

第3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30年3月21日（水）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 10名

開会のあいさつ

（総務課長）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。村側ですが、渋谷副村長です。

（副村長）よろしくお願いします。

（総務課長）建設水道課の繁藝課長です。

（建設水道課長）よろしくお願いします。

（総務課長）私は司会進行も兼ねます総務課長のセーボレーです。よろしくお願いします。次に、小笠原支庁側ですが、土木課の橋本課長です。

（土木課長）よろしくお願いします。

（総務課長）土木課道路河川担当の風間課長代理です。

（道路河川担当）よろしくお願いします。

（総務課長）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、渋谷副村長が開会の挨拶を申し上げます。

（副村長）こんにちは。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参加いただきありがとうございます。行文線は都道の自衛隊の所から最終的には奥村交流センター、整備工場までをつなぐ予定の路線でございますが、今清瀬の方で平成7年にいろいろ生活環境面・自然環境面で問題がありまして中断したという形になっております。平成7年から村としては整備再開をお願いしてきたところですが、平成23年の東日本大震災を受けて改めて整備の必要性を議会とともにまとめ、強く東京都さんをお願いしてきましたところ、平成27年に整備再開の要望書・意見書を出しまして、東京都の方でも再考していただき整備再開に向けて動き出したというところがございます。村と東京都が一緒になって今日の説明会を行うわけですが、これまでの説明会を通して議論されたことなども含めて本日ルート案の絞込みをみなさんに説明させていただきたいと思っております。本日は、よろしくお願いします。

1. 行文線事業の目的

(総務課長) それでは次第の1番、「行文線事業の目的」について、私の方から説明させていただきます。資料1をご覧ください。資料1は、皆さん既にご覧になっているかと思いますが、平成25年に東京都が公表した南海トラフ巨大地震等による津波浸水予想図、ハザードマップと言っていますが、父島の奥村地区を拡大したものです。右下に書いてありますように、奥村地区は南海トラフ地震による津波が来襲した場合、5メートルから10メートルの津波高になると予想されています。矢印が示している赤がかかった色の部分です。

資料をめくって下さい。写真は7年前の東日本大震災の発生に伴い、父島に来襲した津波の様子です。最大で2約メートルの津波が襲いました。青灯台のある第一物揚場が水没し、とびうお栈橋と漁協の施設が建っている敷地にまで波が上がり、車両数台が水につかるという被害がありました。参考にですが、1960年、昭和35年のチリ地震津波では、5メートルから6メートル位の津波が父島を襲い、奥村では欧米系島民の家屋が10軒ほど建っていましたが、数軒が流され、また天井まで浸水した家屋もあったと記録されております。南海トラフ地震による津波は、東日本大震災の時の津波の、3倍から5倍に上ると予想されておられます。

資料をめくって下さい。チリ地震津波の頃と違いまして、奥村地区は発展とともに大きく様変わりして、建物等が密集しております。南海トラフ地震による津波で、5メートルから10メートルの津波が奥村地区を襲うと、家屋や産業関連施設等が破壊され、瓦礫となり道路を覆い、西町・清瀬方面と奥村・扇浦方面の連絡手段が絶たれるという被害が想定されます。そのような被害が発生した場合、西町・清瀬方面と奥村・扇浦方面の間を、救難・救助に当たる医療・消防・警察、あるいは自衛隊の緊急車両が、また、応急復旧に従事する重機等が、高台で結ぶ都道の代替ルートを使って、発災後に、時間を掛けずに、速やかに行き来が出来ることは極めて重要となります。また、避難所間の連絡、人的・物的支援も必要となります。そして、父島保育園の裏には、津波緊急避難路がありますが、その避難路を都道行文線と接道することにより、安全でより迅速に避難することが可能となります。

以上のように、津波で被災した場合に、速やかに救難・救助、応急復旧、被災者支援等の活動を可能とすることが、行文線事業の目的です。

次に、土木学会から借用したビデオ、約6分程度ですが「三陸の奇跡と命の道」を映しますのでご覧ください。

(ビデオ放映) 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、次第の2. ルートの合意形成に至るプロセスについて、支庁から説明させていただきます。

(土木課長) ルートの合意形成に至るプロセスについて説明します。平成28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しました。その翌月の7月には、第1回村民説明会を行っています。その後、地形測量や環境調査を行って、2月には第2回の検討会を行いました。このなかでは、地上案、トンネル案のたたき台を示しながら、ルート評価に必要な項目を抽出し、ルート検討上絶対に回避すべき種について確認しています。その後、1年間の環境調査を経まして、8月に第3回の検討会を行いました。ここでは、説明会で示します地上案、トンネル案、一部トンネル案の3案について提示をしました。そこで説明会で提示するルート案の妥当性を確認しております。それを踏まえまして、9月に第2回の説明会を行いました。ここでは、先ほどの3案を提示いたしました。しかし、参加者からの意見が少ないということがありまして、ルートの判断が難しいという結論になりました。そこで、11月に全村民を対象とした意見聴取を、アンケートを使って行いました。第4回の検討会では、村民意見聴取結果の整理、整備要望者、これは村や議会になりますが、その意見を踏まえうえで各案を精査・評価し、また村民合意形成を図っていくベースとなるルート案を提示しました。そこでの検討会の意見を踏まえまして、今日は最適と考えるルート案をみなさまにお示しし、意見を聴取いたします。そして、今回の説明会の意見を踏まえまして、年度内にルートの確定をしたいと思っております。以上です。

3. 村民説明会と検討会の実施報告等

(総務課長) 続きまして、次第3. 村民説明会と検討会の実施報告等について申し上げます。

(道路河川担当) 第2回村民説明会の実施報告をします。第2回村民説明会は、平成29年9月26日に実施されました。昼1回、夜1回で計22名の方が参加されております。その中で主な意見としましては、景観等に対する意見、村民生活、交通安全に関する意見等が出されておりました。こちらの下に示すとおりです。こちらを総括しましたところ、参加者が少なかったこと、意見が少なかったこともあり、本説明会で村民ニーズを総括することは困難であると判断しました。また、本事業における過去の経緯、そして課題等を念頭に置いたうえで、村民の意向を踏まえたルート選定を行うことが重要であるということから、村と支庁合同による行文線未整備区間の計画に関するアンケートを実施しております。これらを整理したうえで、第4回検討会にて村民の意向を踏まえたルート案を提示することになりました。

