

## はじめに

ここで取り上げるアセスメントの事例は、事業の名称を東京都市計画道路放射第 35 号線(練馬区早宮～北町間)建設事業という。東京区部北西部に位置し、新大宮バイパスと副都心池袋結ぶ放射道路の一部をなしている。四車線の幹線道路である。標準幅員 40m、そのうち両側には各 10m の環境施設帯がとられた計画となっている。自動車専用道ではない。事業者は東京都(建設局)である。

アセスメント手続きは練馬区内の 1.4Km について行われている。アセスメントは東京都条例に基づいて進められており、手続きを所管しているのは東京都環境局である。

事業者はアセス審査部門の事前指導を経て評価書案を公表した。ここではこの評価書案に現われた問題点について検討し、音響専門家の社会的役割に言及する。

## 環境基準適用の誤り

事業が予定されている地域の現況調査がなされ、その調査結果が環境基準と比較されている。その一部を引用する(図-1、表-1)。

評価書案は、ここで大きな間違いを犯している。すなわち、対象道路の規模、道路からの距離、主たる音源にかかわらず一律に近接空間の環境基準が選択されている。表-1 の環境基準値の数値のうち Bold Italic 体で示した部分に誤りがある。

二車線の区道は「幹線交通をになう道路」ではない。二車線の都道の近接空間は 15m まで、四車線の都道の近接空間は 20m までである。環境基準は音環境行政の達成目標であるから、目標設定の誤りは基本的なミスである。評価書案を作成した事業者や委託を受けた環境コンサルタントも軽率ではあったが、指導すべき環境部局の責任がより大きい。

80m 背後地では、対象道路の自動車走行音よりも裏通りの自動車走行音が卓越する(少なくとも昼は)。これは、環境騒音調査の現場感覚がないと気

づきにくいことだ。道路に面する地域の騒音を測っているのだから、沿道でも背後地でも、対象道路の道路交通騒音は確実にとらえ、それ以外の音を除外する処理をしたデータであるか、吟味しなければならない。

## 予測評価への波及

現況調査の記述から、環境基準の適用は道路からの距離にかかわらず一律と考えていたことがわかる。その結果、予測値が道路沿道(近傍騒音)で満足してれば、背後地は当然に満足する筈、と考えたようだ。図-2、図-3 は供用開始後の 2 地点の断面騒音コンターとして示されたものである。供用開始後は 20m の範囲は近接空間として扱われるから、確かにこの地域では基準を満足させている。しかし、20m 背後地以遠では基準を超過することになる。図-2、図-3 の塗りつぶした部分は、環境基準を超過する領域を筆者が書き加えたものである。評価書案では、評価ポイントを沿道のみに取り、そこで基準を満たしたとしている。その上で「予測した騒音レベルは、全ての予測地点において、いずれの時間区分も評価の指標を下回る」「環境基準値(昼間 70dB、夜間 65dB)を下回る」と結論づけている。道路からの距離によって異なる環境基準値が適用されることに気づいていないのは、現況調査での評価の誤りが及んでいると推察される。

## 遮音壁の設置適性への疑問

図-2 のポイントと図-3 のポイントとの違いは高さ 1m の遮音壁の有無である。1m の遮音壁の効果はこの断面コンターで見ると計算結果であるとしても、これは現実的な提案であろうか。対象道路は自動車専用道ではない。沿道宅地からは当然自動車のアクセスが期待されている。連続した遮音壁は期待できずぶつ切りの遮音壁にならざるを得ない。自動車専用道でない一般道路での遮音壁の設置適性は極めて限られる筈だ。

二つの事例を示す。

国道 43 号線に設置された遮音壁ですら不連続

\* An environmental assessment case and a social role of specialists on sound

が生じている。国が敗訴し騒音の環境基準の見直しの契機を作った国道 43 号線に作られた遮音壁は、車道と歩道との境界に高さ 5m 近いものとして設置された。この遮音壁すら沿道利用のために不連続を余儀なくされ、その音響的效果は減退している。

甲州街道では設置した遮音壁が住民の反対で撤去された。東京の渋谷区と杉並区の部分の甲州街道で騒音低減の目的で 1 億円余をかけて設置した遮音壁が住民の反対にあって撤去された。反対した住民は、遮音壁が、視界を妨げ防犯上の支障、災害時の避難の支障、コミュニティの分断、などを指摘して撤去させた<sup>2)</sup>。

道路管理者が地域社会との合意を図らずに「よかれ」と独断した事例に成功例がないことがわかる。道路のあり方は多様であって、「どのような道路であって欲しいか」という決定は、道路事業者の都合だけで決められるものでなく、地域住民の決定への関与が必要不可欠であることがわかる。

