

第 1 回 駿河湾フェリー事業検証委員会

日時：令和 8 年 7 月 2 3 日(木) 13:30～

会場：静岡県庁 本館 4 階 403 会議室

次 第

1 開 会

2 会長挨拶（静岡県副知事 平木 省）

3 議 事

（ 1 ）事務局説明

（ 2 ）意見交換

4 連 絡 等

5 閉 会

第 1 回駿河湾フェリー事業検証委員会 出席者名簿

<委員>

所属・役職		氏 名	代 理
会長	静岡県副知事	平木 省	
有識者	(一財) 静岡経済研究所 専務理事	恒友 仁	
	静岡県立大学 経営情報学部教授	岸 昭雄	
	吉村峰仙公認会計士・ 税理士事務所 代表	吉村 峰仙	
経済界	清水銀行 取締役経営企画部長	後藤 純一	欠席
	三島信用金庫 元気創造部部長	佐野 千尋	
	静岡鉄道株式会社 取締役	杉澤 恒	
港湾関係	富士山清水港クルーズ株式会社 代表取締役会長	大井 一郎	同 代表取締役社長 桑原 孝之
	清水港振興株式会社 常務取締役	山田 明彦	

<オブザーバー>

所属・役職	氏 名	備 考
鈴与株式会社 代表取締役副社長	高橋 明彦	

＜関係市町＞

所属・役職	氏 名	備 考
静岡市 観光国際課長	松浦 康弘	
伊豆市 観光商工課長	浅田 克彦	
下田市 観光交流課長	田中 秀志	
松崎町 企画観光課長	大場 千徳	
南伊豆町 商工観光課長	高橋 健一	
西伊豆町 産業振興課長	木野 のぶこ	欠席

＜静岡県交通基盤部＞

所属・役職	氏 名	備 考
静岡県交通基盤部 港湾局 港湾企画課長代理	吉澤 政克	
静岡県交通基盤部 港湾局 港湾整備課長	深津 幸宏	

＜事務局＞

所属・役職	氏 名	備 考
静岡県スポーツ・文化観光部 部長	平塚 晴利	
静岡県スポーツ・文化観光部 部長代理	川口 茂則	
静岡県スポーツ・文化観光部理事兼 経済産業部理事（観光産業振興担当）	松田 有紀	
静岡県スポーツ・文化観光部 観光振興課長	金原 明紀	
一般社団法人ふじさん駿河湾フェリー 理事長	山本 東	
一般社団法人ふじさん駿河湾フェリー 常務理事	吉永 和之	

第 1 回 駿河湾フェリー事業検証委員会 座席表

日時 令和 8 年 7 月 23 日（木） 13:30～

会場 静岡県庁本館 4 階 403 会議室

（会長）静岡県副知事
平木 省

静岡県立大学
経営情報学部教授
岸 昭雄

三島信用金庫
元気創造部部長
佐野 千尋

富士山清水港クルーズ
株式会社
代表取締役社長
桑原 孝之

（一財）静岡経済研究所
専務理事
恒友 仁

吉村峰仙公認会計士・
税理士事務所 代表
吉村 峰仙

静岡鉄道株式会社
取締役
杉澤 恒

清水港振興株式会社
常務取締役
山田 明彦

<事務局>

スポーツ・
文化観光部
観光振興課長
金原 明紀

スポーツ・
文化観光部
平塚 晴利

<オブザーバー>

鈴与株式会社
代表取締役副社長
高橋 明彦

<事務局>

一般社団法人
ふじさん駿河湾フェリー
理事長
山本 東

スポーツ・文化
観光部 部長代理
川口 茂則

<関係市町>

静岡市

伊豆市

<事務局>

一般社団法人
ふじさん駿河湾フェリー
常務理事
吉永 和之

スポーツ・文化観光部
理事兼経済産業部理事
（観光産業振興担当）
松田 有紀

<関係市町>

下田市

松崎町

<事務局>

一般社団法人
ふじさん駿河湾フェリー
管理部長
石田 雄一郎

<関係市町>

南伊豆町

スポーツ・文化観光部観光振興課

<県交通基盤部>

交通基盤部
港湾企画課長代理
吉澤 政克

交通基盤部
港湾整備課長
深津 幸宏

駿河湾フェリー事業検証委員会

(第1回)

令和8年7月23日
静岡県

<資料目次>

- 1 本評価委員会の目的・進め方
- 2 駿河湾フェリーの概要
- 3 本委員会の論点
 - (1) 現在の経営状況について
 - (2) 現行フェリーについて
 - (3) 運営体制について

【1 本評価委員会の目的・進め方】

検証委員会の目的

今秋に予定する駿河湾フェリーの経営判断に向け、前提となる項目の検証を行い、運航方法のあり方、継続の是非などの検討を行う

協議事項

- (1) 収支の要因分析、今後の収支見通し、船体・設備の持続可能性を踏まえた**現行のフェリー事業の持続的経営の可能性**
- (2) 現行のフェリー及び運航法人によらない**新たな体制による航路維持の可能性**

第1回(今回)

- ・検討会の目的とスケジュール
- ・駿河湾フェリーの概要、課題の共有
- ・論点ごとの検証と方向性の打ち出し



第2回(9月)

- ・航路継続の可能性・方策の検討
- ・航路継続の事業スキームのあり方



第3回(11月)

- ・事業継続の是非に関わる方針
- ・航路継続の方策

【2 駿河湾フェリーの概要】

2－1 （一社）ふじさん駿河湾フェリーの概要

<法人概要>

県及び3市3町の各自治体が責任を持ちつつ、一体となって経営を支え、駿河湾フェリーの運航を存続させるため、H31年4月に設立。

区 分	内 容
設 立	H31年4月(運航開始:同年6月)
目 的	地域に多大な経済効果をもたらす重要な社会基盤である駿河湾フェリーを運航し、利用を促進することにより、地域経済の発展に寄与すること
所在地	静岡市清水区島崎町149番地
社 員	静岡県、静岡市、下田市、伊豆市、南伊豆町、松崎町、西伊豆町
理事長	山本 東 静岡県スポーツ・文化観光部理事

2 - 2 設立経緯（H30～）

<経緯>

時 期	内 容
H30年5月	民間会社が年度末でのフェリー事業 撤退を表明 （毎年赤字1億円）
H30年6月～	伊豆半島を中心とした自治体、観光団体から県知事あてに 存続要望
H30年9月	県知事が来年4月以降の駿河湾フェリー 運航継続を発表
H31年4月	県と3市3町による「 一般社団法人ふじさん駿河湾フェリー 」を設立
R元年6月	県が民間会社から駿河湾フェリーを受納、同日法人により 運航開始



所有船舶:1隻(富士)

- ・全長83m
- ・全幅14m
- ・約1,554トン

搭乗旅客:414名

- ・一般客室(1階) :306席
- ・特別室(2階) :100席
- ・貸切特別室(3階):8席

搭載車両:乗用車54台分

(例:大型バス12代+乗用車5台)
バイク・自転車18台

2-4 航路・ダイヤ

日本一深い”駿河湾”から
日本一高い世界遺産”富士山”を楽しむ船旅へ



○航 路:清水↔土肥
○所要時間:90分
○便 数:1日3往復

運航ダイヤ <清水→土肥>

区 分	出 発	到 着
第1便	7:40	9:10
第2便	11:20	12:50
第3便	14:40	16:10

<土肥→清水>

区 分	出 発	到 着
第1便	9:35	11:05
第2便	13:00	14:30
第3便	16:30	18:00

2-5 料金

・R8年5月1日より運賃を改定

<旅客> ※大人料金を1,000円値上げ、小人料金を無料化。ペット料金を新設。

大人	小人	ペット(新設)
3,000円	—	1,000円

<四輪車> ※運転手1名の旅客運賃を含む 自動車航走運賃を1,000円値上げ。

乗用車(6m未満)	バス(8m~12m)
5,000円	14,300円

<二輪車> ※運転手の旅客運賃を含まない

バイク	自転車
1,000円	500円

<特別室>

特別室(2階)	貸切特別室(3階) ※定員8名
1人1,000円(小人500円)	12,000円

2－6 清水港発着所の移転（R 7.4～）

- ・ R 7年4月18日に清水港の発着所を日の出地区から江尻地区へ移転
- ・ これにより J R清水駅からの**アクセス利便性が劇的に改善**（徒歩3分）

<移転経緯>

時 期	内 容
H29年1月	魅力ある清水の創生に向けた提言(地元経済人から静岡市長あて) ・江尻地区(清水駅東口)の再開発として、地元からフェリー発着所の移転等の提案
H29年3月	清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針を策定(県・静岡市) ・フェリーの発着所の移転先を江尻地区とし検討することを明記
H29年4月～	フェリー発着所の移転に関する検討を開始(実現性の確認) ・江尻地区を現に利用している漁業者、バンカー業者、廃油回収船等との調整(船揚場の移転、既設給油配管の切回し、バース調整など)
H31年3月	清水港港湾計画に江尻地区新岸壁を位置付け ・江尻11・12号岸壁(水深4.5m、延長130m)
R元年9月	江尻地区への入出港トライアルを実施
R4年4月	岸壁整備に着手
R7年4月	岸壁整備が完了(総事業費36億円)
R7年4月	清水港発着所を日の出地区から江尻地区へ移転



