

資料1

九州の東の玄関口としての拠点化戦略のフォローアップ体制

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

役割： 戦略の着実な実行に向け
①戦略の進捗状況を管理
②関係機関の意思統一を図る

委員： 交通、観光、物流、経済等に精通した県内外の有識者(計22名)
→28年度の戦略会議メンバーを中心に構成

本県施策への反映

県政推進指針

翌年度の県政推進にあたり、基本的な方向を示すもの
予算編成や組織改正、人事配置などは、この指針に沿って進められる

九州の東の玄関口としての拠点化戦略の着実な実行

資料2

戦略の数値目標について

	基準値	目標値		実績値		主な増減理由
	H30年度	R2年度	R6年度	R元年度	R2年度	
フェリー・航空輸送人員(千人)	3,721	3,770	3,900	3,523	1,365	新型コロナウイルス感染症の影響による需要の減
別府港フェリー輸送人員(千人)	555	564	580	509	199	新型コロナウイルス感染症の影響による需要の減
県内港湾の公共埠頭取扱貨物量(千フレート・トン)	41,500	42,600	45,000	43,600	38,300	新型コロナウイルス感染症の影響による需要の減
大在公共埠頭の大分発シャーシ台数(台) (千フレート・トン)	23,334 (2,567)	34,800 (3,828)	54,000 (5,940)	30,286 (3,331)	27,971 (3,077)	新型コロナウイルス感染症の影響による需要の減

県内港湾の公共埠頭取扱貨物量及び大在公共埠頭の大分発シャーシ台数は、歴年計の数値

資料3

令和2年度 大分空港利用者数の状況

○新型コロナウイルスの影響により、前年度から127万人減り、56万人（前年度比69.5%減）となった。

[国内線]

・新型コロナウイルスによる緊急事態宣言などの影響により大きく減少し、前年度比68.6%減の56万人となった。

[国際線]

・コロナ禍による需要の激減や入国制限が影響し、運航に至らなかった。

路線	28年度	29年度	30年度	R元年度	R2年度	前年度比
東京(羽田・成田)	1,451,348	1,468,972	1,513,813	1,436,910	416,884	29.0%
大阪(伊丹)	229,578	252,686	270,619	274,168	108,521	39.6%
名古屋	66,515	68,878	72,146	71,543	34,040	47.6%
臨時便 ・チャーター便	459	1,104	8,811	1,859	1,101	59.2%
国内線総計	1,747,900	1,791,640	1,865,389	1,784,480	560,546	31.4%
国際定期便 (韓国)	63,230	115,637	136,180	49,373	0	0.0%
その他	11,255	18,937	1,057	1,070	0	0.0%
国際線総計	74,485	134,574	137,237	50,443	0	0.0%
総計 (国内+国際)	1,822,385	1,926,214	2,002,626	1,834,923	560,546	30.5%
前年度比 (国内+国際)	98.3%	105.7%	104.0%	91.6%	30.5%	

大分空港海上アクセス導入の取組について

大分空港海上アクセス整備事業（R2年度～R5年度）

これまでの取組

- 大分空港アクセスの改善に向けた調査（H30～R元）⇒ 調査結果の発表（R2年3月知事定例会見）
- 運航事業者選定（R2）⇒ 第一交通産業（株）に決定（R2年11月5日協定締結）
- 旅客ターミナル建設工事設計者選定（R2）⇒ 藤本壮介建築設計事務所等設計業務委託共同企業体に決定（R3年3月契約）

検討結果

- ◆ 船型については、以下の点から、「**ホーバークラフト**」が最も有効と考えられる。

	高速船	ホーバークラフト
時間短縮効果	約60分⇒約40分	約60分⇒約25分
空港側接続	約250～750m	約40m
県負担額	約115～200億円	約75～85億円
整備期間	11～12年	3～4年



（例）英国ボーツマス・ワイト島船

- ◆ 運航形態については、以下の点から、本県が船舶等を保有し、民間事業者が運航を行う、いわゆる「**上下分離方式**」を採用することで、**収支確保が可能**との結論を得た。

- ① 国内製造がなく導入経費が割高で、新たな施設整備が必要なため、民間運航事業者のみでは安定的な収支確保が難しい。
- ② 民間運航事業者の柔軟な発想や創意工夫を活かしたサービスの提供が期待できる。

