

**【意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解とを併記した意見対照表】**

○意見書の提出総数…512通（うち賛成＝49通、反対＝460通、その他＝3通）

○公聴会における公述人の公述…公述人＝21組（起業者含む。）、公述時間＝約10時間

項目	番号	意見の要旨	認定庁の見解
1. 財政に対する影響について	①	国の借金は数百兆円に達し、事業能力は既に失われていることから、土地収用法第20条第2号の要件を満たさない。	本件圏央道事業について、起業者国（関東地方整備局長）は、道路法により本件事業を施行する権限を有し、かつ施行に必要な予算措置もされていることから、土地収用法第20条第2号に規定する「当該事業を遂行する十分な意思と能力を有する」者であると認められる。なお、国の財政問題に関しては、政府全体で議論されているものであり、現行制度を前提とすれば、認定庁として個別の事業認定において考慮すべき事項ではないと考えられる。
2. 圏央道の整備効果及び需要予測について	①	首都圏の物流に対して圏央道の整備が一体どういう効果をもたらすか、明確には立証されていない。	本件事業認定申請区間である八王子JCTから海老名北ICまでの間が整備されれば、関越自動車道～中央自動車道富士吉田線～第一東海自動車道間の連結が可能となり、地域間の交流拡大、産業活動の活性化が図られる等の効果が期待できるものと認められる。
	②	あきる野IC～鶴ヶ島JCT間の交通はガラガラであるにもかかわらず、圏央道の整備による絶大な物流効果を語るの、おこがましい。	本件圏央道事業の計画交通量は平成42年時点を予測年度とし、圏央道事業延長約300kmの完成等を前提としたものであり、既供用部分の現時点の交通量のみをとらえて物流効果などの公益性を判断することできないと考えられる。
	③	都区部を通過する全交通量のうち通過交通を2割と仮定すると、圏央道の完成による通過転換交通は1%に過ぎず、これだけの削減のために起業地及びその周辺に相当の不利益を与えることを考えると公共性と環境への影響のバランスから圏央道事業を行うべきではない。	都区部の通過交通のうち、圏央道の外側に起終点をもつ交通は首都高速道路や国道等の主要幹線道路を経由して走行していると想定でき、さらに、比較的長い距離を走向するのであるから、主要幹線道路に対して大きな効果が期待できるものと認められる。すなわち、圏央道完成の効果は都区部の全ての道路に一样に生じるものではなく、左記意見のように全ての道路を対象とした通過交通の数値を前提に圏央道完成の効果を論じることとはできないと考えられる。
	④	圏央道のルートは都心を大きく迂回し、通行料金も高額であるから都心の混雑を解消する迂回道路として全く役に立たない。	本件圏央道事業の平成42年時点の計画交通量は41,600台/日であるが、これは将来GDPを考慮した就業者数や自動車保有台数などの社会経済指標等を参考に平成11年度道路交通センサスの実績から道路事業で一般的に用いられている手法で推計されたものであり、かつ、この推計には一般有料道路通行料金の抵抗による交通量の減少も加味されており、妥当なものとして認められる。

