

宮城県女川町出島の
離島振興対策実施地域の指定解除
(離島指定検討部会報告)

令和 7 年 12 月

国土審議会離島振興対策分科会
離島指定検討部会

宮城県女川町出島の離島振興対策実施地域の指定解除

報告書目次

第1章 国土審議会離島振興対策分科会からの付託内容

1. 離島指定検討部会における検討事項	1
---------------------	---

第2章 架橋に伴う指定解除の検討

1. 対象地域	2
2. 離島振興対策実施地域の指定解除基準	3
3. 現地調査報告	5
4. 意見交換会	12
5. 検討の論点	16
6. 出島架橋の開通に伴う離島地域指定解除の検討結果	17

参考資料 1 宮城県出島の概要	22
-----------------	----

参考資料 2 国土審議会 総務委員会 総務委員会の概要	35
-----------------------------	----

参考資料 3 総務委員会 総務委員会の概要	36
-----------------------	----

第1章 国土審議会離島振興対策分科会からの付託内容

1 離島指定検討部会における検討事項

宮城県に位置する牡鹿諸島は、離島振興法第2条に基づき、昭和30年に網地島が、昭和32年に出島、江島、田代島が、離島振興対策実施地域として指定されている。

このうち、女川町に属する出島においては、平成27年度から令和6年度にかけて出島と本土を結ぶ出島大橋の架橋事業が行われ、令和6年12月19日に架橋が開通したことにより、出島と本土との間が道路で連結された。

離島振興対策実施地域の指定解除基準（令和6年6月14日 第23回国土審議会離島振興対策分科会決定）では、「離島振興法に基づく離島振興対策実施地域を含む島しょに、同法及び他の法律に基づき架橋事業等が行われ、当該島しょと本土との間が道路で連結された場合には、同法にいう「四方を海等に囲まれ」ている離島とはいえないことから、当該地域の全部又は一部について指定を解除するものとする。」とされている。

以上のことから、令和6年6月14日に開催された第23回国土審議会離島振興対策分科会において、「出島架橋の開通に伴う離島地域指定解除の検討について」の検討が、離島指定検討部会に付託された。

離島指定検討部会における検討事項

（令和6年6月14日 第23回国土審議会離島振興対策分科会）

出島架橋の開通に伴う離島地域指定解除の検討について

検討内容

- 令和6年12月（予定）の出島架橋の開通により、宮城県女川町出島と本土との間が道路で連結されることから、現在離島振興対策実施地域として指定されている牡鹿諸島※のうち出島の指定解除について検討する。

※牡鹿諸島
・構成離島：出島、江島（女川町）、網地島、田代島（石巻市）
・人口：392人（令和2年国勢調査）

スケジュール

- 架橋開通後に現地調査及びヒアリング等を実施し、検討結果を離島振興対策分科会に報告する。

第2章 架橋に伴う指定解除の検討

1 対象地域

牡鹿諸島は、宮城県北東部に位置する牡鹿半島周辺の島しょで、出島、江島、網地島、田代島の4つの島があり、そのうちの一つである出島は、女川町の北西部に属し、本土から西に約300mの位置にある、太平洋に面した離島である。

出島は、人口89人（令和6年度末時点）、面積2.63km²、海岸線長14.7km、出島及び周辺の海域は、平成25年5月に「三陸復興国立公園」に指定されており、自然の恵みと驚異、人と自然との共生により育まれてきた暮らしと文化を有している。平成23年の東日本大震災では、津波で大きな被害を受けた。

出島の産業、生活、教育、医療及び防災に資するだけでなく、女川町全体の活性化に寄与することから、本土と出島を結ぶ架橋事業が行われ、令和6年12月19日に開通した。



地図出典：国土地理院ウェブサイト (<https://maps.gsi.go.jp/>)

【離島振興対策実施地域の概要】

指定地域名 : 牡鹿諸島

地域に属する島 : 出島（女川町）、江島（女川町）、網地島（石巻市）、
田代島（石巻市）

都道府県名 : 宮城県

指定回次 : 第6次*

指定年月日 : 昭和32年8月14日（総理府告示第379号）*

*指定回次、指定年月日は出島、江島、田代島の指定について記載。網地島は昭和30年10月18日に指定（第5次）

離島振興対策実施地域の指定解除については、離島振興法に明文化された規定はないが、内閣法制局見解（昭和 52 年 10 月 11 日）によれば、内閣総理大臣（現在は主務大臣（国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣））に離島振興法の目的を達成するため必要か否かの認定の権限及び離島振興対策実施地域の指定の権限を与えており、一定の要件を備えるに至ったときは指定を解除しうるものと解されている。これを踏まえ、これまで離島振興対策実施地域の指定を解除する際には、国土審議会離島振興対策分科会の意見を聴いて、主務大臣が指定を解除する手続きをとっている。

○離島振興対策実施地域の指定解除に関する内閣法制局第 1 部見解

（昭和 52 年 10 月 11 日）

- ①離島振興法第 2 条の規定により内閣総理大臣（注：省庁再編以前）に法第 1 条の目的を達成するために必要か否かの認定の権限及び離島振興対策実施地域としての指定の権限を与えており、一定の要件を備えるに至ったときは、指定を解除しうるものと解する。
- ②離島に架橋が行われた場合に、離島振興対策実施地域の指定を解除すべきか否かについては、架橋より本土より隔絶せる離島の特殊事情よりくる後進性を生む要因が解消されたと認められ、かつ離島振興対策実施地域として特別の対策を講ずる必要がなくなったときに解除が可能である。

離島振興対策実施地域の指定解除基準

(令和6年6月14日 国土審議会 第23回 総務省離島振興対策分科会決定)

離島振興法に基づく離島振興対策実施地域を含む島しょに、同法及び他の架橋事業等（干拓埋立事業等を含む。）が行われた場合の離島振興対策実施地域指定の取扱いについて

離島振興法に基づく離島振興対策実施地域を含む島しょに、同法及び他の法律（これに基づく命令を含む。）に基づき架橋事業等（干拓埋立事業等を含む。以下同じ。）が行われ、当該島しょと本土との間が道路（道路法の規定に基づく道路のほか、農道、林道、漁港関連道等常時公開されている道路を含む。以下同じ。）で連結された場合には、同法にいう「四方を海等に囲まれ」ている離島とはいえないことから、当該地域の全部又は一部について指定を解除するものとする。

指定の解除は、その準備にあてるため、当該架橋等が開通した年度の翌年度末までは離島振興対策実施地域としての指定を継続し、翌4月1日付けで解除するものとする。

ただし、指定の解除に当たり配慮すべき特別な事情がある場合には、当該地域の全部又は一部について、一定の期間、指定の解除を猶予することができるものとする。

○見直し後の指定解除基準の運用に関する留意事項

1. 指定の解除に当たり配慮すべき特別の事情とは、本土との間に常時陸上交通が確保されていない集落が存在し、その状況を改善するために事業中の道路の事業がある場合のほか、離島振興計画に位置づけられている離島振興事業のうち、架橋等が開通した際に事業中の公共事業が残っている場合である。

なお、ここでいう常時陸上交通が確保された場合とは、普通自動車が通常特段の障害（一時的な交通渋滞による障害を除く。）なく通行できる道路により連結されている状態をいう。

