



第5章

ときめき 土木未来プロジェクト

- 1 豪雨災害対策
- 2 南海トラフ地震対策
- 3 九州の東の玄関口としての拠点化
- 4 大分都市圏交通円滑化対策
- 5 道路空間の再生
- 6 大分県公営住宅マスタープラン2020の策定及び推進
- 7 社会資本の集中的メンテナンス
- 8 建設産業の魅力発信

1 豪雨災害対策

竹田のまちと暮らしを守る ～繰り返される洪水被害から～

竹田地域はこれまで幾度も豪雨災害に襲われ、特に昭和57年7月、平成2年7月と短期間に2度も尊い人命が奪われる甚大な被害に見舞われました。この水害を契機に、稲葉川・玉来川上流域でのダム建設事業を決定し、平成22年には、稲葉ダムが完成しました。

平成24年7月には九州北部豪雨に襲われ、稲葉川では稲葉ダムが効果を発揮しましたが、玉来川ではダムが未整備であったため、再び甚大な被害が発生しました。

地元からは、1万1千人が署名する「玉来ダム早期完成を望む要請書」が提出されるなど、早期整備を求める声が高まっています。



玉来川の増水による道路通行止め
H24九州北部豪雨 国道57号

【竹田市の過去の被害】

S 57.7	被害額	54億円
	浸水家屋	356戸
H 2.7	被害額	466億円
	浸水家屋	1,483戸
H 24.7	被害額	142億円
	浸水家屋	217戸



H24 効果を発揮した稲葉ダム

玉来ダムの早期整備による治水効果発現 ～令和4年度のダム完成～

地元、経済界等ダム完成への期待が高まる中、平成29年3月に本体工事着手、平成29年10月から基礎掘削を開始し、平成30年10月より本体コンクリート打設を行っています。また、平成31年3月16日にはダムの基礎が立ち上がったことを記念し『定礎式』を執り行い、一日も早い治水効果発現へ向け着実に工事を進めています。

平成28年度 …… 本体工事に着手
平成29年度 …… 基礎掘削
平成30年度～令和2年度 …… 本体コンクリート打設

令和3年度 …… 止水対策工〔予定〕
令和4年度 …… 試験湛水〔予定〕
玉来ダム完成〔予定〕



形式：重力式コンクリートダム
ダム高：約52m
堤頂長：約145m
堤体積：約13万m³
(他 造成アバウトメント5万m³)
総貯水容量4,090,000m³



玉来ダム定礎式
(H31.3.16)

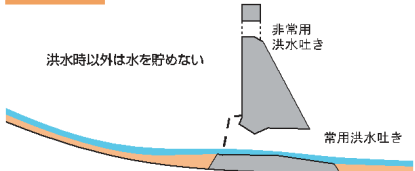
工事進捗状況 (令和2年3月撮影)

流水型ダム

洪水時以外は水を貯めないダム (玉来ダム)

洪水時以外

洪水時以外は水を貯めない

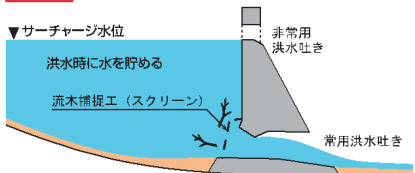


洪水時

▼サーチャージ水位

洪水時に水を貯める

流木捕捉工 (スクリーン)



頻発・激甚化する豪雨災害から、 かけがえのない命を守る

近年、気候変動に伴い災害が激甚化・頻発化しており、平成24年の九州北部豪雨、平成29年の九州北部豪雨及び台風第18号とわずか5年ほどの間に観測記録を更新するような豪雨災害が生じています。

そうした状況を受け、災害リスクから県民の生命・財産を守り、社会経済に対して壊滅的な被害が発生することのないように、緊急的・集中的に治水機能を強化する改良復旧事業等を速やかに進めていく必要があります。



H29九州北部豪雨 大肥川



H29九州北部豪雨 有田川



H29台風第18号 津久見川



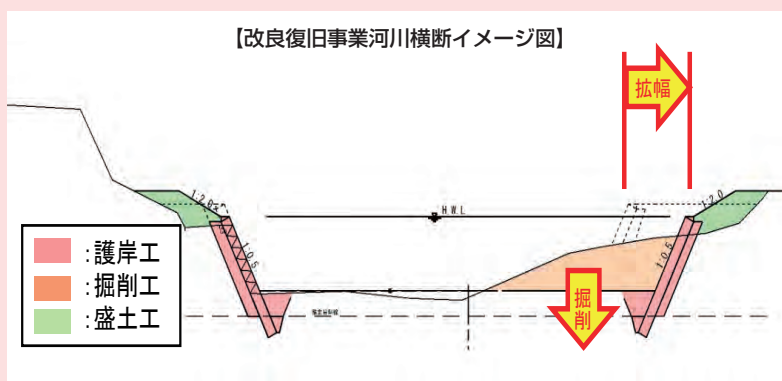
H29九州北部豪雨 鶴河内川

改良復旧事業等による再度災害の防止・軽減 ～緊急的な治水対策～

平成29年の記録的大雨により、甚大な被害を受けた県の管理河川において、再度災害の防止・軽減を目的に、緊急的な治水対策事業を5河川にて実施しています。一日も早い復旧・復興、浸水被害の解消を目指して整備を進めています。

