

#### 第4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 大澤建政部長）

本日は、年度末のお忙しい中お集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

時間が参りましたので、ただいまから、第4回中部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。

本日進行を務めさせていただきますのは、代表幹事の国土交通省中部地方整備局建政部長の大澤でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。着席させていただきます、司会を進行させていただきます。

中部圏の大深度地下使用協議会は、大深度地下使用法に基づきまして、中部圏におきまじす公共の利益となる事業の円滑な遂行、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。

本日の幹事会では、リニア中央新幹線事業につきまして、J R東海より、3月14日に大深度地下使用法第12条に基づき、事業概要書が所管大臣の国土交通大臣に提出されました。今週17日から公告・縦覧の手続が開始されたことを受け、本事業の事業概要書の内容について周知をし、各構成機関が所管する事業において事業間の調整が必要かどうか情報の共有、情報交換を行うべく開催するものです。

幹事会では、まず、国土交通省都市局より、「事前の事業間調整の手続について」ご説明いたします。次に、J R東海より、本事業の事業概要書について、ご説明いただきます。閉会は、午後3時を予定しておりますので、よろしくお願いいいたします。

それでは、議題に入りますが、取材の方におかれましては、後ほど本会場におきまして、事務局から記者ブリーフィングを行います。ここで退室をしていただければと思いますので、よろしくお願いいいたします。参加される場合には、午後3時に、改めてお集まりいただきますようお願いいたします。

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により、ご紹介に替えさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいいたします。

続きまして、配布資料の確認を行います。お手元の配付資料一覧をご確認いただき、資料に漏れがある場合には、挙手でお知らせいただきますようお願いいたします。

よろしいでしょうか。

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様にご確認をいただきたいことがございます。

##### ●事務局（中部地方整備局建政部 太田計画管理課長）

事務局を務めさせていただいております中部地方整備局建政部計画管理課長の太田でございます。本日は、どうぞよろしくお願いいいたします。

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する。」とされており  
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。

したがいまして、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きまして配布させていただくとともに、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いただきました後に、中部地方整  
備局のホームページに同じく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  
たいただきますようお願いいたします。

#### ●司会（中部地方整備局 大澤建政部長）

それでは議事に入ります。

議題(1)、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）の事前の事業間調整の手続について」、国  
土交通省都市局都市政策課浅野大都市戦略企画室長からご説明いたします。

よろしく願いいたします。

#### ●国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室 浅野室長

国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室長の浅野でございます。座って説明させ  
ていただきます。

お手元の資料で、国土交通省都市局都市政策課と入っております資料で、本日の議題の  
中央新幹線の事前の事業間調整の手続についてご説明申し上げます。

まず表紙をめくっていただき、1ページ目をご覧ください。

中央新幹線の事前の事業間調整の手続につきましては、大深度地下の公共的使用に関す  
る特別措置法に基づき行われます。中央新幹線のように公共公益事業のために地下40m以  
下あるいは支持地盤から10m以下の大深度といわれる地下を使用する場合には、この法律  
に基づき使用認可を受けることにより、事業者は事前に補償を行うことなく事業を実施す  
ることができるようになります。

また、この法律に基づき使用認可を受けることのできる中部圏の範囲は、ご覧の地図の  
緑色で囲まれた都市整備区域に指定された地域でございます。中央新幹線の場合は愛知  
県内の区間がこの地域に所在しております。

続きまして、2ページ目をお開きください。

この法律に基づき使用認可を受けるためには、その前段の手続として、大深度地下の公  
共的使用に関する特別措置法第12条に基づき、事前の事業間調整という手続を経る必要が  
ございます。事業者においては、事業概要書を作成し、先週3月14日に事業所管大臣に事  
業概要書を送付するとともに、今週の3月17日に官報に公告し、事業者の事務所や沿線市  
町村で30日間の縦覧を行っているところでございます。

