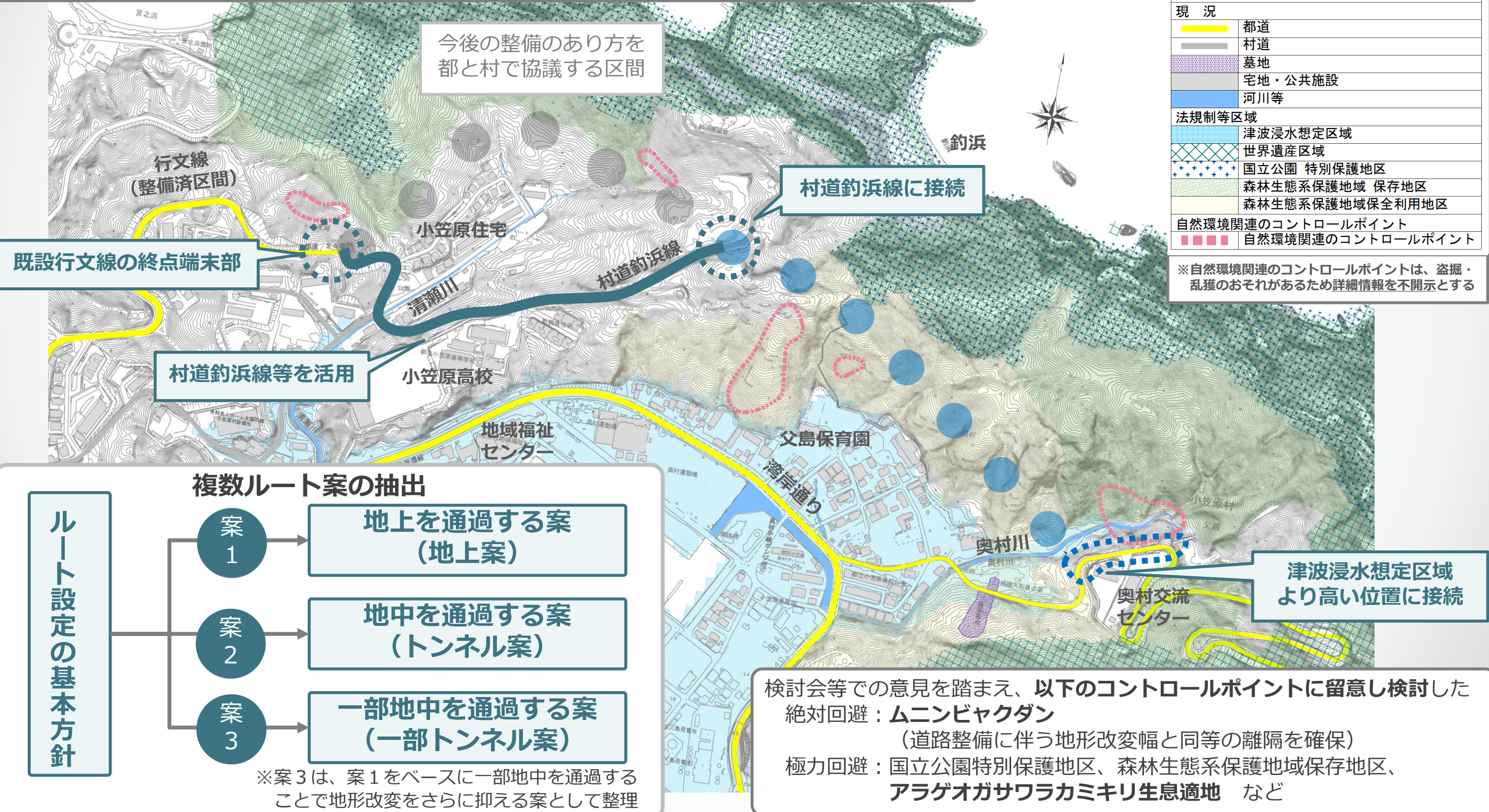


- 起点は既設行文線の終点端末部とし、終点は奥村交流センター付近に設定する
- 津波の被害を受けない道路高さを確保する
- 道路構造令を遵守し、かつ地形の改変は最小限に抑制する
- 自然環境関連のコントロールポイント等に配慮する

