

大分県 新広域道路交通ビジョン



令和3年6月

目次

はじめに	1
1. 大分県における広域道路ネットワークの現状	2
(1) 大分県広域道路整備基本計画（平成6年策定）について.....	2
(2) 広域道路ネットワークの整備状況	3
①高規格幹線道路	3
②地域高規格道路	4
③広域道路（交流促進型）	8
④広域道路（地域形成型）	8
2. 新たな広域道路交通ネットワークの強化の方向性（基本戦略）	9
(1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成	9
(2) ブロック都市圏の競争力や魅力等の向上	10
(3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化.....	11
(4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化	13
(5) 国土の更なる有効活用や適正な管理	14
3. 新たな広域道路ネットワーク整備の考え方	16
(1) 広域道路ネットワークの階層	16
(2) 広域道路に求められる機能・役割	17
①平常時・災害時を問わない安定的な輸送.....	17
②交通事故に対する安全性.....	17
(3) 将来のモビリティ等への備えと道路ネットワークの付加価値向上	17

はじめに

大分県における広域道路ネットワークは、平成6年に策定した「大分県広域道路整備基本計画」に基づいて着実に整備が進められており、空路・航路と一体となって人流・物流の基幹的なネットワークを形成し、県民の生活や経済活動等を支えている。

このような中、平成30年3月30日に成立した「道路法の一部を改正する法律」（平成30年法律第6号）において、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設された。国土交通省では、重要物流道路の指定に向けて、「社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会物流小委員会」や「新たな広域道路ネットワークに関する検討会」での議論を重ねており、今後、社会・経済の新たな要請や技術の進展を踏まえた「新広域道路交通ビジョン」を各地方ブロック単位で策定することとしている。

今回新たに作成する「大分県 新広域道路交通ビジョン」は、このような全国的な動向を受けて、大分県の実情や将来像を踏まえながら、県内の広域的な道路交通に関する今後の方向性を定めるものである。

また、令和2年から国内で拡大した新型コロナウイルス感染症は、サプライチェーン等の社会経済活動へ多大な影響を与えると共に、生活、仕事、住居等において、大都市への集中から地方への分散へと、価値観の変化をもたらした。ポストコロナを念頭に、国土強靱化も図りつつ地方創生を加速前進させていく上では、広域道路などの地方創生回廊を構築し、地域間格差の是正や分散を支える多核連携型の基盤づくりを戦略的に進めることが必要不可欠である。

1. 大分県における広域道路ネットワークの現状

大分県内では、大分自動車道と東九州自動車道が高規格幹線道路として位置付けられており、平成27年3月に東九州自動車道の豊前IC～宇佐IC間と佐伯IC～蒲江IC間が開通したことで、県内の高規格幹線道路は全線が供用した。

また、平成6年に地域高規格道路の計画路線として国土交通大臣（当時は建設大臣）から指定された「中九州横断道路」、「中津日田道路」、「大分空港道路」、「大分中央幹線道路」の4路線についても着実に整備が進んでおり、開通した区間では大きな整備効果を発揮しているところであるが、全線供用の実現に向けては道半ばであり、ミッシングリンクの早期解消が望まれているところである。

大分県では、長期総合計画「安心・活力・発展プラン2015」に基づいて各種施策を展開しており、令和2年6月には、時代の潮流を的確に捉え、大分県の未来を切り拓いていくため、抜本的な見直しを行っている。この中で掲げた大分県版地方創生は、地方に人をつくり人を育て、仕事をつくり仕事を呼び、人と仕事の好循環で地域を活性化しようとするものである。そのためには、九州にとどまらず、関東・関西や四国、さらにはアジアも視野にいた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、広域道路ネットワークと本県が持つ良港や大分空港を繋ぎ、九州の東の玄関口としての拠点化を推進していくことが重要である。

(1) 大分県広域道路整備基本計画（平成6年策定）について

大分県では、平成6年に「大分県広域道路整備基本計画」を策定し、平成10年に見直しを行っている。同基本計画では、高規格幹線道路と一体となって広域交通を受け持つ一般国道及び主要な県道等の約2,200kmを広域道路として指定し、「交流促進型」と「地域形成型」に区分している。

広域道路（交流促進型）は、本線のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図ろうとする路線であり、自動車専用道路や交通の円滑化の確保のため、交差点を立体化することとしている。この中から、路線の重要性や機能、地域の活性化に与える効果等を考慮して、国土交通大臣が「地域高規格道路」を指定している。

広域道路（地域形成型）は、広域道路のトラフィック機能に加え、沿道からのアクセス性にも配慮し、基本的に現道活用で整備する道路である。

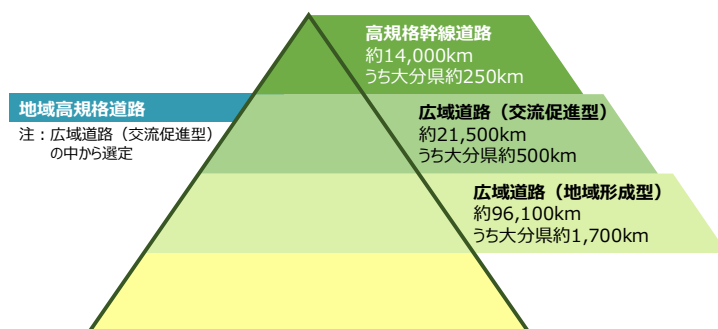


図1 大分県広域道路整備基本計画における道路の区分

(2) 広域道路ネットワークの整備状況

①高規格幹線道路

大分自動車道は佐賀県鳥栖市の鳥栖 JCT から福岡県小郡市を経て、大分県日田市に至り、別府市及び県都大分市を結ぶ高規格幹線道路である。平成30年8月に東九州自動車道の一部編入され、現在では、鳥栖 JCT から日出 JCT を結ぶ道路となっている。県内では平成8年に全線が供用開始されたが、福岡県の杷木から日出 JCT までの間は暫定2車線による整備であった。4車線化については、平成7年9月から順次工事に着手し、平成17年3月に全線が4車線で供用開始された。

