



東京外かく環状道路(千葉県区間) 高谷JCT



ハッ場ダム建設事業



東京外かく環状道路
(千葉県区間)



関東TEG-FORCE活動
平成29年7月 九州北部豪雨

平成30年度 事業概要



国営昭和記念公園



東京港臨港道路南北線整備事業



鬼怒川緊急対策プロジェクト
完成した決壊箇所の堤防(常総市上三坂地区)



担い手確保(高校生の現場見学会)

社会資本整備の歴史

これまで、関東地方の安全性や利便性を高めるために様々な国土への働きかけが行われてきました。

事例

1. 利根川の東遷および荒川の西遷 江戸時代初期→現在



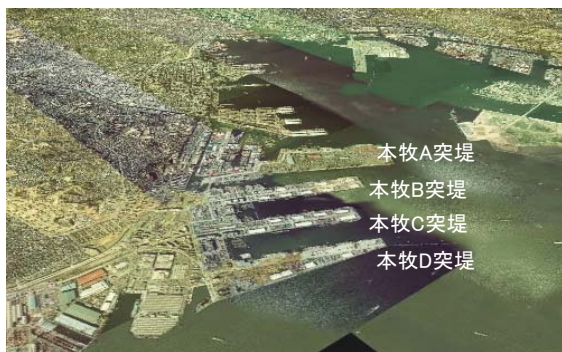
江戸時代初期まで江戸(東京)湾に注いでいた利根川は東の太平洋側に、荒川は同じ江戸湾でも西側に流路が付け替えられました。この目的は諸説あり「江戸の洪水防御」「新田開発」「舟運路の確保」などがあるとされています。この大河の付け替えが日本の発展にもたらした波及効果は計り知れないものがあります。

2. 高規格道路の変遷 昭和39年→現在



昭和38年に3環状9放射のネットワークが計画され、東名、中央、関越など放射方向の高速道路整備が先行し、東京と地方都市を結ぶ人の行き来や物流が活性化しました。また、3環状道路の整備により、通過交通が転換し都心の渋滞解消が期待されます。

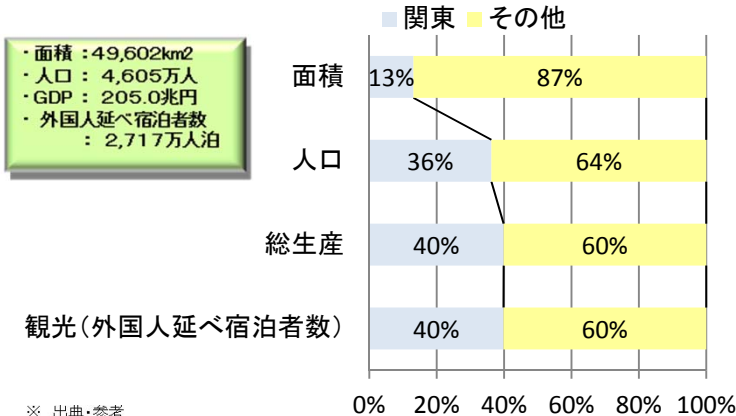
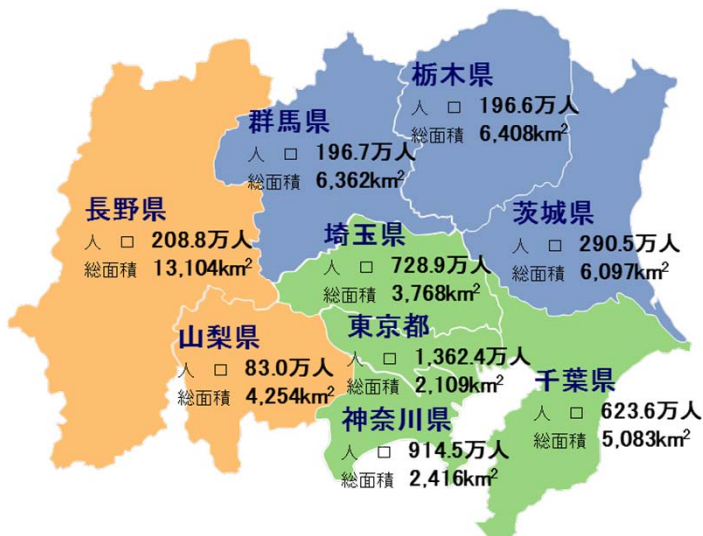
3. 横浜港の変遷 1970年代→現在



横浜港は、1859年に国際貿易港として開港し、我が国を代表する港湾として発展してきました。近年では、本牧地区においてB-C突堤間を埋立、国内最大規模のターミナルとしてコンテナ船の大型化やコンテナ貨物の増加に対応しています。また、D突堤では、大規模地震発生時の幹線貨物の輸送拠点としての物流機能を維持するために耐震改良を行いました。

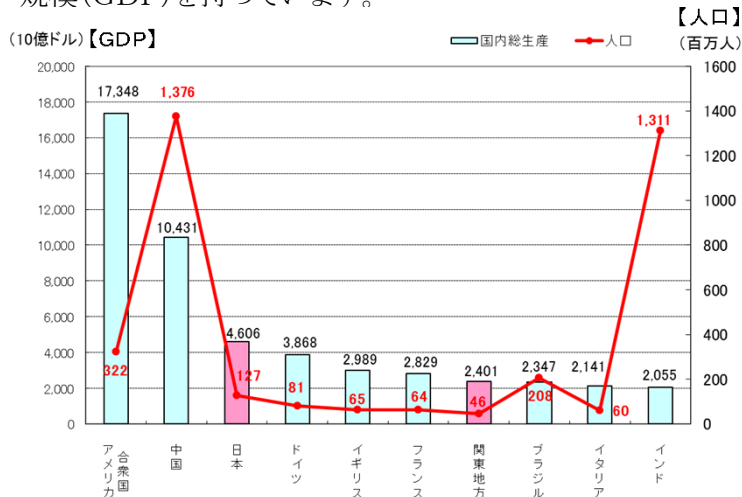
現状

全国のおよそ1割の面積に、4割近い人口と経済が集積し、首都中枢機能を持っている地域です。

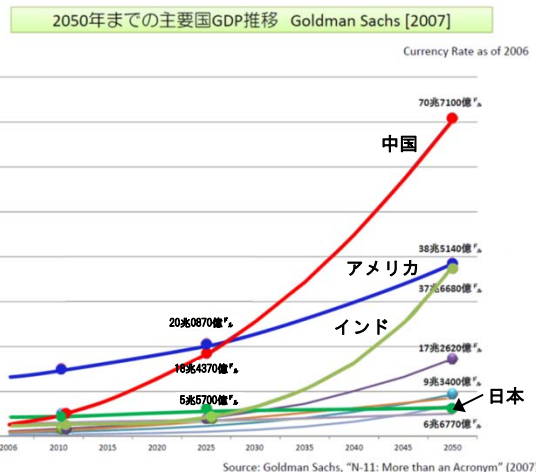


※ 出典・参考
 ・人口:総務省「人口推計」(平成28年10月1日現在)
 ・総面積:国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(平成29年10月1日現在)
 ・経済規模:内閣府「平成26年度県民経済計算」
 ・観光:「平成28年度観光の状況」及び「平成29年度観光施策」(観光白書) (平成29年5月30日現在)

関東地方は、イタリアやインド等の1国分に相当する経済規模(GDP)を持っています。



一方、日本のGDPは2009年に中国に抜かれるなど国際競争が激化しています。



出典:(各国)総務省「世界の統計2016」(関東地方)内閣府「平成24年度県民経済計算」

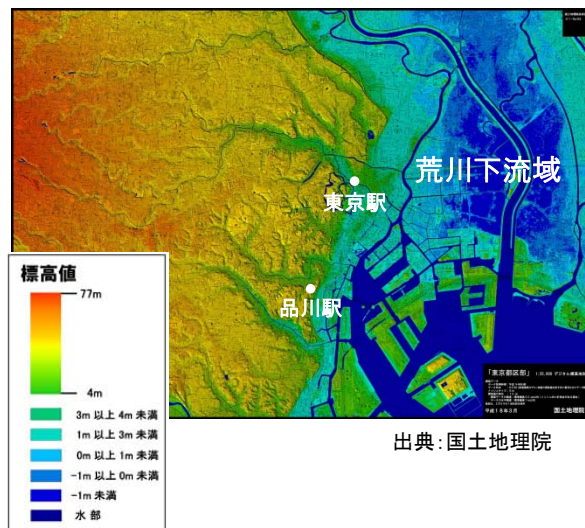
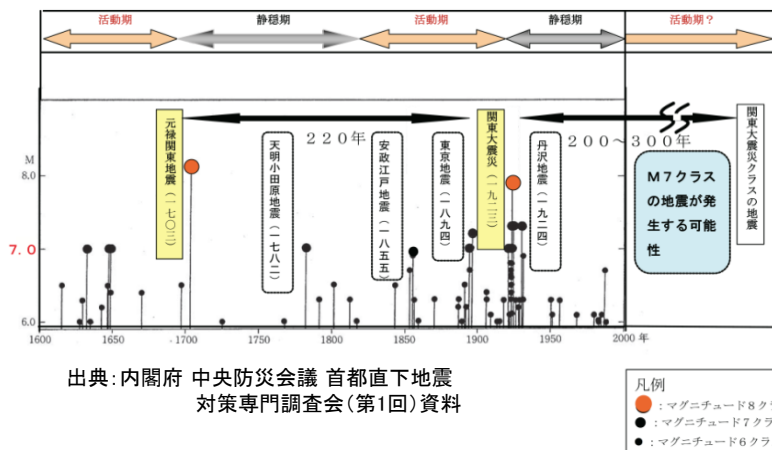
特性

首都直下地震の切迫性

南関東では、200~400年間隔で発生するM8クラスの海溝型地震(直近は1923年大正関東地震)の間に、M7クラスの直下型地震が数回発生しています。直下型地震が発生する確率は30年間で70%程度となっています。

標高ゼロメートル地帯

荒川下流域は、ほとんどが標高ゼロメートル以下の低地です。高潮や洪水等により大規模な浸水被害を受ければ、我が国の中枢機能は麻痺し、社会経済への影響は計り知れません。



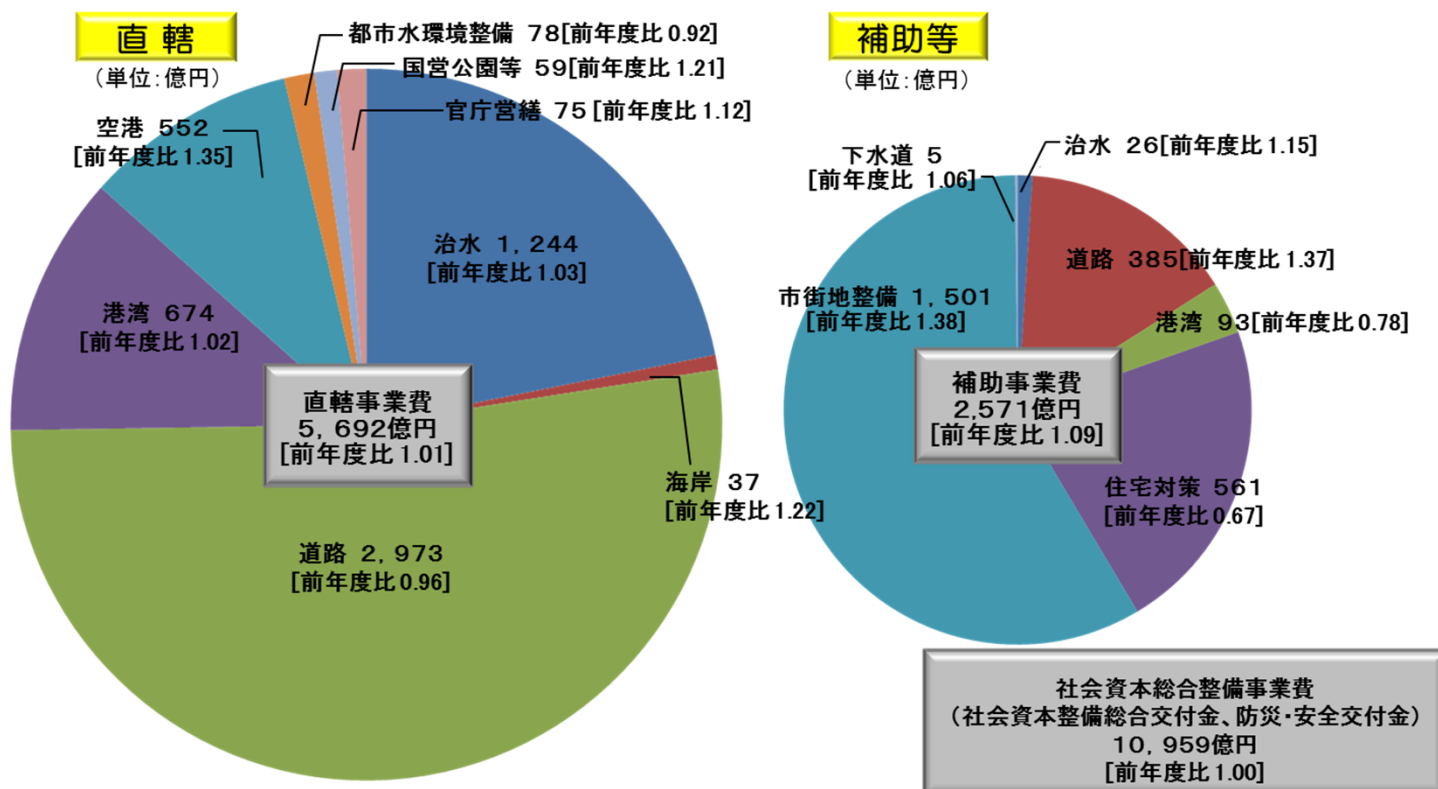
具体的な事業

以下の分野で事業を実施します。



平成30年度予算

当初予算：19,221億円[前年度比1.01] ※復興庁計上分：377億円を含む



※計数はそれぞれ四捨五入しているため、端数において合計とは一致しない場合がある。

社会資本の整備・維持管理 ～仕事の流れ～

関東地方整備局では、地域のニーズや課題に応じて、河川や道路、港湾・空港、国営公園、官庁施設などの社会資本の整備や維持管理を行っています。

地域のニーズや課題

新たな事業実施においては、地域の実情、防災・環境面などや、利用者等のニーズ、要望並びに整備による効果などを踏まえ整備が必要か検討いたします。



計画・調査

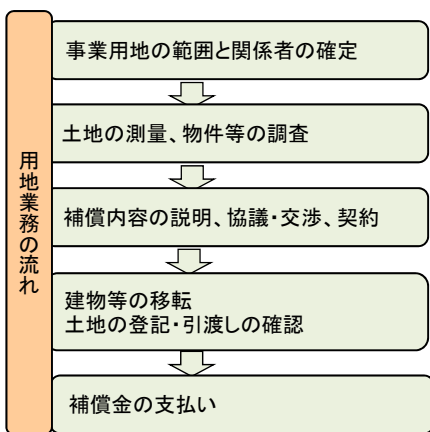
事業実施に必要な基礎データ(地形、地質、特性)等の調査を行い、その結果を踏まえ、関係機関との調整や専門家及び地域の方々の意見を参考に最適な計画を考えます。



用地取得・補償

社会資本の整備に必要な土地や財産を所有する方に適正な価格での取得や補償をしています。

河川、ダム、道路、公園、港湾、空港等の公共施設の整備を推進するためには、土地(「用地」)が必要となります。この「用地」を確保するために、お譲りいただく土地・物件等を正しく評価・算定し適切な補償を行っています。用地取得・物件等の補償にあたっては、次の4点に留意して、権利者の皆様にご理解頂けるよう、心がけています。



用地取得・補償において

○「正当な補償」は国民全体が公平に負担

土地の取得及び物件等の補償は、土地を譲渡し、建物等を移転していただくために、「正当な補償」を行うことが基本です。これは「私有財産は、正当な補償の下にこれを公共のために用いることができる」とされている、日本国憲法第29条第3項をもとに、国民全体が公平の負担を行うという意味での「補償の原則」です。

○補償は統一した取り扱いが原則

公平・平等の原則により、私有財産の損失に対して正当な補償を行うために「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱(閣議決定)」が定められています。補償を行う場合には、同要綱を受け、制定された国土交通省の補償基準により統一的に取り扱われます。

○専門家による正しい測量と調査の実施

大切な財産を把握するために、国土交通省が委託した専門家により、事業に必要な土地を測量し、支障となる建物等の調査を行います。

○土地収用法による手続き

土地を取得する場合は、土地所有者のご理解とご協力をいただいてから、取得する方法が一般的ですが、取得が困難な場合には土地収用法の手続きもあります。

工事発注

(設計・積算・入札・契約)

調査・計画の結果をもとに、デザイン・景観・経済性、地域に応じた工法の選定について総合的に検討し、設計します。また、工事発注用の積算を行い、建設コストの削減と品質の確保の両立のほか、入札・契約の透明性・公平性の確保などにも取り組んでいます。



工事・監督、検査

工事を請け負った建設会社が設計図や定められた図書に基づいて施工されているか、要求した性能・仕様を満たしているかなどについて監督・検査を行います。



維持管理

整備した社会資本がしっかりと役割を果たすことができるよう、適切な維持管理を行っています。



◆道路の維持管理・修繕(事例)

維持管理

維持管理は、限られた予算を踏まえ、地域の実情や路線特性に応じて、安全・安心な道路環境の確保を基本として実施しています。



職員による歩道清掃



工夫・コスト削減事例
中央分離帯の緑地面積を削減

修繕

定期点検等による橋梁等の状態の把握～評価、予防的な修繕等を着実に進めています。

橋梁等の長寿命化とライフサイクルコストの削減を図りつつ、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、計画的に修繕等の対策を実施しています。



近接目視による橋梁点検

ポートなどの不法係留の指導
大型車の過積載等通行状況検査

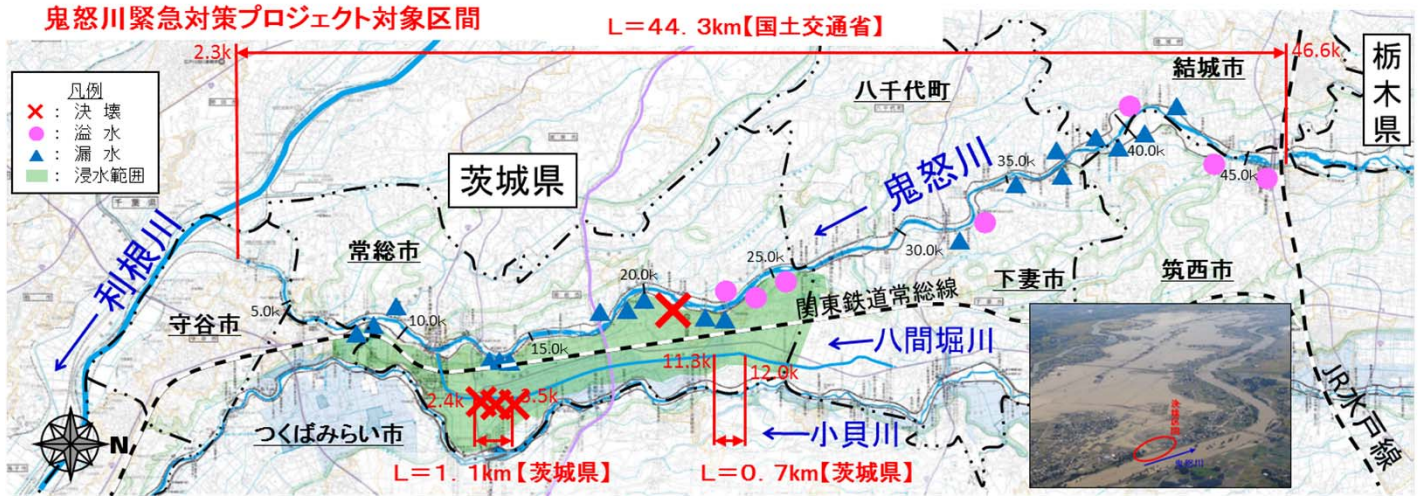
航路の監視

○鬼怒川緊急対策プロジェクト

鬼怒川下流域(茨城県区間)において、「水防災意識社会」の再構築を目指し、国、茨城県、常総市など7市町が主体となり、ハードとソフトが一体となった緊急対策プロジェクトを実施しています。

ハード対策として、再度災害防止に必要な河川整備を緊急的、集中的に進めています。

鬼怒川緊急対策プロジェクト対象区間



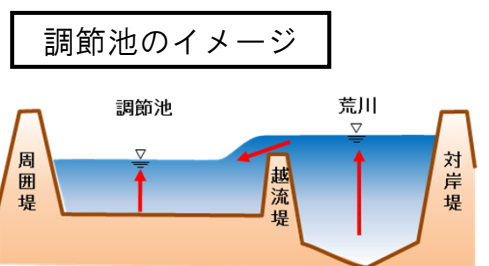
堤防決壊箇所付近(常総市新石下地区～上三坂地区、21.0km付近)



溢水箇所付近(常総市若宮戸地区、25.0km付近)

○荒川調節池

荒川中流部において、既存の荒川第一調節池に加え、新たに第二及び第三調節池を整備します。これらの調節地群によって、洪水時の河道流量を低減し、調節池より下流の東京都、埼玉県の広範囲に及ぶ治水安全度の向上を図ります。

