

第2回近畿圏大深度地下使用協議会幹事会

日時 平成19年6月6日(水)14:00

場所 大阪合同庁舎第1号館

第一別館 2階大会議室

【坂建政部長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまより第2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ます。

本日はお忙しいところをご出席いただきまして、まことにありがとうございます。私は、当幹事会の代表幹事を務めております近畿地方整備局建政部長の坂と申します。本日の議事進行を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の議事の内容でございますが、まず初めに、お手元にも議事次第で配っておりますけれども、大深度法の適用を目指して、全国で初めて使用の認可を申請されました神戸市の大容量送水管整備事業につきまして、これまでも協議会等の場で情報提供をいただいておりますが、近々、認可庁であります兵庫県におかれまして使用の認可に関する処分がなされると伺っております。本日は、その状況等をご報告いただく予定でございます。

次に、大深度地下をめぐる最近の状況等といたしまして、首都圏のプロジェクトでございますが、大深度法の適用を受けようとしております東京外かく環状道路における事業間調整につきまして情報提供いただく予定でございます。

3番目に、近畿圏における地下利用を想定したプロジェクトということで、京奈和自動車道の一部であります大和北道路の状況でございますとか、大阪都市再生環状道路の淀川左岸線延伸部につきましては、昨年末に出されました有識者委員会の提言の概要をそれぞれ情報提供いただくという予定になっておりますので、よろしくよろしくお願いいたします。

それでは、議事次第の2番に進みたいと思います。

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の田中課長よりごあいさつをお願いいたします。

【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の都市・地域整備局大都市圏整備課長の田中でございます。

皆様におかれましては、平素より大深度地下利用行政の推進に当たりまして大変お世話になっております。この場をかりて厚くお礼を申し上げます。

近畿圏の大深度地下使用協議会でございますが、近畿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、必要な協議を行うことを目的として設置さ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認可申請第1号となる事業でございます神戸市の大容量送水管整備事業に関しまして、本年の3月27日、使用認可申請書が、事業者でございます神戸市から兵庫県に提出されたところでございます。大深度地下使用法にのっとった正式手続が本格的な段階に至りましたことは、まことに意義深いと考えているところでございます。平成13年4月にこの法律が施行されて以来、新たな局面に入ったと言えるのではないかと考えております。関係者各位のご尽力のたまものとしてここに感謝を申し上げる次第でございます。

本日の幹事会でございますが、この後、先ほど坂部長からもご紹介がございましたが、事業者であります神戸市、認可庁であります兵庫県から認可に当たっての状況説明、近畿圏において地下利用を想定したプロジェクトのご紹介等があるということでございます。今後ともこの協議会、あるいは本日の幹事会の場を通じまして大深度地下制度に対する理解を深めていただくとともに、皆様におかれましては、神戸市の大容量送水管整備事業に引き続きまして、大深度地下使用法の活用に向けて積極的に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。簡単ではございますが、開会に当たりましての私のご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。

【坂建政部長】 どうもありがとうございました。

次に、3番の出席者の紹介でございます。お手元にお配りをしております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たいと思っておりますので、どうぞよろしく願いたいいたします。

次に、議題等に進みたいと思っておりますが、その前に、事務局から皆様方にご確認をお願いしたいことがございます。よろしく願います。

【高田計画管理課長】 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の計画管理課長をしています高田と申します。どうぞよろしく願いたいいたします。

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ほうに記載していただいております、資料1から3-2、参考資料が1、2という内容になっております。どうぞご確認いただきまして、過不足等ございましたら、おっしゃっていただきますようよろしく願いたいいたします。

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、とされておりました。本幹事会において配付させていただきました会議資料及びその審議概要につきまして、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、本日ご出席の皆様方に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、その旨ご了承くださいませよう、どうぞよろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

【坂建政部長】 ありがとうございました。

それでは、早速、議事次第の4の(1)でございます大容量送水管整備事業に係る使用の認可に関する処分に入っていきたいと思いますが、事業の概要をご説明いただきます前に、ここで大都市圏整備課より大深度法における手続の流れにつきまして簡単に説明させていただきたいと思っております。よろしくお願いいいたします。

【久保田大深度地下利用企画官】 皆様、よろしくお願いいいたします。私は、国土交通省大都市圏整備課で大深度地下利用企画官を担当しております久保田と申します。

まず初めに、このたびの神戸市の使用認可申請に当たりまして、兵庫県、神戸市には非常にご尽力いただきましたことを、担当として厚く御礼申し上げます。

それでは、今回の幹事会につきましては、久しぶりということもございませぬので、この後、本題のほうで使用認可ですとか事業間調整という話もございませぬので、若干、その前に、この手続について私から説明させていただきます。お手元の資料に、一番最後になると思ひますが、大深度地下というパンフレットがあるかと思ひますが、このパンフレットの5ページをごらんいただければと思ひます。

