

～能登の力強い復興へ～

能登半島における
広域道路ネットワーク基本方針
(案)

令和7年3月

能登半島における広域道路ネットワーク検討会

能登半島における広域道路ネットワーク基本方針の策定にあたって

能登半島は、日本列島のほぼ中央部に位置し、三大都市圏からほど近いなど地理的優位を有し、沿岸部を中心に美しい自然や歴史・文化など人々を魅了する多くの観光資源がある一方で、三方を海で囲まれた山がちな地形であるため道路をはじめとしたアクセスが限られるといった地形的な制約を持っています。

令和6年1月に発生した能登半島地震では、道路啓開を含む復旧や被災地への支援活動のアクセスルートとなるべき能越自動車道・のと里山海道・国道249号などで甚大な被害が発生しました。また、地震動による直接的な被害のほか、土砂災害などとの複合的な災害が内陸・沿岸部の広域で発生したことから、ライフラインの寸断や集落の孤立が数多く発生しましたが、緊急輸送道路が機能しなかったことにより被害の状況把握や復旧作業に時間を要するなど、災害時の道路ネットワークのあり方について、多くの課題が浮き彫りとなりました。

能登半島地震の教訓を踏まえ、令和6年6月、石川県では能登半島地震からの創造的復興を目指すための「石川県創造的復興プラン」を策定したほか、国土交通省では社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会において今後の道路行政が目指す方向を「令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言」としてとりまとめました。また、被災した各市町において復興計画の策定が進められているところです。

これらの計画に加え、能登半島の創造的復興の前提となる半島防災や、人口減少が進む能登地域における将来的な二地域居住などを踏まえた関係人口拡大など、新たな視点に立った備えとともに、能登地域の皆さんに寄り添った道路ネットワークの検討が不可欠です。

本検討会では、このような考えのもと、主要な都市・空港・港湾・産業拠点などを連絡することで、医療・生活・なりわいを維持し、能登の持続的な発展を支える道路ネットワークを構築するための基本的な方針をとりまとめました。

今回とりまとめた方針に基づいて構築される道路ネットワークは、能登に住む人々が安心して暮らし・働くことが出来る社会を創り上げる、地方創生を推進する礎になると考えています。

国、県、市町の各道路管理者が、この基本方針に沿った必要な対策などについて具体的に検討し、実現に努めるとともに、今回の地震・豪雨災害を教訓とした道路の信頼性に関する評価などについても継続的に検討されることを期待しています。

結びに、能登半島において、未来志向の復興を実現するため、1日も早い能登半島地震からの創造的復興に向けて、最大限の取組が行われていくことを願っています。

2025年3月

能登半島における広域道路ネットワーク検討会
会長 高山 純一

能登半島の復興に向けた各種計画

復旧・復興に向けた国・県・市町の重要計画など(関連するキーワード)

復興に関する各種計画

石川県創造的復興プラン

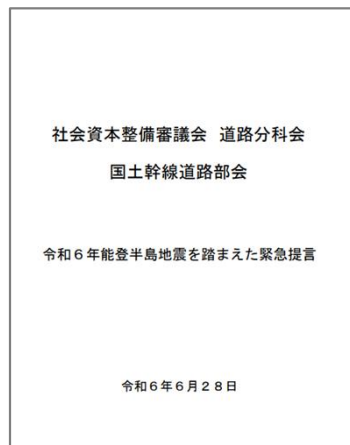
- 社会インフラの早期復旧
- 被災状況や地域の実情に応じた強靱なインフラの検討
- 幹線道路NWの更なる多重化
- 金沢・能登間の移動高速化
- 強靱な道路構造の採用
- 眺望に優れた海岸線を周遊する道路の整備
- サイクルツーリズムへの対応
- 道の駅の避難ステーション化
- 利用者目線に立った持続可能な地域公共交通
- デジタル社会を見据えた道路整備
- 能登半島を巡るエコツーリズムの推進
- 広域的な道路啓開に関する計画策定



石川県創造的復興プラン(R6.6)

国土幹線道路部会 緊急提言

- 高盛土等の災害脆弱箇所の補強
- 高規格道路NWの早期完成
- 高規格道路の機能強化
- 半島先端部へ向かう道路の必要な機能や役割の確保
- 社会・生活インフラ復旧との連携
- 能越自動車道の適切な管理のあり方の検討
- 「防災道の駅」の追加選定
- 海上・航空からのアクセスを確保する等、総合的なNW計画の構築
- 地域資源を活かした観光道路としての活用や自動運転技術の導入等、道路空間の効果的な活用



令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言(R6.6)

各市町の復興計画(9市町策定済)

※R7.3.19時点

参考とすべき政策等

WISENET2050

- 地域安全保障のエッセンシャルネットワーク
- 観光立国の推進
- 拠点機能の強化
- 道路空間の再配分
- 自然再興(ネイチャーポジティブ)の実現



2040年、道路の景色が変わる

- 国土をフル稼働し、国土の恵みを教授
- 世界の観光客を魅了
- 道路交通の低炭素化
- 持続可能な物流システム
- 災害から人と暮らしを守る道路

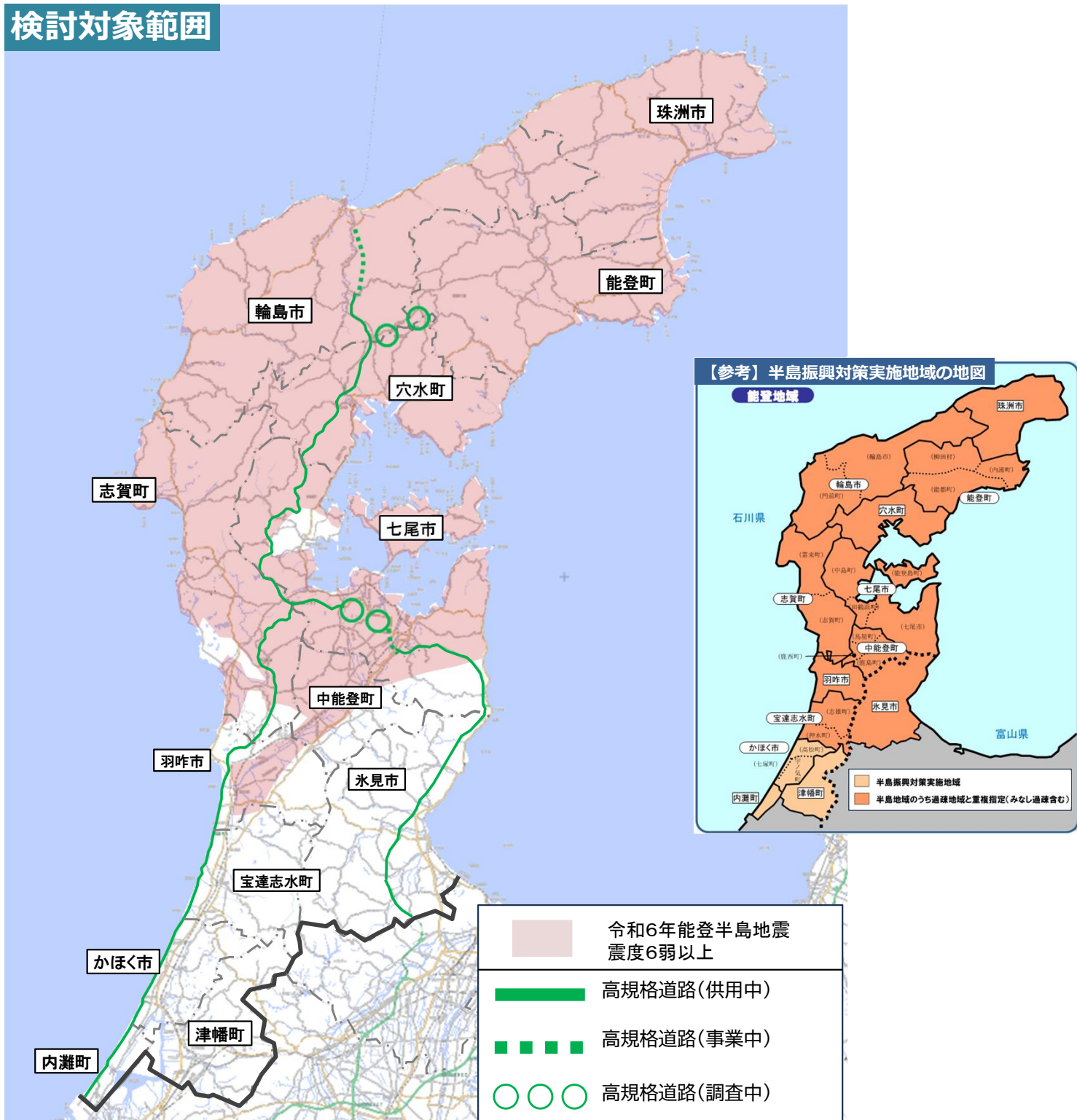
検討対象範囲

能登地域半島振興計画の構成市町を検討対象に設定

○ 検討対象地域は、特に甚大な被害を受けた能登地域とし、能登地域半島振興計画の構成市町を対象とする。

【対象エリア】七尾市、輪島市、珠洲市、羽咋市、かほく市、津幡町、内灘町、志賀町、宝達志水町、中能登町、穴水町、能登町、氷見市(13市町)

検討対象範囲



能登半島における現状と課題

能登半島を取り巻く状況

	現状(震災前)	震災後	頁
自然災害	・ 近年、多発する地震災害 (平成19年3月:M6.9、令和4年6月:M5.4、 令和5年5月:M6.5、令和6年1月:M7.6)	・ 令和6年9月豪雨により増破	P5 ①
地形	・ 三方を海で囲まれた山がちな地形	—	P5 ②
人口	・ 人口減少率、高齢化率が全国と比較して高い ・ 多くの市町で生産年齢人口が減少が進行し、 生産年齢人口と老年人口が逆転	・ 転出者数が転入者数を上回る「転出超過」が 加速	P5 ③
医療	・ 二次救急医療施設の30分圏域の空白地帯が 存在	・ 震災による断水等により、入院診察に制限 ・ 震災直後は30分圏域の空白地帯が拡大 ・ 発災から半年後には30分圏域の空白地帯 は縮小したものの、発災前に比べて改善され ていない状況 ・ 奥能登地域の救急搬送件数は地震発生直後 は前年より増加したものの、その後は減少傾 向	P6 P7 ④
産業	・ 世界農業遺産認定 (優れた景観、伝統的な技術、多様な生物資源) ・ ニッチトップ企業が立地	・ 通行止等の影響により円滑な物流に支障	P8 ⑤
観光	・ 観光拠点が多数存在 (和倉温泉、輪島朝市など)	・ 施設の休業等により来訪者が減少 ・ 発災10ヶ月後、発災前に比べると来訪者数 は減少しているものの、和倉温泉周辺や「道 の駅」氷見周辺では回復傾向を示す	P10 P11 ⑧
生活 インフラ	・ 沿岸部、内陸部を問わず、拠点(浄水場、変電 所など)が点在	・ 電気や上下水道等インフラに甚大な被害が 発生し、大規模な停電・断水が発生 (断水は長期化)	P12 ⑨

能登半島の交通状況

	現状と課題	頁
交通特性	・ 山がちな半島であり、三方を海に囲まれ、アクセスが限定 ・ 高規格道路は、能越自動車道・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 ・ 空路は、能登空港(のと里山空港)により、関東圏と接続 ・ 海路は、重要港湾 七尾港や避難港 輪島港のほか、多くの地方港湾や漁港が沿岸部に点在	P13 ⑩ ⑪
所要時間	・ 令和6年能登半島地震では、通行可能な路線が限定され、平均所要時間は震災前の約3～4 倍に増加 徳田大津IC⇒輪島市 約40分 → 約2.5時間 徳田大津IC⇒珠洲市 約1時間 → 約3.5時間	P13 ⑬
拠点への アクセス 性	・ 能登半島地震において、空港、港湾等へのアクセスルートが寸断 ・ 能登半島地震発生後は、地域の医療拠点へのアクセス性が低下	P14 ⑭
災害時・ 緊急時の 信頼性	・ 能登半島地震において、アクセスルートとして機能すべき高規格道路が被災により寸断 ・ 緊急輸送道路ネットワーク路線において被害規模が大きく、早期の啓開困難な箇所が多数 発生し、復旧活動が困難化 ・ 国道249号において、沿岸部で大規模被災が多数発生し、道路が寸断。被災規模が大きく、 道路啓開が困難な状況であったことから、国・県・自衛隊と連携し、陸・海・空から孤立解消を 進めるとともに、応急復旧作業を実施	P13 ⑫
拠点間 連絡速度	・ 能登半島地震発生前は、高規格道路が経路上に含まれる区間は、一部区間を除き、昼間12時 間平均、閑散時、ピーク時いずれにおいても、60km/hを確保 ・ 諸外国の都市間連絡サービスと比較すると能登地域のサービスレベルは低い ・ 能登半島地震発生直後は、半島内の至る区間で拠点間連絡速度が40km/h以下に低下 ・ 発災半年後においても、特に甚大な被害を受けた奥能登地域で40km/h以下の区間が残る ほか、規格の高い道路においても60km/h未満と震災前に比べて低い状況	P15 ⑮ P16 ⑯ ⑰

