

(1) 人や物の流れを活性化させる広域交通ネットワークの充実

10年後の目指す姿

- ◆広域道路ネットワーク形成に向けた取組が加速し、企業立地や産業集積、観光誘客、移住・定住の促進等を後押ししている。
- ◆豊予海峡を通じて連結する東九州新幹線と四国新幹線が整備計画路線※1となるなど、実現に向けて着実に進んでいる。
- ◆高規格道路等では自動運転が導入され、物流の効率化が進み、安全性も向上している。

現状と課題

- 人口減少下においても県勢を発展させるためには、地域やまちの魅力を高め、人や物の流れを活性化させる広域交通ネットワークを充実させる必要があります。
- 東九州自動車道の4車線化、中九州横断道路や中津日田道路など高規格道路は未だ整備途上であり、早期完成が望まれています。
- 東九州新幹線の整備実現に向けては、整備効果や並行在来線等の課題を県民に説明し、合意形成を図る必要があります。
- 四国新幹線等が豊予海峡を通じてつながる効果等の理解促進・機運醸成を図るとともに、宮崎県・愛媛県等の関係自治体との連携強化も重要です。また、豊予海峡の地形・地質上の課題に対する技術的な検証、フェリーなど競合交通への影響把握等も必要です。
- 安全性の向上などに資する自動運転の実現に向け、国では実証実験が行われており、本県においても取組を進める必要があります。



4車線化が進む東九州自動車道（宇佐IC～院内IC）  
（香下大橋）



整備が進む中津日田道路（三光本耶馬溪道路）

※1 全国新幹線鉄道整備法に基づき整備が進められている路線。東九州新幹線や四国新幹線等は、昭和48年に建設を開始すべき「基本計画路線」に追加された。整備新幹線路線の未着工区間が残り2区間のため、整備計画路線への格上げの機運が高まっている。



主な取組

①広域交通ネットワークの形成に向けた取組の推進

- ・東九州自動車道の4車線化、中九州横断道路や中津日田道路など高規格道路の早期完成に向けた整備の推進
- ・長期的な視点に立った新たな広域道路ネットワークの構築に向けた必要性等の検討
- ・東九州新幹線、豊後伊予連絡道路・四国新幹線でつなぐ豊予海峡ルート構想の実現に向けた、県民の理解促進や関係県などとの連携による機運醸成
- ・東九州新幹線等の整備計画路線格上げに向けた関係県と連携した国等への働きかけ
- ・構想に係るニーズ把握や課題検証



九州・四国広域交通ネットワークシンポジウム

②物流の効率化に向けた取組の推進

- ・国、NEXCO等と連携した高規格道路等における自動運転の試行



大分県の広域道路ネットワーク（令和6年3月時点）

目標指標

指標名	基準値	目標値					
	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R15年度
高規格道路の整備延長※2							
高速自動車国道を除く高規格道路(km)	87	87	87	87	88	93	104
東九州自動車道4車線化(km)	53	53	53	58	64	67	74
最寄りICまで概ね15分で到達できる地域の割合(%) [増加する面積]	62.8	62.9 [2.5km <sup>2</sup> ]	62.9 [2.5km <sup>2</sup> ]	63.0 [4.9km <sup>2</sup> ]	63.2 [9.8km <sup>2</sup> ]	63.3 [12.3km <sup>2</sup> ]	64.8 [49.1km <sup>2</sup> ]
九州の東の玄関口としての拠点化主要施設※3まで概ね30分で到達できる地域の割合(%) [増加する面積]	54.4	54.6 [4.9km <sup>2</sup> ]	54.6 [4.9km <sup>2</sup> ]	54.7 [7.4km <sup>2</sup> ]	54.7 [7.4km <sup>2</sup> ]	55.3 [22.1km <sup>2</sup> ]	55.5 [27.0km <sup>2</sup> ]

※2 大分県が計画期間中に開通を見込んでいる区間を計上

※3 大分空港をはじめ、重要港湾である中津港、別府港、大分港、津久見港及び佐伯港、フェリー就航港である竹田津港、佐賀関港及び臼杵港のことで、九州の東の玄関口として人や物の流れの拠点となる主要施設

## (2) 九州の東の玄関口としての空港・港湾機能の強化

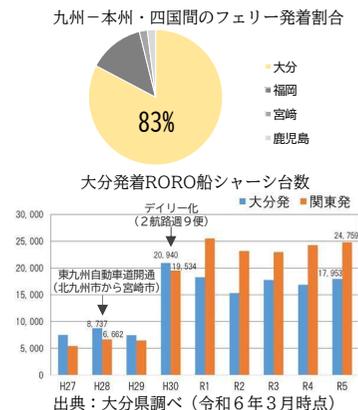
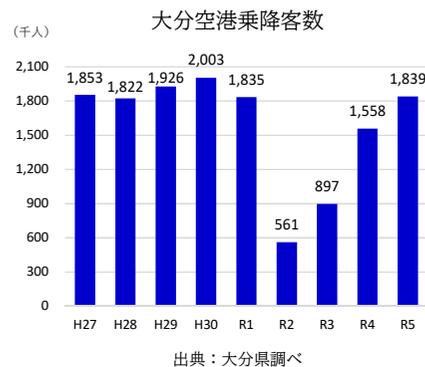


