

## 資料3

## 令和3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がまだ見られるものの、前年度に比べて約34万人増え、89万人(前年度比60.0%増)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	29年度	30年度	R元年度	R2年度	R3年度	前年度比
東京(羽田・成田)	1,468,972	1,513,813	1,436,910	416,884	695,579	166.9%
大阪(伊丹)	252,686	270,619	274,168	108,521	156,505	144.2%
名古屋	68,878	72,146	71,543	34,040	42,168	123.9%
臨時便 ・チャーター便	1,104	8,811	1,859	1,101	2,385	216.6%
国内線総計	1,791,640	1,865,389	1,784,480	560,546	896,637	160.0%
国際定期便 (韓国)	115,637	136,180	49,373	0	0	0.0%
その他	18,937	1,057	1,070	0	0	0.0%
国際線総計	134,574	137,237	50,443	0	0	0.0%
総計 (国内+国際)	1,926,214	2,002,626	1,834,923	560,546	896,637	160.0%
前年度比 (国内+国際)	105.7%	104.0%	91.6%	30.5%	160.0%	

令和2年4月のVirgin Orbit（以下、VO社）とのパートナーシップ発表に続き、R4年2月26日に大分県とSierra Space（以下、SS社）、兼松株式会社は、大分空港を宇宙往還機Dream Chaserのアジア拠点として活用するための検討を進めるパートナーシップを締結。今後、安全面・環境面の予備検証などの具体的な検討を行う。

引き続き、大分空港の水平型宇宙港としての活用に向けた取組を進める。

## ○R3年度の動き（主なもの）

- ・ R3.06 VO社米国において商業化に成功
- ・ R3.10 ANAHDとVO社、2022年以降日本から10年間で20回の打上げを目指す基本合意締結
- ・ R4.02 ISTS（宇宙技術及び科学の国際シンポジウム）大分別府大会開幕イベント実施
- ・ R4.02 大分県とSS社、兼松(株)とのパートナーシップ締結
- ・ R4.03 大分空港にて宇宙港PRイベントを実施

## ○今後の動き（予定）

- ・ R4.秋頃 VO社、英国から最初の打上げ予定
- ・ 日本（大分）からの打上げは英国からの打上げ以降を予定

## ○今後の取組方針

- ・ VO社、SS社等と連携しつつ、必要な施設整備、法令整理、関係機関との調整を行うとともに、経済循環創出に向けた取組を進める。

### Sierra Spaceについて

- ・米国の航空宇宙企業Sierra Nevada Co.から、宇宙部門が分社化した企業（本社：米国コロラド州）。
- ・宇宙往還機Dream Chaserの開発を行い、2022年以降、同機によるISS（国際宇宙ステーション）への物資補給ミッションを実施予定。
- ・Amazonの創業者であるジェフ・ベゾス氏率いる宇宙企業Blue Origin等とともに次世代民間宇宙ステーションの開発を進めている



Virgin Orbit社 の空中発射の様子



Sierra Space社 の宇宙往還機「Dream Chaser」

# 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）⇒ ホーバークラフト導入方針の発表（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）
- 大分空港海上アクセス船舶調達一般競争入札公告（R3. 7）⇒ グリフォン・ホバーワーク・リミテッドに決定（R3年11月契約）

### 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

### 船舶調達契約の主な内容

- 【契約者】グリフォン・ホバーワーク・リミテッド
- 【契約日】令和3年11月5日
- 【物品名】エアアクション艇（ホーバークラフト）
- 【数量】3隻
- 【納入期限】第1番船：令和5年 7月20日  
第2番船：令和5年10月12日  
第3番船：令和6年 1月18日



※ デザイン募集中

- 【納入場所】大分県大分市大分港西大分地区

### 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

約614.2億円

○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

### 船舶の主な仕様

- 【主要目】旅客定員 80名  
最高速力 45ノット（時速約83km）
- 【船内設備】荷物スペース 500kg（40Lキャリーケース40～50個相当）  
自転車スペース 4台  
車椅子スペース 2箇所（旅客定員100人ごとに1以上が基準）  
バリアフリー客席 8席（旅客定員25人ごとに1以上が基準）
- 【乗降設備】乗降用スロープ 2箇所（幅90cm ※基準を超える推奨の基準）  
乗降口 2箇所（幅90cm ※基準を超える推奨の基準）
- 【エンジン】高速ディーゼル 2台（浮上用と推進用兼用）
- 【プロペラ】推進プロペラ 2台（直径約3.5m、可変ピッチプロペラ5翼）

