

大分空港・宇宙港将来ビジョン検討部会 第1回資料

～大分空港及び大分県の現状等～

1. はじめに

- (1) 大分空港・宇宙港将来ビジョン策定の必要性
- (2) 検討部会 全体スケジュール(案)

2. 大分空港の現状

- (1) 航空ネットワークの状況等
- (2) 施設の状況
- (3) 二次交通の状況
- (4) 大分県の施策の展開状況

3. 大分県の現状

- (1) 人口及び産業の状況
- (2) 観光の状況
- (3) 大分県の戦略

1. はじめに

◇ 大分空港・宇宙港将来ビジョン策定の必要性

- 大分空港は本県の空の玄関口であり、経済活動、観光振興、関係人口の増加など、本県の発展に欠かすことの出来ない重要な交通基盤。
- ポストコロナにおける社会経済の再活性化、本県の地方創生の加速を実現するためには、人流・物流の需要拠点である空港の活性化が重要。

航空・空港を取り巻く状況の変化

観光客・インバウンドの増加

※2030年インバウンド6000万人、2025年大阪・関西万博

航空ネットワークの強化・成長

※LCCの振興、オープンスカイ拡大、コンセッションの導入

先端技術等の航空イノベーションの推進

カーボンニュートラルへの対応

大分空港を取り巻く状況の変化

アジア初の水平型宇宙港の実現

ホーバークラフトの導入

国際線ターミナルの拡張

※同時間帯2便対応可能

これからの新しい時代に対応した、10年、20年先を見据えた大分空港の目指すべき将来像を明確にし、その実現に向けた取り組みを戦略的に推進する必要がある

『大分空港・宇宙港将来ビジョン』の策定

◇ 検討部会 全体スケジュール(案)

<p>第1回検討部会 令和3年10月14日</p>	<ul style="list-style-type: none">➤ 全体スケジュール(案)の説明➤ 大分空港・大分県の現状等の整理➤ 宇宙への挑戦➤ 上記を踏まえた大分空港・宇宙港の課題・期待等に関する意見交換
<p>第2回検討部会 令和3年11月頃～</p>	<ul style="list-style-type: none">➤ 第1回の議論及び空港を取り巻く追加の分析を踏まえた大分空港・宇宙港の課題・期待等の再整理➤ 上記を踏まえた将来目標・将来像等に関する意見交換
<p>第3回検討部会 令和4年1月頃～</p>	<ul style="list-style-type: none">➤ 第2回の議論を踏まえた大分空港・宇宙港の将来目標及び将来像等の整理➤ 将来像実現に向けて必要な取組の方向性等に関する意見交換
<p>第4回検討部会 令和4年3月頃～</p>	<ul style="list-style-type: none">➤ 第3回の議論を踏まえた将来像実現に向けて必要な取組の方向性等の整理➤ ビジョン素案についての意見交換

2. 大分空港の現状

- (1) 航空ネットワークの状況等
- (2) 施設の状況
- (3) 二次交通の状況
- (4) 大分県の施策の展開状況

◇ 沿革

- 大分空港は、昭和46年に旧所在地(大分市今津留)から移転、開港。
開港後49年が経過
- 所在地:大分県国東市武蔵町糸原大海田

昭和46年 大分空港供用開始(国内線ターミナルビル、貨物ターミナルビル)
ホーバークラフト運航開始

昭和48年 運用時間延長(11.5時間→13時間 7:30~20:30)

昭和57年 滑走路延長(2000m → 2500m)

昭和63年 滑走路延長(2500m → 3000m)

平成 4年 国際線ターミナルビル供用開始

平成12年 運用時間延長(13時間→14時間 7:30~21:30)

平成13年 国際線ターミナルビル増改築部供用開始

平成21年 ホーバークラフト運航停止

平成27年 運用時間延長(14時間→15時間 7:30~22:30)

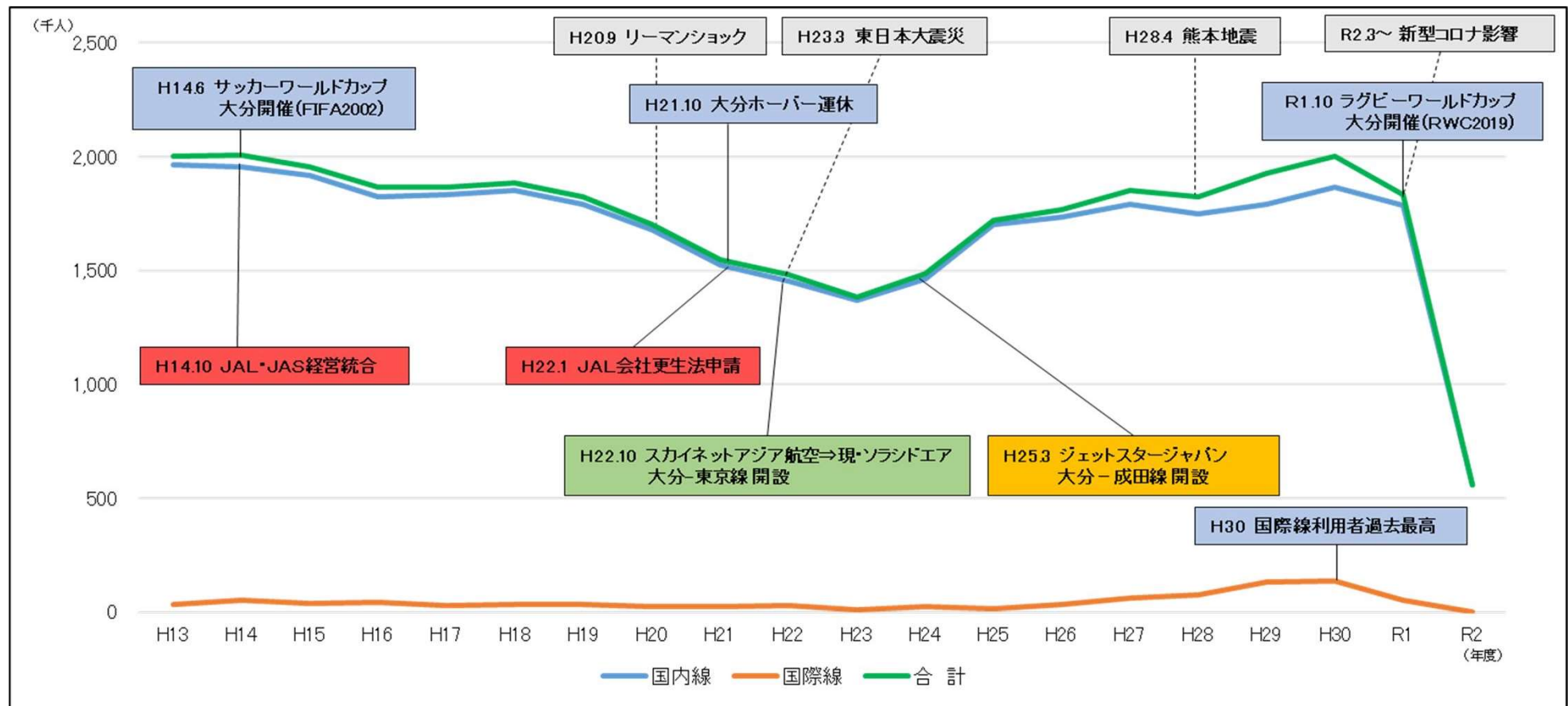
令和 元年 国際線ターミナルビル増改築部供用開始(同時間帯2便対応)



※写真提供:大分航空ターミナル(株)

◇ 利用者数の動向

- 大分空港の利用者数は、平成30年度に国内線と国際線の合計で16年ぶりに**200万人**を突破したところであったが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和元年度以降は利用者数が大幅に減少している。
- 令和2年度利用者数は、国内線が約56万人、国際線が0人、国内線と国際線の合計が、約56万人となった。



出典: 大分航空ターミナル(株)調査書 2020年度版

◇ 航空ネットワークの現状

- 国内線は、現在4路線就航している。
- 国際線は、現在3路線就航しているが、令和2年以降すべての路線が運休となっている。

国内線	所要時間	定期便数(日)	運航会社
東京	約1時間30分	14往復/日	JAL・ANA・ソラシドエア
中部	約1時間10分	2往復/日	IBEX
大阪	約55分	7往復/日	JAL・ANA・IBEX
成田	約1時間45分	2~3往復/日	ジェットスター ジャパン、ピー チアビエーション
計		25~26往復/日	

国際線	所要時間	定期便数(週)	運航会社
韓国(仁川)	約1時間40分	7往復/週 デイリー運航	t'way航空 R1.8.19~運休
韓国(仁川)	〃	3往復/週 (1~3月のみ)	大韓航空 R2以降、未運航
韓国(務安)	約1時間15分	3往復/週 月・水・金	t'way航空 R1.8.12~運休
韓国(釜山)	約1時間	3往復/週 月・水・金	t'way航空 R1.8.12~運休



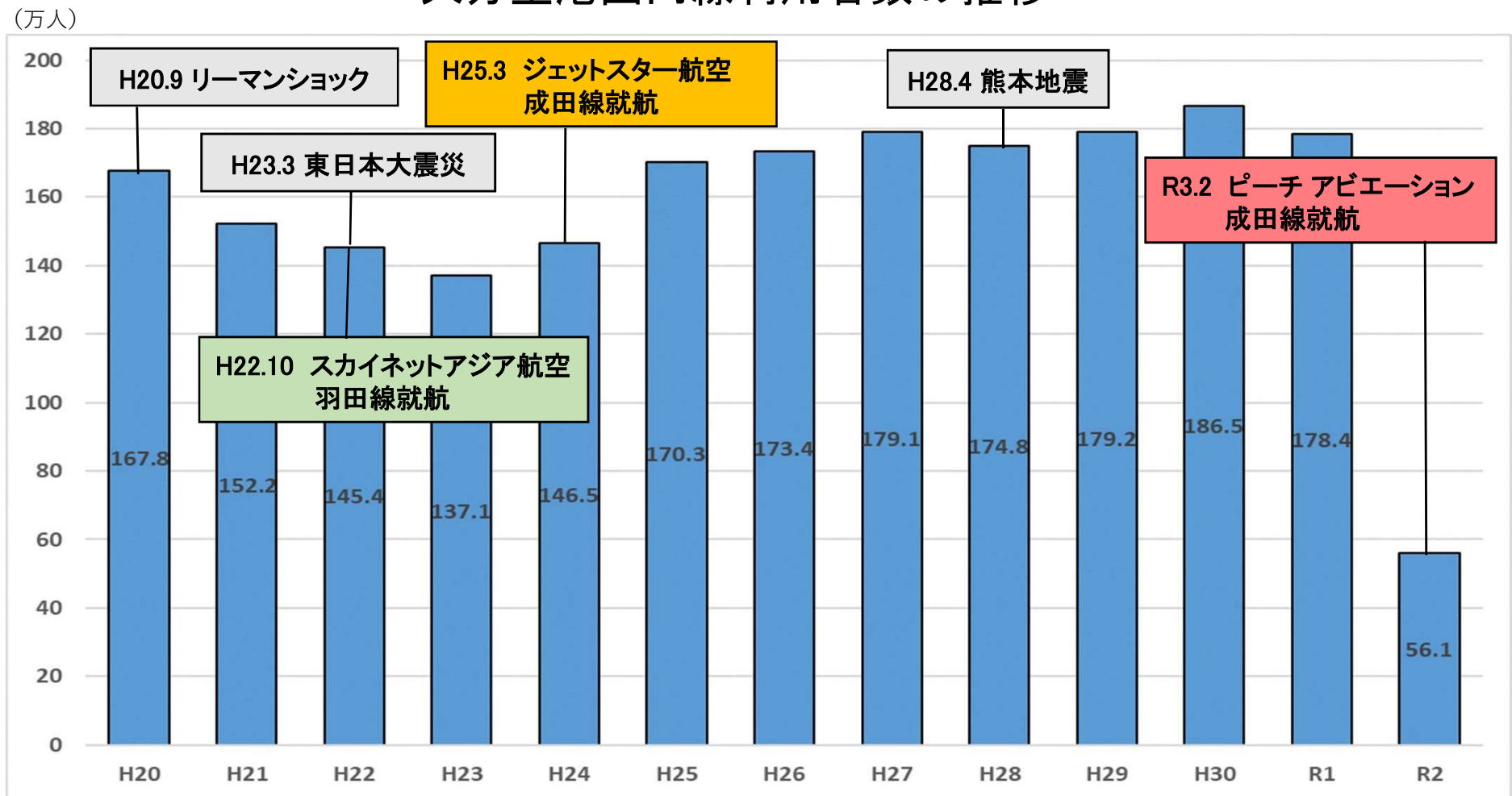
※R3.3.1現在。新型コロナウイルスによる一時的な減便は省略した。
また、成田便は曜日によって便数に変更がある。

出典:大分空港HP

◇ 大分空港国内線利用者数の推移

- 国内線利用者数は、リーマンショックや東日本大震災の影響等で減少した時期もあったが、新規路線就航に合わせて増加し、**平成30年には186万人以上**となった。
- 現状は、新型コロナウイルス感染症の影響による需要減もあり、一部の便が減便している。

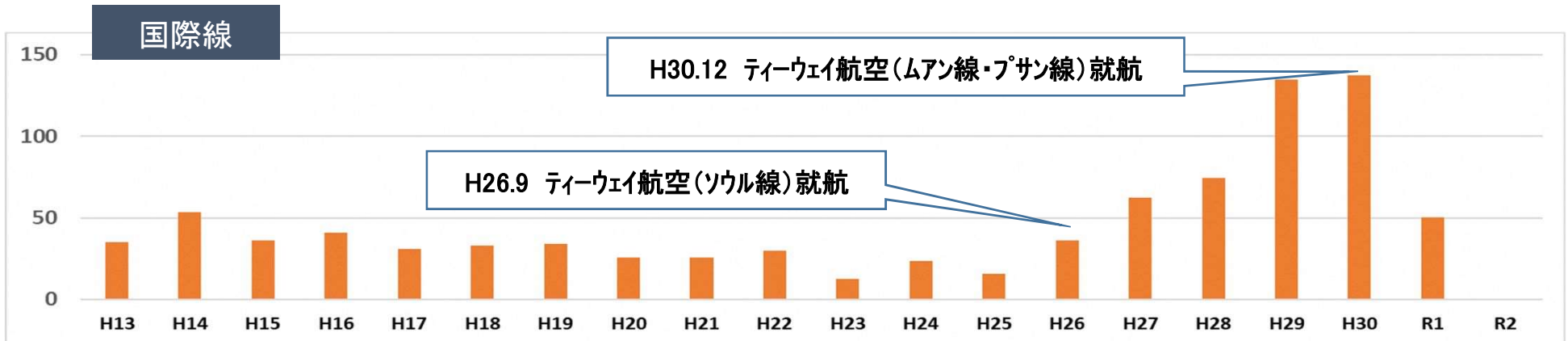
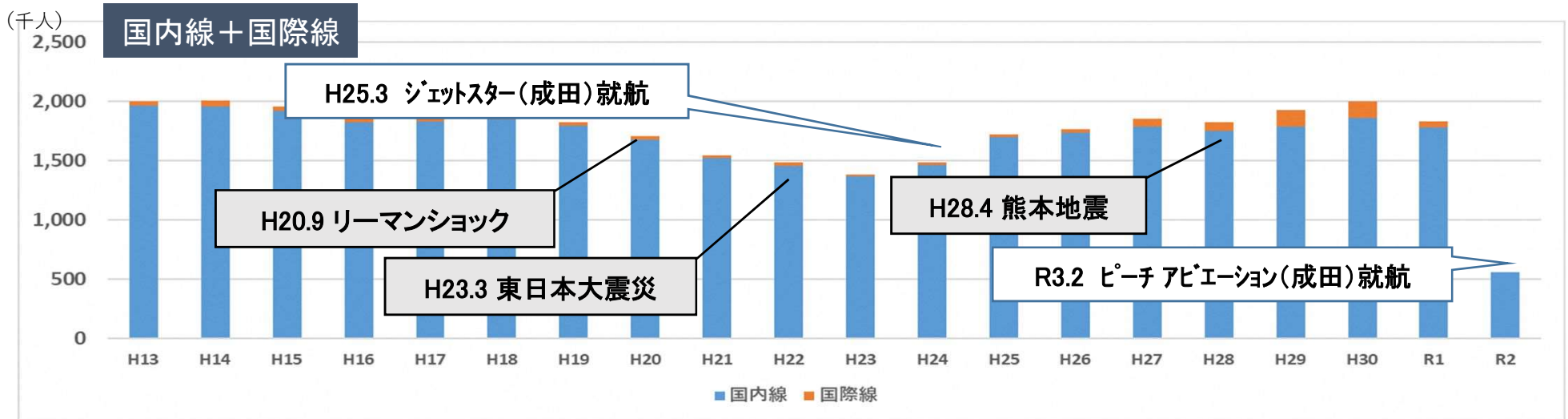
大分空港国内線利用者数の推移



