



中部横断自動車道(南部IC)・道の駅なんぶ



令和元年東日本台風(台風第19号)
本復旧工事(復旧後)



関東TEC-FORCE活動
令和元年東日本台風(台風第19号)



国営昭和記念公園



気象庁虎ノ門庁舎(仮称)・
港区立教育センター整備等事業

令和3年度 事業概要



横浜港(南本牧ふ頭コンテナターミナル)



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)



横浜環状南線 (栄IC・JCT(仮称))

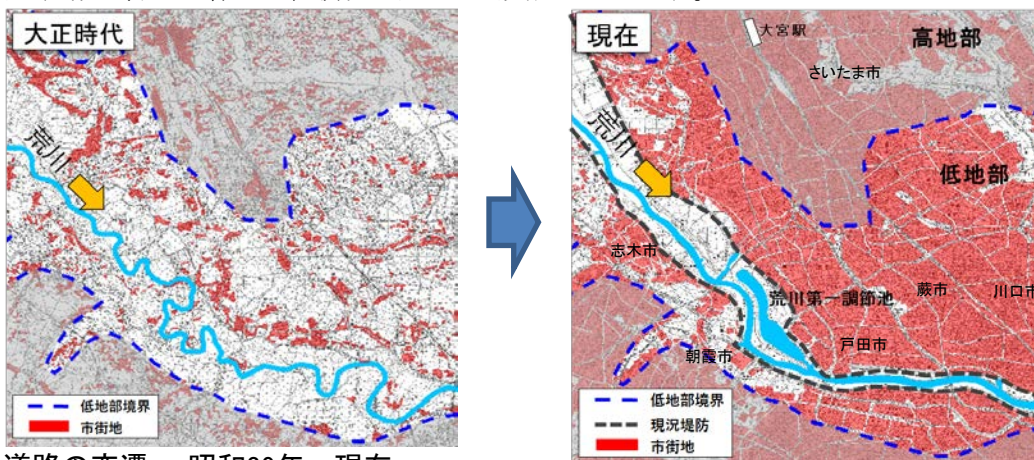
社会資本整備の歴史

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。

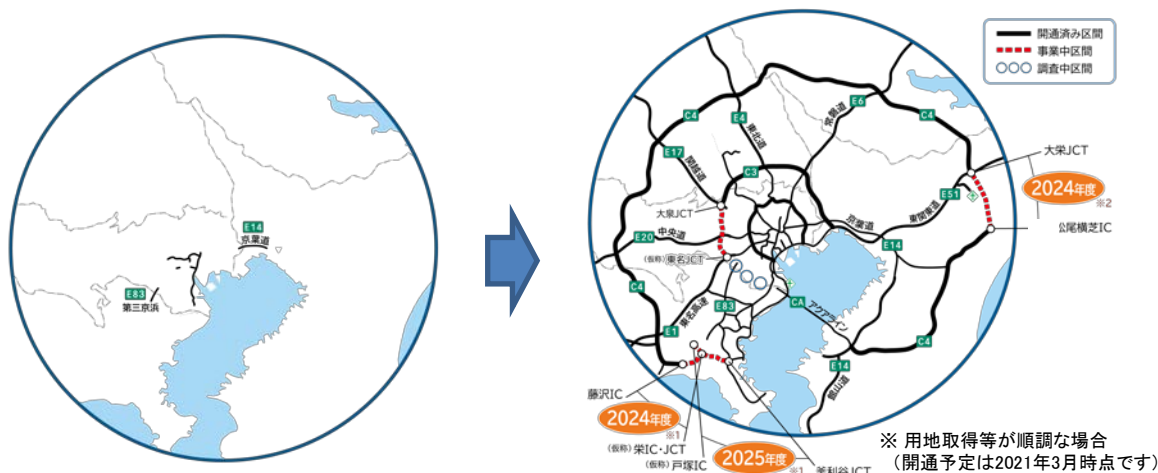
事例

1. 荒川上流部改修 大正7年→現在

荒川流域ではたびたび浸水被害が発生しており、江戸時代の頃より大囲堤築造や瀬替えなど治水事業がおこなわれてきました。明治後半から大正初期にかけて相次いで大洪水に見舞われたことにより、大正7年より荒川上流部改修計画を着工することになりました。堤防改築や横堤新築、ダム・遊水池整備等の様々な事業を行うことで浸水被害を低減し、人口増加や経済発展に大きく貢献しています。



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. 羽田空港の変遷 1931年→現在

羽田空港は1931年(昭和6年)8月、面積53haに延長300mの滑走路1本を設けて開港したわが国初の国営民間航空専用空港「東京飛行場」からその歴史が始まりました。

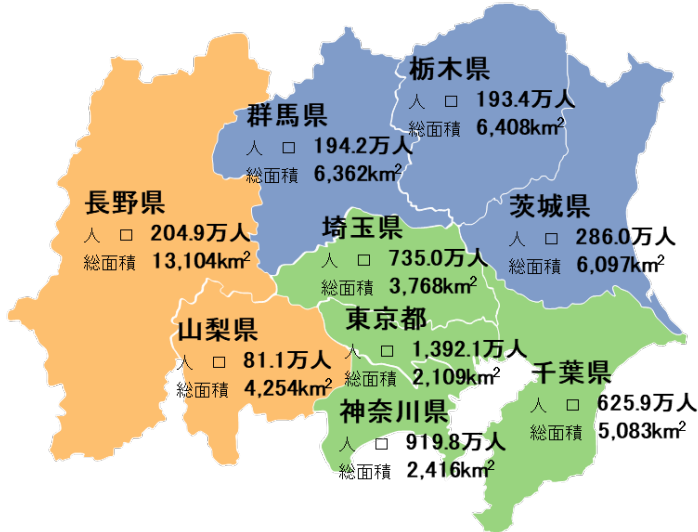
その後、さらなる航空需要に対応するため、空港施設の大規模な拡張が幾度となく行われ、4本目の滑走路となるD滑走路の他、国際線地区が2010年(平成22年)10月21日より供用開始となりました。

「羽田空港のあゆみ」は、常に時代の要請に対応し拓かれた我が国航空の歴史ともいえます。

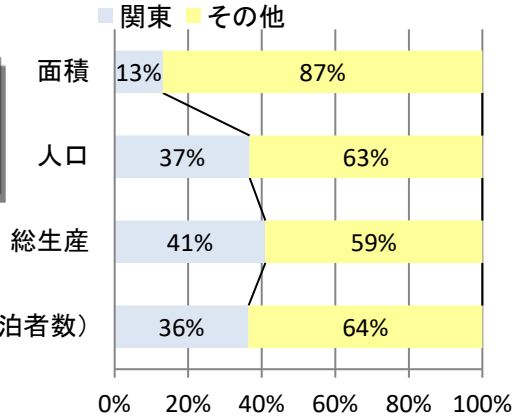


現状

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。

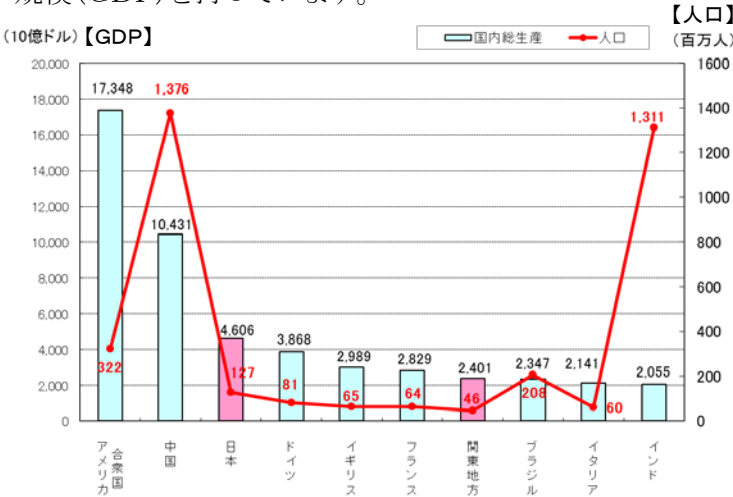


・面積：49,602km²
 ・人口：4,632万人
 ・GDP：230.2兆円
 ・外国人延べ宿泊者数：4,211万人泊



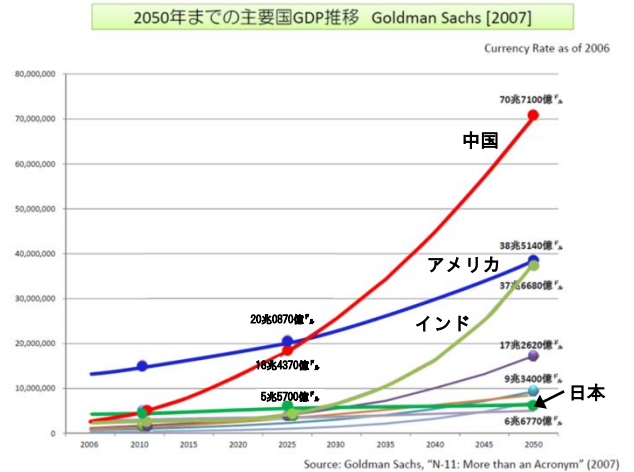
※ 出典・参考
 ・人口：総務省「人口推計」（令和元年10月1日現在）
 ・総面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（令和2年10月1日現在）
 ・経済規模：内閣府「平成29年度県民経済計算」
 ・観光：「令和元年度観光の状況」及び「令和2年度観光施策」（観光白書）（令和2年6月16日現在）

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。



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」

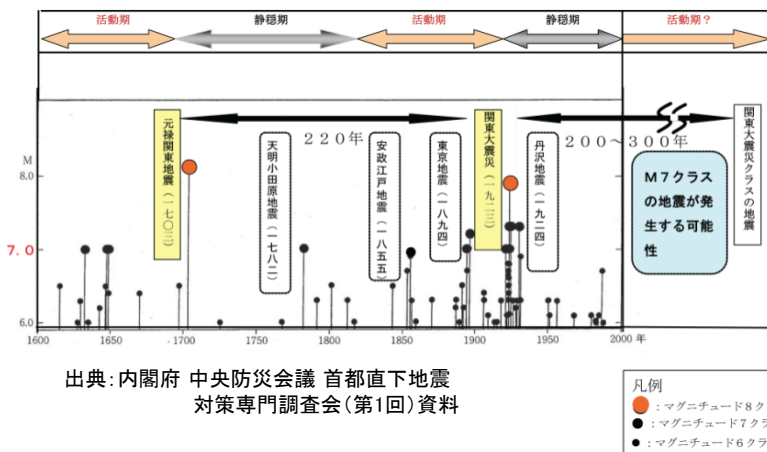
一方、日本のGDPは2009年に中国に抜かれるなど国際競争が激化しています。



特性

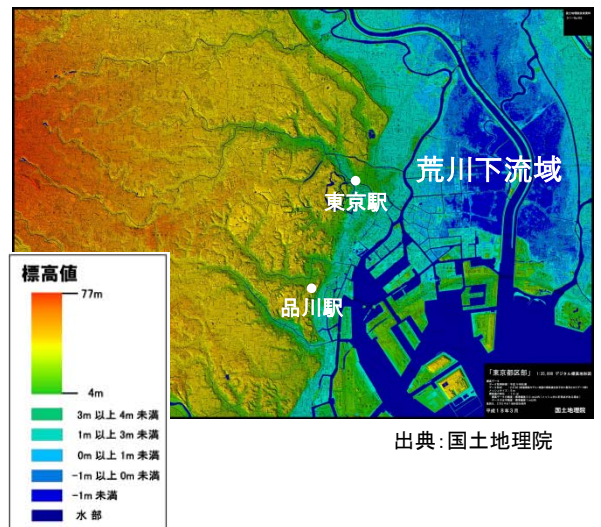
首都直下地震の切迫性

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。

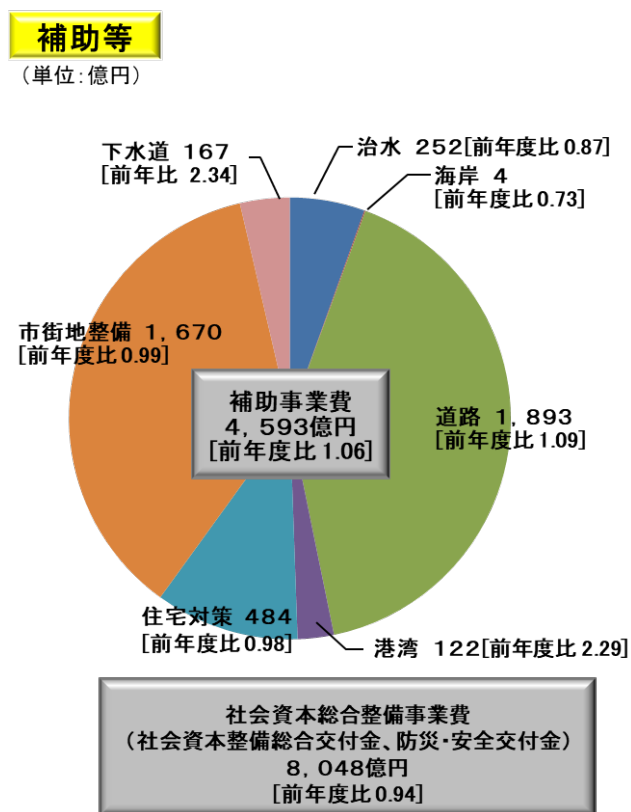
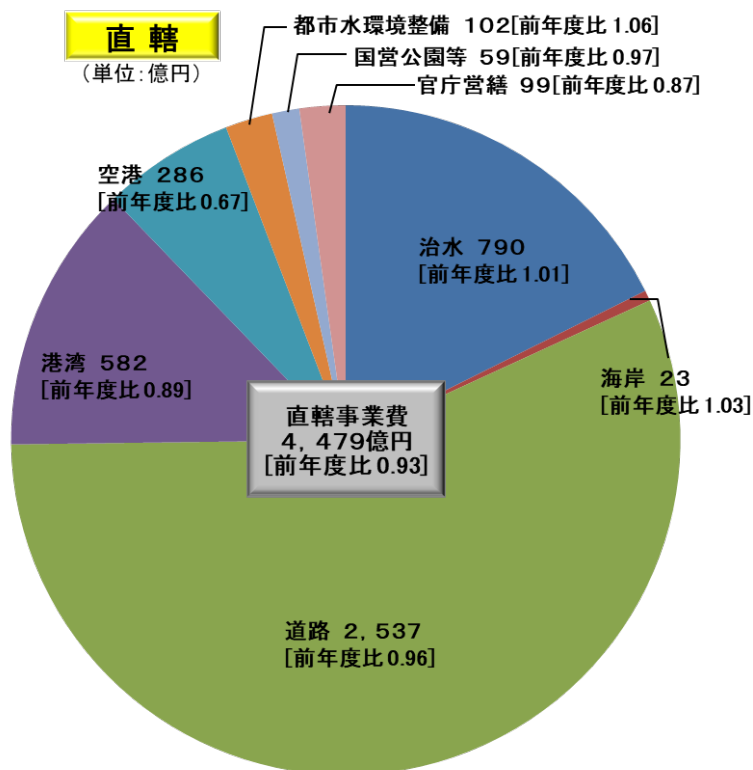


具体的な事業

以下の分野で事業を実施します。



令和3年度予算 当初予算：1兆7,120億円[前年度比0.97]



※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。

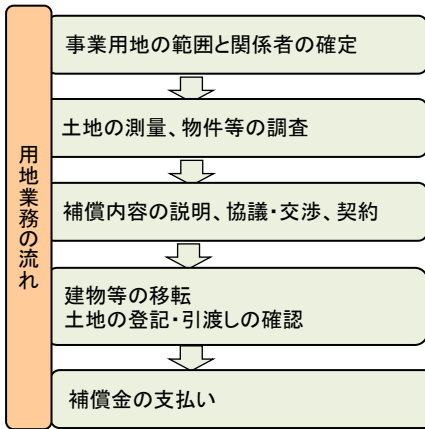


用地取得・補償

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

○緊急治水対策プロジェクト

令和元年東日本台風により、甚大な被害が発生した4水系において、国、県、市町が連携し、令和6年度までに同規模の洪水に対し、再度災害を防止する「緊急治水対策プロジェクト」を集中的に進めています。

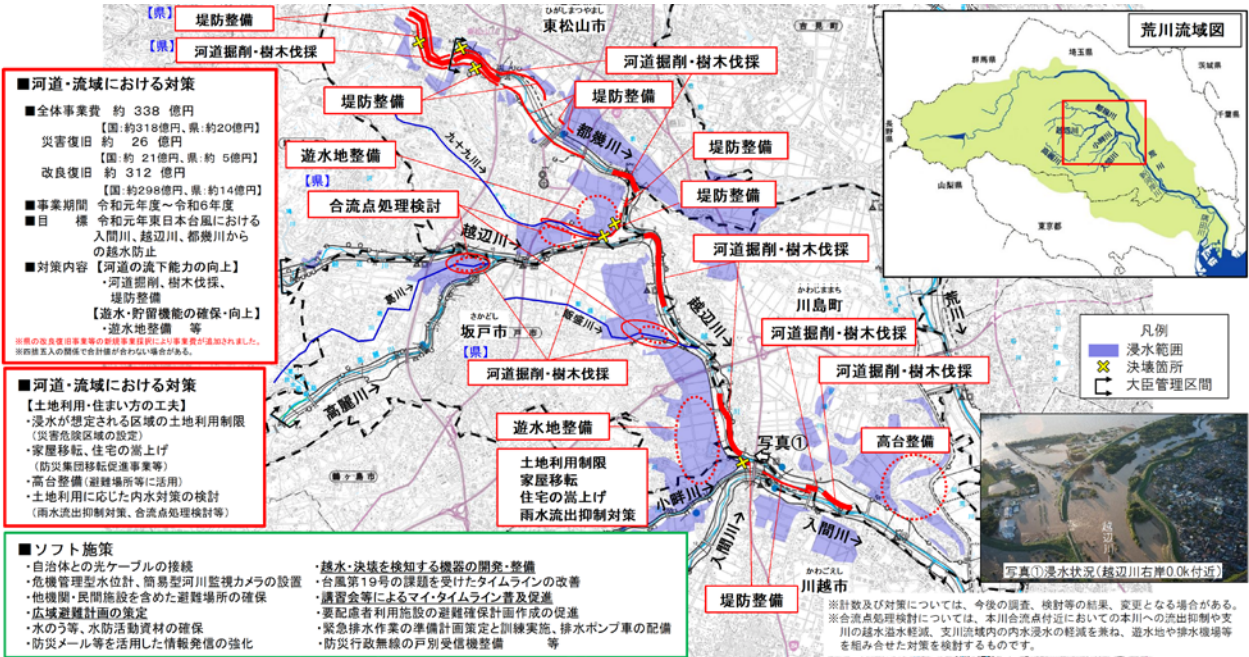
全体：4水系（那珂川、久慈川、荒川、多摩川）

■河道・流域における対策 約1,544億円

改良復旧 約1,194億円（河川大規模災害関連事業）

災害復旧 約351億円（河川等災害復旧事業）

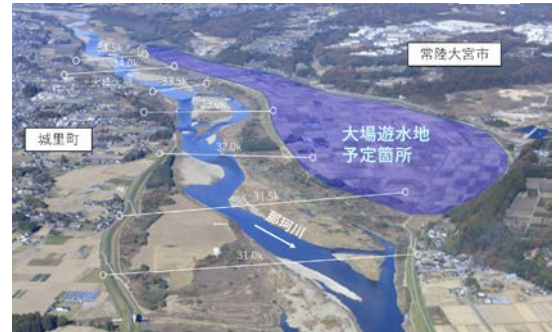
例：入間川流域緊急治水対策プロジェクト



例：久慈川緊急治水対策プロジェクト



例：那珂川緊急治水対策プロジェクト

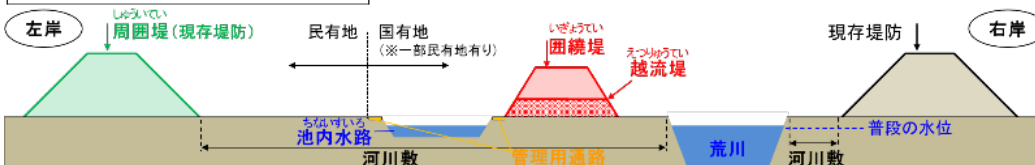


○荒川調節池

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。



調節池の断面（上流から下流方向を見た図）

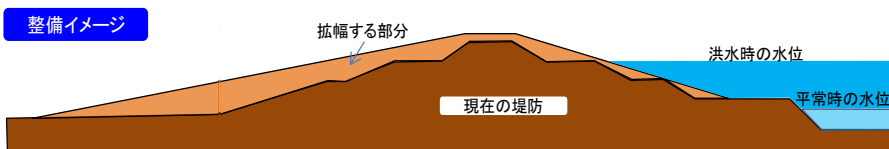
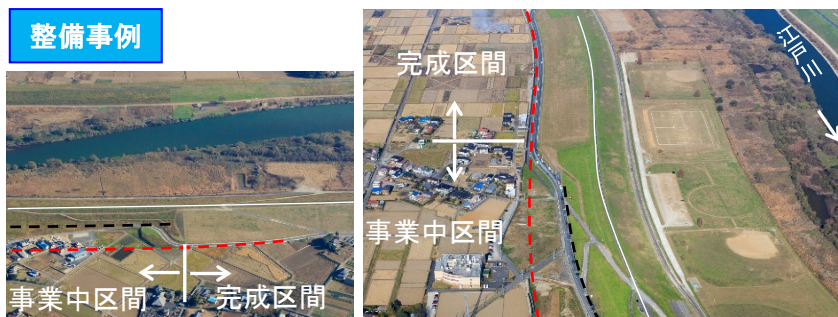


