

## 第4回中部圏大深度地下使用協議会

日時：平成17年1月12日（水）15：00～16：30

場所：KKRホテル名古屋3階「芙蓉の間」

司会（村田中部地方整備局長）

それでは時間もまいりましたし、また、皆さんおそろいでいらっしゃいますので、早速でございますが、ただいまから第4回中部圏大深度地下使用協議会を開催させていただきます。

進行役を務めます国土交通省中部地方整備局長の村田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、開会に先立ちまして国土交通省を代表していただきまして上野政策統括官からごあいさつをちょうだいいたしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

上野政策統括官

ただいまご紹介をいただきました国土交通省の政策統括官をやっております上野と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

皆様におかれましては、常日ごろから大深度地下利用行政の推進にあたってさまざまなご協力をいただき、大変ありがとうございます。また、新年早々のお忙しいところを今日はおさし繰りいできて皆さんお集まりいただきまして大変ありがとうございます。この協議会は、中部圏におきます公共の利益となる事業の円滑な遂行を図るとともに、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てきているもので、今回が4回目になります。すなわち大深度法に基づく制度の活用にあたりましては、事業を構想する段階から既にある施設との調整でありますとか、安全や環境などの課題にも配慮する必要があります。そういったことでさまざまな関係者との緊密な連携調整を行いながら進めるということが不可欠だと思うわけであり、その連絡調整のための場としてこの協議会が設けられているわけであり、

私どもといたしましては、大深度法及びそれに基づいて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、これを基礎といたしまして、これまでにさまざまな行政的な取り組みを行ってまいりました。大深度地下使用技術指針を策定いたしましたし、それから安全・環境の指針もつくって、事業が円滑に行われるための基礎となる取り組みを進めてきておりました。そして今日ご紹介しますのは、大深度地下の公共的使用におけるバリアフリー化の推進・アメニティーの向上に関する指針、この案を作成いたしましたので、それ

を今日のご説明をし、幅広いご意見を賜りたいと思っております。

また、本日はかねてから進めております大深度地下情報システムについても、特に首都圏を端緒に今整備を進めてきておりますので、その現状についても併せてご説明を申し上げたいと思っております。

今日はお集まりの皆様におかれましては、この協議会の場を活用いたしまして、積極的に情報交換、連絡調整を図っていただき、できるだけ早い時期にこの中部圏でも大深度地下利用の第1号が出てまいりますように期待をいたしまして、協議に参加をしていただければありがたいと思うわけでございます。

以上で最初のごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

#### 議長

これでちょっと申し遅れましたが、お手元に議事次第という資料があると思うのですが、この次第に従いまして今進めているところでございます。現在開会と、国土交通省のあいさつとして上野政策統括官からごあいさつをちょうだいしたわけでございます。

引き続き3番目、出席者の紹介というところに入らせていただきます。

出席者につきましては資料がやはりお手元に配布させていただいております。出席者の名簿と配席図、これによりご紹介にかえさせていただきたいと思えます。よろしく願いを申し上げます。

それでは議事の4でございます。その議事に入ります前に、ここで事務局から本日の議事について皆様にご確認をちょうだいしたいことがあるそうでございますので、事務局からお願いいたします。

#### 事務局（藤條中部地方整備局建政部計画管理課長）

事務局を務めさせていただいております中部地方整備局建政部計画管理課長の藤條と申します。

本日の議事に関してでございますが、「大深度地下の公共的使用に関する基本方針」において、この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いうふうにされております。したがって、前回までの協議会と同様に本日の協議会の議事概要、議事録につきましては、委員の皆様にご確認をいただいた後、中部地方整備局のホームページにて掲載させていただきたいと思っておりますので、その旨ご了承願います。

議長

ただいまの説明についてご意見、ご異議等ございましたらお願いをいたします。よろしゅうございましょうか。

分かりました。ありがとうございます。では、そのように進めさせていただきます。それではこれから本格的な議事に入らせていただきます。

4でございますが、大深度地下の公共的使用におけるバリアフリー化の推進・アメニティーの向上に関する指針案について、ご審議をちょうだいしたいと思います。まず最初にご説明を国土交通省の方からお願いをいたしたいと思います。

松本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企画官をやっております松本と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。座ってご説明させていただきます。

お手元に資料がございますが、資料 NO.1 というものがございます。大深度地下の公共的使用におけるバリアフリー化の推進・アメニティーの向上に関する指針案というものでございます。それに付随いたしまして、参考資料ということで三つ付けておりまして、一つ目がその指針の概要でございます。それから二つ目がこの指針をつくるにあたりまして、2年にわたりご議論いただきました検討調査委員会の名簿でございます。それから3点目といたしましてこのパワーポイント、今画面上写っておりますが、その印刷版ということで、縦二つ上下に入れております。それではパワーポイントを使いまして、今からご説明させていただきます。

まず委員会でございますが、平成15年、それから16年の2年間にわたりまして、西委員長を中心に活発な議論を展開していただいているところでございます。副委員長を神作中京大学教授にお願いしております。また、下の方に特色ある委員ということで、二人上げさせていただいておりますが、参考2というペーパーの中に全委員の名前があるわけでございます。特色ある委員ということで二人上げさせていただいております。一人は國府方さんという方でございまして、この方は身障者の方でございますが、バリアフリー化の推進の検討に当たり身障者の方から生の意見をお聞きしたいということで、委員の1人に入れさせていただいて、いろいろとご示唆、あるいはご注文をいただいたということでございます。

それからもう一人、吉田あこ先生をのせております。この方はバリアフリーという分野では第一人者ということで、委員会に参画していただいているということでございます。

指針の目次でございますが、第4章からなっております、総説、それからバリアフリーの関係の措置、アメニティーの関係の措置、それからバリアフリーの推進、アメニティーの向上に関する情報の収集、それから活用についてということで、4章立てになっております。内容に入る前にわれわれがまず注目したのが、いろいろな施設があるわけでございますが、大深度にある施設のみならず、地下にある施設というのはいろいろあるわけでございます。そういう意味で大深度地下の特殊性というものを、まずは議論のベースとして把握しておかなければならないのではないかと認識の下に、それぞれの措置が議論されなければならないのではないかと考えました。まず特殊性ということで何点か共通項目を見つけました。一つ目といたしまして、地上との移動距離、あるいは時間の増大ということで、普通の例えば地下鉄駅なんかの場合は、移動制約者の方を念頭に置いてエレベーターなりエスカレーターという施設を設計すればいいわけでございますが、地下40mともなりますと、ビルでいきますと13階ぐらいにあたりますので、一般の方も健常者の方もお使いいただくというケースが非常に大きくなるのではないかとというのが1点目でございます。

