

第3回中部圏大深度地下使用協議会幹事会 議事録

● 司会（中部地方整備局 小林建政部長）

それでは、時間がまいりましたので、ただ今より第3回中部圏大深度地下使用協議会の幹事会を開催させていただきます。本日は、大変お忙しいところお集まりいただきまして誠にありがとうございます。本日の進行を務めさせていただきます、代表幹事の国土交通省中部地方整備局建政部長の小林でございます。どうぞよろしくお願い致します。

それでは、開会に先立ちまして、国土交通省を代表して、都市局都市政策課長の東からご挨拶をさせていただきます。

● 国土交通省都市局 東都市政策課長

ただ今ご紹介いただきました、国土交通省都市局都市政策課長の東と申します。本日はご多忙中のところをお集まりいただきまして誠にありがとうございます。また、皆さま方におかれましては常日ごろから大深度地下利用行政をはじめ国土交通行政の推進につきまして、ご協力を賜り改めて御礼を申し上げます。

中部圏大深度地下使用協議会は、大深度法に基づきまして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ことを目的として設置されております。実際に大深度地下を使用するときは、事前の事業間調整を本協議会の活用等により行うこととなっております。

大深度地下の使用につきましては、中部圏での実績はございませんが、平成39年までに東京都と名古屋市間での開業を目指している中央新幹線につきまして、大深度地下使用を前提とした概略のルートが環境アセスの手続きの中で示されました。本日は、これを受けての4年ぶりの幹事会開催とあいなるわけでございます。

次第にもございますけれども、この後、事業者であるJR東海さまより事業概要についてご説明いただきます。本日は、事前の調整を含めた今後の手続きをより円滑に進めるための情報の共有、情報の交換を行うという目的で開催するものでございます。併せまして、大深度地下使用制度の概要や先行事例につきまして、国土交通省の担当からご説明致します。中央新幹線の今後の手順の参考としてお役に立てばと思っております。

また、本日は、大深度地下情報システムについてご説明させていただきます。このシステムにつきましては、皆さまから地下空間の利用状況について情報提供いただいておりますのでご協力のほどよろしくお願い致します。

最後になりますけれども、今後ともこの協議会を通じまして大深度地下使用制度、事業に対する理解を深めていただくことをお願い申し上げまして、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。よろしくごお願い致します。

● 司会（中部地方整備局 小林建政部長）

どうもありがとうございました。先ほど申しましたように、取材の方は、ここで退席をよろしくお願い致します。後でブリーフィングを致しますので、よろしくお願い致します。

本日のご出席者でございますが、お手元にお配りしております、出席者名簿と配席図によりましてご紹介に替えさせていただきます。どうぞよろしくお願い致します。

続きまして、配布資料の確認を行います。お手元の配布資料一覧がございます、それをご確認いただき、資料に漏れがある場合は挙手でお知らせください。事務局の方で対応させていただきます。

よろしいでしょうか。途中で気が付いた場合でも結構でございますので、いつでもお申し出ください。

それでは、各議題に入ります前に、ここで事務局から、本日の議事につきまして皆さまにご確認をいただきたいことがございますので、よろしくお願いしたいと思います。

● 事務局（中部地方整備局建政部 堀口計画管理課長）

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堀口と申します。本日は、どうぞよろしくお願い致します。

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では、大深度地下使用協議会について、広く一般への公開に努めるものとしてしております。本幹事会は、大深度地下使用協議会に置かれているものでありますので、本日の幹事会の議事及び配布資料につきましても、原則公開扱いとさせていただきたいと考えております。

したがって、本日の幹事会で配布した資料につきましては、幹事会終了後に行う記者ブリーフィングにおいて配布させていただくとともに、記者クラブへの配布、中部地方整備局のホームページへの掲載をさせていただきます。また、議事録につきましては、発言された方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お願い致します。

● 司会（中部地方整備局 小林建政部長）

それでは各議題に入ります。まず、議事4（1）、大深度地下をめぐる最近の状況について、まず最初に大深度地下使用制度の概要を、国土交通省都市局都市政策課長補佐の小泉からご説明致します。

● 国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室 小泉課長補佐

ただ今ご紹介いただきました、国土交通省都市局で課長補佐をしております小泉でございます。本日は、私の方からまずおさらい的に大深度地下使用制度の概要を説明させていただきます。その後実際にこの制度が使用されている事例を、ご紹介させていただきます。では、座って説明させていただきます。

まず大深度地下使用制度の概要でございます。この目的でございますが、ここに記載の内容を読ませていただきますと、公共の利益となる一定の事業にかかる大深度地下の使用に関しその要件、手続き等について特別な措置を講ずることにより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ということでございますが、どういうことかと申しますと、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の深さの地下において、例えば道路とか鉄道といったライフラインなどの公益事業を実施する際には、この法律の手続きを経ることによりまして土地所有者に事前の補償をする必要がなく大深度地下の使用権を取得できるというふうなことを特別に規定した法律となっております。

大深度地下というのは、そもそもどういうことなのかと定義したのが、この第2条でございます。こちらにありますように2つの図がありますが、①と②とございまして、①または②のいずれか深い方をその場所の大深度地下と定義されております。まず左側の①については、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、これは単純に過去の実績ということで、法律をつくるときに調べたものですが、だいたい地下40メートルより深いところであれば利用は行っていないということが分かりましたので、地下40メートルより深いところを大深度地下というのが1つあります。

右側の②につきましては、建築物の基礎杭の設置のための利用が、通常行われない深さということで、支持地盤上面から10メートル深いところを大深度地下ということでございます。支持地盤とは、建物の基礎杭にかかる建築物の荷重に耐えられるだけの耐力を持った地盤をそういうふうと呼んでいるわけでございます。今ほど申し上げたとおり、その場所を即地的に見てこの①が適用されるか、②が適用されるかというのを比べてみてより深い方にある大深度地下がその場所の大深度地下であるということになります。

結果的に言いますと、ここの支持地盤上面が30メートルより浅い場所にある場合には、①の方が適用されて、逆にこの支持地盤が30メートルより深いところにある場合にはこちら側の右の図の②が大深度地下として適用されるというふうに見ていただければと思います。

この①②の考え方によりまして、名古屋市の大深度地下がどのぐらいの深さにあるのかというのを、これは平成12年度の既存のボーリングデータとか文献等を利用して作成した大深度マップというものでございますけれども、大ざっぱに見てみますとこの黄色の部分が40メートルを表してございまして、東から西に向かって特にこの辺りですね、急激に深くなっているということが分かります。

