

# 大分県 新広域道路交通計画



令和3年6月

## 目次

<b>1. 計画の概要</b> .....	<b>1</b>
<b>2. 広域道路ネットワークの形成</b> .....	<b>1</b>
(1) 広域道路ネットワークの要件 .....	1
①高規格道路 .....	1
②一般広域道路 .....	1
③構想路線.....	2
(2) 路線の選定.....	2
①高規格道路 .....	2
②一般広域道路 .....	2
③構想路線.....	3
(3) 広域道路ネットワーク.....	4
<b>3. 交通・防災拠点の機能強化</b> .....	<b>6</b>
(1) 交通拠点の強化 .....	6
(2) 防災拠点の強化 .....	7
<b>4. ICT 等の革新的な技術を活用した交通マネジメントの強化</b> .....	<b>8</b>
(1) ETC2.0 を活用した交通マネジメント .....	8
(2) 広域道路交通ネットワークにおける MaaS の活用 .....	9

## 1. 計画の概要

「大分県 新広域道路交通計画」（以下、「本計画」という）は、「大分県 新広域道路交通ビジョン」に基づき、概ね 20～30 年間の中長期的な視点で、広域的な道路ネットワークの形成や交通・防災拠点の機能強化、ICT 等の革新的な技術を活用した交通マネジメントの強化について、具体の対応策等を定めるものである。

## 2. 広域道路ネットワークの形成

### （1）広域道路ネットワークの要件

広域道路ネットワークとして、「高規格道路」と「一般広域道路」を位置づけることとし、その要件は国土交通省の整理を踏まえて、下記の通りとする。なお、これらの要件に合致する可能性があるものの、構想段階の路線については「構想路線」として位置づけるものとする。

#### ① 高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化・頻発化・広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路とする。また、地域の実情や将来像（概ね 20～30 年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路とし、原則として以下のいずれかに該当する道路とする。

- a. ブロック都市圏<sup>\*1</sup>間を連絡する道路  
※1：中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏 等
- b. ブロック都市圏内の拠点連絡<sup>\*2</sup>や中心都市<sup>\*3</sup>を環状に連絡する道路  
※2：都市中心部から高規格幹線道路 IC へのアクセスを含む  
※3：三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市
- c. 上記道路と重要な空港・港湾<sup>\*4</sup>を連絡する道路  
※4：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

サービス速度は概ね 60km/h 以上を確保することとし、全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況を踏まえた沿道アクセスコントロール等を実施する。

#### ② 一般広域道路

広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、原則として以下のいずれかに該当する道路とする。

- d. 広域交通の拠点となる都市<sup>\*1</sup>を効率的かつ効果的に連絡する道路  
※1：中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏における中心市  
上記圏域内のその他周辺都市（2次生活圏中心都市相当、昼夜率 1 以上）  
ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮する
- e. 高規格道路や d. の道路と重要な空港・港湾等<sup>\*2</sup>を連絡する道路  
※2：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

サービス速度は概ね 40km/h 以上を確保することとし、現道の特に課題の大きい区間において、部分的な改良等を実施する。

### ③ 構想路線

高規格道路や一般広域道路の要件に合致する可能性があるものの、現時点で事業化に向けた環境が整っていない路線については構想路線として位置付ける。

具体化に向けては、長期的な視点からニーズの把握や事業主体等に係る検討・調整が進められ、その進展に応じ、整備方針や周辺環境への影響、費用対効果、事業手法、事業主体、費用負担のあり方等について確認されることが必要となる。

## (2) 路線の選定

### ① 高規格道路

大分県には、大分都市広域圏、九州周防灘地域定住圏、日田市定住自立圏の3つの“ブロック都市圏”があり、それぞれ、大分市、中津市、日田市が“中心市”となる。また、佐伯市については、定住自立圏構想の中心市としての要件を満たしつつも宣言を行っていないが、市町村合併によって九州一の広大な市域を有しており、本計画においては、佐伯市のみでブロック都市圏を形成しているとみなすこととする。