### 10年後の目指す姿

- ◆大分空港へのアクセスが便利になるとともに、航空路線が充実し、国内や海外の目的地に容易にアクセスでき、空港自体も魅力的な交流拠点となっている。
- ◆港湾やアクセス道路の整備が進み、利用者に「選ばれる港」が形成されており、物流の活性化とともに港周辺の賑わいが創出されている。

### 現状と課題

- 本県には九州と本州・四国間を結ぶフェリーの約8割が発着しています。東九州自動車道や中九州横断道路等の広域道路ネットワークの充実により陸路と空路・海路が結節し、人と物が集積する拠点「九州の東の玄関口」としてのポテンシャルが大いに高まっています。
- 大分空港へのアクセス改善や新たな国・地域からの定期便の誘致など、空港のさらなる利便性向上が求められています。新規路線の誘致に向けては、空港の受入体制強化が不可欠です。また、ホーバークラフトの安定運航のためにも空港利用者数の増加が必要です。
- 空港の滑走路や旅客ターミナルビル、駐車場などの運営主体が分かれており、一体的な空港運営が課題です。空港全体での一体的・機動的な経営などにより、空港の魅力を高める取組が求められています。
- フェリー輸送人員は、コロナ禍による落ち込みから回復傾向にありますが、人の交流拠点としての港の魅力を高めるためには、さらなる利便性向上と賑わいの創出が必要です。
- 「物流の2024年問題」を背景としたモーダルシフト※1の進展により、海上輸送のニーズが高まっています。そのため、船舶の大型化に対応した岸壁や背後のふ頭用地に加え、港へのアクセス道路の整備を進める必要があります。
- 大分発RORO船※2のシャーシ※3台数は、平成28年と比較して増加していますが、関東方面から大分への貨物量に比べ、大分発の貨物量が少ない状況です。航路網のさらなる拡充に向けて、引き続き、貨物量の増加に向けた取組が必要です。



### 主な取組

#### ①大分空港の利便性・魅力度向上による利用促進

- ・既存路線の増便・大型化や新規路線の誘致
- ・ターミナルビル改修等の施設整備や人材確保など受入体制整備
- ・多様な交通アクセスの充実による利便性向上
- ・ホーバークラフトや宇宙港への取組等を契機とした空港の魅力度向上・情報発信
- ・民間の資金とノウハウを活用したコンセッション※4の導入に向けた検討



ホーバークラフト (Banri)

#### ②「選ばれる港」の形成による利用促進

##### <充実した航路を活かした人の流れの拠点化>

- ・別府港等における魅力的なフェリーターミナルの再編、岸壁等の整備推進
- ・臼杵港におけるフェリー2隻同時着岸可能な岸壁やふ頭用地の整備推進
- ・乗り継ぎの利便性を高める二次交通の確保
- ・関係市町村と連携したクルーズ船の誘致や受入環境の整備推進
- ・ホーバーターミナルおいたを活用した賑わい創出



別府港の再編イメージ

##### <港の機能強化による物の流れの拠点化>

- ・大分港におけるRORO船ターミナルの整備推進や海外向けコンテナ貨物に対応したふ頭用地の拡充
- ・佐伯港や中津港等における貨物需要の増大に対応した岸壁やふ頭用地等の整備推進
- ・RORO船ターミナルにおける駐車場管理システムの導入など、DXによる荷役作業等の効率化
- ・カーボンニュートラルポート※5形成に向けた取組推進
- ・港とインターチェンジを結ぶアクセス道路の整備推進
- ・取扱貨物量の増加、国内外の新規航路就航に向けたポートセールス※6の推進



大分港大在西地区の完成予想図

### 目標指標

指標名	基準値	目標値						
		R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R15年度
空港乗降客数(千人)		1,839	1,917	2,000	2,083	2,166	2,249	2,664
フェリー※7・クルーズ船旅客数(千人)		1,625	1,656	1,671	1,686	1,701	1,717	1,792
公共心頭取扱貨物量(千フレート・トン)		43,590	41,900	42,300	43,100	43,500	44,100	45,700

