

# 東京～山梨・長野 交通強靱化に向けた中間とりまとめ

令和2年3月

東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクト

---

# 目 次

1.	はじめに	2
(1)	位置づけ	2
(2)	対象地域	2
2.	地域の概況	3
(1)	地域の概況	3
(2)	地域間の結びつき	4
①	人流	4
②	物流	4
(3)	公共交通	5
①	高速バス	5
②	鉄道（特急）	5
(4)	地勢	6
①	地形	6
②	土砂災害警戒区域	7
③	雨量による事前通行規制	7
(5)	被災及び通行規制の履歴	8
①	被災履歴（中央自動車道、国道20号）	8
②	被災履歴（JR中央本線）	8
③	事前通行規制の実績	9
3.	令和元年東日本台風による被災と影響	10
(1)	令和元年東日本台風の概要	10
(2)	交通網の寸断状況	11
(3)	主な被災状況と原因	12
①	中央自動車道	12
②	国道20号	13
③	JR中央本線	14
4.	東京～山梨・長野における交通の課題	15
(1)	道路・鉄道の脆弱箇所への対応	15
①	中央自動車道	15
②	国道20号	15
③	JR中央本線	15
(2)	復旧作業の効率化	16
(3)	災害発生時の交通マネジメント	18
5.	今後の取り組み方針と検討体制	19
(1)	今後の取り組みの方向性	19
(2)	検討体制	23
6.	おわりに	24

## 1. はじめに

### (1) 位置づけ

昨年10月、東日本を中心に襲った令和元年東日本台風は、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中央自動車道、国道20号、JR中央本線が同時に被災し、東京方面への交通が寸断され、人流・物流が止まり、経済の中心である東京都、神奈川県や都心との結びつきが強い山梨県、長野県に深刻な影響を与えた。

今後、地域の強靱化に向けた取り組みを関係機関で協力・連携し実施することが必要と捉え、沿線都県市および施設管理者による「東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクト」（以下「本プロジェクト」という。）が令和2年1月に設置された。

国においては、「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」に基づく「国土強靱化基本計画」が、平成26年に閣議決定されるなど、今後の大規模自然災害等に備え、施策を推進するための枠組が整備されている。

また、各自治体においても、今後想定される南海トラフ地震や首都直下地震、富士山噴火、豪雨・豪雪等の大規模自然災害に対する備えが課題となっており、国の動きに合わせ、強靱化への取り組みを進めることとし、災害に強く安心して暮らすことができる地域づくりを目指した「国土強靱化地域計画」を策定し、計画に基づく取り組みを推進している。

今後、激甚化・頻発化する災害の発生時においても、国民の暮らしや経済活動を支える社会インフラが長期にわたり機能を失う事のないよう、今回の災害により露呈した脆弱性に対して検証し、関係機関による課題の共通認識をもち、目標に向かって役割分担を定めて、取り組んでいくことが、強靱化につながるものと考えている。

この度、これまでの検討の成果を整理し、強靱化に向けた取り組みの方向性を示すため、中間とりまとめを行ったものである。

### (2) 対象地域

令和元年東日本台風により同時被災した、中央自動車道、国道20号、JR中央本線の沿線や、寸断による影響が大きかった長野県、神奈川県、山梨県、東京都、相模原市をプロジェクトの対象地域に設定した。

## 2. 地域の概況

### (1) 地域の概況

- ・長野～山梨～神奈川～東京は、中央自動車道、国道20号及びJR中央本線の3路線が並走する形で連絡しており、人流・物流面での大動脈となっている。



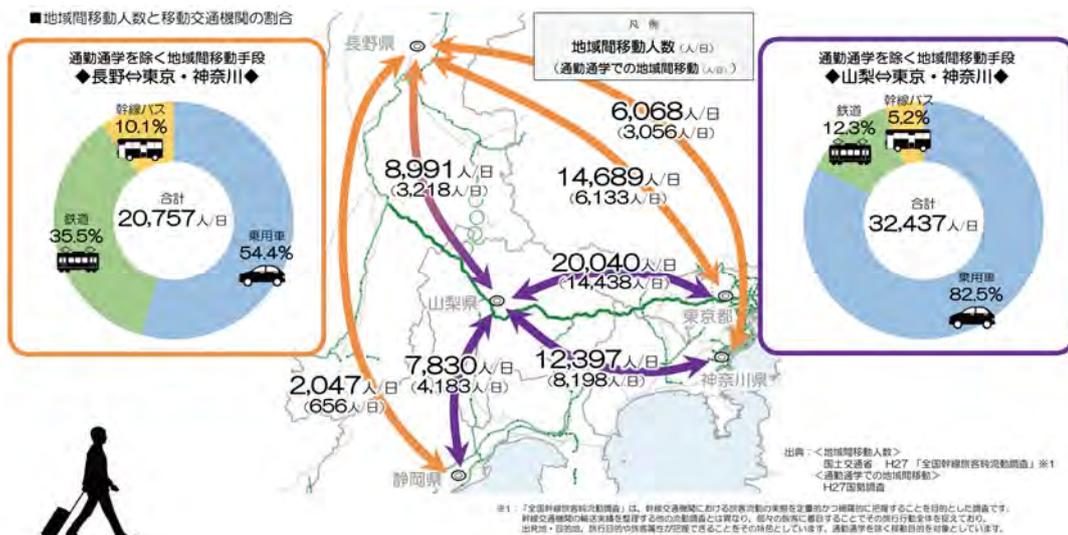
データ：平成27年国勢調査

## (2) 地域間の結びつき

- 山梨、長野両県と神奈川県、東京都との結びつきは、人流、物流いずれも日常的から強い結びつきがあり、中央自動車道、国道 20 号及び JR 中央本線の 3 路線が大動脈となってこれらの流動を支えている。