<平成29年7月九州北部豪雨>

- 大肥川（日田市）
事業名：河川災害復旧等関連緊急事業
- 鶴河内川（日田市）
事業名：災害復旧助成事業
- 小野川（日田市）
事業名：河川災害関連事業
- 有田川（日田市）
事業名：河川災害関連事業



<平成29年9月台風第18号>

- 津久見川（津久見市）
事業名：河川激甚災害対策特別緊急事業



【着手前】 小野川



【完成後】 小野川

Project

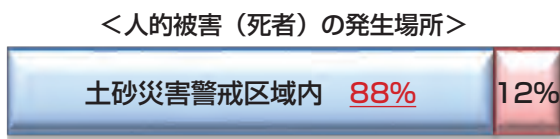
1 豪雨災害対策

頻発・激甚化する土砂災害から、 かけがえのない命を守る

平成30年7月豪雨では、土砂災害警戒区域*¹⁸⁾等の指定などによる土砂災害の危険性の周知や、土砂災害警戒情報などを受けた避難勧告等が概ねなされていたものの、避難行動につながらず、依然として多くの犠牲者が発生しました。

本県においても、避難率が1%程度であった状況から、土砂災害警戒区域*¹⁸⁾等の指定や土砂災害警戒情報などを受けた避難勧告等を、実際の避難行動につなぐ実効性のある取組が求められています。

平成30年7月豪雨における
土砂災害と人的被害の状況（全国）

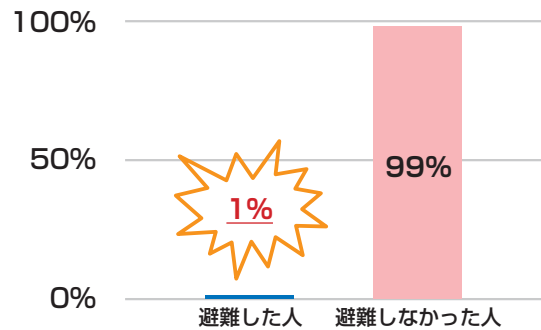


<人的被害発生場所の避難勧告等の発令状況>



資料：実効性のある避難を確保するための土砂災害対策検討委員会（国土交通省）

平成30年7月豪雨における
避難所への避難状況（県内）



資料：7月5日大雨警報に関する災害情報（大分県）を集計

→危険性の周知、避難勧告等が実際の避難行動につながらなかった

実効性のある避難行動を確保する取組の推進 ～大分県土砂災害避難促進アクションプログラム～

基本理念と取組方針

●基本理念

土砂災害から命を守るために、住民が「自分の命は自分で守る」意識を持って自らの判断で避難行動をとり（自助）、地域コミュニティで助け合い（共助）、行政はそれを全力で支援する（公助）という、住民主体の取組強化による防災意識の高い社会の構築に向けて、住民と行政が一体となって取り組みます。

●取組方針

アクションプログラムは、効果を検証しながら、見直しを加えて、取組をより確実なものとしています。また、好事例を共有しながら、取組の輪を拡大させ、県内全域へと展開していきます。



アクションプログラムの構成

アクションプログラムでは、社会調査の結果判明した避難行動を促進する要因を以下の4つの分野に分類し、各分野において実際の避難行動につなぐ実効性のある取組を推進します。