また、3月14日に事業所管大臣から大深度地下使用協議会の構成員の方に事業概要書の写しも送付しているところでございます。

本日の会議は、事業概要書の内容につきまして構成員の皆様から所管する事業者への周知が円滑に行われるよう、事業者から事業概要書の概要の説明を行って頂くものでございます。この手続を通じまして、事業の共同化あるいは事業区域の調整など、事業者間における所要の調整が行われることとなっておりますので、構成員の皆様におかれましては、所管する事業者への周知方よろしくお願い申し上げます。

私からの説明は以上でございます。

●司会（中部地方整備局 大澤建政部長）

只今の説明につきまして、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。

無いようでございますので、続きまして、議題(2)、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）の事業概要書について」、事業者であるJR東海中央新幹線推進本部の水野副本部長からご説明をお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

●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。よろしくお願いいたします。

資料ですが、お手元にA4とA3が混ざった事業概要書、環境影響評価準備書のあらましの2種類をご用意しています。

本日は事業概要書をご説明いたします。あらましにつきましては、後程ご参照いただければと思いますが、1ページめくっていただくと、右側に、駅・車両基地の概要ということで、ターミナル駅、中間駅等の概要を記載しています。

もう1ページめくっていただくと、高架橋、トンネルの断面図とともに、非常口（都市部）、いわゆる立坑の概要があります。非常の際に出られるように、エレベーターなどの設備があり、このような設備についても図示しています。

さらに1ページめくっていただくと、東京都から山梨県、静岡県から愛知県までのルートに記載しています。またご参照いただければと思います。

本日は、事業概要書に絞って、ご説明させていただきます。

まず、計画の概要ということで、中央新幹線の現状、超電導リニアによる中央新幹線の計画、中央新幹線の意義・目的につきまして、ご説明いたします。

中央新幹線の現状についてご説明いたします。中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法という法律に基づき、計画を進めています。20回に及ぶ交通政策審議会の審議を経て、平成23年5月に国土交通大臣からの建設の指示を受け、現在は工事実施計画の認可に向け、環境影響評価を行っています。

なお、他のいわゆる整備新幹線と同様に、路線としての都市計画決定の手続は予定して

いません。

次に、超電導リニアによる中央新幹線計画についてご説明いたします。

整備計画の内容は表のとおりで、区間は「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505km」、営業最高速度は時速500kmを想定していますが、若干の余裕を見て、最高設計速度は時速505kmとしています。建設に要する費用の概算額は「9兆300億円」、その他必要な事項は主な経過地として「甲府市附近、赤石山脈中南部、名古屋市附近、奈良市附近」が決定されています。

下の図が、第一局面として進めています東京都・名古屋市間のルート及び駅位置です。路線の延長は、約286kmです。

東海道新幹線の品川駅付近、名古屋駅付近の二つのターミナルのほか、神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県の各県に一駅ずつを設置する計画です。

続きまして、中央新幹線の意義・目的についてご説明いたします。

中央新幹線の目的として、東京・名古屋・大阪間のいわゆる我が国の大動脈輸送を二重系化することで、リスクに対して抜本的な備えとなる、ということが挙げられます。

まず一つ目に、東海道新幹線は開業から49年が経過し、将来の経年劣化に対する抜本的な備えを考えなければいけない時期に来ているということです。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年間という短い期間で、東京から大阪までが同時に建設され、開業後は全線にわたって高密度な列車運行を行うことにより、日本の大動脈輸送を担ってきています。こうした経緯から、今後、設備の取り換え時期も全線にわたって同様の時期に集中することが想定されます。

二つ目には、大規模地震等将来の大規模災害への備えともなる、ということです。東海道新幹線はこれまで、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、中央新幹線を建設して更に災害リスクへの備えを高めることができます。平成23年の東日本大震災の経験を踏まえて、日本の大動脈輸送を二重系化する必要性は更に高まっていると言えます。

これらリスクに対する抜本的な対策として中央新幹線による大動脈の二重系化が必要となります。

また、中央新幹線を整備することの意義としては、その開通により、大動脈を結ぶ東京・名古屋・大阪という三大都市圏のアクセスが大幅に向上するということが挙げられます。これらの三大都市圏が1時間圏内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、東京・大阪間の各都市圏間での移動の他に、羽田を始めとしたそれぞれの国際空港への移動も飛躍的に便利になります。