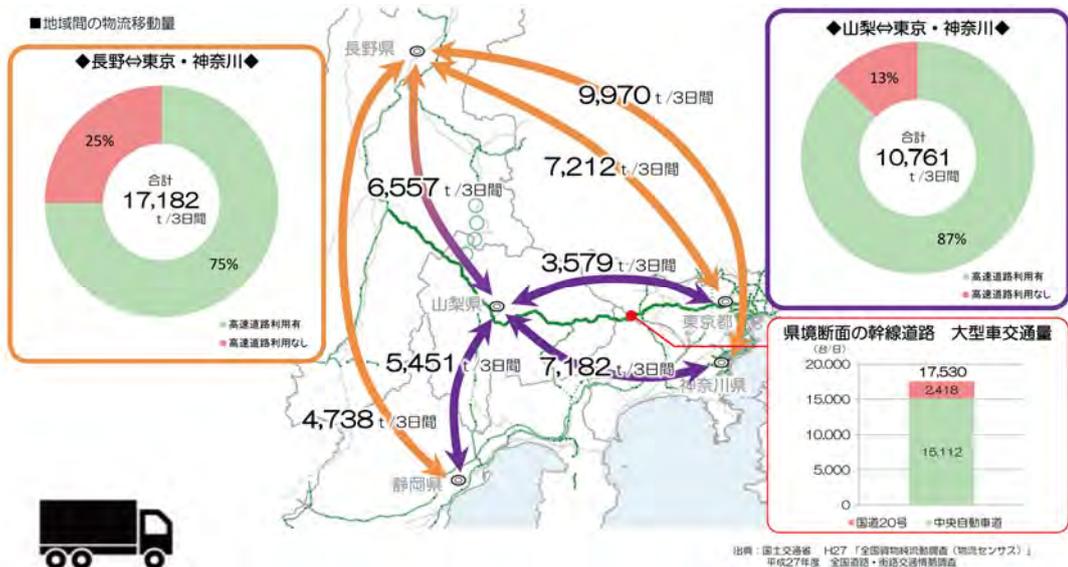
### ① 人流

- 人流では、山梨、長野両県から神奈川県、東京都への地域間移動（通勤通学除く）は、1 日あたり 5 万人超、通勤通学では 3 万人超と非常に多くの移動がある。
- また、主な交通手段では、乗用車、鉄道、幹線バスの順で多くなっている。



### ② 物流

- 物流では、山梨、長野両県から神奈川県、東京都へ約 3 万 t / 3 日間となっており、大動脈である中央自動車道・国道 20 号の大型車交通量は約 1.8 万台/日と多い。
- また、高速道路利用率は、山梨～東京・神奈川で 87%、長野～東京・神奈川で 75%と非常に高い。

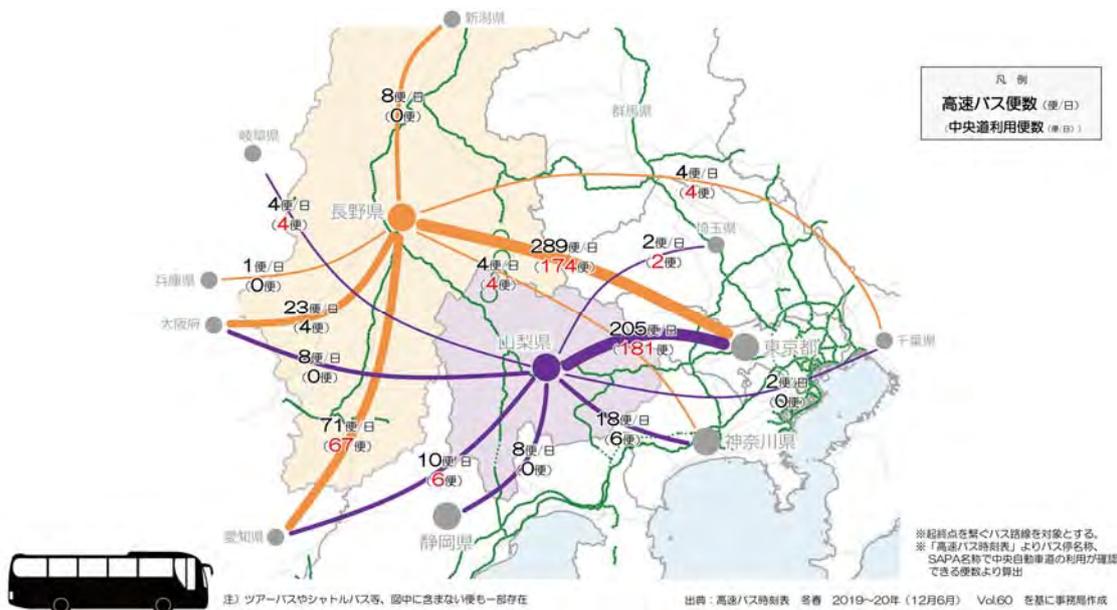


### (3) 公共交通

- 山梨、長野両県と神奈川県、東京都とを結ぶ公共交通機関は、高速バス及び JR 中央線特急が主となっており、高い交通需要に対応するため、各々が高頻度に運行されている。

