

(1) 広域道路ネットワークの充実

現状と課題

- 人や物の流れを活性化する高規格道路などの広域道路ネットワークは未だ整備途上です。
- 東九州自動車道は、暫定2車線区間が多く、対面通行による重大事故の発生や災害による通行止め、速度低下など安全性や信頼性に課題があります。
- 中九州横断道路や中津日田道路では未整備区間が残されており、早期完成が望まれています。
- 切迫する南海トラフ地震などの災害に備え、リダンダンシー^{※1}の確保などが重要です。



暫定2車線区間における事故による通行止め



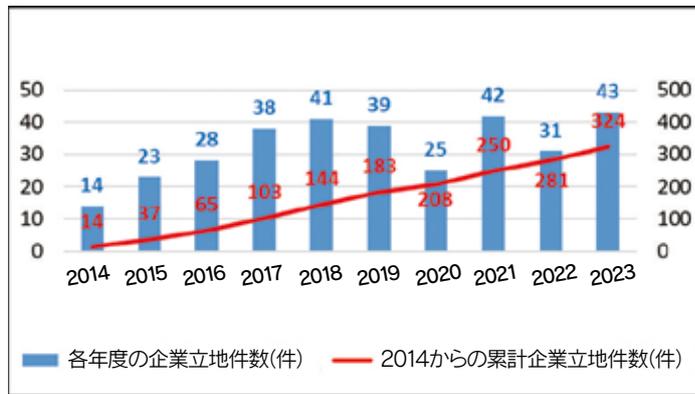
大分県の広域道路ネットワーク(2024年3月時点)

これまでの成果

- 中津日田道路において、耶馬溪山移IC～下郷交差点間や田口IC～青の洞門・羅漢寺IC間が開通し、災害時には迂回路として活用され、「命の道」としての効果を発揮しています。
- 中九州横断道路においては、朝地IC～竹田IC間が新たに開通するとともに、事業中区間である竹田阿蘇道路の整備も着実に進んでいます。また、県内唯一の未着手区間である大分～犬飼間では、都市計画・環境アセスメントを進める調査へ移行するなど、事業化に向けた手続きが進んでいます。
- これまでの広域道路ネットワークの整備によるストック効果の発現により、県内の企業立地件数が年々増加しています。



開通した中津日田道路
(耶馬溪山移IC～下郷交差点間)



東九州自動車道沿線の年度別企業立地件数の推移

※1 「冗長性」、「余剰」を意味し、道路においては、災害の発生等により、一部の区間が通行止めになっても、これを迂回できる道路ネットワーク(代替道路)があらかじめ用意されている状況

今後の取組

■東九州自動車道 （コラム参照）

- ・暫定2車線区間の4車線化に向けた取組を促進します。
- ・事業中区間である「宇佐IC～院内IC」、「大分宮河内IC～津久見IC」、「大分宮河内IC～臼杵IC」、「津久見IC～佐伯IC」については、早期完成に向けて整備を促進します。
- ・優先整備区間^{*2}（院内IC～速見IC、臼杵IC～佐伯IC）については、早期事業化を目指します。



4車線化が進む東九州自動車道
（宇佐IC～院内IC：香下大橋）

■中九州横断道路 （コラム参照）

- ・全線の早期完成に向け、隣県との連携やシンポジウムの開催などによる機運醸成を図ります。
- ・現在事業中の竹田阿蘇道路について、早期完成に向けた整備を促進します。
- ・大分～犬飼間について、早期の事業化、工事着手を目指します。



中九州横断道路 リレーシンポジウム

■中津日田道路 （コラム参照）

- ・現在事業中の三光本耶馬溪道路、日田山国道路、耶馬溪山国道路については、早期完成に向けて整備を進めます。
- ・日田市内の事業未着手区間については、事業中箇所を進捗状況等を勘案しつつ、必要性などの検討を進めます。



三光本耶馬溪道路の整備状況

■大分空港道路

- ・暫定2車線区間の4車線化について、交通実態等を踏まえ、必要性などの検討を進めます。

■将来を見据えた広域道路ネットワークの検討 （コラム参照）

- ・豊後伊予連絡道路については、構想の実現に向け、県民の理解促進や関係県との連携による機運醸成を図ります。
- ・構想路線^{*3}については、必要性などの検討を進めます。

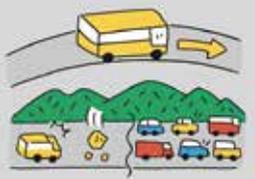
目標指標

指標名	基準値	目標値				
		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R15年度
高規格道路の整備延長 ^{*4} (km・累計)						
高速自動車国道を除く高規格道路	87	87	87	88	93	104
東九州自動車道4車線化	53	53	58	64	67	74
最寄りICまで概ね15分で到達できる地域の割合(%) [増加する面積]	62.8 [—]	62.9 [2.5 km ²]	63.0 [4.9 km ²]	63.2 [9.8 km ²]	63.3 [12.3 km ²]	64.8 [49.1 km ²]
九州の東の玄関口としての拠点化主要施設 ^{*5} まで概ね30分で到達できる地域の割合(%) [増加する面積]	54.4 [—]	54.6 [4.9 km ²]	54.7 [7.4 km ²]	54.7 [7.4 km ²]	55.3 [22.1 km ²]	55.5 [27.0 km ²]