それから2点目につきましては、地下深いものですから、地下の一番下のホームから地上までというふうに考えると非常に長くなるということで、設置場所をうまく考えないとなかなかいい組合せができないということでございます。

それから移動制約者については、なかなか一人では移動できませんので、そういうときにボランティアの方を中心に介助いただく、あるいはお助けいただくというふうな人的協力体制の整備の重要性が増すのではないかとございます。

それから言わずもがなでございますが、地上からの距離が長いということで、給気距離、あるいは排気距離というものも当然のことながら長くなるということでございます。それでちょっと1点申し上げるのが遅れましたが、一番上のタイトルを見ていただければと思いますが、大深度地下の施設といいますがいろいろな施設がございます。例えばこの会議の最後の辺でご説明いたしますが、今、神戸市で第1号の申請が出ようとしております。神戸市の場合は無人施設でございます、水が通る水道管でございます。同じ地下施設でも有人施設と無人施設というものがございます。このアメニティーの指針、あるいはバリアフリーの指針というものは、有人の施設でかつ一般的に人が利用するところを想定しており、例えば地下駅のホームだとかあるいは地下街だとか、そういうものをイメージしているわけでございます。同じ例えば地下で有人施設というものであっても、例えば自動車道のトンネルだけということであれば、なかなかそこはこの指針にはなじまないのかなということで、前提条件といたしまして、今の時点では一般の有人施設というものを念頭に置きながら検討して

おります。それで特殊性の2でございますが、施設の閉鎖性ということで、6点ほど上げております。それで（1）番と（5）番がございますが、これは赤にしておりますが、私なりに分析するところ、（1）番と（5）番は、大深度で地下深くなれば温度が比較的安定している、あるいは内部環境がコントロールしやすいということで、積極的に活用していくべき要素として考えております。ほかの（2）番、（3）番、（4）番、（6）番と峻別する意味で、（1）番と（5）番をわざと赤にさせていただいております。（2）番、（3）番、（4）番、（6）番につきましては、例えば空気が施設内にこもりやすい。あるいは地上の情報や自然光が入りにくい。音が施設内にこもりやすく風等の自然の音が欠如する。あるいは閉塞感、心理的圧迫感が強いということで、かなりネガの部分が多いのですが、数は少ないのですがポジの部分もありますので、そういうポジの部分については積極的に活用する形での施設設計を考えていきたいということで、赤にさせていただいております。それから3番目、4番目でございますが、迷路性、あるいは地下水の水圧が高いものですから、漏水対策の重要性ということを上げさせていただいております。迷路性については三つのポイントに細分しております、方向感覚の低下、位置情報が乏しい、それから見通しが悪いという三つに分けさせていただいております。それでは第1章の内容、総説でございますが、大深度地下の公共的使用におけるバリアフリー化の推進・アメニティーの向上の位置付け、それから本指針の目的、適用範囲、それからバリアフリー、アメニティーの向上のための措置について記述するというところで四つからなっております。

まずは、位置づけでございます。法律上はここに書かれておりますように、第6条第2項によりまして、ここでは法というのは大深度法でございますが、国が定める基本方針において、安全の確保、環境の保全、その他大深度地下の公共的使用に際し配慮すべき事項を定めることになっております。それから第14条第2項でございますが、使用認可申請書に上記事項にかかる措置を記載した書類を添付する、それから第16条でございますが、事業計画が基本方針に適合することが使用認可の要件というふうにされておるわけでございます。

それで第16条の基本方針に適合するところがございますが、その下を見ていただきますと、基本方針におきまして、バリアフリー化の推進、アメニティーの向上についても、安全の確保、環境の保全とともに、大深度地下の公共的使用に際し、配慮すべき事項として検討が必要というふうに位置づけられております。

次に、目的でございます。本指針の策定によりまして、バリアフリー化あるいはアメニティーの向上が図られるということでございます。また、この指針に沿いました使用認可申請書が使用認可権者でありますわれわれ国土交通大臣、

あるいは各都道府県知事に提出され、円滑かつ的確な使用認可手続きが行われるということを目的にこの指針がつくられております。

適用範囲でございますが、大深度地下を使用する事業でございますが、具体的にはいろいろな施設があるわけでございますが、一般有人施設を想定し、またそれを通常利用する場合ということで考えております。

バリアフリー化の推進あるいはアメニティーの向上のために措置が必要な事項ということで、基本方針によりまして、一般有人施設を大深度地下に設置し、通常利用する場合の①、②とありますが、高齢者、身体障害者等の移動制約者等の円滑な移動が可能となるような総合的なバリアフリー化の推進、それから快適で安心できる内部環境の維持に努める等のアメニティーの向上について検討し、講ずべき措置と望ましい措置を示しております。それで分かりやすいように講ずべき措置を赤字といいますかオレンジの字にしております、望ましい措置を黄色の字で書いておるわけでございます。

それで講ずべき措置につきましては、必ずその事業者の方にお守りいただくという義務規定でございまして、もう一つ義務ではありませんが、こういうふうにやっていただくと認可権者としてありがたいなという、目標的な措置を黄色で望ましい措置ということで記述しているわけでございます。

また、バリアフリー化の推進・アメニティーの向上関連情報の収集整備及び活用に関する措置も併せて記載しているわけでございます。

今私が申し上げたのが画面上出ておりますが、赤で書かれているのが事業者が必ず守らなければならない措置、それから黄色で書いてありますのが必ずしも守る必要はございませんが、できる限り取り組んでいただきたい措置ということで分けているわけでございます。

第2章、これがバリアフリー化の推進の具体的な措置でございますが、高齢者や身体障害者等の移動制約者の円滑な移動という部分と、人的協力等のソフト面での対策という二つに分かれているわけでございます。

1番目については、さらにエスカレーター、エレベーターの整備という部分と、情報伝達の対策という部分に分かれております。まず1-1ということでエスカレーター、エレベーターの整備でございますが、まず議論の課題といたしまして、輸送力の増強ということについて考えてみました。まず講ずべき措置ということで三つ上げておりますが、大容量化、それから複数設置、高速化でございます。いずれにしても輸送力を増強するためには、大きくするか、たくさん設置するか、あるいはスピードを上げるか、又はその三つをうまく組み合わせるかということかと思えます。複数設置につきましては、適切な感覚を保った設置位置ということで、片方に固まらないような形にうまく分散された設置というものが望ましいということでございます。

