見える化改革 報告書
「島しょ等港湾・漁港・空港・海岸」

平成30年11月19日
港　　湾　　局

要　旨

1 「見える化」分析の要旨

【島しょ等の港湾・漁港・空港・海岸】

・伊豆・小笠原諸島の住民の生活基盤を確保するとともに、地域の産業振興に資するため、港湾、漁港、空港、海岸の充実に取り組んでいる。

【各島へのアクセスの現状】

・海路については、伊豆諸島の各島には1日1往復、小笠原には概ね週1往復の大型船が就航するほか、大島航路に高速ジェット船が就航し、利便性が向上している。また、空路については、調布から大島、新島、神津島、三宅島に19人乗りの小型機が運航するほか、羽田から八丈島にジェット機が運航している。

【伊豆・小笠原諸島各島への就航率】

・大島などの大離島の就航率は、比較的高い水準で推移している。一方、利島などの小離島の就航率は、徐々に上昇しているものの、いまだ十分とは言えない状況である。

【長期間を要する工事の状況】

・厳しい気象・海象条件等における海上工事の制約から、整備に長期間を要することが多い。

【観光客増加に向けた施設整備】

・欠航情報や代替交通機関の案内に関する情報の提供が不足し、島への心理的距離感を生み出している。
・船客待合所・空港待合室の風景が旅行情緒に乏しいなど、「おもてなし」の視点が不足している。
・船客待合所と係留施設までの距離が長く、また、段差等もあり、バリアフリーの充実が課題である。
・船客待合所・空港待合室と島内拠点との移動手段が不足している。

2 今後の改革の進め方

【早期に効果を出すメリハリのある施設整備の推進】

・それぞれの島、港の特色、特徴を踏まえた整備を実施

【ICTを活用した効率的な施設整備を推進】

・ICTや施工自動化による建設時の作業効率の向上

【おもてなし強化とバリアフリーの推進】

・来島者の行動段階に応じた、必要かつ的確な情報提供の実施
・利用者が快適に利用できる船客待合所・空港ターミナルづくりの推進
・「島の外」と「島内拠点」をスムーズにつなぐ結節点としての船客待合所・空港ターミナルの役割を強化

はじめに

〇伊豆諸島の港湾、漁港、空港及び海岸の整備については、「東京都離島振興計画（平成25年度～平成34年度）」に基づき、伊豆諸島の産業振興及び島民生活の安定と向上を図るため、島しょの交通輸送路の確保と産業基盤の整備を目的として、港湾、漁港及び空港を整備するものである 。また、激しい風浪や津波等から島民の生命及び財産を守るため、港湾、漁港の整備と併せて海岸保全施設の整備を実施している。

〇小笠原諸島の港湾、漁港、空港の整備については、「小笠原諸島振興開発計画」により、小笠原諸島の振興を図るため、海上交通輸送路の確保と産業基盤の整備を目的として港湾、漁港を整備し、航空路を検討するものである。

〇これらの施設整備に当たっては、厳しい気象・海象条件等による制約の中で、着実かつ早期な整備が求められる。

〇また、就航率の向上とともに、来島者の利便性及び満足度を向上するための環境整備等が求められる。

〇島しょ等の港湾、漁港、空港及び海岸について、見える化改革では、施設整備や来島者の利便性及び満足度の視点を中心に現状の分析や評価を行い、今後の方向性を検討する。

目次

要旨 ・・・・・・p1

はじめに ・・・・・・p2

1　事業の概要
（1） 島しょ等の港湾・漁港・空港・海岸 ・・・・・・p5
（2）伊豆・小笠原諸島の概要 ・・・・・・p6
（3）伊豆・小笠原諸島の港湾・漁港・空港・海岸 ・・・・・・p7
（4）各島別の港湾・漁港・空港・海岸 ・・・・・・p8
（5）体制図 ・・・・・・p19
（6）島しょ等港湾・漁港・空港・海岸（管理運営・整備）の決算推移 ・・・・・・p20

2　事業の分析・評価
（1）現状
　ア　各島の主な整備状況 ・・・・・・p22
　イ　各島へのアクセスの現状 ・・・・・・p29
　ウ　伊豆・小笠原諸島各島への就航率 ・・・・・・p30
　エ　厳しい気象環境 ・・・・・・p32
　オ　伊豆・小笠原諸島の観光客数 ・・・・・・p33
（2）分析 ・・・・・・p34
　ア　伊豆諸島における港湾整備と指標 ・・・・・・p35
　イ　長期間を要する工事の状況 ・・・・・・p41
　ウ　就航率が低いことによる観光客への影響 ・・・・・・p43
　エ　観光客増加に向けた施設整備 ・・・・・・p44
（3）課題のまとめ ・・・・・・p46

3　今後の方向性 ・・・・・・p48
（1）早期に効果を出すメリハリのある施設整備の推進 ・・・・・・p49
（2）ＩＣＴを活用した効率的な施設整備を推進 ・・・・・・p51
（3）おもてなし強化とバリアフリーの推進 ・・・・・・p53

4　参考資料 ・・・・・・p57

１　事業の概要

1　事業の概要　（１）島しょ等の港湾・漁港・空港・海岸

○港湾局では、伊豆・小笠原諸島の住民の生活基盤を確保するとともに、地域の産業振興に資するため、港湾、漁港、空港、海岸の充実に取り組んでいる。

港　湾（16港）

離島の港湾は、島と本土を結ぶ人や物の結節点であるばかりでなく、島民の生活と産業を支える重要な機能を果たしている。このため、係留施設（岸壁等）、水域施設（泊地等）、外郭施設（防波堤等）の整備及び既存施設の機能拡充等により、定期船の就航率向上を図るとともに、乗降と荷役作業の安全性や効率性の向上に努めている。

さらに、水産業、観光等との連携を視野に入れ、地域の個性を生かした賑わいのある港湾空間づくりを進めている。（根拠規定：港湾法）

定期船が接岸する岡田港（大島）

漁　港（21港）

離島の重要な産業である水産業の基盤となる漁港では、港内静穏度の向上を目指し、防波堤などの外郭施設を重点に、安全で安心して使える漁港となるよう整備を進めるとともに、施設の機能保全に努めている。

また、持続可能な水産業の実現に向け豊かな水産環境の整備・保全を進めるほか、港湾機能を補完する定期船の就航率向上や災害時の島外避難等を目的とした大型船接岸岸壁の整備等も併せて進めている。（根拠規定：漁港漁場整備法）

地元漁船に利用されている三浦漁港（神津島）

空　港（6空港）

離島の空港は、島民の生活安定、産業の振興及び高速交通ニーズへの対応に重要な役割を果たしている。現在、羽田空港と八丈島空港、及び調布飛行場と大島空港、新島空港、神津島空港、三宅島空港の間に定期便が就航している。

今後は、より一層の安全確保及びセキュリティの向上を図るよう施設の整備・更新を進めている。（根拠規定：空港法）

航空機が離発着する八丈島空港

海　岸（22海岸）

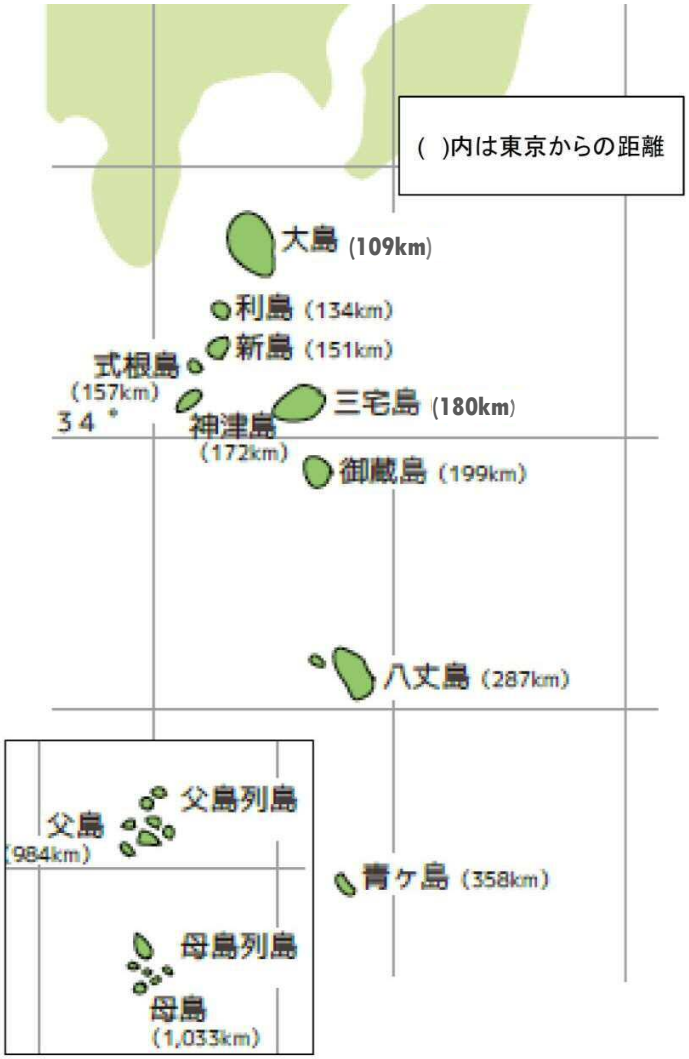
伊豆諸島は、台風の来襲地帯であるとともに、年間を通して風波の強い厳しい気象条件にさらされている。また、南海トラフ地震の防災対策推進地域に伊豆・小笠原諸島、津波避難対策特別強化地域に伊豆諸島が指定されている。

こうした中、海岸事業では、台風や季節風などによる波浪や地震時の津波から人々の生命、財産を守り、侵食から国土を保全すること、自然環境を保全し海岸の適正な利用を図ることを目的として「防護」「環境」「利用」の調和のとれた海岸整備を進めている。（根拠規定：海岸法）

新島港海岸の離岸堤

1　事業の概要　（2）伊豆・小笠原諸島の概要

〇伊豆・小笠原諸島は、東京から約100km～2,000kmの位置に点在している。
（有人島で最も近い大島は東京から約100km、最も遠い母島は約1,000kmである。）
〇各町村の面積は全体で約400㎢、人口は計約26,000人



・町村別の面積と人口

(面積：平成29年10月1日現在)(人口：平成30年1月1日現在)

町村名	面積(㎢)	人口(人)
大島町	90.76	7,880
利島村	4.12	321
新島村	27.54	2,724
神津島村	18.58	1,894
三宅村	55.26	2,538
御蔵島村	20.54	324
八丈町	72.23	7,560
青ヶ島村	5.96	166
小笠原村	106.78	2,641
合計	401.77	26,048

・気温と降水量　(平成26年～平成28年の平均)

島　名	平均気温(℃)	降水量(mm)
大　島	16.6	2,805
三宅島	18.0	3,255
八丈島	18.1	3,377
父　島	23.6	1,256
<参考>東京	16.5	1,790

1　事業の概要　（3）伊豆・小笠原諸島の港湾・漁港・空港・海岸

○港湾局では伊豆・小笠原諸島の11島において、
16港湾、21漁港、5空港、22海岸の整備及び管理を行っている。

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	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 (ﾅｽﾞﾏﾄﾞ) (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	
父島	二見			二見			
母島	沖			母島			
計	16 港	都営 14 港 町営 2 港	都営 1 港	都営 6 港	都営 5 空港	12 海岸	10 海岸

- 11島（2町、7村）
- 16港湾
- 21漁港（その他町営2港）
  （うち7港には定期船就航）
- 6空港（調布飛行場含む）
- 22海岸
  （港湾12、漁港10）

※港湾局が所管する海岸は、港湾区域、港湾隣接区域において海岸保全区域を指定した港湾海岸及び漁港区域おいて海岸保全区域を指定した漁港海岸。

注1　（ ）内は、港湾については避難港を、漁港については町営漁港をいう。

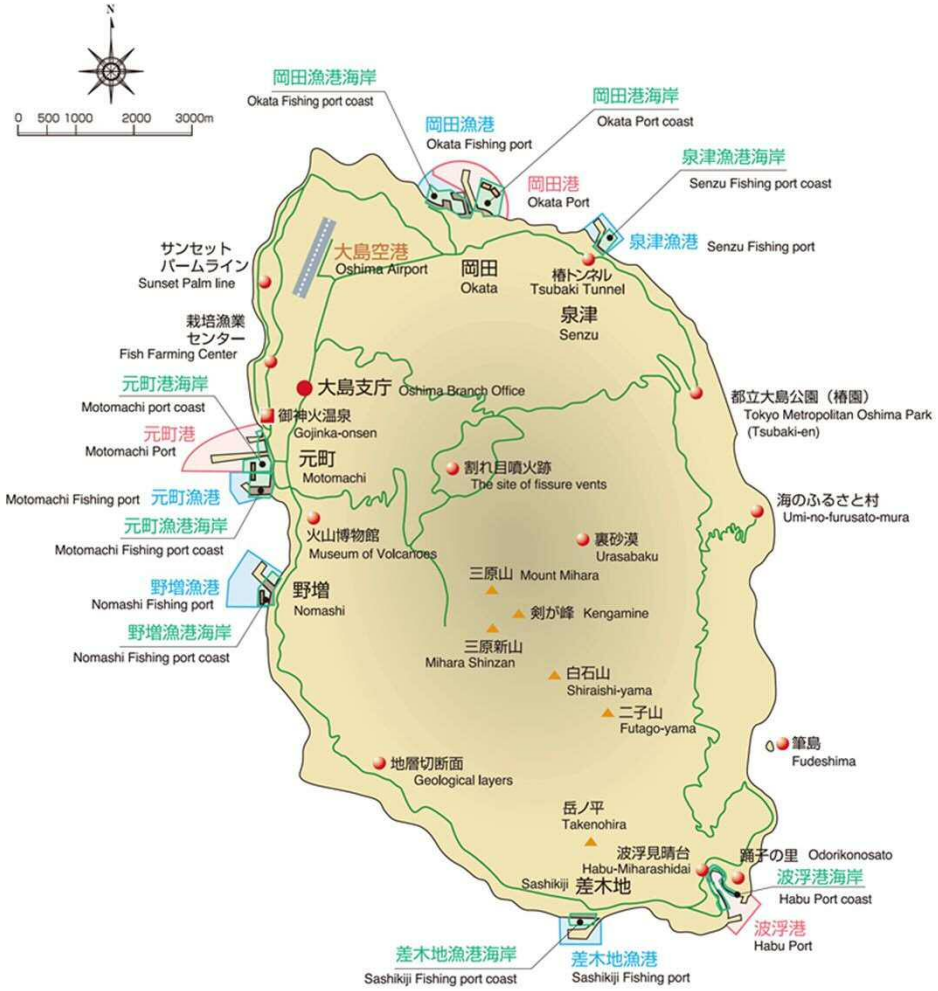
注2　第1種漁港は利用範囲が地元漁業を主とするもの
第2種漁港は利用範囲が第1種漁港よりも広く、第3種漁港に属しないもの
第3種漁港はその利用範囲が全国的なもの
第4種漁港は離島その他辺地にあって漁場の開発又は漁船の避難上特に必要なもの

1　事業の概要　（4）各島別の港湾・漁港・空港・海岸

大島

〇船舶は気象条件により港湾を使い分けている。また、空港も整備されている。

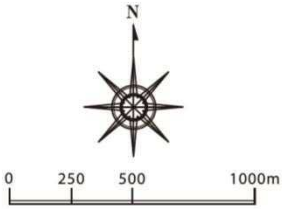
港湾	漁港	空港	海岸
元町 岡田 波浮	元町 岡田 野増 差木地 泉津	大島	（港湾） 元町 岡田 波浮 （漁港） 元町 岡田 野増 差木地 泉津



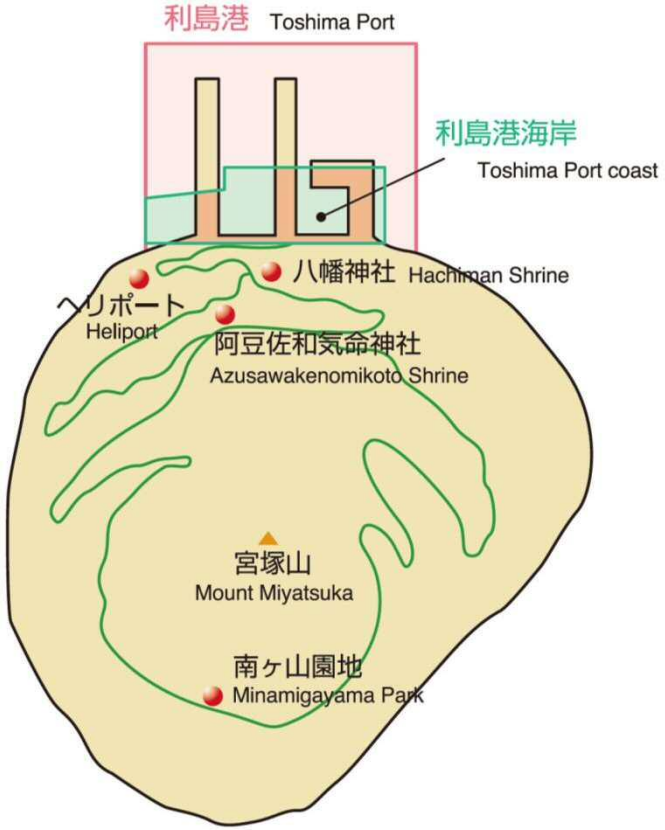
1　事業の概要　（4）各島別の港湾・漁港・空港・海岸

利島

〇船舶は気象条件により港湾内の岸壁を使い分けている。



港湾	漁港	空港	海岸
利島			（港湾）利島



1　事業の概要　（4）各島別の港湾・漁港・空港・海岸

新島

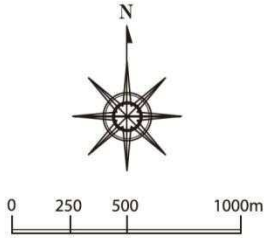
〇船舶は気象条件により港湾と漁港を使い分けている。
　また、空港も整備されている。

港湾	漁港	空港	海岸
新島	若郷 羽伏	新島	（港湾） 新島 （漁港） 若郷

1　事業の概要　（4）各島別の港湾・漁港・空港・海岸

式根島

〇船舶は気象条件により港湾と漁港を使い分けている。



港湾	漁港	空港	海岸
式根島	野伏 小浜		

1　事業の概要　（4）各島別の港湾・漁港・空港・海岸

神津島

〇船舶は気象条件により港湾と漁港を使い分けている。
　また、空港も整備されている。

港湾	漁港	空港	海岸
神津島	三浦	神津島	（港湾）神津島

1　事業の概要　(4)各島別の港湾・漁港・空港・海岸

三宅島

○船舶は気象条件により港湾と漁港を使い分けている。
　また、空港も整備されている。

港湾	漁港	空港	海岸
三池 大久保	湯の浜 伊ヶ谷 大久保 坪田 阿古	三宅島	(港湾) 三池 大久保 (漁港) 阿古

1　事業の概要　（4）各島別の港湾・漁港・空港・海岸

御蔵島

〇船舶は気象条件により岸壁の両側を使い分けている。新たな岸壁を整備している。

港湾	漁港	空港	海岸
御蔵島			御蔵島

1　事業の概要　（4）各島別の港湾・漁港・空港・海岸

八丈島

〇船舶は気象条件により港湾を使い分けている。また、羽田空港との路線が設定されている。

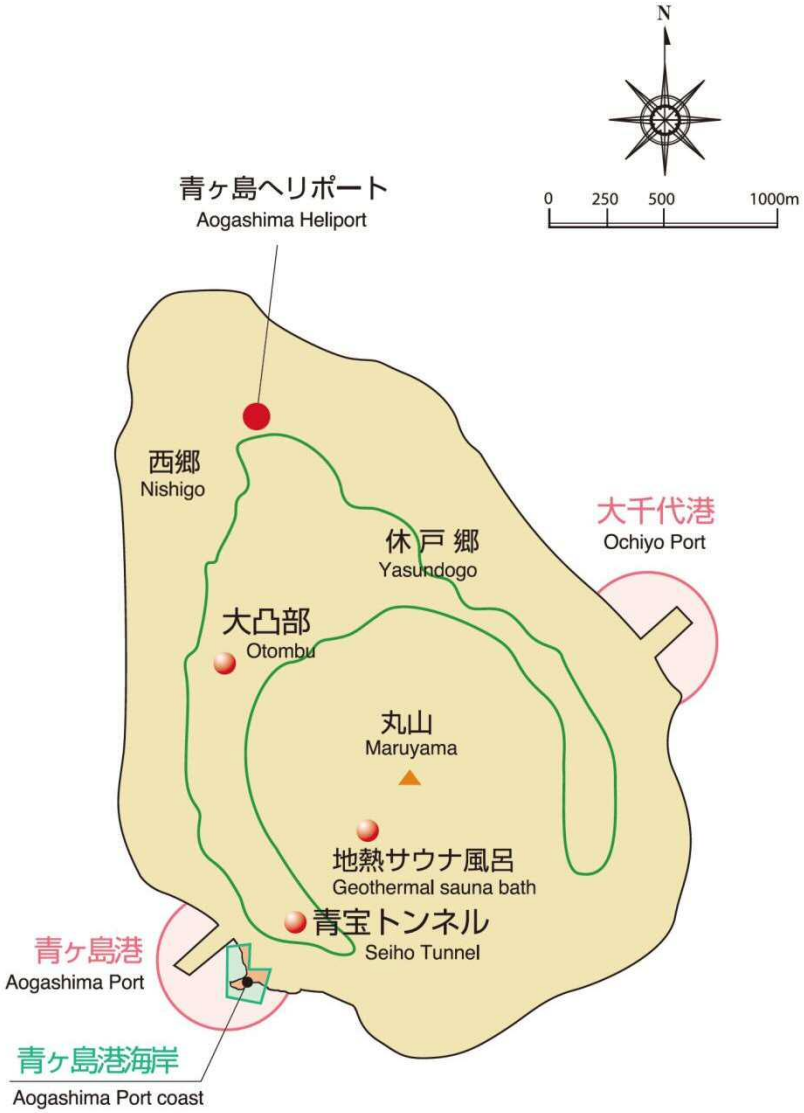
港湾	漁港	空港	海岸
神湊 八重根 （避難港） 洞輪沢	洞輪沢 中之郷 神湊 八重根 （町営） ナズマド 出鼻	八丈島	（港湾） 神湊 八重根 （漁港） 洞輪沢 神湊 八重根

