

昭和六十三年三月十一日受領
答弁第一四号

内閣衆質一一二第一四号

昭和六十三年三月十一日

内閣総理大臣 竹下 登

衆議院議長 原 健三郎 殿

衆議院議員新村勝雄君提出国道二九八号線工事に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員新村勝雄君提出国道二九八号線工事に関する質問に対する答弁書

一について

第四次全国総合開発計画（昭和六十二年六月三十日閣議決定）においては、東京外郭環状道路は、東京圏の環状方向の連携の強化を図り、核都市等の育成に資するための道路と位置付けられている。一般国道二百九十八号は、この東京外郭環状道路の一部を構成する道路である。

二について

東京外郭環状道路は、東京の中心から半径約十五キロメートルの地域において、放射方向の幹線道路を環状に連絡することにより、東京圏の都心方向に集中する交通の適切な分散導入、都心に起終点を持たない交通の通過等の機能のほか、地域交通の利便性の向上、下水道等都市施設の収容空間の確保等の機能を有し、首都圏の体系的な道路網の確立及び地域の良好な都市

基盤の形成にとつて必要不可欠な幹線道路である。

三について

公共事業の施行に当たっては、法令等の定めるところにより適正な補償を行つており、必要に応じて代替地のあつせん等の生活再建対策にも努めているところである。

今後とも適正な補償の確保に努めてまいりたい。

四について

東京外郭環状道路のうち一般国道六号以南の区間の環境に与える影響については、今後、環境影響評価を行うこととしている。

なお、当該区間の大部分については、道路の構造を掘割構造とするほか、広幅員の植樹帯を設置して、十分な環境保全空間を確保することとしているが、さらに、環境影響評価の結果を踏まえて、必要に応じ適切な環境保全のための措置を講じてまいりたい。

五について

移転先の確保については、関係地方公共団体の協力を得てあつせん、仲介等を行うとともに、必要な代替地の確保に努めてまいりたい。なお、松戸市内に一万三千八百平方メートルの代替地を確保している。

六について

東京外郭環状道路は、二についてで述べた機能を備えた道路とするため、自動車専用部及び一般部を併せ持つ構造とすることが不可欠であり、一般部への車両の出入りを確保する必要等から、全体を地下構造とすることは不可能である。

また、現在、供用されている最長の道路トンネルは、関越自動車道関越トンネルであり、延長約十一キロメートルの山岳トンネルである。

七について

東京外郭環状道路のうち関越自動車道から常磐自動車道までの区間に係る工事により、二千戸近くの移転が生じている。