

## 第2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 平成29年9月26日（火）午後2時から

場所 地域福祉センター2階会議室

事務局 副村長

村役場総務課長

村役場建設水道課長

支庁土木課長

支庁土木課道路河川担当

参加者 17名

～開会のあいさつ～

（総務課長）みなさん、こんにちは。時間になりましたので始めさせていただきます。本日は、行文線未整備区間の整備再開に向けた村民説明会にご出席いただきまして、ありがとうございます。はじめに、本日の説明員を私の方から紹介させていただきます。小笠原村、渋谷副村長です。

（副村長）渋谷です。よろしくお願いします。

（総務課長）建設水道課、繁藝課長です。

（建設水道課長）繁藝です。よろしくお願いします。

（総務課長）東京都小笠原支庁土木課、橋本課長です。

（土木課長）橋本です。よろしくお願いします。

（総務課長）支庁土木課道路河川担当、風間課長代理です。

（道路河川担当）風間です。よろしくお願いします。

（総務課長）本日の司会進行を務めさせていただきます、村役場総務課長のセーボレーです。よろしくお願いします。

次に、本日お手元に配布しました資料につきまして確認させていただきます。A4用紙縦長の行文線未整備区間の整備再開に向けた村民説明会議事次第、1枚目です。めくりまして次にA4用紙横長で資料1-1から1-5がございます。次にA4用紙縦長で資料2。A4用紙横長で資料3-1から3-2。同じくA4用紙横長で資料4-1から4-9でございます。

それでは、議事に入る前に渋谷副村長から開会のご挨拶を申し上げます。

（副村長）みなさん、こんにちは。今日は行文線の未整備区間の整備再開に向けた村民説明会ということで、昨年7月実施以来2回目ということになります。その前には、改めて過去の経緯につきましては総務課長から説明がありますが、いったん中断していたものを再度整備していこうという機運が高まりましたのは東日本大震災を受けてのことです。その後、村民のみなさんとの意見交換や議会での議論を踏まえて東京都に再度の整

備をお願いし、それを受け止めていただいでですね、村と東京都との合同でのこういった説明会を開催するという運びとなりました。本日ははいよいよ、清瀬と奥村の間の区間ではございますが、具体的なルート案等のお示しをこれからさせていただきますので、みなさまの活発なご意見をいただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

(総務課長) ありがとうございます。それでは、以後、座って説明させていただきます。

## 1. 行文線事業の目的

(総務課長) 議事次第の1、行文線事業の目的について、これまでの経緯等を私の方から説明させていただきます。お手元に配布の資料1-1をご覧ください。写真のオレンジ色で塗った道路ですが、左下の気象庁の前から小中学校の裏を通り、清瀬分譲地を通過し清瀬都住・二戸建てに到る前で工事が中断されている所までの区間が都道行文線です。その先は保留区間として表示しておりますけれども、その経緯につきまして説明させていただきます。資料の左上にこれまでの経緯を記載しております。昭和61年に小笠原村議会で、当時の議員から清瀬都住地区は袋小路になっていて自然災害等が発生した場合、交通手段が遮断される状況にあり、奥村へ抜ける避難道路を確保すべきと指摘がありました。

それを受けまして、村は、村民の生命・財産を災害から守る必要な措置として、清瀬から奥村を高台で結ぶ路線を防災避難道路として位置づけ、新規路線に認定しました。

その後、昭和61年から62年にかけて、この認定路線に対しまして、植物の専門家等から途中に保全すべき植物があるとの意見書が村長に提出されました。

昭和63年になりまして、村の要望を受けて、東京都が都道区域に編入して都道行文線として整備することを決定しました。

次に、事業保留に到る経緯ですけれども、平成4年に村民だよりで都道行文線の「新設道路計画」を公表しましたところ、村民だよりの広報だけでは分かりづらいとの意見・要望がありまして、平成6年に東京都が工事説明会を複数回開催しました。その後、住民組織の「自然とくらしの会」より計画の白紙撤回を求める要望書が都・村・村議会に提出されました。それを受けて、都道行文線協議会が設立され、計画内容等について協議が重ねられ、事業の保留が決定しました。このことから、事業の保留は、事業計画を進める中で村民合意形成の不足、環境への配慮不足が原因として指摘されております。

次に、資料1-2をご覧ください。平成23年3月11日に東日本大震災が発生しました。この大震災のあと、南海トラフ巨大地震発生の懸念が浮上し、国はその巨大地震の津波断層モデルを示しそれを踏まえて東京都が資料の右上に記載してありますが「南海トラフ巨大地震等による東京の被害想定」を平成25年5月に公表しました。これは、複数の波源モデルのうちから港ごとの最大津波高、浸水域を想定したものです。その下に父島の図がありますが、父島では1.9メートルから18.5メートルの津波が想定されています。左下には参考で南海トラフ地震のケース⑤[冬・深夜]の場合の父島の被害を想定したのですが、津波による全壊棟数が211棟、半壊棟数が53棟、死者が127人、負

傷者が3人、要救助者が27人と想定されています。

頁を捲りまして資料1-3をご覧ください。先ほど申しました東京都が公表した「南海トラフ巨大地震等による東京の被害想定」において、父島各地の津波の最大波高等が記載されています。二見港・二見漁港、最大波高が9.8メートル、大村・奥村周辺地区も9.8メートル、扇浦周辺地区が8.4メートル、小港周辺地区が12.2メートル、島全体が18.5メートルとなっています。また、最大波高の到達時間は、それぞれ約1時間半となっています。これらの東京都による被害想定を受けて、村は、父島・母島の津波浸水ハザードマップ基本図を作成し各戸に配布しました。基本図には到達する津波の深さによって色分けして表示してあります。

次に、一枚捲りまして資料1-4でございます。防災道路の必要性・有効性についてですが、資料1-4は先ほどのハザードマップ基本図を加工したのになります。奥村地区の安全安心な避難路としての機能、大村・清瀬地区の低地部分が津波により壊滅的な被害を受けても高台を通る連絡路により奥村地区や扇浦・小港・小曲方面へ緊急車両あるいは障害物の除去にあたる重機等が迅速に移動できる機能があります。また、被災時に扇浦や小港、父島南部のトレッキングルート等を利用している観光客等への迅速な対応が可能となることから、清瀬と奥村を結ぶ防災道路は必要性があり、その有効性は高いと言えます。

次に、資料1-5でございます。村議会での審議ということですが、東日本大震災を受けまして、村議会でも防災道路の整備再開を求める機運が高まり、平成23年から整備再開に向けて委員会審議を18回行い、平成27年9月に「都道行文線未整備区間の整備再開を求める意見書」を採択しました。次に村は、過去の経緯も踏まえ、防災道路の整備再開に向けた村民の合意形成を図るため、平成26年より村民説明会を4回開催するとともに現地視察会を実施しております。次に、整備再開を求める要望活動ですが、平成27年10月、村長が東京都建設局長に要望書、村議会議長が東京都知事に意見書を提出しました。それを受けまして、建設局長が都議会において、「行文線未整備区間を早期に整備し、都道湾岸通りの代替路ともなるダブル・ルートを確保することとした。」旨の答弁をしております。

