

# 第1回 中央本線の防災力強化に関する検討会

資料

# 第1回 中央本線の防災力強化に関する検討会

## 1 中央本線の防災力強化に関する検討会の概要

P. 2

- (1) 交通強靱化プロジェクト会議について（開催経緯）
- (2) 中央本線の防災力強化に関する検討会の開催経緯

## 2 中央本線の防災力強化に向けた目標と取り組み状況【報告】

P. 13

- (1) 脆弱箇所の強靱化

台風19号による被災情報や復旧対応状況  
強靱化への取り組みに関する基本方針の共有

## 3 今後の進め方【議論】

P. 35

- (1) 取組状況報告と今後の方向性
- (2) 今後のスケジュール（予定）

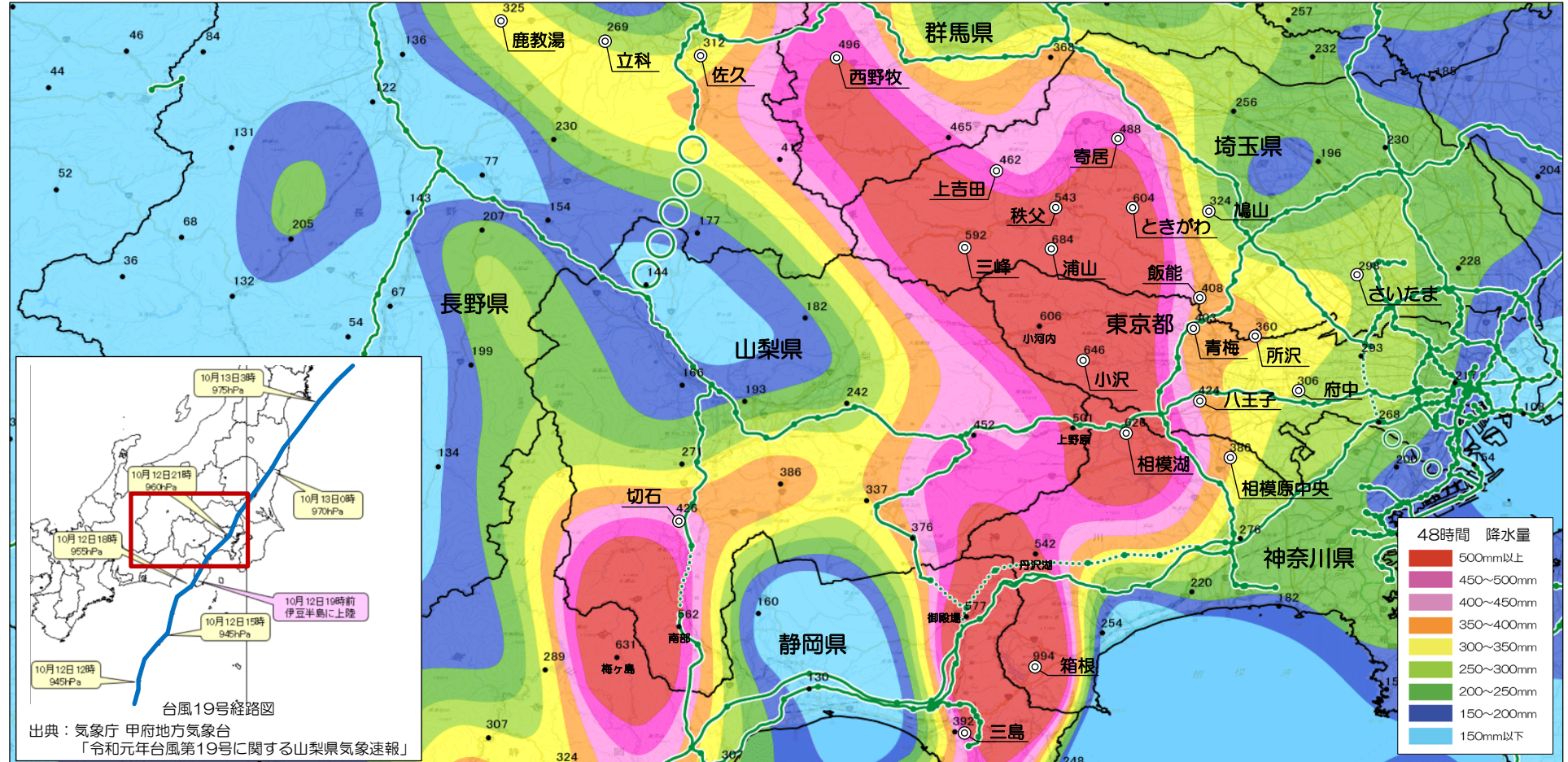
# 1. 中央本線の防災力強化に関する検討会の概要

# 1. 中央本線の防災力強化に関する検討会の概要

## (1) 交通強靱化プロジェクト会議について

- 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

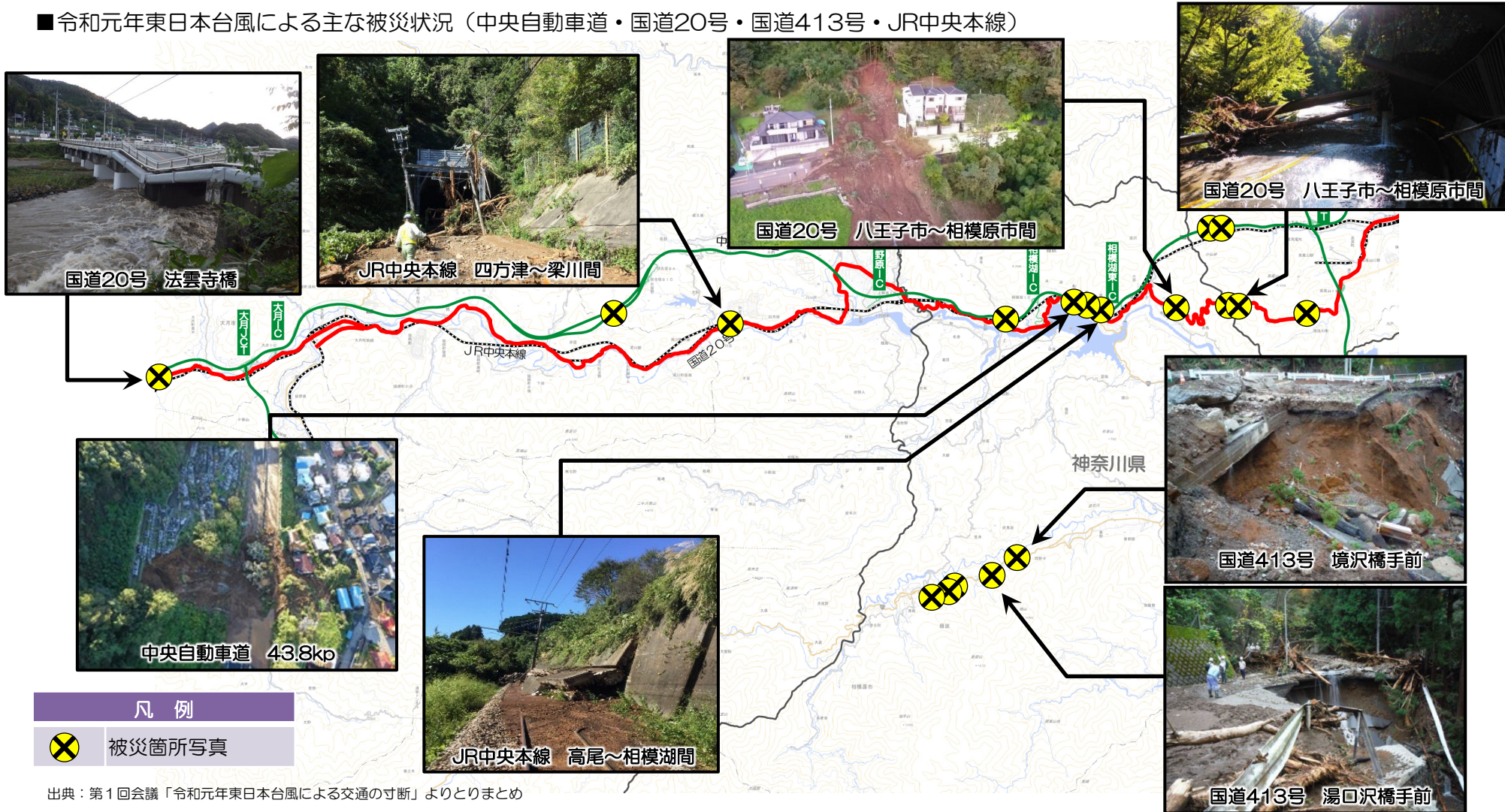
出典：観測所/気象庁 地域気象観測システム（アメダス）  
降水量/気象庁 過去の気象データ・ダウンロード

