

社会資本整備審議会 道路分科会  
国土幹線道路部会

令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言  
(案)

令和6年 月 日

## 1. はじめに

令和 6 年能登半島地震では、山がちで低平地に乏しい半島部において、最大 4m もの隆起を伴う強烈な地盤変動が生じ、海岸沿いの国道 249 号をはじめ、同時多発的な土砂崩落、甚大なインフラ被害をもたらしたことを大きな特徴とする。

半島の地形的制約から道路ネットワークが限られるなか、道路啓開を含む復旧や被災地支援の活動のアクセスルートとなるべき能越自動車道などの幹線道路が被災し、厳冬期の降積雪とも重なり、初動における被災状況の把握や復旧等の対応が困難化した。

地震動による直接的な被害のほか、土砂災害や津波災害、地盤の液状化など複合的な災害が内陸、沿岸の広域で発生したことにより、ライフライン等が寸断され、集落の孤立等が多く発生したが、緊急輸送道路が寸断されたこれらの孤立地域では、被災の実相を把握することに時間を要するとともに、復旧作業が遅延するなど、耐震性や復旧性を含め災害時に機能する道路ネットワークのあり方について多くの課題が顕在化した。

特に、集水地形上に構築された盛土を含む区間が被災したこと等により、高規格道路が多くの区間で途絶したことは、盛土構造物の耐震性能についての課題のほか、災害時こそアクセスルートとして最大限に機能することが求められる高規格道路が被災し十分に機能することができなかつたという、道路ネットワーク政策における根幹的な問題が生じたのであり、覚悟を持ってこの問題に対処すべきである。

本とりまとめは、能登半島地震における災害対応から得られた教訓事項を踏まえ、今後道路行政が取り組むべき方向を緊急提言としてとりまとめたものである。

令和 5 年 10 月に「高規格道路ネットワークのあり方」を本部会としてとりまとめたが、今般の災害対応を踏まえ、防災の観点を中心に道路ネットワークのあり方を改めて考えなければならない。

今般の災害を能登半島に限定されたものではなく、地方部災害の典型事例として捉え、教訓事項を特に地方部における今後の道路政策の指針として、関係行政機関、民間企業等とも連携を図りながら活用することが重要である。

## 2. 現時点の総括と教訓

能登半島地震についての現状の認識を踏まえ、現時点の総括と教訓を「主な評価すべき点」、「主な課題」という観点から整理すると、以下のとおりである。

### (現状の認識)

- ・能登半島は、三方を海に囲まれた山がちな地形であり、低平地が非常に乏しいなど地理的不利性を有する地域である。全国を上回るスピードで人口減少、高齢化が進行し、限られた地域に集落が点在するとともに、道路ネットワークも限られるなど、地理的、自然的、社会的条件の厳しい地域である。
- ・このような状況において、地震発生により、各所で土砂災害や津波災害が発生し、多数の住宅被害やライフラインの寸断が発生した。また、震源から離れた地域においても液状化による住宅被害等が多く発生した。
- ・道路については、地震動による構造物等の直接的な被害のほか、土砂崩落、津波浸水、液状化等により、高規格道路から市町村道に至るまで大規模に被災しネットワークが寸断される状況が発生した。特に、高規格道路の盛土構造を含む区間が復旧に長期間を要するほどに各所で被災したことが特徴的であった。
- ・これらの道路ネットワークの大規模被災により、多数の孤立集落が発生したが、アクセス道路が限られる状況下、被害の実相把握や道路啓開に困難を伴う状況となった。また、寸断されたライフラインの復旧や被災地域への迅速な支援活動などが円滑に進まず、断水や避難生活が長期化する課題が発生した。

