

政策広報『関東の窓』は、今回で100号を迎えました。

いつもご愛読いただきありがとうございます。平成13年1月の国土交通省、地方整備局の発足を機に、同年7月に政策広報『関東の窓』を創刊し、今回で第100号を迎えました。

国土交通本省と関東地方整備局の最新の予算や法令等の情報、地域の発展や振興に関する政策情報など皆様に役立つ情報を提供できるよう心がけてまいりますので、引き続きご愛読よろしくお願いたします。

◆◆関東地方整備局の動き◆◆

1. 関東「道の駅」新たに2箇所登録へ

関東地方整備局
道路部

関東「道の駅」新たに2箇所登録 ～関東地方整備局内では156箇所に～

地域の魅力あふれる2箇所が新たに仲間入り！
今回、関東地方整備局管内で以下の2箇所が登録されました。

- 群馬県吾妻郡東吾妻町道の駅「あがつま峡」
(町道5284号線)平成26年10月11日供用
- 千葉県香取郡神崎町道の駅「発酵の里こうざき」
(町道松崎356号線)平成27年4月供用予定

今回の登録により、関東地方整備局管内の「道の駅」は156箇所(全国1,040箇所)となります。

茨城:11駅、栃木:22駅、群馬:30駅、埼玉:19駅、千葉:24駅、東京:1駅、神奈川:2駅、
山梨:19駅、長野:28駅

「道の駅」の情報については関東「道の駅」ホームページでもご覧になれます。

<http://www.ktr.mlit.go.jp/honkyoku/road/eki/index.htm>

詳しくは、関東地方整備局ホームページでご覧いただけます。

http://www.ktr.mlit.go.jp/kisha/kyoku_00000653.html

2. 平成 25 年度首都圏広域地方計画の推進状況について 戦略目標の達成状況(中間年度進捗把握)について

関東地方整備局

首都圏広域地方計画推進室

首都圏広域地方計画(平成 21 年 8 月策定)は、首都圏広域地方計画協議会において、本計画の実効性を高め、着実な推進を図るため、毎年度、各プロジェクトの進捗状況を把握することとしており、今回、平成 25 年度の首都圏広域地方計画の推進状況をとりまとめました。

また、今年度は、概ね 10 年間とされている「首都圏広域地方計画」の中間年度にあたるため、計画策定以降の社会情勢の変化も踏まえて、これまでの 5 年間に実施した具体的取組を整理しましたので併せてお知らせします。

○公表資料及び公表先

「平成 25 年度首都圏広域地方計画の推進状況について」及び概要版

「戦略目標の達成状況(中間年度進捗把握)」

(<http://www.ktr.mlit.go.jp/chiiki/kokudo00000050.html>)

詳しくは、関東地方整備局ホームページでご覧いただけます。

http://www.ktr.mlit.go.jp/kisha/kyoku_00000651.html

3. 11 月は「建設業取引適正化推進月間」です

関東地方整備局

建政部

建設業における取引の適正化については、従来から、建設業法(昭和 24 年法律第 100 号)の厳正かつ適正な運用により、法令の遵守指導等を通じ、その推進を図ってきたところです。

しかしながら、依然として建設業の請負契約における不適切な取引が見受けられることから、建設業の健全な発達を促進するため、建設業取引の適正化をより一層推進する必要があります。

このため、平成 26 年度においても、11 月を「建設業取引適正化推進月間」として、建設業の取引

適正化に関し集中的に法令遵守に関する活動を行うこととしています。

関東地方整備局においても管内都県と連携を図り、広報活動、講習会の開催、立入検査等の取り組みを行います。

詳しくは、関東地方整備局ホームページでご覧いただけます。

http://www.ktr.mlit.go.jp/kisha/park_00000102.html

4. 荒川ロックゲートを船が通行できません ～機能を維持するための整備工事を行います～

荒川下流河川事務所

荒川ロックゲート(閘門)は、平成 17 年 10 月から一般利用して頂いておりますが、設置後 10 年を経過すること等から、平成 26～27 年度の 2 年間をかけて施設の整備を行い、今後の使用に万全を期することといたしました。

