

## 第1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28年7月7日（木）午後7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 7名

### 1. 開会のあいさつ

（総務課長）お待たせしました。時間が参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ありがとうございます。はじめに本日の説明員を紹介させていただきます。村側ですけれども、渋谷副村長。

（副村長）（一礼）

（総務課長）建設水道課の篠田課長。

（建設水道課長）よろしくお願ひします。

（総務課長）小笠原支庁側ですが土木課の藤田課長。

（土木課長）小笠原支庁土木課長の藤田でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

（総務課長）土木課道路河川担当の山田課長代理。

（道路河川担当）山田です。よろしくお願ひします。

（総務課長）私、村役場総務課長のセイボレーです。よろしくお願ひします。司会進行も兼ねて務めさせていただきます。次に、本日の説明会で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。まず1つ目が、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の議事次第でございます。次にA4用紙横長で資料1-1から1-6でございます。同じくA4用紙横長で資料2と資料3でございます。それでは、議事次第に沿って本日の説明会を進めさせていただきます。はじめに、渋谷副村長より開会のごあいさつを申し上げます。

（副村長）みなさんこんばんは。一昨年村が始めました行文線の整備再開に向けた動きでございますが、後ほど詳しい経緯はまた改めて総務課長の方から話しをさせていただきますが、いったんこの行文線が保留になってから、20年近くたっております。特に東日本大震災を受けてから議会をはじめ改めて整備の必要性というものが議論されはじめまして、都からは保留になった経緯から、村が村民の合意形成を図りながらその上で検討したいという経過の中で進んでまいりました。昨年の村議会の全会一致の意見書の提出、村からの要望書、その前段として何回かの村民説明会等を経まして、ようやく今日からは東京都と村で

一緒にこのような整備再開に向けた説明会を開催することになりました。今後、具体的な内容が進むにつれて何回かこういった会を催していくこととなりますが、みなさまのご意見をいただければと思っております。よろしくお願いいたします。

## 2. 説明内容

(総務課長) それでは、以後座って説明させていただきます。議事次第の「2. これまでの経緯と防災道路の必要性・有効性について」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。右上の写真の部分ですけれども、オレンジ色で塗った道路ですが、気象観測所の前から入り小中学校の裏をとおり清瀬分譲地を通過し、清瀬都住、二戸建てにいたる手前で明らかに工事が中断しているところがありますが、そこ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ありますが、その経緯について説明させていただきます。資料1-1の左上「これまでの経緯」ということで記載していますが、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に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・要望がありました。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まして清瀬から奥村を高台で結ぶ路線を防災避難路として位置づけ、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、そ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。次に昭和63年になりまして、村の要望を受けまして、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、事業の保留にいたる経緯ですが、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、村民だよりでの広報だけではよく分からないという意見があり、平成6年に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、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。これらの経緯から、計画を進める中で村民の合意形成の不足、また環境への配慮が不足していたといったことが原因となります。

次に、資料1-2をご覧ください。5年前になりますが平成23年3月11日に東日本大震災が発生しました。この大震災の後、南海トラフ巨大地震への懸念が浮上し、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右上に記載してあります「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メートルの津波が都の公表した資料では想定されています。左下に参考ということですが、南海トラフ地震のケース⑤冬の深夜の場合の父島の被害想定は、津波による全壊棟数が211棟、半壊棟数が53棟、死者127人、負傷者3人、要救助者27人と想定されています。資料の1-3ですが、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

各地区の津波高等が記載されています。二見港・二見漁港ですが、最大波高が9.8メートル。大村・奥村地区が同じく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12.2メートル、島全体では18.5メートル、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、村は津波浸水ハザードマップ基本図というものを作成しました。もうご覧になっているかと思いますが、津波の浸水想定区域、津波避難所、避難目標点、避難経路、津波に対する注意点等がハザードマップに記載されております。

