

九州の東の玄関口としての 拠点化戦略

(令和 2 年 3 月改訂版)

大分県

目 次

I	はじめに	1
II	戦略の趣旨	2
III	戦略期間	2
IV	本県における人の流れ・物の流れの現状	3
	1. 人の流れの現状	
	(1) フェリー	3
	(2) 航空	3
	(3) 長距離バス	4
	(4) 鉄道	4
	2. 物の流れの現状	
	(1) 内航貨物	5
	(2) 外航貨物	6
	3. 交通インフラの現状	
	(1) 高規格幹線道路等	6
	(2) 港	7
V	本県における人の流れ・物の流れの課題	8
	1. 人の流れの課題	
	(1) フェリーネットワークの充実・強化	8
	(2) 航空ネットワークの充実・強化	8
	(3) 長距離バスネットワークの充実・強化	8
	(4) 鉄道ネットワークの充実・強化	9
	(5) 二次交通の充実	9
	2. 物の流れの課題	
	(1) 海上貨物航路の充実及び取扱貨物量の増加	9
	(2) 企業の誘致・集積	10
	3. 交通インフラの課題	
	(1) 高規格幹線道路等の機能強化	10
	(2) 港の機能強化	11
VI	九州の東の玄関口としての将来像	12
VII	九州の東の玄関口としての拠点化に向けた取組	13
	1. 九州における人の流れの拠点化に向けた取組	
	(1) フェリー航路及びフェリーターミナルの機能強化	14
	(2) 航空路線及び空港の機能強化	15
	(3) 長距離バス路線及びバスターミナルの機能強化	16
	(4) 鉄道路線及び鉄道駅の機能強化	16
	(5) 二次交通の充実	17
	(6) 人の流れの基幹拠点化に向けた別府港の取組	18

2.	九州における物の流れの拠点化に向けた取組	
(1)	海上貨物航路の機能強化・利用促進	22
(2)	航路利用貨物の集荷推進	23
(3)	港利用企業の誘致・集積	23
(4)	ポートセールスの推進	24
(5)	物の流れの基幹拠点化に向けた大分港大在地区の取組	25
3.	九州の東の玄関口としての拠点化に向けた交通インフラの整備	
(1)	高規格幹線道路等の充実・強化	29
(2)	港の機能強化	29
4.	将来の大分県を支える交通体系の構築	31
VIII	戦略のフォローアップ	
1.	戦略の着実な実行	32
2.	数値目標	32
3.	戦略のフォローアップと見直し	33
別紙	重要港湾及びフェリー就航港における今後の取組	
1.	中津港	35
2.	竹田津港	37
3.	別府港	39
4.	大分港 西大分地区	41
5.	大分港 大在地区	44
6.	佐賀関港	46
7.	臼杵港	48
8.	津久見港	51
9.	佐伯港	52

I はじめに

本県が平成27年10月に策定した長期総合計画「安心・活力・発展プラン2015」においては、「発展」の分野で「まち・ひと・しごと」を支える交通ネットワークの充実を図るため、「人の流れ、物の流れの拠点づくり（九州の東の玄関口としての拠点化）」に取り組むこととしている。この取組を進めるため、28年5月に交通、観光、物流、経済界等における県民の代表や有識者で構成する「九州の東の玄関口としての拠点化戦略会議」が設立された。

戦略会議では、本県が九州の東の玄関口としての拠点となるために必要な取組について、港、空港、バスターミナル、駅等のハブと、九州内外を結ぶ交通・物流・道路ネットワーク等のスポークを充実・強化する観点から、4回にわたり議論が行われた。また、海路と陸路との重要な結節点となる別府港及び大分港大在地区については、特に専門部会が設置され、それぞれ4回の議論を経て、部会としての報告がまとめられた。

これらの議論や報告を踏まえ、拠点化戦略会議において、29年3月に、「九州の東の玄関口としての拠点化戦略について」の提言が取りまとめられた。

県は、この提言をもとに「九州の東の玄関口としての拠点化戦略」を策定し、取組を推進していく。

平成29年3月

戦略の中間見直しについて

平成29年3月に本戦略を策定したのち、人の流れの拠点化については、別府港再編計画の策定（31年3月）、大分空港利用者数が200万人を回復（30年度）、物の流れの拠点化については、大分港－清水港航路のデイリー化（30年3月）、交通インフラでは、中九州横断道路（朝地IC－竹田IC）の開通（31年1月）など、状況の変化や取組の成果が現れている。

このため、令和元年6月に開催された「九州の東の玄関口としての拠点化戦略フォローアップ会議」での意見等を踏まえ、戦略の中間見直しを行ったので公表する。

令和2年3月

Ⅱ 戦略の趣旨

瀬戸内海に面する本県は、関西、中国及び四国地方へのフェリー航路があり、九州の中・長距離フェリーの8割以上が発着している。平成28年10月の清水港航路就航以降、大分港大在地区のRORO船航路は、急速に充実が進んでおり、令和元年6月時点で、2航路週9便となり、九州屈指のRORO船基地となっている。

また、東九州自動車道が平成28年4月に北九州市から宮崎市まで繋がり、さらに中九州横断道路も31年1月に朝地IC―竹田IC間が完成したことで、本県から九州の主要都市までの所要時間の短縮が進んでいる。

海路と陸路が結節する位置にある本県は、まさに九州の東の玄関口として、人・物が集積する拠点となるポテンシャルが益々高まっている。

こうした状況を踏まえ、九州の東の玄関口として、多くの人・物が本県を介して九州内外を行き来する状況をつくり出すことで、本県経済の活性化、雇用の創出等を促進し、本県の地方創生を加速することを目指し本戦略を策定する。

九州の東の玄関口としての拠点化を進めるにあたり、主要な課題としては、①ハブの充実としての港、空港等の機能強化、②スポーク（九州と外とを結ぶ）の充実としてのフェリー航路、航空路線等の充実やモーダルシフトへの対応、③スポーク（九州の中をつなぐ）の充実としての二次交通の改善や道路網の充実などがある。その際、どのハブ、どのスポークを重点的に強化するのかを、明確にすることが重要である。そのために、現状を分析し、課題を見極めたうえで、本県が九州の東の玄関口となる将来像を描き、その実現に向けた具体的な取組を明らかにする。

Ⅲ 戦略期間

本戦略の期間は、長期総合計画「安心・活力・発展プラン 2015」の施策を実現するための具体的な戦略であることから、平成28年度を初年度とし、令和6年度までとする。

IV 本県における人の流れ・物の流れの現状

1. 人の流れの現状

広域的な人の流れを担う公共交通機関である、フェリー、航空、長距離バス及び鉄道の現状は以下のとおりである。

(1) フェリー

- ①竹田津港－徳山下松港間（5便/日）、別府港－大阪港間（1便/日）、大分港－神戸港間（1便/日）、別府港－八幡浜港間（6便/日）、佐賀関港－三崎港間（16便/日）、臼杵港－八幡浜港間（2社14便/日）の7航路が運航され、関西、中国及び四国地方へのアクセスが充実している
- ②平成30年10月に佐伯港－宿毛湾港間のフェリーが運航休止となった
- ③九州発着の離島航路を除く内航フェリーにおいて、大分県は航路数及び発着便数が九州で最も多くなっている（発着便数は約84%を占める）
- ④平成20年代はじめの高速道路料金の引下げや高速道路の無料化社会実験等の影響により、旅客数及び車両台数はともに減少し、その後持ち直し傾向にある（28年4月に発生した熊本地震後は旅客数の落ち込みが見られた）
- ⑤車両台数については、モーダルシフトの進展による貨物需要に支えられ、持ち直しの兆候が見受けられる
- ⑥別府港－大阪港航路の就航船について、建造から約20年が経過しており、更新時の大型化が予定されている
- ⑦各フェリーが就航する港のフェリー上屋の老朽化が進んでいる
- ⑧長崎港や門司港をはじめ、全国の港でフェリーターミナルを核としたにぎわいづくりが行われるようになっており、例えば愛媛県の八幡浜港では、フェリーターミナルの改修に合わせて、にぎわいの場として隣接地に「道の駅八幡浜みなと」が整備されている

(2) 航空

- ①大分空港の国内線として、羽田線（3社14便/日）、成田線（1社1便又は2便/日）、伊丹線（3社7便/日）、名古屋線（2社2便/日）が運航され、3大都市圏にアクセスできる
- ②大分空港の国際線は、令和元年8月に韓国のプサン線・ムアン線及びソウル線が運航休止となり、定期便の運航は行われていない

- ③ジェットスター・ジャパン成田線就航等により、大分空港の利用者数は増加傾向を維持している
- ④大分駅－大分空港間は空港バスで約60分かかり、県中心部からのアクセスの面では、九州の各空港の中で最も時間を要する
- ⑤大分空港への公共交通アクセスについては、県央、県北及び県南が中心となっており、豊肥地域及び日田地域からの空港バス路線がない

(3) 長距離バス

- ①大分・別府－福岡（52便/日）、湯布院－福岡（23便/日）、日田－福岡（49便/日）、大分－熊本（8便/日）、大分・別府－長崎（5便/日）、大分・別府－北九州（4便/日）、大分・別府－延岡・宮崎（6便/日）、大分・別府・中津－神戸・大阪・京都（1便/日）が運行され、九州の主要都市に加え、関西地方にアクセスできる
- ②東九州自動車道の開通を受け、平成27年4月に大分・別府－延岡・宮崎便の運行が開始されたが、28年3月には大分・別府－名古屋便、29年1月には大分・別府－徳山・広島便、30年3月には大分－鹿児島便が運行休止となった
- ③県内各地から運行されている福岡路線が利用者数の大部分を占めており、これらの路線が微増であることから、全体としては増加傾向となっている
- ④大分市における長距離バスの発着地は、大分新川、トキハ前及び要町に分散しており、九州各県の県庁所在地にあるような複数路線の発着が集約しているバスターミナルがない

(4) 鉄道

- ①JR九州の日豊本線、久大本線、豊肥本線及び日田彦山線が運行され、幹線である本線が3路線あり、九州各県の主要都市にアクセスできる（なお、豊肥本線については、平成28年4月の熊本地震により肥後大津駅－阿蘇駅間が、日田彦山線については、29年7月の九州北部豪雨により添田駅－夜明駅間が不通となっている）
- ②日豊本線、久大本線及び豊肥本線の乗車人員は横ばいで推移している
- ③九州内のJRの駅別乗車人員では大分駅が4位となっており、熊本駅や佐賀駅よりも多く、鹿児島中央駅に匹敵する水準となっている
- ④国の「鉄軌道及び鉄軌道車両におけるバリアフリー化の目標」では、1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅は令和2年までに段差の解消等の移動円滑化の実施が求められており、県内の対象駅のうち、大分駅、別府駅、鶴崎駅、亀川駅及び中津駅の整備は終了しているほか、高城駅、大在駅及び別府大学駅が実施予定である

- ⑤交通系 I Cカードの利用可能駅は、日豊本線では中津駅－幸崎駅間、久大本線では大分駅－向之原駅間、豊肥本線では大分駅－中判田駅間となっている

2. 物の流れの現状

本県を經由する九州内外の物の流れの大部分は海運であり、貨物を定期的に輸送する、内航の R O R O 船航路及びフェリー航路並びに外航のコンテナ航路の現状は以下のとおりである。

(1) 内航貨物

(1)-1 定期 R O R O 船・フェリー航路の状況

- ①内航の定期 R O R O 船航路及び中長距離フェリー航路は、大消費地に近い博多港を除くと、関東・関西・中国・四国地方に近い地理的理由から、九州東部の港に集中している
- ②定期 R O R O 船航路が、大分港大在地区から、東京港（3便/週）のほか、平成28年10月に新規就航した清水港が30年3月からデイリー（6便/週）で運航している
- ③定期フェリー航路が、関西・中国・四国地方に7航路（43便/日）就航している