# 1. 中央本線の防災力強化に関する検討会の概要

## (1) 交通強靱化プロジェクト会議について

- ・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）



# 1. 中央本線の防災力強化に関する検討会の概要

## (1) 交通強靱化プロジェクト会議について

- ・ 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）

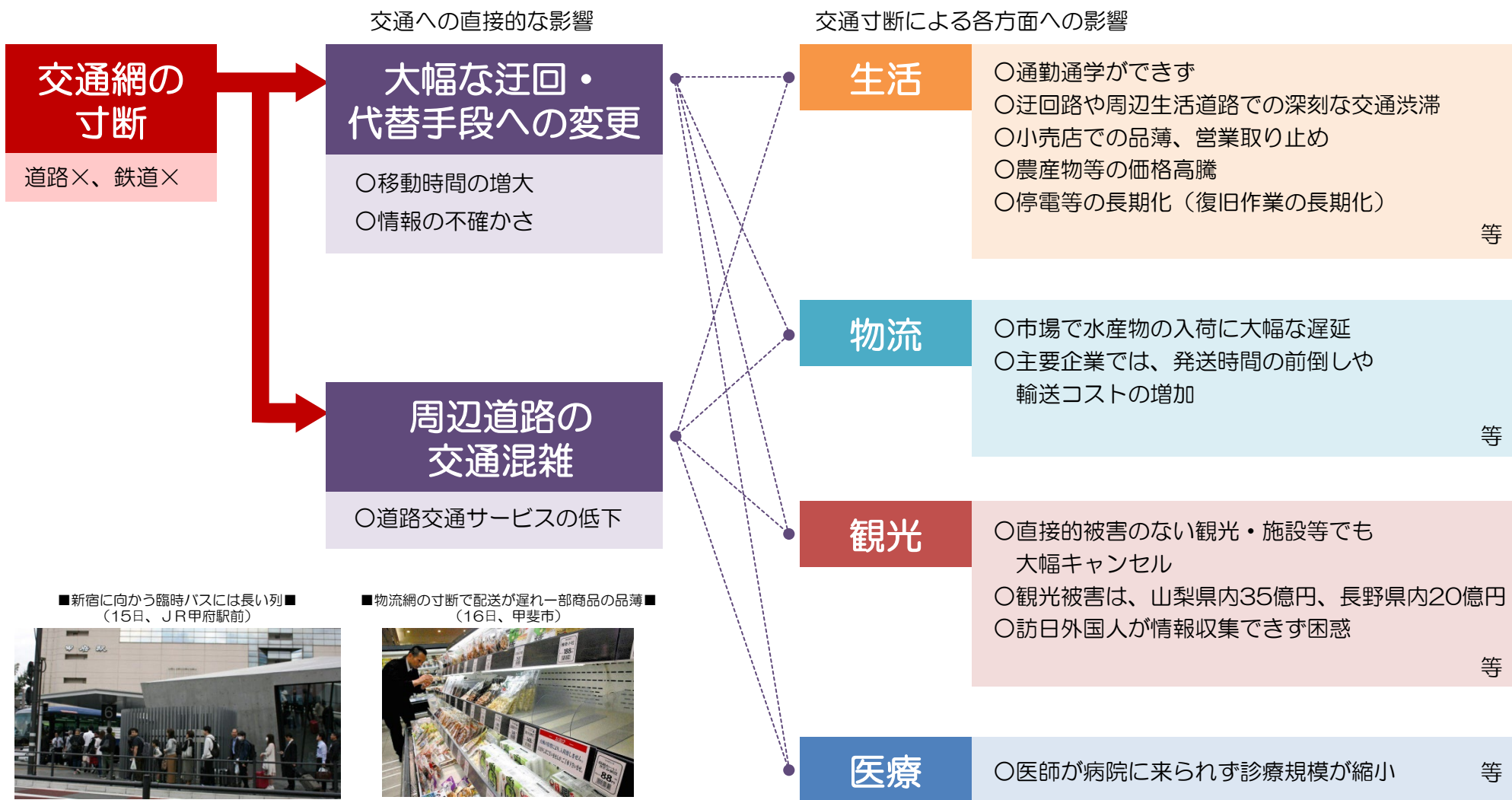


データ：各管理者による情報提供の基に事務局にて作成

# 1. 中央本線の防災力強化に関する検討会の概要

## (1) 交通強靱化プロジェクト会議について

・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. 中央本線の防災力強化に関する検討会の概要

## (1) 交通強靱化プロジェクト会議について

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. 中央本線の防災力強化に関する検討会の概要

## (1) 交通強靱化プロジェクト会議について【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。



今回検討会として立ち上げ

