

### 第3回近畿圏大深度地下使用協議会幹事会

平成20年6月20日（金）

【西植建政部長】 時間になりましたので、第3回近畿圏大深度地下使用協議会幹事会を開催させていただきたいと思います。

私は、今日進行役を務めさせていただきます近畿地方整備局建政部長の西植でございます。よろしく申し上げます。

本日の議事内容ですけれども、お手元の議事次第にありますように、3つほど議事があります。時間が1時間半ということですので、議事進行にご協力よろしく申し上げます。

まず初めに、国土交通省を代表いたしまして、大都市圏整備課の西尾課長からご挨拶をいただきます。よろしく申し上げます。

【西尾大都市圏整備課長】 只今ご紹介をいただきました国土交通省都市・地域整備局大都市圏整備課長の西尾でございます。

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りまして、改めて御礼申し上げたいと思います。

また、本日はこの会議の運営につきまして、近畿地方整備局建政部にお世話をいただきまして、まことにありがとうございます。

近畿圏大深度地下使用協議会は、近畿圏におけます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や情報交換を行うことを目的として設置されております。例年ですと、協議会を年1回開催するというところでございますが、今年は協議会の開催はやめることにいたしまして、この幹事会におきまして情報交換をさせていただくこととしております。

さて、過去の協議会、幹事会で議題となっておりました神戸市大容量送水管整備事業に関しましては、昨年6月19日に認可行政庁であります兵庫県から事業者であります神戸市に対して使用認可がなされたところでございます。現在工事中ということでございます。平成13年4月に本法律が施行されて以来、初めて認可に至ったわけでございます。大変喜ばしいということで、私ども喜んでいるわけでございますが、大深度法の活用につきまして、新たな局面に入ったものと考えております。

本日の幹事会では、兵庫県と神戸市から使用認可に至るまでの経過などの説明をお願い

いたしております。将来、大深度法の適用を考えている事業者や認可権者には、前例として非常に参考になるものと考えております。

また、東京外かく環状道路におきましても、昨年1月から2月にかけて事業概要書の公告・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。さらに、リニア中央エクスプレスにつきましても、JR東海が平成37年（2025年）までに首都圏と中京圏の間で営業運転を開始すると表明いたしました。その際、都市部におきましては、大深度法の適用を受けることが前提となっているような状況でございます。

また、当課が平成19年度に実施しました大深度地下利用推進調査の概要などもあわせて、この後報告させていただくこととなっております。

なお、本日は資料等による説明は予定しておりませんが、大深度地下をめぐる周辺の状況につきまして少し説明させていただきたいと思っておりますが、リニア中央新幹線、先ほどちょっと申しましたが、これにつきましては、超党派の国会議員連盟がございまして、今年も6月4日に合同総会が開催されましたが、議連開催の都度、私ども都市・地域整備局もその会議に呼ばれまして、大深度地下利用の近況を報告しているところでございまして、リニアを早期に実現するために大深度地下使用法が問題なく使えるかどうかという点で、議員の方々からは問われているような状況がございまして、議連の決議の中の1項目で大深度地下利用に伴う防災計画並びに設計・施工計画などについて今年度中にまとめ、早期に国土交通省として鉄道に関する技術基準を作成することというふうに決議されたわけでございまして、主に鉄道局さんのほうで対応を行うこととなっております。

また、別の会議でございまして、自民党内に「内需振興ナショナルプロジェクト特別委員会」というものが去る3月27日に設置されております。海外の巨額の資金を国内に呼び込んで、日本の産業の振興、成長率の引き上げを図ろうという観点からプロジェクトの具体化に向けた提言を行うという趣旨で検討が行われております。この委員会におけます民間からのヒアリングの中で、10項目程度の一つとして「東京大深度地下ライフラインプロジェクト」というものが提言されてございまして、これは民間からの提案ということでございまして、この提言については、議員先生の関心を非常に引いたということがございまして、ただ、その提言内容はまだまだ事業採算面で実現の可能性は低いということでございまして、その点は仕方がないわけでございまして、もう1つ、「民間による事業は大深度法の対象外だから制度改正しろ」と民間の提案者が指摘をしております、これは実は間違っているわけでございまして、この提案は電力とかガスとかエネルギーなんかを融通

するような大深度地下のパイプラインをつくって拠点のところにいろんな施設を有するようなイメージのものでございますが、そういったものについては既に大深度法の対象になっておりまして、民間事業者であろうと大深度法は使えるということでございまして、この提案をされた方は、せっかく提案しているのに間違っただ指摘をしている、間違っただ認識をしているということがございまして、私ども改めてまだまだこの制度について十分に理解が広まっていないんだなと痛感した次第でございます。

そのほかにも、鉄道や道路の整備に当たって大深度は使えるだろうかという問い合わせなども入ってきているような状況でございます。これらの構想につきまして、まだまだ事業化までは時間がかかるとは思いますけれども、それ以上にいまだ十分に大深度地下使用法の理解がされていない状況にあるというのが現在の大きな課題であろうと認識をいたしております。したがって、今後とも制度の普及に努めてまいります、事業の掘り起こしには、関係する事業を所管されます皆様のご理解とご協力が不可欠でございます。

本日は、この会議の場を通じまして大深度地下制度、事業に対する理解を深めていただくとともに、それぞれの事業の実施に当たって大深度地下使用法の活用も視野に入れていただき、コスト縮減と事業のスピードアップが図れるように積極的に取り組んでいただければと思います。

以上、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たします。

**【西植建政部長】** どうもありがとうございました。

今日のお席の方々でございますが、お手元の資料1と資料2というのがありますが、出席者名簿と配席表によりましてご紹介にかえさせていただきますので、よろしくお願いたします。

**【西植建政部長】** では、議題に入りたいと思います。議題に入る前に、事務局から1点連絡事項がありますので、説明をお願いします。

**【峰村計画管理課長】** 事務局を務めさせていただいております近畿地方整備局建政部計画管理課長の峰村と申します。よろしくお願いたします。

まず、本日の会議資料でございますが、お手元にお配りしております議事次第の下のように記載させていただいております内容となっております。ご確認いただきまして、過不足等ございましたらお申し出いただきますようお願いたします。

次に、本日の議事内容に関しまして、「大深度地下の公共的使用に関する基本方針」と

いうものが定められていまして、その中では、「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」とされておりまして、本幹事会において配付させていただきました会議資料並びに審議概要につきましては、本日の幹事会終了後、記者発表させていただきたいと考えております。また、議事録につきましては、本日も出席の皆様方に後ほどご確認いただいた後、審議概要とともに近畿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っておりますので、その旨ご了承いただきますようによろしくお願いいたします。

