



大分空港へのホーバークラフト：アクセス革命と経営の展望

運輸評論家・堀内重人による分析レポート

2025年7月 定期運航再開

陸路の不確実性 vs 海路の即時性



【課題】

従来のバス・自家用車は道路渋滞により到着時間が読めない。

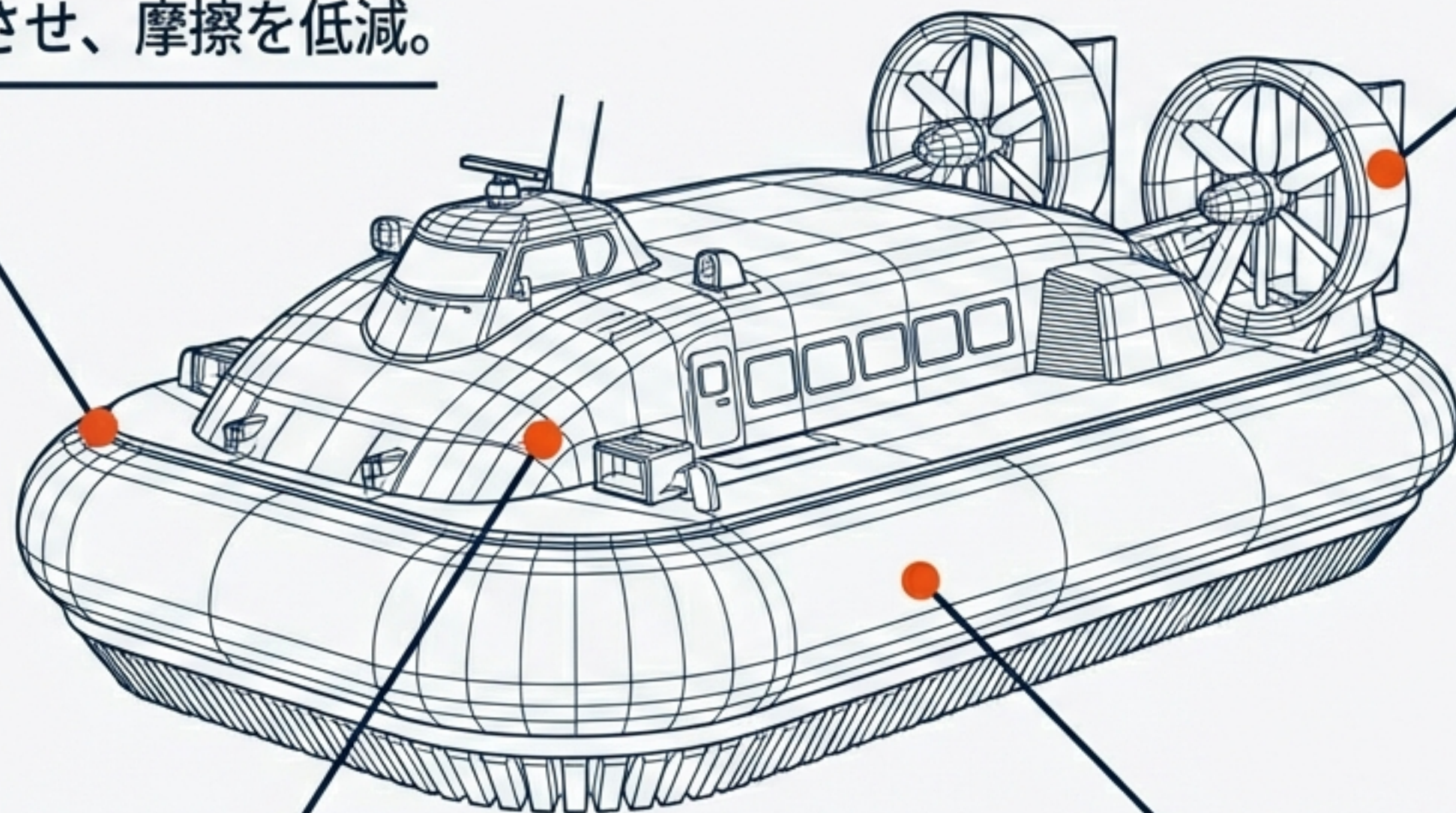
【解決策】

渋滞知らずの海上ショートカット。
時速83kmで直結。

機体スペック：グリフォン社製「12000TD型」

浮上原理：船体下部に空気を送り「スカート」を膨張させ、摩擦を低減。

速度：最高45ノット
(約83km/h)。



エンジン：ディーゼルエンジン搭載。
(ジェット燃料より安価で供給安定、SOx規制対応)