連携

# 1. 中央本線の防災力強化に関する検討会の概要

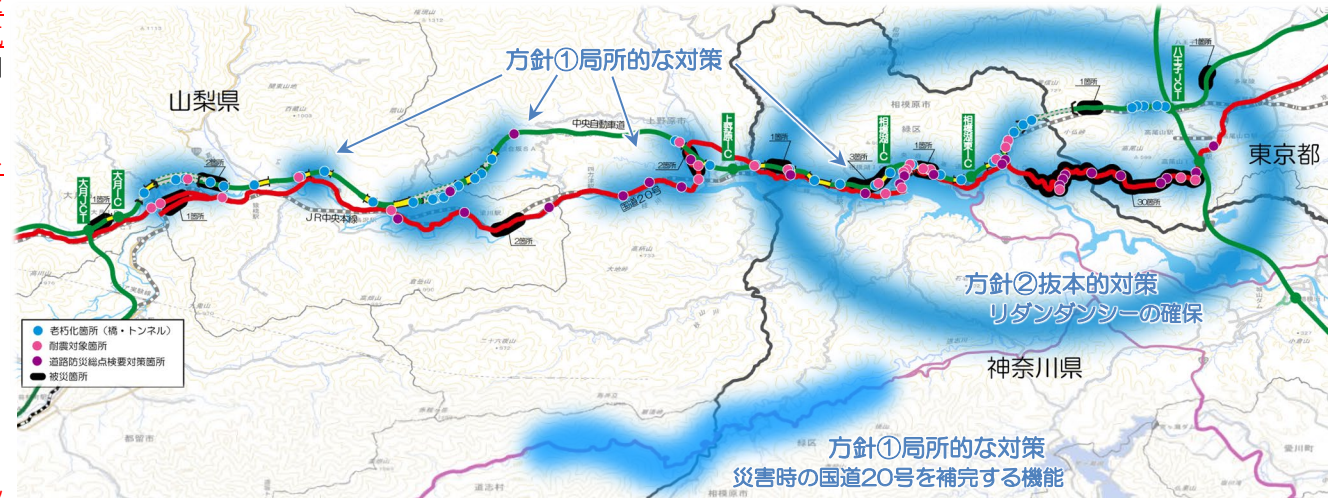
## (1) 交通強靱化プロジェクト会議について【合意事項】

<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。

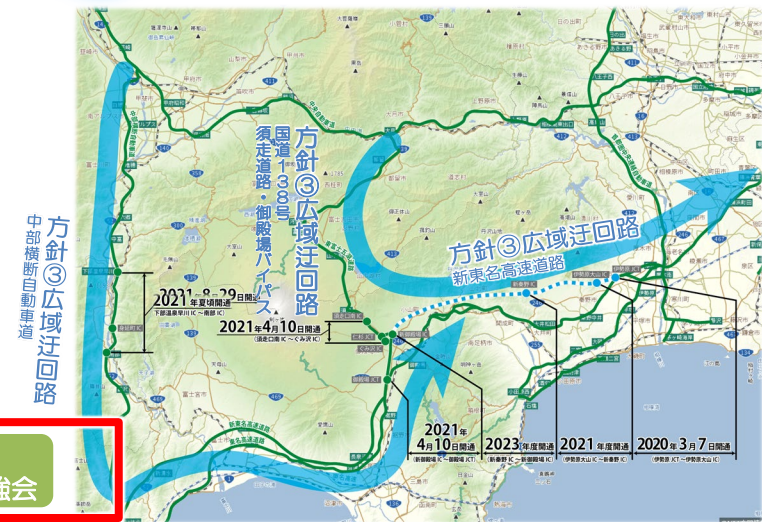
- 上記の基本方針に則り、各管理者が対策検討を進める。
- 道路、鉄道それぞれで検討組織を立ち上げ、効率性や即効性に配慮しながら具体化。

今回検討会として立ち上げ

#### 《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. 中央本線の防災力強化に関する検討会の概要

## (1) 交通強靱化プロジェクト会議について【合意事項】

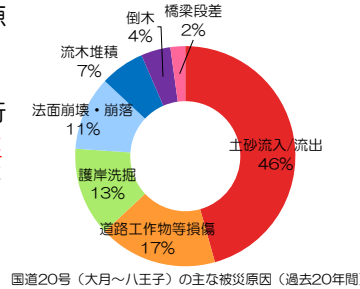
### B. 復旧作業の効率化

#### 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。

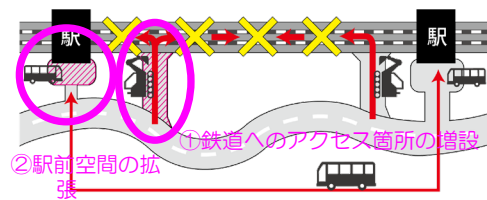
#### 方針⑤復旧工事協議に関する協力体制の構築（管理者⇄沿線自治体・地元建設業界）

