

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27日（火）午後2時から

場所 村役場会議室

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 13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）予算はいくらぐらいですか。

（土木課長）予算については、設計中なので精確には出ていませんが、3案の中では地上案に対してだいたい2から3倍程度が今お示した最適と考える一部地上案です。概略の設計ではそういう状態です。

（参加者）具体的な金額は。

（土木課長）今のところは、概略の設計なので具体的にはお示しできません。

（参加者）だいたいの額は。

（道路河川担当）だいたい10億円単位です。

（参加者）そのお金はどこから出るのですか。

（道路河川担当）東京都からです。

（参加者）全額東京都から。

（道路河川担当）はい。

（参加者）何かの補助金がありますか。

（道路河川担当）補助金も出る可能性はあります。ただ、それに関してはまだ明確なことはお示しできません。

（参加者）この計画が決まる前に、こういう計画があるが賛成か反対かというものはありましたか。

（副村長）平成7年の中断の後、ずっと再開を要望していましたが、やはり東日本大震災でああいった大きな津波が小笠原にも起きる可能性があり、特に今回のルートの部分はお村側の低いところにしかルートがないので、ダブルルートにはなっていません。そういう中で議会も全会一致で再開をとということもあり、村が整備再開をするための説明会という

ものを平成26・27年にやっていました。こういう説明会を。そういった中で、村民の方にも100パーセントとは言いませんが、多くの方に必要だということ認識していただいたので、先ほどの資料にあるように要望書と議会側からの意見書を出しました。なので、今回東京都さんがこういう段取りをしてくれているのは、道路を作るという前提で進めています。アンケートも作るか作らないかというものではなく、再開するという前提でやっていました。自由意見の中には、はっきりといらないと書いた方もいますけれども、一方で同じように早く作ってくれという方もいてですね、村としては作っていただきたいという意思は変わりません。

(参加者) 道路を持つのは村ですか。

(副村長) 都道として整備していただくので、維持管理も含めて東京都です。村道ではありません。仮に村道になったとしても、あそこのルートがつながるとというのが、まず被災時にそこを通過して逃げるということと、被災後なるべく早く啓開といって低いところを通れるようにしようとは思っていますが、緊急車両などが夜明道路を使って扇浦や小曲の方にも行くことができるルートができるというダブルルート化が東日本大震災以後よく高速道路などでも言われていることです。都住の裏側の区間はまだ保留になっていますが、都住の入口は比較的低いので不安はありますが、ハザードマップでは津波は来ない場所になっています。たとえ来たとしても一番末端の方なので早く開放できるだろうと考えています。

(参加者) 東電の発電所が津波でダメになってしまった場合、復旧作業の間は発電所がなくても大丈夫でしょうか。道路を作るお金があるのだったら、発電所を津波が来ない所に上げたほうがいいのかと思ったのですが。

(副村長) お金の使い方として、以前の説明会で都住の建替えを先にとという意見もありましたが、それは同時進行でやっています。必ずこういう5メートル10メートルという津波が来るかという東日本大震災のときも小笠原は2メートルでしたから、あれが3メートル4メートルだったら今の発電所は被災しますが、家の方は大丈夫ということもあります。そうするとみなさんの生活が、電気が無いと立ち行かなくなるということは想像できます。だから、東電さんにも、海側のブロック塀しかない所を強くしてくれとか、今東電さんは容量は小さいですが発電車を一台持っていて、それを村が土地を提供して高台に置こうということも進んでいます。そういったことから少しずつ防災機能を高めるようにしています。

(参加者) 結局道路を作っても、それを使った復旧作業というものが、電気がないと出来ないのでは意味がないのではないのでしょうか。

(副村長) まず一義的には、被災したときに逃げる、それから被災後にすぐに緊急車両や重機が移動できるということが目的です。それは電気とは違うのかなと思います。その後、長期にわたった復旧に向けては、電気がないと一般の方々が生活していけるかという、

発電所がダウンしたらたぶん厳しいだろうと思います。

(参加者) 東南海地震でここが被害を受けるということは、内地もすごい被害を受けますよね。そうすると長期にわたるものになるのではないかと思います。

(副村長) その津波による被害の程度によって、極端な場合には復旧に従事できない方々、電気がないと生活できない方々には、三宅島や大島で噴火のときに避難したような一時避難のようなことも考えなければいけないかもしれません。そのあたりのソフト面は、今年の11月に東京都と村などで総合防災訓練をやって、まずどんなことが内地からできるのか、どうしても長期にわたる場合にはその間の食料や水を備蓄したりと、今備蓄を増やしていますので、そういったところに対応していきます。道路があればすべて大丈夫ということではないということ分かっています。

(総務課長) 小笠原村では、一週間分の水と食料を備蓄しようということで、平成27年度から5年間計画で備蓄量を増やしており、あと2年で7日分の備蓄が完了します。

それと、建設業協力会に普段使わない重機を高台に置いてもらおうと思っています。奥村交流センターと海洋センターの上、洲崎の高台の3箇所です。奥村交流センターには重機用の燃料6千リットルを置ける場所を確保しています。今後、高台に置くよう話を進めていきます。

(参加者) 道路の幅ですが、資料の北袋沢のトンネルの写真を見ると歩道も含まれていますが、新しく作る行文線には歩道も作るということですか。

(土木課長) 2.75メートルの車道を2本作り、その横に75センチの路肩を2箇所作り、そこを白線の外側として歩行者の方が通常通るということになります。

(道路河川担当) 交通に支障が無いよう監査歩廊といって職員が点検するためのスペースがあります。これはあくまでも概略設計の段階ですので、今後そういう意見に関しては設計に反映することができます。なので、今段階でのお話をさせてもらっていますが、それは確定事項ではありません。むしろ、避難を考えたらうえでちゃんと歩道を整備すべきだという意見があれば、取り入れていけたらと思います。

(参加者) そういう意味ではなく、歩道の部分を使えば大型車でもすれ違えるのではないのでしょうか。

(道路河川担当) トンネル内はどうしても安全に走行していただかなければならないので、歩きながら見なければならぬ監査歩廊は絶対に確保しなければなりません。なので、この0.6メートルの幅は監査歩廊といわれるものであり、一般には歩道としては扱えない所です。利用者の方には使っていただいているところではありますが、このスペースは確実に設けなければいけない場所です。

(参加者) 大型車は普通免許では運転できませんが、緊急時に大型車がどれくらいあり運転できる人がどのくらいいるかという、緊急時には島にいる人だけが使うのですから、普通免許で運転できる車がすれ違える道があれば十分なのではないかと思います。大掛か

り過ぎるのではないかと思います。

(道路河川担当) 想定として今ダンプはお示ししていますが、そのほかにもクレーンやさまざまな重機が通行することを想定しております。そのなかで、狭い道路を作って結局すれ違いができない、機能しない道路は防災道路としては望ましくないと考えております。この道路の使い方は、村さんもお示ししていましたが道路の啓開・復旧に当たるというところでは、町の方が被災して瓦礫の山になっているところでは、輸送ルートとしてのダブルルート化をこれで図ることで円滑な復旧につながるのではないかと考えております。なのでこの幅員はやはり確保したいと考えております。

(参加者) 計画が決まってやるということになると、いつから工事が始まりますか。

(土木課長) 今後の設計状況により変わるかもしれませんが、いまのところは最短で平成34年度くらいに工事着手と考えています。

(道路河川担当) この島は関係機関との諸手続きが非常にありますが、出来る限り短期間で着手に結びつけたいとは考えております。作っている途中で被災したのでは意味の無いものだと思っておりますので。