あと高速化につきましては、早くなれば早くなるほどいいんですが、早くなればなったで今度乗り心地が悪くなる、あるいは乗降時の安全性の確保というのが難しくなってくるという面も逆にございますので、そういう面についても配慮が必要だということを強調しております。これが大容量化の例でございます。

見ていただきますとここに二つのエレベーターのカゴがございまして、上カゴと下カゴの二つが同時に上がったり下がったりするというダブルデッキ型のエレベーターです。森ビルの東京の六本木ヒルズで実際に運行されているものの例でございます。

その次に別の課題といたしまして、導入空間の制約を踏まえた設置ということを考えてみました。そこから出た結論としましては、講ずべき措置といたしまして、エスカレーター、エレベーターの設置ということで、地下空間の構造、利用者の利便性、わかりやすさの考慮、移動制約者が無理なく利用できるための配慮、空間の有効利用を図ることが可能なエレベーター機種を選定、エスカレーターの折返設置、それから車椅子利用者の優先利用ということについて、講ずべき措置と位置づけております。これが一つの例でございますが、身体障害者と申しますが車椅子の利用者が優先ですよというマークが、エレベーターのドアの位置についているという例でございます、JRの東京駅の例でございます。

それから次に情報伝達の対策でございますが、大きな課題といたしまして、上下方向を含めた方向感覚の低下や迷路性の改善という課題のもとに議論をいたしました。その結果、講ずべき措置としまして、三つ大きく書かれております。すなわち音声誘導、それから表示上の工夫、見分けやすい配色ということで、これらの三つをうまく組み合わせて迷路性を改善してくださいという内容になっているわけでございます。それで音声誘導の中身が二つございまして、地下の深さ、階数等に関する情報提供、情報を聞き取りやすくするための対策、それから表示上の工夫といたしましては、案内サインや床面案内、電光表示、ランドマークの設置、見分けやすい配色といたしましては、必要な輝度比が確保された案内サインや階段の踏面等の配色ということを上げております。これが六本木の駅の中に実際にある表示板でございまして、ここが40mですよということが階段のこの前面のところに書かれてございまして、利用者がここは40mなのかと、そうするとこの辺は45mだなということがある程度分かるような形にしております。

もう一つの例としまして、迷路性の改善ということで、迷わないようにランドマークを活用していただくという例です。これも東京駅でございまして、動輪広場というものがございまして、これを目がけていただくと迷路性が

ある程度改善されるのではないかという例でございます。

それから人的協力等のソフト面の対策でございますが、課題といたしまして地下空間にいる人々の協力を得る等の工夫ということについて主に議論をいたしました。この部分についてはなかなか義務付けは難しいだろうということで、望ましい措置ということにさせていただいております。具体的には組織的な人的協力、それから必要なときに介助を呼べるシステムの構築ということでございまして、組織的な人的協力の中が三つのパーツからなっております。一定の教育、訓練を受けたボランティアの活用、地下駅の駅員等に対する訓練教育、移動制約者の訓練教育への参加ということを上げております。

これが地下鉄駅の中での訓練の様態でございますが、この方も駅員さんなんです、この車椅子に乗っている方も駅員ということで、実際に自分が乗ってみて使えるのかどうかというのを訓練する中でチェックしているというふうな例でございます。

それからこれは東京地下鉄のメトロと称しておりますが、護国寺の駅での募集でございます。駅ボランティアというものを募集してございまして、50名程度募集しているわけでございますが、必要なときに空いている時間に来ていただいて介助をしていただくというふうなシステムにご参画していただく方を、広く募集しているというパンフレットでございます。

それから次に第3章に移りますが、アメニティーの向上のための措置でございます。内容的には快適で安心できる内部環境の維持というベーシックな部分と、それをさらに追加的・積極的により快適な内部環境を創出する部分と二つに分かれているわけでございます。第1番のベーシックな部分でございますが、課題としまして温度、湿度、空気、気流の適切な管理について考えてございまして、講ずべき措置といたしまして、施設内の特定の場所に空気の滞留することのない施設計画、それから温度、湿度、一酸化炭素濃度、浮遊粉塵量、臭気、気流等について総合的に管理できるエアコン施設の導入ということを掲げております。

これが一つの例でございますが、都営地下鉄大江戸線の飯田橋という駅がございまして、その空調施設、換気施設を例として上げさせていただいております。

それから光の管理でございますが、講ずべき措置といたしまして、これは福岡の地下街でございますが、過度に明るくなく、いいムードを出しているということで、照明の質と量を考慮した快適な地下空間の創出ということの優良事例として載せさせていただいております。

それから音の適切な管理でございますが、これは京都市の地下鉄でございまして、東西線六地蔵駅にございますダクト内に吸音材を設置した例ということ

で、ちょっと見づらいのですがこの部分が吸音材になっております。講ずべき措置といたしまして、地下空間で発生した騒音等の低減対策ということで上げさせていただきます。

次に、地下水の漏水対策でございますが、これは東京湾アクアラインで、非常に有名なのでご案内かと思えます。施設の機能を維持し、その性能を保つための防水対策、排水対策ということで、このアクアラインが一つの例かと思えます。防水対策といたしましてはここがございますが、防水シートというものをくりっと巻いております。それでそれでもまだ漏れてくる場合は、一番下のところに集めてここから排水していくという中央配水管というものが設置されております。防水対策と排水対策の組み合わせさせた例ということで、アクアラインを上げさせていただきます。

それから望ましい措置というより積極的に内部環境をコントロールしてこうということでございますが、課題といたしまして閉塞感、あるいは圧迫感等の緩和ということでございます。空間デザイン面でのさまざまな工夫ということで、地下空間の断面形状や寸法等の工夫による広さの演出、色、照明、模様、素材等の工夫によるイメージの向上、植栽、噴水等の附帯施設の設置による癒し空間の創出、光ファイバー等を通じた自然光の取込み、風の音や虫の泣き声、川のせせらぎといった自然音の活用という点について上げさせていただきます。

一つの例としては、断面形状や寸法の工夫による広さの演出ということで、横浜にありますみなとみらい線の馬車道駅の天井の部分が通常の駅と違っておりました、広さがこれで醸し出されるというふうな設計になっております。