ちなみに名古屋駅がこの辺にございまして、名古屋駅のこのラインより西側の方に行きますと大深度地下のエリアが急激に深くなっていると、この辺りのブルーのところに行きますと80メートルより深く潜らないと法律で定義する大深度地下には至らないということが分かると思います。ただし、実際に事業を行う際には、例えばこの黄色の部分の比較的浅い場所でも地層の急変部等もある場合がございますので、あくまでもこれは大まかな目安ということで参考にしていただければと思います。

この法律の対象地域及び対象事業でございますが、対象地域につきましては法律第3条と施行令でもって示されているわけですが、今現在、首都圏・近畿圏・中部圏の3大都市圏に限定されております。対象となる事業につきましては、法律の第1条の目的のところ公共の利益となる事業と明示されておりますけれども、さらにこの第4条で限定列挙されておまして、ここにございますように道路・河川・鉄道・通信、それから上下水道などのライフライン、さらに、ここには書いておりませんが農業用の用排水路ですとか、農道なども対象の事業となっております。

今申し上げました対象地域、その中部圏のところを地図に落としたものがこちらでございます。中部圏開発整備法において規定されております都市整備区域が、この法律での対象地域となっております。この区域は、大深度地下使用法の制定時のもので市町村合併によって、ちょうど境界にあるようなところが、境界をまたいで1つの市になっても大深度の対象地域の境界はそのままという形になってございます。

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でございますが、大深度地下において、一旦施設を設置致しますとその施設を撤去するのは、非常に困難であるということがございますので、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いまして適正かつ合理的な利用を図っていく必要があります。そこで法律においてここにあります(1)(2)(3)の3つの手段を規定しているところでございます。

まず1つ目の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ございます。法の施行とほぼ同じ、平成13年4月3日に閣議決定されております。内容について、簡単に申し上げますと、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章立てを1つ設けておまして、その中で有人施設については、可能な限り上部に配置するなど大深度地下空間の敷設配置利用の基本的考え方を示しているものでございます。

2つ目でございますが大深度地下使用協議会、さらにその中に設置されておりますこの幹事会の場合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まして事前の事業間の調整、あるいは前広な情報交換を行うことによりまして、適正かつ合理的な大深度地下空間の利用を確保しようということでございます。

3つ目でございますが、認可の申請の事前の手続きとなる事業間調整ということで、事業が具体化したときには、事業者がなるべく早めに事業概要書というものをを出していただいて事業者の間で調整をしようという仕組みでございます。

今回4年ぶりの開催ということもありますので、協議会について少し詳しく説明させていただきます。法の第7条に協議会設置が規定されておまして、それを受ける形で基本方針の中で協議会の活用について記載がされております。

この枠の中の下線部を読ませていただきますと、協議会については、大深度地下利用に関する情報収集の充実を図るとともに、必要に応じて事業者、関係市町村等に対する協議会への出席、資料提供、説明等必要な協力を求める等、早い段階から個別事業に関する情報交換と個別事業間の調整を行うこととするとありまして、今回中央新幹線に関する早い

段階からの情報交換を行うということで、本幹事会が開催されたということであります。また、本会については広く一般への公開に努めるということになってございまして、会議資料や議事録については、原則協議会のホームページにアップされるということになります。

さらに事業を所管する行政機関におきましては、また下線のところを読ませていただきますと、大深度地下使用協議会を活用して取りまとめ、公表する等必要な情報収集、公開に努めるとなっておりまして、協議会活用の必要がありそうだというときには、事務局である中部地方整備局建政部の方へご相談していただければと思います。

続きまして、使用認可権者でございますが、複数の都道府県にわたる広域的な事業、あるいは国、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まして、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。平成19年に認可されている、神戸市の大容量送水管整備事業につきましては、市の事業でございましたので、兵庫県知事の認可ということで、下の(2)のケースが適用されております。中央新幹線におきましては、これから事業者であるJR東海さまよりご説明いただくわけですが、おそらくは(1)のケースになると思われま。

次は、補償手続きでございます。補償手続きについては、大深度法の特徴的な仕組みといえると思います。大深度地下につきましては、通常使用することがない空間と考えられますので、そのため、補償すべき損失が発生しない空間というふうに考えられております。従いまして事前の補償なしで使用権を設定できるという仕組みにしております。

しかしながら、まった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補償すべき具体的な損失がある場合には、使用認可の告示の日から1年以内に限って事業者に対して損失の補償請求ができるというふうな仕組みになっております。また、井戸ですとか温泉井など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。

この法律を適用することのメリットでございますが、まず1つ目として、権利調整期間が短縮されるということで公共の利益となる事業を円滑に実施することに資するということ。2つ目として、ルートが道路といった公共用地の地下にとられることがなくルートの直線化が図れるというようなこともございますので理想的なルート設定が可能になるということ。3つ目として、防災、騒音・振動の減少、景観保護などにも資するということ。4つ目として、大深度地下は地震に対する安定性の高い空間であるというふうにも考えられておりますので、ライフラインなどの安全性の向上にも効果があるということでこのようなメリットが考えられております。

今述べてきました制度の仕組み、手続きのフローを図にしたものがこちらでございます。先ほどご説明させていただいたとおり、認可権者が誰かによって使用認可の申請後のルートが右か左かというふうに分かれます。平成19年の神戸については、こちら側のルートを通ったということでございます。後ほどご紹介させていただきますが、首都圏における外

かく環状道路は平成 19 年にこの事業間調整が行われておりまして、現在もここにあるという状況でございますが、今後、申請が上がってくると、おそらくですがこちらの流れで流れていくだろうということでございます。

実際に認可申請が上がってきて、その審査に当たりましては、審査の手続きとしてこちらにありますように申請書の公告・縦覧、それから利害関係人からの意見書の提出、こういったことを経まして審査要件にかなっているかどうかの審査を行いまして、要件をすべてクリアしているということであれば使用認可処分が下りると、こういう一連の手続きで使用認可がなされるということでございます。とりあえず制度の説明は以上になります。

● 司会（中部地方整備局 小林建政部長）

ありがとうございました。質問とかご意見等あろうかと思えますけど、それにつきましては、次の使用許可処分事業等の概要を説明いただいた後で、大深度地下をめぐる最近の状況と合わせて行いたいと思えますので、引き続きまして、使用許可処分事業等の概要、具体的には東京外かく環状道路及び神戸市大容量送水管整備事業について、同じく、国土交通省都市局都市政策課長補佐の小泉からご説明させていただきます。よろしくお願ひします。

