

令和6年度(秋) 政府予算等に関する要望・提言 項目一覧表

項 目		要望・提言先	所 管 部 局
1	地方財源の充実・確保について	総務省、財務省	総務部
2	東九州新幹線等の整備について	国土交通省、財務省	企画振興部
※	3 公共交通及び物流の維持・確保について	国土交通省	企画振興部
4	持続的な賃上げ等に向けた環境整備について	厚生労働省、経済産業省、中小企業庁	商工観光労働部 企画振興部
5	コンビナートを中核とした地域のGXの推進について	経済産業省、資源エネルギー庁、国土交通省	商工観光労働部 土木建築部
6	アジア初の水平型宇宙港の開港について	内閣府(宇宙政策)、外務省、国土交通省	商工観光労働部
7	観光産業の本格的な復興について	国土交通省、観光庁	商工観光労働部 企画振興部
8	農業の成長産業化に向けた農業農村整備の計画的な実施について	農林水産省、財務省	農林水産部
9	大野川上流地区の農業振興に向けた農業用水の安定供給について	農林水産省	農林水産部
10	国土強靱化に向けた農林水産施設の整備と流域治水対策の推進について	農林水産省、財務省	農林水産部
11	大径材活用と再造林による循環型林業の確立について	農林水産省、財務省	農林水産部
12	県土強靱化のさらなる推進について	内閣官房(国土強靱化)、国土交通省	土木建築部
13	道路ネットワークの充実について	国土交通省	土木建築部
14	九州の東の玄関口「大分港・別府港」の機能強化について	国土交通省	土木建築部
15	安心元気・未来創造に向けた社会資本整備予算の確保について	内閣官房(国土強靱化)、財務省、国土交通省	土木建築部
※	16 安岐ダム再生・令和5年豪雨災害からの早期復旧・復興について	国土交通省	土木建築部

※ 新規要望・提言項目(新規2)

地方財源の充実・確保について

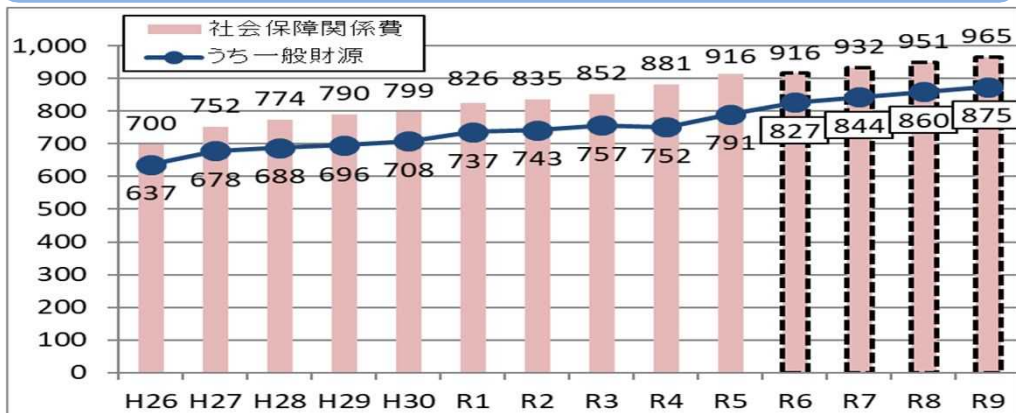
【現 状】

1 国と地方が一体となった社会保障施策の充実

【社会保障関係費の推移】

(H26) 700億円 → (R5) 916億円 → (R9) 965億円

<過去10年で約30%増> <今後5年で約5%増>

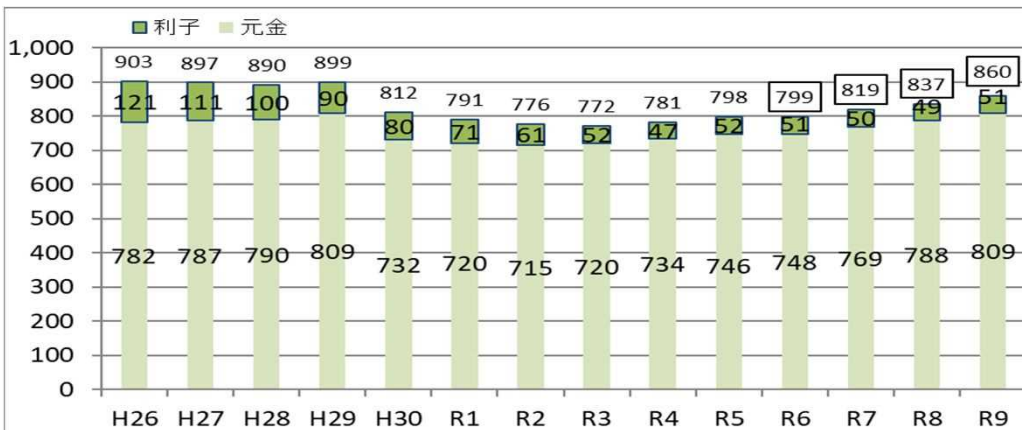


2 国土強靱化のための公債費の増嵩

【公債費の推移】

これまで抑制してきた公債費について、防災・減災、国土強靱化5か年加速化対策の償還開始に伴い、5年度以降は公債費が増嵩
(H26) 903億円 → (R5) 798億円 → (R9) 860億円

<過去10年で約12%減> <今後5年で約8%増>



3 県経済の持続的発展と「安心元気・未来創造」の大分県づくり

○県経済の持続的発展

- ・エネルギー・物価高騰対策(電力・ガス・食料品等価格高騰重点支援地方交付金)
- ▶社会福祉施設等物価高騰対策緊急支援事業
物価高騰の影響を受けている社会福祉施設・医療機関等への支援
- ▶LPガス等価格激変緩和対策事業
エネルギー価格高騰の影響を受けている消費者や企業への支援
- ・価格転嫁の円滑化
- ▶国、県、経済団体、労働組合などによる「価格転嫁の円滑化協定」を締結
- ▶貨物自動車運送業環境改善緊急支援事業
2024年問題への対応としてトラック運送事業者の価格転嫁や人材確保を支援

○「安心元気・未来創造」の大分県づくり

- ・DXと先端技術への挑戦(空飛ぶクルマなど)、広域交通ネットワークの充実(中九州横断道路、東九州新幹線など)、こども・子育て支援の充実
- ・広域連携による行政サービスの提供

【課題・問題点】

(経済・財政運営と改革の基本方針2021(R3.6) 地方一般財源総額の同水準は令和6年度まで)

- ・社会保障費や公債費が増嵩し多額の財源が必要な中、**県経済の持続的発展や「安心元気・未来創造」の大分県づくりに向けた取組を進めるには、安定的な財政運営に必要な一般財源総額の確保・充実が必要**

【要望・提言内容】

地方交付税等の一般財源総額の確保・充実や地方財源の確保

- ・社会保障関係費や公債費、地方創生に係る経費等を引き続き地方財政計画に的確に計上
- ・こども・子育て政策の強化のための安定的な地方財源の確保

東九州新幹線等の整備について

【経緯】

- ◆「基本計画路線」として決定(S48.11)
(福岡市を起点～大分市付近、宮崎市付近を通り～鹿児島市を終点)
- ◆「整備計画路線」への格上げに向け
九州地方知事会等を通じた国への提言活動(H24～)
- ◆「東九州新幹線鉄道建設促進期成会」が費用対効果等を調査(H28.3)
- ◆「大分県東九州新幹線整備推進期成会」設立(H28.10)
・シンポジウム、地域での説明会(経済同友会、商工会議所など)
- ◆大分県内のルート(日豊本線、久大本線)について、費用対効果調査を実施中