## ホバークラフト旅客ターミナルのイメージ図

西大分側



大分空港側



# 大分空港を起点としたMaaSの推進について

## MaaSの推進に向けた主な取組

### ①大分空港を起点としたMaaS検討部会の開催

【第1回検討部会 R3.10.14開催】

大分空港における二次交通の現状、大分空港を起点としたMaaSの必要性、他県事例の紹介等を実施

【第2回検討部会 R3.11.26開催】

MaaSを活用した民間事業者の先進的な事例の共有、API連携システムの有効性の確認

【第3回検討部会 R4.5.24開催】

交通分野だけでなく、観光・宿泊・経済分野の委員を追加し、実証実験に向けて意見を集約

【第4回検討部会 R4.8月下旬開催予定】

実証実験に向けた事業者調整やサービス内容の検討



### ②実証実験

MaaSアプリ「my route」を使用した実証実験をR4年冬に実施予定。

空港アクセス改善の効果を検証するとともに、課題を明確化し、持続的なサービス導入の検討を行う

## 大分県を取り巻くMaaSの現状

### 九州MaaSの構築

※第41回九州地域戦略会議にて、九州一円のMaaSを導入を検討するため、官民の研究会を発足することで合意。

【第1回研究会 R4.8.8】

九州MaaS導入の意義・目的の共通認識を確認

- ・九州のMaaSアプリを統一し、システム開発の効率化、コストのスケール化を図る。
- ・エリアを越えて周遊する旅客の利便性向上を図る。

# 大分空港・宇宙港将来ビジョン(素案)について

## ■ 大分空港・宇宙港将来ビジョン策定の趣旨

大分空港は本県唯一の空の玄関口であり、地域発展に欠かすことのできない重要な交通基盤。今後、本県の地方創生を加速させるためには、大分空港の活性化が必要不可欠である。現在、大分空港では、アジア初の水平型宇宙港の実現や国内唯一となるホーバークラフトによる海上アクセスの導入など、本県独自のプロジェクトが進められているところ。これらを機に大分空港の更なる活性化を図るため、大分空港の目指すべき将来像を明確にし、その実現に向けて官民一体となって戦略的に取り組むべき施策展開の方向性や空港運営のあり方について取りまとめた。

	2023(R5)年度	短中期目標 2032(R14)年度	長期目標<参考> 2050(R32)年度
合計	約 200万人	約 <b>260万人</b>	約 <b>320万人</b>
国内線	約 190万人	約 <b>230万人</b>	約 <b>280万人</b>
国際線	約 10万人	約 <b>30万人</b>	約 <b>40万人</b>