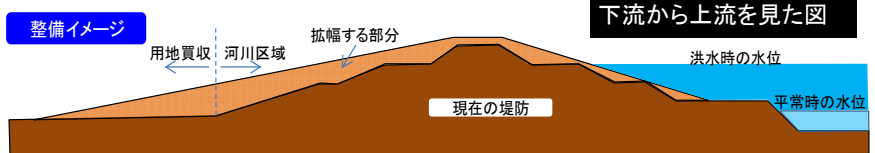


荒川の低水路と高水敷の間に新たな堤防を整備することにより、洪水を一時的に貯留します。



○首都圏氾濫区域堤防強化対策

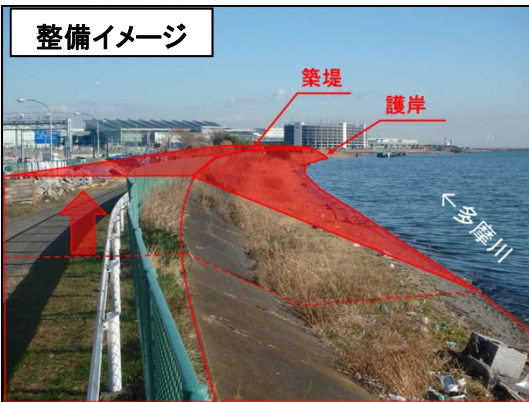
利根川・江戸川右岸堤防が決壊すると、首都圏が壊滅的な被害を被るため、堤防拡幅による堤防強化対策を実施しています。



下流から上流を見た図

○羽田地区高潮堤防整備

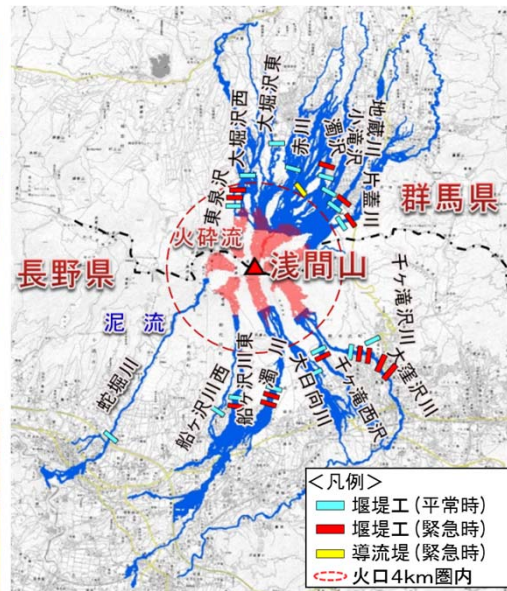
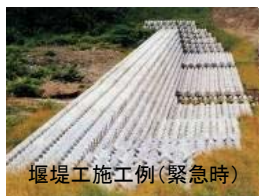
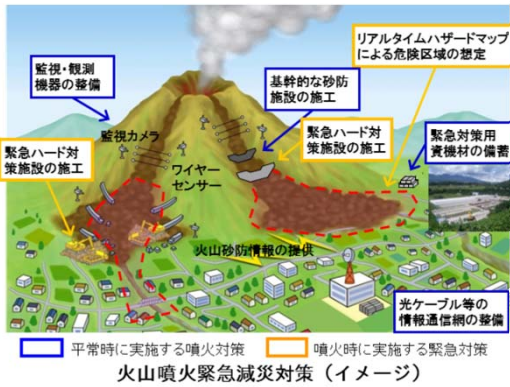
2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、推進されている「羽田空港跡地かわまちづくり」と併せて、高潮堤防の整備を実施しています。



— ハード・ソフト一体となった総合的な土砂災害対策 —

○浅間山直轄火山砂防整備

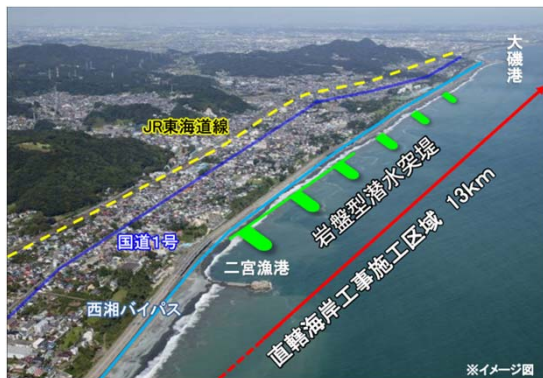
火山噴火に起因する土石流等から山麓の人家や国道等を保全するため、警戒監視、関係機関による防災訓練、砂防堰堤の整備及び緊急対策用資材の配備等を実施します。



海岸の保全・維持管理

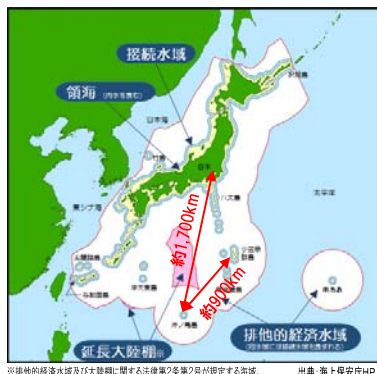
○西湘海岸 海岸保全施設整備事業

平成19年に、台風9号により西湘二宮IC付近において砂浜が消失し、護岸が倒壊する等の被災が生じました。酒匂川から大磯港の区間において砂浜の回復を図るため、海岸保全施設の整備を実施します。



○沖ノ鳥島 海岸維持管理事業

排他的経済水域や大陸棚の基点となる極めて重要な島である沖ノ鳥島の保全のため、護岸のひび割れ補修等を行うとともに、拠点施設の更新を行い、管理体制の強化を図ります。



※排他的経済水域及び大陸棚に関する法律第2条第2号が規定する海域。 出典 海上保安庁HP

沖ノ鳥島は、東京から約1,700km離れた外洋に位置し、国土面積を上回る約40万km²の排他的経済水域の基礎となっています。



渇水対策

平成29年は1月から6月の降水量が関東全域で平年に比べ少なく、少雨の影響により、荒川、渡良瀬川、鬼怒川、那珂川、久慈川で渇水の対策をとりました。特に荒川では、平成9年以来、20年振りの取水制限を実施しました。節水への取り組みを促す広報活動として、道路上に設置してある『道路情報掲示板』などでの呼びかけや職員による渇水の状況説明を行いました。



二瀬ダム(荒川)
洪水期(7月~9月)に入る前の貯水率 18%



茨城県国道51号(那珂川・久慈川)
節水の呼びかけ



二瀬ダム(荒川)
テレビ生中継で渇水の状況説明

その他の重要な展開

インフラツーリズム

今しか見られない工事現場や、普段は入られないインフラの内部を見ることが出来るツアー。是非、迫力の治水施設へお出かけ下さい。

八ッ場ダム

首都圏外郭放水路

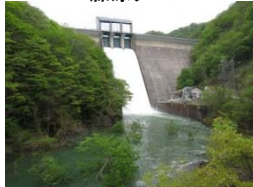
宮ヶ瀬ダム



奈良俣ダム

藤原ダム

矢木沢ダム



みなかみ町にある3つのダムについて地域や水資源機構と連携し、点検放流の見学会を実施しています。また、宮ヶ瀬ダムについては、定期的な観光放流を実施しています。

アニバーサリー・プロジェクト

平成30年度は、荒川上流部、多摩川で改修事業がはじまってから100年を迎えます。



この機会を捉え、水害の恐ろしさや防災・減災対策の重要性について、改めて認識し水防災意識社会の再構築を図るべく、様々な啓発活動などを実施していきます。

関東地方整備局管内の国道等の広域的な幹線道路網の整備や維持修繕、都県道等に対する支援を行っています。

関東地方整備局管内の道路等状況

直轄国道の延長(H30.4.1現在)			
県名	km	県名	km
茨城県	326.8	東京都	245.5
栃木県	199.7	神奈川県	290.5
群馬県	201.6	山梨県	239.8
埼玉県	297.0	長野県	287.2
千葉県	313.7		
計		2,402.6	

※延長の合計は、四捨五入により合計値となりません。

①管理路線数 23路線

(国道1号, 4号, 6号, 14号, 15号, 16号, 17号, 18号, 19号, 20号, 50号, 51号, 52号, 126号, 127号, 138号, 139号, 246号, 254号, 298号, 357号, 409号, 中部横断自動車道)

②事前通行規制数 6路線(19区間 108.8km)

(国道17号, 18号, 19号, 20号, 52号, 127号)

③主な道路施設数 橋梁 3,272箇所

(H29年3月31日時点) トンネル 83箇所

道路の維持管理(事前通行規制の実施)

- 大雨や台風による土砂崩れや落石等の恐れがある区間について、過去の記録などを基にそれぞれ通行規制の雨量基準値等を定めています。また、災害が発生する前に速やかに通行止を行えるよう、現地での訓練を実施しています。
- 降雪時においては早い段階で通行止を行い、集中的に除雪を実施することにより、道路交通への影響を緩和します。



■国道20号 東京都八王子市内
(雨量基準値超過に伴う通行止)



■国道18号 群馬県安中市内
(除雪作業による通行止)



■国道19号 長野県長野市内
(事前通行規制訓練)

平成30年度開通(予定)箇所

東京外かく環状道路(千葉県区間)

1. 事業概要

東京外かく環状道路(通称:外環道)は、都心から半径約15kmの地域を環状に結ぶ全長約85kmの道路です。千葉県区間は大部分を半地下(掘割スリット)構造とし、地上部に国道298号、環境施設帯を整備する計画であり、国土交通省と東日本高速道路株式会社が共同で事業を進めています。

平成30年6月2日の開通を予定しており、当該区間の開通により湾岸道路から関越道間の約49kmが開通することとなり、都心への通過交通の分散、抑制による交通状況の改善などが期待されます。

2. 平成30年度の開通(予定)箇所

- ・高速道路部 (自動車専用道路) 三郷南IC ~ 高谷JCT 【15.5km 4/4】
- ・国道298号 千葉県松戸市上矢切 ~ 市川市高谷 【11.4km 4/4】

※) 4/4とは、計画4車線のうち4車線開通



中部横断自動車道

1. 事業概要

中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点に山梨県甲斐市を經由し長野県小諸市に至る延長約132kmの高速自動車国道であり、新東名や中央道、上信越道に接続し、日本海及び太平洋の臨海地域と長野、山梨県との連携・交流促進、物流体系の確立や広域的観光ゾーンの開発・支援等を目的とした道路です。

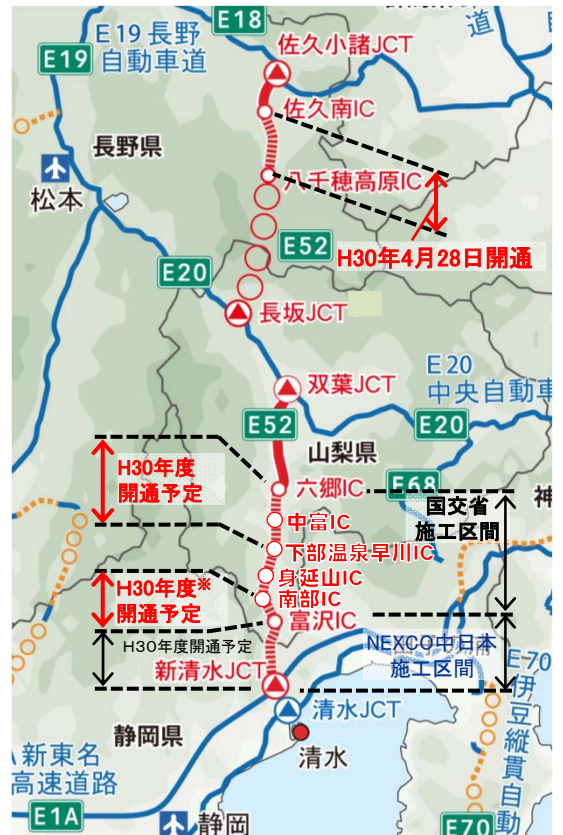
2. 平成30年度の開通(予定)箇所

- ・八千穂高原IC(長野県南佐久郡佐久穂町)
～佐久南IC(長野県佐久市)【14.6km 2/4】4月28日に開通
- ・富沢IC(山梨県南巨摩郡南部町)～南部IC【6.7km 2/4】※1) ※2)
- ・下部温泉早川IC(山梨県南巨摩郡身延町)
～六郷IC(山梨県西八代郡市川三郷町)【8.4km 2/4】※2)

※1) トンネルの進捗が順調な場合

※2) 2/4とは、計画4車線のうち暫定2車線開通

【下部温泉早川IC～六郷IC】 中富IC付近



国道357号東京港トンネル(東行き)

1. 事業概要

国道357号東京港トンネルは、並行道路の交通混雑緩和やレインボーブリッジなどが通行止めとなった場合の代替経路の確保につながるとともに、空港や港湾へのアクセス性の向上により、東京オリンピック・パラリンピック競技大会等における人流・物流の円滑化が期待されます。

平成28年3月26日西行きの開通に続き、平成30年度の東行きの開通に向け、事業を推進しています。

2. 平成30年度の開通(予定)箇所

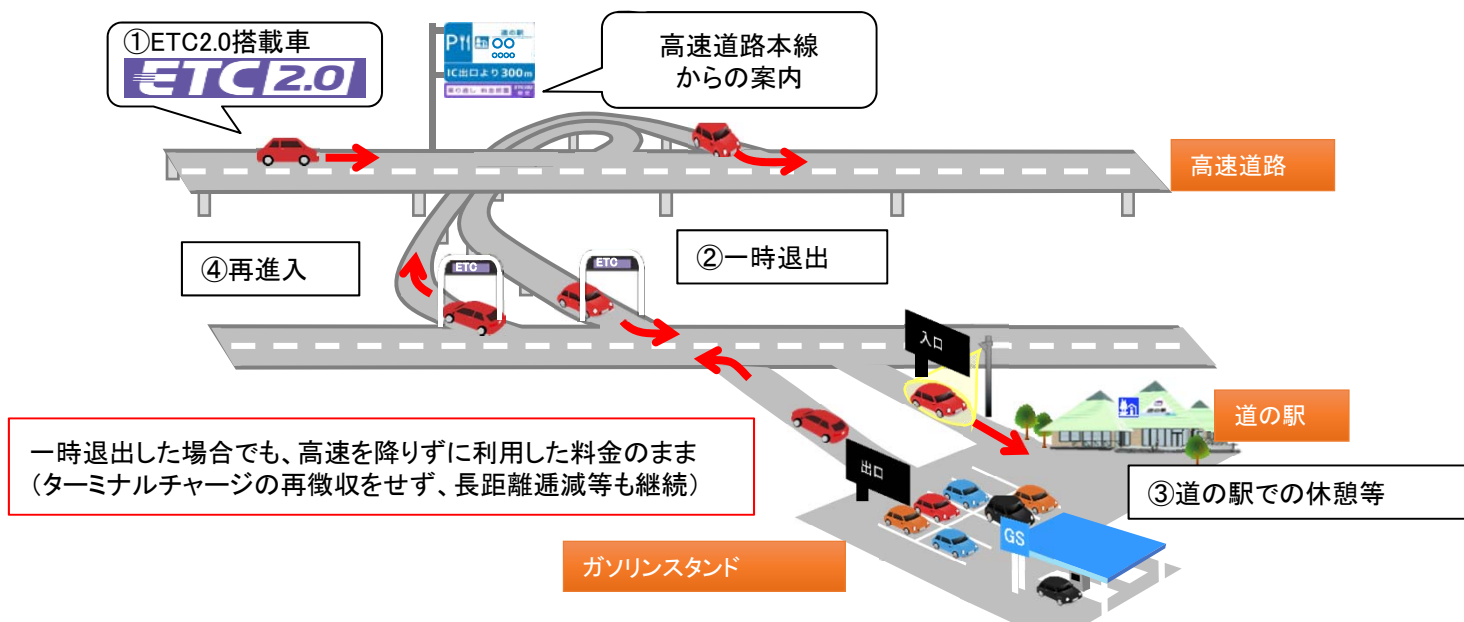
国道357号 東京港トンネル東行き【1.9km 4/6】

※) 4/6とは、計画6車線のうち暫定4車線開通



■ 高速道路から道の駅への一時退出実験 ■

- 全国の高速道路で休憩施設の間隔が概ね25km以上ある区間が約100区間存在します。
- ETC2.0を対象として、高速道路外の休憩施設等への一時退出を可能とする実験を全国20箇所（うち関東4箇所）で実施しています。
- （関東では、道の駅「玉村宿」、道の駅「ごか」、道の駅「保田小学校」、道の駅「しらね」で実施※H30.3末時点）



■ 道の駅を拠点とした自動運転サービス実証実験 ■

- 高齢化が進行する中山間地域において人や物の流れを確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実験を通じて、自動運転の技術的な検証や地域の特性に応じた多様なビジネスモデルの検討を進め、自動運転サービスの2020年までの社会実装を目指した取組みを実施します。

■ 平成29年度の実証実験（関東地方整備局管内）

【道の駅「にしかた」】

実験期間：平成29年9月2日
～平成29年9月9日
実験車両：バスタイプ
定員6人（着席）



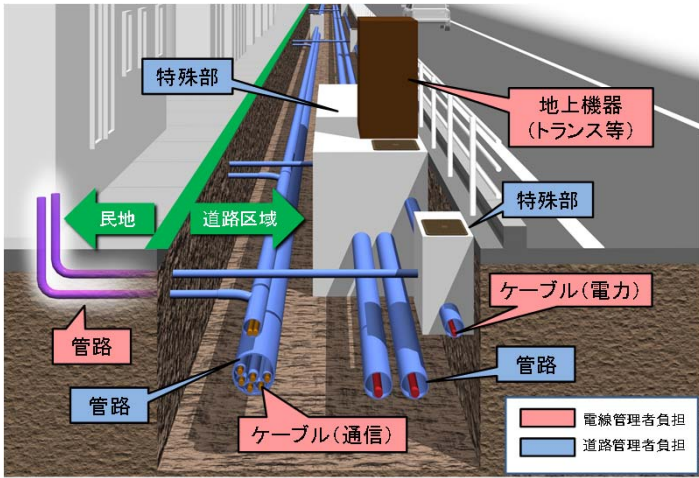
【道の駅「ひたちおた」】

実験期間：平成29年11月18日
～平成29年11月25日
実験車両：乗用車タイプ
定員7人



無電柱化の推進

道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興等の観点から無電柱化を推進します。



＜無電柱化の方式例：電線共同溝のイメージ＞



(国道15号東京都港区三田)

わかりやすい道路標識の改善

訪日外国人旅行者をはじめとする様々な来訪者にとって、さらに道路標識がわかりやすいものとなるよう、改善を進めています。

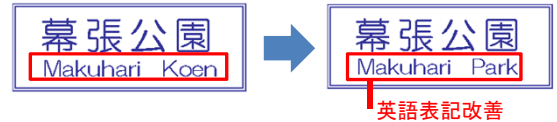
＜道路標識改善整備箇所図＞



※東京都内の重点整備エリアは未表示
 ※対象路線のうち、重点整備エリア内にある路線については、
 主要な路線のみ表示

＜取組内容＞

○英語表記改善



○ピクトグラム、反転文字の活用



港湾、海岸及び空港に関する直轄事業の推進、海洋環境事業、遠隔離島の整備事業等を行っています。また、地方公共団体が行う港湾等の計画、整備に対する支援等を行っています。



港湾	●	国際戦略港湾 ※1	3港	東京港・横浜港・川崎港
	●	国際拠点港湾 ※2	1港	千葉港
	●	重要港湾 ※3	4港	茨城港、鹿島港、木更津港、横須賀港
	⊗	開発保全航路	1航路	東京湾中央航路
空港	★	拠点空港(国管理空港)	1空港	東京国際空港(羽田空港)
	★	共用空港	1空港	百里飛行場(茨城空港)

- ※1 国際戦略港湾とは、国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ国際・国内海上を結節する機能が高い港湾で、国際競争力強化を重点的に図る事が必要な港湾です
- ※2 国際拠点港湾とは上記以外の港湾で、国際海上輸送網の拠点となる港湾です。
- ※3 重要港湾は上記以外の港湾で、海上輸送網の拠点となる港湾です。

国際コンテナ戦略港湾プロジェクトの推進

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

○国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、

企業の立地環境を向上させ、我が国の経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

国際コンテナ戦略港湾への『集貨』

国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による『創貨』

国際コンテナ戦略港湾の『競争力強化』

○港湾運営会社に対する集貨支援

港湾運営会社の集貨事業等の経費の一部を国が補助する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を実施

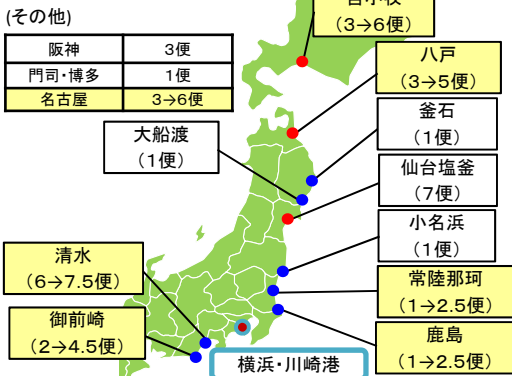
○横浜港における創貨に向けた取組

港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援

○横浜港における大水深コンテナターミナルの整備

2015年4月に、MC3を供用開始。2019年にMC4が完成予定

○東日本諸港から京浜港へのフィーダー網の強化

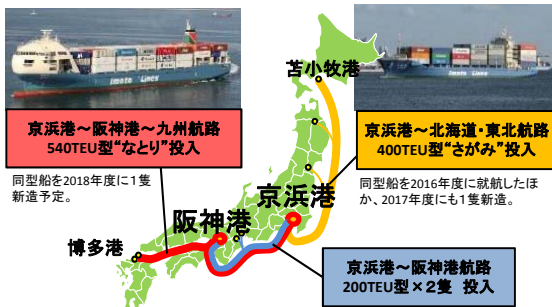


世界最大級のコンテナ船 (21,000TEU積級)の入港が可能に

寄港便数：33便(2016.3時点)→48便(2017.12時点) / 週

東日本諸港から京浜港へ接続する国フィーダー航路の寄港便数が33便/週から48便/週へ約5割増加

○戦略港湾への集貨による内航船社の動き (井本商運の例)



