

【論説】

民間事業者が撤退した離島航路事業の公営への 経営移管について

—大分県津久見市保戸島航路を対象として—

行 平 真 也

要 約

本論は、民間事業者が撤退し、公営に経営移管した大分県津久見市の津久見港と保戸島を結ぶ保戸島航路を事例として、その民間事業者の撤退表明から津久見市への経営移管までの経緯を詳細に整理した。民間事業者の事業撤退の理由は、運航管理者及び職員、船員の高齢化によるものであった。撤退表明後、津久見市が新たな事業者を公募したが申し込みがなかったことから、津久見市が事業主体となり、今まで航路事業を行っていた民間事業者に運航を委託し、津久見市営として2022年10月から運航を開始した。経営移管に伴い、サービス基準の改定を実施し、減便、運航ダイヤの変更、発着地を離島側から本土側に変更するなどの航路改善を行った。今後も持続的に航路運営を行っていくにあたり、課題が多くあるが、まずは運営体制の構築が急務であり、利用者数の増加などにより収入を増加させるための対策やコストを削減するための対策などを引き続き行っていくことが重要であると考えられる。

Keyword : 離島航路, 旅客船, 公共交通, 地域交通

1. はじめに

離島航路¹は本土と離島、または離島相互間などを結び、離島住民の移動や生活物資の輸送などを行う航路であり、地域にとって欠かすことができない公共交通機関である。しかし、離島航路を取り巻く状況は厳しく、国土交通省九州運輸局（2018）は「離島においては本土より急速な少子高齢化・人口減少の進展、公共事業を含む経済活動の縮小といった深刻な問題を抱え、これに伴い輸送需要が減少、加えて、燃料油価格の高騰による経費増大などを要因として、離島航路の経営は厳しい状況が続いてきました」と述べている。それらに加え、2019年に発生した新型コロナウイルス感染症により、多くの離島では来島自粛の要請を行ったことから、急激に航路利用者が減少し、厳しい状況に拍車がかかっている状況である。

この状況下において、離島航路の運航事業者は航路改善などを行い、航路維持に努めてきた。しかし、取り巻く環境が厳しい中で、2021年5月14日には大分県津久見市の津久見港と保戸島を結ぶ保戸島航路を運航する民間事業者が撤退を表明し、最終的に津久見市に経営が移管される事態が生じた。また、同じ時期に大分県佐伯市の蒲江～屋形島・深島航路においても民間

¹ 離島航路は離島航路整備法においては第2条で「離島航路」とは、本土（本州、北海道、四国及び九州をいう。）と離島（本土に附属する島をいう。）とを連絡する航路、離島相互間を連絡する航路その他船舶以外には交通機関がない地点間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路をいう。」と定義されている。

事業者が撤退する事例があり、保戸島航路と同様に、市が事業主体となり、経営移管された。2021年4月時点において、九州運輸局管内の国庫補助航路²は42事業者（うち民間事業者は24事業者）、50航路（うち民間事業者により運航される航路は26航路）であったが、そのうちの2事業者2航路において民間事業者が撤退したことは今後の離島航路の持続的な航路運営を考える上で大きな出来事であり、関係者に衝撃を与えた。

離島航路の民間事業者の撤退については、奥野（2011）が「民営については燃料費の高騰や自然災害による船舶の損失や大幅な旅客の減少による資金不足等による経営継続不可能な状況に陥る事が考えられ、即航路が休止される事態も予測される」と指摘している。今回の保戸島航路の撤退においては即航路が休止されたわけではなく、決して十分とは言えるものではないが、航路事業者の公募や津久見市の市営事業として経営移管を行う時間があつた。そのため、津久見市をはじめとする関係者の努力により、島民の足が一時も失われることなく、航路事業を無事に引き継ぐことができた。

今後、離島航路の経営がますます厳しくなる中で、航路事業を営む民間事業者が撤退する可能性もあり得る。そのような事態が生じた場合に、撤退後の航路事業を誰が維持するのかという問題が生じる懸念がある。

既往の離島航路の経営移管に関する研究としては、例えば橋本・小淵（2006）が、2004年10月に町営から民営化された愛媛県温泉郡中島町（現、愛媛県松山市中島）の中島町営汽船の事例を、また、それに対比する形で1998年10月に民営汽船を町営化した大分県鶴見町（現、大分県佐伯市）の大島航路の事例について整理している。加えて、離島航路の運航主体の変更については、田中（2010）が「政策転換期における運航体制維持の展開」の論文の中において、各市町の航路事業担当職員からの聞き取り調査から「運航主体の変更が少ない要因には、公営事業者の場合は「民営化したいが、受け皿がない」もしくは「最終的には不採算航路は公営で維持するもの」としていることが挙げられる」と述べている。前述の2事業者2航路においても、民間事業者から公営へ経営移管が行われたものであり、前述の田中（2010）が述べるとおり、生活航路を維持するためには、最終的には公営により航路を維持していかなければならないと思われる。そのため、どのように民間事業者から公営に経営移管したのかという知見は今後の離島航路の維持を考える上で重要である。