2. 離島地域の指定解除の猶予が妥当であるか否かについては、現地調査等を経て、以下について確認の上、判断する。

- ・離島振興計画において、架橋事業等を受けた当該離島の自立的発展に係るビジョンが明確となっており、その達成のために必要な事業が、架橋等の開通時点まで残っていること。
- ・当該事業の採択過程、事業計画の進捗及び残事業の内容に鑑み、架橋等の開通時点で事業中であることがやむを得ないものであり、その事業完了まで指定解除を猶予するだけの合理性があること。
- ・指定解除を猶予することが、離島としての課題を抱える他の離島振興対策実施地域と比較して、公平性を欠くものではないこと。

3. 指定解除の猶予が妥当と認める場合には、その解除時期をあらかじめ明示する。

3 現地調査報告

1. 調査概要

「第1章1 離島指定検討部会における検討事項」に記載のとおり、令和6年12月19日の出島架橋の開通に伴う出島の指定解除の検討について、国土審議会離島振興対策分科会より、離島指定検討部会に付託されたことを受け、その検討に必要な現地調査及び地元住民等との意見交換を行った。

なお、現地調査の時期は、架橋による効果等を確認するため、架橋の開通（令和6年12月19日）から一定の期間を経過した、以下日程で実施した。

日 程 令和7年9月16日（火）

調査委員 國土審議会 離島振興対策分科会 離島指定検討部会

特別委員 小田切徳美（明治大学教授）

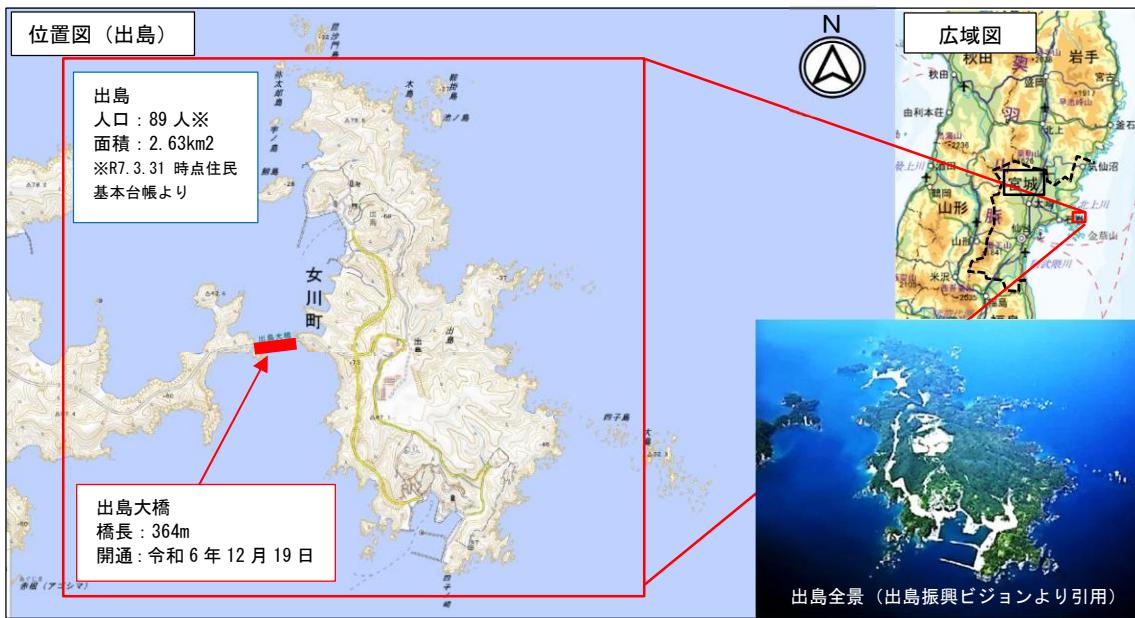
特別委員 山下東子（大東文化大学特任教授）

専門委員 鳥居享司（鹿児島大学准教授）

調査内容 本土との間の常時陸上交通の確保状況

出島架橋による変化 等

2. 出島（宮城県女川町）の概要



地図出典：国土地理院ウェブサイト (<https://maps.gsi.go.jp/>)

離島振興対策 実施地域の指定	昭和30年10月20日（牡鹿諸島 網地島） 昭和32年8月14日（牡鹿諸島 <u>出島</u> 、江島、田代島）
総人口	89人（住民基本台帳より：令和7年3月31日時点）
高齢化率	76.4%
面積	2.63 km ²
海岸延長	14.7 km
航路	架橋開通に伴い廃止、架橋前は3便/日。
産業	一次産業従事者（86.4%） (ギンザケ、ホタテなどの養殖業) 三次産業従事者（13.6%）
生活用水	架橋経由での送水に切り替え予定、架橋前は海底送水管から供給
通信	出島大橋の島側までNTTで光ファイバーを整備予定
医療	東日本大震災により診療所が流失、震災後は月2回の巡回診療を行っていたが、架橋開通に伴い巡回診療が終了
ごみ	架橋開通に伴い陸路による収集運搬、架橋前は航路による収集運搬
教育	島内の小中学校はH24年度に廃校
自然	リアス海岸の島全体が三陸復興国立公園に指定

3. 出島大橋

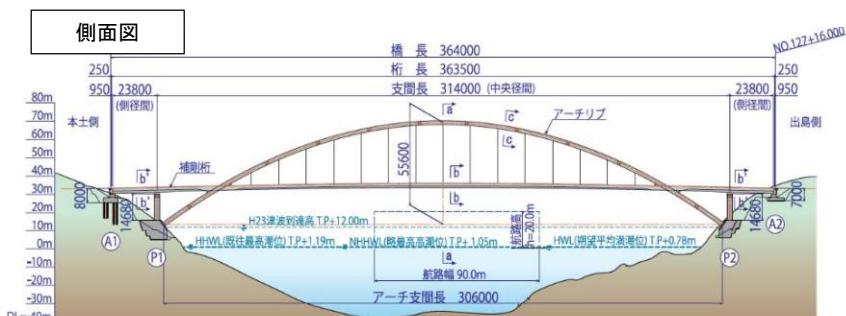
・事業概要

総延長 : L=2,920m (出島大橋 : 橋長 L=364m)

事業期間 : 平成 27 年度～令和 6 年度
(架橋着手 令和 2 年度)

総事業費 : 約 168 億円

開通日 : 令和 6 年 12 月 19 日



出典：女川町ウェブページ（出島架橋事業パンフレット）



国内最大クレーン船による橋梁本体の架設状況

出典：女川町ウェブページ（出島架橋建設事業）



出島大橋での現地視察状況

4. 出島・寺間漁港公衆トイレ新築等整備事業

(概要)

住民要望のほか、出島大橋開通後に観光客が訪れるポイントが漁港となることを見込み、住民の生活基盤である漁港に住民・観光客がともに利用できる公衆トイレを女川町が整備

- ・トイレの整備にあたり、離島広域活性化事業を活用。
- ・トイレの整備により、各漁港が来訪ポイントとして機能しており、観光客・住民ともに想定より利用率が高い。
- ・ユニバーサル型のトイレとなっており、スロープや手すり等を設けて、車椅子の方を含めて誰でも利用できる設計となっている。
- ・出島及び周辺の海域は、「三陸復興国立公園」に指定されていることから、外観は周辺の景観に溶け込むような配色としている。
- ・トイレや水場ができたことから、漁港への釣り客も絶え間なく来訪している。



