

第4章 島別取組

本章では、分野別計画では網羅しきれない各町村の現況や特徴的な地域社会の維持に関する取組を中心に島別に取りまとめて示す。

1 三宅村の取組

三宅村の人口

三宅村の人口は、2015年は2,482人（平成27年国勢調査）であるが、各種施策等の推進により、2060年で1,411人^(注)の人口規模の維持を目指している。

(注) 「三宅村人口ビジョン（平成27年10月策定）」による。

10年後の姿

- 航路の運賃低廉化
運賃が軽減され、住民の利便性が図られている。
- 航空路の運賃低廉化
運賃が軽減され、住民の利便性が図られている。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
輸送費の軽減により物価が低下し、暮らしやすい環境づくりの施策が展開され、地域の活性化及び安定した事業経営が可能となっている。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
 - ・ 三宅島の環境に適した農林水産品の販売やその産品を生かした新たな特産品開発及び販売を通じて島の魅力を広く伝えることで、三宅島の認知度が向上している。
 - ・ 就業場所や住宅情報の提供が進み、定住が促進され人口が増加している。
 - ・ 新たな体験プログラム等の開発により観光客が増加し、地域経済が活性化している。
- 安定的な漁業経営の確保
漁場整備が進み、安定した漁業経営ができ、新規漁業従事者が増加している。

島の現状

○ 航路の運賃低廉化

- ・ 竹芝～三宅島～御蔵島～八丈島を結ぶ貨客船橋丸（定員1,000名）が、1日1便就航している。
- ・ 夜に竹芝を出港し、翌朝に三宅島、御蔵島を經由し八丈島に着港する。その後八丈島を出港し、御蔵島、三宅島を經由して、夜竹芝に着港する。
- ・ 竹芝～三宅島間の所要時間は約6時間30分である。
- ・ 運賃は島民割引があり、平成28年における2等料金は通常期3,830円、繁忙期4,790円（燃料サーチャージ抜き）である。
- ・ 平成28年の就航率は約94%である。
- ・ 竹芝～三宅島における年間乗船者数は約60,000人で、島民割合は約30.9%である（平成27年10月～平成28年9月実績、東海汽船株式会社提供）。

○ 航空路の運賃低廉化

〈航空機〉

- ・ 調布～三宅島を結ぶセスナ機（定員19名）が1日3便就航している。
- ・ 所要時間は、約50分である。
- ・ 運賃は、大人が14,900円（島民割引）、小人が12,000円である。
- ・ 平成28年の就航率は約92%である。
- ・ 平成28年の年間旅客数は約23,000人で、島民割引利用割合は約31%である。

〈ヘリ・コミューター〉

- ・ 大島～利島～三宅島～御蔵島～八丈島～青ヶ島を結ぶヘリコプター（定員9名）が就航している（p. 18参照）。
- ・ 運賃は、三宅島～大島間が11,660円（小人：8,160円）、三宅島～御蔵島間が5,770円（小人：4,040円）である。
- ・ 平成28年の就航率は、三宅島～御蔵島間が約90.6%、三宅島～大島間が約88.5%である。
- ・ 平成28年の年間搭乗者数は三宅島～御蔵島間が約3,700人、三宅島～大島間が約2,100人である。
- ・ 平成28年の年間搭乗率は三宅島～御蔵島間が約62%、三宅島～大島間が約37%である。

○ 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減

- ・ 東京都による、島内主要生産物、プロパンガス等の輸送費に対する補助がされている（p. 20参照）。
- ・ 国の離島ガソリン流通コスト支援事業により、ガソリンの小売価格について、35円/Lの補助を受けている。
- ・ 貨物船の就航率は95%である。
- ・ 空路による輸送に関して、三宅島近海で獲れた魚を朝獲れの新鮮な魚として、航空機で本土へ輸送し、本土の消費者に提供している。平成28年は6店舗と取引を行い、輸送に係るコストは取引先で負担している。

島の現状

- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
 - ・ 三宅島の環境に適した農林水産品の販売やその産品を生かした特産品開発（パッションフルーツ、ドラゴンフルーツなど）が進んでいる。アシタバなどの特産品を東京都の補助を受けて出荷している。
 - ・ ふれあい交流事業で地域交流を促進している。また、島ぐらし体験などの就業体験を通じた移住実績もある。
- 安定的な漁業経営の確保
 - ・ 平成27年の三宅村の漁獲量は175トン、生産額は208百万円である。
 - ・ 平成27年の漁業従事者数は30人であり、漁業後継者が不足している。

