

第8回 東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクト

議事説明資料

2025年1月29日

第8回 東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクト

1 交通強靱化プロジェクト会議の概要

P. 2

- (1) 交通強靱化プロジェクトの開催経緯
- (2) これまでの合意事項

2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】

P. 11

(1) A：脆弱箇所の強靱化

- 取り組み状況のまとめ
- 各事業者からの取り組み状況報告
 - －国土交通省
 - －NEXCO中日本
 - －JR東日本
 - －相模原市
 - －山梨県

(2) B：復旧作業の効率化

- 国道413号の強靱化に関する協定
- 令和4年12～令和5年3月の山梨県内及び都内降雪時に情報連絡体制を構築
- 「Web会議システム及びドローンを活用した情報伝達訓練」を実施
- 管理者間（高速道路⇄一般道路）の連携強化
- 管理者間（鉄道⇄道路）の連携強化

(3) C：災害発生時交通マネジメントの強化

- 『国道20号等災害時交通マネジメント検討会』の取り組み
- 災害マネジメント検討会について
- 交通関連事業者の連携による交通マネジメント

3 今後の進め方【議論】

P. 44

- (1) 取組実績と今後の方向性
- (2) 今後のスケジュール（予定）

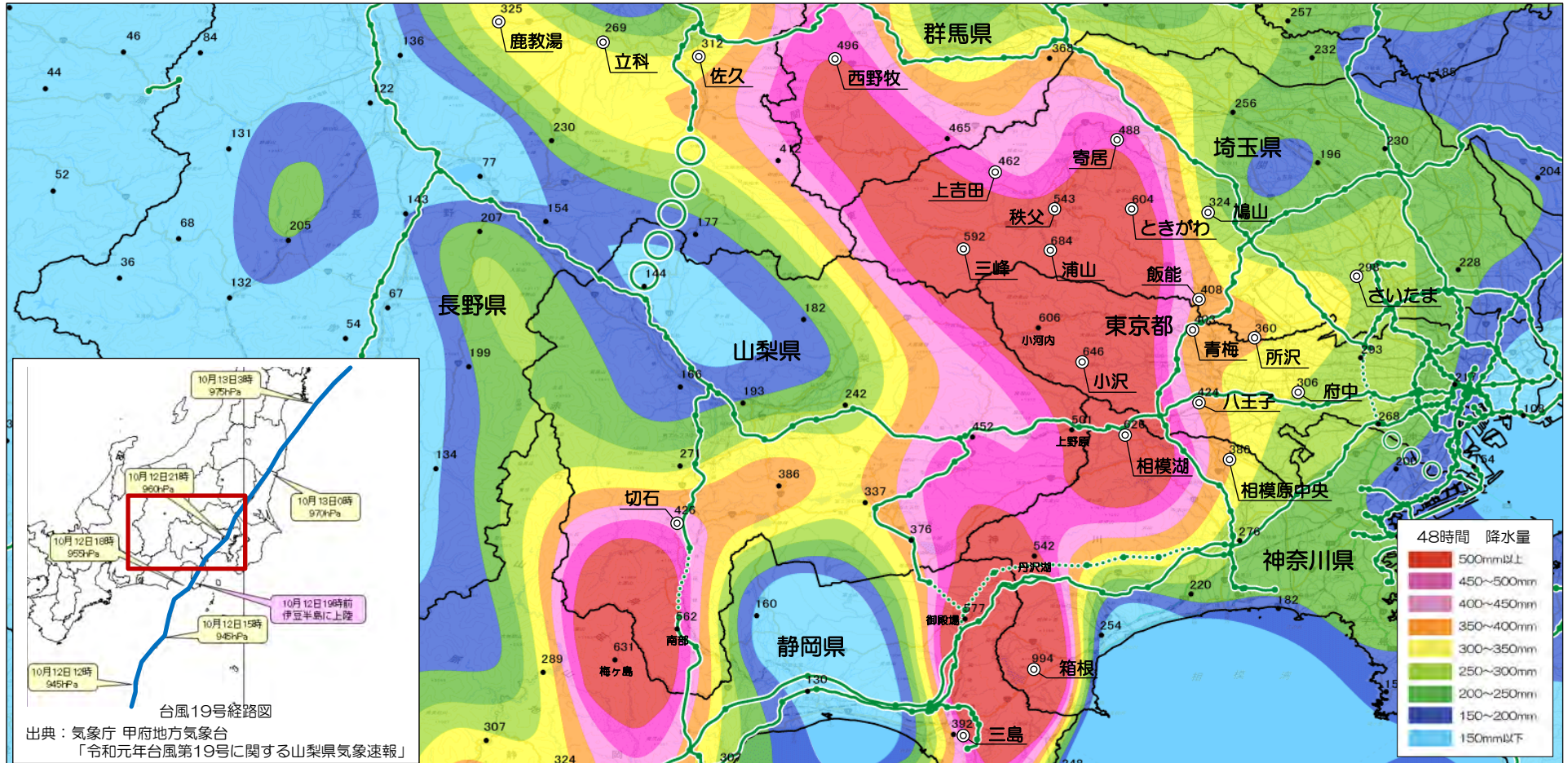
1. 交通強靱化プロジェクト会議の概要

1 交通強靱化プロジェクト会議の概要

(1) 交通強靱化プロジェクトの開催経緯

- 令和元年東日本台風では都県境地域で500mmを超える総降水量を記録し、観測史上1位を更新する地域が多数発生。

令和元年東日本台風による降水量（48時間の等雨量線図）



集計期間：R1.10.11 0:00～R1.10.12 24:00

◎観測地点名：48時間降水量（※アメダス観測地による統計）で観測史上1位を更新した地点

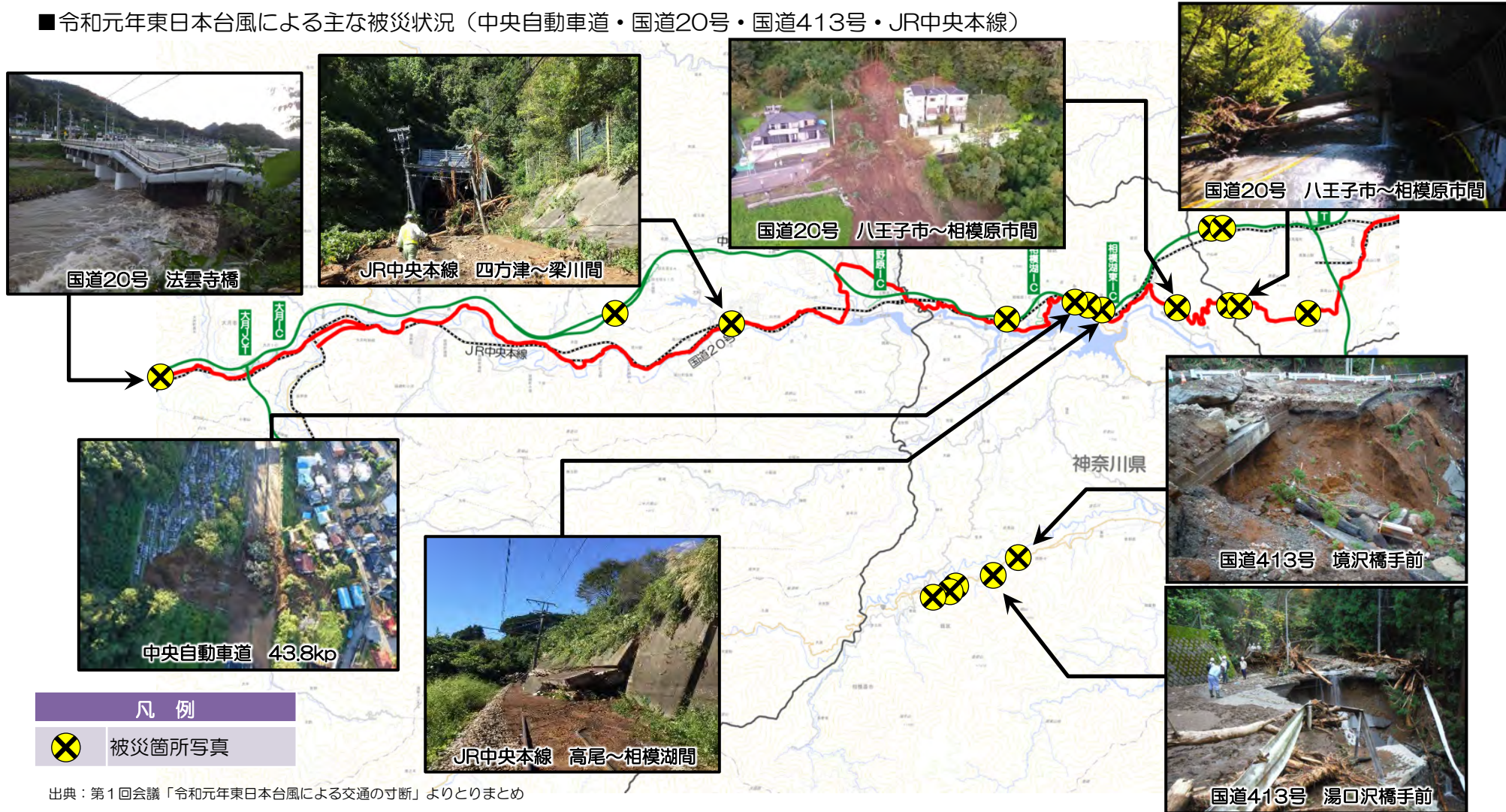
出典：観測所/気象庁 地域気象観測システム（アメダス）
降水量/気象庁 過去の気象データ・ダウンロード