老朽化した物流施設

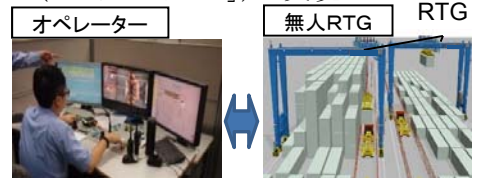


流通加工機能等を有する物流施設

これらの施設により、横浜港においては、具体的な創貨効果が見込まれている

○ICTを活用したコンテナターミナルの高度化

AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル(「AIターミナル」)の実現



遠隔操作の様子 RTGの遠隔操作化 搬出入票の提示を省略化することによるゲート処理の効率化



【現状】紙の搬出入票による受付 【導入後】情報技術を活用した自動受付

大型内航コンテナ船の新造などの新規投資・事業を誘発

東京港臨海部の交通環境改善に向けた取り組み

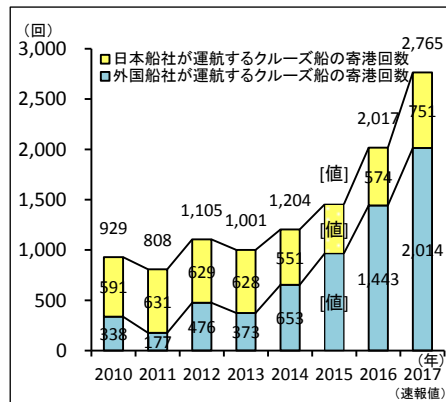
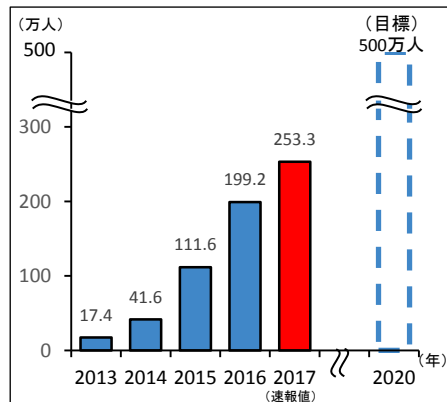
◎国際コンテナ戦略港湾の機能強化

中央防波堤外側地区に新たなコンテナターミナルを整備することで、既存ふ頭の混雑を緩和し、物流の効率化を図る。併せて臨港道路(南北線)を整備することで、コンテナターミナル周辺道路の渋滞解消を図るとともに、東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催時に周辺地域の人流・物流を円滑にするため、2020年度までに整備を行います。

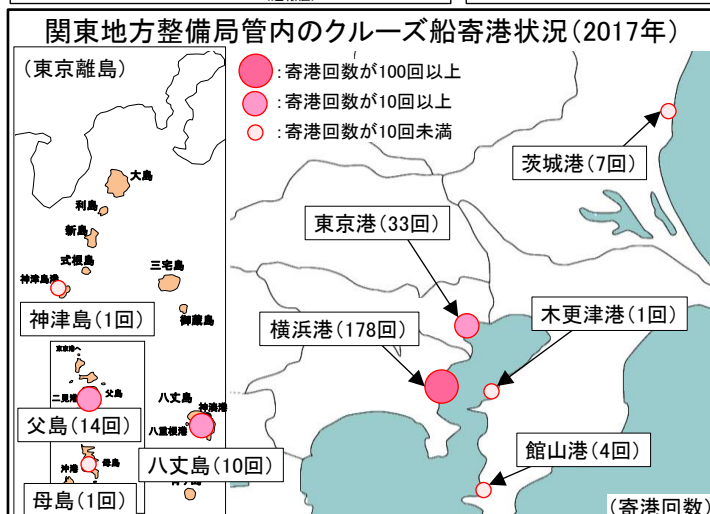


観光立国実現に向けたクルーズ船の受け入れ環境の整備

近年、アジアをはじめ世界のクルーズ人口の増加やクルーズ船の大型化の進展に対応するため、既存施設を活用しつつ、旅客船ターミナルの整備やクルーズ船客の円滑な周遊のための環境整備等、ハード・ソフトの両面における取組を実施します。



世界最大級クルーズ船「クアンタム・オブ・ザ・シーズ」
横浜港初入港 (H28.3)



国際クルーズ旅客受入機能高度化事業

クルーズ旅客の利便性や安全性の向上及び物流機能の効率化を図るための事業を実施する地方公共団体等に対し、その経費の一部を補助します。

横浜港大黒ふ頭における事例(大型テントへ補助)

(大型テント)

イメージベース: 横浜市HPより

「みなとオアシスの推進」

- 「みなとオアシス」とは、「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、国土交通省が登録したものです。今後、災害時の防災拠点や外航クルーズ客にサービスを提供する場としても活用を図ります。
- 関東地域においては、平成30年3月に「みなとオアシス千葉みなと」が登録され、現在6箇所となっています。引き続き、更なる登録及び地域振興に向けた取り組みを促進します。

みなとオアシスの活用例



クルーズ客船 幸せの黄色い見送りイベント
(みなとオアシス横浜港)



館山湾花火大会
(みなとオアシス“渚の駅”たてやま)



潮干狩り
(みなとオアシス川崎)



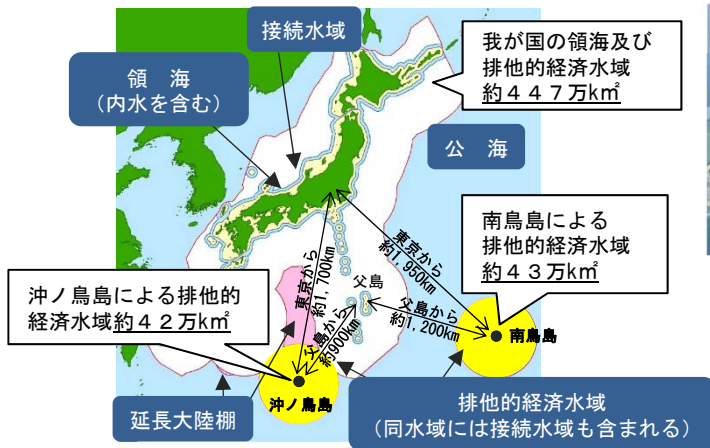
工場夜景クルーズ
(みなとオアシス千葉みなと)

関東地域の「みなとオアシス」



「南鳥島及び沖ノ鳥島における活動拠点整備等」

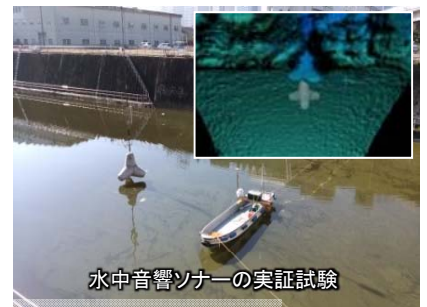
排他的経済水域等において主権の権利を行使するための活動の拠点として、南鳥島及び沖ノ鳥島において港湾施設の整備及び管理を行っています。



「土木遺産を未来の港湾技術を育む場所として活用」

気象・海象条件の厳しい港湾の現場における生産性、安全性の向上にむけて、海洋や港湾における新技術の早期の実用化を推進しています。

土木学会選奨土木遺産に認定された当局の京浜港ドックを活用して、実用化に必要な実物大の実証実験を産官学の多様な主体と連携して取り組んでいます。



京浜港ドックを活用した実証試験例

首都圏空港の機能強化の必要性

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催、さらにはその先を見据え、首都圏の国際競争力の強化、増加する訪日外国人旅行者の受け入れ、地方創生等の観点から、首都圏空港の機能強化に向けて、羽田空港の飛行経路の見直し等により平成32年までに羽田・成田両空港の空港処理能力を約8万回拡大するために必要な施設整備と環境対策を実施しています。

羽田空港においては、飛行経路の見直し等により**2020年までに空港処理能力を約4万回拡大**する取り組みを進めています。

首都圏空港における空港処理能力の拡大計画※

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
2014年	44.7万回 (9万回)	30万回	74.7万回
2020年 (首都圏空港の機能強化)	48.6万回 (12.9万回)	34万回	82.6万回
	国際線 3.9万回増	4万回増	合計 約8万回増

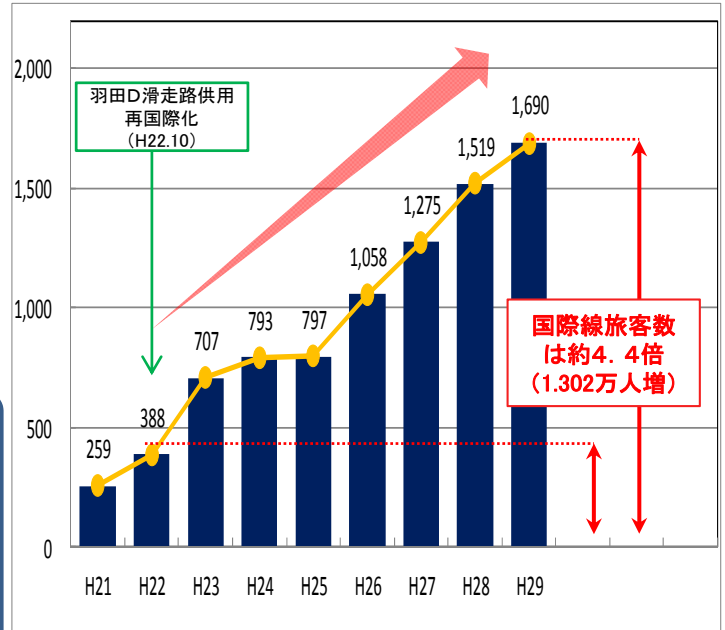
※首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間とりまとめ(H26.7)による。

羽田空港の空港処理能力拡大による経済波及効果

- ◇経済波及効果(生産額の増加) **約6,500億円/年**
- ◇税収増加 **約530億円/年**
- ◇雇用の創出 **約5万人**

※国土交通省試算

羽田空港 国際線旅客数の推移(万人)



東京国際空港(羽田空港)の機能強化

【平成30年度 主要整備事項】



関東の6つの国営公園等の事業

国営公園等は、様々なレクリエーションの提供の場、地域活性化・観光振興の拠点、環境の保全と創出、歴史・文化の保存と継承、さらに発災時の防災機能の発揮など、多様な役割を担っています。

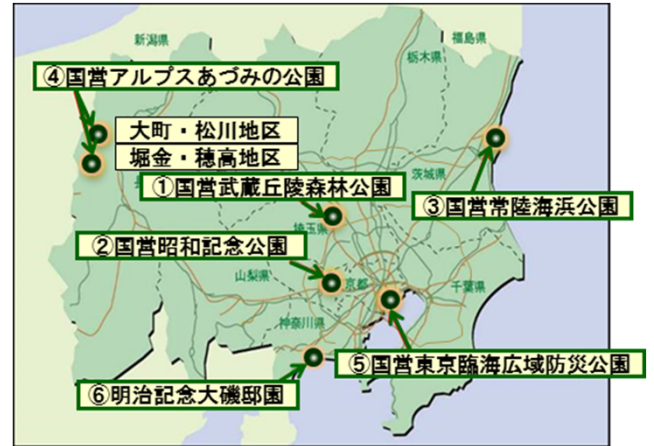
それらの多様なニーズに対応するため、5つの国営公園の管理・整備と共に、平成30年からは明治記念大磯邸園の整備に取り込んでおります。

関東・国営公園等の概要

H30.4現在

公園名	所在地	開園面積	備考
① 国営武蔵丘陵森林公園	埼玉県滑川町、熊谷市	304.0ha	明治百年記念事業 S43.10.18 閣議決定 S49.7 全面開園
② 国営昭和記念公園	東京都立川市、昭島市	169.4ha	昭和天皇御在位 五十年記念事業 S58.10～ 一部開園
③ 国営常陸海浜公園	茨城県ひたちなか市	200.7ha	H3.10～ 一部開園
④ 国営アルプスあづみの公園	長野県大町市、松川村 【大町・松川地区】	252.8ha	H28.6 全面開園
	長野県安曇野市 【堀金・穂高地区】	100.0ha	
⑤ 国営東京臨海広域防災公園	東京都江東区	6.7ha	H22.7 全面開園
⑥ 明治記念大磯邸園	神奈川県大磯町	6.2ha	「明治150年」関連施策 H29.11.21 閣議決定 H30.2 新規事業化

関東・国営公園等の位置



① 国営武蔵丘陵森林公園



約20種・500本のカエデが映える紅葉見ナイト

② 国営昭和記念公園



東京ドーム2つつ分の広大なみんなの原っぱと大ケヤキ

③ 国営常陸海浜公園



春はネモフィラの青、秋はコキアの紅葉で赤く染まるみはらしの丘

④ 国営アルプスあづみの公園



大町・松川地区

夏にぎわすブラッシュ・リバー



堀金・穂高地区

美しい北アルプスの山々を背景にした菜の花畑

⑤ 国営東京臨海広域防災公園



首都直下地震等の大規模災害時に政府の現地対策本部が設置される

「明治150年」関連施策・明治記念大磯邸園



「明治150年」
関連施策
ロゴマーク



平成30年が明治元年から起算して満150年に当たることを踏まえ、各府省庁が連携して「明治150年」関連施策を推進する一環として、地元の地方公共団体との連携のもと、神奈川県大磯町にある旧伊藤博文邸等を中心とする建物群及び緑地を「明治記念大磯邸園」として整備し、歴史的な建物群等の一体的な保存・活用を図ります。

明治元年から起算して満150年に当たる平成30年10月を目途に、一部の建物を含む区域の公開を目指します。

⑥ 明治記念大磯邸園

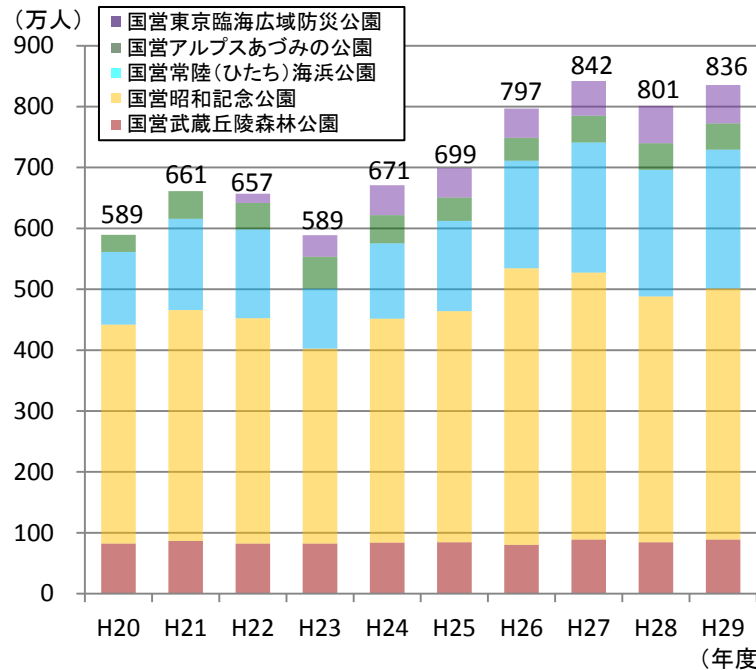


旧伊藤博文邸（滄浪閣）
（1992年撮影、大磯町提供）

関東・国営公園の年間入園者数は3年連続の800万人超え

関東管内の5つの国営公園は、平成23年に東日本大震災の影響で入園者数が一時落ち込みましたが、その後は増加傾向にあり、直近では3年連続で年間入園者数が800万人を超えました。今後も子どもの入園無料化などに取組み、魅力ある国営公園の運営に努めてまいります。

関東・国営公園の入園者数(最近10年間の推移)



ひたち海浜・入園者数記録更新

国営常陸(ひたち)海浜公園は、「ネモフィラ」の青、「コキア」の赤を主役とした、ここにしかない風景を創出した事で人気を集め、平成29年度は年間入園者数228万人となり、歴代記録を更新しました。その絶景はアジア等の海外でも注目され、紹介されています。



海外の雑誌等で紹介された事例

第36回全国都市緑化信州フェア・平成31年春に開催



毎年、全国各地で開催されている花と緑の祭典「全国都市緑化フェア」が、平成31年春、長野県で開催されます。メイン会場となる長野県松本平広域公園の他、国営アルプスあづみの公園もサブ会場に位置付けられています。



アルプスあづみの公園・春のチューリップ (H29.4堀金・穂高地区)

防災機能も担う都市公園

震災時に都市公園の持つオープンスペース等の防災機能は「避難場所」や「活動拠点」として重要な役割を担います。

国営東京臨海広域防災公園は、首都直下型地震などの大規模災害時に政府の現地対策本部が設置されます。また、通常時も訓練の場にご利用されています。



警視庁の合同訓練 (H29.5)

72時間を生き抜け!



国営東京臨海広域防災公園では、首都直下地震等の大規模地震発生時に、救助、支援が届くまでの72時間を生き抜くヒントを学べる体験学習ツアーを開催中です。



被災した街からの脱出を体験(入場無料)

震災時の帰宅困難者の受け入れ



立川市等から提供を受けた非常食、毛布等を配布(H23.3.11)

平成23年の東日本大震災時、国営昭和記念公園では、最大時に約1,000名の帰宅困難者を受け入れました。

国民の共有財産である官庁施設に関して、良質な施設とサービスを効率的に提供し、公共建築分野において先導的な役割を果たすため、官庁施設の整備と保全指導を行っています。

防災・減災

防災・減災対策のため、防災拠点となる官庁施設の防災機能の強化等を推進しています。

具体的な対策

- 地震対策
- 津波対策

具体的な事例

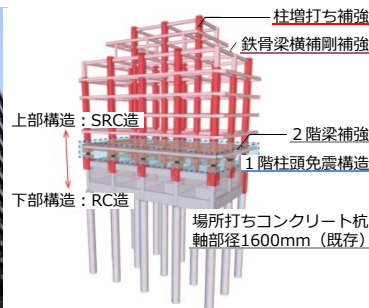
- 日本橋税務署(耐震改修)
 - ・免震化による耐震安全性の確保
- 湘南海上保安署(新営)
 - ・災害対策室と設備室を3階に設置
 - ・倒壊転倒防止のため地盤アンカー構法を採用

取組効果

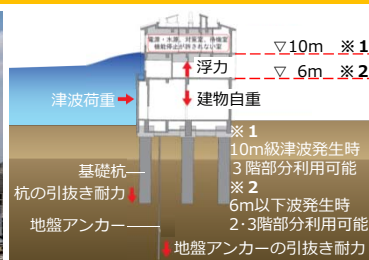
- 災害対策活動の円滑化
- 人命の安全確保
- 行政機能の早期回復



日本橋税務署



湘南海上保安署



利便性向上・まちづくり

官庁施設は、都市の中核施設であり、地域の交流拠点となる場合もあることから、地方公共団体等と連携し、まちづくりに貢献するような官庁施設の整備を推進しています。

具体的な対策

- 合同庁舎の整備
- 地域との連携
- 歴史的建造物の保存・活用

具体的な事例

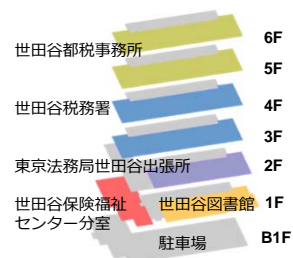
- 世田谷合同庁舎
 - ・国、都道府県及び区の3者を合築した全国初の施設
- シビックコア地区による都市拠点の形成
 - ・地域の特色や創意工夫を生かしつつ、都市拠点の形成、良好な市街地環境の形成の実現に寄与
- 国立西洋美術館
 - ・豊かな街並みを形成するとともに、地域のランドマークとして存在し、地域の個性的な魅力を形成

取組効果

- 利便性の向上
- 施設利用の円滑化
- まちづくりへの寄与
- 良好な景観形成



世田谷合同庁舎



筑西シビックコア地区



甲府シビックコア地区



国立西洋美術館

※世界遺産一覧表に記載された国立西洋美術館は、1996～1998年に、関東地方整備局（当時、関東地方建設局）により、日本で初めて免震レトロフィットの改修がなされた建築物です。

機能維持

官庁施設は、建設後も長期にわたり利用者が安全で快適に過ごせるよう、適正な維持管理が必要です。計画的かつ効率的な施設の保全を行えるよう保全指導や情報提供を行っています。

具体的な対策

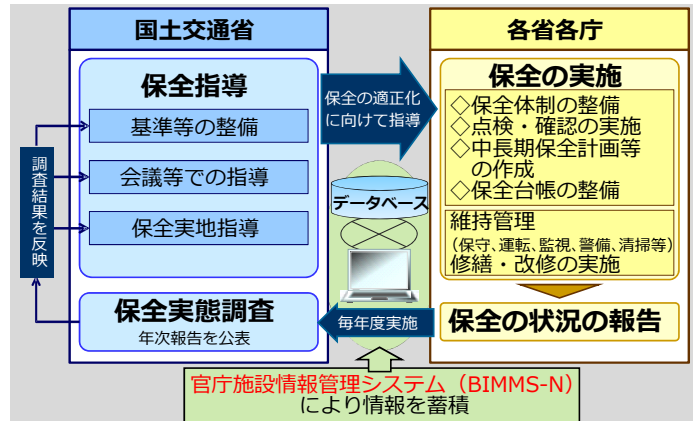
- 老朽化対策
- 施設管理者に対する保全指導

具体的な事例

- BIMMS-Nの導入、保全情報等の把握、分析
- 会議、講習会等での指導、パンフの配布

取組効果

- 機能・安全性の維持
- 長寿命化
- トータルコストの縮減と平準化



保全と保全計画のサイクル

環境対策

建築物は、その計画から建設、運用、廃棄にいたるまで、環境に負荷を与えています。環境負荷低減のため、建築物のライフサイクル全体を視野に入れた対策や整備等を行っています。

