（1）九州の東の玄関口としての拠点化

現状と課題

- 本県には、九州と本州・四国との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を通じて、人の流れ・物の流れが活性化しており、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。

- 東京 2020 オリンピック・パラリンピックや大阪万博など、今後、インバウンド※）をはじめとした人の流れの活性化が見込まれます。フェリー、航空、長距離バス、鉄道などの交通の拠点施設やネットワークを充実させ、本県の人の流れをさらに増大させることが必要です。

- 国内物流については、陸路から海路へのモーダルシフト※）が進んでいます。九州の東に位置する本県の港が注目されており、大分港大在地区の RORO 船※）航路は清水港航路がデイリー化するなど便数が急増しています。物の流れの拠点となるため、さらなる海上貨物航路の充実、貨物の集荷推進、港利用企業の誘致・集積と港の基幹拠点化に向けた整備が必要です。

これからの基本方向

- 九州の東の玄関口として海上からの人の流れを促進するため、フェリーターミナルの機能を強化するとともに、フェリー事業者が行う本県への誘客につながる利用促進策を支援します。また、フェリーの大型化などに対応した港湾整備を進めます。

- 大分空港のさらなる利用者増に向け、新たな国・地域からの定期便の誘致に積極的に取り組むとともに、国際線ターミナル施設の充実や航空会社に対するダイヤ改善、増便等の要請を通じた空港の利便性向上や、LCC※）が就航する他空港と連携した広域周遊観光などの利用促進策を展開します。さらに、空港へのアクセス改善を図ります。

- 交通結節点や九州内外を結ぶ航路、路線を拡充し、人の流れの拠点化を進めます。また、各公共交通機関との円滑な乗り継ぎを促進することで、人の流れの増大を図ります。

- 県内港湾の RORO 船航路の充実や九州各地を発着地とする貨物の集荷、港湾の機能強化や物流拠点の整備を行い、本県を経由する国内の幹線輸送ルートを構築することで、物の流れの拠点化を進めます。

主な取り組み

「人の流れの拠点化」

❶ 広域公共交通ネットワークの充実・強化

- フェリー、航空、長距離バスの路線数・便数などの充実
- 港をはじめとした交通結節拠点へのアクセス道路の整備
- フェリー、航空、長距離バス、鉄道の連携による利便性や回遊性の向上

❷ 大分の強みである港湾や航路の充実を生かした拠点化

- 別府港における船の大型化への対応やフェリー上屋の集約配置等の機能強化

人の流れの拠点 別府港石垣地区

- 九州の海の玄関口としてふさわしい別府港の賑わい空間の整備推進
- 臼杵港などの老朽化したフェリー上屋の改修・建替や不足する駐車場の確保
- クルーズ船の誘致や受入環境の整備

クルーズ船の寄港状況

❸ 大分空港の利便性向上や利用促進

- 大分空港への海上アクセスの実現に向けた取り組み
- 国際線ターミナル施設の充実など魅力ある空港づくりの推進
- 国内航空路線の増便・大型化に向けた働きかけや国際航空路線定着と新規路線の誘致
- 他空港との連携による大分空港利用促進策の展開

国際線ターミナル（外観）

❹ 陸上公共交通の結節点の強化

- 高速バス等のターミナル機能の新たな整備促進
- 各交通結節拠点における乗り継ぎの利便性向上
- 鉄道駅のバリアフリー※）化の推進

「物の流れの拠点化」

❺ 県内を発着する物流ネットワークの充実

- 港とインターチェンジを結ぶアクセス道路の整備推進
- 重要物流道路※）の整備等による、物流ネットワークの機能強化
- 大分港大在地区における RORO 船・コンテナ船の航路誘致や増便に向けた働きかけ・利用促進

物の流れの拠点 大分港大在地区

❻ 港の機能強化

- 大分港大在地区における港湾利用企業の誘致・集積・進出用地確保と RORO 船岸壁や埠頭、シャーシ置場の整備
- 新たな需要に対応した岸壁や埠頭、駐車場スペース等の整備推進
- IoT※）等を活用したターミナルの高度化