### (1) 主な評価すべき点

#### 1) 道路の緊急復旧への全力を挙げた対応

- ・被災地域へのアクセス道路が限られるなか、発災後概ね2週間で半島内の主要な幹線道路の約9割で道路啓開を含む緊急復旧を完了した。
- ・これに当たっては、一般社団法人日本建設業連合会や地元の建設業協会の協力により資機材等の投入を極めて迅速に行い、過酷な現場条件にも関わらず、現場の作業員も含めて全力で対応したことが大きい。
- ・また、能越自動車道や沿岸部の国道など国が権限代行により機動的に

1 復旧工事に対応するとともに、海岸隆起を活用して緊急車両等の通行を  
2 確保するなど被災状況に合わせて工夫した対応を図った。

## 3 2) 自衛隊等との連携

- 5 ・道路啓開を含む道路の緊急復旧や人命救助活動等について、自衛隊や  
6 警察など関係機関と TEC-FORCE が連携して機動的に対応することにより、  
7 可能な限り迅速な対応を図った。
- 8 ・特に自衛隊との連携については、内陸側からのアクセスルートが限られ  
9 るなか、自衛隊の輸送力を活用して海側から資機材を投入するなど、  
10 多方面からの緊急復旧を図った。

## 3 3) 交通マネジメントの実施

- 13 ・地域の交通網が寸断されるなか、緊急復旧や被災地支援の活動に当たり、  
14 限られた交通容量を最大限有効に活用する観点から、警察等の関係機関  
15 や交通事業者とも連携した交通マネジメントを実施した。
- 16 ・この取組に当たっては、従来から進めてきた ETC2.0 などのデータ連携や  
17 オープン化の取組を深化させ、道路の復旧状況や主要拠点間の所要時間  
18 等を概ねリアルタイムで一般に情報提供するなど発展的な取組を実施し  
19 た。

## 3 4) 道の駅の広域的な防災機能の発揮

- 22 ・能登半島の道の駅において、「防災道の駅」を中心に全国的な連携機能  
23 を発揮し、支援物資の供給拠点、現地調査の活動拠点など広域的な防災  
24 機能を発揮した。
- 25 ・また、半島全域で電気、ガス、水道等のライフラインが途絶する状況の  
26 なか、洗濯や入浴機能を持つコンテナを活用することにより、避難生活  
27 における様々な支援ニーズに対応した。

## (2) 主な課題

### 1) 道路ネットワークの寸断による復旧活動等の困難化

- 31 ・地形的制約等から道路ネットワークが限られるとともに、幹線道路であ  
32 っても未供用の区間が存在するなか、高規格道路から市町村道に至る  
33 までこれらの道路ネットワークが大規模に被災した。

- 1       ・これらの道路ネットワークの大規模被災により、発災後から当面の間、  
2       多数の孤立集落が発生するとともに、寸断されたライフラインの復旧や  
3       被災地域への迅速な支援活動などが円滑に進まない要因の一つとなった。

## 4       2) アクセスルートとして機能すべき高規格道路の被災

- 5       ・能越自動車道をはじめ、復旧や地域支援の活動を根幹から支えるべき  
6       高規格道路が大規模に被災し、半島内の重要拠点への広域アクセスを  
7       含め支援活動等が困難化する要因となった。  
8       ・特に、集水地形上に構築された盛土を含む区間の被災が多く確認されて  
9       おり、同構造物やその接続部を含め、耐震性の不確定性が相対的に高い  
10      土工構造物を含む区間のあり方についての課題が浮き彫りになった。  
11      ・また、高規格道路については重要物流道路に指定されていたが、災害時  
12      に物流機能が十分に発揮できなかったことは、重要物流道路のあり方と  
13      して課題となった。

## 15      3) 国と自治体の連携による交通情報や復旧情報等の提供

- 16      ・複合的な災害が広域で発生したことで被災の実相を把握することが困難  
17      となったことも加わり、交通情報や復旧情報について、国と自治体で  
18      整合性のある統一的な情報発信が必ずしも十分に実施できなかった。  
19      ・また、直轄管理区間が少ないこと等により、交通情報を収集する機器に  
20      不足があったこともその対応に課題が生じた要因の一つと考えられる。

