

第9回  
首都圏大深度地下使用協議会幹事会  
議事録

国土交通省 関東地方整備局

# 第9回首都圏大深度地下使用協議会幹事会

日時：令和7年11月26日（水）14：00～14：45

場所：さいたま新都心合同庁舎2号館 5階 共用大研修室5A  
及びWEB（オンライン）

## 議事次第

### 1. 開会

### 2. 議題

- 1) 事前の事業間調整の手続について
- 2) 都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業について
- 3) その他

### 3. 閉会

○関東地方整備局建政部長 お時間になっておりますので、ただいまより「第9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、お忙しいところを御出席いただき、誠にありがとうございます。

私は、幹事会代表幹事の国土交通省関東地方整備局建政部長の市川と申します。どうぞよろしくお願ひします。

座って進行を務めさせていただきたいと思います。

本日の幹事会は、「都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業」につきまして、大深度法第12条に基づく事業間調整手続の開始に当たり、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ございます。

本日の開催につきましては、関係自治体として、事業施行に当たり対象地域に該当する港区様にも御出席いただいております。

前回の第8回幹事会は、中央新幹線（リニア）の認可申請に係る会議として平成30年6月に開催してございます。今回7年ぶりの開催ということになりますので、議題に入ります前に、まず、事務局より簡単に、大深度地下使用制度の概要につきまして御説明をさせていただきます。

その後、認可権者である東京都より、大深度法に基づく事業間調整の手続の流れなどにつきまして御説明いただいて、次に「都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業」の事業者である東京地下鉄株式会社様より、本事業の概要につきまして御説明いただきます。

会議時間といたしましては、1時間程度を予定しております。どうぞよろしくお願ひいたします。

#### 【プレス退出】

○関東地方整備局建政部長 それでは、続けさせていただきます。

本日の出席者でございますが、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「配置図」により、御紹介に代えさせていただきます。

直前の変更といたしまして、港区街づくり支援部様が、WEB上ですけれども、出席者が代わられていると伺っております。

続きまして、資料の確認を行わせていただきます。ペーパーレス化推進ということで、資料を、席に置いておりますタブレットにて確認をお願いしたいと思っております。まず、タブレットを開けていただいて、ファイルが表示されない場合はホームボタンを2回押ししてください。四つのファイルにそれぞれ「①議事次第」「②事務局配付資料」「③資料1」「④資料2」と表示されていることを御確認いただければと思います。資料に漏れがある方、画面が表示されないといった方はお知らせいただければと思います。

会場のスクリーンと皆さんのお手元にあるタブレットは、共通しているというよりは、お手元のタブレットは独自に動くので、適宜見ていただくということをよろしくお願いで

きればと思います。

本日 WEB で御参加されている皆様方は、説明に合わせて資料を画面のほうに共有させていただきますので、そちらで御確認いただければと思います。

よろしいでしょうか。大丈夫でしたら、進めさせていただきます。

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。

説明は事務局よりさせていただきます。お願ひします。

○事務局 事務局を本日務めさせていただきます、関東地方整備局建政部計画管理課長の野田と申します。本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

本日の議事の取扱いにつきまして、平成 13 年に閣議決定されております「大深度地下の公共的使用に関する基本方針」では、「大深度地下使用協議会においては、(中略) 広く一般への公開に努めるものとする」とされております。また、「首都圏大深度地下使用協議会運営要領」第 6 条第 1 項に基づき協議会に幹事会を置くこととされていることを踏まえまして、本幹事会についても公開扱いとさせていただきます。

また、事務局において記録作成を行うため、「Microsoft Teams」にて録画をさせていただいております。録画は記録作成のみに使用し、記録作成後は廃棄いたします。

本日の審議概要については、幹事会終了後、記者ブリーフィングを予定しております。配付した資料につきましては、記者ブリーフィングにおいて配付させていただくとともに、関東地方整備局のホームページに掲載させていただきます。

また、議事録につきましては、御発言者の皆様に御確認いただいた後、関東地方整備局のホームページに掲載させていただきたいと思いますので、その旨、御了承いただきますようお願ひいたします。

WEB にて参加されている皆様への連絡事項でございます。発言をされる際は、可能な限りカメラは「オン」にしていただき、マイクのミュートを解除して発言をお願いいたします。途中、発言を希望される場合は、「Microsoft Teams」の挙手機能により挙手いただくようお願いいたします。事務局が指名させていただきますので、所属を名のつていただいてから御発言くださいますようお願いいたします。

