

# ① 広域交流を支える道路網の形成 ～より快適に、より便利に、より確実に～

## 平成22年度の主な取組状況

### ●高速道路や国道等の整備

主要都市間の所要時間短縮を図り、地域の産業経済を支えるため、高速道路や地域高規格道路、国道等の整備を推進しています。

22年度は、国道217号佐伯弥生バイパスの部分供用などにより高速道路へのアクセス性が向上しました。また、本耶馬溪耶馬溪道路についてはトンネルが貫通し、23年度供用に向け、整備を進めています。



【着々と整備が進む本耶馬溪耶馬溪道路】



【はなぐりトンネルの貫通式】



【国道217号 整備前の現道状況】



【国道217号佐伯弥生バイパス 供用箇所状況】

国道217号佐伯弥生バイパスにおいて、22年10月に一般県道佐伯弥生線～市道臼坪女島線間の約1.3km区間が部分供用したことから、東九州自動車佐伯ICに接続する主要地方道佐伯津久見線から佐伯市中心部までの約3.2kmが供用しました。この整備に伴い、佐伯市中心部から東九州自動車佐伯ICへのアクセス性が向上し、県南地域の産業の支援に寄与しています。

## 目標指標の達成状況

		10年前	H16年度 (計画時)	H22年度	H23年度	H27年度 (目標値)
県都大分市の中心部まで概ね60分で到達できる人の割合	目標値a	—	—	92.0%	93.0%	94%
	実績値b	—	89.8%	92.7%		—
	達成率b/a	—	—	100.8%		—
高速道路ICに概ね30分で到達できる人の割合	目標値a	—	—	94.0%	95.0%	97%
	実績値b	—	86.2%	95.0%		—
	達成率b/a	—	—	101.1%		—

## 業績評価

達成	中津日田道路の整備を進めるとともに、国道217号佐伯弥生バイパスの部分供用などにより、高速道路IC及び大分市中心部までの時間短縮が図られています。
----	---

## ② 地域を支える道路網の充実

### 平成22年度の主な取組状況

#### ● 国・県道の整備

国・県道の整備を推進し、日常生活の中心となる都市まで30分で移動できる人の割合を高めるなど、旧町村部の利便性向上や地域間連携の支援に努めています。

22年度は、国道388号小蒲江バイパスの部分供用や主要地方道庄内久住線(芹川工区)の全線供用などにより、地域を支える道路網の充実に寄与しました。



【国道388号 小蒲江バイパス(佐伯市)】

部分供用により幅員狭小、線形不良の狭隘区間の解消が図られました。全線供用時には蒲江中心部から東九州自動車道へのアクセス性が向上し、利便性が高まります。



【(主)庄内久住線 芹川工区(由布市)】

幅員狭小等の解消により、交通車両の安全が確保され、沿線観光施設へのアクセス性が向上し、広域的な観光振興、地域の活性化へ寄与しました。

#### ● 観光を支援する道路整備

観光と地域づくりを一体のものとして進める「ツーリズム」の振興を支援するため、地域と一体となった道路整備や道路景観の改善を進めています。

22年度は、くじゅう連山を周遊する道路「ぐるっとくじゅう周遊道路」を構成する一般県道阿蘇くじゅう公園線など観光を支援する道路整備を行いました。



【(一)阿蘇くじゅう公園線 沢水工区  
(竹田市久住町)】

これまで沿道観光施設と連携し、改良事業中の区間において歩道舗装を芝生で実施しました。22年度においても、景観等に配慮した道路整備を実施しました。

### 目標指標の達成状況

		10年前	H16年度 (計画時)	H22年度	H23年度	H27年度 (目標値)
日常生活の中心となる都市まで概ね30分で移動できる人の割合	目標値a	—	—	97.0%	97.0%	99%
	実績値b	—	93.6%	94.8%	—	—
	達成率b/a	—	—	97.7%	—	—
救命救急センターに概ね60分以内に到達できる人の割合	目標値a	—	—	94.0%	94.0%	95%
	実績値b	—	91.0%	93.7%	—	—
	達成率b/a	—	—	99.7%	—	—

### 業績評価

概ね達成	国道388号小蒲江バイパスの部分供用など、計画的に国・県道の整備を推進したことから中心部へのアクセスなど日常生活の利便性が向上しました。
------	--