I 地域の防災リテラシー^{※63)}の向上

住民主体で地域の土砂災害リスクを理解し、避難行動における課題と行動計画を整理し、地域の実情を踏まえた実践的な避難訓練を行います。

●ハザードマップ^{*15)}の再点検

- ・土砂災害防災講座の開催
- ・地域の危険箇所の把握
- ・災害時に支援の必要な高齢者など要配慮者の確認
- ・一次避難場所^{*64)}、避難経路の確認

●まち歩き

- ・危険箇所などの現地確認
- ・確認事項のハザードマップ^{*15)}への反映

●地区タイムラインの作成

- ・自主防災組織^{*65)}等において『いつ』、『誰が』、『何を』行うかを時系列で整理した行動計画を作成

●避難訓練

- ・ハザードマップ^{*15)}やタイムライン^{*66)}を活用した避難訓練を実施
- ・避難訓練で判明した課題などを改善

II 地域コミュニティにおける共助の推進

地域の防災活動の中核を担う防災リーダーの育成に取り組みます。

- ・防災リーダーを対象とした土砂災害に関するスキルアップ講座の開催

III 安全な避難場所の確保、避難所の環境改善

土砂災害の切迫性に応じた的確な避難行動を可能とするため、近隣の安全な場所の確保等に取り組みます。

- ・一次避難場所^{*64)}等をハザードマップ^{*15)}に記載

IV 住民の避難行動につながる災害情報の提供

市町村の避難勧告等の発令や住民の自主避難の判断目安となる土砂災害危険度情報^{*20)}等の精度向上・充実に取り組みます。

- ・テレビによる危険度情報のデータ放送配信
- ・おおいた防災アプリ^{*67)}の運用
- ・土砂災害警戒情報等の精度向上・充実



「住民主体」で地域のリスクや課題、行動計画を整理

土砂災害専門家(砂防ボランティア)を派遣し、活動を支援

地域の実情を反映

Project

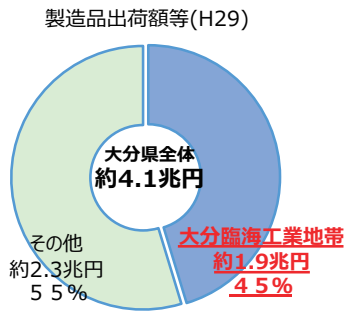
2 南海トラフ地震対策

大分臨海部コンビナートと市街地を守る ～県経済の要・日本経済の要～

県経済の要である大分臨海部コンビナートは、製鉄・石油精製等の産業が集積し、県の製造品出荷額のうち約半分を占めています。また、国内外のサプライチェーン*⁶⁸⁾を形成するなど、わが国の産業・経済を支えるとともに、県内の産業や雇用の中核として、重要な役割を果たしています。さらに、その背後には、県都大分市の市街地が広がっています。

大分臨海部コンビナートとその背後に広がる大分市の市街地を守る護岸は、古いもので整備後50年が経過し、老朽化が進行するとともに、高潮・高波に対する必要天端高も不足しています。

今後30年以内の発生確率が70～80%程度とされる南海トラフ地震では、コンビナート周辺で震度6強の揺れが予想されており、国内のサプライチェーン*⁶⁸⁾を踏まえた最大の経済被害額は約1.9兆円、津波浸水人口は約5.6万人と推計されており、早急な対策が求められています。



資料：工業統計調査及び個別ヒアリングを基に算出



護岸の劣化状況

護岸の耐震化や強化による大分臨海部コンビナートの強靱化

切迫する南海トラフ地震・津波や台風による高潮に対し、大分臨海部への甚大な被害を最小化し、地域の安全・安心を守るため、国土交通省による「大分港海岸直轄海岸保全施設整備事業」が平成29年度に事業化となり、地盤改良や鋼矢板等の護岸改良工事を進めています。実施にあたっては、国・県・市が協力のうえ、護岸背後の企業や住民の方々と調整をしながら、事業を進めます。



人命救助の時間軸 命のリミット 72h ～緊急輸送体制を早期に確保するために～

津波などによる甚大な被害が発生する可能性のある大規模地震として、南海トラフ地震や別府湾の地震、周防灘断層群主部が想定されています。

その備えとして、緊急輸送道路*⁹⁾を含む啓開ルート*¹⁰⁾が最小限の復旧で通行可能となるよう、橋梁の耐震化やのり面崩壊対策の取組が重要となります。

また、がれきにより道路が塞がれた場合には、救命・救助、消防・水防活動、水・食料等の救援物資の輸送への影響が考えられます。

そのため、緊急車両の通行を可能とする、路線・区間の重要度に応じた計画的な道路啓開が必要となります。



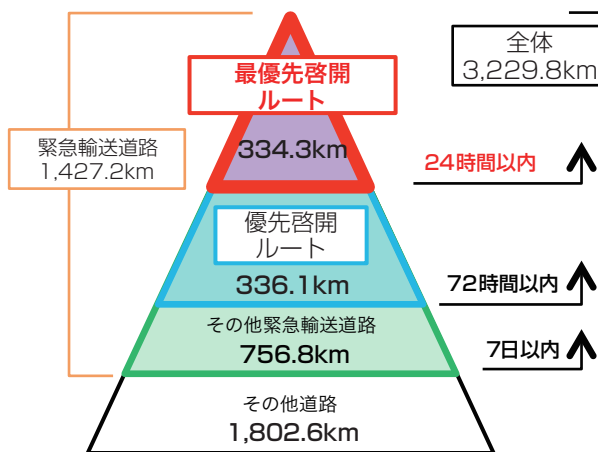
救命・救急、復旧活動に向け迅速な道路啓開が必要

緊急輸送道路*⁹⁾の橋梁耐震化、啓開ルート*¹⁰⁾の のり面崩壊対策と道路啓開の確実な実施に向けた体制の構築

災害直後から、避難・救助や物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線となる「緊急輸送道路」において、橋梁の耐震化を実施します。