もう一つの例が、これはこちらの地元でございますが、愛知県の豊橋市の地下横断歩道ということで、地上光ファイバーを利用いたしまして、地上の自然光を取り込んで下の方で植栽しているといえますか、植物が栽培されているという例でございます。次に、地下空間全体での移動距離が長くなることへの対応ということで、バリアフリー化の推進、アメニティーの向上の両面に寄与する空間デザインの検討ということでございます。長い下りエレベーターの乗り込み時の不安解消のための対策、あるいは利便性に配慮した地上部、出入口の配置、手すりや柵などの安全施設のデザイン面での工夫、ベンチ、便所等の休憩施設の設置ということで、単なる機能性のみならず、その機能性プラスデザインのよさというものを兼ね備えたベンチであるとか、そういうものを積極的に導入していったらどうかということで書いております。

例といたしましては、デザイン面で工夫したベンチの例ということで、左の上から大江戸線の飯田橋駅、大門駅、麻布十番駅をあげています。通常のベンチに一工夫したデザインになっているわけでございます。

それから別の課題といたしまして、外部環境との隔絶に伴う利用者の心理的圧迫感の解消について検討しました。外部との通信中継施設の設置ということで、地上情報等を効果的に提供するための望ましい通信中継施設、携帯電話や携帯端末を用いた情報の受発信を行うための環境整備ということを目指している措置として上げております。具体的にはみなとみらい駅、横浜でございますが、大きな画面が設置されておまして、ここにテレビみたいなものですが、地上情報がリアルタイムで写るといいう仕組みになっており地下にしながら地上の情報を知り得るといいう形になっておまして、利用者の心理的圧迫感が解消されるという例でございます。

最後に第4章でございますが、関連情報の収集活用についてでございます。大深度法の8条によりまして、国等は対象地域、これは首都圏、中部圏、それから近畿圏でございますが、対象地域における地盤の状況、地下の利用状況等に関する情報の収集及び提供、その他必要な措置を講ずるように努めなければならないとなっております。具体的には、国、地方公共団体及び事業者が連携して事業の実施に伴い、得られる情報や既存の地下、類似施設での事例等を収集整備するとともに、情報の共有を図り事業への活用を進める。その際移動制約者も含め、できる限り多くの方の意見に耳を傾けていくということが重要ではないかというふうに考えている次第でございます。

これが国土交通省の問い合わせ先になっておまして、もし今後何か分からないような点がございましたら、こちらの方にアクセスしていただければというふうに考えておるわけでございます。

最後にこの指針案について若干補足説明させていただきたいと思っております。この指針案につきましては、既に先週の金曜日に関東の方で協議会での説明が終わっておるわけでございます。今日ここ中部圏でご説明し、議論をしていただくということになっておるわけでございますが、中央での関係省庁、関係各省との意見調整等につきましては、既に一応終了しているという状態でございます。また、明日、近畿圏で協議会の場を活用させていただいてご説明するとともに、議論していただくことになっているわけでございます。本日は、この中部圏の協議会において、大深度地下の使用に関するバリアフリー、アメニティーの対策について、幅広い意見をいただき、今後の制度的確な運用に活用していこうというふうに考えているわけでございます。また、この指針案につきましては、この協議会での意見も踏まえまして、今後国土交通省の都市・地域整備局におきまして、現在これと平行いたしましてユニバーサルデザイン政策大綱というものが、別途国交省の中で議論されておまして、それとの整合性も取りつつ、必要に応じ、文言を最終調整しまして、ユニバーサルデザインの公表と時期を一にして関係部局に通知するというふうな段取りにしたいと思っ

ております。以上で指針のご説明を終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

議長

ありがとうございました。松本企画官の方からバリアフリー化の推進・アメニティーの向上に関する指針についてご説明をちょうだいいたしたわけですが、これにつきましてご出席の皆様方よりご質問・ご意見等々ございましたらお受けしたいと思います。

ちなみに関東で既に金曜日になされているということであれば、関東ではどんな意見が出たか、もしよろしかったらご披露いただけたらありがたいと思いますが。

松本大深度地下利用企画官

関東ではまず1点目は、この指針がどういう施設を対象にしているのかという質問がございました。私の方からは、地下施設という場合には、無人施設、有人施設あるいは一般でない施設、一般施設といろいろございますが、そのうち、有人施設の中の一般的に通常利用者が使うようなところを想定して、この指針をつくっているというふうなお答えをしたのが1点でございます。

それからもう1点は、ここで議論するのはいいのかどうか分からないのですが、去年安全の指針が出まして、それで安全の指針の中でもあまり正面から取り上げられていないのですが、非常時における対策というものを、この中に入れるべきなのかどうかという議論がありました。そのところは、とりあえず今の時点では、平時において一般的に普通の乗客の方が使う場合に、どうアメニティーの向上をしていくか、あるいはバリアフリー化を推進していくかというコンテキストから、この指針がつくられているというふうにご説明をしました。以上でございます。

議長

ありがとうございました。今のやりとりを参考にさせていただきながら、またご意見等々いただきたいと思いますがございませんでしょうか。

では呼び水みたいなもので私の方から一つ、アメニティーの向上なりバリアフリー化というのは当然今後積極的に推進していかなければならないし、そういう意味で大深度地下の使用においてもこのことというのは、しっかりと事前に検討しておく、守るべきものは何かということを整理しておいて、それを公表するのは大変大事なことだとは思いますが、一方でこれはそれなりにコストのかかるものであろうというふうに思うんですね。そのアディショナルコ

ストが一体どのぐらいになるかということにもよるんでしょうけれども、その辺何かご検討されているのであれば教えていただきたいし、そしてまたそのことがそういうアディショナルコストがあまりにも高くなりすぎますと、どうしてもやっぱり事業者というのは大深度地下の使用についてシュリンクというか、消極的にならざるを得ないんじゃないかなというふうにも思ったりしますので、そういう事業者に対するマイナスの効果、影響というか、そういうものもありそうな気がするんですが、それについてどのように考えていったらいいのか教えていただければありがたいと思います。

#### 松本大深度地下利用企画官

今のご質問に対して 100%答えられているかどうかちょっと分かりませんが、可能な限りお答えいたしますと、今日お配りしております資料の中の 12 枚目のスライドでございますが、措置の種類といたしまして、今までの指針であれば、すべて講ずべき措置という一本のものでありましたが、今回の指針におきましては講ずべき措置と望ましい措置という二つの措置に分けております。すなわち、われわれといたしましては、認可権者としてどうしてもコストが上がるのは承知ではありますが、これぐらいは最低限守っていただかないといけないという措置を赤で書いておりまして、コストの関係でどうしてもできないということであれば、そこはしょうがないのかなという措置については、黄色の望ましい措置ということで書き分けております。これは、去年の環境の指針、あるいは安全の指針と比べて考え方を変えている部分でございます。そういう意味でできる限りやっていた部分については、かなりなコストがかかると思いますが、講ずべき措置についてはきっちりやっていただきたいというふうに少なくとも思っているわけでございます。