※大分航空ターミナル(株)調査書 2020年度版より作成

◇ 大分空港におけるLCC就航状況

- 国内線は、リーマンショック、東日本大震災等の外的要因を理由として利用者数が落ち込んでいたものの、平成25年のジェットスター新規就航を契機として利用者数が回復。令和3年2月には、ピーチアビエーションが新規就航した。
- 国際線は、平成26年ソウル線、平成30年プサン線・ムアン線の新規就航等により、利用者数が急増したものの、新型コロナウイルス感染症の影響等による需要減あり。現在は全便運休。



◇ 大分路線 航空旅客旅行目的について

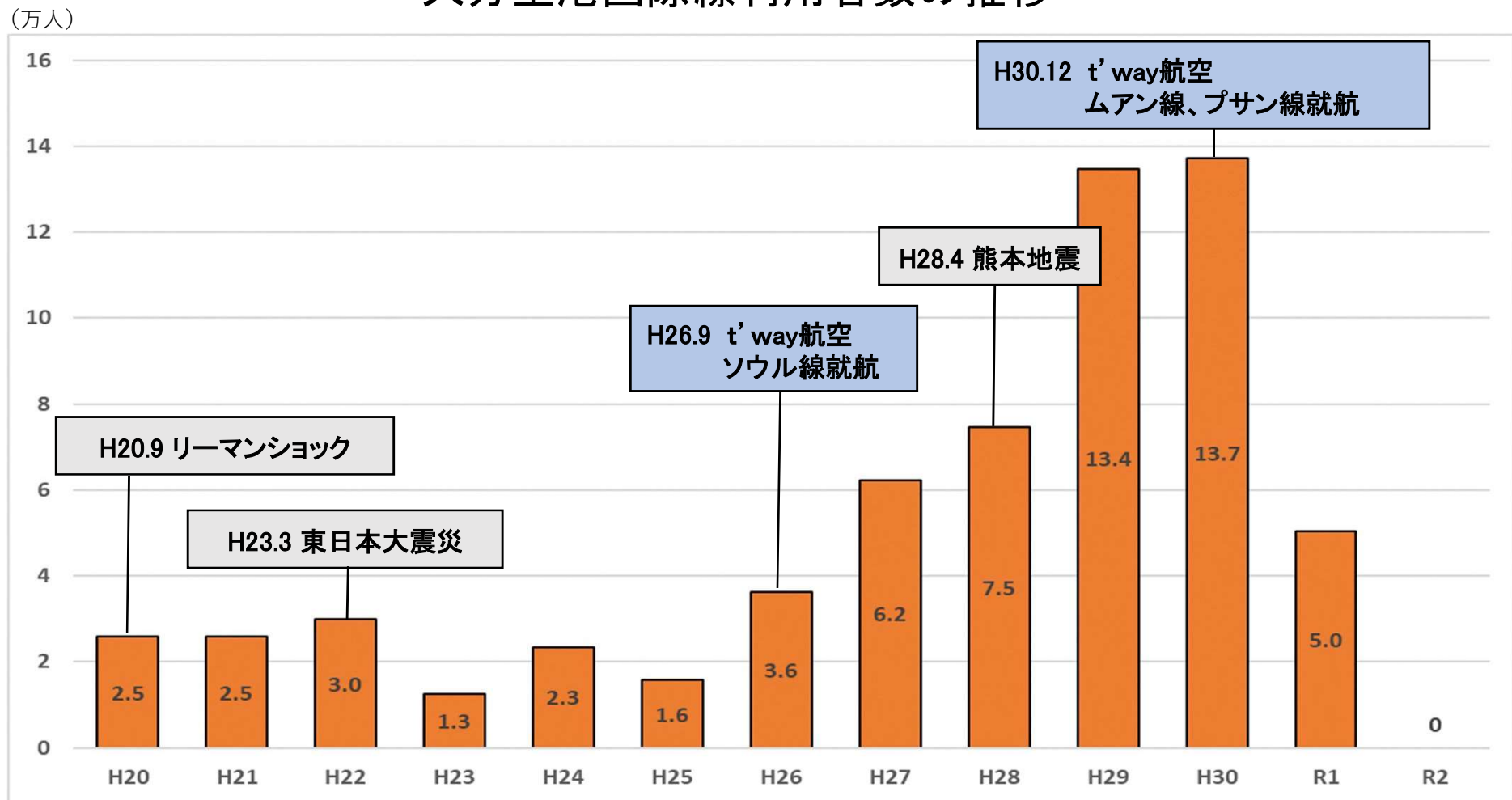
平成29年航空旅客動態調査 OD別旅行目的表によると、大分空港利用者は、休日は観光、平日は仕事を旅行目的としている割合が高い。休日と平日を合わせると、**観光目的が41.3%**、**仕事目的が35.3%**であり、ともに大きな割合を占める。

	路線	仕事	観光	私用	その他	不明	計
休日	大分ー羽田	326	996	289	48	66	1,725
	大分ー伊丹	167	266	114	30	27	604
	大分ー成田	60	205	49	8	22	344
	大分ー中部	52	116	54	7	14	243
	計	605	1,583	506	93	129	2,916
	割合	20.7%	54.3%	17.4%	3.2%	4.4%	100.0%
平日	大分ー羽田	1,031	466	296	54	46	1,893
	大分ー伊丹	228	161	74	19	11	493
	大分ー成田	30	40	39	3	2	114
	大分ー中部	51	30	5	0	12	98
	計	1,340	697	414	76	71	2,598
	割合	51.6%	26.8%	15.9%	2.9%	2.7%	100.0%
休日 平日	大分ー羽田	1,357	1,462	585	102	112	3,618
	大分ー伊丹	395	427	188	49	38	1,097
	大分ー成田	90	245	88	11	24	458
	大分ー中部	103	146	59	7	26	341
	計	1,945	2,280	920	169	200	5,514
	割合	35.3%	41.3%	16.7%	3.1%	3.6%	100.0%

◇ 大分空港国際線利用者数の推移

- 国際線は、平成26年LCCソウル線等就航を契機に、**平成30年は13万人以上**が利用。
- 現状は全ての便が運休中であり、新型コロナウイルス感染症の影響もあり回復が見通せない。

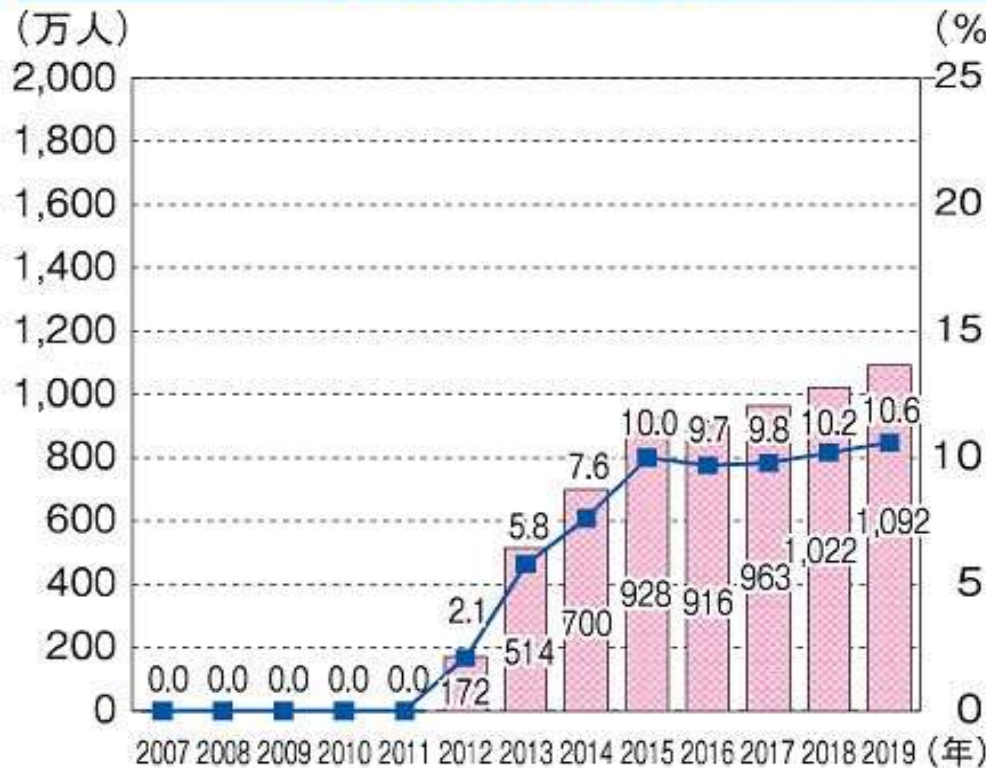
大分空港国際線利用者数の推移



◇ 国内におけるLCC旅客数の推移

- 全国的なトレンドとして、国内線、国際線ともにここ数年でLCC旅客数が増加していたが、国際線については新型コロナウイルス感染症の影響等により近年は減少している。
- 特に国際線は、中国や韓国といった東アジア地域と日本を結ぶ路線において急増

国内線LCC旅客数推移



国内線LCC旅客数 (左軸)
 国内線LCCシェア (右軸)

国際線LCC旅客数推移※



国際線LCC旅客数 (左軸)
 国際線LCCシェア (右軸)

※2020年6月時点のデータによる集計
資料：国土交通省航空局作成 各年(暦年)の統計

出典：令和3年度版交通政策白書(国土交通省)

◇ 日本に本社があるLCCの就航状況

- 本邦LCCは平成24年から事業を開始しており、4社により、国内線52路線、国際線13路線が運航(令和3年4月時点)。他のLCCも順調に伸びてきたものの、コロナの影響で減便

会社名	Peach Aviation(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)	(株)ZIPAIR Tokyo
拠点空港	関西、那覇、仙台、新千歳、成田、中部	成田、関西、中部	成田	成田
使用機材	エアバス A320(180席)×34機	エアバス A320(180席)×25機	ボーイング737 (189席)×6機	ボーイング737 (290席)×2機
従業員数	1,766人(2021年3月現在)	1,000人(2019年8月現在)	426人(2020年12月現在)	238人(2020年10月現在)
運航開始	2012年3月1日	2012年7月3日	2014年8月1日	2020年6月3日
運航路線	<p>(国内線)</p> <p>関西＝新千歳、釧路、仙台、新潟、成田、福岡、長崎、宮崎、鹿児島、奄美、那覇、新石垣</p> <p>成田＝新千歳、釧路、女満別、福岡、長崎、宮崎、大分、鹿児島、奄美、那覇、新石垣</p> <p>福岡＝新千歳、那覇</p> <p>仙台＝新千歳、那覇</p> <p>中部＝新千歳、仙台、那覇、新石垣</p> <p>那覇＝新千歳</p> <p style="text-align: right;">計32路線</p> <p>(国際線)</p> <p>関西＝仁川、桃園</p> <p style="text-align: right;">計2路線</p>	<p>(国内線)</p> <p>成田＝新千歳、高松、松山、高知、福岡、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島、那覇、宮古</p> <p>関西＝新千歳、成田、那覇</p> <p>中部＝福岡、那覇</p> <p style="text-align: right;">計17路線</p> <p>(国際線)</p> <p>成田＝桃園、浦東</p> <p style="text-align: right;">計2路線</p>	<p>(国内線)</p> <p>成田＝新千歳、広島、佐賀</p> <p style="text-align: right;">計3路線</p> <p>(国際線)</p> <p>成田＝武漢、重慶、天津、南京、ハルビン、寧波</p> <p style="text-align: right;">計6路線</p>	<p>(国際線)</p> <p>成田＝仁川、バンコク、ホノルル</p> <p style="text-align: right;">計3路線</p>
事業形態の特徴	ANAホールディングスの連結子会社 	日本航空から独立した事業運営 	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営 	日本航空100%出資による国際線中長距離LCC 

◇ 全国の空港における大分空港の位置付け

➤ 平成30年度の大分空港利用者数は、国内線が全国18位、国際線が全国21位、国内線と国際線の合計は全国19位。

平成30年度空港別利用者数順位

○旅客(国際+国内)

順位	空港	旅客数(人)	
		年間	日平均
1	東京国際	85,487,929	234,214
2	成田国際	41,238,477	112,983
3	関西国際	29,312,339	80,308
4	福岡	24,845,458	68,070
5	新千歳	23,634,288	64,752
6	那覇	21,547,380	59,034
7	大阪国際	16,299,264	44,656
8	中部国際	12,344,628	33,821
9	鹿児島	6,066,626	16,621
10	仙台	3,612,738	9,898
11	熊本	3,460,830	9,482
12	宮崎	3,363,734	9,216
13	長崎	3,269,487	8,958
14	神戸	3,190,090	8,740
15	松山	3,164,652	8,671
16	広島	3,002,663	8,227
17	新石垣	2,590,336	7,097
18	高松	2,092,395	5,733
19	大分	2,002,602	5,487
20	小松	1,834,349	5,026
21	北九州	1,793,357	4,914
22	函館	1,789,027	4,902
23	宮古	1,782,856	4,885
24	岡山	1,602,761	4,392
25	高知	1,553,300	4,256
26	秋田	1,352,513	3,706
27	青森	1,208,784	3,312
28	徳島	1,184,979	3,247
29	新潟	1,166,654	3,197
30	旭川	1,135,514	3,111

○旅客(国内)

順位	空港	旅客数(人)	
		年間	日平均
1	東京国際	67,323,588	184,449
2	新千歳	19,776,630	54,183
3	福岡	17,926,887	49,115
4	那覇	17,633,981	48,313
5	大阪国際	16,299,264	44,656
6	成田国際	7,305,301	20,015
7	関西国際	6,512,689	17,843
8	中部国際	6,256,786	17,142
9	鹿児島	5,662,914	15,515
10	仙台	3,301,361	9,045
11	熊本	3,254,131	8,916
12	宮崎	3,222,964	8,831
13	長崎	3,200,903	8,770
14	神戸	3,189,959	8,740
15	松山	3,062,341	8,390
16	広島	2,648,964	7,258
17	新石垣	2,503,203	6,859
18	大分	1,865,389	5,111
19	宮古	1,782,856	4,885
20	高松	1,770,865	4,852
21	函館	1,608,550	4,407
22	小松	1,590,628	4,358
23	高知	1,551,220	4,250
24	北九州	1,443,152	3,954
25	秋田	1,334,165	3,656
26	岡山	1,296,113	3,551
27	徳島	1,176,005	3,222
28	青森	1,123,536	3,079
29	旭川	1,080,267	2,960
30	出雲	1,030,837	2,825