また、公的機関、災害拠点病院、物資備蓄拠点等の防災拠点や救命活動に係る重要拠点を結ぶ「最優先啓開ルート*¹⁰⁾」及び「優先啓開ルート」において、道路のり面崩壊対策を推進します。

さらに、大地震等において、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」が円滑に行えるよう、「だれが、どこで、いつまでに、どのようにして」といった活動手順を具体的に定めた「道路啓開地区別実施計画*¹⁰⁾」に基づき、事前の備えの充実を図ります。



着実な橋梁耐震化の推進 (大在大分港線 大在大橋)



道路のり面対策の推進 (梶寄浦佐伯線 佐伯市)

Project

3 九州の東の玄関口としての拠点化

人の流れ・物の流れを活性化させ、大分県版地方創生を加速前進

本県は、瀬戸内海に面した九州の東に位置していることから、関西圏及び首都圏に近い地理的優位性を有しています。また、九州と本州・四国との間を結ぶフェリーの約8割が発着しているとともに、東九州自動車道の北九州-宮崎間の開通やRORO船^{*50)}の新規就航等により、人の流れ・物の流れが活性化し、九州の東の玄関口としてのポテンシャルが大いに高まっています。

港湾では、人・物の流れが結節する拠点となるべく、船舶の大型化、にぎわい空間の創出及び航路・貨物量の増加等の新規需要に対応した港湾機能の強化が求められています。

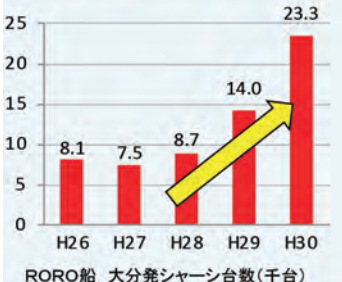
また、県内の高速道路ネットワークは平成27年3月に本県の縦軸となる東九州自動車道が県内全線開通したものの、これを補完する横軸の中九州横断道路や中津日田道路は整備途上です。また、東九州自動車道では、一部区間で4車線化事業に着手したものの、そのほとんどが暫定2車線の状況です。

九州の東の玄関口として、多くの人・物が本県を介して九州内外を行き来する状況をつくり出すことで、本県経済の活性化、雇用の創出等を促進し、大分県版地方創生の加速前進を目指し、取組を進めます。



※点線は未整備区間
広域交通ネットワーク

拠点化に向けた港湾の整備や地域高規格道路^{*4)}の早期整備



〔第3章 第3節 ① 広域道路ネットワークの構築〕、第3章 第3節 ③ 海上輸送拠点の強化〕の関連プロジェクト

● 港湾

● 別府港石垣地区
(人の流れの拠点)

関西航路のフェリー大型化への対応や分散・老朽化したフェリー上屋の統合等、人の流れの拠点として、利便性向上に向けた港湾施設の機能強化を図ります。

また、PFI事業^{*69)}を活用し、海の玄関口に相応しいにぎわい空間の創出の取組も進めます。

● 大分港大在地区
(物の流れの拠点)

モーダルシフト^{*2)}の進展により、RORO船^{*50)}による貨物取扱量が増加している状況です。今後さらなる増便に対応するため、岸壁や埠頭用地等の移転・集約を進め、物の流れの拠点として、港湾施設の機能強化を図ります。また、荷役の効率化を目指し、IoT^{*6)}等を活用したROROターミナルの高度化の検討も進めます。



別府港(石垣地区)埠頭再編のイメージ



大分港(大在地区)埠頭再編のイメージ

● 道路

● 東九州自動車道・大分空港道路

暫定2車線区間の4車線化に向けた取組を推進します。

東九州自動車道については事業中区間(宇佐IC~院内IC、大分宮河内IC~津久見ICの一部)の早期整備を促進します。また、優先整備区間^{*45)}(院内IC~速見IC、大分宮河内IC~佐伯IC)の早期事業化を目指します。



暫定2車線の4車線化

● 中九州横断道路

竹田阿蘇道路の早期整備を促進し、大分~犬飼間については早期事業化を目指します。

● 中津日田道路

事業中箇所は、早期に開通できるように取り組みます。

● 重要物流道路^{*70)}の整備等による、物流ネットワークの機能強化



中津日田道路耶馬溪道路(大島工区)完成予想



整備が進む中九州横断道路(竹田ICから犬飼方面を望む)

