第9章　島しょ等の港湾・漁港・空港・海岸

第１節　伊豆諸島等の港湾・漁港・空港・海岸 …… 205

第２節　小笠原諸島の港湾・漁港・空港 …… 218

第３節　防災対策の推進 ……222

第４節　アクセス手段確保及び旅客利便性向上 ……224

第９章　島しょ等の港湾・漁港・空港・海岸

第１節　伊豆諸島等の港湾・漁港・空港・海岸

１　概　　要

〔離島港湾部管理課〕

伊豆諸島は、東京の南方海上に約100kmから約600kmまでに点在する、大島、利島、新島、式根島、神津島（以上大島支庁管内）、三宅島、御蔵島（以上三宅支庁管内）、八丈島、青ヶ島（以上八丈支庁管内）及びその他の小島から成る。行政上２町６村を含み、面積約300km^{2}に20,776人（令和７年１月１日現在住民基本台帳人口）を擁している。

これらの島々は、富士火山帯上にある火山島で外海孤立型の離島であり、平坦地が少なく海岸線が急しゅんで湾の入り込みも少なく、加えて風波の強い気象条件下にある。また、三宅島では、平成12年の雄山の噴火の際に全島民に出されていた避難指示が平成17年２月に解除された後も、火山ガスの放出が続いている。

伊豆諸島は、わが国の排他的経済水域の約11.6％にあたる約51.9万km^{2}の海域を有している。小笠原諸島を含めると、わが国の排他的経済水域の約38％に及ぶ広大な海域が都の島しょにより確保されている。また、黒潮流域で世界有数の漁場として豊かな水産資源を有している。

国は、離島が本土から隔絶していることによる交通基盤の整備や産業開発などの遅れを除去することを目的に、昭和28年に離島振興法を制定し、これに基づき都では、伊豆諸島の開発に欠くことのできない基礎条件である輸送手段の確保と産業基盤の整備を目的とした港湾、漁港、空港及び海岸の整備を進めてきた。

平成14年７月、離島振興法の改正に伴い、その目的が「わが国の領域、排他的経済水域等の保全など重要な役割を担っている離島の自立的発展を促進し、島民の生活の安定などを図ること」に改定され、引き続き離島の自立的発展に欠くことのできない生活・交通基盤として港湾、漁港、空港及び海岸の整備を着実に進めている。

港湾については、昭和25年の港湾法制定以来、都は９島14港湾の管理者として、整備を促進し、現在、本土からの大型定期船の接岸可能な港湾は８島10港湾になっている。

漁港については、昭和25年の漁港法制定以来、産業労働局が行ってきた町村（漁港管理者）の漁港整備及び管理に関する指導事務のすべてを、昭和42年４月から港湾局に移し、町村営の漁港に対する技術上の支援の強化を図ってきた。その後、整備の緊急性と事業費の増大に伴い、町村営の漁港19港のうち、15港が都に移管された。平成13年の漁港法一部改正により、平成14年４月から漁港漁場整備法（令和６年４月に漁港及び漁場の整備等に関する法律に改正）に基づき整備等が実施されている。現在、伊豆諸島の21漁港のうち、第１種漁港14港、第２種漁港１港、第４種漁港４港の計19港の整備及び管理を当局が行っている。

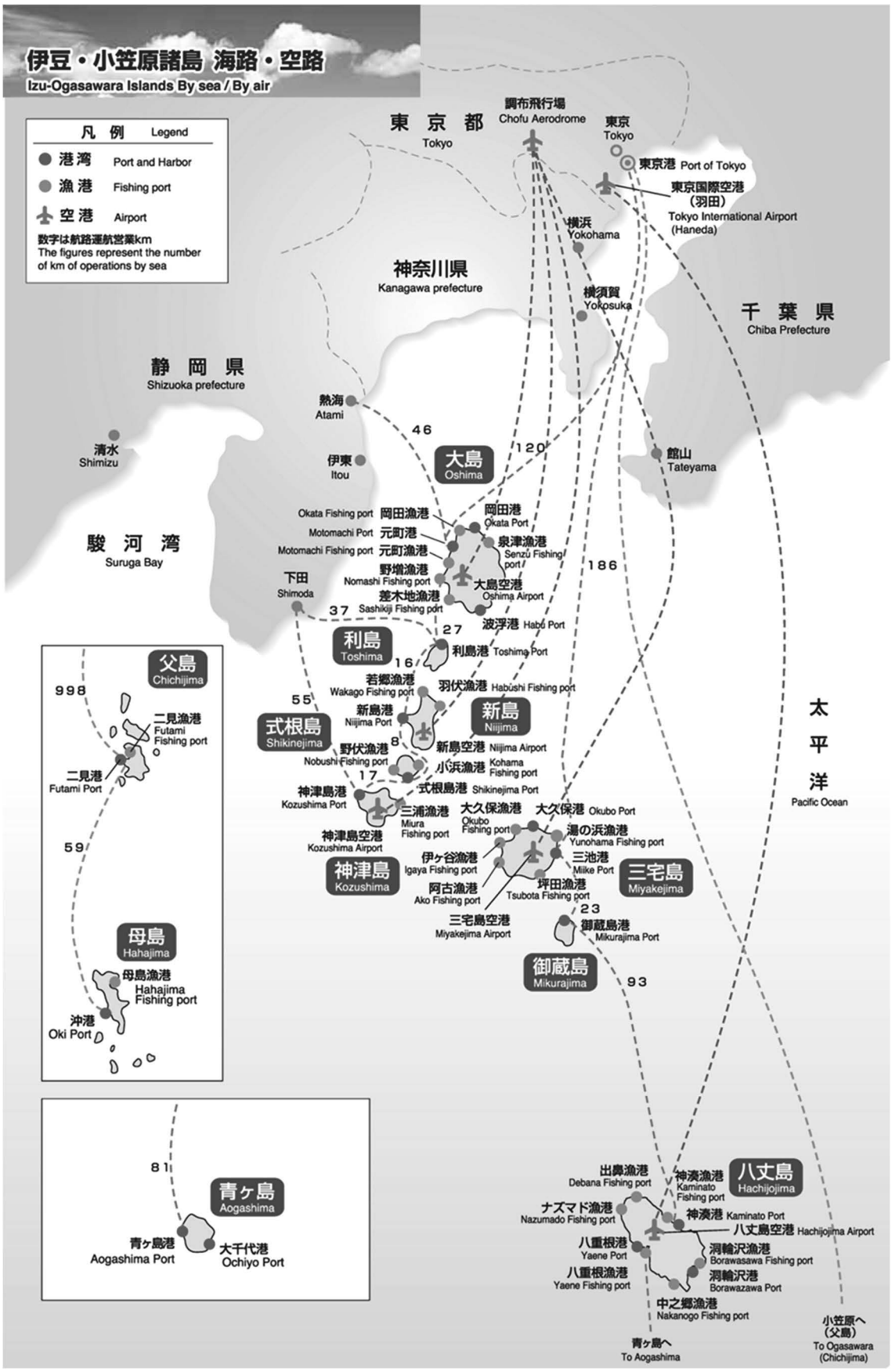
空港については、昭和31年の空港整備法（平成20年６月空港法に改正）制定以来、八丈島、大島、三宅島、新島及び神津島に空港を順次整備した。また、国から平成４年に管理を引き継いだ調布飛行場を整備し、平成13年３月正式飛行場（都営コミューター空港）として供用開始した。現在、６空港の整備及び管理を行っている。

