分野横断的な政策

25 多摩・島しょ

1　小笠原航空路の整備促進【最重点】

（提案要求先　国土交通省・環境省・防衛省）
（都所管局　総務局・環境局・港湾局）

（１）都が進める調査･検討に対し、指導･助言等の支援･協力を行うこと。

（２）航空路開設に関する諸課題の解決に支援を行うとともに、財政措置も含め、特段の配慮を講じること。

（３）航空路開設までの間、地元自治体が要請を行った場合について、自衛隊機による村民の輸送支援に関する特段の配慮を講じること。

＜現状・課題＞

小笠原諸島は、本土から南に約 1,000 ㎞離れた太平洋上に位置し、約 2,500 人の村民が在住している。同諸島の存在により、水産資源や鉱物資源など海洋資源の開発可能性を秘めた､我が国の排他的経済水域の約３割という広大な海域を確保しており、国益を維持する上でも重要な地域である。しかしながら、本土と小笠原諸島を結ぶ交通手段は、近年の世界的な交通アクセス短縮の中において、今なお片道所要時間が 24 時間を要する船舶航路に限られている。小笠原諸島の航空路開設は、村民生活の安定と国境離島である小笠原諸島の自立的発展を図る上で大変重要な意味を持つものであり、高速交通アクセス手段の確保は、都のみならず、我が国にとっても喫緊の課題であるが、いまだ実現には至っていない。現在、小笠原村は様々な国事業への協力を行っており、こうした点も踏まえれば、輸送手段の充実を図り、安定した村民生活を確保していくことが重要である。

都はこれまでも、航空路開設に向けた検討を重ねてきた。平成 20 年２月には、航空路開設の検討を進めるため、都と小笠原村による小笠原航空路協議会を設置し、同年 10 月には、同協議会が行うＰＩ活動に対して、評価･助言を行う第三者機関である小笠原航空路ＰＩ評価委員会を設置して､自然環境と調和した実現可能な航空路案について協議を進めてきた。あわせて、航空機の検討も重要であることから、1,000ｍ以下の滑走路で運用可能な機材について、引き続き情報収集を行っている。今後とも、航空路の早期開設を目指し、引き続き調査費を計上し、小笠原村民の意向を十分に踏まえながら、鋭意、調査・検討を進めていく所存である。

実現可能な航空路案の取りまとめに向けては、引き続き、各省庁から技術的・専門的な助言を得ながら調査・検討を進めるとともに、今後、整備に向けた具体的な調整を進める段階では、財政措置に向けた協議についても推進していく必要がある。また、候補となり得る機材が開発され、型式証明の申請が行われた場合には、国による速やかな審査が求められる。

さらに、航空路開設まで一定の期間を要する中、小笠原諸島の特殊事情に鑑みれ

ば、それまでの間についても輸送手段の充実を図り、安定した村民生活を確保していくことが必要である。このため、現在対象とされていない急患搬送以外の緊急事態における村民輸送の実施のほか、自衛隊による訓練や硫黄島基地への定期便の余席の活用を検討していく必要がある。

＜具体的要求内容＞

小笠原諸島への航空路に関する諸課題の解決には、国の協力が不可欠であることから、次の３点について要望を行う。

（１）都が進める調査・検討に対し、適切な指導・助言等の支援・協力を行うこと。

（２）航空路開設に関する諸課題の解決に支援を行うとともに、財政措置も含め、特段の配慮を講じること。

（３）航空路開設までの間、地元自治体が要請を行った場合について、自衛隊機による村民の輸送支援に関する特段の配慮を講じること。

・急患搬送以外の緊急事態においても村民輸送を実施すること

・自衛隊の訓練や硫黄島基地への自衛隊機の定期便の余席を利用した村民輸送を実施すること

参　考

小笠原諸島への航空路開設に関する経緯

○　経　緯

・平成　３年 11 月	国の「第６次空港整備五箇年計画」において予定事業として採択
・平成　６年　３月	平成６年第１回都議会定例会において、「小笠原空港の早期建設促進に関する決議」
・平成　７年　２月	空港の位置を兄島に決定
・平成　８年 12 月	国の「第７次空港整備五箇年計画」において継続事業として採択
・平成 10 年　５月	空港の位置を時雨山周辺域に決定
・平成 13 年 11 月	時雨山周辺域での空港建設計画の撤回を決定
・平成 17 年 12 月	平成 17 年第４回都議会定例会において、「小笠原諸島への交通アクセス改善の早期実現に関する決議」
・平成 18 年 11 月	振興開発計画に、「航空路について将来の開設を目指し検討」と明記
・平成 20 年　２月	都が村と「小笠原航空路協議会」を設置
・平成 20 年 10 月	小笠原航空路協議会が「小笠原航空路ＰＩ評価委員会」を設置
・平成 21 年　６月	小笠原航空路ＰＩ実施計画書を策定
・平成 31 年　３月	小笠原航空路協議会に、国（国土交通省国土政策局長）が参加

２　離島航空路線の維持存続に向けた制度の見直しと財源確保【最重点】

（提案要求先　国土交通省）
（都所管局　港湾局・総務局・都市整備局）

（１）離島航空路線維持存続のための補助制度について、実態に即した算定方法に見直し、補助対象額を拡大するとともに、事業者の責めに帰さない収支悪化に対し、緊急的な補助金の増額を実施すること。
（２）東京都内の離島航空路線の羽田空港発着枠を、配分発着枠とは別枠で確保すること。
（３）離島航空路線に就航する航空会社が、安定運航に必要な操縦士や整備士等を確保できるよう、対策を講じること。

＜現状・課題＞

離島航空路線は、離島住民にとって、住民生活の安定や暮らしを支える産業の発展のために不可欠なものである。しかし、すう勢的な島の人口や来島者数の減少、気象条件等による就航率の低迷等により、ほとんどの路線が不採算路線となっている。

加えて、かつてない円安や原油価格高騰などの影響により、海外製の機体に係る整備費用や燃油費が増大したことで、損失額が大幅に拡大するなど各航空会社は非常に厳しい経営を迫られている。このため、急激な整備費高騰等の影響により増大した航空会社の路線損失に対し、国と都で追加的に補助を実施して対応してきたが、これらの収益悪化の外的要因が現在も解消されない中、令和６年度及び令和７年度は国からの追加補助がなく、経営状況はより厳しいものとなっている。また、国が算定する標準損失額は、実績損失見込額と大きく乖離し、航空会社の実態を反映していない。

