

第2章 伊豆諸島の現状

1. 伊豆諸島の概要

伊豆諸島は、東京の南方海上約 100km から約 600km までに点在する、大島、利島、新島、式根島、神津島、三宅島、御蔵島、八丈島、青ヶ島及びその他の小島である。行政上 2町6村からなり、面積約 300 km²、人口 22,320 人（令和 3 年 1 月 1 日現在・住民基本台帳人口）の人々が生活を営んでいる。

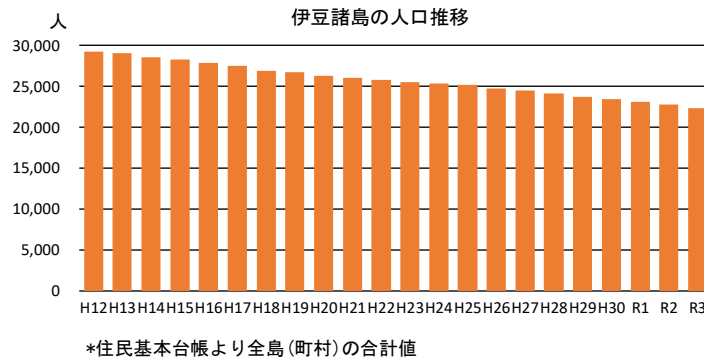
これらの島々は、富士火山帯上にある火山島で外海孤立型の離島であり、平坦地が少なく海岸線が急峻で湾の入り込みも少なく、加えて風波の強い気象条件下にある。

伊豆諸島の海域は、我が国の排他的経済水域の約 11.6%にあたる約 51.9 万 km² の広大な海域を有しており、黒潮海域で世界有数の漁場で、豊富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外することを目的に、昭和 28 年に離島振興法を制定し、これにもとづき都では、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「我が国の領海、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」に改定されたが、伊豆諸島各島における生活・交通基盤の確保が島の自立発展に欠くことのできないことから引き続き港湾、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、東京都は伊豆諸島の 9 島 14 港湾の管理者として、整備を促進している。



わが国の排他的経済水域

我が国の排他的経済水域（接続水域含）447 万 km² の内、伊豆諸島の存在により確保されている海域は、51.9 万 km² であり 11.6%を占めている。小笠原諸島を含めると 170 万 km² となり日本の排他的経済水域の内、38%を占める。

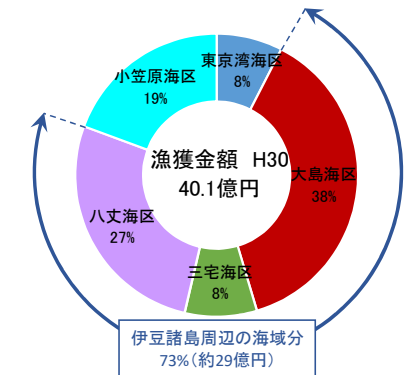
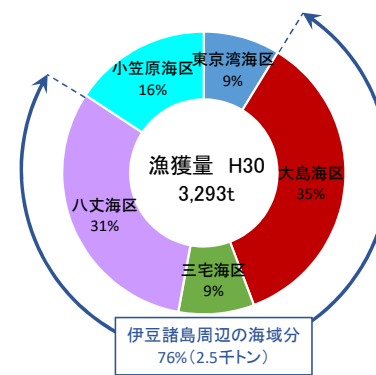
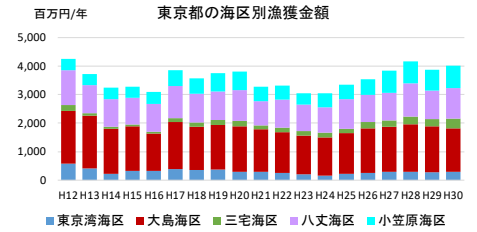
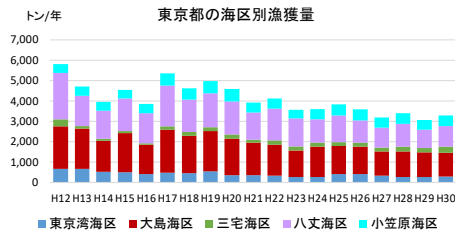


東京都離島振興計画【平成 25 年度～34 年度】（東京都 平成 25 年 4 月）より引用

<水産資源>

伊豆諸島周辺の海域は、わが国でも有数の好漁場である。

なお、「東京都の水産」によると平成 30 年の東京都の漁獲量約 3 千トンのうち 76%（約 2.5 千トン）、漁獲金額約 40 億円のうち 73%（約 29 億円）を占めている。

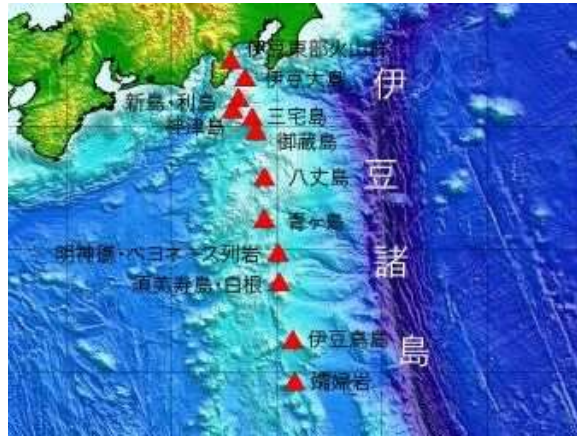


東京都の水産（都産業労働局農林水産部水産課）より作成

<伊豆諸島の火山活動>

伊豆諸島の島々はいずれも富士火山帯に属し、火山もしくはカルデラ式海底火山の外輪山が海面より高くなっている。近年、伊豆大島及び付近においては約40年周期で中規模噴火が発生し、三宅島においては約20年周期で噴火が発生していることから、近い将来、噴火するリスクが想定される。

また、令和3年には小笠原諸島沖、「福徳岡ノ場」にて大規模な噴火が発生し、伊豆諸島にも軽石が漂着するなどの被害が発生した。



海域火山データベース（海上保安庁海洋情報部）より引用

図 伊豆諸島の火山活動

●1900年以降の噴火実績

火山名	年月日
伊豆大島及び付近	1912~1914年（明治45~大正3年）
	1950~1951年（昭和25~26年）
	1986年（昭和61年）
	1987年（昭和62年）11月
三宅島	1940年（昭和15年）7月
	1962年（昭和37年）8月24日
	1983年（昭和58年）10月3日
	2000年（平成12年）

海域火山データベース（海上保安庁海洋情報部）より作成

●地震・火山活動による被害

年	被害の状況	
昭和58年	三宅島噴火	溶岩流により阿古地区の住宅を埋没、数時間前に群発地震が発生。
昭和61年	大島三原山噴火	約10,500人が島外避難
平成12年	三宅島雄山噴火	二酸化硫黄の放出により、全島民が避難、噴火約1ヶ月前から約3ヶ月間にわたり、M6級6回を含む群発地震が発生。風評被害により直接噴火の影響のない他島においても宿泊予約の取り消し等が発生した。

2. 伊豆諸島へのアクセス

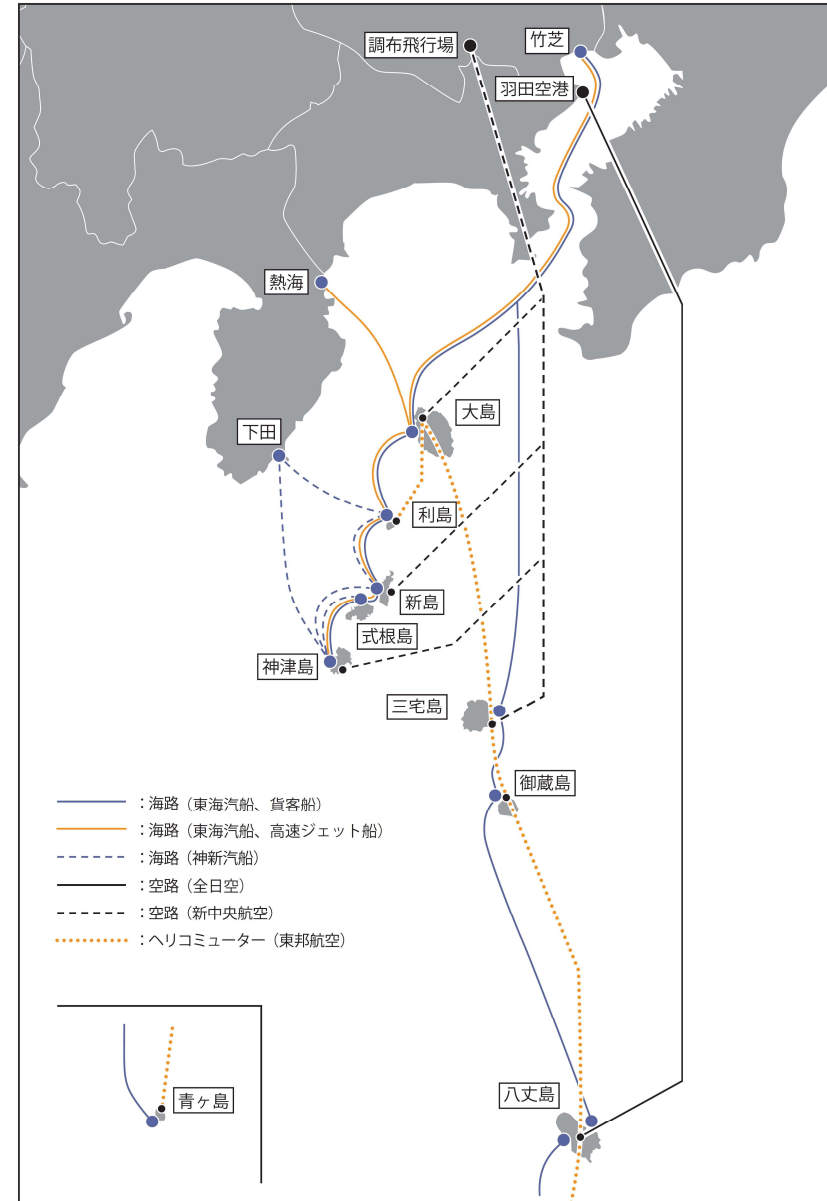
【伊豆諸島の交通体系の現況】

島名	船舶							
	竹芝			熱海		下田	連絡船 にしき	あおがしま丸
	高速ジェット船	貨客船 さるびあ丸	貨客船 橋丸	高速ジェット船	フェリー あぜりあ			
運航会社	東海汽船(株)			神新汽船(株)		新島村	伊豆諸島開発(株)	
大島	1時間45分	6時間		45分				
利島	2時間24分	7時間35分			1時間35分	5時間10分		
新島	2時間50分	8時間30分			2時間40分	4時間		
式根島	3時間10分	9時間			3時間15分	3時間30分	20分	
神津島	3時間40分	9時間55分		1時間35分	4時間20分	2時間20分		
三宅島			6時間30分					
御蔵島			7時間25分					
八丈島			10時間20分					
青ヶ島								3時間

所要時間 高速ジェット船、貨客船：2021年4月5日～9月30日時刻表（東海汽船HP）
フェリー：（神新汽船HP） 連絡線にしき：（新島村HP） あおがしま丸：（伊豆諸島開発HP） 参照

島名	航空機		ヘリコプター
	羽田空港	調布飛行場	
運航会社	全日空(株)	新中央航空(株)	東邦航空(株)
大島		25分	10分
利島			
新島		40分	20分
式根島			
神津島		45分	
三宅島		50分	10分
御蔵島			25分
八丈島	55分		20分
青ヶ島			

所要時間 航空機：2021/8/16 時刻表（全日空HP）、2021/9/1～9/30 時刻表（新中央航空HP）
ヘリコプター：東京愛らんどシャトル時刻表（東邦航空HP） 参照



【東京宝島うみそら便】

東京都では令和3年7月より、島しょ船舶・航空機の時刻や運航状況等の交通情報を一元的に提供するホームページ及びスマートフォンアプリ「東京宝島うみそら便」を公開した。「東京宝島うみそら便」の利用により、伊豆・小笠原諸島の往来者の利便性向上を図る。



図 東京宝島うみそら便 web版トップページ

【サービス内容】

- ・伊豆・小笠原諸島への定期便（船舶・航空機）に係る時刻、運賃等の検索

【特徴】

- ・全交通手段を横断的に検索可能
- ・遅延・欠航等の運航状況の表示
- ・AIチャットボット機能
- ・多言語対応（英・韓・中繁・中簡）

【提供方法】

- ・web版（<https://www.islandaccess.metro.tokyo.lg.jp/>）※PC・スマホ共に対応
- ・スマートフォンアプリ版（iOS、Android）

3. 伊豆諸島への交通手段の変遷

伊豆諸島への交通手段は、船舶と航空機の2種類である。

船舶には、大型の貨客船と高速ジェット船があり、いずれも新造船の就航に伴い利用者にとって快適性が向上している。

新造船の動向として、大型の貨客船については、平成26年には八丈航路に「橋丸」、下田航路に「フェリーあぜりあ」が就航、令和2年には2代目「さるびあ丸」に代わり、3代目「さるびあ丸」が就航した。また、令和4年には予備船「ゆり丸」に代わり、「くろしお丸」が就航した。

高速ジェット船については、運航開始当時（平成14年）は3隻が就航していたが、平成27年には「セブンアイランド大漁」が就航、令和2年には「セブンアイランド虹」に代わり、「セブンアイランド結」が就航し、現在は4隻が運行している。

航空機は、平成26年に「三宅島-羽田」路線が廃止し、「三宅島-調布」路線が開設した。また、平成27年には「大島-羽田」路線が廃止となった。

航空機の路線が縮小されたことで、船舶の需要がさらに高まっている。

表 交通手段の変遷

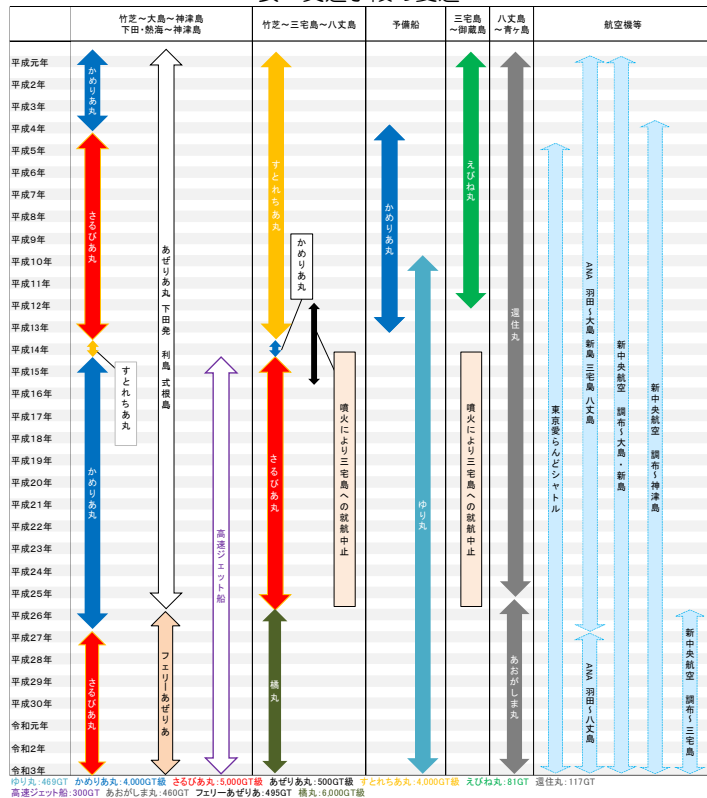


表 伊豆諸島における船舶の諸元

船種	船名	総トン数	全長	型幅	航海速度	旅客定員(最大)	就航航路
貨客船	橋丸	5,681 GT	118 m	17 m	19 ノット	1,000 名	八丈航路
	さるびあ丸	6,099 GT	118 m	17 m	20 ノット	1,343 名	大島航路
	フェリーあぜりあ	495 GT	63 m	12.6 m	15.2 ノット	240 名	下田～利島～新島～式根島～神津島
	あおがしま丸	460 GT	62 m	11 m	17 ノット	50 名	(東京)～八丈島～青ヶ島
	くろしお丸	499 GT	66 m	12 m	16.5 ノット	84 名	
高速ジェット船	セブンアイランド愛	280 GT	30.8 m	8.53 m	44.7 ノット	260 名	大島航路
	セブンアイランド虹	281 GT	30.8 m	8.53 m	42.4 ノット	260 名	〃
	セブンアイランド大漁	165 GT	27.4 m	8.5 m	43.0 ノット	254 名	〃
	セブンアイランド結	176 GT	27.4 m	8.5 m	43.0 ノット	241 名	〃
貨物船	友正丸	460 GT	62.0 m	10 m	12 ノット	-	八丈航路
	第五十八日祥丸	460 GT	62.0 m	10 m	12 ノット	-	三宅航路
	第二十八福寿丸	228 GT	62.37 m	9.4 m	13.3 ノット	-	神津航路
	新生丸	155 GT	46.6 m	8.2 m	11.5 ノット	-	神津航路
	第十八清光丸	199 GT	57.73 m	9.2 m	11.7 ノット	-	神津航路