海岸については、昭和31年の海岸法制定以来、港湾区域、港湾隣接地域及び漁港区域において海岸保全区域を指定し、高潮、侵食対策事業、海岸環境整備事業等を進めている。

また、令和５年度に策定された東京都離島振興計画（令和５年度～令和14年度）では、島しょ町村等と連携しつつ、計画的に船客待合所等の新築や建替えを行い、観光及び産業の振興のための「島のみなとまちづくり」を進めていくこととしている。島の個性ある発展を将来にわたり着実に進めるため、港湾・漁港・空港・海岸の施設を最大限に活用し、地域との連携を図り、観光及び地元産業振興のため、「みなと」空間を形成する魅力ある「島のみなとまちづ

くり」を推進していく。

これら伊豆諸島で都が管理者となっている港湾、漁港、空港及び海岸の管理については、当局が施設管理運営方針の策定、施設利用料の料率の設定等、管理に係る基本的事項を担当し、大島、三宅及び八丈の各支庁が港湾施設等の現地管理を担当している。


伊豆・小笠原諸島 海路・空路
Izu-Ogasawara Islands By sea / By air
凡 例 Legend
港湾 Port and Harbor
漁港 Fishing port
空港 Airport
数字は航路運航営業km
The figures represent the number of km of operations by sea
東 京 都
Tokyo
調布飛行場
Chofu Aerodrome
東京
Tokyo
東京港 Port of Tokyo
東京国際空港（羽田）
Tokyo International Airport (Haneda)
横浜
Yokohama
神奈川県
Kanagawa prefecture
横須賀
Yokosuka
千 葉 県
Chiba Prefecture
静 岡 県
Shizuoka prefecture
熱海
Atami
清水
Shimizu
伊東
Itou
館山
Tateyama
大島
Oshima
46
120
186
Okata Fishing port 岡田漁港
岡田港
Okata Port
Motomachi Port 元町港
Motomachi Fishing port 元町漁港
泉津漁港
Senzu Fishing port
野増漁港
Nomashi Fishing port
大島空港
Oshima Airport
差木地漁港
Sashikiji Fishing port
波浮港 Habo Port
下田
Shimoda
駿 河 湾
Suruga Bay
37
27
利島
Toshima
利島港 Toshima Port
16
若郷漁港
Wakago Fishing port
羽伏漁港 Habushi Fishing port
55
新島港
Nijima Port
新島
Niijima
式根島
Shikinejima
8
野伏漁港
Nobushi Fishing port
新島空港 Niijima Airport
小浜漁港 Kohama Fishing port
17
式根島港 Shikinejima Port
神津島港
Kozushima Port
三浦漁港
Miura Fishing port
大久保漁港
Okubo Fishing port
大久保港 Okubo Port
湯の浜漁港
Yunohama Fishing port
神津島空港
Kozushima Airport
伊ヶ谷漁港
Igaya Fishing port
三池港
Miike Port
神津島
Kozushima
阿古漁港
Ako Fishing port
坪田漁港
Tsubota Fishing port
三宅島
Miyakejima
23
三宅島空港
Miyakejima Airport
御蔵島港
Mikurajima Port
御蔵島
Mikurajima
93
太 平 洋
Pacific Ocean
父島
Chichijima
998
二見漁港
Futami Fishing port
二見港
Futami Port
59
母島
Hahajima
母島漁港
Hahajima Fishing port
沖港
Oki Port
81
青ヶ島
Aogashima
青ヶ島港
Aogashima Port
大千代港
Ochiyo Port
出鼻漁港
Debana Fishing port
神湊漁港
Kaminato Fishing port
八丈島
Hachijojima
ナズマド漁港
Nazumado Fishing port
神湊港 Kaminato Port
八丈島空港 Hachijojima Airport
八重根港
Yaene Port
洞輪沢漁港
Borawasawa Fishing port
八重根漁港
Yaene Fishing port
洞輪沢港
Borawazawa Port
中之郷漁港
Nakanogo Fishing port
青ヶ島へ
To Aogashima
小笠原へ（父島）
To Ogasawara (Chichijima)

伊豆諸島港湾・漁港・空港・海岸一覧表

種類／島名	港湾	漁港			空港	海岸	
	地方港湾	第１種	第２種	第４種	地方管理空港	港湾	漁港
大島	元町、岡田 波浮	元町、岡田、野増 差木地、泉津			大島	元町 岡田 波浮	元町、岡田 野増、差木地 泉津
利島	利島					利島	
新島	新島	若郷、羽伏			新島	新島	若郷
式根島	式根島	野伏、小浜					
神津島	神津島			三浦	神津島	神津島	
三宅島	三池、大久保	湯の浜、伊ヶ谷 大久保	坪田	阿古	三宅島	三池 大久保	阿古
御蔵島	御蔵島					御蔵島	
八丈島	神湊、八重根 （洞輪沢）	洞輪沢、中之郷 （ナズマド） （出鼻）		神湊 八重根	八丈島	神湊 八重根	洞輪沢 神湊 八重根
青ヶ島	青ヶ島 大千代					青ヶ島	
計	都営14港湾	都営14漁港 町営２漁港	都営１漁港	都営４漁港	都営５空港	12海岸	10海岸
		都営19漁港と町営２漁港の21漁港					

