

# 東京都特定有人国境離島地域に係る 地域社会の維持に関する計画

(平成29年度～令和8年度)

平成29年12月  
(令和4年3月改正)



# 東京都特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する計画 (平成29年度～令和8年度) 目次

はじめに	1
第1章 基本的考え方	3
1 計画の位置付け	4
2 基本理念	6
3 計画の成果目標	7
第2章 特定有人国境離島地域の現況	9
1 地理的状况	10
2 社会的状况	10
3 領海と排他的経済水域	11
4 沿革	12
5 地勢	13
6 気象	13
7 土地利用	14
8 人口	14
第3章 分野別計画	15
1 航路の運賃低廉化	16
2 航空路の運賃低廉化	18
3 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減	20
4 雇用機会の拡充	22
5 滞在型観光の促進	24
6 安定的な漁業経営の確保	26
7 啓発活動	28
8 推進体制及びフォローアップ	28
第4章 島別取組	31
1 三宅村の取組	32
2 御蔵島村の取組	36
3 八丈町の取組	40
4 青ヶ島村の取組	44
参考資料	47
特定有人国境離島地域社会維持推進交付金の活用実績	48
計画(素案)に対する意見の概要	50
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	52
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基本的な方針	58

## はじめに

東京の島々は、美しい自然に恵まれ、貴重な癒しの空間であるだけでなく、我が国の排他的経済水域の約4割を占める等、海洋立国日本の重要な要衝でもあります。

また、そこには豊かな水産資源はもとより、レアアースや地熱等の新たなエネルギーの開発・利用という大きな可能性も有しています。

島しょ地域は、こうした我が国の海洋権益を守り、国益を維持する上でも重要な役割を担っています。

伊豆諸島がその役割を永続的に果たしていくためには、各島に住民が定住し、健全な地域社会が形成されていることが、大前提となります。

都は、これまで島しょ地域の重要性を踏まえ、東京都離島振興計画に基づき、町村とも連携し、交通体系、道路、水道、医療体制の整備など、生活水準の向上に取り組んできました。

しかしながら、島しょ地域特有の厳しい自然環境の中で、将来にわたり、継続的な居住が可能となる環境の整備を図るためには、こうした取組に加え、島民運賃の低廉化、島内物価の軽減など、更なる施策が求められています。

こうした状況の下、平成29年4月に、我が国の領海、排他的経済水域等の保全及び地域社会の維持を目的に、いわゆる有人国境離島法が施行されました。

東京都特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する計画は、新たな法に基づき、特定有人国境離島地域に定められた伊豆諸島南部地域（三宅島、御蔵島、八丈島及び青ヶ島）について、その地域社会を維持するため、10年後の目指すべき姿とその実現に向けた取組の方向性等を示すものです。

都は、今後とも、国、関係町村との連携を図りながら、特定有人国境離島地域の維持に向け、この計画を着実に推進するとともに、引き続き伊豆諸島全域の一体的な振興に取り組んでいきます。



# 第 1 章 基本的考え方

本章では、計画の策定根拠や対象地域、性格など基本的な位置付けを記すとともに、東京都における特定有人国境離島地域の役割とその地域社会維持の意義を示す。

# 1 計画の位置付け

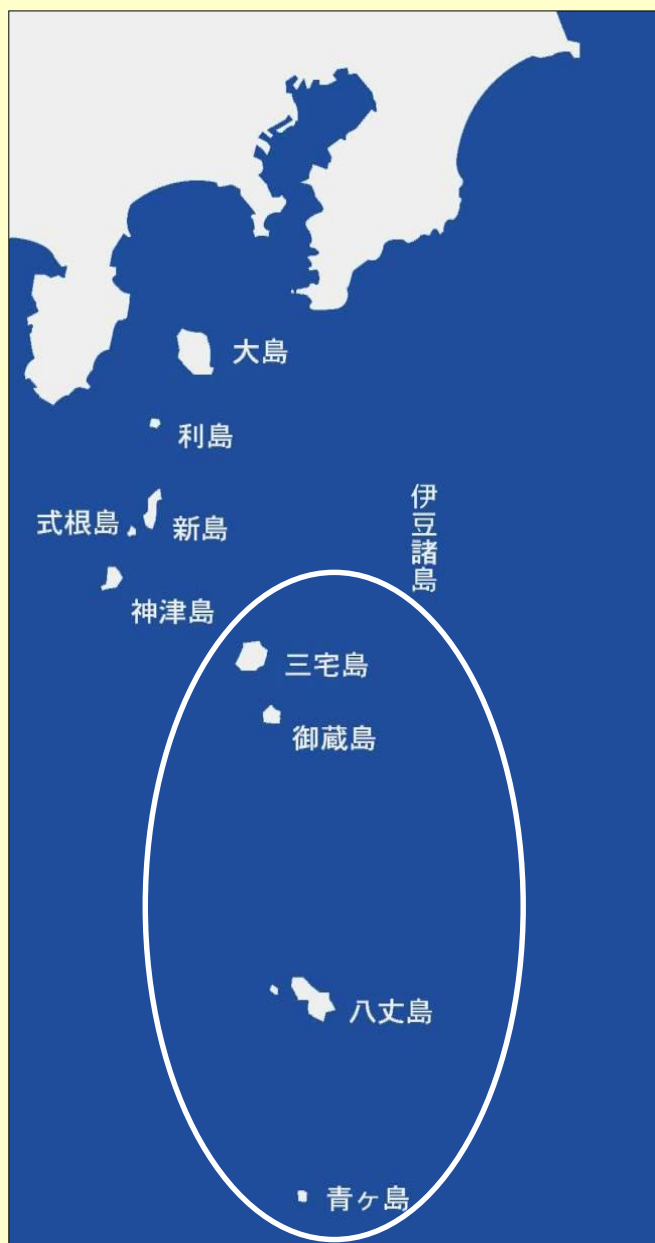
## 1 有人国境離島法上の位置付け

- 東京都特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する計画（以下「本計画」という。）は、平成28年4月27日に公布された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（平成28年法律第33号、以下「法」という。）第10条に基づき策定した法第2条第2項の「特定有人国境離島地域」について、その地域社会の維持に関する計画である。
- 本計画の対象地域は、法において「特定有人国境離島地域」として定められた「伊豆諸島南部地域」の三宅村、御蔵島村、八丈町及び青ヶ島村（1町3村・4島）である。
- 本計画は、離島振興法（昭和28年法律第72号）に基づき、「離島振興対策実施地域」の振興を図るため、東京都が策定した「離島振興計画」に基づく振興策に加え、特定有人国境離島地域において地域社会の維持を目的に実施する施策を定めるものである。
- 本計画の策定に当たっては、国が定めた「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基本的な方針」（平成29年4月7日内閣総理大臣決定）に基づき、当該地域の町村の意見をできる限り反映している。

## 2 計画の性格

- 本計画の対象期間は、法の期限に合わせて、平成29年度から令和8年度までの10年間である。
- 本計画は、特定国境離島地域において、その地域社会を維持していく上で必要となる、継続的な居住が可能となる環境の整備を図るために定めるものである。
- また、課題別に、令和8年度の目指すべき姿と、その実現に向けた取組の方向性等を示すものである。
- なお、本計画に基づく施策の具体化に当たっては、地域社会の維持を担う様々な主体が、相互に連携を図りながら、それぞれの役割や活動の中で、実現していくものである。
- 本計画は、国が、施策の実施に必要な財政上の措置その他の措置を講ずる根拠となる。

## 【 東京都における特定有人国境離島地域 】



### 1 三宅村



### 2 御蔵島村



### 3 八丈町



### 4 青ヶ島村



<人口計> 10,608人 (平成27年国勢調査)

9,807人 (令和2年国勢調査)

<面積計> 154km<sup>2</sup> (平成28年全国都道府県市区町村別面積調 (国土地理院))

## 2 基本理念

### 1 意義

- 島しょ地域が果たしている、我が国の領海、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用等の国家的な役割は重要性を増しており、今後ともこの役割が最大限発揮できるようにする必要がある。
- 一方で、近年では、近隣諸国の海洋権益をめぐる主張や活動が活発化している。特に、我が国周辺海域においては、我が国の領海及び排他的経済水域内の外国漁船による違法操業や、外国公船の領海侵入等の事案も繰り返されるなど、看過できない近隣諸国の海洋進出が活発化している。このため、我が国の領海、排他的経済水域等を適切に管理する必要性が増大している。
- 我が国の領海、排他的経済水域等の管理に当たっては、有人国境離島地域が有する活動の拠点としての機能を有する重要性に鑑み、その保全に向けた取組を推進する必要がある。
- さらに、有人国境離島地域のうち、日本国民の継続的な居住が可能となる環境の整備を図ることが特に必要と認められる特定有人国境離島地域については、その地域社会を維持するための取組を推進する必要がある。

### 2 取組方針

- 都及び特定有人国境離島地域の町村は、特定有人国境離島地域社会維持推進交付金等の国による支援の仕組みを踏まえ、地域の主体と密接に連携しながら、それぞれ適切な役割分担を行い、地域社会の維持のための施策を積極的に推進していく。

(地方創生との連携)

- ・ 特定有人国境離島地域への対応は、人口減少の克服という点で地方創生と軌を一にする取組である。
- ・ 今後は、急速な社会減及び自然減が予想される町村等への取組強化が重要な課題となっており、特定有人国境離島の関連施策についても、地方創生の取組と整合的に進めていく必要がある。



### 3 計画の成果目標

#### 1 基本目標

- 特定有人国境離島地域の人口が定常的に社会増となる状態（転入者数が転出者数を上回る状態）を実現する。

特定有人国境離島地域の社会増減数

(単位:人)

	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
三宅村	△20	△12	△47	11	△20	△21	△18	△11
御蔵島村	△6	△21	13	△17	12	△8	1	△7
八丈町	△124	△2	1	△46	△59	△44	△47	△3
青ヶ島村	△2	△1	1	△4	6	△7	8	△2

総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態および世帯数調査」より

#### 2 成果目標の設定及び評価

- 本計画は、本計画に掲げる施策を着実に推進していくため、令和8年度の成果目標を設定する。  
 なお、達成状況については、毎年フォローアップを行い、その後の施策の実施に反映していく（フォローアップ体制については、p. 29参照）。

計画の成果目標

分野	指標	目標 (令和8年度)	備考
航路の 運賃低廉化	利用者数	113,600人	113,496人(平成28年) 八丈、青ヶ島便合計
航空路の 運賃低廉化	搭乗者数	205,000人	204,973人(平成28年) 三宅、八丈便合計
物資の 費用負担軽減	補助品目の 島内物価指数	100前後を 維持	基準値：平成28年度平均
雇用機会 の拡充	農業産出額	21億1千万円	21億1千万円 (平成26年)
滞在型観光 の促進	観光客数	124,000人	123,948人 (平成24～28年平均)
安定的な 漁業経営の確保	漁業生産量	1,160 t	1,160 t (平成27年)



## 第2章 特定有人国境離島地域の現況

本章では、特定有人国境離島が現在置かれている地理的・社会的状況、沿革、地勢などの現況を示す。

## 1 地理的状况

- 伊豆諸島及び小笠原諸島海域により確保されている領海は約3.6万km<sup>2</sup>、排他的経済水域は約171万km<sup>2</sup>である。  
特定有人国境離島地域（三宅村、御蔵島村、八丈町及び青ヶ島村）を含む東京都の島しょによって、領海は日本全体の約11.6%、排他的経済水域は日本全体の約38%という広大な海域が確保されている。
- この海域は、我が国屈指の好漁場がもたらす水産資源はもとより、地熱発電など、新たな資源やエネルギーの開発・利用という、大きな可能性も有しており、我が国の国益を維持する上で非常に重要な地域である。

