

昭和四十七年五月二十三日受領  
答 弁 第 一 〇 号

(質問の 一〇)

内閣衆質六八第一〇号

昭和四十七年五月二十三日

内閣総理大臣 佐藤 榮 作

衆議院議長 船 田 中 殿

衆議院議員渡辺武三君提出東京都江東区内防災拠点木場地区予定地内の首都高速九号線に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員渡辺武三君提出東京都江東区内防災拠点木場地区予定地内の首都高速九号線に関する質問に対する答弁書

一 について

地震多発地帯であるわが国においては、土木並びに建築構造物の設計にあたり、地震に対する安全性を十分配慮しなければならないことはいままでもない。

現在首都高速道路の構造物の設計に用いる水平震度は〇・三（地震時において重力の三〇パーセントの力が水平方向に作用するとして設計する。）を基準としているが首都高速九号線木場地帯においては、構造特性を考慮のうえ、この値は〇・三八にしている。（建築基準法による一般耐火建築物の設計水平震度は〇・二を標準としている。）さらに万一の場合橋桁の落下に対してもすべての桁を連結する落下防止装置をつけるなどして安全を図っている。

ロス・アンジェルスにおける道路構造物の設計水平震度は〇・〇三〜〇・一であり、わが国の設計とは比較にならないものと考ええる。

また、江東区の地質の特殊性についても慎重に判断しすべての基礎構造物は地下の堅固な東京礫層に定着させており軟弱地盤、不等沈下等に対する対策は十分であると考える。

## 二について

防災拠点の計画は、一般にその中核に大震災時の避難場所としての避難広場を設置し、その周辺に耐火構造による建築物群を配置するものであり、この避難広場内を高速道路が通過したり、またはランプが避難広場内に直結されることがないよう計画される。木場地区内防災拠点も前述の方針に従って計画されることとなっている。したがって高速道路上において万一火災が発生したとしても、避難広場内に避難した人人の生命に危険を及ぼすことは考えられない。

### 三について

首都高速九号線は、湾岸道路と都心を結ぶ路線であるが、これを利用する交通は主として都心を目的地とする交通であつて、湾岸道路の通過車両を都心に導入するものではない。

### 四について

木場地区防災拠点とは、二で述べたように避難広場内を首都高速九号線の本線が通過したり、ランプが設置されることがないよう計画される。したがつて防災拠点としての機能が特に阻害されることはないので、路線の位置を変更する必要はないものと考ええる。

### 五について

隅田川河道内に高速道路を通すことは、橋脚を河川の縦断方向に設置することとなり、流水の疎通を阻害し、その影響は洪水時においては、支川を含めて広範囲に及び、また隅田川上流では流域開発がきわめて大きいため今後とも洪水流量の増大が予想されるので、治水対策上適

当でない。

辰巳水門より豊洲水門に至る間は、東京港と隅田川を連絡する運河となっており、船舶ならばにはしけの航行量は多く橋脚の設置等の方法によつては、船舶航行の障害が考えられる。

六について

排気ガスについては、高速道路は信号等がなく、街路に比べて排気ガスの発生は少ないものと考えられる。騒音については、騒音防止装置の必要な箇所について側壁を高くする等効率的な装置を設置する計画である。

右答弁する。