

◆◆関東地方整備局の動き◆◆

1. 工事関係技術者の名前を刻んだ銘板を試行設置します

～技術者の誇りを示す銘板の設置により、将来の担い手確保につなげます～

関東地方整備局 企画部

関東地方整備局では、土木構造物の銘板について、対象技術者及び対象構造物等の拡大に向けて、運用基準の見直し等を検討しているところです。

今回、運用基準の見直しに先駆けて、今年度管内の3件の工事で試行設置を行います。

技術者の軌跡を残すことで土木技術者の誇りとやりがいを伝え、建設業界の担い手確保に繋がることを期待しています。

【拡大のポイント】

[1] 対象技術者

⇒元請施工会社の担当技術者まで拡大します。

⇒下請施工会社の会社名、専任技術者を新たに加えます。

[2] 対象構造物


⇒対象構造物を12構造物に拡大します。

<対象工事>

工事名	対象構造物
H29西川貯砂ダム新設工事	砂防堰堤(貯砂ダム)
H28上湯原地区外流路工工事	カルバート
八王子南バイパス館高架橋下部(その4)工事	橋梁下部工

『土木構造物の銘板設置』は、関東地方整備局が進める「“地域インフラ”サポートプラン関東 2017」(<http://www.ktr.mlit.go.jp/gijyutu/index00000023.html>)における、担い手の確保・育成に向けた取組のうち「技術者の誇りを示す銘板の設置」によるものです。

参考資料

[本文資料\(PDF\)](#)  [286 KB]

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/kikaku_00000542.html

2. 「日本ダムアワード 2017」の授与式を開催！ ～相模川水系総合運用(神奈川県・国土交通省)が低水管理賞を初受賞～

相模川水系広域ダム管理事務所

全国のダム愛好家で作る日本ダムアワード選考委員会が主催する「日本ダムアワード 2017」において、相模川水系総合運用(神奈川県・国土交通省)が「低水管理賞」に選ばれ、以下のとおり授与式が開催されます。

実施日：平成 30 年 3 月 5 日(月)

時 間：授与式(1)：10 時 50 分～、授与式 (2)：13 時 30 分～

場 所：授与式(1)神奈川県企業庁相模川水系ダム管理事務所

【城山ダム下流左岸展望台


(雨天の場合は、相模川水系ダム管理事務所会議室)】

授与式(2)国土交通省相模川水系広域ダム管理事務所

【宮ヶ瀬ダム下流噴水前

(雨天の場合は、相模川水系広域ダム管理事務所会議室)】

参考資料

[本文資料\(PDF\)](#)  [314 KB]

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/sagami_00000050.html

3. 「100mm/h 安心プラン」登録証の伝達式を行いました ～水戸市の計画が茨城県内初の登録～

関東地方整備局 建 政 部 河 川 部

近年、短時間の局地的な大雨(いわゆるゲリラ豪雨)等により、浸水被害が多発しています。このため、国土交通省水管理・国土保全局は、対策として、局地的な大雨に対しても住民が安心して暮らせるよう、河川と下水道のハード整備や、住民の避難行動を支援するためのソフト対策により、住宅地や市街地の浸水被害等の軽減を図る、「100mm/h 安心プラン」登録制度を平成 25 年度に創設しました。

1 月 31 日に、茨城県水戸市の「100mm/h 安心プラン」について、国土交通省水管理・国土保全局長の登録が行われたのを受け、以下のとおり登録証の伝達式を行いました。

【100mm/h 安心プラン登録証伝達式】

日 時：平成 30 年 2 月 23 日(金)

場 所：水戸市役所南側臨時庁舎 3 階 市長応接室

100mm/h 安心プランの概要や、これまでに登録された計画については、以下の URL で公表しています。

<http://www.mlit.go.jp/river/kasen/main/100mm/index.html>

参考資料

[本文資料\(PDF\)](#)  [665 KB]

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_00000374.html

4. 圏央道(大栄～横芝)の起工式を開催します ～千葉県区間全線開通に向けて本体工事に着手～

圏央道建設促進期成同盟会
国土交通省 千葉国道事務所
東日本高速道路(株) 関東支社

千葉国道事務所は、圏央道(大栄～横芝)において、調査・設計、用地取得等を進めてきたところですが、このたび、本体工事に着手いたします。

つきましては、本体工事着手にあたり、以下のとおり起工式を開催します。

日 時：平成 30 年 3 月 17 日(土) 11 時より

場 所：圏央道予定地(千葉県成田市川上地先)