そこで、本論では民間事業者が撤退し、公営に経営移管した保戸島航路を事例として、その民間事業者の撤退表明から津久見市営への経営移管までの経緯を詳細に整理するとともに、今後の持続的な航路運営について考察する。

² 令和3年度九州運輸要覧（2021年4月1日現在）による。

2. 保戸島と保戸島航路の概要

2.1. 保戸島について

大分県津久見市保戸島は津久見市の離島（図1）であり、2020年度における人口は632人³、マグロ漁業で栄えた島であり、現在もマグロ漁業が盛んに営まれている。島には平地が少なく、海岸から山の傾斜面に3、4階建ての住宅がひしめきあっており、地中海を連想させる独特の景観が特徴である（図2）。その漁村・漁民の歴史、文化、景観が「未来に残したい漁業漁村

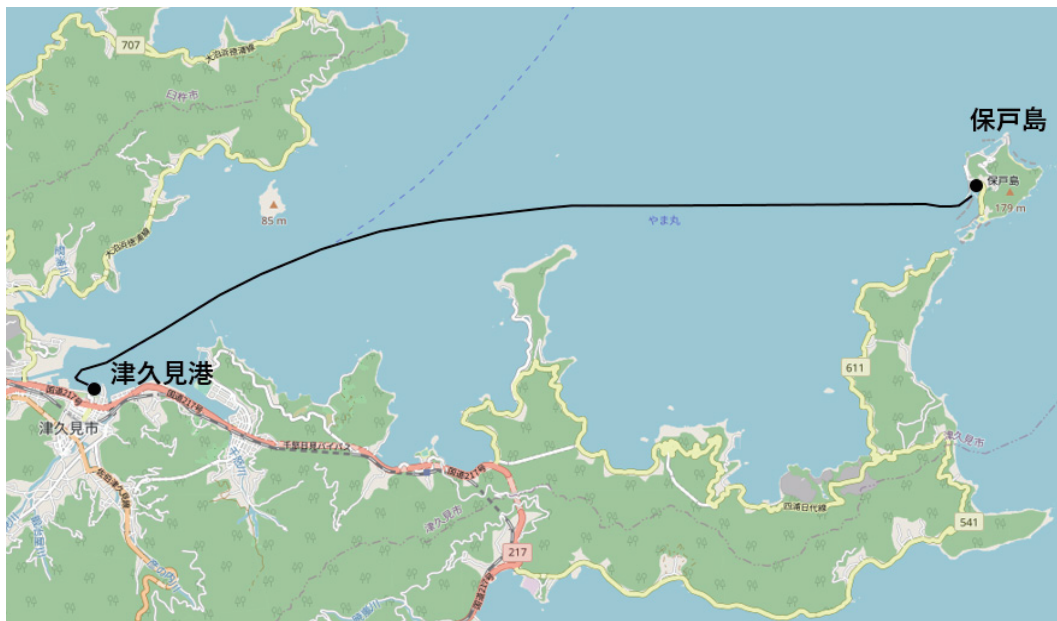


図1 大分県津久見市の保戸島航路について（地図はOpenStreetMapより）



図2 大分県津久見市保戸島の景観（写真提供：津久見市観光協会）

³ 住民基本台帳人口（令和2年度津久見市統計書より）。

の歴史文化財産百選」にも選定されている。

保戸島の観光資源としては、津久見ひゅうが井をはじめとする数々のマグロ料理や路地散策が挙げられる。津久見ひゅうが井は、マグロの赤身を醤油・砂糖などを入れた特製のゴマだれと和え、ご飯の上のにのせた井である。明治時代から遠洋漁業の基地として栄えた保戸島の漁師が、過酷な漁の間に手早く栄養が取れるようにと考案された料理である。路地散策は前述のとおり、山の傾斜面に3、4階建ての住宅がひしめきあっていることから、狭い路地が島内の至るところにみられ、日本一狭い県道と言われる県道612号長目中ノ島線があることで知られている。

このように、独自の文化と観光資源を有する保戸島であるが、その人口は年々減少しており、高齢化も進行している。国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールV2（H27国調対応版）」を使用し、人口予測を行った結果を図3に示す。2020年において65歳以上の高齢者の割合が80%を超えている現状にあるが、2040年には90%を超える見込みである（図4）。

2.2. 保戸島航路について

保戸島航路は大分県津久見市の津久見港と保戸島を結ぶ航路であり、片道約14kmを25分で結んでいる（図1）。本航路は津久見史誌（1985）によれば、1953年3月に開設され、津久見市の市営航路として運航されてきた。また、1956年5月に有限会社やま丸も民間事業者として運航を行い、市営航路については利用客数の減少により、1990年9月に有限会社やま丸に事業譲渡が行われた。