以上、雑駁でありますけれども、行文線事業の目的について説明させていただきました。(道路河川担当) ここで、DVDを6分程度見ていただきたいと思います。3.11の地震を受けて避難をされた方のDVDです。こちらにつきましては、土木学会ということから借用させていただきまして、こういった説明会での活用に支障ないということでしたので、ご紹介します。少々、見ていただけたらと思います。よろしく申し上げます。  
～DVD放映～ (内容省略)

## 2. ルートの合意形成に至るプロセス

(総務課長) それでは議事に戻りまして、議事2. ルートの合意形成に至るプロセスについて支庁のほうからお願いします。

(土木課長) まず、今までの経緯を説明いたしますと、総務課長から説明がありましたけれど、平成27年に村から要望等受けまして、昨年6月に「行文線未整備区間の整備に関する検討会」を発足いたしました。これにつきましては、支庁、村、国の関係機関、村議会議長、島内の自然環境専門家の方が入りまして、環境に関するアドバイスをもらったり、こういった説明会で村民の方への理解を深めるための助言を得るなどしています。この検討会は、決定機関ではありません。アドバイスを得る機関として発足いたしました。それを踏まえまして、昨年7月に村民の方に説明会を行いました。先ほど説明がありましたように、これまでの経緯とか、必要性・有効性について、検討会の発足、今後の予定について説明をしました。これを受けまして、真ん中にあります地計測量とか、環境調査を1年間やらなければならないということで秋・冬の調査を開始しました。その後、2月に真ん中の上の方、青と赤の所になりますけれど、討論の議論用として地上案とトンネル案の二つの案を提示しています。これをもとに検討会の委員の方から、ルート評価に必要な視点とか項目とかそういうものを抽出していただいています。その上、ルート検討上、絶対に守らなければならない回避すべき種を確認した状況です。今年度に入ってから、引き続き春・夏の環境調査を行っています。で、8月にですね、表の下の方になりますけれども、先ほどの整備に関する検討会の第3回目を実施しております。これにつきましては、オールシーズンの環境調査の結果を踏まえまして、道路のルートとして必ず回避しないといけないコントロールポイントを整理して、それまでの意見・調査結果を踏まえてですね、あとでお示しするルート3案が妥当かどうかという確認をさせていただいております。本日の説明会は、表の下の方になりますけれど、黄土色の「第2回説明会にてルート提示(3案)」という場所になります。今回は、これまでの経緯に加えまして、今までの調査結果、ルート3案の提示をしまして、最後に3案の比較をしまして、初めてみなさんに新しい行文線のルートを提示する会になります。今日のポイントとしては、みなさんに3案をお示しして、その意見を収集する、お聞きするという場がメインになります。

その後、説明会・検討会の意見を踏まえまして、第4回検討会を冬ごろに予定しています。そこでは、1つの案のルートに絞込みまして、その妥当性を検討会で確認いたします。年明けぐらいになると思いますけれど、第3回の説明会で1つの案を提示したいと考えております。その後、説明会の意見を踏まえまして、今年度内には1つのルートとして確定をしたいと考えております。ルートの合意形成に至るプロセスの説明は以上です。

### 3. 村民説明会と検討会で出された主な意見

(総務課長) それでは、引き続き村民説明会と検討会で出された主な意見について説明します。資料3-1の昨年の7月7日に開催された村民説明会における主な意見を説明させていただきます。調査に関する事項としましては、「航空レーザー測量にあたり木を切る必要はあるか」というご意見がありました。これにつきましては、「飛行機からレーザーを照射したはね返りの時間差で高低差を把握するもので、木を切る必要はない」と回答してお

ります。次に、自然環境に関する事項ですけれども、「保全すべき植物への対策は決まっているか」、「奥村川下流のカニへの影響が心配される」といった意見がございました。これにつきましては、「まず希少な植物の配置がどうなっているかということ考えた上で、ルートを決めていきたい」ということ、それから「施工段階で取り得る対策を表明させていただき、専門家の意見を聞きながら施工に当たっていきたい」ということを回答しております。生活環境に関する事項では、「観光客が通ることになり、バイク等の騒音により生活環境が悪化しないか」というご意見がありました。これにつきましては、「村は、高台に道路がまったくない奥村から村道釣浜線までの区間と清瀬都住裏手の区間を分けて検討しようと考えている」と回答しております。その他で、「都営住宅の建て直し・整備の方を、先に計画の総力を向けて欲しい」、「村は村営住宅の要望書を出さないのか」という質問がありました。対応につきましては、「平成28年2月に東京都都市整備局が説明会を実施している」こと、「前向きに話が進んでいるので要望書は出していない」ことを回答しております。最後に「津波による死傷者やライフラインの具体的な被害想定をして欲しい」ということですが、村は「死者はゼロを目指す」、また「最大の津波の場合はハザードマップの津波浸水想定区域が被害を受けるが、どの程度の津波が来襲するかによる」と回答しております。続きまして支庁からお願いします。

(道路河川担当) 支庁からは、これまで3回検討会を行ってきております、その検討会の内容で委員さんのほうからさまざまな意見が出されております。その中でも主な意見としてご紹介させていただきます。お手持ちの資料3-2をご覧ください。検討会開催回が第1回、平成28年6月10日に出された意見ですが、『環境』への配慮には、『自然環境』だけではなく『生活環境』も含めるべき」という意見が出されています。これは工車の車両であるとか工事中における生活環境への影響を懸念されているものです。こちらについては当然配慮していくべきものと考えております。第2回の意見としましては、平成29年2月28日に開催されたもので、3点出されております。「村民説明会等で比較についての意見を諮るのであれば、防災計画上のメリット、デメリットの項目が必要」である。これは今回の説明会の最後、資料4-9でまたご紹介させていただきたいと思っております。続きまして「ムニンビャクダンの群落は一部が破壊されると連鎖的に衰弱していく」という意見も出されております。こちらも、かねてからの課題でありまして、学識経験者さん、専門家さんからの知見・意見を受けまして当然のことながらこの行文線の整備におきましても特に配慮していくということで検討させていただいております。続きまして「動けないもの、いわゆる植物・陸産貝類等には必要な生活の空間があるはずであり、どのエリアを守るべきかを考える」という意見が出されました。こちらにつきましては、重要種はたくさんいるんですけれどもその中でも注目すべき種というのがございます。そちらに対する生息適地というものを設定させていただきまして、それについて守るべきところを後ほど資料の方で紹介させていただけたらと思っております。続きまして、第3回、先日、平成29年8月7日に開催された検討会では、5つの意見が主に出されております。「説明会の冒頭で