また、“重要な空港・港湾”としては、拠点空港である大分空港、重要港湾である中津港・別府港・大分港・津久見港・佐伯港が該当する。

これらを連絡する道路であって、求められるサービス速度が概ね 60km/h 以上であるなど高規格道路の要件を満たす道路としては、高規格幹線道路として供用している大分自動車道と東九州自動車道や、地域高規格道路として整備が進められている中津日田道路、中九州横断道路、大分空港道路、大分中央幹線道路が該当し、引き続き、早期の全線供用を促進する。

### ② 一般広域道路

“広域交通の拠点となる都市”としては、上記のブロック都市圏の中心市のほか、“その他周辺都市”として、下表の5市が該当する。

表 1 大分県のブロック都市圏等の位置づけ

ブロック都市圏	広域交通の拠点となる都市	
	中心市	2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上
大分都市広域圏	大分市	別府市、竹田市、国東市
九州周防灘地域定住圏	中津市	宇佐市、豊後高田市
日田市定住自立圏	日田市	
(佐伯市)	佐伯市	

“重要な空港・港湾等”としては、上記の拠点空港及び重要港湾のほか、中核市である大分市の代表駅である大分駅と、コンテナ取扱駅である西大分駅が該当する。

これらを連絡する道路であって、求められるサービス速度が概ね 40km/h 以上であるなどの要件を満たす道路について、「広域道路整備基本計画」(平成6年策定、平成10年見直し)との連続性も考慮しながら、一般広域道路として位置づける。