以上でございます。

○関東地方整備局建政部長 続けまして、事務局より、大深度地下使用制度の概要について、御説明よろしくお願ひします。

○事務局 では、引き続きまして、私のほうから制度の概要を御説明させていただきます。皆様、タブレット内の「②事務局配付資料」を御覧ください。資料を開けておりますでしょうか。

それでは、2 ページを御覧ください。

大深度地下とは、通常利用されない地下空間を指しますが、具体的には、地下 40 メートルまたは支持地盤上面から 10 メートルのうち、いずれか深いほう以上の深さの地下となり

ます。

3 ページを御覧ください。

大深度地下使用認可の手続の流れと使用認可の要件になります。使用認可を受けようとするときは、申請の前に、「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呼ばれる手続を経る必要があります。冒頭御案内もございましたとおり、本日の幹事会は、この事業間調整を行うに当たり、構成機関の皆様への情報共有を図るために開催しているものになります。

4 ページを御覧ください。

大深度地下使用協議会は、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」第7条に基づき、大深度地下の適正かつ合理的な利用を図るために、関係する行政機関等が集まり、「情報交換」や「個別事業に関する早い段階からの調整」などの必要な協議を行う場として、首都圏、近畿圏、中部圏の三大都市圏に設置されております。

5 ページを御覧ください。

首都圏大深度地下使用協議会は、同協議会運営要領第1条に基づき、「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、本幹事会は先ほど申し上げましたとおり、同要領第6条第1項に基づき、同協議会に置かれた組織とされております。

6 ページを御覧ください。

事前の事業間調整を実施するに当たり、事業者においては、事業概要書を作成して、都道府県知事へ送付するとともに、公告及び30日間の縦覧に供する必要があります。

今回対象となる事業においては、東京地下鉄株式会社が事業者であり、東京都知事が認可権者となります。後ほど認可庁である東京都より詳細な説明がございますが、認可権者である東京都知事より協議会構成員の皆様宛て、事業概要書の写しが送付されております。

7 ページと8ページを併せて御覧ください。

事業概要書の写しを送付された協議会の各構成員は、所管する事業者へ周知を行っていただかなければなりません。この手続を通じて、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ります。構成員の皆様におかれましては、東京都知事より11月19日付で事業概要書が送付されたとお聞きしておりますので、所管する事業者への周知をよろしくお願ひいたします。

なお、構成員の皆様の所管する事業者に関する過去の周知先につきましては、事務局では把握をしてございませんので、この後、東京都様及び東京地下鉄株式会社様より説明のございます手続や事業内容について、趣旨をよく御理解いただき、適切に御対応いただきますよう、よろしくお願ひ申し上げます。

簡単ではございますが、私からの説明は以上でございます。

○関東地方整備局建政部長 ありがとうございます。

事務局からの説明は以上となります、ただいまの説明につきまして、御意見、御質問

等、何かあればよろしくお願ひします。

WEB の方も、何かあれば举手を、よろしくお願ひします。

では、よろしいようでしたら、次に移らせていただきます。

それでは、議事に入らせていただきます。初めに、議題（1）「事前の事業間調整の手続について」、東京都都市整備局様より、御説明よろしくお願ひいたします。

○東京都都市整備局都市基盤部調整課長 東京都都市整備局都市基盤部の藤井でございます。資料1に基づきまして、御説明申し上げます。

1ページをお開きください。

大深度地下の公共的使用に関する特別措置法、いわゆる大深度法に基づく使用認可の流れについて簡単に御説明します。

まず、本事業は、東京地下鉄株式会社が施工する都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業でございまして、大深度法第4条第4号の鉄道事業に該当いたします。また、使用認可権者でございますが、大深度法第11条によりまして、複数の都道府県にわたる広域的な事業、あるいは国または都道府県が事業者となるような事業につきましては国土交通大臣が使用認可権者となり、それ以外の場合は都道府県知事ということでございますので、本件は東京都知事が使用の認可に関する処分を行うこととなっております。