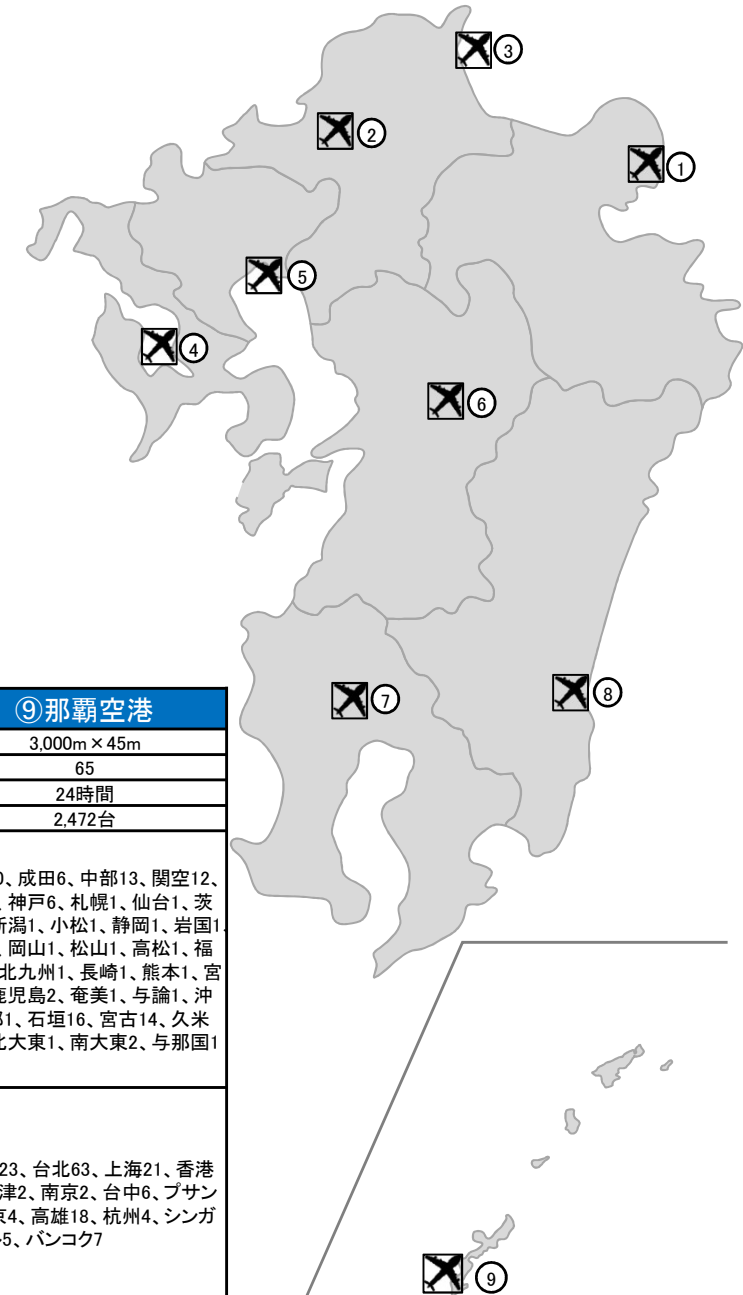
○旅客(国際)

順位	空港	旅客数(人)	
		年間	日平均
1	成田国際	33,933,176	92,968
2	関西国際	22,799,650	62,465
3	東京国際	18,164,341	49,766
4	福岡	6,918,571	18,955
5	中部国際	6,087,842	16,680
6	那覇	3,913,399	10,722
7	新千歳	3,857,658	10,569
8	鹿児島	403,712	1,107
9	広島	353,699	970
10	北九州	350,205	960
11	高松	321,530	881
12	仙台	311,377	854
13	岡山	306,648	841
14	静岡	289,087	793
15	小松	243,721	668
16	佐賀	210,908	578
17	熊本	206,699	567
18	函館	180,477	495
19	百里	165,549	454
20	宮崎	140,770	386
21	大分	137,213	376
22	新潟	136,320	374
23	富山	124,862	343
24	美保	104,022	285
25	松山	102,311	281
26	新石垣	87,133	239
27	青森	85,248	234
28	長崎	68,584	188
29	旭川	55,247	152
30	花巻	33,204	91

◇ 大分空港 / 基本情報 — 近隣空港との比較 —

空港名	①大分空港	②福岡空港	③北九州空港	④長崎空港
滑走路	3,000m×45m	2,800m×60m	2,500m×60m	3,000m×60m
駐機場	10	47	9	19
運用時間	07:30～22:30(15h)	7:00～22:00(15h)	24時間	7:00～22:00(15h)
駐車場	983台	1,734台	1,814台	1,049台
2018年路線数 (国内)/1日当たり	東京14、成田2、中部2、伊丹7	東京54、成田12、札幌6、関西5、大阪10、小牧5、中部15、花巻1、仙台7、茨城1、新潟3、小松4、松本2、静岡4、出雲2、徳島2、高知2、松山4、対馬5、福江4、天草3、鹿児島1、屋久島1、宮崎13、奄美大島1、石垣1、沖縄20	東京16、静岡1、沖縄1	東京14、成田1、中部2、関空1、伊丹7、神戸3、沖縄1、福江3、対馬4、彦岐2
2018年路線数 (国際)/1週当たり	ソウル7、(ムアン3、プサン3)	ソウル133、プサン56、台北41、上海28、上海～武漢7、大連～北京7、青島～北京7、シンガポール7、バンコク14、グアム7、マニラ14、大連7、ホーチミン3、ハノイ7、青島7、香港30、ホノルル5、高雄7、マカオ3、テグ14、クアラルンプール4	大連3、ソウル3、プサン3、襄陽3、台北7	上海2、香港3
利用者数(国内)	1,865,389	17,926,887	1,443,152	3,200,903
利用者数(国際)	137,213	6,918,571	350,205	68,584

空港名	⑤佐賀空港	⑥熊本空港	⑦鹿児島空港	⑧宮崎空港	⑨那覇空港
滑走路	2,000m×45m	3,000m×45m	3,000m×45m	2,500m×45m	3,000m×45m
駐機場	5	10	25	16	65
運用時間	6:30～24:00(17.5h)	7:30～21:30(14h)	7:00～22:00(15h)	7:30～21:30(14h)	24時間
駐車場	1,706台	1,421台	1,942台	1,075台	2,472台
2018年路線数 (国内)/1日当たり	東京5、成田1	東京18、成田2、伊丹10、関空1、小牧3、中部3、天草1、沖縄1	東京23、成田1、中部9、関空2、伊丹15、神戸3、福岡1、沖縄2、松山1、静岡1、種子島4、屋久島4、奄美10、徳之島4、与論1、沖永良部3、壹界島2	東京18、成田2、中部3、関空1、伊丹11、福岡13、沖縄1	東京30、成田6、中部13、関空12、伊丹5、神戸6、札幌1、仙台1、茨城1、新潟1、小松1、静岡1、岩国1、広島1、岡山1、松山1、高松1、福岡21、北九州1、長崎1、熊本1、宮崎1、鹿児島2、奄美1、与論1、沖永良部1、石垣16、宮古14、久米島7、北大東1、南大東2、与那国1
2018年路線数 (国際)/1週当たり	ソウル7、プサン4、上海4、台北2	ソウル7、高雄3、香港3	ソウル6、台北5、香港14、上海2	ソウル6、台北2	ソウル23、台北63、上海21、香港32、天津2、南京2、台中6、プサン3、北京4、高雄18、杭州4、シンガポール5、バンコク7
利用者数(国内)	588,606	3,254,131	5,662,914	3,222,964	17,633,981
利用者数(国際)	210,908	206,699	403,712	140,770	3,913,399



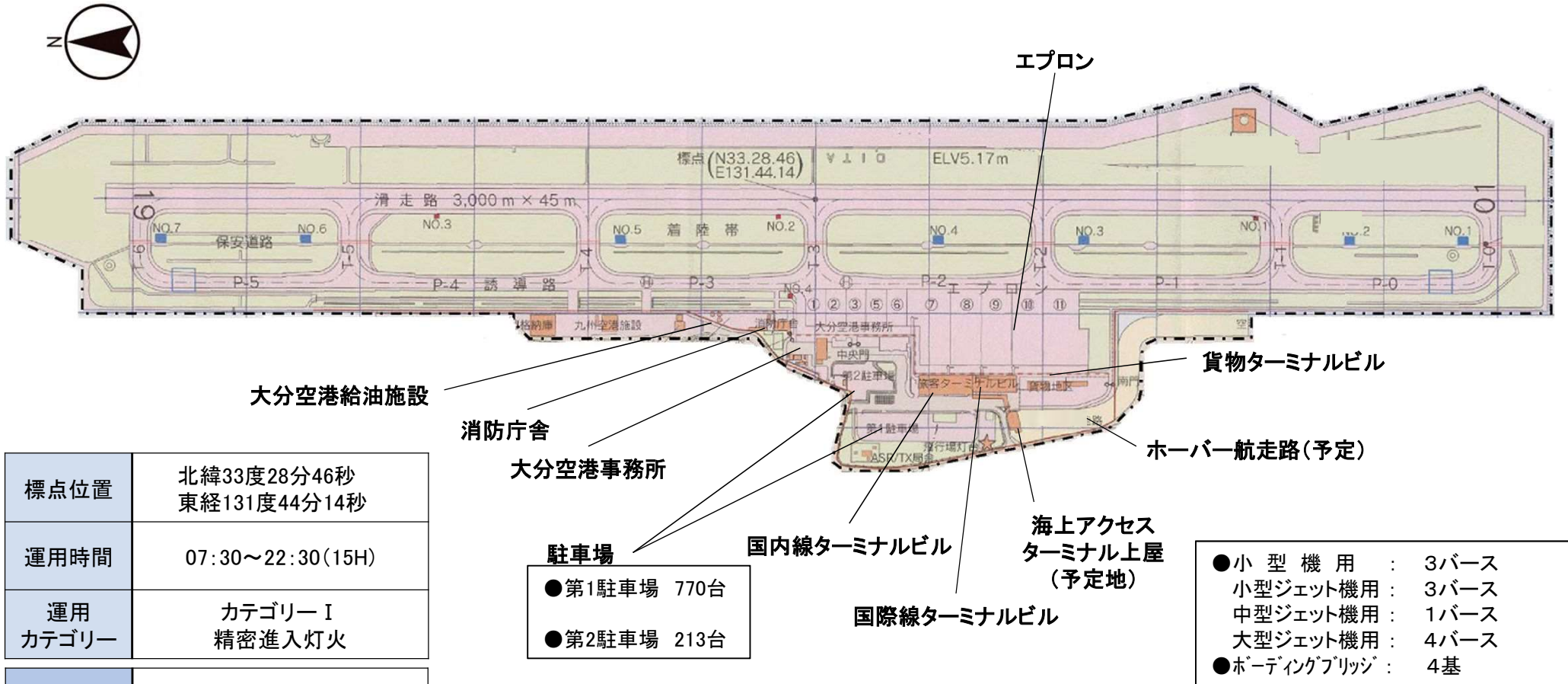
※平成30年空港管理状況調査・各空港ホームページより作成

2. 大分空港の現状

- (1) 航空ネットワークの状況等
- (2) 施設の状況
- (3) 二次交通の状況
- (4) 大分県の施策の展開状況

◇ 空港施設配置

➤ 大分空港は、日本初の海上空港であり、**3000mの滑走路**を有している。施設配置は以下の図のとおり。



標点位置	北緯33度28分46秒 東経131度44分14秒
運用時間	07:30~22:30(15H)
運用 カテゴリ	カテゴリ I 精密進入灯火
滑走路	長さ 3,000m × 幅 45m
着陸帯	長さ 3,120m × 幅 300m
誘導路	延長 3,432m × 幅 23m

※大分空港エコエアポート協議会
「大分空港環境計画 空港配置図」より抜粋
「大分空港共用規定」より
大分県交通政策課作成

◇ 国内線ターミナルビル内施設等(1F)

国内線ターミナル1階

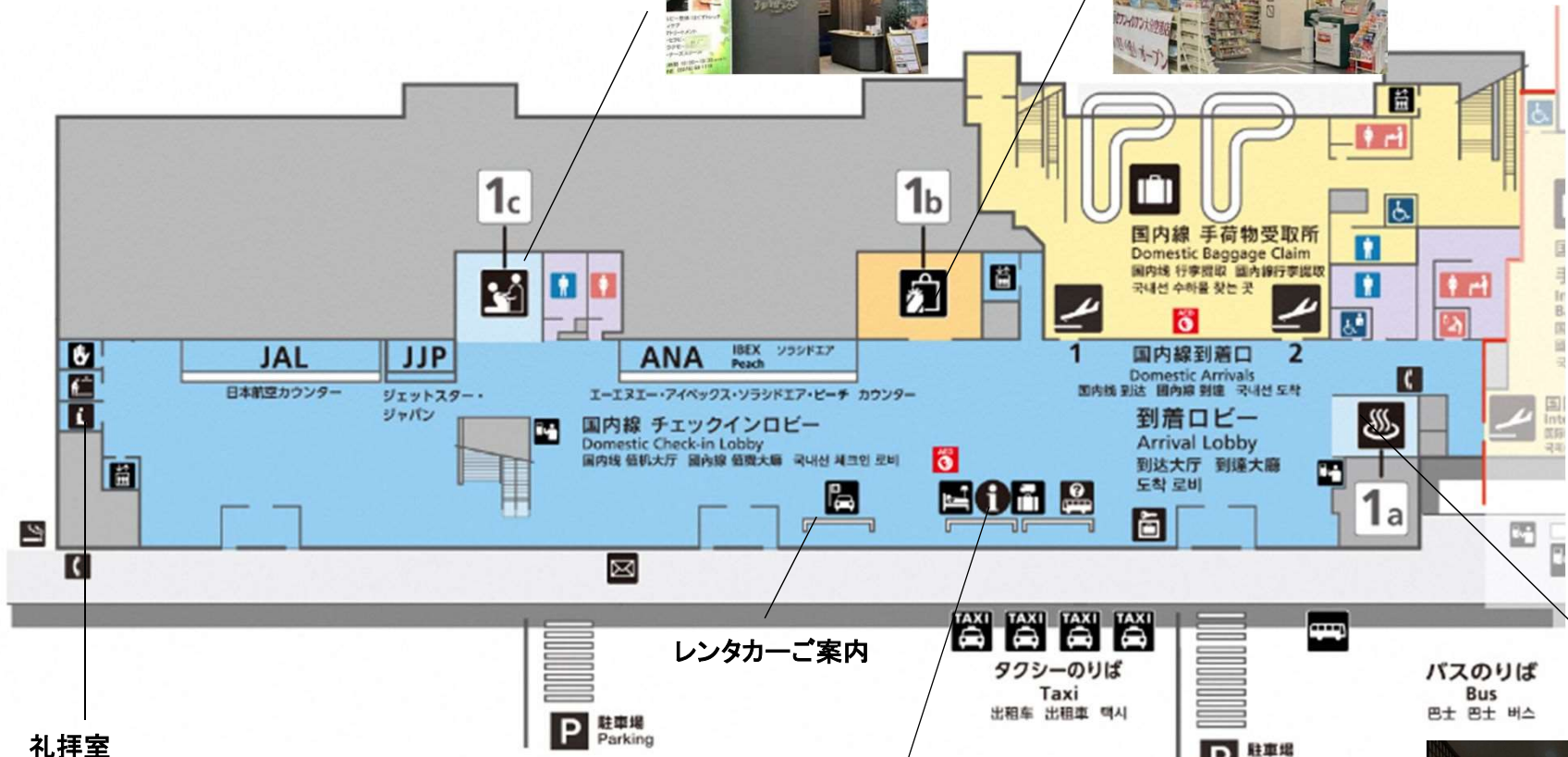
ウェルビー



セブン-イレブン



※大分空港HPより作成



礼拝室



レンタカーご案内



バスのりば
Bus
巴士 巴士 巴士

足湯



総合案内所



◇ 国内線ターミナルビル内施設等(2F)

