

駿河湾フェリー経営改善戦略の概要

一般社団法人ふじさん駿河湾フェリー
静岡県、静岡市、下田市、伊豆市、南伊豆町、松崎町、西伊豆町

1 趣旨

- ・ 駿河湾フェリーは地域に大きな経済効果をもたらす重要な社会資本である
- ・ 大変厳しい経営環境の中、現状と課題を踏まえ、今後の事業の方向性と経営改善策をまとめる

2 輸送人員の推移

- ・ 伊豆地域の道路整備進捗に伴い利用者は減少傾向
- ・ 令和2年度は感染症の影響により大幅減少の見込

(単位：万人)

区分	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2見込
輸送人員	24.0	20.7	18.8	17.1	16.7	17.2	13.0	7.6

3 今後想定される社会環境の変化

- ・ 感染症の影響による旅行者の価値観の変化 (マイクロツーリズム普及、個人旅行へのシフト ほか)
- ・ 感染症収束後のインバウンド需要回復
- ・ 人口減少の進行 (高齢者の通院などのニーズ増加)
- ・ 中部横断自動車道開通 (山梨・長野等の新たな需要)
- ・ 伊豆縦貫自動車道等の整備進捗 (陸路の移動時間短縮)
- ・ デジタル技術等の進展 (デジタルマーケティング、MaaS、自動車のEVシフト)
- ・ 地球温暖化の影響 (フェリー就航率低下の可能性)

4 公益性の分析

- (1) 地域への経済波及効果 (年間21億円程度)
- (2) 地域を結ぶ交通手段 (通勤、通院、介護等での利用)
- (3) 地域を結ぶ物流手段 (伊豆の地場産品の中部地域への輸送 ほか)
- (4) 公共空間 (学習の場としての活用 ほか)
- (5) 災害発生時の輸送 (被災者、応援要員、物資 ほか)



伊豆と県中部を結ぶ県道223号



駿河湾フェリー第一便出発式(R元.6)

5 事業環境と市場機会の分析

(1) 自社分析

- ・富士山や夕日の眺望、特別な時間の提供、マイカーによる乗船が可能 など …… **強み**
- ・陸路に比べ割高な運賃、欠航リスク、アクセスがスムーズでない など …… **弱み**

(2) 顧客分析

- ・観光目的が約9割、通勤・介護等の目的が約1割
- ・約6割が2回目以上の乗船 (R2半額CP利用者アンケート)
- ・感染症影響で、県民利用や個人旅行が増加
<利用者に占める県民の割合> (R元) 約5割→(R2) 約7割
< 〃 個人旅行の割合 > (R元) 約5割→(R2) 約9割

(3) 競合分析

- ・伊豆縦貫自動車道の整備進捗による優位性低下
【陸路との比較】料金+7,361円、時間+2分
※大人2名、小人1名が東名清水IC～土肥港を移動する場合の試算

<評価>

- ・観光をはじめ、通勤やビジネス、介護など幅広い目的で利用され、本県の社会経済活動を支えている
- ・今後、近隣県からの観光や、通院などの利用の増加も期待される
- ・一方で、陸路に比べて優位性が低下する中、フェリーならではの楽しみ向上が重要
- ・運賃やアクセス等の改善、経営の安定化も必要

6 今後のフェリー事業の位置づけと取組方針

(1) 位置付け

- ・地域に大きな経済効果をもたらす 重要な社会資本
- ・海からの景観を楽しめる 公共空間



本県の社会経済活動を支えるフェリー

今後事業を継続していく必要があることから、県と3市3町が一体となり、周辺地域や団体等とも連携し、経営を支えていくことが重要

(2) 今後の取組方針

- ・船の魅力を一層高めること等により フェリー乗船を主目的とする利用者の増加を図る
- ・円滑で切れ目ない移動を目指し、利便性の一層の向上を図る
- ・収入確保や費用縮減により 経営の安定化を図るとともに、災害時の連携強化等を通じて 地域への貢献を進める