2－7 陸路との比較（費用・時間）

■料金比較（清水 I C～土肥港）

- ・大人2人と小人1人の利用で仮定した場合、**フェリーの方が5,370円高くなる**と試算
- ・R 8年5月に運賃改定をしたことで、R 7年度より1,000円高くなった

（単位：円）

区 分	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
フェリー	6,145	6,145	9,627	9,625	9,629	9,633	9,792	9,789	9,797	9,799	7,051	7,052	7,046	8,046
陸路	2,573	2,581	2,433	2,395	2,462	2,533	2,540	2,483	2,626	2,665	2,692	2,711	2,675	2,675
差引	3,572	3,564	7,194	7,230	7,167	7,100	7,252	7,305	7,170	7,133	4,358	4,340	4,370	5,370

※フェリー運賃は、普通乗用車（4 m～5 m）による大人2人+小人1人の利用（通常運賃期間）を想定して試算

※普通乗用車の燃費は20km/ℓと仮定し、ガソリン代は年度毎の平均単価を採用

■時間比較（清水 I C～土肥港）

- ・清水港側の乗り場が変更になったことによる運行時間の延長や、伊豆縦貫自動車道の開通により、フェリーの時間的優位性が低下

（単位：分）

区 分	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
フェリー	92	92	92	92	92	97	97	97	97	102	102	102	116	116
陸路	108	100	100	100	100	95	95	95	95	95	95	95	95	95
差引	▲ 16	▲ 8	▲ 8	▲ 8	▲ 8	2	2	2	2	7	7	7	21	21

※フェリー待ち時間は、15分に設定

※フェリーの就航時間は、H30年度に65分→70分、R 4年度に70分→75分、R 7年度に75分→90分に延長

※伊豆縦貫自動車道のうち、H26年2月に三島塚原IC～函南塚本IC間、H31年1月に大平IC～月ヶ瀬IC間が開通

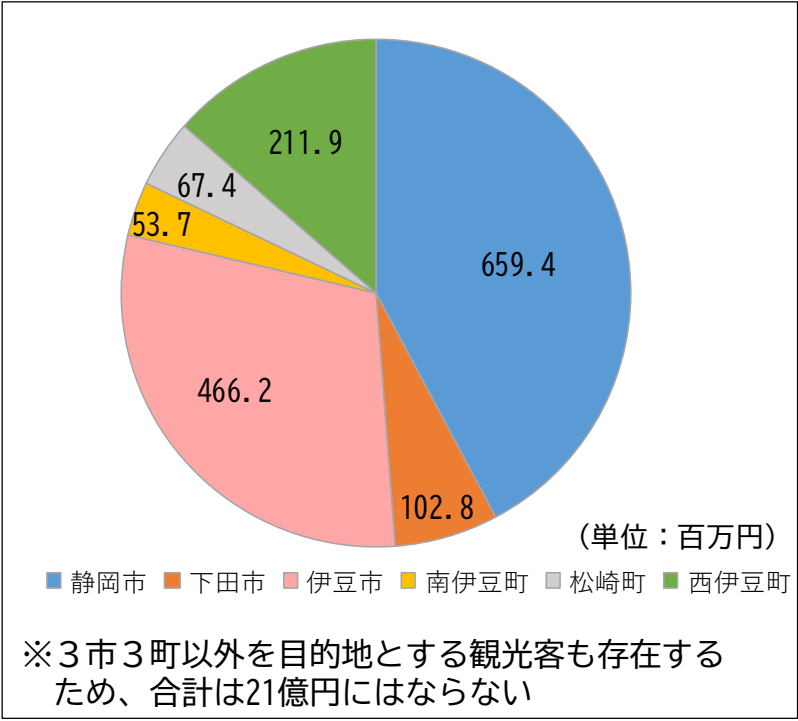
2－8 経済波及効果

- ・ 駿河湾フェリーの乗船客による消費行動及び一般社団法人ふじさん駿河湾フェリーの事業支出が県内にもたらす経済波及効果は、輸送人員が目標値である12.6万人を達成する場合**21億円程度**と推計

<県全体への経済波及効果>

区 分		R7算定 (R2産業連関表)	R5算定 (H27産業連関表)	H30算定 (H23産業連関表)
輸送人員		12.6万人	18.1万人	16.3万人
経済波及効果	フェリー事業を営むための支出等による効果	456.1百万円	477.2百万円	595.1百万円
	フェリー乗船を主目的とする観光客の消費による効果	1,653.9百万円	1,467.5百万円	1,523.0百万円
	合計	2,110.0百万円	1,944.7百万円	2,118.1百万円

<各市町別の経済波及効果>



2 - 9 駿河湾フェリーの公益性（まちづくり）

■「県道223号土肥線」

H25年度に認定された全国初の海上県道

■「清水駅東口・江尻地区ガイドプラン」

（一社）清水みなとまちづくり公民連携協議会がR4に策定したガイドプランでは、以下のとおり定義

○清水港の海の玄関口（ポートゲート）

JR清水駅から最も近い海の玄関口、駿河湾フェリー利用者の乗降拠点、清水港を訪れる人のゲートウェイ

○江尻港水際空間の回遊・にぎわいを支える拠点

河岸の市・防潮堤・水辺空間等で構成する回遊動線の主要な拠点の一部

出典：清水駅東口・江尻地区ガイドプラン



2-10 駿河湾フェリーの公益性（災害対応上の機能）

- ・(一社)ふじさん駿河湾フェリーは、災害対策基本法及び国民保護法に基づき、**県が指定する指定地方公共機関**に位置づけ
- <主な役割>
- 業務に係る防災に関する計画の作成
 - 地方公共団体が実施する防災計画への協力(**避難住民又は救援のための緊急物資の運送**)

<災害対策基本法及び国民保護法に基づく
県内の指定地方公共機関(船舶運航事業者)>

事業者名
(株)富士急マリリゾート
(一社)ふじさん駿河湾フェリー
富士山清水港クルーズ(株)
(株)千鳥観光汽船
堂ヶ島マリ(株)
(株)伊豆クルーズ

<県災害時応急対策協定(船舶関係事業者(漁業関係者含む))>

協定先
静岡県旅客船協会(15社)
静岡県内航海運組合
東海汽船(株)
神新汽船(株)
静岡地区水難救済会
駿河湾曳船株式会社
県内漁業協同組合

【3 本委員会の論点】

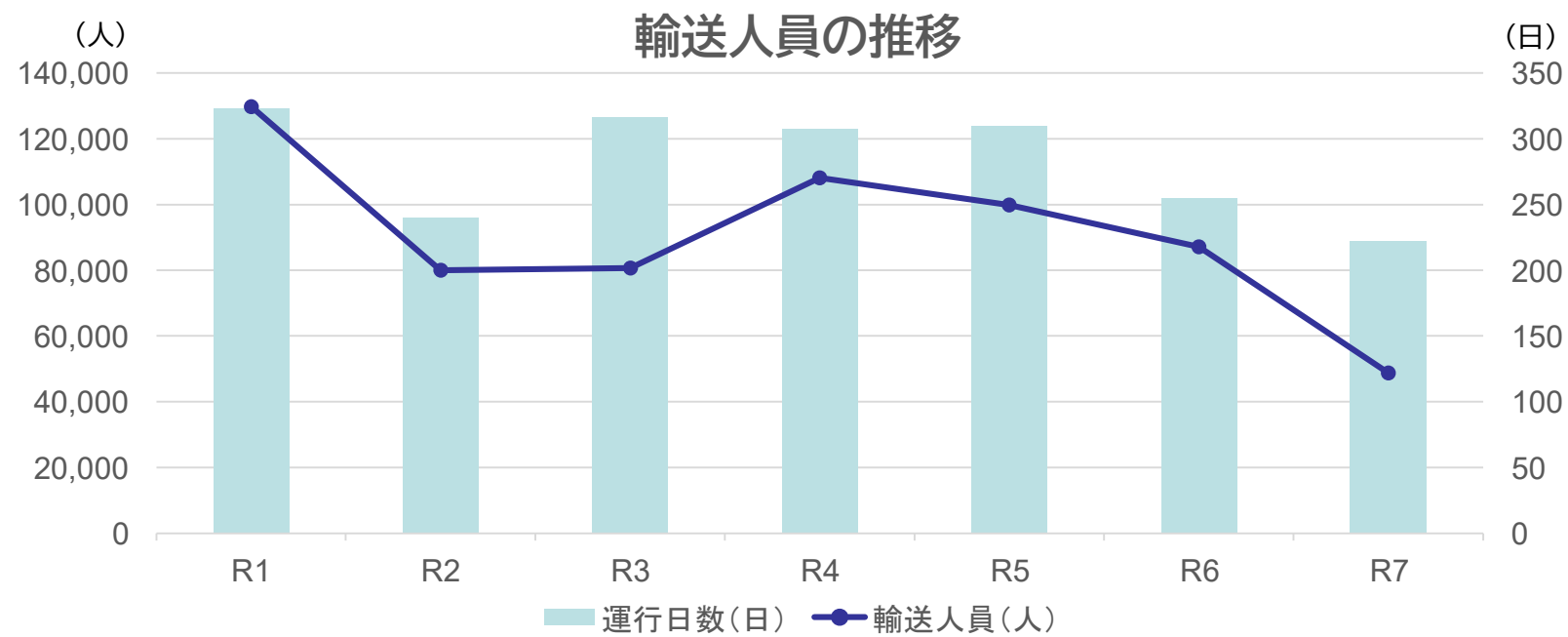
（1）現在の経営状況について

① 乗船需要の推移

3 (1) ① - 1 輸送人員の実績 (R元～R7)