1 交通強靱化プロジェクト会議の概要

(1) 交通強靱化プロジェクトの開催経緯

- ・短時間の大量降雨により、東京～山梨・長野を連絡する中央自動車道・国道20号・JR中央本線等において甚大な被害を受けた。

■ 令和元年東日本台風による主な被災状況（中央自動車道・国道20号・国道413号・JR中央本線）



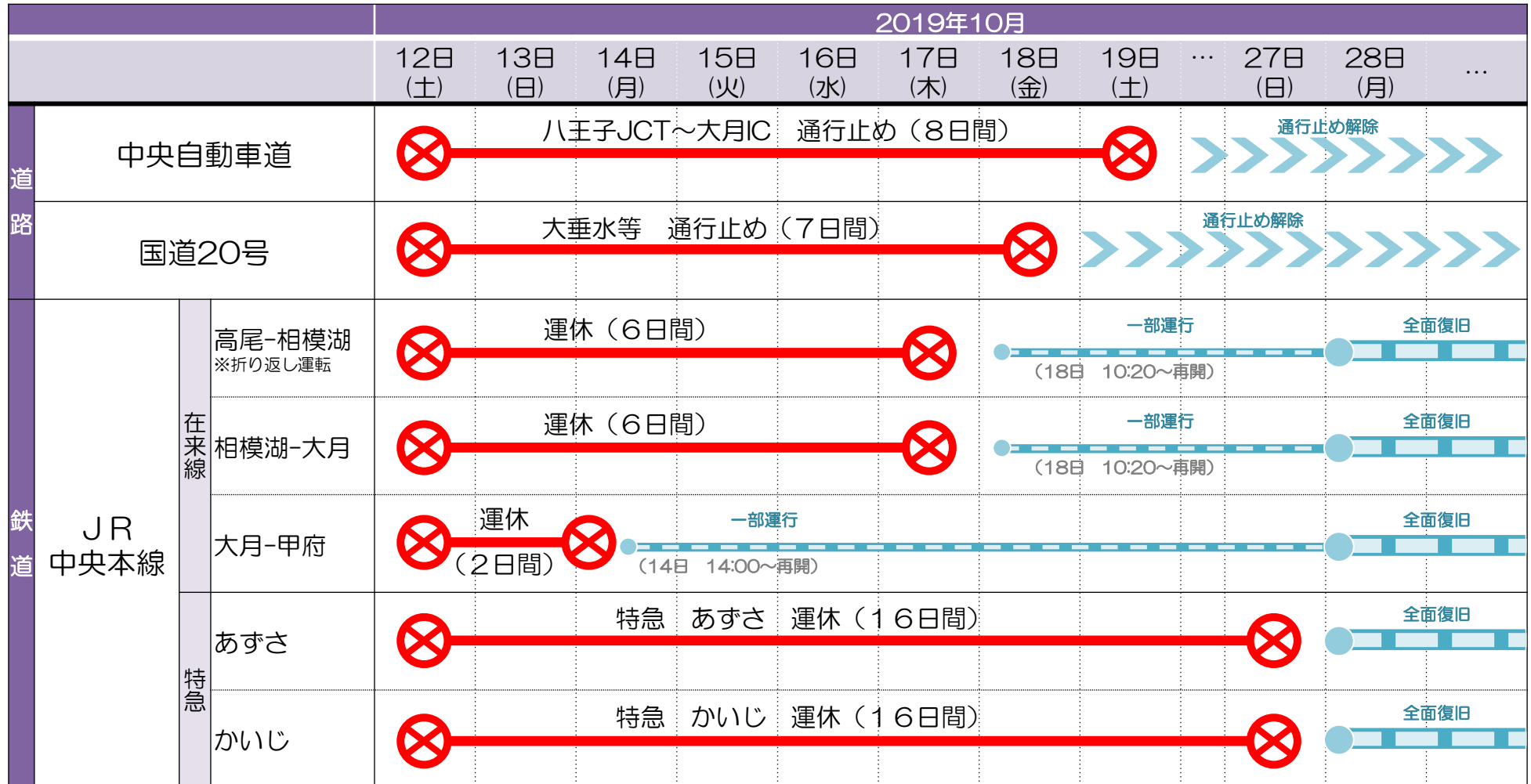
出典：第1回会議「令和元年東日本台風による交通の寸断」よりとりまとめ

1 交通強靱化プロジェクト会議の概要

(1) 交通強靱化プロジェクトの開催経緯

- ・ 3路線が同時に被災・通行止めを強いられることとなり、一時的な交通の寸断が発生。

■ 令和元年東日本台風による交通の寸断（通行止め・運休状況）

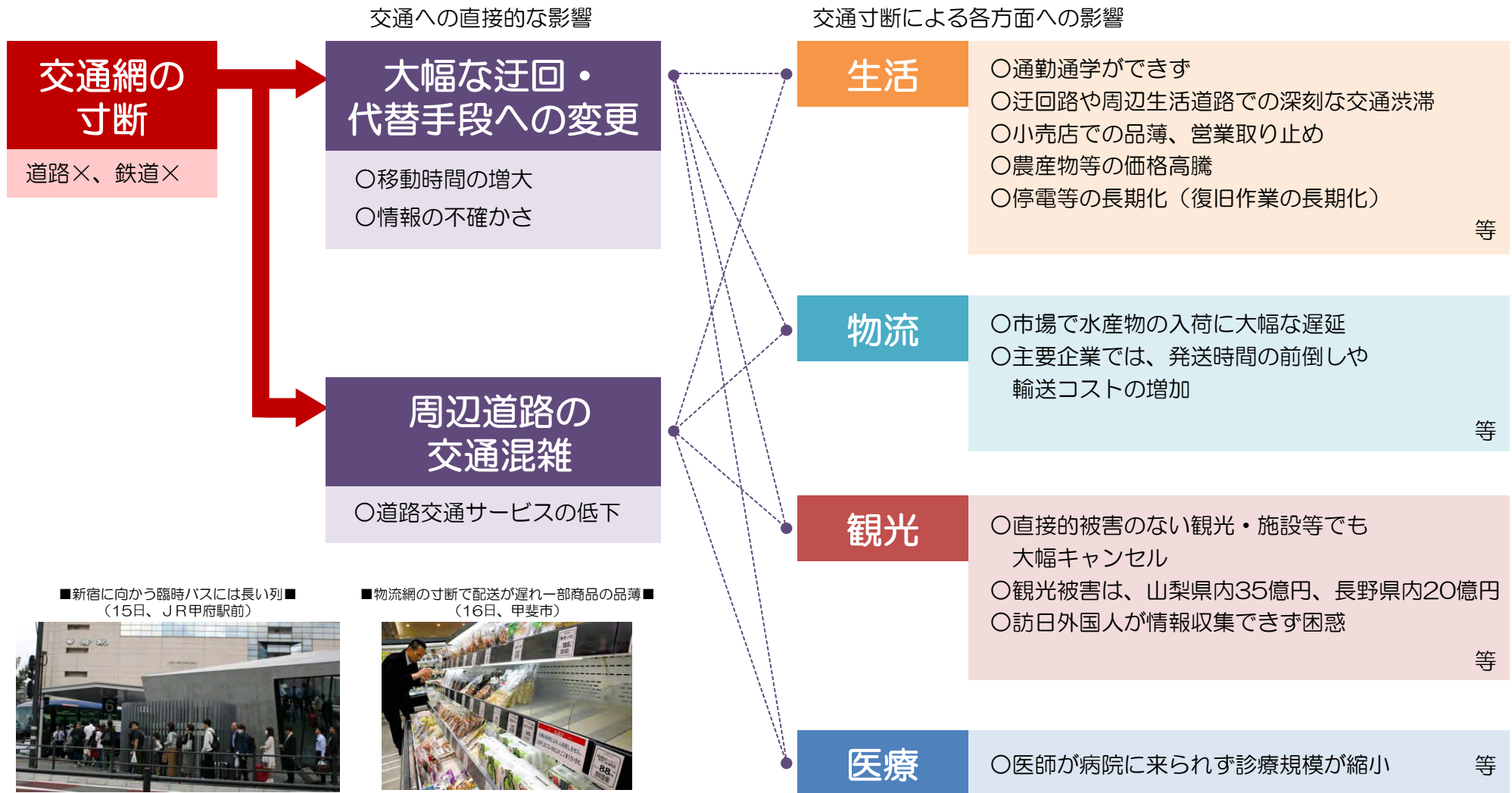


データ：各管理者による情報提供の基に事務局にて作成

1 交通強靱化プロジェクト会議の概要

(1) 交通強靱化プロジェクトの開催経緯

・交通の寸断により、都県民の生活・物流・観光・医療等の各方面に甚大な影響を及ぼした。



■新宿に向かう臨時バスには長い列■
(15日、JR甲府駅前)



■物流網の寸断で配送が遅れ一部商品の品薄■
(16日、甲斐市)



出典：日本経済新聞電子版（2019年10月15日）

出典：読売新聞（2019年10月17日）

※中央自動車道・国道20号・JR中央本線以外の交通寸断による影響も含む

1 交通強靱化プロジェクト会議の概要

(1) 交通強靱化プロジェクトの開催経緯

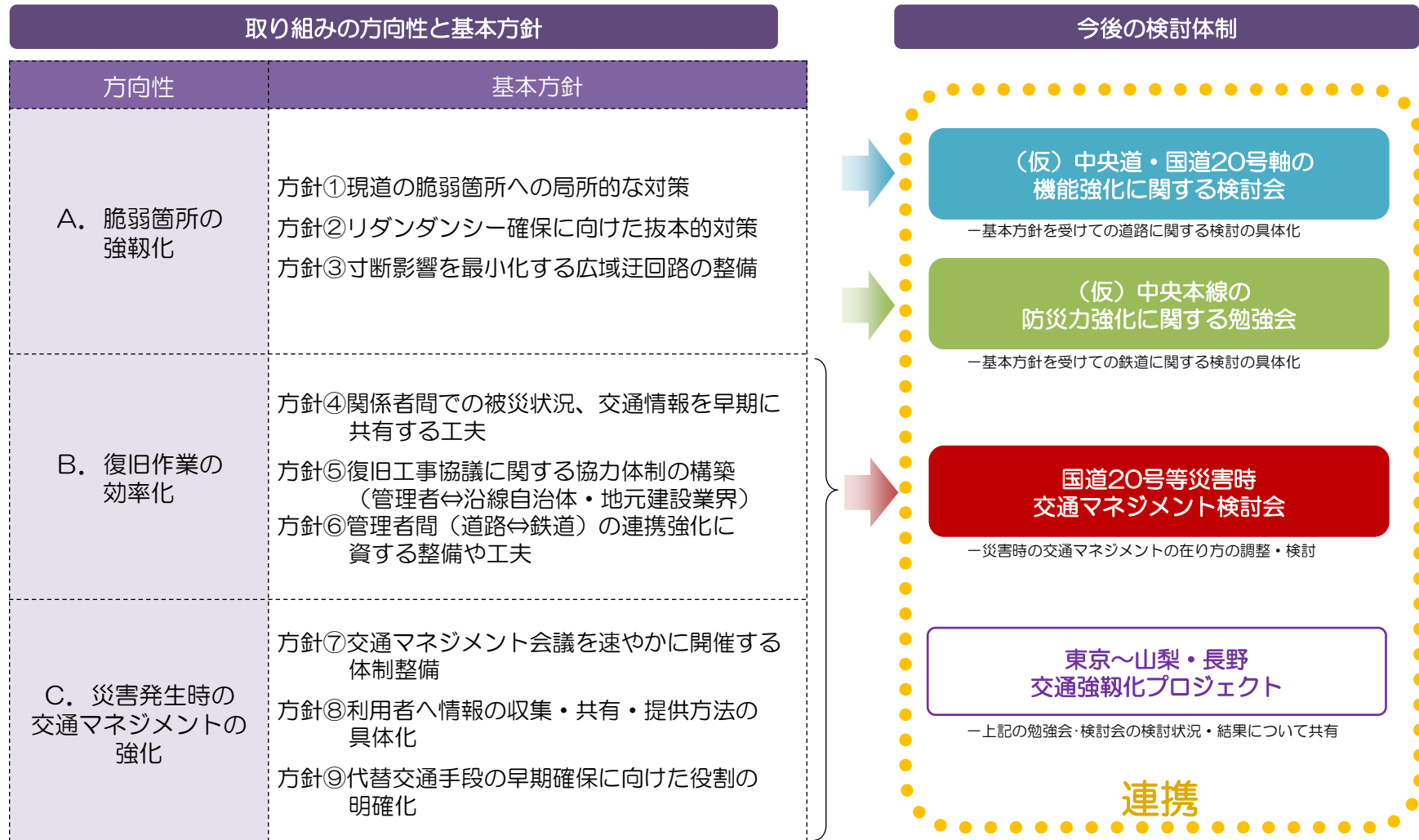
本会は、令和元年台風19号の豪雨により、東京都・神奈川県・山梨県境において、主要な交通手段である鉄道（JR中央本線）、道路（中央自動車道、国道20号）が同時に被災し、約1週間にわたり交通が寸断し、関係都県市の沿線地域に深刻な影響を与えたことから、今回の災害により露呈した脆弱性に対し、国と都県市、管理者が災害リスクを確認し、連携・協力して一体的かつ計画的な強靱化に向け、取り組みの基本方針について共有することを目的とする。

出典：山梨県「第1回 東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクトの開催結果について」規約 第2条

1 交通強靱化プロジェクト会議の概要

(2) これまでの合意事項

- 3つの方向性、9つの基本方針を掲げ、各関係者が連携して取り組んでいくことを合意。
- 本プロジェクトを通じ、それぞれの検討状況・結果について共有していくことを確認。



1 交通強靱化プロジェクト会議の概要

(2) これまでの合意事項

<参考>

A. 脆弱箇所の強靱化

方針①現道の脆弱箇所への局所的な対策

- 中央自動車道、国道20号、JR中央本線は、厳しい地形のなか長野・山梨～東京を連絡する大動脈として機能しており、安全かつ安定した交通確保のため、災害危険箇所への対策工事や、構造物等を中心としたリニューアル工事に取り組んできた。
- 3路線は、ともに厳しい地形のなか連絡しており**未だ複数の脆弱箇所が残存**すること、また、近年の**異常気象の高頻度化や災害が激甚化**していることに鑑み、引き続き脆弱箇所への**個別対策を進める必要がある**。
- 令和元年東日本台風では、管理区域外からの土砂流入が原因で被災しており、**沿道リスクアセスメントの導入による耐災性の向上**を図る必要がある。
- 災害時に国道20号を補完するため、雨量による規制実績が膨大である**国道413号については、機能強化を進める必要がある**。



方針②リダンダンシー確保に向けた抜本的対策

- 3路線が近接並走し、**脆弱箇所が集中する上野原～相模湖東や、被災履歴や線形不良区間が多く、雨量規制区間もある国道20号大垂水を含む相模湖東～八王子については、経済性にも配慮しつつリダンダンシー確保のための別線も含めた抜本的な対策を検討**する。

方針③寸断影響を最小化する広域迂回路の整備

- 3路線の不通時には、寸断影響を最小化するため自動車専用道路の広域迂回が効果的。
- 令和3年には、**中部横断自動車道、国道138号須走道路・御殿場バイパス及び新東名高速道路が開通**した。

- 上記の基本方針に則り、各管理者が対策検討を進める。
- 道路、鉄道それぞれで検討組織を立ち上げ、効率性や即効性に配慮しながら具体化。

《検討体制》

◎ 道路関係 ◎
（仮）中央道・国道20号軸の機能強化に関する検討会

◎ 鉄道関係 ◎
（仮）中央本線の防災力強化に関する勉強会



1 交通強靱化プロジェクト会議の概要

(2) これまでの合意事項

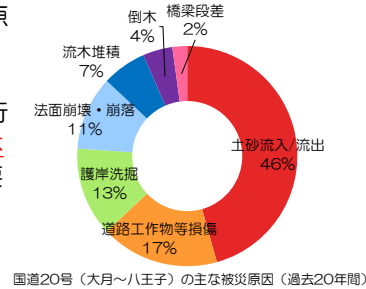
B. 復旧作業の効率化

方針④関係者間での被災状況、交通情報を早期に共有する工夫

- 令和元年東日本台風では、3路線の同時寸断だけでなく相模原市緑区内では面的に500箇所以上の被害が発生。箇所数が膨大であったことに加え、道路の不通・混雑等も原因し、状況把握までに長時間を要した。
- 迅速な状況把握と、復旧作業の開始のためには、**管理者の枠を超えた情報共有を行う仕組みを構築**する必要がある。

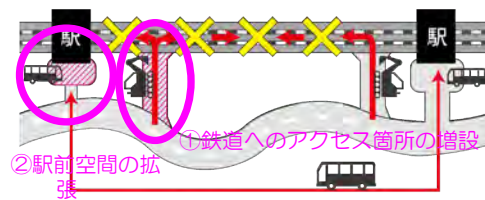
方針⑤復旧工事協議に関する協力体制の構築（管理者⇄沿線自治体・地元建設業界）

- 道路や鉄道の被災時には、沿道からの土砂流入等が原因となっているケースが多く、地権者（民間・行政）との復旧作業に係る協議に時間を要した。
- 管理者（道路・鉄道）による復旧作業が速やかに履行できるよう、**災害発生時、平常時問わず、沿線自治体や地元建設業界との連携を密に、協力体制構築**の必要がある。



方針⑥管理者間（道路⇄鉄道）の連携強化に資する整備や工夫

- 復旧作業車の動線確保や、代替交通手段（臨時バス等）の速やかな確保等、被災による影響を短縮化・最小化するための工夫について、**道路鉄道双方から検討**を行う必要がある。



C. 災害発生時の交通マネジメントの強化

方針⑦交通マネジメント会議を速やかに開催する体制整備

- 令和元年東日本台風では、被災後に交通マネジメント会議を開催し、交通情報の共有や広域迂回路への案内、交通需要抑制への取り組みを実施し、一定程度の効果を得た。
- 交通マネジメント会議の**開催基準の明確化、平常時から会議組織の構築、地域防災計画への位置づけ**等を行うことで、災害発生時の速やかな実施体制に移行することが必要となる。



方針⑧利用者へ情報の収集・共有・提供方法を具体化

- 災害発生時に迂回交通が集中した国道412号や国道138号では深刻な交通渋滞が発生した。
- 交通需要の抑制や、分散（時間帯・移動経路・交通手段）により影響最小化するため、**利用者へ情報の収集・共有・提供のあり方について検討**する必要がある。

方針⑨代替交通手段の早期確保に向けた役割の明確化

- 災害発生時に有効なバスによる代替手段の確保等、**関係者を含めた交通マネジメント会議にて役割を事前に明確化し、共有**しておくことが必要である。

- 上記の基本方針について、各管理者や関係都営市により具体的な対策検討を進める。
- その検討組織は、今般の令和元年度東日本台風時に発足した「国道20号等災害時交通マネジメント検討会」の体制を活用し推進する。

《検討体制》

◎ 交通マネジメント ◎
国道20号等災害時交通マネジメント検討会

2. 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】

A：脆弱箇所の強靱化

2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】

A：脆弱箇所の強靱化

(1) A：脆弱箇所の強靱化

□取組状況のまとめ

現道局所対策

国道20号	59	箇所
JR中央本線	18	箇所
中央自動車道	4	箇所 (リニューアル工事箇所含まない)
国道413号	26	箇所
その他地方道等 (県道都留道志線)	2	箇所

国道20号法雲寺橋新設橋の供用後
(令和4年11月25日撮影)