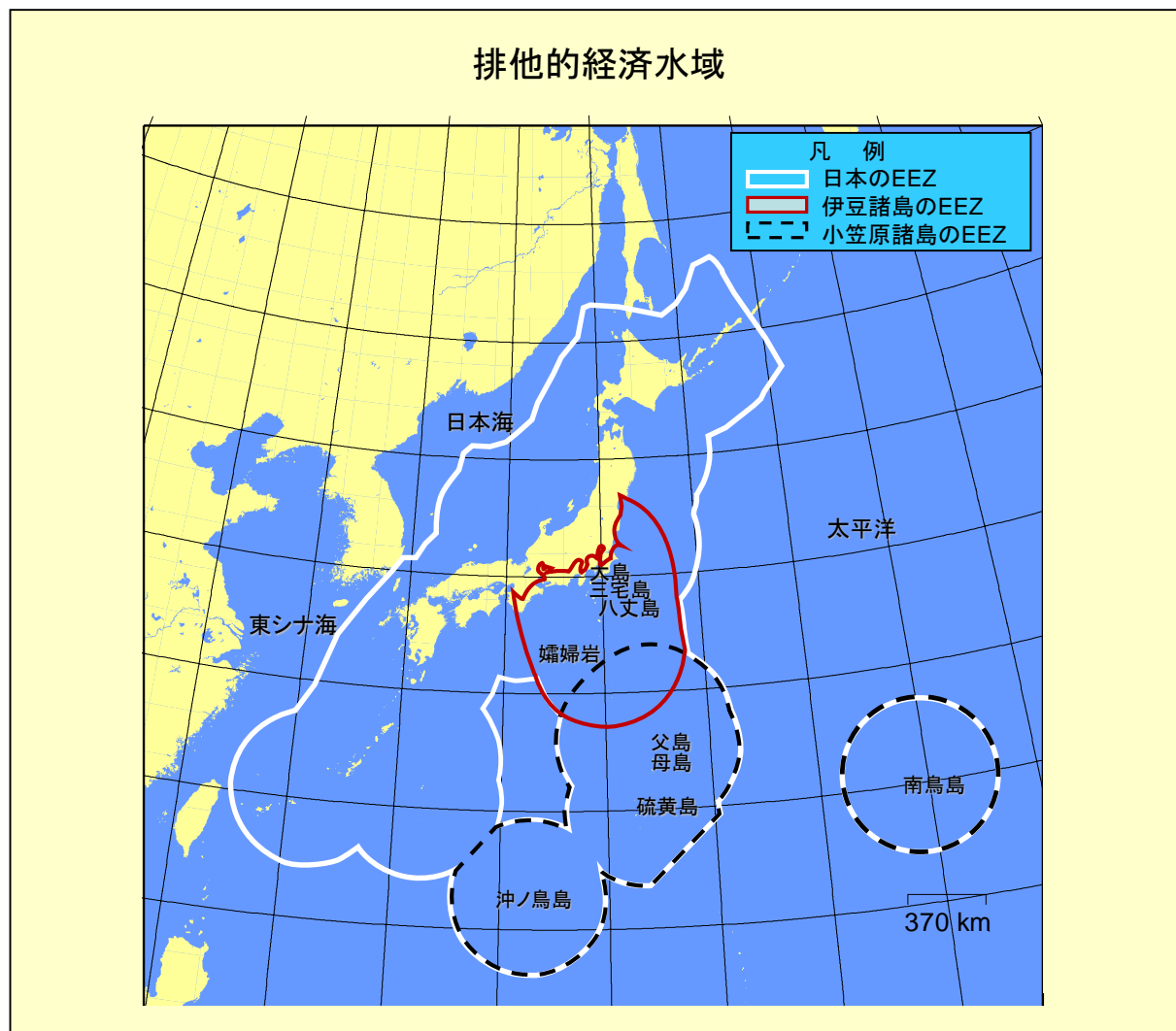
## 2 社会的状况

- 近年では、近隣諸国の海洋権益をめぐる主張や活動が活発化している。我が国周辺海域においては、我が国の領海及び排他的経済水域内での外国漁船による違法操業や、外国公船の領海侵入等の事案も繰り返されるなど、看過できない近隣諸国の海洋進出が活発化している。
- 伊豆諸島・小笠原周辺海域においても平成26年9月から12月にかけて中国漁船による違法操業が行われ、島の基幹産業である漁業に影響を及ぼすなど、島民に大きな不安を与えた。
- このような社会的状况から、我が国の領海、排他的経済水域等を適切に管理する必要性が増大している。管理に当たっては、特定有人国境離島地域の重要性に鑑み、その保全に向けた取組を推進する必要がある。



違法操業を行う中国漁船

### 3 領海と排他的経済水域



#### ○ 領海

領海基線（海岸の低潮線、直線基線及び湾口又は湾内線等に引かれる直線）からその外側12海里（約22km）の線までの海域のこと。領海には、沿岸国の主権が及ぶ。

#### ○ 排他的経済水域

経済的な主権が及ぶ水域「exclusive economic zone (EEZ)」のこと。領海の基線から、その外側200海里（約370km）の線までの海域（領海を除く。）並びにその海底及び海底下。排他的経済水域においては、沿岸国に以下の権利、管轄権等が認められている。

- ・天然資源の探査、開発、保存及び管理等のための主権的権利
- ・人工島、施設及び構築物の設置及び利用に関する管轄権
- ・海洋の科学的調査に関する管轄権
- ・海洋環境の保護及び保全に関する管轄権

出典：海上保安庁ホームページ (<http://www1.kaiho.mlit.go.jp/JODC/ryokai/ryokai.html>)  
領海・排他的経済水域の内容は、上記出典をもとに作成

## 4 沿革

- 特定有人国境離島地域を含む伊豆諸島地域は、古くから伊豆七島と称されており、縄文・弥生式土器や遺跡の発掘等から、先史時代から人が住み着いていたことが立証されている。
- 江戸時代は徳川幕府の直轄地として、本土と異なった制度の下にあった。
- 明治時代に入り、韮山県、足柄県、静岡県とその所属が変遷した後、明治11(1878)年に東京府へ編入された。
- 明治41(1908)年に大島と八丈島で島嶼町村制<sup>(注)</sup>が施行されて以降、各島において村の設置が進み、昭和28(1953)年の離島振興法成立時には、23村が設置されていた。その後、昭和の大合併により合併が進み、昭和31(1956)年に三宅島の旧3村が合併したことをもって2町6村になり、現在に至っている。
- 伊豆諸島全体が富士火山帯に属しているため、古くから火山活動による被害を被ってきた。とりわけ、大島の三原山、三宅島の雄山では頻繁に噴火活動が起こってきた。また、青ヶ島では1780年代の噴火により50年間無人島になった還住の歴史がある。
- 近年では、昭和58(1983)年における三宅島阿古地区の住宅の焼失・埋没、昭和61(1986)年における大島の約1か月間の全島避難などの被害が発生している。
- さらに、平成12(2000)年には、三宅島の噴火、新島・神津島近海地震が発生し、多大な被害をもたらした。とりわけ、三宅島にあっては、4年以上にも及ぶ全島避難を余儀なくされ、平成17(2005)年に帰島を果たしたところである。

(注)島嶼町村制：明治政府の勅令により定められた、本土とは別に島しょ部のみに適用された地方制度



1780年代の噴火により形成された青ヶ島・丸山



平成17年の三宅島帰島風景

## 5 地勢

- 伊豆諸島地域は、東京から約100kmから約350kmの南方海上に位置し、9島の有人離島（大島、利島、新島、式根島、神津島、三宅島、御蔵島、八丈島及び青ヶ島）及びその他の無人島が点在している。
- 9島の面積合計は約300km<sup>2</sup>で、区部の面積の約半分である。特定有人国境離島4島の面積合計は約154km<sup>2</sup>であり、9島の面積合計の約半分である。
- 全体が富士火山帯に属する火山島であり、火山の頂が海上に突出しているなど、地形が急しゅんであるため平坦地は少ない。また、海岸は海蝕により切り立った断崖となっているなど、湾入部が少ないという特徴がある。

## 6 気象

- 年平均気温は16度から19度までと温暖であり、気温差は小さく降霜・降雪は少ない。
- 四国や九州と同緯度に位置するが、暖流である黒潮が接近して流れているため、比較的暖かな気候である。
- 年降水量は約3,000mmであり、温暖多雨の海洋性気候である。
- 春、秋には北東風が、11月から3月までの間は西風、南西風が強く吹くことが多い。また、台風来襲地帯であるため、波浪、風雨による被害を受けることが多い。

観測地点別平均気温（平成28年）

（単位：℃）

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均
東京	6.1	7.2	10.1	15.4	20.2	22.4	25.4	27.1	24.4	18.7	11.4	8.9	16.4
三宅島	10.4	11.0	13.5	18.0	20.4	22.3	25.4	27.6	26.1	22.3	17.4	13.9	19.0
八丈島	11.2	11.7	13.9	17.4	20.2	22.1	25.6	27.2	26.4	22.8	18.1	14.3	19.2

観測地点別降水量（平成28年）

（単位：mm）

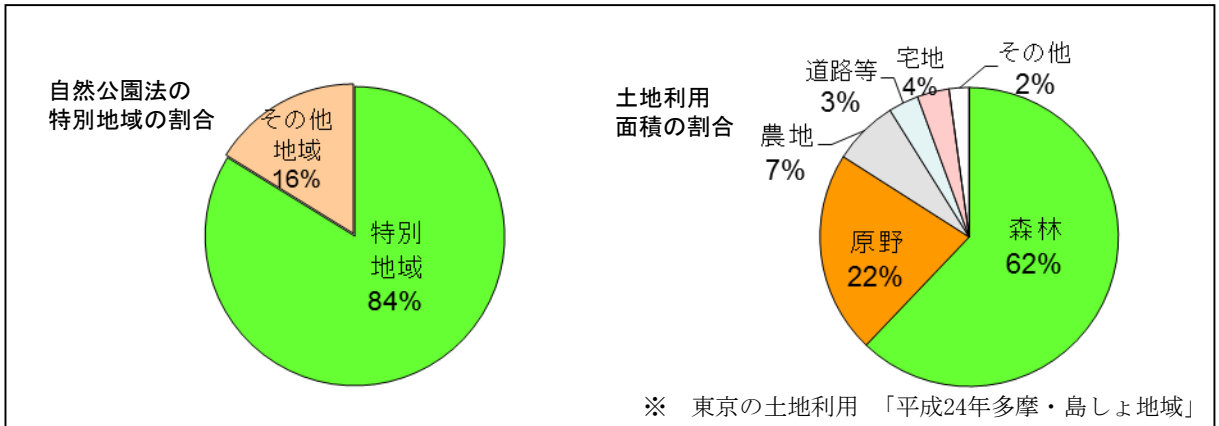
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	総量
東京	85	57	103	120	137.5	174.5	81.5	414	287	96.5	139	84	1,779
三宅島	158	123	298	153	149.5	304	128	541	340	277	298	151.5	2,921
八丈島	112	88	384.5	157.5	130.5	309.5	253	305.5	330.5	491	297.5	118.5	2,978

※ 気象庁「気象統計情報」より

## 7 土地利用

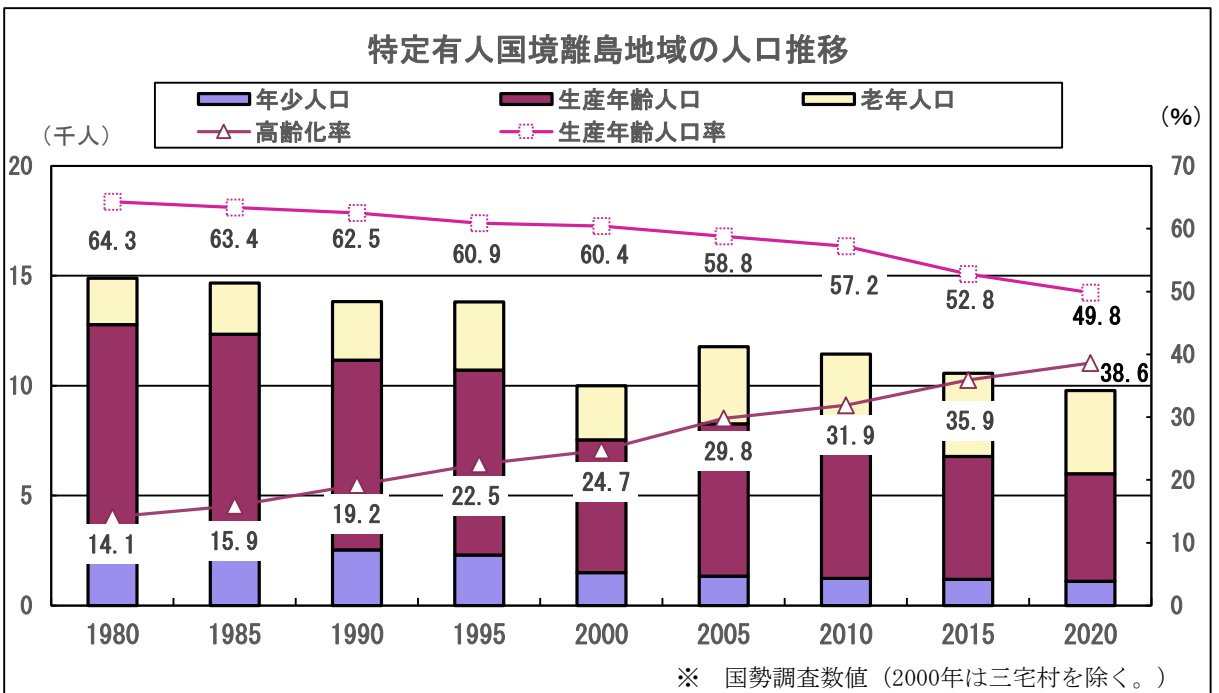
- 特定有人国境離島地域は、青ヶ島を除き富士箱根伊豆国立公園のエリアに指定されており、各島の大部分が自然公園法上の特別地域<sup>(注)</sup>となっている。
- 森林・原野の占める割合が高く（約84%）、宅地や農地の割合は低い。