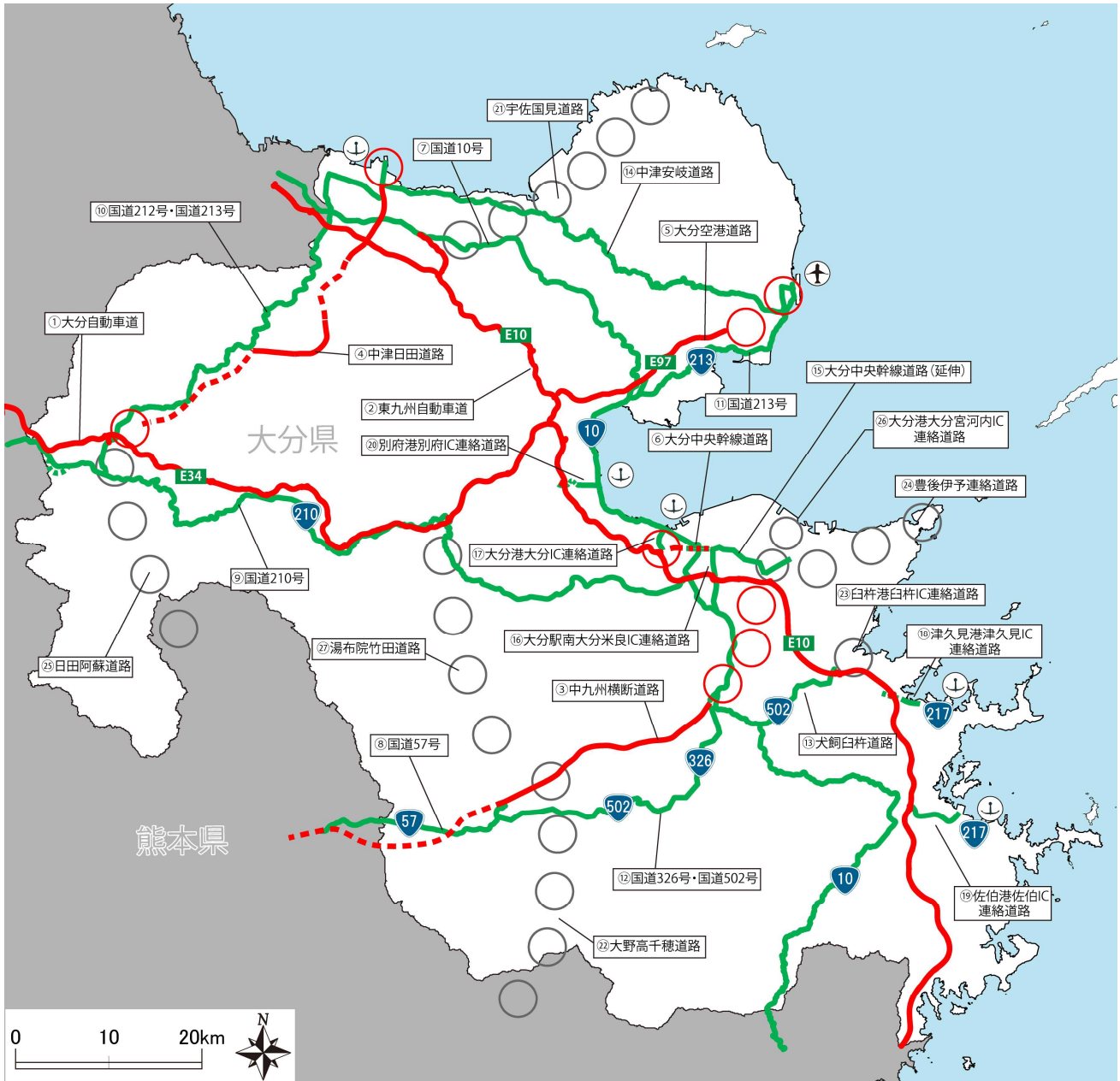
### ③ 構想路線

次の路線について、構想路線として位置づけることとする。

- a) 地域高規格道路の候補路線
  - 宇佐国見道路
  - 豊後伊予連絡道路
- b) 県境を跨ぎ、両県において将来的な整備が期待されている路線
  - 大分県～熊本県（日田阿蘇道路）
  - 大分県～宮崎県（大野高千穂道路）
- c) その他、「大分県 新広域道路交通ビジョン」に合致し、広域道路（高規格道路・一般広域道路）の要件を概ね満たす路線で、県と関係する市により方向性が共有されているもの
  - 大分港大分宮河内 IC 連絡道路
  - 臼杵港臼杵 IC 連絡道路
  - 湯布院竹田道路

### (3) 広域道路ネットワーク

以下の路線を高規格道路、一般広域道路、構想路線として位置づける。



広域道路交通ネットワーク計画 (R2)		
高規格道路	供用中	——
	事業中	- - - -
	調査中	○ ○ ○ ○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	- - - -
構想路線		○ ○ ○ ○

