

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

○意見書の提出総数 90通（賛成2通、反対86通、その他2通）

○公聴会における公述人の公述 20組（起業者1組、賛成6組、反対13組）

【一般国道298号・東関東自動車道水戸線新設工事等（東京外かく環状道路（千葉県区間））】

	番号	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
起業者等	①	採算性等を考えれば、東日本高速道路株式会社(以下「東日本会社」という。)が、外環道の高速自動車国道部を建設することは難しいのではないか。	<p>高速道路については、道路関係四公団の民営化により、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）が全国の高速道路に係る資産及び債務を一体的に管理し、東日本会社等は高速道路を建設し、道路完成後に機構から道路資産の貸付けを受けて料金徴収等を行うこととされている。</p> <p>機構は、東日本会社等が支払う貸付料により高速道路に係る債務を民営化後45年以内に返済できるよう、引き受ける債務の限度額、貸付料の額等に関する協定を東日本会社等と締結することとされており、高速道路建設に当たっては、本件事業だけでなく、高速道路全体の収支を算出して、将来の採算見通しが立てられている。</p> <p>また、起業者である東日本会社は、本件事業について機構と上記協定を締結し、国土交通大臣の事業許可を受けていることなどから、土地収用法第20条第2号の「当該事業を遂行する十分な意思と能力を有する者」と認められる。</p>
	②	東日本会社が外環道の高速自動車国道部を借入金で建設すると、将来、税金による国民負担となる。	
	③	事業費が増額される中で、東日本会社、国及び事業費を一部負担する千葉県の間において適切な事業費負担が行われているか、事業費の執行能力が起業者にあるかが事業認定申請書上明らかでない。	<p>本件事業は一般国道部と高速自動車国道部が構造的かつ機能的に一体不可分であることから、事業費については一般国道部と高速自動車国道部それぞれの構造上の必要性の観点から標準的な構造断面において国土交通大臣、東日本会社又は両者が負担すべき部分を決め、これに基づいて両者の間で事業費の負担割合が設定されており、それぞれの負担額等は本件事業認定申請書で明らかにされている。なお、一般国道部に係る千葉県の負担は道路法の規定に基づくものである。</p> <p>また、起業者である国土交通大臣及び東日本会社は、いずれにおいても本件事業の施行に必要な予算措置等が講じられていることなどから、土地収用法第20条第2号の「当該事業を遂行する十分な意思と能力を有する者」と認められる。</p>
	④	小塚山トンネル工事説明会や北総線交差部工事説明会の資料等に東日本会社の名がなく、起業者が本件事業を施行する意思と能力を有するか疑問である。	<p>本件事業は一般国道部と高速自動車国道部が構造的かつ機能的に一体不可分であることから、起業者である国土交通大臣と東日本会社が共同で事業を実施しているが、実際の用地取得や工事施工については、それぞれが担当する区間を決めて行っており、小塚山トンネル工事及び北総線交差部工事は国土交通大臣が担当している。</p>

	番号	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
事業計画 (全般)	①	外環道建設には、土地収用を行うほどの公益性はない。	<p>一般国道部の完成により、既に供用済みの区間とあわせ、埼玉県三郷市から千葉県市川市に至る南北方向の幹線道路が整備され、松戸市及び市川市の県道等を利用している交通を分担することで県道等の交通混雑の緩和が図られ、生活道路に流入していた交通が本来走行すべき路線を利用することなどにより、安全かつ円滑な交通の確保に寄与すると認められる。</p> <p>また、高速自動車国道部の完成により、既に供用済みの区間と一体となって、都心方向に集中する交通を円滑に分散、導入し、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせることなどにより、首都圏の交通混雑の緩和や物流の円滑化等に寄与すると認められる。</p> <p>なお、予算配分については、国会等で議論されるものであり、現行制度を前提とすれば、事業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。</p>
	②	大型車が通る高速道路ではなく、生活道路、住民が安心して利用できる道路を整備すべきである。	
	③	福祉や医療の予算を減らし、道路にばかり金をかけることは誤りである。	
事業計画 (交通混雑緩和)	①	外環道が完成すれば、新たな発生交通が市川市の中心部に集中し、一層の交通混乱を招く。	<p>本件事業の完成により、高速自動車国道部が都内の高速中央環状線等の交通を分担することとなるが、一般国道部が埼玉県三郷市から千葉県市川市に至る南北方向の幹線道路として機能し、県道市川松戸線等を利用している交通を分担することで、市川市の県道等の交通混雑の緩和に寄与すると認められる。</p> <p>県道市川松戸線等の日交通量について、平成17年度道路交通センサスの結果と本件事業完成後の平成42年の推計値とを比較すると、県道市川松戸線の松戸市下矢切で約36%、市川市国府台で約17%、県道松戸原木線の市川市南大野で約39%、それぞれ日交通量が減少すると予測されている。</p>
事業計画 (交通事故)	①	交通事故の発生は地域における交通量に比例する。外環道ができると、交通の増加と集中により、交通事故が増加する。	<p>松戸市及び市川市では、南北方向の幹線道路の整備が十分ではなく、また、両市における県道1km当たりの年間死傷事故件数(平成19年)は千葉県内の県道平均と比較して松戸市内で3.7倍、市川市内で5.0倍であり、市道についても千葉県内の市道平均と比較して松戸市内で2.4倍、市川市内で3.2倍になっている。このため、本件事業により南北方向の幹線道路を整備し、安全かつ円滑な交通を確保する必要がある。</p> <p>交通事故を発生させる要因は交通量だけでなく、道路の構造、周辺環境についても考慮する必要がある、また、新たに整備された幹線道路等が、生活道路等に流入していた交通を分担すれば、生活道路等における交通事故の減少に寄与することとなると考えられる。</p> <p>なお、外環道の埼玉県区間(既供用)の概ね5km範囲内の周辺道路における人身事故件数について、一般国道部の全線供用前の平成2年と全線供用後(一部2車線)の平成11年で比較すると、全国及び埼玉県全体の人身事故件数が増加している中で、約6%減少している。</p>
	②	外環道が既に供用されている埼玉県下の各市では、交通事故が多発している。	