(1)-2 九州の貨物の状況

- ①九州内では、企業の物流拠点が福岡県及び佐賀県に集中しているほか、福岡県と各県との間の輸送が多い
- ②九州外からの移入は、福岡県が圧倒的に多く、次いで、製造業が集積している大分県が2番目に多い
- ③九州外への移出は、本県は津久見港の石灰石が大部分を占め、喜入に石油備蓄基地のある鹿児島県とともに、福岡県に次ぐ水準となっている

(1)-3 R O R O 船・フェリーの貨物の状況

- ①自動車専用船を含めた R O R O 船の貨物は、完成自動車が多い北九州港や、週9便の定期航路を有する博多港が圧倒的に多く、県内では、完成自動車が多い中津港及び定期の関東航路を有する大分港で取り扱われている
- ②フェリー貨物は、定期の関西・関東航路が充実している北九州港が圧倒的に多く、県内では、四国方面の貨物輸送の中核を担う臼杵港や、定期の関西航路を有する別府港、大分港が多くなっている

(1)-4 モーダルシフトの進展

- ①トラック運転手は、高齢化が進んでいるとともに、有効求人倍率が年々上昇傾向にあり、人材不足が顕著となっている
- ②トラック運転手の労働時間や運送委託契約の内容に関する法令違反への処分が厳格化されており、トラック事業者のみならず、荷主（運送委託者）も労働規制の遵守がより求められている
- ③九州は、関門橋により本州と陸路でつながっていることから、トラック輸送の依存度が非常に高く、RORO船航路及びフェリー航路へのモーダルシフトの余地が高い地域である
- ④上記の状況を踏まえ、近年、九州の各他港におけるフェリーの関東・関西航路の貨物が増加傾向にあり、当該航路のフェリー船舶が、更新に合わせて大型化される動きが顕著になっている
- ⑤平成30年7月豪雨発生で、陸上輸送が一時的に停止したことを契機に、輸送ルートを複数確保するために輸送の一部を海上輸送に転換する動きも出てきている

(2) 外航貨物

- ①外航のコンテナ航路は、九州各地の港湾に就航しており、特に博多港及び北九州港は、多くの航路・便数を有している
- ②大分港大在地区からは、韓国（3便/週）、中国（1便/週）及び台湾（1便/週）航路が就航している
- ③外航のコンテナの取扱量は、博多港、北九州港、志布志港及び伊万里港に次いで、大分港が九州で5番目となっている
- ④他港との競争が厳しいなか、県内企業（荷主）であっても、多くの航路・便数を有し、輸送コストの安い博多港及び北九州港を利用していることから、県内各港のコンテナ取扱量は伸び悩んでいる

3. 交通インフラの現状

(1) 高規格幹線道路等

- ①平成28年4月に東九州自動車道の椎田南インターチェンジ（IC）－豊前IC間が開通したことにより、北九州市から宮崎市までが直結し、九州自動車道等とともに九州を循環する高速道路ネットワークが構築されたが、さらに定時制を確保し、強靱化を図るため、令和元年度からは、宇佐IC－院内IC間及び大分宮河内IC－津久見IC間の一部4車線化事業が実施されている

- ②中九州横断道路は、全長約120 k mのうち、犬飼 I C－竹田 I C間5.3 k mが開通し、現在、竹田 I C－阿蘇間及び滝室坂道路の整備が行われている
- ③中津日田道路は、全長約50 k mのうち、中津港－田口 I C間と本耶馬溪 I C－耶馬溪山移 I C間の計17.8 k mが開通し、現在、三光本耶馬溪道路、耶馬溪道路及び日田山国道路の整備が行われている
- ④県内のスマートインターチェンジ（S I C）は、整備済の別府湾 S I C（下り）に加え、28年11月に由布岳 S I C（上り・下り）が供用開始されたほか、30年8月に別府湾 S I C（上り）の整備が完了した

(2) 港

- ①重要港湾として、中津港、別府港、大分港、津久見港及び佐伯港の5港が指定されており、長崎県及び鹿児島県と並んで九州では最も多い
- ②大分港大在地区には、国際物流拠点としてコンテナターミナルが整備されている
- ③臼杵港では、フェリーターミナルの老朽化を踏まえ、現在、下り松地区に新埠頭を整備している

V 本県における人の流れ・物の流れの課題

1. 人の流れの課題

(1) フェリーネットワークの充実・強化

フェリーは、関西、中国及び四国地方に運航され、九州の東の玄関口として本県が優位性を持つ基幹的な交通機関であることを踏まえ、以下に取り組むことが必要となっている。

- ①本県を介した九州内外の移動が円滑かつ活発に行われるよう、便数の充実、使いやすいダイヤの設定等のネットワークの充実・強化を行うこと
- ②選ばれるフェリー航路となるよう、上屋の老朽化や駐車場不足への対応、にぎわいづくり、観光情報の発信、災害対策などのフェリーターミナルの機能向上を図り、利用者の利便性を向上させること
- ③フェリー旅客の利用者数が多く、複数のフェリー航路を有し、かつ、別府市街地に隣接する別府港のさらなる活用を図ること

(2) 航空ネットワークの充実・強化

航空機は、3大都市圏と本県とを直接結ぶ重要な交通機関であることを踏まえ、地方空港間の競争が厳しさを増すなかで、大分空港の利用者を持続的に増加させるために、以下に取り組むことが必要となっている。

- ①3大都市圏と本県との移動が円滑かつ活発に行われるよう、路線数の拡大、便数の充実及び航空機の大型化を図ること
- ②選ばれる空港となるよう、空港ビル施設の魅力の向上や空港の機能向上を図るほか、アクセスの改善を図ることで時間距離を短縮し、利用者の利便性を向上させること

(3) 長距離バスネットワークの充実・強化

長距離バスは、比較的安価に長距離を移動可能な交通手段として重要な交通機関であることを踏まえ、以下に取り組むことが必要となっている。

- ①本県を拠点とした九州の周遊移動が円滑かつ活発に行われるよう、路線数の拡大、便数の充実、使いやすいダイヤの設定等のネットワークの充実・強化を行うこと

- ②各方面への高速バスが発着する便利で分かりやすいバスターミナルを整備し、利用者の利便性を向上させること

(4) 鉄道ネットワークの充実・強化

鉄道は、幹線である日豊本線、豊肥本線及び久大本線が運行され、安定性かつ大量輸送性に優れた九州各地への広域アクセスとして重要な交通機関であることを踏まえ、以下に取り組むことが必要となっている。

- ①本県を拠点とした九州の周遊が円滑かつ活発に行われるよう、便数の充実、使いやすいダイヤの設定等のネットワークの充実・強化を行うこと
- ②結節点となる駅について、すべての人にとって使いやすい施設となるよう機能向上を図ること

(5) 二次交通の充実

本県が九州の東の玄関口としての役割を果たすためには、本県をハブとして、九州と外とを行き来する者が、九州の中をつなぐスポークへと快適に乗り継げることが重要と考えられることから、以下に取り組むことが必要となっている。

- ①航空、フェリー、長距離バス及び鉄道に加え、路線バス、タクシー及びレンタカーについて、各輸送機関の間の連携を深めること
- ②誰もが円滑な乗継ぎができるよう、交通結節点におけるバリアフリー化や乗継ぎ案内の充実、多言語化等を推進すること

2. 物の流れの課題

(1) 海上貨物航路の充実及び取扱貨物量の増加

本県は、内航のRORO船航路及びフェリー航路並びに外航のコンテナ航路が就航しており、充実した海上貨物航路を有している。これに加え、東九州自動車道により大分の港湾から九州を循環できる高速道路ネットワークが完成し、本県が海路と陸路の結節点となったことを活かし、九州の東の玄関口としての物の流れの拠点として発展していくにあたり、以下に取り組むことが必要となっている。

- ①船会社と連携し、海上貨物航路における便数の充実及び就航船の大型化を図ること
- ②海上貨物航路の充実のため、当該航路で取り扱われる貨物量を増加させること

- ③トラック運転手の連続運転時間の抑制や、働き方改革による人材確保の推進の観点も含め、九州の内外を陸送で行き来する貨物について、本県の港を経由したRORO船、フェリー輸送へのモーダルシフトを図るためのポートセールスを行うこと
- ④本県を発着する貨物量の不均衡は、荷主や運送事業者が外貨コンテナやRORO船のシャーシを利用する際にコスト増の要因となっていることを踏まえ、当該貨物量の均衡化を図ること
- ⑤内航のRORO船航路及び外航のコンテナ航路を有する大分港大在地区のさらなる活用を図ること
- ⑥トラック運転手や荷役作業員等の物流に関わる人材の不足が、本県を発着する貨物量の増加への制約にならないよう、人材の確保を図ること

(2) 企業の誘致・集積

海上貨物航路における貨物量を安定的に確保し、当該航路の維持・充実を図るため、(1)の取組に加え、以下に取り組むことが必要となっている。

- ①安定的な貨物量の確保のため、海上貨物航路で運送される貨物を取り扱う物流施設や、当該航路を利用して製品を出荷する企業（運送業、倉庫業、製造業等。以下「港利用企業」という。）の誘致及び集積を図ること

3. 交通インフラの課題

(1) 高規格幹線道路等の機能強化

高規格幹線道路等は人・物の移動を支える基幹的なインフラであることを踏まえ、高規格幹線道路等を介した人・物の移動が安定的かつ円滑に行われるよう、以下に取り組むことが必要となっている。

- ①広域移動を支える地域高規格道路(中九州横断道路及び中津日田道路)の整備を促進すること
- ②定時性の確保の観点から、東九州自動車道及び大分空港道路等の暫定2車線区間の4車線化や霧・雪による通行止め対策のほか、パーキングエリア等の休憩施設の整備等により利便性向上を図ること
- ③港をはじめとした交通結節拠点へのアクセス道路の改良を図ること

(2) 港の機能強化

本県は、長崎県及び鹿児島県と並んで九州で最も重要港湾の数が多い上、関西、中国及び四国地方へのフェリー就航港及び関東へのRORR船航路も複数あることを踏まえ、港を介した九州内外の人・物の移動が円滑かつ活発に行われるよう、以下に取り組むことが必要となっている。

- ①重要港湾及びフェリー・RORR船就航港（中津港、竹田津港、別府港、大分港（西大分地区、大在地区）、佐賀関港、臼杵港、津久見港、佐伯港）について、港の需要に応じて機能の強化を図ること
 - ・フェリー就航港については、上屋の老朽化やにぎわいづくり、観光情報の発信のほか、貨物車両の大型化に対応した可動橋の整備や、就航船の大型化に対応した駐車場・シャーシ置場の確保を図ること
 - ・RORR船就航港については、就航数の増加に対応したシャーシ置場の確保を図ること
- ②災害が発生しても人・物の移動が継続できるよう、災害対策を推進すること

VI 九州の東の玄関口としての将来像

九州は我が国のなかでも地理的にアジアに近く、歴史的にも人や文化の往来が盛んな地域である。昨今、アジアの成長が著しいなか、九州はアジアとの交流・連携の重要な拠点として、その成長や活力を取り込み、我が国の経済成長やアジアとの交流促進に貢献することが求められている。今後、アジアのゲートウェイとして、我が国の人の流れ・物の流れにおける九州の役割は、益々大きくなる。

また、ゲートウェイとしての効果を我が国全体に波及させるためには、九州と近畿圏や首都圏をはじめとする他の地域との間の、人・物の動脈を強化することで、交流や経済活動を活性化することが必要である。

九州のなかでも本県は、瀬戸内海に面した東部にあり、海路と陸路の結節点に位置するため、九州の東の玄関口として、本県が人の流れ・物の流れの拠点として発展していくことは、九州のゲートウェイ機能を高め、九州、さらには我が国の経済成長やアジアとの交流促進に大きく貢献することとなる。

