

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25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。

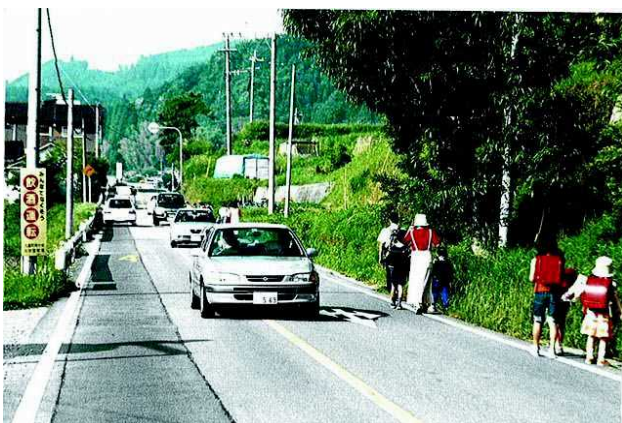
東九州自動車道では、県境～宇佐間と佐伯～蒲江間の平成26年度開通に向け、着々と整備が進められています。これにより、県内区域は全線開通の見込みです。



【東九州自動車道宇佐IC付近の整備中の状況】



【東九州自動車道 陣が峰トンネルの貫通報告会】



【国道387号 整備前の状況】



【国道387号町田バイパス 開通後の状況】

玖珠郡九重町引治と同郡同町町田を結ぶ一般国道387号町田バイパス3,300mが平成25年11月に開通し、幅員狭小、線形不良区間が解消できました。これに伴い、九重インターチェンジからのアクセス強化も図られ、広域交通の拡充および観光振興の促進が期待されます。

目標指標の達成状況

		10年前	H16年度 (計画時)	H25年度	H26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%	70%	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%	84%	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、中津日田道路等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25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。

25年度は、国道442号野津原バイパスの部分開通や一般県道栃野西大山線西大山工区の全線開通などにより、地域を支える道路網の充実に寄与しました。



【国道442号野津原バイパス(大分市下詰～今市)】

バイパスの一部区間が開通し、急カーブ、幅員狭小箇所回避により、走行環境が改善され、安全性向上が図られました。



【県道栃野西大山線西大山工区(日田市大山町)】

延長1,530mのバイパスが全線開通し、幅員狭小・線形不良箇所の回避による安全性・快適性の向上や、交流機能の強化による林業・観光等地域産業を支援します。

● 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。

25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。25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)	H25年度	H26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%	77%	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分で到達できる地域(面積)の割合	目標値a	—	—	77%	82%	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	—	—	63	73	88
	実績値b	—	—	63	—	—
	達成率b/a	—	—	100.0%	—	—

業績評価

達成	国道442号野津原バイパスの部分開通や県道栃野西大山線西大山工区の全線開通など、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25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。

【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。

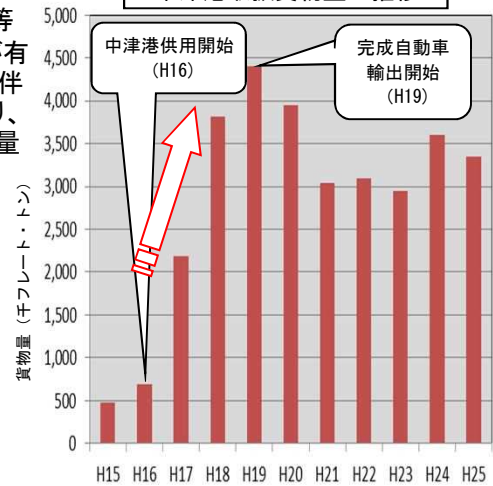


● 港湾の利用状況

海上輸送を利用することは、物流コストやCO₂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年のターミナル供用開始以来、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平成20、21年は前年と比較すると減少しました。なお、昨年は対前年比較では微減となりました。

目標指標の達成状況

		10年前	H16年度 (計画時)	H25年度	H26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	—	—	130.5	131.7	133
	実績値b	130	119	122.2	—	—
	達成率b/a	—	—	93.6%	—	—

業績評価

港湾の貨物取扱量	概ね達成	リーマンショック等の影響に伴う景気後退により、貨物量は平成19年以降一旦減少したものの、景気の回復基調に伴い平成21年を底として増加し、平成25年は概ね達成という水準まで回復しました。
----------	------	--