9ページを見てください。第2回村民説明会で出された主な意見としましては、兄島瀬戸側からどう見えるのかという意見がありました。こちらにつきましては、我々も海に行きまして兄島瀬戸側からどのような景観になるのかというイメージ図を作成しましたが、こちらの絵になっております。キャベツビーチ付近から見た眺望がこちらになります。このように灰色の部分が人工構造物になりますが、これはルート案1、地上分のみでトンネルを作らない地上案で道路を作ったときの道路構造においては、このように人工構造物が

見えるということが確認されました。

続きまして、11ページになります。これまで4回検討会を行ってまいりました。そちらの検討会における主な意見がこちらになります。検討会の構成員ですが、支庁・村役場・村議会・森林生態系保全センター・国有林課・環境省・警察署・アイボ・野生研の代表者で構成されております。これまでの検討会の中では、自然環境や景観に関する事、そして生活環境への配慮や防災機能、道路構造等といった内容の検討を重ねてまいりました。ここでは、計4回における検討会での意見のみをご紹介しますが、こちらの意見に対する対応策につきましても検討会に諮っております。以上です。

4. 村民意見聴取の結果報告

(総務課長) 続きまして、次第の4. 村民意見聴取の結果報告についてお願いします。

(土木課長) 13ページをご覧ください。アンケート実施概要について説明します。第2回の村民説明会は意見をされた方が少なかったため、村民意見を十分に把握することができませんでした。そのために望ましいルート案を考える際に重要視される観点等について調査を行いました。実施期間は11月の1日から20日まで、実施方法はアンケート調査票の全戸配布及びアンケートブースでの直接記入、回収方法につきましては投函箱の回収と回収業者の直接訪問による回収です。

次に14ページをご覧ください。アンケートの回収結果です。配布数は1380、回収数は809で回収率は58.6パーセントになっています。また、同じ小笠原村ということで母島でもアンケートを実施しております。Qの5につきましては重要と思われる6項目について意見を聞きました。この回答率は、95パーセント程度となっております。⑦の自由回答は15.2パーセント、Q7の自由回答は16.9パーセントとなっております。

15ページをご覧ください。アンケート結果の集計方法です。詳細は以下のとおりでございますが、基本条件未回答の場合でもQ5から7に適切に回答している場合は、集計の対象としています。また、Q5と6において適切な回答がなされていない場合は集計の対象外としています。1. の基本情報につきましては、Q1から4で住所・性別・年齢・職業について聞いています。2. のルート案を検討する際に配慮するポイントとして重要だと思ふ事項につきましては、①道路構造、②経済性、③防災機能、④自然環境、⑤生活環境、⑥景観について聞いております。Q5の⑦の自由回答につきましては、カテゴリー別に整理をしております。Q6につきましては、Q5と同じ項目の確認ですが、順位付けで聞いております。Q7の自由回答について、行文線のものに関してはカテゴリー別の整理、道路整備全般に関するものは今後村民ニーズとして活用するものとして、その他意見として取り扱うこととしています。

16ページをご覧ください。基本情報です。Q1の住所は、約9割の方が父島に住まわれる方です。Q2の性別につきましては、約6割が男性となっております。Q3の年齢につ

きましては、20代から70代の各層に分かれて回答されています。Q4の職業につきましては、観光業、サービス業、建設業、公務員の方が多ということが分かります。

次に、17ページをご覧ください。アンケートの調査結果になりますが、Q5で各項目における重要度について5段階評価で聞いています。「5. そう思う」又は「4. ややそう思う」と回答した方の比率は、1位が92パーセントで防災機能になっています。2番目が、90パーセントで道路構造、3番目が自然環境で70パーセントです。Q6につきましては、当初Q5で重要と考えるものの比率については差がつかないと想定していたために、順位付けを確認しております。ただ、Q6におきましても1から3位までは、Q5と同じ傾向になっています。ただ、4位と5位につきましては逆転しています。予想に反して、景観が5位ということで低い結果に終わっています。

次に18ページに進みます。Q5のその他の自由回答で、自由回答の記入者数は123名です。下の表にいきまして、青字の「必要な整備・人命第一」、「早期整備を求める」という方は、37名いらっしゃいました。また、赤字の「必要なし」、「必要性を再検討すべき・適切な情報開示を求める」という方は25名いまして、全体の約3.1パーセントいらっしゃいました。表の真ん中付近の「トンネルを希望しない」という方は6名いらっしゃいました。その方の具体的な反対意見をご紹介しますと、「トンネルが長いと事故があった場合心配」、また「トンネルは災害時に心配」というような意見がございました。下の方に緑で着色してはいますが、整備後のメンテナンスを心配される方が12名いらっしゃいました。

次に、19ページをご覧ください。道路整備全体に関する自由回答です。下の表で、青字の行文線の整備を求める方は、29人。また、整備を求めない方は、23人。全体で2.8パーセントの方がいらっしゃいました。表の真ん中付近のルート案に関する意見で、具体的にトンネル案が良いと回答された方は最も少ない数になっております。その下でトンネルを希望しない方は6人いらっしゃいました。具体的な意見を紹介しますと、「トンネルにしないで景色の見える道路にして欲しい」、「トンネルは不要」というような意見がございました。また、一方で、地上案の開削を伴う工事についての反対意見はございませんでした。

次に、20ページをご覧ください。ルート評価に必要な比較表として、今までの重要度の高い上位3項目に適合するものをピンクで着色しています。1番の防災機能につきましては、特段の問題がないということで地上案、また津波緊急避難路からのアクセスが可能でありトンネル延長が短く出口が見通せるということで一部トンネル案に着色されています。2位の道路構造につきましては、応急復旧やメンテナンスがしやすいということでルート1の地上案とルート3の一部トンネル案が着色されています。また、自然環境につきましては、地形改変が最も少ないということでルート2のトンネル案と、次に改変が少ないということで一部トンネル案が着色されております。

