

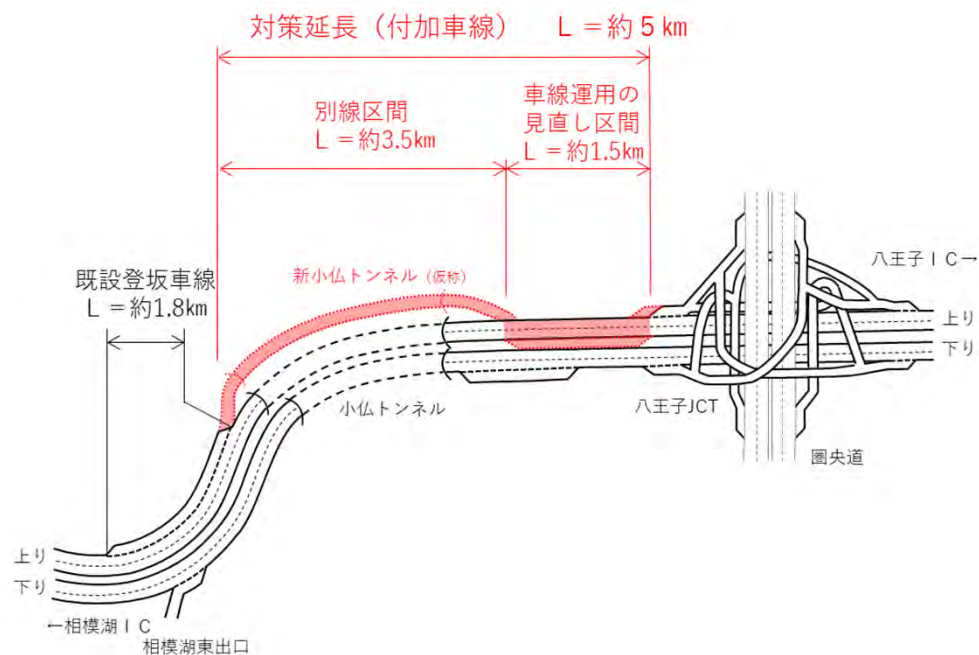
□現道局所対策

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）。



【広域図】



【事業の進捗状況】

■新底沢大橋（仮称）



写真：2023年12月

■新小仏トンネル（仮称）



写真：2023年12月
※掘削進捗：約930m/約2,300m(2023.12)

