

第4回行文線未整備区間の整備再開に向けた村民説明会 議事録

日時 令和3年7月8日（木）午後3時から

場所 地域福祉センター1階多目的ホール

事務局 副村長

村役場総務課長

支庁土木課長

支庁土木課道路河川担当

参加者 13名

開 会

○司会 それでは、皆さんこんにちは。本日はお忙しいところ、第4回行文線未整備区間の整備再開に向けた村民説明会にお集り頂きまして、誠にありがとうございます。

私は、本日司会進行役を務めます、支庁土木課工務担当の課長代理をしております佐々木と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、本日の説明会の進め方について、まずは説明させていただきます。座って失礼します。

本日の説明会ですが、皆さんの正面右側に提示しております次第に沿って進めさせていただきます。説明につきましては、正面のスクリーンを示しまして、30分ほど行わせていただきまして、その後皆様から御質問をお受けします質疑応答の時間を御用意しております。

本説明会の終了時間は、おおむね16時半を予定しておりますので、円滑な進行に御協力のほうをお願いいたします。

また、今後の参考とさせていただくため、説明会中は録音、あと動画並びに写真撮影をさせていただいておりますので、あらかじめ御了承ください。

続きまして、配布資料の確認をさせていただきます。皆様には、入口の受付で2点の資料をお渡ししております、1つは受付票です。そしてもう一つは、緑色のパンフレットとなっております。こちら、お手元にありますでしょうか。もしお手元にないよという方がいらっしゃいましたら、周りにいます係員のほうに御依頼頂ければと思います。

受付票につきましては、説明会が終わりまして退出されるときに回収させていただきますので、それまでに御記入のほうをよろしく申し上げます。受付票は今後の参考にするだけでなく、新型コロナウイルスの感染対策の一環として回収させていただきますので、御協力のほうをよろしくお願いいたします。

それでは、早速説明会を始めさせていただきたいと思います。

まず初めに、主催者側の出席者を紹介させていただきます。

皆様に向かって奥から、小笠原村、渋谷副村長でございます。

同じく、杉本総務課長です。

小笠原支庁土木課、湯浅土木課長です。

同じく土木課道路河川担当、馬場課長代理です。

開会挨拶

○司会 それでは、主催者を代表しまして、渋谷副村長より挨拶させていただきます。一言お願いいたします。

○副村長 副村長の渋谷です。こういう時期ということで、かなり距離を置いて、皆さんにもマスクを着用していただいていたの開催となりました。

私のほうからは、挨拶とともに、ここにあります第4回整備再開というのがあります。ここに至るまでの簡単な経緯を含めて御挨拶をさせていただきたいと思います。

これまでずっと私も説明会のたびに出ていますので、ほとんどの方は何回か聞いている内容かもしれませんが、逆に初めてお見えの方もいらっしゃるようですので、少しお時間を頂きたいと思います。

行文線ですけれども、自衛隊のところから山のほうに上がる、過去は村道だったルートから始まりまして、ローカルベーカーリーと言ったほうがいいですか、村の分譲地、そこまでは拡幅で東京都さんが事業を行っていましたが、そこから先は新設の道路として今現在清瀬の都住のほうに出るところまで工事が終わっていますけれども、その辺りの工事を進めるところから、当時のルートの案が二戸建ての都住をすぐ通るという、騒音、住環境の問題、さらにはそこから奥村に至るルートについては、ムニンビャクダンなどの生息地を分断するとか、それから奥村も住宅の真上を通るような形で水の心配、いろいろな心配事が村民の方から上がり、平成6年に一旦工事については保留となりました。

我々村としては、特に清瀬から奥村の間の高台のルートというのは、避難道路としても必要ということで、長く再開の要望をしてきたところですが、なかなかそういう運動を経た道路ということで、東京都のほうも再開にはなかなか進まなかったという状況がありました。

その状況を変えたのが、平成23年の東日本大震災。小笠原にも2メートルぐらいの津波が来ましたが、当時の津波被害などを見ながら、議会等でも再開の機運が出てきまして、東京都と再度交渉する中で、まずは村としてきちっと合意形成を図って東京都に上げてほしいということがございました。

今日未整備区間の整備再開の説明会になっていますが、その前に村が主催する3回ほどの村民説明会で村民の皆さんの御意見を伺いながら、まずは道路が必要かどうかという合意形成を図り、それがおおむね必要という中で、議会のほうでは意見書を出してもらったり、我々村長名での要望活動をして、27年に東京都さんのほうで整備再開を目指していただくということになりました。

そこからの経緯は、後ほど事務局からの説明があるようですので、そういった経緯を踏まえた道路であるということで、ルートの決定であったり環境にどうやって配慮するかということで、我々としては一刻も早く整備を始めていただきたいところですが、今日は具体的な道路の線形であったり構造を説明していただくという場になっております。

村も、議会も一日も早くということには変わらないのですが、多少時間はかかりますが、皆さんの安全・安心のためにこの道路の整備が早くなるということを願って、私のほうからは以上でございます。

○司会 ありがとうございます。

説 明

○司会 それでは、説明に移らせていただきます。

まず初めに、事業の全体的な概要につきまして、小笠原村、杉本総務課長に御説明をと思っておったのですが、今渋谷副村長のお話がほぼそれに当たるようなところもございしますので、湯浅土木課長のほうから、事業の計画について説明をさせていただきたいと思えます。湯浅土木課長、お願いいたします。

○土木課長 土木課長の湯浅から、これまでの取組について説明させていただきます。

準備再開に向けた取組について説明なのですが、まず平成27年10月、一番上ですね。に小笠原の村長及び村議会のほうから東京都宛てに、行文線の整備再開につきまして要望書並びに意見書が提出されました。これを受けて、東京都は行文線の整備再開に向けた検討等、動き出したところでございます。

翌年の平成28年度には、行文線未整備区間の整備に関する検討会を発足しております。この検討会は、島内の関係団体と意見交換を行い、円滑に整備を進めていくことを目的としておりまして、住民代表の立場としましては村議会、それから島内の行政機関、島内の自然環境の専門家を構成員と呼びます。

検討会で頂きました意見を反映しましたものにつきましては、村民説明会で報告することとしまして、村民説明会で頂いた意見を検討会にフィードバックしていくという流れで検討を進めているところでございます。