【意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解とを併記した意見対照表】

項目	番号	意見の要旨	認定庁の見解
	⑤	今後人口が減少すれば首都圏の交通は円滑化するので、圏央道を建設する必要性はない。	2. ④で述べたとおり、本件圏央道事業の計画交通量は妥当なものであると認められる。なお、同計画交通量の推計については、人口動態も指標の一つとなるものであるが、その他自動車保有台数、就業者数の社会経済指標等も考慮されており、人口が減少すれば即ち自動車交通量が減るという性格のものではない。
	⑥	第25回の首都高速道路起終点調査報告書によると中央道から東北道を往来する車は1日570台しかなく、圏央道が完成しても利用されない。	本件圏央道事業の計画交通量の考え方は2.③等で述べたとおりであり、そもそも中央道と東北道との間の交通量のみ取り上げて圏央道の整備効果を判断することはできないと考えられる。なお、左記「第25回首都高速道路起終点調査報告書」による数値は、首都高速道路を経由する車のみを算定した数値と聞いている。
	⑦	首都圏に6本の高速環状道路が計画されているが、税金の無駄遣いで6本も必要ない。	圏央道を含む各環状道路についてはそれぞれ性格の異なる固有の公益性を有していると考えられるため、いわゆる「環状効果」のみを捉えてその公益性の有無を判断することはできないと考えられる。
	⑧	中央環状線の計画交通量は9万台であり、これができれば都心環状及び都心の一般道の渋滞は緩和されるので他の環状道路は必要ない。	首都高速道路株式会社の試算による中央環状線の計画交通量は、圏央道及び外環道の整備も含めた推計結果であると聞いており、当該データを根拠に中央環状線が完成すれば他の環状道路は必要ないと言うことはできないと考えられる。
	⑨	申請書に記載されている国道16号、国道129号、国道246号の交通量減少分の合計と圏央道の計画交通量を比べると圏央道の計画交通量以上にこれらの国道の交通量が減少するという矛盾が生じている。	各国道における交通量の減少は、その予測地点ごとに推計されており、当然3地点全て通過する車両も存することから、各地点の減少分の合計と本件圏央道の計画交通量とを単純比較すること自体に意味はないものと考えられる。
	⑩	八王子バイパスの混雑度は低いにもかかわらず、圏央道の利用者が多いというのはおかしい。	2.④で述べたとおり、本件事業の計画交通量は妥当なものであると認められる。なお、本件圏央道事業の主目的は中央道と東名道の国幹道間を結ぶことによるネットワークの形成及び国道16号等の通過交通の排除であるのに対し、八王子バイパスの目的は当該バイパスに係る国道16号の交通の分散であると聞いていることから、八王子バイパスの混雑度の大小を捉えて圏央道利用者の多少を論じることはできないと考えられる。

【意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解とを併記した意見対照表】

項目	番号	意見の要旨	認定庁の見解
3. 環境への影響について（大気汚染）	①	裏高尾地区のような複雑地形ではブルーム・パフモデルは使えず、このモデルによる環境アセスメントの結論は、そもそも科学的に評価できない。	ブルーム・パフモデルは、道路事業における大気汚染の予測に一般的に用いられている予測式であり、種々の道路構造及び気象・地形条件のもと、現実の拡散濃度に基づき各種パラメータを設定しているため、広範囲にわたって適用可能なものと認められる。また、本件圏央道事業における平成元年2月の環境影響評価（以下「本件環境影響評価」という。）において、風洞模型実験を行うことにより、ブルーム・パフモデルの適切性が確認されており、このことから、ブルーム・パフモデルの使用は妥当なものと認められる。
	②	裏高尾地区において、独自に数値解析モデルによる大気予測を行った結果、環境基準を超える値がみられた。	3.①で述べたように、道路事業における大気質の環境影響評価の一般的な手法であるブルーム・パフモデルにおいて、大気の子測値が環境基準を満たしていることが確認されている。なお、公述人が用いたとされる数値解析モデルの一種である差分法（3次元流体モデル）については、正確な個々の気象状況等の設定、予測結果の検証が困難であり、環境影響評価への適用は、現在のところ一般的ではないと考えられる。
	③	起業者は接地逆転層の現象による大気汚染の予測に関し、南浅川において現地調査を行っておらず、根本的な欠陥がある。	南浅川地域の接地逆転層の出現傾向は裏高尾地区と類似しており、裏高尾地区と同様、強い接地逆転層の存在は認められないことから、裏高尾地区の調査結果を流用しても特段の問題はないものと認められる。
	④	裏高尾地区は冬季の接地逆転層により、中央道、圏央道からの排気ガスが滞留する。	本件環境影響評価においては接地逆転層による影響も考慮した上で適切に予測されたものであることから、環境基準を満たすとした評価結果は妥当なものと認められる。
	⑤	圏央道のアセスメントにおいてSPM予測がなされていない。	本件環境影響評価実施時においてはSPMの影響について発生源の実態等未解明な部分が残されており、また予測手法が確立されていなかったことから予測・評価が行われていないが、起業者が本件事業認定申請にあたり、道路環境影響評価の技術手法等に基づき照査を行い、環境基準を満たすものとされている。ただし、本件起業地などのジャンクション、インターチェンジ部分に関しては本件環境影響照査においても予測・評価が行われていないが、これはジャンクション及びインターチェンジの加減速の走行パターンに対応した排出係数の設定が困難であるため、やむを得ないものと考えられる。