使用認可の手続のフローチャートがあるんですけども、大深度地下の使用の認可の主な手続の流れでございます。上のほうから事業が始まっていくわけですが、まず事業者は、使用の認可を受けようとするときには事前の事業間調整という手続を行う必要があるということで、事業概要書というものを使用認可庁ないしは事業所管大臣に送付するということになっているわけでございます。神戸市の場合、17年の8月1日にこの事業間調整を開始しております。その後、使用認可のためのいろいろな諸準備を進めて、今年の3月27日に使用認可の申請が行われているわけでございます。

この使用認可の申請から、右のほうにその他の事業というのと、左のほうに大規模な事

業というのがございますけれども、神戸市の事業につきましては、この右のその他の事業の流れになるわけございまして、今回の場合は兵庫県が使用認可庁になるということでございます。兵庫県と神戸市で審査のためのいろいろな手続をしていただいた上で、近々、使用の認可になるということでございます。そういうことで、協議会のメンバーの方々に情報提供という観点から、今回幹事会を開催させていただいているというところでございます。このような使用認可の流れになっているということで、このあたりを踏まえた上で、この後の本題の説明を聞いていただければと思います。

私からは以上でございます。

【坂建政部長】 どうもありがとうございました。

ただいまのご説明につきまして、ご質問等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、続きまして、大容量送水管整備事業の概要につきまして、神戸市よりご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【神戸市】 神戸市企画調整局の足立でございます。

このたびの大容量送水管整備事業に係ります大深度地下使用につきましては、皆様のご理解とご指導を賜り、改めてお礼を申し上げたいと思います。

神戸市では、平成7年の阪神・淡路大震災の経験を踏まえまして、災害に強い水道づくりというのを進めております。中でも大容量送水管整備事業は、水源の75%を阪神水道企業団からの受水に依存しております神戸市にとりまして、非常に重要な事業でございます。完成後は、神戸市民の新たな生命線となるものと期待しております。

現在供用中、あるいは工事中の区間におきましては、道路等の公共施設の地下に布設しておりますが、今後工事発注を予定しております区間におきましては、公共空間のみではルートがかなり迂回をするということで、この大深度地下使用法を活用しまして、一部民地の下を通過することによりまして布設の延長を短縮し、事業費の縮減、工期の短縮を図ろうとするものでございます。

この大容量送水管が大深度地下使用法の適用第1号になると聞いておりますが、認可後は速やかに工事の発注を行い、事業の進捗を図っていきたいと考えております。今後ともよろしくご指導をいただきますようお願い申し上げます。

それでは、事業の概要につきまして、神戸市の水道局、浜村よりご説明を申し上げます。よろしく願いいたします。

【神戸市】 神戸市水道局の浜村と申します。

まず、大容量送水管整備事業の話に入る前に、神戸市の耐震化施策ということで簡単に説明をさせていただきます。

神戸市では、先ほどもお話しさせていただきましたけれども、平成7年1月に震災を経験しております。このときに、特に困ったことに対応するということで耐震化施策を進めています。1つは初期断水ということで、飲料水を含めた生活用水に加えまして、消防用水等にも困ったという事例がございます。また、復旧の長期化ということで、このときは1月に震災が起こったんですけれども、完全というか、ある程度生活に支障がない復旧がされたのが3月末頃までかかったということで、ほぼ10週間復旧の期間がかかっておるとい課題がございます。

それらに対応するための施策ということで、緊急貯留システム、これは市内数十カ所に給水拠点というものを設けまして、そこで応急給水体制がとれるシステムを構築していこうということで取り組んでおります。さらに、復旧の長期化ということに対応するために配水管の耐震化、壊れにくい配水管を新たに設置する場合、あるいは更新の時期が来ている配水管については耐震化を図っていくこと。それと、今から説明をさせていただく大容量送水管を耐震化施策の1つに位置づけまして、安心できる応急給水体制とか、早期復旧が可能な水道システムの構築ということで取り組んでおります。

神戸市水道施設耐震化基本計画として、平成7年の7月、震災の半年後に、先ほどのいろいろな施策を盛り込んだ基本計画を策定しております。その中でも5つの大きな計画目標ということで挙げております。まず、応急復旧期間は4週間以内にやろうと。これは10週間かかって、市民の方にもご迷惑かけたということもございまして、4週間以内に復旧できる体制をとるといことと、応急給水の目標水量を定めまして、災害発生から3日間、これは必要最低限の飲料水の確保ということで、1人1日当たり3リットルの給水目標を設定しております。おおむね1キロ圏内で、1キロ圏内に行けばどこかで給水できるということですね。あと、震災発生から10日間、この間に1人1日当たり20リットル確保しよう。これはおおむね250メートル圏内、250メートル歩けばどこかに給水できる設備があると。あと、災害発生後3週間、21日目をめどに1人1日100リットルを目標にしよう。これはおおむね100メートル以内ですね。28日以内には、災害前の通常の給水量、1人1日約250リットルを確保しようということで取り組んでおります。