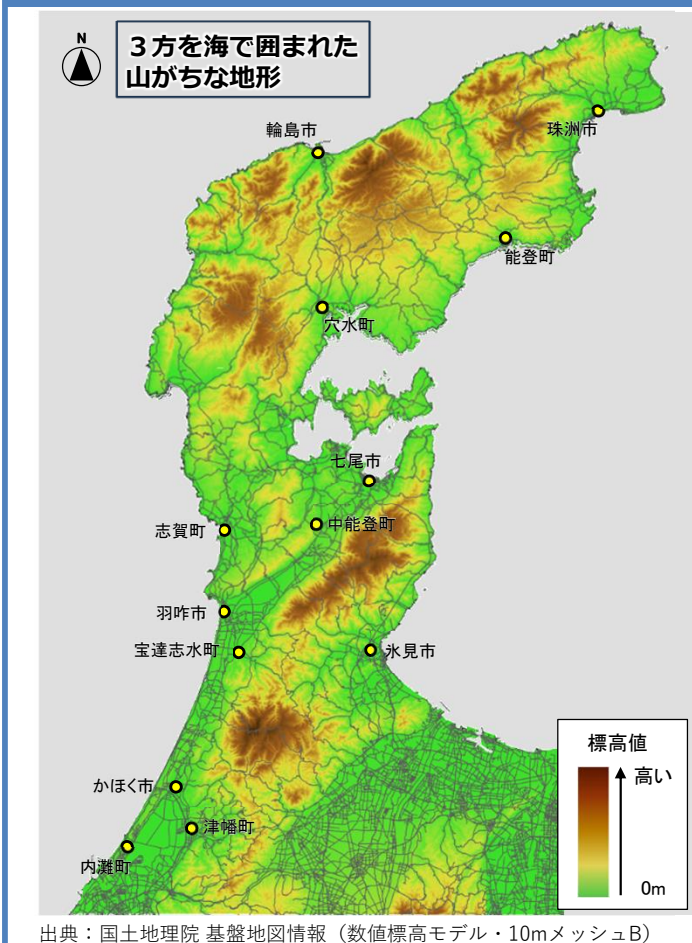
能登半島における現状と課題

能登半島を取り巻く状況

① 自然災害の発生状況

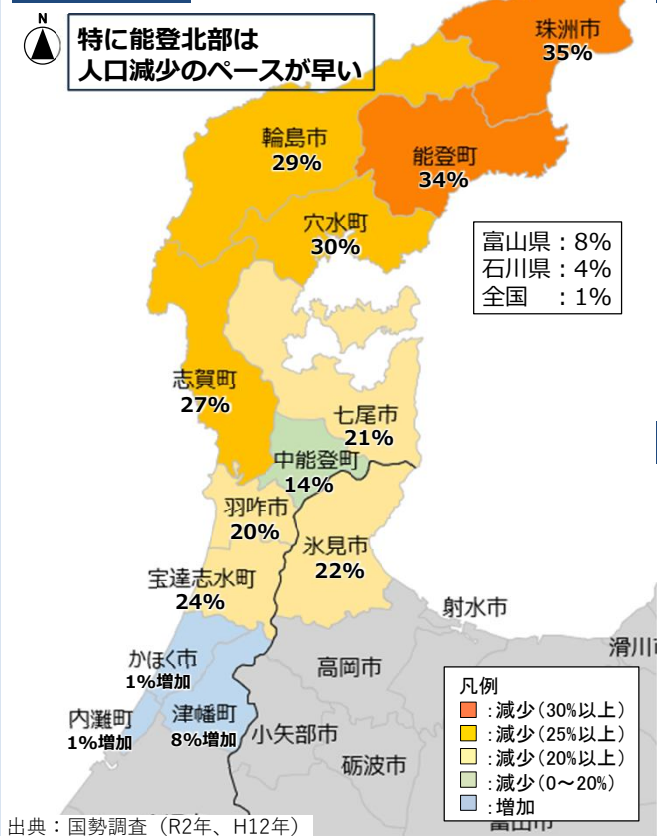


② 能登地域の地理・地形上の課題

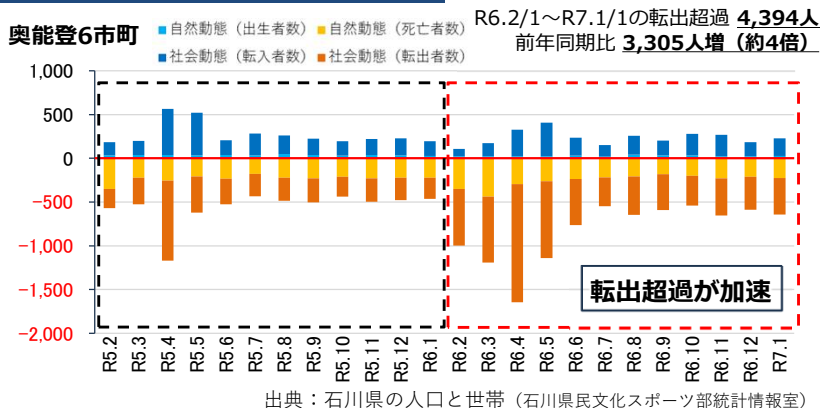


③ 人口減少の現状と課題

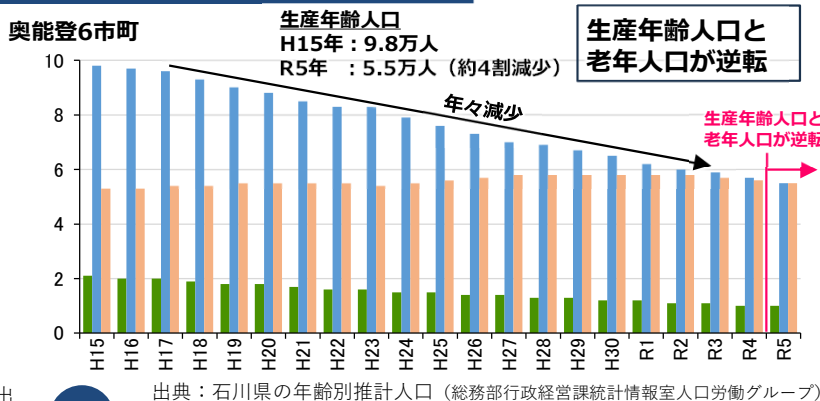
人口減少率



地震後の人口増減（R5.2～R7.1）



年齢階級別人口の推移（H15～R5）

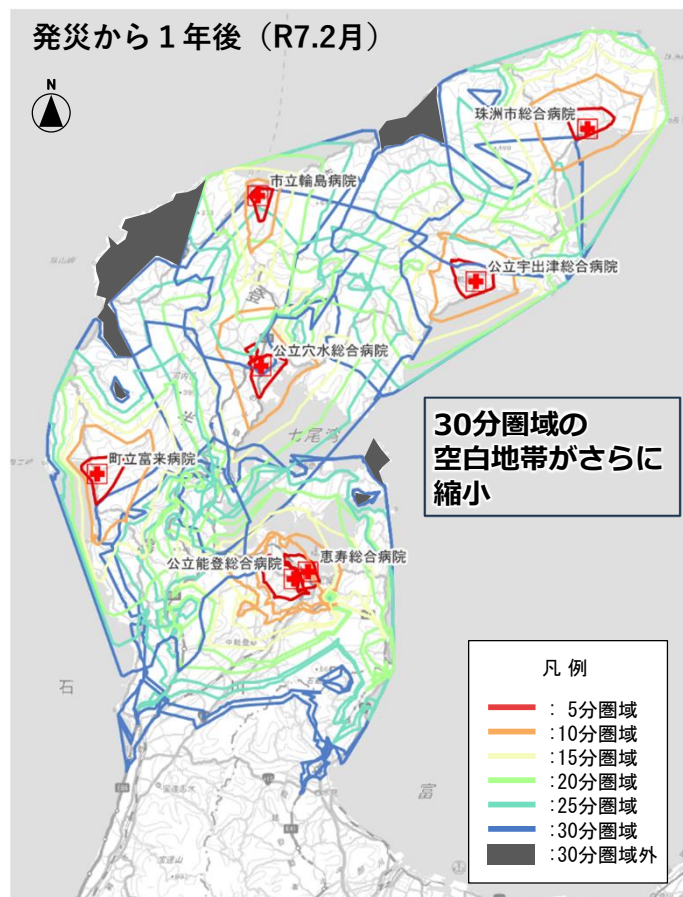
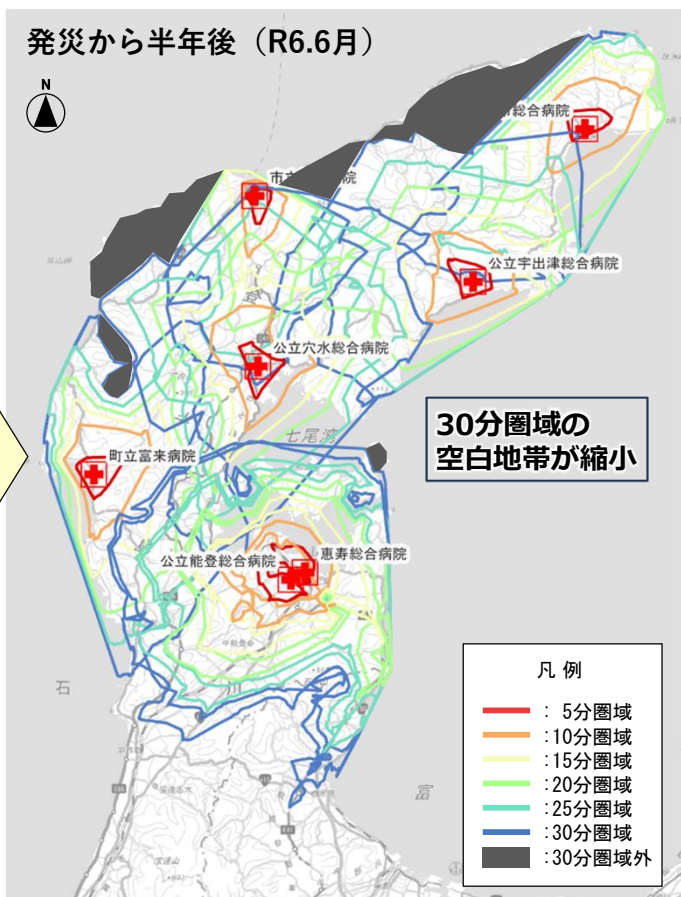
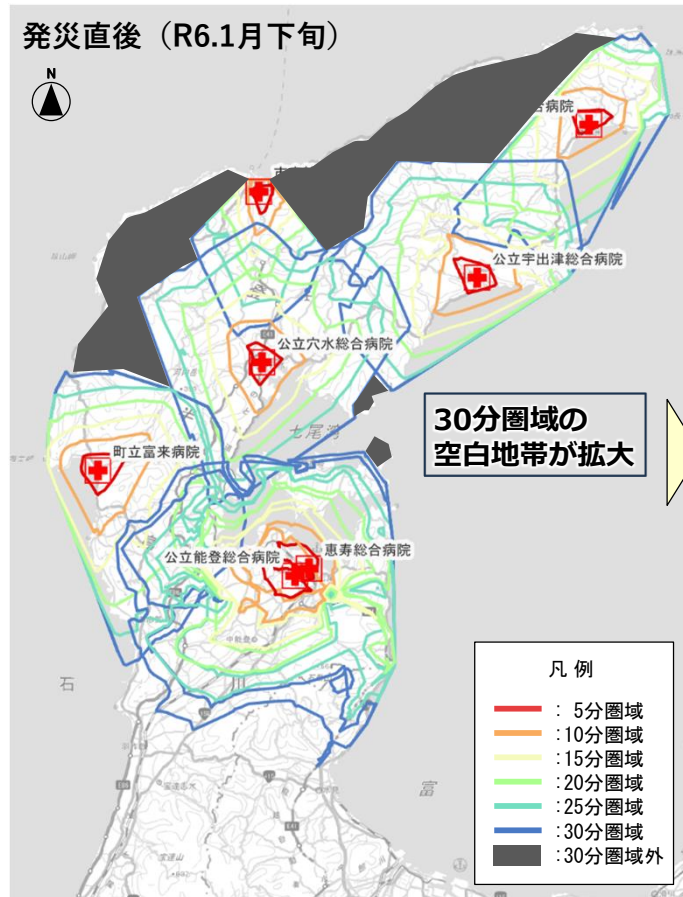
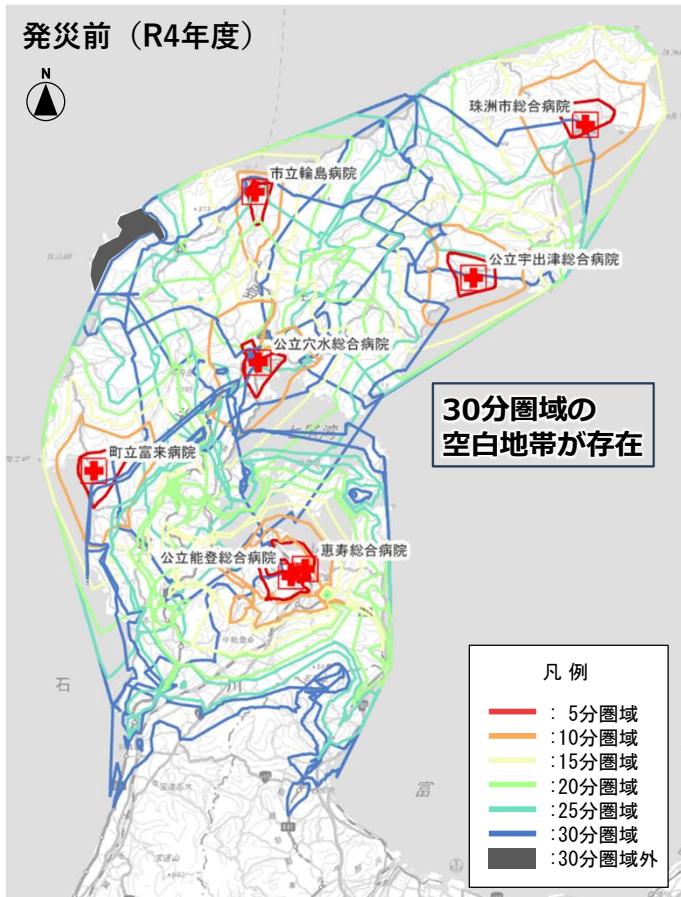