主 催：首都圏中央連絡自動車道建設促進期成同盟会
国土交通省関東地方整備局、東日本高速道路株式会社

※ 会場の都合により一般の方のご来場はできません。

参考資料

[本文資料\(PDF\)](#)  [751 KB]

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/chiba_00000271.html

5. 3月24日実験開始「道の駅」が高速道路の立寄り施設に ～道の駅「ごか」、「保田小学校」、「しらね」への一時退出～

関東地方整備局 道路部
東日本高速道路(株) 東京支社
中日本高速道路(株) 八王子支社

高速道路ネットワークを賢く使う取組の一環として、休憩施設の不足に対し、良好な運転環境を実現するため、高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の試行を道の駅「ごか」、「保田小学校」、「しらね」の3箇所において行います。

今般、高速道路の乗り降りを自由とし、道の駅への立ち寄りを可能とすることで、高速道路利用者が、休憩や買い物、食事、周辺の交通観光情報の入手、またEVの充電など、道の駅が提供する多様なサービスを利用可能となります。また、道の駅においても、広域的な利用者増加による地域活性化が期待出来ます。

実施箇所

- (1) C4 圏央道 五霞 IC ⇔ 道の駅ごか(茨城県猿島郡五霞町)
- (2) E14 富津館山道 鋸南保田 IC ⇔ 道の駅 保田小学校(千葉県安房郡鋸南町)
- (3) E52 中部横断道 白根 IC ⇔ 道の駅しらね(山梨県南アルプス市)

開始日時

平成30年3月24日(土) 0時から

内 容

ETC2.0搭載車を対象に、高速道路ICで流出し、上記の道の駅に立ち寄り後、1時間以内に同ICから再流入して順方向にご利用された場合、目的地まで高速道路を降りずに利用した場合と同じ料金に調整します。

参考資料

[本文資料\(PDF\)](#)  [1676 KB]

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/road_0000196.html

6. 交差点名標識に観光地名称を表示しました ～観光地へのわかりやすい道案内に向けて～

大宮国道事務所

国土交通省では、観光先進国や地方創生の実現に向け、交差点名標識(交差点において、地点名を表示する標識)に観光地等の名称を表示することにより、観光地等へのわかりやすい案内となるよう、標識の改善を推進しています。

大宮国道事務所は、2020年オリンピック・パラリンピックに向け、訪日外国人旅行者にとって、会場となる施設への案内をわかりやすくするため、さいたま市中央区の国道


17号にある交差点標識「八幡通り」を「さいたまスーパーアリーナ入口」に変更しました。

更に、国道に隣接している観光地や地域の代表的なスポーツ施設への案内のため、幸手市の国道4号にある交差点標識の「内国府間(北)」を「権現堂桜堤」、上尾市の国道17号の「愛宕」を「上尾運動公園」へ変更しました。

■ 施工場所・日

- ・さいたま市中央区「八幡通り」(国道17号) 2月26日(月)
- ・幸手市「内国府間(北)」(国道4号) 2月19日(月)
- ・上尾市「愛宕」(国道17号) 2月22日(木)

参考資料

[本文資料\(PDF\)](#)  [1316 KB]

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/oomiya_00000309.html

7. 茨城港 常陸那珂地区 国際物流ターミナル整備事業に現地着手します ～着工式典を2月17日に開催しました～

鹿島港湾・空港整備事務所

関東地方整備局では、建設機械及び完成自動車の取扱量の増加等に対応し、茨城港常陸那珂港区において国際物流ターミナル整備事業に現地着手することになりました。

これに伴い、以下のとおり着工式典を開催しました。

[1] 式典名称

茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区国際物流ターミナル現地着工式典

[2] 開催日時

平成30年2月17日(土) 10時30分より

[3] 会場

ホテルニュー白亜紀「潮」の間
茨城県ひたちなか市磯崎町4604

[4] 主催

国土交通省関東地方整備局

参考資料

[本文資料\(PDF\)](#)  [471 KB]

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/kashima-pa_00000025.html

8. 地域インフラサポートプラン ～「技術者スピリッツ」紹介～

関東地方整備局 企 画 部

関東地方整備局では、年間約1,200件の工事を行っています。私どもは、これまで工事の目的や出来上がった際の効果を中心に広報してきました。建設工事は、いわゆる一品生産です。各現場では、品質が良く、地域の方に末永く使ってもらえるものを作ろうと技術者が日々努力をしています。世界に一つだけの工事に携わる技術者に光をあて、関東地方整備局ホームページ