## 22      4) 道路啓開の実効性の向上

- 23      ・北陸地方整備局では大雪に備え、関係機関と連携する体制が準備されて  
24      いたことから、道路啓開計画が未策定の状況下でも、緊急復旧をはじめ  
25      可能な限り迅速で機動的な対応を図ることができた。一方、地震に伴う  
26      土砂災害や津波災害といった複合災害の発生など過酷な災害状況を想定  
27      した道路啓開計画を事前準備しておくことにより、関係機関との連携や  
28      対応の迅速性など災害時対応の実効性をより向上させることが可能と  
29      考えられる。

### 3. 今後の道路政策への緊急提言

能登半島地震における現時点の総括と教訓を踏まえ、今後、道路行政が取り組むべき施策として以下を緊急提言する。

#### (1) 地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期確立

##### 1) 耐震性や復旧性を備え災害時に機能するネットワーク整備

- ・ 今般の災害対応からも確認できるように、ライフラインも含めた地域の復旧やその後の復興の速度は、災害時であっても道路ネットワークがいかに速やかに通行機能を確保し得る状況にあるかに左右されるのであり、耐震性や復旧性の観点を中心に、災害時に確実に機能する道路ネットワークのあり方について改めて検討が必要である。
- ・ 特に高規格道路については、重要物流道路としての位置付けも含め、地域安全保障のエッセンシャルネットワークとして確実に機能するよう、その求められる機能と役割に応じた適切な耐震性と復旧性を備える必要があり、ネットワークの早期整備を図るとともに、4車線化等の機能強化を進めることが重要である。
- ・ これについては、防災とコストの観点を総合的に捉え、道路の復旧性を含む被災リスクを適切に評価することが重要であり、定量的な評価手法を検討し、評価結果を踏まえて橋梁やトンネルの採用も含め防災上適切な構造とすることや、構造上の性能により対応するのみでなく、防災上のコントロールポイントを回避する計画とすることなど、道路のルート計画の段階から対応する観点が重要である。
- ・ 拡幅が困難な2車線の道路であっても、構造物の耐震性能の強化により強靱性を確保することや一般道路の機能向上により総合的に防災力を高めるなど、予算や現場条件等に応じて柔軟な対応を図ることにより、優先度を踏まえて効率的にネットワーク強化を図る観点も重要である。
- ・ なお、これらのネットワーク整備や機能強化については、地域の将来計画とも整合を図りつつ、人口減少が進む地域においても、地域生活圏の再構築や拠点機能の集約化と連携して取り組むことで、持続可能で効果的な地域づくりに貢献していく観点が重要である。

#### (新たな知見を踏まえた盛土構造物の緊急点検の実施)

- ・ 今般の災害では、高規格道路の盛土構造物が復旧に長期間を要するほどに各所で多数被災したことが特徴的であり、同構造物への対応が喫緊の

1 課題である。

- 2 ・複雑な集水地形上に構築された盛土の被害が大規模である一方、土工
- 3 締固め管理基準が変更された後に構築された盛土は被害が軽微であるな
- 4 ど、構造物が構築された地形等の状況や適用された技術基準などにより
- 5 被災状況は異なっている。被災メカニズムに係るこれらの知見を踏まえ、
- 6 全国の盛土構造物に対して点検を早急に行う必要がある。
- 7 ・これらの点検結果を踏まえ、道路の重要度なども考慮しつつ、災害脆弱
- 8 箇所については計画的に必要な補強等の対策を講じるなど早急な対応が
- 9 求められる。