- 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、各管理者や関係都県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

# 1. 中央本線の防災力強化に関する検討会の概要

## (2) 中央本線の防災力強化に関する検討会の開催経緯

- これまでに「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」しているが、具体的進展がないことから交通強靱化プロジェクト会議の下に3つの検討会を立ち上げる。
- 3つの検討会を立ち上げるにより、各会の役割が明確となり、関連部署間での緊密な連携による課題の検討および相互協力体制の構築といった深化した取り組みが可能となる。

### 交通強靱化プロジェクト会議

	想定参加者	取組方針 取組内容・方向性
<道路に関する検討会>  (仮) 中央道・国道20号軸機能強化に関する検討会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関東地方整備局</li> <li>・ 沿線国道事務所</li> <li>・ 中日本高速道路(株)</li> <li>・ 沿線都県および政令市</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>◆ 中央道・国道20号の強靱化に資する取組 ◆</b></p> <p><b>A. 脆弱箇所の強靱化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 現道の脆弱箇所への局所的な対策</li> <li>② リダンダンシー確保に向けた抜本的対策</li> <li>③ 寸断影響を最小化する広域迂回路の整備</li> </ul>
<鉄道に関する検討会>  (仮) 中央本線の防災力強化に関する検討会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関東地方整備局</li> <li>・ 関東運輸局</li> <li>・ 東日本旅客鉄道(株)</li> <li>・ 沿線都県および政令市</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>◆ 中央本線の強靱化に資する取組 ◆</b></p> <p>※検討イメージ(今後JR東日本との協議により進め方を決定)</p> <p><b>A. 脆弱箇所の強靱化</b>      <b>B. 復旧作業の効率化</b></p>
<災害時の交通マネジメントに関する検討会>  (仮) 災害時等交通マネジメント検討会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関東地方整備局      ・ 関東運輸局</li> <li>・ 関東管区警察局      ・ 沿線都県警察本部</li> <li>・ 中日本高速道路(株)      ・ 沿線都県バス協会</li> <li>・ 沿線都県および政令市</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>◆ 中央道・国道20号等被災時における交通マネジメントの強靱化に資する取組 ◆</b></p> <p><b>B. 復旧作業の効率化</b>      <b>C. 災害発生時の交通マネジメントの強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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)</li> <li>⑥ 管理者間(道路⇄鉄道)の連携強化に資する整備や工夫</li> <li>⑦ 交通マネジメント会議を速やかに開催する体制整備</li> <li>⑧ 利用者へ情報の収集・共有・提供方法の具体化</li> <li>⑨ 代替交通手段の早期確保に向けた役割の明確化</li> </ul>

# 1. 中央本線の防災力強化に関する検討会の概要

## (2) 中央本線の防災力強化に関する検討会の開催経緯

### ■ (仮) 中央道・国道20号軸機能強化に関する検討会 <道路に関する検討会>

#### 【継続的な取組】

- ・「A.脆弱箇所の強靱化」に資する取り組み実績の報告

#### 【新たな取組】

- ・実績報告の中で、進捗率を明示化することにより、現状を把握し、進捗を可視化
- ・中央道、国道20号における強靱化に対する達成度を利用者目線で確認するため、物流関係者等を対象としたアンケートを実施
- ・アンケート結果を整理することにより、現在の進捗状況の把握および今後の取組課題を設定