航空路線が撤退した場合、生活路線として利用している島民の暮らしに甚大な影響を及ぼすだけでなく、来島客の利便性も低下し島しょ産業の維持・発展に大きな打撃を与えることとなる。このため、引き続き国と都で協調して路線を維持していくことが求められる。

また、東京都内の離島と東京都心部とを直接航空路線で結ぶためには、羽田空港の発着枠の確保が必要不可欠である。

さらに、全国的に操縦士や整備士等が不足する状態が続いており、離島航空路線に就航する航空会社が、安定運航に必要な人員を確保することが難しくなっている。

＜具体的要求内容＞

（１）離島住民の生活に必要な旅客輸送路線を確実に維持存続させるため、以下の各補助制度の見直し・創設を行うこと。

○　地域公共交通確保維持改善事業補助制度の見直し

運航費補助については、国が算定する標準損失額を実態に即した算定方法に見直し、補助対象額を拡大することで支援強化を図るとともに、補助対象路線を拡大すること（都のヘリコミューター全路線への適用）。運航費補助及び離島住民運賃割引補助については、国の補助率の引上げや必要な財源を確保すること。

また、航空部品価格や原油価格の高騰など、航空会社の責めに帰さない収支悪化について、緊急的に補助金の増額を実施すること。

○　保安検査費補助制度の創設

国の指導により、航空会社はテロ対策やハイジャック防止等の保安検査を強化している。これに必要な金属探知器・Ｘ線検査装置等の購入及び同検査業務については、空港設置管理者である東京都が航空会社への一部補助を実施しているが、厳しい経営環境の中、航空会社の大きな負担となっている。航空会社が安定して離島航空路線を維持できるよう、国は、航空会社が負担しているこれら検査機器の購入及び検査費用について、補助を実施すること。

○　小離島航空路に就航する回転翼航空機の機体購入費補助制度の創設

飛行場の建設が困難である小離島においては、海象条件が悪化し定期航路が欠航した場合、離島間を結ぶヘリコミューター（回転翼航空機）が、唯一の交通手段となっているので、法令改正により機体購入費補助の対象枠を拡大して、回転翼航空機についても補助を実施すること。

（２）東京都内の離島航空路線の特殊性に鑑み、離島住民の日常生活を支える重要な生活路線である離島航空路線を確実に確保するとともに、東京都内の離島航空路線の羽田空港発着枠を、配分発着枠とは別枠で確保すること。

（３）離島航空路に就航する航空会社が、安定運航に必要な操縦士や整備士等を確保できるよう対策を講じること。

３　島しょ港湾等の整備促進

（提案要求先　水産庁・国土交通省）
（都所管局　港湾局）

島民の生活や産業を支えるとともに、観光や賑(にぎ)わいづくりの拠点となるよう、島しょの港湾・漁港・空港整備に必要な財源を確保すること。

＜現状・課題＞

島しょの港湾等は、島と本土を結ぶ人や物の結節点であるばかりでなく、漁業、観光など島の基幹産業の振興や地域の賑(にぎ)わいの拠点としても非常に重要な機能を果たしている。

しかし、伊豆・小笠原諸島は、我が国でも特に厳しい気象・海象条件下にあり、定期船は大島等の一部を除くと就航率がいまだ低い水準にある。

また、島しょを訪れる観光客は横ばい傾向にあり、島が自立的に発展していくためには、島の玄関口となる「みなと」を観光や賑(にぎ)わいづくりの拠点として再生し、島全体の活性化につなげていく「みなとまちづくり」を進めていかなければならない。

さらに、東京の離島は、我が国の領海、排他的経済水域の保全、海洋資源の利用、自然環境保全等、国家的にも重要な役割を担っており、近年その重要性が増している。

このため、島しょの港湾・漁港・空港の整備を着実に進めていくことが必要であり、その施設整備に当たっては、国費を重点的に投入すべきである。

特に、都営空港においては、滑走路端安全区域の整備を進めているところであり、島しょの急峻な地形に対応した大規模な盛土造成工事を実施するための財源確保が重要となっている。

＜具体的要求内容＞

（１）島民生活や産業を支えるために不可欠な、港湾・漁港の岸壁、防波堤、空港の滑走路端安全区域等、補助対象となる施設については、整備が着実に継続できるよう、必要な財源を確保すること。

また、島しょの海上工事は季節風や台風による波浪等の影響により施工時期が限られることから、工期を適切に設定できるよう、引き続き、国庫債務負担行為に必要な財源を確保すること。

（２）交付金により整備中の施設は、いまだ就航率の低い港の防波堤や岸壁等、生活に密接に関連するものが多く、地元の要望も大きい。このため、事業が中断されることなく確実に実施できるよう、必要な財源を十分確保すること。

４　伊豆・小笠原諸島における観測体制等の強化

１　地震、津波、大雨に係る観測体制等の強化

（提案要求先　内閣官房・内閣府・文部科学省・国土地理院・気象庁・海上保安庁・防衛省）
（都所管局　総務局）

（１）住民等の避難に必要となる地震、津波、大雨に関する情報を、迅速かつ適切に提供するため、観測体制を強化すること。

（２）地震や津波の情報が観測された場合は、あらゆる手段を用いて、適時・適切に情報提供を行う体制を整備すること。

（３）全ての島しょ地域における地形データについて、航空レーザー測量を導入するなど、高精度化を進めること

（４）小笠原諸島において、甚大な被害をもたらす局地的大雨などの大気現象を、迅速かつ的確に捉え情報提供できるよう、気象レーダーを設置し、気象観測体制を強化すること。

＜現状・課題＞

島しょ地域に暮らす住民等の命を守るため、地震、津波、大雨に対する観測体制の強化や、最新の知見やデータに基づく被害のリスク評価、迅速かつ適切な情報提供体制の整備を行うことが極めて重要である。

短時間で到達する津波により、東京都の島しょ地域に甚大な被害を及ぼすと想定される南海トラフ地震は、今後 30 年以内の発生確率が 80%程度とされており、加えて、令和６年８月には「臨時情報（巨大地震注意）」が初めて発表されるとともに、国の「南海トラフ巨大地震対策ワーキンググループ」の報告書では、時間差を置いて発生する地震等への対応の強化が位置付けられるなど、津波防災の推進は喫緊の課題である。

令和５年 10 月９日に発生した鳥島近海を震源とする地震に伴う津波では、八丈島や神津島では漁船等の転覆等の被害が発生した。この地震のマグニチュードは不明とされており、八丈島において津波が観測された後に、津波注意報が発表された。過去にも伊豆諸島で同様のケースが見られるなど、この海域には地震・津波観測の空白域が存在している。