水陸両用：海上航行と陸上走行を両立する高トルク設計。

ビジネスモデル：公設民営による上下分離経営

大分県（公）

- 初期投資負担
- ・船舶購入
 - ・ターミナル整備

インフラ提供

(株)大分第一ホーバークラフト（民）

- 実際の運航業務
- ・サービス提供
 - ・集客

【背景】

2009年の廃止時は
利用者**20万人台**で低迷。

【再利用】

西大分港や空港側の旧施設
を活用し、コストを圧縮。

【条件】

県は欠損時の**損失補填を
行わない。**

課題①：ターミナルへの「ラストワンマイル」



西大分駅まで1駅
+徒歩約24分



最寄りバス停 (春日浦)
+徒歩約10分

西大分ターミナルは中心部から外れており、公共交通機関からの接続が不便。
二次交通の充実が利用定着の絶対条件。

解決策：定額相乗り「ホーバータクシー」



通常のタクシー車両を使用するが、定額制でリーズナブルに移動可能。

課題②：運航の安定性と気象条件



【弱点】強風や高波に弱く、
欠航リスクがある。



【就航率】天候影響を受けやすく、
安定性は80~90%程度。

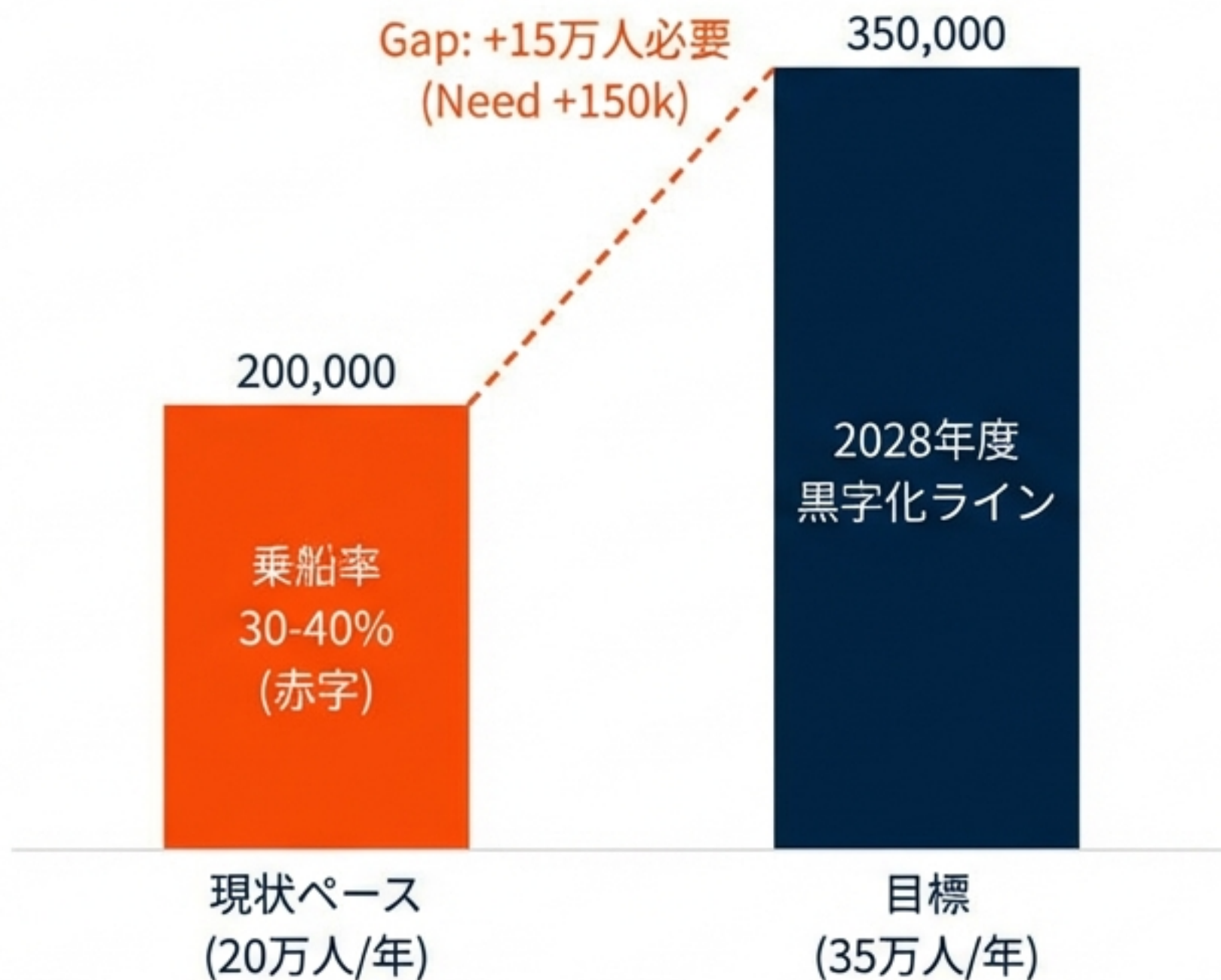


【トレードオフ】
バスより速いが、確実性では劣る。

約8割

【現状】別府湾周遊便の就航率は
約8割（2024年11月時点）。

経営の現実：黒字化への遠い道のり



- 平日運航: 1日4往復 (8便)
- 運賃: 大人2,500円 (Line予約 2,000円)
- 分析: 80人乗りが満席でも年間20万人。便数と需要のバランスに課題。

戦略転換①：移動手段から「観光資源」へ



工場夜景



(Factory Night View)