（注）１　（　）内は、港湾については港湾法第二条の避難港を、漁港については町営漁港をいう。
２　第１種漁港は利用範囲が地元漁業を主とするもの。
第２種漁港は利用範囲が第１種漁港よりも広く、第３種漁港に属しないもの。
第３種漁港は利用範囲が全国的なもの。
第４種漁港は離島その他辺地にあって漁場の開発又は漁船の避難上特に必要なもの。
３　地方管理空港は空港法第５条第１項に基づき地方公共団体が設置し管理する空港。

2　港湾の現況と整備計画　〔離島港湾部管理課・計画課〕

離島の港湾は、人や物の輸送拠点であるばかりでなく島民の経済、文化、医療等の生活基盤や産業基盤に直接影響を及ぼす基幹施設であり、島の表玄関である。

(1) 整備方針

住民生活の向上と産業の振興に寄与するため、社会資本整備重点計画に基づいて地域の実情に即して、以下の方針により整備を行う。

ア　船舶の就航率の向上を図るため、係留、水域及び外郭施設を整備する。

イ　貨客分離による乗降客の安全性の確保と荷役の効率化を図るため、臨港交通施設及び護岸（防波）などの整備を行う。

ウ　小型船の安全な停泊を図るため、小型船施設を整備する。

エ　港湾、漁港、海岸が一体となって、島の特性を十分生かし、観光客にとって魅力あふれた空間を創造するため、地元町村等と連携して魅力ある「島のみなとまちづくり」を進める。

オ　伊豆・小笠原諸島において想定される、東南海・南海地震による津波について調査・検討し、効果的な津波対策を進める。

(2) 施設現況と整備計画

ア　係留施設

港湾法の制定（昭和25年）以来、１島２港方式を原則として整備を進め、現在、大島元町港など10港については、5,000トン級の船舶が接岸できる状況にある。東京～大島～神津島航路（大島、利島、新島、式根島、神津島の各港）には、大型貨客船が就航しているほか、平成14年４月からジェットフォイル高速船が就航し、所要時間の大幅な短縮が図られた。東京～三宅島～八丈島航路には5,000トン級定期船が毎日就航している。なお、波浮港については、火山噴火災害時の避難のため、4,000トン級船舶が接岸可能な施設を平成５年度までに整備した。

令和８年度は、御蔵島港を整備する。

イ　外郭・水域施設

定期船の就航率向上、港湾利用の安全性及び係留施設の機能を確保するため、防波堤、護岸(防波)、泊地等の整備を進めており、令和8年度は、元町港、利島港、新島港、神津島港、三池港、神湊港、青ヶ島港を整備する。

ウ　小型船施設

地域経済の活性化に資するため、漁業基盤として小型船施設の整備を進めており、令和8年度は、新島港を整備する。

エ　臨港交通施設

令和8年度は、元町港、神湊港の日除け雨除け施設を整備する。

(3) 貨物と旅客の輸送状況

伊豆諸島における令和７年の取扱貨物量は約47万トンで、船舶乗降客数は約59万人である。

移入貨物は、砂利・砂・石材等の鉱産品が約42％を占め、以下、特殊品(約19%)、 化学工業品(約16%) となっている。一方、移出貨物は、輸送用容器等の特殊品が約48%を占め、以下、化学工業品(約17%)、金属機械工業品（約14%)となっている。

港湾施設の概要

令和８年８月１日現在

島名	種別	港名	管理者設立年月日	対象船舶	主要港湾施設
大島	地方港湾	元町	昭 28. 3.31	500～5,000トン 小型船（～500トン）	岸壁（両岸接岸） 460m 物揚場 50m 船客待合所 1棟
		岡田	昭 28. 3.31	500～5,000トン ――	岸壁 430m 船客待合所 1棟
		波浮	昭 28. 3.31	4,000トン 小型船（～500トン）	岸壁 135m 物揚場 757m 船揚場 1,290㎡
利島		利島	昭 32.11. 5	500～5,000トン 小型船（～500トン） ――	岸壁（二突堤及び両岸接岸） 530m 物揚場 137m 船揚場 2,400㎡ 船客待合所 1棟
新島		新島	昭 28. 3.31	500～5,000トン 小型船（～500トン） ―― ――	岸壁 380m 物揚場 200m 船揚場 7,200㎡ 船客待合所 1棟 津波避難施設 1棟
式根島		式根島	昭 39. 7. 7	5,000トン 小型船 ―― ――	岸壁 150m 物揚場 80m 船揚場 3,675㎡ 船客待合所 1棟
神津島		神津島	昭 28. 3.31	500～5,000トン 小型船（～500トン） ――	岸壁（両岸接岸） 440m 物揚場 617m 船揚場 7,510㎡ 船客待合所 1棟
三宅島		三池	昭 32.11. 5	500～5,000トン ――	岸壁 230m 船客待合所 1棟
		大久保	昭 28. 3.31	小型船（～500トン）	物揚場 30m
御蔵島		御蔵島	昭 32.11. 5	5,000トン 小型船（～500トン）	岸壁（両岸接岸） 300m 物揚場 162m 船揚場 2,335㎡
八丈島		神湊	昭 28. 3.31	500～5,000トン ―― ――	岸壁 310m 船揚場 1,320㎡ 船客待合所 1棟
		八重根	昭 28. 3.31	500～5,000トン	岸壁 230m 船客待合所 1棟
青ヶ島		青ヶ島	昭 32.11. 5	小型船（～500トン） ――	物揚場 80m 船揚場 588㎡ 船客待合所 1棟
		大千代	昭 52. 2.23	小型船（～500トン）	物揚場 50m

3　漁港の現況と整備計画　〔離島港湾部管理課・計画課〕

(1) 漁港の現況

漁業振興の基盤となる漁港は、都営漁港として第４種漁港４、第２種漁港１、第１種漁港 14 の計 19 港、町営漁港として第１種漁港２の合計 21 港がある。

厳しい自然条件に制約されているが、資源の豊富な漁場を控え、都営漁港では令和６年の魚介類の属地陸揚量は 1,034 トンであり、漁船 557 隻の利用に供されている。

