

## 第3章 分野別計画

本章では、法に基づき、以下に掲げる施策分野ごとに現状と課題を示し、目標の実現に向けた具体的な今後の取組を記す。

# 1 航路の運賃低廉化

## 10年後の姿

- 島民が利用しやすい定期船の運賃が設定され、島民生活の一層の安定と自立的発展につながっている。

## 5年後の成果目標

- 利用者数 八丈航路 111,000人 (平成28年実績 110,903人)  
青ヶ島航路 2,600人 (平成28年実績 2,593人)

## 現 状

- 特定有人国境離島地域における就航状況
  - 〈東京～三宅島～御蔵島～八丈島航路（八丈航路）〉
    - ・ 東京と3島（三宅島、御蔵島及び八丈島）を結ぶ八丈航路がある。
    - ・ 八丈航路を就航している橘丸の総トン数は、5,681トン、旅客定員は、御蔵島までが1,000人、八丈島までが596人、コンテナ積載数は34個である。
    - ・ 八丈航路は毎日1日1便（往復）運航している。所要時間は、東京～三宅島が約6時間半、東京～御蔵島が約7時間半、東京～八丈島が約10時間半となっている。平成28年の利用者数は110,903人である。
  - 〈八丈島～青ヶ島航路（青ヶ島航路）〉
    - ・ 八丈島と青ヶ島とを結ぶ青ヶ島航路がある。
    - ・ 八丈島～青ヶ島航路を就航しているあおがしま丸の総トン数は、460トン、旅客定員は50人、コンテナ積載数は38個である。
    - ・ 青ヶ島航路は週4～5日の運航で、所要時間は約3時間である。平成28年の利用者数は2,593人である。
- 運賃の現状
  - ・ 八丈航路については、運航事業者が島嶼在住者片道割引として35%割り引いている。
  - ・ 青ヶ島航路では、運航事業者が島嶼在住者割引として復路（八丈島発青ヶ島行）を70%割り引いている。
  - ・ 料金については別表のとおり

## 別 表

## 航路運賃について

(単位：円)

航路	適用料金	2等料金(片道)
東京～三宅島	通常期	3,830
	繁忙期	4,790
東京～御蔵島	通常期	4,300
	繁忙期	5,370
東京～八丈島	通常期	4,800
	繁忙期	6,000
八丈島～青ヶ島	通年	1,530

※ 料金は島民割引料金（燃料サーチャージ抜き）

※ 通常期の運賃は平成28年11月現在

※ 繁忙期は7月及び8月

※ 八丈島～青ヶ島間は、片道換算した料金である。（片道券は取り扱っておらず、往復券のみ販売）

## 課 題

- 航路は本土への主要な交通手段であり、その運賃が島民の経済的な負担となっている。

## 実現に向けた取組

- 島民の負担の軽減を図るため、引き続き国及び運航事業者と連携し、島民の航路運賃の低廉化に取り組む。

## 2 航空路の運賃低廉化

### 10年後の姿

- 島民がより利用しやすい航空運賃が設定され、島民生活の一層の安定と自立的発展につながっている。

### 5年後の成果目標

- 搭乗者数 目標 三宅便 23,000人 (平成28年度実績 22,977人)  
八丈便 182,000人 (平成28年度実績 181,996人)

### 現 状

- 特定有人国境離島地域における就航状況
  - ・ 三宅島及び八丈島の2島に空港を設置している。
  - ・ 三宅島へは、調布飛行場から毎日往復3便、定期便が就航している。就航しているのは、座席数19席のプロペラ機で、所要時間は約50分、平成28年度の利用者数は22,977人、搭乗率は約59%である。
  - ・ 八丈島へは、羽田空港から毎日往復3便、定期便が就航している。就航しているのは、座席数166席<sup>(注1)</sup>のジェット機で、所要時間は約55分、平成28年度の利用者数は181,996人、搭乗率は約54%である。
  - ・ 利島、大島、三宅島、御蔵島、八丈島、青ヶ島間を結ぶ、9人乗りのヘリ・コミューター<sup>(注2)</sup>が就航している。
- 運賃の現状
  - 〈航空路について〉  
料金表は別表のとおり
  - 〈ヘリ・コミューターについて〉  
料金表は別表のとおり

