

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	199
第2節 小笠原諸島の港湾・漁港・空港	210
第3節 防災対策の推進	214
第4節 アクセス手段確保及び旅客利便性向上	216

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300km²に21,977人（令和4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km²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、東京都は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（都営通勤用空港）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

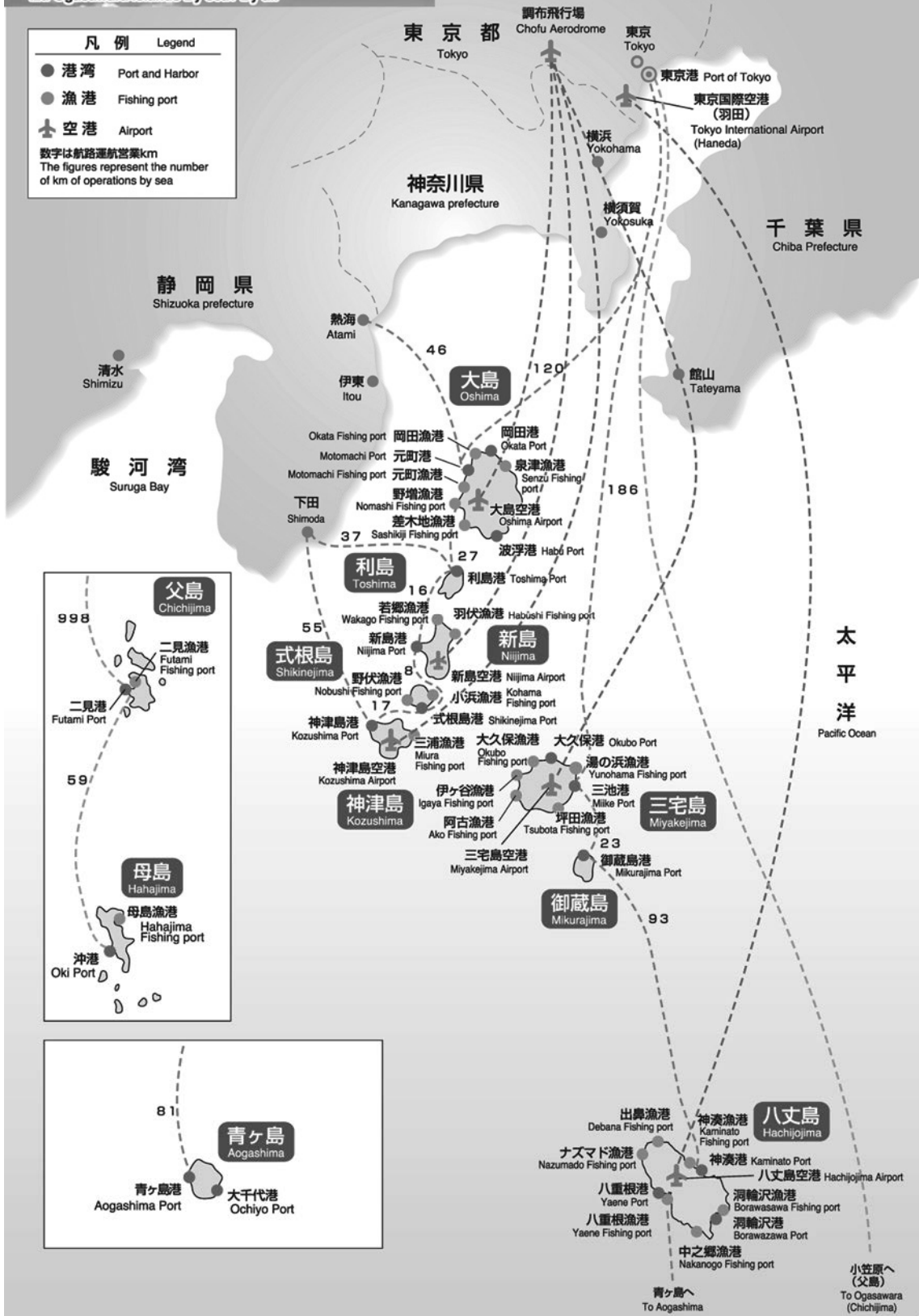
大限に活用し、地域との連携を図り、観光及び地元産業振興のため、「みなと」空間を形成する魅力ある「島のみなとまちづくり」を推進していく。

