

質問第一五号

東京外かく環状道路事業の事業費等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。

令和二年九月十八日

山 添 拓

参議院議長 山東昭子 殿

東京外かく環状道路事業の事業費等に関する質問主意書

国土交通省関東地方整備局事業評価監視委員会（以下「同監視委員会」という。）は本年七月三十日及び九月三日、東京外かく環状道路事業（関越く東名間十六・二キロメートル）について事業再評価を行った。

国土交通省関東地方整備局、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社が事業費や事業の見込み、投資効果などについて提示した資料によれば、事業費は前回二〇一六年の同監視委員会における事業再評価で示された一兆五千九百七十五億円から約七千六百億円増え、二兆三千五百七十五億円とされる。これは二〇〇九年の事業化時点における一兆二千八百二十億円と比べて一・八倍にのぼる。また、事業全体の費用便益比（ B/C ）は一・〇一で、新規事業採択時の二・一九、前回再評価時の一・九から大幅に低くなっている。

これらを踏まえ、以下質問する。

一 東京外かく環状道路（関越く東名間）は、高速道路会社が行う有料道路事業と国が行う直轄事業を組み合わせて事業が行われている。

今回の事業再評価で約七千六百億円とされた事業費の増加分は誰が負担するのか。有料道路事業と直轄

事業のそれぞれについて負担額を示されたい。

また、事業費の総額二兆三千五百七十五億円について、有料道路事業と直轄事業の負担額を示されたい。定まっていないのであれば、今後どのような過程・手続き等を経て、いつ頃定めようとするのかを明らかにされたい。

二 同監視委員会に国土交通省関東地方整備局等が示した資料には、「事業費増加の要因」として五項目が示され、「中央JCTにおける地中拡幅部の断面形状・工法変更等に伴う事業費の増加（約五千三百六十億円増額）」、「大泉JCT側本線シールドにおける地質調査を踏まえた軟弱地盤対策・耐震検討の追加（約六百七十億円増額）」、「東名JCTにおける本線シールドトンネルの掘進方法及びヤード構造の変更（約二百十億円増額）」、「中央JCTにおける地質調査・地下水調査を踏まえたJCT構造等の変更（約七百八十億円増額）」、「大泉JCTにおける現地地質条件を踏まえたトンネル構造等の変更（約五百八十億円増額）」とされている。このうち「中央JCTにおける地中拡幅部の断面形状・工法変更等に伴う事業費」についてはさらに三つの項目に分け「事業費変更内容」が示され、それらによる「増額」分が明らかにされている。

「中央JCTにおける地中拡幅部の断面形状・工法変更等に伴う事業費の増加」三項目、及び、他の四項目について、それぞれ再評価前の事業費はいくらであったかを示されたい。

三 九月三日の同監視委員会は「以下の付帯意見をもって、原案通り了承とする」として、コストや事業費については、「コスト縮減を徹底するとともに、事業費増の要因を分析し、厳格なコスト管理を行うこと」との付帯意見を付している。

コストや事業費についての「付帯意見」について、政府はどのように受け止めているか。

四 今回の同監視委員会に国土交通省関東地方整備局等が示した「今後の対応方針（原案）」は、「中央JCT地中拡幅では、断面の合理化について検討しているところであり、引き続き、より確実な安全性や健全性の確保について検討行いながら、詳細な設計を進めていく」としている。すなわち現在、詳細な設計の途上ということである。

詳細な設計の結果、事業費がさらに増大することはないのか、認識を伺う。

五 今回の同監視委員会での再評価では、青梅街道IC部の地中拡幅部の事業費の増額については検討・言及がされていない。

1 それは、いかなる理由によるものか。

2 地中拡幅部は「世界でも類を見ない規模の、技術的困難さを伴う工事」（今回の同監視委員会への国土交通省関東地方整備局等の提出資料）とされ、国土交通省関東地方整備局、東日本高速道路株式会社関東支社、中日本高速道路株式会社東京支社が設置した「東京外環トンネル施工等検討委員会」の「とりまとめ」（二〇一四年六月）では、計画段階で想定していた「パイプルーフ併用のNATMによる馬蹄形形状」との工法を変更し、「地中拡幅部の構造は、円形形状を基本とする」、「十分な止水領域を確保する」との提言がされ、二〇一五年には東名JCT部、中央JCT南部、中央JCT北部、青梅街道IC部の地中拡幅部の形状を馬蹄形形状から円形形状とするなどの都市計画の変更がされた。東名JCT部の地中拡幅部は二〇一六年の同監視委員会での事業再評価の際に、円形形状などへの「断面形状の変更の必要性が生じた」として、事業費が約四百九十億円増額されている。今回の事業再評価では、中央JCT部の地中拡幅部について同様の断面形状の変更の必要が生じたとして事業費は約千百三十億円増額された。

このような断面形状の変更は、青梅街道IC部についても必要とされうるものであり、そのための事

業費の増額が見込まれると考えられるが、どのような認識か。

仮に、青梅街道IC部についてはコストの削減措置等を講じるために事業費は増額されないというのであれば、中央JCT部の地中拡幅部についても同様な措置を講じることにより事業費の増額は回避されるのではないかと思料されるが、どのような認識か。

3 「東京外環トンネル施工等検討委員会」の「地中拡幅部（中央JCT、青梅街道IC）の工法の考え方まとめ」（二〇一六年三月二十四日）は、「中央JCT南、中央JCT北及び青梅街道ICの地中拡幅部は、東名JCT部と比較して、地山の透水性が高く、地山の自立性が低い地盤での施工となるため、より技術的難易度の高い施工が求められることも確認された。これに伴い、所要のコスト、工期の増加が見込まれる」としている。