### ■ (仮) 中央本線の防災力強化に関する検討会 <鉄道に関する検討会>

#### 【継続的な取組】

- ・「A.脆弱箇所の強靱化」に資する取り組み実績の報告

- ・「B.復旧作業の効率化」について、道路と鉄道の連携に関するこれまでの検討結果および今後の取組予定の報告

#### 【新たな取組】

- ・列車の定時制確保や災害時の運行状況に関する満足度を利用者目線で確認するため、県庁内のJR中央本線利用者を対象としたアンケートを実施

- ・アンケート結果を整理することにより、今後の取組課題を設定

- ・これまでの強靱化に関する取組に対する検証方法設定

### ■ 国道20号等災害時交通マネジメント検討会 <災害時の交通マネジメントに関する検討会>

#### 【継続的な取組】

- ・「B.復旧作業の効率化」および「C.災害発生時の交通マネジメントの強化」について、取組事例の紹介による知見の共有

#### 【新たな取組】

- ・検討会をエリア単位での開催とし、当該エリアに関係する事業者が参加することにより、沿線各自治体へ「自分事」という意識付けを図る
- ・検討会および実効性を担保するための訓練の実施により、事業者間のコミュニケーションを深化させ、災害時における迅速かつ円滑な情報連絡体制を構築
- ・交通マネジメント会議開催基準の明確化
- ・関東地整より、八潮市で発生した道路陥没事故におけるソフト面も含めた最新の事業者間連携の取り組み事例の紹介を受け、最新の知見を共有

## 2. 中央本線の防災力強化に向けた目標と取り組み状況【報告】

### A：脆弱箇所の強靱化

# 台風19号による主なJR中央本線被災状況

中央本線四方津～梁川間 土砂流入



中央本線高尾～相模湖間 土留壁崩壊



**四方津雨量計**  
【降り始めからの総雨量：532mm】

運転規制用雨量規制値	運転中止基準値
短指標：78mm (10/12 14:42)	[55mm]
中指標：223mm (10/13 19:42)	[140mm]
長指標：406mm (10/13 20:16)	[230mm]

**相模湖雨量計**  
【降り始めからの総雨量：647mm】

運転規制用雨量規制値	運転中止基準値
短指標：112mm (10/12 20:32)	[60mm]
中指標：302mm (10/12 20:32)	[135mm]
長指標：509mm (10/12 20:43)	[245mm]

※運転規制用雨量規制値

- ・短指標：斜面表面の小規模な崩壊を捕捉することを目的とした指標
  - ・中指標：斜面の浅い位置からの中規模な崩壊を捕捉することを目的とした指標
  - ・長指標：斜面の深い位置からの大規模な崩壊を捕捉することを目的とした指標
- (上記指標のいずれが一つが基準値に達した場合に運転規制を実施)

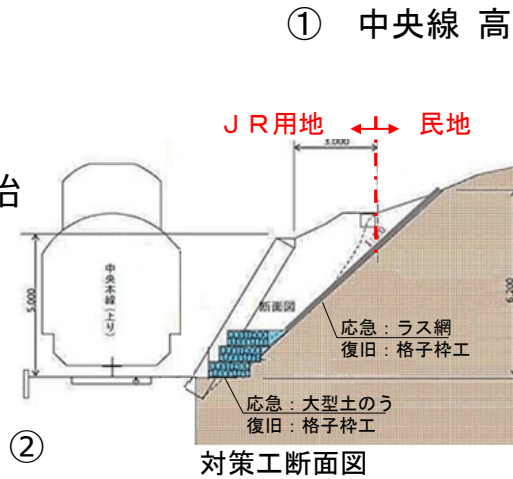
# 台風19号による主なJR中央本線被災の原因と対策

## 【運転中止から運転再開までの時系列】

- ・ 10/12 12:00～ 計画運休を予定
- ・ 10/12 7:15 相模湖雨量計運転中止
- ・ 10/12 10:17 四方津雨量計運転中止
- ・ 10/18 朝から 高尾・相模湖間下線単線運転開始
- ・ 10/28 初電より 高尾・相模湖間複線運転再開