(注)特別地域：自然公園法に基づき、国立・国定公園内の「風致を維持」するために指定された保護地域



## 8 人口

- 特定有人国境離島地域における平成27年国勢調査の人口は10,608人、令和2年国勢調査の人口は9,807人となっており、減少傾向が続いている。
- 高齢化の進行と生産年齢人口率の減少も続き、平成27年同調査の高齢化率は35.9%、生産年齢人口率は52.8%、令和2年同調査の高齢化率は38.6%、生産年齢人口率は49.8%となっている。





## 第3章 分野別計画

本章では、法に基づき、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

## 令和8年度の姿

- 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。

## 令和8年度の成果目標

- 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)

## 令和2年度及び令和元年度の実績

- 搭乗者数 令和2年度 八丈航路 57,451人  
青ヶ島航路 1,436人 計 58,887人  
令和元年度 八丈航路 110,745人  
青ヶ島航路 2,594人 計 113,339人

令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で搭乗者数が大きく減少したものの、影響が少ない令和元年度は成果目標（113,600人）をおおむね達成

## 計画策定時（平成28年度）の状況

- 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%割引している。
  - ・ 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%割引している。

## 航路運賃

(単位：円)

航路	適用料金	平成28年		令和3年	
		片道料金	島民割引	片道料金	島民割引
東京～三宅島	通常期	5,890	3,830	6,000	3,900
	繁忙期	7,360	4,790	7,500	4,880
東京～御蔵島	通常期	6,610	4,300	6,730	4,380
	繁忙期	8,260	5,370	8,410	5,470
東京～八丈島	通常期	7,380	4,800	7,520	4,890
	繁忙期	9,230	6,000	9,400	6,110
八丈島～青ヶ島	通年	2,340	1,530	2,380	1,550

※ 料金は2等料金（燃料サーチャージ抜き）

※ 通常期の運賃は各年11月現在の料金

※ 繁忙期の運賃は各年7月及び8月の料金

※ 八丈島～青ヶ島間の運賃は、片道換算した料金（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

### 令和8年度の姿

- 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。

### 令和8年度の成果目標

- 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)

### 令和2年度及び令和元年度の実績

- 搭乗者数 令和2年度 三宅便 14,571人  
八丈便 87,067人 計 101,638人  
令和元年度 三宅便 25,367人  
八丈便 192,964人 計 218,331人

令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で搭乗者数が大きく減少したものの、影響が小さい令和元年度は成果目標（205,000人）を達成

### 計画策定時（平成28年度）の状況

- 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。

(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

## 航空路運賃

○航空路の運賃について

(単位：円)

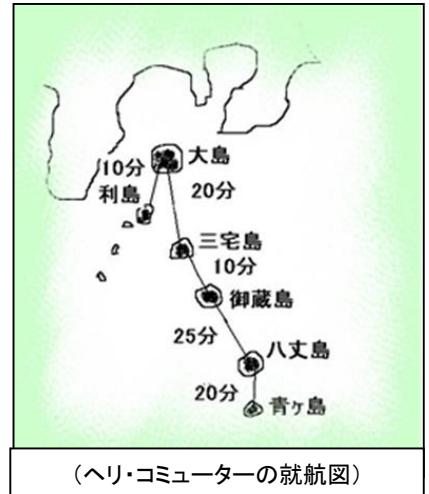
路線	平成28年11月			令和3年11月		
	片道(大人)	往復割引 (片道分)	島民割引	片道(大人)	往復割引 (片道分)	島民割引
東京～三宅島	17,200	15,750	14,900	17,500	15,950	15,600
東京～八丈島	22,100	14,900	—	22,500	—	13,800

※ 東京～八丈島路線は、平成30年10月に往復運賃の設定が終了

○ヘリ・コミューター運賃について

(単位：円)

区間	平成28年11月	令和3年11月	
	運賃(大人)	運賃(大人)	島民割引 運賃(大人)
八丈島～青ヶ島	11,530	11,750	7,050
八丈島～御蔵島	12,570	12,820	7,690
御蔵島～三宅島	5,770	5,870	3,520
三宅島～大島	11,660	11,880	7,130
大島～利島	7,230	7,370	4,420



## 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

#### 令和8年度の姿

- 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。

#### 令和8年度の成果目標

- 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。

#### 令和2年度及び令和元年度の実績

- 補助品目の島内物価指数  
令和2年度 104  
令和元年度 104

従前から実施している伊豆諸島海上貨物運賃補助事業により、島内物価の抑制に寄与

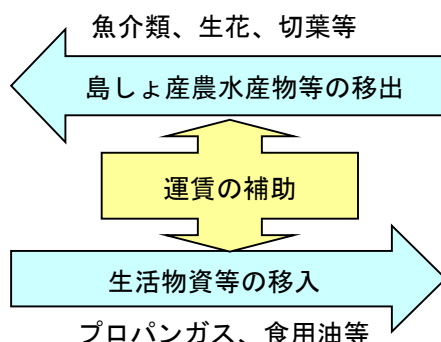
#### 計画策定時（平成28年度）の状況

- 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、桷、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】



本土



伊豆諸島

## 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

### 令和8年度の姿

- 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。

### 令和8年度の成果目標

- 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」）

### 令和2年度及び令和元年度の実績

- 農業産出額 令和元年度 21億円  
平成30年度 21億1千万円

伊豆諸島南部地域の人口が減少している中においても、農業産出額は維持できている状況

### 計画策定時（平成28年度）の状況

- 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

### 令和8年度の姿

- 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。
- 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。

### 令和8年度の成果目標

- 観光客数 目標 124,000人 (平成24～28年平均 123,948人)

### 令和2年及び令和元年の実績

- 観光客数 令和2年 69,910人  
令和元年 134,796人

令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響で観光客数が大きく減少したものの、令和元年は成果目標（124,000人）を達成

なお、八丈島～青ヶ島間の海底光ファイバーケーブルの整備については、令和元年度に整備を完了し、超高速ブロードバンドのサービス提供を開始

### 計画策定時（平成28年度）の状況

- 特定有人国境離島地域の観光客数は、昭和48年の334,131人を最大として減少が続いている。直近10年間では、特定有人国境離島地域への航空路線の減少や大型旅客機の運行廃止などにより、平成19年の146,632人をピークに減少傾向にあり、ここ5年間は12万人前後で推移している。
- 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、繁忙期の宿泊施設不足、天候に左右される就航率といった状況もあり、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。
- 島しょ地域における通信の更なる安定化を目指すとともに、「つながる東京」の実現に向けた取組を進めて行く。

## 6 安定的な漁業経営の確保

### 令和8年度の姿

- 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。

### 令和8年度の成果目標

- 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」）

### 令和2年度及び令和元年度の実績

- 漁業生産量 令和2年度 1,048 t  
令和元年度 1,318 t

令和2年度は天候不順による出漁日数の減少と自然環境の変動により、トビウオ、ムロアジ、キンメダイ等の漁獲が前年と比較して減少  
令和元年度はトビウオ、ムロアジ等の漁獲が減少したものの、キンメダイの漁獲が伸びたことで成果目標（1,160 t）を達成

### 計画策定時（平成28年度）の状況

- 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

- 改正漁業法（昭和24年法律第267号）の下、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。



## 8 推進体制及びフォローアップ

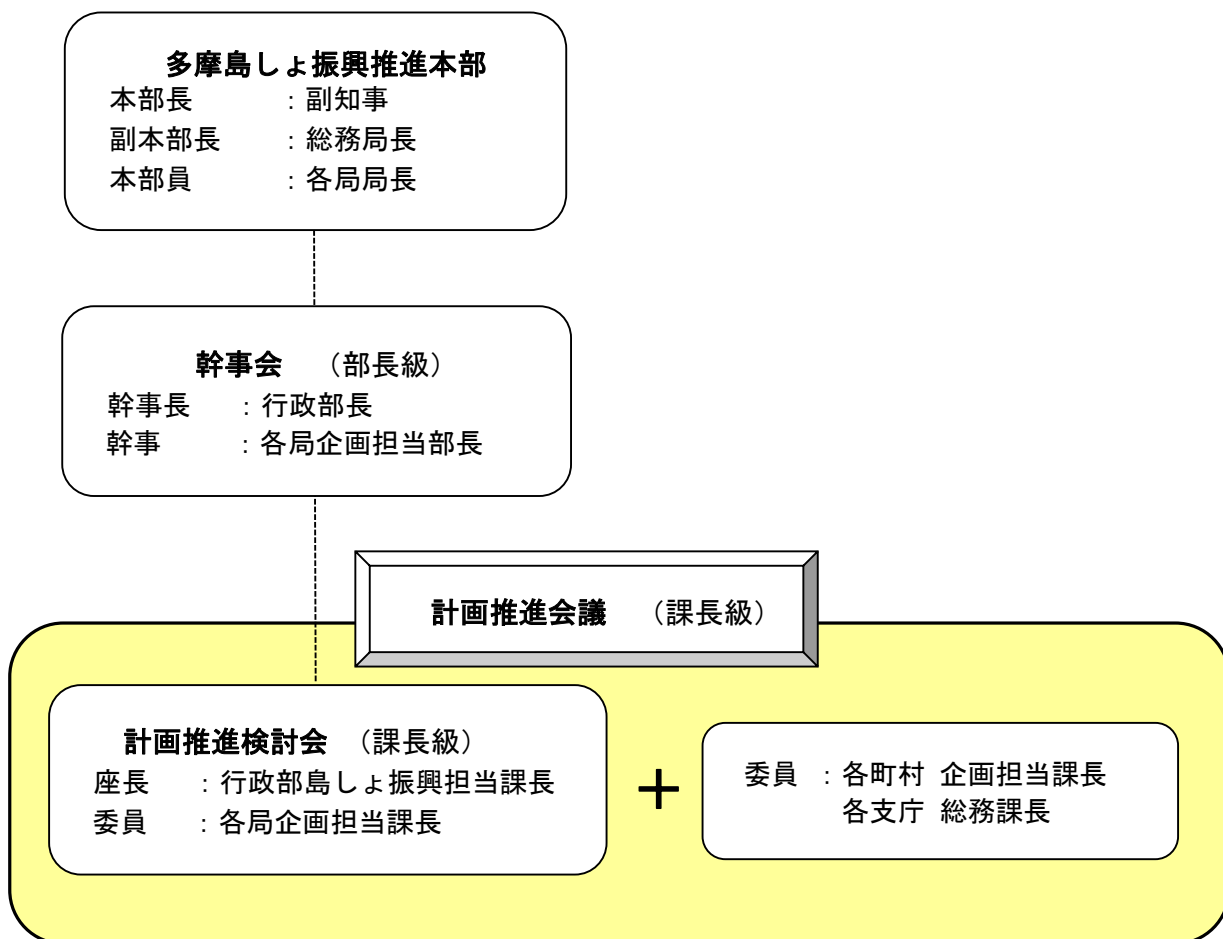
### 1 推進体制の整備

- 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。





## 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<sup>(注)</sup>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。

### 令和8年度の姿

- 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。

## 計画策定時（平成28年度）の島の状況

- 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～三宅島を結ぶプロペラ機（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）。
  - ・ 国の離島のガソリン流通コスト対策事業により、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。

## ＜続き＞計画策定時（平成28年度）の島の状況

- 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  
事業者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  
事業者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<sup>(注)</sup>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。

### 令和8年度の姿

- 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。

## 計画策定時（平成28年度）の島の状況

- 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、御蔵島発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）。
  - ・ 国の離島のガソリン流通コスト対策事業により、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、島民にとって大きな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4,500人<sup>(注)</sup>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（令和3年4月策定）」による。