○西九州新幹線など、
全国で既存の整備計画路線の整備が着実に進捗
→東九州新幹線等の整備計画路線への格上げ時期が到来

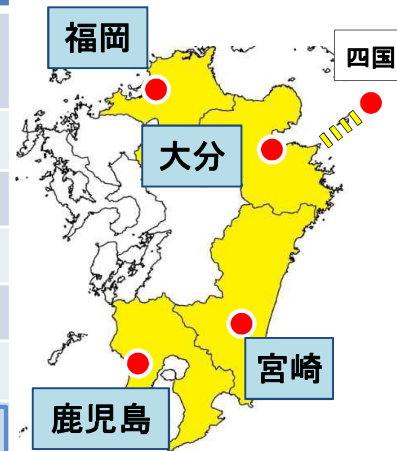
【必要性】

- ◆「シームレスな拠点連結型国土」の実現
・都市部への社会基盤の集中
→地域間格差を是正し、大都市から地方への分散(分散型国土の形成)
四国新幹線と併せ、新幹線の全国ネットワーク構築
- ◆さらなる産業集積による大分県の経済発展
・九州唯一の石油化学コンビナート、世界最大級の高炉を有する製鉄所などにより製造品出荷額(大分市)は九州トップ
→東九州新幹線整備により大都市との移動時間短縮を実現、
企業立地の加速(雇用創出)、観光需要の拡大
- ◆災害時のリダンダンシーの確保
・ループ状の新幹線ネットワークの形成(九州新幹線の代替ルート及び四国新幹線との接続による太平洋新国土軸の形成)

【東九州新幹線による費用対効果(B/C)】

<2060年開業の場合> [億円]

	2060年からの50年間	
	①国の人口推計を基にした場合	②大分・宮崎の人口ビジョンを達成した場合
・便益 (B)	28,470	36,440
利用者便益	16,230	21,370
供給者便益	9,960	12,790
事業資産の残存価値	2,280	2,280
・整備費用 (C)	26,730	26,730
費用対効果(B/C)	1.07	1.36

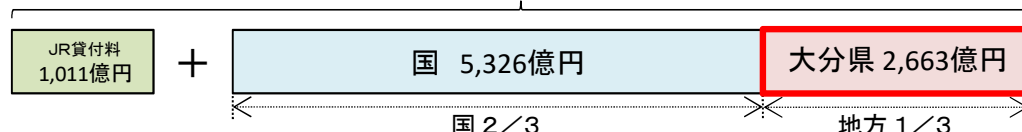


- ★北九州～大分間：特急83分 → 新幹線31分 (△ 52分)
- 新大阪～大分間：新幹線+特急211分 → 新幹線156分 (△ 55分)
- 博多～大分間：新幹線+特急101分 → 新幹線49分 (△ 52分)
- 大分～宮崎間：特急189分 → 新幹線48分 (△ 141分)

【建設財源負担額】

※東九州新幹線整備費用総額 2兆6,730億円のうち
大分県内分9,000億円と試算

大分県内分9,000億円の建設主体(鉄道建設・運輸施設整備支援機構)への負担額内訳



大分県負担額: 2,663億円/30年=89億円/年
→実質負担額: 33~49億円/年 (90%起債、交付税措置適用の場合)

【要望・提言内容】

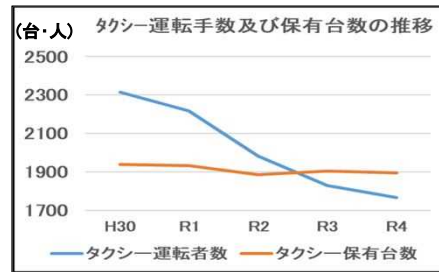
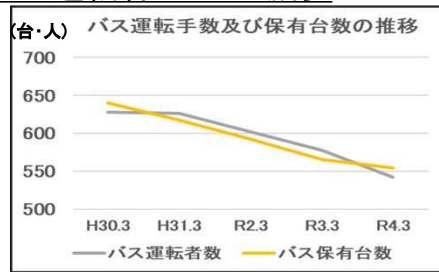
1. 「第二期整備計画」の策定、東九州新幹線及び豊予海峡を通じて連結する四国新幹線の「整備計画路線」への格上げ
2. 地方公共団体の負担軽減のための財政措置の拡充

公共交通及び物流の維持・確保について

【現 状】

◆ドライバーの人手不足

- ・2024年4月からドライバーに、時間外労働の上限規制(年960時間)や1日の休息期間の延長(8→9時間)などが適用
- ・コロナ前の令和元年と令和4年を比較して、大分県のバス運転者は13%、タクシー運転者は20%減少



◆トラック業界の燃料サーチャージ制度の理解不足

- ・大分県内事業者へのアンケート調査結果(R5.1実施 貨物358社 荷主529社)
燃料サーチャージを「知らない」「内容が分からない」荷主 ⇒58.0%
燃料サーチャージを荷主に対して全く適用できていない運送事業者⇒36.0%

◆バス・タクシーのEVシフトの遅れ

- ・原油価格の高止まりに円安が加わり、さらなる燃料価格の高騰が運送事業者の経営を圧迫
- ・全国で約250台のEVバスが稼働しているが、大分県内は0台(R5.3末現在)
- ・大分県内のEVタクシーは1社・8台・充電設備8基(R5.3末現在)

【本県における主な取組】

- ◆バス事業者にR1～3の間、大型2種取得など乗務員確保対策支援を実施
- ◆運輸事業振興助成金として大分県トラック協会に交付(免許取得費用、採用活動経費、モーダルシフト推進などに活用)
- ◆人材確保や働き方改革の促進などに前向きに取り組む運送事業者に対し支援金を支給(R5.11～)
- ◆九州運輸局、各種商工団体、大分県トラック協会などと価格転嫁の円滑化に関する協定を締結(R5.2.17)

【課題・問題点】

- ◆外国人労働者の在留資格「特定技能」の対象に、「自動車運送業」が入っていない
- ◆事業者の意見(運送事業者)
荷主が強く、関係性や仕事の減少を考えると強気な交渉ができない(荷主事業者)
メーカーなどが価格を上げてくれないため、輸送費が上がると厳しい
- ◆燃料価格の上昇の影響を最小限に抑えるため、路線バスやタクシーのEVシフトに向けた取組が必要
- ◆ディーゼル燃料のバスとEVバスの車両価格の差が大きく、事業者が単独で導入するにはハードルが高い