大分市内のコンビナートや工場のライトアップを船上から鑑賞。

別府湾周遊



(Bay Cruise)

昼間の景色だけでなく、夜間のコンテンツ造成がカギ。

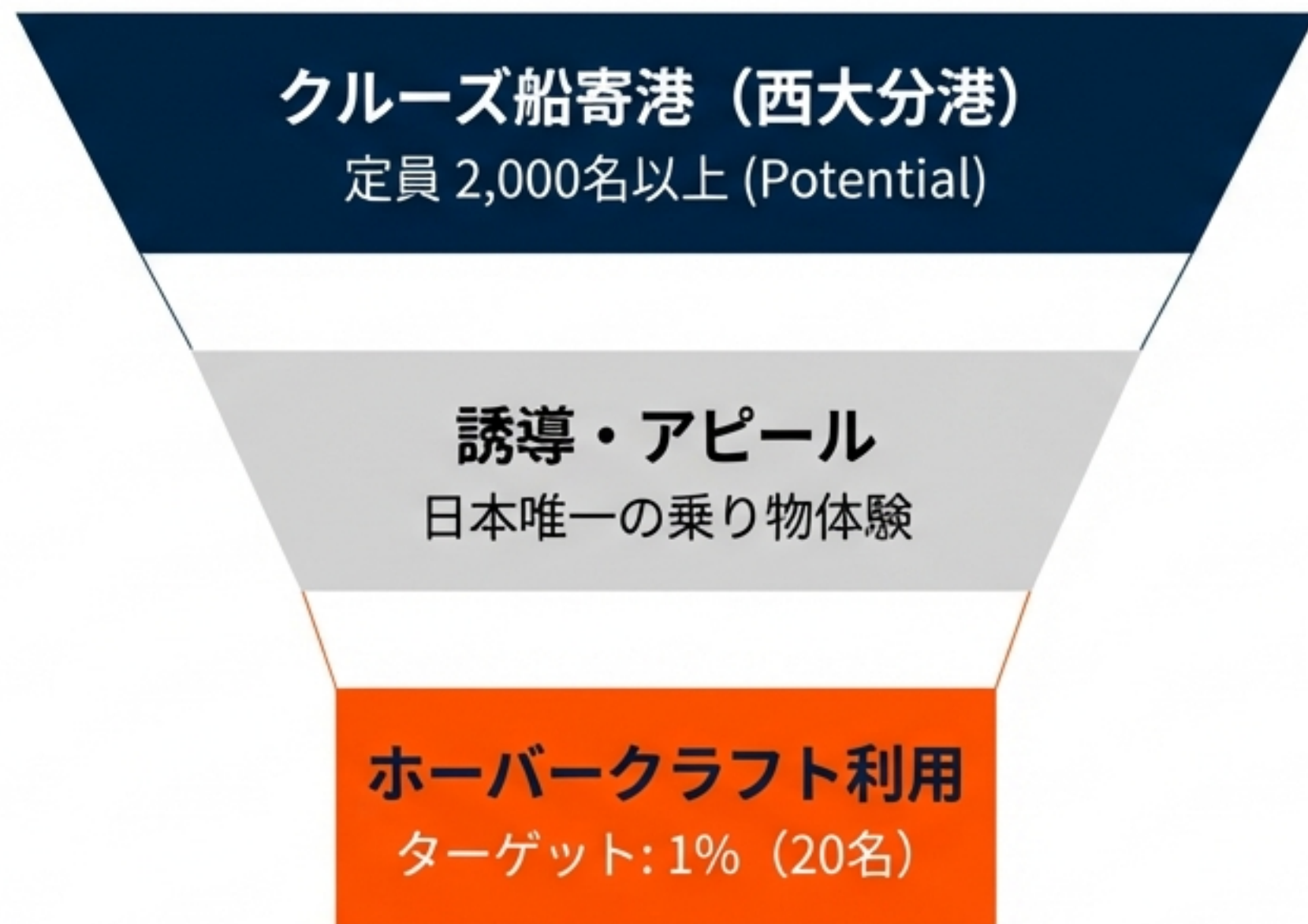
目的



(Goal)

空港利用者以外の客層（観光客・地元客）を取り込む。

戦略転換②：インバウンドとクルーズ船の活用



- **【数理】**
定員2,000名のカジュアルクルーズの1/100が利用するだけで、大きな増収効果。
- **【相乗効果】**
国際線誘致とセットで「日本唯一の乗り物」としてアピール。

他地域への展開可能性と成功条件



ショートカット効果

陸路より圧倒的に速い湾内ルート
(例：関空-神戸, 羽田-千葉)



静穏な海域

波が静かで就航率を維持できること



ビジネス需要

多少割高でも時間を買う層がいること

必須条件 (Prerequisite)

初期投資 (船体・ターミナル) の
公的負担 (上下分離経営) がなければ採算は厳しい。

結論：唯一無二の価値と今後の課題



ホーバークラフトは単なる移動手段ではない。成功の鍵は、「二次交通の利便性向上」と「観光コンテンツ化」の両立にある。