(注1) もっとも多く就航しているジェット機の座席数

(注2) ヘリ・コミューター：ヘリコプターによる乗客の定期輸送

## 別表

### ○航空路の運賃について

(単位：円)

路線	片道(大人)	往復割引(片道分)	島民割引
東京～三宅島	17,200	15,750	14,900
東京～八丈島	22,100	14,900	—

### ○ヘリ・コミューター運賃について

(単位：円)

区間	運賃(大人)
八丈島～青ヶ島	11,530
八丈島～御蔵島	12,570
御蔵島～三宅島	5,770
三宅島～大島	11,660
大島～利島	7,230



※ 運賃は、平成28年11月末現在

## 課題

- 島民の高速移動手段としては航空路しかなく、その運賃が負担となっている。
- 島民及び観光客の減少や景気の低迷等により利用者が減少し、不採算路線となっており航空会社の大きな負担となっている。
- ヘリ・コミューターの運航については、現在都が、東京都伊豆諸島地域ヘリコミューター補助金を支出しているが、補助額が増嵩している。

## 実現に向けた取組

- 航空路の存続  
引き続き国との連携により、離島航空路運航費補助を運航事業者に行い、離島航空路線の維持・存続を図る。
- 航空路運賃の低廉化  
島民の負担の軽減を図るため、国及び運航事業者と連携し、島民の航空路運賃の低廉化に取り組む。

### 3 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減

#### 10年後の姿

- 貨物運賃低廉化が図られ、島民生活の一層の安定と自立的発展につながっている。

#### 5年後の成果目標

- 補助品目の島内物価指数<sup>(注)</sup> 100前後を維持（基準値：平成28年度平均）

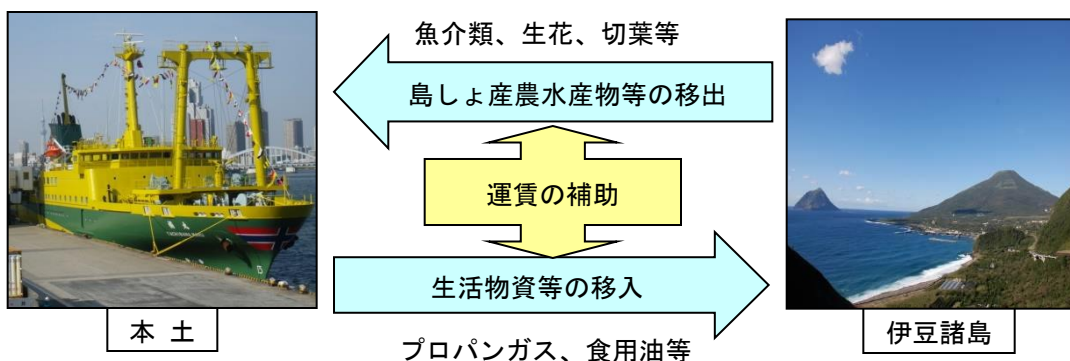
(注) 島内物価指数は、島別、品目別の平成28年度1年間の物価の平均値を100として、物価の上昇や下落を表す数値である。

※ 各島において、毎月15日を基準日として、プロパンガス、小麦粉やキャベツ等8品目の価格を調査している。

#### 現 状

- 都は、伊豆諸島の島民生活への影響を考慮し、物価の抑制及び島内産業の振興を図ることにより、島民生活の安定に資することを目的として、特定品目の貨物運賃の全部又は一部を以下のとおり補助している。
  - ・ 100%補助（4品目）： プロパンガス、空ボンベ、小麦粉、食用油
  - ・ 50%補助（15品目）： 野菜・果物、牛、豚、肥料、飼料、天草、榊、植木、生花、切葉、木炭、キヌサヤエンドウ、柘材・桑材、球根、魚介類(※ 50%補助は燃油価格の高騰に伴う暫定措置（H20.11～）であり、本来は30%補助。魚介類は移出のみ補助対象)

#### 【都における貨物運賃補助制度】



## 課 題

- 島しょ地域においては、貨物運賃の値上げが物価の上昇につながることもあり、島民生活や島内産業の負担となっている。

## 実現に向けた取組

- 引き続き国及び運航事業者と連携し、物価の抑制及び島内産業の振興を図るよう、貨物運賃の低廉化に取り組む。

## 4 雇用機会の拡充

### 10年後の姿

- 雇用就業関連情報の増加等により、島内での就業が進んでいる。
- 商工業者に対する経営支援等の取組が行われ、経営基盤が強化されている。
- 新規就農者の育成・確保、農業者の所得確保が図られている。
- 6次産業化が推進されているとともに、島外販路が確保されている。