かつては津久見～四浦半島（赤崎，鳩浦，久保泊，落ノ浦，狩床）～保戸島を結ぶ航路とし

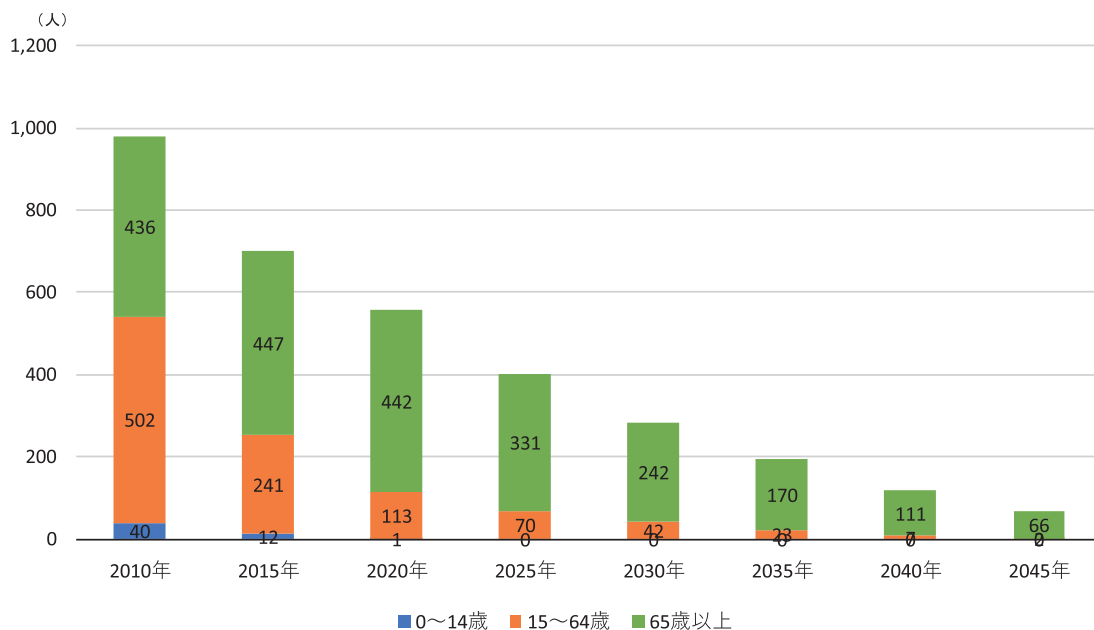


図3 大分県津久見市保戸島の人口について

2020年までの人口は国勢調査のデータ。2025年以降については国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールV2（H27国調対応版）」を使用した（コーホート要因法，小地域毎のパラメータによる）。

て運航されていたが、四浦半島の道路整備やバス路線開通により利用客が減少したため、また、2005年に津久見～四浦半島間の道路整備に伴い陸上交通の利便性が向上し、四浦半島での航路の利用客が減少したことにより、四浦半島の赤崎、鳩浦、久保泊、落ノ浦、狩床の寄港を廃止し、津久見～保戸島の直行便となり、現在に至っている。なお、1970年に国庫補助航路に指定されている。

本航路には現在、「ニューやま2号」と「マリンスター」の2隻が就航している（表1）。就航年は「ニューやま2号」が1990年9月、「マリンスター」が1997年2月であり、2023年2月現在における船齢は「ニューやま2号」が31年、「マリンスター」が25年である。両船とも老朽化が進んでおり、リプレイス（代替建造）を検討する時期にあると言える。

保戸島航路の利用者数の推移を図5に示す。2006年の航路利用者は121,818名であったが、徐々に減少し、2010年には97,240人と10万人を割り込んでいる。利用者数の減少などにより、2012年10月から7便体制から6便体制となり、1便が減便となっている。その後も利用者数は