また、防災拠点での水の確保ということで、例えば公園とか小学校で水が確保できるようにすること。また、地理的に連続した公平な復旧ということで、例えばこの前の震災のときでは、隣は水が出ているのに、うちのところは一個も水が出えへんといった苦情等もございましたので、ある程度地理的に連続した復旧ができること。それと、最後に、市民生活に重要な施設、例えば病院、クリーンセンターなんかでの水の早期確保に努めていこうという5つの計画目標を掲げて取り組んでおるところでございます。

現在の進捗とか計画概要でございますが、大容量送水管については今から説明させていただきますけれども、平成24年完成を目標に事業を進めておるところでございます。また、緊急貯留システムの整備につきましては、おおむね半径2キロの圏内をカバーするために、市内47カ所の緊急貯留システムを整備していこうということで、18年度末現在で37カ所完了しております。これも、目標年度としましては平成24年までに47カ所を整備するというところで進めております。

あと、配水管の耐震化ということで、特に壊れにくい継ぎ手の管路に変えていこうということで、計画目標400キロに対しまして、18年度末現在で240キロの整備が完了しております。この目標年度は、平成22年度でございます。

この大きな3つの施策の中で、ただいまより、本題であります大容量送水管の整備につきましてご説明をさせていただきます。

まず、大容量送水管の主な機能、整備の目的等でございます。淀川から取水している、既存の送水トンネルがフル稼働しておりますので、なかなか調査、更新ができません。そこで新たな送水管をつくることによりまして、代替機能を持たせた上で既存トンネルの調査、更新を行うことが可能となります。また、既存の送水トンネルの危険分散、バックアップ機能を持たせること。さらに、応急給水の機能ということで、各立坑の位置が応急給水拠点になっておりますので、そこで大容量送水管、仮に淀川からの給水がストップした場合でも、中に6万トンほど貯留ができますので、そこから給水していこうということです。あと、災害時の復旧期間の短縮ということで、送水管から既設の配水管に直結させることで、今まで10週間かかっていた復旧を4週間以内に完了させるといった機能を持たせております。

これが神戸市の水源の模式図でございます。現在神戸市ではここにありまして、1日90トンの水源を用意しておりますが、神戸市の自己水源が約20トン、兵庫県から2つ合わせて2.8トン持っておるんですけれども、ほとんどその75%が淀川からの送水

に頼っているということでございます。

これが既存の送水管路網でございます。淀川から取水、浄水した水を西宮市の芦部谷というところでポンプアップしまして、ここから自然流下で既存の2本のトンネルですずっと西のほうまで送っております。これが西区なりのほうまで通っていますが、この2本のトンネルのバックアップ機能、あるいは代替機能ということで、現在大容量送水管をこういったルートで整備してきております。仮に山岳部で被災されても、市街地部を通っているということで、こちらでバックアップが可能です。途中数力所、こういったところで接合管を既存のトンネルにつなげておりますので、いわゆる代替ネットワークがここで構築できるといって進めております。

現在、芦部谷の起点から、市境を経まして住吉川の間までが既にできておりまして、供用開始しております。こういったルートを通して既存の送水トンネルに送っています。現在、住吉川と布引の約6.6キロが工事中の区間でございます。最後に、残る布引から奥平野まで約2.4キロございますけれども、この間につきまして大深度の法律を適用しまして、今後工事を発注していこうという計画をしております。

大容量送水管のイメージ図でございます。既設のトンネルが山麓部を通っておりますけれども、この既設のトンネルと大容量送水管を連絡管でつないでいく、あるいは大容量の送水管から直接市内の配水管網へ直結できるといった事業でございます。

これが大容量送水管の断面でございます。約3.35メートルのシールドでトンネルを掘りまして、その中に2.4メートルの径の綱管を挿入しまして、その中をモルタルで間詰めしていくといった工事でございます。

送水管の事業概要ですけれども、市境から奥平野のところまで12.8キロ、口径2.4メートル、送水能力としまして1日約40万トン、総事業費が400億、工期としましては平成24年度まで、貯留能力で約5万9,000トンの能力がございます。

これが応急給水拠点となる立坑のイメージでございますけれども、給水タンクあるいは消防車への給水がここでできます。あと、仮設の給水所により応急給水ができる、既存の配水管網へ直結されているというところでございます。