● 関連構想等との連携

東九州新幹線整備や太平洋新国土軸構想の取組について関係機関等と連携を図ります。

Project

4 大分都市圏交通円滑化対策

都市圏の交通渋滞を緩和し、 快適で人にやさしい都市づくりに向けて！

大分都市圏では、昭和60年度に総合交通施設計画が策定され、この計画に基づいて都市圏の交通体系の整備が行われてきました。しかし、計画策定から約30年が経過し、自動車の普及によるマイカーへの依存やそれに伴う道路混雑の発生、路線バスなど公共交通利用者の減少など、人々の移動の様子も大きく変化しています。

そのような中、平成25年度に実施したパーソントリップ調査^{*71)}の結果などから、平成27年度に「大分都市圏総合都市交通計画^{*33)}」を策定しました。

この計画では、大分都市圏における交通の状況や課題を踏まえ、長期的な視点での交通体系の将来像とその実現に向けた基本方針を定めています。

具体的には、鉄道及び路線バスの利便性・速達性の向上や、混雑の緩和に向けた幹線道路の整備等が必要になっています。

※大分都市圏とは：大分市・別府市
臼杵市・豊後大野市
由布市・日出町



(都)庄の原佐野線(下郡工区)完成イメージ

主要幹線道路の整備推進と公共交通施策 ～(都)庄の原佐野線・国道197号・国道442号整備推進～

●道路整備の推進

道路整備については、国・県・市が連携して実施していきます。その中で県は、事業中の(都)庄の原佐野線(下郡工区)、国道197号(鶴崎拡幅)、国道442号(宗方拡幅)の早期完成に向け事業を推進し、合わせて、(都)庄の原佐野線の延伸区間となる下郡・明野区間の早期事業着手・完成に取り組んでいきます。

●公共交通施策

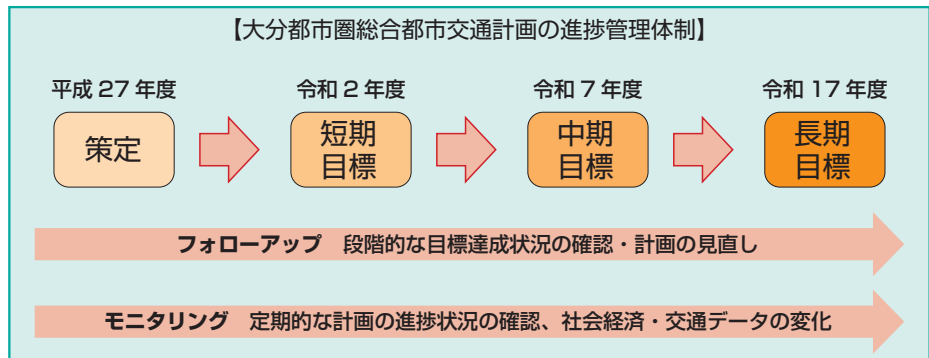
公共交通施策については、大分市内の拠点間の連携を強化するために、施策効果の発現状況を見極めながら、段階的に公共交通網の強化を各関係機関が推進します。

●県都大分市交通円滑化検討会

県都大分市の交通円滑化に向け、新交通システム^{*34)}の導入可能性や大分スポーツ公園周辺への自家用車等のアクセス改善の検討を行います。

《計画の実現に向けて》

「大分都市圏総合都市交通計画^{*33)}」が長期的な計画であるため、定期的に事業の進捗状況及び指標による目標の達成状況などを把握し、計画の実現に向けて進捗管理を行います。

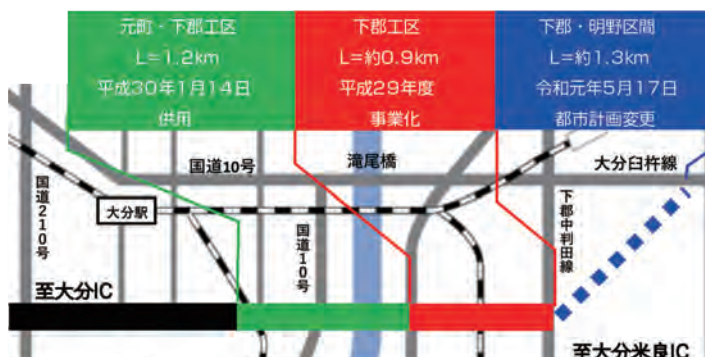


● (都) 庄の原佐野線

大分市の中心市街地から東部地区間では自動車交通量が多く、交差点や大分川架橋部では慢性的に渋滞が発生しています。

このため、平成30年1月14日開通した大分川を渡河する元町・下郡工区に続き、下郡工区の事業期間内の開通を目指して、整備を進めています。

さらに、令和元年5月に都市計画変更を行った下郡・明野区間についても、事業着手に向け関係機関と協議を進めています。



● 国道197号 (鶴崎拡幅)