## 将来像

# 『ドリームポートおおいた』の実現 ~陸・海・空そして宇宙につながる唯一無二の空港へ~

## ■ 施策展開の方向性と空港運営のあり方

航空ネットワークの拡充	アジアと宇宙をつなぐ 宇宙港の実現	空港アクセスの充実	空港機能の拡充 及び 魅力向上
<p>◀取組の方向性▶</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 路線誘致・定着に向けた戦略的なエアポートセールス体制の構築</li> <li>➢ 国内線：三大都市圏との路線充実 ：新たな地域間路線誘致の検討</li> <li>➢ 国際線：韓国路線の早期再開 ：東アジア・東南アジア路線の誘致検討</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 国内線の拡充                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存路線の利用拡大</li> <li>・羽田・成田・関空路線等による訪日観光需要の取り込み</li> <li>・新たな地域間路線の就航可能性検討</li> </ul>                     等</li> <li>◆ 国際線の拡充                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・海外旅行博やSNS等を活用した戦略的なプロモーション活動の展開</li> <li>・LOCの誘致・路線拡充</li> </ul>                     等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 「有人宇宙旅行」等の将来的な輸送ビジネスに対応し得る「宇宙港」の実現                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港と宇宙港との併用運用</li> <li>・宇宙港に必要な関連施設・設備の整備</li> <li>・宇宙港を活用した観光プログラムの構築や受入環境の整備</li> </ul>                     等</li> <li>◆ アジアにおける宇宙ビジネスの中核拠点化                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・宇宙ビジネスの創出</li> <li>・国際的な宇宙ビジネスの展開に向けた環境整備</li> <li>・宇宙関連企業の誘致</li> </ul>                     等</li> <li>◆ 宇宙人材の育成                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・理数教育やSTEAM教育等の推進</li> <li>・国際的視野を育む機会の提供</li> <li>・宇宙ビジネスの活用余地や他産業との連携を検討する機会の提供</li> </ul>                     等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 海上アクセスの導入                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和5年度中の運航開始を目指したホーバークラフトの調達と発着地整備</li> <li>・ホーバークラフトの希少性やアクティビティとしての魅力を活かした新たな空港利用需要の創出</li> </ul>                     等</li> <li>◆ 大分空港を起点としたMaaSの導入に向けた取組の推進                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・複数の移動手段を最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うことのできるシステムの導入</li> <li>・移動サービスと飲食・宿泊・観光等との連携による付加価値の提供</li> </ul>                     等</li> <li>◆ 多様な移動サービス等の検討                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通インフラの整備・拡充や観光地へのダイレクトアクセス整備等の検討</li> <li>・空港内駐車場の機能拡充のあり方検討</li> <li>・次世代モビリティを含む多様な空港アクセスの将来的な導入可能性の検討</li> </ul>                     等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 空港利用者の満足度向上                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・先端技術の導入等によるストレスフリーな空港環境の実現検討</li> <li>・ユニバーサルデザイン化の推進</li> </ul>                     等</li> <li>◆ 地域とともに進める空港づくり                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港の魅力を活かした地域密着型イベントの開催</li> <li>・宇宙港やホーバークラフトの取組を通じた交流機会と学習機会の創出</li> <li>・空港を活用した大分県の魅力・観光情報等の発信や県産品販売の強化</li> </ul>                     等</li> <li>◆ カーボンニュートラルの推進                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港施設・空港車両からのCO<sub>2</sub>排出量削減</li> <li>・大分県の強みを活かした再生可能エネルギー由来電力の活用検討</li> <li>・空港の再生可能エネルギー拠点化検討</li> </ul>                     等</li> <li>◆ 空港運営におけるリスクマネジメント力の強化                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・パンデミックや災害等のリスク対応力強化</li> <li>・路線多角化によるリスク分散</li> </ul>                     等</li> </ul>

## 目指すべき将来像の実現に向けた戦略的な空港運営

### ◆ 関係団体との連携強化

- ・行政、空港ビル運営会社、空港アクセス事業者、経済団体、観光関係者等による緊密な連携体制の構築
- ・機動性・柔軟性を持った取組の推進

### ◆ コンセッション方式の導入検討

- ・民間の資金とノウハウを活用した一体的・戦略的な空港運営を可能とするコンセッション方式の導入検討

## 県外航路フェリー新造船の状況

県外航路フェリー各社が近年相次ぎ新造船を就航させている。LNG(液化天然ガス)を燃料とすることによる二酸化炭素排出量削減、定員1人当たりの面積拡大によるゆとりの演出、プライベート空間の確保によるモーダルシフトへの対応などが特徴。

	フェリーさんふらわあ	宇和島運輸株式会社	国道九四フェリー株式会社
船舶名	【くれない・むらさき】 	【れいめい丸】 	【涼かぜ】 
就航年	2023.1及び2023.春予定	2022. 6	2021.2
総トン数	17, 300トン(9, 245トン)	2, 718トン(2, 486トン)	1, 148トン(697トン)
全長／幅(m)	199. 9／28(153／25)	121. 41／16(116. 50／16)	86. 65／13. 4(71. 5／12. 6)
旅客定員	716人(710人)	586人(610人)	292人(292人)
車両積載台数	トラック137台(92台) 乗用車100台(97台)	乗用車換算160台(150台)	乗用車換算57台(41台)
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本初のLNG燃料フェリー。二酸化炭素の排出量約20%削減。</li> <li>・個室数を増やし(129→218)、定員1人当たり面積を拡大。長距離フェリー発のコネクティングルームを設置。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いす席の増設や女性ドライバーズルーム、ウィズペットルームを設置。</li> <li>・「MODERN JAPAN×大分県府の美」をコンセプトに2等船室を畳敷に。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗用車台数の増による混雑緩和。</li> <li>・定員1人当たり面積を拡大。</li> <li>・エレベーター、多目的トイレを設置しバリアフリー対応。</li> </ul>