大分自動車道の整備により、福岡から湯布院までの移動時間が4時間から1.5時間に短縮され、湯布院における人の動きに変化がみられるようになり、日帰りの観光客も増え、広域的な観光が期待できるようになった。



写真1 大分自動車道（由布岳 PA 付近）



出典：由布市ホームページ

写真2 由布市湯布院町（湯の坪街道）

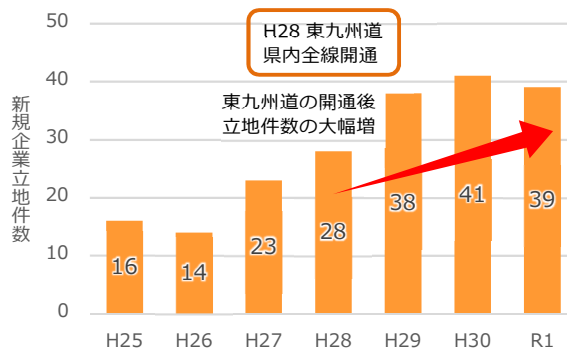
東九州自動車道は、北九州市を起点に、大分市、宮崎市を經由して鹿児島市に至る高規格幹線道路である。県内では、平成27年3月の豊前IC～宇佐IC間および佐伯IC～蒲江IC間の開通により、全線開通した。

平成28年4月に北九州～大分～宮崎間が全線開通し、九州縦貫自動車道や九州横断自動車道と連結して九州を一体化する高速交通ネットワークが形成されたことから、県外からの来訪者が増加し、企業立地が進むとともに、「九州の東の玄関口」である本県を介して九州と関東・東海・関西を結ぶ物流のモーダルシフトが進んでいる。

しかしながら、東九州自動車道には暫定2車線で供用されている区間が多く、対面通行による重大事故の発生やそれに伴う通行止めの頻度が高くなっており、災害時における安定的な輸送を確保するためにも、早期の4車線化整備が求められている。



写真3 東九州自動車道（豊前IC～宇佐IC）



出典：大分県企業立地推進課

沿線市町：中津市、宇佐市、別府市、杵築市、日出町、大分市、臼杵市、津久見市、佐伯市

図2 東九州自動車道沿線市町の企業立地状況

②地域高規格道路

・中九州横断道路

大分県大分市（東九州自動車道、大分地域集積圏）から熊本県熊本市（九州縦貫自動車道、熊本地域集積圏）を結び、循環型ネットワークを形成する道路である。

県内では、犬飼～竹田間が開通しており、令和元年度には竹田阿蘇道路が新規事業化されるなど整備が進んでいるものの、大分～犬飼間は未だに事業化されておらず、早期の完成が求められている路線である。

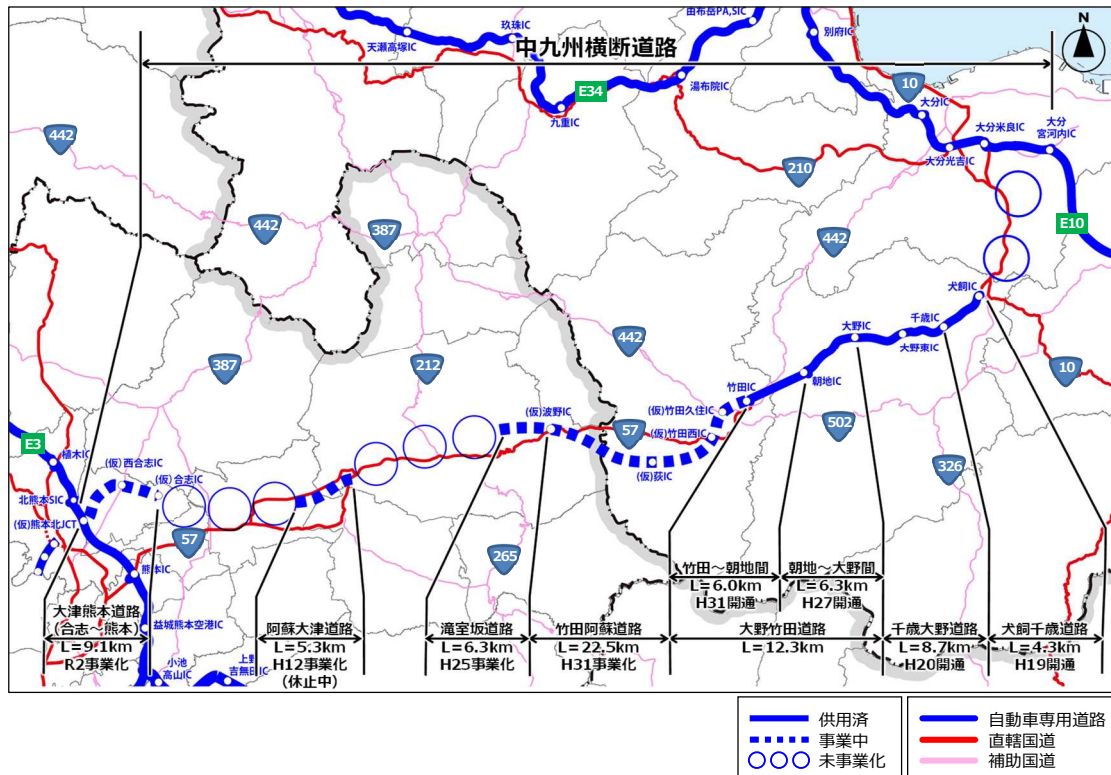


図3 中九州横断道路の整備状況

・中津日田道路

県北の周防灘地方生活圏の中心都市である中津市と、県西部の日田玖珠地方生活圏の中心都市である日田市を結ぶ道路である。両市の連結を強化することにより地域の交流・連携を促進し、東九州自動車道・大分自動車道とともに、循環型交通ネットワークの形成を図ることが期待されている。