21ページに参ります。村民意見聴取のまとめです。1位から3位の上位3項目は今ま

で説明したとおりです。3位の自然環境に比べて20パーセント程度の差をつけて、防災機能と道路構造の重要度が高いという結果になりました。そのため、地形改変を抑えるための防災機能で新たなアクセス路の整備や附帯設備等が必要となる延長が長いトンネルは、村民ニーズと合致しません。道路構造につきましては、すべてにおいて雨風・地震に強いということは基本条件です。また、それに加えて被災後の応急復旧や維持管理のしやすさなどを考慮して、道路構造はトンネルが短く切土法面が少ないことが望ましいと言えます。また、自由回答の中では、維持管理面を重視する意見や、長いトンネルに抵抗感を持つ意見、観光資源として見晴らしの良い道路を望む意見がありました。また、災害時も有効に利用でき、村民の生活にプラスになる道路構造にすべきとの意見もございました。自然環境については3番目に重要であるということで、自然環境への影響を極力抑えることが重要だと考えています。また、自由回答においても、必要性がない、必要性の再検討という方が3パーセントいましたので、今後につきましても未整備区間の整備の必要性について丁寧に説明していく必要があると考えています。これらをまとめますと、下の箱の中の3つのポイントになります。防災機能につきましては、附帯設備等が必要な長いトンネルではなく、被災時に避難・復旧時等の防災機能を確実に発揮すること。道路構造につきましては、被災後の応急復旧や維持管理のしやすさなどを考慮し、トンネルが短く切土法面が少ない道路構造ということ。自然環境につきましては、山頂部をトンネル構造で通過するなど、自然環境への影響を最小限に抑えることということになります。説明は以上です。

5. 最適と考えるルート案

(総務課長) それでは次に、5. 最適と考えるルート案に移ります。お願いします。

(副村長) 23ページをお開きください。タイトルに「行文線未整備区間における過去の提示ルートの再確認」とあります。まず、下の写真の黄色い線が、整備が完了している部分で、その途中を村道でつないで、清瀬の都住の入口部分に今は出られるようになっていきます。過去には、この青い線のところが平成7年に中断になった未整備区間になります。今回は、清瀬の都住裏の部分については引き続き保留ということで、村道釣浜線の釣浜に降りる駐車場の近くから整備工場と奥村交流センターがある区間の低いところにしか道がない区間に、高台にルートを作りたいという案で考えております。過去の案というのは、先ほど言いました生活環境の部分と自然環境面で課題が大きかったということで、釣浜線のところから下に下がるような感じで通る部分がムニンビャクダンの群生地を横断してしまう案だったということで自然環境面。それから、奥村の住宅に近いところを通るということで、騒音等の生活環境面でも住民の方々から反対の声が多く上がりました。そういったことを踏まえると、村としては前線をトンネルにするのがいいのかなと再度の整備に向けて考えておりました。ただし、今も説明がありましたように、アンケート等の意見も踏まえると延長の長いトンネルは村民ニーズに合わないということで、トンネル案の問題点

の解消もさらに必要だということを確認しました。

次のページには、平成27年に議会とも議論をした結果、村長からは要望書を、村議会からは都知事宛の意見書を提出しております。このときには、両方とも自然環境と景観に配慮した道路整備をお願いしたいということで上げたところでございます。

(道路河川担当) ここで、二見港周辺における景観等の重要性についてご説明させていただきます。先ほどの村さんから出されている要望などに関して、東京都がそれを受けたことを踏まえて、自然環境の観点はもとより景観につきましても検討会におきまして議論を重ねてまいりました。その内容の一つ目としまして、地形の改変を最小限に抑制することをルート設計の基本方針の一つに定めております。二つ目としまして、提案したルート案ごとに陸上あるいは海上視点のフォトモンタージュや3次元CG等を作成し、整備後の景観のイメージを整理してまいりました。アンケート調査の結果におきましては、景観に対する重要度の順位が想定外に下位であったということもあり、そのため二見港周辺における景観等の重要性について改めてお示しすることといたしております。

東京都は、小笠原諸島の環境保全・景観形成を先導的に実施するために、今まで各種指針や景観計画を策定してまいりました。それがこちらの真ん中の左側の表です。景観計画は、他とは性格の異なる景観や観光資源をもつ一定の広がりのある地域を景観形成特別地区として定めております。小笠原では玄関口である父島を対象として、自然や風土と調和し特性を生かした魅力ある景観を創出する必要があるとして「小笠原(父島二見港周辺)景観形成特別地区」を指定しております。資料の下に青でハッチングされているエリアが景観形成特別地区となっております。また、これらの計画や指針は、重点的に二見港周辺の景観形成を行うことで、公共施設の景観対策を急ぐことが二見港周辺の景観改善の効果発現への近道となり、こうした行動が景観を考えていくうえでの啓発として住民や事業者への強いメッセージともなります。さらには、二見港周辺は公共施設の重要性を踏まえ望ましい景観誘導を図るとしてあります。

次のページ、27ページをご覧ください。そこでお示しさせていただく重要なキーワードとしまして、「小笠原特有の景観」、「小笠原らしい景観」、「小笠原にふさわしい景観」があります。これらの視点としましては、小笠原へ訪れる人々は世界遺産の島をイメージします。また、船から見る二見港の景観は、小笠原を印象付ける風景であります。このため、海、山、空など自然の眺望を活かした街並み景観の形成に努める必要があります。さらには、貴重な自然を出来る限り保全し、後世に引き継ぐ責任があります。これらを踏まえて、事業者としてのスタンスを下にお示しさせていただいております。公共施設は長期にわたって存在するため、地域の景観に大きな影響を持つことから、事業の実施にあたっては、自然改変は最小限にとどめ景観の保全に努めることが重要であるとしております。

続きまして、トンネル案特有の問題点を解消するルート案の抽出について、ご説明させていただきます。29ページをご覧ください。赤で真ん中をハッチングさせていただいているのが、第2回村民説明会でお示しさせていただいた中のトンネル案、全体がほぼトン

ネルで構築されるものです。このトンネル案につきましては、課題が存在しているということが見えてまいりました。資料中段に防災機能というところがありますが、白三角がされている箇所があります。そこに掲げてある一つ目として、津波緊急避難路からのアクセスは別途検討が必要となります。父島保育園の裏から津波緊急避難路がありますが、こちらの避難路は直接トンネルに結ぶことができません。なので、ここでトンネルを構築してしまうと、さらにトンネルにアクセスするためのトンネルが必要になってくるといった課題が存在します。もう一つは、発電所がこちらにございますが、この発電所が被災することによってトンネル内の照明がダウンすることから、別途発電施設等の構築が必要になるといった課題が明らかになっております。