(<http://www.ktr.mlit.go.jp/gijyutu/index00000022.html>)にて紹介しています。

(現在、196話まで掲載中)

是非ご覧いただき、「喜ばれるものを作る」奮闘する技術者の魅力が伝われば幸いです。

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/gijyutu/index00000022.html>

◆◆国土交通本省の動き◆◆

1. 40の民間資格を新たに登録します！

～「平成29年度公共工事に関する調査及び設計等の品質確保に資する技術者資格」の登録～

国土交通省は2月27日付けで、国土交通省登録資格に40の民間資格を新たに登録します。第4回目の登録となります。

社会資本ストックの維持管理・更新を適切に実施するためには、点検・診断の質が重要であり、これらに携わる技術者の能力を評価し、活用することが求められます。

国土交通省では、一定水準の技術力等を有する民間資格を「国土交通省登録資格」として登録する制度を平成26年度より導入し、これまでに211の資格を登録しています。

新たに登録した40の技術者資格は、既登録技術者資格とあわせて、国及び地方公共団体の業務発注時の総合評価落札方式において加点評価するなど、積極的に活用していく予定です。

【参考 HP】

- 1 公共工事に関する調査及び設計等の品質確保に資する技術者資格登録規程
(<http://www.mlit.go.jp/common/001223336.pdf>)
- 2 申請について
公共工事に関する調査及び設計等の品質確保に資する技術者資格登録申請の手引き
(<http://www.mlit.go.jp/common/001211401.pdf>)
- 3 技術者資格制度小委員会について
(http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s201_gi_jyutsusyashikaku01.html)

添付資料

[報道発表資料](#) (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/kanbo08_hh_000467.html

2. 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を閣議決定

～「行きたい」を「行ける」社会にするため、取組を強化します～

2020年東京オリンピック競技大会・パラリンピック競技大会の開催を契機とした共生社会等の実現を図り、全国におけるバリアフリー化を一層推進するために総合的な措置を講ずる「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」が閣議決定されました。

[1] 背景

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、全ての国民

が共生する社会の実現を目指し、全国において更にバリアフリー化を推進するとともに、「一億総活躍社会」の実現に向けた取組を進めることが必要となっております。

[2] 概 要

(1) 理念規定／国及び国民の責務

- 理念規定を設け、バリアフリー取組の実施に当たり、共生社会の実現、社会的障壁の除去に留意すべき旨を明確化
- 国及び国民の責務に、高齢者、障害者等に対する支援（鉄道駅利用者による声かけ等）を明記し、「心のバリアフリー」の取組を推進

(2) 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- エレベーター、ホームドアの整備等のハード対策に加え、駅員による旅客の介助や職員研修等のソフト対策のメニューを国土交通大臣が新たに提示
- 公共交通事業者等に対し、自らが取り組むハード対策及びソフト対策に関する計画の作成、取組状況の報告及び公表を義務付け


(3) バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化


- 市町村が、駅、道路、公共施設等の一体的・計画的なバリアフリー化を促進するため、個別事業の具体化を待たずにあらかじめバリアフリーの方針を定める「マスタープラン制度」を創設
- 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、協定（承継効）制度及び容積率特例制度を創設

(4) 更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実


- 従来の路線バス、離島航路等に加え、新たに貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を義務化
- 従来の公共交通機関に加え、新たに道路、建築物等のバリアフリー情報の提供を努力義務化
- バリアフリー取組について、障害者等の参画の下、評価等を行う会議を設置


添付資料


[報道発表資料](#)（PDF形式）

[概 要](#)（PDF形式）

[要 綱](#)（PDF形式）

[案文・理由](#)（PDF形式）

[新旧対照条文](#)（PDF形式）

[参照条文](#)（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/sogo09_hh_000173.html

3. 「住宅宿泊管理受託標準契約書」を策定しました ～適正な民泊サービスの推進に向けて～

国土交通省では、本年6月15日より施行される「住宅宿泊事業法」に基づく適正な民泊サービスを推進するため、住宅宿泊事業者が住宅宿泊管理業者と締結する管理受託契約にあたって用いる標準的な管理受託契約書を策定しました。