導入方針

- ◆ 利用者数は、年間30～40万人台を想定。ビジネス需要に加え、ホーバークラフトの希少性を活かした観光需要も取り込む。
- ◆ 運航計画
 - ・船舶：旅客定員80名程度でバリアフリー対応のホーバークラフト
 - ・ルート：海上運航距離約29km、最速所要時間約25分
 - ・時間帯：概ね6時～22時
 - ・便数：航空利用者の利便性に配慮した便数
 - ・隻数：常用船2隻と予備船1隻の**3隻体制**
 - ・支援：船舶購入・貸与と発着地の整備、貸付料及び使用料の減免（赤字補填なし）
- ◆ 大分市側発着地は、西大分。500台程度駐車可能な無料駐車場を整備。
- ◆ 県負担額 75～85億円程度
- ◆ 環境対策 発着地に遮音壁設置→発生音、水しぶきの抑制
- ◆ 運航開始予定 令和5年度以降

第一交通産業（株）との基本協定

- 【運航経路】大分空港～大分市西大分地区
- 【事業期間】20年間継続して実施
- 【運航船舶】県はホーバークラフト3隻を購入、第一交通産業（株）に貸与
- 【施設整備】県は旅客上屋、整備上屋、駐車場等を整備、第一交通産業（株）が使用
- 【赤字補てん】県は運航事業に係る赤字補てんを行わない
- 【地域活性化】県と第一交通産業（株）は発着地への二次交通やMaaSの導入その他の地域活性化に向けた取組を協力して実施

運航期間（20年間）の県内経済波及効果推計

- 初期投資 約49.9億円
ターミナル施設・艇庫・港湾施設等の整備費用
- ランニングコスト 約95.4億円
運航事業、ターミナル施設・艇庫・港湾施設等の管理運営費用
- 大分空港への利用転換 約57.6億円
県外空港から大分空港への利用転換による県内消費額の増
- 観光客数の増加 約411.3億円
県外空港から大分空港への利用転換による県内消費額の増

約614.2億円

大分空港海上アクセス導入の取組について

大分空港海上アクセス旅客ターミナルの整備

設計者の概要

特定JV名 : 藤本壮介建築設計事務所・松井設計設計業務委託共同企業体
代表構成員 : 藤本壮介建築設計事務所(東京都江東区)
構成員 : 株式会社松井設計(大分県大分市)

総括責任者

〔氏名〕藤本壮介(49才)

〔略歴等〕2008年日本建築大賞(情緒障害児短期治療施設)

2025年「大阪・関西万博」会場デザインプロデューサー

■空へと上昇していく外観 — 宇宙港大分を象徴する姿を —

西大分



大分空港



旅客ターミナル建設工事基本・実施設計業務委託契約の締結

契約の締結 : 令和3年3月12日

【契約期間】令和3年3月12日 ~ 令和4年3月15日

【対象施設】ターミナル上屋(西大分・大分空港)、艇庫、立体駐車場

大分空港を起点としたMaaSの推進について

大分空港における二次交通の充実

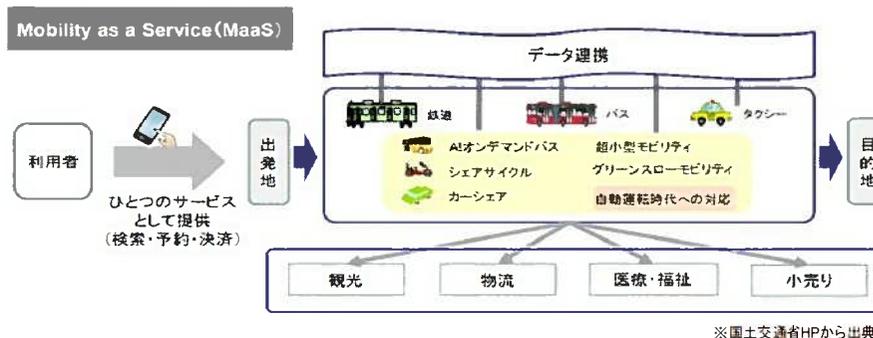
- 大分空港は、水平型宇宙港、ホーバークラフトの導入など、今後「ドリームポートおおいた」として生まれ変わろうとしている。
- 更なる活性化のためには、現在、大分空港からの二次交通である空港アクセスバス、タクシー、レンタカーや今後導入予定のホーバークラフト等、これらの移動手段の利便性向上に向けた取組みが重要。