※2 高速道路整備の計画的かつ着実な推進を図るため、国土交通省が策定した「高速道路における安全・安心基本計画」において選定された、暫定2車線区間の4車線化を優先的に事業化し整備する区間
 ※3 高規格道路など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
 ※4 大分県が計画期間中に開通を見込んでいる区間を計上
 ※5 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や物の流れの拠点となる主要施設

人や物の流れを活性化する広域道路ネットワークの充実に向けて、東九州自動車道の暫定2車線区間の4車線化、中九州横断道路や中津日田道路などのミッシングリンク※1解消に向けて、国など関係機関と連携し整備を進めています。

●広域道路ネットワークの充実による様々な効果



- ・リダンダンシーの確保
- ・事故危険性の低下



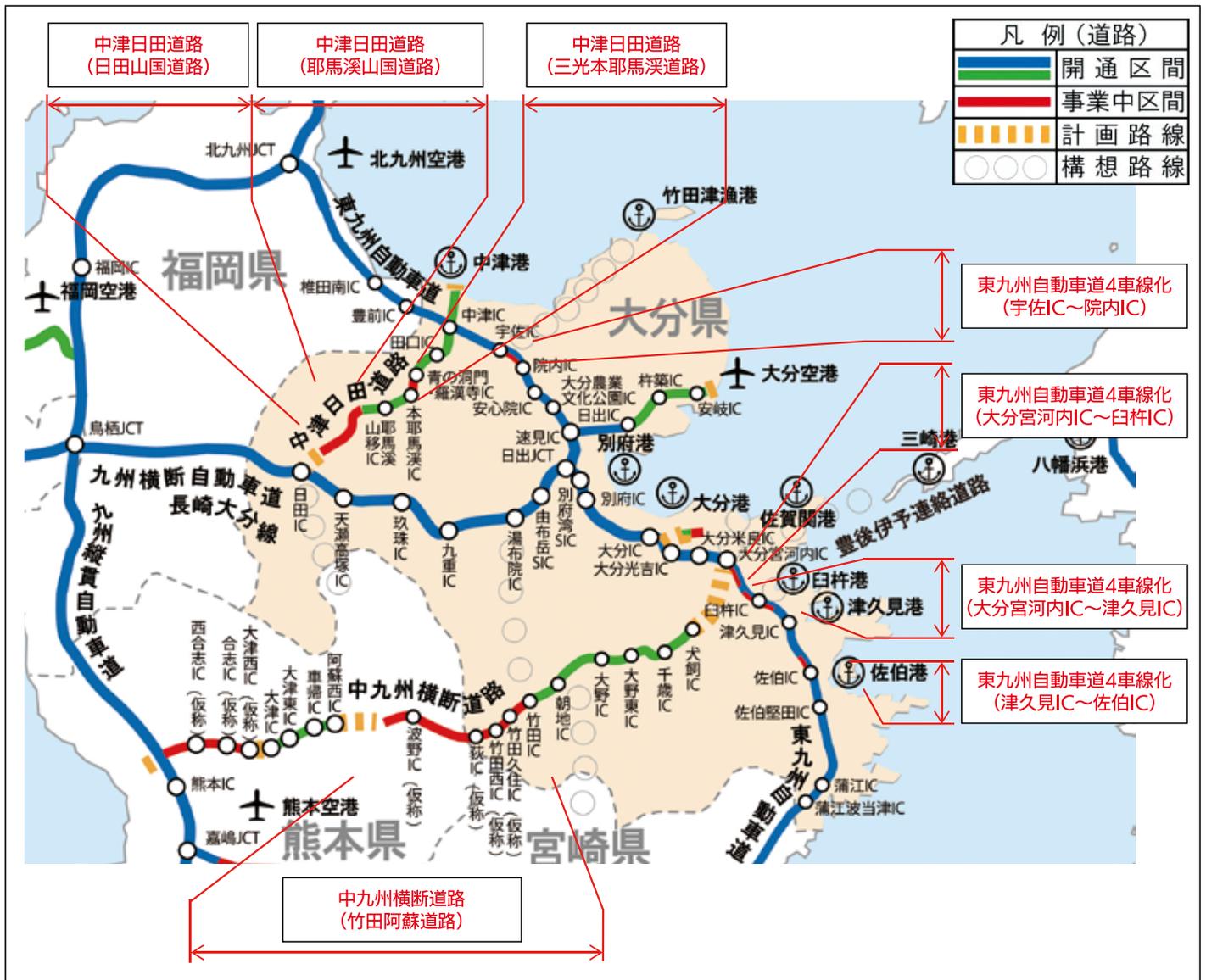
- ・時間短縮による物流効率化
- ・道路周辺の企業立地の活性化



- ・緊急医療施設までの時間短縮



- ・観光の活性化
- ・観光シーズンの混雑緩和



県内の高規格道路における事業中箇所 (2024年3月時点)