本戦略では、こうした認識のもと、九州内外から多くの人・物が、フェリー、航空機、長距離バス、鉄道、RORO船、コンテナ船、クルーズ船及び高規格幹線道路等を利用して、本県を介して行き来するとともに、港、空港、バスターミナル、駅等が、これらの人・物を受け入れ、次の輸送機関に円滑に橋渡しすることで、本県が九州の人・物の流れの主要な拠点となることを目指す。

これにより、人の流れにおいては、観光客・ビジネス客をはじめとする本県への来訪者が増加することで、本県のみならず九州の運輸業、観光業、物販飲食業等が活性化し、雇用が創出される。

また、物の流れにおいては、本県を経由する国内の幹線輸送ルートが構築されることで、運送業、倉庫業等の活性化や雇用の創出、物流関連企業の立地等の直接効果が生じる。加えて、輸送コストの抑制等により、県内さらには九州の農林水産業や製造業の競争力強化や、製造業の立地等の間接効果も期待できる。

こうした効果を創出していくことで、本県が原動力となり、地方創生が加速することとなる。

Ⅶ 九州の東の玄関口としての拠点化に向けた取組

本県が九州の東の玄関口としての人の流れ・物の流れの拠点として発展していくためには、

- ・フェリー、航空機、長距離バス、鉄道、RORO船、コンテナ船及び高規格幹線道路等の広域的な交通・輸送ネットワークが県内外に充実すること
- ・県内での円滑な循環を支える路線バス、タクシー、レンタカー等の交通機関が機能すること
- ・港、フェリーターミナル、大分空港、バスターミナル、駅等の施設で多くの人・物を的確に受け入れ、円滑に次の目的地へとつなぐ機能を有すること

が必要である。

つまり、「ハブ&スポーク」^{*1}としての、交通・物流の拠点となる施設及び人・物の移動を担う交通・物流ネットワークの充実・強化を推進することが重要であると言える。

- ・ハブ：人・物の流れが結節する拠点となる港、空港、バスターミナル、駅等の施設
- ・スポーク：フェリー航路、航空路線、長距離バス路線、鉄道、RORO船航路、コンテナ船航路及び高規格幹線道路等の広域的な輸送ネットワーク並びに路線バス、タクシー、レンタカー等の県内移動を担う交通・輸送ネットワーク

特に、フェリー航路やRORO船航路が充実しているとともに、九州の東部に位置し、瀬戸内海に面している地理的特性を有する本県では、港が人の流れ・物の流れの結節点として重要な役割を果たす。

このため、本県の重要港湾及びフェリー就航港である8つの港について、それぞれの将来像を明らかにし、それに応じた取組を行うことが必要である。なかでも、航路が充実し、海路と陸路との重要な結節点である、別府港を人の流れの基幹拠点として、大分港大在地区を物の流れの基幹拠点として位置付け、重点的に取り組むこととする。

1* ハブ&スポーク：物流業や航空業の分野において用いられるネットワーク戦略であり、拠点施設（ハブ）と各地を放射状（スポーク）に結ぶネットワークを構築すること。スポークという多くの棒が自転車のタイヤの中心にあるハブ（車軸）を支えている形状に似ていることから呼ばれる。機材や人材を拠点に集中することで効率的な運営ができ、人や物は、拠点を経由し多くの地へアクセスできるのがメリット。

1. 九州における人の流れの拠点化に向けた取組

(1) フェリー航路及びフェリーターミナルの機能強化

各フェリーターミナルについて、フェリー航路の充実やフェリー利用者の増加を図るとともに、フェリー上屋において、多くの旅客が他の交通機関に円滑に乗換えでき、観光情報が提供される等、海の玄関口としてふさわしい機能強化が求められている。さらに、南海トラフ地震や津波への対策も強化しなければならない。

(1)-1 ハブの充実・強化－フェリーターミナルの整備及び機能強化－

[短期的取組]

- ①港周辺のにぎわいづくりや、港から中心市街地への旅客の誘導に取り組む

[中長期的取組]

- ①老朽化が進み、利用者の利便性が損なわれているフェリー上屋について、改修や建替え等を推進する【平成30年度竹田津港建替済、令和元年度佐賀関港建替済】
- ②フェリー上屋について、誰もが乗下船や交通機関の乗継ぎが円滑に行えるよう、可能な限りバリアフリー化や多言語表示化を推進する
- ③駐車場の拡張が必要になった港については、その対応について検討する
- ④津波避難先の確保や建物の耐震化をはじめ、地震・津波対策を進める
- ⑤港の整備にあたっては、利用者や地域住民にとって親しみが持てる魅力ある場所となるよう、良好な景観・空間づくりに配慮する

(1)-2 スポークの充実・強化－フェリー航路の充実及び港アクセスの改善－

[短期的取組]

- ①フェリー航路の維持・拡充に向けて、フェリーの利用を促進する
- ②フェリーを利用した広域周遊観光ルートの確立に向け、対岸県と連携した観光振興を行う
- ③インターチェンジから港までの間の道路案内標識の充実について、関係機関と協議する【平成29年度竹田津港及び大分港（西大分地区）整備済】

[中長期的取組]

- ①港までのアクセス道路の整備を進める

(2) 航空路線及び空港の機能強化

大分空港について、発着する航空路線の充実及び利用者の増加を図るとともに、空港ビルにおいて、多くの航空利用者が他の交通機関に円滑に乗換えるようにする等、空の玄関口としてふさわしい機能強化が求められている。

(2)-1 ハブの充実・強化－空港ターミナルの整備及び機能強化－

[短期的取組]

- ① 空港ビル施設の利便性を向上し、空港利用者にとって魅力あるものとするため、バリアフリー化や多言語表示化への対応、多客時間帯における待合椅子不足の解消及び有効活用されていない空間の利活用を推進する

[中長期的取組]

- ① 今後の国際線の充実や航空機の大型化の動向を踏まえ、中・大型機の効率的な配置のためのエプロンの拡張や、大型機が駐機できる搭乗橋の増設などの機能強化を推進する
- ② 国際路線利用者の増加を踏まえ、C I Q（税関・出入国管理・検疫）、グランドハンドリングの体制整備や、チェックインカウンター・待合スペースの充実等を推進する【令和元年度国際線旅客ターミナルビル拡張整備済】
- ③ 車両によるアクセスの増加を踏まえ、空港ビル前における車両の停車区間の確保や福祉車両に対応できるようなバリアフリー化を検討する
- ④ 自家用車の利用者の増加を踏まえ、駐車場の満空情報の発信や、多客期に備えた駐車場の確保について、関係機関と協議する【平成29年度満空情報整備済】
- ⑤ さらになる空港利用者の利便性向上を目指し、将来的な国内線及び国際線ターミナルの拡張も含めた、空港ビルの改修等について検討する【令和元年度国際線旅客ターミナルビル拡張整備済】

(2)-2 スポークの充実・強化－路線の充実及び利用促進－

[短期的取組]

- ① 新規路線の開拓余地が大きいことを踏まえ、中国、台湾その他アジア地域からの国際線の誘致を行う
- ② 国内線については、那覇等の大分県民に人気のある目的地への路線誘致を図る
- ③ 既存路線の増便・航空機の大型化に向けて、航空会社に働きかけを行う
- ④ 既存路線の維持・拡充の観点から、近隣県の空港との連携も含め、大分空港利用促進期成会を中心に、航空路線の利用を促進する

[中長期的取組]

- ①大分空港道路の4車線区間を延伸する【令和元年度実施済】
- ②豊肥地域等の公共交通空白地域から大分空港へのアクセスや県中心部から大分空港への海上アクセスの実現に向けて取り組む【平成29年度豊肥地域からのアクセス実証実験実施済】

(3) 長距離バス路線及びバスターミナルの機能強化

本県を発着する長距離バス路線の充実及び利用者の増加を図ることが求められている。また、九州内の各目的地への路線が一箇所から発着するバスターミナルを整備して、利用者の利便性向上を図る必要がある。

(3)-1 ハブの充実・強化ーバスターミナルの整備ー

[短期的取組]

- ①大分市要町の交通結節機能施設の利便性を向上するため、案内表示の充実による乗り場の周知や路線バスの乗り入れ等を推進する

[中長期的取組]

- ①平成31年3月に大分市が策定した「中心市街地公有地利活用基本構想」を踏まえ、交通結節機能施設をバスターミナルとし、屋根や椅子を備えた待合所、券売機、トイレ等を整備することを、土地所有者である大分市と連携して検討する

(3)-2 スポークの充実・強化ー路線の充実及び利用促進ー

[短期的取組]

- ①交通結節機能施設における、長距離バスの乗り入れ路線の充実及び起終点化を図る
- ②既存路線の維持・拡充の観点から、長距離バスの利用を促進するとともに、バス運転手の確保を図る

[中長期的取組]

- ①四国への路線がないことを踏まえ、フェリーを活用した新規路線をバス事業者と連携して検討する【平成29年度大分ー松山便実施済】

(4) 鉄道路線及び鉄道駅の機能強化

日豊本線、豊肥本線及び久大本線の利用者の増加を図るほか、鉄道駅について、多くの利用者が他の交通機関に円滑に乗換えできる等、誰もが使いやすい施設となるよう機能強化が求められている。

(4)-1 ハブの充実・強化－駅の機能強化－

[短期的取組]

- ① 国の基準の対象となる駅（1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上：高城駅、鶴崎駅、大在駅、別府大学駅）及び利用者数の多い駅（佐伯駅）におけるバリアフリー化を推進する【平成29年度鶴崎駅整備済】
- ②交通系ICカードを利用できる駅の増加を図る
- ③インバウンド観光の拠点となる駅において多言語表示化を図る

(4)-2 スポークの充実・強化－鉄道の充実・利用促進－

[短期的取組]

- ①鉄道ネットワークの強化の観点から、特急列車の増便・増結及び利用促進を図る

[中長期的取組]

- ①日豊本線の複線化及び佐伯駅以南の高速化により、鉄道の輸送能力の増強を図る

(5) 二次交通の充実

県内外の利用者が、各交通拠点を基点として、他の交通機関に円滑に乗り継ぎ、県内はもとより九州各地を周遊する環境を提供できるよう、二次交通の充実を図ることが求められている。

(5)-1 ハブの充実・強化－交通拠点の乗継環境の改善－

[短期的取組]

- ①各交通機関及び各交通拠点において、乗継ぎを円滑にするため、ICT等の活用も含め、情報提供や案内看板の充実等を推進する
- ②観光客の多い交通拠点において、主要な目的地別の乗継ぎ手段及び所要時間の案内の表示を推進する
- ③タクシー及びレンタカーの利用の多い交通拠点において、予約案内の充実等、利用環境の向上を図る
- ④乗継ぎの利便性向上のため、交通機関間のダイヤ調整を可能な限り行う
- ⑤複数の交通機関が近接して運行されている交通拠点については、二次交通を継続的に調整する場として、関係交通事業者による調整会議を設置する【平成29年度別府港及び臼杵港実施済、平成30年度大分港（西大分地区）実施済】

[中長期的取組]

- ①フェリー上屋等を改修する場合には、利用者が分かりやすいようバス及びタクシーの乗り場の集約整備を推進するほか、タクシー及びレンタカーの取次ぎや接続する他の公共交通機関の情報提供を一元的に行う窓口の設置を検討する
- ②交通拠点の整備にあたっては、誰もが円滑な乗継ぎができるように、バリアフリー化を推進するとともに、乗継ぎ案内の充実や多言語表示化を推進する

(6) 人の流れの基幹拠点化に向けた別府港の取組

別府港については、平成29年6月に地元有識者等で構成する「別府港にぎわい施設等検討会議」が設置され、にぎわいエリアに整備する機能や港の景観・デザインについて議論が行われ、30年2月に「別府港にぎわい施設等整備構想」がとりまとめられた。30年度には、交通関係機関との協議や基本設計を行い、31年3月に「別府港再編計画」が策定された。今後は、この再編計画に基づき、フェリーの大型化への対応、フェリー上屋の集約、にぎわい空間の創出を進めることが求められている。

