

【発展】 4. 「まち・ひと・しごと」を支える交通ネットワークの充実

(1) 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）

■ 現状と課題

- ・東九州自動車道開通により人の流れ・物の流れが活性化しています。本県は、九州と本州・四国との間を結ぶフェリー航路の約8割が発着するなど、他県と比べて優位性が高く、九州の東の玄関口としてのポテンシャルを備えています。
- ・また、航空輸送におけるLCCの台頭の流れを的確に捉え、国内外のLCCの誘致に取り組んだことにより、定期便の新規就航や、若者を中心とした新たな旅行者需要の掘り起こし等を通じて大分空港の利用者は増加しています。今後、人の流れをさらに活発化させるには、フェリー、バス、航空、鉄道など県内各地と県外とを結ぶ交通機関の結節を強化し、交通ネットワークを充実させることが必要です。
- ・物の流れの拠点となるため、大分を発着する物流ネットワークの充実を図るとともに、高度な物流拠点の整備が必要です。

■ これからの基本方向

- ・九州の東の玄関口として海上からの人の流れを促進するため、フェリーターミナルの機能を強化するとともに、フェリー事業者が行う本県への誘客につながる利用促進策への支援やフェリー事業者間の連携強化を通じて、新たな形態でのフェリー利用を促進します。
- ・大分空港のさらなる利用者増に向け、新たな国・地域からの定期便の誘致に積極的に取り組むとともに、国際線ターミナル施設の充実や航空会社に対するダイヤ改善、増便等の要請を通じた空港の利便性向上や、LCCが就航する他空港と連携した広域周遊観光などの利用促進策を展開します。
- ・海路・空路につながるバスや鉄道など陸上公共交通の円滑な乗り継ぎを促進させることで、人の流れの増大を図ります。
- ・港湾の機能強化や物流拠点の整備を行い、九州の東の玄関口として、物の流れの集約化を進めます。

■ 主な取り組み

「人の流れの拠点づくり」

①広域公共交通ネットワークの充実・強化

- ・高速バス、フェリー、大分空港発着の路線数・便数などの充実
- ・各港湾や大分空港からのアクセス強化及び二次交通の充実
- ・フェリー、バス、航空、鉄道の連携による利便性や回遊性の向上

②大分の強みである港湾や航路の充実を生かした拠点化

- ・フェリーターミナルの各種機能（観光案内、売店等）の充実
- ・瀬戸内クルーズのような新たな形態でのフェリー利用の促進

③大分空港の利便性向上や利用促進

- ・国際線ターミナル施設の充実など魅力ある空港づくりの推進
- ・東アジアを中心に海外チャーター便や定期路線の誘致
- ・他空港との連携による大分空港利用促進策の展開

