

#### 第4回近畿圏大深度地下使用協議会

日時 平成17年1月13日(木) 13:30

場所 メルパルク大阪4F「松の間」

【日比近畿地方整備局副局長】 それでは、時間も参りましたので、ただいまより、第4回近畿圏大深度地下使用協議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をご参集いただきまして大変ありがとうございました。私、進行を務めさせていただきます、近畿地方整備局副局長の日比でございます。本来でございますれば近畿地方整備局局長の藤本が進行させていただくところでございますけれども、本日、急遽所用が入りましたため、私が代理で本日の進行を務めさせていただきます。どうかよろしく願いいたします。

それでは、開会に先立ちまして、国土交通省を代表いたしまして、上野政策統括官のほうからごあいさつをさせていただきます。

【上野政策統括官】 ただいまご紹介いただきました、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をいたします。

皆様方には、常日ごろから大深度地下利用行政の推進に当たりまして、多大のご協力をいただいていることを、まずもって御礼申し上げます。また、きょうは新年早々の慌ただしい中をわざわざこのような形で大勢の方にお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。重ねて感謝申し上げます。

さて、この協議会は第4回目になりますけれども、毎年のようにこの時期に開かせていただいております。協議会の目的は、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ということのために必要な協議を行うということで設置されているところでございます。すなわち、本制度の活用に当たりましては、事業を構想する段階からいろいろ既にある施設との調整を考えなければいけません。また、安全でありますとか環境といったような諸課題にも配慮する必要があるという点で、さまざまな関係者の間での緊密な連携、調整を行っていくということが不可欠であります。このような連携、調整を行う場として、この協議会が設けられているわけです。

私どもといたしましては、大深度法、そしてそれに基づく基本方針に基づきまして、これまでも、大深度地下利用が進むようにさまざまな取組みをしてまいりました。大深度地下使用技術指針をまとめましたし、また、安全・環境の指針等も策定いたしまして、事業が円滑に行われるための取組みを進めてきているところであります。既に、これまでの協議会において内容についてはご説明をしているところでございます。

さて、本日は、このような取組みをさらに進めまして新たにつくりました指針につきまして、ご説明をしたいと思うわけでありまして、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、そして、アメニティーの向上に関する指針、この案でございます。話を聞いていただきまして、その上で幅広いご意見を承ることができればありがたいと考えております。また、同時に、本日は、これまでも進めてきております大深度地下情報システムの整備のその後の状況につきまして、あわせてご説明を申し上げたいと思っております。

このほか、本日は、具体的な事業といたしまして、大深度地下の活用を検討している神戸市さんの大容量送水管整備事業のその後の進捗状況についてご紹介をいただけるというふうに伺っております。その他にも具体的な事業を私どものほうからご説明したいとは思っておりますけれど、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や連絡調整を図っていただきたいと思います。そして、それを通じて、近畿圏においてより望ましい大深度地下利用が推進されますよう、積極的に取り組んでいただければ大変ありがたいと思うわけでございます。

以上、簡単でございますけれども、開会に当たりまして一言ごあいさつを申し上げます。ありがとうございました。

【日比近畿地方整備局副局長】      どうもありがとうございました。

続きまして、本日のご出席者でございますけれども、お手元に出席者名簿と配席図が配られているかと思います。ご紹介にかえさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、恐れ入りますが、取材の方におかれましてはここでご退席をいただきますようお願いを申し上げます。

それでは、議事に入ります前に、ここで事務局のほうから本日の議事につきましてご確認をさせていただきたいということでございますので、よろしくお願い致します。

【神谷近畿地方整備局計画管理課長】 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計画管理課長をしております神谷と申します。本日はよろしくお願いいいたします。

本日の議事についてでございますが、大深度地下の公共的使用に関する基本方針におきまして、この協議会においては広く一般への公開に努めるものとしてされておりまして、それを踏まえまして、本日協議会で配付されております資料につきましては公表扱いとさせていただきたいと考えております。

また、本日の審議の概要につきましてでございますが、本日、この協議会終了後、事務局のほうで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、本日ご出席の皆様にご確認をいただいた後、我々近畿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考えておりますので、その旨ご了承いただきたいと存じます。よろしくお願いいいたします。

【日比近畿地方整備局副局長】 それでは、以下、議事に入りたいと思います。冒頭、上野統括官のほうからお話ございましたように、ぜひとも、これ以降、この機会を利用して、いろいろご質問、ご意見等をちょうだいできればと思いますのでよろしくお願いいいたします。

それでは、最初に、議事次第の4に当たります、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）につきまして、国土交通省のほうから説明をお願いいたします。

【松本大深度地下利用企画官】 国土交通省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いいいたします。座って説明させていただきます。

このバリアフリー化の推進、それからアメニティーの向上に関する指針につきましては、検討調査委員会を立ち上げまして、平成15年度、それから平成16年度の2か年にわたりまして検討を行ってきたところでございます。委員長といたしまして西土木学会地下空間研究委員会の顧問、それから副委員長といたしまして神作中京大学教授にご就任していただいております。そのほか何人かの方がいらっしゃるわけでございますが、詳しくは、参考-2という資料をお配りしてありますので、そこで名簿を見ていただければ委員の皆様方の所属あるいはお名前がわかる形になっております。

その中で、今、画面上にお二人の名前を挙げておりますが、上のほうに國府方さんという方がいらっしゃいまして、この方は車いすに乗っておられまして、バリアフリーあるいはアメニティーの向上を検討するに当たりまして、こういう方からの生の声を聞きたいということで委員のほうにご参画いただいております。また、吉田あこ先生という方がその下にいらっしゃいますが、この方は、この分野、すなわちアメニティーあるいはバリアフリーの関係では第一人者と称されている方でございます。

次に目次でございますが、指針につきましては、4つの部分からなっております。すなわち、総説、それからバリアフリー化の推進のための措置、アメニティーの向上のための措置、それから最後に第4章といたしましてバリアフリー化の推進・アメニティーの向上に関する情報の収集・活用という4つのパーツからなっております。

当然、地下という意味では、浅深度の地下もあり、あるいは、いろんな空間が世の中に存在するわけですが、その中で大深度地下というものに着目した場合に、どういう固有性といいますか特殊性があるかというところを、まずは認識した上で議論したほうがいいのではないかとこの考え方のもとに、まず特殊性ということは何点か洗い出しました。