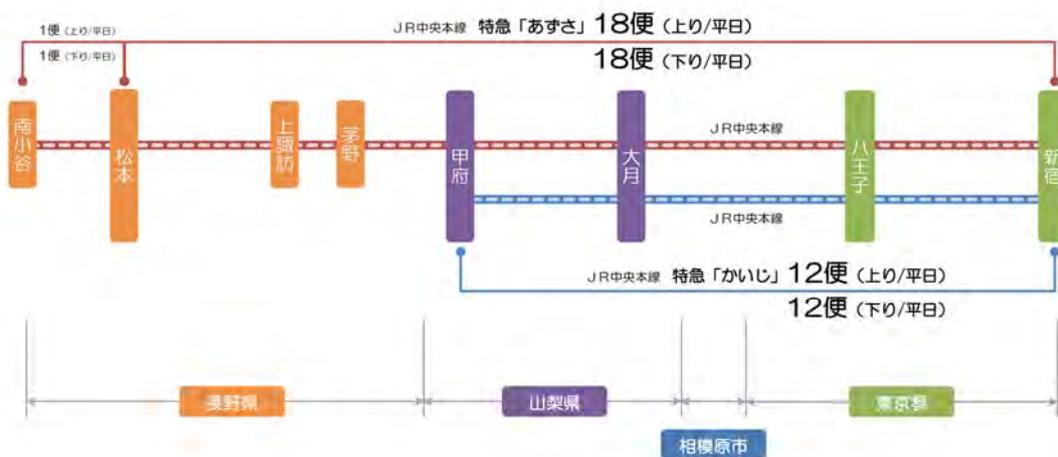
#### ① 高速バス

- 長野～東京・神奈川、山梨～東京・神奈川への高速バスは、それぞれ約 290 便/日（うち中央自動車道経由 178 便）、約 220 便/日（うち中央自動車道経由 187 便）と、非常に多い状況。



#### ② 鉄道（特急）

- 鉄道では、JR 中央線特急が松本～新宿間で上下線各 18 便/日、甲府～新宿間で上下線各 12 便/日の合計上下線各 30 便が運行している。



※主な停車駅を表示  
 ※一部表示駅以外の発着便あり  
 出典: JR東日本 中央線特急 時刻表 (2019年3月16日改定)

#### (4) 地勢

- ・中央自動車道、国道 20 号及び JR 中央本線は、山間部の厳しい地形条件にあるため、土砂災害のリスクが高く、雨量による事前通行規制の指定区間も面的に広がっている。
- ・更に、近年の自然災害の激甚化、多頻度化も鑑みれば、3 路線が走行する当該地域は防災上課題が大きい地域といえる。

##### ① 地形

- ・中央自動車道、国道 20 号及び JR 中央本線は、八王子 JCT から勝沼 IC にかけて山間部を通行している。また、3 路線が並走する区間が多く、特に相模湖周辺では近接している。

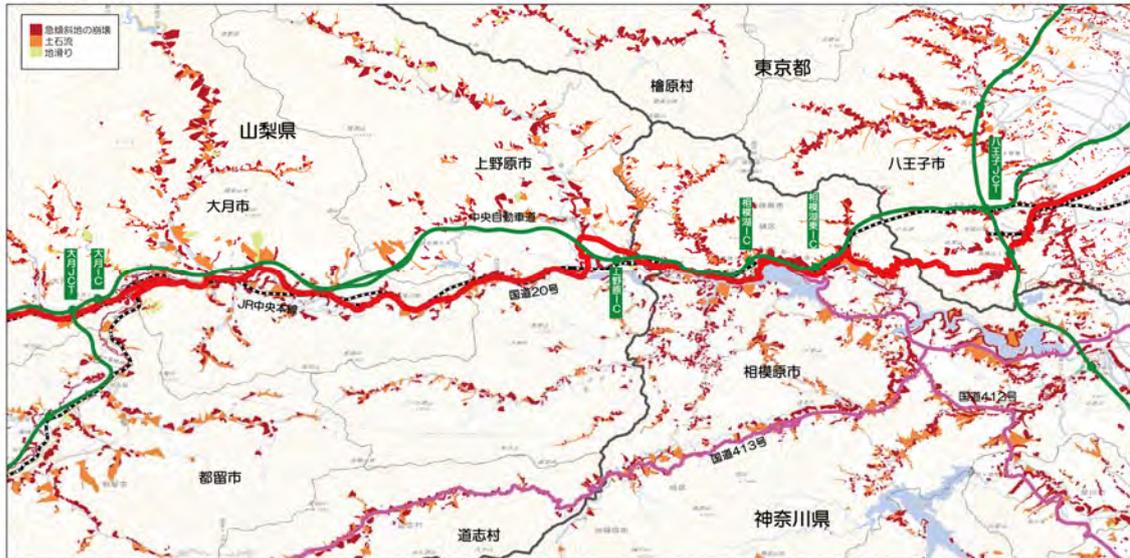


データ：(上) 国土地理情報 赤色立体図、(下) 国土地理院 断面図

## ② 土砂災害警戒区域

- ・ 3 路線は山地を通行しているため、急傾斜地の崩壊、土石流、地滑りなどの土砂災害のリスクがある地域を多く含んでいる。

■土砂災害警戒区域図



データ：国土数値情報

## ① 雨量による事前通行規制

- ・ 国道 20 号の相模湖や大垂水地区、国道 413 号など相模原市緑区内を中心に面的に雨量事前通行規制区間が多く分布している。
- ・ また、中央自動車道八王子 IC～勝沼 IC 間では連続雨量 300～330mm で通行規制がかかる現状となっている。