1　事業の概要　(4)各島別の港湾・漁港・空港・海岸

青ヶ島

〇船舶は気象条件により岸壁の両側を使い分けている。新たな岸壁を整備している。
また、船舶は八丈島との間を運航している。

港湾	漁港	空港	海岸
青ヶ島 大千代			青ヶ島



1　事業の概要　（4）各島別の港湾・漁港・空港・海岸

父島

○東京竹芝及び母島との間に航路が設定されている。

港湾	漁港	空港	海岸
二見	二見		

1　事業の概要　（4）各島別の港湾・漁港・空港・海岸

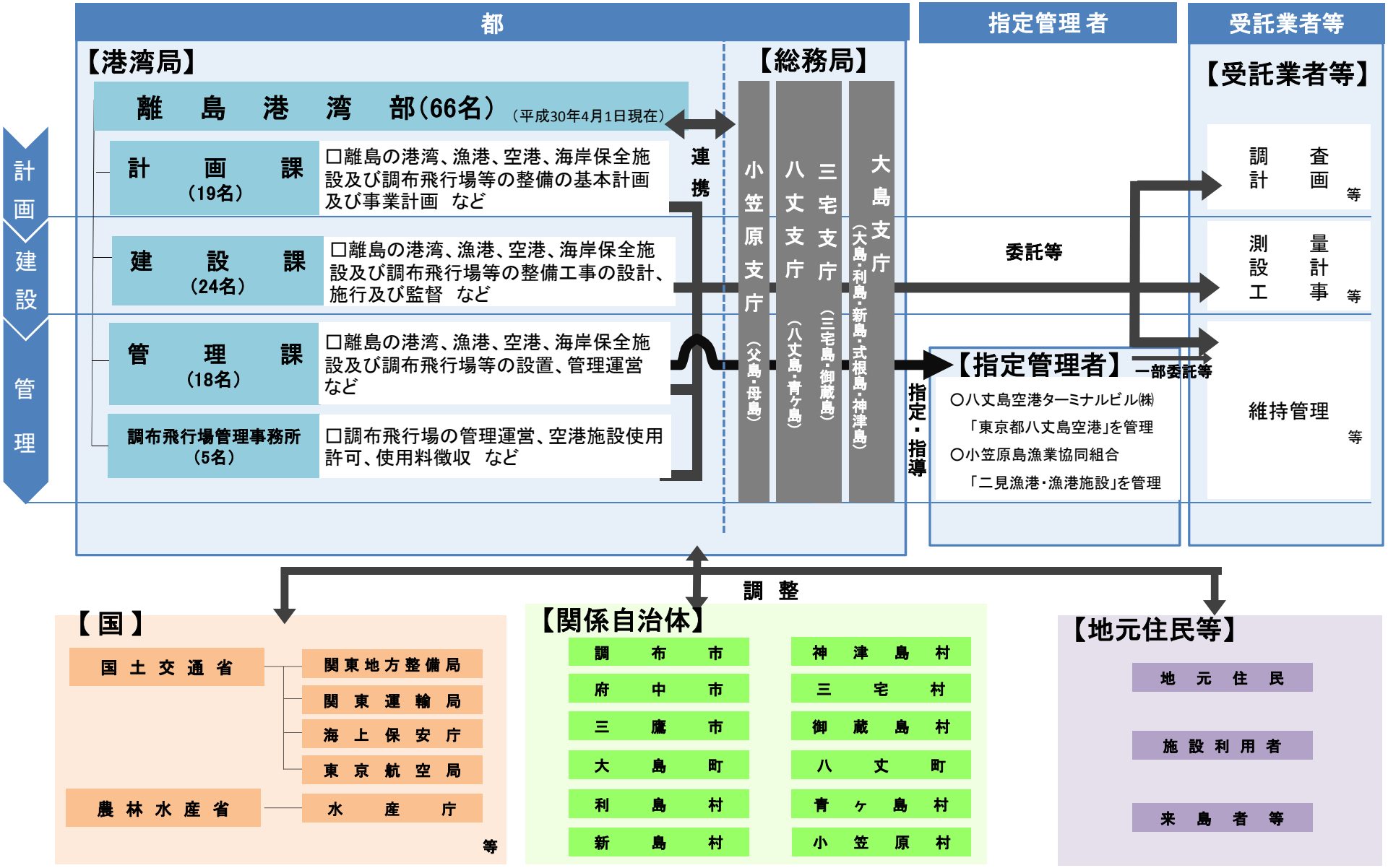
母島

〇父島との間に航路が設定されている。

港湾	漁港	空港	海岸
沖	母島		

1　事業の概要　（5）体制図

○離島港湾部は、総務局所管の各支庁港湾担当課と連携するとともに、国や関係自治体等と調整しながら、島しょにおける港湾等施設の整備及び管理を行っている。

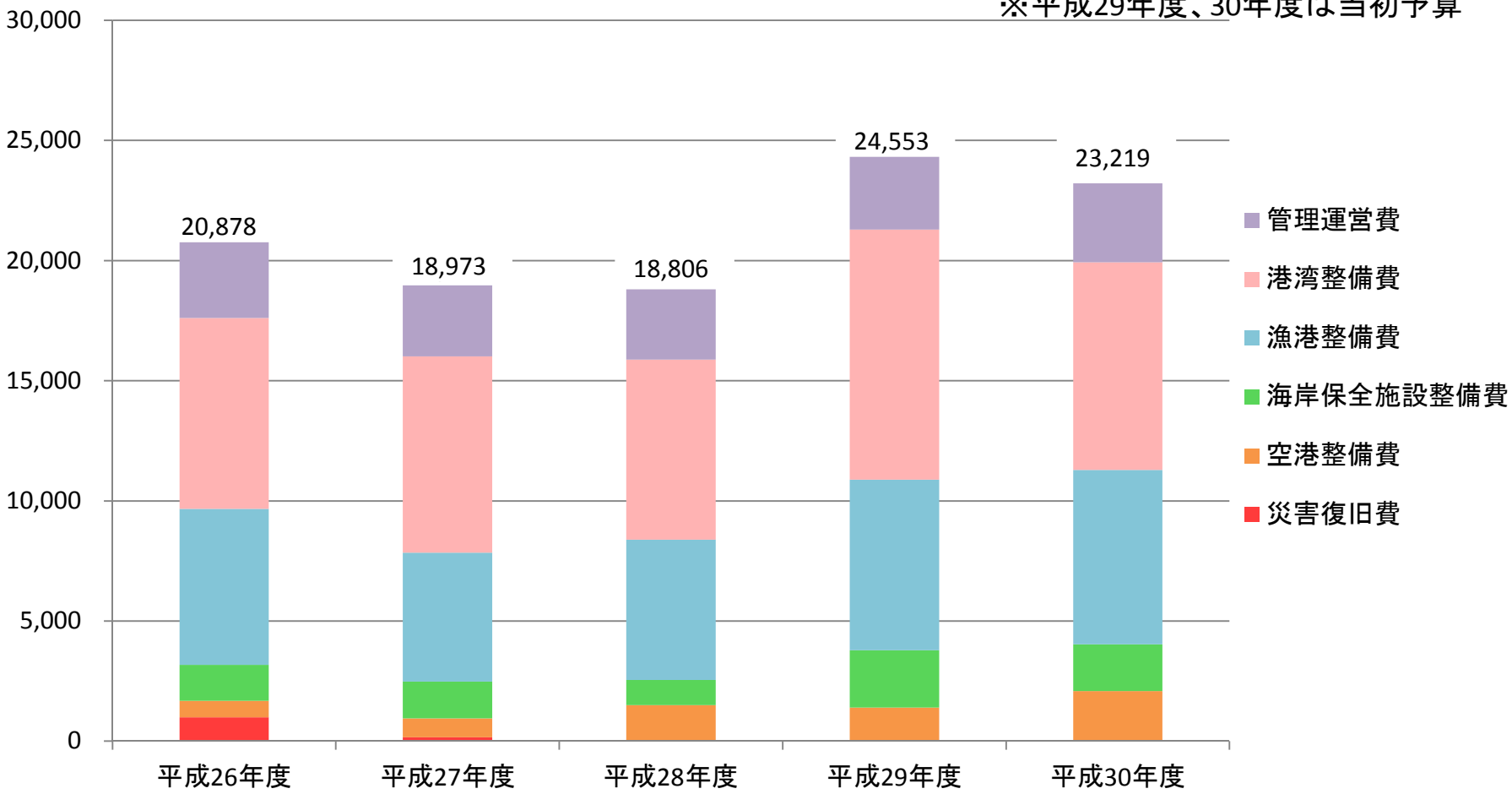


1　事業の概要　（6）島しょ等港湾・漁港・空港・海岸（管理運営・整備）の決算推移

○島しょ等港湾・漁港・空港・海岸に係る決算額の推移は以下のとおりである。

（単位：百万円）

※平成29年度、30年度は当初予算



２　事業の分析・評価

2　事業の分析・評価　（1）現状

ア　各島の主な整備状況（港湾）

○島ごと港別に、施設の現状及び整備状況を整理した。

島名	港名	現状及び整備状況
大島	元町港	・大型定期船が接岸できる岸壁と船客待合所が整備されている。 ・現在、荷捌地、駐車場の整備を進めており、今後、日除け雨除け施設を整備する予定である。 ・岡田港とともに定期船が寄港している。
	岡田港	・大型定期船が接岸できる岸壁と船客待合所が整備されている。 ・現在、津波避難施設を併設した船客待合所を整備している。 ・定期船が主に寄港している。
	波浮港	・緊急避難岸壁と物揚場が整備されている。 ・物揚場の整備を行っているとともに、今後、緊急避難岸壁を大型船対応に改修する予定である。
利島	利島港	・大型定期船が接岸できる岸壁と船客待合所が整備されている。 ・港内静穏度向上のため防波堤を整備している。今後、日除け雨除け施設の整備を予定している。
新島	新島港	・大型定期船が接岸できる岸壁と船客待合所、日除け雨除け施設が整備されている。 ・津波避難タワーに着手している。今後、日除け雨除け施設を延伸する予定である。 ・定期船が主に寄港している。
式根島	式根島港	・大型定期船が接岸できる岸壁と船客待合所が整備されている。
神津島	神津島港	・大型定期船が接岸できる岸壁と船客待合所、日除け雨除け施設が整備されている。 ・港内静穏度向上のため防波堤整備を行っている。また、津波避難タワーを整備中である。 ・約半数の定期船が寄港している。

2　事業の分析・評価　（1）現状

ア　各島の主な整備状況（港湾）

島名	港名	現状及び整備状況
三宅島	三池港	・大型定期船が接岸できる岸壁と船客待合所が整備されている。 ・港内静穏度向上のため防波堤整備を行っている。また、船客待合所の建替えと日除け雨除け施設に着手している。 ・約4割の定期船が寄港している。
	大久保港	・物揚場が整備されている。
御蔵島	御蔵島港	・大型定期船が接岸できる岸壁と船客待合所が整備されている。 ・就航率向上のための岸壁整備を行っている。
八丈島	神湊港	・大型定期船が接岸できる岸壁と船客待合所が整備されている。 ・現在、荷役作業効率化のための用地造成を行っている。今後、日除け雨除け施設の整備を予定している。 ・定期船が主に寄港している。
	八重根港	・大型定期船が接岸できる岸壁と船客待合所が整備されている。 ・定期船が神湊港に寄港できない場合に寄港している。
青ヶ島	青ヶ島港	・小型定期船が接岸できる岸壁と船客待合所が整備されている。 ・就航率の向上のための岸壁整備を進めている。
	大千代港	・物揚場が整備されているが、港への道路が寸断されている。
父島	二見港	・大型定期船が接岸できる岸壁と船客待合所が整備されている。また、係船浮標が整備されている。 ・緊急輸送岸壁のための改良及び老朽化対策を行っている。
母島	沖港	・定期船が接岸できる岸壁と船客待合所が整備されている。 ・現在、泊地の水深を確保するためしゅんせつを行っている。

2　事業の分析・評価　（1）現状

ア　各島の主な整備状況（漁港）

島名	港名	現状及び整備状況
大島	元町漁港 岡田漁港 野増漁港 差木地漁港 泉津漁港	・防波堤及び岸壁が整備されている。
新島	若郷漁港	・防波堤及び岸壁が整備されている。 ・就航率向上のための突堤整備を行っている。 ・新島へのジェットフォイルの約3割が寄港している。
	羽伏漁港	・防波堤及び岸壁が整備されている。大型定期船も接岸できる。 ・就航率向上のため、防波堤及び岸壁を整備している。 ・大型定期船が新島港に寄港できない場合に寄港
式根島	野伏漁港	・防波堤及び岸壁が整備されている。大型定期船も接岸できる。 ・港内静穏度向上のため、突堤を整備している。 ・定期船が主に寄港している。
	小浜漁港	・防波堤及び岸壁が整備されている。
神津島	三浦漁港	・防波堤及び岸壁が整備されている。大型定期船も接岸できる。 ・港内静穏度向上のため、突堤を整備している。 ・約半数の定期船が寄港している。

2　事業の分析・評価　（1）現状

ア　各島の主な整備状況（漁港）

島名	港名	現状及び整備状況
三宅島	湯の浜漁港 大久保漁港 坪田漁港	・防波堤及び岸壁が整備されている。
	伊ヶ谷漁港	・防波堤及び岸壁が整備されている。大型定期船も接岸できる。 ・利用性向上のため防波堤等を整備している。 ・約2割の定期船が寄港している。
	阿古漁港	・防波堤及び岸壁が整備されている。大型定期船も接岸できる。 ・静穏度向上のため防波堤等を整備している。また、緊急避難岸壁の整備を進めている。 ・約4割の定期船が寄港している。
八丈島	洞輪沢漁港 中之郷漁港	・防波堤及び岸壁が整備されている。
	神湊漁港	・防波堤及び岸壁が整備されている。 ・静穏度向上のため防波堤等を整備している。
	八重根漁港	・防波堤及び岸壁が整備されている。 ・静穏度向上のため防波堤等を整備している。また、青ヶ島との定期船のための岸壁改修を行っている。
父島	二見魚港	・防波堤及び岸壁が整備されている。
母島	母島漁港	・防波堤及び船揚場が整備されている。

2　事業の分析・評価　（1）現状

ア　各島の主な整備状況（空港等）

島名等	空港名	現状及び整備状況	
大島	大島空港	・1800mの滑走路及びターミナルビルが整備されている。	・RESA改修を予定している。
新島	新島空港	・800mの滑走路及びターミナルビルが整備されている。	
神津島	神津島空港	・800mの滑走路及びターミナルビルが整備されている。	
三宅島	三宅島空港	・1200mの滑走路及びターミナルビルが整備されている。 ・ターミナルビルの建替えが予定されている。	
八丈島	八丈島空港	・2000mの滑走路及びターミナルビルが整備されている。	
調布	調布飛行場	・800mの滑走路及びターミナルビルが整備されている。	

○ RESA（Runway End Safety Area）　＜滑走路端安全区域＞とは、航空機が離着陸する際に滑走路を超えて走行し停止する「オーバーラン」または航空機が着陸時に滑走路手前に着地してしまう「アンダーシュート」を起こした場合に航空機の損傷を軽減させるため、着陸帯の両端に設けられる区域。
○ 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22年のICAO USOAP（安全監視監査プログラム）の勧告を受け、平成25年に基準を改正し、既存空港も含む全ての空港に同基準が適用される。上記空港等では、RESA長90mとなる。

２　事業の分析・評価　（1）現状

ア　各島の主な整備状況（海岸）

島名	海岸名	現状及び整備状況
大島	港湾海岸	・護岸、離岸堤、突堤が整備されている。 ・波浮港海岸にて老朽化した護岸の改修を行っている。
	漁港海岸	・護岸、離岸堤が整備されている。
利島	港湾海岸	・護岸、離岸堤、突堤が整備されている。
新島	港湾海岸	・護岸、離岸堤、突堤が整備されている。 ・侵食対策として離岸堤の整備を行っている。
	漁港海岸	・離岸堤、突堤が整備されている。 ・侵食対策として離岸堤の整備を行っている。
神津島	港湾海岸	・護岸、離岸堤が整備されている。 ・高潮対策として離岸堤の改良を行っている。

2　事業の分析・評価　（1）現状

ア　各島の主な整備状況（海岸）

島名	海岸名	現状及び整備状況
三宅島	港湾海岸	・防潮堤、護岸、離岸堤、消波堤が整備されている。 ・三池港海岸にて侵食対策として離岸堤、防潮堤を整備している。
	漁港海岸	・護岸、離岸堤、消波堤が整備されている。 ・侵食対策として離岸堤を整備している。
御蔵島	港湾海岸	・護岸が整備されている。
八丈島	港湾海岸	・護岸、離岸堤、突堤が整備されている。 ・神湊港海岸にて海岸環境整備として、離岸堤の改良を行っている。
	漁港海岸	・防潮堤、護岸、離岸堤、消波堤が整備されている。 ・洞輪沢漁港海岸にて老朽化対策として、離岸堤の改良を行っている。
青ヶ島	港湾海岸	・護岸が整備されている。

2　事業の分析・評価　（1）現状

イ　各島へのアクセスの現状

○海路については、伊豆諸島の各島には1日1往復、小笠原には概ね週1往復の大型船が就航するほか、大島航路に高速ジェット船が就航し、利便性が向上している。
また、空路については、調布から大島、新島、神津島、三宅島に19人乗りの小型機が運航するほか、羽田から八丈島にジェット機が運航している。

【航路】

海　路 By sea	船　名 Name of the ship	総屯数 Total tonnage	全　長 Total length	定　員・乗用車積載 Capacity / Automobile carrier
東京～大島～利島～新島～式根島～神津島 Tokyo - Oshima - Toshima - Niijima - Shikinejima - Kozushima	さるびあ丸 Salvia Maru	4,992t	120.54m	816名 816 persons
東京～大島～利島～新島～式根島～神津島 Tokyo - Oshima - Toshima - Niijima - Shikinejima - Kozushima 熱海～大島 Atami - Oshima	セブンアイランド Seven Island	280t	27.43m	254名(限定沿海) 254 persons (restricted to waters along the coast)
東京～三宅島～御蔵島～八丈島 Tokyo - Miyakejima - Mikurajima - Hachijojima 東京～大島（復路のみ）～三宅島～御蔵島～八丈島 Tokyo - Oshima (Return trip only) - Miyakejima - Mikurajima - Hachijojima	橘丸 Tachibana Maru	5,681t	118m	1,000名(沿海) 596名(近海) 1,000 persons (along the coast) 596 persons (coastal waters)
東京～小笠原（父島） Tokyo - Ogasawara (Chichijima)	おがさわら丸 Ogasawara Maru	11,035 t	150.00m	894名（近海） 894 persons (coastal waters)
下田～神津島～式根島～新島～利島 Shimoda - Kozushima - Shikinejima - Niijima - Toshima	フェリーあぜりあ Ferry Azalea	485t	63.6m	240名・10台(沿海) 240 persons (10 vehicles along the coast)
東京～八丈島～青ヶ島 Tokyo - Hachijojima - Aogashima	あおがしま丸 Aogashima Maru	460t	62.00m	50名(近海) 50 persons (coastal waters)
新島～式根島 Niijima - Shikinejima	にしき2 Nishiki 2	59t	23.80m	125名 125 persons
父島～母島 Chichijima - Hahajima	ははじま丸 Hahajima Maru	490t	56.66m	143名(沿海) 143 persons (along the coast)

【航空路】

空　路 Operating		機　種 aircraft	所要時間 Time required	便数(往復) Number of flights (Round trip)
東京(羽田)～八丈島 Tokyo (Haneda) - Hachijojima		B737-800	50分 Minute	1
		A320		2
東京(調布) Tokyo (Chofu)	～大　島 - Oshima	ドルニエ228 Dornier 228	25分 Minute	3
	～新　島 - Niijima		40分 Minute	4
	～神津島 - Kozushima		45分 Minute	3
	～三宅島 - Miyakejima		50分 Minute	3

2　事業の分析・評価　(1)現状

ウ　伊豆・小笠原諸島各島への就航率

○就航率を船種別に見ると、大島などでは概ね高い水準であるが、利島、御蔵島、青ヶ島などでは、60～80%と低い水準にとどまっている。

（単位：%）

		平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
大島	貨客船	98.5	97.4	99.3	98.7	98.9
	ジェットフォイル	*96.4*	*94.3*	*95.9*	*94.7*	*95.2*
利島	貨客船	80.4	80.1	85.2	88.1	81.7
	ジェットフォイル	*72.8*	*72.3*	*63.4*	*71.0*	*75.7*
新島	貨客船	88.9	87.5	93.9	92.4	89.7
	ジェットフォイル	*91.1*	*90.7*	*82.5*	*88.1*	*92.9*
式根島	貨客船	87.6	85.7	90.1	91.3	88.4
	ジェットフォイル	*90.7*	*90.5*	*81.1*	*88.2*	*92.7*
神津島	貨客船	93.7	91.1	95.4	93.7	95.6
	ジェットフォイル	*91.3*	*92.2*	*86.4*	*90.4*	*93.8*
三宅島	貨客船	92.1	93.4	95.1	93.6	92.3
御蔵島	貨客船	59.7	66.3	67.5	67.1	65.1
八丈島	貨客船	86.3	88.2	90.4	90.7	88.7
青ヶ島	貨客船	65.4	70.7	63.4	67.5	66.2
父島	貨客船	100.0	100.0	94.9	95.2	98.8
母島	貨客船	97.1	97.1	95.5	97.0	95.8

目標就航率　大離島　97.5%　：大島、新島、式根島、神津島、三宅島、八丈島、父島、母島
小離島　86.5%程度：利島、御蔵島、青ヶ島

※目標就航率を達成した年は、黄色に着色

２　事業の分析・評価　(1)現状

ウ　伊豆・小笠原諸島各島への就航率

〇航空機による就航率は概ね高い水準で推移している。

	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
大島⇔調布	88.4	93.9	91.6	90.6	90.7
大島⇔羽田	88.4	90.4	91.2	―	―
新島⇔調布	88.5	92.2	93.9	93.8	93.8
神津島⇔調布	81.7	87.1	88.3	88.5	90.5
三宅島⇔調布	―	91.3	90.5	91.8	93.6
三宅島⇔羽田	37.9	24.9	―	―	―
八丈島⇔羽田	92.0	92.2	89.9	91.6	91.1

単位：％

※大島・羽田、三宅島・羽田路線については、現在は就航していない。

2　事業の分析・評価　（1）現状

エ　厳しい気象環境

○島しょ地域においては、厳しい気象環境のため施設の老朽化が早期に発現する傾向が強い。

年間を通じ、日本でも有数の風波の厳しい気象環境

台風時：先端の灯台を覆う程の波浪

波高　2009　国土交通省データ

	大島 波浮港沖	北海道 紋別	新潟沖	玄界灘	那覇港沖
波高1m以下の確率	22.9%	66.3%	67.2%	64.5%	65.1%

風速　2015-17　気象庁データ

	神津島	紋別	新潟	八幡	那覇	東京
平均値	5.7	2.8	3.1	2.1	5.1	2.8
最大値	31.9	12.7	15.7	15.4	25	12.2

（単位：m/s）

港湾施設にも多大な影響
－著しい老朽化－

例：鉄筋コンクリート

大量の風波
↓
塩分が鉄筋コンクリート内に浸透
↓
塩分量が限界値を突破⇒**発錆**
↓
発錆により鉄筋が膨張
↓
コンクリート破壊
↓
更に塩分が浸透

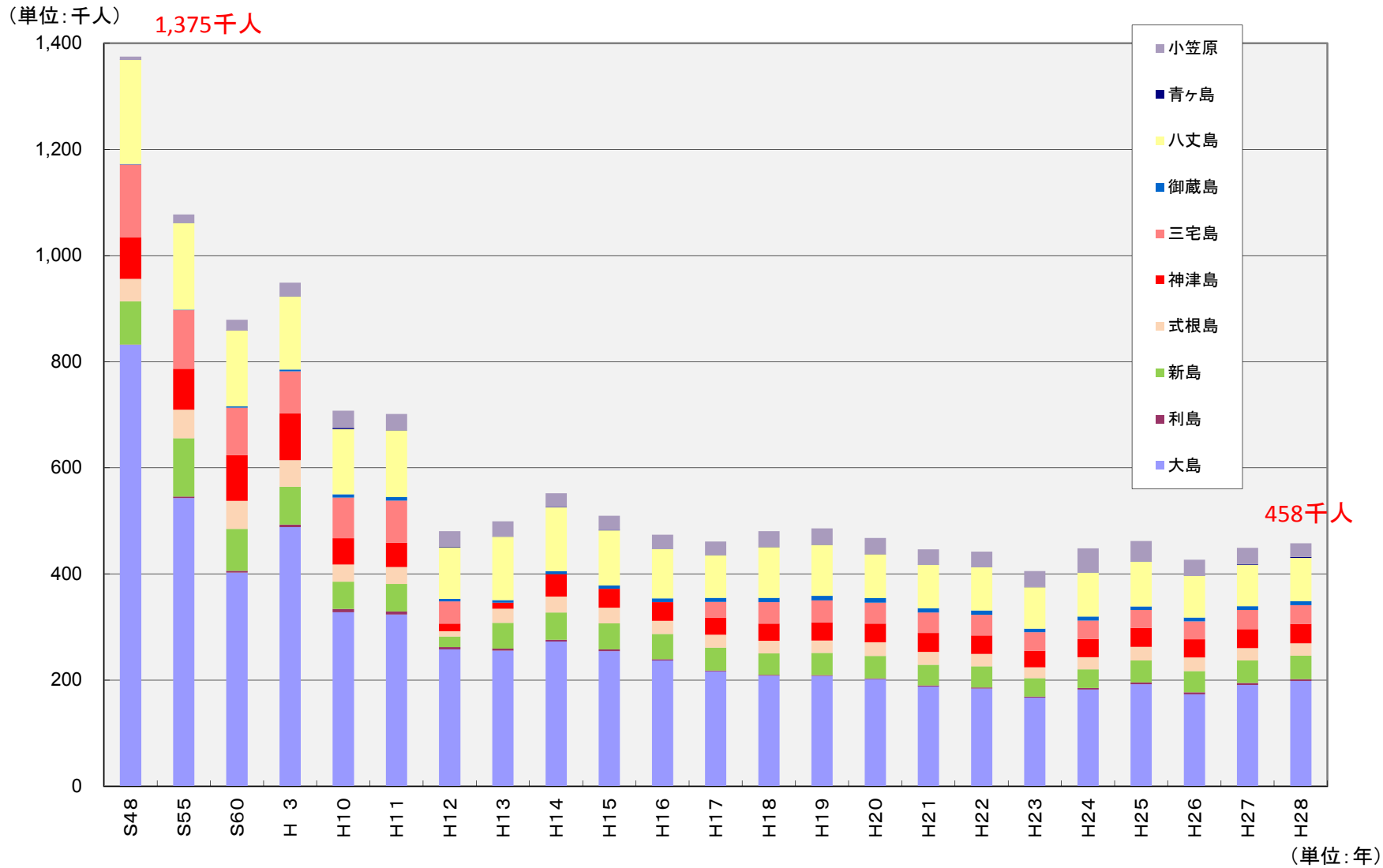
船客待合所の建て替え期間の短期化
- 阿古漁港　31年間
  （昭和55年 → 平成23年）
- 神湊港　29年間
  （昭和60年 → 平成26年）
- 岡田港　32年間
  （昭和61年 → 平成30年）
- 三池港　33年間
  （平成元年 → 平成34年予定）

