

大分空港海上アクセス整備事業地域説明会(中島校区)における意見、要望等について

区 分	意見、要望等	回 答
発生音	ホーバークラフトからの発生音の影響について、実際に運航を開始してみないと分からない部分があるという説明があったが、どのように対策を検討したのか。	現在のシミュレーションでは、最大で40～45dBの音の広がりとなっており、概ね規制の範囲内に収まっている。なお、これは45ノットという、プロペラを全開で回して全速航行した場合のシミュレーションだが、港測法の規定により、港内を全速で走ることはあり得ない。
	発着地近辺には集合住宅などもあるが、早朝や夜間の時間帯などの運航計画はどのようにしているのか。	運航時間や発着便数については、まだ決まっていない。早朝・夜間の運航を控えてほしいという地元要望があれば、それも踏まえて運航事業者と相談しながら決定していく。エアライナーもあるため、朝晩や日中の時間帯によって役割分担をしていくことも場合によっては可能である。
	運航開始後に追加の発生音対策をすることもあるのか。	運航開始後にモニタリングをしていく中で、発生音が大分市騒音防止条例の規制基準を超えるという状況があれば、運航のあり方を含めて基準を満たす対策を検討していきたい。
	発着地に整備する防音壁はどのくらいの高さを予定しているのか。	発生音対策だけであれば高さ5mで規制基準を満たすことができる見込みであるが、水しぶきの飛沫を考慮して更に2mかさ上げし、高さ7mの防音壁を設置する予定である。
アクセス関係	発着地へのアクセス道路はどのように考えているか。	主要幹線道路としての県道大在大分港線とホーバークラフト発着地をいかに円滑に結ぶかということで、浜町北交差点から進入する道路(テレビ大分横)を主要アクセス道路とすることを想定している。案内標識等を整備するとともに、大分市の管理する道路部分については、市と協議のうえ渋滞に配慮した整備を検討していきたい。
	発着地周辺の道路は5号地に向かうトラックの通り道となっている。道路幅が狭く、500台の駐車場を整備することやバス路線の整備などを考えると渋滞が心配だが、対策はしっかり考えているのか。また、道路拡幅の予定はあるのか。	現状では新しくバイパスを作ることは考えていない。TOS球場のところの交差点に、右折レーンが設置できないか大分市と検討しているところ。
事業全体	以前のホーバークラフトは、塩で窓が汚れて外の景色が見えなかった。別府湾の綺麗な景色が船内から眺められないと、せっかくの観光資源が生かせないと感じていたが、今回はどのような対策を考えているか。	水しぶきを巻き上げて窓が汚れることがないように、エプロンを船体の側面から後方にかけて装着し、別府湾の景色が楽しめるような対策をとっていく。

大分空港海上アクセス整備事業地域説明会(中島校区)における意見、要望等について

区分	意見、要望等	回答
事業全体	<p>1980年頃、能登半島と佐渡島を結ぶホーバークラフトがあったが、岸壁に横付けしていた。大分でもわざわざ陸上部に乗り上げなくてもいいのではないか。また、外洋を走っていたホーバークラフトは故障が多く、早期に運航を終了していたが、大分県の航路は大丈夫か。</p>	<p>ホーバークラフトは底部のゴム部分の摩耗点検や交換を頻繁に行う必要がある。そのため岸壁への横付けはできなくはないが、以前のホーバークラフトも陸上部に乗り上げてから、クレーンで吊って作業を行っており、今回も運航の安全面を考慮し、同様の対応を考えている。また、別府湾内を走る大分航路は外洋に比べて風や波の影響を受けにくく、そのため以前のホーバークラフトも大分は最後まで運航できていた。メンテナンスをしっかり行い、大事に長く使っていきたい。</p>
	<p>ホーバークラフトが運航されれば、地域が活性化されると期待している。上下分離方式で、船舶は県が調達し、運航は民間事業者が行い、赤字補てんはしないとのことだが、20年間の事業採算性や収支見通し、経済効果などについて教えていただきたい。</p>	<p>県において、運賃が1,500～2,000円の範囲で試算を行ったが、いずれも20年間で収支採算性が見込める結果となった。経済効果については、20年間で約614億円の効果を見込んでいる。内訳としては、初期投資によるものが約50億円、メンテナンスなどランニングコストで県内に落ちるものが約95億円、残りは人が動くことで発生する効果が約469億円となっている。大分空港からつながる関東、中部、関西圏の在住者へwebアンケートを実施した結果、ホーバーがあるなら大分へ行ってみたいという回答が多くあった。年間平均約8万人の大分空港利用者の増加が見込まれる。これまで県外の空港を利用していた人が、ホーバーの導入によって大分空港を利用するようになる等新たな観光需要が創出される効果も期待される。</p>
	<p>以前のホーバークラフトが運休になって何年になるのか。また、今回の導入にあたっては、採算性は検討されているのか。</p>	<p>前回のホーバークラフトは平成21年に運休となっており、約10年経つ。休止した理由の1つは搭載していたドイツ製のエンジンがその数年前から製造中止をしており、そこがメンテナンスもやめるという状況があったこと。加えて、リーマンショック後の空港利用者数の激減。平成30年度の空港利用者数は200万人であったが、運休前は155万人まで減少していたことから、やむなくホーバーを休止した経緯がある。現在はコロナ禍で空港利用者数が一時的に減少しているものの、LCCやインバウンドなど今後は航空需要が回復し、さらに高まっていくものと見込んでいる。メンテナンスや部品調達が安定的に行えるのかという課題についても、上下分離方式を採用して運航事業者の負担を軽減することで、20年間にわたり採算性を確保できる目途はたっている。</p>

大分空港海上アクセス整備事業地域説明会(中島校区)における意見、要望等について

区 分	意見、要望等	回 答
事業全体	現在、バス路線やエアライナーを利用している人もいると思うが、他の交通機関への影響をどう見ているか。	バス事業者への影響は少なからずあるものと認識しているが、陸路と海路の両方のルートがあることが空港利用者の利便性を高めていくためには必要なことだと考えている。今後、250万人から300万人に空港利用者数を増やしていくことで、ホーバークラフトとエアライナーの双方の利用者数を増やしていくことが可能と考えており、海上アクセス導入の取組と併せて、空港利用者数を増やしていくための取組も県において責任を持って進めていく。