具体的な対策

- 官庁施設における木材利用の推進
- 環境負荷低減に配慮した整備

具体的な事例

- 低層建築物の原則木造化、内装等の木質化
- グリーン庁舎整備の推進

取組効果

- 木材利用量の拡大
- CO2排出量の削減
- 雨水利用の推進



横浜植物防疫所つくばほ場



国立近現代建築資料館



屋上緑化・太陽光パネル

※グリーン庁舎整備の推進
官庁施設の整備にあたっては、地球温暖化対策を推進するとともに循環型社会の形成、水循環系の構築(雨水の利用推進に関する法律)良好な生活環境等の形成を図るため、グリーン化技術を活用したグリーン庁舎の整備を推進しています。

公共建築の先導的役割

技術基準類や新たな調達・整備手法(免震改修、PFI事業等)が、公共発注者や民間企業において広く活用されることにより、公共建築等の質的・技術的水準の向上に努めています。

具体的な対策

- 先導的な取り組み
- 地方公共団体等への支援

具体的な事例

- PFI手法の導入
 - BIMの導入
 - 営繕主管課長会議 ※1
 - 公共建築相談窓口 ※2
- ※1 営繕事業に関する様々な取り組みについて、都・県・政令市出席の当会議にて情報提供
※2 入札手続き、請負契約における設計変更、円滑な施工確保対策の他、各種相談に対応

取組効果

- 建築分野の質的・技術的水準の向上

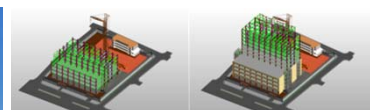
■ 事業概要	計画地	東京都千代田区九段南1-2-1
	敷地面積	約 4,300㎡
	延べ面積	約 60,000㎡
	構造規模	S造(一部SRC造) 地上23階 地下3階
	事業者	九段PFIサービス株式会社
	事業終了予定	平成33年3月31日

※PFI (Private Finance Initiative) とは、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法です。民間事業者のノウハウを活用すること、官民が適切に役割を分担し、効率的に事業全体のリスク管理が行われること等により、より効率的かつ効果的に公共サービスが提供されることが期待されます。

九段第3合同庁舎・千代田区役所本庁舎



前橋地方合同庁舎



※BIMモデルによる工程シミュレーション
BIM (Building Information Modeling) とは、コンピュータ上に作成した3次元の形状情報に加え、室等の名称や仕上げ、材料・部材の仕様・性能、コスト、情報等、建物の属性情報を併せ持つ建物情報モデルを構築することです。建築生産や維持管理の効率化が期待されます。

治水とまちづくりの共同事業

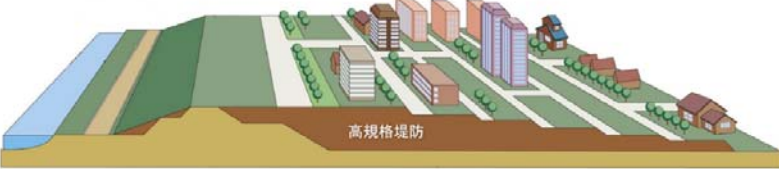
高規格堤防整備事業

高規格堤防は、ふつうの堤防と比較して幅を広く(堤防の高さの30倍程度)なだらかな勾配で堤防を整備することにより、想定を越える大規模な洪水でも堤防が決壊することを防止します。

<高規格堤防整備前>



<高規格堤防整備後>

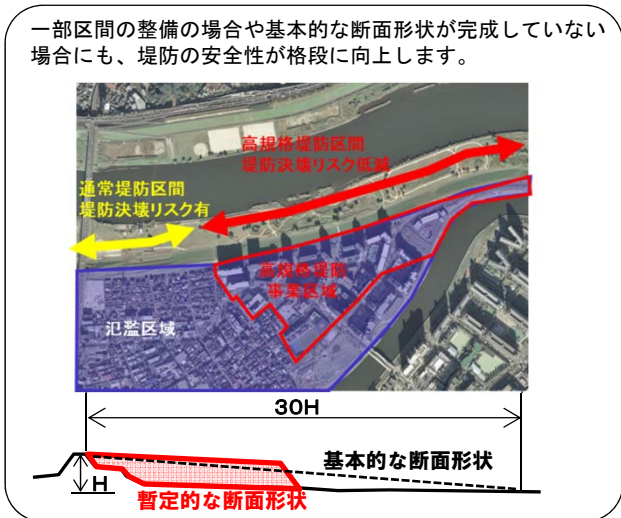


高規格堤防は、まちづくりと共同で実施することによって、安心して快適な空間を創出

高規格堤防の多面的な効果

高規格堤防を整備することにより、河川管理上の効果のみならず、まちづくりとしての効果も発揮します。

河川管理上の効果 (堤防が強化される効果)	発生時	超過洪水	越水・浸透による堤防決壊を防ぐことで壊滅的な被害を回避	越水	●ふつうの堤防	●高規格堤防
	発生時	地震発生時	液状化による堤防の大規模な損傷を回避	浸透	●ふつうの堤防	●高規格堤防
	発生時	地震発生時	液状化による市街地の壊滅的な被害を回避	地震発生時	●ふつうの堤防	●高規格堤防
まちづくりとしての効果	安全なまち	発生時	水害発生時	浸水被害の軽減	越水しても堤防上を緩やかに水を流すことで、堤防の決壊を防ぐ	
		発生時	地震発生時	液状化による市街地の壊滅的な被害を回避	水が浸透しても堤防幅を広くすることで、堤防斜面・内部の侵食による決壊を防ぐ	
まちづくりとしての効果	快適なまち	発生時	災害発生時	周辺住民等の避難場所としての機能を発揮	必要に応じ地盤改良を行い、強い地盤とすることで、地震発生時にも液状化による堤防の大規模な損傷を回避する。(あわせて液状化による市街地の壊滅的な被害を回避する)	
		発生時	災害発生時	災害時の活動拠点として活用	避難場所、災害時の活動拠点となる公園	
		発生時	平常時	木造住宅密集地域・狭い道路の解消など良好な住環境を提供	救助活動や緊急物資の輸送・供給活動の拠点として活用も期待	
		発生時	平常時	都市景観が向上し、良好な都市空間を形成	木造住宅等が密集し、道路整備が遅れ生活環境が悪化	
				●整備前	●整備後	
				まちづくりとあわせて、公共施設等も整備		



平成30年度の事業箇所

平成30年度は5箇所において事業を実施します。



首都圏中央連絡自動車道

圏央道(東名~茨城県・千葉県境)沿線市町では 大型物流施設等の立地や生産性の向上が進み、雇用や税収が増加

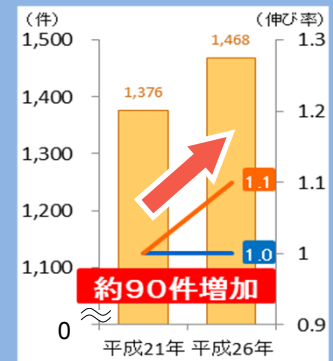
- 沿線自治体^{※1}の大型物流施設等は、5年間で約90件増加^{※2、※3}
- 沿線自治体^{※1}の大型物流施設等の従業者数は、5年間で約9,000人増加^{※2、※3}
- 法人住民税^{※4}が約150億円増加、固定資産税(家屋)^{※5}が約60億円増加

■圏央道沿線自治体に立地する大型物流施設



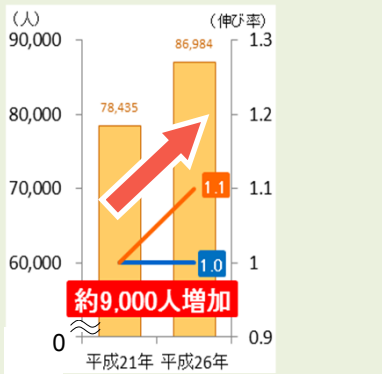
- 沿線自治体全体^{※1}
- 沿線自治体全体の伸び率(対H21比)
- 関東(1都4県)^{※6}全体の伸び率(対H21比)

■大型物流施設等の立地の推移^{※2、※3}



出典：総務省 経済センサス

■大型物流施設等の従業者数の推移^{※2、※3}



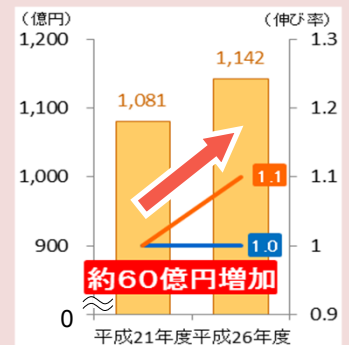
出典：総務省 経済センサス

■法人住民税^{※4}の推移



出典：総務省 地方財政状況調査

■固定資産税(家屋)の推移^{※5}



出典：総務省 地方財政状況調査

※1 圏央道(海老名JCT~茨城県・千葉県境)が通過等する35市町

※2 経済センサスの産業分類(中分類)の「道路旅客運送業」「道路貨物運送業」「倉庫業」「運輸に附帯するサービス業」の合計

※3 中小企業基本法に基づく「小規模企業者(概ね常時使用する従業員の数が20人以下の事業者)」を除く

※4 法人住民税:法人の収益・規模に応じて課せられる税(本資料では、市町村住民税として課税されたものを指す)

※5 固定資産税(家屋):固定資産(家屋)の評価額に応じて課せられる税

※6 1都4県(東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・茨城県)の合計から「圏央道(海老名JCT~茨城県・千葉県境)が通過等する35市町」および東京都区部を除いた値

首都圏中央連絡自動車道

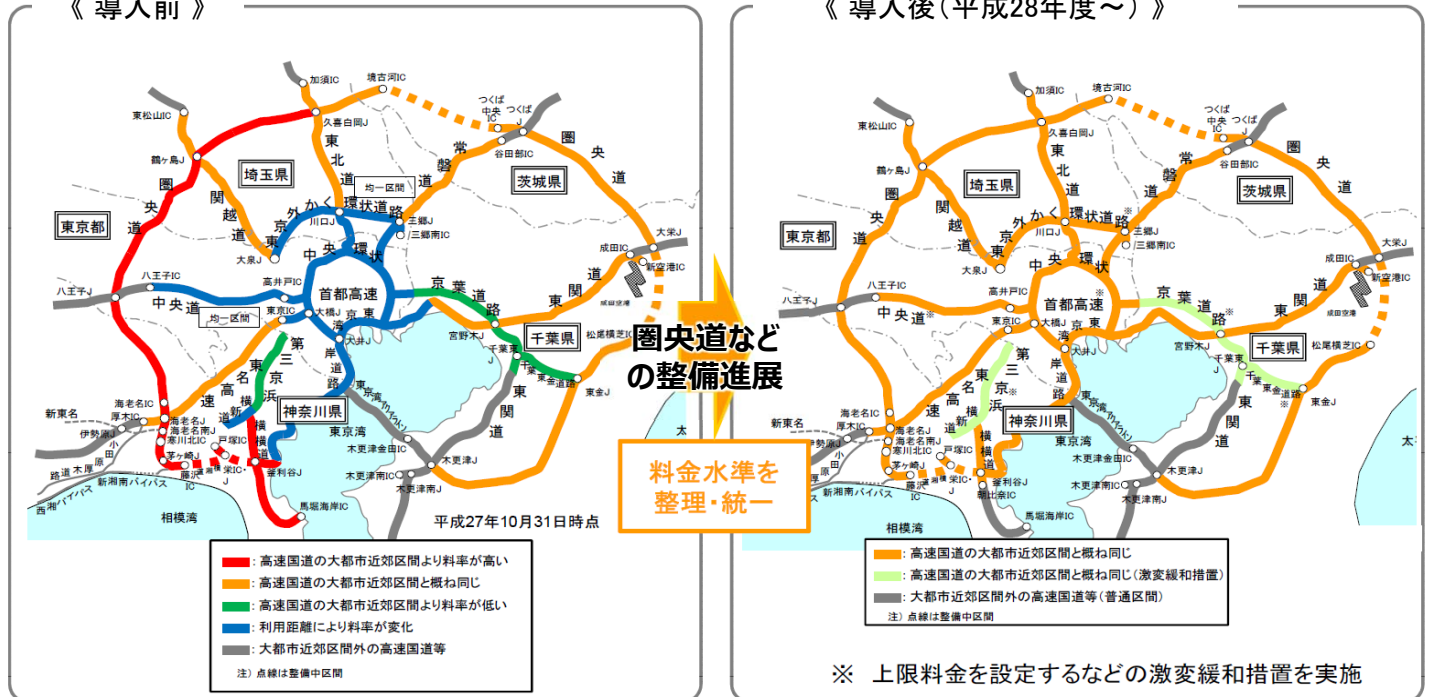
都心経由の交通が圏央道に転換

- 高速道路を賢く使う料金制度等を背景に、圏央道（境古河IC～つくば中央IC）の開通により、都心を経由していた交通が圏央道に転換。
- 中央道から常磐道の乗り継ぎでは、首都高経由が7割から3割に減少。

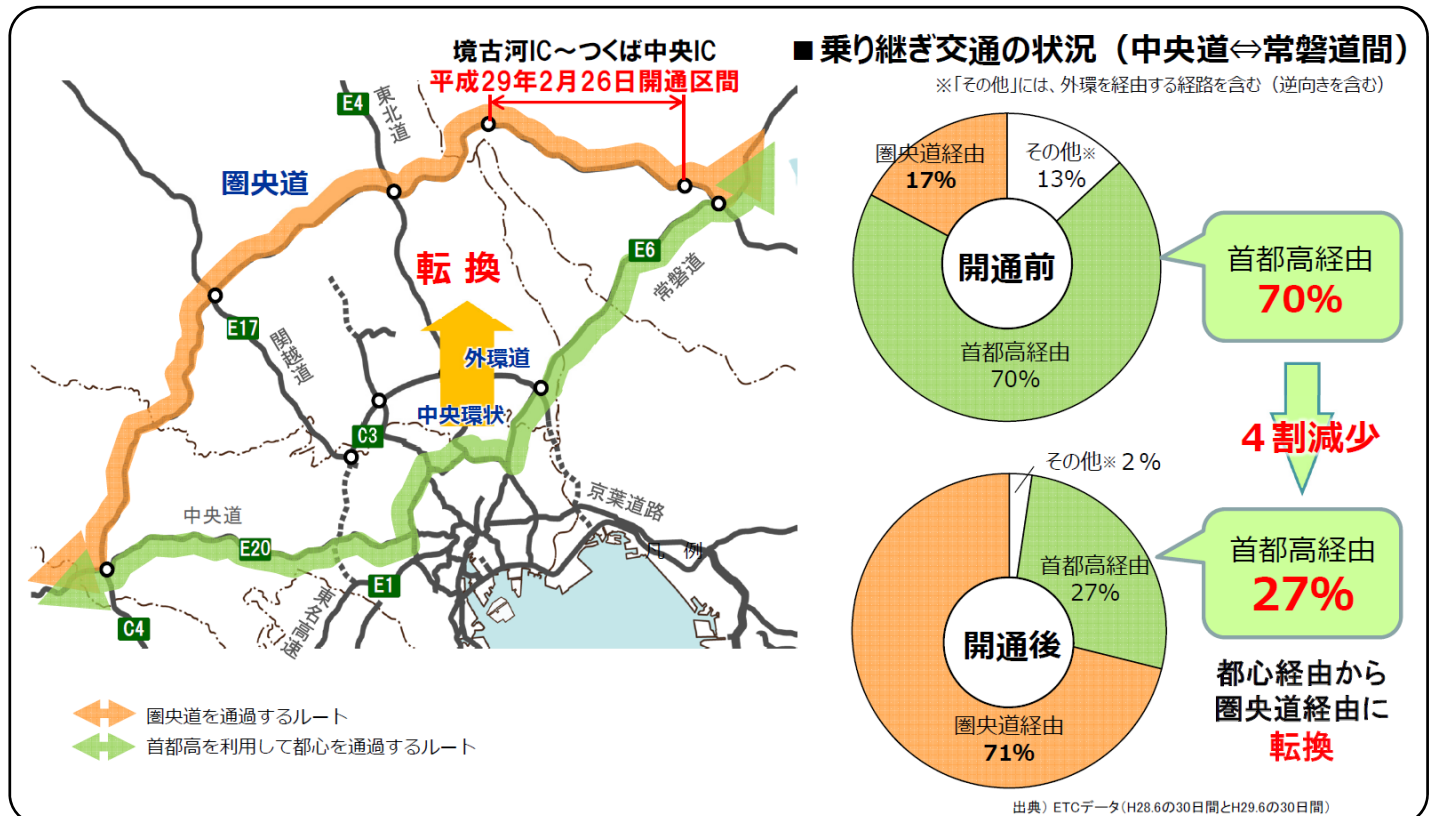
高速道路を賢く使う料金制度

《導入前》

《導入後(平成28年度～)》



主な取り組み内容：料金水準や車種区分について、対距離制を基本として統一 等
 発着地が同一ならば、経路間の差異によらず料金を同一とする 等
 <今後検討> 混雑状況に応じた料金施策(上記の影響を検証の上) 等



茨城港(常陸那珂港区)・北関東自動車道(茨城県)



- 北関東自動車道及び茨城港(常陸那珂港区)を結ぶ輸送インフラの確保。
- 北関東(群馬県、栃木県及び茨城県)における新規企業の立地を誘導し、増産にも大きく貢献しています。

内陸部企業の事例

【大手自動車メーカー】C社

- ・北米を中心とした販売の好調を受け、主力車の生産工場である群馬製作所(群馬県太田市)に設備投資を実施。
- ・茨城港常陸那珂港区岸壁(水深12m)(2016年4月供用)を利用し、2016年11月から完成自動車の輸出を開始。

C社の販売台数の推移

年	国内	海外	合計
2012	10.0	54.0	64.0
2013	10.0	62.5	72.5
2014	10.0	72.5	82.5
2015	10.0	81.1	91.1
2016	10.0	85.8	95.8
2017	10.0	96.5	106.5

茨城港周辺における新規工場立地状況

群馬県: 438件
 栃木県: 341件
 茨城県: 537件

北関東自動車道

茨城港 常陸那珂港区

※出典: 経済産業省 工場立地動向調査
 数値は2011年から2015年に立地(新規・増設)した件数

臨海部企業の新規立地事例

【大手建機メーカー】A社(世界2位) B社(世界3位)

背景: 海外の鉱山開発や新興国での建設ニーズ増加等により生産台数が増加

- ・A社: 20 → 30万台/年(2003年→2013年)
- ・B社: 15 → 21万台/年(2010年→2014年)

鉱山向けの大型重機増産などに対応する生産拠点を茨城県常陸那珂港区背後に整備。

設備投資等効果

- ・約1千億円以上の新規民間設備投資
- ・約2千人以上の新規雇用

横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路整備事業(横浜市)

「南本牧はま道路」の整備よって、ふ頭間の輸送時間の短縮、港湾から高速道路へのアクセス強化が図られ、物流の効率化や京浜港の国際競争力強化が期待されます。

南本牧はま道路
 Minamihonmokuha-doro Ave. 平成29年3月4日 開通

本牧ふ頭

南本牧ふ頭

◎整備効果: ふ頭間及び高速道路への走行時間が短縮

南本牧ふ頭ターミナル出入口
 首都高 本牧ふ頭入口本線合流部
 本牧ふ頭
 首都高 本牧ふ頭入口
 開通区間ルート
 ターミナル出入口
 南本牧ふ頭

(分)

状態	走行時間
開通前	約13分半
開通後1年	約6分

約60%短縮

防災・減災対策 - 戦略的インフラマネジメント -

我が国では、高度成長期以降に整備したインフラが今後急速に老朽化することが見込まれることから、真に必要な社会資本整備とのバランスをとりながら、維持管理・更新(関係する点検・診断、評価、計画・設計及び修繕)を行うことが課題となっております。

【建設後50年以上が経過する施設の割合】
(関東地方整備局管内)

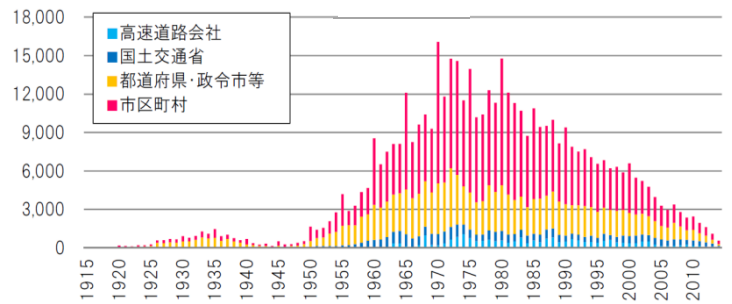
	平成28年度調査	10年後	20年後
道路橋 ※1 (橋長2m以上)	約25%	約46%	約65%
トンネル ※1	約52%	約63%	約71%
河川管理施設※2 (水門等)	約29%	約45%	約68%
港湾岸壁 ※3 (水深4.5m以深)	約14%	約42%	約60%

※1道路関係はH29.3末時点

※2河川管理施設はH29.3時点

※3港湾施設はH30.2時点

【建設年度別道路橋梁数】(全国)



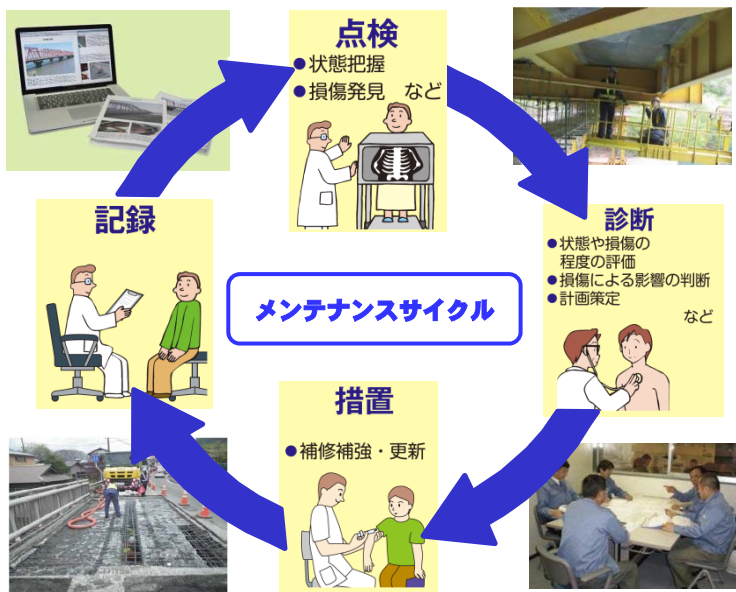
※この他に建設年度不明橋梁約23万橋

(出典)道路局調べ(H26.12時点)