- ・ コロナ禍で大幅に減少した乗船者数は、R4年度に上昇に転じるが、その後は減少傾向が続く
- ・ R6年度は台風による運休、令和7年度は車両乗船の停止やプロペラ損傷等による運休期間が影響し、大幅に減少

区 分	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
運行日数 (日)	323	240	316	307	310	255	222
輸送人員 (人)	129,756	80,021	80,717	108,128	99,849	87,150	48,769
(参考) 車両 (台)	23,485	23,787	23,877	29,614	24,161	20,372	8,807



3 (1) ①-2 輸送人員の実績内訳（R元～R7）

- ・バス利用者数の割合は、令和元年度の約4割から、令和7年度の1割に減少
- ・R7年度の清水港側乗り場移転に伴い、徒歩乗船者数は増加

区 分	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
輸送人員（人）	129,756	80,021	80,717	108,128	99,849	87,150	48,769
（うち外国人）	7,078	0	0	411	2,422	3,905	4,213
乗用車利用者	56,006 (43.2%)	58,052 (72.5%)	56,724 (70.3%)	72,811 (67.3%)	59,683 (59.8%)	48,944 (56.2%)	20,838 (42.7%)
二輪車利用者等	4,127 (3.2%)	3,713 (4.6%)	4,457 (5.5%)	4,539 (4.2%)	4,263 (4.3%)	3,162 (3.6%)	2,038 (4.2%)
バス利用者	51,827 (39.9%)	9,961 (12.5%)	8,761 (10.9%)	14,325 (13.3%)	18,131 (18.1%)	19,508 (22.4%)	5,069 (10.4%)
徒歩乗船者	17,796 (13.7%)	8,295 (10.4%)	10,775 (13.3%)	16,453 (15.2%)	17,772 (17.8%)	15,536 (17.8%)	20,824 (42.7%)
（参考）車両（台）	23,485	23,787	23,877	29,614	24,161	20,372	8,807
うち乗用車	21,291	23,213	23,369	28,814	23,149	19,494	8,537
うちバス	2,032	460	365	636	811	747	227

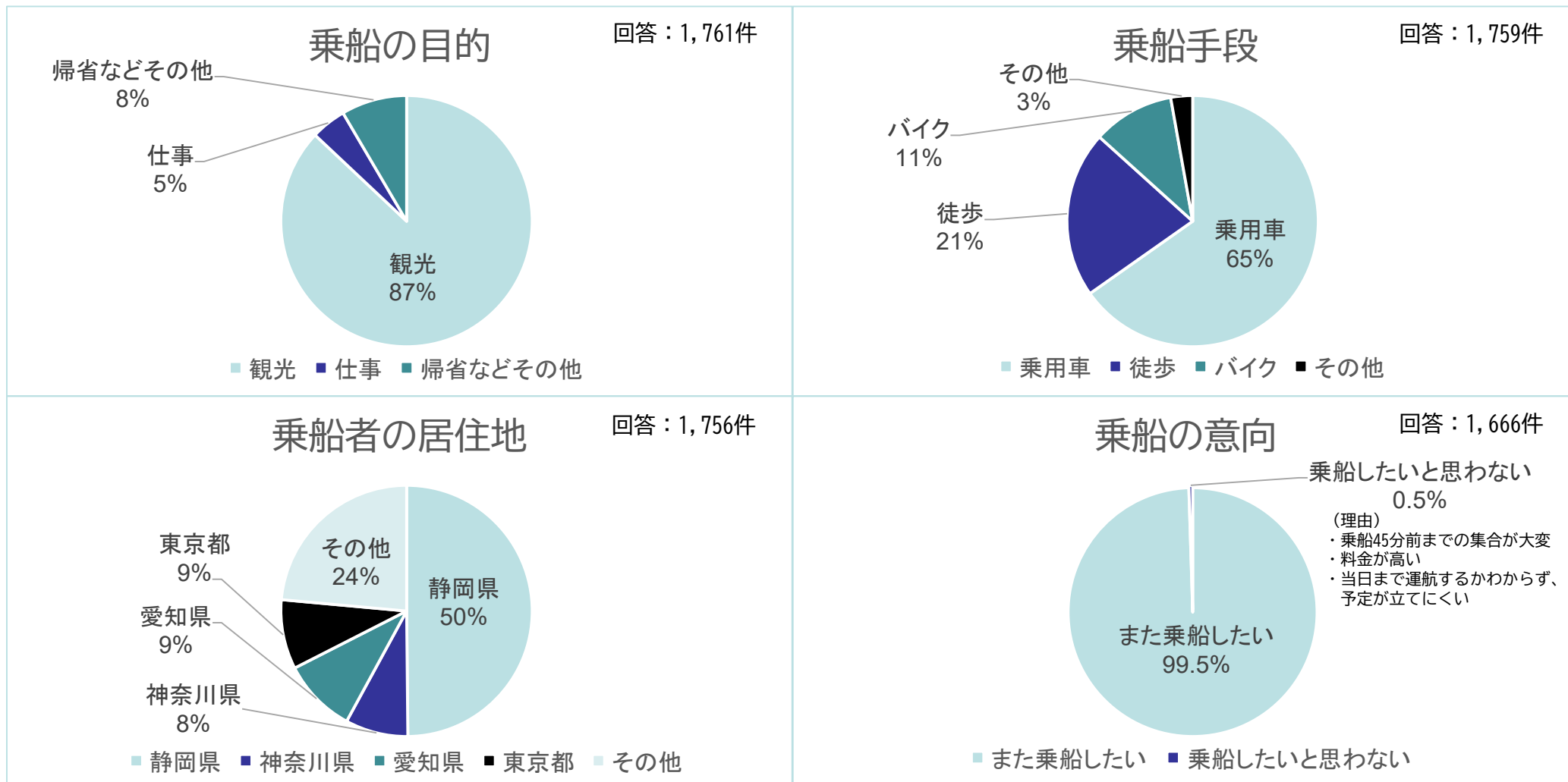
3 (1) ①－3 バス利用の減少

- ・コロナ禍で大幅に落ち込んだバス利用が回復せず、団体バス利用者数は依然として厳しい状況
- ・個人旅行へのシフトによる**団体旅行需要の減少**や**バスの運転手不足**に加え、**発着時間の制約**や**運休リスクなどの要因**により、フェリーを利用するツアー造成に影響していると推察

区 分	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
運行日数（日）	323	240	316	307	310	255	222
実績便（便）	1,236	895.5	1,133	1,136	1,142	950	619
バス（台）	2,032	460	365	636	811	747	227
1 便あたり	1.64	0.51	0.32	0.56	0.71	0.79	0.36

3 (1) ① - 4 利用者の属性 (R 7)