● 国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室 小泉課長補佐

それでは、引き続きまして、使用認可処分が行われた事業、あるいは今後行われることが検討されている事業ということで、ここに記載の 2 つの事業を紹介させていただきます。

1 つは、神戸市大容量送水管整備事業ということで、この法律適用第 1 号として平成 19 年に認可処分がなされていると。もう 1 つは、東京外かく環状道路の東名高速から関越道間ということでございまして、こちらは平成 19 年に事業間調整を終了している事業といったものになります。

まず、神戸市大容量送水管整備事業でございますが、こちらは神戸市の事業の手続きの流れを年表のように整理したものでございます。同じものが次にありますのでそちらで説明させていただきます。一番左側が、神戸市が行った手続き、真ん中が認可権者である兵庫県の行った手続きになっておりまして、右側が大深度地下使用協議会、あるいはこの幹事会が、どのように関与していたかというものを整理したものでございます。この図の中の黄色で囲っているところは、すべて法律に規定されている事務手続きということでご覧になっていただければと思います。

まず左上の事前相談というところでございますが、神戸市のこの事業の場合は、平成 14 年ごろから兵庫県あるいは当課の前身である大都市圏整備課との間で事前の意見交換、情報交換が行われておりました。また、大深度地下使用協議会でも検討状況の報告などが行われていたということで、かなり早い段階から神戸市、兵庫県、あるいは法律を所管している当課の間で協議が行われたということでございます。事業概要書というものが、平成

17年8月1日に神戸市によって作成されまして、同日付けで兵庫県知事に送付されております。

これを受けまして知事の方から、大深度地下協議会の構成員にその写しが送付されておりました。さらに、構成員たる各行政機関からそれぞれが所管する事業者等にこの事業概要書の周知が図られております。一方でこの8月10日に大深度地下使用協議会の幹事会が開かれまして、ここでも周知が図られているところです。

神戸市の方でも事業概要書を公告・縦覧という形で周知を図っておりました。ちょうど8月1日から月末までの1カ月間、これは法律で1カ月間と定められておりました。縦覧を致しましてここはほかの事業者からこの事業に対して共同化をしたいとか、あるいは、その場所はうちの事業でも使うといったような調整したいというような申し出があれば事業間調整というものを行います。神戸市の場合には一切そういうものがございませんでしたので、縦覧が終わってそのまま事業間調整が終了したということになっております。

その後、法律上の手続きとして平成19年の3月27日に使用認可申請書が提出されておりますが、これはこの事業独特の動きと言えますけれども、神戸市と認可権者の兵庫県が、お互いに相談しながらこの使用認可申請書を作成していったということで、その過程において兵庫県の方でもこの真ん中みたいですが、審査委員会というものを独自に設置されておりましたようで、ここで事前審査というものを行って、認可申請書を出す際にはすべて要件をクリアした状態で提出したということのようでございます。

この平成19年3月27日に認可申請書が提出されまして、これを事業場所である神戸市の中央区の方で公告・縦覧を行っております。これも法律で2週間と定められておりますので2週間、それで認可権者の兵庫県の方では、仮にチェックしてあった認可要件の項目を再度チェックして審査をし、さらにこちら幹事会の方に状況を報告したということで、平成19年の6月19日に使用の認可処分が行われているといったこととなります。なので、事業概要書の作成から使用の認可まで2年をちょっと切るぐらいの時間をかけているといった状況でございます。

認可の告示後は、兵庫県庁において使用認可に関する登録簿の閲覧というものを行っております。これは調書と図面で事業区域ですとか施設耐力等を示すことによって、その事業についての区域の地面の下にどのような施設があるのかということを知りたいという趣旨で行っているものでございます。もう一つ、事業者の方も縦覧ということを行っております。これも神戸市の中央区役所におきましてその事業区域を表示する図面等を見ることができるといふふうになっております。

事業の概要につきまして、簡単に説明をさせていただきますと、大容量送水管というのは上水道でございます。この上水道の水源が神戸市の場合どのようになっているかというのがこの絵でございます。これは、最近の平成24年1月時点のデータになりますけれども、全体の水の供給量が約88万立方メートル、この4分の3に相当する65.3万立方メートルにつきましては、阪神水道企業団というところから琵琶湖・淀川水系の水を購入して

いるという状況でございます。

このような供給構造の中で、平成7年に阪神淡路大震災が発生した際、水道施設が大きな被害を受けて飲み水供給ができなくなったという経験もありましたので、神戸市の方では水道施設の耐震化対策というのを進めており、その一環として大容量送水管の整備を行ったということでございます。

大容量送水管の主な機能でございますが、これも神戸市のホームページの方にアップされているものでございますけれども、ここに既設送水トンネルというのが、ここらへんに、六甲山麓の麓を2本走っておりますけれども、これが40から50年ぐらいたつということ、相当老朽化していたということがありますので、その既設送水トンネルの調査・更新をしなければいけないということもあまして、この大容量送水管ができるとそのメンテナンスもできるということが1点。

2点目としては、災害とか事故によって既存の送水トンネルが被災した場合でも耐震性に優れた大容量送水管で市内への送水が可能になるということで、送水施設の危険分散という機能も有しております。さらには、万一、淀川水系からの送水が停止した場合にも、こちらの大容量送水管の中に貯留している水が相当ございますので、これをもって応急給水が可能になるということ。それから4点目として災害時の復旧期間の短縮につながるというところでございます。

こちらが、大容量送水管のルート図でございまして、この青いラインが六甲山のふもとを通っている古い送水路でございます。大容量送水管がこちらのその下の段になりますけれども、市街地をずっと通っているということで、芦屋市の市境がこちらでございまして、こちらから住吉川立坑までの緑の区間につきましては、認可時点でもう既に供用されておりました。この住吉川立坑から西側に行きまして、布引立坑までの6.6キロについては、大深度法の適用のない区間として別途工事中ということでありまして、そこから西側の奥平野立坑、この2.4キロにつきましては大深度法を一部適用する区間ということになります。

こちらが今説明した図を上空写真で示したものになります。右下に断面図を掲載しております。口径が2.4メートル、セグメントの外径が3.35メートルという大きさになります。

こちらが事業概要を数字で整理した表になってございまして、本線の延長は、12.8キロメートルあるということ。それから貯留能力が約6万立方メートルございまして、この水が常に大容量送水管の中にたまっているということになりますので、先ほどの応急給水に関係しますけれども給水が停止しても膨大な水を供給することができるということでございます。

