

要 望 事 項	1 4 港湾局（総務局・産業労働局）
	（1）特定有人国境離島に指定された伊豆諸島南部地域と指定されない北部地域の一体的な振興策の推進

（要 旨）

いわゆる「有人国境離島法」の制定により、伊豆諸島のうち南部地域のみが特定有人国境離島に指定され、地域社会を維持するうえで必要な施策を行う場合には、国の財政措置が講じられることになった。都は、特定有人国境離島に指定されない北部地域の振興についても同等の支援が講じられるよう国に強く働きかけるとともに、南北間に格差が生じないように、一体的な振興を図ること。

（説 明）

「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」が制定され、平成29年4月から施行された。

本法では、有人国境離島地域のうち、継続的な居住が可能となる環境の整備を図ることがその地域社会を維持する上で特に必要と認められる地域を、特定有人国境離島地域と定め、全国で15地域71島が指定され、東京都では伊豆諸島南部地域の三宅島、御蔵島、八丈島及び青ヶ島の4島が指定されている。

国は、当該地域に対して特定有人国境離島地域社会維持推進交付金（以下、「交付金」）を創設し、①航路・航空路運賃低廉化、②物資の費用負担の軽減、③雇用機会の拡充、④滞在型慣行の促進について財政支援を行うこととし、地域の人口減の抑制、新規雇用者数の増加及び観光客等交流人口の増加が期待されることである。

一方、都は、航空路運賃低廉化について、8月から調布～三宅島間、また9月から羽田～八丈島間の航空路運賃補助を実施することとし、島民の負担軽減が図られることになった。

航空路運賃の低廉化は、継続的な居住が可能となる環境を整備するという観点から行うものであることから、離島間を結ぶヘリコプター路線についても対象を拡大し実施されたい。

次に、物資の費用負担の軽減については、都は既に単費により実施しているが、交付金では最大80%削減できるよう制度設計がなされていることから、支援を拡大されたい。

続いて、伊豆諸島の基幹産業である観光業の振興については、地域の魅力を開発し、また一層高めて発信していくことで国内外の認知度を上げていくことが重要である。地域の魅力を旅行商品化することや観光サービスの担い手の育成などの取り組みを支援し、観光客等交流人口の増加につなげる滞在型観光の促進の支援策を講じられたい。

また、航空路運賃低廉化が他の支援策に先んじて実施され、北部地域との運賃格差が顕在化することとなったため、早急に航空路運賃の負担軽減措置を北部地域にも拡大されたい。

今後、南部地域に講じられる諸施策により、北部地域の大島、利島、新島、式根島及び神津島と南部地域との間に様々な格差が生じることが大いに懸念される。島嶼町村は厳しい財政状況の中で自立性を発揮しつつ、各々の課題の克服に取り組んでいるところであるが、東京の島々は外海遠隔離島であり、総じて条件不利地域である。都は、特定有人国境離島に指定されていない北部地域の振興についても、南部地域と同等の支援が講じられるよう、国に強く働きかけるとともに、南北間に格差が生じないように、伊豆諸島全域の一体的な振興を図られたい。

要 望 事 項	1 4 港湾局（総務局）
	（2）離島海空路の充実強化と安全対策

（要 旨）

島しょ地域の振興の根幹をなす海空路の確保と整備を積極的に図り、また、空港・港湾施設での安全対策を実施されたい。

- ① 伊豆諸島・小笠原諸島航路体系の整備・拡充及び改善
- ② 離島住民負担軽減施策の実施
- ③ 本土及び島間コムーター空路の整備並びにヘリコムーター定期空路の充実整備
- ④ 二見港の乗降施設の整備
- ⑤ 東京（竹芝）から伊豆諸島・小笠原諸島航路を「海の都道」として認定
- ⑥ 伊豆諸島・小笠原諸島航路を包括した在り方の検討
- ⑦ 空港・港湾施設への監視カメラ設置について

（説 明）

伊豆諸島・小笠原諸島における航路確保と交通体系の整備は、島しょ地域の振興の根幹をなすものであり、「海の都道」として運賃補助・船舶の確保（修繕、新規建造を含む）などについて、強力な支援が必要である。

さらに、国、都、各町村及び航路事業者を交えた「東京都離島航路地域協議会」において、離島航路の確保・維持・改善のための調査・検討を行っているが、島しょ住民の生活安定及び向上の視点を踏まえ協議を進めることが重要である。