( ) 内は旧船の数値

# 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)(R4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

**北九州港新門司地区**  
(F)神戸(日1便)(約13H)  
(F)大阪【大阪南港】(日2便)(約13H)  
(F)大阪【泉大津】(日1便)(約13H)

**別府港**  
(F)大阪(日1便)(約12H)

**大分港西大分地区**  
(F)神戸(日1便)(約11H)

**細島港**  
(R)大阪【堺泉北】(週3便)(14H)  
※復路は宮崎経由

**宮崎港**  
(R)大阪【堺泉北】(週3便)(約20H)  
※細島経由  
(F)神戸(日1便)(約12H)

**志布志港**  
(F)大阪(日1便)(約14H)  
(R)大阪(週2便)(16H)  
※うち1便は復路、神戸寄港

**鹿児島港**  
(R)大阪(週1便)(約13.5H)  
※那覇経由

**北九州港新門司地区 (週12便) 1位**  
(F)東京(週6便)(約35H)※徳島経由  
(F)横須賀(週6便)(約21H)

**苅田港**  
(R)東京(週5便)(約26H)  
※往路は一部、宇野、坂出経由

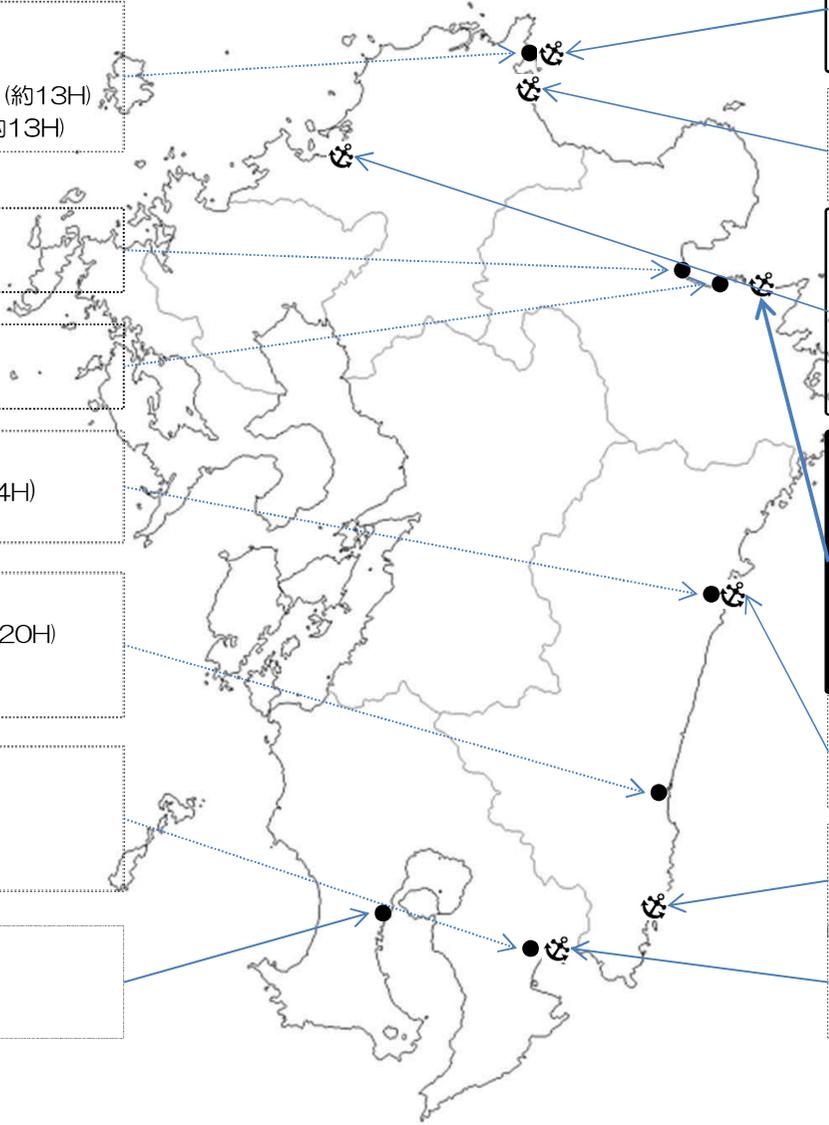
**博多港箱崎ふ頭 (週11便) 2位**  
(R)東京(週6便:3コース有)(約36H)  
※①往路(2便):岩国経由。復路:直行  
②往路(3便):大分経由。復路:御前崎経由  
③直行(1便):  
(R)敦賀(週5便)(20H)

**大分港大在地区 (週9便) 3位**  
(R)東京(週3便)(24H)  
※復路は御前崎・博多経由のため54H  
(R)清水(週6便)(20H)  
※金曜日発、日曜日発の清水便は現在欠航中  
**★関東向RORO船は1位**

**細島港**  
(R)東京(週2便)(27H)  
※復路は油津経由

**油津港**  
(R)東京(週2便)(40H)  
※細島経由

**志布志港**  
(R)東京(週3便)(25H)  
※復路は一部、名古屋経由



# RORO船航路の充実

## 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

- ・ R3 九州2県2箇所で開催 参加者64名  
県内セミナーはホームページで資料公開
- ・ 開催地でのポートセールスも併せて実施
- ・ R4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)
- ・ R3年度 18社、113シャーシの利用あり