これが実際の立坑の写真でございます。これは、市民の方に集まっていただいて応急給水訓練をやっているところの絵でございます。

以後、工事の概要をざっと流していきますけれども、まず、立坑を構築しまして、シールドで掘削していきます。これが一次覆工が完了したところの状況でございます。そのあ

と、二次覆工としまして鋼管約6メートル物ですけれども、立坑から挿入しまして、先ほどのシールドの中に装てんして、周りをコンクリートで埋めていきます。これが立坑の内部の状況で、これが大容量の送水管。これも立坑内部の状況で、送水管から分岐した1,350メートルの連絡管ですね。あと、かなりの圧力がかかっておりますので、減圧弁で圧力を下げまして既設の配水管に持っていくというところでございます。

以下、大深度地下使用法のイメージですけれども、これについてはこの場では省略させていただきます。

大深度地下の定義ですけど、これも省略させていただきます。

今回、最後に残っている布引から奥平野までの区間で、大深度地下使用法の適用を考えている区間でございます。当初、公道の下でいきますと青いライン、こういったルートになるんですけれども、一部ここの民地部分とか立坑の付近でここの民地の下を通らせていただくことによって、これがほぼ真っ直ぐの距離でつなげることができ、延長、工費あるいは工期の短縮といったねらいで大深度地下使用法を適用させていただいております。

これが法適用区間でございます。

これが先ほどの東側の区間です。ここが新神戸駅に向かう幹線道路、いわゆるフラワーロードでございますけれども、この道路からここの公道に至るまで民地の下を通っています。この区間が6軒の民地の下を通っているというところですよ。

これがその断面図でございますけれども、赤いラインが地表面から40メートルのライン、緑色のラインが支持地盤とみなされるラインで、そこから10メートル下げた紫色のラインがあります。これのいずれか深いところということで、斜線部分が大深度地下という定義になっておりますが、その中で、送水管としてはこういうところを通っているということですね。

これが、終点に近い部分の大深度地下のところでございますけれども、これは大学ですので、権利者は1人、1件でございます。

これも断面図でございますけれども、40メートルのラインと支持地盤から10メートルのラインの深いほうということで、斜線部分が大深度、ここを通過しているといったところでございます。

今後、将来構想としまして、奥平野から西のほうまで延長していきたいという構想はございますけれども、現在、第1期計画として24年までには奥平野浄水場まで完成させていきたいというところで事業を進めています。

以上でございます。どうもありがとうございました。

【坂建政部長】 どうもありがとうございました。

ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、関係もございますので、引き続きまして、認可庁となります兵庫県より手続関係につきましてご報告をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【兵庫県】 兵庫県の県土企画局長をしております小林でございます。よろしく願いいたします。

兵庫県では、今、神戸市から詳しい事業説明があった大容量送水管整備事業に係ります使用認可申請書の案が、今年の7月に私どものほうに出てきたわけでございますけれども、それを受けまして、私ども県庁内に審査会を立ち上げまして、現在までに3回の審査を行ってきたわけでございます。先ほど来ごあいさつ等にもございましたように、この認可ということにつきましては、全国で初めての取り組み、案件ということもございまして、私どもも試行錯誤を重ねる中で、その審査過程におきましては、国土交通省の皆様方、また神戸大学の沖村先生等の助言、指導もいただきまして、技術におけます面とか、手続面においての多くのアドバイスをいただくということでの終了を見たということになっております。この件につきましては、この場をおかりしてではございませんけれども、厚くお礼を申し上げたいと思います。

最終的には、神戸市におきまして、4月に申請書の縦覧がされたわけでございますけれども、意見書の提出がなかったということを受けまして、私ども県の審査会におきまして、5月16日に使用の認可を決定いたしましたところでございます。今後は、本日の協議会の意見等も踏まえまして、今月の二十日前後に認可の告示を行うことといたしております。兵庫県庁でありますとか神戸市中央区役所におきまして、事業区域を表示する図面等を縦覧いたしまして、住民への周知を徹底していきたいと考えておるところでございます。皆様におかれましては、引き続きましてご指導をいただくこともありますけれども、どうぞよろしくお願いをいたしたいと思います。

以上でございます。

【坂建政部長】 どうもありがとうございました。

ただいまのご説明につきまして、ご質問等はございますでしょうか。

どうぞ。

【加藤厚生労働省健康局水道課技術係長】 どうも、厚生労働省水道課でございます。

1点だけ確認させていただきたいんですけども、今回、大容量を通すというところで大深度地下法を適用するという、当然、通すものは水道管を通すということになると思うんですが、安全を確保するという意味で、今回六甲荘、ホテルの下を通るということで、例えば温泉掘削の可能性があった場合に、認可権者の兵庫県としてどうご対応されるのかをお答えいただきたいんですけども。

【兵庫県】 私から考え方を述べさせていただきたいと思います。温泉を掘るという行為をするときには県の許可が必要になってくるわけですが、この許可をやっておりますのが私ども兵庫県庁の健康生活部の中に薬務課というところがございまして、ここの許可をとっていただくということになるわけでございますけれども、事業区域を表示いたします位置図でありますとか、平面図、横断図等の閲覧用の図面等におきまして、周知を図っていききたいと私どもは考えておるわけでございます。

