

2012年12月23日

東京都都市整備局長殿
東京都建設局長殿

小平 338 号線関係地域住民の会準備会
日本共産党都市計画道路小平 338 号線問題相談室

第2回話し合いの申し入れ

去る11月14日は、大島日本共産党都議のあっせんによる、第1回目の話し合いを持っていただきましてありがとうございました。当日の確認では、私どもの要望①のアセスのやり直しについては受け入れていただくことは困難ですが、②の今後、継続した話し合いにより事業者としての説明責任を果たしていくことについては確認されました。

そこで第2回目の話し合いを12月中にとお願いしておりましたが、都知事選挙もあり、年末でもありますので12月中には開催できない、1月に入ってから実施する旨のお返事をいただいたところです。

先日建設局の周郷課長とのお電話で、日程調整をしていただきたく、こちらの要望日程を下記の通り提示させていただきました。

第1希望 1月12日（土）午前中

第2希望 1月11日（金）終日

第3希望 1月16日（水）終日

なお、今後の話し合いは、第1回目の時に確認いたしましたでしたが、現地での開催をお願いいたします。場所は鷹の台2号団地自治会の集会室を考えております。

以上、ご検討のほどよろしく願いいたします。またお返事はなるべく早く、遅くとも12月27日までにはいただきたく重ねてお願いいたします。

今後話し合いたい内容について別紙に列挙しております。回答を1月10日までに文書でいただきますようお願いいたします。（送付先：FAX：042-332-6414）

*338号線というのは50年の長きにわたって現地の住民が使い続けてきた歴史的な名称です。しかし東京都の都合で328号線と名称が変更されました。計画変更が決定されたのちは、やむなく328号線を使います。

以下の項目について説明を求めます。

1 H4 2時点の将来交通需要推計および計画交通量の妥当性について

都はアセス説明会において整備効果なるパンフを配布し、その中で328関係6市のH42年ODはH17年ODより22%増加すると説明した。22%増とはH17年の67,000台/日が82,000台/日と15,000台増加するということであった。以下問題点を指摘するので説明されたい。

- ① 22%増加の発生要因を定性的、定量的に説明されたい。
- ② 22%増加—15,000台—としても、328バイパスの計画交通量が33,900台と増加分の2倍以上であることは極めて不可解であるが、この根拠、要因について定性的、定量的に説明されたい。
- ③ 交通需要の増加は関係地域の社会経済的フレームの増加、拡大によるものである。本件6市ゾーンの社会経済的フレームの将来推計について定性的、定量的に説明されたい。
- ④ 6市ゾーンに増加発生されると推計される15,000台はゾーン内で発生するものであるから、ゾーン内の幹線・補助幹線道路（42年時点）10本に各路線1,500台位配分されるのが合理的ではないか。バイパスに集中させたようだが、これは不合理ではないか。バイパスは交通需要がなく、不必要、整備要件がないのではないか。説明されたい。

2 国交省「新たな中期計画」との関連について

国交省がH20年12月に公表した政策「新たな中期計画」によれば「2(1)③において、「今後の道路整備に当っては、最新のデータにも基く交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて事業評価を厳格に実施する。・・・」と指示している。

本件328号線についてこの見直しを実施したかどうか。実施した場合は事業評価結果について、実施しなかった場合はその理由を説明されたい。

また、地方版の計画を策定するように指示しているが、「東京版」を説明されたい。

3 沿道の道路公害—アセス結果も含め—について

調査が極めて不完全で欠陥が多数ある、また重要な環境についての不調査事項が多数ある。これらについて以下の事項について説明するとともに、指摘された政策及び個別的事項について定性的、定量的に説明されたい。

また、必要な今後の措置について説明、提案されたい。

(1) アセスにおいて実施した事項についての欠陥について

- ① 騒音予測の平均値評価は妥当か。大型車の騒音を無視してよいのか。

関係地域住民にはアセスの平均値58デシベルしか聞こえないのか。アセスは昼間の平均値が地上1.2mで58デシベルと予測し、特例基準70デシベルより低いから環境に影響は無いとした。しかしこの道路の大型車の混入率は15%であり、1時間に300台である。大型車の定常騒音は80デシベル前後、交差点等や坂道等での加速騒音は90~100デシベルに達す