それで、まず、特殊性の一番といたしましては、地上との距離あるいは時間の増大ということでございます。普通の例えば10メートルとか20メートルぐらいの地下鉄の駅であれば、移動制約者について十分配慮していけば円滑な移動が確保されるというのが常識でございますが、40メートルあるいはそれ以上というところの地下空間と地上を結ぶということになれば、移動制約者のみならず、我々健常者も昇降機に乗るという可能性が非常に高くなるということが1点目でございます。

それから、エレベーターあるいはエスカレーターの距離といいますか、長さが長くなりますので、当然のことながら、いろんな建物との関係で、設置場所に制約がかかりやすいという点がございます。

それから、移動制約者への人的協力体制の整備ということが重要になってきまして、当然、浅深度にある地下鉄につきましても、こういう人的協力体制というのは重要でございますが、距離が長くなる分、さらに重要度が増すのではないかとこの観点が指摘されております。

それから、4つ目は、当たり前といえば当たり前なのですが、地上からの給気・排気

の距離が長くなるということで、より大きな、あるいは高性能なエアコンあるいは空調設備が必要だということにかかわってくると思います。

それから、特殊性の2といたしまして、施設の閉鎖性ということが挙げられております。それで、この中で6点、それを分割しているわけですが、1番と5番につきましては赤字で書いておりました、2、3、4、6番については白字で書いております。なぜ赤字で書いてあるかというところは、特殊性という中に、積極的に活用できる部分とマイナス面が目立つ部分と両方あるわけですが、赤字の2については、むしろ大深度地下のポジな部分といいますか、積極的に活用できる利点ではないかということで赤色にさせていただいているわけですが、例えば温度が年間を通じて比較的安定をしている、あるいは内部環境のコントロールが容易であるというふうなメリットがあるのではないかとということで赤にしております。

そのほか、ネガといえばネガでございますが、空気がこもりやすい、あるいは地上の情報や自然光が入りにくい、音が中でこもりやすい、あるいは、外の音、特に自然音が聞こえないと、それから閉鎖感あるいは閉塞感、それから心理的圧迫感が強いというデメリットの部分もあろうかと思えます。

それから、迷路性がございます。方向感覚の低下、位置情報が乏しい、見通しが悪いというところがございます。それで、最後の点といたしましては、地下水圧が非常に高くなりますので、それへの対策、すなわち漏水対策、防水対策が重要であるということを書いておるわけですが、

第1章でございますが総説でございます。中身が4つからなっております、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の位置づけ、それから目的、適用範囲、それから措置という部分からなっているわけですが、

1番の位置づけでございますが、大深度法の第6条第2項によりまして、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と。それから、第14条第2項におきまして、使用認可申請書に上記事項に係る措置を記載した書類を添付すると。それから、第16条によりまして、事業計画が基本方針に適合することが認可の要件となっております。

それで、基本方針につきましては、その下に若干書いてありますが、バリアフリー化の推進・アメニティーの向上についても、安全の指針あるいは環境の指針等々とともに、

配慮すべき事項ということで検討が必要だというふうに基本方針の中でうたわれているわけでございます。

目的でございますが、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一層図られるのではないかとということが目的となっております。さらに、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る我々、国土交通大臣あるいは都道府県知事に提出されまして、円滑かつ的確な使用認可手続が行われるということを目指しております。

適用範囲でございますが、法に基づきまして大深度を使用する事業ということで、言わずもがなではあります、公共的な事業を対象にしております。具体的には、地下空間には、一般施設あるいは有人施設、無人施設といろんな施設が存在するわけですが、このアメニティーあるいはバリアフリーの指針につきましては、一般的な有人施設を想定しています。すなわち地下の駅とか地下の街とかをイメージしてますので、例えば、後でご説明いただく神戸市の大容量送水管のように、無人施設については、この対象とは想定しておりません。

措置でございますが、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まして、通常利用する場合の高齢者や身体障害者等の移動制約者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まして、2通りの措置を示しております。一つは義務としての構すべき措置、それから、義務ではありませんが、お守りいただきたいとか、より高次元の取り組みを目指していただきたいという意味での望ましい措置に分けているわけでございます。それ以外に、法第8条に基づき、関連情報の収集、整備、活用に関する措置もあわせて示しているわけでございます。

先ほどの繰り返しになりますが、措置の種類といたしまして、構すべき措置、それから望ましい措置がございます。赤字で書いているものが構すべき措置でございまして、事業者が必ず守らなければならない措置です。それから、黄色字のほうが望ましい措置ということで、必ずしも守る必要はありませんが、できる限りより高次の施設を目指していただきたいという意味で、講じてもらいたいという措置でございます。

第2章、ここからが具体的な内容になるわけですが、まず、バリアフリー化の推進についてでございます。バリアフリー化の推進のための措置といたしまして、大

きく分けて2つの項目を挙げさせていただいております。一つは高齢者や身体障害者等の移動制約者の円滑な移動のための措置、それからもう一つが人的協力等のソフト面の対策でございます。

それで、1の移動制約者の円滑な移動につきましては、1-1、1-2ということで、エスカレーターやエレベーターの整備、それから情報伝達の対策という小項目に細分化されております。

まず、1-1、エスカレーターやエレベーターの整備でございますが、輸送力の増強という課題についてまずは検討しておりまして、その結果、講ずべき措置といたしまして3点挙げさせていただいております。

一つは大容量化、すなわち、例えばエレベーターであれば大型化するとか、あるいは後で出てきますがダブルデッキにするとか、そういう容量を大きくするというのが一つあります。それから、たくさんつけるという意味での複数設置ということが2番目で挙げられております。それから、3番目といたしまして高速化ということで、スピード自体を上げていくという3つの論点から議論されているわけでございます。特に複数設置する場合は、その施設同士の適切な間隔を保っていただきまして、ある施設の右側に偏っているとか左側に偏っているという偏りができる限りないようにしていただきたいという意味で、適切な間隔を保った設置位置ということが重要ではないかということで指摘させていただいております。

それから、高速化につきましては、スピードが上がれば上がるほど、当然、輸送力が上がるわけでございますが、その分、乗り心地が悪くなるとか、あるいは乗降時の安全性に問題が出てくるという可能性もございまして、それへの配慮というものもあわせて記述させていただいております。