大分空港を起点としたMaaSを推進

MaaS (マース) とは

MaaS (マース: Mobility as a Service)

- ・ AI等により、個々人が様々な交通手段の最適な組み合わせを選択できる新たな交通サービス。
- ・ 目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する。



MaaSの推進に向けた主な取組

- スマホアプリやデジタルチケットにより、一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通等を最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括し、サービスとして提供。
- 県内の観光地等の情報やサービスとも連携。

◇『大分空港を起点としたMaaS検討部会(仮称)』を設置

⇒ 県内の公共交通等を活用した実証実験を実施

大分空港・宇宙港将来ビジョンの策定について

【ホーバークラフト】



空港アクセス改善

- ◆ 所要時間の短縮と災害時等のリダンダンシーの確保を図るため、ホーバークラフトを導入し、大分空港最大の課題であるアクセスの改善を実現。
- ◆ 大分空港の利用促進と活性化を図るため、次の取組を推進。
 - ①アジア初の水平型人工衛星の打ち上げ
 - ②国際航空路線の積極的な誘致
 - ③コンセッションの導入などための取組を推進。

国内外から多くの人を本県に呼び込み、地方創生を加速

大分空港の利用促進と活性化に向けた主な取組

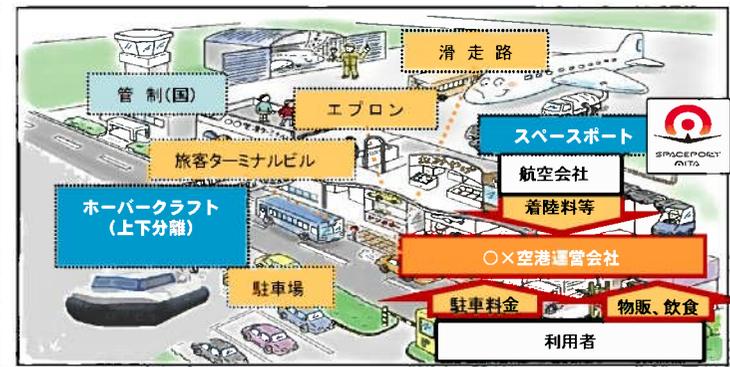
①【スペースポート】



②【国際路線等の新規路線誘致】



③【コンセッションの導入検討】



- ◆ 大分空港のさらなる発展のためには、大分空港が中長期的に目指すべき将来像を明確にし、その実現に向けた取組を戦略的に推し進める必要がある。

『大分空港・宇宙港将来ビジョン(仮称)』策定の必要性

大分空港利用促進期成会に『大分空港・宇宙港将来ビジョン検討部会(仮称)』を設置

大分県は、Virgin Orbit（以下、VO社）と、水平型人工衛星の打上げに関するパートナーシップを発表（令和2年4月）し、大分空港をアジア初の水平型宇宙港として活用するための調査及び調整等を進めている。

○これまでの動き（主なもの）

- ・ R2.5月 VO社が米国にて、初のロケット空中発射実験を実施
- ・ R3.1月 VO社が米国にて2回目の発射試験を実施し、人工衛星10機の軌道投入に成功
- ・ R3.6月 英国で開催されたG7サミットにおいてロケットを展示
ジョンソン首相ほか、各国首脳が視察
- ・ R3.6月 VO社が米国にて初の商用打上げに成功
→ 米国にて商業化に移行

○取組方針

- ・ VO社やANAとも連携しつつ、必要な施設整備や法令整理、国等関係機関との調整を進めるとともに、宇宙港を核とした経済循環の創出を図るための取組を進める

○今後の動き（予定）

- ・ R4年 ISTS（宇宙技術及び科学の国際シンポジウム）
大分県府大会開催（2～3月）
- ・ R4年前半 VO社、英国から最初の打上げ予定
- ・ R4年中 VO社、大分からの最初の打上げ（最速）



