

政策評価調書(2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 | 土木建築部、企画振興部、商工観光労働部 |
|-----|----------------------------|-------|-----|-------|---------------------|

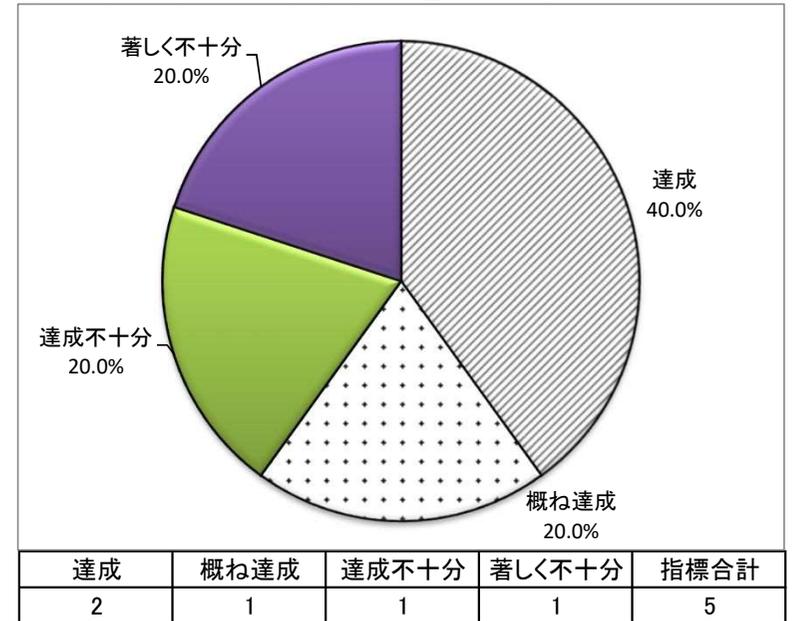
【Ⅰ. 政策の概要】

本県が九州の東の玄関口として、人や物の流れを増やしていくため、フェリー航路、航空路線などの広域公共交通ネットワークの充実や、港湾・空港などの拠点施設の機能強化を図るとともに、広域道路交通網整備や東九州新幹線整備計画路線格上げの取り組み、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、まち・ひと・しごと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 | 九州の東の玄関口としての拠点化 | 著しく不十分 | C |
| 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 | 概ね達成 | A |

【Ⅱ. 構成施策の目標指標の達成状況】



【Ⅴ. 政策を取り巻く社会経済情勢・今後の動向】

本県には、九州と本州・四国との間を結ぶフェリーの約8割が発着しているほか、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高まっている。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早期整備や東九州自動車道の4車線化を進めるなど、広域交通ネットワークの充実を図るとともに、貨物需要の増大や新規就航等のニーズに対応した港湾機能の強化を推進していくことが重要である。

コロナ禍により、フェリー・航空輸送人員は著しく減少したものの、ポストコロナに向けて利用者の回復が想定され、さらに大分空港へのホーバークラフト運航がR5年度に予定されていることから、時宜をとらえた施策展開が重要である。

また、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る。

【Ⅳ. 評価が著しく不十分となった指標】

| 指標名 | 達成率 |
|---|-------|
| フェリー・航空輸送人員(千人) | 36.2% |
| <p><著しく不十分となった理由> 新型コロナウイルスの影響により、需要が低迷したため目標値を達成できなかった。 今後、感染収束の状況を注視し、航空・フェリー会社と連携した利用促進策を実施する。</p> | |