

日時：平成 19 年 6 月 19 日(火)14：00

場所：愛知県三の丸庁舎 8 階大会議室

第 1 回 中部圏大深度地下使用協議会幹事会議事録

議事次第

1. 開会
2. 国土交通省あいさつ
3. 出席者紹介
4. 議題
 - (1)大深度地下をめぐる最近の状況等について
 - [1]神戸市大容量送水管整備事業に係る認可処分について
 - [2]東京外かく環状道路(東名高速～関越道間)の事業間調整について
 - (2) その他(情報提供等)
5. 閉会

【議長(下山建政部長)】

それでは、定刻となりましたので、ただいまより中部圏大深度地下使用協議会第1回幹事会を開催いたします。

本日は、大変お忙しいところ、ご出席をいただきましてまことにありがとうございます。本日の進行を務めます国土交通省中部地方整備局建政部長の下山でございます。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、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長、田中課長からごあいさつ申し上げます。よろしく願いいたします。

【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、田中でございます。

皆様方におかれましては、平素より大深度地下利用行政の推進に当たり、大変ご協力いただいていること、改めてお礼を申し上げます。

さて、中部圏の大深度地下使用協議会でございますけれども、中部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ということを目的として設置されているものでございます。

この大深度地下使用法でございますが、まだ中部圏では案件が出ておりませんけれども、実は、本年の3月に、本法の活用第1号として、神戸市の大容量送水管整備事業につきまして使用認可申請書が提出されておりました、認可権者は兵庫県でございますが、今日19日に認可の告示があるということになっております。後ほど、これについて説明をさせていただくという運びになっております。

それから、また、大きいものとしましては、これは東京でございますけれども、東京外かく環状道路の東名高速から関越道間、これも大深度であろうということで、本年の1月に、事業概要書の公告、縦覧等の、事前の事業間調整の手續と言われるものが実施されたところでございます。

このように、各地でこういう事業実施が本格化するという状況に入っております、この法律の施行は平成13年4月でございましたけれども、新たな局面に入ったものだというふうに考えているところでございます。

今後、中部圏におきましても、実際に大深度地下を使用する事業が出てきましたら、この協議会あるいは本日のような幹事会の場で事前の事業間調整が行われるということになるわけでございます。

今日の幹事会でございますが、先ほど少し申し上げましたけれども、この両事業、神戸市と東京外かく環状道路等の状況説明が行われることになっており

ます。この場を通じまして、ここへお集まりの各位の大深度地下制度や事業に対する理解を深めていただくことができましたら、今日の会議の意味があったというふうに思います。また、中部圏での事業案件の掘り起こしにもご協力いただければと思う次第でございます。

簡単ではございますが、開会に当たりましての私から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。

【議長】

ありがとうございました。

続きまして、本日ご出席の方々でいらっしゃるけれども、本来であればご紹介を申し上げるところでございますけれども、お手元の議事次第の次のページでございます出席者名簿並びに配席図をもってご紹介にかえさせていただきますと存じます。よろしく願いいたします。

なお、取材の方におかれましては退出していただいたということでございます。

次に、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いただきたいことがございますので、よろしく願いいたします。

【事務局(竹内計画管理課長)】

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をしております竹内と申します。本日はよろしく願いいたします。

今日の議事に関してでございますけれども、大深度地下の公共的使用に関する基本方針の中で、「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。」というように規定がございまして、それにまた、今回の幹事会ですけれども、その協議会の一環として行われるものでありますので、今日の幹事会の配付資料につきましても、原則公開扱いというようにさせていただきますと考えております。

したがって、今日の幹事会で配付した資料、それから審議概要については、幹事会終了後、中部地方整備局の記者クラブにおいて配付をさせていただきますというように考えております。

また、議事録につきましても、発言をされた方にご確認いただいた後に、中部地方整備局のホームページに掲載させていただくこととさせていただきますので、その旨ご了承をお願いいたします。

以上でございます。

【議長】

ありがとうございました。

議事の公開について、今、事務局から説明がありましたけれども、そのような形で進めたいと存じます。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、特にご意見もないようですので、そのような形で進めたいと存じます。

次に、議事の 4 の議題に入ってまいりたいと思いますが、議事 4(1)にございます大深度地下をめぐる最近の状況等につきまして、まず最初に、神戸市大容量送水管整備事業に係る認可処分について、国土交通省からご説明いたします。

【久保田大深度地下利用企画官】

私は、国土交通省の都市・地域整備局大都市圏整備課で大深度地下利用企画官を担当しています久保田と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、座って説明させていただきます。

