

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 10名

議事1. ～6. については、3月21日（水）昼の部を参照

7. 質疑応答

（参加者）かなり大掛かりな工事になると思いますが、工事はできるのでしょうか。もちろん必要性がゼロだとは言いませんが、現に扇浦の浄水場跡の工事はできなかつたですね。穴を掘って、埋め戻していますよね。たぶん、内地でも東京オリンピックやリニアモーターカーなど大きな工事が続くのに、あんなに小さな工事が断られて計画倒れになる可能性がかなりあります。去年、日本で一番人口密度の少ない島根県に行って見ましたが、高速道路の工事が何十年も途中でほったらかしてあり、つながっていません。現地の人に聞くと、施工業者がいない、落札者がいない、労働者がいない。だから、予算が下りない。内地でも大型公共工事が頓挫しています。こんなに大きな工事で、作業員、作業員の宿舎、資材の運搬などいろいろ考えると、まず落札者がいるのでしょうか。工事する人間と技術者が確保できるのか。工事現場では技術者が高齢化していて、現場監督や技術者が少なくなっています。都会では集まりますが、僻地には来てくれません。技術者及び労働者を呼び集められません。だから、工事がストップしているという声をあちこちで聞きます。毎年、僻地を見に行きますが、いろんな所で工事がぶつぶつとつながっていない所がたくさんあります。大丈夫でしょうか。

（土木課長）オリンピック等で建設費用が高騰していて作業員が不足している現状がございしますが、工事の着手時期はオリンピックの時期とは少しずれた後のほうになります。また、お金の問題につきましても、工事の規模や出し方について調整し、たくさんの業者さんが手を上げられるようにしたいと思います。

（参加者）たまたまうちに遊びに来た方に聞いたら、その方もこちらの工事の技術者で、自分は高齢だが若い人がいないので借り出されてきたと言っていました。これから日本でのオリンピックやその後の工事についてどうなると思うか聞くと、今計画されていたりこれから計画されるであろう工事は、だんだん難しくなってくるとはっきりおっしゃっていま

した。だから、私は計画するのはいいですが、動かないと思います。十何年前の高速船もそうでしたが、今回も開始しても最後まで行かないと思います。

(副村長) ご心配していただいているのはありがたいのですが、村からすると一日でも早く作ってくれという道路ですので、工期が延びる可能性があったとしても、それは整備再開を決断した東京都さんにはやってもらいたいんだというのが村の立場ですので、発破をかけていきたいと思います。

(参加者) アンケートについて、必要ないという回答項目がどこにもありません。自由欄に書くしかありませんでした。

(副村長) アンケートに至るまでには、村が主体となって再度整備再開をお願いし、合意形成を図ってきました。自由意見にも20人くらい必要ないとはっきり書かれた方のいる一方で、一日でも早い整備を望むという声もそれ以上の数でありました。ですから、村としては、今の段階では整備はゆるぎないものと考えています。今回の説明会は、2案にしたことに対して、是非みなさんからご意見を私どもとしてはいただきたいです。村民合意が100パーセントであるという主張をするつもりはありませんし、なかなかそういったことは難しいと思います。ただ、いろいろな防災上のことなどを勘案して、我々としては議会も一致して整備が必要ということで訴えかけてきて、ようやく平成7年から28年になって再度東京都も決断していただいたという経緯ですので、そこでより良い道路を作っていくということでアンケートを実施しました。そういう意図で、今日は説明会をしています。是非、ルート案についてご意見をいただけたらと思います。

(参加者) 奥村に住んでいる者にとって、この防災道路はととても期待しています。うちは引込んだ所にあつて、常日頃津波が来たらどっちに逃げようと考えています。山の方にといい、這い上がらないと上まで行けないと思ったりして、すごい考えます。年を取ると、余計一歩二歩という状態になってくるので、やはり奥村交流センターかなと思ったりしています。そうしたら向こうへ行ける道路ができるというのは、すごい期待しています。是非作って欲しいと思っています。

それから、トンネル部分がずいぶんありますが、景観も大事です。小笠原村は観光道路が少ないです。伊豆諸島のなかでも観光道路があったほうが良いという話を聞いたことがあります。これも観光道路になるのではないかと思います。そうすれば二つの目的が達成されると考えます。ですから、全部トンネルにはして欲しくないです。そういう意味でもこの道路は是非欲しいです。経済的に考えると無駄かもしれませんが、やはり長い間の人命を考えれば必要と考えます。