令和3年2月28日に耶馬溪道路（5 km）が開通したものの、事業中区間や未事業化区間が残っており、早期の完成が求められている。

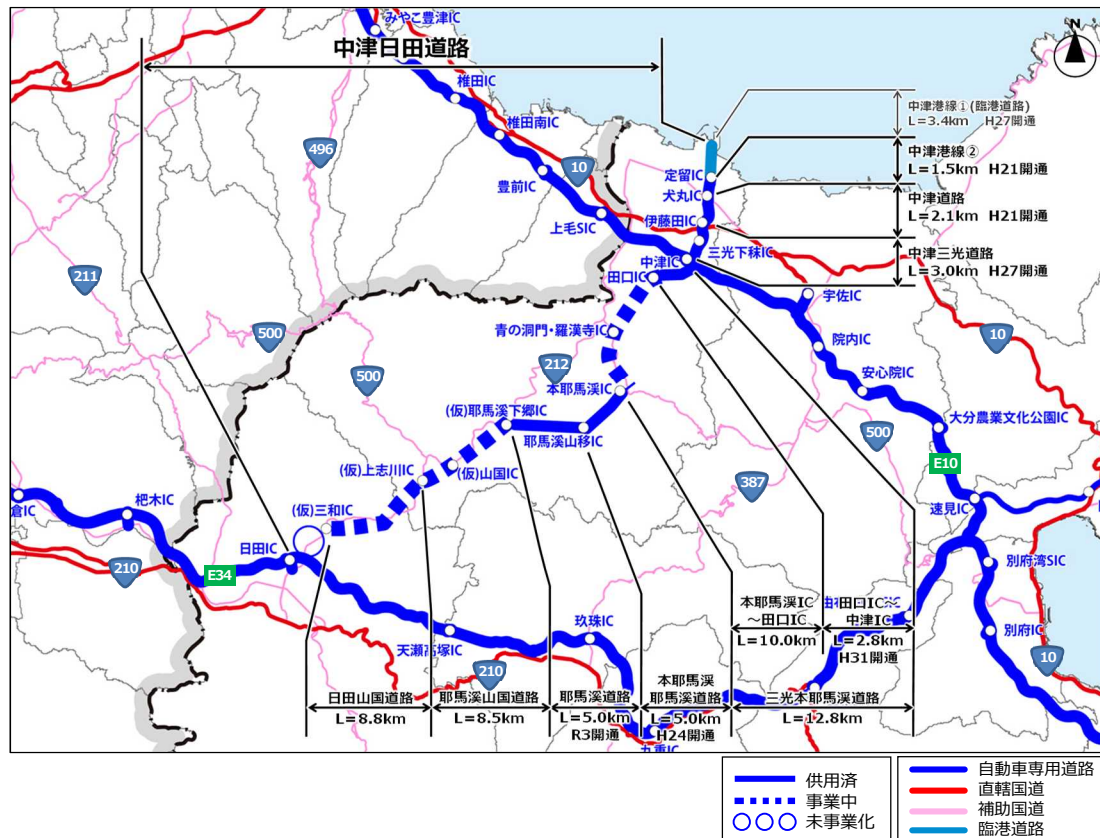


図4 中津日田道路の整備状況

・大分空港道路

東九州自動車道と拠点空港である大分空港を結び、広域的なネットワークの形成を図る路線である。未着手区間や暫定2車線区間が残っているなどの課題はあるが、平成3年に藤原JCTから国東市安岐町塩屋までの間が開通し、平成14年度に速見ICから藤原JCTまでの間が開通しており、約10分の時間短縮が図られている。

空港特急バス「エアライナー」は、大分空港道路を通り、大分空港と大分市や別府市をおおむね1時間で連絡しており、空港行きは20～50分間隔、空港発は航空便の到着にあわせて運行している。（現在は、新型コロナウイルスの影響により、運行本数が減便されている。）



出典：国東市観光案内サイト



出典：大分市ホームページ

写真4 大分空港

写真5 大分空港と大分市を結ぶ特急バス「エアライナー」

・大分中央幹線道路

東九州自動車道の大分ICから大分市中心部の県道中判田下郡線までを東西に結ぶ道路であり、連携中枢都市である大分市と周辺地域との連携強化を図るとともに、大分市中心部の渋滞緩和に寄与する路線である。未着手区間や暫定供用区間、事業中区間が残っており、早期の完成が求められている。