その後平成29年には、村民説明会に加えまして、全村民を対象としたアンケート調査を実施し、行文線未整備区間のルート変更を進めてまいりました。

これらのプロジェクトを踏まえまして、平成30年5月には最適なルート案を村民だよりにて公表させていただいているところでございます。最適なルート案の決定以降は、具体的な道路構造の設計検討の着手を開始いたしました。また、設計検討を進める過程におきましては、「行文線未整備区間の整備に係る専門家会議」を発足しております。

この専門家会議につきましては、自然環境の保全について科学的知見から専門家の方々の助言を頂いて事業を進めることを目的としており、自然環境等における各分野の学識経験者、研究者の方、また指定する東京都職員を専門家会議の構成員としております。

専門家会議で頂きました意見を基に、防災性や自然環境及び景観に優れた道路構造を検討してまいりました。

では続いて、前回第3回目の村民説明会について報告させていただきます。

上段にあります平成30年3月21日、それから3月27日の2日間で、計4回開催し、参加者は合計38名御参加頂きました。

本説明会では、最適ルート案としまして一部地上案を提示しました。

参加者の皆様から頂いた主な意見を紹介しますと、「一部地上案」に賛成する意見として、道路の整備を期待する意見を頂きました。その一方で、完成後の維持管理に対する不安、またルート内に存在する地下壕の保護についても御意見を頂いたところでございます。

前回の村民説明会につきまして、最適ルート案、そして一部地上案を御紹介いたします。

スライドのとおりなのですが、左手清瀬側の村道釣浜線との接続部を起点としまして、右手奥村交流センター付近の夜明道路との接続部が終点となります。

道路構造につきましては、起点からトンネルを通過し、部分的な地上部、また2か所目のトンネルを通過し、奥村川をまたぐ橋梁となります。

この案を最適とした理由につきましては、3点ございます。

第1に、自然環境関連のコントロールポイント、ここで言うちょうど赤枠で囲った部分のコントロールを避けつつ、トンネルを採用することで景観へ配慮したこと。

第2に、地上部を設けたことで、この黄色で示しています津波緊急避難路との接続が容易であること。

第3に、地上部でトンネルを分割することで、トンネル延長を短縮化し、防災・治安面での不安を解消したこと。

この案をもって、村民説明会を実施し、村民だよりにて公表させていただいたところでございます。

本日の説明会につきまして、説明ポイントは主に4点です。

スライドですが、第1に、地上部における道路構造検討の結果につきまして。

2点目としまして、主な道路構造検討状況について。

3点目が、全体計画図及び整備イメージにつきまして。

最後に、環境影響評価及び環境保全措置の検討状況について御報告させていただきます。
○道路河川担当 それでは、地上部における道路構造の検討結果について、支庁土木課馬場より説明いたします。

これまで公表した最適ルート、一部地上案のうち、2つのトンネルに挟まれた地上部の道路構造の課題について御説明いたします。

山の中で道路を建設する場合には、擁壁構造を用いることが一般的です。このため、これまで擁壁構造の採用を検討してまいりましたが、その場合3つの課題があることが判明いたしました。

第1に、山側にある切土や盛土によって地形が大きく改変されること。

第2に、山側の改変に伴い、沢も改変されるため、自然環境、生態系への影響が懸念されること。

第3に、擁壁の建設によってコンクリートの壁面が連続して見えるため、景観性が懸念されることです。

そこで、現地の地形などの状況から、適用可能となる2つの道路構造案を説明します。

A案の左側に示す擁壁構造です。擁壁構造は、土を盛り立てて谷側の道路側面に土留めを兼ねたコンクリートパネルを設置した構造となります。

なお、設置した擁壁によって、道路の山側斜面に降った雨水の流れも改変されることとなります。

B案では、右側に示す鋼製栈道構造です。支持杭を地面に打ち込んで、鋼製の部材を組み合わせた栈橋のような構造となります。道路の山側斜面に降った雨水は、今までと変わらず地表面を流下可能であります。

画面は、A案、擁壁構造となる場合の図です。画面中央に示す地上部の右側には、大きな沢があり、谷も深いことから、適用可能な擁壁高を上回るため、下の図に示すとおり、橋梁で上越しする必要があります。

また、この橋梁を造る際には、橋を架け渡すための施工ヤードとして、工事用仮橋の設置が必要となり、改変範囲が道路用地外まで拡大します。そのほか、小さな沢については擁壁構造が適用できますが、この擁壁設置のためには土工事によって地形改変が生じることとなります。

続いてB案です。鋼製栈道構造となる場合の図です。画面中央に示す地上部の全ての沢を鋼製栈道で上越しするため、直接的な地形改変は限定的かつ小さく抑えることが可能であります。

画面は、先ほど紹介した2つの構造案について、比較検討した表となります。経済性、防災性、自然環境、生活環境、景観、施工、維持管理について、工期の7項目に対して、○と△で評価の重みづけをしています。バーで表記されるものは、評価に差がなかった構造です。

評価が同程度となったものは、経済性と工期でありました。

A案について優位性があったものは2点あります。1つ目が工事中の生活環境として、多くの支持杭を打ち込む鋼製栈道構造に対して、騒音振動の影響が小さいこと。2つ目が、施工性として鋼製栈道構造と異なり、島内の施工及び維持管理の実績があることです。

一方で、B案について優位性があったものは、3点ありました。1つ目が、防災性として、擁壁構造と異なり、斜面を背負わないため、土砂災害の影響を受けづらいこと。2つ目が、自然環境として、継ぎ足し作り上げた箇所を足場として利用し、造り進めていくことが可能であり、地形改変や沢への影響が小さいこと。3つ目が、景観として栈橋構造は

視覚的な透過性が高く、景観色を採用できるため、周辺になじみやすいことが挙げられます。

よって、総合的な評価としては、B案の鋼製栈道構造を最適案として採用することといたしました。

改めて、鋼製栈道構造の3つの利点について、写真などを用いて御説明いたします。

1つ目が防災性です。画面左手に示す写真が、豪雨による土砂災害現場の写真です。写真手前側で擁壁構造の道路が大きく崩れていることに対して、奥側にある鋼製栈道は、杭を地盤に打ち込むことによって、その形をとどめている状況が確認できます。

また、画面右手に示す写真は父島島内の道路における倒木現場の写真です。斜面を背負う道路構造となった場合、倒木の影響を受けることとなりますが、鋼製栈道は斜面を背負わない独立構造になりますので、倒木の影響を受ける可能性も小さくなります。