ルート設定における基本方針



ルート案 1（地上案）

整備延長：L = 0.64 km
 改変面積：A = 9830㎡（盛土部：A = 250㎡、切土部：A = 4050㎡）※今後の調査設計等熟度により、数値に変動がある



※自然環境関連のコントロールポイントは、盗掘・乱獲のおそれがあるため詳細情報を不開示とする
 ※整備計画は今後の調査設計等熟度により変更が生じる可能性がある

注 記
 【国立公園 特別保護地区】
 小笠原自然保護官事務所より提供された「平成 2 7 年度小笠原国立公園における公園計画等の点検にかかる基礎調査業務（環境省 関東地方環境事務所）」報告書の G I S データを用い反映
 【世界遺産区域】
 小笠原自然情報センター H P（環境省）の G I S データを用い反映（座標縮尺をもたないデータであるため、地形図に合わせて座標位置を変更し、縮尺を補正）
 【森林生態系保護地域】
 林野庁関東森林管理局より提供された森林生態系保護地域の G I S データを用い反映
 （座標縮尺をもつデータであるが実態とのずれ等があったため、補正内容等を小笠原総合事務所国有林課と調整の上、林野庁関東森林管理局にデータ修正使用の承諾を得たデータを反映）

※実際の位置とは誤差あり



陸上（パノラマ展望台）からのイメージ



村道釣浜線接続部のイメージ



海上（おがさわら丸入港時）からのイメージ

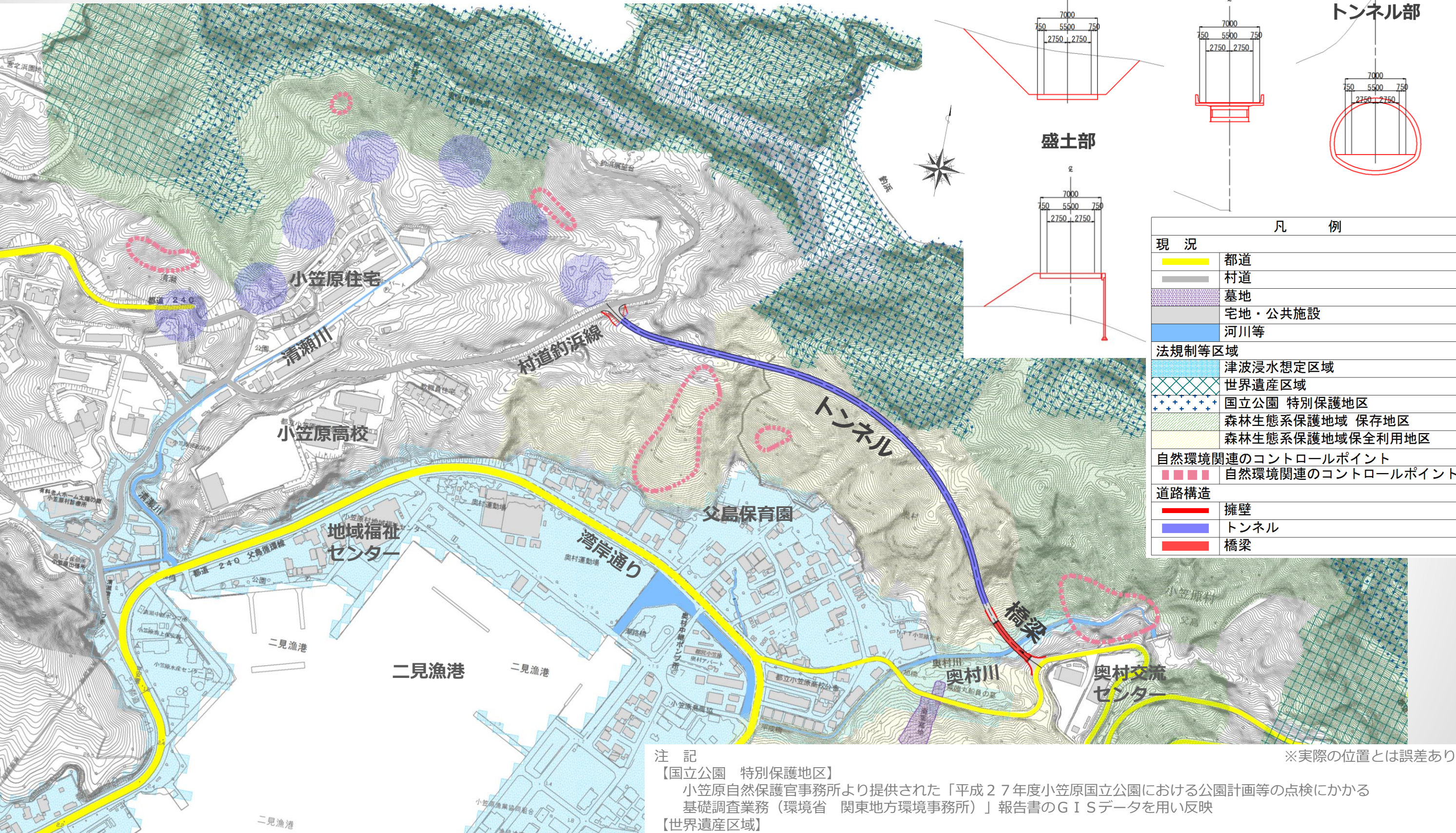


夜明道路接続部（終点）のイメージ

※上記は道路整備完成直後のイメージである
※整備計画は今後の調査設計等熟度に応じて変更が生じる可能性があるため、あくまでも現時点でのイメージである

ルート案2（トンネル案）

整備延長：L = 0.67 km
 改変面積：A = 1220㎡（トンネル部含む5700㎡） ※今後の調査設計等熟度により、数値に変動がある



凡 例	
現 況	
	都道
	村道
	墓地
	宅地・公共施設
	河川等
法規制等区域	
	津波浸水想定区域
	世界遺産区域
	国立公園 特別保護地区
	森林生態系保護地域 保存地区
	森林生態系保護地域保全利用地区
自然環境関連のコントロールポイント	
	自然環境関連のコントロールポイント
道路構造	
	擁壁
	トンネル
	橋梁

※自然環境関連のコントロールポイントは、盗掘・乱獲のおそれがあるため詳細情報を不開示とする
 ※整備計画は今後の調査設計等熟度により変更が生じる可能性がある

注 記 ※実際の位置とは誤差あり

【国立公園 特別保護地区】
 小笠原自然保護官事務所より提供された「平成27年度小笠原国立公園における公園計画等の点検にかかる基礎調査業務（環境省 関東地方環境事務所）」報告書のGISデータを用い反映

【世界遺産区域】
 小笠原自然情報センターHP（環境省）のGISデータを用い反映（座標縮尺をもたないデータであるため、地形図に合わせて座標位置を変更し、縮尺を補正）

【森林生態系保護地域】
 林野庁関東森林管理局より提供された森林生態系保護地域のGISデータを用い反映
 （座標縮尺をもつデータであるが実態とのずれ等があったため、補正内容等を小笠原総合事務所国有林課と調整の上、林野庁関東森林管理局にデータ修正使用の承諾を得たデータを反映）