今お話がございました、六甲荘の所の約170メートルぐらいの事業区域は、そのホテルの下ということになってくるわけでございますけれども、今回認可をしようとする近辺での温泉掘削許可申請があるという場合につきましては、私どもだけではなくて、神戸市の水道局の許可がない場合には、私どもとしては掘削許可をしていかないという方向で取り組んでいきたいと考えておるところでございます。

【加藤厚生労働省健康局水道課技術係長】 ありがとうございます。

【坂建政部長】 ほかにございますか。よろしいですか。

それでは、次の議題の2番に進みたいと思います。

大深度地下をめぐる最近の状況等ということで、これは首都圏の事業でございますけれども、東名高速から関越道までの間の東京外かく環状道路における事業間調整につきまして情報提供いただけると伺っております。これにつきましては、大都市圏整備課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】 それでは、東京外かく環状道路の東名高速から関越道に係る事業間調整の実施に関して説明させていただきます。

まず、外環の事業の全体的な概略を簡単にご説明させていただきまして、その後、事業間調整とか具体的な外環の大深度地下の部分に係る事業計画というのをご紹介させて

いただきたいと思います。

まず、外環の全体計画でございますけれども、外環は、東京都心から約15キロぐらいのところを環状に結んでおります延長約85キロの環状道路でございます。放射状にいろいろとある高速道路を結ぶという機能を果たすものでございます。今、関越道から三郷のあたりまでが現在供用中のところでございます。こちらの千葉県側の部分は、現在工事中の部分です。これからご説明させていただくのは、東名高速の部分から中央高速のジャンクションを通過して関越道までの区間の約16キロの部分です。

この区間につきましては、昭和41年に高架方式で都市計画決定されたんですけれども、地元住民の反対が非常に強くて、昭和45年に当時の建設大臣が凍結をするということがございました。その後30年間ずっと凍結していたんですけれども、平成13年の4月に、これは、ちょうど大深度地下法が施行されたときでもあるんですけれども、地下構造とした場合の計画のたたき台というのを公表されまして、地下で建設するという方針の転換が図られたわけでございます。その後、大深度地下につくるといういろんな方針ですとか具体化に向けた考え方というものが公表されまして、平成17年の12月には計画概念図というものが公表されているわけでございます。昨年の6月から地下方式へ変更する都市計画(案)というものが公告・縦覧されまして、今年の4月に都市計画の変更が決定されたという、こういう経緯があるということでご紹介させていただきます。

具体的に、外環の計画概要でございます。

この平面図は、右側が北で左側が南とごらんいただければと思うんですが、こちらが東名高速で、大阪からこちらの都心に向かって、ここにジャンクションをつくるという部分がございます。こちらが中央高速で、山梨側から都心に入っていく中央高速、こちらが関越のジャンクション。この関越、中央と東名を結ぶ延長約16キロの部分のうち大深度地下、いわゆる40メートル以深の14キロの部分に大深度地下使用法を活用するという計画になっているわけでございます。

こちらが縦断図でございます。こちらが東名高速ですね。ジャンクションから下に入りまして、このあたり40メートルぐらいを通過して、途中、中央高速とのジャンクション、もう1つ、東八道路という地上の道路なんですけど、そこのインターチェンジを経由しましてこちらの関越道に至るところでございます。

こちらの縦断図の下でございますけれども、ここの部分は、都市計画で立体都市計画を定めている部分でございます。こちらの斜線の部分ですね。3カ所に分かれておりますけれども、立体都市計画を定めております。

では、大深度地下の定義のところを説明させていただきたいと思えます。

大深度地下の定義は、まず、地下室の建設のための利用が通常行われぬ深さということで、いわゆる40メートルより深い部分か、または建築物の基礎の設置のための利用が通常行われぬ深さということで、こちらの図面を見ていただきたいんですが、建築物の基礎が支持地盤と言われる上面の部分に掘り込まれるということ想定して、そこからさらに10メートル深く掘り込んだところ、ここより深いところが大深度地下、このとを比べて、即地的に見ていずれか深い方が大深度地下というところで定義されるわけでございます。

これは、先ほど大深度地下の手続ですが、先ほどの神戸市の事業はこちらの都道府県知事認可の事業でございましたけれども、外かく環状道路の場合は、現段階では国土交通省が予定事業者ということでございますので、こちらの左側の方のラインになるということで、国土交通大臣認可という事業になるということでございます。