【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。

NEXCO中日本

□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

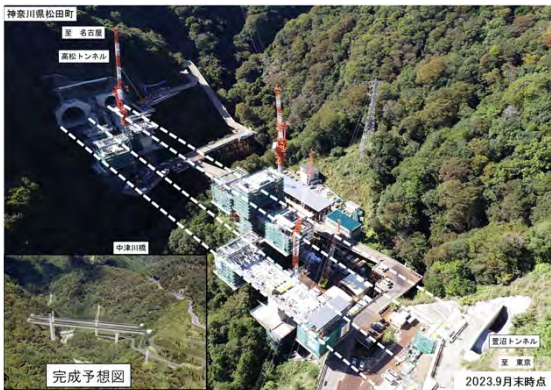
事業概要：新東名高速道路の一部を担う延長約45kmの建設。

【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

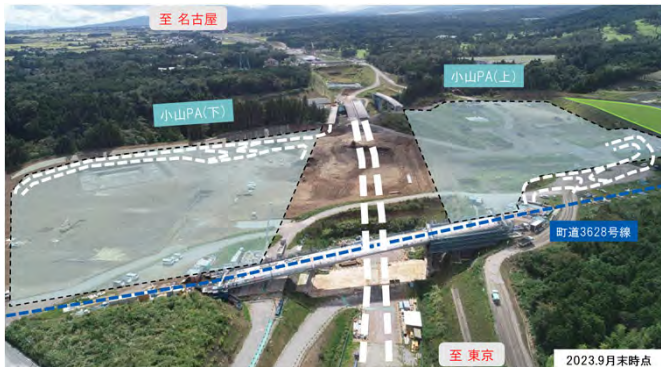
【事業の進捗状況】

■新秦野IC～新御殿場IC（中津川橋）

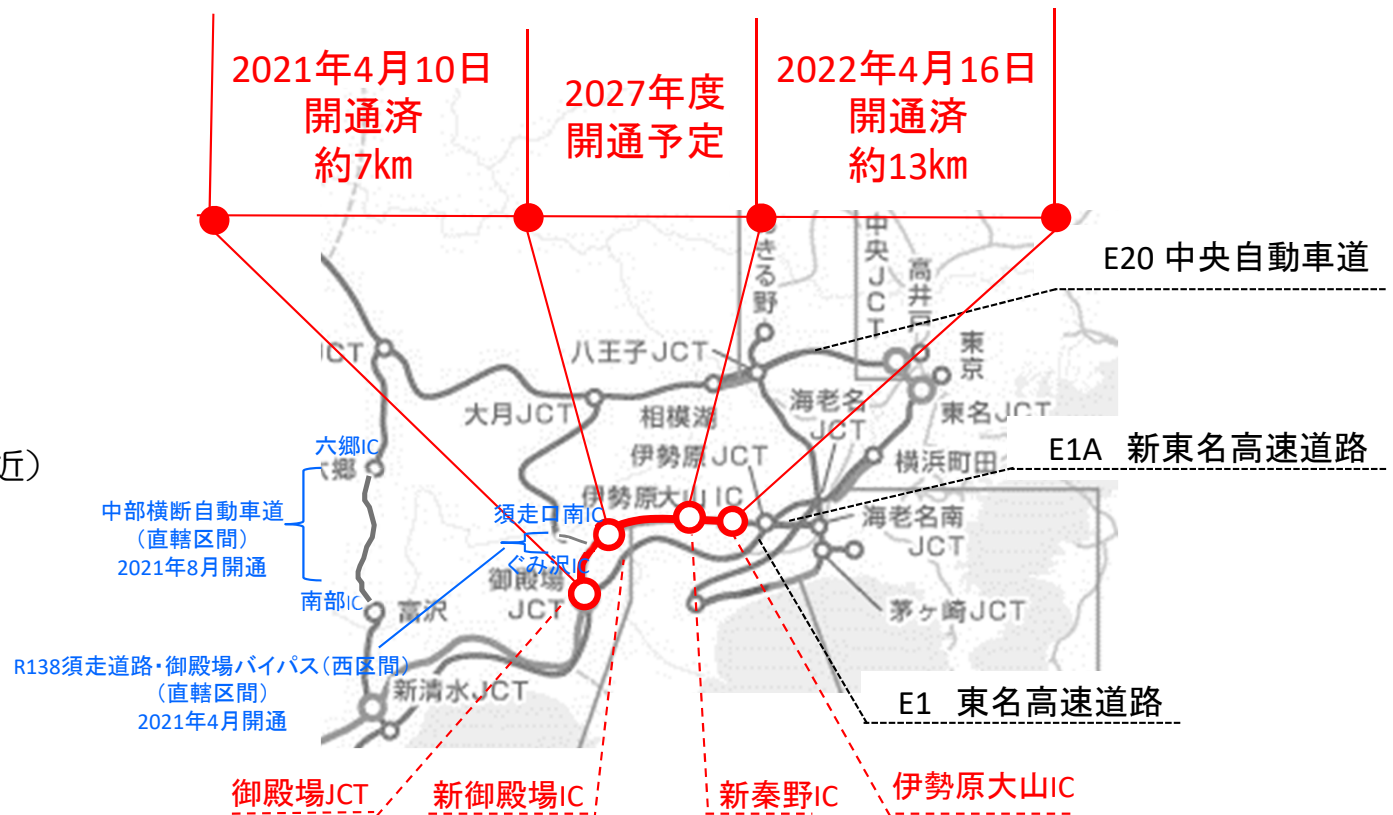


写真：2023年9月

■新秦野IC～新御殿場IC（小山PA付近）



写真：2023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】

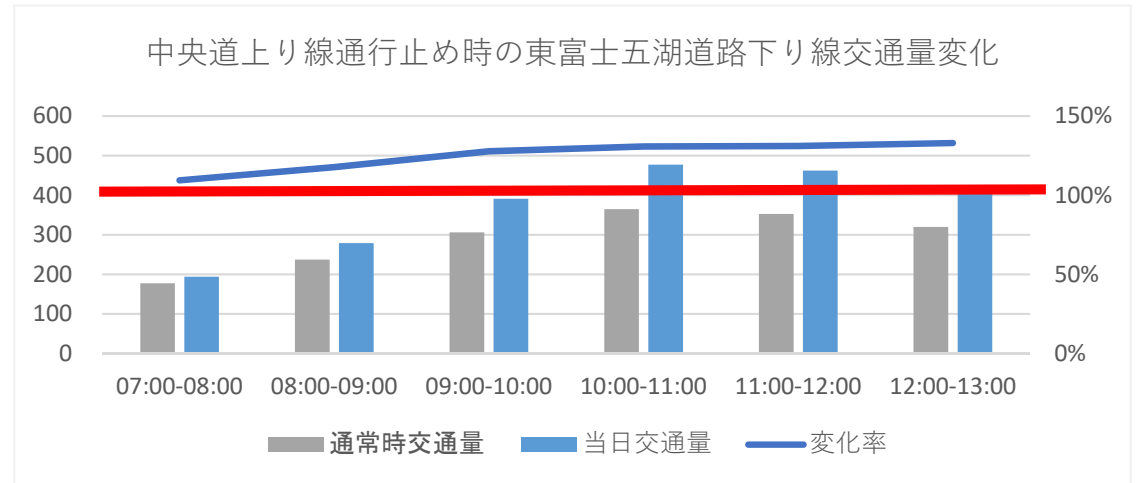
- 中央道大月JCT～八王子JCT間の通行止め時に圏央道・東名・御殿場バイパス・東富士五湖道路を經由することで東京～甲府間の迂回が可能になった。