	番号	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
事業計画 (計画交通量)	①	人口等が減少傾向にあるのに、事業認定申請書の予測交通量は、なぜ平成8年の環境影響評価時より16%も増えているのか。	平成8年12月に千葉県知事が実施した環境影響評価における計画交通量(平成22年)と、本件事業認定申請書における計画交通量(平成42年)を比較すると、一般国道部は3.9%増、高速自動車国道部は2.7%減、両者の合計では0.5%増である。
	②	計画交通量には、他の幹線道路と接続することなどにより将来的に見込まれる交通量の増加、今後の周辺道路の整備見直し等が反映されていない。	本件事業認定申請書等における計画交通量は、道路交通センサスの結果を基に、将来の推計人口やGDP等の指標を参考にして、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、将来の道路網の整備も考慮しており、妥当なもの認められる。
	③	平成20年末、国土交通省は将来交通需要予測を修正し、今後、交通量は横ばいから減少傾向となるとしたが、事業認定申請書はこのような見直しを経ていない。	本件事業認定申請書における平成11年度道路交通センサス等に基づく計画交通量(平成42年)と、本件事業認定申請後の平成21年3月に公表された平成17年度道路交通センサス等に基づく最新の計画交通量(平成42年)を比較すると、一般国道部は4.9%減、高速自動車国道部は1.3%増、両者の合計では1.8%減となっているが、道路構造の変更等が必要となるものではないと考えられる。 また、起業者は、計画交通量の見直し等を踏まえ、平成22年6月に環境影響評価の照査(フォローアップ)を任意で実施している。
事業計画 (費用便益比)	①	平成21年3月に公表された全国主要道路の費用便益分析によると、外環道の高速自動車国道部の費用便益比(以下「B/C」という。)は1.0となっており、事業継続は疑問である。	平成21年3月に公表されたB/Cの点検結果によると、一般国道部のB/Cは1.4、高速自動車国道部のB/Cは1.0であるが、いずれも総便益が総費用を上回ったことから、事業内容の見直しは行われていない。 また、土地収用法第20条第3号の要件への適合性について事業認定庁が行う判断は、事業の施行により得られる公共の利益と失われる利益に関する諸要素の比較衡量等によるものであり、B/Cはかかる総合判断における一資料であって、B/Cがどの程度の値かといった、費用便益分析の結果のみの評価によって行われるものではない。
	②	外環道の事業再評価を見ると、外環道の整備に伴う、並行している県道等の走行時間の短縮効果は1分程度とわずかであり、外環は大きな無駄遣いである。	左記の走行時間は、費用便益分析を行うため、時間帯による所要時間の変動(例えば、朝夕は混雑しているが、夜間は混雑していない等)を考慮しない形で算出されたものであり、これをもって、個々の運転者が感じることができる本件事業の整備効果を論じることにはできないと考えられる。 本件事業の完成により、例えば、埼玉県さいたま市から千葉県浦安市までの移動時間が97分から61分に、千葉県松戸市から市川市までの移動時間が33分から24分に、それぞれ短縮されると見込まれている。
	③	事業再評価では、一般国道部については約1,000km、高速自動車国道部については約40万kmの道路ネットワークを対象として走行時間の短縮効果を評価しているが、全国40万kmといった広範囲に外環道の影響が及ぶとは考えにくい。	費用便益分析における便益は、当該道路及び周辺道路網を走行する全ての車両の走行時間短縮便益等を貨幣換算して算出しており、周辺道路網の範囲は、当該道路の整備の有無により交通量に差がある路線をすべて含むように設定することを原則としている。 また、周辺道路網を広く設定したとしても、当該道路の整備の有無により交通の流れに影響がない区間については走行時間短縮便益等が算出されないため、周辺道路網の設定の仕方によって過大な評価となることはないと考えられる。