国内線ターミナル2階

Sky Art Museum with OPAM大分県立美術館



BLUE SKY



ANA FESTA

※大分空港HPより作成



ラウンジくにさき



有料待合室



キッズコーナー



sky cafe azul



ぶんごの空



空の駅「旅人」(たびと)



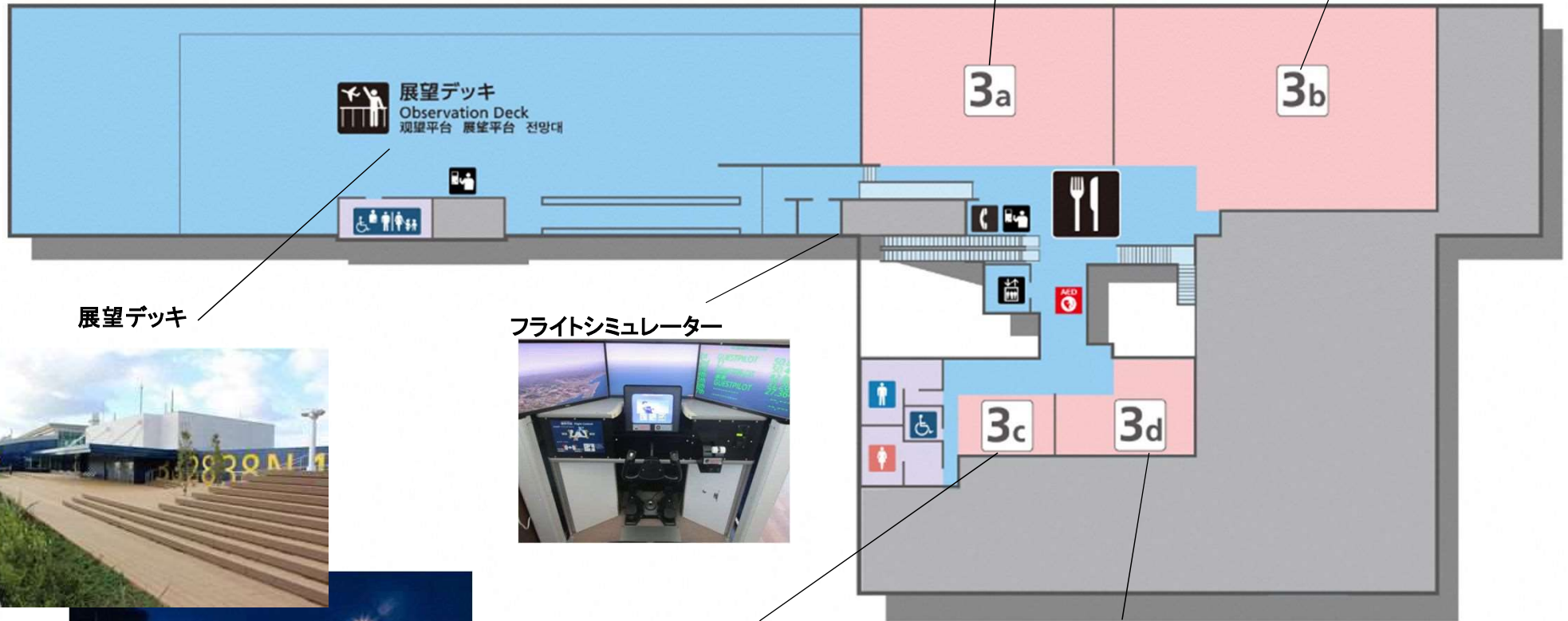
◇ 国内線ターミナルビル内施設等(3F)

国内線ターミナル3階

和風レストラン なゝ瀬



ビューレストラン スカイライン



展望デッキ



フライトシミュレーター



ラーメン 味噌亭



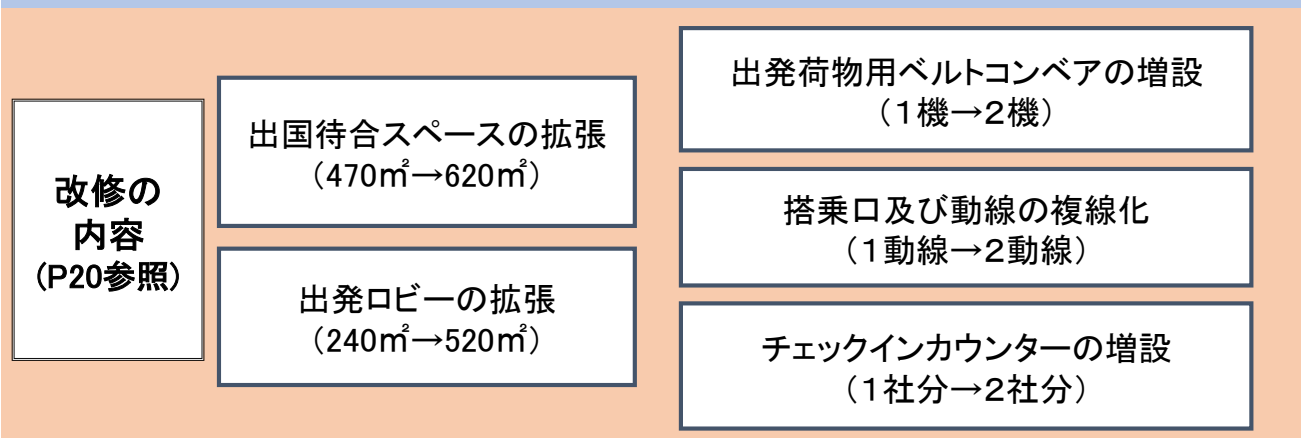
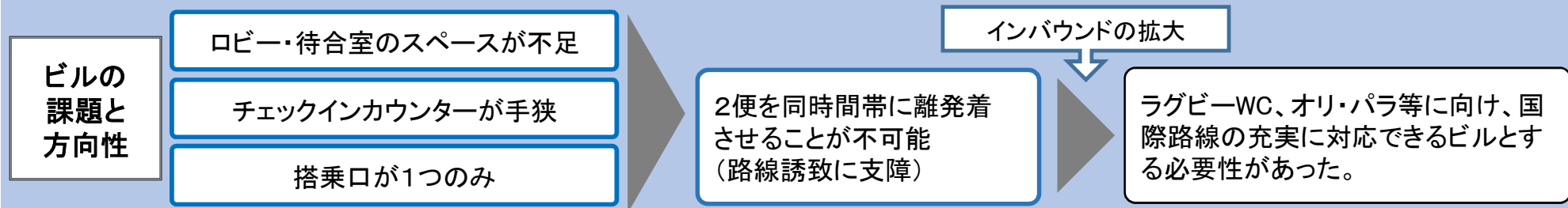
すし処 宙(そら)



※大分空港HPより作成

◇ 国際線ターミナルビルの増改築

- インバウンド拡大に伴い、国際線ビルの狭隘が課題となっていた。
- 国際線ターミナルビルを増改築し、令和元年6月1日に供用開始。



ソウル線利用時の出発ロビーの様子(改修前)



出発待合スペース(改修後)



出発ロビー(改修後)



国際線ターミナルビル全景(改修後)

◇ 国際線ターミナルビル内施設等

国際線ターミナル

免税店



※大分空港HPより作成

◇ ターミナルビル内施設等(一覽)

- 国内線ターミナルを中心に、売店・飲食店等のほか、足湯や展望デッキ等の各種施設が存在

国内線ターミナルビル

売店	空の駅「旅人」(たびと)、BLUE SKY、ANA FESTA、ぶんごの空(アンテナショップ)
飲食店	ビューレストラン スカイライン、和風レストラン なゝ瀬、すし処 宙(そら)、味噌亭(ラーメン)、sky cafe azul
コンビニ	セブン-イレブン
娯楽施設等	ウェルビー(リラクゼーション)、足湯、展望デッキ、フライトシュミレーター、キッズコーナー、ラウンジ、Sky Art Museum with OPAM大分県立美術館
その他	総合案内所(外貨両替、レンタルWi-Fiルーター受付等)、レセプションルーム、有料待合室、ビジネスコーナー、AED、コインロッカー、サイクリスト更衣室、更衣室、礼拝室、授乳室、救護室、喫煙室、公衆無線LAN、ATM(大分銀行、イオン銀行)、Edyチャージャー、携帯電話充電器、東京モノレール券売機、手ぶら観光宅配・一時預かりサービス



売店



足湯



免税店

国際線ターミナルビル

売店	免税店
その他	ウォーターサーバー、授乳室、AED

※大分空港HPより作成

◇ 大分空港における先端機器の導入状況

- 国際線にバイオカードを導入し、入国審査の際の所要時間を30～40%短縮。
- 国際線に保安対策高度化のためのボディスキャナーを導入。

先端機器の導入状況

バイオカード(平成30年5月～)

入国審査待ちの時間に個人識別情報(パスポート・顔写真・指紋)を事前取得



所要時間
30～40%短縮

ボディスキャナー(平成30年3月～)

非接触で人体表面の異物を自動検知
非金属の異物についても検出が可能



空港保安対策の
高度化

◇ 参考：他空港における先端技術導入事例

- **ストレスフリーな旅行環境の実現**を目指し、「**FAST TRAVEL(旅客手続きの自動化プログラム)**」が推進されている。**搭乗客利便・航空機の定時制**を損なわず向上できるよう、最先端技術の検証・導入が各空港で進められている。
- また、新しい生活様式に対応した旅客サービスを提供するため、多くの最先端技術が導入されている。

FAST TRAVELの推進

【搭乗手続きの自動化・顔認証化】

参考：国土交通省「FAST TRAVELの推進に係る取組」



【手荷物輸送等の円滑化】



新しい生活様式への対応

参考：日本空港ビルディングHP「News Release」

参考：成田国際空港(株)HP「AIR NARITA」



◇ 利便性向上に向けた取組

- 総合案内所では観光・交通アクセス・宿泊施設等の案内・斡旋だけでなく、外貨両替やレンタルWi-Fiの取扱い等、各種サービスを提供している。
- インターネット環境のサポート体制の整備や礼拝室等の設置を行っている。

総合案内所

外貨両替、JNTO認定外国人観光案内所カテゴリー2取得、手ぶら観光宅配・一時預かりサービス、レンタルWi-Fi、観光・交通アクセス・宿泊施設等についての案内・斡旋 他

公衆無線LAN

- ・OitaAirport-Wi-Fi
- ・おんせんおおいたWi-Fi
- ・DoSPOT-FREE



礼拝室

- ・礼拝用マットは常時2枚設置。
- ・総合案内所でクルアーンを1冊貸出し可能。

その他

- ・コインロッカー
- ・ウォーターサーバー
- ・SIMカード販売(コンビニ内) 等

更衣室

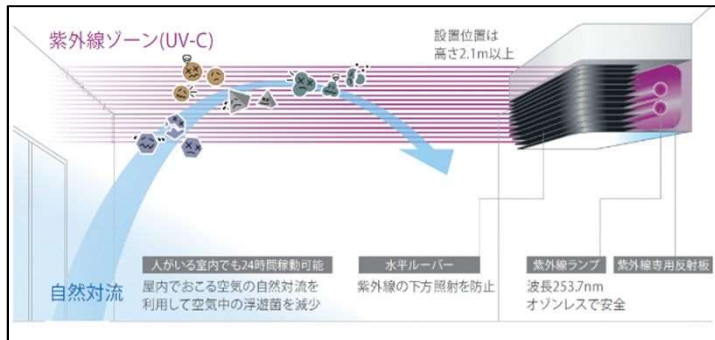
館内に1か所と、館外にはサイクリスト更衣室を設置。サイクリスト更衣室では、自転車の組立や簡単なメンテナンスも可能。



◇ 大分空港における新型コロナウイルス感染症対策

- 紫外線照射装置(エアロシールド)設置→搭乗待合室、到着口、レストラン等に74台
- 検温器設置→搭乗口、到着口等に11台
- 抗ウイルス・抗菌フィルム貼付→多くの人に触れる手すり、カート等に貼付
- 自動手指消毒噴霧器の設置→ビル内各所に90台
- 国際線チェックインカウンターにアクリル障壁の設置 等
- 上記を掲載した電子チラシ・動画を作成し、ホームページ等で県内外に情報発信している。

新型コロナウイルス対策整備状況



＜エアロシールド設置＞



＜検温器設置＞



＜カート等の抗ウイルス・抗菌化＞



情報発信
＜電子チラシ＞



情報発信
＜動画＞



◇ 国内空港におけるカーボンニュートラル取組について

➤ 国は、「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向け、空港においては、施設・車両からのCO₂排出削減の取組を進めるとともに、空港の特性を踏まえた再生可能エネルギーの活用を加速させる必要があるとした。



関西国際空港（空港場内・売電）

関西空港の2期島において2014年2月に地上エリア約96,700㎡、貨物上屋エリア約23,000㎡の約11,600kwの太陽光発電施設を設置。稼働時には「KIXメガソーラーは、アジアの空港における最大規模の大規模太陽光発電事業」としていた。現在は、SF関西メガソーラー株式会社所有・運営をおこなっている。発電した電力は固定価格買取制度（FIT）を利用して、全量を電気事業者に売電している。



長崎空港（空港場外・売電）

空港の隣接地に2016年3月に30MWの太陽光発電施設を設置。稼働時には「飛行場に隣接する太陽光発電所としてはアジア最大級」としていた。LPガス等を手掛けるチュープロと太陽光メーカーのソーラーフロンティアが共同で開発・運営を行い、発電事業者は両社が折半出資して設立したSPCである長崎ソーラーエナジーである。発電した電力は固定価格買取制度（FIT）を利用して、全量を九州電力に売電している。



東京国際空港（空港場内・自家）

国内航空貨物ターミナル地区において2020年10～12月に1,195kwhの自家消費型太陽光発電設備を空港施設株式会社が設置。羽田空港は日本各地を空路で結ぶ物流の一大拠点であり、24時間運用されていることから、昼夜を問わず様々な設備（大型冷蔵庫庫、自動仕分け装置等）が稼働をしており、貨物施設の屋根を活用して太陽光発電を行うことで、地区内にクリーンなエネルギーの導入を図ることとしている。



南紀白浜空港（空港のり面）

令和3年7月、南紀白浜空港を運営する南紀白浜エアポートは、民間企業と連携して取組を始めた。太陽光発電の自家消費のほか、周辺施設や地域への電力融通を目指す。空港に隣接する空港公園にビジネス施設を整備予定。現時点で、太陽光パネルが約1万4300枚あり、出力は約2.5メガワット。※南紀白浜エアポート および 日経BPホームページより



東京国際空港導入-放射冷却素材「ラディクール」を施工した搭乗橋エアコンの設置が難しい場所の室温を下げたり、エアコンの効きをよくして電気代を抑えることが、省エネにつながる。

