

第1回 駿河湾フェリー事業検証委員会 議事録（要旨）

日 時：令和8年7月23日（木）13:30～15:10

会 場：静岡県庁本館4階403会議室

出席者：別紙のとおり

概 要：

1 会長挨拶（平木副知事）

- ・駿河湾フェリーは地域観光や清水港・伊豆地域にとって重要な航路である。
- ・一方で、燃料費や人件費の高騰、船舶・設備の老朽化など経営環境は厳しい。
- ・秋頃を目途に県として経営判断を行う予定であり、その前提となる客観的な検証を本委員会にお願いしたい。
- ・現行体制の持続可能性に加え、新たな運営体制や船舶の小型化なども含め幅広く検討いただきたい。

2 議事

事務局から委員会の目的・進め方、駿河湾フェリーの概要について説明

●論点1 現在の経営状況について

事務局から乗船需要の推移、経常収支、累積赤字について説明

（委員からの主な意見）

- ・公的負担の増加もあり収益は増加している一方、特殊要因を除いてもコストが1億5千万円ほど増加している要因を知りたい。
→修繕に係る経費、人件費、燃料高騰が主な内訳である。
- ・運賃収入の予測にあたり、前提条件となる通常・繁忙期別の休・平日の乗船人員等の情報が欲しい。
- ・気象条件等を加味した就航率を予測することで確度の高い検証ができる。
- ・現行体制における乗船者数の損益分岐点を示してほしい。
- ・目標の12.6万人を損益分岐点と考える場合、令和元年当時に乗船者数12.3万人にも関わらず赤字になっているのはなぜか。
→県・市町の負担金額が、現在よりも少ないことが主な理由である。
- ・民間活力を利用する方向で検討する場合は、行政からの負担金が現状程度、増額、減額、負担なし別に収支均衡する輸送人員をシミュレーションすると議論が進むのではないか。
- ・目標を輸送人員でなく、1便当たりの乗船率等で示すことで、目標としての是非の分析ができるのではないか。
- ・清水江尻埠頭から土肥の航路では、現行船の1,500トン規模はちょっと大きすぎる

のではないかと。

- ・ 運航に関わるコストで一番大きいのは船員の労務費であり、各種法律から8名は必要であることから、これ以上の削減は難しい。
- ・ 現行フェリーは竣工から20年を超えるタイミングであり、リプレースの時期を迎えている。江尻埠頭の環境も考慮すると、船の規模を縮小するというのが前提であると思う。
- ・ 江尻港の水深の問題や、時間がかかっていることについて、規模を縮小すれば時間が半分程度削減できるので、かつての1日4便も実現できるのではないかと。
- ・ 最適な規模の船であれば、運航費が削減でき、かつ、収益の最大化が可能になるので結果的に収支は大きく改善すると思う。
- ・ 小型化によってコストが下がる分、収益も下がるが、ギャップは縮小するというようなシミュレーションができるのではないかと。
- ・ 1人当たりの運航収入はいくらなのか。料金設定通りなのか。運賃割引などにも取り組んでおり、実態を教えてほしい。
→令和6年度の実績では、1人当たり2,400円である。
- ・ 貸付金の4.1億円は、船体等の評価額4.3億円の範囲内であるが、もう余力がなく、かつ、それ以外の方法はないという認識か。
→そのとおりである。
- ・ 従来は団体客がメインだったかと思うが、今後は団体客の増加は見込めない中、ビジネスモデルの転換は考えているか。
→県内や中京圏の家族向けに誘客を行う、船内の魅力を高めるという方針で、転換を図っている。
- ・ 時間とコストの面から陸路と比較して劣勢、マイナスポイントであるので、単なる移動手段としてではなく、乗船することに対する付加価値が必要になる。

●論点2 現行フェリーについて

事務局から江尻埠頭との相性、船体・設備の老朽化について説明

(委員からの主な意見)

- ・ 土肥港の可動橋は劣化が激しく、新設に5年を要するということがだが、5年間フェリーを運休せざるを得ないのか。想定される更新時期は具体的に何年後か。
→通常のメンテナンス体制は整えているが、大規模に故障した際は長期間使えない状態になる。設計・製作含め5年であり、現場は1年から2年かかるが、その中で運航をどうしていくかは今後の議論となる。
- ・ 近い将来の運休が見込まれるのであれば、追加投資をして可動橋を維持する必要はないという判断ができる一方、お金の問題で持続的な利用が可能であれば、その前提で議論ができると思うので整理してほしい。
- ・ 航路の柔軟性について、松崎港は岸壁であり、接岸時の潮位のギャップは簡単な

陸上設備で調整できるため、現行フェリーの松崎港への接岸は可能。

- ・ 船は耐用年数20年を経過するが、安全性の面から何年くらい使えるものなのか。
→定期的な検査を行っていれば、あと5～10年くらいは持つという認識。
- ・ 今後の定期ドックのコストを考えると、すぐに船体を小型化して運航を継続させた場合との損益分岐を考える必要がある。
- ・ 土肥港の可動橋が故障した場合、松崎港に航路を変更することは可能なのか。
→旅客の受入れ準備・設備等が必要なため、物理的に即時の航路変更はできない。
- ・ すぐに松崎港に変更して運航できないのであれば、現行フェリーの継続を考えるときに、土肥港可動橋の故障が大きなリスク要因ではないか。

●論点3 運営体制について

事務局からフェリーの運営体制と安全統括管理者・運航管理者の設置について説明
(委員からの意見)

- ・ 特になし

●その他

(全体を通しての委員からの主な意見)

- ・ 船、設備の物理的、公的負担の経済的に加え、社会的な視点を総合した政治的判断が必要な難しさがある。
- ・ 公的負担のない継続は難しく、許容可能な範囲の負担のあり方が落としどころになるのではないかと。
- ・ 次回委員会には、新たな船の規模、コストに加え、乗船人数からの損益分岐や、運賃単価の設定などを示してもらうことで事業継続、乗船者数確保という話が見えてくる。
- ・ 新体制による後継事業の検討に当たっては、民間事業者にモデルを提示してもらい、数値的な分析をしていく必要がある。
- ・ 災害時対応にも存在意義があると思うので、物資輸送などの対応事例を教えてください。
- ・ 公的負担を継続するならば、県民に対して意義や効果、災害対応を含めた社会的価値をアピールし、理解を深めてもらう必要がある。