まず、資料としては、お手元の資料 1 で、カラーで、神戸市大容量送水管整備事業の概要というものがございますので、そちらか前方のプロジェクターをご覧いただければと思います。

まず、今、こちらにお越しの皆様方、今回初めてご出席くださった方もいらっしゃるかと思いますので、若干この事業の流れを説明させていただきたいと思えます。

この事業、法律自体が土地収用法の特別法という位置づけになっておりますので、認可申請の部分につきましては土地収用法の部分を準用しているというところで、そのあたりは似ているんですけども、1つ大きな違いが、認可の申請の前に事業間調整という部分がございます。このプロジェクターで言いますと一番上になりますけれども、こちらに事前の事業間調整という手続がございます。この事前の事業間調整というのはどういうものかといいますと、使用認可の申請の前に、みずからの事業について、事業計画ですとか、事業の区域、事業の種類というものを書いた事業概要書というものを作成しまして、それを公告、縦覧するとともにこのような協議会の場で周知をしまして、第三者から、例えばここに書いてあります事業の共同化をしたいとか、事業区域の調整をしたいという申し出があれば、当該の第三者と、使用認可申請の前に、事前に調整をするという手続がこの大深度地下使用法に組み込まれているものでございます。

神戸市の場合は、この事前の事業間調整というものが 17 年の 8 月に行われたわけでございます。事業概要書の公告、縦覧、それと近畿圏での大深度地下使用協議会の幹事会の場で周知徹底が行われたということになっているわけでござ

ございます。

この事前の事業間調整が行われた後は事業者はどんなことをするかというと、測量やボーリング調査を実施したり、事業の設計などが行われるわけなんですけれども、そういうものが行われた後、使用の認可申請になるということになっております。

認可申請はどこにするのかといいますと、1つには、例えば国や県が実施する事業や2つ以上の都府県にまたがるような広域的な事業、こういう事業の場合は、事業の所管大臣を通じて国土交通大臣あてに認可申請が上がってきます。一方、今回の神戸市の事業は、このような大きな事業ではなくて、神戸市内の単独の事業ということで都府県の認可ということになります。この場合は兵庫県知事認可という事業になります。この認可申請が本年の3月27日に行われました。

その後、使用申請書の公告、縦覧ですとか、利害関係人からの意見書提出、関係行政機関の意見の聴取というものが行われてございます。

大深度事業の場合は、説明会というものは必要に応じて開かれるということで、今回の兵庫県の場合は、この説明会というものは開かれませんでしたけれども、このような手続をした上で審査をして、使用の認可が本で行われるということでございます。

このような形で使用認可手続が進んでいくということになっているわけでございます。

それでは、神戸市がどのような形でこの事業に取り組んだかということで、若干全体的な概要から説明させていただきたいと思います。

これは、神戸市の大容量送水管整備事業といいまして、上水道の事業でございます。神戸市の水源というのは兵庫県内に幾らか水源があるんですけれども、基本的には琵琶湖から淀川の水を阪神水道企業団というものを通じて供給してもらおうと、このような供給構造になっているわけでございます。ほとんどがよそに依存しているという状況でございます。

このような中で、平成7年に阪神・淡路大震災がありまして、そのときに神戸市にありました既存の水道管が壊れてしまって、復帰までにかかなり日時を要したということがございまして、水道施設の耐震化施策を講じていきたいということがあったということでございます。

例えば初期断水に関しては緊急貯留システムをつくるということがございまして、あと、既存の配水管の耐震化をしなくてはならない。もう一つの3つ目の施策として、大容量の送水管をつくっていくという施策でございます。

大容量送水管の主な機能でございますけれども、後で図面等も用いてご説明したいと思いますけれども、既設の2本の送水管がもう何十年もたっていると

いうことで、その更新をするためにはどうしてもバックアップとしてもう一本必要だということがあるということでございます。それと、危険分散、送水施設が2本しかないので、もう一本つくれば危険分散になるだろうということ。それと、応急給水でございます。この大容量送水管というのは、単に水を流すだけじゃなくて貯留しておくことができるということで、いざ送水がとまったとしても、水道管の中にたまっている水を応急的に給水できるというものです。あと、災害時の復旧期間の短縮と、こういう目的を持ってつくられているということでございます。

これが大容量送水管のイメージでございます。こちらに、既設のトンネルに水道管が2本ありまして、一方、市街地側に新たに大容量送水管をつくるという目的があると。この間を連絡管で通すというイメージになってございます。

こちらが全体計画図でございます。この白い線が神戸市と芦屋市の境界線になっておりまして、芦屋市からずっと水を運んできているということでございます。芦屋市の境から神戸市街をずっと通しまして、最終的にはここまで送水管を通すという計画になっているわけでございます。今回、奥平野浄水場というところが事業の起点になっているわけでございます。

