

平成二十八年二月二十三日受領
答弁第一三三二号

内閣衆質一九〇第一三二号

平成二十八年二月二十三日

内閣総理大臣 安倍 晋三

衆議院議長 大島 理森殿

衆議院議員本村賢太郎君提出大和トンネル付近の渋滞に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員本村賢太郎君提出大和トンネル付近の渋滞に関する質問に対する答弁書

一について

「東名高速道路建設誌」（昭和四十五年三月日本道路公団編）によれば、大和トンネルは、「昭和三十九年九月、高速道路予定地の近くでジェット機が墜落し、民間に被害を与える事故が起こり社会的に大問題となった」こと等を踏まえ、厚木海軍飛行場の「進入表面下の路線縦断をできるだけ航空管制の制限高より低くする」ことにより安全を確保する観点から建設されたと承知している。

二について

国土交通省関東地方整備局、神奈川県警察本部、神奈川県、横浜市、川崎市及び中日本高速道路株式会社により構成される神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおいて、大和トンネル付近を含む神奈川県内の東名高速道路の渋滞対策の検討等を行っているところであるが、平成二十七年九月十七日に開催された第一回の同ワーキンググループにおいては、大和トンネルの存在が、当該トンネル付近の自動車の速度低下の要因の一つであると分析している。

三について

御指摘の「経済的損失」の意味するところが必ずしも明らかではないが、国土交通省が平成二十七年五月一日に発表した「高速道路の渋滞状況（速報）」において、大和トンネルを含む東名高速道路の横浜町田インターチェンジから海老名ジャンクションまでの区間における平成二十六年の年間の渋滞損失時間は、上り方向では百三十四万人・時間、下り方向では百五万人・時間とされている。

四について

御指摘の「環境負荷」の意味するところが必ずしも明らかではないが、一般的に、自動車の走行速度の低下は、燃費の悪化により二酸化炭素の排出量を増加させることにつながる傾向にあることが確認されている。

五について

平成二十七年十二月十八日に開催された第二回神奈川県東名軸渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおいては、大和トンネル付近の渋滞対策として、大和トンネル等を拡幅し、付加車線を設置することを検討している。