## 関東向けRORO船 九州最多の航路と便数 【2航路週9便】



①大分(博多)－東京航路  
(週3便：商船三井フェリー(株)・日本通運(株)共同運航)  
■寄港順 大分→東京(有明)→御前崎→博多→大分  
・九州発→東京向け航路の中で最短時間(24h)の航路

②大分－清水航路  
(週6便：川崎近海汽船(株) \*現在、金曜日便、日曜日便は欠航中)  
■寄港順 大分→清水→大分  
・九州－関東を結ぶ最短時間(20h)の航路

## 【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
- ・取扱貨物量は平成27年と比較して、3.9倍に増加
- ・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
- ・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

⇒ 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
- ・フェリー上屋の分散配置・老朽化の進行
- ・令和4年末に関西航路のフェリーが大型化

⇒ 海の玄関口にふさわしい、にぎわい空間の創出  
⇒ フェリー大型化に対応した埠頭整備等が急務

## 【大分港大在地区：RORO船ターミナル整備】



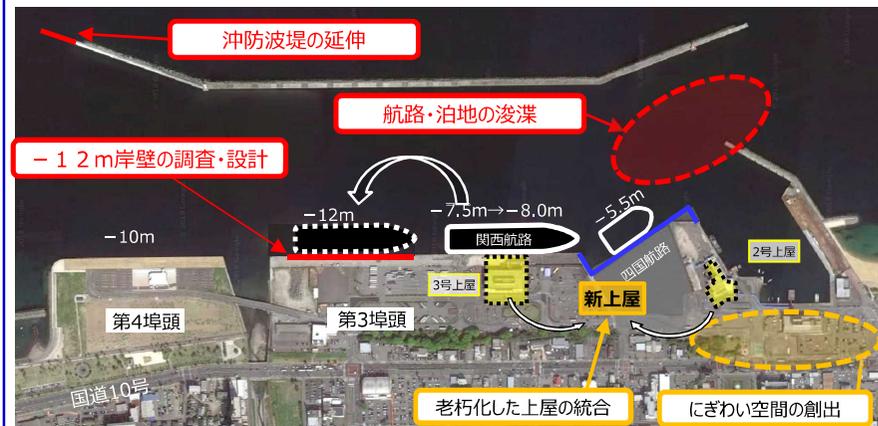
### 【令和3年度】

- 国：岸壁整備、泊地浚渫
- 県：ターミナル設計、臨港道路調査・設計

### 【令和4年度】 国・県一体的な整備を推進

- 国：岸壁整備、泊地浚渫
- 県：ターミナル工事、臨港道路（橋梁下部工）

## 【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3年度】

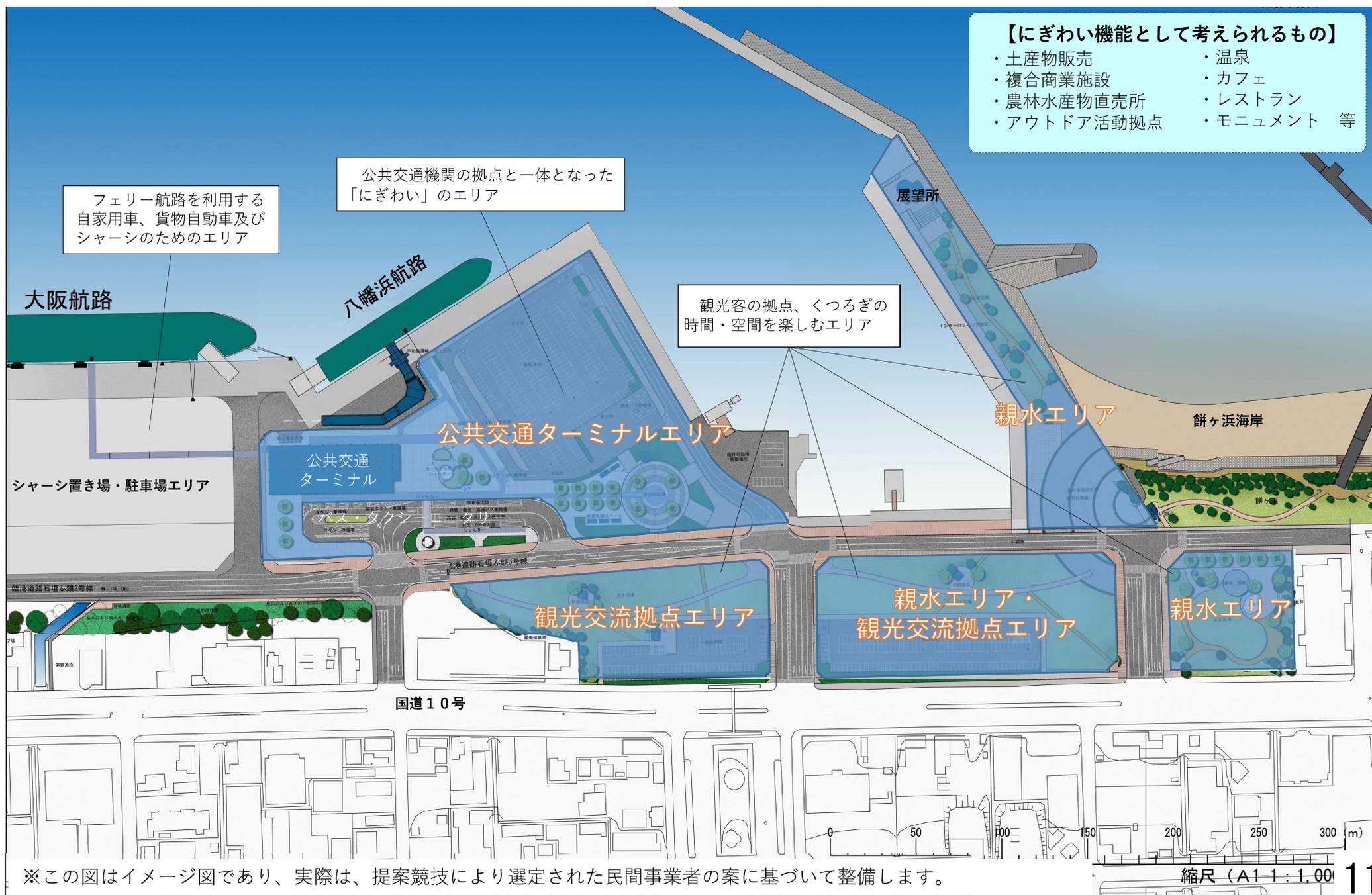
- 国：航路・泊地浚渫、沖防波堤延伸
- 県：防衝板設置工事、舗装工事 等
- 民間：仮設上屋整備

### 【令和4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：舗装工事、照明灯設置工事 等
- 民間：仮設上屋整備

# にぎわいエリアのイメージ図（例）

平成31年3月「別府港再編計画」（大分県）



# 九州の高規格幹線道路等のネットワーク

九州縦貫自動車道  
鹿兒島線／宮崎線

九州横断自動車道  
長崎大分線

何れも整備率：100%

西九州自動車道  
整備率：77%  
(115km/150km)