これが、皆さんご案内だと思いますが、六本木ヒルズという森ビルの大きなコンプレックスがありまして、その中の一番大きなビルにつけているダブルデッキ型のエレベーターというものでございます。大阪のほうにもあるかもわかりませんが、我々の知り得る限り、六本木ヒルズの例を挙げさせていただいております。上かごという1つのスペースがありますが、その下に下かごというものつけまして、例えば1つのかごで10人運べるのであれば合計20人一緒に上がり下がりできるということで、容量が2倍になるというメリットがあるわけでございます。ただ、これにつきましては、隣の、1つ

上の階にはいけないということになっておりまして、1階分を自分で、例えば階段等で移動しないといけないという使いにくさもあるというものでございます。

それで、もう一つ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で議論をしました。その結果、構すべき措置としては、エレベーターやエスカレーターの位置への配慮があります。具体的には、地下空間の構造、利用者の利便性、わかりやすさの考慮、それから、移動制約者が無理なく利用できるような配慮、空間の有効利用を図ることが可能なエレベーター機種の選定、エスカレーターの折返設置、車いす使用者の優先利用ということ掲げております。これが車いすの方の優先利用の例でございますが、JRの東京駅でございます。これがエレベーターのドアの部分なんです、ここに優先というマークを入れて、この方が来られましたら優先して乗せてくださいねということを訴えている例でございます。

それから、情報伝達の対策でございますが、ここでは、まず、上下方向を含めた方向感覚の低下や迷路性の改善についての課題について取り組みました。その結果、構すべき措置といたしまして、3点挙げているわけでございます。一つが音声誘導、それから2つ目が表示上の工夫、3つ目が見分けやすい配色ということでございます。最後の丸は、上の3つをうまく適切に組み合わせで最大限の効果を出してくださいという意味での付随的な位置づけになっております。

まず音声誘導でございますが、2点に分かれておりまして、地下の深さ・階数等に関する情報の提供、それから情報を聞き取りやすくするための対策、それから、表示上の工夫につきましては、案内サインや床面案内、それから電光表示、ランドマークの設置、それから、見分けやすい配色につきましては、必要な輝度が確保された案内サインや階段の踏み面等の配色ということを挙げております。これが、大江戸線でございますが、その六本木駅の深さが四十五、六メートルぐらいあるんですが、その40メートルのところの階段でございます。階段の前面のほうに「40メートルですよ」とわかるサインを書いておりまして、乗客の方がこれを見れば、ここが40メートルなのか、あるいはここが20メートルなのかということが視覚的にわかるようにしております。

これは迷路性への対策でございますが、東京駅の地下に動輪広場というものがございまして、そこにこういうランドマークが設置されておりまして、迷いにくくしているという例でございます。



それから、大きな第2点目の人的協力等のソフト面の対策でございます。課題といたしまして、地下空間にいます人々の協力を得る等の工夫でございます。ここに付きましては、なかなか義務として課すのは難しいという判断もございまして、望ましい措置という位置づけにしております。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2点を挙げております。組織的な人的協力につきましては、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ものが重要だということで記述されております。

これが訓練の例でございますが、駅員が訓練をしているわけでございますが、この方は当然駅員なんです、この車いすに座っている方も駅員ということで、実際にシミュレーション的に自分で座ってみて、この機械が使えるのか、あるいは使いづらいところはないかということを経験の一環としてシミュレーションしている例でございます。

これは、駅ボランティアということで、介助の方を、ボランティアとして募集する紙でございまして、有楽町線という線がございまして、その護国寺駅に張られている募集ポスターでございます。50人ほどの方をボランティアとして登録したいということで募集をかけた例でございます。

次に、第3章、アメニティーの向上のための措置についてご説明したいと思います。アメニティーの向上のための措置につきましては、大きく分けまして、快適で安心できる内部環境の維持ということで、一応これが基本的な部分でございます。それから、それ以上に快適さを求めるという意味で、より快適な内部環境の創出について書かれています。

まず、基本的な部分でございますが、快適で安心できる内部環境の維持ということについて、課題として、温度・湿度、空気・気流の適切な管理という点について検討しております。その結果、構すべき措置といたしまして2点挙げられておりますが、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システムの導入ということ掲げております。

これが一つの例でございまして、大江戸線の飯田橋という駅がございまして、そこで使われています全体を総合的に管理できる空調施設の例ということで、これが機械室になっております。

それから、光の管理でございますが、光につきましてはあまり強過ぎてはいけないという意味で、照明の質と量を考慮した快適な空間の創出対策が考えられます。若干暗目の照明になっているわけでございますが、福岡市の地下街の例を挙げております。機能的にはもう少し明るいほうがいいのかもわかりませんが、アメニティーという観点から、若干暗目で、照明の色がちょっと赤目というふうな光の管理をしております。

それから、音の管理でございますが、地下空間で発生した騒音の低減対策としまして、これは、こちらの地元でございますが、京都市の地下鉄六地蔵駅という駅がございます。この部分が鉄道駅のダクト内に吸音材を設置した例で、これが吸音材というものでございます。

それから、地下水の漏水対策について検討しておりまして、これは東京湾のアクアラインの例でございます。構すべき措置としまして、機能維持のために防水対策、それから排水対策が重要だということで書かれております。防水対策の例といたしましては、これでございますが、ぐるりっと防水シートを管に丸めているということでございます。それから、それでも地下水が若干漏れ出てくる可能性がありますので、もし出てきた場合にも、排水管を中央に通してありまして、そこを經由して外に排出できるという2段階の備えになっております。

それから、望ましい措置として、より高次元な内部環境の創出を目指すために議論をしております。これは全部望ましい措置になっているわけでございますが、まずは閉塞感・圧迫感の緩和のための措置でございます。空間デザイン面でさまざまな工夫が必要であろうというふうに言っております。具体的には、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いやし空間の創出、光ファイバーを通じた自然光の取り込み、それから、川の流れ、あるいは川のせせらぎといった自然音の活用等々の取組みが考えられるのではないかとというふうに例示してあるわけでございます。