【意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解とを併記した意見対照表】

項目	番号	意見の要旨	認定庁の見解
	⑥	圏央道のアセスメントにおいて光化学オキシダントの予測がなされていない。	光化学オキシダントについては、現時点においても「建設省所管事業に係る環境影響評価の実施について」（平成11年6月建設事務次官通知）等による環境影響評価の対象項目となっておらず、また、予測手法が確立されていないことから、予測がされていないことはやむを得ないと考えられる。
4. 環境への影響について（騒音）	①	裏高尾地区で現況騒音を測定した結果、中央道からの騒音だけで環境基準を超える値が見られ、圏央道が完成すればさらに悪化する。	本件環境影響評価及び照査において、中央道本線部と圏央道のいずれにも遮音壁を設置することを前提として複合騒音の予測・評価が行われており、その結果、環境基準を満たすものとされている。なお、現段階において中央道には遮音壁が設置されていないことから、現況騒音について環境基準を超える値がみられるものと推量されるが、中日本高速道路株式会社によると、平成18年夏頃（予定）に中央道本線の一部に遮音壁を設置することであり、また、関東地方整備局によると、圏央道の八王子JCTから八王子南IC（仮称）の供用に併せて一部遮音壁等を設置することである。
	②	裏高尾地域に道路に面する地域の環境基準を適用することは誤り。	道路に面する地域の定義については、旧環境庁大気保全局監修の「騒音規制法の解説」によれば、「当該道路により発生する道路交通騒音の影響を受ける地域」であるとしていることから、本件環境影響評価における「道路に面する地域」の範囲設定は妥当なものと認められる。
	③	裏高尾地区の騒音に関する地域のあてはめは近接空間ではなくA地域を使うべき。	裏高尾地区の騒音に関する地域のあてはめについては、「騒音に係る環境基準の改正」（平成10年9月30日付環大企第257号）に基づき適正になされており、妥当なものと認められる。
	④	圏央道事業では中央道と圏央道、南バイパス事業では町田街道と南バイパスの騒音の複合予測がなされていない。	本件環境影響評価によれば、中央道（八王子JCT含む。）と圏央道の騒音の複合予測がなされており、環境基準を満たすものと評価されている。また、南バイパスと町田街道との複合予測についても、平成8年の環境影響評価による予測がなされており、環境基準を満たすものと評価されている。
	⑤	圏央道のアセスに関し、騒音について屋内指針に基づく再アセスを行うべき。	現在の環境基準では屋外（官民境界）において環境基準を満足しない場合の例外措置として道路に面する窓が主として閉めた状態で生活が営まれている場合に屋内指針によって評価することが認められているものである。本件圏央道事業においては、屋外値において既に環境基準を満たしているため、屋内指針に基づく再アセスを行うべきとは考えられない。