注) 上図の囲繞堤、越流堤、排水門の詳細は、今後調査、検討を行った上で決定するものであり、表記の位置等は確定していません。

注) 左図は、調節池の関係施設をわかりやすく示したイメージ図であり、実際とは異なります。

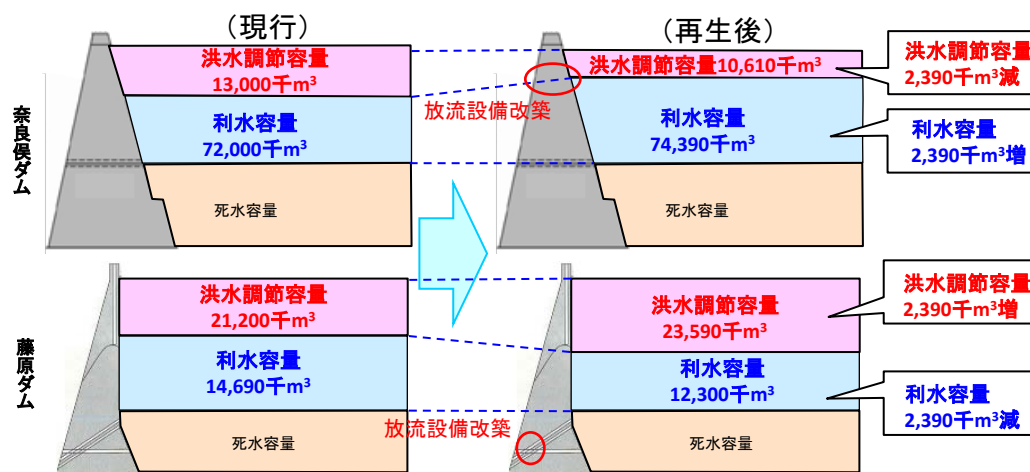
○首都圏氾濫区域堤防強化対策

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。



○藤原・奈良俣再編ダム再生事業

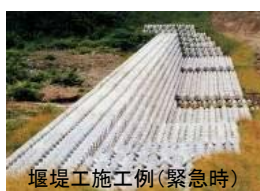
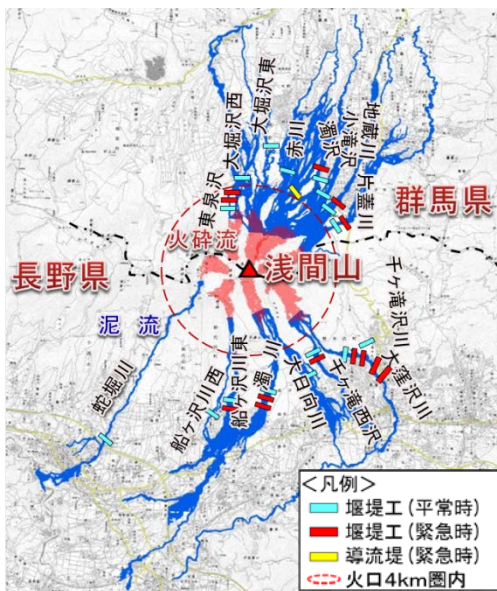
藤原ダムの利水容量と奈良俣ダムの洪水調節容量の振替等による治水機能の増強を行ないます。



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

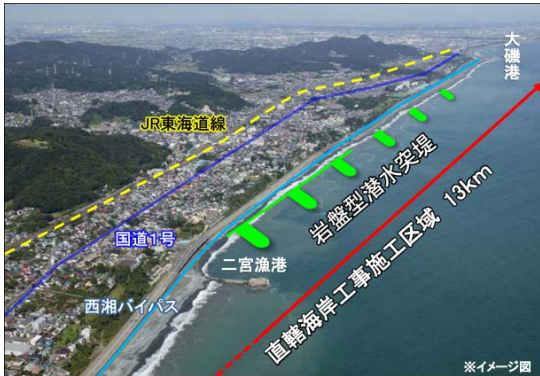
火山噴火に起因する土石流等から山麓の人家や国道等を保全するため、警戒監視、関係機関による防災訓練、砂防堰堤の整備及び緊急対策用資材の配備等を実施します。



【海岸の保全・維持管理】

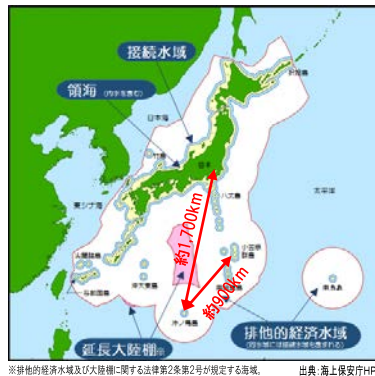
○西湘海岸 海岸保全施設整備事業

2007年(平成19年)に、台風第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国土保全上極めて重要な沖ノ鳥島の恒久的な保全のため、護岸等の施設の戦略的な維持管理を推進します。



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】

2017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、1997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。

2019年は那珂川で2018年10月以降の少雨により、4月27日～5月22日の間に21日間取水制限を実施しました。那珂川下流域では、塩水遡上の影響で、半導体工場などが一時操業停止になりました。



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

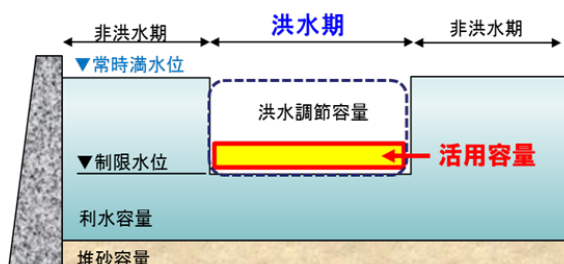
【東京2020オリンピック・パラリンピック渇水対応行動計画】

水の安定的な供給に万全を期すため、関東地方整備局が主体となり、国・1都6県等により構成される「東京2020オリンピック・パラリンピック渇水対策協議会」を設置し、2019年8月26日に「東京2020オリンピック・パラリンピック渇水対応行動計画」を策定しました。また、利根川上流域の少雪に伴う水利用への影響に備えるため、2020年4月13日に「渇水対応行動計画」の拡充・強化を図りました。

本計画では、2019年度末に完成したハッ場ダムの運用や、利根川・荒川水系等におけるダムの洪水期における弾力的管理等により、利根川水系ダム群の総利水容量に対し、気象等に左右されるが最大で約2割相当を増加させる効果を想定しています。

水資源の確保対策(例)

例1 洪水期におけるダムの弾力的管理



例2 下流利水施設の運用強化



例3 ハッ場ダム完成・運用開始



その他の重要な展開

インフラツーリズム

是非、迫力の治水施設へお出かけ下さい。



宮ヶ瀬ダム



湯西川ダム



ハツ場ダム

ダムでは、定期的に観光放流を実施しています。湯西川ダム・川治ダム・ハツ場ダムでは、ダム見学と水陸両用バスでのダム湖遊覧を春から秋頃まで行っています。(写真:宮ヶ瀬ダム)

首都圏外郭放水路 「民間運営見学システム」による社会実験の見学会第2弾も好評です。



迫力満点！立坑体験コース。深さ70メートルの迫力を楽しんでください



気軽に参加できる！地下神殿コース
地下神殿「調圧水槽」と巨大竖穴「第1立坑」の見学を凝縮したコース

100万人プロジェクト

関東地方整備局等が所管する河川・防災学習拠点(全26施設)を連携させて、来館者数100万人を目指します。



スマート広報プロジェクト

読ませる「パネル」主体の広報実施方法から、見せる「デジタルショートストーリー」で興味を引きつける広報実施方法へ転換しています。



デジタルサイネージでの広報をさいたま新都心合同庁舎2号館16階で行っています



二瀬ダム管理所においても、デジタルサイネージでの広報を行っています

道路事業

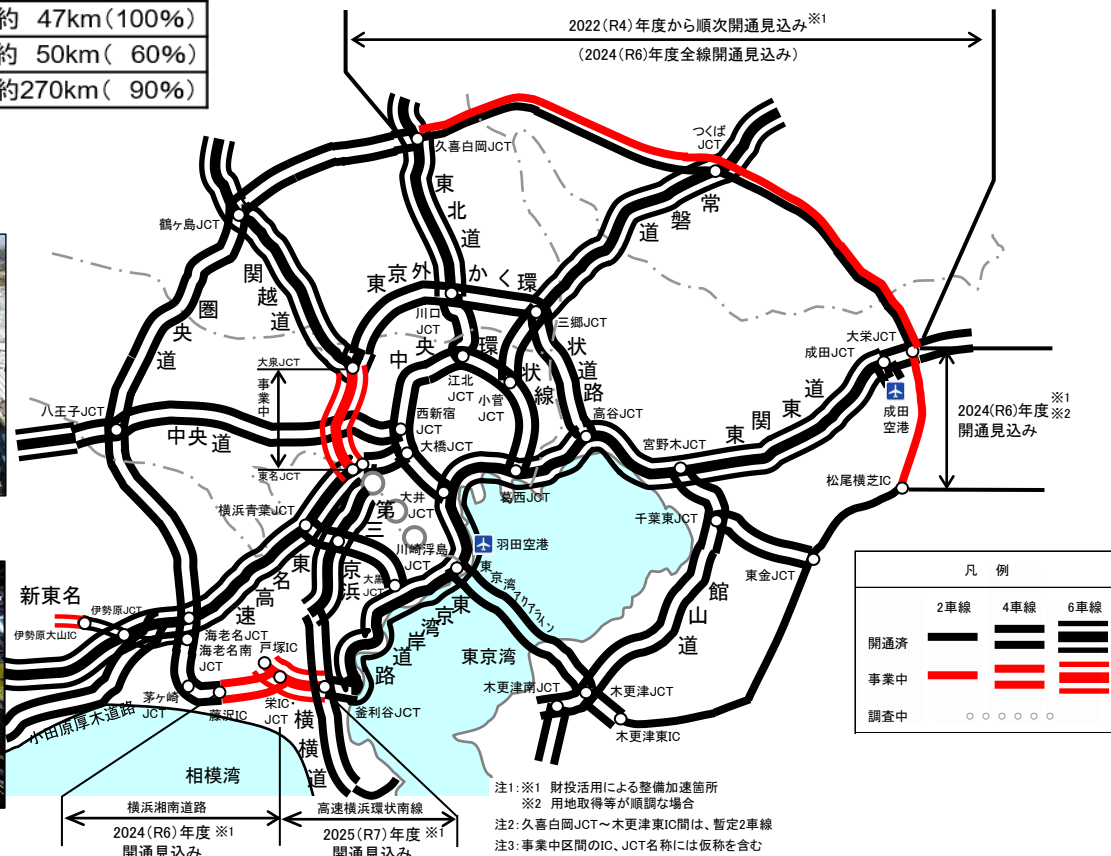
関東地方整備局管内の国道等の広域的な幹線道路網の整備や維持修繕、都県道等に対する支援を行っています。

首都圏三環状道路等の整備状況

	計画延長	開通延長*
[C2] 中央環状線	約 47km	約 47km(100%)
[C3] 外環道	約 85km	約 50km(60%)
[C4] 圏央道	約300km	約270km(90%)

2021年3月31日時点

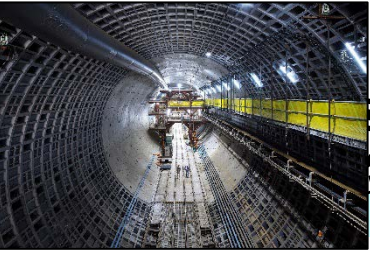
※延長の合計は、四捨五入により合計値となりません。



■圏央道（神奈川県区間） 横浜環状南線 栄IC・JCT



■外環（関越～東名）大泉JCT



凡例

	2車線	4車線	6車線
開通済	—	—	—
事業中	—	—	—
調査中	○	○	○

注1: ※1 財投活用による整備加速箇所
 ※2 用地取得等が順調な場合
 注2: 久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線
 注3: 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む

関東地方整備局管内の道路等状況

直轄国道の延長(2021.4.1現在)			
県名	km	県名	km
茨城県	326.7	東京都	245.4
栃木県	199.7	神奈川県	286.9
群馬県	201.6	山梨県	254.9
埼玉県	297.0	長野県	304.7
千葉県	295.3	福島県・新潟県	0.8
計	2,412.6		

※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 22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, 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 (2020年3月31日時点)
 橋梁 3, 357箇所 トンネル 93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)

2021年度開通(予定)箇所

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経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・支援等が期待されます。

南部IC～下部温泉早川ICについて、2021年夏頃の開通に向け、工事を推進しています。また、長坂JCT※1～八千穂高原ICについては、環境影響評価の手続きを進めています。※1 長坂JCTは仮称

2. 2021年度の開通(予定)箇所

・南部IC(山梨県南巨摩郡南部町)

～下部温泉早川IC(山梨県南巨摩郡身延町)【13.2km 2/4※2】

※2 2/4とは、計画4車線のうち暫定2車線開通



【南部IC付近の状況】



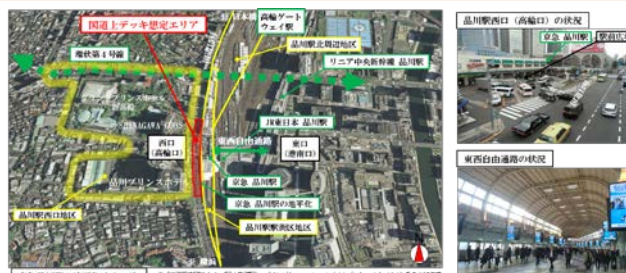
品川駅西口駅前広場の将来の姿

品川駅西口の概要、現状と課題

- 品川駅周辺では、鉄道駅施設の大規模な再編や、MICE・宿泊施設等の機能を備えた複合的施設の開発が計画されています。
- 国道15号に面する品川駅西口は、鉄道・バス乗り場が分散し、駅・まちの連絡性が低く、駅前広場の容量不足や歩行者の空間不足等による交通の輻輳など、交通結節点として多くの課題を抱えています。

国道15号 品川駅西口駅前広場の将来の姿

- 品川駅周辺では、新たな国際交流拠点の形成に向けて、道、駅、まちが一体となった都市基盤の整備を進め、「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」を目指します。



◆次世代型交通ターミナル◆

- 最先端のモビリティ(自動運転等)の集積場を集約した次世代型モビリティターミナルを配置



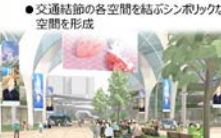
◆開発計画と連携した複合(交通・防災)ターミナル◆

- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えが可能に



◆シンボリックなセンターコア◆

- 利用者動線の交差点には連絡の拠点となるセンターコアを配置
- 交通結節の各空間を結びシンボリックな空間を形成



◆人々が集う賑わい広場◆

- センターコアの南側には、人々が集い、憩う賑わい広場空間を配置
- 有事の際には、防災拠点としても活用



施設配置計画と官民の事業区分

「道の駅」第3ステージ

I 新たなコンセプト

第1ステージ（1993年～）
『通過する道路利用者のサービス提供の場』

第2ステージ（2013年～）
『道の駅自体が目的地』

1160駅に展開

全国法人の始動

第3ステージ（2020～2025年）

『地方創生・観光を加速する拠点』へ ＋ ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献

各「道の駅」における自由な発想と地元への熱意の下で、観光や防災など更なる地方創生に向けた取り組みを、官民の力を合わせて加速します。更に、「道の駅」同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献します。

新たな「道の駅」ネットワーク



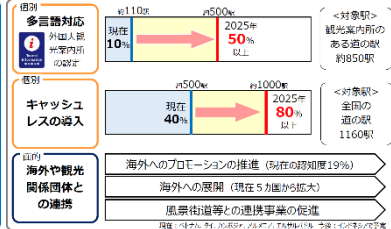
第3ステージの概要



II 「2025年」に目指す3つの姿

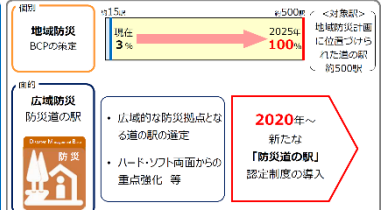
1. 「道の駅」を世界ブランドへ

- 海外へのプロモーションやプロジェクト展開を国が推進し、「道の駅」は世界ブランドに。多くの外国人が**新たなインバウンド観光拠点**となった「道の駅」を目指し日本へ。
- 「道の駅」では、国や連絡会の支援を受けて、多言語対応やキャッシュレスなど基本サービスを用意。地域の文化体験など地域ぐるみでの受入環境も充実。周辺の「道の駅」や観光施設、風景街道などの連携して周遊観光ルートを創出。
- バス、自転車、レンタカーなど周遊の交通拠点としての役割も発揮し、日本の隅々まで旅行を喚起。多様な交通手段と地域、観光施設情報等がまとめて提供されるサービス（観光MaaS）の導入も始まり移動が活発化。



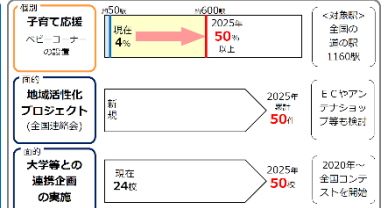
2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点到に

- 広域的な防災機能を担うため、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入。地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供。
- 各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施。
- これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等でもいち早く共有。関係機関の支援も受けながら、道の駅が地域の復旧・復興の拠点を担って貢献。



3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに

- 「道の駅」を舞台に、地域の課題解決や民間とタイアップした「地域活性化プロジェクト」が、ボランティアを含めた様々な団体との協働や、全国連絡会等が連携しを行いながら、全国各地で盛んに実施。
- 地域の子育てを応援する施設の付設や、高齢者の生活の足を確保するための自動運転サービスのターミナルとなるなど、あらゆる世代が「道の駅」で活躍するための環境を提供。
- 多くの学生達が、「道の駅」でインターンとして業務を経験したり、実習に訪れ、地域の特産品をいかした商品開発に取り組み、全国コンテスト優勝を目指して奮闘。



ICT・AIを活用した観光渋滞対策

○休日を中心に著しい道路交通渋滞が発生する鎌倉では、ロードプライシングの導入を目指しており、有識者や国・県・市など関係者からなる協議会等を設置し、地域の取組を支援しています。

鎌倉市の現状

- 鎌倉市には年間2,000万人を超える観光客が来訪。
- 鶴岡八幡宮、鎌倉大仏等の観光地周辺で休日を中心に著しい交通渋滞が発生。

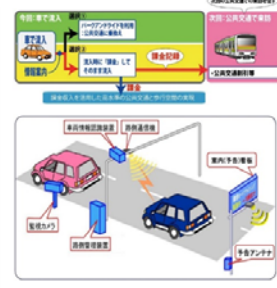


鎌倉市の提案

これまでの主な取組

- パーク&ライド
- シャトルバス運行
- バス専用レーン
- 鎌倉フリー環境手形

鎌倉ロードプライシング（仮称）



ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等を検討

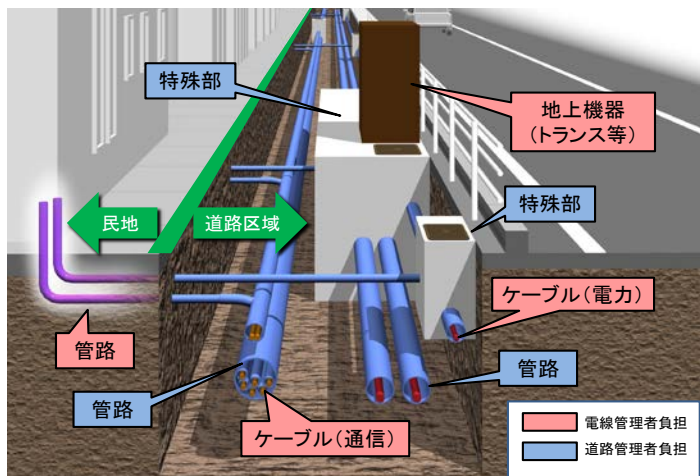
早期の導入を目指す鎌倉市の取組みに対して支援
（観光交通イノベーション地域として選定し、有識者や国・県・市など関係者からなる協議会等で検討）

・交通需要調整のための料金施策の検討などの取組を推進

（未来投資戦略2018 —「Society5.0」「データ駆動型社会」への変革— 2018年6月15日）

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)

ナショナルサイクルルートについて

ナショナルサイクルルートとは

自転車は、それに乗ることそのものを楽しんだり、また、サイクリングツアーで地域をめぐり、沿線の魅力を楽しむことができ、全国各地で官民が連携し、自転車の活用による観光地域づくりが進められています。

ナショナルサイクルルート制度は、優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させたサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルート为国が指定することで、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外にPRを行い、サイクルツーリズムを強力に推進していくものです。

第1次ナショナルサイクルルート

○令和元年11月7日に、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートについて、国内外にPRを図るため、第1次ナショナルサイクルルートの指定。

○関東地方整備局管内では、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」が指定。

名称	延長	起終点及び経過地
つくば霞ヶ浦りんりんロード (英語) Tsukuba-Kasumigaura ring-ring road	176km	自:茨城県桜川市 JR 岩瀬駅 至:茨城県潮来市 水郷潮来バスターミナル
ビワイチ (英語) Biwaiichi	193km	自 滋賀県大津市 瀬田唐橋 至 滋賀県大津市 瀬田唐橋 (琵琶湖岸一周(反時計回りの一方通行))
しまなみ海道サイクリングロード (英語) SHIMANAMI KAIDO cycling road	70km	自:広島県尾道市 JR 尾道駅 至:愛媛県今治市 サンライズ糸山

つくば霞ヶ浦りんりんロード

■概要

JR岩瀬駅～JR土浦駅間及び霞ヶ浦湖岸一周(茨城県)
延長:約180km

■取組内容

【走行環境の整備】



(矢羽根とルート案内)