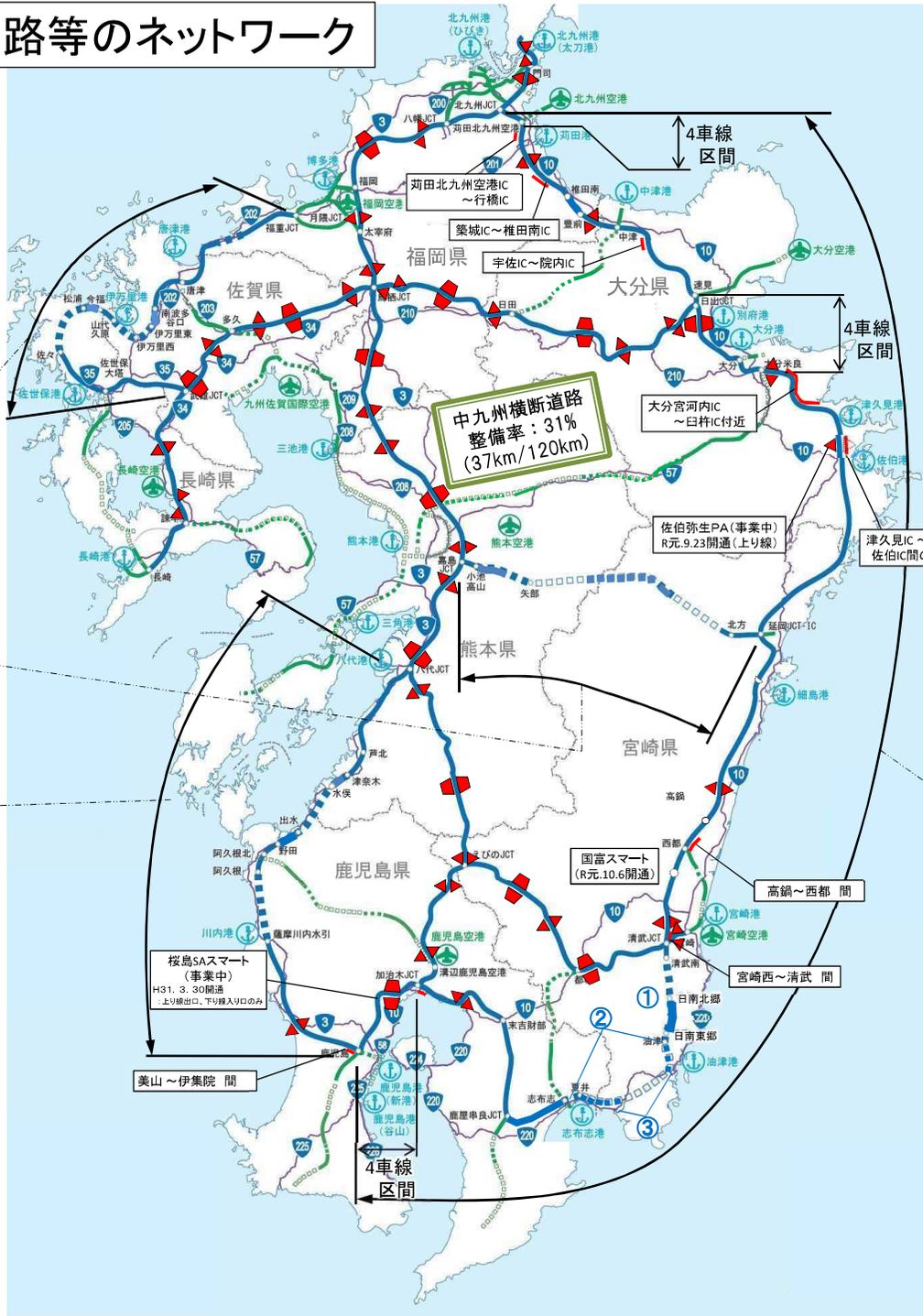
九州横断自動車道  
延岡線  
整備率：33%  
(31km/95km)

南九州西回り  
自動車道  
整備率：74%  
(104km/140km)

高規格幹線道路等整備率※  
全国：約87%  
九州：約87%

※大分県調べ (R4.4.15現在) ただし、全国の整備率はR4.4.5現在。計画延長に対する開通延長(暫定供用含む)の率で表示。  
※高規格幹線道路等・・・高速自動車国道及び一般国道自動車専用道路に加え、高速自動車国道に並行する自動車専用道路を含む。

凡例	高規格幹線道路	地域高規格道路
開通済区間		
事業中区間		
未事業化区間		



## 東九州自動車道の状況

- ① 4車線区間  
北九州JCT～苅田北九州空港IC  
大分米良IC～大分宮河内IC  
※47km/469km 10%  
令和4年度の取組(4車線化事業中)  
苅田北九州空港IC～行橋IC(福岡県)  
築城IC～椎田南IC(福岡県)  
宇佐IC～院内IC  
大分宮河内IC～臼杵IC付近  
津久見IC～佐伯IC間の一部(R4新規)  
高鍋IC～西都IC(宮崎県)  
宮崎西IC～清武IC(宮崎県)
- ② サービスエリア・パーキングエリアの状況  
サービスエリア：2箇所  
パーキングエリア：7箇所  
※佐伯弥生PA(下り線) 事業中