次に、事業概要書について、ご説明いたします。

事業概要書の本文、中部圏の平面図、横断図、中部圏の縦断図、最後に参考として首都圏の事業区域について順を追ってご説明いたします。

事業概要書の説明に入る前に、大深度地下使用法の手続の流れについて、ご説明いたし

ます。

法令により、最初に行うのが「事前の事業間調整」となりますが、この幹事会では、既に平成25年1月に中央新幹線の概要を説明させていただきました。「事前の事業間調整」は、計画の概要や、概ねの事業区域を記載した「事業概要書」を公告、縦覧し、道路、河川、鉄道などの大深度の対象となる事業者を対象に、事業の共同化や事業区域の調整等の申し出を募集して、調整の申し出があれば当該事業者と調整を行うものです。中央新幹線に係る「事業概要書」の国土交通大臣への送付は、3月14日に行っており、公告は3月17日です。3月17日から4月15日までの間、縦覧に供しています。「事前の事業間調整」を終えた後、地質や井戸などの現地調査とともに、関係機関との調整を行い、必要な書類を整え大深度地下使用の認可申請することになります。

それでは、事業概要書の本文に記載している内容について、ご説明いたします。

事業者の名称は、東海旅客鉄道株式会社。事業の種類は、鉄道事業法に定められる第一種鉄道事業、すなわち、線路を保有して自ら運営する事業です。具体的には、新幹線鉄道建設事業、中央新幹線東京都・名古屋市間です。

事業区域の概要ですが、今回、事業区域が2つあります。

1つ目は首都圏で、延長約35km、地表面からトンネルの上端までの深さ、いわゆる土被りは約40mから約110mです。

2ページ目をご覧ください。2つ目は中部圏で、のちほど詳細にご説明しますが、延長約20km、土被りは約40mから約100mです。

3ページ目をご覧ください。事業区域の標準部のイメージを載せています。事業区域の幅は約15mです。これは、トンネルの外径約14mにトンネル施工における蛇行等による施工誤差、あるいは裏込め注入に必要な管理幅を両側に50cmずつ加えたものです。最も浅い箇所は地表面からトンネル上端まで約40mです。最も深い箇所は地表面からトンネル上端まで約110m、トンネル下端では事業区域の幅約15mを加えて約125mです。最も深い箇所は、首都圏のうち、東京都町田市小野路町というところで、これはこの付近の地表面の起伏の差が比較的大きく、地表面が、つまり標高が高い箇所が断続的にあるためです。

第4項の使用の開始の予定時期及び期間は、権利取得の時期より施設の存続する限りです。

第5項の事業計画の概要における事業名は、新幹線鉄道建設事業（中央新幹線（東京都・名古屋市間））です。

事業の目的及び内容のうち意義・目的、内容につきましては、先程ご説明しましたので、省略させていただきます。

4ページ目には、作業工程を記載しています。これは、作業工程を拡大したのですが、全国新幹線鉄道整備法に基づく工事実施計画認可の前のため、昨年9月に公告した環境影響評価準備書に記載しました作業工程を記載しています。

計画位置・区間につきましては、品川駅のある東京都港区港南二丁目から名古屋駅のある愛知県名古屋市中村区名駅一丁目が当該路線の計画区間です。このうち、大深度地下の事業区域となる区間は、首都圏（事業区域①）につきましては東京都品川区北品川三丁目から東京都町田市小山町までです。中部圏（事業区域②）につきましては、愛知県春日井市明知町から愛知県名古屋市中区丸の内一丁目までです。

本線の施設概要ですが、施行区間、走行方式、計画延長についてはすでにご説明したとおりで、主要な線形条件は、最小半径は8,000mとしています。ターミナル駅の近傍においては全列車が停車することからより小さい曲線半径としています。品川駅は900m、名古屋駅は2,000mです。最急勾配は40‰、1km行きまして40m、すなわち4%です。

