

大分空港海上アクセスについて

I. 大分空港のアクセス改善の必要性

- 平成30年度の大分空港の利用者数は200万2,626人を記録し、平成14年度以来、16年ぶりに200万人を突破した。今後も、以下の観点からさらなる増加が見込まれる。
 - ① 政府の目標として、2030年までにインバウンド旅行者6,000万人を目指すとされていること
 - ② 国際航空運送協会(IATA)の推計では、LCCのシェア拡大、インバウンド需要の高まり等により、国内線利用者数が今後20年間で約30%の増加すると試算していること
- 空港や航空路線は、地域の発展に欠かせない重要な交通基盤である。人口減少・少子高齢化社会の中で、本県が九州の東の玄関口として、他県よりも競争力を持って発展していくためには、このような航空需要の高まりを確実に取り込み、観光やビジネス等の交流人口を拡大させ、地方創生を加速化させていくことが重要である。
- そのためには、国際線及び国内線の新規路線誘致、増便・機材の大型化等の利便性向上に引き続き取り組むのはもちろんのこと、大分空港の最大の課題である空港アクセスの改善が必要となっている。

現在、県中心部と大分空港間を結ぶアクセスバスの所要時間は約60分であり、他の国内主要空港と比較しても著しく時間を要するため、近年の大分空港利用者数の増加を背景として、経済界を中心に所要時間の短縮や利便性の向上、災害発生時のリダンダンシーの確保等を望む声も上がっている。

今後、大分空港の利用促進による交流人口の拡大を図り、本県の経済・社会を活性化させていくためにも、大分空港のアクセス改善を図ることは必要不可欠となっている。

II. 平成30年度及び令和元年度の検討結果及び今後の方向性

- 県では、大分空港のアクセス改善については、以下の理由から、船舶による「海上アクセス」の導入が最も有効かつ効果的と考えられるため、「海上アクセス」についての調査検討を実施した。
 - ① 空港までの地理的条件から、鉄道等の陸路によるアクセスでは別府湾を大きく迂回しなければならず、直線で結べる海上アクセスの方が大きな時間短縮効果が期待できること
 - 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こと
 - ③ 用地取得や大規模構造物の整備を必要とする鉄道等の陸上交通よりも、海上アクセスの方が整備事業費が安価で導入期間も短いこと 等
- 平成30年度は、有識者等で構成する「大分空港海上アクセス検討会」を設置し、計4回にわたる議論を経て、平成31年3月に、高速船2案、ホバークラフト1案の計3案であれば、大分空港の海上アクセスの実現可能性があるとの調査結果を得た。

令和元年度は、これら3案について、需要予測、収支採算性、環境影響、船舶導入に係るコスト低減等についてさらなる調査の深堀りを行い、導入の是非も含めた検討を実施した。
- 2ヶ年にわたる検討の結果、船型については、時間短縮効果、空港側の接続等の利便性、発着地整備費等の県負担額、運航開始までの期間の面から、既存施設を利用できるホバークラフトによる運航が最も効果的かつ効率的であるとの判断に至った。

次に、運航スキームについては、以下の点から、県が船舶を購入し貸与するとともに発着地等の施設整備を行い、民間運航事業者が人件費、燃料費、船舶修繕費等を負担して運航する、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 現在国内で製造されていないホバークラフトの導入経費や上屋等の新たな施設整備が必要となるため、民間運航事業者のみでは安定的な収支の確保が難しいこと
 - 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こと

以上のことから、大分空港のアクセス改善については、「ホバークラフトによる上下分離方式を採用した海上アクセス」が最も有効と考えられ、今後、運航事業者の確保に向けた取組を進めていく。

Ⅲ. 大分空港海上アクセス導入の考え方

1. 旅客需要

- ・利用者数は、年間30万人台～40万人台を想定する。
- ・対象は、ビジネス需要・個人需要を基本とし、加えて、ホーバークラフトの希少性を生かし、広く国内外の観光利用も取り込む。

2. 運航計画

- ・運航船舶：旅客定員80名程度のホーバークラフトとする。
- ・運航ルート：海上運航距離は約29km、運航所要時間は最速で約25分を想定する。
- ・運航時間帯：概ね6時～22時とする。
- ・運航便数：航空利用者の利便性に配慮した便数とする。
- ・使用隻数：常用船2隻と予備船1隻の3隻体制とする。
- ・県の支援：県が船舶購入と発着地施設の整備を行い、民間運航事業者に、船舶を貸し付けた上で、船舶貸付料と発着地施設使用料について、必要な減免を行う。ただし、民間運航事業者は、運賃収入により人件費、燃料費、船舶修繕費、検査費等を賄うこととし、県は赤字補てんは行わない。
- ・運賃設定：他の公共交通機関への影響や旅客需要等を考慮した運賃設定として今後調整する。

3. 発着施設の概要

① 大分市側

- ・発着地の位置については、大分市西新地又は西大分を候補に、今後調整する。
- ・駐車場については、県が500台程度駐車可能な無料駐車場を整備する。

② 大分空港側

- ・国の了解を得て、既存の旧ホーバークラフト航走路を活用する。
- ・ターミナルの位置は、空港の旅客ターミナルビルへのアクセスを考慮し、旧ホーバークラフトの旅客ターミナルの跡地付近とする。

4. 事業費

- ・船舶購入や発着地・無料駐車場等の整備費として、75～85億円程度の県負担額を見込む。

※今後の状況変化や物価変動により、変動する場合があります

5. その他

① 環境対策

- ・従前のホーバークラフト運航時より遮音壁の延長を伸ばし、ホーバークラフトの発生音や水しぶきの抑制を図る。

② バリアフリー対策

- ・車椅子の利用を前提に、段差の解消やスロープ等を備えたバリアフリー対応の船体とする。

③ 船員の確保

- ・民間運航事業者による確保が前提となるが、ホーバークラフトが特殊な船型であることを踏まえ、県としても、県立海洋科学高校や大分運輸支局等への協力依頼・調整を行う。

④ 利用需要の拡大

- ・事業を安定させるため、県及び大分空港利用促進期成会において、大分空港利用者数の増加に向けて、国内外の航空路線やLCCの誘致に努めるとともに、航路定着のための周知啓発に取り組む。

6. 今後のスケジュール

- | | |
|------------|-----------|
| ・運航事業者の確保 | 令和2年 4月 ～ |
| ・船舶の設計・建造 | 令和2年10月 ～ |
| ・発着地の設計・整備 | 令和2年10月 ～ |
| ・運航開始予定 | 令和5年以降 |

※今後の調整状況により、変動する場合があります