こちらが法を適用する区間を拡大したものでございまして、青線の部分が当初計画でして、すべて道路下を通した場合にこういうふうなルートになるということでございます。それを、大深度法を適用することによってこの上の直線的なラインで結ぶことができるというふうなことでございます。実際に法を適用したのは、この東側の160メートルと西側

の 110 メートル、この 2カ所でございます。

今の赤い 2カ所のうちの右側、東側の法適用区間を拡大したものがこちらにあります。もともとの当初計画では道路に沿って下に下りていくところを赤いラインの方で地権者としては 6 件ほどいたわけですが、この民地の下を通すことによって直線化が図られたというところでございます。

今の法の適用区間の部分の地質断面図はこちらでございまして、この下の方にある赤い線が地表面より 40 メートル以深を示すライン。それから緑の線、②となっている部分が支持地盤の上面を表す線。そこから 10 メートル下げた部分が青色で示す線ということになっておりまして、この赤い線と青い線の低い方が大深度地下ということになりますので、この図でいきますとこの斜線を引いている部分が大深度地下ということでございます。

続きまして、同じようなものでございますけれども西側の区間がこちらになります。こちらは大学の地下を通っているということでございます。同様にその地質断面図、地質縦断図ということでございます。

これが最近の現場の写真ということで、奥平野工区にある一次覆工の状況と立坑付近の坑口の写真ということで現在このようになっているということでございます。

大深度法を適用したことのメリットでございますけれども、当初計画と比較して延長が約 1 キロ短縮できた、それから工期が約 5 カ月短縮できた、それから工事費が約 23.4 億円縮減できたというメリットが出ております。全体の工期としては、認可時点から少し延長しているというふうに伺っておりますけれども、そこは大深度法適用とは違う部分での延長というふうに伺っております。

以上が神戸の事業でございまして、次に引き続いて、東京外かく環状道路のご説明をしたいと思っております。こちらは平成 19 年に事業間調整の手続きが行われた事業でございまして、外環はこの右上の図でいきますと、圏央道、中央環状線、それと合わせて 3 環状と呼ばれているもののうちの 1 つということでございます。

東京の中心から約 15 キロのところを環状にグルッと結んでいるといった路線になります。全体で約 85 キロの幹線道路でございまして、首都圏方向に放射状に伸びている道路を横につなぐことによって都心へ流れていく交通を減らして渋滞を緩和するというような機能を持つものでございます。

現在の状況としましては、この千葉側も事業中の区間となっております、大深度地下法を適用することを想定している区間としましては、この図の左側、関越道の大泉ジャンクションから南に下って東名高速の東名ジャンクション、この区間になります。距離として約 16 キロメートルでございます。

こちらがその外環のこれまでの経緯ということで、簡単に説明しますが、昭和 41 年に高架方式で一度都市計画決定がされております。ただ、住民から様々な意見があったということで、昭和 45 年に当時の建設大臣がいわゆる凍結宣言を致しまして、およそ 30 年間ずっと凍結をしていたという状況でございます。平成 13 年の 4 月になりまして、ちょうど大

深度法が施行されたのもこの時期でございますけれども、このタイミング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ものが公表されて、それがだんだん具体化していったということでございます。そして平成19年の4月に地下方式への都市計画の変更が決定されております。

大深度法の関係でいきますとその1つで平成19年1月から2月に大深度法に基づく事前の事業間調整を実施しているといった状況でございます。都市計画決定後の変更決定後の動きと致しましては、平成19年12月に基本計画決定、それから平成21年5月に整備計画が決定されていると、さらに平成24年度4月にはNEXCO中日本及びNEXCO東日本へ有料事業許可が出されまして、この2社が事業者として位置付けられております。

こちらがその具体的な外環の計画概要でございますけれどもこの図の右側が北、左側が南というふうに見ていただきまして、こちら側が東名ジャンクションになっております。そして、北側が大泉ジャンクションということで関越から入ってくるジャンクションでございます。この間の距離がおよそ16キロメートルありまして、このうちの14キロメートルほどについて大深度を使う予定だというふうに伺っているところです。下がその縦断図になっておりまして、だいたい40メートルより下辺りをずっと通っていくというふうな設計になっております。

事業間調整についてということで、少し詳しく申しますと、先ほど少し触れさせていただきましたので、ポイントだけ申し上げますと事業概要書というものを作成していただき関係事業者間で調整していただくということが事業間調整のポイントになります。

続きまして、その外環事業にかかる事業間調整の手続きの主な流れということで、これは実績になりますけれどもほぼ先ほどの神戸市の事業と同じ流れになるかと思えます。そういうところで細かいところは省略させていただきます。外環の手続きにおきましても事業概要書の受理とか写しの送付や協議会構成員の所管する事業者等への周知措置といった法手続きに加えて、事業概要書にかかる幹事会といったものを開催しております。

こちらが具体的な外環の事業計画の概要、数字でございます。延長は先ほども申し上げたように16キロメートルで、幅員が40メートルから93メートルというふうになっております。93メートルというのは少し広い感じが致しますけれども、直径約16メートルのシールドトンネルを上りと下り2本つくる計画となっております。このシールドとシールドの間の広さがランプ部分などで非常に広がる部分があるということで93メートルの部分も出てくるということでございます。あとの細かい数字については省略させていただきます。

この外環の主な手続きの流れでございますけれども、先ほども申し上げましたが、事業間調整の方は終了しております。現在この点線の下に来ているといった状況で、事業者の方で地盤調査とか井戸の有無などの現地調査などをしております。それを踏まえて今後申請書が上がってきて、ここに書いてありますように利害関係人の意見の提出、申請者の公告・縦覧といったような手続きを踏まえて審査を行っていくということでございます。審

査が認可要件をクリアしていれば認可承認がなされるといった流れになります。現在、いつ頃この認可申請が上がってくるかということにつきましてまだ不透明な状況になってございます。

以上これまでに大深度地下使用法の手続きをしている事例の紹介をさせていただきました。今後の手続きの参考になればと思います。ありがとうございます。

● 司会（中部地方整備局 小林建政部長）

ありがとうございました。ただ今の説明につきまして、質問あるいは意見等ございませんでしょうか。

ないようでございますので、引き続き議事の方を進めさせていただきたいと思っております。続きまして議事4（2）、中部圏における大深度地下使用を予定しているプロジェクト紹介として、中央新幹線計画の概要を事業者である東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部の水野副本部長さまからご説明を願います。事業者の方は、説明者席でご説明をよろしくお願いしたいと思います。