#### 10 11 (能登半島における道路ネットワークの再構築)

- 12 ・能登半島については、今般の被災と教訓を踏まえて、道路ネットワー
- 13 クの再構築が必要であり、特に高規格道路に位置づけられる能越自動車道
- 14 については、災害時に復旧や地域支援の活動を根幹から支える広域支援
- 15 ルートとして活用されること、車線数が大きいほど交通機能の全損失に
- 16 は至りにくい傾向が見受けられたことから、ネットワークを早期につな
- 17 げるとともに、4車線化や線形改良など機能強化を図ることが必要である。
- 18 ・珠洲市など半島先端部へ向かう道路についても、今般の災害対応で道路
- 19 啓開等の幹線軸として活用された実績等も踏まえつつ、高規格道路とし
- 20 て位置づけることも含め、必要な機能や役割を精査した上でその確保が
- 21 求められる。
- 22 ・これらの道路ネットワークの再構築については、これまでの整備や管理
- 23 の経緯等を踏まえつつ、能登半島の復興やまちづくりの方針と整合し、
- 24 地域の拠点や一体として機能する周辺の道路のあり方とも調和した計画
- 25 とする必要がある。
- 26 ・また、海岸隆起が発生したことにより被災した漁港や広域で水道管が
- 27 被災し断水が生じた上下水道など、他のインフラの復旧計画等とも連携
- 28 を図る観点が重要である。
- 29 ・なお、応急復旧に向けた工事が既に進められているが、本格復旧に
- 30 当たっては、用地の柔軟な活用等により早期の機能復旧を図るとともに、
- 31 4車線化に資する計画とするなど、復旧後の速やかな4車線化や機能強化
- 32 を図る観点が重要である。

33

## 2) 機動性と持続可能性を備えた管理体制

- 道路が災害時にアクセスルートとして機能するためには、必要なネットワークが早期に整備されるのみでなく、持続的な機能維持や迅速な災害復旧の観点から、それが一連のネットワークとして、一定水準以上の連続性が確保された管理レベルにあることが重要である。
- 能越自動車道については、能登半島地域の一つのネットワークの中で管理主体が別となっているが、今般の災害において対応の一貫性や迅速性などの観点で課題が生じた要因とも考えられる。
- 災害時における機動的な対応や持続可能な維持管理の重要性の観点を踏まえつつ、これまでの整備や管理に係る経緯や国と地方の役割分担等も考慮した上で、他の半島地域も含めて、適切な管理のあり方を検討する必要がある。
- なお、直轄管理ではない区間については、災害時において、状況により道路啓開や道路復旧について権限代行による国の機動的な支援を講じることが重要である。今般の対応から得られた教訓等も踏まえ、災害に際してこれらの対応が迅速に図られるよう、代行を行うに当たっての必要な権限や本来管理者との手続き等について、必要な見直しを図るべきである。

## (2) 拠点機能の強化

### 1) 防災拠点としての「道の駅」の機能強化

- 今般の災害において、道の駅では、「防災道の駅」を中心に全国的な連携機能を発揮し、支援物資の供給拠点、現地調査の活動拠点など広域的な防災機能を発揮するとともに、半島全域で電気、ガス、水道等のライフラインが途絶する状況のなか、洗濯や入浴機能を持つコンテナを活用することにより、避難生活における様々な支援ニーズに対応した。このような対応事例を全国の道の駅で共有して対応力の底上げを図ることが重要である。
- 広域的な防災拠点である「防災道の駅」は、現在全国に 39 箇所にとどまる。ネットワークでの災害対応力強化のためにも、「道の駅」をはじめとする防災拠点について戦略的に新広域道路交通計画に位置づけるとともに、「防災道の駅」の追加選定を進めるべきである。
- また、今回の災害では、被災状況が甚大なため拠点機能に支障があった



1 道の駅も存在する。防災上の位置づけを有するにも関わらず災害脆弱性  
2 を抱える道の駅については、建物や駐車場の耐震性向上を図るとともに、  
3 備えるべき機能についても必要に応じて見直しを図るなど、機能強化を  
4 進める必要がある。

