

## 道路公害と住民生活

特集  
4

中村紀一

磯子区の国道沿いで国道公害に反対するささやかな住民運動を始めてから2年余の月日が経過した。この間、全国各地に数多くの道路公害が噴出し、私の手許にある関係スクラップ・ブックだけでも5冊を越える。大阪府池田市で起こった騒音自殺、新宿区牛込柳町の鉛中毒、南区蒔田町裏通りに発生したCOの異常汚染、上尾市原市団地の騒音疎開……そこには道路公害によって市民生活を破壊されている沿道住民の深刻な悩みと激しい怒りの声が連綿と綴られている。

磯子区森町に住む婦人はこう訴えている。

「……この頃はますます空気が悪くなり、騒音に悩まされ、私はすぐ気管をやられ、熱を出しどこへも出られません。病院通いと時たま買物をするだけです。抗生物質の薬もしょっちゅう使うのでいまに効かなくなってしまうおそれがあります。私が子供の頃はとても空気がよくて夏など避暑に来る人がたくさんおりました。その頃は私は学校も休んだことがなくて丈夫でした。今は……昼も夜も自動車そして工場の排気ガスで少し弱い人はたまったものではありません。何とか皆様方の力で少しでもよい方向になったら幸いと存じます。私共は引越したくても、ここを離れば食べることができません」〈筆者宛書簡〉。

また、環7沿いの老人は叫ぶ。「南向きに建てたわが家、環7の真正面になったため、1年365日騒音と振動に悩まされどおし。夜中は10トン以上のダンプが、高速道路並みに80キロ以上のスピードで突っ走る。道路の真ん中に立ってバカヤローとどなりたいくらい。住民不在の環7、経済発展のためのヒズミとがまんせねばならぬか。人間のための経済なのに経済発展のために人間が無視されている」〈『毎日新聞』「読者の広場」1970.3.8.〉。

一方、道路公害を広く自動車公害として考えれば、今日その被害はたんに幹線道路沿いのみにとどまらない。米国環境保護庁の報告によれば、排気ガスに含まれる鉛は幹線道路沿い30メートル以内に住む幼児の中枢神経を破壊するという<1>。さらに排気ガスを主因とする光化学スモッグは大都市住民すべてを無差別攻撃の対象としている。

「ソフトボールで練習中、のどが痛くなり、呼吸をすると胸が苦しくなり、練習やめる。土持病院に入院。酸素吸入を受ける。いったん容態はよくなったが、夜になって悪化、けいれんを起こす。再度酸素吸入を受ける」。

「12時ごろプールから上がりユニホームに着がえ、茶室で他の部員と昼寝していたら、左腕がしびれ、関節がまがったまま硬直、手足がしびれ、けいれんをおこしていた。友達が名前を呼んでも意識不明。あわてて、友達が病院にはこぶ」<2>。いずれも昨年夏、杉並区の住宅街にある立正女子高校を襲った光化学スモッグの被害者“カルテ”の一部である。風まかせの自動車公害対策はその後今年に入って、さらに多くの被害者を出している。

光化学スモッグ発生、広報車出勤。「屋外に出ないようにしましょう。ノドが痛いときはうがい、目が痛いときは洗眼をしましょう」。都民の1人はその無為無策を憤って語る。「わたしたちに外へ出るなというよりも、自動車を止めてほしいですね。しかし、自動車を持っている人に乗るなどいっても無理だから、自動車をこれ以上つからないことだと思います」<3>。

一日歩行者天国が鳴物入りで行なわれている。「日比谷の信号機のある横断で。タクシー運転手『おう、オイッ。信号は赤だぞ。ここは車が通れるんだ。天国は向うだよ』。歩行者『へっ、ここは地獄かよ』」<傍点は引用者><4>。決して笑ってすまされる問題ではない。一日ノーカー運

動がマスコミを賑わしている。だが、空いた道路を快適に飛ばそうとエンジンを吹かす『フジ三太郎』のサラリーマンのなかに、その偽瞞性は鮮やかに暴露されていないだろうか<5>。現に、こうした間も休みなく、我家の前の国道を新車を満載した自動車運搬車の列がこれみよがしに続いているのである。昭和35年の350万台が今や2,000万台、10年で5倍以上の急増ぶりである。これを規制せずして何の策があるのだろうか。かくして道路公害は何ら根本的な解決もなされぬままに奈落への一途をたどりつつある。