トイレ視察状況（寺間地区）



トイレ視察状況（出島地区）

5. 出島観光誘導標識等整備事業

(概要)

出島大橋開通後に観光客が増加することを見込み、オーバーツーリズムの未然防止・抑制等のため、島民の意見を取り入れて、設置位置やデザイン、標示内容を検討し、標識を各所に設置。

- ・ 標識の整備にあたり、オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業を活用。
- ・ 観光客と住民との交通トラブル防止に繋がり、開通から今日まで致命的な支障報告は無い。
- ・ 地域おこし協力隊による釣りマナー啓発とのシナジー効果も見られ、漁港の利用状況は良好。
- ・ 釣り客が多い場所に、釣りのマナーや魚種ごとの捕獲サイズを掲示したマナー標識を設置するにあたり、島民と検討した標識内容にした。また、漁港付近での駐車禁止の標識設置にあたり、漁業の作業場に合わせて移動可能な標識とした。



出島観光誘導標識

(出島大橋が一望できる場所に設置された標識)



出島観光誘導標識

上：マナー標識（釣りのマナーや車両通行推奨ルートなどを掲載）

下左：誘導標識（運転者への注意喚起として設置）
下右：駐車規制標識（必要に応じて規制場所を変えられるよう人力で移動可能な仕様）

6. 地域おこし協力隊の活動 (JUURI SAUNA)

(概要)

大工でもある地域おこし協力隊が、島内にある元民宿を改修するとともに、島の間伐材を利用して手造りでログサウナ（ログハウスの建築方法で造られたサウナ）を建築し、サウナ事業を起業。

- ・起業にあたり、女川町の補助金と県のUJIターンの補助金を活用。
- ・地域おこし協力隊が、廃業となった民宿を引き継いでサウナ事業を起業。
- ・サウナ事業を始めたきっかけは、海を保全したいという思いから、森林環境整備の一環として、島の間伐材を利用したログサウナの建築を発案。
- ・ログサウナは、元大工である地域おこし協力隊の手造り。
- ・大型のサウナストーブはフィンランドからの輸入。利用する薪は、島の間伐材を利用し、サウナ後に残った灰は肥料として森に還元。



地域おこし協力隊の手造りログサウナ視察状況



元民宿の小屋をリフォームした、コミュニケーションスペース

7. 民間事業（エコビレッジ izushima villa）

（概要）

東日本大震災で被災し、その後架橋で本土と結ばれた出島において、女川町の総合建設会社が、出島の豊かな自然を生かした SUP（スタンドアップパドルボード）、シーカヤック等のマリンアクティビティを楽しめる滞在型観光施設として、「izushima villa」を整備中。

- ・東日本大震災の津波被害を受けた出島の持続可能な発展と地域活性化を目指して、女川町に本社を構える地元建設会社が事業実施主体となり、滞在型観光施設「izushima villa」の開発を計画。
- ・第1期計画として、海遊びができるポケットビーチ、芝生広場を整備するとともに、SUP、シーカヤック等のマリンアクティビティ体験を実施。2025年8月プレオープン。
- ・第2期計画として、出島の海を望めるヴィラタイプの宿泊施設やサウナ施設、プライベートビーチ等の整備を計画。2027年春オープン予定。
- ・島の自然を満喫しながらスローライフの体験や宿泊を楽しめる場所として期待。



第1期計画の整備状況

写真左下：ポケットビーチでの SUP 体験



第1期計画の整備状況

写真右上：宿泊施設建設予定地

写真中央：工事現場事務所（海が望める仕様）

4 意見交換会

離島振興対策実施地域として指定されている出島の指定解除の検討にあたり、離島指定検討部会構成員、行政機関、地元住民、地域振興関係者において、意見交換会を実施。

・参加者 国土審議会 総務省離島振興対策分科会 総務省離島指定検討部会

特別委員 小田切徳美（明治大学教授）

特別委員 山下東子（大東文化大学特任教授）

専門委員 鳥居享司（鹿児島大学准教授）

出島振興協議会

出島区長

寺間区長

宮城県漁業協同組合女川町支所

一般社団法人 女川町観光協会

一般社団法人 女川未来会議出島プロジェクト 等

地域おこし協力隊

宮城県 企画部地域振興課

女川町 企画課、建設課、産業振興課

・場所 出島集会場（宮城県女川町出島）



意見交換会（全景）



意見交換会（離島指定検討部会委員等）

【意見交換の内容】

(1) 本土と集落の間の常時陸上交通の確保状況

島内には島中央部の出島地区、島南部の寺間地区の2つの集落があり、本土と集落とは県道及び町道により接続していて、本土との間に常時陸上交通が確保されていない集落はないことを確認。

(2) 事業中の公共事業

宮城県離島振興計画（令和5年4月）に位置づけられている離島振興事業のうち、架橋開通後に残っている公共事業は、出島大橋への橋梁点検用カメラ設置事業であるが、令和7年度中に整備が完了する予定であることを確認。

(3) 架橋による変化

①人口

- ・架橋を機に出島に移り住んだ住民は2人と多くない。
- ・出島プロジェクト主催のトークイベントの参加者は、架橋前は20人程度だったが、架橋後は50人程度に増加した。架橋により本土と島の交通が簡便となり、夜のイベントにも参加しやすくなった。
- ・関係人口の変化は非常に重要であり、関係人口を増やすためにも宿泊施設の整備が必要。
- ・現在、トレイルルートのさらなる整備とガイドの実施を検討しており、これを収入に繋げていきたい。
- ・東日本大震災を機に島を離れ、生業である水産業を営むため、漁船により通いで漁業をしている住民が少なくとも10人はいたが、架橋後は陸路での移動が可能となり、当該漁業者の通勤時間が大幅に短縮されている。

②交通

- ・架橋に伴い、既存の離島航路が廃止となる代わりに、陸路での町民バスが1日3便運行しており、主なバス利用者は、自家用車や運転免許を所有していない高齢者で、買い物機会が増加。
- ・町民バスは、島民のほか観光客も利用可能であるが、現行の停留所や時刻表は島民優先で設定されおり、さらなる利便性を高めるために、島民の活用状況や観光客の移動手段としての活用も考慮して、フルオンデマンド運行（利用者の予約に応じて運行時刻や経路を柔軟に設定する運行）の検討を進めている。

③産業

- ・架橋前は本土側の漁港で水揚げ・出荷していたが、架橋後は、出島の漁港で直接水揚げが可能となり、漁業活動全般の利便性向上が図られている。

- ・島内の養殖場所から本土側の各漁港まで約1km～3km程の距離があり、水揚げ物運搬のための燃料費を要していたが、架橋後はこれらの費用が削減されたほか、時化の際の安全性の確保、さらには水揚げから出荷までの時間短縮による鮮度の維持・確保に繋がっている。
- ・養殖業を営む上で必要となる筏や漁網等の資材について、陸路からの調達が可能となり、運搬費用削減や時間短縮が図られ、漁家経営に大きく付与。