以上でございます。

【西植建政部長】 議事に入りたいと思います。

議題の（１）大深度地下使用制度をめぐる状況について、大都市圏整備課よりご説明をお願いします。

【小菌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務めております小菌と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、後ほど神戸市及び兵庫県のほうから大容量送水管整備事業についてのご報告があるということがございますので、まず、私のほうからは、おさらい的になりますが、制度の概要を説明させていただいて、さらに、今、当課の課長のほうから話がありましたが、首都圏で去年、事業間調整が行われました外かく環状道路の現況、さらに、将来この制度を使用する可能性のあるものとして、リニア中央エクスプレスの建設をめぐる現在の動き等をご紹介させていただきたいと思っております。

大深度地下使用制度の概要でございますが、まず法の目的でございます。法の第１条に定めておりますが、公共の利益となる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、当該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ことを目的とすると、このように法律で定めてございます。この概要を一言で申し上げれば、大深度地下として定義される通常の土地利用が行われないぐらい深い深さの地下において、道路ですとか鉄道、あるいはライフラインなどの公益的事業を実施する際に、この法律に基づく手続を経ることによって、土地所有者に事前に補償することなく、大深度地下の使用権を取得できるということを特別に定めたものでございます。

大深度地下の定義でございます。これは法２条に定められておりますが、絵が２枚ございまして、左が①、右が②とございます。この①、②でそれぞれ定まります大深度地下の

うち、より深いほうをその場所の大深度地下としております。

まず、左の①のほうからご説明申し上げますと、地下室の建設のための利用が通常行われない深さということで、40メートルより深いところが大深度地下としておりますが、この40メートルがなぜ出てきたのかということについてご説明させていただきますと、法律を策定する際にいろいろ調査をかけたわけでございますが、既存の建築物の99.8%以上が地下4階までの規模に収まっているということがわかりました。その際、1階当たり5メートルと考えまして、さらに基礎スラブ等を含めても25メートル以内のところには大体の地下室が収まっているだろうということと、あと、建築物を建てるときに、そこからさらに15メートル根入れをして山留めの壁を設ける必要があるということで、25メートルと15メートルを足して、この40メートルという数字が出てきております。

次に、右側の②についてでございますが、建築物の基礎杭の設置のために利用が通常行われない深さという表現をしておりますが、こちらは地盤が緩いようなところを想定しております。建物の下から基礎杭を打ち込んで建築物の荷重に耐えられるだけの耐力を持った地盤、これを支持地盤と呼んでおりますが、この支持地盤の上面から10メートルを加えた深さより深いところを大深度地下とするということでございます。

この10メートルの根拠でございますが、基礎杭を設置するためには支持地盤を2メートル程度は掘り込む必要があるだろうということと、さらに、大深度地下に設置される施設とこの杭との物理的な干渉を避けるためにさらに数メートル必要だということで、2メートルとこの数メートルを足して10メートルは離隔を見る必要があるだろうということでございます。その測地的に左と右の①、②で比較していただいて、より深いほうはその場所の大深度地下となると考えていただければと思います。

結果的に言いますと、支持地盤の上面、この線が支持地盤になりますが、この上が30メートルより浅いところであれば、大深度地下は40メートルのラインで決まると。一方でここが30メートルよりも距離があれば、プラス10メートルですから、こちら側で決まると考えていただければと思います。

こちらは、平成12年度に当時国土庁でしたが、国土庁のほうで既存のボーリングデータを利用して作成した近畿圏の大深度地下マップでございます。先ほどの①、②の考え方をそれぞれのところに当てはめていって、近畿圏の大深度地下は大体何メートルぐらいなのかというのを大ざっぱに示したものです。ごらんいただいてわかることは、やはり大阪湾岸に近いところは50メートルより深いところじゃないと大深度地下にならないと。他

方で、東あるいは北のほうに向かっていって、これは山のほうだと思うんですが、おおむね40メートルより深ければ大深度とみなせるということがわかります。ただし、実際に事業を行う際などには、詳細に見ていただきますと、地層が急変したりということもございますので、これはあくまで大ざっぱな参考として見ていただければと思います。

対象地域、対象事業でございますが、対象地域につきましては、法の第3条及び施行令で規定されておまして、今現在、首都圏、近畿圏、中部圏の3大都市圏のみということになっております。具体的に近畿圏であれば、近畿圏整備法において規定されております既成都市区域、あるいは近郊整備区域が対象ということでございます。対象事業につきましては、第1条において「公共の利益となる事業」と明示した上で、第4条で限定列举されておまして、ここにありますように、道路、河川、鉄道、通信、ライフライン、あるいは農業用の排水路ですとか、農道までも対象事業となっております。こちらが対象地域を地図に落としたものでございます。

大深度地下の適正かつ合理的な利用の確保のための法制度上の仕組みということですが、大深度地下におきましては、一旦施設を設置いたしますと、その施設を撤去することが困難であるという特性がございますが、そういうことから、施設を設置するとなった場合には、大深度地下空間の利用調整を行って、適正かつ合理的な利用を図っていく必要があるということで、法律においてこの3つの手段を規定しているところでございます。

まず、一番上の大深度地下の公共的使用に関する基本方針でございますが、これは法の施行とほぼ同時に策定され、閣議決定されておりますが、この内容についてご紹介しますと、例えば、「大深度地下の適正かつ合理的な利用に関する基本的な事項」という項目が設けられておるんですが、その中で、例えば有人施設については可能な限り上部に配置するなどの大深度地下空間の施設配置・利用の基本的考え方がこれに定められております。

2つ目といたしまして、大深度地下使用協議会、その下部組織になりますこの幹事会も含めてという解釈でございますが、このような場を設けて事業間の調整、前広な情報交換を行うことによって、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。神戸市の事業におきましては、この場を大いに活用していただいたものと理解しております。

3つ目でございますが、認可申請の事前の手續となります事業間調整でございます。事業が具体化したときに、事業者からなるべく早目に事業概要書を提出していただいて、事業者の間で調整しようという仕組みでございます。

次は、この法律の認可権者についてでございます。

1つ目ですが、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事業の場合は、国土交通大臣が認可権者になります。それ以外の事業、例えば神戸市の事業のような場合には、市の事業でございますので、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。