Virgin Orbit社提供



出典：Virgin Orbit社HP

<G7での展示を視察する英国ジョンソン首相>

Virgin Orbitについて

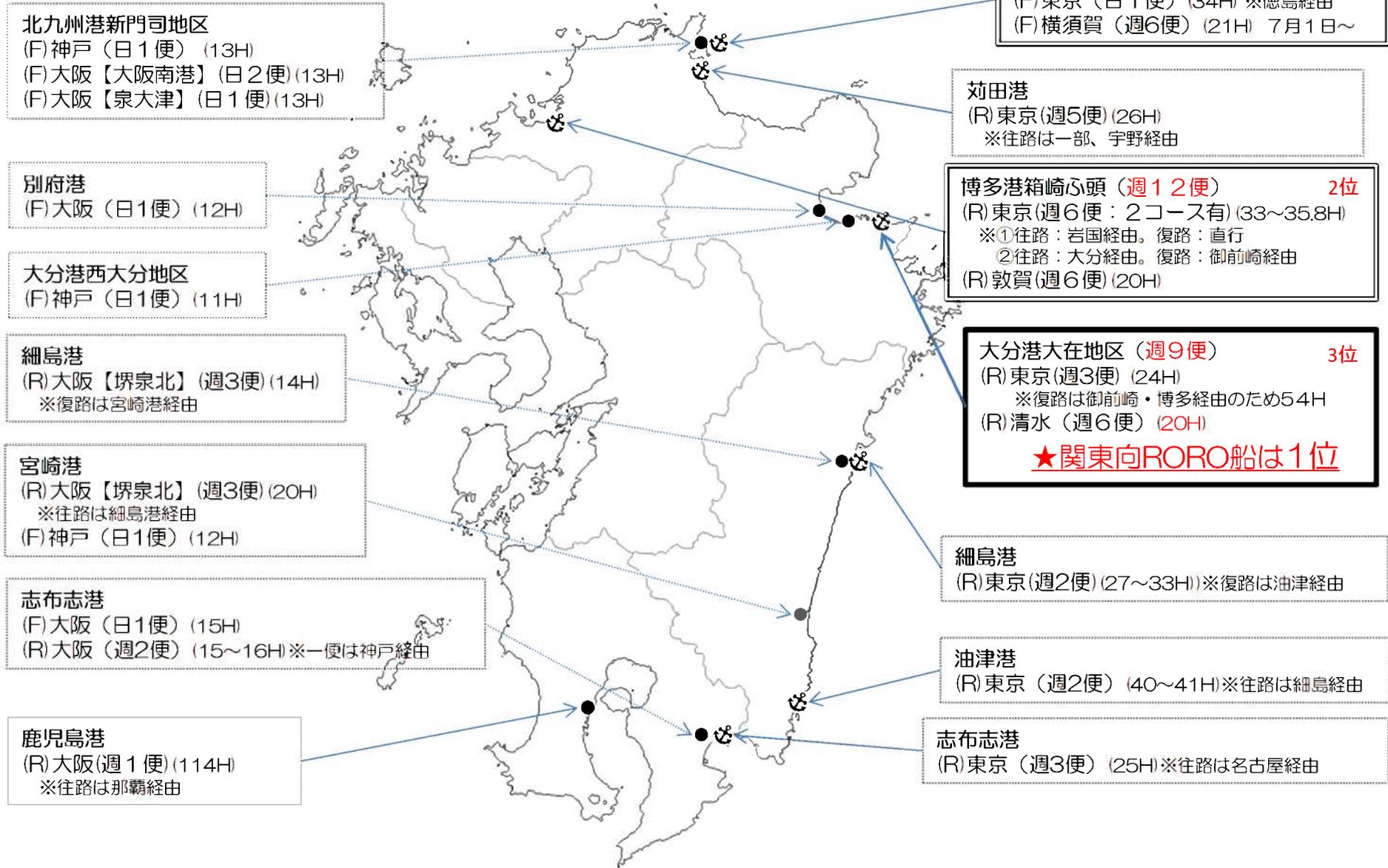
- ・ ボーイング747-400改造機を使用して、人工衛星を搭載したロケットを空中発射する「水平型」打上げサービス展開を行う米国企業（本社：ロサンゼルス）。アジア、日本地域においては、ANAHDとパートナーシップを締結。

九州各港のRORO船・長距離フェリー航路の状況(沖縄方面除く)(R3年7月以降)

(● 関西方面発着港)

(☼ 関東方面発着港)