④観光

- ・架橋前の訪客数約3千人※に対して、架橋後の訪客数約82千人※と大幅に増加している。
※訪客数は、架橋前後の同時期における約6ヶ月間の訪客数を推計したもの
- ・釣り客が多く、啓発標識の掲示、地域おこし協力隊の協力を得たチラシの配布等、漁業の支障とならないよう、釣り客のマナー向上を呼びかける取組を行っているが、釣り場所や駐車場所などのルールを守らない人がいて困っている。
- ・地域おこし協力隊によるサウナ施設や自然を生かしたトレイルルートなど、出島の新たな観光資源を整備して、観光客を呼び込んでいる。
- ・民間事業者による滞在型観光施設の整備により、豊かな自然環境を生かしたマリンアクティビティ体験を開予定。

⑤生活環境

- ・架橋により救急車による搬送が24時間可能となったほか、夜間の緊急要請への対応が可能となり、緊急搬送に要する時間が短縮された。
- ・架橋後に移動販売車の運行が開始され、日常生活の利便性が大きく向上。
- ・住宅の建設にあたり、従来は重機や資材を台船により運搬していたが、陸路での運搬が可能となり、工期の短縮や輸送費の低減が図られた。
- ・防犯に関して、架橋後に本土の交番から巡回パトロールの実施や、漁港への監視カメラの設置が行われ、防犯体制が強化された。
- ・島の多面的な機能という観点では、架橋前は、密漁者の通報など、監視機能を担っていた面もあり、架橋後も継続していて、密漁者の数は昔ほど多くないと思われる。
- ・介護に関して、島内に介護施設はなく、架橋前は航路を利用して通所系施設を利用していたが、架橋後は通所系施設の車両による送迎が可能となり、利便性が向上。また、訪問系サービス事業者も車両による訪問が可能となつたため、架橋を契機にサービス提供が開始された。

⑥防災

- ・津波警報発令時、架橋前は、船が運行停止となり、本土との交通が遮断されていたが、架橋後は、津波警報発令時でも自家用車等での本土との移動が可能となった。
- ・大規模災害時の避難等について、車両による避難が可能となり、避難行動の迅速化が図られた。

⑦出島の今後の課題

- ・架橋により釣り客を主とする観光客等の増加により、出島の主産業である水産業において、漁港内への駐車や衛生環境の悪化など、漁業活動への影響が生じている。これまでも出島振興協議会を通じて行政・地元住民等が協力して標識やチラシによる啓発等で対応しているが、観光客の集客とあわせてオーバーツーリズム対策を引き続き検討していく必要がある。
- ・観光客の集客に関しては、町民バスのフルオンデマンド化など、観光客に配慮した、利便性の高い交通方法の検討を行っている。
- ・漁業の担い手確保について、ギンザケ養殖業は親子で仕事を引き継いでいるのであまり問題になっていないが、その他の養殖業の承継は難しい課題である。
- ・出島の今後の課題解決に向けて、地元住民と行政等で組織された、出島振興協議会が非常に重要な役割を担っている。架橋前から出島の振興に取り組んでいるが、架橋後も取組を継続するとともに、出島の振興にとどまらず女川町全体の地域の振興も含め、取り組んでいくことが重要。

5 検討の論点

出島架橋の開通に伴い、現在、離島振興対策実施地域として指定されている牡鹿諸島のうち出島の指定解除の検討にあたって、国土審議会離島振興対策分科会第12回離島指定検討部会（令和7年1月10日）において整理された論点は次のとおり。

○論点1

新たな離島指定解除基準に照らし、指定の解除にあたり、配慮すべき特別な事情があるか。

- ・本土との間に常時陸上交通が確保されていない集落は存在するか。
- ・離島振興計画に位置づけられている離島振興事業のうち、架橋が開通した際に事業中の公共事業が残っているか。
- ・事業中の公共事業が残っている場合、指定解除を猶予すべき妥当性があるか。

妥当性を判断する3要素

- 1 離島振興計画において、架橋事業等を受けた当該離島の自立的発展に係るビジョンが明確となっており、その達成のために必要な事業が、架橋等の開通時点では残っていること。
- 2 当該事業の採択過程、事業計画の進捗及び残事業の内容に鑑み、架橋等の開通時点で事業中であることがやむを得ないものであり、その事業完了まで指定解除を猶予するだけの合理性があること。
- 3 指定解除を猶予することが、離島としての課題を抱える他の離島振興対策実施地域と比較して、公平性を欠くものではないこと。

○論点2

出島架橋の整備によって離島としての条件不利性は解消したか。

- ・交通環境はどのように変化したか。
- ・生活利便性はどのように向上した（向上する）か。
- ・島の産業はどのように活性化した（活性化する）か。

(1) 検討内容と検討結果

○本土との間に常時陸上交通が確保されていない集落は存在するか。
●島内には島中央部の出島地区、島南部の寺間地区の2つの集落があり、出島大橋の架橋に伴い、本土と集落とは県道及び町道により接続している。このため、本土との間に常時陸上交通が確保されていない集落は存在しない。
○離島振興計画に位置づけられている離島振興事業のうち、架橋が開通した際に事業中の公共事業が残っているか。
●離島振興計画に位置づけられている離島振興事業のうち、架橋開通後に残っている公共事業は、出島大橋への橋梁点検用カメラ設置事業であるが、現在、事業実施中であり、令和7年度中に整備が完了する予定。仮に当該事業が予定どおり完了せず、令和8年度以降に延長した場合であっても、事業内容から指定解除を猶予すべき妥当性はないと考えられる。
○出島架橋の整備によって離島としての条件不利性は解消したか。
●出島架橋の整備により、本土との間に常時陸上交通が確保され、交通・医療・介護・防災など生活面の利便性が大きく向上するとともに、産業・観光面でも利便性向上や活性化が見られ、「四方を海等に囲まれ」た離島としての条件不利性は解消されたと認められる。 <ul style="list-style-type: none">・ 生活面：救急車による搬送が24時間可能 移動販売車の運行開始により買い物機会が増加 訪問介護サービスが新たに開始・ 交通面：町民バスが1日3便運行され、高齢者の移動手段として機能 大規模災害時の避難等において避難行動の迅速化（車両避難が可能）・ 産業面：出島の漁港での直接水揚げが可能となり、船の燃料費削減や時化の際の安全性が向上 養殖業で必要な資材の陸路での運搬により、運搬費用削減・時間短縮が図られ経営安定化に寄与・ 観光面：訪客数が、架橋前約3千人/6ヶ月から架橋後約8万2千人/6ヶ月と大幅に増加 公衆トイレや標識整備により観光環境が向上 地域おこし協力隊によるサウナ事業や、民間による滞在型観光施設の整備など、新たな観光資源の創出が進行中

(2) 本土と集落の間の常時陸上交通の確保状況

島内には島中央部の出島地区、島南部の寺間地区の2つの集落があり、出島大橋の架橋に伴い、本土と集落とは県道及び町道により接続。



地図出典：国土地理院ウェブサイト (<https://maps.gsi.go.jp/>)

（3）離島振興対策実施地域からの指定解除について

牡鹿諸島の出島について、出島大橋の開通により、本土との間に常時陸上交通が確保されたほか、令和8年4月1日時点において、離島振興計画に位置づけられている離島振興事業のうち、指定解除を猶予すべき公共事業は残っていないことを確認した。