※ 橋丸の旅客定員：近海区域（八丈島まで）596名、沿海区域（御蔵島まで）1,000名
 ※ セブンアイランド愛 280t、虹 281t は国際法令改訂前の旧トン数表示
 ※ 東海汽船HP、神新汽船HP、伊豆諸島開発HP より作成

表 近年就航した船舶の概要

- セブンアイランド結（高速ジェット船R2.7就航）
 - ・高速ジェット船「セブンアイランド虹」の代替船として
 - 主に東京・熱海～大島～利島～新島～式根島～神津島航路を運航
 - ・バリアフリー対応
- 3代目さるびあ丸（貨客船 R2.6就航）
 - ・2代目さるびあ丸の代替船として、主に東京～大島～利島～新島～式根島～神津島航路、夏季の東京湾納涼船として運航
 - ・スーパーエコシップ
 - ・バリアフリー対応
- ① 総トン数：6,099トン（2代目さるびあ丸：4,973トン）
- ② 全長：118メートル（2代目さるびあ丸：120メートル）
- ③ 型幅：17メートル（2代目さるびあ丸：15メートル）
- ④ 満載喫水：5.4メートル（2代目さるびあ丸：5.4メートル）
- ⑤ 航海速度：20ノット（2代目さるびあ丸：20ノット）
- ⑥ 旅客定員：八丈島まで（近海区域）639人、御蔵島まで（沿海区域）1,343人
- くろしお丸（貨客船 R4.1就航）
 - ・予備船「ゆり丸」の代替船として、主に八丈島～青ヶ島航路、父島～母島航路を運航
 - ・バリアフリー対応
- ① 総トン数：499トン（ゆり丸：469メートル）
- ② 全長：66.0メートル（ゆり丸：62.0メートル）
- ③ 全幅：12.0メートル（ゆり丸：10.8メートル）
- ④ 主機出力：2,000馬力×2基（ゆり丸：2,000馬力×1基）
- ⑤ 航海速度：16.5ノット（ゆり丸：13.5ノット）
- ⑥ 航海時間：3時間（青ヶ島）、2時間（母島）（ゆり丸：3.5時間（青ヶ島）、2.3時間（母島））
- ⑦ 旅客定員84名（青ヶ島）、200名（母島）（ゆり丸：40名（青ヶ島）、90名（母島））
- ⑧ 貨物コンテナ数：36個（船内24+ハッチ上12）（ゆり丸：38個（船内20+ハッチ上18））

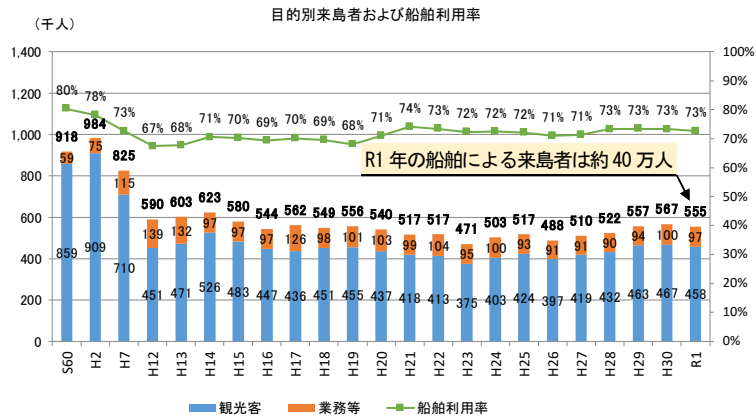
※東海汽船HPより作成

4. 伊豆諸島への訪島者

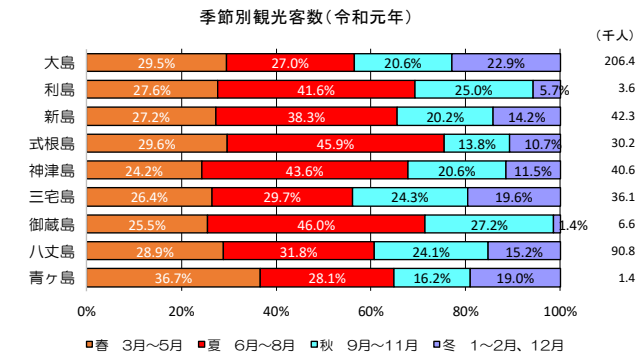
平成 12 年は伊豆諸島沖群発地震により訪島者が減少し、その後、高速ジェット船の就航にともない一時的に増加したものの、以前のレベルに回復することはなく、現在、船舶を利用して伊豆諸島を訪れる訪島者は、年間約 40 万人となっている。

伊豆諸島への来島手段は、大島から御蔵島までは船舶利用者が大部分を占め、八丈島と青ヶ島は航空機を利用する訪島者が多い。

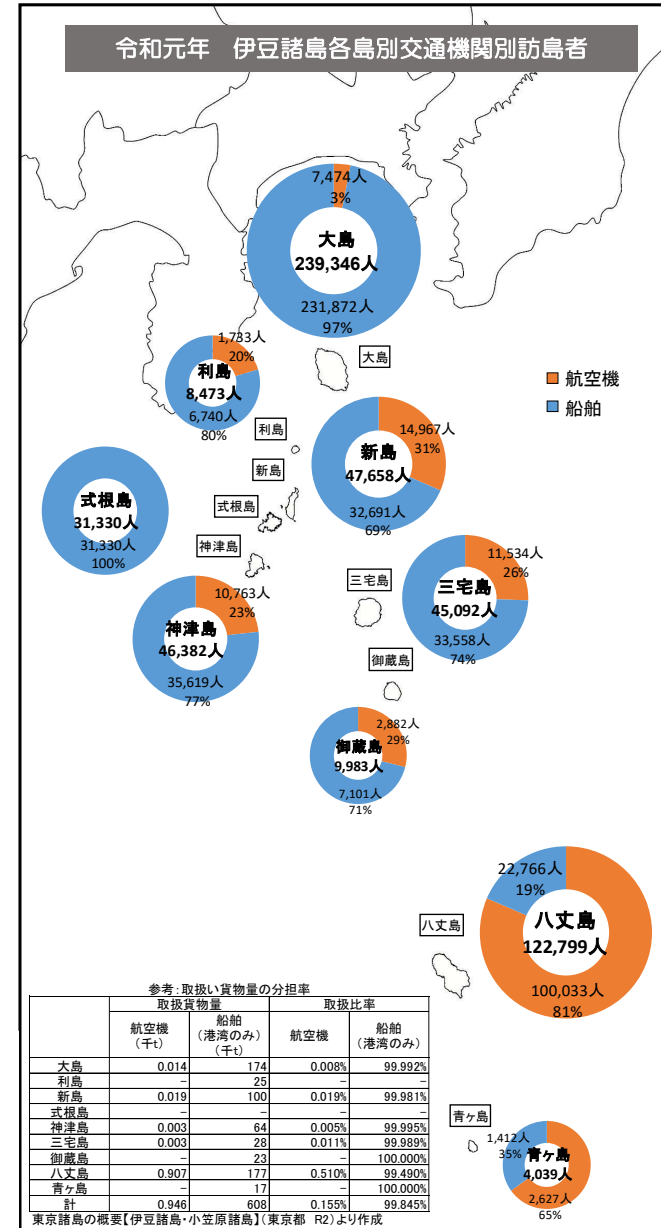
観光客は来島者全体の 8 割程度を占めている。また、観光客は夏に集中し、冬が少ない傾向がある。そのため通年型の観光を目指し、大島の日本シオパーク認定や国際優秀椿園認定、神津島のまるごとプラネタリウム、御蔵島の巨大観察等といった取り組みが行われている。



東京諸島の概要【伊豆諸島・小笠原諸島】(東京都 令和 2 年) より作成



東京諸島の概要【伊豆諸島・小笠原諸島】(東京都 令和 2 年) より作成



東京諸島の概要【伊豆諸島・小笠原諸島】(東京都 令和 2 年) より作成

5. 船舶の就航率

貨客船の就航率は、元町港・岡田港の2港に就航する大島が近5ヶ年平均で99%と最も高く、御蔵島が同62%と最も低い状況にある。

高速ジェット船の就航率は、貨客船と比べて低く、島別にみると大島が近5ヶ年平均で95%と最も高く、利島が同69%と最も低い状況にある。

また、通年（1～12月）と冬期（1～3月）の就航率を比較すると、貨客船は御蔵島が21%低下、高速ジェット船は利島が39%、新島が28%低下する。

表 貨客船・高速ジェット船の就航率

年	貨客船								高速ジェット船				
	大島	利島	新島	神津島	三宅島	御蔵島	八丈島	青ヶ島	大島	利島	新島	神津島	
S52～S56	97	65	90	72	89			78	63				
S57～S61	96	82	91	80	96			94	66				
S62～H3	92	77	91	95	93			92	74				
H4～H8	99	80	93	96	93	33	91	60					
H9～H13	99	81	94	97	94	37	92	62					
H14	100	73	88	94		58	90	58	96	50	85	85	
H15	99	77	92	95	85	64	91	58	96	41	81	81	
H16	99	81	94	95	87	61	90	64	96	28	76	75	
H17	99	73	90	94	93	59	92	57	97	44	85	85	
H18	99	77	92	95	93	68	88	58	97	29	84	85	
H19	98	82	91	95	95	70	92	63	93	49	88	87	
H20	99	84	93	96	90	67	87	64	97	55	91	92	
H21	99	79	89	94	92	67	91	62	94	58	86	87	
H22	99	82	89	94	93	63	89	59	95	67	91	91	
H23	98	86	92	95	91	60	89	60	96	50	86	86	
H24	100	82	89	94	90	60	87	60	96	69	87	88	
H25	99	80	89	94	92	60	86	65	97	73	91	91	
H26	97	80	88	91	93	66	88	70	94	72	91	92	
H27	99	85	94	95	95	68	90	64	96	63	83	86	
H28	99	88	92	94	94	67	91	69	95	71	88	90	
H29	99	82	90	96	92	65	89	66	95	76	93	94	
H30	98	80	90	93	92	59	89	60	95	63	85	90	
R1	99	80	93	96	95	59	90	57	96	67	86	87	
R2	100	83	91	95	94	59	90	59	96	67	82	86	
近5ヶ年平均	通年	99	83	91	95	93	62	90	62	95	69	87	89
	冬季	100	74	89	94	89	41	83	52	97	30	59	64
	冬季就航率の低下率	1	-9	-2	-1	-4	-21	-7	-10	2	-39	-28	-25

東京都の入手資料より作成

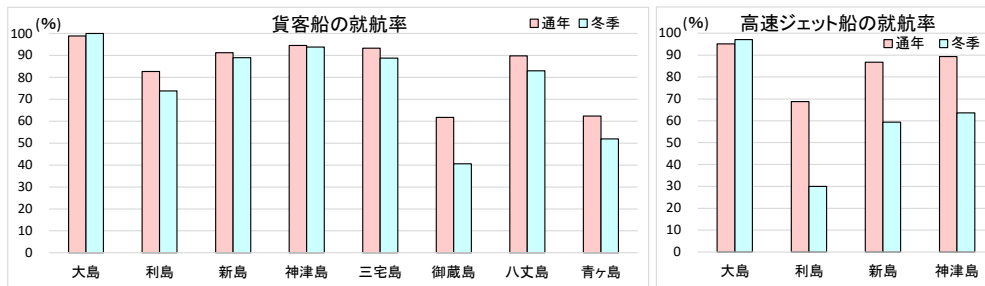


図 通年と冬季の就航率の比較

就航率の推移をみると、貨客船・高速ジェット船とも就航率が年々向上しており、港湾施設の整備効果が確認できる。

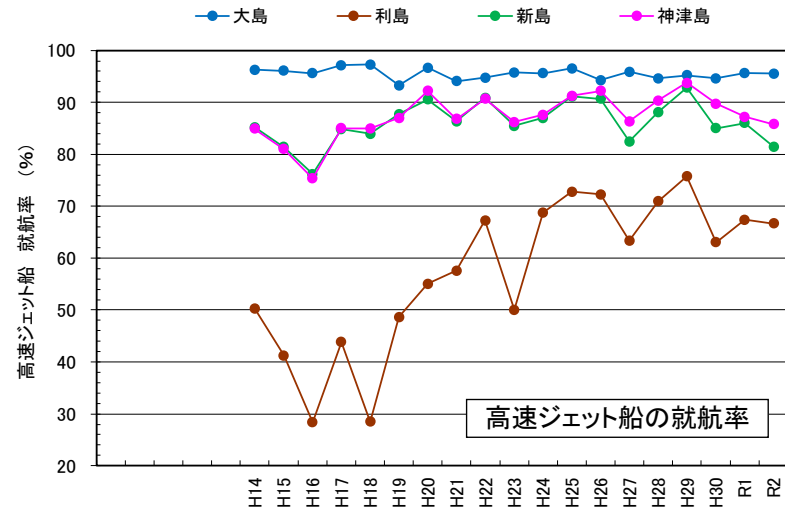
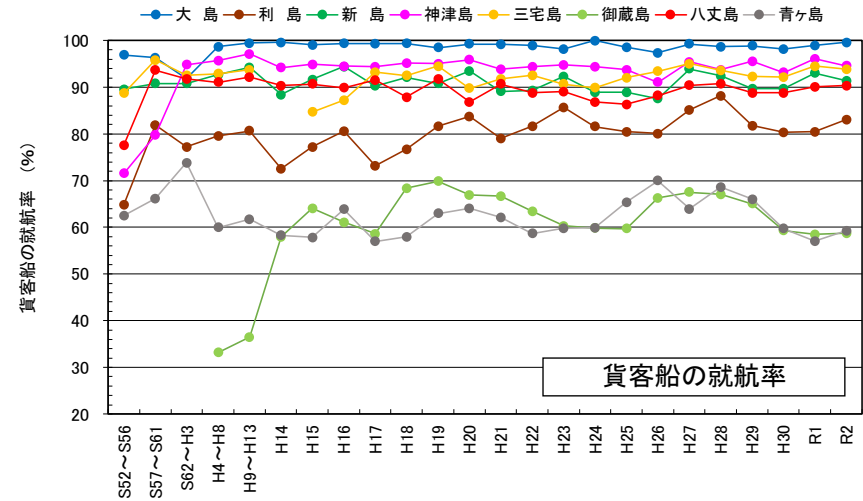


図 貨客船・高速ジェット船の就航率の推移

<就航率と静穏度の関係について>

静穏度予測値と就航率の関係は、既往の計画ですでに実証されており、今後もこれに準ずるものとする。貨客船、高速船それぞれについての詳細は以下のとおり。

・貨客船の就航率と静穏度について

貨客船の就航率を表す値としては、波高 1.5m における静穏度予測値が妥当と考える。

貨客船

島名	大島	利島	新島	神津島
各島就航率 五ヵ年平均(H28~R2)	98.8%	82.7%	91.2%	94.6%
現況(令和2年度末) 静穏度予測	99.8%	84.1%	95.9%	94.5%
島名	三宅島	御蔵島	八丈島	青ヶ島
各島就航率 五ヵ年平均(H28~R2)	93.3%	61.7%	89.8%	62.3%
現況(令和2年度末) 静穏度予測	93.2%	62.8%	95.7%	64.6%