※日本空港ビルディングホームページより



中部国際空港-貨物地区水素充填所

太陽光発電の電力の水分解によって、水素が製造され、貨物エリア等にある水素車両で使用している。 ※セントレアグループホームページより

ZEV

KIX ITAMI

EV、FCVの導入

KIX

燃料電池フォークリフトの導入

※国土交通省航空局「空港分野におけるCO₂削減に関する検討会 資料」より作成

◇ 災害時における大分空港の役割

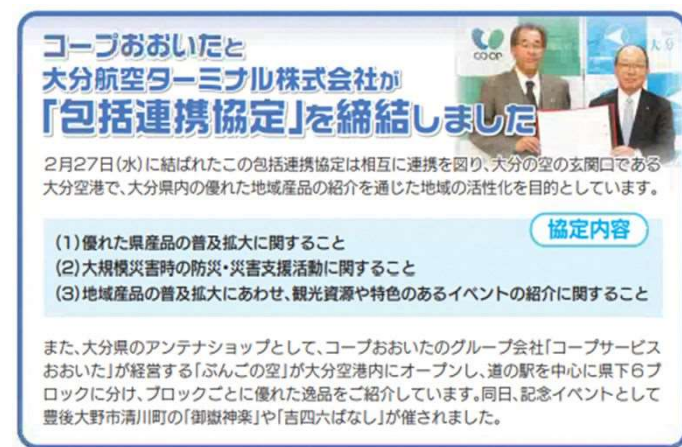
- 大分空港は、地震や水害の際には、搜索救難、災害派遣、人命救助等の重要な拠点となる。
- 大分県広域受援計画の中で、SCU(航空搬送拠点臨時医療施設)に選定されており、対応が困難な重症患者等を航空機で被災地外の医療機関等へ搬送するため、容体の安定化を図る救護所及び航空搬送拠点の一つになっている。

大分空港における災害対応への取組

- ◇ 「大分空港における地震に対する避難計画・早期復旧計画」を策定(平成30年3月)
- ◇ 「大分空港業務継続計画(A2-BCP)」を策定(令和2年3月)
 - ※空港業務継続計画(A2-BCP)・・・空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係機関の役割分担を明確化したもの。全ての空港利用者(滞留者)の安全・安心の確保、背後圏の支援、航空ネットワークの維持を目的として空港ごとに策定されており、関係機関が一体となって行動することにより、空港としての事業継続を目指す。
- ◇ 大分航空ターミナル株式会社が「生活協同組合コープおおいた」と包括連携協定を締結(平成31年2月)



＜出典＞大分航空ターミナル株式会社Webサイト



＜出典＞コープおおいたWebサイト

2. 大分空港の現状

- (1) 航空ネットワークの状況等
- (2) 施設の状況
- (3) 二次交通の状況
- (4) 大分県の施策の展開状況

◇ 大分空港 二次交通①

〈大分空港の交通情報〉

- 大分空港は県北東部の国東半島の東端に位置し、県内の主要な都市とは一般道、自動車専用道路で結ばれている。一方、最寄りの鉄道駅は空港から約20km離れたJR日豊本線杵築駅であることから、県内各地域との主要な交通手段は**空港バス、自家用車、レンタカー**である。
- 県では、現在、早ければ令和5年度中をめどに**ホーバークラフトの導入**に向けた取組を進めている。

主な空港アクセスの概要

※注 大分駅～大分空港への交通手段の比較

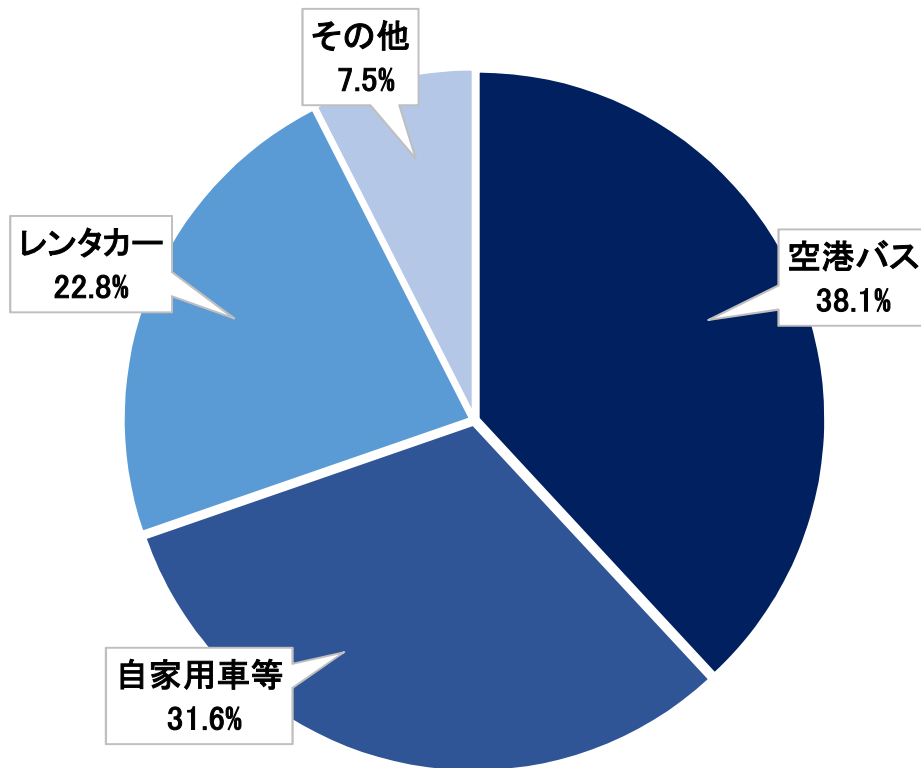
路線	概要	所要時間 料金 ※注	備考
空港バス	<ul style="list-style-type: none"> 国内線ターミナル1階到着ロビーに空港バス案内所が設置 大分駅前方面、別府駅前方面、湯布院方面、佐伯・臼杵方面、中津・宇佐・豊後高田方面の5方面に空港バスが運行 	55～65分 ¥1,550	
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 国内線ターミナル1階南側出入口前に、タクシー乗り場が設置 杵築国東合同タクシー、大分第一交通、みなとタクシー、エアポートシティタクシーの4社が乗り入れ平成29年12月、大分空港と湯布院・大分・別府を結ぶ「定額タクシー(※)」がスタート ※別途、公共的割引(身体障がい者割引等)の運賃設定あり。深夜割増は22時から5時まで。 	60分 ¥18,060	「定額タクシー」の料金表を参照
レンタカー	<ul style="list-style-type: none"> 国内線ターミナル1階到着ロビーにレンタカーカウンターが設置 カウンター設置のレンタカー会社はオリックスレンタカー、くにさきレンタカー、スカイレンタカー、タイムズカー、トヨタレンタリース、日産レンタカー、ニッポンレンタカー、バジェットレンタカーの8社 	60分 ¥4,000～ 6,000程度	大分空港近隣のレンタカーで半日乗用車をレンタルした場合を前提
自家用車等	<ul style="list-style-type: none"> 日出IC～国道213号線間(19.9km)を結ぶ大分空港道路が2010年に無料化 主な県内都市からの所要時間は、大分市 約55分、別府市 約40分、湯布院 約55分 	60分 ¥1,660	高速道路を利用して空港に向かい空港駐車場に駐車する前提 (料金内訳)高速代 ¥1,160、駐車場代¥500
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 最寄り駅はJR日豊本線杵築駅(空港より約20km) 大分空港からJR杵築駅まで車で30分、路線バスで40分 	65分 ¥2,200	大分→(鉄道)→杵築→(路線バス)→大分空港の経路を前提(鉄道は特急・自由席前提) (杵築駅での乗継時間は考慮しない)

◇ 大分空港 二次交通②

<交通手段>

- 大分空港への交通手段(アクセス)/大分空港からの交通手段(イグレス)
アクセス、イグレスともに「**空港バス**」「**自家用車等**」「**レンタカー**」の順に割合が高く、これらで**全体の約9割**を占めている。

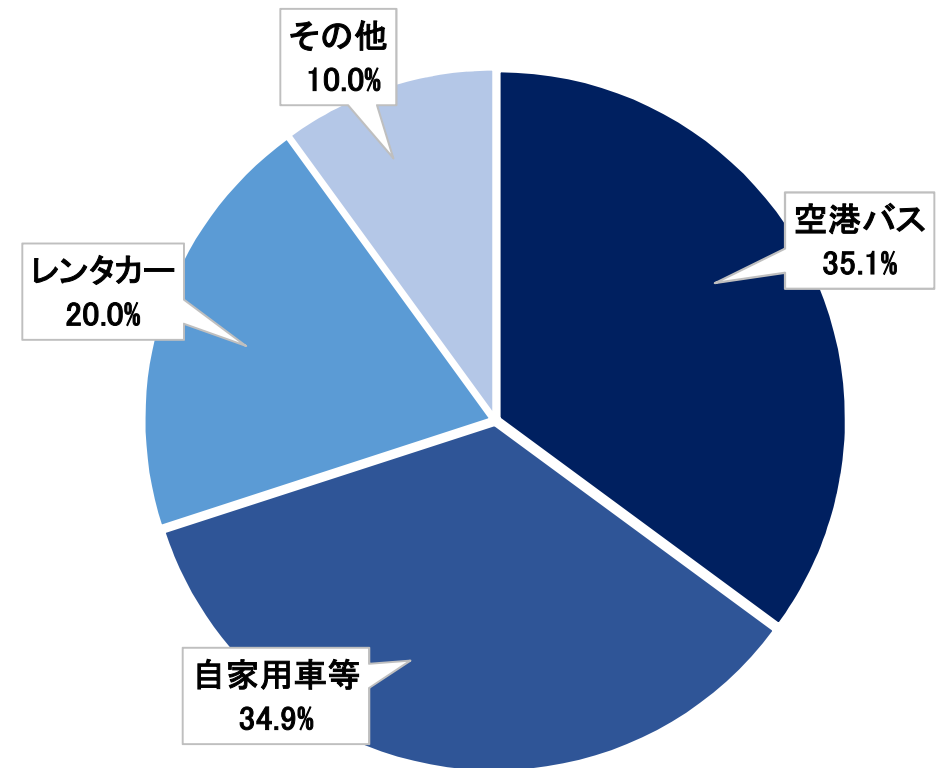
大分空港への交通手段(アクセス)構成比



※その他内訳

貸切バス・観光バス3.0%、タクシー・ハイヤー2.0%
路線バス1.0%、国際線(乗り換え)0.1%、その他1.4%

大分空港からの交通手段(イグレス)構成比



※その他内訳

貸切バス・観光バス3.4%、タクシー・ハイヤー2.7%
路線バス1.9%、国際線(乗り換え)0.4%、その他1.6%

◇ 大分空港 二次交通③

〈空港バスの運行概要〉

- 空港バスは下表のとおり、①大分駅前方面、②別府駅前方面、③湯布院方面、④佐伯・臼杵方面、⑤中津・宇佐・豊後高田方面の**5方面に運行**している。
- ①大分駅前方面、②別府駅前方面の便数が最も多く、一日あたり**大分方面は往復80便**(別府経由含む)、**別府方面は往復64便**(大分駅行き含む)運行している。
- (一社)大分県バス協会では、大分市・別府市・佐伯市の路線バスおよび空港バスの接近情報や経路検索ができる**バスロケーションシステム「バスどこ大分」**を平成31年3月に運用開始した。訪日観光客による利用者を見据えて、日・英・韓・中(繁・簡)の**5言語に対応**している。
- 大分空港利用促進期成会では、バスロケーションシステム「BusGo!」を令和2年4月からノースライナーに導入している。

空港バス概要

名称	方面	路線	運行会社	片道運賃	所要時間 (起点～終点)	便数/日 ※	交通系IC カード	リアルタイム 情報提供 システム
空港特急バス (エアライナー)	①	空港～大分駅前 (高速経由)	大分交通	1,550円	55分	34便	○	バスどこ大分
	①②	空港～大分駅前 (別府北浜経由)			69分	46便	○	バスどこ大分
	②	空港～別府駅前		1,500円	51分	18便	○	バスどこ大分
湯布院高速リムジンバス	③	空港～由布院駅前 バスセンター	大分交通 亀の井バス	1,550円	55分	12便	○	バスどこ大分
佐臼(サウス)ライナー	④	空港～ 臼杵IC～ 佐伯駅前	大分交通 大分バス	2,950円	127分	12便	○	バスどこ大分
ノースライナー	⑤	空港～ 宇佐駅前～ 中津駅前	大交北部バス	1,550円	120分	8便	×	BusGO!

〈参考〉大分空港HP系統図より作成
大分航空ターミナル(株)時刻表より作成(※2019年3月分)

◇ 大分空港 二次交通④

<タクシー利用の概要>

- 国内線ターミナル1階南側出入口前に、タクシー乗り場が設置されている。
- 大分空港では主に、杵築国東合同タクシー、大分第一交通、みなとタクシー、エアポートシティタクシーの**4社が乗り入れ**をおこなっている。
- 平成29年12月、大分空港と湯布院・大分・別府を結ぶ「**定額タクシー(※)**」が**スタート**。駅や空港のタクシー乗り場に停車しているタクシー運転手に「定額タクシー利用」の旨を伝えるだけで利用可能。
 ※別途、公共的割引(身体障がい者割引等)の運賃設定あり。深夜割増は22時から5時まで。

「定額タクシー」スタートのお知らせ

「定額タクシー」料金表(令和2年2月～)

設定コース	高速利用(別途)	所要時間	車種区分	定額運賃
大分空港～大分駅	有 ¥1,160	60分	普通車	¥16,900
	無	65分	普通車	¥13,400
大分空港～由布院駅	有 ¥1,020	52分	普通車	¥15,100
別府駅～由布院駅	無	36分	普通車	¥6,700
大分駅～由布院駅	有 ¥1,020	45分	普通車	¥12,600
	無	59分	普通車	¥11,100

<出典>(一社)大分県タクシー協会HP

◇ 大分空港 二次交通⑤

<レンタカー利用の概要>

- 国内線ターミナル1階到着ロビーに**レンタカーカウンター(8社)**が設置されている。
- カウンター設置のレンタカー会社はオリックスレンタカー、くにさきレンタカー、スカイレンタカー、タイムズカー、トヨタレンタリース、日産レンタカー、ニッポンレンタカー、バジェットレンタカーの8社であり、これらの実店舗は空港周辺に設置されている。

レンタカー カウンター・店舗の配置



左図	営業時間	事前決済	クイック チェックイン	送迎	空港からの 距離
①	8:00~20:00	○	○	○	400 m
②	8:00~21:00	○	○	○	180 m
③	8:00~18:00	○	○	○	200 m
④	9:00~19:00	○	○	○	200 m
⑤	8:00~19:00	○	○	○	220 m
⑥	8:00~20:00	○	○	○	210 m
⑦	9:00~19:00	○	○	○	600 m
⑧	7:00~20:30	○	-	○	950 m

◇ 大分空港 駐車場状況

< 空港駐車場、周辺駐車場の概要 >

- 空港駐車場として**第1駐車場(770台)**、**第2駐車場(213台)**が設置されている。第2駐車場は一般、月極利用の併用駐車場となっており、約130台(R1年度)が月極駐車場として利用されている。
※令和4年度以降に駐車場改良工事を予定。
- 令和元年7月から大分空港駐車場HP および 大分空港HPにおいて満空情報の配信を開始している。
- 周辺には**5カ所**、**約600台分の民間駐車場**が設置されている。



< 出典 > (一財) 空港振興・環境整備支援機構 Web サイト

2. 大分空港の現状

- (1) 航空ネットワークの状況等
- (2) 施設の状況
- (3) 二次交通の状況
- (4) 大分県の施策の展開状況

◇ 大分空港 海上アクセス導入の取組について

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)
- 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(赤字補てんなし)
- ◆ 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