注 <1>『朝日新聞』1971年6月2日号夕刊「車の鉛公害 幼児の中枢神経破壊」

<2>『赤旗』1970年8月1日号「公害 その元凶をつく」

<3>『赤旗』1970年7月27日号「佐藤さんこの暑さにじっとしているだって」

<4>『朝日新聞』1970年8月3日号朝刊「車が来ないってステキだな」

<5>『朝日新聞』1971年11月1日号夕刊 サトウサンペイ「フジ三太郎」

## 2 ———— 調和できない車と人間

問題をいささか広げすぎたようである。そこで私の体験から道路公害をひとまずつぎのように規定して、以下にその実態を瞥見しよう。もとより道路問題はまったくの素人であるから定義の不明確さは許されたい。

さて、道路公害とは「近年、産業道路と化した幹線道路<主として国道>沿いを中心に昼夜を分かつたため自動車交通がもたらす騒音、振動、排気ガス、粉塵などによる沿道住民の生活環境の侵害を総称したもの」<6>をさす。

そこでまず第一に問題になるのは、騒音、振動である。昨年5月、大阪府池田市で騒音を苦に母子4人が心中した。母親は「自動車の警笛などちょっとした騒音に対しても、きわめて過敏になり、

耐えられなくなる」メニエル氏病にかかっていた。現場は数年前まで田園地帯だったが、最近中央環状線、中国自動車道があいついで開通。これらの道路建設の騒音や開通後は車の振動で、その母親は近所の人に「夜も寝られぬ。頭にこたえる。道路や車がにくらしい」ともらしていたという<7>。

騒音による被害に共通する点は、いったんその影響を受けてしまうと非常になおりにくく、かつ長期化することである。しかも全治する例はきわめて少ないといってよい。この原因としては、騒音による生体反応が長期間持続するにつれ、固定化され、機能的な異常状態から器質的な異常にまで進むとみることができる。騒音による自律神経失調症はやがて胃、十二指腸潰瘍、狭心症など器質的疾患となってあらわれてくるのである<8>。

だが、こうした極端な例をひくまでもなく、幹線道路沿い住民は今日、自動車のもたらす騒音、振動によってきわめて日常的な生活を侵されつつある。

「夏季には30度以上の日が45日間といわれるが…暑いと感じさせるのは、むしろ暑さばかりでなく、騒音もかなり手伝っている。私の住んでいる環状7号線と玉川線がクロスする所では、80ホンがひきも切らない。……ステレオ、テレビの寿命は短く、画面はぶれ、音はかき消される。夜になると電車はなくなるが、それに代って定期便が地響きをあげて行きかう。父母の位はいも、震動のため見合をしているような格好で向きを変えてしまう。せめて夜だけでも、ゆっくり休ませてあげたい」<『朝日新聞』「声」1971.7.20.>。

快適な住生活が保障されるはずの公団住宅でさえ自動車騒音から自由ではない。千葉県袖ヶ浦団地の騒音公害調査の結果はつぎのとおりである。

「アンケートは、騒音のために落ち着きがなくなる、怒りっぽくなる、食欲不振になる、など精神

的、肉体的影響を訴えるものが回答者の4分の1以上……会話や電話の通話が妨げられる、勉強ができない、テレビの音量を最高にあげなければ聞こえない、しかも画面が揺れる、写りがわるい……というような日常生活の障害は、回答者全員に現われています。さらに、80パーセント以上のものが睡眠または子どもの昼寝が妨げられると訴えており、家族のなかに頭痛、めまい、不眠症、ノイローゼ、耳鳴り、難聴、喘息性気管支炎、心臓がドキドキ、心臓発作、胃腸障害など身体の疾患にかかったもの、現にかかっているものが4分の1以上に達しています。そのほか、頭の中をいつも車が走っているようだ、子どもが学校でしばしば居眠りをすると訴えているものもあります」<9>。

横羽線沿いの古川医院では騒音で聴診器が使えず入院患者も一日で逃げ出すという<10>。また、騒音、大気汚染、交通事故と三重苦にあえぐ鶴見区下末吉小学校は「窓を閉じても授業がしばしば中断する。真夏でもしめきったまま」。子供たちは「車の音のうるさくない学校にして下さい」と陳情している<11>。本来、最も静かな環境が必要とされるこれらの施設が現在、騒音禍をまともに受けている。