* 静穏度予測は、波高 1.5m

・高速ジェット船の就航率と静穏度について

全ての島において、静穏度の値が就航率より上回っている。

これは、船体が軽い高速ジェット船が波の影響を受けやすいことで、平均的な波の解析による静穏度予測値と現実の波による就航率に開きがあるためと思われる。

高速ジェット船

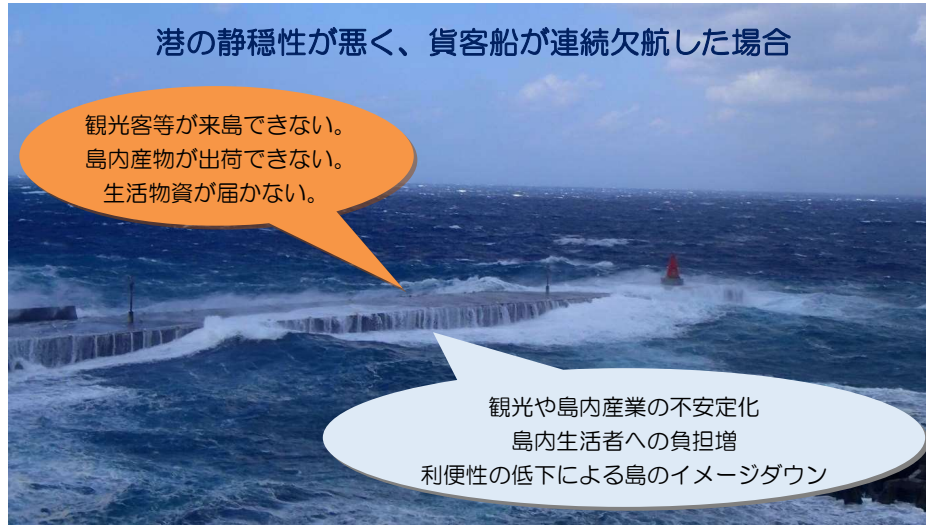
島名	大島	利島	新島	神津島
各島就航率 五ヵ年平均(H28~R2)	95.2%	68.8%	86.8%	89.4%
現況(令和2年度末) 静穏度予測	99.5%	90.0%	100%	99.5%

* 静穏度予測は、波高 1.0m

＜小離島におけるシビルミニマム（就航率と連続欠航数）＞

離島にとって貨客船は、島への重要な交通手段であり、生活物資等の運搬を担っている。しかし、一港二突堤整備の島では、一島二港の島と同じ目標就航率を設定することは、実就航率から判断して困難であり、新たな指標を設定することが求められている。

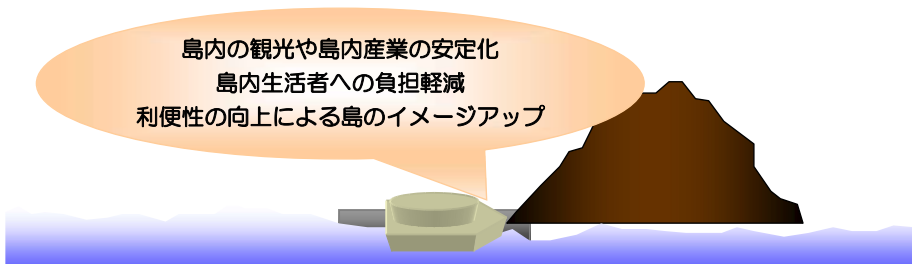
連続欠航の有無を定量的に判断するための指標としては、「理論上における連続欠航『ゼロ』就航率 86.5%（目安値）」に示すとおり、就航率との関連性が既往の計画で実証されているため、今後もこれに準ずるものとする。



シビルミニマムの目標

連続欠航 ゼロ

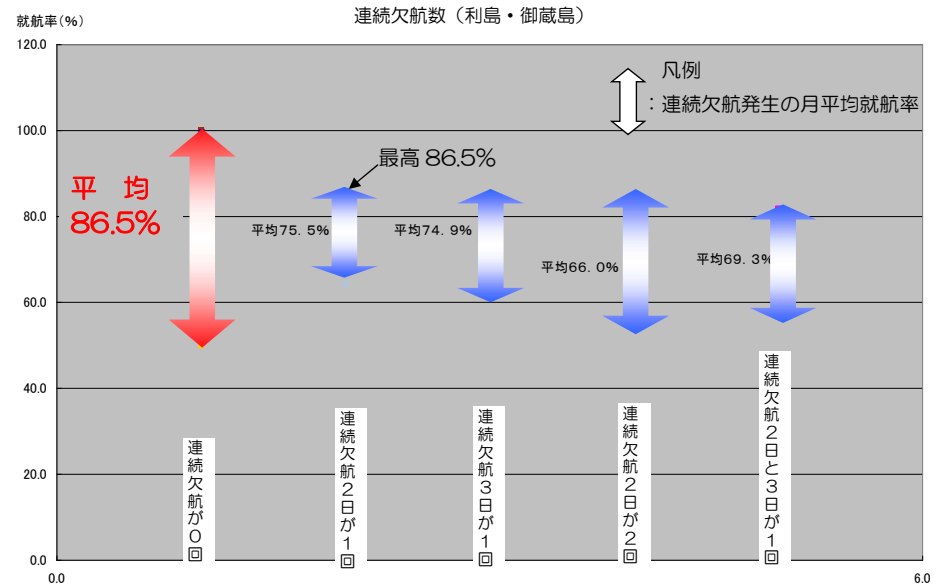
就航率 86.5%（目安値）



理論上における連続欠航『ゼロ』と就航率 86.5%（目安値）

グラフは、平成 13 年から平成 18 年までの利島と御蔵島の月別の連続欠航数と就航率の関係。表は、平成 18 年度の月別就航率と連続欠航数の実績を表した。

過去6年間の統計で月別の連続欠航が0回は、50回あり、その平均値は 86.5%、連続欠航2日が1回は、15回あり、その平均値は、75.5%、連続欠航3日が1回は、10回あり、その平均値は、74.9%であり、理論上、就航率 86.5%を確保できれば連続欠航が『ゼロ』となる。



平成18年度の就航率と連続欠航数

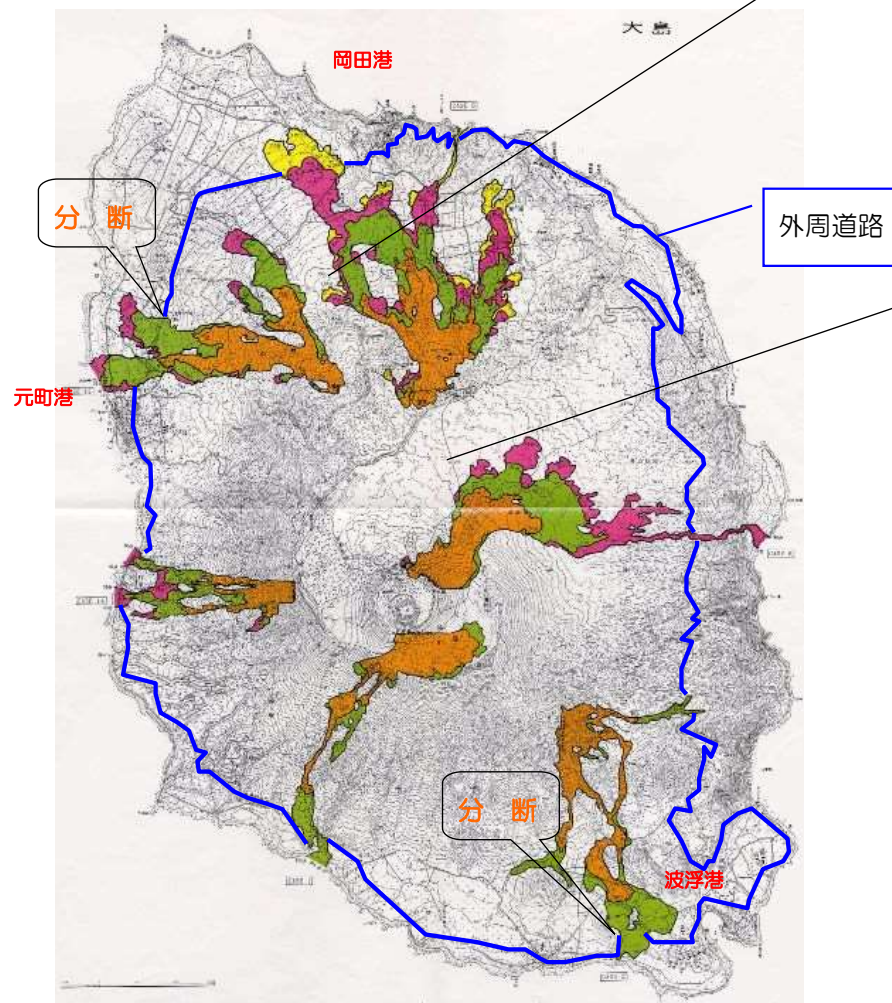
連続欠航	H18.4		H18.5		H18.6		H18.7		H18.8		H18.9		H18.10		H18.11		H18.12		H19.1		H19.2		H19.3	
	就航率	回数	就航率	回数	就航率	回数	就航率	回数	就航率	回数	就航率	回数	就航率	回数	就航率	回数	就航率	回数	就航率	回数	就航率	回数	就航率	回数
2日																								
3日																								
4日	63.3	1.0	94.1		62.5		100.0		98.4		68.2	1.0	78.6		79.6		83.9	1.0	67.9		69.6		74.2	
5日																								
6日																								
2日		3.0												1.0								1.0		3.0
3日														1.0								2.0		2.0
4日																								2.0
5日																								
6日	50.0		90.3		95.0		75.8		90.3		76.7		72.6		70.0		54.8		54.8		39.3		33.9	
7日																								
8日																								
9日																								
10日																								
2日		3.0		1.0		2.0						3.0		2.0		3.0		2.0		2.0		3.0		1.0
3日		1.0		1.0		1.0						1.0										1.0		2.0
4日		1.0		1.0																				1.0
5日																								
6日	55.0		69.6		63.6		19.0		78.3		66.7		72.7		63.6		81.0		52.0		46.2		51.9	
7日																								
8日																								
9日																								
21日							1.0																	

6. 大規模自然災害

(1) 火山噴火

平成2年の東京都防災会議の火山部会における調査結果「伊豆諸島における火山噴火の特質及び火山防災に関する調査研究報告書」では、大島の三原山が噴火した場合、下図のような場所から溶岩が流れる可能性があり各港を分断する可能性がある。

伊豆大島火山避難計画（令和2年10月）では、元町港、岡田港、波浮港を避難港として島外避難計画が策定されており、周辺住民と来島者が確実に避難することができるよう、これらの港湾において、就航率（97.5%以上）を確保しなければならない。



1986年噴火における割れ目噴火



1986年噴火における火口の溶岩噴泉

避難輸送における各船別の実績

出航日	時間	船名	避難先	輸送人員
21日	19時02分	シーホーク2	稲取	388
	20時13分	シーガル	熱海	386
	20時45分	シーホーク2	稲取	400
	21時37分	かとれあ丸	伊東	1,300
	23時08分	シーホーク2	稲取	334
22日	0時19分	さるびあ丸	東京	2,092
	3時05分	すとれちあ丸	東京	2,435
	6時54分	シーホーク2	熱海	72
計				7,407

平成 12 年に三宅島の雄山で発生した噴火では、全島避難が決定され、全島民が島外へ避難した。

島外避難港としての三池港では、噴火の際に確実に島外避難できるよう、就航率(97.5%以上)を確保しなければならない。



2000.8.18 大噴火(噴煙1,4000m)



2000.8.19 撮影 噴石被害



2000.8.20 撮影 降灰・噴石被害(村営牧場)



2000.8.29 低温の火砕流

平成 12 年(2000 年)三宅島噴火災害の記録 (東京都三宅村 平成 20 年 2 月) より作成

(2) 大雨・土砂災害

平成 25 年 10 月 15 日から 16 日にかけて、伊豆大島は台風 26 号の接近により記録的な豪雨に見舞われた。島内各地で土砂災害が発生し、元町地区上流域の大金沢を中心とした溪流では、流木を伴った土砂流出が発生するなど甚大な土砂災害が生じ、多くの人命や財産が失われた。

災害発生当時、大雨・特別警報が発表されなかったことにも注目された。この特別警報は、一部の地域に集中した「局地的な大雨」というよりも、「広い範囲で数十年に一度程度発生する大雨」が発生あるいは発生が予想される場合に発表される情報とされている。そのため、伊豆大島だけの観測値では特別警報の条件を満たさなかったことになってしまった。

このことを受け、災害発生時に島外からの緊急物資輸送等の船舶が確実に接岸できるよう、港内の静穏性を確保しなければならない。



(左：土砂災害発生前、H24.4 国土地理院撮影、右：土砂災害発生後、H25.10.17 東京都撮影)
出典：平成 26 年 3 月 伊豆大島土砂災害対策検討委員会

《被害概要》	
死者	36名
行方不明者	3名
住家被害(全壊)	50戸
住家被害(半壊)	26戸
住家被害(一部破損)	77戸

※大島町の人的被害(平成 26 年 3 月 1 日現在)、住家被害・非住家被害(平成 26 年 1 月 29 日現在)は大島町調べ

(3) 津波

①過去の大地震による津波被害

島しょ地域では大震災により津波が来襲するおそれがある。過去の主な津波被害は以下のとおり。

発生年次	大島	利島	新島	神津島	三宅島	御蔵島	八丈島	青ヶ島
1498 (明応7) .9.20 明応地震 (M8.6)		2.6m	3.1m				4m 港での荷役中の1人水死	
1605 (慶長9) .2.3 慶長地震 (M7.9)							10~20m 谷ヶ里死者37人	
1677 (延宝5) .11.4 延宝地震 (M8.0)							3~4m 谷ヶ里まで波上がる	3m 死者1人、漁船10余流出
1703 (元禄16) .12.31 元禄地震 (M8.2)		10m 死者56人、家58船18流出 (岡田)	死者1人				3m 死者1人	
1707 (宝永4) .10.28 宝永地震 (M8.4)							4m	
1854 (安政1) .12.23 安政東海地震 (M8.4)	3m							
1923 (大正12) .9.1 関東地震 (M7.9)	岡田 12m							
1953 (昭和28) .11.26 房総沖 (M7.9)	0.34m						1.5m	
1960 (昭和35) .5.23 チリ地震 (M8.5)	岡田 1.0m						0.6m	
1972 (昭和47) .12.4 八丈島東方沖 (M7.2)	0.07m			0.27m	0.19m	0.42m	0.42m	
1978 (昭和53) .1.14 伊豆大島近海 (M7.0)	岡田 0.7m 泉津 0.1m 波浮沖 0.18m				0.16m	0.12m	0.12m	
1980 (昭和55) .6.29 伊豆半島東方沖 (M6.7)	岡田 0.57m 泉津 0.10m				0.16m	0.12m	0.12m	
2011 (平成23) .3.11 東日本大震災 (M9.0)	岡田 0.73m			神津島港 0.85m	坪田 0.85m 阿古 0.65m		八重根 1.4m 神湊 1.21m	

東京都防災 HP、
災害時地震・津波速報平成 23 年【2011 年】東北地方太平洋沖地震（気象庁 平成 23 年 8 月）より作成

②東日本大震災後の見直し（想定される津波）

東日本大震災の甚大な被害を踏まえ、中央防災会議や東京都防災会議等において、今後の地震及び津波対策の方向性についての検討や最新の科学的知見による地震及び津波の見直しが行われた。主な想定地震と津波高は以下のとおり。

