

添付資料

1. 委員会議事内容への対応
2. 伊豆諸島港湾整備計画資料【参考資料】

1. 委員会議事内容への対応

- 第一回検討委員会議事内容への対応
- 第二回検討委員会議事内容への対応
- 第三回検討委員会議事内容への対応

■第一回検討委員会議事内容への対応

議 事 内 容	対 応
1. 整備計画期間について	
・ 整備期間を10年間とすることについて、 <u>中間のフォローアップの必要性等を明文化する。</u>	・ 港湾整備の方向性、資料Ⅱ-2-p.5、左下の備考2に明記
2. 資料Ⅱ-1「伊豆諸島の現状」について	
・ シビルミニマム（資料Ⅱ-1-p.8）の <u>就航率の目標値（86.5%）は、全国の離島の就航率と比べて低いレベルであるため、もう少し高い目標値を目指してほしい。</u>	・ 伊豆諸島特有の厳しい波浪条件・急峻な地形条件、現在の就航率を踏まえ、まずは現行目標値の早期達成に向けて整備を進める
3. 資料Ⅱ-2「伊豆諸島の役割と港湾整備の方向性」について	
・ 資料Ⅱ-2-p.1について、「 <u>離島経済の維持が困難</u> 」とあるが、 <u>経済よりも状況が厳しいことを示すために、「地域社会の維持が困難」という言葉を使っても良いと考える。</u>	・ 離島の特性、資料Ⅱ-2-p.1、左側のフローに、「 <u>離島経済・地域社会の維持が困難</u> 」であることを明記
・ <u>離島振興計画は見直しができる構造になっているため、離島振興計画を見直すときは港湾整備計画も見直すという位置付けがあっても良いと考える。</u>	・ 港湾整備の方向性、資料Ⅱ-2-p.5、左下の備考1に明記
・ 資料Ⅱ-2-p.5「 <u>港湾整備の方向性</u> 」に示す5つの方針のうち、「2. 安全性、利便性の向上」に関して、 <u>船客待合所から船までを車やバスを使って乗船客を乗り付けられるなど、乗船のアクセス性を検討すべきである。ハード整備だけでなく、ソフト整備によるサービス提供の組み合わせも検討すべきである。</u>	・ 乗船のアクセスは、人流・物流の動線を分離し、利用者の安全性・利便性を確保するために、各港の日除け雨除け施設や道路について港湾整備計画（案）のなかで検討していく。 また、車両の乗り入れについては、突発的な越波が生じた場合など利用者の安全面に最大限配慮する必要があることから、各港の特性に応じて地元町村等と慎重に調整を図っていく。
・ 「4. <u>自然災害への対応</u> 」に関して、 <u>噴火等の自然災害への対応だけでなく、強固な港湾整備についても計画に反映したらどうか。</u>	・ 港湾整備の方向性について、資料Ⅱ-2-p.5)には、基本方針「4. <u>自然災害への対応</u> 」として「 <u>岸壁の強化・改修</u> 」を明記している。 具体的には、L2地震に対する耐震性能の照査を実施し、緊急輸送岸壁の詳細検討を進める。
・ また、 <u>Jアラートの活用などの整備についても検討してほしい。</u>	・ 防災情報の提供については、港湾利用者に即時伝達できる仕組み等、地元町村の状況を聞いていきたい。

議 事 内 容	対 応
4. 資料Ⅲ「各港における港湾整備の現状と整備内容・問題点」について	
・ <u>就航率が特に悪い港湾（青ヶ島港、利島港、御蔵島港）の速やかな整備。</u>	・ 港内静穏度を確保するための外郭施設は、これまでよりも、より水深の深い場所での整備になり、厳しい自然環境になるが、コストや施工性に配慮しつつ、整備計画に従って、出来る限りの早期整備に努めていく。
・ <u>バリアフリータラップの導入の課題は、重く・大きく・路面が凸凹などの理由で導入しづらいことであり、整備計画の中で利便性向上のための検討をしてほしい。</u>	・ 導入にあたって管理者が管理している施設に支障がある場合には、個別に相談されたい。
・ <u>新島（資料③-p.12,13）では、北からの風波が強い場合、岸壁（-7.5m）（西）に越波があり、乗降や荷役が困難な状況にある。防波堤の延長と同時に、岸壁対策も早急にしてほしい。</u>	・ 越波対策となる施設については、港湾整備計画（案）で検討していきたい。
・ <u>利島港（資料③-p.10,11）では、防波堤の隅角部で越波（越流）する状況があるが、このように整備後も新たな課題が生じた場合、詳細な検討と対策を行うなど、積み重ねて計画の更新や見直しを行ってほしい。</u>	・ 越波対策となる施設については、港湾整備計画（案）で検討していきたい。 また、整備後の新たな課題については、現地再現性の高い数値シミュレーションや最新の研究成果を活用するなど、専門家や国交省の意見などを頂きながら進める。
・ <u>高速ジェット船は、水深が浅くなると水中翼を上げなければならない。できる限り港内の接岸時まで水深（-6.5m）の確保をお願いしたい。</u>	・ 港内静穏度の向上策となる外郭施設を優先的に整備するものとし、当面は現状施設を利用することを考えている。
5. 委員会後の委員からの意見	
【各港共通】 ・ 当社では、各港に備え置きの旅客乗下船用タラップをバリアフリー仕様に変更していく計画を立てています。バリアフリータラップは通常のタラップと比較して、電動機械がついたり、スロープ等で大型化、重量が増えています。港内の静穏度の良好な港からの設置を始めたいと考えておりますが、岸壁路面状況が悪いと移動・運搬に支障がでます。また、タラップの格納場所等がないと、保管に支障がでます。バリアフリータラップが円滑に使用できるような環境整備をお願いいたします。	・ 導入にあたって管理者が管理している施設に支障がある場合には、個別に相談されたい。

議 事 内 容	対 応
【元町港】 <ul style="list-style-type: none"> 岡田港と同程度の静穏度を確保していただけるよう長期的な整備計画を立てていただきたい。 南側の-7.5m泊地を全面的に確保していただきたい。(一部浅瀬が残っています) ジェット船が入港時に沖合で水中翼を上げなくてもよいように、-6m岸壁前面の水深を-6.5mにしてください。(JF 喫水5.5m) 	<ul style="list-style-type: none"> 港内静穏度の向上策となる施設については、港湾整備計画(案)で検討していきたい。 南側の-7.5m泊地の整備については、港湾整備計画(案)で検討していきたい。 港内静穏度の向上策となる外郭施設を優先的に整備するものとし、当面は現状施設を利用することを考えている。
【岡田港】 <ul style="list-style-type: none"> 旅客の利便性を図るため、貨客船(さるびあ丸、橋丸)は-6.5m岸壁に接岸しています。防舷材を強固なものにしていただきたい。 ジェット船が入港時に沖合で水中翼を上げなくてもよいように、-5m岸壁前面の水深を-6.5mにしてください。(JF 喫水5.5m) 	<ul style="list-style-type: none"> 接岸にあたって管理者が管理している施設に支障がある場合には、個別に相談されたい。 港内静穏度の向上策となる外郭施設を優先的に整備するものとし、当面は現状施設を利用することを考えている。
【利島港】 <ul style="list-style-type: none"> 既設-7.5m岸壁と防波堤(波除)(北)の接続部に起こる越波を波消ブロックにより解消していただきたい。越波のために岸壁上の係留作業が安全にできないことがあります。 	<ul style="list-style-type: none"> 越波対策となる施設については、港湾整備計画(案)で検討していきたい。
【新島港】 <ul style="list-style-type: none"> 岸壁-7.5m(西)が有効利用できるよう、越波対策をお願いします。 神津島港のようにジェット船が安定して接岸できる(囲まれた)係留施設を造っていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 越波対策となる施設については、港湾整備計画(案)で検討していきたい。 港内静穏度の向上策となる外郭施設を優先的に整備するものと考えている。
【三池港】 <ul style="list-style-type: none"> 港内の静穏度が高まるような対策をお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 港内静穏度の向上策となる施設については、港湾整備計画(案)で検討していきたい。
【御蔵島港】 <ul style="list-style-type: none"> 船舶の安全運航のため、既設岸壁を延伸していただきたい。 ダイヤ設定は、冬季の朝の入港時が日出前で暗いので、岸壁照明を増やしていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 港内静穏度の向上策となる施設については、港湾整備計画(案)で検討していきたい。 接岸にあたって管理者が管理している施設に支障がある場合には、個別に相談されたい。

以上

■第二回検討委員会議事内容への対応

議 事 内 容	対 応
1. 港湾区域をはみ出した施設の計画について	
<ul style="list-style-type: none"> いくつかの港で港湾区域をはみ出した施設の計画がある。先に港湾区域を見直すかも含めて整理をしたほうがよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾区域外に新たに施設を建設する場合については、現地着手までに港湾区域変更の協議を行い、手続きを完了することとしている。 本計画では、元町港と三池港において港湾区域外へはみ出る施設があるため、同様の対応を図る。なお、整備計画図(案)に変更後の港湾区域(暫定案)を記載した。
2. 計画策定後の予算配分や事業の進捗率について	
<ul style="list-style-type: none"> 計画策定後の予算配分や事業の進捗率は、各島で一律という考え方にするのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 個別の島を優先するのではなく、伊豆諸島全体を通じて基本方針に沿って整備を進めていく。
3. 既定計画における継続施設(未着手の施設整備)の優先性について	
<ul style="list-style-type: none"> 既定計画で未着手になっている計画は、今後の整備で優先的に進められるのか、それとも新たなものも含めて平行して進めていくのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 継続施設と平行して追加施設を整備する場合も想定する。今後、国交省や町村と意見交換を行い、優先順位を決めながら整備を進めていく。
4. 就航率が低い小離島の整備の優先性について	
<ul style="list-style-type: none"> 御蔵島、青ヶ島といった就航率が低い島を考慮して、優先順位を考える必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> コストや施工性に配慮しつつ、整備計画に従い、できる限り早期に整備を進めていく。

以上

■第三回検討委員会議事内容への対応

議 事 内 容	対 応
1. 整備計画図について	
<ul style="list-style-type: none"> 御蔵島港の泊地(-7.5m)(東)の範囲が大きく描かれていると思われるため、確認されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 泊地(-7.5m)(東)については、泊地全水域ではなく実際に浚渫が必要な範囲に修正した。同様に、波浮港泊地(-7.5m)、三池港泊地(-7.5m)(南)についても実際に浚渫が必要な範囲に修正した。
2. 施設の整備より期待される効果の静穏度について	
<ul style="list-style-type: none"> 整備後の就航率はあくまでも港内の静穏度を示すのか。例えば、八丈島神湊港の静穏度の結果について、船舶は航行時の波浪の影響も受けるため、実際の就航率よりも高い値になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 整備後の値については、港内の静穏度の解析結果を掲載している。 八丈島神湊港について、H27年の就航率は90.4%である。 就航率と静穏度の関係については、港外の波浪状況までは反映できないため多少の相違はあるが、本計画資料では他の港湾に合わせて静穏度予測値に統一した。

以上

2. 伊豆諸島港湾整備計画資料【参考資料】

【参考資料1】委員会議事要旨

【参考資料2】各町村への意見照会結果と対応

【参考資料3】整備工程（案）

【参考資料4】施設の整備により期待される効果

【参考資料5】臨港地区指定区域図（案）

【参考資料6】クルーズ客船の受入れ状況について

【参考資料1】委員会議事要旨

第一回検討委員会議事要旨

日 時：平成 28 年 12 月 15 日（木）14:00～16:00

場 所：東京都庁 第二本庁舎 10 階 209 会議室

1. 議事次第

- (1) 開 会
- (2) 主催者挨拶
- (3) 委員の紹介
- (4) 委員長挨拶
- (5) 委員会の設置について
- (6) 議事 1) 資料説明、2) 意見交換
- (7) 閉会

2. 配布資料

- (1) 議事次第
- (2) 出席者名簿
- (3) 座席表
- (4) 委員会設置要綱
- (5) 伊豆諸島港湾整備計画 第一回検討委員会資料
 - ・Ⅰ 伊豆諸島港湾整備計画検討委員会 ……資料①
 - ・Ⅱ 伊豆諸島の現状と役割・港湾整備の方向性等
伊豆諸島の現状 ……資料②-1
伊豆諸島の役割と港湾整備の方向性 ……資料②-2
 - ・Ⅲ 各港における港湾整備の現状と整備内容・問題点 ……資料③
- ・参考資料（各島港湾の津波高さ、到達時間）
- ・パンフレット（伊豆・小笠原諸島）

3. 出席者

	氏 名	所 属 ・ 役 職
委員長	兵藤 哲朗	国立大学法人 東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科教授
委 員	廣瀬 久雄	東京都島しょ町村会 会長（御蔵島村村長）
	仲田 成徳	公益財団法人日本離島センター 全国離島振興協議会 事務局長 調査研究部長兼務
	中村 清志	東京都漁業協同組合連合会 専務理事
	櫻井 薫	東海汽船株式会社 船舶部長
	高阪 雄一	国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部 計画企画官
	山口 真	東京都総務局 多摩島しょ振興担当部長 事業調整担当部長兼務
	角田 由理子（ご欠席）	東京都島しょ農林水産総合センター 所長
	【代理】小野 淳	東京都島しょ農林水産総合センター 振興企画室長
	小林 英樹	東京都港湾局 離島港湾部長
事務局	東京都港湾局 離島港湾部 計画課	

4. 議事録

(1) 委員会について	
事務局	（設置要綱、資料①を説明） ○委員会の目的 ・東京都の離島振興計画に基づき事業を進めている。 ○検討委員会の名称、計画期間 ・検討委員会の名称は、これまでの「事業計画」から港湾施設の施設配置ということで「整備計画」に変更 ・整備計画期間は、施設整備が沖側へ進展していること等から整備期間を要している状況を踏まえ、目標年次を「概ね 10 年後」と設定 ○対象港湾 ・11 港湾 ○今後の予定 ・第一回検討委員会：現況分析、規定計画の問題点抽出 ・第二回検討委員会：新整備計画（案）を提示 ・第三回検討委員会：最終的な整備計画（案）・図を決定 ・なお、第二回検討委員会の後に、地元へ意見照会を予定
委員	・整備期間を概ね 10 年間とするのであれば、中間でチェックを行う機会が必要ではないか。
委員長	・中間のフォローアップの必要性については、この 3 回の委員会で回答を出すようにお願いしたい。この場で何かあれば回答してください。
事務局	・毎年の予算要求に合わせて、事業の計画は 1 年毎に見直しを行う。 ・そのなかで、新しい施設の整備が必要になった場合等、必要に応じてフォローアップがする。 ・その際の周知の方法などは、今後、詰めさせていただきたい。
委員	・1 年毎に適宜見直ししていく、ということか。
事務局	・事業計画は、予算要求に合わせて基本的に毎年見直しを行うが、新しい施設の必要性等大きな変更があった場合は先ほど言った形でフォローアップを行っていききたい。
委員長	・第 3 回検討委員会が終わるまでに、明文化してください。
(2) 資料説明	
Ⅱ 伊豆諸島の現状と役割・港湾整備の方向性等について	
Ⅲ 各港における港湾整備の現状と整備内容・問題点について	
委員長	（資料②-1「伊豆諸島の現状」、資料②-2「伊豆諸島の役割と港湾整備の方向性」について質問の聴取）
委員	・資料②-2-p.1 について ・「離島経済の維持が困難」とあるが、経済よりも状況が厳しいことを示すために、「地域社会の維持が困難」という言葉を使っても良いと考える。 ・先ほども計画の見直しの話があったが、離島振興計画は見直しができる構造になっている。離島振興法と港湾整備計画は密接に連動するものである。離島振興計画を見直すときは港湾整備計画も見直すという位置付けがあっても良いのでは。