全体的には、送水管の延長は12.8キロ、送水管の直径が2.4メートル、送水能力は1日40万立米、事業費は全体で400億円、工期は24年度までということで、先ほど貯留能力があると申しましたけれども、6万立米近い貯留能力があって、いざというときにはこの水を応急的に給水するという計画になっているわけでございます。

これが芦屋市から来た送水管で、この住吉川立坑というところまでは既に供用しているところでございます。この次の住吉川立坑から布引というところが現在建設中でございます。ここまでは大深度を使わずに通常のシールドトンネルで施工が進んでいるところでございます。

ここが計画地点でございます。布引立坑から奥平野立坑までのラインでございます。ここが今回計画に上がってきているラインでございます。これをちょっと申し上げたいんですけども、布引立坑から今回このように通って奥平野まで行くんですけども、当初の計画では、この青いラインがありますように、この地点からずっと下にぐっと迂回するというルートを通っておりました。なぜかといいますと、ここに赤い部分がございますが、ここに一部民地が入っています。あと、こちらに民地が入っているところで、それ以外はこの緑色の部分も道路だったんですけども、民地部分が2カ所あるということで、当初はこちらの道路下を通すという計画になっていたわけでございます。こちら、この2カ所部分を大深度法の適用を受けて、民地の下を通すことによって距離の短縮を図ることができるというのが今回の主な目的でございます。

す。

具体的に言いますと、これが先ほどの右側の部分、ここの部分、六甲荘ですとか、あと、民間のビルが建っている。6カ所の民有地の下を通る予定になっております。当初の計画では、ここの道路から下に行かなくてはならなかったということがございます。こちらが左側の部分でございます、道路から公園の下を通りますけれども、神戸の山手大学と山手女子短期大学の下を通って、浄水場に至るといふ部分で、大学の下、民地になるんですけれども、この下を通すということがございます。

先ほど省略いたしましたけど、大深度地下というのはどういうものかというところをちょっと申し上げたいと思います。大深度地下というのは、ここで絵が2つございます。左が[1]、右が[2]というふうになっておりますけれども、この[1]は地表から40メートルより下の部分を大深度地下、右の[2]でございますけれども、これは建築物の基礎ぐいの設置のための利用が行われない深さということで、具体的にはどういうことかといいますと、この部分から基礎ぐいを打つわけなんですけれども、この基礎ぐいを打つことができる強度を持った地盤を支持地盤上面とこの法律で言っていますけれども、この支持地盤上面からさらに10メートルより深く掘り下げたところより深いところが大深度地下というふうにして、即地的に[1]か[2]を比べてみて、いずれか深いほうが大深度地下になるという定義になっているわけでございます。

先ほどの神戸のところでございますけれども、これは地質縦断図でございますけれども、地表面より40メートル以深、これが赤いラインでございます、先ほどの支持地盤上面から10メートル以深というのがこの青いラインでございます。この2つのラインのいずれか深いほうということで、斜線で塗っているところ、ここが大深度地下というふうに神戸の事業では定義できるということになっておりまして、この地下をこのような直径2.4メートルの送水管が通るといふことでございます。

同じようにして、先ほどの左側の箇所ですけれども、ここもこのような形でトンネルが大深度地下を通っているということになるわけでございます。

具体的な送水管の断面図でございますけれども、上水道を通すということで、一次覆工はセグメントで、その内側に発泡モルタルを充てんして、二次覆工として、鋼鉄製の直径2.4メートルの送水管があるということでございます。全体としては、セグメント外径が3.35メートルあるということでございます。

こちらがトンネルを掘っていくシールドマシンですね。大体3.5メートル近い直径があるということでございます。

こちらがシールドトンネルの内部です。

これは工事の写真でございますけれども、実際にはこのような形で工事が行わ

れていくということでございます。

こちらがいざというときの応急給水拠点ということで、立坑を掘った後はこのような形で、いざ、また地震が来たり給水がとまったときには、付近の住民がここまで水をもらいに来て、ここで応急的に給水するという形になるということでございます。

今日認可されたわけでございますが、今後のスケジュールはどういうことなのかということをお簡単に申し上げますと、認可した旨が兵庫県から事業者である神戸市に通知されるということですね。それにあわせて認可の内容を告示するということがございます。あと、認可後、認可した旨というものを兵庫県から神戸市の中央区に通知します。これはなぜかといいますと、[3]のところにありますように、図面の長期縦覧を中央区でやるということでこのような通知が行われると。それともう一つは、兵庫県で登録簿の調製、閲覧、交付というものを行うということで、大深度に関しましては、このような形でこの地下にはこういう施設が入っているよということを、登録簿と図面の長期縦覧ということで周知されるというシステムになっているということでございます。