※4 滑走路等の基本施設と旅客ターミナルビルを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・強化を図るもの。九州では福岡空港や熊本空港等が導入しており、全国の他の空港でも民間委託に向けた手続き・検討が進んでいる。  
 ※5 水素の貯蔵・供給を可能にする受入環境整備、港湾機能の高度化等により、温室効果ガスの排出実質ゼロを目指す港湾  
 ※6 港の管理者が企業等に港湾利用のメリットを説明し、船舶・貨物の誘致等を促進するもの。  
 ※7 長距離航路のみを対象とし、ホーバークラフトや離島航路は含まない。

※1 トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。  
 ※2 Roll on Roll off (ロールオン・ロールオフ) 船の略。貨物を積んだトラック等がそのまま船内外へ自走できる貨物用船舶  
 ※3 枠組み(フレームワーク)のことで、コンテナを載せて牽引する車体

### (3) 地域を支える交通ネットワークの充実

#### 10年後の目指す姿

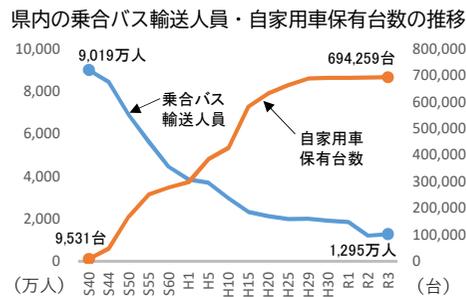
- ◆道路ネットワークの整備が進み、暮らしや産業を支えるとともに、地域間の連携・交流を促進している。
- ◆都市部や主要観光地において、渋滞のない快適な交通環境が形成されるとともに、安全で快適な自転車利用環境や賑わいを創出する憩いの場など、利用者の多様なニーズに対応した道路空間が形成されている。
- ◆バス・タクシー等の乗務員や利用者が確保できており、地域の公共交通サービスが維持されている。
- ◆自動運転や次世代空モビリティ※1などの新たな移動手段、MaaS※2のような利便性の高い移動サービスの導入・開発が進んでいる。

#### 現状と課題

- 地域の暮らしや産業を支える道路ネットワークは未だ整備途上です。生活道路では幅員が狭く、日常の暮らしに支障が生じている区間もあり、その解消が求められています。
- 県内の主要渋滞箇所は令和6年3月時点で139箇所あり、朝夕の慢性的な交通渋滞に加え、イベント時や主要観光地においても渋滞が発生しています。その緩和に向けては、バイパス等のハード整備に加え、自転車や公共交通等への転換や時差出勤などの取組が有効です。
- 安全で快適な自転車利用環境に加え、道路空間における賑わいの創出など、道路に求められるニーズが多様化しています。
- 地域公共交通の利用者の減少や運転手不足により、乗合バスの不採算路線の廃止・減便が相次ぐとともに、時間帯や特定の地域によって対応できないタクシーが増加しています。地域の重要な移動手段であることから、その存続に向けて、需要を喚起する取組や運転手の確保対策が求められています。



庄の原佐野線（下郡工区）整備状況



出典：九州における乗合バス事業の概況（九州運輸局）  
自動車保有台数（一財）自動車検査登録情報協会

※1 ドローンや空飛ぶクルマなど、空を拠点とした人・物の新しい移動手段  
※2 複数の交通手段を利用する際の移動ルートを最適化し、検索・予約・決済等を一括で行えるサービス



#### 主な取組

##### ①暮らしや産業を支える道づくりの推進

- ・日常の暮らしを支え、地域間の交流を促進する道路整備の推進
- ・地域産業の発展に資するインターチェンジや観光地へのアクセス道路等の整備推進

##### ②快適な交通環境と多様なニーズに対応した道路空間の形成

- ・まちの骨格を形成し魅力を高める庄の原佐野線など都市計画道路の整備推進
- ・国道197号等の幹線道路の整備やビッグデータ※3などの活用による効果的な渋滞対策の推進
- ・渋滞緩和や安全性向上を図る交差点改良の推進やラウンドアバウト（環状交差点）の導入
- ・安全で快適な歩行空間や自転車通行空間の整備推進
- ・道路空間を活用した憩いの場など賑わいの創出
- ・無電柱化など良好な景観を創出する取組の推進



自転車通行空間の整備状況  
（国道442号・大分市）

##### ③公共交通サービスの維持・確保と利便性向上

- ・公共交通事業者が取り組む運転手の確保対策・労働環境改善への支援
- ・環境負荷の軽減や交通渋滞の緩和など、多面的な機能の周知・啓発による乗合バスの需要喚起
- ・病院や介護施設、学校への送迎、地域住民の協力など、多様な主体と交通事業者の連携による交通弱者対策
- ・先端技術を活用したサービスの効率化を図る優良事例の創出・横展開（自動運転バス、AIを活用したデマンドタクシー※4等）
- ・九州全県で取り組む九州MaaSの推進によるシームレスで快適性・利便性の高い交通サービスの実現
- ・公共交通へのEVやFCV（燃料電池自動車）の導入、次世代空モビリティの実装に向けた技術・サービス開発等への支援