その他主要施設としまして、東京都のターミナル駅を東京都港区東海道新幹線品川駅の地下に、愛知県のターミナル駅を名古屋市中村区東海道新幹線名古屋駅地下に計画します。

中間駅につきましては、神奈川県内は相模原市緑区JR橋本駅付近の地下に、山梨県内は甲府市大津町付近の地上に、長野県内は飯田市上郷飯沼付近の地上に、岐阜県内は中津川市千旦林付近の地上にそれぞれに計画します。

最後に第6項、事業概要図としまして、平面図、縦断図、横断図を添付しています。これから、事業概要図につきましてご説明いたします。

始めに、中部圏の大深度地下の事業区域についてご説明いたします。この図は、右上の方角が北になっています。この図は事業概要書には添付していませんが、中部圏の大深度地下の事業区間全体のイメージを一枚にしたものです。右は岐阜県と愛知県の県境付近、左は名古屋までを表示しています。上がルートの平面図で、下が縦断図です。上の図の赤い丸印が駅で、青い丸印は非常口の位置を表しています。

下の縦断図は、深さ方向は水平距離の20倍にデフォルメした図になっています。濃いギザギザが地表面で、薄いギザギザが地表面から深さ40mのラインを表しています。青い点線は、トンネルの概ねの位置、縦断を表しています。

大深度法上の事業区域は、詳細につきましてはのちほどご説明いたしますが、春日井市の国道19号から、名古屋市の堀川までとなっています。

以下、事業概要書に添付しています1/10,000の平面図を順を追ってご説明いたします。

岐阜県多治見市との境界から、南西方向に春日井市内に入ります。左側の凡例をご覧ください。路線の計画範囲を15mの幅で記載しています。ハッチングした範囲が、事業区域となります。この図では、地下40mよりも深いところを通過しています。しかし、地上の土地利用が専ら山ですので、事業区域の中には含んでいません。

この平面図の記事欄について、ご説明します。2つ目の※印に記載していますように、路線の計画範囲及び事業区域は概ねの位置を示したもので、詳細については今後検討します。3つ目の※印に記載のとおり、非常口については大きさを示したものではありません。4つ目の※印に記載のとおり、用地買収の区域、区分地上権設定の区域を示すものではありません。

平面図の2枚目です。路線は南西方向に進み、国道19号の下を通過します。国道19号を挟み、東は山、西は住居等で、土地利用が明確に異なっていますので、国道19号を大深度地下とそれ以外の境界としています。国道19号は事業区域に入っています。春日井市内における事業区域は、明知町、神屋町となります。

この図は、先程の平面図を拡大したものです。図中に①-①断面と②-②断面の表記がありますが、事業区域の幅が異なるのがお分かりかと思います。この幅が異なる理由を横断面図でご説明いたします。

大深度地下は、地下鉄工事等で用いられるシールドという円形の筒のような機械で施工を行いますので、円形の断面を基本としており、①-①断面が標準部の断面です。一方で、春日井市の東方の地下は、硬い岩盤であるため、山岳トンネルで用いられるNATM（ナトム）、コンクリートの吹き付けとロックボルトによる工法ですが、これにより施工を行います。そのため、断面形状が異なり、②-②に示す断面となります。ロックボルトの長さは約3mです。これを含めた点線の範囲が事業区域となりますので、①-①断面より幅が広がっています。下部にはシールドトンネルと同様に避難のための安全な通路を設けます。下部空間の大きさは場所によって異なり、今後、構造や工法について詳細に検討します。

3枚目ですが、引き続き、春日井市の平面図です。春日井市内で通過する地域は、坂下町、上野町、東神明町、松本町、不二ガ丘、出川町となります。

4枚目ですが、春日井市の平面図が続きます。春日井市内で通過する地域は、北城町、下市場町、堀ノ内町、堀ノ内町北、熊野町、林島町、小木田町、上条町となります。

さらに、春日井市の平面図が続きます。春日井市内で通過する地域は、上条町、王子町、下条町、小野町、町田町です。

春日井市と名古屋市守山区及び北区の平面図です。路線は、庄内川の地下を通過して、名古屋市守山区に入り、さらに、矢田川の地下を通り北区に至ります。春日井市内で通過する地域は、細木町、森山田町、勝川町、長塚町、御幸町、名古屋市守山区内で通過する地域は、瀬古、瀬古東、北区内で通過する地域は、上飯田町、上飯田北町となります。

