

# 大分空港への海上アクセス導入について

## 空港アクセス改善の必要性

- H30年度の大分空港利用者数は16年ぶりに**200万人を突破**。LCCシェア拡大やインバウンド増で**今後もさらに増加の見込み**。
- **空港・航空路線は地域発展における重要な交通基盤**。航空需要増を確実に取り込み、地方創生を加速化させることが重要。
- そのための**最大の課題は**、他空港よりも著しく時間を要する**大分空港のアクセスを改善し、利便性を高める**ことが不可欠。

## 海上アクセスによる検討

大分空港のアクセス改善については、以下の理由から、**船舶を活用した「海上アクセス」が最も有効かつ効果的**

- ① 地理的条件から、鉄道等陸路では別府湾の迂回が必要となり、直線で結べる海上アクセスの方が時間短縮効果を期待できる
- ② 陸路から離れた位置に海路のアクセスを整備することにより、災害時のリダンダンシーが確保できる
- ③ 用地取得や大規模構造物整備が必要な鉄道等の陸上交通よりも、海上アクセスの方が事業費が安く、導入期間も短い

## 検討結果

- ◆ 船型については、以下の点から、**「ホーバークラフト」**が最も有効と考えられる。

|        | 高速船        | ホーバークラフト  |
|--------|------------|-----------|
| 時間短縮効果 | 約60分⇒約40分  | 約60分⇒約25分 |
| 空港側接続  | 約250～750m  | 約40m      |
| 県負担額   | 約115～200億円 | 約75～85億円  |
| 整備期間   | 11～12年     | 3～4年      |



(例) 英国ポーツマス・ワイト島船

- ◆ 運航形態については、以下の点から、本県が船舶等を保有し、民間事業者が運航を行う、いわゆる**「上下分離方式」**を採用することで、**収支確保が可能**との結論を得た。

- ① 国内製造がなく導入経費が割高で、新たな施設整備が必要なため、民間運航事業者のみでは安定的な収支確保が難しい
- ② 民間運航事業者の柔軟な発想や創意工夫を活かしたサービスの提供が期待できる

## 導入方針

- ◆ 利用者数は、**年間30～40万人台**を想定。ビジネス需要に加え、ホバ-の希少性を活かした観光需要も取り込む。
- ◆ 運航計画
  - ・ 船舶：旅客定員**80名程度**で**バリアフリー対応**のホーバークラフト
  - ・ ルート：海上運航距離約29km、最速所要時間**約25分**
  - ・ 時間帯：概ね6時～22時
  - ・ 便数：航空利用者の利便性に配慮した便数
  - ・ 隻数：常用船2隻と予備船1隻の**3隻体制**
  - ・ 支援：船舶購入・貸与と発着地の整備、貸付料及び使用料の減免（赤字補填なし）
- ◆ 大分市側発着地は、**大分市西新地又は西大分**を候補に、今後調整。500台程度駐車可能な無料駐車場を整備。
- ◆ **県負担額 75～85億円程度**
- ◆ 環境対策 発着地に遮音壁設置→発生音、水しぶきの抑制
- ◆ **運航開始予定 令和5年以降**