## 【被災の原因】

- ・ 降雨による土中間隙水圧の上昇による土砂崩壊①
- ・ 沢への雨水集中と土石流の発生
- ・ 橋りょう桁下への土砂、倒木堆積によるダムアップ } ②



対策工断面図

## ① 中央線 高尾～相模湖間 土留壁崩壊



格子砕工施工状況

## 【これまでの対策】

### 中央線降雨防災強化対策工事（1999年4月～2000年6月）

高尾・松本間で下記工事を実施  
 （格子砕工、植生工、土砂止め柵、排水工・水抜きパイプ工）

### 中央線第二期降雨防災強化対策工事（2004年9月～2008年8月）

高尾・塩山間で下記工事を実施  
 （格子砕工、のり面吹付工、植生工、土砂止め柵、落石防護工  
 排水工・水抜きパイプ工）

## 【台風19被災復旧工事】

- ・ 吹付格子砕工
- ・ 土砂止め柵工
- ・ 土石流対策スクリーン工
- ・ しゅん濇工

## ② 中央線 四方津～梁川間 線路内土砂流入



馬込沢堆積状況



馬込沢しゅん濇完了状況



スクリーン堆積状況



スクリーン復旧状況

# JR東日本

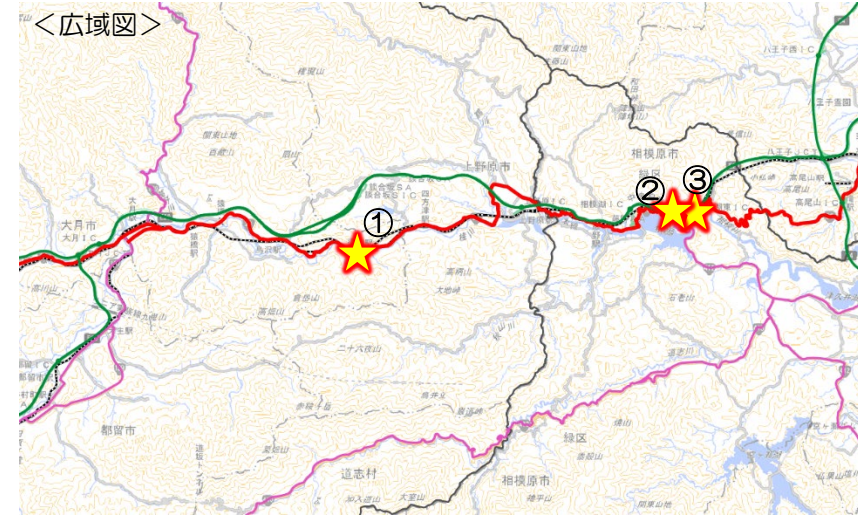
## 〇現道局所対策

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)

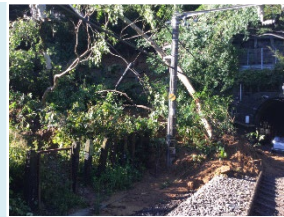
事業内容 : 砂防堰堤しゅん濇、土砂止めスクリーン復旧  
吹付格子砕工施工、土砂止め柵新設  
排水設備整備



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

## 〇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



### 土砂対策工事

土石流対策としてスクリーン設置



### 洗堀対策工事

コンクリートブロックによる河床洗堀対策



### 耐震補強工事

コンクリート巻きによる耐震補強



### 落石対策

ワイヤーネットによる落石防護



### 倒木対策

危険木の伐採



## 2 中央本線の防災力強化に向けた目標と取り組み状況【報告】

A：脆弱箇所の強靱化

## (1) A：脆弱箇所の強靱化

□令和2年度以降の取組状況のまとめ

## 現道局所対策

## 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

※台風19号復旧工事箇所数を含む

## 〇現道局所対策

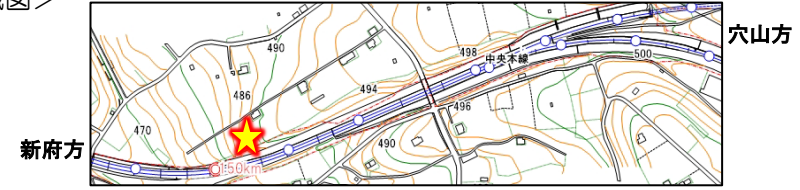
- 事業名：①新府・穴山間150k000m付近(左)のり面工新設工事  
 ②塩崎・葎崎間142k440m付近(下)のり面工その他新設工事  
 ③初狩・笹子間96k500m(右)落石対策新設その他工事

事業主体：東日本旅客鉄道株式会社

- 事業期間：①2021年 6月着工 2022年 9月完了  
 ②2021年11月着工 2022年 10月完了  
 ③2021年 9月着工 2022年 1月完了

事業内容：(①、②) 降雨等により、のり面上の浸食や、やせが認められる未対策の  
 のり面工について、構造物によるのり面の防護を計画し防災強度を図る。  
 (③) 落石検査区間において用地外からの十分な落石対策を行うことにより、  
 安全レベルを向上することを目的とする。

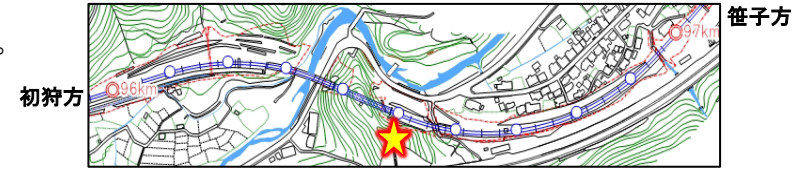
<広域図> ①中央線新府・穴山間150k000m付近



②中央線塩崎・葎崎間142k440m付近



③中央線初狩・笹子間96k500m付近



### 【のり面工新設工事(①、②)】



①新府・穴山間  
(2022年9月完了)