能登半島における現状と課題

能登半島を取り巻く状況

④ 医療体制の現状と課題

医療機関別の到達圏域



能登半島における現状と課題

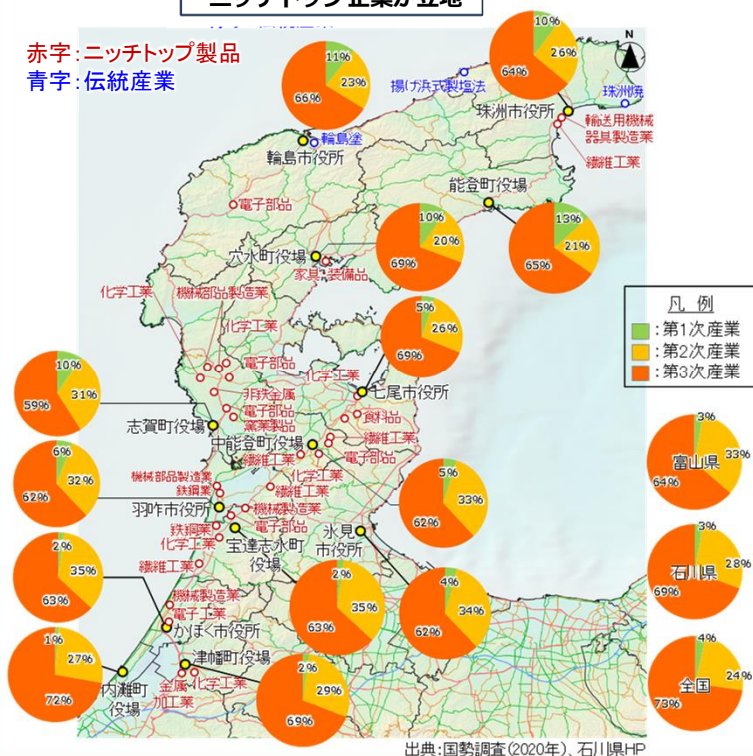
能登半島を取り巻く状況

⑤ 産業の現状と課題

産業構造

- ・全国に比べ第1次産業・第2次産業の割合が高い
- ・ニッチトップ企業が立地

赤字：ニッチトップ製品
青字：伝統産業



世界農業遺産

世界農業遺産

能登の里山里海



ニッチトップ企業



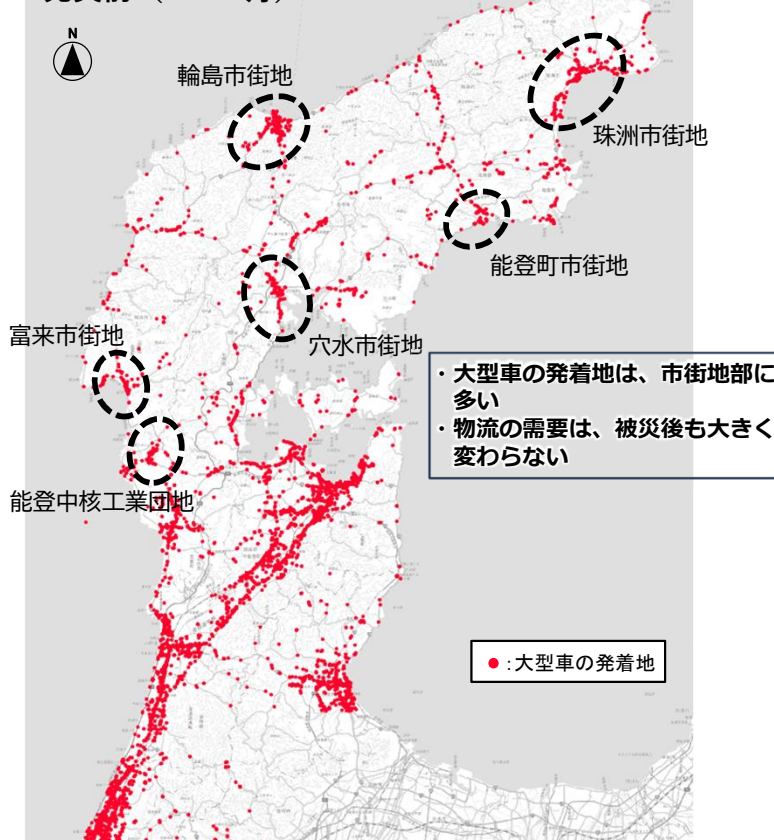
伝統工芸品



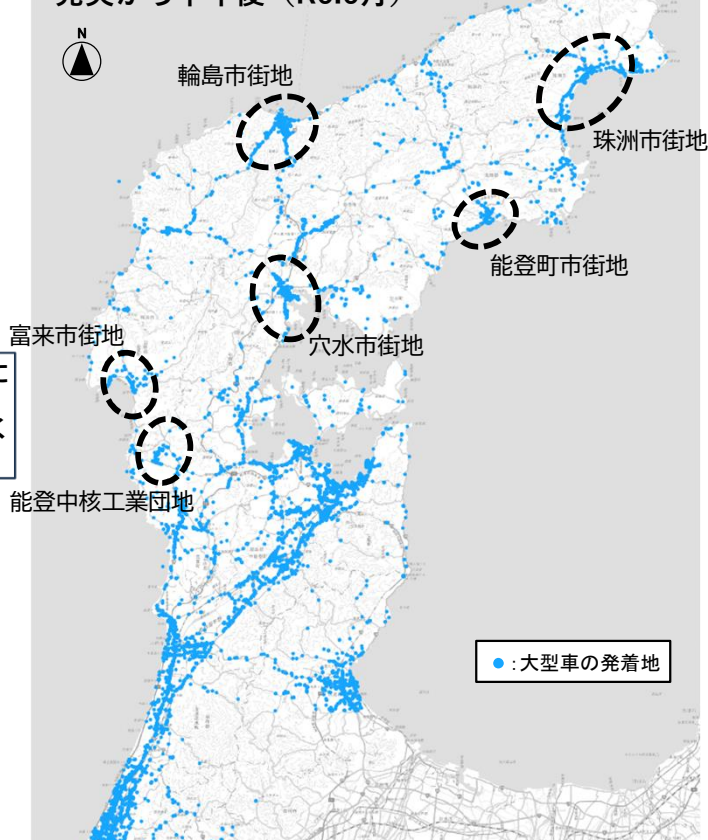
⑥ 物流の需要

大型車の発着地

発災前 (R5.10月)



発災から半年後 (R6.6月)



出典：ETC2.0プローブ情報

※ETC2.0プローブ情報より大型車の発着地をプロット

能登半島における現状と課題

能登半島を取り巻く状況

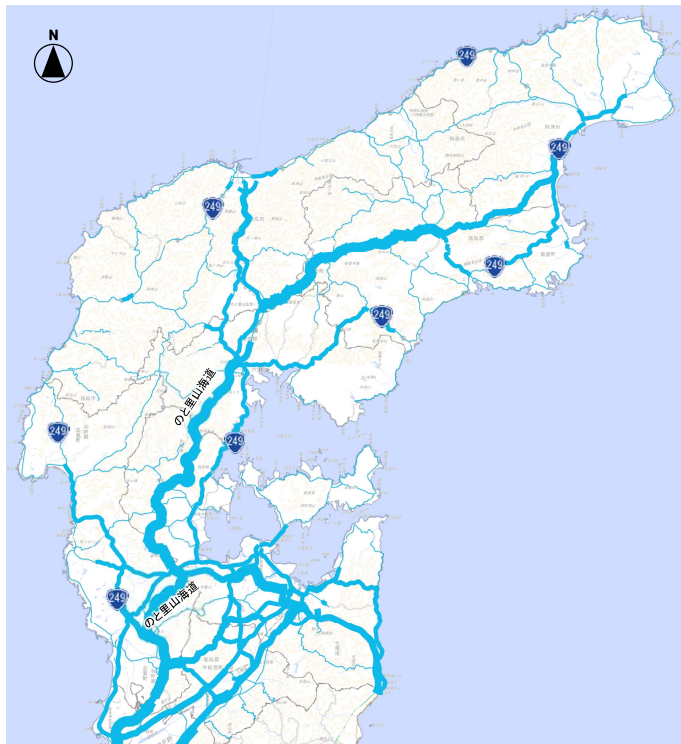
⑦ 大型車の通行実績

大型車の通行実績

【通過件数/日】

- : 1～10件
- : 10～50件
- : 50～100件
- : 100件～

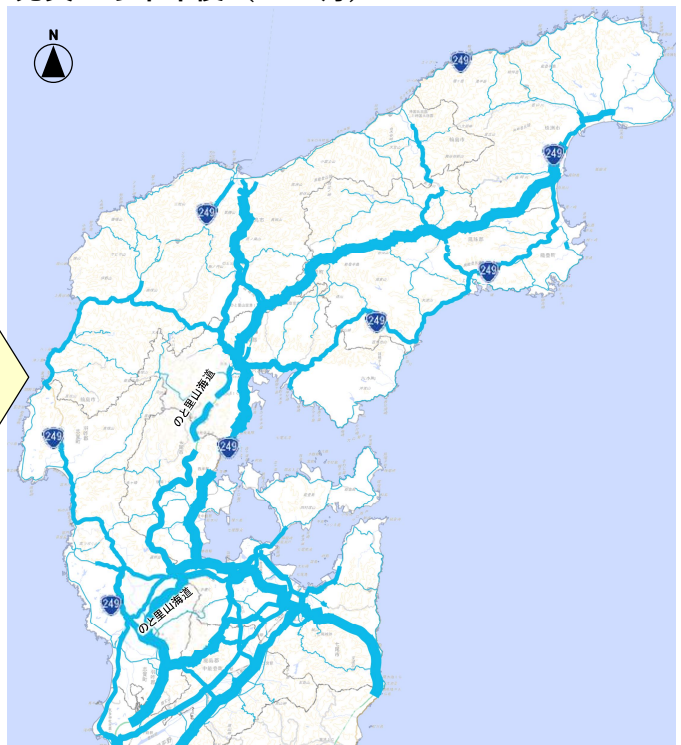
発災前（R5年10月）



発災直後（R6.1月下旬）



発災から半年後（R6.6月）



発災から1年後（R7.2月）



出典：ETC2.0プローブ情報

※ETC2.0プローブ情報より大型車が通行した経路を可視化
対象：大型貨物・普通貨物

能登半島を取り巻く状況

能登地域の主な観光地・観光施設

出典：デジタル観光統計オープンデータ

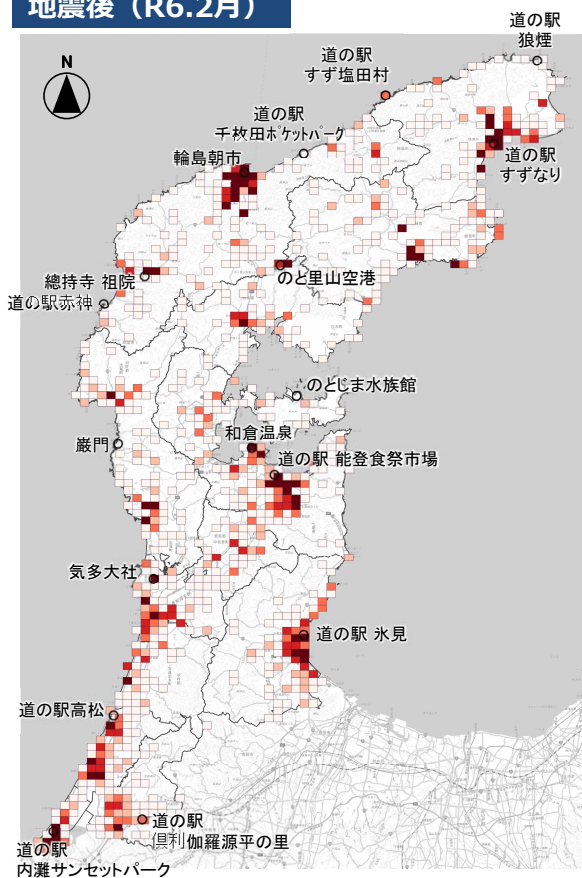
能登半島における現状と課題

能登半島を取り巻く状況

⑧ 観光の現状と課題

能登地域の来訪者データ分析(地震直後(R6.2月)に比べた増減状況)

地震後 (R6.2月)



【来訪者数】

- : 0~500人
- : 500~1,000人
- : 1,000~2,000人
- : 2,000~3,000人
- : 3,000人以上

出典：モバイル空間統計

(株式会社ドコモ・インサイトマーケティング)

分析単位：1kmメッシュ

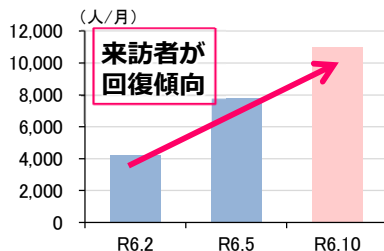
対象エリア：輪島市、珠洲市、能登町、穴水町、七尾市、志賀町、中能登町、羽咋市、宝達志水町、かほく市、内灘町、津幡町、氷見市(計13エリア)

対象データ：エリア外居住者※

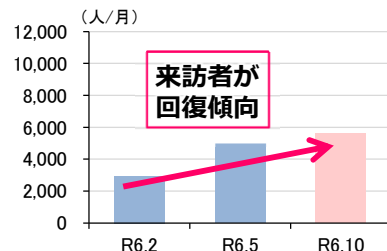
※エリア外居住者の定義

通勤・通学でない移動のうち「片道移動距離80km以上」もしくは「8時間以上」で「近隣居住者を除く」移動を抽出(観光庁が規定する「旅行の定義」を参考に設定)