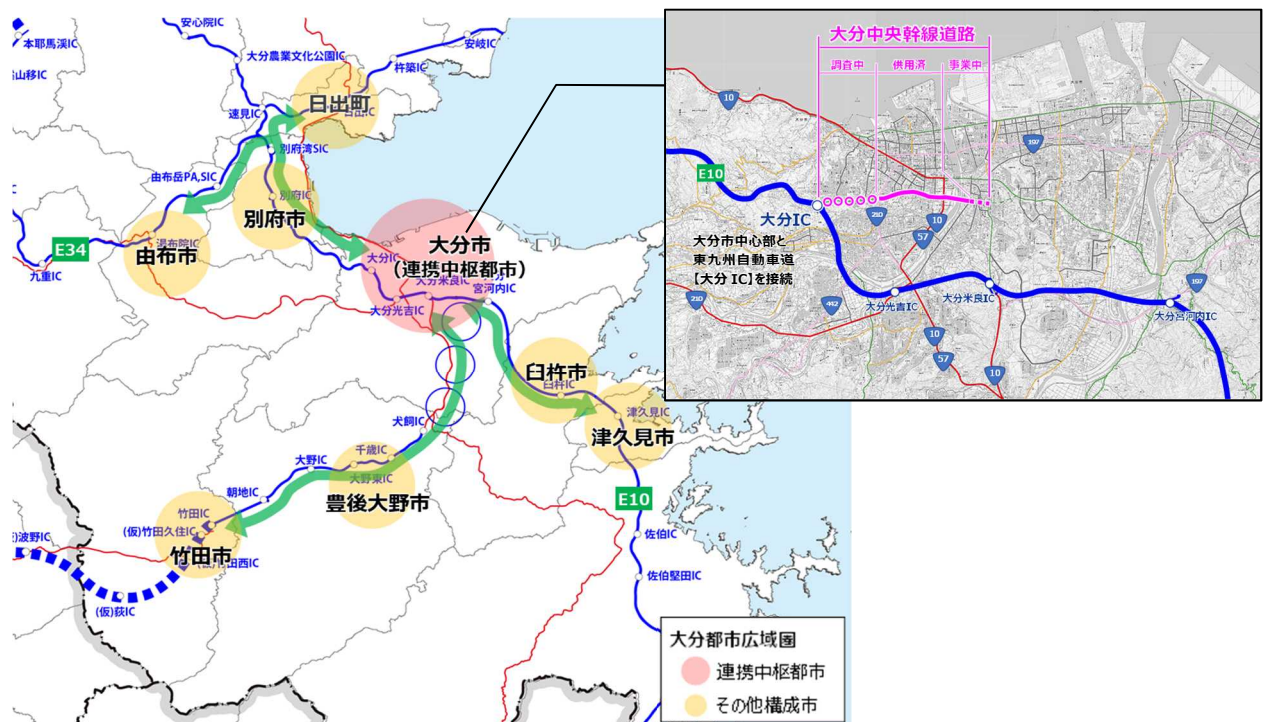


図5 大分中央幹線道路と大分都市広域圏

・豊後伊予連絡道路（候補路線）

九州から四国淡路、紀伊半島そして伊勢湾・東海地方におよぶ太平洋新国土軸の一部を成し、現在の第一国土交通軸のリダンダンシー的役割が期待される路線であり、平成6年に候補路線として道路局長から指定されている。

・宇佐国見道路（候補路線）

周防灘地方生活圏内の宇佐市と国東市との連絡を強化し、両地域の交流・連携を進めるとともに、周防灘フェリーの拠点である竹田津港と東九州自動車道を連結することで、中国地方とのゲートウェイ機能を強化することが期待される路線であり、平成10年に候補路線として道路局長から指定されている。

現在は、地域高規格道路の機能を代替する現道活用による整備を進めているところである。

③広域道路（交流促進型）

広域道路（交流促進型）として21路線^{※1}、約500km^{※2}の国道・県道が位置付けられており、これまでに大分県府道路、大分臨海幹線道路、宇佐山本道路など8路線の整備が完了し、現在、日田中津江道路と中津大分空港道路を整備中である。



出典：大分河川国道事務所提供

写真6 国道10号



写真7 県道三重新殿線

④広域道路（地域形成型）

広域道路（地域形成型）として約1,700km^{※2}の国道・県道が位置付けられており、交通実態や地域特性等を踏まえ、未改良区間の解消や歩道設置、線形改良等を順次進めている。



写真8 国道388号畑野浦～楠本バイパス

※1 地域高規格道路含む

※2 出典：大分県広域道路整備基本計画（平成6年）

2. 新たな広域道路交通ネットワークの強化の方向性（基本戦略）

（1）中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

本格的な人口減少や地方の過疎化が進む中、今後さらに交流人口は縮小していくことが懸念されることなどから、一定規模の都市を核としたブロック都市圏同士を道路ネットワークで連絡することにより、ブロック都市圏同士の交流・連携を促進することが必要である。

大分県では、県都である大分市を連携中枢都市とし、別府市、臼杵市、津久見市、竹田市、豊後大野市、由布市、日出町の7市1町からなる連携中枢都市圏「大分都市広域圏」が平成28年3月に結成され、産業、都市機能、住民サービスの3分野について連携した取り組みが進められている。大分市は、平成30年12月に中枢中核都市にも選定されており、近隣市町を含めた圏域全体の経済、生活を支え、圏域から東京圏への人口流出を抑制する機能を発揮することが期待されている。

また、安心して暮らせる地域を各地に形成することを目指す国の定住自立圏構想に基づき、県北では中津市が中心市宣言を行い、宇佐市・豊後高田市に加え、福岡県の豊前市・築上町・上毛町・吉富町の4市3町からなる「九州周防灘地域定住自立圏」が形成されているほか、日田市では独自に「日田市定住自立圏」の形成に向けた共生ビジョンを策定している。なお、佐伯市は共生ビジョンを策定していないが、同構想に基づく中心市の要件を満たしており、市総合計画に基づいた広域的な地域づくりが進められている。

