

平成26年3月18日（火）

さいたま新都心合同庁舎2号館 5階共用大研修室5A

第5回首都圏大深度地下使用協議会幹事会

議事録

関東地方整備局

目 次

| | |
|--------------------------------------|----|
| 1. 開 会 | 1 |
| 2. 出席者紹介 | 1 |
| 配付資料の確認 | 2 |
| 議事の公開について | 2 |
| 3. 議 題 | |
| (1) 事前の事業間調整の手続について | 2 |
| (2) 中央新幹線（東京都・名古屋市間）の事業概要書について | 3 |
| (3) その他 | 14 |
| 4. 閉 会 | 16 |

開 会

○司会（関東地方整備局建政部上野部長） それでは、時間も参りましたので、ただいまより、第5回首都圏大深度地下使用協議会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御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上野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。以下、座らせていただきます。

首都圏大深度地下使用協議会は、大深度法に基づき首都圏における公共の利益となる事業の円滑な遂行と、大深度地下の適正かつ合理的な利用をはか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。

本日の幹事会は、中央新幹線につきまして、大深度法第12条に基づく事業間調整の手続が開始されたことを受け、構成機関の皆様への情報共有を図るために開催するものであります。

幹事会では、まず、国土交通省本省より大深度法に基づく事業間調整の手続の流れなどについて御説明をいただきます。次に、中央新幹線の事業者であるJR東海より、現在、縦覧中の本事業の事業概要書の内容について御説明いただきます。全部で1時間程度の会議を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

出席者紹介

○司会 本日の出席者でございますが、本来であれば、お一人お一人御紹介すべきところですが、会議時間も限られておりますので、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、御紹介に代えさせていただきます。

配付資料の確認

○司会 続きまして、配付資料の確認を行います。

本日の配付資料は、資料1、資料2、パンフレット、資料3ということになっております。資料に漏れがある場合は、お知らせください。

よろしいでしょうか。

議事の公開について

○司会 議事に入ります前に、本日の議事の取扱いにつきまして、御確認いただきたいことがございますので、事務局より説明をさせていただきます。

事務局、よろしく申し上げます。

○事務局（関東地方整備局建政部計画管理課長） 事務局でございます。

本日の会議資料につきましては、平成 13 年に閣議決定をされた「大深度地下の公共的使用に関する基本方針」で、「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」とされていること、また、「首都圏大深度地下使用協議会運営要領」第 6 条により、本幹事会は協議会に置くこととされていることを踏まえ、公開扱いとさせていただきます。

また、本日の審議内容については、幹事会終了後、記者ブリーフィングを予定しております。

なお、議事録については、御発言者の皆様に御確認をいただいた後、関東地方整備局のホームページ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きますようお願い申し上げます。

以上です。

議 事

（１）事前の事業間調整の手続について

○司会 それでは、議事に入ります。

初めに、議題（１）「事前の事業間調整の手続について」、国土交通省都市局より御説明をお願いします。

○国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室浅野室長 国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室長の浅野でございます。資料 1 に基づきまして、本日議題の中央新幹線の事前の事業間調整の手続について御説明申し上げます。座って御説明いたします。

1 ページをお開きください。中央新幹線の事前の事業間調整の手続につきましては、大

深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づき行われます。中央新幹線のような公共
公益事業のために、地下40m以下あるいは支持地盤から10m以下の大深度を使用する
場合には、この法律に基づき使用認可を受けることにより、事業者は事前に補償を行うこ
となく事業を実施することができるようになります。

また、この法律に基づき使用認可を受けることのできる首都圏の範囲は、地図の黄色で
囲まれた既成市街地と近郊整備地帯に指定された地域でございます。中央新幹線の場合
は品川駅から橋本駅付近までの区間がこの地域に所在しております。

次に、2ページをお開きください。この法律に基づき使用認可を受けるためには、その
前段として、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第12条に基づき、事前の事業
間調整という手続を経る必要がございます。事業者においては、事業概要書を作成し、先
週3月14日に事業所管大臣に事業概要書を送付するとともに、昨日3月17日に官報に公
告し、JR東海の事務所や沿線市町村におきまして30日間の縦覧を行っているところで
ございます。