ところで今年の5月、騒音の環境基準が閣議決定をみた。そこでは、昨年生活環境審議会から出された原案が、道路輸送、経済発展などの要請からまったく骨抜きにされている。とくに幹線道路沿いでは、環境基準の達成は努力目標となり、むしろ「交通の円滑を著しく妨げない交通規制、取締り」が強調されている。道路公害に悩む幹線道路を度外視する位なら、騒音の環境基準など設ける必要がないであろう。かつての公害対策基本法には「経済の健全な発展との調和を図り」という悪名高い条項があった。その発想がここにも見事に生きている。曰く「人とクルマとの調和を！」。

昨年8月、私たちは県知事あてに「国道16号線根岸橋付近の自動車公害解決のための陳情書」を提出した。この付近の住民意識調査によれば、騒音、振動によって80パーセント近い住民が安眠を妨害され、半数以上がいつもイライラと感情が高ぶっている状態にあった。交通規制を求めた私たちの陳情に対して県はつぎのように回答している。

「ご要望の交通規制については、横浜市全域の既存道路網、交通環境、道路構造、さらに利害得失者等を総合的に検討いたさなければならない多くの問題がありますので、早急に結論を出すことは困難であります。なお、八幡橋交叉点は本年度信号機を系統的に改修することになっておりますので、この機能が発揮すればこの区間の渋滞も解消され、現状の交通事情はより好転するものと存じますのでご了解と特段のご協力を賜りますようお願いいたします」<神奈川県知事室長より筆者宛書簡>。

国道に最大の利害得失をもつのは、まず第一にその傍らで24時間生活を営んでいる県民である。彼らの要求をさておいてどのように「総合的に検討」するのだろうか。一日に5万台以上の車が行き

かう道路の流れをスムーズにし、さらに多くの車を通過させることによって大気汚染が減り、その上騒音、振動が少なくなるとでも考えているのだろうか。信号機の系統化に顕著のように、県当局には現在の交通量を規制しようという意思は微塵もない。もとより調和するはずのない車と道路公害との関係について、ひたすら県民に「ご了解と特段のご協力」を強いるだけである。

### 3———「破壊者の時代」

話がいつの間にか道路行政に及んでしまった。

さて、私たちが国道16号線根岸橋付近で国道公害反対の運動を始めた時、建設省は「目下、打つ手は全くといっていいほどない。成行きまかせです」とまったく国道の管理責任を放棄した発言を行なった<12>。事実、国道工事事務所長あてに提出した私たちの陳情書は、マスコミがこの問題をとりあげるまでの2カ月間、何の回答も得られなかった。ここにも為政者の態度が露骨にあらわれている。彼らは住民運動が起こって世論が盛り上がり、マスコミが騒ぎ出してようやく重い腰をあげる。しかも解決といえはきまって一時しのぎのものである。騒音疎開しかり、また、防音壁しかり。国道16号線の貧弱な路面がどんなに痛んでも、自動車交通に支障をきたすようになるまではその補修すら行なわれない。国道工事事務所としては、ヒビ割れだらけの路面を超大型トレーラーが通過し、そのたびに沿道の住宅が地震に襲われたようにはね上がり、食器棚の茶わんが音をたて机で清書できないような毎日が続いたとて問題にならないのだろう。「住宅造成でひっきりなしに走る大型ダンプの震動で壁やタイルが落ち、家もかたむいてしまった」と川崎市梶ヶ谷地区の一部住民が不満を訴えている。市や宅造建設会社へな

注<6> 国道16号線公害対策研究会『三重苦の国道公害 国道公害白書1971』1970年、P 7

<7> 『朝日新聞』1970年5月12日号夕刊「騒音苦に母子四人心中」

<8> 森下晃十郎「医学上よりみた自動車騒音」国道16号線公害対策研究会『私たちと国道公害 国道公害白書1971』近刊を参照。

<9> 『そでがうら』<袖ヶ浦団地自治会広報部>第32・33合併号<1971年8月31日>「アンケートまとまる 人間が住めるような環境ではない」

<10> 『朝日新聞』1970年7月8日「京浜版・聴診器も聞えません」この問題は市が独自に防音べいを設置し、一応の解決をみた<『朝日新聞』1970年10月8日号「京浜版・公費で“公害防止”」>。

<11> 『朝日新聞』1970年5月18日号「京浜版・三重苦にあえぐ公害校」

んども陳情したが、両者とも一方へ責任をおしつけ、結局、なにもしてくれない。「ここに来て3年しかたないのに、もう家はガタガタ。壁はヒビだらけ。ふる場のタイルも落ちた。未舗装道路を10トンもあるダンプが走るのでおさら道路はデコボコになり、震動はひどくなる一方」<13>。これは市道の話だが、国道16号線根岸橋付近でも沿道の約4割の家屋が、柱がまがって窓がしまらなくなったり、床の根太がゆるむなど、同様の被害をこうむっている。