南海トラフ巨大地震による各島の最大津波高

単位：m

	大島	利島	新島	神津島	三宅島	御蔵島	八丈島	青ヶ島
ケース① 駿河湾～紀伊半島沖に大すべり域を設定	14.6	15.0	29.7	26.4	16.1	6.2	16.1	16.7
ケース② 紀伊半島沖に大すべり域を設定	5.3	3.6	6.5	9.0	7.7	4.6	10.7	9.5
ケース⑤ 四国沖～九州沖に大すべり域を設定	4.3	2.9	5.6	7.3	6.9	4.6	8.7	6.7
ケース⑥ 駿河湾～紀伊半島沖に大すべり域 + 分岐断層	14.6	15.0	29.7	26.4	16.1	6.4	18.1	17.7
ケース⑧ 駿河湾～愛知県東部沖、三重県南部沖～徳島県沖の2か所に大すべり域を設定	15.8	16.2	30.2	28.4	17.0	7.4	12.3	12.0

南海トラフ巨大地震等による東京の被害想定報告書 津波高・津波浸水域等詳細図
（東京都防災会議 平成 25 年 3 月）より作成

元禄型関東地震による各島の最大津波高

単位：m

	大島	利島	新島	神津島	三宅島	御蔵島	八丈島	青ヶ島
最大津波高 地殻変動考慮なし	8.7	4.9	9.7	11.0	18.2	22.6	10.8	5.8

南海トラフ巨大地震等による東京の被害想定報告書 津波高・津波浸水域等詳細図
（東京都防災会議 平成 25 年 3 月）より作成

(4) 波浪

ここ数年の主な台風災害を示す。

①平成 30 年 10 月の台風 24 号による利島港の被災状況



写真左：ケーソン移動後
写真右：飛散したパラペット

②平成 26 年 10 月の台風 18 号による御蔵島港防波堤(西)の被災状況



写真左：ブロック飛散状況
写真右：マウンド洗掘状況

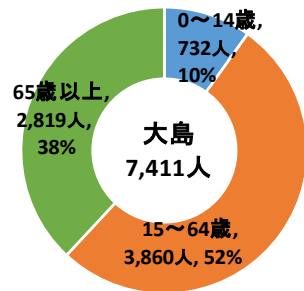
7. 各島の概要

(1) 大島

1) 大島の概要

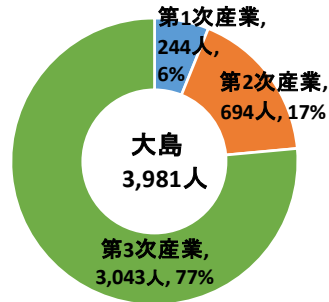
① 人口

年齢別人口



令和3年住民基本台帳より作成

産業別就業人口



平成27年国勢調査より作成

② 産業

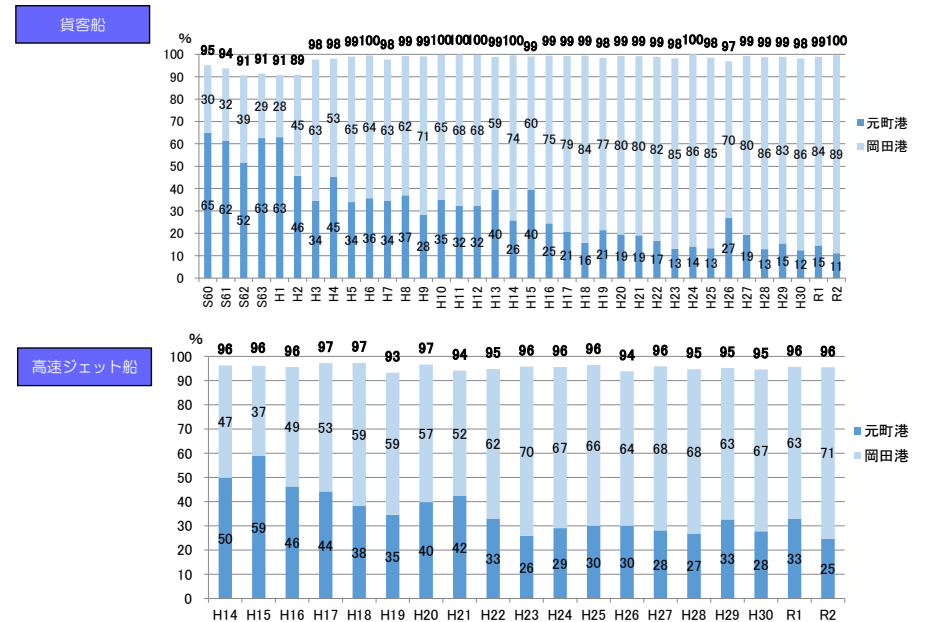
農業 東京都農作物生産状況調査報告書H30	生産量 H30 (t)	776
	生産額 H30 (百万円)	374
水産業 東京都の水産 R1	漁獲高 H30 (t)	160
	生産額 H30 (百万円)	168
製造業 工業統計表R2	事業所数 R1 (事業所)	9
	製造品出荷額等 R1 (万円)	40,536
商業 経済センサス活動調査 H28	卸売・小売事業所数 H28 (事業所)	136
	販売額 H28 (百万円)	5,783
観光 伊豆諸島・小笠原諸島観光客入込実態調査報告書 R1	宿泊施設軒数 R1 (軒)	59
	宿泊施設定員 R1 (人)	2,031
	平均滞在日数 R1 (日/人)	1.4
	1人あたりの消費額 R1 (円/人)	19,173

③ 島へのアクセス、便数、時間

海上アクセス	
東京～大島 (1日1便/東海汽船)	貨客船 6時間
東京～大島 (1日2～5便/東海汽船)	高速ジェット船 1時間45分
熱海～大島 (1日1～3便/東海汽船)	高速ジェット船 45分
航空アクセス	
調布～大島 (1日1～3便/新中央航空)	25分
三宅島～大島 (1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 20分
利島～大島 (1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 10分

④ 船舶就航率

就航率 (2港計 5ヶ年平均) : 貨客船 98.9%、高速ジェット船 95.1%



⑤ 第6次大島町基本構想後期基本計画・都市計画区域マスタープラン

第6次大島町基本構想後期基本計画、都市計画区域マスタープランおよび大島町地域防災計画において元町港、岡田港、波浮港は次のように位置づけられている。

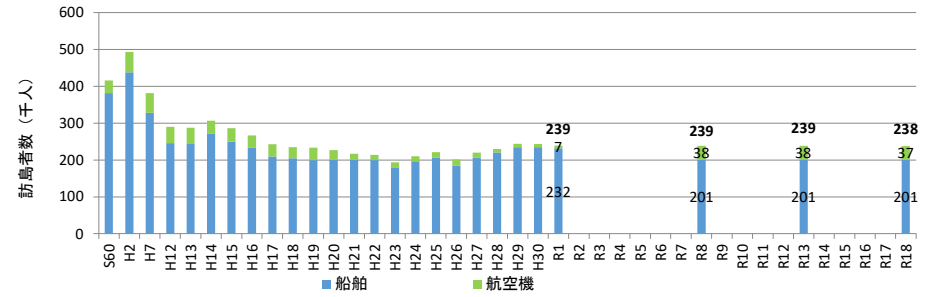
第6次大島町基本構想後期基本計画	<ul style="list-style-type: none"> 三港整備の促進 (元町港) 荷さばき施設の整備、駐車場整備、等 (岡田港) 護岸整備、等 (波浮港) 防波堤の整備、物揚場の改良、等 三港の効率的な活用 (建設素材など本土から入荷する貨物を各港にそれぞれの機能を有効的に活用できるように要請) 波浮港の整備促進 (泊地、船揚場の整備等の要請)
都市計画区域マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> 本土とを結ぶ交通体系の整備・維持を促進 災害時の避難経路、水産業の拠点としての重要な港湾の整備・維持管理を行う バリアフリーへの対応はもとより、ユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりを促進していく 観光インフラ整備の視点を含めた整備を推進する 港湾の静穏化に向けた施設整備を推進する
大島町地域防災計画	<ul style="list-style-type: none"> (元町港、岡田港、波浮港) 避難拠点港、輸送拠点として安全に利用できる岸壁の整備拡充

⑥ 将来フレーム

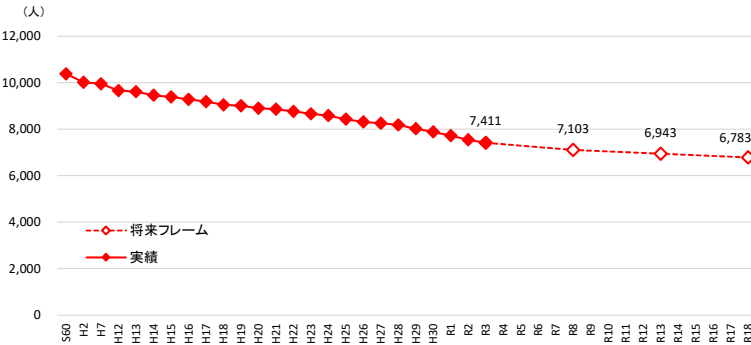
将来フレーム設定の考え方は、以下のとおりである。

人口	R3年実績と「第二期大島町まち・ひと・しごと創生総合戦略 大島町人口ビジョン（R3,3）」（R7,R12,R17,R22 推計）との按分。	
訪島者数	観光客数	過去3ヶ年平均程度と設定した。
	業務による訪島者数	業務による訪島者数はR1年の訪島者数全体の実績に過去5ヶ年平均の業務率と人口フレームの伸び率を乗じて算出した。
	船舶利用率	船舶と航空機との併用期間が長く、近年は変動が見られないため、過去5ヶ年平均値とした。
港湾取扱貨物量	農水産品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	林産品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	鉱産品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	金属機械工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	化学工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	軽工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	雑工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	特殊品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。

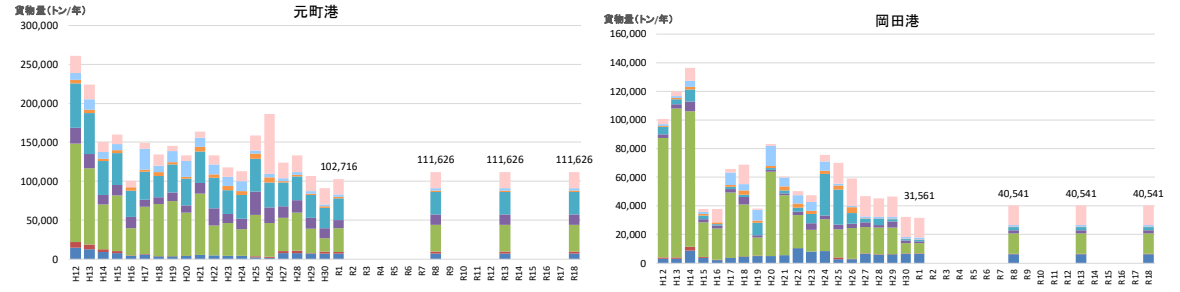
交通機関別訪島者数



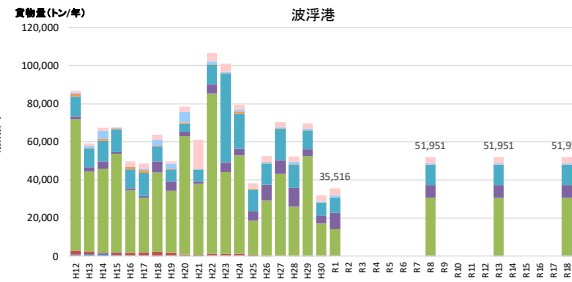
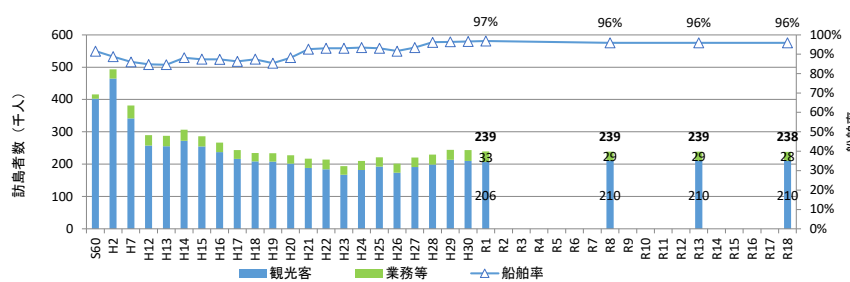
人口



港湾取扱貨物量



観光・業務等来訪者数および船舶率



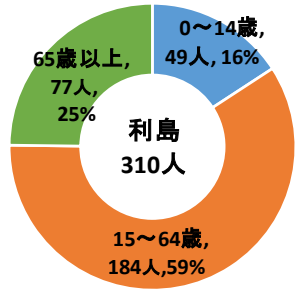
- 特殊品
- 雑工業品
- 軽工業品
- 化学工業品
- 金属機械工業品
- 鉱産品
- 林産品
- 農水産品

(2) 利島

1) 利島の概要

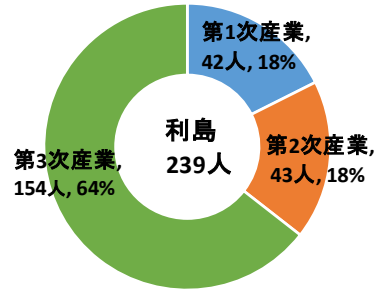
① 人口

年齢別人口



令和3年住民基本台帳より作成

産業別就業人口



平成27年国勢調査より作成

② 産業

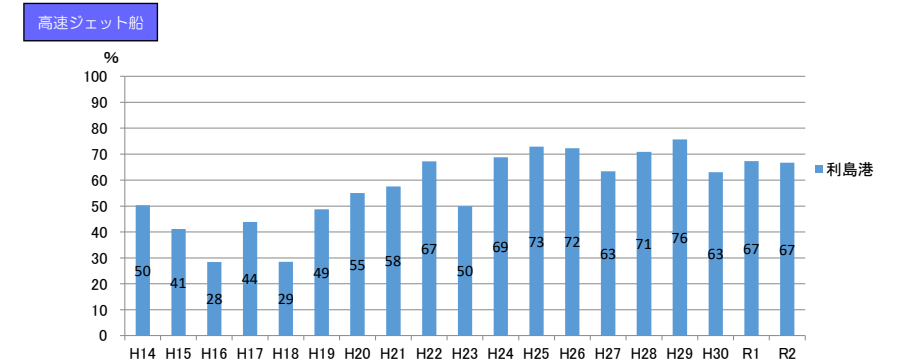
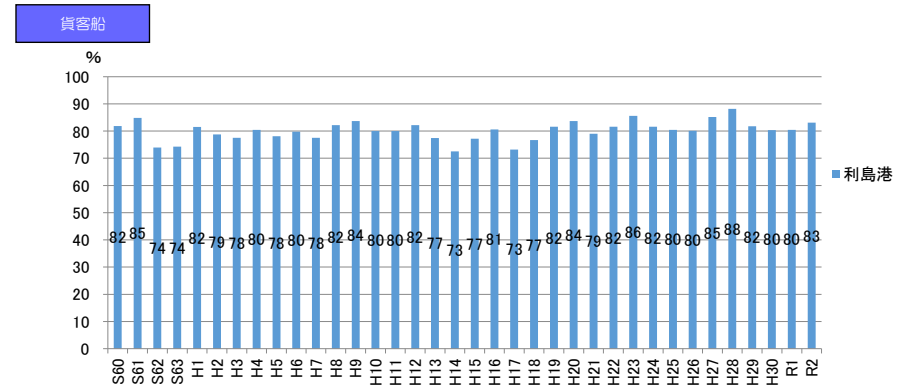
農業 東京都農作物生産状況調査報告書H30	生産量 H30 (t)	4
	生産額 H30 (百万円)	70
水産業 東京都の水産 R1	漁獲高 H30 (t)	31
	生産額 H30 (百万円)	46
製造業 工業統計表R2	事業所数 R1 (事業所)	2
	製造品出荷額等 R1 (万円)	X
商業 経済センサス活動調査 H28	卸売・小売事業所数 H28 (事業所)	7
	販売額 H28 (百万円)	X
観光 伊豆諸島・小笠原諸島観光客入込実態調査報告書 R1	宿泊施設軒数 R1 (軒)	9
	宿泊施設定員 R1 (人)	146
	平均滞在日数 R1 (日/人)	2.1
	1人あたりの消費額 R1 (円/人)	21,281