※R3.3 末時点の開通状況

図 1 大分県の広域道路ネットワーク計画

表 2 大分県の広域道路ネットワーク計画路線一覧

階層	路線名	起点	終点	役割・機能	新広域道路交通ビジョンとの関係性					参考：広域道路整備計画（H10見直し）での位置付け
					都市圏間連携形成	競争力・魅力向上	交通拠点アクセス	災害への備え	国土の活用・管理	
高規格道路	① 大分自動車道	長崎市	大分市	九州北部の横軸を形成し、九州縦貫自動車道とともに、九州の一体化を進める広域的なネットワークを形成	●	●		●	●	高規格幹線道路
	② 東九州自動車道	北九州市	始良市	東九州地域を結び、九州縦貫自動車道、九州横断自動車道長崎大分線とともに広域的な循環型ネットワークを形成	●	●		●	●	高規格幹線道路
	③ 中九州横断道路	大分市	熊本市	大分市、熊本市の連携中核都市間を結ぶとともに、九州縦貫自動車道、東九州自動車道を連絡し広域的な循環型ネットワークを形成	●	●		●	●	地域高規格道路（計画路線）
	④ 中津日田道路	中津市	日田市	大分県北部地域と西部地域の中心都市間を結ぶとともに、東九州自動車道と九州横断自動車道を連絡し広域的な循環型ネットワークを形成	●	●		●	●	地域高規格道路（計画路線）
	⑤ 大分空港道路	日出町	国東市	高規格幹線道路である東九州自動車道と拠点空港である大分空港を結び、広域的なネットワークを形成		●	●	●	●	地域高規格道路（計画路線）
	⑥ 大分中央幹線道路	大分市	大分市	大分市の中心部と高規格幹線道路である東九州自動車道を結び広域的なネットワークを形成	●	●				地域高規格道路（計画路線）
一般広域道路	⑦ 国道10号	北九州市	鹿児島市	福岡県北九州市から鹿児島県鹿児島市にかけて東九州地域の各都市を結び、広域的なネットワークを形成	●	●		●		—
	⑧ 国道57号	大分市	長崎市	大分市から長崎県長崎市にかけて九州北部地域の各都市を結び、広域的なネットワークを形成	●	●		●		—
	⑨ 国道210号	久留米市	大分市	福岡県久留米市から大分市にかけて九州北部地域の各都市を結び、広域的なネットワークを形成	●	●		●		—
	⑩ 国道212号・国道213号（中津日田道路並行区間）	中津市	日田市	地域高規格道路中津日田道路のリダンダンシーを確保		●	●	●		—
	⑪ 国道213号（大分空港道路並行区間）	日出町	国東市	地域高規格道路大分空港道路のリダンダンシーを確保		●	●	●		—
	⑫ 国道326号・国道502号（中九州横断道路並行区間）	豊後大野市	竹田市	地域高規格道路九州横断道路のリダンダンシーを確保		●		●		—
	⑬ 犬飼臼杵道路	豊後大野市	臼杵市	高規格幹線道路の東九州自動車道と特定広域道路である中九州横断道路との接続性を強化することにより広域的なネットワークを形成		●				広域道路（交流促進型）
	⑭ 中津安岐道路	中津市	国東市	大分空港と地域高規格道路である中津日田道路を連絡することで広域的なネットワークを形成			●			広域道路（交流促進型）
	⑮ 大分中央幹線道路（延伸）	大分市	大分市	地域高規格道路大分中央幹線道路と接続し、大分市の中心部と高規格幹線道路である東九州自動車道を結び広域的なネットワークを形成		●				—
	⑯ 大分駅南大分米IC連絡道路	大分市	大分市	JR大分駅と高規格幹線道路である東九州自動車道を結ぶことで広域的なネットワークを形成		●	●			—
	⑰ 大分港大分IC連絡道路	大分市	大分市	重要港湾である大分港のフェリーターミナルと高規格幹線道路である東九州自動車道を結ぶことで広域的なネットワークを形成			●		●	—
	⑱ 津久見港津久見IC連絡道路	津久見市	津久見市	重要港湾津久見港と高規格幹線道路である東九州自動車道を連絡することで広域的なネットワークを形成			●		●	—
	⑲ 佐伯港佐伯IC連絡道路	佐伯市	佐伯市	重要港湾佐伯港と高規格幹線道路である東九州自動車道を連絡することで広域的なネットワークを形成		●	●		●	—
	⑳ 別府港別府IC連絡道路	別府市	別府市	重要港湾別府港と高規格幹線道路である東九州自動車道を結び、広域的なネットワークを形成			●		●	—

### 3. 交通・防災拠点の機能強化

#### (1) 交通拠点の強化

九州の東部に位置し、瀬戸内海に面している地理的特性を有する大分県では、「九州の東の玄関口としての拠点化戦略」を定め、交通・物流の拠点となる施設や東九州自動車道など広域的な道路ネットワークの充実・強化を推進している。

中でも、関西・四国方面へのフェリー航路を有し、日本有数の観光地である別府市を背後地を持つ別府港は、人の流れの基幹拠点として位置付けられている。今後は、「別府港再編計画」(平成31年3月策定)に基づき、フェリーの大型化に伴う岸壁の新設や航路・泊地の浚渫、駐車場やシャワー置き場の拡充、老朽化したターミナルの再整備が行われ、利用者が海路と陸路を円滑に乗換えられる機能が強化される予定である。



出典：九州の東の玄関口としての拠点化戦略フォローアップ会議資料

図 2 別府港石垣地区における埠頭整備

また、関西方面へのフェリー航路を有する大分港西大分地区では、かんたん港園などのにぎわい空間が整備されているが、令和5年度の就航を目指して準備が進めているホーバークラフト導入事業における大分市側の発着地としても選定されている。新設されるターミナルは、大分県の空の玄関口である大分空港への海上アクセスの出発点となるだけでなく、大分市中心部や県内各地の観光地へスムーズにアクセスできることが必要であり、広域的な道路・鉄道ネットワークとの連結も含めた二次交通機能の充実を図っていく。



