

能登半島地震の復旧・復興状況について

①能登半島における道路ネットワークの復旧・復興状況 :P3~8

- ・令和7年内に震災前と同程度の走行性を確保(急カーブ・段差の解消)
- ・令和11年春迄の本復旧完了を予定(一部区間は令和9年春迄)

②盛土の緊急点検実施結果 :P9~10

- ・全国の緊急輸送道路を対象に、盛土のり面点検を実施
- ・点検完了箇所から、順次、詳細調査を実施し対策に着手

③道路土工構造物技術基準の見直し :P11~12

- ・地盤等の不確実性への対応や排水対策を明確化するなどの基準を改定

④道路啓開計画の策定 :P13~16

- ・道路法改正により、道路啓開計画の策定及び記載内容を明確化
- ・ガイドライン策定やブロック単位で協議会を設立し、令和7年度内に計画を策定予定
- ・令和7年12月に策定した北陸圏域では、災害時の道路啓開の路線や方法などを設定

⑤防災道の駅の指定、高付加価値コンテナの活用 :P17~21

- ・防災道の駅40駅を追加選定し、防災用コンテナ型トイレをR6補正で23台、R7補正で10台配備予定
- ・道路法改正により、地方管理の道の駅について、直轄代行制度を拡充

⑥能登半島絶景海道の創造的復興に向けた取組み :P22~24

- ・滞在型観光の促進、「道の駅」の集客強化、サイクルツーリズムの活性化、魅力ある風景街道の創出

<参考> 能登半島地震を踏まえた緊急提言(国幹部会)との関係

令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言 概要

現状認識

<地域的特色>

- ・山がちで低平地に乏しい
- ・半島でアクセスが限定
- ・過疎・高齢化、点在集落

<道路被災の特色>

- ・道路網が大規模に被災
- ・倒壊家屋が道路を寸断
- ・盛土構造に大きな被害

<被災の特色(全体)>

- ・孤立集落が多数発生
- ・避難所生活が長期化
- ・生活インフラの復旧長期化

教訓

<主な評価点>

- ・初動から建設業団体等と連携し、概ね2週間で半島内幹線道路(約9割)を緊急復旧
- ・自衛隊等との連携(陸路、海路、空路の活用)
- ・交通マネジメントの実施(道路復旧状況を地理空間データとして共有)
- ・道の駅の広域的な防災機能の発揮

<主な課題>

- ・道路ネットワークの寸断による復旧活動等の困難化
- ・アクセスルートとして機能すべき高規格道路の被災
- ・道路啓開の実効性の向上(計画の事前準備による更なる実効性向上)

災害に脆弱な国土を有する我が国では、今回の災害は、今後、全国どこでも起こる可能性がある。

■ 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

能登半島における道路ネットワークの復旧・復興状況・・・P3～8

- ✓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
(物流機能も含め、「いざという時」にこそ機能するネットワークの早期確立／持続可能な地域づくりへの貢献)

<新たな知見を踏まえた盛土の緊急点検の実施>・・・P9～12 <能登半島における道路ネットワークの再構築>

- ・集水地形上の盛土(高盛土)の早急な点検の実施
- ・災害脆弱箇所に対する計画的な補強等の対策
- ・能越自動車道の4車線化や線形改良などの機能強化
- ・珠洲道路など高規格化も含め、必要な機能や役割の精査

- ✓機動性と持続可能性を備えた管理体制(適切な管理のあり方の検討／道路啓開等の権限代行の手続き等についての必要な見直し)・・・P13～16

提言

■ 拠点機能の強化

- ✓防災拠点としての「道の駅」の機能強化・・・P17～21

「防災道の駅」の追加選定、高付加価値コンテナの活用推進

- ✓災害時における交通結節機能の強化

■ 災害に備えた体制の強化

- ✓建設業者等の民間企業との連携
民間企業による「地域インフラマネジメント産業」としての役割の強化

- ✓代替手段も備えた総合的な防災力の強化
地理的不利性を有する地域における総合的な対応の必要性
自衛隊等との連携による海上・航空アクセスルート／緊急時の空陸一体輸送

■ データ活用による災害時交通マネジメントの高度化

- ✓ドローン活用など地形に合わせた機動的な情報収集体制の構築
- ✓交通情報と地理空間情報とのデータ連携とオープン化・アーカイブ化

■ 地域の新たな価値の創出につなげる道路空間の活用

- ✓半島地域の豊かな地域資源を生かす道路空間の活用・・・P22～24
- ✓能登半島地域の効果的な復旧・復興
既存の枠にとらわれない道路空間の活用で関係人口拡大と新たな価値の創出に貢献

■ その他

多様な価値に対応した評価
道路ネットワークの多様な効果をより適切に評価

負担のあり方
良質な道路ストックの将来への継承

震災伝承
人材育成

新広域道路交通計画の更新
能登半島を含む災害脆弱性を有する地域での内容の必要な更新

①能登半島における道路ネットワークの復旧・復興状況

能登半島地震における道路ネットワークの被災状況

- 確認された被災は全178箇所、通行機能の確保に著しい支障が生じた多段盛土の大規模崩壊は28箇所
- のと里山海道においては、平成19年の能登半島地震で大規模崩壊してその後排水対策等を施した本復旧箇所においては、多くの箇所において被災が軽微にとどまっていた
- 能越自動車道においては、盛土の締固め基準等が引き上げられた平成25年以降に開通した輪島道路（R5年開通）は崩壊に至るような盛土の被災がないなど、それ以前に開通した穴水道路（H18年開通）に比べて被災が軽微であった

被災状況



のと三井IC～のと里山空港IC間



のと里山空港IC～穴水IC間



越の原IC付近



横田IC付近



横田IC～徳田大津IC間



田鶴浜IC付近

被災箇所数と盛土崩壊区間の交通確保状況

被災箇所数

分類	箇所数
斜面崩壊	5
切土法面崩壊	10
地すべり	0
落石	0
盛土崩壊	34
トンネル	0
橋梁	13
路面	116
計	178

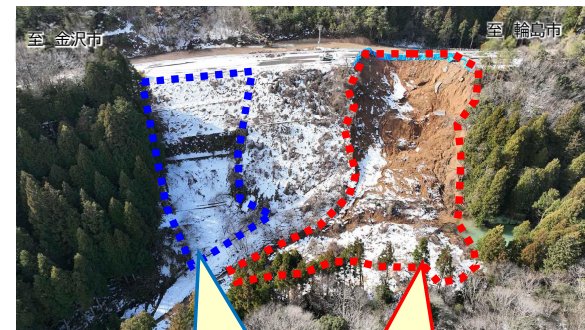
本線盛土崩壊区間の交通確保状況 (ランプ等本線以外3箇所を除く)

	2車線区間		4車線区間	
	通行可能	通行不可	通行可能	通行不可
箇所数	6/26	20/26	5/5	0/5
割合	23%	77%	100%	0%

平成19年被災箇所との比較

H19能登半島地震では集水地形の盛土崩壊が特徴で、H19地震時に盛土の補強や排水などの対策を講じた箇所は被害が少ない

橋梁付近では、能登大橋の橋台背面盛土が再度、大規模に崩壊
ただし、H19の対策は盛土肩へのH鋼打設＋盛土上部の補強材設置のみ(橋台背面であるため)