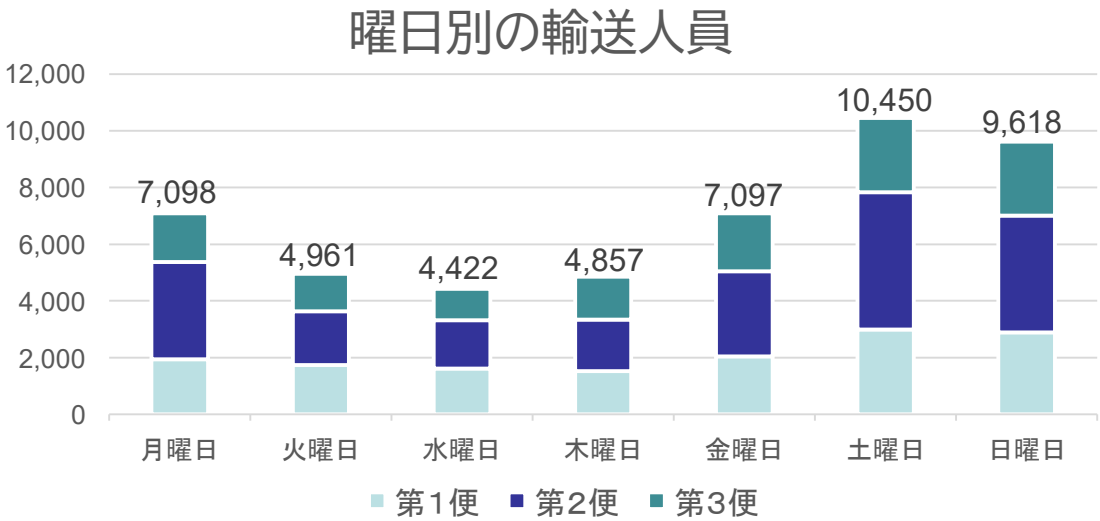
- ・駿河湾フェリー乗船者の87%が観光を目的に乗船
- ・乗船者の居住地割合は50%が県内であり、県外では神奈川県、愛知県からの利用が多い
- ・乗船者の99.5%が「また乗船したい」と回答



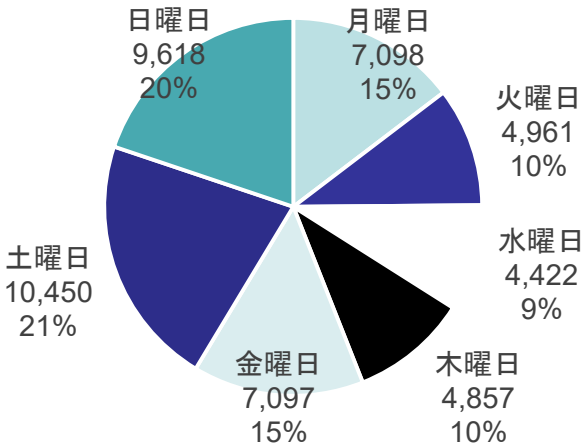
3 (1) ① - 5 曜日別の輸送人員 (R 7)

- ・土曜日、日曜日の乗船者数が全体の4割を占めており、次いで月曜日、金曜日が多くなっている
- ・全ての曜日において、第2便の乗船者数が最も多く、次いで第1便、第3便の順となっている

区 分	第1便	第2便	第3便	計
月曜日	1,944	3,440	1,714	7,098
火曜日	1,739	1,897	1,325	4,961
水曜日	1,612	1,708	1,102	4,422
木曜日	1,524	1,818	1,515	4,857
金曜日	2,046	3,006	2,045	7,097
土曜日	2,995	4,846	2,609	10,450
日曜日	2,889	4,125	2,604	9,618
計	14,749	20,840	12,914	48,503



曜日別輸送人員の割合



3 (1) ① - 6 発着所別の輸送人員 (R 7)

- ・ R 7 年度の乗船者数のうち、清水港発は24,519人、土肥港発は23,984人でわずかに清水港発が多い
- ・ 清水港は第 2 便の乗船者数が突出して多く、土肥港は第 3 便の乗船者数が他の便と比較して少ない

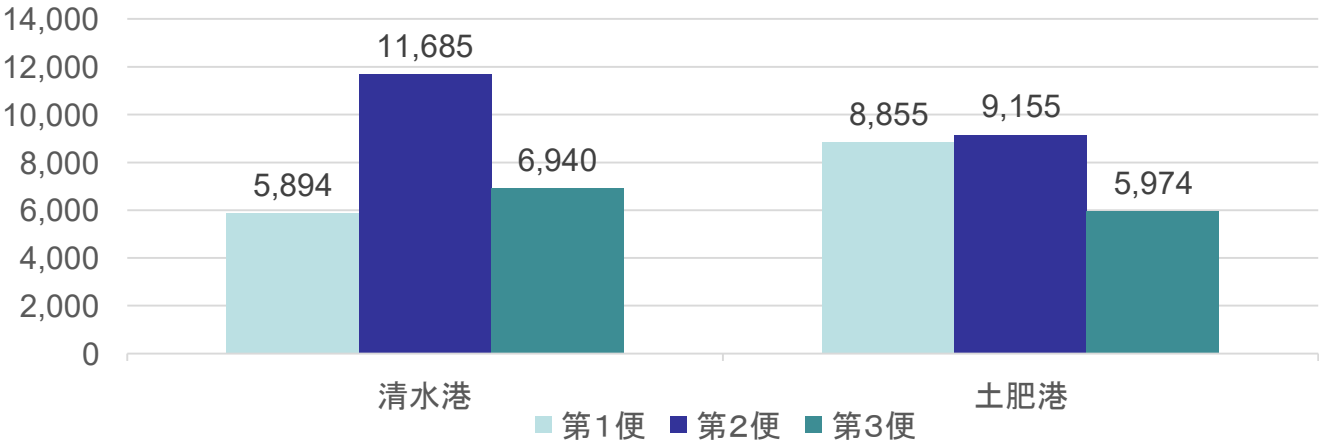
【清水港】

区 分	第1便	第2便	第3便	計
月曜日	790	1,497	922	3,209
火曜日	507	1,024	751	2,282
水曜日	497	984	685	2,166
木曜日	420	995	981	2,396
金曜日	733	1,920	1,132	3,785
土曜日	1,517	3,044	1,307	5,868
日曜日	1,430	2,221	1,162	4,813
計	5,894	11,685	6,940	24,519

【土肥港】

区 分	第1便	第2便	第3便	計
月曜日	1,154	1,943	792	3,889
火曜日	1,232	873	574	2,679
水曜日	1,115	724	417	2,256
木曜日	1,104	823	534	2,461
金曜日	1,313	1,086	913	3,312
土曜日	1,478	1,802	1,302	4,582
日曜日	1,459	1,904	1,442	4,805
計	8,855	9,155	5,974	23,984

清水港・土肥港別の輸送人員



3 (1) ① - 7 運賃改定後の実績

- ・ R 8 年 5 月から、大人の旅客運賃を2,000円から3,000円に値上げ、小人は1,000円から無料に改定
- ・ 自動車航送運賃を一律1,000円値上げし、ペット運賃1,000円を新たに導入
- ・ 輸送人員は、1日4便体制だったR6年5月比で20%減となったものの、1便あたりでは103.9%

<輸送実績>

区 分	R6年5月	R8年5月
運行日数	31日	30日
計画便	124便	87便
実績便	108便	83便
就航率	87.1%	95.4%
輸送人員 (1便あたり)	10,739人 (99.4人/便)	8,573人 (103.3人/便)
車両台数 (1便あたり)	2,516台 (23.3台/便)	1,988台 (24.0台/便)

<改定内容>

区 分		改訂前	改定後
旅 客	大人	2,000円	3,000円
	小人	1,000円	無料
車 両	6m未満	4,000円	5,000円
	6～8m	8,100円	9,100円
	8～12m	13,300円	14,300円
二輪車	バイク	1,000円	1,000円
	自転車	500円	500円
ペット	-	-	1,000円

※ R 7 年 5 月は台風による徒歩乗船のみの期間であるため、R 6 年 5 月と比較

【3 本委員会の論点】

(1) 現在の経営状況について

② 経常収支

3 (1) ② - 1 決算の推移 (R元～R7)

■損益計算書 (P L)

・ R 4 年度を除いて当期純損失を計上。

(単位：千円)

区 分	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
収 益	388,256	423,065	490,766	635,575	605,844	576,749	724,166
費 用	457,278	471,008	543,119	623,614	669,601	621,013	786,175
収 支	▲69,022	▲47,943	▲52,353	11,961	▲63,757	▲44,264	▲62,009

