

2

交通通信の確保

(1) 港湾

本土から約1,000km 離れて位置する小笠原諸島において、港湾施設は住民生活の維持、産業の振興等に必要不可欠であり、復旧以降、施設整備や改良が着実に進められてきている。

父島の二見港については、本土と小笠原を結ぶ唯一の交通アクセスの拠点として、また、周辺海域の監視や避難・補給基地等としての役割を担っており、定期船が使用する岸壁や大型クルーズ船等が使用する係船浮標、防波堤等が整備されている。

母島の沖港については、父島と母島とを結ぶ海上交通の母島における拠点であり、定期船や貨物船が使用する岸壁、漁船用の船揚場、物揚場、防波堤等が整備されている。

これらの施設整備により、定期船等の安定的な就航が可能になっており、住民生活の安定及び産業振興に大きく貢献している。

現状と課題

- 船舶の大型化により、母島の沖港の泊地の水深が部分的に不足している。
- 復旧後、整備してきた港湾施設の老朽化が進行しており、施設の機能確保のための維持管理が課題となっている。
- 地震・津波により被災した場合、応急・復旧活動に必要な人員や物資等を一度に大量に搬出入するため、被災した父島の二見港に船舶が接岸できる岸壁等の施設が必要である。
- 父島・二見港の船客待合所において、定期船着発時の来島者等の混雑が常態化していることから、利便性向上が求められている。
- 母島の沖港港内は、海象条件が厳しくなる冬の時期に、季節風や波の影響を受け、定期船の欠航や運航時間の変更を余儀なくされているため、定期船のより安定した運航確保が課題となっている。
- 激甚化することが想定される台風などの自然災害が起ころうとも停電・通信障害が発生しない港湾を実現するために、無電柱化を推進する必要がある。
- 台風・地震発生後における港湾施設の状況確認は、安全を確保した上で人的作業により実施している。そのため、関係者間の情報共有や復旧に向けた方針決定にも時間を要している。
- 二見港で停泊中のおがさわら丸がエンジンを稼働させ発電を行うことによりCO2が発生している。



二見港（父島）

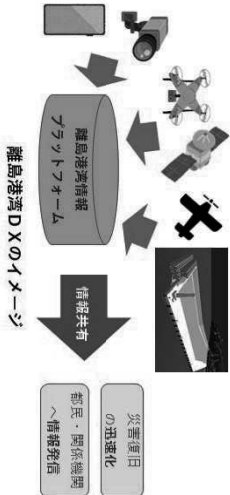


沖港（母島）

今後5年間の取組

具体的取組	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
泊地のしゅんせつ			継続		
施設の機能保全・計画的な維持管理			継続		
二見港緊急輸送用岸壁の整備			設計・工事		
二見港船客待合所の建替え等検討			検討・調査		
沖港沖防波堤等の整備			検討・調査・設計・工事		
無電柱化の推進			検討・調査・設計・工事		
離島港湾 DX の推進			運用・運用状況を踏まえた改良を適宜実施		
二見港陸電施設の導入等検討			検討・調査		

- 沖港の泊地においてしゅんせつを実施する。【部】
 - 既存施設の機能保全を図るため、維持管理を計画的に行っていく。【部】
 - 二見港において、最大規模の地震・津波に対応した緊急輸送用岸壁の整備を進めていく。【部】
 - 港湾施設利用者の利便性・快適性を高めるため、二見港の船客待合所の建替え等について検討していく。【部】
 - 沖港の静穏度向上のため、沖防波堤の整備等に向けた取組を進める。【部】
 - 島の玄関口として、定期船が発着する二見港、沖港を整備対象として、無電柱化を推進していく。【部】
 - 施設等の被災概要をリモートで早期に把握するため、人工衛星やドローンの使用体制及び運用方法を整備する。また、被災施設の復旧設計及び工事等へ活用するため、施設等の3次元モデル化、BIM/CIM※モデル化を進めていく。【部】
- ※BIM/CIMとは
- 測量から設計、施工、検査に至る一連の建設プロセス全体での3次元データ活用
- CO2排出削減に向けて、外部から定期船への電線の供給が可能となる陸電施設の導入等について検討を進めていく。【部】