陸上（パノラマ展望台）からのイメージ



村道釣浜線接続部のイメージ



海上（おがさわら丸入港時）からのイメージ



夜明道路接続部（終点）のイメージ

※上記は道路整備完成直後のイメージである
※整備計画は今後の調査設計等熟度に応じて変更が生じる可能性があるため、あくまでも現時点でのイメージである

ルート案3（一部トンネル案）

整備延長：L = 0.66 km
改変面積：A = 5300㎡(トンネル部含む6660㎡)（盛土部：A = 430㎡、切土部：A = 740㎡）



※自然環境関連のコントロールポイントは、盗掘・乱獲のおそれがあるため詳細情報を不開示とする
※整備計画は今後の調査設計等熟度により変更が生じる可能性がある

注 記
【国立公園 特別保護地区】
小笠原自然保護官事務所より提供された「平成 27 年度小笠原国立公園における公園計画等の点検にかかる基礎調査業務（環境省 関東地方環境事務所）」報告書のGISデータを用い反映
【世界遺産区域】
小笠原自然情報センターHP（環境省）のGISデータを用い反映（座標縮尺をもたないデータであるため、地形図に合わせて座標位置を変更し、縮尺を補正）
【森林生態系保護地域】
林野庁関東森林管理局より提供された森林生態系保護地域のGISデータを用い反映
（座標縮尺をもつデータであるが実態とのずれ等があったため、補正内容等を小笠原総合事務所国有林課と調整の上、林野庁関東森林管理局にデータ修正使用の承諾を得たデータを反映）