そのため、平成 26 年 11 月 25 日(火)から平成 27 年 3 月 25 日(水)までの期間、荒川ロックゲートを船が通行できません。

なお、来年度に通行できない期間は、あらためてお知らせいたします。

詳しくは、関東地方整備局ホームページでご覧いただけます。

http://www.ktr.mlit.go.jp/kisha/arage_00000126.html

5. 『河川協力団体』を募集します

関東地方整備局

河川部

「水防法及び河川法の一部を改正する法律」が平成 25 年 6 月 12 日に改正され、この中で河川

協力団体制度が創設されました。

今年度においても、以下のとおり河川協力団体の募集を行いますので、お知らせします。

◆国が管理する河川管理区間(ダム湖含む)において、河川協力団体の募集を、10月16日より開始しました。

◆募集は、河川管理区間(ダム湖含む)毎に、担当する河川事務所等が行います。

◎河川協力団体の募集について、詳しくは・・・

→各河川事務所等のホームページを御参照ください。

※「河川協力団体」とは

・河川協力団体制度とは、自発的に河川の維持、河川環境の保全等に関する活動を行うNPO、町内会等の団体を支援するものです。

・河川協力団体に指定し、河川管理者と連携して活動する団体として法律上位置づけることにより、自発的な活動を促進しようとするものです。

詳しくは、関東地方整備局ホームページでご覧いただけます。

http://www.ktr.mlit.go.jp/kisha/river_00000139.html

6. 「防災関係機関が連携し首都を守る」 平成26年度首都直下地震防災訓練(実動訓練)の実施

関東地方整備局
企画部

道路啓開訓練、物資輸送訓練、排水訓練等の実動訓練

国土交通省関東地方整備局は、関東防災連絡会(注1)等の各機関と連携し、10月29日(水)に首都直下地震を想定した実動訓練を実施します。

本訓練は、関東地方整備局と関東防災連絡会、荒川下流防災施設運用協議会(注2)等の各

機関が連携して行うインフラ復旧、人命救助等について、実動訓練を実施するものです。具体的には、初動訓練、道路啓開訓練、河川・港緊急物資輸送訓練、江東デルタ等ゼロメートル地帯排水訓練、人命救助訓練、ヘリ離着陸訓練、被災者搬送訓練、川崎港東扇島で行う防災拠点応急復旧訓練等を関係機関と連携して行います。

特に道路啓開訓練については、災害対策基本法改正案を踏まえた車両移動訓練を実施し、道路啓開作業能力の向上を図るものです。

○訓練概要

1.訓練日時:平成26年10月29日(水)12時30分～15時00分

※道路啓開の訓練は、12時40分～13時40分

※東扇島防災拠点の訓練は13時00分～15時15分

2.訓練場所:東京都江戸川区小松川地先荒川河川敷(荒川ロックゲート付近)

川崎市川崎区東扇島東扇島防災拠点(東扇島東公園)

3.主催:国土交通省関東地方整備局

4.共催:関東防災連絡会(注1)

5.訓練参加機関:国、地方公共団体、公共機関等約50機関

6.内容等:本文資料(PDF)別紙の通り

7.訓練の見学:荒川河川敷の訓練会場では、安全確保のため訓練会場への立ち入りは関係者のみとさせていただきますが、道路啓開訓練については大島小松川公園側の堤防上より一般の方の見学が可能です。なお、東扇島防災拠点の訓練は一般の方の見学が可能です。

(注1):関東防災連絡会は、広域かつ大規模災害において防災に係わる各省庁、地方自治体、公共機関(団体)54機関にて情報共有や連携を行い、国民の生命・身体及び財産の保護に資することを目的とする連絡会

(注2):荒川下流防災施設運用協議会は、首都圏で大規模震災が発生した場合において、荒川下流に整備されている緊急用河川敷道路や緊急用船着場等の防災施設を有効的、かつ円滑に活用することにより、迅速な災害対策活動に資することを目的とする協議会。