■雨量規制区間



出典：国土交通省「道路防災情報Webマップ」  
山梨県道路規制情報  
NEXCO中日本 中日本ハイウェイ交通情報「中日本 雨量情報」

※国道 413 号は今年度より【ほおずき山・青根】で運用

## (5) 被災及び通行規制の履歴

- 中央自動車道では八王子 JCT～大月 IC 間で通行止めや雨量による事前通行規制時間が多い。また、国道 20 号では大垂水地区で被災が多発しているほか、相模湖付近でも雨量による通行規制時間が長時間発生。
- 一方、JR 中央本線では 1980 年代～1990 年代にかけて大月駅～高尾駅間で被災しているが、1999 年～2008 年にかけての 2 期の工事後、令和元年東日本台風までは被災がない状況。

### ① 被災履歴（中央自動車道、国道 20 号）

- 中央自動車道、国道 20 号ともに、都県境地域に土砂流出等による数時間にわたる通行止めが集中している。

■過去の被災状況（中央自動車道・国道20号）



### ② 被災履歴（JR 中央本線）

- 過去、1982 年台風 10 号や 1991 台風 12 号等により、高尾駅～大月駅間でのり面崩壊や土砂流出が発生。被災箇所については上野原駅～鳥沢駅間で多くなっている。
- その後、1999 年～2000 年に中央線降雨防災強化対策工事、2004～2008 年に中央線第二期降雨防災強化工事を実施しており、以降令和元年東日本台風まで被災がない状況。

■過去の被災箇所



データ：JR東日本より提供データ

### ③ 通行規制の実績

- 中央道自動車道（八王子 IC～勝沼 IC）における通行規制実績（降雨に伴うもの）では、八王子 JCT～大月 IC 間で規制時間が大きく、上下線共に 200 時間（過去 10 年間）を超えている。
- 国道 20 号の大垂水や、国道 413 号でも通行規制実績（降雨に伴うもの）が計数百時間に上る箇所が存在している。

■雨量による規制実績



<過去10年間（2010年～2019年）の規制実績集計対象>  
 国道20号：大垂水、相模湖、上野原、梁川  
 中央自動車道：八王子IC～勝沼IC  
 国道413号：奥鷹付近、辰若すき山 国道412号：南山

※中央自動車道の規制実績は上下線別に記載  
 ※集計時には、事前通行規制にて通行止め中に被災し対応したものは、解放までの時間を含む

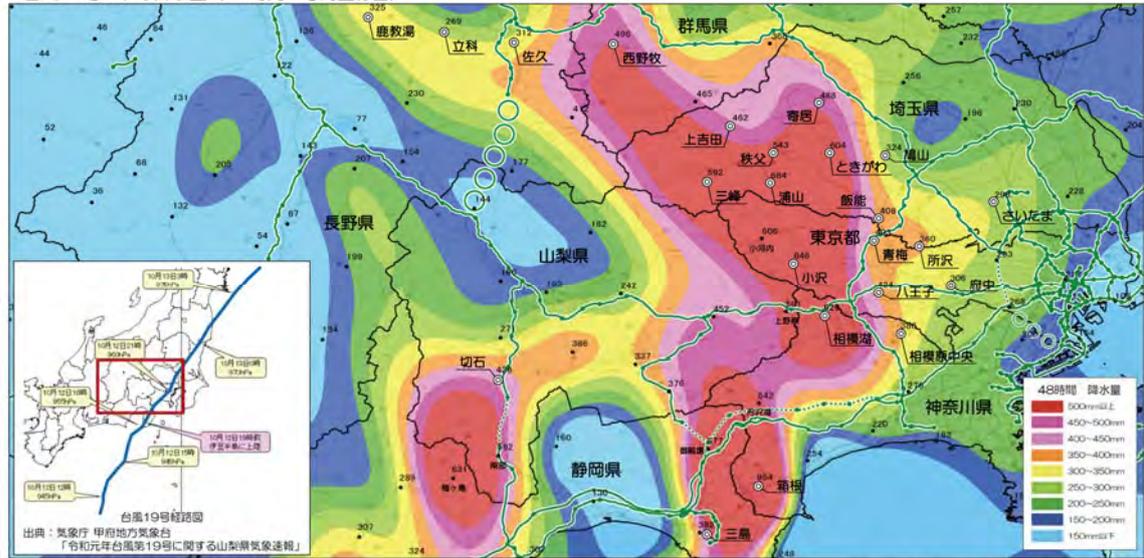
出典：国土交通省「道路防災情報Webマップ」  
 山梨県道路規制情報  
 規制実績は各管理者からの資料を基に事務局作成