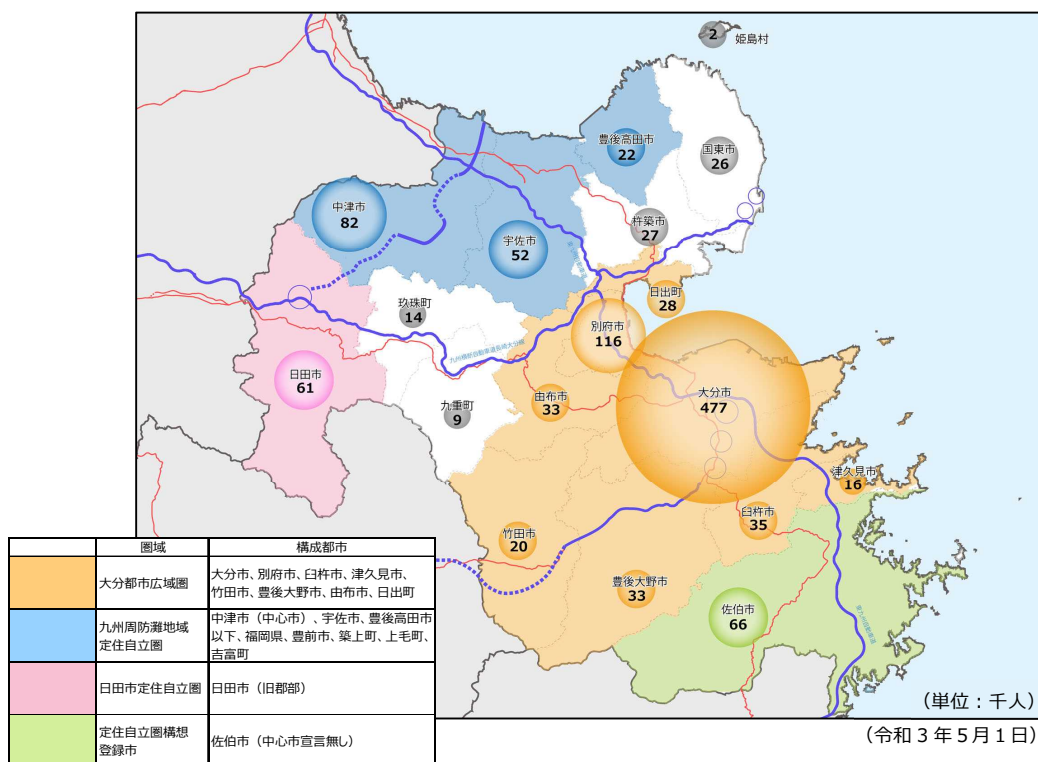


図6 大分県における定住自立圏と市町村毎の人口

(2) ブロック都市圏の競争力や魅力等の向上

ブロック都市圏として国際競争力の向上を図ることにより、世界から投資先に選ばれる国際都市となることや、インバウンド観光の増加などを実現することにより、大分県の社会経済活動が一層活発になることが期待される。

ブロック都市圏内では、形成する都市同士を連絡し、都市圏のまとまりをより強固なものにするとともに、高速道路のインターチェンジ等の主要な拠点と連絡することにより、更なる都市機能の向上を図ることが求められている。

また、基本戦略(1)を踏まえて、ブロック都市圏同士を連絡し、広域的な交流・連携を促進する重層的な道路ネットワークを形成することが必要である。大分県では3次救急医療機関として「大分都市広域圏」の4施設が指定されており、ドクターヘリによる搬送体制に加えて、速達性の高い道路ネットワークが求められている。

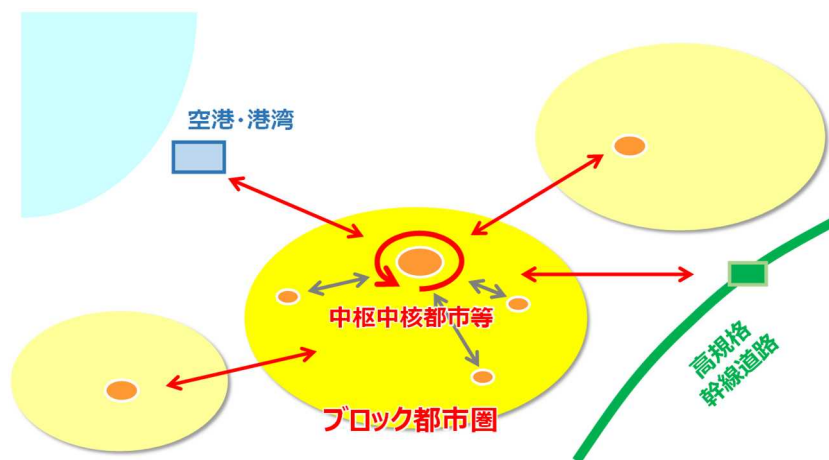


図7 ブロック都市圏の形成イメージ

大分市や別府市では、都市構造の変容に加え、通過交通や物流車両と生活交通の混在などによる深刻な渋滞が発生しており、大きな経済損失が発生している。このため、広域道路交通ネットワークの一部となるバイパスの整備などにより都市中心部の渋滞を解消させ、利便性や魅力の向上を図る必要がある。

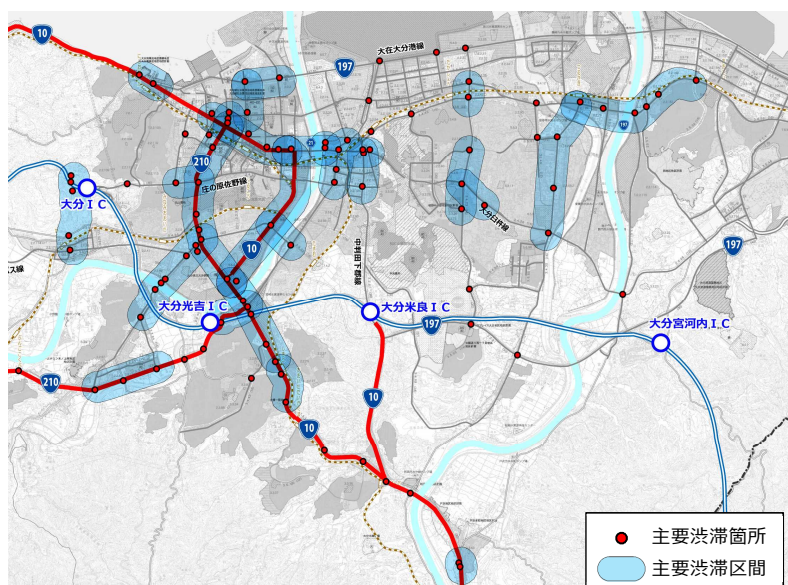


図8 大分都市圏における主要渋滞箇所（令和2年9月時点）

(3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

交通拠点となる空港、港湾、鉄道駅は、単独では効果を最大限発揮することはできず、線となる道路ネットワークによって、都市等の拠点や交通拠点同士を連絡することで、より大きな効果を生み出すことが期待される。また、物流の効率化を図る道路ネットワークを考える上では、鉄道や船舶等の他のモードも含めた物流全体の大きな流れを把握するとともに、生産・物流拠点の位置や広域道路ネットワークからのラストマイルも考慮する必要がある。