2つ目が、自然環境です。画面左手の写真は、継ぎ足しで造り上げた鋼製栈道を足場として利用し、造り進めていく状況で、別途工事用の仮橋を造る必要がないなど、地形改変を小さくすることができます。

また、画面右側の写真は、山に降った雨水が構造物に遮られることなく流下していくイメージを示しております。栈橋構造を採用することで、水の流れを保持することが可能となり、周辺の生態系に対しても配慮が可能となります。

3つ目が景観です。コンクリート壁が立ち並ぶ擁壁構造と比較して、鋼製栈道は視覚的な透明性が高く、景観色が採用できるため、周囲に景観になじみやすい構造が実現可能です。

以上が、鋼製栈道構造を採用した場合の利点となります。

次に、主な道路構造として、トンネルと鋼製栈道に関する検討状況を説明いたします。

画面は、トンネルの出入り口となる坑口のイメージとその位置を示しています。今回採用するトンネル坑口の構造形式は、夜明道路の長谷トンネルをはじめ、島内のトンネルでも多く実績がある構造を採用しました。

1号トンネル起点側、2号トンネル終点側の坑口は、位置図矢印で示す箇所からの見え方となります。

画面は、鋼製栈道のイメージ図となります。清瀬側と奥村側のトンネル坑口の間を鋼製栈道で結び、道路の下には支持杭の柱が立ち並ぶ外観となりますが、景観色の塗装を施し、周辺環境との一体性に配慮してまいります。

続いて、トンネル上部及び鋼製栈道の下部に近接する地下壕対策について御説明いたします。今回計画した路線周辺には多くの地下壕が存在し、現地調査にて、その位置と内部の広がり把握しています。

施工時や完成後にこの地下壕が崩落しないよう、2つの対策を実施いたします。

第1に近接対策です。鋼製栈道の支持杭は、地下壕との干渉、崩落を防止するため、可能な限り一定の離隔を確保して配置いたします。画面右下に示す図は、地下壕との離隔を確保した杭配置を検討した図となっており、地下壕を避けた杭配置を計画しています。

第2に、充填対策です。トンネル工事や鋼製栈道工事の施工の影響によって、やむを得ず崩落が懸念される地下壕については、必要最小限の範囲に対して地下壕の内部を充填することで近接部の安定化を図ります。

続いて、トンネル、鋼製栈道、橋梁の工事手順について説明します。

工事を進めていく順序としては、画面に示す図のとおり、終点側となる夜明道路の小笠原整備工場付近から着工し、そこから起点側に向かって順次構造物を整備する計画としています。

画面下の挿絵は、主要工種であるトンネル、鋼製栈道、橋梁における施工イメージの画像を示しております。

次に、工事工程について説明いたします。

まず初めに、工事の準備として、資機材の調達と運搬を行い、橋梁工事から着手し、続いて2号トンネルの工事、鋼製栈道工事、1号トンネルの工事の順番で主要な構造物を整備し、最後に舗装などの付帯工事にて道路を施工し、トータルで8か年の工事工程を見込んでおります。

次に、全体計画図及び整備イメージについて説明いたします。

画面は、これまで説明した行文線未整備区間の整備に係る全体計画図として、平面図及び縦断図、そして主要構造物の断面図を示しております。

左手側起点から青色で着色した1号トンネル、その先紫色で着色した鋼製栈道は、津波緊急避難路との交差点で階段により接続予定です。

さらにその先、青色の2号トンネル、そして赤色の橋梁を経て、奥村の小笠原整備工場付近にて夜明道路と接続いたします。

画面は、整備後のイメージ図として、大神山公園パノラマ展望台と、海上から見た整備イメージを示しております。画面中央の奥、山の中腹には鋼製栈道が描かれておりますが、

一見してその存在が分からないほど周りの景観になじんでいることが御覧頂けるかと思えます。

次に、環境影響評価及び環境保全措置の検討状況について説明いたします。

まず初めに、大規模公共工事など環境に大きな影響を及ぼすおそれのある事業については、東京都環境影響評価条例に基づいて、環境影響の予測や影響の評価、またその結果に基づき適正な環境配慮を行うことが定められております。

今回の行文線事業は、条例の対象事業に該当していませんが、小笠原の自然環境の重要性を鑑みて、環境に対して特段の配慮をすることを目的に、自主的に環境影響評価に取り組むことといたしました。

画面のフローを御覧ください。下段は、事業の流れについて示しています。現在詳細設計の段階に位置しており、用地取得の手続を開始する目前まで業務が進んでいます。

続いて上段は、事業の進捗に併せて実施する環境影響評価の流れとなっており、左側から事前調査、予測評価手法の選定から始まり、現在は環境影響評価の実施段階に位置しております。

環境影響評価に必要となる環境調査、水文調査、地下壕調査並びに地質調査から得られた結果と、実施中の道路設計の結果を用いて、事業の実施が環境に対してどのような影響があるのか、予測や評価を行い、必要に応じその影響を低減するための具体的な保全措置の検討を実施しています。

環境影響評価の具体的な進め方について説明いたします。

本事業では、学識経験者などから構成される専門家会議を組織し、画面下に示す11の環境影響評価項目を対象として、自然環境や生活環境に配慮した事業の在り方や、保全対策について助言を頂きながら計画検討を行っています。

先ほどのフローで示したとおり、環境調査などの現地調査はおおむね終了しておりますが、環境影響評価を実施するに当たって不足する情報を把握する目的で、引き続き一部の調査は継続実施しているところです。環境影響評価で実施すべき項目のうち、専門家会議で御助言頂いた内容の一部について御説明いたします。

まず水質汚濁の項目では、道路の建設に係る奥村川への水質対策の必要について御助言頂いております。

次に生物・生態系についても、重要種の保全措置や、工事改変範囲における緑化対策及び外来種の侵入防止対策の具体的手法について御助言を頂いております。またそのほかに、

適切な環境影響評価を行うために必要となる各種調査の実施方法についてなど、様々な項目について御助言を頂いております。

次に、環境影響評価として影響が想定されたものに対し、専門家会議で御助言を頂きながら保全措置の具体化を進めている項目について説明いたします。

まず大気質についてです。排出ガス対策型建設機械の採用をはじめ、粉塵対策として発生土などの運搬時における防塵シートでの被覆や、地形改変によって表土があらわとなる箇所に対する散水などの対策を検討しています。