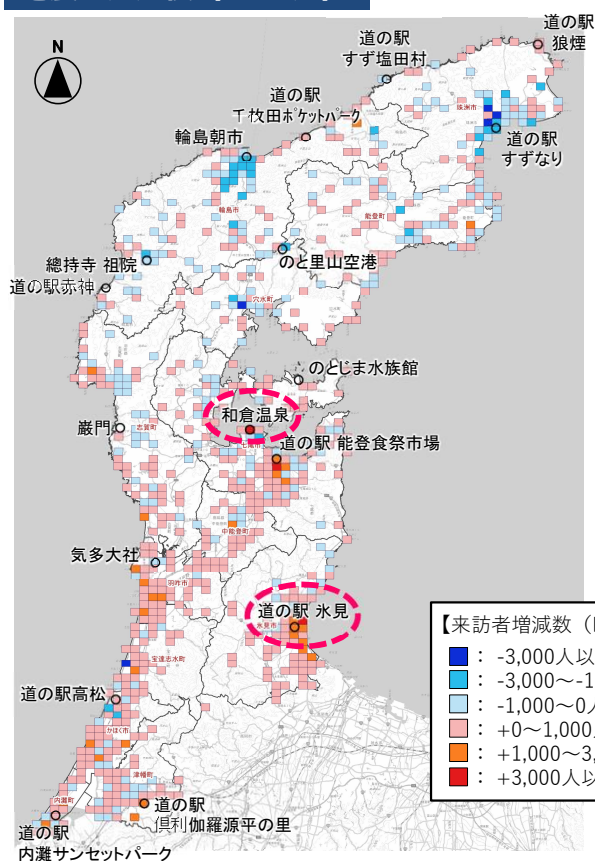
和倉温泉周辺地域の来訪者数



道の駅氷見の来訪者数



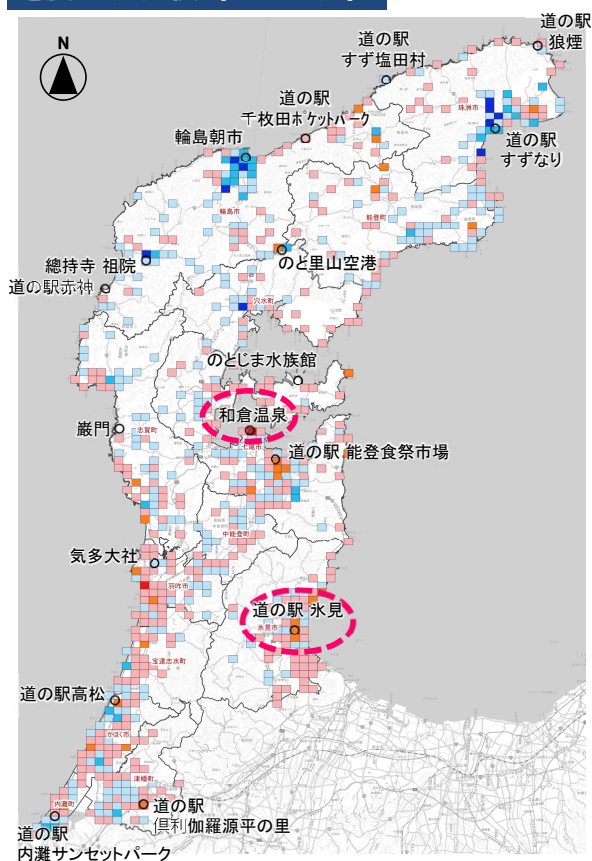
地震5か月後 (R6.5月)



【来訪者増減数 (R6.2月との比較)】

- : -3,000人以下
- : -3,000~-1,000人
- : -1,000~0人
- : +0~1,000人
- : +1,000~3,000人
- : +3,000人以上

地震10か月後 (R6.10月)



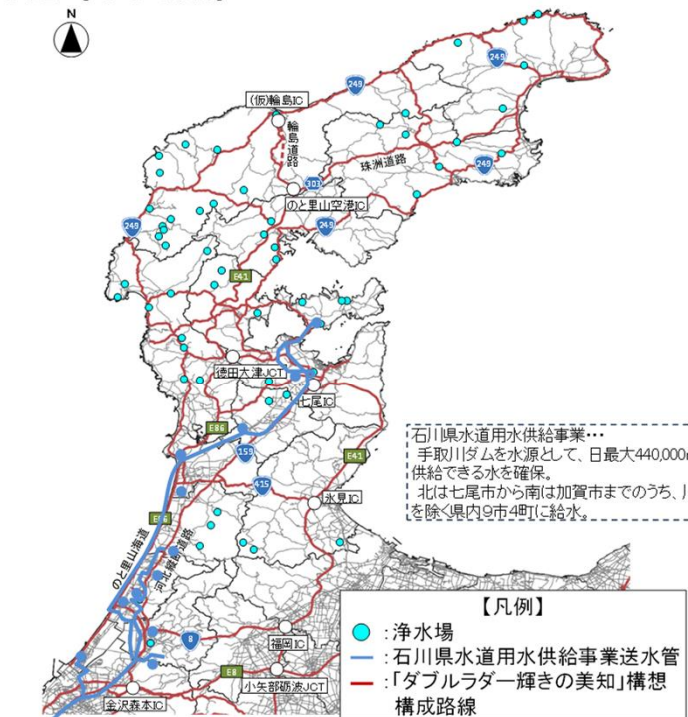
能登半島における現状と課題

能登半島を取り巻く状況

⑨ 生活インフラの拠点

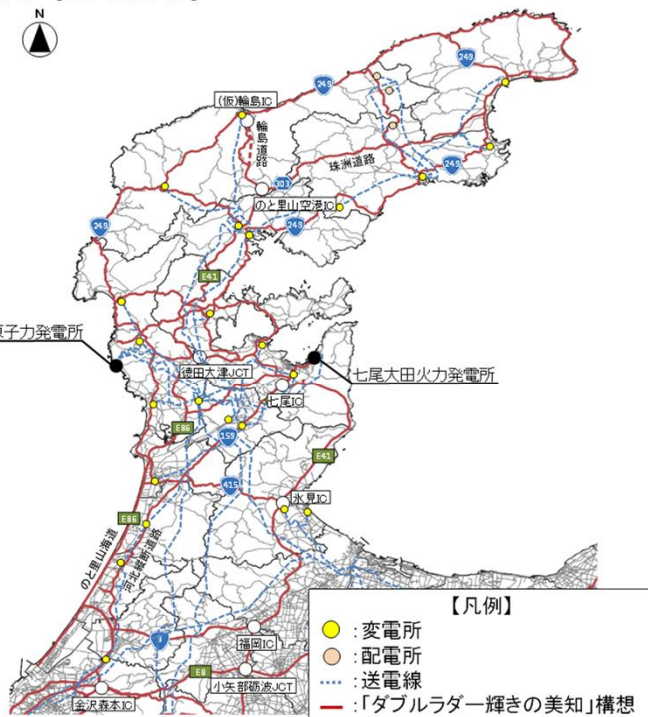
■ 水道（浄水場等）

■ 電気（変電所等）



出典 浄水場：石川県創造的復興プラン マップデータ集
水見市水道ビジョン(H31.3 水見市)
構成路線：いしかわの道2024(石川県)

石川県水道用水供給事業送水管：
石川県水道用水供給事業パンフレット(石川県)



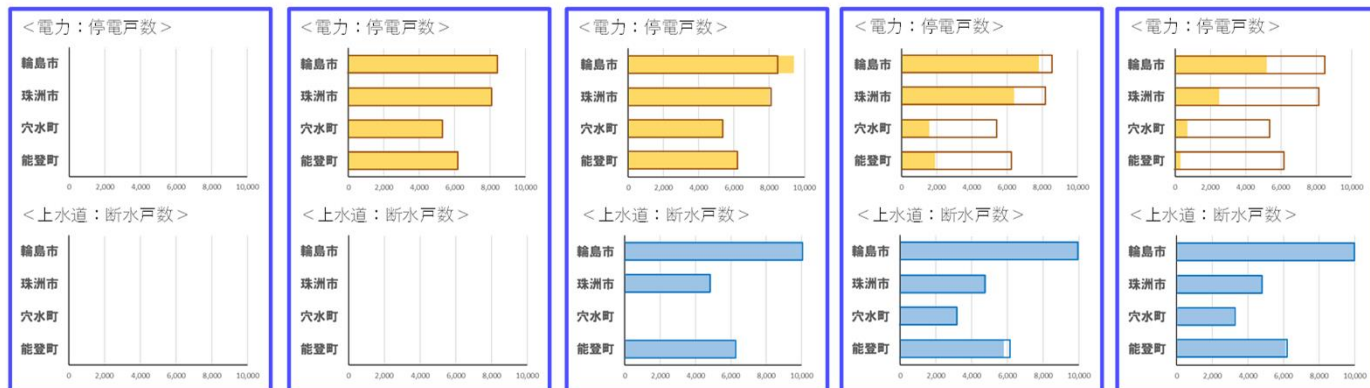
出典 変電所：地理院地図、154kV未満系統図 石川県(北陸電力株式会社)
構成路線：いしかわの道2024(石川県)

生活インフラの被災状況と課題

道路の復旧



生活インフラの復旧



- ・ 電気や上下水道等インフラに甚大な被害が発生し、大規模な停電・断水が発生
- ・ 道路の緊急復旧の進捗に応じて停電戸数は減少、断水は解消されず長期化

能登半島の交通状況

奥能登地域は、緊急輸送道路
の密度が小さい

[illegible]

災害時にアクセスルートとして機能すべき道路が被災し寸断

この図は、石川県内の緊急輸送道路と指定道路を示しています。災害時にアクセスルートとして機能すべき道路が被災し寸断するリスクを評価するためのものです。

凡例

- 第1次緊急輸送道路 (赤線)
- 第2次緊急輸送道路 (青線)
- 第3次緊急輸送道路 (緑線)
- 指定なし (グレー線)
- 能登半島地震による通行止め区間 (黄色の線)
- 能登半島地震による主な通行止め (オレンジ色のXマーク)