H19地震対策箇所

R6地震崩壊箇所



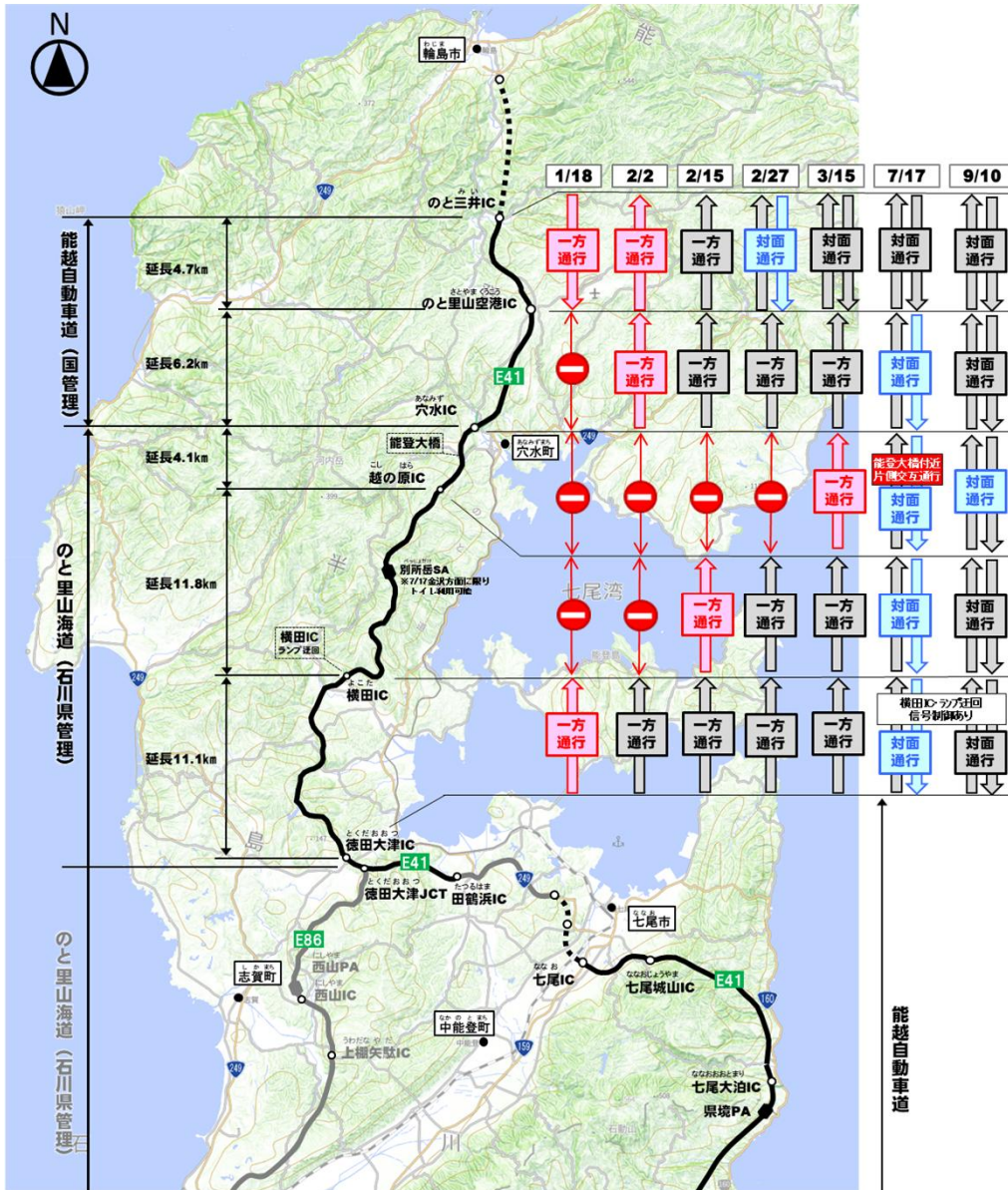
H19地震対策箇所

R6地震崩壊箇所

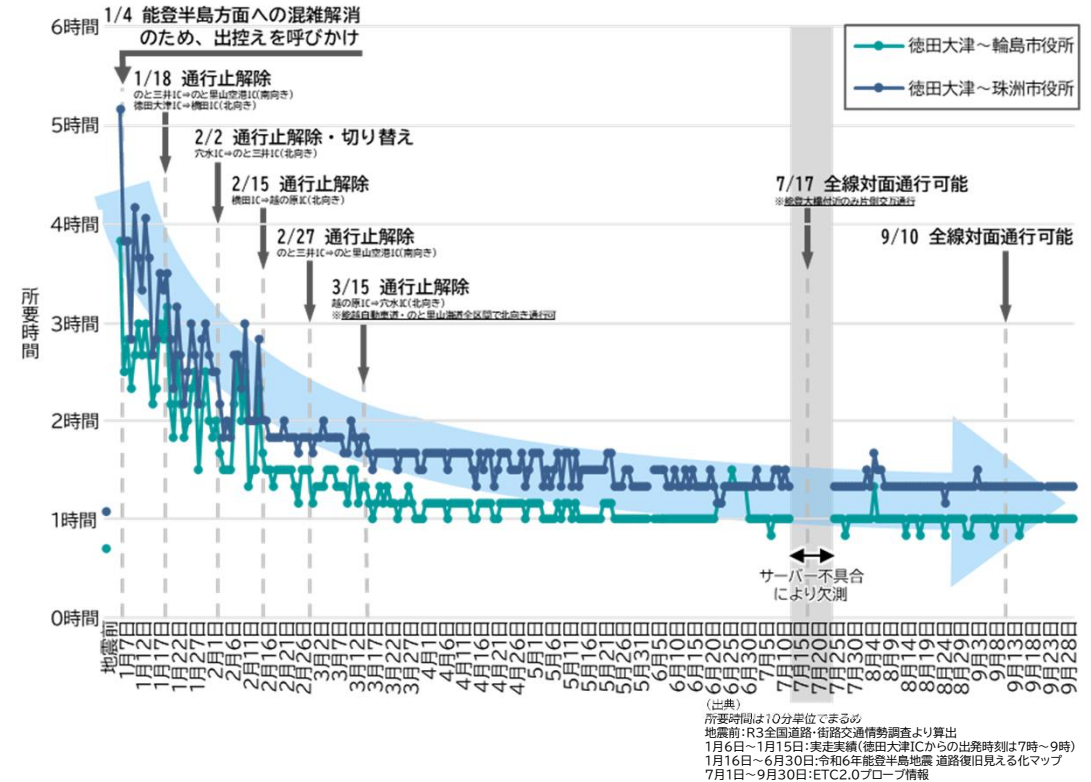
能越自動車道等の復旧状況（フェーズ1：対面通行確保（R6年7月（一部9月）））

- 災害復旧車両の迅速かつ円滑な到達の為、石川県による緊急復旧（啓開）、国による応急復旧を早期に着手
- 発災から2ヶ月後の令和6年3月には1車線の通行を確保、半年後の令和6年7月には2車線（対面）の通行を確保
- 地震後、最長5時間を要した徳田大津IC～珠洲市間の所要時間は1.5時間に短縮

通行止め解除の経緯



徳田大津ICから輪島市・珠洲市への所要時間の変化



対面通行状況



対面通行が可能となった穴水IC付近(R6.7.17撮影)



片側交互通行規制を解除した能登大橋(R6.9.10撮影)

能越自動車道等の復旧状況（フェーズ2：走行性改善（R6年12月））

- 冬期走行の安全性確保に向けてカーブや勾配を緩やかにするため、夜間通行止めによる集中工事を実施
- 所要時間が、R6年9月時点（対面通行直後）で39.0分であったのが、R7年1月時点で37.4分に短縮