よって、離島振興対策実施地域の指定解除基準に基づく、「配慮すべき特別な事情はない」と認められることから、指定解除することが適当である。

(4) 現地調査等を踏まえての所感、その他特筆すべき事項

離島振興法は、二つの目的があると考えられる。一つは離島としての条件不利性をいかに是正するか、もう一つは、地域の内発的発展をどのように促進するのか。

一つ目の離島としての条件不利性の是正については、架橋によって劇的に変わりつつあるのではないかと考えられる。介護事業者の話や、生活面全般における変化などを見ても、架橋が島民の生活を変えつつあると感じた。

一方、二つ目の地域の内発的発展については、まだまだ課題があると感じた。これは離島振興法上の課題というよりも、町や県、国などの行政全般の課題ということになるのではないか。

出島振興協議会で作成した「出島振興ビジョン」について、振興協議会の方々を中心に、地域の課題や問題を、町や県の支援を含めて、どのように実践レベルで進め、解決していくのかが今後の課題と考える。

架橋により増加が見込まれる観光客について、現在進められているトレイルやサウナの取り組みなどを活かし、地域の素晴らしい自然に対して負荷をかけるのではなく、可能性を同時に運んでくるような関係人口として、継続的に地域に関わりを持っていくような方々をしっかりとつかんでいくことが重要である。また、町の中心部から車で30分かかる至近距離にある島という大きなメリットを、より一層活用していくべきではないか。

さらに、国の政策の一つとして、「ふるさと住民登録制度」の創設が検討されているが、第二の住民票を地域に置く、そして繰り返し地域を尋ねて、場合によっては地域に貢献する、そういう島のふるさと住民票を作るような挑戦をすることも一案であろう。

国土審議会離島振興対策分科会委員
小田切 徳美

参考資料

参考資料1 宮城県出島の概要

参考資料2 国土審議会 離島振興対策分科会、離島指定検討部会の概要

参考資料3 離島振興対策実施地域 指定解除実績

宮城県出島の概要

宮 城 県

宮城県女川町

1. 位置と地勢

出島は女川町の東方に位置し、周囲約 14.7 km、面積 2.63 km²の島で、海岸段丘をなして平坦地が少なく、海岸線は浸食により屈曲し、三陸沿岸特有のリアス式海岸を呈している。

長い年月を経て形成された地形や自然は風光明媚で、昭和 54 年に南三陸金華山国定公園に指定され、その後、平成 25 年 5 月には三陸復興国立公園に指定されており、黒潮海流の影響を受け、温暖少雨で冬季の降雪もほとんどなく、温暖な気候である。

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災前は、島北部の出島地区、島南部の寺間地区に居住していたが、震災後、出島地区の住民は島中央部の高台へ、寺間地区の住民は島南部既存集落地の近接高台へそれぞれ集団移転している。



2. 畦島振興対策実施地域の指定

第 6 次指定（指定年月日：昭和 32 年 8 月 14 日 総理府告示第 379 号）

3. 人口、世帯の状況

出島の人口及び世帯は、東日本大震災前の平成 21 年度末時点では 508 人 196 世帯であり、島北部の出島地区、南部の寺間地区に集落を形成し、各々の漁港を中心として水産業を生業に生活していた。

震災前は島内に漁業協同組合の出張所や簡易郵便局のほか、小中学校及び保育所、国民健康保険診療所、個人商店などがあったことから、日常生活は島内である程度完結していた。

なお、小中学校の教員については、島内教員宿舎があったことから、週の始めに来島し、週末には本土側へ戻る勤務形態となっていた。

震災後、島内にあった小中学校の閉校や診療所の閉鎖などにより急激に人口が減少し、令和元年度末時点では 113 人 70 世帯、令和 6 年度末時点では 89 人 58 世帯となっている。

震災を機に島を離れた島民の中には子育て世帯も含まれ、少子高齢化が著しく進んだ要因の一つとなっており、平成 21 年度末時点で 42.3% であった高齢化率は、令和元年度末時点で 72.6%、令和 6 年度末時点で 76.4% まで上昇し、令和 6 年度末時点の町全体の高齢化率 39.7% と比較しても高い数値となっている。

出島の人口と高齢化率の推移（住民基本台帳より：3月 31 日時点）

	人口（人）	高齢化率（%）	世帯数（世帯）	減少率（%）
平成 21 年度	508	42.3	196	
令和元年度	113	72.6	70	▲77.8
令和 6 年度	89	76.4	58	▲21.2

なお、出島という地域に魅力を感じ、移住された方が一般社団法人女川未来会議 出島プロジェクトを立ち上げ、架橋前から出島振興に携わっている。

また、同団体では地域おこし協力隊を積極的に受け入れ、隊員と一緒に出島振興に向けた取組を行っている。

本町における地域おこし協力隊の推移

	令和 5 年度末	令和 6 年度末	令和 7 年 6 月
女川町全体	5 人	15 人	18 人
うち出島プロジェクト	3 人	6 人	8 人

4. 町の財政状況

女川町の令和 5 年度の一般会計の決算状況は、歳入 145 億 2,112 万 1 千円に対し、歳出は 134 億 2,856 万 4 千円となっており、対前年度比でそれぞれ 2.6%、2.5% の増となってい

いる。

本町の歳入面の特徴として、女川原子力発電所の償却資産を含む固定資産税が地方税の約 8 割を占めており、原子力発電所立地以降、平成 25 年度から平成 28 年度を除き普通交付税の不交付団体であったが、固定資産の減価償却に伴う歳入減少により、令和 3 年度から交付団体となっている。

なお、女川原子力発電所 2 号機の再稼働に伴う安全対策工事の完成により固定資産税収

入が大幅に増加し、令和7年度から再び不交付団体となっている。

歳出面では、東日本大震災からの復旧・復興事業のピークであった平成29年度以降、普通建設事業を中心に減少しているが、出島架橋建設事業などの大型事業が残っていたため震災前の水準（平成21年度決算：約62億円）の2倍強となっている状況である。

財政状況（一般会計）

	令和4年度決算 A	令和5年度決算 B	差引 B-A
歳入	14,155,618千円	14,521,121千円	365,503千円
歳出	13,107,283千円	13,428,564千円	321,281千円
財政力指数	0.97	0.93	▲0.04
実質公債費比率	5.5%	5.9%	0.4%pt
経常収支比率	85.1%	89.0%	3.9%pt

5. 産業の状況

出島の基幹産業は恵まれた海域条件を活かした水産業で、島内には第1種漁港が2漁港あり、ホタテ、ほや、ギンザケ等の養殖業が盛んに行われており、特にギンザケにおいては、全国の生産量のうち約8%を占めているほか、宮城県漁業協同組合女川町支所の令和6年中の水揚げのうち約20%を出島が占めている。