#### 令和8年度の姿

- 航路の運賃低廉化  
島民等の生活路線である八丈島－竹芝間定期航路は、島民等に利用しやすい運賃が設定され、島民等の経済的負担の軽減に寄与し、本土への移動に関する不利条件が解消されているほか、利便性の向上により利用率が向上することで定期航路の1日1往復体制が維持されている。
- 航空路の運賃低廉化  
島民等の生活路線である八丈島－羽田間の定期航空路は、島民等に利用しやすい運賃が設定され、島民等の経済的負担の軽減に寄与し、本土への移動に関する不利条件の解消が図られているほか、利便性の向上により利用率が向上することで定期航空路の1日3便体制が維持されている。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
  - ・ 物資の費用負担を軽減することで、生活物資等の本土との価格差解消が図られ、島民の消費生活の安定化に寄与している。
  - ・ 事業活動に係る輸送費の負担が軽減され、事業者経営安定化や市場拡大に向けた取組などに寄与している。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
  - ・ 雇用機会の拡充に資する取組に対し支援が行われ、雇用の場を創出し、島外から地域活性化を担う人材が確保されている。
  - ・ 島の魅力を生かした観光振興が図られ、地域経済の活性化に寄与している。
  - ・ 農業担い手育成研修センターの充実により、新たな担い手の確保及び育成が図られ、島外からの農業従事者が増えている。
- 安定的な漁業経営の確保
  - ・ 漁業造成などの施策の推進により、漁業の効率化が図られている。
  - ・ 未利用魚が有効活用され、魚食文化の普及が進むとともに、漁協の経営合理化に向けた取り組みが推進されている。
  - ・ 漁業体験事業などにより、新たな担い手が確保され、後継者育成の体制が整備されている。

## 計画策定時（平成28年度）の島の状況

- 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。
  - ・ 国の離島のガソリン流通コスト対策事業により、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。

## <続き> 計画策定時（平成28年度）の島の状況

- 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、予約変更が可能である往復運賃は3万円以上かかるなど、島民の経済的負担になっている。
  - ・ 定期便を維持するには、島民や観光客の利用率向上に取り組む必要がある。
- 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減
  - ・ 輸送コストの影響から、本土と比べ生活物資の価格が高く、島民の経済的負担になっている。
  - ・ 輸送コストは、産品を出荷する農業者や漁業者等の経営の負担にもなっているため、運賃補助をするとともに、経営の安定化や効率的な輸送方法の確立が求められている。
- 雇用機会の拡充・観光振興の促進
  - ・ 島外から新たな担い手を確保するためには、就業の場の確保と住居の確保が課題となっている。
  - ・ 八丈島ならではの自然環境や文化、温泉を中心とした観光資源の持続的活用を前提とした観光基盤の整備を推進する必要がある。
- 安定的な漁業経営の確保
  - ・ 離島であることから燃料費が高く漁業経営の負担になっているため、燃料費の支援を行うとともに、浮魚礁等による近海での漁場形成など漁業の効率化を図る必要がある。
  - ・ 出荷の多くは貨客船の定期便に依存している。船便は長時間の輸送となるほか、天候等の影響から出荷が不安定になる等の問題を抱えている。安定的な出荷方法や、長時間の輸送に耐えうる輸送方法の確立及びそれに係る設備の整備に取り組む必要がある。
  - ・ 水産物の消費量の低迷が漁業経営に大きな影響を与えている。安定的な漁業経営の確保のためには、基盤整備のほか、魚食普及活動など水産物の消費（需要）拡大に取り組む必要がある。
  - ・ 担い手の高齢化が進み、それに伴い漁業就業者数が減少している。漁業就業者数及び漁業生産額の維持のために、新たな担い手の確保や育成体制の整備が課題である。
  - ・ 漁協女性部では、消費拡大に向けた効果的なPRや、漁協経営の合理化に向けた取組として、付加価値を付けた水産加工品や、未利用魚を活用した製品開発を行っている。この取組を推進するために、生産の安定化や量産化の体制整備が課題となっている。

## 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。

### 令和8年度の姿

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。

### 計画策定時（平成28年度）の島の状況

- 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・コンピューター〉
  - ・ 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。

## ＜続き＞計画策定時（平成28年度）の島の状況

- 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）。
  - ・ 国の離島のガソリン流通コスト対策事業により、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。



青酎の仕込み風景



# 参考資料

ここでは、以下の資料を参考に添付している。

- ・「特定有人国境離島地域社会維持推進交付金」の活用実績
- ・「東京都特定有人国境離島地域に係る地域社会維持に関する計画（素案）」に対する都民の皆様からの御意見とそれに対する都の考え方
- ・根拠法である「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に維持に関する特別措置法」及び「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基本的な方針」

## 特定有人国境離島地域社会維持推進交付金の活用実績

本計画に基づく事業の実施に当たって必要となる経費のうち、国から交付される「特定有人国境離島地域社会維持推進交付金」の活用実績は、以下のとおりである。

実施年度	実施主体	実施事業	交付額（千円）
令和2年度	東京都	航空路運賃低廉化事業	18,103
	三宅村	雇用機会拡充事業	2,079
		滞在型観光促進事業	1,157
	八丈町	雇用機会拡充事業	12,668
	青ヶ島村	特定経営基盤維持事業	1,500
令和元年度 (平成31年度)	東京都	航空路運賃低廉化事業	40,415
	三宅村	雇用機会拡充事業	2,813
		滞在型観光促進事業	1,465
	八丈町	雇用機会拡充事業	20,796
	青ヶ島村	雇用機会拡充事業	8,000
平成30年度	東京都	航空路運賃低廉化事業	39,134
	三宅村	雇用機会拡充事業	2,436
		滞在型観光促進事業	1,034
	御蔵島村	航空路運賃低廉化事業	2,229
	八丈町	雇用機会拡充事業	21,965
		滞在型観光促進事業	2,582
	青ヶ島村	航空路運賃低廉化事業	655
平成29年度	東京都	航空路運賃低廉化事業	20,777
	八丈町	雇用機会拡充事業	9,259
	御蔵島村	航空路運賃低廉化事業	2,536

※交付額は千円未満を四捨五入している。



## 計画(素案)に対する意見の概要

都では、平成29年9月15日に「東京都特定有人国境離島地域に係る地域社会維持に関する計画(素案)」を公表し、東京都ホームページへの掲載や島しょ地域の支庁、町村役場における閲覧等を通じて、都民の皆様から御意見を募集いたしました。

ここでは、お寄せいただいた主な御意見の概要と、それに対する都の考え方を御紹介させていただきます。

貴重な御意見をお寄せいただき、誠にありがとうございました。

### 1 意見の募集期間と件数

- 募集期間：平成29年9月15日から同年10月16日まで
- 意見提出者：2件 意見数：延べ6件

### 2 意見の概要と都の考え方

#### 【第1章 3 計画の成果目標】

御意見の概要	○ 航路・航空路の運賃低廉化に関する5年後の成果目標について平成28年の実績値と同等とする目標を設定している理由がよくわからない。
東京都の考え方	○ 本計画は特定有人国境離島地域に継続的に居住が可能となる環境の整備を行うことを目的としております。人口減少傾向が続く同地域において、計画に基づく施策の実施により航路・航空路利用者数について引き続き現状を維持できるよう取り組み、基本目標に掲げる当該地域の人口が定常的に社会増となる状態を目指してまいります。

#### 【第3章 3 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減について】

御意見の概要	○ 「生活又は事業活動に必要な物資の費用負担」には、本案の島しょ地域からの廃棄物運搬費用に関する記述がされていない。廃棄物の運搬費用についても、計画に含むべき。
東京都の考え方	○ 都では、伊豆諸島の島民生活の安定に資するべく、農水産物等の移出や生活物資等の移入に関する貨物運賃の補助を引き続き実施してまいります。また、資源エネルギー庁の離島のガソリン流通コスト対策事業を活用し、支援を継続してまいります。このようにして、島しょ地域の流通コスト低減に向け、取り組んでまいります。 ○ 廃棄物の島外への移出に対する支援は予定しておりませんが、頂いた御意見は今後の参考とさせていただきます。

【第3章 5 滞在型観光の促進】

御意見の概要	○ 滞在型観光を促進するのであれば、Wi-Fiによる通信環境の整備も図るべき。
東京都の考え方	○ 島しょ地域の観光振興を推進し、国内外から多くの来訪者を迎え入れる上で、旅行者の利便性向上につながる情報通信環境整備は重要と考えております。 ○ 都では、平成25年4月に策定した「東京都離島振興計画」に基づき、都有施設である島しょ地域の全ての船客待合所及び空港施設に、無料Wi-Fi利用環境の整備を進めております。

【全体・その他】

御意見の概要	○ 三宅村では、産婦人科医、助産師が常駐しておらず、月に1度の巡回医療の機会ではしか受診することができない。妊婦が安心して生活できるように産婦人科医を常駐又は診察日を増やしてほしい。
東京都の考え方	○ 医師等医療従事者を安定的に確保し、島民の受診機会の確保を図ることは重要と考えております。 ○ 都では、平成25年4月に策定した「東京都離島振興計画」に基づき、医療従事者等の確保及び定着支援の事業に取り組んでおります。 ○ 併せて、島外における妊婦健康診査及び出産支援について島民負担の一層の軽減を図ってまいります。

頂いた御意見の内容は、都庁内の各部署や島しょ町村において情報を共有し、今後の離島振興を進める上での参考とさせていただきます。

法律第三十三号（平二八・四・二七）

◎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

（目的）

第一条 この法律は、我が国の領海、排他的経済水域等を適切に管理する必要性が増大していることに鑑み、有人国境離島地域が有する我が国の領海、排他的経済水域等の保全等に関する活動の拠点としての機能を維持するため、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の措置を講じ、もって我が国の領海、排他的経済水域等の保全等に寄与することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において「有人国境離島地域」とは、次に掲げる地域をいう。

- 一 自然的経済的社会的観点から一体をなすと認められる二以上の離島で構成される地域（当該離島のうちに領海及び接続水域に関する法律（昭和五十二年法律第三十号）第一条第一項の海域の限界を画する基礎となる基線（同法第二条第一項に規定する基線をいい、同項の直線基線の基点を含む。次号において「領海基線」という。）を有する離島があるものに限る。）内の現に日本国民が居住する離島で構成される地域
  - 二 前号に定めるもののほか、領海基線を有する離島であって現に日本国民が居住するものの地域
- 2 この法律において「特定有人国境離島地域」とは、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ものとして別表に掲げるものをいう。

（国の責務）

第三条 国は、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のため必要な施策を策定し、及び実施する責務を有する。

（基本方針）

第四条 内閣総理大臣は、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基本的な方針（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。

2 基本方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 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の意義及び方向に関する事項
- 二 国の行政機関の施設の設置に関する基本的な事項
- 三 国による土地の買取り等に関する基本的な事項
- 四 港湾等の整備に関する基本的な事項
- 五 外国船舶による不法入国等の違法行為の防止に関する基本的な事項
- 六 広域の見地からの連携に関する基本的な事項
- 七 第十二条に規定する国内一般旅客定期航路事業等に係る運賃等の低廉化に関する基

本的な事項

八 第十三条に規定する国内定期航空運送事業に係る運賃の低廉化に関する基本的な事項

九 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減に関する基本的な事項

十 雇用機会の拡充等に関する基本的な事項

十一 安定的な漁業経営の確保等に関する基本的な事項

十二 前各号に掲げるもののほか、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重要事項

3 内閣総理大臣は、基本方針を定めようとするときは、関係行政機関の長（関係行政機関が国家公安委員会である場合にあっては、国家公安委員会）に協議しなければならない。

4 関係地方公共団体は、基本方針に関し、内閣総理大臣に対し、意見を申し出ることができる。

5 内閣総理大臣は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

6 第三項及び前項の規定は、基本方針の変更について準用する。

（国の行政機関の施設の設置）

第五条 国は、有人国境離島地域に国の行政機関の施設を設置するよう努めるものとする。

（国による土地の買取り等）

第六条 国は、有人国境離島地域内の土地であって、当該有人国境離島地域の保全のため国が適切な管理を行う必要があると認められるものについては、買取りその他の必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

（港湾等の整備）

第七条 国及び地方公共団体は、領海、排他的経済水域等の保全等に関する活動に利用される有人国境離島地域内の港湾、漁港、道路及び空港の整備のために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

（外国船舶による不法入国等の違法行為の防止）

第八条 国及び地方公共団体は、有人国境離島地域及びその周辺の海域について、外国船舶による不法入国等の違法行為の防止のための体制の強化その他の必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

（広域の見地からの連携）

第九条 国及び地方公共団体は、有人国境離島地域の保全を図るに当たっては、当該有人国境離島地域を超える広域の見地からの関係機関の連携が図られるよう配慮するものとする。

