

政策評価調書(27年度実績)

| | | | | | |
|-----|----------------------------|-------|-----|-------|-------------------|
| 政策名 | 「まち・ひと・しごと」を支える交通ネットワークの充実 | 政策コード | Ⅲ-4 | 関係部局名 | 企画振興部、商工労働部、土木建築部 |
|-----|----------------------------|-------|-----|-------|-------------------|

【Ⅰ. 政策の概要】

高速バス、フェリー、航空機などの広域公共交通ネットワークの充実、フェリーターミナルや港湾の機能強化など、九州の東の玄関口として人や物の流れの拠点化を推進するとともに、広域道路交通網整備や東九州新幹線の整備計画路線格上げの取り組み強化、産業や生活を支える道づくり、快適な都市空間の形成などを進め、まち・ひと・しごと創生を支える基盤を整備する。

【Ⅲ. 政策を構成する施策の評価結果】

| | 施策名 | 指標評価 | 総合評価 |
|---|----------------------------------|------|------|
| 1 | 人の流れ、物の流れの拠点づくり(九州の東の玄関口としての拠点化) | 達成 | A |
| 2 | 広域交通ネットワークの整備推進 | 達成 | A |
| 3 | まちの魅力を高める交通ネットワークの構築 | 達成 | A |

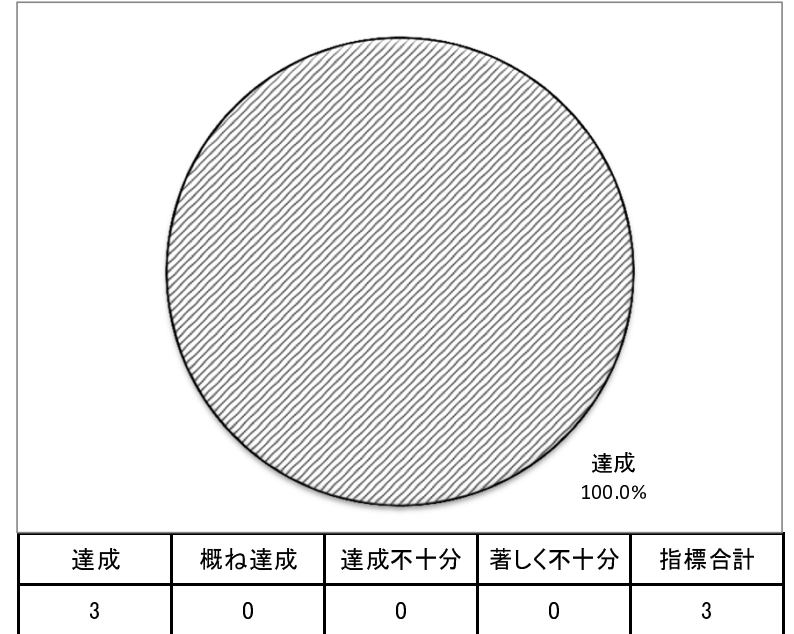
【Ⅴ. 政策を取り巻く社会経済情勢・今後の動向】

東九州自動車道の開通により九州全体が高速道路ネットワークで結ばれ、人の流れ、物の流れが活発化している。本州・四国との間を結ぶ多くのフェリー航路を有する本県は、九州の東の玄関口としてのポテンシャルを備えており、人の流れの拠点づくりに向けて、フェリー、バス、航空機など県内各地と県外とを結ぶ交通機関の結節の強化や物の流れの拠点となるための、交通・物流ネットワークの充実を図る必要がある。

また、九州の東の玄関口としての機能を強化するため、中九州横断道路や中津日田道路などの地域高規格道路の整備等を推進するとともに、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の確保が必要である。さらに、東九州新幹線については、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ないため、整備計画路線への格上げに向けた取組を強化することが必要である。

本県は自動車への依存度が高いため、都市部における交通渋滞の解消や公共交通の利用促進、通学路の交通安全対策等に引き続き取り組む必要がある。

【Ⅱ. 構成施策の目標指標の達成状況】



【Ⅳ. 評価が著しく不十分となった指標】

| 指標名 | 達成率 |
|------|-----|
| 該当なし | — |