また、アディショナルなコストは幾らかという点につきましては、いろいろな措置の選択肢を示しておりまして、名古屋の事業者にとって最大の効果が上がりかつ最低の費用で済むかということを検討していただけるようになっております。適切な組み合わせという漠とした言い方ではございますが、措置を何点か上げた上で、そのすべてやるというわけではなくて、その土地土地の事情に合わせて、適切に組み合わせをいただいて、最少のコストで最大効率の取組みを検討できるように工夫したつもりでございます。

ただ局長おっしゃるようにこれで幾らかかるのかというのは具体的には……。

#### 福本大都市圏整備課長

大都市圏整備課長の福本でございますが、少し補足説明させていただきます。アディショナルなコストについては、まだ詳細にははじいておりません。今

後大深度地下利用推進のためには、いろいろな要素でどういう部分にどういうコストがかかるかは、個別に少し分析していきたいと考えております。またその成果が上がりましたらご報告申し上げます。

それから今回のバリアフリー、アメニティーの向上につきましては、先ほど企画官が申しあげましたように、講ずべき最低限の措置と、望ましい措置という部分に分けておりますので、講ずべき最低限の措置という部分については、基本的に地下利用である限り、通常行われているであろうコストと考えておりますので、その部分で大深度という部分の長大性という意味でのアディショナルコストがあるにしても、特別に附加されるようなコストはそれほど大きくはないのではないかと考えております。ただ、配慮すべき事項については、いろいろ細かく制定させていただいておるといふふうに考えております。望ましい措置につきましてはより快適性を求めるという意味でございますので、それは施設の経済性とか採算性とかとの関係で、事業者さん毎にそれぞれご判断いただくべきことがあろうかと思っております。ただ、もう少し大深度地下利用全体のコストにつきまして、さらに分析を進め、特に大深度地下利用のコスト減の一番大きな部分は、一般に道路地下を利用する場合は、道路のあるところを回ってルートを設定するというのに対しまして、大深度の場合は民地下を直接行けますから、短絡線で2点間を最短距離で結べると、したがって、ルートの短距離化というのが、最大のコスト減要因になろうかと思っておりますのでよろしく願いいたします。

議長

ありがとうございました。今のご説明の中でもルートを最短距離で結ぶことができるというメリットがあるというお話であったわけですが、そういうことになりますとこの中部圏でやるプロジェクトというのは一番いいと考えられるのは交通施設ということになるかなと思ったりするのですが、運輸局の方で何かご意見、ご質問等ありましたらお願いしたいと思えます。

廣瀬中部運輸局鉄道部長

特にございません。

議長

ほかの各局いかがでございましょうか。

中部圏は本当に今のところ大深度地下使用について何か具体的プロジェクトがあるわけではないんですね。したがって、あまりそういう意味ではこういう指針について具体的に申し上げるようなご意見を出すというのは非常に難し

ということではないかなというふうに思ったりするのですが、そうは言っても大深度の地下利用というのは、非常に経済性とかいろいろな意味で今後考えていかなければならないプロジェクトだと思うのですが、特にこの中部圏で何か具体的なプロジェクトを考える場合、国土交通省の方で何かあればと思うのですが、これはちょっと時間がありますから後の方の質問にしましょうか。

その前に、このバリアフリー化とアメニティーの指針の案について、特段ご意見がないということにさせていただいてよろしいでしょうか。

ありがとうございました。それではこの件についてはそのように国土交通省の方でお取り計らいをお願いしたいと思います。

それでは次の話題でございますが、次は議事次第にしたがいまして大深度地下情報システムということにつきましてご審議をちょうだいしたいと思います。国土交通省からご説明をお願いいたします。

田村大都市圏整備課長補佐

かしこまりました。国土交通省大都市圏整備課で課長補佐をしております田村でございます。着席にて説明させていただきます。

大深度地下情報システムでございます。こちらは平成12年の法律の制定におきまして、法律の中に第8条のところで、国及び都道府県は地下の利用状況等に関する情報の収集及び提供その他必要な措置を講ずるよう努めなければならないというふうに定められておきまして、これを受けましてまたその後基本方針というものがございまして、こちらは平成13年に閣議決定させてものでございますが、この中で「国は」とありまして、「国は情報システムの整備を推進する」というふうになっておるものでございます。法律の方は「国及び都道府県は」となっておりますけれども、基本方針の方では「国は」というふうになっておきまして、この法律の制定後、われわれの方で情報システムの整備というものを進めてまいりました。それで本年度平成16年度中に東京都の23区につきまして、概ね整備が完了いたしまして、来年度から供用開始をさせていただくというような予定でございまして、もうしわけありませんが近畿圏と中部圏さんはまたその後平成17年度以降に整備の方を、皆様から情報提供いただいて入力作業をしていくということになります。それでシステムの方も概ね完成いたしましたので、そちらの方の説明をさせていただきたいと思っております。

システムの概要でございます。対象地域は大深度法の法律の対象地域でございまして、首都圏、近畿圏及び中部圏を対象としておりますが、先ほど申し上げましたとおり17年度からの供用開始はとりあえず先行して、東京都23区ということで進めさせていただきたいと思っております。スケジュール上は東京都23区が終わりまして、首都圏全体、それで近畿圏、大阪地方を中心に始めまして、

あとまた中部圏の方に皆様の方にアンケート調査をさせていただきながら進めていくということになります。

対象深度ですけど、ここで地下 20m以深というふうに書かせていただいております。大深度法の対象は、地下の 40m以深と、40mより深いところというのが対象なんですけど、当然 40mより深いところに施設を設置する場合には、一定程度既存の施設と離さなければいけないという必要がございますので、20m程度から情報の収集を初めておりまして、その下は深いものはあまねくというふうになっております。

それでこちらの方の例をとりますと、下水道ですと 20mから 40mについては緑で表示して、40mより深いところについては赤色で表示するというような、そういうふうな深さ別で色分けをしているような整備にしております。

それを一覧に見たものが例えばこういうふうなものでございまして、これは今 20mより深いものの施設を一覧で見ているものでございまして、情報収集の対象といたしました施設は、道路、河川、鉄道ですとか、あるいは通信、電力、ガス、上下水道といったようなライフライン系、この上の 2 段はすべて線的な施設なんですけど、一番下は井戸、温泉あるいは建築物の基礎、これは民間の建築物もすべてですが、これの基礎というものは点の施設でございまして、この地図上でもポツポツというふうにとくさんあると思いますが、これは緑のは井戸で圧倒的に数が多いのですが、温泉のものですとかが含まれています。ちょっと表示の関係上建築物の基礎を入れると図面が見にくくなるのでそれは今入れておりません。それで一覧にして見ることもできますが、当然施設ごとですね。施設単位で一覧することもできまして、井戸の分布ですとか下水道の分布、あるいは鉄道の分布、通信ケーブル等の分布というふうになっております。