国道413号道路災害防除工事の施工後

広域迂回

中部横断自動車道（下部温泉早川IC～南部IC）

R138須走道路・御殿場バイパス（西区間）

新東名高速道路（伊勢原大山IC～御殿場JCT）

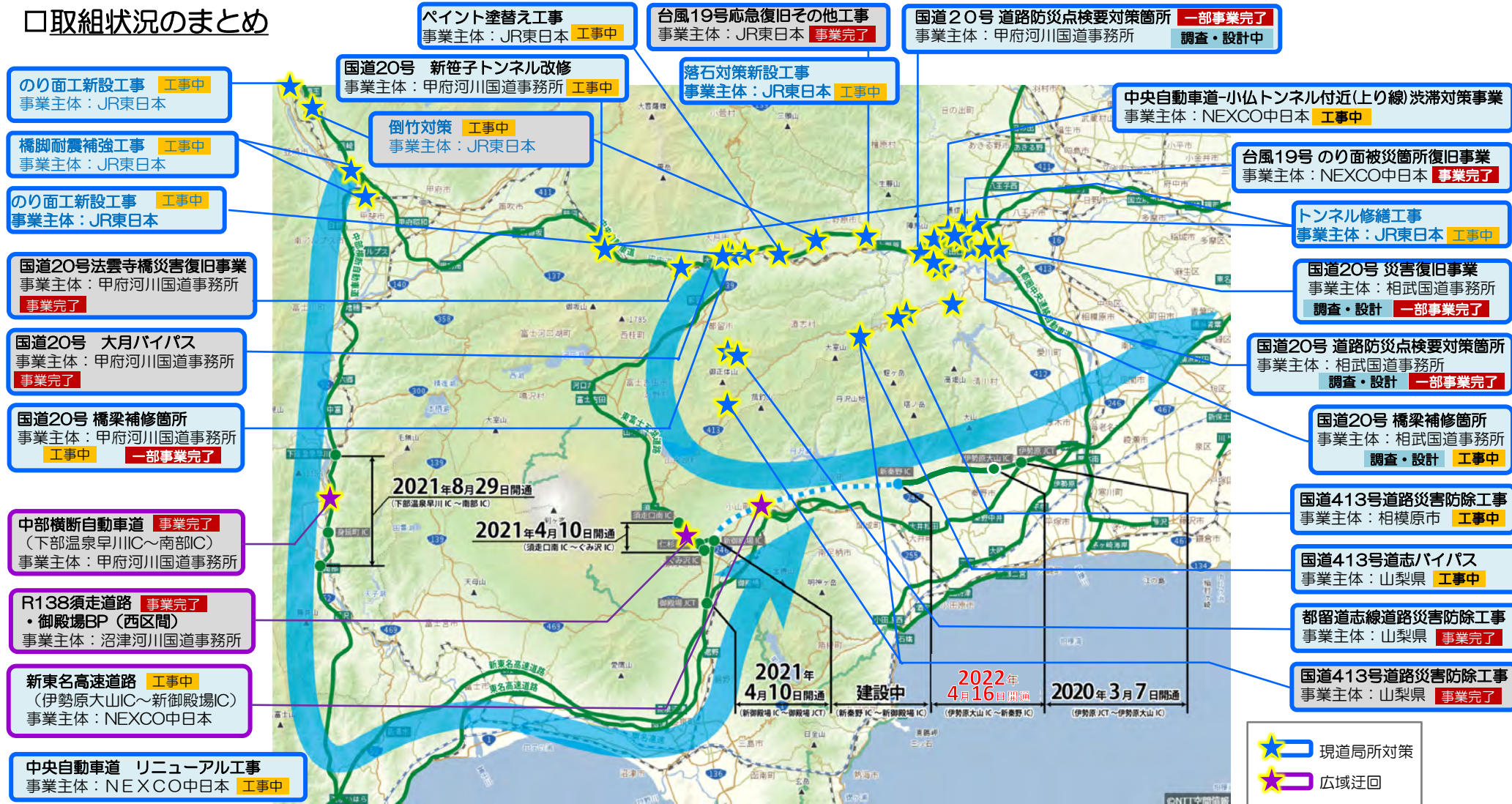
中部横断自動車道の山梨～静岡間
全線開通新東名自動車道の新秦野IC～
伊勢原大山IC間の開通

2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】

A：脆弱箇所の強靱化

(1) A：脆弱箇所の強靱化

□取組状況のまとめ



2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】

A：脆弱箇所の強靱化

(1) A：脆弱箇所の強靱化

主要道路の開通により、寸断影響を最小化する広域迂回路が整備された。

1 中部横断自動車道の開通による広域迂回路の確保

- 令和3年8月29日に中部横断自動車道の山梨-静岡区間が全線開通。
- 開通により、静岡を経由した東京までの広域迂回路を確保。



2 新東名自動車道の新秦野IC～伊勢原大山IC間の開通による広域迂回路が拡大

- 令和4年4月16日に新東名の新秦野IC～伊勢原大山IC間が開通。
- 開通により、昨年度のR138須走道路・新御殿場バイパスおよび新東名高速道路の一部開通に併せて、広域迂回路が拡大した。



新設橋の完成、バイパス開通により、国道20号脆弱箇所の強靱化が図られる

1 法雲寺橋の新設橋完成による脆弱箇所の強靱化

- 令和4年4月3日に新設橋が供用開始。
- 新設橋の供用により、耐震性及び道路幅員や線形が改良され強靱化が図られた。



2 大月バイパスの開通による脆弱箇所の強靱化

- 令和4年4月23日に大月バイパスの全線開通。
- 開通により、大月市街でのリダンダンシーを確保。



国道413号の対策により、国道20号の代替性を確保

1 国道413号の防災対策完了により雨量規制を解除

- R2.7月に「国道413号の強靱化に関する協定」(相模原市、山梨県)を締結
- 山梨県側の要対策箇所(9箇所)の対策が完了し、令和3年7月20日に雨量規制を解除



各事業者からの取り組み状況報告

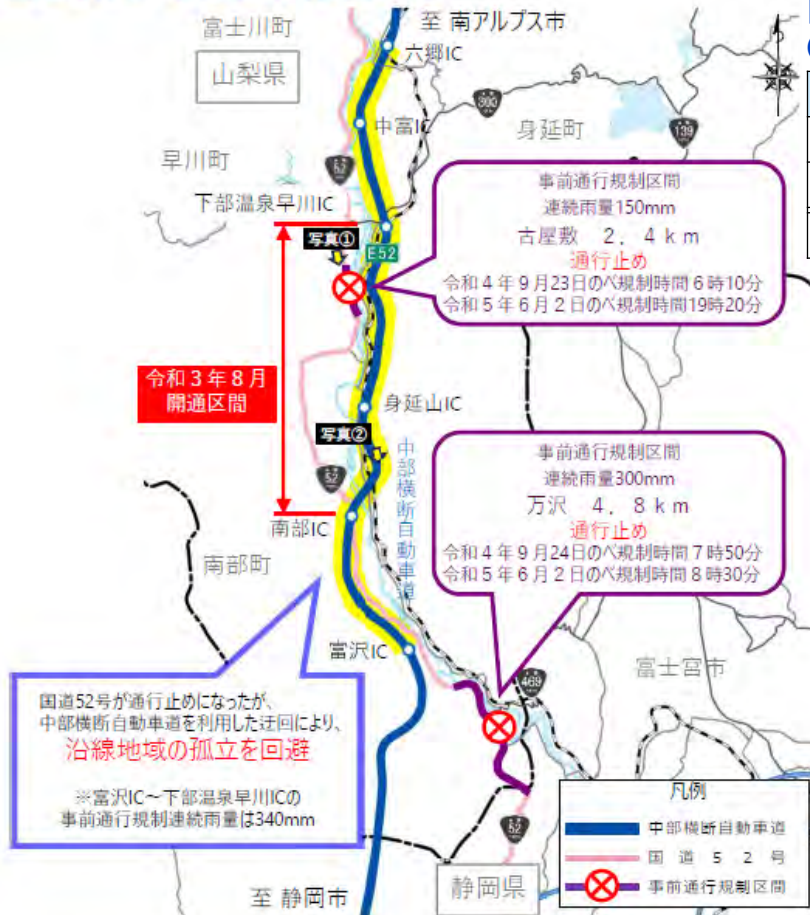
P.16～23	国土交通省
P.24～29	NEXCO中日本
P.30～32	JR東日本
P.33	相模原市
P.34	山梨県

国土交通省

中部横断自動車道 災害時の代替路としての機能

- 国道52号では大雨等により連続雨量が規制基準を超過した際に通行止めが発生しているが、「古屋敷」と「万沢」が同時に通行止めになった場合、約9,800人の孤立が懸念。（出典：R2国勢調査より算出）
- 令和3年8月の中部横断自動車道全線開通後、令和4年9月と令和5年6月の計2回、国道52号の「古屋敷」と「万沢」が同時に連続雨量の規制基準を超過し通行止めとなったが、中部横断自動車道が代替路となり沿線地域の孤立を回避。

■国道52号 事前通行規制区間



■国道52号の雨量規制による通行規制履歴 (H24～R5年度)

規制区間名	規制回数	のべ規制時間
万沢	9回	81時間50分
古屋敷	7回	173時間55分
同時通行止め	6回	53時間40分



▲写真① 国道52号規制区間内の被災状況 (古屋敷地区) (令和元年10月)



▲写真② 中部横断自動車道 (令和5年9月)

国土交通省

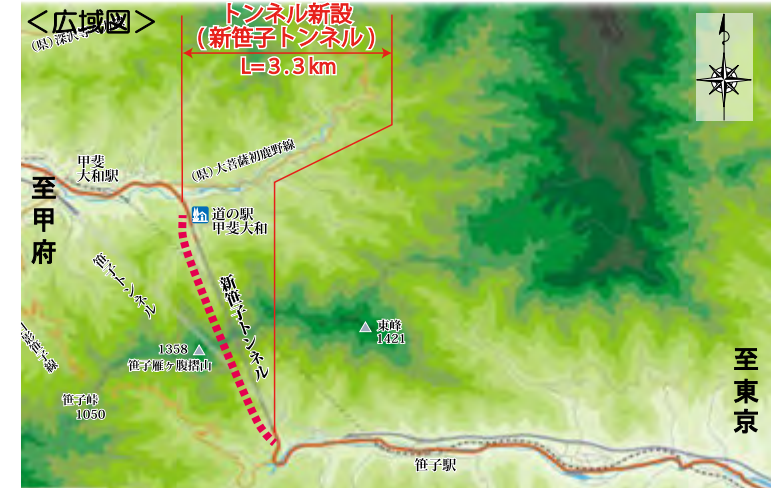
□現道局所対策

事業名：国道20号 ^{しんささご}新笹子トンネル改修

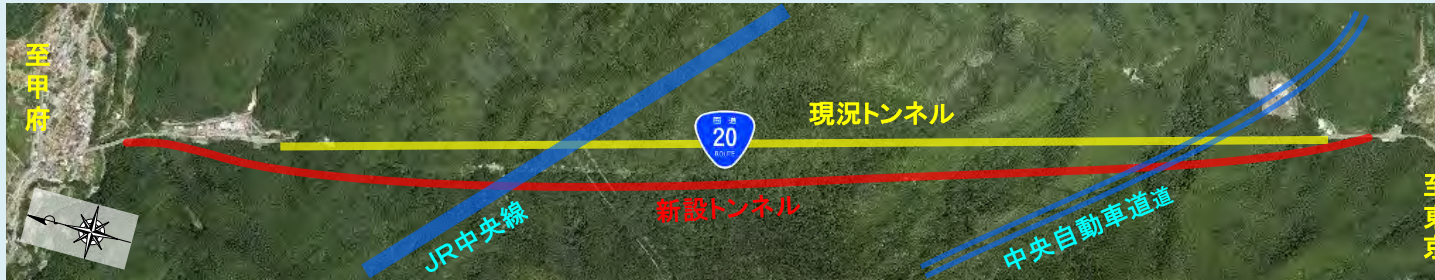
事業主体：国土交通省 甲府河川国道事務所

事業期間：平成26年度より事業に着手

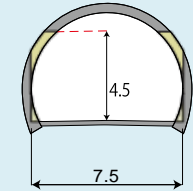
事業内容：新笹子トンネルは老朽化が著しく、トンネル断面が狭小なため、背高コンテナ車の通行不能、歩行者・自転車通行の安全性が課題であり、これらの課題を解消するため、抜本的な対策によりトンネル改修を行うことが目的。新設トンネル本体工事は令和4年度に契約を行い、令和6年度からトンネル掘削工事を実施中。



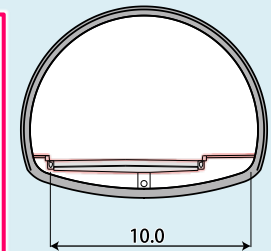
【新設トンネルの整備イメージ】



<現況トンネル断面>



<新設トンネル断面>



【現況トンネルの状況】



【現在の施工状況】



○交通強靱化に向けた効果

- トンネル改修の実施により、交通の安全性や中央自動車道の代替路としての機能向上が図られ、被災リスクが低減し、強靱化が図られる。

国土交通省

口現道局所対策

事業名：国道20号 道路防災点検要対策箇所

事業主体：国土交通省 甲府河川国道事務所

事業期間：令和3年度より順次着手

事業内容：道路防災点検において対策が必要な上野原市四方津について、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策により、令和3年度補正予算により工事を実施し令和5年度に完成。残る箇所について設計を完了。次年度以降必要な用地を取得予定。



設計・工事箇所



① 山梨県上野原市四方津地先
【防災対策】擁壁工等



② 【R3補正対策工事】山梨県上野原市四方津地先
【防災対策】場所打法枠工等→R5.10完成



③ 山梨県上野原市松留地先
【防災対策】吹付法枠工等

交通強靱化に向けた効果

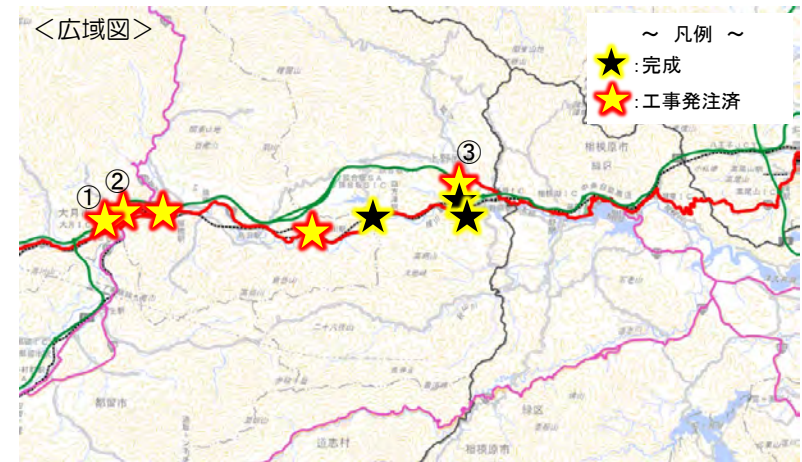
- 要対策箇所の対策実施により、被災リスクを低減し、強靱化が図られる。

国土交通省

〇現道局所対策

事業名 : 国道20号 橋梁補修箇所
 事業主体 : 国土交通省 甲府河川国道事務所
 事業期間 : 令和3年度より順次着手
 事業内容 : 橋梁定期点検でⅢ判定となった全8箇所のうち、松留橋、松留側歩道橋及び大呼戸橋の3橋の補修が完了した。残る5箇所についてすべて工事発注済み。