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・「地域社会の維持が困難」については、検討の上、反映させていただく。 ・離島振興計画と港湾整備計画の関連については、先程のとおり必要に応じてフォローアップすると考えている。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・資料②-2-p.5「港湾整備の方向性」に示す5つの方針、方向性についていかがか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・「2. 安全性、利便性の向上」に関して、船客待合所から船までの距離が遠く、高齢者にとっての利便性が気になる。 ・過去に三宅島で、車やバスを使って船までに乗り付けられるようにして欲しいと要望があった。他島でも似たような状況と思うので検討してほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・各港における岸壁の幅や船客待合所から船までの距離が違うため、一律な対応は難しいが、地元意見や各港の状況を確認し、整備計画の中で対応できる部分があれば検討する。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備など、乗船のアクセス性を検討していただきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・乗船の交通アクセスは島ごとに状況が違う。車によるアクセスは、整備計画にいられておいた方がよいのかと思う。 ・三宅島は、波が荒く、お客様に船まで歩いて行って、というのは難しい。 ・御蔵島は、パラベットができるまで、車で船まで連れて行き乗船してもらう方が現実的である。 ・整備の方向性の文章を少し変えていただくのが良いと考える。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・ハード整備だけでなく、ソフト整備によるサービス提供の組み合わせも検討していく余地がある。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・「4. 自然災害への対応」に関して、噴火等の自然災害への対応だけでなく、港湾を強固に、就航率を向上させることが、離島の強靱化へ繋がる。 ・国土強靱化基本法を踏まえ、強固な港湾整備についても計画にいられたらどうか。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・前回の検討委員会も津波対策について議論した記憶がある。津波対策は強靱化に関わってくるので、今後、津波対策の優先度は難しいが、大切な問題である。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送岸壁の整備や津波避難タワーの整備状況はどうなっているのか。
事務局	<p>【津波避難施設について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討方法は、津波が到達するまでに高台に避難できるかどうかを確認した。その結果、理論上、漁港含む4島9港で高台に避難できない可能性がある。 ・整備状況については 岡田港は、整備着手済みで来年度概成の予定。新島港、神津島港は、次に整備着手予定であり、その他は検討中。場所によっては避難通路の整備のみで避難可能な場所もある。 <p>【緊急輸送岸壁について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前の計画では位置付けが無く、今回の計画から位置付けていく施設である。 ・最大地震・津波のとき、各島に1つは使用できる岸壁を整備する計画であるが、現在、詳細を検討中である。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・Jアラート（全国瞬時警報システム）は、集落には音が届くが、港湾には届かない。 ・港湾にもJアラートなどの放送施設を整備することが必要と考える。 ・御蔵島では、集落のJアラートと港湾の監視カメラを同時進行で発せられるような対応を検討している。 ・防災施設をすぐに整備できない港湾では、このような整備を行うことで、予算的にも安く済むと考える。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾や漁港で働いている方も多いため、Jアラートの活用など整備順位などの優

	<ul style="list-style-type: none"> ・先度はよく相談してほしい。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> （資料③「各港における港湾整備の現状と整備内容・問題点」について質問の聴取）
事務局	<ul style="list-style-type: none"> （波浮港における防波堤（東）の整備事例と課題について説明） ・防波堤は、岸壁の静穏度を確保するために整備したが、南南西からの波のときに入射波と反射波による三角波が生じて航行しづらいという状況にある。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・青ヶ島、利島、御蔵島は就航率が特に悪い。他の島では、交通アクセスが向上しているが3島は過渡期と感じている。別の見方で踏み込んでほしい。 ・特に冬場は就航率が低く、整備が遅れば島の経済発展も遅れてしまう。 ・交通アクセスの整備は島民の切実な願いである。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・波浮港と似たような話は、三池港でもあった。防波堤の先端が曲がるまでは沿い波によって使いにくいという状況であった。 ・整備途中に発生する問題も難しい問題かと思う。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・条件の厳しい島は、なんとかしてあげたいと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・元町の整備状況（資料③-p.5）について、「魚が付きやすい構造にするための実験」は実施したのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ブロックにアミノ酸を練りこんだものと穴あきブロックで実施している。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆諸島の他の港湾で、このような計画はあるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・波浪状況が厳しく、現時点で計画は無い。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・以前にテトラポッドに伊勢エビの住処になるという話があった。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・元町港は就航率が低いと聞くと、静穏域でも船が着かない気がする。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・御蔵島の場合も、西側の地域は波浪が厳しく、整備を進めてほしい。 ・有人国境離島の件もあるので、柔軟な対応が必要である。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・東海汽船より要望はないか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリータラップの導入などのバリアフリー化について、重く・大きい・路面が凸凹などの理由で、導入しづらい港もある。 ・整備計画の中で利便性向上のため工夫をしていければと思っている。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> （全体を通じての質問の聴取）
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・シビルミニマム（資料②-1-p.8）に関して、連続欠航ゼロ（就航率86.5%）の具体的な取り組みとは？
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・1島1港の小離島の場合、風向きによって港を使い分けられないため、1港2突堤方式として、そのために必要な防波堤の整備等を状況に応じて計画をしていくべきと考えている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・計画期間を10年にのばした理由が整備に期間がかかるということだが、前計画では次期計画を定めていたと思うが、それも踏まえて計画していくということか。前計画が消えるということではなく、計画スパンを10年として整備計画を策定するということか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・前計画では「次期計画」、「次期構想」という形で踏まえた部分もあつたり、整備の基本的な方針に沿ったもので、残事業などの計画を踏まえて改めて計画していく。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・新島（資料③-p.12,13）では、北からの風波が強い場合、岸壁（-7.5m）（西）に越波があり、お客様の乗降荷役が困難な状況にある。防波堤の延長と同時に、岸壁対策も早急にしてほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・このことは、地元役場や東海汽船より意見があり、整備計画の中で対応を検討していきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・利島港（資料③-p.10,11）では、防波堤の隅角部で越波（越流）する状況が

	あった。このような局所地形による挙動は、水理模型実験などをしないと把握が難しい。整備後にこのような事象が生じ、地元からの意見がでた場合には正確なシミュレーション等で再現し、対策を検討するなど、積み重ねの計画の更新や見直しを行ってほしい。
委員長	・計算では難しいのか。
事務局	・計算のみで再現するのは難しい事象もある。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・シビルミニマム（資料②-1-p.8）の目標値（86.5%）は、全国の離島の就航率概ね9割と比べて最も低いレベルである。 ・就航率が厳しいのは、トカラ列島（鹿児島県）、南北大東（沖縄県）であるがかなり改善している。 ・伊豆諸島は条件が厳しいが、もう少し高い目標値を目指し頑張してほしい。 ・就航率は、片方の港が良くても、もう片方が悪くなるという難しい面もある。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・御蔵島では、以前、三宅島とは貨客船以外に村営船があったが、現在は1日1本橋丸だけで就航率は低い。 ・本船が4～5日欠航すると、ヘリをチャーターして運搬するが、年末になると量が多く運びきれない。生鮮食品は腐ってしまうということも聞いている。 ・改善するには、2突堤目を早く整備することである。 ・自然条件が厳しいので、難工事であることは理解している。離島に住む人は覚悟をしているが、少しでもレベルを上げてほしい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・平成27年度の利用者数83万人のうち、半分（41万人）は高速ジェット船の利用者であり、安定した就航を望む。 ・高速ジェット船は、水深が浅くなると水中翼を上げなければならない。できる限り港内の接岸時まで水深（-6.5m）の確保をお願いしたい。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶が新しくなったこともあり、このような要望があって当然と思う。 ・海象が悪いときでも、船が就航できるような船の技術革新があったら良いと感じる。
委員長	・事務局は、本日の内容を踏まえ、第2回の資料作成をお願いする。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の意見を整理の上、第2回委員会にて、新たな整備計画（案）を提示したい。 ・なお、追加でご意見があれば、事務局へ連絡いただきたい。 ・第二回、第三回の日程は <ul style="list-style-type: none"> ○ 第二回検討委員会：2月7日（火）午前10時～ ○ 第三回検討委員会：3月16日（木）午前10時～、を予定する。 ・以上をもって、第一回検討委員会を終了する。
(3) 委員会後の委員からの意見	
【各港共通】 <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年度の利用者数83万人のうち、半分（41万人）は高速ジェット船の利用者であり、安定した就航を望む。 ・高速ジェット船は、水深が浅くなると水中翼を上げなければならない。できる限り港内の接岸時まで水深（-6.5m）の確保をお願いしたい。 【元町港】 <ul style="list-style-type: none"> ・岡田港と同程度の静穏度を確保していただけるよう長期的な整備計画を立てていただきたい。 ・南側の-7.5m泊地を全面的に確保していただきたい。（一部浅瀬が残っています） ・ジェット船が入港時に沖合で水中翼を上げなくてもよいように、-6m岸壁前面の水深を-6.5mにしてください。（JF喫水5.5m） 【岡田港】 <ul style="list-style-type: none"> ・旅客の利便性を図るため、貨客船（さるびあ丸、橋丸）は-6.5m岸壁に接岸しています。防舷材を強固なものにしてください。 	

<ul style="list-style-type: none"> ・ジェット船が入港時に沖合で水中翼を上げなくてもよいように、-5m岸壁前面の水深を-6.5mにしてください。（JF喫水5.5m）
【利島港】 <ul style="list-style-type: none"> ・既設-7.5m岸壁と防波堤（波除）（北）の接続部に起こる越波を波消ブロックにより解消していただきたい。越波のために岸壁上の係留作業が安全にできないことがあります。
【新島港】 <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁-7.5m（西）が有効利用できるよう、越波対策をお願いします。 ・神津島港のようにジェット船が安定して接岸できる（囲まれた）係留施設を造っていただきたい。
【三池港】 <ul style="list-style-type: none"> ・港内の静穏度が高まるような対策をお願いしたい。
【御蔵島港】 <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の安全運航のため、既設岸壁を延伸していただきたい。 ・ダイヤ設定は、冬季の朝の入港時が日出前で暗いので、岸壁照明を増やしていただきたい。

以上

伊豆諸島港湾整備計画 第二回検討委員会

議事要旨

日 時：平成 29 年 2 月 7 日（火）10:00～12:00
場 所：東京都庁 第二本庁舎 10 階 206 会議室

1. 議事次第

- (1) 開 会
- (2) 委員長挨拶
- (3) 現地視察時の海象状況動画（神津島港）
- (4) 議事 1) 第一回検討委員会への対応について
2) 各港の港湾整備計画（案）について
- (5) その他
- (6) 閉 会

2. 配布資料

- (1) 議事次第
- (2) 出席者名簿
- (3) 座席表
- (4) 委員会設置要綱
- (5) 第一回検討委員会への対応 ……【資料 1】
- (6) 伊豆諸島港湾整備計画資料（案） ……【資料 2-1】
- (7) 各港の港湾整備計画の考え方 ……【資料 2-2】
- (8) 第一回検討委員会議事要旨 ……【資料 2-3】
- (9) 伊豆諸島港湾整備計画（案） ……【資料 3】

3. 出席者

	氏 名	所 属 ・ 役 職
委員長	兵藤 哲朗	国立大学法人 東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科教授
委 員	廣瀬 久雄	東京都島しょ町村会 会長（御蔵島村村長）
	仲田 成徳	公益財団法人日本離島センター 全国離島振興協議会 事務局長 調査研究部長兼務
	中村 清志	東京都漁業協同組合連合会 専務理事
	櫻井 薫	東海汽船株式会社 船舶部長
	高阪 雄一	国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部 計画企画官
	山口 真（ご欠席）	東京都総務局 多摩島しょ振興担当部長 事業調整担当部長兼務
	【代理】比留間 秀晴	東京都総務局 行政部 振興企画課 島しょ振興担当 総括課長代理
	角田 由理子	東京都島しょ農林水産総合センター所長
	小林 英樹	東京都港湾局離島港湾部長
事務局	東京都港湾局 離島港湾部 計画課	

4. 議事録

(1) 開 会	
事務局	(開会)
(2) 委員長挨拶	
委員長	・先日、神津島を視察し、あらためて伊豆諸島の厳しい自然条件を体験した。それを克服するための港湾整備について、足元を固めていけるような計画づくりにご協力いただきたい。
(3) 現地視察時の海象状況動画（神津島港）	
事務局	(動画の説明)
(4) 議事	
1) 第一回検討委員会への対応について	
事務局	(資料 1 の説明)
委員長	・質問の聴取 ・意見等が無いようなので、次の議題についての説明を事務局にお願いする。
2) 各港の港湾整備計画（案）について	
事務局	(資料 2-2 の説明)
委員長	(質問の聴取)
委員	・小笠原の港湾とは、別に進めていくということで理解して良いか
事務局	・小笠原は、特措法（小笠原諸島振興開発特別措置法）で別に考えている。 ・なお、二見港は概ね整備が完了している。母島の沖港も同様である。
委員	・計画策定後の予算配分や事業の進捗率は、各島で一律に進めていく、という考えか。
事務局	・進捗率は伊豆諸島全体で考えていく。離島港湾の役割は、資料Ⅱ-2-5 に示す“離島機能向上および離島振興に寄与するための人流・物流機能の確保”であり、伊豆諸島全体を通じて基本方針に沿って整備を進めていく。
委員	・既定計画で未着手になっている計画は、今後の整備で優先的に進められるのか、それとも新なものも含めて平行して進めていくのか？
事務局	・既定計画で未着手になっている計画は優先的に進めていくべきと思っている。ただし、継続施設と平行して追加施設を整備することも想定する。また、策定から 5 年が経過しているため、国交省や町村と意見交換を行い、優先順位を決めながら進めていきたい。
委員	・個別の話ではないが、青ヶ島や御蔵島といった就航率が低い島を考慮して、優先順位を考えると考える。まずは、就航率のレベルアップが必要。
委員	・状況はその通りであり、就航率にバラツキが生じている。予算というよりも、自然環境が厳しく、工事ができる量が限られているのが実態である。
事務局	・資料Ⅱ-1-6 に船舶の就航率の経年変化を示しているが、青ヶ島、御蔵島、利島の小離島が他に比べて低いことが確認できる。現在、防波堤や岸壁の延伸を進めているが、水深が深いところまで進んでいる港湾もあり、年間の整備量が限られている状況にある。コスト・施工性に配慮しつつ、整備計画に従い、できる限り早期に整備を進めていきたい。
委員長	・資料をみると、20 年経っても就航率がなかなか上がらない。これは、海況が悪く船舶が航行できない状況も含まれるので、港湾整備の効果による就航率の変化を把握することは難しい。
事務局	・利島は、H16、17 年に 2 突堤目が完成し、それ以降の就航率は右肩上がりである。御蔵島と青ヶ島は 1 突堤しかなく、整備効果が発現しにくい、今後の整備によって、長い目でみれば右肩上がりになってくると考える。

委員	・御蔵島の就航率がH13からH14で急上昇しているのは何故か。
委員	・三宅島への帰島に伴い、御蔵島との就航が影響している。
事務局	・えびね丸の就航に伴う統計上の要因もある。
(5) その他	
委員長	・本委員会では、個別の港湾整備の議論ができない。今後のプロセスについて事務局に確認したい。
事務局	・今後、町村へ港湾整備計画(案)の意見照会を行う。併せて、整備計画(案)について静穏度解析等の検討を行い、物理的な整備目標を確認する。
委員	・意見照会には、どの資料を用いるのか。
事務局	・基本的に資料2-2(全体)を活用する。
委員	・いくつかの港で港湾区域をはみ出した施設の計画がある。先に港湾区域を見直すかも含めて整理をされた方がいい。
事務局	・位置等を確認して検討する。
委員	・意見照会は、各町村へ早めに連絡を行い、検討に要する時間をいただきたい。島によって個別に条件が違うので、我々も整備に関する理解が進む。
委員長	・事務局は円滑に進めていただきたい。
(6) 閉会	
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・追加でご意見があれば、事務局へ連絡いただきたい。 ・第三回の日程は、以下を予定する。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 第三回検討委員会：3月16日(木)午前10時～ ・以上をもって、第二回検討委員会を終了する。