具体的には、一例といたしましてここに挙げておりますのが、横浜のみなとみらい線に馬車道駅がございまして、まだ新しい駅でございますが、天井に工夫をすることによりまして広さを演出している例でございます。それから、これが、中部圏のほうでございますが、愛知県の豊橋市の地下横断歩道でございます。自然光を光ファイバーで取り込んできまして、ここに植物を栽培している例でございます。いやし空間の創出にも寄

与しているのではないかというふうに考えられております。

もう一つの課題といたしまして、地下空間全体での移動距離が長くなることへの対応でございます。望ましい措置としまして、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をしております。それから、ベンチあるいは便所等の休憩施設をちゃんと設置してくださいねということをおっしゃって、上のほうのアメニティーの向上とバリアフリーの両面に寄与するデザインということで、長い下りエスカレーターの乗り込み時の不安解消のための対策、利便性に配慮した地上部出入り口の配置、手すりやさくなどの安全施設のデザイン面での工夫ということをおっしゃっておりますが、具体的な例示といたしまして、東京の大江戸線でございますが、単なるベンチではなくてベンチにデザイン性を持たせております。休憩施設でかつアメニティーにも配慮したという例を、飯田橋、大門駅、それから麻布十番駅ということで、それぞれ違うデザインのものを例示しております。

それから、外部環境との隔絶に伴います利用者の心理的圧迫感の解消でございます。これにつきましては、望ましい措置といたしまして、外部との通信中継施設の設置をうたっております。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、それから、携帯電話や携帯端末を用いました情報の受発信を行うための環境整備について記述しているわけでございます。

一例といたしましては、これもみなとみらい線でございますが、みなとみらい駅という駅がございます。ここが皆さんが歩くところなんです、この上に大きな画面がありまして、地上で起こっている情報をここで映しているモニター画面です。利用者が地下にいながらこの画面で地上で何が今起こっているかということがわかるようなシステムになっておりまして、心理的圧迫感が少しは解消できるのではないかとということで、例として挙げております。

それから、最後に、第4章でございますが、関連情報の収集・活用ということで、先ほど述べましたが、法第8条に基づきまして、国等は、対象地域　これは3大都市圏でございますが　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努めなければならないとなっております。これを受けまして、国、地方公共団体あるいは事業者が連携して、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

への活用を進めるということになっております。重要なのは、その際に、移動制約者の生の声をできる限り聞いていくということ、それから普通の利用者の方の意見も十分聞いていくということをおわせてやっていくことが重要だということをお指摘しているわけでございます。

説明としては以上でございます。

なお、本指針につきましては、既に関係省庁との意見調整は一応終了しているという状況でございますが、関係行政機関に加えまして、関係都府県の方が一堂に会しますこの協議会に今お諮りをし、皆様方の忌憚のない幅広い意見をお聞かせいただきまして、今後の円滑な制度運用に活用していくというふうに考えている次第でございます。

既に、首都圏、それから中部圏につきましては、首都圏は先週の金曜日、中部圏は昨日、きょうと同様の協議会を開きまして無事終了している状況でございます。

本指針につきましては、これに加えまして、現在、国土交通省の中で、ユニバーサルデザイン政策大綱というものを議論しておりますので、これとの整合性も図りつつ必要に応じて文言を最終調整いたしまして、ユニバーサルデザイン大綱の公表と軌を一にしまして関係部局に通知する予定にしております。

以上で指針の案の内容説明としたいと思います。どうもありがとうございました。

【日比近畿地方整備局副局長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、よろしくお願ひいたします。いかがでしょうか。

では、特段ないようですので、また後ほど、まとめてご議論いただくということで、それでは、続きまして、議題次第の5、大深度地下情報システムについて、国土交通省のほうから説明をお願いいたします。

【田村大都市圏整備課課長補佐】 了解いたしました。私、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と申します。着席にて説明をさせていただきます。

お手元の資料の中で、資料番号2というふうになっているものでございますけれども、同じものが画面上でも表示されておりますので、画面のほうでござらんいただきながら、確認をさせていただきたいと思ひます。

まず、初めに、大深度地下の情報システムの我々のほうの取り組みの位置づけでございますけれども、こちらのほうは、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法、大深

度法の中の第8条のところに位置づけがございまして、そこで、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に努めなければならないということで、努力義務ということが課せられているものでございます。これを受けまして、その下でございますけれども、基本方針、これは平成13年の閣議決定でございますけれども、この中で情報システムという言葉が出てまいりまして、主語は「国は」になっておりますけれども、国は情報システムの整備を推進するということになっておりまして、法律の制定後、我々のほうで情報システムを整備してまいり、おおむねその概成が図られてきた、首都圏の東京23区について概成してきたというところでございます。

システムの概要でございますけれども、まず、対象地域でございます。対象地域は、首都圏、近畿圏及び中部圏の大深度法の対象地域をそのまま計画しておりまして、首都圏、近畿圏、中部圏というふうに順次整備をする予定でございますけれども、今年度中に東京23区についておおむね入力終了いたしまして、平成17年度から供用開始させていただきたいというふうに考えております。それで、近畿圏のほうにつきましては来年度早々から皆様のほうに情報提供の協力依頼をさせていただきながら順次整備をさせていただきたいというふうに考えております。

システムの対象深度でございます。深さでございますけれども、地下20メートルより深い部分の施設について情報の収集をさせていただいて、一括して入力システムのほうに入力しております。大深度法の法律そのものは地下40メートルより深いところの施設が対象となるんですけれども、当然、施設の設置に当たりましては、一定の離隔距離、離して設置しなければいけないということがございますので、20メートル程度から深い地下について情報の収集に当たっております。

それを、右のほう、画面上でいきますと20メートルから40メートルの部分、さらに40メートルより深い部分ということで、一定の深度区分によりまして整備しておりまして、色分けをして表示できるようにしております。

これは、20メートルより深い部分について、一定の施設について表示したものですけれども、この緑色で見えている部分は、点々で見えている部分は、例えば井戸ですとか、温泉ですとか、下水道の施設ですとか、あるいは電力ケーブル、通信ケーブルといったものが分布している状況がわかります。

それで、対象の施設でございますけれども、道路や河川、鉄道、通信系ですとか、電力、ガス、上下水道といったライフライン、そのほか、この上の2行につきましては線的な施設なんですけれども、井戸とか温泉、あるいは民間の建築物の基礎でございますけれども、こういった点的な施設についても情報収集をしているものでございます。