走行性改善の対策状況

急勾配対策



七尾市中島町地先

急カーブ対策



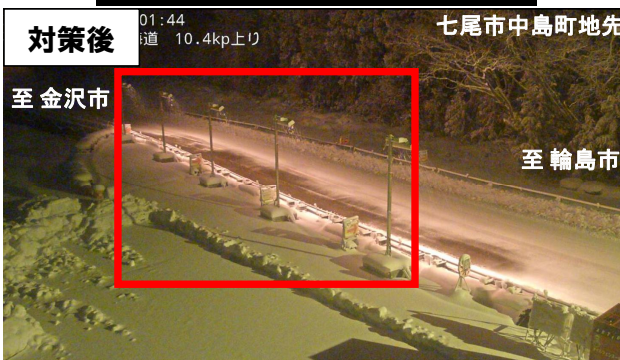
七尾市中島町地先

凍結防止剤散布装置設置



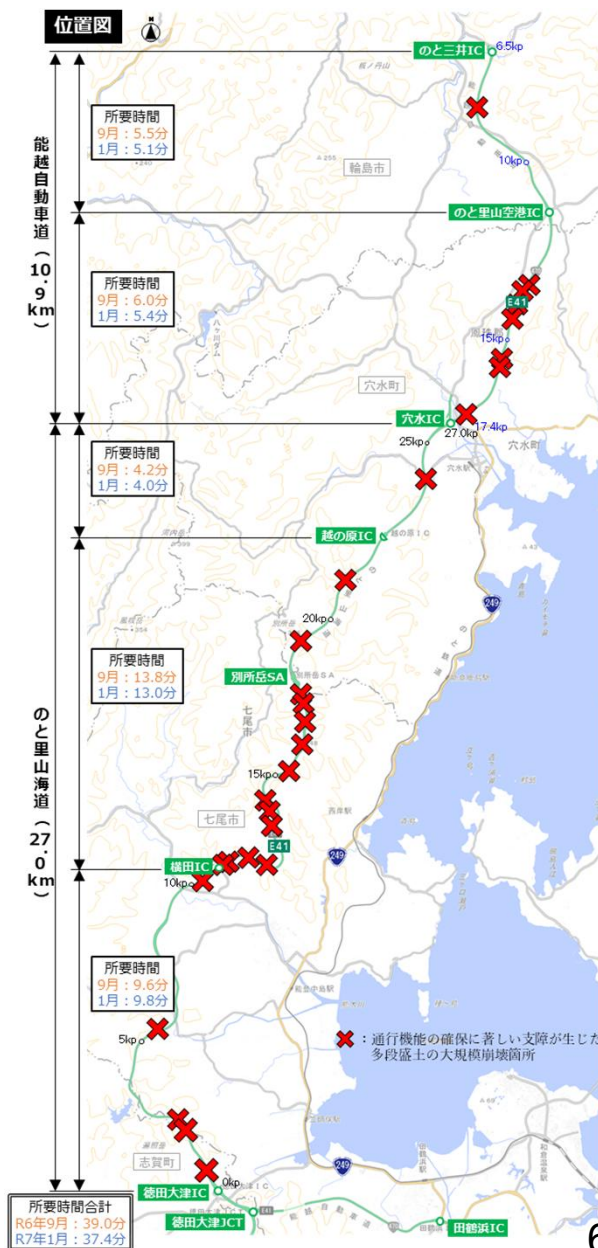
七尾市中島町地先

遠赤外線融雪装置設置



七尾市中島町地先

走行性改善による所要時間の変化



能越自動車道等の復旧状況（フェーズ3：走行性確保（R7年12月））

- 能越自動車道等は甚大な被害のあった奥能登地域に繋がる復旧・復興の大動脈となる路線であり、早急な復旧が必要だが、大規模崩壊箇所の復旧に一定の期間を要することから、本復旧を遅らせることのない更なる走行性向上を検討
- 本復旧の一つのステップとして、整備方法や手順等を工夫し、令和7年内に震災前と同程度の走行性（急カーブ・段差の解消）を確保

走行性確保のイメージ(のと里山海道14.7kpの事例)

【応急復旧後】

【走行性改善(昨冬)】

【走行性確保(令和7年内)】



R6.7
対面通行確保



R6.12
冬期走行の安全性確保



R7.7撮影
震災前と同程度の走行性を確保

融雪装置の再配置(のと里山海道10.9kpの事例 ※横田IC周辺)

令和7年は走行性確保の進捗を踏まえ、令和6年に設置した融雪設備等を最適な配置に見直すとともに、縦断線形が厳しい箇所については、新たなロードヒーティングを増強



大規模崩壊箇所における走行性確保状況

能越自動車道14.1kp(鳳珠郡穴水町七海地先)



のと里山海道24.0kp(鳳珠郡穴水町宇留地地先 ※能登大橋橋台背面)



のと里山海道10.3kp(七尾市中島町横田地先)



能越自動車道等の本復旧方針・見通し

- 本復旧にあたっては、復旧の費用や期間などを総合的に比較検討し、既存用地のⅡ期線側を活用する等の本復旧方針を策定【R7.3.26公表】
- のと三井IC～のと^{さとやま}里山空港IC、徳田^{とくだおおつ}大津IC～(仮称)病院西^{びょういんにし}ICについては、令和9年春迄の本復旧完了を予定【R7.12.12公表】
- 残る区間については、大規模崩壊箇所の崩土撤去及び大型構造物の施工等が順調に進んだ場合、令和11年春迄の本復旧完了を予定【R7.12.12公表】

本復旧方針

原位置復旧		
Aパターン(既存用地を活用して復旧)	Bパターン (原位置復旧[現況4車線区間])	Cパターン (原位置復旧[現況2車線区間])
<p style="text-align: center;">①啓開2車</p> <p style="text-align: right;">崩壊前地形</p>	<p style="text-align: center;">①啓開2車</p> <p style="text-align: right;">崩壊前地形</p>	<p style="text-align: center;">①啓開2車</p> <p style="text-align: right;">崩壊前地形</p>
<p style="text-align: center;">②既存用地を活用した走行性確保(概成)</p> <p style="text-align: right; color: magenta;">走行性確保</p> <p style="text-align: right;">崩壊土砂撤去 盛土復旧</p>	<p style="text-align: center;">②下り線にて走行性確保(概成)</p> <p style="text-align: right; color: magenta;">走行性確保</p> <p style="text-align: right;">崩壊土砂撤去 暫定盛土</p>	<p style="text-align: center;">②原位置の崩壊土砂撤去(概成)</p> <p style="text-align: right; color: magenta;">走行性確保</p> <p style="text-align: right;">崩壊土砂撤去</p>
<p style="text-align: center;">③被災前車線位置へ残土処理</p> <p style="text-align: right;">残土処理</p>	<p style="text-align: center;">③上り線へ本復旧道路</p> <p style="text-align: right;">盛土復旧</p>	<p style="text-align: center;">③原位置で2車線本復旧</p> <p style="text-align: right;">盛土復旧</p>

本復旧の見通し

②盛土の緊急点検実施結果

- 緊急輸送道路である「能越自動車道」の盛土区間において大規模崩壊が多数発生し、人員・物資輸送に影響。
- このため、全国の緊急輸送道路を対象に、高盛土（概ね10m以上）＋集水地形の点検を実施。
適切な対策を講じ、盛土の大規模崩壊に伴う道路機能の著しい喪失を防止。

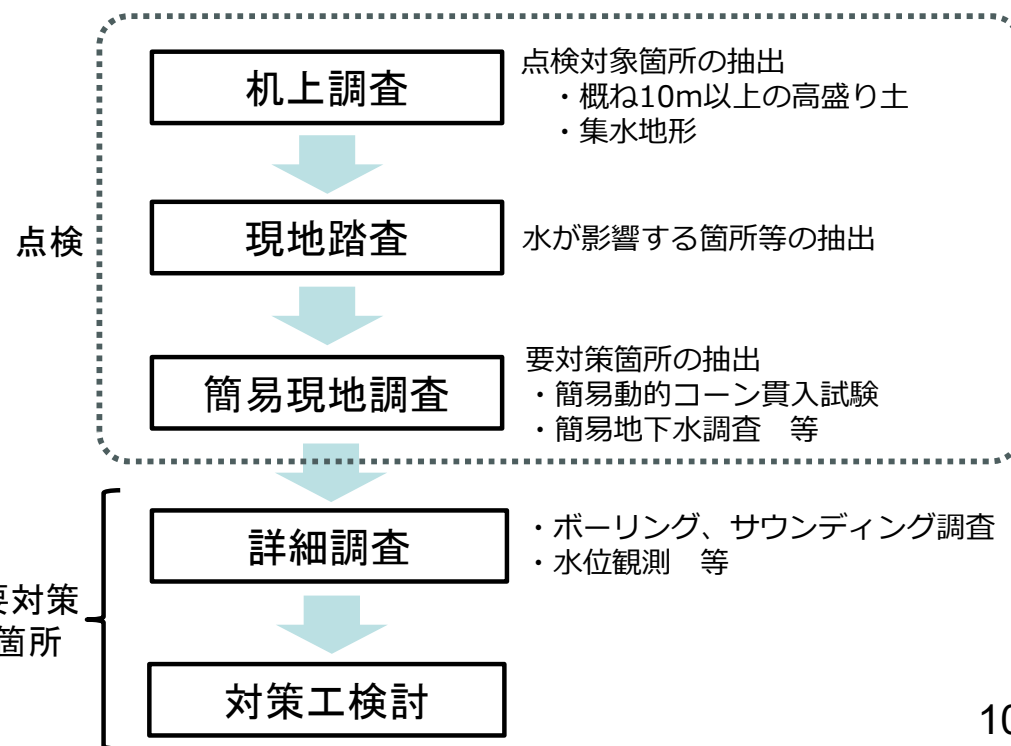
■能越自動車道における大規模崩壊箇所



《盛土の被災状況》

- 平成25年の土工締固め管理基準値変更後以降に施工、排水対策実施箇所は、軽微な被災。
- 過去（平成19年）の地震で大きく被災し、補強や排水等の対策を講じた箇所は軽微な被災。一方過去に被災が無かった箇所は、集水地形の沢埋め高盛土が大きく被災。

■点検の進め方(対象:緊急輸送道路)



