

## ☆現行航路の概要

### 1 航路の沿革

#### (1) 大島～神湊航路

大島から神湊に渡る海上交通の歴史は、江戸時代から明治までは櫓で漕ぎ、片道4時間を要したといわれている。明治末期になると船も大きくなり、所要次第で船支度をした。大正初期には、大島の渡海屋が事業を営み、大正11年に宮坂丸が就航して時間が短縮された。昭和5年から12年までは大島丸が魚の運搬をかねて渡海事業にあたった。公営渡船としては、昭和12年4月から第1弁天丸(15トン)が就航した。昭和27年5月から第2弁天丸、昭和33年7月から第3弁天丸、昭和43年9月から第5弁天丸、昭和56年7月には観光客増加への対応や産業振興のため、大島に初めてのフェリーおおしま(196トン)が就航し、島の物資流通や観光客に大きな変化をもたらした。昭和63年1月には高速船「しおかぜ」が就航、乗船時間が15分と短くなってさらに渡船が便利になった。平成7年4月から2代目フェリーおおしま(194トン)が就航し、現在に至っている。

(航路距離 8.5キロ)

#### (2) 地島～鐘崎航路

地島の海上交通の歴史は、江戸後期からあり、宝永丸、宝来丸という三百石の船が、広島や大阪方面に米を運んでいたということである。昭和2年ごろ、地島丸(9トン)が地島経営として活躍していたが、赤字経営であったため、昭和38年8月1日から玄海町の経営となり、玄海丸(17トン)が就航した。昭和45年2月から第2玄海丸、昭和61年4月から第3玄海丸が就航、平成13年4月から「ニューじのしま」(55トン)が就航し、現在に至っている。

(航路距離 4.8キロ)

### 2 指定区間のサービス基準

別紙：指定区間サービス基準

### 3 現況航路の概要

別紙：現況航路の概況、航路別運賃比較表

### 4 利用者の推移

別紙：渡船利用者等の推移(平成17年度～平成21年度)

### 5 事業概況

別紙：過去3年間の航路別損益計算書(10月—9月ベース)

## ☆ 航路の再編に係る経緯

### 1 これまでの経緯

実施年月	項目	概要	備考
平成17年10月	航路見直しの提案	渡船事業の経費削減、島民の利便性向上、観光振興のため航路の統一化を提案	参考資料：航路見直しの提案について（報告書）
平成18年3月	離島地域再生計画認定	航路の見直しや住民を主体とした振興策、観光客数の増加等で地域の自立と再生を図る。	参考資料：地域再生計画
平成18年6月	諮問（航路の再編）	航路の再編について	
平成18年11月	答申（航路の再編）	V字航路を基本とした航路の統一	参考資料：市営渡船航路の再編に係る答申書
平成19年1月~2月	パブリックコメントの実施	それぞれの運航航路を離島振興や事業運営の効率化を図るため、市渡船事業運営審議会の答申に基づき基本方針を定める計画案	意見なし
平成19年3月	航路の再編に係る基本方針決定	大島、地島を神湊漁港を結ぶV字型航路を基本とした航路再編する。運航開始は施設整備及び周辺整備事業が完了する時期とする。	参考資料：「航路再編に係る基本方針について」

(以下の文面は会議資料には使用せず)

☆離島航路について

宗像市の2航路（大島～神湊航路、地島～鐘崎航路）は、離島航路として国の助成措置を受けている。

離島航路とは、本土（本州、北海道、四国及び九州）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その他船舶以外の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である。

(離島航路整備法)