道路関連の取り組み例

橋梁、トンネル等については、国が定める統一的な基準によって、5年に1度、近接目視による全数点検を実施しています。

点検→診断→措置→記録→次の点検(メンテナンスサイクル)を回していくことが重要です。



老朽化対策には、住民の方の理解及び協働が必要です。関東地方整備局では、現地学習会、親子橋梁点検学習会の開催等を実施しています。



学生を対象とした現地学習会



老朽化対策に関するパネル展



親子橋梁点検学習会



関東維持管理技術センター 急速に進む構造物の老朽化に対応するため技術開発を効率的に推進

既存のインフラを安心して利用し続けることができるようにするためには、適切な点検及び修繕が不可欠です。

関東維持管理技術センターでは、インフラの戦略的な維持管理・更新を実現するため、現場で必要とされる技術開発等を効率的に推進します。

主な業務

1. 構造物の点検・診断、補修・補強等の維持管理技術の検討・開発
2. 構造物の合理的な維持管理手法の検討
3. 点検結果や施設データ等維持管理に関するデータの一元的な管理・システム化
4. 維持管理に関わる地方公共団体への支援

地方公共団体への技術的支援

地方公共団体からの依頼を受け、損傷が発見された当該地方公共団体の管理構造物について技術的支援(例:合同現地調査等)を実施しています。



地方公共団体との合同現地調査

河川関連の取り組み例

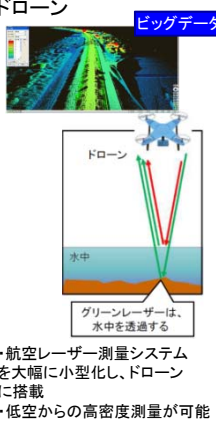
河川においては、河川管理施設の老朽化が懸念されている中、自然公物の特質に即した安全を持続的に確保するための管理に取り組んでいます。

■技術開発の推進

ICT技術を活用した河川管理業務の実用化と堤防の効率的な点検・診断技術の検討・活用を推進します。

<革新的河川管理プロジェクト※>

●陸上・水中レーザードローン



●クラウド型・メンテナンスフリー水位計



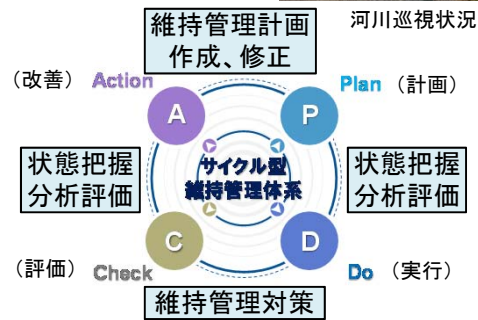
●全天候型ドローン



※オープンイノベーションを採用し、最新の科学技術を、スピード感をもって、河川管理への実装化を目指す取組。

■河川維持管理データベースの取組

堤防点検や河川巡視などから得られた情報及び補修履歴などを蓄積し、PDCAサイクル型維持管理に取り組みます。



地方公共団体への支援例

地方公共団体が抱える三つの課題に対して、国が各都県と連携して道路メンテナンス会議を設置し、支援しています。

1. 技術力の不足

- ・道路技術メンテナンス集団による技術支援
- ・地方公共団体向け研修の充実 等

2. 人材の不足

- ・メンテナンス業務の一括発注

3. 予算の不足

- ・防災・安全交付金や大規模修繕・更新補助により、橋梁など道路施設の老朽化対策を支援

■研修・講習会開催による支援

道路メンテナンス会議等を通じて、地方公共団体職員等を対象とした技術研修及び講習会を開催し、技術力の向上を図っています。

①地方公共団体職員への研修
(H29年度 5回実施
延べ110自治体、222人参加)

②道路橋の保全に関する
地区講習会 (H29年度
29回実施 612人参加)

※道路メンテナンス会議の要請に応じて開催

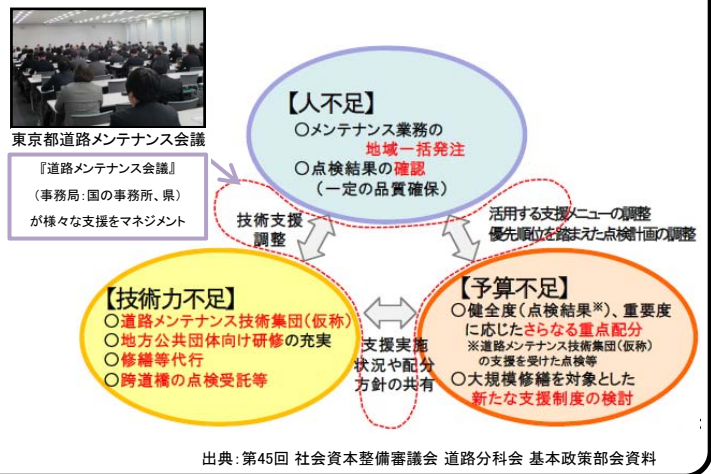


現地研修
日付:平成29年7月21日
場所:国道4号草加高架ランプ橋
参加者:地方公共団体の職員 等



栃木県道路メンテナンス会議講習会
日付:平成29年11月7日
場所:五行橋(栃木県さくら市)
参加者:地方公共団体の職員 等

メンテナンスサイクルを回す仕組みの概念



■道路メンテナンス技術集団の派遣

地方公共団体への支援策の一つとして、点検等の際して緊急かつ高度な技術力を要する可能性が高い施設について直轄診断※を実施しています。



【※直轄診断】



↑ 上部工の損傷状況調査

← 損傷状況調査(全景)

地方公共団体の技術力等に鑑みて支援が必要なものに限り、国が地方整備局、国土技術政策総合研究所、国立研究開発法人土木研究所の職員で構成する「道路メンテナンス技術集団」を派遣し、技術的な助言を行うもの。

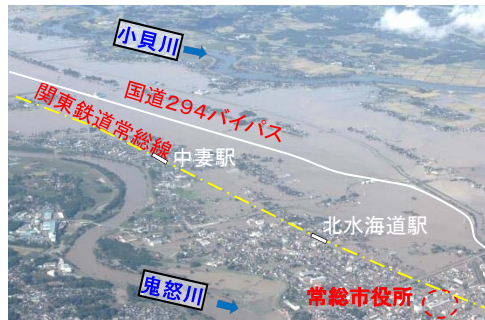
平成27年度 関東・東北豪雨

発災当時の状況

台風18号などの影響でもたらされた豪雨は、鬼怒川流域で観測史上最多雨量を記録し、茨城県常総市において鬼怒川堤防の決壊等を引き起こしました。(流域平均3日雨量は501mmを記録し、過去最多雨量を記録)



平成27年9月10日12時50分
鬼怒川決壊



決壊等により約40km²が浸水し、ヘリや地上部隊により救助された孤立者は約4,300名、住家被害は8,000戸を越えました。

被災内容 (鬼怒川全体)	決壊	溢水	漏水	堤防・ 河岸洗掘	法崩れ・ すべり	その他	計
箇所数	1	7	23	31	7	28	97

記録的な大雨により、流下能力を上回る洪水となり、常総市上三坂地先で堤防が決壊、7箇所で溢水、その他、各所で多数の被災が発生しました。

水防災意識社会再構築

関東・東北豪雨を踏まえ、新たに「水防災意識社会再構築ビジョン」として、全ての直轄河川とその沿江市町村(109水系、730市町村)において、平成32年度目途に水防災意識社会を再構築する取組を行います。

<ソフト対策> ・住民が自らリスクを察知し主体的に避難できるよう、より実効性のある「住民目線のソフト対策」へ転換し、平成28年出水期までを目途に重点的に実施します。

<ハード対策> ・「洪水氾濫を未然に防ぐ対策」に加え、氾濫が発生した場合にも被害を軽減する「危機管理型ハード対策」を導入し、平成32年度を目途に実施します。

主な対策

各地域において、河川管理者・都道府県・市町村等からなる協議会等を新たに設置して減災のための目標を共有し、ハード・ソフト対策を一体的・計画的に推進します。

<危機管理型ハード対策>

○ 越水等が発生した場合でも決壊までの時間を少しでも引き延ばすよう堤防構造を工夫する対策の推進

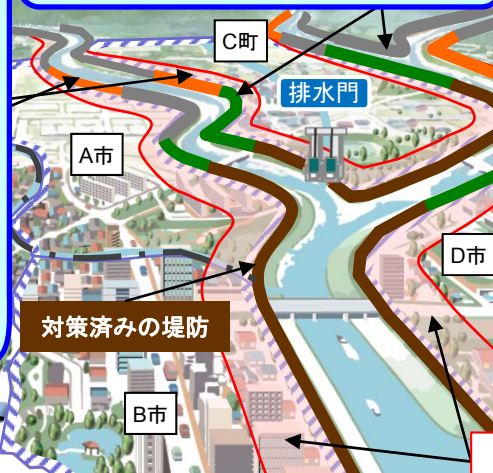
<被害軽減を図るための堤防構造の工夫(対策例)>

天端のアスファルト等が、越水による侵食から堤体を保護(鳴瀬川水系吉田川、平成27年9月関東・東北豪雨)



<洪水氾濫を未然に防ぐ対策>

○ 優先的に整備が必要な区間において、堤防のかさ上げや浸透対策などを実施



<住民目線のソフト対策>

○ 住民等の行動につながるリスク情報の周知

- ・立ち退き避難が必要な家屋倒壊等氾濫想定区域等の公表
- ・住民のとりべき行動を分かりやすく示したハザードマップへの改良
- ・不動産関連事業者への説明会の開催

○ 事前の行動計画作成、訓練の促進

- ・タイムラインの策定

○ 避難行動のきっかけとなる情報をリアルタイムで提供

- ・水位計やライブカメラの設置
- ・スマホ等によるプッシュ型の洪水予報等の提供

家屋倒壊等氾濫想定区域※

※ 家屋の倒壊・流失をもたらすような堤防決壊に伴う激しい氾濫流や河岸侵食が発生することが想定される区域

○タイムラインの策定

常総市のモデル地区におけるマイ・タイムライン検討会を、関東全体への取り組みへ広げていきます。

モデル地区の住民、常総市、警察署、消防署、茨城県、気象庁、国土交通省下館河川事務所に加え、各分野の学識者で構成される『マイ・タイムライン検討会』を設置し、住民一人ひとりがそれぞれの環境に合ったタイムラインを自ら検討する取り組みを実施。

検討会の進め方

ステップ1 自分たちの住んでいる地区の洪水リスクを知る

- 過去の洪水を知る
- 地形の特徴を知る
- 水害リスクを知る

ステップ2 洪水時に得られる情報を知り、タイムラインの考え方を知る

- 洪水時に得られる情報とその読み解き方を知る
- タイムラインの考え方を知る
- 洪水時の自らの行動を想定

ステップ3 マイ・タイムラインの作成

一人ひとりのタイムラインを作成

住民一人ひとりが自分自身の行動を記入

モデル地区

今年度は、若宮戸地区、横新田地区をモデル地区として、検討会を進めます。

若宮戸地区 マイ・タイムライン検討会
横新田地区 マイ・タイムライン検討会

学識者

- 筑波大学システム情報系社会工学科 川島安一 教授
- 茨城大学文学部人文コミュニケーション学科 地球変動適応科学研究機関 伊藤哲司 教授・機関長
- 筑波大学システム情報系構造エネルギー工学科 白川直樹 准教授

マイ・タイムラインの検討の過程で…

- リスクを認識できる
 - 自分の家が浸水してしまう
 - 避難所まで遠い など
- コミュニケーションの輪が広がる
 - 意見交換することで知り合いになれる
 - ご近所とのつながりが強く、ふとくなる

いつ、どうやって逃げるかがわかる

- なにを持っていく？
- いつ逃げる？ 誰と逃げる？
- 危険な場所をよけて逃げるには？

私のお家は、非常室を置いたらよ

うんうん

準備は大切だよ

そうだね

あなたも水位が

あがってきた

避難所はここだね！

お薬も用意しなさい！

○緊急速報メールを活用した洪水情報の配信

平成28年9月から、鬼怒川の沿川自治体（茨城県常総市）において緊急速報メールを活用した洪水情報の配信を開始しました。

平成30年5月1日から、管内の国が管理する洪水予報河川8水系37河川全てを対象に、自治体や携帯事業者との調整等が整った173市町村に配信しています。



洪水情報のプッシュ型配信※イメージ

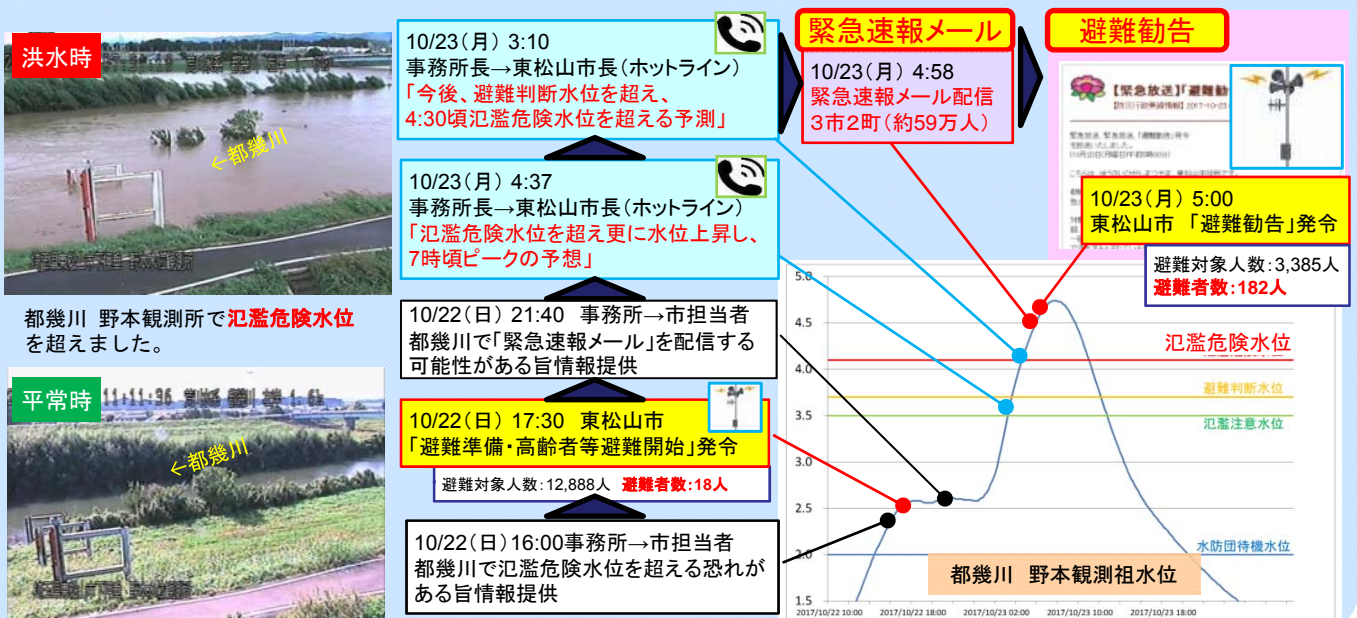
※「プッシュ型配信」とは、受信者側が要求しなくても発信者側から情報が配信される仕組み



実際に配信された緊急速報メール

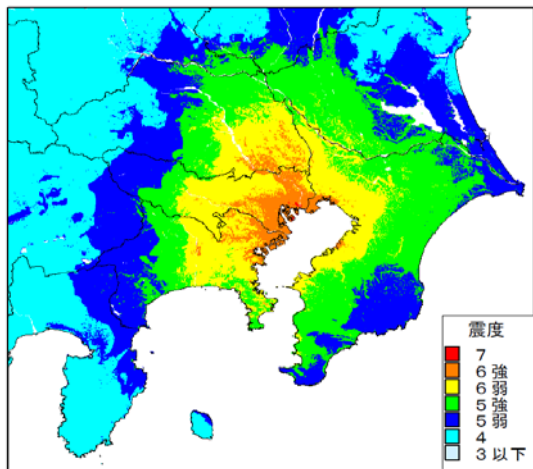
○取り組み事例(緊急速報メール、ホットライン)

平成29年10月23日、台風第21号の降雨により、荒川水系都幾川で氾濫危険水位を超えたため、**緊急速報メールを活用した洪水情報の配信等を実施**しました。



首都直下地震への対応

首都直下地震が、今後30年間に発生する確率は70%とも想定され、関東地方整備局では、首都直下地震に備えた各種対策を実施していきます。また、首都直下地震が発生した場合、緊急輸送路の確保や緊急物資輸送拠点等を活用した支援ルートを確認していきます。



都心南部直下地震(プレート内)想定震度分布図

【首都直下地震被害想定】

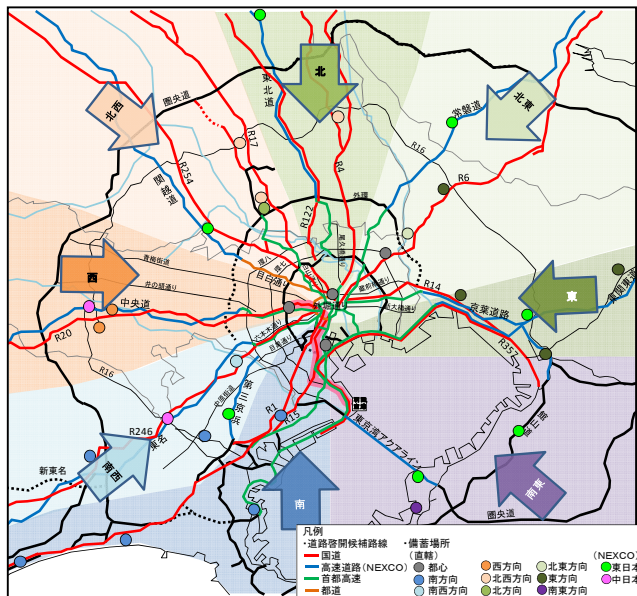
- 全壊・焼失家屋：最大 約610,000棟
- 死者：最大 約23,000人
- 揺れによる建物被害に伴う要救助者：最大 約72,000人
- 経済的被害：約95兆円

【出典：首都直下地震の被害想定と対策について(最終報告)(平成25年12月)
〔内閣府 中央防災会議 首都直下地震対策検討ワーキンググループ〕】

四路啓開：道路・水路・航路・空路の総合啓開

救助・救援や緊急物資輸送のルート確保のために、深刻な道路交通麻痺に対応する道路啓開の八方向作戦に加え、水路(河川、運河)及び航路も加えた総合啓開を行い、空路も含めた四路の連続性を確保します。

- 道路啓開の八方向作戦
- 四路の結節機能の強化
- 緊急用河川敷道路、緊急用船着場等の活用
- 緊急物資輸送船の海上航路ルートの確保及び優先管制・誘導・復旧資機材輸送のための橋梁・岸壁等の耐震化(橋梁は、陸路・水路双方の命綱)

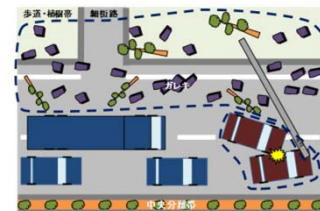


【道路啓開(八方向作戦)】

- 首都直下地震発生の際、都心に向けた八方向(八方位)毎に優先啓開ルートを設定し、一斉に道路啓開を進行します(八方向作戦)。
- 高速道路、国道、都道の被災箇所・規模が比較的小さい路線・区間を交互に組み合わせて優先啓開ルートを設定しています。
現地状況に応じて柔軟に対応しつつ、上下線各1車線の道路啓開を実施します。
- 人命救助の72時間の壁を意識し、発災後48時間以内に各方向最低1ルートは道路啓開を完了することを目標とします。



航路や空港等を活用した総合啓開



発災直後の道路状況イメージ



啓開実施後の道路状況イメージ

首都直下地震に向けた訓練

首都直下地震を想定し、道路・航路啓開や大規模浸水地域の排水、緊急支援物資輸送などについて防災関係機関(参加機関:30機関4団体)と連携した実動訓練を実施(平成29年11月)しました。



放置車両の移動等の
道路啓開訓練



大規模な浸水被害に対応
する排水訓練



障害物の発生した水域の
航路啓開訓練



緊急用河川敷道路等を利用した
緊急支援物資輸送訓練

関東防災連絡会

首都直下地震をはじめとする広域かつ大規模な災害が発生した際に、防災関係機関による災害対応を効果的に推進することを目的として、平成23年10月に国の管区機関、交通・ライフライン事業者(団体)等の54機関で構成する関東防災連絡会を設立し意見交換等を行っています。

活動内容

- ①各機関が保有する情報の提供及び各機関が実施している防災対策に関する意見交換
- ②災害の未然防止、被害拡大防止及び復旧に向けた連携方策
- ③各機関で実施している訓練への相互参加



関東防災連絡会開催状況

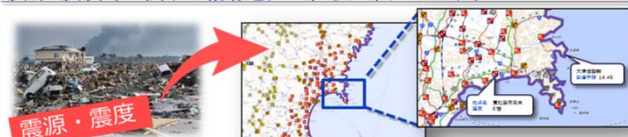
統合災害情報システム(DiMAPS)

ディマップス

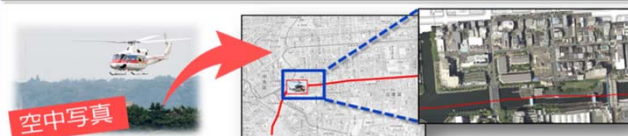
DiMAPSは、災害情報を迅速に、分かりやすく把握する事が可能な災害情報システムで、平成27年度から国土交通省において、運用しています。