船上から見る夕陽に照らされる駿河湾



サイクリストの利用を促進

7 経営改善の取組

(1) 利用促進策の強化

①個人利用向け

- ・地域企業と連携した船内限定商品の開発・販売
- ・県内大学等と連携した船上学習企画
- ・宿泊施設等とのセット商品の造成
- ・中部横断自動車道開通を契機とした誘客
- ・サイクリスト向け商品の造成
- ・第4便を活用した星空ツアー等の新しい取組
- ・ファミリー特典などによる誘客強化

②団体利用向け

- ・教育旅行の誘致（船上教育プログラム充実）
- ・応援隊企業等と連携したチャータークルーズ
- ・新規顧客の開拓（首都圏の金融機関ほか）

③営業体制の強化

- ・専従職員の増員、戦略的な営業展開

④情報発信の強化

- ・観光デジタル情報プラットフォームとの連携
- ・SNSを活用した情報発信（フェリー等の動画ほか）



船内限定商品の開発・販



S N S を活用した情報発

⑤運賃の見直し

- ・区分の統合（例：車両航送15区分⇒5区分 ほか）
- ・水準の見直し（例：旅客(大人)2,300円⇒2,000円 ほか）

(2) 利便性の向上

①アクセス改善、欠航対策

【清水港】江尻地区への発着場移転（JR清水駅直結へ）

【土肥港】待合所の充実、パークアンドライドの推進
レンタカー利用促進、海状確認用カメラ設置（欠航対策）

【松崎港ほか】チャーター等多面的利用の推進

(3) 経営の安定化等

①収入の確保

- ・旅行商品の造成による手数料収入の確保
- ・ネーミングライツの導入、物流需要の取込 ほか

②経費の縮減

- ・運航委託業務の一部直営化・スリム化
- ・燃料調達方法見直し、船舶の長寿命化 ほか

③その他

- ・感染症対策の徹底、災害時対応の強化



日本一深い駿河湾から宇宙を望む企画



松崎港へのトライアル運航(R2.9)

経営計画

(計画期間：令和2～8年度)

① 経営目標

令和6年度までに現在の県・3市3町の協定に基づく負担金を含めた収支均衡を目指す(輸送人員18.5万人程度(R6))

② 県市町の負担

- ・ 当面の間、現協定に基づく県市町負担金を継続
- ・ 感染症影響期 (R3～5 想定) は県市町負担金を拡充
- ・ 県からの長期貸付金 (2億円) の償還期限を延長 (R5 ⇒ 8年度末)



西伊豆から望む富士山とフェリー

③ 今後の収支見通し

< 対策実施前 >

(単位：万人、百万円)

区分	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	備考
輸送人員	7.6	9.3	12.5	15.5	15.5	15.5	15.5	R5にH30×90%水準回復
県市町負担金等	228	102	102	102	102	102	102	現協定に基づく負担
当期純損益	▲87	▲237	▲157	▲80	▲81	▲83	▲84	
年度末資金残高	83	▲154	▲311	▲391	▲472	▲555	▲639	R3当初に資金が枯渇

< 対策実施後 >

(改善効果 50～110百万円/年)

区分	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	備考
輸送人員	7.6	10.8	14.1	18.2	18.5	19.1	19.6	運賃引下げ、利用促進による増
県市町負担金等	現協定分	228	102	102	102	102	102	現協定に基づく負担
	拡充分	0	138	153	154	0	0	運賃引下経費、燃料費1/2相当
	小計	228	240	255	256	102	102	
当期純損益	▲87	▲42	49	133	1	15	26	R6 県市町負担金(現協定分)含め収支均衡
年度末資金残高	83	41	90	223	224	239	65	R8年度末 県貸付金(2億円)返還

進捗評価

外部有識者等による評価の仕組みを新設し、毎年度評価、見直しを行う