行文線未整備区間ができると何が変わるんだというところを簡単に分かりやすく説明すべき」であるということですが、先ほど村さんの方から説明されたとおり防災機能上必要な道路であり、先ほど紹介させていただきましたビデオでもそうですが、我々としては我々の世代だけではなく、これから100年先、200年先まで道路がいつ活用されるかわからないこの道路を整備することで命を守っていくという気概を持っていくということをご理解いただけたのではないかなと思っております。続きまして、「各案の整備期間について、数か月の差なのに評価に差がついてしまうのは、どうなのか」と、これは検討会で工程表をお示しさせていただいたんですけれど、実際は各案につきましては数か月から1年半程度でございまして、その影響は大差がないということで考えております。実際に守らなければいけないもの、そして実際に工事を進める上で配慮しなければいけないところで、工程は前後するものであります。なので大差ないと考えております。続きまして、「景観を評価する場合には、各案のイメージがプレゼンの資料として必要」ということで、イメージにつきましては後ほど3案をご説明させていただきます。そのときにパース図を付けさせていただいておりますので、景観上どのような形で見た目が変わるのかということがご紹介できればと思っております。続きまして「巨大なトンネルをつくった場合に、湧水や工事の水がどうなるか、そのリスク評価ができていくかどうかは説明会にてかなり大きなポイントになるのではないか」という意見が出されております。こちらは、まだ実際に地質調査を行っているわけではないですが、湧水とか工事の水が出てきたときにですね、その水処理については我々としても用意させていただこうと思っております。水処理を行い、清水に変えていくようなプラント設備を設置するというのも検討させていただいております。当然配慮しなければいけないベニシオマネキが奥村川、清瀬川にいますが、そういった水生生物にも配慮していかなければいけないと考えております。最後に「工事車両が実際にどの程度走行するのか、ということ、島民には分かりやすく説明して欲しい」ということで、こちらですね、どの程度走行するのかというのは資料4-9で具体的には数字は出ささせていただいていないのですが、言いますと大型車両でいいますと一日に40台程度通ることになります。これは、最も多い車両が必要になるトンネル案のときですが、トンネル案はどうしても掘削の土量が多くなります。そしてトンネルを覆工する、要はコンクリートで固めなければいけないので、その車両も通行しますので、概ね40台プラスアルファは走行するということになることをご認識いただければと思います。駆け足ですが、検討会における主な意見をご紹介させていただきました。

#### 4. オールシーズンの環境調査結果

(総務課長) それでは引き続き、議事4のオールシーズンの環境調査結果について支庁の方からお願いします。

(道路河川担当) オールシーズンの環境調査結果についてですが、お手持ちの資料にはお配りさせていただいておりません。申し訳ありませんが、こちらの資料は公表されてしま

いますと重要な種が盗掘されたり乱獲されたりしてしまう恐れがあるということで、貴重な財産を失うきっかけになってはいけないということで、あえて資料はお配りしていません。この資料につきましては検討会の中で委員さんの方々には配布させていただいております。では、かいつまんでご説明させていただきたいと思っております。オールシーズンの環境調査の結果について、まず環境調査全体像についてどういう形で取り組んできたかということをご紹介させていただきたいと思っておりますが、三つのステップに分けさせていただいております。まず、ファーストステップですが、既存の文献であるとか動植物の分布の特性とか水文、水質の特性をまず全体像として把握するとうことをファーストステップとして考えました。こちらは平成28年秋・冬で実施したものでございます。そして、検討会を経てセカンドステップに移っております。こちらが平成29年度の新たな取り組みとして行ったものです。これまでの動植物の分布の特性などの結果を踏まえて注目種といわれる種を設定し、それらが生息する適した場所を特定しています。サードステップですが、これはもう少し後の話しでございます。つまり、ルートが決定してそのルートに対してもっと細かな工事に伴う条件等が決まってきたときに行う保全対策を検討していくもの、これをサードステップで考えています。なので、これは次年度以降に実施しますので、ファーストステップからセカンドステップまでを今年度までに実施していきます。

次に、28年度、29年度調査の概要となっております。有識者のヒアリング、平成28年度ですが、調査方法つまり植物、昆虫類、水生生物といった種に対してどのような調査を行えばいいかということの有識者から確認し、そして文献調査を行ったうえで、フィールドで実際これらの種が見つかってきています。重要種として設定されたものが、植物、哺乳類、鳥類、両生類、昆虫類、陸産貝類、魚類、底生生物といったものが確認されています。その後、有識者のヒアリングを行いまして、実際に重要種の中でも今回の工事を行う上で保全しなければならない、影響を軽減させなければいけない種を注目種として設定しております。それが、ムニンビャクダン、マツバシバ、オガサワラオオコウモリ、オガサワラノスリ、アカガシラカラスバト、アラゲオガサワラカミキリ、エリマキガイ、ベニシオマネキです。これらの種が確認されていますので、これを注目種として設定させていただき、そして第2回の検討会を経て、29年度に猛禽類関係、昆虫類、陸産貝類、水位・水質については春・夏もしっかり調査しなければならないということを受け、今年度調査を行いました。そして、先日、8月に第3回検討会に付議し、内容についてはご了解いただいているところです。

さきほどの繰り返しになりますが、確認種というのは確認された種、そして重要種というのはレッドリストなどに載っている種を示しています。その中で注目種というのは、検討会で出された専門家、委員さんの意見も尊重して特に配慮しなければいけないというものを注目種として設定させていただいております。

次に、確認種につきましては、全体確認数は、これらの分類に対して500種、全体の固有種に対しては90種、その中でも重要種とされるものが54種見つかっています。次

に、注目種がこちらの表に示すものです。それぞれ、絶滅危惧種であり概ね固有種です。

そして、全体的にどういった形で見つまっているかということ、調査したエリアは、清瀬、奥村を含むかなり広い範囲で調査させていただいております。その中でも、この点を打っている所、色塗りがされていますが、先ほどの注目種といわれているもの、代表格はムニンビャクダンですが、ムニンビャクダンはこのあたりに広がりを見せています。これは一本一本、木を拾っております。アラゲオガサワラカミキリ、父島ではこの20年間くらいで一匹くらいしか見つかっていないものがここで見つかっています。それ以外にも、オガサワラモリヒラタゴミムシ、こちらも重要になります。それから、昨年度の調査でエリマキガイという1ミリぐらいの小さい陸産貝類が見つかったということがあり、小笠原の陸産貝類の研究をされている専門家の方が非常に着目をされまして、ここで見つかるとは思わなかったということで、このエリアを今年度の調査でくまなく調べています。そうしたら、エリマキガイがいたるところにおりまして、外来種、モクマオウが中心ですが、その葉のリターと言われるふかふかの層が好きらしく、比較的乾燥していてかつふかふかの状態の所にエリマキガイが好んで生息しているということが分かってきました。それで、エリマキガイは重要な種ではありますが、全体に広がりを見せているということから、工事における配慮でなんとかできるのではないかとすることは先生からお話しをいただいております。