大分市の志村～乙津間は自動車交通量が多く、大野川を渡る橋梁部などでも2車線しかなく、慢性的な交通渋滞が発生しています。

このため、平成27年度から4車線化の事業に着手しました。まずは、乙津工区の整備を優先し、早期の開通を目指して整備を進めています。



大分市東部のボトルネック (乙津橋)

● 国道442号 (宗方拡幅)

大分市の宗方・植田地区では、交通量が多く、沿線には商業施設が多く立地していますが、歩道が狭く途切れた区間もあり、交通安全対策が課題となっています。

このため、平成25年度から一部4車線化と歩道設置の事業に着手し、早期の開通を目指して、整備を進めています。

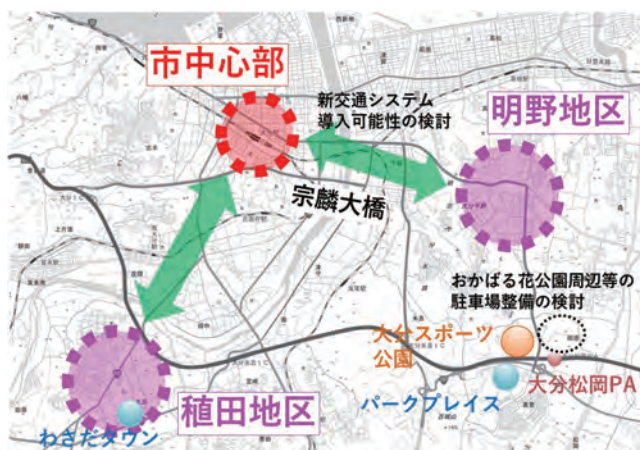


まちなかの幹線道路で交通量が多く歩道整備が不十分

● 県都大分市交通円滑化の検討

大分市内における慢性的な渋滞緩和や公共交通の利便性向上、イベント時における大分スポーツ公園へのアクセス改善に向け、令和元年度より大分市と共同で「県都大分市交通円滑化検討会」を立ち上げ、大分市内の交通円滑化に向けた検討を開始しました。

この中で、新交通システム^{*34)}の導入可能性検討、おかばる花公園周辺などの駐車場整備の検討、松岡PAにおけるスマートIC^{*72)}設置可能性の検討を行っています。



Project

【第3章 第2節 ① 快適な都市空間の形成】の関連プロジェクト

5 道路空間の再生

まちの魅力の再生とにぎわいの創出

生活や産業の基盤である道路は、戦後復興以降、高度経済成長期を経て現在に至るまで着実に整備されてきました。その整備水準は年々向上し、利便性の向上、産業の発展等に貢献してきたところです。

一方で、まちの顔となる幹線道路は、現在では自動車交通の利便性向上だけでなく、憩いの場、あるいは多くの人々が賑わう場として、まちの魅力を高めることが求められています。

こうしたことから、利用の実態を踏まえ地域住民や関係市町村等と連携して、まちの歴史的な背景や地域固有の魅力を活かすよう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必要があります。

 **GOOD DESIGN AWARD 2019**

大分 昭和通り・交差点四隅広場のリノベーションプロジェクト



横断歩道橋撤去と四隅広場の再生を行い、バリアフリー化と開放的な都市空間を創出した昭和通り交差点

まちの“顔” にふさわしい道路空間の再生

国道500号（別府市鉄輪地区）の無電柱化*²⁴を推進



景観を損なう電線や電柱



電線地中化後のイメージ

ラウンドアバウト*²⁷（環状交差点）



重大事故の削減を図るため、ラウンドアバウト*²⁷の導入を検討
※令和元年10月から社会実験中（宇佐市安心院支所前）

道路空間の再生とは

道路の拡幅のほか、交通実態に合わせた既存道路幅員の再分配や無電柱化、歩道舗装の再整備、街路樹の見直し、照明デザインの統一、バリアフリー化の実施などによる、景観を踏まえた道路の再整備を行うことです。

6 大分県公営住宅マスタープラン 2020 の策定及び推進

県・市町村が一体となった公営住宅の管理・運営

県内の公営住宅総数：25,823戸
 (県営住宅 8,581戸、市町村営住宅 17,242戸 H31年3月末)

公営住宅は、近年の少子高齢化や人口減少などの社会情勢の変化に伴い、求められる役割が変わりつつあります。その中で、高齢者や子育て世帯が安心して暮らすことができるという時代の要請に間取りや設備が十分応えきれていない状況が浮き彫りになってきました。

また、地域コミュニティの維持・促進など、求められる新たな社会的要求に対しても、県と市町村が情報を共有するとともに、他県等の先進的な事例や民間活力の導入も視野に入れ、積極的に取り組んでいく必要があります。