また、3月14日に事業所管大臣から大深度地下使用協議会の構成員に事業概要書の写
しを送付しているところでございます。本日の会議は、事業概要書の内容につきまして構
成員の皆様から所管する事業者への周知が円滑に行われるよう、事業者から事業概要書
の概要の説明を行っていただくものであり、この手続を通じ、事業の共同化や事業区域の調
整など、事業者間における所要の調整が行われることとなっておりますので、構成員の皆
様におかれましては所管する事業者への周知方をよろしくお願い申し上げます。

私からの説明は以上でございます。

○司会 ありがとうございます。

ただいまの御説明につきまして、御意見、御質問等がございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

(2) 中央新幹線（東京都・名古屋市間）の事業概要書について

○司会 それでは、続きまして議題（2）「中央新幹線（東京都・名古屋市間）の事業概
要書」について、東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部より御説明をお願いいたしま
す。

○東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部水野副本部長 JR東海の水野です。

資料ですが、A4とA3が混じった事業概要書と、環境影響評価準備書のあらかしの2種類を用意しています。本日は、ルートやアセスの概要等についてご説明した後に、お手元の事業概要書に沿って説明いたします。あらかしには、環境影響評価の手続のほか、ルートやアセスの状況につきまして記載していますので、後ほどご参照いただければと思います。

まず始めに、計画の概要としまして、(1)中央新幹線の現状、(2)超電導リニアによる中央新幹線の計画、(3)中央新幹線の意義・目的につきまして、簡潔にご説明いたします。

中央新幹線の現状につきましてご説明いたします。

中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法という法律に基づきまして計画を進めています。

20回に及ぶ交通政策審議会の審議を経て、平成23年5月に国土交通大臣からの建設の指示を受け、現在は工事实施計画の認可に向け、環境影響評価を行っています。

なお、他のいわゆる整備新幹線と同様に、路線としての都市計画決定の手続は予定していません。

次に、超電導リニアによる中央新幹線計画についてご説明いたします。

整備計画の内容は、表のとおりです。

区間は「東京都から大阪市間」

走行方式は「超電導磁気浮上方式」

最高設計速度は「時速505km」です。営業最高速度は時速500kmですが、設計は時速505kmとしています。

建設に要する費用の概算額は「9兆300億円」

その他必要な事項としまして「主要な経過地として甲府市附近、赤石山脈の中南部、名古屋市附近、奈良市附近」とすることが決定されています。

下の図は、第一局面として進めています東京都・名古屋市間のルート及び駅の位置です。路線の延長は約286km、東海道新幹線の品川駅付近、名古屋駅付近のターミナルのほか、神奈川、山梨、長野、岐阜の各県に1駅ずつを設置する計画です。

続きまして、中央新幹線の意義・目的についてご説明いたします。

中央新幹線の目的として、東京・名古屋・大阪間のいわゆる我が国の大動脈輸送を二重系化することで、リスクに対して抜本的な備えとする、ということが挙げられます。

まず一つ目に、東海道新幹線は開業から 49 年が経過し、将来の経年劣化に対する抜本的な備えを考えなければならない時期に来ているということです。

東海道新幹線の構造物につきましては、昭和 34 年から約 5 年間という短い期間で、東京から大阪までが同時に建設され、開業後は全線にわたって高密度な列車運行を行うことにより、日本の大動脈輸送を担ってまいりました。こうした経緯から、今後、設備の取り替え時期も全線にわたって同時期に集中することが想定されます。

二つ目には、大規模地震などの将来の大規模災害への備えともなるということです。

東海道新幹線は、これまで構造物の耐震強化などの地震対策を着実に進めてきていますが、中央新幹線を建設してさらに災害リスクへの備えを高めることができます。

平成 23 年の東日本大震災の経験を踏まえて、日本の大動脈輸送を二重系化する必要性は更に高まったと言えます。

これらリスクに対する抜本的な対策として、中央新幹線による大動脈の二重系化が必要となっています。

また、中央新幹線を整備することの意義としましては、その開通により、大動脈を結ぶ東京・名古屋・大阪という三大都市圏のアクセスが、大幅に向上します。これらの三大都市圏が 1 時間圏内につながることにより、1 つの巨大な都市圏が誕生します。