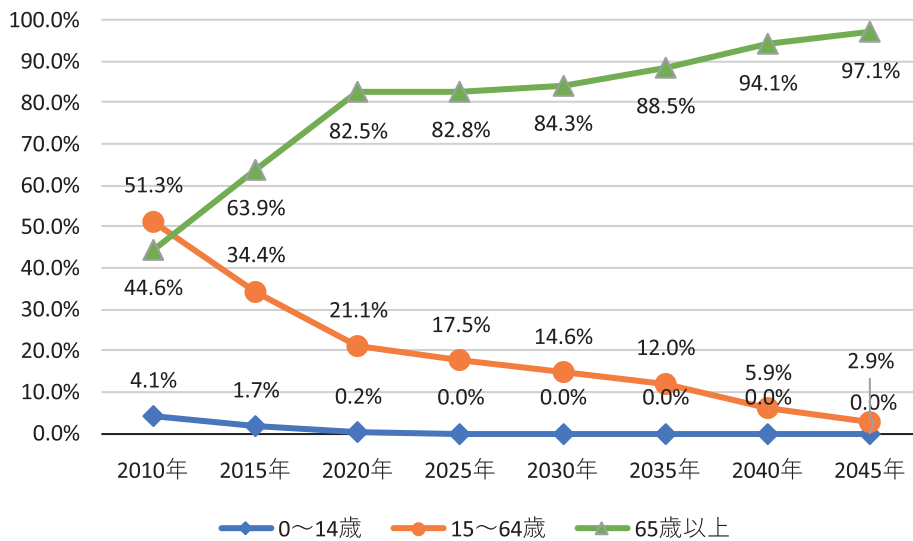


図4 大分県津久見市保戸島の高齢化率について

2020年までの高齢化率は国勢調査のデータ。2025年以降については国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールV2(H27国調対応版)」を使用した(コホート要因法,小地域毎のパラメータによる)。

表1 保戸島航路における使用船舶の概要

船名	ニューやま2号	マリンスター
船質	FRP	FRP
進水年月	1990年1月	1997年1月
総トン数	43.0t	77.0t
推進機関	ディーゼル	ディーゼル
出力	650HP × 2	1,100HP × 2
速力	22ノット	23ノット
旅客定員	95名	150名
乗組員定員	3名	3名

減少傾向であり、2020年においては新型コロナウイルス感染症拡大防止のために、津久見市が来島自粛要請⁵を行った影響などにより53,447名となっている。また、保戸島航路の収支状況について図6に示す。2006年以降、収益が減少しているが、継続的に赤字となっており、その欠損分については国や県、市からの補助金で補われている状況にある。

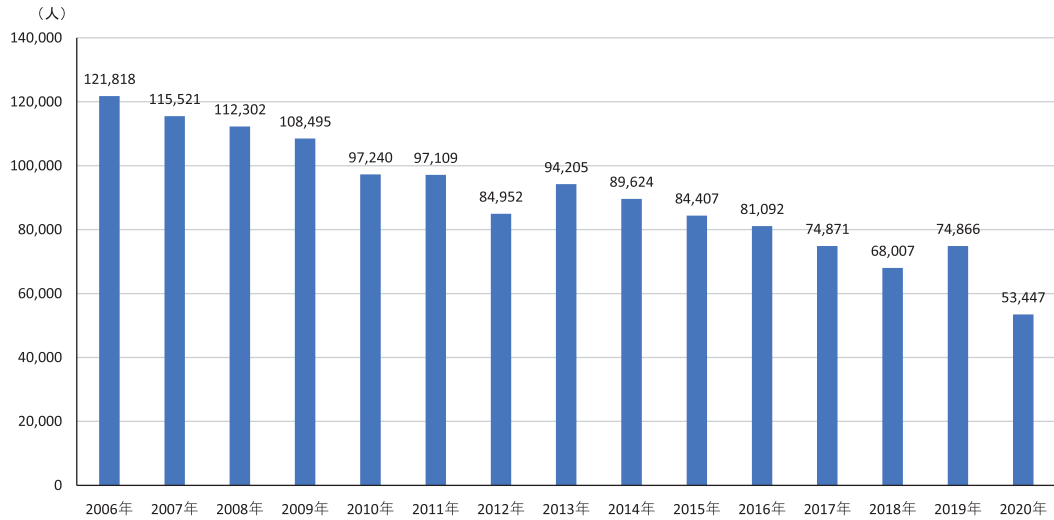


図5 保戸島航路の利用者数の推移⁴ (提供：津久見市経営政策課)