写真①



写真②



③道路土工構造物技術基準の見直し

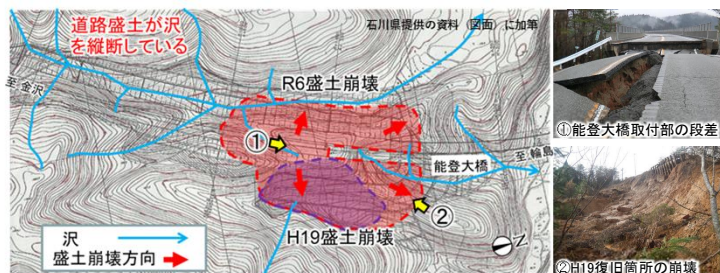
「道路土工構造物技術基準」の改定(概要)

- 令和6年能登半島地震による被害を踏まえた対応や、道路機能を確保する観点からの性能規定の充実を目的として、**平成27年制定以来、今回初の改定**。
- 本改定により、**地盤等のリスク低減に伴う手戻りやコスト増の緩和、盛土等における適切な排水対応および各構造物の限界状態を踏まえた、より復旧性の高い設計や補修が可能となることを期待**。

令和6年能登半島地震による被害を踏まえた対応

○道路土工構造物の設計初期段階における配慮事項の明確化

- ・道路機能確保のための配慮事項(地形、地質、地域の防災計画等)を考慮した道路土工構造物の配置の検討及び構造形式の選定を規定。

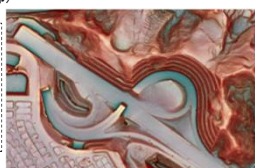


▲H19復旧箇所を含むR6盛土崩壊事例
(複雑な集水地形かつ迂回路の確保が困難な橋台取付部)



▲地すべりの影響を受けた道路

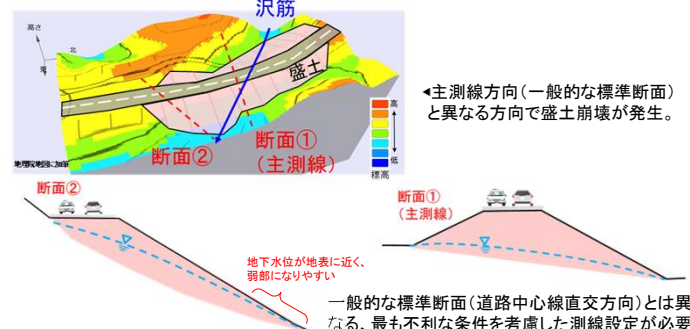
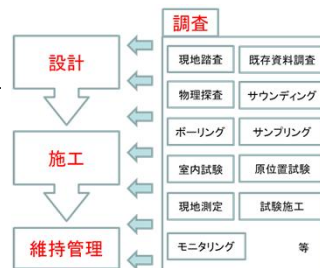
道路周辺の地形(地すべり、沢筋が複雑に存する集水地形等)、地質等起因した災害に伴い、道路機能の損失に至るケースが発生。



▲活用可能な情報・技術等
(三次元点群データによる微地形表現図例)

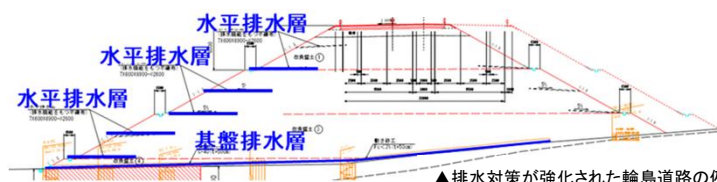
○地質及び地盤等の不確実性への対応の明確化

- ・事業の各段階で地質・地盤等の不確実性低減に資する必要な調査の実施を規定。
- ・想定する範囲内で同時に作用する可能性が高い荷重の組合せのうち、最も不利となる条件を考慮して作用させることを規定。



○排水対策の明確化

- ・令和6年能登半島地震の被害を踏まえ、排水対策の更なる強化のため、**原則として、表面排水施設および地下排水施設を設置する旨を規定**。
- (例)谷埋め高盛土等の基礎地盤における基盤排水層のり尻排水施設、砕石置換 等



▲排水対策が強化された輪島道路の例

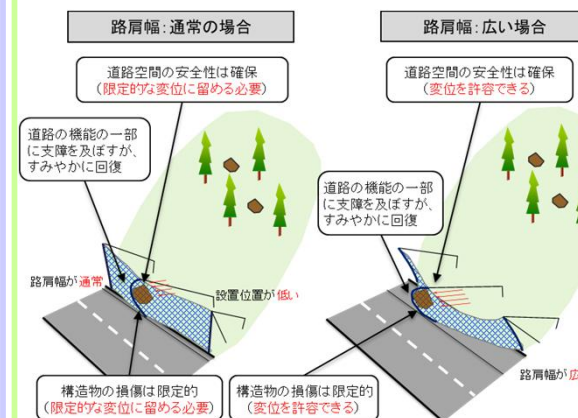
性能規定の充実

○性能規定の具体化(限界状態の設定)

- ・道路機能確保の観点から要求される性能に応じた限界状態を、構造物ごと、また構造物の組合せに応じてきめ細かく設定。
- ・原則として、**想定する作用によって生じる道路土工構造物の状態が限界状態を超えないことを照査**。

性能2に対する限界状態

道路土工構造物の損傷は限定的なものにとどまり、当該道路土工構造物の存する区間の道路の機能の一部に支障を及ぼすが、すみやかに回復できる限界の状態。



▲性能2に対する限界状態の例
(配置計画及び損傷した場合の道路機能への影響に応じた限界状態の設定の一例)

④道路啓開計画の策定

北陸圏域道路啓開計画の概要（1／3）

目的

令和6年1月に発生した能登半島地震においては、人命救助やライフラインの早期復旧、孤立集落への交通確保のための道路啓開の重要性が再認識され、これを踏まえ、令和7年に道路法を改正し、道路啓開計画が法定化された。

北陸圏域道路啓開計画は、北陸圏域内（新潟県、富山県、石川県）の道路管理者及び関係者からなる協議会での協議を経て、能登半島地震での教訓等を踏まえ、道路法第22条の3に定める道路啓開計画として、関係機関との連携・協力により、大規模災害時において、道路啓開の実効性の向上を図ることを目的とする。

計画の概要

○対象とする災害

- 近年、北陸圏域（新潟県、富山県、石川県）で発生した最大規模の地震である「令和6年能登半島地震」を対象とする

（被災エリア※：輪島市、珠洲市、七尾市、志賀町、能登町、穴水町、中能登町（3市4町））

※能登半島地震での道路被災状況および道路啓開状況を踏まえ設定

○道路啓開の目標、優先的に道路啓開を実施する路線・区間

- 発災後72時間以内の道路啓開を目標とし、防災拠点と連絡する路線を設定
- 能登半島地震の教訓をふまえ、海路、空路でのアクセスルートも設定

（表1）防災拠点 ※石川県地域防災計画より選定

● 広域進出拠点	・広域応援部隊が移動する際の目標とする拠点（市役所等） ・災害拠点病院など救命救助の拠点
● 進出拠点	・被災地進出に向けた拠点
● 救助活動拠点	・被災地内での活動を行う拠点

（表2）優先的に啓開する路線

● 広域支援ルート (24時間以内を目標)	・広域進出拠点を連絡するルート
● 被災地進出ルート (48時間以内を目標)	・広域支援ルートと進出拠点を連絡するルート
● 被災地内ルート (72時間以内を目標)	・被災が想定される地域内のルート

能登半島地震では大川浜、深見浜からエアクッション艇で被災地にアクセス



写真① 自衛隊と連携し海路を活用（輪島市内 深見浜）

（表3）海路・空路でのアクセス箇所

	選定理由
海路	港 緊急輸送道路でアクセス可能な港を設定
	砂浜等 能登半島地震で活用されたエアクッション艇の上陸を想定
空路	空港 のと里山空港
	ヘリポート 石川県地域防災計画で設定されている箇所
道の駅	ヘリが離着陸が可能な道の駅を設定



図1：優先的に道路啓開を実施する路線・区間



写真② ヘリポートとして活用道の駅「千枚田ポケットパーク」

○道路啓開の方法

- 本来道路管理者に代わって国が啓開する路線を設定（直轄啓開予定道路）
- 啓開作業を担う企業、団体を啓開路線毎に予め設定

（表4）直轄啓開予定道路

路線設定の考え方	・広域支援ルートのうち広域進出拠点までの主軸となる区間として 「七尾市から輪島市役所および珠洲市役所にアクセスする路線・区間」を設定
直轄啓開予定道路	【県管理道路】（合計 約90km） E41能越自動車道、国道249号、のと里山海道（主）七尾輪島線）、（主）輪島山田線、（主）珠洲穴水線、（主）内浦柳田線、（一）柏木穴水線
代替路	【県管理道路】（合計 約40km） 国道249号、（主）七尾輪島線