島の課題

- 航路の運賃低廉化
 - 事業による住民割引制度はあるが、本土との往復に伴う島民の運賃負担は大きい。また、利用率の向上と路線の維持が課題である。
- 航空路の運賃低廉化
 - 事業による住民割引制度はあるが、本土との往復に伴う島民の運賃負担は大きい。また、利用率の向上と路線の維持が課題である。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
 - 東京都の輸送費補助の対象となっていない物資には輸送費分の価格が上乗せされているため、本土との価格差解消や物価の安定を図る必要がある。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
 - ・ 輸送コストが高いことや島外企業とのネットワークが弱いため、販路拡大が難しい。
 - ・ 観光客数は依然、厳しい状況が続いている。
 - ・ 本土から人材を誘致するために、住居の確保、離島生活のサポート体制の強化が必要である。
 - ・ 島内就業場所の増加が必要である。
- 安定的な漁業経営の確保
 - ・ 漁業収入の伸び悩みや水産資源の減少が生じている。
 - ・ 漁業従事者の高齢化が急速に進み、後継者が不足しており、技術の継承ができない。

三宅村の今後の取組

- 航路の運賃低廉化
 - ・ 定期航路における島民割引率の拡大が図られるよう、国と協議を行い、島民の生活安定及び島しょ振興を図る。
 - ・ 利用率向上のためのPRを行い、路線維持に取り組む。
- 航空路の運賃低廉化
 - ・ 定期航空路における島民割引率の拡大が図られるよう、国と協議を行い、島民の生活安定及び島しょ振興を図る。
 - ・ 利用率向上のためのPRを行い、路線維持に取り組む。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
貨物運賃の低廉化を通じて、物価の安定や本土との価格差解消を目指す。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
 - ・ 基幹産業の振興による地域経済の活性化を図り、就業の場を確保する。
 - ・ 島外販路の構築とその支援を行っていく。
 - ・ 観光客やリピーターを確保し観光振興を図るために、SNSなどを活用し、
新しい体験プログラム等、三宅島のイメージアップとなる魅力ある情報を発信していく。
 - ・ 行政、関係団体、地域が一体となって、地元企業と空き家対策や就業場所の提供について協議をしていく。
- 安定的な漁業経営の確保
 - ・ 島内外流通の促進、適切な漁場・資源管理を通して安定した漁業経営ができるよう支援する。
 - ・ 漁業後継者育成事業を促進し、漁業従事者をより増加させる。

2 御蔵島村の取組

御蔵島村の人口

御蔵島村の人口は、2015年は335人（平成27年国勢調査）であるが、2060年の人口目標を500人^(注)としており、島内の人口増加を目指している。

(注) 「御蔵島村まち・ひと・しごと創生長期人口ビジョン計画書（平成28年3月策定）」による。

10年後の姿

- 航路の運賃低廉化
住民の所用や通院等の移動費用の軽減が図られ、住民の利便性が図られている。
- 航空路の運賃低廉化
運賃の低廉化が図られ、安定した運航が確保されている。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
貨物運賃軽減により、住民生活に軽減分の余裕が見込まれる。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
 - ・ 就業場所の増加、住宅の建設が進み、定住が促進され、人口が増加している。
 - ・ 年間を通して来島者が訪れ、観光客が増加し、地域経済が活性化している。

島の現状

○ 航路の運賃低廉化

- ・ 竹芝～三宅島～御蔵島～八丈島を結ぶ貨客船橘丸（定員1,000名）が、1日1便就航している。
- ・ 夜に竹芝を出港し、翌朝に三宅島、御蔵島を經由し八丈島に着港する。その後八丈島を出港し、御蔵島、三宅島を經由して、夜竹芝に着港する。
- ・ 竹芝～御蔵島間の所要時間は約7時間である。
- ・ 運賃は島民割引があり、平成28年における2等料金は、通常期4,300円（燃料サーチャージ抜き）である。
- ・ 平成28年の就航率は約67%である（1月2月の冬場約30%から45%台）。
- ・ 竹芝～御蔵島における年間乗船者数は約13,700人で、島民割合は約11.0%である（平成27年10月～平成28年9月実績、東海汽船株式会社提供）。