次の資料1-4ですが、これらの経緯を受けまして小笠原村は、「小笠原村地域防災計画」を修正しました。第34部で新たに津波防災対策推進計画と称して「南海トラフ地震等防災対策推進計画」において、防災道路を次のように位置づけ、表記しました。1点目は、交通ネットワーク維持のため整備するというので、防災道路の連絡路としての位置づけになります。この道路につきましては、道路や港湾といった交通関連施設は、村の活動を支える基盤として重要な役割を担っている。人命救助や消火活動、資材・物資の輸送等を円滑に行えるよう、また、孤立集落の解消のため、浸水による被害を受けない道路の整備を行い、防災力の向上を図るということです。それから2点目ですが、避難路の整備、これは防災道路の避難路としての位置づけになります。避難時間の短縮、避難路の安全性の向上等、避難の円滑化を図るため、避難路の整備を図るという内容で防災計画の中に位置づけ、記載してあります。

次のページですが、資料1-5 防災道路の必要性・有効性についてが、先ほどのハザードマップ基本図を加工したものになりますが、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・小曲方面へ緊急車両や啓開等にあたる重機等が迅速に移動できる機能があります。次に、被災時、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ということで、防災道路の清瀬から奥村を結ぶ防災上の必要性・有効性をここに記載しています。

次に、資料1-6、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。次に村民説明会の開催。村は、過去の経緯も踏まえまして、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3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、雑駁ではありますが、これまでの経緯と防災道路の必要性・有効性について説明させていただきました。

引き続き議事次第の3. 行文線未整備区間の整備に関する検討会の発足について、小笠原支庁から説明をお願いいたします。

(土木課長) はい、改めまして、小笠原支庁土木課長の藤田でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。私の方から右肩に資料2と書いてあります「行文線未整備区間の整備に関する検討会」の発足についてのペーパーを説明させていただきます。まず、この検討会の背景と目的でございます。これまでの経緯ということで今、村の総務課長からも説明があったとおりでございますけれども、それがちょうど三つ並んでおります。村議会で、整備再開を求める意見書を全会一致で採択したこと。それから、村から東京都に整備再開に関する要望書が提出されたこと。それと村さんで過去3回の村民説明会等を行っていただいて、整備の必要性については、ほぼ村民のご理解をいただけたと我々とする判断をしております。都としても整備の必要性を認めたとえ、事業を進める環境が整ってきたのかなあと思っているところでございます。そういうことでございまして、この検討会につきましては、整備を前提として、島内関係団体と意見交換を行って、円滑に整備を進めていくためにこの検討会を発足したということでございます。

ではどんなことを検討していくのか、検討会の位置づけでございます。左の少し下にありますけれども、環境に配慮したルート検討などを行うための意見交換の場ということで表現をさせていただきました。分かりやすい表現ということでルート検討とさせていただきましたけれども、中身的にはルート検討だけではなくて、例えば道路の幅員でございますとかそれから道路構造全般を含めた整備計画と考えていただければと思います。それからもう一つ、円滑に整備を進めるため、本道路の必要性について村民の理解を深めていただく視点から助言をいただくということで、ほぼ多くの方の村民のご理解をいただいていることとは思うのですが、より一人でも多くのご理解をいただくというの意味で、その視点からご助言をいただきたいという位置づけでございます。

それで、そのような検討会の位置づけを前提に構成員選定の視点を3つ整理させていただいております。まず、1つ目につきましては、ルート検討に当たっては「自然環境」等への配慮が前提ということで、こういう自然豊かなところに新しい道路を作ることということでございますので、これは当然のことでございます。ちょっと下のところに検討会メンバーということですらっと組織が並んでおりますけれども、その中の下の方に小笠原自然文化研究所さんと小笠原野生生物研究会さんということで、いわゆる小笠原の自然環境に非常に明るい専門家のNPOの団体に入っているということでございます。それから2つ目、整備要望区間の周辺は自然公園法などの「法規制等」が存在ということで、みなさんご承知置きのとおり国立公園の中に道路を作っていくということ、それから世界自然遺産の区域でもあること、それからもう一つ森林生態系保護地域とも少し絡んでくるということもございまして、それぞれ関係行政機関にも協力をいただこうということでメンバーに入らせていただいております。それから、3つ目でございますが、ルート決定等重要な事項については「地元の合意形成」が必要となるために村民の立場からの助言をいただいた