②塩崎・葎崎間  
(2022年10月完了)



※高尾・相模湖間  
(2023年12月完了)

### 【落石対策工事(③)】



③初狩・笹子間  
(2023年1月完了)



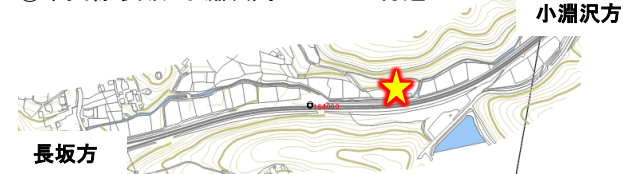
落石重点箇所

## 交通強靱化に向けた効果

- ・ 構造物によるのり面及び落石重点箇所に防護を行う事により防災強化が図れることで、輸送障害の防止を図る。

<広域図>

①中央線 長坂・小淵沢間164k790m付近



②中央線 甲府・竜王間荒川橋りょう



③中央線 塩崎・韭崎間塩川橋りょう



④中央線 鳥沢・猿橋間新桂川橋りょう



## 口現道局所対策

事業名：①長坂・小淵沢間164k790m付近(左)のり面工新設工事

②甲府・竜王間荒川橋りょう橋脚耐震補強工事

③塩崎・韭崎間塩川橋りょう橋脚耐震補強工事

④鳥沢・猿橋間新桂川橋りょう塗装塗替え工事 ※新規

事業主体：東日本旅客鉄道株式会社

事業期間：①2023年 5月着工 2023年 9月完了

②2022年11月着工 2023年 5月完了

③2022年11月着工 2023年 5月完了

④2023年12月着工予定 2026年 3月完了予定

事業内容：(①) 降雨等により、のり面上の浸食や、やせが認められる未対策の のり面工につい

て、構造物によるのり面の防護を計画し防災強度を図る。

(②、③) 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。

(④) 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。

### 【のり面工新設工事(①)】



①長坂・小淵沢間  
(2023年9月完了)

### 【橋脚耐震補強(②、③)】



②甲府・竜王間  
(2023年5月完了)



③塩崎・韭崎間  
(2023年5月完了)

### 【橋りょう塗装塗替え(④)】



④鳥沢・猿橋間  
(2023年12月着手予定)

## 交通強靱化に向けた効果

・ 構造物によるのり面及び落石重点箇所に防護を行う事により防災強化が図れることで、輸送障害の防止を図る。

## □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



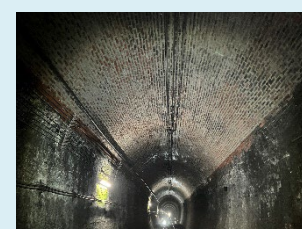
③落石対策工



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)



## 2 中央本線の防災力強化に向けた目標と取り組み状況【報告】

A：脆弱箇所の強靱化

(1) A：脆弱箇所の強靱化

### ◎ これまでの取組に関するまとめ

- 令和元年台風19号による被災箇所に対する復旧工事

→ 令和2年9月に工事完了。

- 中央線沿線の強靱化対策

→ 東日本旅客鉄道により、

「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」 こと確認。

令和3年に実施されたのり面工新設工事をはじめ、継続的に強靱化対策工事が計画的に実施されている状況。

### 3. 今後の進め方

### 3 今後の進め方【議論】

#### (1) 取組状況報告と今後の方向性

##### □取組状況のまとめ

##### 現道局所対策

##### 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

復旧工事の完了及び、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、実施していく方針が示されてから一定期間が完了したことから、**取組に対する効果検証**を実施することで、本検討会の目的達成を目指すこととしたい。

### 3 今後の進め方【議論】

#### (2) 今後のスケジュール(予定)

【交通強靱化プロジェクトのこれまでの経緯】		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）
<b>東京～山梨・長野 交通強靱化に向けた中間とりまとめ（R2.3）</b> 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		
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	○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

#### 【中央本線の防災力強化に関する検討会】

		主な議論内容
令和8年2月 日	今回	1. 検討会の概要 2. 目標と取り組み状況 3. 今後の進め方

中間とりまとめから5年間が経過したことから、これまでの取組に対しての検証方法について協議し、中央本線の防災力強化に関する取組を検証し、本検討会の目的達成状況の総括を行う。

令和8年度以降