

## PI 沿線会議について

## (環境の悪化)

小田急線の喜多見駅より徒歩15～16分の不便な地域に住居を構えた先人達は都内より環境のよい野川の流れる自然を求めてのことだったとおもいます。時代の経過とともに社会の変革、進歩により畑が次第に宅地へと変化し住民も増加して、賑わいある街へと変貌してきました。道路も整備されバスが通行するようになって、利便さと同時に公害についてもたいへん敏感になり、関心が高まってきました。生活面ではよりよく住みやすくなりましたが、同時に都内同様、ヒートアイランド現象にもおそわれすでに郊外という環境とはだんだん遠のいてしまい緑、水、きれいな空気の大切さを痛感しているのが、狛江の外環予定地隣接地域住民の方々の認識だとおもいます。

現在、車両が一台も通行していない場所に道路を敷設して一日当りの通行台数が7-12万台となれば、騒音、振動、排ガスの影響が生じ環境の変化は必須であり、外環利用の車両が生活道路に入り込み、はては誘発交通まで引き起こすのは当然の成り行きですので外環は不要です。また、車両の通行量についても推計であるので定かなことは不明な点が多々あります。

## (狛江外環予定地の状況)

外環の予定地には予定地を間にして野川、大規模なマンションが二棟建設されていて、地上部を通すことは無理な状況となっていますが、地上部開通の場合、地域住民が道路状況を監視でき、不要な場合はすぐに公園などへ転用できるなど良い点はありますが、現実にはそれ以前に、環境への影響が膨大で地域住民の拒絶に会うことと存じます。ただし拒絶ではなく大きな社会のうねりとなり外環の中止がありえるのなら、地上部の計画もよいことだと思います。

## (大深度について)

さて、大深度の場合ですが、地球誕生以来日の目に触れたことのない部分の土壌が地表にあらわれ地球の中をえぐり取るという行為は社会で言われている、愛地球博など地球を愛し、地球にやさしい日本国にとってすることではないのでしょうか。

またその土壌はどの位の分量でどこでどのように活用されるのか具体的に提示していただきたいです。シールド工法で使用された機械はそのまま地中で置き去りにされるとの事ですが、その機会から新たな公害を生み出す可能性は否定できないとおもいます。

地下60mの所で静か眠っていた資源はどうなるのか。金脈が存在していたら、温泉が沸いたならなどと同様、地球の怒りに触れてマグマでも噴出されたらどうしようという単純な疑問も

わきおこってきます。地下に道路が存在し、車両が通行する場合、地表の環境への懸念として温度の上昇するのか、振動はあるのか、昔の伝達はあるのか、また樹木は育つのか、トンネル付近の温度の変化によって八虫類などの動物が増加したり、大きく成長したりと変化することがありえるのか、すでに地下鉄などが通行しているのだから開通以前と開通以後の変化のデータを開示していただきたいです。また、近隣住民としては最近多発している地震、風水害、台風、トンネル内の車両事故、はては地上部を重たい物体が通行してもだいじょうぶか不安はたくさんあります。だいじょうぶなことが100%で絶対とはいえないことが自然の力だと思います。となると今まで存在せず必要をしていない道路に予算をとるより車両の通行そのものが減少になる将来は台風のメカニズム、湧水、地殻変動など予算を使用したほうがよいでしょう。大深度での計画ならば、先般行った環境調査を踏まえた上でルートの再考をすべきです。原点にもどってという原則でしたらルートも白紙にしてしかるべき事項ですが、既存の所有地がある、インターチェンジなどの関連で換えることはできないというのは正に外環ありきの姿勢そのものです。水脈を大切に、例えば環八などの既存の道路を利用したルートを考慮していくべきです。インターチェンジ、ジャンクションの地下化、接続部分は最小限にして既存の施設との共用するなど多様な方法を考慮して選択すべきです。

(大気汚染について)

地球創造以来、元素の数量は一定だそうです。C:炭素、O:酸素、N:窒素などのことですが、一定の秩序で地球上に存在していますが、化学変化により結合してCO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>などの有害物質になり、分解されなければ地球上より消滅しないで残留したままになります。光合成によりNO<sub>2</sub>を吸い取ってくれた樹木の葉は落葉として地表に落ち、また直接NO<sub>2</sub>も土壤に落下し、土壤は汚染されてしまいます。葉にたくわられたNO<sub>2</sub>は燃やしてもダイオキシンを発生するので、落ち葉で焚き火をし、焼き芋を作るなどという楽しみはもう子供たちは味わえなくなってしまいました。従って、喚起塔から排出されるCO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>は慎重に充分に分解処理すべきです。

(これから)

つながってこそ道路で行き止まりでは展望は開きません。東名以南の道路も同時進行していき完成の暁には外環、環状道路なのであるから、一周できるとうでなければ道路行政とは認められないです。凍結以来35年、また東名以南でそのままになるのでは道路を作った意味は半減です。それならば現在の状態のままでよいです。地域的な問題を解決しつつ全体を見渡すことは国の行政しかできないことです。つぎはぎの道路。分断されている無駄な道路はいりません。

15分間を500円で買うよりは道路状況を考慮した行動を取り、渋滞もまた同乗した家族との団欒の時間、ゆっくりしたゆとりの行動をするというプラス思考で考え、24時間走り続けて世界経済競争に勝つ東京ではなく、高速道路は夜間通行禁止にして、清閑なスローライフを楽しむ江戸っ子の方が粋でいいです。

狛江市 橋本妙子