○ 航空路の運賃低廉化

〈ヘリ・コミューター〉

- ・ 大島～利島～三宅島～御蔵島～八丈島～青ヶ島を結ぶヘリコプター（定員9名）が就航している（p.18参照）。
- ・ 運賃は、御蔵島～八丈島間が12,570円（小人：8,800円）、御蔵島～三宅島間が5,770円（小人：4,040円）である。
- ・ 御蔵島村による運賃補助がなされており、上記金額より御蔵島～八丈島で5,500円、御蔵島～三宅島で大人1,500円、小人1,000円の割引がある。また、65歳以上の住民が利用する場合は、搭乗料金の全額が助成される。
- ・ 平成28年の就航率は、御蔵島～三宅島間、御蔵島～八丈島間ともに約90%である。
- ・ 平成28年の年間搭乗者数は、御蔵島～三宅島間が約3,700人、御蔵島～八丈島間が約2,700人である。
- ・ 平成28年の年間搭乗率は、御蔵島～三宅島間が約62%、御蔵島～八丈島間が約46%である。

○ 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減

- ・ 東京都により、一部の物資に貨物運賃補助が行われている（p.20参照）。
- ・ 国の離島ガソリン流通コスト支援事業により、ガソリンの小売価格について、35円/Lの補助を受けている。

島の課題

- 航路の運賃低廉化
事業者による住民割引制度はあるが、本土との往復に伴う運賃の島民負担は大きい。
- 航空路の運賃低廉化
運賃補助を行っているが、ヘリ・コミューターによる移動は、島民にとって相当の費用負担となっている。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
東京都の輸送費補助の対象となっていない物資には輸送費分の価格の上乗せがあり、住民の大きな負担となっている。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
住宅が慢性的に不足しており、移住希望者が島に住むことが困難な状況となっている。

御蔵島村の今後の取組

- 航路の運賃低廉化
定期航路における島民割引率の拡大が図られるよう、国と協議を行い、島民の生活安定及び島しょ振興を図る。
- 航空路の運賃低廉化
本土との直行便がないことから、大島・三宅島・八丈島における乗継ぎの飛行機運賃や船賃を一体のものとして捉え運賃の低廉化に取り組む。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
貨物運賃の低廉化を通じて、住民負担の軽減を目指す。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
 - ・ 構造改革特別区域法の改正に伴う酒税法の特例により、へんご（シマテンナンショウ）を原料とした焼酎の製造が可能となることで、御蔵島独自の焼酎としてへんご焼酎をブランド化し観光振興に繋げていく。
 - ・ 雇用機会の拡充を図ると同時に、被雇用者や移住者が住むことができる住宅を確保し、定住促進を推進する。



へんご(シマテンナンショウ)

3 八丈町の取組

八丈町の人口

八丈町の人口は、2015年は7,613人（平成27年国勢調査）であるが、2060年の人口目標を6,000人^(注)としており、安定した人口規模の維持を目指している。

(注) 「八丈町人口ビジョン、八丈町まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成28年3月策定）」による。

10年後の姿

- 航路の運賃低廉化
八丈島－竹芝間の定期航路は、1日1往復を維持しているとともに、島民などに利用しやすい運賃が設定され、経済的負担の軽減に寄与している。
- 航空路の運賃低廉化
八丈島－羽田間の定期航空路は、利用率が向上し1日3往復を維持しているとともに、島民などに利用しやすい運賃が設定され、経済的負担の軽減に寄与している。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
貨物運賃の低廉化が図られており、島内の物価が安定しているとともに、農産物や水産物などをより効率的に島外へ出荷する体制が整っている。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
 - ・ 基幹産業である農業、水産業及び観光の振興により、就業の場が確保されている。
 - ・ 八丈町農業担い手育成研修センター、体験漁業の充実により、島外からの農業漁業従事者が増え、その定着が進んでいる。
 - ・ 雇用就業情報提供や、住宅情報提供が強化され、島外からの移住希望者に対し、支援を行う仕組みが整っている。
- 安定的な漁業経営の確保
 - ・ 漁業は漁場造成や資源管理型漁業などの施策の推進により、収益性の高い漁業が確立されている。
 - ・ 未利用資源が有効に活用され、海産物のブランド化が進み、新たな販売ルートの開拓とともに、より効率的に島外へ出荷する体制が整っている。
 - ・ 漁業体験事業などにより、新規就業者が確保され、後継者の育成が進んでいる。

