

藤井さん、西沢さん、村松さん／やまざき

先日はお忙しい中、私たちのために時間をいただきましてありがとうございました。

短い時間ではありましたが、直接私たちのプレゼンが出来、資料をご覧いただきました事に感謝申し上げます。

まだまだ勉強不足の私たちですが、CD冊子でも書いているように、無駄な工事は避け、自然にも人間にも優しい安全で安心な調和した社会になるようにと願っています。

考える会の発起人3名は、武蔵関という「練馬の端っこ」を愛して止まないシニアグループです。

住民力で、安心・安全な地域づくりを目指し、地域発想型、住民発想型で行政に働きかけていきたいと考えています。

地域住民の生活道であり、散歩道、通学路そして歴史ある本立寺の「祈りの小径」でもある道を、

巾16mの自動車道路（補助230／区-58、都-71）にはいけないと考えています。

歴史と文化を守らなければこの地区の人間関係は孤立化します。

ご存じの通り、補助230と並行して、現在、補助135の整備が進みつつあります。

補助135が整備されれば、並行する旧道の庚申通りは、業務車は激減するでしょうから補助230を整備するという必然性はありません。整合についての検討が必要な路線だと思いますがいかがでしょう。

強いて言えば武蔵関駅の再開発・整備に絡む北口広場・ロータリーの「出入り口」として必要だという強引な、無理筋の話しだと思われます。

北口広場・ロータリーの位置移動をして「出入口」を庚申道りにすれば良いのに不思議です。

また予定されている連続立体交差化でも、西武鉄道は複々線にもしないで、現状の複線を「高架だの地下だの」という論ですが、そんな無駄な工事は止めて、「踏切の場所のみの立体化」を考えて頂きたいと考えます。

京急の先日の踏切事故は立体交差の必要性を重ねて証明しています。立体交差化さえしていれば、あのような事故にはならなかった事は明白です。

もう一度今回の事故を機に「踏切」について考えていただきたいのです。

何百も踏切があるならまだしも、「事業予定区間5.1km」内に「19か所の踏切」です。

何故「連続立体」にしなければいけないのか、19か所を立体交差にすればそれですむ話なのに、全く不思議です。

昔からの利益誘導が見え隠れしてしまうのです。

話しが長くなり申し訳ありません。

私たちのCD冊子を読んでいただき、一緒に問題提起をしていただければ幸いです。

まだまだ学びたいと思っておりますので、よろしくご指導の程お願い申し上げます

みなさんのご活躍を祈念します。