

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

I 別府港の特性

II 別府港をめぐる環境変化

III 九州の東の玄関口としての人の流れの拠点化に向けた別府港の課題

IV 別府港の将来像（コンセプト）

V 別府港の将来像（コンセプト）の実現に向けた取組

1. フェリーターミナル港としての機能強化
2. 九州の海の玄関口としてふさわしい空間整備
3. 海路と陸路の結節点となる二次交通の充実
4. クルーズ船の誘致方針
5. フェリー上屋及びにぎわい空間の整備に向けたイメージ・デザインづくり

I 別府港の特性

- 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最多（26年約37万人）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（28年度寄港実績5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

Ⅱ 別府港をめぐる環境変化

- 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トラックドライバーの不足・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、更新時の大型化が見込まれている
- 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

Ⅲ 九州の東の玄関口としての人の流れの拠点化に向けた別府港の課題

- 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が大型化した場合において、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更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

IV 別府港の将来像（コンセプト）

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ことを目指す。

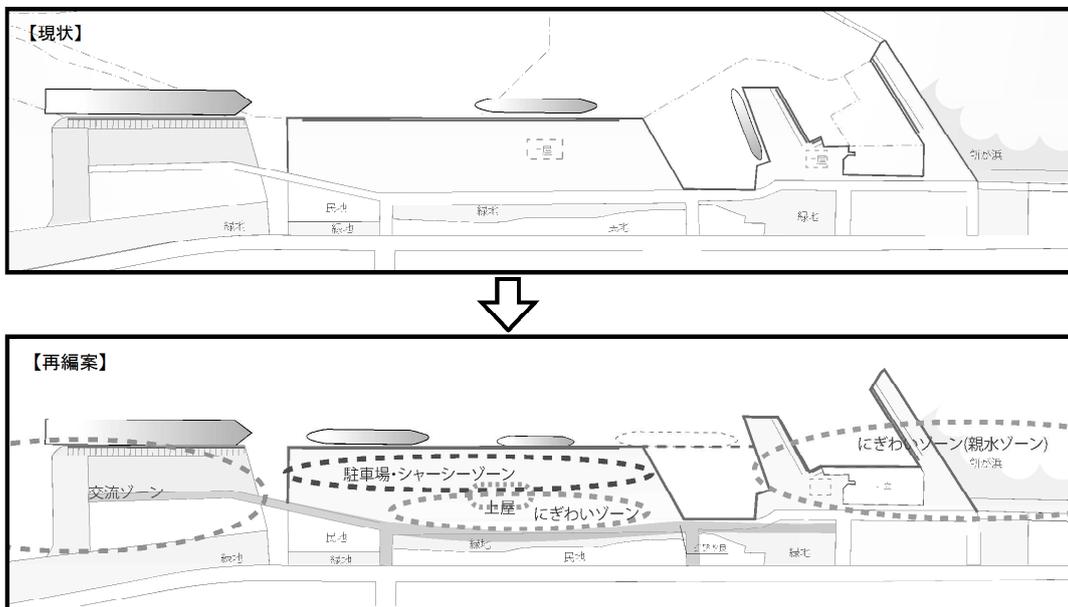
これによる別府港の将来像（コンセプト）は以下のとおりである。

- ①九州の海の玄関口としてふさわしい景観と利便性を有し、フェリー利用者や県内外からの来訪者でにぎわう港となっている
- ②関西・四国と九州を行き来するフェリー利用者が、快適にフェリー上屋を利用している
- ③関西・四国から来たフェリー利用者が、迷わず円滑に他の交通機関に乗り継ぎ、本県、さらには九州内を周遊している
- ④フェリー利用者のみならず、県民や観光客が、気軽に港を訪れ、船や水に親しみながら食事や買い物、散策等を楽しんでいる
- ⑤クルーズ船の下船客が、別府市内や県内で観光や買い物等を楽しむことができ、寄港地としての知名度・ブランド力が向上している