**地震発生後は
通行できる路線が限定**

	地震前	地震直後
徳田大津IC ～輪島市	約40分	約2.5時間
徳田大津IC ～珠洲市	約1時間	約3.5時間

地震直後は奥能登地域への限られた道路に交通が集中、徳田大津ICから輪島市、珠洲市までの平均所要時間が約3～4倍に増加

— : 通行可能路線※

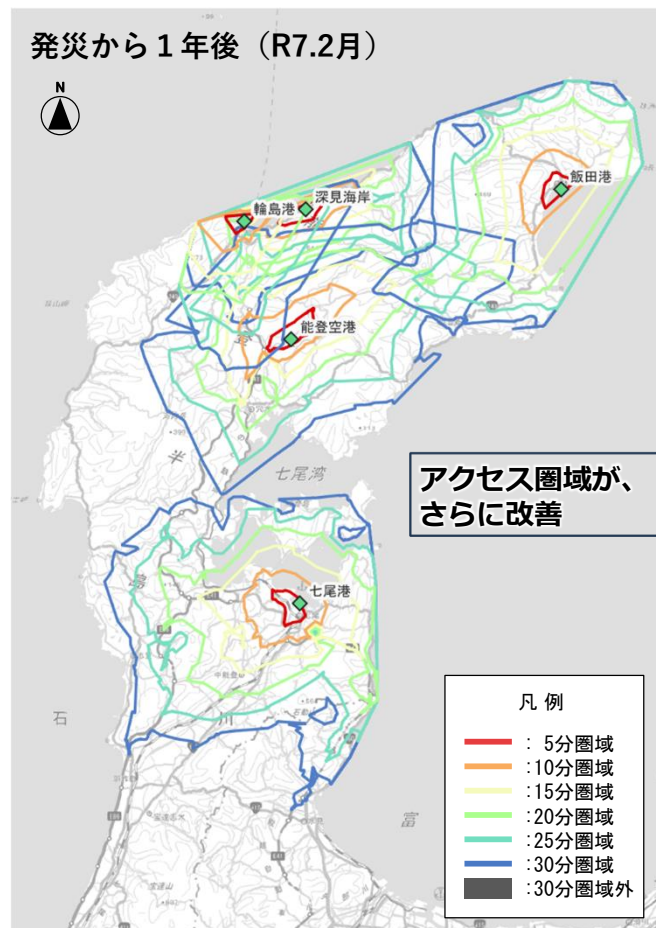
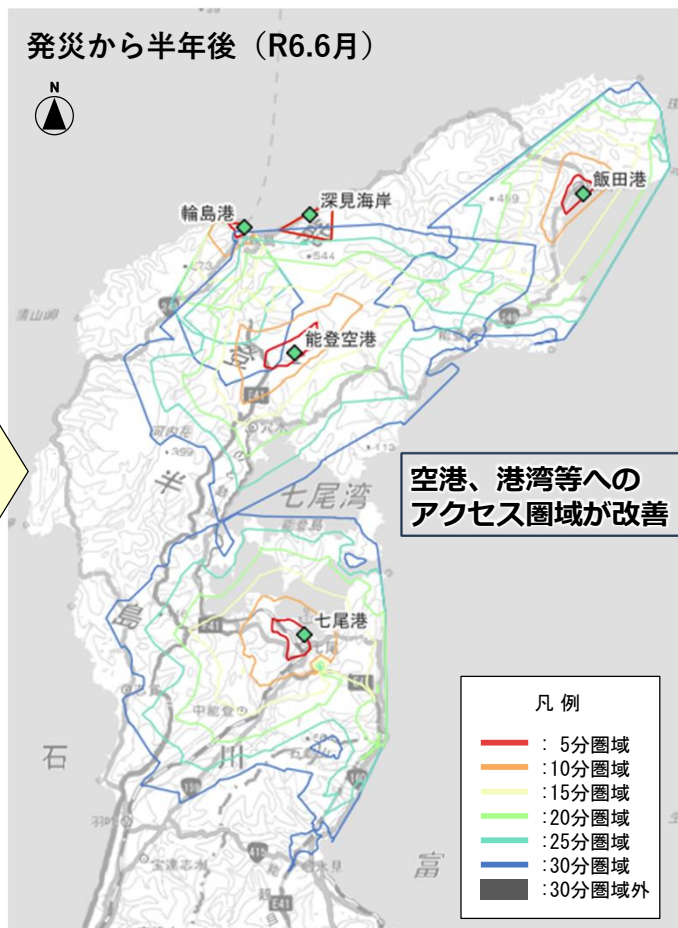
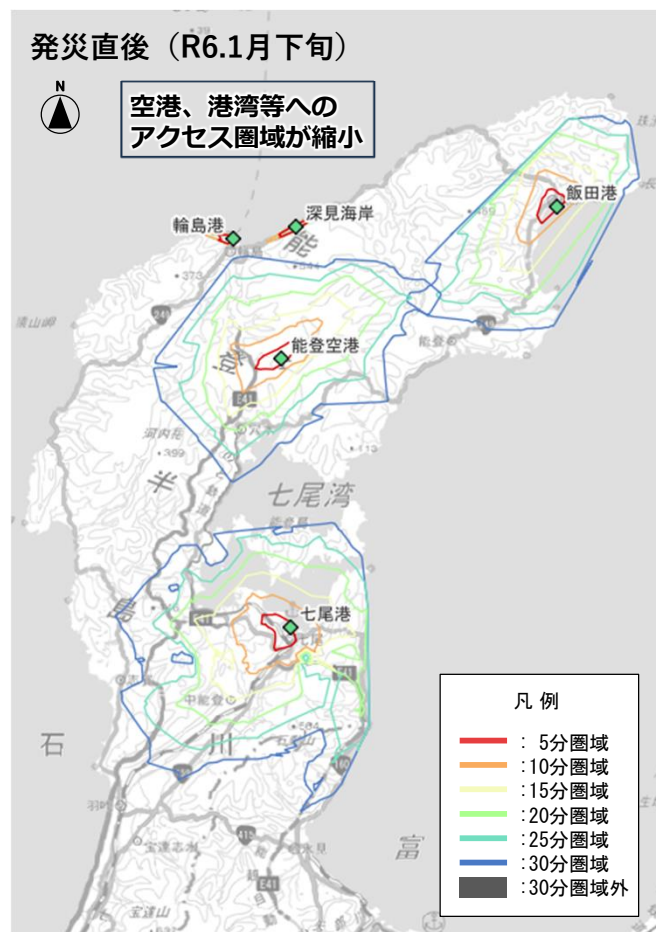
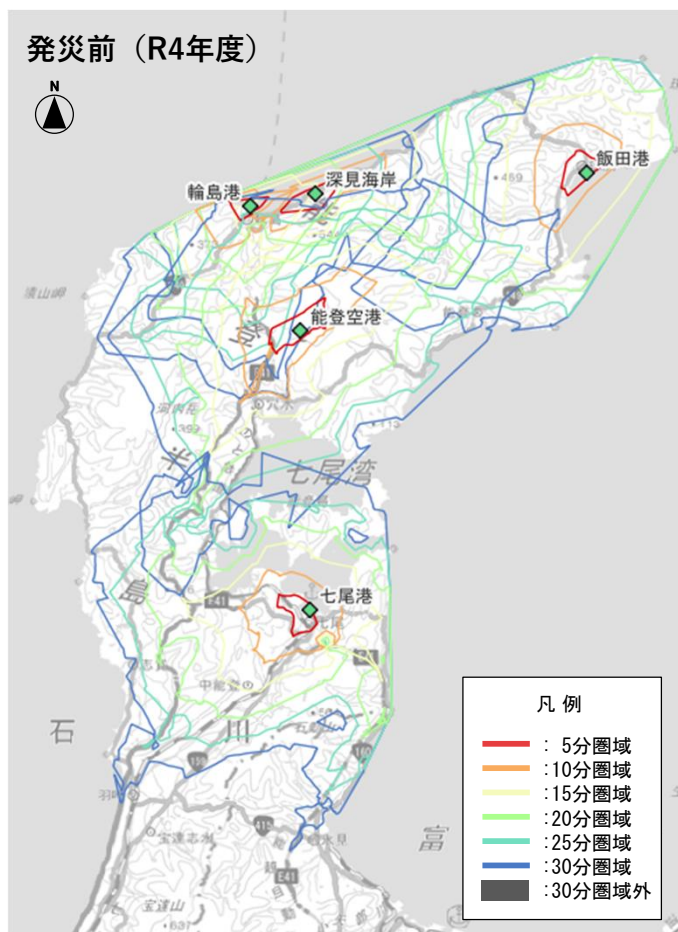
※ETC2.0搭載車両が通行できた路線のみ着色（市町村道を除く）

13

能登半島における現状と課題

能登半島の交通状況

⑭ 空港・港湾(広域進出拠点等)の到達圏域



能登半島における現状と課題

能登半島の交通状況

⑮ 拠点間連絡速度(閑散時旅行速度)

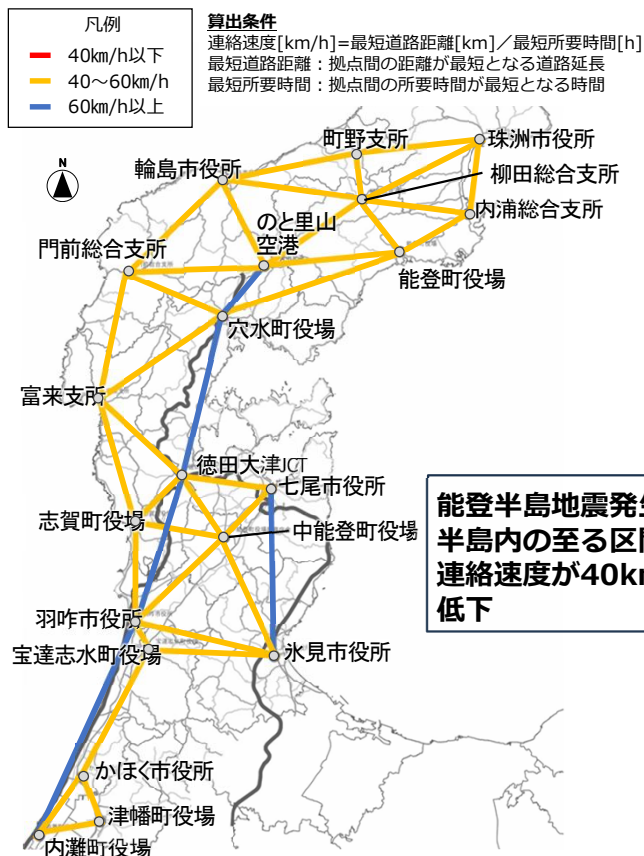
【閑散時の定義】閑散時は、既往研究※1を参考に水曜日を対象日とし、時間帯は、観測交通量が最も少ない時間帯※2を対象とする。

※1 稲本・張・中村（2023）国内外の幹線道路における閑散時旅行速度差の要因分析,第43回交通工学研究発表会論文集

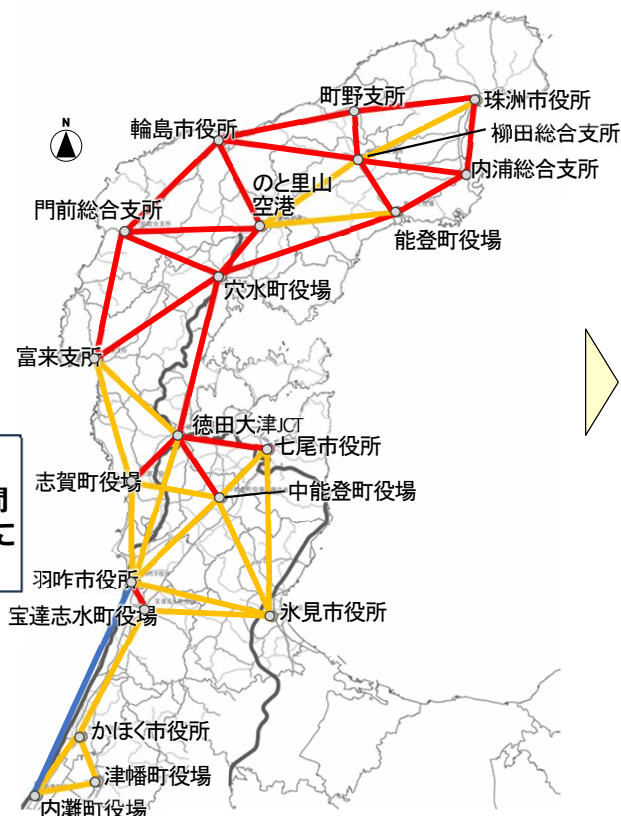
※2 R3センサスで対象地域の24時間交通量観測箇所の時間帯別交通量の平均値から、最も交通量の少ない時間帯を抽出。