それで井戸ですと、先ほど 20mより深いところと申し上げましたが、これは深さ単位で 0 から 20、あるいは 200m以上、深いものにつきましたの深度表示ですとか、あるいは逆に鉄道ですとネットワークとして成立しておりますので、0 mから地下鉄のネットワークとして入力させていただいております。下水道になりますと逆に浅深度のところ、浅い地下のところはかなりたくさん錯綜しておりますので、これは 20mより下の部分について整理させていただいているというふうな、基本は 20mより深いところの地下の情報は入っているというふうにお考えいただければと思います。

それで縮尺でございまして、これはちょっと首都圏の例でございまして、東京都内はやはり密度が多うございまして、2,500 分の 1 をベースに使わせていただいております。上記以外の首都圏につきましたは、今 2 万 5,000 分の 1 というふうな整備を考えておりまして、これを中部圏の場合で当てはめると、先行してとりあえず名古屋市につきましたは 2,500 分の 1 で整備させていただ

いて、その周辺につきましては状況を見ながら2万5,000分の1を使わせていただくのかなというふうに考えております。

左側が2万5,000分の1で表示した場合、右側が2,500分の1で銀座周辺を見た場合の密度、大体こういうくらいのイメージになるという感じです。

それでここでちょっと事業者による情報システムを具体的にどういうふうに扱えばいいのかというところをシュミレーションしてみたいと思うのですが、なかなか施設を一覧で見るとというのは、われわれ大深度の事業ではないと思いますが、例えば今回この例で見ますように、今筑波エクスプレスというものがありますが、これは筑波市と秋葉原駅を結んでいる線でございます。それでこの秋葉原駅からさらに、東京駅のところまでですね。もっと延伸しようじゃないかという話が仮に計画された場合に、大深度地下、このあたりはかなり高層ビル等もございますので、大深度地下を使うことになるだろうと、八重洲のあたりはもういっぱいだから、こちらの方は丸の内側になるのかなという、それじゃあこの間をどういうふうで大深度地下で結ぶと理想的なのかなというふうなことを、事業者が調べたいというときに、まずこういうふうな一覧で表示いたしまして、それでこのあたりの地下施設の状況を見て、これを避けるようにエイヤッと、多分こういうふうなルートを引いてみるのかなというふうになると思います。

それでこのあたりはいいですが、ちょっとこのあたりもう少し詳しく見たいなというふうになりますと、そのあたりを少し四角く選択いたしまして、これを拡大いたしますと、例えばこういうふうな状況が分かるわけでございます。これが計画路線でございまして、ここにこのような下水道の管が通っているのが分かるなどか、あるいはこのあたりに建築物の基礎があるのが分かるなどか、あるいはこういうふうな青い井戸があるなというの分かると思います。

それでさらにこのままではもう少し詳しい情報が分かりませんので、この井戸について四角くクリックしていただきますと、これの情報が、これは文字データになりますが出てまいりまして、施設の管理者等も最大深度はこのあたりに出ています。21mぐらいの最大深度なんだとか、あるいはその近くの建築物の基礎にはこういうふうなものがあって、その建築物の基礎が建っている支持層の状況ですとか、あるいはN値の地盤の状況とかいうようなものも検索できるというようなものでございます。

それで最後に先ほどの情報を印刷出力いたしまして、自動的に凡例等もつきますので、これを事業概要書等の資料に使っていただけるというような、このようなイメージでございます。

最後にシステムの運用につきまして簡単に説明させていただきますと、閲覧場所といたしましては以下の4箇所、端末に来てみていただくというふうに

考えております。それで国土交通省の本省と、三大都市圏の整備局、関東地方整備局、近畿地方整備局、中部地方整備局のほうにお越しいただくということを考えております。情報システムの中には電力とかガスですとかライフライン系の施設も含まれておりまして、そのセキュリティ、テロ対策ということもあるんですが、セキュリティ対策上あまりオープンにはできないということがございます、このように限られた場所と、あとシステムの利用対象者も限らせていただいております、大深度地下使用協議会、本日お越しいただいている使用協議会のメンバーの方々の所属職員の方々、大深度地下使用法の対象の事業者ですね。事業者さんの方で限定的に利用させていただくということを考えております。簡単ではございますが以上でございます。

議長

ありがとうございました。この件は先ほどの指針案とは違いますので、審議事項ではないんだらうと思いますが、ご紹介いただきました情報システムにつきましては、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。よろしゅうございますか。

これは説明があったかもしれませんが、平成 17 年度からは東京 23 区が使えるんですね。中部圏はいつごろから使えるようになるんでしょうか。

田村大都市圏整備課長補佐

18 年度ぐらいから皆様の方にアンケート調査をさせていただくことになろうかと思っております。来年度から近畿圏の方の整備に着手しようと思っておりますので、中部圏さんはその後、平成 18 年度以降になろうかと考えております。

議長

分かりました。ありがとうございました。それではご質問等々よろしゅうございましょうか。

ありがとうございました。なさそうですのでよろしく願いいたします。できるだけ早い時期に中部圏のプロジェクトを立ち上げて、こういうものを使えるようにしていきたいというふうに思っておりますのでよろしく願いいたします。

それでは議題を進めさせていただきたいと思っておりますが、その他でございます。議題の第 6、その他につきましては、国土交通省の方で他ブロック圏のいろいろなプロジェクトについて資料を配布していただいているようでございますので、このことについてご説明をいただければありがたいと思っております。よろしく願いいたします。

田村大都市圏整備課長補佐

了解いたしました。それではその他といたしまして報告事項でございます。まずお手元の資料は神戸市の方が先に出ているようですので、神戸市の方から説明をさせていただきたいと思っております。

昨年度も神戸市の方の送水管について説明させていただきましたが、初めての方もいらっしゃるかと思いますので、もう一度最初の方から説明させていただきたいと思っております。

大容量送水管、水道事業でございます。神戸市では平成7年に阪神淡路大震災で水道施設が甚大な被害を受けたということもございまして、そのバックアップ機能ということも含めまして、市街地に地下40mに相当する地下でございますが、大容量の送水管を整備しているものでございます。大深度地下というものは、かなり地盤が安定しておりまして、地震時においても地表面に比べましてその揺れが4分の1ですとか8分の1ですとか数分の1になるということですのでかなり地震に強いということが言われておりますので、そこに新たな水道施設をつくるというものでございます。