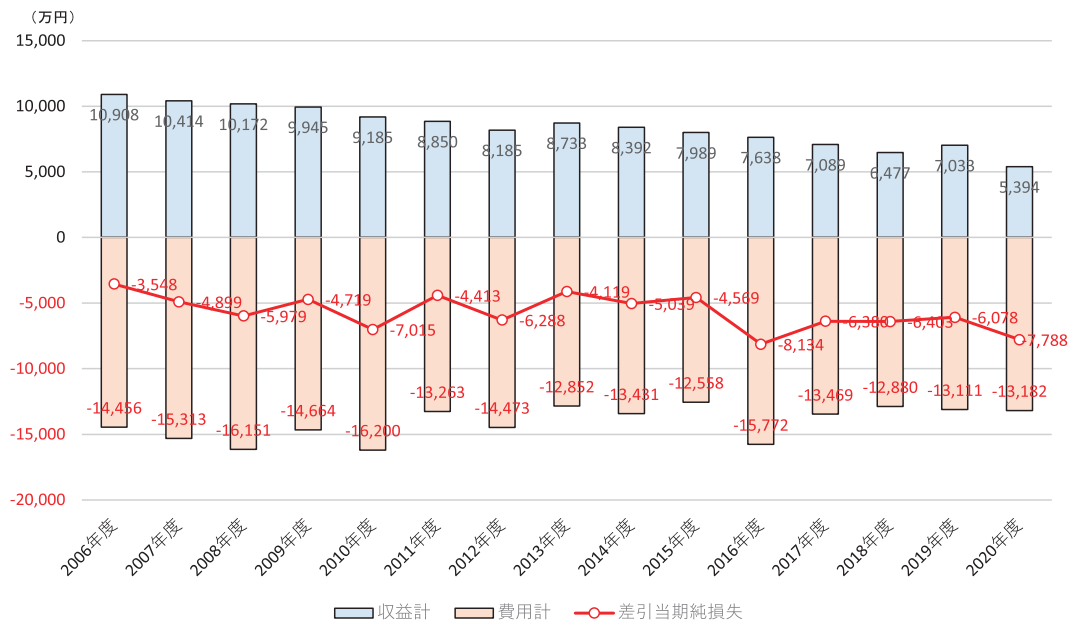


図6 保戸島航路の収支の推移 (提供：津久見市経営政策課)

⁴ 2006年～2011年の利用者数については1月～12月の利用者数。2012年以降の利用者数については記載の前年の10月から記載年の9月までを示している(例:2012年の場合,2011年10月～2012年9月)。
⁵ 2020年4月7日に東京都を含む7都府県に緊急事態宣言が発令された。これを受け、津久見市が保戸島への来島自粛要請(4月7日～6月21日)を行った。第1回目の来島自粛要請は同年6月21日に解除されたが、感染拡大により、同年8月8日から同年10月15日においても第2回目の来島自粛要請がなされた。2020年の利用者数の算出期間である2019年10月から2020年9月の期間においては計130日間が来島自粛要請期間であった。

3. 保戸島航路における経営移管の経緯について

津久見市議会における答弁や関係部署のヒアリング結果に基づき、保戸島航路の民間事業者の撤退表明から津久見市営への経営移管までの経緯について表2に示す。民間事業者の事業撤退の理由としては「運航管理者及び職員、船員の高齢化、船員の確保や経理を含めた国庫補助事業に対する複雑な書類の作成など、現体制での対応が厳しい状況となったことなど」と津久見市議会⁶において説明されている。撤退表明後、航路維持対策の要望や島民への説明会を開催した後、2021年7月15日に新たな事業者の公募を行うものの、申し込みはなかった。

その結果を受け、2021年8月には津久見市に経営移管を行うこととなり、同年11月には津久見市が現在の民間事業者に運航委託を行い、航路事業を継続することについての基本合意が締結されている。これにより運航体制の目途が立ったことを受け、同年12月25日に保戸島に

表2 保戸島航路の民間事業者の撤退表明から津久見市営への経営移管までの経緯

年月	内容
2021年5月14日	保戸島航路を運営する民間事業者より航路撤退の意志が表明される。
2021年5月18日	津久見市が国土交通省九州運輸局長及び大分県知事宛て、航路の維持対策の支援を要望。
2021年5月25日	津久見市が津久見市議会及び保戸島の区長ほか各団体の代表の方に離島航路運営事業者の撤退と今後の後継事業者の選定方法を広く民間事業者から公募することなどについて報告。
2021年6月7日	保戸島区長会及び保戸島在住の津久見市議会議員が津久見市役所を訪問し、保戸島航路維持について要望を行う。
2021年6月14日	保戸島区が主催し、島民に対する離島航路運営事業者の撤退に関する報告会を実施（津久見市も出席。2回に分けて開催）。
2021年7月14日	津久見市が津久見市議会に対し、現離島航路運営事業者に代わる民間事業者の公募に関することなど今後のスケジュールと現況を報告。
2021年7月15日	津久見市が新たな事業者の公募を開始。
2021年8月3日	応募表明書の提出期限申し込みなし。
2021年8月18日	津久見市が津久見市議会に市が事業主体となり、航路の運航を民間事業者へ委託することについて検討を進める旨の説明を行う。
2021年8月19日	津久見市は津久見市選出の県議会議員、市議会副議長、市議会議員とともに離島航路の維持について大分県に要望。
2021年8月24日	津久見市が、保戸島区長ほか地区の代表の方々に市が事業主体となり、航路の運航を民間事業者へ委託することについて検討を進める旨の説明を行う。
2021年8月27日	津久見市長定例記者会見において、津久見市が事業主体になり、航路の運航を民間事業者へ委託することについて検討を進めることを発表。
2021年9月3日	津久見市議会において、保戸島航路の維持に伴う事業費を債務負担行為補正として上程。
2021年9月15日	津久見市議会において市議会議員が保戸島航路の現状について一般質問を行う。
2021年11月1日	従来の民間事業者と航路事業継続に向けた基本合意を締結。
2021年12月25日	保戸島島民を対象とした説明会の開催。
2022年1月12日	津久見～保戸島航路改善協議会第1回分科会開催。
2022年1月28日	津久見～保戸島航路改善協議会第2回分科会開催。
2022年1月28日	津久見～保戸島航路改善協議会開催。
2022年3月14日	九州運輸局より「海上運送法第4条第6号の審査基準（サービス基準）の一部改定案のご意見の募集について」（～2022年4月15日）が公示。
2022年4月1日	津久見市経営政策課に離島航路管理班（2名）が新設。
2022年5月17日	九州運輸局より「海上運送法第4条第6号に基づく審査基準（サービス基準）の一部改定案に関する意見募集の結果について」→意見募集の結果、意見はなく、サービス基準が改定される。
2022年10月1日	津久見市営として運航開始（～2024年10月まで民間事業者に運航委託）。

