

大分県長期道路整備計画

おおいたの道構想 2015

～改訂～

令和3年3月

大分県土木建築部
道路建設課・道路保全課

序

- 1 計画の位置付け 2
- 2 計画の対象期間 2
- 3 改訂の趣旨と主な内容 2

総論

- 1 大分県の道路整備の状況 6
- 2 道路整備の方向性 6

第1部 主要施策の実施方針

- 1 生活の安全・安心を高める道路整備 10
- 2 まちの魅力を高め活力のある地域づくりを支える道路整備 18
- 3 県土の発展を支える道路整備 25

第2部 道路行政の進め方

- 1 県民の声に応える道づくり 32
- 2 計画的・効率的な事業の推進 34
- 3 景観への配慮と環境保全 36

序

1 計画の位置付け

本計画は、大分県長期総合計画「安心・活力・発展プラン 2015」及び土木建築部長期計画「おおいた土木未来プラン 2015」を補完し、今後の道路整備の方針を県民に示すとともに、道路事業を執行する上での指針とするものである。



上位計画との関係

2 計画の対象期間

本計画の対象期間は、平成 28 年度を初年度とし「安心・活力・発展プラン 2015」、「おおいた土木未来プラン 2015」の目標年度と同じ令和 6 年度までの 9 年とする。

3 改訂の趣旨と主な内容

大分県では、中長期的に目指すべき道路整備のあり方を示す計画として「おおいたの道構想 21」を平成 16 年 3 月に公表し、平成 28 年 3 月には現在の「おおいたの道構想 2015」を策定した。

今回の改訂は、上位計画である「安心・活力・発展プラン 2015」及び「おおいた土木未来プラン 2015」が令和 2 年 3 月に見直されたことを受け、これまでの道路整備の状況や成果、昨今の道路事業を取り巻く情勢の変化を踏まえながら、新たな課題に取り組み、効率的・効果的な整備を進めるために必要な計画の修正を行うものである。

目標指標については、これまでの目標値に対して令和元年度末時点での実績値により「達成（100%以上）」、「概ね達成（90%以上～100%未満）」、「達成不十分（80%以上～90%未満）」の評価を行うとともに、新たな視点の追加等を行った。

<改訂のポイント>

(総論)

- ・社会情勢の変化や道路整備の方向性の記載を見直し

(第1部) 主要施策の実施方針

1 生活の安全・安心を高める道路整備

- ・平成 28 年の熊本地震を期に実施した点検を踏まえて、要対策箇所の見直しと目標指標の拡充
- ・区画線の更新やラウンドアバウトによる交差点改良など、安心して運転できる道路環境整備の追加
- ・事故危険箇所について、平成 29 年度に新たに追加した危険箇所及びその対策の追加
- ・老朽化対策を加速させるための各種計画の策定と目標指標の拡充

2 まちの魅力を高め活力のある地域づくりを支える道路整備

- ・大分都市計画区域マスタープランの見直しを踏まえて、道路整備の取り組みの見直し
- ・大分県自転車活用推進計画に基づく、自転車走行空間整備の取り組みの追加

3 県土の発展を支える道路整備

- ・重要物流道路制度の創設を踏まえた取り組みの追加
- ・各事業の進捗状況の更新
- ・「九州の東の玄関口」としての取り組みに関する目標指標の追加

(第2部) 道路行政の進め方

2 計画的・効率的な事業の推進

- ・計画的な旧道移管への取り組みの追加
- ・「道路の整備に関するプログラム」に関する取り組みの追加

総論

1 大分県の道路整備の状況

大分県では、大分自動車道と東九州自動車道の2路線が高規格幹線道路として位置付けられており、平成27年3月21日に東九州自動車道「佐伯IC～蒲江IC」間が開通し、県内の全区間が繋がったことで大きなストック効果を発揮している。一方で、東九州自動車道においては、暫定2車線区間が多く残されており、速度低下や対面通行の安全性、大規模災害時の通行止めリスクといった課題があり、高規格幹線道路を補完する地域高規格道路についても、中九州横断道路をはじめ、まだまだ整備途上である。

その他の国道・県道の整備については、道路改良率¹が77.8%（平成31年4月1日現在）と九州中位の水準であるが、中山間地域を中心に未改良区間が多く残されているとともに、都市部においても、渋滞箇所や歩道未整備箇所が多く残されている。更に、南海トラフ地震や頻発する豪雨災害への備えとしての防災・減災対策や、道路施設の老朽化対策は喫緊の課題である。



中九州横断道路（地域高規格道路）
（竹田IC付近：竹田市）



地方部に残される未改良区間
（国道387号：日田市）



急峻で脆弱な地形の中山間地域
（新城山香線：豊後高田市）

2 道路整備の方向性

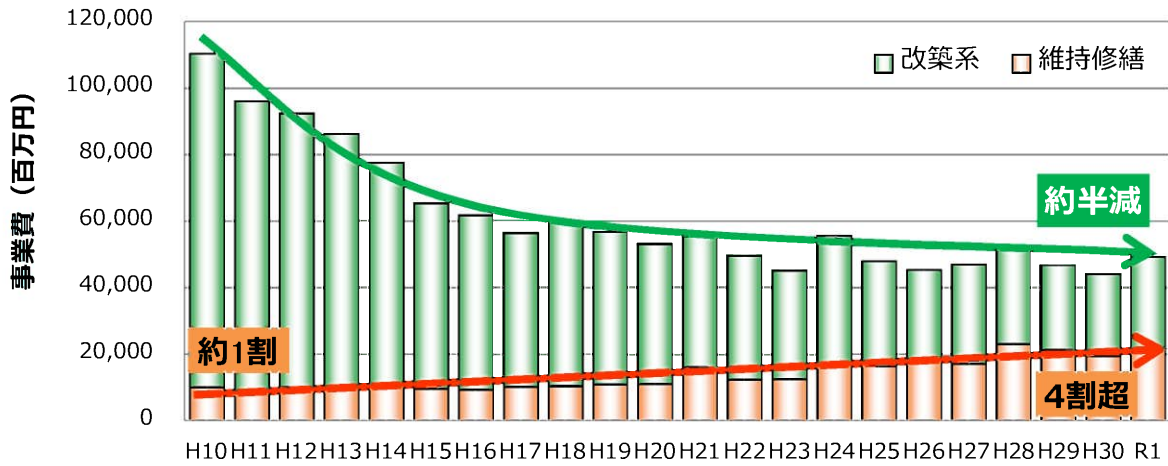
本格的な人口減少が進む中で「安心・活力・発展」の県土づくりを進め、併せて大分県版地方創生を実現するための基盤整備を行う必要がある。また、九州の東の玄関口としての拠点化を進めるため、その基盤となる広域交通ネットワークの充実・強化が非常に重要となる。

大分県では、防災・減災対策、老朽化対策を中心とした「生活の安全・安心を高める道路整備」、渋滞対策、無電柱化など道路空間の形成を中心とした「まちの魅力を高め活力のある地域づくりを支える道路整備」、都市間を結ぶ広域ネットワークの整備や合併前の旧市町を結ぶ地域ネットワークの整備を中心とした「県土の発展を支える道路整備」の3本の柱を基本として道路整備を進める。

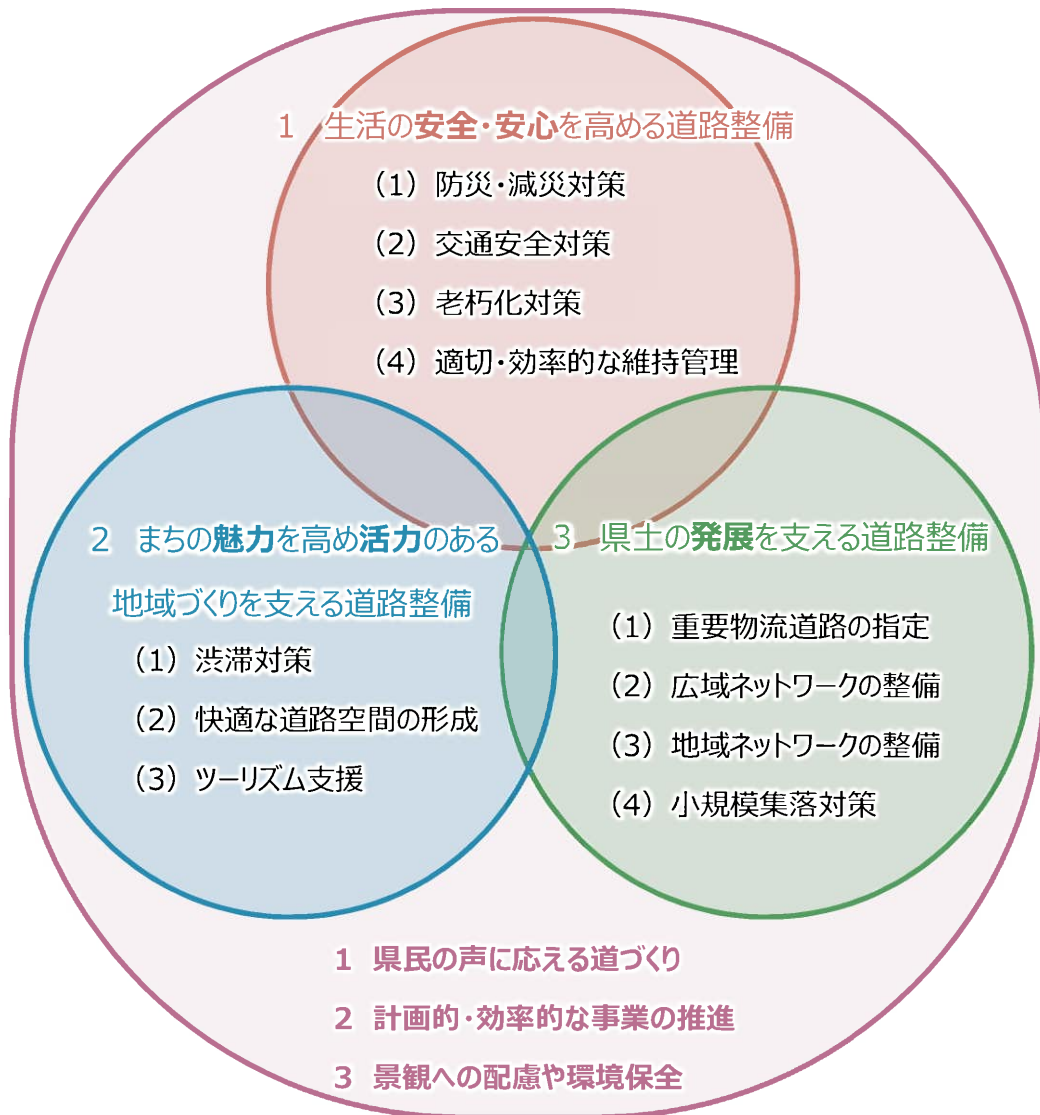
道路関係予算は平成10年頃から大きく減少しており、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」などにより近年は増加しているもののピーク時から半減している。また、道路関係予算の中では、既存施設の維持・補修予算が年々増加する一方で、新設・改良予算は大きく減少し、平成10年時点では維持・補修予算が全体に占める割合が約1割であったが、現在では約4割を超えている。維持・補修予算は、今後とも高い水準で推移することから、引き続き選択と集中を進め、効率的・効果的に道路整備を進めていく必要がある。

