公述人 NO.5　石川義明

1　はじめに

私は,「小平都市計画道路 3・2・8 号府中所沢線」計画地点の西方 200m 弱の地点に住んでおり、「近隣の関係者」という立場にある。

私は、「都民」が提起した事業計画の可否を問うような根源的な意見や基本的な疑問についての「事業者の見解」に着目して、そこに見られる“事業者の基本姿勢”を改めて考える、と言う立場で参画しようと考え、公述人として申し込んだ。

2　「計画交通量」について考える

「事業計画の可否を問う」というような根源的な問題の代表例として、事業計画の「必要性」検討の出発点であり、且つ、環境影響評価にあったての基本条件となる「計画交通量」を取り上げることとする。

「環境評価書案に係る見解書」では、6.1.1 共通事項、⑵（p-30）に「計画交通量」についての記述がある。

3　「事業者の見解の概要」欄に①～⑩と括られている部分についての観察

初めに、「事業者の見解の概要」欄に①～⑩と括られている部分について見る。

この範囲について、つぶさに、即ち、都民の設問（疑問）と事業者の見解との対応を個別に見ると,

（1）「回答された」と評価できる都民の設問（疑問），と

（2）「回答されていない」と評価せざるを得ない都民の設問（疑問）とがある、

ことに気が付く。

3.1　「回答された」と評価できる都民の設問（疑問）と事業者の見解の確認

3.1.1　都民の設問（疑問）

都民の設問（疑問）の内、以下の各事項は「回答された」と評価できる。

②　最初に設問②を取り上げる。ここでは、設問②は、「東京都と埼玉県の都県境での計画交通量は考慮されているのか」と読み替える。
⑤－２　都市計画道路 3・3・8 号線の交通需要予測の根拠、府中街道の交通需要予測などを総合的に説明してください。
⑥－１　平成 42 年度の方が平成 31 年よりも交通少ないのはなぜか。
⑩　3・3・8 号線完成後の府中街道の交通量予測が行われていないのはおかしい。

3.1.2　事業者の見解

①～⑩と括られた「事業者の見解」は、上記の都民の設問（疑問）に対して、以下のように記述されている。

⑤－２　計画交通量の推計に当たっては、発生集中交通量、分布交通量、配分交通量の 3 つの段階に分けて予測する三段階推計法を用いている。 配分交通量は、平成 31 年度（計画道路の供用時点）と平成 42 年度（周辺道路網がおおむね完成すると想定される時点）における国が作成した将来の OD データに基づき、それぞれの年度の道路ネットワークに配分して推計した。

② 推計に用いた将来 OD データ及び道路ネットワークは、東京都内にとどまらず、関東全域におけるもの。
⑤－２ その結果, 計画交通量は、平成 31 年度で 33,300～34,200 台/日、平成 42 年度で 32,200～33,900 台/日となると予測している。
⑩ また、府中街道は、平成 31 年度で 8,400～9,100 台/日、平成 42 年度で 7,400～8,400 台/日となると予測している。
⑥－１ 平成 42 年度の値が平成 31 年の値よりも小さいのは、平成 42 年度を「周辺道路網がおおむね完成すると想定される時点」としたことから、交通が分散されているためであると考えられる。
⑤－２ なお、推計に用いた将来 OD データには、計画されている大規模開発や経路変更等に伴う交通需要を含んでいる。

３.１.３ 「事業者の見解」の評価

上記の観察に見たように、事業者は「交通需要予測の手法」については回答している。「⑤－２ 都市計画道路 3・3・8 号線の交通需要予測の根拠」という設問に関しても,「交通需要予測の手法」は記述されている。

然しながら、肝心の「交通需要予測の根拠はなにか」という設問を正面から受けての回答は記述されていない。

３.２ 「回答されていない」としか評価できない都民の設問（疑問）

都民の設問（疑問）のうち、以下の事項は「回答されていない」としか評価できないものである。

３.２.１ 都民の設問（疑問）

① 交通量について
①－２
・ 評価書案の概要 39 ページの図 8.1-5（自動車交通の調査結果）によれば府中街道の交通量は最大で 19,367 台（②-C）である。これが予測では平成 31 年度で 34,200 台乃至 32,220 台に増える理由はなにか。
④ 府中街道の交通量実績が確実に減少しているのに、計画道路の需要予測が増えているのは疑問。
⑤－１ 多摩地区の南北道路の需要が年々高まっているという根拠、都市計画道路 3・3・8 号線の交通需要予測の根拠、を説明してほしい。
⑥－２ 小平 3・3・3 号線を挟む両側の地域で、平成 42 年度の方が平成 31 年度よりも交通量予測が少ないのは、何故か。
⑨ 誘導交通をどの位見込んでいるのか、示してほしい。

３.２.２ 「事業者の見解」の評価

「事業者の見解」は総じて、「理由はなにか」、「疑問である」、「根拠を説明せよ」というような根源的な問いかけとなっている設問には全く回答していない、といわざるを得ない。

４ 「事業者の見解の概要」欄に⑪～⑱と括られている部分についての観察

次に、「事業者の見解の概要」欄に⑪～⑱と括られている部分について、都民の設問（疑問）と事業者の見解との対応を見てみよう。

４.１ 都民の設問（疑問）

都民の設問（疑問）の代表例として、下記を取り上げる。

⑪　人口が減り、高齢化が進み、自動車保有台数、自動車免許保有者数は、今後減少すると思われる。このようは状況でも新しい道路が必要だという根拠について、説明会でも納得のいく説明がなされていない。

４.２　事業者の見解

「事業者の見解」は、以下のように記述されている。

将来の人口については、平成 17 年度の現況値に比べて平成 42 年度の将来値は、全国では減少するものの、多摩地区では増加しています。

GDP については、国の資料では増加する傾向です。

（ここで、GDP に関するものは都民の設問にはないのであるが、なぜか回答している。）

乗用車保有台数については、国の資料では、男性の高齢者や女性の免許保有台数が大きく増加するとされています。

これらを組み合わせることで、将来の多摩地区内を相互に移動する自動車交通は増加すると考えられます。

５　「計画交通量」についての新たな疑問

既に見たように、「⑩　3・3・8 号線完成後の府中街道の交通量予測」に対する回答が与えられたのであるが、この回答によると、極めて近い位置にある 3・2・8 号線と現道・府中街道の交通需要の合計を試算すると、平成 31 年度で（33,300～34,200 台/日＋8,400～9,100 台/日＝）41,700～43,300 台/日、平成 42 年度で（32,200～32,900 台/日＋7,400～8,400 台/日=）39,600～41,300 台/日となる。

「３.２.１　都民の設問（疑問）　①－２」に倣えば、府中街道の交通量は最大で 19,367 台（②-C）であるが、この予測では、約 2 倍に増えることになる。

６　「計画交通量」についての「事業者の見解」の総合評価

既に見た⑪～⑱と括られている部分での「事業者の見解」と、「『計画交通量』についての新たな疑問」とを組み合わせると、

ア）全国では人口減少するものの、例外的とも言うべき、多摩地区での人口増加（ここでは、何故、どの程度増加するのかという説明はないのであるが）、

イ）低迷を続け、増加する実感を国民が持てない GDP 動向（都民の設問にはない GDP についてなぜか回答している、のであるが）、

ウ）男性の高齢者と女性の免許保有台数の増加、

これらを「組み合わせる」と、

3・3・8 号線と府中街道をあわせた交通量予測が現在の約 2 倍に増えることになる、

という論立ての主張なのであろうか。