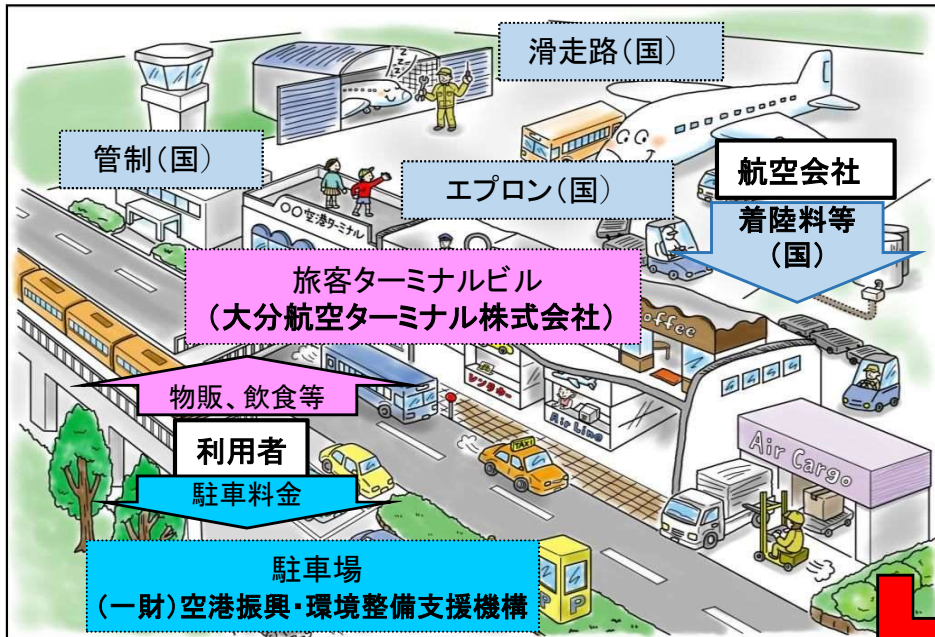
- 初期投資 約49.9億円
ターミナル施設・艇庫・港湾施設等の整備費用
- ランニングコスト 約95.4億円
運航事業、ターミナル施設・艇庫・港湾施設等の管理運営費用
- 大分空港への利用転換 約57.6億円
県外空港から大分空港への利用転換による県内消費額の増
- 観光客数の増加 約411.3億円
県外空港から大分空港への利用転換による県内消費額の増

約614.2億円

◇ 大分空港コンセッション導入の検討について

- 大分県では、**国の調査事業を活用**して、大分空港における**コンセッションの導入可能性調査**を行っている。
- 空港コンセッションとは、航空系事業(滑走路等)と非航空系事業(旅客ターミナル等)を民間事業者が一体的に経営することにより効率的な運営を行い、航空ネットワークの充実・強化や地域の活性化を図るもの。

< 現況 > 各施設の運営主体がバラバラ



【課題】

各施設の運営主体がバラバラで一体的・戦略的な空港経営が不可

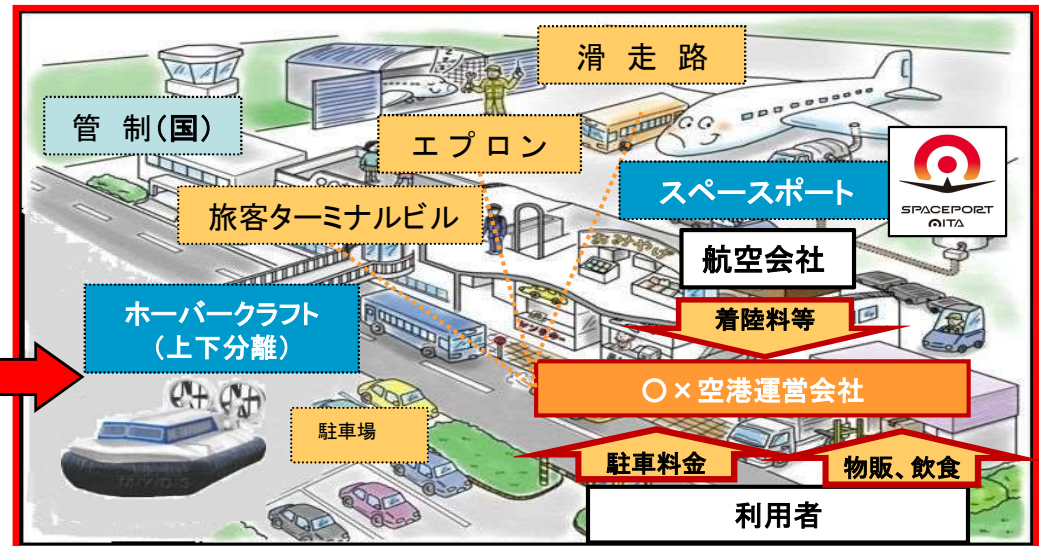
【大分空港の場合】

対象施設	現在の運営者
管制	国
滑走路等	国
空港ターミナルビル	大分航空ターミナル株式会社
駐車場	(一財)空港振興・環境整備支援機構

< コンセッション後 > 民間による一体的な運営

【効果】

- ① **民間の資金とノウハウ**を活用した民間事業者による**一体的、戦略的な空港経営**
- ② **航空ネットワークの拡大、駐車場の拡張、二次交通の充実、ターミナルビルの拡張**などの空港活性化に向けた取組や**利用者のニーズに対応**することが可能



管制以外について
民間へ委託



民間委託後の運営者
国
民間事業者

◇ 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

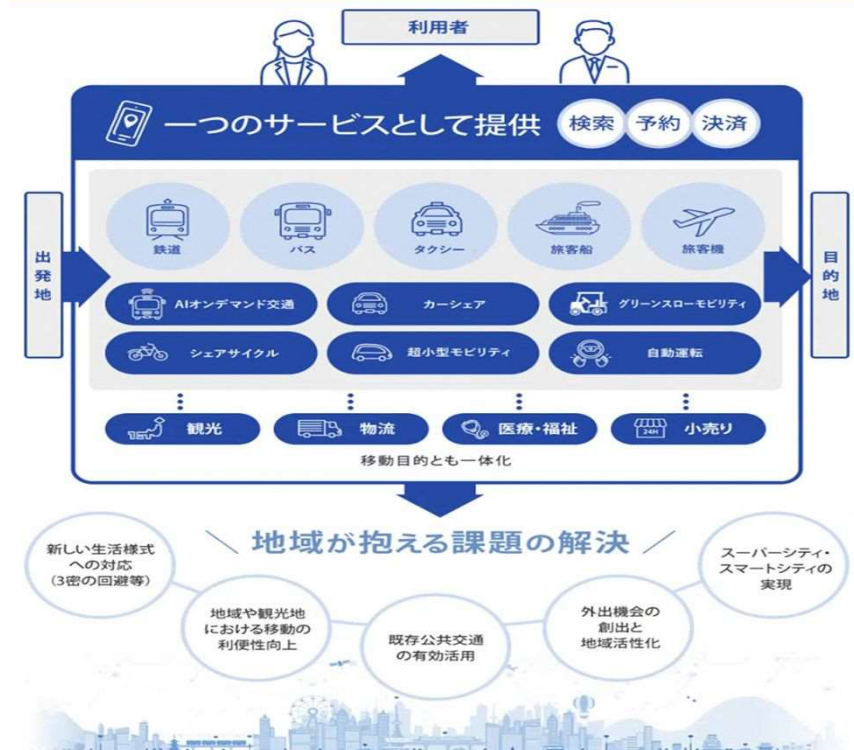
- 大分空港は、水平型宇宙港、ホーバークラフトの導入など、「ドリームポートおおいた」として生まれ変わろうとしている。
- 更なる活性化のためには、現在、大分空港からの二次交通である空港アクセスバス、タクシー、レンタカーや今後導入予定のホーバークラフト等、これらの移動手段の利便性向上に向けた取組みが重要。

『大分空港を起点としたMaaS検討部会』を設置

- MaaSを活用した大分空港からの二次交通の利便性向上に係る検討及び実証実験に関する意見聴取、調整、連携などを目的とする。

MaaS(マース: Mobility as a Service)とは

- スマートフォンやPC 等で利用可能なアプリケーション等により、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービス
- 目的地の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ことが期待される



◇ スペースポートの取組について

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。

◇ 大分空港の利用促進(大分空港利用促進期成会と協働)

国内線

● 航空会社等と連携した情報発信・誘客促進

◆ 航空会社連携

大分空港に就航している航空会社と連携し、各社の媒体や知見を生かした情報発信、旅行商品造成等による誘客促進を実施

◆ 近隣空港連携

松山空港、熊本空港、宮崎空港等と連携し、広域周遊ルートの構築、旅行商品を造成 等

< 航空会社連携 >



< 近隣空港連携 >



< 当日の発表の様子 >

国際線

● 既存路線の安定化

◆ 安定運航支援

着陸料や空港施設使用料等の運航費用軽減支援

◆ 利用促進(就航航空会社と連携)

○インバウンド対策

- ・テレビ、SNS、サイネージ等を活用した大分県の観光地や路線の発信
- ・大分県を巡る旅行商品の造成及び販売 等

○アウトバウンド対策

- ・テレビ、ビジョン、チラシ等を活用した就航地(ソウル等)の観光地や路線の発信
- ・就航地を巡る旅行商品の造成及び販売 等

● 新規路線の誘致

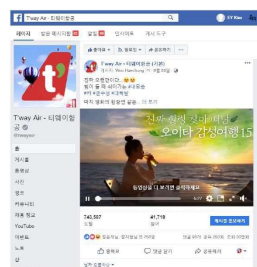
◆ エアポートセールス

国際戦略のターゲット国等の航空会社や旅行会社等に対し、誘致活動を実施

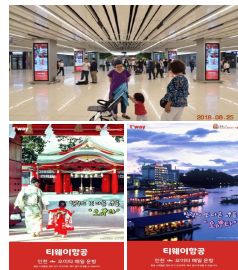
◆ チャーター便の運航支援

運航費支援や該当便の発信、出迎え等の実施 等

< SNS >



< サイネージ >



< テレビ >



< チラシ >



< 近年の国際チャーター便運航実績(韓国路線以外) >

時期	就航地	航空会社
H28.9~ 29.10	台中	マンダリン航空
H29.11	シンガポール	シンガポール航空
H30.7	台北	ソラシドエア
R1.9	台北	中華航空

◇ 大分空港のアクセス改善

大分空港利用促進期成会と協働

● 佐臼ライナーの運行

- (1) 運行形態 平成21年10月1日から運行開始
1日6往復(羽田線の大分始発便・大分終着便接続)
- (2) 運行系統 佐伯駅～大手前～佐伯コスモタウン前～<佐伯IC経由>～
臼杵インター(マルミヤストア奥)～<宮河内IC経由>～
ジャパンセミコンダクター入口・パークプレイス～
<米良IC経由>～大分空港
- (3) 所要時間 125分程度(片道:118.9km)
- (4) 運賃 佐伯市内～空港:2,950円(往復5,000円)
臼杵市内～空港:2,400円(往復4,200円)
大分市内(パークプレイス・ジャパンセミコンダクター入口)
～空港:2,100円(往復3,800円)
- (5) 運行会社 大分交通(株)と大分バス(株)の共同運行

● ノースライナーの運行

- (1) 運行形態 1日4往復、途中下車可
 - (2) 運行コース 大貞車庫～中津駅～宇佐八幡～
豊後高田～大分空港 *バス停23ヶ所 詳細以下
 - (3) 所要時間 120分(片道:80.2km)
 - (4) 運賃 中津駅まで(片道1,550円/往復2,600円)
 - (5) 運行会社 大交北部バス(株)
- ①大貞車庫前 ②中津駅前 ③中津市民病院入口 ④TOTO前 ⑤犬丸工業団地前
⑥飛永 ⑦笠松 ⑧勤労青少年ホーム前⑨法鏡寺 ⑩宇佐市役所前
⑪はちまんの郷 ⑫宇佐八幡 ⑬宇佐駅 ⑭豊後高田 ⑮豊後高田市役所前
⑯美和工業団地入口 ⑰北部中核工業団地 ⑱佐野 ⑲ふさ ⑳田染中村
㉑大田支所前 ㉒安岐町役場 ㉓大分空港

空港道路の4車線化

◆令和元年7月26日に4車線区間の延伸が完了



3. 大分県の現状

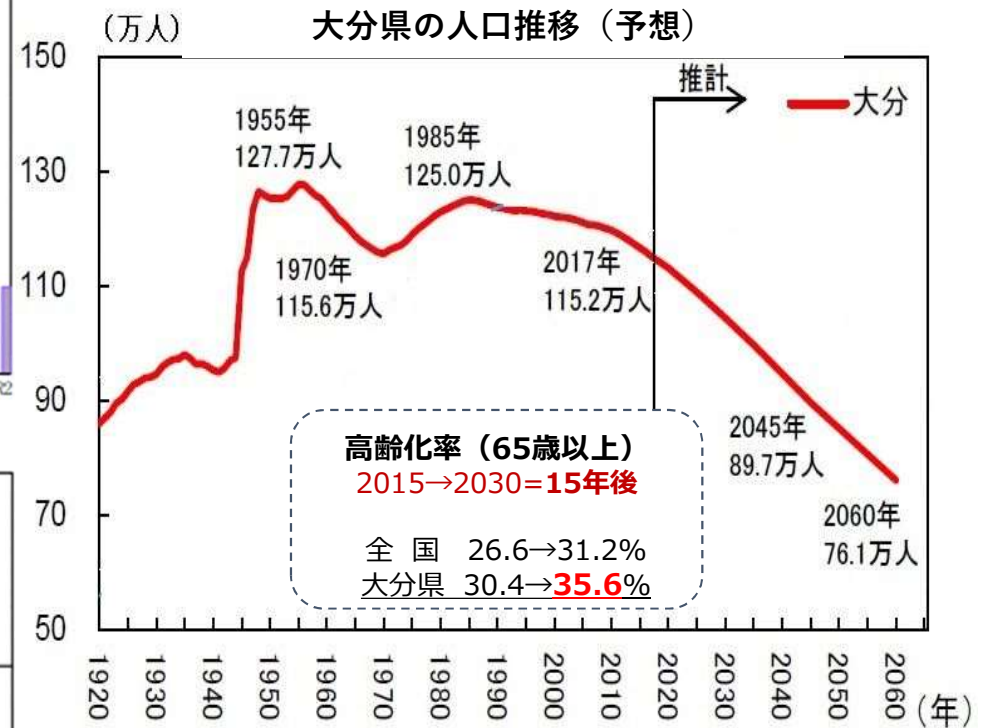
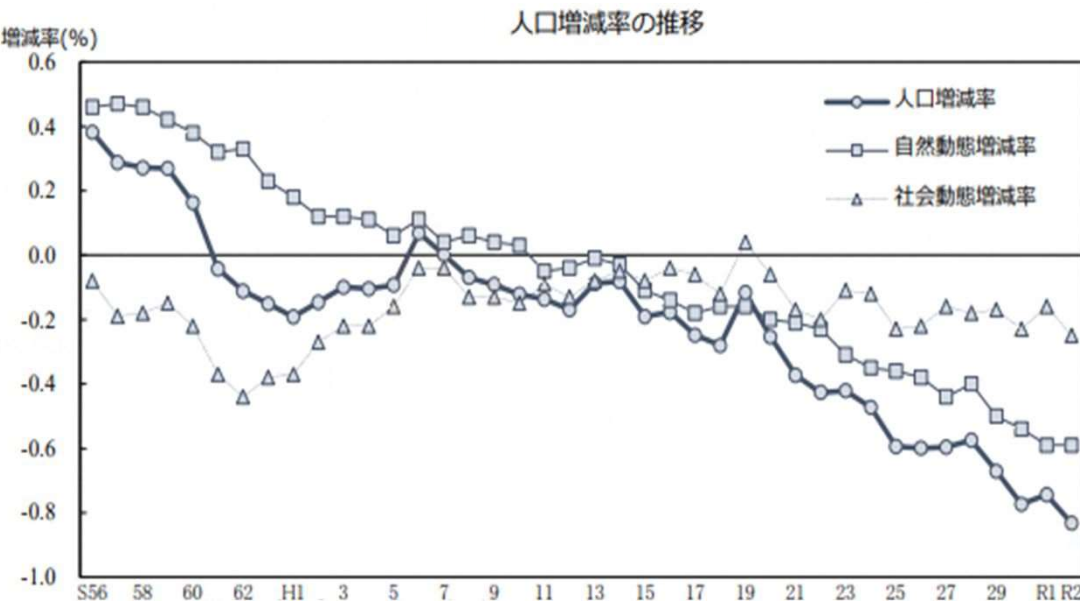
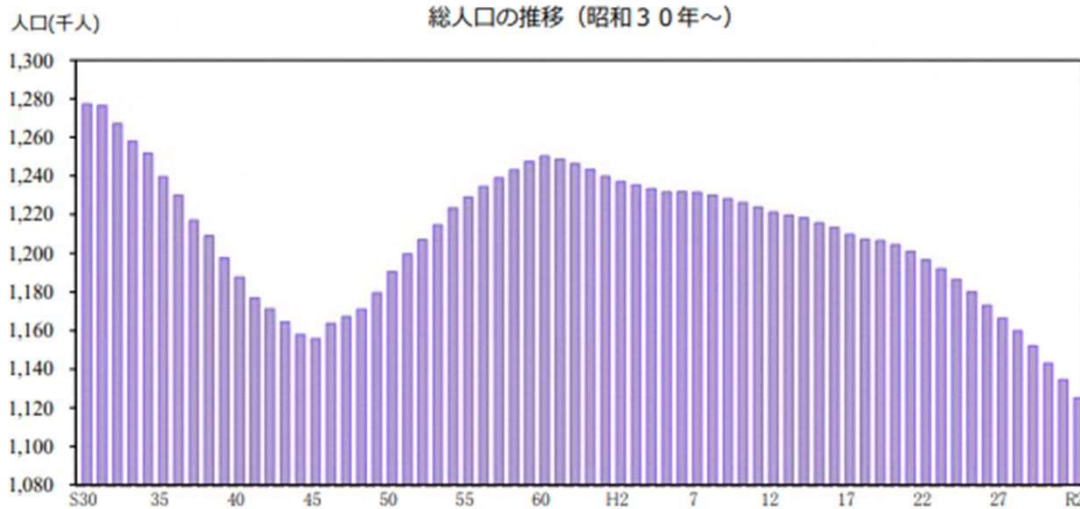
(1) 人口及び産業の状況