震度情報や被災地の空中写真、被害情報などをほぼリアルタイムで地図上に表示します。

震源・震度等に関する情報を発生直後に表示します。



防災が撮影した高画質な画像をリアルタイムで表示します。



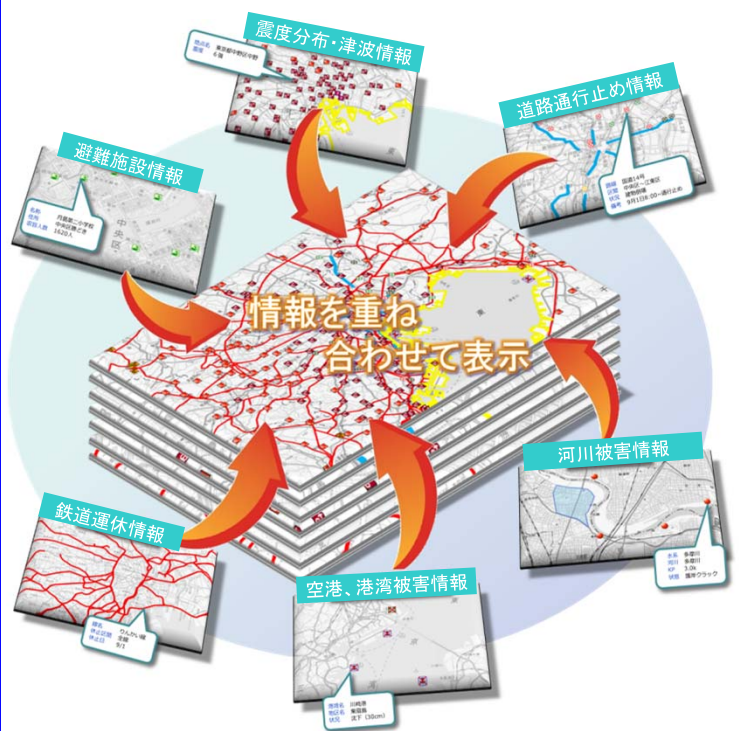
インフラや交通関連の被害情報を垣根を越えてスピーディに表示します。



TEC-FORCEの活動状況を現場からダイレクトに表示します。



災害発生時に提供される膨大な情報を集約し、地図上に統合表示します。



TEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)とは

TEC-FORCE(テック・フォース:緊急災害対策派遣隊)は、大規模自然災害が発生し、又は発生するおそれがある場合において、地方公共団体等からの要請に基づき迅速に出動し、被災状況の迅速な把握、被害の発生・拡大の防止、被災地の早期復旧その他災害応急対策に対する技術的な支援を行うものです。関東地方整備局のTEC-FORCEは、1,503名(H30.4.1現在)の隊員で構成されています。

※TEC-FORCE : Technical Emergency Control -FORCE

具体的な任務

被災地方公共団体等が行う災害応急対策に対する技術的な支援

①被災状況の迅速な把握

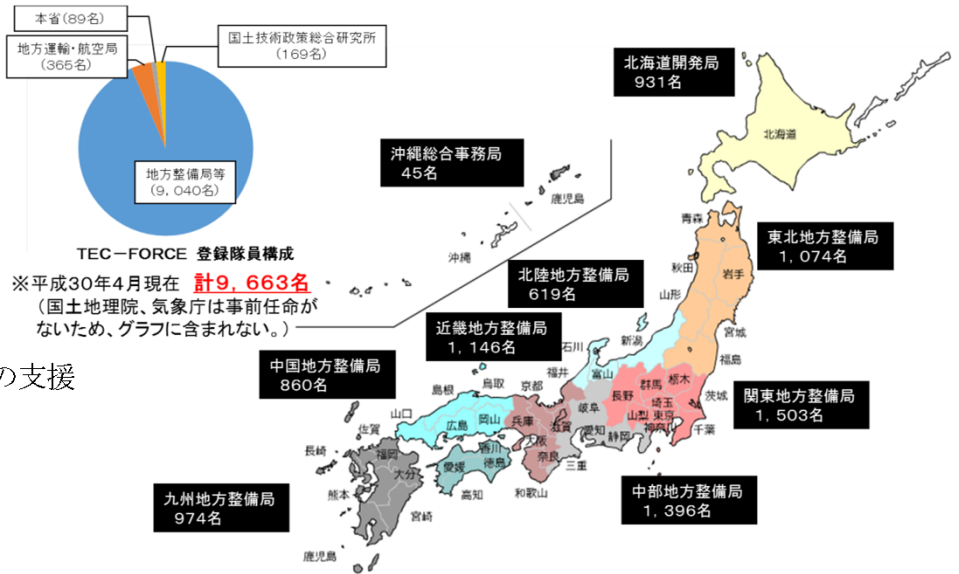
- ・河川、道路、港湾、空港等に関する被害状況の把握

②被害の発生及び拡大防止

- ・土砂災害等を防止する応急対策の支援
- ・建築物応急危険度判定

③被災地の早期復旧

- ・早期復旧のための技術的助言
- ・緊急物資輸送調整の支援



リエゾン(情報連絡員)とは

リエゾン(情報連絡員)は、災害発生時や発生の恐れがある場合に、地方公共団体等に出向き、災害情報の収集や支援要請等の窓口として支援を行います。

関東地方整備局では、管内の全387市区町村とリエゾン派遣の協定を締結しています。

首都直下地震発生時(東京23区内で震度6弱以上の震度観測した場合)には、首都圏1都3県5政令市へリエゾンを自動派遣します。

被災した自治体への応援・支援メニュー

- 1 自治体からの支援ニーズを把握
- 2 被災状況を迅速に把握
- 3 応急復旧に向けた支援



長野県北部を震源とした地震
(長野県白馬村)



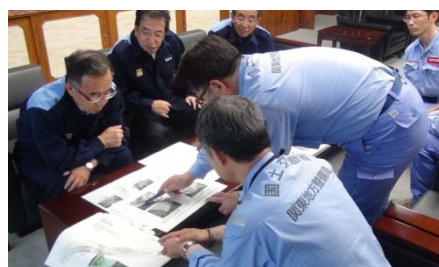
熊本地震(熊本県益城町)



九州北部豪雨(福岡県東峰村)



関東・東北豪雨(栃木県日光市)



台風第10号(岩手県久慈市)



草津白根山噴火対応(群馬県草津町)

TEC-FORCE活動

平成27年9月 関東・東北豪雨

管内各地では台風17号及び18号による大雨等に伴い甚大な被害が発生したことから、全国の地方整備局からTEC-FORCEを派遣し自治体への支援を積極的に実施しました。



全国から集結した
災害対策用機械



24時間体制による
緊急排水活動



清掃船による
漂流物回収

平成28年4月 「熊本地震」 応援派遣

熊本地方では震度7を2回観測し甚大な被害が発生したことから、関東地方整備局からTEC-FORCEを派遣し自治体管理施設等の被災状況調査などを実施しました。なお「熊本地震」では、全国全ての地方整備局等からTEC-FORCEが派遣され、様々な自治体支援を実施しました。



飲料水等の給水支援



建物所有者への判定結果の説明



捜索活動への技術的支援

平成29年7月 「九州北部豪雨」 応援派遣

梅雨前線や台風第3号の影響により、九州北部地方を中心に局地的に猛烈な雨が降り、九州北部地域で甚大な被害が発生したため、関東地整からTEC-FORCEを派遣し自治体管理施設等の被災状況調査や被災施設の応急復旧を実施しました。



応急復旧のための現地調査



道路被害状況の調査



粉じん防止のための散水作業

建設現場の現状

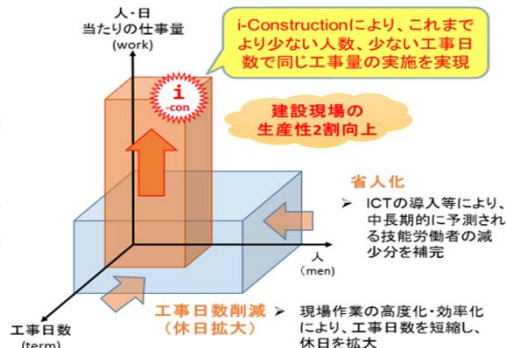
- 労働力過剰を背景とした生産性の低迷
- 生産性向上が遅れている土工等の建設現場
- 依然として多い建設現場の労働災害
- 予想される高齢化による労働力不足

i-Constructionの目指すもの

- 一人一人の生産性を向上させ、企業の経営環境を改善
- 建設現場に携わる人の賃金水準の向上を図るなど、魅力ある建設現場へ
- 建設現場での死亡事故ゼロに
- 「きつい、危険、汚い」から「給与、休暇、希望」を目指して

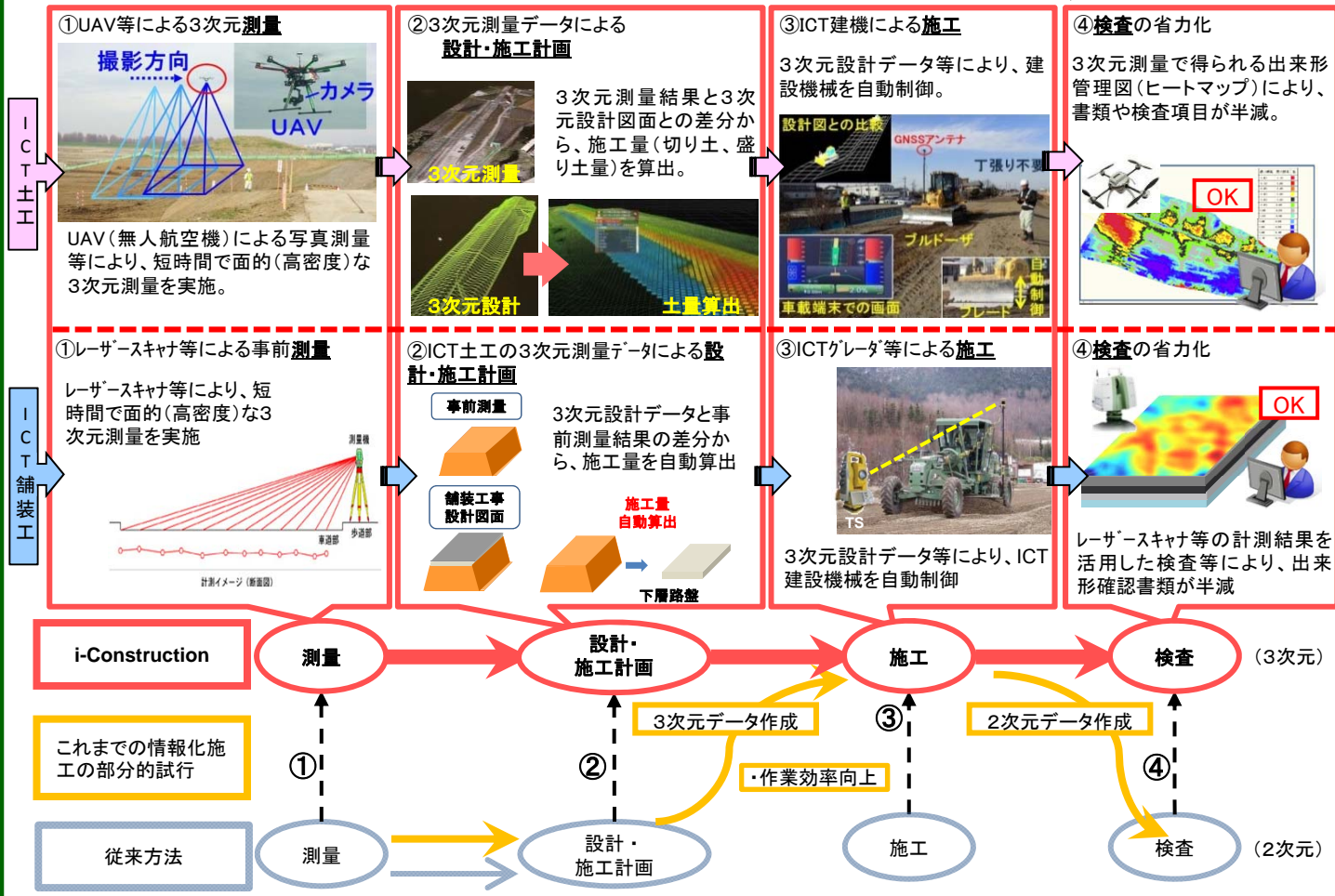
i-Constructionの目標

- 日本経済再生本部の下に設置された未来投資会議の第1弾
- 「2025年までに建設現場の生産性20%向上を目指す」と総理が指示
- 3年以内に、橋やトンネル、ダムなどの公共工事の現場で、測量にドローン等を投入し、施工、検査に至る建設プロセス全体を3次元データでつなぐ、新たな建設手法を導入することを宣言
第1回未来投資会議(H28.9.12)より



施策1. ICT施工 (ICT土工・ICT舗装工)

平成29年度は土工95工事・舗装工6工事で実施



施策2. 施工時期の平準化

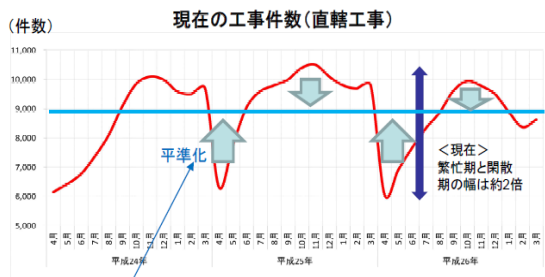
平準化による効果

<労働者の処遇改善>

- ・ 繁忙期が平準化されるため、年間を通じて収入が安定し、休暇が取得しやすくなります。

<企業の経営環境改善>

- ・ ピークに合わせた機械保有が不要になり、維持コストが軽減されます。



【関東地整平準化の目標】(平成29年3月決定)

平成30年度までに、平準化率 ≥ 0.9 以上を達成します。

※4~6月期(閑散期)の平均稼働工事件数(金額)を年度平均で除したもの。

施策3. 全体最適の導入(コンクリート工の規格の標準化等)

平成29年度に実施

コンクリート工において構造物の設計、発注、材料の調達、加工、組立等の一連の生産工程と維持管理を含めた全体工程の最適化を目指し、生産性の向上を図ります。

1) 規格の標準化の取組

① 施工の効率化を図る技術・工法の導入

「機械式鉄筋定着工法」、「機械式鉄筋継手工法」のガイドラインを策定

⇒ 機械式鉄筋定着工法の採用により、鉄筋工数・工期が従来比で1割程度削減

② コンクリート打設の効率化

コンクリート打設の効率化を図るため、個々の構造物に適したコンクリートを利用出来るよう、発注者の規定の見直し(スランプ値を8cm→12cmに見直し)

⇒ 時間当たりのコンクリート打設量が約2割向上、作業員数で約2割の省人化

2) 全体最適の導入

現場打ちコンクリートとプレキャストの比較採用にあたっては、予備設計段階等で現場条件に応じ直接工事費(本体費)以外の要素(仮設費等)についても勘案する項目として比較検討し、コンクリート工全体の生産性向上を図ります。

機械式定着工法

従来施工

鉄筋をつなぐための**作業が必要**

主筋

鉄筋を重ねる部分について**重ね長さ分の鉄筋が必要**

➡

機械式定着工法

作業が**不要**

両端フックと比べて、施工が容易

重ね長さ分の鉄筋が**不要**

施工例

『関東ICT2520』サイト開設

ICT活用工事の普及促進を目指し、『関東ICT2520』サイトを開設。

ICT技術を活用した工事の効果・好事例(コスト縮減、工期短縮、現場での様々な工夫内容等)の情報共有を行っています。

好事例

『関東ICT2520』とは、「2025年までに建設現場の生産性20%向上を目指す」ことから、この名称になりました。

21機関の発注者が連携 関東i-Construction推進協議会 ~ICT活用工事発注予定の公表を開始~

国、地方公共団体及び特殊法人等の21発注機関が、i-Constructionの取組等について情報交換を行うため平成28年度に協議会を設置しました。平成29年度は7月7日に開催し、ICT活用工事発注予定について4半期毎に関東地方整備局HPで公表していき事を決定しました。

公表内容 (H30.1)

地元建設企業の声を把握 都県i-Construction推進連絡会 ~埼玉県で土曜日一斉休工を実施~

都県建設業協会、都県・政令市、地方整備局事務所等が、地元建設企業の意見を把握することを目的として、都県全てに連絡会を設置(H29.3)しました。平成29年度は各都県で適宜会議を実施し、9月5日に開催された埼玉県の連絡会では、i-Conの取組の他、土曜日一斉休工についても議題となりました。

土曜日一斉休工

ICTを現場で体験 ICT活用工事体験講座

各地域の建設業協会の主催により、関東地整の工事現場と連携し都県毎に実施しています。

参加者の声: ICT施工で工事現場の様子が変わっていくという思いを強く持ちました。



i-Construction大賞

国土交通省では、建設現場の生産性向上に係る優れた取組を表彰するため、平成29年度に「i-Construction大賞」を創設し、関東地整からは下記の工事が選ばれました。

【優秀賞】
金杉建設 株式会社
H27荒川西区川越線下流下築堤工事 (荒川上流河川事務所)



新たなICT 施工の取組

浚渫工事の効率化を目的として、平成30年度から「ICT浚渫工(河川)」がスタートします。

ICT 浚渫工

① 音響測深による起工測量

船舶等に搭載した音響測深機器(ナローマルチビーム等)により、短時間で面的(高密度)な3次元測量を実施。

② ICT浚渫工の3次元測量データによる設計・施工計画

起工測量による3次元測量データ(現況地形)を活用し、設計図面との差分から、施工量を自動算出。

③ ICT建設機械による施工

3次元設計データ等により、ICT建設機械を自動制御し、建設現場のIoTを実施。

④ 検査の省力化 ICT建設機械の施工履歴データを活用した検査等により、出来形の書類が半減、品質管理に必要な物理検査の項目が激減。

OK

建設現場の生産性向上-“地域インフラ”サポートプラン-

“地域インフラ”とも言える建設業には、激甚化する災害に対する防災・減災対策や老朽化するインフラの戦略的な維持管理・更新、強い経済を実現するためのストック効果を重視した21世紀型のインフラ整備など、安全と成長を支える重要な役割が期待されています。

しかしながら、現在、建設現場で働いている技能労働者約340万人のうち、約1/3にあたる約110万人が今後10年間で高齢化等により離職する可能性が高いと想定されており、10年後には、現在と同水準の生産性では建設現場は成り立たないおそれがあります。

建設業が取り組む担い手確保や生産性向上を推進し、働き方改革を支援するため、地域の安全と成長を下支えする「“地域インフラ”サポートプラン関東2017」を平成29年10月に公表しました。

3つの柱



I. 担い手の確保・育成

- ・ 休める職場
- ・ 安全な職場

II. 生産性の向上(i-Construction)

- ・ ICT施工技術の推進
- ・ 施工時期等の平準化
- ・ 書類のスリム化

働き方改革（国交省の主な取組）

- (1) 適正な工期設定・施工時期の平準化
- (2) 社会保険の法定福利費や安全衛生経費の確保
- (3) 生産性向上、(4) 下請契約における取組
- (5) 適正な工期設定等に向けた発注者支援の活用

III. 建設現場の魅力発信

具体の取組16

「“地域インフラ”サポートプラン関東2017」では、建設業が取り組む担い手確保や生産性向上を推進し、働き方改革を支援するため、3つの重点項目、16の取組を進めています。

担い手の確保・育成

- 1 『週休2日チャレンジサイト』を開設【新規】
- 2 『セーフティサポートニュース』の配信(安全支援ニュースの配信)【新規】
- 3 未来の建設業を支える入札・契約方式の実施【継続】
- 4 担い手確保を目指す「現場見学会」の開催支援【継続】
- 5 技術者の誇りを示す銘板設置拡充【新規】

生産性の向上

- 6 ICT施工技術の推進【新規・拡大】
- 7 『発注者ナビ』の配信【新規】
- 8 『工事関係書類スリム化ガイド』の発行【新規】
- 9 『工事一時中止の手引き』の発行【新規】
- 10 平準化を目指した計画的発注【継続】
- 11 「発注見通し」統合を1都8県で展開【拡大】
- 12 入札・契約手続きの事務負担軽減【継続】
- 13 工事に直結する設計業務の品質を確保【継続】

建設現場の魅力発信

- 14 『“地域インフラ”サポートプラン関東』フェイスブックページを開設【新規】
- 15 建設技術展示館リニューアル【新規】
- 16 『技術者スピリッツ』の対象技術者を拡大【拡大】

ピックアップ サポートプラン



4 現場見学会の支援
建設業のイメージアップや新たな担い手の確保のための現場見学会の開催支援



6 ICT施工技術の推進
ICT施工におけるUAV測量技術に関する知識の向上・普及促進を目的とした技術講習会を開催



16 技術者スピリッツ 配信中
工事現場等で働く技術者・技能者や、測量・設計等に従事する技術者に光をあて、建設業の魅力や仕事のやりがいを紹介

今後に向けて

担い手の確保・育成と生産性の向上を大きな柱とした「“地域インフラ”サポートプラン関東2017」は、10年先を見据えた取組です。地域の安全と成長を維持するため、今後、プランの浸透状況や効果を確認しつつ、内容を随時更新していきます。

関東地方整備局では、建設産業に携わる担い手の中長期的な育成・確保に取り組んでいます。

担い手の確保の取組

労働人口の減少を見据えた担い手確保の取組

●若者・女性の活躍推進／建設産業のイメージアップ

- 『夢協』（関東圏専門工事業担い手確保・育成推進協議会）※の取組支援（H27.8～）

※入職促進を図るために専門工事業団体等によって設立された組織

- 「建設産業戦略的広報推進協議会」※の取組支援

※建設業界・行政等が一体となって情報発信を進めるために設置



夢協 若者講習会 (H28.6.10)
- 首都圏外郭放水路 現場見学会 -

●社会保険等（雇用、健康、年金保険）の加入推進

- 関東地方社会保険未加入対策推進協議会の設置（H24.7～）
→建設業関係団体等及び行政（地方整備局・労働局・都県等）により構成

→社会保険加入対策に係る取組の共有・周知

※ H30.2 関東地方建設業社会保険推進連絡協議会に改組

- 許可の更新等、経営事項審査及び立入検査時における加入状況の確認及び指導（H24.11～）
- 社会保険の加入に関する下請指導ガイドラインの活用推進（H24.11～）
- 法定福利費を内訳明示した見積書の活用推進（H25.9～）
- 国交省直轄工事における対策（H26.8より段階的に実施・強化）

※H29.4より、二次下請以下についても社会保険等加入業者に限定

- 地域に根ざした取組の推進

→埼玉県建設業社会保険加入推進地域会議の開催



夢協 若者講習会 (H29.5.19)
- 荒川知水資料館 AMOA視察 -



埼玉県建設業社会保険加入推進地域会議

92団体 107名が参加 [H29.11.20 (月)]

社会保険加入を進めるにあたって守るべき行動基準

元請企業	下請企業
<ol style="list-style-type: none"> 1. 工事を受注する際には施行に携わる作業員に係る法定福利費を適切に考慮し、ダンピング受注をしないこと 2. 下請企業を選定する際には、法令上求められる適切な保険に加入していることを確認すること 3. . . . (略) . . . 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 工事を受注する際には必要な法定福利費の額を適切に積算して法定福利費を内訳明示した見積書を提出し、ダンピング受注をしないこと 2. 労働者である社員と請負関係にある者を明確に区分し、雇用する社員については、法令に従って必要な保険に加入させること 3. . . . (略) . . .