(2) 漁港の整備計画

現在、令和４年度を初年度とし、令和 13 年度を目標年度とする漁港漁場整備長期計画等により各漁港の整備を進めている。

令和８年度の主要事業は、外海から漁港を守る防波堤の整備・改良や突堤整備を重点に、航路・泊地のしゅんせつや岸壁等の整備を行う。

また、離島への交通を確保するため、港湾を補完する特定目的岸壁を、次のとおり整備している。

特定目的岸壁一覧

島名	漁港名	対象船舶	施設	令和５年		令和６年		令和７年	
				入港船舶	乗降客数	入港船舶	乗降客数	入港船舶	乗降客数
				隻	人	隻	人	隻	人
新島	若郷	貨客船	(−4.5m) 岸壁 51m	164	8,337	131	5,849	47	1,572
	羽伏		(−7.5m) 岸壁 155m	0	0	0	0	0	0
式根島	野伏		(−7.5m) 岸壁 195m (−4.5m) 岸壁 70m	1,057	40,915	2,111	61,864	1,893	63,328
神津島	三浦		(−7.5m) 岸壁 155m (−5.5m) 岸壁 150m	642	24,539	576	24,992	504	23,518
三宅島	阿古		(−7.5m) 岸壁 150m	239	18,025	283	21,110	249	17,582
	伊ヶ谷		(−7.5m) 岸壁 150m	139	9,262	158	10,100	179	9,373
計		——	———	2,241	101,078	3,259	123,915	2,872	115,373

都 営 漁 港 施 設 一 覧

令和８年８月１日現在

島名	港名	種類	指定日	主 要 漁 港 施 設
大島	元町	1	漁港指定　昭 26. 7.10 都管理者指定　昭 53. 4. 1	防波堤　568m　岸壁　187m 船揚場　3,460 ㎡
	岡田	1	〃　27. 7.29 〃　46. 8.31	防波堤　330m　岸壁　284m 船揚場　4,452 ㎡
	野増	1	〃　27. 6.23 〃　53. 4. 1	防波堤　349m　岸壁　140m 船揚場　2,253 ㎡
	差木地	1	〃　30.10.21 〃　53. 4. 1	防波堤　255m　岸壁　111m 船揚場　1,720 ㎡
	泉津	1	〃　26. 7.10 〃　57. 6. 2	防波堤　174m　岸壁　90m 船揚場　2,455 ㎡
新島	若郷	1	〃　27. 6.23 〃　46. 8.31	防波堤　875m　岸壁　544m 船揚場　4,916 ㎡
	羽伏	1	〃　27. 7.29 〃　53. 4. 1	防波堤　407m　岸壁　450m 船揚場　1,600 ㎡
式根島	野伏	1	〃　26. 7.10 〃　46. 8.31	防波堤　309m　岸壁　575m 船揚場　2,004 ㎡　船客待合所　1 棟
	小浜	1	〃　27. 6.23 〃　46. 8.31	防波堤　149m　岸壁・物揚場　203m 船揚場　2,756 ㎡
神津島	三浦	4	〃　30.10.21 〃　44. 3.31	防波堤　915m　岸壁　1,071m　船揚場 3,970 ㎡　船客待合所　1 棟
三宅島	湯の浜	1	〃　30.10.21 〃　46. 8.31	防波堤　576m　岸壁　210m 船揚場　2,317 ㎡
	伊ヶ谷	1	〃　27. 6.23 〃　53. 4. 1	防波堤　345m　岸壁・物揚場　298m 船揚場　2,625 ㎡
	大久保	1	〃　27. 7.29 〃　58. 4.26	防波堤　357m　物揚場　101m 船揚場　1,580 ㎡
	坪田	2	〃　26. 7.10 〃　28. 1. 6	防波堤　938m　岸壁・物揚場　435m 船揚場　2,390 ㎡
	阿古	4	〃　26. 7.10 〃　27. 6 .9	防波堤　674m　岸壁　1,111m 船揚場　3,090 ㎡　船客待合所　1 棟
八丈島	洞輪沢	1	〃　27. 6.23 〃　46. 8.31	防波堤　523m　岸壁　229m 船揚場　3,315 ㎡
	中之郷	1	〃　27. 6.23 〃　46. 8.31	防波堤　251m　岸壁　105m 船揚場　3,748 ㎡
	神湊	4	〃　26. 7.10 〃　27. 6. 9	防波堤　901m　岸壁　1,028m 船揚場　5,380 ㎡
	八重根	4	〃　26. 7.10 〃　27. 6. 9	防波堤　886m　岸壁　752m 船揚場　4,455 ㎡

（注）　防波堤には、突堤及び防波護岸の延長を含む。

(3) 「島の港 Re 活用」事業

港湾局では、島しょ地域の港湾・漁港施設を有効に活用し、「食」や「海遊び」など、島ならではの魅力を楽しめる空間を創出することで、地域の賑わいや新たな雇用機会の創出を目指す「島の港 Re 活用」事業を推進している。

令和８年１月、東京都が管理する大島の岡田漁港において、「漁港施設等活用事業の推進に関する計画」を策定した。

4　空港の現況と整備計画　〔離島港湾部管理課・計画課〕

(1) 伊豆諸島の空港

昭和 31 年に空港整備法（平成 20 年６月空港法に改正）が制定され、航空輸送の拠点としての空港を公共事業として全国的に整備促進することとなり、このうち国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港は、地方公共団体が設置管理することとなった。

離島にとって航空輸送の果たす役割は極めて高いことから、都は、八丈島空港（昭和 37 年５月供用開始）、大島空港（昭和 39 年６月供用開始）、三宅島空港（昭和 41 年３月供用開始）を順次整備した。

また、新島空港（昭和 62 年７月供用開始）及び神津島空港（平成４年７月供用開始）は、滑走路 800ｍで離着陸できる航空機を対象として整備した。

その後も、航空保安対策と航空機の大型化などに対応するため、滑走路の延長等の整備を図っており、大島空港は滑走路長を 1,800ｍに延長（平成 14 年 10 月供用開始）し、また、八丈島空港は滑走路長を 2,000ｍに延長（平成 16 年９月供用開始）した。

今後とも航行安全性の維持・向上、快適性・利便性の向上を図っていく。

空　港　施　設　一　覧　表

令和８年８月１日現在

種　類		地方管理空港（旧第三種空港）					その他空港
島　名		大　島	三宅島	八丈島	新　島	神津島	―――
空港名		大　島	三宅島	八丈島	新　島	神津島	調布飛行場
主な空港施設	滑走路長（m）	1,800	1,200	2,000	800	800	800
	エプロン（㎡）	20,885	10,312	15,300	3,000	3,000	107,380
	ﾀｰﾐﾅﾙﾋﾞﾙ（㎡）	2,643	491	3,975	588	586	1,442