③ 島へのアクセス、便数、時間

海上アクセス	
東京～(大島)～利島 (1日1便/東海汽船)	貨客船 7時間35分
東京～(大島)～利島 (1日1便/東海汽船)	高速ジェット船 2時間20分
下田～(神津島)～利島 (週6便/東海汽船)	フェリー 1時間35分 (最短)
航空アクセス	
大島～利島 (1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 10分

④ 船舶就航率

就航率(5ヶ年平均): 貨客船 82.8%、高速ジェット船 68.8%



⑤ 利島村第4次総合計画

利島村第4次総合計画において、利島港は次のように位置づけられている。

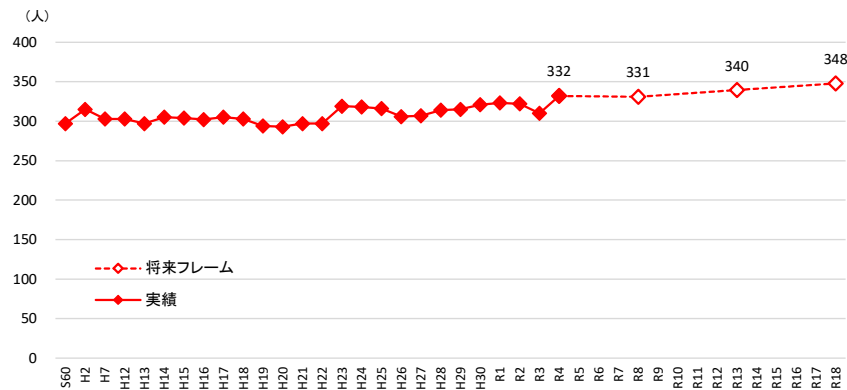
利島村 第4次 総合計画	貨客船・高速ジェット船就航率の向上	<ul style="list-style-type: none"> ●西棧橋の利用率向上対策(ケーソンの移動、損傷防止等) ●本棧橋の早期延伸及び越波対策
	漁船泊地の整備	<ul style="list-style-type: none"> ●静穏な漁船係留所確保のための越波を防ぐ消波又は護岸壁の整備 ●本棧橋と泊地をつなぐ港湾道路の整備 ●船揚場、物揚場の拡充
	安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ●船客待合所の早期建替え ●雨除け等が可能な通路の整備
	海岸保全の推進	<ul style="list-style-type: none"> ●海岸保全の推進、港湾海岸・建設海岸の保全整備

⑥ 将来フレーム

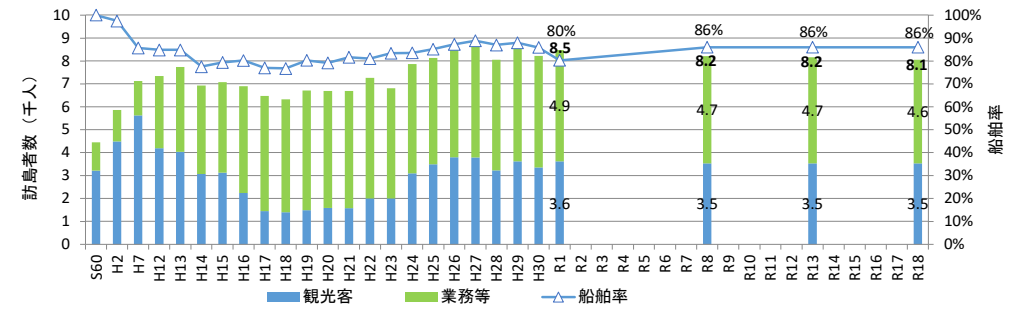
将来フレーム設定の考え方は、以下のとおりである。

人口	近年増加傾向にあるため、過去 10 ヶ年のトレンドにより推計。	
訪島者数	観光客数	過去3ヶ年平均程度と設定した。
	業務による訪島者数	業務による訪島者数は R1 年の訪島者数全体の実績に過去 5 ヶ年平均の業務率と人口フレームの伸び率を乗じて算出した。
	船舶利用率	船舶と航空機との併用期間が長く、近年は変動が見られないため、過去 5 ヶ年平均値とした。
港湾取扱貨物量	農水産品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
	林産品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
	鉱産品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
	金属機械工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
	化学工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
	軽工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
	雑工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
	特殊品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。

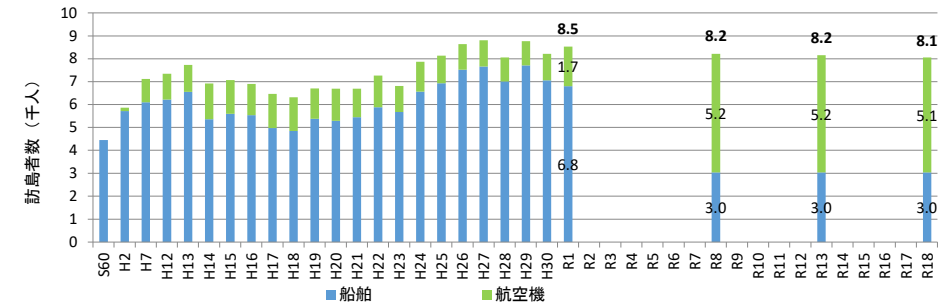
人口



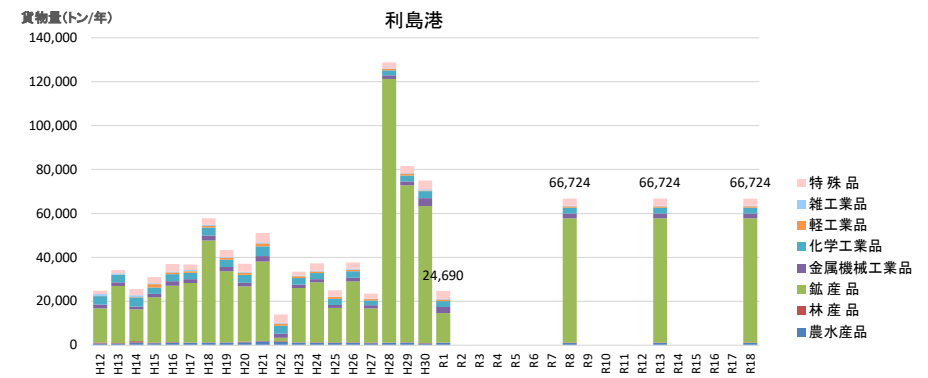
観光・業務等来訪者数および船舶率



交通機関別来訪者数



港湾取扱貨物量

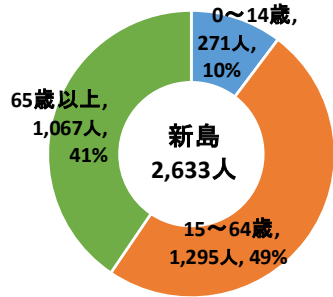


③ 新島

1) 新島の概要

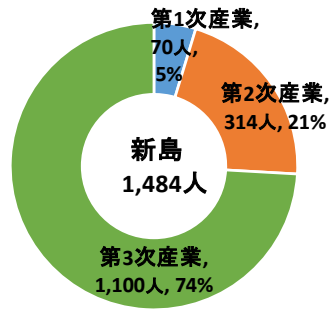
① 人口

年齢別人口



令和3年住民基本台帳より作成

産業別就業人口



平成27年国勢調査より作成

② 産業

農業 東京都農作物生産状況調査報告書H30	生産量 H30 (t)	448※
	生産額 H30 (百万円)	104※
水産業 東京都の水産 R1	漁獲高 H30 (t)	138※
	生産額 H30 (百万円)	208※
製造業 工業統計表R2	事業所数 R1 (事業所)	9※
	製造品出荷額等 R1 (万円)	38,509※
商業 経済センサス活動調査 H28	卸売・小売事業所数 H28 (事業所)	47※
	販売額 H28 (百万円)	1,891※
観光 伊豆諸島・小笠原諸島観光客入込実態調査報告書 R1	宿泊施設軒数 R1 (軒)	41
	宿泊施設定員 R1 (人)	1,670
	平均滞在日数 R1 (日/人)	2.5
	1人あたりの消費額 R1 (円/人)	29,535

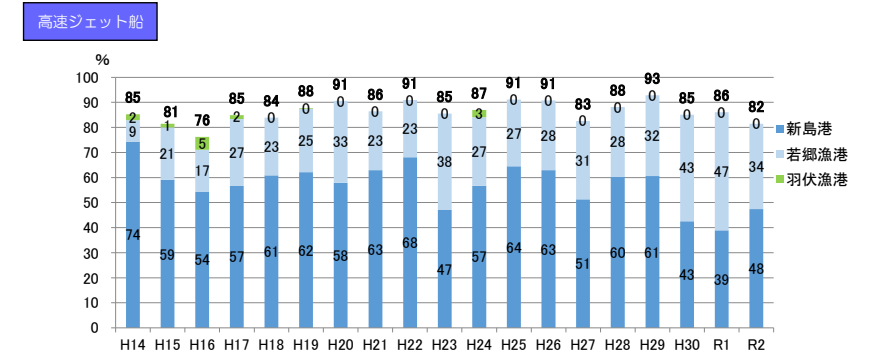
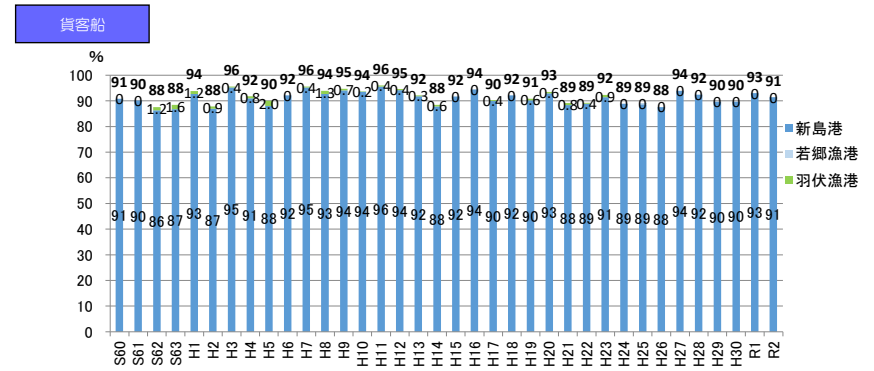
※斜体字は新島+式根島の値

③ 島へのアクセス、便数、時間

海上アクセス	
東京～(各島経由)～新島(1日1便/東海汽船)	貨客船 8時間30分
東京～(各島経由)～新島(1日1～2便/東海汽船)	高速ジェット船 2時間20分(最短)
下田～(各島経由)～新島(週6便/東海汽船)	フェリー 2時間40分(最短)
式根島～新島(1日3便/村営にしき)	連絡船 20分
航空アクセス	
調布～新島(1日3～4便/新中央航空)	40分

④ 船舶就航率

就航率(3港計 5ヶ年平均): 貨客船91.2%、高速ジェット船86.7%



⑤ 新島村地域防災計画、都市計画区域マスタープラン

新島村地域防災計画および都市計画区域マスタープランにおいて、新島の港湾は次のように位置づけられている。

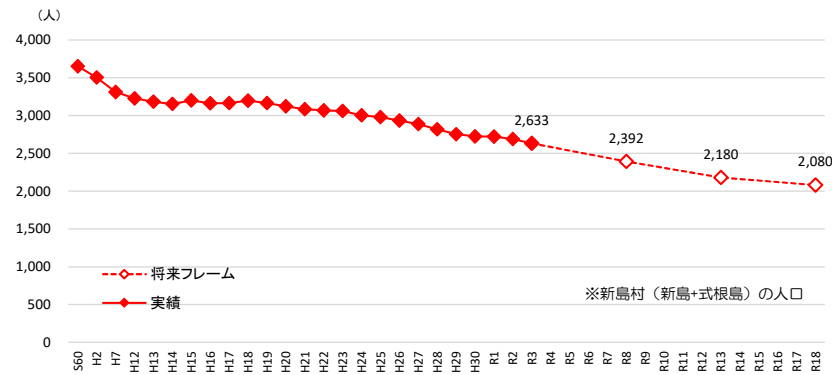
新島村 地域防災 計画	<ul style="list-style-type: none"> 新島港は村外からの食料、生活必需品を受け入れるための輸送拠点として指定 救援物資、応急・復旧用資機材及び被災者の輸送に重要な役割を担う港湾施設の整備を行う
都市計画 区域 マスター プラン	<ul style="list-style-type: none"> 本土とを結ぶ交通体系の整備・維持を促進 災害時の避難経路、水産業の拠点としての重要な港湾の整備・維持管理を行う バリアフリーへの対応はもとより、ユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりを促進していく 観光インフラ整備の視点を含めた整備を推進する 港湾の静穏化に向けた施設整備を推進する

⑥ 将来フレーム

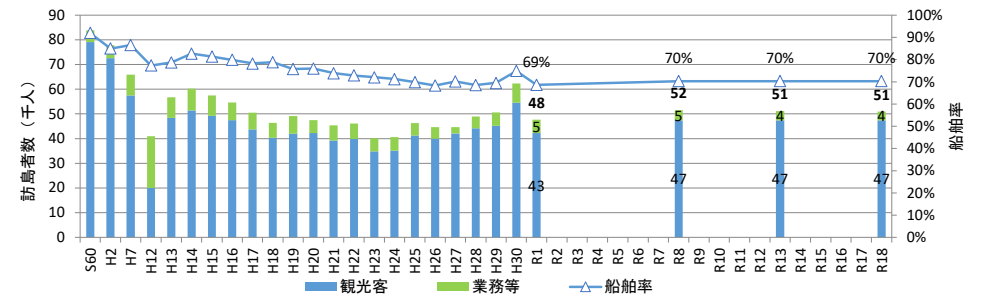
将来フレーム設定の考え方は、以下のとおりである。

人口	R3年実績と「新島村第3次総合計画(R3.3)」（人口ビジョンR12、R22推計）との按分。	
訪島者数	観光客数	過去3ヶ年平均程度と設定した。
	業務による訪島者数	業務による訪島者数はR1年の訪島者数全体の実績に過去5ヶ年平均の業務率と人口フレームの伸び率を乗じて算出した。
	船舶利用率	船舶と航空機との併用期間が長く、近年は変動が見られないため、過去5ヶ年平均値とした。
港湾取扱貨物量	農水産品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	林産品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	鉱産品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	金属機械工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	化学工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	軽工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	雑工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	特殊品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。