また、東京・大阪間の各都市圏間での移動の他に、羽田を始めとしたそれぞれの国際空港への移動も飛躍的に便利になります。

続きまして、事業概要書についてご説明いたします。

まず、事業概要書の本文、そして首都圏の平面図、縦断図、横断図、最後に参考としまして中部圏の事業区域について、順を追ってご説明いたします。

事業概要書のご説明に入る前に、大深度地下使用法の手続の流れについてご説明いたします。

法令により、最初に行うのが「事前の事業間調整」となりますが、この幹事会の中では既に平成 25 年 1 月に中央新幹線の概要を説明させていただきました。「事前の事業間調整」は、計画の概要や、概ねの事業区域を記載した「事業概要書」を公告、縦覧し、道路、河川、鉄道などの大深度地下使用の対象となる事業者を対象に、事業の共同化や事業区域の調整等の申出を募集し、調整の申出があれば当該事業者と調整を行うものですが、先ほどご説明いただきましたように、中央新幹線に係る「事業概要書」の国土交通大臣への送付は 3 月 14 日に行い、公告は 17 日に行いました。3 月 17 日から 4 月 15 日までの間、縦覧

に供しています。

「事前の事業間調整」を終えた後、地質や井戸などの現地調査とともに、関係機関との調整を行い、必要な書類を整え、大深度地下使用の認可申請を行うこととなります。

それでは、事業概要書の本文に記載している内容についてご説明いたします。

事業者の名前は、「東海旅客鉄道株式会社」。

事業の種類は、鉄道事業法に定められています第一種鉄道事業、すなわち線路を保有し、自ら運営する事業です。具体的には、新幹線鉄道建設事業、中央新幹線東京都・名古屋市間です。

事業区域の概要ですが、今回事業区域が2つあります。後ほど詳細にご説明しますが、1つは首都圏で、延長約3.5km、地表面からトンネルの上端までの深さ、いわゆる土被りは約40mから約110mです。

2ページ目をご覧ください。2つ目は中部圏で、延長約20km、土被りは約40mから約100mです。

3ページ目です。事業区域の標準部のイメージを載せています。事業区域の幅は約15mです。これはトンネルの外径約14mにトンネル施工における蛇行などの施工誤差や、裏込め注入に必要な管理幅を両側に50cmずつ加えたものです。

最も浅い箇所の高さは、地表面からトンネル上端まで約40m。

最も深い箇所の高さは、地表面からトンネル上端まで約110m、トンネル下端では事業区域の幅約15mを加えて約125mとなります。最も深い箇所につきましては、首都圏では東京都町田市小野路町の付近で、これはこの付近の地表面の起伏の差が比較的大きく、地表面が、つまり標高が高い箇所が断続的にあるためです。

第4項の使用の開始の予定時期及び期間につきましては、権利取得の時期より施設の存続する限りです。

第5項の事業計画の概要における事業名は、(1)新幹線鉄道建設事業、(中央新幹線<東京都・名古屋市間>)です。

(2)事業目的及び内容のうち、1)意義・目的、2)内容につきましては、先ほどご説明しましたので省略させていただきます。

4ページ目には、3)作業工程を記載しています。

3)作業工程のところを拡大したのですが、全国新幹線鉄道整備法に基づく工事实施計画の認可前のため、昨年9月に公告した環境影響評価準備書に記載しました作業工程

を掲載しています。

(3) 計画位置・区間につきましては、品川駅のある東京都港区港南二丁目から名古屋駅のある愛知県名古屋市中村区名駅一丁目が当該路線の計画区間となります。

このうち、大深度地下の事業区域となる区間は、首都圏事業区域の①につきましては、東京都品川区北品川三丁目から東京都町田市小山町までです。中部圏事業区域の②につきましては、愛知県春日井市明知町から愛知県名古屋市中区丸の内一丁目までとなります。

(4) 施設概要（本線）ですが、区間、走行方式、計画延長については既にご説明したとおりです。主要な線形条件としましては、最小半径は 8,000mとしています。ただし、ターミナル駅の近傍におきましては、すべての列車が停車することから、これよりも小さい曲線半径としています。具体的には、品川では 900m、名古屋では 2,000mです。最急勾配は 4.0%、つまり 1km 行きますと 40m、すなわち 4% の勾配です。