【意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解とを併記した意見対照表】

項目	番号	意見の要旨	認定庁の見解
5. 環境への影響について（動植物、地下水への影響等）	①	宝生寺及び八王子城跡トンネル工事により水涸れが発生しており、その原因究明をせずに地質が軟弱な高尾山においてトンネル工事を続行すれば高尾山の豊かな自然環境に重大な影響を及ぼす。	起業者は、高尾山トンネルの工事に先立ち高尾山の地質調査を行い、地質・水文関係についてその内容を分析している。その結果、前の沢とトンネルの交差部は比較的土被りが薄く、その周辺において一部トンネルフォーメーション付近まで割れ目の褐色化が見られるとの結論を得た。当該調査を踏まえた上で、起業者は地質学識経験者からなる「トンネル技術検討委員会」の助言を仰ぎつつ、当該区間約500mについては覆工止水構造とし、その他については通常施工区間とするなど、適切な措置を講じているものと認められる。また、当該トンネル掘削による地下水の変動が土壌水分に全く影響を与えないと断言することは困難であるものの、上記措置を前提とすれば、動植物等へ重大な影響を与えるとは考えにくい。なお、宝生寺及び八王子城跡トンネル工事については本件事業認定区間外の事項ではあるが、宝生寺トンネル周辺の地下水位は安定し、八王子城跡トンネルについては早期に覆工コンクリートが構築されることにより観測坑の水位は徐々に回復するものと聞いている。
	②	八王子城跡トンネル工事により観測坑2の水位が低下しており、国土交通省は工事を中止し、原因を究明すべき。	本件事業認定区間外についての意見であるが、参考として述べれば、「トンネル技術検討委員会」は「観測孔2の地下水位は、拡幅掘削の進行に伴い、低下傾向を示しているものの、早期に覆工コンクリートが構築されることにより、水位は上昇すると考えられる」との見解を示している。
	③	トンネル工事の漏水により地表が乾き、長い年代から見た場合には、大いに山の自然を変えてしまう危険がある。	5.①に同じ
	④	高尾山トンネル工事に係るボーリング調査でわずか直径5センチで1日約10トンの水が抜けるのだから、10メートルのトンネルを2本掘れば間違いなく地下水脈に影響を与える。	5.①に同じ
	⑤	東京土木研究所の意見によると高尾山の上層部と下層部は地下水脈がつながっており、トンネル工事を行い降雨に大きく変動する地下水が漏れた場合、動植物に大きな影響を及ぼす。	5.①に同じ

【意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解とを併記した意見対照表】

項目	番号	意見の要旨	認定庁の見解
	⑥	高尾山の水位を観測しているボーリング（３－１番、８番、１０番）を閉鎖するとトンネル工事による高尾山の地下水位への影響がわからなくなる。	ボーリング（８番、１０番）はトンネルルート直上に位置しており、施工上影響があるため埋設することとし、また、ボーリング（３－１番）については、これまでの水位観測の結果、水位変動が他のボーリング（３－３番）とほぼ同じであり、涸沢源頭部の地表により近い３－３番で観測を継続することから、３－１番は埋設することを決めたと聞いている。なお、高尾山トンネルの施工時の観測体制については、表流水系の観測体制を強化することと決めたと聞いている。
	⑦	北浅川橋建設工事によりオオタカが営巣放棄し、環境に重大な悪影響を与えている。	本件事業認定区間外の事項であるが、参考までに述べれば、本件事業地周辺でオオタカの飛翔は確認されているが、営巣地は存せず、また本件事業の道路構造は大部分がトンネルであり、森林の改変面積は周辺の広がり比べると小さいことから影響は軽微であると認められる。
6. 環境への影響について（景観等）	①	圏央道工事は、高尾山の自然を享受できる都民の環境権を侵害する。	環境に与える影響については、本件環境影響評価、本件事業認定に際しての環境影響照査の中で適切に検討がなされ、環境に与える影響は軽微であると認められる。
	②	サウンドスケープというのが、今大きな社会的な評価をされているが、高尾山こそサウンドスケープの宝庫であり、鳥の声、虫の声、風の声、水のせせらぎの静かな音を確保すべき。	サウンドスケープという概念自体は一般に尊重に値するものと考えるが、認定庁としては、本件事業認定において考慮すべき事項ではないと考える。なお、本件環境影響評価、本件事業認定に際しての環境影響照査の中で騒音について適切に検討がなされ、環境に与える影響は軽微であると認められる。
	③	琵琶滝、蛇滝は高尾山の景観を構成する重要な要素となっているが、高尾山トンネル掘削によりこれらの滝が涸れる恐れがある。	一般に、地層上部からの供給にのみ依存している水脈は専ら降水量による影響を受けるが、地層によっては地下水の変動が水脈に影響を与える場合もある。よって、当該トンネル掘削による地下水の変動が滝の水量に全く影響を与えないと断言することは困難であるが、５．①でも述べたように、起業者は、引き続き地質学識経験者からなる「トンネル技術検討委員会」の助言を仰ぎつつ、より環境に影響の少ない工法により工事を進めることとしており、環境に与える影響は軽微であると認められる。