津波による浸水想定を行う際、国土交通省による「津波浸水想定の設定の手引き」では、最も解像度が高い国土交通大臣等による航空レーザ測量の結果等を活用することが基本とされているが、航空レーザ測量による地形データがない島しょ地域の一部では、地形図の等高線を基にした高さの精度が低い基盤地図情報によるため、誤差が大きくなる恐れがある。

また、小笠原諸島は国内で唯一、気象レーダーの観測外の地域であるため雨量の予測値を算出できない。このため、気象庁は、雨量計による実況値に基づいて大雨警報や土砂災害警戒情報等の発表を判断しており、小笠原村では他地域と比べ、予報精度が低い状況にある。このまま予報精度が低い状況が継続すれば、気象警報や避難情報に対する信頼が失われ、発災時に適切な避難行動がとられないことが懸念される。

令和５年 10 月 18 日に発生した母島での記録的短時間大雨は、１時間雨量 125 ㎜、３時間雨量 223 ㎜と、いずれも母島での観測史上最大を記録した。同日午前 11 時 58 分に、大雨・洪水警報と土砂災害警戒情報（警戒レベル４相当）の発表があったが、その時点で既に 10 分雨量 20 ㎜の激しい雨が降っており、発電所や集落内の浸水、道路の冠水などの被害が発生した。世界的な気候変動の影響もあり、台風や局所的な豪雨などのリスクが高まる中、精度の高い気象観測がより一層重要となっている。

今後、短期間の局所的な大雨の発生に備え、甚大な被害をもたらす大気現象を的確に捉え防災気象情報として発表し、小笠原村による迅速かつ的確な避難指示の発令判断や住民・観光客などの自主避難の判断を支援できるよう、気象観測体制の強化が不可欠である。

＜具体的要求内容＞

（１）住民等の避難に必要となる地震や津波の情報を、迅速かつ適切に提供するため、広大な観測の空白域となっている八丈島と父島の間の地震・潮位観測機器設置や伊豆諸島における潮位観測機器の充実など、地震・津波等の観測体制の強化を図ること。

（２）地震・津波等の観測体制の強化に加え、南海トラフ地震をはじめとする地震や津波の情報が観測された場合は、住民等の迅速な避難につながるよう、あらゆる手段を用いて、適時・適切に情報提供を行う体制を整備すること。

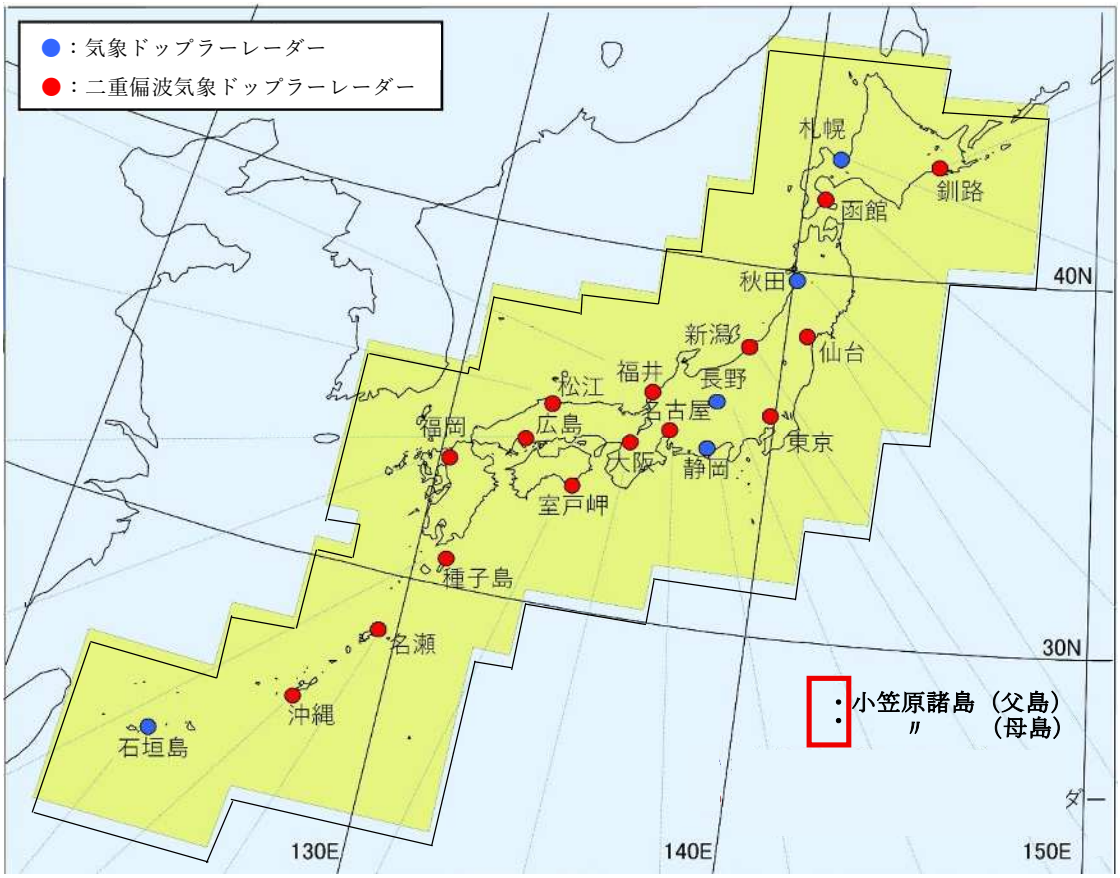
　また、引き続き、地震や津波に関する情報を適時・適切に自治体や関係機関に提供すること。