いということで検討会のメンバーの一番上でございますが小笠原村議会、村民の代表という形で村議会から入っていただいております。このメンバーで検討会を進めていこうというふうに考えてございます。みなさんからもしかすると、何でもっと村民が入らないんだろうというご疑問もあるかもしれませんが、右側に検討のプロセスということで書かせていただいております。この検討会は、基本的には決定機関ではございません。検討会での主な検討内容につきましては、村民説明会のほうで報告をするということで、実はこの村民説明会の前に第1回の検討会を行っています。その検討会で出た内容についてはこの村民説明会の中でも報告はさせていただくということを考えております。村民説明会で広くまた生の声がいろいろ出てきたものについては、この検討会にフィードバックさせていきたいと考えている次第でございます。

それで今お話をさせていただきましたとおり、一番下に第1回の検討会、6月10日に開催をさせていただきました。第1回の検討会ですから、検討会の位置づけでございますとか、それから今後の予定等々少し事務的なことが多かったんですが、そのような話をさせていただいております。そのときにあげられた主な意見ということでご紹介させていただきますけれども、環境の配慮という問題に関して、当初は自然環境ということだけお話をさせていただいておったんですが、過去の経緯、平成の6・7・8あたりの行文線の中止に至ったときの経緯のことを考えると、自然環境だけではなくて生活環境ということも入ってこないとまずいのではないかとというご意見をいただいております。具体的には、工事を行うことによる騒音だとか振動だとかそういったことについてもこの検討会の中で揉めることについては揉んでいったほうがいいのではないかとというご意見をいただいております。

資料の裏面ですが、検討会の当面のスケジュールということで記載をさせていただいております。まだ3年分くらいしか書けないところもございますけれども、平成28年度ということで6月10日に第1回検討会を行ったところでございます。この内容につきまして、右側の方に（参考）村民説明会と書かせていただいておりますが、7月7日の第1回の村民説明会で報告をさせていただいているという流れになってございます。それから28年度の後半、おそらく年度末になると思いますけれども、今年度これから私ども支庁の方で地形測量でございますとか環境調査をやっていこうというふうに思っております。ですから、その結果の報告を後半の検討会で行いたいと思います。

それから、もう1つこれ大事なことで、これから非常に皆さんもご興味があることになってくると思いますが、どんなルートを考えてるのかという問題でございます。28年度後半については、たぶん具体的なものを示すのはまだ難しいとは思いますが、こんな考え方でルート検討をしていますということをもとめていきたいと思っております。それから29年度の前半、5月・6月という時期になると思いますけれども、ここについては道路のルート案の抽出ということで複数のルート案を抽出していきたい、明らかにしていきたいと思っております。併せて検討会の中では、29年度どういう事業を行っていくのかということを検討会のメンバーにご説明をさせていただきたいと思っております。この29年度前半の検討会の内

容につきましては、検討会后に少し時間を置くかもしれませんが、村民説明会の第2回でまたご報告をさせていただきたいと考えております。それから平成29年度の後半につきましては、今まで行ってまいりました環境調査の結果報告、それから29年度の前半で複数案示しました道路のルート案について、29年度の後半に道路のルート案の検討と書いてありますけれども、基本的にはここで決定をしていきたいという流れでございます。その決定を第3回の村民説明会でも説明をさせていただきたいと思っております。大きく考えますと、平成29年度までにどんなルートで行文線を通すのかというルートを決めて、平成30年度からはその決めたルートに対して細かい設計の作業に入っていきたいと考えているところでございます。繰り返しになります。まとめますと一番下に二行で書いてございますけれども、今年度からルートの検討をスタートして平成29年度前半に複数のルート案、できれば3つくらいのルート案を示したいと思っております。それで、複数のルート案を基に検討を深めて地元の意見、いわゆる説明会でも意見をお聞かせ願いながら、平成29年度後半にはルートの決定を目指していきたいと考えております。