これを例えば施設ごとに表示いたしますとこのようになりまして、色の分布ですとか、あるいは下水道のネットワークの状況、通信ケーブルのネットワークの状況、鉄道のネットワークの状況といったものでございます。それで、例えば、先ほど私は20メートルよりも深いところというふうに申し上げましたけれども、鉄道に関しましては、地下鉄等はネットワークとしてゼロメートルのところから20メートルのところについても一貫して入力させていただいております、それが一覧で見れるようになっております。それに対しまして、下水道となりますと、かなり浅い部分の下水道というのは、それだけで膨大な量になってしまうということもありまして、こういったものにつきましては、20メートルよりも深い部分につきまして情報の収集に当たらせていただいているというような状況でございます。

次に縮尺でございますけれども、首都圏のほうで進めさせていただいているのは、東京都内につきましては、かなり施設の数も多いということもございまして、縮尺2,500分の1で入力しております。それ以外の首都圏につきましては、現在2万5,000分の1ということで作業のほうを進めさせていただいております。左のほうが2万5,000分の1で表示した場合でございます、首都圏の、この水色の部分は日比谷線の状況ですけれども、この部分を拡大して銀座あたりを表示すると2,500分の1では大体こんな感じになるというようなことでございます。

それでは、具体的に、事業者さんがこのシステムをどういうふうに使うことができるのかというのを簡単にシミュレーションで見てみたいと思いますけれども、首都圏の例で恐縮ですけれども、今、つくばエクスプレスがつくば市から秋葉原のところまで乗り入れするということが進んでおりまして、順次整備が進んでおりますけれども、この秋葉原駅から、仮にでございますけれども、東京駅まで延伸する、つくば、上のほうから来まして、秋葉原からさらに東京駅のほうに延伸するというような計画が生じた場合に、事業者さんがこのシステムをどういうふうに使うかということです。この画面上にいるような地下施設が表示されておりますけれども、このあたりはかなり建物等もございしますの

で、こういった建物や施設等を避けて結ぶということが考えられます。

そうすると、例えばこういうふうな1本の線を引いたといたします。そうすると、このあたりについてはあまり深い施設がありませんけれども、このあたりにつきましてはたくさん深い施設がございます。

このあたりをもう少し詳しく見てみたいと思いますと、一定の部分を選択いたしますとこの部分が拡大して表示されることとなります。そうしますと、これが計画路線としますと、ここに下水道の管が1つあるなというのがわかりますし、あるいは、こういうふうな建築物の基礎ですとか、あるいは温泉とかが一定程度あるなということがわかります。

さらに、この下水道について、それじゃどういうふうな状況になっているのかというようなことを知りたいというときには、ここをさらにクリックしていただきますと、これ以上縮尺は拡大されないんですが、そのさらに詳しい情報というものが表示されまして、例えば、このあたりに最大深度というのが出ておりますけれども、20.95メートル、あるいは20.88メートルというような管があるということで、おおむね20メートル程度のところに管があるんだなと。それで、もし40メートル程度を考えておられるのならば、この程度ならば支障がないなというものがわかったり、あるいは下のほうにも建築物の基礎について表示がありまして、どういうふうな基礎形式なのか、あるいはその地盤の状況はどういうふうな支持層なのか、N値、地盤の強度はどんなものなのかというような状況が数字で見とれるというものでございます。

それで、最後に、そういったものをそのまま印刷して出力いたしまして、大深度の利用調整の基礎資料にさせていただくことができるというものでございます。

最後にこのシステムの運用につきまして紹介させていただきたいと思いますが、現在、このシステムにつきましては、以下の4カ所、私どもの国土交通省の霞が関の本省のほうと、3大都市圏の地方整備局、関東、近畿、中部地方整備局の端末にお越しただいて、そこで使用していただくということを考えております。

これは下の利用対象者にもかかわることなんですけれども、このシステムには、電力とかガスとか、一般にテロの対象になるかもしれないセキュリティーの高いライフライン等の施設も含まれておりますので、一般の方がそのままごらんいただくということにつきましては予定しておりません。現在予定しておりますのは、本日お越しただいて

いる大深度地下使用協議会の構成員の方々及び大深度地下使用法の対象事業者というのが法律上定められておりますので、その対象事業者の方々ということシステム利用の対象者として考えております。

以上でございます。

【日比近畿地方整備局副局長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、よろしくお願いをいたします。

【田村大都市圏整備課課長補佐】 済みません。1点補足させていただきますと、画面上、近畿圏、中部圏のデータ整備、平成17年度以降というふうに書かせていただいていますけれども、より詳しくは、平成17年度ぐらいから皆様の情報を集めさせていただいて、18年度ぐらいから入力を始めて、18年度中ぐらいに順次、使えるところから使っていければというふうに考えております。

【日比近畿地方整備局副局長】 いかがでございましょう。どうぞ。

【消防庁】 マイナス20メートル、40メートルというのはGLからかどうかという確認と、データの更新はどのくらいの期間でやられるのかということをお聞きしたいんですけれども。

【田村大都市圏整備課課長補佐】 データの表示はGLからです。データの更新については難しいんですけれども、今、首都圏さん、近畿圏さん、中部圏さんとまだ一通り整備されていないというような状況でございますので、基本的には一通りカバーしてから更新につきましては考えさせていただきたいというのがあります。

ただ、救いなのは、地上の工作物と違いまして、地下というものは一度設置されたら使っていなくてもなかなか撤去されないというような、幸か不幸かそういうふうな性質を持っておりますので、適切な利用調整というのが必要になるということもそうなんですけれども、ここに入っている情報について、それがなくなるということはおそらく想定していませんので、付加的に追加していくことで足りるかどうかということかと思いません。

【日比近畿地方整備局副局長】 よろしゅうございますか。

ほかにございますでしょうか。どうぞ。

【渡辺近畿地方整備局建政部長】 2点あるんですが、一点は、システムを利用する



者が地方公共団体さんも含まれるということであると、そちらのほうの端末で見れるようなサービス形態というのは考えられていないんでしょうかというのと、もう一点は、民間の建築物なんか情報に入っているということなんですけれども、これ、ビルの基礎とかすべて情報に入ると思うんですけれども、それはどういう形で情報を収集されているのかというのをちょっとお伺いしたいなと思ひまして。