 工事箇所



おおつき
 ① 大月橋
 【橋梁補修】 構造物補修、舗装補修等



てんのう
 ② 天王橋 (R6完了予定)
 【橋梁補修】 主桁補修、橋脚補修等




つるかわ
 ③ 鶴川橋 (R6完了予定)
 【橋梁補修】 構造物補修等

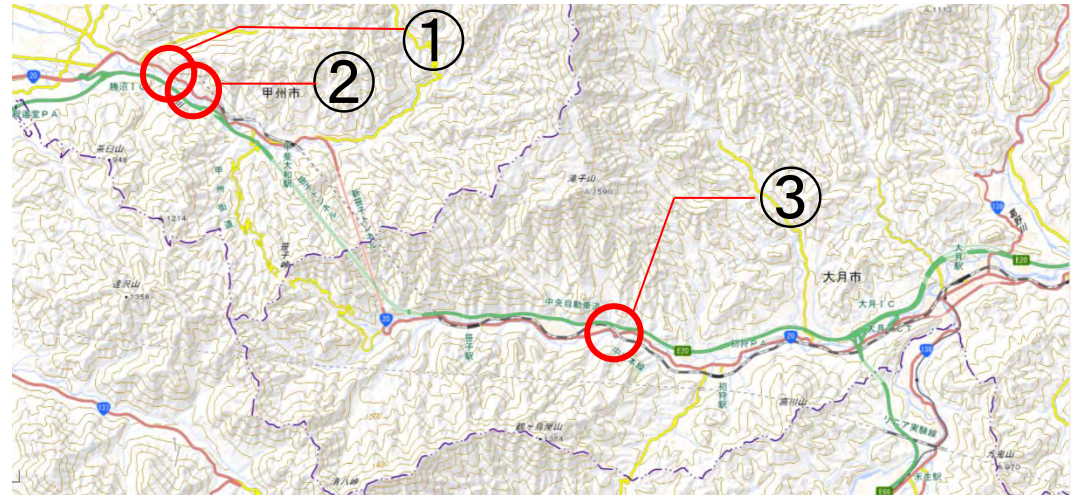
交通強靱化に向けた効果

- 橋梁補修により、被災リスクを低減し、強靱化が図られる。

国土交通省

工 事 名 : R6大和国道出張所管内防災他工事
 事業主体 : 国土交通省 甲府河川国道事務所
 工 期 : R7.4.1～R7.12.26 (予定)
 事業内容 : R6年度補正予算において大月市及び
 甲州市の国道20号防災カルテ点検
 要対策箇所を着手予定であり、現在
 手続き中。

 設計・工事箇所



①②【R6補正対策工事】山梨県甲州市大和町初鹿野地先
 【防災対策】高エネ吸収柵/既設防護柵の高上げ



③【R6補正対策工事】山梨県大月市笹子町白野地先
 【防災対策】河川護岸補修/コンクリート中詰め工

国土交通省

〇現道局所対策

事業名 : 国道20号 災害復旧事業（台風19号）

事業主体 : 国土交通省 相武国道事務所

事業期間 : 令和2年度より順次工事に着手

事業内容 : 令和元年台風19号の影響により被災した18箇所のうち、国道20号と並行して流れる案内川の氾濫により生じた護岸の洗掘箇所の復旧や流木により破損した落石防護柵など10箇所の本復旧工事を完了。

残る8箇所について、調査・設計・関係機関協議を実施中。



はちおうじみなみあさかわまち
① 八王子市南浅川町
重力式擁壁による本復旧完了



〇交通強靱化に向けた効果

- 本復旧の実施により、大垂水の事前通行規制区間では、被災リスクが低減し、交通利便性の回復が図られた。

国土交通省

口現道局所対策

事業名 : 国道20号 道路防災点検要対策箇所

事業主体 : 国土交通省 相武国道事務所

事業期間 : 令和2年度より順次工事に着手

事業内容 : 道路防災点検において対策が必要な16箇所のうち、相模原市内では3箇所の法面对策工、八王子市内では1箇所の落石防護柵工の対策工事を施工完了。
 更に②箇所については、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策により、工事を継続実施中。
 残る箇所については調査・設計・関係機関協議を実施中。



--- : 令和6年度工中箇所



はちおうじしみなみあさかわまち
 ① 八王子市南浅川町
 斜面崩落防止対策工（重力式擁壁＋落石防護柵工）



さがみはらしみどりくよしの
 ② 相模原市緑区吉野
 斜面崩落防止対策法面工（法枠工）

○交通強靱化に向けた効果

- 要対策箇所の対策実施により、被災リスクを低減し、強靱化が図られる。

国土交通省

〇現道局所対策


事業名 : 国道20号(東京都区間) 橋梁補修対策

事業主体 : 国土交通省 相武国道事務所

事業期間 : 令和3年度より順次着手(現在工事中)

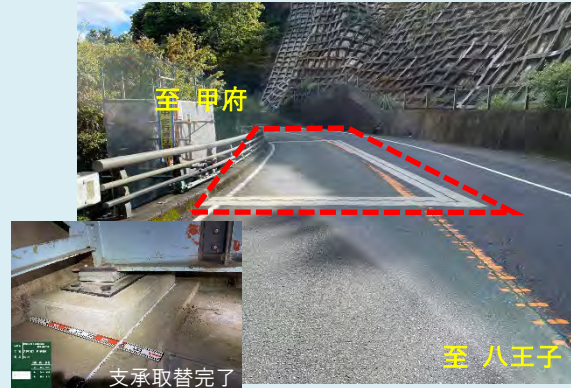
事業内容 : 橋梁定期点検でⅢ判定となった大垂水橋等、全7箇所の橋梁補修について、6箇所完了。
残る1箇所は調査中。



 : 施工済み箇所



① だいちさんどう
第2棧道橋
【橋梁補修】主桁補修、支承補修等



② だいちさんどう
第1棧道橋
【橋梁補修】主桁補修、支承補修等



③ おおたるみ
大垂水橋
【橋梁補修】主桁補修、床版補修等

〇交通強靱化に向けた効果

- 橋梁補修により、被災リスクの低減し、強靱化が図られる。

NEXCO中日本

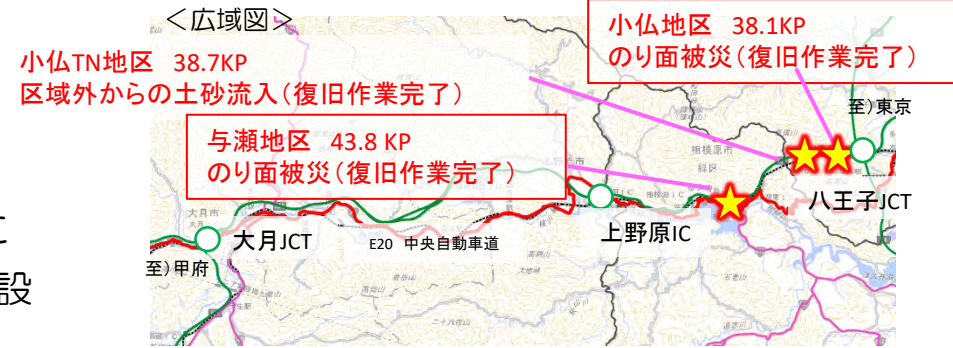
□現道局所対策

事業名：台風19号 のり面被災箇所復旧事業（中央自動車道）

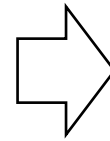
事業主体：中日本高速道路株式会社

事業期間：令和3年7月本復旧作業完了

事業内容：令和元年台風19号において被災した切土のり面等について、復旧作業（不安定土塊の撤去、水抜き孔の設置、コンクリート吹付、のり面補強アンカーの設置等）を実施し、現場での復旧作業を完了。



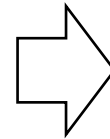
被災・復旧状況(与瀬地区 43.8 KP)



被災状況(R1.10)

復旧作業完了状況(R3.7)

被災・復旧状況(小仏地区 38.1 KP)



被災状況(R1.10)

復旧作業完了状況(R3.7)

交通強靱化に向けた効果

- 復旧作業完了により道路構造の機能を回復。

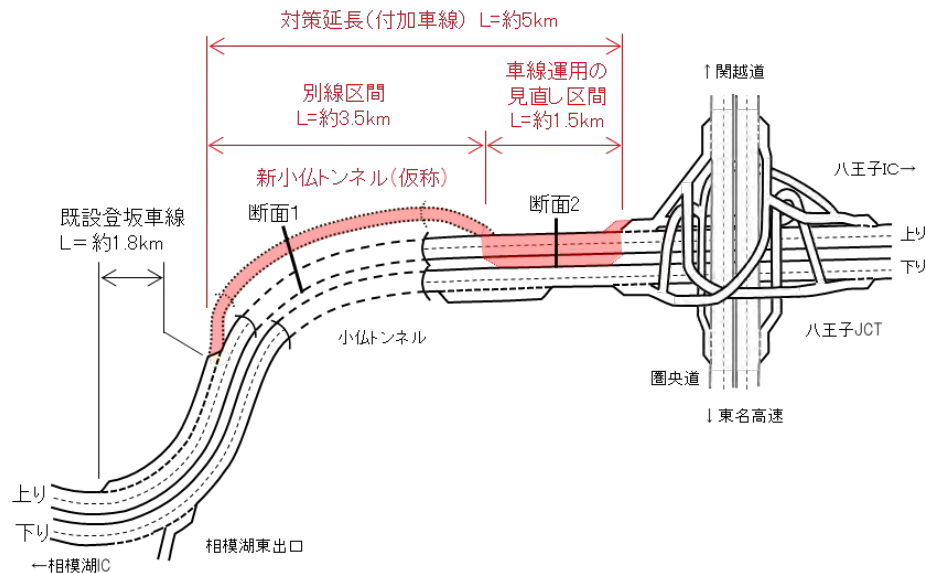
〇現道局所対策

事業名：小仏トンネル付近（上り線）渋滞対策事業（中央自動車道）

事業主体：中日本高速道路株式会社

事業期間：平成27年8月より事業実施中

事業内容：国道20号に並行する中央道の道路機能強化のため、既設中央道との別線トンネル構築や車線運用の見直しによる付加車線の設置を実施中（約5 km）。



【交通強靱化に向けた効果】

- 国道20号、既設中央道等の並行区間が被災した場合、別線区間を活用した迂回による交通確保に寄与。

【広域図】



【事業の状況】

■ 摺指第三橋



急峻な谷地形にて工事用進入路を整備中
写真：2024年6月

■ 新小仏トンネル（仮称）



切羽崩落状況 写真：2024年8月
※掘削進捗：約1,500m/約2,300m(2024.10)

□広域迂回

事業名：新東名高速道路

管理者：中日本高速道路株式会社

事業区間：伊勢原大山IC～御殿場JCT

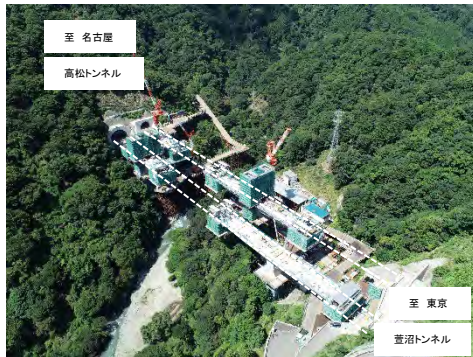
事業概要：新東名高速道路の一部を担う延長約45kmの建設。

【開通・事業の見通し】

- 伊勢原大山IC～新秦野IC（約13km）：2022年4月16日開通済
- 新秦野IC～新御殿場IC（約25km）：2027年度開通予定
- 新御殿場IC～御殿場JCT（約 7km）：2021年4月10日開通済