本計画では、「防災・減災、国土強靱化のための5ヶ年加速化対策」を活用しながら、現状と同程度の予算が継続するものとして整備目標を定めることとする。

¹ 道路の実延長のうち、車線数が2以上で、車道幅員5.5m以上の道路の割合。



大分県一般会計最終予算額（道路関係費）



「おおいたの道構想 2015～改訂～」の施策体系

第1部

主要施策の実施方針

- 1 生活の**安全・安心**を高める道路整備
 - (1) 防災・減災対策
 - (2) 交通安全対策
 - (3) 老朽化対策
 - (4) 適切・効率的な維持管理
- 2 まちの**魅力**を高め**活力**のある地域づくりを支える道路整備
 - (1) 渋滞対策
 - (2) 快適な道路空間の形成
 - (3) ツーリズム支援
- 3 県土の**発展**を支える道路整備
 - (1) 重要物流道路の指定
 - (2) 広域ネットワークの整備
 - (3) 地域ネットワークの整備
 - (4) 小規模集落対策

1 生活の安全・安心を高める道路整備

(1) 防災・減災対策

近い将来発生が予想される南海トラフ地震や、昨今の頻発する豪雨災害に備えるため、緊急輸送道路¹の整備や災害時の孤立対策などについて「大分県地域強靱化計画」に基づき防災・減災対策を着実に推進する。

また、平成30年度からは「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を活用しながら、橋梁の耐震化やのり面対策など強靱化の取り組みを加速させてきた。

なお、災害時における道路啓開作業は、「大分県道路啓開計画²」において、救命・救援・復旧の3段階のステップから各ルートを最優先啓開ルート・優先啓開ルート・啓開ルートに区分し、段階的な道路啓開を実施することで、迅速かつ効率的な啓開作業の完了を目指している。また、地域の实情に即した地区別実施計画を策定し、関係機関との連携強化を図る。

① 橋梁の耐震化

緊急輸送道路上の橋梁を対象として、まずは大規模地震発生時の復旧活動に甚大な影響を及ぼす落橋防止対策から優先的に取り組み、令和元年度までに完了した。引き続き、緊急輸送道路上の橋梁で、大規模地震発生後に短時間で通行可能な状態が確保出来るように、橋脚等の補強対策を推進し、耐震性の更なる向上を図る。



落橋を防ぐ耐震対策
(大分県大分港線弁天大橋：大分市)

② のり面対策

道路防災総点検（平成8年度、平成22年度）及び平成28年熊本地震を期に実施された点検で要対策と判定された箇所のうち、「最優先啓開ルート」上の38箇所を優先してのり面対策を実施しており、今後は、「優先啓開ルート」、「啓開ルート」上にある要対策箇所の整備についても着実に推進する。

また、近年の豪雨による被災状況を踏まえ、孤立の恐れのある箇所³についても着実に対策を推進する。迂回路が無く行き止まりとなる3路線33箇所については、令和元年度までにのり面対策が完了したところであり、令和2年度からは、迂回路はあるが復旧に長時間を要する30箇所の対策を推進している。



落石の恐れがあるのり面の対策
(国道502号：豊後大野市)

これまでの点検による要対策箇所で、1,064箇所が対策未完了（令和元年度末時点）となっており、引き続き、防災・減災、国土強靱化のための予算などを活用しながら、対策を進める。

③ 道の駅の機能強化

道の駅については、平成26年度に大分県「道の駅」駅長会と「災害時における生活必需物資の供給に関する協定」を締結し、災害時の初動支援体制を整えている。引き続き、道の駅の防災機能を高めていくよう、関係団体と連携していく。

¹ 大規模な地震等が起きた場合の避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範な応急対策活動を広域的に実施するための道路。

² 大規模地震発生時に救命・救急活動を支える緊急輸送体制を早期に確保するための道路啓開作業（＝大規模地震時に道路上に倒壊した家屋や放置車両などの撤去作業）を行うにあたり、事前に整理すべき事項を定めるとともに、各道路管理者において啓開体制を構築する際の指針となる考え方を示した計画。

³ 集落に接続する道路が未改良で、平成13年以降に全面通行止めの実績（3日以上が2回以上）がある箇所。



【目標指標】(県管理道路)

指標名	H26実績	R1実績/目標値	R6(目標値)
緊急輸送道路における橋梁耐震化率 (昭和55年より古い基準で設計されたもの)	86%	100%/100% (達成)	-
緊急輸送道路における橋梁耐震化率 (平成8年より古い基準で設計されたもの)	-	- (新規)	40%
緊急輸送道路上ののり面対策率	32%	49%/39% (達成)	60%
うち、最優先啓開ルート上ののり面対策率	41%	98%	100%
うち、緊急輸送道路(1次ネットワーク)における優先啓開ルートののり面対策率	-	73%	90%
孤立集落対策(道路のり面)	17%	38%/26% (達成)	45%
うち、迂回路なし	18%	88%	100%
うち、迂回路はあるが復旧に長時間を要する	-	40%	80%

(2) 交通安全対策

県内における死傷事故件数は、警察等による各種取組に加え、事故危険箇所に対して乱横断防止柵やカラー舗装などの対策や通学路の歩道整備等により、平成 16 年以降着実に減少している。しかしながら、依然として年間約 3 千件の死傷事故が発生しており、交通死傷事故のうち歩行者・自転車乗車中の死傷者数が 46%と高い。さらに、少子高齢化社会の進展に伴い、高齢者が犠牲となる事故や、高齢ドライバーによる事故が相次いで発生している。

①事故危険箇所等の対策

交通事故の発生割合が高い事故危険箇所について、平成 25 年 7 月に県内 15 箇所（県管理分）、平成 29 年 1 月に 19 箇所（県管理分）を指定し、警察と連携しながら歩道・自転車歩行者道整備、交通安全施設設置等の対策を実施した（右表参照）。また、警察が作成した「みんなの事故防止マップ⁴」等を活用し、追突事故が多い交差点において、右折車線等を整備するなどの対策を実施している。さらに、区画線の更新や交差点手前の車両減速標示による高齢ドライバーを含む事故防止対策を行っている。

このほか、未改良区間における視距改良、ラウンドアバウト（環状交差点）による交差点改良など安心して運転できる道路環境整備を実施してきており、引き続き危険箇所への対策を推進する。



車両減速標示による追突事故防止（国道 210 号：大分市）



宇佐市安心院支所前交差点ラウンドアバウト（国道 500 号：宇佐市）

⁴ 県内で発生した交通事故等の実態を理解してもらい交通事故を防止するため大分県警が作成したマップ。

H25に指定した事故危険箇所と対策内容（県管理道路）

路線名	箇所	事故原因	対策内容	対策状況
国道197号	大分市大手町	車両同士による追突・接触事故のほか、歩行者が巻き込まれる事故が多く発生	ポストコーン補修	済
国道210号	大分市西大道	商業施設への乗り入れ車両への追突・出会い頭事故が多く発生	車両減速標示	済
	大分市大字羽屋	車両同士による追突・出会い頭事故が多く発生	車両減速標示	済
国道212号	日田市大山町西大山～天瀬町出口	車両同士による追突事故が多く発生	車両減速標示	済
国道217号	佐伯市鶴岡町	車両同士による追突事故が多く発生	車両減速標示等再設置	済
	臼杵市大字市浜	車両同士による追突事故が多く発生	交差点標示、路面標示	済
国道326号	豊後大野市三重町菅生	車両同士による追突事故が多く発生	車両減速標示	済
別府一の宮線	別府市堀田～扇山	車両同士による追突事故が多く発生	街路樹撤去	済
大在大分港線	大分市中島東	車両同士による追突事故が多く発生	路面標示・警戒標識設置	済
	大分市西ノ洲	車両同士による追突・接触事故のほか、歩行者が巻き込まれる事故が多く発生	車両減速標示	済
中津高田線	中津市大字牛神	車両同士による追突・出会い頭事故が多く発生	交差点標示	済
豊後高田国東線	豊後高田市金谷町	車両同士による追突事故が多く発生	交差点標示（カラー舗装）	済
山香院内線	宇佐市安心院町笹ヶ平～矢津	車両の衝突・接触事故が多く発生	歩道設置	済
別府庄内線	別府市青山町	車両同士による追突事故が多く発生	車両減速標示	済
白木沖代線	中津市大字永添	車両同士による追突・出会い頭事故が多く発生	交差点標示	済

H29に指定した事故危険箇所と対策内容（県管理道路）

路線名	箇所	事故原因	対策内容	対策状況
国道 197 号	大分市高城本町	歩行者の乱横断による事故が発生	乱横断防止柵	済
	大分市高城新町	車両同士による追突・出会い頭事故が多く発生	車両減速標示	済
	大分市都町 2 丁目	車両同士による追突・出会い頭事故が多く発生	車両減速標示	済
国道 210 号	大分市大道 5 丁目	車両同士による追突・出会い頭事故が多く発生	路面標示（区画線）	済
国道 326 号	豊後大野市犬飼町田原	追突事故や歩行者との事故が発生	路面標示・歩道切下げ	済
国道442号	大分市奥田	歩行者の乱横断による事故が発生	乱横断防止柵	済
	大分市上宗方	車両同士による追突・出会い頭事故が多く発生	車両減速標示	済
中津高田線	中津市大字蜷瀬	車両同士による追突事故が多く発生	車両減速標示	済
豊後高田安岐線	豊後高田市本町	車両同士による追突・出会い頭事故が多く発生	滑り止め薄層カラー舗装	済
大分大野線	大分市田尻	車両同士による追突・出会い頭事故が多く発生	車線分離標（車止め）	済
山香院内線	杵築市山香町久木野尾	車両同士による出会い頭事故が多く発生	交差点標示・視線誘導標	済
	宇佐市安心院町大見尾	車両同士による出会い頭事故が多く発生	ドットライン、ポストコーン	済
太田杵築線	杵築市大字馬場尾	車両同士による追突・出会い頭事故が多く発生	路面標示（ドットライン）	済
中津吉富線	中津市大字宮夫	交差点内の追突・出会い頭事故が多く発生	路面標示（交差点標示）	済
臼杵坂ノ市線	臼杵市江無田	車両同士による出会い頭事故が多く発生	薄層カラー舗装	済
下恵良九重線	宇佐市院内町下恵良	車両と歩行者との事故が発生	車両減速標示、カラー舗装	済
松岡日岡線	大分市明野東 4 丁目	車両同士による追突事故が多く発生	車両減速標示	済
日出真那井杵築線	速見郡日出町大字川崎	車両同士による出会い頭事故が多く発生	路面標示（交差点標示）	済
藤原杵築線	杵築市大字本庄	車両同士による追突・出会い頭事故が多く発生	視線誘導標設置	済