「住宅宿泊事業法」が本年6月15日から施行となり、これに先立って、3月15日から住宅宿泊事業の届出や住宅宿泊管理業者の登録申請の受付が始まります。

住宅宿泊事業法では、住宅宿泊事業者が家主不在型（※）の民泊を行う場合、住宅宿泊管理業者への管理の委託が義務となっており、委託は契約により行うこととなっています。

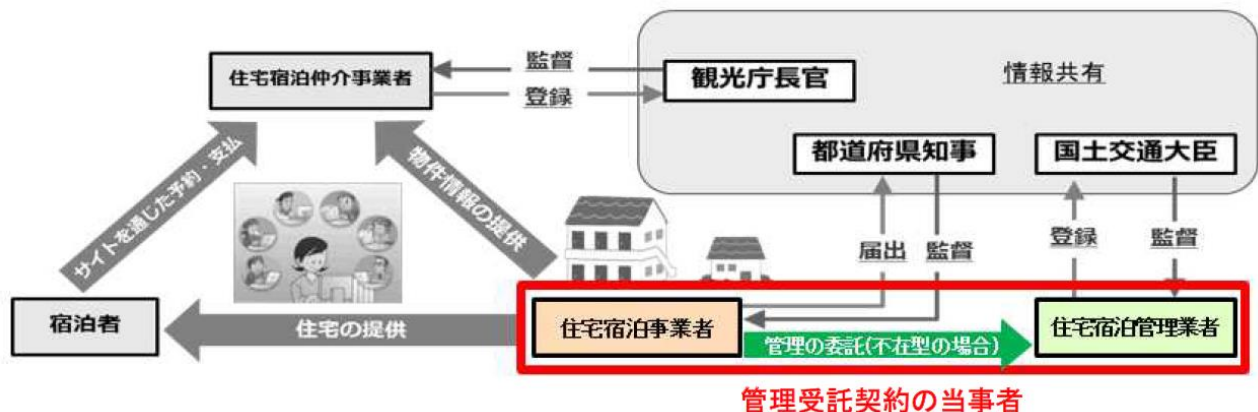
（※）住宅宿泊事業者が届出を行う住宅に不在となる場合等

このため、国土交通省では、適切な管理受託契約の締結を確保し、届出住宅の管理の委託が円滑になされるよう、標準的な管理受託契約書を策定しました。

住宅宿泊管理事業や住宅宿泊管理業を営む方は、トラブルの防止等のため積極的にご活用下さい。

「住宅宿泊管理受託標準契約書」は以下URLに掲載しております。

http://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/sosei_const_fr3_000050.html



添付資料

[報道発表資料](#) (PDF 形式)

[住宅宿泊管理受託標準契約書](#) (PDF 形式)

[\(参考\) 住宅宿泊事業法概要](#) (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/totikensangyo16_hh_000161.html

4. 「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を閣議決定 ～都市のスポンジ化対策を総合的に推進します～

都市の内部で空き地・空き家等の低未利用地が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」が進行していることを踏まえ、その対策を総合的に進めるための「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」が、閣議決定されました。

[1] 背 景

人口減少社会を迎えた我が国では、地方都市をはじめとした多くの都市において、空き地・空き家等の低未利用地が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」が進行しており、生活利便性の低下、治安・景観の悪化、地域の魅力が失われる等の支障が生じています。

このような「都市のスポンジ化」に対応するため、関係法律を一括して改正し、低未利用地の集約等による利用の促進、地域コミュニティによる身の回りの公共空間の創出、都市機能のマネジメント等の施策を総合的に講じます。

[2] 概 要


(1) 都市のスポンジ化対策

- ① 低未利用地の集約等による利用の促進（都市再生特別措置法及び都市開発資金の貸付けに関する法律関係）
 - 1) 複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する「低未利用土地権利設定等促進計画制度」の創設
 - 2) 都市再生推進法人（まちづくり団体等）の業務に、低未利用地の一時保有等を追加
 - 3) 低未利用地を集約し商業施設等の敷地を確保する土地区画整理事業の集約換地の特例
 - 4) 3) の制度に基づく土地区画整理事業への都市開発資金の貸付け
 - 5) 市町村による低未利用土地利用等指針の作成、低未利用地の管理についての地権者への勧告
- ② 身の回りの公共空間の創出（都市再生特別措置法及び都市計画法関係）
 - 1) 地域コミュニティ等が交流広場等を共同で整備・管理する「立地誘導促進施設協定制」の創設
 - 2) 住民団体等をまちづくりの担い手として公的に位置づける「都市計画協力団体制度」の創設
- ③ 都市機能のマネジメント（都市再生特別措置法及び都市計画法関係）
 - 1) 民間による都市施設等の確実な整備・維持を図る「都市施設等整備協定制」の創設
 - 2) 誘導すべき施設（商業施設、医療施設等）の休廃止届出制度の創設