■特殊要因を除いた収支の試算

・ 特殊要因を除いた収支は、R 4 以後、約 6 千万円の赤字が続く

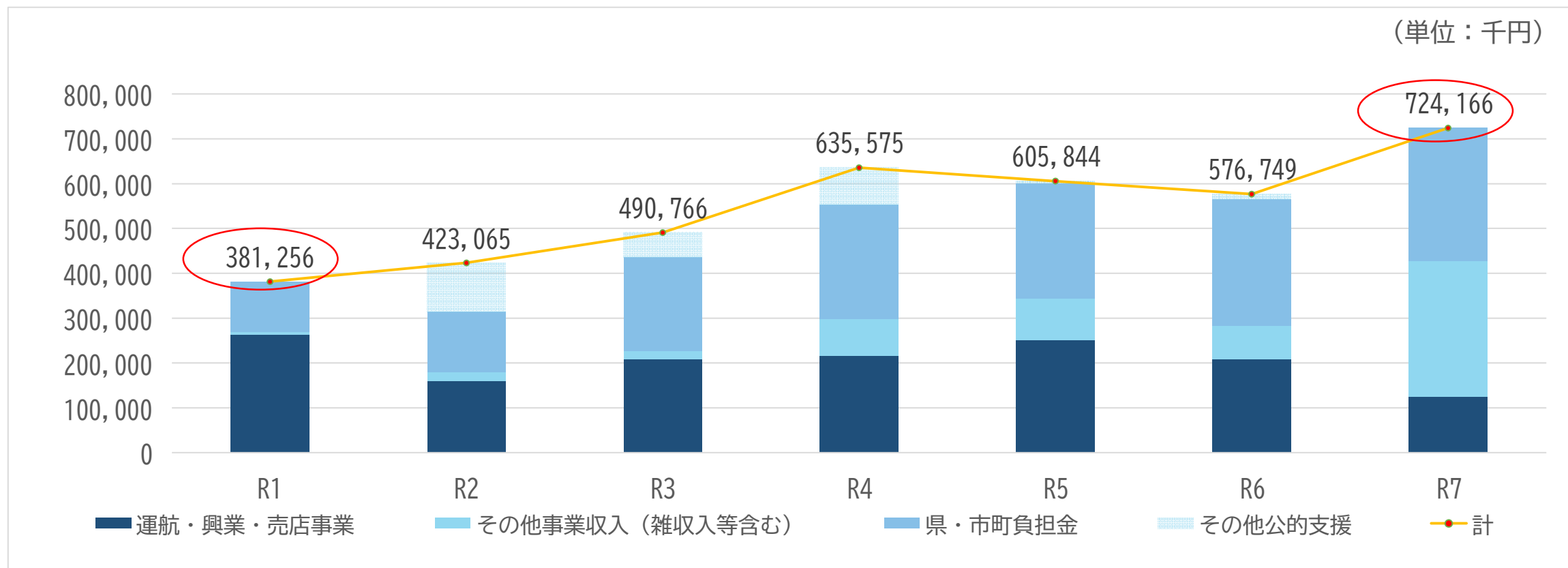
【 特殊要因の内容 】

R4:コロナ後回復支援、R5:船体塗装、R6繰延償却資産(江尻ターミナル)取得、R7:台船修繕委託収入・支出等

区 分	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
収 益	388,256	423,065	490,766	562,823	566,821	533,092	541,433
費 用	457,278	471,008	543,119	623,614	631,068	596,232	608,166
収 支	▲69,022	▲47,943	▲52,353	▲60,791	▲64,247	▲63,140	▲66,733

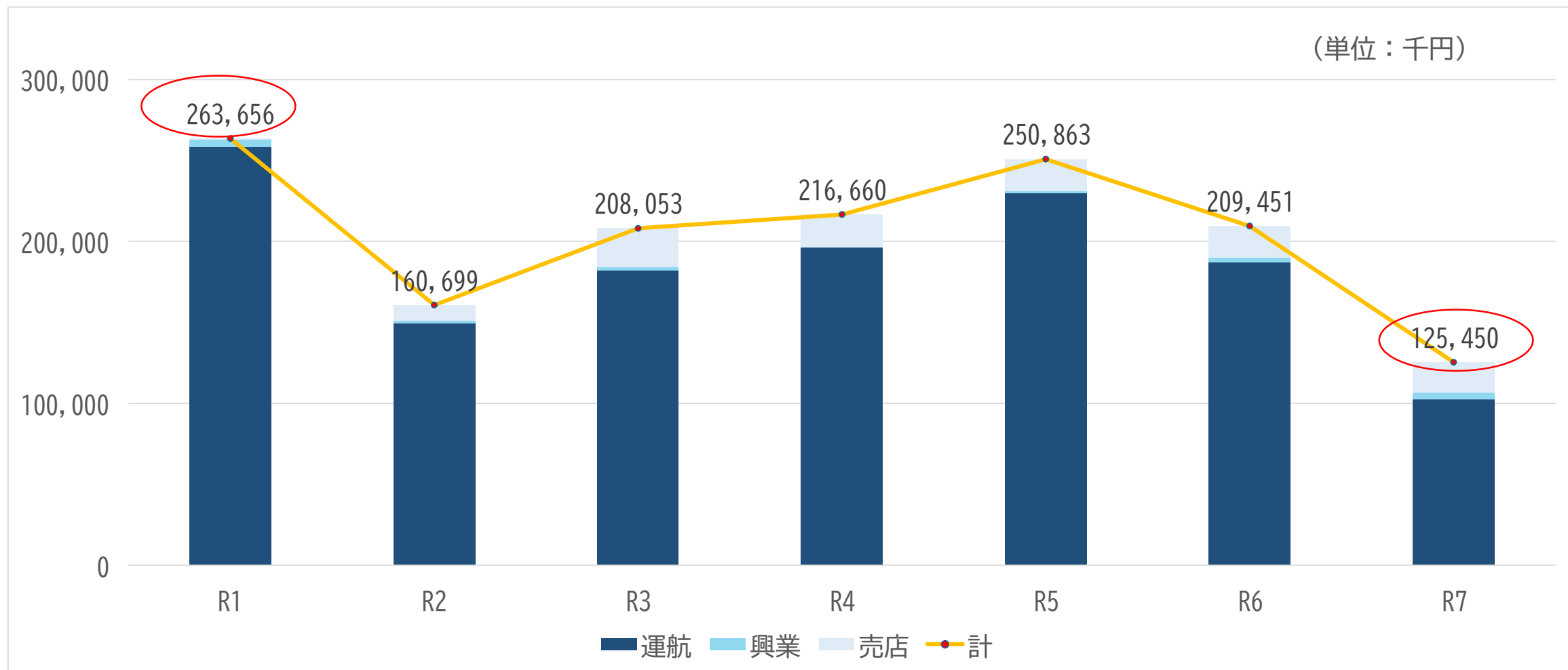
3 (1) ② - 2 経常収益の推移

- ・ R 4 年度に、県負担金・運賃割引補助等の公的支援額を増加
- ・ R 7 年度は、台船修繕受託収入などの特殊要因により収益が増加（その他事業収入）
- ・ 運航・売店等の事業収入が、全体の収益に占める割合は、減少傾向



3 (1) ② - 3 事業収入の推移

- ・ 運航・売店等の事業収入は、R元年度2. 6億円からR7年度1. 2億円に減少
- ・ 事業収入の減少は、運休等による輸送人員の減によるもの

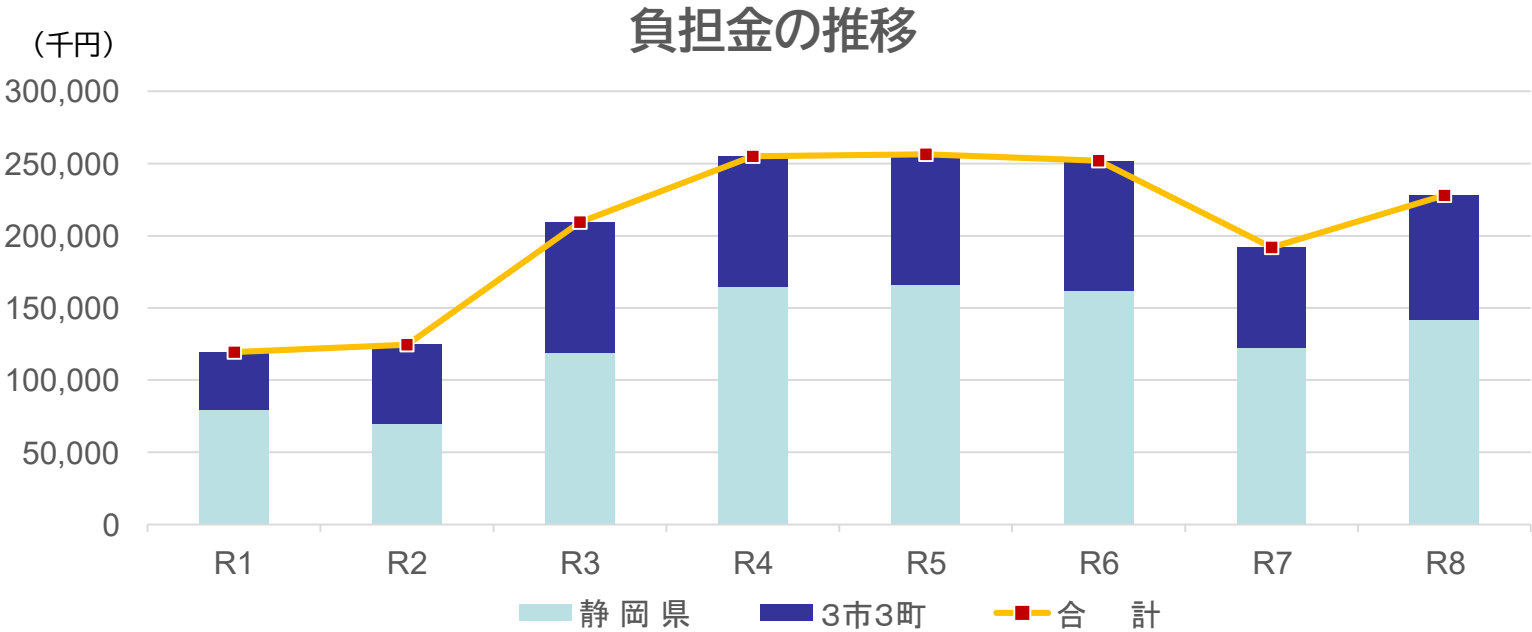


3 (1) ②-4 県・市町の負担金（R元～R8）

- ・ 静岡県及び3市3町の負担金額は、R元年度からR8年度までの累計で16.4億円
- ・ R3年度以降、新型コロナウイルスの影響による需要減や燃料費高騰への対応として負担金を拡充
- ・ 駿河湾フェリー経営改善戦略（R5）に基づき、R7年度から負担金を縮小する方針とするが、経営状況を踏まえ、R8年度は増額