補償手続でございます。補償手続については、大深度法の特徴的な仕組みと言えと思いますが、大深度地下につきましては、通常の地下室を建設するような場所ではない、また、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空間と考えられる。したがって、補償すべき損失もないであろうということで、事前の補償を行わないで使用権を設定できるという仕組みになってございます。ただし、全く補償の仕組みがないというわけではございませんで、使用権の設定によって具体的な損失が生じた場合、あまり想定できないんですが、仮にあった場合には、使用認可の告示の日から1年以内に事業者に対して損失の補償請求ができると法に規定されております。また、井戸ですとか温泉井等が大深度地下に既存物件としてある場合には、事前に補償をした上で明け渡しを求めるということになります。

この法を適用することのメリットでございますが、まず1つ目は、権利調整期間がこれによって短縮されるということから、公共の利益となる事業を円滑に実施できると。2つ目としては、ルートの直線化が図られるということから、理想的なルート設定が可能になると。また、防災、騒音・振動の減少、景観保護にも資すると。大深度地下は、地震に対して安全性の高い空間であると言われておりまして、ライフライン等の安全性の向上にも資するというメリットが指摘できると思います。

以上を取りまとめまして、フローに落としたものがこちらでございますが、先ほどご説明申し上げたとおりなんです、事業主体によって流れが変わってくるということですが、神戸市の事業の場合は右側の流れで進んだ。東京外環の事業については、今現在、一番上の事前の事業間調整という段階でございますが、法律上の次の手続として認可申請が上がってくるわけですが、これは左側の流れで手続が進んでいくであろうということです。四角い箱の中でございますが、認可申請の審査に当たりましては、認可申請書の公告・縦覧、利害関係人からの意見書提出などなどを経た上で審査を行っていき、認可要件に適合していれば最終的な認可がおりるということになります。

以上が制度の概要でございますが、引き続き、他圏域における制度の利用状況ということで、まず、東京外かく環状道路の概要についてご説明したいと思います。

外かく環状道路の全体計画でございますが、外環は東京の中心から半径15キロの地域を環状に結ぶ延長85キロの幹線道路でございます。首都圏3環状道路の1本を形成しているということでございます。都心方向に集中する交通を適切に分散・導入して、都心に用がない通過交通をバイパスすることによって都心部の渋滞を緩和するとか、沿線の環境悪化を改善するという機能を有しております。この図でオレンジ色の実線部分ですが、関越道から三郷、この辺なんです、ここは34キロございますが、ここについては既に供用中であるということで、こちらのオレンジ色の点線、こちら千葉県側については現在工事中であると。昨年、事業間調整を行ったのはこの赤い点線の部分で、東名高速道路のジャンクションから中央高速を経て関越道のジャンクションに至る16キロの区間について事業間調整を行ったということでございます。

この区間についての経緯でございます。昭和41年に高架方式で都市計画決定が一旦なされておりますが、地元住民の反対が非常に強かったということで、昭和45年に当時の建設大臣が地元と話し得る条件が整うまでは強行すべきではないと。いわゆる凍結宣言と呼んでおりますが、これが出されまして、その後30年間ずっと凍結しておったということでございます。平成13年4月になりまして、地下構造とした場合の「計画のたたき台」というのがここで公表されまして、地下で建設するという方向へ方針転換されたと。平成13年4月というのは、ちょうど大深度法が施行された時期というものとも重なっております。その後、大深度につくるという「方針」ですとか、具体化に向けた「考え方」などが公表されて、平成17年10月には「計画概念図」というものが公表されております。次、18年6月には地下方式へ変更するという都市計画案が公告・縦覧されまして、昨年、平成19年4月には、地下方式での都市計画へ変更が決定されたということです。大深度法の関係で見ますと、昨年1月26日から1カ月間、事業概要書が公告・縦覧されました。その際、事業の調整等の申し出はなく、事業間調整は終了してございます。これと言いますと一番下でございますが、昨年12月、第3回国土開発幹線自動車道建設会議、これが開催されまして、国土開発幹線自動車道の基本計画というものに位置づけられたということでございます。

こちらが外環の計画概要でございますが、上が平面図で右側が北、左側が南という位置関係でござんいただきたいと思っております。こちらが東名のジャンクションで、こちらが大阪方向から入ってきて、ここに東名ジャンクション、ここに中央高速ジャンクションで、こちらが山梨方面で、こちらが関越自動車道でございます、ここを結ぶ自動車道というこ

とでございまして、ここが16キロということです。下が縦断図でございしますが、大体40メートルぐらいのところをずっと通っていくと。ただし、大深度を適用する区間は16キロのうち約14キロということになっております。ここの下の網かけ部分でございしますが、3カ所ございしますが、ここが都市計画において立体都市計画として定められた部分ということでございます。

こちらは、事業間調整についてちょっと細かく書いてございますので、ここは省略させていただいて、ここのポイントだけ申し上げますと、事業間調整につきましては事業概要書というものを作成していただきまして関係者で調整を行うということがポイントだということでございます。

これが外環におけます事業間調整の実際の手続がどう流れたかという実績ベースのものでございます。昨年1月26日に事業者、こちらの場合は国土交通省の関東地方整備局になりますが、そこから事業概要書の送付があったと。当日1月26日に公告されて、その日から30日間縦覧されたと。一方で、事業概要書を提出された事業所管大臣、これも国土交通大臣になるんですが、こちらから首都圏の大深度地下協議会に關係資料を配付してさらにそこから関連の事業者の方々に情報提供が行われたということでございます。黄色の矢印の下に「調整の申出があった場合」と書いておるんですが、この事業の場合はそういうものはなかったの、黄色より下の部分は実際にはなかったということでございます。

こちらが具体的な外環の事業計画の概要でございしますが、これは事業概要書に記載されているものを表にまとめたものでございます。延長16キロということでございますが、先ほど来申し上げていますが、大深度部分はそのうちの14キロで、幅員が40～93メートルとございしますが、直径16メートルのシールドトンネルが上りと下り2本並ぶということになります、その間の部分も含めると、広いところでは93メートルあるということでございます。

こちらが事業概要書に添付されている事業区間のおおむねの位置及び施設の構造の概要を表示した事業概要図から抜粋したものでございます。こちらは平面図なんです、延長が16キロあるということで、平面図だけで10枚になっておりますが、そのうちの1枚でございます。ごらんいただければわかるんですが、住宅が非常に密集した地域の下を通っていくということでございます。