(R):RORO船 (F):フェリー
往路:九州発 復路:九州着



1.大分港の利便性

①航路・便数

- ・ H28.9以前 1航路 週3便
- ・ H31.4時点 2航路 週9便
- ・ 関東方面では九州最多

②輸送時間

- ・ 九州発関東方面では九州最短
(上り便は全便翌日到着)
- ・ 全便定時運航 (輸送計画が立てやすい)

③九州の海陸を結ぶ結節点

- ・ 充実した広域交通ネットワークにより九州各地から集荷 (各県の農産物、加工品、工業製品等)
- ・ フェリー航路との連携により、四国からの集荷もあり

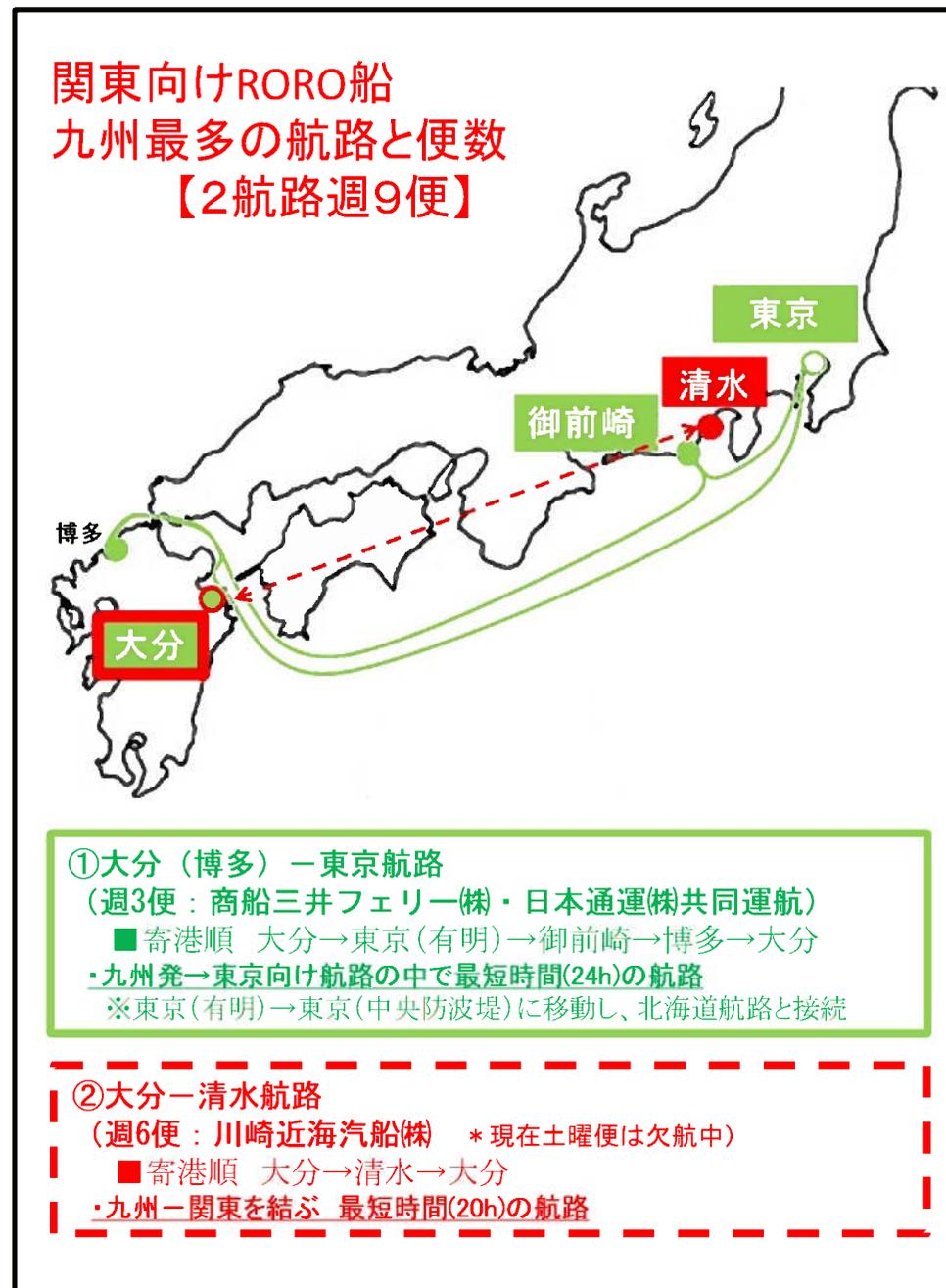
2.利用促進への取組

①利用促進セミナーの開催

- ・ R2 県内及び九州4県5箇所で開催 参加者83名
- ・ 県内セミナーはホームページでの資料公開
- ・ 開催地でのポートセールスも併せて実施
- ・ R3年度も県内・県外で開催予定