### 5年後の成果目標

- 農業産出額 目標：現状維持

平成26年産出額：21億1千万円（「東京都農作物生産状況調査」）

### 現 状

- 各町村において、商工会が商工業者に対して経営に関する指導や講習会の開催による情報提供などを行っている。
- 「TOKYOはたらくネット」や「とうきょうの労働」等において、雇用就業関連情報の提供を行っている。
- 働く意欲を持つ健康な高齢者が、その経験・能力・希望を生かし、相互協力のもとに働く機会を確保することを目的とするシルバー人材センターが、三宅村、八丈町に設置されている。
- 本地域の農業就業人口（販売農家）は497名（平成27年農業センサス）で、そのうち65歳以上の占める割合は約3分の2である。平成26年の農業産出額は21億1千万円で、花き類が全体の約8割を占めている。
- 農業の担い手確保に向けた研修センターが八丈町に設置され、就農体験研修が行われている。
- 島の環境に適した農産物の導入や、一部では商工業者等と連携した加工品の開発が行われている。



## 課 題

- 本地域には、雇用就業に関する専門機関がなく、提供される情報が限られている。
- 人口減少による島内消費の低迷や高齢化の進展などによる、商工業者の経営への影響が懸念されている。
- 島外へ販路を拡大するための、販路開拓に資するノウハウや情報提供が不足しがちである。
- 景気の影響を受けやすい花き類の価格下落や高齢化、後継者不足による農家数の減少により、農業産出額総額が低下傾向にある。
- 農産物の加工品開発等が進められているが、その取組は必ずしも十分とはいえない。

## 実現に向けた取組

- 商工会が中心となり、本地域の商工業者が事業環境の変化に対応し、販路の拡大等の取組を進められるよう、経営指導、各種施策や制度の普及といった経営支援を進める。
- 各種広報媒体の活用により、雇用就業関連情報の提供を行う。
- シルバー人材センターにおける、働く意欲のある高齢者の就業を引き続き支援していく。
- 農業基盤整備や施設整備により農産物の品質を向上させ、高付加価値化を推進するとともに、新規就農者のための農業研修体制の強化や販路拡大、経営力向上を目指す認定農業者等の取組を支援する。
- 地域資源を活用した6次産業化を推進するため、商工業・観光業と連携した取組を進めていく。

## 5 滞在型観光の促進

### 10年後の姿

- 観光地としての魅力が国内外に広く認知され、新規旅行者数やリピーター数が増加している。
- 独自の貴重な自然環境を活用しながら、多様な観光資源が開発され、他の産業と連携した体験型ツアーや魅力ある旅行商品が供給されている。
- 青ヶ島においても他島と同様に、超高速ブロードバンドの利用環境が整備され、観光振興に向けた島の魅力発信をはじめとする、様々な分野で活用されている。

### 5年後の成果目標

- ツアールートや旅行商品の新規作成数 目標：10ツアー程度
- 青ヶ島において、観光をはじめとする様々な分野で超高速ブロードバンド（下り通信速度30Mbps以上）が活用されている。

### 現 状

- 伊豆諸島・小笠原諸島の観光客数は、ここ10年は40万人台を推移している。
- 御蔵島では、平成16年度から東京都版エコツアーリズムの運用を開始し、自然環境の保護と利用の両立を図っている。
- 伊豆諸島・小笠原諸島への誘客促進に向けて、スタンプラリー等、旅行者の島しょ地域旅行の動機づけにつなげる事業を展開している。
- 三宅島、御蔵島、八丈島では、超高速ブロードバンド利用環境が整備されている。  
青ヶ島では、マイクロ無線によるADSLを利用しているが、通信速度が遅く、インターネット等の利活用を十分に行うことができない状況にある。

## 課 題

- 国内外での認知度は未だ低く、さらに各島が連携して行うPRが不十分である。
- 旅行者の多様化やニーズの変化に対応した観光資源の活用が進んでいない。
- 農林水産業等の他産業と連携した体験メニューや、外国人向けの旅行商品が乏しい。
- 青ヶ島では、採算面等の理由から、民間事業者による情報通信基盤の整備が進まず、観光をはじめ様々な分野で活用されているインターネット等の利用環境について本土との格差が存在する。