続いて、30ページをご覧ください。アンケート調査の結果等を踏まえる中で、トンネル案には防災機能と道路構造面・治安面などの問題が潜在していることが確認できました。その中でも、長いトンネル区間が連続することで、他案にはない特有の問題点として、下表に示すものがあります。そして、道路構造等の一部を見直すことで、トンネル案特有の問題点を解消するルート案を検討しました。治安面ですが、こちらは人目がない閉塞区間となるため、治安面が懸念されるという意見が出されております。こちらにつきましては、非常電話と押しボタン式の通報装置を設置することで通報機能は担保されるのですが、予防のためには監視カメラなどの設置が必要となります。事故発生時に避難ですが、トンネル内で事故が発生した場合には逃げ場がありません。トンネルに対してトンネルを接続する横坑を設置することで避難の経路を確保することができるのですが、やはり避難経路に制限がされてしまうという課題が残されてしまいます。また、津波発生時の避難ですが、先ほどもご説明したとおり、現状の津波緊急避難路からのアクセスにはトンネルで結ばなければならないという課題があります。津波発生時の電源喪失については、別途自家発電設備を設置するといった課題が残されております。上記の問題点を踏まえた方針を下記に示しております。一つ目として、出口が見通せるよう延長の短いトンネルとすること。そして二つ目として、地上部を通過する区間を一部確保し、津波緊急避難路とのアクセスを可能とすることという方針を示させていただきました。

そのうえで、次の31ページですが、村民説明会で提示したルート設計における基本方針を遵守したうえで、トンネル案特有の問題点を解消するルート案として、改めて一部地上案というものをご提案させていただきます。先ほどのトンネル案のトンネル区間を一部短くし、緊急避難路とアクセスさせるといった案が一部地上案になっております。繰り返しますが、地上部を通過する区間を一部確保することで、横坑を設置せず地上部区間で津波緊急避難路と接続させることで防災機能を確保することができます。そして、トンネル延長が短くなり出口が見通せるため、発電所被災後の電源喪失時にも自家発電設備等が不要となり、防災機能が向上します。また、人目のないトンネル区間が連続することを回避し、治安面が改善されます。そういったところで、一部地上案を提案させていただきました。

(土木課長) それでは、引き続きルート設定における基本方針を33ページから説明いたします。ルート設定の基本方針につきましては、前回の説明会でも説明しましたが、改めて新しい案が出てきましたので説明します。まず、起点は既設行文線の終点端末部とし、終点は奥村交流センター付近にといたします。津波の被害を受けない道路高さとし、図の水色で着色された箇所よりも高い位置に設置をいたします。道路構造令を遵守し、地形の改変は最小限にいたします。また、自然環境関連のコントロールポイントとして、図の中央部分のムニンビャクダンの群落、また奥村交流センター前のアラゲオガサワラカミキリの希少な昆虫が棲んでいる箇所につきましては、それを避けたということで青い丸印のルートを考えています。ルート設定の基本方針としましては、第1案として地上を通過する案、第2案としてトンネル特有の問題を解消するために案2'を作りました。これは、一部地上を通過する案です。第3案につきましては、一部地中を通過する案としてこの三つを抽出いたしました。

34ページをご覧ください。ルート案1で地上案になります。整備延長は640メートル、改変面積は9830平方メートルです。図面を説明しますと、このオレンジの箇所が山を切った切土の法面になります。緑色の箇所が盛土をした盛土の法面です。そして、赤の箇所が橋の箇所になります。白い道路の箇所が、地上の道路になります。橋梁部分は全体の2割、地上部分の土工の部分は約8割になります。このルートの特徴といたしましては、保育園の裏の緊急避難路に直接アクセスできます。また、土工中心でメンテナンスがしやすいという面があります。ただ、地形の改変が3案の中では最も大きいです。また、維持管理に手間を要する切土法面が多いという面もございます。

次の35ページにフォトモンタージュを載せております。左上がパノラマ展望台から見た絵になっております。中央部分に灰色の擁壁や切土法面が見えております。奥の方には橋梁が見えるかたちになっています。右にいきますと、村道釣浜線との接続部のイメージはこういうふうな地上の接続になります。夜明道路との接続につきましては、橋梁とつながるようなこういうイメージになってございます。このイメージを3Dの図面でご説明いたしますと、黄色い線が村道釣浜線になっていまして、釣浜の駐車場から100メートルくらい高校に下ったところが地上案のスタートになります。そして、グレーの箇所が山を削った法面になります。これを反対側から見ますと、赤が保育園裏の避難路で、直接アクセスできます。ここから終点側の道につきましては開削で切り開いて地上案でこのような法面や橋ができる構造になっております。

それでは、手元の図面に戻りまして、36ページをご覧ください。ルート案2'になります。整備延長は650メートル、改変面積は2160平方メートルです。青のトンネルが二箇所ありまして、全体の56パーセントを占めています。白の土工部分が36パーセント、橋梁につきましては終点部分に一箇所ございます。このルートの特徴は、同様に津波緊急避難路につきまして直接道路にアクセスすることができます。また、トンネル延長が短く出口が見通せ、短いために閉塞感がなく治安面も改善されております。また、終点

部分がトンネルになっているということで、全体の改変面積が一番少ない案になっています。また、維持管理で手間を要する切土法面についても最も少ない案になっております。

次のページが、このフォトモンタージュになります。左上の展望台からのイメージを見ますと、中央部分にグレーの擁壁が見えますけれども、3案の中では最も小さい絵になっています。横にはトンネルの入口が見えます。右上が村道釣浜線のトンネルの入口のイメージです。下が、夜明道路と接続する橋梁とトンネルの出口のイメージです。これにつきましても、3Dの図面を見ていただくと、黄色が村道釣浜線になりますけれども、同じように釣浜の駐車場から少し下がったところにトンネルが配置されます。そこから170メートルで地上部に接続しまして、反対から見ますと同様に保育園の避難路と直接アクセスできます。そして、一部地上を通りましてその先がトンネルになっているということで、改変面積を抑えた案になっています。

それでは、また手元の図面に戻っていただいて、38ページになります。これがルート3案になります。一部トンネル案ということで、整備延長は660メートル、改変面積が5300平方メートルになります。土工部分が全体の55パーセント、トンネルが起点部分に一箇所ありまして全体の25パーセント、橋梁につきましては終点部分に二箇所ありまして20パーセントを占めています。このルートの特徴といたしましては、同様に緊急避難路と直接アクセスできることです。ただ、地形改変が地上案の次に大きいという面がございます。また、維持管理を要する切土法面の面積につきましても地上案の次に大きいという面がございます。

次の39ページにこのフォトモンタージュがございます。パノラマ展望台からの写真を見ますと、やはり中央部分に擁壁や法面が見えます。その右側には橋梁の桁や橋台が見える形になります。村道釣浜線との接続部のトンネルの坑口のイメージが右側になります。終点部分は最後の橋梁と夜明道路の接続部のイメージになります。これにつきましても、3Dの画像を見ますと、トンネルの接続部分につきましては先ほどと同じように釣浜の駐車場を100メートルくらい下ったところにありまして、そこからまっすぐトンネルになります。そして、地上部分に出ます。反対の方から見ますと、同様に避難路が直接地上部分にアクセスできます。ただ、その先は地上案ということで、開削のために山を切った法面や擁壁また橋梁が続くかたちになっております。