全体計画でございますが、第1期と第2、第3期というふうに分かれておりますけれども、第1期区間といたしまして、13.1kmを計画しておりまして、その内訳は下の表になっているものでございます。第1期区間のうち第1工区につきまして3.8kmでございますけれども、こちらの方は芦屋市との境から住吉川の立坑まで、もう既に供用済みでございます。

今回神戸市が大深度地下の使用を考えておりますが、この第1期区間の一番最後、一番下の行になりますが、奥平野工区というところでございまして、大深度地下適用予定ということで2.7kmでございます。ただ2.7kmすべて大深度地下使用法を適用するということを考えているのではありませんで、このうちの約300m程度を大深度地下を適用して、それで民地の下を通るというものでございまして、これをちょっともう少し拡大したものが次の2ページ目の地図になります。

右上の方に布引立坑という赤色の丸がございますが、こちらから一番左下に奥平野立坑という赤い浄水場があるんですが、こちらの間を結ぶというところがございますが、右上の布引立坑からずっと緑色のルートで出てきておりますが、緑色の丸でボーリングNO.1というところがありますが、これの少し左の下のところ、ちょっと赤くなっていると思っておりますが、この約160m程度でございます。このところに神戸のYMCAですとか、あるいはマンションですとかが数件ございまして、この下を大深度地下で適用を受けて、それで使用権の設定を打つと、補償費等はいかからないというようなものでございます。それでここを

抜くことによって、そのまた緑色に線が戻っていると思いますが、ここは北野の異人館通になっておりまして、異人館通のやはり道路下をずっと使わせていただくということで、さらにそのままずっと南西の方に行きますと、もう一度線が赤くなっているところがございます。これはまた 120m程度でございますけれども、これは短期大学等がございまして、また一部住宅等もございまして、この下の民地を使わせていただくということで、またそのまま緑色に戻りまして、奥平野の浄水場に接続するという予定でございます。

それで当初は先ほどのボーリング NO.1、緑色のボーリング NO.1 というところ、この前の通りが新神戸の駅から市役所に向かうフラワーロードというかなり太いところで、太い道でございますが、ここを南下してずっと道路下を通して奥平野立坑に上がるというような予定だったんですが、ここを大深度で直接結ぶという計画にすることによって、神戸市では約 25 億円の工事費の削減ができるというふうに見込んで今回の適用を検討しているものでございます。

検討スケジュールでございますが、一番最後のページをごらんいただきますと、16 年度ずっとボーリング調査等を進めていただいております、それで今年度中にまずは大深度地下がどこにあるのかという支持地盤の確定というものをやる予定でございます。同時にこのあたりは断層もたくさんございますので、断層位置の確認等をして、施設の安全性を検討するというところでございまして、17 年度に入りまして、事業概要書の提出、一番右下のところでございますが、事業概要書の提出というものが、これが大深度地下使用法の法律で要求されている公式の手続きでございます。事業概要書を近畿の協議会の皆さんに送付することによって、共同化等の意見を聴取して、それに差し支えなければ使用認可の申請を、この場合ですと兵庫県知事の方にして神戸市におきましては平成 18 年度ぐらいに使用認可の取得をしたいというふうに予定をしているところでございます。

神戸市の大容量送水管につきましては以上でございます。

引き続きまして、首都圏の外環、東京外かく環状道路の方の進捗状況について説明させていただきたいと思っております。

お手元の封筒の中に資料が一式入っておりますので、そちらの方を出していただけますでしょうか。

東京外かく環状道路、大きな事業でございますので、昨年から劇的に進んだというものではございませんが、こちらの方も進捗状況について説明させていただきたいと思っております。東京外かく環状道路は、都心部から約 15km の距離にある環状の道路でございまして、延長約 90km という計画でございますけれども、埼玉県の部分ですと左上のところ、大泉ジャンクションからずっと川口を越えまして、三郷ジャンクションまで、既に平成 6 年に供用開始しております。

それで現在千葉県の方に入りまして、三郷ジャンクションから市川を越えまして、高谷の方まで、こちらの方を現在事業中で進めているところでございます。

それで今大深度で適用を考えておりますのが、もう一度大泉ジャンクションに戻っていただきまして、西側でございますがそちらの関越自動車道から東名高速に結ぶ約 16km の部分でございますが、ここについて大深度地下使用法の適用を検討しているというものでございます。

続きまして検討経緯でございますが、その下に検討経緯という A 4 のペーパーがあるかと思いますが、都市計画決定がなされたのは今から 40 年近く前の昭和 41 年になりますが、やはり地元の住民からのまだ多く立て込んでいるところでございますので、地元住民からの強い反対を受けまして、昭和 45 年に当時の建設大臣が国会においていわゆる凍結宣言ということで、事業を凍結したということでございます。

その後平成 11 年まで飛ぶんですが、平成 11 年 10 月ということで東京都知事、石原都知事でございますが、現地の視察をしたりとか、あるいは平成 13 年 1 月には扇国土交通大臣が現地視察をなされたりということでございまして、少しずつ議論を再開するという動きが出てまいりまして、平成 14 年 6 月になりますが P I 沿線協議会ということでございまして、パブリック・インボルブメントでございますが、地元との話し合いの場を設置してその必要性等について検討するというような状況になっておるところでございます。

それで平成 15 年 3 月でございますけれども、国と東京都が東京外かく環状道路に関する方針、公表というふうに書いておりますが、お手元の資料のちょっと後ろの方になりますが、このような A 3 の折り曲げているものがあると思えますが、これが東京外かく環状道路に関する方針という国と東京都と一緒に共同で出した文書でございますが、その後ろ側に文書で書かれておりまして、その中、記というところがございますが、一つ目の丸の一番下のポツでございますが、地上部への影響を小さくするため、極力大深度地下を活用するというところで、打ち出しをしているものでございます。その後一昨年の平成 16 年 1 月には、環境アセスメントの方で沿線の環境調査を開始して、1 月からこれは通年春、夏、秋、冬四季を通してやる必要がございますので、平成 17 年 1 月ですね。間もなく通年が終わりますので、そのデータの取得が終わって、一定の評価ができる状態になったということでございます。それでまた平成 16 年 10 月、昨年の 10 月でございますが、先ほどの P I 沿線協議会というものの 2 年間のとりまとめというものを一応終わらしまして、P I 沿線協議会としては一たん組織としては解散するというところで進捗しているものでございます。それでそのあたりの状況をもう少し詳しく書いたものが、お手元の資料の中の外環ジャーナルというところの 16 号と 17 号というところでございますが、16 号の方が先ほ