## 実現に向けた取組

- 国内外に向けて様々な媒体での効果的なPR活動や、各島が連携し、ポータルサイト等による情報発信を展開する。
- 地域の魅力的な観光資源を活用するアイデアを旅行事業者など民間のノウハウを使って、体験メニューやイベントとして実施する。
- 観光資源を有効に活用し、多様化する旅行者ニーズに対応した旅行商品の充実及び販売促進に取り組んでいく。
- 観光情報の発信等で超高速ブロードバンドが活用されるよう、離島の超高速ブロードバンド化を推進している国からの財政支援を得て、八丈島―青ヶ島間に海底光ファイバーケーブルを整備する。

## 6 安定的な漁業経営の確保

### 10年後の姿

- 他県を含めた島の周辺で操業する漁業者による水産資源の管理が進み、持続可能な水産業が展開されている。
- 地域特産品の開発・普及や新たな販売ルートの開拓が進み、水産物が安定的に島外へ出荷されている。
- 低・未利用資源が有効に活用され、漁業の活性化が図られている。
- 新規就業者の参入や漁業者としての独立が円滑に進み、後継者が確保・育成され、安定的な漁業経営が確保されている。

### 5年後の成果目標

- 漁業生産量 目標：現状維持  
平成27年生産量：1,160 t（「東京都の水産」）

### 現 状

- 本地域周辺海域は、黒潮の恵みと複雑な海底地形により、日本有数の好漁場が形成され、地元の漁船だけでなく全国から数多くの漁船が操業している。
- 平成27年の本地域の漁業生産量は1,160 t、漁業生産額は1,189百万円である。
- 島しょの伝統的な水産加工品であるクサヤは生産量が減少している。一方、低・未利用魚を活用した加工品づくりが、漁協女性部を中心に活発化し始めている。
- 平成25年の漁業就業者数は230人（2013年漁業センサス）となっているが、新規就業希望者が少ないことに加え、就業しても定着しにくい。
- 離島という地理的条件の負担軽減のため、漁船用燃油や水産物の輸送に支援を行っている。

## 課 題

- 水産資源の減少、魚価の低迷により一部の魚種への依存が高まり、漁業の将来への不安が高まっている。
- 価格の安い魚は資源が豊富であっても十分に活用されていない。
- 担い手の高齢化と後継者不足により、水産業の活力が低下している。
- 就業希望者が漁業者として独立するまでには、長期にわたる経験と、資格や漁船等の取得に多額の経費負担が伴う。
- 操業コストの大きな部分を占める燃油をはじめ、漁業に必要な資材等の島への送料負担が経営を圧迫している。

## 実現に向けた取組

- 国や関係県と連携した水産資源の管理を進め、持続可能な水産業の展開を図っていく。
- 低・未利用魚を活用した商品開発や新たな販売ルートの開拓等、必要な支援を行っていく。
- 新規就業者へ研修を行う船主に対する支援や独立を目指す就業者に対し、船舶操縦免許等の資格取得支援、漁船・漁具等の取得経費の補助を行い、漁業者として定着を図っていく。
- 漁業用燃油等の運搬費用を支援することで、漁業者の負担を軽減していく。

## 7 啓発活動

- 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を図っていく意義に関する都民の理解と関心を深めるよう、各種イベント等において広報その他の啓発活動を行う。