④陸上公共交通の結節点の強化

- ・高速バス等のターミナル機能の新たな整備促進
- ・ダイヤや路線の調整による公共交通間（バスと鉄道等）の乗り継ぎの円滑化

「物の流れの拠点づくり」

⑤大分を発着する物流ネットワークの充実

- ・港湾とインターチェンジを結ぶアクセス道路の整備推進
- ・R O - R O 船やコンテナ定期航路の路線数・便数の充実

⑥港湾の機能強化

- ・大分港などの荷役施設・設備の更新
- ・新たな需要に対応した岸壁や埠頭、駐車スペース等の整備推進

⑦物流拠点の集約化

- ・製造、物流、卸売などの配送拠点の誘致
- ・大分流通業務団地の分譲促進

⑧新たな貨物需要の創出とモーダルシフトの推進

- ・海上輸送活用に対するインセンティブ制度の導入や積極的なPR
- ・大分港大在コンテナターミナル貨物取扱量の増加に向けた官民一体となったポートセールスの強化

■ 目標指標

指標名	基準値 (H26年度)	目標値	
		H31年度	H36年度
広域公共交通輸送人員	1,058万人	1,072万人	1,078万人

【発展】 4. 「まち・ひと・しごと」を支える交通ネットワークの充実

(2) 広域交通ネットワークの整備推進

■ 現状と課題

- ・ 今後県勢の発展を加速し、福岡・熊本・宮崎など九州各地に留まらず、関西や四国、さらにはアジアも視野に入れた地域間連携を促進し、人や物の流れを活性化する必要があります。そのためには、産業や観光の基盤となり九州の東の玄関口としての機能を強化する広域交通ネットワークの構築が不可欠です。
- ・ 本県では東九州自動車道が開通しましたが、それを補完し横軸となる地域高規格道路は整備途上にあります。また、南海トラフ巨大地震が切迫する中、東九州自動車道や宇佐別府道路では暫定2車線区間が多く残され、走行速度が制限されている上、緊急車両の追い越しが出来ないなどの課題があり、信頼性の高い高速道路ネットワークの形成が求められています。
- ・ 広域的な人の移動を活発化させ観光誘客や産業振興を図るため、鉄道的高速化・複線化により移動時間の短縮やダイヤの改善等を図り、鉄道の利便性を向上させることが求められています。
- ・ 九州新幹線をはじめ全国的に新幹線網の整備が進められていますが、東九州新幹線は昭和48年の基本計画告示以降、具体的な進展が見られていません。
- ・ 近い将来の発生が懸念される南海トラフ巨大地震等の災害に備え、広域的な交通のリダンダンシーを確保するとともに、新たな国土軸を形成する必要があります。

■ これからの基本方向

- ・ 人や物の流れを活性化し、産業や観光の基盤となる高速道路ネットワークの充実を図ります。
- ・ 東九州新幹線の整備計画路線への格上げに向け、関係者と連携して調査を実施するとともに、機運醸成のための活動や関係機関への働きかけに取り組みます。
- ・ 交通ネットワーク基盤の強靱化に必要な社会インフラの整備や太平洋新国土軸構想の実現に向けた取り組みを推進します。

■ 主な取り組み

① 広域道路交通網の整備推進

- ・ 中九州横断道路や中津日田道路など地域高規格道路の整備推進
- ・ 東九州自動車道、宇佐別府道路、大分空港道路の4車線化に向けた取り組みの推進
- ・ 別府湾スマートIC、由布岳PAスマートICの整備など利便性向上の推進

② 東九州新幹線整備等鉄道の高速度の促進

- ・ 東九州新幹線整備に向けた整備計画路線格上げのための取り組み強化
- ・ 東九州新幹線整備に関する基礎的な調査・研究の実施
- ・ 日豊本線の複線化、佐伯以南の高速度の促進

③ 広域交通ネットワークの強靱化の推進

- ・ 道路や港湾など社会インフラの強靱化
- ・ 関係府県等と連携した提言活動等による太平洋新国土軸構想の推進

■ 目標指標

指標名	基準値 (H26年度)	目標値	
		H31年度	H36年度
大分市中心部まで概ね60分で到達できる地域の割合	73%	76%	78%

【発展】 4. 「まち・ひと・しごと」を支える交通ネットワークの充実

(3) まちの魅力を高める交通ネットワークの構築

■ 現状と課題

- ・自動車への依存度が高い本県は、住民の日常生活や企業活動等を自動車に頼っています。
- ・地方部の生活道路では未改良区間が多く残されているほか、産業活動の基盤として物流を円滑化する道路整備も十分ではありません。
- ・都市部の道路では、渋滞による生活の質や経済効率の低下を招いています。これらの課題に対処するとともに、道路環境の整備による魅力的な都市景観の形成も求められています。
- ・自家用車の依存等によりバス利用者の減少が進む中、特に子どもや高齢者等の生活に必要な交通手段としての公共交通を確保し、維持していくことが求められています。
- ・また、都市部における交通の円滑化や二酸化炭素排出量削減等環境対策のため、移動手段の転換による自家用車と公共交通のバランスのとれた利用が求められています。

■ これからの基本方向

- ・産業の発展、地域間の連携・交流、暮らしなどを支える道路整備を進めます。
- ・都市部では快適な都市空間を形成する道路整備や大分都市圏総合都市交通計画を踏まえた交通円滑化対策を進めます。
- ・中心市街地等における公共交通の回遊性の向上と利用促進により交通円滑化と環境対策を推進します。

■ 主な取り組み

①産業や生活を支える道づくりの推進

- ・産業と地域の暮らしを支える道路整備の推進
- ・集落間の連携・交流を支える道路整備の推進

②快適な都市空間の形成

- ・まちの骨格を形成し魅力を高める庄の原佐野線等都市計画道路の整備推進
- ・都市部の渋滞解消に向けた国道197号等の整備推進
- ・安全で快適な歩行空間、自転車走行空間の確保
- ・良好な都市景観の形成に資する無電柱化の推進

③利便性の高い公共交通サービスの充実

- ・利用者ニーズに沿ったバス路線の整備促進
- ・パーク&ライド、エコ通勤割引などによる公共交通の利用促進
- ・「バスなび大分」、「バスロケおおいた」などによる交通情報の発信
- ・バスや鉄道における交通系ICカードの利用範囲の拡大
- ・車両や交通施設のユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化や耐震化などによる利用環境の整備

■ 目標指標

指標名	基準値 (H26年度)	目標値	
		H31年度	H36年度
主要渋滞箇所対策を講じる箇所数	—	21箇所	30箇所