②RORO船利用促進助成事業実施

- ・ 輸送ルート変更に伴う課題の把握や利用の検討を行うための利用に対する補助
(荷主に対する船賃の補助 シャーシ1台7万円×12台分を上限)
- ・ R2 18社、123シャーシの利用あり



九州の東の玄関口の拠点化に向けた港湾整備

【現状と課題】

◆物流拠点 【大分港大在地区】

- ・関東向けRORO船便数九州一位、取扱貨物量は5年間で3.7倍に増加
- ・令和2年度にRORO船ターミナル整備が国直轄により新規事業化
- ・令和2年7月、6号C-2地区にJX金属製錬(株)佐賀製錬所が進出

⇒ 今後の貨物増へ対応するため、RORO船ターミナルの着実な整備推進

◆人流拠点 【別府港石垣地区】

- ・別府市は、リゾートホテルの進出が相次ぐなど民間投資が活発化
- ・令和4年末に関西航路のフェリーが大型化
- ・フェリー上屋の分散配置・老朽化の進行

⇒ フェリー大型化に対応した埠頭整備等が急務

⇒ 海の玄関口にふさわしい、にぎわい空間の創出

【大分港大在地区：RORO船ターミナル整備】



【令和2年度】

- 国：RORO船ターミナルの岸壁整備、泊地浚渫
- 県：RORO船ターミナルの基本計画策定

【令和3年度】 国・県一体的な整備を推進

- 国：岸壁整備、泊地浚渫
- 県：臨港道路及び埠頭用地の調査・設計

【別府港石垣地区：フェリー大型化に対応した埠頭整備】



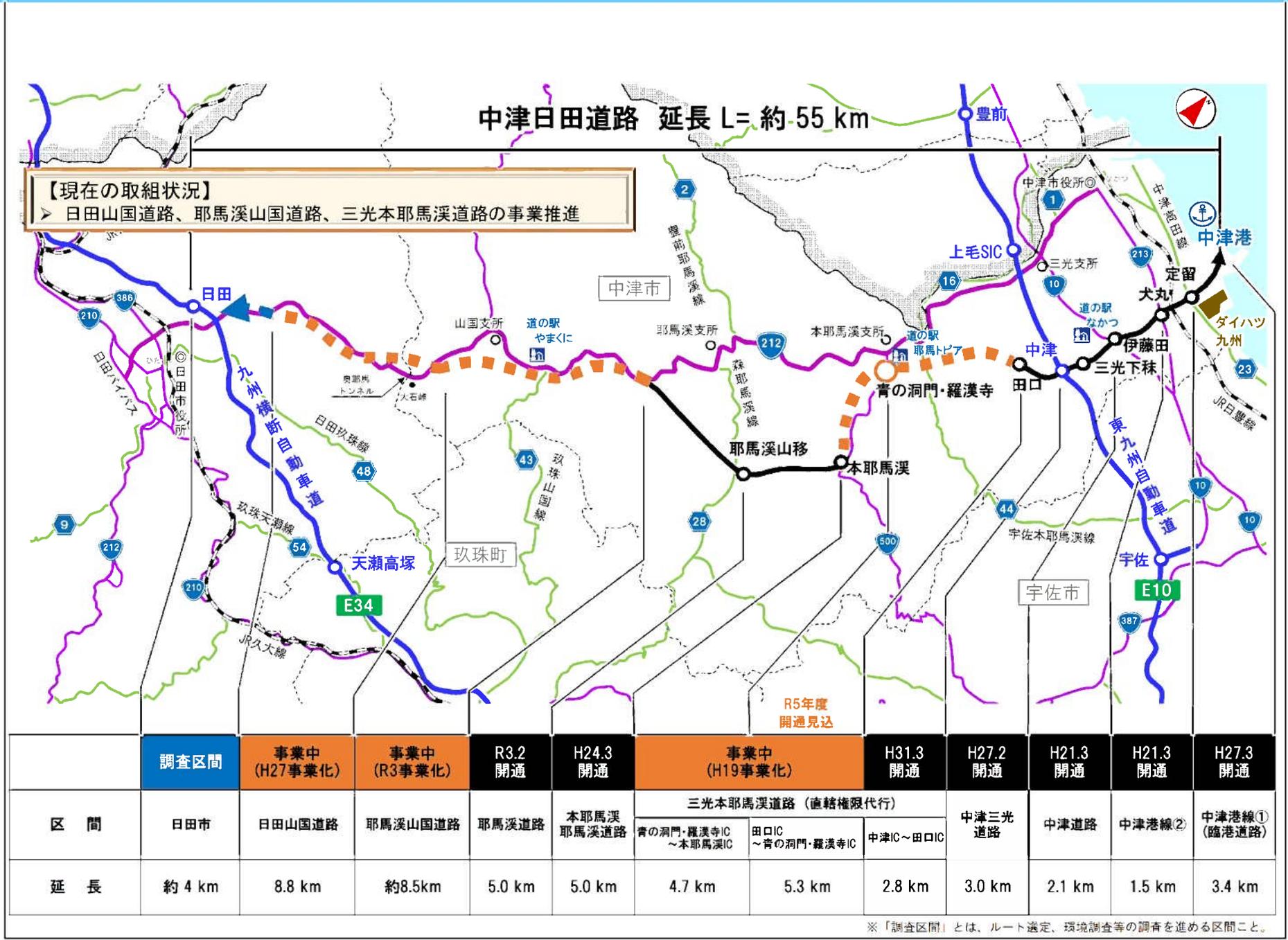
【令和2年度】

- 国：沖防波堤の延伸、航路・泊地浚渫
- 県：-5.5m岸壁・埠頭用地整備の新規事業着手

【令和3年度】 国・県・民間の一体的な整備を推進

- 国：航路・泊地浚渫、沖防波堤延伸