離島港湾DXのイメージ

2

交通通信の確保

(2) 航路・航空路

小笠原諸島父島と本土とを定期的に結ぶ交通アクセスは、約6日に1便の航路に限られ、片道所要時間約24時間で「おがさわら丸」が運航している。母島への交通アクセスは、父島・母島間をおおむね週に5便、片道所要時間2時間で結ぶ「ははじま丸」が唯一の定期航路である。これまで、唯一の定期貨客船として、住民や来島者の輸送はもとより、生活物資などの必需品の運搬も担っており、安定的な住民生活を支えてきた。

また、「おがさわら丸」のドック期間中の代替船として、「さるびあ丸」が建造されたことにより本土との交通が遮断される期間が解消されるとともに、「ははじま丸」の代替船であった「ゆり丸」が老朽化したため、新たな代替船として「くろしお丸」が建造された。

一方、航空路については、小笠原航空路協議会の場などを通じて、関係者間の合意形成を図りながら検討を進めている。現在、より実現性の高い洲崎地区に絞り、飛行場の検討や候補となる航空機の調査を実施している。また、世界自然遺産である貴重な自然環境に配慮するため、環境調査等を行っている。



おがさわら丸



ははじま丸



さるびあ丸
(おがさわら丸代替船)



くろしお丸
(ははじま丸代替船)

現状と課題

- おがさわら丸の約2～3週間のドック期間中の代替船は運航回数が1回に限られ、村民生活や経済に可能な限り影響が少なくなるよう運航スケジュールを調整する必要がある。
- 定期船が長期間にわたり運航困難となった事態に備えた対策が必要である。
- 航空路開設に向けた調査・検討に当たっては、候補となる航空機が開発中であることや、世界自然遺産である貴重な自然環境への配慮が必要など様々な課題がある。

今後5年間の取組

具体的取組	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
航路の改善を図るための 運航調整			継続		
実現可能な航空路に係る 調査・検討			継続		

- 小笠原諸島における航路の改善を図るため、おがさわら丸のドック期間中の代替船の運航調整、ははじま丸の折返し便の継続実施などを検討する。なお、これらの取組に当たっては、関係各機関と協議を図りながら進歩管理を行う。【都・村】
 - 国や航路事業者、関係機関と緊密に連携し、定期船が運航困難となった事態に備えて代替船確保等を検討する。【都・村】
 - 航空路の開設については、候補となる航空機に関する詳細な情報を収集するほか、洲崎地区における飛行場建設に関して必要な調査を行い、飛行場の配置や構造などの検討を進める。また、関係者間の円滑な合意形成を図るため、P I※の実施に向けた調査等を引き続き実施する。さらに、コネスコ等が発行したガイダンスが求めるアセスメントの実施に向けた準備を進めていく。
航空路協議会などの場を通じて、国や関係機関とも緊密に連携しつつ検討を重ね、貴重な自然環境と調和した実現可能な航空路案につなげていく。【都・村】
- ※ P I（パブリック・インボルブメント：Public Involvement）とは政策の立案段階や公共事業の構想・計画段階から、住民が意見を表明できる場を設け、そこでの議論を政策や事業計画に反映させる手法のこと。

2

交通通信の確保

(3) 道路・島内交通

都道は集落と港などの主要施設を結ぶ重要な幹線道路であり、日常生活や観光での通行に加え、災害時や緊急時には避難道路としても利用されている。

父島の二見港周辺の都道では、無電柱化や歩道のパブリック化が進められ、小笠原村の玄関口としてふさわしい景観に配慮した都道の再整備を実施してきた。一方、災害防除については、道路巡回に併せて行う日常点検に加え、5年に一度の定期点検、大雨等の際に行う異時点検等により、斜面の状況などの確に把握し、緊急性の高い箇所から計画的に対策を実施して、住民や来島者の安全確保に努めている。

