

2 道路、港湾等の交通施設及び通信施設の整備、人の往来並びに物資の流通及び廃棄物の運搬に要する費用の低廉化その他の交通通信の確保 (2) 航路・航空路

小笠原諸島父島と本土とを定期的に結ぶ交通アクセスは、約6日に1便、片道所要時間約 26 時間の「おがさわら丸」に限られ、母島への交通手段は、父島・母島間をおおむね週に5便、片道所要時間約2時間で結ぶ「ははしま丸」が唯一の定期航路である。これまで、唯一の定期貨客船として、住民や来島者の輸送はもとより、生活物資などの必需品の運搬も担っており、安定的な住民生活を支えてきた。おがさわら丸については、多様化するニーズや環境の変化に耐えてきたものの、世界自然遺産登録による乗船客の増加や船舶の経年劣化の進行等により、航路改善の喫緊の対応が求められている。

また、ははしま丸についても、母島住民の生命線となる唯一の航路であるが、就航から既に 20 年以上が経過し、船舶の老朽化は著しい状況である。こうしたことから、住民の生活の安定のため、代替船の就航が求められている。

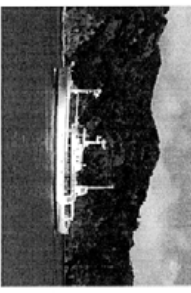
一方、航空路については、平成 20 年2月に都と小笠原村で「小笠原航空路協議会」を設置し、自然環境への影響をはじめ、費用対効果、運航採算性など、幅広く調査・検討を行っている。

現状と課題

- おがさわら丸・ははしま丸ともに、既に法定される減価償却資産の耐用年数を超えて運航している状況であり、かつ、海象条件の厳しい洋航路での運航を繰り返していることから、経年劣化が著しい。
- 利用者ニーズの変化やバリアフリー法の施行等、定期船を取り巻く環境が大きく変化しており、快通化、大型化など時代に合った船内環境の向上が求められている。
- 父島と本土とを定期的に結ぶ交通アクセスは、約6日に1便のおがさわら丸に限られていることから、住民生活の安定のため、自然環境との調和等に配慮した航空路に係る調査・検討を行っている。



おがさわら丸



ははしま丸

今後 5 年間の取組

- 小笠原諸島における航路の改善を図るため、おがさわら丸及びははしま丸ともに代替船の建造を行い、平成 28 年度の就航を目指す。代替船の建造に当たっては、関係各機関と綿密な協議を図りながら船舶仕様等を定めるとともに、運航形態の見直しを図る。【部・村】

小笠原航路改善の基本的な考え方 (東京～父島航路)

- ・「快通化」
長時間の船旅となることから、利用者ニーズに対応した航路サービスの改善や将来的な観光客の確保を目的に、船内の快通化を図る。
- ・「高速化」
東京から 1,000km 離れた地理的特長事情を抱えていることから、村民や来島者の利便性の向上を目的に、所要時間の短縮を図る。
- ・「大型化」
繁忙期の座席確保が厳しい状況にあることから、村民生活の安定化や増加する観光客への対応を目的に、船舶の大型化を図る。
- ・「利便性の向上」
小笠原への唯一の交通手段であることから、村民生活の安定化や利用者ニーズへの対応を目的に、利便性の向上を図る。

(「小笠原航路改善基本方針(東京～父島航路)」より)

- 航空路の開設については、関係者間の円滑な合意形成を図るため、P1*の実施に向けた調査等を引き続き実施する。調査に当たっては、世界的に貴重な自然環境への影響をはじめ、様々な課題があることから、関係者との調整等に慎重な配慮を行いながら、引き続き課題の整理、検討を進めていく。【部・村】

*P1 (パブリック・インボルブメントPublic Involvement) とは
政策の立案段階や公共事業の構想・計画段階から、住民が意見を表明できる場を設け、そこで
の議論を政策や事業計画に反映させる手法のこと。