### ③ 海上輸送拠点の充実

～産業経済を支え、地域の発展をめざして～

#### 平成22年度の主な取組状況

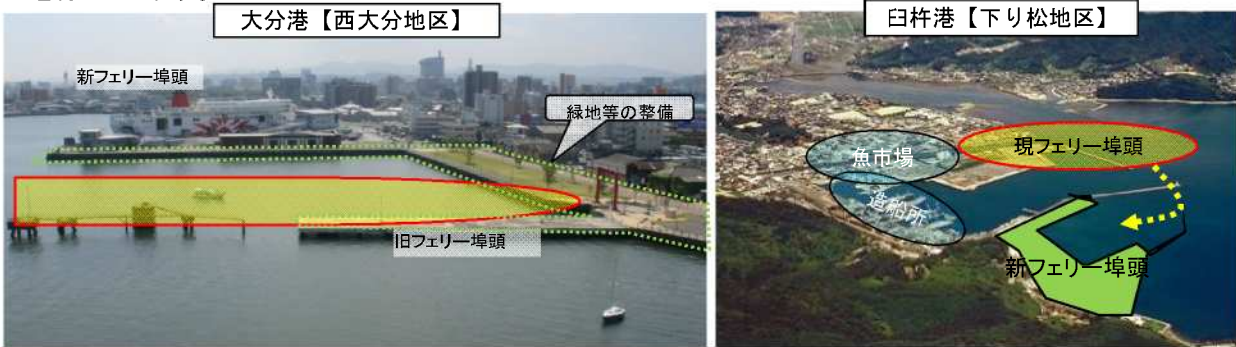
##### ●フェリー埠頭の整備

###### 【大分港西大分地区】

・西大分地区は古くから関西と九州を結ぶ玄関としてその役目を果たしてきましたが、近年、船舶の大型化や貨物取扱量の増大が進み、西大分地区も同様に貨物の大型化対策のため、新たなフェリー埠頭が必要となりました。18年10月に旧フェリー埠頭から東側にフェリー発着場が移転し、跡地は15年度から港湾環境整備事業で整備し、完成した箇所から順次開放しており、「かんたん港園」として市民の憩いの場所になっています。22年度は旧県営上屋前の舗装、柵設置を行いました。

###### 【臼杵港下り松地区】

・現在、港内にフェリー・造船所・魚市場が混在し、大型船入港時は小型船の航行が危険な状態となっています。また、フェリー棧橋は平成元年に造られ老朽化が進んでいるため、現在の港の外側にフェリー埠頭の整備を行っています。

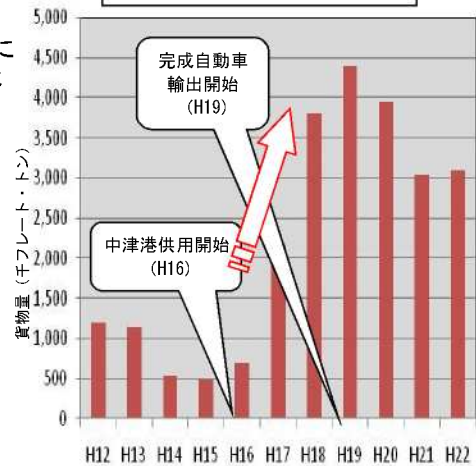


##### ● 港湾の利用状況

海上輸送を利用することは、物流コストやCO<sub>2</sub>排出量削減対策等に効果があります。中津港では、自動車関連産業を中心に港湾が有効に活用されています。今後は、道路網(高速交通体系)の整備に伴う背後圏の拡大や、また、関税法上の開港に指定されたことにより、貿易船の直接入港が可能になったことなどから、更なる取扱貨物量の増加が見込まれます。



中津港取扱貨物量の推移



平成16年の供用開始以来、中津港における貨物の取扱いは急増しました。しかし、世界的な景気減退によりH20、21年は対前年と比較すると減少しましたが、昨年は対前年比較では微増となりました。

#### 目標指標の達成状況

		10年前	H16年度 (計画時)	H22年度	H23年度	H27年度 (目標値)
フェリー航路の利用台数 (万台/年)	目標値a	—	—	93.0	93.6	96
	実績値b	81.2	89.4	72.7	—	—
	達成率b/a	—	—	78.2%	—	—
港湾の貨物取扱量 (百万フレートトン)	目標値a	—	—	127	128	133
	実績値b	130	119	112	—	—
	達成率b/a	—	—	88.2%	—	—

#### 業績評価

フェリー航路の利用台数	著しく不十分	高速道路の休日上限千円、無料化社会実験により、利用者が大幅に減少したため、著しく不十分となりました。23年6月に実験が終了したため、フェリー利用台数については、今後増加するものと期待されます。
港湾の貨物取扱量	達成不十分	世界的な景気後退に伴う需要の減退により貨物取扱量が減少したため目標達成が不十分となりました。