また、村道については、父島では大村奥村地域線及び高浦地域線が、母島では中村地域線が、住民の身近な生活道路として、集落内及び集落周辺を中心に整備されている。

島内交通については、父島では村営バスが運行されており、母島では公共交通がないため、有償運送（乗合タクシー）が行われている。

また、観光事業者等により、レンタカーやレンタルバイクも営業されている。

現状と課題

- 都道は日常生活及び観光での通行に加え、災害時等の避難道路としても利用されるため、安全で快適な道路を整備する必要がある。
- 村道は、都道と一体となって道路網を形成し、地域交通を支え、安全で良好な生活環境の形成に不可欠な基盤施設であるが、中でも橋りょう及びトンネルは塩害等による劣化の進行が特に著しく、安全性の定期点検等、老朽化対策を計画的に実施する必要がある。
- 小笠原諸島の固有の生態系及び貴重な自然環境に配慮した道路整備を行う必要がある。
- 父島集落中心部における村道のインターロッキング等による舗装は、経年による劣化が見られるほか、都道との景観の統一が必要である。
- 父島での村営バスは利用者数が少ないため、観光客も含めた総利用者数を増やす対策の検討が必要であるとともに、車両の老朽化対策も必要である。また、母島での有償運送（乗合タクシー）を安定的に運行する必要がある。
- 環境に配慮した移動手段の導入が必要である。
- 減量化することが想定される台風などの自然災害が起こっても停電・通信障害が発生しない小笠原諸島を実現するために、無電柱化を一層推進する必要がある。

今後5年間の取組

具体的な取組	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
線形改良・孤電整備			継続		
道路災害防除 (土砂崩落・落石防止対策)			継続		
津波避難道路の整備			調査・設計・工事		
計画的な維持管理			継続		
排水性舗装の改良整備			継続		
島内交通の改善検討			継続		
無電柱化の推進			継続		

- 今後も集落内及び集落間を結ぶ道路の幅員狭小・線形不良区間の改良を進めることで、道路利用者の安全性、快適性、観光地へのアクセス性の向上を図るとともに、災害時の安全性を確保する。【都】
- 災害に伴う人的・物的被害や通行止めによる経済的損失、日常生活に影響を及ぼす道路斜面からの落石や崩落等を未然に防止し、道路の安全性を高める。【都】
- 津波等被災時における集落の分断を防止するため、父島における避難道路については、関係機関との調整、住民説明会等での合意形成を図りながら、事業中區間の整備を進めていく。【都・村】
- 引き続き、老朽化した村道の橋りょうやトンネル等について定期点検を行うとともに、長寿命化計画等に基づく保全により、ライフサイクルコストの縮減を図り、計画的・効果的な維持管理を行う。【村】
- 自然環境への影響が大きいと予測される事業については、専門家の意見を踏まえ、適切な対策・調査を実施する。【都】
- 引き続き、父島中心部の村道について、排水性を向上させた改良整備と併せて、都道との景観の統一性を確保するためのインターロッキング等による舗装の再整備を行い、自然環境と調和した景観の形成を図る。【村】
- 村営バスについては、引き続き、運行形態の見直しや住民及び観光客の利便性の向上を図るとともに、収支の改善に努める。母島の有償運送については、引き続き、利用者ニーズに応じた安定的な運行について検討する。【村】
- シェアサイクル等、環境負荷が少なく、周遊の自由度が高い移動手段の活用を検討する。【村】
- 島内の移動手段の確保・維持に向けて、村等の主体的な取組や地域課題の解決に資する取組に対して技術的及び財政的に支援していく。【都】
- 電柱がない区間や供給先が少い数である区間を除き、生活地域や公共施設への電力供給、通信の確保に必要な区間である約13 kmの都道を無電柱化の整備対象とする。整備対象の都道は、防災性向上を早期に実現する観点から、「緊急整備区間」・「優先整備区間」・「一般整備区間」の3つに分類し、計画的に整備を進めていく。【都】