(総務課長) ご意見ありがとうございます。

(参加者) この行文線は清瀬の密集地にあり、小笠原高校の避難場所、そして奥村交流セ

ンターがあって避難場所になっているので、取り付け道路を付けたときに渋滞、交通混雑が発生します。釣浜には、たまたま海軍の通信所跡がありますので、そこを車の滞留所にしてそのまま清瀬に歩いて下りられる道をつけてもらえれば、清瀬の電話ボックスの所の渋滞解消になるのではないかと思います。他に、整備工場の下にも広場があるので、そこも滞留所にしてトラックが止まれるようにしたらどうでしょう。災害が発生したときに一番困るのが、大型車がにっちもさっちも行かなくなって通れなくなることがありますので。あとは、災害復旧時に被災地では交通渋滞があるので、調整できるような場所も設けてもらえればいいのではないかと思います。

あと、道の幅は10トン車すれ違いという想定をしていますが、津波が起きた後に小笠原に何台の10トン車が残るのか、災害時に10トンダンプは手に入らなくなるので、何台くらい動くのか、手に入れられるのかということが検証されているのでしょうか。

もう一つ、奥村に軽自動車が一台上がれる軍道が行文線のほうまでつながっているのですが、もしそれを整備してもらって人が歩けるのであれば、奥村の人たちは交流センターに上って行くときに、大渋滞していても歩いてそっちの道を上がっていけるのではないかと思います。

(副村長) 最初の話は、釣浜線側のトンネルの出入り口の少し横に平地が見える所ですよね。

(参加者) はい、そうです。あそこを整備してもらって車の滞留所を作ってもらえば、清瀬はたくさん人が住んでいるので、高校下で渋滞になるので、沢沿いに歩道か何かを作ってもらえればそっちを歩いて行ってもらえるのではないかと思います。そのほかに、工事が始まったときにそこで車の通行を調整できるのではないのでしょうか。

(副村長) まず、津波避難時も含めてこの道路を活用していただきたいです。極力、車ではなく歩いて避難ということを推奨していますが、実際には東南海地震ですと小笠原の場合時間がありますので、余裕を持って車で逃げる方がいらっしやると思います。そういう場合には、ソフト面の対策になりますが、村としても避難所に人員を配置して誘導をするということになると思います。被災後の啓開となると、必要な道路は自動車を停車させるのではなくて、一度上のほうに上げないと重機などの支障になってしまいます。ルート案は村として7メートル幅が良いと言いつつ、釣浜線は現道でまだ5メートルですし、将来的な裏側の道というのもまだ見えていません。夜明道路も7メートルない道路ですから、やはりそういったところに自動車が滞留するというのは、被災後の対応としては厳しくなるので、動かしていく必要はあるかと思います。

あと、今の遊歩道、津波避難路のルートを作るときにもいろいろ歩いてみましたが、軽自動車というのはちょっと……今度また見てみます。最初の奥村側のトンネルを抜けた辺りにもう一本ルートができれば、避難路が増えるのでいいかもしれません。

(参加者) もし情報がないのであれば、そういう道があるということだけお伝えしておきます。

(総務課長) 先ほどの重機の話がありましたが、今、建設業協力会と重機置場について、話を進めております。3箇所用意しておりますので、具体的にそこにどういった種類の重機を置くかなどを今後検討することになっております。

(参加者) 島民の安全・安心という観点から、是非道路建設は進めていただきたいと思えます。そこで、ルート案として2案を選んでいるのは、景観への影響が一番少ないからということでしょうか。1案、2案、3案と比較すると、経済性で見れば、2案が地上案の二倍程度とコスト面では相当かかると見えましたので。

(副村長) 村から説明しますと、過去の中断の経緯からいいますと、景観もそうですが地上面の自然環境をどれだけ残すかという観点から、結局トンネル案になるのかなと考えていました。ただ、工費が高いということがあります。しかし、今回の1案や3案のように一部オープンにするとあれだけの切り盛りが出てくる。そういう中であらためて東京都さんに検討を重ねていただいた結果、2案というものが出てきました。一方で、トンネルだけであると560メートルという長さであり、単に長いというだけではなくて、ご意見にあるような不安があります。