先ほど関東地方整備局様から説明のあったとおり、大深度法に基づく使用認可を受けるためには、その前段として、大深度法第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あります。これは、大深度地下の適正かつ合理的な利用を図るための手続として設けられたものでございますが、この事業間調整によって施設の適切な配置や共同化など、効率的な空間利用を図るということでございます。つまり、事業者が大深度地下使用の申請を予定している事業区域につきましては、他の事業者が行う事業と重複しないか、する場合は調整を行うという手続になります。調整の申出の必要があれば、事業者に申出をしていただき、調整に努めていただくこととなります。申出の必要がない場合は、手続はございません。この事業間調整による調整が行われた後、事業者は使用認可の申請に必要となる書面を調べ、本件は東京都知事宛てに提出いただきます。その後、都において審査を行って、問題がなければ認可ということでございます。

タブレット、2ページをお開きください。

今回実施されます事前の事業間調整の流れにつきまして記載をしてございます。具体的にはフロー図で説明させていただきます。

事前に、事業間調整に当たっては、事業者において事業概要書を作成し、11月19日に東京都知事に送付するとともに、11月20日に官報に公告したところです。また、事業者の建設工事事務所や地元区である港区におきまして30日間の縦覧を行っているところでございます。

なお、11月19日付で東京都知事から大深度地下使用協議会の構成員の皆様に事業概要書の写しを送付しております。

続きまして、3ページを御覧ください。

事前の事業間調整について、大深度法第12条の概要を記載しております。今御説明したことは、大深度法第12条第1項から第3項に基づき、事業者、都道府県知事として東京都が行うものとなります。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対象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ございます。構成員の皆様におかれましては、一番下の下線部のとおり、事業概要書の内容を所管する対象事業者へ周知いただけますよう、よろしくお願いします。

続いて、4ページでございます。

こちらも先ほどの関東地方整備局さんからの説明や資料にもありましたとおり、所管する対象事業者への周知方法の例を記載してございます。周知文書による周知、あるいは説明会の開催などにより、対象事業者への周知をお願いしたいと思います。

続きまして、5ページでございます。

周知の対象となる対象事業を記載してございます。

東京都といたしましては、今後の手続については遺漏なきよう進めてまいります所存でございますが、手続の各局面におきまして、本日の幹事会にお集まりの関係機関の皆様の御指導を賜ることも多々あろうかと思います。その節には、何とぞ御協力のほどよろしくお願いします。

私からの説明は以上でございます。

○関東地方整備局建政部長 ありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、御意見、御質問等はございますでしょうか。

もしあれば手を挙げていただいて、WEBの方もよろしくお願いします。

では、よろしいようでしたら、次に移らせていただきます。

続きまして、議題（2）「都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業について」、東京地下鉄株式会社様より、御説明よろしくお願いします。

○東京地下鉄株式会社鉄道本部改良建設部長 東京メトロ、白子でございます。

資料2のほうを御参照ください。

本日は、都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業の概要や環境影響評価の概要を御説明した後に、大深度法手続の流れと事前の事業間調整において公告する事業概要書をお示しし、事前の事業間調整手続の流れについて御説明をさせていただければと思います。

次ページを御覧ください。以下、着座にて失礼いたします。

まず、事業の概要について御説明いたします。都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業、以降は南北線延伸事業と呼ばせていただきますが、これは、赤羽岩淵駅から飯田橋駅や六本木一丁目駅を経由して目黒駅に至る南北線を、白金高輪駅付近から分岐させ、既存のJR品川駅や京急品川駅に並列して新たに建設する東京メトロ品川駅まで延伸する

事業です。環境アセスメントでは、事業延長を約 2.8 キロメートルと標記しておりますが、白金高輪駅にある既存の留置線施設を改修して接続する工事を含みますので、トンネルの新設延長としては、品川駅部を含み、約 2.5 キロメートルとなります。

次ページを御覧ください。

計画の策定経緯について説明いたします。本事業は、2024 年、令和 6 年の 11 月から工事に着手をしております。そこに至るまでは、2016 年、平成 28 年の交通政策審議会答申における「都心部・品川地下鉄構想」として、六本木駅等の都心部とリニア中央新幹線とのアクセス利便性の向上の必要性に関する記載を皮切りに、2021 年、令和 3 年の答申において、同構想の事業主体としては東京メトロが適当である旨を答申されたことを受け、2022 年、令和 4 年 3 月 28 日付で鉄道事業許可を得たものでございます。その後、正式に事業化に至ってございます。