以上

伊豆諸島港湾整備計画 第三回検討委員会

議事要旨

日 時：平成 29 年 3 月 16 日（木）10:00～11:30
場 所：東京都庁 第二本庁舎 10 階 207 会議室

1. 議事次第

- (1) 開 会
- (2) 委員長挨拶
- (3) 議事
 - 1) 第二回検討委員会への対応について
 - 2) 各町村への意見照会結果と対応について
 - 3) 整備工程(案)と整備により期待される効果について
 - 4) 各港の臨港地区について
 - 5) クルーズ客船の受入れ状況について
- (4) その他
- (5) 閉 会

2. 配布資料

- (1) 議事次第
- (2) 出席者名簿
- (3) 座席表
- (4) 委員会設置要綱
- (5) 伊豆諸島港湾整備計画資料(案)【資料 1】
- (6) 伊豆諸島港湾整備計画(案)【資料 2】
- (7) 伊豆諸島港湾整備計画資料【参考資料】(案)【資料 3】

3. 出席者

	氏 名	所 属 ・ 役 職
委員長	兵藤 哲朗	国立大学法人 東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科教授
委 員	廣瀬 久雄	東京都島しょ町村会 会長(御蔵島村村長)
	仲田 成徳	公益財団法人日本離島センター 全国離島振興協議会 事務局長 調査研究部長兼務
	中村 清志	東京都漁業協同組合連合会 専務理事
	櫻井 薫	東海汽船株式会社 船舶部長
	高阪 雄一	国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部 計画企画官
	山口 真(ご欠席)	東京都総務局 多摩島しょ振興担当部長 事業調整担当部長兼務
	【代理】内田 峰夫	東京都総務局 行政部 振興企画課 島しょ振興専門課長
	角田 由理子	東京都島しょ農林水産総合センター所長
	小林 英樹	東京都港湾局離島港湾部長
事務局	東京都港湾局 離島港湾部 計画課	

4. 議事録

(1) 開 会	
事務局	(開会)
(2) 委員長挨拶	
委員長	・本委員会に関わってから、先日の新島の現地視察をもって全島を視察した。各島が個性豊かであること、港湾整備の進展を実感した。本委員会では、各島にとって着実な歩みに至るような計画を議論したい。
(3) 議事	
1) 第二回検討委員会への対応について	
事務局	(資料 3【参考資料 1】の説明)
2) 各町村への意見照会結果と対応について	
事務局	(資料 3【参考資料 2】の説明) ・3 町村からのご意見、対応について説明 大島町<波浮港>：・災害時における岸壁の利用について 利島村<利島港>：・10 年計画の提示について ・西突堤、護岸(防波)(西)(改良)の事業化について ・日除け雨除け施設、船客待合所の整備について * 船客待合所の位置は、土砂災害特別警戒区域(レッドゾーン)に指定され、建築基準法に基づく建築物の構造規制がある。 三宅村<三池港>：・港湾整備計画に基づく着実な整備について(三宅村)
委員長	・波浮港で貨客船が回頭するときに障害となる突堤はどの施設か？
事務局	・計画泊地(-7.5m)の北側に位置する消波堤である。
委員	・利島港のようなレッドゾーンは、他の島でも該当する場所はあるか？
事務局	・各島でレッドゾーンやイエローゾーン(土砂災害警戒区域)が指定されている。レッドゾーンに指定された場合、土地の変更や建築物の新築・改築の際に、建築確認が必要となる。
委員	・御蔵島の海岸区域は、ほとんどが指定されている。港湾局は、所管である建設局と横の連絡をとりながら対応していただきたい。
事務局	・今回も建設局河川部から情報を頂いており、今後も相互の情報交換を行いながら検討していく。
委員	・宜しく願います。
事務局	(資料 3【参考資料 2】 p.6 の説明) ・「ソフト整備による乗船のアクセス向上」に関するご意見 ・「Jアラートの活用」に関するご意見
委員長	・Jアラートの整備に係る東京都の担当部局はどこか？
事務局	・基本的な整備は基礎的自治体(町村)である。東京都の防災全般に関する調整は、総務局総合防災部が行っている。
委員長	・ガイドラインのようなものがあつたら良いと感じる。
3) 整備工程(案)と整備により期待される効果について	
事務局	(資料 3【参考資料 3】、【参考資料 4】の説明)
委員長	・整備工程(案)は、各町村へ確認しているのか？
事務局	・この整備工程(案)は、まだ提出していない。
委員	・御蔵島港の泊地(-7.5m)(東)が大きく描かれている理由は？構想を含めた範囲にする必要はないと思う。
事務局	・計画当時の状況も含めて、確認させていただく。
委員	・効果については、どの施設が整備後に該当するのか？

事務局	・計画の追加施設（赤色表示）である。
委員	・ここでいう就航率は、あくまでも港内の静穏度を示すのか？船舶は航行時の波浪の影響も受ける。例えば、八丈島の静穏度の結果は高くなっているが、実際の就航率は90%未満程度と考える。
事務局	・就航率と静穏度（資料1p.9参照）と考えているが、後で詳細を確認する。
委員長	・各町村から優先順位の変更について意見が出た場合の対応は？
事務局	・今後の資料の取扱いについて説明する。 ・事務局によって本委員会の意見を踏まえた修正を行い、各町村へ公表していきたいと考える。本計画（案）は正式なものであるが、各施設の整備状況や予算を踏まえ、実施段階で調整・対応させていただくことになる。
委員長	・伊豆諸島港湾整備計画（案）について、お気づきの点があれば、事務局へ伝えていただきたい。
4) 各港の臨港地区について	
事務局	（資料1p.84、資料3【参考資料5】の説明） ・陸域の港湾施設を定義付けするためには、臨港地区としてゾーニングする必要があるが、11港湾の陸上施設は指定されていない。 ・今後、都市計画法及び一部港湾法の規定による臨港地区を指定していく。
委員長	・これは東京都都市計画審議会で議論されるのか。
事務局	・東京都の管理施設であるため、所管の部署にかけていただく。
委員	・もし、審議会でだめといわれたら？
事務局	・担当部局と調整しながら対応する。
委員	・補足すると、都市計画法と港湾法でゾーニングの制度があり、互いに問題があれば摺りあわせが必要となる。
事務局	・全国の未指定の約8割が東京都の離島である。
委員長	・港湾整備自体に支障が生じるわけではない。
5) クルーズ客船の受入れ状況について	
事務局	（資料3【参考資料6】の説明） ・今回の委員会では意見が出ていないが、話題性を踏まえて参考として説明。
委員長	・1回の乗降者数は500人と多い。
委員	・国の想定だと、1回の乗降は最低で4,000人で、大きな経済効果が見込まれるとうかがっているが、島での対応は難しい。
委員長	・ポテンシャルが無いわけではないので、引き続き、動向を確認していく必要はある。
委員	・補足すると、国は大きな船のみをみているわけではない。 ・クルーズ船には3つのランクがある。 ①カジュアル船：安くて多くのお客さんが乗船。中国発が多い。 ②プレミアム船：飛鳥Ⅱのような500～1000人弱のお客さんが乗船。 ③ラグジュアリー船：100～200人の富裕層が乗船。 ・国は、地域や港の特徴に応じてセールス先を変えて、カジュアル船からラグジュアリー船までを呼び込む取り組みを行っている。 ・また、各船への施設整備に関する支援する政策も行っている ・伊豆諸島においてもターゲットを明確にしていけば、効果はあると考える。
委員	・伊豆諸島の場合は、生活と観光の双方について交通アクセスの課題を考えていく必要がある。
委員長	・港と船の両方が改善されていくべきだと思う。 ・クルーズ船については、どれくらいの経済効果があるのかを、今後確認しておいた方がよい。

(4) その他	
事務局	・資料1及び資料3を事務局にてまとめて、これを簡易製本にして表（オープン）に出していく。まとめ方は、事務局に一任してほしい。 ・事務局でまとめた段階で、各委員・各町村へ送付する。 ・今後、内容は変わっていく箇所もあるので、整備については進捗状況等に応じて対応していきたい。 ・離島振興計画が改訂されたときは、必要に応じて本計画（案）も改訂していく。
委員長	・今後も全島の港湾整備状況や人々の暮らしをみていきたい。 ・港湾の静穏度の向上や住民・観光客も増加するような経済的な発展が、この港湾整備計画によって後押しされることを心から願う。
委員	・委員の皆様からの貴重なご意見により、伊豆諸島港湾整備計画（案）をまとめてあげることができた。 ・今後、この計画に沿って、島の港づくりを行っていきたい。
(5) 閉会	
事務局	・町村への送付は、今年度中を予定している。

以上

【参考資料2】 各町村への意見照会結果と対応

【1】伊豆諸島港湾整備計画（案）に対するご意見

島名・港名	大島・波浮港
施設名	避難棧橋
ご意見	<p>波浮港の課題で「荒天時や災害時等に大型貨客船が安全に避難可能な港湾」で上げていますが、地元漁師の了承を得られるのであれば、東海汽船の貨客船の橋丸6,000GT級等を避難棧橋に入港できるようにしていただきたい。</p> <p>大島町では、平成28年11月21日に東京都と合同防災訓練を実施致しましたが、その際は、東海汽船の貨客船は棧橋に着けることができないとの東海汽船側の回答でした。</p>
理由等	<p>噴火等災害時で、短時間で多くの住民を輸送可能な体制を図るため。</p> <p>利用する可能性が高い住民人口数 (平成29年1月末)</p> <p>差木地地区 664世帯 1,029名 クダッチ地区 415世帯 685名 波浮港地区 475世帯 665名 合計 1,554世帯 2,379名</p>



対応	<ul style="list-style-type: none"> 合同訓練の際に接岸不可としたのは、東海汽船の判断による。 本計画では、岸壁(-6.5m)を岸壁(-7.5m)へ増深・延伸することとしており、これにより、基準上でも貨客船の「橋丸」や「さるびあ丸」の接岸が可能になる。 東海汽船と協力し、「さるびあ丸」が港内へ入港する場合を想定した操船シミュレーションを暫定で行った結果、港内で回頭する際に旧突堤が障害となる等、今後解消すべき課題を抽出した。シミュレーションでは「橋丸」より全長の長い「さるびあ丸」を選定した。 今後、事業化の検討にあたっては、必要に応じ、改めて操船シミュレーションを取り入れていくなどしていく。 <p>(参考)「さるびあ丸」と「橋丸」の比較</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>船名</th> <th>総屯数</th> <th>全長</th> <th>海路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>さるびあ丸</td> <td>4,992t</td> <td>120.54m</td> <td>東京～大島～利島～新島～式根島～神津島</td> </tr> <tr> <td>橋丸</td> <td>5,681t</td> <td>118m</td> <td>東京～三宅島～御蔵島～八丈島</td> </tr> </tbody> </table>	船名	総屯数	全長	海路	さるびあ丸	4,992t	120.54m	東京～大島～利島～新島～式根島～神津島	橋丸	5,681t	118m	東京～三宅島～御蔵島～八丈島
船名	総屯数	全長	海路										
さるびあ丸	4,992t	120.54m	東京～大島～利島～新島～式根島～神津島										
橋丸	5,681t	118m	東京～三宅島～御蔵島～八丈島										

島名・港名	利島港
施設名	利島港施設全般(1/3)
ご意見	<p>1. 利島港整備に関する10年計画の時系列的事業計画について</p> <p>現在進行中の計画との関連を含め、今後10年間にわたる各施設についての時系列的計画の提示と、確実な実施をお願いしたい。</p>
理由等	<p>H28年度までの要望等を反映して頂いている「第5章 各港の港湾整備計画(案)の考え方(4)利島港」に示されている課題(6項目)に対応して、「期待される効果」を担う「整備する施設」に対して実施する順序等、時系列的計画を把握したい。現況で使用しつつ整備となるため、先ず安全性等を考慮して、越波対策となる④防波堤(徐波)(北)(改良)に対する事業等を優先する等の配慮もお願いしたい。</p>



対応	整備工程(案)を【参考資料3】に示した。
----	----------------------

島名・港名	利島港
施設名	利島港施設全般(2/3)
ご意見	<p>2. 西突堤、又は①護岸(防波)(西)(改良)の事業化について</p> <p>現況の形状で、かろうじて維持されている就航率向上への寄与が、台風等の一回の大波で維持不可能となるため、西側への拡幅案等も含め、10年間の事業計画に、具体的に組み入れて頂きたい。</p>
理由等	<ul style="list-style-type: none"> 本護岸堤は、強烈的な季節風、低気圧、台風による大波から東側の港湾設備、海岸等の防御に最も寄与しており、また冬季等の季節風時期や高速船の就航しない時期には就航率向上に貢献している。一方で、度々のケーソン移動で、ケーソン間の隙間、海水噴流の発生があり、安全性に懸念がある。 本護岸堤に関する整備は、長期間に渡ると想定されるため、計画と早期具体化が必要である。



対応	整備工程(案)を【参考資料3】に示した。
----	----------------------

島名・港名	利島港
施設名	利島港施設全般 (3/3)
ご意見	3. 日除け雨避け施設、船客待合所施設の整備について時期的、また相互関係についても配慮願います。
理由等	⑤日除け雨避け施設については泊地側への車の駐車場への出入り、荷物の運搬、現船客待合所又は今後の移設後の相互関係等、時期も含め配慮願います。 ⑭船客待合所については今後の移設、また地域振興、観光客の居場所確保等の利便性向上等への配慮願います



対応	<ul style="list-style-type: none"> ・日除け雨除け施設については、動線等を考慮した平面的なレイアウトを検討した上で、船客待合所の整備と合わせ、配置を選定していく。 ・船客待合所については老朽化が進んでいることから、建て替え・移設を視野に検討を進めていく。 ・整備工程(案)を【参考資料3】に示した。
----	---

島名・港名	三宅島
施設名	三池港
ご意見	意見については特にありませんが、伊豆諸島港湾整備計画に基づく着実な整備(環境整備含む)をお願いすると共に早期整備についても検討をお願いいたします。
理由等	(記載なし)

※伊豆諸島港湾整備計画(案)に対しては、新島村、神津島村、御蔵島村、八丈町、青ヶ島村からの意見は特になし。

【2】「ソフト整備による乗船のアクセシビリティ向上」に関するご意見

島名・港名	利島港
ご意見	船客待合所から船までの車両の乗り入れについて、乗客の利便性と安全性との両立を確保した上での導入を希望する。 また、万が一、棧橋内で事故が起きた場合の補償の仕組みの検討についても希望する
理由等	・強雨の日に船が着岸体制に入り、乗客が棧橋に移動した際には、ずぶ濡れとなってしまうため、車両で搬送するように求める意見及び12月議会での質疑があった。本棧橋は両岸を使用するため、雨除けの動線やスペースを棧橋内に設けることは難しく、安全な車両搬送の方法があればお願いしたい。 ・大型船のロープが切れたときや乗客や見送り客が転落した際の補償の主体や内容が曖昧であるため、明確な整理をお願いしたい。
島名・港名	三宅島
ご意見	安全性、利便性の向上が図れるよう引き続き検討をお願いいたします。
理由等	(記載なし)



対応	<ul style="list-style-type: none"> 東京都港湾管理条例によると、「正当な理由なく港湾施設に立ち入ること」を禁止事項としており、現在は全ての港において荷役作業を行う事業者と入港時の立会を行う警察以外については、岸壁への車両の乗入れを制限している。 乗船のアクセシビリティ向上については、新たな事業で港の形状が変化する際等において、各町村の意見を反映しながら駐車場や日除け施設のレイアウト等のハード面の整備で港ごとに個別に対応していく。 利島港においては、今後、船客待合所や日除け雨除け施設を事業化していく中で、乗船のアクセシビリティ向上を目指し、検討していく。
----	---

