、東名ジャンクションのところに1カ所ということで、合計4地点の5カ所に換気所が計画されております。

一番下に都市計画の対象ということで書いてございます。ジャンクション部、インターチェンジ部以外の一般的な地下のトンネルの部分だけは地上を全くいじらないということで、立体的な範囲を定める区間と書いてございますけれども、立体都市計画ということで地下に範囲を定めて、そこを都市計画として定めているということでございます。

断面図が前に出てございますけれども、2つの本線のシールドをぐるっと四角で囲むような形で立体的な範囲を定めているということでございます。

トンネルの径は約16メートルでございますが、3車線がこの中に入るわけでございますが、それに管理幅をそれぞれ約1メートルずつとりまして、縦方向18メートル、横方向に40メートル、こういった範囲を示しているということでございます。これは標準的な場合でございますので、場所によってこれよりさらに広がる場所が出てまいります。

こういった計画を定めたわけでございますが、現在、都市計画の変更手続、アセスの手続を進めているところでございます。

先ほど経緯のところでも申し上げたとおり、18年の6月に都市計画の変更の案、アセスの準備書、公告・縦覧をさせていただいております。それ以降、特にアセスのほうの手続が先行しておりまして、それぞれの意見をいただきながら評価書をつくりまして、これを国土交通大臣、環境大臣に送って既に意見を聴取しているところでございます。国土交通大臣から既に意見をもらっているという形になっておりまして、現在、評価書の補正について検討を進めているところでございます。補正が終わりますと、この手続は東京都のほうで行っていただいておりますけれども、東京都の都市計画審議会に諮られて、最終的にいろいろ手続があった後、都市計画決定がなされるということでございます。

現在、東京都の都市計画審議会、3月16日の審議会に付議される予定ということになってございます。

以上が計画、経緯等のご説明をさせていただきました。

続きまして、大深度地下の利用につきましてご説明をさせていただきたいと思ひます。事業概要書等を眺めながら聞いていただけたらと思ひます。

前にパワーポイントがござひますが、先ほどの大深度地下のパンフレットの中にもござひました大深度地下の定義でござひます。いろいろ地質調査をしたり、既存のデータを見ますと、この外環が通る区間につきましては、非常に支持層が浅いということで、当該地域におきましては、40メートルより深いところを大深度地下という形で定義ができると考えてござひます。この地域に40メートルより深いところにつきまして、本線のシールド、あるいはランプのシールドがござひますけれども、こういったシールドを設けるということでござひます。

先ほど申し上げたとおり、今回の都市計画の変更で立体的な範囲を示している区間、これが40メートルより深いところ、今回これをおおむねの事業区域ということで事業概要書の中には示させていただいているということでござひます。一番浅いところが地表から40メートルのところ、地盤的な関係、地形との関係で一番深いところで行きますと、土かぶりが55メートル、下まで行きますと70メートルより深いところにこの構造物ができるという形になってござひます。

お手元の事業概要書の真ん中あたりに事業区域ということで平面図を示させていただいております。ちょっと見にくいかと思ひますけれども、沿線16キロの平面図に対しまして、先ほど言った大深度の区域がどういったところにあるのかということ斜線で引かせていただいております。これは武蔵野市、あるいは一部杉並区に入るあたりをちょっと例として1枚お示しをしておりますけれども、こういった形で平面的に、市街地の下でござひますが、トンネルの区域を示させていただいております。

事業概要書の後ろのほうに、今度は縦断図ということで、それぞれ沿線の区域の縦断図を示させていただいております。これも1枚例として前にお示しをしておりますけれども、本線の部分40メートルより深いところが斜線で引かれておりますし、また、ジャンクション、インターチェンジでランプが上に上がってくるところがござひますけれども、このランプの部分でも40メートルより深いところについては一部斜線が引かれているという区間が出てまいります。

あと、今、赤字で出ておりますけれども、ランプと本線を地中で分岐合流をする区間というものがござひます。ここは地下深く上を非開削で工事するというので、本線のシールドとランプのシールド、この2つのシールドを2つくっつけるような工事が必要という

ことで、分岐合流部としては、こういった本線のシールドよりさらに広い範囲が必要になってくるのではないかと考えております。

例えば、これはちょうど中央道のところ、これが中央道で外環、本線でありますけれども、中央道のジャンクション、さっき言った東八道路のインターチェンジのランプが平面的に見ますのでちょっとよくわかりにくいと思いますが、このあたりから徐々に地下に入っていくと、本線とランプ部が中央道の両側で分岐合流部ができるといったような、そんなような平面的な位置の部分がございます。