一方、振動による路面の破損は地下埋設物にも甚大な被害を与える。

「横浜市戸塚区飯島町から同区长沼町にかけてガスのにおいがすると、通行人から東京瓦斯横浜営業所に連絡があった。調べたところ、県道地下1.5メートルに埋めてある直径300ミリの中圧管の継ぎ目6カ所から微量のガスがもれていた。このため横浜・戸塚署は、近くの道路1.5キロを交通止めにし、戸塚消防署も四台の消防車を配置、付近の火の使用を禁止して警戒に当たった。……東京瓦斯の話では、地盤が軟弱なうえ、重量車の通行がふえて震動が激しくなったためらしい」<14>。

「横浜市鶴見区生麦町1249の第一京浜国道で、地下1.1メートルに埋めてあった直径900ミリの水道管が破裂、国道いっばいに水があふれ出し、近くの民家25戸が床下浸水した。……断水はなかったが、同区生麦5丁目、本町通り1、2丁目など約4,300戸で水が濁ったり、水圧が下がったりした。同市水道局の調べでは、この管は28年に埋設した鑄鉄管で、縦に3メートルにわたって割れており、地盤が軟弱なところへ大型トラックなどの重量がかかって割れたものとみている」<15>。現在の道路管理体制では、いつこうした事態が発生しないとも限らない。

この原稿の依頼状を受け取った日の夕刊は、「川崎流通センター」がそこに入入りするトラックの

騒音や排気ガスによる道路公害をおそれた団地住民の猛反対でカベに突きあたっていると伝えている<16>。道路体系と何ら有機的関連をもたずに計画されたこの流通センター構想がこうした末路をたどることは4年前に出された川崎市の都市計画書を一読すれば当初から十分予測しえたはずである<17>。かつてルイス・マンフォードは『高速道路と都市』という著書でつぎのように述べている。

「おそらく、われわれの時代は、後世の歴史家にとってブルドーザーと破壊者の時代として記憶されるであろう。国内のあちこちで行なわれているハイウェイの建設は、あたかも大旋風の来襲、原子爆弾の爆発のごとく、植物の成長と人間そのものに多大の被害を及ぼしている。この破壊の習癖は都市に対してとくに悲惨な状況をもたらす。エンジニアは人間としての営みに奉仕するよりも自分自身の仕事に精を出すことを重要であると考え、道路をまっすぐに目的地に到達させるためには、森、小川、公園そして周囲の住宅を犠牲にすることなど何とも考えないのである」<18>。

これら一つ一つをよく考えてみれば、現在各地で高速道路建設計画に反対する住民の気運が盛り上がっているのはけだし当然であろう。マルチン・ニーメラーはナチスへの抵抗運動の痛苦の体験から「端初に抵抗せよ」<Principiis obsta>そして「結末を考えよ」<Finem respice>という二つの原則をひき出した<19>。ひとたび高速道路が開通すれば、その結末はわかっている。それならば、計画の段階で端初に抵抗するに越したことはない。

「県に反対陳情に行ったら“計画がまだ決っていないのに反対するのはおかしい”といわれた。決らなければ反対できない。決ってしまったら、もう反対できない。となるとこれはどうなるのか」<横浜・高速道路花見台線に反対する会><20>。

計画の段階で反対できなければ道路公害に見舞われるだけである。

注<12> 『朝日新聞』1970年3月27日号「京浜版・磯子の国道16号沿い騒音と振動に悲鳴」

<13> 『朝日新聞』1971年6月24日号「京浜版・ダンプ公害に泣く 川崎・梶ヶ谷地区」

<14> 『朝日新聞』1970年5月11日号「京浜版・横浜の県道でガスもれ」

<15> 『朝日新聞』1970年8月5日号「京浜版・水道本管が破裂」

<16> 『朝日新聞』1971年10月30日号夕刊「流通改善に思わぬカベ 団地住民ら猛反対」

<17> 中村紀一「書評 川崎市計画局編『川崎市第2次総合計画書—人口1,300,000—』」『京浜文化』<神奈川県立川崎図書館>vol.10 No.5 <1969年>を参照。