道路管理者が「よかれ」とした独断は、騒音を物理的にのみ対処しようとする音響技術と近いものがある。騒音制御の観点から、音響専門家は遮音壁を善なるものとしてきたが、市民の感覚と乖離していなかったか反省すべき点である。物理的特性のみを優先させて判断するのではなく、社会的に設置適性があるか否か判断できる視野が求められている。

### 音響専門家の社会的役割

アセスメント手続きの中での指導に誤りを見つけあげつらうことが本論の目的ではない。行政のレベルは低い、と嘲笑しても何も解決しない。そのような音環境行政のレベルは、私たち日本の音響専門家のありようの反映として考えたい。音環境行政をないがしろにしてこなかっただろうか。快適な音環境は専門家の手だけで実現できる訳ではない。環境形成の担い手である市民に近いところで行政は仕事をしており、その影響力は専門家に勝るものがある。音響専門家として行政への助言、指導、叱責は、めぐりめぐって音環境の担い手である市民を育てることになる。

事業者と市民との軋轢の調整制度である環境アセスメントでは、広く意見を提出する機会が保障さ

れている。音響専門家もアセスメント制度の担い手の一員として、音環境への正しい理解を促す役割が期待される。

川崎市のアセスメント条例では日本在住の市民であれば誰でも意見書を出せることになっている。しかし、全国の自治体でどのようなアセスメント手続きが進められているかの情報はなかなか得にくい。騒音が評価項目に入っているアセスメントについては騒音制御工学会で把握し会員の情報アクセスを支援できると好ましい。評価書案などの書類は分厚く、特定の場所でしか閲覧できないのが通常であるが、自治体側ではこれを pdf ファイル化してインターネットから閲覧できるようにするなどの情報開示の努力も促したい。

筆者は本事例について一都民として意見書を提出した。東京都のアセスメント条例では東京在住が意見書提出の資格になっているから住所と氏名の記載が必要である。提出して数日後所属の上司から、意見書提出について質される、という本来あってはならない事件がおこった。住所氏名から勤務先が詮索され、意見書提出の事実が勤務先に通報されたのである。このことは環境にかかわる専門家が個人の立場で社会的発言をする自由を損なうことになる。またこのような圧力はアセス審査の公正性をゆがめることにもなる。

このような行為を許さないという決意を示すために、事件の顛末を調査し公表するよう東京都知事に求めている。

### 注

1) 図-1～3、表-1 は評価書案内の図表を基に筆者の責任でリライトした。

2) 読売新聞 2001 年 11 月 28 日

毎日新聞 2001 年 10 月 23 日

3) 本報告については、筆者作成のホームページにより詳細に報告している。

<http://homepage3.nifty.com/yosh-ono/>



図-1 計画道路位置図

表-1 現況調査結果表

測定地点	昼夜別	距離	0m	20m	40m	80m	対象道路	近接空間
			実測値	環境基準	実測値	環境基準		
N-3	昼	実測値	72.3	63.5	63.5	62.6	都道 四車線	0-20m
		環境基準	70	70	<b>70</b>	<b>70</b>		
	夜	実測値	68.5	58.5	54.8	51.6		
		環境基準	65	65	<b>65</b>	<b>65</b>		
N-4	昼	実測値	69.6	60.3	57.8	55.7	区道 二車線	なし
		環境基準	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>		
	夜	実測値	64.4	54.4	51.0	46.3		
		環境基準	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>65</b>		
N-5	昼	実測値	71.0	62.1	59.6	60.6	都道 二車線	0-15m
		環境基準	70	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>		
	夜	実測値	68.4	56.2	53.1	52.9		
		環境基準	65	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>65</b>		

表-2 予測結果適用環境基準

予測地点名	近接空間 (0-20m)		非近接空間 (20m 超)		地域類型	昼	夜
	昼	夜	用途地域				
No.1	70	65	20-30m 第一種住居	B	65	60	
			30m 超 第一種低層住居専用	A	60	55	
No.3	70	65	20m 超 第一種低層住居専用	A	60	55	