❼ 物流拠点の集約化

- 港湾近傍地への物流産業・製造業等の誘致・集積・進出用地確保
- 大分流通業務団地の分譲促進

❽ 新たな貨物需要の創出とモーダルシフトの推進

- 官民連携したポートセールス※）の実施による取扱貨物量増加に向けた創貨・集荷促進
- 農産物等の輸送環境強化に向けたコールドチェーンの構築

モーダルシフトにより活躍する RORO船

目標指標

指　標　名	基準値		H30年度		R6年度
	年度		目標値	実績値	目標値
フェリー・航空輸送人員（千人）	30	3,721	－	3,721	3,900
県内港湾の公共埠頭取扱貨物量（千フレート・トン）	30	41,500	－	41,500	45,000

(2) 広域交通ネットワークの整備推進

現状と課題

- 今後県勢の発展を加速し、九州にとどまらず、関西や四国、さらにはアジアも視野に入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ます。そのためには、産業や観光の基盤となり九州の東の玄関口としての機能を強化する広域交通ネットワークの構築が不可欠です。

- 東九州自動車道が開通し、一部区間では４車線化事業の着手が行われました。しかし、南海トラフ巨大地震が切迫する中、暫定２車線区間が多く残され、速度低下・大規模災害時の復旧等に加え、正面衝突事故の発生など、定時性や安全性に課題があります。

- 中九州横断道路や中津日田道路などの地域高規格道路は、いまだ整備途上にあり、高速道路とあわせた信頼性の高い広域交通ネットワークの形成が求められています。

- 広域的な人の移動を活発化させ観光誘客や産業振興を図るため、鉄道の高速化・複線化により移動時間の短縮やダイヤの改善等を図り、鉄道の利便性を向上させることが求められています。

- 九州新幹線をはじめ全国的に新幹線網の整備が進められていますが、東九州新幹線は昭和 48 年の基本計画告示以降、具体的な進展が見られていません。

- 甚大な被害が想定される南海トラフ巨大地震等の災害に備え、広域的な交通のリダンダンシー※) を確保するとともに、新たな国土軸を形成する必要があります。

整備が進む中九州横断道路（大野竹田道路）

整備が進む中津日田道路（三光本耶馬渓道路）

これからの基本方向

- 人や物の流れを活性化し、産業や観光の基盤となる高速道路ネットワークの充実を図ります。

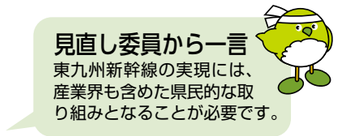
- 東九州新幹線の整備計画路線※) への格上げに向け、機運醸成のための活動や関係機関への働きかけに取り組みます。

- 交通ネットワーク基盤の強靱化に必要な社会インフラの整備や太平洋新国土軸構想※) の実現に向けた取り組みを推進します。

主な取り組み

❶ 広域道路交通網の整備推進

- 中九州横断道路や中津日田道路など地域高規格道路の整備推進
- 東九州自動車道、大分空港道路の４車線化に向けた取り組みの推進



見直し委員から一言
東九州新幹線の実現には、産業界も含めた県民的な取り組みとなることが必要です。

❷ 東九州新幹線整備等鉄道の高速化の促進

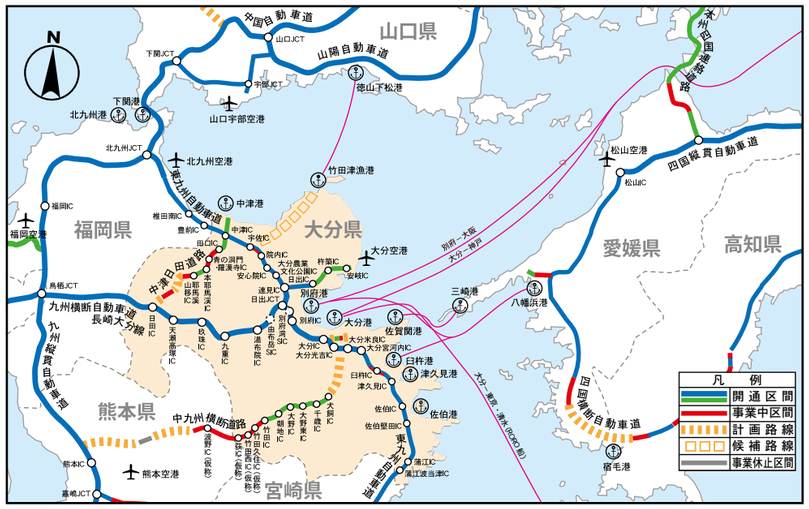
- 東九州新幹線の整備計画路線格上げに向けた国等への働きかけ
- 東九州新幹線の整備に向けた県民の機運醸成のための取り組み
- 日豊本線の複線化、佐伯以南の高速化の促進