(2) 都市の遊休空間の活用による安全性・利便性の向上（都市再生特別措置法、都市計画法及び建築基準法関係）

- 1) 公共公益施設の転用の柔軟化
- 2) 駐車施設の附置義務の適正化
- 3) 立体道路制度の適用対象の拡充

添付資料


[報道発表資料](#)（PDF 形式） 

[概 要](#) (PDF 形式) 

[要 綱](#) (PDF 形式) 

[法律案・理由](#) (PDF 形式) 

[新旧対照条文](#) (PDF 形式) 

[参照条文](#) (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/toshi07_hh_000122.html

5. 「道路法等の一部を改正する法律案」を閣議決定

道路の改築に対する国費率のかさ上げ措置を10年間（平成39年度末まで）延長するとともに、道路管理の充実による安全性の更なる向上と、物流上重要な道路網の機能強化等を図るため、占用物件の維持管理義務や重要物流道路制度の創設等の措置を講ずる「道路法等の一部を改正する法律案」が、閣議決定されました。

[1] 背 景

近年の道路を取り巻く社会情勢に鑑み、国民の安全・安心の確保や生産性向上による成長力の強化等に資する道路財特法※の国費率のかさ上げ措置について、その適用期間を10年間延長する必要があります。また、占用物件の損壊による道路陥没等の防止など、道路管理の充実による安全性の更なる向上が急務となっているほか、ドライバー不足が深刻化する中で、国際海上コンテナ車の増加やトラックの大型化に対応し、道路の機能強化により物流生産性の向上を図ることが喫緊の課題となっています。

※ 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律

[2] 概 要

(1) 道路整備に関する財政上の特別措置の継続

○道路の改築に対する国費率のかさ上げ措置を平成39年度末まで延長

(2) 道路管理の充実による安全性の更なる向上

○道路の老朽化に対応するため、補助国道の修繕に係る国費率のかさ上げ措置を新設

○道路区域外からの落石等を防ぐため、沿道区域内の土地管理者への損失補償を前提とした措置命令権限を規定

○重要物流道路（後掲）及びその代替・補完路に係る災害時の啓開・復旧を国が代行

○占有者による物件の維持管理義務、当該義務違反者への措置命令権限を規定

○歩行者等の安全・円滑な通行確保のため、占用制限の対象に著しく狭い歩道を追加

(3) 「重要物流道路制度」による物流生産性の向上


平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、機能強化、重点支援を実施

○国際海上コンテナ車等の円滑な通行のため、通常よりも高水準の構造基準を設定

（当該基準を満たした道路について国際海上コンテナ車等の通行に係る許可を不要とする）


- 高速道路から物流施設等に直結する道路の整備に係る無利子貸付制度を新設
- 重要物流道路及びその代替・補完路に係る災害時の啓開・復旧を国が代行（再掲）


添付資料


[報道発表資料](#)（PDF 形式）

[概 要](#)（PDF 形式）

[要 綱](#)（PDF 形式）

[案文・理由](#)（PDF 形式）

[新旧対照表](#)（PDF 形式）

[参照条文](#)（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_000939.html

6. 方向指示器等の点灯方法に関する基準を改正します

～道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正について～

灯火器の取付方法に関する国際基準（協定規則第 48 号）等が改正されることを踏まえ、今般、我が国においても、自動車の後面に備える方向指示器等は、全て同一の方式により点灯するものでなければならないこととします。

自動車局では、自動車の安全基準等について、国際的な整合を図りつつ、安全性等を確保するため、順次、拡充・強化を進めています。

今般、灯火器の取付方法に関する国際基準（協定規則第 48 号）等の改正案が、国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において採択され、方向指示器等の点灯方法に係る要件等が改正されることを踏まえ、我が国においてもこれらを導入します。

[1] 保安基準等の主な改正項目

- ・自動車※1の後面に追加で備えることができることとされている方向指示器の点灯方式は、後面に備えなければならない方向指示器と同一※2でなければならないこととする。
- ・方向指示器と兼用であることとされている非常点滅表示灯についても、後面に備えるもの全てが同一※2の方式により点灯するものでなければならないこととする。

※1 二輪自動車、側車付二輪自動車並びにカタピラ及びそりを有する軽自動車を除く

※2 全ての光源が同時に点灯する通常の点灯方式又は「方向指示器に係る協定規則（第 6 号）」に規定する連鎖式の点灯方式（複数の光源が連鎖的に点灯する方式）のいずれかに統一すること