②通学路等の安全対策

通学路の安全対策については、平成 24 年度から道路管理者、教育委員会・学校及び警察等関係機関による通学路の合同点検を継続して実施し、問題点の把握に努めている。また、滋賀県大津市での園児等の死傷事故を受け、令和元年度には園児等未就学児の移動経路において、緊急安全点検を実施した。

これらの点検の結果を踏まえて、主要な通学路である法指定通学路や、歩行者が多いにもかかわらず歩道が未整備となっている箇所における問題点の解消に向けた整備を優先的に進めている。それ以外の通学路についても、既存の道路敷の有効活用（側溝蓋の設置などによる歩行空間の確保や路肩のカラー舗装化による安全性向上）などを含め、交通安全対策を着実に進めている。

今後も、関係機関と連携して、安全確保のための推進体制の維持や危険箇所・対策状況等の情報共有を図るとともに、通学路の変更や信号機・横断歩道の新設、車止めやガードパイプの設置など、早期の効果発現が可能な対策を地域の実情に合わせて柔軟に実施する。



教育委員会・警察等と連携した通学路の合同点検
(国道 442 号：竹田市)



路肩のカラー舗装で安全性向上
(国道 388 号：佐伯市)



自歩道の整備による通学児童の安全確保 (万田四日市線：中津市)

【目標指標】

指標名	H26 実績	R1実績/目標値	R6 (目標値)
県管理道における法指定通学路の歩道整備率 ⁵	73.5%	78.4%/78.0% (達成)	80.0%

⁵ 交通安全施設等整備事業の推進に関する法律施行令（平成 26 年政令第 412 号）第 4 条に基づき指定した通学路 521.0km（県管理分）のうち、歩道（0.75m 以上の歩行空間を確保したもの）が整備された延長の割合。

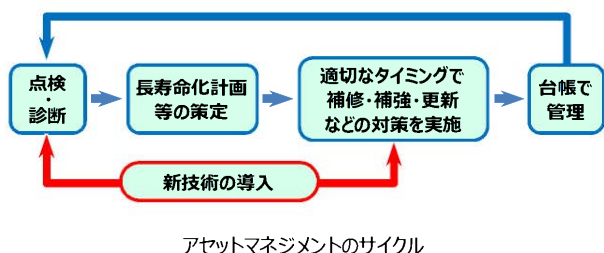
(3) 老朽化対策

橋梁やトンネルなどの道路施設は、高度経済成長期に集中して建設されており、今後、建設から50年を超える施設の割合が急速に高まることとなる。このような状況のもと、著しい変状に至ってからの補修や架け替えなどを行う事後保全型の維持管理を行った場合、将来の維持管理コストの増大や補修時期の集中など、今後の維持管理に支障が生じることが予想される。

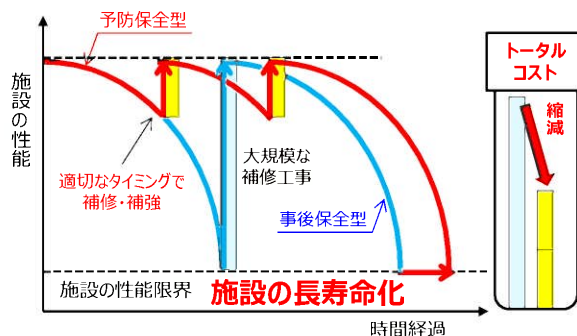
このため、大分県では、健全性が著しく低下する前に対策を実施する予防保全型の維持管理に移行するとともに、予算の平準化を図ることを目的とした「大分県橋梁長寿命化維持管理計画」を策定した。また、「インフラ長寿命化計画」を策定することを盛り込んだ「インフラ長寿命化基本計画」(平成25年11月閣議決定)を踏まえて、本県においても老朽化対策を加速させるため、平成27年度に橋梁、トンネル、道路附属物、舗装に関する長寿命化計画を、平成28年度には道路のり面・土工構造物の長寿命化計画を策定した。

これらの長寿命化計画は、「①県民の安心・安全な生活を支えるため、メンテナンスサイクルの確立・推進により点検、診断、措置、記録を確実かつ継続的に実施し、施設の機能維持を図る」、「②予防保全の考え方を導入した計画的な対策を実施することにより、施設の長寿命化を図り、補修・更新にかかる費用を低減する」ことを基本方針としており、現在まで、各長寿命化計画に基づき、近接目視による定期点検を実施し、措置の必要性が確認された施設の対策を計画的に実施している。

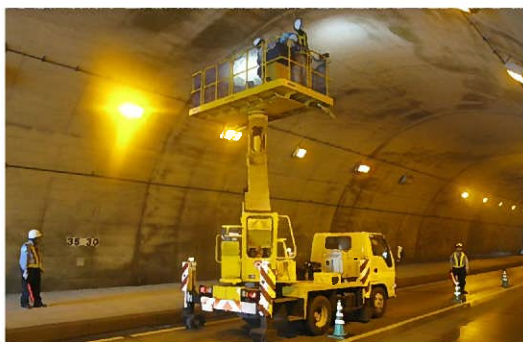
初回点検で早期措置が必要と判定された施設については、平成26年度から集中的に対策を推進してきた。今後は、5年に一度の定期点検で早期対策が必要と判定された施設の対策と合わせ、予防保全型維持管理への移行を推進する。



アセットマネジメントのサイクル



予防保全型の維持管理の効果



長寿命化計画に基づくトンネル点検
(白丹竹田線炭窯トンネル：竹田市)

【目標指標】（県管理道路）

指標名	H26実績	R1実績/目標値	R6（目標値）
平成25年度までの点検で確認された、早期措置が必要な橋梁の対策率	30%	99%/100% （概ね達成）	100%[R2]
平成25年度までの点検で確認された、早期措置が必要なトンネルの対策率	23%	100%/100% （達成）	-
平成30年度までの点検で確認された、早期措置が必要な橋梁の対策率	-	43% （新規）	100%
平成30年度までの点検で確認された、早期措置が必要なトンネルの対策率	-	49% （新規）	100%

（4）適切・効率的な維持管理

路面の損傷や交通安全施設の破損、通行支障木など道路異常の発見・応急措置を行う「日常パトロール」のほか、夜間の交通安全を確保するために行う「夜間パトロール」、豪雨・積雪・地震等異常気象時に行う「異常時パトロール」等を実施し、事故・被害の防止に努める。

草刈りや街路樹など道路の維持管理に関する県民からの要請が増加していることから、防草対策や道路照明のLED化など維持管理の効率化を図るとともに、街路樹の倒木を防ぐための点検を進め、植え替えや撤去を行うなど、適切な道路維持管理に努める。

さらに近年、台風や豪雨時の倒木被害が多く発生していることから、森林環境税を活用し、通常の通行には支障ないが、倒木で道路が塞がれると孤立集落の発生や災害復旧活動の妨げにつながる恐れのある樹木の伐採を行い、安全・安心な道路環境の創出や防災力強化を図る。



安全・安心な道路環境創出事業により法面に張り出した支障木を伐採
（緒方高千穂線：豊後大野市）



道路パトロール時の簡易補修
(例 損傷の補修)



大型車走行時に支障となる枝の伐採



防草処理



健全でない街路樹の植え替え・撤去



草刈りの実施

2 まちの魅力を高め活力のある地域づくりを支える道路整備

(1) 渋滞対策

これまでの対策等により県内の渋滞は緩和されているものの、大分都市圏をはじめとして未だ慢性的に生じている箇所も多いことから、主要渋滞箇所¹の対策を優先して推進する。

市町村	渋滞箇所数
大分市	98
別府市	14
中津市	8
その他	23
合計	143

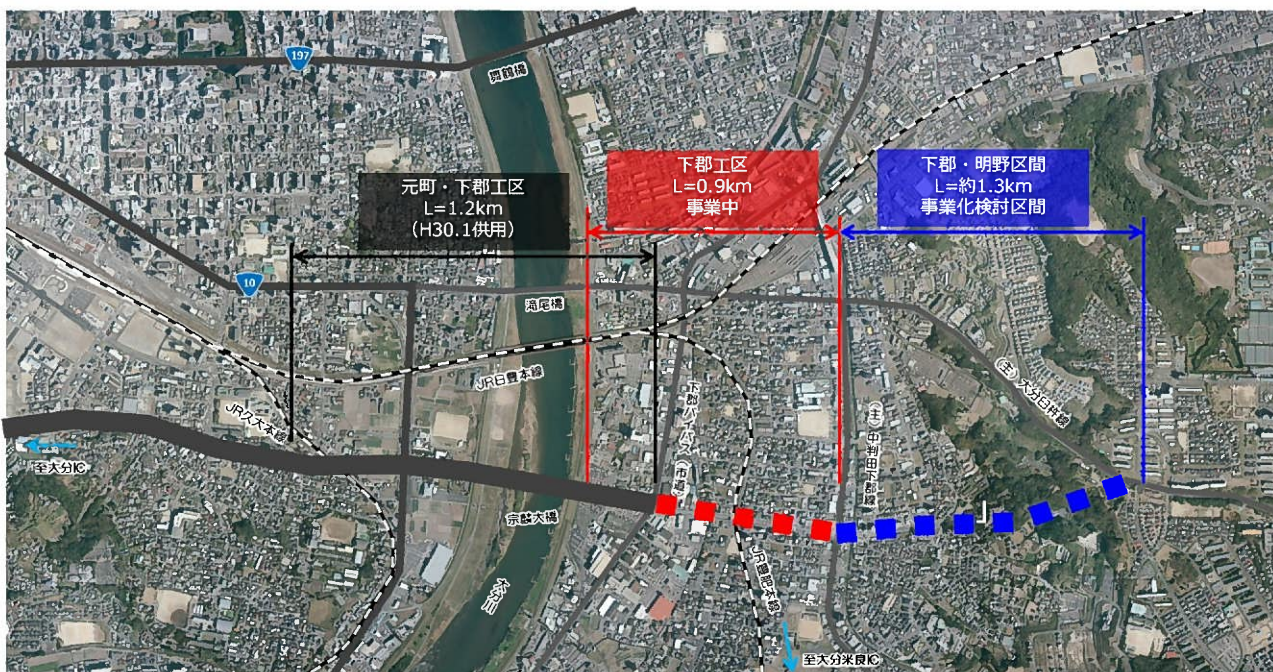
県内の主要渋滞箇所数

①ハード対策

(大分都市圏)