【サイクルツーリズム推進のための取組】

英語、繁体字に対応したマップ、観光情報も充実

りんりんスクエア土浦(ゲートウェイ)
茨城県が主体となって、土浦市と連携し整備した全国初の鉄道駅直結サイクリング拠点(2018.3.29開業)

りんりんポート土浦(ゲートウェイ)
サイクリング拠点「りんりんポート土浦」(2019.3.30開業)



■ 関東地方整備局管内の港湾及び空港 ■

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	3港	東京港・横浜港・川崎港
	● 国際拠点港湾	1港	千葉港
	● 重要港湾	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

【茨城港】
 取扱貨物量：3,417万t
 コンテナ取扱量：4.4万TEU
 貿易額：1.1兆円

みなとオアシス大洗



みなとオアシス大洗

百里飛行場

【百里飛行場】
 年間利用者数：82万人

京浜港（国際コンテナ戦略港湾）

【東京港】
 取扱貨物量：8,781万t
 コンテナ取扱量：501万TEU（1位）
 貿易額：17.3兆円（2位）

【鹿島港】 国際バルク戦略港湾（穀物）
 取扱貨物量：6,163万t
 コンテナ取扱量：1.6万TEU
 貿易額：1.6兆円

【川崎港】
 取扱貨物量：7,939万t
 コンテナ取扱量：16万TEU
 貿易額：3.5兆円

みなとオアシス川崎

【東京国際空港】
 取扱貨物量：121万t
 年間利用者数：8,692万人（1位）
 貿易額：1.6兆円

【横浜港】
 取扱貨物量：11,062万t（3位）
 コンテナ取扱量：299万TEU（2位）
 貿易額：11.8兆円（3位）

みなとオアシス横浜港

【千葉港】
 取扱貨物量：14,001万t（2位）
 コンテナ取扱量：11万TEU
 貿易額：4.0兆円（7位）

みなとオアシス千葉みなと

【横須賀港】
 取扱貨物量：904万t
 コンテナ取扱量：-万TEU
 貿易額：0.2兆円

みなとオアシス“ペリー・スリ浜”

【木更津港】 国際バルク戦略港湾（鉄鉱石）
 取扱貨物量：6,054万t
 コンテナ取扱量：-万TEU
 貿易額：1.2兆円

みなとオアシス木更津

みなとオアシス大磯

みなとオアシス勝浦

※「みなとオアシス」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。
 ※（ ）内順位は、港湾、空港それぞれの全国順位を示しています。

みなとオアシス
 “港の駅” たてやま

（出典）取扱貨物量：港湾統計（2019）
 コンテナ取扱量：港湾統計（2019）
 乗降人数：空港管理状況調査（2019）
 貿易額：貿易統計（2019）

■ 国際戦略コンテナ港湾政策 ■

政策目的

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化
 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

取組

- 「集貨」 ⇒ 国内外とのフィーダー航路網の強化や積替機能の強化の促進 等
- 「創貨」 ⇒ 荷さばき、流通加工、保管等の複合機能を有する物流施設のコンテナターミナル近傍への立地を促進 等
- 「競争力強化」 ⇒ とん税・特別とん税に係る特例措置等による入出港コスト低減、コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応した大水深コンテナターミナルの機能強化、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現 等

横浜港におけるふ頭再編に向けた取り組み

- コンテナ船の大型化や船社間の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、基幹航路に就航する大型船の入港や、増加するコンテナ貨物の取扱いに適切に対応し、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るため、横浜港においてコンテナターミナルの再編整備を行う。
- 近年、訪日外国人旅行者数は大きく増加しており、クルーズ船による訪日客も増加傾向にある。横浜港では、大さん橋だけでは増加するクルーズ船に対応できなくなってきたことから、新港ふ頭の再整備や山下ふ頭を活用し対応するほか、横浜ベイブリッジを通過できない大型クルーズ船については、大黒ふ頭の自動車船用岸壁を活用できるよう対応する。

横浜港に寄港するコンテナ船の大型化



7,370TEUコンテナ船
(ADRIAN MAERSK 全長352m)
出典: MarineTraffic

約3倍



23,656TEUコンテナ船
(MSC Isabella 全長400m)



2万3000TEU級コンテナ船の入港
(南本牧埠頭)

コンテナ船の大型化に対応するための次世代高規格コンテナターミナルの整備



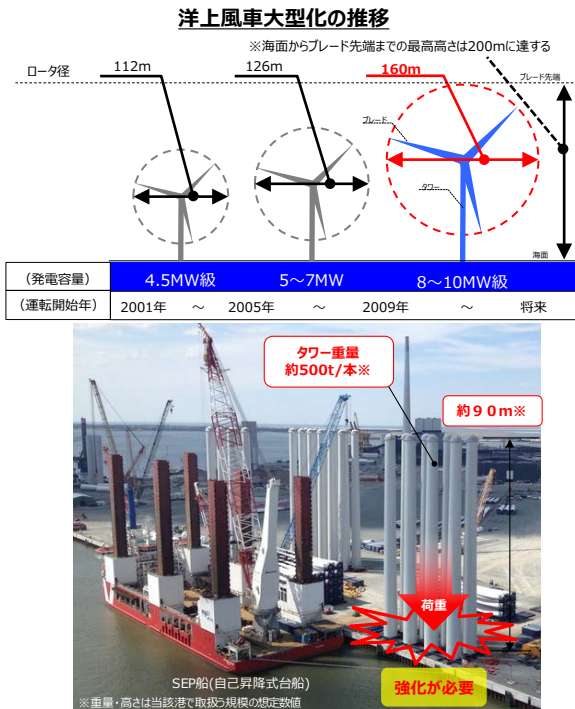
横浜港におけるふ頭再編に向けた取り組み

にぎわい作り・クルーズ船の受入環境の整備



洋上風力発電の導入促進

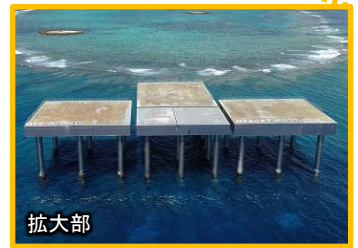
海洋再生可能エネルギーの導入拡大を図るため、大型洋上風力発電設備の輸送・建設が可能となるよう、鹿島港外港地区にて岸壁の整備、地耐力強化等を行います。



(左) 海外港湾における8MW級洋上風量発電設備の取り扱い事例 (エスビアウ港(デンマーク))

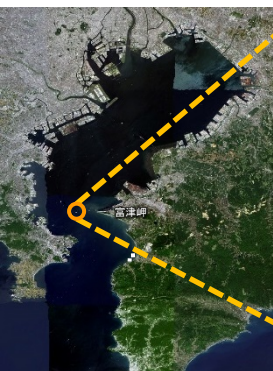
南鳥島及び沖ノ鳥島における活動拠点整備等

排他的経済水域等において海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動の拠点として、南鳥島及び沖ノ鳥島において港湾の施設整備及び管理を行っています。



第二海堡の観光資源としての活用

第二海堡は東京湾のほぼ中央、富津岬沖合にある人工島で、明治時代に第一海堡、第三海堡とともに首都防衛のための海上要塞として建設されました。これまで、安全確保のため一般の方の立入を禁止していましたが、護岸の整備が進んだことも踏まえ、2018年にトライアルツアーを実施し、2019年5月より本格的に上陸ツアーを開始しました。



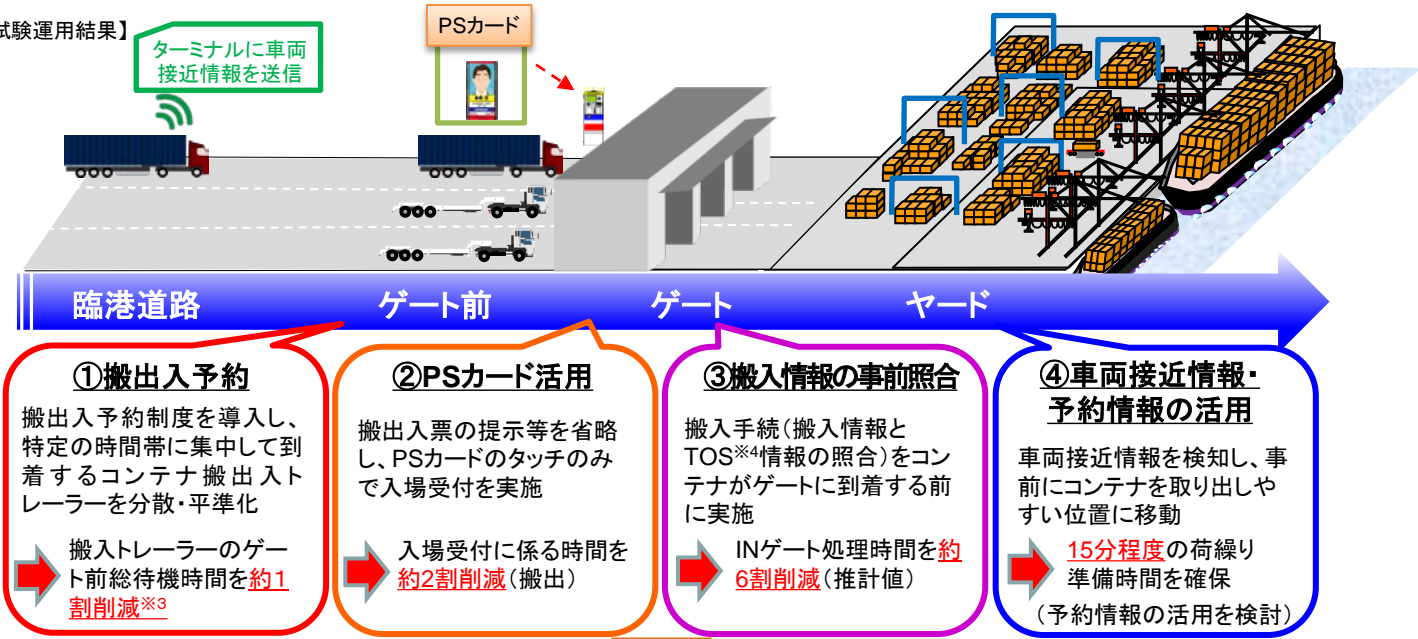
■ コンテナ物流の効率化に向けた取組～CONPASの導入～

CONPAS※1は、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることで、コンテナ輸送の効率化及び生産性向上の実現を目的としたシステムです。

ゲート前混雑が深刻化する中、情報通信技術の活用により、ゲート手続やヤード内荷役作業の効率化を実現するため、横浜港において試験運用を実施。

横浜港で2021年4月より本格運用※2を開始。横浜港での運用結果を踏まえ、今後他港へも拡大予定。

【試験運用結果】



①搬出入予約

搬出入予約制度を導入し、特定の時間帯に集中して到着するコンテナ搬出入トレーラーを分散・平準化

搬入トレーラーのゲート前総待機時間を約**1割削減**※3

②PSカード活用

搬出入票の提示等を省略し、PSカードのタッチのみで入場受付を実施

入場受付に係る時間を約**2割削減**(搬出)

③搬入情報の事前照合

搬入手続(搬入情報とTOS※4情報の照合)をコンテナがゲートに到着する前に実施

INゲート処理時間を約**6割削減**(推計値)

④車両接近情報・予約情報の活用

車両接近情報を検知し、事前にコンテナを取り出しやすい位置に移動

15分程度の荷繰り準備時間を確保(予約情報の活用を検討)

情報技術の活用によるコンテナ搬出入処理能力の向上

※1 CONPAS: Container Fast Pass の略

※2 「搬出入予約機能」、「PSカード活用機能」、「搬入情報の事前照合機能」を常時運用すること

※3 搬入トレーラーの14%が CONPASで予約を行った場合

※4 ターミナルオペレーションシステム

CONPASのポータルサイト: <https://www.cyber-port.net/>

■ 東京国際空港(羽田空港)の機能強化

羽田空港においては、空港機能の拡充や老朽化対策に資する取組を進めています。

令和3年度は、拠点空港としての機能拡充に向けて、羽田空港のアクセス利便性向上を図るための空港アクセス鉄道の基盤施設整備、駐機場の整備を進めるとともに、地震発生後も航空ネットワークの機能低下を最小限にとどめるための滑走路等の耐震性の強化及び防災・減災に向けた護岸等の整備を実施します。



Imagery © 2020 DigitalGlobe, Inc.

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 令和3年4月現在

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	215.2ha	H3.10～ 一部開園
④ 国営アルプスあづみの公園	長野大町市、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	1.6ha	「明治150年」関連施策 H29.11.21 閣議決定 R2.11.3～ 一部開園

関東・国営公園等の位置



① 国営武蔵丘陵森林公園



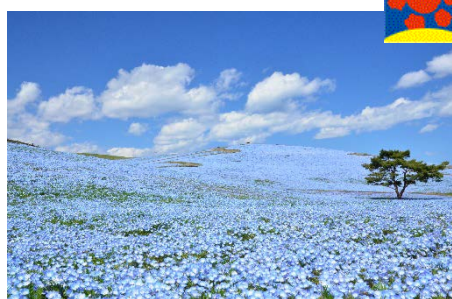
約20種・500本のカエデが映える紅葉見ナイト

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、秋はコキアの赤で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

公園内を流れる乳川を利用したスプラッシュ・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

平成30年は明治元年から起算して満150年に当たることを踏まえ、「明治150年」関連施策の一環として、神奈川県、大磯町との連携のもと、旧滄浪閣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・活用を図る事業です。

第1期開園として、令和2年11月3日(火)に旧大隈重信別邸庭園及び陸奥宗光別邸跡庭園の一部区域を開園いたしました。引き続き、本邸園が我が国の近代化の歩みを伝える歴史遺産さらには観光振興や地域活性化の新たな拠点となるよう整備を進めていきます。

⑥ 明治記念大磯邸園

「明治150年」関連施策ロゴマーク

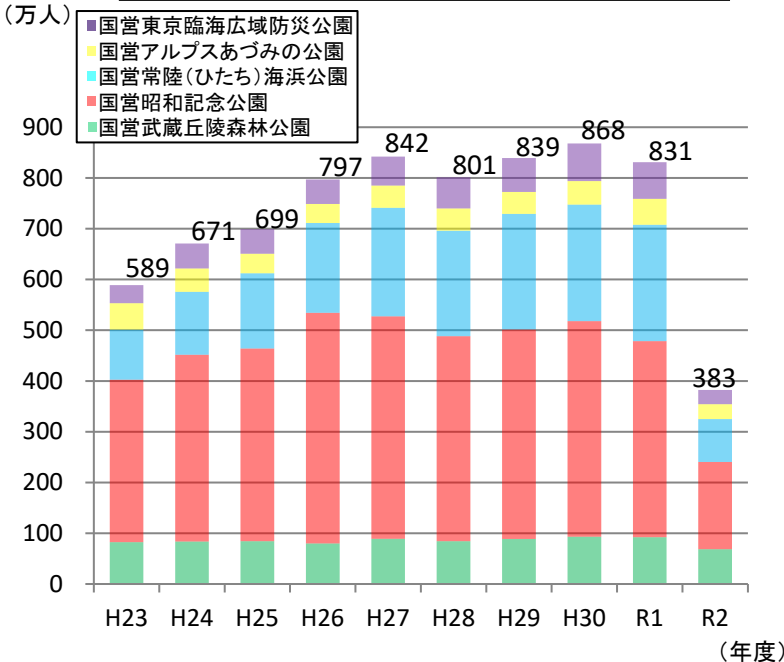


第1期開園時の様子 (左:エントランス(開園直後)、右:旧大隈重信別邸庭園見学状況)

関東・国営公園の利用状況

関東管内の5つの国営公園では、近年の年間入園者数が合計800万人を超え、令和2年度は新型コロナウイルスの感染拡大への対応に伴う臨時閉園もありましたが、開園中は、緑豊かな憩いの場として多くの方々にご来園いただきました。引き続き、必要な感染対策を行いつつ、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)



夜の公園も好評です

国営昭和記念公園や国営武蔵丘陵公園では、秋のライトアップイベントとして「秋の夜散歩」や「紅葉見ナイト」を開催しています。静かな秋の夜、LEDにより色鮮やかに輝くカエデやイチョウが見せる幻想的な景観を楽しみに、多くの方が訪れています。



国営昭和記念公園の「秋の夜散歩」(R2.11.3~29)

第32回全国「みどりの愛護」のつどい・令和3年秋に開催

全国「みどりの愛護」のつどいは、「みどりの日」制定の趣旨を踏まえ、平素から緑の保全育成に携わる方々が一堂につどい、広く都市緑化意識の高揚を図り、緑豊かな潤いのある住みよい環境づくりを推進することを目的として、平成2年から毎年全国各地で開催されています。

第32回は令和3年秋に神奈川県横須賀市で開催されます。関東管内ではこれまで計6回開催されており、最近では平成28年に千葉県立柏の葉公園で開催されています。

第27回全国「みどりの愛護」のつどい
(平成28年6月千葉県立柏の葉公園)



出典:千葉県HP

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も利用されています。



警視庁の合同訓練 (H30.11)

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(平成23年3月11日)

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。

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)

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
- 天井耐震
- 電力確保等対策
- 津波対策

取組効果

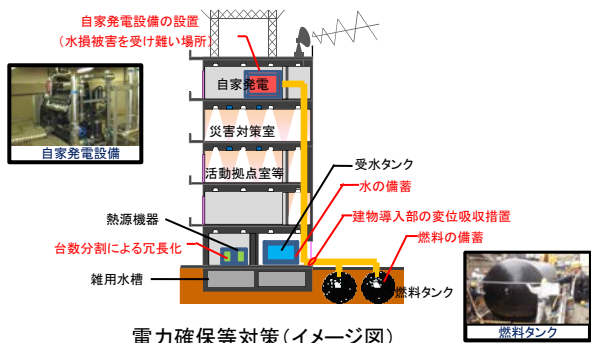
- 災害対策活動の円滑化
- 人命の安全確保
- 行政機能の早期回復

具体的な事例

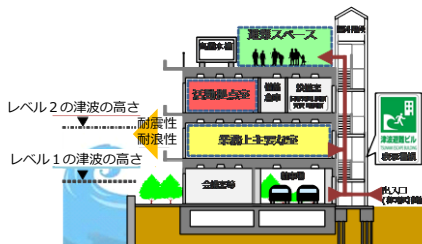
- 横浜地方合同庁舎(仮称)整備等事業



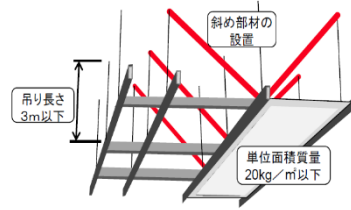
横浜地方合同庁舎(仮称)整備等事業



電力確保等対策(イメージ図)



津波対策(イメージ図)



天井対策(イメージ図)

建築設備の防災対策(イメージ図)

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

- 富士川合同庁舎(富士川シビック地区)

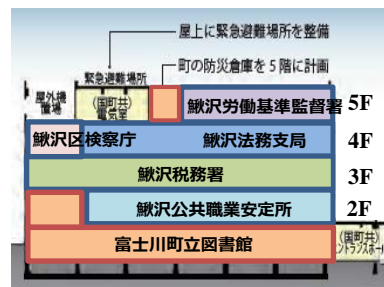
国、町の2者を合築した合同庁舎シビックコア地区による都市拠点の形成地域の特色や創意工夫を生かしつつ、都市拠点の形成、良好な市街地環境の形成の実現に寄与。豊かな街並みを形成するとともに、地域のランドマークとして存在し、地域の個性的な魅力を形成している。

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



富士川地方合同庁舎



富士川町シビックコア地区(8ha)



富士川シビックコア地区

※「シビックコア地区整備制度」は、地域の特色や創意工夫を生かした街づくりを支援する制度です。地域の人々の安全で豊かな生活を支える官庁施設と民間建築物等が連携して、そこで暮らす人々の利便性の向上を図りつつ、関連する都市整備事業との整合を図った計画を策定することにより、魅力と賑わいのある都市の拠点地区の形成を推進しようとするものです。



横浜地方気象台

※横浜市から有形文化財として指定された横浜地方気象台は、歴史と文化に配慮するため、耐震改修を行い、オリジナルに近いまま保存し、活用を図ることとし、新たに増築棟を整備し、気象観測業務を集約することで、新旧の対話する建築計画としました。山手地区の歴史的景観に調和するよう、整備しています。

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

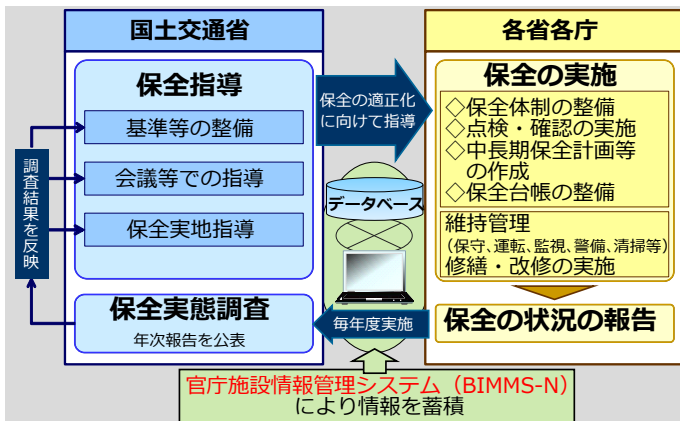
- 老朽化対策
- 施設管理者に対する保全指導

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



栃木地方合同庁舎
(上: エントランスホール、
右: 見世蔵ギャラリー)

京橋税務署・都税事務所



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
- 働き方改革への取り組み
- 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
- 生産性向上技術の導入
- 週休2日促進
- 営繕主管課長会議※1
- 公共建築相談窓口※2