● 東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部 水野副本部長

JR東海の水野です。お手元の資料で2-1と2-2を使いまして中央新幹線の概要についてご説明致したいと思います。

本日のご説明の流れは、まず計画の概要、次に大深度地下使用につきまして、最後に超電導リニアについてご説明致します。

これは手続きのフローを書いた図です。小さな字ですのでお手元の資料も併せてご覧いただければと思います。左側に全国新幹線鉄道整備法、いわゆる全幹法と呼ばれていますが、そのフローが書いてあります。このフローを見ますと昭和48年に基本計画が決定されていまして、その後地形・地質調査などの調査を進めてきました。平成21年12月にすべての調査につきまして報告を完了しています。特に平成2年から平成20年の間に東京都から大阪市間の全線にわたり地形・地質調査を行っており、都市部の大深度地下使用区間につきましても調査を行って来ました。

その後、交通政策審議会での審議を経まして、国土交通大臣が平成23年5月20日に当社を東京都・大阪市間全線の営業主体及び建設主体に指名しています。引き続き5月26日に整備計画が決定され、翌27日に当社に対しまして建設の指示がなされているわけです。

現在は第一局面として進めます東京都・名古屋市間におきまして環境影響評価の手続きを進めています。平成23年6月に中央新幹線計画段階環境配慮書を公表しまして、概略のルートと駅の位置を示しています。その後、同9月に環境影響評価方法書を公告しまして調査、予測、評価の作業を行っているのが現段階です。

整備計画の内容、概略の路線につきましてご説明致します。全幹法に基づきます中央新幹線の整備計画の内容は上の表の通りです。区間は先ほどから申し上げます東京都・

大阪市間、走行方式は超電導磁気浮上方式、いわゆる超電導リニアです。最高設計速度は時速 505 キロメートルですが、営業の最高速度としましては 500 キロメートル、余裕を見て 505 キロということで設計しています。

建設に要する費用の概算につきましては全線で 9 兆 300 億円と見積もっています。またその他必要な事項の欄にありますが、主要な経過地を甲府市附近、赤石山脈中南部いわゆる南アルプスを通過するルート、名古屋市附近、奈良市附近にすることが決定されています。これは南アルプスを抜くかどうかという議論はありましたが、明確に赤石山脈中南部というルートが示されて整備計画が決定しています。

画面では少々見にくいのでお手元の方法書のあらまし、資料の 2-2 の 3 ページ目をご覧くださいますと、下の概略の路線図が出ています。この下の図は第一局面として進めます東京都・名古屋市間についての概略図です。この概略のルートは整備計画の段階では約 20 キロの幅でしたが、この方法書の段階におきまして概略のルートは幅 3 キロ、駅の概略の位置は直径 5 キロメートルの円まで絞り込んでいます。

中央新幹線の目的についてご説明致します。まず東京、名古屋、大阪間のいわゆるわが国の大動脈輸送を二重系化することで、以下にご説明するような想定されるリスクに關しまして抜本的な備えとすることです。

1 つ目に東海道新幹線は開業から 48 年が経過しており、将来の経年劣化に対する抜本的な備えを考えなければならない時期です。東海道新幹線の構造物につきましては、昭和 34 年から約 5 年間という非常に短い期間で東京から大阪までが同時に建設されまして、開業後は全線にわたって非常に高密度な列車運行を行ってきています。これにより日本の大動脈輸送を担ってきたわけですが、このような経緯から今後設備の取り換え時期も全線にわたって同時期に集中をすることが想定されるどころです。

2 つ目には大規模地震等、将来の大規模災害に備えるということですが、東海道新幹線につきましては、これまで構造物の耐震強化などの地震対策を着実に進めてきていますが、この中央新幹線を建設することによって、さらに災害リスクへの備えを高めることができるわけです。一昨年の東日本大震災の経験を踏まえまして、日本の大動脈輸送を二重系化することの必要性はさらに高まったものと考えています。

また中央新幹線を整備することの意義としましては、この開通により大動脈を結ぶ東京、名古屋、大阪というこれら 3 大都市圏のアクセスが大幅に向上するわけです。これらが約 1 時間でつながることにより、1 つの巨大な都市圏が誕生します。また、このような東京・大阪間の各都市圏の移動のほかに羽田を始めとした、それぞれの国際空港への移動についても飛躍的に便利になります。

以上、中央新幹線に期待されます役割を何点かご説明致しました。

大深度地下使用に關しまして、概略ルートと駅の位置の選定についてご説明致します。概略ルート及び駅の概略の位置の選定フローですが、まず路線の起点及び終点となりますターミナル駅の場所を決定します。東京都と名古屋市に計画しますターミナル駅につきま

しては、高度に市街化が進んでいるため地下駅となります。また東海道新幹線との結節、在来鉄道との円滑な乗り継ぎ、国際空港とのアクセスの利便性の確保が可能で、できる限り当社の用地を活用できる東海道新幹線の品川駅付近及び名古屋駅付近に設置することになります。

次に概略ルートを決めます。選定に当たりましては大きく3つの事柄、まず超電導リニアの技術的制約条件、地形・地質等の制約条件、環境要素による制約条件について考察しています。これらにつきましては、後ほどスライドでご説明致します。このフローの一番下になりますが、中間駅の概略の位置については、概略ルート上において駅としての必要な技術的条件、利便性の確保、環境影響の回避・低減、用地確保などの条件を満たす位置に、地上駅で各県に1駅計画します。ただし、神奈川県駅の駅については大深度地下を使用できる地域ですので地下駅で計画します。以上が概略ルート及び概略駅位置選定の考え方です。

これは名古屋市ターミナル駅のイメージです。先ほどご説明致しましたように名古屋市のターミナル駅は地下に設けることとなります。当面名古屋までの開業となりますので東海道新幹線との乗り継ぎの確保につきましては極めて重要です。東海道新幹線及び在来線の名古屋駅付近の地下で、将来の西への延伸を考慮して東西方向に設置します。

中京圏（名古屋市）のターミナル駅は、この図のように、延長は約1キロメートル、最大の幅が約60メートル、面積にしまして約3.5ヘクタール、深さは約30メートルから40メートルを想定しています。円滑な乗り継ぎやこのような大規模な函体を地上から掘削して構築するため、できる限り浅くしたいと考えており、周辺施設との位置関係等を考慮しながら深さを決めてきています。