る。これらはレコーダーの波形記録をみれば、沿道住民の耳に聞こえる騒音が平均値の 58 デシベルだけではないことは明瞭である。平均値評価は被害を公正に評価するものではないのではないか。

② 類似事例（東八府中、環状 8 号板橋、新青梅小平霊園等での住民又は区による自主測定では 65～68 デシベルであり、58 デシベルは実態とは乖離した欠陥予測ではないか。

③ 平均値評価が間違っている、欠陥放火であることは、府中 3 2 8 号線の事後調査が立証しているのではないか。

府中 328 の事後調査では、交通量が計画交通量 30,900 台のほぼ 1/2 の 16,000 台、大型車の混入率は 11%であった。ところが、事後調査の騒音値はアセスの予測値—計画交通量の予測値—とほぼ同じであった。これは予測が間違っていたことを立証しているのではないか。

328 全線が供用された場合は、もちろん事後調査時点より遥かに高いレベルの騒音が発生することは明らかである。アセスの平均値評価は技術的に欠陥があり公正ではないのではないか。

④ 鷹の台幼稚園の騒音は学校環境衛生基準（大臣告示）を上回り、授業を成立させない騒音被害—先生の声や児童の発言が聞こえない—を発生させるのではないか。

学校環境衛生基準では教室内で窓を閉めて 50 デシベル、窓を開けて 55 デシベルである。

幼稚園は官民境界に接している。幼稚園内の騒音は定常音で 68-10=58 デシベル、大型車通過時には 80-10=70 デシベル、幼稚園の前には交差点が設置されるので、100-10=90 デシベルが予測される。アセスが学校環境基準をクリアーしているという予測・評価は間違っており、妥当ではないのではないか。

⑤ 特例基準の適用において、当住専地域のサッシの防音効果を 25 デシベルとしたことは特例基準を新設したときの中央環境審議会答申の解説における住専地域の木造・モルタル製住宅の場合の防音効果は 20 デシベル前後であるとの指示を無視している。住専地域での特例基準は 70-5=65, 65-5=60 デシベルでなければならない。これによると夜間と地上 4.0m 地点では特例の基準を上回ることになる。中環審答申を無視した予測及び評価は違法ではないか。

そもそも、住専地域（A 地域）と商工地域（B 地域）を混同した評価は不適切ではないか。

（２） アセスにおいて予測評価しなかつた事項について

アセス審議会は「おおむね技術指針に則って実施されている。」とアセスを妥当なものと評価しているが、現行の技術指針には基本的な欠陥がある。それは予測の手法の選択が事業者任せられているため、予測事項や予測手法が事業者都合がよいように選択されているからである。たとえば、上記の騒音の平均値は予測手法の ア 伝播理論計算式による方法のみを選択し、他の 4 種類の予測諸法、特に必要な オ 類似事例の参照による方法や エ 実地実験による方法等より事実に近い結果が得られる予測手法が選択されていないなどがある。都はなぜ、オやエの手法も併用しなかつたのか。上記の事後調査結果からも明らかなことを実施しなかつたのか、説明すべきであるとともに、複数の手法による再アセスを実施すべきではないか。

また、評価についても騒音については ア～キの7種類の評価の指標が指定してあるが、事業者は ア 環境基準 のみを指標とした。環境基準を指標としたことは違法ではないが沿線住民（直接被害者）の環境保全を真剣に考えるならば、指標の ウ 大部分の地域住民が日常生活において支障を感じないとされる程度 も併用判断すべきではなかったか。

この指標によれば、70,65 デシベルが「住専地域の住民生活に著しい支障となる。」ことは自明のはずではないか。なぜ、環境保全を軽視、無視したのか理由を説明されたい。とともに ウ も採用した再評価を行うべきであるがどうか。