[2] 公布・施行

公 布：2月 9日

施 行：2月10日

添付資料

[報道発表資料](#) (PDF 形式) 

[参考 1](#) (PDF 形式) 

[参考 2](#) (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/jidosha07_hh_000265.html

7. 「港湾の施設の技術上の基準」を改訂

生産性向上の推進や急速な社会インフラの老朽化への対応、東日本大震災などを教訓とした防災・減災対策の強化などを図るため、港湾の施設の技術上の基準を11年ぶりに大幅に改訂します。

<改訂のポイント>

- 調査・設計・施工・維持の建設生産プロセスの効率化等による生産性向上の推進
- 既存施設の適切な維持管理や合理的な改良等による既存ストックの有効活用の促進
- 耐津波に関する粘り強い構造の高度化等による防災・減災対策の強化
- 船舶の大型化への対応等による国際競争力の強化
- 環境に関する新たな知見等による豊かな海域環境の保全・再生・創出

[1] 概 要

「港湾の施設の技術上の基準」は、港湾法第56条の2の2において規定され、港湾の施設の建設、改良、維持において適合しなければならないものとされています。

今回の改訂により、港湾の施設において、生産性向上の推進、既存ストックの有効活用の促進、防災・減災対策の強化、国際競争力の強化、海域環境の保全・再生・創出等が図られることが期待されます。


[2] スケジュール

平成30年4月1日に以下の関係法令が施行されます。

(関係法令)

- ・港湾法施行令の一部を改正する政令（平成29年9月27日政令第253号）
- ・港湾の施設の技術上の基準を定める省令及び港湾法施行規則の一部を改正する省令（平成29年12月26日国土交通省令第72号）
- ・港湾の施設の技術上の基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示（平成29年12月26日国土交通省告示第1195号）

添付資料

[報道発表資料](#) (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/port05_hh_000157.html

◆◆地域の動き◆◆

小田急電鉄小田原線連続立体交差事業及び複々線化事業について

東京都建設局 道路建設部 鉄道関連事業課

1 はじめに

東京都では、都市計画道路の完成率がいまだ6割程度であるなど、道路ネットワークの形成が不十分な状況にあるため、依然として慢性的な交通渋滞などが生じており、都民生活や経済活動に多大な影響を与えています。さらに、都内には現在約1,050箇所の踏切があり、このうち、ピーク1時間当たりの遮断時間が40分以上のいわゆる「開かずの踏切」が約250箇所存在しており、道路交通円滑化の大きな妨げになっています。このため東京都では、首都圏の道路交通の骨格である三環状道路などの整備に加え、道路整備の一環として、数多くの踏切を同時に除却できる連続立体交差事業を積極的に推進しており、これまでに395箇所の踏切を除却してきました。

本稿では、小田急電鉄小田原線（以下、小田急線）の代々木上原駅～登戸駅間における東京都が事業主体の連続立体交差事業と、一体的に実施している小田急電鉄株式会社（以下「小田急電鉄」）が事業主体の複々線化事業について紹介します。

2 小田急線連続立体交差事業の事業概要

小田急線では、昭和39年に代々木上原駅から喜多見駅間、昭和60年に喜多見駅から登戸駅間において、連続立体交差（立体化）及び複々線化が都市高速鉄道第9号線の一部として都市計画決定されています。

このうち、事業化の目途が立った区間から順番に整備を進め、成城学園前駅～登戸駅間では平成7年3月に13箇所、世田谷代田駅～喜多見駅間では平成14年12月に17箇所、計30箇所の踏切を高架式（一部掘割式）により除却しています。（図1参照）



図1 事業経過

現在事業中の代々木上原駅～梅ヶ丘駅間（以下「下北沢工区」）では、周辺の地形などの「地形的条件」、除却する踏切の数などの「計画的条件」、事業費や事業期間などの「事業的条件」、これらの3つの条件を基本として総合的に判断し、4本の線路を2線ずつ上下2層の地下式とする計画となっており、平成16年3月に事業認可を取得し、整備を進めています。

この工区では、渋谷区、世田谷区、小田急電鉄と連携して、小田急線の代々木上原駅～梅ヶ丘駅間約2.2kmについて事業を実施しています。

事業は、早期に踏切除却を実現するため、一期施工として下の層のトンネル整備を先行しました。

主にシールド工法などの非開削工法を採用し、平成 25 年 3 月 25 日に地上にあった線路を地下化しました。これにより、事業区間にあった 9 箇所の「開かずの踏切」を全て除却しました。