	番号	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
事業計画 (ルート比較)	①	物流幹線道路を住宅地の真ん中に通すのは都市計画として誤りである。	<p>昭和62年に建設省から千葉県知事に対し、高速自動車国道部を高架から半地下構造とするなどとした再検討案が提示された後、市川市においては、本件都市計画ルート（再検討案）、江戸川ルート、市川松戸有料ルートの各案につき、道路構造を含め、総合的な比較検討を行い、平成5年に本件都市計画ルート（再検討案）の受入れを決めている。</p> <p>本件都市計画ルートについては、平成8年12月の千葉県区間の都市計画変更に際し、整備効果、交通処理、経済性等を総合的に判断し、最適であるとの都市計画決定権者（千葉県知事）の見解が示されており、学校、病院等の極力避けるべき地点（コントロールポイント）についても考慮されたものであることなどから、妥当なものと認められる。</p> <p>また、本件事業の事業計画は、ルートを含め、基本的内容について都市計画と整合していることなどから、合理的であると認められる。</p>
	②	外環道をなぜ江戸川沿いのルートにしなかったのか。結局、ルートは変更されていない。	
事業計画 (道路構造)	①	大気汚染や騒音による沿線住民への影響を考えれば、外環道を地下化すべきである。	<p>本件事業の事業計画では、上記の都市計画変更により、千葉県区間の高速自動車国道部を基本的に半地下の掘割スリット構造とし、地上の一般国道部の両側に遮音壁、植樹帯、副道等からなる環境施設帯を設置するなどしており、道路構造上、沿線地域における生活環境等に対する配慮がされていると認められる。</p> <p>また、平成8年12月に千葉県知事が実施した環境影響評価において、大気質については環境基準を満足し、騒音については遮音壁を設置することにより環境基準を満足すると評価されている。</p> <p>さらに、計画交通量の見直し等を踏まえ、平成20年12月及び平成22年6月に起業者が任意で実施した環境影響評価の照査（フォローアップ）においても、大気質については環境基準を満足し、騒音については遮音壁等を設置することにより環境基準を満足するとされている。</p>
事業計画 (都市計画決定)	①	都市計画には、沿線住民への配慮がなく、住民の意見が反映されていない。	<p>本件事業は、昭和44年5月に当初の都市計画決定が行われ、その後、昭和60年10月（埼玉県）、平成8年12月（千葉県）、平成10年7月（東京都）にそれぞれ都市計画変更がされているが、都市計画変更に当たっては、例えば千葉県区間では、松戸市及び市川市における公聴会や地元説明会の開催、変更案の公告・縦覧、住民からの意見書提出等の手続を経ている。</p>
事業計画 (地域分断)	①	外環道が松戸市と市川市の各地区を分断するため、人の行き来が阻害され、地域の生活・交通に不都合を生じる。	<p>本件事業の事業計画では、車両については、副道により一般国道部との自由な出入りを確保し、交差点等で外環道の横断ができるようにするとともに、歩行者については、自転車歩行者道と併せ、横断歩道、横断歩道橋等を利用して外環道を横断できるようにし、沿線地域における交通利便性を確保しており、外環道が通過する地区における住民の往来や日常生活に対する配慮がされていると認められる。</p>

