

3. 鉄道施設

3.1 想定対象施設

山梨県内の鉄道全線を対象とした。



図 3-1 山梨県内の鉄道路線

3.2 想定方法

地震時における鉄道施設の利用可能性の想定については、道路施設と同様の手法を採用した。

運行支障影響度の総合判定手法は次表の通りである。

表 3-1 支障影響度の総合判定（鉄道）

| 判定基準 | 支障影響度 |
|------------|--------------|
| 震度 | 震度 7 A A |
| | 震度 6 強 A |
| | 震度 6 弱 B |
| 液状化 | 危険度大 B |
| 急傾斜地崩壊危険箇所 | 危険度 A A |
| | 危険度 B B |
| 地すべり危険箇所 | 危険度 A A A |
| | 危険度 B A |

注) 各要因とも被害が小さく AA、A、B に該当しない場合は C とする。

3.3 想定結果

県内の全ての鉄道路線を対象として利用可能性についての想定結果を以下に示す。

- ・ 身延線沿線では震度 6 強以上となることから多くの区間でランク AA・A となり、運行は困難である。
- ・ 中央本線においても、甲府駅周辺で震度 6 強による影響を受けて、また上野原市で斜面崩壊の影響により運行不能となる箇所も発生し、大規模な被害ではないものの、通勤・通学者や観光客等の多くの帰宅困難者が発生すると想定される。
- ・ また、富士急行線では斜面崩壊の影響を受けて運行困難となる区間が発生すると想定される。

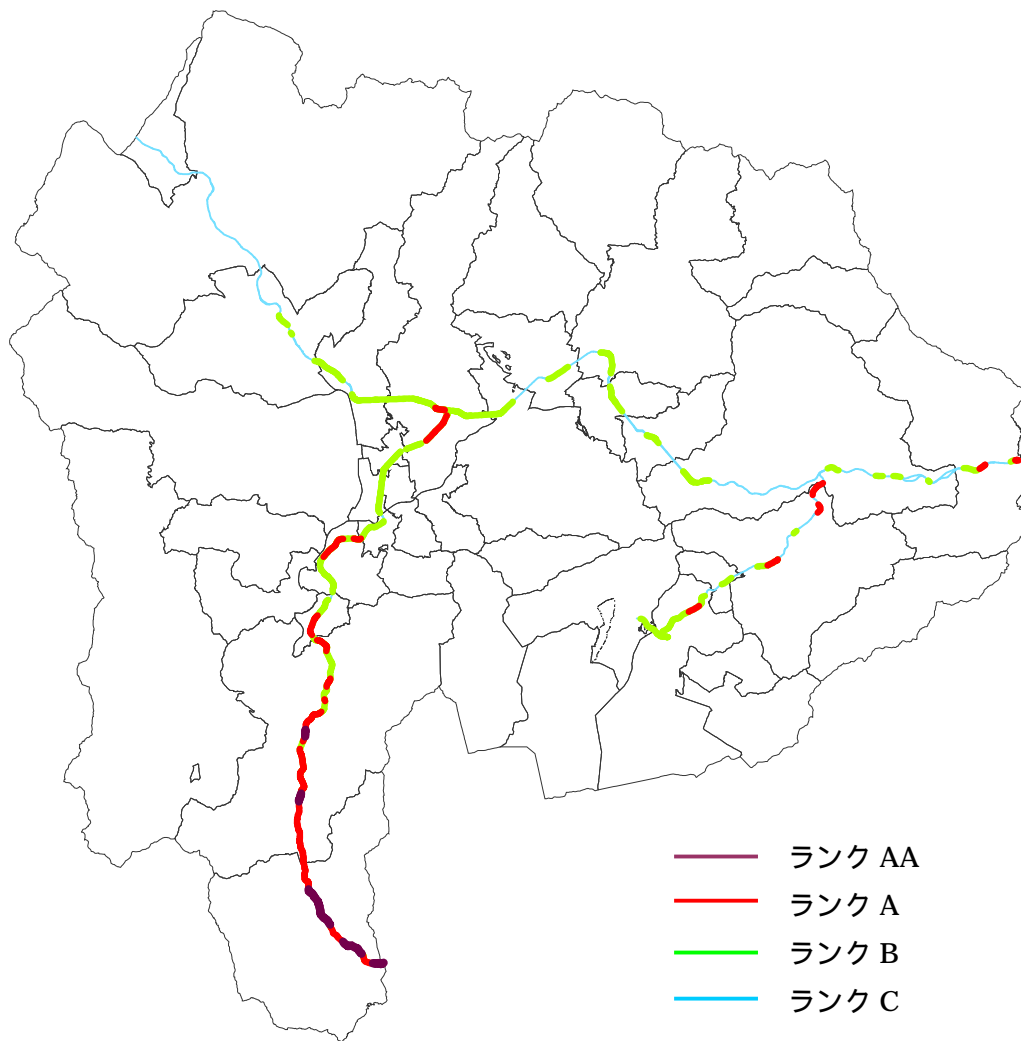


図 3-2 鉄道の利用可能性想定結果（東海地震）