「大分都市圏総合都市交通計画²」及び「大分都市計画区域マスタープラン」を踏まえて、現在事業中の都市計画道路「庄の原佐野線」の延伸等のバイパス整備や国道197号「鶴崎拡幅」・国道442号「宗方拡幅」等の道路拡幅事業、交差点の右折レーンの設置・延伸等の交通渋滞対策を推進するとともに、国が進めている国道10号「高江拡幅」や国道210号「横瀬拡幅」の整備促進に取り組む。

さらに、国・県・市が役割分担をしながら、交通ネットワークの最適化を進めることとし、都市計画道路「花園細線」・「上野丘南大分線」、国道210号「横瀬～向之原間」(大分市～由布市)等の事業化に向けた検討を促進する。



大分都心部の東西軸を強化するバイパス整備 ((都)庄の原佐野線：大分市)

¹ 大分県交通渋滞対策協議会が平成25年1月に大分県内147箇所を主要渋滞箇所として選定。その後、道路整備により渋滞が解消されたため4箇所が解除され、現在は143箇所となっている。

² 令和17年度を目標年次として、大分都市圏(大分市、別府市、臼杵市、豊後大野市、由布市、日出町)における混雑の緩和に向けた幹線道路の整備や公共交通の利便性向上に繋がる改善(運行サービスの向上、ターミナルの整備等)など、望ましい交通体系の構築に関する方針を示したものの。



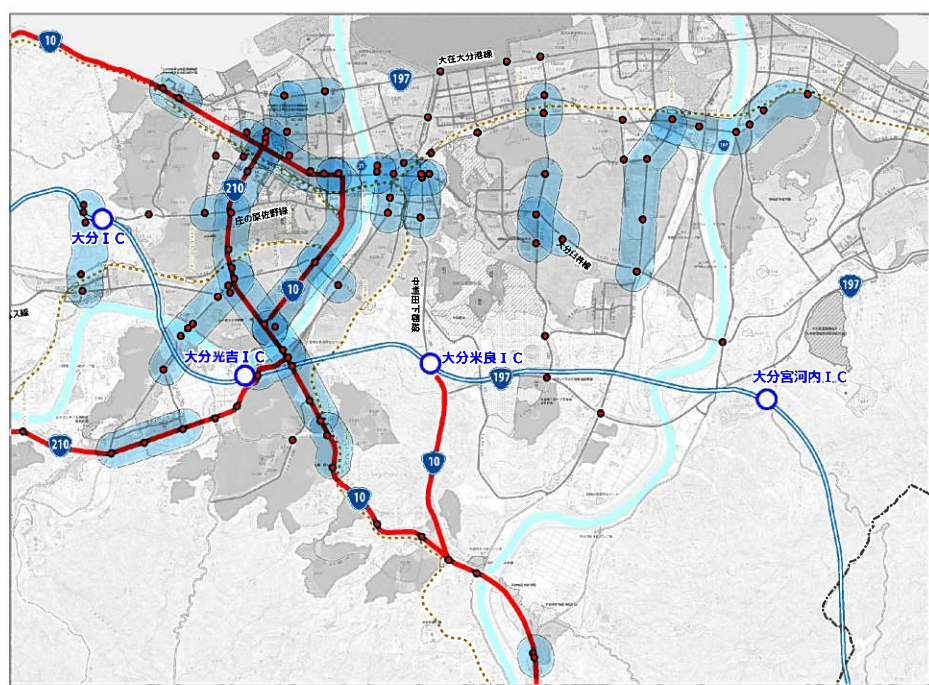
ボトルネック箇所の渋滞
(国道197号乙津橋：大分市)



右折レーンの延伸による渋滞対策を実施
(国道197号乗越交差点：大分市)

②ソフト対策

警察と連携しながら、信号現示の変更や車線運用の変更などに取り組む。また、大分都市圏については、公共交通の利用促進に向け、「大分都市圏総合都市交通計画」に加え、BRT³導入等を目指す「県都大分市交通円滑化基本方針」等に位置づけられた施策や取り組みを関係機関と連携して促進する。



大分市における主要渋滞箇所（令和2年大分県交通渋滞対策協議会資料）

【目標指標】

指標名	H26実績	R1実績/目標値	R6(目標値)
主要渋滞箇所対策を講じる箇所数	—	19箇所/21箇所 (概ね達成)	30箇所

³ Bus Rapid Transit の略。バス高速輸送システム専用走行空間や連節車両を有することが多く、通常の路線バスを高度化し幹線的な交通の役割を担うバスシステムのこと。

(2) 快適な道路空間の形成

市街地の骨格を形成する都市計画道路は、整備率⁴が62.9%と九州平均の73.5%と比べて整備が遅れている（令和2年3月末現在）。一方、都市の中心部で早い時期に整備が行われた道路は、自動車交通への対応を主眼としており、今日の視点から見ると歩行者や自転車への配慮が十分でない箇所がある。こうしたことから都市計画道路の整備やまちの顔となる道路の再整備を推進する。

また、都市景観向上に加えて、災害時の道路閉塞など防災の観点から、遅れている県管理道路の無電柱化を積極的に推進する。さらに、自転車通行空間の整備やバリアフリー・ユニバーサルデザイン⁵化を着実に推進する。

① 都市計画道路の整備

都市計画区域マスタープランに基づき、計画期間内に都市計画道路「外馬場錆矢堂線」（中津市）や「銭淵大宮線」（日田市）など市街地の骨格を形成する道路の開通を目指す。また、大分市内においては、「大分都市圏総合都市交通計画」に基づき、国道197号「鶴崎拡幅」、国道442号「宗方拡幅」、都市計画道路「庄の原佐野線（下郡工区）」などの整備を推進する。

併せて、都市計画道路のうち、長期間にわたって未着手となっている路線の見直しに取り組む。



（〔都〕外馬場錆矢堂線：中津市）



（〔都〕銭淵大宮線：日田市）

② まちの顔となる道路の再整備

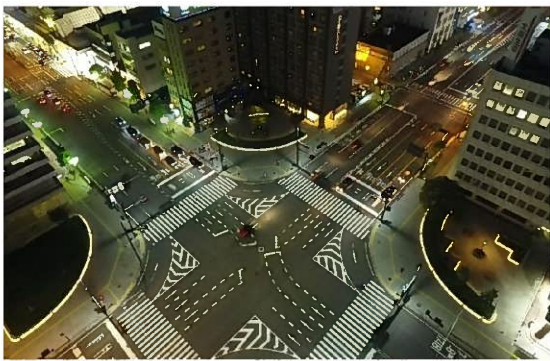
県都大分市の顔となる国道197号の舞鶴橋～中春日交差点において、歩道の縦横断勾配の是正や自転車通行空間の確保、雑然としていた街路樹の統一、照明・看板などのデザインの統一、電柱・歩道橋の撤去等を行い道路空間の再生を図るリボンプロジェクト⁶を推進する。

また、大分市内の国道197号「鶴崎拡幅」、国道442号「宗方拡幅」、別府市内の国道500号「鉄輪地区」において、まちづくりと連携した道路整備を推進する。

⁴ 自動車専用道路を除く幹線となる都市計画道路約835kmに対して、都市計画どおり整備された延長の割合。

⁵ 「全ての人のためのデザイン」を意味し、年齢や性別、身体的能力、国籍や文化など人々の様々な特性や違いを超えて、全ての人が利用しやすく、全ての人に配慮したまちづくりやものづくり、仕組み作りを行うという考え方。

⁶ 都市の顔となる幹線道路には、自動車交通の利便性向上に加えて、多くの人が憩い賑わう場の提供など、まちの魅力を高める機能も求められていることから、利用実態を踏まえつつ、地域住民や市町村等関係機関と連携して、まちの歴史的背景や地域固有の魅力を活かす道路空間の質的向上を図り、次世代に繋ぐ道路空間の再生を進める取り組み。



昭和通り交差点整備状況



自転車歩行者道整備状況

リノベーションプロジェクト

③無電柱化の推進

大分県では道路管理者や電線管理者、有識者からなる無電柱化協議会を組織し、無電柱化の推進に関する法律に基づき、無電柱化推進計画を策定して整備を進めている。また、近年は無電柱化推進計画の整備延長に加えて、防災・減災、国土強靱化のための緊急対策による整備延長を加え、無電柱化を加速させている。

現在、おんせん県おおいたを代表する温泉地である別府市の国道 500 号「鉄輪工区」・「汐見工区」や国道 197 号「鶴崎拡幅」、国道 442 号「宗方拡幅」、県道別府山香線（都市計画道路「南立石亀川線」）において、道路整備とあわせて無電柱化を推進している。