※1 道路網のうち、途中で途切れている未整備区間

東九州自動車道

県内全体延長	4車線化整備率 ^{※2}
約 140 km	約 37 %

東九州自動車道は、北九州市を起点に、大分市、宮崎市を經由して鹿児島市に至る高速自動車国道です。

2015年に県内区間が全線開通したものの、暫定2車線区間が残っており、現在は優先整備区間のうち約21kmの区間で4車線化が進められています。



東九州自動車道 臼杵IC付近
(2024年3月時点)

中九州横断道路

全体延長	整備率 ^{※2}
約 120 km	約 31 %



竹田阿蘇道路 竹田IC付近
(2024年3月時点)

中九州横断道路は、大分市と熊本市を結ぶ高規格道路であり、県内では犬飼IC～竹田IC間の約25kmが開通しています。

本路線のうち、竹田阿蘇道路では、2022年に工事着手され、竹田IC～(仮称)竹田西IC間の整備が先行して進められています。

また、県内唯一の未事業化区間である大分～犬飼間については、2023年12月にルート案が示され、2024年4月には都市計画・環境アセスメントを進めるための調査へ移行するなど事業化に向けて前進しています。

中津日田道路

全体延長	整備率 ^{※2}
約 55 km	約 51 %

中津日田道路は、中津市と日田市を結ぶ全体延長約55kmの高規格道路で、約28kmの区間が開通しています。

現在、本路線のうち、三光本耶馬溪道路、日田山国道路、耶馬溪山国道路の合計約22kmの区間で整備を進めています。



日田山国道路 1号トンネル避難坑
(2024年3月時点)

将来を見据えた広域道路ネットワーク



豊後伊予連絡道路でつながる豊予海峡

2021年6月に策定した「大分県新広域道路交通計画」の中で、高規格道路など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を構想路線として位置付けており、将来を見据え必要性などの検討を進めます。

宇佐国見道路、臼杵港臼杵IC連絡道路、大分港大分宮河内IC連絡道路、大野高千穂道路、日田阿蘇道路、豊後伊予連絡道路、湯布院竹田道路

※五十音順

※2 整備率は2024年3月末時点

(2) 地域を支える道路ネットワークの充実

現状と課題

- 地域の暮らしや産業の発展を支える道路ネットワークは未だ整備途上です。
- 幹線道路では、朝夕の慢性的な渋滞や通学路における歩道未設置などの課題が残されています。
- 物流の効率化を図るためには、高規格道路を補完する道路ネットワークの整備も重要です。
- 生活道路では、中山間地域や半島部を中心に未改良区間や災害に対して脆弱な区間が多く残されています。



幹線道路における渋滞状況
中津高田線(宇佐市)



未改良区間が残る中山間地域の道路
国道387号(日田市)

これまでの成果

- 地域間交流を促進する道路整備を順次行い、走行性や安全性の向上を図りました。
- 中山間地域や半島部などの生活道路の整備を進めた結果、高齢者集落^{※1}から幹線道路へのアクセスが改善されました。
- 地元と合意形成が図られた箇所において、1.5車線の道路整備^{※2}や身近な道改善事業^{※3}などを活用し、現地の課題を迅速に改善しました。
- 道路が被災した場合に迂回路がなく行き止まりとなる箇所や道路啓開計画における「最優先啓開ルート^{※4}」上にあるのり面の崩壊・落石対策が完了しました。



地域間交流を促進する道路の整備
宇佐本耶馬溪線 江須賀工区(宇佐市)



半島部における生活道路の整備
大泊浜徳浦線 風成2工区(臼杵市)

※1 高齢化率(65歳以上の高齢者の占める割合)が50%以上の集落

※2 待避所設置や見通しの確保などの局所的な改良と1車線改良及び2車線改良などを組み合わせた道路整備の手法

※3 既存の道路敷を活用して路肩拡幅や側溝の蓋掛けなど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

※4 24時間以内以内に啓開が完了することを目標としている「救命」を目的とした活動に係る拠点を結ぶルート

今後の取組

暮らしや産業を支える道路整備

- 旧市町村間や主要な地域間を結ぶ幹線道路については、渋滞や歩道の未整備など多くの課題を有する箇所から優先的に整備を進めるとともに、部分的に未改良で残された区間についても着実に整備を進めます。
- 地域産業の発展に資するインターチェンジや港湾などの交通拠点へのアクセスを強化する道路整備を進めます。



歩道が狭い幹線道路
国道212号 日田拡幅(日田市)



整備が進むICアクセス道路
三重新殿線 牟礼前田工区(豊後大野市)