（３）全ての島しょ地域における地形データについて、航空レーザー測量を導入するなど、高精度化を進めること

（４）小笠原諸島へ気象レーダーを設置し、小笠原諸島においても、甚大な被害をもたらす局地的大雨などの大気現象を迅速かつ的確に捉え、防災気象情報として発表すること。

参　　考

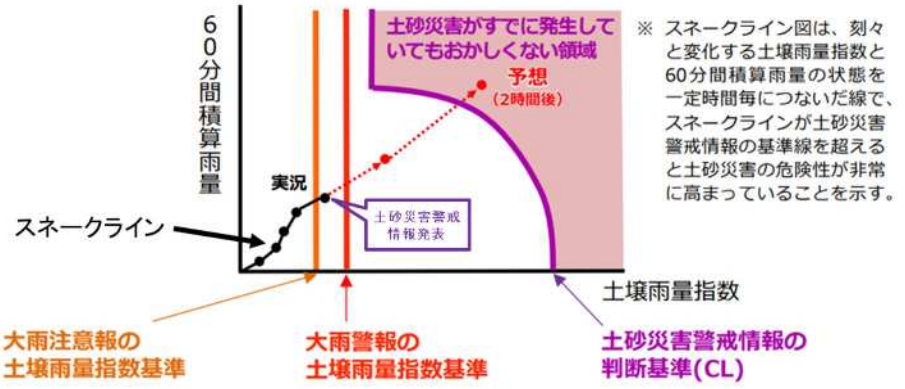
○気象庁のレーダー配置図（令和７年７月現在）



出典　気象庁ホームページより加工
注　枠内は気象レーダーの観測範囲

○土砂災害警戒情報の発表基準（小笠原諸島を除く）

小笠原諸島以外では、気象レーダーによる２時間後予測値による土壌雨量指数及び 60 分間積算雨量が、土砂災害警戒情報判断基準に達した場合、土砂災害警戒情報が発表される。

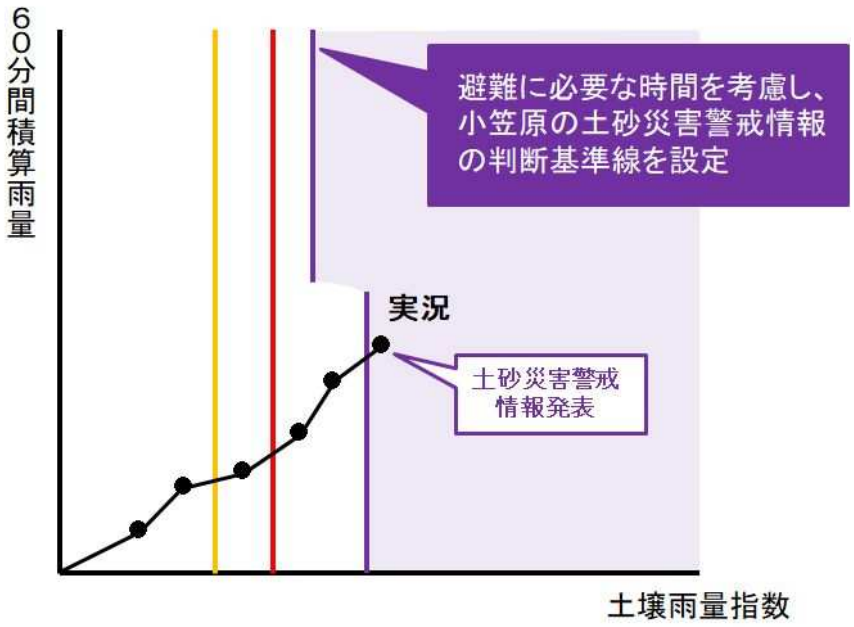


出典　気象庁ホームページより引用、一部加筆

○土砂災害警戒情報の発表基準（小笠原諸島）

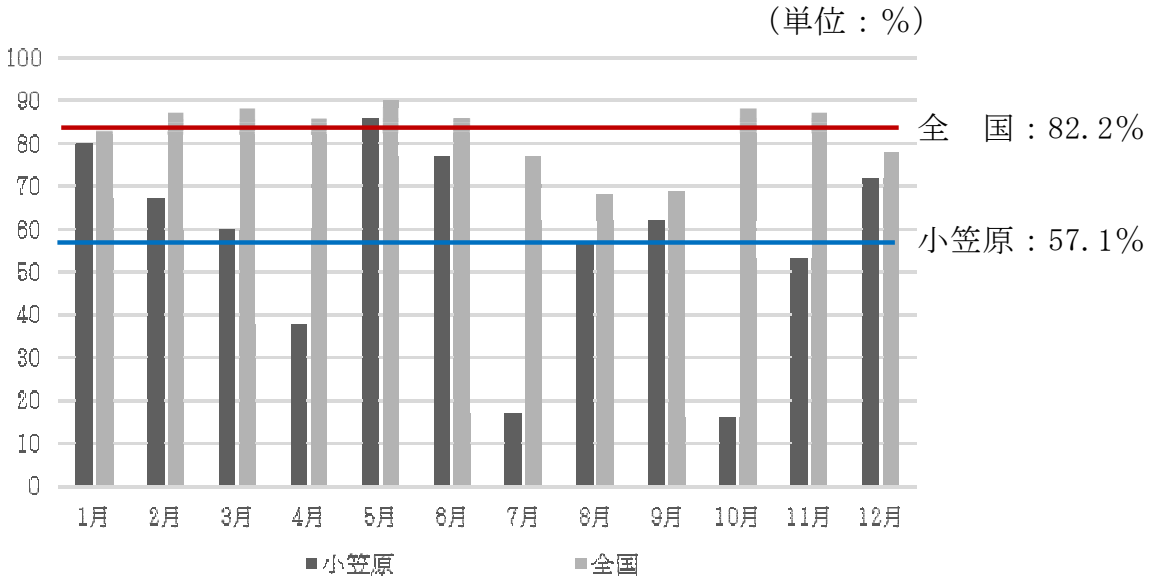
小笠原諸島では、気象レーダーによる２時間後予測値が得られないことから実況値が土砂災害警戒情報判断基準に達した場合、土砂災害警戒情報が発表される。

なお、小笠原諸島の土砂災害警戒判断基準等は、避難に要する時間を考慮して設定されているが、短時間の局所的な大雨に際しては、避難に要する時間が残されない可能性がある。



○降水捕捉率の年間比較（令和６年）

令和６年の降水捕捉率（実況が「降水あり」となった場合だけを取り出して、そのうち予報も「降水あり」だった割合。）は、全国平均が 82.2%に対し小笠原村は 57.1%で、大きな乖離が見られる。



出典　気象庁公表情報を加工

注：「今日（５時-24 時）」（午前５時発表）の降水予報に基づく

２　伊豆諸島における地震・火山観測体制の強化

（提案要求先　文部科学省・国土地理院・気象庁）
（都所管局　総務局）

（１）群発地震の原因とされるマグマ活動を海域において観測・調査研究する体制を強化すること。
（２）伊豆諸島の火山に対する観測・調査研究体制を計画的に整備・強化すること。