神戸市の案件につきましては以上でございます。

【議長】

ありがとうございました。

大深度地下利用の第1号案件ということで、今日認可がなされたということでございますけれども、ただいまの説明につきまして、ご質問とかご意見があればお願いしたいと思います。

【福田中部地方整備局企画部企画調整官】

整備局の企画部の福田でございます。

今回、大深度地下でやらなければならない、むしろ、やることのメリットというのが、コストなのか、工期なのか、そこが示されていません。青いルート当初計画でやった場合、コストが幾らで、今回の緑色のルートの計画で幾らというコスト比較はされたのでしょうか。

【久保田大深度地下利用企画官】

どうもありがとうございます。

そのあたりは、先ほど説明を省かせてしまって申しわけございませんでした。使用認可申請書では、距離的には、先ほどの資料で言いますと、13ページをご覧いただければと思いますけれども、布引立坑から奥平野立坑まで、これは当初計画ですと延長3.4キロございました。大深度を使うことによって、大容量送

水管のみの比較でいいますと、これが2.4キロということで1キロ縮まっております。工期は、それに伴いまして、主にシールドマシンを稼働させる期間が短くなると、距離の短縮によって稼働させる時間が短くなるということで、72カ月から67カ月に5カ月短縮でございます。工事費でございますけれども、これに伴いまして、75億円から52億円ということで23億円のコストダウンということになっているわけでございます。

この区間は、市営地下鉄とかほかのトンネルなどの下越しをする必要があるということもあって、もともとかなり深い部分を通らなくてはならないため、大深度法の活用は効果的であると考えられます。

また、マンション等の部分につきましては7件ございまして、大深度地下制度を使わなければ区分地上権等の設定をしなければならなかったんですけれども、そういうことも必要なくなったということでございます。

【議長】

ご質問等、さらにありましたらよろしくお願ひいたします。

それでは、またさらにあるようでしたら、後ほどの機会に追加的にお願いできればと思いますが、説明につきまして進めたいと存じます。

次に、東京外かく環状道路(東名高速—関越道間)につきまして、国土交通省からご説明いたします。

【久保田大深度地下利用企画官】

引き続きまして、東京外かく環状道路の東名高速から関越道について説明させていただきます。

こちらはお手元に資料をお配りしておりませんので、前のプロジェクターでご覧いただければと思います。あと、詳細な資料につきましては、資料2といたしまして事業概要書というものと、一緒にとじてありますけれども、先ほど冒頭申し上げました事業間調整の手續に関して、関東地方整備局から出しました記者発表資料、それと官報告示、それも資料2としましてお手元にお配りしておりますので、詳細につきましてはそちらをごらんいただければと思います。

まず、東京外かく環状道路の全体計画、概要をご説明させていただきます。これは、東京外かく環状道路、皆様ご存じかもしれませんが、東京都心からほぼ約15キロのところを環状に整備しております。延長約85キロの自動車専用道路でございます。

現在、こちらは関越道が左上から入ってきているんですけれども、こちらは関越道の大泉ジャンクションでございまして、この大泉から埼玉県側を通じて、こちらの三郷まで、こちらは現在供用中でございます。この三郷から千葉県

湾岸部にかけて、こちらが今、建設中、工事中のところでございます。

今日ご説明させていただくのは、関越道路の大泉インターから中央高速とのジャンクションを通じて、東名高速とのジャンクションに至る延長 16 キロの部分についての説明をさせていただきたいと思えます。

今申し上げましたように、外かく環状道路というのは、関越道、中央、東名、東北道、常磐道、こちら湾岸等とつながることによって、都心の通過交通を分散させるという大きな意味合いを持っている道路でございます。

外環道路の経緯でございます。これは昭和 41 年に、当時、高架方式で都市計画決定されたんですけれども、付近の住民の強い反対に遭いまして、昭和 45 年当時の建設大臣がいわゆる凍結発言をしたわけでございます。その後 30 年間ずっと凍結されていたんですけれども、平成 13 年に地下構造とするという方針を立てまして、その場合の計画のたたき台というものを公表したわけでございます。ちょうど 13 年の 4 月というのは、時期的に大深度地下使用法が施行されたときなんですけれども、そのような形で外かく環状道路も方針の転換が図られたということでございます。

その後、大深度地下を使うということで方針を公表したり、また、具体化に向けた考え方というものを公表、17 年の 12 月には、具体的にどんなところにどんな形で通すのかという計画概念図というものを公表しているところでございます。