- 直轄啓開の発動条件は、

「本計画の被災エリアのうち、複数市町で震度6強以上を観測する地震が発生した場合」とする



図2：直轄啓開予定道路

凡例
● 本来管理者に代わって国が啓開する路線・区間（直轄啓開予定道路）
● 直轄管理区間
● 代替路

北陸圏域道路啓開計画の概要（2／3）

計画の概要

○資機材の備蓄・調達

・能登半島地震の被災状況を踏まえ、被災量と必要資機材量、それに対する備蓄量を整理

・災害協定による資機材も加えることで、必要な資機材を確保できることを確認

※簡易的な道路復旧に有効な常温合材についても備蓄量を設定

※災害復旧等に必要なアスファルトプラント等の位置を図示

被災分類		算出概要 ※道路啓開幅:5m	被災量	必要な資機材量		備蓄量 (道路管理者+協定業団体)																																						
ガレキ	津波堆積物	【津波浸水区域】 道路啓開延長×5m×4cm	13,250m ³	土砂・盛土材	1,769m ³	現地発生材の使用を想定																																						
	沿道建物倒壊	【DID地区を対象】 道路啓開延長×5m×市町別瓦礫発生量	840m ³	碎石	1,090m ³	17,804m ³																																						
道路被災	段差・亀裂等	道路啓開延長×震度別道路被害率× 道路別被災内訳	57箇所	大型どのう	1,930袋	33,941袋																																						
	斜面崩落	<table><tr><th rowspan="2">震度</th><th colspan="2">道路施設被害率 (箇所/km)</th><th colspan="3">被災内訳(割合)</th></tr><tr><th>直轄</th><th>県・市管理</th><th>直轄 国道</th><th>のり面 国道</th><th>山間部 県・市管理 管理道路</th></tr><tr><td>震度5弱</td><td>0.035</td><td>0.016</td><td rowspan="2">1.00</td><td rowspan="2">0.48</td><td rowspan="2">0.41</td></tr><tr><td>震度5強</td><td>0.11</td><td>0.049</td></tr><tr><td>震度6弱</td><td>0.16</td><td>0.071</td><td rowspan="2">0.00</td><td rowspan="2">0.04</td><td rowspan="2">0.54</td></tr><tr><td>震度6強</td><td>0.17</td><td>0.076</td></tr><tr><td>震度7</td><td>0.48</td><td>0.21</td><td rowspan="2">0.00</td><td rowspan="2">0.48</td><td rowspan="2">0.05</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table>	震度	道路施設被害率 (箇所/km)		被災内訳(割合)			直轄	県・市管理	直轄 国道	のり面 国道	山間部 県・市管理 管理道路	震度5弱	0.035	0.016	1.00	0.48	0.41	震度5強	0.11	0.049	震度6弱	0.16	0.071	0.00	0.04	0.54	震度6強	0.17	0.076	震度7	0.48	0.21	0.00	0.48	0.05				49箇所	バックホウ	78台	1,684台
	震度	道路施設被害率 (箇所/km)		被災内訳(割合)																																								
		直轄	県・市管理	直轄 国道	のり面 国道	山間部 県・市管理 管理道路																																						
震度5弱	0.035	0.016	1.00	0.48	0.41																																							
震度5強	0.11	0.049																																										
震度6弱	0.16	0.071	0.00	0.04	0.54																																							
震度6強	0.17	0.076																																										
震度7	0.48	0.21	0.00	0.48	0.05																																							
	盛土崩壊		13箇所	ブルドーザ	9台	621台																																						
放置車両等撤去		＜津波浸水区域に囲まれた地域を対象＞ 道路啓開延長×交通密度(台/km)	142台	レッカー車	4台	15台																																						

図3：必要資機材の算定

○実践的な訓練

- ・道路啓開の実効性を高めるため、道路管理者のほか、警察、消防、自衛隊、建設関連団体、ライフライン事業者、医療関係、技術系NPO等が参加する実践的な訓練を実施
- ・下記、訓練メニューを適宜組み合わせ、年1回以上を実施する年次計画を策定

(表5) 訓練メニュー

1. 初動対応訓練	<ul style="list-style-type: none"> ・孤立情報の収集と優先啓開ルート検討 ・ライフラインの被災状況を踏まえた優先啓開ルート検討 ・衛星画像、ドローン、自転車等を活用した被災地調査
2. 資機材搬入 道路啓開訓練	<ul style="list-style-type: none"> ・災害協定企業等関係者が連携した土砂・がれき・倒木の撤去訓練 ・空路・海路を活用した重機搬入・被災地アクセス訓練 ・自衛隊と連携した土砂・がれき撤去訓練 ・電力会社と連携した電柱等撤去訓練 ・放置車両等の移動訓練
3. 連絡体制確認 訓練	<ul style="list-style-type: none"> ・関係機関との被災状況、道路啓開情報の情報伝達訓練 ・24条承認の特例の実施に関する連絡調整
4. 通信手段確保 デジタル活用訓練	<ul style="list-style-type: none"> ・通信手段途絶状態における通信手段確保訓練(スターリンク等) ・災害情報共有システム等を活用した情報共有訓練



写真③ 倒壊電柱の除去訓練



写真④ 海からの上陸訓練
(防衛省自衛艦隊HPより)



写真⑤ 民間衛星回線の設置訓練
(能登半島地震での活用状況)

○情報収集・伝達

- ・道路啓開、孤立、ライフライン等の各種情報の収集・伝達に関する体制を構築

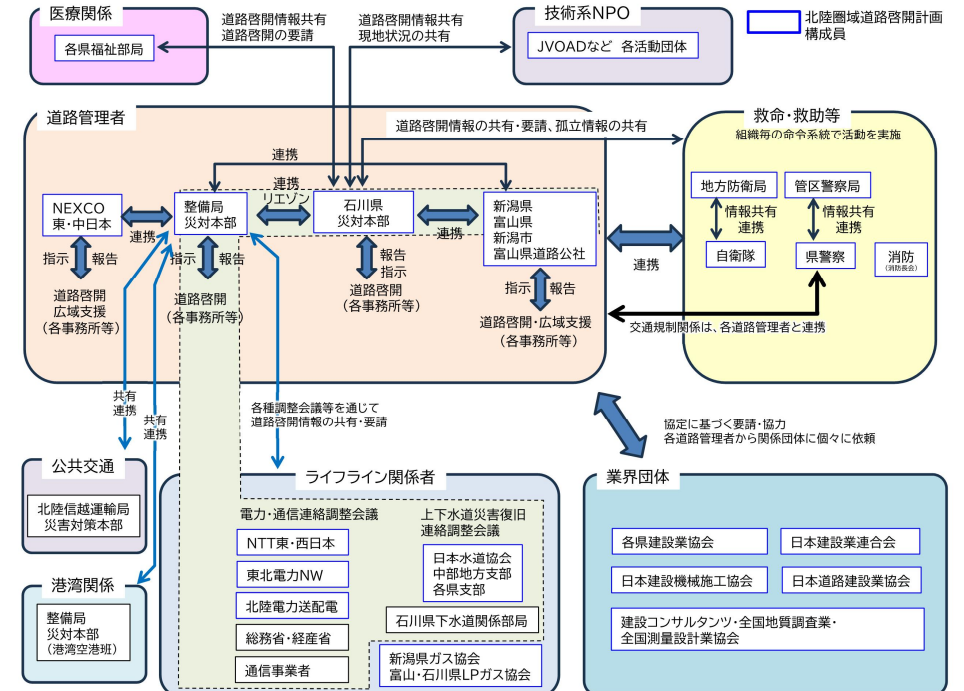


図4：道路管理者と関係者との情報収集・伝達系統図

- ・能登半島地震では防災直後、公衆通信網が途絶したが、衛星通信車やスターリンク等の民間衛星回線を活用し通信手段を確保したことから、災害に強い通信手段を導入・活用

北陸圏域道路啓開計画の概要（3／3）

計画の概要

○啓開計画の策定と見直し

- 計画策定は、道路管理者および関係機関で構成する「北陸圏域道路啓開計画策定協議会」での審議およびワーキンググループで議論のうえ作成
- 策定後は、被災想定の見直しや災害対応の教訓等を踏まえ、定期的(5年に1回)に計画を見直す