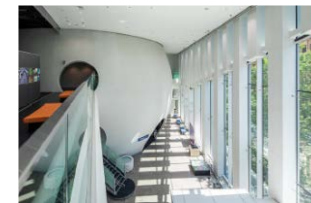
取組効果

- 建築分野の質的・技術的水準の向上

※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



気象庁虎ノ門庁舎(仮称)・港区立教育センター整備等事業



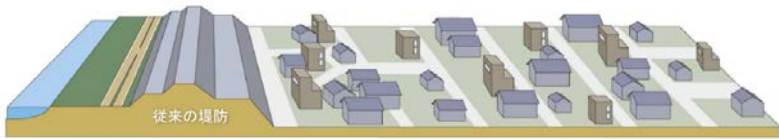
※BIM (Building Information Modeling) とは、コンピュータ上に作成した3次元の形状情報に加え、室等の名称や仕上げ、材料・部材の仕様・性能、コスト、情報等、建物の属性情報を併せもつ建物情報モデルを構築することです。建築生産や維持管理の効率化が期待されます。

※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。

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>

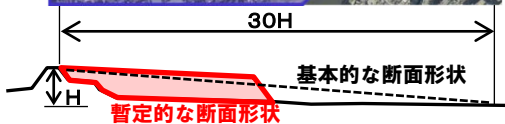


高規格堤防は、まちづくりと共同で実施することによって、安心して快適な空間を創出

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。

一部区間の整備の場合や基本的な断面形状が完成していない場合にも、堤防の安全性が格段に向上します。

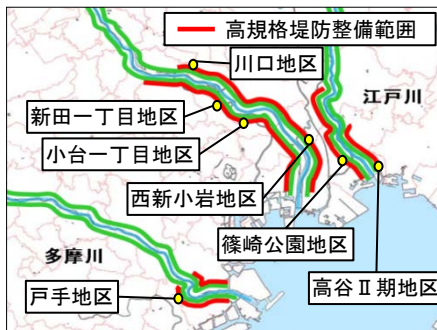


一部区間の整備の場合や基本的な断面形状が完成していない場合にも、堤防の安全性が格段に向上するとともに、まちづくりとしての効果も発揮

(堤防が強化される効果) まちづくりとしての効果	河川管理上の効果	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被害を回避	越水 ●ふつうの堤防 	浸透 ●ふつうの堤防 	地震発生時 ●ふつうの堤防 	
	安全なまち	地震発生時 液状化による堤防の大規模な損傷を回避	●高規格堤防 	●高規格堤防 	●高規格堤防 	
	快適なまち	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			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)
	安全なまち	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とることで、堤防斜面・内部の侵食による決壊を防ぐ			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)
	安全なまち	災害発生時 周辺住民等の避難場所としての機能を発揮 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 高規格堤防とあわせて広大な公園や中高層住宅等が整備			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
	快適なまち	平常時 木造住宅密集地域・狭あい道路の解消など良好な住環境を提供 都市景観が向上し、良好な都市空間を形成	●整備前 	●整備後 	木造住宅等が密集し、道路整備が遅れ生活環境が悪化 まちづくりとあわせて、公共施設等も整備	

2021年度の事業箇所

2021年度は7箇所において事業を実施します。



■ ダムの効果

本資料の数値等は速報値のため、今後の調査等で変更が生じる可能性があります。

令和元年東日本台風における利根川上流ダム群※の治水効果(速報)

○利根川の治水基準点である群馬県伊勢崎市の八斗島地点の上流においては、利根川上流ダム群※において、約1億4,500万m³の洪水を貯留しました。

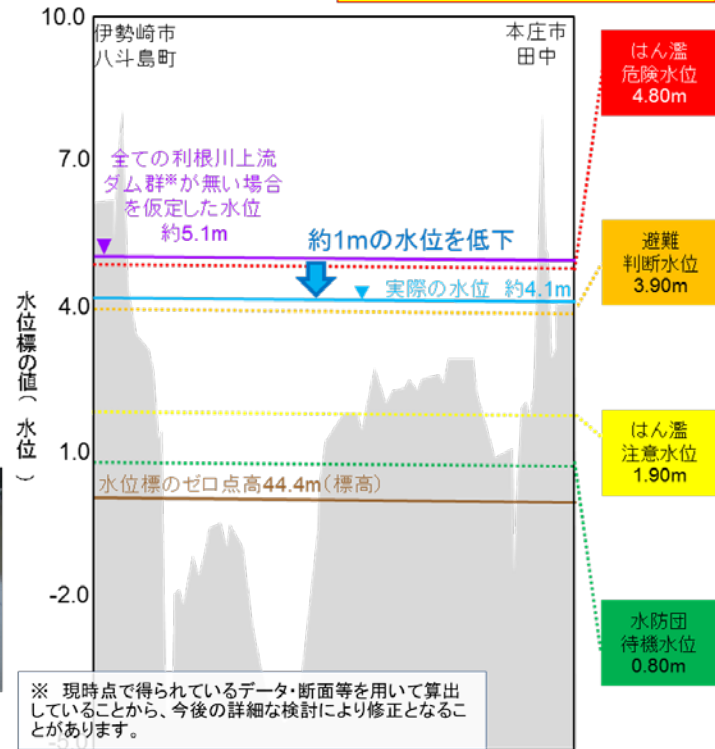
○これらのダムの貯留により、八斗島地点では、約1m(速報値)の水位が低下したものと推定されます。

※利根川上流ダム群: 矢木沢ダム、奈良俣ダム、藤原ダム、相保ダム、藪原ダム、下久保ダム、試験湛水中のハッ場ダム

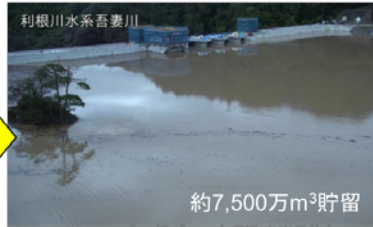


ダムの効果(八斗島地点)

利根川上流ダム群※により約1m水位を低下



ハッ場ダム貯留状況写真



■ 遊水地・調節池の効果

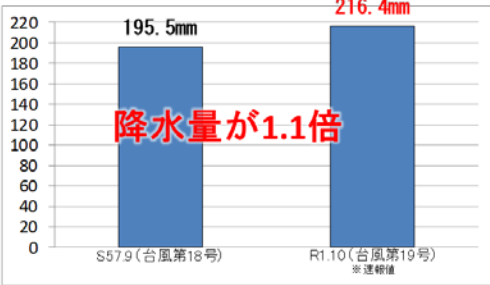
○令和元年東日本台風では、利根川、荒川、鶴見川の各洪水調節施設において、大量の貯留を行いました。



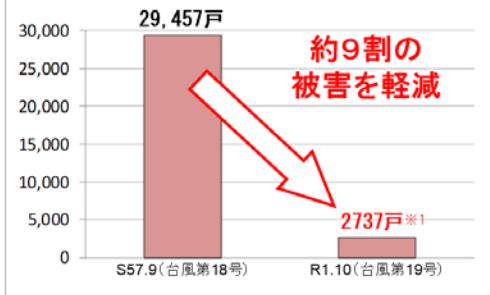
日本が世界に誇る防災システム 巨大地下神殿 稼働

令和元年東日本台風における首都圏外郭放水路等による域外排水の効果(速報)
 ○流域に降った雨の約3割を排水ポンプで流域外へ排水しました。
 ○S57.9洪水と同等(1.1倍)の降雨に対して、浸水被害を約9割軽減しました。

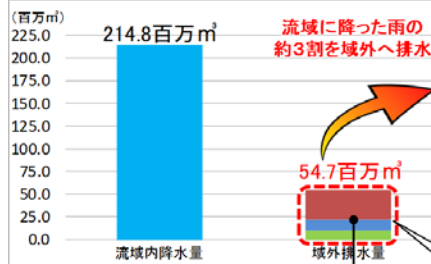
● 最大48時間降水量(流域平均)



● 中川・綾瀬川流域の浸水戸数



● 中川・綾瀬川流域の域外排水量



● 首都圏外郭放水路の操作実績

順位	年月日	洪水名	洪水調節総量 (千m³)※2	流域平均48時間雨量 (mm)※2
1	平成27年9月9日	台風第17号・18号	19,031	228.7
2	平成26年6月6日	低気圧	13,426	200.7
3	令和1年10月12日	台風第19号	12,180	216.4
4	平成29年10月22日	台風第21号	12,040	193.9
5	平成20年8月28日	低気圧	11,720	135.0
6	平成26年10月5日	台風第18号	7,316	194.6
7	平成25年10月16日	台風第26号	6,848	180.9
8	平成16年10月9日	台風第22号	6,720	200.1
9	平成24年5月3日	低気圧	6,678	140.0
10	平成18年12月26日	低気圧	6,621	170.2

■ 三郷排水機場 32.7 百万m³
 ■ 庄和排水機場 12.2 百万m³
 ■ 綾瀬排水機場 9.8 百万m³
 域外への排水量計 54.7 百万m³

参考：八潮排水機場 (綾瀬川～中川へ排水) 4.9百万m³

※1 浸水戸数は、埼玉県が公表している被害状況より中川・綾瀬川流域の市町を累計(R1.12.23現在) 詳細な地先等が不明のため、各市町のうち、中川・綾瀬川流域以外の浸水戸数を含んでいる場合がある。

※2 洪水調節総量は、累積排水量に加え放水路や立坑等の貯留量を加算したものの。



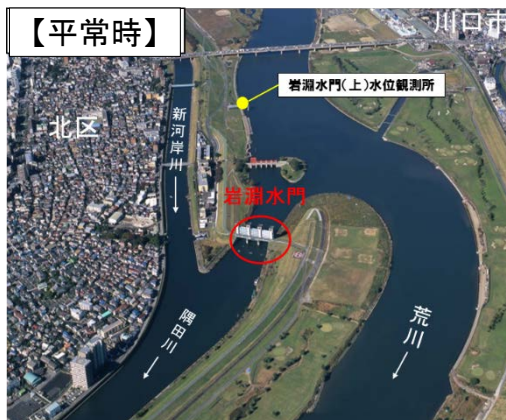
H3～の主な整備

- ・綾瀬排水機場 (50 → 100m³/s)
- ・三郷放水路～三郷排水機場 (100 → 200m³/s)
- ・首都圏外郭放水路～庄和排水機場 (0 → 200m³/s)

排水能力は3倍に！ (150 → 500m³/s)

隅田川の決壊を防ぐ

令和元年東日本台風における岩淵水門の効果
 岩淵水門を13年ぶりに閉鎖し、荒川の洪水が隅田川へ流入することを防ぎ、隅田川の洪水氾濫を防止しました。



ストック効果

東京外かく環状道路

都心経由の交通が外環道に転換

- 外環道千葉区間の開通や堀切JCT～小菅JCT及び板橋JCT～熊野町JCTの4車線化により、中央環状内側の首都高(中央環状含む)の渋滞損失時間が約3割減少。
- 川口JCT⇒高谷JCTにかけての都心経由から外環道経由への転換により、所要時間のばらつきが約20分減少し、時間信頼性が向上。

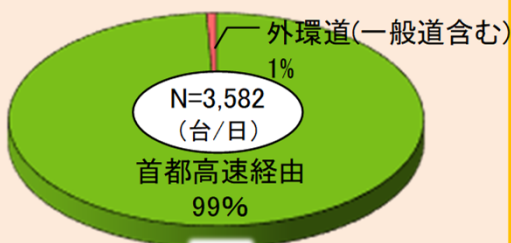
開通前後の経路と渋滞状況の変化



①《東北道⇄東関東道》 経路分担率の変化

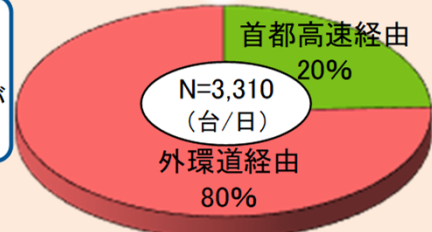
東北道⇄東関東道

■開通前



■開通後

首都高経由
↓
約8割の交通が
外環へ転換

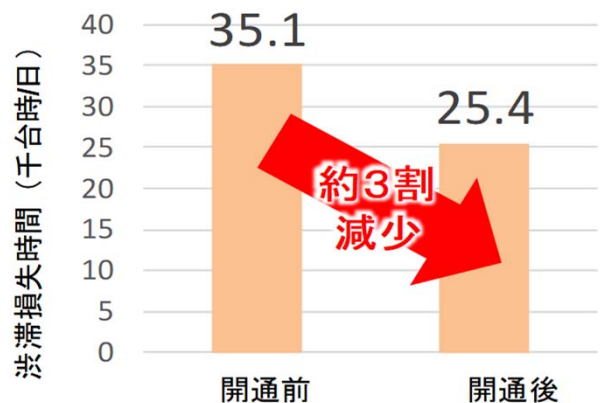


使用データ:ETCログデータ

開通前 H29.6.1(木)~H30.5.31(木) 開通後 H30.6.3(日)~R元.5.31(日)

中央環状線の渋滞状況の変化

中央環状線内側(中央環状含む)



使用データ:車両感知器交通量

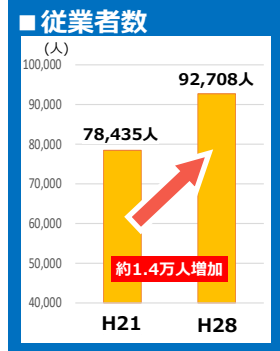
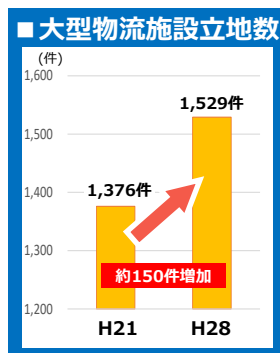
開通前 H29.6.1(木)~H30.1.31(水)
開通後 H30.6.3(日)~H31.1.31(木)

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

- 圏央道沿線自治体※1における大型物流施設※2の立地件数は、7年間で約150件増加。
- これに伴い、従業者数が約14,000人増加。
- 法人住民税※3が約150億円増加、固定資産税(家屋)※4が約100億円増加。

■圏央道沿線自治体に立地する大型物流施設



※1 圏央道(海老名JCT~茨城県・千葉県境)沿線の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」「運輸に付帯するサービス業」の合計から、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
 ※3 法人住民税とは、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)
 ※4 固定資産税(家屋)とは、固定資産(家屋)の評価額に応じて課せられる税

中部横断自動車道

救命率向上による地域の生活支援、医療関連施設の立地による国内生産・供給支援

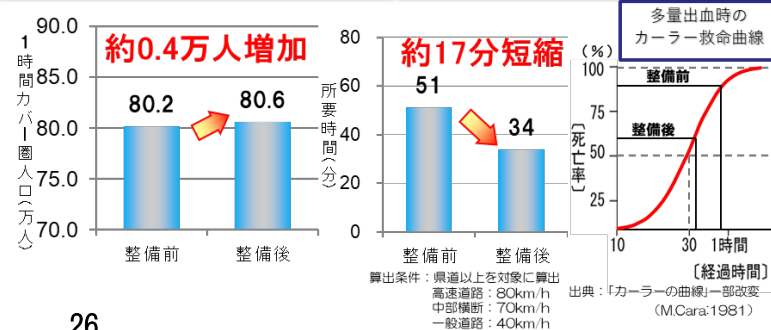
- 中部横断自動車道の整備により、第3次救急医療施設の1時間圏域が拡大し、救急搬送による救命率向上が期待。
- 中部横断自動車道の沿線に医療系製品の工場が新設され、国内生産・供給を支援。



第3次救急医療施設の1時間圏域の拡大と 医療関連施設の立地に貢献

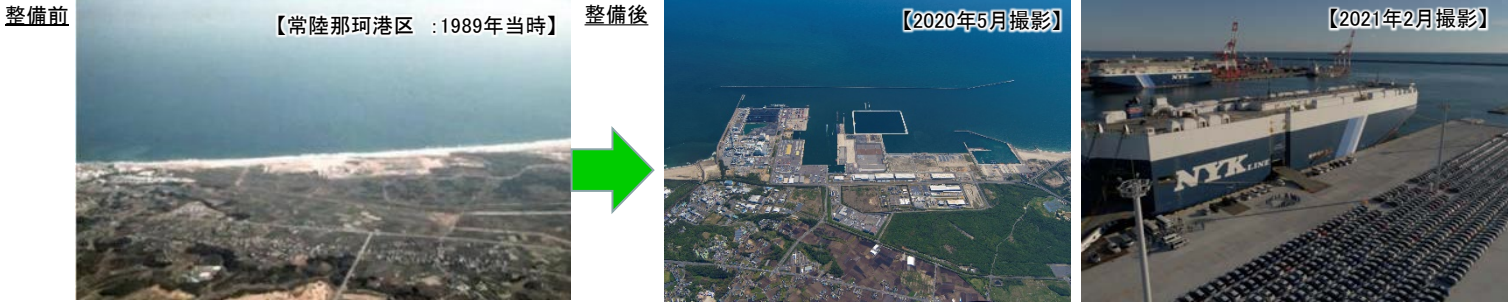


第3次救急医療施設1時間カバー人口(山梨県) 身延町役場~山梨県立中央病院の所要時間



ストック効果

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

完成自動車取扱量

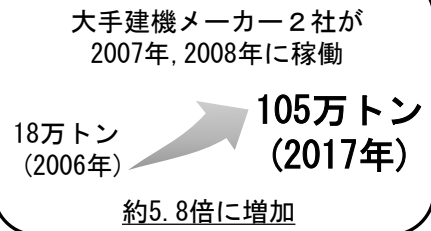


茨城港周辺における新規工場立地状況



臨海部企業の新規立地事例

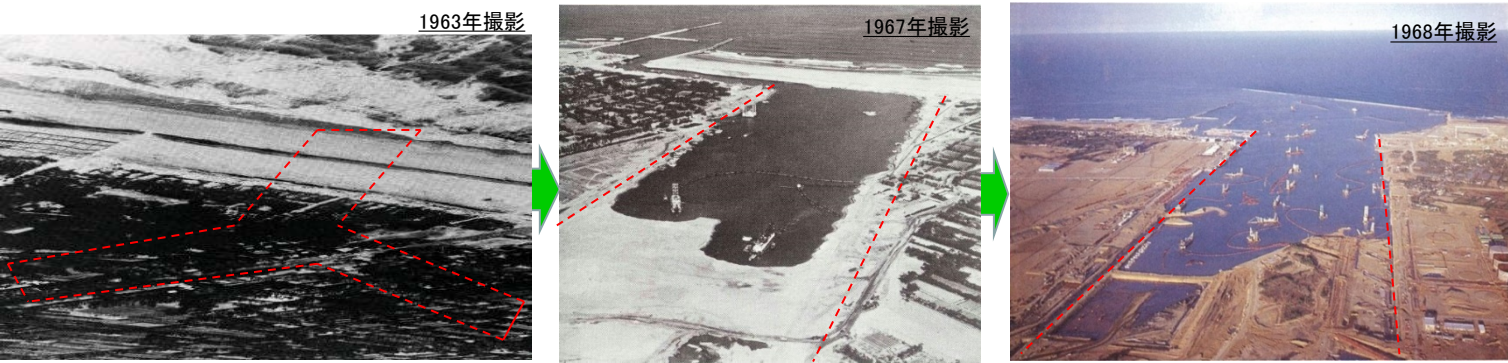
産業機械取扱量



設備投資効果

- ・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

鹿島港の整備とコンビナートの開発



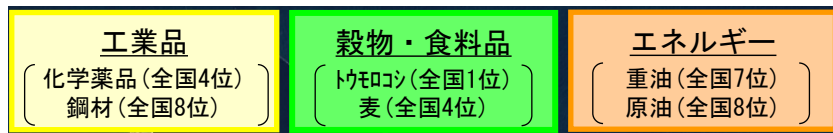
背後圏の人口



製品出荷額



一人当たりの県民所得



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います。

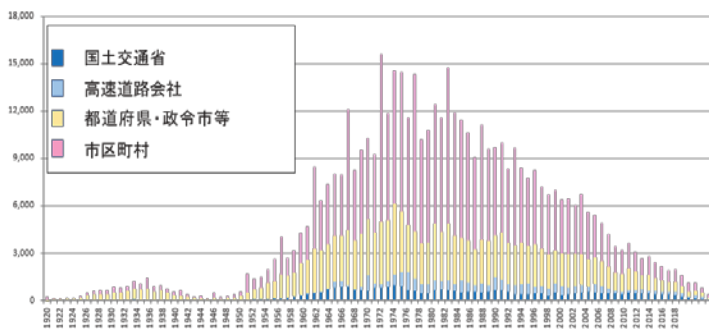
【建設後50年以上が経過する施設の割合】
（関東地方整備局管内）

	現在	10年後	20年後
道路橋 ※1 （橋長2m以上）	約28%	約51%	約72%
トンネル ※1	約53%	約63%	約71%
河川管理施設 ※2 （水門等）	約31%	約52%	約73%
港湾岸壁 ※3 （水深4.5m以深）	約24%	約49%	約71%

※1道路関係は2020(R2.3末)時点 ※2河川管理施設は2020(R2.3)時点

※3港湾施設は2020(R2.1)時点

【建設年度別道路橋梁数】(全国)



※この他、古い橋梁など記録が確認できない建設年度不明橋梁が約23万橋ある。
※各年度の内訳は、巻末資料(7)を参照。

(出典)道路局調べ(2020.3末時点)

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

■技術開発(河川)※一例

堤防の特質上生じる様々な変状を実物大モデルに再現し、点検技術のスキルアップ等への利活用を図る取り組みを進めています。



不具合堤防モデル(関東技術事務所(構内))