詳しくは、関東地方整備局ホームページをご覧ください。

http://www.ktr.mlit.go.jp/kisha/kikaku_00000238.html

7. 河川内樹木を伐採していただける方を公募します

高崎河川国道事務所

高崎河川国道事務所では、河川敷に繁茂する樹木を伐採・利用される方を公募します。

河川敷に繁茂する樹木は、洪水時には流下阻害による水位上昇や偏流の発生による堤防の侵食等、治水上の支障となることから、従来は、高崎河川国道事務所では伐採・処分を行っていましたが、伐採した樹木については、燃料、キャンプファイヤー材、農業資材、木材加工、チップ加工等に有用な木材としての活用ができることから、経費の縮減と木材資源の有効活用を図るため、公募型による樹木の伐採を試行するものです。

伐採にあたっては、当事務所が指定した箇所を応募者と協力して伐採し、採取した樹木に関しては応募者が持ち帰り、適切に活用するというものです。

応募期間：平成 26 年 10 月 21 日～平成 26 年 11 月 21 日

伐採箇所：(1)神流川(埼玉県児玉郡神川町地先)

(2)烏川(群馬県藤岡市中島地先)

※詳細については本文資料(PDF)別紙参照

応募方法：高崎河川国道事務所ホームページをご確認のうえ、申し込み用紙に必要事項を記入し、同事務所へ応募してください。

作業期間：平成 27 年 1 月 5 日～平成 27 年 3 月 20 日

なお、応募者が多数の場合は、審査を経て決定することになりますので、予めご了承下さい。

○インターネットホームページ：<http://www.ktr.mlit.go.jp/takasaki/>

詳しくは、関東地方整備局ホームページでご覧いただけます。

http://www.ktr.mlit.go.jp/kisha/takasaki_00000185.html

◆◆国土交通本省の動き◆◆

1. 「道の駅」の第42回登録について ～今回10駅が登録され、1,040駅となります～

「道の駅」は、平成5年に創設された制度で、市町村等からの申請に基づき、国土交通省道路局で登録を行っています。

今回、市町村から10駅の申請があり、登録を行いました。

今回の登録により、全国の「道の駅」は、1,040駅となります。

添付資料

[「道の駅」の第42回登録について](#) (PDF形式) 

詳しくは国土交通省ホームページでご覧いただけます。

http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000444.html

2. 「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律案」について

標記法律案が平成26年10月14日閣議決定されましたので、お知らせいたします。

1. 改正の背景

土砂災害から国民の生命及び身体を保護するため、都道府県による基礎調査の結果の公表を義務付けるとともに、土砂災害警戒区域における警戒避難体制を整備する等の措置を講ずる。

2. 改正の概要

(1) 基礎調査制度の拡充

イ 都道府県に対し、基礎調査の結果を公表することを義務付ける。

ロ 国土交通大臣は、基礎調査が適正に行われていない場合において、講ずべき措置の内容を示して是正の要求を行うものとする。

(2) 土砂災害警戒区域における警戒避難体制の整備

市町村防災会議は、土砂災害警戒区域の指定があったときは、市町村地域防災計画において、当該区域ごとに、避難場所及び避難経路に関する事項等を定めるものとする。

(3) 土砂災害警戒情報の提供の義務付け

都道府県知事は、避難勧告等の判断に資するため、土砂災害警戒情報を関係のある市町村の長に通知するとともに、一般に周知させるため必要な措置を講じなければならないこととする。

(4) 土砂災害に係る避難勧告等の解除に関する助言

市町村長は、土砂災害に係る避難勧告等を解除しようとする場合において、国土交通大臣等に対し、助言を求めることができることとし、求められた場合は、必要な助言をするものとする。

(5) 地方公共団体への援助


国土交通大臣は、この法律に基づく事務が適正かつ円滑に行われるよう、都道府県及び市町村に対する必要な助言、情報の提供その他の援助を行うよう努めなければならないこととする。


(6) その他所要の改正を行うこととする。

3. 閣議決定日 平成 26 年 10 月 14 日 (火)


添付資料


[報道発表資料](#) (PDF形式:114KB) 

[概要](#) (PDF形式:209KB) 

[要綱](#) (PDF形式:87KB) 

[法案・理由](#) (PDF形式:110KB) 

[参照条文](#) (PDF形式:187KB) 

[新旧](#) (PDF形式:185KB) 