<簡易図>



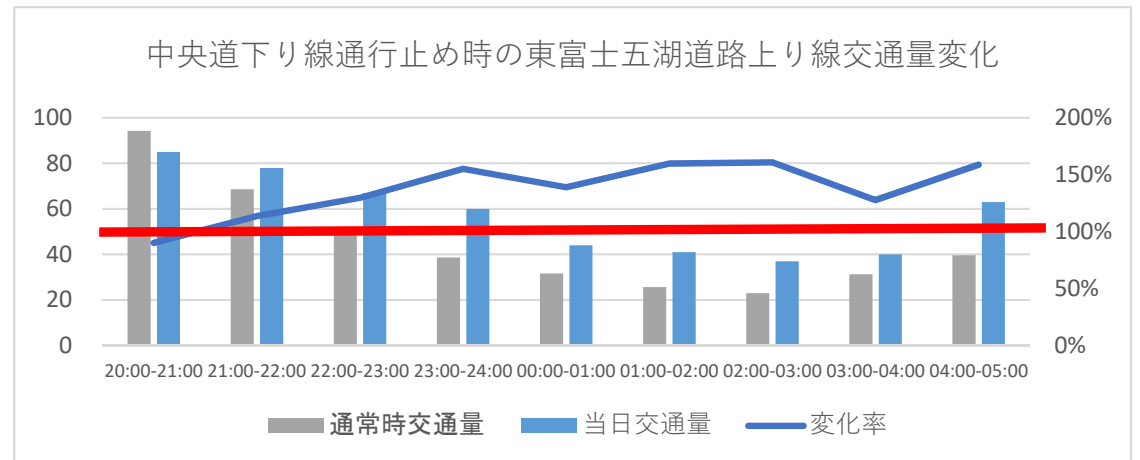
【実例】

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。

橋梁更新

高性能床版防水の施工
水、塩化物イオンがコンクリート床版に浸透するのを遮断し、劣化の進行を抑えるために、防水層に高性能な床版防水を施工します。

床版の取替
耐久性の高いコンクリート床版に取り替えます。

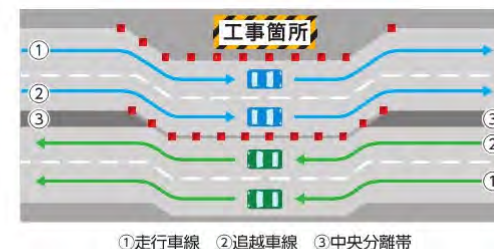
■ 橋梁損傷状況
コンクリートのはがれ落ち、浮き

■ 補強部材の取り付け
耐久性を高めるために、桁に補強部材を取り付けます。

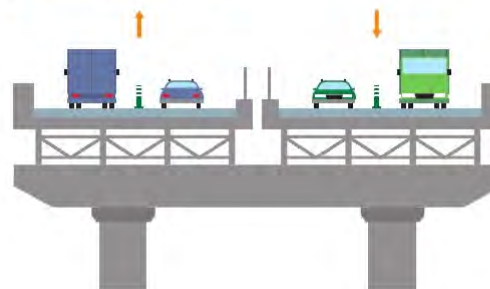
桁補強

■ 補強部材の取り付け

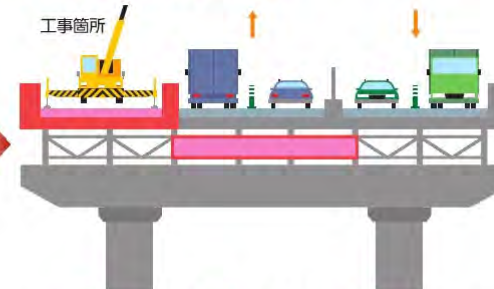
交通量が多く工事による社会的影響が大きい区間での施工にあたり、工事中の渋滞抑制のため現況の車線数を確保するなどさまざまな工夫を行っていく。



通常時の交通運用



更新工事中の交通運用



適用例: E1 東名 多摩川橋、E20 中央道 多摩川橋、E1 名神 長良川橋など

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

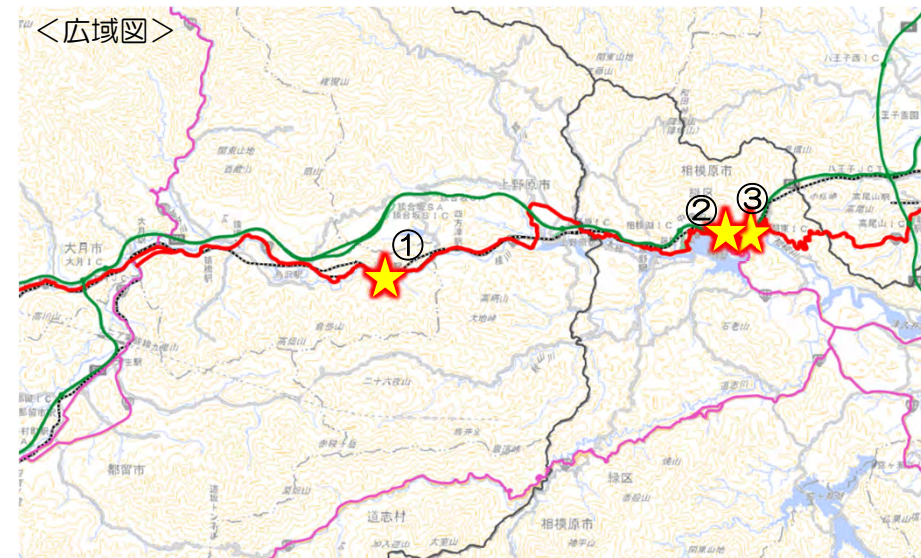
□現道局所対策

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



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



倒竹ワイヤー



<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・韮崎間塩川橋りょう



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・韮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・韮崎間
(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。

相模原市

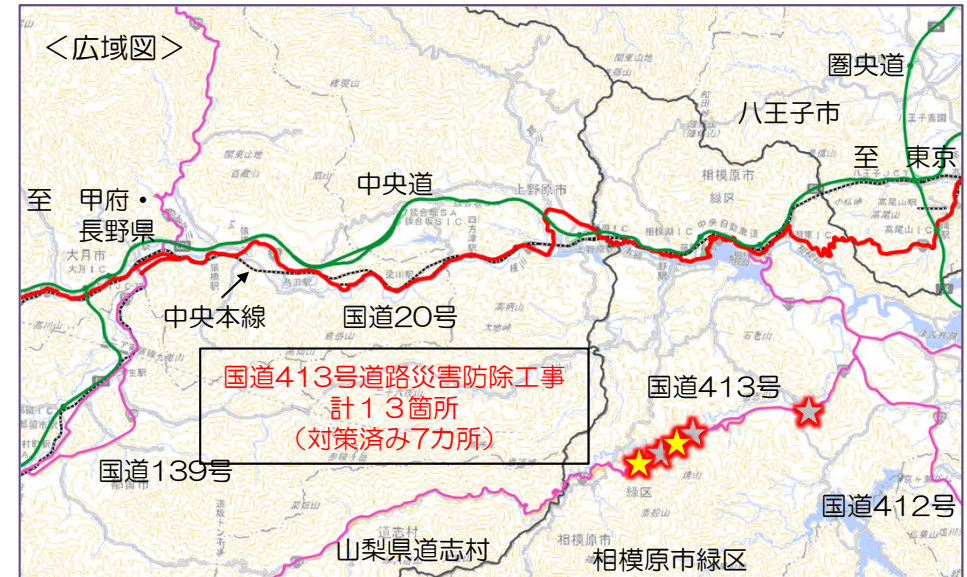
〇現道局所対策

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7箇所の対策工事が完了した。
引き続き、令和5年度は2箇所の斜面防災対策を施工中である。令和6年度には1箇所、令和7年度以降に3箇所の対策工事を行う予定である。