断面的に見てみますと、ちょうど左側が通常の本線のシールドでございます。この右側が本線とランプを一体的にした部分の分岐合流部でございます。実際にこの中をどういふふうにするかといいますと、本線シールドとランプシールド、それぞれ別の時期に入ってくるとは思いますが、この2つのシールドを構築した後に、この中をいろいろな補助工法を使いながら、切り広げて大きな断面にしていくといった工事が必要になってまいります。

ここの分岐合流部の大深度法の適用については引き続き検討が必要ではないかと思っております。工法でありますとか、あるいは範囲が広くなるといったことがありますので、さまざまな課題がございまして、したがって、現在の事業間調整における事業区域においては、本線のシールドだけの区間、本線とランプの区間、これを包含するような事業区域をお手元の事業概要書ではお示しをさせていただいているという形になっております。

ただ、実際は大きな構造物ができる可能性がありますので、その辺についてはちょっとだけご注意をしておいていただけたらと思っておりますのでございます。

先ほど、冒頭に事業概要の手続の流れが既にご説明はございましたけれども、今回、事業概要書を公告・縦覧をさせていただいております。1月26日から2月26日ということで30日間ということになるかと思っておりますけれども、事業間調整のための事業概要を公告・縦覧させていただいているということでございます。この期間に共同化、あるいは事業区域の調整等の申し出があれば、申し出ていただきたいと思っております。

この後、流れでいきますと、さらに現地調査をしながら使用の認可の申請、あるいは審査といったものが続くわけですが、最初、冒頭に説明があったとおり、外環につきましては、まだ完全に事業者が決まっているわけではなく、関東地方整備局が事業予定者ということで、今回、個々の手続に入らせていただいておりますので、今後、事業化が決まったような段階、事業者が明確に決まった段階で後ろの使用の認可の申請といったよ

うな手続に入っていくことになるのだろうと考えてございます。

先ほどご紹介がございましたけれども、我々の事務所、世田谷区用の用賀でございますが、それから沿線、今回通過するのが7区市になりますので、この7区市にご協力をいただいて縦覧をさせていただいております。

あわせて、一番下でございますが、我々の事務所のホームページでも事業概要書をごらんいただくことができますので、こういったところもご参考にしていただけたらと思っております。

申し出の方法につきましては、計画調整をするということでございますので、事業概要書に準じたような資料で調整が可能だといったもので提出をしていただけたらよろしいのではないかと考えてございます。申し出先については、ここに書いてあるとおりということでございます。

以上が外環の計画、事業間調整のご説明でございますが、今回、都市計画の手続とあわせてこの時期に事業間調整をさせていただいておりますけれども、都市計画の内容につきまして、我々、道路の事業者につきましては、占有とかいろいろな関係で、例えばほかの公共公益事業者、鉄道、水道、ガス、通信関係とかいろいろな方々とおつき合いをしておりますので、いろいろな場を通じて、今回の計画の内容、大深度法を適用するに当たって事業間調整といったような手続があるということを、既にいろいろな場所で説明をさせていただいております。

これは手続とは別でございますけれども、今までいろいろお話をしていく中では、特別今回事業化、共同化、あるいは調整をしてほしいといったような申し出は今のところは聞いていないという状況だということは、つけ加えさせていただけたらと思っております。

説明は以上でございます。

**【長谷川建政部長】** ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見等はございますでしょうか。

**【東京都（山下）】** 東京都でございます。

私どもはこの外環につきましては、都市計画決定権者という立場でかかわっているわけでございます。ただいまご説明にありましたとおり、東京外かく環状道路につきまして、国土交通省さんの多大なご協力によりまして、大深度地下方式の都市計画案を昨年6月に公告・縦覧し、ようやく都市計画審議会のほうに付議する段階になりました。

そういうことで、この大深度法の手続につきましても、円滑に進めていただくとともに、

都市計画との整合についても、引き続き図っていただければと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思います。

以上でございます。

【長谷川建政部長】 ありがとうございます。

今の点につきましては、何か……。

【山本東京外かく環状道路調査事務所長】 我々も東京都と同じ考えでございますので、そのようにお願ひできたらと思っております。

【長谷川建政部長】 ほかにはいかがでしょうか。

【関東運輸局（鈴木）】 関東運輸局でございます。

私どもが所管しておりますのは、鉄道事業者の監督ということでかかわっております。今回の計画におきましても、具体的には西武鉄道、JR東日本、京王電鉄、小田急電鉄、この4者と交差するような形になっております。これらの鉄道事業者とは、あらかじめ話はされているのかどうかと、先ほどの話では、いろいろおつき合いがあつて、その中では特段異論とかはないということと言われていましたけれども、鉄道事業者においてもそういった理解でいいのかどうかということと、もう一つ、事業者間調整については、今後、具体的に計画が実行される段階で、交差協議、あるいは施工協議といったものが必要になるかもしれないが、こうしたことが鉄道事業者として必要であるということならば、今回、告示されましたけれども、大深度地下法第12条第5項に基づいた申し出ということが必要になるのかどうかを教えていただきたいと思ひます。