抽出した時間帯の速度データが欠測した場合は前後時間帯の旅行速度データで補完。

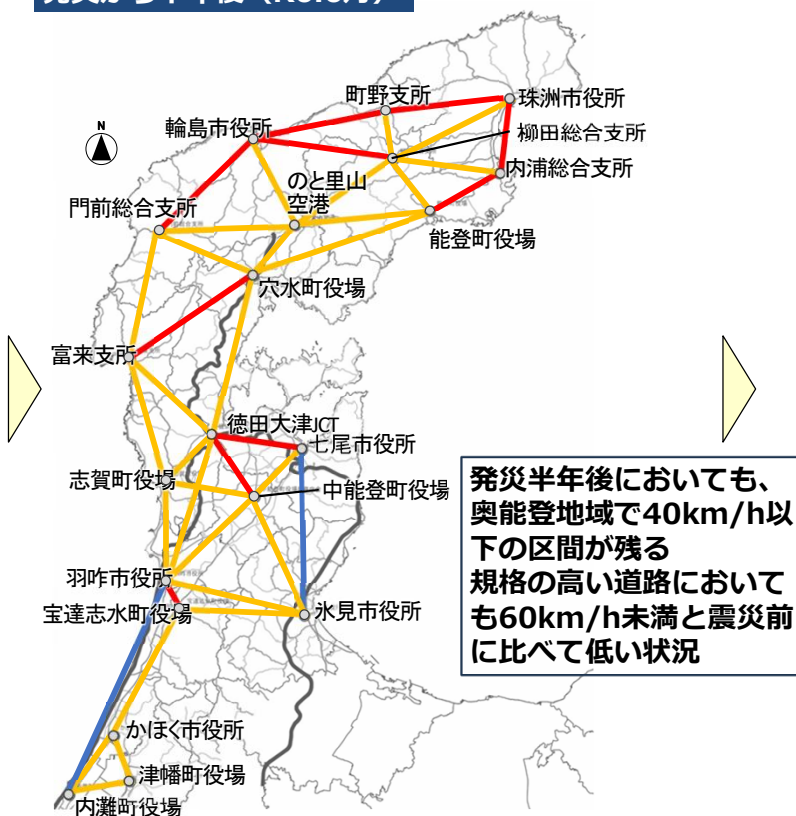
発災前（R4年度）



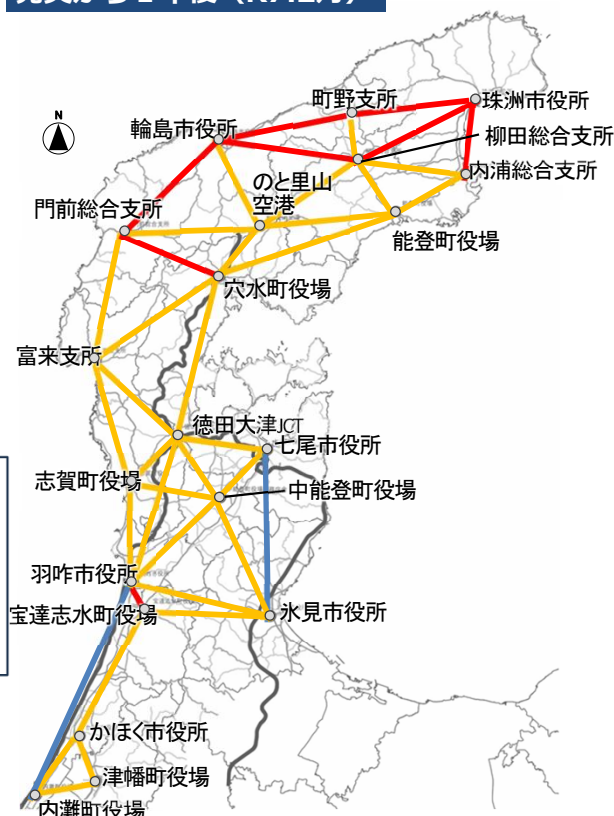
発災直後（R6.1月下旬）



発災から半年後（R6.6月）



発災から1年後（R7.2月）



出典：ETC2.0プローブ情報
時間：観測交通量が最も少ない時間帯

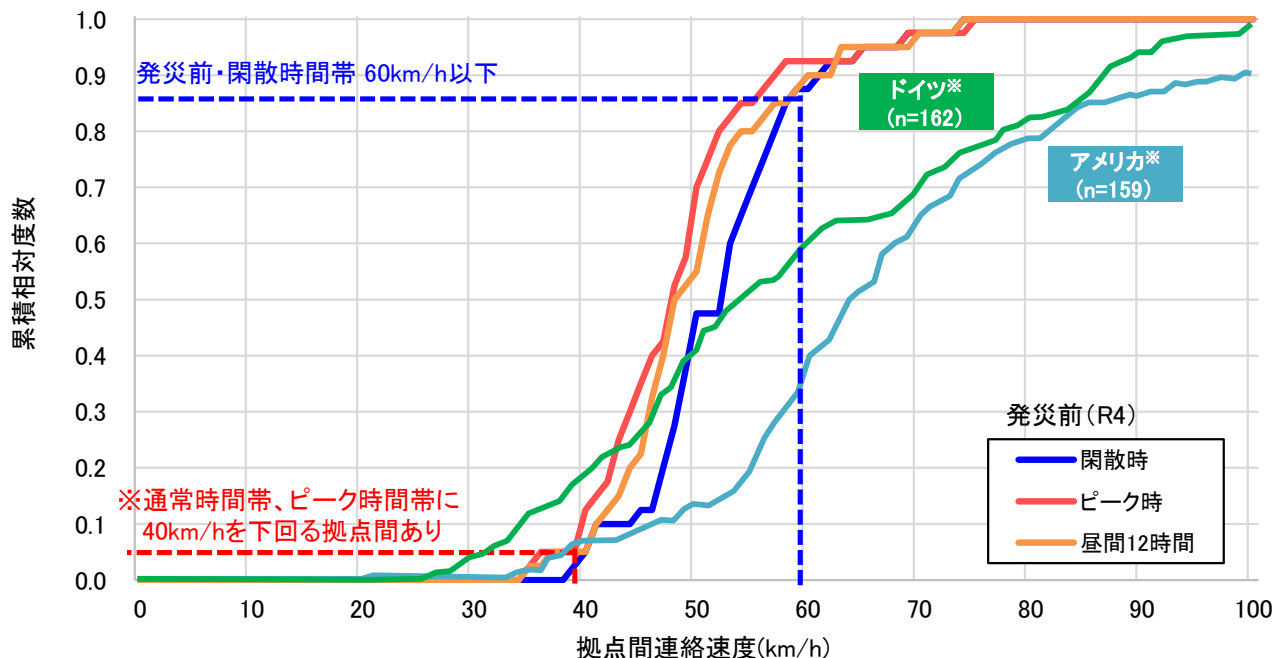
能登半島における現状と課題

能登半島の交通状況

⑯ 発災前における時間帯別の拠点間連絡速度

諸外国の都市間連絡サービスと比較するとサービスレベルが低い

※規格の高い道路を含む拠点間は、60km/h以上を確保
また、閑散時間帯と通常時間帯の差が小さい

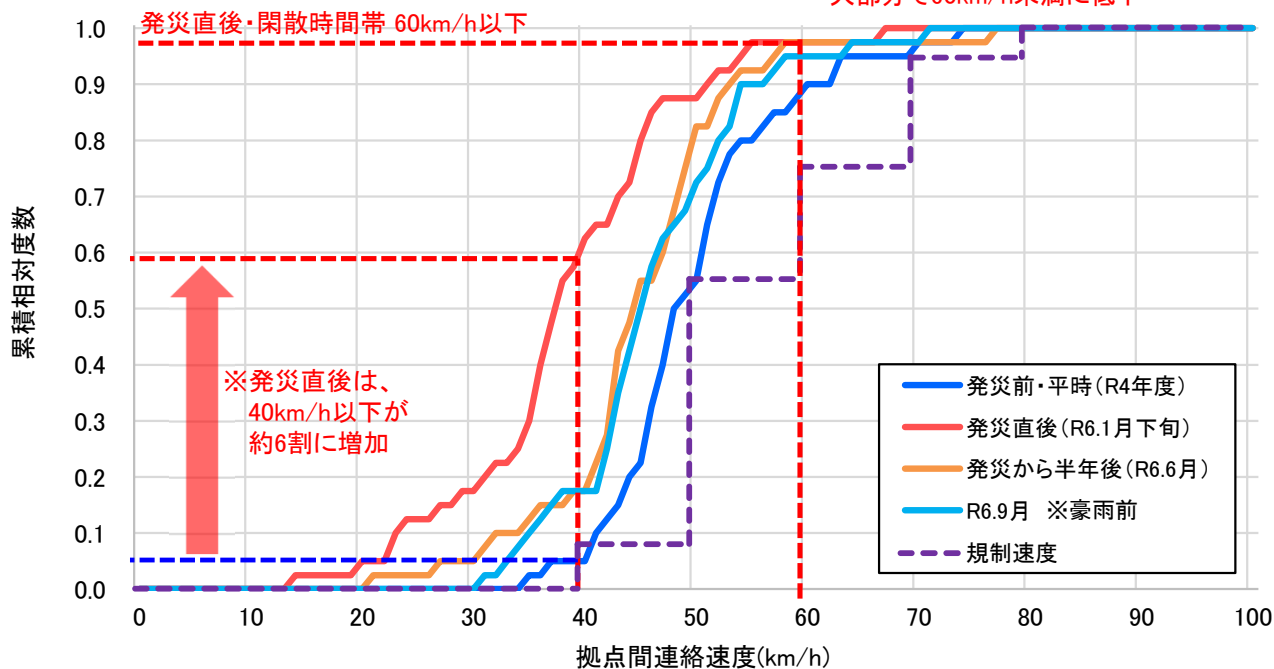


※出典: 稲本・張・中村(2023)国内外の幹線道路における閑散時旅行速度差の要因分析, 第43回交通工学研究発表論文集

⑰ 復旧フェーズごとの拠点間連絡速度(閑散時)

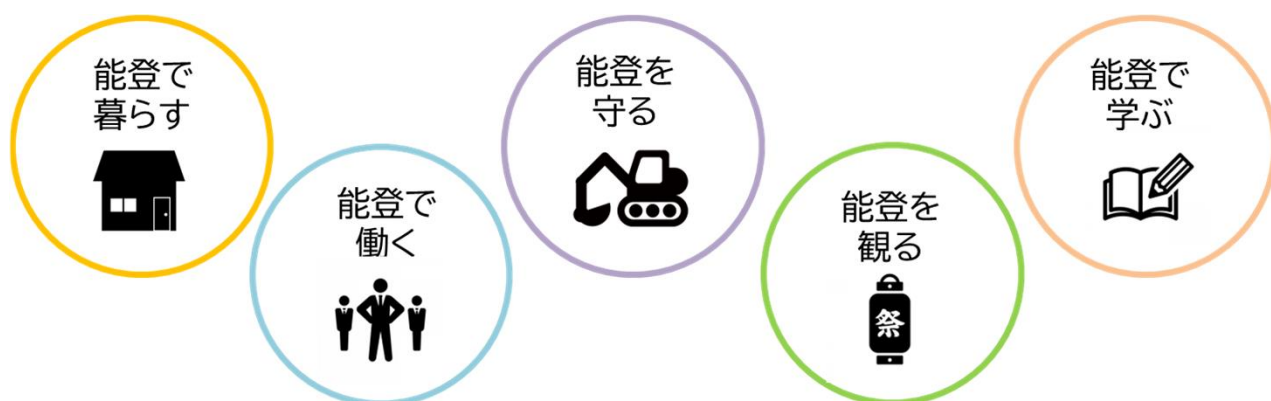
発災半年後においても、特に甚大な被害を受けた奥能登地域で40km/h以下の区間が残るほか、規格の高い道路においても60km/h未満と震災前に比べて低い状況

※規格の高い道路を含む拠点間も大部分で60km/h未満に低下



能登半島における広域道路ネットワークの基本的な考え方

能登半島の復興に関する各種計画から見える**将来に向けた検討課題**



◆広域道路ネットワーク検討の基本的な考え方

- ① 能登の創造的復興を支える道路ネットワークを基本に、人口減少が進む能登における将来的な二地域居住なども踏まえ、災害時・平時を問わず医療活動や物流を支え、生活インフラを維持していくため、医療・生活・なりわい等の拠点と金沢などの都市や空港・港湾との結びつきを強くし、住んでいる人の生活を支えるネットワークを目指します。
- ② 人々を魅了する食や景観、伝統文化、豊かな自然などの強みがあり、これらを活かし、県内外から人を呼び込み交流を拓ける能登半島絶景海道の形成を目指します。

※ ②については、別途検討会（能登半島絶景海道の創造的復興に向けた検討会[令和7年2月3日設立]）でも検討しています

能登半島の課題を踏まえ、5つの視点から広域道路ネットワークを検討

基幹軸の強化

- 能登半島地震の被災を教訓に、「いざという時」こそ確実に機能するよう、半島内の骨格を為す高規格道路等のネットワークを強化
- 災害時における支援活動の迅速化や広域的な交流・連携（二地域居住など関係人口の創出・拡大等）の促進を支える、金沢都市圏や隣県の富山県との広域道路ネットワークを強化

医療活動の支援

- 能登半島地震における活動圏域縮小の実態を踏まえ、災害時の医療活動を支える道路ネットワークを強化

物流経路の確保

- 能登半島における経済活動を支え、災害による物流の停滞を防ぐため、物流拠点と交通結節点を結ぶ道路ネットワークを強化

生活インフラとの連携

- 災害時における生活インフラの復旧を支援するとともに、将来的なインフラ収容空間としての活用が想定される道路ネットワークの強化

観光ルートの形成

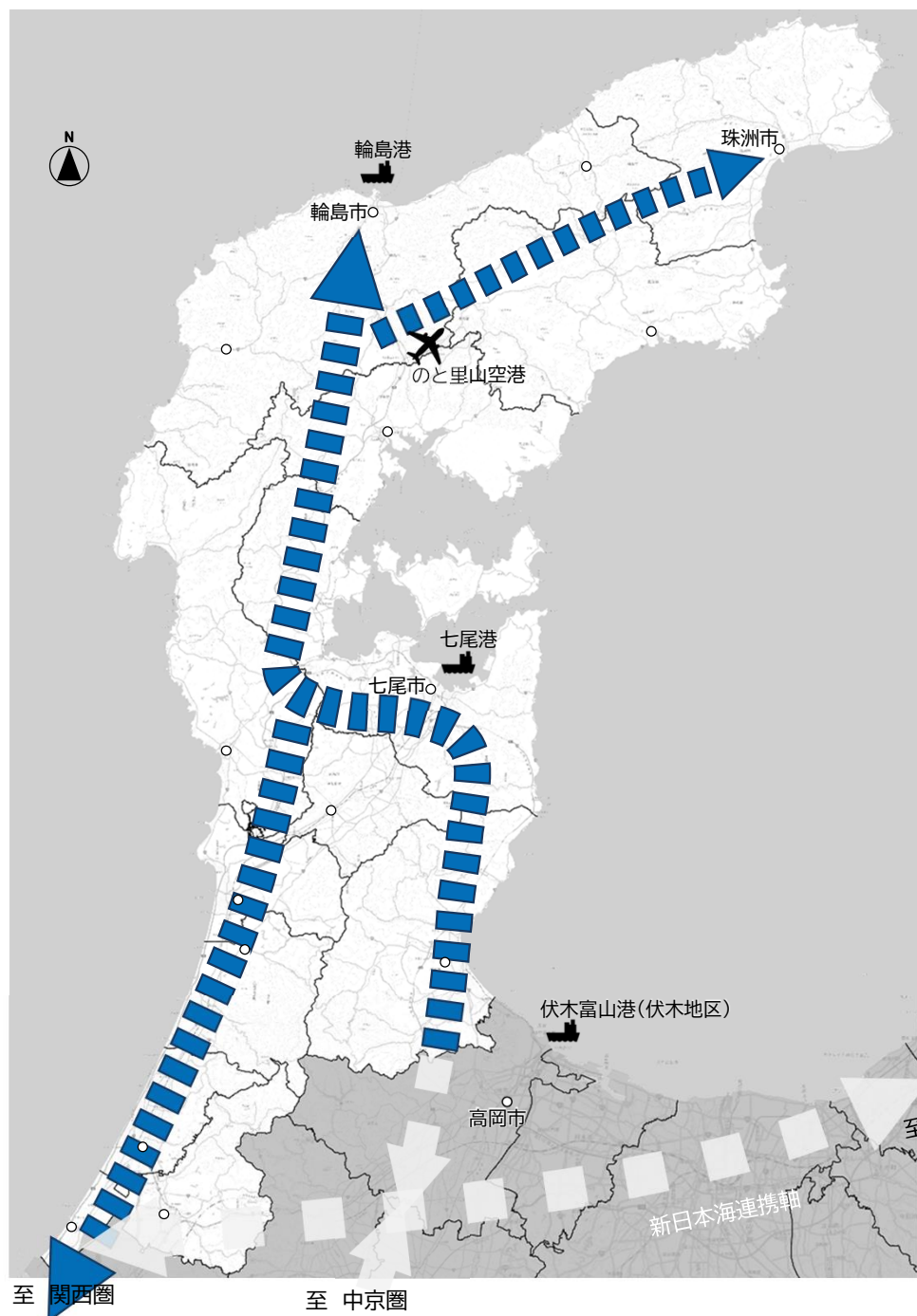
- 能登半島沿岸部を中心に数多く存在する観光資源をつなぎ、新たな周遊観光を支える観光ルートを形成。また、空の玄関口である、のと里山空港とも連携し、能登半島全体への周遊を促進

能登半島の課題を踏まえた広域道路ネットワーク検討の視点

基幹軸の強化



- 能登半島地震の被災を教訓に、「いざという時」こそ確実に機能するよう、半島内の骨格を為す高規格道路等のネットワークを強化



◀ ■ ▶ : 基幹軸
(能登地域を縦断し、ネットワークの骨格を形成)

考慮すべき拠点

- ・都市※
(新広域道路交通計画)
※中枢中核都市、
連携中枢都市圏、
定住自立圏 等
- ・防災拠点(空港・港湾)※
(北陸圏域道路啓開計画)
※広域進出拠点
- ・輪島港※
(輪島市復興まちづくり計画)
※広域交流軸

軸 名 称	概 要
能登半島基幹軸	3大都市圏と能登北部の移動を高速化して能登半島における経済活動を支えるとともに、耐震性や復旧性を備え、災害時の医療活動や生活インフラの復旧を支援
能登金沢基幹軸	能登・金沢間の移動を高速化して能登半島における経済活動を支えるとともに、耐震性や復旧性を備え、災害時の医療活動や生活インフラの復旧を支援