それでは40ページを見ていただきまして、これまで説明した各ルート案の重要項目の評価を整理いたしました。村民意見聴取の順位で説明いたしますと、まず1位の防災機能につきましては各案とも津波避難路にアクセスできたりであるとか、トンネルの出口を見通せるということもあり、大きな差はございません。2位の道路構造につきましては、村民意見聴取の中ではトンネルの延長が短く切土法面が少ないのが良いという意見がございました。自然環境につきましては、動植物につきまして真ん中の2案が、地形改変が最も少ない案となっています。最も地形改変が大きいのが1案の地上案で、中間が3案の一部トンネル案になっております。地下水につきましては、2案が3案の中で最も影響

が大きく、一番小さいのが地上案になっています。そして、その中間が一部トンネル案になっています。ただし、地下水につきましては、検討会で専門家の意見がありまして下の方に小さい字で書いてありますけれども、底生動物の生息環境には土壌流出と水量変動の二つが関わっており、現在このどちらが関わっているかは判断できないということで、総合評価では必ずしも優劣がつけられないという意見をいただいております。以上で説明を終わります。

(副村長) では、42ページを開いていただきたいと思います。ルート案に対する整備要望者の意見となっております。整備要望者というのは、村ならびに議会から整備再会を求めていました。今回、全部トンネル案が引込み一部地上案というトンネルを基本にして一部地上にする2案と従来から出ていた1案と3案の3つを比較した中で、これまでの検討会や説明会の意見や意見聴取、過去の事業計画の経緯などを総合的に勘案し、我々としてはルート案2案一部地上案を推したいという評価に至りました。その最適と考える理由は、今もいくつか説明がありましたけれども、まず既に出来ている保育園裏からの遊歩道兼津波緊急避難路との接続が地上部でできるということで容易であること。それから、従来の案2のトンネル案については、600メートル近い長いトンネルということで、父島でいうと長谷トンネルの240メートルの倍以上の非常に長いトンネルになります。このことによって安全対策等が求められている部分が、2本の短いトンネルにすることで不要になります。また、アンケート等が出てきていた長いトンネルになることでの不安感などが解消されるということがあります。それから、38ページの一部トンネル案は、整備工場側から始まる橋梁から二つ目の橋梁辺りですが、こちらが奥村の集落に最も近接する部分で70メートルから75メートルということで、過去の案のときに道路が集落に近いということで生活環境面の不満が出ておりました。これが案2ではトンネルになるということで解消されます。また、案3で見た場合は、橋が2つあるのと併せて切土・盛土部分の法面が多くあります。これがトンネルになることで解消され、自然環境面や景観に配慮されるということで、評価したいと思います。

それから、下の段に道路幅員について書いてありますが、今回のトンネルは短いトンネルで170メートルぐらいと195メートルぐらいのトンネルになりますが、そのトンネルとトンネルの間の約170メートルが地上部分ということで、トンネルと橋については防災機能を重視して重機や大型車両が安全に通行しつつ、さらに歩行者が安全に歩けるような幅ということで、7メートルという道路が提案されております。それを地上部分だけ狭めるというのは、短い部分になりますので安全面も考慮して、村としては幅員7メートルで整備されることが必要という判断に至りました。これを支庁さんには意見として投げかけたところでございます。

(土木課長) それでは引き続き、最適と考えるルート案について説明します。資料の43ページをご覧ください。これまでの検討会、説明会での意見および村民意見聴取の結果ならびに整備要望者の意見等を総合的に勘案した結果、ルート案2案の一部地上案が最適と

考えています。これを村民合意形成を図っていくベースとなるルート案として、本村民説明会でいただくご意見も踏まえ、ルートを確定したいと思います。道路幅員につきましては、災害時の使い方を想定して、大型車同士のすれ違いに加えて歩行者の通行を可能になるということで、7メートルの道路幅員が必要だと考えています。

次に、44ページをご覧ください。道路幅員の7メートルの場合と5メートルの場合の比較をしております。下の表を見ますと、改変面積については道路幅員が5メートルの場合は3割少ないという結論になります。ただ、道路構造につきましては、切土法面の面積は変わりません。また、通常時の使われ方を見ましても7メートルの場合は、一般者のすれ違いが容易となります。5メートルの場合は、右下に小港道路の写真がありますが、一般車両でもすれ違いが困難な状況がございます。また、応急復旧時の使い方を見ると、7メートルありますと重機と大型車の相互通行が可能です。5メートルの場合だと、大型車のすれ違いが出来ないということで、応急復旧の妨げとなることが想定されます。

次に、45ページに地下水の影響についてのレポートがあります。今回、対象となる山地につきましては、尾根幅が薄いやせ尾根ということで、急峻で岩盤が露出する箇所が多いです。岩盤につきましては、業界角礫岩というものでできていて、割れ目が少なく、難透水性の地質性状、要は水が染み込まない性状です。既往の地質調査データや現地踏査、戦跡調査から、地下水位はトンネル計画高よりも低い水位にあると想定しております。その論拠といたしましては、まず、左下の過去のボーリング調査の結果を見ていただくと、最も高い地下水の標高が16メートルしかないということで、16メートルまでしか地下水は確認されていません。右に行きますと、付近に清瀬川と奥村川がありますけれども、湧水点を確認されたのが9メートルの所です。下に行きまして、現地にはたくさんの戦跡がございますけれども、その中で染み出し水が坑内で確認されたのは1箇所しかありません。その確認された箇所については標高が25メートルということでトンネルの通過する位置よりも低い位置にあるということで、付近には地下水はないと想定されます。以上です。

6. 今後のスケジュール

(総務課長) それでは、最後の説明になりますが、6. の今後のスケジュールについてお願いします。

(道路河川担当) 今後のスケジュールについてご説明します。現状としましては、この計画段階の部分ですが、こちらにおける地元の合意形成はもちろんのこと、その後の設計段階、それから事業執行段階といった段階におきましても、適宜必要に応じて村民説明を実施していきます。そして、ルート確定以降は、より詳細な測量および環境ならびに地質調査等を実施して、設計熟度を向上させていきます。なお、検討会組織は、今後も継続してまいります。さらには、専門家会議というものを平成30年度4月から立ち上げることで、関係機関等との連携を常に担保することで、事業の早期着手につなげてきたいと考えてお