次に、生物・生態系についてです。道路建設による地形改変の最小化や、地形改変範囲における緑化や外来種の侵入防止対策、ロードキルへの配慮対策として、海鳥等に配慮した夜間照明対策や道路標識の設置について検討をしております。

また、水質汚濁については、建設工事による排水対策として、濁水処理施設などの設置について検討をしています。

最後に、全般的な項目としては、工事前から供用後のモニタリング項目や計画について検討を進めています。今後も道路設計の進捗に応じて、適宜専門家から御意見を頂きながら、環境に配慮した計画の検討を進めてまいります。

最後に、今後の事業スケジュールについて御説明いたします。

本事業の流れは、画面に示したとおり、現在は設計段階に位置しており、用地測量などを実施しながら、工事着手に向けて詳細設計を実施中であります。

今後も事業を進めていく中で、事業の節目には適宜村民の皆様への報告を行いながら、事業を推進してまいります。

これで私からの説明は以上となります。御清聴、ありがとうございます。

○司会 では、以上で説明は終了となります。

質疑応答

○司会 それでは、早速質疑応答のほうに移らせていただきたいと思います。なるべく多くの方から御意見賜りたいと思っておりますので、質問される方は、質問の要旨を簡潔に、また幾つか質問があるという方は、まとめて質問していただけますようお願いいたします。

質問のある方は挙手していただきまして、私のほうから御指名させていただきます。係員がマイクをお持ちしますので、マイクをお受け取りになりましたら、お名前を言ってい

ただいで質問のほうをしていただければと思います。

また、今回新型コロナウイルスの感染対策ということで、質問者の方が替わるたびにマイクの消毒をさせていただきますので、そういったことで、速やかに係員にマイクをお返しいただければというところでございます。

そういうことで、それでは御質問をお受けしたいと思うのですが、御質問がある方いらっしゃいますでしょうか。では、マイクをお持ちしますので。

○参加者 山ほどあるので、他の人のを聞いてからでもいいですよ。

○司会 では、他の方で、どなたか御質問ある方がいらっしゃればどうぞ。

○参加者 奥村に住んでいる者です。

ちょうど住んでいるところが保育園の裏のほうになるのですけれども、2号トンネルと先のところの境の川が流れているところが、ちょうど家の裏になるのですが、この橋のところの雨が降ったときの雨水が、道路上に降った雨水がどこに流れていくのかなというところが気になるので教えてください。

○道路河川担当 御質問の内容を確認させてください。鋼製栈道のところではなく、2号トンネル。

○参加者 鋼製栈道のところに造った・・・。

○道路河川担当 橋の上ですか。2号トンネルの工事していたところの鋼製栈道の付近。

○参加者 はい。

○道路河川担当 大きな川がそこにはございます。ふだんは枯れ沢になっておるのですけれども、ここに降った雨については旧赤間ホテルの脇の水路を經由して、奥村の支川側、支流の方向に流れています。

○参加者 家の裏がちょうどこの川があるので、そこに流れちゃうと怖いなど。

○土木課長 本線の家裏というのは、トンネルのところですか。

○参加者 トンネルと、ここです。

○土木課長 ここはトンネル。

○参加者 トンネルと栈道の間のところ。

○土木課長 ごめんなさい、ここら辺ですね。

○参加者 そうです。

○土木課長 ここの家ですよ。

○参加者 そうです。その真下が見えなくて、この栈道の上に降った雨水が川に流れる。

○土木課長 このところ。

○参加者 怖いなと思って。

○土木課長 道路排水につきましては、基本的には全て流末側のほうに持っていくことを基本にするのですが、ただ、流量がどれぐらいかによって、あとはこの今奥村川の上流ですね、によってはまた別のところに詳細検討しているところですので、その辺はこれから設計していくということで何とも言えないということです。ただ、当然現地では、この間の熱海の、ああいうことが起きてはいけませんから、その辺は検討していきます。

○参加者 ありがとうございます。

○司会 ほかに、御質問ある方いらっしゃいますでしょうか。

○参加者 先ほど工期が8年ということでしたけれども、工事が始まるまでまた何年かかかります。そうしますと、最終的な完成はいつになるのですか。

○土木課長 スケジュールにつきましては、現地測量、用地測量、道路詳細設計をしまして、これから用地買収手続に入るわけなのです。それを今大体1年ないし2年想定しているものの、相手あつての用地買収になりますので、それが出てからも数年かかるということで、まだ具体的な工期までについてはお示しできてないということです。

○参加者 そうしますと、10年程度はかかるわけですか。

○土木課長 そうですね。

○参加者 ちなみに、その完成する前に南海トラフの津波が来るのではないですか。

○土木課長 今整備を始めようとしているところですが、それは環境への配慮というのでも検討しないといけない項目ですので、今は鋭意進めているということです。

○参加者 ちなみに、もし南海トラフが来る前に完成しなくて、道路がそのままになって、発電所が壊れ電源がなくなる。役場も流される。奥村地区の住民のために仮設の住宅建てるのも、まだ道路が完成してないとなったら、島民全島避難、その間に建設関係者だけ呼んでここで改変工事をするみたいなことにならないかななんて思いますけれども、早く整備することが大事で、島の人間は環境に関してすごうるさいですけれども、その辺は大丈夫かなと思います。

○副村長 経緯を説明しましたように、順調に行っていれば平成7年から連続して工事もう既に終わっていたと思うのですが、実際の予定していたルートが、今のルートとは全く違うもので、環境の問題、住環境の問題で一回頓挫したところでした。

その当時よりもさらに東南海・南海の懸念、さらには東日本大震災が実際に起きて、各

地で大きな被害を受けた中で、やはり改めて造る必要があるだろうと。我々としても、急いでくださいと、今の課長、前の課長、みんなに言っているのですが、ただ、過去の経緯の中でどうしても慎重に調査をし、特に環境問題の調査、それから構造的にどういうものがいいかというのをやっていたので、どうしても工期とか、両側からなかなか工事を進められないということもあって、10年といわれています。

東南海・南海が30年から40年ぐらいの間には起きると言われていますので、今おっしゃったように、もしかすると工事中に起きてしまうかもしれません。ただ、できてから起きたとしても、今懸念されていた部分というのは、この道があるかないかとは別で、どんな被害を受けるか、受けたときにどうなるかということが多分心配をされていると思います。