※実際の位置とは誤差あり



陸上（パノラマ展望台）からのイメージ



村道釣浜線接続部のイメージ



海上（おがさわら丸入港時）からのイメージ

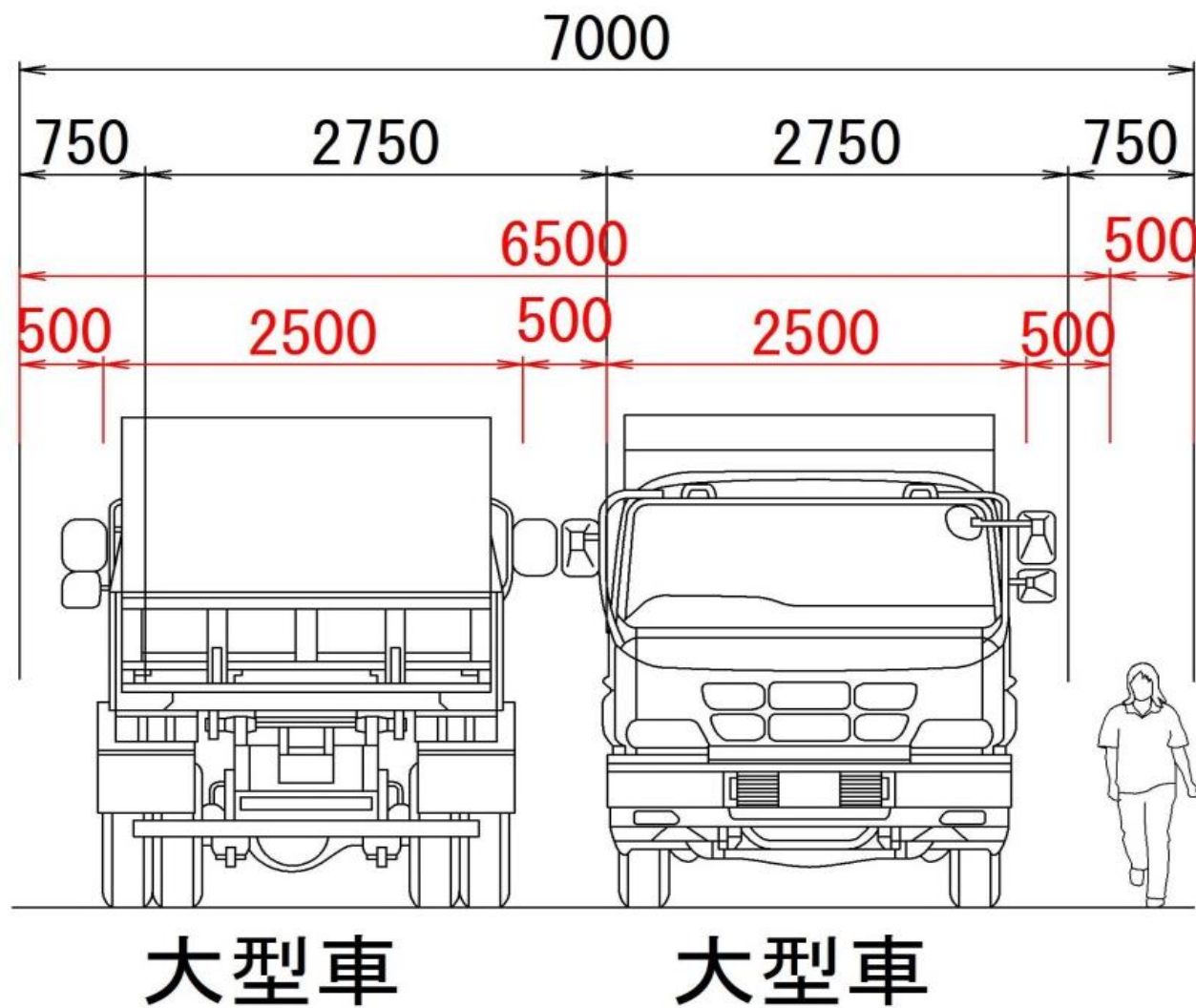


夜明道路接続部（終点）のイメージ

※上記は道路整備完成直後のイメージである
※整備計画は今後の調査設計等熟度に応じて変更が生じる可能性があるため、あくまでも現時点でのイメージである

- 既設行文線の標準断面は7mで整備されている
- 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

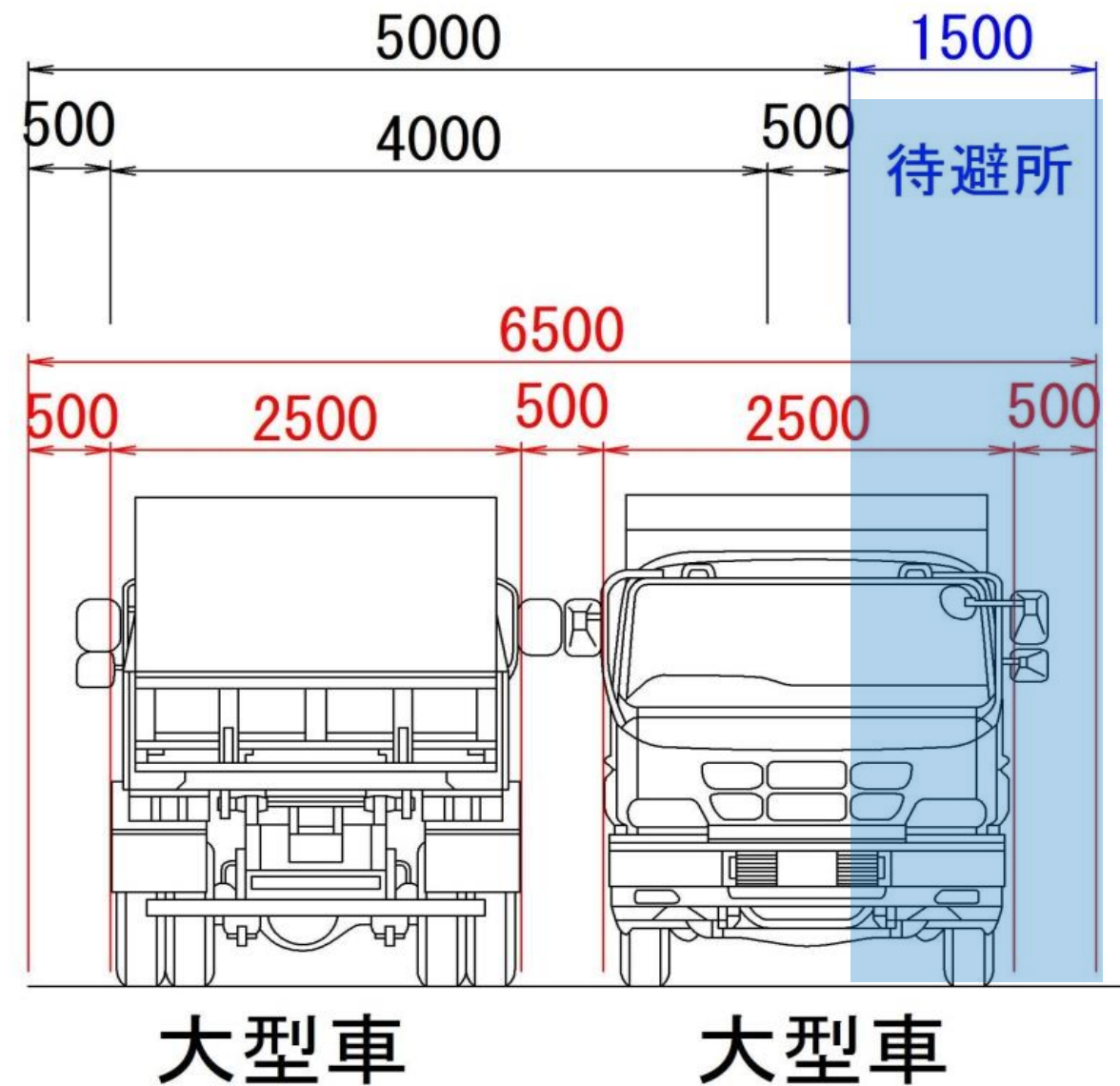
道路幅員 = 7m



大型車のすれ違い・歩行者通行可能

- 既設行文線を拡幅する以前の標準断面は約5mであった
- この場合、待避所以外では大型車のすれ違いができず、応急復旧・復興活動等の妨げとなることが想定される

道路幅員 = 5m



大型車のすれ違い不可（待避所でのみすれ違い可能）

●津波災害における道路の使われ方等を想定した場合、道路幅員は最小でも「7m」必要となる●

※ここでの「道路幅員」とは、車道と路肩幅員の合計を指す