中山間地域や半島部などの生活道路の改善

- 地域の拠点と集落を結ぶなど、生活に欠かせない道路において、地域のニーズや実情に応じ、2車線改良や1.5車線の道路整備、既存の道路敷を活用した局所改良など、様々な手法を用いた整備を進めます。
- 越波対策や落石対策など、集落の孤立を防ぐ道路防災対策を進めます。



落石防護網の設置
小川穴井迫線(竹田市)



既存の道路敷(のり面)を活用した歩行空間の確保
国道212号(中津市)

目標指標

指標名	基準値	目標値				
		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R15年度
高齢化集落から幹線道路へのアクセスを改善した集落数(集落・累計)	131	182	197	211	244	306

(3) 選ばれる港に向けた機能強化

現状と課題

- 物流における2024年問題への対応や脱炭素社会に向けた取組が求められる中、長距離ドライバーの休憩時間も確保でき、環境への負荷が少ない海上輸送の有効性や、大規模災害の際に防災拠点となる港湾の重要性が増しています。
- 九州の東の玄関口の拠点化に向け、港湾の機能強化や道路ネットワークの充実が必要です。
- 観光需要やにぎわい創出、海上交通の活性化など、多様化するニーズに対応するため、港湾空間の再編が求められています。
- 半導体関連産業などの新たな貨物の取込や片荷^{※1}の解消には、港湾の利用を更に促進する取組により、航路を充実させる必要があります。
- 物流における担い手不足が懸念される中、生産性の向上や労働環境の改善が不可欠です。
- 貨物船の大型化が急速に進むとともに、クルーズ船の増加やホーバークラフトの就航など、新たな海上交通も見込まれることから、より一層安全に配慮する必要があります。



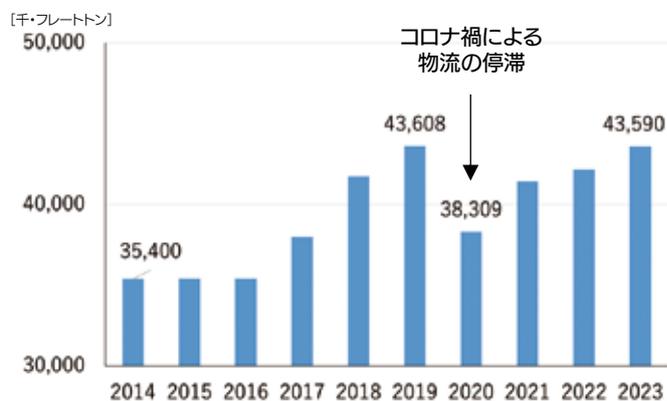
フェリーターミナル整備状況(白杵港)



大型クルーズ船(17万トン級)入港状況(別府港)

これまでの成果

- 港湾整備を着実に進めるとともに、ポートセールスによって港湾施設の利活用を促進した結果、公共ふ頭の取扱貨物量はコロナ禍により一時的な落ち込みは見られるものの、順調に増加しています。



大分県内公共ふ頭取扱貨物量の推移



外国船によるバイオマス燃料荷揚げ状況(中津港)

※1 海上輸送利用が進まない一因とされ、上り便と下り便の貨物量に差があること(例えば、関東発の貨物に比べ、大分発の貨物の方が少ないといった状況など)

今後の取組

■ 港湾の機能強化及び港湾空間の再編 (コラム参照)

- 大分港などにおいて、大型化した船舶が着岸可能で、かつ災害時の緊急物資の受け入れなどに資する耐震性能を有した岸壁の整備を進めるとともに、中津港などにおける幹線道路網と円滑に接続する臨港道路の整備などを進めます。
- 別府港におけるフェリーターミナルの集約や、佐伯港などにおけるふ頭用地の効率的な利用、次世代エネルギーのバンクリング※3など、多様化するニーズに対応するため、港湾空間の再編を進めます。



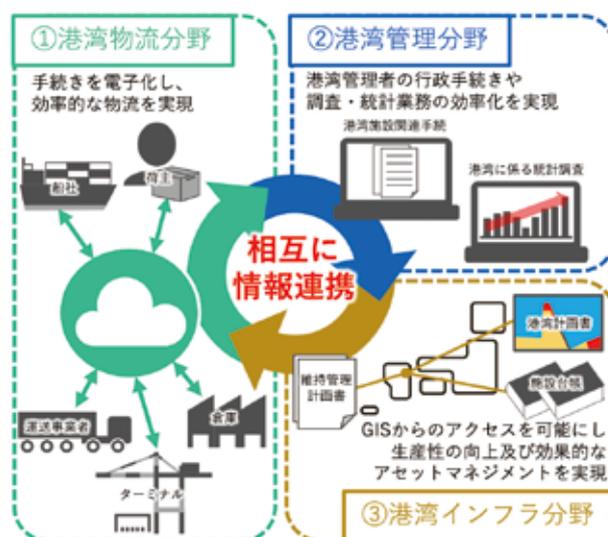
船舶大型化に対応した耐震強化岸壁の整備状況(大分港)