※「ソフト整備による乗船のアクセシビリティ向上」に関しては、大島町、新島村、神津島村、御蔵島村、八丈町、青ヶ島村からの意見は特になし。

【3】「Jアラートの活用」に関するご意見

島名・港名	大島
ご意見	大島町では、防災情報の提供はJアラートの活用は必要であると考え、元町港・岡田港・波浮港周辺には、大島町防災行政無線の屋外スピーカーを整備し、緊急時には情報が伝わるようにしています。また、港周辺の事業所に戸別受信機の貸出も実施しています。
理由等	(記載なし)
島名・港名	利島港
ご意見	港湾施設でのJアラートの活用について、船客待合所へのJアラート受信機の設置及びスピーカーの本棧橋（北岸壁）・新棧橋（西岸壁）・漁港泊地（東岸壁）への設置について、強く希望する。
理由等	<ul style="list-style-type: none"> 現在、緊急情報について、Jアラートで自動起動した防災行政無線の屋外スピーカーにより集落内の住民に伝達している。 しかし、港湾施設周辺は、風向きによって聞こえないケースが多い。特に冬場は強い西風の日も多いため、船客待合所や乗船口周辺の乗客や東海汽船代理店の職員への緊急情報の周知が課題となっている。 昨年11月22日、伊豆諸島全域へ津波注意報が発令された際に、大型船が着岸体制に入ってから作動したためそのまま着岸したが、至急取り止めるべきだったとの意見及び12月議会での質疑があった。 緊急時における乗客等の生命の安全を確保するため、瞬時の的確な伝達体制の確立が不可欠である。
島名・港名	三宅島
ご意見	安全性、利便性の向上が図れるよう引き続き検討をお願いいたします。
理由等	(記載なし)



対応	<ul style="list-style-type: none"> Jアラート受信機やスピーカーの整備についてはこれまでも各町村で対応している。港湾施設内に設置する場合には、位置選定や手続き等で積極的に協力していく。 なお、自然災害への対応としては、緊急輸送岸壁や津波避難施設の整備といったハード面の整備を引き続き進めていく。
----	--

※「Jアラートの活用」に関しては、新島村、神津島村、御蔵島村、八丈町、青ヶ島村からの意見は特になし

【参考資料3】 整備工程（案）

凡 例

継続施設

追加施設

構想

・前回計画(H24～H28年度)で位置付けており、すでに事業着手している施設

・前回計画(H24～H28年度)で位置付けており、事業未着手であるが今後整備が必要な施設
・今回新たに計画した施設

・将来的に整備が必要ではあるが、構想段階にある施設

島名	港名	施設種類	施設名称	計画（概ね10年間）		構想	整備効果	
				H29～	H34～			
大島	元町港	道路	道路	■			⇒乗降と荷役の安全性・利便性・効率性の向上 ◇道路、荷さばき地、駐車場を優先し整備を進め、完成後、日除け雨除け施設の整備に着手していく。	
		荷さばき地	荷さばき地	■				
		駐車場	駐車場	■				
		泊地	泊地(-7.5m)(南)		■			
		防波堤	防波堤(西)		■	■		
		旅客乗降用固定施設	日除け雨除け施設		■			
		防波堤	防波堤(南)					■
	岡田港	待合所	船客待合所	■			⇒津波来襲時における港湾利用者の安全を確保 ◇津波避難施設、津波避難通路の整備を急ぐ ⇒老朽化した船客待合所の整備 ◇津波避難施設と合築の船客待合所の整備を急ぐ。 ⇒乗降客の安全性、利便性の向上 ◇船客待合所の整備と併行し周辺駐車場等の整備を進める。	
		駐車場	津波避難施設	■				
		駐車場	津波避難通路	■				
		駐車場	駐車場	■				
		護岸	護岸(防波)(改良)	■				
		道路	道路(A)	■				
		護岸	護岸(防波)		■			
		岸壁	緊急輸送岸壁(-7.5m)			既設岸壁利用		
	防波堤	防波堤				■		
	波浮港	防波堤	防波堤(東)	■	■		⇒港内静穏度の向上 ◇引き続き防波堤(東)の整備を進める。 ⇒小型船施設の安全性・利便性の向上 ◇物揚場(-3.0m)(Ⅲ)(改良)を継続整備し早期に完成させる。 ⇒大規模自然災害時における島外避難施設 ◇防波堤(東)の整備状況を見据え、岸壁(-7.5m)及び関連する泊地(-7.5m)整備に早期に着手していく。	
		物揚場	物揚場(-3.0m)(Ⅲ)(改良)	■				
		岸壁	岸壁(-7.5m)		■			
		泊地	泊地(-7.5m)		■			
		防波堤	防波堤(南)					■
防波堤		防波堤(東)Ⅱ				■		
防波堤		防波堤(東)(改良)				■		

凡 例

 継続施設

 追加施設

 構想

・前回計画(H24~H28年度)で位置付けており、すでに事業着手している施設

・前回計画(H24~H28年度)で位置付けており、事業未着手であるが今後整備が必要な施設
 ・今回新たに計画した施設

・将来的に整備が必要ではあるが、構想段階にある施設

島 名	港 名	施設種類	施設名称	計画(概ね10年間)		構想	整備効果	
				H29~	H34~			
利 島	利島港	防波堤	防波堤(北)				⇒港内静穏度の向上 ◇引き続き防波堤(北)、防波堤(波除)(東)の整備を進める。 ⇒小型船施設の安全性・利便性の向上 ◇防波堤(波除)(東)の概成に合わせ、道路(東)、物揚場(-3.0m)(東)、船揚場(改良)の整備に着手していく。 ⇒港湾利用者の安全性の向上 ◇既設岸壁の越波抑制のための防波堤(波除)(北)(改良)の整備に着手し早期完成を目指す。 ⇒大規模自然災害時における岸壁機能強化 ◇防波堤(波除)(北)(改良)の完成時期に合わせ、護岸(防波)(西)(改良)、護岸(防波)(西)(幹部改良)に着手していく。 ⇒乗降の安全性・利便性の向上 ◇三池港船客待合所建替えの進捗状況に合わせ、船客待合所の整備に着手していく。 ◇船客待合所の概成に合わせ、日除け雨除け施設の整備に着手していく。	
		防波堤	防波堤(波除)(東)					
		道路	道路(東)					
		物揚場	物揚場(-3.0m)(東)					
		船揚場	船揚場(改良)					
		防波堤	防波堤(波除)(北)(改良)					
		護岸	護岸(防波)(西)(改良)					
		護岸	護岸(防波)(西)(幹部改良)					
		旅客乗降用固定施設	日除け雨除け施設					
		待合所	船客待合所					
		岸壁	緊急輸送岸壁(-7.5m)		既設岸壁利用			
		防波堤	防波堤(北)延伸					
		防波堤	防波堤(波除)(東)延伸					
防波堤	防波堤(改良)							

凡 例

 継続施設

 追加施設

 構想

・前回計画(H24~H28年度)で位置付けており、すでに事業着手している施設

・前回計画(H24~H28年度)で位置付けており、事業未着手であるが今後整備が必要な施設
 ・今回新たに計画した施設

・将来的に整備が必要ではあるが、構想段階にある施設

島 名	港 名	施設種類	施設名称	計画（概ね10年間）		構想	整備効果	
				H29~	H34~			
新 島	新島港	防波堤	防波堤(北)				⇒港内静穏度の向上 ◇防波堤(北)完成を見据えて、護岸(防波)Ⅱ)に着手していく。 ⇒津波来襲時における港湾利用者の安全を確保 ◇津波避難タワー、津波避難階段の整備を急ぐ。 ⇒老朽化した防波堤の更新 ◇防波堤(B)改良の整備へ着手していく。	
		駐車場	津波避難タワー					
		道路	津波避難階段					
		道路	道路					
		旅客乗降用固定施設	日除け雨除け施設					
		護岸	護岸(防波)Ⅱ					
		防波堤	防波堤(B)改良					
		荷さばき地	荷さばき地					
		岸壁	緊急輸送岸壁(-7.5m)	既設岸壁利用				
		防波堤	防波堤(北)延伸					
神津島	神津島港	防波堤	防波堤(西)				⇒港内静穏度の向上 ◇防波堤(西)先行区間90m整備後、残区間215mに着手していく。 ⇒小型船だまりの越波防止と荷役効率の向上 ◇防波堤(北)改良、防波堤の整備に合わせ、背後荷捌き地の整備に着手していく。 ⇒津波来襲時における港湾利用者の安全性を確保 ◇津波避難タワーの整備を急ぐ	
		防波堤	防波堤(北)改良					
		物揚場	物揚場改良					
		荷さばき地	津波避難タワー					
		防波堤	防波堤(西)					
		防波堤	防波堤(西)改良					
		防波堤	防波堤					
		荷さばき地	荷さばき地 ※船客待合所付近					
		荷さばき地	荷さばき地 ※小型船施設背後					
		岸壁	緊急輸送岸壁(-7.5m)	既設岸壁利用				
		防波堤	防波堤延伸					
護岸	護岸(防波)改良Ⅱ							

凡 例

 継続施設

 追加施設

 構想

・前回計画(H24~H28年度)で位置付けており、すでに事業着手している施設

・前回計画(H24~H28年度)で位置付けており、事業未着手であるが今後整備が必要な施設
 ・今回新たに計画した施設

・将来的に整備が必要ではあるが、構想段階にある施設

島 名	港 名	施設種類	施設名称	計画(概ね10年間)		構想	整備効果
				H29~	H34~		
三宅島	三池港	防波堤	防波堤				⇒貨客船の就航率向上を目指す ◇防波堤を早期完成し、両岸接岸を目指し岸壁(-7.5m) (南) 他に早期に着手していく。 ⇒乗降の安全性・利便性向上 ◇土地利用を検討し、老朽化した船客待合所を日除け雨除け施設と一連で建替えを進める。
		岸壁	岸壁(取付部)(改良)				
		岸壁	岸壁(-7.5m) (南)				
		護岸	護岸(防波) II				
		泊地	泊地(-7.5m) (南)				
		荷さばき地	荷さばき地				
		待合所	船客待合所				
		旅客乗降用固定施設	日除け雨除け施設				
		防波堤	防波堤延伸				
御蔵島	御蔵島港	岸壁	岸壁(-7.5m) (東)				⇒定期貨客船の就航率向上 ◇2突堤目となる岸壁(-7.5m) (東) 他の早期完成を急ぐ。引き続き防波堤(東)に早期着手していく。 ◇2突堤目の完成後、既設岸壁の越波抑制のための護岸(防波)の整備に着手していく。 ⇒小型船だまりの静穏度向上 ◇東側小型船だまり：防波堤(波除)(改良)及び護岸(防波) (B) (改良)の整備を進める。 ◇西側小型船だまり：2突堤目完成後、一帯の改良整備に着手していく。
		護岸	護岸(防波) (東)				
		道路	道路(東)				
		泊地	泊地(-7.5m) (東)				
		荷さばき地	荷さばき地				
		護岸	護岸(防波)				
		防波堤	防波堤(波除)(改良)				
		護岸	護岸(防波) (B) (改良)				
		防波堤	防波堤(東)				
		船だまり	小型船だまり改良				
		岸壁	緊急輸送岸壁(-7.5m)			既設岸壁利用	
		防波堤	防波堤(北)				
		防波堤	防波堤(東)延伸				

凡 例

 継続施設

 追加施設

 構想

・前回計画(H24~H28年度)で位置付けており、すでに事業着手している施設

・前回計画(H24~H28年度)で位置付けており、事業未着手であるが今後整備が必要な施設
 ・今回新たに計画した施設

・将来的に整備が必要ではあるが、構想段階にある施設

島 名	港 名	施設種類	施設名称	計画(概ね10年間)		構想	整備効果
				H29~	H34~		
八丈島	神湊港	護岸	護岸(防波)Ⅱ				⇒荷役の効率性・利便性の向上 ◇護岸(防波)Ⅱ・道路・荷さばき地の早期完成を目指す。 ⇒乗降の安全性・利便性の向上 ◇護岸(防波)Ⅱ、荷さばき地の完成を見据えて、日除け雨除け施設の整備に着手していく。
		道路	道路				
		荷さばき地	荷さばき地				
		旅客乗降用固定施設	日除け雨除け施設				
		岸壁	緊急輸送岸壁(-7.5m)	既設岸壁利用			
		防波堤	防波堤				
青ヶ島	青ヶ島港	岸壁	岸壁(-6.0m)				⇒貨客船の就航率向上 ◇2突堤目となる岸壁(-6.0m)及び護岸(防波)(東)の早期完成を目指す。 ◇2突堤目完成を見据え、防波堤(改良)の整備を着実に実施していく。 ⇒荷役・輸送の安全性向上 ◇護岸(防波)(改良)の早期完成を目指す。 ⇒小型船だまりの静穏度向上 ◇防波堤(波除)の早期完成を目指す。
		護岸	護岸(防波)(東)				
		護岸	護岸(防波)(改良)				
		防波堤	防波堤(波除)				
		防波堤	防波堤(改良)				
		岸壁	緊急輸送岸壁(-6.0m)	既設岸壁利用			
		防波堤	防波堤(東)				

【参考資料4】 施設の整備により期待される効果

1. 貨客船の就航率向上

- ・施設の整備による効果を示すため、貨客船の就航率について整備前と整備後の変化を示す。
- ・大島、新島、神津島、八丈島については1島2港の静穏度。三宅島においては1島3港の静穏度。利島、御蔵島、青ヶ島については1港2突堤の静穏度。

島名	港名	整備前	整備後	備考(整備する施設)
大島	元町港、岡田港	98.8%	99.9%	整備前は元町港防波堤(西)着手前
利島	利島港	77.3%	78.3%	整備前は防波堤(北)、防波堤(波除)(東)着手前
新島	新島港、(羽伏漁港)	91.9%	95.6%	整備前は防波堤(北)150m完了時点
神津島	神津島港、(三浦漁港)	95.7%	97.7%	整備前は防波堤(西)着手前
三宅島	三池港、(阿古漁港、伊ヶ谷漁港)	89.2%	96.6%	整備前は防波堤着手前
御蔵島	御蔵島港	62.4%	77.5%	整備前は防波堤(東)整備前
八丈島	神湊港、八重根港	96.6%	96.6%	現在整備中の施設は静穏度向上に寄与しない
青ヶ島	青ヶ島港	61.9%	68.7%	整備前は護岸(防波)(東)・岸壁(-6.0m)(東)着手前

※整備後は構想を除く施設の完成時点の静穏度。

2. 噴火災害の恐れがある島における、1港単独の静穏度

- ・噴火災害の恐れがある大島、三宅島においては、島全体の就航率だけでなく、1港単独で就航率97.5%を目標として整備を進める。

島名	港名	整備前	整備後	備考(整備する施設)
大島	元町港(単独)	96.5%	99.1%	整備前は防波堤(西)着手前の静穏度
	岡田港(単独)	98.3%	—	すでに目標の97.5%を達成済
	波浮港(単独)	65.9%	84.4%	整備前は防波堤(東)125m完了時の静穏度
三宅島	三池港(単独)	61.4%	75.0%	整備前は防波堤完了後の静穏度