また、離島の空港ビルや船客待合所は、「島の玄関口」として住民や観光客が利用し、訪日ブームや2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催によって、今後、来島者のさらなる増加が見込まれる。来島者の増加に期待する一方、安全・安心面が懸念され、安全・安心のまちづくりの推進、防災力の向上の観点からも島しょの全ての空港・港湾施設に監視カメラを設置について検討されたい。

要望事項	14 港湾局
	(3) 島しょ地域の航空路線の維持

(要 旨)

需給調整規制廃止後の不採算航空路線の事業者に対する国及び都の運航費補助による支援を継続的に行われたい。

(説 明)

離島における航空路線は、船便による時間的な余裕がなく、短時間に内地と往復しなければならない時の交通手段であり、住民が安心して日常生活を送るために不可欠なものである。

しかし、ほとんどが不採算路線である東京の離島路線については、需給調整規制の廃止により、運航事業者の撤退が予測される。

したがって、国及び都による継続的な運航費補助が必要である。

要望事項	14 港湾局（総務局）
	（4）離島のヘリポート整備に対する財政支援、技術的支援

（要 旨）

御蔵島村、利島村、新島村（式根島）、青ヶ島村のヘリポート整備に対する財政支援及び技術的支援を講じられたい。

（説 明）

御蔵島村などは空港未設置の離島であり、南海トラフ巨大地震等による津波が想定される中、災害時には中型以上の救助ヘリ等が離発着できるヘリポートがない。

このため、防災、救急医療等の観点から、中型以上の救助ヘリ等が離発着できるヘリポートの整備は住民の安全を確保するための必須条件である。御蔵島村など離島の財政状況は極めて厳しく、村単独での整備は不可能であることから、ヘリポート整備に対する東京都の財政支援が必要である。

また、ヘリポート建設にあたって、村では技術的知識を有する人材を確保することが困難なため、東京都からの技術的支援も併せて必要である。

要 望 事 項	1 4 港湾局（総務局）
	（5）離島航路補助制度の継続

（要 旨）

島しょ地域住民には不可欠な、生活路線としての航路を維持するための離島航路補助等を継続されたい。

（説 明）

離島航路は、島しょ地域住民の生活路線であり、離島地域の産業振興にとっても不可欠なものである。

しかし、離島航路は、収益の向上が見込めないことが多いのに対し、経営改善カット制度が一律に適用され、また、欠損補助にかかる標準単価が全国均一の基準で算出されることから、一部の航路では欠損補填が十分に行われず、累積欠損が増加するなど運営が大変厳しい状況にある。離島航路を維持していくため、経営改善カット制度を見直すことや、地域、航路の特性にも十分配慮した標準単価の算定方法に改善することなどを国へ働きかけること及び補助制度を継続していくことが引き続き必要である。

また、実質的な運賃値上げとなっている燃料価格調整金分について、島しょ振興と航路安定化を図るため、利用者への負担とならないよう補助等を実施する必要がある。

要望事項	14 港湾局（総務局）
	（6）島しょ貨物運賃補助制度の充実

（要 旨）

島しょ地域住民の生活安定と生産物の流通対策のため、次の事項について補助の充実及び補助対象品目を拡大されたい。

- ① 島内主要生産物に対する補助率の継続と補助対象品目の拡大
- ② ガソリン等燃料輸送費への補助対象品目の拡大
- ③ 一般食料品等への補助対象品目の拡大

（説 明）

本補助制度は、島しょ地域住民の生活安定と生産物の流通対策に大きな成果を上げ、島しょ地域住民にとっては、欠かすことのできないものである。

したがって、島しょ地域の産業振興及び物価の安定を図るため、本補助制度の継続及びガソリン・一般食料品への補助対象品目の拡大が必要である。

特に、離島のガソリン価格は、依然として本土との価格差は大きい。その本土との価格差の大きな要因は海上輸送に係るコスト分であることから、島民生活の安定・島しょ地域の産業振興のため、補助対象品目とすることが必要である。

また、都は、「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」が制定され、平成29年4月から施行されたことにより、特定有人国境離島に指定された伊豆諸島南部と、指定されない伊豆諸島北部で格差が生じないように、伊豆諸島を一体として措置する必要がある。