大分県では、国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港（以下、「拠点空港」という。）として、大分空港が定められており、年間約 200 万人が国内外と往来している。さらに大分空港では、米国の人工衛星打ち上げ企業と連携し、アジア初の水平型宇宙港を目指す取り組みが進められており、宇宙と地球を結ぶ「宇宙港」としての役割も期待されている。

海上輸送の拠点としては、中津港・別府港・大分港・津久見港・佐伯港の 5 港が港湾法における重要港湾として定められている^{※3}。九州の東の玄関口としての拠点化戦略として、物の流れの拠点となる大分港大在地区では、RORO 船ターミナルの整備が進められており、人の流れの拠点となる別府港では、フェリーの大型化に対応した埠頭整備が進められている。

鉄道駅としては、大分駅・別府駅・中津駅・日田駅の乗車人員が多く、通勤・通学などの日常的な利用に加え、観光やビジネスなどの広域的な利用にも供されている。さらに、西大分駅は県内唯一のコンテナ取扱駅として、陸上で長距離・複合輸送の拠点として機能している。

表 1 大分県内における主な交通拠点の利用状況

分類	大分県内の施設	備考	
拠点空港	大分空港	乗降客数	197.8万人/年 (H30)
その他ジェット化空港	-	-	-
国際戦略港湾	-	-	-
国際拠点港湾	-	-	-
重要港湾	大分港	取扱貨物量	6,689.1万 t/年 (R1)
	津久見港	取扱貨物量	2,349.9万 t/年 (R1)
	別府港	取扱貨物量	852.5万 t/年 (R1)
	中津港	取扱貨物量	332.5万 t/年 (R1)
	佐伯港	取扱貨物量	62.0万 t/年 (R1)
代表的な鉄道駅	大分駅	乗車人員	715.5万人/年 (H27)
	別府駅	乗車人員	226.1万人/年 (H27)
	中津駅	乗車人員	115.4万人/年 (H27)
	日田駅	乗車人員	29.7万人/年 (H27)
コンテナ取扱駅	西大分駅	乗車人員	17.0万人/年 (H27)