その他主要施設としまして、東京都のターミナル駅を東京都港区東海道新幹線品川駅の地下に、愛知県のターミナル駅は、名古屋市中村区東海道新幹線名古屋駅地下に直行する形で、計画しています。中間駅につきましては、1 県 1 駅として、神奈川県につきましては相模原市緑区 JR 橋本駅付近の地下に、山梨県につきましては甲府市大津町付近の地上に、長野県につきましては飯田市上郷飯沼付近の地上に、岐阜県につきましては中津川市千旦林の地上に、それぞれ計画しています。

最後に、第六項の事業概要図としまして、平面図、縦断図、横断図を添付しています。以降、これら事業概要図で事業区域の概要をご説明いたします。

始めに、首都圏の大深度地下の事業区域についてご説明いたします。

この図はお手元の事業概要図にはございませんが、首都圏の大深度地下の事業区域全体のイメージを一枚にしたものです。右は品川、左は相模原の橋本付近までを表示しています。

上がルート上の平面図で、下が縦断図です。

上の図の赤い○が駅、青い○は非常口、いわゆる立坑で、ここからシールドのマシンを入れたり、その後避難のための非常口として使ったりします。

下の縦断図は、深さ方向は水平距離の 30 倍にデフォルメした図になっています。濃いギザギザが地表面で、薄いギザギザが地表面から 40m の深度のラインを表わしています。

青い線は、トンネルの概ねの位置、縦断を表わしています。大深度法上の事業区域は、

詳細につきましては後ほどご説明しますが、品川付近の国道15号線から、町田市の都道503号南多摩尾根幹線という主要な道路までとなっています。

以下、事業概要書に添付しています1万分の1の平面図をご説明いたします。

図は、北が上側となっています。東京都ターミナル駅は東海道新幹線品川駅の地下で、南北方向に東海道新幹線の直下に計画しています。

右側の凡例をご覧ください。路線の計画範囲を15mの幅で記載しています。ハッチングした範囲が事業区域となります。品川区北品川三丁目付近の国道15号第1京浜を、大深度地下とそれ以外の区域としています。国道15号は事業区域には入りません。

ここで、平面図の記事欄についてご説明します。

2つ目の※印に記載のとおり、路線の計画範囲及び事業区域はおおむねの位置を示したもので、詳細については今後検討します。

3つ目の※印に記載のとおり、非常口、保守用車留置施設(資材搬入口)については、大きさを示したものではありません。

4つ目の※印に記載のとおり、用地買収の区域、区分地上権設定の区域を示すものではありません。

次に、平面図の2枚目ですが、品川区域内の平面図です。

通過する地域は、広町、西品川、豊町、戸越、東中延、中延、旗の台となります。

大田区及び世田谷区の平面図です。

大田区内で通過する地域は、上池台、東雪谷、石川町、田園調布となります。世田谷区内は、東玉川を通過いたします。

4枚目ですが、東京都の多摩川左岸から川崎市中原区の平面図です。

路線は、東京都区部から多摩川の地下を通り、川崎市内に入ります。

中原区内で通過する地域は、等々力、宮内、上小田中、新城中町、新城となります。

川崎市高津区及び宮前区の平面図です。

高津区内で通過する地域は、千年新町、千年、新作、梶が谷となります。宮前区内で通過する区域は、野川、梶ヶ谷となります。

宮前区梶ヶ谷には、保守用車留置施設を計画しています。保守用車留置施設は、保守用車を留置したり、保守に使用する資材を搬入したりするための施設で、保守用車留置場所についても、大深度地下使用の事業区域としています。