さらに都は、国に対して「離島ガソリン流通コスト支援事業」の拡充、継続を働きかける必要がある。

なお、島特産品である「くさや」を生産するうえで必要な原魚は、島内の水揚げだけでは足りず、本土からの移入に頼り加工をしている。運賃高騰は、「くさや」生産者にとって大変な影響を及ぼしている。魚介類については、平成19年から補助対象品目に追加されたものの、補助対象範囲が限定されている。本土から島しょ地域への主要原材料の移入についても補助対象とする必要がある。

要望事項	14 港湾局（総務局・産業労働局）
	（7）島しょにおける燃油類の価格安定・格差是正に対する支援及び補助制度の創設

（要 旨）

島しょ地域における燃油類（ガソリン・軽油・灯油など）の価格安定・格差是正に対する支援及び補助制度を創設されたい。

（説 明）

島しょ地域の住民は、地理的条件の中で、常に本土との経済的な格差を強いられており、特にガソリンについては「離島ガソリン流通コスト支援事業」により、一部、国の助成制度があるが、燃油類（ガソリン・軽油・灯油など）の価格格差は顕著であり、家計や地域経済に与える影響は非常に大きい。

また、基幹産業である漁業・農業用の燃油についても同様であり、島しょ地域の産業振興や後継者育成に大きな影響を与えている。

このことから、現状の島しょ貨物運賃補助の対象を燃油輸送費にまで拡充、及び新たな補助制度を創設し、島しょ地域の燃油類の価格安定・格差是正に取り組むことが必要である。

そのうえ、都は、「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」が制定され、平成29年4月から施行されたことにより、特定有人国境離島に指定された伊豆諸島南部と、指定されない伊豆諸島北部で格差が生じないように、伊豆諸島を一体として措置する必要がある。

また、都は、燃油類の価格安定・格差是正のための新たな制度の創設についても、国に対して強力に働きかけることが必要である。



要望事項	14 港湾局（政策企画局・総務局・都市整備局・環境局）
	（8）小笠原空港の開設に係る整備計画の早期立案

（要 旨）

小笠原空港の開設に向け、空港整備に係る計画案を早期に検討し、小笠原諸島の日本復帰50年を迎える平成30年6月には、小笠原空港に関する東京都の一定の見解を示すことを要請する。

（説 明）

小笠原諸島が日本に復帰した当初から検討されている小笠原空港について、東京都においては、これまで、精力的に調査・検討を重ね、紆余曲折はありながらも、空港整備に係る計画案の検討が進められていることは承知しているが、結果として、現在においても、その開設の目途は付いていない状況にある。

東京都におかれては、平成27年度に設置された「小笠原航空路に関する検討会議」において、計画案の検討をこれまで以上に具体的に進め、「小笠原航空路協議会」の議を経て、計画案を早期に取りまとめられたい。小笠原村では、日本復帰50年を迎える平成30年6月までには、小笠原空港に対する都としての一定の見解を示されたい。

