

東京～山梨・長野 交通強靱化に向けた中間とりまとめ - 概要版 -

設立趣旨と成果

- ・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・管理者が一堂に集い、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基本方針を定め、今後、対策の具体化を進めることを合意。

(1) 交通強靱化プロジェクトの概要

○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】被害状況(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 保全・サービス事業部	部長	
東日本旅客鉄道(株)八王子支社 総務部企画室	企画部長	
東京都都市整備局都市基盤部	部長	
神奈川県土木整備局	技監兼道路部長	
長野県企画振興部	部長	
長野県建設部	部長	
相模原市都市建設局	局長	
山梨県リニア交通局	局長	◎
山梨県土木整備部	部長	◎

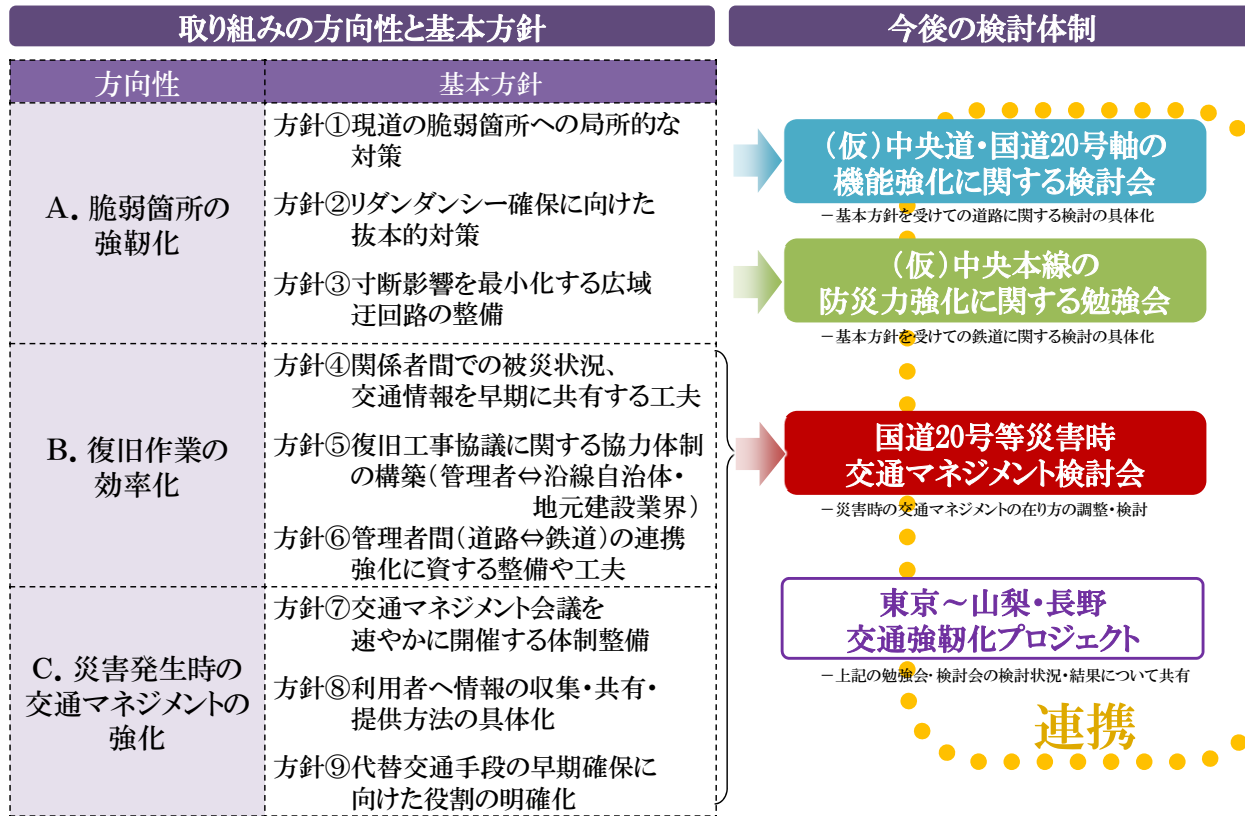
○開催経緯



第1回 東京～山梨・長野交通強靱化プロジェクト

第1回	令和2年1月30日 (木)	<ul style="list-style-type: none"> ・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
第2回	令和2年2月18日 (火)	<ul style="list-style-type: none"> ・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
第3回	令和2年3月26日 (木)	<ul style="list-style-type: none"> ・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)

○本プロジェクトの成果



(2) 交通強靱化に向けた基本方針と検討体制

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

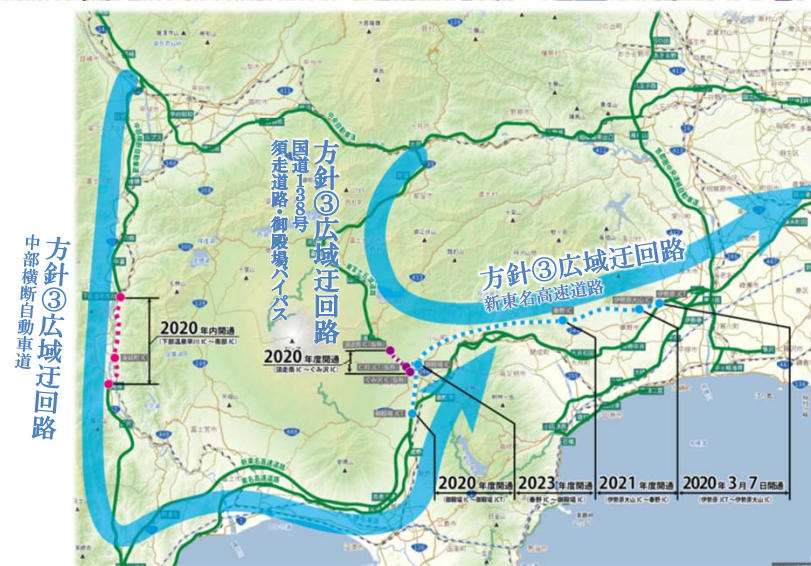
- 3路線の不通時には、寸断影響を最小化するため自動車専用道路の広域迂回が効果的。
- 現在、事業中の中部横断自動車道、国道138号須走道路、御殿場バイパス及び新東名高速道路の整備を推進する。

- 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。

《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



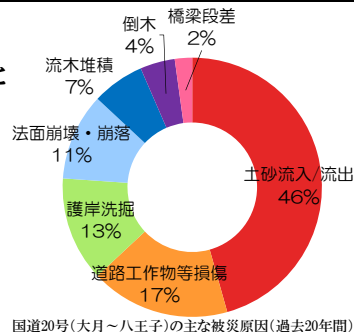
B. 復旧作業の効率化

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)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**しておく必要がある。

- 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