

平成二十四年二月三日提出  
質問第四四号

東京外郭環状道路の建設再開に関する質問主意書

提出者  
馳  
浩

## 東京外郭環状道路の建設再開に関する質問主意書

国土交通省は凍結されていた東京外郭環状道路（外環道）の未着工区間である練馬・世田谷間約十六キロの建設工事を来年度から再開することを発表した。総事業費は一兆二八〇〇億円と見積もられており、同区間の計画が決定された一九六六年から四六年を経て着工されることになる。完成は二〇二〇年を予定しており、東京五輪招致に合わせた物流網の整備と災害時への対応強化が期待されている。

以上を踏まえ次の事項について質問する。

- 一 国土交通省の建設再開決定プロセスについて示されたい。
- 二 沿線住民による反対の声が大きかったことも同区間が凍結されてきた理由の一つであるが、建設再開にあたり沿線住民の理解は得られたのか、示されたい。
- 三 同区間におけるB/Cほどの程度だと試算されているか、また便益と費用それぞれの試算についても示されたい。

四 同区間は都市部で、土地買収費用も通常に比べ高額と予想され、また大半がトンネルで地下四十メートルより深い場所に建設することにより、総事業費が一兆二八〇〇億円とかなりの高額となる。この事業費

の内訳詳細と、負担割合、更に費用の捻出について見解を示されたい。

五 昨年十一月時点で同区間の用地買収は五、五％程であり、計画通りに進めて行くには、用地の取得を急ぐ必要がある。状況によつては用地買収が進まず、計画の二〇二〇年までに完成しないことも考えられるか見解を伺う。

六 同区間は、もともと自民党政権時代の二〇〇九年に工事着工が認められていたが、政権交代により予算が削減され、事実上凍結された。民主党政権による消費税増税論議や財政状況の悪化により、歳出削減が求められている中、ここにきて建設再開に大きく舵を切ったのはどのような思惑があつてのことか、見解を示されたい。

七 ミッシングリンクの解消は利便性の向上や経済波及効果、防災対策等多くの投資効果が期待される。当然、都市部の道路網の渋滞解消も期待されているが、近年開通した中央環状山手トンネルでは、新たな地点で渋滞が発生し、根本的な渋滞解消には至っていないが、今回の未整備区間の開通は渋滞解消にどのような影響を及ぼすと考えられるか、見解を示されたい。

右質問する。