次ページを御覧ください。

整備の効果について説明いたします。本事業整備の効果は主に三つあり、一つは答申にもありました「六本木・赤坂などの都心業務地エリアと品川エリアのアクセス利便性の向上」が挙げられます。

品川は、将来のリニア中央新幹線の始点であり、東海道の東側の拠点の一つであるとともに、羽田空港との主要鉄道アクセスを担うターミナルエリアでもあることから、国内有数の重要拠点エリアであります。そのようなエリアと政治や経済の中心地である都心エリアを地下鉄で直結することは、アクセス利便性の向上に寄与すると考えられます。

次ページを御覧ください。

また、「都心部との交通上のリダンダンシーの確保」が挙げられます。

現状の品川駅から都心部へのアクセスは、JR 東日本の山手線等を利用して別の駅へ移動してから乗り換えるといった手段が簡便な方法の一つとして考えられます。

しかしながら、山手線が不通となった場合は、京急線から都営浅草線を経由しての移動もありますが、品川から都心方面への移動は大きく制限を受け、お客様に不便を強いることになる側面も否めないと考えております。

したがって、品川駅から南北線にアクセスできるようになることは、品川エリアを経由して訪れるお客様に対してスムーズな移動手段の提供となると同時に、第 2、第 3 の経路として、リダンダンシーの確保に寄与すると考えられます。

次ページを御覧ください。

さらに、既存交通の混雑緩和が挙げられます。現状、品川駅から都心部エリアへ移動する場合、山手線から新橋駅において銀座線に乗り換える経路がありますが、山手線も銀座線も非常に混雑している鉄道路線であります。

そのような中で、山手線も銀座線も経由せずに品川駅から直接都心エリアへとつながる路線を整備する今回の南北線延伸事業は、既存交通の混雑緩和に寄与すると考えてございます。

次ページを御覧ください。

本日の幹事会に至るまでの法手続等の流れについて説明いたします。

鉄道事業許可や工事施行認可といった鉄道事業法の許認可や、南北線の計画を変更するための都市計画法の手続のほか、東京都環境影響評価条例に基づく環境影響評価も実施した上で、去る 11 月 19 日、東京都知事宛てに事業概要書を送付し、11 月 20 日の公告・縦覧の開始をもって、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法、通称「大深度法」の適用に向けた手続を開始いたしました。

本日の幹事会は、大深度法に定める「使用の認可の申請」の前に実施する大深度法第 12 条の「事前の事業間調整」に関する手続の開始を皆様にお知らせすることが目的となっております。

次ページを御覧ください。

ここから、南北線延伸事業の都市計画変更手続と合わせて実施された環境影響評価の概要について、特に大深度法に関わる部分を中心に御説明いたします。これまでの説明と重複する部分もございますが、御容赦いただければと思います。

南北線延伸事業は、延長が 7.5 キロメートル以下の鉄道敷設であることから、環境影響評価法に定める法アセスではなく、東京都が定める東京都環境評価条例に定める条例アセスを、事業延長約 2.8 キロメートル全域に対して実施しております。

事業路線は、駅部等の開削区間と駅間部を地下で結ぶシールド区間に大別され、今回の南北線延伸事業における大深度法適用区間は全てシールド区間に該当いたします。大深度法適用区間は、東京都港区白金台二丁目と白金台三丁目を通る延長約 1 キロメートルに及び、国道 1 号線との交点である都営浅草線高輪台駅付近から、東京都道 312 号線、いわゆる目黒通りにおける交点である南北線の白金台駅付近までとなってございます。

次ページを御覧ください。

トンネルの工法について説明いたします。大深度法適用区間を含む駅端部に採用したシールド工法は、シールドマシンと呼ばれる専用の掘削機械により地中を掘り進めながら、セグメントと呼ばれるコンクリートや鋼製の部材を後方で円形に順次組立て、構築していくトンネル工法でございます。

シールド工法は、剛性及び遮水性が高いため、強固で壊れにくく、内部に水が浸入しにくいトンネル工法で、南北線延伸事業においては内空が約 10 メートルのシールドトンネルを、品川駅から発進させ建設いたします。

次ページを御覧ください。

環境影響評価における評価項目の選定について説明いたします。東京都の条例に定める環境影響評価の項目は全 17 項目あり、評価の対象事業の特性等を勘案して定めるものとなっております。