詳しくは国土交通省ホームページでご覧いただけます。

http://www.mlit.go.jp/report/press/mizukokudo03_hh_000827.html

3. 大型車誘導区間の指定について

～大型車両の通行許可に要する期間が短縮されます～

大型車両の通行を望ましい経路へ誘導することにより、適正な道路利用を促進し、道路の老朽化への対応を進めるため、平成25年6月5日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」では、国土交通大臣において、大型車両の通行を誘導すべき道路の区間（以下「大型車誘導区間」という。）を指定した上で、一定の大型車両に関する通行許可手続を一元的に実施することとされました（平成26年5月30日施行）。

平成26年10月20日官報告示にて大型車誘導区間の初回の指定を行いましたので、その概要等についてお知らせ致します。運用の開始は10月27日（月）を予定しております。

なお、今後、必要に応じ追加指定を実施し、大型車誘導区間の一層の充実を図ってまいります。

【別添】

- ・ [大型車誘導区間について（概要）](#)

【参考資料】

- ・ [参考資料1 大型車誘導区間ネットワーク図（表紙・三大都市圏）](#)
- ・ [参考資料1 大型車誘導区間ネットワーク図（各地方ブロック別）](#)
- ・ [参考資料2-1 大型車誘導区間の指定に関する背景等について](#)
- ・ [参考資料2-2 大型車誘導区間に関する今回の指定の考え方](#)

詳しくは国土交通省ホームページでご覧いただけます。

http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000445.html

4. 平成27年度国土交通省予算概算要求概要について

平成27年度予算概算要求の基本方針とポイント

（全体方針）

- 平成27年度予算においては、東日本大震災からの復興を加速させるとともに、地方創生と人口減少の克服、防災・減災対策、国土強靱化、インフラ老朽化対策等の国民の安全・安心の確保、国際競争力の強化をはじめとした成長戦略の具体化等に対して着実に取り組む。
- 特に、政府全体として、個性あふれる地方の創生により、経済の好循環の波を全国に広げ、各地域で若者が元気に働き、子どもを育て、次世代へと豊かな暮らしをつないでい

く取組が重要とされており、国土交通省としても「国土のグランドデザイン 2050」に示された「コンパクト+ネットワーク」等の考え方に基づく戦略的な取組を展開する。

○ また、ハードとソフトを融合させた取組を進めるとともに、既設のインフラを賢く使うことにより、効果的に政策目的の達成を図る。

（真に必要な公共事業予算の確保）

○ 我が国を取り巻く諸課題に計画的に対応し、また、地域におけるインフラの維持管理や災害対応等を担う建設企業が中長期的な建設投資の姿を見通せるよう、必要な公共事業予算を安定的・持続的に確保する必要がある。

○ このため、公共事業予算は、平成 25 年度予算において、これまでの右肩下がりの削減に歯止めをかけ、平成 26 年度予算においてもほぼ横ばいの水準を確保したところである。

○ 平成 27 年度予算においても、通常の要求及び「新しい日本のための優先課題推進枠」に係る要望を最大限活用し、対前年度比 1.16 倍の要求・要望を行う。

（効率的・円滑な事業の実施）

○ 限られた財政資源の中での効率的な事業執行に向け、投資効果の高い事業への重点化を進めるとともに民間の資金やノウハウを積極的に活用する。

○ 要求に際しては、行政事業レビューの結果等の的確な反映等を行い、予算の無駄を排除する。

○ 公共工事の円滑な施工の確保のため、人材や資材の円滑な確保を図りつつ、最新の労務単価の適用等による適正価格による契約、技術者・技能者の効率的活用のための発注ロットの大型化などの適切な規模での発注等の徹底に努める。

詳しくは国土交通省ホームページでご覧いただけます。

http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_003579.html

◆◆地域の動き◆◆

一般国道50号 下館バイパスの開通について

関東地方整備局 常陸河川国道事務所

1. 事業概要

一般国道50号下館バイパスは、茨城県筑西市中心部の交通渋滞の緩和と、安全性向上などを目的とした延長10.6kmのバイパス及び現道拡幅整備事業です。

なお、平成22年度迄に、バイパス区間の筑西市栗島から筑西市横塚まで延長6.0kmを暫定2車線で開通しています。



図1 一般国道50号 下館バイパス位置図

2. 開通概要

平成26年10月7日(火)13時に下館バイパス(神分西交差点～栗島IC交差点 1.6kmの区間[図2])が開通しました。これにより、バイパス区間 7.6kmが暫定2車線で全線開通しました。