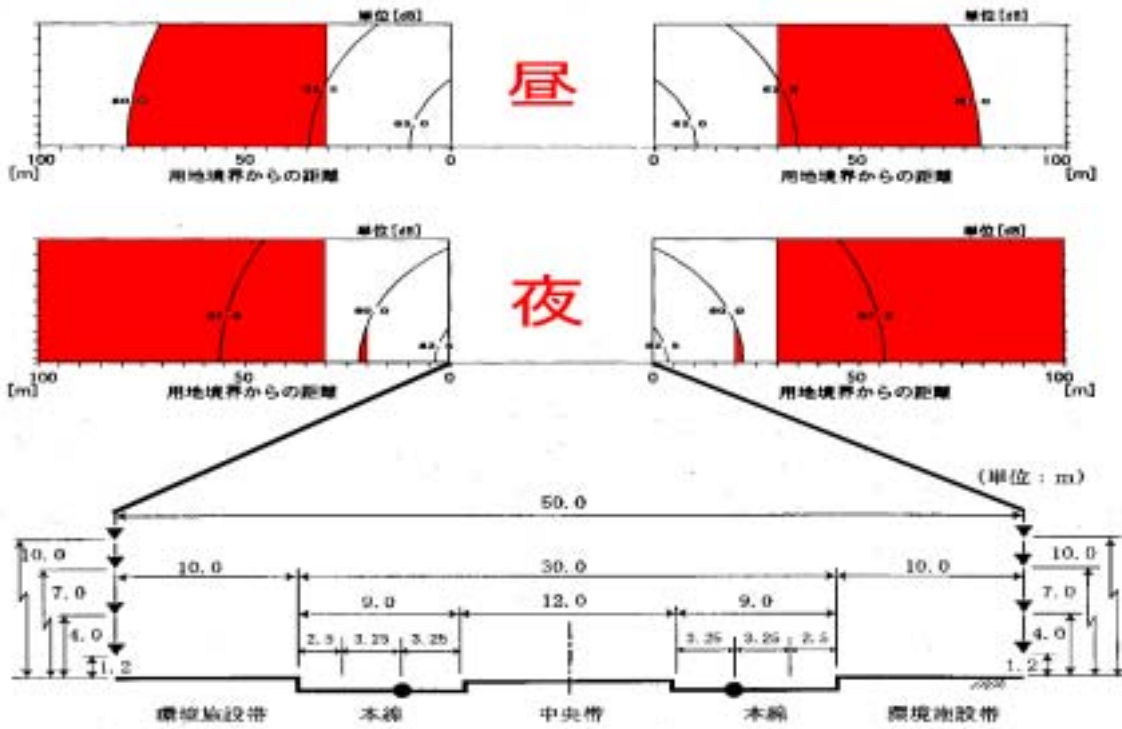


図-2 ポイント1 予測結果断面カウンター

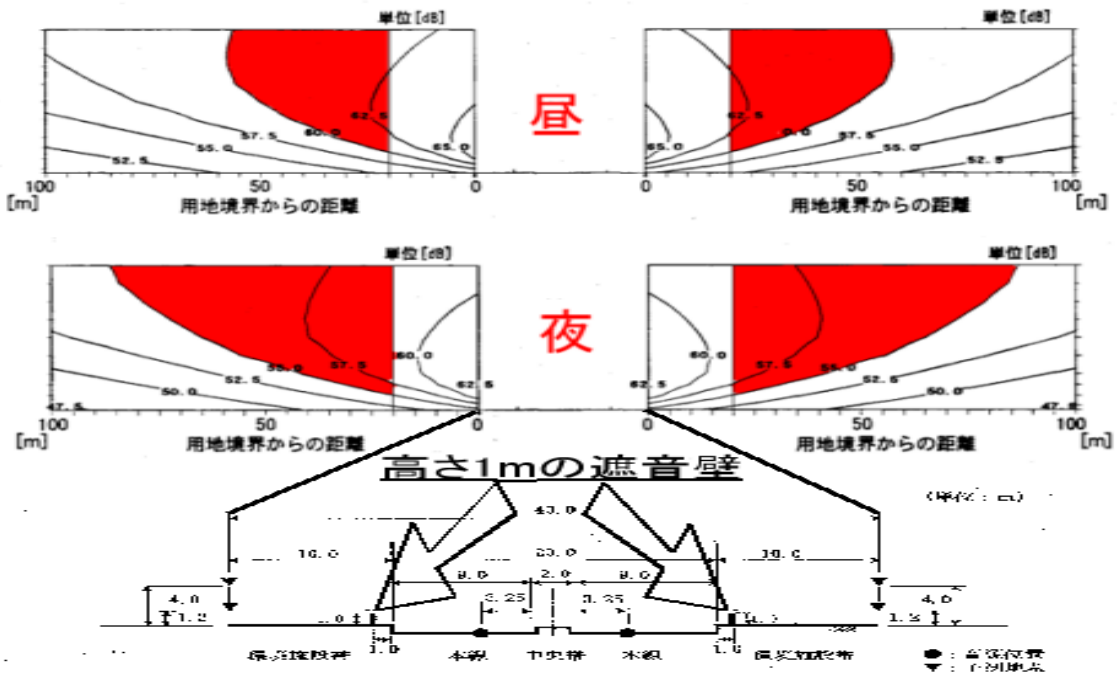


図-3 ポイント3 予測結果断面カウンター