(6)-1 フェリーターミナル港としての機能強化

[短期的取組]

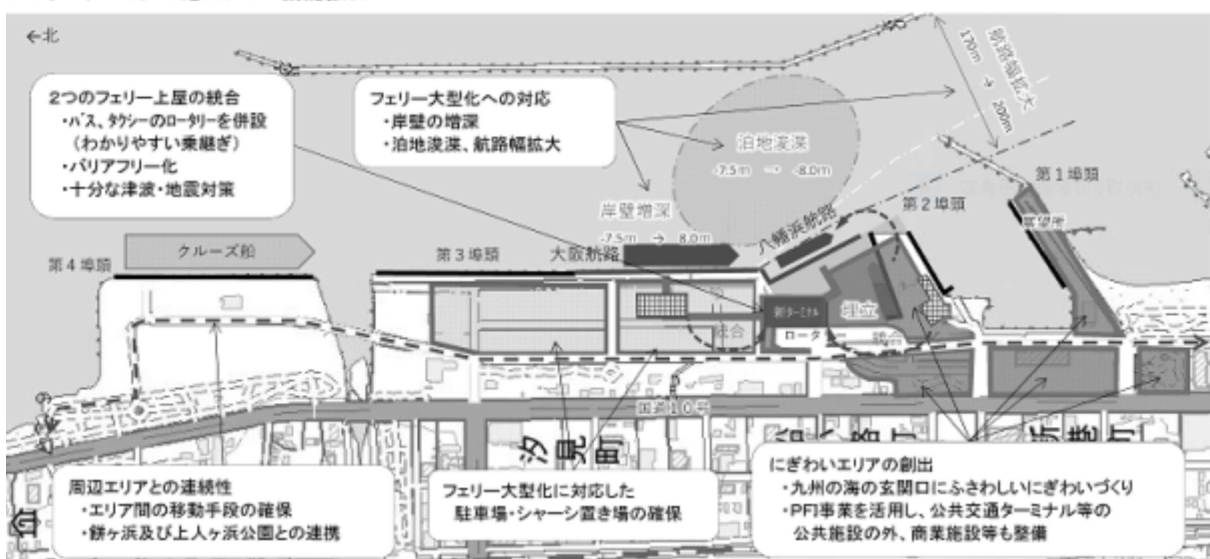
- ①今後の航路の維持・拡充を図るため、新たなフェリー利用者を増加させる観点から、航路の周知、就航先県との連携等、大阪港航路及び八幡浜港航路の利用を促進する
- ②港の利用者のための港内の案内看板を充実する

[中長期的取組]

- ①大阪港航路の就航船が更新時に大型化が予定されていることに伴い、必要となる港湾施設の整備を促進する（岸壁を増深（-7.5m→-8.0m）。泊地を浚渫、航路幅を200mに拡大。第2埠頭と第3埠頭の間を埋立て、八幡浜航路の岸壁（-5.5m）を新設。）
- ②施設の運営効率及び旅客の利便性の観点から、現在分散して立地している2つの航路のフェリー上屋を、1つに集約して整備する
- ③大阪港航路において予定されている就航船の大型化による貨物量の増加に対応し、駐車場及びシャシー置場の確保を推進する
- ④別府港を基点として、フェリー利用者が他の交通機関に乗り継いで、県内、さらには九州を周遊できるように、海路と陸路を円滑に結節させる二次交通との乗換え機能を充実させるとともに、フェリー上屋の整備にあたっては、利用者がわかりやすいよう、タクシー及びレンタカーの取り次ぎやバス及び鉄道の情報提供を行う一元的な窓口を設置する

- ⑤施設の整備・運営にあたっては、一部にPFIの手法を活用することとし、事業の継続性や採算性に留意した上で、民間事業者のノウハウや創意工夫により、魅力ある施設整備を効率的・効果的に行う
- ⑥歩行者及び車両が円滑かつ安全に移動できるよう、両者を分離した動線や駐車スペースの確保、わかりやすい案内板の設置等に十分に配慮するとともに、誰もが利用しやすいように、可能な限りバリアフリー化を図る
- ⑦津波避難先の確保や建物の耐震化をはじめ、フェリー利用における十分な地震・津波対策を進める

フェリーターミナル港としての機能強化

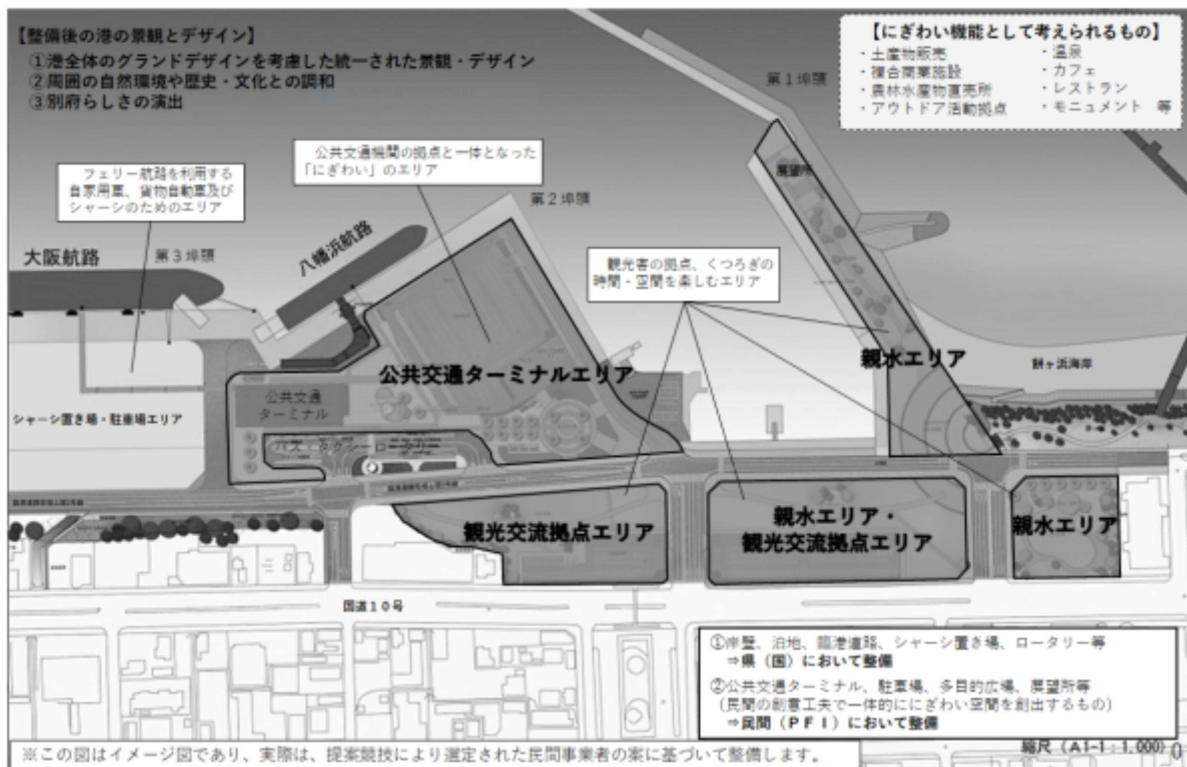


(6)-2 にぎわいの創出（にぎわい施設の整備及びにぎわいの取組の実施） [中長期的取組]

- ①フェリーの就航状況や船舶の大型化などの利用形態の変化を踏まえ、別府港が市街地に隣接するウォーターフロントとして貴重な公共空間であり、フェリー利用客だけではなく、九州内外さらには国内外からの観光客や地元住民が訪れるにぎわいの施設となるよう、観光、商業等の複合的な機能を持った施設を整備する
- ②にぎわい施設の整備にあたっては、周辺の観光資源のなかでの位置づけを明確にするとともに、新たな別府らしさの創造等により、そこに行くこと自体が目的になるような施設を目指す
- ③隣接する餅ヶ浜海岸の利用や屋外広場等での定期的なイベントの開催等、にぎわいを創出するためのソフト面の取組も積極的に行う
- ④にぎわい空間の整備にあたって、混雑時のフェリー利用車両や周辺道路への影響に配慮する

- ⑤第4埠頭に寄港する国際クルーズ船の乗客の利用を図るとともに、大分空港の利用者も含めた増加する外国人旅行者の受入がスムーズに行え、リピートにつながるような施設となるよう、受入体制を工夫する
- ⑥古くから瀬戸内航路の西の拠点として栄えてきた歴史を踏まえ、大分県や国際観光温泉文化都市である別府市にふさわしい港となるようランドデザインを考慮するとともに、個々の施設が統一された景観・デザインとなるよう配慮する
- ⑦整備する施設配置や意匠は、別府市景観形成基準に基づき、別府湾、鶴見岳、扇山等の周囲の自然景観、別府市の歴史・文化と調和したものとす
- ⑧別府らしさの演出に配慮する（例えば、別府市の伝統工芸が竹細工であることを踏まえ、竹素材の内装利用や、竹工芸をイメージしたデザインの導入等も考えられる）
- ⑨交通ターミナルから餅ヶ浜海岸まで、南北に長い立地であることを踏まえ、港の各エリアの一体感を創出する観点から、各エリア間を歩行者が円滑に移動できるよう、遊歩道等の整備や移動手段の確保を図る
- ⑩第4埠頭及び上人ヶ浜公園との人の流れについても配慮する

にぎわいの創出（にぎわい施設の整備及びにぎわいの取組の実施）



(6)-3 海路と陸路の結節となる二次交通の充実

[短期的取組]

- ①フェリー船内における乗換え情報の提供を充実・強化する
- ②フェリー上屋内における交通機関等の案内看板を充実・強化する
- ③主要な目的地（別府市内及び県内の観光地、九州各地の主要都市等）別の乗り継ぎ手段及び所要時間の案内を表示する
- ④タクシー及びレンタカーの予約案内の充実を図る
- ⑤交通機関間のダイヤ調整を可能な限り行う
- ⑥上記を含めた対策を継続的に調整及び実施するため、関係交通事業者による調整会議を設置する【平成29年度開催済】

[中長期的取組]

- ①フェリー上屋の整備にあたって、利用者が分かりやすいよう、バス及びタクシーの乗り場を集約して整備するほか、タクシー及びレンタカーの取り次ぎやバス及び鉄道の情報提供を行う一元的な窓口を設置する
- ②誰もが円滑な乗継ぎが可能となるよう、福祉車両への対応も含めたバリアフリー化を図るとともに、案内標記の多言語表示化を行う

(6)-4 クルーズ船の誘致方針

[短期的取組]

- ①ラグジュアリー船及びエクスペディション船等の高級小型船・中型船を積極的に誘致する
- ②誘致するクルーズ船の大きさは、現在の第4埠頭で受入可能な14万トン級までとする
- ③地元が経済効果を最大限享受できるよう、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を図る
- ④別府市以外の観光地も含めた広域的な観光ルートを現地ツアーとして提案する等、地域の魅力を船社、旅行会社等に提案する

2. 九州における物の流れの拠点化に向けた取組

本県が九州における物の流れの拠点として発展していくためには、九州各県よりも充実している海上貨物航路の機能を、さらに強化することが重要である。

内航については、多くのフェリー・RORO船航路を有する県内の港の内航貨物取扱量は九州トップクラスであり、モーダルシフトが進むなかで、その発展の余地は大きい。また、本県は九州の東部に位置する地理的優位性があるため、関西圏及び首都圏への航路の時間距離が比較的短い上、東九州自動車道の開通により九州内のアクセスが向上した。このため、本県の物の流れの拠点化は、時間・コスト・利便性・コンプライアンスの面で合理的、かつ、幹線的な輸送経路の構築につながり、九州の、さらには我が国の物流網の強化に資する。