■車両価格の比較

車両価格	ディーゼル	ハイブリッド	E V
大型路線バス	26,000千円	31,000千円	42,350千円

(※)EVバスは中国企業BYDの価格

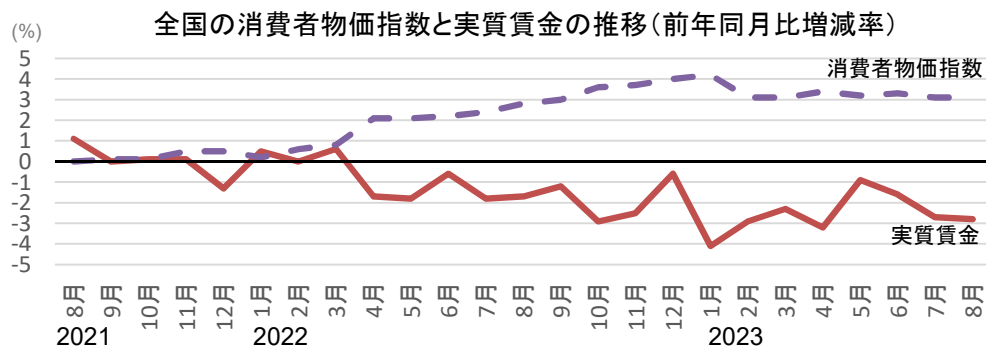
【要望・提言内容】

1. ドライバーの労働環境の改善及び確保対策等の強化(特に特定技能の対象に自動車運送業[バス・タクシー・トラック]を追加)
2. 荷主に対する燃料サーチャージの理解促進
3. 公共交通のEVシフトへの補助金の予算額の確保

持続的な賃上げ等に向けた環境整備について

【現 状】

- ◆ 消費者物価指数は、25ヶ月連続で前年同月比で上昇。物価の上昇が賃金の伸びを上回り、実質賃金はマイナス。
- ◆ 県内企業の約7割が物価高の影響を受けている一方、一部でも価格転嫁できている企業は約6割。
- ◆ 価格転嫁できていない企業の割合が最も高いのは運輸業。燃油サーチャージ制度について、県内荷主の6割が「知らない」または「内容が分からない」と回答。



【本県における主な取組】

- ◆ 2023年2月、県内で価格転嫁の円滑化に向けた機運醸成等を図るため、経済団体や労働団体、国の機関と連携協定を締結。トラック協会も参加した同様の取組としては、全国初。
- ◆ 県の各種補助金で、パートナーシップ構築宣言企業に加点措置。更に、一定水準の賃上げを行う中小企業に対し、補助率や補助上限を引き上げる「賃上げ枠」を設定。
- ◆ 賃上げと併せて生産性向上に取り組む中小企業に対して、国の業務改善助成金に県独自の奨励金を上乗せ。
- ◆ 価格転嫁等に取り組む貨物運送事業者に対して、県独自の支援金を支給。

【課題・問題点】

- ◆ 物価高を乗り越え、経済を民需主導の自律的な成長路線へ戻すためには、持続的な賃上げが必要。
- ◆ 大企業を中心に賃上げの気運は高まっているが、中小企業にとって賃上げは依然として厳しい状況。賃上げの実現には、中小企業の収益力・生産性向上が不可欠。
- ◆ エネルギー・原材料価格の高騰や労務費の上昇を、サプライチェーン全体で、適正に価格転嫁し得る環境づくりが重要。
- ◆ 物流の「2024年問題」への対策として、運送事業者にとって燃料サーチャージを含む適正な運賃の収受が重要。

【要望・提言内容】

1. 賃上げに取り組む中小企業への補助金拡充や税制措置等による生産性向上の支援
2. 中小企業の実情に応じた資金繰り支援や消費喚起等の幅広い事業者支援策の展開
3. 価格転嫁の円滑化に向けた、パートナーシップ構築宣言のインセンティブ拡充や下請取引の監視強化等の推進
4. トラック輸送の荷主に対する燃料サーチャージ制度の理解促進

コンビナートの中核とした地域のGXの推進について

【現 状】

- ◆本県には、九州唯一の大分コンビナートをはじめ、多様な製造業がバランスよく立地し、日本のものづくりやエネルギー安定供給に貢献。コンビナートを支える大分港は、太平洋・瀬戸内海に開け、水深も最大27mで国内最大級の大型船も着棧可能。
- ◆本県の県民一人当たりCO₂排出量は全国1位。一方、再生可能エネルギー自給率は全国2位(地熱発電量は全国1位)。

【本県における取組】

- ◆県内では、地熱による水素製造、燃料電池を活用した船舶や港湾荷役機器の実証、コンビナート企業連携による低濃度CO₂分離回収等の技術実証等が進行中。
- ◆本年8月、産学官で「グリーン・コンビナートおおいた」推進会議を設置。カーボンニュートラルと大分コンビナートの持続的発展の両立に向けた「構想」を検討中(年度内にとりまとめ予定)。
- ◆大分港をはじめとした重要港湾におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた計画も検討中。

【課題・問題点】

- ◆コンビナートをはじめとした製造業は、地域経済を支える重要な産業。大規模設備やCO₂多排出等の特性ゆえ、カーボンニュートラルへの対応は、各社の経営や国際競争力の観点から非常に困難な課題。
- ◆このような状況でも、企業はGXに果敢に挑戦。中長期を見据えた投資であり、リスク軽減や企業間連携のための支援が必要。
- ◆地域全体で水素等の次世代燃料の供給やカーボンマネジメントを行うためのサプライチェーン構築が不可欠。カーボンニュートラルポート形成に向けて、水素等の受入・供給のための環境整備等も必要。

【要望・提言内容】

1. カーボンニュートラルとコンビナートの持続的発展の両立に向けた拠点形成に対する継続的支援
2. カーボンニュートラルポート形成に向けた計画策定に対する財政的・技術的支援
3. 地熱等の再生可能エネルギー開発の加速



アジア初の水平型宇宙港の開港について

【現 状】

- ◆ 2020年4月、大分県は、米 Virgin Orbit社※と、大分空港の水平型宇宙港としての活用に関するパートナーシップを締結。本年、同社は資金繰り悪化から経営破綻。
※ 航空機から小型ロケットを空中発射する人工衛星打上げ企業。
- ◆ 2022年2月、大分県は、米 Sierra Space社※と兼松と、大分空港の宇宙往還機 Dream Chaserのアジア拠点としての活用検討に関するパートナーシップを締結。同年12月、日本航空も参画。
※ 宇宙への物資等の輸送を目指す宇宙開発企業。三菱重工と商用宇宙ステーション Orbital Reef の開発で協業。
本年9月、三菱UFJ銀行、兼松、東京海上日動が出資。アジア太平洋地域における戦略的パートナーシップ契約を締結。
- ◆ 来年初頭にも、Sierra Space社は、Dream Chaserによる ISSへの補給ミッションを開始する予定。
- ◆ 大分県内では、中小企業4社による人工衛星「てんこう」の開発参画以降、衛星データ活用をはじめとした宇宙関連ビジネスに挑戦する中小企業が拡大中。



大分空港（国東市）



宇宙往還機 Dream Chaser

【課 題】

- ◆ 世界の宇宙産業は、「官」から「民」が進展して大きく成長。国内でも、多様な宇宙ビジネスの取組が進展。
- ◆ 日本の宇宙関連ビジネスの厚みを増していくには、国内のみならずアジアの需要も捉え、アジアにおける宇宙ビジネスの中核拠点化を目指す必要。
- ◆ その際、人工衛星の打上げに加え、宇宙往還機の打上げや再突入時の着陸の拠点化も重要。
- ◆ 水平型宇宙港については、各国が誘致を強化する中、日本が早期にアジアの拠点としての地位を確立する必要。そのためには、米国等との連携が不可欠。

【要望・提言内容】

1. 海外企業が有する宇宙関連技術の国内活用に係る政府間調整の加速
2. 水平型宇宙港の実現に向けた関連法令・基準等の整理・整備
3. 水平型宇宙港の施設・設備等のハード面の整備に対する財政的な支援
4. 宇宙港を核とした地域の経済循環創出に資する宇宙関連産業の積極的な振興