（都道県計画）

第十条 特定有人国境離島地域をその区域に含む都道県は、基本方針に基づき、当該特定

有人国境離島地域について、その地域社会の維持に関する計画（以下単に「計画」という。）を定めるよう努めるものとする。

- 2 計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
  - 一 特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持の基本的方針に関する事項
  - 二 第十二条に規定する国内一般旅客定期航路事業等に係る運賃等の低廉化に関する事項
  - 三 第十三条に規定する国内定期航空運送事業に係る運賃の低廉化に関する事項
  - 四 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減に関する事項
  - 五 雇用機会の拡充等に関する事項
  - 六 安定的な漁業経営の確保等に関する事項
  - 七 前各号に掲げるもののほか、特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関し必要な事項
- 3 都道府県は、特定有人国境離島地域について計画を定めようとするときは、あらかじめ、その全部又は一部の区域が当該特定有人国境離島地域である市町村の意見を聴かなければならない。
- 4 その全部又は一部の区域が一の特定有人国境離島地域である市町村は、当該特定有人国境離島地域に係る計画が定められていない場合には、単独で又は共同して、都道府県に対し、当該特定有人国境離島地域について計画を定めることを要請することができる。
- 5 前項の規定による要請があったときは、都道府県は、速やかに、当該要請に係る特定有人国境離島地域について計画を定めなければならない。
- 6 都道府県は、計画を定めたときは、これを公表するよう努めるとともに、直ちに、これを内閣総理大臣に提出しなければならない。
- 7 内閣総理大臣は、前項の規定により計画の提出があった場合においては、直ちに、その内容を関係行政機関の長に通知しなければならない。この場合において、関係行政機関の長は、当該計画についてその意見を内閣総理大臣に申し出ることができる。
- 8 内閣総理大臣は、第六項の規定により提出された計画が基本方針に適合していないと認めるときは、当該都道府県に対し、これを変更すべきことを求めることができる。
- 9 内閣総理大臣は、第六項の規定により提出された計画について前項の規定による措置を執る必要がないと認めるときは、その旨を当該都道府県に通知しなければならない。
- 10 第三項、第四項及び第六項から前項までの規定は、計画の変更について準用する。  
(財政上の措置等)

第十一条 国は、毎年度、予算で定めるところにより、計画の円滑な実施その他の特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する施策の実施に必要な財政上の措置その他の措置を講ずるものとする。

(国内一般旅客定期航路事業等に係る運賃等の低廉化)

第十二条 国及び地方公共団体は、国内一般旅客定期航路事業等（特定有人国境離島地域



とその他の本邦の地域及び特定有人国境離島地域内を連絡する航路における海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）第二条第五項に規定する一般旅客定期航路事業及び同法第十九条の六の二に規定する人の運送をする貨物定期航路事業をいう。）に係る旅客の運賃及び料金の低廉化について特別の配慮をするものとする。

（国内定期航空運送事業に係る運賃の低廉化）

第十三条 国及び地方公共団体は、国内定期航空運送事業（特定有人国境離島地域とその他の本邦の地域及び特定有人国境離島地域内を連絡する航空路における航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二条第二十項に規定する国内定期航空運送事業をいう。）に係る旅客の運賃の低廉化について特別の配慮をするものとする。

（生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減）

第十四条 国及び地方公共団体は、特定有人国境離島地域の住民の生活又は事業活動に必要な物資であって、当該特定有人国境離島地域における居住又は事業の継続に特に寄与すると認められるものの購入等に要する費用の負担の軽減について適切な配慮をするものとする。

（雇用機会の拡充等）

第十五条 国及び地方公共団体は、特定有人国境離島地域の住民の雇用機会の拡充を図るため、特定有人国境離島地域において事業を営み、又は営もうとする者が行うその事業の事業規模若しくは事業活動の拡大又は事業の開始に要する費用の負担の軽減について適切な配慮をするものとする。

2 国及び地方公共団体は、前項の事業に係る専門的な知識又は技術を有する人材を育成するため、職業訓練の実施その他の必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

（安定的な漁業経営の確保等）

第十六条 国及び地方公共団体は、特定有人国境離島地域においては漁業が重要な産業であること及び我が国の領海、排他的経済水域等の保全等に重要な役割を果たしていることに鑑み、特定有人国境離島地域における安定的な漁業経営の確保を図り、及び特定有人国境離島地域の周辺の海域における我が国の領海、排他的経済水域等の適切な管理に資するため、特定有人国境離島地域の住民であって特定有人国境離島地域の周辺の海域において漁業を営むものが行う漁船の操業に要する費用の負担の軽減について適切な配慮をするものとする。

（啓発活動）

第十七条 国及び地方公共団体は、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の必要性に関する国民の理解と関心を深めるよう、広報その他の啓発活動を行うものとする。

附 則

（施行期日）

第一条 この法律は、平成二十九年四月一日から施行する。ただし、附則第四条の規定は、

公布の日から施行する。

(この法律の失効)

第二条 この法律は、平成三十九年三月三十一日限り、その効力を失う。

(内閣府設置法の一部改正)

第三条 内閣府設置法（平成十一年法律第八十九号）の一部を次のように改正する。

附則第二条第二項の表に次のように加える。

平成三十九年三月三十一日	一 有人国境離島地域（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（平成二十八年法律第三十三号）第二条第一項に規定するものをいう。）の保全及び特定有人国境離島地域（同条第二項に規定するものをいう。）に係る地域社会の維持に関する総合的な政策の企画及び立案並びに推進に関すること。 二 計画（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第十条第一項に規定するものをいう。）に基づき実施する事業に係る経費の見積りその他の当該事業に関すること（他省の所掌に属するものを除く。）。
--------------	--

附則第四条の二の次に次の一条を加える。

(総合海洋政策推進事務局の所掌事務の特例)

第四条の三 総合海洋政策推進事務局は、第四十一条の三第一項に規定する事務のほか、平成三十九年三月三十一日までの間、附則第二条第二項の表平成三十九年三月三十一日の項の下欄に掲げる事務をつかさどる。

(内閣の重要政策に関する総合調整等に関する機能の強化のための国家行政組織法等の一部を改正する法律の一部改正)

第四条 内閣の重要政策に関する総合調整等に関する機能の強化のための国家行政組織法等の一部を改正する法律（平成二十七年法律第六十六号）の一部を次のように改正する。

附則第一条第二号中「第二十九条の規定」を「第二十九条中海洋基本法第三十六条の改正規定」に、「平成三十年四月一日」を「平成二十九年四月一日」に改め、同号を同条第三号とし、同条第一号の次に次の一号を加える。

二 第二十九条中海洋基本法第三十五条第一項の改正規定 平成二十八年四月一日又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（平成二十八年法律第三十三号）の公布の日のいずれか遅い日

別表（第二条関係）

特定有人国境離島地域の名称	特定有人国境離島地域を構成する離島	都道府県	市町村
利尻・礼文	礼文島	北海道	礼文町
	利尻島		利尻町 利

			尻富士町
奥尻島	奥尻島	北海道	奥尻町
伊豆諸島南部地域	三宅島	東京都	三宅村
	御蔵島		御蔵島村
	八丈島		八丈町
	青ヶ島		青ヶ島村
佐渡	佐渡島	新潟県	佐渡市
舩倉島	舩倉島	石川県	輪島市
隠岐諸島	島後	島根県	隠岐の島町
	中ノ島		海士町
	西ノ島		西ノ島町
	知夫里島		知夫村
見島	見島	山口県	萩市
対馬	対馬 海栗島 泊島 赤島 沖ノ島 島山島	長崎県	対馬市
壱岐島	壱岐島 若宮島 原島 長島 大島	長崎県	壱岐市
五島列島	宇久島 寺島	長崎県	佐世保市
	六島 野崎島 納島 小値賀島 黒島 大島 斑島		小値賀町
	中通島 頭ヶ島 桐ノ小島 若松島 日島 有福島 漁生浦島		新上五島町
	奈留島 前島 久賀島 蕨小島 椀島 福江島 赤島 黄島 黒島 島山島 嵯峨ノ島		五島市
	江島 平島		西海市
甌島列島	上甌島 中甌島 下甌島	鹿児島県	薩摩川内市
種子島	種子島	鹿児島県	西之表市 中種子町 南種子町
	馬毛島		西之表市
屋久島	屋久島 口永良部島	鹿児島県	屋久島町
三島	竹島 硫黄島 黒島	鹿児島県	三島村
吐噶喇列島	口之島 中之島 諏訪之瀬島 平島 悪石島 小宝島 宝島	鹿児島県	十島村

(内閣総理大臣署名)

# 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基本的な方針

平成 29 年 4 月 7 日  
内閣総理大臣決定

この「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基本的な方針」（以下「基本方針」という。）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」（平成 28 年法律第 33 号、以下「有人国境離島法」という。）第 4 条の規定に基づき、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の意義及び方向並びにこれに関する施策の基本的な事項その他重要事項を定めたものである。

## I 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の意義

四方を海に囲まれた日本は、国土面積の 12 倍にも及ぶ領海及び排他的経済水域（以下「領海等」という。）を有する世界有数の海洋国家である。我が国においては、領海等の根拠となる基線（以下「領海基線」という。）の多くは本土から遠隔の地にある離島に存在しており、領海基線を有する離島の数は約 500 島にも及ぶ。領海等においては、海洋法に関する国際連合条約（平成 8 年条約第 6 号）により、海洋資源の開発等に関する主権的権利並びに海洋環境の保護及び保全に関する管轄権等、我が国の発展にとって重要な権利が認められており、この領海基線を有する離島を安定的に保全・管理していくことが極めて重要である。

なかでも、有人国境離島地域は、日本国民が居住していることにより、漁業、海洋における各種調査、領海警備、低潮線保全区域の監視等の活動といった領海等の保全等に関する活動の拠点（以下「活動拠点」という。）として極めて重要な機能を有している。

また、有人国境離島地域のうち本土から遠隔の地に位置し、かつ、人口が著しく減少している特定有人国境離島地域は、将来無人化のおそれがあるが、一度、無人化すると、有人国境離島地域が有する活動拠点としての機能の維持が著しく困難となり、我が国の領域支配について主権的権利の発現に支障をきたしかねない。

このように、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は、我が国の領海等の保全等にとって極めて重要な意義を有する。

## II 有人国境離島地域の保全

### II-1 有人国境離島地域の保全の方向

#### 1 有人国境離島地域の特定

有人国境離島地域は、有人国境離島法第2条において、自然的経済的社会的観点から一体をなすと認められる2以上の離島で構成される地域（当該離島のうちに領海基線を有する離島があるものに限る。）内の現に日本国民が居住する離島で構成される地域、及びこのほか領海基線を有する離島であって現に日本国民が居住するものの地域と定義されている。基本方針では、自然的経済的社会的観点から一体をなすと認められる地域を、次のいずれかの地域と定義し、有人国境離島地域、地域を構成する離島を別表に掲げる29地域、148島とする。

（自然的経済的社会的観点から一体をなすと認められる地域の定義）

- 離島とその周辺に位置する離島といった地理的な関係性を有する地域
- 離島と離島の間にある航路、架橋等により人の往来がある地域
- 領海基線を有する無人離島の管理等を有人離島の島民が担うといった社会的な関係性を有する地域
- 特定の離島地域の振興等に関する特別措置法が定められている以下の地域（小笠原諸島振興開発特別措置法（昭和44年法律第79号）第4条に規定される小笠原諸島、奄美群島振興開発特別措置法（昭和29年法律第189号）第1条に規定される奄美群島、及び沖縄振興特別措置法（平成14年法律第14号）第3条に規定される沖縄島及び離島）

なお、有人国境離島地域のうち特定有人国境離島地域15地域、地域を構成する離島71島は、有人国境離島法別表に掲げられているとおりである。

#### 2 有人国境離島地域の保全の方向

我が国の領海等において、外国漁船による違法操業や、外国公船の領海侵入等の事案が繰り返されるなど、近隣諸国の海洋進出が活発化している。我が国としては、領海等の保全等に関する様々な活動を継続して実施し、我が国の主権的権利等を確実なものとしておく必要がある。

このため、国は、有人国境離島地域が有する活動拠点としての機能を継続的に維持することを施策の基本目標とし、外国船舶による不法入国等の違法行為の防止、その対応等に必要な国の行政機関の施設の設置、これら施設の設置等に伴う土地の買取り等、また、重要な活動拠点の基盤となる港湾、漁港、道路及び空港（以下「港湾等」という。）の整備、広域の見地からの連携を図ることとする。

なお、保全の施策のうち、港湾等の整備、外国船舶による不法入国等の違法行

為の防止及び広域の見地からの連携については、地方公共団体も施策の実施主体となるものである。このため、国は、地方公共団体とも十分連携し、保全の施策に必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

## II-2 有人国境離島地域の保全に関する施策の基本的な事項

### 1 国の行政機関の施設の設置

有人国境離島地域には、領海警備、島嶼部特有の農水産品の研究、貴重な自然環境の保全等に関して国の行政機関の施設が設置されている。これら国の行政機関が、有人国境離島地域が有する活動拠点としての機能の一翼を担っているとともに、関係者の来訪等人の交流を促していること、また、そこで勤務する職員及びその家族は、当該地域の人口の維持・増加に寄与し、特に人口が少ない有人国境離島地域においては、地域社会を維持する上で大きな効果を及ぼすものであることも認識し、国は、行政機関の維持・充実・強化を図るよう努めるものとする。