概略ルートの選定の考え方について、先ほども少し申し上げましたが、ご説明致します。

1つ目は超電導リニアの技術的制約条件です。超電導リニアの時速500キロという超高速性を踏まえ、起点の東京都から名古屋市までできる限り直線に近い形を基本としています。また山梨リニア実験線を活用します。主な線形条件としては、最小曲線半径は8,000メートル、最急勾配は40%で計画します。40%と言いますと1,000メートル行って40メートルの高低差となる勾配です。大都市部の大深度地下を使用できる地域では、できる限り大深度地下を活用する計画です。

2つ目は地形・地質等の制約条件です。活断層及び脆い地質につきましては基本的に回避します。やむを得ず通過しなければいけない場合には、通過する延長をできる限り短くしたいと考えています。主な河川は明かりで通過することを基本とし、通過する延長をできる限り短くしたいと考えています。湖はできる限り回避します。

最後に環境要素による制約条件です。生活環境の保全の面から市街化、住宅地化が進展している地域はできる限り回避します。自然環境の保全の面から自然公園区域等を回避します。また、やむを得ず通過しなければいけない場合にはトンネル構造とするなど、できる限り配慮したいと考えています。

中京圏の概略ルートです。中京圏の大都市部は先ほどから申し上げていますように土地利用が高度化、複雑化していきまして、ルート設定や構造物の設置が困難ですので、大深度地下使用法に基づき、大深度地下を使用できる範囲、図中の緑色で塗った部分ですが、この範囲においてはできる限り大深度地下を使用したいと考えています。

大深度地下トンネルを施工するための立坑や施工ヤードには数千から1万平方メートル程度の広さが必要になりますが、この立坑等は自然公園区域、自然環境保全地域、鳥獣保護区特別保護地区、それから濃尾平野の東端部において高度に市街化、住宅地化が進んでいます高蔵寺ニュータウン、こういった箇所を回避するようルートを計画しています。また、入鹿池を回避しまして名古屋市ターミナル駅に東西方向に接続するという概略ルートになっています。

大深度地下トンネルと立坑の関係ですが、このように中京圏は高度に市街化されていますので、大深度地下使用法の目的の通り、事業の円滑な遂行を図るために大深度地下使用を考えています。都市部の大深度地下トンネル部はシールドトンネルを基本とする計画です。シールドトンネルの標準的な断面図は図に示した通りで、内径約13メートル、内空有効断面積、すなわちトンネルの内空断面積からガイドウェイ等の断面積を引いた白色の部分は約74平方メートルになります。ちなみに新幹線では約62平方メートルです。

シールドトンネルの施工のために約5キロメートルから10キロメートルおきに立坑を設置する計画です。立坑は開業後のトンネル内換気や保守作業等にも利用する計画にしています。シールドトンネルは、先ほど申し上げましたように、施工のための機材を搬入するために5キロメートルから10キロメートルおきに立坑を作りますが、開業後もいろいろな面で活用します。

大深度地下使用認可までの想定スケジュールのイメージですが、図は左から全国新幹線鉄道整備法、環境影響評価法、大深度地下使用法のフローを示しています。平成23年5月に全国新幹線鉄道整備法に基づいて建設の指示を受けたことは先ほど申し上げましたが、現在、環境影響評価の手続きで調査、予測、評価の作業を進めているところです。

調査項目の1つである猛禽類調査には少なくとも2営業期の調査が必要となりますので、ルートが明らかになります環境影響評価準備書の公告、これは平成25年、今年の秋以降となります。その後、環境影響評価の手続きを完了した後に全国新幹線鉄道整備法に基づきます工事实施計画の申請・認可となります。

大深度地下使用法のフローでは、本日、中央新幹線の概要をご説明致しまして、ルートが明らかになる平成25年秋以降の環境影響評価準備書の公告後、事業概要書を送付し、事前の事業間調整の手続きを行うことを想定しています。また、工事实施計画の認可後に申請に必要な調査等が完了次第、使用認可申請の手続きを行うことを考えています。

最後に超電導リニアの技術、磁界、異常時への対応についてご説明致します。

現在、山梨リニア実験線では延伸・更新工事を進めています。新しい実験線では、この写真のL0系という営業線仕様の車両で試験を行います。東海道新幹線の最初の営業車両

を0系と言っていました、リニアの0系ということでL0系としました。平成24年、昨年の11月に先頭車2両、中間車3両の計5両の車体を車両基地に搬入しまして、平成25年、今年の年末までに走行試験を再開する予定です。

写真を見ていただきますと、先頭と後ろの部分にそれぞれ凹みがあります。ここに超電導磁石を左右両側に1台ずつ載せた台車を挿入しまして走行します。営業線では16両編成で走行することを想定しています。実験線では12両の長大編成での試験を予定しています。

説明会を何回も行ってきて、磁界についてのご質問が多くありましたが、ガイドライン以下では健康への影響はありません。超電導リニアの磁界は国の基準に従いましてICNIRP、これは国際非電離放射線防護委員会の略称ですが、そのガイドライン以下に管理します。

このガイドラインは、長年の研究により蓄積された電磁界の健康影響に関する信頼性の高い科学的な知識を根拠として制定されているものです。健康への影響があるかもしれないとされるレベルに対して5倍や10倍厳しい基準で設定されているものでして、このガイドライン以下に磁界を管理することにより健康への影響はありません。この資料はWHO、世界保健機関の見解によりこのガイドライン以下であれば問題ないということをもとめたものです。

山梨リニア実験線での磁界の実測値をご説明致します。この図では線路の脇4メートルの地点（測定点1）と高架下8メートルの地点（測定点2）において、時速500キロの列車通過時と列車が止まっているときそれぞれの測定値を示しています。結果は、時速500キロでの列車通過時の最大測定値は測定点1で0.19mT、測定点2で0.02mTでした。通過速度時速500キロでは周波数は約6ヘルツと非常に低い周波数です。このときICNIRPのガイドラインは1.22mTですので、後ほどグラフを出しますが、いずれの測定点でもガイドライン以下です。

列車停車時の測定値も測定点1で0.19mT、測定点2で0.02mTであり、停車時は周波数はゼロですのでガイドラインでは400mTとなりまして、いずれの測定点もガイドラインをはるかに下回っています。

周波数に関してですが、超電導リニアでは磁界の主な発生源は超電導磁石です。先ほど申し上げましたように営業車両は16両編成を想定していますが、新幹線と違いまして連接台車といって車両と車両の間に台車があり、その左右に超電導磁石がありますので、1編成で両側それぞれに17の超電導磁石があります。