○道の駅の活用

- 災害時の道の駅の迅速な活用及び機能強化に向けて
- 各道の駅を地図上に整理し、防災機能の現状等を整理
- 広域進出拠点として「のと里山空港」、進出拠点として「織姫の里なかの」とを設定
- 道の駅「桜峠」「なかじまロマン峠」については、今後、防災対応トイレ整備等の防災機能強化を行い、新たに進出拠点等に設定予定

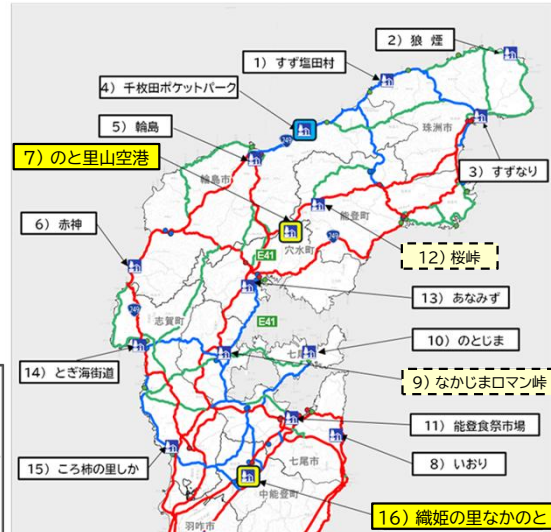


図5：能登半島における道の駅

○優先啓開ルート上のリスクの整理と迂回路の設定

- 優先啓開路線にあるリスク(落橋、盛土・法面の崩壊等)を図示
- 落橋や大規模盛土崩落のおそれのある箇所は迂回路を設定

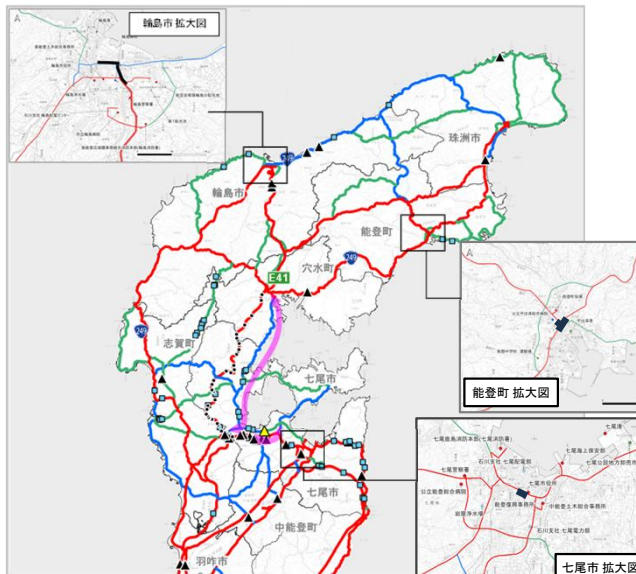
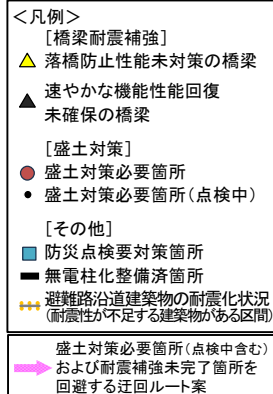


図6：優先啓開ルート上のリスクと迂回路

○能登半島のネットワークの課題

- 能登半島における道路ネットワークの課題と今後の方向性について検討

【課題】

- 三方を海に囲まれアクセスが限定
- 高規格道路は能越道、のと里山海道のみ
- 奥能登地域は緊急輸送道路の密度が小さい など

【広域道路ネットワーク基本方針】

- 「拠点連絡」「信頼性・対災害性」「観光周遊」の3つのサービスの柱でそれぞれネットワークを検討し、基本方針としてとりまとめ

求められるサービス・機能	凡例	概要
拠点連絡	←■■■■→	・南北に細長い能登半島における能登地域全体での連絡強化 ・各拠点を道路種別や管理主体にとらわれず、一連のサービス速度で連結
信頼性・対災害性	◀■■■■■■■■▶	・地域生活や産業活動に必要な医療・物流・生活インフラ拠点を結び、耐震性や復旧性を備え、災害時にも機能するネットワーク
観光周遊	◀■■■■■■■■▶	・能登の絶景、自然の恵み、祭礼・伝統技術など、魅力的な能登を周遊する観光圏形成(「道の駅」、サイクルツーリズム、風景街道等に配慮)



図7：能登半島における広域道路ネットワーク基本方針

○複合災害への備え

【他の自然災害との複合災害】

- 地震・津波発生後に大雨や大雪が加わる被災シナリオを設定
- シナリオに基づく各種リスクを図示し関係者間で共有

【原子力災害との複合災害】

- 志賀原発の避難ルートと道路啓開ルートとの関係を確認
- 複合災害発生時には、関係機関と連携し、避難ルートについても道路の被災状況を速やかに把握した上で、道路啓開を実施

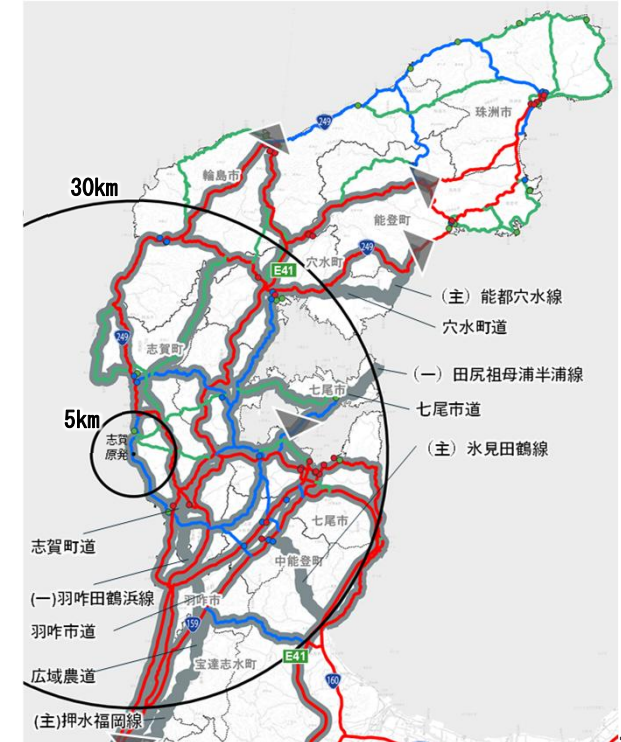
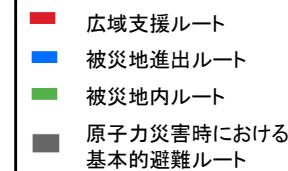


図8：啓開優先ルートと志賀原発に係る基本的な避難ルート

⑤防災道の駅の指定、高付加価値コンテナの活用

都道府県の地域防災計画等で、**広域的な防災拠点に位置づけられている道の駅**について、**「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための重点的な支援を実施**

主な役割

重点的な支援（最大5年）

ハード面

・防災機能の整備・強化を
交付金で重点支援

ソフト面

・BCPの策定や防災訓練
について国のノウハウを
活用した支援

**広域的な防災拠点機能
を持つ道の駅**

「防災道の駅」のターゲット

**地域の防災拠点機能
を持つ道の駅**

その他の道の駅

全体1,231駅
(令和7.12.19時点)

