

東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクトについて

設立趣旨と取組内容

- 令和元年東日本台風による大動脈(中央自動車道、国道20号、JR中央本線)の同時被災を受け、その脆弱性の解消に向け関係都県市・管理者が一同に集い、東京～山梨・長野の交通の現状や課題を共有。
- 脆弱箇所への強靱化、復旧作業の効率化、災害発生時の交通マネジメントについて関係者による協力体制のもと、事業を推進中。

○令和元年東日本台風の概要

- 令和元年東日本台風は、関東甲信越地方、東北地方、静岡県等の広い範囲に大雨、暴風、高波等をもたらした。
- 上野原や相模湖といった都県境地域でも500mmを超える総降水量を記録し、多くの観測地点で観測史上1位の値を記録。



○東京～山梨・長野の大動脈が寸断

- 過去最大規模の豪雨により、中央自動車道、国道20号、JR中央本線の3路線が同時に被災し、約1週間にわたり大動脈が寸断。
- 沿線都県市の経済活動や生活、観光面などに長期間にわたり多大な影響が生じた。



【国道20号】被災状況(倒木) 【中央道】被災状況(土砂崩落) 【JR中央本線】被災状況(土留壁崩壊)

施設管理者と自治体が連携し議論することが必要



○東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクトの開催

所属	役職	事務局
国土交通省関東地方整備局道路部	部長	
国土交通省関東運輸局交通政策部	部長	
国土交通省関東運輸局鉄道部	部長	
中日本高速道路(株)八王子支社	副支社長兼高速道路事業部長	
東日本旅客鉄道(株)八王子支社	企画部長 (経営戦略ユニットリーダー)	
東京都都市整備局都市基盤部	部長	
神奈川県県土整備局	技監兼道路部長	
長野県企画振興部交通政策局	局長	
長野県建設部	部長	
相模原市都市建設局	局長	
山梨県知事政策局	局長	◎
山梨県県土整備部	部長	◎

○取り組みの方向性と基本方針

A. 脆弱箇所への強靱化

方針①
現道の脆弱箇所への局所的な対策

方針②
リダンダンシー確保に向けた抜本的対策

方針③
寸断影響を最小化する広域迂回路の整備

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

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)

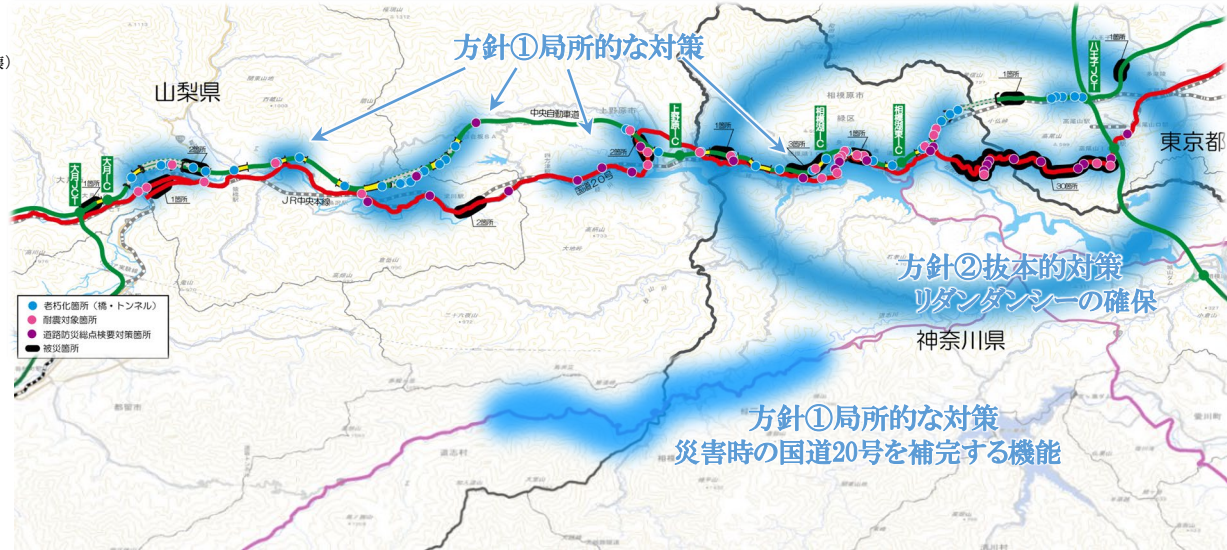
方針⑥
管理者間(道路⇄鉄道)の連携強化に資する整備や工夫

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

方針⑧
利用者へ情報の収集・共有・提供方法の具体化

方針⑨
代替交通手段の早期確保に向けた役割の明確化



東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクトについて

A. 脆弱箇所の強靱化

各管理者毎、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」など必要な予算を確保し、引き続き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		広域迂回路	
国道20号（新笹子トンネル改修等）	59箇所	中部横断自動車道	下部温泉早川IC～南部IC
JR中央本線	18箇所	R138須走道路・御殿場BP（西区間）	須走道路・御殿場バイパス
中央自動車道（小仏トンネル付近渋滞対策事業等）	4箇所	新東名高速道路	伊勢原大山IC～御殿場JCT
国道413号	26箇所		
その他地方道等（県道都留道志線）	2箇所		