※一般的な鉄筋コンクリートの耐用年数は50年程度

２　事業の分析・評価　（1）現状

オ　伊豆・小笠原諸島の観光客数

〇近年、伊豆・小笠原諸島の観光客数は横ばいで推移している。



2　事業の分析・評価　(2)分析

○島しょ地域では、輸送人員の7割と貨物輸送量のほぼ全てが港を通じて運ばれており、生活と産業を支える上で特に重要な役割を港湾が担っている。
○小離島における就航率向上や、来島者の利便性や満足度を向上させる環境整備など、港湾事業に対する課題が多くある。
○これら現状を踏まえて、以下では主に、港湾における、「港湾整備と指標」、「長時間を要する工事の状況」、「来島者への影響」について分析する。

分析の進め方

【現状】

- 就航率
- 厳しい気象環境
- 観光客数

【分析】

伊豆諸島における港湾整備と指標

- 静穏度
- 伊豆諸島における港湾整備
- 伊豆・小笠原諸島各島への就航率の変遷

長時間を要する工事の状況

- 海上工事の制約
  ・荒天割合の高さ
  ・大水深化に伴う作業効率への影響
- 実際の工期検討

来島者への影響

- アクセス状況からの来島者心理
- 来島者アンケート、ヒアリング分析

2　事業の分析・評価　(2)分析

ア　伊豆諸島における港湾整備と指標

【静穏度】

港湾において、船舶が安全に停泊、係留するためには、港内の静穏度を確保しなければならない。

静穏度は、岸壁前面で年間発生する波の高さを求め、その高さが、安全に船への乗降や荷役作業を行える波の高さに対して下回る確率のこと。

静穏度は、「港湾の施設の技術上の基準の細目を定める告示」により「年間を通じて**97.5%**以上の荷役を可能とする静穏度が確保されていること。」と規定されている。

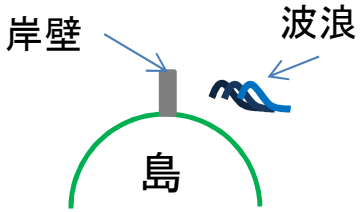
静穏度を確保するためには、防波堤、波除堤などの整備

厳しい波浪と急峻な海底地形に位置する伊豆諸島の港湾では、整備に長期間を要する

2　事業の分析・評価　（2）分析

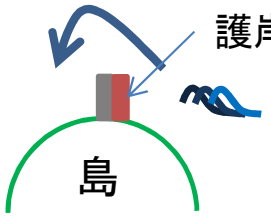
【伊豆諸島における港湾整備】

一般的には、地形、海象（波向、高さ）、気象（風向、風速）等の条件を考慮して、整備位置を決定。
しかし、特に利島、御蔵島、青ヶ島などの小離島においては、島影など有利となる地形を活用出来ないケースもある。



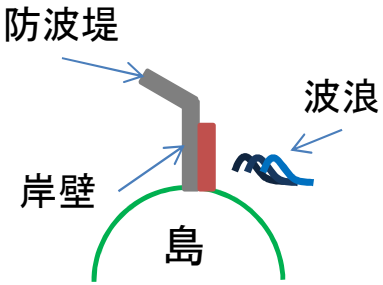
○船舶の係留を確保するため、<u>優先的に岸壁を整備</u>

＜課題＞　1　防波堤が無いため、岸壁前面での波高が低減されない
　　2　岸壁上が波を被りやすいので、荷役作業に支障を来す



○荷役作業の安全性を確保するため、岸壁改良、護岸防波整備

＜課題＞　1　回折波などにより岸壁前面での波高低減が不足
　　2　防波堤が無いため岸壁前面での波高低減が不足



○防波堤の整備により港内静穏度の向上

＜課題＞　1　伊豆諸島は、急激に水深が深くなるので、整備期間が長期化、事業費が増大する

小離島の状況

平成12年青ヶ島港
はしけ荷役解消

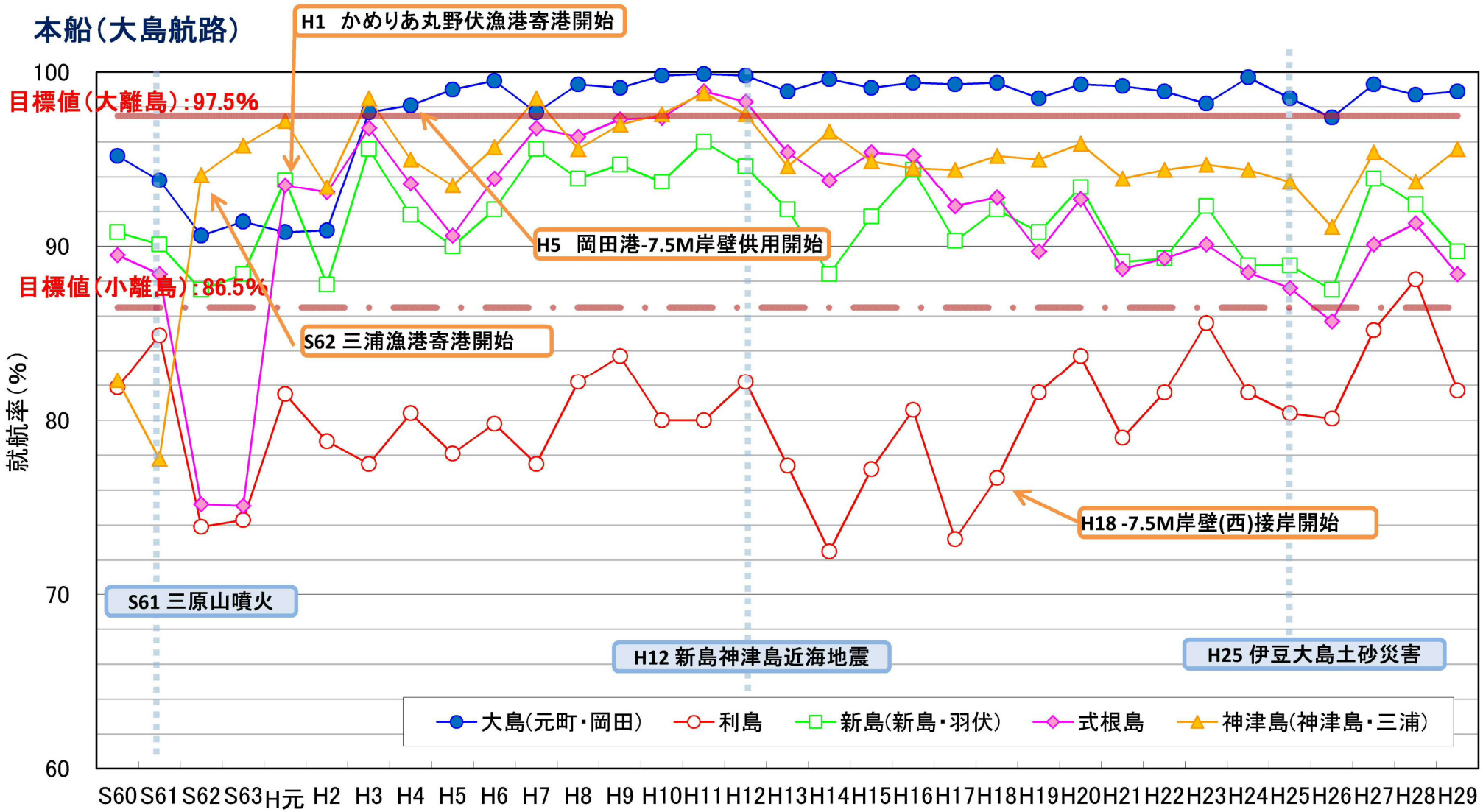
大離島の状況

平成18年波浮港、
新島港、三池港、
神湊港にて防波
堤整備着手

2　事業の分析・評価　（2）分析

【伊豆・小笠原諸島各島への就航率】

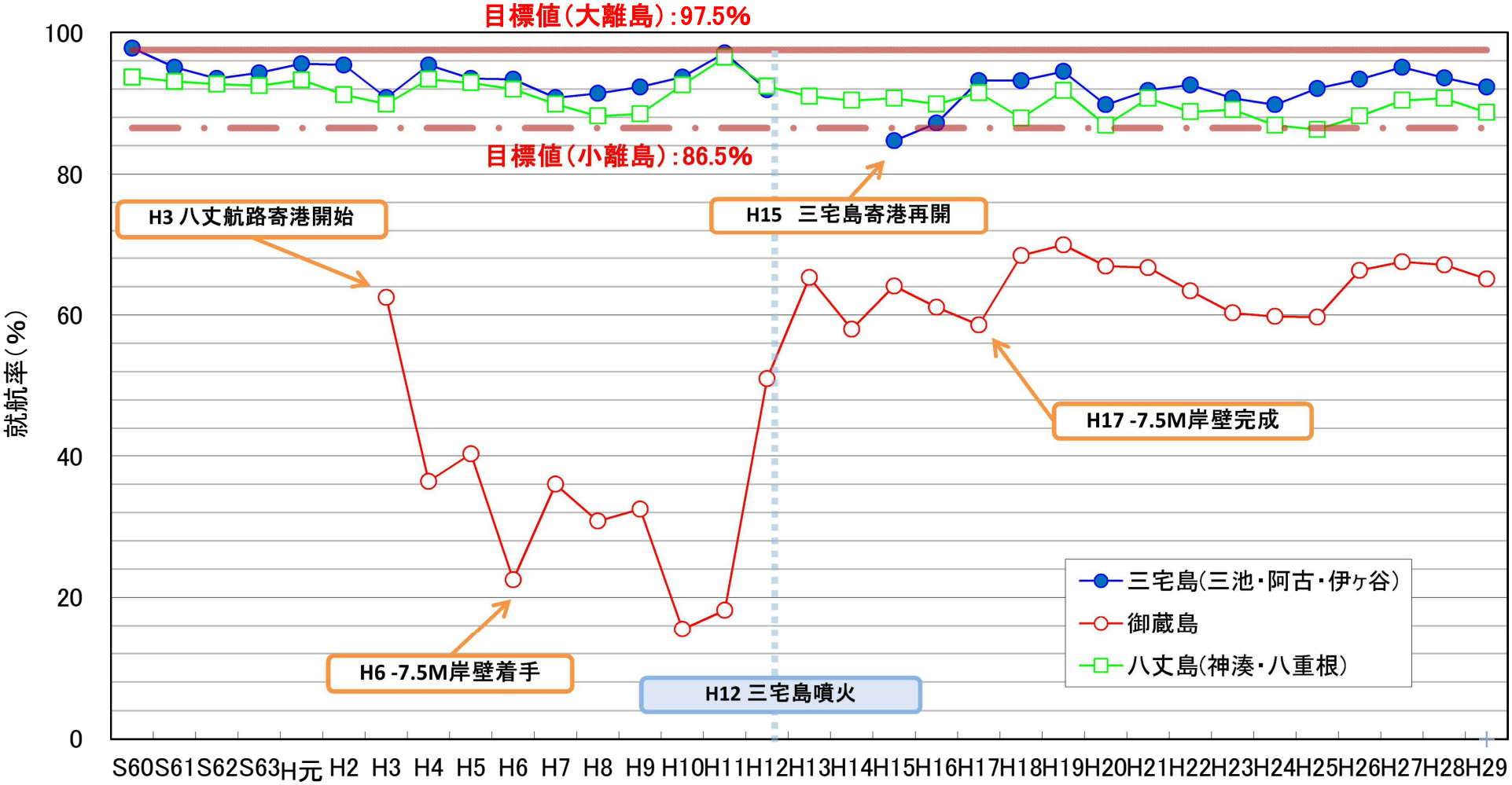
○大島などの大離島の就航率は、比較的高い水準で推移している。
　一方、利島などの小離島の就航率は、徐々に上昇しているものの、いまだ十分とは言えない状況である。



2　事業の分析・評価　(2)分析

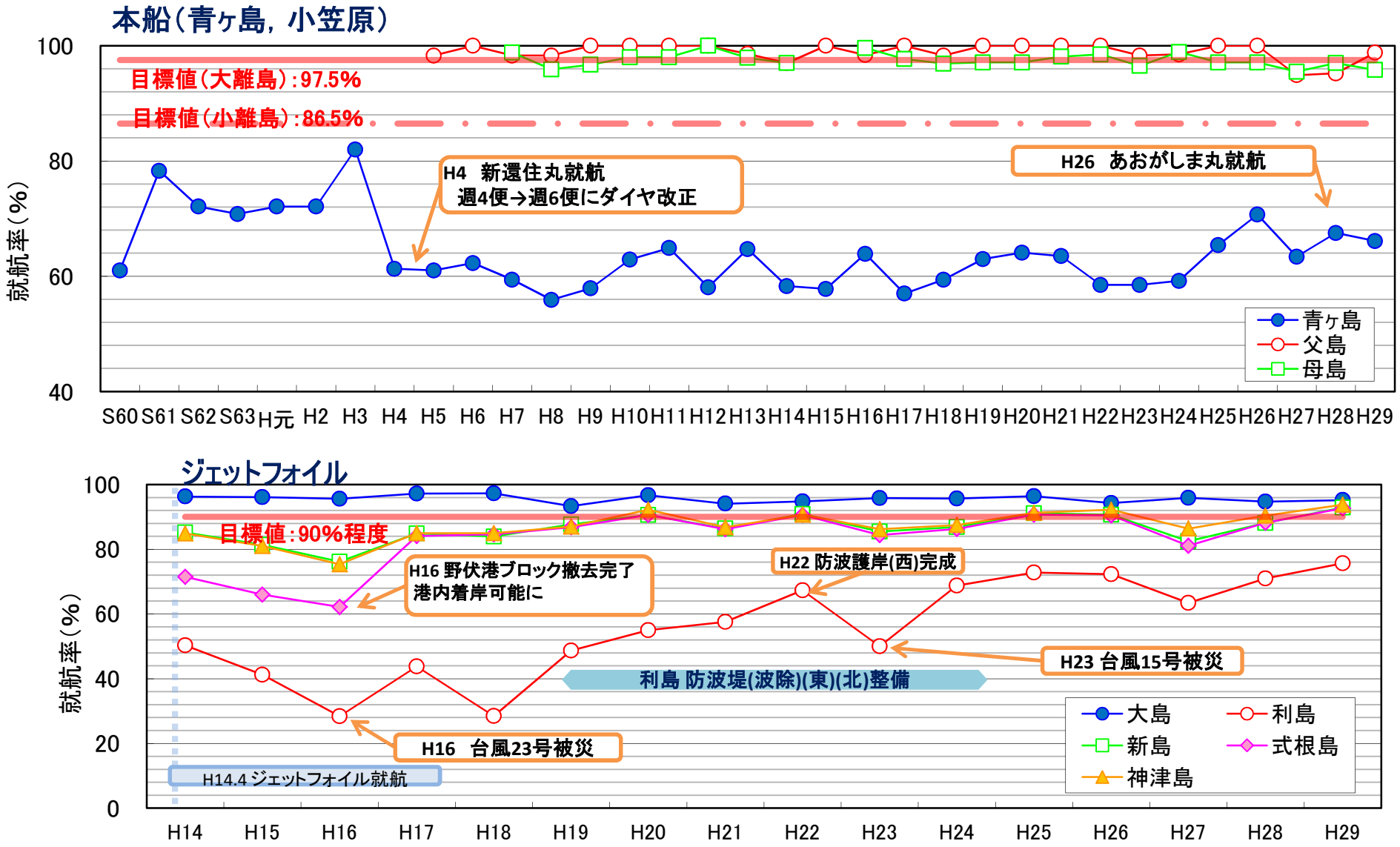
【伊豆・小笠原諸島各島への就航率】

本船(八丈航路)



2　事業の分析・評価　(2)分析

【伊豆・小笠原諸島各島への就航率】



2　事業の分析・評価　（2）分析

ア　伊豆諸島における港湾整備と指標

アクセスを評価する指標としては、“就航率”が使用されている

評価指標“就航率”：実際の定期船の運航から算出。港要因の欠航以外に、台風や海上の悪条件（波浪、風）で欠航した便数も含まれている。
船舶の入れ替え、運航ダイヤの組み替えにより変動する。

評価指標“就航率” ＝ 整備効果が分かりづらい指標

○ 海上の悪条件（波浪、風）を勘案した各島の就航率を分析・整理
○ 早期に高い効果の発現が見込まれる事業を抽出
○ 抽出した事業を優先的に進めるなどメリハリをつけた整備を推進

２　事業の分析・評価　（2）分析

イ　長期間を要する工事の状況

〇厳しい気象・海象条件等における海上工事の制約から、整備に長期間を要することが多い。

海上工事の制約

● 厳しい気象海象状況　　年間の約４割が荒天

・冬季風浪のため海上工事は４～１０月に制約
・ケーソン据付は最も海象が安定する６～７月に制約

●大水深化に伴う作業能率の低下

・基礎マウンド整備は潜水士による人力作業が必要
しかし、水深30mでの作業は約３時間/日に制限
・潜水士を２班配置(交代制)しても、
作業能率は通常の６割

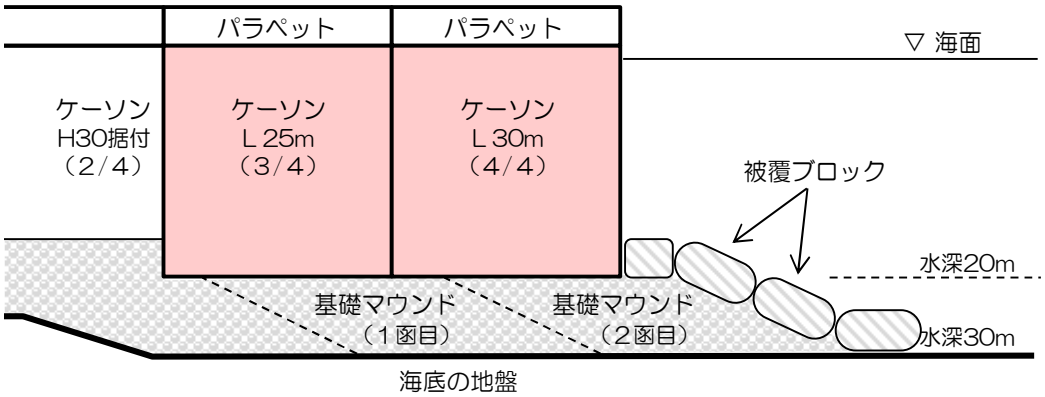
解決のため、潜水士を大量導入しようとしても

●潜水士を多数投入することは危険

・エアーホース等の絡まりが生じないよう
安全な離隔が必要
・現状以上の潜水士船等の配置は困難

2　事業の分析・評価　（2）分析

（例）利島港防波堤　整備スケジュール



・水中に基礎となる石材を投入（厚さ10m）に2年程度期間を要する。
・ケーソン（L30m×B28m×H23m）を東京港で製作する。
・気象海象を見定め、現地まで曳航して据え付ける。

☞ケーソン１函を延伸するには
「３年の事業期間」を要する

離島における海上工事の制約のもと、計画的に事業を実施し、安全かつ着実に整備を推進することで、効果の早期発現を図る

２　事業の分析・評価　（2）分析

ウ　就航率が低いことによる観光客への影響

〇伊豆・小笠原諸島への交通機関では、気象条件等により、常に欠航等のリスクがあり、
来島者に心理的距離感を与えている。

年間を風波の強い厳しい気象環境

船舶、飛行機等の交通機関
“条件付き運航”、“欠航”が発生

観光客の立場から
〇　日程が定まらない
〇　交通機関の振り替えが困難

このことから

〇　観光客の中に、**来島への心理的負担増**

〇　観光の選択肢から、**島しょが選ばれなくなる**
＝観光客減少

*条件付き運航:
到着地の気象等により、寄港しない、若しくは引き返す場合があることを前提にして運航すること

２　事業の分析・評価　（2）分析

エ　観光客増加に向けた施設整備

運行事業者・関係町村等ヒアリングや旅客アンケートから読み取れる課題　１

〇欠航情報や代替交通機関の案内に関する情報の提供が不足し、島への心理的距離感を生み出している。
〇船客待合所・空港待合室の風景が殺風景で、「おもてなし」の視点が欠けている。

アンケート・ヒアリング結果より
〇島内の移動手段の案内が不足していて友人が来たとき、不安になったと聞いた。着いた後の情報も案内して欲しい。（女性５０代）
〇午後に出るはずの船が朝６：００に変更されることを直前に知らされるのは辛い。恐らくプライベートではもう来ないと思う。（男性５０代）
〇欠航時の情報はもっと早く流してほしい（女性３０代）
〇最近は何かにつけ、「条件付き」就航が多く、待ち時間が手持ちぶさた（男性３０代）
〇待合室が殺風景、旅行情緒がなく、ワクワクする気持ちになれなかった。（男性５０代）
〇船客待合所のトイレが古くてタイルが汚れている。清掃しているのか。（女性６０代）
〇船客待合所の委託をかけて清掃ということであれば建物内もしっかりやるべきではないか。（男性６０代）