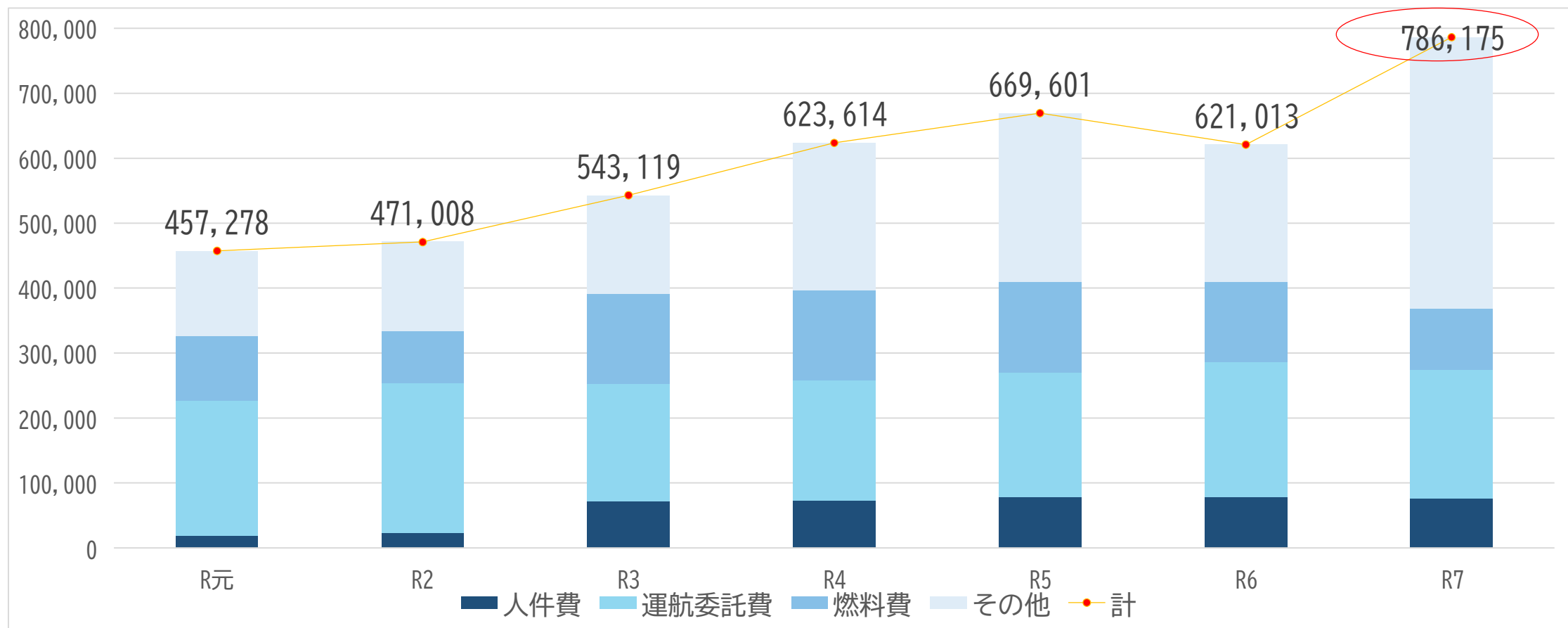
(単位：千円)

区 分	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	合計
静 岡 県	79,250	69,500	119,155	164,700	166,100	162,000	122,000	142,000	1,024,705
3市3町	40,000	55,000	90,300	90,300	90,300	90,000	70,000	86,000	611,900
合 計	119,250	124,500	209,455	255,000	256,400	252,000	192,000	228,000	1,636,605



3 (1) ② - 5 経常経費の推移

- ・ R 7 年度の経費は、台船修繕等により前年から 1. 7 億円増
- ・ 人件費は、R 3 年度に職員が増加したことにより増加
- ・ 運航委託費は、R 5 年度、6 年度は、ドック以外の修繕等の増加により上昇



3 (1) ②－6 人件費の推移

- ・ R 3 年度に富士山清水港クルーズ（株）の業務（綱取、券売等）を（一社）ふじさん駿河湾フェリーに内製化し、職員を移籍したたことにより、以降は7,000万円台で推移
- ・ R 5 年度以降は毎年の給与見直し等により増加傾向

（単位：人、千円）

区 分	R元	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
職 員 数	7	7	3 1	3 0	3 0	3 0	2 8
管理部	3	3	4	4	4	4	4
企画営業部	4	4	8	7	7	7	7
清水事業所	—	—	1 0	1 0	1 0	1 0	9
土肥事業所	—	—	9	9	9	9	8
対前年度差	—	± 0	2 4	▲ 1	± 0	± 0	▲ 2（欠員）
人 件 費	18,355	23,492	72,332	72,796	78,034	79,591	76,101
対前年度差	—	5,137	48,840	464	5,238	1,557	▲ 3,498

3 (1) ②－7 運航委託費の推移

- ・ R 7 年度の運行委託費は **1.98 億円**
- ・ R 3 年度から、一部業務を内製化したことにより大幅減
- ・ R 5 年度、6 年度は、**ドック以外の修繕等の増加により上昇**

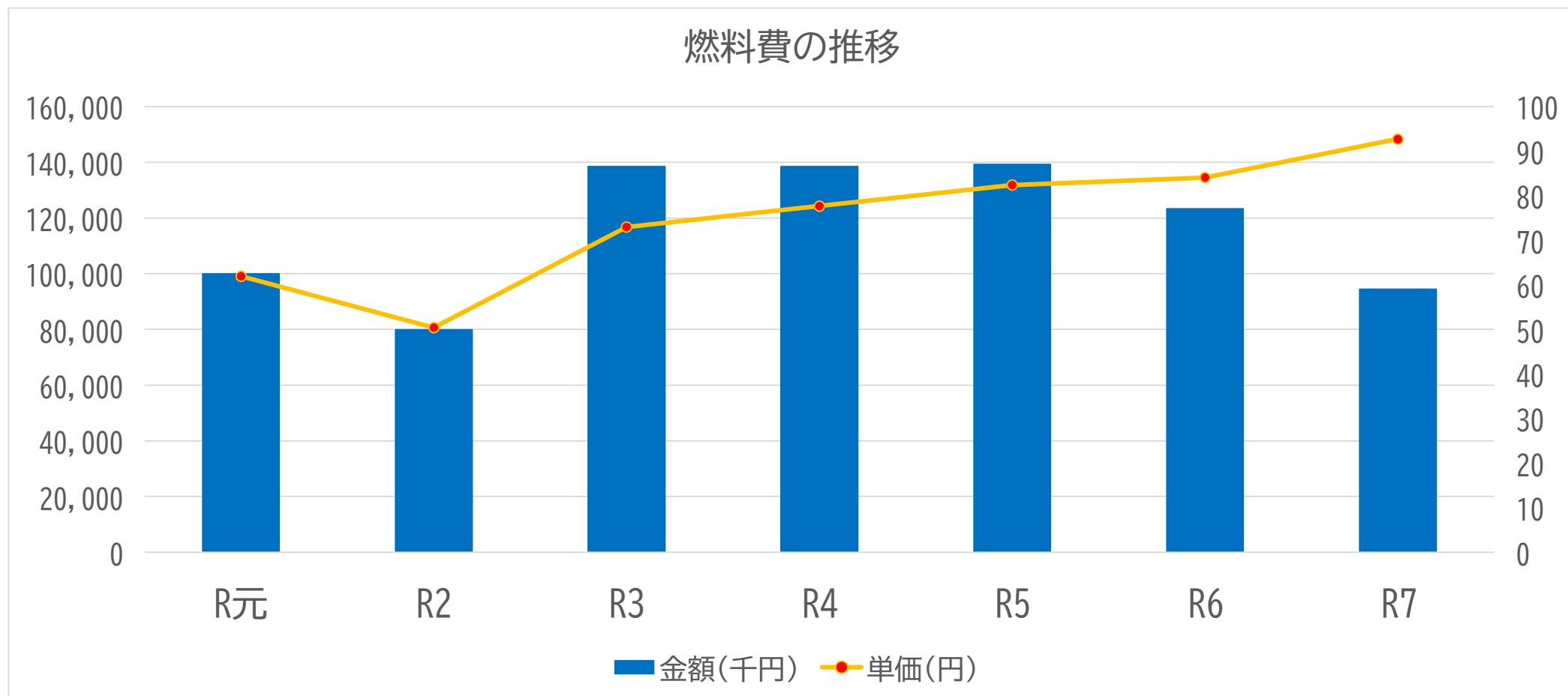
(単位：千円)