⁶ 津久見市議会（令和3年第3回定例会（2021年9月15日））。

において島民への説明会が行われている。2022年4月より津久見市経営政策課に航路事業を専任で行う離島航路管理班（2名体制）が新設され、経営移管への準備を行った上で2022年10月1日より津久見市営として航路運航が行われている。運航は前述のとおり、今まで運航を行っていた民間事業者に委託している。

経営移管が行われる間において、海上運送法第4条第6号の審査基準（サービス基準）の改定がなされた。保戸島航路は「指定区間⁷」であり、「指定区間」に係る一般旅客定期航路事業の許可及び当該航路に係る船舶運航計画等の変更にあたっては、「当該指定区間に係る船舶運航計画が、当該指定区間に係る離島その他の地域の住民が日常生活又は社会生活を営むために必要な船舶による輸送を確保するために適切なものであること」の基準に適合することが必要とされている。これに係る審査の具体的基準として各「指定区間」毎に「サービス基準」が設定されており、サービス基準は離島住民の生活に必要な輸送を確保する観点から、最低限維持すべき輸送サービスの水準を定めるものとなっている。

今までのサービス基準と改定されたものを比較すると、運航回数は改定前の6往復／日から改定後3往復／日となった。また、始発着終発の時刻として改定前は「始発着07:30以前、終発17:50以後」と記載されていたが、改定後は始発着・終着時刻が削除されている。旅客定員は60人であり、改定による変更はなかった。

4. 経営移管後の保戸島航路について

経営移管後の保戸島航路について、減便、運航ダイヤの改正が行われるとともに、始発地が保戸島から本土側の津久見港に変更された。

減便と運航ダイヤの改正について、改正前と改正後の時刻表を整理したものを図7に示す。経営移管前の2022年9月30日までは6便体制で運航していたが、経営移管後の2022年10月1日からは平日と土曜日は5便体制、日曜日と祝日は4便体制となった。

津久見港発保戸島行の便では、津久見発18:00の第6便が減便になり、本土側の津久見港発の最終便の時刻が17:00となった。これにより、本土側においてフルタイムで勤務し、保戸島に居住することが難しくなった。

また、日曜日と祝日においては第1便が減便となった。平日の第1便においては主な利用者が小中学校の教員及び保戸島に通学している児童・生徒⁸であるが、日曜日と祝日は小中学校

⁷ 海上運送法第2条11号：「指定区間」とは、船舶以外には交通機関がない区間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である区間であつて、当該区間に係る離島その他の地域の住民が日常生活又は社会生活を営むために必要な船舶による輸送が確保されるべき区間として関係都道府県知事の意見を聴いて国土交通大臣が指定するものをいう。

⁸ 特認校制度として本土側から保戸島小学校、中学校に通学することができる制度（「しおかぜ通学」）がある。

津久見港→保戸島

改正前		改正（平日・土）		改正（日・祝日）	
津久見港発	保戸島着	津久見港発	保戸島着	津久見港発	保戸島着
7:05	7:30	6:45	7:10		
9:10	9:35	8:50	9:15	8:25	8:50
11:10	11:35	11:00	11:25	11:00	11:25
14:30	14:55	14:20	14:45	14:20	14:45
16:50	17:15	17:00	17:25	17:00	17:25
18:00	18:25				

保戸島→津久見港

改正前		改正（平日・土）		改正（日・祝日）	
保戸島発	津久見港着	保戸島発	津久見港着	保戸島発	津久見港着
6:30	6:55				
7:45	8:10	7:20	7:45		
10:10	10:35	9:40	10:05	9:05	9:30
13:20	13:45	13:20	13:45	13:20	13:45
15:30	15:55	15:30	15:55	15:30	15:55
17:30	17:55	17:30	17:55	17:30	17:55