電柱が立ち並び景観を阻害



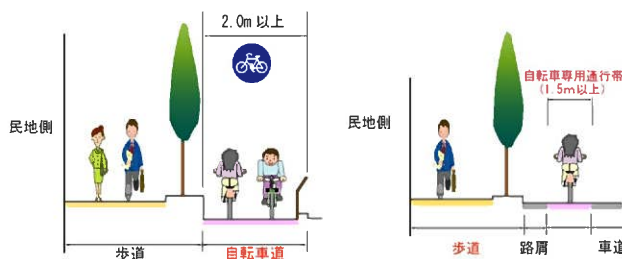
整備イメージ

都市景観や防災性の向上に向けた無電柱化の推進（国道 500 号：別府市）

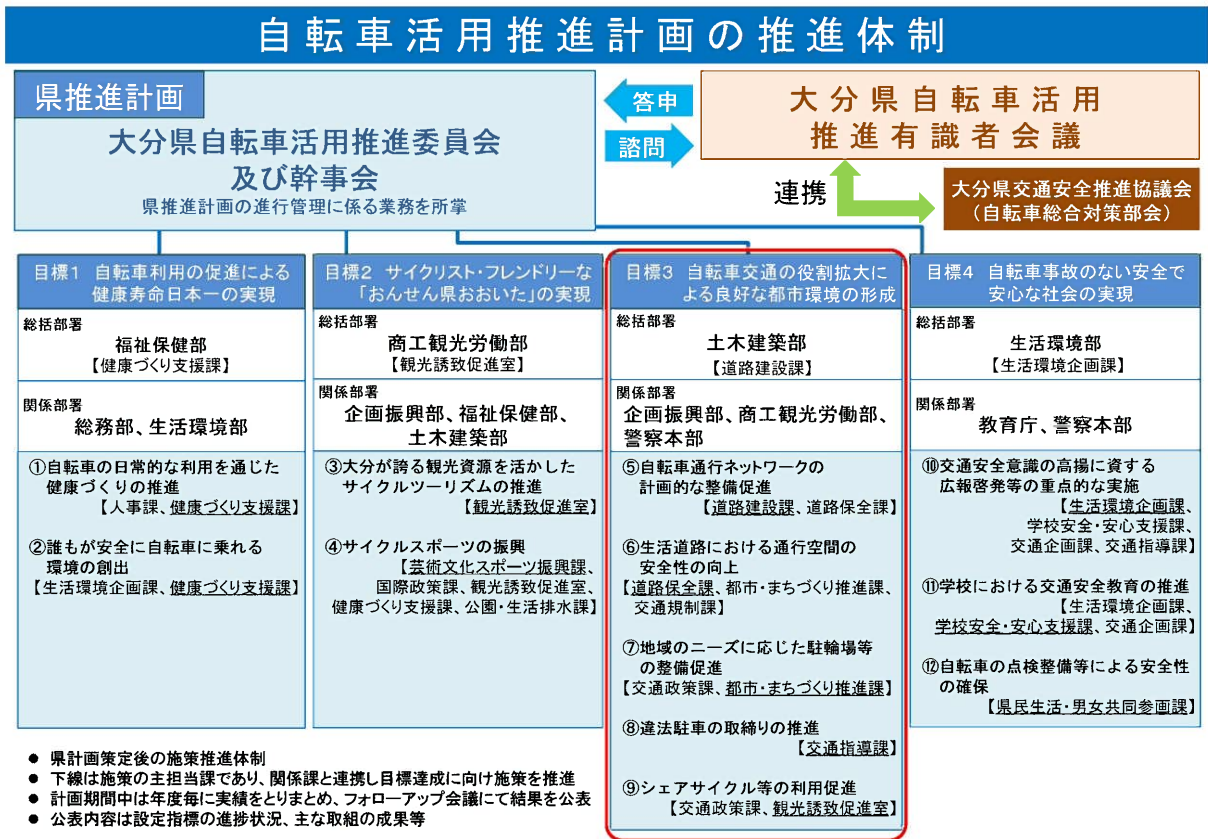
④自転車通行空間の整備

平成 29 年に自転車活用推進法が施行されたことに伴い、大分県では令和元年 12 月に令和 3 年度を目標年次とする「大分県自転車活用推進計画」を策定し、自転車に関する施策を総合的に推進しており、道路事業としては自転車道など自転車通行空間の整備を順次進めている。

また、大分市においては「大分市自転車活用推進計画」や「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」を策定し、市・県・国等が連携しながら、自転車を活かした特色あるまちづくりを進めているが、その他市町村においては、計画が未策定であるため、引き続き検討を支援する。

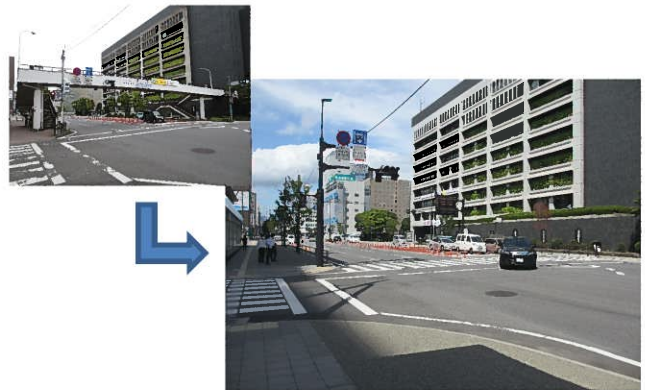


自転車通行空間を確保した道路整備



⑤ バリアフリー・ユニバーサルデザイン化

道路のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日法律第91号）及び「大分県福祉のまちづくり条例」やガイドライン・マニュアル等に沿って、段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置・改修等を進める。大分市内においては、「大分市バリアフリーマスタープラン」に基づいて対策を講じる。また、横断歩道橋について、地元や警察と協議が整った箇所から撤去を進める。



横断歩道橋を撤去し、歩行空間を確保
(国道197号昭和通り：大分市)

【目標指標】

指 標 名	H26 実績	R1 実績/目標値	R6 (目標値)
都市内の街路整備延長 ※市事業を含む	502km	507km/507km (達成)	510km
無電柱化整備延長 ※延長は電線共同溝延長であり道路延長ではない	65km	69.7km/74km (概ね達成)	78km

(3) ツーリズム支援

大分県では、平成24年度から、「日本一のおんせん県おおいた」の味力も満載」をキャッチフレーズとして全国に向けた情報発信を展開している。また、平成25年5月には「国東半島宇佐地域」が世界農業遺産に、同年9月には「おおいた豊後大野ジオパーク」及び「おおいた姫島ジオパーク」が日本ジオパークに、平成26年7月には県北8市町村が「豊の国千年ロマン観光圏」に、平成29年6月には「祖母・傾・大崩山系とその周辺地域」がユネスコエコパークに認定されており、県内各地で、観光に関連する特色ある取り組みが積極的に推進されている。さらに近年では、自転車に乗って地形、自然、景色を楽しむ「サイクルツーリズム」などのスポーツツーリズムが盛んになっている。

こうした背景を踏まえ、ツーリズムの振興に寄与する道路整備を推進する。

① 主要な観光地を結ぶ道路整備

主要な観光地間を周遊するルートや、主要な観光地と交通拠点を結ぶアクセス道路の整備を推進する。



狭隘なトンネルにより通行に支障



整備後の状況

主要な観光地を結ぶ道路整備
(別府一の宮線東山工区：別府市)

② 道路案内や情報発信の拡充

国東半島地域での先行的な取り組みも踏まえ、道路案内標識の見直しや「とるば」の設置について検討する。道の駅の活用として、これまでの情報発信機能や道路規制情報の提供、道の駅間の相互情報提供などに加え、インバウンド観光にも資する無料無線LAN（Wi-Fi）の設置などを促進する。



道路案内標識の英語表記適正化
(国道213号：国東市 ko → port)

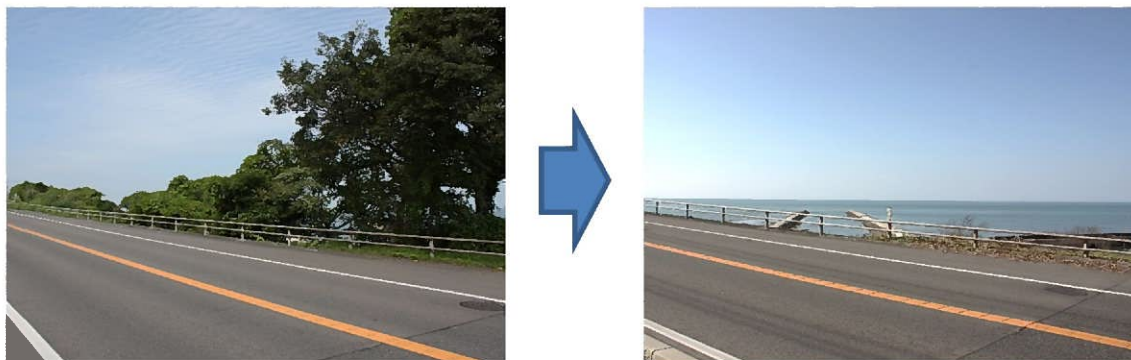


絶景スポットに写真を撮るパーキング「とるば」を設置
(国道213号：国東市羽田海岸)

③おもてなしの道路整備

県内では、「九州横断の道 やまなみハイウェイ」、「日豊海岸シーニック・バイウェイ」、「豊の国歴史ロマン街道」、「別府湾岸・国東半島海への道」の4ルートが日本風景街道九州ルートに登録されており、地域の人々と連携して、良好な景観を阻害する樹木の伐採や防護柵の更新など、美しい景観づくりや魅力ある地域づくりに資する道路整備に「次世代につなぐ景観資源再生事業⁸」を活用して取り組んでいる。

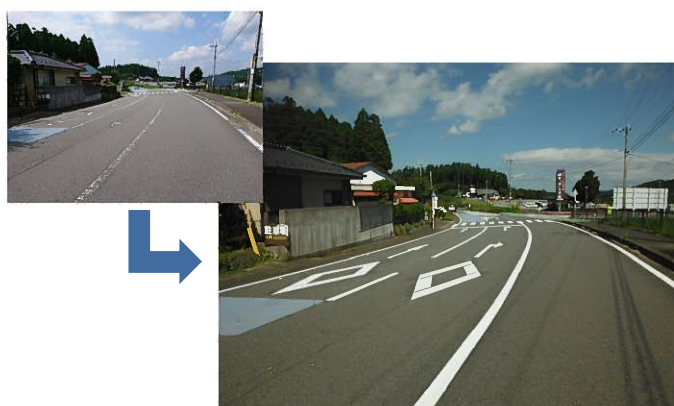
また、観光地とインターチェンジを結ぶ道路を「おもてなし路線」として、道路施設の機能向上のため、視認性向上に繋がる区画線等を更新するなど、ツーリズムを支援する道路整備を着実に進める。



眺望を阻害する樹木の伐採(国道213号：豊後高田市)



景観に配慮した防護柵への更新
(別府一の宮線：九重町)



区画線の更新による視認性向上
(飯田高原中村線：九重町)

④ツーリズム支援

サイクリングルートにおける道路案内標識の充実や交通安全対策等を実施するとともに、「スポーツツーリズム」の取り組みとして、マラソンや駅伝等のスポーツ合宿などを誘致しやすい道路環境の整備を推進する。



ランナーが走りやすい道路整備(路肩拡幅・カラー舗装)
(別府一の宮線：九重町)