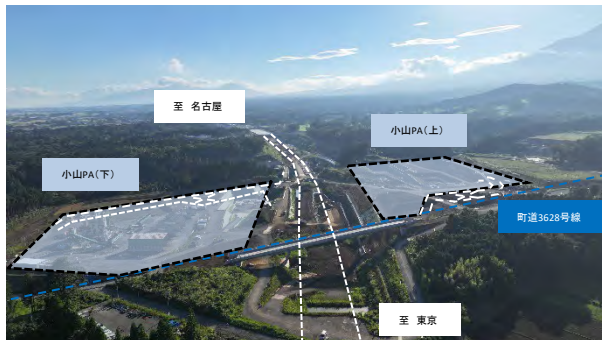
【事業の進捗状況】

■新秦野IC～新御殿場IC（中津川橋）

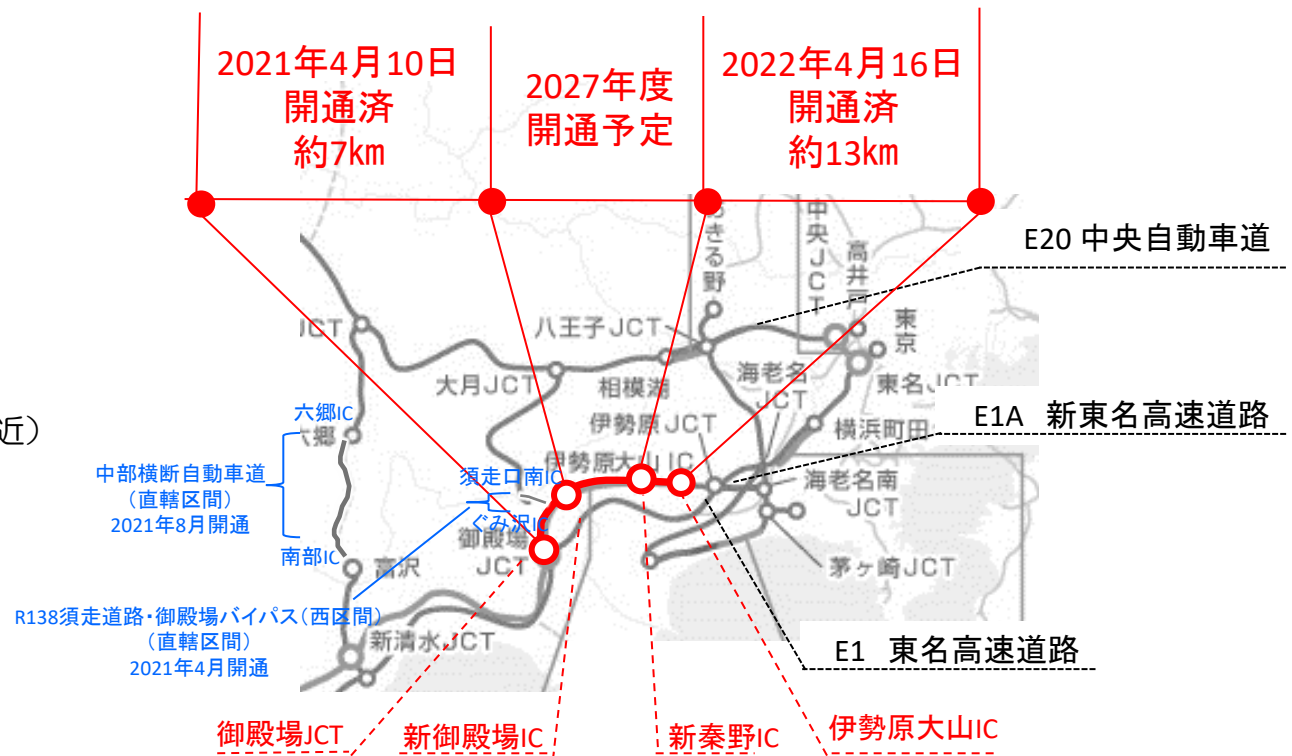


写真：2024年9月

■新秦野IC～新御殿場IC（小山PA付近）



写真：2024年9月



NEXCO中日本

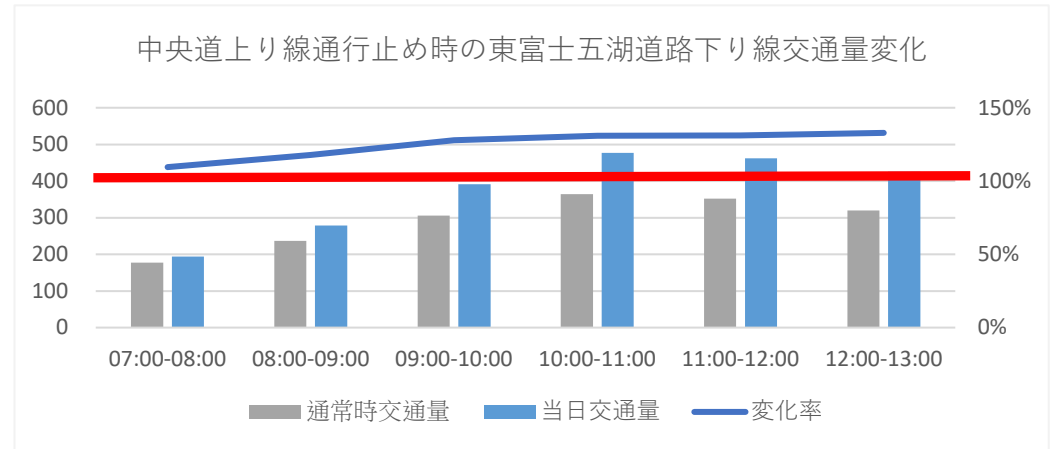
□広域迂回【中央道通行止め時のリダンダンシーの確保】

- 中央道大月JCT～八王子JCT間の通行止め時に圏央道・東名・御殿場バイパス・東富士五湖道路を経由することで東京～甲府間の迂回が可能になった。

【実例】

ケース1：中央道上り相模湖～八王子JCT通行止め（2023/5/30）

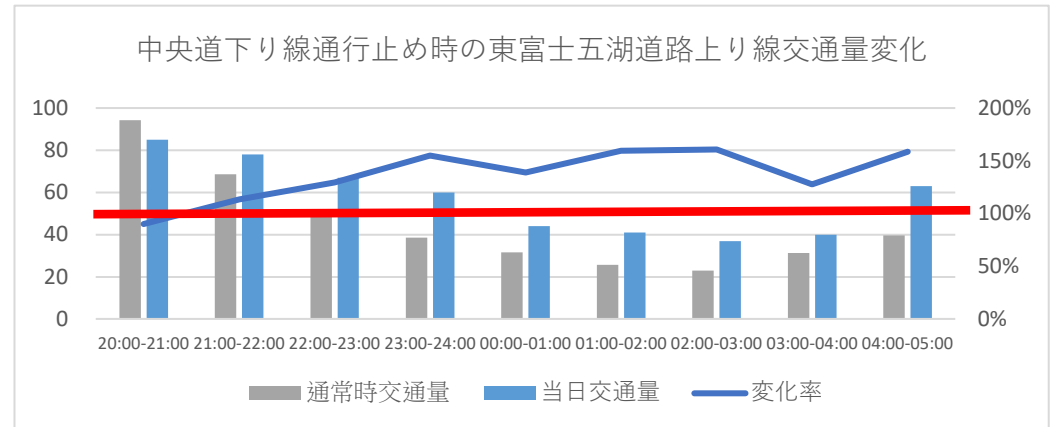
通行止め時間帯の東富士五湖道路の交通量：通常時と比べ**約25%**増加



※2023/5/30事故通行止め(4:00～12:45)時の東富士五湖道路下り山中湖～須走の時間交通量(4:00～7:00は東富士五湖道路も工事通行止めのため、交通量は割愛)

ケース2：中央道下り上野原～大月通行止め（2023/9/26-27）

通行止め時間帯の東富士五湖道路の交通量：通常時と比べ**約27%**増加



※2023/9/26-27工事通行止め(20:00～翌4:30)時の東富士五湖道路上り山中湖～須走の時間交通量



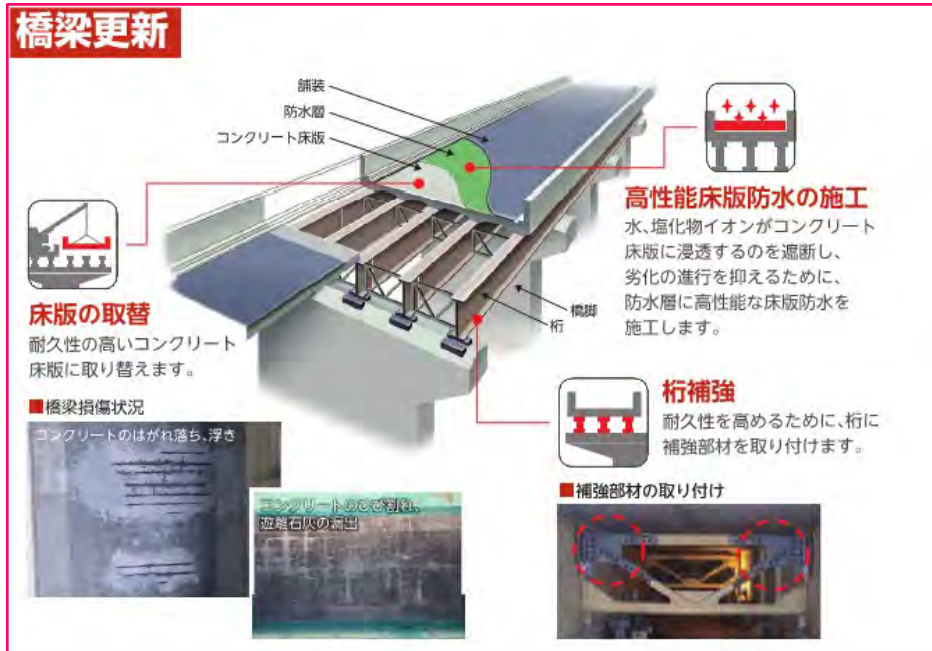
□現道局所対策

事業名：リニューアル工事

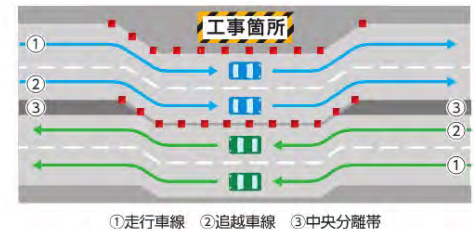
事業主体：中日本高速道路株式会社

事業期間：平成27年3月より事業実施中

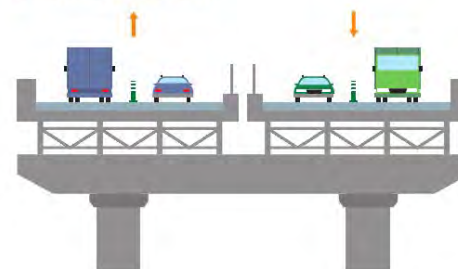
事業内容：中央道は全線開通から40年が経過。これまでの定期点検等により得られた知見を踏まえ、更新事業等を追加するとともに、更新工事が与える社会的影響の低減に取り組んでいく。



交通量が多く工事による社会的影響が大きい区間での施工にあたり、工事中の渋滞抑制のため現況の車線数を確保するなどさまざまな工夫を行っていく。



通常時の交通運用



更新工事中の交通運用



交通強靱化に向けた効果

- 建設当初と同等、またはそれ以上の性能や機能を回復することで高速道路をこれからも長く健全に保つ

□現道局所対策

事業名：リニューアル工事（東富士五湖道路 空洞化対策）

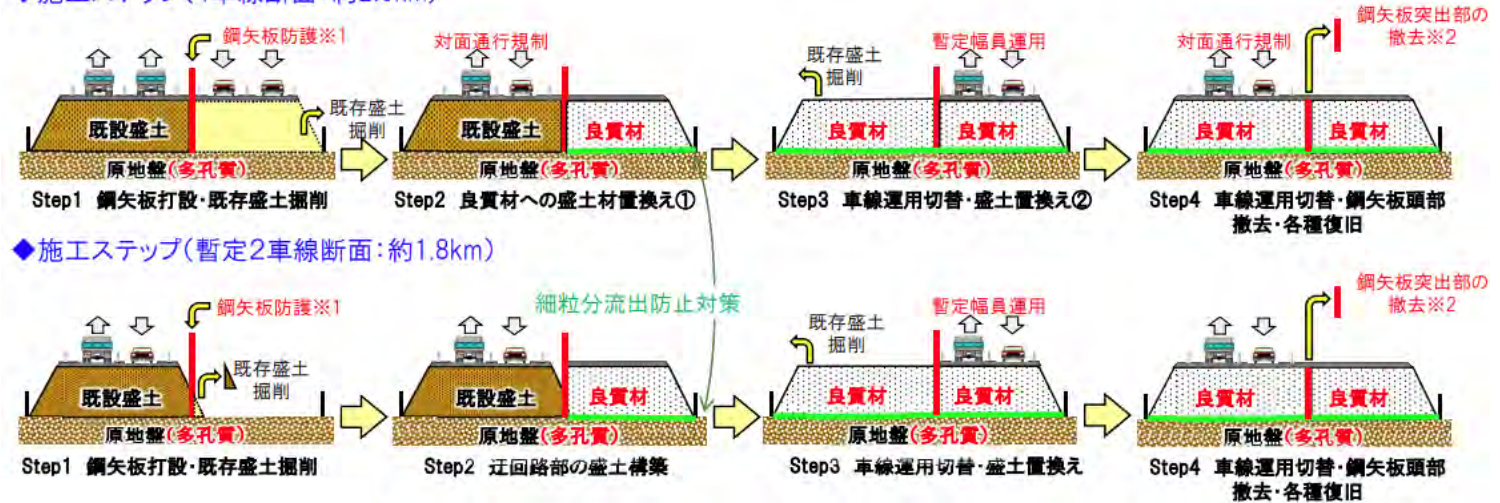
事業主体：中日本高速道路株式会社

事業期間：令和6年3月より事業実施中

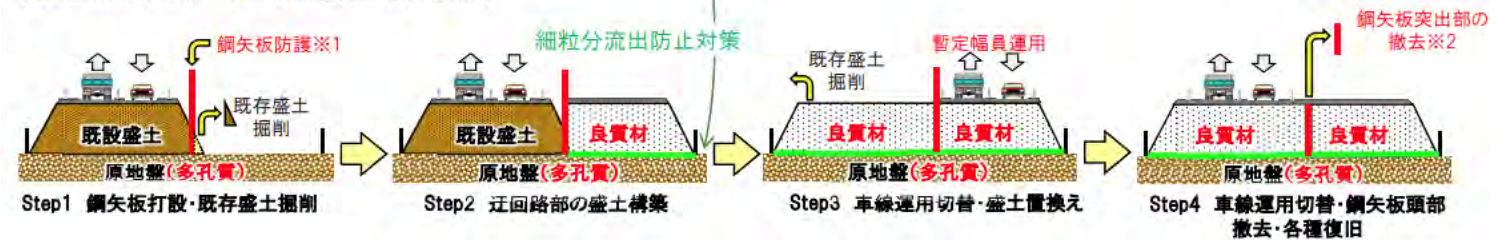
事業区間：東富士五湖道路 富士吉田IC～富士吉田忍野SIC

事業内容：東富士五湖道路では、近年舗装路面に陥没や空洞が繰り返し発生しているため、盛土内部のスコリアを除去し、盛土内での水みちの発生を防止するために盛土を良質材に置き換える工事を実施予定。

◆施工ステップ(4車線断面:約2.6km)



◆施工ステップ(暫定2車線断面:約1.8km)



交通強靱化に向けた効果

- 建設当初と同等、またはそれ以上の性能や機能を回復することで高速道路をこれからも長く健全に保つ

□現道局所対策

事業名 : 台風19号応急復旧その他工事

事業主体 : 東日本旅客鉄道株式会社

事業期間 : 令和元年10月(着工)
令和2年9月(完了)