資料：大分県統計年鑑（平成 31 年・令和元年版、平成 28 年版）、港湾統計（令和元年）

九州旅客鉄道株式会社は、平成 28 年度以降、各駅の年間乗降車人数を公表していない

※3 重要港湾以外にも、中国及び四国地方へのアクセスとして竹田津港－徳山下松港、佐賀関港－三崎港、臼杵港－八幡浜港の 3 航路が運航されている。

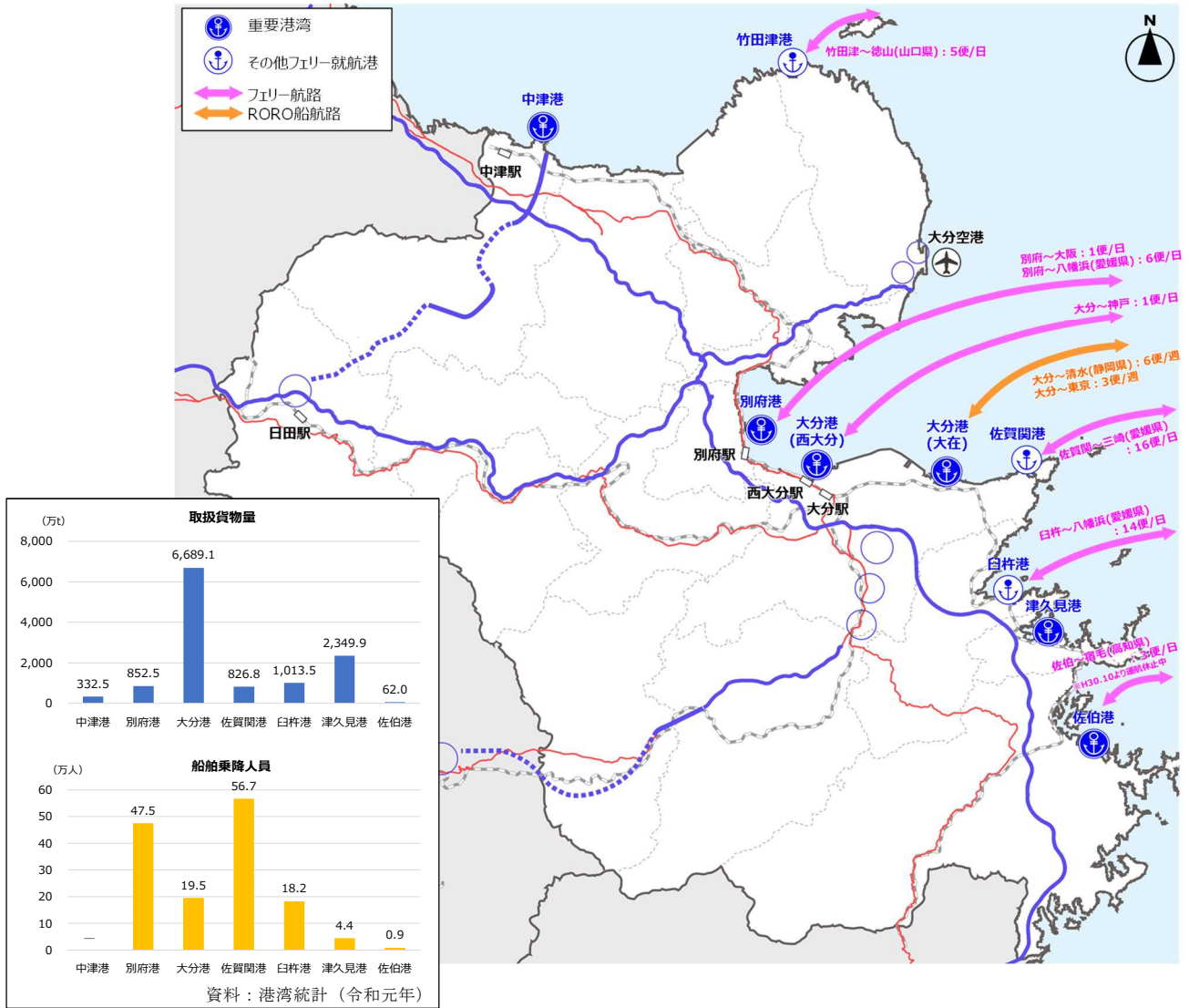


図9 大分県における主な交通拠点と港湾取扱貨物量等 (令和元年時点)

大分県内では、各地で農作物の生産が行われ、地域経済を支える重要な産業の一つとなっている。林業は、戦後造成された人工林が本格的な利用期を向かえており、我が国における主要な木材生産拠点となっている。県南を中心に水産業も盛んであり、水揚げされた水産物は博多への陸送をはじめ、空路・海路も利用しながら関東や関西などの大消費地に輸送されている。

製造業では、鉄鋼、化学、半導体、自動車、医療などがバランス良く立地しており、県内中小企業も力をつけ、多様で厚みのある産業集積が進展している。

また、日本一の源泉数・湧出量を誇る温泉をはじめ、世界農業遺産や日本ジオパーク、ユネスコエコパークなど豊かな自然、歴史文化、魅力的な食など数多くの観光資源に恵まれており、外国人旅行者も年々増加している。

このような経済活動を支え、さらに発展させるためには、陸・海・空による複合的で広域的な交通基盤が必要であり、今後とも、「九州の東の玄関口」構想を踏まえながら、人やモノの移動を円滑にする広域道路交通ネットワークの整備を推進する必要がある。

(4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化

頻発・激甚化する集中豪雨や、南海トラフ地震などの将来に起こりえる大規模災害時においても、人やモノの輸送を安定的に確保する必要があることから、被災が想定される道路だけではなく救援する道路や救命活動を行う道路の強化を図り、国土強靱化の取組を進めていく。

「令和2年7月豪雨」では、活発な梅雨前線の影響に伴い、次々と発生する発達した積乱雲が列をなし（線状降水帯）、大分県を含む九州地方全域と中部地方を中心に広く大きな被害を及ぼした。県内の道路でも、日田市や玖珠町等で甚大な被害が発生し、特に大分市と日田市を結ぶ大動脈である大分自動車道と国道210号が同時に通行止めとなったことにより、県民の生活・経済活動等に大きな影響を与え、リダンダンシー確保の重要性が再認識されたところである。



国土交通省はるかぜ号映像（令和2年7月8日撮影）

図10 令和2年7月豪雨による大分自動車道（九重 IC～湯布院 IC 間）と国道210号の被災状況

平成28年4月に発生した「熊本地震」は、熊本県熊本地方を震央とするマグニチュード6.5の大規模な地震であったが、県内でも日田市を中心とした広範囲において落石等が発生し、長期間の全面通行止めが発生した。また、南海トラフ地震は概ね100～150年間隔で繰り返し発生しており、前回の発生（昭和東南海地震（1944年）・昭和南海地震（1946年））から70年以上が経過した現在では、その切迫性が高まっている。



図11 熊本地震による被災状況

大分県は、「九州の屋根」と呼ばれるくじゅう山群をはじめ由布・鶴見、祖母・傾、英彦の山々が連なり、峠を越えて隣県とを結ぶ基幹的な道路等が、冬期の積雪や凍結による通行規制の対象となっている。また、大分自動車の別府湾SA周辺や日出バイパスは、鶴見岳と別府湾の間に挟まれた地形であり、濃霧による通行規制が頻繁に発生している。このため、新技術を活用した管理等に加え、リダンダンシーの確保や規格の高い道路整備が求められている。

(5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

広域道路ネットワークは、人口減少や頻発・激甚化する災害など時代の変化を見据えつつ、限られた国土全体を如何に有効に活用しながら適正に管理を行っていくかという視点をもって構築していく必要がある。

瀬戸内海に面する本県は、関西、中国及び四国地方へのフェリー航路があり、九州を発着する中・長距離フェリーの8割以上が就航している。平成28年10月の清水航路就航以来、大分港大在地区のRORO船航路は急速に充実しており、九州屈指のRORO船基地となっている。海路と陸路が結節する位置にある本県は、まさに九州の東の玄関口として、人・物が集積する拠点となるポテンシャルが益々高まっている。そこで、大分県では、港湾・空港・バスターミナル・駅等のハブと、九州内外を結ぶ交通・物流・道路ネットワーク等のスポークを充実・強化する観点から、「九州の東の玄関口としての拠点化戦略」を平成29年3月に策定している。

また、「令和2年7月豪雨」や「熊本地震」では、熊本県に甚大な被害が発生し、大分県から救急や消防、自衛隊、県・市町村、個人・企業・NPO等による支援が行われ、関東・関西等からも大分港などを介して物資の搬入が行われたが、南海トラフ地震が発生した場合等には、熊本県から大分県への支援が期待されるなど、九州の東部と西部は相互補完関係にある。九州の縦軸については、高規格幹線道路（九州縦貫自動車道、東九州自動車道等）の整備が進められてきたが、横軸である地域高規格道路（中九州横断道路、中津日田道路）については未だ多くのミッシングリンクが残っており、一日も早い全線供用が望まれるところである。