	番号	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
事業計画 (公共交通機関)	①	車の交通量を減らすことが重要であり、道路建設でなく、公共交通手段等を充実させるべきである。	総合的な交通施策の一環として、交通総量の削減や公共交通機関の拡充を否定するものではないが、それをもって直ちに道路整備、本件事業の必要性がなくなるものではなく、本件事業により周辺道路の交通混雑の緩和等をできるだけ早期に図る必要があると認められる。
	②	道路構造を見直し、浮いた事業費を鉄道等に回すべきである。	
事業計画 (その他)	①	外環道が整備されると、地球温暖化の原因となる二酸化炭素が年間約15万トン削減され、これを森林の吸収量に換算すると松戸市と市川市の合計面積の1.2倍に相当するとしているが、疑問である。	一般的に、自動車は60～70km/hで走行するときに二酸化炭素排出量が最も少なくなるとされており、道路整備により交通混雑が緩和され、円滑な交通が確保されれば、二酸化炭素排出量の削減が期待されるが、左記の年間約15万トンの二酸化炭素の削減効果は、あくまで起業者による一つの試算である。
	②	道路建設に伴う治水面の影響を総合的に調査すべきである。	
環境 (全般)	①	騒音や振動、大気汚染などについて長期的・安定的に環境保全目標が達成される対策がとられていない。	本件事業が生活環境等に及ぼす影響については、埼玉県区間は昭和59年7月に建設省関東地方建設局長、東京都区間は平成10年5月に東京都知事、千葉県区間は平成8年12月に千葉県知事が、それぞれ環境影響評価を実施している。その結果によると、大気質、振動等については環境基準等を満足し、騒音については遮音壁を設置することにより環境基準を満足すると評価されている。 さらに、計画交通量の見直し等を踏まえ、平成20年12月及び平成22年6月に起業者が任意で実施した環境影響評価の照査（フォローアップ）においても、大気質、振動等については環境基準等を満足し、騒音については遮音壁等を設置することにより環境基準を満足するとされている。なお、起業者は本件事業の施行に当たり、必要に応じて遮音壁等の設置、低騒音舗装の施工を行うこととしている。
	②	市川市内における大気汚染地域が拡大する。子供の健康が心配である。	
	③	住環境の破壊、健康被害などの問題は解消されたのか。	
	④	住宅地としての優れた環境を維持したいという多くの市民の希望に反する。	
環境 (大気汚染)	①	天谷式改良型簡易カプセルによる測定結果によると、外環道の埼玉県区間（既供用）と千葉県区間（計画路線）の二酸化窒素濃度の差は、0.013～0.021ppmである。千葉県区間開通により同程度の二酸化窒素濃度の増加が予測されるが、この予測値と比べ、平成8年の環境影響評価における予測値は少なすぎる。	二酸化窒素の環境基準による大気汚染の評価においては、年間にわたる長期的評価が可能な1日平均値の年間98%値を採用し、また、二酸化窒素の測定時間が年6,000時間に満たない測定局は評価の対象としないこととしている。 これに対し、左記の測定は、限られた日数を簡易な方法で測定したものであって、気象等の影響を排除しきれしていないことなどから、これをもって平成8年12月に千葉県知事が実施した環境影響評価における予測の妥当性を論ずることはできないと考えられる。

	番号	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
環境 (大気汚染)	②	平成2年の市川市の報告書における掘割スリット構造の場合の二酸化窒素濃度の予測増加量0.0122ppmは、平成8年の環境影響評価の予測値の3倍で、前記①の予測値に近い。環境影響評価では、実情に合わない排出係数を用いている。	二酸化窒素について、平成8年12月に千葉県知事が実施した環境影響評価における予測値と左記の市川市の報告書における予測値とで差が生じているのは、予測に用いられた排出係数の違いがその一因であると考えられるが、千葉県知事が実施した環境影響評価における二酸化窒素の予測は、その当時に一般的に用いられていた排出係数により行われており、妥当なものと認められる。
	③	埼玉県区間は高架であるが、市川市区間は掘割スリット構造のため、排気ガスが拡散される位置が居宅の高さになり、重大な被害が予想される。 谷間の地形のところは排気ガスの濃度が高くなる。	平成8年12月に千葉県知事が実施した環境影響評価において、大気質については環境基準を満足すると評価されており、また、計画交通量の見直し等を踏まえ、平成20年12月及び平成22年6月に起業者が任意で実施した環境影響評価の照査（フォローアップ）においても、大気質については環境基準を満足するとされている。 上記の環境影響評価等で用いられたブルーム式及びパフ式は、道路事業における大気質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が設定されており、ジャンクション等を含め、広範囲にわたって適用可能なものと認められる。なお、本件事業区間は通常より排気ガスが拡散しにくい局地的な谷地形等ではなく、ブルーム式及びパフ式による予測に問題はないと考えられる。
	④	ジャンクション等の特殊部は、ブルーム・パフモデルによる予測だけでは十分でない。	
	⑤	千葉県の環境保全目標値として定められている二酸化窒素の1日平均値の年間98%値0.04ppmを達成できる根拠を示すべきである。	左記の目標値は、「二酸化窒素に係る環境目標値について」（昭和54年の千葉県環境部長通知）により定められているが、同通知では道路沿道（主要幹線道路）における目標値達成は国の自動車（発生源）対策に負うところが大きいとしていることなどを考慮すれば、千葉県知事が実施した環境影響評価において、環境基本法に基づき国が定めた環境基準（1日平均値の年間98%値が0.06ppm以下）を用いたことは妥当であると考えられる。
	⑥	環境影響評価時に予測を行わなかった浮遊粒子状物質（SPM）について、なぜ今、予測を行い、大丈夫と言っているのか。	浮遊粒子状物質（SPM）については、当初の環境影響評価の時点では、予測手法の精度が十分でなく課題が残されていたことなどから予測を行っていなかったが、その後、ジャンクション等を除き、予測手法が確立されたことから、平成20年12月及び平成22年6月に起業者が任意で実施した環境影響評価の照査（フォローアップ）においては、浮遊粒子状物質（SPM）の予測を行っており、環境基準を満足するとされている。
	⑦	微小粒子状物質（PM2.5）による健康被害が心配である。	微小粒子状物質（PM2.5）については、平成21年9月に環境基準が設定されたが、現時点においても予測手法が確立されていないため、予測等がされていないことはやむを得ないと考えられる。なお、環境基準は現在の評価を行うための基準であって、将来の予測が可能であることを前提として設定されるものではない。
	⑧	ディーゼル微粒子（DEP）について予測評価を行うべきである。	ディーゼル微粒子（DEP）としての環境基準は設定されておらず、また、予測手法も確立されていないことから、予測等がされていないことはやむを得ないと考えられる。