ります。以上です。

7. 質疑応答

(参加者) 検討会のメンバーを公務員とアイボと野生研にした理由は何ですか。道路を作っていくときに検討しなければならない重要な項目はいくつもあるわけですが、その中で島のNPOの二つだけが入っているのはなぜでしょうか。

(道路河川担当) 第1回村民説明会で、こちらの「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」という資料を配布しております。構成員の選定の理由として、まず環境に配慮することが必要だということ、そして、円滑に整備を進めるため道路の必要性について村民の理解を深めていただくという視点から助言を得るということにあります。環境に配慮するための代表者であるということで選定させていただいたメンバーであるということです。

(参加者) 環境とは自然環境のことですね。

(道路河川担当) そうです。環境に配慮したルート選定を行うために必要なメンバーとして、選定させていただいております。

(参加者) 分かりました。

(参加者) 支庁に前回の説明会の資料だけでは分からないので聞きに行きましたが、情報公開請求をしてくれとのことでした。情報を小出しにしているわけです。情報公開請求は、2週間、14日の期間では出来ないということで延長の通知がきました。そこから、実際に見ることができるまで一ヶ月近くかかります。なので、そこで情報を得てから意見を言おうということで、アンケートの期間に間に合わせるのが大変でした。なので、村民に対して積極的に情報を公開していないのではないかと思います。もっと積極的な情報公開をすべきです。

また、情報公開の中で学識経験者の意見を聞いたという箇所がありましたが、学識経験者の名前が一部非公開でした。これは考えられないことで、匿名の学識経験者にこういう意見を聞いてこういう意見をまとめましたという、そもそもこの報告書そのものの信憑性が問われるのではないですか。そういう学識経験者が何名かいます。なぜそれが明らかにされないのでしょうか。あるいは、匿名の学識経験者ということで学識経験者だと東京都は胸を張って言えるのでしょうか。ここで、その氏名を発表できないのでしょうか。

それから、文化財の保護、戦跡について保護しようという視点がまったくありません。どこどこにあるということは調べていますが、道路を作る際の支障になるかどうかということしか判断基準になっていません。保護しようという視点が基本的に欠けているのではないのでしょうか。

また、私は村民アンケートとは別に意見書を提出しましたが、どのような扱いをされたのでしょうか。

(土木課長) まず、戦跡についてですが、これからルート案を示しますがどのルート案でも戦跡に影響が出ます。ということで、村などの関係者と協議をしながら工事の前に十分な調査をし、記録の保存や台帳の作成を行っていきたいと考えます。

また、情報公開請求についてですが、遠隔地ということで他の請求されている方についても新宿の本庁に書類を送る必要があり、船便の関係で時間がかかります。申し訳ありませんが、一ヶ月程度、長ければ二ヶ月程度のお時間をいただいているというのが現状です。

また、村民説明会につきましては、ホームページですべて議事録を公開しておりますので、今後も続けていくとともに、検討会の資料については公文書の取扱となっておりますので、申し訳ありませんが、所定の開示請求の手続きをしていただくことになります。

学識経験者の個人名を公開することについては、本人の了解が必要でありまして、公表しておりません。ただ、北進線等の専門家会議にも入っていただいている先生を学識経験者として問合せをして確認させていただいております。

いただいた意見書については、すべて読ませていただきました。アンケート以外にもいろいろな意見をいただいておりますので、そういったものを総体としてとらえまして最適と考えるルート案につきまして、提案をさせていただいております。

(参加者) 個人名は隠す必要はないのではないのでしょうか。決定する過程の中で学識経験者の意見は重要視されますが、一般島民は軽視されています。なのに学識経験者の責任は問われません。そういうことはおかしいです。決定過程に何かあるのではないかという疑惑を招くことになるだけではないのでしょうか。

(土木課長) 今のところは回答が出来ませんので、後ほど個別に回答させていただきます。

(参加者) 情報公開請求をしてくれという立場は、基本的に変わらないということですよ。情報公開請求をして実際に見られなかったのは何人かの学識経験者の個人名だけです。ということは、情報公開請求をされないと見せられないというものではないという性質のものです。そういうものが手続きをしないと見られないということは、既に村民に対してバリヤを作っているわけです。そういうことでは、今後の事業はうまくいかないのではないのでしょうか。それは、たとえば報告書のダイジェスト版を作りいつでも閲覧できるようにして、それ以上のものが欲しいなら情報公開請求をしてくださいということなら分かります。情報公開がもっとオープンにされないと、こういう事業は何か隠しているというような不信感しか生まれません。

(道路河川担当) いままで検討会、村民説明会とひとつひとつ積み重ねてきましたが、最初は未成熟な状態で、情報として正しい情報、完全な情報がまだ構築されていない中で積み重ねが行われてきています。戦跡の調査についてもそうですが、他の環境調査についても、重要な種であるムニンビャクダンも一株一株調査しております。要は、大事なもの、島の宝というものも調査しております。しかし、何でもかんでも情報開示してしまうと問題があり、閉めるところと開けるところは切り分けなければなりません。出せない情報もあるということをご了解いただきたいです。盗掘などがあると、事業による影響よりもさ

らにひどい状況になってしまうということも考えられますので。

戦跡については、調査した結果、二百数十箇所が確認されております。陸域のガイドさんが使われている所もあるかと思えます。そういう非常に大事な場所もあると認識しておりますが、ルートが決まらない以上、どこに影響してくるかということは定かではありません。そして、人間が踏査して確認できた戦跡でございまして、まだまだ入り組んだ所に多数の戦跡があるのではないかともあります。なので、今後も調査が必要であり、情報公開をしたからといって、確実にこれが全てであるということはないことをご認識いただきたいです。

個人名の話につきましては、個人名は非常に重要なことで、虫の先生のどこそこの誰さんが調べたと言えは皆さんご存知で安心感はあると思えます。我々もきちっと信頼できる先生にお願いして調査をかけているということは信用していただきたいと思えます。

(参加者) 初めからこういう報告書に名前が載りますがいいですかということ、了解を取っておけばいいんですよ。それは環境省なんかはきちっとやっていて、環境省の報告書では名前が出てきます。学識経験者といえば名前が公表されるのが常識で、匿名の学識経験者なんてものは誰も信用しません。

