

東京～山梨・長野 交通強靱化プロジェクト

自治体名

山梨県

人口（R6.1.1現在）

794,204人

取組のキーワード

■ 交通の強靱化

■ 官民連携

■ ライフラインの強化

地域計画の履歴

平成27年12月 作成
令和6年3月 改定

取組のカテゴリ

想定災害	災害全般		
取組主体	行政職員	地域企業等	国・都道府県・近隣自治体等（自組織以外）
施策分野	住宅・都市	交通・物流	官民連携

取組の概要・ポイント

取組を実施するきっかけとなった背景や課題

- ✓ 関東甲信越地方・東北地方・静岡県等に甚大な被害をもたらした令和元年東日本台風において、東京と山梨・長野をつなぐ交通上の大動脈が被災し、約1週間にわたり交通が寸断し、沿線都市圏の経済活動や生活、観光が深刻な影響を受けた。

取組と地域計画の関係

- ✓ 地域計画内でリスクシナリオ2-1「自衛隊、警察、消防等の被災等による救助・救急活動等の絶対的不足」、2-2「医療施設及び関係者の絶対的不足・被災、支援ルートの途絶、エネルギー供給の途絶による医療機能の麻痺」に対する取組として記載があるほか、年次計画においても主な取組として記載がある。

取組の内容

- ✓ 国、都県市、交通管理者が一体となって、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協力体制を敷き、ハード面の整備や情報連絡体制の強化、訓練の実施等、交通の寸断の防止や迅速な復旧に向けた取組を実施している。

今後の展開予定

- ✓ 現道の脆弱箇所の局所的な対策やリダンダンシー確保に向けたバイパス整備等の抜本的な対策のほか、関係者間の情報共有や協力体制の強化を継続して行う。
- ✓ プロジェクト会議を定期的を開催するとともに、適時必要な状況共有を図りながら各主体間の連携を強化し、交通の更なる強靱化に努める。

1 取組を実施するきっかけとなった背景や課題

- 令和元年東日本台風は関東甲信越地方、東北地方、静岡県等の広範囲にわたり大雨、防風、高波等をもたらし、上野原や相模湖でも500mmを超える総降水量を記録するなど、多くの観測地点で観測史上1位の降水量を記録した。この台風により、東京と山梨・長野をつなぐ交通上の大動脈である、中央自動車道・国道20号・JR中央本線が同時に被災し、約1週間交通が寸断したことにより沿線都市圏の経済活動や生活・観光面などに長期にわたり深刻な影響が生じた。
- この台風による被災により、道路や鉄道の脆弱性や、それに対し国・都県市・道路管理者・鉄道管理者が連携して同時被災リスクにどのように対処するかという課題が明確になった。

2 取組の内容

- 露呈した脆弱性に対する災害リスクを確認し連携・協力して一体的かつ計画的に強靱化を図るため、国・都県市・道路管理者・鉄道管理者で構成する交通強靱化プロジェクト会議を設立し、取組について3つの方向性と9つの基本方針を決定した。
- 以降、定期的に会議を開催するなどし、各主体が状況共有を図りながら定めた方向性や基本方針に基づき取組を推進している。

<①脆弱箇所の強靱化>

- 令和元年に被災した国道20号、JR中央本線、中央自動車道を中心に、現道の脆弱箇所約100か所に対し、局所対策を実施している。例として、法雲寺橋の新設橋完成による耐震性の強化・線形の改良や、大月バイパスの全線開通による大月市街のリダンランシー確保等が挙げられる。
- また、中部横断自動車道や新東名自動車道（新秦野IC~伊勢原大山IC）の開通により、静岡を經由して東京まで向かう広域迂回路が整備され、大動脈が寸断した際も影響が最小化されることが期待される。加えて、国道413号の防災対策完了により国道20号の代替性を確保している。



令和元年東日本台風による被害（国道20号）



交通強靱化プロジェクト会議の様子

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	副支社長兼高速道路事業部長	
東日本旅客鉄道(株)八王子支社	企画部長(経営戦略ユニットリーダー)	
東京都都市整備局都市基盤部	部長	
神奈川県県土整備局	技監兼道路部長	
長野県企画振興部交通政策局	局長	
長野県建設部	部長	
相模原市都市建設局	局長	
山梨県知事政策局	局長	◎
山梨県県土整備部	部長	◎