口取組状況のまとめ



■ 令和5年度までの取り組み状況：ハード整備（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。

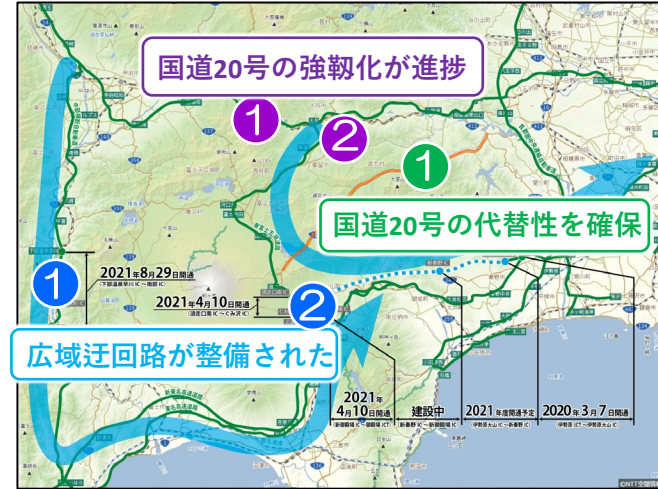
1 中部横断自動車道の開通による広域迂回路の確保

- 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

国道413号の対策により、国道20号の代替性を確保

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。



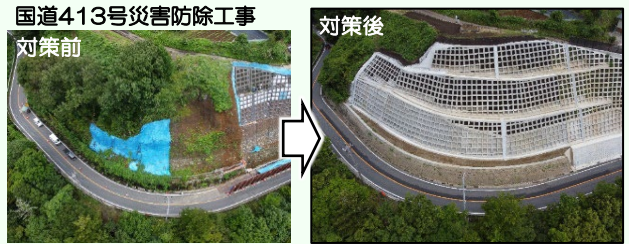
2 大月バイパスの開通による脆弱箇所の強靱化

- 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。



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



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

(R6.2.5～降雪対応実績)

- ・ R6.2.5 10:49 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

- ・ R6.2.5 10:30 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
- ・ R6.2.5 11:40 国道138号(旭日丘交差点～道の駅すばしり)等通行止め
- ・ R6.2.5 16:05 山梨県に大雪警報発令
- ・ R6.2.6 11:30 通行止め解除

山梨・静岡雪水会議

メンバー
関東地整
中部地整
NEXCO中日本
山梨県
山梨県警察本部

□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

■大月市内におけるアクセス箇所(道路⇄鉄道)の一例

【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(関係機関担当)
- ・ 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

□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

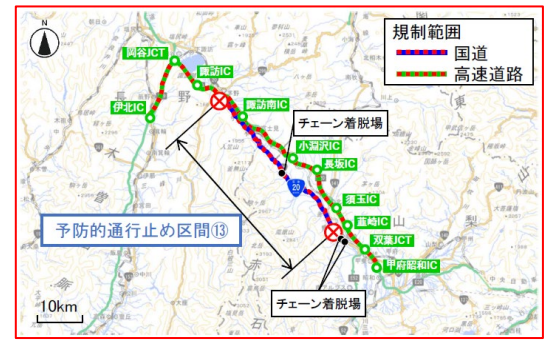
(高速道路⇄一般道路)の一例

【取り組み内容】

- ◇ 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。

【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

C. 災害発生時の交通マネジメントの強化

□令和元年東日本台風での例

第1回会議
(令和元年10月15日)
第2回会議
(令和元年10月17日)



【検討内容】

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

□交通マネジメント検討会の「地域防災計画」への位置づけ

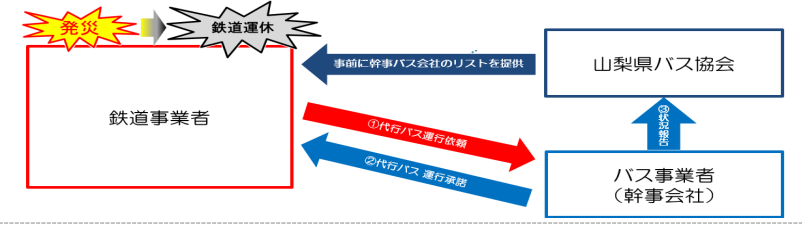
被災後速やかに交通マネジメント検討会を実施し、効果的・効率的な対策が講じられるよう、「地域防災計画」へ位置づける

【改定日】
神奈川県:R4.3改訂
山梨県:R2.11改定
相模原市:R2.8改定

□鉄道運休時の代行輸送に係る連絡体制の共有

(目的)

- ・ 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の実施

実施日:令和6年9月4日

山梨県内で最大震度7を想定した訓練で、山梨県防災局防災危機管理課が中心になり警察消防自衛隊や関係機関が集まり開催された。その中で、情報システムを使用し被災状況を共有する「クロノロジー」の活用によりスピーディーな情報提供を推進されており、ログイン方法やシステム操作方を学んだ。