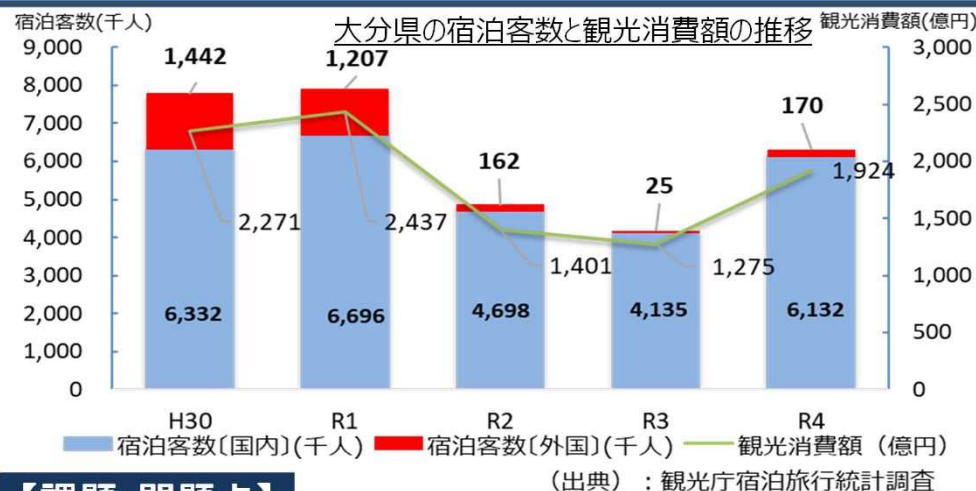
観光産業の本格的な復興について

【現 状】

- ◆ 昨年の県内宿泊客数は前年比+51.5%。
(令和元年比▲20.3%)
- ◆ 昨年の外国人宿泊客数は令和元年比▲85.9%とコロナ禍前に比べて大幅に低い水準であったが、本年1月～9月においては令和元年同期比で▲20.5%と回復傾向。
- ◆ 国内外の旅行需要は回復傾向にあるものの、宿泊業の人手不足が顕在化しており稼働を制限している事業者もある。
- ◆ 今後、インバウンドの本格回復が見込まれる中、空港業務人材の不足が国際線受入のボトルネック。

【本県における主な取組】

- ◆ インバウンドの誘客強化に向けた取組
 - ・9ヶ国・地域に戦略パートナーを設置し、各国・地域の状況に応じた現地セールスを実施。
 - ・高付加価値旅行者を取り込むため、コンテンツの掘り起こしやモデルコース等の商品開発を実施。
- ◆ 宿泊業の人手不足解消や生産性向上のための支援
 - ・事業者の魅力発信や、新規学卒者・UIターン希望者等の多様な人材とのマッチング支援。
 - ・宿泊業の人手不足の課題や、新規学卒者などの人材確保に有効なインターンシップに関するセミナーを実施。
 - ・業務効率化に繋がる自動精算システム等の導入支援。



【課題・問題点】

- ◆ 世界の国際航空旅客の回復状況やコロナ禍を経た旅行需要の変化等を踏まえた誘客対策が必要。
- ◆ 特に、令和7年大阪・関西万博を好機と捉え、インバウンドを地方に波及させるための周遊活性化に向けた取組が必要。
- ◆ 深刻化する宿泊業の人手不足の解消に加え、物価高対策や生産性向上及び収益力の向上が必要。
- ◆ 空港業務人材を確保し、地方空港における受入体制を整備する取組が必要。

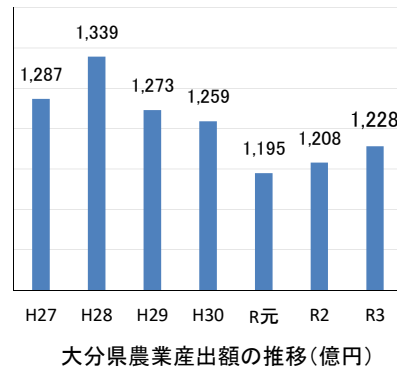
【要望・提言内容】

1. 大阪・関西万博等の大規模イベントを活用したインバウンドの地方への戦略的誘客
2. 宿泊業における人手不足解消や省エネルギー化、生産性向上及び高付加価値化推進に対する支援
3. インバウンドの本格的な回復に向けた、空港業務人材の確保対策の推進

農業の成長産業化に向けた農業農村整備の計画的な実施について

【現 状】

- ◆ 回復基調にある農業産出額
 - 1,228億円(全国 26→25位、九州 7→6位)
- ◆ 著しい担い手の減少
 - 基幹的農業従事者が5年間で30%減少
H27: 30,503人 → R2: 21,496人
- ◆ 水田畑地化の取組
 - H29年度から水田畑地化の取組を開始
R4迄に587haの水田に園芸品目を導入



【本県における取組】

- ◆ 園芸産地拡大に向けた取組
 - 優良農地確保に向けた基盤整備の推進
〈県営「山吹地区」(国東市)の成果〉
 - ・農地集積の促進 [完了時集積率 88.6%]
 - ・高収益作物(こねぎ)への転換
- ◆ 国営「駅館川地区」「西国東地区」の取組
 - 「駅館川地区」(宇佐市安心院、H27～R8)
 - ・企業等新たな担い手の導入品目に応じた農地の整備(R5.3時点で86haを造成)
 - 「西国東地区」(豊後高田市、H30～R18)
 - ・海岸保全施設の耐震化により西日本一の白ねぎ団地(386ha)等の農地を保全
- ◆ 国営地区調査「駅館川地区」の取組
(宇佐市、R元～R5)
 - 関係機関連携のもと国による調査を推進
 - ・老朽化した国営水利施設や水利用の実態調査を実施し、整備更新に向けた事業計画を策定
 - ・県、市を中心に「大型食品企業と連携した新しい産地の創出」を目指す営農振興計画を策定



水田に整備されたこねぎハウス(山吹地区)



企業によるドリンク用茶の栽培(駅館川地区)



西日本一の白ねぎ団地(西国東地区)

【課題・問題点】

1. 園芸産地拡大に向けた農業農村整備の計画的な実施

- 園芸品目の導入・拡大に不可欠な基盤整備を計画的に実施するため、事業推進に支障を来さない十分な予算が必要



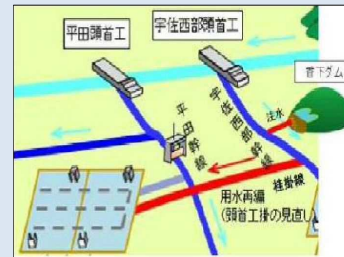
基盤整備後新たにピーマン農家が
入植した竹田市高源寺地区

2. 国営「駅館川地区」「西国東地区」

- 受益者は効果の早期発現を切望

3. 国営地区調査「駅館川地区」の事業化

- 多様化する担い手の水需要に対応するため、適正な用水配分が可能となる新たな水管理システムの構築が必要
- 老朽化により営農用水の供給が不安定になっているため、施設の長寿命化やICT技術の導入による管理省力化・高度化が必要



適正な配分に向けた用水再編(案)



ICT技術の導入による管理省力化・高度化

【要望・提言内容】

1. 農業の成長産業化を加速する農業農村整備に必要な当初予算の確保
 やっかんがわ にしくにさき
2. 国営「駅館川地区」「西国東地区」の計画的な推進
3. 国営かんがい排水事業の事業化に向けた「地区調査」から「全体実施設計」への着実な移行

