

# 外環道路の現状と問題点 北国分地区総会資料 2015年7月26日

## 1. 事業の現状

2014年度で文化財調査が一部を残しおおよそ終了。高速部の全線で工事進捗

「外環本線の平成29年度末(2018年3月)供用開始」

外環高速部 1~2年の遅れ 2020年前半

残事業費 約4052億円(全事業費9583億円)

一般国道部分 当面2車線で一部側道を利用と思われる

2016年度 一般部事業再評価、2017年度 高速部事業再評価

## 2. 環境影響予測 公害調停打ち切り後、2013年に事業者が実施

大気汚染 NO<sub>2</sub> バックグラウンドの20分の1程度

SPM バックグラウンドの100分の1以下(実質的に寄与濃度ゼロ)

SPMはジャンクションについては未実施

騒音 全体に環境影響評価時の保全目標を超える

菅野、国道14号交差部では裁判で確定した受忍限、度昼間屋外65dBを超える

全体的に夜間室内4BdBを超える可能性が大

※2号広島高裁判決(2014年1月)

現行の環境基準が幹線道路沿いでは住民が窓を閉めて生活しているからとして昼間70dB、夜間65dBとしていることは正当性がないとした。

北千葉ジャンクションについては詳細設計前を理由に未実施

側道部分の影響を考慮していない

市川市から事業者への要望書提出(2013年)

より詳細な大気汚染、騒音の分布予測

大気汚染については既存の類似道路との比較

騒音については環境影響評価時の保全目標達成を

景観に配慮した対策

「今年度の前半までに回答をもらう」としているが、可能性は低い。

## 3. 道路構造、関連施設の問題

側道の片側、あるいは両側が2車線の区間

国分地区は現状の県道と合わせ14~15車線?

道の駅 大型車のプール施設であり、本来は環境影響評価が必要

接続道路の新設、拡幅

北千葉道路 外環・湾岸道経由で成田と羽田を結ぶ幹線として推進

第二湾岸道 外環、北千葉道路によって湾岸道の交通量増大の見込みとなれば建設

地域分断の現実化

騒音の予測が住民の受忍限度を超える値となっていることを理由に供用開始を差し止める仮処分を求める

申立時期 平成 27 年 9 月以降

市川市長の要望に応じる事業者側の回答が得られないとみなされる時期  
8 月中に申立書を準備

債権者代理人 未定

- 債権者
1. 外環道路沿道地域に居住するもの  
近接地域 20 メートル以内  
非近接地域 20 メートルの外側
  2. 外環道路沿道の教育施設関係者  
管理責任者、教員、学童および保護者、その他
  3. 外環道路沿道の商店、事務所等に勤務するもの
  4. 外環道路に接続する道路沿道に居住するなどの理由により、外環道路の影響を受ける可能性がある者

債務者 国 国土交通大臣  
東日本高速道路株式会社 代表取締役社長

仮処分により保全すべき権利 人格権の妨害に対する予防請求権

申立の趣旨

1. 債務者が債権者の受忍限度を超える騒音を発生させる蓋然性が極めて高いまま、千葉県区間の外環道路の供用を開始することを禁止する。
2. 債務者は債権者が納得できる詳細かつ信頼性の高い外環道路の環境影響予測を行い、その結果に基づき、債権者との協議を踏まえた適切な対策を実施する。その際、騒音に関する保全目標は屋外で昼間 60 dB、夜間 55 dB（いずれも等価騒音レベル）とする。
3. 申し立て費用は債務者の負担とする。

仮処分申し立ての目的

1. 騒音についての幹線道路における環境基準特例の不当性を裁判で決着させる。
2. 実質的に公害調停での調停案に沿った解決を実現する。