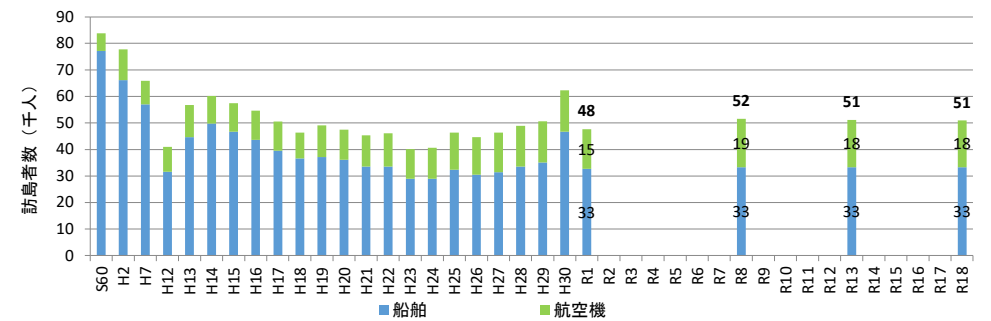
人口



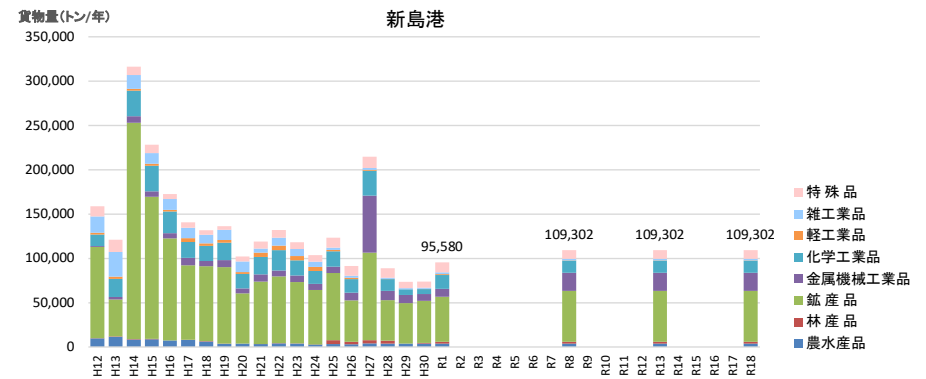
観光・業務等来訪者数および船舶率



交通機関別来訪者数



港湾取扱貨物量

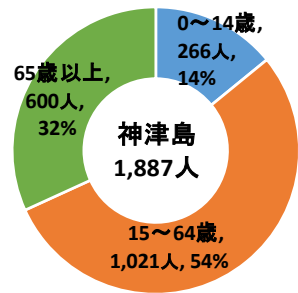


(4) 神津島

1) 神津島の概要

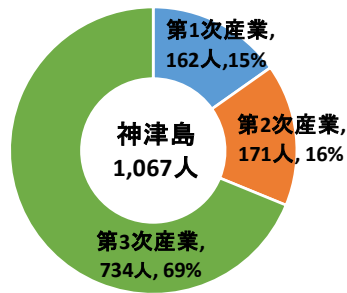
① 人口

年齢別人口



令和3年住民基本台帳より作成

産業別就業人口



平成27年国勢調査より作成

② 産業

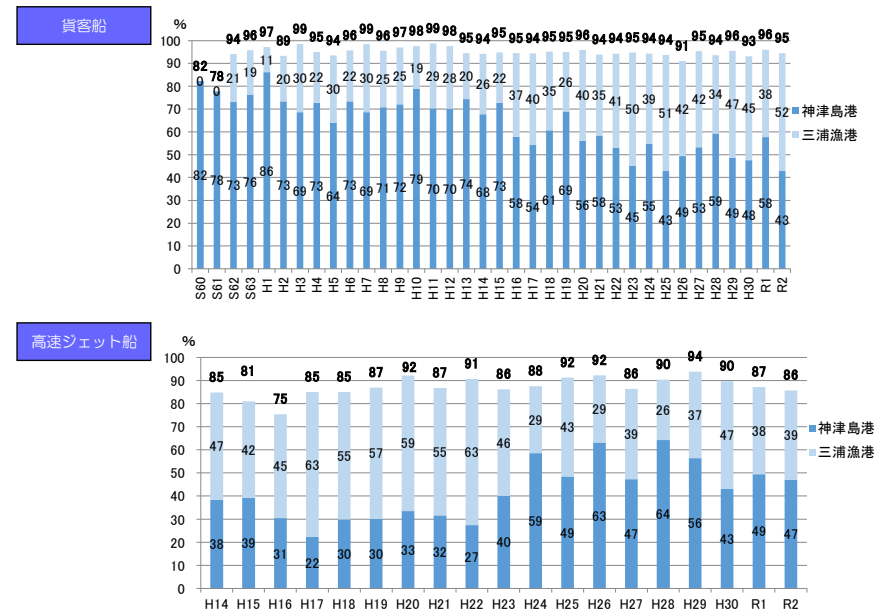
農業	生産量 H30 (t)	176
東京都農作物生産状況調査報告書H30	生産額 H30 (百万円)	94
水産業	漁獲高 H30 (t)	841
東京都の水産 R1	生産額 H30 (百万円)	1,094
製造業	事業所数 R1 (事業所)	1
工業統計表R2	製造品出荷額等 R1 (万円)	X
商業	卸売・小売事業所数 H28 (事業所)	37
経済センサス活動調査 H28	販売額 H28 (百万円)	2,053
観光	宿泊施設軒数 R1 (軒)	40
	宿泊施設定員 R1 (人)	906
	伊豆諸島・小笠原諸島観光客入込実態調査報告書 R1	平均滞在日数 R1 (日/人)
	1人あたりの消費額 R1 (円/人)	19,474

③ 島へのアクセス、便数、時間

海上アクセス	
東京～(各島経由)～神津島(1日1便/東海汽船)	貨客船 9時間55分
東京～(各島経由)～神津島(1日1～2便/東海汽船)	高速ジェット船 3時間05分(最短)
熱海～(大島経由)～神津島(1日1～2便/東海汽船)	高速ジェット船 1時間50分(最短)
下田～神津島(週6便/神新汽船)	フェリー 2時間15分(最短)
航空アクセス	
調布～神津島(1日2～3便/新中央航空)	45分

④ 船舶就航率

就航率(2港計 5ヶ年平均): 貨客船94.6%、高速ジェット船89.4%



⑤ 神津島村第5次総合計画・都市計画区域マスタープラン

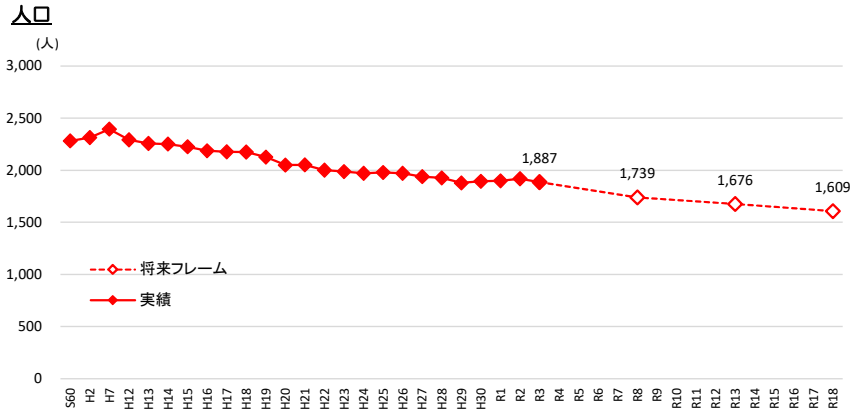
神津島村第5次総合計画および都市計画区域マスタープランにおいて、神津島港は次のように位置づけられている。

神津島村第5次総合計画	<ul style="list-style-type: none"> 安定した接岸できるよう、西防波堤の延伸 津波避難タワーの整備 港まちづくりの促進
都市計画区域マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> 本土とを結ぶ交通体系の整備・維持を促進 災害時の避難経路、水産業の拠点としての重要な港湾の整備・維持管理を行う バリアフリーへの対応はもとより、ユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりを促進していく 観光インフラ整備の視点を含めた整備を推進する 港湾の静穏化に向けた施設整備を推進する

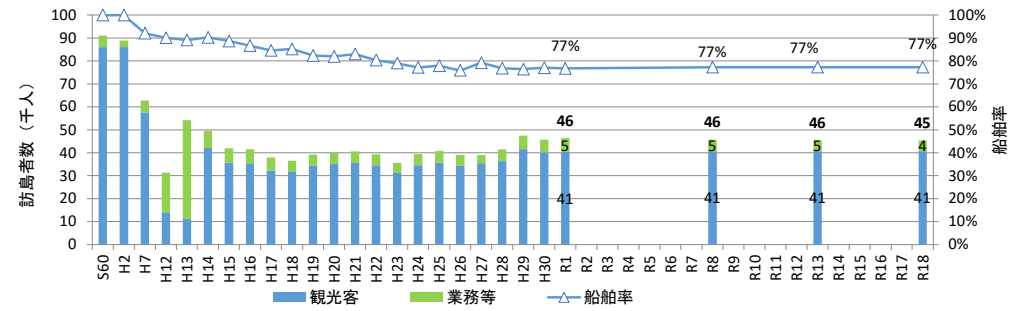
㊦ 将来フレーム

将来フレーム設定の考え方は、以下のとおりである。

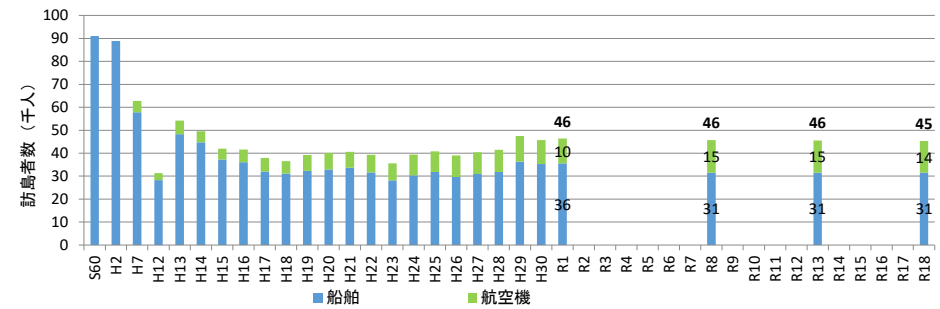
人口	R3年実績と「第2次神津島村人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略（R2.3）」（R7,R12,R17,R22 推計）との按分。	
訪島者数	観光客数	過去3ヶ年平均程度と設定した。
	業務による訪島者数	業務による訪島者数はR1年の訪島者数全体の実績に過去5ヶ年平均の業務率と人口フレームの伸び率を乗じて算出した。
	船舶利用率	船舶と航空機との併用期間が長く、近年は変動が見られないため、過去5ヶ年平均値とした。
港湾取扱貨物量	農水産品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	林産品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	鉱産品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	金属機械工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	化学工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	軽工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	雑工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	特殊品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。



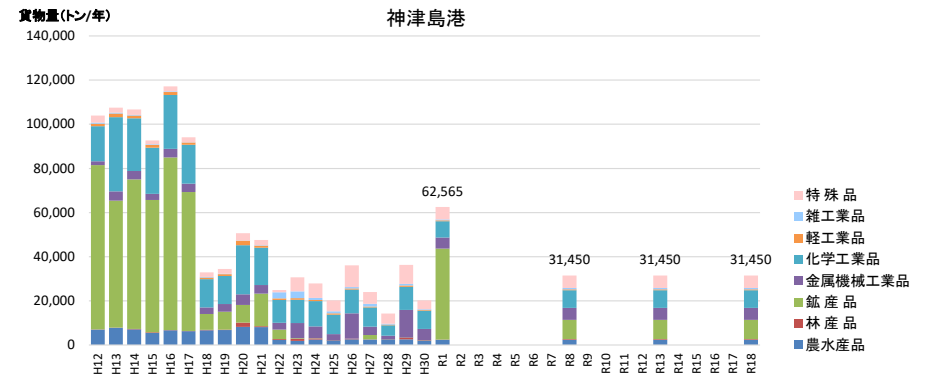
観光・業務等来訪者数および船舶率



交通機関別来訪者数



港湾取扱貨物量

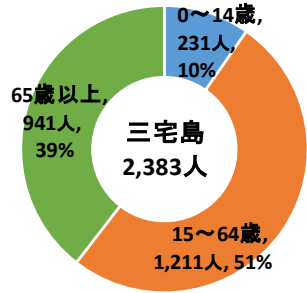


(5) 三宅島

1) 三宅島の概要

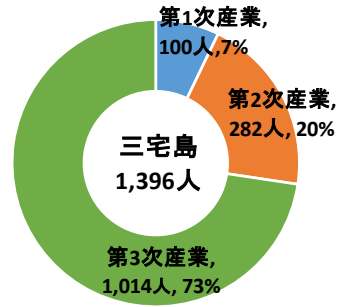
① 人口

年齢別人口



令和3年住民基本台帳より作成

産業別就業人口



平成27年国勢調査より作成

② 産業

農業 東京都農作物生産状況調査報告書H30	生産量 H30 (t)	634
	生産額 H30 (百万円)	244
水産業 東京都の水産 R1	漁獲高 H30 (t)	265
	生産額 H30 (百万円)	313
製造業 工業統計表R2	事業所数 R1 (事業所)	2
	製造品出荷額等 R1 (万円)	X
商業 経済センサス活動調査 H28	卸売・小売事業所数 H28 (事業所)	34
	販売額 H28 (百万円)	1,946
観光 伊豆諸島・小笠原諸島観光客入込実態調査報告書 R1	宿泊施設軒数 R1 (軒)	34
	宿泊施設定員 R1 (人)	764
	平均滞在日数 R1 (日/人)	1.5
	1人あたりの消費額 R1 (円/人)	18,074

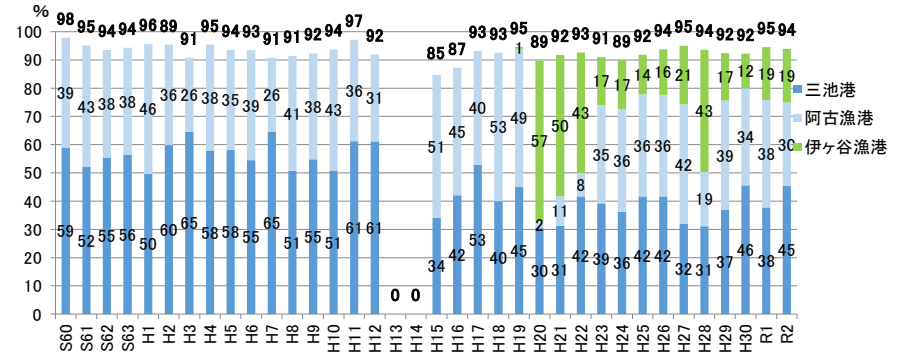
③ 島へのアクセス、便数、時間

海上アクセス	
東京～(各島経由)～三宅島(1日1便/東海汽船)	貨客船 6時間30分
航空アクセス	
調布～三宅島(1日2～3便/新中央航空)	50分
大島～三宅島(1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 20分
御蔵島～三宅島(1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 10分

④ 船舶就航率

就航率(3港計 5ヶ年平均): 貨客船 93.3%

貨客船



⑤ 第6次三宅村総合計画・都市計画区域マスタープラン

第6次三宅村総合計画および都市計画区域マスタープランにおいて、三宅島の港湾・漁港は次のように位置づけられている。

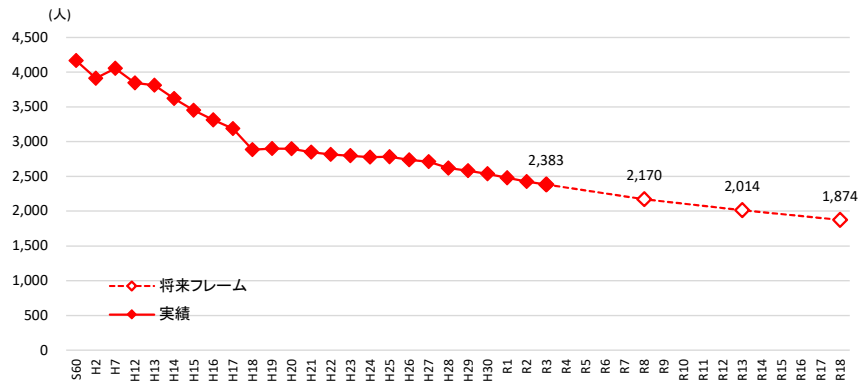
第6次三宅村総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ●更なる就航率の向上を図るため、各港(三池港・阿古漁港・伊ヶ谷漁港)の港湾・漁港整備等について、都に要望していく ●島外避難時の脱出拠点として、伊ヶ谷漁港の駐車場や日除け雨除け施設などの環境整備を、都に要望していく ●乗降客の利便性と安全性の向上を図るための日除け雨除け施設などの付帯設備について、都に要望していく
都市計画区域マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・本土とを結ぶ交通体系の整備・維持を促進 ・災害時の避難経路、水産業の拠点としての重要な港湾の整備・維持管理を行う ・バリアフリーへの対応はもとより、ユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりを促進していく ・観光インフラ整備の視点を含めた整備を推進する ・港湾の静穏化に向けた施設整備を推進する