大規模災害時等の 広域的な防災拠点



- ・自衛隊、警察、
テックフォース
等の救援活動の
拠点
- ・緊急物資等の
基地機能
- ・復旧、復興活動
の拠点 等

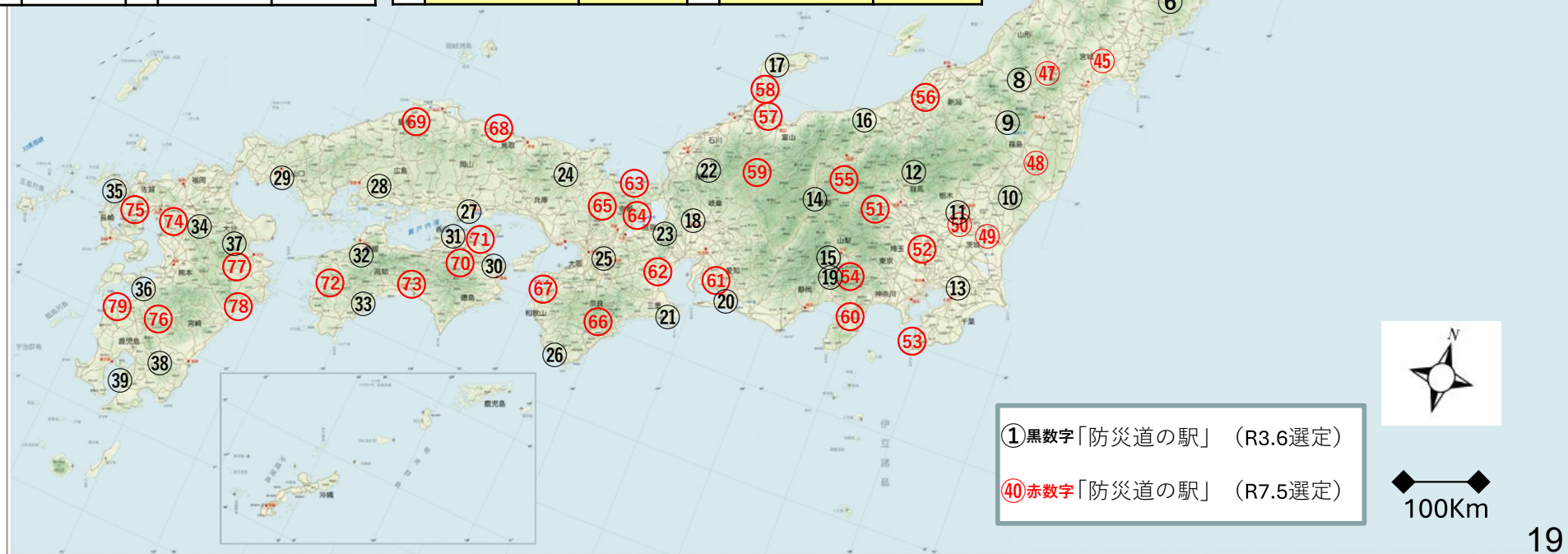
地域の一時避難所



「防災道の駅」の追加選定

NO	R3.6選定		NO	R3.6選定	
1	てしお	北海道天塩町	21	伊勢志摩	三重県志摩市
2	ニセコビュープラザ	北海道ニセコ町	22	越前おおの荒島の郷	福井県大野市
3	さるふつ公園	北海道猿払村	23	せせらぎの里こうら	滋賀県甲良町
4	厚岸グルメパーク	北海道厚岸町	24	但馬のまほろば	兵庫県朝来市
5	しちのへ	青森県七戸町	25	クロスウェイなかもち	奈良県奈良市
6	遠野風の丘	岩手県遠野市	26	すさみ	和歌山県すさみ町
7	協和	秋田県大仙市	27	みやま公園	岡山県玉野市
8	いいで	山形県飯富町	28	西条のん太の酒蔵	広島県東広島市
9	猪苗代	福島県猪苗代町	29	ソレーネ周南	山口県周南市
10	奥久慈だいご	茨城県大子町	30	いたの	徳島県板野町
11	みぶ	栃木県壬生町	31	滝宮	香川県綾川町
12	川場田園プラザ	群馬県川場村	32	天空の郷さんさん	愛媛県久万高原町
13	やちよ	千葉県八千代市	33	あぐり窪川	高知県四万十町
14	小坂田公園	長野県塩尻市	34	うきは	福岡県うきは市
15	富士川	山梨県富士川町	35	させぼつくす99	長崎県佐世保市
16	あらい	新潟県妙高市	36	たのうら	熊本県芦北町
17	のと里山空港	石川県輪島市	37	ゆふいん	大分県由布市
18	バレットピアおおの	岐阜県大野市	38	都城NiQLL	宮崎県都城市
19	朝霧高原	静岡県富士宮市	39	たるみずはまびら	鹿児島県垂水市
20	とよはし	愛知県豊橋市			

NO	R7.5選定		NO	R7.5選定	
40	忠類	北海道幕別町	60	伊豆月ヶ瀬	静岡県伊豆市
41	ハウスヤルビ奈井江	北海道奈井江町	61	筆柿の里・幸田	愛知県幸田町
42	遠軽森のオホツク	北海道遠軽町	62	津かわげ	三重県津市
43	よこはま	青森県横浜町	63	シーサイド高浜	福井県高浜町
44	くずまき高原	岩手県葛巻町	64	妹子の郷	滋賀県大津市
45	三本木	宮城県大崎市	65	京丹波 味夢の里	京都府京丹波町
46	十文字	秋田県横手市	66	きなりの郷 下北山(仮称)	奈良県下北山村
47	やまがた蔵王	山形県山形市	67	海南サクス	和歌山県海南市
48	ひらた	福島県平田村	68	ほうじょう	鳥取県北栄町
49	かさま	茨城県笠間市	69	掛合の里	島根県雲南市
50	しもつけ	栃木県下野市	70	貞光ゆうゆう館	徳島県つるぎ町
51	しもにた	群馬県下仁田町	71	源平の里 むれ	香川県高松市
52	べに花の郷おけがわ	埼玉県桶川市	72	みま	愛媛県宇和島市
53	とみうら	千葉県南房総市	73	南国風良里	高知県南国市
54	富士吉田	山梨県富士吉田市	74	みやま	福岡県みやま市
55	上田 道と川の駅	長野県上田市	75	うれしのまるく	佐賀県嬉野市
56	パティオにいがた	新潟県見附市	76	錦	熊本県錦町
57	万葉の里高岡	富山県高岡市	77	あさじ	大分県豊後大野市
58	織姫の里なかのと	石川県中能登町	78	北川はゆま	宮崎県延岡市
59	ななもり清見	岐阜県高山市	79	出水(仮称)	鹿児島県出水市



- 能登半島地震において、新潟県内の駅長交流会や全国「道の駅」女性駅長会が中心となり、各駅の備蓄品を防災道の駅「あらい」(新潟県妙高市)に集積し、被災地の道の駅「のと里山空港」へ輸送。
- 能登半島地震において有用性が確認された防災用コンテナ型トイレを直轄一体型の「道の駅」に配備。平常時は「道の駅」のサービス機能向上に活用、災害時は被災地へ派遣して被災地ニーズに対応。直轄一体型の「防災道の駅」を中心に、R6補正で23台、R7補正で10台配備予定。

【防災道の駅の活用事例】



防災道の駅の位置関係

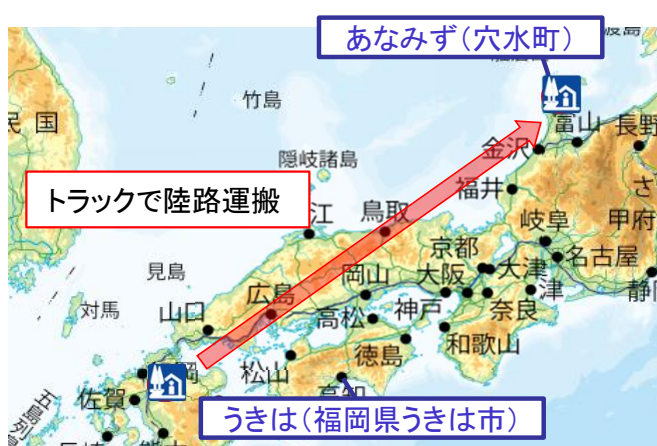


道の駅「あらい」に集積した支援物資の積み込み



道の駅「のと里山空港」に届けられた支援物資

【防災用コンテナ型トイレの配備】



道の駅「うきは」を出発



設置作業の状況



利用状況

能登半島地震を踏まえた災害対応の深化

<災害時における国による機動的な支援、防災拠点としての自動車駐車場の機能強化>

- 地方管理の防災拠点自動車駐車場について、改築等を直轄代行できる制度を創設
- 災害復旧等のため地方管理の自動車駐車場を活用する場合に必要な管理の代行（災害時における直轄代行制度を拡充）
- 平時に利用でき、災害時は被災地への出動が可能なトイレコンテナ等の占有許可基準を緩和、設置に対する無利子貸付制度を創設