事業内容 : 砂防堰堤しゅん濇、土砂止めスクリーン復旧
吹付格子砕工施工、土砂止め柵新設
排水設備整備



被災状況



①しゅん濇・土砂止めスクリーン復旧



被災状況



②吹付格子砕工・土砂止め柵設置



被災状況



③吹付格子砕工・排水設備整備

○交通強靱化に向けた効果

- ・のり面吹付格子砕工施工や水路しゅん濇等による降雨防災強度の向上

JR東日本

□現道局所対策

中央線沿線の強靱化対策

東日本旅客鉄道では、首都圏と甲信越を結ぶ中央本線については重要路線と位置付けて、これまでの間、降雨防災対策を中心に安全安定輸送を確保する施策を行ってきた。

今後も、激甚化する台風や降雨、地震や降雪などの自然災害に備えた対策を計画し、実施していく。

斜面对策工事

コンクリートフレームによる崩壊対策



落石対策

ワイヤーネットによる落石防護



耐震補強工事

コンクリート巻きによる耐震補強



洗掘対策工事

コンクリートブロックによる河床洗掘対策



ペイント塗替え工事

橋りょう塗装塗替え



倒竹対策

防護シートによる竹育成抑止



トンネル修繕工事

レンガトンネル目地詰め工



洗掘対策工事

洗掘計による運転規制



事業名・事業期間

①長坂・小淵沢間164k790m付近（左）のり面工新設工事	2024年5月着工	2024年12月完了
②大月・初狩間91k280m付近（左）のり面工新設工事	2024年8月着工	2024年12月完了
③梁川・鳥沢間79k230m付近（右）ほか1箇所落石防護柵新設工事	2024年2月着工	2024年12月完了
④塩崎・葎崎間塩川橋りょう橋脚耐震補強工事	2024年11月着工予定	2026年3月完了予定
⑤山梨市・春日居町間笛吹川橋りょう耐震補強工事	2024年11月着工予定	2026年3月完了予定
⑥鳥沢・猿橋間新桂川橋りょう塗装塗替え工事	2023年11月着工	2025年9月完了予定
⑦藤野・上野原間61k115m付近（上り左）ほか8箇所倒竹対策	2024年8月着工	2024年12月完了
⑧小仏トンネル・笹子トンネルレンガ目地修繕	2024年4月着工	2024年9月完了

事業内容

- (①・②) 降雨等によりのり面上の浸食・やせが認められる未対策ののり面について、のり面の防護工を計画し防災強度を図る。
- (③) 地震等により落石が懸念される箇所について、ネット工等を施工し安全レベルの向上を図る。
- (④・⑤) 将来発生する恐れに備え橋脚の耐震補強を実施し地震被害を抑える。
- (⑥) 長大橋りょうにおける塗装塗替え、修繕を前倒し、適切に実施することで、安全レベルの向上を図る。
- (⑦) 降雪時に竹支障を軽減させるため防護シート等を施工し列車の安全安定輸送を確保する。
- (⑧) レンガトンネルの目地詰めを施工しトンネルの健全性を高め安全レベルの向上を図る。

①・②のり面工



③落石対策工



④・⑤耐震補強工



⑥塗装塗替え(上段)・⑦倒竹対策(中段)・⑧目地修繕(下段)



相模原市

〇現道局所対策

事業名 : 国道413号道路災害防除工事

事業主体 : 相模原市

事業期間 : 令和元年10月より順次工事に着手

事業内容 : 道路防災カルテ点検による定期点検の結果から、国道413号で対策を要するとした16箇所について、令和元年度から災害防除工事を実施し、既に12箇所の対策工事が完了した。
引き続き、令和6年度は1箇所の斜面防災対策を施工中である。令和7年度には1箇所、令和8年度以降に2箇所の対策工事を行う予定である。



〇対策済み箇所状況



高エネルギー吸収型
落石防護柵



〇令和6年度以降 対策予定箇所一覧

要対策箇所	予定工種	施工時期
①	土砂崩落防護網	R4年度 設計委託 R6年度 施工中
②	土砂崩落防護網	R3年度 設計委託 R7年度 工事予定
③	土砂崩落防護網	R3年度 設計委託 R8年度以降 工事予定
④	土砂崩落防護網	R3年度 設計委託 R8年度以降 工事予定

〇交通強靱化に向けた効果

- ・災害時に、国道20号を補完する必要がある、国道413号の脆弱箇所の対策を実施し、機能強化を図る。

山梨県

〇現道局所対策

事業名①：国道413号 道路災害防除工事（緊急道路整備修繕費）

事業期間：令和元年度～令和3年度（R3完了）

事業内容：雨量規制区間内の要対策箇所（9箇所）の対策が完了し、雨量規制を解除した。

事業名②：県道都留道志線 道路災害防除工事（県道橋梁修繕費ほか）

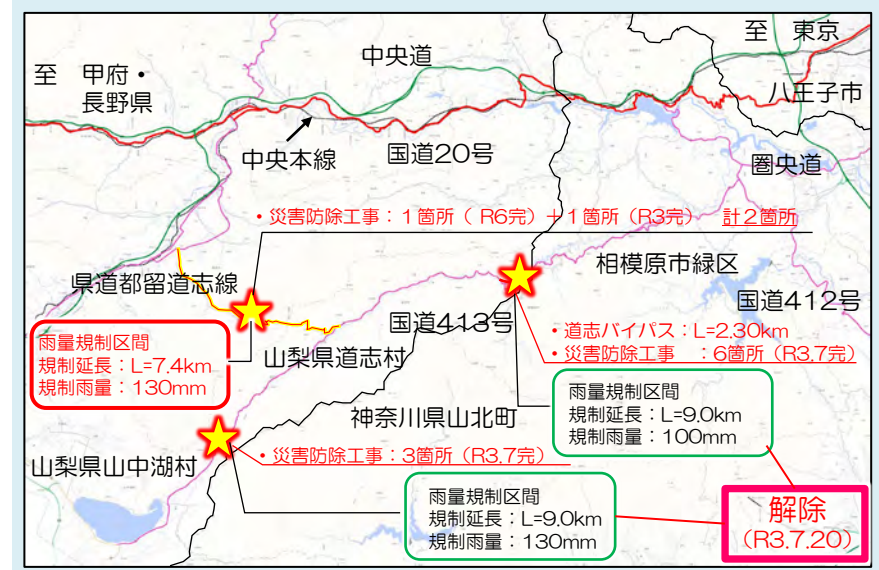
事業期間：平成28年度～令和6年度（R6完了）

事業内容：雨量規制区間内の要対策箇所（2箇所）の対策。
1箇所（令和3年度）完成済み。
残る1箇所は令和6年度完成・令和7年度雨量規制解除予定

事業名③：国道413号 道志バイパス（緊急道路整備改築費）

事業期間：平成25年度～（事業中）

事業内容：L=2,300mのバイパス事業による狭隘箇所などの解消
1号トンネルと子ッ沢橋を施工中。



災害防除工事

国道413号



対策前

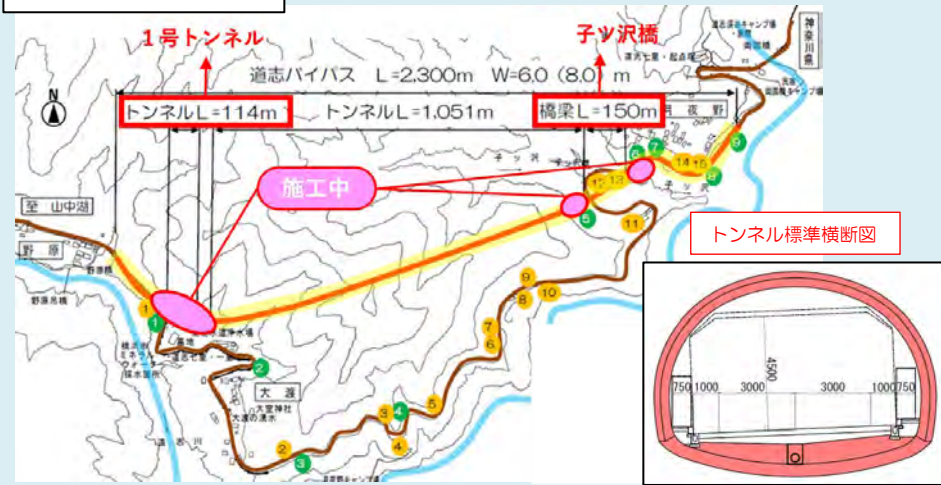
都留道志線



対策後



道志バイパス



国道413号 現道



国道413号 工事中



〇交通強靱化に向けた効果

・国道20号が被災した場合に備え、国道413号・県道都留道志線の脆弱箇所を解消し、代替性を確保。

2. 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】

B：復旧作業の効率化

2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】相模原市・山梨県

B：復旧作業の効率化

(2) B：復旧作業の効率化

□ 国道413号の強靱化に関する協定（相模原市，山梨県）

締結日：令和2年7月7日

設置目的

この協定は、国道413号が両県市にとって住民生活や物流・経済活動等を支える重要な道路であることに鑑み、災害発生時にもその機能を迅速に回復する、強くしなやかな道路となるよう、山梨県及び相模原市が相互に連携することを目的とする。

協定締結の対象範囲



出典：国道413号の強靱化に関する協定
/相模原市HPより抜粋



締結式の様子（左から、山梨県知事 長崎幸太郎、相模原市長 本村賢太郎）

□山静神土木部局相互応援訓練の実施（R5.12.7）

目的：山梨県や、神奈川県、静岡県による合同防災訓練を実施し、災害時における広域応援体制を確立することを目的とする

【訓練の内容】

災害発生後、相互応援を早急かつ円滑に実施できるよう、三県で締結した確認書の理解を深める為の講習や、初動対応にかかるシミュレーション及び課題を抽出する為の図上訓練を実施

【訓練の流れ】

- (1) 震災時等の相互応援に関する協定及び土木部の災害応援に関する確認書について（説明）
- (2) 山静神土木部局地震対策について（座学）
- (3) 山静神土木部相互応援について（状況予測型図上訓練）

【参加機関】

- (1) 山梨県 県土整備部
県土整備総務課／道路管理課／峡南建設事務所／富士・東部建設事務所
- (2) 静岡県 交通基盤部
河川砂防局土木防災課／道路局道路保全課／静岡土木事務所／富士土木事務所
沼津土木事務所／熱海土木事務所
- (3) 神奈川県 県土整備局
総務室／道路管理課／厚木土木事務所／津久井治水センター／県西土木事務所



訓練の様子

実動訓練を通し、

- ・関係者間での被災状況・交通情報を早期に共有する工夫
- ・協力体制の構築を行い、復旧作業の効率化向上

2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】国土交通省

B：復旧作業の効率化

(2) B：復旧作業の効率化

□令和5年12月～令和6年3月の山梨県内及び都内降雪時に情報連絡体制を構築

降雪の概要（令和6年2月5日～降雪対応実績）

- 令和6年2月5日（月）10時49分 山梨県に大雪注意報発令
- ※ 各情報連絡本部会議の立ち上げに伴い、Teamsによるweb会議接続し、情報を共有
- 令和6年2月5日（月）10時30分 国道139号朝霧高原～道の駅なるさわにて冬用タイヤ確認開始
- 令和6年2月5日（月）11時40分 国道138号（旭日丘交差点～道の駅すばしり）等通行止め
- 令和6年2月5日（月）16時05分 山梨県に大雪警報発令
- 令和6年2月6日（火）11時30分 通行止め解除

国道20号北杜市白州町
（スタック発生状況）



主な対応

○ Teams等による情報連絡本部の設置
山梨・静岡雪氷会議

メンバー	
関東地整	甲府河国
	相武国道
中部地整	沼津河国
	静岡国道
NEXCO中日本	大月HSC
	甲府HSC
	富士HSC
山梨県	
山梨県警本部(※1)	

- 令和6年2月5日（月）～8日（木）
 - 5日11時40分 甲府河川国道雪害対策支部設置（警戒体制）
山梨・静岡情報連絡本部会議立ち上げ（甲府河川国道）
- 令和6年2月25日（日）
 - 25日 9時35分 甲府河川国道雪害対策支部設置（注意体制）
山梨・静岡情報連絡本部会議立ち上げ（甲府河川国道）
- 令和6年2月29日（木）～3月1日（金）
 - 29日21時00分 甲府河川国道雪害対策支部設置（注意体制）
山梨・静岡情報連絡本部会議立ち上げ（甲府河川国道）
- 令和6年3月5日（火）～6日（水）
 - 5日16時45分 甲府河川国道雪害対策支部設置（注意体制）
山梨・静岡情報連絡本部会議立ち上げ（甲府河川国道）
- 令和6年3月7日（木）～8日（金）
 - 7日23時20分 甲府河川国道雪害対策支部設置（注意体制）
山梨・静岡情報連絡本部会議立ち上げ（甲府河川国道）

※1：セキュリティ上、Teamsもメールも不可のため、電話で情報共有

2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】 山梨県

B：復旧作業の効率化

(2) B：復旧作業の効率化

□「Web会議システム及びドローンを活用した情報伝達訓練」を実施（令和6年7月）

訓練の概要

□課題・目的

- ・大規模災害が発生した場合、現場の被害状況を迅速かつ正確に把握し、応急対応を速やかに指示する必要がある
- ・総合防災情報システムにおいて、被害の場所や概要は確認できるが、詳細な情報は把握できない

□取組内容

①被害情報の迅速な把握

- ・県土整備部会議（本庁）と地方連絡本部会議（出先事務所）及び被災現場をWEB会議システムによりつなぎドローンを活用してリアルタイムで被害状況の報告を受ける

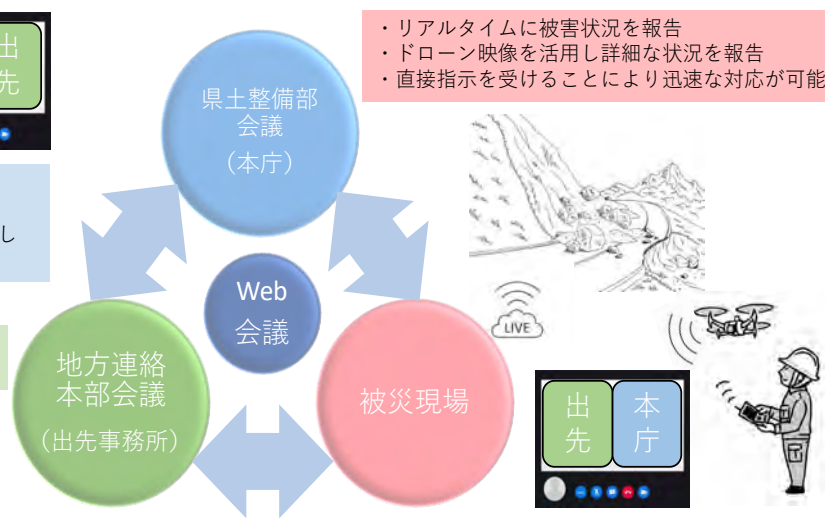
②応急対応の迅速な検討と指示

- ・被災現場からの映像をもとに県土整備部会議（本庁）において応急対応を検討
- ・県土整備部会議（本庁）と地方連絡本部会議（出先事務所）から被災現場に対し応急対応を指示



- ・リアルタイムに被害状況を把握
- ・ドローン映像等の詳細な情報により対応を検討
- ・地方連絡本部会議（出先事務所）、被災現場に対し対応を直接指示

- ・県土整備部会議へ被害状況を報告
- ・直接指示を受けることにより迅速な対応が可能



2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】

B：復旧作業の効率化

(2) B：復旧作業の効率化 管理者間（高速道路⇄一般道路）の連携強化

□高速道路と並行国道の同時通行止め時における道路管理者間での情報共有による連携強化

【新たな取組内容】

大雪時において人命を最優先とし、大規模な滞留車両の発生を抑止すべく、高速道路と並行国道の同時通行止め実施に向けて、山梨県、長野県、国道事務所等の関係機関と通行止め区間、端末IC、Uターン箇所などの交通運用等を調整済み。