島の現状

- 航路の運賃低廉化
 - ・ 竹芝～三宅島～御蔵島～八丈島を結ぶ貨客船橘丸（定員596名）が、1日1便就航している。
 - ・ 夜竹芝を出港し、三宅島、御蔵島を経由して、翌朝八丈島へ着港する。その後八丈島を出港し、御蔵島、三宅島を経由して、夜竹芝に着港する。
 - ・ 所要時間は約10時間半弱である。
 - ・ 運賃は、島民割引があり、平成28年における2等料金は、通常期4,800円、繁忙期6,000円（燃料サーチャージ抜き）である。
 - ・ 平成28年の就航率は約90%である。
 - ・ 年間乗船者数は約28,700人で、うち島民割合は約12.2%である（平成27年10月～平成28年9月実績、東海汽船株式会社提供）。
- 航空路の運賃低廉化
 - 〈航空機〉
 - ・ 羽田～八丈島を結ぶジェット機が、1日3便就航している。（観光客や人口の減少などにより利用率が低下し、平成21年10月から、現在の1日3便体制で運航されている。）
 - ・ 所要時間は約55分である。
 - ・ 運賃は、往復で3万円を超えている（往復割引運賃）。
 - ・ 平成28年度の就航率は約91%である。
 - ・ 平成28年度の年間旅客数は約18万人、搭乗率は約54%である。
 - 〈ヘリ・コピューター〉
 - ・ 大島～利島～三宅島～御蔵島～八丈島～青ヶ島を結ぶヘリコピューター（定員9名）が就航している（p.18参照）。
 - ・ 運賃は、八丈島～御蔵島間が12,570円（小人：8,800円）、八丈島～青ヶ島間が11,530円（小人：8,070円）である。
 - ・ 平成28年の就航率は、八丈島～御蔵島間が約90%、八丈島～青ヶ島間が約88%である。
 - ・ 平成28年の年間搭乗者数は八丈島～御蔵島間が約2,700人、八丈島～青ヶ島間が約5,500人である。
 - ・ 平成28年の年間搭乗率は八丈島～御蔵島間が約46%、八丈島～青ヶ島間が約85%である。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
 - ・ 東京都による、島内主要生産物、プロパンガス等の輸送費に対する補助がされている（p.20参照）。
 - ・ 離島という地理的条件から島外への輸送手段が、定期大型貨客船、貨物船に限られている。航空機での輸送は、積載量が少ないことや運賃が高いことにより出荷や仕入れに活用されにくい。
 - ・ 国の離島ガソリン流通コスト支援事業により、ガソリンの小売価格について10円/Lの補助を受けている。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
 - ・ 八丈町農業担い手育成研修センターでは、2期生までが研修を終え、計5人が就農している。平成29年度からは3期生4名を受け入れている。
 - ・ 体験漁業事業を平成27年度より実施している。6名が参加し、2名が就業定着している。
 - ・ 体験農業事業も平成28年度より実施している。
 - ・ 町内の求人情報を、総務省が管轄する全国移住ナビホームページに掲載している。
 - ・ 来島者数は平成28年は10万5千人台となり、低迷が続いている。

島の現状

- 安定的な漁業経営の確保
 - ・ 平成27年の漁獲量は963トン、生産額は965百万円であり、漁獲量は伊豆諸島及び小笠原諸島全体の約3割を占める。
 - ・ 浮魚礁の設置による漁場造成などにより、収益性の高い漁業の確立を進めているが、水産資源の減少や魚価の低迷、漁業者の高齢化により、漁獲高は減少傾向にあり、漁業者の経営環境は厳しい状況が続いている。
 - ・ 漁協女性部では、需要の低い魚を加工し付加価値を付けて販売している。現在は島内外の学校給食に提供しているほか、島外小学校などへの食育出前授業を積極的に行うことで、魚食文化の普及にも取り組んでいる。
 - ・ 新規就業者の確保については、平成27年度より漁業体験事業の実施をしており、2名が就業し定着している。

