

九州の東の玄関口としての拠点化戦略会議 別府港部会報告の概要

I 別府港の特性

- フェリーが大阪港及び八幡浜港に2航路・7便/日発着
- フェリー旅客の利用者数が県内最多(26年度約37万人)
- 九州の他の長距離フェリー発着港に比べ、旅客の割合が高い
- 別府市街地に隣接(別府駅から約3km)
- 路線バスが約20便/h発着しているが、利用者の不満が多い

II 環境変化

- 両航路のフェリーターミナルが分散かつ老朽化
- フェリーの利用は長期的に減少傾向
- モーダルシフトのニーズの高まり
- 大阪港航路の就航船の更新時期が到来
- クルーズ船市場の二極化(カジュアル・高級)



III 別府港の課題

フェリーの利用
促進

フェリー上屋の
再編

海の玄関口として
のにぎわい整備

二次交通の利便
性改善

大阪港航路船の
大型化に対応した
港湾機能強化

クルーズ船の誘致
方針

IV 別府港の将来像(コンセプト)

九州の人の流れの基幹拠点として、フェリー航路を核に、多くの人々が九州内外を行き交うためのハブ港

V 将来像(コンセプト)の実現に向けた取組

○別府港の将来像(コンセプト)を見据えた各種機能(フェリー上屋、駐車場、にぎわい空間等)のゾーニング方針の提示

1. フェリーターミナル港としての機能強化

- 両航路の利用促進、港内の案内看板の充実
- 大阪港航路の船の大型化に伴う港湾整備
- フェリー上屋の集約整備による効率性・利便性の向上
- フェリーの利用者と分離した車両の動線による安全性の確保
- 地震・津波対策の推進

2. 玄関口としてふさわしい空間整備

- 水に親しむことのできるエリアの設置検討
- フェリー上屋の整備に合わせた、にぎわいの核となる施設の整備
- にぎわい施設は、観光、商業、文化等の機能を持った、フェリー上屋と一体的となった複合型となるよう検討
- 施設の整備・運営にあたり民間の資金及びノウハウの活用を検討

3. 二次交通の充実

- フェリー船内やターミナル内での二次交通に関する情報発信の充実・強化
- 交通機関間のダイヤの調整
- 事業者による乗継ぎ改善調整会議の設置
- フェリー上屋再編時に、利用者が分かりやすいよう、バス・タクシー乗り場を集約整備

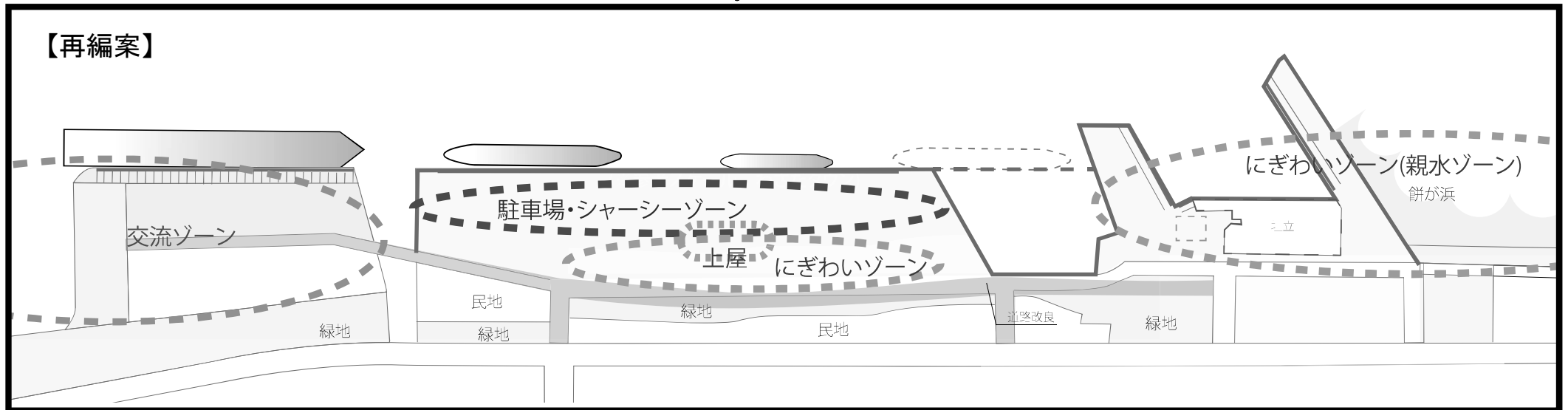
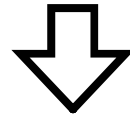
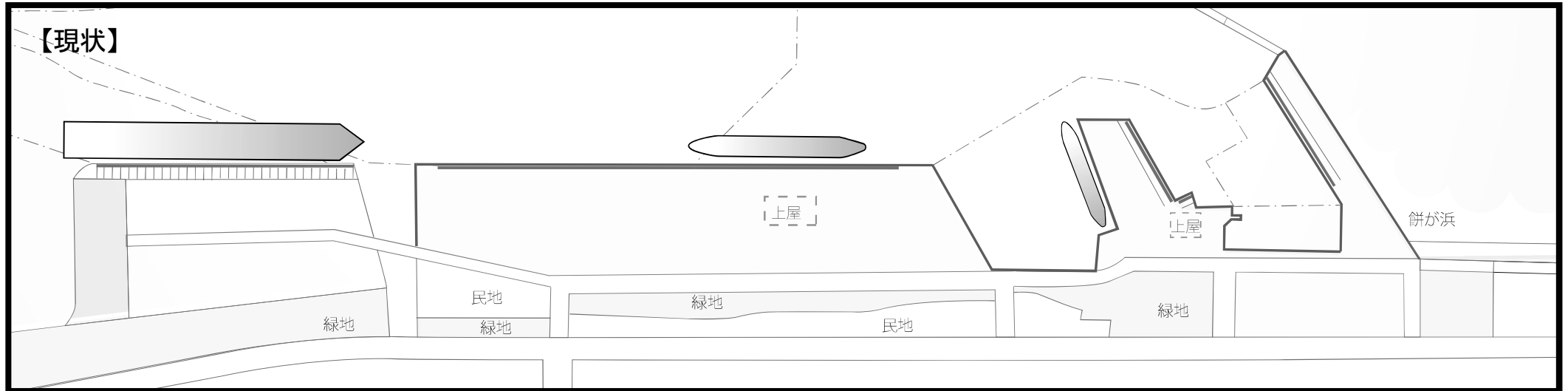
4. クルーズ船の誘致方針

- 高級小型船・中型船の積極的な誘致
- 現状の経済効果を踏まえ、14万トン級までのクルーズ船を誘致
- 通訳ガイドの養成や多言語案内の整備等、寄港地としての受入れ体制の強化
- 地域の魅力を船社、旅行会社等へ提案

5. にぎわい空間等のイメージづくり

- 地元有識者を中心とした検討会議の設置
- 九州の海の玄関口としての別府港のイメージ
- 「別府・大分に、九州に来た」と感じさせる、フェリー上屋・にぎわい空間の整備のデザイン
- 港を面的にとらえたうえでの、にぎわい施設も含めた整備すべき機能

別紙 別府港のゾーニングの方針



- ①九州の海の玄関口にふさわしいにぎわい空間を創出するため、港内ににぎわいゾーンを設置
- ②駐車場・シャースターゾーンを海側に、にぎわいゾーンを陸側に配置
- ③利用者の利便性を高めるため、フェリー上屋を1つに集約