	番号	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
環境 (騒音)	①	騒音の予測を行う場合、平成8年の環境影響評価同様、中央値で予測すべきである。	騒音に係る環境基準については、平成10年に評価手法が中央値から等価騒音レベルに改正されており、平成20年12月及び平成22年6月に起業者が任意で実施した環境影響評価の照査(フォローアップ)も、等価騒音レベルにより騒音の予測を行っている。 なお、等価騒音レベルによる評価には、あらゆる種類の騒音の総暴露量を正確に反映させることができ、環境騒音に対する住民反応との対応が中央値に比べて良好であるなどの利点があるとされている。
	②	住宅地域はこれまでの住宅地域としての騒音の環境基準を、既存の道路沿線地域は現状の騒音レベルを超えないことを示すべきである。	騒音に係る環境基準の適用においては、本件事業区域の沿線は道路の完成により「道路に面する地域」に該当することとなり、その基準値は地域により、昼間60dB以下・夜間55dB以下又は昼間65dB以下・夜間60dB以下とされている。 また、道路端から20mの範囲は「幹線交通を担う道路に近接する空間」に該当することとなり、その基準値は昼間70dB以下・夜間65dB以下とされている。 平成20年12月及び平成22年6月に起業者が任意で実施した環境影響評価の照査(フォローアップ)も、上記の基準を用いている。
	③	騒音の環境基準は幹線道路に対して大きく緩められている。等価騒音レベルで昼間70デシベル、夜間65デシベルとされているが、国道43号線訴訟で最高裁判例が示した受忍限度は、昼間65デシベル、夜間55デシベルである。	騒音の評価手法等の在り方に関する中央環境審議会から環境庁長官への答申(平成10年中環審第132号)では、左記の最高裁判決は個別の事案における民事賠償責任について示された判断であるとし、全国的には本答申に示す環境基準の指標値を対策の目標とするなどとされている。この答申に基づき、現在の騒音に係る環境基準(平成10年環境庁告示第64号)が定められており、事業認定庁としてはこれを尊重すべき立場にある。 なお、左記の最高裁判決は、侵害行為の態様等を総合的に考察した結果、受忍限度を超える騒音を等価騒音レベルで65dB以上(道路から20m以内では60dB超)とし、国等の賠償責任を認めたもので、環境基準の妥当性について判示したものではないと考えられる。
環境 (振動等)	①	振動対策、地盤沈下対策、地下水脈遮断対策を具体的に示すべきである。	振動については、千葉県知事等が実施した環境影響評価、起業者が任意で実施した環境影響評価の照査(フォローアップ)において、環境保全目標である振動規制法に基づく要請限度を満足すると予測されている。 また、地下水脈の遮断による地盤沈下については、千葉県知事が実施した環境影響評価において、高速自動車国道部(半地下の掘割スリット構造)のコンクリート躯体周辺に通水管を設置するなどして地下水の流動を遮断しない計画であることから、地下水脈の遮断による地盤沈下はないと予測されている。
環境 (水質汚濁)	①	河川工事や路面排水が河川の汚染・汚濁に与える影響を調査すべきである。	本件事業の橋梁工事については、東京都知事が実施した環境影響評価において、濁水の流出を抑える計画であり、河川の水質に与える影響は少ないと評価されており、千葉県知事が実施した環境影響評価の補足資料においても、河川の水質への影響はほとんどないと予測されている。 また、起業者は、路面に粉塵等が蓄積しないよう定期的に路面清掃を実施するほか、道路区域に設置する排水溝や集水柵についても定期的に清掃を実施するなど適切な維持管理を行うことにより、河川等の水質に与える影響の軽減に努めることとしている。