それぞれヒアリングを行いまして、そのヒアリングの結果をご紹介させていただいておりますが、その中でもとりわけムニンビャクダンが、地下茎でつながってマトリックスに生えている寄生植物ですが、寄生している植物なので親木が死んでもその個体は死んでしまいますし、また、つながっている部分の根を切ることによってそこから先のものが死んでしまったりと、非常に脆弱な植物であり、絶対的に配慮しなければいけないものです。移植もできません。なので道路の計画ルートから避けるべきであるということが専門家から言われております。なので、我々もこれは絶対守りたいと考えています。それ以外で紹介させていただくと、オガサワラノスリという猛禽類ですが、これにつきましては、ここで研究されている先生から、営巣期である1月から6月までの間は工事を実施しないことが望ましいということをおっしゃっております。次に、アラゲオガサワラカミキリですが、これは在来の高木林でカミキリの生息に適している場所で見ついているということもあり、この在来林の部分についてはできるだけ改変を避けるとうことをお願いしたいということで検討材料とさせていただいております。先ほど紹介したエリマキガイ、これもこれだけ広がっているのであればすべて回避することはできないだろうということで、気をつけるポイントとしてはなるべくモクマオウの箇所を通して欲しいということが、最終的なヒアリングの結果となっております。昨年度は生息地を絶対に破壊しないでくれということを専門家の方に言われていたのですが、全体に広がっているということが分かったので、ここについてはすべて回避することは難しいだろうということで、工事中の配慮でなんとかできないかということでした。



次に、こちらですね、生息適地、これらムニンビャクダン、アラゲオガサワラカミキリ、エリマキガイもその生息適地を設定していく、先ほどの第2回検討会の中でも生息適地を設定しなさいという話が出されていましたが、それに対しての話でございます。まずは分布状況を把握して生息環境の分析を行い、そして、条件に適したエリア設定をします。それに対して、ムニンビャクダン、アラゲオガサワラカミキリ、エリマキガイそれぞれの分布を把握し、生息環境を分析しその適地を求めたというプロセスを踏んでおります。

それを図化したものがこちらになります。エリマキガイにつきましては、先ほどお話ししたとおりで全体が生息しているエリアになっています。アラゲオガサワラカミキリは、ここが整備工場で、ここが交流センターですが、この付近のこの所が在来林でしてこの付近に生息しているのではないかとということで、この緑色の所がコブガシ・ヒメツバキ群集という在来の植物の群集になっておりましてこの付近については守るべきであるということです。それ以外の所については、タケであったりシマサルスベリであったりモクマオウといった外来種が多く生えている所です。特に在来の所を守ってあげるのがいいのではないかとということで、我々としてはここを生息適地として設定しました。あとはムニンビャクダン、ここに広がりを見せていますが、地下茎でつながっていて一本たりとも切れないという条件の中でここは全体に守らなければいけないと意識しております。

以上でオールシーズンの環境調査結果については終わりです。

## 5. 複数ルートの（3案）の提案

（土木課長）それでは引き続き資料4に参ります。ルート設定の基本方針としまして、これまでの経緯や今説明のあった条件、専門家の意見を反映しましてルートを設定いたしました。ポイントはこの四角にあります四つです。起点につきましては今の行文線の終点とし、終点につきましては夜明道路に接続するということもあまして奥村交流センター付近に設定しました。そして、津波の被害を受けない道路高さということで、スライドで言いますと海側の水色の箇所が全部津波で浸水する範囲であります。約9.8メートルの高さになります。これより上の所に道路を作る必要があります。次に、道路構造令という道路の基準がありまして、勾配や道路の半径、幅員というような道路の基準を満足すること、かつ自然環境のために地形の改変を最小にするような線形にします。あと自然環境関連のコントロールポイントに配慮するということで、山の方にこういう国立公園の特別保護地区があったり、また、この薄緑色の森林生態系保護地域の保存地区あったりですね、原初の状態を守るべき森林があり、厳しく規制されているエリアです。こういう所については極力回避することになります。そして、先ほど説明があったように表で下の方にいきますと、動植物で回避しなければいけないものがあるということで、絶対に回避しなければいけないのが先ほどあったようにムニンビャクダンということになります。ここではばやかしてありますけれども、真ん中の部分のピンクの破線で囲ってある所になります。これにつきましては、検討会で専門家の意見を聞きまして道路の整備の幅よりも広い離隔を

とりなさいということで、法面を含めました道路の整備幅とそれ以上の離隔を取るということでルートの設定をしています。あとは、この奥村の交流センターと整備工場の前あたりにアラゲオガサワラカミキリという希少種が見つかったということで、ここに関しても極力回避ということにいたしました。これらの条件をすべて満足させますと、概ねこの青丸で囲ってあるルートになるということになります。今回整備しますのは、この青丸のルートになりまして、先ほど言いました起点と釣浜線の間につきましては、今のところは現状の村道を活用するという事です。今回は、まったく代替ルートのないこの道について整備を進めていきたいと考えています。そして、下の方にいくつかのルート案を示すということで、ルート設定の基本方針といたしまして、1案が地上を通過する地上案ということで、これは皆さんが今使われている現状の行文線と同じように、山を削って道路を作るというのが第1案です。二番目が地中を通過する案ということで、地表面は掘削せずにトンネルを作って道路を作る案になります。三番目が、複合案といたしまして一部トンネルにして残りを地上にする案ということで、三案考えました。これらの案につきましては、今までの専門家の環境に関する意見や規則、道路の有効性といったものをすべて満足しているルート案になっています。

次の頁に移ります。まず一つ目がルート案1としまして地上案になります。延長がほしい640メートルくらいで、地上の改変面積としては9830平方メートルくらいあるようになります。道路の説明をいたしますと、ちょっとカーブがありますが、これがルートの絵になります。奥村側に赤の箇所が二箇所ありますけれども、ここが橋梁です。続いて白地の部分がありますけれども、ここにつきましては地上の山を切り開いて作る道路になります。そして、このオレンジ色は何かといいますと、上に絵がありますけれども地上部で地山を切り開いて作る法面をオレンジ色で表しています。そして、現地の山に盛土をした場合の法面については緑色で表しています。この構成につきましては、ほしい全体の二割くらいが橋の部分になります。そして、残りの八割くらいが地上を通過することになります。これにつきましても、先ほど言ったように環境であるとか道路構造令というような条件をすべて満足した案になっています。実際にどういうふうな状況で見えるかというのを資料4-3で見ますと、これがパース図で実際の写真に橋や法面を合成したイメージ図になります。こういうふうには大神山公園の展望台から見ますと、こういう法面があったり擁壁があったり、奥村側に橋があったりとか橋脚があったりします。全体の構造が見えるような景観になります。下にいきますと、おが丸が入港したときのイメージで、同じように全体的に法面や橋梁が一部見えるような状況になります。釣浜線の接続部のイメージは、現状の行文線と同じように法面がありまして道路が見えるような状況です。夜明道路の接続部分につきましては、整備工場の下あたりになりますけれども、こういう橋があってその奥に開削の地上案の道路が見えるというような形になります。そして、もう一つフォトモンタージュといたしまして3Dで映像を作りましたので、それを見ていただきたいと思えます。なかなか写真だけだと見にくいということで、上から見たようなこういうふ

うなフォトモンタージュというのを作りました。この黄色い所が今の村道釣浜線で下の方に小笠原高校がありまして、ずっと上っていくとここに釣浜の駐車場があるという状況になります。今の想定では、その少し下くらいからこういうふうに山を今の行文線と同じように切り開いて道路を作ることになります。そして、緑色は今の自然道の歩道になりますけれども、途切れてしまいますけれどもこういうような形になります。そして、下から保育園の所に今避難階段がありますけれども、ここにつきましては新しい道路を使うことによって接続できます。これによって、小笠原高校や交流センターに両方行けるような道路ができるイメージになります。