こちらが縦断図でして、これも3枚あるうちの1枚ということで、概要書にはこういう

形でおおむねの事業区域というものを図示していただくということになります。このような図面を公開することによりまして、ほかの事業者との事業間調整が可能になるということでございます。

こちらが横断図ということですが、位置によって違いますが、ここでは40メートルでございますが、こちらが広いところでは93メートルになったりするということでございます。

外環における法の流れでございますが、今現在、この事業間調整が終わったところということで、今後の流れでございますが、測量ですとか地盤調査などの現地調査が入った後、使用認可の申請書が上がってきまして、この後、ここにありますような利害関係人の意見提出等を経まして審査を行い、使用の認可という流れになります。具体的にその使用認可の申請書がいつ上がってくるのかということについては、今現在の状態ではまだはっきりわからないという状況でございます。

先ほどの経緯のところでもちょっとご説明いたしましたが、昨年12月に先ほどの国幹会議が開催されて基本計画に位置づけられたということですが、この関係の手続で申し上げますと、さらにいま一度国幹会議を開催して、今度はこれが高速自動車国道法に基づきます整備計画というものに格上げにならないと実際の事業は始められないということで、この方面での手続も残っているということでございます。

続きまして、リニア中央エクスプレスでございます。こちら先ほど課長の冒頭あいさつで言及ございましたが、これができますと、東京ー大阪を70分で結ぶものとされておりまして、現在は山梨県の実験線で走行試験中ということですが、去年、19年4月にJR東海がまずは平成37年（2025年）までに首都圏、中京圏での営業運転を開始するという目標とするんだということを発表しておりまして、さらに12月にはJR東海が自己負担を前提に手続を進めていくと発表しております。具体的な路線につきましては、ここに赤い線で引いてはございますが、いまだ検討中ということのようです。6月4日には、これは初めてなんです、自民・民主・超党派での合同議連が開催されるなど、建設に向けての機運が今非常に高まっているという状況でございます。

リニア建設と大深度の関係でございますが、そこに書いてあるとおり、大都市圏を通過する際にはリニア路線は地下鉄のように公共用地下を使ってくねくね曲がったような線形をとれないということがございますので、民地下も通過せざるを得ないと。そういう面から大深度法を活用して大深度地下での路線建設が検討されているということでございます。

す。

こちらがリニア議連におけます要請、あるいは同日開かれたんですが、沿線の自治体、商工会議所などから成る「リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟会」での要望でございます。このような感じで、具体的にどのタイミングで大深度法の手続が始まるのかというのはいささか不透明なところはありますが、おそらく確実に大深度法がリニアについても適用されるであろうと考えております。

以上で、私のほうから制度の概要と他圏域における制度活用状況ということで説明させていただきました。以上でございます。

**【西植建政部長】** ありがとうございます。

ただいまの説明につきまして、ご質問やご意見はありますでしょうか。

いいですか。後でまた全体を通しての質問の時間を用意しますので、なければ次の議題に進みたいと思いますが、よろしいですか。

続きまして（２）の近畿圏における大深度地下利用の動向についての使用認可処分事業の現況ということで、神戸市から大容量送水管整備事業についてご説明をお願いします。

**【神戸市】** 神戸市の企画調整局の足立でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

神戸市の大容量送水管整備事業でございますけれども、今年の6月19日付で兵庫県知事より大深度地下の使用の認可をいただいたところでございます。認可にあたりましては、ご尽力を賜りました大都市圏整備課をはじめ、関係の皆様に変更してお礼を申し上げたいと思います。

工事につきましては、今年の5月に発注をしております、近々、立坑の工事に着手するという予定でございます、大深度のシールドトンネル工事につきましては、平成22年から23年にかけて施工する予定でございます。今後とも、安全かつ円滑に事業を進めていきたいと考えておりますので、引き続きご指導をいただきますようによろしくお願ひいたします。事業の詳細につきましては、神戸市水道局の浜村よりご説明させていただきます。

**【神戸市】** 神戸市水道局、浜村と申します。

そうしましたら、ただいまより大容量送水管事業計画と認可手続の概要につきまして、ご報告をさせていただきます。

まず、大容量送水管の事業計画でございますけれども、区間としましては芦屋市の境か

ら奥平野浄水場まで、延長12.8キロメートルの区間に直径2.4メートルの水道管を通す事業でございます。事業期間としましては、平成8年度から24年度までの事業期間で行っております。いずれも厚生労働省の補助をいただいた事業でございます。

これが送水管事業の位置図でございます、こちらが芦屋市との市境でございます。事業区間としましては、こちら、奥平野浄水場まで、神戸市の兵庫区のほうにございます。延長としましては12.8キロメートルでございます。現在、神戸市の水道は淀川のほうから水を送ってきていただいております、六甲山麓の中に2本の送水トンネルが走っておりますけれども、この2本の送水トンネルが水道の生命線ということになっております。大容量送水管は、この2本の送水管との危険分散を考慮しまして、市街地の地下深くに新たに送水管を通すという事業でございます。断面形状としましては、ここにありますが、直径3.35メートルのシールドトンネルの中に2.4メートルの水道用の鋼管を通しまして、その間をモルタルで間詰めするといった工事をやっております。現在の進捗としましては、市境から住吉川まで、この区間が供用しております。既に既設のトンネルともつながっております、その間は3系統の送水管が走っておるということでございます。現在、この住吉川と新神戸駅の南、布引というところ、この間の6.6キロメートルのところを工事中でございます、昨年の9月にシールドトンネルが貫通したところでございます。現在、水道管の挿入作業をやっております、21年度には完成する予定になっております。今回、大深度地下使用法を適用させていただきました布引から浄水場まで約2.4キロメートル、この間を今後工事を行っていくという区間でございます。

大容量送水管の主な目的と機能ということですが、先ほど申し上げました既設の山岳トンネルの点検・更生を行う場合のバックアップ、あるいは山岳トンネルに事故があった場合のバックアップ、もう1つは、シールドトンネルの立坑が、将来、応急給水拠点ということになりますので、万一送水が停止した場合には、応急給水拠点におきまして、中にたまった水をくみ上げて応急給水に活用できると、こういう目的を持って事業を進めております。

これが応急給水のイメージでございます。送水管は地下深くを通っているんですけども、この立坑のところに上屋を整備しまして一般の方が水をとりに来られる、また消防、あるいは給水タンクへの給水が可能になるといったことで取り組んでおります。