大野川上流地区の農業振興に向けた農業用水の安定供給について

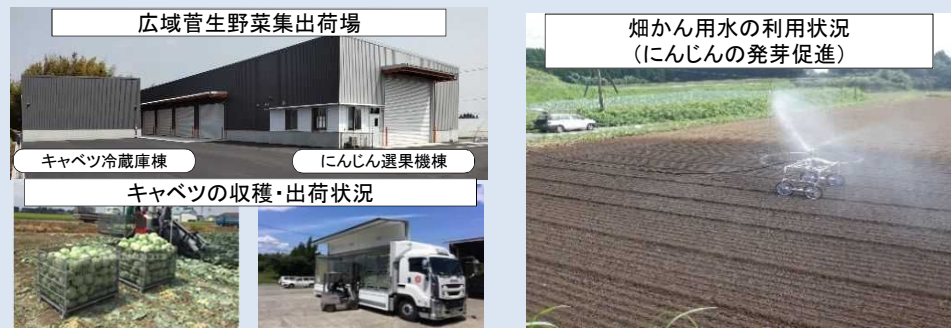
【現 状】

〔営農の取組〕

- ◆ 「大野川上流地区畑地かんがい営農振興計画」策定(令和2年3月)
策定主体: 竹田市西部地区営農振興協議会(構成員: 県、市、土地改良区、JAおおいた)
 - 農業産出額 計画時(R1) 29 → 目標(R11) 50億円
- ◆ 給水栓設置による畑かん用水の利用拡大
 - 畑かん面積 計画時(R1) 125 → 中間実績(R4) 477 → 目標(R11) 891ha
- ◆ 農地の高度利用計画の策定・実行による作付面積の拡大
 - 農地利用率 計画時(R1) 107 → 目標(R11) 140%
- ◆ 大蘇ダムから補水する大谷ダム受益地の営農状況
 - 大谷ダム受益では、用水不足のため時間水による営農が強いられている

畑地かんがい営農振興計画の達成に向けた取組

- 菅生野菜集出荷場[キャベツ、にんじん]の活用により産地が拡大中



〔大蘇ダムの状況〕 ※令和2年4月から供用開始

- ◆ 未だ、約0.6~2.5万m³/日の浸透量が発生
- ◆ 供用開始時から直接監視を実施
 - 令和3年1月から国の職員3名がダムに常駐
 - 令和4年4月から九州農政局内に専属職員3名を配置し、監視体制を強化
- ◆ 浸透メカニズム把握に向けた詳細な調査に3年を要する
 - 貯水池内をエリア及び標高ごとに広範かつ詳細に調査(R4~R6)

〔大谷ダムの状況〕

- ◆ ダム建設後約80年が経過し老朽化の進行とともに、堆砂量の増加により有効貯水量が減少(有効貯水量 150万m³ → 70万m³)

【課題・問題点】

〔大蘇ダム〕

1. 畑かんを活用した計画的な営農推進に支障

- ◆ 営農に必要な農業用水の確保は暫定的
 - 令和5年度春先の農業用水は、暫定水利権の取得等で対応しているが、ダムからの供給は限定的
- ◆ 必要な農業用水が確保されるか農家が不安視
 - 令和11年度に必要なダムの依存量は669万m³/年
 - 今後の畑かんや営農推進など、利用拡大に影響

2. 浸透原因の究明に向けた調査が長期化し、国の対策が未定

- ◆ 浸透原因の早期究明
 - 各種調査を継続しているが、浸透原因の把握には至っていない
- ◆ ダム利水機能の確保に向けた対応
 - 早期のダム利水機能の検証と必要な対策の実施

〔大谷ダム〕

3. 農業用水の安定供給に向けた取組が急務

- ◆ ダム健全化に向けた取組
 - ダム健全化に向け耐震化と堆積土砂の浚渫が必要

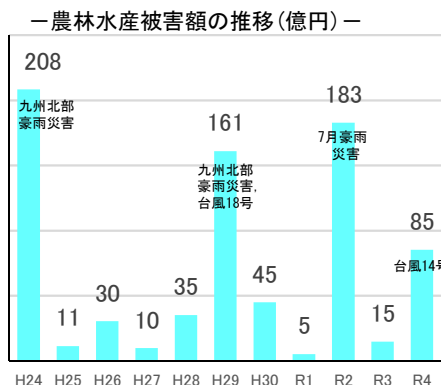
【要望内容】

1. 計画的な営農推進に必要なとなる安定した農業用水の確保
2. 浸透原因の早期究明とダム利水機能の発揮
3. 大谷ダム健全化に向けた取組への支援

国土強靱化に向けた農林水産施設の整備と流域治水対策の推進について

【現 状】

- ・ 台風や集中豪雨等の自然災害が頻発
- ・ 切迫する南海トラフ地震
(令和4年1月、今後40年以内の発生確率90%程度に引き上げ)
- ・ 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により、農林水産施設の強靱化を集中的に実施
(加速化対策:R4県補正額46億円)



山地災害危険箇所における防災・減災対策

◆ 山地災害

- ・ 土石流など山地災害リスクが高い山地災害危険箇所1,253箇所
- ・ 令和3年度から令和7年度までに優先度の高い100箇所を整備予定
(R5時点:40箇所 [整備中含む])



治山ダムの整備(中津市)

ため池、農業水利施設の防災・減災対策と流域治水対策

◆ ため池

- ・ 防災重点農業用ため池1,029箇所
- ・ 令和3年度から10年間で優先度の高い171箇所を整備予定
(R5時点:68箇所 [整備中含む])
- ・ 洪水調節容量確保に向けた取組を推進(事前放流、洪水吐スリット)



改修に併せ洪水吐スリットを設置(臼杵市)

◆ 水路

- ・ 基幹的農業水利施設939km
- ・ 令和3年度から10年間で劣化度・重要度の高い約60kmを整備予定

◆ 水田

- ・ 令和5年度、流域治水プロジェクト毎に田んぼダムのモデル地区を設置(11地区,125ha)
- ・ 令和5年8月に大分県田んぼダム推進部会を設置(部会員:県、市町村)



田んぼダムの推進(由布市)

漁港施設や海岸施設の耐震・津波対策、長寿命化対策

◆ 漁港施設

- [松浦・佐賀関漁港]
- ・ 2施設で耐震・津波対策中(~R6)

◆ 漁港海岸

- [蒲江・松浦漁港海岸]
- ・ 2海岸で津波対策中(~R8)

◆ 農地海岸

- [西国東干拓ほか]
- ・ 10海岸で耐震、長寿命化対策中(~R18)



佐賀関漁港 防波堤耐震工事

【要望・提言内容】

5か年加速化対策完了後も、引き続き、強靱化に必要な予算を別枠確保

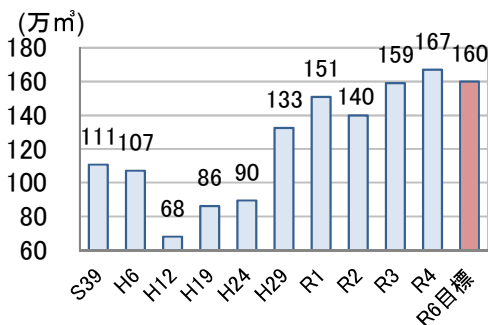
- ・ ため池、農業水利施設の防災・減災対策と流域治水対策
- ・ 山地災害危険箇所における防災・減災対策
- ・ 漁港施設や海岸施設の耐震・津波、長寿命化対策