では次に、ルート案2です。これにつきましてはトンネル案といたしまして、全体が670メートル、地上の改変面積が1220平方メートルぐらいになります。ルートを説明しますと、同じように奥村交流センターの前あたりの赤の箇所が橋梁で一箇所ございます。そして、一部地上部分がありまして、残りの500メートルくらいがトンネルになるというような案になります。構造ごとの種別で言いますと、橋梁部分が全体の10パーセントくらい、トンネル部分が全体の80パーセントくらい、残りの地上部分が10パーセントくらいで、ほとんど構造物で占めるような状態になります。これにつきましても、防災上の機能や環境配慮等の意見を踏まえまして、条件をみんな満足している案になります。このパース図を次の資料4-5で付けてあります。パノラマ展望台から見ますと、ここにトンネルの部分が一箇所見える状況で、あとはトンネルということで見えないような今と変わらない景観になります。おが丸の入港時のイメージでも、橋梁等が見えましてあとは全然見えないような形になります。釣浜の村道接続部分につきましては、坑門、トンネルの入口がこういうふうに見えることになります。そして、奥村側に行きますと、橋がありましてその奥にトンネルの坑門部分が見える状況です。これにつきましても、フォトモンタージュを作りましたので見ていただきたいと思います。これが釣浜線で、駐車場の下がトンネルになりまして、ここに関しますと入口だけが見えます。これにつきましては、開削ではないということで、現状の電信山の歩道がそのまま使えます。そして、保育園の裏にある階段につきましては、今のところ何かの手を加えないと直接はトンネルと接続できないということになります。ただ、横にトンネル等を作れば接続できるようになります。

それでは、ルート案3に行きまして、これにつきましては一部トンネル案ということで、ほぼトンネル案と地上案の折衷案になります。奥村側に赤の橋梁が二箇所あります。そして開削の地上路になりまして、トンネルが村道釣浜線の方にあります。全体の割合としましては、だいたい橋梁が2割ぐらい、トンネル部分が25パーセントくらいで、残りが開削の地上路になります。イメージ的には、ここが一番左側のムニンビャクダンの群落地がありますけれども、これにつきましては離隔ではなくて地下を通ることによって回避しています。そして、真ん中の小さい群落につきましては、離隔を取って回避している案です。これ以降のルートにつきましては、少し規模は違いますがほぼルート案1と同じようなルートになっています。パース図に行きまして、これも同じように法面の大きさ等は

少し小さくなりますけれど、切土の法面と盛土の擁壁がありまして橋梁が見えるような形になります。おが丸入港時にも同じように、法面やこのような擁壁または橋梁が見える形になります。ルート案1と違いまして、一部トンネル案ということで釣浜の方にこのような案2と同じような坑口ができます。奥村側は、橋梁と地上案の道ができます。これにつきましてもフォトモンタージュを見ていただきます。釣浜線がありまして、入口付近に坑口ができます。トンネルであるので、開削だと途切れてしまう歩道がこれだと守られています。そして、保育園の避難階段についても開削部として接道できる形になります。奥村側につきましては、地上案と同じように山を切り開いて今と同じような道路と橋梁になっています。以上でルート案については説明を終わります。

(道路河川担当) 続きまして、お手持ちの資料4-8をご覧ください。津波災害を想定した必要な道路幅員の整理ということで、説明させていただきます。こちらの道路幅員につきましては、必要とされる防災機能が確保できる道路幅員を設定するというのが第一だと思います。なので、応急復旧時ですが、特に迅速な対応が求められるというときに、緊急車両であるとか重機などの大型車両の往来が想定されます。そして、応急復旧時以外でも復興時を想定しても同様の利用形態が考えられます。なので、必要な防災機能が長期的に永続的に担保されなければいけないと私たちは考えております。そして、それを踏まえた上でですね、必要最低限の道路幅員を整理させていただきました。そして、7メートルの幅員の道路と5メートルの幅員の道路がありますが、7メートルでいきますと上に書かせていただいたように既設行文線の標準断面が7メートルです。これは、西町の方からの既存の行文線は概ね7メートルで整備されてきたところでございます。そして、津波災害後の応急復旧時に緊急車両や啓開等に当たる重機等大型車両の円滑な相互通行が可能であるというのが7メートルの道路です。大型車は、幅員が2.5メートル以上になります。それが相互通行することで、5メートルだと他のものを通らせる余裕がまったくないことになります。5メートルで見ると、はみ出してしまうというような状況になっています。なので、大型車両の円滑な相互通行が求められます。一方、既設行文線を拡幅する以前の標準断面は5メートルで整備されておりました。結果、5メートルの幅であったものを7メートルに拡幅して整備したという経緯があります。この場合、300メートルに一箇所待避所を設ければ可能ですが、(道路幅員5mで整備した場合、)待避所以外では大型車両のすれ違いはできません。なので、応急復旧、復興活動等の大型車両の往来の妨げとなることが想定されます。この結果を見ても明らかですが、津波災害における道路の使われ方等を想定した場合は、道路幅員は最小でも7メートルは必要です。そして、7メートルで整備することによって道路構造令にも合致し、この道路をより有効的に活用できると考えております。道路幅員の説明については以上です。

これらを踏まえて、ルート評価に必要な比較表を整理させていただきました。今までの話の内容がすべて網羅されているような形の表になっております。ただ、かなり雑駁に書いてあるので分かりづらいかとも思いますが、かいつまんでお話しします。ルート案1が

地上案、ルート案2がトンネル案、ルート案3が地上案とトンネル案の折衷案になっています。道路構造については、先ほど説明があったとおりです。経済性につきましては触れていませんでしたが、地上案がトンネル案の三分の一で施工が可能となります。トンネル案は地上案の三倍、ルート案3の一部トンネル案は地上案とトンネル案の間ということになります。経済的に見るとルート案1が有利となります。施工性につきましては、先ほども土工量の話をしましたけれど、ルート案2については非常に土量が多くなってきます。それで、施工ヤード、湧水が出てきたとかトンネルを掘削するためのプラントヤードで大きなエリアを必要としますので、整備区間以外に別途検討が必要になります。あとはトンネルの安定性を確保するための戦跡干渉部対策というのがあります。戦跡が電信山付近にはかなり多く存在しております。これは調べておりました、約250箇所戦跡があります。そのうち、もう既に三箇所当たるといっているのは分かっています。なので、そういう所の干渉の対策が必要となります。ですが、施工性でいけばやはり地上案というのが上をほじくって行くような形なので、施工はしやすいということになります。また、防災機能上の話ですが、先ほどの説明もありましたが、地上案であれば防災機能に関してはダイレクトに津波緊急避難路にアクセスできます。トンネル案でいきますとどうしても横穴を掘らなければいけないということで別途検討が必要になります。それは検討会でも村さんから意見は出てきていたんですけども、村さんと東京都の話の中で別途検討していかないといけないというところがございます。整備期間についてですが、各案いろいろな問題が出てくるかと思えます。なので、これについては大きな差はないと考えています。環境面についてですが、自然環境の動植物についてはルート案2トンネル案の方が改変が小さい、すなわち影響が少ないということになります。自然環境の地下水対策でいけば地上案の方が影響が少ないと想定されます。生活環境におきましては、先ほど大型車両が一日に40台程度通行するというお話しをさせていただいたんですが、このルート案2のトンネル案の場合は、掘削量が多くなりますので一日あたりの工事車両についても多くなります。景観につきましては、フォトモンタージュでも見ていただきましたが、トンネル案が改変が最も少ない分見目は変わらないという点で有利です。ということで、地上案については経済性や施工性や防災機能上の課題が比較的クリアしやすい、しかしトンネル案は環境に最も優しいというのがここで整理させていただいた比較表になります。なので、点数付けをしているような形ではないです。どちらを取るかということがポイントになります。以上です。