要望事項	1 4 港湾局（環境局・建設局）
	（9）海岸保全区域指定と海岸保全事業の促進

（要 旨）

災害が多発する恐れのある海岸地域について、保全区域の指定と保全事業の一層の促進を図られたい。

① 海岸保全事業の促進

ア 海岸保全事業費の増額及び事業の促進

（大島町・利島村・新島村・三宅村・御蔵島村・八丈町）

イ 未指定区域における海岸保全区域指定の促進 （大島町・御蔵島村・青ヶ島村）

ウ 海岸漂着・漂流ごみ処理への対応促進及び財政措置

（大島町・神津島村・三宅村・御蔵島村・青ヶ島村・小笠原村）

エ 台風で崩落した筆島海岸の侵食防止事業の実施 （大島町）

オ 弘法浜大金沢流域整備事業の実施 （大島町）

カ 離岸堤の整備促進及び小型船施設東側部の崩壊対策の促進 （利島村）

キ 新島近海地震により崩落した海岸の侵食防止事業の実施 （利島村）

ク 前浜海岸の侵食対策及び安全施設の建設促進 （新島村）

ケ 和田浜海岸の整備促進 （新島村）

コ 羽伏浦海岸の侵食防止 （新島村）

② 海岸環境整備事業の促進

ア 本村前浜、若郷前浜の海岸環境整備事業の促進 （新島村）

（説 明）

海岸漂着物処理推進法により、海岸管理者等が漂着物等を処理することとされた。しかし、一部国有海岸等において、管理者ではない町村の処理費負担が解消されていない。

については、都の海岸漂着物対策推進計画の改正による経費負担の適正化と財政措置が必要である。

大島町では、平成25年の台風26号の海岸浸食や崖地崩落のため、海浜は未だに危険な状態であり、健全な海浜利用のために整備が急務となっている。また、事業によって生じた長浜海岸の侵食が未だ自然復元されないままになっており、原因調査も終了していることから早急な対策が必要である。

要 望 事 項	1 4 港湾局
	(1 0) 港湾・漁港の整備促進

(要 旨)

島しょ地域の振興を強力に推進するため、港湾・漁港の整備を促進されたい。

① 港湾・マリーナ整備の促進

- ア 船客待合所の建設及び施設の充実
- イ 波浮港の防波堤の整備 (大島町)
- ウ 元町港・岡田港駐車場の拡幅等の整備促進 (大島町)
- エ 漁船の増加と大型化に対応するための泊地の整備促進 (利島村)
- オ 利島港西側岸壁西側の越波対策のため消波ブロックの設置、防波堤（北）西側側面に防舷材の設置、防波堤（北）の先端に越波対策用の消波ブロック早期増設 (利島村)
- カ ジェットfoil就航に伴う十分かつ安全な接岸を確保できる静穏性に優れた港湾施設の早期整備 (利島村・新島村)
- キ 新島港の岸壁の整備促進及び本堤の泊地の拡大 (新島村)
- ク 連絡船「にしき」の発着岸壁及びB堤入口の維持浚渫 (新島村)
- ケ 新島マリーナの整備促進 (新島村)
- コ 神津島港沖防波堤の整備 (神津島村)
- サ 神津島港の整備促進 (神津島村)
- シ 三池港防波堤の整備促進及び三池海岸離岸堤の整備促進 (三宅村)
- ス 御蔵島港及び小型船施設の整備促進 (御蔵島村)
- セ 御蔵島港の漁港機能としての泊地の静穏度の早期整備 (御蔵島村)
- ソ 御蔵島港の新岸壁の早期整備 (御蔵島村)
- タ 青ヶ島港の港湾整備の促進 (青ヶ島村)
- チ 青ヶ島港の漁港機能実現を目途とした泊地の早期整備 (青ヶ島村)
- ツ 沖港の防波堤の整備 (小笠原村)

## ② 漁港整備の促進

ア 漁港・漁場整備長期計画の促進

イ 羽伏漁港の整備促進及び定期船接岸岸壁の整備並びに都道への取付け道路である  
村道羽伏漁港線の補修 (新島村)

ウ 若郷漁港の整備促進及びジェットfoil接岸補完港としての整備促進 (新島村)

エ 三浦漁港の整備促進 (神津島村)

オ 伊ヶ谷漁港の避難港としての整備促進 (三宅村)

カ 阿古漁港の整備促進 (三宅村)

キ 南郷漁港の整備促進 (御蔵島村)

### (説明)

島しょ地域における港湾・漁港の整備は、住民生活を支える漁業・観光産業の振興を図るうえで欠くことのできない重要な課題である。

しかし、気象条件によっては入港しながら接岸、荷捌きが容易にできないという状況があり、さらに加えて観光シーズンにおける来島者への快適なサービスの提供が十分できないなどの現状がある。そのため、これらの課題の解決に向けて積極的な対策が必要である。

また、平成14年4月から伊豆諸島北部の島しょにおいて小型高速艇ジェットfoilが就航しているが、特に冬季には就航率が激減し、住民生活に対して重大な影響を及ぼしている。このため、ジェットfoilを十分かつ安全に接岸させることのできる静穏性に優れた港湾施設の整備が早急に必要である。