殺風景な船客待合所

２　事業の分析･評価　（2）分析

運行事業者･関係町村等ヒアリングや旅客アンケートから読み取れる課題　２

〇船客待合所と係留施設までの距離が長く、また段差等もあり、バリアフリーの視点が不足している。
〇船客待合所・空港待合室と島内拠点との移動手段が不足している。

アンケート・ヒアリング結果より

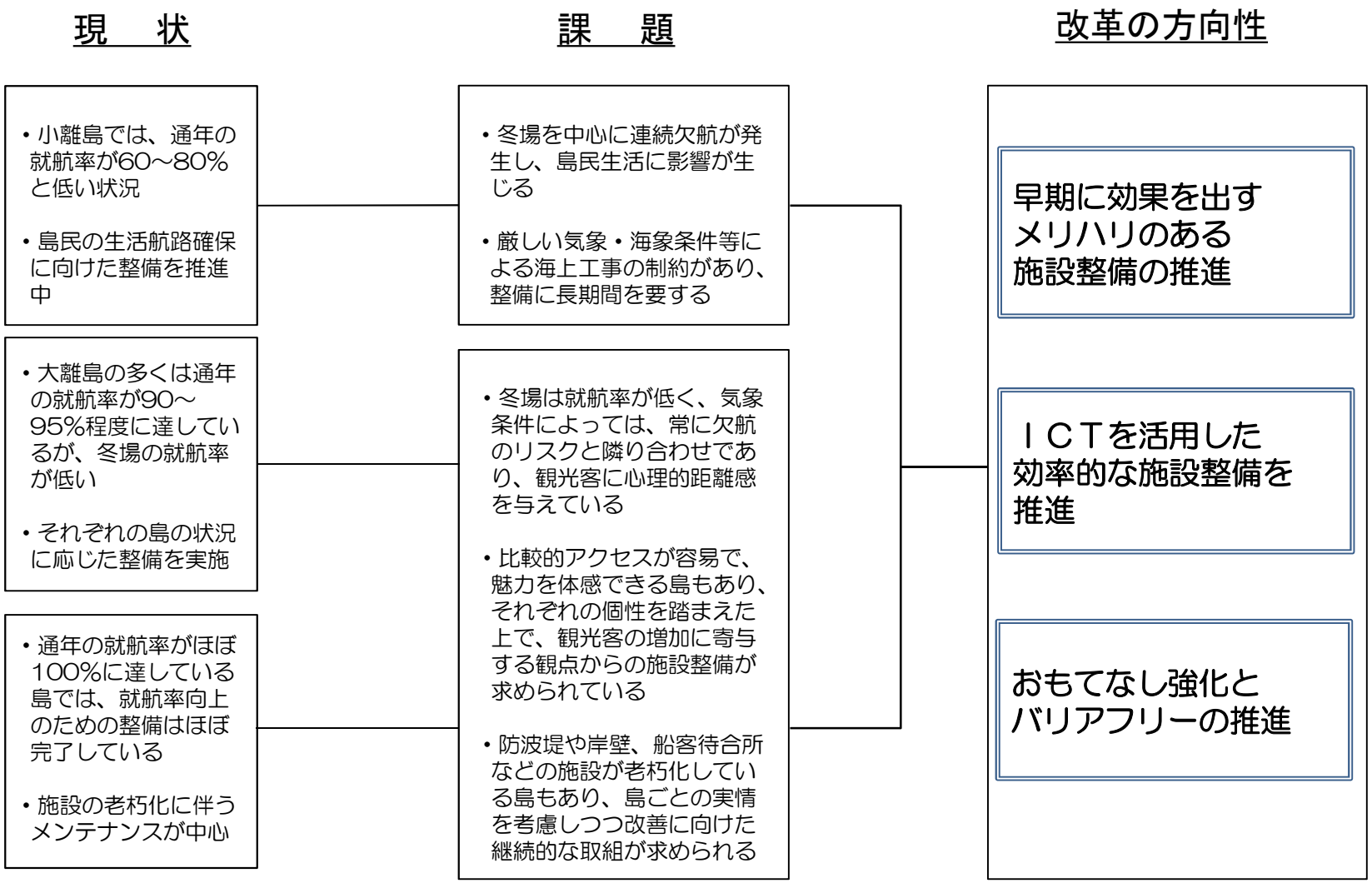
〇空港待合室の運営について。飛行機のダイヤと船の運航ダイヤを合わせて欲しい。設備投資なしでメリットが多い。（男性４０代）
〇釣りで時々利用。村内移動はバス。船が定時出発をしないと、バス便がなく、タクシーは釣り客を敬遠するので困る。バスがつく時間に出港するようにしてほしい。（男性６０代）
〇高齢者の両親の送りで船を利用することが多いので、少しでも段差がない方が、介護側（付添）側は本当に助かる。竹芝側は改善されたが、島の方は改善の余地がある。（女性４０代）
〇船着き場から船客待合所まで風雨にあたらないで移動できるとよい。また、観光客に説明しづらいため待合所までの動線を明確にしてほしい。（観光協会）

船客待合所から離れた係留施設

２　事業の分析･評価

（3）課題のまとめ

〇小離島及び冬場の就航率が課題となる。来島者の利便性向上が求められる。



３　今後の方向性

３　今後の方向性

（見えてきた課題）

- ○　冬場を中心に**連続欠航**が発生するなど、**来島者や島民生活に影響**が生じている
- ○　年間就航率だけでは、**整備効果を適切に表現**しづらい
- ○　厳しい気象・海象条件等による**海上工事の制約**があり、**整備に長期間**を要する
- ○　防波堤や岸壁、船客待合所等の**施設が老朽化している島**もあり、島ごとの実情を考慮しつつ改善に向けた継続的な取組が求められる
- ○　島しょへのアクセスに関して、**観光客に対して心理的距離感**を与えている
- ○　船客待合所・空港待合室の風景が殺風景で、**「おもてなし」の視点が欠けている**
- ○　船客待合所と係留施設までの距離が長く、段差等もあり、**バリアフリーの視点が不足している**

これらのことから、以下の3項目について取組を進めていく

（１）
早期に効果を出す
メリハリのある
施設整備の推進

（２）
ＩＣＴを活用した
効率的な施設整備を推進

（３）
おもてなし強化と
バリアフリーの推進

３　今後の方向性　（１）早期に効果を出すメリハリのある施設整備の推進

（見えてきた課題として）

○ 単純な「就航率」だけでは整備効果を把握しづらいため、海上の悪条件を勘案した分析に基づく**新たな整備の考え方**が必要

○ 防波堤や岸壁、船客待合所等の**施設が老朽化している島**もあり、島ごとの実情を考慮しつつ改善に向けた継続的な取組が求められる

以上のことから、それに対応する目標と取組を設定

【目　標】より効果的な施設整備を推進することで、**来島者や島民の利便性向上**を図る。

【取　組】

海上の悪条件（波浪、風）を勘案した各島の就航率を分析・整理し、
早期に高い効果の発現が見込まれる事業を優先的に進めることでメリハリのある整備を実施

早期の効果が見込まれる施設整備の推進

○ ジェットフォイルの就航率向上に寄与するしゅんせつの実施など、効果の高い船舶の就航に的を絞って早期の事業を推進

例：新島若郷漁港において、ジェットフォイルの水中翼を下げたままで入港できるよう、港内しゅんせつの検討
　　神津島港にて新規消波堤の整備により、ジェットフォイル係留岸壁の静穏度向上の推進

－ 改革後のイメージ －

特に観光客のアクセスに着目し、**それぞれの島、港の特色、特徴を踏まえた整備**を行うことで、**各島の活性化を支援**

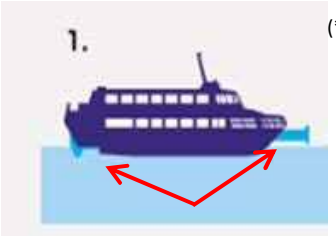
３　今後の方向性　（１）早期に効果を出すメリハリのある施設整備の推進

【若郷漁港での取組】　平成31年度新規事業として検討を開始、早期着手を目指す

＜期待される効果＞
・波浪による影響の低減により、
　→接岸時の安定性向上
・揺れの低減により、
　→乗降時の安全性向上
・水中翼操作の省略により、
　→時間の短縮

接岸時に水中翼を格納

この状態では、多少の波においても、船体が動揺
⇒ 入港できない

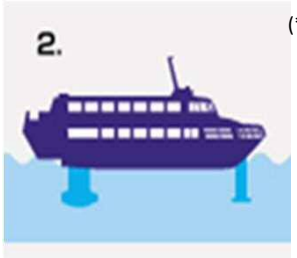


(*)

必要な水深は、
3.5 m

水中翼を出すことで、船体の動揺が低減される

⇒ ジェットフォイルを係留する岸壁で　水深が不足して いる箇所について、具体的対応を検討



(*)

必要な水深は、
7.0 m程度

(*)：川崎重工業（株）提供イラスト

３　今後の方向性　（２）ＩＣＴを活用した効率的な施設整備を推進

（見えてきた課題として）

○　**厳しい気象・海象条件等による海上工事の制約**があり、整備に長期間を要する。

以上のことから、それに対応する目標と取組を設定

【目　標】 厳しい気象・海象下においても着実な整備と工期短縮を目指す。

【取　組】

ICTや施工自動化による建設時の作業効率の向上

＜離島の海上建設作業の特徴＞

・大深水での人力作業
・速い潮流下での人力作業

↓

・1人1日3時間程度の作業時間

↓

・作業効率の向上が困難

＜新技術・新工法の活用＞

○ **大深水での省力化施工の技術事例収集**

ICT技術を活用した、ケーソン基礎の材料投入作業、均し作業の省力化、リアルタイムモニタリングによる施工管理などについて、事例収集及び島しょ条件での適合性検討

○ **試験施工の検討・実施**

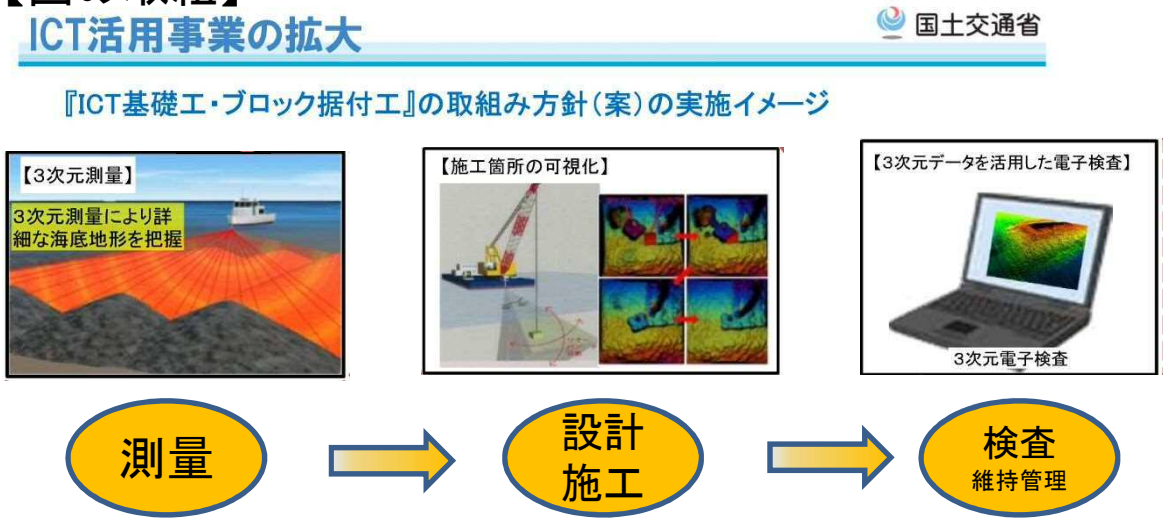
現地での活用に向けて、施工条件等を変えながら試験施工を行い、実用化を目指していく

－ 改革後のイメージ －

厳しい環境下においても、事業進捗のスピードアップを図り、
早期に就航率の向上が見られることで、**各島の活性化を支援**

３　今後の方向性　（２）ＩＣＴを活用した効率的な施設整備を推進

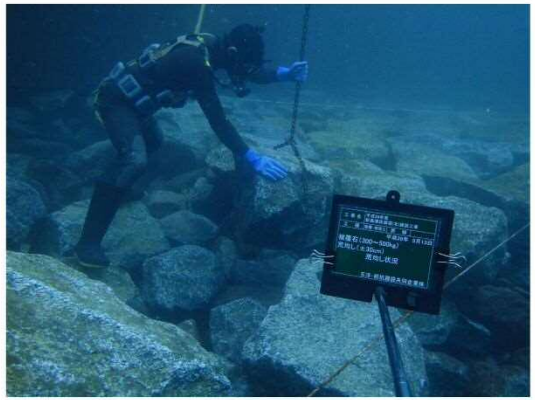
【国の取組】



（国土交通省HPより抜粋加工）

【現在の水中作業状況】

基礎築造



被覆ブロック据え付け

【都の取組】

離島での適用性を照査して、ICT施工の早期導入を目指し、
調査検討、試験施工に取り組んでいく。

３　今後の方向性　（３）　おもてなし強化とバリアフリーの推進

（見えてきた課題として）

○　島への心理的距離感の発生
○　「おもてなし」の視点の欠如
○　島内での行動の制約

以上のことから、課題に対応する目標と取組を設定

【目　標】 観光客の利便性や島のイメージ向上により来島者の増加を目指す。

【取　組】

１　情報提供の充実

➢ 来島者の行動段階に応じた、必要かつ的確な情報提供の実施

２　「おもてなし」の視点の強化

➢ 利用者が快適に利用できる船客待合所・空港ターミナルづくりの推進

３　移動手段の充実

➢ 「島の外」と「島内拠点」をスムーズにつなぐ結節点として船客待合所・空港ターミナルの役割を強化

－ 改革後のイメージ －

➡ 初訪問へのハードルを下げるとともにリピート率を向上させる

３　今後の方向性　（３）おもてなし強化とバリアフリーの推進

１　情報提供の充実

➤ 来島者の行動段階に応じた、必要かつ的確な情報提供の実施

計画段階 | 到着まで | 到着から帰るまで

◯欠航情報、代替交通機関の情報、過去の就航実績、現地ライブカメラ情報を総合的に提供するＨＰ構築

- 欠航情報
- 代替交通機関情報
- 就航実績
- 現地ライブカメラ

◯総合的に情報が入手できる情報提供ツールの構築

◯大型ディスプレイの活用－ 欠航情報代替交通機関情報の提供

◯多言語案内板の整備

◯Ｗｉ－Ｆｉ環境の整備
－光回線化、速度向上

－ 改革後のイメージ －

・欠航情報、代替交通機関情報等の必要な情報をＨＰ及びスマートフォンアプリで気軽に入手

３　今後の方向性　（３）おもてなし強化とバリアフリーの推進

２　「おもてなし」の視点の強化

➢　利用者が快適に利用できる船客待合所・空港ターミナルづくりの推進

○　島の特徴や清潔感の演出

・管理水準の向上による清潔感の醸成

・島特産の「花」や「果実」を配置し来島者をお出迎え

○　ストレスのない待ち時間の創出

・大型ディスプレイの活用等による代替交通機関情報の提供

・キッズコーナーの設置

○　ワクワク感の醸成

・各島の魅力を訴求する展示及びイベントの実施

・ウエルカムボードの整備

－ 改革後のイメージ －

島の表玄関として、来島者に対し、清潔感があり、快適な旅のプロデュース

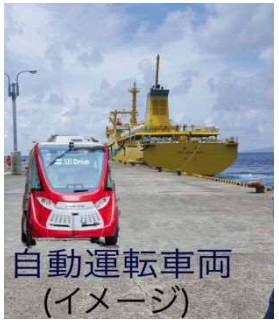
３　今後の方向性　（３）おもてなし強化とバリアフリーの推進

３　移動手段の充実

➢　**「島の外」と「島内拠点」をスムーズにつなぐ結節点としての船客待合所・空港ターミナルの役割を強化**

○ 係留施設から船客待合所等までのバリアフリー化

・係留施設から船客待合所等までのスムーズに移動できる手段の導入


自動運転車両
(イメージ)

○ 島内の移動手段の充実

・島内タクシー事業者との連携強化

・島内バス運行事業者等との連携

― 改革後のイメージ ―

港内・島内移動の利便性向上

見える化改革報告書
「島しょ等港湾・漁港・空港・海岸」

ー参考資料ー

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況　（１）港湾

島名・施設名	現状	事業中	今後事業予定
大島　元町港			
岸壁	水深-7.5～-6.0m　460m		
船客待合所	1棟		
日除け雨除け施設			1棟
荷捌地等		6,900㎡	
大島　岡田港			
岸壁	水深-7.5～-6.0m　430m		
船客待合所	1棟	1棟（含む津波避難施設）	
日除け雨除け施設	1棟		
津波避難通路		290m	
大島　波浮港			
岸壁	水深-6.5m 135m		水深-7.5m 150m
物揚場	（B）水深-3.0m 90m	（Ⅲ）水深-3.0m 186m	
利島　利島港			
防波堤	190m	250m	
岸壁	水深-7.5～-6.0m　530m		
船客待合所	1棟		
日除け雨除け施設			1棟
護岸（防波）			380m

島名・施設名	現状	事業中	今後事業予定
新島　新島港			
防波堤		670m	
岸壁	水深-7.5～-6.0m 380m		
船客待合所	1棟		
日除け雨除け施設	1棟		1棟
津波避難タワー		1棟	
津波避難階段	1か所		
式根島　式根島港			
岸壁	水深-7.5m 150m		
船客待合所	1棟		
神津島　神津島港			
防波堤	120m	162m	
岸壁	水深-7.5m 440m		
船客待合所	1棟		
日除け雨除け施設	1棟		
津波避難タワー		1棟	

島名・施設名	現状	事業中	今後事業予定
三宅島　三池港			
防波堤		300m	
岸壁	水深-7.5～-6.0m 230m		
船客待合所	1棟	1棟	
日除け雨除け施設		1棟	
三宅島　大久保港			
物揚場	水深-3.0m 30m		
御蔵島　御蔵島港			
防波堤	210m		160m
岸壁	水深-7.5m 300m	水深-7.5m 150m	
護岸（防波）		120m	
船客待合所	1棟		
八丈島　神湊港			
防波堤	180m		
岸壁	水深-7.5～-6.0m 310m		
護岸（防波）		171m	
船客待合所	1棟		
日除け雨除け施設			1棟

島名・施設名	現状	事業中	今後事業予定
八丈島　八重根港			
岸壁	水深-7.5～-6.0m 230m		
船客待合所	1棟		
青ヶ島　青ヶ島港			
防波堤	180m	14m	110m
岸壁	水深-6.0m 80m	水深-6.0m 80m	
物揚場	水深-3.0m 54m		
船客待合所	1棟		
青ヶ島　大千代港			
物揚場	水深-3.0m 50m		
小笠原父島　二見港			
防波堤	64m		
岸壁	水深-7.5～-5.0m 360m	水深-7.5～-5.0m 360m	
係船浮標	3基		
船客待合所	2棟		
小笠原母島　沖港			
防波堤	569.5m		
岸壁	水深-5.0m 180m	浚渫	
船客待合所	1棟		

(2)漁港

島名・施設名	現状	事業中	今後事業予定
大島　元町漁港			
防波堤	568m		
岸壁	187m		
大島　岡田漁港			
防波堤	330m		
岸壁	284m		
大島　野増漁港			
防波堤	349m		
岸壁	284m		
大島　差木地漁港			
防波堤	255m		
岸壁	111m		
大島　泉津漁港			
防波堤	174m		
岸壁	90m		
新島　若郷漁港			
防波堤	860m	突堤　30m	突堤　20m
岸壁	544m		
新島　羽伏漁港			
防波堤	407m	130m	50m
岸壁	450m	水深-7.5m 150m	

島名・施設名	現状	事業中	今後事業予定
式根島　野伏漁港			
防波堤	215m	突堤　50m	突堤　50m 胸壁　12m
岸壁	575m		
式根島　小浜漁港			
防波堤	149m		
岸壁・物揚場	203m		
神津島　三浦漁港			
防波堤	843m	防波堤　65m 突堤　72m	突堤　47m
岸壁	1071m		水深-3.0m　168m
三宅島　湯の浜漁港			
防波堤	576m		
岸壁	210m		
三宅島　伊ヶ谷漁港			
防波堤	345m	40m	
岸壁・物揚場	298m	水深-7.5m 150m	
三宅島　大久保漁港			
防波堤	357m		
物揚場	101m		
三宅島　坪田漁港			
防波堤	938m		
岸壁・物揚場	435m		

島名・施設名	現状	事業中	今後事業予定
三宅島　阿古漁港			
防波堤	674m	突堤　30m	
岸壁	1060m	水深-7.5m～-3.0m 260m	
八丈島　洞輪沢漁港			
防波堤	523m		
岸壁	229m		
八丈島　中之郷漁港			
防波堤	251m		
物揚場	105m		
八丈島　神湊漁港			
防波堤	901m	407m	
岸壁・物揚場	1028m		水深-5.0m～-3.0m 248m
八丈島　八重根漁港			
防波堤	886m	200m	80m
岸壁	752m	水深-5.5m 80m	
小笠原父島　二見漁港			
防波堤	423m		
岸壁・物揚場	717m		
小笠原母島　母島漁港			
防波堤	293m		
船揚場	2,440㎡		

(3)空港

島名・施設名	現状	事業中	今後事業予定
大島　大島空港			
滑走路	1800m×45m		RESA改修
ターミナルビル	1棟		
新島　新島空港			
滑走路	800m×25m		RESA改修
ターミナルビル	1棟		
神津島　神津島空港			
滑走路	800m×25m		RESA改修
ターミナルビル	1棟		
三宅島　三宅島空港			
滑走路	1200m×30m		RESA改修
ターミナルビル	1棟		建替
八丈島　八丈島空港			
滑走路	2000m×45m		RESA改修
ターミナルビル	1棟		
調布飛行場			
滑走路	800m×25m		RESA改修
ターミナルビル	1棟		

○ RESA（Runway End Safety Area）　＜滑走路端安全区域＞とは、航空機が離着陸する際に滑走路を超えて走行し停止する「オーバーラン」または航空機が着陸時に滑走路手前に着地してしまう「アンダーシュート」を起こした場合に航空機の損傷を軽減させるため、着陸帯の両端に設けられる区域。
○ 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22年のICAO USOAP（安全監視監査プログラム）の勧告を受け、平成25年に基準を改正し、既存空港も含む全ての空港に同基準が適用される。上記空港等ではRESA長90ｍとなる。

(4)海岸

島名･施設名	現状	事業中	今後事業予定
大島　港湾海岸			
護岸	2188m	143m	
離岸堤	230m		
突堤	50m		
大島　漁港海岸			
護岸	615m		
離岸堤	410m		
利島　港湾海岸			
護岸	387m		
離岸堤	240m		
突堤	59m		
新島　港湾海岸			
護岸	1512m		
離岸堤	1191m	200m	851m
突堤	414m		
新島　漁港海岸			
離岸堤	844m	967m	
突堤	168m		
神津島　港湾海岸			
護岸	725m		
離岸堤	510m	300m	

島名・施設名	現状	事業中	今後事業予定
三宅島　港湾海岸			
防潮堤	559m	559m	
護岸	964m		
離岸堤	130m	400m	
消波堤	442m		
三宅島　漁港海岸			
護岸	355m		
離岸堤	247m	282m	
消波堤	182m		
御蔵島　港湾海岸			
護岸	46m		
八丈島　港湾海岸			
護岸	255m		
離岸堤	495m	495m	
突堤	400m		
八丈島　漁港海岸			
防潮堤	308m		
護岸	302m		
離岸堤	212m	81.5m	
消波堤	70m		
青ヶ島　港湾海岸			
護岸	50m		