### 3. 令和元年東日本台風による被災と影響

#### (1) 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位の値を更新した。

■台風19号による降水量（48時間の等雨量線図）

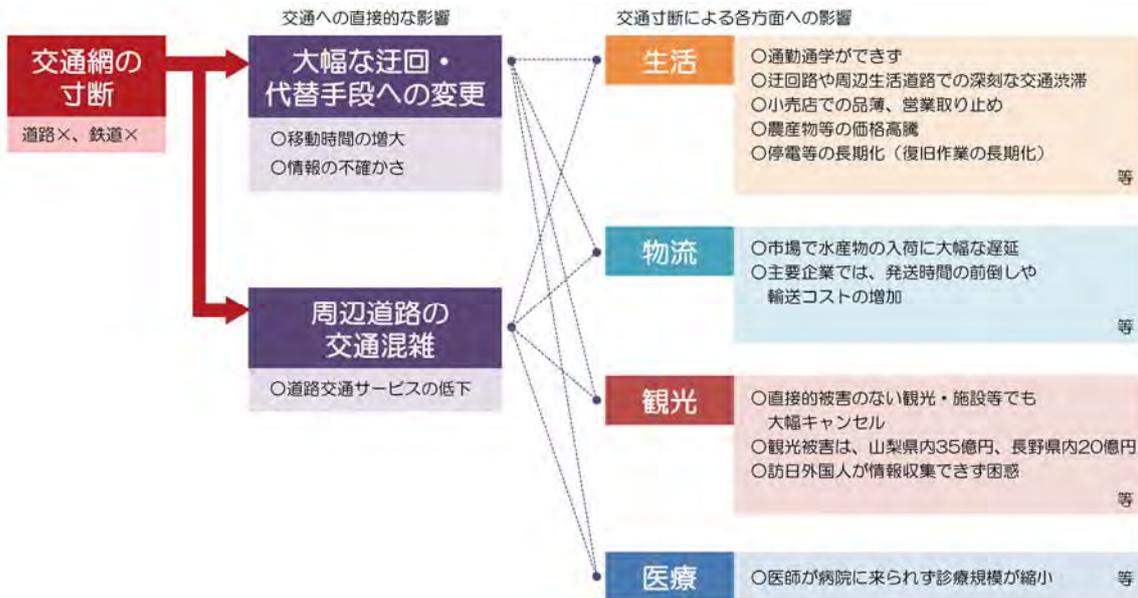


## (2) 交通網の寸断状況

- ・過去最大規模の豪雨により、中央自動車道、国道20号及びJR中央本線の3路線がいずれも同時に被災し、約1週間にわたり大動脈が寸断。
- ・これにより、山梨県をはじめ近隣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を及ぼした。

		2019年10月												
		12日	13日	14日	15日	16日	17日	18日	19日	…	27日	28日	…	
		(土)	(日)	(月)	(火)	(水)	(木)	(金)	(土)		(日)	(月)		
道路	中央自動車道	×	八王子JCT~大月IC 通行止め(8日間)							×	通行止め解除			
	国道20号	×	大垂水等 通行止め(7日間)						×	通行止め解除				
鉄道	JR中央本線	高尾-相模湖 ※折り返し運転	×	運休(6日間)					×	一部運行 (18日 10:20~再開)		全面復旧		
		相模湖-大月	×	運休(6日間)					×	一部運行 (18日 10:20~再開)		全面復旧		
		大月-甲府	×	×	運休(2日間)		一部運行 (14日 14:00~再開)			全面復旧				
	特急	あずさ	×	特急 あずさ 運休(16日間)									×	全面復旧
		かいじ	×	特急 かいじ 運休(16日間)									×	全面復旧

データ：各管理者による情報提供の基に事務局にて作成



### (3) 主な被災状況と原因

- ・主な被災原因は、これまでにない過去最大級の大雨だったことを背景に、法面からの土砂や倒木が流入、護岸洗堀による路面損傷が発生し、道路・鉄道が被災した。
- ・復旧作業時に苦慮したこととして、管理区域外からの土砂流入による地権者との調整、道路施設以外の物件（電線等）の取扱い、復旧作業車の動線確保、自動車歩行者等の迂回路確保等が挙げられる。

#### ① 中央自動車道

- ・中央自動車道では、八王子 JCT～相模湖 IC 付近を中心に令和元年 10 月 12 日～13 日にかけて複数の箇所が被災しており、法面からの土砂流入、土砂崩落が被災原因となっている。被災から 1 週間程度の仮復旧期間を要しており、管理区域外からの土砂流入があったため敷地管理者との調整の必要が生じ、これが復旧作業のクリティカルとなった。

##### ■被災箇所の個別状況と原因



<災害発生>  
発生日 2019年10月12日  
発生時間 午後6時15分頃



中央道38.7kp (土砂流入)  
被災状況



<災害発生>  
発生日 2019年10月12日  
発生時間 午後6時15分頃



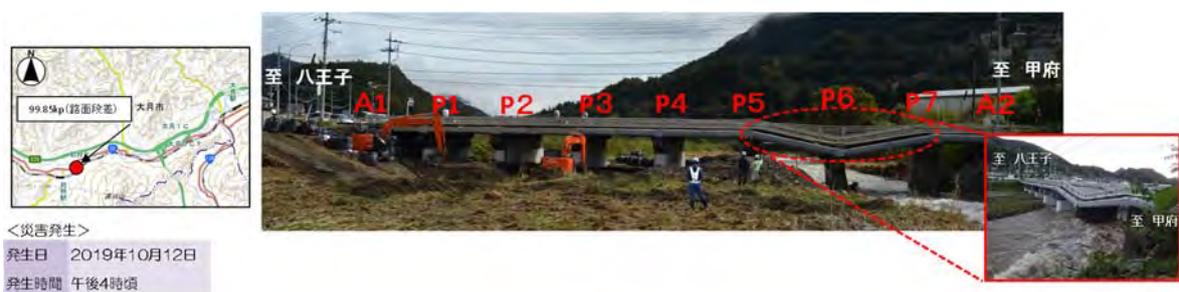
中央道43.8kp (土砂崩落)  
被災状況

## ② 国道 20 号

- ・ 国道 20 号八王子市～相模原市間では、令和元年 10 月 12 日～13 日にかけて複数の箇所が被災しており、法面からの土砂流入や倒木の流入、護岸洗堀による路面損傷等が被災原因となっている。いずれも被災から 3 日～5 日程度の仮復旧期間を要した。被災が大規模だったことに加え、地権者との調整や電線等の撤去、工事用車両の動線確保しながらの作業であったことなどが、復旧作業に支障をきたした。
- ・ 国道 20 号法雲寺橋（大月市）では笹子川の水位上昇に伴う河床洗堀を原因とした橋脚の傾きにより、路面に段差が発生。仮復旧には 1 ヶ月半以上を要した。