大径材活用と再造林による循環型林業の確立について

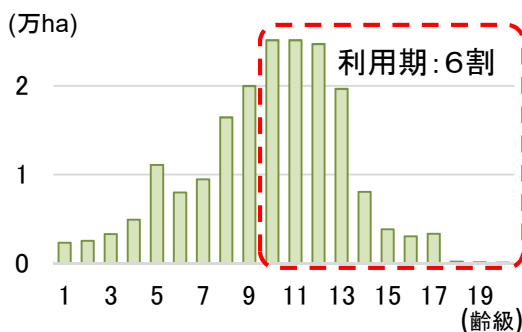
【現 状】

- ◆ 素材生産量は過去最高(R4:167万m³)、R6目標の160万m³を前倒して達成・再造林地の増加
- ◆ 齢級構成の平準化に向けた大径材の利用と早生樹の植栽を促進

「大分県の素材生産量の推移」



「大分県民有人工林の齢級構成」



【本県における取組】

- ◆ 循環型林業の確立により林業の成長産業化を実現
- R6目標
 - 素材生産量 160万m³
 - 再造林率 80% (※木材生産に不適な20%を広葉樹林化)

①製材加工施設の整備等

- ・大径材利用に向けたビジネスモデルを構築、モデルを活用した大径材加工施設の整備(R3補正:4社、R5:1社)

②非住宅建築物の木造化等による木材需要の拡大

- ・学校法人立命館や株式会社大分銀行と建築物木材利用促進協定を締結、非住宅建築物の木造化・内装木質化を推進

③造林・保育の低コスト化による再造林の推進

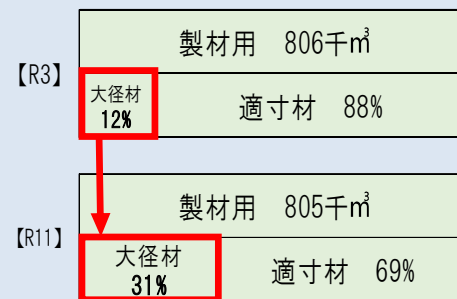
- ・疎植造林(2千本/ha)や花粉の少ない苗木造林への独自支援制度を創設



【課題・問題点】

①大径材の加工体制の整備

- ・R3の製材用806千m³のうち大径材は95千m³で約10%
- ・大径材は非効率な製材や歩留まりが低いことから、製材用として利用が少ない
- ・R11には製材用の約30%が大径材に置き換わる見込みであることから、積極的な活用が必要



- 県内の主要な原木流通拠点等において、大径材加工の核となる製材加工拠点施設の加速度的な整備が不可欠

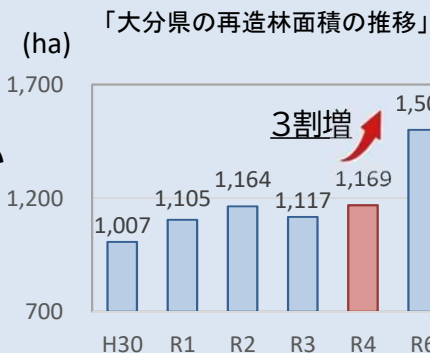
②再造林の促進

- ・主伐の増加により再造林が3割増 R4:1,169ha → R6:1,500ha
- ・下刈期間短縮が可能な花粉の少ない早生樹植栽 R4:57ha → R6:95ha
- ・再造林増加に対応できる支援策の充実が必要

➢ 公共造林事業の実施

R4:16億円 → R5:18億円 → R6:20億円

<R5予算配分額:15億円> → R15:花粉の少ないスキ苗木生産9割達成



【要望・提言内容】

林業・木材産業の持続的な発展に必要な予算の確保

- ・大径材を加工するための施設整備に対する支援
- ・公共造林事業予算の確実な確保

県土強靱化のさらなる推進について

【現状と課題】

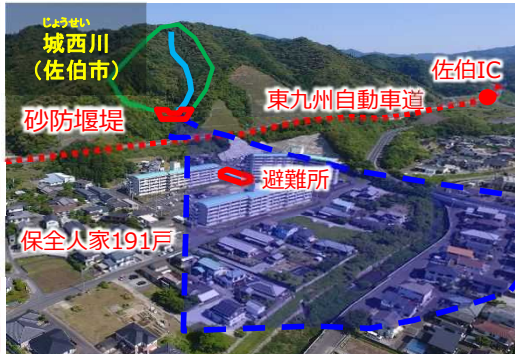
- ◆ 気候変動の影響に伴い頻発化・激甚化する豪雨災害
- ◆ 切迫する南海トラフ地震: 今後40年以内の発生確率90%程度
- ◆ 高度経済成長期に集中的に建設された社会インフラの進展する老朽化

- ◆ ハード・ソフト一体の流域治水の本格的実践
- ◆ 経済、生活を支えるための道路ネットワークの機能強化
- ◆ 地震・津波対策の強化
- ◆ 持続可能なインフラメンテナンスの実現に向けた老朽化対策

引き続き
予算の
確保

【防災・減災が主流となる社会の実現に向けた流域治水の推進】

◆ 流域治水対策(治水・砂防)



- 大規模出水に備えた安岐ダム再生
 - ・ 既設ダムを有効活用し、治水機能を向上
 - ⇒ R6年度新規事業化
- 5か年加速化対策を最大限活用した事業の推進
 - ・ 被災河川の重点整備(玖珠川、野上川)
 - ・ 砂防、急傾斜地崩壊対策事業の加速化
 - 《加速化による箇所数倍増(107→223)》

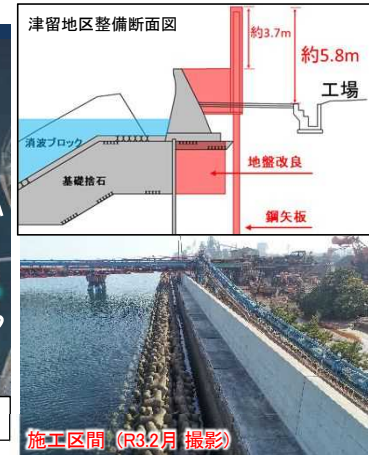
【道路ネットワークの機能強化に向けた整備促進・支援】

◆ 高規格道路のミッシングリンク解消・4車線化、ダブルネットワーク強化

中九州横断道路・中津日田道路のミッシングリンク解消、東九州自動車道4車線化 ⇒ 定時性・速達性・安全性の向上

【地震・津波高潮被害に備えた港湾海岸の整備】

◆ 大分港海岸の整備加速 (進捗率: 40.3%(事業費ベース; R5年度当初))



【健全な社会インフラの継承に向けた老朽化対策の推進】

早期対策が必要な施設の補修・補強対策を集中的に実施中(例: 橋梁1,054橋、港湾岸壁等33か所など)



着実に対策を進めるための予算の確保



【県土強靱化の継続・推進に必要な予算の確保】

5か年加速化対策(~R7)を例年以上の規模で予算措置するとともに、加速化対策完了後においても、切れ目なく、必要十分な予算を別枠確保

【要望・提言内容】

1. 流域治水の推進に必要な財政的・技術的支援
2. 道路ネットワークの機能強化に向けた整備促進・支援
3. 大分港海岸保全施設の整備促進
4. 老朽化対策の着実な実施に向けた予算の確保
5. 5か年加速化対策完了後も、引き続き、強靱化に必要な予算を別枠確保