<18> Lewis Mumford, The Highway and the City, 1964, P.179

<19> 丸山真男「現代における人間と政治」丸山真男編『人間と政治』<『人間の研究IV』>有斐閣, P.192より再引用。

<20> 『朝日新聞』1970年6月15日号「京浜版・住民パワー 環境守る運動」

#### 4. どこかで口火を

国道公害反対運動を始めてから私のもとにいくつかの便りがあった。そのなかの一つがこれである。

「私共実の所、貴男様と同じ様な苦しみに何年、何十年も暮して参りました。朝、目がさめると騒音、震動の苦しみに何とかしなければ、また何とか出来ないものかと床の中に入るまで一日に何度も同じ事を考えて暮す日が最近の交通事情で多くなっている今日でございます。

何をどうして良いのか？ 誰に訴えたら聞いてもらえるのか？ 国道とか県道沿いの人は苦情申し立てたら笑われてしまうのか？ 幾つかの疑問を頭の中に入れながらも人様の家は苦しみが無いのか？ それとも私一人が神経質になっているのだろうか？ 我慢しなければ、と苦しみを抑えてまいりました。

日本全国の道路沿いに住居を持っている人には皆様…健康を害し、精神的な苦しみの立場にお出の方、数知れない程と存じます。経済的に恵まれた方は速やかに…引越しも出来るでしょうが、大分の方は貴男様や私の様な立場で生計を立ててお出のことでございましょう。

何とぞ根岸橋付近や国道16号線のみに限らず、日本全国の道路沿いの人々と手を取って大きな大きな力を作り、大きな運動として活躍して下さる様心からお祈り申し上げております」<傍点は引用者>。

ここには幹線道路沿い住民に共通の悩みと願いがこめられている。日夜道路公害に市民生活を侵されていながら、さて一体どうしたら解決できるのか、と考え始めると必ず行き詰まってしまう。問題があまりに大きすぎる。自動車道路は今日、全国津々浦々にはりめぐらされ、花形産業たる自動車企業は24時間その操業を続けている。一方に都市計画における交通体系の問題があり、他方に自動車産業のありかたが問われねばならない。道路公害はまさに全国道路沿い住民に共通の問題であり、その解決に市民的連帯は不可欠である。私たちが住民レベルでのエゴを押し通そうとする限り、裏通りと表通りとの利害は相対立する。裏通りを閉め出された車は必ず表通りに出てくるし、その逆もありうるからである。では、一体どうすればよいのか。あれこれ思いめぐらしたとて、結局、道路沿いのどこかが、道路公害反対運動の口火を切らねば、問題は解決しない。あちこちで道路公害反対の狼煙があがってこそ、市民的連帯の可能性が開かれるのである。

私たちの反対運動はこうした課題と取り組むにあたり、まず我家の道路公害の実態を明らかにすることから出発した。この過程で、昨年夏、横浜市公害センターの手により新宿区牛込柳町を上まわる鉛<最高値9.94mg/m<sup>3</sup>>が検出され、一酸化

炭素24時間 10 ppm の環境基準を越えている日が100日中97日あるという恐るべき事実が判明した。私たちはこれらのデータと住民運動の経緯を『国道公害白書』にして公開した。道路公害の実態と住民運動の一つの方法を提示し、あわせて住民運動相互の連帯を求めたのである。こうした試みはその後、上尾市原市団地自治会『わが団地の公害』<1970年>騒音被害者の会『騒音を告発する』<1971年>などとなってあらわれている。

ところで、道路公害の一原因をなす鉛、一酸化炭素など排気ガスによる大気汚染は、通常、騒音、振動のように身体に直接感じられないだけに看過されがちである。しかし、大気汚染は知らぬうちに私たちの身体を蝕んでいるのであり、とくに注意をはらうことが必要である。

「クルマの排気ガスや工場から出る亜硫酸ガスが日ごとにひどくなっている東京で、江戸川区松江の京葉交差点の排気ガス<一酸化炭素の濃度>が22ppmと、最高値を記録したが、付近の主婦や子供たちはのどの痛み、鼻かぜに苦しみ、商店では金属製品がサビつき、ドンブリの着色まで変色しはじめた。

……京葉交差点のド真ん中で交通整理をする小松川署の巡査長は、おもな症状を、①目のまわりがピクピクとケイレンする。②胸がムカムカしてくる。③黒いタンが出る——と訴える」<21>。