(2) 観光の状況

(3) 大分県の戦略

◇ 大分県の現状～人口～

- 大分県の人口は、近年減少傾向で推移している。
- 今後も人口減少が進展するとともに、少子高齢化が進行している。
- 急速な少子高齢化と人口減少の進行は、経済活動や社会生活などに大きな影響を及ぼすことから、**地方創生が大きな課題**となっている。



【出典】日本銀行大分支店 特別調査レポート
「大分県の人口減少の緩和に向けて」(2018.11.28)を引用し編集
【出典】国立社会保障・人口研究所 「日本の地域別将来推計人口」

<出典>大分県の人口推計報告 令和2年度版

◇ 大分県の現状～産業集積～

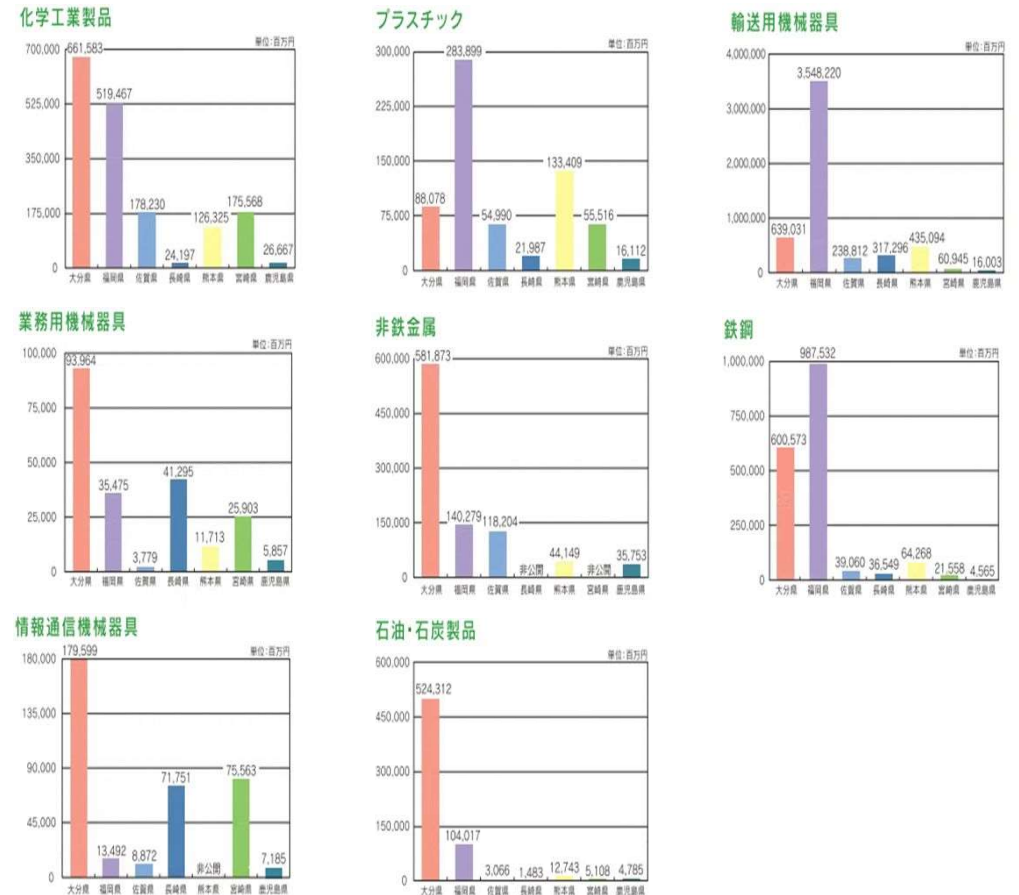
産業集積

- 大分県には、鉄鋼、石油、化学、半導体、電気、自動車、精密機器など幅広い分野の産業がバランスよく集積し、**製造品出荷額等は福岡県に次いで九州2位**である。
- **化学工業製品、業務用機械器具、情報通信機械器具、非鉄金属、石油・石炭製品**において九州内で1位である。

大分県内の企業立地地図



令和元年業種別製造品出荷額等(九州各県)



<出典>2021大分県企業立地ガイド

3. 大分県の現状

(1) 人口及び産業の状況

(2) 観光の状況

(3) 大分県の戦略

◇ 大分県の現状～観光①～

- 大分県は、全産業に占める宿泊業の事業所数・従業者数の割合がいずれも全国5位と高いほか、人口当たり延べ宿泊者数も全国7位と上位に位置しているなど、「**全国有数の観光県**」と言える。

(図表1) 事業所数・従業者数に占める宿泊業の割合 (平成28年)

順位	事業所数に占める 宿泊業の割合 (%)		従業者数に占める 宿泊業の割合 (%)	
	1	長野県	3.58	山梨県
2	山梨県	2.93	長野県	3.21
3	福井県	1.84	沖縄県	2.81
4	福島県	1.71	鳥取県	2.22
5	大分県	1.65	大分県	2.18
6	沖縄県	1.62	岩手県	2.07
7	新潟県	1.52	福島県	2.05
8	静岡県	1.44	山形県	2.01
9	鹿児島県	1.44	長崎県	1.93
10	山形県	1.42	島根県	1.92

(図表2) 人口千人当たり延べ宿泊者数(令和元年)

順位	人口千人当たり 延べ宿泊者数(人泊)		人口千人当たり外国人 延べ宿泊者数(人泊)	
	1	沖縄県	22,619	沖縄県
2	京都府	11,905	京都府	4,655
3	山梨県	11,187	山梨県	2,534
4	長野県	8,810	東京都	2,108
5	石川県	8,085	大阪府	2,035
6	北海道	7,044	北海道	1,677
7	大分県	6,963	大分県	1,063
8	福島県	6,857	石川県	865
9	静岡県	6,430	岐阜県	836
10	和歌山県	5,756	福岡県	835

※日本銀行大分支店「大分県における観光業復活に向けた取り組み」(2020年10月23日)

◇ 大分県の現状～観光②～

- 大分県において、**観光関連産業の経済波及効果は高い**。このため、観光関連産業の振興は当県にとって重要である。
- 産業連関分析によれば、観光客の消費による県内需要額に対する波及倍率は1.48倍。また、宿泊業や運輸・郵便、飲食サービスといった観光に関連する産業の影響力係数(※)は他の産業と比較しても高く、域内への経済波及効果が高い。

(※) 当該産業に対する需要が全産業に与える影響の度合いを示す係数

(図表3) 大分県の観光客の消費による経済波及効果

(百万円)

	生産誘発額	うち粗付加価値誘発額
総合効果	320,435	165,461
直接効果(県内需要額)	215,822	110,239
第1次間接波及効果	72,717	36,134
第2次間接波及効果	31,896	19,089
県内需要額に対する波及倍率	1.48倍	-

<総合効果の内訳>

(百万円)

	生産誘発額	うち粗付加価値誘発額
宿泊業	82,215	39,273
運輸・郵便	47,878	21,208
商業	35,205	23,647
飲食サービス	34,634	14,915
その他の対個人サービス	16,594	11,241

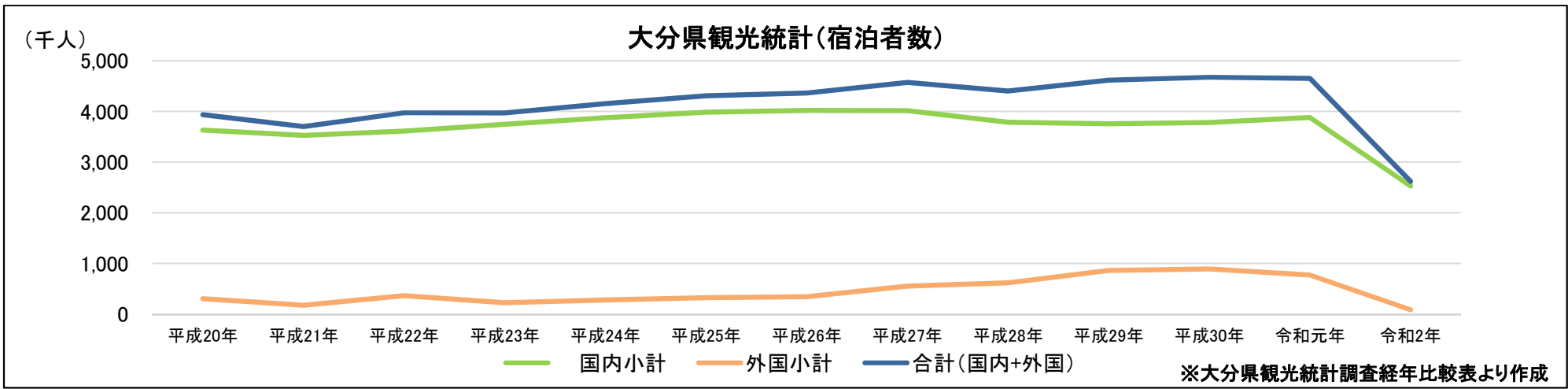
(図表4) 大分県の産業別の影響力係数(41部門、除く分類不明)

順位	業種	影響力係数	順位	業種	影響力係数
1	鉄鋼	1.41	21	漁業	0.97
2	輸送機械	1.19	22	一般機械	0.97
3	金属製品	1.17	23	電子部品	0.96
4	化学製品	1.11	24	その他の非営利団体サービス	0.96
5	鉱業	1.10	25	電気機械	0.95
6	水道	1.08	26	その他の対個人サービス	0.94
7	事務用品	1.07	27	印刷・製版・製本	0.94
8	宿泊業	1.05	28	商業	0.94
9	運輸・郵便	1.05	29	娯楽サービス	0.93
10	パルプ・紙・木製品	1.05	30	金融・保険	0.93
11	農業	1.04	31	公務	0.93
12	電力・ガス・熱供給	1.04	32	繊維製品	0.92
13	その他の製造工業製品	1.03	33	情報・通信機器	0.92
14	飲料料品	1.03	34	物品賃貸サービス	0.91
15	飲食サービス	1.02	35	その他の対事業所サービス	0.91
16	情報通信	1.00	36	廃棄物処理	0.91
17	窯業・土石製品	0.99	37	不動産	0.89
18	林業	0.98	38	教育・研究	0.87
19	建設	0.98	39	非鉄金属	0.87
20	医療・福祉	0.97	40	石油・石炭製品	0.82

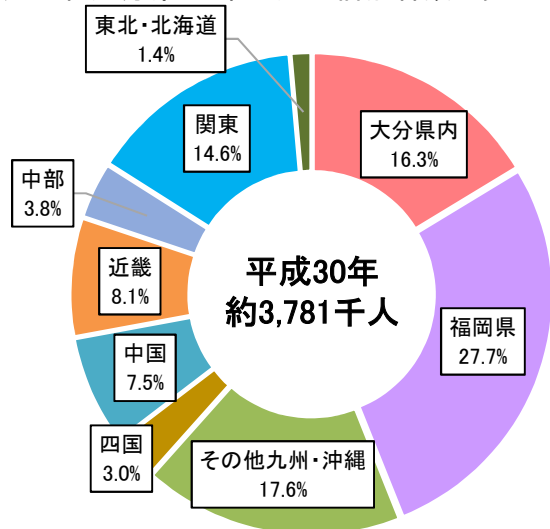
※日本銀行大分支店「大分県における観光業復活に向けた取り組み」(2020年10月23日)

◇ 大分県の現状～観光③～

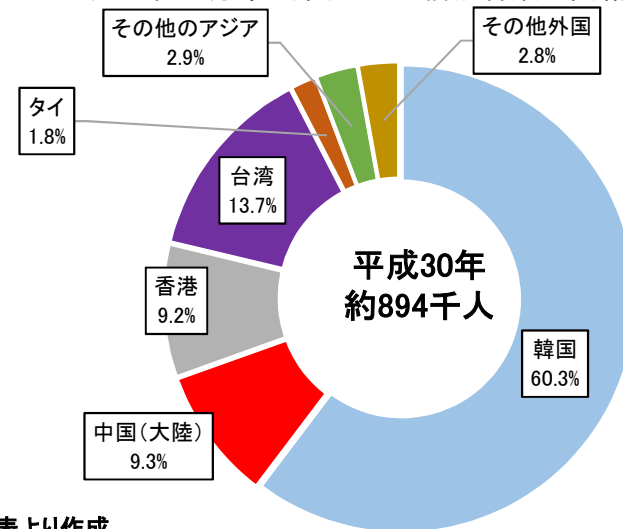
- 大分県に宿泊する観光客は、近年堅調に推移していたが、令和元年以降は新型コロナウイルス感染症等により減少している。
- 国内では、福岡を始めとした九州各県からの観光客が約6割で、次に関東からの観光客の割合が高い。
- 海外からは韓国、台湾、中国(大陸)を始めとした、東アジア圏の観光客の割合が高い。