図 12 大規模災害時の熊本県との輸送ルート

国東半島の北部・西部は周防灘、東部は伊予灘、南部は別府湾にそれぞれ面し、豊後高田市、杵築市、国東市、日出町の3市1町からなっている。地形は、ほぼ円形で両子山系から放射状にのびた尾根と、その間の深い谷や峰々からなり、沿岸部は変化に富んだ美しい海岸景観を有し、県立自然公園に指定されている。古くから瀬戸内海ルートを中心に中央との結びつきが強く、奈良時代末頃より、宇佐神宮の勢力との関わりの中で次々に寺院が建立され、いわゆる六郷満山と呼ばれる独特な山岳仏教文化が繁栄した。現在でも、大分空港を有するとともに、山口県と連絡する周防灘フェリーが就航するなど交通の要衝の地として恵まれた条件を有しており、「国東半島振興計画（平成28年2月）」に基づき、空港を中心とした広域交通体系を軸とした地域づくりが進められている。

なお、2010～2015年を目標年次とした「21世紀の国土のグランドデザイン」（平成10年3月、国土庁）では、東京都という一極、太平洋ベルト地帯という一軸に集中した国土構造形成の流れを転換すべく、「北東国土軸」、「日本海国土軸」、「太平洋新国土軸」、「西日本国土軸」の4つの国土軸が展望されている。同計画においては、長期的な視点から「太平洋新国土軸」の豊予海峡道路の構想について、長大橋等に係る技術開発、地域交流、連携に向けた取組等を踏まえた調査や、周辺環境への影響、費用対効果、費用負担のあり方等が検討されることとなっていたが、現時点で事業環境は整っておらず、まずは「九州の東の玄関口としての拠点化戦略」に基づき、空港・港湾の機能向上と中九州横断道路や中津日田道路のミッシングリンク解消などスポークの充実・強化を図りながら、引き続き、国土のあり方を巡る動向に注視することが必要である。

3. 新たな広域道路ネットワーク整備の考え方

(1) 広域道路ネットワークの階層

高規格幹線道路を補完し、また、それと一体となって機能する広域道路ネットワークの整備が必要であり、連絡する拠点の重要性や通過する交通の特性により、個々の道路に求められるサービスレベルは異なることから、広域道路ネットワークには階層性を持たせて効率的に強化することとされている。

今回の新広域道路交通ネットワーク計画においては、高規格道路、一般広域道路という2階層を設定し、ネットワーク整備の方針を示すものとする。

このうち、高規格道路と一般広域道路をあわせた名称を「広域道路（基幹道路）」とする。

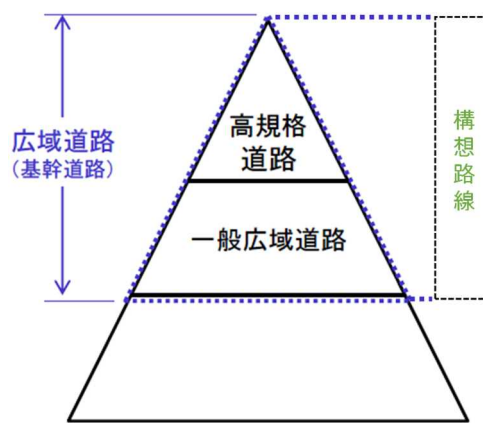


図 13 広域道路の階層

(2) 広域道路に求められる機能・役割

①平常時・災害時を問わない安定的な輸送

広域道路ネットワークには、平常時・災害時を問わず、人やモノの移動を安定的に確保することが求められる。

道路施設は5年に1回の定期点検を行い、適切に管理がなされているものの、緊急的な措置が必要として、通行規制が発生することもある。特に広域道路ネットワークに該当する路線においては、構造物等の老朽化対策を優先的・重点的に実施することにより、平常時から安定的な輸送の確保を図るとともに、災害時に長期間通行止めにならないよう、早期復旧の体制を整える必要がある。

また、事前通行規制区間等の防災上課題のある箇所への防災対策やこれまでの地震被害を踏まえた耐震対策を優先的・重点的に実施することにより、災害に強い強靱な広域道路ネットワークを形成する必要がある。

②交通事故に対する安全性

交通事故の発生により、通行止めを余儀なくされ、人やモノの安定的な移動に支障をきたしてしまう場合がある。

広域道路ネットワークにおいても、交通事故の発生が集中している箇所を特定した上で、その発生要因に応じた対策を講じるほか、これまでの交通安全対策の成果を活かし、関係機関と連携した対応が求められる。

(3) 将来のモビリティ等への備えと道路ネットワークの付加価値向上

近年では、鉄道、自家用車、バス、船舶、航空機など、様々な交通モード間や5Gを含めた情報インフラ等の他のインフラとの連携強化、自動運転やMaaSの更なる技術発展が進んでいる。技術開発が進む自動運転は、2025年を目途に高速道路での完全自動運転（レベル4）の実現が政府目標とされており、今後、幹線道路においても自動運転車が急速に普及していくことが見込まれている。県内においては、大分空港と大分港を結ぶホーバークラフトの運航に向けて、様々な交通モードとの連携も含めた検討がなされているが、MaaS社会を実現するためには、交通拠点と広域道路ネットワークとの連結についても考慮する必要がある。

あわせて、災害時に一時避難場所や被災地救援拠点、物資供給拠点としての役割を果たす「道の駅」について、広域的な防災拠点としての機能強化に向けて取組を進める必要がある。

なお、世界は大きな変革の時を迎えており、今後も時代の変化は続いていくことが考えられる。新たな技術革新や自動運転社会が実現することにより、移動の効率性が高まるとともに、移動時間そのものが自由時間となるなど、人やモノの輸送の概念が根本的に変化することも想定される。本ビジョンで示した大分県の広域的な道路交通に関する方向性についても、時代の潮流を捉えながら、適時・適切に見直していくことが必要である。