	R 元	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
運航関係委託	208,177	230,144	180,406	185,383	191,950	207,297	198,315
対前年度差	—	21,967	△49,738	4,977	6,567	15,347	△8,982

※大規模修繕に係る委託を除く

3 (1) ② - 8 燃料費の推移

- ・ A重油単価は右肩上がりで上昇（R元：62円→R7：93円）
- ・ 燃料単価上昇に伴い、燃料費は上昇
- ・ R6、R7年度は欠航やダイヤ変更による運航減便により使用量が減少



【3 本委員会の論点】

（2） 現行フェリーについて

① 江尻埠頭との相性

3 (2) ① - 1 江尻地区への移転による事業環境の変化

●運航時間の延長と減便

- ・江尻港内では低速(4kt)で運航することを周辺事業者から求められていることから、定期航路(清水ー土肥)運航時間を75分から90分へ延長することを余儀なくされた。
- ・運航時間の延長により、1日の運航便数が4便から3便に減便となった。

@2023 Google

●潮位低下による運休等

- ・フェリーは、潮位低下時には、事故を未然に防止するため、運休やタグボートによる曳航を実施している。

※R 8. 4、5月の運休は11便、
タグボート曳航は11回 (2百万円超)

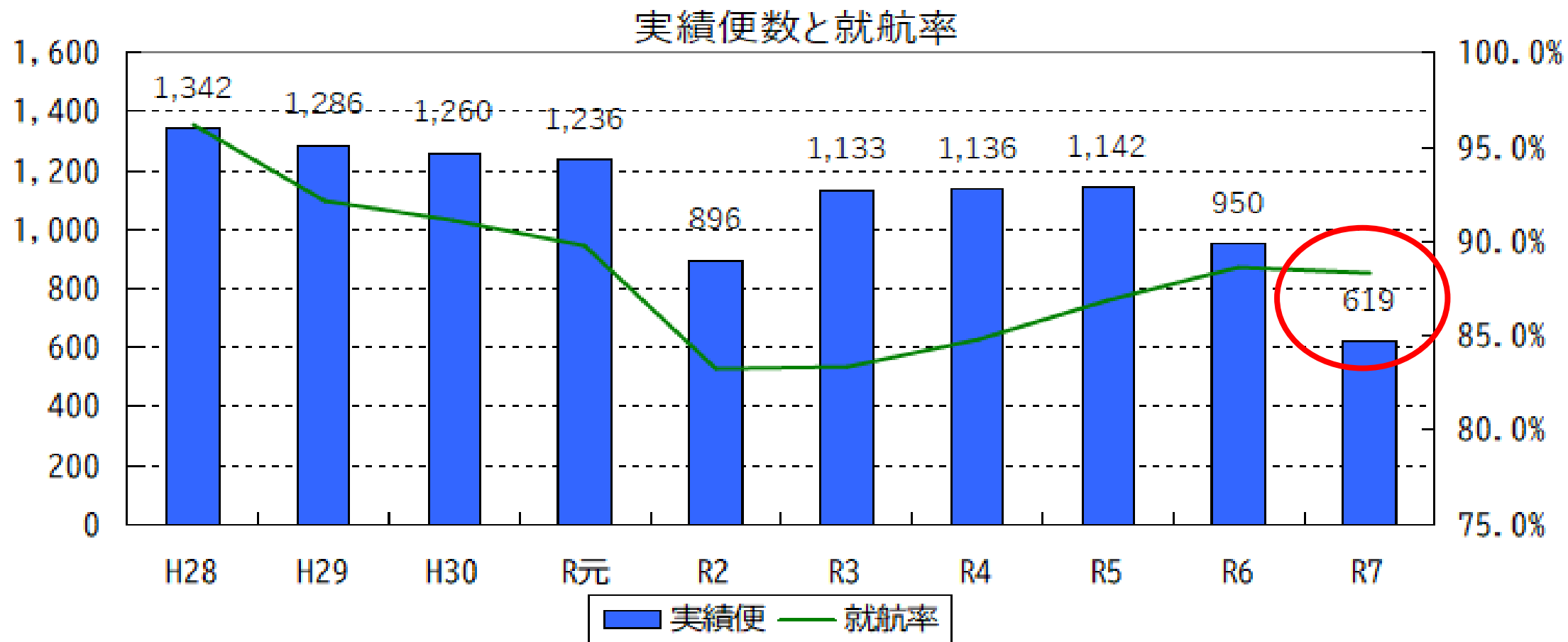
●バンカー船の安全確保等

- ・隣接する岸壁で給油事業者が作業中の場合は、フェリーの放出流による事故を未然に防ぐため、タグボートを使用することとなった。



3 (2) ① - 2 運航実績便の減少

- 清水港発着所の移転に伴うダイヤ変更（1日あたり4便→3便）により、運航便数が減少したことに加え、プロペラ損傷による運休等により、R7年度の運航便数は対前年比65.2%となった。



3 (2) ① - 3 運航実績と運休・欠航要因 (R 7 年度～)

・江尻移転後(R7年4月)の実運航便数は776便、実運航率は60.7%
・運休・欠航便数502便のうち、**外的要因(台船・プロペラ損傷)**によるものが**302便**と最多

*清水 ⇄ 土肥 1往復を1便とする

区 分		R 7 年									R 8 年					計
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	
最大運航便数(a)		90	93	90	93	93	90	93	90	93	93	84	93	90	93	1.278
実運航便数(b)		35	77	77	77	0	53	0	71	78	30	35	86	74	83	776
運休・欠航便数(c)=(a)-(b)		55	16	13	16	93	37	93	19	15	63	49	7	16	10	502
要 因	定期ドック 定期運休・給油等	2	2	2	8.5	—	—	—	—	—	48	—	—	6	—	68.5
	天 候	2	14	8	3.5	—	2	—	4	15	11	—	5	5	4	73.5
	潮位低下	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	6	11
	外的要因 (台船・プロペラ損傷)	51	—	3	3	93	34	93	15	—	—	10	—	—	—	302
	設備不良	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	39	—	—	—	42
	チャーター運航	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	2	—	—	5
実運航率(b/a)		38.9%	82.8%	85.6%	82.8%	0%	58.9%	0%	78.9%	83.9%	32.3%	41.7%	92.5%	82.2%	89.2%	60.7%

*最大運航便数(a)は、3便／日 × 日数

3 (2) ①－4 清水港の水深と浚渫工事

- ・駿河湾フェリーの利便性向上のため、江尻地区に公共岸壁を新設（R 7年4月供用開始）
- ・公共岸壁の設計における計画水深は、駿河湾フェリーの満載時喫水に余裕水深を考慮したものであるが、事故の未然防止のため、フェリーは潮位低下時には運休する運用（R 8. 4月、5月に11回運休）
- ・浅くなった部分を取り除くため、R 7年8月、R 8年5月及び7月に浚渫工事を実施

<江尻港の水深とフェリーの喫水差>

計画水深	船舶「富士」喫水	潮位	設計条件	余裕水深
D. L. - 4. 5m	3. 812m	最高高水位	D. L. + 2. 48m	3. 168m
		高水位	D. L. + 1. 64m	2. 328m
		平均海面水位	D. L. + 0. 95m	1. 638m

※D.L. (Datum Level : 基準面)

【3 本委員会の論点】

(2) 現行フェリーについて

② 船体・設備の老朽化

3 (2) ② - 1 船舶の維持管理費

- ・本フェリーは、本年度末に新造から20年を迎え、耐用年数を経過
- ・定期ドック：5年ごとの定期検査、その間1年ごと（毎年）の中間検査が必要
定期検査：初めての船舶を航行、または船舶検査証書の有効期間が満了したときに受ける精密な検査
中間検査の有効期限は、R9年4月25日
- ・定期ドックでは、法定検査・整備、経常修繕、経年劣化による部品交換等を実施。今後の費用は増加傾向

<実績：定期ドック＋県施工修繕> *太枠は定期ドック実施年度

年度	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
金額 (千円)	50,923	49,396	53,348	69,712	59,734	78,168	67,838

<計画：定期ドック> *次回定期検査はR11年度

	R8(予定)	R9(予定)	R10(予定)
金額(千円)	111,200	95,700	205,800
うち 経年劣化分	(53,900)	(46,400)	(154,500)
主な検査・修繕箇所	・主機遠隔装置新規換装 ・エンジン・左舷クラッチ交換	・主機シリンダライナー交換 ・エンジン開放工事	・発電機関(補機)新規換装 ・右舷プロペラ軸拔出工事

