

## 1 具体的提示のない7項目の不安点

1-1 東京都主催の公式説明会は、第1日野小、第4日野小に於ける各1回、都合2回のみです。

環境影響評価書記載の最小影響域である 荏原、東五反田、大崎地区では非公式なものも含めて一度も説明会は実施されていません。

公共工事事業者が説明責任を果たそうとすれば、これらの地域での説明会、新聞折り込み、ポスティング等々の周知策が不可避と思いますが、いかがでしょうか。

1-2 排気塔（都説明 換気塔）について

1) 東京都は車の排気ガスを、殆ど無処理で空中拡散方式で実施するとの考えを変えていません。

註 高速新宿線に於ては平成18年3月付で脱硝装置なるものを各排気所に設置決定済であり、

その性能はNOxは90%除去可能だが、COx、VOC物質は除去出来ずとの都説明あり

2) 京都議定書リーダー国として、又過日首相が宣言した地球温暖化対策の為のCO2削減目標設定国として、NOx、COx、VOC除去は国策と考えますがいかがでしょうか。

世界に発信出来る無公害道路を望みます。

3) 過日、東京都知事はCO2削減の為の規制を発表されました。主旨賛成ですが、公共工事から範を垂れるべきと考えます。規制の為に新たな設備投資を余儀なくされる中小零細企業に対し、有害物質空中拡散論で品川線を計画している、都の公共工事の姿勢はいかがなものでしょうか。

4) 今からでも遅くありません。道路を無害化して頂きたい。

1-3 高さ4.5mの排気塔と出入口のトンネル火災対策について

都は万一のトンネル火災時に、吹出す火焰の危険防止の為、高さ4.5mは必要と説明されました。では、高さゼロメートルの出入口のような部分はどのような安全対策を講ずるのでありましょうか。

1-4 排気塔騒音について

五反田排気塔は、高さ20m附近に吸気孔、4.5mに排気孔があると聞いています。では、各孔から直線距離15mしか離れていないマンションの7階、14階の騒音はどうなるのでしょうか。データを提示願いたい。

1-5 排気塔位置について

1) 排気塔位置は、走行予想台数と、走行中視界確保の計算で決定したと聞いています。又新宿線が給気塔8箇所、排気塔7箇所に対し、同程度のトンネル距離である品川線が給排気兼用塔4箇所と少ない理由もその計算結果と聞いています。

では、その根拠となる計算式、及び品川線の走行台数が新宿線より少ない理由はなんのでしょうか。御提示頂きたい。

2) 原計画の五反田排気塔位置は、明らかに五反田のまちづくりに重大影響ありと推定されます。影響なしとする都の説明根拠を御提示願いたい。

1-6 10年に及ぶ工事について

五反田排気塔及び出入口に関係する掘削土は、およそ24万m<sup>3</sup>（ダンプ1日当たり800台で搬出）と聞いています。工事現場の状況を具体的に御提示頂きたい（私達は、新宿線の工事現場のひどさを実際に見て、まちが壊れる様を見ています）

1-7 大気汚染について

高速品川線の完成時には、都全体の大気汚染は大幅に改善され、排気塔からの空中拡散ガスを加算しても環境基準以下になると、都は説明しています。

私達は、本来無公害道路化をすれば、都全体の大気汚染の改善に役立つと考えています。

（新宿線、品川線合計20km、4車線の道路の無害化による大気汚染改善効果は、万人の理解を得られると考えます）

ところで、品川線開通時に、周囲の大気汚染が都の予想通り改善されていない場合は、排気塔はどのような扱いとなるのでしょうか。

以上