行動基準の遵守宣言企業

132者

(H29.12.31時点)

●その他

- 建設工事における労働災害防止に関する説明会の開催
- 建設工事従事者の安全及び健康の確保の推進に関する法律の施行を踏まえた対応
→関東ブロック建設工事従事者安全健康確保推進会議の開催
- 建設キャリアアップシステムの周知

地方創生 萬(よろず) 相談窓口～コンパクト+ネットワーク～

生活に必要な各種機能を一定の地域にコンパクトに集約化することによりサービスの効率的な提供を可能とするとともに、利便性を向上させる必要があります。

各地域がネットワークでつながることによって、利便性を向上させ、圏域人口を拡大する必要があります。

イノベーションを生み出す多様かつ異質なヒト、モノ、カネ、情報の流動にはネットワークが不可欠です。

関東地方整備局では、地方創生に取り組む地方公共団体から相談いただける場として、「地方創生 萬(よろず) 相談窓口」を開設しています。



地域活性化支援 ～地域づくりの相談から実践へ～

関東地方整備局では、地域からの相談や問い合わせに対し、適切な助言や取り組み事例の紹介を行うことができる人材を「地域活性化応援隊」として組織しています。地域づくりに関してご相談は、お近くの事務(管理)所まで、お気軽にご連絡ください。

また、国土交通省関係の施策や取り組みについて、「出前講座」を活用した説明会も実施できますのでご利用下さい。



自治体で実施した社会資本整備総合交付金の出前講座

観光地域づくりへの支援 ～インフラツーリズム～

インフラ施設や土木工事への理解促進のため、施設管理者による現場見学会が行われてきましたが、近年は、民間旅行会社によるツアーも増えてきており、インフラそのものが地域固有の観光資源としても注目されています。

ハッ場ダムでは、2017年度から開始したツアー企画「やんぼツアー」により、年間で3万人に迫る見学者が訪れ、民間ツアーの受け入れも活発に行われています。

また、観光放流が好評の宮ヶ瀬ダムでは、2017年から開始したナイト放流の人気も相まって、同年の年間来場者は過去最高の10万人に到達しました。

全国のインフラツーリズムの催行状況は国土交通省HP内インフラツーリズムポータルサイトで確認できます。



宮ヶ瀬ダム観光放流「ナイト放流」



ハッ場ダム 下流展望台から見た工事現場



東京外かく環状道路(千葉県区間) 工事見学ツアー



ハッ場ダム コンシェルジュによる説明

関係省庁との連携 ～観光ビジョン推進戦略会議～

観光立国実現に向けた政府の観光ビジョンの取り組みを進め、政府一丸、官民一体の連携のために2017年度より観光ビジョン推進戦略会議が開催され、各機関の取り組みが確認されています。

<参加機関> 関東運輸局、関東地方整備局、東京航空局
 関東農政局、関東経済産業局、関東総合通信局
 関東地方環境事務所、都県、政令市、観光業団体



戦略会議実施状況

都市・住宅・建築行政

活力ある安全で快適なまちづくり・住まいづくりを支援しています。

下水道

下水道未普及地域の解消や雨水出水による被害軽減や老朽化が進んだ下水道施設の長寿命化対策、地震対策を支援します。



雨水ポンプ場
【H29年度供用開始】
(千葉県市川市)

街路

円滑な交通の確保と豊かな公共空間を備えた、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動の実現を目的として、都市基盤である道路の体系的な整備を支援します。



京急蒲田駅付近
連続立体交差事業
(東京都)

市街地再開発

衰退・空洞化の問題が深刻となっている中心市街地の再生・活性化及び防災上危険な密集市街地の解消など、土地の高度利用による都市機能の更新を支援します。



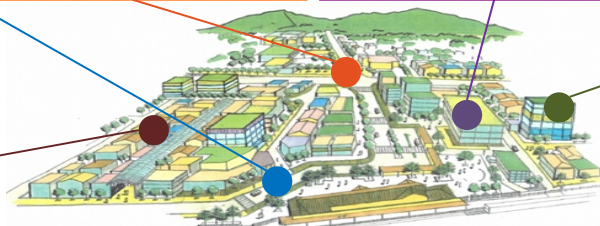
武蔵浦和駅第1街区
第一種市街地再開発事業
(さいたま市)

建築物の安全

防災拠点施設、多数の人が利用する建築物、倒壊した場合に緊急輸送路を閉塞する恐れのある建築物の耐震改修など建築物の安全対策を支援します。



総合運動公園事務所
(栃木県)



土地区画整理

道路、公園、河川等の公共施設と宅地の総合的・一体的整備により、優れた都市空間形成を支援します。



篠崎駅東部土地区画整理事業
(江戸川区)

住まいづくり

安全でかつ快適な生活を営むことができるよう住宅・住環境の整備を進め、良質な住まいづくりを支援します。



公営住宅整備事業
(茨城県)



街なみ環境整備事業
(上田市)

都市公園

ゆとりと潤いのある都市環境や、自然と共生した安全な都市の形成を図り、スポーツやレクリエーションなどの市民の活動の場となる都市公園等の整備を支援します。



ラグビーワールドカップ2019の会場となる
熊谷スポーツ文化公園
(埼玉県)

社会資本総合整備事業

社会資本総合整備事業については、地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、同計画の目標を実現するための個別事業に対し、地方公共団体の要望を踏まえ、社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金等が配分されています。

社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設されました。

◆平成30年度 社会資本総合整備事業の配分方針 (社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金)

ストック効果を高めるアクセス道路の整備、重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策事業、立地適正化計画に適合する事業など「社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金における配分の考え方」に記載する事業に特化して策定される整備計画等に対して重点配分が行われています。

官民連携(PPP)PFIの推進

官民連携事業の導入を一層促進すべきとの指摘を踏まえ、また地域活性化や地域経済の発展にも寄与する官民連携事業の案件形成を支援するため、関係省庁と連携し、官民連携事業の推進のための関東ブロックプラットフォーム(コアメンバー会議)を平成27年12月に立ち上げ、『地域プラットフォーム』の形成に向けて準備を進めているところです。

地域プラットフォームを活用したノウハウの共有・横展開の促進

地方ブロックごとに20万人以上の自治体、大学、民間事業者、地銀等で構成するコアメンバー会議を設置

※PPP(パブリック・プライベート・パートナーシップ)

行政と民間が協力しながら、市場メカニズムの中でより効率的で質の高いサービスを行うものです。

※PFI(プライベート・ファイナンス・イニシアティブ)

公共サービス(公共施設の建設、維持管理、運営等)に民間の資金、経営能力及び技術的能力を導入し、国や地方公共団体が直接実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスを提供する手法です。

水意識社会への展開

自然と共生し、地域経済にも貢献する生態系ネットワークの形成

多様な主体と連携しながら生態系ネットワークを形成する等、良好な自然環境の創出を図り、かつ観光振興や地域活性化等の生産性向上にも貢献する取組等を推進します。

■関東エコロジカル・ネットワーク

河川を基軸にし、コミュニティを指標とした、水と緑が豊かなエコロジカル・ネットワークの形成を図ります。これにより生物の生息・生育空間、自然とのふれあいや環境学習の場が確保され、あわせて地域の活性化も推進します。



将来目標図



掘削により創出した湿地にコウノトリが飛来

かわまちづくり等による魅力ある水辺空間の創出

住民、企業、行政が連携し、その地域の河川が有している歴史や文化あるいは優れた景観を活かし、観光振興や地域活性化等の生産性向上に貢献する「まちと水辺が融合した良好な空間形成(かわまちづくり)」等を推進します。

■かわまちづくり

那珂川・御前山・道の駅かつらを一体的に利用できる親水空間を整備、山紫水明の自然景観を活かした体験型の交流拠点として、観光振興や交流人口の増加につなげ地域を活性化します。

(茨城県城里町【那珂川】)



賑わいを創出するニーズに合わせて、水辺の整備を支援します。



渡良瀬遊水地は豊かな自然環境からラムサール条約湿地に登録されており、掘削とあわせた湿地の保全・再生を行っています。



自然体験や環境学習、農産物の「いきものブランド化」等による地域活性化の取組が行われている。

■ミズベリングプロジェクト



水辺が活用されるように、民間活力を積極的に引き出すプロモーション(ミズベリングプロジェクト)を展開しています。

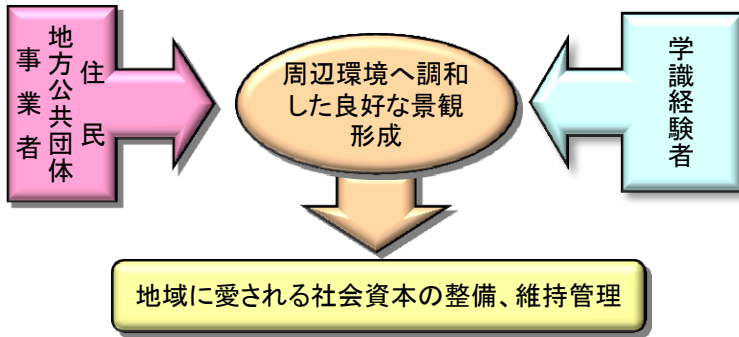
河川敷にオープンカフェを営業する社会実験



景観政策

地域に愛される社会資本の整備、維持管理を行うために、関係者と一体となり景観保全・形成に取り組んでいます。

関東地方整備局管内における景観形成の取り組みについて、専門的な立場から、助言をいただき、関東地方の良好な景観形成の取り組みに反映していくことを目的に、「景観アドバイザー会議」を設置しています。



美しく豊かな東京湾のために

東京湾及びその流域を対象とした「陸」から「海」までを含む広域の計画として、関東地方整備局が主体となって進むべき方針「東京湾水環境再生計画」を策定、美しく豊かな東京湾のため水環境再生・創造の施策を推進しています。

*「水環境」: 大気、廃棄物・リサイクル等と区別し、「水」に特化した環境を取り上げ、水質、底質、水生の動植物、水と人の関係等に係る環境の総称。

- 1) 水質改善プラン
 - 2) 生物生息環境改善プラン
 - 3) クリーンアッププラン
 - 4) 水環境連携・協働プラン
 - 5) 調査・モニタリングプラン
- 関東地方整備局はこれらのプランに基づいた各種の活動を実施しています。

生物生息環境改善プラン

護岸を緩傾斜化や浅場・干潟を擁する構造とすることで、生物生息場の拡大や親水性の高い港湾空間の形成が期待されることから、生物共生型港湾構造物(防波堤や護岸等の本来の機能を有しながら、干潟や藻場の生物生息場の機能を併せて持つ構造物)の実証実験を実施しています。

整備後のモニタリング時に確認された代表的な生物



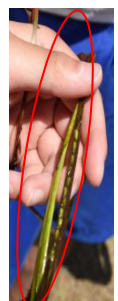
(千葉県木更津港内)

水環境連携・協働プラン

東京湾の港湾区域において、NPOや企業、漁業者といった多様な主体と連携・協働して「ブルーカーボン(海洋生物に取り込まれた炭素)」に関するアマモ場再生に取り組み、人々の海への理解や関心を高める活動を進めています(東京湾UMIプロジェクト)。



アマモの花枝採取

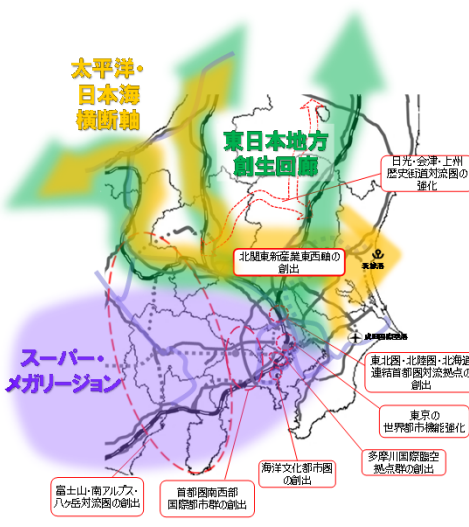


花枝内の種子

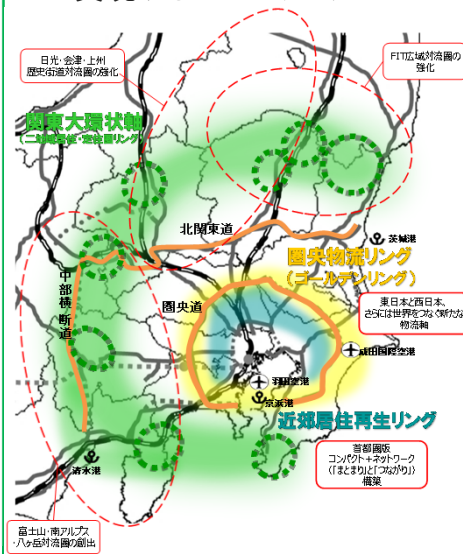
首都圏広域地方計画では、広域首都圏の安全・安心を確保しながら、東京の有する世界都市機能の強化を図るとともに、面的に広がる交通ネットワークなどインフラのストック効果を最大限に活用し、様々な方向にヒト・モノ・情報が活発に行き交う「対流型首都圏」の構築を目指すこととしています。

具体的には、平成49年のリニア中央新幹線の全線開通を契機に形成される巨大な都市圏(スーパー・メガリージョン)の効果を国際競争力に結びつけ、アジアNo.1(将来的には世界No.1)のビジネスエリアを構築するとともに、その効果が東日本に満遍なく行き渡るための東日本地方創生回廊の形成を推進します。また、高速道路網、太平洋・日本海の両面活用可能な特性を活かして、北関東を中心に高度な国際競争力を有する産業集積ベルトを構築します。さらに、圏央道や北関東道・中部横断道の整備効果やサテライトオフィス・在宅勤務・新幹線通勤等を前提に、団地再生・二地域居住などを進め、新たな働き方・暮らし方(ワークライフバランス)を推進します。あわせて、急速な技術革新が進むIoT・ICT等の分野で、首都圏全体を先鋭的な実験フィールドとして活用し、その成果を取り入れた地域づくりを進めます。

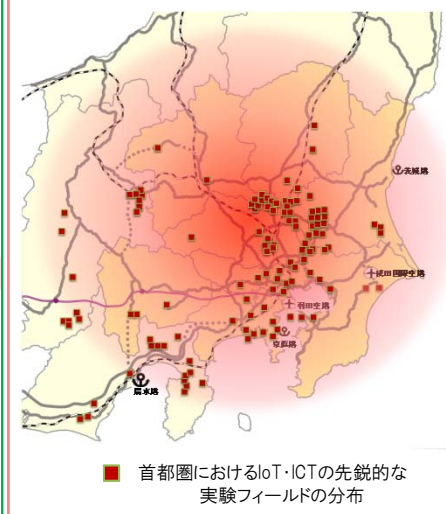
投資先としての魅力を増大し、経済活力を再構築する3つの軸



新たな働き方・暮らし方を実現する3つのリング



IoT・ICT等活用地域づくり(スマート関東)



関東ブロックにおける社会資本整備重点計画

平成27年9月18日に閣議決定された社会資本整備重点計画では、各地方の特性に応じて重点的、効率的、効果的に整備するための計画として、国が「地方ブロックにおける社会資本整備重点計画」を策定する。とされています。

これを踏まえ、関東ブロックにおいても、国の地方出先機関や都県・政令市と連携して、首都圏広域地方計画との調和を図りつつ、ストック効果の最大化に向けた取組など社会資本整備の重点事項等を示した計画が、平成28年3月29日国土交通大臣決定されました。

対象となる事業は、道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地及び海岸並びにこれら事業と一体となってその効果を増大させるため実施される事務又は事業です。

計画の対象期間は、平成27年度～平成32年度の概ね5年間となっております。

本計画は、ブロックにおける将来像の実現に向けて、ブロック毎の指標と具体的な事業等をプロジェクトとしてまとめ、次の3点に特徴があります。

- プロジェクトにおける主要取組について時間軸を明確化
- プロジェクトを進めることで期待されるストック効果を見える化
- 主要取組について、「既存施設の有効活用とソフト施策の推進」「選択と集中の徹底」「既存施設の集約・再編」に分類

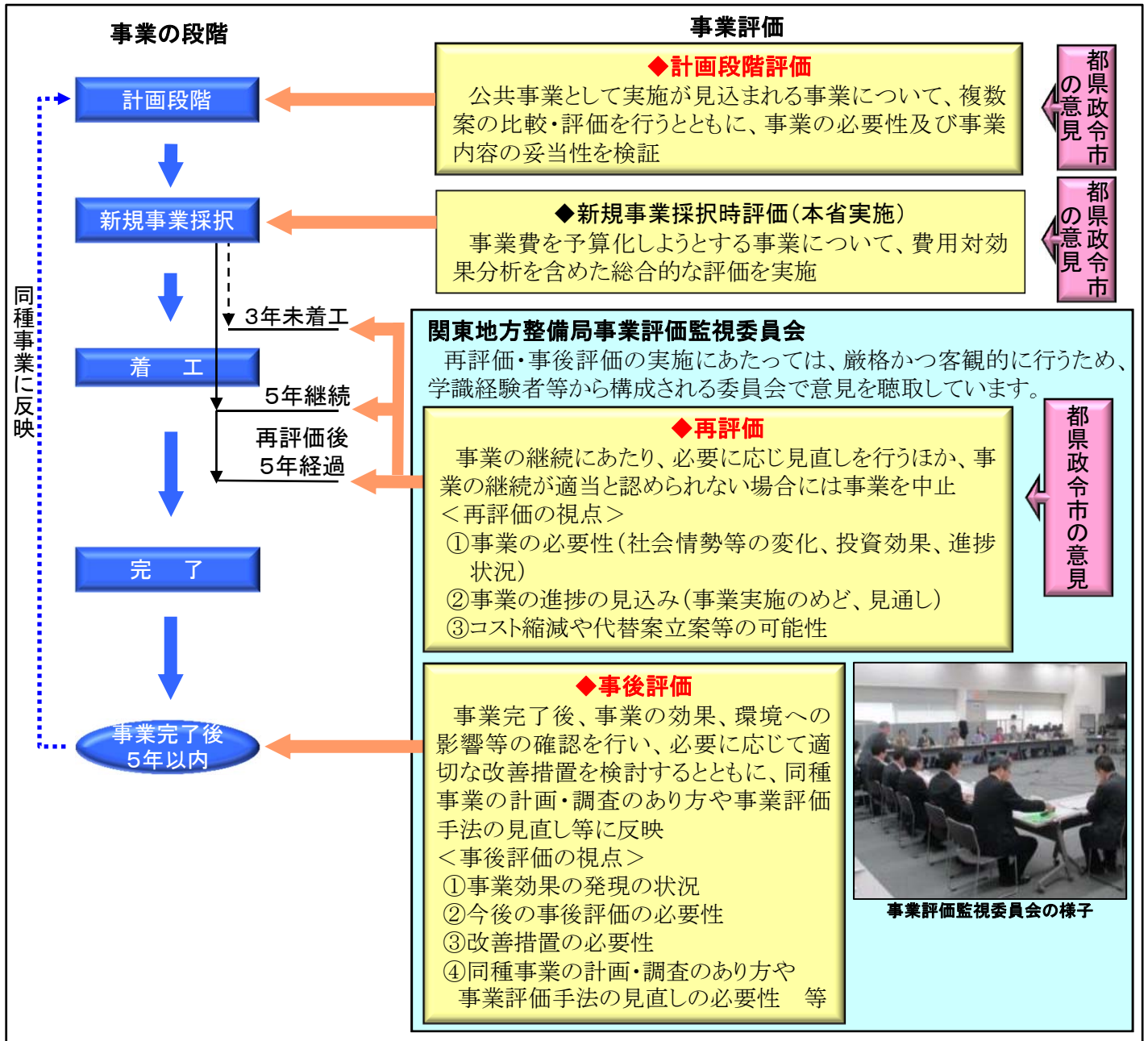
<関東ブロックにおける社会資本整備重点計画 URL: <http://www.ktr.mlit.go.jp/shihon/index00000036.html>>



公共事業の事業評価 ～事業の必要性と事業効果～

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、計画段階評価、新規事業採択時評価、再評価、事後評価を実施しています。(維持管理、災害復旧に係る事業等を除く。)