《再現した変状等の例》



堤防の亀裂、陥没・法崩れ

河川関連の取り組み例

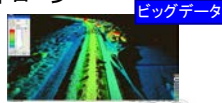
河川においては、河川管理施設の老朽化が懸念されている中、自然公物の特質に即した安全を持続的に確保するための管理に取り組んでいます。

■技術開発の推進

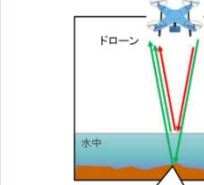
ICT技術を活用した河川管理業務の実用化と堤防の効率的な点検・診断技術の検討・活用を推進します。

<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



ビッグデータ



グリーンレーザーは、水中を透過する
・航空レーザー測量システムを大幅に小型化し、ドローンに搭載
・低空からの高密度測量が可能

●クラウド型・メンテナンスフリー水位計



・長期間メンテナンスフリー
・省スペース→設定場所を選ばない
・通信コストの削減
・クラウド化でシステム経費の削減
・低コスト(1台100万円以下を目標)

●全天候型ドローン



・強風下でも安定して自律航行可能

■関東リバースカイアイの創設

ドローンによる上空からのレーザー計測、状況監視、巡視、点検などを担う専門の運用チーム「関東River-SKY-i」(リバースカイアイ)を2019年2月に創設し、河川管理の効率化、高度化を推進します。



(ドローンによる河川巡視イメージ)

■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。



従来:手帳等への記入

維持管理データベース導入



河川巡視状況

※オープン・イノベーションを採用し、最新の科学技術をもつて、河川管理への実装化を目指す取組。

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

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。

- 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
- 人材の不足
 - メンテナンス業務の一括発注
- 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・講習会の開催

整備局主催や道路メンテナンス会議を通じるなどによる、地方公共団体等を対象とした研修や講習会を開催し、技術力の向上を図っています。

○整備局主催の研修
【2020年度】
5回実施、約100名参加



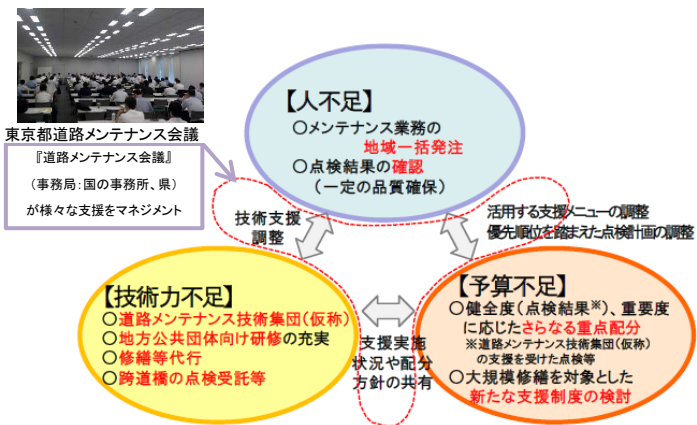
橋梁点検の現地研修

○メンテナンス会議を通じた
研修、講習会



ドローンを活用した点検の講習会

メンテナンスサイクルを回す仕組みの概念



出典: 第45回 社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会資料

■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、点検等に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。



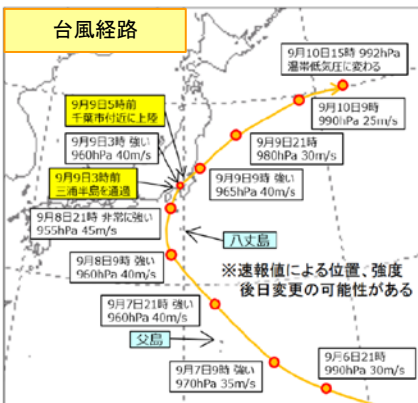
【※直轄診断】

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及び関東道路メンテナンスセンターの職員で構成する「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。

■近年の大きな災害について

房総半島台風

房総半島台風は、9月7日から8日にかけて小笠原近海から伊豆諸島付近を北上し、9日3時前に三浦半島付近を通過して東京湾を進み、5時前に強い勢力で千葉県付近に上陸した。その後、9日朝には茨城県沖に抜け、日本の東海上を北東に進んだ。強風により千葉県を中心に倒木等によって停電最大約93万5千戸、断水最大約14万戸など多数発生するとともに、屋根が吹き飛ばされるなどの家屋等の損壊も約7万6千戸にのぼった。



(主な被災状況)



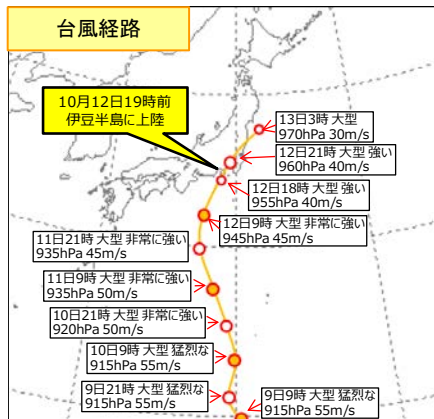
強風による倒木(千葉県東金市)



建物足場の倒壊(横浜市)

東日本台風等

台風本体の発達した雨雲や台風周辺の湿った空気の影響で、静岡県や新潟県、関東甲信・東北地方を中心に広い範囲で記録的な大雨となった。10日からの総雨量は神奈川県箱根町で1000ミリに達し、東日本を中心に17地点で500ミリを超えた。関東山地を中心に降った記録的な豪雨により、国・県管理河川で23河川46カ所が決壊、95河川148カ所が越水・溢水、土砂災害は359件、道路の通行止めは298路線347区間にのぼるなど、近年例のない同時多発的・多形態の災害となった。



(主な被災状況)



堤防が決壊した都幾川(埼玉県東松山市)

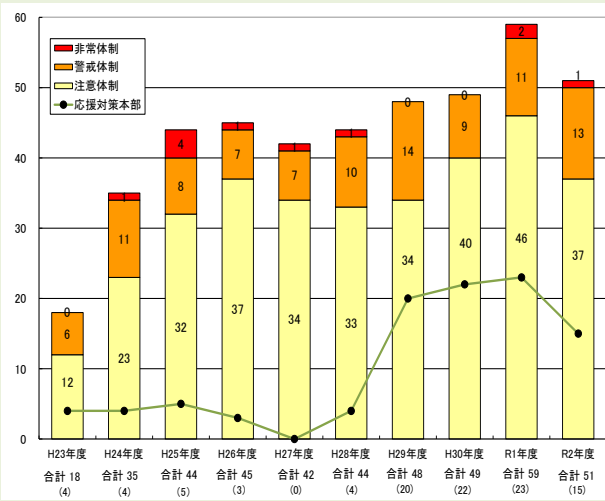


電柱倒壊の状況(千葉県山武市)

○近年の災害の激甚化に伴い、災害対策本部の設置回数が増加傾向

災害対策本部設置回数(H23年度～R2年度)

R3.3.31時点



総力戦で挑む防災・減災プロジェクト

～いのちとくらしをまもる防災減災～

国土交通省は総力を挙げて、抜本的かつ総合的な防災・減災対策の確立を目指すため、令和2年1月に、新たに「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト ～いのちとくらしをまもる防災減災～」を立ち上げました。

今後、関係省庁や地方公共団体など関係者と連携して、プロジェクトに基づく施策を強力に推進して参ります。



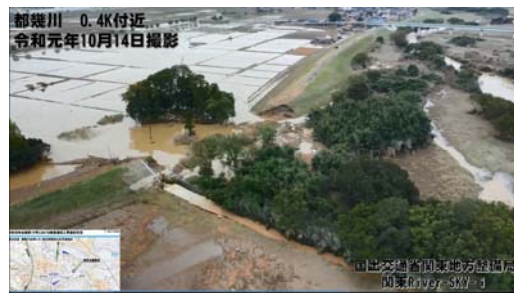
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/sosei_point_tk_000034.html

■ 災害対応(河川施設)

関東地方整備局管内の国管理河川及び県管理河川においても令和元年東日本台風の影響により、多くの箇所では浸水が発生しました。このため、全国に配備されている排水ポンプ車89台(関東地方整備局車両41台、中部・中国・四国・九州地方整備局からの応援車両48台)を関東地方に集結させ、24時間体制で、排水作業を実施しました。



関東地方整備局職員で編成された「関東River-SKY-i」によるドローン調査を実施しました。また、ドローン調査による堤防決壊箇所における復旧状況の映像を関東地方整備局WEBサイトに公開しました。



関東地方整備局管内では、令和元年東日本台風の降雨により、多くの雨量観測地点で既往最高雨量、水位観測地点で既往最高水位となりました。

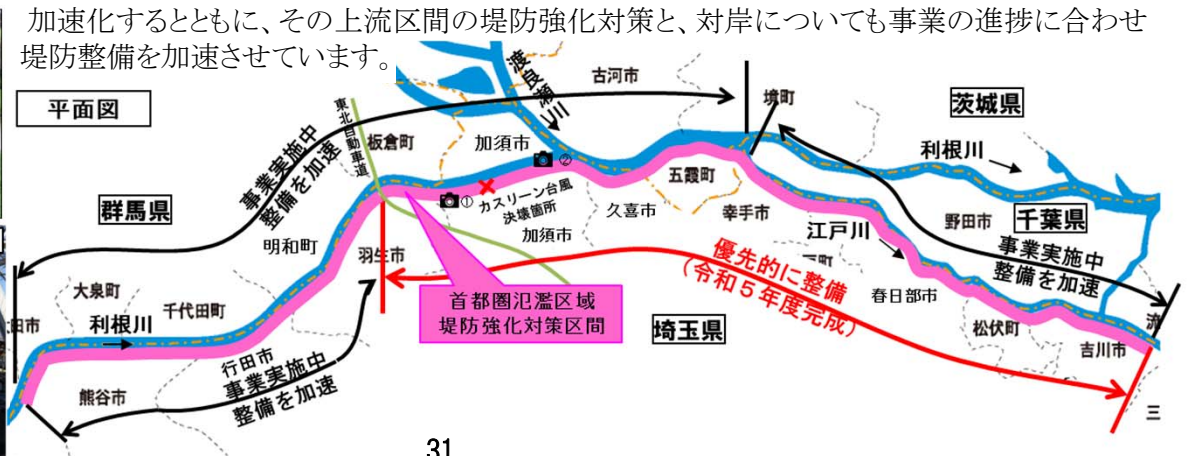
また、荒川流域で、国管理区間5箇所、久慈川流域で、国管理区間3箇所、那珂川流域で、国管理区間3箇所、合計11箇所決壊が起きました。決壊箇所では、地元県内業者が24時間体制で対応し、応急復旧工事を完成させました。応急復旧工事後は、速やかに本復旧工事を行いました。



■ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策(利根川の事例)

利根川・江戸川の堤防が決壊すれば、その氾濫は埼玉県内を流下して東京都まで達し、首都圏が壊滅的な被害を受ける恐れがあるため、首都圏氾濫区域堤防強化対策を実施しています。

特に想定される被害が大きく、優先的に整備している区間については令和5年度までに前倒して完了すべく、事業を加速化するとともに、その上流区間の堤防強化対策と、対岸についても事業の進捗に合わせ堤防整備を加速させています。



災害対応(道路施設)

■ 道路被害への対応状況

- 令和元年東日本台風により直轄国道では15路線50区間の通行止めを実施
- 国道20号法雲寺橋(山梨県大月市)は、令和3年2月に仮橋歩道橋が供用。引き続き令和3年度内の本復旧に向け工事を実施
- 特に大きく被災した国道144号鳴岩橋(群馬県嬭恋村)、市道白鳥神社線海野宿橋(長野県東御市)、国道413号(神奈川県相模原市)は、直轄権限代行による復旧事業を実施(国道413号は本復旧済)
- 体制強化を図るため、令和元年11月に「嬭恋緊急道路防災対策出張所」を立ち上げ



国道20号法雲寺
(山梨県大月市)



国道20号法雲寺仮橋歩道橋完成
(山梨県大月市)



国道144号鳴岩橋
(群馬県嬭恋村)



市道白鳥神社線海野宿橋
(長野県東御市)



国道413号
(神奈川県相模原市)

■ 大雪による立ち往生のドライバー支援



関越道立ち往生車両による滞留状況

- 令和2年12月14日から21日にかけて関東地方や北陸地方、東北地方の山地を中心に大雪が発生
- これに伴いE17関越自動車道(月夜野IC~小出IC間)において、大型車のスタック等を先頭に、約2,100台の滞留が発生
- 関越トンネル群馬側出口付近の立ち往生車両に対しTEC-FORCEを派遣し物資配布によるドライバー支援を実施
- 気象庁、運輸局、NEXCO、首都高と連携した出控えの呼びかけや、並行する国道17号でのチェーン指導を実施



TEC-FORCEによるドライバー支援(救護物資配布)状況



チェーン指導実施状況

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

近年の激甚化・頻発化する災害や急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図ります。

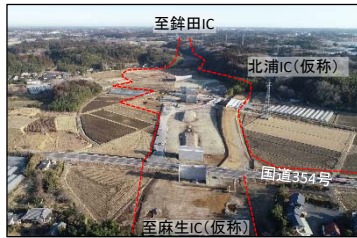
■ 災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築

□ 東関東自動車道水戸線(潮来~銚田)

- 北関東における圏央道外側の高速道路で唯一の未開通区間であり、高速ネットワークのミッシングリンク
- 当該路線の整備により、首都圏・北関東・東関東を結ぶ広域な高速ネットワークが形成されるとともに、国際バルク戦略港湾や空港へのアクセス向上、災害時のリダンダンシー確保



国土強靱化に資するミッシングリンクの解消



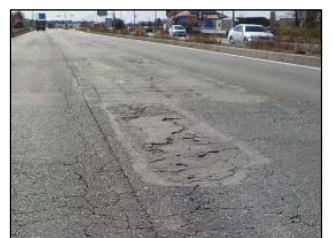
施工状況(行方市両宿)

■ 道路の老朽化対策

- ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設(橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等)の対策を集中的に実施



漏水による橋桁の腐食



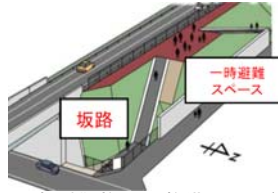
舗装の剥離・ひび割れ

■ 河川隣接構造物の流出防止対策



長野県東御市本海野
河川沿いの橋台崩落

■ 高架区間等の緊急避難場所としての活用



緊急避難施設の整備イメージ

■ 道路法面・盛土対策



法面対策
神奈川県相模原市緑区吉野

■ 無電柱化の推進



千葉県館山市船形
台風等による電柱倒壊状況

■ ITを活用した道路管理体制の強化



山梨県南都留郡山中湖村
AIによる画像解析技術の活用

災害対応(港湾施設)

我が国最大の水深18m岸壁を有する南本牧コンテナターミナルと首都高速湾岸線を直結する横浜港「南本牧はま道路」は、令和元年9月の房総半島台風(台風第15号)の強風により走錨した船舶が衝突したことで被災し、通行止めとなっていました。令和2年5月に通行を再開しました。

また、再発防止のため、漂流・走錨船舶の衝突による橋梁への致命的な損傷を防ぐための防衝施設を整備しました。



南本牧はま道路 防衝施設(令和2年12月完成)

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

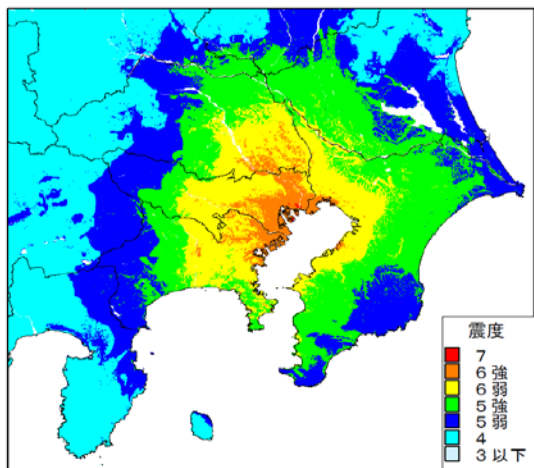
気候変動の影響による気象災害の激甚化・頻発化、大規模地震の切迫に対応し、国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図り、令和3年度から7年度までの5か年で重点的かつ集中的に対策を講じます。



茨城港常陸那珂港区東防波堤工事状況
(5か年加速化計画対象工事)

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】

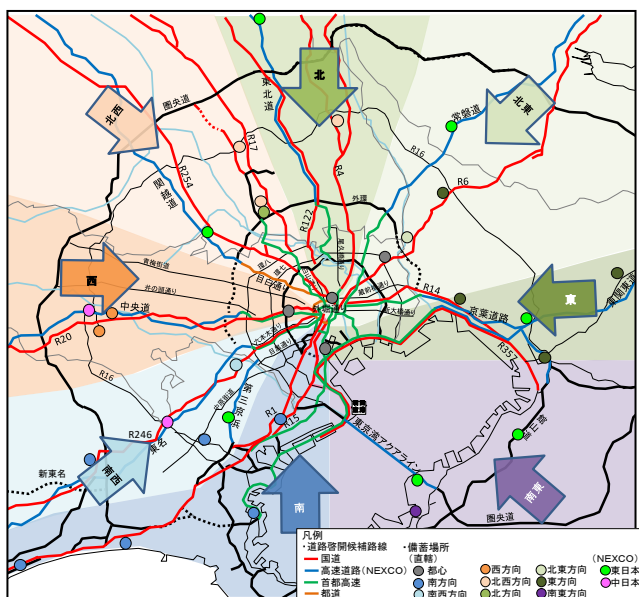
- 全壊・焼失家屋：最大 約610,000棟
- 死者：最大 約23,000人
- 揺れによる建物被害に伴う要救助者：最大 約72,000人
- 経済的被害：約95兆円

【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)

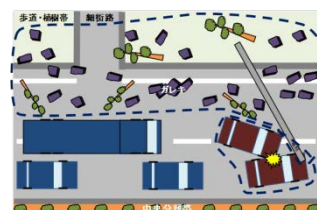


【道路啓開(八方向作戦)】

- 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

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、2,008名(R3.4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

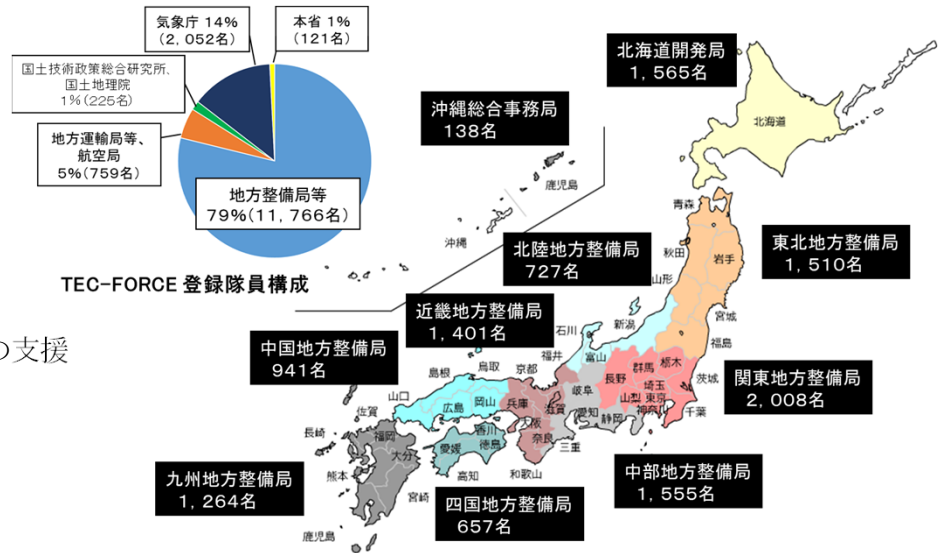
- ・河川、道路、港湾、空港等に関する被害状況の把握

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強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



平成27年9月関東・東北豪雨(栃木県日光市)



平成30年草津白根山噴火対応(群馬県草津町)



令和元年房総半島台風(台風第15号)(千葉県庁)



平成28年熊本地震(熊本県益城町)



令和元年房総半島台風(台風第15号)(千葉県富津市)



令和2年台風第10号(長崎県中央振興局)

TEC-FORCE活動

平成30年7月「平成30年7月豪雨」応援派遣

本州付近に停滞する梅雨前線の活動により、全国的に広い範囲で記録的な大雨となり、中国・四国地方を中心に大規模な土石流や地すべりが発生したため、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。



河川被災状況の調査



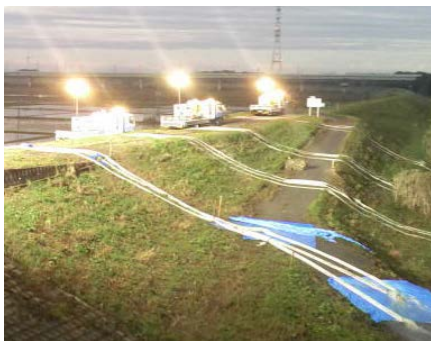
道路被災状況の調査



排水ポンプ車による緊急排水

令和元年10月「令和元年東日本台風(台風第19号)」

台風本体の発達した雨雲や台風付近の湿った空気の影響で、静岡県や新潟県、関東甲信地方、東北地方を中心に広い範囲で記録的な大雨となり、甚大な被害が発生したため、各地方整備局からTEC-FORCEが派遣され、被災状況調査、排水活動、道路清掃活動、漂流物回収、自治体への技術支援等を実施しました。