＜現状・課題＞

伊豆諸島では、昭和 58 年の三宅島噴火の溶岩流による阿古地区の埋没、昭和 61 年の伊豆大島の外輪山での割れ目噴火による全島民島外避難、平成 12 年三宅島における群発地震の発生とその後の山頂部での大規模噴火による全島民島外避難や二酸化硫黄の大量放出による避難の長期化など、過去に度々火山災害を経験している。

このため、火山と共に暮らしていかなければならない伊豆諸島の住民が安心して島で生活していくためには、火山・地震活動のメカニズムを可能な限り解明しなければならず、それゆえ継続的な火山活動の観測・調査研究が必要である。

気象庁は、火山活動の監視、噴火警報・予報の発表等の専門機関であり、伊豆諸島においても、その役割を果たすことが期待されるが、観測体制が不十分な島もある。

＜具体的要求内容＞

（１）伊豆諸島（伊豆大島、新島、神津島、三宅島、八丈島及び青ケ島）周辺の海域における海底地震計による探査や常時地震観測など、群発地震の原因とされるマグマ活動を観測・調査研究する体制について、事務所の設置を含め、強化すること。
（２）伊豆諸島の火山に対する観測・調査研究体制について、事務所の設置を含め、計画的に整備・強化すること。

参　　考

１　地震観測体制の必要性

海底地震計のデータは、海域の震源決定精度に大きく貢献できるものであり、これによって得られた詳細な震源分布は、この地域の地下で起きていたマグマの移動を時間的・空間的にもっとも分解能よく求めることができるものである。また、三宅島の噴火活動や周辺の地殻変動データと比較することによって、地下のマグマの挙動を知る大きな手がかりになると考えられる。

（地学雑誌 2001VOL110(2)「地震活動から見た三宅島 2000 年噴火時のマグマの移動」より一部抜粋）

２　別紙「火山観測機器の整備状況」参照

火山観測機器の整備状況

（令和７年４月現在）

島 名	都	気象庁	東京大学 地震研究所	防災科学技術 研究所	国土地理院	他の国の機関	町又は村
伊豆大島		・地震計 4 ・地震計(検知網) 1 ・震度計 1 ・傾斜計 3 ・GNSS 3 ・空振計 4 ・光波測距計 2 （器械点・反射点） ・監視カメラ 3 ・体積ひずみ計 1	・地震計 26 ・傾斜計 3 ・全磁力計 10 ・GNSS 12 ・電磁気観測 5 ・地中温度計 2 ・CO2 土壌ガス 1 ・磁力計 2	・地震計 6 ・傾斜計 4 ・地磁気計 3 ・歪計 1 ・温度計 4 ・雨量計 4 ・気圧計 4	・GNSS 4	国土地理院及び海上保安庁が地殻変動観測、水準測量等の観測を実施	・震度計 1
利 島	・地震計 1 ・震度計 1	・地震計（検知網） 1			・GNSS 1		
新 島	・地震計 3 ・震度計 1	・地震計 2 ・地震計（検知網） 2 ・空振計 1 ・GNSS 1 ・傾斜計 1 ・監視カメラ 1		・地震計 2	・GNSS 1		・震度計 1
式根島	・地震計 1 ・震度計 1	・地震計（検知網） 1			・GNSS 1		
神津島	・地震計 3 ・震度計 1	・地震計 2 ・地震計（検知網） 1 ・空振計 1 ・傾斜計 1 ・GNSS 1 ・監視カメラ 1 ・地磁気 1	・地震計 1	・地震計 3 ・傾斜計 2 ・歪計 1	・GNSS 2		
三宅島	・地震計 4 ・震度計 1 ・傾斜計 2 ・水位・水温計 3	・地震計 4 ・地震計（検知網） 1 ・空振計 4 ・傾斜計 2 ・GNSS 5 ・震度計 1 ・監視カメラ 4 ・全磁力計 3		・地震計 6 ・傾斜計 5 ・GNSS 4 ・雨量計 2 ・気圧計 2 ・磁力計 2	・GNSS 4		・震度計 1
御蔵島	・地震計 1 ・震度計 1	・地震計（検知網） 1			・GNSS 1		
八丈島	・地震計 5 ・震度計 1 ・傾斜計 1	・地震計 2 ・地震計（検知網） 3 ・震度計 1 ・傾斜計 2 ・GNSS 1 ・監視カメラ 1 ・空振計 1		・地震計 3	・GNSS 1		・震度計 1
青ヶ島	・地震計 4 ・震度計 1 ・地熱計 3	・地震計 2 ・地震計(検知網) 1 ・傾斜計 1 ・空振計 1 ・GNSS 1 ・監視カメラ 2		・地震計 1	・GNSS 1		

（注）１ 数字は設置機器数

２ 火山観測機器及び地震観測機器を区別せず掲載

３ 臨時に設置した観測機器を除く。

４ 気象庁の「地震計（検知網）」（津波地震早期検知網）は、地震計と震度計の機能を備えている。

５ 式根島に設置している地震計（検知網）は、新島の地震観測と式根島の震度観測を行っているため、新島及び式根島それぞれに計上

３　伊豆諸島における観測等の確保

（提案要求先　気象庁）
（都所管局　総務局）

大島、三宅島、八丈島の各測候所が担ってきた観測及び的確な情報提供等の機能を確保すること。

＜現状・課題＞

平成 18 年６月の閣議決定「国の行政機関の定員の純減について」に基づき、大島、三宅島、八丈島の各測候所は、平成 21 年 10 月１日に廃止となった。

各測候所が島内の自治体等に行ってきた気象情報連絡会は、平成 21 年 10 月以降、気象庁予報部予報課と東京管区気象台がその業務を引き継いでいるが、島の特性に応じたきめ細かな情報提供や助言が十分に行われていない。

大島と三宅島には気象庁の火山防災連絡事務所が設置され、火山観測・火山活動解説・火山観測機器点検保守業務を行っているが、火山に関する業務のみであり、気象情報等については、対応していない。

伊豆諸島は、離島という地域特性を有することから、測候所の存在は島しょ町村住民にとって防災体制の要として認識されてきた。島民の安心・安全のために、各測候所が担ってきた観測及び的確な情報提供等の機能の代替を確保することが求められている。