では、事業間調整というものがどういうものかということをご説明させていただきます。

事業間調整というのは、ここに書いてありますように、事業者が使用認可申請をする際に、事前に他の事業者との間で、例えば事業の共同化だとか、事業区域の調整というような要望が他の事業者からあった場合に、その事業者との間で調整を行うというものでございます。事業間調整をする際には、事業概要書というものを作成して公表するというところでございます。この事業概要書には事業の種類、事業計画の概要ですとか、事業区域、こういうものを記載した概要書というものを作成して公表すると。その公表した結果、ほかの事業者から、例えば共同化したいとか、事業区域を調整できないかという申し出があったときに、当事者同士ないしはこういう協議会の場で調整するというのがこの法律の特徴でございますけれども、このような事業間調整というスキームがございます。

事業間調整の対象となる事業につきましては、この法律の対象となる事業でございます。先ほど申して、鉄道、河川、道路、電気等という事業が対象ということでございます。先ほど申

し上げたように、こういう協議会の場も事業間調整を行う場ということで位置づけられているところでございます。

具体的にこの外環事業に係る事業間調整の手続、これは実績でございます。今年の1月26日に、事業者から事業概要書の送付がございました。この事業概要書につきましては、同日に公告をされまして、公告の日から30日間縦覧しております。一方、その事業概要書を送付された事業所管大臣、これは国土交通大臣でございますけれども、首都圏の大深度地下協議会に資料を配って、そこから関連の事業者の方々に情報提供していただいたということでございます。その結果、事前の調整の申し出がありませんでした。1月から2月にかけて公告されましたけど、特に申し出はなかったということでございます。

具体的な外環の事業計画の概要でございますけれども、延長では先ほど16キロと申し上げましたけれども、実際に大深度部分はもうちょっと短うございまして、延長約14キロとなっております。幅員が大体40メートルから93メートル。これは、道路が上りと下り2本になってございまして、直径16メートルのシールドトンネルが左右に2本並ぶと、その間の部分も含めると93メートルという非常に幅広い幅員になるということでございます。車線は、上りと下りで3車線ずつで6車線ということでございます。計画交通量が7万2,000台。このあたりの資料につきましては、今、お手元に事業概要書の写しを参考資料としてお配りしておりますので、こちらでござんいただければと思います。

おおむねの事業区域、これは平面図でございまして、パワーポイントには一部分しか掲載しておりませんが、お手元の資料には全部添付しておりますので、ござんいただければと思います。全部で10枚になります。このあたりはほとんど住宅地でございます。このあたりを上りと下りの左右に分かれたシールドトンネルが掘られるということでございます。このように、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でございます。このような図面を公開することによって、他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。

こちらが縦断面図でございます。地表から40メートルより深いところを通るというものを図面で図示していただいているというところでございます。

こちらが横断面図でございます。位置によって違うんですけども、40メートルから

5.5メートルぐらい掘り込んだところを、さらにまた1.8メートル掘り込んでいるというところがございます。シールドトンネルの直径は1.6メートルなんですけれども、周囲に1メートルずつの管理幅を設定しているというところがございます。

先ほどの部分は本線部なんですけれども、こちらが拡幅部分、ランプ部分ですね、先ほど幅員が9.3メートルと申しあげましたけど、こういうところが非常に幅広くなっているというところがございます。こちらの中央高速とのジャンクションです。

こちらが分合流部の縦断図ですね。このあたり、分合流部につきましては、非常に大規模になっていて4.0メートルより上の部分がございますので、ここの部分については大深度から外れているというところがございます。

こちらが横断図ですね。このように、こちらが本線の1.6メートルなんですけれども、分合流部につきましてはこのような巨大な施設になっているというところがございます。幅2.8メートル、高さ2.1メートルでございます。事業区域も現段階ではこのように設定しております。このあたり、ほんとうに最終的に使うのかどうかというのは、使用認可申請のときにまたいろいろ検討が必要かと思えます。

今後の流れでございます。事前の事業間調整、1月から2月にかけて行われました。結果として、事前の申し出がなかったので、法律に基づく事業間調整というものは今回はこれで終了しているところがございます。

この後の流れでございますが、測量等の現地調査に入ったりした後に使用認可の申請が上がってきて、この後、申請書の公告・縦覧、利害関係人の意見書提出ですとか説明会の開催、このようなものを行った上で審査、使用の認可という今後の流れになるわけでございます。

私からは以上でございます。

【坂建政部長】 ありがとうございます。

ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、議題の3番に移りたいと思います。

3番目の議題は、近畿圏における地下利用を想定したプロジェクトでございますけれども、ここでは近畿地方整備局管内におけます2つの道路事業につきまして、近畿地方整備局道路部より情報提供いただきたいと思えます。

1つ目は、京奈和自動車道、大和北道路におきまして地下構造形式の採用を検討中と
いうことでございます。2つ目が淀川左岸線の延伸部でございますが、これは昨年
の12月15日に有識者委員会から提言がされたと伺っておりますので、それぞれの状況に
つきまして、順次、続けてご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願
いいたします。

