

# 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24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。

東九州自動車道では、蒲江～北浦間が平成25年2月に開通し、また中津市と宇佐市間のトンネルが貫通するなど、着々と整備が進められています。



【東九州自動車道 中津トンネルの貫通報告会】



【東九州自動車道 蒲江波当津インターチェンジ】



【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】

佐伯市大字稲垣と同市弥生大字小田を結ぶ一般国道217号佐伯弥生バイパス第2期工区1,735mが平成25年3月に供用開始され、交通の分散による渋滞の緩和や東九州自動車道(佐伯インターチェンジ)へのアクセス強化などが図れました。

## 目標指標の達成状況

		10年前	H16年度 (計画時)	H24年度	H25年度	H27年度 (目標値)
大分市中心部まで概ね60分 で到達できる地域(面積) の割合	目標値a	—	—	68%	68%	70%
	実績値b	—	57%	68%	—	—
	達成率b/a	—	—	100%	—	—
高速道路ICに概ね30分で 到達できる地域(面積)の割 合	目標値a	—	—	78%	78%	84%
	実績値b	—	58%	78%	—	—
	達成率b/a	—	—	100%	—	—

## 業績評価

達成	東九州自動車道蒲江～北浦間の供用が開始されると共に、中九州横断道路、中津日田道路の整備が推進されており、高速道路IC及び観光地等へ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24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分で移動できる地域(面積)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。

24年度は、国道442号合瀬工区の部分供用や主要地方道坂ノ市中戸次線川添工区的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442号合瀬工区(日田市中津江村)】

幅員狭小・線形不良箇所回避による走行環境の改善や、落石等の災害危険区間の解消による安全性向上が図られました。



【県道坂ノ市中戸次線川添工区(大分市宮河内)】

延長2,100mのバイパスが全線供用され、交通の分散による渋滞の緩和や地場産業の活性化・企業誘致を支援します。

#### ● 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。

24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。24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)	H24年度	H25年度	H27年度 (目標値)
各市町村の中心部まで概ね30分到達できる地域(面積)の割合	目標値a	—	—	76%	76%	77%
	実績値b	—	74%	76%	—	—
	達成率b/a	—	—	100.0%	—	—
救命救急センターまで概ね60分到達できる地域(面積)の割合	目標値a	—	—	77%	77%	82%
	実績値b	—	64%	77%	—	—
	達成率b/a	—	—	100.0%	—	—
小規模集落から幹線道路へのアクセスを改善した集落数	目標値a	—	—	43	63	88
	実績値b	—	—	46	—	—
	達成率b/a	—	—	107.0%	—	—

### 業績評価

達成	国道442号合瀬工区の部分供用や県道坂ノ市中戸次線川添工区的全線供用など、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24年度の主な取組状況

##### ●海上輸送拠点の整備

###### 【津久見港堅浦地区】

近年、砂利・砂を取り扱う船舶が大型化しており、既存公共ふ頭の利用に際しては、水深不足のため、喫水調整を行い入港しています。そのため船舶の大型化に対応する新たな埠頭を整備し、貨物の輸送効率化を通じて地域産業の活性化に寄与します。24年度は岸壁(-7.5m)の整備を行いました。

###### 【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、フェリー埠頭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。

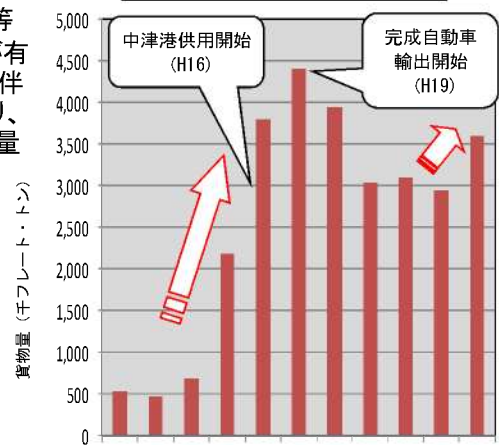


##### ● 港湾の利用状況

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



H14 H15 H16 H17 H18 H19 H20 H21 H22 H23 H24  
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。昨年は対前年比較では自動車の生産量拡大に伴い増加となりました。

#### 目標指標の達成状況

		10年前	H16年度 (計画時)	H24年度	H25年度	H27年度 (目標値)
港湾の貨物取扱量 (百万プレートトン)	目標値a	—	—	129.2	130.5	133
	実績値b	130	119	115.2	—	—
	達成率b/a	—	—	89.2%	—	—

#### 業績評価

港湾の貨物取扱量	達成不十分	昨年度より改善したものの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。
----------	-------	--