＜具体的要求内容＞

地震、火山、津波、台風等自然災害について、大島、三宅島、八丈島の各測候所が行ってきた観測及び島しょ町村等に対する的確な情報提供等の機能を確保すること。

（１）島しょ町村に定期的な現地調査を行い、現状把握を行うこと。

（２）島しょ町村との意見交換を通じ、適切な助言を行うこと。

参　考

○　国の行政機関の定員の純減について（抜粋）
（平成 18 年６月 30 日付閣議決定）

１　国の行政機関の定員の５年５％以上の純減

国の行政機関の定員（平成 17 年度末定員を基準とする。以下同じ。332,034 人に対して、平成 18 年度から 22 年度までの５年間で５％以上の純減を行う。

２　重点事項別の取組等

上記１の純減を実施するため、次のとおり取り組む。事項別の業務見直し等の内容は、別紙のとおりとする。

（１）次の重点事項については、業務見直し及び定員管理により、次のそれぞれの目標数以上の純減を行う。

⑬　気象庁関係

定員 5,958 人について、定員管理による純減のほか、業務見直しにより 192 人を純減する。

【別紙抜粋】

重点事項名	業務見直し等の内容
気象庁関係	①　気象庁 5,958 人について、定員管理による純減のほか、次のとおり、業務見直しにより 192 人の定員を純減する。 －気象研究所を非公務員型独立行政法人とすることにより 174 人を純減 －解説業務の遠隔化及び観測業務の可能な限りの自動化を実施することにより測候所を原則廃止し、18 人を純減 ②　以上のほか、機械化・自動化の進展等を反映した予報・観測業務の一層の効率化について、毎年度の厳格な定員管理の枠組みの中で厳しくチェックを行い、更なる定員の純減数の確保に取り組む。 ③　今後、気象大学校において地方気象台の中核的な要員を育成するシステムについて、中立的な立場から評価を実施し、結果を公表する。

○　今年度の測候所の機械化・無人化について（抜粋）
（平成 21 年６月５日付東京管区気象台）

１　（略）

２　特別地域気象観測所への移行日

大島測候所、三宅島測候所、八丈島測候所、軽井沢測候所は、平成 21 年 10 月１日に無人化（特別地域気象観測所への移行）を実施します。

５　島しょ港湾等の防災対策の推進【最重点】

（提案要求先　水産庁・国土交通省）
（都所管局　港湾局）

地震、津波、火山噴火等の災害から島民や来島者の安全を確保するため、島しょ港湾・漁港・海岸の防災対策に必要な財源を確保すること。

＜現状・課題＞

南海トラフ等による巨大地震発生時には、本土からの陸路による人員、物資等の搬出入が不可能な島の特殊性に鑑み、発災直後においても大型船舶が着岸可能な緊急輸送用岸壁や道路等の確保が必要である。

加えて、大島の三原山や三宅島の雄山では、これまで火山噴火が繰り返し発生しており、全島避難を余儀なくされるなど、噴火発災時における島民避難を含めた備えも不可欠となっている。

さらに、気候変動の影響を考慮し、「伊豆小笠原諸島沿岸海岸保全基本計画」を令和７年３月に改定し、これまでの台風等の異常気象時における高波などから背後の集落や施設を防護していくために、海岸保全施設の整備及び維持保全も進めていかなければならない。

また、停電・通信障害が発生しない島しょ地域を実現させるため、島の玄関口として定期船が発着する港等の無電柱化を進めていくこととしている。

このため、これまでにも増して島しょ港湾・漁港・海岸における防災対策を積極的に進めていくことが必要であり、その施設整備に当たっては、国費を重点的に投入すべきである。

＜具体的要求内容＞

（１）被災時の復旧活動を支える緊急輸送用岸壁等について、今後も整備が着実に継続できるよう、必要な財源を確保すること。
（２）火山噴火時の円滑な避難に備えるため、噴火避難用岸壁の静穏度向上に必要な防波堤等の整備が着実に継続できるよう、必要な財源を確保すること。
（３）台風の襲来や低気圧の通過に伴う高波などから、島民の生命と財産を守るため、海岸保全施設の整備及び維持保全に必要な財源を確保すること。
（４）無電柱化の取組を更に加速するため、電線管理者への支援も含め、単独地中化方式などの整備手法について、制度設計を行うこと。

6　伊豆・小笠原諸島周辺海域における中国漁船の領海侵犯及び違法操業への対応

（提案要求先　水産庁・海上保安庁・防衛省）
（都所管局　産業労働局・総務局）

（１）中国漁船の領海侵犯及び違法操業への取締り体制の強化を継続すること。

（２）中国漁船の違法操業により影響を受けた漁場の回復策を引き続き講じること。

＜現状・課題＞

東京都には伊豆諸島、小笠原諸島に至る日本の約４割を占める広大な排他的経済水域があり、基幹産業として漁業が営まれ、島しょ地域の経済を支えている。

この伊豆諸島、小笠原諸島周辺海域に、平成 26 年９月から平成 27 年１月までにかけて、多数の中国漁船とみられる船舶が出現し、排他的経済水域のみならず、領海にまで立ち入り、違法な宝石さんご漁業が行われた。

また、平成 27 年３月に水産庁が小笠原諸島周辺海域で調査し、中国漁船の漁網が海底に残存しているなど、違法操業による宝石さんごや底生生物への影響を確認した。

さらに、平成 31 年２月に母島沖の排他的経済水域内で、宝石さんご漁業に使用する網を所有している中国漁船が海上保安庁の停船命令に従わずに逃走する事件が発生した。

都は、現在、漁業調査指導船により漁場への影響調査を定期的に実施している。

国においては、海上保安庁や水産庁による取締りが行なわれており、令和３年３月には新巡視船「みかづき」の配備により小笠原周辺域での警備体制の強化が図られた。

こうした対策の効果もあり、現在、中国漁船の違法操業は確認されていないが、今後も、違法操業への懸念は払しょくされていないことから、引き続き以下のとおり要求する。

＜具体的要求内容＞

（１）貴重な水産資源を有する我が国の排他的経済水域の権益を守るとともに、領土・領海の保全に万全を期し、都民の安全で安心な生活を確保するためにあらゆる必要な対策を、引き続き実施すること。

特に、中国漁船の違法操業に対しては、万全な対策を講じること。

（２）中国漁船の違法操業により影響を受けた小笠原諸島周辺海域の漁場環境を回復するため、海底に残存している漁網の回収支援を引き続き行うこと。

7　伊豆・小笠原諸島周辺海域における安心・安全な漁業・遊漁活動支援

（提案要求先　国土交通省）
（都所管局　産業労働局）

（１）船舶自動識別装置（以下、「ＡＩＳ」という。）を活用した航行支援システムの空白域の解消を図ること

（２）自治体等でＡＩＳ受信設備を設置する費用の助成制度を設けること

＜現状・課題＞

海上保安庁が運用するＡＩＳによる航行支援システムは、沿岸陸上部に送受信設備を整備することで、ＡＩＳ搭載船舶の船名、位置、速力等の情報をリアルタイムに把握するとともに、海難情報や気象海象情報等を提供すること等により、海難事故の未然防止を図るものである。