我々も、今の世の中で東電の発電等が被災して電気が通じなければ、普通の生活ができない。復旧までには相当の時間を要すると思っています。ですから、東南海・南海というのは同時に東海地震、南海地震が最大で起きた場合に、皆さんにお配りしている津波の影響が出てきますが、決してそれだけではなくて、今までも東日本のときも2メートルぐらいの津波が来たときに、これからいつ何時四方から津波が来るかもしれません。どうしても最悪の場合は、今おっしゃったように一度一般の島民の方がどこかに、本土に仮住まいしていただくような、それだけの大きな被害を受ける場合もあると思います。ただ、それが全てではなくて、軽い災害のときには、島に暮らしながら復旧を望むと。その際に、やはりこの道路が、できれば10年かからず早くできてほしいとは思いますが、そういう復旧にも役に立つのだらうと思っています。

以上、お答えになるかどうか、いろいろ考えてはいるのですが、起きたときの時期、状況によるのかなと思っています。

○司会 手前の女性の方。

○参加者 鋼製栈道の工事の際なのですけれども、保育園の裏の避難経路の上部を工事されると思うのですけれども。その期間、避難経路は使用できるのでしょうか。

○土木課長 工事範囲の施工につきましては、当然、緊急避難道路はそのまま活用できるように考えていきます。

○参加者 分かりました。ありがとうございます。

○司会 その他、御質問ある方。

○参加者 質問項目多いですけれども、最初に環境調査をいろいろやってきたという一言

で終わっているのですが、副村長からムニンビャクダンということが言われましたけれども、何を守るための道路なのか。そのようなことについては村民に明らかにできないのでしょうか。専門家会議を私も傍聴に行って聞いていますけれども、公聴者用の資料にはその言葉が全て消されている。会議の中では言葉は出てくるんだけど、村民の公聴者に対しては何を守るかという、言葉そのものが、たとえばノスリだとかアカガシラカラスバトだとか言葉自体が消されたものが配られているということで、ちょっと疑問なわけです。そのようなことを隠して調査をしなければいけないのか。という意味では、ここで何を守る調査かということは決めてないのかというのが1点です。

それから2点目は、工事で前に聞いた土木課さんの見解では、清瀬側のトンネル入り口の工事で、バックヤードとして海軍の通信所を使うということになるだろうということと言われました。海軍の通信所というのは、これは小笠原の戦跡では大正時代の最初の最古の戦跡であって、村の調査では概略の調査はされていますが、詳細な調査は行われていません。もしここを使うとすれば、調査が必要だと思いますが、どう考えますか。

3点目は、先ほど質問がありましたけれども、道路改変について第2トンネルから、外から降りこむ水が栈道のほうへ流れてくるわけですね。それは谷に流しちゃうということなのか、先ほどの説明では奥村川一番下流までずっと持っていくというようなことが言われていましたけれども、現実には大雨のときは道路はモクマオウの葉で側溝がふさがれて、水があふれているというのが現実です。そういう中で、とても奥村川まで排水を引っ張ってくるという考えは非常に非現実的で、実際は心配されていた旧赤間ホテルの谷面に水がいっぱい落ちてくるのではないのか。そういう影響というのをどう考えているのかという質問です。

4点目は、整備工場側の橋ですけれども、ここは現状では非常に狭くなっていて、その狭い部分を橋の橋脚を造るために広げるわけですね。それからまたそこには、太いタマナの防風林ができていて、それは上流に風が行くのを、それから上流から風が住宅のほうへ流れているのも、防いでいると思うのです。その部分が橋が完成するという、あるいは橋の工事中も含めて一挙に風が広がるということで、そのことでの影響というものは考慮されているのか、あるいは調査されているのでしょうか。

5点目は、咸臨丸墓地、これは私定期的に調査に行っているのですが、実際に車を止める場所というのはないので道路上に止めているのですが、かなり交通量が頻繁にあります。工事なんか始まるとダンプが通る、片側通行は無理ではないのかなというような状態が想

定されるわけですがけれども、その咸臨丸墓地の辺りの駐車、これは観光でも使われていますけれども、その辺についてどう考えているのかという点です。

6点目が、トンネル工事の入り口のバックヤードというのは造らないで、鋼製栈道で処理できるのですか、ちょっとそれは考えられないような気がするのですが、あくまでも掘り出した土を、あるいは工事する車両が止まっている場所というのは造られるのではないのか。そういう埋立て部分というのが、この鋼製栈道の第1トンネルの下流側、そういうところに必要、発生するのではないのかな。そうすると、発生した平地あるいは栈道への影響というのが、その下に影響してくるのではないのかということが懸念されます。

それから7番目。鋼製栈道の上に、どのように見えるかという模式図がありましたが、出来上がると逆にそこからどう海が見える、二見港に入ってくる船が見えるということで、非常にいい展望場所になると思っています。そうするとそこに車を止めて見るという観光スポットという場所になると思うのですが、この道路は歩道を設けないという構造で、現状だとそういう車が止められるような広い道路というのはできないのか。造ってからではなかなか大変な、特に鋼製栈道というのは一旦造ってしまうと難しい工事だと思うのですが、そういう点をどうお考えですか。

以上7点です。

○司会 はい、ありがとうございます。

○道路河川担当 それでは7つの件、御質問があったかと思いますが、まず1番目、環境調査しているということの中で、何を守るのか言えないのかという御質問かと思いますが。それについては、確かに専門会議等の中では口頭でムニンビャクダンというような言葉も出てきていたかと思います。今回のこの会でも、使用したスライドの中で紹介したルート決定に至るコントロールポイントとして赤枠で囲っているところには、そのような守るべき種が存在するということがあります。ただし、資料にそのようなものを残すというのは、こちらのほうではできませんので、御理解頂きたいと思います。

続きまして、2点目は、清瀬の第一トンネルの上あたりに通信施設があるということで、そのヤードを使うのかどうかという御質問でよろしかったでしょうか。現段階は、まだ設計の途中であり、施工計画が今取りまとまっている状況ではないので、その可能性もあるということで、以前の説明会なり何なりでお伝えしていたかと思います。今後その施設を本当に使うのかどうかというようなところは、設計の熟度を高めていく中で検討して進めていきたいと思っています。

続いて3点目、1号トンネルの雨水等の流し先、モクマオウ等の葉が集水桝に集まることで流し切れないのではないのかというような御質問でよろしかったでしょうか。今回斜面を背負わないというような構造として鋼製栈道を御紹介させていただいております。通常の擁壁構造による道路と違って、斜面を背負わないことで、落ち葉等もかなり軽減できるのではないかと考えております。ただそれだけではなくて、当然ながら大雨や風の強い後については、清掃等こまめに実施して、桝が詰まらないようにしていきたいと考えております。