図：国道 20 号 八王子市～相模原市間の被災状況



図：国道 20 号 法雲寺橋（大月市）の被災状況

### ③ JR中央本線

- ・JR 中央本線では、高尾駅～相模湖駅間では土留壁崩壊、四方津駅～梁川駅間では線路内に土砂流入が発生し、5日～半月程度の復旧期間を要した。土留壁崩壊では、降雨による土中間隙水圧の上昇による土砂崩壊、土砂流入は沢への雨水集中や倒木堆積によるダムアップ等が原因となった。



## 4. 東京～山梨・長野における交通の課題

### (1) 道路・鉄道の脆弱箇所への対応

- 道路防災点検要対策箇所、耐震対象箇所、老朽化対策箇所等の課題箇所は、中央自動車道、国道 20 号ともに八王子市～相模原市区間に集中しており、特に 3 路線が近接並走する相模湖周辺で課題が大きい。また、上野原以西の山梨県区間においても課題箇所は残るため、引き続き対策していく必要がある。
- J R 中央本線は、過去の降雨防災強化工事を推進したことで防災性の向上は図られているものの、令和元年東日本台風による被災メカニズムの検証を行い、その他箇所でのリスク調査と、管理外からの被災リスクへの対策が必要。

#### ① 中央自動車道

- 中央道の山梨県内区間（上野原 IC～大月 IC）では、大月市～上野原市境で老朽化箇所が集中するも、その他課題箇所は散在している。
- 八王子市～相模原市区間（八王子 JCT～相模湖東 IC、相模湖東 IC～上野原 IC）では、耐震対象箇所、老朽化箇所が集中している。

	山梨県内：上野原IC～大月IC (延長：約20.1km)		相模原市内：相模湖東IC～上野原IC (延長：約7.9km)		八王子市内及び相模原市内： 八王子JCT～相模湖東IC (延長：約6.4km)	
1.道路防災点検要対策箇所	2箇所		0箇所		0箇所	
2.耐震対象箇所※1	4箇所	上り 4箇所、下り 0箇所	7箇所	上り 7箇所、下り 0箇所	3箇所	上り 3箇所、下り 0箇所
3.老朽化箇所※2	21箇所	橋梁：上り 6箇所、下り 7箇所 トンネル：上り 0箇所、下り 8箇所	10箇所	橋梁：上り 10箇所、下り 0箇所 トンネル：上り 0箇所、下り 0箇所	11箇所	橋梁：上り 9箇所、下り 0箇所 トンネル：上り 2箇所、下り 0箇所
課題箇所数・密度※1～3の重複除く	合計27箇所	1.34箇所 (kmあたり)	合計17箇所	2.15箇所 (kmあたり)	合計14箇所	2.19箇所 (kmあたり)

#### ② 国道 20 号

- 国道 20 号の山梨県内区間（上野原工業団地入口交差点～大月インター入口交差点）では区間通じて課題箇所が散在している。
- 八王子市～相模原市区間（高尾山インター入口交差点～上野原工業団地入口交差点）では、課題箇所が集中している。

	山梨県内 上野原工業団地入口交差点～大月インター入口交差点 (延長：約23.0km)		相模原市内 小原交差点～上野原工業団地入口交差点 (延長：約9.7km)		八王子市内及び相模原市内 高尾山インター入口交差点～小原交差点 (延長：約9.4km)	
1.道路防災点検要対策箇所	7箇所		5箇所		11箇所	
2.補修・耐震対象箇所※1	8箇所	上下線 8箇所	4箇所	上下線 4箇所	3箇所	上下線 3箇所
3.線形不良箇所※2	21箇所	上下線 21箇所	50箇所	上下線 50箇所	38箇所	上下線 38箇所
課題箇所数・密度※1～3の重複除く	合計36箇所	1.56箇所 (kmあたり)	合計59箇所	6.08箇所 (kmあたり)	合計51箇所	5.42箇所 (kmあたり)

#### ③ J R 中央本線

- 令和元年東日本台風で被災したメカニズムを検証し、その他の箇所についても危険性がないかの確認を進めると共に、管理区域外からのリスクにも着目し脆弱箇所の特定を進める必要がある。

## (2) 復旧作業の効率化

- ・令和元年東日本台風では、仮復旧までのプロセスにおいて道路不通や交通渋滞等で被災状況把握に長時間を要したこと、管理区域外の敷地管理者との合意に時間を要したこと、復旧車両の動線確保等に時間がかかった。
- ・効率的に仮復旧を行うためには、管理者、自治体等の関係者間での情報共有・連携が重要である。特に復旧まで長期化が想定される場合には、「鉄道等の災害復旧に係る事業間連携に関する地方連絡調整会議」を設け調整することで1日でも早い復旧を実現することが必要。



<災害復旧の早期実現に向けた事業間連携の枠組み>

- ・市民生活に直結する鉄道等の復旧に関しては、早期復旧に向けた事業間連携が重要となる。国交省本省に設置する「鉄道等の災害復旧に係る事業間連携に関する連絡調整会議」、国交省地方局に設置する「鉄道等の災害復旧に係る事業間連携に関する地方連絡調整会議」の枠組みがあり、平成30年7月豪雨では復旧時期の前倒しが実現された。
- ・令和元年東日本台風においても、被害が特に大きかった箱根登山鉄道について「箱根登山鉄道地方連絡調整会議」が開催され早期復旧に向け事業間連携を図っている。
- ・当該地域においても鉄道の災害発生時にはこれらの枠組みを活用し復旧作業の効率化、早期復旧の実現につなげることが重要。