《基本方針》

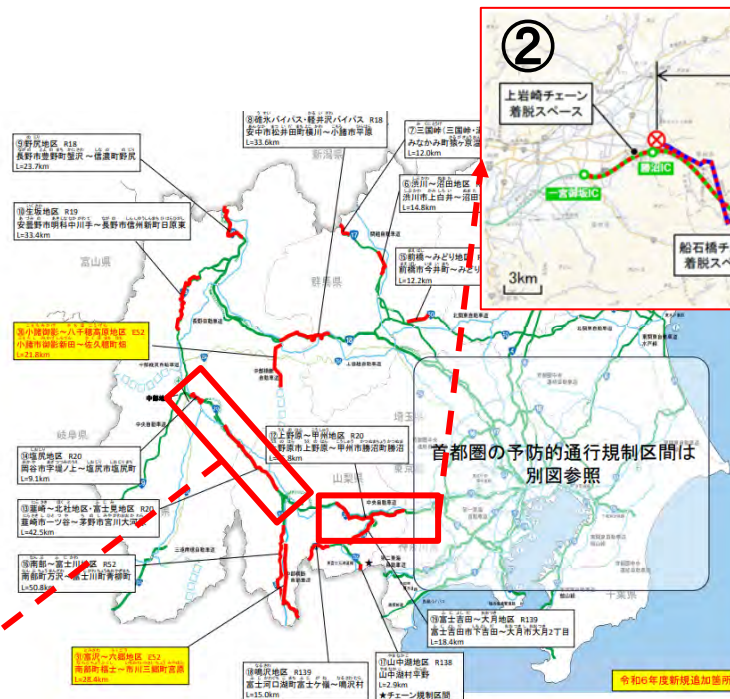
大規模な滞留車両が発生する前に通行止めを行い、降雪中も集中的に除雪を行うことで、早期に通行止めを解除する。

《具体的な取り組み》

通行止め時の車の動向を想定し、車が集中する路線や箇所での渋滞状況やUターン可かを検討し、通行止め区間を設定。



山梨県、長野県を跨ぐ、国道20号と高速道路の同時通行止め区間

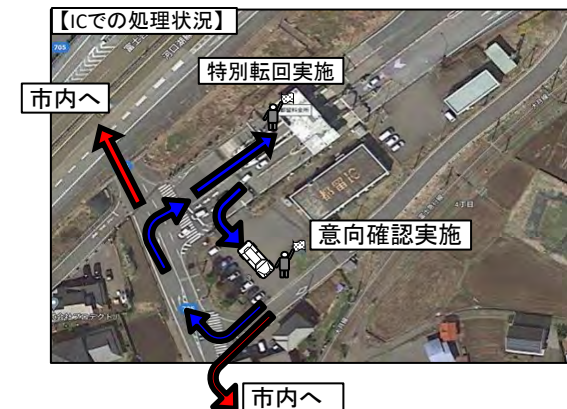


関東地方整備局管内「予防的通行規制区間」

道路管理者間での情報共有による連携強化



東京都、神奈川県、山梨県を跨ぐ、国道と高速道路の同時通行止め区間



高速道路ICのUターン方法
(例：中央道富士吉田線 都留IC)

2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】

B：復旧作業の効率化

(2) B：復旧作業の効率化 管理者間（鉄道⇔道路）の連携強化

□鉄道不通時における管理者間での情報共有による連携強化

■大月市・上野原市内におけるアクセス箇所（道路⇔鉄道）の一例

<大月市>

駐車スペースの確保

資材置き場の確保



国道



国道



駐車スペースの確保

国道



所有者の確認



<上野原市>

- 鉄道不通時における迅速な復旧に向けて、国道20号から中央本線に進入が可能となる箇所を複数抽出。
- 上記箇所において、JR東日本が求める課題に対し、道路管理者が協力できる施策をとりまとめのうえ共有。



<具体的な取り組み>

- ◇ **鉄道と道路の接続箇所について、一覧表と図面に整理し、緊急時の対応を関係者で共有**
 - ・ 緊急時の連絡先（関係機関当）
 - ・ 土地所有者への連絡先
 - ・ 接続箇所毎に詳細地図を整備
- ◇ 代替輸送の依頼先確認 など

- ・ 災害時のアクセス性の強化
- ・ 管理者間での情報共有による連携強化

復旧作業の効率化

2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】 国土交通省

B：復旧作業の効率化

- 令和6年2月5日、6日にかけての降雪に伴い、首都圏の高速道路と同時に国道20号、国道246号において、前例のない大規模な予防的通行止めを実施。
- 予防的通行止め実施について関係機関との事前調整、記者会見等の広報が十分で無かった教訓を踏まえ、シーズン前に道路関係者間において通行規制の基本的な考え方を整理、また冬季道路の効果的な広報を実践。

【冬季道路に関する具体的な対応方針】

- ・首都圏、北関東・甲信地方の地域別に、道路利用状況を考慮し大雪時の通行規制の方針を整理し、周知を実施
- ・過去の車両滞留実績、道路構造等を踏まえ、予防的通行止め区間を追加設定。

首都圏の「予防的通行規制区間」位置図

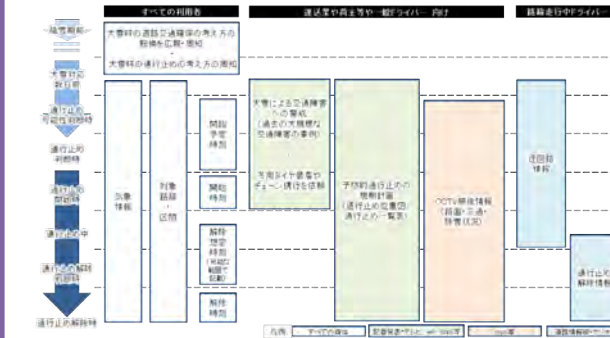


北関東・甲信地方の「予防的通行止め区間」位置図



【冬期道路の効果的な広報】

- ・ニュース番組の放送時間帯にあわせた広報・周知のタイムラインを作成し、NEXCO、首都高等と合同で道路ネットワーク全体としての情報コンテンツの提供
- ・情報提供内容「予防的通行止め」等の用語を統一効果的なワンメッセージの徹底
- ・報道・SNS等各種のメディアを効果的に組み合わせた情報提供



No.	現在の名称・ルール	表現の統一(例)
1	予防的通行規制区間追加して通行止めを行う区間 予防的通行止め 計画的通行止め	「予防的通行止め」
2	大雪時の不要不急の外出を控える	一般向け：「大雪時の外出を控える」 荷主向け：「大雪時の運送日を変更」
3	交通障害 大規模な車両滞留 スタック	「大雪による大規模な車両滞留」
4	国道路線番号のみでの周知 高速道路と並行する国道	国道〇号(通称道路名)
5	上り・下り	〇〇方面(〇〇は地域名) ※ 必要に応じ上り・下りを併用

100万PVのXの投稿

国土交通省 国土地方情報局 通...
大雪時の広報リポートに「仕事猫」が登場

今春、大規模の広域降雪とより強靱性に行うために、イラストレーターからみんみんの人気キャラクター「仕事猫」が広報リポートとして登場します。よりわかりやすく情報を伝える役割を担います。よろしくお楽しみします。

冬用タイヤ装着

2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】 国土交通省

B：復旧作業の効率化

災害時における電力・通信の復旧に向けた関東地区連絡調整会議

- 重要なライフラインである電力・通信について、停電、通信障害等が発生した際に速やかな復旧を行うため、電力、通信及び道路担当者が、現場レベルにおいて必要な連絡調整を行うことを目的
- 会議は、大規模災害が見込まれることが想定される時期及び発災後被害状況等が明らかとなる時期に開催
- 令和6年台風第7号の予想進路に当たる千葉県・茨城県に電力・通信の被災が想定されることから、令和6年8月15日に関東地整としては初めて連絡調整会を開催。

■災害時の電力復旧に向けた電力及び道路の連絡調整会議

目的：停電・通信障害等が発生した際に速やかな復旧を行うため、
電力・通信・道路担当者が**本省及び現場レベル**で必要な連絡調整を行うこと

【本省レベル】

構成員

- ・経済産業省(電力)
- ・総務省(通信)
- ・国土交通省(道路)

【現場レベル】※各地方整備局ごとに連絡調整会議を設置

構成員(関東の例)

- 経済産業省関東東北産業保安監督部(電力)
- 総務省関東総合通信局(通信)
- 国土交通省関東地方整備局(道路)
- +被災が想定される地方公共団体



令和元年9月 千葉県山武市 山武市道

■災害時における電力・通信の復旧に向けた関東地区連絡調整会議

→台風第7号の予想進路にあたる千葉県・茨城県で被害が想定されたため、開催

※関東地整の開催は初

開催日時：令和6年8月15日(木)16:00-16:50

参加者：経済産業省関東東北産業保安監督部
総務省関東総合通信局
国土交通省関東地方整備局 道路部
茨城県土木部・千葉県県土整備部

協議内容

- ・本調整会議の位置づけ、各機関の役割、情報共有すべき事項の確認
- ・調整すべき項目は、道路復旧の優先順位
※各県の防災会議において調整しきれないような案件を対象とする
- ・台風7号の類似台風(令和元年台風15号)による被害状況の共有
- ・通信障害が発生した場合、総務省総合通信局よりスターリンクの貸し出しに関する情報共有



令和6年8月15日 関東地区連絡調整会議

2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】 国土交通省

B：復旧作業の効率化

【道路部】LINE防災モード、リマップス

- 道路災害の被災状況を、LINEを活用したシステムで報告し、迅速に被災状況、位置、写真等を関係機関がWeb上で共有できるシステムを構築。令和7年1月から関東地方整備局管内において試行を開始した。
- 災害発生初期の被災状況把握に活用し、速やかな道路啓開や復旧計画等の立案等に役立てる。

道路緊急ダイヤル#9910 LINE版（災害モード）

1. 被災発見

通報の流れ



被災発見！

- 【通報者】
- ・地方公共団体、国土交通省
 - ・関係協力団体等

2. LINE通報

LINEアプリ

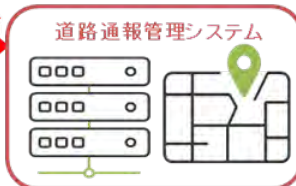


- 【通報内容】
- ・災害の分類
 - ・位置
(緯度経度を自動取得)
 - ・写真
(複数枚可能)
 - ・通行止め状況 等

3. データベース化



道路通報管理システム



活用イメージ

- ・LINEを活用したシステムで報告された被災状況、位置、写真等を、地方公共団体とはWEB上で、ライフライン事業者等とは関係機関連絡調整会議等を通じて共有。



デジタル地図に被災情報を表示

関係機関による被災状況の共有

- （国（本省・関東地方整備局等）、地方公共団体、ライフライン事業者、災害協定等による建設会社など）

災害発生初期の被災状況把握
速やかな被災状況調査
復旧計画の立案 等に役立てる

2. 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】

C：災害発生時交通マネジメントの強化

2 交通強靱化に向けた取り組み状況【再掲】

C：災害発生時の交通マネジメントの強化

(3) C：災害発生時の交通マネジメントの強化

□ 『国道20号等災害時交通マネジメント検討会』の取り組み

(設置目的)

災害時における道路の通行止め状況や渋滞状況、迂回路状況などについて、各道路管理者や関係機関等が円滑に情報共有し、国道20号等の人流及び物資等の輸送を確保するための交通マネジメントの検討を行うことを目的とする。

(主な検討内容)

- ① 平常時から会議体制の構築
- ② 交通量の把握
- ③ 渋滞状況の把握
- ④ 通行止め区間の迂回ルートの調整
- ⑤ 情報提供手段
- ⑥ 交通マネジメント対策等の検討

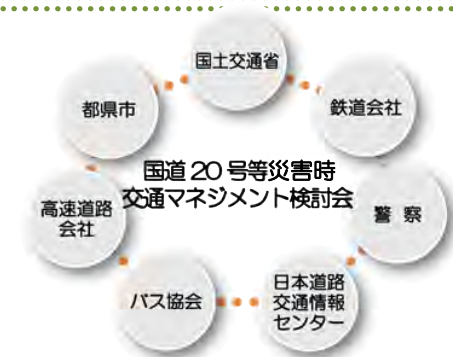
(実績)

- ・ 令和元年10月15日
国道20号等災害時交通マネジメント検討会（第1回）
- ・ 令和元年10月17日
国道20号等災害時交通マネジメント検討会（第2回）
- ・ 令和2年8月・11月、令和4年3月
災害時交通マネジメント検討会の地域防災計画への位置づけ
(令和2年8月：相模原市、令和2年11月：山梨県、
令和4年3月：神奈川県)



(メンバー)

- ・ 有識者
- ・ 道路管理者
国土交通省関東地方整備局、同相武国道事務所、同甲府河川国道事務所
東京都、神奈川県、山梨県、相模原市、中日本高速道路株式会社、
- ・ 関係機関
国土交通省関東運輸局、関東管区警察局、警視庁、神奈川県警察本部、山梨県警本部、
東日本旅客鉄道株式会社、東京都バス協会、神奈川県バス協会、山梨県バス協会、
公益財団法人日本道路交通情報センター



2 災害時交通マネジメントについて

C：災害発生時の交通マネジメントの強化

(3) C：災害発生時の交通マネジメントの強化

□ 災害マネジメント検討会について

○設置目的

災害時等における道路の通行止めや通行規制により発生する周辺道路の混雑に対し、各道路管理者や警察等が情報を共有し、円滑な人流・物流を確保するための交通マネジメントを検討

- <構成員>
- ・道路管理者：国道（地方整備局、国道事務所）、都県、高速（NEXCO東日本、中日本）
 - ・警察：都県警察本部、関東管区警察局
 - ・公共交通機関等：各都県トラック協会、バス協会、タクシー協会、日本道路交通情報センター 等
 - ・学識経験者（各都県毎に調整）