- 県：防衝板設置工事、舗装工事及び埠頭用地の設計等
- 民間：仮設上屋整備

中津日田道路概要図



東九州新幹線について

【現在整備中の整備新幹線区間】

北海道新幹線(新函館・札幌間)	令和12年度末
北陸新幹線(金沢・敦賀間)	令和5年度末
西九州新幹線(武雄温泉・長崎間)	令和4年秋頃
中央新幹線(品川・名古屋間)	令和9年度

【残された整備新幹線区間】

- ・北陸新幹線(敦賀・大阪間)
- ・西九州新幹線(新鳥栖・武雄温泉間)



【基本計画路線】

	路線	起点	終点
①	北海道新幹線	札幌市	旭川市
②	北海道南回り新幹線	長万部町	札幌市
③	羽越新幹線	富山市	青森市
④	奥羽新幹線	福島市	秋田市
⑤	北陸・中京新幹線	敦賀市	名古屋市
⑥	山陰新幹線	大阪市	下関市
⑦	中国横断新幹線	岡山市	松江市
⑧	四国新幹線	大阪市	大分市
⑨	四国横断新幹線	岡山市	高知市
⑩	東九州新幹線	福岡市	鹿児島市
⑪	九州横断新幹線	大分市	熊本市

【東九州新幹線PR動画】



【東九州新幹線整備の時間短縮効果】

区間	現行	整備後	短縮時間
北九州⇄大分	83分	31分	△52分
大分⇄宮崎	189分	48分	△141分
新大阪⇄大分	211分	156分	△55分
博多⇄大分	101分	49分	△52分

【令和2年度の取組】

1 機運情勢の取組

- ・PR動画作成、デジタルサイネージ広告配信
- ・市町村や自治会等の団体に対する説明会の実施(県内7団体)
- ・QRコード入り啓発グッズの作成
- ・ポスター、横断幕掲示

2 国への要望(R2.11)

- ・東九州新幹線の整備計画路線への格上「第二期整備計画」の策定、所要の財源確保
- ・地方公共団体の負担軽減のための財政措置の拡充

【東九州新幹線啓発グッズ】