二期施工では、上の層のトンネルを主に開削工法にて整備し、平成 29 年 3 月には、全てのトンネルが繋がりました。また、平成 28 年 11 月に東北沢駅、平成 29 年 3 月に世田谷代田駅の地上駅舎が完成しました。その後、平成 30 年 3 月の複々線切換えに向け、軌道、電路、信号、通信、設備等の工事を進めています。

このほか、下北沢駅では、小田急線と京王井の頭線が交差することから、井の頭線の機能を回復するための工事を都及び小田急電鉄から京王電鉄株式会社に委託しています。この工事では、地上を走っていた小田急線の合間を縫うように設置されていた井の頭線の橋脚を、小田急線の敷地を跨ぐことのできる長さの橋梁に架け替える工事を進めています。この工事が完了することで、下北沢駅の地上駅舎工事が最終段階に入り、平成 30 年度末の事業完了を迎える予定です。



図 2 平面図、縦断図

3 事業による効果

(1) 交通の円滑化及び安全性の向上

事業区間にある特例都道鮫洲大山線（補助第 26 号線）では、地下化前は最大約 300m あった踏切遮断による交通渋滞が、地下化後、解消されました。

また、地下化後に地元の方々を対象に行ったアンケート調査では、小中学生やお年寄りがいる家庭の約 9 割の方々から「踏切事故の心配がなくなり、通学や日常の移動に対して、安心感が高まった」との回答が得られました。さらに、地元消防署員へのアンケートでは約 9 割が緊急出動時に踏み切り通行を妨げられた経験がありましたが、そのほぼ全員が「緊急出動時の移動がスムーズになった」と回答しています。

補助26号線の状況

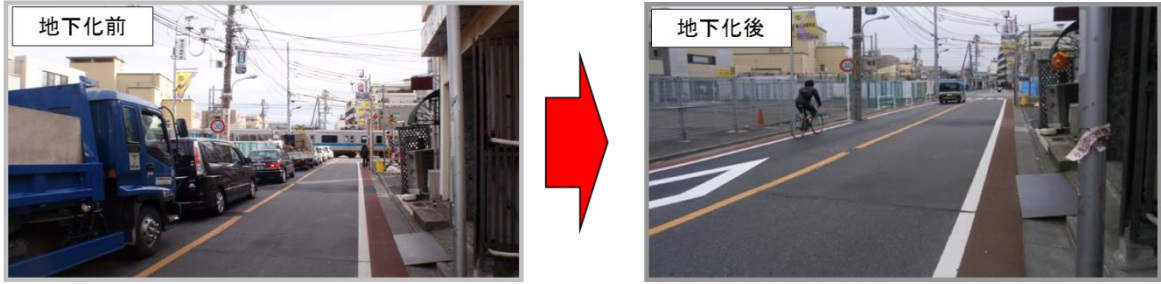


図3 地下化による効果

(2) 地域の発展

小田急線の地下化と平行して、東京都が特例都道鮫洲大山線（補助第26号線）の道路拡幅、地元の世田谷区が補助第54号線や駅前広場（区街第10号線）の整備を進めています。また、地下化により生まれた線路跡地を有効利用して渋谷区、世田谷区により緑地・小広場や地上部通路、駐輪場等の整備、小田急電鉄株式会社により商業施設・駐車場等の整備が進められる計画であり、まちに賑わいをもたらすことが期待されます。