- 5 ・道の駅を活用した災害支援に当たっては、直轄管理以外の道の駅の国に  
6 よる迅速な活用を可能とするとともに、災害時における国による機動的  
7 な支援体制の強化や占用等に係る運用基準の柔軟化など更なる機能向上  
8 が必要である。
- 9 ・コンテナについては、可動性や機能を向上させた高付加価値コンテナの  
10 活用を推進するため、設置や運用に関する制度・体制について検討を  
11 進める必要がある。
- 12 ・なお、インフラや公共施設の復旧に迅速に対応するため、砕石等の資材  
13 を防災拠点等に事前に配備し関係機関で情報共有しておくなどの対応や、  
14 民間の施設や用地を機動的に災害時の拠点として活用するための仕組み  
15 の検討も重要である。

## 16 17 **2) 災害時における交通結節機能の強化**

- 18 ・拠点機能については、他モードとの乗り継ぎ拠点としての交通結節機能  
19 など、多様なニーズに応じた進化が必要である。
- 20 ・災害時においては、臨時輸送バスなどの活用が想定されるが、公共交通  
21 との連携を含め、災害時における交通結節点としての使われ方を想定  
22 した拠点機能のあり方について検討が必要である。

## 23 24 **(3) データ活用による交通マネジメントの高度化**

- 25 ・災害により地域の交通網が広域で寸断される状況を想定し、限られた  
26 交通容量を最大限有効に活用するための交通マネジメントの実施が重要  
27 である。
- 28 ・この対応に当たっては、ETC2.0や民間のプローブデータ、AIWebカメラな  
29 どの交通情報と様々な地理空間情報とのデータ連携を図り、道路の復旧  
30 状況や交通状況を効果的かつ効率的に収集・把握することが重要であり、  
31 一般への情報提供の仕組みも含めた総合的なシステムとする必要がある。
- 32 ・また、今般の対応のように、半島部などの地域においては、交通情報等  
33 の収集体制が脆弱である場合があり、可搬型の収集機器の配備やドロー

1       ンの活用など、地形の状況等も考慮した上で機動的な情報収集体制の  
2       構築が必要である。

- 3       ・これらのデータ連携やオープン化を発展的に進めるとともに、道路の  
4       使われ方を面的な広がりや時間的な変化も含めて効果的・効率的に  
5       把握・分析すること等により、災害時における交通マネジメントの取組  
6       を高度化していくことが重要である。

#### 8       (4) 災害に備えた体制の強化

##### 9       1) 建設業者等の民間企業との連携

- 10      ・道路啓開を含む緊急復旧、資機材の調達・搬送、緊急支援物資の運搬  
11      など機動的に対応するため、総合建設業者、地元建設業者など民間企業  
12      との更なる連携強化を図る必要がある。

- 13      ・これらの企業群には平常時から災害時まで地域のインフラを自らの手で  
14      守る「地域インフラマネジメント産業」としての役割が期待され、これ  
15      らの建設業が地域の基幹産業として持続的に発展できる環境整備が重要  
16      である。より幅広い災害対応態勢を確保する観点からは、災害時対応の  
17      経験を有する民間の専門家とも協力関係を更に強化することが必要であ  
18      る。これらの役割が社会に認知され地域一体となった取組が可能となる  
19      よう、制度上の位置づけや体制など検討を進め、対応の実効性を高める  
20      ことが重要である。

- 21      ・各企業については、各社が保有する資機材や通信機器等の配備状況を  
22      道路管理者と共有するなど平時からコミュニケーションを図り、災害時  
23      対応を想定した事前計画の適切な準備が重要である。

- 24      ・地方整備局においても、迅速に災害情報を収集・提供できるよう、情報  
25      収集等の対応力の強化を図る必要があり、必要な資機材の整備・配備を  
26      行う必要がある。

- 27      ・実際の災害時対応に当たっては、ドローンや遠隔施工など DX 技術の導入  
28      を更に進め、現地状況等への対応力を強化することが重要であるとともに  
29      に、道路啓開等の対応状況を一般に周知するための広報についての更な  
30      る取組が必要である。