(道路河川担当) おっしゃられる意見については、同意できる部分もありますので、その方法について今後考えさせていただけたらと思えます。

(参加者) 2案は今回初めての議論になりますか。

(土木課長) はい。そうです。

(参加者) 工事が出るズリはボリュームがあると思いますが、洲崎に持って行くんですか。

(土木課長) そうです。今のところは洲崎の予定です。

(参加者) 供用開始のだいたいの時期は分かっていますか。

(土木課長) 設計の熟度が高まらないと難しいですが、今のところは、実際に工事に着手するのが最短でも概ね4年後とか5年後を目安に考えています。工事期間は、施工方法や擁壁などの構造によって変わってきますので、今はお答えできません。

(参加者) ルート案が確定しないと具体的には出てこないということですか。

(土木課長) 今後、詳細な設計をしていって検討していくということになります。

(参加者) 是非この事業を進めていただきたいと思えます。2案が良いと思えます。

(土木課長) ありがとうございます。

(参加者) だいたい最大でどれくらいの工事期間がかかるのでしょうか。もしくは最小でも。

(道路河川担当) 最小でしか出しておりませんが、今お示しできるのは、概ね4、5年程

度ということですか。

(参加者) 最小ですか。

(道路河川担当) はい。

(参加者) 最大ですとどうでしょう。

(道路河川担当) まだ環境配慮をどうしていくかによっても工期に影響してきますので、最短で4、5年と考えていただければと思います。

(参加者) この道路は防災道路という目的が第一だと思います。明日起こるかもしれない、明後日起こるかもしれないという震災において、最短でも4、5年というものを作る意義はあるのかと思いました。防災のためというのであれば、もっと短期で1年とか半年で作れるものを検討する必要があるのかなと思います。

(副村長) 村のスタンスとしては、早くということをいつも言っています。東南海地震も確か30年以内に発生すると言われていていますから、明日起こるかも明後日起こるかもかもしれません。一方で、これだけの道路を作ろうとすると、どのルート案になっても年数がかかってしまうのはどうしようもありません。最長という工期は、おそらく道路の作り方や予算の付け方で幅が広がってしまうのではないかと思います。しかし、村としては、今後もルートを確定し早くという要望は続けていきたいと思っています。平成7年からの計画が、いろいろなすれ違いからようやく平成23年の東日本大震災を受けて動き出した。それでも、まだまだ10年弱は最短でもかかってしまうかもしれないかもしれませんが、ただ明日起こるかもしれないけれど、20年、30年後に起こるかもしれないといった津波に備える機能を持つ道路として、なるべく早く作って欲しいという要望は続けていきたいと思っています。

(参加者) 私は各地の津波の被災地に行っていますが、決してこの道路に反対しているわけではありませんが、津波災害で水没した道路は、アスファルトが流されても路盤は残っています。なので、津波が来る前に重機がどこにあるかということが重要です。牡鹿半島の鮎川というところは、津波が来て陸の孤島になりましたが、たまたま重機が山の上にあり、業者がそのまま道の家屋を排除して交通の便が良くなりました。そのほかに、石巻から鮎川に向かうまでの道路の崩壊は、ほとんど盛土のところですか。ですから、ここ5年、防災訓練のときにどこに重機があるかということを村の総務に報告しています。このところは山の上にはほとんど重機がないということが分かりまして、あるのは扇浦地区、農業センター及び建設会社や個人、農家さんの重機があります。それは、毎回高い所にあるので、必ず村と都がきちんと重機を持っている人たちに事前に協定を結んで自由に使えるとか、オペレーターの資格を持っている人たちを使えるという協定を結ぶのが重要なかなと思います。

そのほかに、ほとんどの土建屋さんが海岸地帯にあります。そうすると、災害が起きたときに重機とショベルが重要なので、なるべく早く土建屋さん2件か3件くらいは、高台に東京都なり国が土地を確保して移転させるのも手ではないかと思っています。

災害が起きたときによく聞くのは、みんなが逃げる際に交差点で渋滞に遭って、そのまま流されたというのも数多く聞きます。次回の訓練のときには、想定ではなく実際に島民に協力してもらい、交差点でどのくらいの渋滞が起きるか、もしくは避難所に向かって駐車場に入るときに既に渋滞は始まるので、そうすると延々と海岸の方まで車がつながるので、実際にどの程度渋滞するかを検証してはどうでしょうか。だいたいみなさん家族を守るためだとか車で急に動き始めるので、その対策を取らないと津波の発生時に多くの人が津波で流されてしまいます。

あとは、港を使って船で物資を運ぼうとしますが、港付近に車や家屋の残骸が入っているので船が付けられません。また、ロープが絡まってしまうと船が付けられない。やはり重機で掘るかガット船などで引き上げなければいけませんので、そのへの対策も考えてもらえればと思います。

あと、役所ですが、早く高台に移転してもらいたいです。役所が低い所にあると、津波で持っていかれ書類がそろわなくなるので、申請ができないということがあるので、なるべく早めに役所も移転してもらおうと災害復興も早くなるので、お願いしたいです。

(副村長) ご質問については、今日のルート案の本質の部分ではありませんが、簡単に言うと、ちょうどまさに東京都と村が、建設協力会と一緒に高台の重機置場の確保を何箇所かしました。奥村交流センターと海洋センターの上、それから洲崎の方です。仕事で使っているときは仕方ないと思いますが、空いているときはそういう高台に置くような協定を、まさに結ぼうとしております。道路啓開については、真っ先にやらなければいけないことですので、そのための準備をしていきます。

それから、役場は今ああいう所にありますので情報センターに本部を移すという対応でやっていますけれども、将来的な建て替えについては学校の立替なども含めて、場所の確保をまずしないとイケませんので、そこを見据えた考えをまとめていこうとということところです。

(参加者) トンネル外でも道幅は7メートルを作るとのことですか。トンネルとトンネルの間ですね。トンネルの中ではなく。

(副村長) はい。間の距離があまりないので、そこで一回細くなると通常も使いますので、通行に支障があるといけません。

(参加者) 路肩に避難するようなスペースは作りますか。

(土木課長) 先ほど断面図をお示しましたが、7メートルあると、大型車が二台通ってなおかつその端に災害時に歩行者の方も通れるというスペースがありますので。

(参加者) 通りはいいのですが、車両が繋がったときに何かあって避けなければいけないとなった場合の待避所はどうでしょう。

(副村長) 7メートルで整備できれば、そこにさらにプラスの退避場所というのは考えにくいと思います。

(参加者) 2案と最初の2案との重ね図はありますか。どこが違うかというのを比較するのに。それから、7メートルでは歩行者が通れるということですが、歩行者や車イスの安全確保をできているトンネルというのは現状で無いですよ。それについては、どういう考えでしょうか。