さらに、九州では、陸上輸送及び海上輸送の幹線経路がともに関門海峡周辺を通過しており、北九州市北部に九州の物流が集中する状況となっているが、平成28年熊本地震や30年7月豪雨の発生を踏まえ、九州における災害時の物流のリダンダンシーを確保する観点からも、本県を經由する国内物流の幹線経路を構築することは、大きな意義がある。

なお、外航については、九州各県にコンテナターミナルがあり、それぞれ航路維持や貨物集荷対策を行っている。特に国際拠点港湾である博多港及び北九州港は、航路が充実している上、後背地の人口や産業が集積し、物流施設等のインフラが整備されている。本県においては、農林水産物や県内企業の製品、原材料等の輸出入において、外航のコンテナ航路は引き続き大きな役割を果たすことになる。このため、外航については、他港を利用する県内企業の貨物を大分港大在地区利用へ転換させるなど、取扱貨物量の増加による輸送コスト低減に繋げ、港の競争力を強化する。

(1) 海上貨物航路の機能強化・利用促進

(1)-1 スポークの充実・強化－内航貨物航路の充実－

[短期的取組]

- ①新規のRORO船航路及びフェリー航路の誘致を図る
- ②既存航路の利便性向上のため、便数の充実並びに荷主及び運送事業者のニーズを踏まえた運航ダイヤの調整を可能な限り行う
- ③既存航路の維持・拡充の観点から、RORO船航路及びフェリー航路の利用促進を図る
- ④貨物の運送能力の向上を図る観点から、船舶の大型化に対応した港湾施設の強化を図る

- ⑤中小運送業者がRORO船航路を利用できるように、就航先港から目的地までの間の輸送手段（トラクターヘッド・運転手）の確保、貨物の混載、シャーシの共同利用等の取組についての調査研究を行う

[中長期的取組]

- ①上記⑤の調査研究の結果を踏まえ、ターミナルの高度化に向けた所要の取組を実施する

(2) 航路利用貨物の集荷推進

(2)-1 スポークの充実・強化－内航貨物の集荷強化－

[短期的取組]

- ①内航航路の取扱貨物量の増加に向け、県内外の貨物集荷に取り組む
②港の位置や施設、就航先の港の状況等に応じて、各港毎に、重点的に集荷を行うエリアや貨物の種類を設定し、ターゲットを絞った効果的な取組を行う

[中長期的取組]

- ①農水産物等の輸送環境を強化するため、コールドチェーンの構築を図る
②トラック運転手等の物流に関わる人材の確保について、労働条件の改善や輸送の効率化、さらに外国人材受け入れに係る検討状況も踏まえ、運送事業者等と連携して対応策を検討する

(3) 港利用企業の誘致・集積

本県に貨物が安定的に集荷されるために、集荷された貨物を取り扱う倉庫や物流センター等の物流施設が、内航航路が就航する港（以下「航路就航港」という。）の近傍地に立地し、九州内外に発送される貨物が当該施設で保管及び仕分けされるシステムが構築されるように取り組む。また、安定的に内航航路を利用する貨物を発生させる、いわば「創貨」のために、製造業をはじめとした企業の港近辺への誘致・集積を図る。

(3)-1 スポークの充実・強化－航路利用貨物確保に向けた企業誘致の強化－

[短期的取組]

- ①安定した貨物量を確保するため、航路就航港の近傍地に港利用企業を誘致し、集積を図る

[中長期的取組]

- ①さらなる企業集積に向けて、地元市と協働し、港の近隣における工業用地確保や工業団地の整備を検討する

(4) ポートセールスの推進

(1)から(3)のように、航路就航港に貨物を集荷し、内航航路を充実するとともに、港利用企業を集積させるためには、効果的なポートセールスが重要となる。

荷主及び運送事業者が貨物輸送の経路を、あるいは、港利用企業が立地する港を選択する際、時間（Time）、費用（Cost）及びRORO船航路の発着時間や便数等の利便性（Convenience）のほか、近年は特に労働法規の遵守が厳格に求められてきていることから、コンプライアンス（Compliance）も含めて比較し、これらのトータルコストが最も小さくなる経路に決定しており、サプライチェーンの一環として数字に基づく合理的な判断が行われている。このため、以下の観点を踏まえながら、TCCC（Time、Cost、Convenience&Compliance）の優位性を示すことができれば、航路就航港に貨物を集荷し、内航航路の利用を促進することが可能である。

- ・ポートセールスにあたっては、TCCCの優位性を示すことができる地域、品目及び事業者を設定し、戦略的に実施することが重要であること
- ・実際に荷主及び運送事業者にセールスする際には、発地から着地までのトータルコストを提示しつつ、航路就航港を利用することの合理性を訴求する必要があること
- ・荷主、運送事業者及び港利用企業が抱える課題は千差万別であり、TCCCへの考え方も異なるため、それぞれの課題に応えるようなアプローチが重要であること

貨物の集荷、港利用企業を集積及び内航航路の充実は相互に密接に関連しているものである。言い換えれば、「貨物の集荷」が進めば、「内航航路の充実」も「港湾利用企業を集積」も進むというように、集積が集積を呼ぶ正のスパイラルが生じる可能性を有しており、それぞれを同時並行で取り組むことが重要である。

(4)-1 スポークの充実・強化－航路充実・貨物集荷・企業誘致の推進－ [短期的取組]

- ①内航貨物に関するポートセールス組織を、港運事業者、経済団体、運送・倉庫事業者、立地企業や行政等の港の振興に関係する官民連携のもとで、航路就航港ごとに設立し、当該組織が、貨物の集荷推進、内航航路の利用促進及び港利用企業の誘致を一体的に実施する
- ②企業や貨物に関する情報収集や企業への周知、個別訪問等のポートセールスを行うにあたり、県が果たす役割は大きいことから、県組織の充実及び職員の専門性向上を図る

- ③貨物輸送経路の決定者は、荷主又は運送事業者が概ね半々となっていることから、以下の点に留意しながら、両者にポートセールスを行う
- ・港毎に設定する重点セールスエリアに所在し、重点セールス貨物を扱う荷主及び運送事業者に対し、説明会、見学会等を開催し、内航航路を活用した貨物輸送の利用上のメリット及び手続きを周知する
 - ・個別にセールスする荷主及び運送事業者を抽出し、各事業者毎に発地から着地までのトータルコストを提示し、各航路就航港を利用することの合理性を説明する
 - ・個別にセールスする荷主として、エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）に基づく、特定荷主に指定されている荷主は、輸送効率の向上により省エネルギーに努める必要があり、モーダルシフトへの意識が高いことが見込まれるため、積極的にセールスを行う
 - ・周知及び個別セールスにあたっては、トラック運転手の労働時間に関する荷主の責務についての認知を高めるとともに、コンプライアンスを確保するうえで内航航路の利用が有効であることを訴求する
- ④物流施設を運営又は利用する物流事業者や製造業等の企業に対し、貨物集荷の状況等を踏まえ、航路就航港近辺に物流施設や工場を立地するメリットを周知する
- ⑤ 3 P L（サードパーティロジスティクス）事業者^{2*}は、輸送経路の決定に影響力を有するため、当該事業者に積極的にセールスを行うとともに、各航路就航港の優位性を理解する 3 P L 事業者と連携したポートセールスに取り組む
- ⑥ 国や関係機関と連携し、荷主及び運送事業者への周知をはじめ、モーダルシフトの推進に取り組む

(5) 物の流れの基幹拠点化に向けた大分港大在地区の取組

大分港大在地区については、東九州自動車道の開通以降、平成30年3月に清水港航路がデイリー化するなど、東九州自動車道の開通以降、定期RORO船の増便に伴い貨物量が急増している。今後、さらなる貨物増に対応するため、九州の物の流れの基幹拠点に相応しい港づくりが求められている。

2* 3 P L 事業者：荷主でも運送事業者でもない第三者として、両者からアウトソーシングを受け、高度の物流サービスを提供する事業者。荷主及び運送事業者から物流システムを受託し、実際に輸送を担う機能と、効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行う機能の二面性を有している。

(5)-1 R O R O 船航路の機能強化・利用促進

[短期的取組]

- ①東京港航路及び清水港航路のデイリー化や新規航路の誘致に取り組む【平成29年度清水港航路デイリー化済】
- ②荷主及び運送事業者へのR O R O 船航路の周知強化をはじめ、R O R O 船航路の利用促進を図る
- ③荷主及び運送事業者のニーズを踏まえたR O R O 船航路の運航ダイヤの調整を図る
- ④中小運送業者がR O R O 船航路を利用できるよう、就航先港から目的地までの間の輸送手段（トラクターヘッド・運転手）の確保、貨物の混載、シャーシの共同利用等の取組についての調査研究を行う
- ⑤R O R O 船航路の充実に伴う荷役作業量の増加に対応できるよう、港運業界が中心となって、荷役関連人材の確保・育成を図る

[中長期的取組]

- ①上記④の調査研究の結果を踏まえ、所要の取組を実施する

(5)-2 内航貨物の集荷推進

[短期的取組]

- ①東京港航路及び清水港航路の取扱貨物量の増加に向け、県内外の貨物集荷を推進する
- ②エリアとしては、輸送時間で競争力があると見込まれる、福岡、鳥栖、熊本県東部、延岡及び宮崎方面を、当面の間、重点的に対象とする（以下「重点セールスエリア」という）
- ③貨物としては、R O R O 船への転換可能性が高いと考えられる、食料工業品、飲料、紙・パルプ、自動車関連品、鋼材、非鉄金属、金属くず、電気機械、樹脂類、染料・塗料、窯業品、日用品、木製品、ゴム製品、取合せ品及び農林水産物を中心にセールスする

[中長期的取組]

- ①中九州横断道路の延伸状況を踏まえ、熊本県西部及び鹿児島方面へ重点セールスエリアを拡大する
- ②農水産物等の輸送環境を強化するため、コールドチェーンの構築を図る【平成29年度シャーシ置場に電源コンセント整備済、令和元年度集出荷施設整備済】

(5)-3 港湾利用企業の誘致・集積

[短期的取組]

- ①大在地区の近傍地に、港利用企業を誘致し、集積を図る
- ②R O R O 船航路関連の陸運事業者の進出にあたっては、事務所や倉庫の用地として許可を得て使用できる土地を希望する場合も多いと考えられることから、6号C-2地区に分譲地のほかに当該事業者

向けの許可を得て使用できる土地を準備する

- ③大在地区に未利用地が残されていない現状等を踏まえ、大在地区全体の土地利用のあり方について検討する【令和元年度港湾計画一部変更済】
- ④内陸にある大分流通業務団地についても、企業側のニーズを踏まえて一体的に誘致を進める

[中長期的取組]

- ① 6号C-2地区に港利用企業の誘致・集積のための土地を整備する
- ②大在地区における生産・物流施設のさらなる集積を図るため、地元市をはじめとした関係機関と協議し、新たな用地の確保について調査・検討する
- ③トラック運転手の利便性を向上させるため、港周辺へのトラックステーション等の休憩施設の誘致を促進する

(5)-4 ポートセールスの推進

前記(4)のとおり。【平成29年度大分県RORO船利用促進協議会設置済】

(5)-5 九州の東の玄関口としての物流の基幹拠点としてふさわしいインフラ整備

[中長期的取組]

- ①急増するRORO船の寄港に対応するため、6号C-2地区にRORO船の2隻同時利用が可能な岸壁を整備する
- ②RORO船を新たに整備する岸壁の背後地に、必要十分なシャージ場の確保のほか、防犯対策としてフェンス及びゲートの設置を図る
- ③耐震強化岸壁の整備、災害発生時における港湾機能の早期復旧手順となるBCP（事業継続計画）の随時見直し、幹線貨物輸送ルート確保を目的とした幹線貨物輸送対応RORO船ターミナル^{3*}の港湾計画への位置付け、港湾関係者による災害対応訓練の随時実施等の災害対策を推進する
- ④港湾使用料については、受益者負担の観点や利用促進の観点、他港の状況、経済動向等を踏まえ、定期的に見直しを実施する