LNGバンクリング状況(別府港)

■ 海上輸送網の強化・利便性の向上

- 港湾施設の利活用による取扱貨物量の増加や、国内外の新規航路就航、航路の充実などに向けたポートセールスを一層強化します。
- 港湾に関する情報をデータ化し、「物流」、「管理」、「インフラ」分野を相互に情報連携できるプラットフォームである「サイバーポート※4」の利活用を進めます。
- 海上交通の安全を確保するため、行き交う船舶の航行支援や、着岸できるタイミング及び他の船舶の支障にならない停泊位置の指示など、ポータルラジオ※5からの情報の充実を図ります。



サイバーポート概念図

目標指標

指標名	基準値	目標値				
		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R15年度
新規バースの整備延長(m・累計)	-	240	240	240	240	695
公共ふ頭取扱貨物量(千・フレートトン)	43,590	42,300	43,100	43,500	44,100	45,700

※3 船舶へ燃料を供給すること

※4 港湾物流全体の生産性を向上させるために、国土交通省が構築した全国の港湾を対象としたデータ連携基盤の名称

※5 港湾を利用する船舶に対し、港の窓口として様々な情報を提供する無線局

九州の東の玄関口としての港湾整備～「選ばれる港」に向けて～

大分県は、九州の東側に位置し、瀬戸内海に面するという地理的特性を活かし、関西、中国及び四国地方へのフェリー航路があり、九州の中・長距離フェリーの8割以上が発着しています。RORO船航路は2016年の清水港航路就航以降、急速に充実が進んでおり2024年8月時点で2航路週7便となり、関東向けRORO船便数は九州1位となっています。

また、東九州自動車道や中九州横断道路、中津日田道路などの広域道路ネットワークの整備が進んだことにより、九州の主要都市までの所要時間が短縮され、人や物が集積する拠点となるポテンシャルが益々高まっています。

こうした状況を踏まえ、人々が集う交流拠点であり、多様な産業や生活を支える重要な基盤である港湾の整備を進め、競争力を強化することにより、九州の東の玄関口として「選ばれる港」を目指します。



人の流れの基幹拠点【別府港石垣地区】



完成イメージ

- 2023年に大型化した大阪航路フェリーに対応する施設整備、分散配置され二次交通の利便性が悪い上屋の統合、防災拠点として耐震性のある岸壁の整備など、港湾施設の機能強化を図ります。
- 海の玄関口にふさわしいにぎわい空間の創出に向けて、多様な機関と連携した取組を進めます。
- 多様なクルーズ船を円滑、安全に受入れることができる環境の整備を行います。

▼クルーズ船と大型化したフェリー



物の流れの基幹拠点【大分港大在西地区、大在地区】



完成イメージ

- 大在西地区において、RORO船の取扱貨物量の増加などに対応するため、岸壁やふ頭用地の移転・集約、デジタル技術などを活用したターミナルの高度化を進めており、2025年に一部で供用予定です。
- 完成した岸壁に安全に停泊するための防波堤などの整備を進めるとともに、更なる増便に備えた岸壁などの機能強化を図ります。
- 隣接する大在地区のコンテナターミナルでは、老朽化したガントリークレーン※1の更新や、増加するコンテナ貨物に対応したふ頭用地の拡張を行います。

▼大在コンテナターミナル

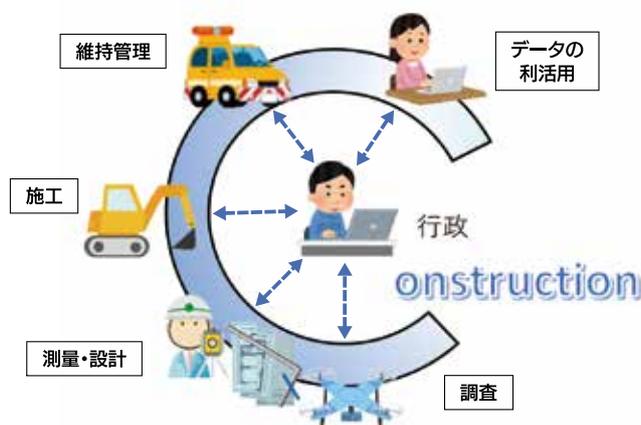


※1 港湾の岸壁に設置され、船と陸地との間でコンテナなどの積み下ろしを行う大型の荷役機械

(4) インフラ分野のDXの推進

現状と課題

- 人口減少、少子高齢化に伴い、若年層の入職者数の減少や就労者の高齢化など、地域の守り手である建設産業の担い手が不足しています。
- これまで、建設現場における生産性向上の取組である「i-Construction^{※1}」を中心に、インフラ分野のDXを進めてきましたが、普及は一部にとどまっています。
- 社会資本に関する様々な情報(インフラデータ)は、一部で公開されているものの、収集に時間を要することや、利用しづらい等の課題があります。
- 急速に進むインフラの老朽化や、2024年度から適用される時間外労働の上限規制などに対応するためには、公共事業の全てのプロセスにおいてDXを推進し、更なる生産性向上を図る必要があります。
- 物流の効率化や地域の移動支援などに資する自動運転の実用化に向けて、インフラによる支援が必要です。