【意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解とを併記した意見対照表】

項目	番号	意見の要旨	認定庁の見解
	④	八王子ジャンクション工事により裏高尾地区の良好な景観が破壊される。	本件圏央道工事の施工にあたり、起業者は、構造物の形式、デザイン、色彩等について周辺の自然環境に調和させるべく、学識経験者等の意見を取り入れながら検討を行っているところであり、また、土工により造成される法面等については、速やかに樹林を復元し、周辺の自然景観との調和を図ることとされていることから、景観に与える影響は軽微と認められる。
7. 環境への影響について（その他）	①	圏央道の完成により八王子西インターチェンジ周辺は大規模開発が行われ、地域の環境が激変し、さらに大規模物流拠点となれば騒音、排ガスによる影響が増大し、動植物の宝庫である里山を破壊する。	本件圏央道事業の完成により八王子西インターチェンジ周辺の開発への誘発効果があること自体は否定できないものの、本件圏央道事業については2.④等で述べた計画交通量を前提として起業者は本件環境影響評価を元にした環境影響照査を実施しており、大気・騒音について環境基準を満たす（一部騒音は遮音壁の設置等により環境基準を満たす）ものと評価されている。
	②	高速道路をつかって一番移動しているのはごみであり、圏央道が完成すれば周辺に処分場ができ、高尾山のみならず関東山地近辺をふくめた広い範囲での自然破壊につながる。	本件圏央道事業の完成と処分場設置の因果関係が明らかでないが、いずれにしても処分場の設置は各種法令に基づき環境への影響も考慮に入れて別途適法に行われるものと考えている。
8. 代替案の検討について	①	圏央道のルートは大深度地下法の制定などにより選択肢はひろがっており、八王子城跡、高尾山を通過しない他の代替案を検討すべき。	本件圏央道のルートについては平成元年2月の都市計画等により公示・縦覧され、さらに起業者は本件事業認定申請にあたり「土地収用制度の活用について」（昭和63年8月30日建設省建設経済局長通達）の趣旨に則り施設の位置の合理性、当該ルート選定の考え方、経過地の状況について検討したものであり、その内容は妥当なものとして認められる。なお、代替案との比較は土地収用法上義務付けがなされているものではない。
9. 環境影響評価手続き等	①	神奈川県境から国道20号までの環境影響評価において、起業者は本件環境影響評価における都知事の意見を無視しており、このようなずさんな環境影響評価に基づいて行う事業認定には重大かつ明白な瑕疵がある。	神奈川県境から国道20号までの環境影響評価は適法なものとして東京都により平成9年2月に公示・縦覧されているところである。
	②	環境について新しい基準、指針が出された場合、それに基づき起業者は再アセスをすべき。	本件圏央道事業は都条例等に基づく環境影響評価の再実施が必要な場合に該当せず、起業者に再実施の義務はないが、起業者は本件事業認定申請にあたり、最新の知見に基づき環境影響照査を実施しており、大気・騒音について環境基準を満たす（一部騒音は遮音壁の設置等により環境基準を満たす）ものと評価されている。