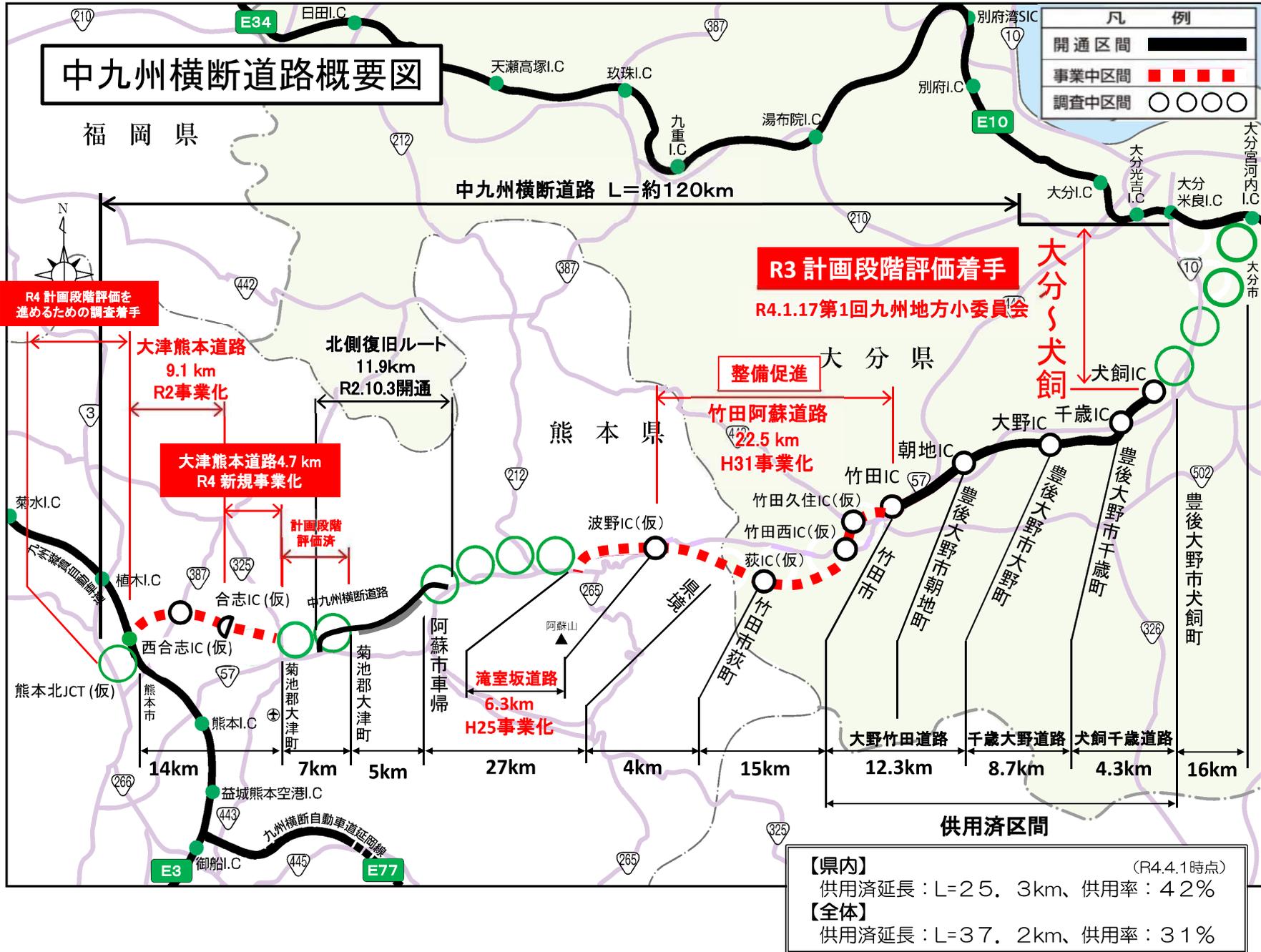
県内のスマートインターチェンジの整備状況  
由布岳(上り・下り)・・・整備済  
別府湾(上り・下り)・・・整備済

東九州自動車道  
整備率：87%  
(413km/469km)

- 【事業中箇所】L=64km  
①「清武南～日南北郷」L=17.8km(H10～) ※R4開通予定  
②「日南・志布志道路」L=6.9km(H28～)  
③「油津・夏井道路」L=20.5km(H31～)

休憩施設凡例

- : サービスエリア
- : パーキングエリア



# 中津日田道路概要図

220401 時点



	調査区間	事業中 (H27事業化)	事業中 (R3事業化)	R3.2 開通	H24.3 開通	事業中 (H19事業化)			H31.3 開通	H27.2 開通	H21.3 開通	H21.3 開通	H27.3 開通
区間	日田市	日田山国道路	耶馬溪山国道路	耶馬溪道路	本耶馬溪 耶馬溪道路	三光本耶馬溪道路 (直轄権限代行) 青の洞門・羅漢寺IC ~ 本耶馬溪IC   田口IC ~ 青の洞門・羅漢寺IC   中津IC ~ 田口IC			中津三光 道路	中津道路	中津港線②	中津港線① (臨港道路)	
延長	約 4 km	8.8 km	約8.5km	5.0 km	5.0 km	4.7 km	5.3 km	2.8 km	3.0 km	2.1 km	1.5 km	3.4 km	

※「調査区間」とは、ルート選定、環境調査等の調査を進める区間こと。