震災前には148名の漁業協同組合員がいたが、震災を機に島を離れた者もあり、令和7年4月1日現在では68名となっている。

出島の唯一の宿泊施設であった民宿出島については、現在は廃業しており、島内で飲食や宿泊ができる施設が無い状況となっている。

なお、島内の2漁港（出島漁港、寺間漁港）については、震災により被害を受けたが、復旧・復興事業により現在は復旧しており、漁業活動に支障は無い状態である。

令和2年国勢調査による出島の産業別の就業者数

	就業者数	事業所数*
第1次産業	38人	0事業所
第2次産業	0人	0事業所
第3次産業	6人	3事業所

*事業所数については、「令和3年経済センサス - 活動調査」による

養殖ギンザケ生産量（単位:t）

	令和4年	令和5年	令和6年
全国	20,220	22,100	16,700

全国のうち宮城県	17,528	18,200	13,000
宮城県のうち出島	1,665	1,857	1,349

6. 観光の状況

出島は三陸復興国立公園に指定されており、風光明媚な自然を活かしたトレイルルートや縄文時代の配石遺構などの観光資源があるが、トレイルルートのガイドを担っている一般社団法人女川未来会議 出島プロジェクト（以下「出島プロジェクト」という。）によれば、架橋前のトレイルルート利用に関する問い合わせはほぼ無く、出島を訪れる観光客は豊富な水産資源を目当てとした釣り客が主であった。

令和4年12月には、行政、島民、出島プロジェクト、地域おこし協力隊により、架橋後の出島振興の検討を行う場として「出島振興協議会」を立ち上げ、令和6年3月には「出島振興ビジョン」として取りまとめを行っている。

出島振興ビジョンに基づく訪客受入体制整備としては、行政において公衆用トイレや案内看板、駐車場を整備したほか、民間側ではトレイルルートの整備やガイドの実施、出島大橋開通に合わせたサウナ施設の開業、釣り客向けのガイドマップの作成などに取り組んできたところであり、今後、民間事業者において滞在型施設の整備が計画されるなど、出島における受入体制整備は着実に進捗している。

(参考) 女川町の観光入込客数の推移

年	令和4年	令和5年	令和6年
日帰り客	240,547人	343,101人	421,897人
宿泊客	30,103人	37,404人	37,488人
総数	270,650人	380,505人	459,385人

7. 交通の状況

①道路

出島の島内を県道出島線が南北に縦断しており、高台移転した集落や集落間を結ぶ町道により島内の道路網を形成している。

島内の西側を縦断する県道出島線については架橋前に整備されていたが、東日本大震災後の高台移転に伴い、出島団地と寺間団地を結ぶ町道出島・寺間線を拡幅し、島内の道路網整備が図られた。

なお、出島大橋の供用開始により島内の自動車交通量が増加している状況であるが、町道の一部に狭小区間が残っており、今後、出島振興ビジョンに基づく土地利用計画を勘案しながら道路整備計画を検討する必要がある。

②港湾

島の北側に出島漁港、南側に寺間漁港があり、架橋前までは本土と出島を結ぶ定期航路が運航されていた。

③航路

架橋前は本土と出島を結ぶ定期航路が 1 日 3 往復運航されていたが、架橋後の令和 7 年 3 月 30 日をもって廃止となっている。

④バス路線

島内にバス路線はなく、島内の主たる移動手段は自家用車や原動機付自転車である。

8. 生活環境の状況

①水道

架橋前は、昭和 40 年に 100mm の海底送水管を布設し本土から水道水を供給していたが、出島架橋整備と併せ上水道管添架工事を行っており、出島側の工事完了後は出島大橋経由で供給を行う予定である。

なお、既設の海底送水管については、出島大橋経由の供給切り替え後も予備的に存置することとしている。

②廃棄物

架橋前は、ごみ・し尿共に離島航路を利用し、島内での収集後、本土の処理施設で処理を行っていた。

架橋後は、ごみ・し尿共に出島大橋を利用して陸路による収集運搬を行っている。

③電気

架橋前から島内での普及率は 100% であったが、出島架橋整備と併せ送電線添架工事を行っており、現在は出島大橋経由で供給している。

④電話（通信）

電話は各家庭に普及している。なお、光ファイバー通信等のブロードバンドサービスは未整備である。

⑤医療

東日本大震災前は国民健康保険診療所で診療を行っていたが、震災により全壊流失している。

震災後は、女川町地域医療センターが月 2 回訪問し、出島集会所で巡回診療を行っていたが、令和 6 年 12 月をもって巡回診療は終了している。

⑥消防

島内における消防体制は、架橋前は島民の消防団による地域防災及び本土からの人員等輸送による消防体制となっていたが、架橋後は島内の消防団及び本土側からの消防車両による対応が可能となっている。

また、島内で救急要請が発生し本土へ搬送する場合は、架橋前は民間の船舶で搬送していたが、架橋後は出島大橋を利用した救急車による搬送が可能となっている。

⑦教育

東日本大震災前は出島保育所、女川第四小学校及び女川第二中学校があったが、震災により廃校となり、本土の保育所、女川小学校及び女川中学校へ統合されている。

⑧福祉

島内にはデイサービス等の施設はなく、架橋前は離島航路を使用し通所していた。

⑨商店

震災前には日用品を取り扱う個人商店が1軒あったが、震災により流失し、震災後は島内で買い物できる商店等は無い状況である。

⑩防犯体制

アワビなどの磯根資源の密漁を防止するため、女川町及び石巻市の漁業協同組合支所で構成する宮城県中部東海区密漁対策委員会において共同監視対策事業を実施しており、監視所の設置や監視船の巡回による監視活動を架橋後も継続している。

9. 架橋による変化

①人口

架橋前から出島には前述の出島プロジェクトの代表者や地域おこし協力隊が移住し活動を行っており、架橋を機に出島に移り住んだ住民は2人と多くない。

また、島内に保育所・学校へ通学している者はいないことから、通学面での変化は生じていない。

なお、東日本大震災を機に島を離れ、生業である水産業を営むため漁船により通いで漁業をしている住民が少なくとも10人はいるが、当該漁業者においては通勤時間が大幅に短縮されている。

②交通

架橋後、令和7年3月30日をもって離島航路は廃止となり、翌3月31日より陸路で

の交通手段として町民バス「出島線」を1日3往復運行している。

出島線の新設にあたっては、島民アンケートを実施したほか、島民懇談会を2回開催し、島民の意向を踏まえた運行ルート及び時刻表としている。

主な利用者は自家用車を持っていない、若しくは運転免許を所有していない高齢の方であり、利用用途は通院や買い物などとなっており、架橋前は本土側への買い物機会は週に1回程度であったが、架橋後は自家用車や町民バスの利用により買い物機会が増加している。

町民バス「出島線」利用者数推移と離島航路利用者数の比較

	令和7年4月	令和7年5月	令和7年6月
町民バス	106人	111人	102人
離島航路（前年同月）	291人	318人	288人

また、これまで離島航路を利用して島民については、自家用車での移動となっているほか、架橋を機に多数の観光客が出島を訪れており、架橋後の車両の通行台数については以下のとおりと推計される。

出島大橋の車両通行状況

	R6		R7					計
	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	
出島島民※ ¹	174台	231台	284台	334台	291台	318台	306台	1,938台
町民バス	-	-	-	6台	156台	156台	150台	468台
観光客※ ²	6,350台	14,130台	4,530台	3,100台	3,840台	4,250台	4,800台	41,000台
計	6,524台	14,361台	4,814台	3,440台	4,287台	4,724台	5,256台	43,406台