## (2) 防災拠点の強化

「道の駅」は、休憩機能・情報発信機能・地域の連携機能の3つ機能を併せ持つ施設であり、現在、大分県内では25の「道の駅」が供用されている。

また、中越地震（平成16年10月）や東日本大震災（平成23年3月）等では「道の駅」が避難所や災害復旧拠点等として活用されたことから、大規模災害時の拠点としての機能についても注目されており、「道の駅」の機能強化が求められている。

大分県においては、これまで「道の駅」が大規模災害時の拠点として活用された事例はないが、大分県広域受援計画（平成28年3月策定、平成31年3月修正）では、県外から応援部隊が被災地に向かって移動する際に目標となる拠点（進出拠点）の候補地として、「道の駅あさじ（豊後大野市）」、「道の駅ゆふいん（由布市）」が位置づけられるとともに、各部隊が被災地において部隊の指揮、宿営、資機材集積、燃料補給等を行う拠点（市町村の応援部隊活動拠点）として、「道の駅やよい（佐伯市）」、「道の駅宇目（佐伯市）」が設定されている。このうち、重要物流道路である国道210号沿いに設置されている「道の駅ゆふいん」では、建物の耐震化や貯水タンク・防災倉庫の整備が完了しており、災害時の支援活動に必要な広さの駐車場（9,200㎡）も確保されている。

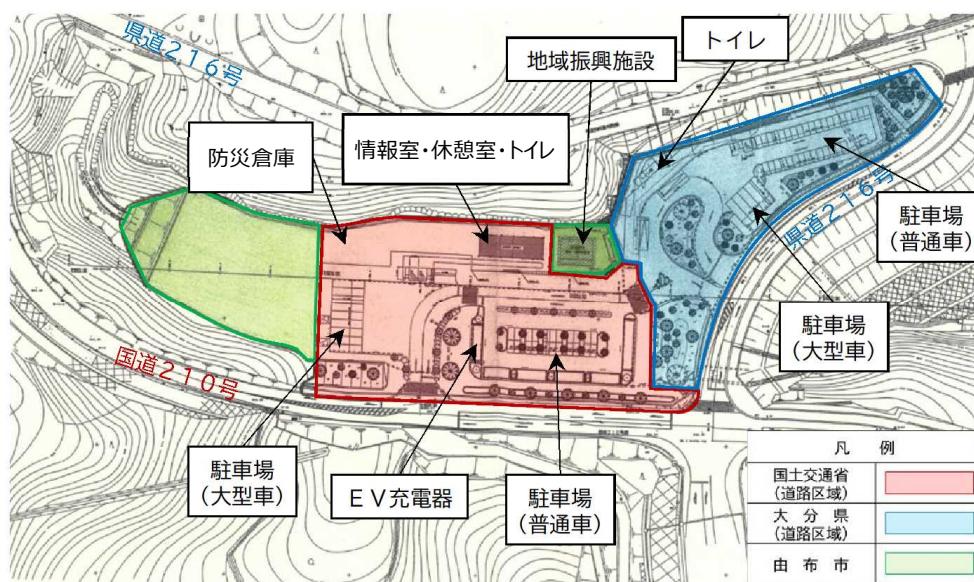


図3 道の駅ゆふいんの施設配置図

## 4. ICT 等の革新的な技術を活用した交通マネジメントの強化

### (1) ETC2.0 を活用した交通マネジメント

現在、次世代型自動料金収受システム「ETC2.0」の普及が促進されているところであり、利用者に対して様々な情報提供サービス等が行われるとともに、道路管理者においても車両の走行経路情報や走行速度データ等の取得・分析が可能となる。これらのデータは、車載機と ITS スポットにおける路側機との間で双方向通信によって得られるが、現在、大分県内においては、ETC2.0 車載器のセットアップ件数は約 33,000 件（令和元年度末時点）、ITS スポットは 26 箇所の設置にとどまっている。

今後は、車載器や ITS スポットの普及状況を踏まえながら、より効果的な渋滞対策の検討や観光・物流に関する経路情報の分析などの交通マネジメントへ積極的に活用していく。