## 6. 質疑応答

(総務課長) ここで、質疑応答の時間にしたいと思います。みなさんから質疑・意見等ありましたらお願いします。

(参加者) はい。まず、小笠原に避難所がありますが、資料1-4に書いてあるように、例えば奥村交流センターに避難した人が倒れてしまったときに湾岸通りが津波で被害を受

けて使えないと。そのときにこの道があれば診療所に運ぶことができる。この道を利用するとすれば、その必要性、頻度というものは非常に限られたものになる。ほかには、なかなか想定できない。それで、都道であるから幅員7メートルと書いてありますが、日常的にこの道を使わせるということからこの計画が出来上がっているのですか。それとも、ここにあるように緊急時のみの利用なんですか。

(副村長) 以前の説明会でも利用についての質問は出ていますが、都道という公道で作るということは、日常的に使用しながらいざというときに防災機能を発揮するということです。当然、公道ですので普段も使うという前提で整備をします。

(参加者) 日常的な道は、今、十分に満ち足りているわけですよね。湾岸通りも夜明道路も、どのくらい利用しているかというのは多分データを取っているのではないですか。だから、日常使用する必要性、ここに道路を作ることによって利便性が増すであるとかそういうことはないわけです。だから、事業の目的はあくまでも奥村や扇浦といった他の地域に避難した人に何か緊急事態が発生したときにということですよ。結果としてではなく。

(副村長) 結果としての防災道路の機能も持たせておきたいということですよ。ずっとやってきているので、先ほどの資料1-4でいう奥村だけではなくて夜明道路を経由して……

(参加者) それは十分に分かります。

(副村長) そういうときに道路の機能としてどこまで、構造だとかそういうものを持たせておくかというご意見かもしれませんが、東京都さんからの今日の提案というものは道路構造令に合った道路にしたいというなかでの提案が1・2・3案として出ているというご理解をしていただければと思います。

(参加者) 東京都がやるとそういうことになるということは分かります。それで、清瀬という所は、商業地域でもなければ工業地域でもないですよ。都営住宅がいっぱい建っていて、そこにみんなが帰ってくる所です。それで、住環境というものを考慮しながらということにおいて、二点あります。工事中の騒音や埃といったことと、できあがった後です。昔いろいろと問題になったときに、住んでいる方以外の方、観光客も含めて走るようになるんじゃないかというような話しも出ていたので、住民の立場として今の静かな環境というのを維持した方が住んでいる方にとってよろしいんじゃないんでしょうか。そこで、あなたたちが言うように道路を利用するとしたら本当にものすごい限られています。この目的から発して日常的に使うということに強引に持っていくというところが納得できません。それで幅員は7メートルなければダメだという。本来使う目的の頻度は本当に限られていて百年に一度使うかどうかという道なんだから、その目的に合わせたものを施工しておけば良いんじゃないでしょうか。それで、復旧活動等を考えたときに大型車両を通すんだから二車線で幅員7メートルだといいますが、どこを復旧するんですか。夜明道路からやるんですか。そんなことありえないですよ。湾岸通り中心に大村や奥村やみなさんの生活に一番必要な所から入るわけでしょう。そのときに、この道を使うのでしょうか。

(副村長) 今のポイントとしては、今日の1・2・3案のどれというより、幅員でひっか

かっている、災害時ではない普段の利用に……

(参加者) そこに持っていかうとすると幅員7メートルになるわけですよね。災害ではなくて、逆に、日常的に使おうとすると7メートル必要ですよね。

(副村長) 日常的にはそんなに幅員がいらんんじゃないかということではなくて。

(参加者) いや、都道として整備するということであればこういうふうになるということの説明していましたよね。

(副村長) 今日の提案というのは、あくまでも道路構造令によって都道として出しています。そこに今日ご意見をいただいて……

(参加者) 結果としてそうなるでしょう。これだけのものを作って置いて日常使わせないというのであれば、逆にそれは何ですかということになるでしょう。

(副村長) そうです。道路としては通常利用する道路を作りたいということでもいいんですよ。

(参加者) 作りたいんでしょう。だから、出発点がそういうことではないでしょう。

(副村長) 道路の位置づけと道路の作りでは、作りの方は道路構造令に則っています。

(参加者) 分かっています。

(道路河川担当) ただ、仮に5メートルで整備をしてしまうと、確かに日常的には使えないです。ということは、その道路は防災道路として機能させなければいけないので、普段はクローズしておくというイメージでしょうか。そういうことでしょうか。

(参加者) それでもいいんじゃない。一方通行にするとか。日常の中では必要がないんだから。島民の中で絶対に日常で使う必要があるという意見が多いんだったら何に使うんでしょう。

(道路河川担当) 私たちも村さんから道路の必要性を訴えられてきておりまして、当然それに対して受けたのは東京都ですが、やはりこの道路は7メートルはなければ……

(参加者) 都道だからでしょう。そういう話は何回も聞いています。

(土木課長) 今の行文線自体が7メートルで整備されていまして、それを津波の道路ということで狭い幅員でいいという話もありますけれど、当然一回整備してしまうと二度と5メートルを7メートルにすることはできなくなります。実は、今後三十年の地震の確率が高くてですね、今公表されているデータで70パーセントくらいの確率でくるという話があります。そのときに、村民のみなさんの生命を守るためにはこういう道路が必要であると。そして、当然作るのであれば、最適な幅員として7メートルで整備すべきです。というのは、先ほど説明があったとおり、大型重機がすれ違って迅速な復旧をしたりだとか、扇浦とか遠隔地の方の交通も円滑にできるということで、支庁として整備するには7メートル必要だという説明を今日はさせていただきました。

(参加者) 復興の話は、後の話ですよね。資料1-4の右下の青い囲みに「父島南部のトレッキングルート等を利用している観光客等への迅速な対応。」と書いてありますよね。その父島を母島にしてみてください。そうするとどうなりますか。

(副村長) 母島の課題はまた別の問題として、元地を中心にして南北に道ができていますので、課題があるのは認識していますがそれは今日の……

(参加者) いや、そうではなくて、こういうことを必要だと言ってここまで考えてもらっていることはありがたいんだけど、津波だ避難だと言うんだけど、整合性を忘れてはいけないんじゃないでしょうか。確保されているんだったらいいんです。無理でしょう。