引き続きまして、川崎市宮前区の平面図です。

宮前区内で通過する地域は、馬絹、小台、土橋、鷺沼、犬蔵です。

さらに、川崎市宮前区の平面図が続きますが、犬蔵、水沢、潮見台と通過します。

川崎市麻生区の平面図です。

麻生区内で通過する地域は、東百合丘、王禅寺、王禅寺東、王禅寺西、上麻生、片平となります。

川崎市麻生区と東京都町田市の平面図です。

麻生区内の片平を通り、東京都町田市に至ります。

町田市内で通過する地域は、広袴町、広袴、真光寺、鶴川となります。

引き続き、町田市の平面図です。

真光寺町、小野路町を通過します。

さらに町田市の平面図が続きますが、下小山田町、上小山田町を通過します。

同じく、町田市の平面図となります。神奈川県駅に向かい路線は深度を上げ、小山町付近の都道 503 号線（南多摩尾根幹線）が大深度と浅深度の境界となります。

事業区域となる地域は、小山ヶ丘、小山町です。

路線は西に進んで、JR 横浜線・相模線、国道 16 号の地下を通過します。橋本駅付近に神奈川県駅を計画しています。

以上が平面図です。引き続き縦断図についてご説明いたします。

縦断図は、横方向につきましては平面図と同じ 1 万分の 1 となっていますが、縦方向につきましては 1000 分の 1 の縮尺となっています。

また、左側が東京方、右側が名古屋方となっており、平面図と逆になっておりますので、この点につきましてはご留意いただきたいと思います。

最初は、品川区北品川三丁目から戸越六丁目の縦断図で深度は約 50 m から約 80 m です。

左側の東京都ターミナル駅、品川駅ですが、このホームは、東海道新幹線品川駅の地下約 40 m の深度に計画しています。

駅を出て、すぐに下り勾配で深度を下げて、国道 15 号線第一京浜と民地との境が大深度地下の事業区域の境界となります。国道 15 号は事業区域には入りません。

目黒川の地下に既に施工されております首都高速道路中央環状品川線の下を通過した後は、徐々に深度を上げていきます。

縦断図の記事欄について、ご説明いたします。

3つ目の※印に記載のとおり、駅部等につきまして概ねの位置を示したもので、詳細につきましては今後検討してまいります。

5つ目の※印につきまして、構造物以外のトンネルの下部に接地設備アース棒を設置する計画です。

一般的に電気設備は、万一故障などで漏電しても、アースを取っておくことで電気は安全な経路で地中に逃がし、人体とか周辺機器などに危害が及ばないようにしています。

このように、電気を大地に逃がすための設備は、電柱や鉄塔、鉄道施設、家庭の電気設備等に欠かせないもので、日常の生活範囲に広く存在しているものです。

中央新幹線のトンネル内の電気設備につきましても、同様に設置アースをとることで、他事業の構造物を含め、周囲や地表に全く影響がないようにしています。

続きまして、縦断図の2枚目になりますが、品川区戸越六丁目から世田谷区東玉川一丁目までの縦断図で、深度は約50mから約80mです。

東急大井町線、都道318号環七通り、東急池上線、都道2号中原街道などと交差します。

3枚目になりますが、東京都世田谷区東玉川一丁目から神奈川県に入りまして川崎市中原区上小田中六丁目までの縦断図で、深度は約60mから約90mです。

都道311号線環八通り、東急東横線・目黒線、多摩川等と交差します。

川崎市中原区上小田中六丁目から川崎市宮前区馬絹までの縦断図で、深度は約50mから約80mです。

平面図でご説明しました保守用車留置場所の位置につきましても、あわせて記載しています。

JRの南武線、国道466号第三京浜、JR武蔵野貨物線等と交差します。

川崎市宮前区馬絹から犬蔵一丁目までの縦断図で、深度は約50mから約80mです。

国道246号線、東急田園都市線、東名高速道路などと交差します。

川崎市宮前区犬蔵一丁目から麻生区東百合丘三丁目までの縦断図で、深度は約50mから約100mです。

川崎市麻生区東百合丘三丁目から片平六丁目までの縦断図で、深度は約40mから約90mです。

小田急小田原線、県道3号津久井道などと交差します。

川崎市麻生区片平六丁目から東京都に入り町田市小野路町までの縦断図で、深度は約40mから約100mです。

都道 139 号鶴川街道、都道 18 号鎌倉街道等と交差します。

町田市小野路町から下小山田町までの縦断図ですが、深度は約 40 m から約 110 m となります。深度は 110 m と事業区域の中で最も深くなるのは、先ほどご説明しましたが、この付近の地表面の起伏の差が比較的大きく、地表面、つまり標高が高い箇所が断続的にあるためです。

町田市下小山田町から小山町までの縦断図で、深度は約 40 m から約 90 m となります。現在建設中の都道 503 号南多摩尾根幹線と民地との境が大深度の事業区域の境となります。都道 503 号は事業区域には入りません。