	番号	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
環境 (工事中の振動・騒音)	①	小塚山トンネル工事の振動・騒音がひどい。工事を進めれば同じような現象が他の地区でも起きる。	起業者は、小塚山トンネル工事において、低騒音・低振動の建設機械を使用し、工事用車両については事業地内の工事用道路を最徐行で通行させるほか、工事箇所を防音ハウスで覆い、防音パネルを設置するなどの措置を講じている。また、夜間工事は防音ハウス内のみで行うなど、騒音や振動の発生に配慮して施工している。 起業者は、騒音、振動等のモニタリングを継続的に実施し、引き続き、騒音防止等に配慮しながら工事を進めるとしている。
環境 (動植物)	①	仮に環境基準を満たしていても、周辺の動植物には予想もつかない悪影響もあると考えられる。測定値等がないからといって環境評価や環境基準の対象外としてはいけない。	本件事業が動植物に与える影響については、平成8年12月に千葉県知事、平成10年5月に東京都知事が、それぞれ環境影響評価を実施しており、さらに、環境影響評価以降に新たに得られた知見等を踏まえ、平成19年10月及び平成22年6月に起業者が環境影響評価の照査（フォローアップ）を任意で実施している。これらの結果によると、本件事業区間及びその周辺の土地において、文化財保護法における天然記念物、種の保存法における希少野生動植物種、環境省レッドリスト等に掲載されている動植物の貴重種が確認されているが、周辺に同様の生息環境が存在することなどから影響は少ないなどとされている。
	②	小塚山で野鳥が激減してしまったが、減少の始まった時期から考えて外環道建設に伴う調査、測量、トンネル工事が原因であると思われる。	起業者は、小塚山トンネル工事の施工に伴い、環境省レッドリスト等に掲載されている鳥類の生息状況について、工事施工前及び施工中に調査を行っているが、工事による影響はなかったとしている。起業者は引き続き確認調査を行い、生息環境の保全に努めるとしている。
	③	小塚山、矢切斜面林等の改変が生態系に与える影響を把握し、その影響をどのように回避できたかを明らかにすべきである。	起業者は、小塚山については緑地の連続性の確保や生態系の維持を図るためトンネル構造とし、可能な限り非開削工法で工事を行い、矢切斜面林については開削工事を行った後、蓋掛構造とし緑地の復元を図ることとしている。 また、起業者は、環境省レッドリスト等に掲載されているキンラン等の植物について、工事施工前に確認調査を行い、工事による改変区域で生育が確認された場合は移植を行うなど適切な措置を講ずることとしている。なお、小塚山及び矢切斜面林の工事に当たって移植等の措置が講じられている。
	④	市川市内にあるクロマツは、老木を含め、保全すべきである。	起業者は、平成13・14年度に学識経験者等で構成される「クロマツ保全に関する検討委員会」を、平成15～18年度に樹木匠等で構成される「クロマツ移植試験施工検討会」をそれぞれ開催し、試験施工及びその後の調査を経て、平成19年度よりクロマツの移植工事を実施しているところであり、移植可能木については移植するとともに、新たな植樹も行うこととしている。
環境 (景観)	①	風致地区やクロマツのある街並み・景観が破壊される。	本件事業の事業計画では、市川市の風致地区等について、高速自動車国道部を半地下の掘割スリット構造とし、植樹帯を設けるなどとしており、景観等に対する配慮もされると認められる。 千葉県知事が実施した環境影響評価においては、矢切斜面林、小塚山等の景観への影響は少ないと予測されており、また、その補足資料において、まち並みと調和したクロマツの景観に及ぼす影響は少ないとされている。