しかしながら、近年の厳しい財政状況下ではこれらの課題を解決するために必要な建替や住戸改善を迅速かつ計画的に進めていくことが難しくなっています。

そのため、大分県と県内すべての市町村が課題を共有した上でマネジメントし、入居管理や集約建替等の諸問題の解決を図ることを目的に「大分県公営住宅マスタープラン 2020」を策定し推進していきます。

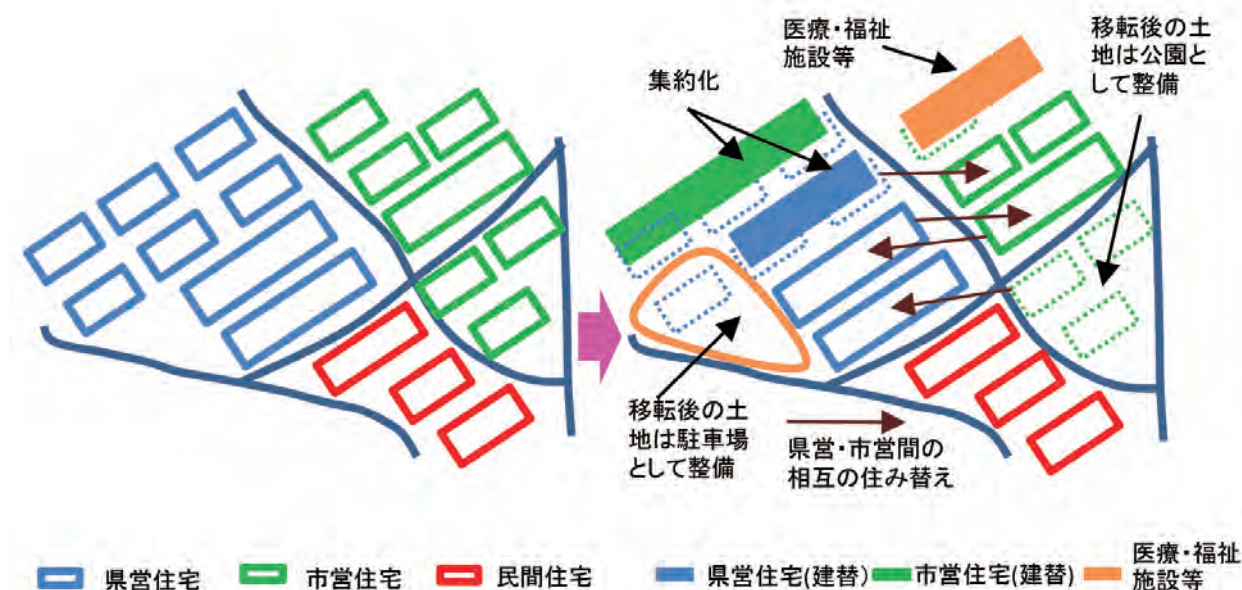


県営と市営が混在する住宅団地

マスタープラン策定スケジュール



集約化等のイメージ



Project

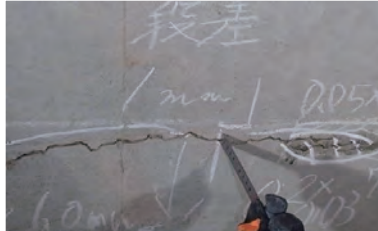
7 社会資本の集中的メンテナンス

施設の機能を将来にわたり安全かつ確実に発揮

平成24年12月に中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故が発生し、このような事故を二度と起こさないよう、国土交通省では、平成25年を「社会資本メンテナンス元年」と位置付け、取組を進めています。

本県においても、高度経済成長期以降に集中して整備された社会資本が多く、建設から長い期間が経過していることから、施設の安全性を確保することが大きな課題となっています。

平成30年度までに実施した各施設の定期点検の結果、早期対策が必要な施設が多数あることが判明したことから、その対策を着実に進める必要があります。



国道213号 権現トンネル（国東市）

全施設数と早期対策を実施する施設数

施設名	全施設数	早期対策実施数
橋梁	2540 橋	420 橋
トンネル	249 本	95 本
樋門・樋管	935 基	153 基
砂防施設	2,714 施設	83 施設
港湾施設	1,935 施設	35 施設

早期対策が必要な社会資本の補修・補強対策を推進

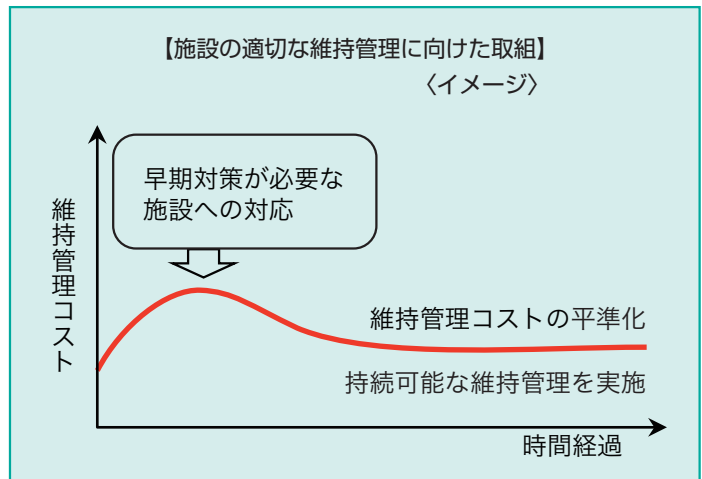
これまでは各施設の定期点検の結果を踏まえ、緊急に対策が必要と判明した施設の補修対策等を4年間で実施してきました。