これまで、ＡＩＳの船舶への搭載は、500 総トン以上の全ての船舶や、国際航海に従事する全ての旅行船などに限られてきた。しかし、令和４年に発生した知床遊覧船事故を踏まえ、令和６年から搭載船舶の範囲が拡大されたことに伴い、都に所属する遊漁船についても、搭載の検討を始めている。

また、伊豆・小笠原諸島周辺海域は、気象海象条件が厳しい海域である。漁船の遭難事故が再三発生していることや、漁場の遠方化、気象の不安定化等による事故リスクが高まっていることから、当該海域の漁業者からも漁船へのＡＩＳ搭載を希望する声が上がっている。

しかし、ＡＩＳによる航行支援システムのカバーエリアは、本土沿岸及び沖縄諸島に限られ、伊豆・小笠原諸島周辺海域は対象となっておらず、船舶の状況をリアルタイムに把握できないことが問題になっている。

外洋域である伊豆・小笠原諸島周辺海域における船舶の事故では、船舶の位置等を正確に把握できない等、初動対応の遅れは事故の重大化や捜索の長期化につながる。

伊豆諸島周辺海域は、東京都のほか千葉県、神奈川県、静岡県の漁船や遊漁船、プレジャーボートも入り会っているほか、特に伊豆諸島には海上保安庁の機関も設置されていないことからも、国の責務の下、早急に安心・安全な体制を構築していくことが肝要である。

ついては、以下の要望を行う。

＜具体的要求内容＞

（１）海上保安庁が運用するＡＩＳを活用した航行支援システムについて、受信設備等の拡充を行い、伊豆・小笠原諸島周辺海域を早期にカバーエリアとすること。

（２）各自治体が、その自治体に所属する漁船や遊漁船の安心・安全な活動を確保することを目的として、漁業指導無線局等にＡＩＳ受信設備の設置を行う場合、整備にかかる経費の助成制度を設けること。

８　小笠原諸島世界自然遺産保全管理の推進

（提案要求先　文部科学省・農林水産省・国土交通省・環境省）
（都所管局　環境局）

世界自然遺産を将来にわたって保全していくため、外来種対策など、国は自らの取組を強化するとともに、都、村の取組に対して財政支援などを積極的に行うこと。

＜現状・課題＞

小笠原諸島は、平成 23 年６月に世界自然遺産に登録された。世界遺産は人類共通の財産であり、未来の世代に引き継ぐために確実に守らなければならない。それは、世界遺産条約締約国である日本の責任である。

そこで、世界自然遺産の適正な保全管理を推進するに当たっては、国が、主体的に取り組む必要がある。

＜具体的要求内容＞

（１）国は、小笠原諸島の世界自然遺産の保全管理について、「世界自然遺産　小笠原諸島管理計画」に基づき、今後とも着実に外来種対策などに取り組むこと。特に、緊急の課題である兄島のグリーンアノール対策については、機動的な緊急対策を進めるとともに、根絶に向けて十分な財政措置を講じ、的確な取組を行うこと。

（２）国は、新たな外来種の侵入拡散防止に積極的に取り組むなど、世界遺産委員会の勧告に適切に対応すること。

（３）国は、オガサワラオオコウモリ、アカガシラカラスバト、ムニンノボタンなど絶滅に瀕する固有の希少動植物の保護増殖事業への取組を拡充すること。

（４）喫緊の課題であるオガサワラカワラヒワについて、国は、自らが定めた「オガサワラカワラヒワ保護増殖事業計画」に基づき外来種対策などの取組を迅速に拡充するとともに、都や村が行う事業について十分な財政措置を講じること。

（５）ノヤギの駆除を含む植生回復等都や村が行う事業については、引き続き財政措置を講じること。

9　海洋国家としての我が国の地位を堅持するための国境離島の維持・保全

（提案要求先　内閣官房・内閣府・総務省・外務省・水産庁・国土交通省・気象庁・環境省）
（都所管局　総務局）

我が国の排他的経済水域等の根拠となる沖ノ鳥島や南鳥島をはじめとする国境離島の維持・保全、尖閣諸島の戦略的な活用により、海洋国家としての我が国の地位を堅持すること。

＜現状・課題＞

我が国は世界第６位となる広大な領海・排他的経済水域や大陸棚を有する。豊富な水産資源や多様なエネルギー・鉱物資源を有する海洋は、我が国の活力や富の源であり、生じる利益は、都民はもとより、全ての国民に及ぶ。国は、平成 27 年６月に「海洋管理のための離島の保全・管理のあり方に関する基本方針」を改正したが、排他的経済水域等の権益を確保し、海洋国家としての我が国の地位を堅持するためには、いわゆる国境離島が極めて重要な役割を担っており、その重要性について、今後も普及・啓発を行い、理解を深めるとともに、周辺海域の警備体制強化も含めて、島々を適切に維持・保全していくことが必要である。

伊豆諸島や小笠原諸島を所管する都は、沖ノ鳥島等の国境離島の利活用を図るなどにより、我が国のおよそ４割を占める排他的経済水域や大陸棚の保全に資する取組を推し進めてきた。

沖ノ鳥島については、国として老朽化した観測拠点施設の更新や観測所基盤の船着き場の災害復旧を令和２年度に完了させるなど、島の適切な保全に取り組んでいるところであるが、沖ノ鳥島周辺の排他的経済水域内において、中国海洋調査船が我が国の事前の同意なく活動を行っており、引き続き、監視警戒の徹底が必要である。

尖閣諸島も、排他的経済水域等の権益確保を図る上で極めて重要な国境離島である。平成 24 年、都はこの島々を公有化して所有を安定させた上で、その活用を図ろうとし、これに賛同する約 10 万４千の方々から 14 億円を超える寄附金が寄せられた。その後、島々は国の所有となり、その活用は国において行われるべきものであることから、都は、寄せられた志を国による島々の活用に資する取組のための資金として託せるよう、平成 25 年３月に尖閣諸島活用基金を設置した。