これは奥平野工区の平面図でございます。新神戸駅の500メートルほど南、布引立坑から浄水場まで2.4キロメートルでございます。これは水道事業ですので、原則は公共用

地の下を通すということですが、公共用地の下を通していきますと、こういった形でかなり迂回したルートを通らなければならないと。この東側と西側、この2カ所について民有地の下を通していただくことによりまして、ほぼ直線的にルートを持ってこれるということをごさいます、この奥平野工区の2カ所について大深度地下使用法を適用させていただきます。

これが西側のほうの区間でございます。約110メートルでございます。敷地は、真ん中に河川が挟んでおるんですけれども、同じ権利者、神戸山手大学が敷地の所有者でございます。この区間の断面図でございますけれども、この区間が法適用区間でございますけれども、この緑色の線が推定支持地盤、そこから10メートル下がこの青い色の線になります。また、この赤い色の線が地表面から40メートルということで、この青と赤のいずれか深いほうということで、ここが大深度地下ということで、送水管はこのルートを通ってきております。

これが東側のほうの区間、約160メートルほどでございます。この区間につきましては、権利者が6件、ホテル、あるいは民間のマンション、オフィスビル等がございます。これも同じく断面図でございますけれども、支持地盤から10メートルがこの青い線で、赤い線が地表面から40メートルということで、いずれか深いほうということで、斜線部分が大深度となります。送水管はここを通っております。

これは、認可手続の流れでございます。神戸市の場合、事業概要書を平成17年8月1日に送付いたしまして、手続を開始しております。その後、事業概要書の縦覧を8月1日から8月31日まで1カ月行いまして、特に調整の申し入れ等はございませんでした。その後、平成18年6月、使用認可申請書（案）を兵庫県の方に提出させていただきました。兵庫県の方で事前審査という形で審査をいただきました。その後、正式に認可申請書を提出したのは平成19年3月27日で、申請書の公告・縦覧を4月2日から16日まで2週間行いまして、特に意見書等の提出もございませんでしたので、本審査におきまして法定されております説明会の開催、公聴会、あるいは関係人の意見の聴取等、こういう手続は行うことなく、平成19年6月19日に認可をいただいております。その後、市の区役所のほうにおきまして事業区域の長期縦覧及び兵庫県におきまして登録簿の閲覧といった手続が現在行われておるところでございます。

今回の使用の認可に当たりまして、法16条の方に7項目の認可要件が定められております。この法に従いまして兵庫県で認可の審査をいただいております。特に今回の審査で

ポイントとなった案件につきましては、この第2号要件、対象地域における大深度地下ということで、大深度地下の特定をするに当たって、これが1つのポイントになっております。

また、大深度地下を使用する公益上の必要性ということで、民地の利用制限をしてまでもそこを通すというルートの合理性、これを審査いただいております。

あと、第5号要件で基本方針との適合ということが定められております。基本方針には、安全の確保、あるいは環境の保全といったことも定められておりますので、安全につきましては、地震時の施設が安全かどうか、環境につきましては、地下水あるいは地盤への影響、文化財の保護、こういった観点で審査をいただいております。

また、将来建物が建ってもその施設に支障がないという耐力が確保されているかという審査をここでいただいております。

それぞれ簡単に説明をさせていただきます。まず、大深度地下の特定でございますけれども、技術指針では原則としてN値50以上、かつ杭の許容支持力2500kN/m<sup>2</sup>以上、これが支持地盤ということで定められておりますけれども、今回の場合、ボーリング調査等でN値50以上を確認させていただくとともに、補足的にせん断弾性波速度試験（PS検査）を行いまして、支持地盤を確認させていただいております。

また、ルートの合理性ということで、今回の場合、申請ルート、この青いルートと、当初計画ルート、緑色の迂回するルートの2つのルートがあったんですけれども、この申請ルートが一番合理的であるということを説明するために、すべて公共用地を通した場合に考えられる最短ルート、比較ルートというルートをもう1つつくりまして、この3つのルートを比較検討対象とさせていただきまして、この申請ルートが一番合理的であるということで説明をさせていただきました。

また、安全性の審査ということで、この場合、特にこの送水管事業の売りにしております耐震性ということを審査していただいておりますけれども、この送水管につきましては、一部活断層を横断しているということで、これは事業区域からは外れておりますので、直接的な審査の対象ではなかったんですけれども、施設全体の安全性ということで、断層横断部の安全性についても検討を行っております。この赤い線が想定される活断層でございます。送水管のルートとしては、この青い送水管のルートをとっております。特に断層横断部につきましては、できるだけ直行させるほうが構造的に有利であるといった見解を学識経験者からいただきまして、90度に近い交差角としまして、さらに仮にこの断層

が動いた場合でも送水管に影響を与えないように伸縮可撓管等の対策をここではとっております。

最後になりましたけれども、耐力の計算ということで、将来的に建物がここに建ってもこの施設に影響ないという耐力を計算するというので、ここでは地下25メートルの位置に800kN/m<sup>2</sup>の建物荷重、これは技術指針に定められておりますけれども、これを載荷しまして、あわせてこの構造物に係る土圧と水圧を考慮しまして耐力を算定しております。これらの荷重の合力が一番最大になる点を求めまして、そこで構造物の安全性をチェックしているということになっております。

簡単でございますけれども、こういった審査を経まして、昨年6月、無事認可をいただきました。

最後、まとめになりますけれども、今回、大深度地下使用法を適用させていただくことによりまして、事業費の縮減効果、約25億ほど縮減させていただいております。あと、工事期間の短縮ということで、施工延長の短縮による工事期間として約三、四カ月短縮となっております。また、急曲線のカーブが解消できるということで、施工性の向上にも寄与できたということになっております。今後の課題としましては、半永久的な施設になりますので、民地の中での使用権の保全ということが課題になっておるところでございます。

以上で報告を終わらせていただきます。

**【西植建政部長】** ありがとうございます。

手続関係で兵庫県のほうから何か補足あればお願いします。

**【兵庫県】** 兵庫県の志波でございます。座らせてもらって説明させていただきます。

兵庫県では、ただいま神戸市から説明がありました大容量送水管整備事業に係る大深度地下の使用の認可につきまして、先ほどの話にありましたように、昨年の6月19日に認可を行いましたので、本日はその認可手続につきまして報告させていただきます。お手元の資料5をごらんください。

まず最初の、「兵庫県公報」と書いてありますが、これの1ページから3ページまでが法の第21条に基づく認可の告示書類でございます。2ページ目の真ん中やや下の第710号というところがその該当部分でございます。1の認可事業者の名称から5の使用期間までがこういった表示をすることが定められておるところでございます。

