

現状認識

＜地域的特色＞

- ・半島でアクセスが限定
- ・過疎・高齢化、点在集落
- ・災害に脆弱(複合災害)

＜道路被災の特色＞

- ・道路網が大規模に被災
- ・家屋倒壊が道路を寸断
- ・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＞

- ・概ね2週間で半島内幹線道路(約9割)の緊急復旧を完了
- ・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。

提言

■ 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

✓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

(物流機能も含め地域安全保障のエッセンシャルネットワークとしての適切な機能確保/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構造物の緊急点検の実施＞

- ・集水地形上の盛土構造物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

＜能登半島における道路ネットワークの再構築＞

- ・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)

■ 拠点機能の強化

✓防災拠点としての「道の駅」の機能強化

(「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

■ 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

■ 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

(自衛隊との連携等による海上、航空からのアクセスルートの確保)

■ 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

✓能登半島地域の効果的な復旧・復興

(自然景観を生かした観光道路としての活用
地域公共交通における自動運転技術の導入)

■ 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
将来世代への継承

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