＊ターミナルビルは延床面積を示す。

第９章

空　港　施　設　指　定　管　理　者　一　覧

施設名	指定管理者名	指定期間
八丈島空港	八丈島空港ターミナルビル㈱	令和８年度から令和 12 年度まで （５年間）

(2) 東京都調布飛行場

ア　概　　要

都は平成４年に国から調布飛行場の管理を引き継ぎ、地元３市との協議・受入れ合意事項を踏まえながら、正式飛行場化に向けた滑走路、エプロン等の整備及び進入角指示灯など航空灯火の整備を進め、平成 13 年３月航空法第 38 条に基づく正式飛行場（都営コミューター空港）として供用開始した。

本飛行場は、①東京と島しょとを結ぶ離島航空路線の拠点、②防災・医療・消防等緊急活動の拠点、③災害時の緊急輸送基地として重要な役割を果たしている。平成 26 年４月には、大島、新島、神津島に加え、新たに三宅島との航空路が開設された。

同時に、市街地空港であることから、航空機の安全運航と航空機騒音など、地域住民の安全と生活環境に配慮した運用を図っている。

イ　調布飛行場の主な経緯

・昭和 16 年４月　調布飛行場開設（東京府営）
・昭和 20 年９月　終戦後に米軍が接収
・昭和 48 年３月　国は米軍から飛行場地区の返還を受け、場外離着陸場として運用開始
・平成４年７月　都は国から場外離着陸場の管理を引き継ぐ
・平成８年７月　都と地元３市（調布市、三鷹市、府中市）が、調布飛行場の正式飛行場化に合意
・平成８年８月　調布飛行場の整備方針及び同整備基本計画の策定
・平成９年４月　都と地元３市は調布飛行場の整備及び管理運営に関する協定書・同覚書を締結
・平成 13 年３月　正式飛行場（都営コミューター空港）として供用開始
・平成 18 年４月　国の航空管制官に替わり、都が情報提供業務を開始
・平成 24 年 12 月　都と地元３市は、調布飛行場の就航率向上（計器飛行方式の導入）等に合意
・平成 25 年２月　都と地元３市は、調布飛行場の就航率向上等に係る確認書を取り交わす
・平成 25 年４月　ターミナルビル供用開始
・平成 25 年６月　計器飛行方式の導入

航空路線の利用状況

年 / 項目 / 路線名	令和５年			令和６年			令和７年		
	就航便数	旅客数	貨物量	就航便数	旅客数	貨物量	就航便数	旅客数	貨物量
羽　田～八丈島	1,039	194,679	692,513	1,018	200,575	690,508	1,021	202,523	853,372
調　布～大　島	723	17,018	9,694	714	16,767	3,440	706	18,110	3,267
調　布～三宅島	981	26,392	4,542	963	25,421	11,796	931	24,913	12,359
調　布～新　島	1,298	33,220	13,978	1,259	33,917	14,382	1,183	34,101	12,583
調　布～神津島	951	25,240	2,241	935	25,324	2,295	901	25,488	1960
合　　計	4,992	296,549	722,968	4,889	302,004	722,421	4,889	302,004	722,421

（注）１　就航便数は、航空機が当該空港に離着陸した時を、１と数える（１往復１便）

２　貨物量には、郵便物を含む。

5　海岸の現況と整備計画　〔離島港湾部計画課〕

(1) 伊豆小笠原諸島の海岸保全基本計画

都では、平成 11 年に改正された海岸法に基づき、平成 15 年７月に「伊豆小笠原諸島沿岸海岸保全基本計画」を策定した。

本計画の対象である伊豆小笠原諸島の海岸は、豊かな自然が残されており、魅力的な観光資源を有するとともに、島の基幹産業である水産業が営まれる場所でもある。このため、本計画の基本理念を“「自然があふれ美しい特色ある海岸」を保全していくこと”とし、「防護」、「環境」、「利用」の調和のとれた海岸づくりを推進するとともに、海岸法の一部改正などを踏まえた計画の改定を行ってきた。

令和７年３月の改定においては、気候変動の影響を踏まえた施設の嵩上げなど海岸保全施設の機能強化を図ることとした。

(2) 伊豆諸島の海岸保全施設の整備

現在、侵食対策事業として、三池港海岸、阿古漁港海岸及び若郷漁港海岸において、堤防などの整備を進めている。また、海岸メンテナンス事業として、波浮港海岸の調査及び新島港海岸の離岸堤の整備を進めている。

海岸保全施設の概要

令和８年８月１日現在

		海岸保全施設の整備状況 単位：m					海岸保全区域 単位：m	
		防潮堤	護　岸	離岸堤	突　堤	消波堤	合　計	
大　島		0	2,803	640	50	0	8 海岸	5,742
	港湾海岸	0	2,188	230	50	0	3 海岸	2,920
	漁港海岸	0	615	410	0	0	5 海岸	2,822
利　島		0	387	240	59	0	1 海岸	820
	港湾海岸	0	387	240	59	0	1 海岸	820
新　島		0	1,512	2,115	582	0	2 海岸	3,730
	港湾海岸	0	1,512	1,271	414	0	1 海岸	2,630
	漁港海岸	0	0	844	168	0	1 海岸	1,100
神津島		0	725	510	0	0	1 海岸	1,350
	港湾海岸	0	725	510	0	0	1 海岸	1,350
三宅島		559	1,319	447	0	696	3 海岸	3,120
	港湾海岸	559	964	200	0	514	2 海岸	2,370
	漁港海岸	0	355	247	0	182	1 海岸	750
御蔵島		0	46	0	0	0	1 海岸	330
	港湾海岸	0	46	0	0	0	1 海岸	330
八丈島		308	557	707	400	70	5 海岸	3,454
	港湾海岸	0	255	495	400	0	2 海岸	2,110
	漁港海岸	308	302	212	0	70	3 海岸	1,344
青ヶ島		0	50	0	0	0	1 海岸	440
	港湾海岸	0	50	0	0	0	1 海岸	440
合　計		867	7,399	4,659	1,091	766	22 海岸	18,986
	港湾海岸	559	6,127	2,946	923	514	12 海岸	12,970
	漁港海岸	308	1,272	1,713	168	252	10 海岸	6,016