最後に、神奈川県相模原市内に計画する神奈川県駅付近の縦断図です。

神奈川県駅の深度は、約 30 m 程度です。

次に、横断図についてご説明いたします。

大深度地下は、地下鉄工事等で一般的に用いられるシールドという円形の筒のような機械にて施工を行いますので、左側のように円形の断面が標準の断面となります。

一方で右側ですが、中部圏の事業区域の一部である愛知県春日井市の東方の地下は岩盤で、山岳トンネルで用いられますコンクリートの吹付とロックボルトによる、いわゆる NATM（ナトム）という工法によって施工を行います。このため、断面形状が円形ではありません。ロックボルトの長さ約 3 m を含めました点線の範囲が事業区域となります。

中部圏につきましても、概要をご説明いたします。

中部圏の大深度地下の事業区域につきましては、愛知県春日井市の国道 19 号線から、名古屋駅手前の堀川の境界までで、延長約 20 km、土被りは約 40 m から約 100 m となります。深度が約 100 m と中部圏の事業区域の中で最も深くなるのは、春日井市の松本町付近で、これは既往の文献や調査により想定される亜炭、石炭よりも少し質の悪いものですが、このあたりは戦時中にかかり掘削されています。亜炭の掘削跡の空洞の深さよりも深いところを通過するように計画しているためです。

最後に、事前の事業間調整の手続について、ご説明いたします。

冒頭でもご説明いたしました大深度地下使用法手続の流れの図ですが、現在は最初の手続である事前の事業間調整を始めたところです。

事前の事業間調整を終えた後、地質調査や井戸の物件調査を行うとともに、関係機関との調整を行い、必要な書類を整えて大深度地下使用の認可申請を行うこととなります。

事前の事業間調整の手続のスケジュールにつきましては、先週の 3 月 14 日の金曜日に

事業概要書を国土交通大臣に送付し、17日に事業概要書の公告を行っていました。17日から縦覧を開始いたしまして、4月15日まで縦覧を行います。

事業間調整の申出の対象は、大深度地下使用法第4条に定める事業者で、道路、河川、鉄道、通信、電気、ガス、上下水道などの公共の利益となる事業を施行できる事業者です。

事業の共同化、事業区域の調整、その他事業の施工に関しまして必要な調整についての申出を行うことができ、4月15日までの縦覧期間中に郵送いただくか、もしくは当社の環境保全事務所に持参いただくこともできます。

法の12条に規定されていますが、皆様におかれましては、所管されています関係事業者に対しまして、この事業概要書の内容の周知をお願いいたします。

大深度地下使用認可までのスケジュールのイメージですが、全国新幹線鉄道整備法の手続につきまして、左側のフローに示していますが、現在国土交通大臣からの建設の指示を受けまして、工事实施計画の認可に向けまして環境影響評価の作業を行っています。

真ん中のフローですが、現在アセスを進めていまして、評価書手続の後、全国新幹線鉄道整備法の先ほど申しました工事实施計画に基づきまして、これを申請し、認可を受け、工事に着手いたします。

右側のフローですが、今回の事前の事業間調整を経まして、現地調査、関係機関との調整を整えた後、大深度の認可申請の手続を行ってまいります。

長時間いただきましたが、ご説明は以上のとおりです。

○司会 ありがとうございます。

ただいまの御説明につきまして、御意見、御質問等ございますでしょうか。

○関東地方整備局企画部川村環境調整官 関東地方整備局企画部の川村と申します。よろしく申し上げます。

私どもは、いろいろな事業でJRに近接するような工事が発生したときに、いろいろな近接工事の調整をこれまでもさせていただいておりますが、中央新幹線の場合、もしそういう近接した工事が発生した場合に、その近接施工の条件としてどういう調整が想定されるのか、参考に教えていただきたいと思っております。

よろしく願いいたします。

○東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部 近接施工に関しましては、近接協議を行っていただき、列車運行に影響がなければ問題ないと判断します。具体的には、新たに交差を考えているトンネル断面や、中央新幹線のトンネルからの離れなどをお示しいただいた