<これまでの開催状況>

年月	都県	起因災害	検討会名	発生事象とマネジメント内容（概要）
令和元年10月	東京 神奈川 山梨	台風19号 災害	国道20号等災害時交通マネジメント 検討会	◆発生事象：台風19号により国道20号、中央自動車道、JR中央線等で通行止め・ 運休が発生 ◆マネジメント内容：広域迂回ルートの活用や相乗り・テレワーク等の呼びかけ
令和3年2月	栃木	足利市での 山火事	国道50号等災害時交通マネジメント 検討会	◆発生事象：火災によりE50北関東道の通行止め ◆マネジメント内容：迂回ルートの活用等の呼びかけ
令和3年7月	神奈川	法面崩落	国道16号等災害時交通マネジメント 検討会	◆発生事象：豪雨によりE16横浜横須賀道路の逗子ICランプ法面崩壊 ◆マネジメント内容：道路情報板・各機関のHP等により広く情報提供を実施、等
令和3年7月	長野	地滑り	長野市篠ノ井地区交通マネジメント検討 会	◆発生事象：豪雨により隣接地において地滑り発生 ◆マネジメント内容：交通状況の把握、交通マネジメント対策の検討、情報提供
令和5年5月	神奈川	首都高速大 師橋架替	（非開催）	◆発生事象：橋梁架替え工事に伴う首都高速1号線の通行止め ◆マネジメント内容：交通状況の把握、交通マネジメント対策の検討、情報提供
令和6年8月	神奈川	台風10号 災害	国道20号等災害時交通マネジメント 検討会	◆発生事象：台風10号に伴う豪雨により、国道246号新善波トンネル付近の法面が 崩落し通行止め ◆マネジメント内容：新東名・東名高速への代替路（無料通行）、道路情報板・HP やSNS等により広く情報提供を実施 等

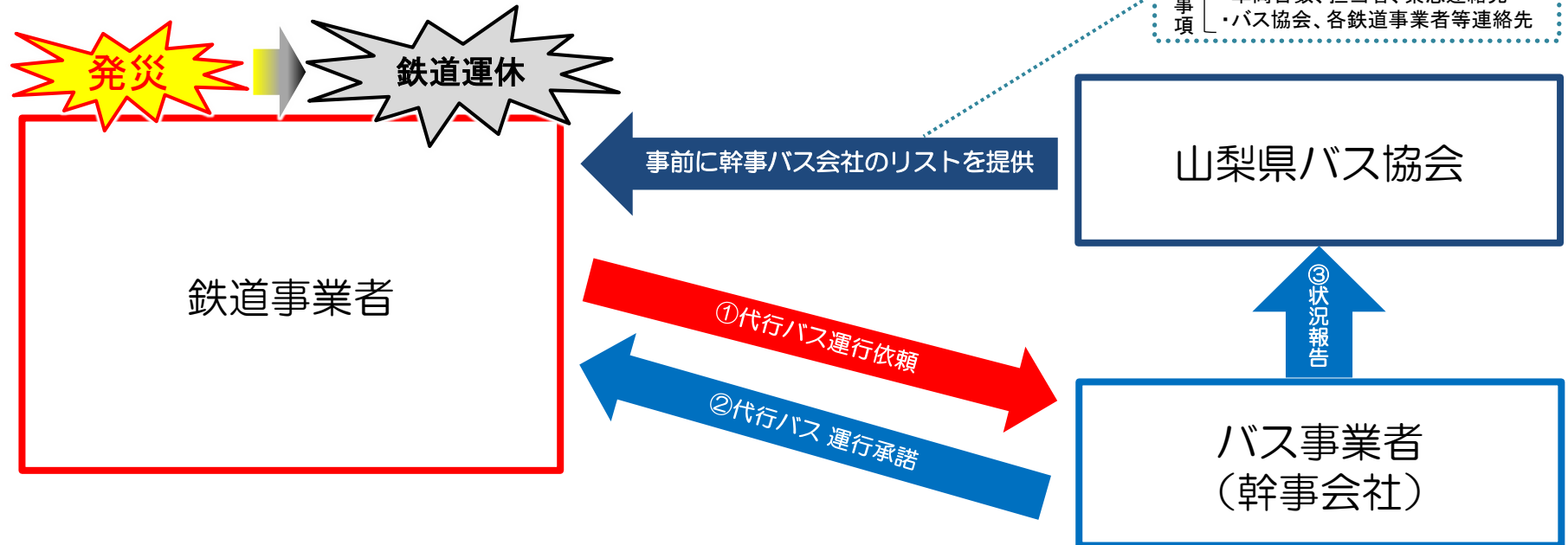
2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】

C：災害発生時の交通マネジメントの強化

(3) C：災害発生時の交通マネジメントの強化

□ 交通関連事業者の連携による交通マネジメント

- 山梨県バス協会からエリアごとの幹事バス会社のリストを鉄道会社に事前に提供。
- 鉄道運休時、速やかに代行輸送が手配できるよう連絡体制を関係者間で共有。



□災害対策本部総合図上訓練に参加 (R6.9.4)

山梨県内で最大震度7の地震が発生した想定で当社は支社安全企画ユニット、甲府統括センターの管理者が参加した。JR側の情報を県対策本部の各班に共有することで、運転見合わせ区間、駅間停車列車の対応状況及び帰宅困難者の収容に関する情報伝達を行い本番の際に繋ぐ箇所の確認を実施した。(JR側参加者 4名)



□継続する取り組み

- ・実際の復旧作業を想定した訓練を実施
- ・大月市モデルを沿線の他自治体へ展開
- ・共有情報については、毎年のリバイス・内容の充実を図る

2 災害時交通マネジメントの取り組み事例

C：災害発生時の交通マネジメントの強化

□ 『国道246号等災害時交通マネジメント検討会』の取り組み事例

（設置目的）
 令和6年8月30日台風10号に伴う豪雨の影響による国道246号の通行止め状況や渋滞状況、迂回路状況等について各道路管理者、警察、道路利用者団体等が情報を共有し、伊勢原地区周辺における円滑な人流・物流を確保するための交通マネジメントの検討を行うために設置

（主な検討内容）
 ①交通状況の把握 ②交通マネジメント対策の検討 ③情報提供 他

（実績）
 ・令和6年9月2日
 国道246号等災害時交通マネジメント検討会（第1回）
 ・令和6年9月21日
 国道246号等災害時交通マネジメント検討会（第2回）

（メンバー）
 ・学識者
 ・関係行政機関
 神奈川県警察本部、神奈川県、秦野市、伊勢原市
 国土交通省関東地方整備局、同横浜国道事務所
 中日本高速道路(株)
 ・関係機関
 神奈川県トラック協会、神奈川県バス協会、神奈川県タクシー協会

■ 位置図

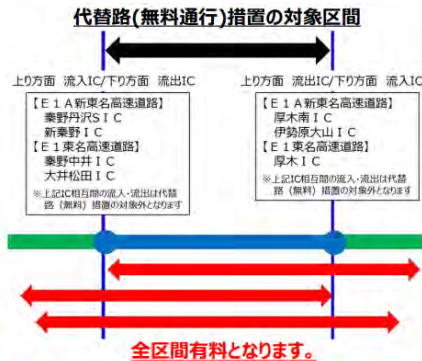


■ 取り組み事例

・新東名高速道路・東名高速道路の代替路（無料通行）措置

・管理者間で連携した情報板表示

・HPやSNS等において、国道246号の交通情報を発信



(246) 新善波トンネル土砂崩れの為 上下線 通行止め

通行止め実施

(246) 新善波TN通行止め解除目処は9/2から概ね2週間程度

通行止め解除見通し

(246) 新善波TN通行止め新東名・東名高速道路対象区間無料措置実施

高速道路の代替路（無料通行）措置

(246) 新善波トンネル9月9日通行止め解除高速無料措置終了予定

通行止め解除予告



3. 今後の進め方

3 今後の進め方【議論】

論点①

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」等を活用し、引き続き各管理者ごとに交通強靱化に向けたハード整備を推進。

現道局所対策

※完了・設計中の箇所を含む

国道20号（新笹子トンネル改修等）	59箇所
JR中央本線	18箇所
中央自動車道（小仏トンネル付近渋滞対策事業等）	4箇所
国道413号	26箇所
その他地方道等（県道都留道志線）	2箇所

広域迂回路

中部横断自動車道

下部温泉早川IC～南部IC

R138須走道路・御殿場BP
（西区間）

須走道路・御殿場バイパス

新東名高速道路

伊勢原大山IC～御殿場JCT

【現道局所対策の復旧状況】



写真：国道20号 法雲寺橋の完成後



写真：中央自動車道 与瀬地区の復旧作業完了状況



写真：JR中央本線の復旧作業完了状況



写真：国道413号道路災害防除工事の施工後

東京～山梨・長野間の交通強靱化を進めていくために
「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の完了後も
強靱化に資する予算の継続的・安定的な確保が必要

3 今後の進め方【議論】

論点②

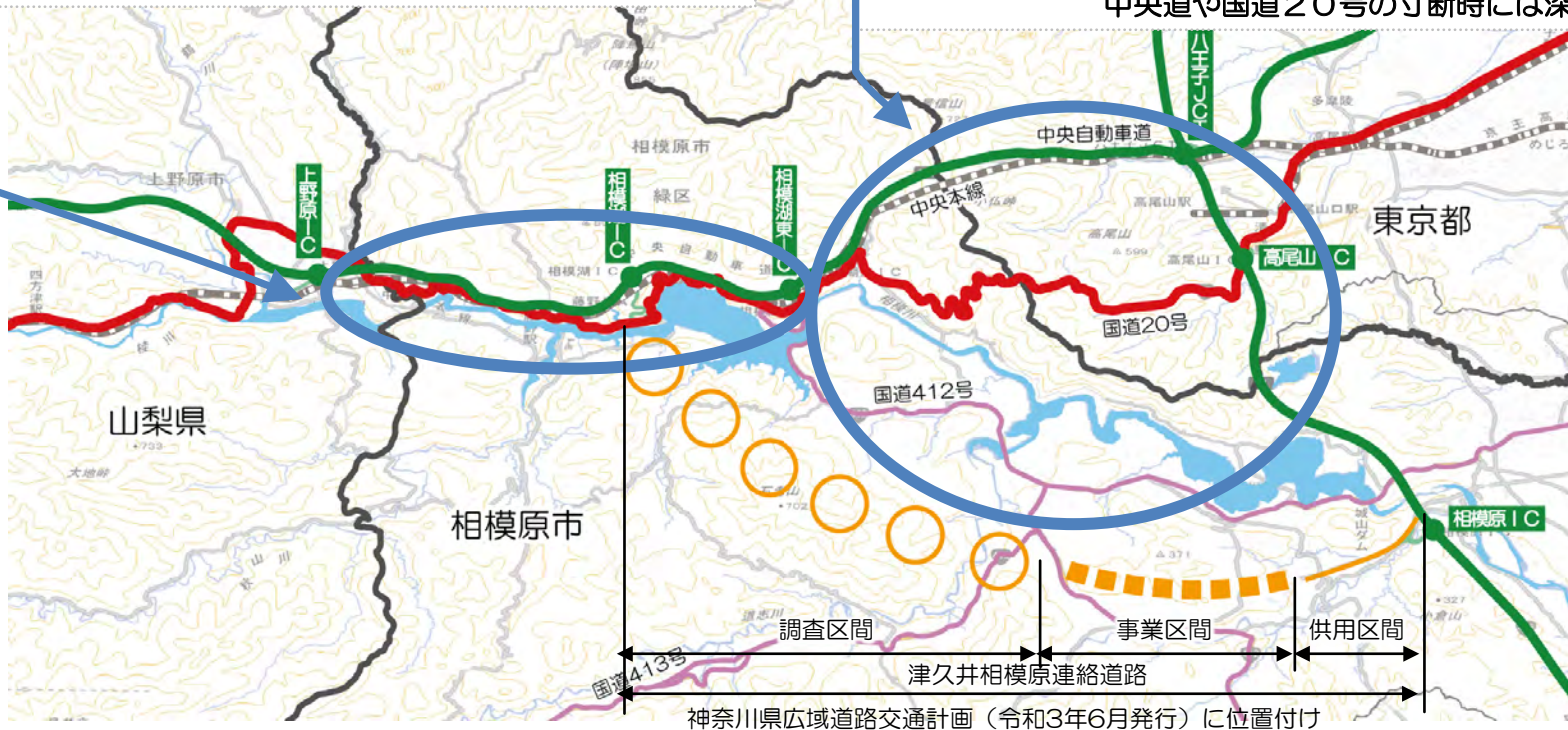
上野原～相模湖東は、国道20号、中央自動車道、中央本線が近接並走し、脆弱箇所が集中。
相模湖東～八王子は、被災箇所や線形不良区間が多く、要対策箇所が多数存在。
今後とも脆弱区間への抜本的な対策を推進。

●上野原～相模湖東

中央道 →土砂流入による被災箇所が集中
国道20号 →耐震化や補修が必要な構造物や線形不良箇所が集中

●相模湖東～八王子

国道20号 →大垂水を中心に雨量通行規制や被災箇所が集中
線形不良箇所も多数有り走行性に課題
国道412号 →交通容量が十分でない
中央道や国道20号の寸断時には深刻な渋滞が発生



**集中する脆弱箇所への対策（現道の強靱化）と併せ、
バイパス整備等によるリダンダンシーの確保が必要**

3 今後の進め方【スケジュール】

		主な議論内容
令和2年	1月30日	第1回 ○東京～山梨・長野の交通の現状 ○被災（通行止め）の原因把握 ○被災による各都県市への影響
令和2年	2月18日	第2回 ○交通強靱化に向けた課題と論点の整理 ○取り組みの方向性の検討
令和2年	3月26日	第3回 ○交通強靱化に向けた中間とりまとめについて ○今後の取り組み方針と検討体制（案）
<p>東京～山梨・長野 交通強靱化に向けた中間とりまとめ（R2.3）</p> <p>A. 脆弱箇所の強靱化 B. 復旧作業の効率化 C. 災害発生時の交通マネジメントの強化</p>		
令和3年	1月14日	第4回 ○前回までの交通強靱化プロジェクト会議の振り返り ○交通強靱化に向けた取り組み状況 ○今後の進め方
令和4年	1月21日	第5回 ○交通強靱化プロジェクト会議の概要 ○交通強靱化に向けた取り組み状況 ○今後の進め方
令和5年	1月27日	第6回 ○交通強靱化プロジェクト会議の概要 ○交通強靱化に向けた取り組み状況 ○今後の進め方
令和6年	1月26日	第7回 ○交通強靱化プロジェクト会議の概要 ○交通強靱化に向けた取り組み状況 ○今後の進め方
令和7年	1月29日	第8回 (今回) 1. 交通強靱化プロジェクト会議の概要 2. 交通強靱化に向けた取り組み状況 3. 今後の進め方

令和7年度以降

**交通強靱化に向けて、各事業者は継続的に取組を実施。
事業者間の更なる連携強化により、プロジェクトを推進する。**



▲第1回



▲第2回



▲第3回



▲第4回



▲第5回



▲第6回



▲第7回