4ページをごらんください。4ページは、法第21条に基づく神戸市への認可の通知書

類でございます。それから次に、大深度地下使用法では、認可による大深度地下の使用について永続的に周知を継続するために大深度地下の使用に関する登録簿の調製、閲覧について法第23条及び施行規則第11条、第12条で定めてあります。この関係が資料の5ページから8ページでございます。6ページの兵庫県告示第259号というのは閲覧に関する規程でございます。この規程におきまして、そこにありますように閲覧場所でありますとか、閲覧時間、閲覧手続等を定めております。なお、実際の閲覧手続につきましては、9ページ、10ページで事務処理要領を定めておるところでございます。

最後に11ページが認可の登録簿の調書でございます。実際の登録簿はこの調書と、それから図面で構成されておまして、図面は認可申請で神戸市から提出がありました事業区域及び事業計画を表示する図面の写しを添付しております。位置図、平面図、縦断図、横断図によりまして事業区域が確認できることになっております。

以上で認可手続についての説明を終わらせていただきますが、全国初の認可ということもございまして、国土交通省の大都市圏整備課様には、法の解釈をはじめ、審査過程や手続面におきまして多くのアドバイスをいただきました。この場を借りてお礼申し上げます。どうもありがとうございました。

**【西植建政部長】**      ありがとうございました。

ただいまのご報告につきまして、ご質やご意見があればよろしくお願ひします。

特にありませんか。もしあれば後でまたご質問いただくとして、次の議題に進みます。

近畿地方整備局管内における2つの道路事業につきまして、道路部より情報提供したいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

まず、京奈和自動車道、道計一課のほうからお願ひします。

**【山田】**      近畿地方整備局の道路計画第一課の山田です。よろしくお願ひします。

京奈和自動車道「大和北道路」の概要についてご説明させていただきます。

まず、京奈和自動車道でございますけれども、京都を起点として和歌山に至る全体延長約120キロの高規格幹線道路でございます。ご説明させていただきます、大和北道路は、奈良市と大和郡山市を結ぶ延長約12.4キロの道路でございます。高規格幹線道路で4車線で80キロの道路でございます。道路を計画するに当たっては、平城京跡等の世界遺産に対する配慮が必要な地域でございます。

この地域の課題としては、24号が唯一の南北幹線道路で、非常に交通渋滞が激しいということ、また、休日においても観光交通による渋滞が課題となっており、更に、渋滞を

抜ける車が住宅地の生活道路に入り、抜け道として利用され、交通安全等の課題があります。こういった背景から大和北道路を計画しております。

大和北道路のルートにつきましては、シールドトンネルと高架構造となっています。

道路計画に当たってのこれまでの経緯でございますが地下水に対する検討を行い、その結果を踏まえ文化財に対する検討を行い、地域の方のご意見を伺いながらルート・構造を検討する有識者委員会を設置し、ご意見を伺いながら検討し、ルートを決定、都市計画手続に入っております。平成16年7月から、奈良県において環境影響評価方法書に着手し、奈良県域につきましては3月18日、京都府域が4月25日に都市計画決定しました。

断面的構造でございますけれども、中央分離帯があって、3.5メートルの4車線の道路でございます。トンネルにつきましては、シールドトンネルとなっております。これは一部大和北道路の環境影響評価の抜粋でございますけれども、世界遺産である古都奈良の文化財、木簡等を保全するため地下水への影響を検討しており、予測結果でございますけれども、トンネルをつくることによる影響は数センチ程度で、地下水位の季節変動より少なく、地下水への影響は極めて少ないと予測されております。

最後に、地下水に対する検討を行うためにモニタリング委員会を設置し地下水対策について検討しております。モニタリング委員会では、現在計測中である地下観測については、工事中、工事後も引き続き継続し、地下水位に異常な変動が発生した場合の対策等について、検討しております。

以上で大和北道路の報告を終わります。

**【西植建政部長】** ありがとうございます。

引き続き、淀川左岸線の延伸部についてご説明よろしく申し上げます。

**【竹内】** 道路部計画調整課の竹内と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

淀川左岸線延伸部につきまして、ご説明させていただきたいと思っております。

まず、淀川左岸線延伸部につきましては、大阪市北区の豊崎付近から門真市葎島付近まで、延長約10キロメートルの自動車専用道路として計画している道路でございます。こちらの道路につきましては、大阪都市再生環状道路ということで、おおむね大阪市を一周するような形の約60キロの環状道路の一部を形成する道路でございます。この都市再生環状道路につきましては、平成13年8月に政府の都市再生プロジェクトの1つとして位置づけられてございます。

この淀川左岸線延伸部の計画につきましては、構想段階のP Iプロセスという形で有識

者委員会をつくりまして、広く市民の方々のご意見をお聞きしながら計画を取りまとめてまいっております。この有識者委員会につきましては、平成16年3月に設立いたしまして、合計24回の委員会を開いていただきまして、平成18年12月15日に提言として取りまとめていただいているところでございます。そのご検討いただく際には、比較ルートとして、代表的なものを今こちらに掲載してございますが、A案、B案、C案、D案ということで、おおむね地下を利用する案、それから、部分的に高架を利用する案等々、大きく4つに分けてご検討いただいております。

その平成18年に提言いただきました内容について、かいつまんでこちらにまとめてございますが、ポイントといたしまして、この大深度地下に関係する部分をご紹介したいと思いますが、この推奨すべき計画案のルート・構造の考え方ということで、一つ目は、沿道地域への影響に配慮し、用地買収及び環境保全対策等の調整区間が少なくなるようトンネル構造を主体とすることが望ましい。二つ目は、また、トンネル構造区間においても用地買収を伴わない大深度地下空間（深さ40メートル以上）を極力活用することが望ましい。それにより事業期間の短縮を図ることができ、早期整備の効果が期待できるという形で、大深度地下空間を極力活用することが望ましいということでご提言いただいております。

それから、そのルート・構造のイメージがこちらでございます。起点が現在阪神高速(株)が事業しております淀川左岸線のところから、終点は現在事業中の第二京阪道路までの約10キロの区間につきまして、概ね地下を利用するような形のルートになってございます。中間部のインターチェンジ、これにつきましても、PIプロセスの中では極力設置することが望ましいとご提言いただいておりますが、その設置については検討を要するという形になっております。

ルート・構造の概要については以上でございますが、この平成18年12月にPIでご提言いただいて以降、大阪府、大阪市等の関係機関の方々と、都市計画手続の着手に向けた調整をさせていただいているところでございます。