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	



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つ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5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5年度は、元町港、波浮港、利島港、新島港、神津島港、三池港、御蔵島港、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5年度は、新島港を整備する。

エ 臨港交通施設

令和5年度は、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3年の取扱貨物量は約57万トンで、船舶乗降客数は約34万人である。

移入貨物は、砂利・砂・石材等の鉱産品が約41%を占め、以下、化学工業品（約18%）、特殊品（約15%）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53%を占め、以下、金属機械工業品（約17%）、農水産品（約8%）となっている。

港湾施設の概要

令和5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 —	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 —	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 — —	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 — —	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 — —	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	物揚場 30m
御蔵島	御蔵島	昭 32.11. 5	5,000トン 小型船 —	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 — —	物揚場 54m 船揚場 588㎡ 船客待合所 1棟	
	大千代	昭 52. 2. 23	小型船	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]

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3年の魚介類の属地陸揚量は1,309トンであり、漁船656隻の利用に供されている。

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5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2年		令和3年		令和4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
新島	若郷	貨客船	(-4.5m) 岸壁 51m	隻 274	人 3,509	隻 296	人 5,230	隻 186	人 7,370
	羽伏		(-7.5m) 岸壁 155m	18	0	0	0	13	0
式根島	野伏		(-7.5m) 岸壁 195m (-4.5m) 岸壁 70m	1,302	16,999	1,310	21,975	1,447	31,625
神津島	三浦		(-7.5m) 岸壁 155m (-5.5m) 岸壁 150m	378	13,002	529	13,460	549	16,807
三宅島	阿古		(-7.5m) 岸壁 150m	338	11,752	387	14,287	383	18,052
	伊ヶ谷		(-7.5m) 岸壁 150m	181	5,437	195	6,418	193	7,764
計	—	—	—	2,491	50,699	2,717	61,370	2,771	81,618

都 営 漁 港 施 設 一 覧

令和5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 m ²
	岡田	1	" 27. 7. 29 " 46. 8. 31	防波堤 330m 岸壁 284m 船揚場 4,452 m ²
	野増	1	" 27. 6. 23 " 53. 4. 1	防波堤 349m 岸壁 140m 船揚場 2,253 m ²
	差木地	1	" 30.10.21 " 53. 4. 1	防波堤 255m 岸壁 111m 船揚場 1,720 m ²
	泉津	1	" 26. 7. 10 " 57. 6. 2	防波堤 174m 岸壁 90m 船揚場 2,455 m ²
新島	若郷	1	" 27. 6. 23 " 46. 8. 31	防波堤 875m 岸壁 544m 船揚場 4,916 m ²
	羽伏	1	" 27. 7. 29 " 53. 4. 1	防波堤 407m 岸壁 450m 船揚場 1,600 m ²
式根島	野伏	1	" 26. 7. 10 " 46. 8. 31	防波堤 309m 岸壁 575m 船揚場 2,004 m ² 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 m ²
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 m ² 船客待合所 1棟 津波避難施設 1基
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 m ²
	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 m ²
	大久保	1	" 27. 7. 29 " 58. 4. 26	防波堤 357m 物揚場 101m 船揚場 1,580 m ²
	坪田	2	" 26. 7. 10 " 28. 1. 6	防波堤 938m 岸壁・物揚場 435m 船揚場 2,390 m ²
	阿古	4	" 26. 7. 10 " 27. 6. 9	防波堤 674m 岸壁 1,111m 船揚場 3,090 m ² 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 m ²
	中之郷	1	" 27. 6. 23 " 46. 8. 31	防波堤 251m 岸壁 105m 船揚場 3,748 m ²
	神湊	4	" 26. 7. 10 " 27. 6. 9	防波堤 901m 岸壁 1,028m 船揚場 5,380 m ²
	八重根	4	" 26. 7. 10 " 27. 6. 9	防波堤 886m 岸壁 752m 船揚場 4,455 m ²

(注) 防波堤には、突堤及び防波護岸の延長を含む。

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、東京都は、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5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 (㎡)	20,525	10,312	15,300	3,000	3,000	107,380
	ターミナルビル (㎡)	2,643	491	3,975	611	586	1,442