24時間体制による緊急排水発動



堤防の早期復旧に向け協力企業との連携



清掃船による漂流物回収

令和2年12月「関東地方北部の大雪」

関東地方北部の大雪に伴い、関越自動車道の関越トンネル付近の立ち往生車両に対し、水、食料、簡易トイレの支援物資配布を行いました。



谷川岳PAに駐車しているトラックへの支援物資配給



立ち往生している路線バスへの支援物資配給



立ち往生しているトラックへの支援物資配給

TEC-FORCEの高度化プラン

首都直下や南海トラフ等の地震の発生や、異常気象による水害の頻発化・激甚化など、大規模自然災害が懸念されているため、防災体制の充実・強化として、TEC-FORCEの活動について、研修・訓練の充実、高機能部隊の編成、効果的広報の実施等の取組みを推進します。

I 人材育成・連携強化

人材育成のための研修・訓練の充実、関係機関（建設業界等）との連携強化を図ります。



災害現場を想定した被災状況調査演習



関係機関（建設業界等）との連携訓練



関係機関（自衛隊等）との復旧活動

II 活動機能の充実・強化

新たな装備品・新技術の導入や、高機能部隊の編成検討を行います。



最新測量機器による被災状況調査



ドローン隊による被災状況調査



バイク隊による現地調査

III 広報力の強化

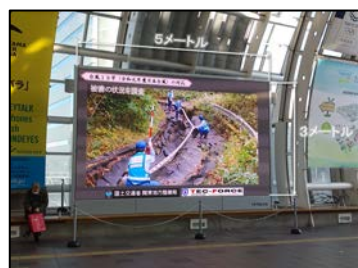
活動記録の充実、効果的広報の実施、関係機関（マスコミ等）との連携強化を図ります。



TEC-FORCEのHPを作成



イメージ)TEC YouTube動画配信



パブリックスペースにてTEC取組映像放映(さいたま新都心駅)

TEC-FORCE: 緊急災害対策派遣隊

大規模な自然災害発生時に被災地方自治体に対して早期復旧のための技術的な支援を迅速に実施します。

<https://www.ktr.mlit.go.jp/bousai/index.html>



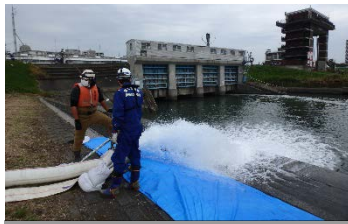
多様な災害に向けた訓練

首都直下地震を想定し、道路啓開や大規模浸水地域の排水、緊急支援物資輸送、感染症対策などについて、関係機関(参加機関・団体38)と連携した実動訓練を実施(2020年11月)しました。



レッカーによる放置車両の移動

放置車両の移動等の
道路啓開訓練



排水ポンプ車による排水

大規模浸水に対応する排水訓練



支援物資の輸送荷卸し

海上輸送による緊急支援
物資輸送訓練



救急車への感染者移送

感染症対策施設の設置
及び活用訓練

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、2011年(平成23)年10月に関東防災連絡会を設立。国の管区機関、交通・ライフライン事業者(団体)等の56機関で構成し、情報共有訓練、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

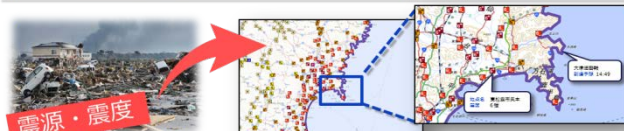
統合災害情報システム(DiMAPS)

ディマップス

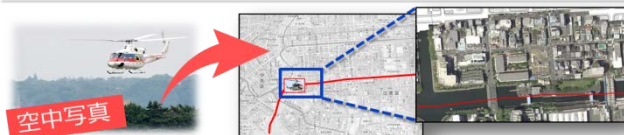
DiMAPSは、災害情報を迅速に、分かりやすく把握する事が可能な災害情報システムで、平成27年度から国土交通省において、運用しています。

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。



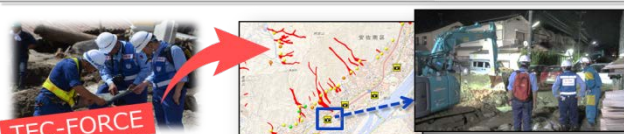
防災が撮影した高画質な画像をリアルタイムで表示します。



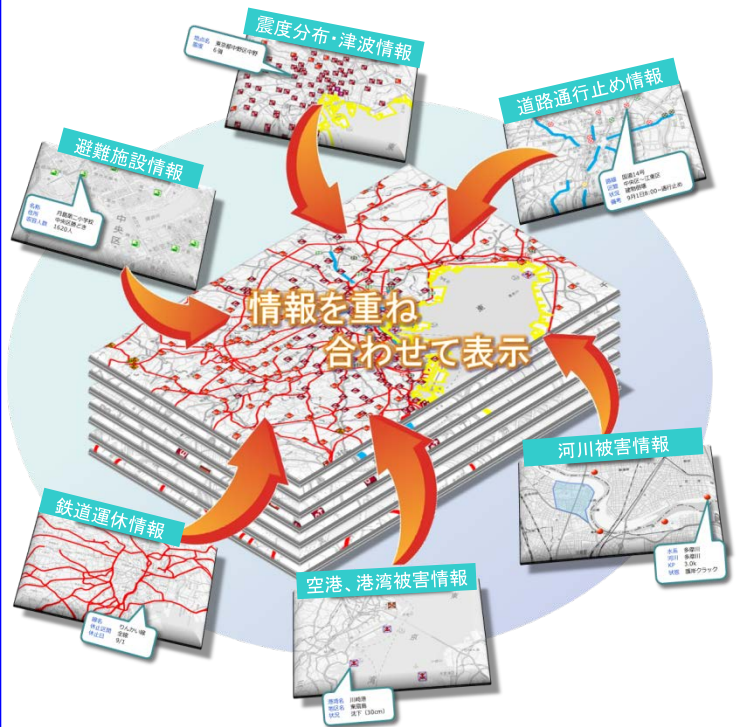
インフラや交通関連の被害情報を垣根を越えてスピーディに表示します。



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。



避難に役立つ5つの「わかる」

○河川情報の提供

減災のためのソフト対策として、河川水位、レーダ雨量及びリアルタイムの川の映像が閲覧可能な「川の防災情報」、観測所地点の水位から上下流連続的な水位をリアルタイムで危険度を表示する「水害リスクライン」、河川のどこの地点が堤防決壊したら、自宅や会社などが浸水するのかがわかる「地点別浸水シミュレーション検索システム」などの河川情報を提供しています。

川の水位・映像がわかる

リアルタイムの川の水位

リアルタイムの川の映像

GPS機能により、自分がいる場所の状況を表示

川の防災情報 検索

川のどのあたりが危険かわかる

水害リスクライン

河川の上下流連続的な危険度レベルを表示

水害リスクライン 検索

どの範囲まで浸水するかわかる

浸水ナビ

指定地点に浸水をもたらすと想定される堤防決壊地点の検索が可能

出水時に監視すべき、河川の水位情報の表示が可能

浸水領域内の任意の場所の浸水ランクを表示可能

選択地点の最大浸水領域・浸水深や時間変化の表示が可能

浸水ナビ 検索

○危機管理型水位計・簡易型河川監視カメラ

- ・危機管理型水位計は、洪水時の水位観測に特化し、これまで水位計のなかった河川や地先レベルでのきめ細やかな水位把握が必要な河川への普及を促進し、水位観測網の充実を図るために設置しています。
- ・簡易型河川監視カメラは、氾濫の危険性が高く、人家や重要施設のある箇所を設置し、河川状況を確認することで、従来の水位情報に加え、リアリティーのある洪水状況を映像として住民と共有し、適切な避難判断を促すことを目的に設置します。
- ・危機管理型水位計で測定している河川の水位の状況や簡易型河川監視カメラの映像は「川の水位情報」で閲覧できます。

危機管理型水位計による水位状況

川の水位情報 検索

地先の川の水位・映像がわかる

川の水位情報 検索

簡易型河川監視カメラの映像(イメージ)

○マイ・タイムラインの普及促進

「マイ・タイムライン」は、住民一人ひとりの河川氾濫時の避難行動を時系列的に整理したものです。自身の行動のチェックリストや判断のサポートツールとして活用することで、「逃げ遅れゼロ」に向けた効果が期待されます。平成27年9月関東・東北豪雨後、鬼怒川・小貝川減災対策協議会からはじまった取り組みであり、今後もさらなる普及展開に向けて取り組んでいきます。

一人ひとりのマイ・タイムライン(イメージ)

3日前

国 市 住民等

テレビの天気予報を注意。

ハザードマップで避難所を確認!

非常持出袋の準備 足りない物を買出し!

川の水位をインターネットで確認

洪水予報 避難準備 → おじいちゃんと一緒に 早めの避難開始!

洪水予報 避難開始 → 避難所に避難完了

氾濫発生

マイ・タイムラインの検討の過程で...

① 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

② 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

③ いつ、どうやって逃げるかわかる

- 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?

お家も 用意しなせよ。避難所は ここだね!

あなたも 水位が 上がったよ

準備は 大切だよ

うんうん 私の家では 非常袋を 買ったよ

そうだね

逃げ方がわかる

逃げキッド

小中学生向け教材～ 逃げキッド～

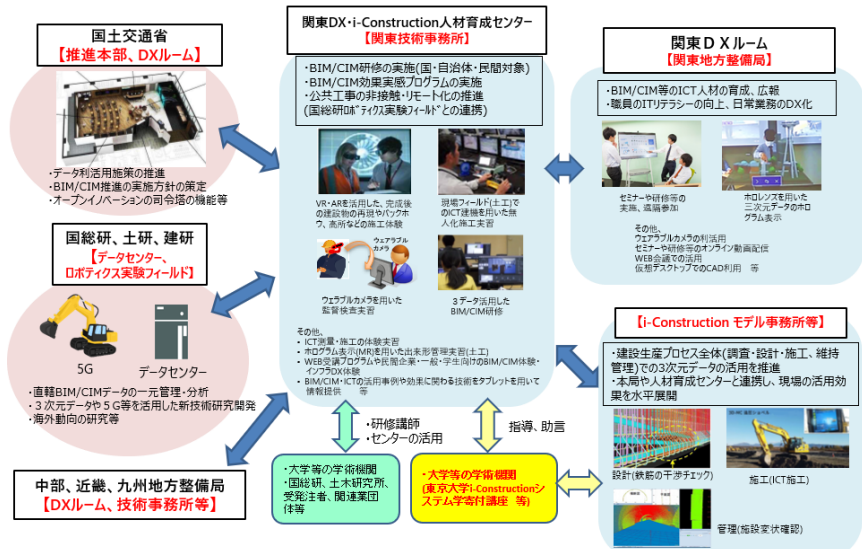
マイ・タイムライン関東 検索

建設現場の生産性向上 - インフラ分野のDX -

インフラ分野のDX(デジタル・トランスフォーメーション)

インフラ分野のDXについては、社会経済状況の激しい変化に対応し、インフラ分野においてもデータとデジタル技術を活用して、国民のニーズを基に社会資本や公共サービスを変革すると共に、業務そのものや、組織、プロセス、建設業や国土交通省の文化・風土や働き方を変革し、インフラへの国民理解を促進すると共に、安全・安心で豊かな生活を実現するものとしています。

国土交通省では、データとデジタル技術を活用し、非接触・リモート型働き方への転換と抜本的な生産性や安全性向上を図るため、インフラ分野のDX(デジタル・トランスフォーメーション)を推進しています。インフラ分野のDXの推進のため、現場、研究所と連携した推進体制の構築や、DX推進のための環境整備、3次元データ等を活用した新技術の開発や導入促進、これらを活用する人材の育成や施設整備を推進していきます。



関東DX・i-Construction人材育成センターの設置

【関東DX・i-Construction人材育成センター】

研修室

【関東DXルーム ~Open Innovation Space~】

無人化施工実習のイメージ

【利用イメージ】

利用イメージ

関東地方整備局では、インフラ分野のDX(デジタル・トランスフォーメーション)推進に向けた人材育成を目的として、地方公共団体を含む発注者及び受注者に対するBIM/CIM活用やICT施工普及促進、データ・デジタル技術の知識習熟等に関する講習・研修の実施と関連する情報を発信する拠点として、令和3年4月に「関東DX・i-Construction人材育成センター」を関東技術事務所に設置しました。また、インフラDX推進の交流及び情報発信の拠点として「関東DXルーム~Open Innovation Space」を本局に開設しました。

建設現場の生産性向上 - 公共工事等における新技術の活用促進 -

直轄工事における新技術の活用の原則義務化

ICT活用を推進するとともに、新技術の活用促進と新たな技術開発の活性化の好循環を起こし、生産性向上や激甚化・頻発化する災害への対応、最新技術を活用する産業として担い手確保等に資するため令和2年度より、国土交通省直轄土木工事における新技術の活用を原則として義務化としています。

- ①ICT活用型・BIM/CIM活用工事、ICT活用工事
- ②発注者指定型
- ③発注者指定型(選択肢提示型)
 - 複数の新技術を提示し、契約後、施工者が新技術を選択
- ④施工者選定型
 - 施工者は、新技術を原則1つ以上選定して活用

現場ニーズと技術シーズのマッチング

企業間連携”×Tech.”(クロステクノロジー)を実装するため、主に建設分野以外の最新技術(IoT、ロボット、AI等)を建設現場に取り入れることを目的に実施しています。



新技術情報提供システム [NETIS]

民間事業者等により開発された有用な新技術を公共工事等において積極的に活用・評価し、技術開発を促進していくためのシステム

大学研究シーズ先行型マッチング

- 現場ニーズに適合した研究の推進と、技術の成立性確認によって新技術の開発から実装・普及を促進しています。
 - 大学とのオープンイノベーションとして、研究シーズと現場ニーズをマッチングした共同研究により、革新的で汎用性のある技術開発を加速させるべく取り組んでいます。
-

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

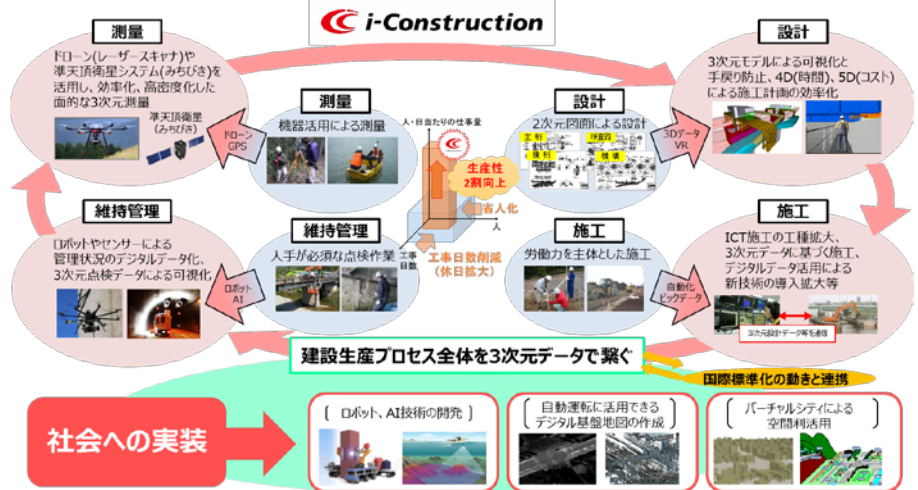
i-Constructionの目指すもの

- 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(2016.9.12)より

○ Society5.0の実現に向け、i-Constructionの取組を推進し、建設現場の生産性を2025年度までに2割向上を目指す
 ○ ICT施工の工種拡大、現場作業の効率化、施工時期の平準化に加えて、測量から設計、施工、維持管理に至る建設プロセス全体を3次元データで繋ぎ、新技術、新工法、新材料の導入、利活用を加速化するとともに、国際標準化の動きと連携



新たなICT工種の拡大・ICT普及方策の検討

- 2016年度よりICT土工を開始し、順次工種拡大を進めており、2021年度は「ICT構造物工(橋脚・橋台)」「ICT路盤工(加速度応答による密度管理)」「ICT海上地盤改良工(床掘工・置換工)」について、技術基準類を作成し、試行・適用します。
- 2022年度ICT構造物工(基礎工)の工種拡大に向け、技術基準類の作成に取り組みます。
- ICT普及拡大に向け、3次元データ内製化要領の検討や小規模工事へのICT建設機械適用を検討します。

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度(予定)
ICT土工							
ICT舗装工 (平成29年度:アスファルト舗装、平成30年度:コンクリート舗装)							
ICT浚渫工(港湾)							
ICT浚渫工(河川)							
ICT地盤改良工 (令和元年度:浅層・中層混合処理、令和2年度:深層混合処理)							
ICT法面工 (令和元年度:吹付工、令和2年度:吹付法特工)							
ICT付帯構造物設置工							
ICT舗装工(修繕工)							
ICT基礎工・ブロック据付工 (港湾)							
ICT構造物工 (橋脚・橋台)							
ICT路盤工							
ICT海上地盤改良工(床掘工・置換工)							
ICT構造物工(橋脚上部・基礎工)							
民間等の要望も踏まえ更なる工種拡大							

ICT施工のコミュニケーション向上

- 3Dチャレンジ型(試行)工事(2019年12月～)
ICT活用工事のさらなる促進を図るため、ICT土工(施工者希望Ⅱ型)の工事受注者(ICT活用の実績がない企業)に対し、ICT活用に関する技術支援を行う「3Dチャレンジ型(試行)工事」を引き続き実施します。
- ICTアドバイザー制度(2020年12月～)
ICT活用時の機器、機械、ソフト、施工に関する課題や疑問に対し、施工者や発注者が自ら申込みすることで、ICT施工の技術や知見を持つICTアドバイザーから必要な時にアドバイスを受けられます。
- ICTメールセンター(2020年12月～)
ICT施工に関連する疑問や相談について、技術者や発注担当者が専門的に回答する窓口を設置しております。回答した内容は、Q&A集として公開します。

全体最適の導入(コンクリート工の規格の標準化等)

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) 土木構造物設計ガイドラインの改定

土木構造物設計ガイドラインは、土木構造物の生産性向上の一層の促進を図ることを目的に策定されました。

【設計の考え方】

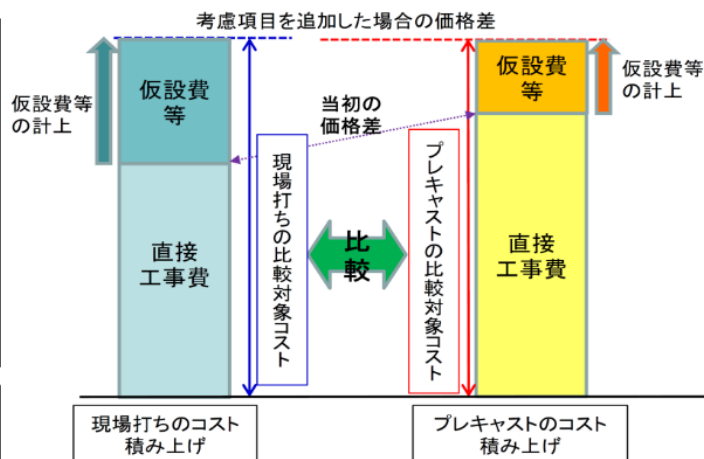
平成8年、標準化が中心的な考え方で策定



平成31年3月、今般の社会環境の変化や技術・工法の進展を踏まえ「全体最適化」に基づいた考え方に改定

2) 全体最適を図る設計手法の検討

全体最適化を図るため、設計段階等におけるコスト(直接費)以外の項目を評価する手法の導入や設計の効率化を促進します。



全体最適化を図るため考慮する項目を追加した場合の比較検討(イメージ)

BIM/CIM活用の取組

BIM/CIM (Building / Construction Information Modeling, Management) とは、調査・計画・設計段階からBIM/CIMモデルを導入し、その後の施工、維持管理の各段階においても、情報を充実させながらこれを活用することです。あわせて事業全体にわたる関係者間で情報を共有することにより、一連の建設生産・管理システムにおける受発注者双方の業務効率化・高度化を図ります。

設計段階

可視化による関係者協議の迅速化、合意形成の迅速化

地元説明会等での3次元モデルや立体模型による計画内容の説明により関係者との理解が促進されます。その結果、合意形成が迅速化されます。

施工段階

施工計画検討、施工手順計画・工程管理の効率化

設計段階で作成された3次元モデルを用いて施工場面ごとに表現することで、施工手順や変更案との比較、工事の進捗状況等がわかりやすく“見える化”されます。これにより施工手順の確認や工程管理が効率化されます。

施工対象可視化による安全管理の向上

施工手順の3次元可視化により、危険作業・箇所を事前確認できます。また施工計画時では、施工対象と周辺環境との位置関係の把握が容易となります。また、出来形管理、鉄筋干渉チェックに活用することで設計照査が効率化されます。

維持管理段階

維持管理段階では、施工時の機械の稼働履歴データや資材の品質データ、搬入土・発生土の履歴データ等の情報を付与し、3次元データに連携させて保存することで、不具合発生時や災害時における原因究明や復旧対策立案の効率化が図れます。

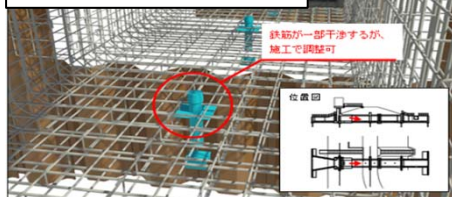
【広報・協議への活用】



【架設計画での活用】



【鉄筋干渉での活用】



【災害時の活用】



関東地方整備局では、建設産業が取り組むべき担い手確保や生産性向上を推進し、働き方改革を支援していくための取組をまとめた『“地域インフラ”サポートプラン関東2016』、『“地域インフラ”サポートプラン関東2017』を独自に策定し、10年先を見据え、新たな担い手の確保や若手技術者の定着促進、i-Constructionの推進等により、建設産業全体の生産性向上を図る取組を支援してきました。