- 31      ・また、地域のニーズに応じた水道、電力、通信などの生活インフラの  
32      復旧については、これらの復旧速度や復旧レベルが道路ネットワークの  
33      機能に左右されることを踏まえ、倒壊した電柱等を撤去し、道路の早期

1 復旧を進める必要があることから、生活インフラの事業者や関係行政  
2 機関とも連携して、道路ネットワークの復旧に係る支援体制を構築する  
3 ことが重要である。

## 4 5 **2) 代替手段も備えた総合的な防災力の強化**

- 6 ・地理的不利性を有する半島部のような地域では、代替路の確保など道路  
7 ネットワークの強靱化に一定の限界があることを認識する必要がある。
- 8 ・このような地域で一定の防災力を保つためには、道路のみでなく空港や  
9 港湾とも連携した総合的なネットワーク計画を検討するとともに、自衛  
10 隊と連携すること等により、陸上からのアクセスのみでなく、海上、  
11 航空からのアクセスルートを確保するなど、適切な代替手段を備える  
12 必要がある。これに当たっては、海上、航空からのアクセスが円滑に  
13 機能するよう、地形条件等に関するデータを整備しアクセスが可能な  
14 地点を事前に把握しておくとともに、特に航空からのアクセスについて  
15 は道路側にヘリやドローンによる物資の受入れ等を想定した施設やスペ  
16 ースを整備するなどの対応が必要である。
- 17 ・また、平時から、物理的に接続する道路のみならず、一連で機能する  
18 海路などを含めて道路ネットワークとして捉え、必要なサービスが確保  
19 できるよう、総合的な機能確保方策を検討する必要がある。
- 20 ・被災者の生活支援まで含めて考えれば、物資輸送や避難生活への支援に  
21 おいて、これまでの大規模災害等での対応を教訓として個々の民間企業  
22 やNPO等が発展的な取組を進めている事例がある。このような取組と連携  
23 を図ることにより、行政のみに頼ることなく総合的に地域の防災力を  
24 高める観点が重要である。

## 25 26 **3) 道路啓開計画などの事前準備と訓練等による実効性向上**

- 27 ・地震に伴う土砂災害や津波災害といった複合災害の発生など過酷な災害  
28 状況を想定した道路啓開計画を事前に準備し、訓練等を通じて関係機関  
29 等との連携や対応の迅速性など災害時対応の実効性を向上させることが  
30 重要である。
- 31 ・特に、関係機関、関係企業などの役割分担や必要な手続きなど、今回の  
32 災害対応からの教訓も踏まえ、策定した計画についても適宜必要な見直  
33 しを図るべきである。

- 1       • また、災害発生後の業務継続の観点からは、時系列で整理した被災想定  
2       を踏まえ、行政機関や民間企業がBCP計画等を連携して策定しておくこと  
3       により、行政や企業の活動について、目標とする復旧の進捗やレベルを  
4       あらかじめ共有しておくことが重要である。

## 6       (5) 地域の新たな価値の創出につなげる道路空間の活用

- 7       • 半島地域は地理的不利性を抱える一方、多様な資源に恵まれ、独自の  
8       経済や文化を形成してきた地域が多い。これらの豊かな地域資源を生か  
9       す道路空間の活用が重要である。
- 10      • 能登半島地域については、観光業など地域の基幹産業の再建の観点も  
11      踏まえつつ、効果的な復旧・復興が重要である。能登が有する地域資源  
12      を生かし道路そのものが観光の価値を持つ観光道路としての活用や、  
13      地域公共交通における自動運転技術の導入など、既存の枠にとらわれる  
14      ことなく道路空間を効果的に活用することにより、能登半島の新たな  
15      価値の創出につなげる道路ネットワークの整備が重要である。

## 17     (6) その他

### 18     1) 多様な価値に対応した評価

- 19      • 今般の災害対応において道路ネットワークが果たした役割を踏まえれば、  
20      交通量を主要因とする経済効率性を中心とした現在の評価体系から、  
21      道路ネットワークの持つ多様な効果をより適切に評価する対応を図る  
22      必要性を改めて認識すべきである。