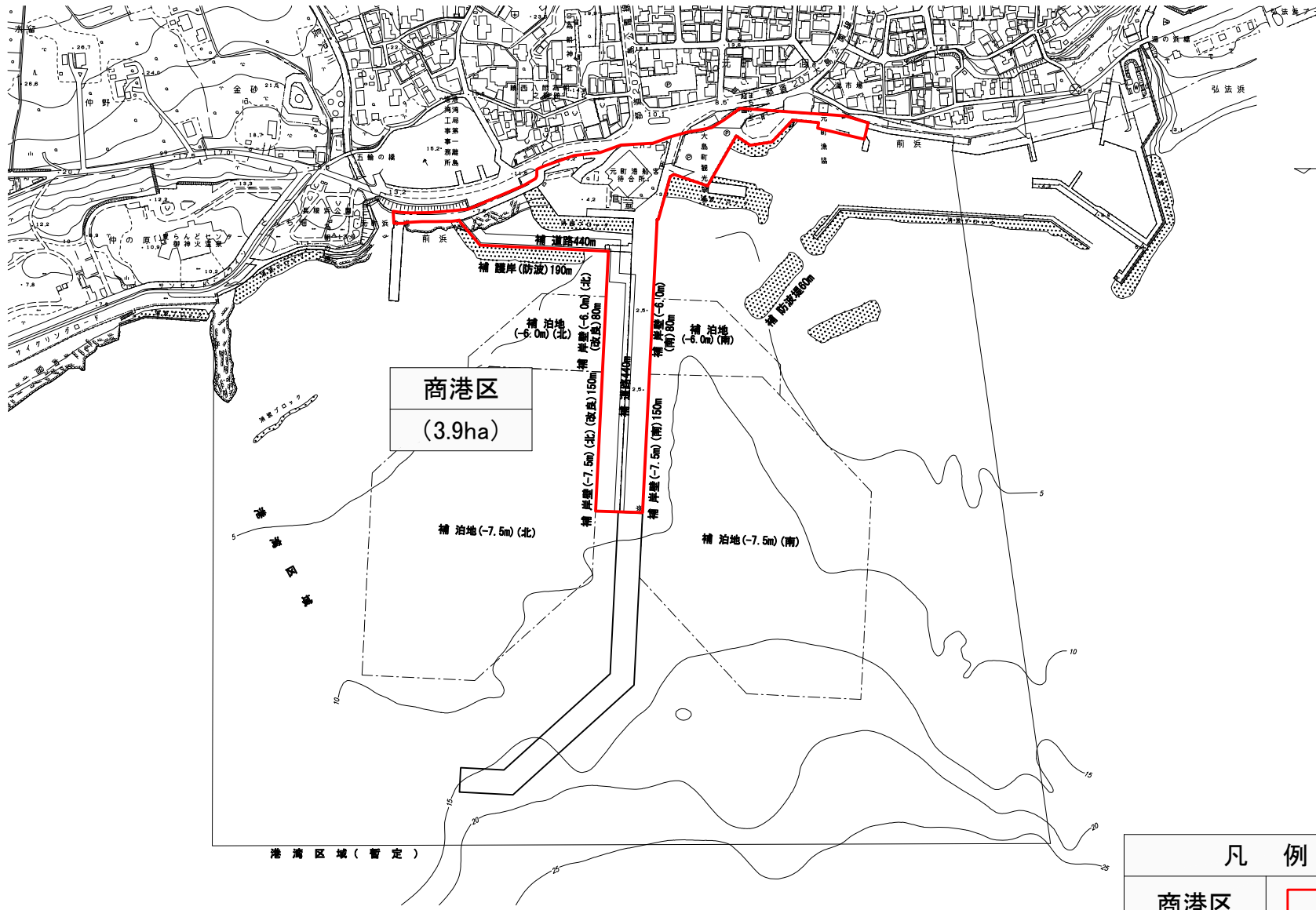
※整備後は構想を除く施設の完成時点の静穏度。

1. 大島
 - ・ ・ ・ ・ 元町港
 - ・ ・ ・ ・ 岡田港
 - ・ ・ ・ ・ 波浮港
2. 利島
 - ・ ・ ・ ・ 利島港
3. 新島
 - ・ ・ ・ ・ 新島港
4. 式根島
 - ・ ・ ・ ・ 式根島港
5. 神津島
 - ・ ・ ・ ・ 神津島港
6. 三宅島
 - ・ ・ ・ ・ 三池港
 - ・ ・ ・ ・ 大久保港
7. 御蔵島
 - ・ ・ ・ ・ 御蔵島港
8. 八丈島
 - ・ ・ ・ ・ 神湊港
 - ・ ・ ・ ・ 八重根港
9. 青ヶ島
 - ・ ・ ・ ・ 青ヶ島港
 - ・ ・ ・ ・ 大千代港

元町港 臨港地区指定区域図

管 理 者
東 京 都

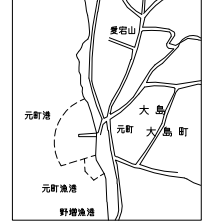
所 在 地
東 京 都 大 島 町 元 町 (大 島 支 庁 管 内)



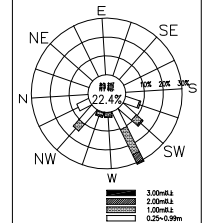
位置図



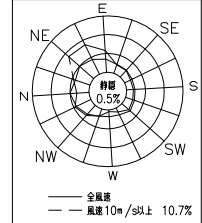
港湾区域図



波向別波高出現頻度図



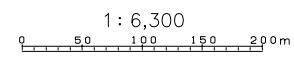
風向・風速図



潮位図

HHWL	
HWL	+1.50
T.P	
D.L	
LWL	±0.00
LLWL	

凡 例	
商港区	



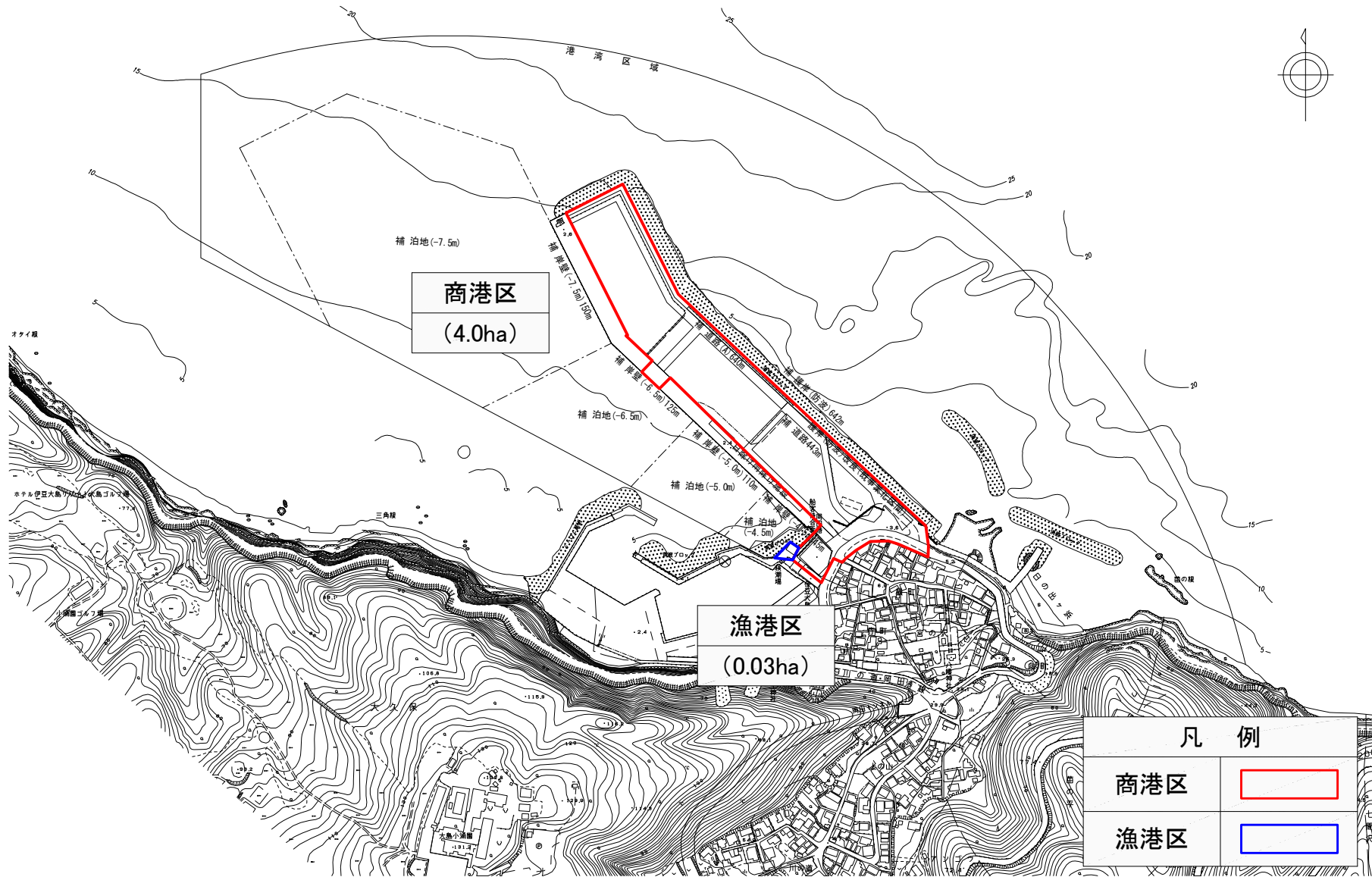
岡田港 臨港地区指定区域図

管 理 者

東 京 都

所 在 地

東 京 都 大 島 町 岡 田 (大 島 支 庁 管 内)



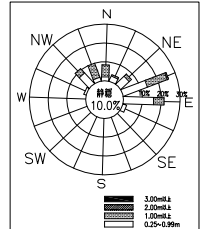
位置図



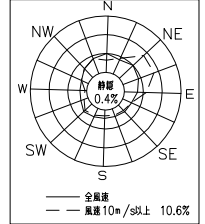
港湾区域図



波向別波高出現頻度図



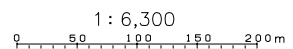
風向・風速図



潮位図

HHWL	
HWL	+1.50
T.P	
D.L	
LWL	±0.00
LLWL	

凡 例	
商港区	
漁港区	



1: 6,300

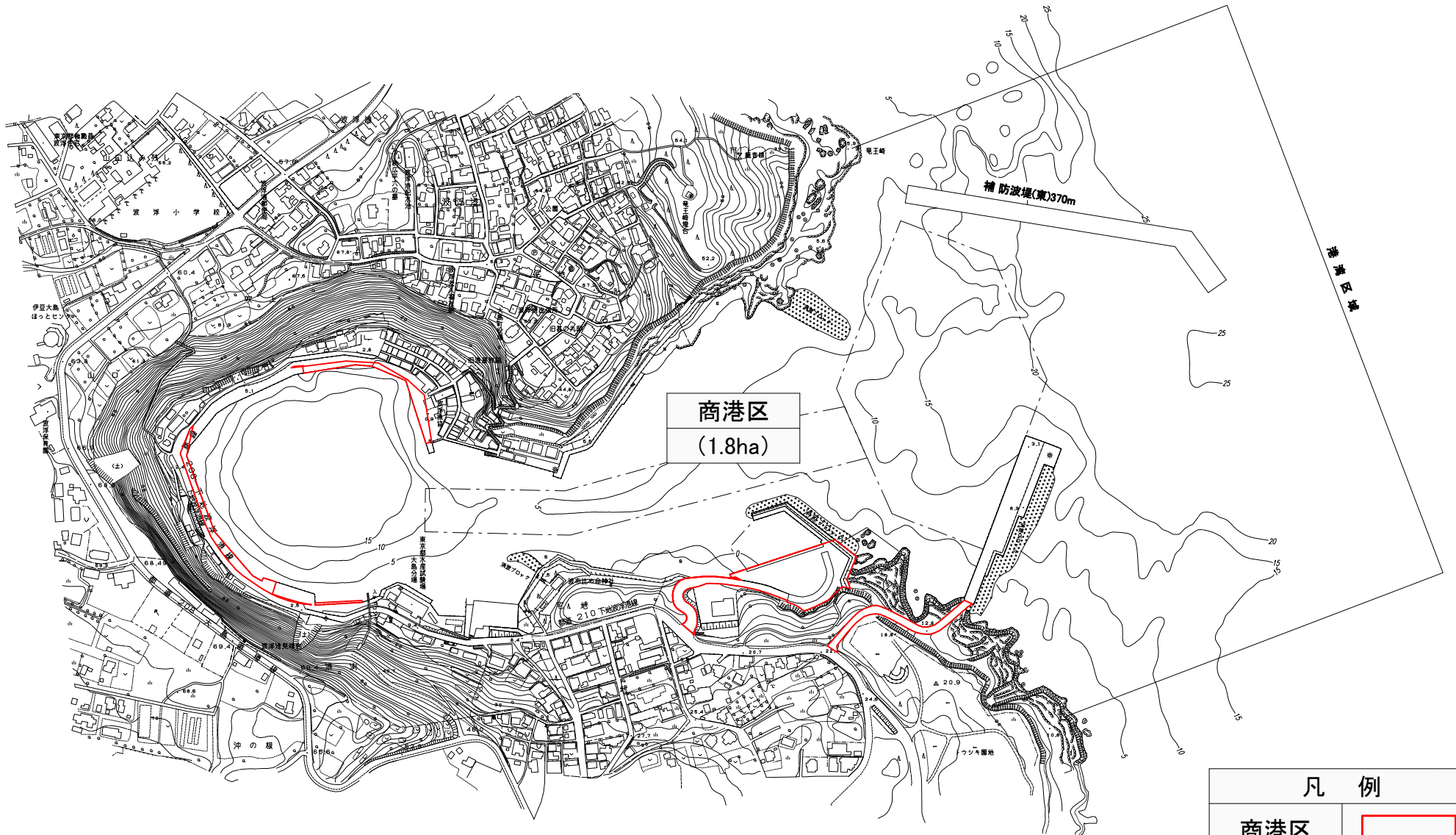
波浮港 臨港地区指定区域図

管 理 者

東 京 都

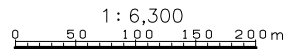
所 在 地

東京都大島町波浮（大島支庁管内）



商港区
(1.8ha)

凡 例	
商港区	



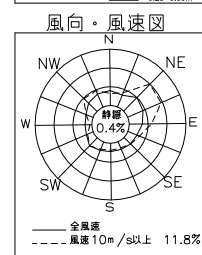
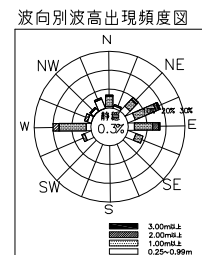
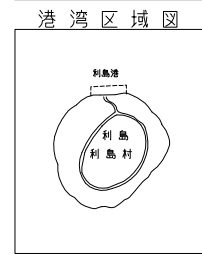
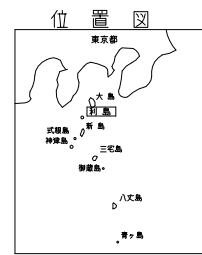
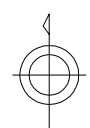
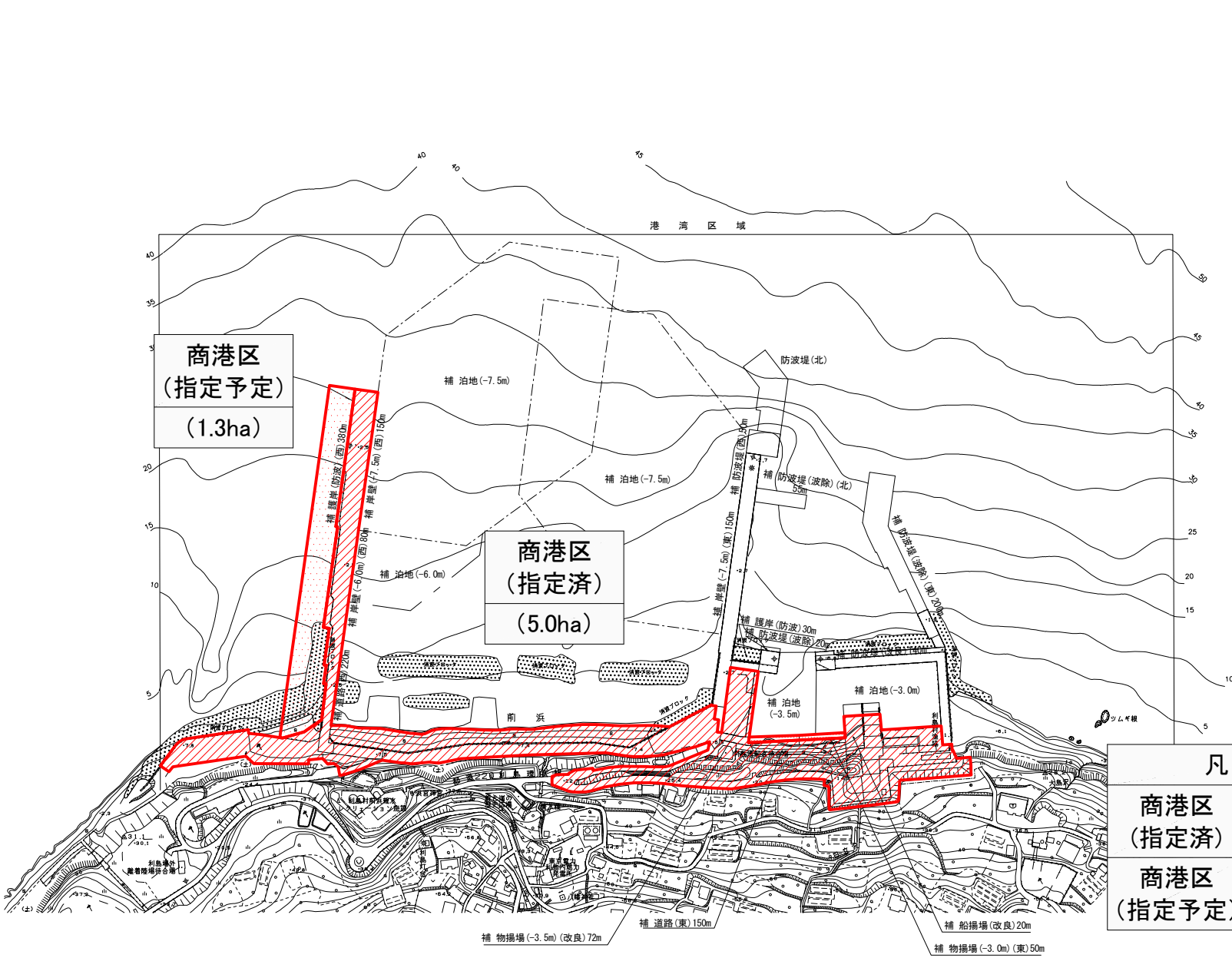
利島港 臨港地区指定区域図