プロジェクト構成員

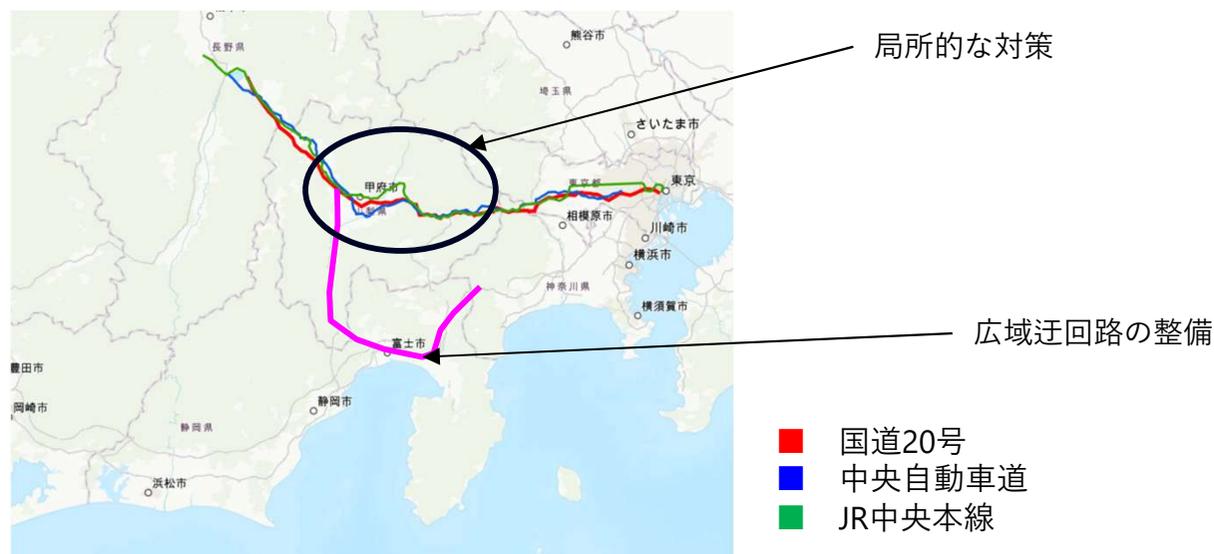
2 取組の内容（続き）

<②復旧作業の効率化>

- 鉄道が寸断した際に管理者間での情報共有を円滑なものとするため、鉄道と道路が接続している箇所を一覧表と図面に整理し、緊急時の対応を関係者で共有する。これにより災害時のアクセス性が強化され、管理者間での連携も強化されるため、発災時も効率的な復旧作業が可能になる。
- 高速道路と並行現道が同時に通行止めとなった場合、車の動向を事前に想定した上で、車が集中する路線やUターンが可能な箇所を検討し、予防的に通行止めとする区間を事前に決定しておくことで、発災時の管理者間の連携をスムーズに行える体制を構築する。
- 山梨県と隣接都県との県境付近における降雪時に、関東地方整備局、中部地方整備局、気象庁、山梨県、山梨県警察本部、静岡県、静岡県警察本部、静岡市、NEXCO中日本をメンバーとする「山梨・静岡雪氷会議」を設置し情報連絡体制を構築した。WEB会議で迅速に情報の共有を行った結果、通行止めの翌日早朝には対策を実施した上で通行止めの解除に至った。

<③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」を設置し、国・都県市・道路鉄道管理者等が平常時から会議組織を構築しておくことで、情報共有や発災時の対応を円滑なものとしている。また、被災後速やかに交通マネジメント検討会を設置することができるよう、相模原市や山梨県の地域防災計画に記載を行っている。



3 取組と地域計画の関係

【地域計画における記載】

- 令和6年3月に改定した国土強靱化地域計画において、リスクシナリオ2-1「自衛隊、警察、消防等の被災等による救助・救急活動等の絶対的不足」や2-2「医療施設及び関係者の絶対的不足・被災、支援ルートの途絶、エネルギー供給の途絶による医療機能の麻痺」などの記載に対応する施策として、本記事に記載の交通強靱化の内容が記載されている。
- また、年次計画においても主な取組として、令和元年東日本台風を踏まえ、各施設管理者が協力・連携して交通強靱化の取組を進めることが記載されている。加えて、山梨県は令和6年能登半島地震を受けた対策を打ち出しており、その中に「災害に強い道路網の整備」として首都圏及び長野、静岡を結ぶ幹線道路の寸断に備え道路網整備を推進するとしている。

4 今後の展開予定

- 現道の脆弱箇所の局所的な対策やリダンダンシー確保に向けたバイパス整備等の抜本的な対策のほか、関係者間の情報共有や協力体制の強化を継続して行う。
- 効果的な対策を積極的に取り入れながら現在の取組を推進するとともに、新たな課題については早急に脆弱性の評価を実施して有効な対策を決定し解決を図る。
- プロジェクト会議を定期的で開催するとともに、適時必要な状況共有を図りながら各主体間の連携を強化し、交通の更なる強靱化に努める。

参考 周囲の声（庁内職員・住民・企業）

- 「山梨県総合計画」で掲げる「県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし」を実現するためには、「交通強靱化プロジェクト」は必要不可欠な取組。（県職員）
- 対策を推進して、一刻も早く安全・安心を確保してもらいたい。（住民）