<p><b>○鉄道等の災害復旧に係る事業間連携に関する連絡調整会議</b> (国交省本省に設置)</p> <p>【目的】被災した鉄軌道の復旧にあたり、道路や河川等の関連する事業と連携・協力することにより、速やかな復旧を図ることを目的とする。</p> <p>【構成員】大臣官房技術審議官、技術審議官(鉄道)、技術調査課長 水管理・国土保全局河川環境課長、防災課長 道路局企画課長、鉄道局施設課長、鉄軌道事業者</p>	<p><b>鉄道等の災害復旧に係る事業間連携に関する地方連絡調整会議</b> (箱根登山鉄道)</p> <p>関係機関の事業連携により工程調整実施中</p> <p><b>宮ノ下～小涌谷 橋桁流失等</b> (運転休止区間) 箱根湯本～強羅 (運転再開見込み) 令和2年秋頃 予定</p>
<p><b>○鉄道等の災害復旧に係る事業間連携に関する地方連絡調整会議</b> (国交省地方局に設置)</p> <p>【目的】被災した鉄軌道の復旧にあたり現地の状況等踏まえ、関連する事業と連携・協力することにより、速やかな復旧を図ることを目的とする。</p> <p>【構成員】地方整備局統括防災官、企画部長、河川部長、道路部長 地方運輸局鉄道産長 鉄軌道事業者</p>	
<p>復旧前倒し実績(平成30年7月豪雨)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR呉線(呉・坂間) 11月中→9月9日)</li> <li>・JR山陽線(柳井・下松間) 9月末→9月9日)</li> <li>・JR山陽線(三原・白市間) 11月中→9月30日)</li> <li>・JR予讃線(卯之町・宇和島間) 9月中→9月13日)</li> </ul>	

<p><b>第1回 箱根登山鉄道地方連絡調整会議</b> (令和元年12月5日)</p> <p>(関係者) 箱根登山鉄道株式会社 小田急箱根ホールディングス株式会社 神奈川県、関東地方整備局、関東運輸局</p>	<p>撤去前 令和元年12月6日撮影</p>	<p>撤去後 令和2年1月9日撮影</p> <p>右岸の護岸復旧は、治山事業で施行 河川に崩落した橋りょうなど、河川内の鉄道施設は、鉄道側で撤去</p>
---	------------------------	--

資料 国土交通省関東運輸局より提供

### (3) 災害発生時の交通マネジメント

- ・令和元年東日本台風では、中央自動車、国道 20 号、J R 中央本線、国道 413 号の通行止めや周辺路線での深刻な交通渋滞の発生により都県市へ大きな影響を与えた。
- ・テレワーク等による交通需要の抑制、時差出勤や迂回路等の交通の分散等、災害時の交通マネジメントの重要性は明白といえるが、情報提供の手法やタイミング等、内容についても今後検討していくべき事項は多い。

#### <交通渋滞の発生>

- ・国道 20 号、中央自動車道の通行止めにより迂回路となった国道 412・413 号等相模原市周辺や、国道 138 号御殿場市周辺では、顕著な速度低下が発生。



## 5. 今後の取り組み方針と検討体制

### (1) 今後の取り組みの方向性

これまでの現状整理や課題を踏まえ、今後の取り組みの方向性と基本方針について以下に整理した。

#### 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 号及び 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あり。
- ・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。
- ・現在、事業中の中部横断自動車道、国道 138 号須走道路・御殿場バイパス及び新東名高速道路の整備を推進する。