根岸橋付近の住民アンケート調査をみても、約4割が「咳や痰がよく出る」「頭が痛くなる」、3割以上が「すぐに疲れて気力がなくなる」「風邪をひきやすい」と訴え、2割が「気管支炎」にかかったり、目まい、耳鳴り、記憶の衰えがみられるなど、明らかに排気ガス汚染の影響を受けている。

私たちは横浜市に対して鉛中毒の検診を急ぐよう要請してきたが、それは今年中に実施の運びとなった。思えば、根岸橋付近の鉛汚染が明らかにな

ってからすでに1年4カ月が経過している。この間、地元選出の県、市議員からは何の助力も得られなかった。彼らが現地視察を行なった証拠は何一つない。さらに昨年9月、磯子区区市議員団会議に提出した陳情もいまだ梨のつぶてである。住民のための政治という代議制民主政治の原初的機能への期待はここでも見事に裏切られている。

注<21> 『毎日新聞』1969年11月15日号「東京版・22 PPMに侵される街」

## 5———結びにかえて

学生時代にトマス・ハーディの“Far from the Madding Crowd”という小説を読んだことがある。

「狂気の群集」ならぬ自動車騒音いや道路公害から「はるかに離れて」生活できたらどんなに幸せであろう。

「私は以前、国道沿いの古い家に住んでいたが、自動車の振動、騒音たるやすさまじかった。家は揺れ、話声は聞えず、テレビの画面はぶれる。そして耳鳴りがする。床へはいても寝つかれない。2児をかかえた妻は、今にも倒れんばかりにやせ細ってしまった。私自身も参ってしまいそうだった。

4カ月前に職員の宿舎にはいることが許された。小さい庭もある。夜になると全く静かだ。こどもたちは救われたように、安心して手足を投出すし、妻のかすかな寝息もする。この宿舎にはいつて妻も私も4キロふえた。静かな夕べのひとつき私は机に向い、こどもに童話を読んでやる。このしあわせを深く感謝し、大切に大切に時を送っている。

しかし、AさんやKさんたちは、今夜もあの振動と騒音に悩まされながら、遠い巨大な相手にどう

するすべもなく、やりきれぬ思いでふとんにもぐり込んでいるのだ。私は言いたい。『自らの利益のために他の権利を侵すな』と」<『朝日新聞』「声」1970.10.27.>。

「橋が落ちて、車が通れなくなった。国道のう回路として車の往来が激しかったのが、ぼったり途絶えた。軒の奥でひっそりと生活していた人々が、冬眠からさめた動物のように、顔を出しはじめた。夏は道端で夕涼みをする人が多かった。子供たちが道のまん中で、堂々と遊んでいる。「この付近にこんなにたくさんの子供たちがいたのか」

狭い道である。自動車が、電柱をこすりながらすれ違っていたのだ。その道を老婦人が3人、声高に話合いながら歩いて行く。横に大きく広がって…。若者が自転車をくねくねとくねらせて、センターラインをジグザグに走っている。幼児をつれた主婦が「横断歩道に足をのせ、反射的に左をみる。『あ、自動車はこないのだ』。幼児が手を放して先にかけ出す。母親は安心してあとからゆっくり渡る。

人々がぞろぞろあるき、みんな生き生きとしている。解放感にひたっている。食料品店の売上げは2倍にふえたという。店の主人が苦笑する。『橋がこのまま直らないでいてくれたら、いいんですがねえ……』。最近のモータリゼーションに、グサリと突きささる言葉だと思った」<『朝日新聞』「声」1969.11.21.>。

幹線道路沿いに生活する私たち住民は今日、自らの手でこの「橋」を破壊する思想をかちとらねばならない。それにはまず第一に、いやしくも公害反対運動にたずさわろうとする者は、公共以外のクルマに乗ることをできるだけ控えるべきである。そして使用しないクルマなど用はないのだから捨ててしまっ、2度と買わぬがよい。そこで第二に、とくに身近かな手足となる市電などを中

心に公共輸送体系の充実が課題となる。現在の道路計画はこうした体系を優先させつつ、再検討されるべきである。また、第三に無公害車の開発もさることながら、クルマの生産台数を規制させることが急務となろう。

いずれにせよ、道路公害は都市公害で「加害者が同時に被害者である」などというおよそ非論理的な議論を打破り、加害、被害のメカニズムを徹底的に解明するなかで、私たちは「橋」を破壊する思想の一つ一つを自らのものとして定着させていくことができるのである。

<千葉大学講師・国道16号線公害対策研究会>