※1 出島島民の航路利用者が架橋後、橋を利用したと仮定して、架橋前後の航路利用者数から推計した値

※2 島内駐車台数から推計した値

架橋前後の離島航路船運航ルート及び時刻表

架橋前（～令和7年3月30日まで）



架橋後（令和7年3月31日～）



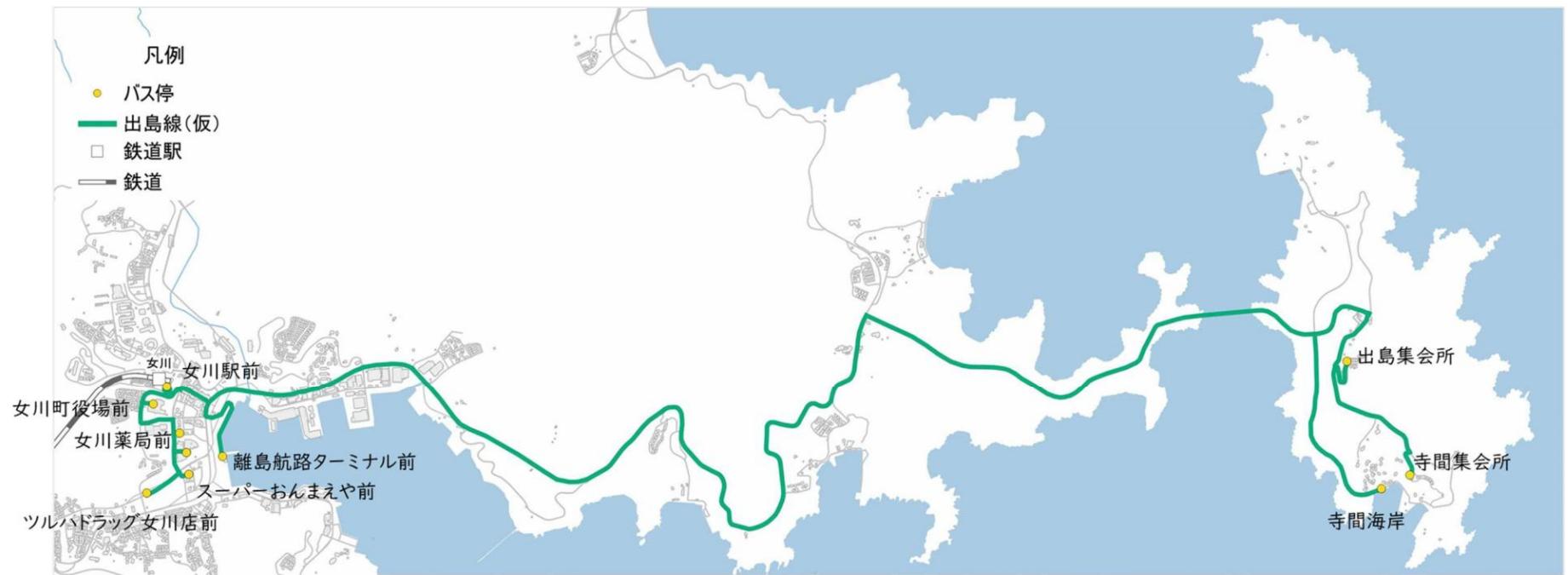
	女川発	出島発	寺間発	江島発	寺間発	出島発	女川着
1便	6:50	—	—	7:20	7:40	7:55	8:15
2便	10:30	—	—	11:00	11:20	11:35	11:55
3便	15:30	15:50	16:05	16:25	—	—	16:55

	女川発	江島発	女川着
1便	6:50	7:20	7:50
2便	11:00	11:30	12:00
3便	15:45	16:15	16:45

※第1便、第2便是定期運航を行う。

※第3便是、予約のない日は運航しない。

町民バス「出島線」運行ルート及び時刻表



【出島・寺間→町中心部 行き】

停留所	1便	2便	3便
寺間集会所	6:50	7:50	12:23
出島集会所	6:55	7:55	12:28
寺間海岸	7:00	8:00	12:33
離島航路ターミナル前	↓	8:22	↓
女川駅前	7:22	8:26	12:55
女川町役場前	↓	8:28	12:57
地域医療センター前	7:25	8:31	13:00
スーパーおんまえや前	-	8:33	13:02
ツルハドラッグ女川店前	-	8:35	13:04

【町中心部→出島・寺間 行き】

停留所	1便	2便	3便
ツルハドラッグ女川店前	10:55	14:41	16:20
スーパーおんまえや前	10:57	14:43	16:22
地域医療センター前	11:00	14:46	16:25
女川薬局前	11:01	14:47	16:26
女川町役場前	11:04	14:50	16:29
女川駅前(着)	11:06	14:52	16:31
女川駅前(発)	11:09	14:55	16:37
離島航路ターミナル前	↓	14:59	↓
寺間海岸	11:31	15:21	16:59
出島集会所	11:36	15:26	17:04
寺間集会所	11:41	15:31	17:09

③産業

出島における水産業の基盤は養殖業であり、養殖種としては、ギンザケ、カキ、ホタテ、ホヤである。架橋前は、いずれの養殖種においても本土側の尾浦漁港や竹浦漁港で水揚げ（出荷）していたが、架橋後は出島の各漁港において直接、水揚げ（出荷）が可能となり、漁業活動全般の利便性向上が図られている。

架橋前の水揚げ形態としては、主に出島地区では尾浦漁港、寺間地区では竹浦漁港を利用していたが、各地区の養殖場所から本土側の各漁港まで約1km～3km程の距離があり、水揚げ物運搬のための燃料費を要していたが、架橋後はこれらの費用が削減されたほか、時化の際の安全性の確保、さらには水揚げから出荷までの時間短縮による鮮度の維持・確保に繋がっている。

また、養殖業を営むうえでは筏や漁網、浮き樽など多くの資材が必要であるが、これらの調達経路として陸路での運搬が可能となったことから、運搬費用や時間短縮が図られており、漁家経営に関し大きく寄与している。

今後、架橋を機とした民間事業者による滞在型観光施設の整備が計画されているが、完成後は同施設における島民の雇用面での効果も期待される。

④観光

架橋前の離島航路利用者数から島民利用者数を控除した出島の観光入込客数は年間6,000人程度であったが、架橋後の令和6年12月19日から令和7年6月までの訪客数は約82,000人（推計）となっており、架橋前年の同時期の訪客数約2,890人（推計）と比較して大幅に増加している。

また、架橋前から出島で活動していた地域おこし協力隊員によるサウナ施設や自然を活かしたトレイルルートなど、出島の新たな観光資源として観光客を呼び込んでおり、ガイドを担っている出島プロジェクトによれば、土日を中心にトレイルルートの利用者は約40人/月程度となっている。

今後、民間事業者による滞在型観光施設の整備により、豊かな自然環境を活かしたアクティビティ事業の展開が予定されている。

⑤生活環境

架橋前は民間の船舶による搬送が必要であったが、架橋後は救急車による搬送が可能となり、これまでに2件の救急搬送があったが、夜間の救急要請への対応や救急搬送に要する時間が短縮されたほか、町内事業者による移動販売車両の運行が開始されるなど、島民の日常生活の利便性が大きく向上している。