4番目、赤い色で示した奥村川のかかる橋梁の付近での、タマナが自生しているような箇所での、風による影響の話でよろしかったでしょうか。当然ながら、そういう谷地形になっている箇所については、風がほかの箇所より強く吹くことも想定はしております。かつ道路の橋を造るときには、そういった風に対する力も考慮して橋梁の設計を行いますので、その辺、煽られて危険にならないような構造物を造ることで考えております。

○参加者 上流、下流への影響に対する影響については、どのように考えますか。

○道路河川担当 現在実施している環境調査の中でも、風の影響についてどうなるかというところも調べておりますので、その辺も今後の環境調査の実施の中で、対策がもし必要であれば図っていくこととなります。

もう一度繰り返すにはなりますが、風環境については、道路整備に伴う風環境の変化による植生の乾燥化ということで、評価として捉えて評価しております。道路の整備によって、風向きや強さの変化を確認されているので、変化の程度は小さいということも確認しています。変化の程度が比較的多い箇所については、乾性の植生等であったことから、予測範囲全体で見ると、風環境の変化による影響は軽微であるというふうに現時点では予測しております。

風環境について、現在データを収集するため、気象計を設置した調査を継続して実施しております。今後も調査結果、設計条件等備えて、現況調査を実施していくこととしております。

5番目の咸臨丸付近の駐車対策ということですが、現道自体広くないところではあります。この辺は警察さんのほうと今後こういう相談があったということで、何か対策を図るような進め方をするというところで調整はさせていただきます。

6番目のトンネルの工事によるバックヤードが不要とは考えられないかということへの御質問かと思えます。今進めている道路の設計の中では、オレンジ色の箇所が、これは橋

梁の仮設のために必要となるヤードとして、仮設の栈橋を造る箇所ではあるのですけれども、当然ここだけではバックヤードは、トンネルを造るときのバックヤードは足りません。なので、ここ以外に使用できる施設を現在、村役場のほうと調整して確保していくことで考えています。

7番目、鋼製栈道の展望がいいことと、あと歩道はないことを受けて、駐車できるスペースを設けられないのかというような御質問だったと思います。このことについては、先ほど私から鋼製栈道に対する地下道の対策の1つとして、地面に打ち込む支持杭の配置について紹介したところなのですけれども、こちらの図でいきますと、下の地下壕との離隔を確保した杭配置ということで、ナンバー5、ナンバー6付近の図を紹介しています。こちらのほう、杭の位置を少し変えることによって、ほかの箇所よりも幅員が広がる箇所が発生します。そこを展望スペースという位置づけではないのですが、我々がこの道路を造った後に、維持管理するための作業車の駐車スペースとして整備するという目的で、駐車できる場所を設けます。ふだんは我々の維持管理に係る車がずっと停まっているわけではないので、こうしたところが今御質問のあった箇所として利用できるのではないかと考えております。

以上7つの質問に対してお答えさせていただきましたが、大丈夫でしょうか。

○司会 それでは、ほかに御質問ある方いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、一番最初に御質問のあった方のほうからお願いします。

○参加者 近頃雨量の異常なゲリラ豪雨的な線状降水帯とかがいろいろ出ていますね。まず第1期工事、もう大分前、十何年前のときに説明会に出ているのですけれども、都の説明が結構いいかげんで、どれぐらいの雨量に対して設計をかけていますかと聞いたら一時間当たり200mmという驚きの答えがあって、そんなに耐えられるのだと思っていたら、あっという間にあちこち崖崩れ、盛土切土が所かまわず、非常に崩れる確率が多いところとして名を馳せていますよね。

今回も、新しいところは盛土切土もあまり関係ないとおっしゃっていますけれども、はっきり言っているんな見通しが今まですごく甘かったのです。説明を聞いて、えっ、そんな説明してなかったのにと、結構工事上の不手際を今まで見ていたりしているので、それがすごく心配です。

あと、これはすごく大規模な工事ですね。島内でまず無理でしょうね。建設会社の作業員が全然足りません。特に今、母島、父島両方とも、工事がすごく立て込んでいて、公共

私に関わらずすごい遅れています。作業員もいません。共勝丸も荷物滞っています。建設工事の資材も全然届かなくて、進んでないですよ。

これは津波道路なので、いつ来るか分からないから早く欲しいのですけれども、まず都住の建て替えが今出ていますね。保育園、小中、みんなだいが前に計画を立てていますけれども、全然進んでいません。もう保育園なんて漏電したりなんかして火事の危険があるくらい。あと、作業員が全然いません。今都営住宅が募集中止あるいは母島についてはやめた。そしたら、作業員がどこに泊まるんですか。内地から建設会社も呼ぶんでしょう。作業員も呼ばないとできないです、こんな大工事。今でさえいろんなところがストップして進まないんですよ。足場だけ組んで、半年間都営住宅の壁を塗らなかつたり。作業員がいない。建設会社がない。

ここの工事やったら、さらに工事が止まってしまう。都営住宅を当てにして今頑張ってアパートに住んでいる人も都営住宅に入れなかったら引き揚げちゃう。引っ越ししちゃう。あと飯場だって、今飯場持っている土建会社ほとんどない。どうするんですか。これから悪いけど、こんなコロナの時代で地球環境の保全の方にかじを切らなきゃいけない時代に、命はもちろん大切です。でもこの工事をやるべきなんですか。私たちの基本的な生活、毎日の生活であたふたしているのに、私たちはちょっと。今リニアも静岡と山梨で止まっていますね。あれ、トンネル掘らないでくれと、地下水が変わってしまい、環境が激変してしまうのでやめてくれと知事が頼んでいるくらいなのに、ここの世界遺産のところに穴をあけていいのか。これ幾らお金がかかるんですか。

はっきり言って、今まで公共工事で5年かかりますというところを、5年で終わったためしはないです。長谷トンネル、最後の仕上げで舗装のお金がなくなっちゃってトンネルができていないのに路面の舗装のお金が工面できないと言っただいぶ止まっていたよ。思っていたより費用も時間もかかるんです。また、ちゃんと維持管理はちゃんとやってもらえますか。北袋沢の都道、擁壁を作ってパネル工法で盛土というか石を入れて工事やったの、もう20年たって崩壊が始まっています。壁面にひびが入って、鉄筋ぼろぼろで、もう毎回心配で、斜面に生えている木とか草を丹念に刈って擁壁を隠さないように、まず管理してくれとだいが頼んでいるのに今年一度も来ていない。見にも来ていない。どうなっているの。