3* 幹線貨物輸送対応RORO船ターミナル：災害発生時における幹線貨物輸送ネットワークの拠点となるRORO船ターミナルとして港湾計画に位置付け、耐震性・耐水性を有する荷役機械や、背後の埠頭用地・臨港道路の耐震化・液状化対策を行うもので、災害時における国による航路・泊地の啓開体制が確保される。

- ⑤中九州横断道路の整備を促進する【平成30年度中九州横断道路（朝地ICー竹田IC）開通済】
- ⑥東九州自動車道の暫定2車線区間の4車線化を促進する
- ⑦トラック運転手の利便性を向上させるため、東九州自動車道のパーキングエリア等の建設を促進する【令和元年度佐伯弥生パーキングエリア（上り）整備済】



3. 九州の東の玄関口としての拠点化に向けた交通インフラの整備

高規格幹線道路等及び港は、本県が、九州の東の玄関口としての人の流れ・物の流れの拠点として発展するために不可欠な交通インフラとして整備を進める。

(1) 高規格幹線道路等の充実・強化

(1)-1 スポークとしての道路の充実・強化

[短期的取組]

- ① インターチェンジから港までの間の道路案内標識の充実について、関係機関と協議する（再掲）【平成29年竹田津港及び大分港（西大分地区）整備済】

[中長期的取組]

- ① 地域高規格道路（中九州横断道路及び中津日田道路）の整備を促進する【平成30年度中九州横断道路（朝地 I C－竹田 I C）及び中津日田道路（中津 I C－田口 I C）開通済】
- ② 東九州自動車道等の暫定2車線区間の4車線化を促進する（再掲）
- ③ トラック運転手の利便性を向上させるため、東九州自動車道のパーキングエリア等の建設を促進する（再掲）【令和元年度佐伯弥生パーキングエリア（上り）整備済】
- ④ スマートインターチェンジの整備を促進する【平成30年度別府湾 S I C（上り）整備済】
- ⑤ 高速道路の霧雪対策を促進する
- ⑥ 大分空港道路の4車線区間を延伸する（再掲）【令和元年度整備済】
- ⑦ 港をはじめとした交通結節拠点へのアクセス道路の整備を進める

(2) 港の機能強化

(2)-1 ハブとしての港の機能強化

[中長期的取組]

- ① 老朽化が進み、利用者利便が損なわれているフェリー上屋について、改修や建替え等を推進する（再掲）【平成30年度竹田津港建替済、令和元年度佐賀関港建替済】
- ② フェリー上屋について、誰もが乗下船や交通機関の乗り継ぎが円滑に行えるよう、可能な限りバリアフリー化を推進する（再掲）
- ③ 駐車場の拡張が必要になった港については、その対応について検討する（再掲）

- ④津波避難先の確保や建物等の耐震化をはじめ、地震・津波対策を推進する（再掲）
- ⑤港の整備にあたっては、利用者や地域住民にとって親しみが持てる魅力ある場所となるよう、良好な景観・空間づくりに配慮する（再掲）

なお、別紙に記載のとおり、別府港及び大分港大在地区のほか、中津港、竹田津港、大分港西大分地区、佐賀関港、臼杵港、津久見港及び佐伯港について、各港の将来像を踏まえ、人及び物の結節点として、機能強化を推進する。

4. 将来の大分県を支える交通体系の構築

広域的な高速交通ネットワークは、人の流れ・物の流れを支える社会インフラであり、本県の経済活性化にとって重要である。

東九州自動車道の開通により、高速道路については九州を循環するネットワークが構築されたところであり、観光や物流に大きな効果をもたらしている。

一方で、新幹線については、西九州地域に九州新幹線鹿児島ルートが開業し、長崎への九州新幹線西九州ルートも開業に向けた手続きが進んでいるものの、東九州新幹線をはじめとする大分県に関する路線は、未だ基本計画路線のままとなっている。北陸新幹線の敦賀－新大阪間のルート決定により、整備新幹線のルートが全て決定し、今後はいわゆる「第二次整備計画路線」の決定が見込まれる状況になっている。

また、豊予海峡ルートを含む太平洋新国土軸構想も進展が見られない。

本県が将来に向けて発展する基盤を整備するため、以下について取り組む。

- ①東九州新幹線の実現に向け、大分県東九州新幹線整備推進期成会を中心とし、整備計画路線への格上げのための取組を推進する
- ②太平洋新国土軸構想について、長期的な視点から、取組を継続する

VIII 戦略のフォローアップ

1. 戦略の着実な実行

戦略を実現するためには、県、市町村、交通事業者や物流事業者をはじめとする民間事業者、関係する業界団体や法人等の関係者が、それぞれの役割を踏まえながら、相互に、あるいは必要に応じて国や他県とも連携し、取組を着実に実行していくことが必要である。

また、県民はもとより、九州を周遊する観光客や九州の貨物を取り扱う物流事業者に、本県を九州の東の玄関口として認識してもらうことも重要であり、その周知・認知度の向上に努めなければならない。

さらに、戦略を推進していく上で、県組織や職員の専門性の向上も図る必要がある。

2. 数値目標

拠点化戦略に係る客観的な数値目標を定め、目標に対する進捗状況を把握し、必要に応じて随時取組の見直しを行うことで、拠点化戦略を着実に実行する。

指標名	基準値	実績値	目標値
	(平成30年度)	平成30年度	令和6年度
人の流れ			
フェリー・航空輸送人員（千人）	3,721	3,721	3,900
別府港フェリー輸送人員（千人）	555	555	580
物の流れ			
県内港湾の公共埠頭取扱貨物量（千フレート・トン）	41,500	41,500	45,000
大在公共埠頭の大分発シャーシ台数（台）	23,334	23,334	54,000

3. 戦略のフォローアップと見直し

社会経済情勢が早いスピードで大きく変化する時代において、人の流れ・物の流れを巡る課題についても変化することが考えられ、その場合には、状況変化を見極め、柔軟かつ的確に対応していく必要がある。このため、戦略についても、時代の変化に合わせてアップデートしていくことが重要である。

以上のことから、定期的に民間有識者によるフォローアップを行い、数値目標も含めた戦略の進捗管理を行うとともに、県庁ホームページなどを通じて公表する。さらに、必要に応じて、適切に戦略の見直しを行うこととする。

別紙 重要港湾及びフェリー就航港における今後の取組

1. 中津港
2. 竹田津港
3. 別府港
4. 大分港西大分地区
5. 大分港大在地区
6. 佐賀関港
7. 臼杵港
8. 津久見港
9. 佐伯港

1. 中津港	
特性	<p>①新たに誘致された自動車製造業の生産開始に合わせて田尻地区に11m岸壁等が整備され、平成21年には関税法に基づく開港に指定されるなど、多目的国際ターミナル等の国際港湾としての機能が充実しており、県北地域の外貿・内貿物流の拠点港となっている</p> <p>②自動車製造業を核に、周辺に自動車関連企業が集積している</p> <p>③27年に自動車専用道路で港と東九州自動車道が直結し、県内はもとより九州各地からアクセスが良好である</p>
環境変化	<p>①内航貨物については、自動車専用船で運搬される完成自動車を中心に、取扱量は横ばい傾向にある</p> <p>②外航貨物については、定期的にセラミック原料の陶石が韓国から輸入されており、自動車製造業の進出で一時的に伸びた完成自動車の輸出が23年度で終了したものの、近年は韓国へのスクラップの輸出や中国・韓国への製材・原木の輸出が開始されている</p> <p>③東九州自動車道の開通により九州を循環する高速交通ネットワークが形成される一方で、近隣の苅田港及び北九州港新門司地区との競争が激化している</p>
課題	<p>①周辺に立地している自動車関連企業、陶器製造関連企業等からの貨物集荷量を増やすこと</p> <p>②林業が盛んな日田地域等の県産材について、中津港を利用する関東方面等への出荷量や輸出量を増やすこと</p> <p>③県北西部や九州北部からの貨物集荷量を増やすこと</p> <p>④港湾周辺への港湾利用企業の誘致や、それに必要な工場用地を確保すること</p> <p>⑤中津日田道路の全線開通や東九州自動車道の4車線化など、高規格幹線道路等を早期に整備すること</p>
将来像	<p>県北地域の貨物の集積港として、周辺の自動車関連企業や新たに誘致した製造業等の貨物、あるいは県産材等の県北西部や九州北部の貨物が、全線開通した中津日田道路等を利用して中津港に運ばれ、新たに誘致した定期R O</p>

R O 船航路等を利用して、九州内外を往来する
将来像の実現に向けた取組
<p>1. 取扱貨物量の増加</p> <p>[短期的取組]</p> <p>①貨物量の確保のため、官民一体となったポートセールスを強化する</p> <p>[中長期的取組]</p> <p>①県北地域の貨物の集積港としての利用を促進するため、物流の有力なスポークとなる定期R O R O 船航路の誘致を推進する</p> <p>2. 港湾取扱貨物の荷主となる製造業の誘致</p> <p>[短期的取組]</p> <p>①安定した貨物量を確保するため、中津港周辺への官民協働による企業誘致を強化する</p> <p>②企業誘致に当たっては、三光工業用地などの未利用地となっている既存の工場用地への誘致を図る</p> <p>[中長期的取組]</p> <p>①さらなる企業集積に向けて、中津市と協働し、港湾近隣における工業用地確保の検討や工業団地の整備についても推進する</p> <p>3. 道路アクセスの改善</p> <p>[中長期的取組]</p> <p>①港の競争力強化のため、県西部や大分自動車道沿線からのアクセスを向上させる観点から、中津日田道路の早期完成に取り組む【令和元年度中津日田道路（中津 I C - 田口 I C）開通済】</p> <p>②港周辺の渋滞を解消するため、臨港道路の整備を推進する</p>

2. 竹田津港

特性

- ①中国方面で本県唯一の航路となる徳山下松港（山口県周南市）までの定期フェリー航路が1日5便就航している
- ②関門橋の通行制限（重量36トン超・長さ20m超）及び平成23年の関門海峡フェリーの廃業により、関門海峡を越えて運搬できない大型貨物の主要な海上輸送手段となっている

環境変化

- ①フェリーの旅客数、貨物取扱量ともに長期的に減少傾向にあり、特に28年4月の熊本地震以後は、貨物取扱量は回復しているものの、旅客数は地震前の水準まで回復していない
- ②28年4月に福岡県内の東九州自動車道が全線開通し、高速道路との競合によりフェリー航路の運営が厳しさを増している
- ③フェリー就航先である徳山下松港徳山地区では、フェリー上屋に隣接する徳山駅で、駅舎、通路、にぎわい交流施設、駅前広場等の周辺整備が進められている

課題

- ①旅客人員の増加に向けて、フェリーの利用を促進すること
- ②老朽化が進んでいるフェリー上屋の快適性を向上すること
- ③路線バスの本数が少なくフェリーとの接続が悪い状況も踏まえ、フェリーの乗り継ぎの改善を図ること
- ④東九州自動車道からのアクセス道路の狭隘箇所や急カーブ、道路案内等を改善すること
- ⑤本州と九州間の大型貨物の主要な輸送ルートとなっているものの、フェリーへの車両の乗降に用いる可動橋が老朽化していることを踏まえ、早期に可動橋を改修すること
- ⑥貨物車両の利用を安定的に確保するため、本州～九州間の貨物集荷量を増やすこと

将来像

- ①中国方面への海上交通のターミナル港として、山口県・広島県や新幹線を利用した関西からの旅行者が、快適にフェリー上屋を利用できるとともに、円滑に他の交通機関に乗り継ぎ、県内さらには九州内を周遊する
- ②関門橋を通行できない大型貨物の本州と九州を結ぶ唯一の輸送ルートとし