3

産業の振興開発

(1) 農業

復興以降、ほ場造成や農道などの農業生産基盤の整備を進めるとともに、各種試験研究や栽培技術指導により、農業生産体制は充実し、農産物の安定生産や農業の担い手の育成・確保が図られてきた。令和2(2020)年農林業センサスによれば、小笠原村における基幹的農業従事者数は42人で、そのうち65歳以上の占める割合は約48%(20人)である。また、販売農家の戸数は32戸で、施設栽培の普及により農地の効率的な利用が図られており、一戸当たりの平均耕地面積は約56aで、本土と比較して小さい。小笠原村の令和4(2022)年の農業生産額は約1億3千万円で維持傾向にあり、生産額の約47%を/ペシヨソフルーツが占め、次いでトマト・ミニトマト、レモン、マンゴー等で全体の約77%を占めている。小笠原諸島は年間を通じて亜熱帯性の気候を生かした農産物の生産が行われているが、台風や低気圧などによる強風害、塩害等のリスクが常に存在している。こうした小笠原諸島特有の不利性を抱えながらも、温暖な気候等の地域特性を生かした農業生産が行われている。

小笠原諸島の特産品



/ペシヨソフルーツ



島トマト

現状と課題

- 農地の適正利用の責務や売買に関する法的規制がないことや後継者不足等により、農地の転用や耕作放棄が進んでいる。また、未利用農地が多く存在するが、所有者不在の土地が多いことから、農地の流動化が進んでいない。
- 鉄骨ハウスや耐風強化型ハウス等の生産施設の整備により、崩壊する台風など気象条件等に左右されない安定的な生産体制の確立が必要である。一方、施設化の推進は、農業用水不足の要因となることが懸念される。
- 農業生産基盤の整備、地域資源の活用、特産品の生産開発、他産業・地域との連携など総合的な農業振興施策により、生産性や品質を向上させ、農業経営の安定化を図る必要がある。
- 作物、栽培形態の多様化等に伴い、小笠原諸島で従来生産が確認されていなかった新しい病害虫の発生が顕著している。
- 本土への輸送コストが割高になる等、遠隔離島ならではの地理的な不利性を抱えている。

今後5年間の取組

具体的な取組	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
農地の流動化等			継続		
農業生産施設等の検討・整備			継続		
農業被害対策、土壌改良技術指導等			継続		
試験研究、農業技術の改善・普及及び技術指導			継続		
生産物貨物運賃の支援			継続		

- 農地の確保や有効利用を図るため、農業経営基盤強化促進法(昭和55(1980)年法律第65号)に基づき令和7年3月末までに策定する地域計画の策定に向けて、農地中間管理事業の推進に関する法律(平成25(2013)年法律第101号)に基づく農用地利用集積等促進計画等を積極的に活用する。【村】
- 農地造成やかんがい施設等、農業基盤の整備を進めるとともに、耐風強化型ハウスや集出荷施設等の整備を検討し、農業の振興に努める。また、かん水方法の在り方の見直しを関係機関と協議する。【部・村】
- 試験研究及び農業技術の改善・普及に努め、基幹作物の高品質化・高付加価値化・ブランド化の支援、実践に即した技術指導などを行い、生産性の向上及び農業経営の安定化を図るとともに、新規就農者に対する自立支援等を行う。【部・村】
- 病害虫の防除、ノヤセなどによる農業被害対策等を講じるとともに、土壌改良及び地力の維持増進を図る。【部・村】
- 住民生活の安定及び産業の活性化を図るため、地域の実情を踏まえ、海上輸送費の支援を行う。【部】