島じまん（竹芝客船ターミナル）



愛らんどフェア（新宿西口駅前広場）

## 8 推進体制及びフォローアップ

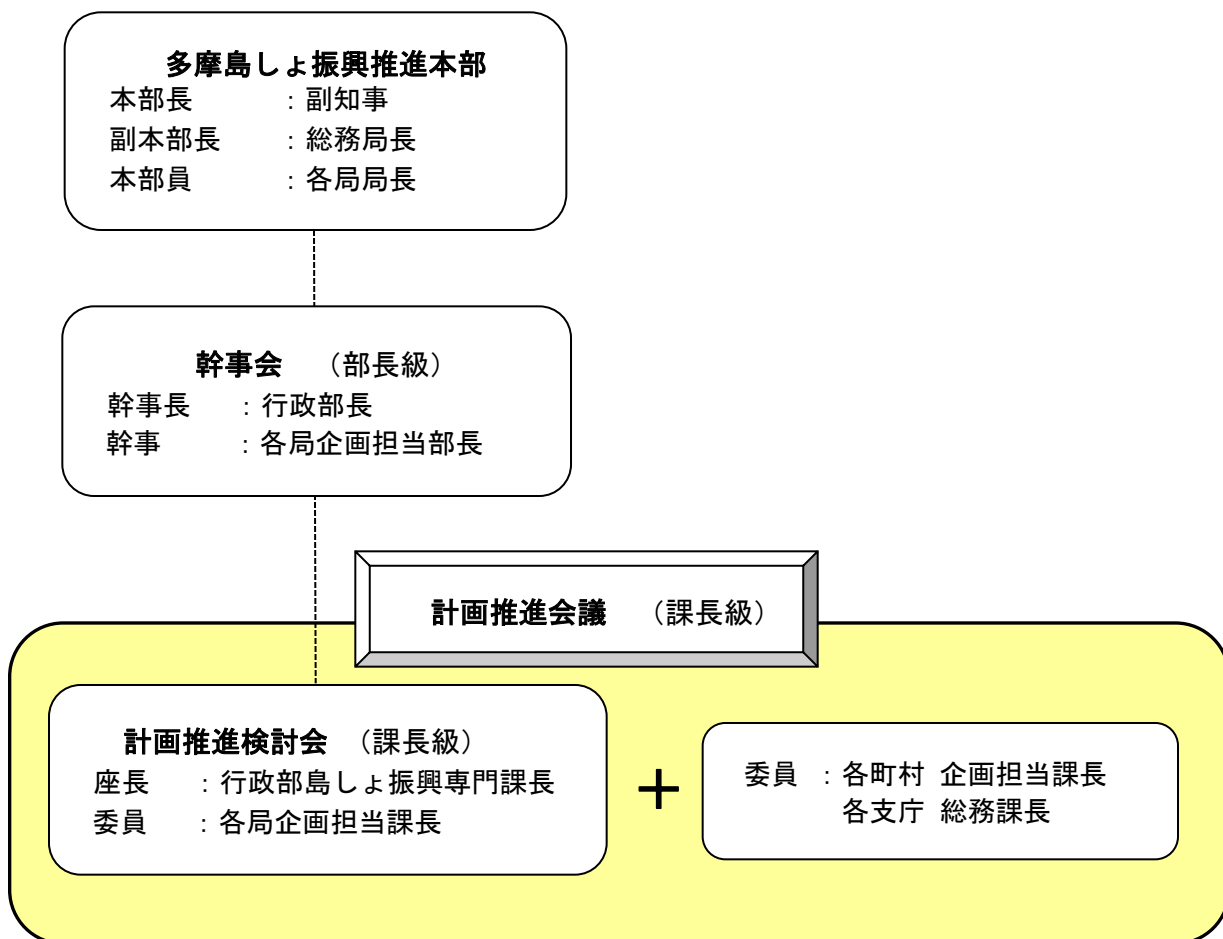
### 1 推進体制の整備

- 都は、国と緊密な連携を図り、特定有人国境離島地域に係る地域社会維持のための措置を講ずる。
- また、計画の実施に当たっては、特定有人国境離島地域の町村と連携し、必要な支援策を国と連携しながら検討し、実施する。
- 都は、毎年度、特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持のための施策の実施状況を確認し、国と連携しながら、関係町村及と緊密に情報を共有するための体制を整備する。

## 2 推進体制

- 都は、多摩島しょ地域の振興を全庁的に推進する組織である「多摩島しょ振興推進本部」及び「幹事会」の下に計画推進のための「計画推進検討会」を設置している。

本計画の進行管理及びフォローアップを行うため、庁内の「計画推進検討会」委員に加え、各町村の企画担当課長及び各支庁の総務課長で構成する「計画推進会議」を新たに設置する。



## 3 フォローアップ

- 都は、特定有人国境離島地域における地域社会の維持に向け本計画に基づく施策の実施状況について、特定有人国境離島地域をその区域に含む各町村と連携して進行管理及びフォローアップを行い、計画の実効性を確保し、当該地域における地域社会の維持に関する施策を確実に推進していく。