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾】

（大島）元町港

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

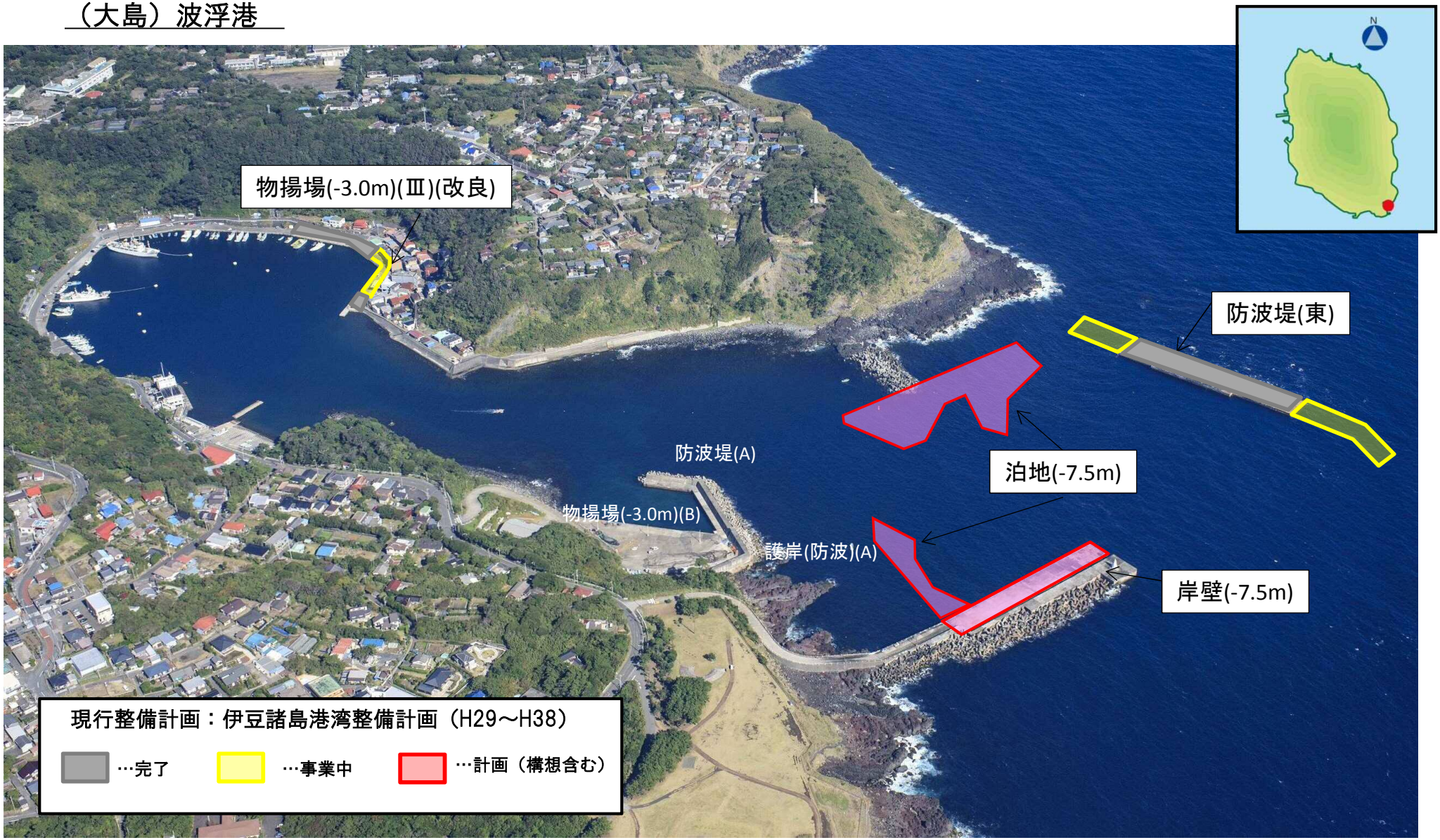
【港湾】

（大島）岡田港

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾】

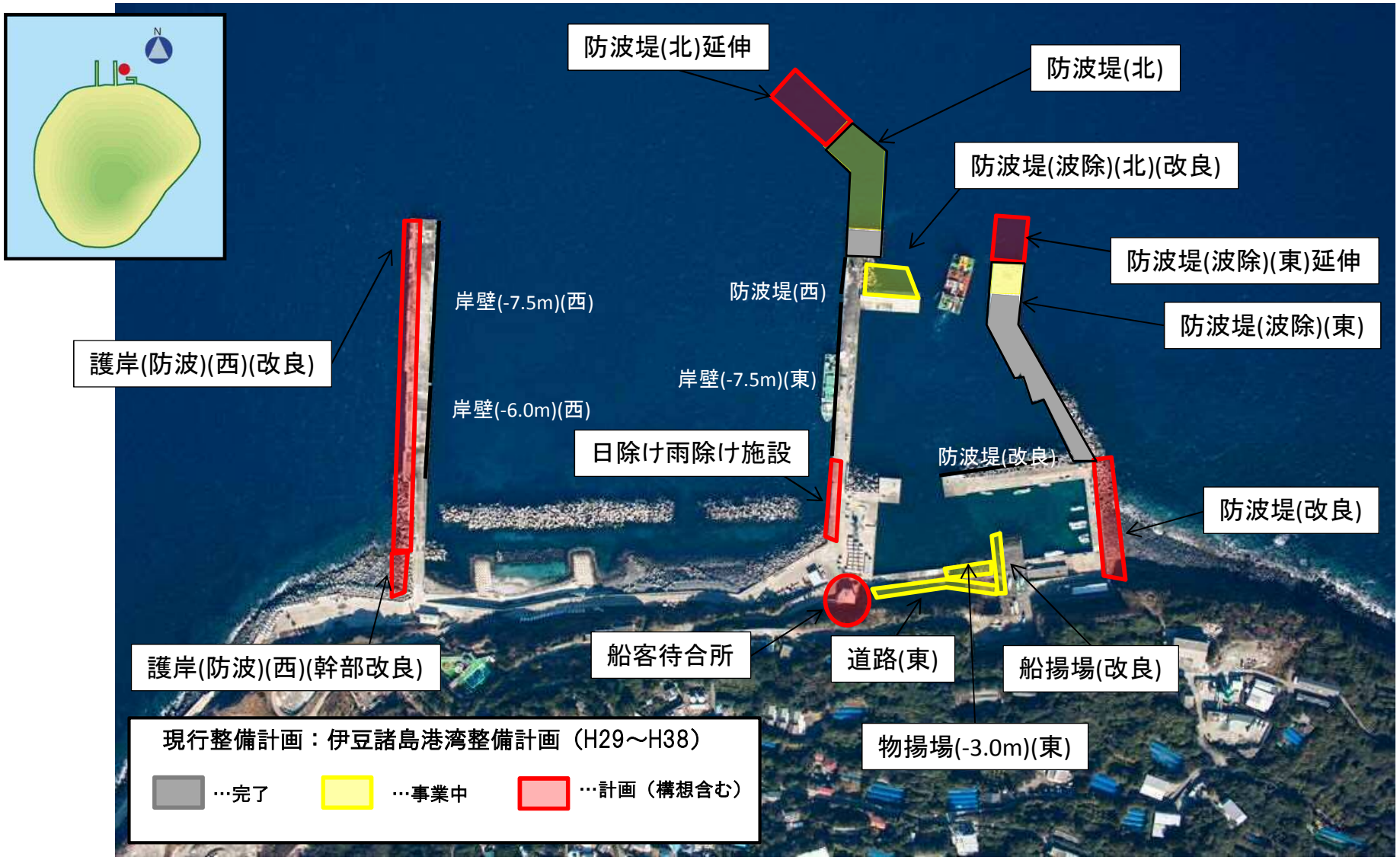
（大島）波浮港



4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾】

（利島）利島港



4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾】

（新島）新島港

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾】

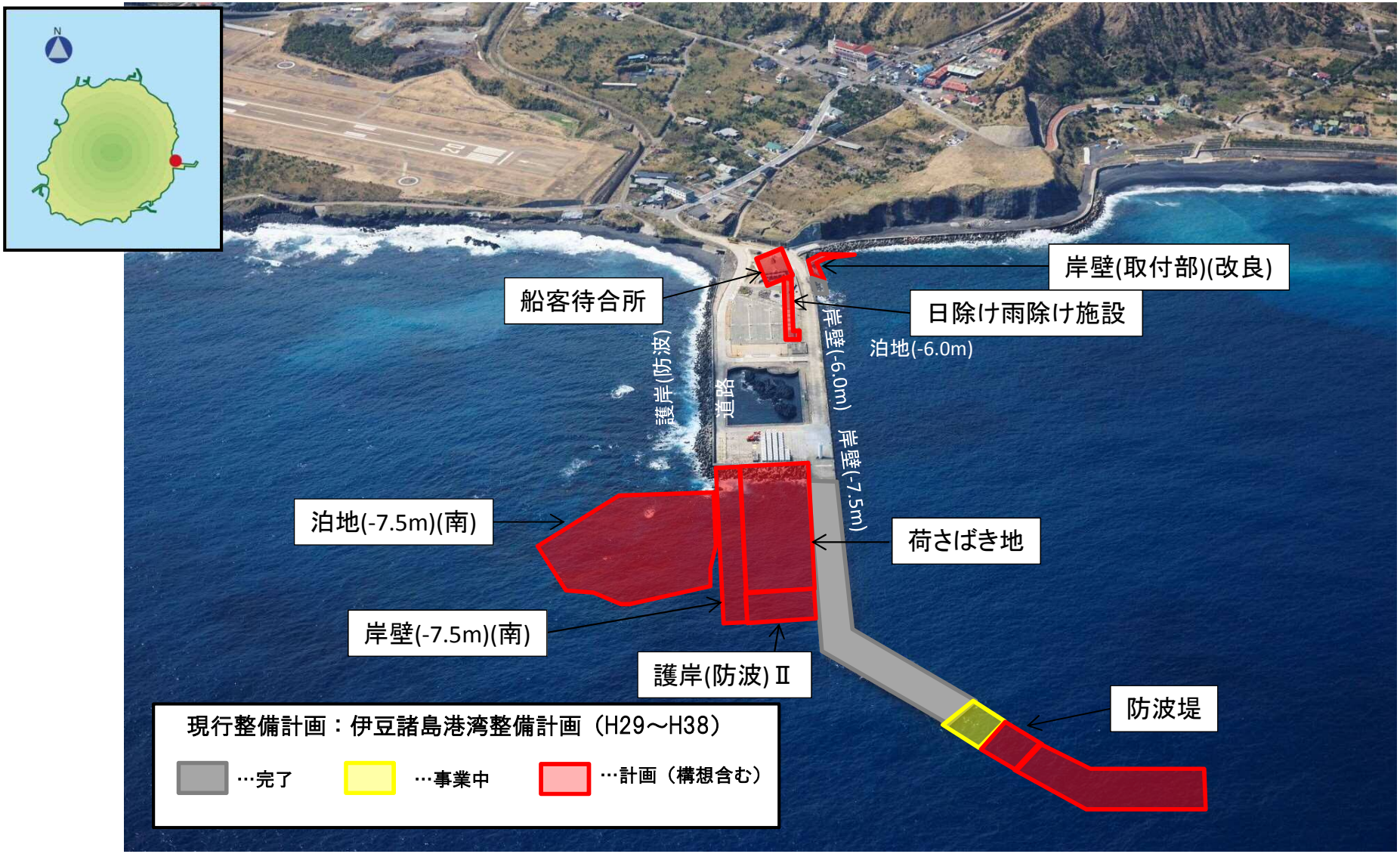
（式根島）式根島港

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾】
（神津島）神津島港

【港湾】

（三宅島）三池港


N
船客待合所
岸壁(取付部)(改良)
日除け雨除け施設
泊地(-6.0m)
護岸(防波)
道路
岸壁(-6.0m)
岸壁(-7.5m)
泊地(-7.5m)(南)
荷さばき地
岸壁(-7.5m)(南)
護岸(防波)Ⅱ
防波堤
現行整備計画：伊豆諸島港湾整備計画（H29～H38）
…完了
…事業中
…計画（構想含む）

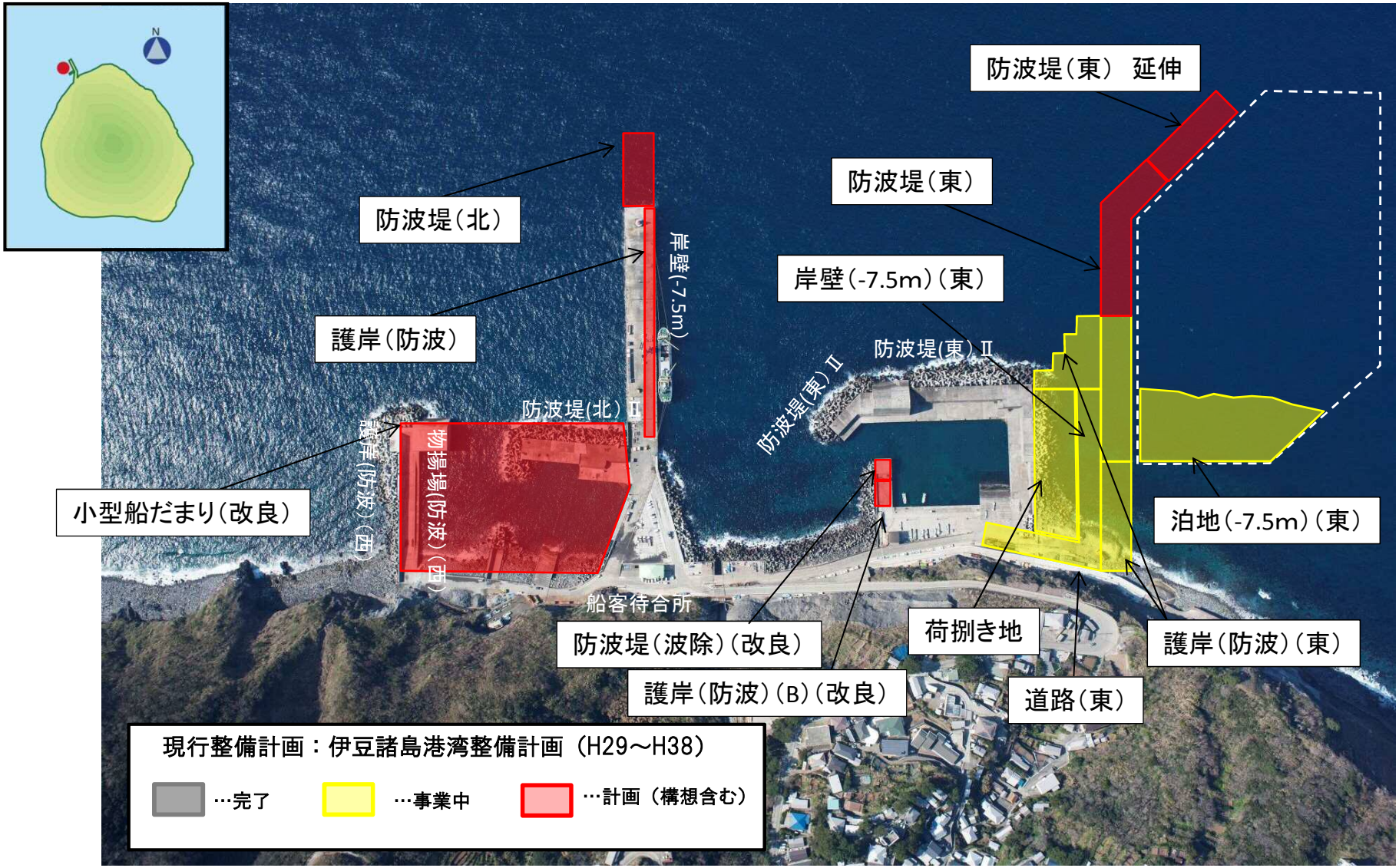
4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾】

（三宅島）大久保港

【港湾】

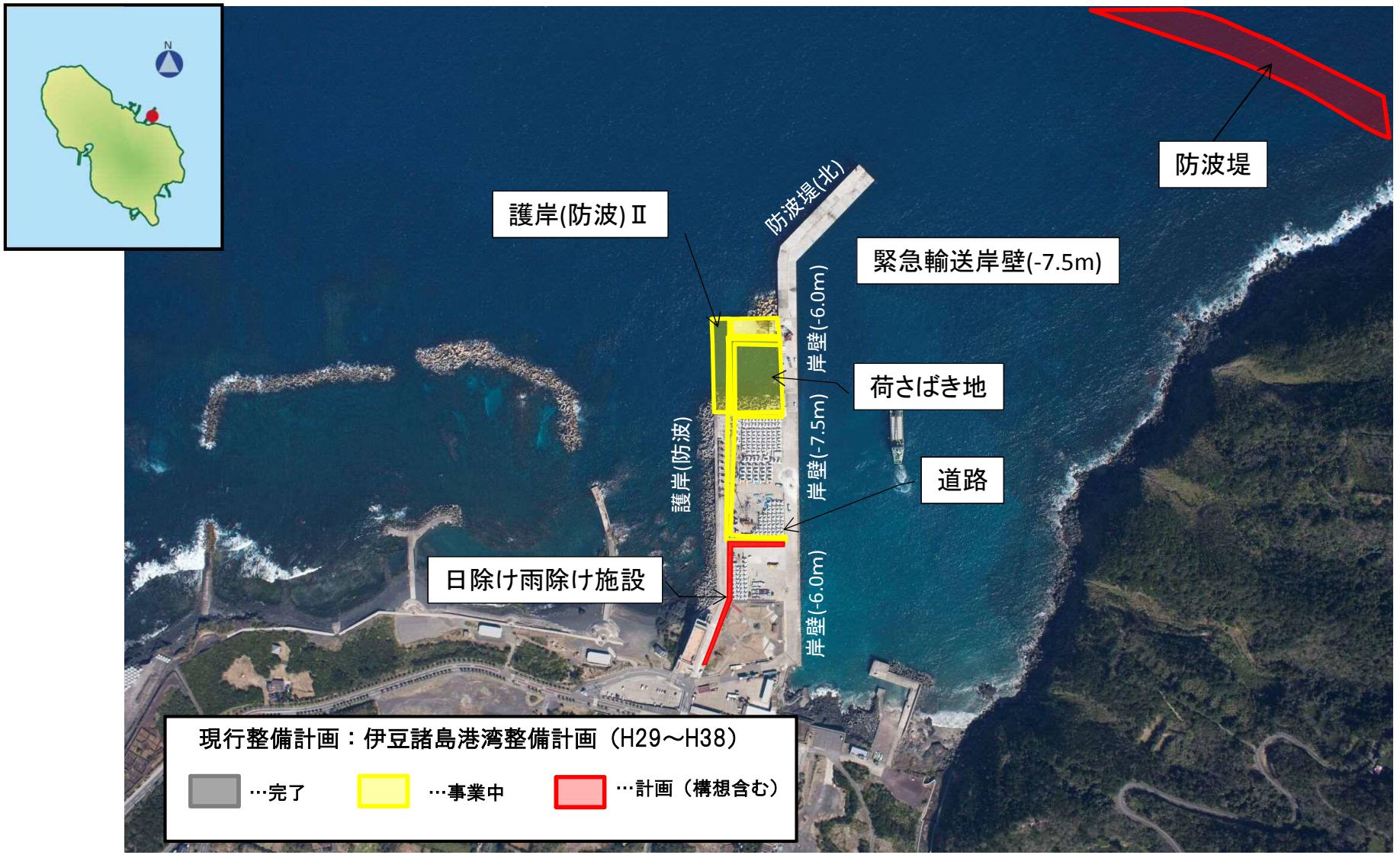
（御蔵島）御蔵島港


防波堤（東）　延伸
防波堤（東）
防波堤（北）
岸壁（-7.5m）（東）
岸壁(-7.5m)
護岸（防波）
防波堤(東)Ⅱ
防波堤(東)Ⅱ
防波堤(北)Ⅱ
物揚場(防波)(西)
護岸(防波)(西)
小型船だまり（改良）
泊地（-7.5m）（東）
船客待合所
荷捌き地
防波堤（波除）（改良）
護岸（防波）（東）
護岸（防波）（B）（改良）
道路（東）
現行整備計画：伊豆諸島港湾整備計画（H29～H38）
…完了
…事業中
…計画（構想含む）

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾】

（八丈島）神湊港



4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾】

（八丈島）八重根港

【港湾】

（青ヶ島）青ヶ島港

N
護岸(防波)(改良)
道路
落石防護施設
物揚場
護岸(防波)
物揚場(-3.0m)
防波堤(波除)
防波堤
防波堤（改良）
泊地(-6.0m)
緊急輸送岸壁(-6.0m)
岸壁(-6.0m)
護岸(防波)(東)
防波堤(東)
現行整備計画：伊豆諸島港湾整備計画（H29～H38）
…完了
…事業中
…計画（構想含む）

【港湾】

（青ヶ島）大千代港

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾】

（父島）二見港

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾】

（母島）沖港

４　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

（大島）元町漁港

４　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

（大島）岡田漁港

オカタ
岡田漁港

●主な事業

・水産生産基盤整備事業

・維持管理・補修事業

４　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

（大島）野増漁港

４　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

（大島）差木地漁港

４　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

（大島）泉津漁港

【漁港】

事業名　：　水産生産基盤整備事業（特定）
地区名　：　新島地区若郷漁港（東京都新島村）

●地区の概要

本地区は、式根島及びその他の無人島とともに新島村を形成する離島である。若郷漁港は、新島の北西部に位置し、天然地形を活用した漁港であり、新島を代表する漁港として地元漁船の拠点漁港として利用されている。また、定期貨客船等が接岸できる特目岸壁を備え、生活拠点としても重要な役割を果たしている。

●事業の目的

外郭施設および漁港機能施設の整備を行うことにより、港内静穏度の向上、生産効率の向上、就労環境の安全性向上および漁業生産の拠点としての機能強化を図る。

事業内容

①事業量　：(1)防波堤（改良）一式
(2)突堤　L=20m　(4)突堤　L=30m
蓄養岸壁 L=21m
-7.0m航路浚渫　A=14,000m2
道路　L=510m　用地　A=2,000m2

②事業期間：　平成25年度～平成34年度

③関連施設：　船客待合所

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

事業名　：　水産生産基盤整備事業（特定）
地区名　：　新島地区羽伏漁港（東京都新島村）

●地区の概要

本地区は、式根島及びその他の無人島とともに新島村を形成する離島である。羽伏漁港は、新島の東部に位置し、背後に急峻な崖を抱える地元漁船の拠点漁港である。また、定期貨客船等が接岸できる特目岸壁を備え、生活拠点としても重要な役割を果たしている。

●事業の目的

外郭施設および漁港機能施設を整備することにより、生産効率の向上、就労環境の安全性向上および漁業の生産拠点としての機能強化を行う。また、特定目的岸壁の整備を行い、定期船の就航率向上による生活環境の改善や水産物流通機能の向上等を図る。

事業内容

①事　業　量：(4)防波堤　50m　　(5)防波堤　130m
-7.5M岸壁　150m
-7.5m泊地　A=7,700m2
-3.0m航路　A=2,200m2
道路(改良)　L=50m　　道路　L=150m

②事業期間　　：平成25年度～平成34年度

荒天時　港口からの波浪進入状況

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

事業名　：水産生産基盤整備事業
地区名　：　三浦地区三浦漁港（東京都神津島村）

●事業概要

三浦地区は、伊豆諸島のほぼ中間にある神津島の東側に位置している。周囲は好漁場となっており、神津島としては伊豆諸島第一位の漁獲高である。

三浦漁港は、伊豆諸島北部唯一の第四種漁港であり、島内のみならず外来船の避難漁港となっている。

大型定期船等が接岸する特目岸壁を備えており、水産物および島民の生活拠点としても重要な役割を担っている。

●事業の目的

静穏度が確保されておらず、荒天時に外来船が避難できないことがあるため、(1)防波堤の改良、(1)突堤の改良、(4)突堤の整備を行い、避難機能を強化する。

また、漁具補修用地等へのアクセス路となる道路は、幅員が不足しており、トラックのすれ違いが困難で作業効率が悪くなることから、道路の改良を行う。

事業内容

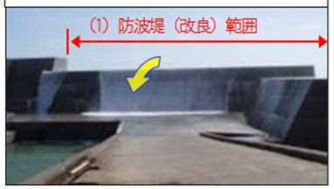
①事業量：(1)防波堤(改良)　L=65m　(1)突堤(改良)　L=47m
(4)突堤　L=72m　(4)-3.0m岸壁　L=81m
(5)-3.0m岸壁　L=87m　道路(改良)　L=270m