<平成30年 大分県 日本人延べ宿泊客数の発地地域構成比>



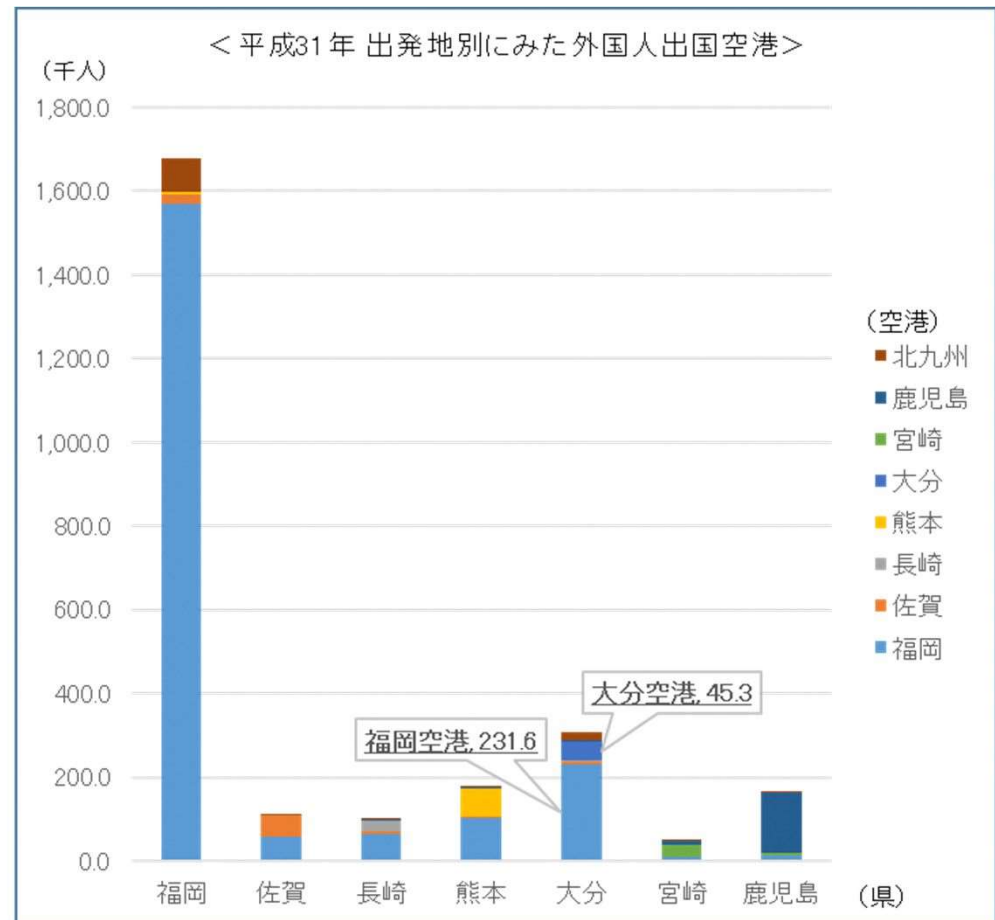
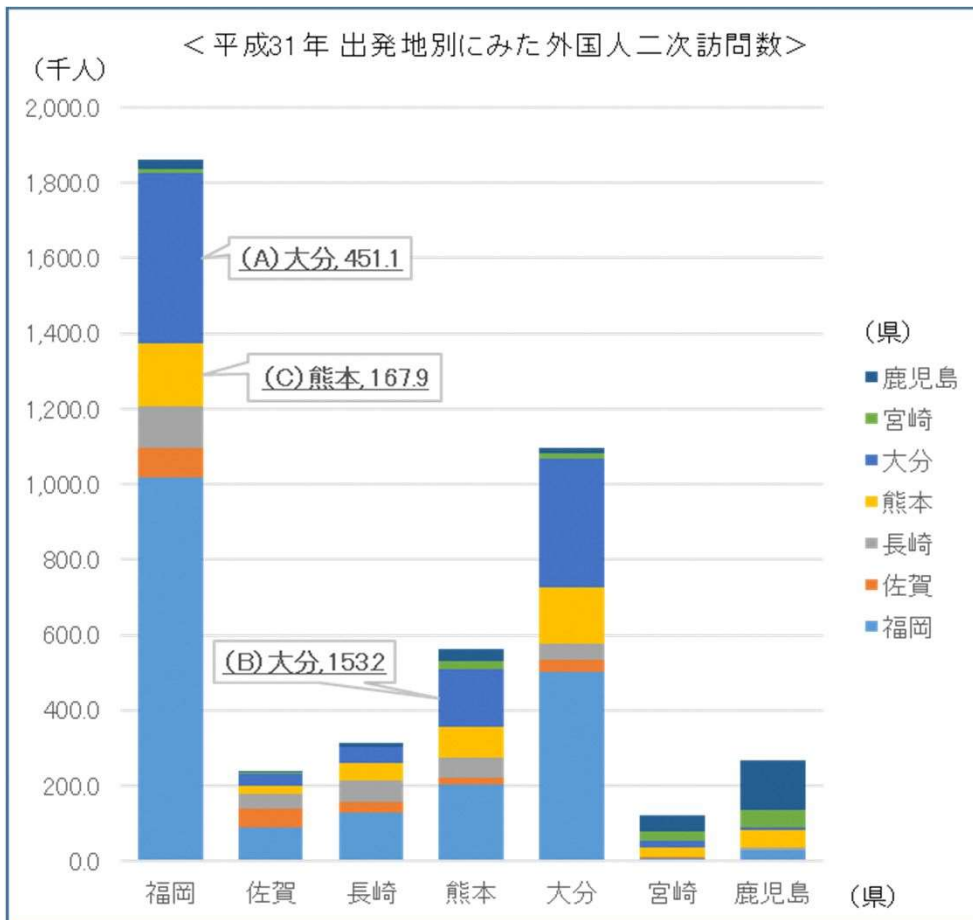
<平成30年 大分県 外国人延べ宿泊客数の国籍構成比>



※大分県観光統計調査経年比較表より作成

◇ 大分県の現状～観光④～

- 訪日外国人が他県を經由してから大分県を訪れる二次訪問者の状況を見る(下表左)と、福岡県-大分県間の流動(A)が45.1万人あり、福岡県とセットで大分県を訪れる外国人が多いことが分かる。
- また熊本県-大分県(B)、福岡県-熊本県(C)の両県間の流動も多いことから、福岡県-大分県-熊本県での広域周遊需要が成立していることが読み取れる。
- 一方で、大分県を最終目的地とする訪日外国人の内、大分空港から出国するのは4.5万人程度と福岡空港(23.2万人)の5分の1以下であることも分かる。



3. 大分県の現状

(1) 人口及び産業の状況

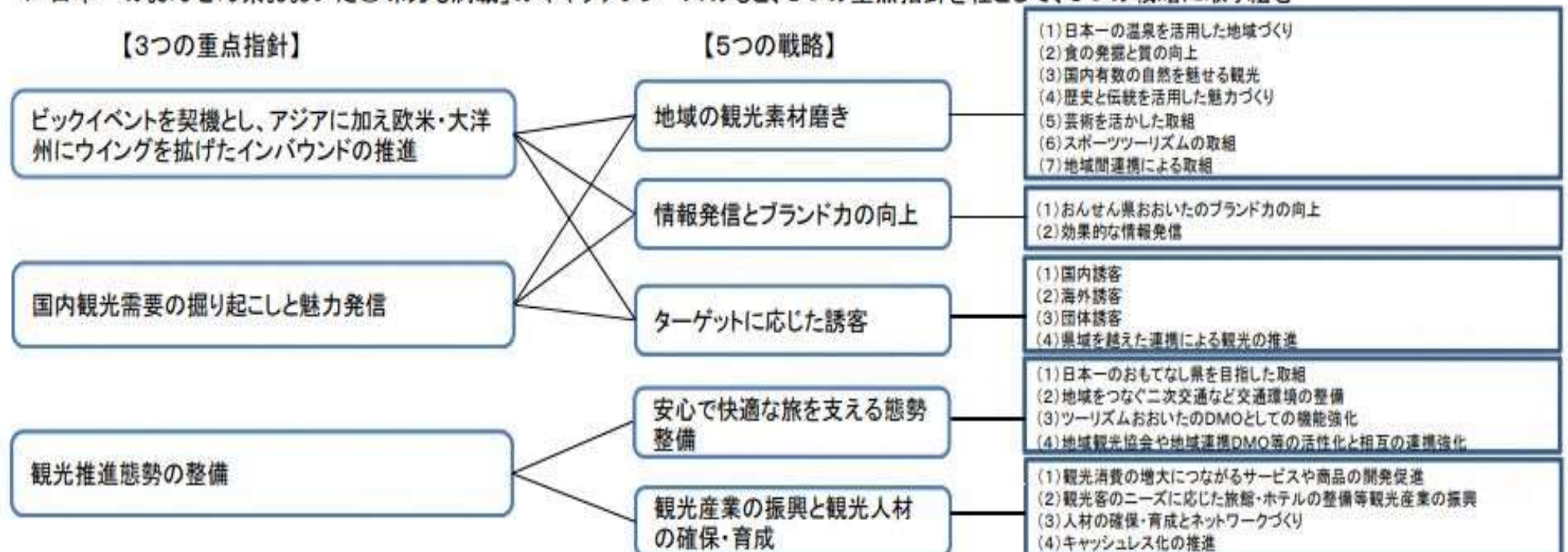
(2) 観光の状況

(3) 大分県の戦略

◇ 大分県の戦略～日本一のおんせん県おおいたツーリズム戦略～

- 大分県の長期総合計画「安心・活力・発展プラン 2015～2020改訂版～」では、地域が輝くツーリズムの推進と観光産業の振興に取り組むこととしており、「日本一のおんせん県おおいたツーリズム戦略(2019～2021)」は、長期総合計画のアクションプランとなるものである。
- 当該戦略は、大分県最大の強みである源泉数、湧出量ともに日本一の温泉と多彩な食の魅力を全面に押しだし、『日本一のおんせん県おおいた 味力も満載』のキーワードの下、地域の観光素材磨き、情報発信とブランド力の向上、ターゲットに応じた誘客、安心して快適な旅を支える態勢整備、観光産業の振興と観光人材の確保・育成の5つを柱とする方向性を示し、県内観光関係者のみならず県民共通の目標として、具体的取組を進めるものである。
- 現在は次期戦略を策定中。

◆「日本一のおんせん県おおいた 味力も満載」のキャッチフレーズのもと、3つの重点指針を柱として、5つの戦略に取り組む



◇ 大分県の戦略～九州の東の玄関口としての拠点化戦略～

- 大分県の長期総合計画「安心・活力・発展プラン 2015～2020改訂版～」では、「まち・ひと・しごと」を支える交通ネットワークの充実を推進することとしており、「九州東の玄関口としての拠点化戦略」は、長期総合計画の施策を実現するための具体的な戦略となるものである。
- 大分空港については、人の流れの拠点として、航空路線の充実・強化を進めていくこととしている。

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)の概要

九州の東の玄関口としての人の流れ・物の流れの拠点化

九州は、アジアの成長や活力を取り込むアジアのゲートウェイとして、我が国の人の流れ・物の流れにおける役割が益々増大している

本県が九州の東の玄関口として人・物の流れの拠点となることで、九州さらには我が国の経済成長・アジアとの交流促進に大きく貢献

#本県は人・物の流れの結節点:九州の中・長距離フェリーの8割が発着/H28.4東九州自動車道(北九州市ー宮崎市)全線開通

#環境変化:別府ー大阪航路フェリーが大型化の見込み/大在地区の定期RORO船航路が週9便まで急増/モダリティの進展(トラック運転手の不足)

【将来像】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ることで、経済活性化・雇用創出を促進し、地方創生を加速

[人]交通・観光・物販飲食業の活性化→雇用創出 [物]国内物流の幹線経路→〈直接〉物流業の立地・雇用創出→〈間接〉農林水産業・製造業の競争力強化・立地

ハブ・アンド・スポークの強化・充実 ーどのハブ、どのスポークを重点的に強化するかー

ハブ:人・物の流れが結節する地点(港湾、フェリーターミナル、空港、バスターミナル、駅) スポーク:人・物が動く路線・ルート(フェリー航路、航空航路、長距離バス路線、鉄道、高速道路網)

人の流れの拠点化

フェリー航路の充実・強化

- ハブ○周辺のにぎわいづくり/市街地への旅客誘導(西大分・佐賀関・臼杵)《短》
- 老朽化した上屋の改修・建替え(竹田津(済)・別府・佐賀関(済)・臼杵)《中長》
 - 地震・津波対策の推進(別府・西大分(済)・臼杵・津久見(済))《中長》
- スポ○航路の維持・拡充に向けたフェリーの利用促進(各港)《短》
- 対岸県と連携した観光振興(竹田津・佐賀関・臼杵)《短》

航空路線の充実・強化

- ハブ○空港ビル内のバリアフリー化、待合椅子不足解消等による魅力向上《短》
- 国際線の充実等を踏まえたエプロン拡張や搭乗橋の増設《中長》
 - 国際線の利用増便を踏まえたチェックイン施設等の整備(済)《中長》
- スポ○台湾、中国その他アジア地域からの誘致《短》
- 増便・航空機の大型化に向けた航空会社への働きかけ《短》
 - 大分空港への海上アクセスの実現に向けた取組《中長》

長距離バス路線の充実・強化

- ハブ○中心市街地公有地地利活用基本構想に基づく要町交通結節機能施設のバスターミナル化や施設整備の検討《中長》
- スポ○交通結節機能施設の長距離バス路線充実・起終点化《短》
- 既存路線の維持・拡充のための利用促進・バス運転手の確保《短》
 - 四国へのフェリーを活用した新規路線の検討(済)《短》

鉄道路線の充実・強化

- ハブ○利用者数の多い駅のバリアフリー化(高城・鶴崎(済)・大在・別府大学・佐伯)《短》
- ICカード利用可能駅の増加/観光拠点駅の多言語表示化《短》
- スポ○日豊本線の複線・高速化による輸送能力の維持・増強《中長》

二次交通の充実

- ハブ○乗継情報提供の充実/タクシー・レンタカーの利用環境向上《短》
- 関係交通事業者による乗継ぎ調整会議の開催《短》

別府港の基幹拠点化 ～別府港再編計画の推進～

- 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《短》
 - ・大阪港航路の船の大型化に伴う港湾整備(岸壁の増深、泊地の浚渫、航路幅の拡張、第2～3ふ頭の間の埋立て)《中長》
 - ・分散し老朽化した2つのフェリー上屋とバス・タクシーロータリーの集約配置による利便性の向上《中長》
- 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)
 - ・九州の海の玄関口にふさわしいにぎわいにぎわいづくり《中長》
 - ・PFI事業を活用し、公共交通ターミナル等の公共施設の外、商業施設等も整備《中長》
- 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/受入れ体制の強化《短》

◇ 大分県の戦略～大分県海外戦略～

- 大分県長期総合計画「安心・活力・発展プラン2015～2020改訂版～」では、海外戦略の推進に取り組むこととしており、「大分県海外戦略(2019～2021)」は、長期総合計画のアクションプランとなるものである。
- 「海外の成長を取り込みつつ共に発展する」という基本的理念と、4つの柱に基づいて「海外に開かれた、飛躍する大分県」を実現していく。
- 現在は次期戦略を策定中。

戦略1 海外の活力を取り込む	戦略2 海外の人材を取り込む	戦略3 国際交流・国際貢献の推進	戦略4 国際人材の育成・活用
<ul style="list-style-type: none"> (1) グローバルなものづくり産業の拠点づくりと海外展開支援 (2) サービス産業の海外展開支援 (3) 農林水産物の輸出強化 (4) 酒類・加工品・工芸品の輸出効果 (5) 海外誘客の推進 (6) 企業の海外展開支援とリスク対応 (7) 新たな海外プロモーションの展開 (8) 海外広報の強化 (9) 国際物流の強化 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 留学生に対する支援と県内定着促進 (2) 海外ネットワークづくり (3) 外国人の受入れ環境整備 (4) 技術等の交流 (5) 外国人の人権・子どもの教育環境 (6) 外国人への医療・防災対策 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 国際交流・国際貢献の推進 (2) 芸術文化交流の促進 (3) スポーツ交流の促進 (4) 国東半島宇佐地域の世界農業遺産を通じた国際交流 (5) UNESCO、FAO等の国際機関等との連携 	<ul style="list-style-type: none"> (1) グローバル社会を生き抜くための「総合力」の育成 (2) 大学における国際人材の育成 (3) 県内企業の国際人材の育成・活用 (4) 職員の人材育成・活用