公共事業のDXの推進
(土木未来DXのイメージ)



5Gを活用した建設機械の遠隔操縦
[出典:日立建機日本株式会社ホームページ]

これまでの成果

- 2017年度からICT活用工事^{※2}の試行を始め、2023年度までに延べ129件の工事で実施しました。また、建設現場におけるICT活用の普及拡大に向けて、セミナーや体験会の開催などによる人材の育成や、ICT建設機械導入の支援などを行っています。
- 迅速に被災状況を把握するため、12土木事務所にドローンを配備しました。
- 調査や維持管理の効率化に向けて、ドローンによる港湾施設の点検やAIカメラ解析による交通量調査などの実証実験を行いました。



ドローンによる港湾施設の点検



ICT建設機械を活用した工事

※1 「ICTの全面的な活用(ICT土工)」などの施策を建設現場に導入し、生産性向上を図り、魅力ある建設現場を目指す取組
ICTとはInformation and Communication Technologyの略で、情報通信技術のこと

※2 建設現場において、測量・設計・施工・検査などのあらゆる場面でICTを活用する施工方法

今後の取組

ICTの活用による生産性向上

- ICT活用工事の対象工種拡大、ICT建設機械等の導入支援や人材育成などを進め、更なる普及拡大を図ります。
- 測量・設計段階から3次元モデルを作成するなど、公共事業におけるBIM/CIM^{※3}の活用を進めます。
- BIM/CIMの活用に向け、3次元モデルを取り扱う機器やソフトウェアの導入、技術者の育成などを支援します。

【意匠】

【構造】



3次元設計データ(BIM)のイメージ
[出典:国土交通省ホームページ]

デジタル技術を活用した調査や維持管理の効率化 (コラム参照)

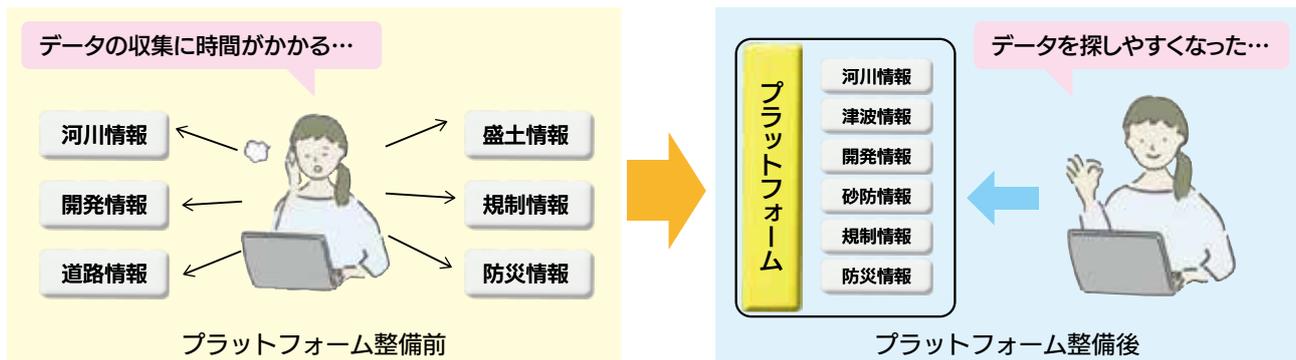
- ドローンやAI解析などのデジタル技術を活用し、調査や維持管理の効率化を図ります。



ドローンを活用した建築物の点検

インフラデータの利活用

- 容易に利用できるような形で、インフラ情報をオープンデータ化するとともに、サイバーポートなどプラットフォームの整備により、県民や民間事業者の利便性向上を図ります。



自動運転の普及拡大に向けた連携・支援

- 自動運転トラックの実証実験を注視しながら、高規格道路などでの自動運転の試行に向けて、国やNEXCOと連携を図ります。
- 市町村が進める、地域公共交通における自動運転移動サービスの普及拡大に向けて、インフラによる支援に取り組めます。

目標指標

指標名	基準値	目標値				
		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R15年度
業務改善に向けデジタル技術を活用した取組件数 ^{※4} (件・累計)	3	11	12	14	16	—
ICT建設機械等 ^{※5} を活用し生産性が向上した工事件数の割合(%)	16.4	23.4	26.1	28.8	31.4	—

※3 「Building/Construction Information Modeling,Management」の略語で、計画、調査、設計段階から3次元モデルを導入することにより、その後の施工、維持管理の各段階においても3次元モデルを連携・発展させて事業全体にわたる関係者間の情報共有を容易にし、一連の建設生産・管理システムの効率化・高度化を図る取り組み