近隣諸国による海洋進出が活発化している中、領海外縁部に位置する地理的特性を有する有人国境離島地域の国の行政機関が担う領海警備等の強化を図ることは、依然として重要である。これに関係する行政機関としては、平成28年度末現在、海上保安庁の部署が配置されている有人国境離島地域は11地域、自衛隊の部隊が配置されている有人国境離島地域は13地域存在する。

国（海上保安庁）は、「海上保安体制強化に関する方針」（平成28年12月21日海上保安体制強化に関する関係閣僚会議決定）等を踏まえつつ、有人国境離島地域周辺の領海等における業務状況等を総合的に勘案し、戦略的海上保安体制の構築を推進するとともに、国（防衛省）は、有人国境離島地域を含む我が国周辺を広域的にわたり常時監視する態勢や不測の事態への対応態勢の強化に努めるため、「防衛計画の大綱」（平成25年12月17日閣議決定）及び「中期防衛力整備計画」（平成25年12月17日閣議決定）に基づき自衛隊の部隊の増強等を行う。

### 2 国による土地の買取り等

有人国境離島地域が有する活動拠点としての機能を維持、強化することを目的として、国の行政機関の施設の設置、港湾等の整備、外国船舶による不法入国等の違法行為の防止のための措置を講ずるに当たり、国が適切な管理を行う必要があると認められる土地については、買取りや借上げ、その他必要な措置を講ずる。このほか、有人国境離島地域における土地の取引については、国家安全保障に関わる重要な問題との認識の下、国（内閣府、防衛省及び関係省庁）は、当該地域、防衛施設周辺等における土地所有の状況把握に努め、土地利用等の在り方について検討する。

### 3 港湾等の整備

離島と本土等の交通アクセスは、航路又は航空路に限定される。このため、船舶及び航空機の安定した離島へのアクセスを可能とする港湾、漁港及び空港並びにこれらと島内を結ぶ道路は、離島の住民の生活を維持し、人の往来・産業・物流の活発化を通じた地域経済の活性化を図っていく上で重要な社会基盤であることに加え、有人国境離島地域が有する活動拠点としての機能を維持する上で重要な役割を担うものとなる。近年の活発化する近隣諸国の海洋進出に対する領海警備や違法行為に係る対策の強化や、気候変動等の影響による自然災害の激甚化等を想定した離島への災害支援の強化等を踏まえると、今後とも有人国境離島地域の保全を図る上で港湾等が果たす役割は増大している。

このため、国（内閣府、水産庁、国土交通省）及び地方公共団体は、従来からの港湾等の整備に関する施策を踏まえ、このような有人国境離島地域が求められる活動拠点としての機能と自然的社会的環境から求められる港湾等の役割を評価検討し、港湾等の維持管理、改修又は新設など必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

また、海上輸送ルート of 安全確保及び船舶交通の被害の防止が図られるよう、有人国境離島地域の港湾又は漁港への入港に必要な航路標識について、国（海上保安庁）は、必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

### 4 外国船舶による不法入国等の違法行為の防止

我が国周辺海域を取り巻く情勢は、尖閣諸島周辺海域における外国公船及び外国漁船による領海侵入、外国海洋調査船の活動の活発化、小笠原諸島周辺海域等における外国漁船による違法操業等、一層厳しさを増しており、有人国境離島地域が有する領海警備等の活動拠点としての機能が重要となっている。

国（海上保安庁）は、「海上保安体制強化に関する方針」に基づき、海上保安体制の強化を推進し、戦略的海上保安体制を構築する。また、国（防衛省）は、「防衛計画の大綱」及び「中期防衛力整備計画」に基づき、自衛隊の装備品の能力向上等を図る。

さらに、国（水産庁、海上保安庁）及び地方公共団体は、漁業者とも協力して、外国漁船の違法操業への監視等を行う。

### 5 広域の見地からの連携

有人国境離島地域が有する活動拠点としての機能は、本土等も含めた地勢や関係機関の役割分担といった広域の見地から評価されるべきものである。

このため、国（防衛省、海上保安庁、警察庁）及び地方公共団体は、有人国境離島地域における災害を始めとした各種事態を想定し、本土も含めた関係機関が

連携して活動できるよう訓練を行い、対処能力の維持・向上を図るよう努めるものとする。また、国（内閣府及び関係省庁）及び地方公共団体は、そのような事態において関係機関が必要な連携を円滑に行うためには、どのようなことに配慮して保全施策を講ずるべきかなどについて、関係する施策の現状を踏まえ検討する。



### Ⅲ 特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持

#### Ⅲ－１ 特定有人国境離島地域の地域社会の維持の方向

##### (1) 施策の方向

特定有人国境離島地域は、その人口が昭和 30 年頃から概ね半減か、それ以上の減少となっており、I で述べたとおり、地域社会を維持するために、継続的な居住が可能となる環境の整備を図ることが特に必要な地域である。

国は、有人国境離島法の期限である 2027 年に向けて、「特定有人国境離島地域における人口の社会増」を施策の基本目標として掲げ、地方公共団体による地域社会の維持に関する施策を推進、支援していくこととする。

基本目標：特定有人国境離島地域の人口が定常的に社会増となる状態（転入者数が転出者数を上回る状態）を実現する【2015 年△1,773 人（総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」）】

基本目標を実現するため、ヒトが交流し、それによってモノ・カネが対流し、島内経済が拡大する地域社会を目指す。

具体的には、島外からの定住人口の流入、本土と島との間の継続的な交流、企業の転入、島を応援するリピーター等を増加させ、ヒトの交流を活発にすることで、現場の知恵、発想、意欲を生み出す。これらを地元産品、観光等に関するビジネス上の往来・取引の活発化や観光宿泊客による島内消費の拡大につなげ、島と国内外の間でモノ・カネの対流と島内経済の拡大を生み出す。こうした好循環型の地域社会を構築し、特定有人国境離島地域における人口維持、ひいては継続的な居住を可能とする環境整備を図ろうとするものである。

このためには、自然、歴史・文化等、個々の国境離島の独自性に着目して、産品や食の開発、観光客誘致や移住促進、企業誘致、教育の場づくり等、多様な分野で魅力を高めるとともに、国内外からヒト、知恵、カネを呼び込むための仕掛けを作る必要がある。

「交流・対流・循環」を生み出すための施策の方向は、大きく三つである。

##### ① 人の往来・物の移動に係る条件不利性の緩和

特に外海遠隔離島であることによって生じている人の往来・物の移動に関する条件の不利性を緩和すること。

##### ② 交流促進のためのきっかけづくり

地域外の人々に対して、特定有人国境離島地域に観光で訪れたい、移住して起業したい又は働きたいというきっかけをつくること。

##### ③ 島の魅力の再発見と島での人づくりの推進

地域外との交流を通じて、島の魅力を再発見し高めるとともに、島におけ

る「人づくり」を進めること。

この3つの施策の方向性を踏まえ、国及び地方公共団体は、航路・航空路運賃の低廉化、生活及び事業活動に必要な物資の費用負担の軽減、雇用機会の拡充、漁業経営の安定的確保等に総合的に取り組む。

## （2）国、地方公共団体の役割

国境離島ならではの強みや魅力は、その地域の現場で働き、実際に生活する人がその生業を通して作り上げるものである。市町村は、現場の事業者のチャレンジ意欲を喚起し、地域の魅力や情報を発信していくなど、地域の民間主体を巻き込み、寄り添いながら官民一体で交流拡大のための取組を実践していく役割を担う。その際、地域社会の維持が有人国境離島の活動拠点としての機能を維持するために行われるものであるという施策の意義を意識し、地域の民間主体等にも認知してもらうよう努めるものとする。

都道府県は、市町村を助け、市町村間の連携、本土等のパートナーとの連携を促進し、国との間をつなぎ、国とともに財政的・人的支援や情報提供・発信を行う役割を担う。また、地域商社、日本版DMO<sup>1</sup>（以下「DMO」という。）の創設等、島と国内外をつなぐローカルブランディング<sup>2</sup>等の取組については、市町村とともに前面に立って、実践する。

国は、財政的な支援に加えて、人的ネットワークや情報・ノウハウ面で制約がある地域の主体の弱みを補うため、特定有人国境離島地域の地域間連携の促進や、域外のパートナーとの連携・交流の機会を提供するなど、「交流・対流・循環」につながる取組を都道府県、市町村と協力して進めていくものとする。

## （3）離島振興関連施策との整合性の確保

離島振興法（昭和28年法律第72号）では、離島の自立的発展を促進し、島民の生活の安定及び福祉の向上を図るとともに、地域間の交流を促進することにより、離島における定住の促進を図ること等を目的として、離島振興対策実施地域の振興に必要な財政・税制上の措置等を講ずることとしている。

特定有人国境離島地域は離島振興対策実施地域でもあることから、国及び地方公共団体は、引き続き、離島振興法に基づく各種離島振興施策を講じ、離島の自立的発展を促進しつつ、これらの施策と整合的に、地域社会維持に関する施策を推進していくものとする。

## （4）地方創生関連施策との一体的推進

---

<sup>1</sup> 観光地域づくりの中心となる組織。DMOは、Destination Marketing/Management Organizationの略

<sup>2</sup> 地域資源・技術を活用した商品・サービスの販路開拓やブランド化

国は、平成 28 年 12 月に改訂（平成 28 年 12 月 22 日閣議決定）を行った「まち・ひと・しごと創生総合戦略」（平成 26 年 12 月 27 日閣議決定）において、人口減少と地域経済縮小の克服、まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立を基本的な考え方に掲げ、「地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする」「地方への新しいヒトの流れをつくる」等、地方創生の深化に向けた施策を推進していくこととしている。

この方針に基づき、地方創生はすでに本格的な「事業展開」に取り組む段階となっており、今後は、急速な社会減及び自然減が予想される市町村等への取組強化が重要な課題となっている。

このため、都道府県及び市町村は、地方創生関連施策を更に深化させる観点から、特定有人国境離島地域における地域社会維持の関連施策を、地方版総合戦略及びこれに基づく地方創生関連施策と一体的に進め、相乗効果が得られるよう努めるものとする。

## （５）施策の推進のための予算措置及びその活用

### ① 地域社会維持交付金の創設及びその活用

国（内閣府）において、地方公共団体が有人国境離島法第 10 条の規定に基づく都道府県計画（以下「都道府県計画」という。）の円滑な推進その他の施策の実施を支援するため、特定有人国境離島地域社会維持推進交付金（以下「地域社会維持交付金」という。）を創設した。

地域社会維持交付金の事業実施主体である都道府県及び市町村は、その活用の際して、それぞれの地域の特性を踏まえた優位性・潜在力を見極めつつ、地域社会維持に資する観点から真に効果的な事業への選択と集中を図るとともに、事業者に寄り添って支援するものとする。

### ② 離島活性化交付金の積極的な活用

国（国土交通省）は、特定有人国境離島地域の戦略産品に係る輸送コスト低廉化及び品質管理に資する機材等の導入支援について拡充を行った。

特定有人国境離島地域の関係都道府県及び市町村は、離島活性化交付金（国土交通省）を積極的に活用して、定住促進・交流促進・安全安心の向上に係る事業を実施し、定住の促進等を図る。その際、真に効果的な事業への選択と集中を図り、事業者に寄り添って支援するものとする。

### ③ 特定有人国境離島漁村支援交付金の創設及びその活用

国（水産庁）において、特定有人国境離島地域において漁業集落が行う新た

な漁業又は海業<sup>3</sup>に取り組む者などへの支援を行うため、特定有人国境離島漁村支援交付金を創設した。

また、特定有人国境離島地域の関係都道府県及び市町村は、この交付金を積極的に活用して、離島における雇用を創出し、漁業集落の維持・発展を図るものとする。

#### ④ 地方創生推進交付金の積極的な活用

特定有人国境離島地域の関係都道府県及び市町村は、地方創生推進交付金（内閣府）等を積極的に活用して、官民連携、政策間連携、地域間連携により、地域社会維持のための戦略づくり及び戦略の推進に主導的な役割を果たしていく。

このため、国（内閣府）は、特定有人国境離島地域からの地方創生推進交付金の申請については、申請事業数の上限やハード事業の割合について要件緩和を行うことにより、活用の促進を図るものとする。なお、都道府県及び市町村は、特定有人国境離島地域に係る地域再生計画を定める場合には、都道府県計画と相互に整合を図るものとする。

#### ⑤ その他予算措置

地方公共団体等は、特定有人国境離島地域の地域社会の維持を図るため、上記①～④のほか、農林水産省の新規就業者対策、6次産業化支援対策、厚生労働省の地域雇用開発助成金、民間機関を活用した職業訓練機会の確保その他の既存の予算措置についても、積極的に活用するものとする。