引き続き、名古屋市北区の平面図です。北区内で通過する地域は、上飯田南町、御成通、織部町、下飯田町、若葉通、紅雲町、城東町、生駒町、水切町、長田町、大杉町、中杉町、大杉、清水となります。

中部圏最後の8枚目です。名古屋市北区と東区、そして中区の平面図です。名古屋市ターミナル駅に向かって路線は深度を上げ、堀川が境となっている名古屋市中区と西区の区境が大深度と浅深度の境界となります。事業区域となる地域は、東区の白壁、中区の三の丸、二の丸、丸の内となります。路線は西方向に進み、西区を通過して、中村区の名古屋市ターミナル駅に至ります。

次に、縦断面図についてご説明いたします。縦断面図は、横方向につきましては平面図と同じ1/10,000、縦方向につきましては1/1,000の縮尺となっています。また、左側が東京方、

右側が名古屋方となっており、平面図と反対となっている点にご注意いただきたいと思えます。斜線が事業区域を示しており、愛知県春日井市明知町の国道19号を境界としています。国道19号は事業区域に入ります。事業区域の深度は約60mから約70mです。

ここで、縦断図の記事欄についてご説明いたします。3つ目の※印に記載のとおり、駅部等につきましては、概ねの位置を示したもので、詳細については今後検討してまいります。5つ目の※印につきましては、構造物以外にトンネルの下部に接地設備、アース棒を設置する計画です。一般的に電気設備は、万が一、故障等で漏電しても、接地、アースをとることにより、電気を安全な経路で地中に逃がし、人体や周辺の機器等に危害が及ばないようにしています。中央新幹線のトンネル内の電気設備につきましても、同様に接地をとることで、他事業の構造物を含め、周囲や地表には全く影響のないようにします。

計7枚ある縦断図の2枚目です。愛知県春日井市明知町から東神明町までの縦断図で、深度は約50mから約90mです。また、図の左側付近で高さに段差が付いている箇所があります。横断図のところでご説明のとおり、これより左側の岐阜県方はN A T M、右側の名古屋方はシールドトンネルで施工するため、高さが異なっています。

3枚目です。愛知県春日井市東神明町から熊野町までの縦断図です。深度は約60mから約100mです。国道155号、東名高速道路、内津川等と交差します。深度が約100mと中部圏の事業区域で最も深くなるのは、春日井市松本町付近です。これは、既往の文献や調査により想定される垂炭坑、垂炭の採掘跡の空洞の深さよりも深いところをルートとして通過するように計画したためです。

愛知県春日井市熊野町から小野町四丁目までの縦断図で、深度は約50mから約60mです。J R中央本線、内津川等と交差します。

愛知県春日井市小野町四丁目から名古屋市守山区瀬古一丁目までの縦断図で、深度は約50mから約60mです。名古屋第二環状自動車道、国道302号、国道19号、庄内川等と交差します。

名古屋市守山区瀬古一丁目から北区清水一丁目までの縦断図で、深度は約50mから約60mです。矢田川、地下鉄上飯田線・名城線、名古屋高速1号楠線、国道41号、名鉄瀬戸線等と交差します。

名古屋市北区清水一丁目から事業区域の境界である中区丸の内一丁目、堀川までの縦断図で、深度は約40mから約80mです。名鉄瀬戸線、地下鉄名城線、国道22号伏見通、名古屋高速都心環状線、地下鉄鶴舞線等と交差します。堀川から名古屋市ターミナル駅に向かって深度を上げ、堀川が境となっている名古屋市中区と西区の区境が大深度と浅深度の境界となります。名古屋市ターミナル駅の深度は、約30m程度です。