V 別府港の将来像（コンセプト）の実現に向けた取組

別府港の将来像を実現するためには、フェリー上屋、フェリー岸壁、駐車場、二次交通のための設備、にぎわい空間等の多種多様な機能を、適切に配置（ゾーニング）することが重要となる。別府港部会として、以下に掲げる取組を提言するとともに、これらの取組を踏まえ、別府港の将来像を見据えたゾーニングの方針を以下のとおり提示する。

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・シャワー置場ゾーンを海側に、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

V-1. フェリーターミナル港としての機能強化

別府港におけるフェリー航路は、関西・四国から本県に旅客及び貨物を流動させる重要な幹線であり、別府港を本県の人流における基幹拠点として発展させていくためには、2つの航路を有するフェリーターミナル港としての機能強化が重要である。

このため、以下に取り組むことを提言する。

[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更新時における大型化に伴い、必要となる港湾施設の整備を促進する
- ②施設の運用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について、大阪港航路の新造船の就航までの完成を目指し、1つに集約して整備する
- ③フェリー上屋の整備にあたっては、フェリー旅客が乗下船や交通機関の乗り継ぎを円滑に行えるよう、分かりやすく利便性の高い動線の確保や案内板の設置を行うとともに、誰もが利用しやすいように、可能な限りのバリアフリー化を推進する
- ④大阪港航路における就航船の大型化による貨物量の増加に対応し、駐車場及びシャーシ置き場の確保を推進する
- ⑤フェリー上屋及び駐車場等の整備にあたっては、旅客用車両及び貨物用車両、にぎわい施設の利用車両が円滑かつ安全に移動できるよう、フェリー旅客と分離した動線の確保や分かりやすい案内板の設置等に十分に配慮する
- ⑥津波避難先の確保や建物・工作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
- ⑦埠頭を利用する船舶が大きく増加する場合には、当該状況に対応するため、埠頭の運用及び更なる整備について検討を行う

V-2. 九州の海の玄関口としてふさわしい空間整備

別府港は県内で最大のフェリー旅客数を誇るうえ、別府市街地に近接しており、ウォーターフロントとしてのポテンシャルが高いことから、本県、さらには九州の海の玄関口としてふさわしいにぎわい空間とすることが重要である。

このため、以下に取り組むことを提言する。

[中長期的取組]

- ①気軽に散策を楽しめるウォーターフロントとなるよう、水に親しむことのできるエリアの設置を検討する
- ②当該エリアの整備にあたっては、隣接する餅ヶ浜海岸との連続性に留意するとともに、緑地をはじめとする陸域の施設配置も併せて検討する
- ③フェリー上屋の集約整備に合わせ、にぎわいの核となる施設（以下「にぎわい施設」という）を整備する
- ④にぎわい施設はそこに行くこと自体が目的となる、地域のランドマークとなるようなものを目指し、フェリー上屋と一体となった複合型として、フェリー利用者の交通拠点としてだけでなく、例えば、観光、商業、文化等の拠点としての機能を併せ持った施設とする
- ⑤施設の整備・運営にあたっては、事業の継続性や採算性に留意するとともに、効率的かつ効果的な手法を選択するため、事業主体のあり方や民間の資金及びノウハウの活用を検討する

V-3. 海路と陸路の結節点となる二次交通の充実

別府港は別府市街地に隣接しているうえ、JR日豊本線の別府駅や長距離バスが発着する北浜バス停が比較的近距离にある。また、路線バスが港湾エリア内の別府交通センターに多く発着しているほか、レンタカーの営業所が近傍に立地している。これらの状況から、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する環境を提供できるポテンシャルを有していることから、海路と陸路を円滑に結節させる二次交通の充実が重要である。