道路ネットワークの充実について

【現状と課題】

◆地方創生の実現

- ・九州の東の玄関口として人流、物流の拠点化が進展
- ・九州における半導体関連投資の活発化
- ・ツーリズムの推進と観光産業の振興

◆大規模災害に備えた県土の強靱化

- ・豪雨災害や切迫する南海トラフ地震への備え

◆地方創生や県土強靱化の基盤となる

広域道路ネットワークは整備途上

【課題への対応】

◆広域道路ネットワークの充実

(中九州道、中津日田道路、東九州道の整備促進)

- ・定時性、速達性の確保やモーダルシフトによる人流、物流の効率化
- ・ダブルネットワーク、4車線化による大規模災害時の交通機能の確保
(豊予海峡ルート【豊後伊予連絡道路】)
- ・将来に向けた豊予海峡ルート構想の検討

◆県都大分市の東西骨格軸(都)庄の原佐野線の整備

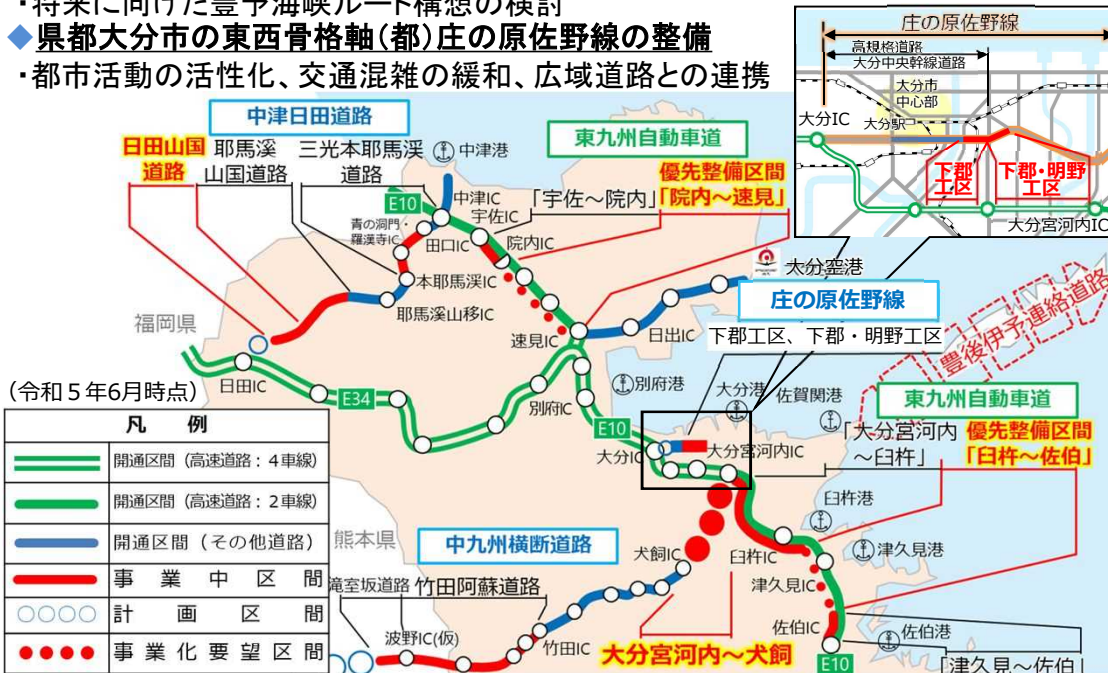
- ・都市活動の活性化、交通混雑の緩和、広域道路との連携



▲物流拠点「大分港」RORO船荷役



▲令和2年7月豪雨での被災状況



【要望・提言内容】

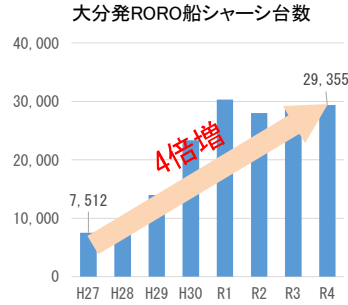
1. 広域道路ネットワークの整備促進・支援
 - ・中九州横断道路のミッシングリンク解消
「大分宮河内～犬飼」計画段階評価の加速
案①別線整備(山側ルート)の選定、(仮)吉野ICの設置
「竹田阿蘇道路」整備促進
 - ・中津日田道路のミッシングリンク解消
「三光本耶馬溪道路」「耶馬溪山国道路」「日田山国道路」整備促進・支援
 - ・東九州自動車道の4車線化
「院内～速見」「臼杵～佐伯」早期事業化
「宇佐～院内」「大分宮河内～臼杵」「津久見～佐伯」整備促進
 - ・将来に向けた豊予海峡ルート構想の検討への支援
2. 庄の原佐野線の整備への支援
「下郡工区」「下郡・明野工区」整備

九州の東の玄関口「大分港・別府港」の機能強化について

【現状と課題】

◆「物流拠点」大分港 RORO船ターミナルの整備

- ・関東向けRORO船便数九州一位(2航路・週9便)
- ・既存岸壁(-7.5m)では、喫水調整による荷役の実施
- ・大分発RORO船シャーシ台数は4倍に増加
- ・2024年問題の対応を背景にモーダルシフトによる海上輸送ニーズの高まりが見込まれる



- ・就航するRORO船に対応した岸壁が必要
- ・不足・点在するシャーシ置場の改善が急務

◆「人流拠点」別府港 フェリーターミナルの整備

- ・人流拠点形成に向けて、国・県・市、民間で構成される「別府港にぎわい施設等検討会議」を14回開催し、再編計画を策定
- ・バス拠点の交通センターがフェリー上屋と別にあり、二次交通の利便性が悪い
- ・フェリー上屋(大阪・四国航路)や物販上屋が分散配置され、老朽化も進行
- ・大型化した大阪航路フェリー就航(1番船:R5.1 2番船:R5.4)
全長:153→199.9m、必要水深:7.5→8m

- ・人流拠点形成には、上屋の集約と大阪航路フェリー岸壁の改良が必要
- ・大型化した大阪航路フェリー運航の安全対策が急務

【別府港再編イメージ図】

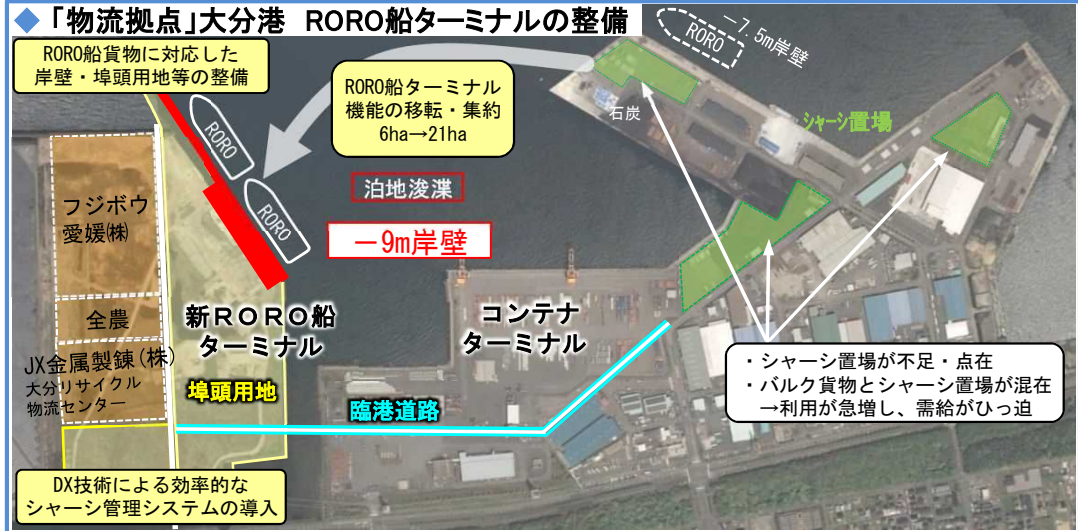


【フェリー上屋の老朽化】



【課題への対応】

凡例 赤色: 国直轄事業 水色: 県交付金事業 黄色: 県起債事業



◆「人流拠点」別府港 フェリーターミナルの整備



【要望・提言内容】

1. 大分港(大在西地区)のRORO船ターミナル整備促進、支援
-9m岸壁(1バース目)の令和6年度供用開始
2. 別府港(石垣地区)の整備促進、支援
国直轄による-8m岸壁への改良、防波堤延伸・撤去等の新規事業化