時速500キロで16両編成が通過するのは約3秒ですので、17を3で割りますと約6、これが周波数で単位はヘルツです。要するに磁界が大きく変動するのが、3秒間で17回起きるということです。家庭用電源の50ヘルツ、60ヘルツ、あるいは携帯電話ではもっと高い周波数となりますが、そういったものと比べて超電導リニアにおける磁界は非常に低い周波数帯です。

先ほど申し上げました実測結果と、ICNIRPのガイドライン、赤い線のグラフとを

合わせますと、測定値はすべて I C N I R P ガイドライン以下のエリアに分布しています。先ほどの時速 500 キロでの通過時で、線路脇 4 メートルの地点ではガイドラインの約 6 分の 1、高架下 8 メートルでは約 50 分の 1 です。停車時はガイドラインが 400m T ですから、さらに小さくて数千分の 1 となっています。このように山梨リニア実験線における実測結果は I C N I R P のガイドラインを大きく下回っており、問題のないレベルであることを実証しています。

大深度地下と磁界との関係ですが、磁界は距離の 3 乗に反比例して低減し、右側のグラフのような形になりますので、例えば左のイメージ図のようにトンネルの深さが 40 メートルの場合における地表での磁界と比較しますと、超電導磁石からの距離が遠く離れますので、磁界は大きく低減しまして 0.0001m T 程度となります。これは I C N I R P のガイドライン 1.22m T の約 1 万分の 1 ですので、まったく問題がないレベルです。

次に地震についてですが、大深度地下を使うということ自体が地震に対して強いということは先ほどの説明の中にあっただけですが、リニア自体が地震に強いシステムです。下の図を見ていただきますとリニア車両は非常に強固なガイドウェイの側壁で囲まれており、この中で磁気ばねが作用しながら走っているわけで、物理的に脱線しない構造になっています。アニメーションで、車体が上がっていますけれども、これは何らかの要因でリニアが浮き上がるような方向に動いた状況です。この場合、ガイドウェイに取り付けました浮上案内コイルの磁気ばねにより車両を元の位置へ戻そうとする作用が働きます。また、同じように左右の方向でもガイドウェイの中心に車両が戻るような作用が働きます。

このように超電導リニアは強力な超電導磁石と磁気ばねの作用により、また上海で走っていますのは約 1 センチ浮上する常電導リニアですが、超電導リニアの場合は 10 センチの隙間を確保して浮上しますので、地震時の揺れとか万一の場合のガイドウェイのずれ・段差に対応できるわけで非常に地震に対して強いシステムになっています。

また、地震時でも安全に停車します。通常の走行におきましては変電所の電力変換器からの電力により車両の速度を制御しています。地震発生時には、東海道新幹線で実績のある早期地震警報システムを使い、速やかに列車を停止させます。線路から離れた、例えば海岸沿いなどに設置した遠方の地震計で地震動の P 波と呼ばれる初期微動をまずとらえ、それを自動解析して大きな地震が発生したものと判断しますと、直ちに列車を止める信号を送り、S 波、すなわち主要動が線路に到着するまでに列車の速度を低下させるというシステムです。

それから停電時などで電源が確保できない場合どうなるのだろうという質問があります。万が一の停電時や変電所の電力変換器が故障した場合でも複数のバックアップブレーキがありますので、これらにより速やかに停車します。

停電しますと浮上走行ができなくて一気に車両が落ちるのではないかと質問を受けることがあります。しかし車両は車両側の超電導磁石から発生します磁気ばねの作用により浮上していますので、地上側からの電力供給のない万が一の停電時におきましても浮上

走行を続けながら減速し、自動的に車輪走行に移行して安全に停車します。

最後に火災への対応です。リニアにおきましてもこれまでの実績があります在来型鉄道と同様に、技術基準に則り施設や車両を不燃化、難燃化します。走行中の列車に万が一火災が発生した場合には、原則として次の駅まで、またはトンネルの外まで走行します。これは在来鉄道の場合と同じです。駅に到着しましたら駅の避難誘導施設から安全に避難します。

大深度地下において万が一火災が起きた場合ですが、これも今ご説明したように次の駅またはトンネルの外まで走行します。万が一トンネル内で停車してしまった場合には、避難通路へまず避難した後、最寄りの駅や立坑へ移動して地上へ避難します。地上までのシールドトンネル内の避難では、車両が上の方を走っていますが、その下の空間が確保できますので、右下の図の下部空間の避難通路、水色の部分を利用して移動します。

列車が走行します上部空間から下部空間の避難通路への入り口は、左下の図のように一定の間隔で下りられるよう配置します。また、この避難通路となります下部の空間は煙の侵入を防止する構造にするなどの安全対策を講じて、円滑かつ安全に避難できるようにします。

以上、中央新幹線の概要につきましてご説明致しました。

● 司会（中部地方整備局 小林建政部長）

はい、ありがとうございました。ただ今のご説明につきまして何かご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

● 中部経済産業局地域経済部 田島地域振興課長

一点教えていただきたいと思います。超電導リニアでですね、人やものを輸送するということで、使用される電気のエネルギーという点でいきますと従来の新幹線に比べてどのようになっているか、もし分かっていたらしゃれば、教えてください。

● 東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部 水野副本部長

エネルギーは速度の2乗に比例する、単純にはそういうことになります。しかし、超電導リニアでは新幹線に比べて非常に軽い車両を開発していることと、空気抵抗につきましても技術開発によって非常に低減しており、3倍程度のエネルギーで済ませようとしています。従いまして、エネルギー消費量は増えるのですが、速度に対しまして、という面では、車両の軽量化や空力特性の改善などにより単純な物理学の法則レベルまでにならないようにできる限り抑えています。

また、名古屋までの開業で、瞬間の最高電力消費量が27万キロワットという数字がありまして、これは国土交通省の交通政策審議会でご説明があつて、私どももそれを追認しているわけですが、この数値は東京、名古屋の電力会社の供給量の1%にならないレベル