＜事業の進捗と事業評価＞



＜事後評価のアーカイブス＞

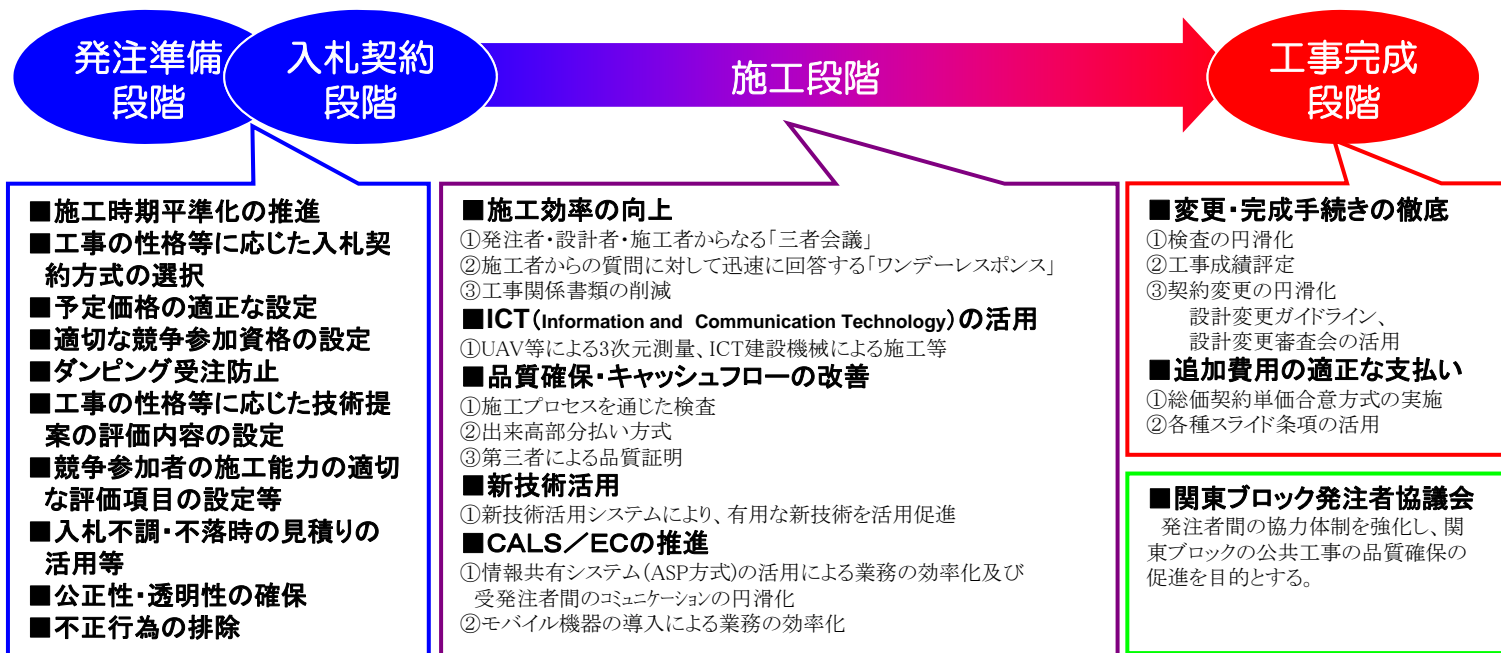
関東地方整備局では、これまで800件を超える再評価、事後評価を行い、事後評価については100件以上の評価を積み重ねてきました。これまでの事後評価で得られた様々な技術や知見は貴重な財産ですので、時間の経過とともに散逸しないよう、今後のプロジェクトに確実に継承していくとともに、一般の方に対してもわかりやすい資料として残していくことが必要と考えています。

そのため、事後評価を実施したプロジェクトの中から、各分野の代表事例を選定し、とりまとめて保存(アーカイブ化)することとしました。これまでNo1～No5の5刊を発行しています。



公共工事の品質確保

公共工事の品質確保の促進に関する法律に規定する、現在及び将来の公共工事の品質確保並びにその担い手の中長期的な育成・確保等の基本理念にのっとり、「発注者の責務」等を踏まえて、発注関係事務を適切かつ効率的な運用を図ることに努め、取り組んでいます。



具体的な取り組み

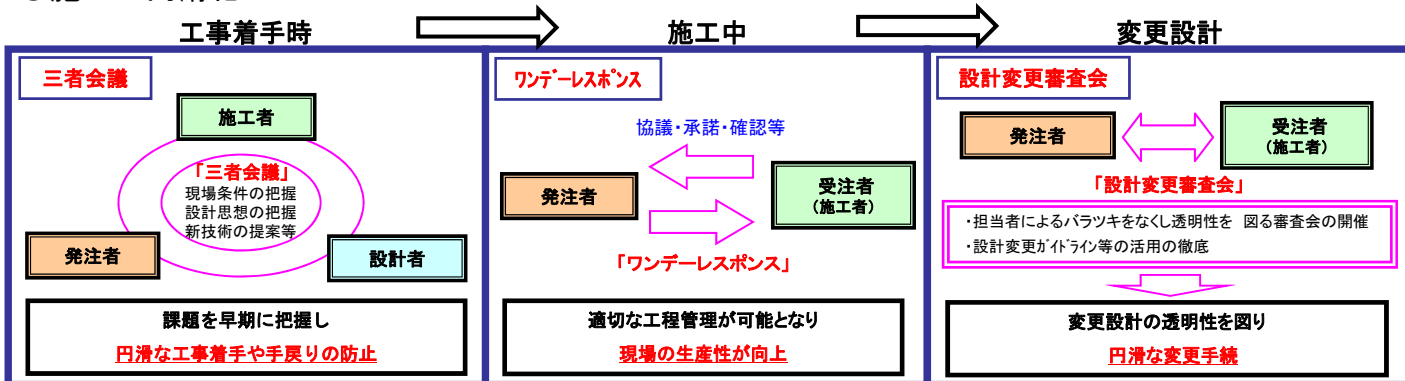
● 入札契約、総合評価等の説明会

入札希望者等へ新年度の入札契約手続き及び総合評価方式の実施方針について説明しています。また、円滑な施工に向けた各種施策の情報提供も行っています。

● 建設業団体との意見交換会

発注者と受注者がパートナーとして一体となって、双方が抱える諸問題の改善に取り組むことを目的として開催しています。

● 施工の円滑化



● 設計変更ガイドライン

受注者と発注者がともに、設計変更について十分理解し、双方の共通認識を深めるために「設計変更ガイドライン(総合版)」を策定しました。

受注者への浸透を図るため受注業者全てに配布するとともに、都県の建設業協会等へ情報を提供しています。

● 品確法運用指針に関する相談窓口

相談窓口の設置について

品確法運用指針の内容に関する問い合わせや発注関係事務の運用に関する相談に応じるため、「品確法運用指針に関する相談窓口」を関東地方整備局企画部のほか出先事務所に設置しています。相談窓口は管内都県全てに設置し、電話やメールにより相談や問合せに応じています。

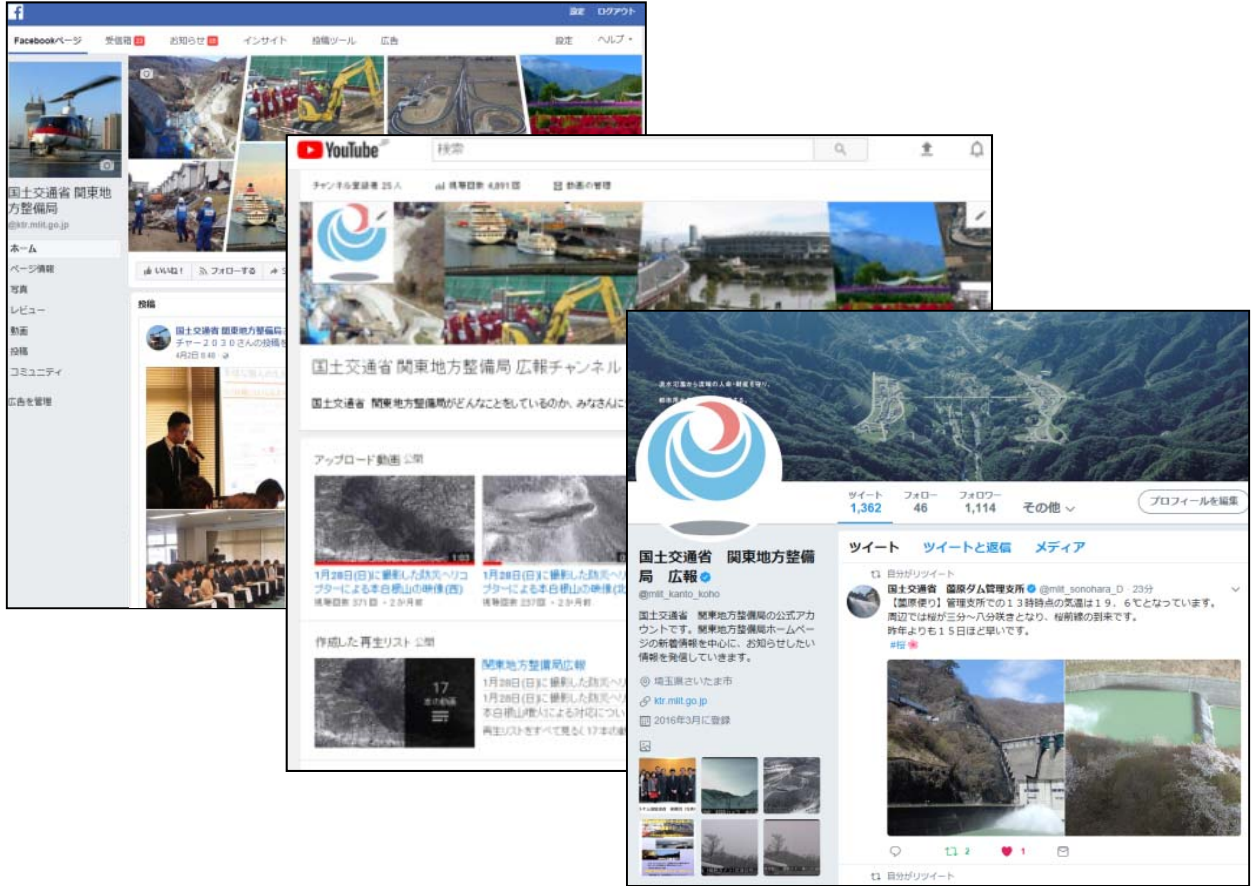
品確法運用指針に関する相談窓口

相談窓口寄せられた問合せや相談に対しては、その場で指針の内容についての解説を行い、発注関係事務の取組事例、参考情報を提供しています。

社会資本整備や地域づくりは、住民や地方公共団体との協同作業であり、サービスでもあるという考え方にに基づき、住民の意見聴取、話し合いの機会、情報公開の窓口を設けています。多様化するニーズに対応し、より信頼される公共事業を目指しています。

【SNSによる広報】

SNSを通じて関東地方整備局の情報をリアルタイムに発信しています。

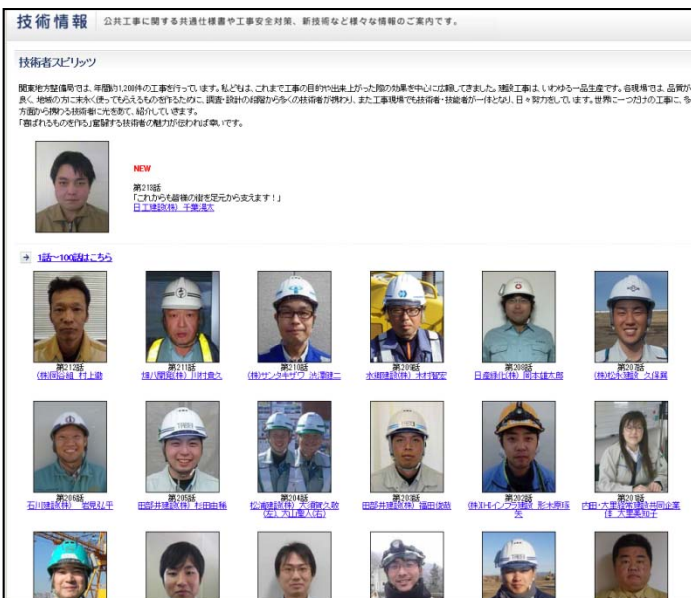


【建設業の魅力を伝えるサイトの開設 ～技術者スピリッツ～】

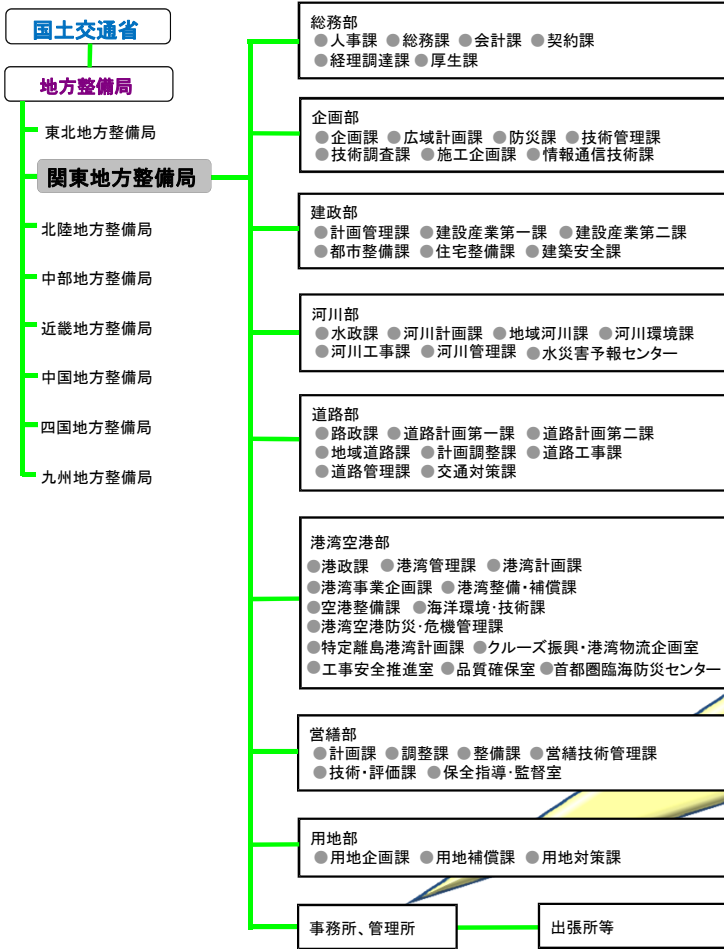
現場で活躍する技術者に光をあて、建設現場の魅力や仕事のやりがいを紹介しています。

【出前講座】

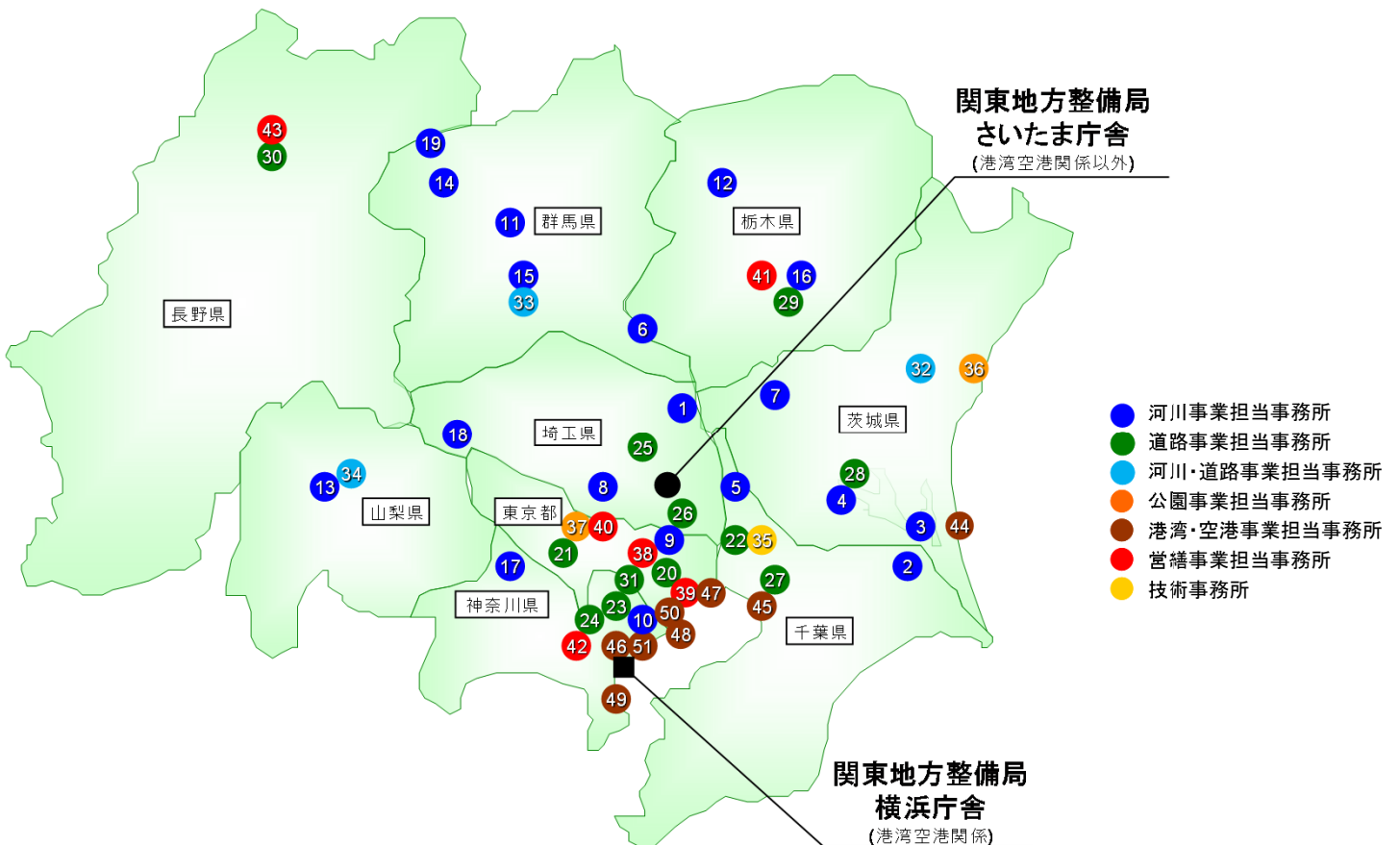
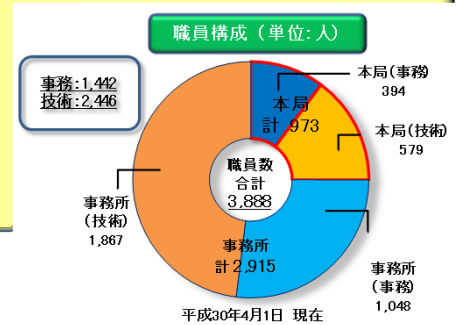
事業や施策について紹介し、ご意見などを伺う出前講座を実施しています。



関東地方整備局の組織



河川事業担当事務所	河川・道路事業担当事務所
1 利根川上流河川事務所	32 常陸河川国道事務所
2 利根川下流河川事務所	33 高崎河川国道事務所
3 霞ヶ浦河川事務所	34 甲府河川国道事務所
4 霞ヶ浦導水工事事務所	技術事務所
5 江戸川河川事務所	35 関東技術事務所
6 渡良瀬川河川事務所	公園事業担当事務所
7 下館河川事務所	36 国営常陸海浜公園事務所
8 荒川上流河川事務所	37 国営昭和記念公園事務所
9 荒川下流河川事務所	営繕事業担当事務所
10 京浜河川事務所	38 東京第一営繕事務所
11 利根川水系砂防事務所	39 東京第二営繕事務所
12 日光砂防事務所	40 甲武営繕事務所
13 富士川砂防事務所	41 宇都宮営繕事務所
14 ハッ場ダム工事事務所	42 横浜営繕事務所
15 利根川ダム統合管理事務所	43 長野営繕事務所
16 鬼怒川ダム統合管理事務所	港湾・空港事業担当事務所
17 相模川水系広域ダム管理事務所	44 鹿島港湾・空港整備事務所
18 二瀬ダム管理所	45 千葉港湾事務所
19 品木ダム水質管理所	46 京浜港湾事務所
道路事業担当事務所	47 東京港湾事務所
20 東京国道事務所	48 東京空港整備事務所
21 相武国道事務所	49 東京湾口航路事務所
22 首都国道事務所	50 特定離島港湾事務所
23 川崎国道事務所	51 横浜港湾空港技術調査事務所
24 横浜国道事務所	
25 大宮国道事務所	
26 北首都国道事務所	
27 千葉国道事務所	
28 常総国道事務所	
29 宇都宮国道事務所	
30 長野国道事務所	
31 東京外かく環状国道事務所	





国土交通省 関東地方整備局

さいたま庁舎

(港湾空港関係以外)

Tel. 048-601-3151 (代)

〒330-9724 埼玉県さいたま市中央区新都心2-1
さいたま新都心合同庁舎2号館

JR京浜東北線・上野東京ライン(高崎線・宇都宮線)
「さいたま新都心駅」から徒歩約5分
JR埼京線「北与野駅」から徒歩約7分



国土交通省 関東地方整備局

横浜庁舎

(港湾空港関係)

Tel. 045-211-7406 (代)

〒231-8436 神奈川県横浜市中区北仲通5-57
横浜第二合同庁舎

横浜高速鉄道みなとみらい線「馬車道駅」から徒歩約1分
JR根岸線・横浜市営地下鉄「桜木町駅」から徒歩約7分
JR根岸線・横浜市営地下鉄「関内駅」から徒歩約10分

<http://www.ktr.mlit.go.jp>

関東地方整備局

検索



<https://www.facebook.com/ktr.mlit.go.jp>



https://twitter.com/mlit_kanto_koho