どの環境影響評価のところでのこのような調査をしておりますというような状況でございまして、やはり地元の方の関心が高いのが、地盤の地質の状況ですとか、地下水の状況等についての関心が高いということで、詳細な検討をしているものでございます。

17号につきましては、P I 沿線協議会の2年間のとりまとめを発表というふうな見出しが書いてありますが、こちらの方の見出しだけをごらんいただきましても、必要性の共通認識には至らずというようなものでございまして、あるいは今後も話し合いを継続ということとございまして、まだ正式にその事業を進捗するという事は決まったというわけではございません。以上でございます。

議長

ありがとうございました。それではご質問、ご意見等お願いしたいと思いません。いかがでございましょうか。

神戸の大容量送水管の中で、災害に強くと書いてあるわけですが、深いから地震には強いんですよね。どのぐらい変わってくるんですか。

松本大深度地下利用企画官

それではお配りしております資料の中にパンフレットがあらうかと思えます。これの中に具体的にございますので、それをちょっとご紹介したいと思えます。12ページをお開きいただきますと、真ん中辺に地震に対する安全性というものが一応数値データでもって示しているものがございます。それで一番上が地表での揺れ方でございます。それから2番目が27m下のものございます。それから67mの下ということで、目で見ただけであればある程度お分かりかと思えますが、加速度というものを尺度にして、振れを見ておりますが15秒間の振れの度合いが地表を1とすると67mの辺では5分の1程度ぐらいになっているのがお分かりにならうかと思えます。以上でございます。

議長

したがって、コスト縮減も大きくなるということですね。

松本大深度地下利用企画官

コスト縮減ということもありますが、いわゆる目に見えない利益と申しますか、壊れにくいというなかなか実際に計算しづらい、経済学でいう外部経済効果みたいなものが働くのではないかなというふうに考えているわけでございます。

議長

ありがとうございました。ご質問ございませんでしょうか。それでは全体を通して、何かご意見、ご質問等々ございましたらお受けしたいと思います。いかがでございましょうか。

先ほど私の方から中部圏ではなかなかこういうプロジェクトはまだ出てきておりませんという話を申し上げたところですが、ここにいらっしゃる各関係官庁、それから地方自治体からご出席のメンバーの中で、構想レベルでも結構ですからここでご紹介いただけるような、お考えになっているようなプロジェクト、あるいは考えていきたいプロジェクト等々があれば公表していただければありがたいと思いますけども、いかがでございましょうか。

特にそういうプロジェクトもございませんか。よく私ども要望等々を受けますと中央リニア新幹線という要望をいただくんですが、東京、大阪だけじゃなくて、名古屋にも引っ張ってくるということになりますと、当然名古屋都市圏の中を通ってくるわけで、そうなりますと今の地震の話もありましたが、やっぱりこういうふうな大深度地下ということに名古屋の部分ではなるのかなというふうにも思ったりもするんですが、運輸局さん何かその辺でコメントありますか。

廣瀬中部運輸局鉄道部長

そうですね。今の段階で具体的にどうということはありませんが、今後そういう話が具体的に進むとすればその過程で大深度地下利用というのは、当然具体的な検討対象ということになるんだろうというふうに思っています。

上野政策統括官

今のリニアなんかの大きなプロジェクトですね。これはいろいろな着手するには時間がかかると思いますが、神戸市の大容量送水管の整備計画は、これはずっと進んで既に供用済みのところもあるんですが、この間行ってまいりましたら、既につくったところも曲がりくねっていて、本当は大深度法があったら大深度でやりたかったなというところもあるようなんですね。そういう意味ではこの大深度法はまだできて日が浅いわけではありますが、それまでにできたいろいろな公共施設を見ていただくと、多分これは大深度法を使っておけばよかったなという部分がきっとあると思うのです。だからそういうことを一度考えていただいて、今後、事業を進めるときに、ほんの一部でもいいんですが、遠回りしないで真っ直ぐ結ぶという、この考え方を適用した方が合理的な場合も多いと思いますので、ぜひ関係の事業をやる方々に、皆さんの頭に今は大深度法があるんだということを浸透させるようにしていただけたらありがたいな

という気がいたします。以上です。

議長

ありがとうございました。大変すばらしい示唆をいただいたわけですが、国土交通省の専門家の方で特にこの中部圏で例えばこんなプロジェクトがあり得るんじゃないかというようなご示唆でもあれば併せていただければ幸いです。

松本大深度地下利用企画官

今、上野統括官の方からいろいろとお話があったわけですが、それに関連しまして一つわれわれの取組みを、今日ご紹介できなかった部分がありますので、ご紹介させていただきたいと思っております。

今私の方から、こういうパンフレットがありますよということで、ご紹介をさせていただいたわけですが、現在このパンフレットを改訂中でございます。それに加えて、情報化の世の中でございますので、DVDの媒体を使いまして、大深度の制度あるいは類似施設につきまして、約30分ほどの宣伝用のDVDを策定中でございますので、でき上がりましたら皆様に配布させていただくとともに、できれば来年の協議会の場ではそれも上映してご説明したいと思っております。以上でございます。

議長

ありがとうございました。大変すばらしいご示唆をありがとうございました。それでは最後にもう一度お聞きしたいと思っておりますが、特に全体を通じましてのご意見、ご質問等々ございましたらお願いいたします。

ではないようでございます。大体時間にもちょうどなってきましたので、この辺で締め括りとさせていただきます。これで予定をしておりました議事はすべて終了いたしました。ありがとうございました。最後に事務局の方から何かございましたらお願いします。

事務局（藤條中部地方整備局建政部計画管理課長）

先ほど冒頭申し上げましたとおり、本日の議事の公開につきましては、その内容に従いまして冒頭で申し上げた方針に従い、対応させていただきたいと思っております。また会議終了後に中部地方整備局の記者クラブにおいて、会議の概要の配布を行いますので、その旨ご了承願います。以上でございます。

議長

よろしく願いいたします。それでは以上をもちまして、第4回中部圏大深度地下使用協議会を閉会させていただきます。皆さん本当に本日はお忙しい中ありがとうございました。また国土交通省から上野政策統括官はじめ大都市圏整備課長さん、担当の方々お出でいただきまして大変ありがとうございました。心から御礼申し上げます。

—了—