ですので、リニアの運行に当たって大きな負荷を掛けることはないだろうと考えています。

● 司会（中部地方整備局 小林建政部長）

よろしいでしょうか。ほかにございませんでしょうか。

ではどうもありがとうございました。ないようでございますので引き続き次の議事に入らせていただきたいと思います。

続きまして、議事4（3）、その他でございますが、大深度地下情報システムにつきまして国土交通省都市局都市政策課長補佐の小泉からご説明させていただきます。

● 国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室 小泉課長補佐

それでは、大深度地下情報システムについて説明させていただきます。中部圏のデータにつきましては、前回幹事会開催後の平成21年度に収集した情報が本システムで新たに登録されたということもありまして、今回、簡単にご紹介をさせていただきます。

このシステムは、法律上でも位置付けられておりまして、この中で第8条というのがありまして対象地域の地盤の状況、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いうようになっておりまして、それを受ける形で基本方針の中にここに挙げてあるとおり、情報システムの整備を推進することとするというように盛り込まれているところです。

システムの概要としまして、まず対象地域につきましては、大深度地下使用法の対象範囲ということでございます。それから対象施設につきましては鉄道、地下道路、その他ここに挙げてあるような20施設が対象となっております。

情報としましては、深度の情報のほか管理者とか管理部署に関する情報などが登録されているといったものになっております。ちなみにその対象深度につきましては、原則として地下20メートルより深い施設を対象に調査を行っています。それで実際にそのシステム上で地図上に表示されるわけですが、その表示の仕方が例えば下水道であればゼロから20メートルであれば青色、20から40メートルであれば緑色、40メートル以上であれば赤と、こういうふうな形で表示がされるものになっております。

実際の画面はこういうふうな形になっておりまして、この中で丸で表示されているものが建築物の基礎、赤色が40メートルより深いもので、青い色が20から40メートルを示しております。地下鉄とかガス、電力といったライフラインなどの施設は線で表示されております。20メートルより深いところにどんな施設があるのかと、どこにどんなものがあるのかといったことがすべてを網羅しているわけではありませんが一応このシステムで確認ができるようになっております。機能としましてはこういった地図表示のほか左側に書いてありますけど施設情報の表示、施設情報の検索等が行えるようになっております。

中部圏におけるデータの整備ということで対象地域は先ほど出しておりますので、省略致しまして、データの整備状況ということで各施設ごとにこの丸の付いているところが、

データが入っているといった状況になっています。中部圏が右端になっておりまして対象の県としては、愛知県と三重県でございますのでそれぞれこのようになっております。それからその中部圏におけるデータの資料の提供元、それからデータの整備数量といったものを表示したのですが、こういうような状況になっております。

続きまして、このシステムを誰が利用できるかといったところでございますが、大深度地下使用計画を構成する国の行政機関及び関係都府県等の職員の方、それから大深度地下使用法を適用する対象事業の方、この方たちが閲覧することができる。閲覧に当たってはこの右側にある閲覧申請書というものを出していただく形になりますけれども、それを提出していただきまして国土交通省の都市局都市政策課大深度地下利用企画室をはじめとして4カ所で設置してある端末を利用してデータを見ていただくことができます。

そういったシステムになっておりまして、冒頭課長が挨拶の中でお願いさせていただいておりますけれども、今後データの更新を予定しておりますので、ご協力のほどよろしくお願いできればと思っております。以上で簡単ではございますがシステムに関する紹介を終わらせて頂きます。

● 司会（中部地方整備局 小林建政部長）

ありがとうございました。以上で説明は終わりでございますけど、これまでの説明を含めまして全体で何かご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

特にないようでございますので、事務局の方から協議会運営要領の変更につきましてご連絡がございました。

● 事務局（中部地方整備局建政部 堀口計画管理課長）

事務局の堀口でございます。構成員の組織改正等に伴う運営要領の変更について、ご連絡を致します。資料4-1として運営要領変更案の新旧対照表を、資料4-2として現行の運営要領を、資料4-3として変更後の運営要領案をお配りしております。

本変更案は、後日、書面により変更手続を行いたいと考えているものでございます。資料4-1において、変更にかかる部分を抜粋しておりますので、そちらでご説明をさせていただきます。

まず、構成員の組織再編に伴う変更についてご説明致します。資料4-1の2段目以降でございます。2段目の別紙1（委員）につきましては、下線を付しているとおおり「国土交通省都市局長」「環境省大臣官房審議官」「東海防衛支局長」に変更いたします。

続いて3段目の別紙2（幹事）につきましては、下線を付しているとおおり「国土交通省都市局都市政策課長」「環境省水・大気環境局土壌環境課地下水・地盤環境室長」「中部管区警察局広域調整部長」「東海防衛支局次長」「中部経済産業局地域経済部長」「中部経済産業局資源エネルギー環境部長」「中部運輸局企画観光部長」「三重県地域連携部長」に変更いたします。4段目の別紙3（オブザーバー）につきましては、下線を付していますとお

り「名古屋市住宅都市局副局長」に変更いたします。

次に、1段目に戻らせていただきますが、運営要領の変更については、第8条において「議長が協議会に諮って行うものとする。」と規定されておりますが、今後、構成員の組織名称が変更となった場合や、新たに政令指定都市となった市をオブザーバーに追加する場合において、円滑に運営要領の変更を行うことができるよう、第8条のただし書として「ただし、機関又はその組織の名称変更等に伴う軽微な変更については、議長の専決により処理することができる。」という規定を追加するとともに、構成員に議長専決により処理した運営要領の変更について確実に周知するため、同条第2項として「議長は、前項の規定による専決処分をしたときは次回の協議会に報告するものとする。」という規定を追加いたします。以上が変更の内容でございます。

現行の運営要領第8条においては、本運営要領の変更について、議長が協議会に諮って行うものとされております。従って、これまで申し上げた内容の変更を行い資料4-3のとおり運営要領を変更するため、後日、書面による変更手続を行いたいと考えておりますので、構成機関の皆さまにおかれましては手続きへのご協力の程、よろしくお願い致します。以上でございます。

● 司会（中部地方整備局 小林建政部長）

ただ今の説明につきまして、何かご質問、ご意見はございませんでしょうか。

これで予定されている議事はすべて終了となりますが、ご出席の皆さま方には、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るようお願いを申し上げます。

では、最後に、事務局の方から連絡がございますのでよろしくお願いします。

● 事務局（中部地方整備局建政部 堀口計画管理課長）

本日の議事の公開につきまして、冒頭にご説明しましたとおり、資料及び審議概要につきましては、公開扱いとさせていただきます。また、議事録につきましては、ご発言された方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で公開を致します。以上でございます。

● 司会（中部地方整備局 小林建政部長）

それでは、以上をもちまして、第3回中部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。皆さま、本日はお忙しい中、どうもありがとうございました。