【田村大都市圏整備課課長補佐】　かしこまりました。

まず、1点目でございますけれども、こちらのほうの4カ所で見させていただくというところで紹介してはいますが、これは実はすべてスタンドアローンでございます。ネットワークにはつながっておりません。それで、仮に地方公共団体さん、この場合は認可権者となる都府県さんのほうが先に対象になろうかと思ひますけれども、そちらのほうの端末にスタンドアローンを用意していただいて、そちらにインストールさせていただくということにつきましては、皆様と相談して将来実施するということは可能かと思ひておりますけれども、今のところは、国土交通省のほうで見ただけであれば、とりあえずは当面の利用は可能なのかなというふうに考えております。

あと、もう一点でございます、ビルの、建築物の基礎でございますけれども、これは建築基準法に基づきまして建築確認がございますけれども、その中で、おおむね60メートル以上の超高層につきましては高層認定というものを指定性能評価機関というところで行っております、財団法人の日本建築センターというところが一番主になるんですけれども、そちらのほうから公的な利用ということで情報を提供いただいて、それで一定以上の建築物の基礎について入力しているものでございます。

【日比近畿地方整備局副局長】　よろしいですか。

ほかにもございますか。

これにつきましては、また後ほどご質問等いただくといたしまして、それでは、続きまして、議事次第の6、その他になりますけれども、まず、神戸市大容量送水管整備事業の検討状況につきまして、神戸市さんのほうからご説明をお願いいたします。

【神戸市】　神戸市でございます。よろしくお願ひいたします。

お手元にクリップどめで資料が、A4の大容量送水管の整備計画についてというのと、その次に、工事の位置図がございます。それから色刷りのパンフレットがございますが、まず、この大容量送水管の概要につきまして、パンフレットをちょっとお開きいただき

たいと思います。これで概要をご説明させていただきます。

折り込みをお開きいただきますと平面図がずっと出てございますけれども、阪神・淡路大震災の後、神戸市も災害に強い水道づくりということで進めております。神戸の水道につきましては4分の3を阪神水道企業団のほうから受水しておりまして、現在は、この地図でいいますと東の黒い線が、六甲山の中に送水トンネルが2本並行してずっとございます。これを利用して受水しているわけでございますが、さらにその送水能力を強化しようということとあわせて、市街地の中にこういう大容量の送水管を設けることによりまして、災害時に緊急に応急的な飲料水の供給あるいは消火用水を供給するというようなこともあわせてできるようにということ、あるいはトンネルの更正工事をする際のバックアップ機能もあわせて持とうというようなことで、貯留機能を持った市街地の大容量送水管の整備を続けてきておるわけでございます。

現在、この芦屋の市境から住吉川立坑というところ、実線でオレンジ色のところ、ここはもう完成してございます。現在、このオレンジ色の破線でかいています、住吉川立坑から西へ向かいまして、石屋川、王子、布引、それから奥平野まで、これを結ぼうということで、この部分を現在、第一期計画ということで、工事を順次進めているところでございます。現在は、住吉川と布引の間の工事を進めておるわけでございます。内容は、中ほどに書いていますように、口径が2.4メートルの大容量の送水管ということでございまして、シールドでございますのでセグメントの外径が3.35メートルということでございます。

それでは、A4の資料のほうで少し進捗状況を報告させていただきます。

概要は先ほど申し上げたとおりでございまして、全体計画につきましては、芦屋の市境から奥平野のところまでが第一期区間ということで13.1キロメートル、これが現在工事を進めているところでございます。工期としましては平成8年度から22年度までを予定してございます。さらに、奥平野から名谷ポンプ場というところまで西のほうへさらに延伸する構想も持っております。現在のところはこの第一期事業でございまして、中ほどの表に書いておるとおりでございまして、1工区の3.8キロメートルは供用済みでございまして、現在、石屋川工区、王子工区、布引工区の工事に着手している段階でございます。今回は、この奥平野工区につきまして、これがまだ計画段階でございますけれども、この部分で一部、大深度地下使用法の適用をしようということで今準備

をしておるところでございます。

具体的には、この4番で大深度地下使用法の適用区間ということで書いていますが、一つは加納町2丁目、北野町1丁目というところ、それから諏訪山町、再度筋町というところございまして、これにつきましては、折り込みの位置図をごらんいただきたいと思えます。これが奥平野工区のとことございまして、地図の右側に赤い丸で布引立坑というのがございます。これは新幹線の新神戸駅のすぐ南側でございますが、これからずっとルートは西へ向かいまして、左の端に奥平野立坑がございまして、これが今考えていますルートでございますが、このうち赤い色を着色していますところが、一部、民地の下を予定しております大深度地下使用法を適用しようと考えている部分でございます。

もとの1枚紙の下のほうでございますが、全体のスケジュールでございますが、この部分につきましては、現在、15年度からボーリング調査を始めておりまして、16年度もボーリング調査を現在実施しております。この地図上で緑あるいは紺色の印をしているところございまして、奥平野の少し東のところに、このあたり、断層がわかってございますので、その調査もあわせて、現在16年度に実施しているところでございます。

それから、17年度から18年度にかけまして、具体的な実施設計あるいは大深度地下使用法の認可の諸手続を進めてきたいと考えておりまして、工事につきましては平成19年度から着手したいというふうに、ざっとしたスケジュールとしては考えてございます。

このうち、16年度あるいは17年度にかけましての当面の少し詳しいスケジュールをこの裏側に記載しておりますので、現在の進捗状況なりを少しご報告したいと思えます。これと位置図をあわせてごらんいただきたいと思えます。

現在ボーリング調査ということで進めておるわけでございますが、一つは、この大深度地下使用法の適用を考えていますところで、12、13というのが東側の赤い線にかいている部分ございまして、神戸YMCA、あるいは六甲荘というところがございまして、ここを年明けからボーリングいたしまして、この3月までに仕上げたいと思っております。その他のボーリングについては、昨年の秋から順次進めてきているところでございます。

それから、ちょっと左手のほうに南北に黄色い線で少し薄いですが「反射法弾性波探査」と書いております。これが、このあたりに諏訪山断層というのがございますが、これを一応詳しく調べようということで実施しております。