*ターミナルビルは延床面積を示す。

(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（都営通勤ター空港）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（都営コピューター空港）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2年			令和3年			令和4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	709	106,898	572,006	711	105,528	499,843	1,003	166,926	677,938
調布～大島	489	9,434	14,038	498	9,529	13,127	678	14,977	12,370
調布～三宅島	717	16,682	2,729	811	18,015	2,774	965	23,723	2,454
調布～新島	837	20,989	16,870	970	23,294	17,311	1,271	29,545	14,829
調布～神津島	664	14,706	2,253	779	16,653	2,385	921	22,838	2,513
合計	3,416	168,709	607,896	3,769	173,019	535,440	4,838	258,009	710,104

(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〕

東京の南方洋上に点在する伊豆諸島は、気象・海象とも厳しい自然条件にさらされている。

一方で、美しい景観やきれいな海など多くの自然が残され、多くの観光客が島を訪れている。

こうした中、海岸事業では、波浪、高潮、津波から人々の生命や財産などを守り、侵食から国土の保全を図ること、自然環境を保全し海岸の適正な利用とレクリエーション機能の向上を図ることなどを目的として、「防護」「環境」「利用」の調和のとれた海岸保全施設（護岸、離岸堤等）の整備を進めている。

現在、社会資本整備重点計画に基づき、侵食対策事業として三池港海岸、若郷漁港海岸及び阿古漁港海岸、海岸環境整備事業として神湊港海岸、老朽化対策事業として波浮港海岸、新島港海岸でそれぞれ整備・調査を実施している。

海岸保全施設の概要

令和5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	3海岸	2,920
	漁港海岸	0	615	410	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	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	1海岸	2,630
	漁港海岸	0	0	844	168	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	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	2海岸	2,370
	漁港海岸	0	355	247	0	1海岸	750
御蔵島	0	46	0	0	0	1海岸	330
	港湾海岸	0	46	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	2海岸	2,110
	漁港海岸	308	302	212	0	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	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	12海岸	12,970
	漁港海岸	308	1,272	1,713	168	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、北から聳島列島、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104km²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日東京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4年1月1日現在、2,575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（令和元年度～令和5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。