②事業費　：約 21億円

③事業期間：　平成29年度～平成38年度

④関連施設：津波避難施設、-7.5M泊地

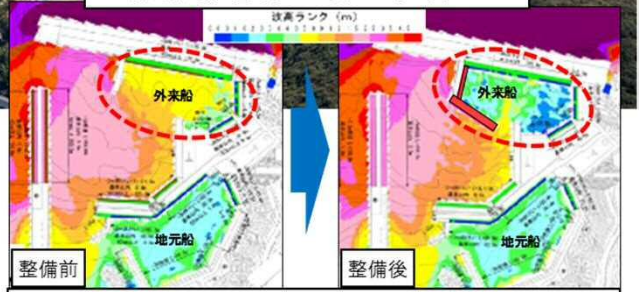
(1)防波堤からの越波状況



台風前の避難状況

道路の状況

外来船避難の安全性向上



突堤等を整備することにより外来船の避難泊地の静穏度を確保する

４　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

（式根島）小浜漁港

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

事業名　：水産生産基盤整備事業
地区名　：　三浦地区（東京都神津島村）

●事業概要

三浦地区は、伊豆諸島のほぼ中間にある神津島の東側に位置している。周囲は好漁場となっており、神津島としては伊豆諸島第一位の漁獲高である。

三浦漁港は、伊豆諸島北部唯一の第四種漁港であり、島内のみならず外来船の避難漁港となっている。

大型定期船等が接岸する特目岸壁を備えており、水産物および島民の生活拠点としても重要な役割を担っている。

●事業の目的

静穏度が確保されておらず、荒天時に外来船が避難できないことがあるため、(1)防波堤の改良、(1)突堤の改良、(4)突堤の整備を行い、避難機能を強化する。

また、漁具補修用地等へのアクセス路となる道路は、幅員が不足しており、トラックのすれ違いが困難で作業効率が悪くなることから、道路の改良を行う。

事業内容

①事業量：(1)防波堤(改良)　L=65m　(1)突堤(改良)　L=47m
(4)突堤　L=72m　(4)-3.0m岸壁　L=81m
(5)-3.0m岸壁　L=87m　道路(改良)　L=270m

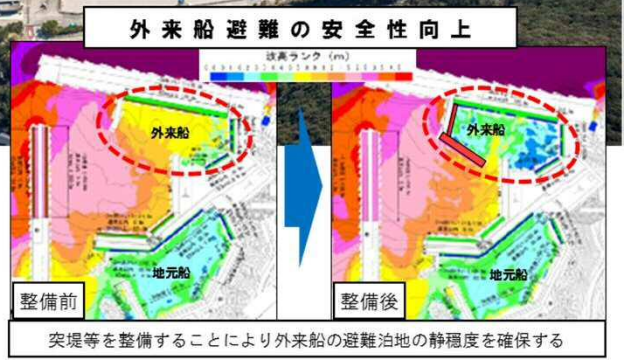
②事業期間：　平成29年度～平成38年度

③関連施設：津波避難施設、-7.5M泊地

⑴防波堤からの越波状況

台風前の避難状況

道路の状況



４　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

（三宅島）湯の浜漁港

【漁港】

事業名　：　水産生産基盤整備事業
地区名　：　三宅島地区伊ケ谷漁港（東京都三宅村）

●地区の概要

当地区は、伊豆諸島、三宅島に属しており、三宅村を形成している。伊ケ谷漁港は、三宅島の北西部に位置し、比較的気象・海象条件に恵まれた漁場である。

●事業の目的

当漁港は噴火等の影響が比較的低いと想定されており、避難・緊急物資の輸送を行える定期貨客船が接岸可能な特定目的岸壁を備えている。防波堤等の整備により、漁港機能向上のほか、島外避難対策への充実を図っている。

事業内容

・事業量	： 防波堤	L= 40m
	－7.5M特目岸壁	L=100m
	－7.5M岸壁	L= 50m
	道路	L=161m
	（1）護岸（改良）	L=125m
	（2）護岸（改良）	L=180m
	駐車場	A=800m²
	駐車場（２）	A=781m²

・事業期間　：　平成14年度～平成31年度

４　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

（三宅島）大久保漁港

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

（三宅島）坪田漁港

【漁港】

事業名　：　水産生産基盤整備事業
地区名　：　阿古地区阿古漁港（東京都三宅村）

●事業概要

当地区は、伊豆諸島に属する三宅島の西部に位置している。阿古漁港は、天然港として古くから整備が進められた漁港であり、農業や観光業とともに漁業が重要な基幹産業となっている。

●事業の目的

漁業生産の拠点及び災害時の避難拠点としての機能強化を目的とし、港内静穏度を確保するための外郭施設及び係留施設を整備する。港内静穏度確保により、陸揚・出荷拠点としての生産コストの縮減等が期待される。

事業内容

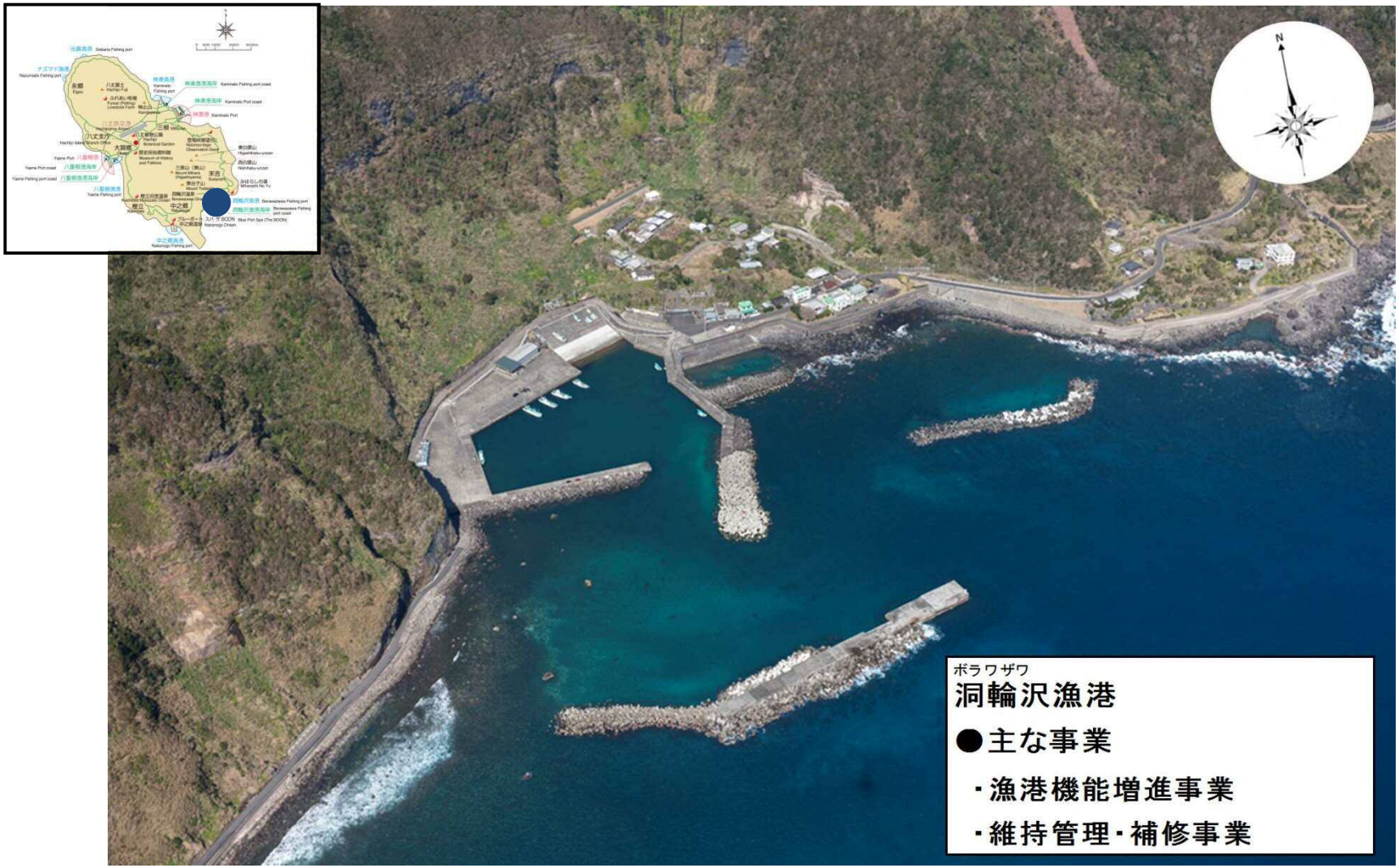
①事業量：
（2）防波堤（改良）L=28m
（3）防波堤（改良）L=50m
（1）突堤 L=20m
（2）突堤 L=30m
護岸（改良） L=60m
（1）-3.0M岸壁 L=80m
-4.5M特目岸壁 L=57m
-7.5m岸壁（改良）L=150m
-5.0m岸壁（改良）L=30m
-4.5M泊地浚渫 A=250m²
-3.0M泊地浚渫A=1250m²
-4.5M航路浚渫 A=2022m²
（1）道路（改良）L=220m
（1）道路 L=313m
（2）道路 L=287m
（3）道路 L=45m
道路（改良） L=257m

②事業期間　：　平成24年度～平成38年度

４　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

（八丈島）洞輪沢漁港



４　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

（八丈島）中之郷漁港

【漁港】

事業名　：　水産生産基盤整備事業（特定）
地区名　：　神湊（東京）地区　神湊漁港（東京都八丈町）

●地区の概要

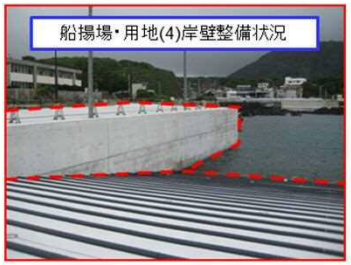
当地区は、伊豆諸島に属する八丈島の北東部に位置している。神湊漁港は、天然港として古くから整備が進められた漁港であり、農業や観光業とともに漁業が重要な基幹産業となっている。

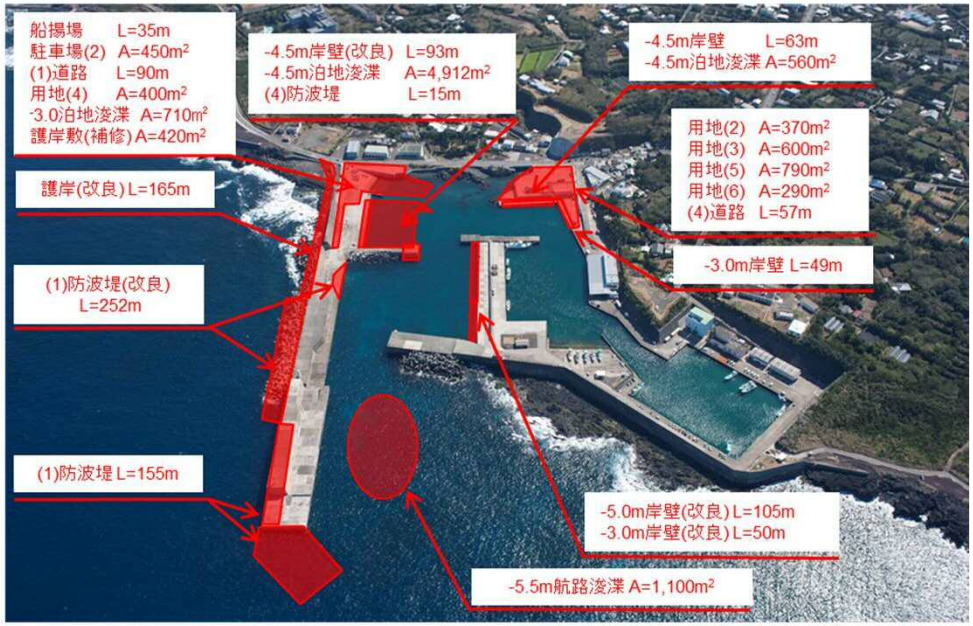
●事業の目的

安全かつ効率的な漁業環境の構築を目的とし、港内静穏度を確保するための外郭施設及び係留施設を整備する。港内静穏度確保により、作業の効率化、安全性の向上及び生産コストの縮減が期待される。

事業内容

①事業量：(1)防波堤　L=155m　(1)防波堤(改良)　L=252m
(4)防波堤　L=15m　護岸(改良)　L=165m
-4.5m岸壁　L=63m　-3.0m岸壁　L=50m
-4.5m岸壁(改良)　L= 93m
-3.0m岸壁(改良)　L=50m
-5.0m岸壁(改良)　L=105m　船揚場　L=35m
-3.0m泊地浚渫　A=710m2
-4.5m泊地浚渫　A=560m2
-4.5m泊地浚渫　A=4,192m2
-5.5m泊地浚渫　A=1,100m2
(1)道路　L=90m　(4)道路　L=57m
駐車場(2)　A=450m2
用地(2)　A=370m2　用地(3)　A=600m2
用地(4)　A=400m2　用地(5)　A=790m2
用地(6)　A=290m2　護岸敷(補修)　A=420m2
②事業期間：平成24年度～平成38年度
③関連事業：日除け施設（建替え）

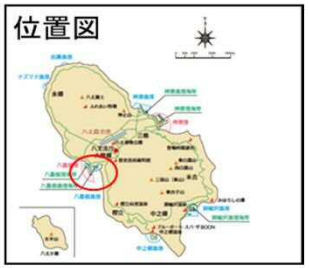




【漁港】

事業名　：　水産生産基盤整備事業（特定）
地区名　：　八重根地区　八重根漁港（東京都八丈町）

位置図



●地区の概要

当地区は、伊豆諸島に属する八丈島の西部に位置している。八重根漁港は、天然港として古くから整備が進められた漁港であり、農業や観光業とともに漁業が重要な基幹産業となっている。

●事業の目的

安全かつ効率的な漁業環境の構築を目的とし、港内静穏度を確保するための外郭施設及び係留施設を整備する。港内静穏度確保により、作業の効率化、安全性の向上及び生産コストの縮減が期待される。

事業内容

①事業量：(1)防波堤　L=220m
(1)防波堤(改良)　L=200m
(3)防波堤　L=80m
護岸　L=110m
護岸(改良)　L=44m
-5.5m特目岸壁　L=80m
-5.5m泊地浚渫　A=15,700m2
(1)道路(改良)　L=360m
(2)道路(改良)　L=55m
(3)道路　L=350m
(4)道路　L=85m

②事業期間：平成14年度～平成33年度

４　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

（小笠原　父島）二見漁港

４　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港】

（小笠原　母島）母島漁港

【空港】

大島空港

年月日	
昭和 19年 8月	陸軍飛行場として開設
20年 8月	終戦にともない飛行場閉鎖
27年 4月	村営飛行場として開設
35年 3月31日	第三種空港設置許可(滑走路1,200m)
4月 1日	第三種空港に政令指定される
39年 6月15日	第三種空港として供用開始(F級)
47年 7月24日	照明施設設置(昼間照明施設)供用開始(進入角指示灯、滑走路末端識別灯)
50年 2月1日	飛行場変更供用開始(滑走路・エプロン強度増、誘導路70m×12.5m→70m×18m)
59年12月	調布～大島間運行開始
60年 4月1日	飛行場変更供用開始(誘導路73m×18m増設、エプロン3,500㎡→7,350㎡)
	照明施設変更(夜間照明施設)供用開始
61年11月21日	三原山噴火災害による閉鎖(61.11.22～61.12.22)
63年 4月15日	新ターミナルビル供用開始
7月28日	照明施設変更供用開始(進入路指示灯[AGL]設置)
平成 2年 6月28日	照明施設変更供用開始(進入角指示灯VASIS→PAPIに変更)
13年 3月22日	飛行場変更供用開始(新滑走路一部供用開始1,200m×45m)
14年10月31日	飛行場変更供用開始(新滑走路供用開始1,800m×45m、ターミナルビル新設)
	照明施設変更供用開始(簡易式進入灯 他)
27年10月24日	東京(羽田)～大島間定期航空路線廃止

就航率　　単位：%

	調布→大島	大島→調布
平成25年	88.5	88.3
平成26年	93.9	93.8
平成27年	91.6	91.6
平成28年	90.8	90.4
平成29年	90.7	90.6

【空港】
大島空港

調査・改修スケジュール

	H30d	H31d	H32d	H33d	H34d	H35d	H36d	H37d	H38d
滑走路			○					○	
エプロン			○					○	
誘導路			○					○	
旅客ターミナル	○								
RESA改修									

○：定期点検（1回／5年）　　RESA改修：H38dまでに改修予定

凡例
- ：滑走路（1,800m×45m）
- ：エプロン（20,525㎡）
- ：誘導路
- ：旅客ターミナル
- ：滑走路端安全区域（RESA）

4 参考資料 港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【空港】

新島空港

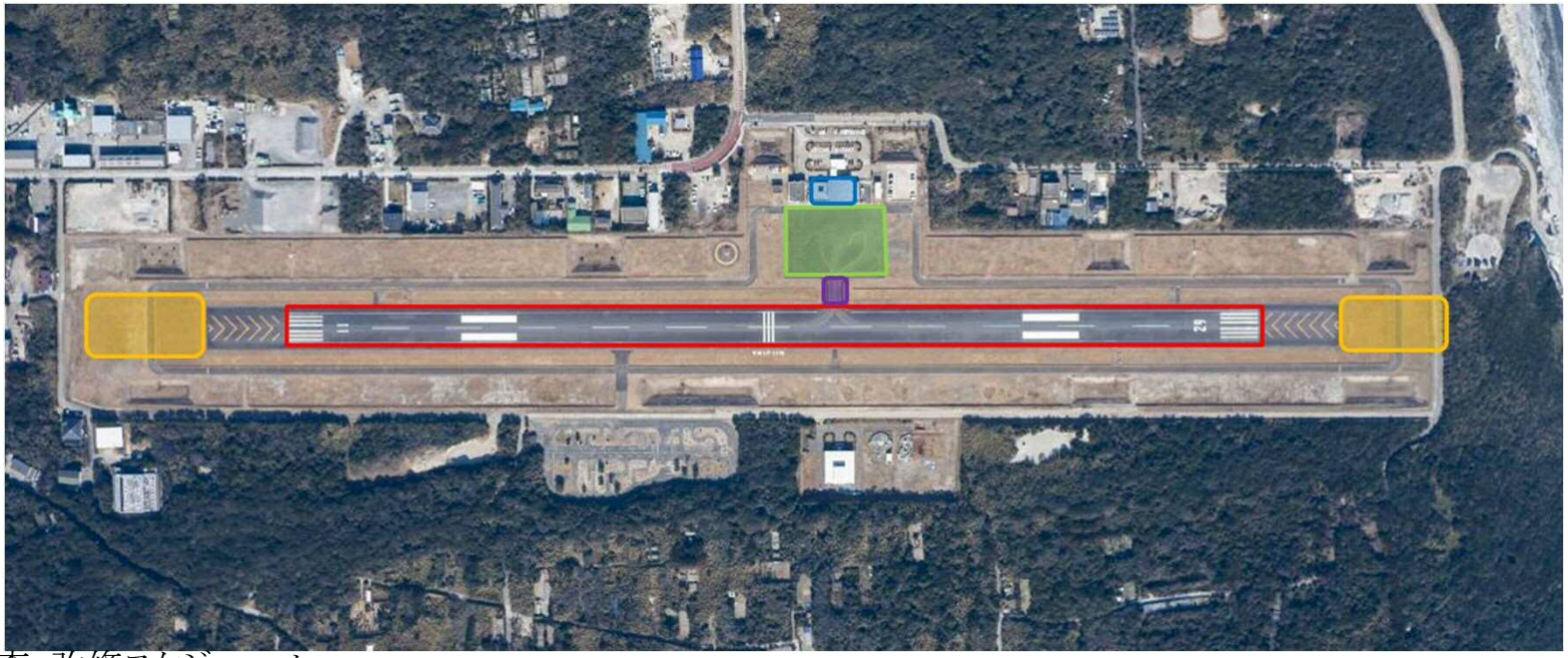
年月日	
昭和 45年12月25日	村営場外離着陸場として開設
	中央航空㈱不定期、貸し切り便として、新島～大島間にピラタス式PC-6(7席)運航
47年10月 9日	ブリテン・ノーマンBN-2(アイランダー・9席)運航開始
54年 2月 1日	中央航空㈱→新中央航空㈱に事業譲受
59年 9月 5日	飛行場施設設置許可申請
12月11日	飛行場施設設置許可
12月18日	飛行場設定許可
12月25日	第三種空港に政令指定される
60年 6月 3日	航空灯火設置許可申請
9月24日	航空灯火設置許可
62年 7月 2日	第三種空港として供用開始(H級)
	航空灯火供用開始(進入角指示灯、滑走路末端識別灯)
	新中央航空㈱不定期便(新島～調布)を1日3便就航
平成 5年 6月30日	航空灯火変更許可申請
7月21日	航空灯火変更許可(進入角指示灯VASIS→PAPI)
6年 6月23日	航空灯火供用開始 進入角指示灯(PAPI)
11年12月24日	飛行場施設変更(単車輪荷重2.5t→2.6t)
12年 3月15日	調布～新島間、調布～神津島間において、Do228(ドルニエ・19席)運航開始
15年 3月20日	飛行場施設変更バース数3→2 タイダウンリング数29→30)

就航率 単位:%

	調布→新島	新島→調布
平成25年	88.4	88.6
平成26年	92.1	92.3
平成27年	93.9	93.8
平成28年	93.8	93.8
平成29年	94.0	93.7

【空港】

新島空港



調査・改修スケジュール

	H30d	H31d	H32d	H33d	H34d	H35d	H36d	H37d	H38d
滑走路	○					○			
エプロン	○					○			
誘導路	○					○			
旅客ターミナル					○				
RESA改修									