18 年 6 月には、地下方式へ変更するという都市計画案の公告縦覧が行われまして、本年の 4 月に地下化する都市計画が決定されたと、これは都市計画での動きですけれども、このような経緯がございました。

具体的な外環の計画の概要でございます。

この上の平面図でございますが、これは、右が北で、左が南というふうにご覧いただければと思います。これが東名のジャンクションですが、名古屋からこちらに来るということでございます。中央高速も長野からこちらに入ってくるというところでございまして、この東名ジャンクション、中央ジャンクション、大泉ジャンクションを結ぶ延長 16 キロの道路ということでございます。

この赤いライン 1 本ではありますけれども、実際には、上り線、下り線で 2 本のシールドトンネルがこの下につくられるということでございます。

こちらが縦断図でございます。東名ジャンクションから下に入りまして、地下およそ 40 メートルから 70 メートルのところを通過して、中央ジャンクションのところまで分岐合流でございます。途中、青梅街道とのハーフインターがあつて、最終的に大泉ジャンクションに至るというところでございます。この斜線部分につきましては立体都市計画を定めております。

こちらの認可の手続も先ほど説明させていただきましたが、外かく環状道路

の場合、今年の 1 月に事前の事業間調整が行われております。現段階では、事業間調整が終わって、使用認可の申請の準備にこれから入るということでございまして、先ほどの神戸の事業と違うのは、国土交通省が事業予定者ということになっておりますので、認可申請が行われる際には、このような左側のラインを通じて行われるということになります。

先ほど事業間調整について簡単に申し上げましたけれども、事業間調整というのは、第三者と使用認可前にこのような事業の調整をするということでございます。

外環事業に係る事業間調整の手続の流れについて、これは過去の経緯でございます。1月26日に事業概要書の送付が行われたわけでございます。同日付で事業概要書の公告が行われました。公告はお手元の資料 2 の一番最後に官報の告示で載っておりますので、後ほどお時間があるときにご覧いただければと思います。公告の日から 30 日間縦覧が行われております。

事業間調整に関するもう一つの流れは、こちらの大深度地下使用協議会の関連になりますけれども、事業概要書が事業者からまず事業所管大臣に送られるわけですが、事業所管大臣から首都圏の大深度地下使用協議会の構成員に事業概要書が送付されます。その協議会の構成員はみずからが所管する事業者への周知措置をとります。もしこの中部圏で大深度地下を使用するという事業が生じたときには、こちらの協議会なり幹事会でこのような手続をとっていただくということになるわけでございます。

先ほどの外環の計画概要です。延長が 16 キロ、幅員、道路の区分、車線数、設計速度、計画交通量、最小曲線半径など、こういう内容を事業概要書に書いていただくということになります。

こちらは、その計画書に載せていただく図面でございます。外環事業の場合は延長 16 キロということもございまして、この図面が全部で 10 枚つきます。お手元の資料 2 には漏らさず全部掲載しておりますので、そちらをご覧くださいけれども、

このあたりは本線部でございます。武蔵野市のあたりだと思っておりますけれども、武蔵野市の下をこのような形で通るということでございます。

こちらが縦断図ですね。地下およそ 40 メートルから 70 メートルのところを通る予定です。この直径は、先ほどの神戸の事業とは違いまして、かなり大規模で、直径 16 メートルになります。

こちらが横断図でございますが、大深度地下、地下 40 メートル以深のところをこのような上り下りの 2 本のシールドトンネルが通ります。具体的には、本線部で幅員が一番狭いところで 40 メートル、上下で 18 メートルあるということでございます。

こちらがジャンクション部分ですね。ランプの拡幅部分がございますので、先ほどの本線より幅が広がっているところでございます。

こちらが拡幅部分ですね。拡幅部分につきましては非常に大規模なものでございますので、40メートルより上の部分になってしまうということで、この拡幅部分については現在は大深度地下に含めないということにしております。

こちらが拡幅部分の横断面図でございまして、直径16メートルのトンネルでございすけれども、その全体に1メートルの管理幅を設けて18メートルとなっております。

こちらがランプ部分で、幅28メートルと高さが21メートルという規模のものになっているわけでございます。このような形で本線のシールドとランプシールドがこの中に入るということでございます。

事業区域は、現在このような形で設定されているということでございます。

このような形で、外かく環状道路につきましては、先ほど紹介したような図面をつくっていただいた上で、公告、縦覧等により周知を図って、事業間調整を行っていくということでございます。結果的には、1カ月間の公告縦覧をしたんですけれども、第三者から事業の共同化とか事業区域の調整という申し出はなかったということでございます。