こういったところで、年度末、この3月末にほぼこういったボーリングデータなどから支持地盤を確定していきたいというふうに考えております。

それから、続きまして、路線測量、これは去年から実施しております。それから、もう一つ、断層関連調査ということで、これにつきましても、先ほどの黄色い線がかいてあります反射法のとあわせて、これのもう少し東側で、ボーリング 20 というあたりで「弾性波トモグラフィ」と書いてありますが、こういったところで、これもあわせて2測線で、この断層の調査をやろうということで考えておまして、これは年度末ぎりぎりにかけて実施する予定でございます。こういう調査で一応、断層の位置を確認していきたいというふうに考えております。

こういった大深度使用法の適用に際しまして重要になります支持地盤の確定という作業とあわせて、断層につきましても、神戸大学の建設工学研究所のほうに委託いたしまして、専門家の先生方に指導をいただきながら最終的な判断もお願いしていきたいということで現在進めてございます。

今年度はそういうことで、3月末でほぼそういった支持地盤なりが確定いたしますと、具体的なルートを確認することができますので、深さ、あるいはルートも確定いたしますので、この工程表でまいりますと「法手続き」と一番下に書いてありますが、ルートが確定いたしますとそれに沿った事業概要書の作成に取りかかり、今のところ7月以降ぐらいには概要書が提出できるのではないかと考えておりますが、現在そういった支持地盤あるいは断層の位置の調査がまだ継続中でございますので、順調にいきますと年度末に出ると思うんですが、少しそういったところでさらに詳細に確認する必要があるというようなことがございますと追加調査を新年度早々少し行ってということも可能性としてはないわけではございませんので、そういったところをにらみながら、新年度、できるだけ早くこういった事業概要書作成の作業に取りかかっていきたいというふうに考えてございます。

あと、地元の民間の土地のところを通りますので、そのあたりの関係の方々にも説明も、順次並行して進めていきたいということでございます。

以上が大体の今年度あるいは来年度早々に考えていますスケジュールでございます。  
以上でございます。

【日比近畿地方整備局副局長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの神戸市さんの説明につきまして、ご意見、ご質問等ございましたらよろしく願いいいたします。いかがでございましょうか。

【上野政策統括官】 ありがとうございます。1つちょっとご質問したいんですけれど、この協議会の目的は、現在の進捗状況をお話しただいて、その事業の構想段階からさまざまな既存の施設との調整とか、共同事業があれば一緒にやるとか、そういう連携がうまくできるようにというようなことも一つの目的なんですけど、今のところ、そういう意味での関連の調整を要する部分というのは出てきておりませんかでしょうか。

【神戸市】 現在のところ、特に調整が必要だということとは特になく考えております。

【上野政策統括官】 そうですか。ありがとうございます。

ほかのそれぞれ各地方支分局の関係の業界の方々とか、特に電気とかガスとかいろいろございますでしょうし、それから市町村の関係とかございましたら、ぜひ、よくお考えいただければありがたいなと思っております。

【日比近畿地方整備局副局長】 ありがとうございます。

ほかに何か質問はよろしゅうございますか。

それでは、続きまして、首都圏での東京外かく環状道路の検討状況につきまして、国土交通省のほうからご説明をお願いいたします。

【田村大都市圏整備課課長補佐】 了解いたしました。こちらのほう、首都圏のほうの話になりますけれども、東京外かく環状道路ということで、昨年も若干触れさせていただきましたが、その後の進捗状況につきまして、ご報告をさせていただきたいと思っております。

お手元の資料の中で、茶色い封筒の中に一式資料のほうを入れておりますので、こちらのほうを出していただけますでしょうか。その一番上に、まず、大きな地図、道路網図がございますけれども、こちらのほうからこちらのプロジェクトの概要を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でございますけれども、都心から約15キロの円形の道路網でござ

ざいまして、現在、北西のほう、埼玉県のエリアでございますけれども、大泉ジャンクションから北のほうに参りまして川口、東北自動車道を越えまして、常盤自動車道の三郷ジャンクション、こちらのほうまで平成6年にもう既に工事が終わっております供用を開始しております。それで、埼玉のエリアは終わりました、次に、さらに東のほうに参りまして、千葉のほうのエリアを今やっております、常盤道から湾岸のほうに出るまで、三郷ジャンクションから市川を越えまして湾岸の高谷まで、約20キロでございますけれども、こちらのほうを現在事業中でございます。

それで、今回、大深度での事業を考えておりますのが先ほどの北西の大泉のジャンクションから東京のエリアでございます、西のほうでございます。大泉から下の東名高速のほう、そちらのほうまでの約16キロ、この区間を大深度で行うことを検討しているものでございまして、構想といたしましては、その後さらに北西のほうから南下いたしまして、ずっと東京湾アクアラインの湾岸線のほうまでつながっていくというような、そういうふうな東京外かく環状道路というネットワークの計画でございます。

これまでの検討経緯でございますけれども、お手元の資料の中で、2枚目のA4の紙のほうでまとめさせていただいております。

こちらのほうの検討はかなり歴史が古うございまして、昭和41年と申しますから、今からもう40年ほど前にもう既に都市計画決定がされているというものでございますけれども、このときの都市計画決定は高架の構造でございまして、かなり周辺住民に影響を及ぼすということで反対が大きくございまして、その後、建設大臣が国会の中で、地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではないということで、昭和45年に事実上の凍結宣言というものが出されております。

その後、かなり時間がたちまして、平成11年の10月でございますけれども、石原都知事が現地を視察されたり、あるいは平成13年の1月、当時の扇国土交通大臣が現地を視察されたりということで、少しずつ、もう一度話し合いの機運が高まってきたということでございまして、平成14年の6月になりますけれども、PI外環沿線協議会ということで、PIというのはパブリック・インボルブメントでございますけれども、地元との話し合いの場をつくりまして、ずっと検討をしてきているということでございます。

それで、平成15年の3月でございますけれども、大深度ということがここで言葉で

出てまいりまして、お手元の資料の中に、「外環ジャーナル」というもの、そのさらに下、こういうちょっと茶色の大きなA3判の折りたたんだ紙があると思いますけれども、こちらのほうの後ろに東京外かく環状道路に関する方針についてというような文字が書かれておりますけれども、国土交通省と東京都の連名でございまして、この中に記ということでございまして、1つ目の丸の一番下のボツでございまして、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ことで、大深度地下の活用というものが検討されているということでございます。