図7 運航ダイヤについて

（黄色は保戸島航路の始発便，オレンジ色は各港における最終便の出発時刻）

が休みであるため、その事情を踏まえた上の減便であると思われる。保戸島発津久見行の便では第1便が減便となり、日曜日と祝日は第2便までが減便となった。

始発地の変更について、今までは保戸島を始発地としていたが、本土側の津久見港に変更された。離島航路の船員確保が難しい要因の1つとして、始発地が離島側のため、船員が離島に居住するか、もしくは宿泊しなければならないことが挙げられる。例えば、「2勤2休」の勤務体制とすると、本土側に生活拠点を持つ船員の場合は、勤務日の前日から離島側で宿泊し、2日間の勤務後も離島で宿泊する必要がある。そのため、休日の1日しか本土側で寝ることができない。このことが、本土側に生活の拠点を持つ船員にとって、高いハードルとなる。本土側を始発地とすることで、この問題が解消されることから、新たな船員を確保する場合や別の事業者へ運航を委託する場合においても、従来の体制よりは有利である可能性が高い。この問題に関しては航路によって様々な事情があることから、本論はあくまでも保戸島航路の事例であることを申し添える。

5. 今後の航路利用者数の減少と持続的な航路運営に向けて

2022年10月1日からの運営体制は2024年9月30日までとなっており、その後の運営体制に

については現時点では不明である。安定的な航路運営のためにはこの2年間において運営体制を構築することが急務であると言える。

5.1. 今後の航路利用者数の減少について

住民基本台帳による保戸島の人口と保戸島航路の利用者数の関係について図8に示す。年によって航路利用者数の計算の期間が異なることから、あくまでも参考値であるが、相関係数は0.967、回帰分析における決定係数（ R^2 値）は0.934であり極めて高いことから、保戸島の人口と航路利用者数については極めて強い相関関係があるといえる。そのため、今後、保戸島の人口の減少が予測される中で、航路利用者においても減少することが予測される。また、高齢化が進むにつれ、利用回数が減るといふ保戸島でのアンケート調査結果⁹もあり、高齢者の割合が増加するにつれて、1人あたりの利用回数も減少することから、航路利用者数の減少がさらに進むものと思われる。

松本（2002）は「離島人口の継続的な減少は需要客体としての輸送人員の減少となり、離島の産業を衰退させ、航路事業者の経営を圧迫する。近い将来航路の市場規模拡大は観光産業などによる交流人口の増加以外にはその可能性は極めて小さいと予想される。」と述べている。今後の航路利用者数の減少は航路経営を圧迫することが明らかであり、現状の体制を維持することが近い将来、困難になる可能性が高い。そのため、それを見据えた上で、持続的な航路運営を行っていく必要がある。

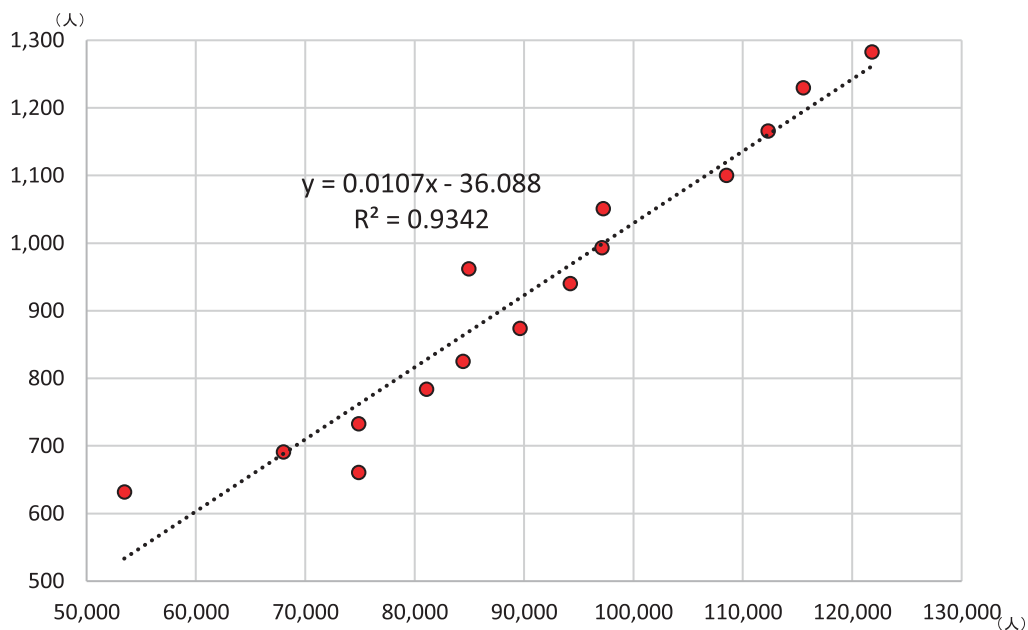


図8 保戸島の人口（縦軸）と保戸島航路の利用者数（横軸）の関係

⁹ 津久見市経営政策課離島航路管理班へのヒアリング調査から。

5.2. 持続的な航路運営に向けて

2024年10月以降において、保戸島航路が維持されるための運営体制として、「①現在の運営体制を継続し、津久見市が既存、もしくは新たな民間事業者に運航委託を行う」、「②運航委託を行わず、市営として運航を行う」の大きく2つが考えられる。再度、民間事業者が事業主体となることは、2021年7月に行った公募において、応募がなかったことを鑑みるとその可能性は低いと思われる。まずは運営体制をどのようにするかについて検討を行う必要がある。