AIを活用したデマンドタクシー

#### 目標指標

指標名	基準値	目標値					
	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R15年度
対策を講じた主要渋滞箇所数（箇所・累計）	29	30	32	34	35	35	43
乗合バス運転手の充足率（%）	93.9	96	98	100	100	100	100

※3 インターネットやスマートフォン、小型化したセンサー等から得られる位置情報や行動履歴などの膨大なデータの総称  
※4 利用者の予約に応じて運行する乗合タクシー。AIを活用した配車システムにより、複数の予約に対して、リアルタイムで最適なルート選択・配車を行うことができる。

## (4) 戦略的・効果的な企業立地と産業集積の推進



### 10年後の目指す姿

- ◆県内各地域に多様で魅力的な企業が立地し、県民が自らの希望やキャリアにあった企業でやりがいを持って働くことができる。
- ◆企業が求める立地環境が整っており、本県への進出を希望する企業が、立地に向けて速やかに準備できている。
- ◆進出企業と地場企業が共生・発展する産業集積の効果が最大限発揮され、それぞれが将来に向けて持続的に成長できている。

### 現状と課題

- 本県では、これまで積極的に進めてきた企業誘致により、自動車や半導体関連産業など、様々な業種がバランスよく立地した産業集積が進んできました。
- また、市町村と連携して、廃校や空きオフィス等をサテライトオフィス※1として整備してきた結果、IT関連企業などオフィス系企業も進出しています。
- 社会情勢が大きく変化中、DXやGXに伴う産業構造の転換やサプライチェーン※2の国内回帰等により、国内投資が活発化しています。これを好機と捉え、県内で新たに紹介できる用地をリストアップしていますが、産業適地が不足している状況です。
- 企業の進出には、物流を支える交通ネットワークの構築が欠かせません。中九州横断道路等のインフラ整備を加速させつつ、機を逸することなく誘致を一層進める必要があります。
- 進出企業と地場企業がともに成長し、さらなる産業集積を呼ぶ好循環を創出することも重要です。県内外の大企業や大学、研究機関等と連携した技術力強化や企業の新たな分野への参入支援が求められています。

業種別誘致件数 (H27～R5)

業種	件数
輸送用機械 [車]	119
情報通信 [IT]	60
電機・電子 [半導体]	40
食料品・飲料	35
サービス [コールセンター]	30
その他	149
合計	433

出典：大分県調べ

製造業の中長期的な供給能力の見通し (国内生産拠点)



2023年度設備投資計画調査  
出典：日本政策投資銀行 (DBJ)

### 主な取組

#### ①時代の変化に対応した多様で魅力的な企業誘致の推進

- ・DXやGXの加速に伴い国内投資が活況な自動車関連(EV関連等)、半導体、蓄電池関連企業等の誘致
- ・新生シリコンアイランド九州※3など、九州のものづくりを支える物流関連企業の誘致
- ・今後成長が見込まれる航空宇宙関連企業等の誘致
- ・若者に魅力のあるIT関連などオフィス系企業の誘致
- ・良質な雇用の場となる研究開発部門など、本社機能の移転等の促進
- ・社会情勢や雇用形態の変化等に適切に対応した補助金など、立地企業に対する優遇制度の拡充



中津市に立地した半導体企業

#### ②企業ニーズに対応した立地基盤の整備

- ・産業適地の掘り起こし、地域別の誘致方針の策定
- ・市町村等が行う新たな産業団地整備への支援強化
- ・電力、工業用水の安定供給体制の強化
- ・道路や港湾など物流ネットワークの機能強化 (中九州横断道路等)



○は空きあり、□は今後造成、●は市所有地  
工業団地の状況 (令和6年5月時点)  
出展：大分県調べ

#### ③産業集積の好循環の創出

- ・産業集積が進んでいる自動車や半導体関連企業等が取り組む技術力向上や人材の確保・育成、設備投資等への支援
- ・医療機器産業や農業、先端技術分野など、企業の他業種への参入支援

### 目標指標

指標名	基準値	目標値					
		R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
企業誘致件数(件)	60	50	50	50	50	50	50
中小製造業の製造品出荷額(億円)	14,033 (R4)	14,314 (R5)	14,600 (R6)	14,892 (R7)	15,190 (R8)	15,494 (R9)	17,106 (R14)

※1 企業本社から離れた場所において開発等を行うために設置されたオフィス  
※2 原料の段階から製品やサービスが消費者の手に届くまですべての工程をひとつの連続したシステムとして捉えるもの。

※3 半導体関連産業のさらなる集積・基盤強化を図り、将来にわたって九州が世界の産業サプライチェーンの中核を担うことを目指す構想のこと。