島の課題

- 航路・航空路の運賃低廉化
 - ・ 航空路の1日3便体制を維持するため、観光客の増加策に更なる力を入れることが急務である。
 - ・ 航空会社が設定する運賃「旅割」「特割」は前もって予約し購入すれば安価であるが、荒天が予測される時などであっても、予約の変更ができない。予約の変更が可能である「往復割引運賃」は、往復3万円以上かかり、島民の負担は大きい。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
 - ・ 輸送コストが高く、産品を出荷する農業者、漁業者等の負担となっている。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
 - ・ 八丈町農業担い手育成研修センター、体験漁業事業における応募者の島外者増加のための方策と、住居の確保、就農時の農地確保が課題である。
 - ・ 町内の求人情報の認知度、発信力を強化することが必要である。
 - ・ 島内交通手段の充実など、滞在の利便性を高めることが課題である。
- 安定的な漁業経営の確保
 - ・ 安定性のある漁業生産を図るため、水産資源の減少防止、資源管理型漁業栽培漁業、新たな販売先の確立、輸送コスト低廉化、後継者育成などが課題である。
 - ・ 水産加工品は、消費拡大に向けた効果的なPRを行うとともに、今後も需要に即した製品開発や、生産の安定化、量産化の体制整備などを進める必要がある。

八丈町の今後の取組

- 航路の運賃低廉化
本土とを結ぶ生活路線であることから、島民などが利用しやすい運賃設定が図られるよう、国・東京都と協議を行い、島民の生活安定及び島しょ振興を図る。
- 航空路の運賃低廉化
八丈町の定期航空路1日3便の確保に取り組むとともに、島民などにとって、予約の変更が可能である航空券について、利用しやすい運賃となるよう、国と協議を行い、島民の生活安定及び島しょ振興を図る。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
貨物運賃の低廉化を通じて、物価の安定や本土との価格差解消を目指す。また、移出製品の価格を抑え、島外での販売競争力の強化を図っていく。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
 - ・ 地熱発電を有効利用した産業創出を推進する。
 - ・ 地域おこし協力隊制度などを活用し、地域活性化に寄与する人材を島外から確保するほか、雇用機会の拡充に寄与する創業などを支援する。
 - ・ 農業担い手研修センター事業や漁業体験事業の充実を図り、農業・漁業後継者や新規参入者の確保・育成の推進を実施していく。
 - ・ 農産・水産加工品の6次産業化の推進、文化・スポーツ交流や地域資源を活用した体験型・滞在型観光を推進することで、基幹産業の振興による地域経済の活性化を図り、就業の場を確保する。
 - ・ 移住希望者に、就業や住居の情報提供を行うなど相談体制の充実を図り、定住化を目指す。
- 安定的な漁業経営の確保
 - ・ 八丈島近海は、好漁場が形成される反面、海水温度の上昇や黒潮の流れの変動により漁獲量は大きな影響を受けるため、これらの気候変動による資源の変化に対応した漁業への転換を図っていくとともに、水産資源の維持、回復に取り組む。
 - ・ 浮魚礁の設置や栽培漁業などによる資源管理型漁業の推進を行うことで、漁家の経営安定を図っていく。
 - ・ 未利用資源の製品開発、地産地消、魚食普及を推進するとともに、販路拡大を図る。
 - ・ 就業者の定着促進のため、漁業就業希望者の増加に向けた効果的なPR、新規独立までの育成策の充実や住居の確保に取り組む。