この「まとめ」を踏まえても、青梅街道IC部の地中拡幅部は中央JCT部と同様に「技術的難易度の高い施工が求められ」、事業費は増大する可能性があると考えられるが、どのような認識か。

4 今回の同監視委員会に国土交通省関東地方整備局等が示した資料において、「事業費増加の要因」としてもっとも事業費が増額される項目は、「市街化された地域の大深度地下部において、地下水を有す

る地盤内に非開削で構築する必要があり、より安全性が高く、かつ合理的な工法とするため、有識者委員会の議論も踏まえ、工法変更の必要が生じた」とする事業変更内容で、増額は約三千三百六十五億円とされている。国土交通省関東地方整備局等の資料では、これは二〇一六年三月に有識者委員会（東京外環トンネル施工等検討委員会）から「地中拡幅部（中央JCT、青梅街道IC）の工法の考え方まとめ」が提言され、工法変更の必要が生じたものであることが明らかにされている。

「東京外環トンネル施工等検討委員会」の提言「地中拡幅部（中央JCT、青梅街道IC）の工法の考え方まとめ」は、中央JCT部だけでなく、青梅街道IC部の地中拡幅部についても併せて提言されたものであり、同地中拡幅部についても今後、工法変更の必要があり、それにもない事業費の増額が見込まれるのではないかと考えるが、どのような認識か。

六 前記四及び五を踏まえて、東京外かく環状道路事業の事業費が今後増大することはないと、政府として断言できるか。

また事業費を増大させないための措置や仕組み等として講じていること、検討していることがあれば示されたい。

七 国土交通省の「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」では「直轄事業負担金の負担者である都道府県・政令市等に意見を聴いた上で」対応方針（原案）を作成するとされている。直轄事業負担金を負担することが都道府県・政令市等に意見を聴く動機・理由であると思料される。

今回の事業再評価にあたって東京都は、「事業を推進されたい」などとする意見を示している。高速自動車国道法及び同法施行令では、直轄事業による事業費の四分の一は都道府県が負担することとなる。

今回の再評価にあたって、国は東京都に対し、直轄事業費や東京都による負担金の額や見通しについて、どのような説明を行い、意見を求めたのか、またそれに対して東京都はどのように応じたのか、明らかにされたい。

八 今回の事業再評価では事業の投資効果について、事業全体の費用便益比（ B/C ）は一・〇一となり、事業化当初の二・九、前回（二〇一六年）再評価時の一・九から大幅に低下している。

費用便益比は一以上であることが事業を実施する前提とされてきた。しかし、前記六項までに示した事実及び質問のとおり、事業費が今後いっそう増大しうることは現時点でも明確であり、事業全体の費用便益比（ B/C ）はすでに一を下回っていることが予想される。

1 これは、事業を開始し、進めたことについての国の判断が妥当性を欠くものであったことを示すものではないか。

2 また、事業全体の費用便益費が一を下回ることが予想される下で、事業を継続すること自体の見直しを検討すべきではないか。

九 国土交通省の「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」は、「再評価を行う際の視点」として「事業を巡る社会経済情勢等の変化」をあげている。

新型コロナウイルス感染症は国民の命と健康、くらしに深刻かつ広範な影響を及ぼし、政府は生活様式の変容などを求めている。政府の新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針（二〇二〇年五月二十五日変更）においても、「引き続き、在宅勤務（テレワーク）を推進する」旨を示している。テレワークのさらなる推進は、自動車交通量にも変動を及ぼすことが予測される。

今回の再評価にあたっては、こうしたコロナ禍の下での社会経済情勢等の変化について、どのような検討がされたか、示されたい。

十 当該省庁による事業評価にとどまらず、政府全体で新型コロナウイルス感染症への一層の対応が求めら

れる中で、不要不急の事業については見直し、必要な財源を感染症対策や国民の命とくらし、営業を守る対策へとふりむけることが必要であると考ええる。

こうした観点から、東京外かく環状道路事業についても政府として改めて検討や見直しを行うべきではないか、認識を伺う。

十一 東京外かく環状道路事業は、都市計画事業の承認・認可における事業施行期間は二〇二一年三月三十一日までとされている。国土交通省関東地方整備局、東京都建設局、東日本高速道路関東支社、中日本高速道路東京支社は、本年七月二十八日に開催した「東京外かく環状道路（関越く東名）事業連絡調整会議

（第八回）」の「結果の概要（速報）」において、「開通時期については、大口径による地中拡幅部が、世界でも類を見ない規模の、技術的困難さを伴う工事であり、現在、設計や施工の詳細な検討を実施している段階であることから、現時点において見通すことは困難」とし、「早期に開通時期の見通しを示すよう努めていくこと」としている。したがって、二〇二二年三月三十一日までに事業が終了すると想定することは、すでに困難である。

都市計画法第六十一条は、都市計画事業の認可について「申請に係る事業が次の各号に該当するとき

は、第五十九条の認可又は承認をすることができる」として、「事業施行期間が適切であること」を認可等の基準にあげている。

現在の状況は、東京外かく環状道路事業とその承認・認可が適切でなかったことを示すものと考えられるが、認識を伺う。

十二 最近五年間に行われた国土交通省所管の公共事業の事業評価で、新規事業採択時評価及び再評価がされた事業に関して、以下を示されたい。

- 1 事業費が高額なものである順に一位から十位までの事業名と事業費。
- 2 事業再評価の際に事業費が七千六百億円を超えて増額された事業名。

右質問する。