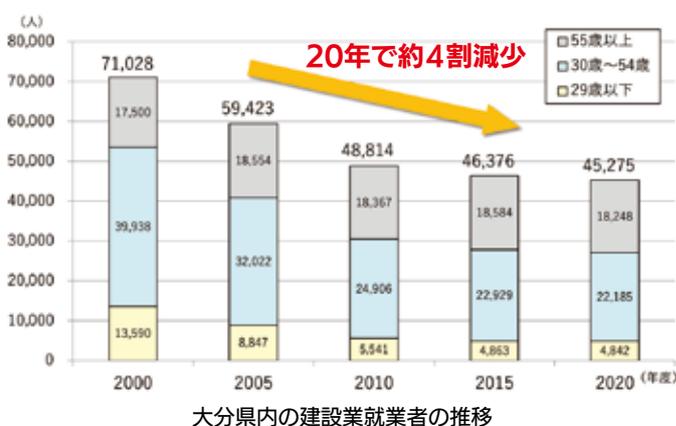
※4 「土木未来DX検討会議」にて検討を進めている取組を対象

※5 ICT建設機械と自動追尾型トータルステーション

(5) 建設産業を支える人づくりの推進

現状と課題

- 建設産業は、地域の主要産業であり、地域経済や雇用などを支えています。また、災害時には最前線で活躍するなど、地域の守り手としての役割を担っています。中長期的なインフラの整備・維持管理には、持続可能な建設産業の構築が不可欠です。
- 県内の建設産業の就労者数は20年間で約4割減少しています。29歳以下の若年層の就業割合が低く、就労者の約4割が55歳以上と高齢化も進んでおり、担い手の確保や建設人材の育成が喫緊の課題です。
- 建設産業における女性の就業割合は他産業と比べて著しく低く、入職者数も少ない状況です。
- 建設産業の労働時間は依然として他産業に比べて長く、2024年度からは時間外労働の上限規制も適用され、更なる就労環境の改善や生産性向上が不可欠です。



被災直後に応急対応する建設業者

これまでの成果

- 週休2日工事^{※1}の普及や施工時期の平準化などにより就労環境の改善を進めています。
- 工事書類の簡素化、情報共有システム^{※2}などの活用により、技術者の負担を軽減しました。
- 産学官連携組織「おおいた建設人材共育ネットワーク(BUILD OITA)」のPR動画を活用した広報活動や、小・中学生を対象にした「土木未来(ときめき)教室」などの開催により、建設産業の魅力を伝え、担い手の確保に取り組んでいます。
- 女性用更衣室の整備や現場用女性トイレの設置への支援、建設産業での女性の活躍を推進する活動(BLOCKS)でのスキルアップセミナーの開催やネットワークの構築などにより、女性の活躍を促進しています。



新たに設置した現場用女性トイレ

※1 対象期間内(28日)に8日以上現場を閉所する工事(4週8休)

※2 公共工事において受発注者間のやり取り、工事書類の作成をWebを通して行うシステム

今後の取組

■新4K実現に向けた就労環境の更なる改善

- 公共工事における完全週休2日^{※3}の普及や柔軟な工期設定などにより、更なる施工時期の平準化を進めます。
- 測量や設計などの委託業務に加え、工事においてもウィークリスタンス^{※4}の取組を進めます。
- 2024年の担い手3法^{※5}の改正内容を踏まえ、労務単価や資材単価の適切な反映、標準見積書の活用やダンプ^{※6}防止などによる下請け労務費の確保など、技術者や技能者の処遇改善に向けた取組を進めます。
- 労務管理や経理、現場の施工管理などの生産性向上を図るため、システムの導入や専門家の活用等によるバックオフィス^{※7}の効率化、業務の分業化などを支援します。
- 現場協議や段階確認にWeb端末を活用し、移動時間の削減や情報共有の迅速化を図ります。



建設産業が目指す姿



オンラインを活用した検査

■技術者の育成・技術の継承

- 若手技術者に対して、土木施工管理技士や建築士などの資格取得を支援します。
- 官民の技術者を対象にして、土木の専門技術、建築物の耐震改修や省エネ化などの研修を実施します。

■多様な人材が活躍できる建設産業の構築 (コラム参照)

- BLOCKSを通じて、工事書類の作成やICT施工に関するデータ処理など、現場実務を支援する人材の育成等により、女性の更なる活躍を促進します。
- 外国人材やシニア人材などを含めた新たな人材の活用に向けた取組や支援を検討します。
- 県内在学・出身の学生から選ばれる建設産業となるため、BUILD OITA主催の出前講座や大学への講師派遣など、学校との連携を強化します。



建設産業で働く女性のネットワーク

目標指標

指標名	基準値	目標値				
		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R15年度
県立高等学校土木建築系学科における県内建設業就職率(%)	49.5	—	—	—	50.0	50.0
建設産業における女性の雇用割合(%)	16.6 (R4)	—	—	—	17.1 (R9)	17.7 (R14)

