

質問第六二号

東京外郭環状道路の建設に関する質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

平成二十四年三月十四日

福島みずほ

参議院議長 平田健二殿

東京外郭環状道路の建設に関する質問主意書

東京外郭環状道路（以下「外環道」という。）の建設については、政府の行政刷新会議における事業仕分けで廃止と判定されるなど、その整備費が高額であるために建設が一時凍結された。しかし、その後、災害時の代替ルート確保の必要性から、公共インフラの整備の必要性が高まり、総事業費が一兆円を超える当該建設事業に予算が再度計上され始めている。

東日本大震災からの復興に係る予算の捻出が叫ばれている中、なぜ不要不急の大規模公共事業に着手し、将来の世代に大きな借金を残す工事を開始しなければならないのか大いに疑問である。そこで、以下質問する。

一 東日本大震災における地震及び津波により壊滅的な被害を受けた地域の復興、そして、東京電力福島原発事故により放射能汚染を受けた地域の除染こそ、最優先に進めるべきであり、外環道の建設事業に予算を充てるべきではないと考えるが、政府の見解を示されたい。

二 外環道の建設費用について

1 報道によれば、外環道の建設に係る総事業費は一兆二千八百億円になると言われている。一キロメー

トル当たりの建設費用について、一般の高速道路の平均建設費用と外環道の建設費用をそれぞれ示されたい。

2 政府はこの高額と言われる外環道の建設費用の回収には、通行料金から得られる収入で何年かかると試算しているか。高速道路の維持管理費に対する税財源の投入の有無等の前提条件を含めて、当該試算の具体的な根拠を示されたい。また、その際、今後の日本の人口は五十年後に三割ほど減少するとの予測があるが、当該試算においてその点を考慮しているのか、併せて説明されたい。

三 外環道の耐震性について

1 外環道の耐震設計基準は、マグニチュード七・五を想定していると聞すが、これは事実か。東日本大震災と同規模のマグニチュード九を前提として、耐震性、地下四十メートルを走行する車両に必要な脱出路の設置、火災発生時の避難方法など設計方針を変更しなければならないと考えるが、政府の現時点の設計方針を示されたい。また、今後、設計方針を見直す予定があるか、政府の方針を示されたい。

2 外環道を走行する車両が地下トンネルから地上に出るポイントは、インターチェンジ及びジャンクションである。特に、ジャンクションは接続する東名高速及び中央道が高架方式であるため、地下四十

メートルから地上二十メートル余りまでがつながる橋梁方式で建設されることとなる。この橋梁方式は、構造上、地震の影響を受けやすいが、東日本大震災と同規模のマグニチュード九の地震やマグニチュード七クラスの直下型地震が発生した場合において、政府はジャンクションやインターチェンジが崩落する可能性をどのように考えているのか。また、閉じ込められたトンネル内でパニックが発生する危険性や、追突事故及びトンネル内火災が発生する危険性に対する具体的な対応策を示されたい。

四 三鷹、武蔵野及び調布各市の飲料水の半分以上は地下水による。これらの地域の住民は地下水の汚染を危惧しているが、この外環道の建設により、地下水の汚染を誘発することはないのか、政府の見解を示されたい。また、予測される地下水の汚染の程度及び規模を示すとともに、政府が検討する具体的な防護策及び対応策を明らかにされたい。

五 八の釜（やのかま）憩いの森（練馬区東大泉）は、練馬区登録の天然記念物である。この外環道の建設により、天然記念物である森が消失することはないのか。また、森が消失することはないとすれば、その理由は何か。さらに、政府が検討する天然記念物を保存するための具体的な対策を示されたい。

六 三宝寺池（練馬区石神井台）には、東京では珍しい沼沢植物が生育しており、一九三五年に「三宝寺池

沼沢植物群落」として国の天然記念物に指定されている。この外環道の建設により、池の水が枯渇し、天然記念物が消失することはないのか。また、池の水が枯渇し、天然記念物が消失することがないとするば、その理由は何か。さらに、政府が検討する天然記念物を保存するための具体的な対策を示されたい。

右質問する。