続きまして、資料3につきましては山田の方からご説明をさせていただきます。

(道路河川担当)では、引き続き資料3です。今後の予定と書いてございますが、今年度小笠原支庁土木課で実施する事業の概要についてご説明する内容になります。資料2の中でも話がありましたけれども、今年度、地形測量および環境調査を実施し、あとここには記載ありませんけれども、その結果を踏まえてルート検討というものの調査を行っていききたいと考えております。まず、この地形測量と環境調査の目的になりますけれども、地形測量についてはルートや道路構造の検討に必要な山地や沢などの地形を把握するというを目的に実施いたします。環境調査につきましては、環境に配慮した道路設計を行うために動植物の分布、生態特性を把握するというのが一点。また、水生生物の生息環境の把握のため河川の流量・水質の特性を把握するというを目的に実施したいと考えております。もう少し細かくご説明しますと、地形測量の方法としましては、ここにありますように航空レーザー測量というものを行う予定にしております。これは飛行機を飛ばして、レーザーの反射で地形の状態を捉えて、精度としては千分の一程度のある程度詳細な地形図を作製していきます。ここの地形はご存知のとおりかなり急峻な崖地になってますので、ある程度詳細な地図データがないとルート等を検討していけないということで、こういった方法でまず現況の地形を測っていききたいと思っています。それから環境調査につきましては、これは今年度まず取っ掛かりですので、調査範囲としてこの下の右側の方に赤い線でお示してはございますけれども、おおむね清瀬から奥村の間のこの辺りにルートが通るであろうという範囲を幅広に範囲として設定しまして、まず動植物の現況の分布状況を把握したいと思っております。また、併せて、図にも示してございますが、この中には清瀬川と奥村川がございますので、そうした川の生息環境というものを把握するために河川の流量、水質測定等も実施いたします。それから、島内全体がそうですけれども、ここのエリアについてもかなり戦跡がございますので、それもルート設定に当たっては一つの決定要因になるかなというところで、戦跡調査も同

時に実施したいと考えております。この環境調査の調査対象ですけれども、ここに示してございますとおり、哺乳類、猛禽類も含む鳥類、爬虫類、両生類、魚類、昆虫類、陸産貝類、底生動物それから植物および希少性のある生物といったものの現況、どこにどういったものが分布しているのかというところをある程度網羅的に調査をしていきます。調査範囲は先ほど申し上げたとおりです。これらの調査につきましては、それぞれの植物なり動物の種類によって適宜適切な時期を捉えて調査は実施していきたいと思っております。それに当たりましては事前に、それぞれの専門家の方々のご意見をいただきながら、より現況が把握できるような調査をやっていくように我々としては実施してまいりたいと考えております。資料3については以上です。

(総務課長) ありがとうございます。小笠原支庁からは、議事次第の3. と4. を合わせて説明いたしました。説明は以上で終わります。

### 3. 質疑応答

(総務課長) 5. の質疑応答に入りたいと思いますが、参加されているみなさんの方から何か質問ご意見等ありましたらお願いいたします。

(参加者) 平成4年に行文線反対運動が起こったんですが、そのときの基本は何かという和生活環境に対してのことだったんです。清瀬都住の上の方を観光客がバイクで走ると安眠を妨げるというお年寄りの声から始まったんです。