て、大型貨物車両が、スムーズにフェリーを乗り降りするなど、本州と九州を往来する貨物が竹田津港を利用して円滑に輸送される

将来像の実現に向けた取組

1. 山口県・広島県等とのフェリーを利用した交流人口の拡大

[短期的取組]

- ①フェリー事業者と連携し、フェリーの利用促進策を実施する
- ②山口県、広島県等からの誘客強化に取り組む
- ③二次交通の充実を図るため、港での取扱いを開始したレンタカーの利用促進に向け、関係事業者と連携した取組を実施する
- ④接続する路線バスの運行時間の調整を検討する

[中長期的取組]

- ①フェリー上屋の建替により、利用客の利便性向上を推進する【平成30年度建替済】

2. 道路アクセスの改善

[短期的取組]

- ①既存の道路標識に、「徳山行きフェリー」の乗り場を併記する【平成29年度整備済】

[中長期的取組]

- ①県道宇佐本耶馬溪線、国道213号等の整備により、車両の走行性、安全性を向上させるとともに、東九州自動車道及び最寄りの駅へのアクセス改善を推進する
- ②大分空港道路の4車線区間を延伸し、大分・別府方面からの定時性を向上させる【令和元年度整備済】

3. フェリー貨物取扱量の増加

[短期的取組]

- ①53トンの大型貨物車両まで対応できるよう、フェリー可動橋を改修する【平成29年度整備済】
- ②貨物量確保のため、官民一体となってポートセールスを実施する

3. 別府港

特性

- ①フェリーが大阪港（さんふらわあ）及び八幡浜港（宇和島運輸）に2航路・7便/日発着している
- ②フェリー旅客の利用者数が県内で2番目に多い（平成29年約43万人）である
- ③長距離（関西以東）及び中距離（中・四国）のフェリー航路が両方就航しているのは、九州では唯一別府港のみである
- ④北九州、宮崎、志布志等の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
- ⑤14万トン級のクルーズ船に対応した埠頭を有している（30年寄港実績21隻）
- ⑥別府市街地に隣接（別府駅から約3km）し、港が別府市のにぎわいの核となるポテンシャルを有している
- ⑦路線バスが港湾エリア内にある別府交通センターに約20便/h発着しているほか、レンタカーの営業所が近傍に立地しており、フェリー利用者にとっての二次交通が比較的充実している

環境変化

- ①大阪港航路及び八幡浜港航路で利用されているフェリー上屋や別府交通センターが分散し、かつ、老朽化している
- ②対岸の八幡浜港及び大阪港において、周辺のにぎわいづくりやフェリー上屋の集約が進んでいる
- ③岸壁の一部が、最も古いもので整備後約60年経過している
- ④フェリー旅客の利用者数及び輸送車両数は近年下げ止まりが見られるものの、長期的には減少傾向にある
- ⑤トラック運転手の不足・高齢化、労働関連法規の運用厳格化等の影響により、モーダルシフトのニーズが高まり、貨物輸送手段としてのフェリー利用に追い風となっていることを背景に、他港の関東・関西方面へのフェリー就航船の大型化が進んでいる
- ⑥大阪港航路の就航船についても、建造から約20年が経過しており、更新時の大型化が予定されている
- ⑦世界のクルーズ船市場では、別府港で対応できる14万トン級以上の船が増加している
- ⑧クルーズ船の大型化が進展するとともに、カジュアルクルーズ及び高級クルーズに市場が二極化しつつある

⑨訪日外国人の増加を踏まえ、別府市で高価格帯をはじめとしたホテルの進出が活発になっている

課題

- ①長期的に減少傾向にあるフェリーの利用促進を図ること
- ②2航路のフェリー上屋が分散して立地し、利用者の利便性や運営効率が悪い
うえ、老朽化している状況を改善すること
- ③本県、さらには九州の海の玄関口としてのにぎわい整備を進めること
- ④比較的充実しているものの、フェリー利用者や港への来訪者から不満の声が多い二次交通の利便性を改善すること
- ⑤大阪港航路の新造船の大型化への対応として、所要の港湾機能の強化を図ること
- ⑥クルーズ船市場が二極化するなかで、大型クルーズ船の誘致にはさらなる港湾整備が必要となることを踏まえ、今後の誘致方針を定めること

将来像

- ①別府港の特性並びに県内の重要港湾及びフェリー発着港の役割分担を鑑み、本県のみならず、九州における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となる
- ②九州と関西とを結ぶフェリー貨物の集積港として、別府港と別府インターチェンジとの間を貨物車両が円滑に往来し、九州各地の貨物が集まる

将来像の実現に向けた取組

別府港の将来像を実現するため、31年3月に策定した別府港再編計画に基づき、フェリーの大型化への対応、フェリー上屋の集約、にぎわい空間の創出を進めることとし、具体的な内容はⅦ1.(6)に記載のとおりとする

4. 大分港西大分地区

特性

- ①本県の関西への海の玄関口として、神戸港（兵庫県神戸市）までの定期フェリーが1日1便就航している
- ②大分港で唯一、市民が海に親しめる地区として、かんたん港園（ウォーターフロント区域）が整備されており、背後の丘陵地や別府市から大分市にかけての海岸に位置する観光施設と連携した、魅力的なにぎわい空間を創造する取組が行われてきた
- ③特にかんたん港園付近においては、カフェやライブハウスなどが出店しているほか、イベントも随時開催される

環境変化

- ①フェリーの旅客数、貨物取扱量ともに長期的に減少傾向にあったが、貨物取扱量は回復しており、旅客数は横ばいの状況にある
- ②トラック運転手の不足や長時間連続運転に対するコンプライアンス強化が求められるようになり、関西と九州との間の貨物輸送においても、モーダルシフトの推進により、フェリー貨物の増加傾向が続き、北九州港新門司地区を始めとした九州各地のフェリーの大型化が進んでいる

課題

- ①旅客人員の増加に向けて、フェリーの利用を促進すること
- ②フェリー出航時刻に合わせた路線バスの直接乗入れがなく、最寄りのバス停が分かりにくい状況も踏まえ、フェリーの乗継ぎの改善を図ること
- ③フェリー利用者に加え、近隣のウォーターフロント区域の施設利用者も駐車場を利用していることを踏まえ、必要十分な駐車場を確保すること
- ④ベイエリアが一体となったにぎわいの創出のため、ウォーターフロント区域の観光振興に取り組むこと
- ⑤港と大分インターチェンジ（IC）との間の道路案内を改善すること
- ⑥トラック輸送からフェリー貨物輸送へのモーダルシフトの進展を踏まえ、関西と九州との間の貨物集荷量を増やすこと
- ⑦災害発生時に、県中部地域の人の流れ、物の流れの基幹ルートとして海上輸送を継続できるよう、耐震強化岸壁を整備すること

<p>将来像</p> <p>①関西方面への海上交通のターミナル港として、関西から来たフェリー利用者が、快適にフェリー上屋を利用できるとともに、円滑に他の交通機関に乗り継ぎ、県内さらには九州内を周遊する</p> <p>②県民・市民の憩いの場となるウォーターフロントを核に、港エリアが一体となったにぎわいの場となり、多くのフェリー利用者や県民・市民が利用する</p> <p>③九州と関西とを結ぶフェリー貨物の集積港として、大分港西大分地区と大分 I C との間を貨物車両が円滑に往来し、九州各地の貨物が集まる</p>
<p>将来像の実現に向けた取組</p> <p>1. 関西とのフェリーを利用した交流人口の拡大</p> <p>[短期的取組]</p> <p>①フェリー事業者と連携し、フェリーの利用促進策を実施する</p> <p>②二次交通の充実を図るため、フェリー上屋の最寄りのバス停への「フェリー乗り場」の併記や、フェリーの出航時間に合わせた路線バスの乗り入れについて検討する</p> <p>[中長期的取組]</p> <p>①今後の利用状況を踏まえ、駐車場の整備について検討する</p> <p>2. ベイエリアが一体となったにぎわいづくり</p> <p>[短期的取組]</p> <p>①民間活力を活用したにぎわいの創出や官民連携による情報発信に取り組む</p> <p>[中長期的取組]</p> <p>①観光関係団体等とソフト・ハード対策などの魅力づくりを推進する</p> <p>3. 道路アクセスの改善</p> <p>[短期的取組]</p> <p>①大分 I C から港までの間の市道の道路案内標識の設置について、大分市と協議する【平成29年度整備済】</p> <p>4. フェリー貨物取扱量の増加</p> <p>[短期的取組]</p> <p>①貨物量の確保のため、官民一体となったポートセールスを強化する</p> <p>[中長期的取組]</p> <p>①貨物量の増加に伴い必要となる駐車場・荷さばき地等の整備を検討する</p>

②モーダルシフトの推進により、フェリーが大型化する場合は、神戸港航路が継続できるように、港湾施設の機能を強化する

5. 県中部地域の防災拠点港としての整備

[短期的取組]

①フェリー岸壁を災害に強い耐震強化岸壁に改修する【平成28年度整備済】

5. 大分港大在地区

特性

- ① RORO船航路として内航航路が2航路週9便、コンテナ航路として外航航路が4航路週5便発着している
- ② 九州の東に位置し、関東方面への海上航路による時間距離が短い
- ③ 東九州自動車道の大分宮河内インターチェンジ（IC）まで約7.3kmと高速道路へのアクセスが良好であるほか、当該ICまでの間（約5.3km）に倉庫等の物流関連施設向けの分譲地である大分流通業務団地が整備されている

環境変化

- ① 東九州自動車道の北九州市－宮崎市間が全線開通し（平成28年4月）、大分港大在地区（以下、「大在地区」という。）と福岡県及び宮崎県との間のアクセスが向上した
- ② RORO船清水港航路（川崎近海汽船（株））がデイリー化（30年3月）し、RORO船東京港航路（商船三井フェリー（株）・日本通運（株）共同運航）と合わせて2航路週9便体制となり、関東方面への便数は九州最多となったことに加え、輸送時間も最速で20時間となっている
- ③ トラック運転手の不足・高齢化が進んでいるうえ、若年運転手が長距離運送を敬遠する傾向が強くなっているなか、労働法規の遵守が厳格に求められてきており、荷主及び運送事業者においてモーダルシフトが進み、内航貨物が増加していることを背景に、九州の他港の関東・関西方面へのフェリーの大型化が進んでいる
- ④ 特にRORO船航路は、関東方面への総輸送時間の面においては陸送や関西航路のフェリーを利用した場合に劣るものの、3日目朝の配送が可能なおうえ、トラック運転手の連続運転時間を大幅に短縮できるため、モーダルシフトの有力な選択肢となり得る
- ⑤ 九州の各港において機能強化が進み、特に外航貨物については、各港間で集荷を巡る競争が激しくなっており、大在地区の外貿コンテナの取扱量は、8年の供用開始以来19年まで増加を続け、それ以降伸び悩んでいるが、28年2月に台湾航路が新規就航し、およそ7年ぶりに4航路、週5便体制となった
- ⑥ RORO船の急激な増便に対応するため、当面の対応として、シャーシ置場の拡張を行うとともに、RORO船が2隻同時に接岸できるように整備している

課題

<p>①内航貨物及び外航貨物について、取扱量を増加させること</p> <p>②RORO船航路の利用促進と、さらなる便数の充実を図ること</p> <p>③物の流れの拠点として、物流施設や製造業等の集積を図ること</p> <p>④埠頭や後背地、アクセス道路等のインフラ整備を含めた港の物流拠点としての機能強化を図ること</p> <p>⑤内航貨物及び外航貨物について、到着・出発の貨物量を均衡させ、シャーシやコンテナの効率的な利用を図ること</p>
<p>将来像</p> <p>大在地区の特性及び県内の重要港湾の中での役割分担を鑑み、本県のみならず、九州における物の流れの基幹拠点として、九州における地理的優位性を活かし、RORO船航路を核に九州内外を流通する多くの貨物が取り扱われるハブ港となる</p>
<p>将来像の実現に向けた取組</p> <p>VII 2. (5)に記載のとおりとする</p>