外かく環状道路については以上でございます。

【議長】

ありがとうございました。

先ほどの案件のさらに前の調整段階の案件のご紹介ということでございます。この件につきまして、あるいは先ほどの神戸の件も含めてでも結構でございますけれども、ご質問等があればよろしく願いいたします。

よろしゅうございますでしょうか。

それでは、続きまして、議事の4の(2)その他(情報提供等)というところに移りたいと存じます。前回開催した協議会で国土交通省の調査業務の内容についてご紹介をいたしましたけれども、今回の幹事会でも地下空間の活用促進に関する調査検討についてご紹介申し上げるということですので、よろしく願いいたします。

【小俣大都市圏整備課長補佐】

ご紹介にあずかりました国土交通省の都市・地域整備局大都市整備課で補佐をしております小俣と申します。よろしく願いいたします。

今日のご説明ですけれども、大深度地下とは直接的には関係が薄い状況でございすますが、地下空間全般につきまして、当方でも多少大深度地下を離れて勉

強もしたほうが良いという話もございまして、それを踏まえて、勉強をさせていただいたものが、この春、取りまとめができましたので、簡単にご紹介させていただくということでよろしく願いいたします。

資料につきましては、お手元に地下空間の有効的な活用促進方策の検討に関する調査報告ということで、本体の主要部分、文章の部分を抜粋的につけさせていただきますので、そちらを適宜ごらんいただければと思います。

本日の説明につきましてはパワーポイントで、資料に載っていない部分も含めて説明させていただきますので、よろしく願いいたします。

全体的な流れとしましては、資料にあるとおりでございますが、現状と制度的な課題や望まれる方策などを研究したという状況でございます。

今、お示しさせていただいております地下利用のすがたということでございますけれども、これは最後にもございますし、資料にも、後ろに、まとめのところがございますが、あえて、ちょっととってつけたようでございますけれども、大深度地下は下のほうで、一応、民地も公共用地の下も総合的に関係する法律になっているということで、概念的には民地内とか公共用地内とか、具体的には浅深度地下と同じような状況も存在するんですけれども、このような関係がある程度あるということで検討を始めたということでございます。

検討の視点としましては、計画論とか施設の新設とか既存施設の更新みたいな話、それから空間論みたいな、大まかにそのような視点で考えまして、ちょっと字が小さくて恐縮ですが、下に書いております、公共が推進すべき地下利用とは一体何があるだろうかとか、あと、施設の話、課題とかニーズ、それから計画の課題、ニーズとか支援方策について、具体的には後ほど紹介させていただきますけれども、アンケート調査等により把握していったという流れでございます。

まず最初でございますけれども、地下利用の現状を把握したほうが良いだろうということでございまして、まず、その背景でございますけれども、これは新聞の抜粋ではございますが、国交省の資料からのさらに抜粋で恐縮ではありますが、トンネルなども寿命といいますか、ある程度老朽化、高齢化してきまして、相当、1つの目安として50年とか言われているんですけど、法定耐用年数上は60年とかいうこともあります、そのようなものがどんどん増えてくるということはこれから考えなければならぬということが1つはありますし、それはライフラインとかでも同じと。

それから、地下街なども当初できてからもう相当年数がたってきているということで、例えば昭和32年ごろにたくさんできたと書いてあるんですけど、名古屋地下街(サンロード)も幾つかの地下街が連なって大きな地下街が形成されているようでございますけど、そのころできたのがもう既に50年ほど過ぎよ

うとしているということで、更新を考えなければいけないという状況があるということなどを背景に勉強を始めたということがございます。

制度的な話でもう 1 つの視点としてあったのは、地下街、準地下街とありまして、地下街というのは、公共用地、道路の下とかですが、それとを考えなければならぬのは民間とのつながりの部分ですね。準地下街とか半公共的部分についていろいろ視点を当てる必要があるという話がありまして、それらについても整理をしていったという状況がございます。

話を進めますが、もう一つの視点として、最近の地下開発の事例、比較的大規模なものも参考にしたいほうがいいだろうということがございまして、それらを幾つかポイント的に視察をさせていただきまして、検討に資することにさせていただいた内容でございます。

具体的には、横浜のみなとみらいの地下鉄に直結する部分、それから、最近では、丸ビル、新丸ビルなどがオープンした接続部分のコンコース、ラチ外コンコース、その辺の状況などが先進的な事例として上げられておりました。