さらに、御蔵島村については港が北側しかなく、季節風の強い冬場の大型客船の就航率は時に20%を下回る現状にあり、地域の特性に適した新岸壁の早期整備が必要である。

要 望 事 項	1 4 港湾局（総務局・環境局・産業労働局・建設局・教育庁）
	（1 1）小笠原諸島の希少生態系の保全

（要 旨）

小笠原諸島への移入動植物が固有の生態系を攪乱しており、自然環境全般の保全に向けた総合的な対策を講じられたい。

- ① 生態系保全のための外来種対策の継続・強化及び分野横断的な総合調整の実施
- ② オガサワラオオコウモリの絡まり事故防止及び食害防除対策
- ③ 野ヤギ駆除対策の充実及び農業被害の防止
- ④ イエシロアリ総合対策の実施
- ⑤ ネズミ類対策の実施
- ⑥ 母島の希少種保全の実施

（説 明）

- ① 小笠原諸島の希少動・植物からなる固有の自然環境は、ノネコ、イエシロアリ、ノヤギ、アフリカマイマイ、プラナリア、グリーンアノール、ツヤオオズアリ、アカギ、クリノイガ、ガジュマル、リュウキュウマツ等の様々な外来種により、その生態系を攪乱されている。

外来種の中には生態系の中で循環の一部となりつつあるものもあるなど、駆除しただけでは逆に事態を悪化させる場合もあるため、種間相互作用に配慮した対策の実施が重要である。例えば、ノヤギ駆除後、希少植物や在来植生の回復とともに外来植物の拡大も見受けられ、さらにはネズミ類の増加が懸念されている。

また、土付苗の持ち込みなどによる外来種の侵入・拡散リスクなど、村民生活への影響が生じる課題については分野横断的な取組が行われるよう関係部局が連携して対応するようお願いしたい。

- ② 国内希少野生動植物種及び天然記念物であるオガサワラオオコウモリの農作物被害は、拡大している。一方で、農業者が設置する防鳥ネット等へのコウモリの絡まりによる傷病事故等も発生している。

村では、絡まり事故の生じない素材によるネットを使い、食害対策を実施している

が、高木の作物については対応が困難である点など、より専門的な技術が必要とされている。また、母島においてもコウモリの飛来頻度が高まっており、父島より営農面積が広い母島において、今後食害が拡大することも懸念されている。

については、オガサワラオオコウモリの生態調査を継続・強化するとともに、都において、保護に配慮した物理的防除方法の検討及び普及を図られたい。

- ③ 父島においては、ノヤギが相当数増加しており、農業被害も多く、また、固有種等、貴重な植生への影響も懸念されている。

貴重な自然環境を保護する観点から、駆除の推進を図ることが必要である。

- ④ 父島では村が「人とシロアリの住み分け」方針を継続的に実施してきたことにより、相当の成果を上げている。しかし、集落周辺や山林域では依然として固有植物を含む木質植物に大きな影響を与えている。特に集落内の都立大神山公園内では都による対策が講じられているが、今後も継続対策が必要である。

また、母島では平成 10 年に長浜トンネル記念植樹帯からイエシロアリが発見され、以後「根絶」方針によるシロアリ対策を村が行っている。しかし、平成 24 年に新たに蝙蝠谷仮置場でのイエシロアリ定着が確認され、管理者である都が対策を講じている最中であり成果が見え始めているところであるが、イエシロアリの生態から、敷地内だけでなく周辺を含めた継続対策が必要である。この他、都管理地内のイエシロアリを継続的に駆除し、外来樹木駆除事業に係るイエシロアリ蔓延防止対策を講じられたい。

- ⑤ 近年、村内でのネズミ被害の増加が問題となっており、属島および父島・母島それぞれにおいて、早急な対応策が求められている。兄島では世界自然遺産の中核的な価値である陸産貝類が、ネズミ類の食害によって絶滅が懸念されている。環境省によるネズミ対策が現在実施されているが、都においても、関係機関との役割分担を整理した上で、積極的に対策を実施されたい。

また、有人島においては、ネズミ類の増加による農業や村民生活にもさまざまな被害を受けるため、自然環境・住環境の両面に配慮した対策を強化されたい。

- ⑥ 母島島内においては、固有陸産貝類やオガサワラシジミなど、父島では絶滅してしまった種が生息している。一方で、近年ツヤオオズアリの南崎等への侵入・拡散が確認され、固有陸産貝類の食害が報告されているほか、グリーンアノールや外来植物等の影響によりオガサワラシジミの生息環境の悪化が懸念されている。母島独自の貴重な生態系を保全するため、国と都の役割分担のもと、対策を実施されたい。