都は、平成 24 年９月に洋上から現地調査を行い、自然環境の保全や地元自治体が強く要望する漁業者のための施設等の設置などの必要性を確認した。

平成 24 年以降、中国公船は接続水域への入域や領海侵入を繰り返しており、令和７年には、接続水域で中国公船の航行が確認された日数が過去最多の 357 日となるなど、その動きは活発化している。国は、多くの方々の貴重な志を受け止め、尖閣諸島の早期活用を図る必要がある。

さらには、その他の国境離島についてもその維持・保全に万全の備えを講じることが必要である。

＜具体的要求内容＞

（１）国境離島に関する維持・保全策の推進

① 国境離島の維持・保全の観点から、国と都において、沖ノ鳥島・南鳥島等に関する緊密な情報共有を行うとともに、ネットワークを構築するなどの連携・協力を行うこと。

② 排他的経済水域等の権益確保の実効性を高めるために、沖ノ鳥島や南鳥島をはじめとする国境離島について、効果的な低潮線の保全措置の検討のほか、社会経済活動の基礎となる公共施設の整備を加速させるとともに自然保護や漁業振興を図るなど、あらゆる維持・保全策を推進すること。

③ 国境離島に関する普及・啓発を行うこと。

④ 国境離島の保全・管理・振興を図るため、必要な法整備を進めること。

特に、令和８年度末に期限を迎える「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」について延長するとともに、伊豆諸島の一体的な維持・振興を図れるよう、伊豆諸島北部地域を特定有人国境離島地域に加えること。

（２）尖閣諸島の戦略的活用の実施

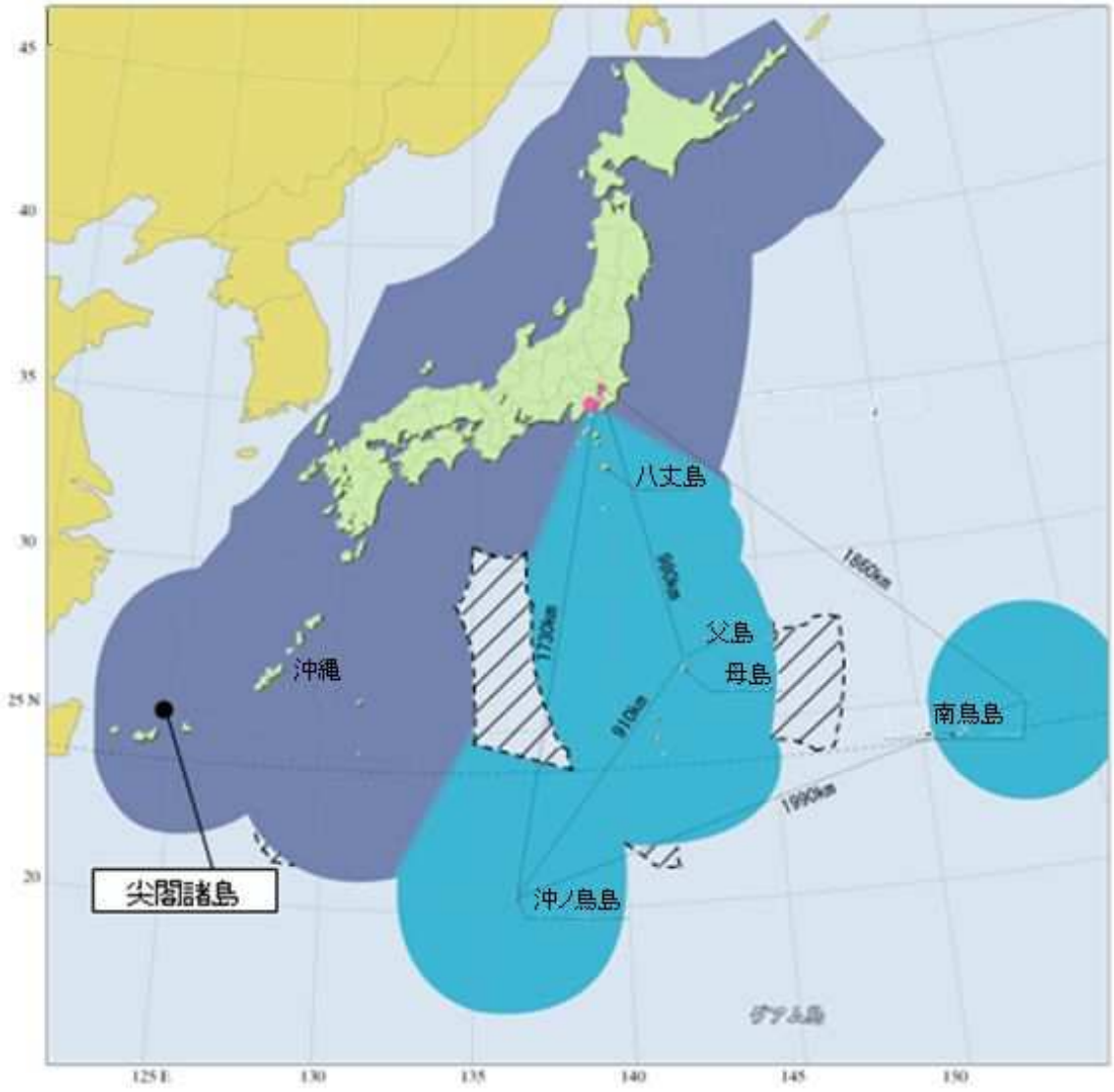
① 国の所有となった尖閣諸島について、ヤギの被害から貴重な動植物を守ることや、海岸漂着物の処理などにより自然環境を保全し、また、地元漁業者のための船溜りや無線中継基地、さらには有人の気象観測施設といった地元自治体が強く要望する施設を設置するなど、有効活用を早急に図ること。

② 尖閣諸島周辺海域における経済活動の継続の観点から、日台漁業協定で定められた法令適用除外水域等においても地元漁業者が確実に操業できるよう、地元自治体等の意見・要望を踏まえて支援策を講じるなど、地元漁業の振興に向けた取組を推進すること。

③ 尖閣諸島の史実や自然環境保全の重要性等について、国内外へ効果的に情報を発信し、国際社会への一層の理解促進を図ること。

参　　考

【日本の排他的経済水域（ＥＥＺ）及び延長大陸棚】



● 東京都に接する排他的経済水域
● 上記以外の日本の排他的経済水域
▨ 日本の延長大陸棚（平成 24 年４月大陸棚限界委員会勧告分）