〇令和5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	土砂防護柵	R3年度 設計委託 R5年度 施工中
②	土砂防護柵	R3年度 設計委託 R5年度 施工中
③	待受け柵	R4年度 設計委託 R6年度 工事予定
④	植生工	R3年度 設計委託 R7年度以降 工事予定
⑤	ロープ掛け	R3年度 設計委託 R7年度以降 工事予定
⑥	待受け柵	R3年度 設計委託 R7年度以降 工事予定

〇対策済み箇所状況



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。

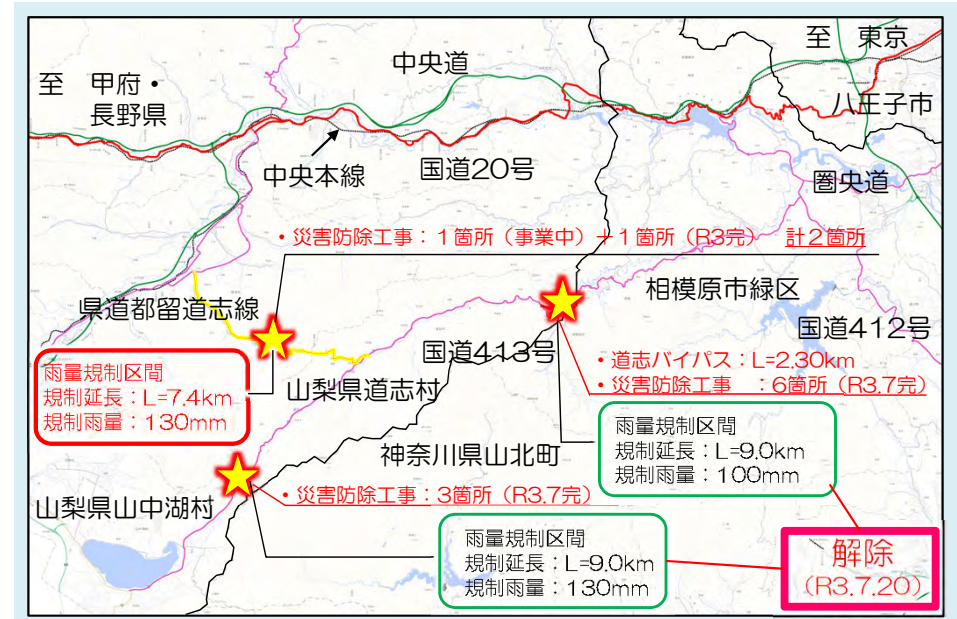
山梨県

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～（事業中）
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5年度中に工事発注・令和6年度完成予定

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

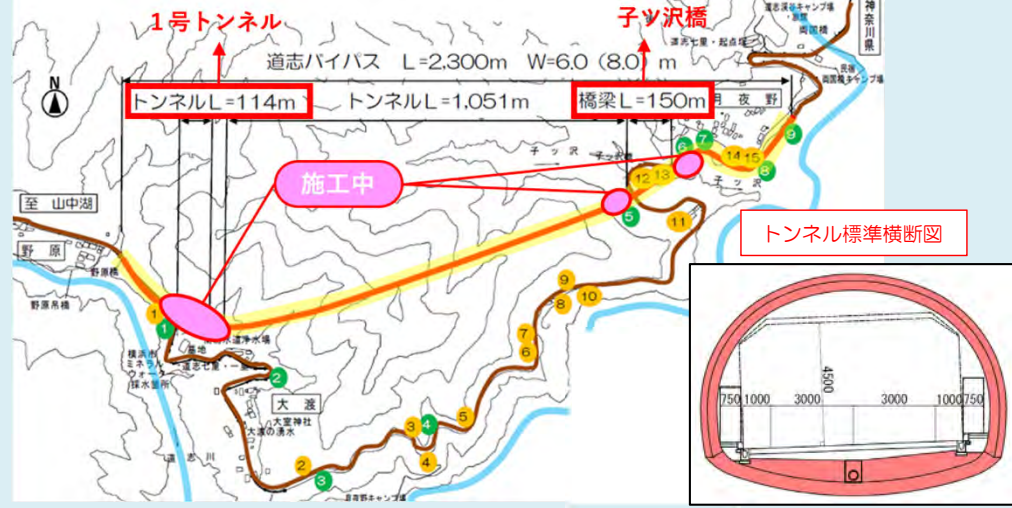
都留道志線



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4年12月～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

降雪の概要（令和5年2月10日～降雪対応実績）

- 令和5年2月10日（金） 6時13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5年2月10日（金） 7時00分 国道138号旭日丘交差点～道の駅すばしりにて
冬用タイヤ確認開始
- 令和5年2月10日（金） 10時10分 国道139号（外神交差点～道の駅なるさわ）等通行止め
- 令和5年2月10日（金） 12時18分 山梨県に大雪警報発令
- 令和5年2月11日（土） 4時00分 通行止め解除

国道20号韮崎市円野町
(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4年12月17日（土）～18日（日）

