

大分空港へのホーバークラフトによるアクセスと展望

運輸評論家・堀内重人
horiuchi@hkg.odn.ne.jp

はじめに

大分空港へのアクセスは、従来は空港アクセスバスや自家用車などで行われていたが、道路交通渋滞に遭遇すると、時間が読めない点で難があった。そこで2025年7月より、西大分ホーバーターミナルと大分空港を結ぶホーバークラフトの定期運航が開始された。その結果、渋滞に遭遇することなく、約30分で高速で移動できる海上ルートが利用可能となった。

本稿では、ホーバークラフトの概要と現状、そして今後を展望することを、目的とする。

1. ホーバークラフトの概要

ホーバークラフトは、船体下部に空気を送り込んで「スカート」を膨らませ、浮上して水面との摩擦を減らし、高速航行する特殊な船舶である。それにより45ノット(約83km/h)の高速航行が可能となる。

大分空港アクセス用ホーバークラフトは、イギリス・グリフォン社製「12000TD型」で、ディーゼルエンジンを搭載し、燃料は軽油を使用する。それゆえフェリーなどの船舶よりも、燃料代が割高になる上、高速航行のため燃料の消費は多いが、航路距離が短いため運航効率は良好だという。またマリンディーゼル燃料であるから、船舶用として供給が安定しており、ジェット燃料より安価で、整備性も高く、環境規制(SOx排出規制)に対応が可能である。

高速・安定航行を可能にするため、複数のエンジンで推進と揚力を分担するだけでなく、海上航行と陸上走行を両立するため、強力なトルクが必要となる。

大分空港のアクセスに、ホーバークラフトが採用された要因として、2009年までホーバークラフトによる空港アクセスが実施されており、西大分港や空港側のターミナル施設の再利用が可能であり、整備コストを抑えられる点が挙げられる。

2. ホーバークラフトの現状

ホーバークラフトは、約83km/hの高速航行を実施することで、西大分ホーバーターミナル～大分空港間を、35～40分で結ぶ。運航は、(株)大分第一ホーバークラフトが担っており、3隻のホーバークラフトが従事している。

ダイヤは、表1で示すように、西大分ホーバーターミナルから大分空港間が4便/日、大分空港から西大分ホーバーターミナル間が4便/日である。運賃は大人1名当たり2,500円であり、子供運賃は1,250円である。スマホのアプリやLineからも予約が可能である。決済に関しては、現金以外にクレジットカードや交通系電子マネーによる決済も可能である。Line予約でクレジットカード決済の場合は、大人2,000円、子供1,000円となり、障害者割引も実施されており、障害者は運賃が半額になる。

表1 ホーバークラフトの時刻表

大分空港発西大分着	西大分発大分空港着
10:10-10:50	8:45-9:20
12:00-12:40	10:45-11:20
14:20-15:00	12:55-13:30
16:55-17:35	15:10-15:45

出典：大分第一ホーバークラフト発行のパンフレットを基に作成

ホーバークラフトは、定員80名の船舶を使用するが、(株)大分第一ホーバークラフトにヒアリングを行うと、就航してからの乗船率は3～4割程度で、現時点では赤字であるが、2028年度には黒字化したいという。また強風や高波で欠航するなど、輸送の安定性では、やや難があるが、所要時間は路線バスの約半分である。

3. 今後の展望

2009年に廃止されたホーバークラフトは、年間の利用者が20万人台に低迷していた。大分県は、大分空港の利用者が年間200万人規模（2024年度約191万人）となり、ホーバークラフトの年間利用者が30万～40万人を見込めるとして航路を復活させた。

今回のホーバークラフトの就航を巡っては、大分県が3隻の船舶の購入費やターミナル整備費などを負担した。そして運航は、大分第一ホーバードライブ社が担う「公設民営」の上下分離経営を採用して、復活した。大分県は、初期投資が大きいと、「公設民営」の上下分離経営を採用しないと、何処の事業者も運航を引き受けないと考えた。大分県は、欠損時の損失補填は行わない。