4 青ヶ島村の取組

青ヶ島村の人口

青ヶ島村の人口は、2015年は178人（平成27年国勢調査）であり、村はIターンやUターンの増加による人口の増加を目指している。

10年後の姿

交流人口の増加により、島内の経済活動が活発になる。また、IターンやUターンの増加により人口が増加する。

島の現状

- 航路の運賃低廉化
 - ・ 青ヶ島～八丈島を結ぶ貨客船あおがしま丸（定員50名）が、1日1便就航している。
 - ・ 所要時間は約3時間である。
 - ・ 週4～5日運航している（木曜日は芝浦揚積作業、日曜日は運休、水曜日は隔週で辰巳又は芝浦に寄港）。
 - ・ 運賃は、島民割引があり、平成28年における2等料金は1,530円（燃料サーチャージ抜き）である。（片道券は取り扱っておらず、往復券のみ販売）
 - ・ 平成28年の就航率は約68%である。
 - ・ 平成28年の年間乗船者数は約2,600人で、うち島民割合は約1.5%である（伊豆諸島開発株式会社提供）。
 - ・ 八丈島～東京間は船舶による移動も可能だが、青ヶ島からは当日の乗継ができないため、青ヶ島住民の船舶による移動はほとんどない。
- 航空路の運賃低廉化
〈ヘリ・コピューター〉
 - ・ 大島～利島～三宅島～御蔵島～八丈島～青ヶ島を結ぶヘリコプター（定員9名）が就航している（p.18参照）。
 - ・ 運賃は、八丈島～青ヶ島間が11,530円（小人：8,070円）である。
 - ・ 村では中学生までを対象に大人料金1,000円、小人料金700円（ともに片道）の補助を実施している。
 - ・ 平成28年の就航率は、八丈島～青ヶ島間が約88%である。
 - ・ 平成28年の年間搭乗者数は八丈島～青ヶ島間が約5,500人である。
 - ・ 平成28年の年間搭乗率は八丈島～青ヶ島間が約85%である。

- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
 - ・ 東京都による、島内主要生産物、プロパンガス等の輸送費に対する補助がされている（p.20参照）。
 - ・ 国の離島ガソリン流通コスト支援事業により、ガソリンの小売価格について40円/Lの補助を受けている。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進

離島の遠隔性ゆえに、出荷に係る経費が極めて高く収益性が低いため、出荷できる生産物や漁獲物が限定されており、農業・漁業従事者は少ない。（平成27年の青ヶ島村における農業従事者は8人である。）
- 安定的な漁業経営の確保

平成27年の青ヶ島村における漁業従事者（専業）は0人である。

島の課題

- 航路・航空路の運賃低廉化
 - ・ 羽田～八丈島間の往復航空運賃は片道15,000円程度となっている。青ヶ島村住民が島と本土間を移動する際は、必ず八丈島を経由するため、羽田～八丈島間の運賃に加えて青ヶ島～八丈島間の交通費が加算されると、羽田～青ヶ島間の往復だけで50,000円程度の費用が掛かり、経済的な負担が極めて大きい。
 - ・ 現在の航空路（羽田～八丈島）の運賃のままでは、利用者の減少等により現在3便/日が減便となるおそれがある。減便された場合には、島民等の利便性が低下するほか、交流人口減少も見込まれる。さらに、定期的に島外の医療機関へ通院する必要がある島民は、島外への移住を余儀なくされるなど、人口減少に拍車がかかる可能性がある。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減

離島の遠隔性ゆえに、出荷に係る経費が極めて高い。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
 - ・ 農業・漁業において新たな雇用が発生するまでには至らず、島へのU J Iターンは受け皿が極めて限られる。
 - ・ 島内での宿泊施設は民宿が5軒あるが、宿泊者に朝昼晩3食の食事を提供する必要があるなど人員の確保が課題となっている。
 - ・ 来島者の多くが業務目的で来島している。

青ヶ島村の今後の取組

- 航路・航空路の運賃低廉化
八丈島を経由しなければ移動ができず、移動費用が高く島民負担は大きい
ため、島民等が利用しやすいような運賃への低廉化に向け、国と協議を行い、
島民の生活安定及び島しょの振興を図る。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
貨物運賃の低廉化を通じて、物価の安定や本土との価格差解消を目指す。
また、移出品の価格を抑え、島外での販売競争力の強化を図っていく。
- 雇用機会の拡充・滞在型観光の促進
 - ・ 安定した雇用を創出するため、地熱などの地域資源を有効に活用した新た
な産業の創出に取り組む。また雇用を創出して、IターンやUターンの増加
を図り、人材の確保を図る。
 - ・ 構造改革特別区域法の改正に伴う酒税法の特例により、青ヶ島村で製造さ
れている焼酎「青酎」の製造過程で副次的に生成される、アルコール度数60
度程度の原酒の製造が可能になるため、焼酎をブランド化し観光振興につな
げていく。また、60度の焼酎の提供は当面島内のみで提供することで、島へ
の誘客を図る。
 - ・ 地域資源を活用した商品開発等に取り組むことで、業務目的以外の観光客
を増やしていく。