17日23時10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5年2月10日（金）～11日（土）

10日 5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）

10日10時00分 甲府河川国道雪害対策支部設置（警戒体制）

○ 令和5年2月25日（土）

25日15時30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5年3月5日（日）～6日（月）

5日19時30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）

※道路状況、タイヤチェック
予定等情報共有

※道路状況、通行止
予定等情報共有

※道路状況、タイヤチェック
予定等情報共有

※道路状況、タイヤチェック
予定等情報共有

※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5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

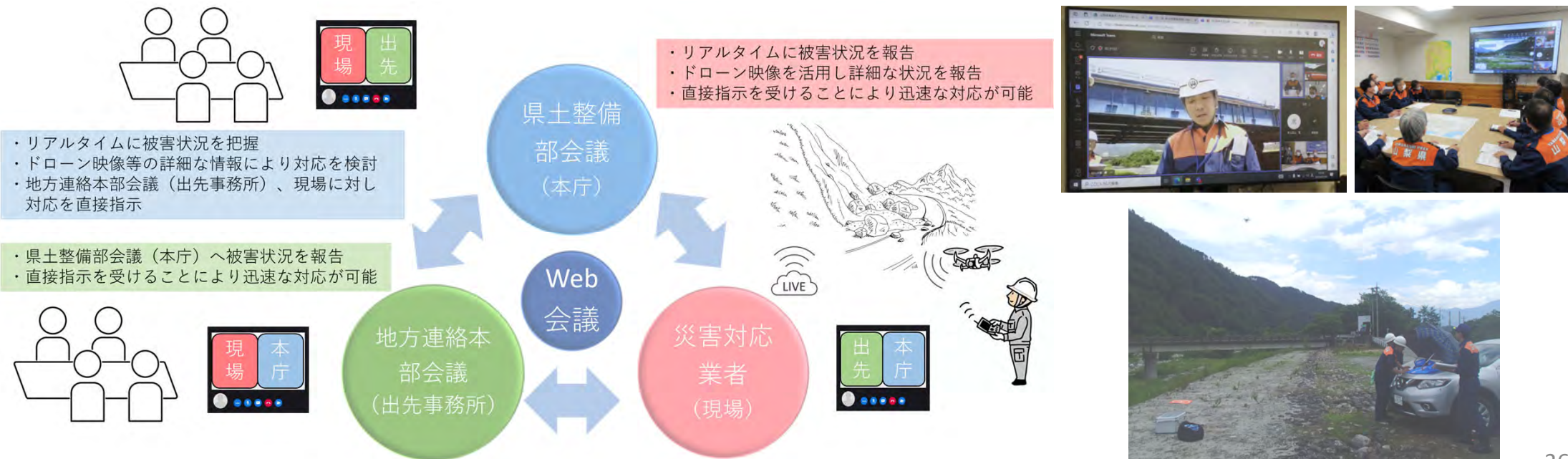
□新たな取組内容

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）及び災害対応業者（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）から災害対応業者（現場）に対し応急対応を指示



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】

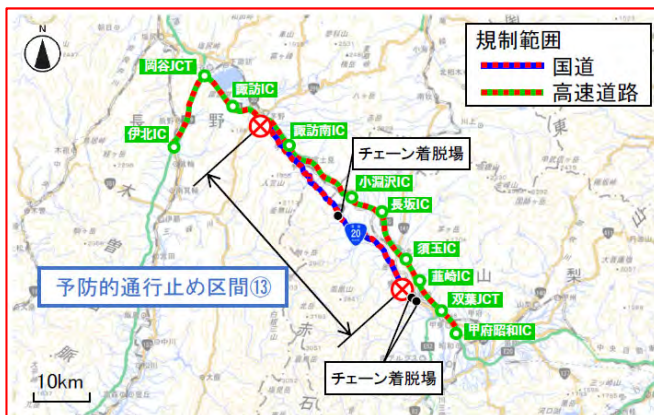
大雪時において人命を最優先とし、大規模な滞留車両の発生を抑止すべく、高速道路と並行国道の同時通行止め実施に向けて、山梨県、長野県、国道事務所等の関係機関と通行止め区間、端末IC、Uターン箇所などの交通運用等を調整済み。