⑥ 将来フレーム

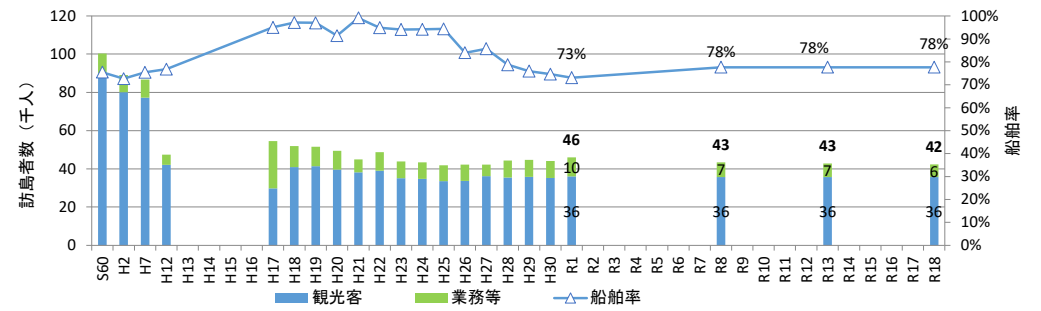
将来フレーム設定の考え方は、以下のとおりである。

人口	R3年実績と「三宅村人口ビジョン(H27.10)」(R7,R12,R17,R22 推計)との按分。	
訪島者数	観光客数	過去3ヶ年平均程度と設定した。
	業務による訪島者数	業務による訪島者数はR1年の訪島者数全体の実績に過去5ヶ年平均の業務率と人口フレームの伸び率を乗じて算出した。
	船舶利用率	船舶と航空機との併用期間が長く、近年は変動が見られないため、過去5ヶ年平均値とした。
港湾取扱貨物量	農水産品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	林産品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	鉱産品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	金属機械工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	化学工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	軽工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	雑工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	特殊品	相関性が認められる経済指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。

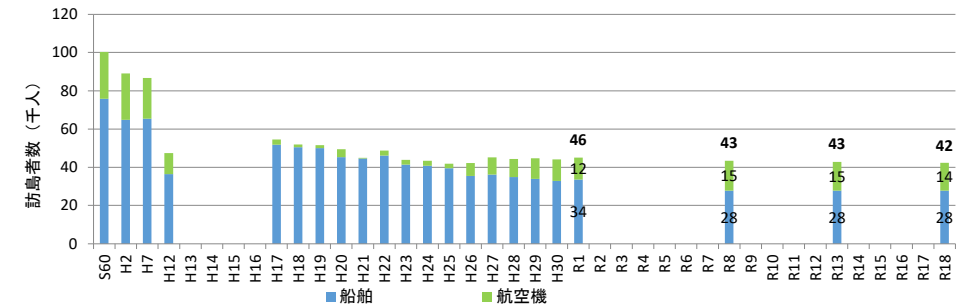
人口



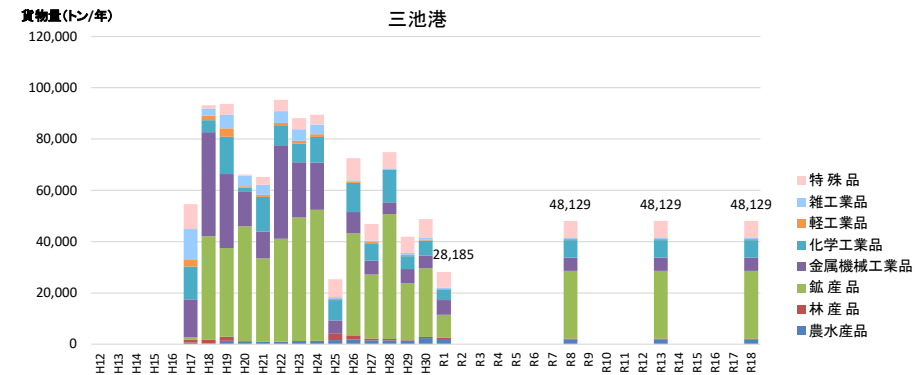
観光・業務等来訪者数および船舶率



交通機関別来訪者数



港湾取扱貨物量

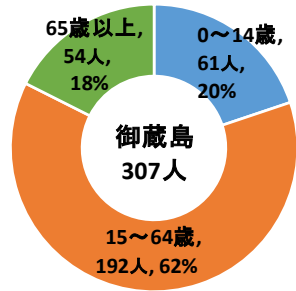


(6) 御蔵島

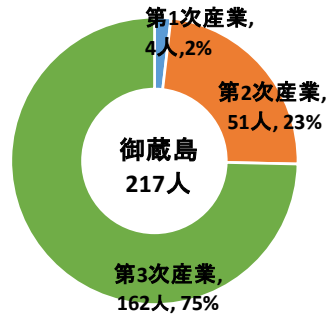
1) 御蔵島の概要

① 人口

年齢別人口



産業別就業人口



令和3年住民基本台帳より作成

平成27年国勢調査より作成

② 産業

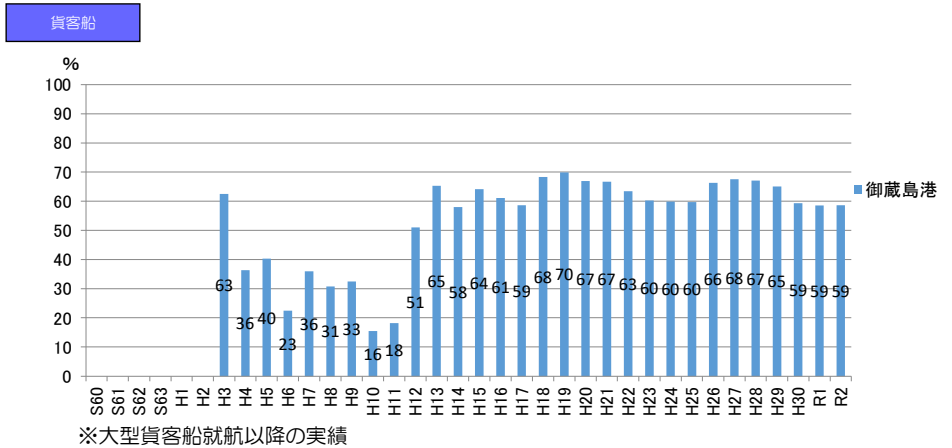
農業	生産量 H30 (t)	55
東京都農作物生産状況調査報告書H30	生産額 H30 (百万円)	23
水産業	漁獲高 H30 (t)	20
東京都の水産 R1	生産額 H30 (百万円)	17
製造業	事業所数 R1 (事業所)	-
工業統計表R2	製造品出荷額等 R1 (万円)	-
商業	卸売・小売事業所数 H28 (事業所)	3
経済センサス活動調査 H28	販売額 H28 (百万円)	X
観光	宿泊施設軒数 R1 (軒)	14
	宿泊施設定員 R1 (人)	144
	平均滞在日数 R1 (日/人)	2.0
	1人あたりの消費額 R1 (円/人)	28,679
伊豆諸島・小笠原諸島観光客入込実態調査報告書 R1		

③ 島へのアクセス、便数、時間

海上アクセス	
東京～(各島経由)～御蔵島(1日1便/東海汽船)	貨客船 7時間25分
航空アクセス	
三宅島～御蔵島(1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 10分
八丈島～御蔵島(1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 25分

④ 船舶就航率

就航率(5ヶ年平均): 貨客船 61.7%



⑤ 御蔵島村基本構想・基本計画

御蔵島基本構想・基本計画において、御蔵島港は次のように位置づけられている。

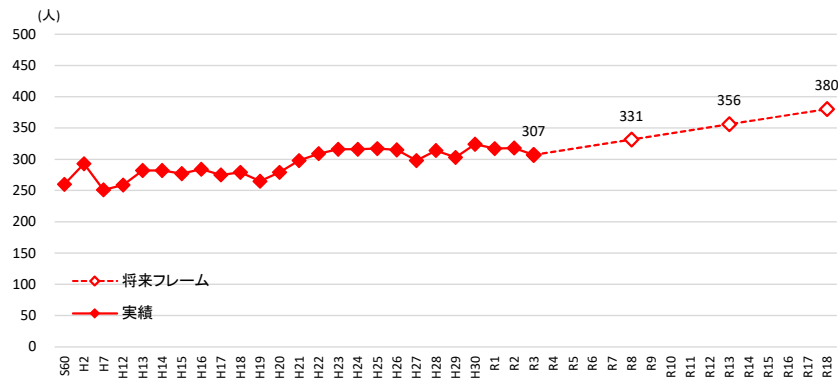
御蔵島 基本構想 ・ 基本計画	<p>航路：安定的な就航に向けた港湾整備を行う。経路の拡充や見直しも含めた新しい可能性を探る。</p> <ul style="list-style-type: none"> 航路における到着時刻連上げの要望 航路における定期便の冷凍冷蔵コンテナ（電源）の確保 定期的航路に向け、海況に左右されにくい港湾整備を行い、就航率の上昇を目指す。 <p>・港内泊地の静穏度の向上</p> <p>・本船接岸の安全のための岸壁の延長</p> <p>・全天候型港湾（一島二岸壁）の整備促進</p> <p>・島内の有識者で検討委員会を設置し、都（国）、村との3者間で意見を交換する。</p>
	<p>港湾：港湾の整備促進に対する意見をより広く取り入れるため、地元の有識者たちから意見を徴収する。</p>
	<p>漁業環境整備：安定的な水揚げのために泊地を整備し静穏度の向上をめざす。</p> <ul style="list-style-type: none"> 小型船溜の静穏度の向上と港湾道路整備を都に対し要望し、通年利用を実現可能とする（漁船泊地整備） 漁船の大型化を進め、通年利用を実現可能とする。（沖合漁業） 沿岸漁業と遊漁の充実を図る。（沿岸漁業遊魚）

⑥ 将来フレーム

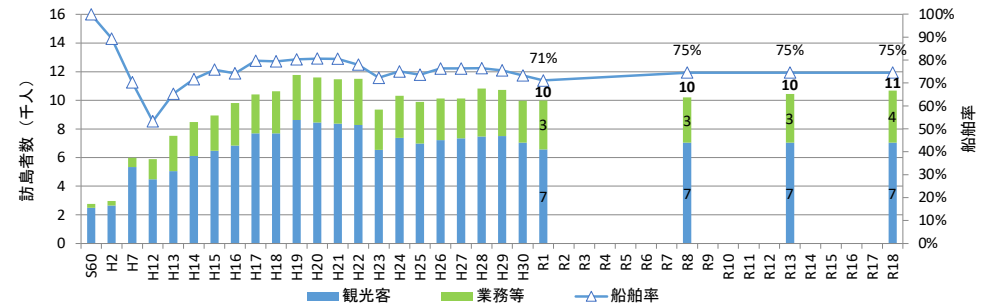
将来フレーム設定の考え方は、以下のとおりである。

人口	R3年実績と「御蔵島村まち・ひと・しごと創生 長期人口ビジョン計画書 (H28.3) (R22 推計) との按分。	
訪島者数	観光客数	過去3ヶ年平均程度と設定した。
	業務による訪島者数	業務による訪島者数は R1 年の訪島者数全体の実績に過去 5 ヶ年平均の業務率と人口フレームの伸び率を乗じて算出した。
	船舶利用率	船舶と航空機との併用期間が長く、近年は変動が見られないため、過去 5 ヶ年平均値とした。
港湾取扱貨物量	農水産品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
	林産品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
	鉱産品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
	金属機械工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
	化学工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
	軽工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
	雑工業品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。
特殊品	相関性が認められる経済指標がないため、5 ヶ年平均程度と設定。	

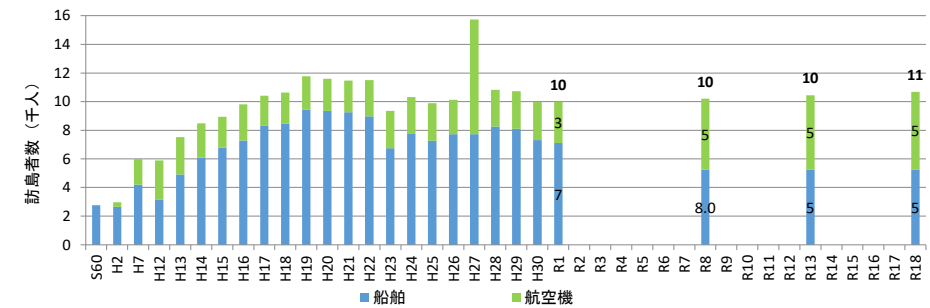
人口



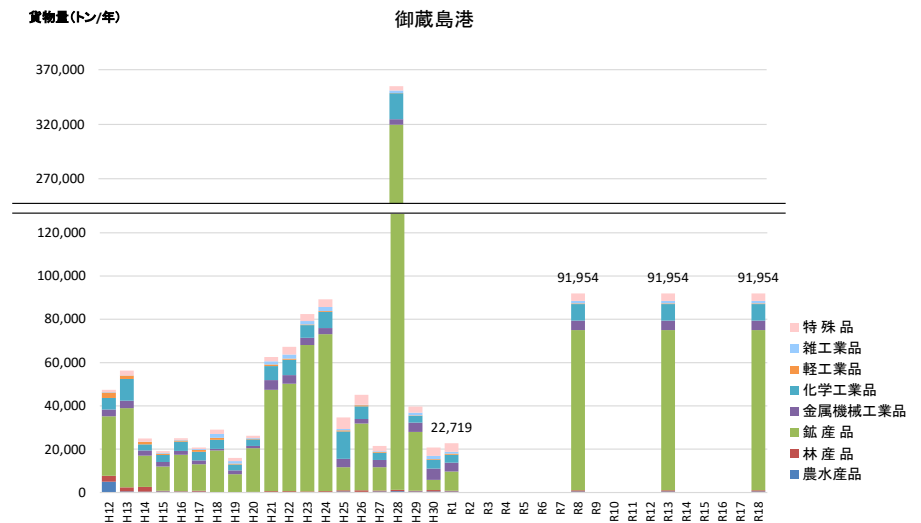
観光・業務等来訪者数および船舶率



交通機関別来訪者数



港湾取扱貨物量

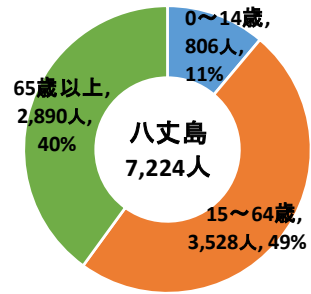


(7) 八丈島

1) 八丈島の概要

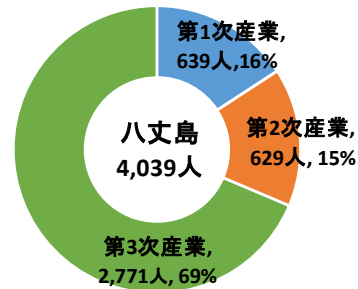
① 人口

年齢別人口



令和3年住民基本台帳より作成

産業別就業人口



平成27年国勢調査より作成

② 産業

農業 東京都農作物生産状況調査報告書H30	生産量 H30 (t)	1,364
	生産額 H30 (百万円)	1,770
水産業 東京都の水産 R1	漁獲高 H30 (t)	1,019
	生産額 H30 (百万円)	1,071
製造業 工業統計表R2	事業所数 R1 (事業所)	9
	製造品出荷額等 R1 (万円)	90,483
商業 経済センサス活動調査 H28	卸売・小売事業所数 H28 (事業所)	95
	販売額 H28 (百万円)	6,884
観光 伊豆諸島・小笠原諸島観光客入込実態調査報告書 R1	宿泊施設軒数 R1 (軒)	67
	宿泊施設定員 R1 (人)	2,030
	平均滞在日数 R1 (日/人)	2.6
	1人あたりの消費額 R1 (円/人)	46,535