(副村長) 母島と父島の中の避難ということでしょうか。

(参加者) いや、そうではないです。

(副村長) 母島の中での話ですね。

(参加者) このことを言うんだったら、当然母島においてはどうするかということがちゃんと検討課題としてあって、母島においてはこういう道路を作ることは物理的に無理だから他の方法は無いとかあってしかるべきです。

(副村長) 母島の現場でいうと、まず町場としては、集落が元地から始まり新集落として静沢を作ったときに、すでに湾岸通りだけではなく村道から農道を使って上に道が確保できています。そういう意味で今一番課題になっているのが奥村と釣浜線をつなぎ、さらにはそこと都住周りをどうしようかという話になっています。あと、東京都さんと私は立場も違います。今までの合意形成を図るまでの間、それから過去の経緯の中で言えば二戸建てのすぐ裏に7メートルの道路が通るのかという完成後の生活環境の問題とか、奥村にすんでいらっしゃる方の上の方をオープンカットで通るとどうなるかという話しがまずそのとき真っ先に出ました。今回の合意形成に至るまでの中では、高校から釣浜線を下りたときの交差点の安全性のこと、それから同じように普段は一方通行でいいと言った方もいます。道路をどういう作りをしていくかということは、今日はあくまで東京都さんの道路構造令に沿って提案させていただいたものをベースに、まずはみなさんの意見をいただいて、これからまた検討していくということです。

(総務課長) 他に何かありますか。

(参加者) 説明で分からないところがあるので確認をしたいのですが、3案が示されましたが、釣浜の入口と奥村側の出口は3案とも同じ場所でしょうか。

それから、村道釣浜線を活用するという事になっていますが、ということは今の村道を行文線と同じように都道に格上げして幅員7メートルに拡幅するという事でしょうか。

それから、5メートルか7メートルかという話しが出ましたが、行文線の整備済区間ということになっていますが、最後の所はいろいろ意見があって狭くなっています。そこは、そのままいいという考えでしょうか。それとも、ここも7メートルにしないと防災道路にはならないんだという考えでしょうか。

あと、景観の比較がありましたけれど、湾内からの景観のものが出ていますが掘削案にした場合に兄島瀬戸側からの景観が大きく変わるんじゃないかと思います。それは説明が無かったので説明をしていただきたいと思います。



(土木課長) まず、一つ目の出口と入口の場所についてですけれども、基本的には同じ所です。釣浜につきましては、現在の駐車場の少し下あたりで3案とも同じです。奥村側につきましても、希少種がいるということでそれを避けますと同様に整備工場の下あたりの道からルートを引きまして今の村道の釣浜の駐車場の下あたりに接続することになります。入口と出口については、ほぼ同じです。ただ、開削案とトンネル案につきましては、構造令を守るということと改変を極力少なくするということが変わっているという状況です。

あとは、村道の活用区間についてですが、これについて今後どういうふうに整備していくかということですが、今のところは保留で現道を使うということを考えています。例えば、これを今後都道区域にして拡幅するとか、前回問題になった場所、清瀬都住の裏側の道ですが、ここを通すことにつきましても村と都と一緒に協議してどうするかを決めながら、ここについては平行して現存の村道を活用していきたいと考えています。そして、先ほどお話しがあったように現在の行文線は一部狭くなっていて突き当たりになっていますが、この幅員につきましても今後の整備区間に含まれますので、どういう幅員にしていきたいかを残りの行文線の整備を検討するときに村の方々と検討会と一緒に検討していきたいです。また、ここを拡幅するとか7メートルにするとかそういうことは今のところ何も決まっていない状況です。

あとは、先ほどありましたパース図でおが丸入港時の写真がありますが、反対側はどうかということですが、今のところその写真の検討はしていません。基本的に島の中央部の山の内側に道路を作るということで、兄島側からはそんなに見えないのではないかと思います。これについては、お聞きしたいということなので、今後の検討会等で検討していきたいと思います。ここらへんから少し見える可能性がありますけれども、これにつきましても兄島の方から見たときにどんなふうに見えるかということも今後の設計の中で検討していきたいと考えます。以上です。

(参加者) 都住の周りを通るということについては、私も村に対して意見を文書で都住を回る案は反対だと上げていますけれども、今の説明だとそれを止めたわけではないということでしょうか。今後、それが復活する可能性があるということですよ。それを村も了解しているということですね。それを確認したいです。

もう一点、今のフォトモンタージュで見ると分かりやすいのですが、稜線を切っているわけですね。それについての北側の環境への評価は、どういうふうに行っているのでしょうか。

(土木課長) 基本的に環境調査につきましては、既存の行文線の終点から奥村交流センターまで全体を調査しています。その中で先ほど説明があったように、確認した全体の種からレッドリストのⅠ・Ⅱ類を中心に専門家の意見も踏まえて注目種に絞り込みまして、それについて今お話しがあった山の東側について省いているわけではなくて、そこを含めて全体を見ながら注目種を定め、その注目種については基本避けるということでこのルー

トを決めております。なので、ここの評価は今のルートの周辺と同じように評価をしております。

もう一つの質問の清瀬側の行文線についてですが、基本的には今の状況では当面保留の状態です。すぐ再開もおそらくできないですし、今一番問題なのは、前回の二十年くらい前に保留となった理由書を見てもらえば分かるように、ここの都営住宅の建て替えのときに議論しようということで、今のところ残念ながら清瀬の集合住宅の建て替えがまったく白紙の状態の中で、それに合わせて議論することになっていきますので、当面整備する予定はないと答えられます。

(参加者) 景観についてですが、兄島の海中公園から見えると思いますが、そういう絵は作っていないんですか。

(土木課長) 今日のところは、おが丸からのメインとなる二見港からの景観しか作っていません。今日、新しくお伺いしましたので、今後作っていきます。

(参加者) 三案とも影響がないですというのではなくて、1案だと裏側はこういうふうに見えますというものが示されないとフェアではないと思います。都合の悪い情報は出さないというのはおかしいです。

(土木課長) 都合の悪い情報というふうには考えているわけではなくてですね、一番影響の大きい景観等を配慮する地区が二見港からの景観になっていますので、中心となる二見港からの景観をお示ししています。今の意見の集約としては、地上案が景観に対する影響が大きいのではないかということによろしいでしょうか。地上案で山を掘削した場合は、兄島からも見えるように景観に対して影響が大きいというお話しでいいでしょうか。

(参加者) 一番利用頻度が高いのは兄島の海中公園なので、そっちの方からどういうふうに見えるかというのが示されないといけないと思います。

(土木課長) 両側から見えた方がフェアに判断できるということですね。

(参加者) そうです。

(土木課長) ありがとうございます。こちら側につきましても今後検討して、同じように写真を作っていくしたいと思います。

(副村長) 今の話の確認ですが、鳥瞰図で見ると上から見た図ですが、懸念しているのは一般の方が利用する海域公園から、つまり海面からどう見えるかということに気にかけているのでしょうか。それによって、おそらく想像ですが、見える見えないが変わるかと思っています。

(参加者) 景観としては湾内でいうと大根山公園からどう見えるかということと、兄島で一般の人が行ける所と兄島瀬戸の海域公園からどう見えるかということが非常に大きいです。

(副村長) その部分だとすると海面からどうなっているか、見えるかということですね。支庁さんが今の質問で資料作りするときに、鳥瞰図を作れば当然上から見えるわけですが。