《基本方針》

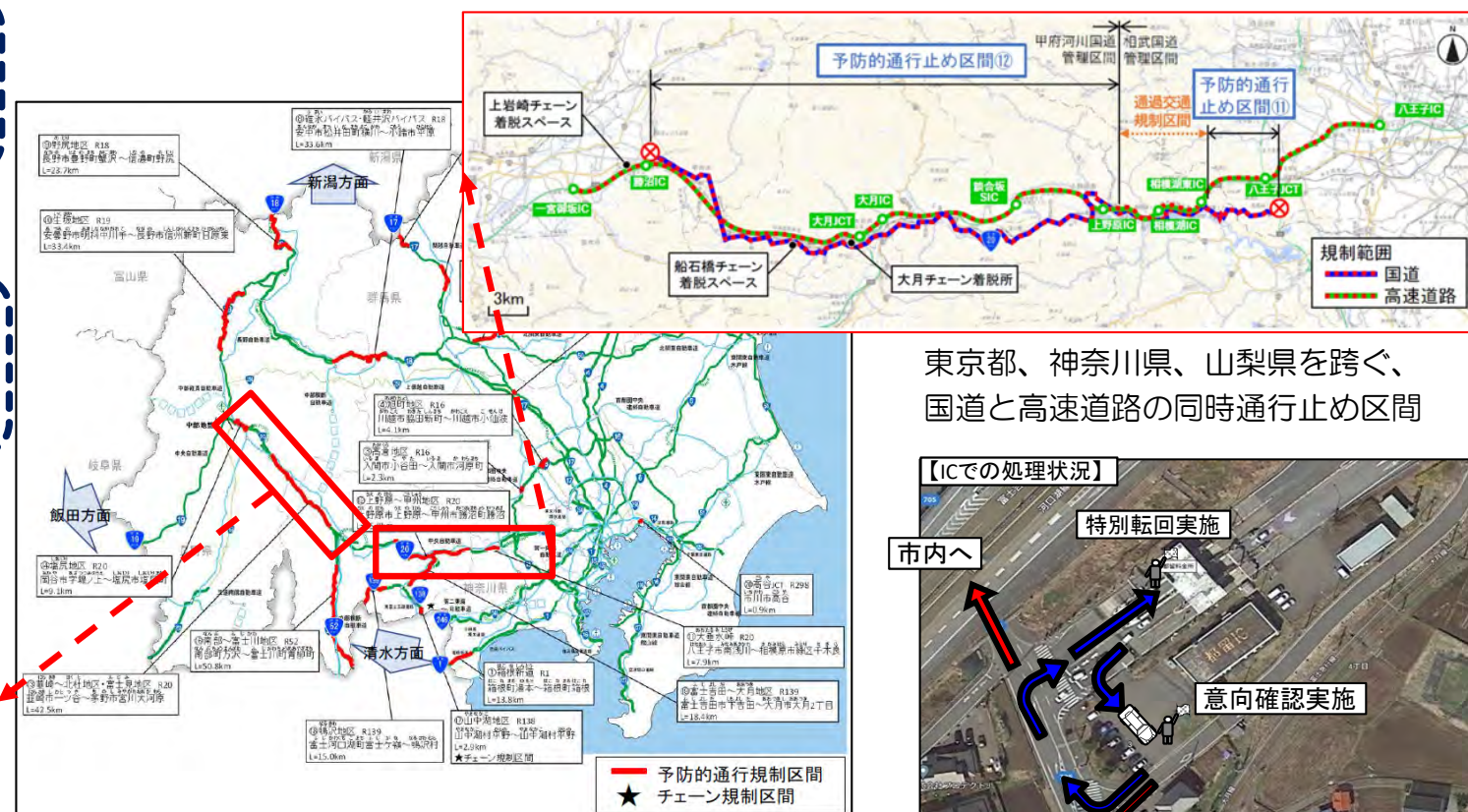
大規模な滞留車両が発生する前に通行止めを行い、降雪中も集中的に除雪を行うことで、早期に通行止めを解除する。