だから、これはもう本当にみなさんが一生懸命努力してやってくれているのは分かるんですけども、何かちょっとびんこないような気がするんだよね。それで、一番極端な例が、東北の震災の津波のときに86人の人が高校の脇を上がって兄島の瀬戸が見える一番高い所へ集まって、私は軍隊時代に小学校六年生だったから、人数を勘定しちゃうんです。86名いたんです。そうすると、みんなどこを見ているかという、漁港の中を見ているんです。あのとき、津波が自然に上がってきたんです。それで突然、港の中にある漁業協同組合の突堤が消えたんです。あっという間に見えなくなったんです。あのときには多分、水産センターの方は冠水していたと思います。そういうことで、今私が皆さんに注意したいのは、これから自然に上がる津波でない津波が来たときに、一番恐ろしいのは私たちがいる福祉センターなんです。

津波が極端に流れの早いのが入って来たときは、ここが一発でやられちゃうんです。だから、行文線どころではないんだよ。この施設を即どかすことを皆さんが一生懸命やって欲しい。

(副村長) まず、最初の経緯の方の話で、私も当時担当でやってましたから、いちばん最初に袋小路の解消だといいいながら出てきた案が解消ではなくて都住の周りを回りこんで、さらに都住の特に二戸建のすぐそばを通るので、騒音のことだとか暴走族が走ったらどうするんだという意見があったのはよく覚えています。

(参加者) それが原因だったんだ。あのときの反対運動は。生活環境。

(副村長) 今回も検討会でご指摘をいただいて、環境というのは自然環境だけではなくて、生活環境のことも考えよう。それからもう一つ、袋小路については村道で最終的に結んだことで入り口が二つになりましたよね。だから、今は一応、袋小路そのものは解消されていると思います。都住の裏手を回るルートの方というの二つに分けて考えたらどうかと、村は考えています。

(参加者) 今、あなたたちは、バイクで走り回る子供たちの現況を把握してない。

釣浜に行く道路の標識が小さい。だから、そっちへ行かない。まっすぐ都住の奥へ入って行っちゃ。僕が呼び止めても乗って走ってるから分からない。それで、戻ってきて教えてあげてあっちへ上がっていく。一方では、もう一つの道路を通過して、上の方から来ると、下へ降りてこない。都住の中へ走って入っちゃ。そして都住の中を一周してまたこっちへ出てくる。今日、警察に行って、今レンタバイクが何台ここにあるんだって聞いたら、70台に増えている。今度、道路ができたというのが周知されると、湾岸を沿って旭山に行かない。上を通過して行くようになり、生活環境がよりいっそう悪くなる。

(副村長) そういう部分についても、今日ご意見をいただいて、どうにかたちで道路を決めていくとか、道路の運用にまではなかなか手を出しにくいとは思いますが、そういうこともどこまで具体的な案として提案できるかを考えていきたいと思っています。

(参加者) 行文線のことじゃなくてね、ここの建物を早くどかすということを考えなくちゃならない。チリ津波の状況を見てたら一番怖いのはこの場所（地域福祉センター）ですよ。正直言って。だからもう、行文線とかじゃないと思ってる。

(副村長) いろんな対策というのは、午前中は都住の話も出たりして、並行してやっていますという話をしたのですが、一つは、先ほど漁港の岸壁を強化しているのは、こちらは東京都港湾局ですが、入り口の部分は確かに津波のときに海水の出入りは激しい潮流になりますけど、むしろ防波堤があることで過去のチリ津波のときよりも遡上の範囲というものは低くなるというか、狭くなるという想定になります。だから、津波にとっては、防波堤を強化するのは効果があります。

(参加者) 防衛庁（自衛隊）の岸壁の外側のコンクリート、あれは昔から三倍くらい上がってる。そうすると、津波がこっちに入らなくなっちゃうから、よりいっそう流れが速くなっちゃう。それはチリの津波のときにいた人たちがはっきり言ってる。だから、もっともつとみなさんに、役場も村議も含めて研究してもらわないと。災害が起きてからでは間に合わない。行文線なんか語ってる時代ではない。