以上、簡単でございますが、淀川左岸線延伸部の説明でございました。

【西植建政部長】 ありがとうございます。

ただいまご説明のありました2つの事業につきまして、ご質問やご意見はございますか。近畿管内のことでも結構ですけど、ご質問ありますか。

【小菌大深度地下利用企画官】 今のご報告とは関係ないんですが、ちょっと新聞情報

で恐縮なんですけど、今年の2月ぐらいの新聞で私どもが見つけたんですが、大阪府のほうで寝屋川北部地下河川計画事業というので大深度地下を活用して行うということについて検討しているという新聞情報を見たんですけど、それについて、もし差し支えなければ、どういう状況なのかというのを教えていただければと思います。

【大阪府】 大阪府でございます。よろしくお願いたします。

地下河川でございますけども、この地下河川につきましては、都市計画道路の地下に建設を予定しているものでございます。平成3年1月に都市計画決定の手続を行ったものでございまして、これの土かぶりに関しましては15メートルから40メートルとしてございます。これにつきましては、大深度地下を使用するということで計画したものではありませんでして、現在、この地下河川に関しましては分割して着工しておりまして、部分供用している部分につきましては、調節池としまして供用しているところでございます。南部、北部の地下河川でございますが、最下流部の区間につきましては都市計画道路がまだ供用していないということでございまして、この部分の着工のめどが現在たっていないという状況でございます。平成13年4月に大深度地下使用法が施行されましたことから、難航しております最下流部分の対策の1つといたしまして、昨年度、新聞報道にも載りましたが、検討業務委託を発注しまして、地下河川での大深度地下使用の可能性について検討を行っているところでございます。この大深度地下使用法を適用検討業務委託という名前で発注させて、昨年度1月に発注させていただいたものでございますけども、現在資料収集の整理を行っているところでございまして、例えば建築物の基礎調査、井戸がどのように分布しているか、あと、公共施設等がどういう形で分布しているか、また、地下の埋設物がどういうものがあるのか、あと、土質の資料等を調査をまとめているところでございます。

今後、まだ委託中ということもございまして、大深度地下の特定を行いました上で、地下河川そのものの法線、あと施設の耐力、安全の確保、また環境の保全について検討を行いまして、あわせて経済性についても検討を行っていきたいと考えてございます。

今回の委託でございますが、新聞等には出ておりますけれども、あくまで対策の選択肢の1つとして大阪府で検討を行っておるものでございまして、今まだ大阪としまして地下河川的最下流部も含めまして大深度地下使用を行うとして方向づけに至っているものではないかと存じます。

簡単ではございますが、以上でございます。

【西植建政部長】 どうもありがとうございました。

ほかに何かご質問やご意見はありますか。よろしいですか。

無いようですので、(3)の平成19年度大深度地下利用推進調査の概要報告について、大都市圏整備課よりご説明をお願いします。

【丸茂大都市圏整備課長補佐】 国土交通省大都市圏整備課、大深度地下の担当をしております丸茂と申します。よろしくお願ひいたします。

本日は、平成19年度に大深度地下利用推進調査をした内容につきまして、支持地盤特定のための物理探査の適用に関する検討、それから大深度地下使用制度の技術的課題の検討、大深度地下使用に関する情報の整備ということで3つを順番にご報告いたしたいと思ひます。座って説明させていただきます。

まず、支持地盤特定のためには、いろいろな調査方法がございますが、皆様ご存じのとおり、ボーリングなどが一番一般的かと思ひますけれども、市街地ではボーリングをどこでもできるというわけではございませんので、ほかの手法を組み合わせながらうまくできないかなという新たな技術開発が求められている部分がございます。そこで、大深度地下利用を促進するため、支持地盤特定のための手法の可能性について調査を行いましたので、その結果をご紹介します。

まず、地盤調査のためには、一般的なボーリング調査、そのほか物理探査などの方法がございます。支持地盤特定のためには大深度を利用するライン上でボーリングをするのが直接的に結果を得られていいと思ひますけれども、大深度地下を利用するような地域は市街地で建物があるため、ちょうどいいところでボーリングできない場合があります。そこでボーリング以外の手法を組み合わせ、地盤の状況を推定する必要が出てきます。

物理探査の手法としてこれらありますけれども、市街地で大深度の対象となる40メートル程度の状況を調べるには、大きな衝撃を伴うようなものなどはできませんので、反射法地震探査や微動アレー探査などが考えられると思ひます。ただし、これらについては、油田探査などほかの目的で使われておりますので、大深度特定のために必要な深さにおいて精度がきちんとあるかどうか有効性の確認ができておりません。そこで、これらの手法の可能性や応用方法についてそれぞれの手法で地盤を推定いたしまして、それらの結果と近傍のボーリング調査から推定される結果を比較いたしました。支持地盤の特定のためにはN値が用いられておりますが、ボーリングによるN値を得ることができませんので、N値と相関関係のあるS波速度を用い地盤特定を行う方法として反射法地震探査や微動アレー

一探查がございます。

まず、反射法地震探查についてですが、人工震源を用い、反射波から地盤を推定します。実際、調査では、このような場所においてグリーンのラインの直下の地盤を対象に調査を行い地盤を推定し、それからこれら近傍のボーリングの結果から推定される地盤のラインと重ね合わせて検証いたしました。

その結果、まず、反射法地震探查で調べた結果、このようになり、支持地盤のラインというのはこの赤いラインになると推定されました。それをボーリングの結果、下に薄く色が出ているのがボーリング結果からの推定で、支持地盤としてはこのグリーンのラインになると推定されておりました、重ね合わせますと、このように大体同様の結果になりました、一定の可能性があるということがわかりました。

次に、11枚目のパワーポイントになりますが、微動アレー探查についてです。

先ほどの反射法地震探查は反射波をとらえて推定しておりましたが、微動アレー探查は位相速度を観測し推定しております。詳細は省略いたしますが、このように位相速度を測定する点を配置しまして、実際、現地では、このように赤いライン上のところを推定するために観測点を配置いたしました。その結果、ちょっと複雑な解析が間に入るんですけども、それをやった結果、支持地盤の上面というものは、この赤いラインになるであろうということが推定されました。これを先ほどと同様にボーリングの結果と重ね合わせてみた結果、この赤いラインの微動アレーによる推定のライン、それからボーリング探查による支持地盤のラインというものが大体同じ程度になるということがわかりました。