また、架橋後に住宅を新築された方がおり、従来は台船により重機や資材を運搬していたが、陸路での運搬が可能となったため、工期の短縮（同種住宅で4か月→3か月）や輸送費の低減が図られたものと考えられる。（※台船借り上げ料 約80万円/日）

防犯体制については、架橋前に石巻警察署の協力により防犯教室を開催し、架橋後

の観光客来訪による不安感の軽減を図り、架橋後は石巻警察署女川交番による巡回パトロールを実施しているほか、漁業施設の安全対策として、出島漁港及び寺間漁港へ漁業施設等監視用防犯カメラを設置し、防犯体制を強化している。

介護に関しては、島内には介護施設等が無く、本土側の通所系施設利用においては離島航路を使用して通所されていたが、架橋後は通所系施設事業者において車両による送迎が可能となり、利便性向上が図られている。また、訪問系サービス事業者においても車両による訪問が可能となったことから、1名の方が新たに訪問系サービスを利用開始している。

通学・通勤に関しては、島内に保育所・学校へ通学している者はいないことから、現時点で進路選択の幅などの変化はないが、震災を機に島を離れた者が将来的に家業を継ぐため出島に戻る可能性もあり、漁業の担い手確保に寄与するものと考えられる。

光ファイバー通信等のブロードバンドサービスについては、NTT 東日本が島民のニーズ調査を実施し、整備に向け前向きに検討を行っているところである。

大規模災害時の避難等については、出島大橋を経由しての車両による避難が可能となり、架橋後に行った原子力防災訓練においては、車両による広域避難を行っていたとき、これまでの離島航路を使用した避難と比べ、避難行動の迅速化にも寄与している。

10. 島の今後の課題

出島地区は水産業を生業としているが、架橋により釣り客を中心とする観光客等の来訪により、漁港内への駐車や衛生環境の悪化など、これまで問題となっていた漁業活動への支障が生じている。

出島振興協議会においても架橋後の懸念として議論されてきた課題であり、行政・地域住民・関係団体とともにそれらの課題への対応に取り組んできたところであるが、今後、民間事業者による滞在型施設の整備やトレイルルート等の認知度向上に伴う更なる観光客の増加も想定されることから、一層の対策が必要となる。

また、震災を機に島を離れた島民の中には子育て世帯も含まれ、出島の高齢化率は町全体の高齢化率と比較し高い数値となっており、漁業の担い手確保についても取組を進める必要があるが、一方では、出島架橋をきっかけとした新たな地域振興の担い手も生まれており、「来るもの拒まず」の出島の特性を活かし、出島振興協議会などを通じて行政・地域住民・関係団体が一丸となり出島振興に取り組んでいくこととしている。

11. 道路整備状況

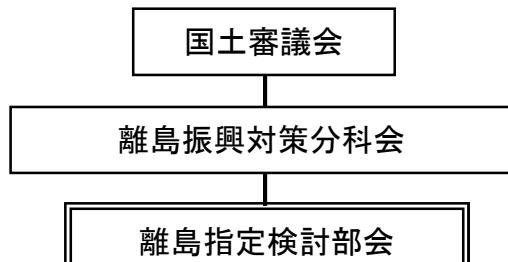
島内には島中央部の出島地区、島南部の寺間地区の2つの集落があるが、本土とは県道及び町道により接続しており、本土との間に常時陸上交通が確保されていない集落はない。

12. 架橋後に残っている公共事業公共事業

離島振興計画に位置付けられている離島振興事業のうち、架橋後に残っている公共事業は、出島大橋への橋梁点検用カメラ設置事業であるが、令和7年度中に整備が完了する予定である。

国土審議会 離島振興対策分科会 離島指定検討部会の概要

(1) 位置付け



(2) これまでの主な経緯

平成 24～25 年	離島指定基準の見直し、これに基づく離島振興対策実施地域の見直し
平成 27 年	離島振興対策実施地域の追加
令和元～2 年	離島振興対策実施地域の点検
令和 5 年	離島振興対策実施地域の指定解除基準の見直し、離島振興対策実施地域の点検
令和 6 年	離島振興対策実施地域の指定解除の検討
令和 7 年	離島振興対策実施地域の指定解除の検討のための現地調査

離島振興対策分科会 離島指定検討部会設置要綱（抄）

（任務）

- 2 部会は、離島振興法（昭和 28 年法律第 72 号）第 2 条の離島振興対策実施地域の指定等に関する以下の事項について調査審議し、その結果を分科会に報告する。
- 社会・経済情勢の変化を踏まえた離島振興対策実施地域の指定基準及び指定解除基準についての点検及び点検結果を踏まえた所要の対応等に関する事項

離島振興対策実施地域 指定解除実績

指定解除年 次	告示番号	告年 月 日	解年 月 日	地 域 名	解 除 地 域	備 考
第18次 指定解除	総務省 農林水産省 国土交通省 告示第7号	H22. 3. 26	H22. 4. 1	下大崎群島	広島県 呉市豊島(旧豊浜村)	昭和34年5月12日総理府告示第226号で指定した豊島を解除する。
				下大崎群島	広島県 呉市大崎下島(旧豊浜村)	昭和36年9月27日総理府告示第215号で指定した下大崎群島の一部を解除する。
				関前諸島	愛媛県 今治市岡村島(旧関前村)	昭和34年5月12日総理府告示第226号で指定した関前諸島の一部を解除する。
第19次 指定解除	総務省 農林水産省 国土交通省 告示第1号	H23. 3. 2	H23. 4. 1	平戸諸島	長崎県 松浦市鷹島(旧鷹島村)	昭和28年12月23日総理府告示第261号で公示した鷹島を解除する。
第20次 指定解除	総務省 農林水産省 国土交通省 告示第1号	H24. 3. 30	H24. 4. 1	伊王島	長崎県 長崎市伊王島(旧伊王島村)	昭和28年12月23日総理府告示第261号で公示した伊王島を解除する。
第21次 指定解除	総務省 農林水産省 国土交通省 告示第6号	H25. 7. 31	H27. 4. 1	沼島・灘	兵庫県 洲本市中津川組、同相川組、同畠田組、南あわじ市の一部(旧三原郡南淡町大字潮崎、同下灘、同吉野、同宇野)	昭和39年7月9日総理府告示第26号をもって公示した沼島・灘の一部を解除し、沼島とする。
				高島	島根県 益田市高島	昭和36年9月27日総理府告示第25号をもって公示した高島を解除する。
第22次 指定解除	総務省 農林水産省 国土交通省 告示第19号	H28. 8. 5	H29. 4. 1	日生諸島	岡山県 備前市鹿久居島、頭島(旧日生町)	昭和36年9月27日総理府告示第25号をもって公示した日生諸島の一部を解除する。
第23次 指定解除	総務省 農林水産省 国土交通省 告示第19号	H29. 10. 3	H30. 4. 1	宇和海諸島	愛媛県 宇和島市九島	昭和39年7月9日総理府告示第26号をもって公示した宇和海諸島の一部を解除する。
第24次 指定解除	総務省 農林水産省 国土交通省 告示第8号	R3. 3. 26	R3. 4. 1	大島	宮城県 気仙沼市大島(旧大島村)	昭和28年12月23日総理府告示第261号をもって告示した大島を解除する。

※令和7年から過去20年の解除実績