その後の動きでございまして、平成16年の1月でございまして、昨年の使用協議会のところからということになるんですけれども、法律上の手続として環境アセスメントが必要でございまして沿線の環境調査を開始いたしまして、平成16年の10月でございまして、先ほど申し上げました平成14年から始まっておりますPI外環沿線協議会、地元との協議会につきまして2年間検討してまいりまして、それをおおむね意見を集約して、一たんそちらについては解散するというようなことがこの1年間で行われたものでございます。

そのあたりの環境アセスメントの部分ですとか、あるいはPI外環沿線協議会の取りまとめにつきましては、「外環ジャーナル」の16号、17号というところでまとめさせていただいておりますけれども、さっと少しだけ見ていきますと、第16号のほうでございまして、こちらのほうに環境調査の様子を書いておりまして、地質の状況ですとか、やはり地元の方の一番関心が高いのは地下水の状況でございまして、大深度地下に大きな施設を設置するというので、井戸がれですとか、このあたり、湧水もたくさんございまして、そのあたりに影響はないか、あるいは工事において水質にいろんな影響がないかということを経験の方が大変危惧されているというような状況がございまして。

それで、こちらのほうの環境影響評価でございまして、通年、春夏秋冬1年間を通してやるということが必要でございまして、そういう意味では昨年の1月からやっておりますので、おおむね今年の1月で大体通年が終わるということで、その結果を徐々にまとめて次のステップに入っていくということでございます。

もう一つのほうは、「外環ジャーナル」、第17号というところでございまして、こちらのほうはPI外環沿線協議会の2年間の取りまとめを公表というような見出しがついておりますが、この取りまとめの結果でございまして、結論といたしまして

は、右上のほうに小さく見出しが出ていますが、必要性の共通認識には至らずと、地元と事業者といいますか国土交通省あるいは東京都のほうと必要性の共通認識には至らなかったという結論でございます。それで、左のほうに今後も話し合いを継続ということでございます。また場を移しながら地元との話し合いを続けていくということでございます。

以上でございます。

【日比近畿地方整備局副局長】 どうもありがとうございました。

それでは、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、よろしく願います。

資料の説明は以上でございますので、これまでのところで全般を通しまして何かございましたら何でも結構でございますのでご発言をいただければと思います。また、各機関、あるいは地方公共団体の皆さんにおかれまして、今大深度地下利用のこんな計画があるとか、こんな検討をされているとか、現在の状況で何かご紹介いただけるようなことがございましたらあわせてお願いできればと思いますがいかがでございましょうか。特段ございませんか。

それでは、多少時間もございますけれども、ご質問、ご意見等もないようでございますので、最後になりますけれども、国土交通省都市・地域整備局の梶原審議官のほうからお願いをいたしたいと思っております。

【梶原大臣官房審議官】 国土交通省官房審議官の梶原でございます。本日、委員の皆様には、年始のお忙しい中ご出席をいただき、また、貴重なご意見、ご発表を賜りましてまことにありがとうございます。皆様とともに取り組んでおります大深度地下の利用は、効率的、効果的な社会資本の整備や地上空間の有効利用に資するものでございますけれども、特に土地利用が稠密な近畿圏におきましては、都市機能の再生にも大きな役割を果たし得るものと考えております。

また、昨年は、中越地震など、国内、国外ともに大きな災害に見舞われ、また、今年には阪神・淡路大震災からちょうど10年目、もうすぐでございますけれども、そういう節目の年でもございます。このような中で、防災、減災といったことが強く意識をされるようになってきております。大深度地下は、地上や浅い地下空間に比べまして、地震に対する安全性が高いと言われております。上下水道などの各種ライフラインを大深度



地下空間に整備することも災害に強い国づくりを実現するための見逃せない視点であるかと思っております。

この大深度地下の利用に当たりましては、昨年の協議会においてご議論をいただきました環境や安全に関する課題に加えて、今回のバリアフリー化の推進、アメニティーの向上といったことも欠くことのできない検討課題でございます。本日もご議論をいただきました指針につきましては、皆様のご意見、また、現在、国土交通省において検討を進めておりますユニバーサルデザインの基本的な考え方との整合を図りつつ、いずれ取りまとめをいたしまして、都市・地域整備局長より関係の行政機関、また、皆様方へお知らせをすることとしたいと思っております。ご活用をしていただければと存じます。

また、ご説明をいたしました大深度地下情報システムにつきましては、引き続きシステムの整備を進め、近畿圏におきましても使えるようにしてまいりたいと考えておりますが、関係データの提供などにつきまして、引き続きご協力をお願いしたいと思っております。また、本日、神戸市からは、大容量送水管整備事業につきまして、大深度地下使用法の活用とその手続について検討が進められている旨のご報告をいただいたところでございます。本制度初の適用が円滑に進みますことを期待いたしております。さらに、これ以外の事業につきましても、制度の利用が進むことを願っておるところでございます。

なお、大深度地下利用につきましては、土木学会におきましても熱心に取り組んでおられますが、今月14日、もうすぐでございますが、学会主催によるシンポジウムが東京で開催をされることになっております。このような機会を通じて理解を深めてまいりたいと考えておるところでございます。

ご出席の委員の皆様には、引き続き大深度地下の適切かつ合理的な利用のためにご協力いただきますように重ねてお願いを申し上げ、簡単でありますけれども結びとしてのごあいさつといたします。

本日はまことにありがとうございました。

【日比近畿地方整備局副局長】 どうもありがとうございました。

それでは、予定されております議事のほうはこれで終了いたしましたけれども、事務局のほうから何かございましたらお願いいたします。

【神谷近畿地方整備局計画管理課長】 それでは、本日の議事の公開につきましては、

冒頭ご説明させていただいたとおりに対応させていただきたいと考えております。ですので、審議の概要につきまして、この会議終了後に記者クラブのほうに記者発表させていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

【日比近畿地方整備局副局長】 それでは、以上もちまして、第4回近畿圏大深度地下使用協議会を閉会させていただきます。

本日は、お忙しいところ、大変どうもありがとうございました。

了