今回の開通に先立ち、国道50号整備促進期成同盟会主催による開通安全祈願式が行われました。



写真1 開通安全祈願式状況

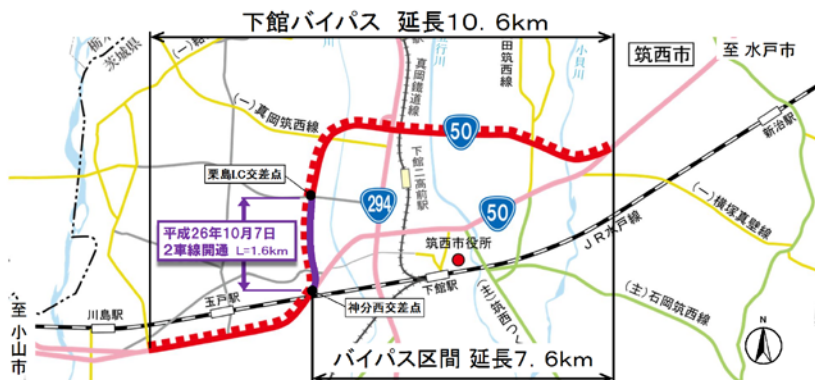


図2 下館バイパス開通区間位置図

3. 整備効果

今回の開通により、これまで筑西市中心部^{ちくせい}を通過していた交通が下館バイパスに転換^{しもだて}することで、中心市街地のみならず周辺地域に対しても、様々な効果が期待されます。

具体的には、下館バイパスに並行する国道50号(現道)や周辺的生活道路は、大型車の通行が減少することなどから、移動性の向上(所要時間の短縮)や安全性の向上が期待されます。特に国道50号(現道)の沿線地域では、騒音の低減などの環境改善が見込まれています。

また、災害発生時には、国道50号が緊急輸送道路として機能し、茨城県、栃木県、群馬県を連絡する緊急時の道路ネットワークの信頼性や速達性の向上が図られます。



写真2 国道50号現道(開通前)の状況



写真3 下館バイパス(開通後)の状況

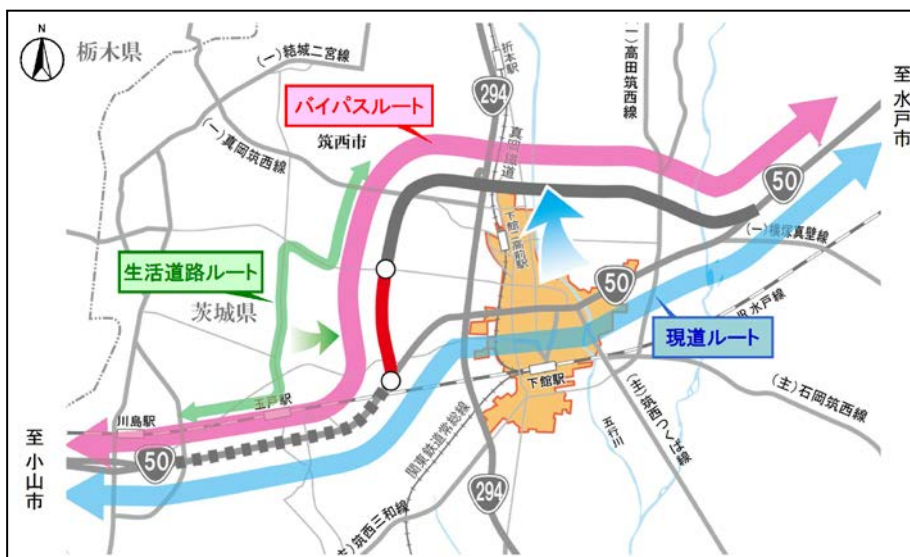


図3 下館バイパスへの交通転換イメージ図

4. おわりに

今後、国道50号及び周辺道路の交通状況等を含めた整備効果を把握するとともに、引き続き、全線4車線開通に向けた整備を実施してまいります。