それから、もう一つの別の事例としましては、新橋の汐留のシオサイト。ここは、ある意味では、運営とか整備についてユニークな点と申しますか、整備と管理運営が中間法人が法的なところとタイアップ、お金も責任も任されて管理運営をしているというところで、地下と公共の部分がある、地下街みたいな部分があるんですが、その辺の管理を法人がやっているというところで調査させていただいたということがございました。

それから、計画論を少し勉強させていただきまして、地下利用ガイドプランというのがあるんですけども、計画につきましては相当大分前に、平成元年のころから都計審から地下における都市計画のあり方を少し考えるということがありまして、その後、地下利用ガイドプランという位置づけがあつて、全国でそれなりに活動されている、いろいろ検討されているということがございますが、現状では 6 都市策定という状況でございます。

それで、次、海外についてはそれほど深く勉強したわけではないんですけども、基本的には、意識的には、それほど大深度法をつくる時に調べたことと変わってはいないんですが、実体論としましては、フランスのパリなどでは、昔開発したところのさらに再々開発などが行われつつあるということで、新しいアクセスを導入するなどの改善も見られるようなことが進められているという事例がありました。

それで、調査もまとめの段階になるんですけども、具体的には、課題としてアンケートなどで把握した内容をここに列記してございます。基本的には、当初の背景にありましたように、やはり維持、補修、更新等が課題であるということで、例えば使わなくなった施設はどうするのかとか、用途変更とか有効

利用にうまい方策がないのか、ネックになっていることは何かとか、さらに共同化についての課題などを幾つか上げていただいております。基本的には、費用の面や規制緩和の要望などが上げられてございました。

それらを踏まえて、学識経験者の先生にいろいろ検討などをお願いしたんですけれども、それでまとまったのが以上のような点ということで、地下施設の更新、新規利用に対する方策として、スムーズな用途変更とか老朽化対策みたいなものの方策を考えていただけないかとかいう点が1点。それから、改修とか更新については周辺と一体となって都市再生などを促進すべきではないかという点。それから、先ほどシオサイトでもございましたように、空間をうまくマネジメントする組織とか体制が必要でないかということがまとめとして上げられてございます。

また、認識としては、公共用地と民地などでは、基本的には、一定の法令とか規制はあるんですけれども、つなぐ施設、つなぐ場所、半公共的な部分については、あまり位置づけや規定が明確ではないということに対策が必要。それから、もうちょっと地下利用ガイドプランを活用したほうがいいんじゃないかとか、大深度地下みたいな制度は、大深度、民地も公共用地の下も総合的にありますので、そのようなことも参考にはなるのではないかと。全体を見て、地下空間全体を総合的に考えるマスタープランなどがちゃんとできないだろうかということがまとめとして上げられました。

それを踏まえて当面の課題としましては、そのような計画、建設、管理、交渉をめぐる法制度、予算への対応をしていただきたいと。それから、関連して、既存地下施設の改善とか更新、例えばバリアフリー対応とか防災への対応などが当面は求められるということがございます。

それから、地下街ですが、地方分権に伴いまして、地下街に関する通達が廃止になっておりまして、その後、議論は分かれるんですけれども、統一的な基準はやはり何かあったほうがいいかも含めて検討すべきではないかという意見が出されてございます。

概念につきましては、基本的には浅深度地下にコメントがかなり集まりまして、民地内と公共用地をつなぐような部分の工夫が必要ということを上げられてございます。

今後の方向性としてしましては、基本的には繰り返しになるんですけれども、最後のまとめに書いてございますのと同じなんですけれども、更新を実現する法制度や予算の充実、防災とかユニバーサルデザインを支援する体制、それから、浅深度や大深度の連携を図る計画制度、事業制度の充実、それと、これも繰り返しになりますが、民地部分と公共用地を連携する制度とか管理制度の充実みたいなものを具体的意見としていくべきということで締めくくられてございま

す。

以上、ちょっと抽象的ではございましたが、調査の報告ということで説明を終わらせていただきます。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。

これは、大深度に限らず地下空間の利用の促進あるいは課題に対する対応という調査のご報告ということでございました。

ご質問、ご意見等はございますでしょうか。

名古屋市内でも、都市再生との関連で再開発にあわせて地下の公共空間をつないでいくということが、今、名古屋駅前などでも行われております。今日は名古屋市さんからもご出席いただいておりますけれども、もし何かコメントできるようなことがあればお願いできればと思います。