管 理 者

東 京 都

所 在 地

東京都利島村前浜（大島支庁管内）



潮位図

HHWL	
HWL	+1.60
T.P	
D.L	
LWL	±0.00
LLWL	

凡 例

商港区 (指定済)	
商港区 (指定予定)	

1 : 6,300

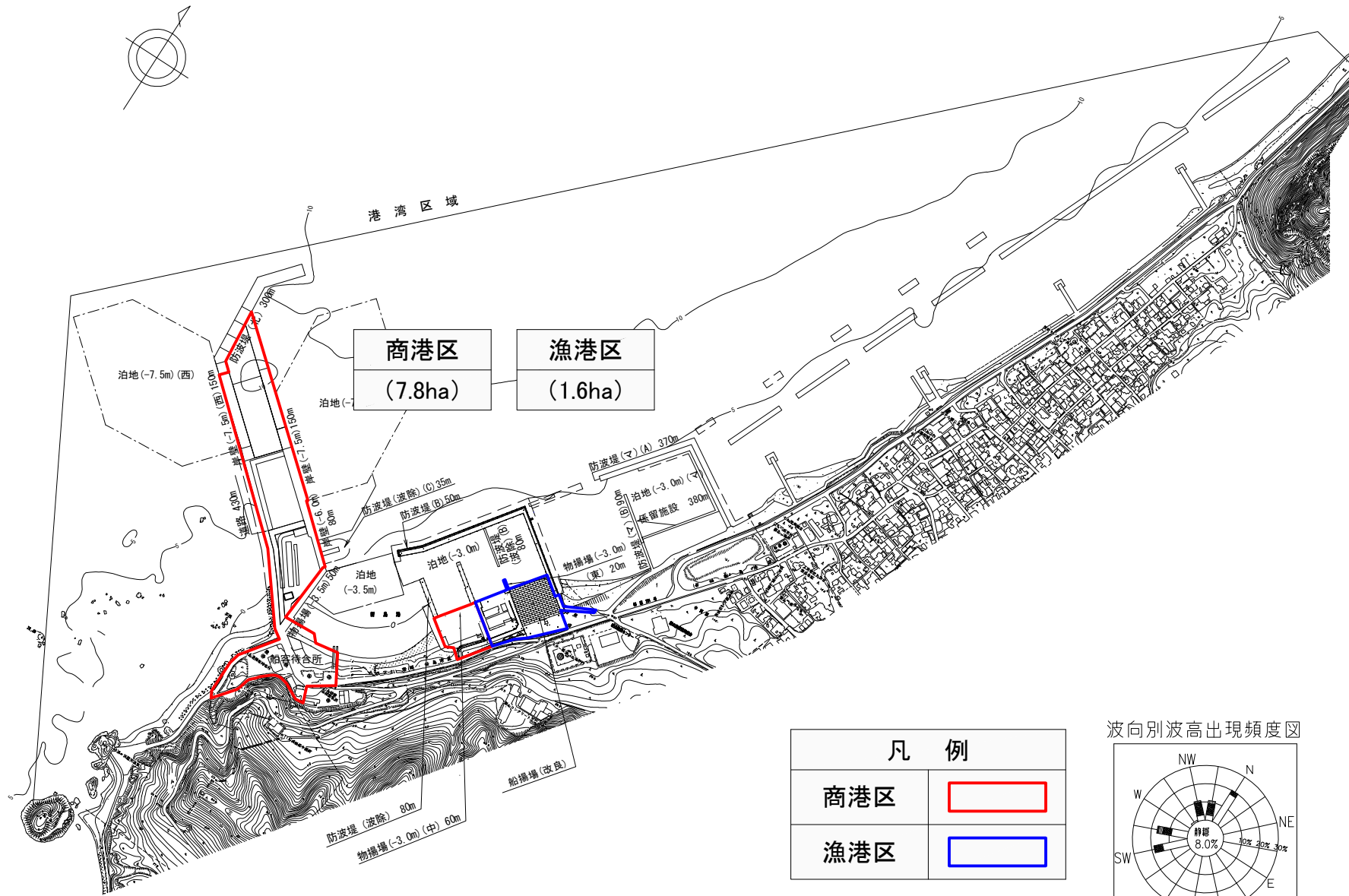
0 50 100 150 200 m

新島港 臨港地区指定区域图

管 理 者
東 京 都

所 在 地

東京都新島本村前浜（大島支庁管内）



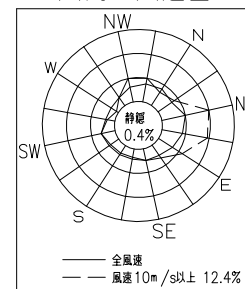
位置图



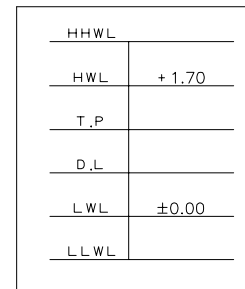
港湾区域图



風向・風速图

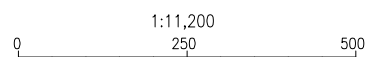
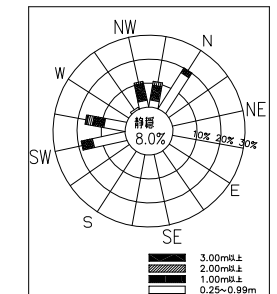


潮位图



凡 例	
商港区	
漁港区	

波向別波高出現頻度图



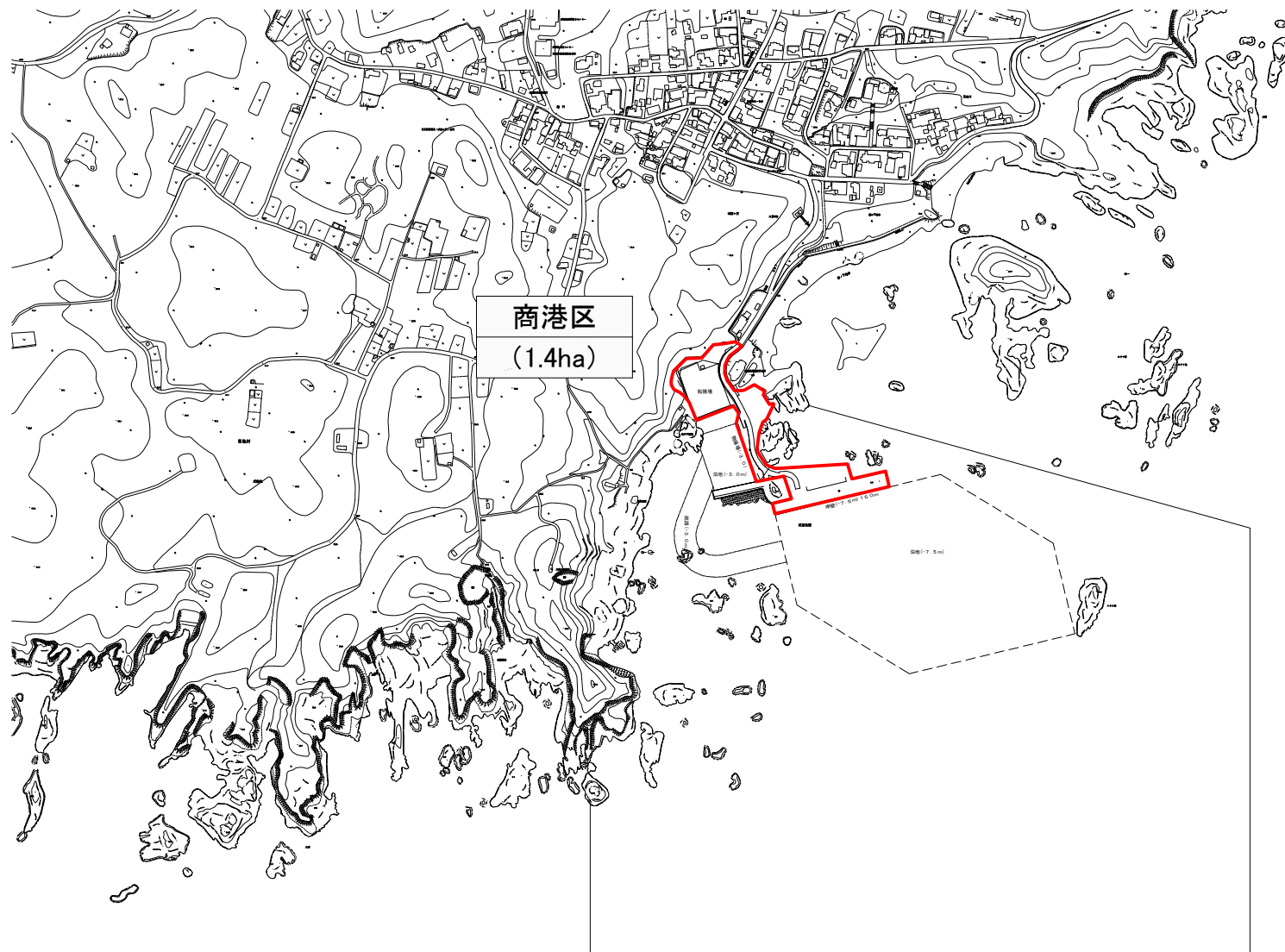
式根島港 臨港地区指定区域図

管 理 者

東 京 都


所 在 地

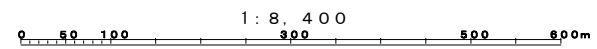
東 京 都 新 島 村 本 村 式 根 島 (大 島 支 庁 管 内)



商港区
(1.4ha)

港湾区域

凡 例	
商港区	



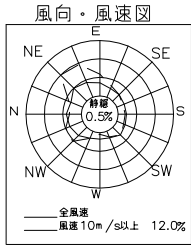
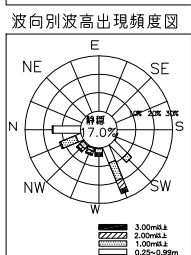
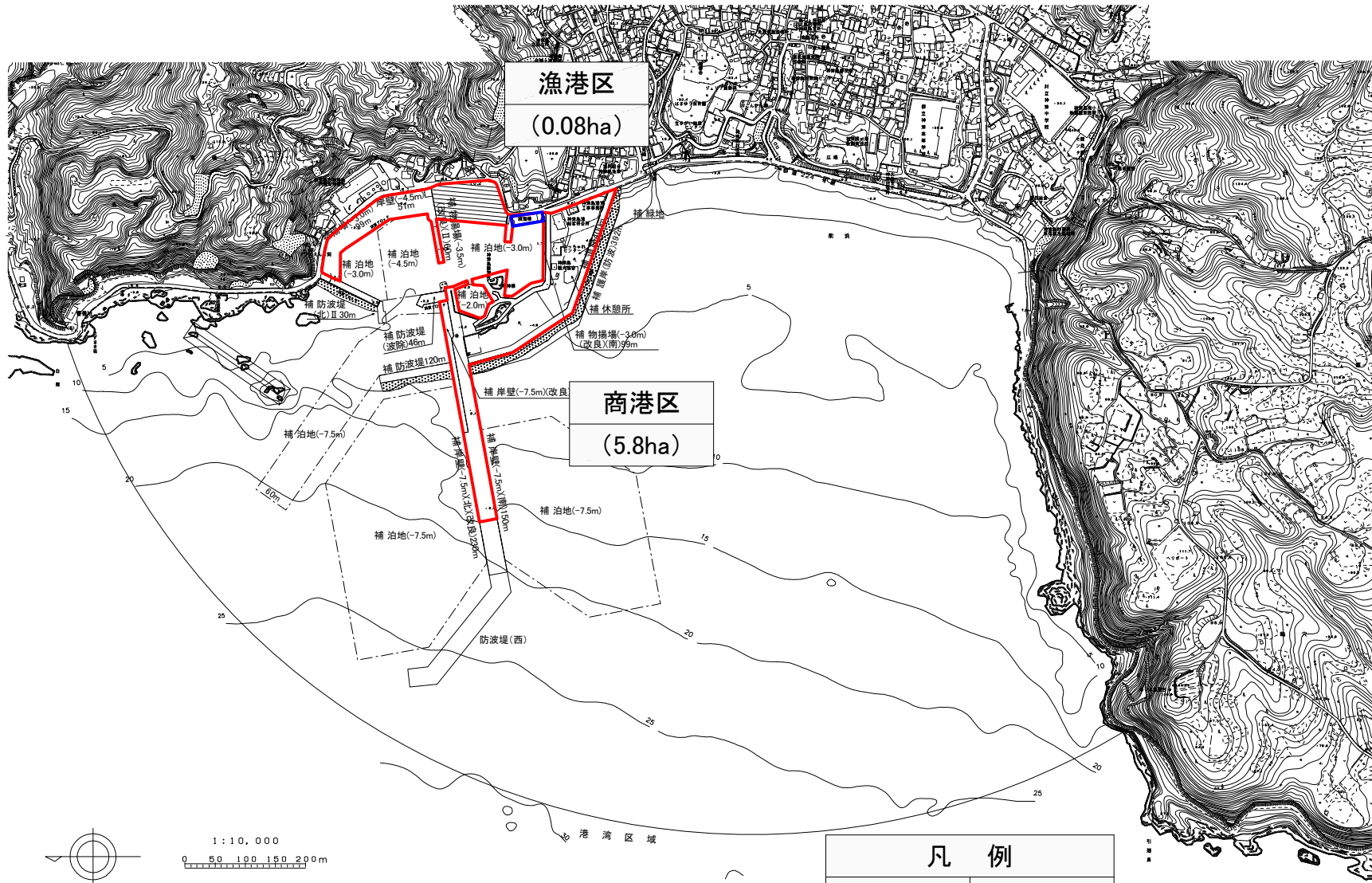
神津島港 臨港地区指定区域图

管 理 者

東 京 都

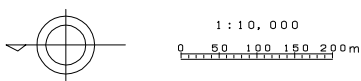
所 在 地

東 京 都 神 津 島 村 前 浜 (大 島 支 庁 管 内)