6. 佐賀関港

特性

- ①四国方面で旅客数が最大となる三崎港（愛媛県西宇和郡伊方町）までのフェリー航路が1日16便就航している
- ②九州と四国を結ぶ最短経路であり、航行時間が短いため、特に貨物車両に対する旅客の割合が他港よりも高い
- ③九州と四国とを結ぶルートとしては、中国地方を經由する高速道路よりも時間的優位性がある
- ④佐賀関港の東部は、銅の生産で世界最大級の精錬工場が立地する、工業港湾となっている

環境変化

- ①フェリーは、九州と四国を結ぶ最短経路として、旅客数、車両ともに増加傾向にある

課題

- ①旅客人員の増加に向けて、フェリーの利用を促進すること
- ②路線バスの本数が少なく、フェリー発着時間との接続が悪い状況も踏まえ、フェリーの乗継ぎの改善を図ること
- ③フェリー利用者が、乗船待ち時間に利用できる施設や観光情報を入手できる施設が少ない状況も踏まえ、港湾付近での地域製品の販売や観光情報発信の充実を図ること
- ④大型連休等の繁忙期に駐車場が不足し、乗船待ちの車両が隣接する国道まで列をなすことがある状況も踏まえ、必要十分なフェリー駐車場を整備すること
- ⑤フェリーの利便性を向上させるため、港と大分宮河内インターチェンジ（IC）や大分市沿岸地域の工業地帯、大分市中心部との間の道路アクセスを改善すること
- ⑥九州と四国との間の貨物集荷量を増やすこと

将来像

- ①九州と四国とを結ぶ海上交通の最大のターミナル港として、四国から来たフェリー利用者が、快適にフェリー上屋を利用したうえで、円滑に他の交通機関に乗り継ぎ、大分市中心部や大分宮河内ICを經由して、県内さらには九州内を周遊できる
- ②九州と四国とを結ぶフェリー貨物の集積港として、佐賀関港と大分宮河内

<p>I Cや大分市沿岸部の工業地帯との間を貨物車両が円滑に往来し、九州各地の貨物が集まる</p>
<p>将来像の実現に向けた取組</p>
<p>1. 四国とのフェリーを利用した交流人口の拡大</p> <p>[短期的取組]</p> <p>①フェリー上屋の建替により、利用客の利便性向上を推進する【令和元年度建替済】</p> <p>②繁忙期の駐車場不足を改善するため、フェリー駐車場を拡大する</p> <p>③フェリー事業者と連携し、フェリーの利用促進策を実施する</p> <p>④フェリーを利用した広域周遊観光ルートの確立に向け、愛媛県と連携した観光振興に取り組む</p> <p>⑤乗継ぎの改善のため、路線バスの運行時間の調整を検討する</p> <p>⑥フェリー利用者の利便性を向上させるため、周辺施設との連携によるにぎわいの創出を図る</p> <p>2. 道路アクセスの改善</p> <p>[中長期的取組]</p> <p>①大分宮河内 I C、大分市沿岸部の工業地帯、大分市中心部から佐賀関港への道路アクセスを改善するため、国道197号の拡幅や臨港道路細馬場線の整備を推進する</p> <p>3. フェリー貨物取扱量の増加</p> <p>[短期的取組]</p> <p>①貨物量確保のため、官民一体となったポートセールスを強化する</p>

7. 臼杵港

特性

- ①フェリー貨物取扱量が県内最大となる八幡浜港（愛媛県八幡浜市）までのフェリー航路が1日14便就航している
- ②特に、旅客に対する貨物車両の割合が他港よりも高い
- ③九州と四国とを結ぶルートとしては、中国地方を經由する高速道路よりも時間的優位性がある

環境変化

- ①フェリーの旅客数はやや減少傾向にあるが、貨物取扱量は増加傾向となっている
- ②フェリー上屋が築後約30年経過し、老朽化している
- ③平成30年代前半の供用開始を目指し、下り松地区の新埠頭整備が進められている
- ④フェリーの就航先である八幡浜港では、新たな栈橋やフェリー上屋の整備が行われており、隣接地には、にぎわいの場として「道の駅八幡浜みなと」が開業した

課題

- ①旅客人員の増加に向けて、フェリーの利用を促進すること
- ②フェリーと臼杵市街地、JR臼杵駅との間の乗継ぎの改善を図ること
- ③フェリー利用者を臼杵市の観光地や中心市街地に誘導するため、フェリーと臼杵市内の観光地や中心市街地との連携を図ること
- ④フェリー利用者が、乗船待ち時間に利用できる施設や観光情報を入手できる施設が少ない状況も踏まえ、新埠頭のフェリー上屋において、売店や飲食店、観光情報発信等の充実を図ること
- ⑤地元の人も気軽に利用できるような新埠頭周辺のにぎわいをつくること
- ⑥新埠頭までの道路幅員が狭小であるとともに、臼杵インターチェンジ（IC）までの間に標識が不足し、分かりにくい状況も踏まえ、港と臼杵ICとの間の道路アクセスを改善すること
- ⑦四国と九州との間の貨物集荷量を増やすこと
- ⑧繁忙期に大型車等の駐車スペースが不足している状況も踏まえ、必要十分なフェリー駐車場を確保すること
- ⑨災害発生時に、県南部地域の人の流れ、物の流れの基幹ルートとして海上運送を継続できるよう、耐震強化岸壁を整備すること

将来像
<p>①四国方面への海上交通のターミナル港として、四国から来たフェリー利用者が、快適にフェリー上屋を利用したうえで、円滑に他の交通機関に乗り継ぎ、臼杵駅や臼杵市中心部を經由して県内さらには九州内を周遊する</p> <p>②九州と四国とを結ぶ最大の貨物の集積港として、新たに下り松地区に整備された臼杵港と臼杵ICとの間を貨物車両が円滑に往来し、九州南部の貨物が集まる</p>
将来像の実現に向けた取組
<p>1. 四国とのフェリーを利用した交流人口の拡大</p> <p>[短期的取組]</p> <p>①フェリー事業者と連携し、フェリーの利用促進策を実施する</p> <p>②フェリーを利用した広域周遊観光ルートの確立に向け、愛媛県と連携した観光振興を行う</p> <p>③関係する交通事業者による調整会議を設置し、公共交通機関の乗継ぎを継続的に改善する</p> <p>④フェリー利用客を臼杵市街地等に誘導するための環境整備や情報発信を検討する</p> <p>⑤地元有識者等で構成する臼杵港新埠頭利活用検討委員会において、引き続き、新埠頭のにぎわいづくりについて検討する</p> <p>[中長期的取組]</p> <p>①売店、飲食店、観光情報発信等の機能について、新フェリー上屋の整備に合わせて検討する</p> <p>2. 道路アクセスの改善</p> <p>[短期的取組]</p> <p>①臼杵ICから港までの間の市道の道路案内標識の設置について、臼杵市と協議する【平成29年度実施済】</p> <p>②臼杵ICから港へのアクセスを改善するため、県道臼杵津久見線の交差点改良、歩道整備等を進める</p> <p>[中長期的取組]</p> <p>①臼杵ICから港へのアクセスを改善するため、臼杵停車場線等の改良を推進する</p> <p>3. フェリー貨物取扱量の増加</p> <p>[短期的取組]</p> <p>①貨物量確保のため、官民一体となったポートセールスを強化する</p>

②下り松地区の新埠頭への移転に合わせて、必要十分なフェリー駐車場を整備する

4. 県内地域の防災拠点港としての整備

[短期的取組]

①新埠頭への移転に合わせて、耐震強化岸壁を整備するとともに、フェリーターミナルの背後に防災機能を持った緑地を整備する

8. 津久見港	
特性	<p>①周辺はセメント産業が盛んで、港の西部に石灰石の供給基地があるなど、石灰石及びセメントの製造及び積出港として、県南地域の内貿物流の拠点港となっている</p> <p>②取扱い貨物の大半が石灰石、セメントであり、石灰石の移出量は全国1位、シェアは4割超を誇る</p>
環境変化	<p>①リーマンショック以後、一時的に減少した石灰石の移出量は、近年持ち直しつつある</p>
課題	<p>①港から津久見インターチェンジ（IC）までのアクセス道路の線形不良箇所等を改善すること</p> <p>②県南地域で唯一耐震強化岸壁を有しているものの、現状は砂・砂利の取扱いに利用され、大規模災害発生時には利用調整が必要となっている状況も踏まえ、緊急輸送等に対応できるように耐震強化岸壁の利用方法を見直すこと</p>
将来像	<p>県南地域の貨物の集積港として、港湾周辺のセメントや石灰石のほか、県南地域を始めとした九州各地を発着地とする貨物が集まる</p>
将来像の実現に向けた取組	
	<p>1. 道路アクセスの改善 [中長期的取組]</p> <p>①津久見ICから港へのアクセスを改善するため、国道217号の改良を推進する</p> <p>2. 県南地域の防災拠点港としての機能強化 [短期的取組]</p> <p>①砂・砂利の取扱いの移転先として、堅浦地区を整備する【平成29年度整備済】</p>

9. 佐伯港	
特性	<p>①高知県と本県とを結ぶ唯一の航路であった宿毛湾港（高知県宿毛市）までのフェリー航路が、平成30年10月に運休となった</p> <p>②女島地区には、平成26年3月に、九州でも数少ない水深14m岸壁を有する国際物流ターミナルが供用開始されるなど、県南地域の外貿・内貿物流及びの拠点港としてのポテンシャルを持っている</p>
環境変化	<p>①31年3月、宿毛湾港までのフェリー航路の運航事業者が、運航再開の断念を表明した</p> <p>②女島地区では、近隣の製造業の事業撤退等により、石灰石、セメントをはじめ取扱貨物量は減少しているが、木材の輸出に取り組むとともに、28年11月に操業開始したバイオマス発電所関連の荷物により増加傾向にある</p> <p>③女島ふ頭の岸壁の一部に切欠部があったが、31年3月に整備され、一体的な利用が可能となった</p>
課題	<p>①宿毛湾港航路の運航再開に向けた運航事業者の確保を検討すること</p> <p>②外航・内航の貨物集荷量を増やすこと</p> <p>③港湾周辺への企業誘致やそれに必要な工場用地を確保すること</p> <p>④木材の取扱量増加に伴い、外貿埠頭用地が不足気味となっている状況も踏まえ、女島地区の埠頭用地を確保すること</p>
将来像	<p>①九州でも数少ない14m岸壁を核とした県南地域の貨物の集積港として、佐伯港と佐伯インターチェンジ（IC）、佐伯堅田IC、国道10号との間を貨物車両が円滑に往来し、県南地域や宮崎県北部地域を中心とした九州各地の貨物が集まる</p>
将来像の実現に向けた取組	
1. フェリーの運航再開に向けた取組	
[短期的取組]	
<p>①宿毛湾港航路について、引き続き関係自治体等と協力し、情報収集や運航再開に向けた検討に取り組む</p>	

2. フェリー貨物をはじめとした貨物取扱量の増加

[短期的取組]

- ①貨物量確保のため、官民一体となったポートセールスを強化する
- ②女島埠頭において、岸壁の切欠部を整備する【平成30年度整備済】
- ③港湾施設の劣化・損傷箇所を補修する

[中長期的取組]

- ①隣接する企業からの用地取得を含め、不足する埠頭用地の確保を図る
- ②利用者間の調整により、外貿埠頭用地の利用の効率化を推進する

3. 港湾取扱貨物の荷主となる企業の誘致

[短期的取組]

- ①安定した貨物量を確保するため、官民協働により、佐伯港周辺への港湾を利用する製造業の誘致を図る
- ②企業誘致に当たっては、永野工業用地を始め、未利用となっている既存の工業団地への誘致を図る

[中長期的取組]

- ①さらなる企業集積に向けて、港湾周辺における工業用地確保の検討や工業団地の整備を推進する