### 24     2) 負担のあり方

- 25      • 今般の能登半島地震の教訓も踏まえれば、盛土構造物の点検結果を踏ま  
26      えた災害脆弱箇所への補強等の対策はもとより、激甚化・頻発化、  
27      切迫化する災害への備えや高度成長期に整備されたインフラの急速な  
28      老朽化への対策等は最重要課題である。また、次世代自動車の普及等  
29      デジタル化の進展に伴い新たに生じる課題や新たに求められる道路  
30      インフラの機能も今後増すばかりである。これらの課題に対処しつつ  
31      良質なストックを将来世代につなぐための負担のあり方について検討  
32      していくことが必要である。

### 3) 震災伝承、人材育成の推進

- ・今後の大規模災害に備え、今般の震災の記憶、教訓を風化させないように、広く全国に伝承し、災害や危機管理に十分に対応できる人材を育成していくことが重要である。

### 4. 新広域道路交通計画の更新

- ・今般の災害対応の教訓を踏まえ、地方ブロックごとに策定されている新広域道路交通計画について、能登半島地域を含め、他の災害脆弱性を有する地域においても必要に応じて内容の更新を図るべきである。
- ・これについては、道路啓開や復旧支援など災害時におけるネットワークとしての機能や役割を精査しつつ、平常時の位置づけも含め他の計画等とも整合を図った上で、必要なネットワークについて更新すべきである。
- ・これを踏まえ、速やかに高規格道路ネットワークとしての機能確保を図る必要がある。

### 5. おわりに

道路の災害対応は、甚大な災害が発生する度にそこから教訓を得て防災上の対応を進化させてきた。

例えば、土工締固め管理基準が変更された後に整備された盛土や、耐震設計基準が大きく変わった兵庫県南部地震以後に設計された橋の本体は、今般の災害において、いずれも被災の程度が軽微であった。これは、道路政策が進化させてきた対応が効果を上げている証左と言える。

本提言の冒頭で、今般の災害で高規格道路の盛土が大規模に被災しアクセスルートとして十分に機能しなかったことは、道路ネットワークの根幹に関わる課題であると述べた。今回の災害が能登半島に限定されたものではなく、日本全国のどこでも起こり得るという認識の下、この課題への早急な対処が必要である。さらに、道路ネットワークを将来にわたって強靱にしていく観点からは、耐震性能の向上のみでなく、老朽化対策なども含めて総合的に強靱化対策に取り組むことが求められる。

本提言で示した施策の方向を踏まえ、各地域で取組の具体化を図ることにより、将来に向かって道路の災害対応を更に進化させていくことが重要

1 である。

2 最後に、能登地域については、人口減少や高齢化が急速に進展するなど、  
3 これまでの復興とは異なる困難な状況にある。このような状況下にあっても、  
4 地域の復興計画と本提言に基づく道路ネットワーク政策が連携を図る  
5 ことで、今後、効果的で発展性を持った地域の再建や復興が進むことを期  
6 待する。