【長谷川建政部長】 2点、ご質問がございました。1点目についてはどうですか。

【山本東京外かく環状道路調査事務所長】 まず、1点目でございますけれども、ご指摘のとおり、幾つか交差するところがございます。そういったところにつきましては、先ほどご説明したとおり、こういった計画があつて、こういったところを通りますということで、既にお話はさせていただいてございます。

そのお話の範囲の中でいきますと、計画担当の方からは、大深度法に係る事業者間調整といったものにつきましては特段必要ないのではないかといいようにいただいておりますけれども、今回、正式に手続をとらせていただくことになると思ひますので、そういった中で、もし、何らかの調整等の必要があれば、改めて申し出をしていただけたらよろしいのではないかと思っております。

2点目でございますけれども、いわゆる通常の事業を行うときに交差協議というのをさ



させていただきますので、それにつきましては、今回の申し出いかんにかかわらず交差することになりますので、交差協議については通常どおりしっかりやらせていただきたいと思いますと考えております。

大深度法の観点で、もし共同化とか、事業区域の調整が必要だということにつきましては、今回、もし何かあれば申し出ていただければいいと思いますけれども、通常の交差に係る部分につきましては、事業の実施段階でさせていただくことになろうかと考えております。

【長谷川建政部長】 運輸局さん、よろしゅうございますか。

どうぞ。

【東京都（関）】 東京都で文化財の担当をやっております関と申します。よろしく願いします。

先ほどの計画図の中の9/10のところの下に石神井中学とありますが、そのところが三宝寺池ということで国の天然記念物という形になっておりまして、大深度ということで、我々も影響はないだろうと思っているところもあるのですが、ただ、地下のこともあり、そばには文化財もありますので、そういうものにも配慮をしていただいて、事業間調整というものをやっていただければと思っております。

【長谷川建政部長】 ありがとうございます。

いかがでございましょう。

【久保田大深度地下利用企画官】 今回の事業間調整につきましては、あくまでも大深度を使うその区域ないしは周辺において、あくまでも大深度法の対象の事業となる者、施行となる者の事業者間における調整でございますので、今回の文化財とかそういうものについてはまた別途の扱いになるかと思います。

【東京都（関）】 わかりました。文化財保護法の中でも影響のあるものについては協議するようになっていきますので、その辺、よろしく願いいたします。

【長谷川建政部長】 どうぞ。

【山本東京外かく環状道路調査事務所長】 今回の事業間の調整にはかかわらないのかもしれないかもしれませんが、既にこれまでも三宝寺池につきましてはそういった形で登録されているということでございますので、地元の区を通じて、環境調査の時点とか、あるいは環境調査をした結果については、これまでも説明をさせてきていただいておりますが、引き続き事業を実施の段階では、その辺についてしっかりご説明させていただけたらと思

てございます。

**【長谷川建政部長】** 今回の事業につきまして、それぞれ所管の事業者を含め、事業の共同化を計画されたり、あるいは事業区域の調整、その他事業の施行に関して調整を必要とするものがございましたらご紹介をいただきたいと思っておるわけですが、事業の施行に関して調整を必要とすることにつきましては、今、お話が出ておりますように大深度地下利用の事業間、大深度地下利用に当たって調整が必要なことということでご意見、ご質問なり、あるいは、もし、既に調整が必要なものをご存じなものがあればご紹介いただければと思いますが、いかがでございましょうか。

その他、何でもございましたら、せっかくの機会ですのでご発言いただければと思います。

いかがでございましょう。よろしゅうございますでしょうか。

もし、ご質問、ご意見等がございませんようでしたら、これで予定されている議事のほうは終了いたしますが、よろしゅうございますか。

それでは、最後に事務局のほうから何かございますか。

**【事務局（須藤）】** 本日の議事の公開につきましては、冒頭でご説明させていただいたとおり対応させていただきたいと考えております。

また、この会議終了後に当会場におきまして、今回の議事の概要につきまして事務局のほうから記者さんの方々にブリーフィングさせていただく予定を考えてございますので、引き続き関係の方にはお願いいたしたいと思っております。

以上でございます。

**【長谷川建政部長】** ほかに何かございませんか。

それでは、以上をもちまして第1回首都圏大深度地下使用協議会幹事会を閉会させていただきます。

皆様、本日はお忙しい中、大変ありがとうございました。

— 了 —