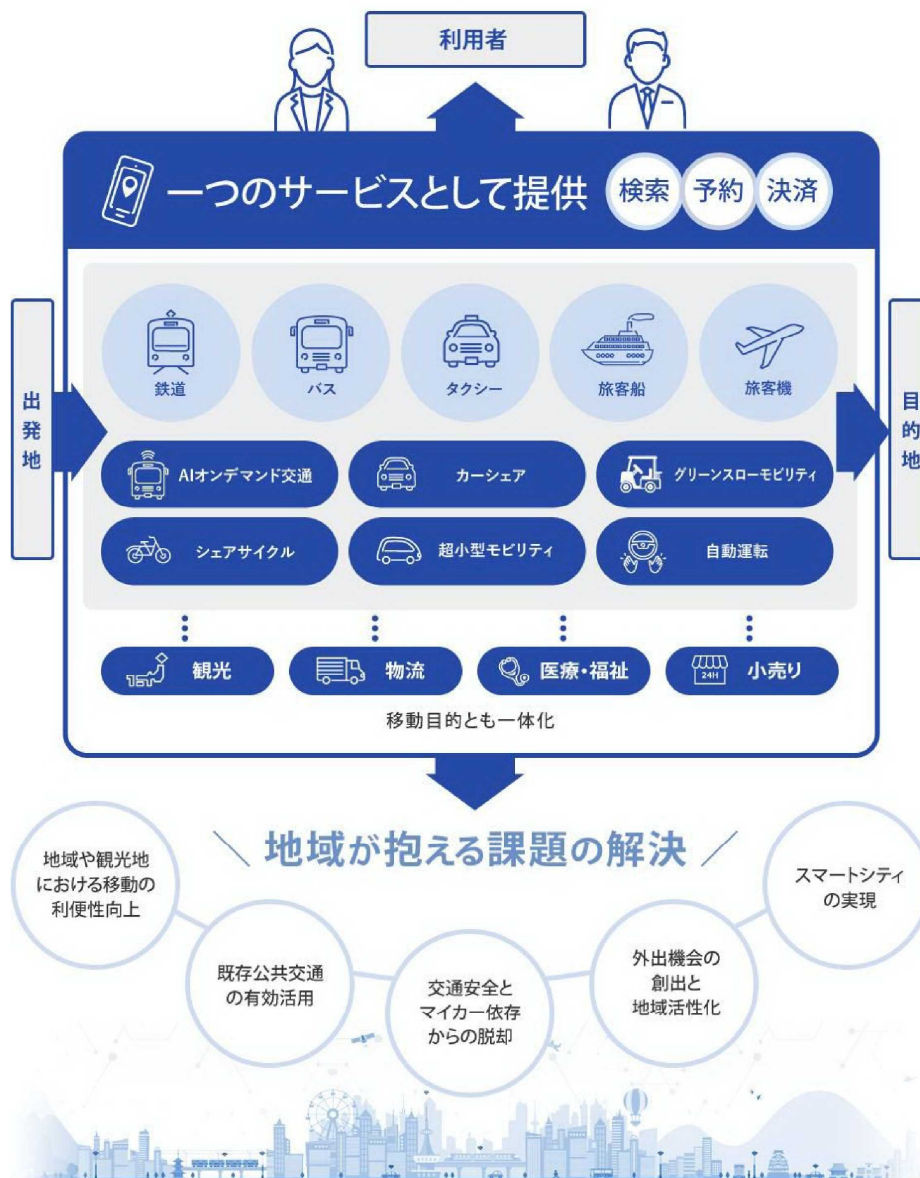


出典：九州版新広域道路交通ビジョン中間とりまとめ

図 4 ETC2.0 を活用した情報提供サービス

## (2) 広域道路ネットワークにおける MaaS の活用

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービスとの連携により、地域の様々な課題の解決にも資する手段として期待されている。



出典：国土交通省ホームページ

図 5 MaaS のイメージ

大分県では、大分空港の海上アクセスとしてのホーバークラフト導入事業を進めており、ホーバークラフトを軸として MaaS が展開していく可能性が想定される。今後は公共交通施策や交通事業者による取り組みの動向を踏まえながら、広域道路ネットワークとの関わりについても、国土交通省大分河川国道事務所や大分市等とともに検討を進めていく。