上で、FEM解析など、詳細な影響検討を行います。

近接協議の中で相談させていただき、お互いの事業が成り立つように調整させていただきたい。

○関東地方整備局企画部 わかりました、ありがとうございました。

○司会 ほかにございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

どうもありがとうございます。

(3) その他

○司会 続きまして、議題の(3)「その他」でございますが、2月28日に東京外かく環状道路に関する協議会が開催されておりますが、協議会以降に実施している「学識経験者の意見聴取」について、国土交通省都市局より御説明をお願いいたします。

○国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室浅野室長 国土交通省の都市局都市政策課大都市戦略企画室の浅野でございます。座って御説明させていただきます。

資料3に基づきまして、東京外かく環状道路の使用の認可に関する処分の手続につきまして御説明申し上げます。

まず1ページをお開きください。こちらは、これまで昨年12月の大深度地下使用協議会幹事会と先月の大深度地下使用協議会において、このフローチャートにつきまして御報告申し上げますが、その後、手続のチャートの真ん中に審査という囲みがございますが、この中の学識経験者の意見の聴取という手続につきまして、この3月に書面と口頭で説明を行いました。

そこで、前回以降の話としまして、本日この幹事会の場をお借りいたしまして、学識経験者の意見聴取の概要につきまして、事業者を含めました構成員の皆様方に御説明をいたしたいと思っております。

次に、2ページをお開きください。まずはじめに、書面により学識経験者から意見を聴取した内容につきまして、①にまとめてございます。東京外かく環状道路の事業の規模は、「掘削外径15.8m、3車線道路」というものでございます。一方で、大深度のシールドトンネルの基準類「大深度地下使用技術指針・同解説」や「シールドトンネル設計・施工指針」で想定いたしております事業の規模を若干上回っております。そこで、基準類の

策定に携わった、こちらにございます学識経験者に対しまして、書面で意見聴取を行いまして、東京外かく環状道路にこれらの指針を適用して差し支えないとの見解をいただいております。

次に、口頭により学識経験者から意見聴取した内容につきまして②にまとめてございます。こちらにつきましては、「大深度地下の特定」、「地下水への影響」、「施設設置による地盤変位」につきまして、こちらの3名の学識経験者から口頭による意見聴取を行いました。その結果、事業者が実施した調査、環境予測及び評価の内容につきまして、妥当であるとの見解をいただいているところでございます。

これに加えまして、学識経験者からは、なお書きにございますが、「環境保全の前提条件として、基準類に基づく適切な設計・施工・維持管理を確実に実施すること」と、「モニタリングとして、工事中及び工事完成後も一定期間観測を行い、モニタリング結果に基づき適切に測定期間を設定することにより、影響把握を行うこと」の2点につきまして、事業者において留意されたいというお話がございましたので、この場をお借りいたしまして事業者にお伝えいたします。

私からの説明は以上でございます。

○司会 ありがとうございます。

ただいまの御説明につきまして、事業者から御発言がありましたらお願いいたします。

○関東地方整備局東京外かく環状国道事務所木村所長 事業者を代表して、国土交通省東京外かく環状国道事務所長の木村から回答をさせていただきます。

ただいま御説明のありました2点につきまして、1つ目の事業実施に当たっては、事業者として基準類に基づき適切な設計・施工・維持管理を実施してまいりたいと思います。2つ目のモニタリングについては、環境影響評価書の記載に基づき作成し、東京都環境影響評価審議会にも御報告させていただいております事後調査の計画がございしますが、こちらに沿って工事中及び工事完了後に適切に事後調査を実施してまいりたいと考えております。

以上です。

○司会 ありがとうございます。

ほかに全体を通して御意見、御質問等はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

時間も少々残っておりますが、これで予定された議事はすべて終了いたしました。構成

機関の皆様におかれましては、今後ともこの場を御活用いただきながら、首都圏における大深度地下利用の推進に取り組んでいただきますよう、御協力をお願いいたします。

最後に、事務局から何かございますか。

○事務局 幹事会冒頭でも申し上げましたが、本会議終了後、記者ブリーフィングを予定しております。事前に御協力をお願いしております皆様におかれましては、開始時間 11 時 45 分の 5 分前を目途に本会場に御参集いただきますようお願いいたします。

以上です。

閉 会

○司会 それでは、以上をもちまして第 5 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。

本日は、お忙しい中どうもありがとうございました。