(道路河川担当) 重ね図については、資料31ページにあります。南側に若干ずらすような形で地上部を設けたものが、こちらの一部地上案です。

(参加者) 釣浜側のトンネルの位置は、案2と同じでしょうか。

(道路河川担当) 同じです。

(参加者) 奥村側の入口はどうですか。

(道路河川担当) 都道でいうと終点側ですが、出口側の方はほぼ同じ位置です。今後、詳細設計を進めていかなければなりませんので、ここに確実にという位置ではありません。若干のズレは生じるかとは思いますが、概ねこの位置です。

歩行者及び車イスの誘導につきましては、こういった意見を今後吸い上げて、どのようなトンネルの構造がいいのかということを決めていきます。現状としましては、監査路というトンネル内を点検するために必要最小限の歩道しかありません。なので、歩道を整備するということになれば、当然内空断面は大きくなりますが、作ることは可能であると思います。

(参加者) トンネルの高さはどうでしょうか。最大の重機の大きさで通れるでしょうか。ダンプだけが基準であると、ダンプ以下でも高さがあるものがありますから。

(道路河川担当) トンネルの天板までの高さが、だいたい7メートルぐらいです。トンネルを建築する前に建築限界というものがございまして、その限界の高さ以上のものは確保します。なので、島内で保有している重機は、十分通行できる内空断面になります。

(参加者) 電気は発電という話もありましたが、これはソーラーとかそういうものを使うということでしょうか。

(道路河川担当) ソーラー設備といいますと母島の長浜トンネルにもありますが、方法としては考えられますが、やはり規模の大きな発電施設が必要なことと、恒久的な維持管理が必要になってきます。長浜トンネルは、もともと電源がない所なので致し方なくソーラーを使っているというところです。議論としては、まず長大トンネルにおける不安感ということをお勘案していくと、なかなかそういう設備を設けられないのかなというところです。今回は、トンネルが短くなることによって、見通しが利くということがありますので、そういった発電施設は作りません。

(参加者) アンケートの質問内容は、道路を作るということが前提になっているとしか思

えません。まず、作るか作らないか、賛成か反対かという一番前提となるものがあります。そこはどうなっているのでしょうか。

(副村長)そこは、作るという前提でやっています。まず、整備再開を東京都さんをお願いする前に、平成23年の震災以降、村が主体となってどういう道路になるかは別として、道路が必要だという合意形成を図ってきました。その前提で東京都さんは再開に向かおうということになり、今回のアンケートを実施しました。もちろん、自由意見の中には必要ないという方も出ています。けれども、村としても支庁さんとしても、作るという中で、ではよりそういった意見を踏まえてどれが最適かということとをさらに検討を重ねた結果が、今回の2案につながっています。そうは言っても必要ないというご意見であれば言っただいてかまいません。

(参加者)あくまで行政としては、道路が必要だという判断のもとにアンケート行っている、村民は支持しているということで動いていらっしゃるということですね。

(副村長)村民合意というのは100パーセントかと言われれば、そうではありません。

(参加者)自由意見の中で反対意見を述べている方の意見は吸い上げられているのかということが気になりました。

(副村長)たとえば、村は、過去の経緯から全部トンネル案がいいのではないかと思っていた部分もあります。しかし、あらためてそういうご意見をいろいろいただくと、課題も見えてきましたし、いろいろな不安も見えてきました。そういう中で東京都さんには再度検討していただいて、今回の一部地上案につながっています。それは、議会にご説明して評価を得ていると理解しています。

(参加者)世界遺産になってからこれほど大きな道路を作るのは初めてだと思いますが、どういった道路をつくるにせよかなりの量の土が出ると思います。そういったものの処理はどうされるんですか。

(副村長)それは支庁さんからも言われていますが、発生土置場が洲崎にあります。もう30メートル近くまで積みあがっているの、同じ洲崎の中で用地の確保をしていこうということで、関東財務局の土地ですが今交渉を始めています。当然、それなりの量が出ますので。今回の道路に限らず、父島は毎年多くの発生土が出ておりますので、洲崎に用地を確保しようということで動いています。

(参加者)村に対してたびたび意見を言っていますが、それについての説明がありません。2ページに浸水予測図がありますが、これでは清瀬の丁字路の電話ボックスがある所までしか津波が来ないということですが、これはあくまでも地上の高さで判断したものです。そこは清瀬川が暗渠になっていて、暗渠の上が駐車場になっています。実際にそこに10メートルの津波が来たら、下の水路がつまって蓋が吹き上がるはず。そういうところは、ここでは調査されていません。市町村によっては、そういう追加調査をやって

いるということを今までの説明会で説明されました。そういうような危険性についての説明が無く、ただ作ってくれということしか村からは聞こえません。非常に危険性を過小評価しています。道路を作れば安全なんだという意識しか受けません。そのほかにも、災害時の想定死者数が出ています。それに対しても、棺桶をどれだけ作るとかできるわけではないので、どこにご遺体を収容するのかという問題もあります。そのへんについて、村はどう考えているのでしょうか。

(副村長) 出された意見の中に、今のお話しやご遺体のことなどがあるのは承知しております。事前にはご説明できなかった部分がありますが、あらためて考え方は整理したいと考えています。ただ、我々の意識が危険性を過小評価していると思われたくないのは、先ほどのDVDに出てきた子供たちの避難というのは、想定よりもさらに高く逃げたということが評価されている部分です。それと、たまたま数日前に通った道路が避難に役立ったということで今回の道路の参考になるということでお見せしています。本来であれば都住の裏側のルートが確保できれば交差点の部分の後ろを逃げるということになるのですが、そこはまだまだこの先の課題ということで、以前から交差点の交通面での危険性の部分、それから清瀬川の津波の遡上がもう少し高くまで行くのではないかという可能性は認識しつつも、まず年数はかかりますが道路を早く作りたいということで、奥村の上の部分をもっと急ぎたいと考えています。そして、重機を確保することで遡上の少なそうな所は重機での啓開を急ぐということ、置場のこととかソフト対策でまかなっていきたいと考えています。道路を作ればすべて大丈夫ということではないということも認識しているところです。

閉会のあいさつ

(土木課長) 本日はこういう機会をいただきありがとうございます。行文線につきまして、これまでの経緯を踏まえまして、いろいろ反対もあったということですが、村民のみなさんの生命や財産を守る道路ということで早期の整備を進めていきたいと思っています。今日は、いろいろと意見をいただきましたが、ルート案につきましては概ね了解をいただけたのではないかと考えています。いただいた意見につきましては、今後、設計を進めながら検討していきたいと思っています。本日は、どうもありがとうございました。