安心元気・未来創造に向けた社会資本整備予算の確保について

【安心な暮らしを守る強靱な県土づくり】

◆ 防災・減災対策

【現状と課題】

- ・激甚化、頻発化する自然災害(H29九州北部豪雨、R2.7月豪雨、R4台風14号等)
- ・切迫する南海トラフ地震: 今後40年以内の発生確率90%程度
- ・強靱化対策を加速するためには、資材価格等が高騰する中でも計画的な事業執行が出来るよう、必要十分な予算の確保が必要

○治水対策の推進



○土砂災害対策の推進



◆ 社会インフラ老朽化対策

【現状と課題】

- ・予防保全型の維持管理への移行に向け、早期対策が必要な優先度の高い施設の補修・補強対策を集中的に実施中
- 必要箇所は依然多数存在(例: 橋梁: 1,054橋、港湾岸壁等33か所 など)

○着実に対策を進めるための予算総枠確保や新技術活用に向けた技術的支援



○地方財政負担への支援

- ・定期点検の交付対象拡大(道路を除く)
- ・定期点検への地方債充当
- ・更新・補修が交付対象外である社会インフラ設備への対象拡大



【未来を見据えた地域づくりと基盤整備】

【現状と課題】

- ・歩行者等の安全な通行空間の確保や主要渋滞箇所の解消が急務
- ・地方創生を支える港湾などの基盤整備が必要
- ・快適な住環境整備に向け、県営住宅の老朽化対策等が急務
- ・共同化により下水道事業の持続性を確保するとともに、脱炭素社会への貢献が必要

○歩行者等通行空間確保



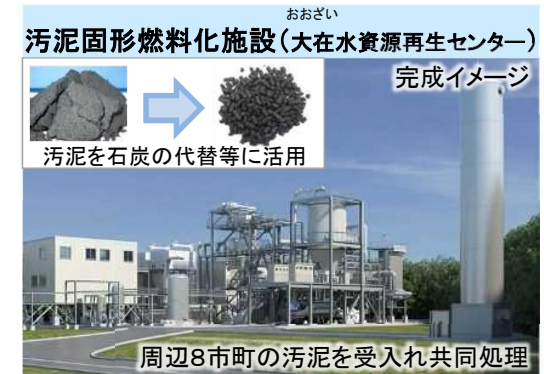
○県営住宅の建替



○港湾整備の推進



○下水道事業の共同化



【要望・提言内容】

1. 社会資本整備や老朽化対策が着実に実施できる予算総枠の確保・財政措置の拡充
2. 5か年加速化対策完了後も、引き続き、強靱化に必要な予算を別枠確保
3. 社会資本整備が遅れている地方への重点配分

安岐ダム再生・令和5年豪雨災害からの早期復旧・復興について

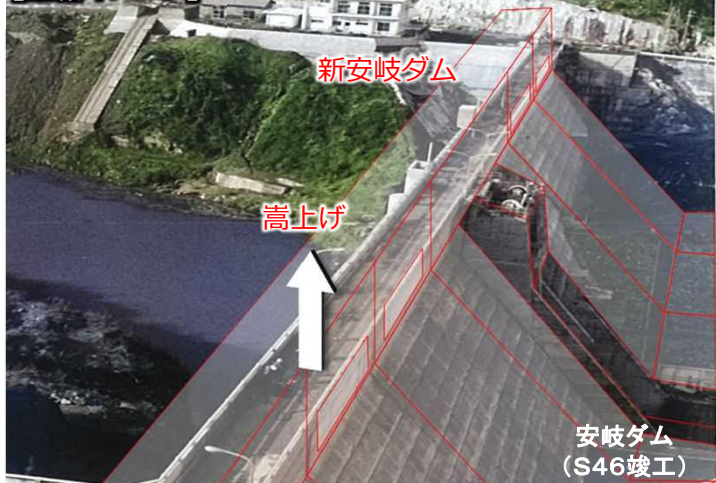
【安岐ダム再生事業】

【現状と課題】

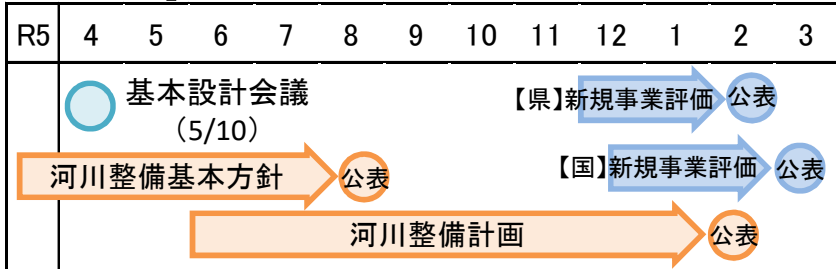
- ・昭和36年10月の豪雨災害による被害を受け、現在のダムを建設（昭和46年度竣工）
- ・平成9年台風19号の計画規模を超える降雨によりダム下流で甚大な浸水被害が発生（浸水家屋359戸等）

堤体の嵩上げ等による、治水機能の向上が急務

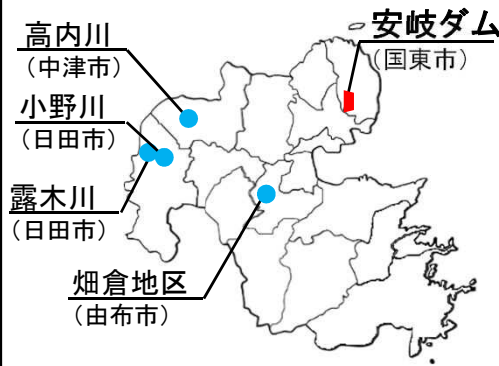
【整備イメージ】



【スケジュール】



【位置図】



【H9出水状況】



【令和5年豪雨災害からの早期復旧・復興への支援】

【被災状況】

河川災害関連事業(小野川・日田市)

災害関連緊急地すべり対策事業(畑倉地区・由布市)

死者1名、全壊1戸

災害関連緊急砂防事業(高内川・中津市)

災害関連緊急砂防事業(露木川・日田市)

全壊2戸、一部損壊2戸

一部損壊1戸

・公共土木施設災害 473箇所 129億円 (災害査定:9/12~11/10)
・災害関連等事業 5箇所 17億円

【要望・提言内容】

1. 安岐ダム再生事業の令和6年度新規事業化
2. 令和5年豪雨災害からの早期復旧・復興への支援