第２節　小笠原諸島の港湾・漁港・空港

１　概　　要　〔離島港湾部管理課〕

小笠原諸島は、東京から約1,000kmの南方洋上に南北に散在する30余の島からなり、北から聟島列島、父島列島、母島列島及び硫黄（火山）列島の４列島及び西之島、南鳥島（マーカス島）、沖ノ鳥島からなっている。

主な島としては、東京から約984km（航路：998km）に父島が、これより南約49kmに母島が、さらに約238kmの位置に硫黄島があり、総面積は約104km^{2}である。

戦時下の昭和19年３月末、内地への総引揚時には約7,700人の人々が生活を営んでいたが、昭和43年６月26日都に返還された時点では、在住島民181人を含め人口285人であった。その後帰島した旧島民等が加わり令和７年１月１日現在、2,496人（住民基本台帳人口）となっている。地理的特性としては亜熱帯に位置し、気候は亜熱帯海洋性気候である。

終戦後、米軍の施政権下におかれたため、居住区域周辺を除き著しく荒廃し、港湾施設としては、戦前東京府が父島二見港に築造した物揚場と米軍が築造したＬＳＴ（輸送艦）岸壁があるのみで、これも補修が必要な状態であった。また、漁港施設は皆無の状態であった。

このため、旧島民の帰島を促進し急速な復興を図る目的で、昭和44年に制定された小笠原諸島復興特別措置法その後の小笠原諸島振興開発特別措置法に基づく総合的な振興開発計画（令和６年度～令和10年度）を策定し、港湾は父島に二見港、母島に沖港の整備を、漁港は父島に二見漁港の整備を進めている。なお、母島の母島漁港については平成15年度に整備を完了している。

小笠原諸島は、平成23年６月、ユネスコの世界遺産（自然遺産）に登録された。

これら小笠原諸島で都が管理者となっている港湾及び漁港の管理については、当局が施設管理運営方針の策定、施設利用料の料率の設定等、管理に係る基本的事項を担当し、小笠原支庁が港湾施設等の現地管理を担当している。

２　港湾の現況と整備計画　〔離島港湾部計画課〕

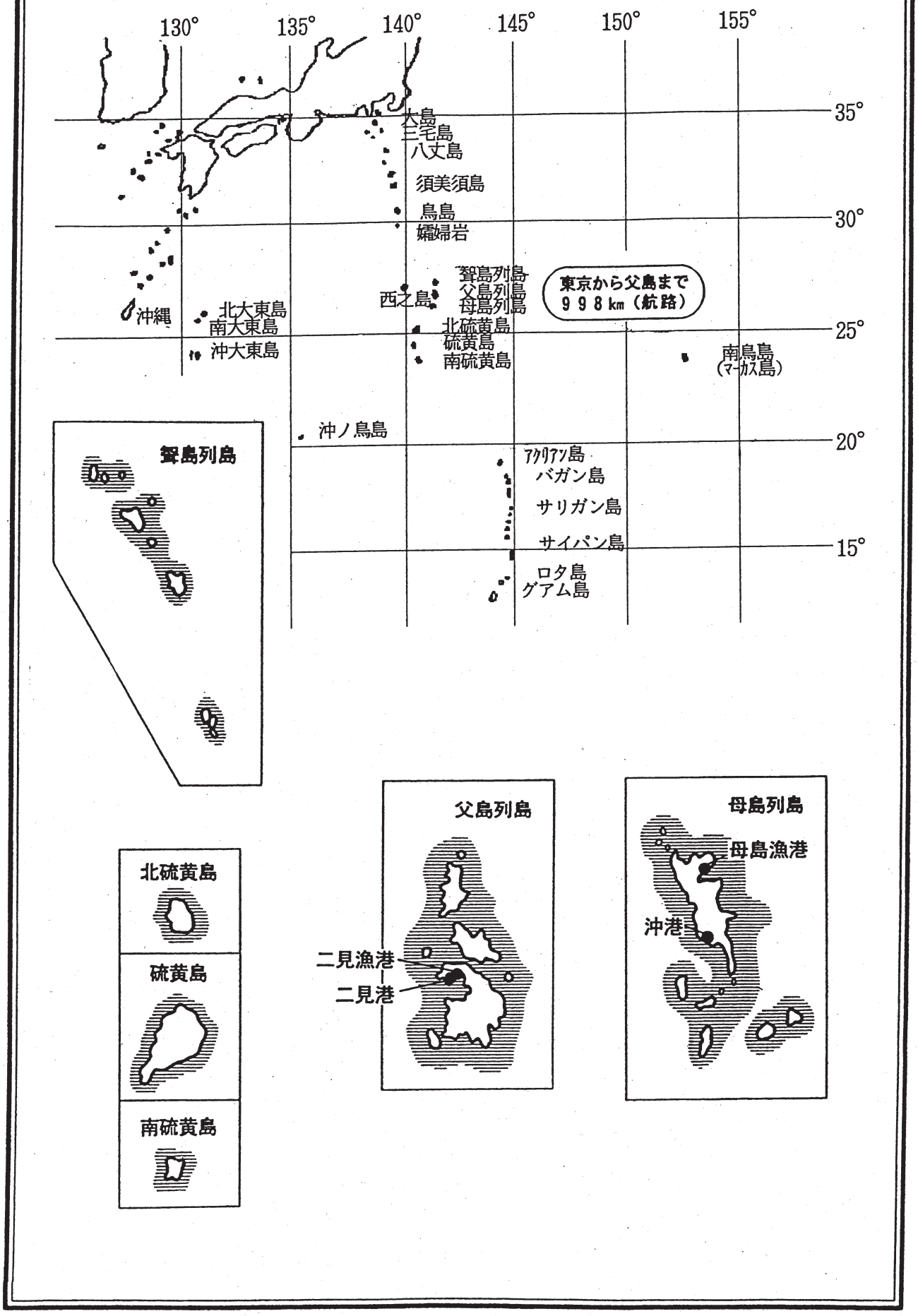
昭和44年度からの復興事業により父島二見港については、10,000トン級岸壁及び小型船の物揚場等の整備が完了しており、現在、小笠原諸島の基幹港として、定期船及び貨物船の利用に供している。令和8年度は、岸壁付属物等の改修を行う。