潮位図

HHWL	
HWL	+1.94
T.P	
D.L	
LWL	±0.00
LLWL	



凡 例

商港区	
漁港区	

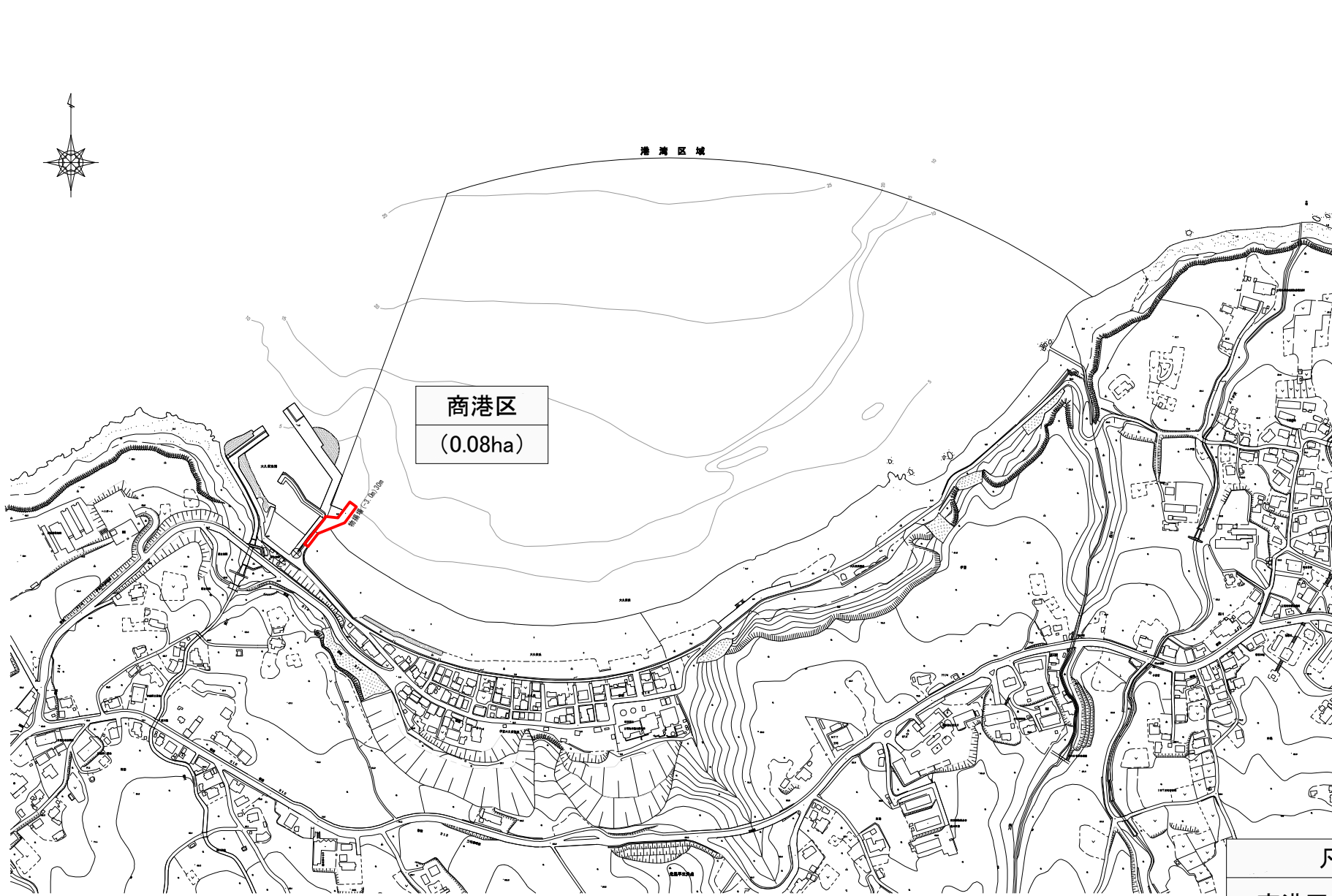
大久保港 臨港地区指定区域図

管 理 者

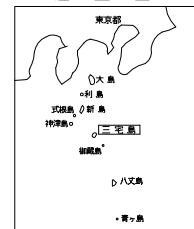
東 京 都

所 在 地

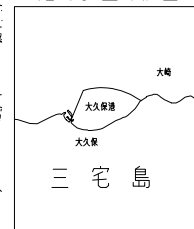
東 京 都 三 宅 村 大 久 保 (三 宅 支 庁 管 内)



位置図



港湾区域図

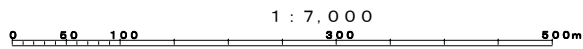


潮位図

HHWL	
HWL	+1.50
T.P	
D.L	
LWL	±0.00
LLWL	

凡 例

商港区	
-----	--



御蔵島港 臨港地区指定区域図

管 理 者

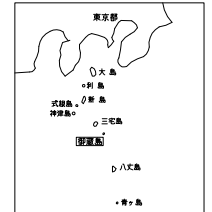
東 京 都

所 在 地

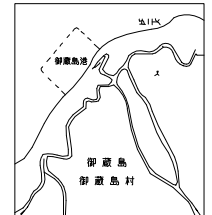
東 京 都 御 蔵 島 村 里 浜 (三 宅 支 庁 管 内)



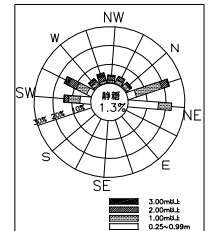
位 置 図



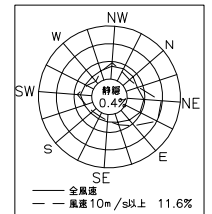
港 湾 区 域 図



波 向 別 波 高 出 現 頻 度 図

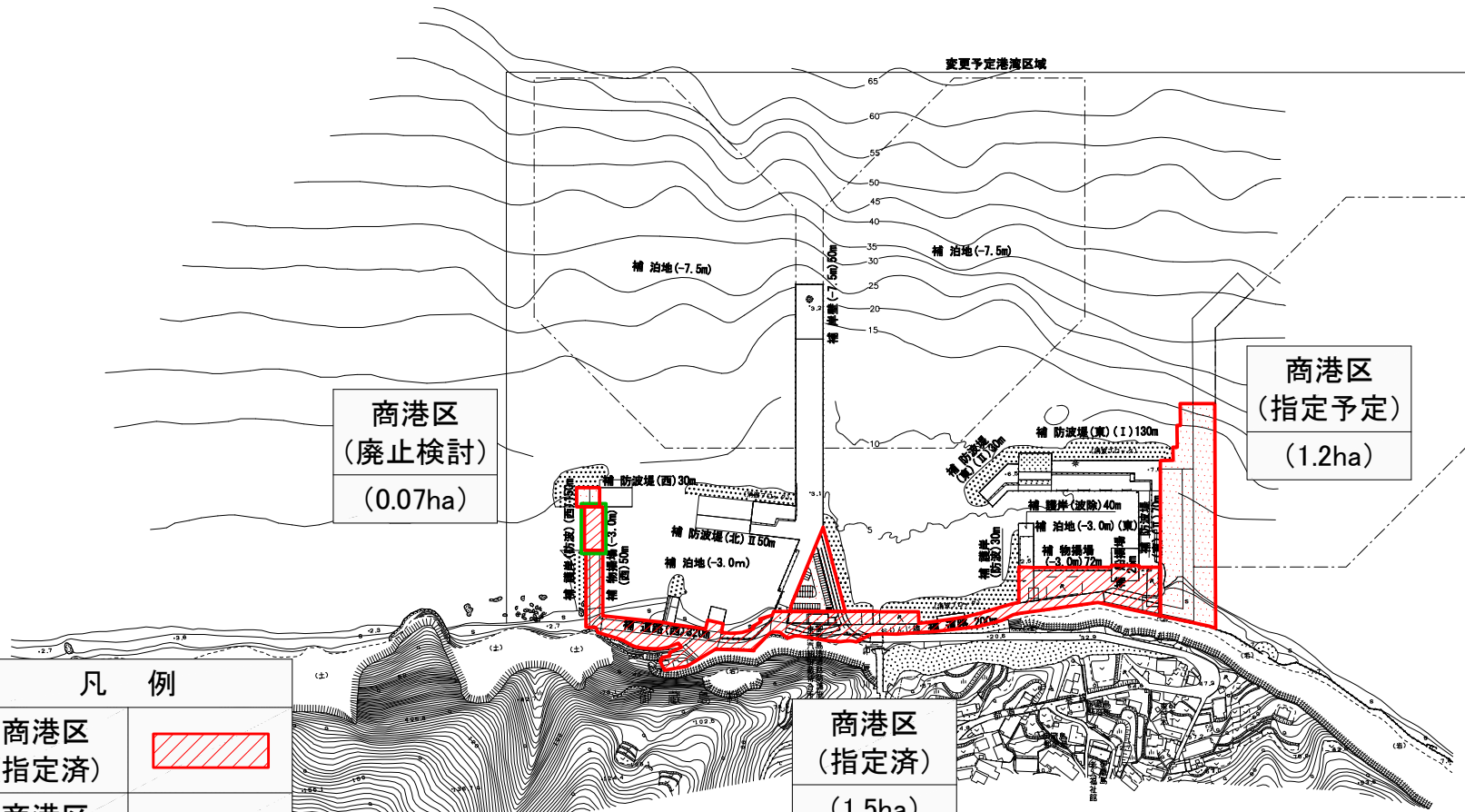


風 向 ・ 風 速 図



潮 位 図

HHWL	
HWL	+1.50
T.P	
D.L	
LWL	±0.00
LLLWL	



凡 例	
商港区 (指定済)	
商港区 (指定予定)	
商港区 (廃止検討)	

1 : 6,300
0 50 100 150 200m

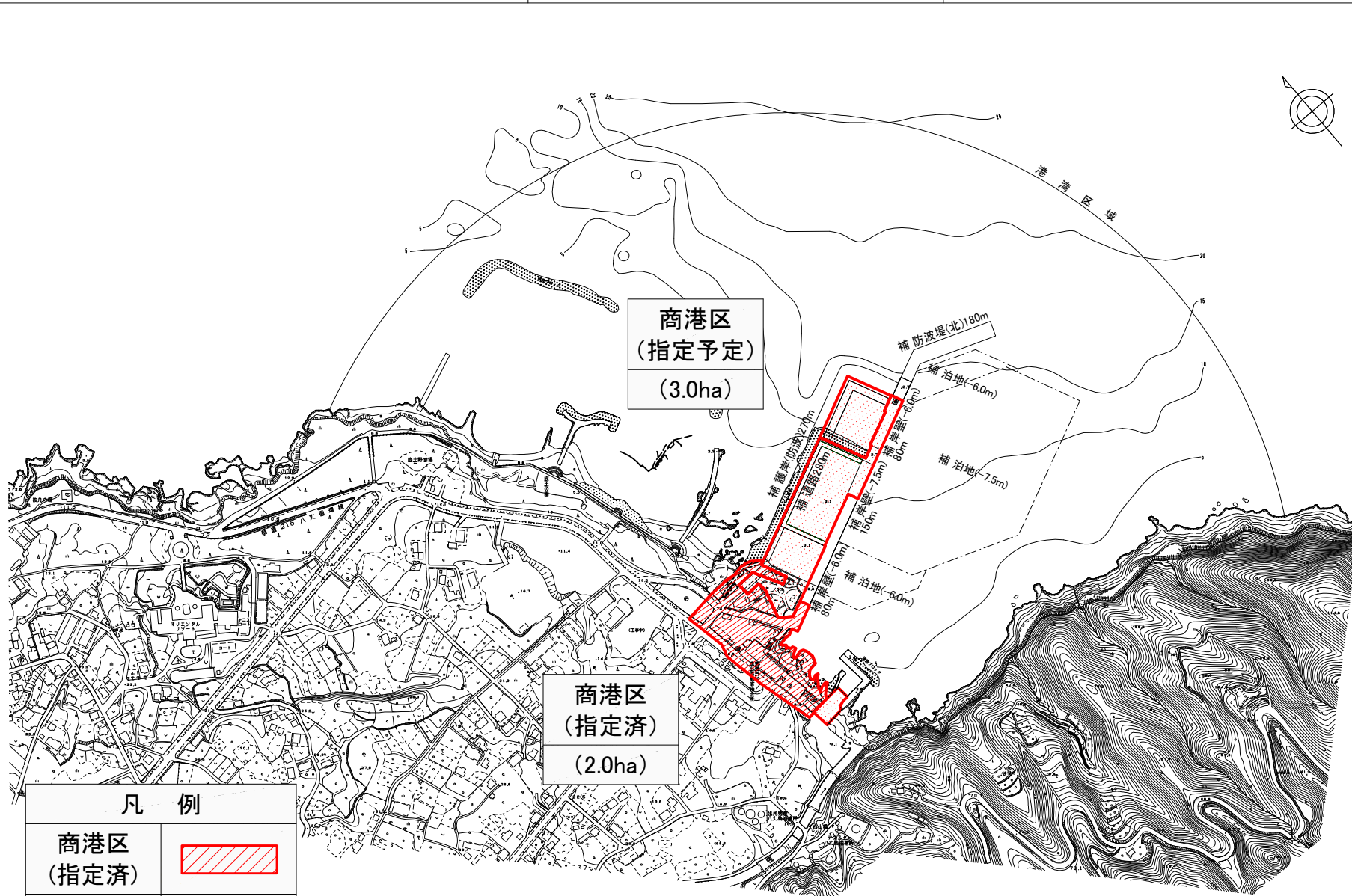
神湊港 臨港地区指定区域図

管 理 者

東 京 都

所 在 地

東 京 都 八 丈 町 底 土 (八 丈 支 庁 管 内)



商港区
(指定予定)
(3.0ha)

商港区
(指定済)
(2.0ha)

補防波堤(北)180m

補泊地(-0.0m)

補泊地(-7.5m)

補泊地(-6.0m)

補防波堤(南)200m

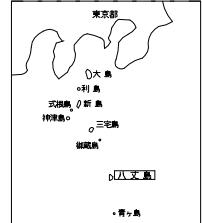
補泊地(-7.5m)

補泊地(-6.0m)

補泊地(-6.0m)

凡 例	
商港区 (指定済)	
商港区 (指定予定)	

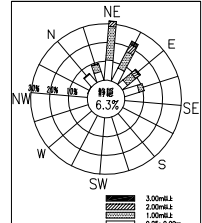
位置図



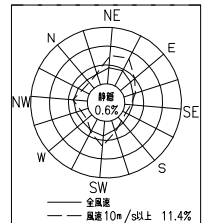
港湾区域図



波向別波高出現頻度図



風向・風速図



潮位図

HHWL	
HWL	+1.70
T.P	
D.L	
LWL	±0.00
LLWL	

1 : 8,400
0 50 100 150 200m

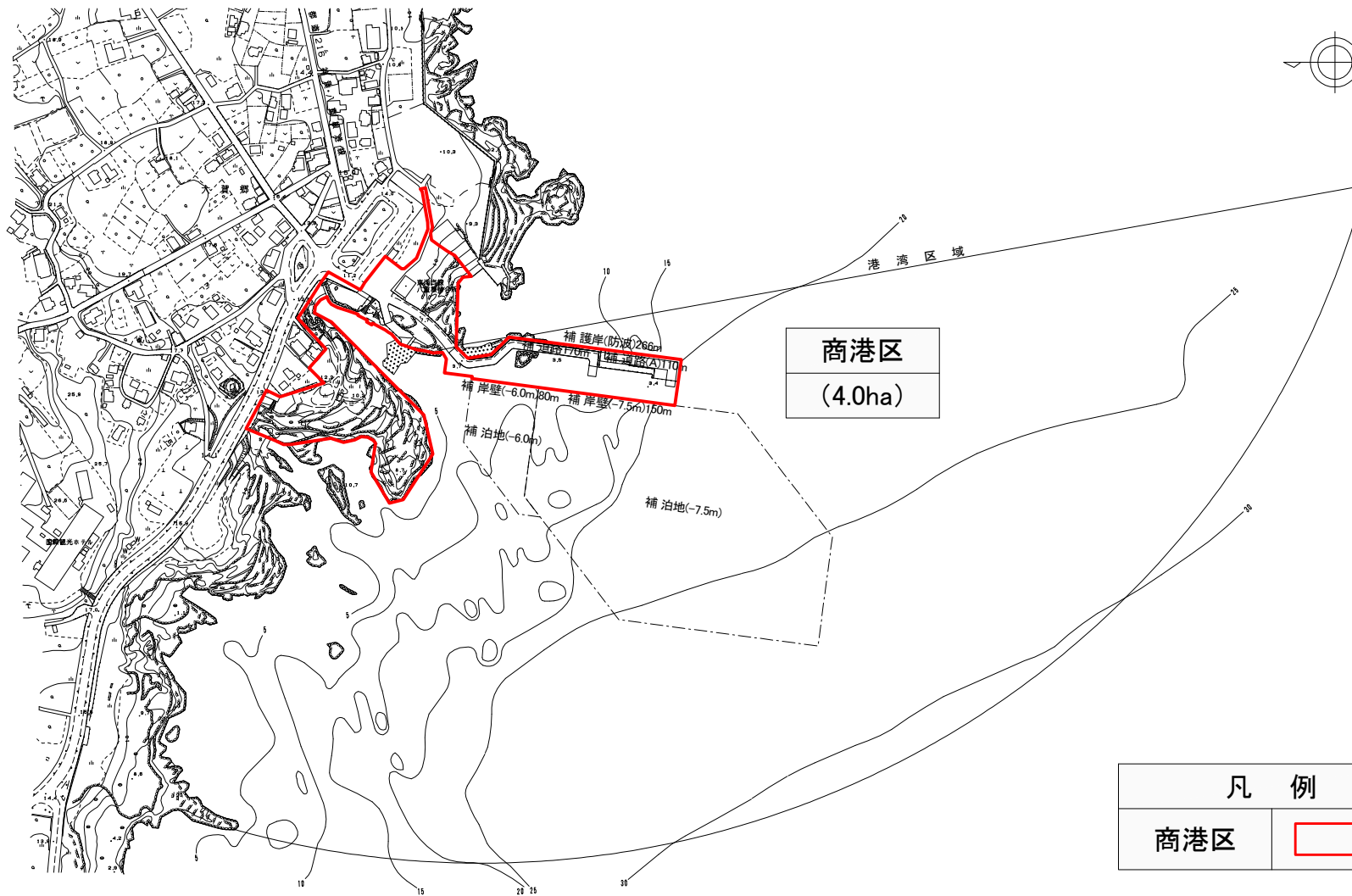
八重根港 臨港地区指定区域図

管 理 者

東 京 都

所 在 地

東 京 都 八 丈 町 大 賀 郷 (八 丈 支 庁 管 内)