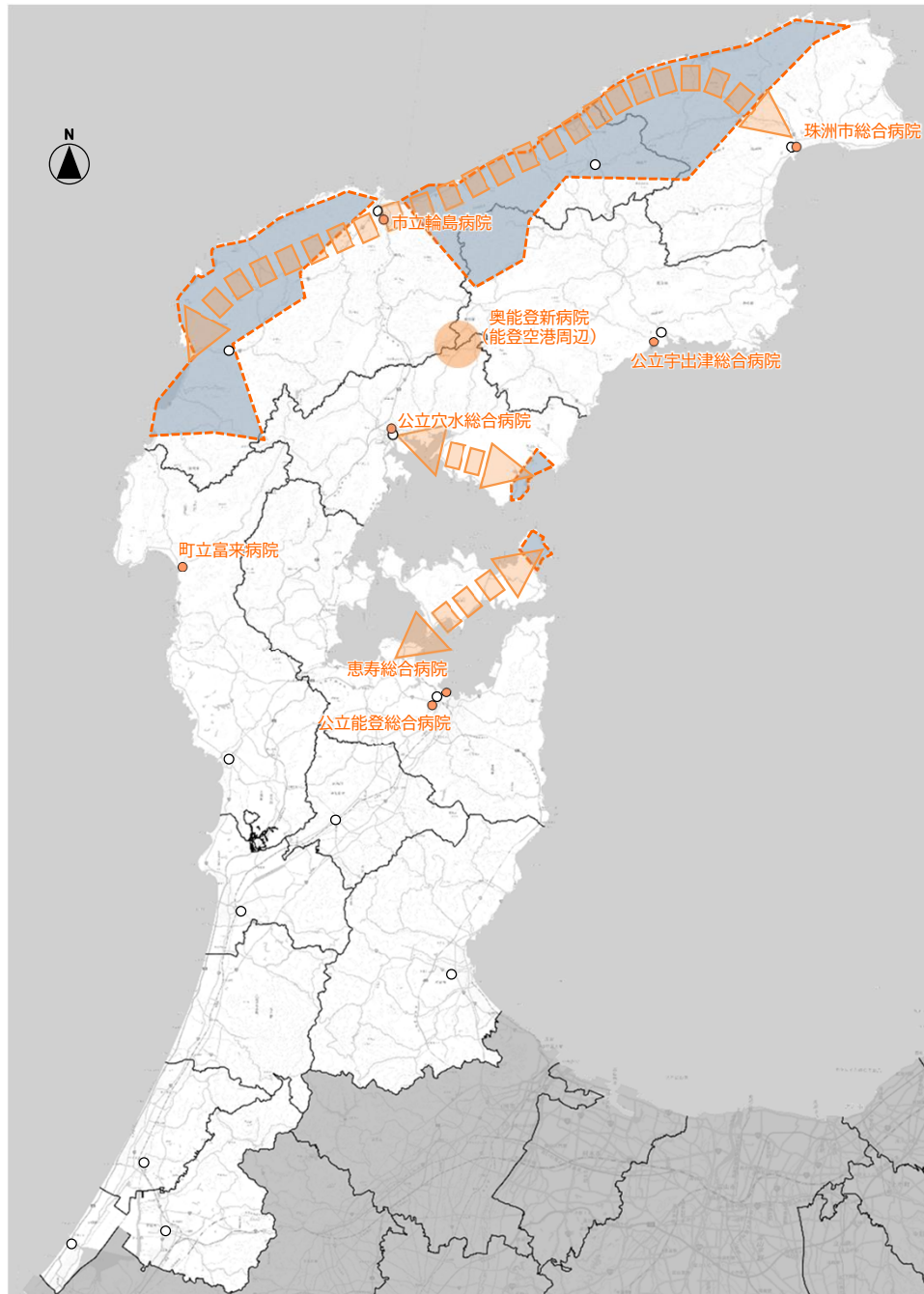
※新日本海連携軸: 北陸ブロック新広域道路交通ビジョン(R3.7策定)に位置づけられ、北陸の各地域間や隣県との連携や地理的優位性を活かして3大都市圏との連携強化を図る

能登半島の課題を踏まえた広域道路ネットワーク検討の視点

医療活動の支援



- 能登半島地震における活動圏域縮小の実態を踏まえ、災害時の医療活動を支える道路ネットワークを強化



◁□□▷ : 医療活動
(地震発生後の医療施設からの30分非到達圏域をカバー)

考慮すべき拠点

- ・二次・三次救急医療機関
- ・奥能登新病院(能登空港周辺)

凡例

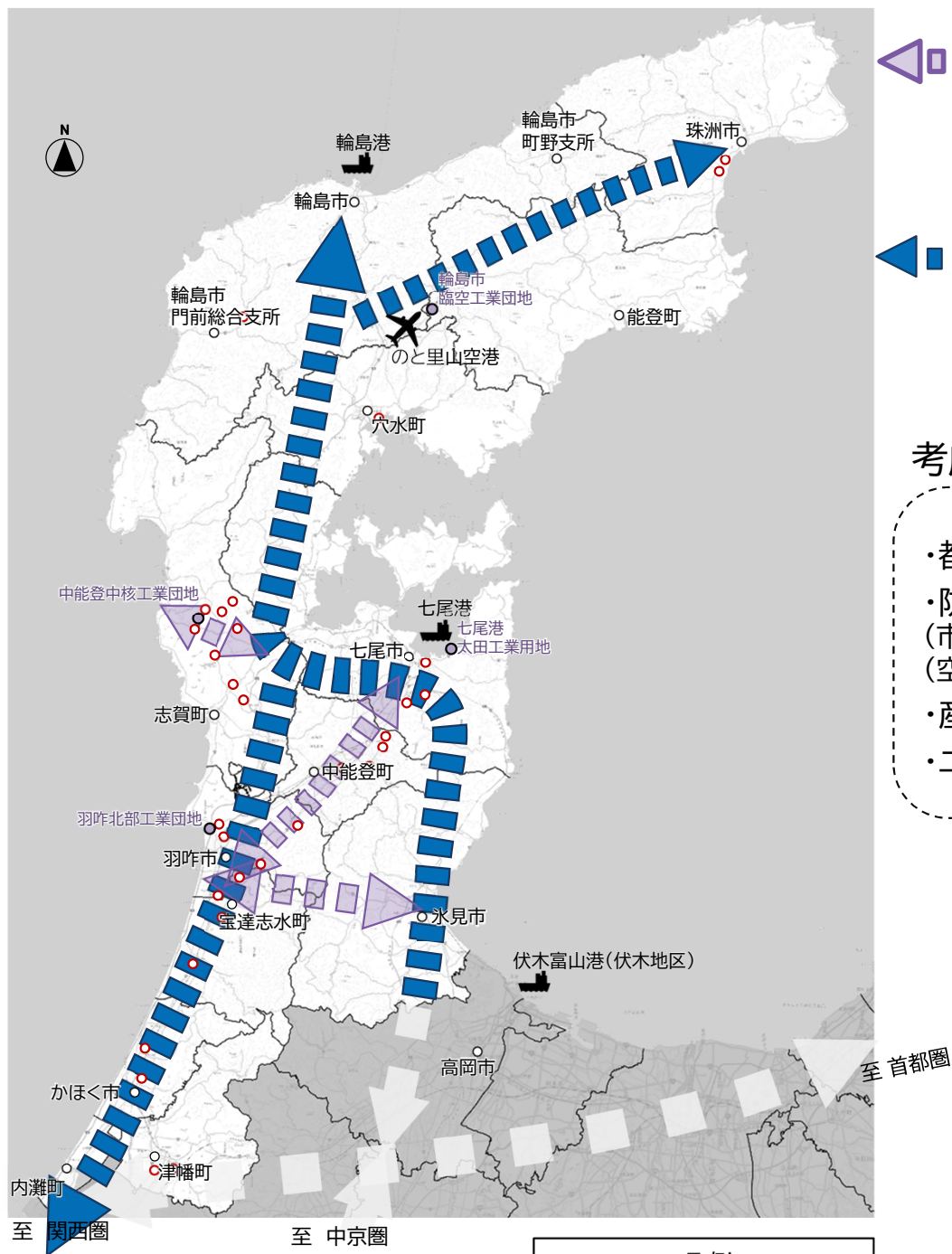
- : 市町役場
- : 二次・三次救急医療機関
- ◻ : 地震発生後の医療施設からの30分到達圏域外

能登半島の課題を踏まえた広域道路ネットワーク検討の視点

物流経路の確保



- 能登半島における経済活動を支え、災害等による物流の停滞を防ぐため、物流拠点と交通結節点を結ぶ道路ネットワークを強化



◀◻▶: 物流経路
(基幹軸から主要な空港・港
湾・物流拠点等を結ぶアクセ
ス)

◀◻◻▶ : 基幹軸
(能登地域を縦断し、ネットワークの骨格を形成)

考慮すべき拠点

- ・都市
- ・防災拠点
(市町役場(本庁舎・支所))
(空港・港湾)
- ・産業・工業団地
- ・ニッチトツプ企業

凡例

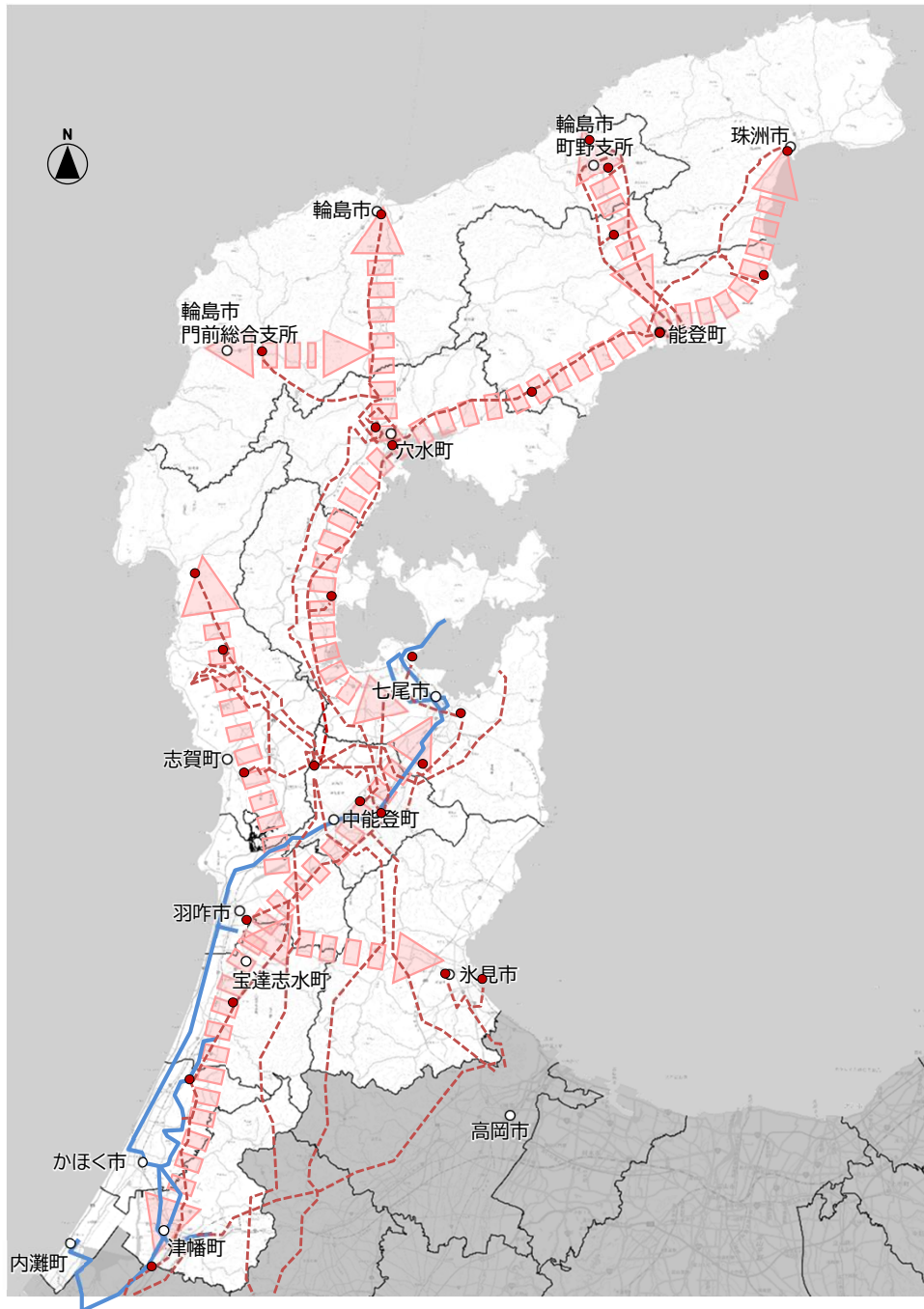
- ：市町役場
●：主な産業・工業団地
●：ニッチトップ企業
✈：空港
🚢：主要な港

能登半島の課題を踏まえた広域道路ネットワーク検討の視点

生活インフラとの連携



- 災害時における生活インフラの復旧を支援するとともに、将来的なインフラ収容空間としての活用が想定される道路ネットワークの強化



◀◻◻▶ : 生活インフラ
(変電所等へのアクセス)