また、母島沖港については、500トン級岸壁、防波堤、物揚場、船揚場及び道路が昭和57年度までに整備が完了している。令和8年度は泊地、荷捌き日除け等の整備を行う。

港　湾　施　設　一　覧　　令和８年８月１日現在

島　名	種　別	港　名	管理者設立年月日	対象船舶	主要港湾施設
父　島	地方港	二　見	昭　45.6.15	500～10,000トン 小　型　船 50,000トン ――	岸　壁　360m 物揚場　130m 係船浮標　3基 船客待合所　2棟
母　島		沖	昭　45.8.28	500トン 小　型　船 ―― ――	岸　壁　180m 物揚場　363m 船揚場　5,160㎡ 船客待合所　1棟

小笠原諸島位置図


130°
135°
140°
145°
150°
155°
35°
30°
25°
20°
15°
大島
三宅島
八丈島
須美須島
鳥島
孀婦岩
聟島列島
父島列島
母島列島
西之島
東京から父島まで
998km（航路）
沖縄
北大東島
南大東島
沖大東島
北硫黄島
硫黄島
南硫黄島
南鳥島
（マーカス島）
沖ノ鳥島
アグリアン島
バガン島
サリガン島
サイパン島
ロタ島
グアム島
聟島列島
父島列島
母島列島
母島漁港
沖港
二見漁港
二見港
北硫黄島
硫黄島
南硫黄島

3　漁港の現況と整備計画　〔離島港湾部計画課〕

小笠原諸島における魚介類の属地陸揚量は令和６年実績で 422 トンであり、67 隻の漁船が利用している。

二見漁港は港湾と同様に昭和 44 年度から着手し、泊地、岸壁及び船揚場等の整備を進めてきた。令和８年度は、防波堤の建設工事を行う。

都営漁港施設一覧

令和８年８月１日現在

島名	港名	種類	指定日	主要港湾施設
父島	二見	4	漁港指定　昭 45.6.15 都管理者指定　昭 45.7.30	防波堤　460m　岸壁・物揚場　717m 船揚場　5,725 ㎡
母島	母島	4	漁港指定　昭 63.3.31 都管理者指定　昭 63.3.31	防波堤　293m 船揚場　2,440 ㎡

漁港施設指定管理者一覧

施設名	指定管理者名	指定期間
二見漁港桟橋（１）外８施設	小笠原島漁業協同組合	令和８年度から令和１２年度まで （５年間）

4　空港整備の現状　〔離島港湾部計画課〕

返還以来、地元住民の悲願である空港整備については、当初、兄島を建設地として計画を策定していたが、小笠原諸島の貴重な自然に格別の注意をはらうという観点から、有識者による委員会を設置して自然環境の保護保全策や運航の安全性・安定性・経済性について総合的な検討を重ね、平成 10 年５月に小笠原空港の建設地を父島の時雨山周辺域と決定した。

その後、空港基本計画や環境アセスメントに係る環境現況調査など空港建設に必要となる調査・検討を進めてきたが、自然環境への影響及び事業費の増加などの観点から、時雨山周辺域での空港建設は困難と判断し、平成 13 年 11 月に時雨山周辺域での空港建設計画を撤回する決定を行った。併せて、費用・環境・技術面から新たな航空路案の検討を行うことも決定され、平成 13 年末より複数の航空路案について技術的な検討を開始した。

平成 18 年 11 月に変更した小笠原諸島振興開発計画において、航空路に関して「本土との交通アクセスを改善するため、自然環境との調和に十分配慮した航空路について将来の開設を目指し検討を進める。」と定められた。また、平成 19 年 12 月に村が実施した航空路の必要性についてのアンケート結果では、７割強の村民から、航空路は必要であるとの意思表示があり、平成 20 年２月に都と村で、「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

等の調査・検討を行ってきた。平成 30 年度には、それまで検討してきた複数案の中から、より実現性の高い洲崎地区活用案について集中的に検討していくことを確認した。

令和元年 11 月に策定された小笠原諸島振興開発計画では、航空路の開設について、「洲崎地区における飛行場建設に関し、基本構造や工法の実現性を確認するための調査を行っていくほか、関係者間の円滑な合意形成を図るため、ＰＩ※実施に向けた調査等を継続する。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、関係者と議論を深め、実現可能な航空路案取りまとめに向け、引き続き課題の整理、検討を進めていく。 」と定めた。

令和元年度には、「第８回小笠原航空路協議会」において示された飛行場の構造形式を検討するための詳細な現地調査を実施し、令和２年度に開催した「第９回小笠原航空路協議会」においては、就航可能な航空機が新たに提示された。令和７年度に開催した「第１４回小笠原航空路協議会」においては、飛行の安全性を確保するための検討や生物環境調査の結果を報告した。令和７年度は、令和６年度までに実施した調査の結果を踏まえ、飛行場の基本構造や工法等の実現性を確認するための調査等を進めるとともに、生物の生息状況などの調査を実施した。これらを踏まえ、想定される航空機に対応した飛行場施設について、引き続き技術的検討を行う。

※PI（パブリック・インボルブメント：Public Involvement）

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。

第３節　防災対策の推進

１　緊急輸送用岸壁の整備　〔離島港湾部計画課〕

大規模災害発災後の応急・復旧活動に必要な人員や物資等の搬出入のため、大型船舶が着岸可能な緊急輸送用岸壁の確保を図る。緊急輸送用岸壁については、原則的に各島１岸壁を確保する。

緊急輸送用岸壁一覧

島　名	港　名	緊急輸送用岸壁
大　島	岡田港	岸壁（－７．５ｍ）
利　島	利島港	岸壁（－７．５ｍ）
新　島	新島港	岸壁（－７．５ｍ）
式根島	野伏漁港	－７．５ｍ岸壁
神津島	神津島港	岸壁（－７．５ｍ）
三宅島	阿古漁港	－７．５ｍ岸壁
御蔵島	御蔵島港	岸壁（－７．５ｍ）
八丈島	神湊港	岸壁（－７．５ｍ）
	八重根漁港	－５．５ｍ岸壁
青ヶ島	青ヶ島港	岸壁（－６．０ｍ）
父　島	二見港	岸壁（－７．５ｍ）
母　島	沖港	岸壁（－５．０ｍ）