### Ⅲ－２ 特定有人国境離島地域の地域社会の維持に関する施策の基本的な事項

地方公共団体においては、地域社会の維持に関する施策を行うに当たって必要な施策を推進することとし、とりわけ以下に掲げる取組を強力に進める。国はこれに関する必要な支援を行うものとする。

#### 1 国内一般旅客定期航路事業・国内定期航空運送事業等に係る運賃等の低廉化

##### （１）現状と課題

特定有人国境離島地域では、島内だけで医療福祉、教育、買い物、文化、娯楽等の住民生活が完結せず、本土と離島や離島間の往来が必要不可欠である

---

<sup>3</sup> 「海業」とは、所得機会の増大を図るため、漁村の人々が、その住居する漁村を核として、海や漁村に関する地域資源を価値創造する取組。事例としては、水産物の直売、漁家民宿、体験漁業、釣り等がある。

が、現状では往来に係るコストは本土に比べて高い。継続的な居住を可能とし、特定有人国境離島地域からの人口流出を抑制するための環境整備を図る必要がある。

また、特定有人国境離島地域に係る航路に就航する船舶は、老朽化が進んでいるものも多い状況にある。

## (2) 講ずべき対策

(1) の現状と課題を踏まえ、地方公共団体は、地域社会維持交付金（内閣府）を活用して、離島住民及びこれに準ずる者を対象に、特定有人国境離島地域とその他の本邦の地域及び特定有人国境離島地域内を連絡する航路・航空路の運賃等を低廉化する。

また、航路事業者が将来の船舶建造のために現行の旅客運賃を引上げようとする場合には、地方公共団体は、地域社会維持交付金を活用して、一定の条件の下、これに伴う運賃負担増を抑制できることとする。

## 2 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減

生活に必要な物資には、生活必需物資、嗜好品等様々なものがあり、輸送コストが価格形成に与える影響は物資の種類や地域の状況等によって様々である。また、近年のeコマースの拡大もあり、本土と変わらない宅配料金にて配達されるサービスも拡大しており、以前よりも不利性が緩和されている状況も見受けられる。

他方、特定有人国境離島地域を含めた離島におけるガソリンの流通コストは、島の大きさ、流通経路等により本土と比べて割高となっている。このため離島のガソリン流通コスト対策事業（資源エネルギー庁）により、輸送形態と本土からの距離を踏まえた補助単価を設定し、実質的なガソリン小売価格が下がるよう支援措置を継続する。

また、離島地域は石油製品の流通コストの高さに加え、自然現象により安定供給上の問題もあることから、離島への石油製品の安定・効率的な供給体制の構築支援事業（資源エネルギー庁）を通じて、地域の実情を踏まえた石油製品の流通合理化、安定供給対策の検討・策定の支援を継続し、このうち特定有人国境離島地域からの申請については優先的に採択する。

事業活動に必要な物資に関しては、地方公共団体は、地域社会維持交付金（内閣府）及び離島活性化交付金（国土交通省）を活用して、農水産品及び戦略産品の移出及び当該産品の生産又は移出に必要な原材料等の移入に係る輸送コストの低廉化を支援する。

## 3 雇用機会の拡充等

### 3.1 農林水産業の再生

## (1) 現状と課題

特定有人国境離島地域における基幹産業は、主として農林水産業を中心とする一次産業であるが、一部で移住者による新規就業の動きはあるものの、総じていえば、若年層の流出が続き、後継者・担い手の不足、産業の衰退を招いている。特に、近年では、人手が必要な時期において十分な人手が確保できない問題が顕在化している。

また、特定有人国境離島地域の農林水産品の出荷については、気象や海象に左右され、かつ、割高な輸送コスト、限られた輸送手段や出荷設備による販売先の制約等から、本土はもとより他の離島地域と比べても極めて厳しい競争環境にある。特に鮮度が重要な農水産品の品目については、出荷に当たっての条件不利性が著しい。

こうした状況を改善するためには、まずは、農水産品等の出荷に係る輸送コストを低廉化するとともに、地元産品のブランド化・販路拡大の取組や、収穫したものを加工、冷凍、乾燥、活魚輸送等により付加価値を付けて供給するような取組も促進すべきである。これに際して、離島側においては、行政と生産者、生産者団体等が連携して、本土側（消費地側）のパートナーとなり得る企業等に対して島の独自性を持つ地域産品を売り込む地域商社機能を作り、マーケティングの実施、産品の供給体制や一定の供給ロットの確保、販路拡大を図っていく取組も有効である。

## (2) 講ずべき対策

(1) の現状と課題を踏まえ、国は、特定有人国境離島地域の農林水産物の生産額を重要業績評価指標（KPI）として設定し、2027年にかけて現在の水準を維持することを目標とする。

重要業績評価指標（KPI）と目標値  
「特定有人国境離島地域の農林水産物の生産額」  
→2027年にかけて現在の水準を維持する  
【2013年 97,252 百万円（2015 離島統計年報）】

### (農水産品等の販路拡大・付加価値向上)

地方公共団体は、地域社会維持交付金（内閣府）、離島活性化交付金（国土交通省）を総合的かつ戦略的に活用して、農水産品及び戦略産品の移出及び当該産品の生産又は移出に必要な原材料等の移入に係る輸送コストの低廉化や戦略産品開発の支援を行うとともに、農業者、漁業者等による品質・衛生管理高度化機材等の導入等を積極的に支援する。

また、市町村、都道府県がそれぞれ協力して、地方創生推進交付金（内閣府）及び地域社会維持交付金を活用し、地域商社の設立・運営を図る取組を検討・促進する。

また、国は、希少性、品質、訴求性の高い離島の産品の取引を行おうとする本土側企業の掘り起こしや需給双方のマッチングに積極的に取り組むものとする。

### （担い手確保・育成対策）

国（農林水産省）は、農林水産業の新規就業者対策、6次産業化支援対策等の予算措置について優先採択枠を設定し、地域の要望に応じて予算配分の拡大を図ることとし、地方公共団体等は積極的にこれらの事業を活用していくものとする。

なお、若年層のみならず、中高年層の間でもリタイア後に特定有人国境離島地域にU I Jターンをして新たに就業するニーズが根強くあり、このようなことも踏まえ、地方公共団体は、既存の事業も柔軟に活用しながら、担い手の確保、育成を計画的に行っていくものとする。

また、地方公共団体は、働き手不足の課題については、島の実情に応じて、人材を一元的に確保して業種ごとの繁忙期に応じてマルチワーカーとして活用する仕組みの構築等、効率的な人材活用に関する取組を検討・推進する。

## 3.2 民間事業者等の創業・事業拡大等の促進

### （1）現状と課題

特定有人国境離島地域は、島内市場の規模が小さく、本土への人・物の往来に時間と経費がかかるなど、民間事業者の創業・事業環境は非常に厳しい状況にあり、新規開業の水準は低くなっている。また、業種横断的に繁忙期等における働き手が確保できないなど、労働力不足が深刻である地域が多く、各産業にとって供給制約となっている現状もある。

他方で、インターネットを始め情報通信基盤が整備された地域においては、eコマースも普及してきたこともあって、離島での暮らしに魅力を感じ、U I Jターンや地域おこし協力隊への参加等により移住し、そこで起業しようとする人の流れも増加しつつある。また、地域社会維持交付金（内閣府）等により、島への人々の動きが促進されることが期待される。

こうした機会を捉えて、特定有人国境離島地域における創業・事業拡大に対しインセンティブを付与し、島内事業者のみならず、移住して創業することへのチャレンジ意欲の喚起や、本土側の企業の事業所の転入等を誘発し、雇用機会の拡充を図っていく必要がある。このほか、雇用開発や職業訓練に積極的に取り組む民間事業者を支援し、雇用機会の拡充と専門的な知識又は技術を有する人材の育成を図る必要がある。

### （2）講ずべき対策

（1）の現状と課題を踏まえ、国は、特定有人国境離島地域の平均開業率を

重要業績評価指標（KPI）として設定し、これが2027年に少なくとも全国並みに達することを目標とする。

重要業績評価指標（KPI）と目標値

「特定有人国境離島地域の開業率」

→ 2027年に全国並みへ引き上げる

【2014年4.5%（推計）（参考）2014年全国平均6.4%（推計）、特定有人国境離島地域が属する都道府県の平均7.0%（推計）（平成26年経済センサス - 基礎調査結果）】

### ① 民間事業者等の創業・事業拡大

地方公共団体は、地域社会維持交付金（内閣府）を活用して、民間事業者等が雇用増に寄与する創業・事業拡大を行う場合に必要な直接的な事業資金（設備資金、運転資金）を支援する。また、国（内閣府）は、新たに創設した、金融機関が島内事業者等に融資する事業資金について利子補給を行う制度（特定有人国境離島地域事業活動支援利子補給金（以下「利子補給金」という。））により創業・事業拡大を更に促進する。

同交付金及び利子補給金の対象は、特定有人国境離島地域の雇用増に直接的につながるのであれば、事業所が島内、島外にかかわらず対象となり得ることから、地方公共団体においては、島内外の産業団体、金融機関等とも密接に連携しながら、島内外を問わず広く同交付金に関する制度周知を図り、事業者公募等を行い、島内外の人々の事業意欲を喚起するものとする。国においても、島に関心の高い層にターゲットを絞った戦略的な広報や、本土側企業に対する制度周知など、交付金の活用の動機付け等を行っていくものとする。

また、国、地方公共団体は、それぞれ連携して、各種支援策に対する認知度を高め、島内外に国境離島に起業、移住することや、事業所を移転することの魅力について、普及啓発、世論喚起を行っていく。

### ② 地方創生による地域ぐるみでの創業・事業拡大の促進

地方公共団体は、地方創生推進交付金（内閣府）を活用して、地域商社、DMOや、技術・技能職等の専門人材育成拠点の創出など、地域ぐるみで行う戦略づくりと戦略推進を行うとともに、当該戦略を実現するための港湾・漁港関連、道路関連等のインフラ整備も主体的に行っていくものとする。

また、一事業者、一業種のみでは対応が難しい働き手の不足の問題については、地方公共団体が主導して、必要に応じて、地方創生推進交付金等も活用しつつ、例えば、島全体の人材派遣会社を設立し、人材を島内外から一元的に確保、訓練して、業種ごとの繁閑期に応じてマルチワーカーとして活用するといった効率的な人材活用に関する取組を検討・推進する。



### ③ 漁業集落の維持のための取組

特定有人国境離島地域においては、漁業集落が数多く存在し、その維持が地域社会の維持にとって不可欠であることから、地方公共団体は、漁業集落が行う新たな漁業又は海業に取り組む者への支援など雇用を創出するための取組である特定有人国境離島漁村支援交付金（水産庁）等を活用して積極的に支援する。

### ④ 雇用開発、職業訓練

国（厚生労働省）は、特定有人国境離島地域等の雇用開発を図る観点から、当該地域等における事業所の設置・整備、雇入れを行った事業主への助成金（地域雇用開発助成金）について、有効求人倍率等の状況にかかわらず助成対象とする措置を講ずる。また、離職者、求職者の職業訓練のため、民間機関を活用した職業訓練機会の確保について、優先配分することにより特定有人国境離島地域での活用促進を図る。

## 3.3 滞在型観光の促進

### （1）現状と課題

特定有人国境離島地域において、観光産業は一次産業と並び島の雇用を支える重要な産業である。雇用機会を拡充する上で、観光振興を図ることは欠かせない。

特定有人国境離島地域は、独特な自然、遠隔性・国際性・異文化性等を背景とした固有の歴史・文化などの地域資源や、海を絡めた体験型の観光資源が潜在的に多く存在する。また、世界遺産やその候補、ユネスコ世界ジオパークといった著名な地域資源を有している地域もある。加えて、海を越えて島を目指すこと自体が旅行目的となり得るといふ魅力がある。

このような有形・無形の地域資源を訴求力のあるストーリーに編集し、発信することで、魅力ある「旅行目的地」として国内外に認知させていくことが必要である。その上で、長く滞在したいと思わせるような魅力ある着地型観光メニューをブラッシュアップ又は開発し、滞在型観光の拡大を通じて、雇用の創出・拡大を図っていく必要がある。その際、滞在日数の長い欧米豪の訪日外国人客をターゲットとした情報発信・受入体制の整備や、教育旅行、スポーツ合宿、企業研修といった特定のターゲットに絞ったマーケティングも有効である。

一方で、事業主の高齢化等を背景に、ホテル、旅館、民宿等の後継者不足による廃業、団体旅行から個人旅行への流れへの乗り遅れ、繁忙期における働き手の不足、路線バス等の島内の二次交通の衰退・撤退等の課題にも直面し、本来有するポテンシャルが十分に生かされているとは言えない。これらの課題に対しては、古民家等の空き家改修、民泊促進を図るほか、一宿泊事業者だけでなく地域全体で帳場、食事提供、送迎、清掃・洗濯等の機能を協業体制で行う