(参加者) 繰り返しになりますが、二見湾からどう見えるかという写真は作っていますよね。そういうものが案1は、判断するのに兄島瀬戸側からどう見えるかというのが必要じ

やないかということです。

(土木課長) イメージ的には、海城公園で船を利用している方からどんなふうに見えるかというイメージがあった方がいいという考えでよろしいでしょうか。

(参加者) 海城公園がよく利用されると思いますから。はい。そのあたりからどう見えるかということです。

(総務課) 他にはご意見などありますか。

(参加者) 道路の照明についてですけど、トンネルの場合はトンネル内照明ですけれども、開削でそれなりにかなりの照明がつけられるということになると、今まで夜明山のVERAの照明も色を変えるとかあるいは停止したときの向きを変えて鳥がぶつからないようにするとかいうようなことを配慮しているんですが、開削案ではそのへんの夜間照明の配慮というものについてはどうなっていますか。

(道路河川担当) こちらのスライドにお示しさせていただいていますが、ここで書かせていただいているのは人間の生活というよりは希少動物、鳥の影響も懸念されるということから最小限に抑えた配置等にするというコンセプトで今は考えております。なので、局部照明が必要な橋梁部分、こういう所は局部的に照明はします。そして、交差点においては当然交差点があることを認識させなければいけないので、交差点には設置するということになります。なので、地上案については局部的な照明で最小限の配置、灯数で対応したいと考えています。トンネル案でいけば、日中も暗いですからどうしてもトンネル内照明が必要になりますので、日常的に照明が必要となります。そして、交差点と橋梁部においては局部照明という形で考えています。なので、こうこうと明るくなるというイメージではないです。

(参加者) 部分的な照明しか考えていないということですね。

(道路河川担当) そうということです。

(総務課長) ほかには質問ありませんでしょうか。

(参加者) 道路を作れば道路の排水というものが必ず出てきますが、道路の排水を都道の夜明道路にしろ湾岸通りにしろ、今までいくつも小さな沢があるのを道路を作ることによって道路の側溝で受けてそこから横断函渠を作らないで集めてどこか一箇所で流すというようなことをして、その下流は乾燥させてしまって、ある一箇所は以前はそんなに水がないのに一挙に水が出てきてすぐあふれてしまうとか、最近の豪雨でいうと清瀬信号の所が水溜りになる、それから福祉センターの前もそうですね。避難所になっていますが避難所になっている最中に前が水溜りになってしまうとかということが三年くらい前にありましたけれど、そういう道路を作ることによって小さな沢筋というものを破壊してしまって、こまめに道路排水を作った方が道路の安全上も良いし、また小さな沢を利用している生物にとってもお互いに良いのではないかと思います。そういうところが今回の工法では、どう考えられているのでしょうか。

それから、もう一つは、行文線で道路工事をして法面を作ってますね、そういう所に侵

略的外来種が、クリノイガとかギンネムとかモクマオウとかソウシジュとか、実際クリノイガなんかは取っても持って行く所がないので私はそれを袋に入れて支庁さんまで持っていったことは何度かありますけれども、ある程度法面を作ればどんどん広がっていくということが想像されます。ではそういう所をコンクリートで打ってしまえばいいかということ、ますます生物が住めなくなってしまう。できるだけ土の面はとっておいた方がいい。そうすると、法面をどのように今後維持管理していくかということも考えて、道路を作ると外来種が増えるということにならないような工法と維持管理の手法をどう考えているのかということを知りたいです。

(道路河川担当) 二点質問があったかと思います。沢筋における排水に関する事。そして法面の構築による外来種対策についての二点ですが、まず排水につきましては、想定されるのは地上案で開削したときの沢筋からの水の取り方は、元来の沢を極力いじめないというコンセプトに基づいて検討していきたいと思っております。これは線形を描いておりますけれども、まだ詳細な測量をやっているわけではありません。今後委託をかけて本当の線形が決まってきたときに排水をどのように取って、そして上から受けたものを下にどう流していくかということをしっかり検討していきます。今言えることは、元来の沢をそのまま下流に流していく、流すためにはただ滝落としにするのではなくてフトンカゴみたいなものでちゃんとクッションで受けて沢がまたちゃんと下に流れていくという考えを持っております。なので、ここで取って全然違う所でまとめて排水してしまうと、今の水の流れの下に住んでいる希少な生物もいるかもしれませんので、そういったところへの影響も加味しながら排水のことについても配慮していきたいと考えています。

二点目の法面の構築による外来種対策についてですが、母島でも道路改修事業で大きく法面をカットした所がありますが、そういう所には母島での取り組みとしては例えばウラジロエノキとかを補植し外来種の侵入を最初から抑制しながら、日常的にも外来種を駆除しつつ、もともとあった自然をできるだけ回復させるようなやり方をしている所もあります。ただ、地上案でいくと大きく削られたりしますので当然のことながらそういった取り組みがいいのか、または移植した樹木をうまく復植できるような形をとるのがよいのかということは、また専門家の意見を伺いながら地上案で決まったときはその対応についてしっかり検討していきます。また、シンクリノイガといった侵略的な外来種は付着物で来るようなことがないように工事の部分で配慮するところはしっかり監督をしていかなければいけないと考えています。

(参加者) 意見を言わせていただきますが、幅員について7メートルでなければいけないという話がありましたけれども、先ほどの質問でもありましたように今の行文線の先の部分が狭くなっているということにあって通るのに困るということもないので、5メートルでも良いんじゃないかと思えます。そうすると、環境への影響がだいぶ小さくなるんじゃないかと思えます。

それから、村道との兼ね合いについて、当分は都道にしないということですが、

今現実に私も使って高校に上がったりするんですけど、そうすると三角公園の所が十字路なんです。実際は十字路ではなくてこういう十字路なんですよね。矢羽形とか矢印形とか。すごいこわいです。やはりそこが都道になれば交通量が非常に多くなるということが考えられるので、私は村に対する意見の中で上に橋を通したらどうかと言いましたが、現状にトンネルの都道だけできてその他の部分はいじらないということだと三角公園の所の十字路が危険で事故を起こしやすいということがあるので、そのへんは考えて同時にやっていただかないといけないと思います。

それから、保留だという二戸建ての後ろを回るという区間については、そのあたりにもいろんな自然がありますから、また道路が住宅の回りを通れば四六時中騒音に悩まされるわけですから、それは住民にとっても良くないだろうということで保留ではなくてそれは無くして欲しいという意見です。

～閉会のあいさつ～

(総務課長) いろいろと意見がありましたが、時間が過ぎておりますので最後に土木課長の方から挨拶をお願いします。

(土木課長) 本日は本当にいろいろな意見をありがとうございました。行文線につきましては、過去の経緯もございましたが、ビデオでも見ましたように津波のときに村民のみなさんの命を守るための命の道ということもあり、積極的に整備を進めていきたいと思えます。また、村民説明会につきましては、1案に絞って年明けごろに再度行いたいと思っておりますので、そのときはまたみなさんにもぜひ出席をしていただきたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

(総務課長) どうもありがとうございました。