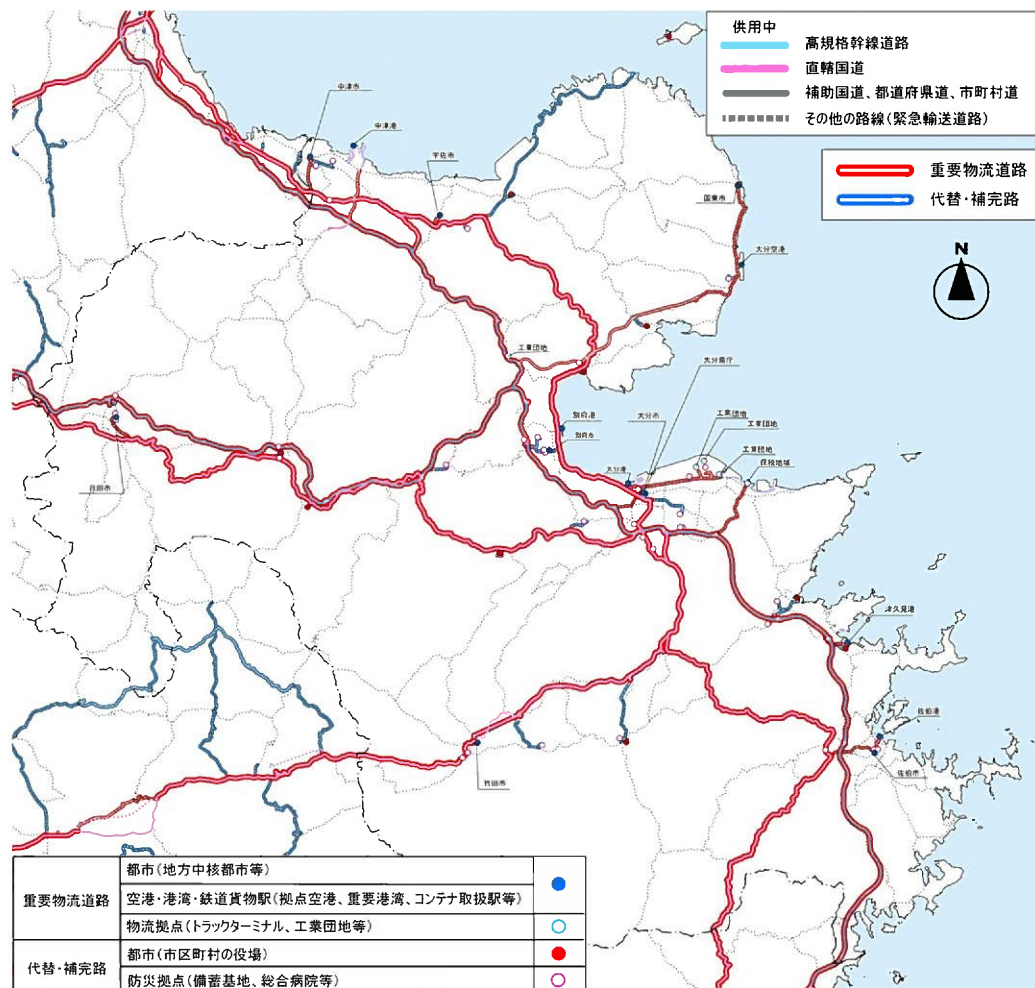
⁷ 道を舞台に多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活かし、美しい国土景観の形成、地域活性化や観光振興を行っていく取り組みのこと。シーニック・バイウェイ。

⁸ 展望所等からの眺望を阻害する樹木の伐採等に対して支援する事業。事業主体は市町村。

3 県土の発展を支える道路整備

(1) 重要物流道路の指定

令和元年度より平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網として「重要物流道路」を、重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点（備蓄基地・総合病院等）への補完路としての「代替・補完路」を国土交通大臣が指定し、機能強化を進めている。県内においては供用中区間において重要物流道路 614km、代替・補完路 109km が指定されている。



重要物流道路、代替補完路ルート図

(2) 広域ネットワークの整備

県内の高規格幹線道路は、横軸となる大分自動車道と縦軸となる東九州自動車道の2路線があり、現在、暫定2車線となっている東九州自動車道の4車線化が、NEXCO西日本により進められている。

また、地域高規格道路は中九州横断道路、中津日田道路、大分空港道路、大分中央幹線の4路線が指定されているが、未だ整備途上であり、「九州の東の玄関口」として、人や物の流れを活性化させ、観光や産業を発展させるために、重点的な整備を行うことが必要である。

① 東九州自動車道

多くの区間が暫定2車線となっており、対面交通による重大事故の防止や、災害時の早期復旧など、安全性や信頼性向上のため早期の4車線化が強く望まれている。そのため、平成31年には、宇佐IC～院内IC、大分宮河内IC～津久見ICの一部区間が4車線化区間としてNEXCO西日本により事業化された。大分県では、建設発生土の受入先の確保などの課題に対してサポートを行っている。

また、国は令和元年9月に「高速道路における安全・安心基本計画」を策定し、有料区間について、概ね10年から15年程度で4車線化を目指す「優先整備区間」を選定し、県内では院内IC～速見IC間、大分宮河内IC～佐伯IC間が選定されている。引き続き、残る暫定2車線区間の4車線化に向けた取り組みを推進する。

併せて、高速道路の利便性向上のため、事業中の佐伯弥生 P A（下り線）の整備を促進する。



東九州自動車道（暫定2車線供用区間）

② 中九州横断道路

大分と熊本の県都を結び、産業や地域経済の活性化、産業振興など様々なストック効果が期待されており、現在、大野竹田道路が平成31年1月に開通し、犬飼～竹田間が供用区間となっている。また、同年4月には竹田阿蘇道路が事業化されており、引き続き、事業中区間の整備促進を図るとともに、残る大分～犬飼間の早期事業化に向けた取り組みを進める。



中九州横断道路（竹田市）

③ 中津日田道路

現道の代替路や重要港湾中津港へのアクセスなど、県北地域の防災、産業、観光道路としての役割が期待されており、全体延長約50kmのうち、22.8kmが開通済みとなっている。現在は、三光本耶馬溪道路、日田山国道路の事業を進めている。また、耶馬溪山国道路については令和3年度から着手する見込み。残る整備未着手の日田市三和～日田 IC 間については、実施中区間の事業進捗を勘案しつつ、事業着手に向けた検討を進める。



中津日田道路（田口 I C 付近：中津市）

④ 大分空港道路

大分空港へのアクセスの定時性確保、走行性改善のため、平成28年度から取り組んできた4車線区間の延伸事業は令和元年度に完了した。残る区間の4車線化については、完了済み区間の効果などを確認しながら、継続的な課題として取り組む。



大分空港道路（杵築市）

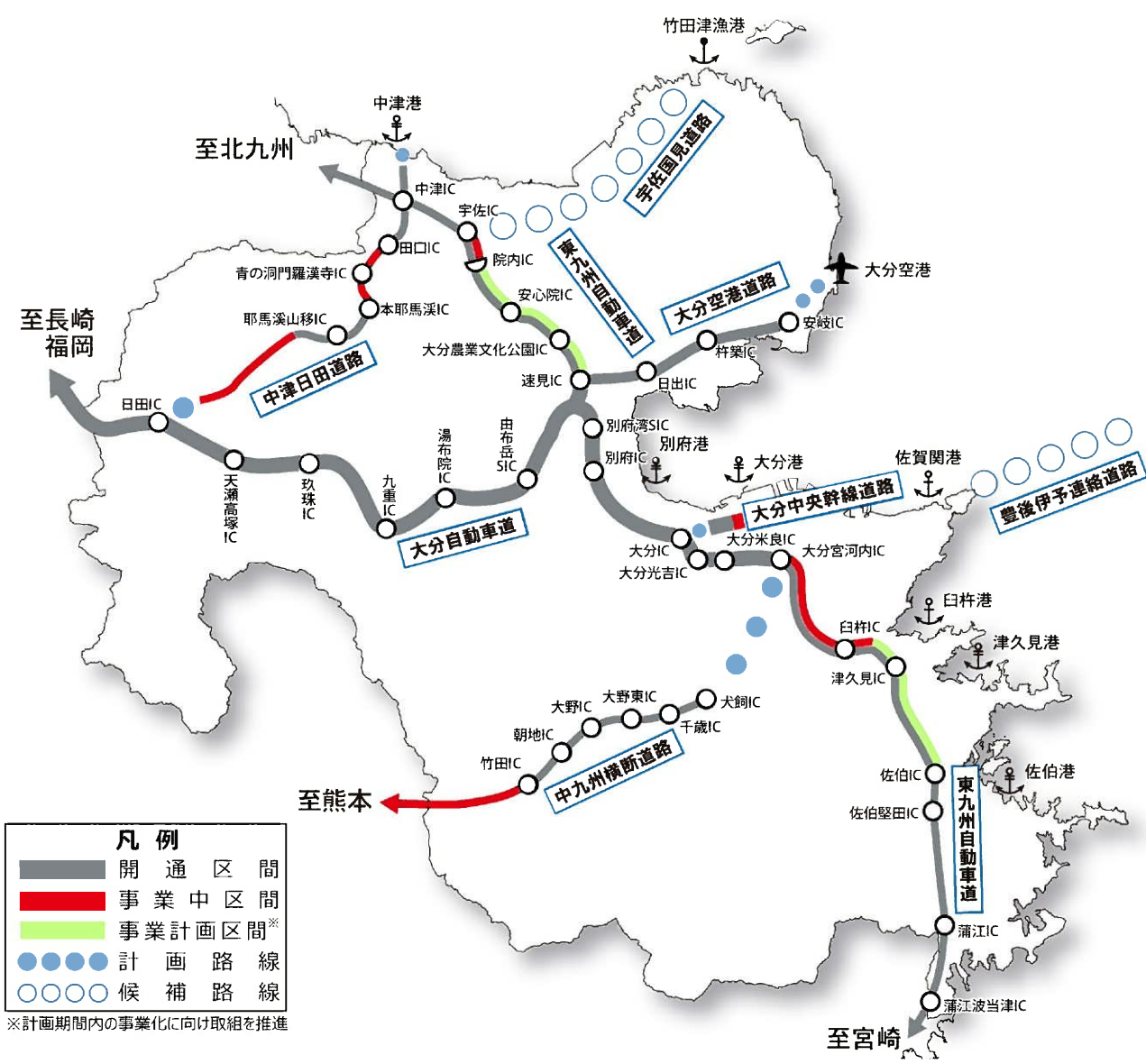
⑤ その他の地域高規格道路¹

地域高規格道路の候補路線である、宇佐国見道路や豊後伊予連絡道路については、地域高規格道路の機能を代替するバイパスの整備や必要な検討等を進める。

⑥ 高速道路の霧対策

管理者であるNEXCO西日本が「防霧ネット」や「視線誘導灯」の整備などを進めており、平成29年度以降、通行止め回数や時間は大幅に減少している。ただし、依然として霧による通行止めが発生していることから、ICT技術の活用や、迂回路の周知などのソフト対策を、NEXCO西日本や国、市と協力して推進する。