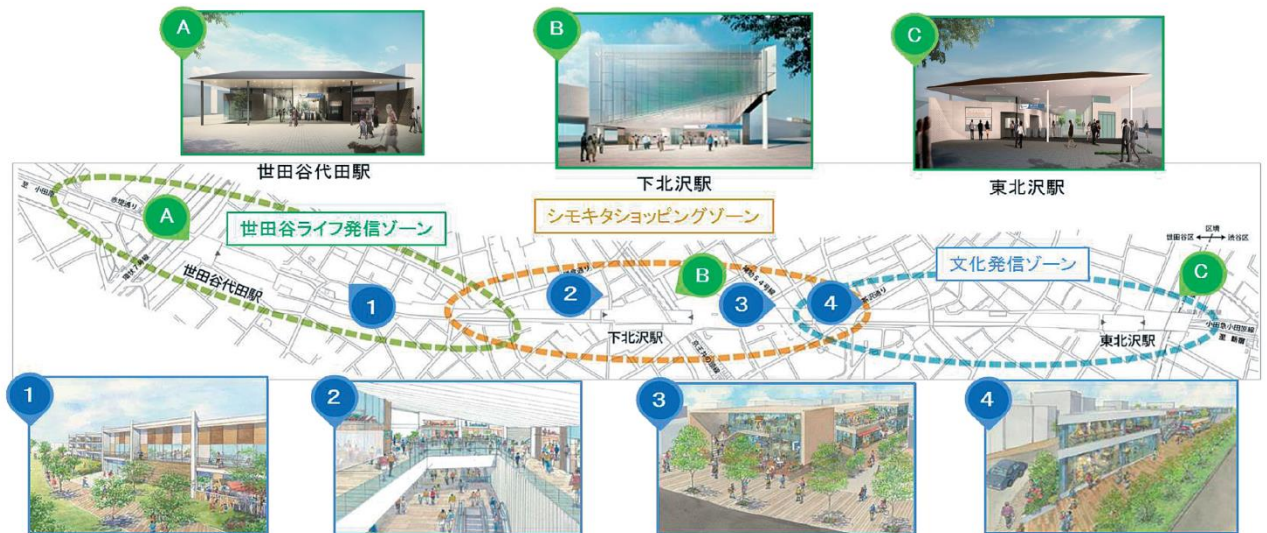


図4 地上部利用イメージ

4 小田急線複々線化事業について

連続立体交差事業と一体的に進められてきたのが、小田急電鉄が事業主体の複々線化事業です。

この事業は、高い混雑率や列車速度低下に伴う所要時間増加などの課題を抜本的に改善し、快適な輸送サービスを実現するために、上下線各2本ずつ計4本の線路にするものです。

この複々線化が完成すると、朝のラッシュピーク時間帯に列車の増発が可能となり、車内の混雑が緩和されます。また、各方向2本ずつある線路を効率的に使用することで、列車速度の向上や所要時間の短縮などの効果が見込まれています。

平成30年3月3日には、これまでの2線に加え新たに2線が使用開始され、同17日のダイヤ改正により、複々線を最大限に活用した列車運行を開始する予定です。

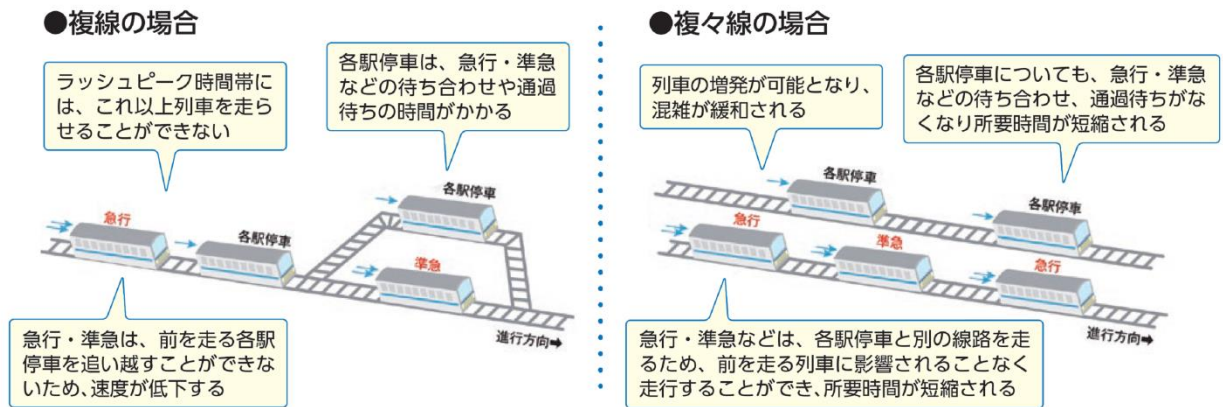


図5 複々線化の効果

5 おわりに

小田急線においては、昭和 39 年の都市計画決定から 50 年以上、昭和 61 年の事業着手から 30 年以上の歳月をかけ、計画区間における 39 箇所全ての踏切除却が完了し、まもなく複々線化も完了します。残る下北沢駅舎工事や京王井の頭線橋梁架設工事を平成 30 年度末の事業完了に向け、地域の皆様、鉄道を利用する皆様の協力を得ながら安全第一で進めていきます。

今後とも東京都は、踏切遮断による交通渋滞や地域の分断、緊急・震災時の消防・救急活動への支障などの課題を抜本的に解決するため、鉄道事業者及び沿線区市と連携しながら連続立体交差事業をより一層推進していきます。

<参考>

東京都都内の連続立体交差事業の紹介はこちら

(建設局ホームページ <http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/road/kensetsu/gaiyo/00.html>)