今後は各施設の早期に対策が必要と判明した優先度の高い施設の補修対策等を、概ね令和6年度までの5年間で集中的に実施していきます。

その後は、予防保全型の維持管理*²⁹⁾により、将来の維持管理コストの平準化を図り、適切な維持管理に努めていきます。



橋梁補修状況



●道路施設（橋梁・トンネル）

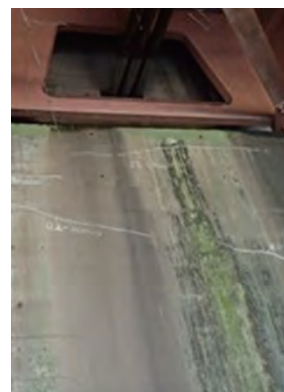
平成30年度までに行った点検で確認された早期対策が必要な施設（橋梁420橋、トンネル95本）について、補修対策を令和5年度までに実施します。



（早期対策が必要な藤原杵築線 大左右橋）



主桁の紡織機能の劣化・腐食



橋台のひび割れ・漏水

●港湾施設

早期対策が必要で、優先度の高い35施設の補修対策を令和6年度までに実施します。



早期対策が必要な岸壁（佐伯港（鶴谷地区））



床版の劣化状況



規制状況

●河川施設（樋門・樋管）

早期対策が必要で、優先度の高い153基の補修対策を令和6年度までに実施します。

鋼製の扉の腐食が進行



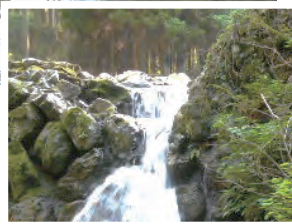
高山川 杵築市

●砂防施設

早期対策が必要で、優先度の高い83箇所の補修対策を令和6年度までに実施します。



水通し部が欠損



本垣河内川砂防えん堤 白杵市

Project

〔第4章 ④ 人づくりの推進〕の関連プロジェクト

8 建設産業の魅力発信

地域の安全・安心を支える建設産業のイメージアップ

建設産業は、地域の安全・安心を守り、快適な社会を構築するために欠かせない重要な産業ですが、近年は若年入職者が減少が著しく、その主な要因の一つに建設産業のマイナスイメージが挙げられています。

《若年者が建設産業に入職しない主な要因》

- 就労環境の悪さ
- 職業イメージの悪さ
(きつい、汚い、給与が低い等)

建設産業の役割や重要性、魅力などがうまく社会に届いていないという広報力不足を省みて、今後は建設産業の魅力やイメージアップを図っていくことが重要です。

このため、県では産学官連携しておおいた建設人材共育ネットワーク（BUILD OITA）*61)のPR動画等によるメディアを活用した広報活動や、小・中学生を対象とした「土木未来（ときめき）教室*62)」を開催するなど、ものづくりの魅力や大切さを学習するイメージアップ事業を行っています。

今後は、さらに、若者が夢を持って入職できる産業、女性も活躍できる産業を目指して、建設産業の魅力発信を推進していきます。



屋内スポーツの拠点となる昭和電工武道スポーツセンター



交通渋滞解消など交通円滑化に資する橋梁の建設（宗麟大橋）

建設産業の『意義と魅力』を伝える広報戦略

【建設産業のイメージアップ】

様々な広報ツールを活用し、小中学生や高校・大学生、社会人などそれぞれの広報対象に向けた広報について、建設産業団体や他の関係機関とも連携しながら取り組んでいきます。

● 様々な広報ツール

- ・TVCMの放映や動画サイトでのPR動画の公開など、影響力のある広報媒体の活用
- ・小中学生向けの土木未来教室や高校生向け現場見学会などの現場体験学習
- ・けんせつ小町座談会の開催
- ・首都圏で働く建設労働者向けUIJターン*60)促進のためのHP等による広報 など



おおいた建設人材共育ネットワーク（BUILD OITA）*61)
(PR動画)

広報の対象とねらい

小・中学生向け 高校・大学生向け 社会人向け

建設工事への興味

ものづくりの楽しさ、かっこいい建設業

建設業の社会的意義
職人としての建設業