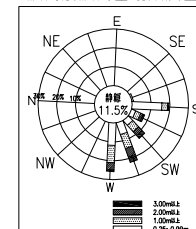
位 置 図



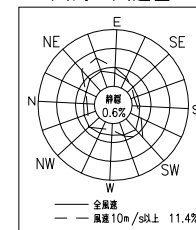
港 湾 区 域 図



波 向 別 波 高 出 現 頻 度 図



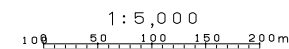
風 向 ・ 風 速 図



潮 位 図

HHWL	
HWL	+1.70
T.P	
D.L	
LWL	±0.00
LLWL	

凡 例	
商港区	



作成 平成 20年 12月

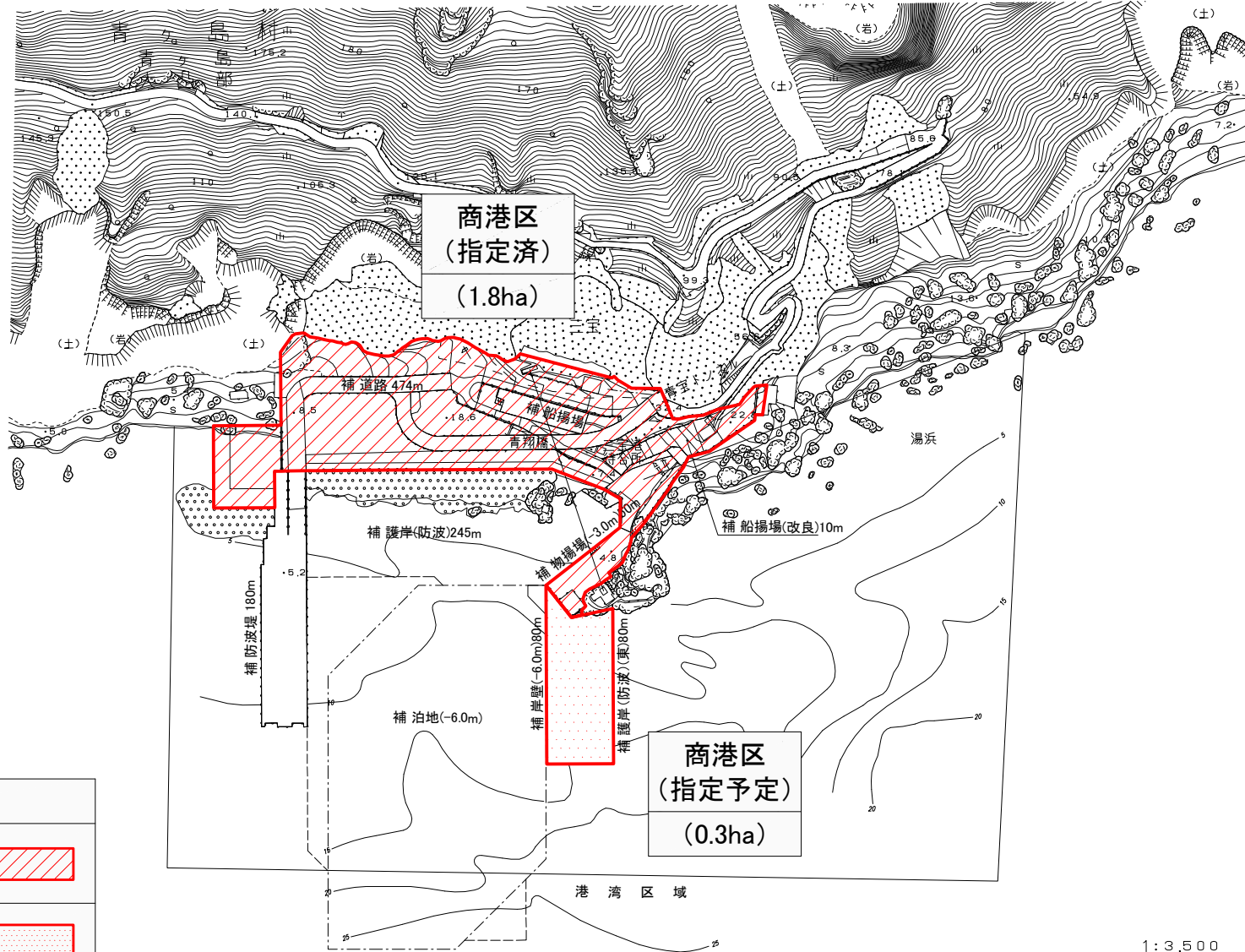
青ヶ島港 臨港地区指定区域図

管 理 者

東 京 都

所 在 地

東 京 都 青 ヶ 島 村 三 宝 (八 丈 支 庁 管 内)



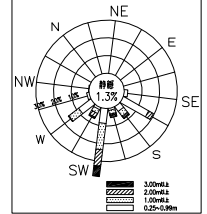
位置図



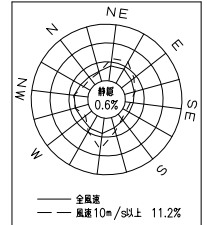
港湾区域図



波向別波高出現頻度図



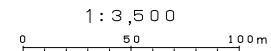
風向・風速図



潮位図

HHWL	
HWL	+1.70
T.P	
D.L	
LWL	±0.00
LLWL	

凡 例	
商港区 (指定済)	
商港区 (指定予定)	



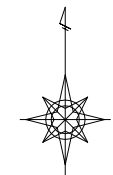
大千代港 臨港地区指定区域図

管 理 者

東 京 都

所 在 地

東 京 都 青 ヶ 島 大 千 代 (八 丈 支 庁 管 内)



位 置 図



港 湾 区 域 図



潮 位 図

HHWL	
HWL	+1.70
T.P	
D.L	
L.WL	±0.00
LLWL	

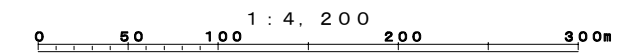
凡 例

商港区	
-----	--

商港区
(0.4ha)

補泊地
(-3.0m)

補物揚場



【参考資料6】 クルーズ客船の受入れ状況について

1. クルーズ客船受入れについて

近年世界のクルーズ人口の増加に伴い、日本への寄港回数も増加しており、国ではクルーズ客船の寄港を活かした地方の創生を図るための施策を推進している。

伊豆諸島においても、クルーズ客船の寄港に対する港湾施設の受入れ態勢について、現状を整理し、方向性・対応を検討する。

2. 伊豆諸島への寄港実績と受入れ態勢

(1) 寄港実績

伊豆諸島への H19 年～H28 年の 10 年間の寄港実績について、以下のグラフにまとめた（参考として小笠原諸島含む）。

八丈島が最も多く（32回）、次いで神津島（12回）、新島（3回）、三宅島（1回）の順番となっている。日本の運航会社によるものがほとんどを占めており、一部外国の運航会社によるクルーズ客船が寄港している。

年間平均では、最多の八丈島で年3回程度の寄港となっている。参考として、小笠原諸島では年12回程度となっている。

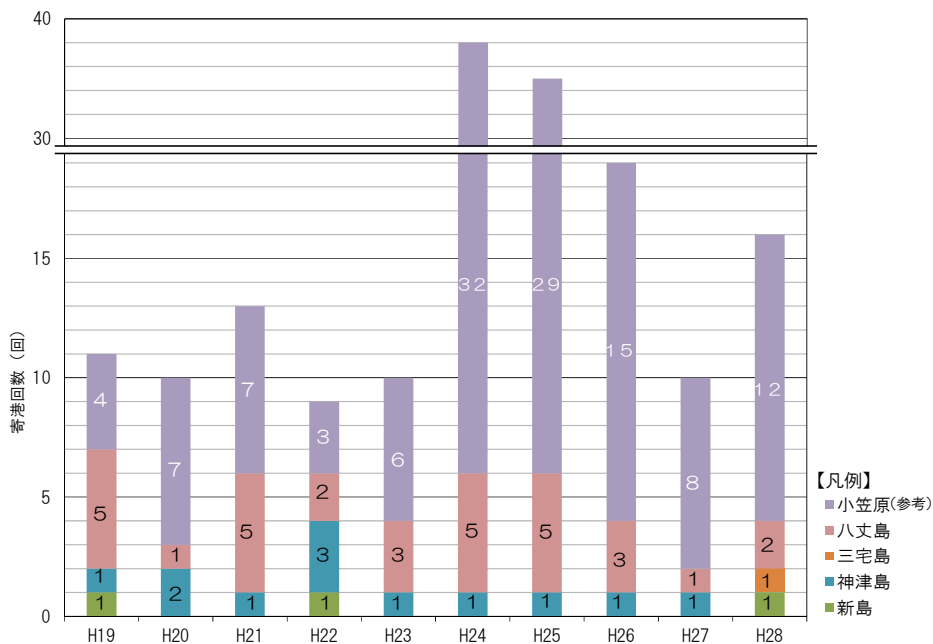


図 伊豆・小笠原諸島のクルーズ船寄港回数の推移

(2) 寄港船舶諸元

以下に、伊豆諸島に寄港実績のある船舶諸元を示す。

2万トン以上の船舶が多く、伊豆諸島に定期就航している大型貨客船と比較しても大型となっている。

表 船舶諸元

船舶名	運航会社	総トン数	全長(m)	喫水(m)	定員(人)	備考
飛鳥II	郵船クルーズ(株)	50,142	241	7.8	872	
ばしふいっくびいなす	日本クルーズ客船(株)	26,594	183	6.5	620	
にっぽん丸	商船三井客船(株)	22,472	167	6.6	523	
ふじ丸	日本チャータークルーズ(株)	23,340	167	6.6	600	H25年まで運航
シルバーディスカバラー	シルバークルーズ(株)	5,218	103	4.3	120	
【参考】伊豆諸島就航大型貨客船						
橘丸	東海汽船(株)	5,681	118	5.4	1,000	八丈航路
さるびあ丸		4,992	120.5	5.4	816	大島航路



写真 飛鳥II



写真 ばしふいっくびいなす



写真 にっぽん丸



写真 シルバーディスカバラー

(3) 受入れ態勢

青ヶ島を除く大型定期貨客船が就航している伊豆諸島の港湾では、延長 150m、水深-7.5m の岸壁が大型定期貨客船用として整備されている。

しかし、クルーズ客船については、ほとんどが定期貨客船よりも大型の船舶であるため、島の沖合に停泊し、通船により港湾及び漁港にて上陸を行っている。

また、接岸可能な船舶の場合でも定期貨客船や他の船舶との接岸調整によっては通船による上陸を行う場合もある。

<平成28年の寄港方法及び上陸人数>

島名	船舶名	内航/外航	日付	寄港方法及び上陸人数
八丈島	にっぽん丸	内航	3/22	寄港方法： 八重根港沖に停泊し、八重根漁港にて通船上陸 上陸人数： 416名（乗客及び乗員）
	シルバーディスカバラー	外航	6/22	寄港方法： 神湊港入港・接岸 上陸人数： 174名（乗客及び乗員）
三宅島	シルバーディスカバラー	外航	6/23	寄港方法： 大久保港沖に停泊し、大久保港にて通船上陸 上陸人数： 50名程度（乗客のみ）
新島	飛鳥II	内航	8/1	寄港方法： 新島港沖に停泊し、新島港にて通船上陸 上陸人数： 540名（乗客のみ）



写真 沖合停泊と通船の状況（三宅島大久保港沖）



写真 通船の様子（三宅島大久保港）



写真 岸壁接岸状況（八丈島神湊港）



写真 沖合停泊の様子（八丈島八重根港沖）

3. クルーズ客船受入れ態勢の方向性・対応について

(1) 通船による上陸の課題

通船での乗下船は 30~60 分程度の時間を要し（にっぽん丸 HP より）、岸壁への接岸と比較すると観光客の島内滞在時間が短くなる。さらに、大型船舶では接岸可能な海象条件であっても、小型船では上陸不可能な場合などもある。

(2) 運航会社のニーズ

日本船社をはじめ一部の外国船社についても、荒天時にも確実に寄港できるならば、魅力的な観光地のため、伊豆諸島への寄港を増やしたいという意向がある。

(3) 今後のクルーズ客船受入れへの対応について

以上の状況を踏まえ、クルーズ客船受入れについて、通船での上陸の際に使用される小型船だまりの静穏度向上などの改良や、受入れ時のスペース確保などの検討を継続する必要がある。

将来的に、よりクルーズ客船寄港の増加が見込まれる場合には、大型クルーズ客船の入港接岸が可能となる岸壁の改良等を検討するなど、受入れ態勢を強化していく。

<参考>

既往検討において、八丈島神湊港におけるクルーズ船の入港可否を行い、別紙のとおり結果となっている。

港内回頭及び沖合回頭どちらの場合でも、泊地を現在の水深-7.5m から-8.0m へ増深浚渫が必要となり、多額の費用を要する。

	船籍	総トン数 (GT)	全長 L(m)	喫水 d(m)	旅客定員 (人)	回頭泊地規模		バース必要長 1.2L(m)	必要水深 1.2d(m)
						2L(m)	3L(m)		
ばしふいっくびいなす	日本	26,518	183	6.5	696	366	549	220	7.8 → 8.0
ふじ丸	日本	23,235	167	6.6	603	334	501	200	7.9 → 8.0
にっぽん丸	日本	21,903	167	6.6	619	334	501	200	7.9 → 8.0

港内回頭 (ばしふいっくびいなす)	港内回頭 (ふじ丸・にっぽん丸)	沖合回頭
<ul style="list-style-type: none"> • 泊地をしゅんせつする必要がある (8~10万 m³) • 回頭時に自然岩礁に接触する危険性がある <p>→ 回頭時のリスクを考慮すると現実的ではない</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 泊地をしゅんせつする必要がある (8~10万 m³) <p>→ しゅんせつ費用の確保が実現への大きな課題である</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 泊地をしゅんせつする必要がある (8~10万 m³) • 「ばしふいっくびいなす」については、操船可否検討の必要がある <p>→ しゅんせつ費用の確保が実現への大きな課題である</p>

※ 図面、船舶諸元等については当時の資料のままである。