(参加者) 2案になり、トンネルが二つになるとどれくらいのトンネルができるのでしょうか。

(土木課長) 約170と190メートルです。今のところの概略の設計ではそうです。

(参加者) 先ほどのアンケートにも観光利用できるような道になれば良いというようなご意見があったようですが、トンネルが多いよりはトンネルが無い方が観光利用しやすいのかなと思います。せっきく作る道であるので、避難路としても大事ですが、普段から慣れ親しんだ道になってくれるといいなと思います。そう考えると、トンネルよりも空が見える道の方がいいのかなと思います。景観面で考えると具材を調整して、景観に溶け込むようなものを使ってもらい、自然に近い形で見えるような作り方がいいのではないのでしょうか。

(道路河川担当) おっしゃるとおりでございまして、環境に溶け込むということは当然我々が受け止めなければいけないことですので、やっていきます。景観だけではなく環境にも配慮していかなければなりません。切土斜面が出てきますので、そういう所も含めてギンネム林になるような状況にならないように、出来ればそれ以上を目指していきたいと考えています。壁面も化粧するようになるのか、または緑化するのかなということは今後の検討です。そして、今後のスケジュールにもありますが、専門家会議を来年度早々に立ち上げます。この専門家会議中でもこういった構造面につきましても検討材料として入れてまいりますので、より良いものを作っていきたいと考えています。

(参加者) 奥村交流センターもカルチャーで利用される方が増えているということも聞いています。なかなか予約が取れないというような。たとえば、清瀬の都住の方とか道ができればその道を使って行くという方も出るのではないかと思います。そういった面で、

使いやすい、村民に慣れ親しんだ道になってもらえればいいなと思います。

(道路河川担当) 確かに、清瀬の集落から奥村交流センターまで使われるようなルートになるかもしれません。

(参加者) 橋梁の部分ですが、日本軍が作った歴史的に大切な壕があり、案内したこともあります。大事な壕なのでどのような工事になるか分かれば、一緒にその壕をチェックして行ってみたいと思います。

(道路河川担当) 全体では二百箇所以上の壕が見つかっておりまして、こちらの壕も見えています。

(参加者) 道路を作って、そこが戦跡としてガイドで利用できればありがたいということもあります。今まで入れない場所だったので。

(道路河川担当) 今後トンネルを構築していくのに戦跡に影響があるということも踏まえて調査を行ってはいますが、さらに詳細に見ていかないと本当にこれだけの数かという自信があるわけではないので、きちっと調べたうえで影響する壕についてはしっかりと把握していきたいと考えております。また、保存が不可能な壕も出てくるかと思っております。そういったものに関しては、今後の話ですが、記録であったりどういった壕であったかということきちっと写真等で残せるような工夫も考えていきたいです。どうしてもトンネルを掘るとなると一部影響してしまう所があります。なので、陸域のガイドさんが紹介している所がもしかしたら影響してしまうということもありますので、それについては村さんともお話しをしながらご紹介できたらと思います。

(参加者) 出来てからの維持管理が不安です。小港線が出来てから20年経ちますが、ほとんどメンテナンスがされていなくて土台の部分が崩れ始めています。指摘するまで一回も見に来ませんし、斜面の木も切りません。点検作業も壊れ始めてからでないやりません。この道路もそうなりかねません。出来てすぐは予算が付いていますが、数年経つと予算が無くなったと見にも着ません。メンテナンスできるのでしょうか。それが心配です。

(土木課長) 今、トンネルや橋梁につきまして、法定で5年ごとの点検が義務付けられています。

(参加者) 今まで、5年ごとの検査はしていなかったのではないですか。

(土木課長) 笹子トンネルの崩壊事故から義務付けられまして、今は適宜行っております。これにつきまして対象の一つとして追加し、適宜点検を行っていきます。

(参加者) 小港線の道路もこれから点検メンテナンスするのですか。下の方が崩れかけています。

(土木課長) 法面につきましても点検が義務付けられています。具体的な場所を教えてください、もし抜けているようであれば追加し点検して、必要であれば対策をしたいと考えています。