【山田道路部道路計画第一課長補佐】 近畿地方整備局道路部道路計画第一課の山田
でございます。よろしくお願いいたします。

お手元に資料3-1「大和北道路計画の概要」というのをお配りしております。細か
くはそちらを見ていただいて、パワーポイントでご説明させていただきます。

まず、大和北道路は関西の外郭環状道路である京奈和自動車道の一部となる道路で
ございます。奈良市域の部分が今回の大和北道路でございます。道路の事業の種類といた
しましては、自動車専用道路で、奈良市域の延長約12.4キロ、道路の構造規格といた
しましては自動車専用道路の第1種第3級、車線数は4車線、設計速度は80キロで
ございます。

そもそも大和北道路の事業の目的でございますけれども、奈良地域の中央部に一般国
道24号が南北に通っております。24号が南北の幹線道路となっており、日常的に、
この写真のとおり渋滞を起こしています。また、休日になりますと、東大寺、春日大社
を含めて著しい渋滞が生じております。また、ここの図に示していますが、濃い茶色の
部分の平城宮跡、春日大社等は世界遺産に指定されており、少し薄いところは、バッ
ファゾーンになっております。

道路交通の問題といたしましては、南北幹線道路が24号1本しかないため渋滞が著
しいというのが課題でございます。幹線道路の24号が渋滞しているために、市街地内
の生活道路を抜け道として利用し、生活路まで影響を及ぼしています。特に、この写真
のように、細街路を抜け道として使用するために、通学路等で渋滞が発生しています。
市街地を通過する交通が住宅地に入り込んでいるといった課題がございます。この根本
的な対策として大和北道路を整備するというのが事業の目的でございます。

大和北道路は、既に供用している京奈和道路と名阪自動車道の大和郡山インターを結
び、ちょうど奈良市中心部を南北に計画している約12.4キロの高速道路でございます。

ここの破線の部分は、トンネルにするという計画で進めております。計画路線に奈良

北インターチェンジ、奈良インターチェンジ、大和郡山インターチェンジを設けるという計画でございます。この道路計画の主な経緯をご説明させていただきます。

まず、平成10年12月に、平城宮跡等を含めた「古都奈良の文化財」が世界遺産に登録されました。世界遺産を含めた周辺には、地下に埋まっている木簡等が出土されていますので、それに対する配慮といたしまして、木簡の保存状態に影響のある地下水について検討委員会を平成13年から平成14年にわたってやってまいりました。

地下水の影響を検討した後に、地下水の影響が木簡等の文化財にどう影響するかというのを平成14年に検討しました。この検討結果を踏まえまして、大和北道路としてルートを決める有識者委員会を実施しております。これにつきましては、沿道の地域の皆さん等のご意見、アンケート調査等、ヒアリング等を行い、平成14年9月から平成15年10月の間に有識者委員会を行い、ルートを決めたものでございます。その後平成16年7月に、環境影響評価の方法書に着手し、昨年の9月から10月に準備書の縦覧を行っております。

ルート、構造の概要でございますが、この図は、左が北で、右が南側で、南北を横にしておりますが、奈良インターから大和郡山でございます。下に構造形式、縦断図がありますが、京都府域の京奈和道路を通る部分は、地表と高架方式で、平城宮跡、その周辺部分を通るときは地下式構造で計画しております。地表に出てきて、24号沿いに高架構造で大和郡山に至るという道路計画でございます。

断面の構造でございますけれども、盛り土部は18メートル、トンネル部分につきましては12.3メートルのシールドトンネル2本という計画でございます。

大和北道路の計画概要につきまして、以上で説明を終わらせていただきます。

【大西道路部道路計画第二課長】 引き続き、道路部の大西より、淀川左岸線延伸部のPIについてご説明いたします。パワーポイントを5枚ほど用意してございます。資料の3-2ということでございます。

淀川左岸線延伸部は、計画としては約10キロメートルということでございますけれども、この資料の中、淀川左岸線延伸部と書いてございます赤いぼつぼつのところ、この10キロメートルの計画でございます。この道路につきましては、大阪市の北区の423号の新御堂のほうから第2京阪道路と近畿道の連結部、大阪府門真市のほうへつながる道路でございます。

この道路は、左側延伸部の423号の北区から湾岸線まで至る淀川左岸線という事業、これは阪神高速道路公団及び大阪市で事業を行っておられますけれども、この大和川線は、大阪府並びに堺市と阪神高速道路公団の事業を進められておりますけれども、こういうものと湾岸線、近畿自動車道と一体となって約60キロの環状を形成する自動車専用道路だということでございます。