考慮すべき拠点

- ・防災拠点
(市町役場(本庁舎・支所))
- ・変電所、配電所
- ・県水道用水供給事業送水管
など

凡例

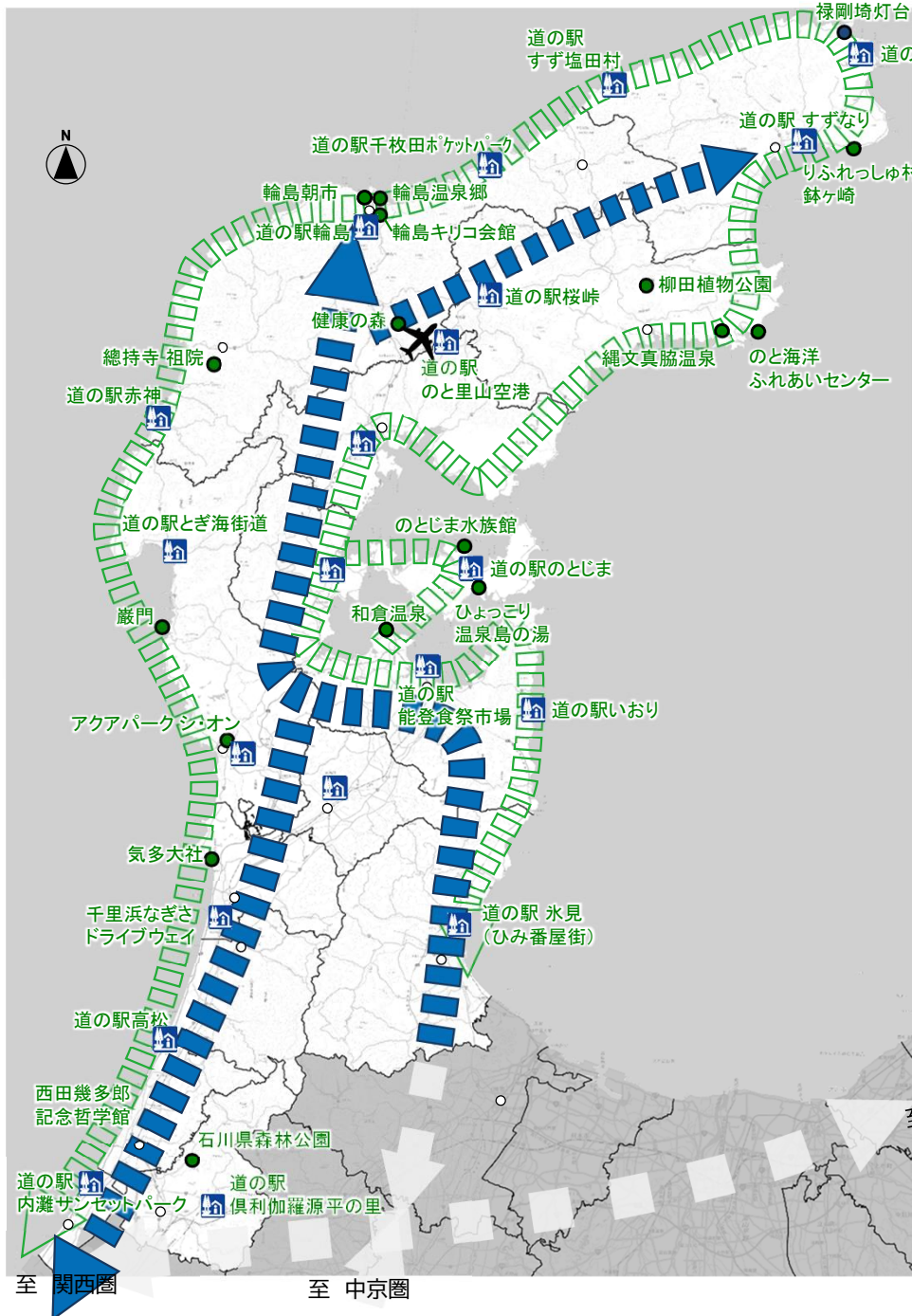
- : 市町役場
- : 石川県水道用水供給事業送水管
- : 変電所、配電所
- - : 送電線

能登半島の課題を踏まえた広域道路ネットワーク検討の視点

観光ルートの形成



- 能登半島沿岸部を中心に数多く存在する観光資源をつなぎ、新たな周遊観光を支える観光ルートを形成。また、空の玄関口である、のと里山空港とも連携し、能登半島全体への周遊を促進



◀◻◻▶: 観光周遊
(半島沿岸部の観光地・施設を周遊)

◀◻◻▶: 基幹軸
(能登地域を縦断し、ネットワークの骨格を形成)

考慮すべき拠点

- ・著名な観光拠点
- ・のと里山空港
- ・「道の駅」
- ・いしかわり山里海サイクリングルート
- など

凡例

- : 市町役場(支所含む)
- : 主な観光資源
- ✈: 空港
- 🏠: 道の駅

能登半島における広域道路ネットワーク構築のポイント

能登半島の課題を踏まえた5つの視点

基幹軸の強化

- 能登半島地震の被災を教訓に、「いざという時」こそ確実に機能するよう、半島内の骨格を為す高規格道路等のネットワークを強化
- 災害時における支援活動の迅速化や広域的な交流・連携の促進（二地域居住など関係人口の創出・拡大等）を支える、金沢都市圏や隣県の富山県との広域道路ネットワークを強化

医療活動の支援

- 能登半島地震における活動圏域縮小の実態を踏まえ、災害時の医療活動を支える道路ネットワークを強化

物流経路の確保

- 能登半島における経済活動を支え、災害による物流の停滞を防ぐため、物流拠点と交通結節点を結ぶ道路ネットワークを強化

生活インフラとの連携

- 災害時における生活インフラの復旧を支援するとともに、将来的なインフラ収容空間としての活用が想定される道路ネットワーク強化

観光ルートの形成

- 能登半島沿岸部を中心に数多く存在する観光資源をつなぎ、新たな周遊観光を支える観光ルートを形成。また、のと里山空港とも連携し、能登半島全体への周遊を促進

3つのサービスの柱

拠点連絡

信頼性・耐災害性

観光周遊

【拠点連絡】

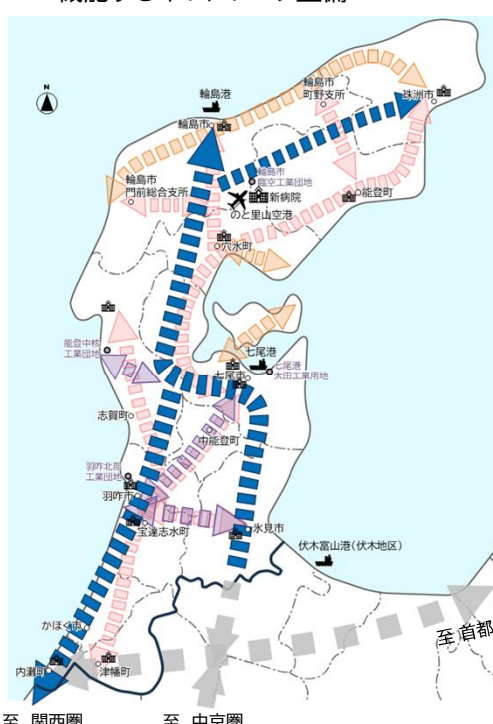
- 南北に細長い能登半島における能登地域全体での連結強化
- 道路種別や管理主体にとらわれず、一連のサービス速度で連結

【信頼性・耐災害性】

- 地域生活や産業活動に必要な医療・物流・生活インフラ拠点等を結ぶ
- 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整備

【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）



▶▶▶ : 基幹軸
 ▶▶▶ : 医療
 ▶▶▶ : 物流
 ▶▶▶ : 生活インフラ
 ▶▶▶ : 観光周遊

3つのサービスの柱から整理した道路ネットワークを統合し、能登半島の将来に必要な広域道路ネットワークの基本方針(案)として整理する。

能登半島における広域道路ネットワーク基本方針(案)

■基本方針

能登半島は南北に細長く、かつ3方を海に囲まれた山がちな地形であることから、道路をはじめとしたアクセスが限定されており、令和6年能登半島地震及び豪雨災害では、高規格道路が被災により寸断するなど、道路ネットワークとして根幹的な問題が生じました。

今回の災害を教訓に、創造的復興の前提となる半島防災や人口減少が進む能登地域における関係人口拡大など新たな視点に立った備えとともに、能登地域の皆さんに寄り添った道路ネットワークの検討が不可欠です。

能登の持続的な発展を支え、地方創生の礎となる道路ネットワークを構築するための基本的な方針として三つのサービスの柱を設定しました。

これらのサービスの柱を踏まえた道路ネットワークの構築により、未来志向の復興を実現するため、1日も早い能登半島地震からの創造的復興を支援します。

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結強化 ・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・耐災害性		・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ぶ ・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)



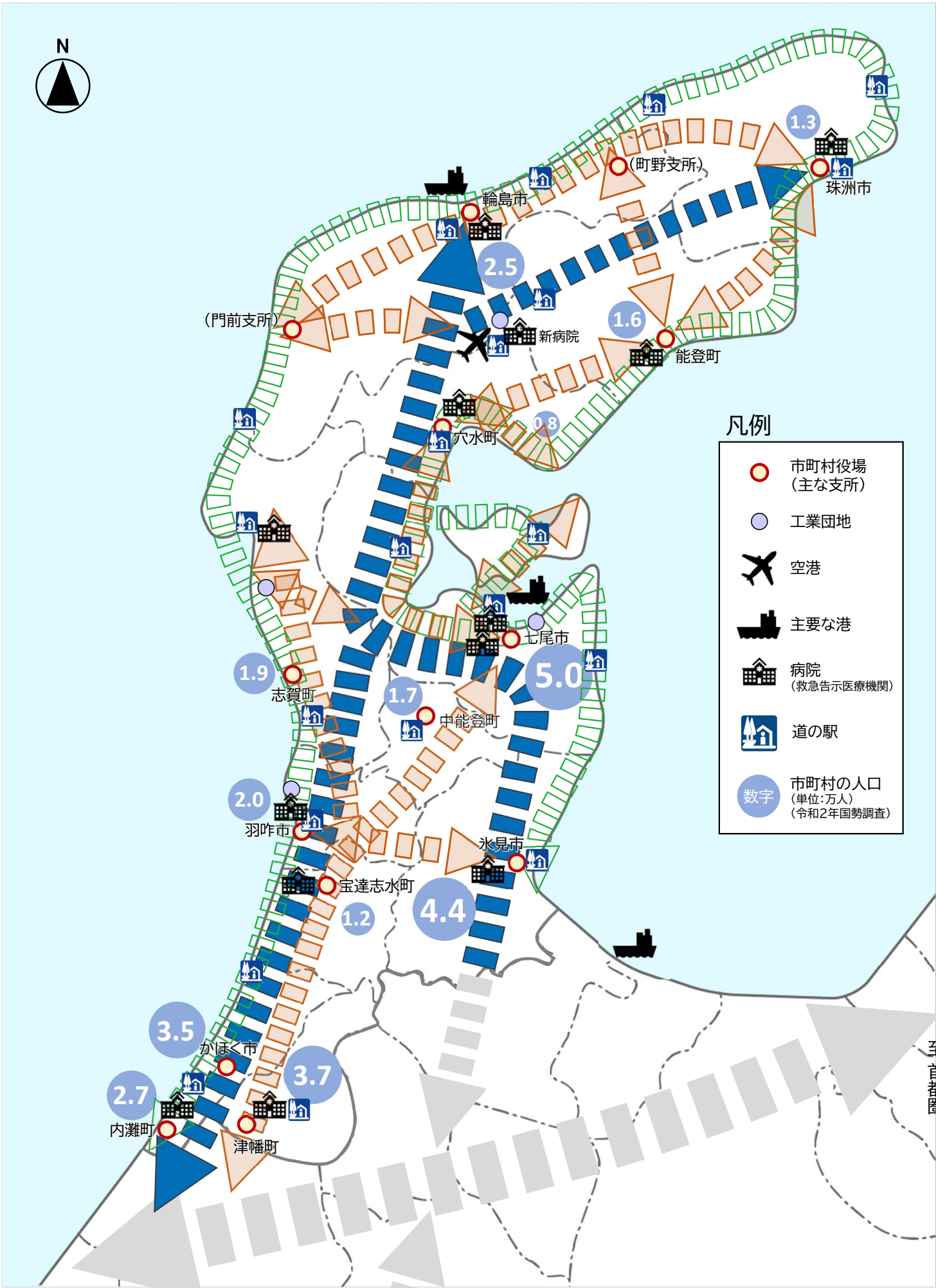
防災道の駅 のと里山空港の使用状況



マリントウン岸壁からの給水支援(輪島港)



空の玄関口 能登空港



至 関西圏

至 中京圏

能登半島における広域道路ネットワーク検討会

開催経緯

開催日	検討会の内容
令和6年12月23日(月)	第1回能登半島における広域道路ネットワーク検討会 ○設立趣意及び規約(案)について ○能登半島における広域道路ネットワークの検討 ○今後の進め方(案)
令和7年 3月 4日(火)	第2回能登半島における広域道路ネットワーク検討会 ○第1回検討会の意見と対応 ○能登半島の課題を踏まえた広域道路ネットワーク構築のポイント ○今後の進め方(案)
令和7年 3月24日(月)	第3回能登半島における広域道路ネットワーク検討会 ○第2回検討会の意見と対応 ○能登半島における広域道路ネットワーク基本方針(案)

委員名簿

(敬称略、順不同)

氏名	所属等
高山 純一	公立小松大学 教授
川村 國夫	金沢工業大学 教授
中山 晶一郎	金沢大学 教授
藤生 慎	金沢大学 教授
竹林 秀基	北陸地方整備局 道路部長
五十川 泰史	北陸地方整備局 金沢河川国道事務所長
杉本 敦	北陸地方整備局 能登復興事務所長
桜井 亘	石川県 土木部長
金谷 英明	富山県 土木部長





能登半島における広域道路ネットワーク基本方針(案)

令和7年3月 作成

発行 能登半島における広域道路ネットワーク検討会

編集 能登半島における広域道路ネットワーク検討会 事務局

石川県 土木部 道路建設課

〒920-8580 石川県金沢市鞍月1丁目1番地

電話番号:076-225-1111(代)

富山県 土木部 道路課

〒930-8501 富山県富山市新総曲輪1番7号

電話番号:076-431-4111(代)

国土交通省 北陸地方整備局 道路部 道路計画課

〒950-8801 新潟県新潟市中央区美咲町1丁目1番1号

電話番号:025-280-8880(代)