7

1 (参考) 令和6年能登半島地震 時系列

- 2
- 3 1月 1日 ・地震発生
- 4 ・能越自動車道（のと三井IC～穴水IC、七尾IC～小矢部
- 5 砺波JCT）通行止め
- 6 ・のと里山海道（千鳥台～徳田大津IC）通行止め
- 7 ・北陸新幹線、JR北陸本線、JR七尾線、IRいしかわ鉄道、
- 8 北陸鉄道石川線、北陸鉄道浅野川線運休
- 9 1月 2日 ・能越自動車道通行止め解除（高岡IC～小矢部砺波JCT）
- 10 ・のと里山海道通行止め解除（内灘IC～柳田IC）
- 11 ・北陸新幹線、JR北陸本線運行再開
- 12 1月 3日 ・JR七尾線の一部区間、IRいしかわ鉄道、北陸鉄道石川線
- 13 運行再開
- 14 1月 4日 ・のと里山海道（柳田IC～上棚矢駄IC）通行止め解除
- 15 ・国道249号七尾市付近で災害復旧車両を優先した一般車両
- 16 の通行制限開始
- 17 ・石川県・北陸地方整備局による石川県能登地方への出控えに
- 18 関する呼びかけ
- 19 ・北陸鉄道浅野川線運行再開
- 20 1月 5日 ・能越自動車道（七尾城山IC～高岡IC）通行止め解除
- 21 1月 7日 ・のと里山海道（県立看護大IC～徳田大津IC）一般車両
- 22 通行止め
- 23 ・国道249号七尾市付近の災害復旧車両を優先した一般車両
- 24 の通行制限終了
- 25 1月10日 ・能越自動車道（七尾IC～七尾城山IC）通行止め解除
- 26 1月11日 ・のと里山空港 自衛隊の固定翼輸送機の離着陸可
- 27 1月12日 ・第1回災害時交通マネジメント会議
- 28 1月12日 ・道路復旧見える化マップ公開
- 29 1月14日 ・自衛隊の協力を得て、輸送艦「おおすみ」およびLCAC
- 30 （エア・クッション型揚陸艇）にて輪島市深見町に道路啓開
- 31 部隊や資材を陸揚げ
- 32 1月18日 ・能越自動車道（のと三井IC～のと里山空港IC）通行止め
- 33 解除（南向き）

- 1                   ・のと里山海道（徳田大津 I C～横田 I C）通行止め解除（北  
2                   向き）、（県立看護大 I C～横田 I C）一般車両通行止め  
3                   解除  
4                   ・石川県・北陸地方整備局による国道 2 4 9 号を使う場合の  
5                   移動時間帯の分散と一般車両の出控えに関する呼びかけ  
6    1 月 1 9 日    ・第 2 回災害時交通マネジメント会議  
7    1 月 2 5 日    ・北陸鉄道特急バス運行再開  
8    1 月 2 6 日    ・災害復旧車両向け案内マップ公開  
9    1 月 2 7 日    ・のと里山空港 A N A 羽田便運行再開（当面週 3 日）  
10                  ・石川県によるボランティア受け入れ開始  
11   1 月 2 9 日    ・のと鉄道代行バス運行開始  
12   2 月    2 日    ・能越自動車道（穴水 I C～のと三井 I C）通行止め解除（北  
13                  向き）  
14   2 月 1 5 日    ・のと里山海道（横田 I C～越の原 I C）通行止め解除（北向  
15                  き）  
16   2 月 2 7 日    ・能越自動車道（のと三井 I C～のと里山空港 I C）通行止め  
17                  解除（南向き）  
18   3 月 1 5 日    ・のと里山海道（越の原 I C～穴水 I C）通行止め解除（北向  
19                  き）  
20                  ・のと里山海道（柳田 I C～越の原 I C）一般車両通行止め  
21                  解除  
22                  ・第 3 回災害時交通マネジメント会議  
23   4 月 6 日      ・のと鉄道運行再開  
24   4 月 1 5 日    ・のと里山空港 A N A 羽田便運行増便（1 日 1 往復）  
25   4 月 2 7 日    ・のと里山空港民間機利用再開  
26   5 月 2 日      ・国道 2 4 9 号大規模斜面崩落箇所（輪島市野田地先）の緊急  
27                  復旧  
28   5 月 2 0 日    ・石川県が石川県創造的復興プラン（仮称）案を公表  
29   6 月 6 日      ・能越自動車道穴水 I C 下りオフランプ交通切替え  
30   7 月末まで    ・能越自動車道・のと里山海道（のと里山空港 I C～徳田大津  
31                  I C）対面通行予定  
32                  （当面の間、片側交互通行となる越の原 I C～穴水 I C 間の  
33                  能登大橋付近を除く）