これらの取組をさらに推進するため、令和元年6月の担い手三法改正の趣旨や各都県建設業協会からの新たな意見等を踏まえ、「災害時の緊急対応の充実強化」、「適正な工期設定」等を新たに加えるとともに、「未来の建設産業を支える入札・契約方式の実施」、「監督・検査事務における受発注者の負担軽減」等を拡充して、「“地域インフラ”サポートプランVer. 3.0」をとりまとめ、令和元年6月に公表しました。

3つの柱



10.3次元データ/ICT活用工事の支援
各協会等が行うi-Construction技術が習得できる研修等の支援

I.担い手の確保・育成

- ・休める職場
- ・安全な職場
- ・建設産業の取組支援
- ・地方公共団体の発注者育成支援

II.生産性の向上(i-Construction)

- ・3次元データ/ICT活用工事の支援
- ・新技術の導入促進
- ・監督・検査事務における受発注者の負担軽減

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

具体的な取組15

「“地域インフラ”サポートプラン関東Ver3.0」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、15の取組を進めていきます。

I.担い手の確保・育成

1. 災害時の緊急対応の充実強化【新規】
2. 『週休2日制適用工事』の取組環境の改善【新規/拡大】
3. 適正な工期設定【新規/継続】
4. 未来の建設産業を支える入札・契約方式の実施【新規/拡大/継続】
5. 『セーフティサポートニュース』の発刊(安全支援ニュースの配信)【継続】
6. 担い手確保を目指す「現場見学会」の開催支援【継続】
7. 技術者の誇りを示す銘板設置【継続】
8. 建設産業の取組支援【新規】
9. 地方公共団体の発注者育成支援【新規】

II.生産性の向上(i-Construction)

10. 3次元データ/ICT活用工事の支援【新規/拡大/継続】
11. 新技術の導入促進【新規/拡大】
12. 監督・検査事務における受発注者の負担軽減【新規/継続】
13. 『発注者ナビ』の配信【拡大】

III.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のFacebook(フェイスブック)の活用【拡大】
15. 建設技術展示館におけるi-Construction技術の展示【継続】

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Ver3.0」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。

ピックアップ サポートプラン

発注者ナビ Vol.7 “地域インフラ”サポートプラン関東 Ver.3.0 発注者ナビ 第7号 発行日: 21/2/25

◆【発注者ナビ】とは
公共工事発注者へ各種取組事例の情報提供、共有するものです。

★コンテンツ

- 1) 新・全国統一指標 ～発注関係事務の取り組み向上に向けて～
- 2) “地域インフラ”サポートチーム関東の設置について

★特集

- 1) 関東地整における遠隔現場の取り組み

9.地方公共団体の発注者育成支援
品確法運用指針に関する地方公共団体等の公共工事発注者の相談窓口機能を強化するため、「“地域インフラ”サポートチーム関東」を設置し、これまで以上に発注者間の連携を強化

▼リモートによる確認状況



【監督員 確認画面】



12. 監督・検査事務における受発注者の負担軽減
Webカメラ等を活用した確認・立会の試行を実施

地域の安全・安心 快適な地域作りに貢献します

私のスピリット
H30東関東次木地区雨漏り工事

14. “地域インフラ”サポートプラン関東のFacebookの活用

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などを紹介

建設現場の生産性向上 - 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。

発注準備段階

入札契約段階

施工段階

工事完成段階

- 工事・業務に必要な情報等の適切な把握・活用
- 工事の性格・業務の内容等に応じた入札契約方式の選択
- 予算、事業計画等を考慮した発注計画の作成
- 現場条件等を踏まえた適切な設計図書を作成
- 適正利潤の確保を可能とするための予定価格の適正な設定
- 適正な工期設定
- 計画的な発注や施工時期の平準化等(工事)、履行期限の平準化等(業務)
- 適切な競争参加資格の設定
- 工事の性格等・業務の内容に応じた技術提案の評価内容の設定
- 競争参加者の施工能力、業務内容等に応じた適切な評価項目の設定等
- ダumping受注の防止・予定価格の事後公表
- 入札不調・不落時の見積りの活用等
- 公正性・透明性の確保、不正行為の排除

■ 施工条件の変化等に応じた適切な設計変更

- ① 工期が翌年度にわたることとなったときは、繰越明許費を活用
- 施工状況の確認、履行状況の確認等
 - 施工現場における労働環境の改善
 - 受注者との情報共有や協議の迅速化等
- ① 発注者・設計者・施工者からなる「三者会議」
 - ② 施工者からの質問に対して迅速に回答する「ワンデーレスポンス」
 - ③ 設計変更、一時中止等についてとりまとめた指針の活用
 - ④ 設計変更審査会等の活用
 - ⑤ 工事関係書類等の簡素化
- ICT (Information and Communication Technology) を活用した生産性向上
- ① 業務から工事までの一連の情報の集約化・可視化を図るため、BIM/CIMや3次元データ等の積極的な活用
 - ② 材料検査や出来形確認などの現場臨場を要する検査におけるウェアラブルカメラ等の活用
 - ③ 第三者による品質証明

■ 適切な技術検査・工事成績評定等

- ① 工事成績評定を適切に行うための要領、技術基準の策定
 - ② ICTの積極的な活用、第三者品質証明、ISO9001認証の活用
 - ③ 成果が維持管理に活用出来るように適切な形式での受領
 - ④ 地盤調査情報を関係者間で共有
- 完成後一定期間を経過した後における施工状況の確認・評価
 - 工事目的物の適切な維持管理

■ 関東ブロック発注者協議会

発注者間の協力体制を強化し、関東ブロックの公共工事の品質確保の促進を目的とする。

具体的な取り組み

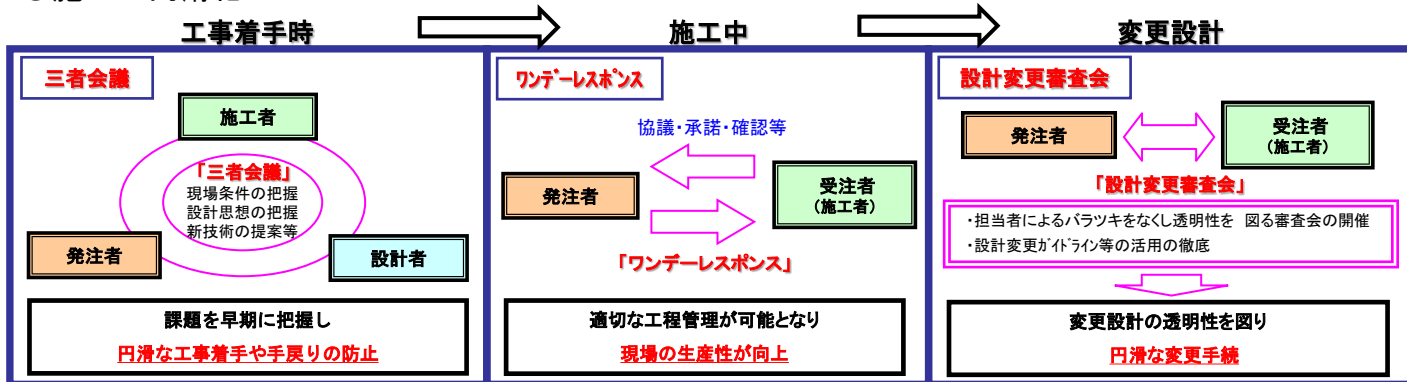
● 入札契約、総合評価等の説明会

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。

● 改正品確法を踏まえた公共工事発注者間の一層の連携強化に向けた取組

品確法運用指針に関する公共工事発注者の相談窓口 (“地域インフラ”サポートチーム関東)

地方公共団体等の公共工事発注者の相談窓口機能を強化するため、「“地域インフラ”サポートチーム関東」を設置しています。

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』※の取組支援

※建設業への入職・定着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
正式名称は「関東圏専門工事業担い手確保・育成推進協議会」(YUME-KYOは通称)

・建設業に関する作文コンクールの表彰式の実施(管内の受賞者を表彰)
→管内受賞者を表彰(社会人2名、高校生4名(令和2年度))するとともに、
幹部と受賞者が建設業をテーマに座談会を実施。

●建設分野における外国人材の受入れについて

・特定技能外国人受入計画の認定(2020.4～)
→令和2年度については12月末現在で333社の企業を認定(全国のおよそ半分)

●建設技能者の処遇改善の枠組

・関東地方社会保険推進・処遇改善連絡協議会の開催
→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
→社会保険加入対策や建設キャリアアップシステムの普及・定着について議論

●建設キャリアアップシステムの推進について

・令和5年度からの「あらゆる工事でのCCUS完全実施」に向けて、義務化モデル工事、推奨モデル工事等を実施(令和3年度は対象を更に拡大予定)するとともに、地方自治体に対するインセンティブ措置導入について働きかけを実施
・令和3年度からは建退共のCCUS完全移行に向けて掛金納付・充当の履行強化を実施



建設キャリアアップシステム普及・活用に向けた官民施策パッケージ

建設技能者の技能と経験に応じた賃金支払い・処遇改善と、現場の生産性向上を図るための建設キャリアアップシステムについて、令和5年度からの建退共のCCUS完全移行及びそれと連動したあらゆる工事におけるCCUS完全実施を目指し、官民において以下の施策を講じる。

令和5年度からの「あらゆる工事でのCCUS完全実施」に向けた3つの具体策と道筋

<p style="background-color: #e0ffe0; padding: 2px;">I 建退共のCCUS活用への完全移行</p> <p>建設技能者の将来の保障とコンプライアンス問題解決のため、建退共におけるCCUS活用を官民一体となって推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度は、本格実施に向けた運用通知・要領等改正、活用呼びかけ ・令和3年度から、CCUS活用本格実施 >公共工事では確実な掛金充当確認・許可行政庁の指導等履行強化 >民間工事では、業界において、掛金納付・充当の徹底を促進 ・令和5年度からは、民間工事も含め、CCUS活用へ完全移行 ・経営事項審査での掛金充当状況の確認方法の見直し <p style="background-color: #e0ffe0; padding: 2px;">II 社会保険加入確認のCCUS活用の原則化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年10月からの作業員名簿の作成等の義務化に伴い、労働者の現場入場時の社保加入確認においてもCCUS活用を原則化 	<p style="background-color: #e0ffe0; padding: 2px;">III 国直轄での義務化モデル工事実施等、公共工事等での活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度は、国直轄の一般土木工事(WTO対象工事)において、 > CCUS義務化モデル工事(発注者指定・目標の達成状況に応じて工事成績評定にて加点/減点)を試行 > CCUS活用推奨モデル工事(受注者希望・目標の達成状況に応じて同評定にて加点)を試行 ・このほか、地元業界の理解を踏まえ、Aランク以外のCCUS活用推奨モデル工事の試行を検討 ・地方公共団体発注工事において、先進事例を参考に積極的な取組を要請するとともに、入契法に基づく措置状況の公表、要請等のフォローアップ ・上記取組と併せ、業界は加入促進に積極的に取り組む ・令和3年度以降、段階的にCCUS活用工事の対象を拡大し、Iと連動して公共工事等での活用を原則化
<p style="background-color: #ffe0e0; padding: 2px;">建設技能者のレベルに応じた賃金支払の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ○専門工事業団体等が職種別の職長(Lv3・4)や若年技能者(Lv2)の賃金目安を設定し、下請による職長手当等マネジメントフィーの見積りへの反映と元請による見積り尊重を促進・徹底 ○CCUS能力評価と連動した専門企業の施工能力見える化開始 	<p style="background-color: #ffe0e0; padding: 2px;">更なる利便性・生産性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○CCUSの情報セキュリティ強化と人材引き抜き防止策 ○発注者によるCCUS取組による事務効率化、書類削減 ○CCUSと連携した施工実態の把握・分析による労働生産性向上の研究 ○CCUSによる勤怠・労務管理機能強化や顔認証入退場への活用促進 ○令和4～5年度までにCCUS登録と安全衛生資格等の資格証の携行義務を一体化(マイナポータルとの連携)

以上の取組を推進・進化するために、国として、業界団体、地方公共団体、許可行政庁に対し、直ちに「**業界共通の制度インフラ**」である**CCUS活用を要請**。**フォローアップ体制**を立上げ

首都圏広域地方計画

(平成28年3月29日国土交通大臣決定)

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。

【首都圏広域地方計画のプロジェクト構成（全38PJ）】

- ①IoT・ICT
- ②防災・復旧
- ③国際競争力
- ④交流ネットワーク
- ⑤共生社会
- ⑥拠点形成

※プロジェクトを「PJ」と略記。

第1節 首都圏から始める 複合高度なICTに基 づく科学的な国土管 理・国土活用	PJ1-1	大規模災害に備えた地籍調査の促進PJ
	PJ1-2	次世代ファイナレスコパ-形成PJ
	PJ1-3	ビッグデータ及びICTを活用した地域の安全安心確保PJ
第2節 巨大災害にも対応 できる強靱な首都圏 の構築	PJ2-1	首都中核機能の継続性確保・バックアップ機能強化PJ
	PJ2-2	災害対応力強化PJ
	PJ2-3	災害への備えの充実PJ
	PJ2-4	四路啓蒙PJ
	PJ2-5	「連携のかたまり」同士のコラボによる首都圏防災力向上プロジェクト
	PJ2-6	大規模災害時のエネルギー輸送確保PJ
	PJ2-7	広域連携による応急住宅提供体制の構築PJ
第3節 世界最大の経済集 積地としてのスー パー・メガリジョン の形成と国際競争 力の強化	PJ3-1	スーパー・メガリジョンの形成PJ
	PJ3-2	次世代成長産業の育成PJ
	PJ3-3	水素社会PJ
	PJ3-4	大観光時代に対応した基礎的観光力向上PJ
	PJ3-5	東京の世界都市機能強化PJ

第4節 対流型首都 圏の構築	PJ4-1	北関東新産業東西軸の創出PJ
	PJ4-2	東日本と西日本、さらには世界をつなぐ新たな物流軸PJ
	PJ4-3	首都圏による日本海・太平洋二面活用PJ
	PJ4-4	海洋国家未来軸の創出PJ
	PJ4-5	富士山・南アルプス・八ヶ岳対流圏の創出PJ
	PJ4-6	海洋文化都市圏の創出PJ
	PJ4-7	FIT広域対流圏の強化PJ
	PJ4-8	日光・会津・上州歴史街道対流圏の強化PJ
	PJ4-9	首都圏南西部国際都市群の創出PJ
	PJ4-10	多摩川国際臨空拠点群の創出PJ
	PJ4-11	東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点の創出PJ
	PJ4-12	つくばを中心とした知的対流拠点の創出PJ
	PJ4-13	国際空港近辺の卸売市場の輸出拠点化PJ
	PJ4-14	急増するインバウンドに対応した総合的な広域首都圏の空港・港湾の利用拡大と宿泊施設等観光基盤の整備PJ
	PJ4-15	首都圏版コンパクトネットワーク(「まとまり」と「つながり」)構築PJ
	PJ4-16	国際的な港湾・空港機能の拡大・強化PJ
第5節 共生首都圏 の形成と都 市農山漁村 対流	PJ5-1	健康長寿PJ
	PJ5-2	若者・女性・高齢者・障害者活躍PJ
	PJ5-3	エコシステムサービス充実PJ
	PJ5-4	首都圏の特色を活かした農林水産業の成長産業化の実現PJ
	PJ5-5	魅力ある農山漁村づくりPJ
	PJ5-6	住み替え支援による地方への人の流れの創出PJ

【首都圏広域地方計画協議会構成員】

【国の地方行政機関】

- 警察庁 関東管区警察局長
- 総務省 関東総合通信局長
- 財務省 関東財務局長
- 厚生労働省 関東信越厚生局長
- 農林水産省 関東農政局長
- 林野庁 関東森林管理局長
- 経済産業省 関東経済産業局長
- 国土交通省 東北地方整備局長
- 国土交通省 関東地方整備局長
- 国土交通省 北陸地方整備局長
- 国土交通省 中部地方整備局長
- 国土交通省 関東運輸局長
- 海上保安庁 第三管区海上保安本部長
- 環境省 関東地方環境事務所長
- 環境省 中部地方環境事務所長

【都県】

- 茨城県知事
- 栃木県知事
- 群馬県知事
- 埼玉県知事
- 千葉県知事
- 東京都知事
- 神奈川県知事
- 山梨県知事
- 福島県知事
- 新潟県知事
- 長野県知事
- 静岡県知事

【指定都市】

- さいたま市長
- 千葉市長
- 横浜市長
- 川崎市長
- 相模原市長 (H22. 4. 1～)

【市町村団体】

- 全国市長会関東支部長
- 関東町村会会長

【経済団体】

- 関東商工会議所連合会副会長

※〇印は協議会会長

【R2年度 首都圏広域地方計画のフォローアップ 取り組みの事例】

広域連携プロジェクト名	計画記載の具体的取り組み内容	令和2年度 取り組みの進捗状況
【PJ2-1】 首都中核機能の継続性確保・バックアップ機能強化プロジェクト	首都直下地震等発生時の首都圏などのバックアップ機能の強化 災害発生時に首都圏などのバックアップ機能を発揮させるため、周辺県(埼玉、千葉、神奈川)に加えて、北関東等の各県(茨城、栃木、群馬、山梨、長野、新潟、静岡等)において、広域的な交通ネットワークを考慮した広域防災拠点の設置や第二東海自動車道(新東名高速道路)、中部横断自動車道等の高規格幹線道路等の整備を進めるとともに、東京都心と近隣地域(茨城県西・南部地域等)とのアクセス改善等に向け必要な検討を進めていく。	首都直下地震等発生時の首都圏などのバックアップ機能の強化  群馬県では高崎駅東口に整備を進めていた「Gメッセ群馬」が2020年6月にオープンした。人・モノ・情報の交流拠点として、北関東最大規模の展示施設、会議施設等を有するとともに建築基準法に定める1.5倍の耐震強度を確保し、防災拠点としても活用可能となっている。
【PJ3-1】 スーパー・メガリジョンの形成プロジェクト	世界都市機能の強化 リニア中央新幹線との役割分担のもと、既存の新幹線を積極的に活用した地域振興。	世界都市機能の強化 2020年10月に開催された「第6回東日本連携・創生フォーラム」は新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、オンラインで開催し、東京2020大会開催時、さいたま市を訪れる外国人観光客を対象にさいたま市及び東日本連携自治体の周遊を促し、誘客促進及び認知度の向上を図ることを目的とした事業(新幹線沿線毎に周遊テーマを設定、WEB広告やプロモーションツールでのPR等)などが函館市、新潟市、さいたま市など8自治体から提案された。
【PJ4-7】 FIT広域対流圏の強化プロジェクト	移住・二地域居住の推進 東京圏に近接し、鉄道や高速道路により短時間でアクセスできる利便性を活かし、都内でのPRや相談体制の充実、田舎暮らしツアー、お試し居住などに取り組み、都会とFIT地域(福島(F)・茨城(I)・栃木(T))を気軽に行き来する二地域居住や、移住に結びつく人の流れを創出する。	移住・二地域居住の推進 FIT地域への交流・二地域居住の促進を図るため、首都圏における移住相談会への出展や田舎暮らし体験ツアー、担当者勉強会を行っている。2020年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大を考慮し、次のとおりオンラインにて実施した。

地域づくりへの支援

インフラツーリズムの推進

関東地方整備局では、インフラへの理解を深めるとともに、地域活性化に寄与するため、インフラツーリズムを推進しています。

各インフラは、施設の見せ方等を工夫することで知名度や来訪者の満足度を向上させるとともに、地域と連携し長時間滞在してもらう取り組みを進めています。

関東のインフラツーリズムの催行状況は国土交通省HP「インフラツーリズムポータルサイト」でご覧いただけます。



ハツ場ダム(ダムを活用した地域振興)



首都圏外郭放水路(第一立坑)

観光地域づくり ～観光ビジョン推進関東ブロック戦略会議～

関東ブロックにおける「明日の日本を支える観光ビジョン」掲載施策の具体的な取組の推進を図るため、関係省庁・都県・政令市及び関係団体との連携や調整等を目的として、平成29年度より観光ビジョン推進関東ブロック戦略会議を開催し、積極的な意見交換等を実施しています。

<構成員>

関東運輸局、関東地方整備局、東京航空局、東京管区気象台、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、経済・観光業団体、交通事業者等



第4回観光ビジョン推進関東ブロック戦略会議

スマートシティの推進

国土交通省では、関係府省・団体と一体となって、AI、Iot等の新技術や官民データをまちづくりに取り入れた“スマートシティ”を推進しています。

令和2年度には、先駆的であることに加え早期の社会実装が見込まれる「先行モデルプロジェクト(全国7事業・うち関東2)」及び重点的に支援し早期事業化を促進していく「重点事業化促進プロジェクト(全国5事業・うち関東3)」を選定しました。

関東地方整備局においてもスマートシティ推進の取組を引き続き支援していきます。

また、国土交通データプラットフォームの一環として、道路内の地下設備をデジタル上で可視化する3次元モデル(デジタルツイン)の取組を進めています。



3次元モデル(横浜市関内エリア)



地下からの視点

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2010(平成22)年度に創設されました。

◆令和3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)

ストック効果の最大化が図れる事業、国土強靱化地域計画に基づく事業、流域治水総合整備計画がある事業など「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。

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、広域化・共同化の推進、雨水出水による被害軽減、施設の長寿命化対策及び地震対策などを支援します。



クリーンレイク諏訪
(諏訪湖流域下水道豊田終末処理場)
(長野県諏訪市)

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。



新鎌ヶ谷駅付近
連続立体交差事業
(千葉県)