このため、以下に取り組むことを提言する。

[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

[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

V-4. クルーズ船の誘致方針

クルーズ船は、一度に多くの観光客が下船することから、寄港地における一時的な経済効果が大きい側面もある。しかしながら、最近では、中国発のクルーズ商品の低価格化が進み、旅行商品としての質の低下が課題となっており、地元資本ではない免税店に立ち寄るのみであったり、観光ではなく生活用品の購入が主目的なものが見受けられるなど、寄港地の経済効果が小さいケースが増加している。

また、クルーズ船は大型化が進んでいるが、現在の別府港に寄港可能な14万トン級よりも大きなクルーズ船の誘致を行う場合は、さらなる港湾整備が必要であり、多額の費用が生じる。さらに、県内の貸切バスの対応台数には限りがあるほか、一度に同じ施設に向かうことで渋滞が発生する懸念もある。

一方で、クルーズ市場では多様化が進み、いわゆるラグジュアリー（高級）船やエクスペディション（冒険型）船等、サイズは小型から中型ながら、乗客の所得水準が比較的高く、寄港地での観光が充実しているものも増加している。

これらの状況を勘案し、別府港におけるクルーズ船の誘致方針は、以下とすることを提言する。

[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、現在の第四埠頭で受入れ可能な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

V-5. フェリー上屋及びにぎわい空間の整備に向けたイメージ・デザインづくり

フェリー上屋及びにぎわい空間の整備にあたっては、IVに掲げた将来像（コンセプト）を踏まえた、九州の海の玄関口としての別府港のイメージづくりにくわえ、別府港を訪れた利用者に「別府・大分に、九州に来た」と感じさせるようなデザインを考えることが必要である。また、港のポテンシャルを最大限発揮するためには、別府港を面的にとらえ、にぎわい施設も含め整備すべき機能を検討する必要がある。

別府港を市民、さらには県民に愛されるものにするためには、これらの事項について、地元の有識者の意見を反映することが重要である。

このため、観光、まちづくり、みなとづくり、商業施設運営、交通、建築、行政等の各分野において、県・地元別府市の有識者を中心とした検討会議を来年度設置し、以下についての具体的な内容をまとめてもらうことを提言する。

- ・九州の海の玄関口としての別府港のイメージ
- ・フェリー上屋及びにぎわい空間の整備にあたってのデザイン
- ・別府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（別府交通センターについても、機能分担の観点から併せて議論する）

参考 1 : 別府港部会開催経緯

第 1 回部会 平成28年 7 月 1 日(金)

- ・別府港の現在の状況
- ・フェリーターミナル
- ・二次交通
- ・クルーズ船の誘致
- ・物流機能
- ・その他の課題

第 2 回部会 平成28年10月31日(月)

- ・クルーズ船の誘致
- ・フェリーターミナル
- ・二次交通

第 3 回部会 平成28年12月16日(金)

- ・第 2 回部会の論点整理
- ・部会報告案

第 4 回部会 平成29年 1 月17日(火)

- ・配置案
- ・部会報告案

参考 2 : 部会委員名簿

氏名	団体・役員名	備考
阿南 寿和	別府市副市長	
梅野 朋子	別府市観光協会会長	
大井 尚司	大分大学経済学部准教授	部会長
奥村 伸幸	別府国際観光港みなとまちづくり協議会会長	
漢 二美	大分県タクシー協会会長	
小林 宰	九州旅客鉄道(株)取締役大分支社長	
清水 莊一	宇和島運輸(株)常務取締役	
城内 和敏	大分県バス協会会長	
杉原 正晴	(株)別府交通センター代表取締役社長	
千壽 健夫	別府商工会議所会頭	~H28. 10
武内 竜一郎	大分県レンタカー協会会長	
西 謙二	別府商工会議所会頭	H28. 11~
福島 知克	大分経済同友会代表幹事	
米原 吉彦	国土交通省別府港湾・空港整備事務所長	
渡邊 恒徳	(株)フェリーさんふらわあ大分支店長	