東九州新幹線ポスター

❸ 広域交通ネットワークの強靱化の推進

- 道路や港湾など社会インフラの強靱化
- 関係府県等と連携した提言活動等による太平洋新国土軸構想の推進

大分県の広域交通ネットワーク（令和２年３月時点）



目標指標

指　標　名	基準値 年度	基準値	H30年度 目標値	H30年度 実績値	R6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の割合(%)	26	73	76	76	78
九州の東の玄関口としての拠点化主要施設※1) まで概ね30分で到達できる地域の割合(%)	30	52	－	52	54

※１) 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の人の流れ、物の流れの拠点となる主要施設

(3) まちの魅力を高める交通ネットワークの構築

現状と課題

- 自動車への依存度が高い本県は、住民の日常生活や企業活動等を自動車に頼っています。
- 地方部の生活道路では未改良区間が多く残されているほか、産業活動の基盤として物流を円滑化する道路整備も十分ではありません。
- 都市部の道路では、渋滞による生活の質や経済効率の低下を招いています。これらの課題に対処するとともに、道路環境の整備による魅力的な都市景観の形成も求められています。
- 自家用車への依存等により路線バス等の公共交通利用者の減少が進む中、特に子どもや高齢者等の生活に必要な移動手段としての公共交通を確保し、維持していくことが求められています。
- また、都市部における交通の円滑化や二酸化炭素排出量削減等環境対策のため、移動手段の転換による自家用車と公共交通のバランスのとれた利用が求められています。

庄の原佐野線(宗麟大橋)

ラウンドアバウト(環状交差点)

これからの基本方向

- 産業の発展、地域間の連携・交流、暮らしなどを支える道路整備を進めます。
- 都市部では快適な都市空間を形成する道路整備や大分都市圏総合都市交通計画を踏まえた交通円滑化対策を進めます。
- 中心市街地等における公共交通の回遊性の向上と利用促進により交通円滑化と環境対策を推進します。

主な取り組み

❶ 産業や生活を支える道づくりの推進

- 産業と地域の暮らしを支える道路整備の推進
- 集落間の連携・交流を支える道路整備の推進

庄の原佐野線(下郡工区)の完成予想図

❷ 快適な都市空間の形成

- まちの骨格を形成し魅力を高める庄の原佐野線等都市計画道路の整備推進
- 都市部の渋滞解消に向けた国道 197 号等の整備推進
- 安全で快適な歩行空間の確保
- 良好な自転車利用環境の創出
- 良好な都市景観の形成に資する無電柱化や洗練された路面舗装、道路付属物整備等の推進
- ラウンドアバウト※) などを活用した交差点での安全性確保
- 大分スポーツ公園へのアクセスなど県都大分市の交通円滑化

❸ 利便性の高い公共交通サービスの充実

- 利用者ニーズに沿ったバス路線の整備促進
- バス乗務員の確保によるバス路線の確保・維持
- パークアンドライド※)、エコ通勤割引※) などによる公共交通の利用促進
- 「バスなび大分※)」、「バスどこ大分※)」などによる路線バスの運行情報の発信
- バスや鉄道における交通系 IC カード※) の利用範囲の拡大
- 車両や交通施設のユニバーサルデザイン※) の考え方を踏まえたバリアフリー※) 化や耐震化などによる利用環境の改善

見直し委員から一言
移動自体が楽しい、利便性と快適性を重視した交通ネットワークも重要です。

バスどこ大分(トップ画面)

デジタルサイネージ(バスの運行情報を表示)

目標指標

指　標　名	基準値 年度	基準値	H30年度 目標値	H30年度 実績値	R6年度 目標値
対策を講じる主要渋滞箇所数(箇所)	26	−	20	19	30