年次計画

具体的な取組	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
代替船の建造		設計・建造	就航		
航空路に係る調査・検討			継続		

2 道路、港湾等の交通施設及び通信施設の整備、人の往来並びに物資の流通及び廃棄物の運搬に要する費用の低廉化その他の交通通信の確保
(3) 道路・島内交通

都道は集落と港など主要施設を結ぶ重要な幹線道路であり、日常生活や観光での通行に加え、災害時や緊急時には避難道路としても利用されている。
 父島の二見港周辺の都道では、無電柱化や歩道のパブリック化が進められ、小笠原村の玄関口としてふさわしい景観に配慮した都道の再整備を実施してきた。一方、災害防除については、道路巡回に併せて行う日常点検に加え、5年に一度の定期点検、大雨等の際に行う異常時点検等により、斜面の状況を的確に把握し、緊急性の高い箇所から計画的に対策を実施して、住民や来島者の安全確保に努めている。
 また、村道については、父島では大村奥村地域総及び彌浦地域総が、母島では沖村地域総が、住民の身近な生活道路として、集落内及び集落周辺を中心に整備されている。
 島内交通については、父島では村営バスが運行されており、母島では公共交通がないため、有償運送（乗合タクシー）が行われている。
 また、観光事業者等により、レンタカーやレンタバイクも営業されている。

現状と課題

- 都道は日常生活及び観光での通行に加え、災害時等の避難道路としても利用されるため、道路の安全性・快適性を確保する必要がある。
- 村道は、都道と一体となって道路網を形成し、地域交通を支え、安全で良好な生活環境の形成に不可欠な基盤施設であるが、中でも構りよう及びトンネルは塩害等による劣化の進行が特に著しく、安全性の点検等、老朽化対策を重点的に実施する必要がある。
- 小笠原諸島の固有の生態系及び貴重な自然環境に配慮した道路整備を行う必要がある。
- 父島集落中心部における村道のインターロッキング等による舗装は、経年による劣化が見られるうえ、都道との景観の統一が図られていない。
- 父島での村営バスは利用者数が少ないため収支の改善が必要である。
 また、母島での有償運送（乗合タクシー）の安定的な運行が求められている。

今後5年間の取組

- 今後母集落内及び集落間を結ぶ道路の幅員狭小・線形不良区間の改良や、歩道設置を進めることで、歩行者及び車両通行の安全性、快適性、観光地へのアクセス性の向上を図るとともに、災害時や緊急時における安全性を確保する。 【都】
- 災害に伴う人的・物的被害や通行止めによる経済的損失、日常生活に影響を及ぼす道路斜面からの落石や崩落等を未然に防止し、道路の安全性を高める。 【都】
- 津波等被災時における集落の分断を防止するため、父島の避難道路整備の必要性について、村において島内の合意形成を図った上で、都において整備に向けた検討を行う。 【都・村】
- 老朽化した村道の構りようやトンネル等について点検を行うとともに、今後策定する長寿命化計画等に基づく保全により、ライフサイクルコストの削減を図り、計画的・効果的な維持管理を行う。 【村】
- 自然環境への影響が大きいと予測される事業については、専門家の意見を踏まえ、適切な対策・調査を実施する。 【都】
- 父島中心部の村道について、排水性を向上させた改良整備と併せて、都道との景観の統一性を確保するためのインターロッキング等による舗装の再整備を行い、自然環境と調和した景観の形成を図る。 【村】
- 村営バスについては、運行形態の見直しを図り、住民及び観光客の利便性の向上を図るとともに、収支の改善に努める。母島の有償運送については、利用者ニーズに応じた安定的な運行について検討する。 【村】

年次計画

具体的な取組	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
線形改良・幅員整備			継続		
道路災害防除 (土砂崩落・落石防止対策)			継続		
排水性舗装の改良整備				整備	
島内交通の改善検討			継続		