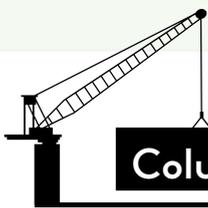
※3 対象期間内すべての週で1週間のうち2日以上現場を閉所する工事

※4 「休日明けを依頼の期限日としない」や「17時以降の打合せを行わない」などのルールを受発注者間で定める取組

※5 建設工事の適正な施工及び品質の確保と、その担い手の確保を目的とした「公共工事の品質確保の促進に関する法律」、「建設業法」、「入札及び契約の適正化の促進に関する法律」の3つの法律のこと

※6 工事の手抜き、下請け業者へのしわ寄せ、労働環境の悪化、安全対策等の不徹底につながりやすいなど、適正な施工が見込めないような低価格ですること

※7 企業の利益に直接関わる営業やマーケティングなどのフロントオフィス業務を後方からサポートする部署及び業務



土木建築部では、インフラ分野のDXを推進をするため、土木未来(ときめき)DX検討会議を設置し、新技術の活用やオープンデータ化、システムの導入などの検討を行っています。

建設産業の生産性向上による担い手確保や県民の利便性向上などに向けて、インフラ分野のDXの取組を進めます。



インフラ分野におけるDXのイメージ

土木未来DXの取組事例

交通量調査

Before

- 目視による観測
- 調査員の人手不足
- 調査員の違いによる観測精度のばらつき



After

- **カメラ映像からAI解析でカウント**
- 約7割の**省人化**



盛土情報管理システム

New

- 2025年度(令和7年度)からの盛土規制法の運用開始に伴い盛土に関する情報の公表が義務化
- GIS※1を活用して広く県民に周知



大分港におけるRORO船シャーシ管理

貨物需要増大に伴いRORO船ターミナルを拡張
→効率的な運営のためにデジタル技術を活用



大分港(大在西地区)整備概要

Before

- 現場に作業員が常駐し、人が受付
- 任意の場所に駐車
→人の目による確認が必要



人によるシャーシ管理

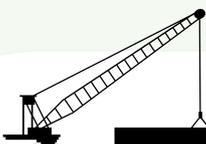
After

- ゲートでの自動受付
- 駐車位置管理をシステム化
→シャーシ置き場が明確に
- 荷役作業が大幅に効率化



自動受付イメージ(苫小牧港)

※1 位置に関する様々な情報を持ったデータを加工・管理したり、地図の作成や高度な分析などを行うシステム技術の総称



Column

若年層・女性が活躍する建設産業を目指して

BUILD OITA

～産・学・官で連携した魅力発信～

「親子で体験！土木建築おしごと教室」、「BUILD OITAバスツアー」、「土木建築フェスタ」などの活動を通して、小学生から大学生までの若い年代に建設産業の魅力を伝える取組を産学官一体となって行っています。



バスツアー (2023.11.18)



33

会員団体

産

大分県建設産業団体連合会
 (一社)大分県建設業協会
 (一社)大分県測量設計
 コンサルタツツ協会
 (一社)大分県地質調査業協会
 (公財)大分県建設技術センター
 (一社)大分県建築士事務所協会
 (公社)大分県建築士会
 大分県土木施工管理技士会
 大分商工会議所
 大分市管工事共同組合
 大分県コンクリート製品共同組合
 大分県電設業協会

学

国立大学法人 大分大学
 日本文理大学
 独立行政法人国立高等専門学校機構
 大分工業高等専門学校
 大分県立 国東高等学校
 大分県立 大分工業高等学校
 大分県立 鶴崎工業高等学校
 大分県立 佐伯豊南高等学校
 大分県立 日田林工高等学校
 大分県立 中津東高等学校
 大分県立 工科短期大学校
 大分県立 大分高等技術専門学校
 大分県立 佐伯高等技術専門学校

官

国土交通省九州地方整備局
 大分河川国道事務所
 厚生労働省大分労働局
 大分県
 国東市
 大分市
 別府市
 佐伯市
 日田市
 中津市

BLOCKS

～建設産業で働くすべての女性たちの可能性を最大化できる未来へ～

女性が知識や技術を取得するためのセミナーの開催や会社の垣根を超えて悩みを共有できるネットワークの構築などに取り組んでいます。



新和リファイン株式会社(日田市)
安心院 愛美さん

●建設業界にもダイバーシティを

「生涯、建設業で働きたい」と思っているので、計画的に資格をとって経験を積み、やれることを増やしています。結婚や出産だけでなく病気やケガをした際にも、誰もが職場復帰できる環境づくりを少しずつ整えていくことで、将来の人財となる方々が継続して働くことのできる職場環境を目指したいです。



県内建設産業で活躍する女性を紹介した冊子「BLOCKSY」から一部抜粋して紹介