《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。



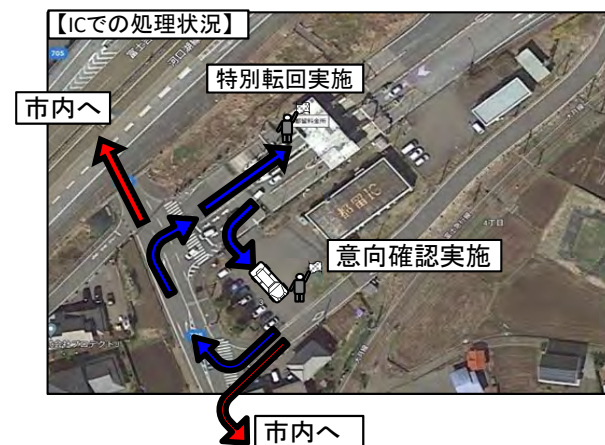
山梨県、長野県を跨ぐ、国道20号と高速道路の同時通行止め区間



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】

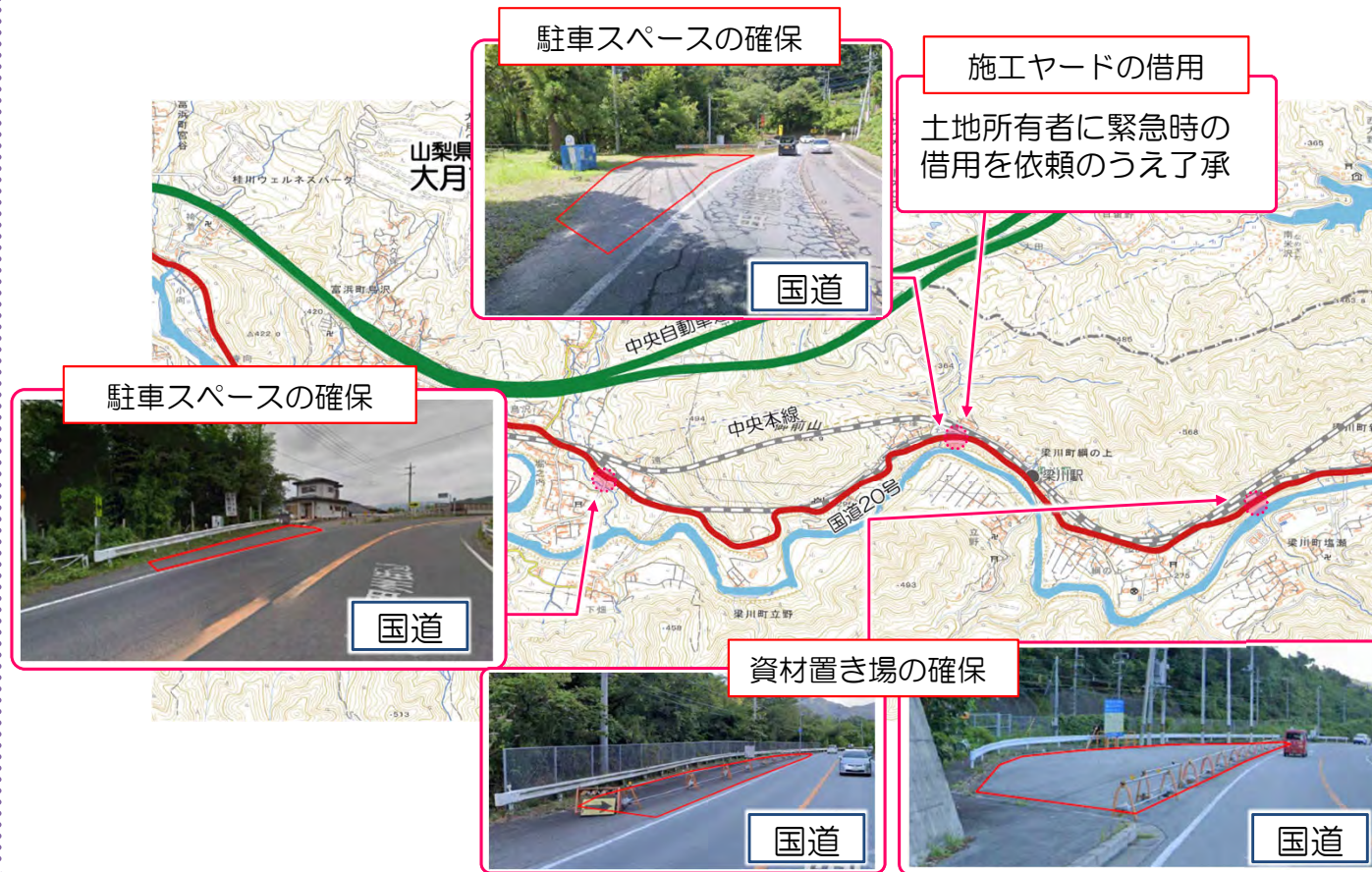
B：復旧作業の効率化

(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

■大月市内におけるアクセス箇所（道路⇄鉄道）の一例



- 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るうえ共有。



<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

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

■上野原市内での取り組み（R5～R6実施）

地権者の確認

国道

駐車スペースの確保

上野原駅

上野原市

接道：市道

接道：民地

四方津駅

接道：民地

所有者の確認

接道：赤道

接道：市道

地図出典：国土地理院地図



令和6年度のとりまとめに向けて関係者間の連携を図っていく

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
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
(8月：相模原市、11月：山梨県)



(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、日本道路交通情報センター
 - ・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

■ 取り組み事例

・関係機関HPやSNSによる交通規制や迂回情報などの情報提供

・管理者間で連携した情報板表示

・関係者間での現地カメラ映像の共有

長野国道事務所ホーム > 国道19号長野市篠ノ井小松原地先の災害

国道19号長野市篠ノ井小松原(大塚トンネル)付近の通過時間

規制区画を含めた通過時間の目安については以下のとおりです。

- 平日朝7時台
- 下り[松本→長野方面]
 - 笹平トンネル東交差点→規制区画通過まで(大塚トンネル)(約3.3km) 約25分
- 上り[長野→松本方面]
 - 国道19号長野南バイパス
 - 小松原トンネル東交差点→規制区画通過まで(秋古)(約2.5km) 約20分
 - 国道19号現道
 - 小市洞門(西側出口)→規制区画通過まで(秋古)(約1.9km) 約20分

※平均的な通過時間であり、交通状況により前後する場合があります。
※夜間(21時～6時)は全面通行止めです。ご不便をおかけしますが、迂回及び安全な通行にご協力をお願いします。

長野県警管理

篠ノ井小松原 片交通可 (6:00～21:00)

篠ノ井小松原 朝6時まで全面通行止 (21:00～6:00)

長野県管理

国道19号長野方面夜間通行止め 大型車は国道403号へ迂回

長野県警管理

篠ノ井小松原 夜間通行止め 21時～翌6時

PCやスマホによる映像共有

関係者はいつでも閲覧可能

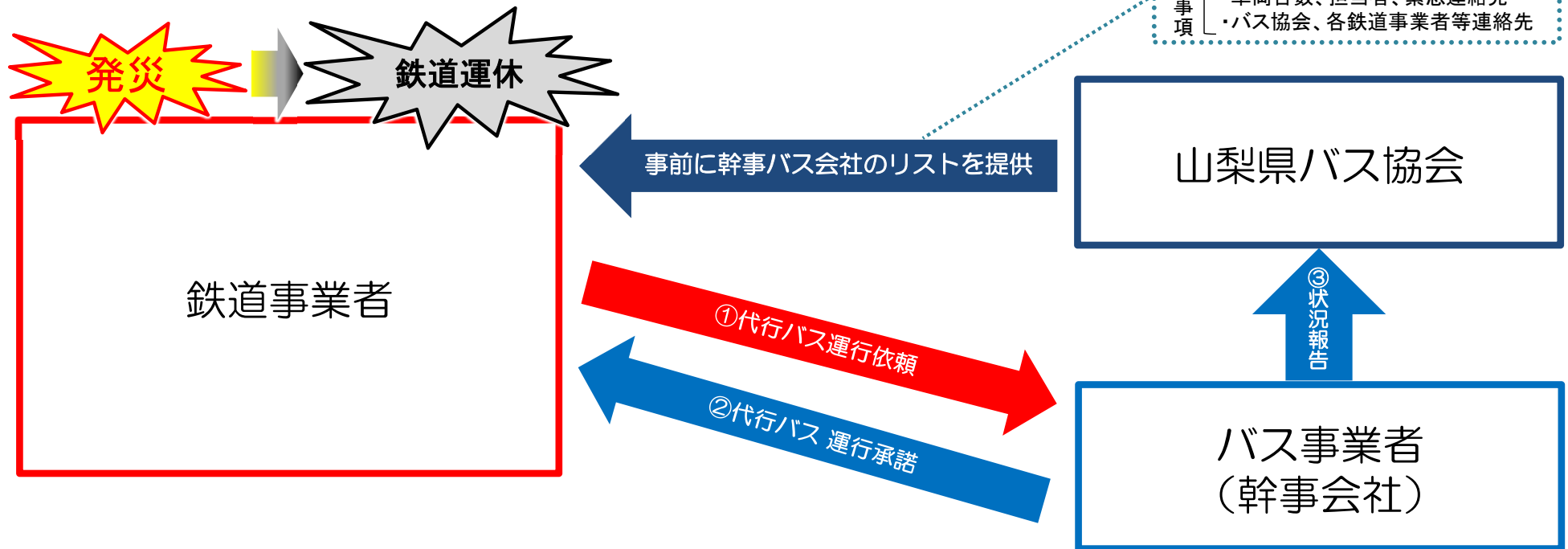
2 交通強靱化に向けた取り組み状況【報告】

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 (R5.8.30)