凡例

- ：滑走路（800m×25m）
- ：エプロン（3,000㎡）
- ：誘導路
- ：旅客ターミナル
- ：滑走路端安全区域（RESA）

○：定期点検（1回／5年）　　RESA改修：H38dまでに改修予定

【空港】

神津島空港

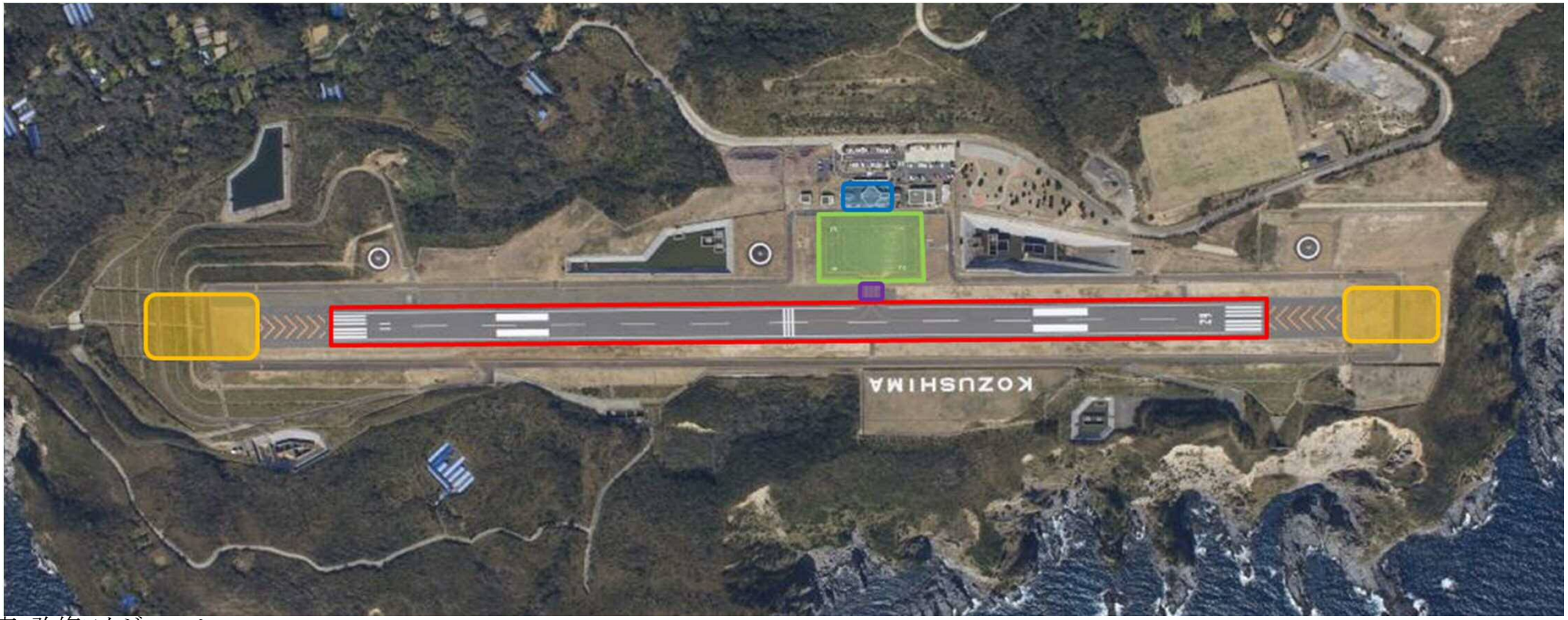
年月日	
昭和 45年	神津島村に官民合同の「空港建設促進協議会」発足
61年11月	閣議決定により、国の「第5次空港整備五ヵ年計画」に事業採択
7月27日	飛行場設置許可申請
12月 4日	飛行場設置許可
12月15日	第三種空港に政令指定される
平成 元年10月13日	航空灯火設置許可申請
11月17日	航空灯火設置許可
4年 3月30日	空港ターミナルビル完成
7月 1日	公共用第三種空港として供用開始
	航空灯火供用開始（進入角指示灯、滑走路末端識別灯）
7月 2日	新中央航空㈱不定期便（神津島～調布間）を1日3便就航
12年 3月15日	調布～新島間、調布～神津島間において、Do228（ドルニエ・19席）運航開始

就航率　　単位：％

	調布→神津島	神津島→調布
平成25年	81.7	81.7
平成26年	87.1	87.0
平成27年	88.3	88.3
平成28年	88.5	88.4
平成29年	90.5	90.6

【空港】

神津島空港



調査・改修スケジュール

	H30d	H31d	H32d	H33d	H34d	H35d	H36d	H37d	H38d
滑走路						○			
エプロン						○			
誘導路						○			
旅客ターミナル				○					○
RESA改修									

○：定期点検（1回／5年）　　RESA改修：H38dまでに改修予定

凡例

：滑走路（800m×25m）

：エプロン（3,000㎡）

：誘導路

：旅客ターミナル

：滑走路端安全区域（RESA）

【空港】

三宅島空港

年月日	
昭和 37年11月27日	飛行場設置許可申請
38年 2月28日	第三種空港設置許可(滑走路1,100m)
4月 1日	空港建設工事着手
41年 3月 1日	第三種空港として供用開始(F級)
47年 7月24日	照明施設設置(昼間照明施設)供用開始(進入角指示灯、滑走路末端識別灯)
48年 1月24日	飛行場変更許可(滑走路1,200m)
51年11月15日	飛行場変更供用開始(滑走路1,100m→1,200m、エプロン3,500㎡→8,350㎡)
	着陸帯1,220m×100m→1,320m×120m、誘導路70m×12.5m→80m×18m)
58年10月 3日	二男山噴火災害による閉鎖(58.10.3～58.10.8)
59年 7月 5日	照明施設変更(夜間照明施設)供用開始(飛行場灯台、滑走路灯、過走帯灯、滑走路末端灯、
	滑走路距離灯、誘導路灯、風向灯、エプロン照明灯)
61年 3月24日	空港ターミナルビル増改築工事完了(432㎡)供用開始
平成 2年 6月28日	照明施設変更供用開始(進入角指示灯VASIS→PAPIに変更)
12年 7月 8日	雄山噴火
9月 7日	雄山噴火火災による定期航空路線運休(12.9.7～20.4.25)
19年 6月26日	照明施設変更供用開始(滑走路灯、滑走路末端灯、過走帯灯)
20年 4月26日	定期航空路線再開
25年 9月 4日	飛行場変更許可申請
10月 3日	飛行場変更許可
26年 3月31日	東京～三宅島間定期航空路線廃止
4月 2日	飛行場変更供用開始(エプロン8,350㎡→10,312㎡)
	調布～三宅島間定期航空路線就航

就航率　　単位:%

	調布→三宅島	三宅島→調布
平成25年	—	—
平成26年	91.3	91.3
平成27年	90.1	90.8
平成28年	91.5	92.1
平成29年	93.6	93.6

【空港】

三宅島空港

調査・改修スケジュール

	H30d	H31d	H32d	H33d	H34d	H35d	H36d	H37d	H38d
滑走路					○				
エプロン					○				
誘導路					○				
旅客ターミナル						新築	新築		
RESA改修									

○：定期点検（1回／5年）　　RESA改修：H38dまでに改修予定

凡例

：滑走路（1,200m×30m）

：エプロン（10,312㎡）

：誘導路

：旅客ターミナル

：滑走路端安全区域（RESA）

【空港】

八丈島空港

年月日	
昭和 2年 1月	海軍飛行場として開設
29年 3月	村営場外離着陸場として開設
33年12月16日	第三種空港設置許可(滑走路1,200m)
37年 5月 1日	第三種空港として供用開始
42年 7月 4日	飛行場変更供用開始(誘導路60m×12.5m、エプロン8,400㎡、飛行場範囲347,430㎡)
43年10月20日	飛行場変更供用開始(誘導路60m×18m、エプロン10,628㎡)
47年 6月22日	1,500m滑走路供用開始
7月24日	航空灯火供用開始(進入角指示灯、滑走路末端識別灯)
48年 9月25日	航空灯火(夜間照明施設)供用開始(飛行場灯台、進入路指示灯、滑走路灯、過走路末端灯、滑走路距離灯、滑走路帯灯、誘導路灯、風向灯)
55年 3月26日	ILS(ローカライザー)供用開始
7月24日	八丈島空港ターミナルビル㈱設立
57年 3月11日	八丈島空港ターミナルビル完成
4月 1日	1,800m滑走路供用開始(誘導路85m×23m、エプロン15,300㎡、飛行場範囲703,778㎡) 航空灯火供用開始(滑走路中心線灯、誘導路中心線灯、エプロン照明灯)
平成 2年 6月28日	航空灯火供用開始(進入角指示灯VASIS→PAPIに変更)
16年 9月30日	2,000m滑走路供用開始(飛行場範囲763,241㎡) 航空灯火供用開始(簡易式進入灯、進入角指示灯、進入路指示灯、滑走路灯、過走帯灯、滑走路末端灯、滑走路末端識別灯、滑走路中心線灯、誘導路灯、誘導路中心線灯、風向灯)
25年 4月 1日	リモート空港化
28年 4月 1日	指定管理者制度導入

就航率 単位:%

	羽田↔八丈島
平成25年	92.0
平成26年	92.2
平成27年	89.9
平成28年	91.6
平成29年	91.1

【空港】

八丈島空港

調査・改修スケジュール

	H30d	H31d	H32d	H33d	H34d	H35d	H36d	H37d	H38d
滑走路		○ 改修	改修	改修			○		
エプロン		○					○		
誘導路		○					○		
旅客ターミナル									
RESA改修									

○：定期点検（1回／5年）　　RESA改修：H38dまでに改修予定

凡例

：滑走路（2,000m×45m）

：エプロン（15,300㎡）

：誘導路

：旅客ターミナル

：滑走路端安全区域（RESA）

【空港】

調布飛行場

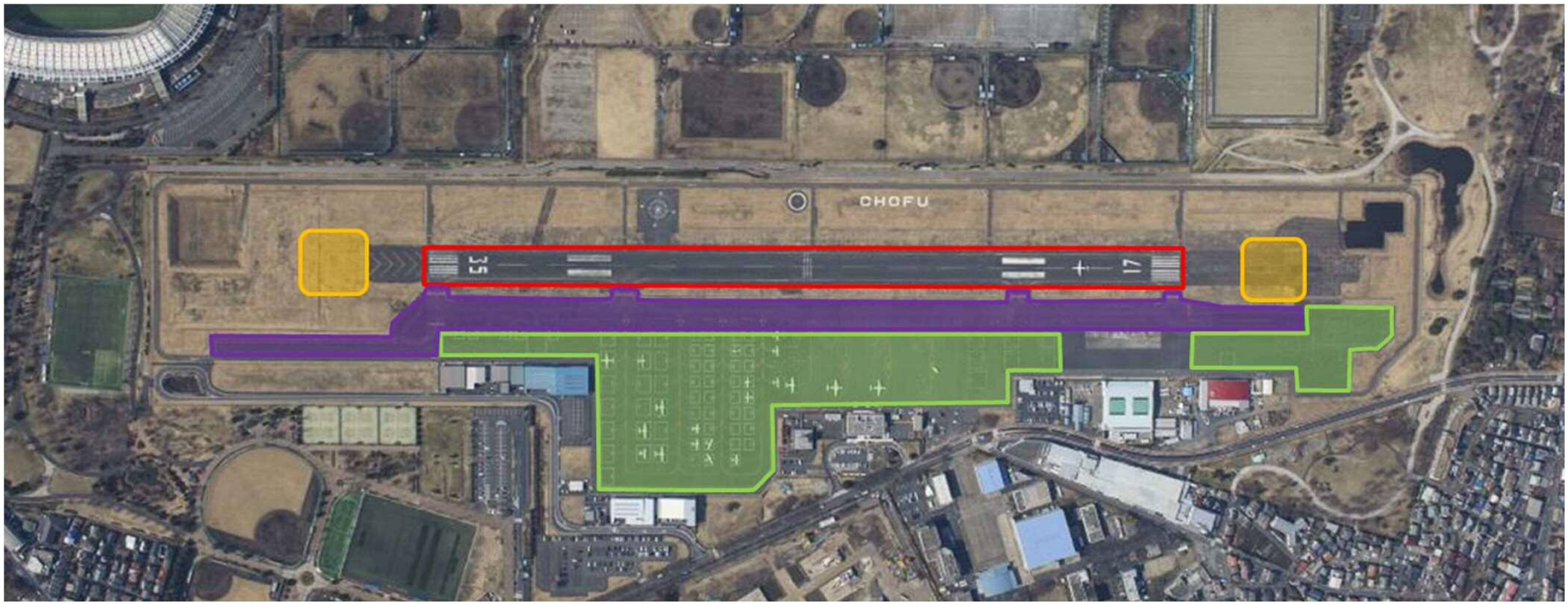
年月日	
昭和 16年 4月	東京府が公共飛行場として開設
20年 9月	米軍が接収し、調布水耕農園及び補助飛行場として使用
29年 8月	飛行場の日米共同使用が認められる
30年 2月	飛行場地区一部返還(4.8ha)
47年 3月31日	飛行場地区大部分返還(66.7ha)
48年 3月	飛行場地区全面返還(保留区域8.2ha)
54年12月	調布～新島間運行開始
59年12月	調布～大島間運行開始
平成 4年 7月	都が国から調布飛行場の管理を引き継ぐ
	調布～神津島間運行開始
10年 9月18日	飛行場設置許可申請
12月25日	飛行場設置許可
11年 7月	飛行場整備工事着手
13年 3月31日	正式飛行場(都営コミューター空港)として供用開始
18年 4月 1日	国の航空管制官に替わり都が情報提供業務を開始
25年 4月 2日	ターミナルビル供用開始
6月18日	離島航空路線に計器飛行方式導入
26年 4月 2日	調布～三宅島間運行開始

就航率　　単位:％

	調布→島嶼	島嶼→調布
平成25年	86.4	86.4
平成26年	91.2	91.2
平成27年	91.2	91.3
平成28年	91.4	91.4
平成29年	92.4	92.3

【空港】

調布飛行場



調査・改修スケジュール

	H30d	H31d	H32d	H33d	H34d	H35d	H36d	H37d	H38d
滑走路	改修	改修		○					○
エプロン				○					○
誘導路				○					○
旅客ターミナル									
RESA改修									

○：定期点検（1回／5年）

凡例

：滑走路（800m×25m）

：エプロン（107,380㎡）

：誘導路

：旅客ターミナル

：滑走路端安全区域（RESA）

【港湾海岸】

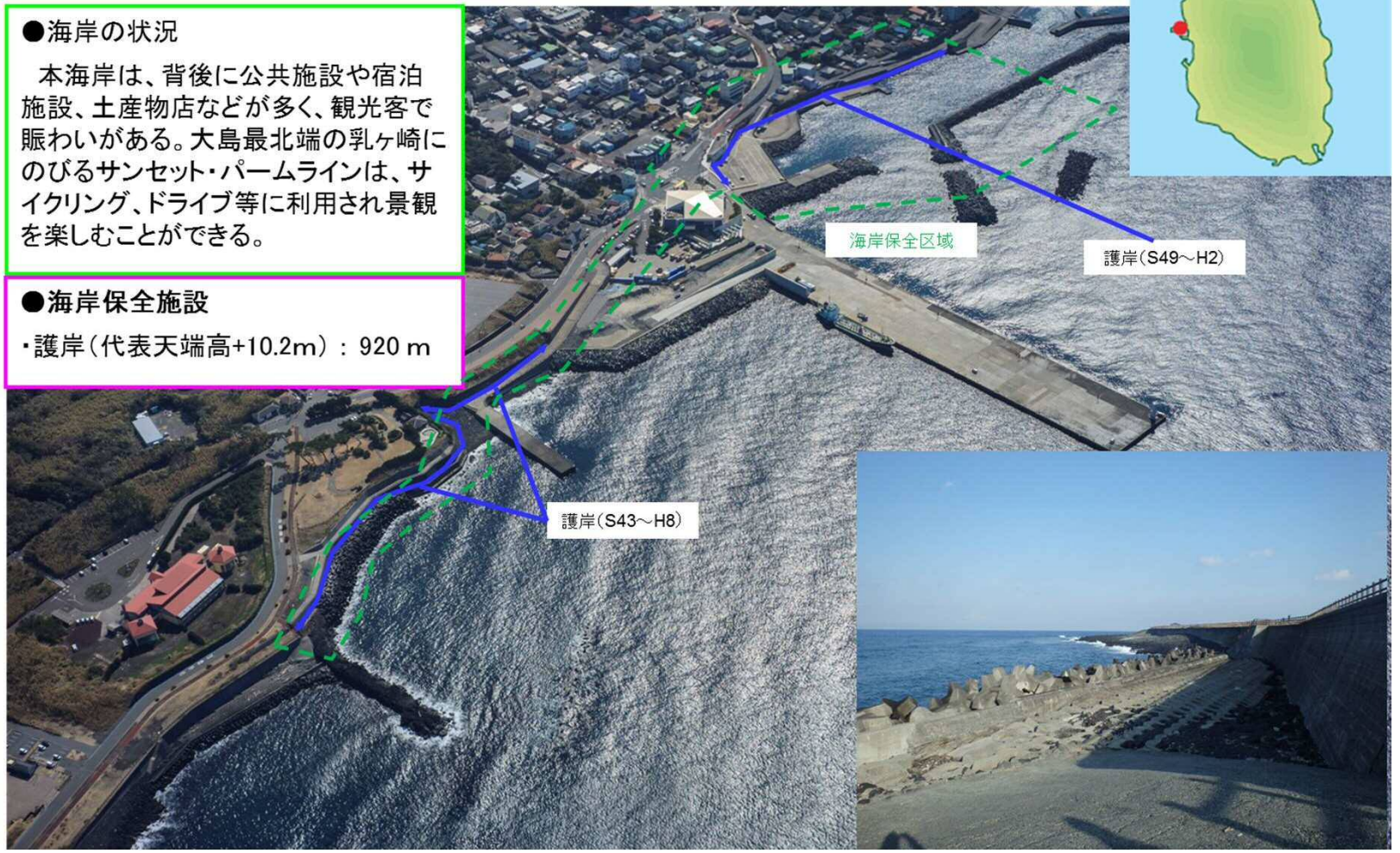
海岸名　：　元町港海岸
地区名　：　大島町　元町

●海岸の状況

本海岸は、背後に公共施設や宿泊施設、土産物店などが多く、観光客で賑わいがある。大島最北端の乳ヶ崎にのびるサンセット・パームラインは、サイクリング、ドライブ等に利用され景観を楽しむことができる。

●海岸保全施設

・護岸（代表天端高+10.2m）：920 m



【港湾海岸】

海岸名　：　岡田港海岸
地区名　：　大島町　岡田

●海岸の状況

本海岸（日の出浜）は、大島有数の海水浴場であり、海水浴や海洋レクリエーション等に利用されている。

●海岸保全施設

・護岸（代表天端高+8.1m）：327 m
・突堤：50 m
・離岸堤：230 m

【港湾海岸】

海岸名　：　波浮港海岸
地区名　：　大島町　波浮

●海岸の状況

本海岸は、富士箱根伊豆国立公園及び新東京百景の優れた海岸景観であり、伊豆大島ジオパークのジオサイトになっている。これまでに海岸浸食対策として護岸の整備を行っている。

●事業概要

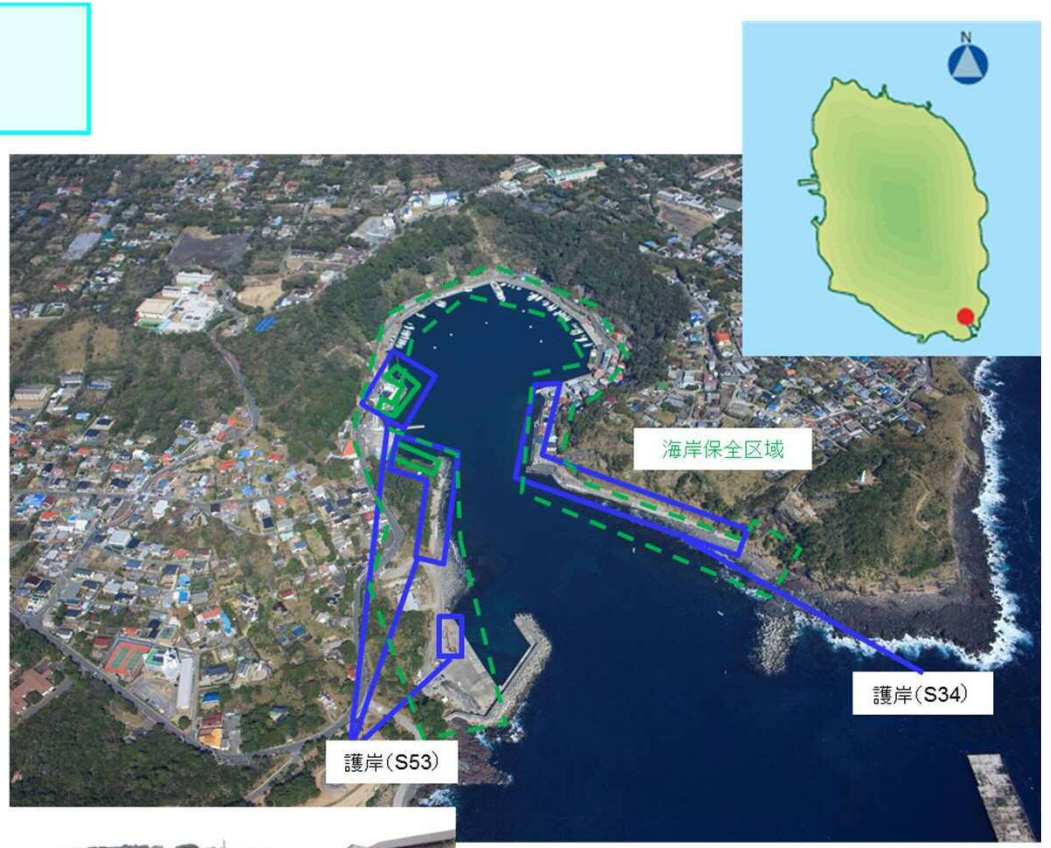
本海岸においては、背後地の海岸浸食の防護対策として、護岸の整備を行ってきた。本事業では、長寿命化計画に基づき、老朽化した既設護岸の補修を行う。

●事業内容

・事業種別 ： 老朽化対策事業

・整備内容 ： 護岸の補修
（L = 143 m ）

・整備期間 ： H30～H34



■ 平成29年まで実施済
■ 平成30年度実施
■ 平成31年度要求
■ 平成32年度以降

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾海岸】

海岸名　：　利島港海岸
地区名　：　利島村　前浜

●海岸の状況

本海岸は、利島の北部に位置し、護岸の前面には礫浜が広がっており、背後は切り立った崖である。平成27年度に人工海浜が供用を開始し、海水浴に利用されている。

●海岸保全施設

・護岸（代表天端高+10.0m）：387 m
・突堤 ： 32m
・離岸堤 ：240 m

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾海岸】

海岸名　：　新島港海岸
地区名　：　新島村　前浜

●海岸の状況

本海岸は、新島の西部に位置する伊豆諸島最大級の白砂海岸で、海水浴やマリンスポーツ、各種イベントの場としてにぎわっている。これまでに台風等による侵食防止のため、離岸堤等の整備を行っている。

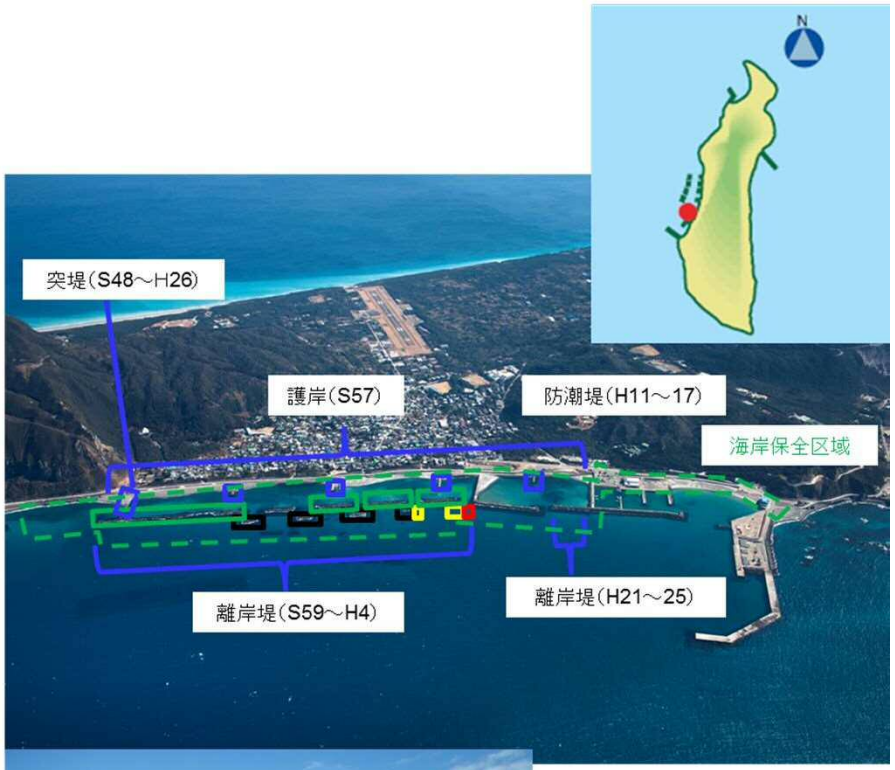
●事業概要

本海岸においては、侵食対策として離岸堤の整備、改良を行ってきた。本事業では、侵食対策の弱点となっている既設離岸堤の開口部に対し、副堤の整備を行う。また、既設離岸堤の天端高が低下していることから、長寿命化計画に基づき、補修を行う。