背景・必要性

被災地で災害拠点として「道の駅」を活用

- ・ 国の道路啓開活動や災害復旧工事等の拠点として「道の駅」を活用



被災地の住民を「道の駅」で支援

- ・ 福岡県の「道の駅」に設置していたトイレコンテナを被災地に派遣



「道の駅」の防災機能を強化

改正概要

有事への備え

防災拠点となる「道の駅」の改築の代行

- ・ 防災拠点として道路啓開計画に位置付けられ、機能強化が必要な「道の駅」の改築を代行

発災時の負担軽減

災害時における「道の駅」の管理の代行

- ・ 国が災害時に「道の駅」を活用する際の手続き等を代行し、自治体の負担を軽減

有事への備え

災害時に派遣可能なコンテナ施設の「道の駅」への設置促進

- ・ 施設購入費・設置工事費の一部を無利子貸付
- ・ 道路区域に設置する場合の占有許可基準を緩和

⑥能登半島絶景海道の創造的復興に向けた取組み

能登半島絶景海道の創造的復興に向けた基本方針

～ぐるっと感動 まるごと能登！～

能登半島絶景海道
ロゴマーク



国道249号や県道などの能登半島沿岸部を通る道路について、滞在型観光の促進・「道の駅」の集客強化・サイクルツーリズムの活性化・魅力ある風景街道の創出などにより、国内外から人が集まる絶景海道を目指します。



能登の魅力を「ぐるっと感動！」

能登の絶景、豊かな自然、伝統ある祭礼や技術など魅力たっぷりの能登。能登ならではの地理的な特徴を生かし、世界中から能登をゆっくりと堪能してもらう滞在型観光の促進を目指します。



人が集まる「道の駅」へ

旅の目的地から地域づくりの拠点へと進化する「道の駅」。観光拠点としての整備や特産品の販売に加え、地域の賑わいに貢献するサービス提供など、観光客と地域の交流の場をつくりまします。



じてんしゃ旅、ふたたび

自転車が快適に走れる環境づくりに加え、震災で縮小したサイクリングイベントへの支援を通じて、能登の魅力を国内・海外に発信し、サイクルツーリズムを盛り上げます。



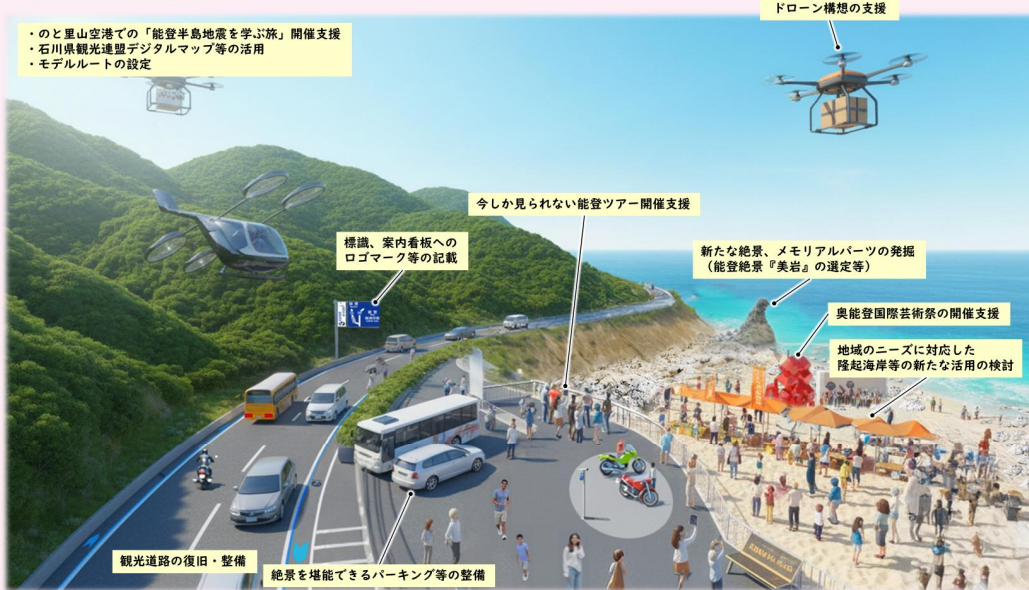
風景街道がつむぐ絆を未来へ

能登の旅から人と風景をつなぐ風景街道。魅力ある風景や震災を活用した観光コンテンツの充実などを通じて地域で活動する様々な団体と交流・関係人口とをつなぐ道づくりを進めます。



1. 能登の魅力を「ぐるっと感動!」

【目指す将来像（イメージ）】



新たな絶景スポットには、地域の魅力に出会い、震災を振り返ることができるような目的地となる道の駅やパーキングを整備し、これらと能登の主要施設には、空飛ぶ車の拠点として利用できるパーティポートの設置を目指す。平時は空から絶景を楽しむ観光拠点として、国内外からのインバウンドも取り込み交流人口の拡大を図ります。また、有事の際は、支援物資や住民・観光客の避難経路・物流拠点として活用し、災害に強い能登半島を目指します。

2. 人が集まる「道の駅」へ

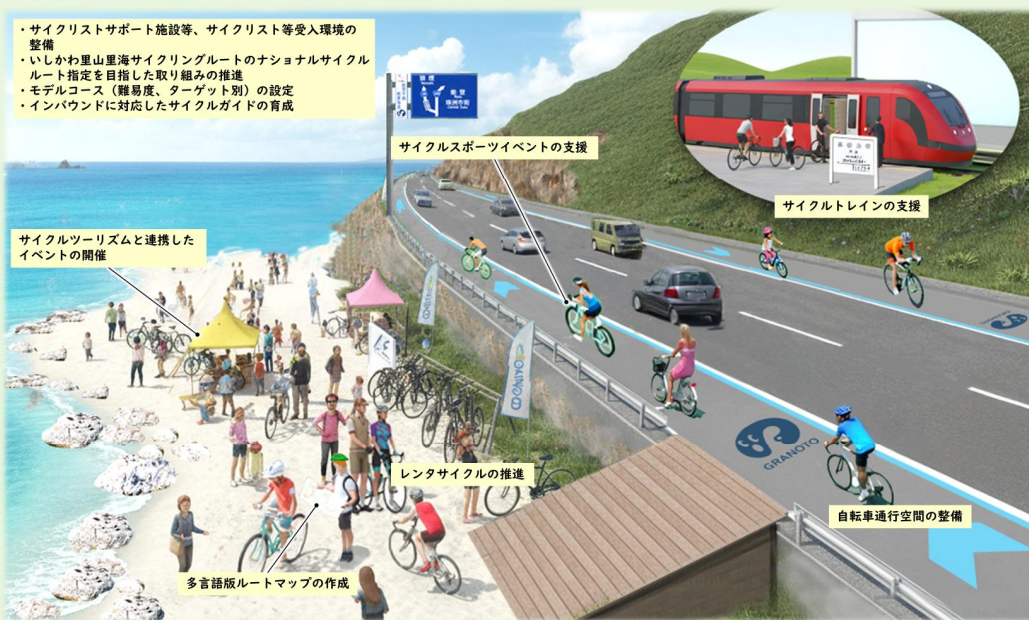
【目指す将来像（イメージ）】



震災を含めた地域の歴史や文化に出会える魅力的な道の駅を整備します。また、「AI多言語観光案内」「AI地域語り部」「AI施設管理」などAI技術を活用し、能登を訪れたすべての方を包み込むようにお迎えする場所として整備を推進します。自動運転のサービス拠点となる可能性を見据えた整備を推進するほか、車だけでなくバイク、自転車、空飛ぶ車やドローンなどのあらゆる交通手段の結節点を目指し、地域住民・観光客双方が交流する便利で地域の賑わいを創出するエリアを目指します。

3. じてんしゃ旅、ふたたび

【目指す将来像（イメージ）】



能登半島絶景海道沿線の全国でもここで見られない魅力的なサイクリングエリアとして整備を推進します。また、道路空間の再配分により、自動車・自転車双方が安全・快適に走行できる空間を整備します。あわせて、海外エージェント、インフルエンサーの招聘や情報提供・発進を通じて、全世界のサイクルライダーへ、能登の魅力の海外浸透を図ります。

4. 風景街道がつむぐ絆を未来へ

【目指す将来像】



震災を踏まえ、観光地づくり団体（DMO等）、スタートアップ企業、ローカル・ゼブラ企業や能登地域で頑張る多様なステークホルダーを巻き込み、魅力的な風景街道を構成していきます。また、震災の記憶を伝承する「語り部観光ガイド」や能登半島絶景海道を活用した「能登駅伝の復活」など、日本風景街道からはじまる地域の「稼ぐ力」を引き出し、これらの取り組みを担う次世代の人材の育成を図り、「みち」を舞台とした持続可能な様々な交流を推進します。