	番号	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
環境 (千葉県環境影響評価審査会の答申)	①	千葉県環境影響評価審査会では、千葉県知事が実施した環境影響評価に対して様々な指摘がなされ、その答申では、大気質や騒音に関するジャンクション等の特殊部の予測結果の検証、道路構造上の対応も含めた具体的な対策などを求めている。起業者は、これらの指摘に誠実に対応し、環境影響評価の見直しを行うべきである。	千葉県環境影響評価審査会の答申を受けて、環境担当部局（千葉県知事）の意見が都市計画決定権者（千葉県知事）に対して提出され、環境担当部局の意見に対する都市計画決定権者の見解が付された上で、環境影響評価書が作成されているが、都市計画変更案が千葉県都市計画地方審議会で可決された際には、同評価書記載の対策の適切な実施等を求める意見が付されている。 起業者は、環境影響評価以降に新たに得られた知見等を踏まえ、ジャンクション等の特殊部を含め、平成22年6月に環境影響評価の照査（フォローアップ）を任意で実施しており、その結果によると、大気質については環境基準を満足しており、騒音については遮音壁等を設置することにより環境基準を満足するとされている。なお、起業者は本件事業の施行に当たり、必要に応じて遮音壁等の設置、低騒音舗装の施工を行うこととしている。
	②	起業者は、環境影響評価を見直し、その結果の公表、関係住民等からの意見聴取を行うなどし、環境保全が図られないことが明らかになった場合には、事業を中止すべきである。	起業者は、平成20年12月及び平成22年6月に環境影響評価の照査（フォローアップ）を任意で実施しており、その結果によると、大気質、振動等については環境基準等を満足し、騒音については遮音壁等を設置することにより環境基準を満足するとされている。 起業者は、平成8年12月の環境影響評価における都市計画決定権者（千葉県知事）の見解のフォローアップのため、千葉県の東京外かく環状道路連絡協議会環境保全専門部会において取組み状況等を報告しており、今後も適切に対応することとしている。
環境 (環境影響評価の制度)	①	環境影響評価は、起業者が行っており、信用できない。第三者や住民の意見が反映されていない。	千葉県及び東京都区間の環境影響評価は、都市計画変更と併せて、都市計画決定権者である千葉県知事と東京都知事がそれぞれ実施しているが、その過程において、例えば千葉県区間では、環境影響評価準備書の公告・縦覧、住民からの意見書提出、公聴会の開催、千葉県環境影響評価審査会からの意見聴取等の手続を経て、環境影響評価書が作成されている。
環境 (環境影響評価の信頼性)	①	既に供用されている外環道の埼玉県区間では二酸化窒素・騒音の実測値が環境影響評価での予測を大きく上回った。外環道の埼玉県区間の実態調査等をすべきである。	二酸化窒素について、平成12年度（外環道の埼玉県区間（既供用）に係る環境影響評価（昭和59年実施）の予測時期は昭和75年＝平成12年）の埼玉県下の外環道沿線の自動車排出ガス測定局の実測値をみると、環境影響評価時における予測値より高くなっているが、当該時期の一般的な現況濃度である一般環境大気測定局（外環道周辺）の実測値も環境影響評価で予測に用いたバックグラウンド濃度より高くなっており、これが実測値と予測値の差の一因になっていると考えられる。 騒音については、上記の環境影響評価後、平成10年に評価手法が中央値から等価騒音レベルに改正されており、予測値と実測値を直接比較することは困難である。

	番号	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
環境 (環境影響評価 の信頼性)	②	先に開通している外環道の埼玉県区間の交通量は予測値と2倍も違い、予測値との乖離がはっきりしている。	外環道の埼玉県区間について、環境影響評価（昭和59年実施）における計画交通量（予測時期は昭和75年＝平成12年）と、平成11年度道路交通センサスに基づく実際の交通量を比較すると、実際の交通量が計画交通量を上回っている地点（国道254号～国道4号）と下回っている地点（国道4号以東等）があるが、これは予測の前提とされた道路ネットワークが完成していないことなどによるものと考えられる。なお、実際の交通量は、計画交通量を最も大きく上回っている地点（外環浦和IC～川口西IC）でも、一般国道部と高速自動車国道部との合計で計画交通量の64%増しである。
	③	平成20年3月に部分供用された松戸市区間では、騒音が既に環境影響評価の予測値を上回っており、完全供用時に環境保全目標が達成されるとは到底考えられない。	一般国道部のうち松戸市の国道6号から県道市川松戸線までの区間については平成20年3月に2車線で暫定供用され、起業者は当該区間について騒音のモニタリング調査を実施している。この調査において旧環境基準（中央値）で測定された騒音の数値は環境影響評価時の予測値を超えているが、旧基準による評価であること、現時点と完成時の道路形態が異なることなどを考慮すれば、これをもって完全供用時における現在の環境基準（等価騒音レベル）の達成の可否を論ずることはできないと考えられる。 また、平成20年12月及び平成22年6月に起業者が任意で実施した環境影響評価の照査（フォローアップ）においても、騒音については遮音壁等を設置することにより環境基準（等価騒音レベル）を満足するとされている。なお、起業者は本件事業の施行に当たり、必要に応じて遮音壁等の設置、低騒音舗装の施工を行うこととしている。
環境 (予測地点)	①	ジャンクション等の特殊部の予測、検証等が必要である。	当初の環境影響評価においては、例えば千葉県区間では、基本的に道路構造等が標準的な10地点で大気質と騒音の予測を行っており、ジャンクション等の特殊部については、定量的な予測手法が十分に確立されていなかったことから、その補足資料で参考として試算を行っている。 その後、平成22年6月に起業者が任意で実施した環境影響評価の照査（フォローアップ）においては、ジャンクション等の特殊部における二酸化窒素及び騒音の予測手法が確立されたこともあり、上記の10地点に加えて、特に環境影響を受けるおそれがある地点として、ジャンクション、インターチェンジ及び蓋掛区間の坑口部の10地点についても予測を行っている。
	②	環境影響評価における予測地点は、影響が著しいと思われる地点、外環道と既存の道路等の影響が重なる場所を選ぶべきである。	
環境 (照査（フォローアップ）)	①	事業計画書には、平成20年12月に環境影響評価の照査を実施したと書かれているが、いつ公表したのか。地域住民には知らされていない。	平成20年12月の環境影響評価の照査（フォローアップ）は、計画交通量の見直し等を踏まえ、起業者が本件事業認定申請に当たり任意で実施したものである。起業者は、その後の計画交通量の見直し等を踏まえ、平成22年6月にも環境影響評価の照査（フォローアップ）を任意で実施し、同年8月にその内容を起業者のホームページに掲載しているが、併せて平成20年12月の環境影響評価の照査（フォローアップ）の結果についても参考として掲載している。
	②	起業者が行った環境影響評価の照査では、平成42年を予測年次に行っているが、外環道の供用目標は平成27年度であり、平成30年位までを前提に予測しないと意味がない。	環境影響評価等における予測時期は、供用開始後定常状態になる時期（計画交通量が見込まれる時期）等とされており、平成20年12月及び平成22年6月に起業者が任意で実施した環境影響評価の照査（フォローアップ）においては、この時期に該当する平成42年が予測時期とされている。