## 方針① 個別箇所の強化（現道の強靱化）

- 道路、鉄道等ののり面対策



写真：落石防護柵工



写真：法枠工+アンカー工

出典：国土交通省HP

- 構造物耐震化、老朽化対策



写真：落橋防止システム

出典：相武国道事務所 HP

## 方針② 抜本的な対策

- 別線も視野にした検討



## 方針③ 広域的な迂回路ルート of 整備

- 自動車専用道路による多重性確保



写真：中部横断自動車道



## 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）が速やかな確保等、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

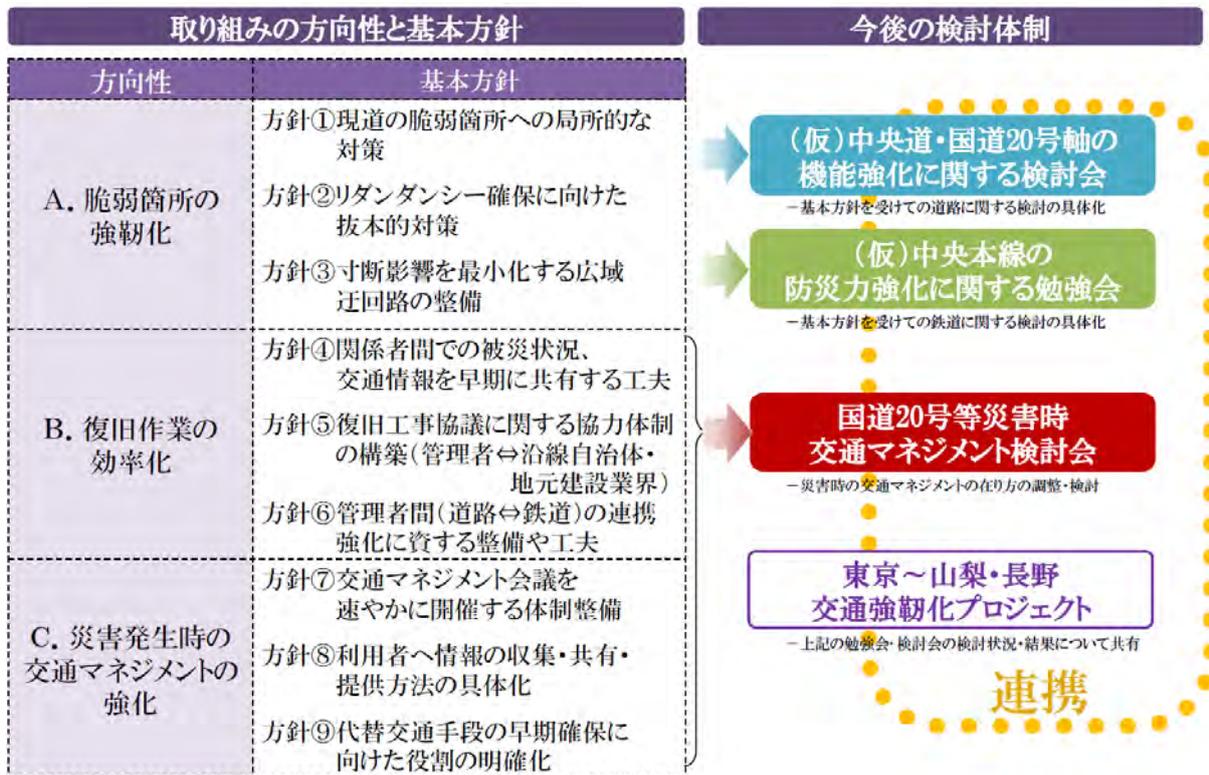
- ・災害発生時に迂回交通が集中した国道412号や国道138号では深刻な交通渋滞が発生。
- ・交通需要の抑制や、分散（時間帯・移動経路・交通手段）により影響最小化するため、利用者へ情報の収集・共有・提供のあり方について検討する必要がある。

### 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、共有しておく必要がある。

## (2) 検討体制

- 本プロジェクトで検討を行った方針を踏まえ、①道路に関するもの、②鉄道に関するもの、③災害発生時の交通マネジメントに関するもの、の3つの体制に分け検討を進める。
  - ①道路に関しては、中央道・国道20号軸の機能強化に向けて、国土交通省（国道20号管理者）、NEXCO 中日本（中央自動車道管理者）、沿線自治体等が協力し、勉強会等を行いながら対策の検討を進める。
  - ②鉄道に関しては、中央本線の防災力強化に向けて、JR 東日本（JR 中央本線管理者）、国土交通省、沿線自治体等が協力し、勉強会等を行いながら検討を進める。
  - ③災害時の交通マネジメントは、2019年10月に開催された「国道20号等災害時交通マネジメント検討会」の組織体系を活用し推進。
- 本プロジェクトについては、上記3つの体制の検討状況や検討結果について共有を図るとともに、引き続き連携を図っていく。



## 6. おわりに

本プロジェクトでは、令和2年1月以来3回にわたる会議を通じて都県境付近の強靱化に向けた取り組みを関係機関で協力・連携し実施するための検討を重ねてきた。

本中間とりまとめは、これまでの検討により明らかになった内容について整理し、今後の取り組みの方向性と基本方針をとりまとめたものであり、本プロジェクトを通して、沿線5都県市、国土交通省、中日本高速道路株式会社及び東日本旅客鉄道株式会社がそれぞれの役割を確認したところであるが、今後も各分野によって議論がなされ、より確実に交通強靱化へ向け進めていくものとする。

東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクト

構成員

所 属	役 職・氏 名
国土交通省関東地方整備局道路部	部長 <small>やまもと さとし</small> 山本 悟司
国土交通省関東運輸局交通政策部	部長 <small>くぼ まきこ</small> 久保 麻紀子
国土交通省関東運輸局鉄道部	部長 <small>くろかわ かずひろ</small> 黒川 和浩
中日本高速道路（株）八王子支社 保全・サービス事業部	部長 <small>わくた あきら</small> 和久田 明
東日本旅客鉄道（株）八王子支社 総務部企画室	企画部長 <small>つくい ひろゆき</small> 筑井 裕之
東京都都市整備局都市基盤部	部長 <small>やました ゆきとし</small> 山下 幸俊
神奈川県県土整備局	技監兼 道路部長 <small>おおしま のぶお</small> 大島 伸生
長野県企画振興部	部長 <small>いとう かずのり</small> 伊藤 一紀
長野県建設部	部長 <small>はせがわ ともひろ</small> 長谷川 朋弘
相模原市都市建設局	局長 <small>たぞう たかまさ</small> 田雑 隆昌
山梨県リニア交通局	局長 <small>みつい たかお</small> 三井 孝夫
山梨県県土整備部	部長 <small>たんざわ けんいち</small> 丹澤 彦一

(敬称略)

## 東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクト

### 開催実績

第1回：令和2年1月30日（木）

1. 東京～山梨・長野の交通の状況
2. 被災（各路線の通行止め）の原因
3. 被災による各都縣市等への影響
4. 強靱化に向けた課題整理
5. 今後のスケジュール

第2回：令和2年2月18日（火）

1. 第1回東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクトの振り返り
2. 交通強靱化に向けた課題を踏まえた論点
3. 取り組みの方向性（案）
4. 今後のスケジュール

第3回：令和2年3月26日（木）

1. 交通強靱化に向けた中間とりまとめについて
2. 今後の取り組み方針と検討体制（案）