この機能は、平成13年8月に、大阪圏の新たな環状道路として都市再生プロジェクトに第2次案で位置づけられておりますけれども、そのとおり都市再生に資する道路ということで、既にごございます既存の阪神高速道路環状線で、都心に用事のない車を円滑にさばいて都市内の交通の円滑化に資する、しいては都市再生に資するという事業でございます。この事業につきまして、延伸部の計画を平成16年3月に有識者委員会を立ち上げましてP Iの手続を進めてございます。その以降平成18年12月に提言をいただくまでの間、24回の有識者委員会を開催するとともに、関係する沿道の方々、あるいは地域の方々、広域の方々にいろんなアンケートをいただきまして最終的にまとめたということでございます。詳細は2ページ、右側にプロセスの流れを書いておりますが、池田先生を初めとします5人の先生方で審議をいただいております。

比較を行ったルート・構造でございますけれども。資料をあわせてごらんいただきます。3ページに、比較検討を行ったルート・構造案というのがございます。これは、アンケートの中でいただいたいろんな既存高速道路の利用も含めた、あるいは整備しない案も含めたルート・構造について有識者委員会で検討してございまして、この中にはB案、D案にありますように、高架を使用したものも含まれてございます。C案、A案というのはトンネルを基本形としておりますけれども、深さの使い方が違うという比較案でございます。当然、利用している上部空間も都市の上部空間も若干違うということでございます。各案ある中でほぼこの4案ぐらいを俎上にのせまして、最終的な提言をいただいております。

その次のページに基本的な考え方がございます。当然、都市再生プロジェクトとして位置づけておりますので、渋滞緩和、あるいは地域の利便性の向上とかそういうものに資する事業、計画であること、都市の住宅の非常に多いところを通過してございますので、環境に配慮した計画とすること、事業期間を短縮して早期に整備効果を発揮することと

いう3点の基本的な考え方のもとにルート・構造の考え方が示されております。1つはトンネル構造で行くと。トンネル構造の中でも、できるだけ用地補償費を伴わない大深度の利用が望まれるということが1点目でございます。さらには、地上部ではインターチェンジにアクセスをする場合に影響が少ないように、公共空間や都市計画道路などの公共空間を活用するというのが2つ目でございます。3つ目には、今後、沿道の利用の観点から中間部にインターチェンジを設置することが望ましい。けれども、詳細は計画案を詰める段階で十分検討してくださいの3つでございます。

その結果、最終ページでございますけれども、おおよそのルート帯と深さが示されてございます。これは、一番深いところは40メートル以下の大深度を利用するという点、途中、中間にインターチェンジを設けて地域利便に資するということが提案されてございまして、これをもとに詳細に計画を固めてやっていきたいということでございます。主な断面構造はトンネルが主となってございますので、シールドトンネルの往復2断面の構造となるということでございます。

以上でございます。

【坂建政部長】 どうもご説明ありがとうございました。

ただいま、2つの案件につきましてご説明いただきましたけれども、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。

【久保田大深度地下利用企画官】 まず、質問なんですけれども、大和北道路なんです、これについては、先ほどのご説明で地下方式ということでお伺いしたんですが、実際に大深度部分を使うことになるのかどうかという部分について教えていただければと思います。

それと、もう1点は淀川左岸線なんです、これは質問ではないんですが、大深度の部分を使う可能性があるということなので、なるべく早めにこちらのほうにもご相談いただければと思います。

【山田道路部道路計画第一課長補佐】 それでは、お答えさせていただきます。

大和北道路でございますが、地下水との関係、文化財に対する配慮事項を踏まえながら、おおむね40メートル前後と考えております。今環境影響評価等の手続をやっていこうと、今後詳細に検討する予定でございます。

【坂建政部長】 文化財は大丈夫なんですか。

【山田道路部道路計画第一課長補佐】 文化財に対しては、文化財の検討委員会と有識者委員会の提言では、地下水への影響につきまして、季節変動に対して道路をつくることによる影響は数センチと言われており、文化財に対して、影響はないというご意見をいただいております。

【坂建政部長】 ありがとうございます。

淀川左岸線に関して何かコメントありますでしょうか。

【大西道路部道路計画第二課長】 大深度の利用につきましては、今、12月にPIの報告をいただいたというところでございます。今後、詳細にそのルート・構造の詰めをする段階において事前に協議をお願いしたいと考えていますので、よろしく願いしたいと思います。よろしくお願いします。

【坂建政部長】 そのほかご質問、ご意見等はございますでしょうか。

もしないようでしたら、議題の3については終了ということにさせていただきます。

本日予定しております議題は以上3つでございますが、全般を通しまして何かご質問、ご意見等ございますか。

もしないようでしたら、以上で本日の議事は終了ということになりました。

ご出席の皆様方には、今後とも引き続き大深度地下利用の推進にご協力をよろしくお願いしたいと思います。

最後に、事務局から確認事項、何かございますでしょうか。

【高田建政部計画管理課長】 本日の資料と議事概要、議事録につきましては、冒頭にご説明申し上げましたように対応させていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【坂建政部長】 それでは、ほかにごございませんようでしたら、以上をもちまして本日の第2回近畿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。長時間どうもありがとうございました。

了