今回の南北線延伸事業においては、環境影響要因と地域の概況等を考慮し、「騒音・振動」、「土壌汚染」、「地盤」、「水循環」、「史跡・文化財」、「廃棄物」の 6 項目を選定し、現況調

査を実施して、事業が周辺環境に及ぼす影響について予測及び評価をしました。

大深度法適用区間に採用するシールドトンネルにおいては、中でも「騒音・振動」、「地盤」、「水循環」の三つが特に主要であるため、その概要について御説明をいたします。

次ページを御覧ください。

まずは、「騒音・振動」についてです。シールド区間においては、工事の完了後、鉄道が地下のシールドトンネル内を走行することで地上に騒音や振動が生じるかどうかを評価しております。

騒音については、電車が地下深くを走行するため、地上部に走行音が響くような影響はないと予測されます。振動については、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」の勧告に示される指標となる基準値 70 デシベルを下回ると予測されます。

次ページを御覧ください。

「地盤」、「水環境」については、シールド工事の施行中及び完了後に影響を及ぼすかを予測及び評価してございます。

「地盤」については、シールド工事の施行中、つまりシールドの掘進中であっても、掘削後すぐに剛性の高いセグメントを順次構築することで、シールド工事における地盤の変形はほとんど発生しないと予測されており、また、トンネルの変形が極めて微小となる設計を採用することから、工事の完了後における地盤の変形も微小であり、「地盤の変形はほとんど発生しない」と予測されます。

「水循環」においても、シールドトンネルは地下水を通しにくい難透水層を通過するため、水そのものがほとんど存在せず、主に帶水層中に存在する地下水は工事の施行中及び完了後のいずれにおいても影響を及ぼさないと予測されます。

なお、シールドトンネルはセグメントの間隙にゴム製の止水構造を形成するため、工事の完了後にトンネル内に地下水が流入することもありません。

次ページを御覧ください。

ここから、大深度法適用の範囲外でございますが、実施された環境アセスメントの一部として、開削工事に関するアセスメントの概要も紹介いたします。

開削区間においては、工事の施行中の騒音及び振動を、アスファルト舗装の破碎等により地上に騒音や振動が生じるかどうかについて評価してございます。

いずれも、アスファルト舗装を破碎する作業等に由来する騒音を規制する騒音規制法や振動規制法に示された基準値を下回ると予測されます。

なお、大深度法適用区間であるシールド区間はそのような作業を伴わないため、工事の施行中の騒音及び振動を評価してはございません。

次ページを御覧ください。

また、開削区間は、一部地下水を通しやすく地下水が存在している帶水層内に位置しているため、工事施行中及び完了後の両方において地盤や水循環への影響を予測しており、いずれも地下水の水位及び流況に与える影響は小さく、地盤沈下はほとんど発生しないと

予測されます。

以上が、環境影響評価の概要となります。なお、環境影響評価書や東京都環境影響評価条例に定める手続の進捗状況は、東京都のホームページに公開されておりますので、必要に応じてそちらも御確認いただければと思います。

次ページを御覧ください。

次に、大深度法手続の流れについて御説明いたします。大深度法により、最初に実施する手続が「事前の事業者間調整」となりますが、その概要は先ほど東京都様から説明があったとおりでございます。

南北線延伸における事前の事業間調整のスケジュールについては、「事業概要書の東京都知事への送付」を11月19日、「事業概要書の官報への公告」を20日に行いました。

また、11月20日から12月19日までの期間は、事業概要書を弊社7号線建設工事事務所と港区役所にて縦覧に供しており、対象事業者様はその期間内に調整を申し出ることができます。

「事前の事業間調整」を終えた後、現地調査や関係機関との調整を行い、必要な書類を整えた上で、大深度地下使用の認可申請を行う予定でございます。

実際に、縦覧に供されている事業概要書について説明いたします。

次ページを御覧ください。

事業概要書の本文に記載の内容について御説明いたします。

事業者の名前は、「東京地下鉄株式会社」、すなわち弊社でございます。

事業の種類は、鉄道事業法に定められている「第一種鉄道事業」、すなわち線路を保有して自ら運営する事業で、正式名称は都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業となってございます。

事業区域は延長約1キロメートル、地表面からトンネル頂部までの深さである土被りは約45メートルから約53メートルで、全て東京都港区白金台に位置しております。

次ページを御覧ください。

事業区域の標準部のイメージは、外径約10メートルのシールドトンネルに、トンネル施工に必要な管理幅などを考慮した上下左右50センチメートルを加えた、幅及び高さが約11メートルの矩形となってございます。