¹ 大分中央幹線道路（（都）庄の原佐野線）は「2. まちの魅力を高め活力のある地域づくりを支える道路整備」に記載。



大分県の高速交通ネットワークの整備（令和3年4月時点）

【目標指標】

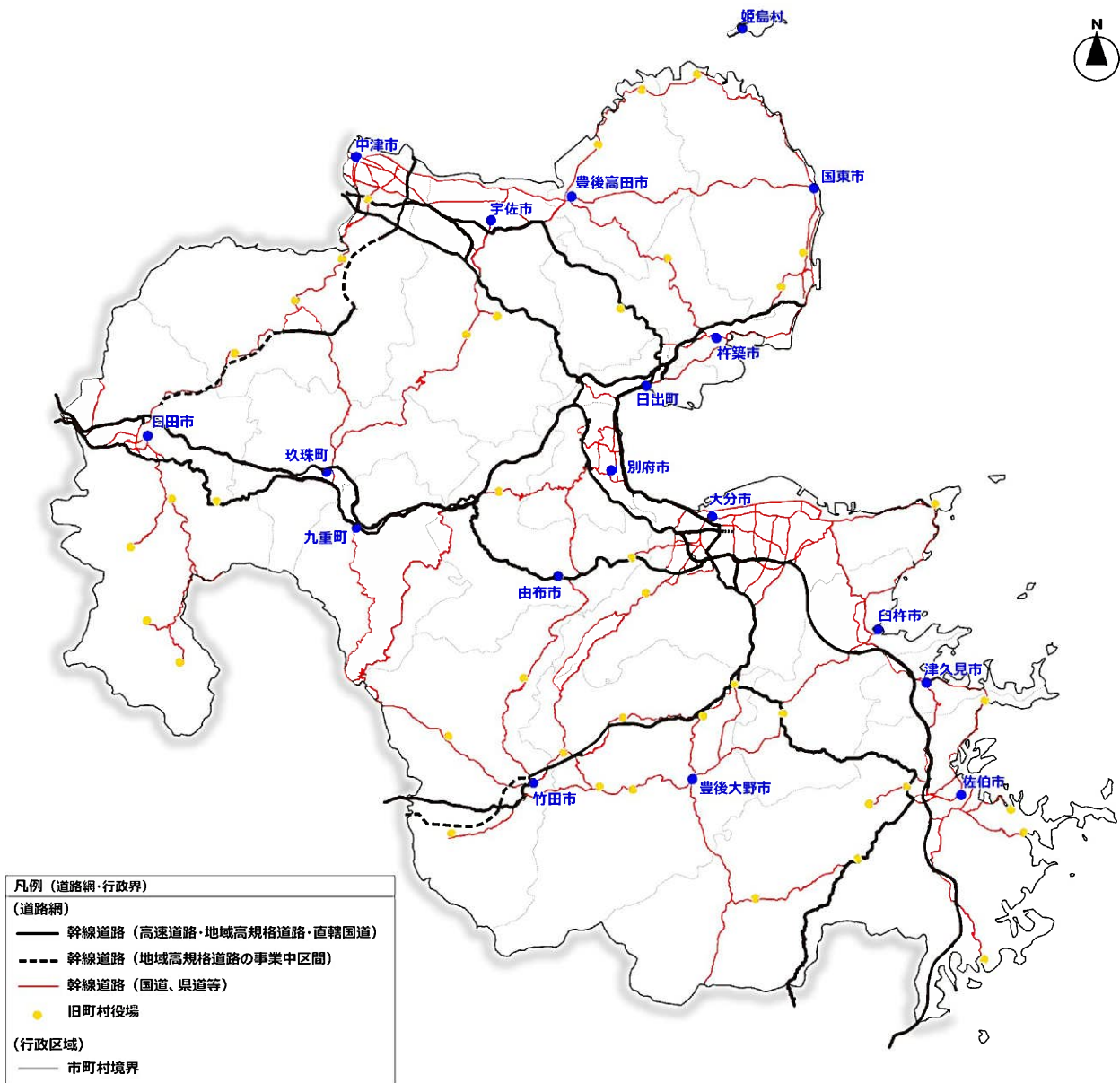
指標名	H26実績	R1実績/目標値	R6（目標値）
大分市中心部まで概ね60分で到達できる地域の割合	73%	76%/76% （達成）	78%
九州の東の玄関口としての拠点化主要施設 ² まで概ね30分で到達できる地域の割合	—	52% （新規）	54%
地域高規格道路整備延長	67km	77km/77km （達成）	100km

² 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、フェリー就航路である竹田津漁港、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) 地域ネットワークの整備

地域ネットワークを維持する幹線道路³は、産業や経済の発展、交通安全の観点から、交通量が多く、渋滞や歩道未設置等課題の多い箇所の対策を優先して推進する。また、インターチェンジへのアクセス道路や合併した新市の中心部と旧町村の中心部を連絡する道路等で、部分的に未改良で残された区間の整備を優先的に進める。さらに、物流効率化の観点から、港湾とインターチェンジを結ぶ道路のうち、課題のある箇所について、着実に改善を図る。

その他の路線については、道路の整備状況、交通量、路線の性格に応じ、優先度を勘案しつつ道路整備を進める。生活圏域の中心地と中山間地域等を結ぶ生活に不可欠な道路において、引き続きサービス水準の向上に努めることとし、交通量が少ない区間では、1.5車線の道路整備⁴や身近な道改善事業⁵等を積極的に活用しつつ整備を進める。



大分県の幹線道路網図 (令和3年4月時点)

³ 合併した新市相互や、新市中心と旧町村中心など主要な施設を結ぶ地域の道路網の骨格を形成する道路。

⁴ 待避所設置や突角是正などの局部的改良と1車線改良及び2車線改良を組み合わせた道路の整備手法。

⁵ 既存の道路敷を活用し、路肩の拡幅や側溝の蓋掛け等の小規模な改良を実施し、安全性・利便性を短期間で向上させる事業。



産業活動を支援する道路整備
(中津高田線：中津市)



合併新市の中心と旧町村の中心を結ぶ幹線道路整備
(国道212号：日田市)

【目標指標】(県管理道路)

指標名	H26実績	R1実績/目標値	R6(目標値)
2次改築 ⁶ の整備延長	—	17km/20km (達成不十分)	50km
1次改築 ⁷ の整備延長	—	64km/70km (概ね達成)	110km
1.5車線の道路整備区間延長	50km	67km/80km (達成不十分)	100km

(4) 小規模集落対策

中山間地域や半島部等の小規模集落⁸では、生活交通は自動車に依存しているが、集落を結ぶ道路は未改良箇所が多く残されている。

また、平成20年度末には477集落であった小規模集落の数は、平成25年度末には817集落、令和元年度末には1,492集落にまで増加し、今後も増加することが見込まれる。

県では、単独では立ち行かない集落を近隣の複数集落等で補い合う「ネットワーク・コミュニティ」の構築を進めており、道路事業においても、小規模集落対策として、集落と幹線道路、集落と集落を結ぶ道路の整備等を進める。



集落と幹線道路を結ぶ道路の幅員狭小箇所
(日之影宇目線：佐伯市)



未改良区間が残る半島部の唯一の道路
(大泊浜徳浦線：臼杵市)

⁶ 改良済みであるものの、線形不良や車線数不足など課題がある道路に対して改良(改築)すること。

⁷ 未改良区間(車線が2車線なく、車道幅員5.5m未満の道路)を2車線以上の道路に改良(改築)すること。

⁸ 自治区等のうち、高齢化率(65歳以上)が50%以上の集落。

【目標指標】（県管理道路）

指標名	H26実績	R1実績/目標値	R6（目標値）
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 ⁹	—	73集落/90集落 （達成不十分）	150集落

⁹ 平成30年度末の小規模集落1,390集落のうち、用途地域内にある集落、幹線道路へアクセスする道路に県管理道路がない集落及び幹線道路へのアクセス道路に改良済みのルートが1つ以上ある集落を除く440集落を対象。

第2部

道路行政の進め方

- 1 県民の声に応える道づくり
 - (1) 地域住民等との協働
 - (2) 道路整備の要請への早期対応
 - (3) 広報の強化
- 2 計画的・効率的な事業の推進
 - (1) 「選択と集中」による事業計画（豊ちやく）
 - (2) 的確な事業評価
 - (3) 各種事業間等の調整
 - (4) 旧道の市町村移管
 - (5) 道路の整備に関するプログラム
- 3 景観への配慮と環境保全
 - (1) 景観や自然環境に配慮した道路計画
 - (2) 沿道環境対策
 - (3) 道路分野における低炭素社会への対応

1 県民の声に応える道づくり

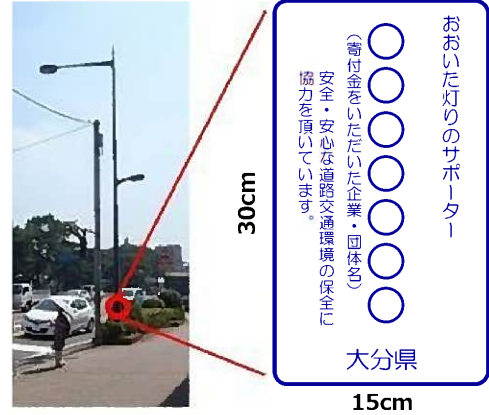
(1) 地域住民等との協働

道路整備を進めるにあたっては、地域の意見やニーズの把握に努めるとともに、意見交換会、事業説明会、現地立会等で地域の方々にわかりやすく説明するように努める。

また、草刈りや清掃などの必要な経費の一部を県が負担する「クリーンロード支援事業」の活用などにより、地域と連携・協力するとともに、「おおいた灯りのサポーター事業¹」についても取り組みを推進する。



「クリーンロード支援事業」を活用した植樹帯の花植え
(別府一宮線：別府市)



「おおいた灯りのサポーター事業」の取り組み

(2) 道路整備の要請への早期対応

① 1.5 車線的道路整備

道路整備予算の減少により未改良区間全線の抜本的改良には長い年月を要しているため、平成17年度からは、地域の自然や地形などの特性に応じた1.5車線の道路整備により、早期の効果発現を目指しており、今後とも住民との合意形成を図りながら積極的に推進する。



視距確保等の局所改善 (小川穴井迫線：竹田市)

② 身近な道改善事業

地域の身近な道路における比較的小規模な課題に対し、既存の道路敷を利用した歩道や路肩の拡幅等の、機能向上を機動的に行う「身近な道改善事業」への期待は高く、今後も地域のニーズに対応できるよう、事業内容を弾力的に見直しつつ推進する。

¹ 一般の企業・団体からの寄付金を道路照明等の維持管理及び新設費用に充当するとともに、企業・団地の地域貢献として活用してもらうことを目的とした事業。



側溝の蓋掛けによる路肩拡幅（日田山国線：日田市）

（3）広報の強化

道路事業の実施にあたっては、事業の目的や必要性、効果等について公表することで透明性を確保するとともに、規制を伴う路上工事や県民との協働による草刈りなどの維持管理についても、広報の強化を図り、県民の理解と協力を得ながら進める必要がある。なお、災害や路上工事に伴う交通規制を行う場合は、「おいた防災ポータル」にて道路利用者へリアルタイムでの情報提供を行っている。

また、産学官連携した「おいた建設人材共育ネットワーク（BUILD OITA²）」のPR動画等による広報活動や、橋梁・トンネル等の現場見学会など次世代を担う子供たちを対象とした「土木未来教室³」の開催、工事現場における完成予想図を示した看板の設置など、道路事業の理解につながるPRを進める。