以下、アセスを行わなかった事項とその内容について指摘するとともに、これらについての今後必要な環境保全措置の実施について要求するものである。

① 小平一小のアセスが実施されていない。

一小は328から約100mで、当然関係地域（都は150m）に含まれる。しかも、青梅街道、328,333(H42年には供用中)、府中街道にかこまれ、総交通量は80,000台をこえると予測される。この80,000台のもたらす道路公害は受忍の限度はもとより、想像を絶するものとなることが予測される。なぜ、予測しなかったのかその理由を説明されたい。

また、当然至急に調査すべきであるが実施するか。

東京大気汚染裁判一審判決で、昼間4万台を越える道路（複数の道路の複合も含め）の50m以内の地域は違法地域であると指定した。一小は50m以上だが、80,000台はこの違法状態を遥かにオーバーする事態と思われる。

② 一小も含めて、青梅街道、328バイパス、府中街道、五日市街道の囲まれた3角地帯は50mから200mしか離れていない。当然、近距離の複合被害が発生する地域である。然るにアセスは328バイパスのみを対象とし、本件複合アセスを実施していない。当然、実施すべきであるが実施しなかったのはなぜか。説明されたい。

③ 交差点での合成アセスが行われていない。

青梅街道、たかのみち、五日市街道、玉川上水等の東西道路との合成アセスが実施されていない。最近行われた東八延長部分のアセスでは東八と328府中の交差点及び甲州街道との交差点で合成予測を実施している。予測式が考案されたからであり。本件にも適用されえるべきではないか。

④ 大型車の予測、評価が実施されていない。なぜか。

この件については、上記の騒音に関する事項で取り上げたが、改めて不実施事項として指摘する。沿道関係住民の騒音被害—3万台以上、混入率15%の道路沿道では定常走行状態で著しい被害を蒙っていることは既存の幹線道路類似事例から明白である。

さらに、沿道住民が訴えている受忍の限度をこえる被害は大型車の被害である。これは、独立して予測・評価すべきである。都は大型車の被害が平均値を上回り、大きな被害をもたらしていることを認めるかどうか。なぜ、予測・評価を行わないのか。説明されたい。また、早急に追加実施すべきと思うが実施するか。実施しない場合はその理由を納得できるように説明されたい。

4 なぜ、居住環境区域を分断する328バイパスをつくるのか。

これは多摩地域都市計画道路の基本方針及び基本計画（平成元年制定一現事業化計画の方

針)に反するのではないか。しかも、前述のように328バイパスには必要な将来交通需要がないにも係わらず。

現にこの関係地域は青梅街道、府中街道、五日市街道、西武国分寺線によって良好な居住環境地域が形成されており、小川、津田町(鷹の台2号団地)、上水本町上鈴木と適宜密集した住宅団地が形成され、住民は快適な住環境での日常生活を楽しんでいる。

この団地郡のど真ん中に328バイパスは線引きされ、事業化されようとしている。

これは、都市計画の理念に反するとともに、居住権及び人権侵害である。

なぜ、この不当で、時代遅れの格子状都市計画に固執するのか、説明されたい。

なぜ、現に存在する住宅団地を分断破壊してでも、328バイパスを建設しなければならないのか。必然性について納得できる説明をされたい。また、この無謀な、非科学的建設計画を廃止しようとは思わないか。

5 道路政策を転換していただきたい

玉川上水を寸断し、中央公園の雑木林を壊滅させる328バイパスは「道路は人と社会のためのもの」という新道路観、道路理念に反するものである。東京都は旧態依然とした道路観、道路理念そして道路政策を時代の動向に適合するように転換すべきではないか。

6 以上の説明責任の履行と私たちの要求についての話合いの設定について

- (1) この質問及び要求について、文書で2013年1月10日までに回答すること。
- (2) 回答に基く話合いを今後も継続して行うこと。
- (3) 話合いごとに事前に双方の事務担当者が打合せを行うこと。
- (4) 話合いの内容及び合意に達したこと、達しなかったこと、保留したこと等を毎回文書で確認すること。そのために録音すること。
- (5) その他、必要なことについて協議すること。

以上