【意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解とを併記した意見対照表】

項目	番号	意見の要旨	認定庁の見解
10. 土地収用法上の手続きについて (事前説明会等)	①	起業者の事業説明会では質問を積み残したまま説明会を一方的に終了した。このことは説明責任を果たしておらず、さらに土地収用法改正時の衆・参の両委員会において権利者、関係住民との合意形成を十分にするという趣旨に反する。	土地収用法上、事業説明会の開催義務は、地域住民との合意形成まで求める趣旨で規定されているものではない。なお、平成13年の土地収用法改正時の参議院の附帯決議も同様の趣旨と認識している。
	②	本件事業認定申請書の内容は、圏央道全体の位置づけなど触れておらず、欠陥、瑕疵がある。	土地収用法第20条は、申請に係る事業が各号要件を充足すれば、その要件を満たし事業認定することができるものと規定しているところ、本件事業認定申請区間は八王子ジャンクションから海老名北ICまでの間であり、圏央道全体の位置づけなどに触れていないことをもって申請書に瑕疵があるとは言えないと考えられる。
11. 土地収用法上の手続きについて (公聴会等)	①	公聴会の運営は、学会などで通常行われているような、公述人相互の質疑応答の中から真実を明らかにするようなものにするべきである。	公聴会は、あくまで事業認定庁が認定処分を行うに際し広く一般の意見を聴くことで認定判断に供する情報を収集することを目的としたものである。よって、場合によっては質疑応答の実施も有効な手段と考えられる。なお、本件公聴会においても3日間にわたり、公述人相互(公述人对起業者)の質疑応答を実施したところである。
	②	事業認定庁は、公聴会で出た様々な疑問や質問に対して、誠実にそれを起業者に答えさせるべきである。	土地収用法の考え方によれば、事前に申出のあった起業者への質問について認定庁として起業者に意見を述べさせる必要があるが、質問をした公述人と起業者との合意形成を図ることまで求めているものではない。なお、本件公聴会においても起業者への適切な回答指示を行ったものである。
	③	社会資本整備審議会において、公聴会などで出された意見についてどのような検討がなされたか一般に公開すべき。	社会資本整備審議会の議事内容については「土地収用法の一部を改正する法律案に対する附帯決議」(平成13年6月28日参議院)等により議事要旨の公開に努めることとされており、これまでも適切に公開しているところである。
12. 環境基準について	①	幹線道路に近接する空間の騒音の環境基準は70デシベル、65デシベルというのは住民としては耐え難い数値であり、こういう人権を無視した基準を使ってはいけない。	騒音の環境基準については「騒音に係る環境基準の改正について」等により環境省が定めており、事業認定庁としてはこれらを尊重すべき立場にある。
13. 都市計画法上の手続きについて	①	八王子市の都市計画審議会における圏央道採決は環境問題の懸念を残したまま強硬に行われた違法なものであり、これを前提とした収用法手続きも違法である。	本件圏央道事業に係る都市計画については適法なものとして平成元年2月等に公示・縦覧されている。なお、外見上明らかに重大明白な瑕疵があるならともかく、都市計画決定に係る違法性については事業認定庁として判断すべき立場にない。



【意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解とを併記した意見対照表】

項目	番号	意見の要旨	認定庁の見解
14. 費用便益分析について	①	費用便益比2.2は、排ガス汚染、騒音、低周波、空気振動による裏高尾町や南浅川町の住民の健康破壊という取り返しのつかない損害について見積もっておらずでたためである。	本件圏央道事業における費用便益分析は、建設省所管公共事業の再評価実施要領に基づく事業の再評価にあたり、起業者が「費用便益マニュアル」（平成10年6月建設省道路局・都市局作成）に基づき適正に行われているものと認められる。
	②	起業者が発表した費用便益は、総事業費約3500億円、便益約8095億円、便益比2.2であるが、総事業費の見込みは5000億円を超えることから便益は少ない。	14.①と同じ
	③	日の出IC～あきる野ICの計画交通量は49,800台であるのに対し、平成17年9月の実績は8903台であり費用便益の前提となる交通量は実績が予測交通量を大きく下回っている。	費用便益分析の前提となる交通量は費用便益マニュアルによると供用開始後40年とされており、現況の交通量の多少をもって判断することはできない。
15. 裁判が係争中であることについて	①	圏央道は複数の裁判が進行中であり、司法判断による結論が出されるまで事業認定は差し控えるべき。	司法における判断を尊重すべきであることは言うまでもないが、他に係争中の複数の裁判については事業認定区間等が異なり、必然的に求められる公益性もそれぞれ異なることなどから、認定庁として現時点において本件圏央道にかかる事業認定の適否の判断をすることに特段の問題はないと考えられる。
16. 談合問題について	①	談合ゼネコンや自分たちの天下りによる私腹を肥やすための道具にすぎない圏央道建設には公共性のかけらもない。	本件事業認定において考慮すべき事項ではないと考えられる。
17. 文化・精神面への影響について	①	裏高尾地区には蛇滝茶屋がありそれに付随して水飲み場があるが、この水の取り入れ口からわずか10メートル上に高尾山トンネル工事が計画されており、工事が始まれば文化財的価値のある水場がなくなる。	高尾山に対する個人の信仰等精神的・文化的な価値の重要性については貴重な意見として理解するが、本件事業認定においては考慮すべき事項でないと考えられる。
	②	霊山高尾山にトンネルを掘ると天変地異が起こる。	