ルート評価に必要な比較表

案の種別			ルート案 1（地上案）		ルート案 2（トンネル案）		ルート案 3（一部トンネル案）	
案の概要			地表面を主に土構造で整備		地表面を概ね改変せず整備		地表面を主に土工構造で整備(一部トンネルあり)	
								
道路構造			土工部が主体で橋梁部が全体の 2 0 %程度		トンネル・橋梁部が全体の 9 0 %程度		土工部が主体でトンネル・橋梁部が全体の 4 5 %程度	
経済性			◎	トンネル案の 1 /3程度	△	地上案の 3 倍程度	○	地上案とトンネル案の中間程度
施工性			◎	構造物比率及び掘削土量がトンネル案より少ない	△	・ 構造物比率及び掘削土量が最も多い ・ トンネル整備のための 施工ヤードが道路整備区間外に別途必要 ・ トンネルの安定性を確保するための 戦跡干渉部対策が必要	○	・ 地上案に比べ構造物比率が多い ・ 地上案及びトンネル案に比べ掘削土量が少ない ・ トンネル整備のための施工ヤードが道路整備区間外に別途必要 ・ トンネルの安定性を確保するための戦跡干渉部対策が必要
防災機能			◎	特段の問題なし	△	・ 津波緊急避難路からの アクセスは別途検討が必要 ・ 発電所被災に伴い、トンネル内照明が長期的に停電となることが想定され、 発電施設等の設置など対策が必要	○	・ 津波緊急避難路からのアクセス可 ・ 発電所被災に伴い、トンネル内照明が長期的に停電となることが想定されるが、トンネル延長が短く、出口が見通せる
整備期間			○	各案で整備期間に大きな差はない	○	同 左	○	同 左
環境等	自然環境等	動植物等	△	コントロールポイントは回避しているが 地形改変は最も大きい	◎	コントロールポイントを回避しておりかつ 地形改変は最も小さい	○	コントロールポイントは回避しているがトンネル案よりも地形改変は大きい
		地下水等	◎	トンネル案に比べ影響が少ないと想定	△	地上案に比べ影響が大きい恐れ	○	地上案に比べ影響が大きいがトンネル案より少ないと想定
	生活環境	工事中	◎	最も工事車両が少ない	△	最も工事車両が多い	○	地上案に比べ工事車両が多いがトンネル案より少ない
景 観			△	地形改変が最も大きい	◎	地形改変が最も少ない	○	トンネル案より改変が大きいが地上案より小さい

※ 3案で各々評価が分かれる場合は「◎・○・△」、影響は少なからず認められるが施工時の配慮等で対応可能であり、3案で必ずしも甲乙つけられない場合は全て「○」で整理している