取組や、自転車等のシェアなど、シェアリングエコノミーの導入により、少ない投資で弱点を補いつつ、価値を付加し、業務を効率化していく取組も有効である。

こうした取組を戦略的に講じ、地域の観光産業を持続させていくためには、現地の担い手の本気度、継続性が重要である。このため、島に縁や関心のあるアーティスト、クリエイターを始め、若年層や女性等様々な階層から希望者を募って応援団を組成する等、外部人材も活用しながら、リーダー・担い手の育成、DMOの設立・運営等、現地の推進体制を整備していく必要がある。

また、観光立国の実現に関して基本となる「観光立国推進基本計画」（平成29年3月28日閣議決定）や、「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月30日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）では、訪日外国人旅行者数について、2020年に4000万人（2015年の約2倍）、2030年に6000万人（同約3倍）とする新しい目標を掲げているところである。これを踏まえて、特定有人国境離島地域においても訪日外国人旅行者数の受入れに関する取組を戦略的かつ計画的に実施する必要がある。当面、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催という好機を捉えて、特定有人国境離島地域に訪日外国人旅行者を呼び込むことを意識して取組を進めるべきである。

## （2）講ずべき対策

（1）の現状と課題を踏まえ、国は、特定有人国境離島地域における年間延宿泊者数を重要業績評価指標（KPI）として設定し、これを今後10年間で90万人泊増やすことを目標にする。この目標の達成に向けて島の魅力を増すことにより、入込客数も増加するものと考えられる。

### 重要業績評価指標（KPI）と目標値

「特定有人国境離島地域における年間延宿泊者数」

→ 今後10年間で90万人泊増やす

【2013年3月～2014年2月270万人（2015 離島統計年報）】

地方公共団体は、地域社会維持交付金（内閣府）等を活用して、地域の主体とともに、「もう一泊」（※日帰りから一泊へ、一泊から二泊へ等、滞在時間を延ばすこと）したいと旅行者に思わせるような、島ならではの食や体験といった現地観光サービスの開発・実証、その担い手の育成を行い、着地型観光の充実を図る。また、旅行会社やクルーズ船、チャーター便等の運航会社といった誘客、送客を担う本土側企業への働きかけも同時に行いながら、着地型観光を組み入れた魅力的な滞在プラン、企画乗船券・航空券、旅行商品等の組成、企画及び広告宣伝への支援や販売促進を行う。2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等に関連する外国人旅行者を特定有人国境離島地域に呼び込むための情報発信や商品づくり、受入れ体制の整備についても、地

域社会維持交付金を活用して戦略的に進める。

また、上述の DMO の設立・運営、地域が一丸となって滞在型観光を推進する体制構築、シェアリングエコノミーの体制構築等や観光振興に必要なインフラ整備については、地方創生推進交付金（内閣府）等も活用していくものとする。

加えて、国は、広域的な地域間連携によるボーダーアイランドツーリズム（国境離島観光）に対する国民の関心を喚起する取組や、特定有人国境離島地域の地域資源を生かした商品づくり、情報発信等を行いたい旅行会社、メディア等の掘り起こし、訪日外国人旅行客の誘客、送客等において、地方公共団体と連携して積極的な役割を果たしていくものとする。

#### 4 安定的な漁業経営の確保等

##### （1）現状と課題

特定有人国境離島地域において漁業は重要な産業であり、また、我が国の領海等の保全等に重要な役割を果たしているが、近年、外国漁船による我が国周辺の海域での操業等の課題が発生している。

##### （2）講ずべき対策

国（水産庁）は、特定有人国境離島地域における漁業の重要性に鑑み、漁業者が安定的に漁業を営むことができるよう、特定有人国境離島地域を含む我が国の周辺海域において外国漁船の調査、監視を行う漁船に対する用船料、燃油代等の支援を図る。また、漁業者等が行う環境・生態系の維持・回復や安心して活動できる海域の確保等の取組を支援する「水産多面的機能発揮対策事業」について、特定有人国境離島地域向けに優先採択枠を設定し、その活用を促進する。

### Ⅲ－3 都道県計画の策定及び推進

特定有人国境離島地域を有する都道県は、関係市町村、関係事業者と有機的に連携を図りながら、Ⅲ－2 に掲げる施策に関する基本的な事項を十分に踏まえ、実践すべき具体的な施策を、都道県計画に記載するものとする。

また、都道県計画に記載すべき内容など留意事項を以下に掲げるが、都道県計画は、市町村を含む地元の幅広い発意と創意工夫を取り入れて作成されるものであり、都道県は、基本方針の趣旨に合致するものであれば、地方公共団体独自の取組を含め、以下に記載のない具体的な施策についても、積極的に都道県計画に記載する。

#### （1）計画期間及び基本目標

都道県計画は、社会経済情勢の変化や成果目標の達成状況に応じ、地方公共団体が作成する地方版総合戦略、総合計画、離島振興計画等と整合性を図りつ

つ作成するとともに、一定の期間で見直し、地域社会の状況にきめ細かく対応していくことが重要である。有人国境離島法は10年の時限立法ではあるが、都道県計画は、平成29年度を初年度とした10箇年を前期と後期に区分して、計画期間として概ね5箇年を目途に定めることが望ましい。

都道県は、基本方針に定める「特定有人国境離島地域の人口が定常的に社会増となる状態を実現する」という国の基本目標を踏まえ、都道県計画には、法律の期限となっている10年後の目指すべき中長期展望を設定した上で、地域特性に応じて、計画期間における基本目標を定める。

## (2) 重要業績評価指標及び成果目標

都道県は、以下に掲げる重要業績評価指標（KPI）を設定し、計画期間における具体的な数値に基づく成果目標を定めるよう努め、その達成状況について定期的に評価し、必要に応じて都道県計画及びこれに基づく施策の見直し・改善を行うものとする。

- ① 人口流出抑制・人口流入施策の効果に関する指標（住民人口の転入・転出数等）
- ② 農林水産品等の生産・販路拡大施策の効果に関する指標（農林水産物の出荷（輸送）量、販売額等）
- ③ 農林水産業の担い手確保施策の効果に関する指標（新規就業者数、就業人口等）
- ④ 創業・事業拡大促進施策の効果に関する指標（開業件数、開業率、設備投資額、新規雇用数等）
- ⑤ 滞在型観光促進施策の効果に関する指標（延宿泊者数、入込客数、旅行者の滞在時間、宿泊滞在日数、消費金額、訪日外国人旅行者数及び延べ宿泊者数等）
- ⑥ 人の往来、交流拡大施策の効果に関する指標（航路輸送旅客数、航空輸送旅客利用者数等）

## IV その他重要事項

### 1 啓発活動

有人国境離島地域は、日本国民が居住することにより、保全に関する活動拠点としての機能を有しているだけでなく、海、山、海岸、森林、動植物などの豊かな自然や、時に厳しい気象環境の中で、人々が暮らしながら、築き、育んできた文化がある。中には、世界遺産、ジオパーク、国立公園・国定公園等に指定されているものもあるが、それらに限らず、澄み渡る海や水平線に落ちる夕日といった身近な自然や、食文化・生活文化などの身近な文化も人々を温かく迎え、驚きや感動、癒しなどを与えてくれる。

国及び地方公共団体は、このような離島の有する魅力や「親しみやすさ」を活かして、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の意義に関する国民の理解と関心を深めるよう、広報その他の啓発活動を行う。

### 2 その他施策の推進に関する事項

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のため必要な施策を策定及び実施するため、国においては内閣府が中心となり、関係行政機関が講ずる施策の総合調整を行う。関係行政機関は、内閣府と緊密な連携を図り、基本方針に示された方向に沿って、必要な措置を講ずるものとする。

国及び有人国境離島地域をその区域に含む都道府県は、毎年度、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のための措置の実施状況を確認し、緊密に情報を共有する。その際、特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持のための措置については、PDCA メカニズムの下、具体的な数値目標を設定し、政策効果を客観的な指標により検証し、必要な改善等を行うなど、施策の効果検証を実施する。

国は、必要に応じ、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のための措置に関して、有識者などから助言を受け、その助言を踏まえて措置の内容の充実及び見直しに努めるものとする。

国及び特定有人国境離島地域をその区域に含む都道府県は、上記検証結果等を踏まえ、必要に応じて、基本方針、都道府県計画を改訂するものとする。

## 別表

有人国境離島地域の名称	有人国境離島地域を構成する離島	都道府県	市町村	備考
利尻・礼文	礼文島	北海道	礼文町	特定有人国境離島地域
	利尻島		利尻町 利尻富士町	
天売・焼尻	焼尻島 天売島	北海道	羽幌町	
奥尻島	奥尻島	北海道	奥尻町	特定有人国境離島地域
小島	小島	北海道	厚岸町	
金華山	金華山	宮城県	石巻市	
飛島	飛島	山形県	酒田市	
伊豆諸島北部地域	大島	東京都	大島町	
	利島		利島村	
	新島 式根島		新島村	
	神津島		神津島村	
伊豆諸島南部地域	三宅島	東京都	三宅村	特定有人国境離島地域
	御蔵島		御蔵島村	
	八丈島		八丈町	
	青ヶ島		青ヶ島村	
小笠原諸島	父島 母島 硫黄島 南鳥島	東京都	小笠原村	
粟島	粟島	新潟県	粟島浦村	
佐渡	佐渡島	新潟県	佐渡市	特定有人国境離島地域
舩倉島	舩倉島	石川県	輪島市	特定有人国境離島地域
隠岐諸島	島後	島根県	隠岐の島町	特定有人国境離島地域
	中ノ島		海士町	
	西ノ島		西ノ島町	
	知夫里島		知夫村	
見島	見島	山口県	萩市	特定有人国境離島地域

沖の島	沖の島 鵜来島	高知県	宿毛市	
対馬	対馬 海栗島 泊島 赤島 沖ノ島 島山島	長崎県	対馬市	特定有人 国境離島 地域
老岐島	老岐島 若宮島 原島 長島 大島	長崎県	老岐市	特定有人 国境離島 地域
五島列島	宇久島 寺島	長崎県	佐世保市	特定有人 国境離島 地域
	六島 野崎島 納島 小値賀島 黒島 大島 斑島		小値賀島町	
	中通島 頭ヶ島 桐ノ小島 若松島 日島 有福島 漁生浦島		新上五島町	
	奈留島 前島 久賀島 蕨小島 椛島 福江島 赤島 黄島 黒島 島山島 嗟峨ノ島		五島市	
	江島 平島		西海市	
大島・築島	大島	宮崎県	日南市	
	築島		串間市	
甑島列島	上甑島 中甑島 下甑島	鹿児島県	薩摩川内市	特定有人 国境離島 地域
種子島	種子島	鹿児島県	西之表市 中種子町 南種子町	特定有人 国境離島 地域
	馬毛島		西之表市	
屋久島	屋久島 口永良部島	鹿児島県	屋久島町	特定有人 国境離島 地域
三島	竹島 硫黄島 黒島	鹿児島県	三島村	特定有人 国境離島 地域
吐噶喇列島	口之島 中之島 諏訪之瀬島 平島 悪石島 小宝島 宝島	鹿児島県	十島村	特定有人 国境離島 地域

奄美群島	奄美大島	鹿児島県	奄美市 大和村 宇検村 瀬戸内町 龍郷町	
	加計呂麻島 請島 与路島		瀬戸内町	
	喜界島		喜界町	
	徳之島		徳之島町 天城町 伊仙町	
	沖永良部島		和泊町 知名町	
	与論島		与論町	
沖縄諸島	沖縄島	沖縄県	那覇市ほか	
	伊平屋島 野甫島		伊平屋村	
	伊是名島		伊是名村	
	宮城島		大宜味村	
	古宇利島		今帰仁村	
	屋我地島		名護市	
	伊江島		伊江村	
	瀬底島		本部町	
	水納島		本部町	
	伊計島 宮城島 平安座島 浜比嘉島 津堅島		うるま市	
	久高島 奥武島		南城市	
	栗国島		栗国村	
	渡名喜島		渡名喜村	
	久米島 奥武島 才一八島		久米島町	
	座間味島 阿嘉島 慶留間島		座間味村	
	渡嘉敷島 前島		渡嘉敷村	
	大東列島		北大東島	沖縄県
南大東島		南大東村		
宮古列島	宮古島 伊良部島	沖縄県	宮古島市	



	池間島 来間島 下地島 大神島			
	多良間島 水納島		多良間村	
八重山列島	石垣島	沖縄県	石垣市	
	西表島 小浜島 波照間島 竹富島 黒島 鳩間島 由布島 新城島上地 嘉弥真島 新城島下地 外離島		竹富町	
	与那国島		与那国町	