首都圏につきまして、概要をご説明いたします。首都圏の大深度地下の事業区域につきましては、東京都品川区の国道15号第一京浜から、東京都町田市の都道503号南多摩尾根幹線までであり、延長は約35km、土被りは約40mから約110mとなります。深度が約110mと最も深くなるのは、東京都町田市小野路町付近で、これはこの付近の地表面の起伏の差が



比較的大きく、地表面、つまり標高が高い箇所が断続的にあるためです。

最後に、事前の事業間調整の手続についてご説明いたします。冒頭でもご説明いたしました、大深度地下使用法手続の流れの図ですが、現在は、最初の手続である事前の事業間調整を始めたところです。事前の事業間調整を終えた後、地質調査や井戸の物件調査を行うとともに、関係機関との調整を行い、必要な書類を整え大深度地下使用の認可申請を行うこととなります。

事前の事業間調整の手続のスケジュールですが、先週の3月14日金曜日に事業概要書を国土交通大臣に送付し、3月17日月曜日に事業概要書の公告を行いました。同日17日に縦覧を開始しまして、4月15日火曜日まで縦覧を行います。事業間調整の申し出の対象は、大深度地下使用法第4条に定める事業者で、道路、河川、鉄道、通信、電気、ガス、上下水道など公共の利益となる事業を施行できる事業者です。事業の共同化、事業区域の調整その他事業の施工に関し必要な調整についての申し出を行うことができ、4月15日までの縦覧期間中に郵送いただくか、もしくは当社の環境保全事務所へ持参いただくこともできます。

法12条に規定されていますが、皆様におかれましては、所管されている関係事業者に対しまして事業概要書の内容の周知をよろしく願いいたします。

最後に大深度地下使用認可までのスケジュールのイメージです。全国新幹線鉄道整備法の手続につきましては、左側のフローになりますが、現在、国土交通大臣からの建設指示を受け、工事実施計画の認可に向けて、環境影響評価の作業を行っています。真ん中のフローですが、現在アセスを進めており、評価書手続の後、全国新幹線鉄道整備法の工事実施計画を申請し、認可を受け、工事に着手します。右側のフローですが、今回の事前の事業間調整を経て、現地調査、関係機関との調整を整えた後、認可申請の手続を行ってまいります。

説明は以上のとおりです。

●司会（中部地方整備局 大澤建政部長）

ありがとうございました。只今の説明につきまして、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。所属とお名前を言っていただいた上でお願いいたします。

●中部運輸局鉄道部 梶川調整官

中部運輸局鉄道部の調整官をしております梶川と申します。詳細な説明どうもありがとうございました。

一つお尋ねしたい点がございまして、先ほど事業者間調整は始まっていると仰いましたけど、もう始まっているのですか。

●東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部企画推進部 水谷担当課長

現在、私どもの方で、事業概要書を公告、縦覧しています。

最初に、国土交通省の方からご説明があったとおり、協議会の皆様に国土交通省から、事業概要書の写しが送付されたと思います。その写しを、所管されている事業者に周知いただき、事業者から私どもに調整の申し出があれば、調整を始めるということになります。今は、縦覧をして、かつ、ほかの事業者から申し出を募集しているという段階です。

●**司会（中部地方整備局 大澤建政部長）**

ほかに何かございますでしょうか。

今回のリニア中央新幹線の計画とあわせまして、事業の共同化、事業区域の調整、その他事業施行に関しまして必要な調整・要請等のある機関の方、もしくは所管事業者でそのような者をご存じの方、いらっしゃいましたらお願いいたします。

現時点では無いということではございますけども、このリニア中央新幹線の事業概要書につきまして、先ほどご説明ありましたとおり、縦覧期間が4月15日までということでございますので、所管事業者への周知をぜひお願いしたいと思います。事前の事業間調整が必要でございましたら、この縦覧期間中、JR東海まで申し出ていただければと思います。