20年たって、都道は崩壊しかけているのに、何の手当てもしてくれない。これは造ってちゃんとメンテナンスするんですか。お金なくなった場合、もうしませんということ

は済みませんよ。あとこの現場の地質どうなっていますか。火山灰ですか、火山岩ですか、堆積土壌ですか。北袋沢は火山灰でできているので、頼むからトンネルを掘らないでくれと言って、やっと事業が停止していますけれども、崩れるからね絶対。ここの地質は、どうなっていますか。トンネル掘るから土がいっぱい出ますよね。どこに捨てますか。洲崎で前に職住の工事したときに、赤土を山ほど積んで、海にだいぶ汚れましたよね。おがさわら丸からよく見える赤色の海ということで評判になったこともありましたけれども、そういう懸念材料が山ほどあるんです。一応ここら辺までにしておきますが、お返事ください。

○土木課長 御意見ありがとうございます。

まず一番最初に御意見頂きました支庁の説明責任に関しましては、皆さんに理解していただけるように努めていくつもりですし、していかないといけないと思いますので、その点は真摯に対応したいと思います。

頂きました質問いくつかありましたので、確認しながらなんですが、まず作業員問題。事業について滞るのではないかとこのところにつきましては、予定していたものがかなわないんじゃないかということにつきましては、都住の建替え説明会等がありますので、島内事業を鑑みながら関係機関と調整しながら進めていく予定ですし、作業員の確保につきましては、それこそ、村と東京都と、実際にできるのがどうかということも考えながら進めないといけないと思っています。ただ、それについては、現在確実にこの期間でというのもまだ定まっていない状況ですので引続き調整させていただきたいと思っています。

先ほどお話がありました、この道路自体つくるべきなのか、防災上やる必要性があるかということについては、東京都も村も防災道路としての必要性は高いところで整備を急ぎたいと考えているところでございます。当然保育園、それから小中学校等、ほかにも急ぐ事業はあるので、そちらは同時並行でせざるを得ない状況なのかなという認識でございます、

もう一点、南アルプスのリニア新幹線の、今ちょうど地下水問題、湧水問題等で事業が止まっているような状況で、現地につきましては大深度地下法という、かなり地表から40m以上深いところで事業をしているということもあって、地下水位が高いということが問題の原因となるということです。

今回今予定しております1号トンネル、2号トンネルにつきましては、地下水位は事前に低いことを確認してございます。ですので、トンネル工事中に発生する湧水は少ないの

ではないかという想定で、今検討しているところでございます。

続きまして、北袋沢の擁壁につきましては、事実を確認しまして速やかに対応を検討したいと考えています。

地質につきましても、今年度調査を実施中でございまして、トンネルを掘るわけですので、しっかり確認した上で施工してまいります。ただ、現状としましては、トンネルにつきましては問題なく施工できるということで詳細検討に移っております。

土捨て場につきましては、御指摘のとおり、今洲崎を考えております。ただ、捨て方、または当然海に出ることがないように、その辺については管理しないといけないと考えています。

それから最後に、今事業のトータルコストにつきましては、今回トンネル2本、それから鋼製栈道、橋梁を予定しているわけなのですが、トータルで40億円程を想定しています。また維持管理につきましては、当然計画的に維持管理していく予定です。

以上でございます。

○司会 それでは、ほかに御質問のある方いらっしゃいますでしょうか。

○参加者 もう一個いいですか。これ誰の土地なんですか。いまこれらから用地取得にかかると言いましたが、民地はあるの。

○土木課長 主に国有林でございます。国の土地です。

○参加者 民地も混ざっているの。個人の土地。

○道路河川担当 いわゆる民地はございません。国有林と財務省の敷地、あと薄く村役場さんの敷地がございます。

○参加者 あともう一つついでだから言っておきますが、トンネルがうすべったい、上があまり乗っていないということは、工事で水が潤れちゃう。あそこら辺に生えている固有種にとっては致命的なことです。穴1個開けたって。かさかさになってしまう可能性が非常に高い。あと工事40億円というけれども、それでは絶対済まない。うちの沢の長谷川を500m整備するだけで4億円と言われてます。この工事が40億で済むとは絶対に思えない。

○土木課長 ありがとうございます。トンネル上部の植物につきましては、当然現地を確認しながら進めていまして、先ほど私が申しましたのは山の地下水位の話でして、地下水位が高いですとそこにトンネルが横から入ろうとしますと、トンネルを掘った瞬間に湧水がどんどん出てきて、ここから抜けてしまうと。いわゆる南アルプスのような状況になっ

てしまうのですが、現場につきましては今のトンネルのちょうどこの2本トンネルがあるわけなのですが、このトンネルよりも比較的下のほうにありますので、施工中に湧水が出ることはないのではないかということでございます。

○参加者 じゃなくて、上の植物が枯れちゃうんじゃないの。

○土木課長 ここだけ出ていますので、全般的に見るとそこまで潤れることはないのではないかということです。当然植生につきましては、今環境調査で現地を確認している状況ですので、その辺については問題ないという想定でございます。

それからコストの話、40億では足りないのではないかとこのところなのですが、現段階今詳細設計を進めているところでの、工法ですとか延長、7m幅員での大きさなどを考えながら、過去の実績を踏まえながら検討していますので、現段階は40億で足りるといふふうに想定してございます。

○司会 それでは、ほかに御質問ある方、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

○副村長 先ほどの方の質問で、逆に私確認したいのですけれども、今日は雨水の話が出たのですけれども、こっち（村道釣浜線）は今までの排水ができますよね。トンネルの中にはどれだけ雨水が入るかという、それは逃がすことはできるわけですよね。

あとこちら（中間部分の斜面）はかかえる沢、谷というか上から来るのは鋼製栈道だからそのまま流れる。道路の部分だけがどう流すかということと言うと、大雨ときにどれだけ流れるのかという、奥村川に流すことは容易なのではないのかと思うのですが。

○参加者 私の質問は、第一トンネルから雨が吹き込むでしょう。要するに村道の水は村道でできるようにして、都道に流れ込まないようには、都道の方が高くなってできるけど、雨が風と共にトンネルの中に流れ込むと・・・。