3 (2) ② - 2 台船の修繕（清水港側）

	R 6	R 7
項 目	改修工事	修繕工事
工 期	R6.5～R7.2	R7.4～R7.9
事業費	99,913千円	179,700千円
内 容	・ 発着場が江尻地区に移転することに伴い、日の出地区で使用している浮棧橋を江尻新岸壁で使用するよう改修 ・ 工事中に老朽化による船底の破口等が判明	・ R6改修工事中に確認された損傷部分は老朽化により船底の腐食等が進行しているため溶接が困難であることが判明 ・ バラストタンク下部新替等により修繕 ・ R 7年8月末には修繕工事が完了し、R 7年9月12日から車両乗船を再開

台船



施工前



施工後

バラストタンク修繕



施工前



施工後

3 (2) ② - 3 土肥港の現状／フェリー可動橋

- ・土肥港の可動橋は供用開始から23年を経過し老朽化が激しく、今後、大規模修繕（更新）が必要な状況（新規建設約6.2億円（＊）／設計～建設～設置まで約5年を要す）
- ・なお、可動橋更新の場合、新たに使用料負担が生じる
- ・可動橋は船体サイズに合わせるため、可動橋の更新については、現船体（富士）の今後の運航期間とセットで検討することが必要

可動橋：陸とフェリーの乗降口とをつなぐ施設で、潮位の状況に合わせ油圧装置で橋体の高さを調整し、潮位の影響を受けずに車両の乗降が可能となる

フェリー可動橋の現状

供用開始	平成15年6月1日(2003年) 供用から23年経過
耐用年数	不明
能力	高さ:6.17m 幅:約10m 延長:約7m 鋼製
所有者:管理者	(所有者)静岡県 (管理者)沼津土木事務所
使用料	徴収なし(寄付受納のため)
対象・頻度	駿河湾フェリー 3便／日

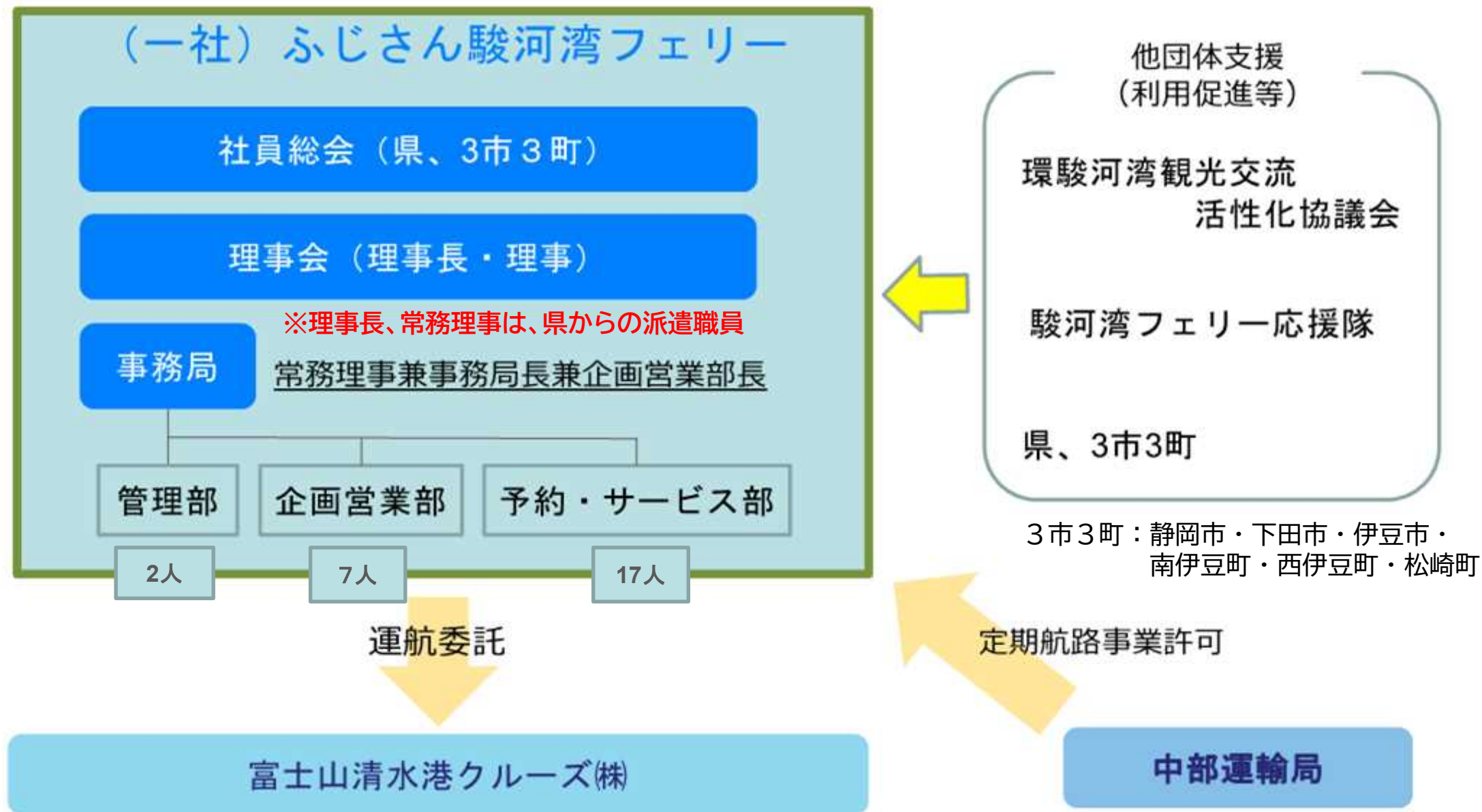


【3 本委員会の論点】

(3) 運営体制について

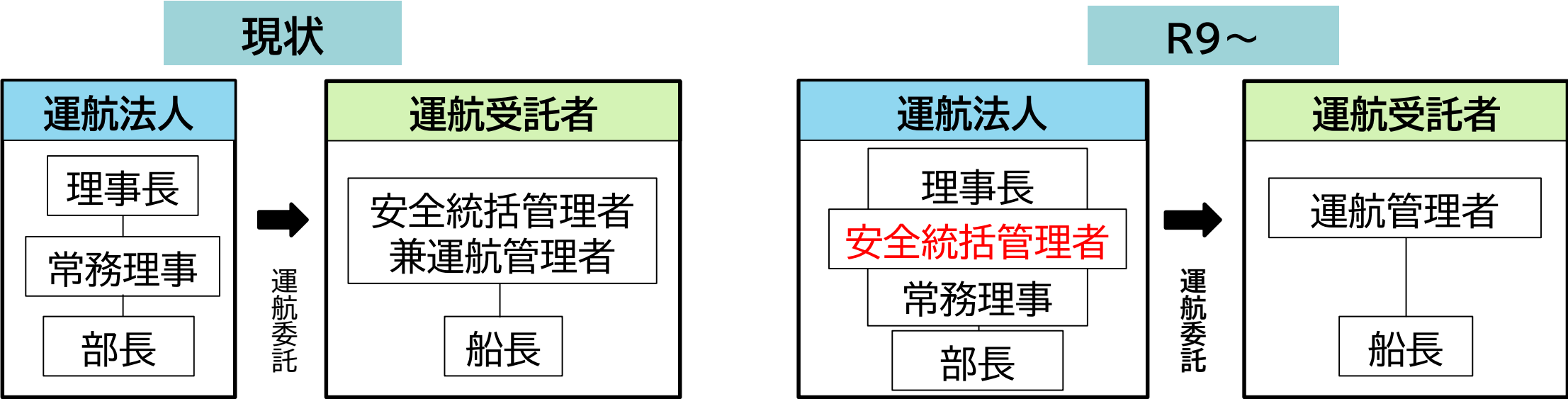
① 第三セクターか、民間中心か

3 (3) ① - 1 運営体制



3 (3) ① - 2 運営体制（安全統括管理者・運航管理者の設置）

- ・海上運送法改正（施行：R8。1年間の経過措置）により、安全統括管理者・運航管理者資格制度が創設
- ・法人の意思決定に関わる役員（理事長又は常務理事）を「安全統括管理者」に選任することが必要
- ・現在、理事長及び常務理事は県からの派遣職員であり、専門性が不足



区 分	安全統括管理者	運航管理者
役 割	安全管理体制の確立・維持・改善を担う統括者	船舶の運航に関する実務的な管理責任者 ※安全統括管理者が定めた方針・体制に基づき運航に関する日常的な判断を担う
対象者	経営トップまたは理事会で重要事項を審議する管理的地位の者	運航受託者は運航現場の監督者 (船長や甲板部の職員経験)
要 件	安全業務に1年以上＋所定試験に合格	運航管理業務に1年以上＋所定試験に合格