これまでの説明以外のことでも結構でございます、ご質問・ご意見ございましたら、ご発言をお願いいたします。

●**愛知県建設部建設企画課 河合課長補佐**

愛知県建設部建設企画課河合でございます。事務局にご質問というか、教えていただければと思いますが、本日お配りいただきました国土交通省都市政策課の資料、一番最後のページのフローの中で、右側の枠囲い、大深度地下使用協議会の構成員のところ、「送付」とあり、「(第4項) 協議会の構成員が所管する事業者に周知」とありますが、具体的な流れとして、構成員が所管する事業者というのは、例えば、愛知県ですと、愛知県の事業、具体的には先ほどの4条の道路事業や河川事業があるかと思いますが、そういった事業者に周知をするものかどうか、いかがでしょうか。

●**国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室 小泉補佐**

国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室で補佐をしております小泉と申します。今のご質問ですが、愛知県の方で、大深度地下使用法第4条に係る事業者を所管されているということでありましたら、その事業者に対して何らかの形で周知していただければと思います。

●**愛知県建設部建設企画課 河合課長補佐**

あくまで構成員が所管というのは、例えば、国の縦割りの所管ということではなくて、事業者たる愛知県、例えば河川事業というところの所管ということでもよろしいでしょうか。

●国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室 小泉補佐

そうですね。国に限らず、県の方で所管されているものがありましたら、愛知県で周知を図っていただければと思います。

●司会（中部地方整備局 大澤建政部長）

ほかに何かございますでしょうか。

●東海総合通信局情報通信部 細野電気通信事業課長

総務省東海総合通信局電気通信事業課長の細野と申します。具体的な周知方法ですが、すでに昨日、JR東海のホームページを見させていただいた。同じものが既に載っていて、これを見ればすべてわかるようになっておりますけども、所管する事業者には、こちらのホームページを見るようにと、もし協議等があったら、JR東海に連絡するようにと、そういうやり方でよろしいでしょうか。

●国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室 小泉補佐

周知の方法につきましては、特に法律に規定等ございませんので、今言われたような形で周知していただければ結構かと思えます。

●名古屋市都市計画部都市計画課 奥谷都市計画係長

名古屋市役所ですが、代理で今日は出席させていただいております。先ほどの愛知県の質問と関わることですが、協議会の構成員の所管する事業者への周知とありますが、私ども名古屋市、オブザーバーという形で参加させていただいておりますので、協議会の構成員に該当すると理解してよろしいかどうか。

●国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室 小泉補佐

名古屋市につきましては、オブザーバーということで入っておりますので、ここでいう大深度地下使用協議会の構成員の中には、形上は含まれておりません。

●名古屋市都市計画部都市計画課 奥谷都市計画係長

私ども、交通事業者、河川、道路ございますけれども、周知については、協議会の方から直接されるという理解をしてよろしいですか。

●国土交通省都市局都市政策課大都市戦略企画室 小泉補佐

流れにつきましては、例えば、道路事業であれば、地方整備局の方から周知の連絡があると思えます。

その辺は、地方整備局と名古屋市で調整していただければと思います。

●事務局（中部地方整備局建政部計画管理課 林補佐）

名古屋市と春日井市に関しては、中部地方整備局建政部の方から、一括して、両市に発送させていただいて、周知をお願いしたいと考えております。

●司会（中部地方整備局 大澤建政部長）

今のは要するに、名古屋市はオブザーバー参加だが、準じてお願いしているということでしょうか。名古屋市さん、よろしくお願ひしたいと思いますがよろしいでしょうか。

ほかに何かございますでしょうか。

では、時間も残っておりますが、以上で予定されている議事はすべて終了となります。

本協議会の構成機関の皆様におかれましては、今後とも、この場をご活用いただきながら、中部圏におきます大深度地下利用の推進に取り組んでいただきますよう、ご協力をお願いいたします。では、最後に、事務局の方からよろしくお願ひいたします。

●事務局（中部地方整備局建政部 太田計画管理課長）

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、議事及び資料につきましては、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、ご発言された方の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公開したいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

●司会（中部地方整備局 大澤建政部長）

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幹事会を閉会させていただきます。皆様、本日はお忙しい中、ご参加いただきまして大変ありがとうございました。