○副村長 その量がどれぐらいなのかという。

○参加者 そういうものが全部橋梁区間に出てくるわけだから、やっぱりそれは微々たるものという考えではまずいのではないか。

○副村長 微々たるというか、ここに全部排水が入るわけではないのです。というのを今言いたかったのですが。あとは道路そのものを水路にすることも、どういう設計になるか分からないのですけれども、可能なのではないかと思うのですけれども。

○土木課長 仮に道路を設計する際は、路面に降り注ぐまず雨の量を計算するわけですね。計算して、その上でどこに流すかという、それは大きな問題として、それは各管理者と調整することになります。今回につきましては、今想定していますのは、この鋼製栈道が

一番雨が降る確率が、当然雨にさらされますので大きいと。それがそのまま奥村川に持っていくのか、それとも途中にパイプを設けて流すのか、まだ詳細が不明です。ただ、恐らくは奥村川のほうに持っていくということで。

今の方がおっしゃったように、ここについて、坑口部分につきましては、それはそのままトンネルの中に導いていくのか、村道の方にするのか、もしくは別の方法にするのかにつきましては、今詳細検討中でございます。

○副村長 公共事業が大きな工事が、これも大きな工事ですけれども、都営住宅の建て替え、それから父島でいうと学校から先にやります。それも今年、学校の入り口の橋のつけ替えをしないと、工事車両が入らないということで、もう工事が始まります。母島は保育園の建て替えとか予定はしていますが、そういう中でここ五十数年たって建替え、それから新たな道を作る、そういうことの調整というのは、やはり我々一緒になってやっていかなければいけないと思っています。

それともう一点は、洲崎に発生土というか、こちらの場合トンネルですので、赤土というよりは岩が出てくると思うのですが、今の盛ったところはほぼ限界だろうということで、元教習所側に徐々に進んでいくという予定で今考えています。

○参加者 じゃあ、ちょっと口出していい。公共工事もそうだけど、民間の家もぼろぼろなんです、民宿とか。返還後すぐに建てた家が。すごく建て替えが大変なの。公共工事で満杯で、順番が回ってこないの。本当に困っている。だから悪いけどあまり公共工事をし欲しくないの。

○土木課長 ありがとうございます。

ほかに御質問ある方。

○参加者 こういう説明会は私二度目で、途中経過がよく分からないのですけれども、災害地に行くことがよくあって、この道路ができることによって日中、清瀬の交差点、三角公園のところで日中避難指示が出た場合に、どの程度の渋滞を予定していますか。渋滞が予想されるのであれば、どのような対策を行政側は取っているのと、私たち住民はなるべく車を利用しないとか、もしくは小学校とか高校が高台にあるので、親御さんは車で迎えに行かないとかいう広報をしないと、渋滞が発生してしまうのではないかという危惧をしているのですけれども、その辺はどのようなことを予想されていますか。

○総務課長 避難のことなので、村の方からお答えしますと、津波の来襲が予想される際の避難は、基本的には車ではなくて徒歩での避難をまずお願いをしております。ただ、

高齢者の方ですとか足腰の不自由な方、迅速に高台に避難できない方に関しては当然車での避難を想定しております。

その中で、行文線がない中で清瀬の交差点ですとか、実際に渋滞が発生したような箇所があることは承知しております、それにつきましては警察さんを含めまして避難の状況に応じて厳格な交通網を確保できるようにしてございます。また、行文線が実際に開通の状況になりますれば、こういうルートも含めまして、関係者さんと対策を検討していきます。

○司会 はい、どうぞ。

○参加者 回答ありがとうございます。ただ1つ問題なのが、車は利用しないでくださいと言いつつも、津波警報が出るとみんな車を利用したり、1か年もたつと教訓が薄れて、車で避難をしようとして交差点で渋滞が始まる。橋の上も渋滞しているというのを何度か見ているので、十分な広報をしないと、石巻でさえ、1か月もたつと、避難指示が出ると渋滞するということは起きておりますので、その辺十分に。あとは村とか行政、島民が一斉に車で帰っていて、実際にやってみたほうがいいのではないかと思います。

以上です。

○土木課長 御意見ありがとうございます。お話がありました今現状の村道周辺での交通条件につきましては、我々も把握しておりますので、引き続き村さんと警察さんと交通ラッシュの検討をしていきたいと思っております。

○参加者 それともう一つですが、実際は住民を巻き込んで取りあえず避難、車、どの程度混むか。行政も大事なのですが、実際の災害時には、警察も交通整理まで迎えるかどうかが問題になるので、少し巻き込んでこの辺のどのぐらい渋滞が起こるかって、島民もやってもらう。島民も一緒にやるということが大事じゃないかと思います。

○司会 ありがとうございます。

時間も迫ってきておりますので、もし御質問ある方いらっしゃれば、最後になろうかと思うのですが、御質問いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、質疑応答のほうはこれで終了とさせていただきます。

閉会挨拶

○司会 最後閉会に当たりまして、小笠原支庁土木課、土木課長の湯浅より、皆さんに御

挨拶申し上げます。

○土木課長 皆さん、本日はお忙しいところを、この第4回行文線未整備区間の再開に向けての説明会に御参加頂きまして、ありがとうございます。

本来この説明会につきましては、今年の1月に開催する予定でおったのですが、先般新型コロナウイルス感染症に伴う緊急事態宣言等によって、本日まで順延する運びになりました。ただ、今回このような事業説明会を開催させていただきまして、皆さんから貴重な意見を頂きましたことは、ひとえに皆さんにここまで足を運んでいただいた結果だと思えますので、改めて感謝申し上げます。

今日頂きました意見につきましては、この後引き続きこの未整備区間の整備に関する検討会にフィードバックしまして、そちらでまた改めて検討し、よりよい事業計画につなげていきたいと思っております。

今後も事業の節目ではこのような住民説明会、村民説明会の場を設定するよう考えておりますので、引き続き意見等を頂きますようよろしくお願いいたします。

本日は誠にありがとうございました。

○司会 それでは、これにて本日の説明会を閉会とさせていただきますが、受付票のほう……回収ボックスは、もう回収頂きましたか。分かりました。御協力ありがとうございました。今後御質問ございましたら、どうぞお持ちになったアンケートのほうに、それぞれ問い合わせ先を裏のほうに出していますので、こちらに適宜御連絡を頂ければと思いますので、よろしくお願いいたします。

長時間にわたり御協力ありがとうございました。これにて閉会とさせていただきます。
ありがとうございました。

閉 会