どのような運営体制であっても5.1で述べたように人口減少による航路利用者数の減少が予測される中、航路維持のためには、利用者数の増加などにより収入を増加させるための対策とコストを削減するための対策を引き続き行っていくことが重要である¹⁰。

利用者数の増加については、前述した松本（2002）の記述の中で「近い将来航路の市場規模拡大は観光産業などによる交流人口の増加以外にはその可能性は極めて小さいと予想される。」と述べられている。交流人口の増加以外に利用者数の増加が期待できない状況であることは保戸島においても例外ではないことから、観光振興に力を入れることが重要である。

保戸島は第2章で述べたとおり、独自の文化と観光資源を有しており、観光地としての魅力もある。コロナ前においては観光振興の取り組みとして、津久見市周遊活性化協議会が主体となり、島民が主体的に参加する「保戸島わくわく会議」を2019年2月より開始し、ワークショップなど様々な取り組みを行い、2019年11月24日には保戸島において島外を巻き込んだ初めてのイベントである「VICOLO保戸島つまみ食い路地」を開催した。イベントには島内外から200名以上が参加した。その後、コロナ禍となり、島内でのイベントの開催は出来なかったが、津久見軽トラ市など津久見市内（本土側）のイベントに保戸島のブースが出店するなど、島民が主体的に保戸島をPRする取り組みは継続されている。

経営移管に伴い、運航ダイヤの改正がなされたが、観光客が利用しやすい便¹¹は維持されており、本土側からの観光客が保戸島に訪れ、今まで通りの観光（昼食や散策）を行うことができる。そのため、今後、アフターコロナに向けて、交流人口の増加を目指す取り組みを継続的に行っていくことが重要であると思われる。

次に、コストを削減するための対策については、現状においても様々なコスト削減の取り組みを行っていることを鑑みると、抜本的な対策として、船舶を需要に見合った適切な規模の大きさにリプレースを行い、維持管理経費などをも含めた運航コストを削減することが挙げられる。船舶のリプレースには多額の費用がかかることから、本論で述べる範疇を超えていると思

¹⁰ 対策についての記述は国土交通省九州運輸局「九州離島航路経営改善ガイド～離島航路の活性化・再生に向けて～」2018年3月を参考にしている。

¹¹ 津久見港発 11:00 →保戸島着 11:25, 保戸島発 13:20 →津久見港着 13:45

われるが、運航する船舶が2隻とも老朽化している状況であり、持続的な航路運営を行うために検討が必要である。

現在、津久見市が持続的な航路運営の構築に向けた検討を行っている最中であり、これらの提案はあくまでも著者の私見に過ぎないが、経営移管前の既存の航路運営においても航路を維持するための様々な取り組みを行っていたことから、今後の離島航路の維持に向け、できることは限られていると思われる。将来的には、船員の確保などの様々な課題もあるが、それらについて論じるのは今後の課題としたい。

保戸島航路は島民にとって欠かせない生活航路であり、保戸島の島民が安心して生活を行っていくためには航路の維持は必須である。そのため、地域全体の問題として今後も考えていく必要がある。

謝辞

本論文の執筆にあたり、保戸島航路の公営への経営移管に係る詳細について、津久見市経営政策課離島航路管理班にヒアリング調査をさせて頂き、航路利用者数などの資料提供を頂きました。また、保戸島居住の津久見市議会議員の島田勝議員には航路の維持に係る要望の内容などについてヒアリング調査をさせて頂きました。ご協力頂いた方々に深く御礼申し上げます。

参考文献・資料

- 国土交通省九州運輸局（2018）「九州離島航路経営改善ガイド～離島航路の活性化・再生に向けて～」。
国土交通省九州運輸局海事振興部旅客課
- 奥野誠（2011）「離島航路の現状分析と将来展望」．海運経済研究，45，53-62.
- 橋本了一・小淵港（2006）「地方財政危機と公共交通合理化問題—愛媛県温泉郡中島町営汽船の場合—」，
山崎怜・多田憲一郎編：新しい公共性と地域の再生—持続可能な分権型社会の道—．昭和堂
- 田中健作（2010）「政策転換期における離島航路維持の展開」—瀬戸内海を中心とした不採算航路を事例として—．経済地理学年報，56，1-15.
- 津久見市誌編さん刊行委員会（1985）「津久見市誌」．津久見市誌編さん室
- 松本勇（2002）「需要調整の廃止と離島航路への競争事業者の参入」．長崎県立大学論集，36-3，1-57.