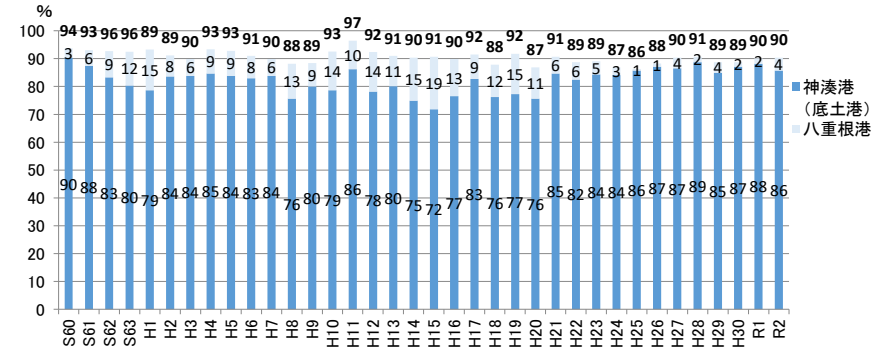
③ 島へのアクセス、便数、時間

海上アクセス	
東京～(各島経由)～八丈島(1日1便/東海汽船)	貨客船 10時間20分
青ヶ島～八丈島(1日1便/伊豆諸島開発)	連絡船 3時間
航空アクセス	
羽田～八丈島(1日2便/全日空)	55分
御蔵島～八丈島(1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 25分
青ヶ島～八丈島(1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 20分

④ 船舶就航率

就航率(2港計 5ヶ年平均): 貨客船 89.8%

貨客船



⑤ 八丈町後期基本計画・都市計画区域マスタープラン

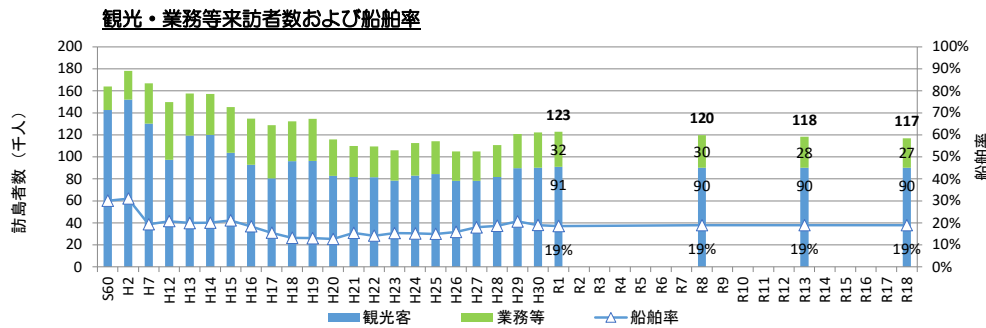
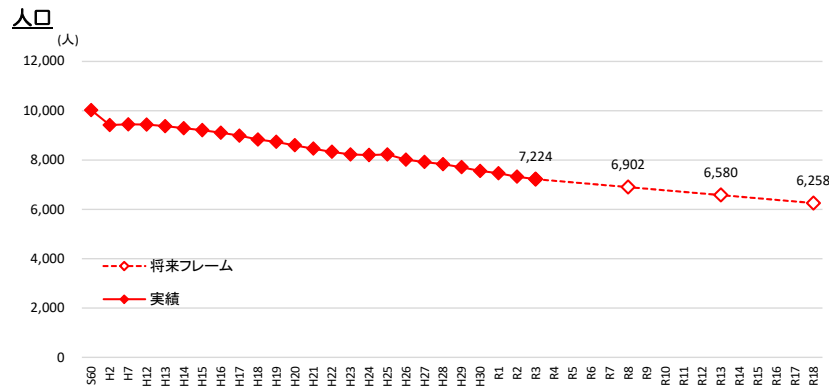
八丈町後期基本計画および都市計画区域マスタープランにおいて、八丈島の港湾は次のように位置づけられている。

八丈町後期基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・インバウンド需要への対応 ・湾内の静穏性向上 ・船便利用者の快適性向上に資する施設整備 ・他の遠隔離島や海外から見た航路拠点の可能性を視野に入れた、大型船舶も利用可能な港湾整備 ・多様な海面利用の推進
都市計画区域マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・本土とを結ぶ交通体系の整備・維持を促進 ・災害時の避難経路、水産業の拠点としての重要な港湾の整備・維持管理を行う ・バリアフリーへの対応はもとより、ユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりを促進していく ・観光インフラ整備の視点を含めた整備を推進する ・港湾の静穏化に向けた施設整備を推進する

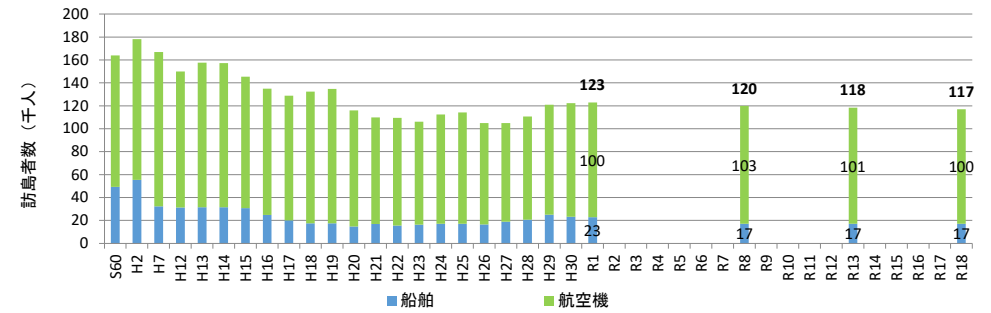
⑥ 将来フレーム

将来フレーム設定の考え方は、以下のとおりである。

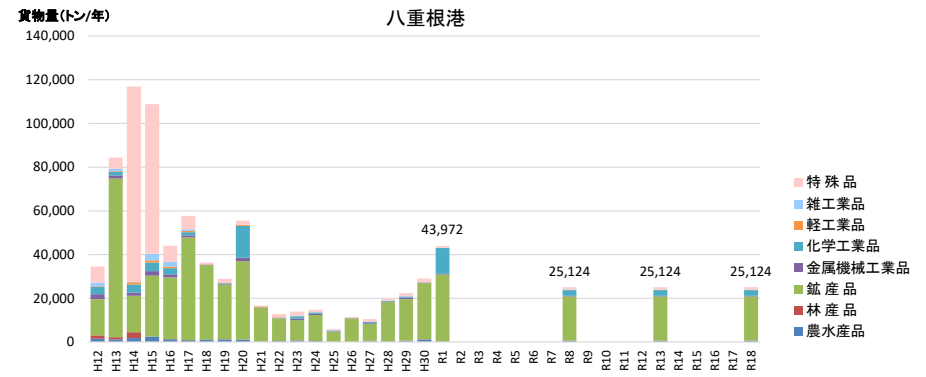
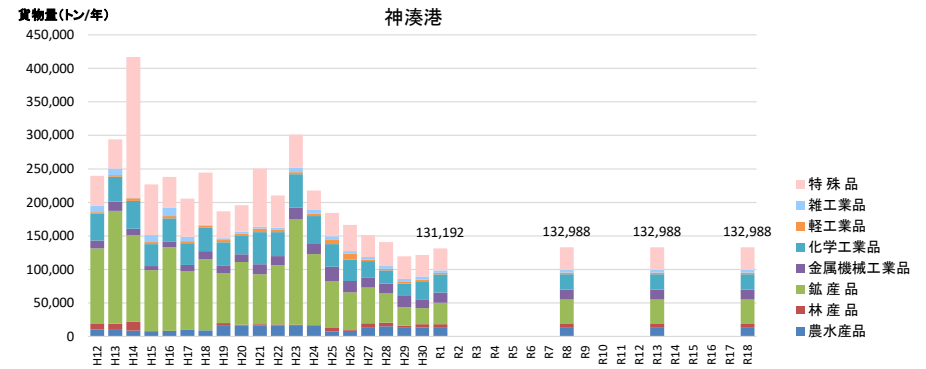
人口	R3年実績と「八丈町人口ビジョン 八丈町まち・ひと・しごと創生総合戦略(R3.4)」(R22 推計)との按分。	
訪島者数	観光客数	過去3ヶ年平均程度と設定した。
	業務による訪島者数	業務による訪島者数はR1年の訪島者数全体の実績に過去5ヶ年平均の業務率と人口フレームの伸び率を乗じて算出した。
	船舶利用率	船舶と航空機との併用期間が長く、近年は変動が見られないため、過去5ヶ年平均値とした。
港湾取扱貨物量	農水産品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	林産品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	鉱産品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	金属機械工業品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	化学工業品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	軽工業品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	雑工業品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	特殊品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。



交通機関別来訪者数



港湾取扱貨物量

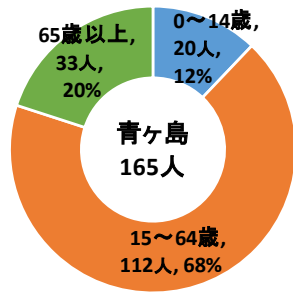


(8) 青ヶ島

1) 青ヶ島の概要

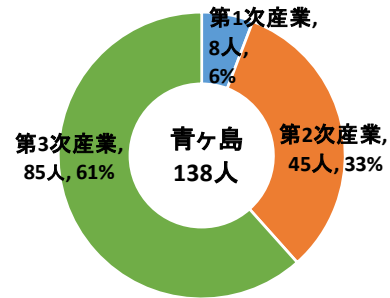
① 人口

年齢別人口



令和3年住民基本台帳より作成

産業別就業人口



平成27年国勢調査より作成

② 産業

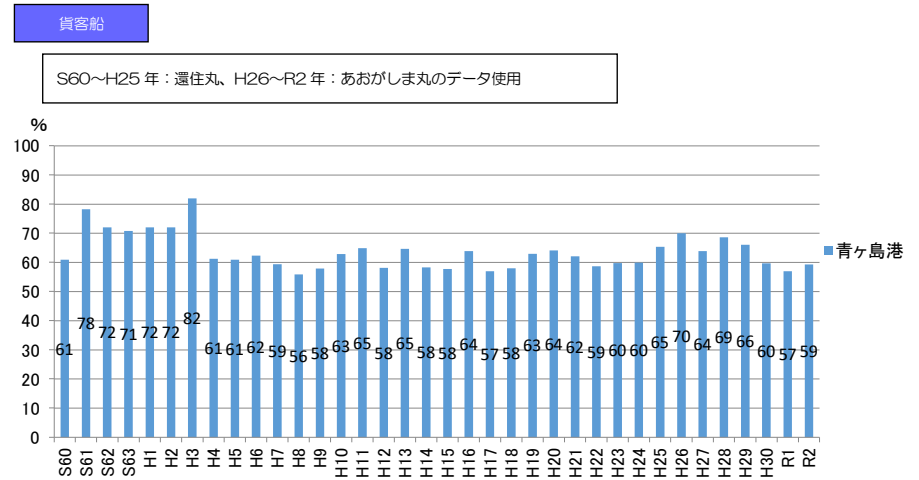
農業	生産量 H30 (t)	1,072
東京都農作物生産状況調査報告書H30	生産額 H30 (百万円)	37
水産業	漁獲高 H30 (t)	14
東京都の水産 R1	生産額 H30 (百万円)	8
製造業	事業所数 R1 (事業所)	1
工業統計表R2	製造品出荷額等 R1 (万円)	X
商業	卸売・小売事業所数 H28 (事業所)	-
経済センサス活動調査 H28	販売額 H28 (百万円)	-
観光 伊豆諸島・小笠原諸島観光客入込実態 調査報告書 R1	宿泊施設軒数 R1 (軒)	7
	宿泊施設定員 R1 (人)	126
	平均滞在日数 R1 (日/人)	2.2
	1人あたりの消費額 R1 (円/人)	31,621

③ 島へのアクセス、便数、時間

海上アクセス	
八丈島～青ヶ島 (1日1便/伊豆諸島開発)	連絡船 3時間
航空アクセス	
八丈島～青ヶ島 (1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 20分

④ 船舶就航率

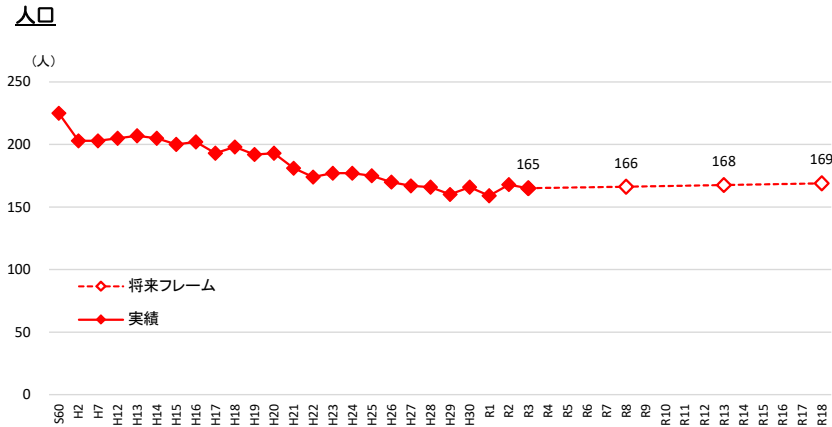
就航率 (5ヶ年平均) : 貨客船 62.1%



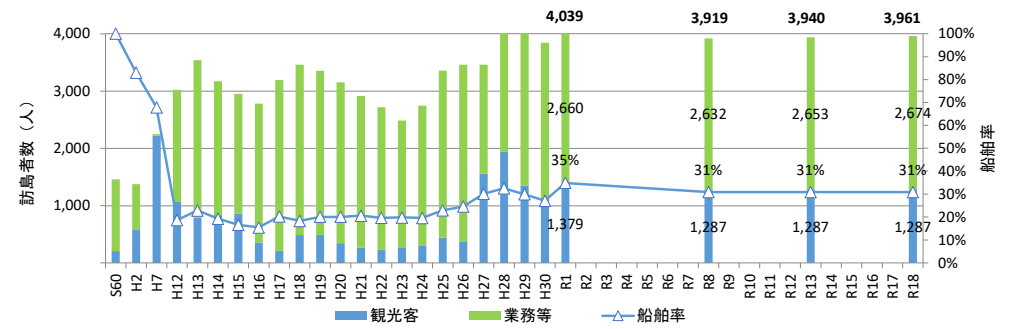
⑥ 将来フレーム

将来フレーム設定の考え方は、以下のとおりである。

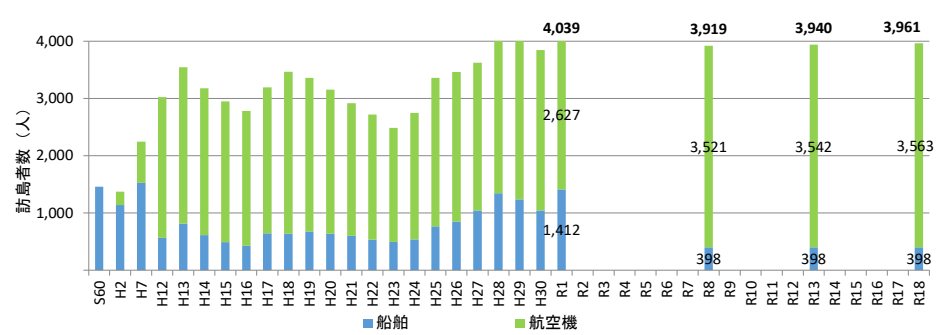
人口	R3 年実績と「青ヶ島村公共施設等総合管理計画（H31.3）」（R22 推計）との按分。	
訪島者数	観光客数	過去3ヶ年平均程度と設定した。
	業務による訪島者数	業務による訪島者数は R1 年の訪島者数全体の実績に過去5ヶ年平均の業務率と人口フレームの伸び率を乗じて算出した。
	船舶利用率	船舶と航空機との併用期間が長く、近年は変動が見られないため、過去5ヶ年平均値とした。
港湾取扱貨物量	農水産品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	林産品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	鉱産品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	金属機械工業品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	化学工業品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	軽工業品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	雑工業品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。
	特殊品	相関性が認められる指標がないため、5ヶ年平均程度と設定。



観光・業務等来訪者数および船舶率



交通機関別来訪者数



港湾取扱貨物量