「クリーンロード支援事業」や「おいた灯りのサポーター事業」については、より多くの方の賛同・協力を得るため、県庁ホームページやラジオ放送などに加え、市町村報を活用して周知を図る。

また、新規事業箇所の公表や、当面5年間の開通目標を公表する「豊ちゃく⁴」の取り組みを継続する。



開通前の橋梁上での書道パフォーマンス
（国道212号：中津市）



工事現場における完成予想図の掲示
（国道442号：大分市）

² 次代を担う建設人材を確保・育成するため、県内に所在する建設業関連団体・人材育成支援団体並びに建設系学科を有する大学・高専・工業高校、国・地方自治体で構成した産学官連携組織。

³ 地域の将来を担う子供たちに、土木・建築のすばらしさや自分たちの地域が変わっていく姿を感じ、自らが生活する場である地域と今後の地域づくりについて関心を持ってもらうために、小中学生等を対象に行う体験型学習会。

⁴ 本計画を具体にするため、今後5年以内の開通を目標とした事業を示す道路整備プログラムである「豊の国ちゃくちゃくプロジェクト」の略称。真に必要な事業への選択と集中や、目標達成に向けた事業の進捗管理、開通目標などの公表による説明責任の向上を図るために、確実に実行する具体的な道路整備プログラムを策定し、毎年公表している。

2 計画的・効率的な事業の推進

(1) 「選択と集中」による事業計画（豊ちやく）

公共事業費の総額が限定されている一方で、補修・更新費用が増加する可能性もあることから、引き続き、事業の選択と集中を進める必要がある。

このため、路線ごと、事業ごとの整備の手法、時期などを検討し計画的に着手していく。また、コスト縮減を意識した計画策定を行うとともに、着手済の事業を含め、適宜、計画の見直しを行いながら事業を進めていく。さらに、「豊ちやく」で公表した箇所については、計画どおり開通できるよう優先的に予算を配分する。



▲豊ちやくのサイクル

(2) 的確な事業評価

社会経済情勢の変化に対応し、必要かつ緊急を要する施策への重点化と事業の効率性、透明性の向上を図るため、公共事業評価を各段階で的確に行う。

道路事業では、時間短縮便益・経費減少便益・事故減少便益による費用対効果（B/C）分析を実施し、事業着手、継続等の判断を行っている。ただし、防災や交通安全、小規模集落アクセスなど、これらの便益（B）では評価が難しい事業については、緊急避難路への指定状況や代替路の有無など、事業の必要性を総合的に判断している。

なお、補償費については事業化後の変動が大きいことから、近年の補償費の実績に基づく補償額の算出や、特殊物件に対する外観調査の実施など、事業費算出等の精度向上を図っている。

さらに、大分県公共事業評価制度では対象となっていない事業費10億円未満の事業についても、道路事業独自に要領を定め、適正な事業執行に努めている。

(3) 各種事業間等の調整

地域の課題に対して国道・県道・市町村道が一体的に対応できるよう、「大分県道路網連絡調整会議」や「大分県交通渋滞対策協議会」等を活用して、国や市町村と各種事業間の調整等を行う。

また、道路事業によるストック効果を最大限発揮できるよう、地域の観光やまちづくりを担う市町村等との連携を進める。



国・県・市町村が連携して計画的に整備を実施
（道の駅「慈恩の滝くす」及び関連道路：玖珠町）

(4) 旧道の市町村移管

バイパスの整備等により交通量が減少し、国道・県道としての役割を終えた旧道については、市町村への計画的な移管が必要であり、大分県行財政改革アクションプラン（H27～R1）において、道路整備により旧道となった延長の半分を市町村へ移管する計画とし、適切に移管を行ってきた。引き続き、新規バイパス等の計画の際には、旧道移管の可否を事業実施の判断要素の一つとして市町村との事前協議を行う等、計画的かつ適切な移管に努める。

(5) 道路の整備に関するプログラム

道路事業においては、従来から道路整備に係る計画を策定・公表し計画的な事業実施に努めてきた。そのなかで、計画的な道路整備や、近年の道路をとりまく環境の変化に応じた新たな施策への取り組み、地域の国土強靱化を一層促進するため、平成30年度より「道路の整備に関するプログラム」として地域における道路整備の基本方針や、その方針に資する事業等をホームページに公表し、計画的かつ効率的に道路事業に取り組んでいる。

3 景観への配慮と環境保全

(1) 景観や自然環境に配慮した道路計画

道路の計画にあたっては、市町村が策定した景観ガイドラインに沿った色彩及び形質等を選定するとともに、地形の改変をできるだけ抑えるなど、自然環境や景観に配慮する。また、眺望景観を阻害する防護柵への取替え、良好な景観を損ねる樹木の伐採等を進める。



まちなみに合わせて舗装等を工夫
(竹田五ヶ瀬線：竹田市)

(2) 沿道環境対策

「第3次大分県環境基本計画」を踏まえて、道路交通による騒音・振動を低減するため、沿道の状況に応じて低騒音効果のある排水性舗装を施工するとともに、バイパスなどによる交通流対策等の総合的な対策を推進する。

(3) 道路分野における低炭素社会への対応

道路維持費削減の観点からも、道路照明のLED化を推進する。また、大分県地球温暖化対策実行計画における取り組みに基づいて、道路整備に伴う交通流の円滑化による渋滞減少、再生路盤材の使用など温室効果ガス排出削減に取り組む。

【目標指標】(県管理道路)

指標名	H26実績	R1実績/目標値	R6(目標値)
道路照明のLED化	223基	2,672基/約1,600基 (達成)	約2,940基 [R2]

代表的な事業

1 生活の安全・安心を高める道路整備

(1) 防災・減災対策

➡ 橋梁の耐震化、のり面对策、道の駅の機能強化

【橋梁耐震化】国道197号（鶴崎橋）、国道213号（安岐大橋）、大分空港道路（草場橋）
 【のり面对策（最優先啓開ルート上）】別府一宮線（南立石）、国道212号（大山）、国道212号（戸原）
 【のり面对策（孤立集落対策）】佐賀関循環線（佐賀関）、四浦日代線（四浦）、緒方高千穂線（尾平）

(2) 交通安全対策

➡ 事故危険箇所等の対策、通学路等の安全対策

国道213号（新地）、国道326号（小坂）、国道387号（下余）、国道442号（宗方）、長良木立線（長良）、津房木裳線（六郎丸）
 万田四日市線（永添2）、庄内久住線（都野）、国道502号（搔懐）、国東安岐線（つづけ丘）、渋見成恒中津線（田口）

(3) 老朽化対策

➡ 長寿命化計画に基づく点検、対策の実施

【橋梁補修】大在大分港線（弁天大橋）、長良木立線（津志河内橋）、白丹竹田線（阿鹿野大橋）
 【トンネル補修】国道217号（新白津トンネル）、色宮港木立線（浦代トンネル）、森耶馬溪線（物部隧道）

(4) 適切・効率的な維持管理

➡ 道路パトロール、維持管理の効率化（道路照明LED化等）

2 まちの魅力を高め活力のある地域づくりを支える道路整備

(1) 渋滞対策

➡ ハード対策、ソフト対策

国道197号（鶴崎）、国道212号（三和）、国道442号（宗方）*、〔都〕庄の原佐野線（下郡）

(2) 快適な道路空間の形成

➡ 都市計画道路の整備、まちの顔となる道路の再整備、無電柱化の推進、市町村と連携した自転車通行区間の整備、バリアフリー、ユニバーサルデザイン化

【都市計画道路】〔都〕富士見通南立石線、〔都〕南立石亀川線、〔都〕庄の原佐野線（下郡）*、〔都〕祇園洲柳原線、〔都〕銭淵大宮線、〔都〕外馬場鍔矢堂線、〔都〕玉来吉田線、〔都〕駅前高市線
 【まちの顔となる道路の再整備】国道197号（鶴崎）*、国道442号（宗方）*、国道500号（鉄輪）
 【無電柱化】国道197号（鶴崎）*、国道442号（宗方）*、国道500号（鉄輪*、汐見）、国道210号（大道）、〔都〕南立石亀川線*

(3) ツーリズム支援

➡ 主要な観光地を結ぶ道路整備、道路案内や情報発信の向上、おもてなしの道路整備、ツーリズム支援

国道442号（久住）、別府一の宮線（東山2）、飯田高原中村線（河内3・二俣木）、緒方朝地線（上尾塚）、宝珠山日田線（殿町2）、新城山香線（梅木）、日之影宇目線（南田原）

3 県土の発展を支える道路整備

(1) 重要物流道路の指定

➡ 新たな広域道路計画の策定

(2) 広域ネットワークの整備

➡ 東九州自動車道等暫定2車線区間の4車線化、地域高規格道路の整備、高速道路の霧対策

東九州自動車道（4車線化：宇佐IC～院内IC、大分宮河内IC～津久見ICの一部区間）、
 中九州横断道路（竹田阿蘇道路）、中津日田道路（三光本耶馬溪道路・耶馬溪山国道路・日田山国道路）

(3) 地域ネットワークの整備

➡ 国道・県道ネットワークの整備

国道197号（大志生木）、国道212号（三和）*、国道213号（香々地真玉）、国道217号（平岩松崎・戸穴）、
 国道387号（榎野・川底・豆生野）、国道388号（畑野浦～楠本）、中津高田線（今津・江須賀金屋）、庄内久住線（久住）、
 豊後高田安岐線（小田原）、玖珠山国線（松信・立羽田）、宇佐本耶馬溪線（江須賀）、国東安岐線（下原）、成仏杵築線（大内）、
 色宮港木立線（浦代浦木立）、三重新殿線バイパス、梶寄浦佐伯線（灘・吹浦）、栃野西大山線（中津江）、澁水挾間線（谷）、
 大泊浜徳浦線（堅浦）

(4) 小規模集落対策

➡ 「ネットワーク・コミュニティ」構築の支援

日之影宇目線（南田原）*、成仏杵築線（中野）、下恵良九重線（田平）、四浦日代線（仙水）、小川六井迫線（川床）

*印は再掲事業

策 定 経 緯

- 平成 26 年 8 月 県政モニターに大分県の道づくりに関するアンケート調査実施
- 平成 27 年 11 月 有識者意見聴取（これまでの成果、今後の方針等）
- 平成 28 年 1 月 有識者意見聴取（計画案等）
- 平成 28 年 2 月 計画案に対する市町村、国土交通省、NEXCO 西日本等意見聴取
- 平成 28 年 2 月 パブリックコメント
- 平成 28 年 3 月 大分県長期道路整備計画「おおいたの道構想 2 0 1 5」策定・公表
- 令和 3 年 1 月 改訂案のパブリックコメント
- 令和 3 年 3 月 改訂