【横地名古屋市住宅都市局都市計画部都市計画課係長】

今日、住宅都市局理事の代理で来ております横地と申します。よろしくお願ひします。

今、建政部長さんからご紹介がございましたが、名古屋市でも、つい最近オープンしましたミッドランドスクエアが都市再生特別地区という形で指定させていただいてでき上がっているわけです。浅深度地下であるサンロードが昭和32年にできてすごく老朽化しており、さらに地下街と地下階がある迷走といましようか、迷路状に結合しているという名古屋駅前の状況の中で、さらに地下街だけじゃなくてほかのライフラインの地下埋設物等とも非常に混雑している状況という中で、また、先ほどの更新需要とかいろいろな問題があるということは認識しておりますが、いかんせん地下ということでなかなか更新がうまくいかないという状況の中で、民間の活力を活用する形で今の地下空間を改善しようということを行政側の主課題としてミッドランドスクエアの中に盛り込まれた都市再生特別地区ということかなと思います。

具体的には、非常に迷走している地下街のネットワークにミッドランドスクエアのほうでもう一つのバイパスとして、さらに地下街全体としての防災性を向上させる形でバイパスの地下階の通路をつくって、地下街と有機的にネットワークをつくりながら防災空間も整備していくと。あわせて、そういうことをやりながら地上も思い切ったセットバックをして、地上のにぎわい空間も設置していくという形で、都市再生特別地区が決められております。今回課題になっております半公共的な位置づけですとか、地下空間全体のマスタープランとかという考え方に準じているのかなと思います。

同じように、ほかにも名古屋駅周辺の地域冷暖房のネットワークみたいなのも地下利用という形でやっております。全体のマスタープランが今あるのかと言われるとちょっとないのかなと思いますけれども、こういったことで勉強させていただきながら、地下空間の再整理というか、いろいろ勉強していきたいなと思っております。ちょっと感想みたいな話ですけど、どうも済みませんでした。

【議長】

どうもありがとうございました。

都市再生という面でも地下空間の適切な利用というのが1つの課題というか方策ということであろうかと思えます。

ご質問等はございますでしょうか。

それでは、今日、国土交通省からの現実に進んでいる事例の紹介を2つと、それから調査検討の内容のご報告ということでございますが、本日まで出席の皆様の中で、今後、大深度地下利用の可能性と申しますか、そういうことについてお考えの方がいらっしゃればご紹介いただければと思えますけど、そのような案件というのを今お持ちである方はいらっしゃいますでしょうか。

それでは、関連ということで、中部運輸局様から新聞報道についての情報提供をいただいておりますので、ご発言をよろしくお願いいたします。

【太田中部運輸局鉄道部長】

私、中部運輸局の鉄道部長の太田でございます。

添付資料に朝日新聞の新聞情報が載っておるんですけども、リニアの開業を2025年に目標を立てて考えていると、こういう内容で報道されたわけでございますけれども、国土交通省としては、私ども聞いておる中では、特にこのときに国としてこれをやるというものではなくて、現時点では鉄道事業者の方の希望年月というふうにとらえております。

このリニアの、例えば将来通るとした場合、名古屋地区を通る場合に大深度を使うということになれば、当然検討に値することかなというふうに考えておりますが、現状ではどのルートかというのも明確に定めてあるわけでもございませんので、新聞情報で出た内容について特にどうのこうのと言うことではございません。

以上です。

【議長】

ありがとうございました。

新聞報道がなされたことについてご紹介ということでございました。

今までのご説明、ご紹介あるいはそれ以外のことでも結構でございますので、何かご発言等がありますでしょうか。

【久保田大深度地下利用企画官】

先ほど紹介させていただきました神戸市の大容量送水管整備事業について、今日告示がなされたということで、記者発表が兵庫県庁からなされましたので、今から資料を配っていただきますので、それをご参考までにごらんいただければと思います。

(資料配付)

【久保田大深度地下利用企画官】

内容的には、先ほど説明させていただいた内容と大きく変わるところはないので、こういう形で発表されたということでご承知いただければと思います。

私からは以上でございます。

【議長】

ありがとうございました。

以上、全体を通じまして、ご発言、ご意見等はございますでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、これで予定されている議事はすべて終了ということでございます。ご出席の皆様方には、中部圏での大深度地下利用案件について、この場で前広にご紹介いただくなど、今後一層大深度地下利用の推進に積極的に取り組んでいただけますようお願い申し上げる次第でございます。

最後に、事務局からよろしくお願ひいたします。

【事務局】

今日の議事について1点、議事の公開につきましては、資料、それから審議概要を公開するという扱いにさせていただきたいと思っております。

また、議事録につきましては、冒頭ご説明したとおり、発表された方に確認をいただいた後、中部地方整備局のホームページに公開することといたします。

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、以上をもちまして、中部圏大深度地下使用協議会幹事会を閉会といたしたいと存じます。本日は、お忙しい中ありがとうございました。

—了—