２　津波避難施設の整備　〔離島港湾部計画課〕

南海トラフ等による巨大地震発生時には、伊豆諸島の各港に短時間で大規模な津波の来襲が想定されており、港湾施設利用者等が迅速に避難するため、津波到達までに高台等への避難が時間的に困難な４島９港において、津波避難タワー等を整備し、港湾施設利用者等の安全を確保している。

津波避難施設一覧

島　名	港　名	津波避難施設の種類
大　島	岡田港	避難タワー（船客待合所と合築）
	波浮港	避難通路等
	岡田漁港	避難通路等
	元町漁港	避難通路等
新　島	新島港	避難タワー
	若郷漁港	避難階段
神津島	神津島港	避難タワー
	三浦漁港	避難階段
三宅島	三池港	避難通路等

３　その他の防災対策等　〔離島港湾部計画課〕

(1) 無電柱化の推進整備方針

東京都無電柱化計画（改定）（令和８年６月）に基づき、島の玄関口であり、定期船が発着する１８港と５空港について無電柱化を推進し、強靭化を図る。

令和８年度は、電線管理者との無電柱化施行委託協定の締結や委託協定等による設計委託、測量調査、電線共同溝工事などを実施する。

(2) 空港土木施設の耐震化

平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災を踏まえ、都は「東京緊急対策 2011」を策定し、震災時における交通・物流機能の確保を図る施設の耐震化を促進している。

交通・物流機能の１つである都営空港においても、震災時における伊豆諸島等の６空港に求められる機能確保の観点から、平成 23 年度から平成 30 年度にかけて、東京都防災会議や内閣府の中央防災会議等で見直された想定地震に対し、既設空港土木施設の耐震性の再検証を行った。

検証の結果、大島空港と八丈島空港の滑走路下にあるトンネルや水路の地下構造物は耐震性が不足することが判明したため、順次、耐震補強を図り、令和４年度に八丈島空港の工事は完了した。

(3) 滑走路端安全区域（RESA）の整備

航空機がオーバーランやアンダーシュートといった事故を起こした場合に、機体の損傷を軽減し、人命の安全を図るため、着陸帯両端には、滑走路端安全区域（RESA）と呼ばれる緩衝区域が設けられている。

国内の多くの既存空港は、旧基準である RESA 長 40m で整備されてきたが、平成 25 年に基準が改正され、RESA 長は原則 90m 以上とし、既存空港を含む全ての空港に同基準を適用することとした。

都営空港においても、RESA 改修工事を行い、令和２年度に調布飛行場、令和４年度に大島空港の改修工事が完了した。

(4) DX を活用した島しょ港湾施設の防災対策（離島港湾 DX）

近年の気候変動に伴う災害の激甚化から、島しょ地域に住む都民の生命、財産を守るため、ドローンや人工衛星、ライブカメラなどＤＸの活用により、港湾施設等の被災状況を速やかに把握・集約するとともに、関係者間でリアルタイムに展開・共有可能な「離島港湾ＤＸ」の取組を推進し、災害復旧の迅速化を図っていく。

令和８年度は、ドローンを用いた被災後の三次元測量に加え、小離島における新たなドローンポートの配備・運用など、最新技術の導入を推進するとともに、離島港湾情報プラットフォームの運用及び改修を行っていく。

第４節　アクセス手段確保及び旅客利便性向上

１　離島航路・航空路補助事業等　〔離島港湾部管理課〕

昭和 46 年度から、プロパンガス、空ボンベ、小麦粉及び食用油については 100%、野菜・果物、牛、豚、肥料、飼料、天草、榊、植木、生花、切葉、木炭、キヌサヤエンドウ、柘材・桑材、球根及び魚介類（魚介類は平成 19 年度に補助対象品目として追加）については 50%の海上貨物運賃の補助金を交付して、島民生活の安定と産業の振興を図っている。

また、令和５年度から、伊豆諸島の各町村が経済活性化に資すると判断して選定した生産品（最大５品目）及び選定した生産品に関連する原材料や梱包資材等に関し、国制度を活用して、海上貨物運賃の補助金を交付している。

さらに、昭和 47 年度から離島間の海上交通を確保するため、離島航路の定期航路事業者に対し、航路補助金を交付している。

現在の補助対象航路は、八丈島～青ヶ島間、東京～三宅島～御蔵島～八丈島間、下田～利島～新島～式根島～神津島～下田間である。

平成 11 年度から島民生活に必要な離島航空路線を確保するため、航空運送事業者に対し、離島航空路線に就航する航空機の購入費用及び運航費について、国の補助にあわせ補助金を交付している。また、航空保安検査費用について、都単独で補助金を交付している。

現在の航空路運航費補助対象路線は、羽田～八丈島、調布～大島、調布～新島、調布～神津島、調布～三宅島である。

さらに、平成 29 年度からは羽田～八丈島及び調布～三宅島路線において、平成 30 年度からは調布～大島、調布～新島及び調布～神津島路線において、国の補助にあわせ島民運賃割引補助を実施している。

なお、平成 27 年７月に調布市で発生した小型航空機の墜落事故を重く受け止め、「安全はすべてに優先する」という基本理念のもと、さらなる安全対策の強化や管理運営の適正化に引き続き取り組んでいる。

２　島しょ地域への観光客等の受入促進に向けた取組　〔離島港湾部管理課・計画課〕

島しょ地域の観光客の受入環境向上に向け、島の観光案内拠点機能を担う船客待合所等において、ハード面の整備に加え、快適な待合スペースの創出や情報発信強化など、おもてなしの視点に基づく様々な取組を推進しており、順次、船客待合所や空港に、フリーWi-Fi やキッズコーナーを設置している。

また、国内外の観光客等の来島を促し、島しょ地域の活性化につなげていくため、本土と島しょ地域及び島しょ地域間を結ぶ定期航路・航空路の交通情報を集約し、多言語で一元的に提供する WEB サイト及びスマートフォンアプリ「東京宝島うみそら便」を公開している。

さらに、伊豆・小笠原諸島への寄港ニーズに応えるため、スーパーヨットの受入促進や、クルーズ船の誘致活動を行っている。加えて、島の港の施設を有効活用することで島しょならではの魅力を楽しめる空間を創出に向けて取り組むなど、島しょ地域の一層の観光振興を図っている。