以上をまとめますと、反射法地震探查は人工震源の反射波を測定することで地層の境界がわかり、地質断面を連続的に把握できます。これは人工震源による発震が可能な場所で有効ですが、ただし、地下構造物などがあると反射波をうまくとらえられない場合があるなど、課題も持っております。

一方、微動アレー探查につきましては、微少な振動の表面波を測定し、地質断面を連続的に把握することができます。人工震源が使えないような場所で有効ですが、一方、雑音が大き過ぎると測定が難しいという課題も持っております。これら手法について、実用化に向けてはまだ課題もございますが、市街地のようなボーリング調査だけでは地盤の特定が難しい場合に、うまく組み合わせることによって地盤特定ができる可能性があります。

次に、2つ目の調査の結果について17枚目のスライドからですが、ここでは主に技術指針を対象とし、この技術指針というものは平成13年につくられておりますけれども、

おおむね7年が経過しておりまして、もともと状況を踏まえ必要な修正を行うこととされておりますので、これまで高層建築物等いろいろ建物が建ってきている状況から何か建物の特徴に変わりがあるかどうか、指針を変える必要があるかどうかという検証を行いました。

調査項目は、指針策定のもとになっているこれらのデータについてです。調査項目ごとに対象となる建物数などは異なりますが、これら倍ぐらいいまで建物データが増えているものもあれば、あまり増えていないものもあつたんですけれども、結果を申し上げてしまえば、現行の基準策定のデータと特性は大きく変わっておりませんで、今すぐ指針を変えないといけないという状況ではなかったということがわかりました。ちょっと簡単に幾つかご紹介しますが、例えば建築物による地下室の利用状況について、左が現行の技術指針、右が今回の調査結果で、建物の情報を追加したものです。大体地下利用の状況は以前と同程度の傾向でありまして、4階あたりぐらいいまで99.8%ぐらいい、ほぼ全部が占められているという状況です。

それから、支持地盤の特定方法についてですが、直接基礎の許容応力度は大体1,000 kN/m<sup>2</sup>を上限としており、それは新しい建物を加えても変わらなかったと。

それから、杭基礎の場合、やはり2,500 kN/m<sup>2</sup>を上限としておりますけれども、このようにそれぞれ技術指針をつくった当時、それから現在においても大きく傾向は変わっておりません。このように前提としている建物の許容応力度の傾向に大きな変更はございませんでした。

次に、地下室建設に関する掘削深度と山留め根入れとの関係についてですけれども、向かって左が技術指針をつくった当時、それから右が新しいものですが、あまり建物数は増えていませんで大きく変更はないんですけれども、ただ、ちょっと注意すべきデータもありまして、このように掘削深度が27メートルぐらいいあたりのところに根入れが20メートル近くのものがあつて、ちょっと深いところまで入っているものもありますので、実際開発するような場合には注意が必要になるということがよくわかります。

この辺は参考ですので飛ばします、以上のように幾つかご紹介しましたけれども、全体的に指針について変更はないということで、今すぐ変えることはないということになります。

3つ目の調査のご紹介です。大深度地下情報システムでございます。

大深度地下利用の検討を円滑に進めるために情報提供を行っております。具体的にはこ

のようなものでして、地下鉄ですとか基礎杭、電力、通信などの地下埋設物について深度ごとに色分けして示しております。具体には大深度地下使用の対象となっている地域で整備を進めておりまして、原則として20メートルよりも深いものを入れております。閲覧場所は国土交通省本省もありますが、その他近畿地方整備局などでも見るすることができます。大深度地下利用の推進のために今後機会があればご利用いただければと思います。

簡単ですが、以上です。

【西植建政部長】      ありがとうございました。

ただいまの説明について、何かご質問ございますか。全体を通してでも結構ですので、何かご質問とかご意見ございますか。

ありませんか。では、報告については終わらせていただいて、(4)のその他について2つほど報告があります。

まず、参考資料1というのを見ていただきたいんですが、近畿圏大深度地下利用協議会運営要領でございます。1枚めくっていただくと別紙1というのがありまして、委員のところにアンダーラインが1つ引かれています。近畿中部防衛局長、これは組織の改編で大阪防衛施設局の名称が変更になりました。それから、もう1枚めくっていただきますと別紙2、これは組織改編による幹事の名称変更です。近畿中部防衛局企画部長、それから京都府のほうは組織の改編で1つに集約されましたので、建設交通部長ということになります。それから次のページ、別紙3、これはオブザーバーとして参加していただいている政令指定市のメンバーなんですけど、堺市が新たに指定市になりましたので、参加していただくということになります。

以上、ご異論なければ幹事会として了承していただきたいと思います。正式には協議会の場で改めて承認ということになりますが、よろしいですか。

では、幹事会でご了解いただいたということにしたいと思います。

最後になりますが、大都市圏整備課長より、本省の組織が変わりますので、そのご説明をよろしく申し上げます。

【西尾大都市圏整備課長】      資料9をごらんいただきたいと思いますが、私ども都市・地域整備局で組織の再編が予定されておりまして、7月1日付で大都市圏整備課は廃止ということになってございます。現在、政令・省令手続中でございますが、こういう形に今後はなるというございまして、その際、大深度地下使用法については、新たに都市・地域政策課に移るということでございます。主にその政策課の中の広域都市圏整備室というと

ころが担当になるわけでございます。それから、きょう出席しております小菌企画官ですが、大深度地下利用企画官でございますが、今度は政策課の本課の大都市政策企画官という名称になる見込みでございます。それから、政策統括官が協議会における協議については所掌してございますが、これは引き続き政策統括官の所掌となっております。

また、現在訓令で大深度地下利用企画室というのがございます。名前だけつけているという感じなんです、今後推進していく姿勢を維持する意味でも、これを残せないかというところで検討してございますが、残ることになれば、形の上では都市・地域政策課の中に大深度地下利用企画室が残るということになるわけでございます。現在、その点については調整中でございます。したがって、7月1日以降、下に書いてありますように、何かありましたら都市・地域政策課のほうにお問い合わせいただければと思います。

以上でございます。

**【西植建政部長】** ありがとうございます。

本日予定された議題は以上で終わりですが、何かご質問ございますか。意見なり、どうしても一言言いたいということはございますか。

無いようですので、きょうの幹事会はこれで終わりにしたいと思います。

きょうはお忙しいところお集まりいただきまして、どうもありがとうございました。今後ともよろしくお願ひします。

—— 了 ——