(副村長) それでもう一つ先ほど言いたかったのは、過去と違うところとしては、特に釣浜線から奥村の間というのが、この湾岸道路とか低いところにしか道がないので、奥村もそうですけれど扇浦や小曲も含めた住民の方、それから時間によっては小港やいろんな海岸に行っている方々、そういったところの連絡路としての確保をまずしたい。それが我々にとってはまず一番の考えです。

(参加者) それより何より、まず、住んでる人たちの意見はどうなの。聞いたの？アンケート

トを取ったり何かやった？やってないでしょう。

(副村長) それは以前、村がやっていた説明会の中でも、例えば釣浜線を活用するのであれば、高校から降りる坂は急ですから安全対策のことだとか、それから同じように一般の車が日常的には車やバイクが通ることで騒音の問題はどうするんだと、そういったところのご意見としてはもうすでに承っている部分もありますので、どのような対策ができるかというのはルートを選定も考えながら具体的に今後お話しはできると思います。今日のお話も、我々村だけでなく都のほうにも受け止めていただきたいと思います。

(参加者) 原点を忘れてもらってはこまる。生活環境を壊すようなことをやってもらっては困るというのが第一歩。

(土木課長) (資料を示して) ここが清瀬の二戸建の都住のあるところですよ。昔の行文線の計画は、ここから清瀬の二戸建の裏を通るというかたちで少し低いところを通りながら奥村の方へ行くと。この青いラインになってます。確かにおっしゃるとおり生活環境というのは、今までまったく道路がない所を裏をこう道路が通るということでこの清瀬の都住に住んでいる方々が生活環境が一変するということで反対されたという経過があります。

(参加者) 現在も反対だよ。70台もバイクが増えたっていうんだから。その当時なんかバイクはほとんど無いよ。

(土木課長) まあ、70台がすべてが裏を通るかどうかは別だと思いますけれど。

(参加者) いや、通るって、それは子供たちは走りやすい方を走る。それがずーっと行って旭山へ通じるなら、みんなそっちを走る。

(土木課長) 走りやすいといえば、湾岸通りの方がよっぽど走りやすいです。それで、そういう生活環境の心配ということの中で我々同じ轍を踏まないということの中で考えてるのは、今、村さんから私どもにご要望いただいている中では、ここが結局道路がまったくない高い所に、奥村から釣浜線までの区間ですが、それで、釣浜線自体は村道を使うということができるわけです。既設の村道を使うということが。ですから、村のほうからご要望をいただいている中には、まったく道路のない区間に新しく道路を作ることについては、環境にぜひ配慮してくださいと。で、プラス、村道がある区間については村道の活用を含めて検討してくださいというかたちで、村から東京都の方にはご要望をいただいております。ですから、私どもとするとそういうことも加味しながら、最終的にはルートをどうとっていくかということを考えていきたいと思っています。

(参加者) 道路を作れば、とにかく崩れるとか必ずあるから、そういうことも配慮しないと。

(総務課長) そのほかになにかご意見等ありますか。この際だから聞いておきたいことですか。

(副村長) 何人かの方は以前の説明会にも出ていただいているので、なかなか具体的な話に進まないなあとと思っているかもしれないですけど、東京都さんと一緒になって動き出したのは今日が初めてなので、先ほどのスケジュールにもあったようにある程度、環境調査とか測量が終わって、案の検討が出た段階で、より具体的な話がしやすくなるのかなと思っています。

ます。

(総務課長) ほかに無ければこれで終わりますけれども、何かありました役場なり支庁なりお問い合わせいただければと思います。それでは最後に挨拶とさせていただきます。

#### 4. 閉会のあいさつ

(土木課長) 有意義なご議論をいただきまして本当にありがとうございました。行文線の整備に関しましては過去から経緯も踏まえまして再スタートがきれたと思っている次第でございます。今後も先ほどご説明をさせていただきましたとおりルートの方だとかそういったものが出来上がりましたら、また節目節目で説明会を開催させていただきたいと思っておりますので、またその際はご協力のほどをお願いしたいと思っております。本日はどうもありがとうございました。