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。



□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

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	11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	23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】



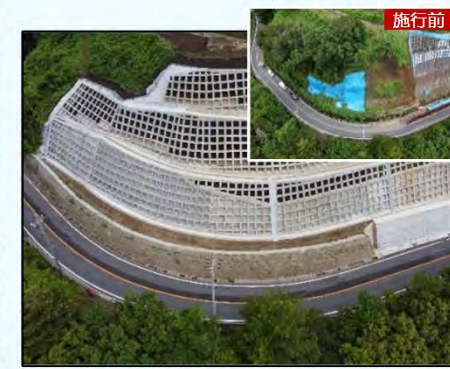
（令和4年11月29日撮影） 至 八王子
写真：国道20号 法雲寺橋の完成後



（令和3年7月撮影）
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」等
必要な予算の安定的な確保が必要

3 今後の進め方【議論】

論点②

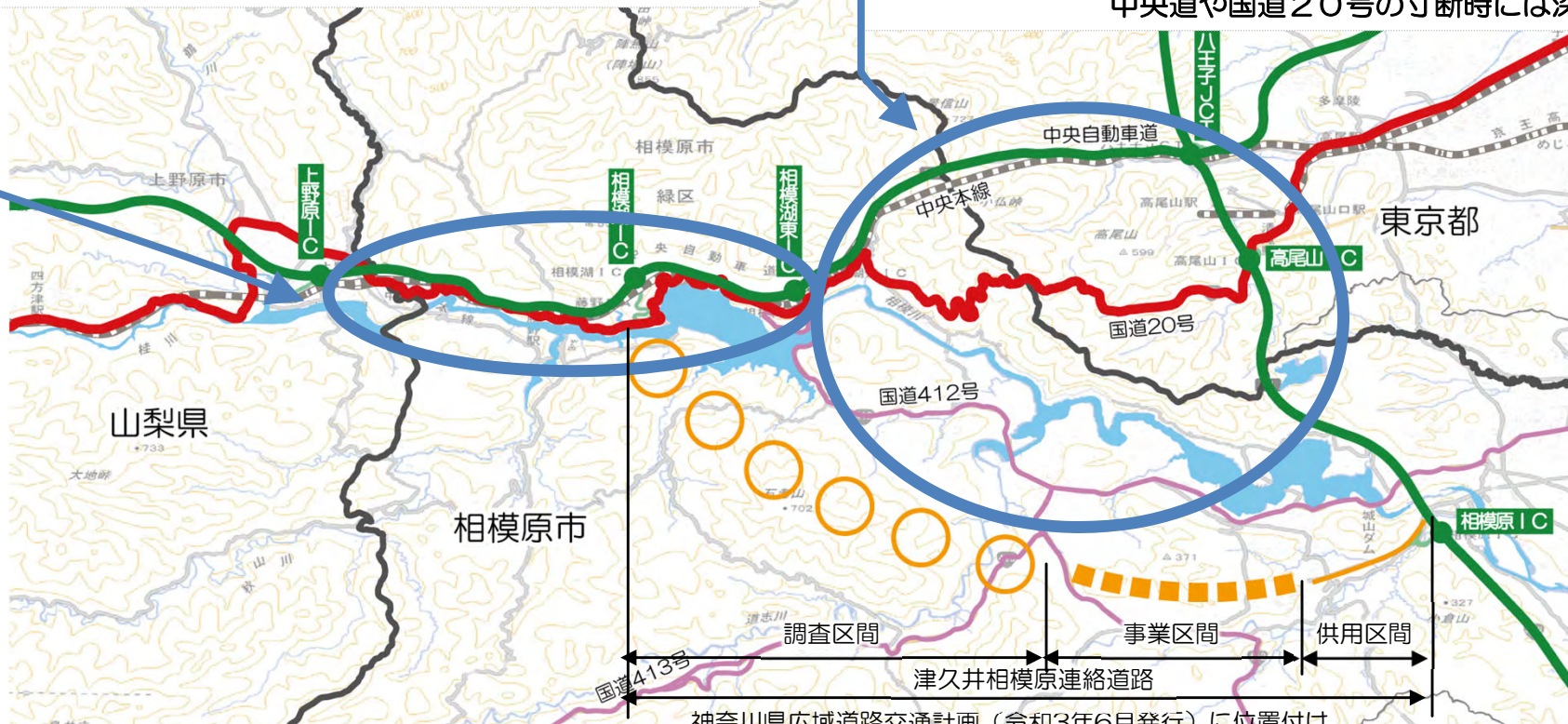
上野原～相模湖東は、国道20号、中央自動車道、中央本線が近接並走し、脆弱箇所が集中。相模湖東～八王子は、被災箇所や線形不良区間が多く、要対策箇所が多数存在。今後とも脆弱区間への抜本的な対策を推進。

●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）
東京～山梨・長野 交通強靱化に向けた中間とりまとめ（R2.3） 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 (今回)	<ol style="list-style-type: none"> 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
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。		

令和6年度以降



▲第1回



▲第2回



▲第3回



▲第4回



▲第5回



▲第6回