	番号	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
公害調停	①	外環道の環境影響評価の見直しを柱とする公害調停が起業者等との間で進められており、事業認定は公害調停における合意形成の障害となる。	公害調停は、公害に関する紛争の解決を図ることを目的とした公害紛争処理法に基づくものであり、土地収用法に基づく事業認定とは別の手続であること、調停委員会の行う調停は非公開とされていることなどから、起業者からの事業認定申請を受け、事業認定庁として本件事業に係る事業認定処分の可否について判断をすることに問題はないと考えられる。
文化財	①	起業地内に12箇所もの文化財包蔵地域があり、自然体堆積遺物を含め、慎重な調査が必要である。	本件事業区間には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が12箇所存在し、発掘調査の対象とされている。そのうち3箇所については発掘調査が完了し、記録保存の措置が講じられており、起業者は、残る9箇所についても発掘調査を行い、必要に応じて記録保存等の適切な措置を講ずることとしている。
収用制度	①	土地収用を行う場合、多数の人命や多大な財産が失われることを避ける為、緊急性がある、代替手段がないなどの条件を満たさなければならない。	土地収用法は、憲法第29条第3項の規定を受け、「公共の利益の増進と私有財産との調整を図り、もつて国土の適正且つ合理的な利用に寄与すること」を目的としており、申請事業が同法第20条各号に定められている次のすべての要件に該当するときは、事業の認定をすることができる。とされている。 ① 事業が第三条各号の一に掲げるものに関するものであること（第1号） ② 起業者が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こと（第2号） ③ 事業計画が土地の適正且つ合理的な利用に寄与するものであること（第3号） ④ 土地を収用し、又は使用する公益上の必要があるものであること（第4号） 事業認定庁は、起業者からの事業認定申請がこれらの要件を満たしているかどうかを審査し、事業認定処分の可否を判断している。
	②	土地収用をしないとの前言を翻し、また、住民合意を無視し、事業を押しつけてきた経緯を見ると、土地収用法の適用が憲法に整合するのか疑義がある。	
	③	株式会社（東日本会社）のために土地収用を行うのは疑問である。	
起業者の姿勢	①	用地買収担当者の説明や対応には納得がいかない。現在も外環用地に残っている家は、移転できない事情を抱えており、それに対する手当がされていない。	起業者において、土地所有者等の理解を得ながら用地交渉を進めることは重要であると思料するが、本件事業認定において考慮すべき事項でないと考えられる。
過大補償	①	新聞報道では相手が持ってきた見積書に基づき、適正な金額の数倍の補償金を暴力団関係者に渡したとされているが、起業者らは説明責任を果たしていない。	補償に関することであり、本件事業認定において考慮すべき事項でないと考えられる。

	番号	意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
談合問題等	①	工事落札率があまりにも高く、談合の疑いが濃厚である。	工事の入札・受注に関することであり、本件事業認定において考慮すべき事項でないと考えられる。
	②	道路工事の大部分は大企業が仕事をとっている。市内の企業に仕事が回るのか。	
その他	①	市川市は外部からの圧力により外環受入れに方針を転換した。これは住民自治を踏みにじるものである。	起業者や関係地方公共団体において住民の理解を得ながら事業を実施することは重要であると思料するが、本件事業認定において考慮すべき事項でないと考えられる。
	②	収用法を適用しない成田と収用法を適用する外環とは何が違うのか。いずれも住民が事業のやり方に納得してない。事業者は成田の経験を生かすべきである。	
	③	住民の反対を押し切り、部分供用を強行したり、土地収用を行うのは横暴である。	
	④	家屋調査の対象範囲の指定方法が他の事業と比べて不明瞭ではないか。	工事施工に伴い影響を受ける可能性がある建物等に対する事前調査の方法に関することであり、本件事業認定において考慮すべき事項でないと考えられる。