運航を担う大分第一ホーバードライブは「年間35万人を目指し、3年間で黒字化したい」としている。

だが現状は、日中の平日4往復8便、土日・祝日はこれに別府湾周遊1便を加えた9便で、80人乗りのホーバーが連日満席でも、年間20万人台の利用者数に留まる。同社によると、2024年11月からスタートした別府湾周遊便の就航率は、天候の影響などを受け、8割程度と「安定している」とは、言いづらい状況にあるが、乗船率は9割であるという。そうすると「夜間運航と魅力的な周遊コースの追加がカギ」となる。

西大分ホーバーターミナルは、大分市の中心部から外れた場所に位置しており、二次交通の充実もカギとなる。アクセス手段としては、最寄りのバス停が「春日浦」であり、そこから徒歩で約10分を要する。

鉄道を利用した場合は、大分駅の隣の西大分駅であり、その駅から徒歩で約24分も要するなど、公共交通によるアクセスは便利とは言えなかった。

そこで大分駅からは、「ホーバータクシー」という、ホーバークラフトの運航に合わせて、接続するタクシーを運行している。ホーバータクシーと言っても、普通のタクシーであり、外観上の特徴はない。大分駅の1番乗り場の先頭に並んでいるタクシーから、順番に利用することになる。

運賃は、自動車1台当たり600円であり、2名で乗車すれば1名当たり300円、3名で利用すれば、1名当たり200円となる。大分駅から西大分ホーバーターミナルまでの所要時間は、約10分であるため、大分駅から利用する場合は、少々分かりづらいが、「ホーバータクシー」が便利ではある。

大分空港から乗船する場合は、ホーバーターミナルで、「ホーバータクシー」を予約することになる。

反面、自家用車によるアクセスは便利であり、西大分ホーバーターミナルには、約450台の自動車の駐車可能な駐車場が整備されている。また同ターミナルには、シェアカーやシェアサイクルも用意されている。

ホーバークラフトによる空港アクセスは、大分空港だけであるため、全国唯一無二のコンテンツで誘客の魅力も高い。ただ大分空港への航空機の就航が増えなければ、ホーバークラフトの利用者も増えない。

それには大分空港への国際線の誘致や、西大分港へクルーズ船の誘致を進め、別府湾の周遊便へ誘客する方法が考えられる。カジュアルクルーズであれば、定員が2,000名を超えるため、仮に1/100の20名が別府湾周遊便を利用したとしても、ホーバークラフトの増収増益に貢献する。

昼間の別府湾は美しいが、別府の街の夜景も美しい。それ以外に、ライトアップされた大分市内のコンビナートや工場を船上から見物する周遊コースの設定が、望ましい。

おわりに

大分空港へのアクセスは、陸路であれば別府方面への迂回を強いられるため、所要時間を要することから、ショートカットで高速運航するホーバークラフトが、その特性を發揮しやすい。

ただホーバークラフトは、強風や大波に弱く、安定供給にはやや難がある。またフェリーなどの旅客船と比較すれば、騒音が大きいだけでなく、同程度の定員の船舶と比較すれば価格面でも割高という難点もある。採算性も加味して考えると、徳島・神戸から関西国際空港へのアクセスや、千葉から羽田空港へのアクセス、鳥羽・津・四日市～中部国際空港、広島～松山間、大阪・神戸～高松間などの湾内をショートカットで運航が可能で、波が静かで欠航になる率が低い、ビジネス需要が期待出来る地域に限定される。

この場合も、初期投資が膨大であり、かつ船舶の購入費用や燃費も割高になることから、大分空港アクセスのホーバークラフトと同様に、船舶の購入費やターミナルの整備費などは、公設民営の上下分離経営を導入しないと、採算面で厳しくなる。またホーバークラフトの乗り場は、都心部から外れており、二次交通の充実がなければ、利用者は定着しないこともあり、今後の展望に関しては、不透明だと言わざるを得ない。