

平成二十年二月二十八日提出
質問第一二二三号

高速道路、高規格幹線道路による「ストローク現象」に関する質問主意書

提出者 江田 憲 司

高速道路、高規格幹線道路による「ストロー現象」に関する質問主意書

一 いわゆる「ストロー現象」とは、どのような現象だと政府は認識しているか。

二 東京湾アクアラインの開通により、その千葉県側の起点・木更津は、消費者の横浜や川崎、東京への流出等による商業の衰退（駅前からのデパート、スーパー等の撤退、商店街の「シャッター通り」化）、郊外の工業団地用地や宅地造成、土地区画整理事業の売れ残り、地価の大幅下落等で著しく衰退したと言われている。

① 政府は、今の木更津の現状を、どう認識しているか。言われているとおりの実態を認めるか。

② この木更津の現状は、どのような要因でもたらされたかと政府は考えるか。東京湾アクアラインによる「ストロー現象」が、その大きな要因ではないのか。認めないなら、その理由如何。

三 瀬戸大橋（自動車道を含む。）の岡山県側の起点・倉敷市児島地区も、同様の理由で、当初の期待に大きく反し、著しく衰退したと言われている。人口減や通行量の激減による駅前商店街の「シャッター通り」化、土地区画整理事業の売れ残り、地場産業の繊維業の衰退等である。一方の起点・香川県坂出市も同様の状況という。

① 政府は、今の倉敷市児島地区の現状を、どう認識しているか。言われているとおりの実態を認めるか。

② この児島地区の現状は、どのような要因でもたらされたかと政府は考えるか。瀬戸大橋による「ストロー現象」が、その大きな要因ではないのか。認めないなら、その理由如何。

四 今回の道路の中期計画を策定するに当たり、このような「ストロー現象」あるいは「ストロー効果」を、どのように道路の費用対効果分析（B/C分析）上、考慮に入れているのか、あるいは考慮していないのか。いないのなら、その理由如何。

右質問する。