●事業内容

・事業種別：侵食対策事業
・整備内容：離岸堤（副堤）
　（L = 200 m ）
・整備期間：H20～H35
・総事業費：2,510 百万円

・事業種別：老朽化対策事業
・整備内容：離岸堤（補修）
　（L = 851 m ）
・整備期間：H31～H36



■平成29年まで実施済
■平成30年度実施
■平成31年度要求
■平成32年度以降

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾海岸】

海岸名　：　神津島港海岸
地区名　：　神津島村　前浜

●海岸の状況

本海岸は、白砂海岸であり、海水浴やマリンスポーツ、各種イベントの場としてにぎわっている。海岸の背後には、集落が形成されており、都道や民家が隣接している。これまでに高潮対策として、離岸堤、護岸を整備している。

●事業概要

本海岸においては、台風等による波浪の越波対策として離岸堤（潜堤）が整備されているが、繰り返し被災している状況にあることから、被覆ブロックを大型化する。

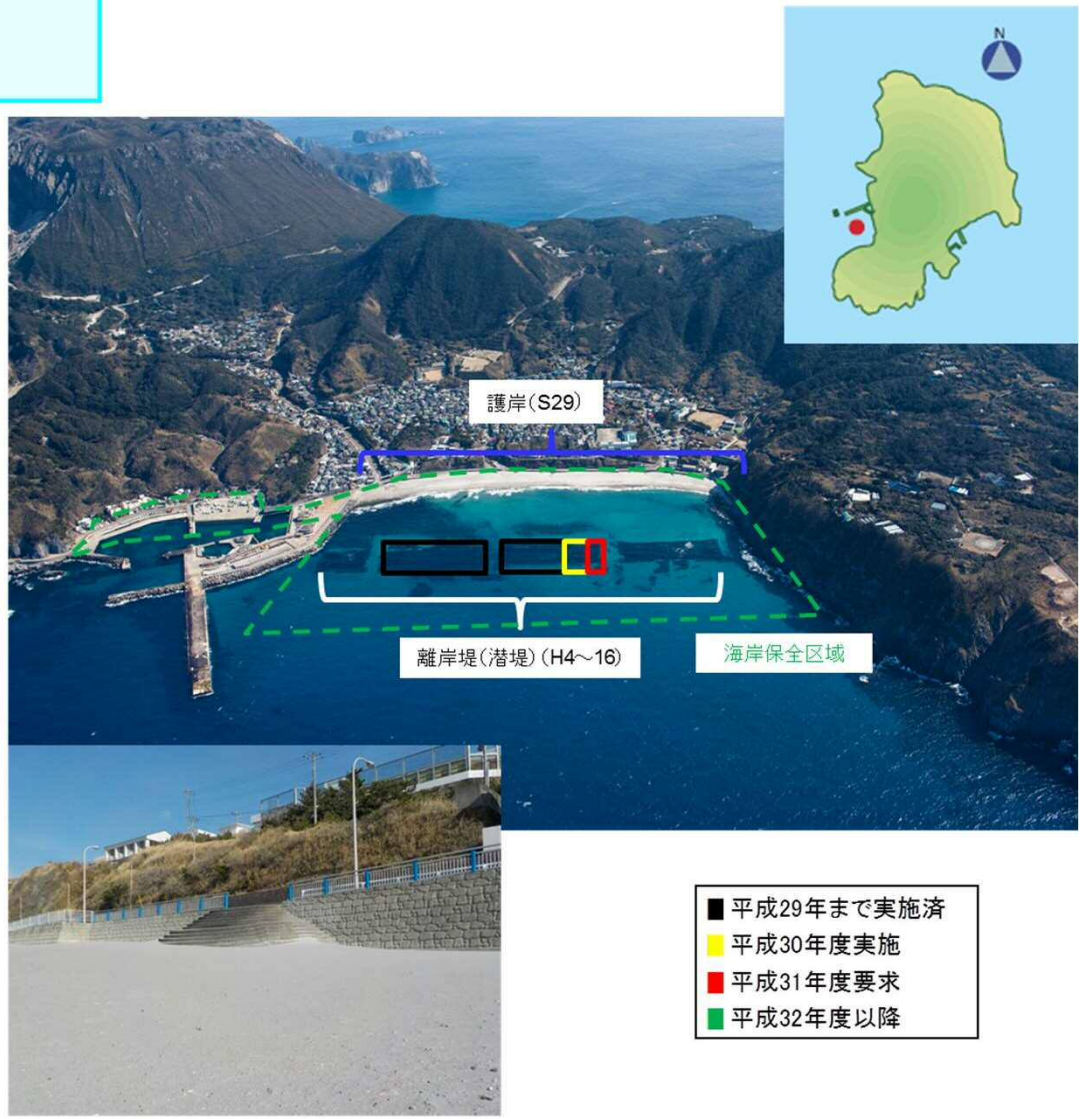
●事業内容

・事業種別：高潮対策事業

・整備内容：離岸堤（潜堤）（改良）
（L = 300 m ）

・整備期間：H23～H31

・総事業費：2,200 百万円



【港湾海岸】

海岸名　：　三池港海岸
地区名　：　三宅村　坪田

●海岸の状況

本海岸の背後には、民家や都道が隣接している。海水浴、マリンレジャー等に利用されている。これまでに侵食対策として防潮堤等を整備している。

●事業概要

本海岸においては、三宅島噴火に伴う地盤沈下により波浪の影響が強まり、汀線の侵食が進行している。このため、侵食対策として、離岸堤（潜堤）の整備を行う。海岸侵食により、既設防潮堤の基礎部が洗掘を受けていることから、堤防の改良を行う。

●事業内容

・事業種別：侵食対策事業
・整備内容：離岸堤（潜堤）
（L = 400 m ）
防潮堤（改良）
（L = 559 m ）

・整備期間：H17～H35

■平成29年まで実施済
■平成30年度実施
■平成31年度要求
■平成32年度以降

【港湾海岸】

海岸名　：　大久保港海岸
地区名　：　三宅村　大久保

●海岸の状況

本海岸の背後には、民家が密集し、その奥は高い断崖となっている。海水浴、マリンレジャー等に利用されている。

●海岸保全施設

・護岸（代表天端高+11.0m）：595 m
・消波堤：442 m

【港湾海岸】

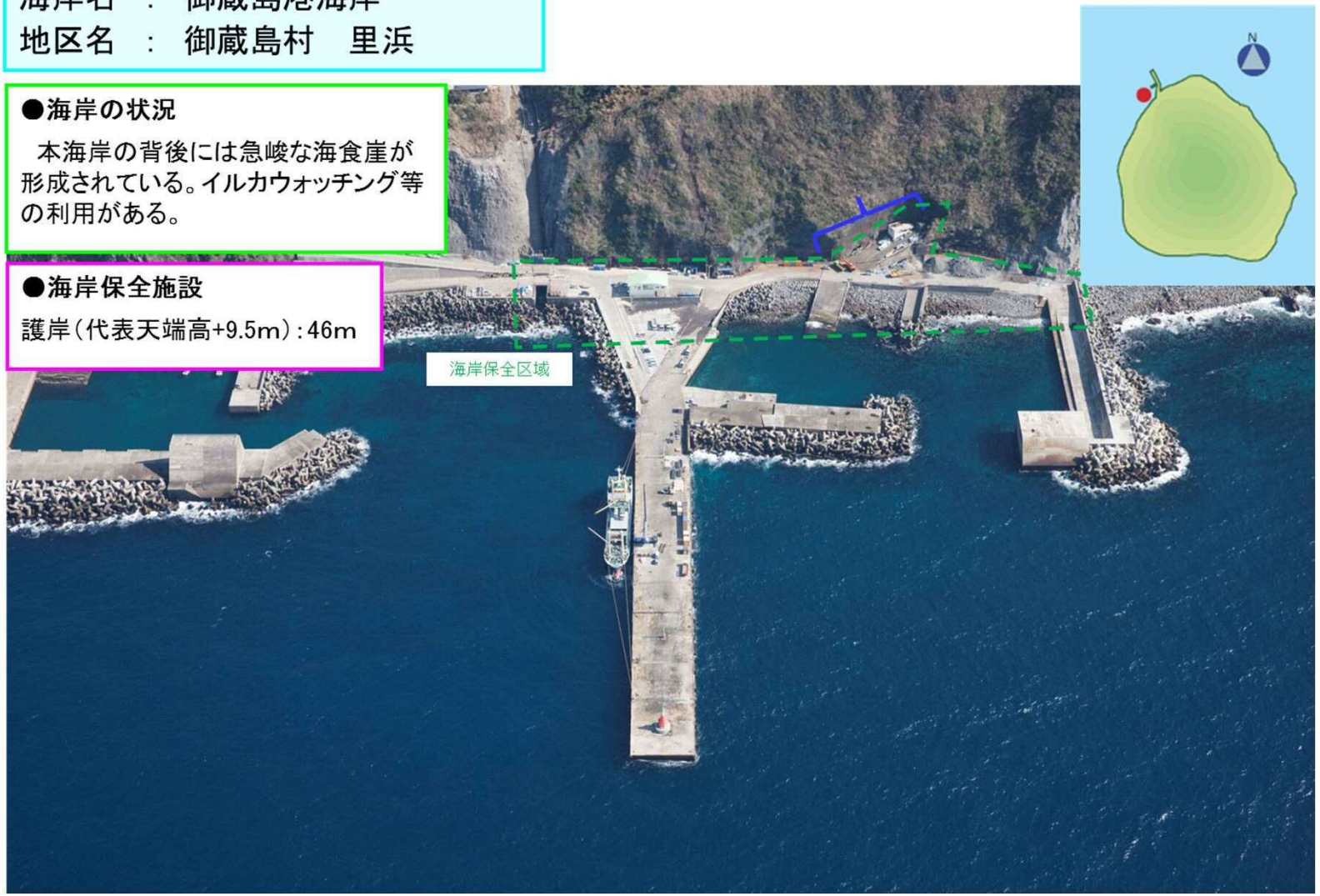
海岸名　：　御蔵島港海岸
地区名　：　御蔵島村　里浜

●海岸の状況

本海岸の背後には急峻な海食崖が形成されている。イルカウォッチング等の利用がある。

●海岸保全施設

護岸（代表天端高+9.5m）：46m



4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【港湾海岸】

海岸名　：　神湊港海岸
地区名　：　八丈町　底土

●海岸の状況

本海岸には、島内随一の海水浴場があり、海水浴、ダイビング等のマリンレジャーやイベント等に利用されている。これまでに海浜の侵食対策として離岸堤、護岸等を整備している。

●事業概要

本海岸は、八丈島を代表する海水浴場であるが、海浜（砂浜）を囲む離岸堤は、度重なる台風等により、消波ブロックが飛散し、波浪の低減効果が薄れている。このため、海浜の侵食が進行しており、離岸堤の改良を行う。

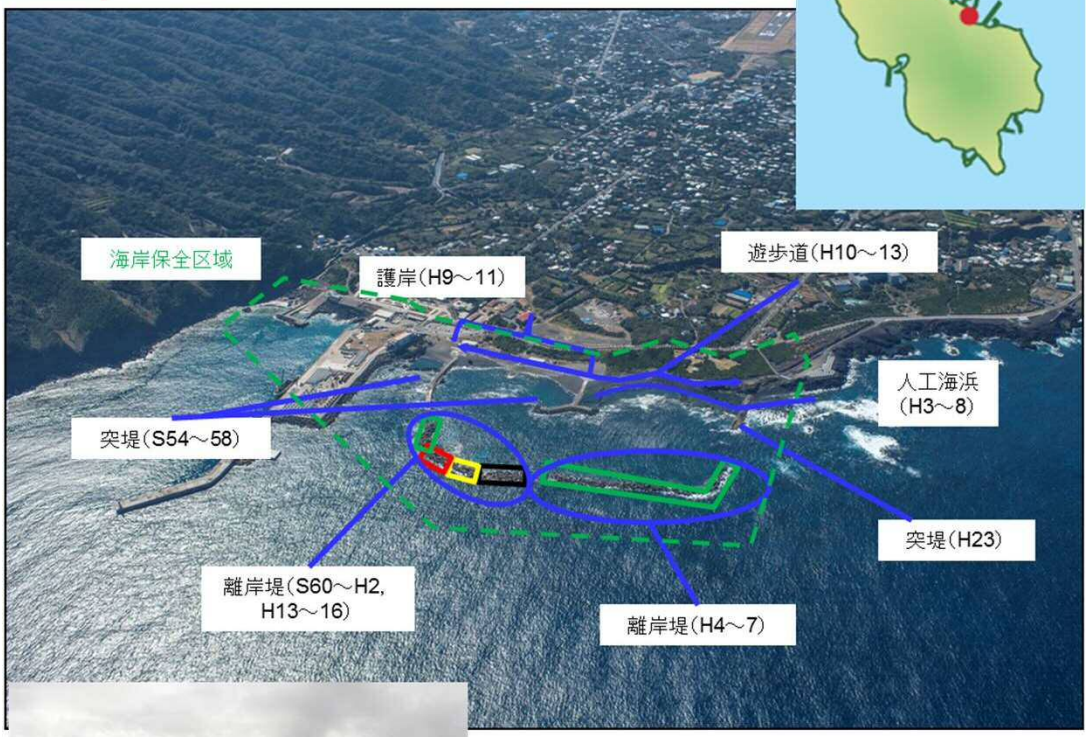
●事業内容

・事業種別：海岸環境整備事業

・整備内容：離岸堤(改良)
（L = 495 m ）

・整備期間：H26～H33

・総事業費：1,770 百万円



■平成29年まで実施済
■平成30年度実施
■平成31年度要求
■平成32年度以降

【港湾海岸】

海岸名　：　八重根港海岸
地区名　：　八丈町　大賀郷

●海岸の状況

本海岸は岩礁海岸であり、地元ではヤケンガ浜と呼ばれ、海水浴場として利用されている。

●海岸保全施設

なし

【港湾海岸】

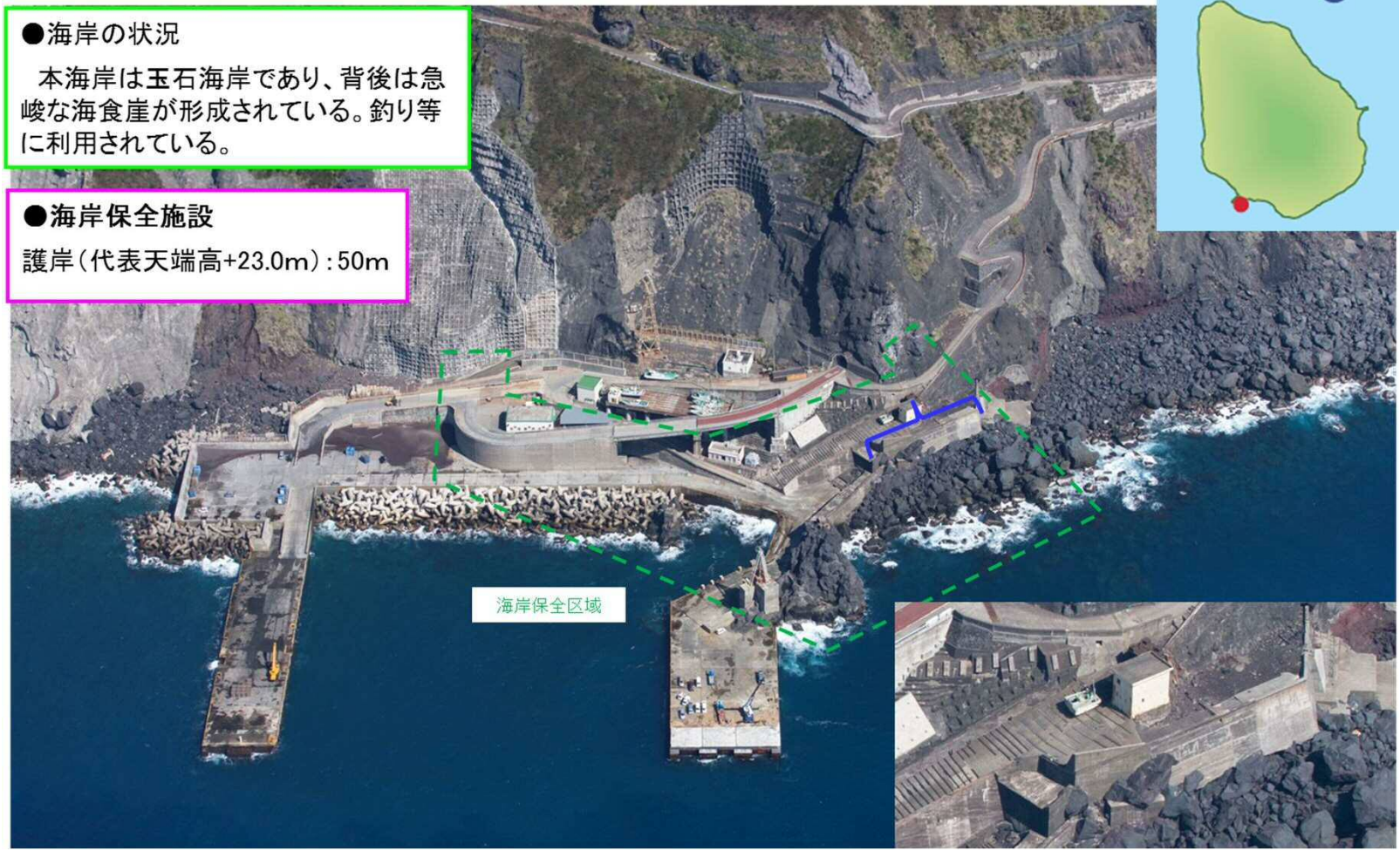
海岸名　：　青ヶ島港海岸
地区名　：　青ヶ島村　三宝

●海岸の状況

本海岸は玉石海岸であり、背後は急峻な海食崖が形成されている。釣り等に利用されている。

●海岸保全施設

護岸（代表天端高+23.0m）：50m



【漁港海岸】

海岸名　：　元町漁港海岸
地区名　：　大島町　元町

●海岸の状況

本海岸は、大島の西部に位置し、地元では弘法浜と呼ばれ、海水浴や海洋レクリエーションの場として多くの観光客等に利用されている。

●海岸保全施設

なし

【漁港海岸】

海岸名　：　岡田漁港海岸
地区名　：　大島町　岡田

●海岸の状況

本海岸は、大島の北部に位置する礫浜海岸で、背後に急峻な海食崖が形成されている。

●海岸保全施設

なし

【漁港海岸】

海岸名　：　野増漁港海岸
地区名　：　大島町　野増

●海岸の状況

本海岸は、大島の南部に位置し、背後に集落及び都道が隣接している。

●海岸保全施設

・護岸（代表天端高+7.5）：615m
・離岸堤　：315m

【漁港海岸】

海岸名　：　差木地漁港海岸
地区名　：　大島町　差木地

●海岸の状況

本海岸は、大島の南部に位置する黒色の岩礁海岸である。

●海岸保全施設

なし

【漁港海岸】

海岸名　：　泉津漁港海岸
地区名　：　大島町　泉津

●海岸の状況

本海岸は、大島の北東部に位置し、背後に集落が隣接している。

●海岸保全施設

・離岸堤：95m

【漁港海岸】

海岸名　：　若郷漁港海岸
地区名　：　新島村　若郷

●海岸の状況

本海岸は、新島の北西部に位置しており、背後に集落が隣接し、海水浴、マリンレジャー等の利用がされている。海浜の侵食対策として、離岸堤、突堤を整備している。

●事業概要

既設の離岸堤は、平成3年から平成19年までに整備されたものであるが、沈下等に伴う消波機能の低下、波浪による海浜侵食のため、離岸堤の改良を行う。

●事業内容

・事業種別：侵食対策事業

・整備内容：離岸堤（改良）
（L＝967ｍ）

・整備期間：H26～H31

【漁港海岸】

海岸名　：　阿古漁港海岸
地区名　：　三宅村　阿古

●海岸の状況

本海岸は、三宅島の南西部に位置し、地元では錆ヶ浜海岸と呼ばれ、海水浴場など海洋レクリエーションの場として利用されている。海浜の侵食対策として海岸護岸・消波堤・離岸堤を整備している。

●事業概要

既設の離岸堤は、昭和62年から平成11年までに整備されたものであるが、波浪による海岸線の侵食が進んでいるため、離岸堤の新設及び改良を行う。

●事業内容

・事業種別：侵食対策事業

・整備内容：離岸堤（新設及び改良）
（L = 282m ）

・整備期間：H26～H31

■平成29年まで実施済
■平成30年度実施
■平成31年度要求
■平成32年度以降

【漁港海岸】

海岸名　：　洞輪沢漁港海岸
地区名　：　八丈町　洞輪沢

●海岸の状況

本海岸は、八丈島の南東部に位置し、背後に集落が形成されており、釣り等のマリンレジャーの場としても利用されている。海浜の侵食対策として、護岸、離岸堤を整備している。

●事業概要

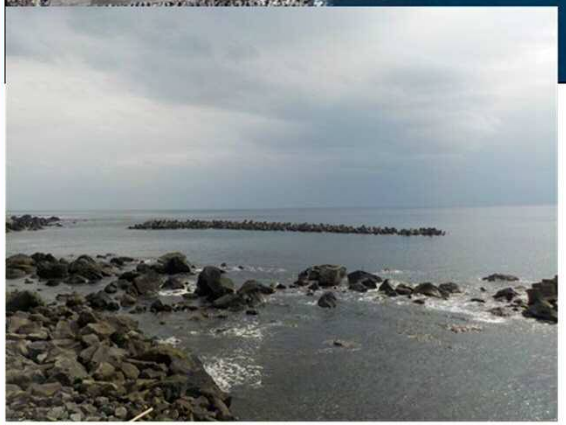
既設の離岸堤は、平成6年から17年にかけて整備されたものであるが、沈下等により波浪低減機能が低下している。離岸堤の防護機能を可能な限り長期間維持できるよう、離岸堤の補修を行う。

●事業内容

・事業種別：老朽化対策事業

・整備内容：離岸堤（嵩上げ）
（L＝81.5ｍ）

・整備期間：H30～H32



■平成29年まで実施済
■平成30年度実施
■平成31年度要求
■平成32年度以降

4　参考資料　港湾・漁港・空港・海岸のこれまでの整備と各計画の進捗状況

【漁港海岸】

海岸名　：　神湊漁港海岸
地区名　：　八丈町　神湊

●海岸の状況

本海岸は、八丈島の北東部に位置し、背後に都道及び集落が隣接している。

●海岸保全施設

・護岸（代表天端高+12.0m）：43m

・消波堤：70m

【漁港海岸】

海岸名　八重根漁港海岸
地区名　：　八丈町　八重根

●海岸の状況

本海岸は、八丈島の西部に位置し、背後に都道及び集落が隣接しており、ダイビング等のマリンレジャーの利用がある。

●海岸保全施設

・防潮堤（代表天端高+15.0m）：308m