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5年度は、岸壁の老朽化対策を行う。

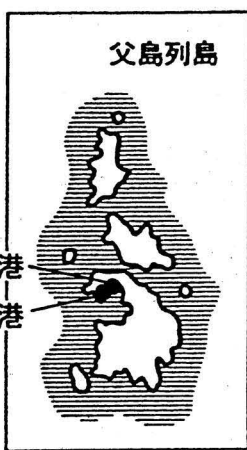
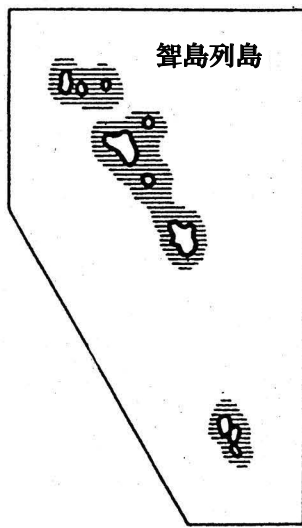
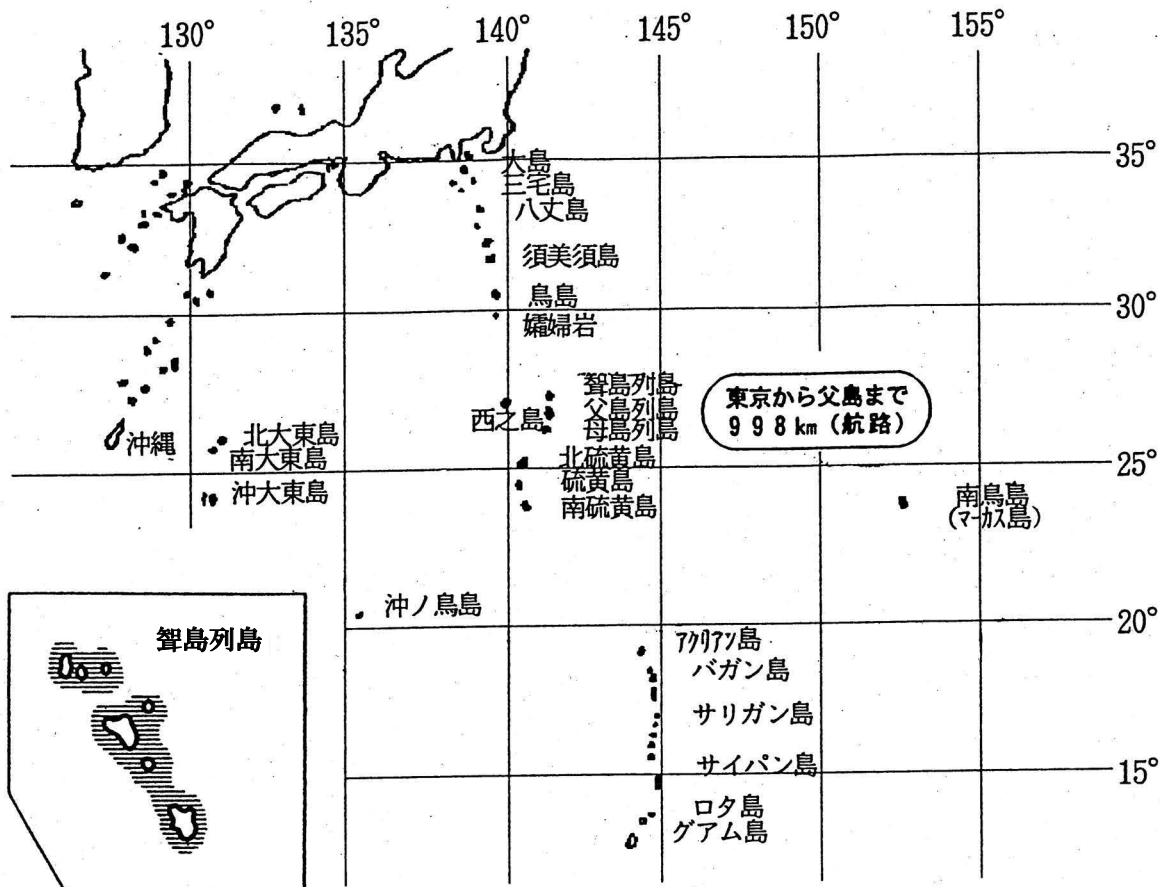
また、母島沖港については、500トン級岸壁、防波堤、物揚場、船揚場及び道路が昭和57年度までに整備が完了している。令和5年度は泊地の整備を行う。

港湾施設一覧

令和5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	二見	昭 45.6.15	500～10,000トン	岸壁 360m
				小型船	物揚場 130m
母島	港湾	沖	昭 45.8.28	50,000トン	係船浮標 3基
				—	船客待合所 2棟
				500トン	岸壁 180m
				小型船	物揚場 363m
				—	船揚場 5,160m ²
				—	船客待合所 1棟

小笠原諸島位置図



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3年実績で402トンであり、63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5年度は、防波堤の建設工事や船揚場の改修工事を行う。

都 営 漁 港 施 設 一 覧

令和5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 船揚場 5,725 m ² 岸壁・物揚場 717m
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 m ²

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3年度に開催した「第10回小笠原航空路協議会」においては、環境影響評価に向けた海生生物調査等の結果を報告した。令和4年度は、令和3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、気象海象・自然環境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

近年激甚化する風水害を踏まえ、島しょ港湾等においても、無電柱化を推進する。

令和5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、平成31年度から順次、耐震補強を図っている。

(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5年度は、ドローンや人工衛星の活用などについて検証を行い、離島港湾情報プラットフォームの運用に向けた取組を行っていく。

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、島民生活に必要な貨物のうち、プロパンガス、空ボンベ、小麦粉及び食用油については 100%、主に本土から島への貨物である野菜、果物及び肥飼料や主に島から本土への貨物である天草、生花、切葉及びキヌサヤエンドウ等については 50%の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。

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 おもてなしの視点の強化等ソフト対策の推進

〔離島港湾部管理課〕

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。