次ページを御覧ください。

大深度の利用の開始の予定期間及び期間は、権利取得の時期より施設の存続する限りとなっております。ここでいう権利取得の時期とは、「大深度法事業区域の使用の認可を受けてから」という意味でございます。

事業計画の概要における事業名は、「都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業」という正式名称になっております。

事業目的及び内容のうち、意義・目的及び内容につきましては、詳しくは冒頭で説明しましたので省略をさせていただきます。

次ページを御覧ください。

作業工程は、事業の実施段階における作業工程として、今後詳細が決定していくため、参考に環境影響評価書を基に作成した作業工程を示してございます。

計画位置と区間は記載のとおり、建設区間のうちの一部が大深度事業区域となっております。

施設概要や事業概要図についても、次ページで御説明いたします。

施設概要につきましては、本事業は通常の鉄軌道を用いる鉄道事業でございますので、計画延長のほか、軌間や施工基面の幅等の鉄道事業として一般に定められているべき事項を記載してございます。

次ページを御覧ください。

こちらは大深度事業区域の平面図となっております。

大深度法事業区域は、東京都港区白金台二丁目と白金台三丁目を通る延長約1キロメートルに及び、国道1号との交点である都営浅草線高輪台駅付近から目黒通りにおける交点である南北線の白金台駅付近までとなっております。

次ページを御覧ください。

こちらは、大深度法事業区域の縦断図となっております。網かけの部分が事業区域となっており、土被りは、約45メートルから約53メートルとなっております。

次ページを御覧ください。

こちらが、大深度法事業区域の横断図となっております。

以上が、事業概要書に記載の内容でございます。

次ページを御覧ください。

最後となりますが、事前の事業間調整の手続について、改めて御説明いたします。

冒頭でも御説明いたしました大深度法手続の流れでございますが、現在は最初の手続である「事前の事業間調整」を始めたところでございます。

事前の事業間調整を終えた後、井戸等の物件調査を行うとともに、皆様をはじめとする関係する機関と調整を行い、必要な書類を整えて、大深度地下使用の認可の申請を行うこととなります。

事前の事業間調整のスケジュールにつきましては、先ほど御説明いたしました「事業概要書」の東京都知事への送付を11月19日、官報への公告を20日に行いました。

11月20日から12月19日までの間は、当社の7号線建設工事事務所及び港区役所にて事業概要書を縦覧に供しております。事業間調整の申出の対象者は、大深度法第4条に定める事業者で、道路、河川、鉄道、通信、電気、ガス、上下水道等の公共の利益となる事業を施行できる事業者です。

事業の共同化や事業区域の調整、その他事業の施行に関する必要な調整について申出を行うことができ、縦覧期間中に御郵送もしくは御持参にて申し出ることができます。

申出の詳細につきましては弊社ホームページでお知らせしておりますので、必要に応じ

て御確認をいただければと思います。

長い時間いただきましたが、御説明は以上となります。どうぞよろしくお願ひいたします。

○関東地方整備局建政部長 御説明いただきありがとうございました。

ただいまの御説明につきまして、御意見、御質問等はございますでしょうか。もしかられる場合には、挙手、WEB の場合は挙手ボタンを押していただければと思います。よろしくお願ひします。

では、特にないようでしたら、続きまして、議題（3）「その他」でございます。

これまでの説明以外のことでも結構ですので、全体を通して、御意見、御質問等はございますでしょうか。

ちょっと時間も残っていますけど、それでは、これで予定されている議事は全て終了いたしました。

今後、事業間調整の申出があった場合には、その報告の場として、第10回首都圏大深度地下使用協議会幹事会を、今年度内、おおむね3月頃に開催する予定としてございます。開催する場合には、後日、事務局より連絡させていただきますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

最後に、事務局のほうから何かございますでしょうか。

○事務局 事務局でございます。

会議終了後、15時30分より、本会場にてブリーフィングを予定しております。会場セッティングの都合上、15時10分までに御退出いただきますよう、御協力よろしくお願ひいたします。

以上でございます。

○関東地方整備局建政部長 それでは、以上をもちまして、「第9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。

WEB 参加の方は退出ボタンから退出ということで、どうぞよろしくお願ひします。

ありがとうございました。