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。



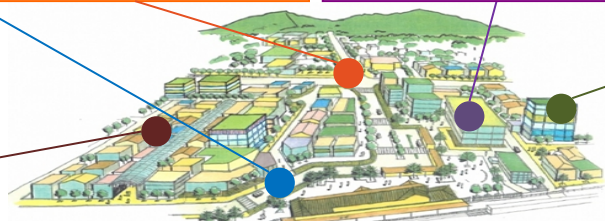
千葉駅西口地区
第二種市街地再開発事業
(千葉県千葉市)

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
(東京都江戸川区)

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
(東京都)



街なみ環境整備事業
(長野市)

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。



令和4年に開催される国民体育大会で開会式の開催等を行うメイン会場となる
栃木県総合運動公園(栃木県)

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、お気軽にご相談ください。

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

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。

■ 河川を活かした地域づくり ■

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エコロジカル・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

自治体・市民団体・学識経験者・関係省庁からなる関東エコロジカル・ネットワーク推進協議会を2014年に立ち上げ、保全すべき自然環境や優れた自然条件を有している地域を核として、それらを有機的につなぐエコロジカル・ネットワークの形成を推進し、にぎわいのある地域づくり・経済活性化につなげ、指標種であるコウノトリ・トキの舞う魅力的な地域づくりの実現を目指しています。

【渡良瀬遊水地で東日本初のコウノトリのヒナが誕生、巣立ち】

全国的な地域連携の成果として、渡良瀬遊水地内で2020年6月にコウノトリのヒナが2羽誕生し、7月末に巣立ちました。東日本では1800年代後半以来初の野外繁殖であり、2005年に兵庫県立コウノトリの郷公園が放鳥による野生復帰を開始して以降、河川区域内での誕生、巣立ちは初となります。



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

多摩市聖蹟桜ヶ丘では、雨水の貯留・浸透等、自然環境が有する多様な機能を活用するグリーンインフラの取組みと河川空間へのアクセスを容易にする坂路・階段や多目的広場等の整備を推進することで、近隣住民や来街者双方にとって居心地の良い水辺空間を形成し、地域活性化を図ります。

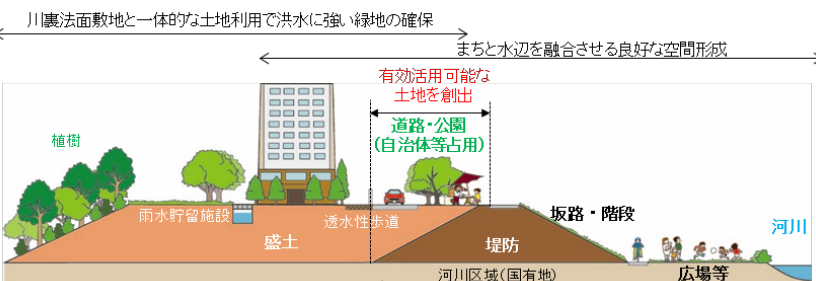
■ ミズベリング・プロジェクト



水辺が活用されるように、民間活力を積極的に引き出すミズベリング・プロジェクトを展開しています。

河川空間の活用による生産性向上

(東京都多摩市【多摩川】)



賑わいを創出するニーズに合わせて、水辺の整備・活用を支援します。



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。

水質改善プラン

東京湾内に存在する窪地の埋め戻しを行い、貧酸素水発生の抑制と低減を目的とした事業を実施しています。陸上の建設発生土を有効活用し、富津沖に存在する窪地の埋め戻しを行い、東京湾海底の貧酸素水発生の抑制と低減を目的とした事業です。

整備後のモニタリング時に確認された代表的な生物



生物生息環境改善プラン

東京湾において、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)」に関与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)。



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。



養浜による天王崎らしい広々とした砂浜景観の形成



甲州街道いちょう並木の自然な樹形による良好な道路景観の形成



菜の花による美しい安曇野の里山景観の形成



周辺とのつながり・調和をもたらす沿道空間を形成



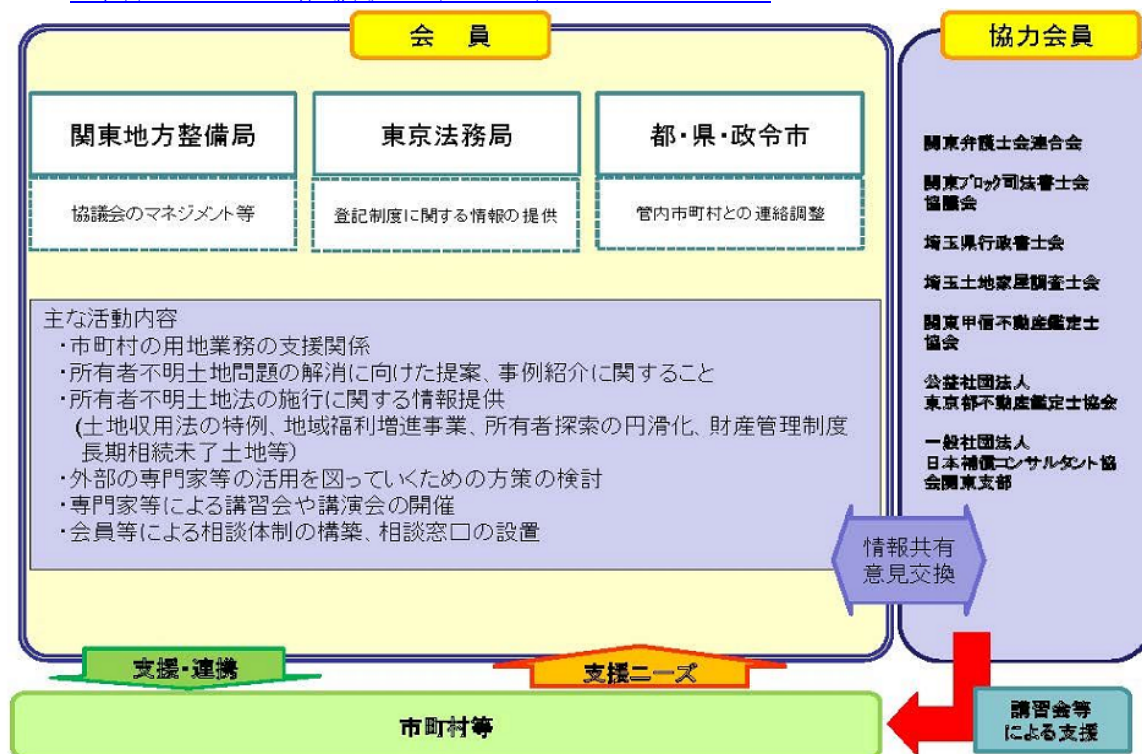
東京港のシンボルとしての格調ある景観の形成

関東地区所有者不明土地等に関する連携協議会について

本協議会は、市町村等への所有者不明土地問題を含む用地業務の円滑な遂行の支援及び所有者不明土地法(※)の適正かつ円滑な施行を図ることを目的として、国、関東地区の都県政令市、関係士業団体等による協議会で、平成31年2月5日に創設され、関東地方整備局が事務局を担っております。

※所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法

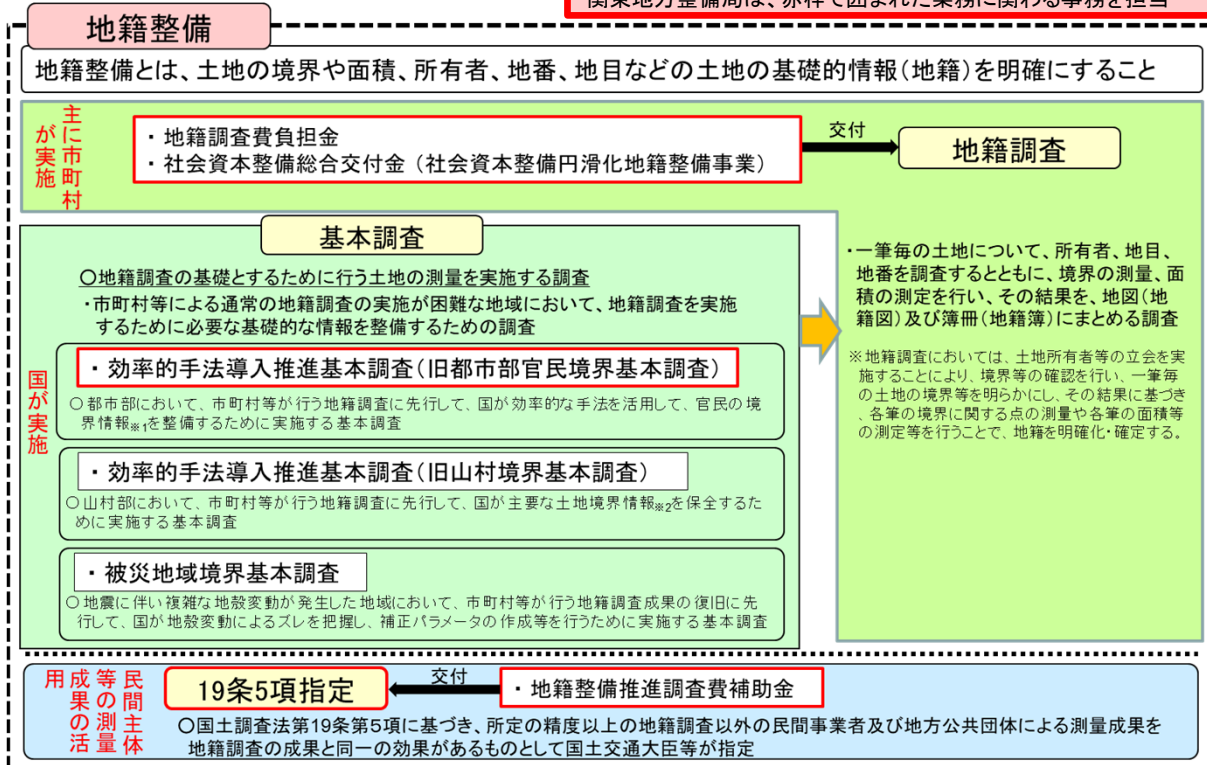
URL: <http://www.ktr.mlit.go.jp/youchi/furendo/index0000001.html>



地籍整備の促進

URL: <https://www.ktr.mlit.go.jp/youchi/chiseki/index.html>

関東地方整備局は、赤枠で囲まれた業務に関わる事務を担当



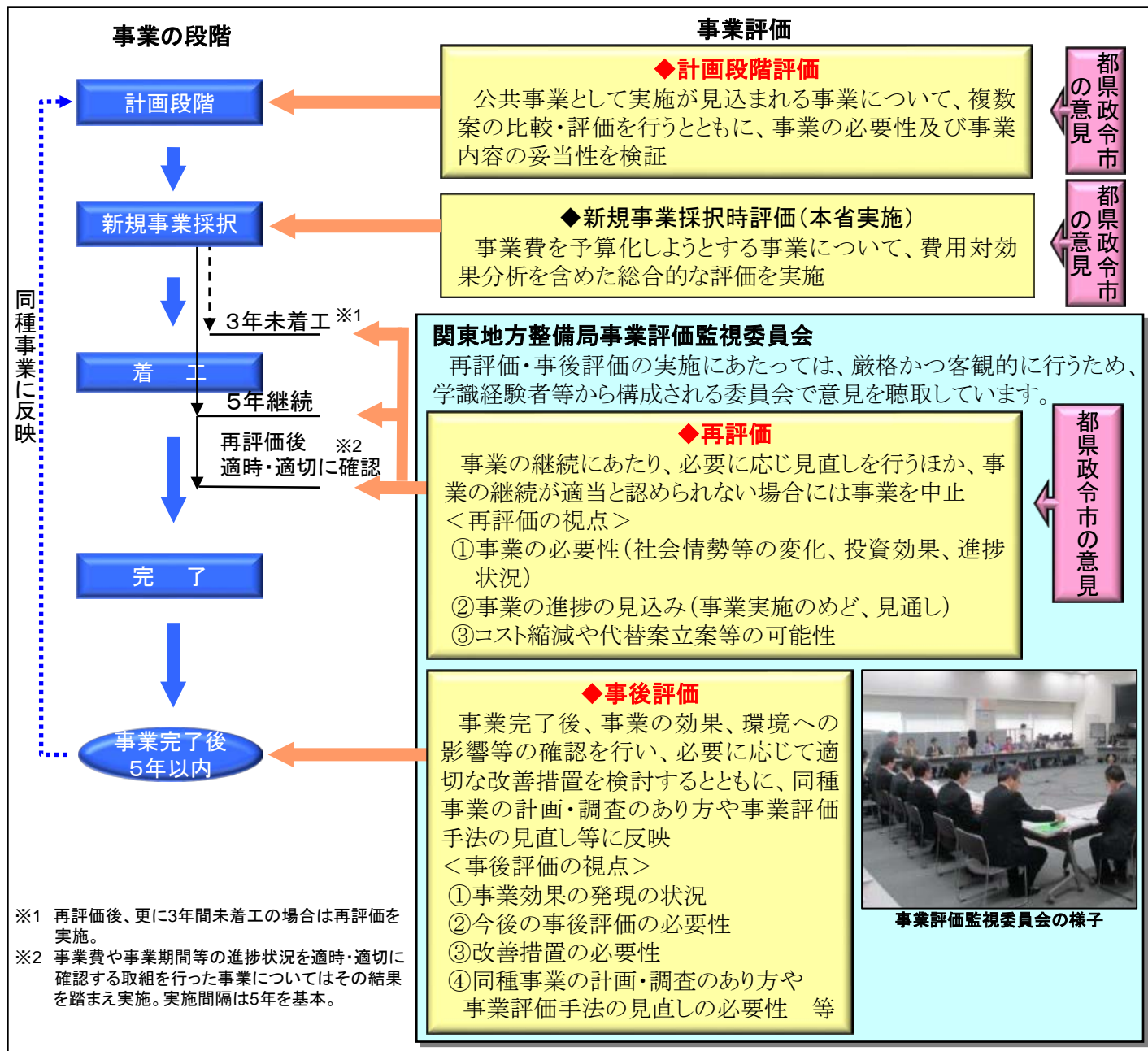
※1 道路等と民有地の境界点及びそれを結んだ線に関する情報

※2 三筆が交わるような主要な境界点等に関する情報

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～No7の7刊を発行しています。



関東ブロックにおける社会資本整備重点計画

1. 社会資本整備重点計画とは

社会資本整備重点計画に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画で、対象は、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。

2. 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。

計画の対象期間は、平成27年度～令和2年度の5年間となっています。【第4次計画】

3. 第5次関東ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和3年度～令和7年度)

地域の将来像・地域特性、整備水準等を踏まえた重点目標を掲げ、国土強靱化に係る取組の加速化や、ウィズコロナ・ポストコロナ時代の新たな日常の実現のためのデジタル化の推進等を踏まえつつ、社会資本整備の見通しを明確化し、社会情勢の変化に合わせたストック効果の最大化に取組むことを目指す計画として、自治体、経済団体、有識者等の意見を反映して策定予定。

＜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/index0000036.html>＞

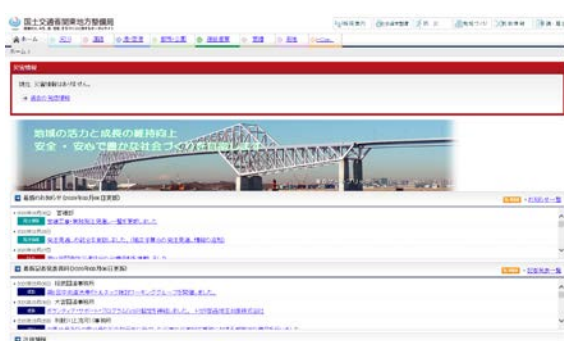


情報発信

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。

【ホームページによる広報】

ホームページで関東地方整備局の情報を発信しています。



【建設業の魅力伝える～技術者スピリッツ～】(右)

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。

【SNSによる広報】

SNSで情報をリアルタイムに発信しています。



【出前講座】

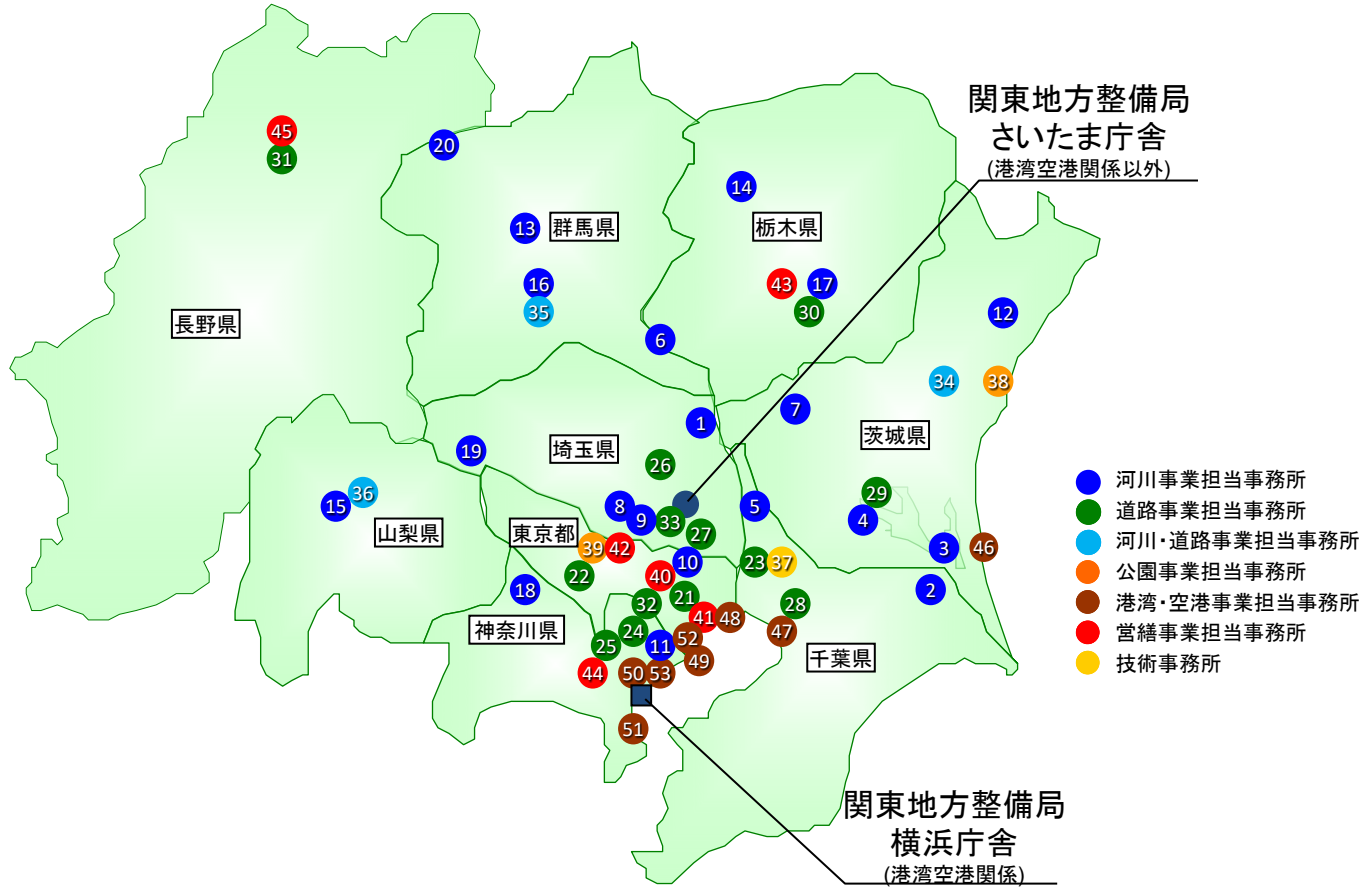
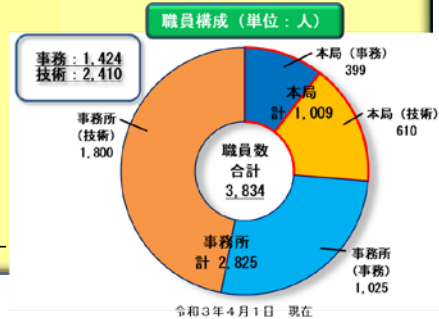
事業や施策について紹介し、ご意見などを伺う出前講座を実施しています。



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	34 常陸河川国道事務所
2 利根川下流河川事務所	35 高崎河川国道事務所
3 霞ヶ浦河川事務所	36 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	37 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	38 国営常陸海浜公園事務所
8 荒川上流河川事務所	39 国営昭和記念公園事務所
9 荒川調節池工事事務所	営繕事業担当事務所
10 荒川下流河川事務所	40 東京第一営繕事務所
11 京浜河川事務所	41 東京第二営繕事務所
12 久慈川緊急治水対策河川事務所	42 甲武営繕事務所
13 利根川水系砂防事務所	43 宇都宮営繕事務所
14 日光砂防事務所	44 横浜営繕事務所
15 富士川砂防事務所	45 長野営繕事務所
16 利根川ダム統合管理事務所	港湾・空港事業担当事務所
17 鬼怒川ダム統合管理事務所	46 鹿島港湾・空港整備事務所
18 相模川水系広域ダム管理事務所	47 千葉港湾事務所
19 二瀬ダム管理所	48 東京港湾事務所
20 品木ダム水質管理所	49 東京空港整備事務所
道路事業担当事務所	
21 東京国道事務所	50 京浜港湾事務所
22 相武国道事務所	51 東京湾口航路事務所
23 首都国道事務所	52 特定離島港湾事務所
24 川崎国道事務所	53 横浜港湾空港技術調査事務所
25 横浜国道事務所	
26 大宮国道事務所	
27 北首都国道事務所	
28 千葉国道事務所	
29 常総国道事務所	
30 宇都宮国道事務所	
31 長野国道事務所	
32 東京外かく環状国道事務所	
33 関東道路メンテナンスセンター	





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

