

第1回 能登地域における幹線道路の機能強化 検討委員会

－ 目 次 －

はじめに	1
能登半島地震に関する経緯	5
地域の現状と課題	13
幹線道路の現状と課題	20
機能強化の政策目標	32

令和8年7月

1. はじめに

(1)委員会の目的

(目的)

「令和6年能登半島地震」で甚大な被害が発生した能登半島について、創造的復興を加速化するため、「能登半島における広域道路ネットワーク基本方針」に基づき、能登地域における幹線道路の機能強化に関する進め方及び基本方針等について、学識経験者及び関係機関の専門的な見地から助言・評価いただくことを目的に委員会を設立する。

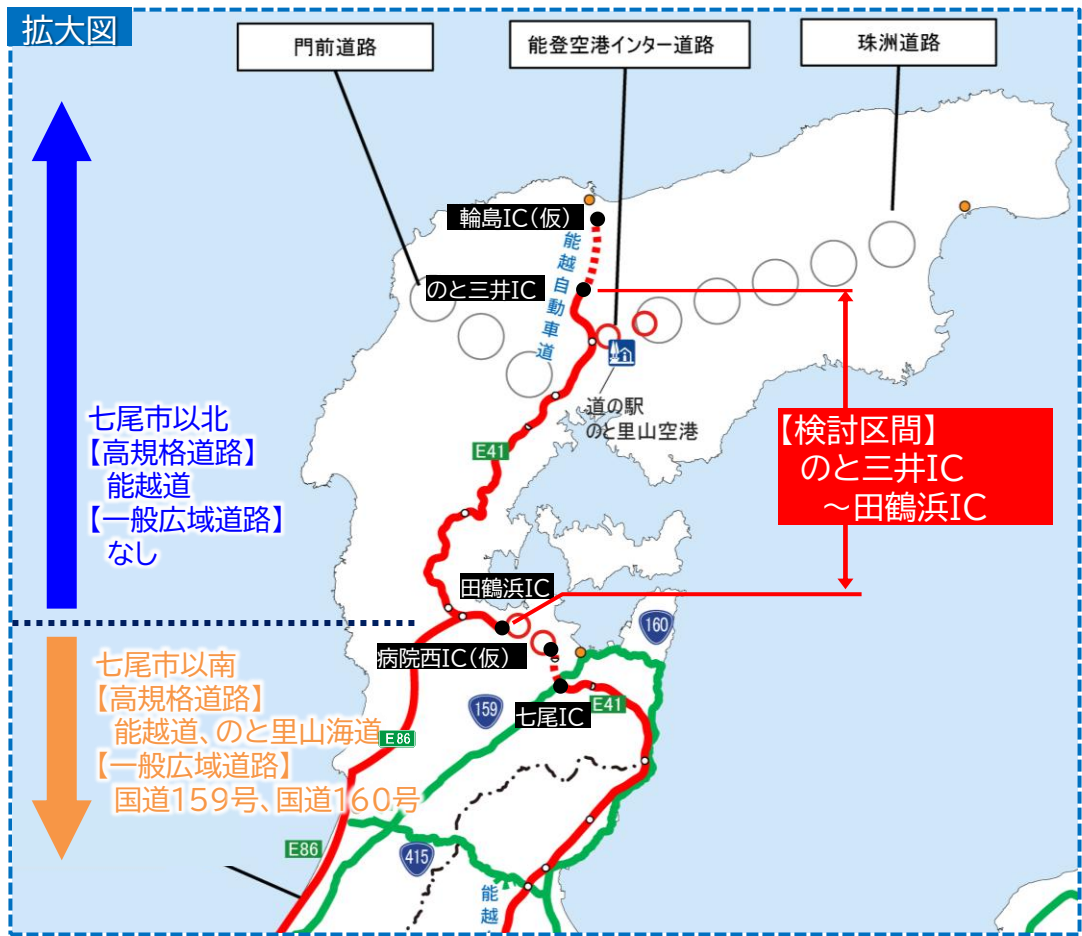
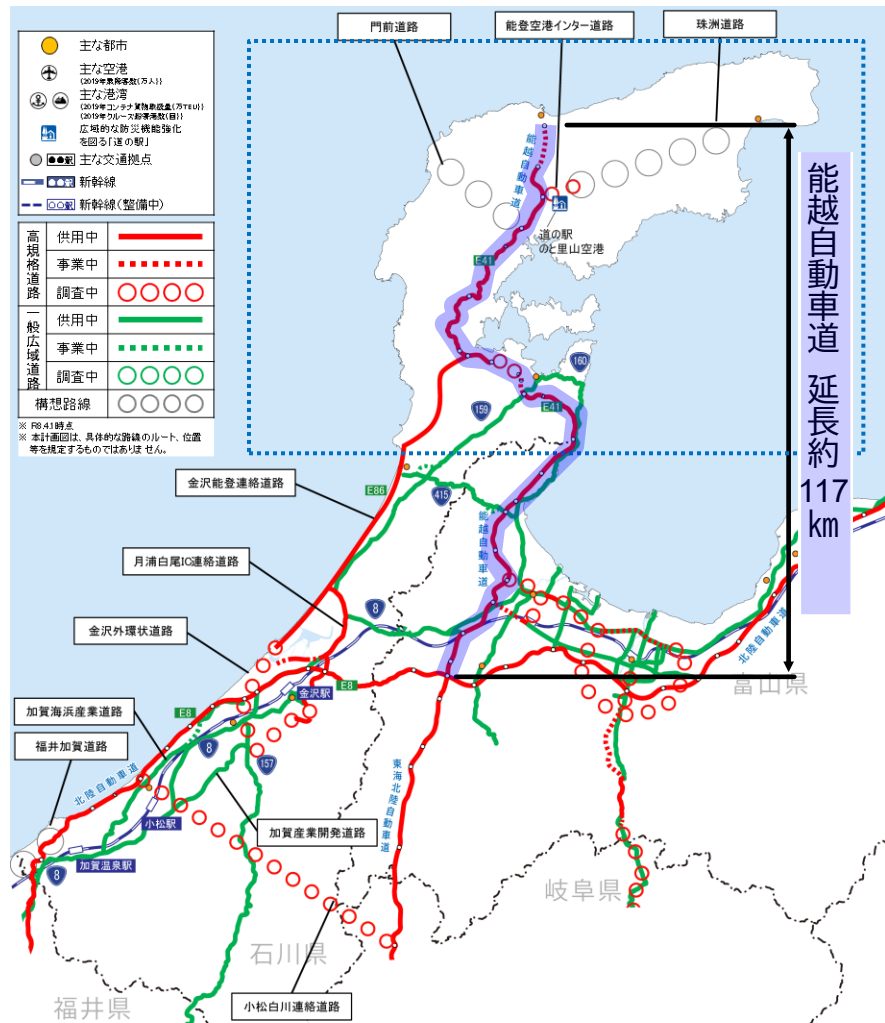
第1回委員会(今回) 令和8年7月30日

【審議事項】

- ・地域の現状と課題
- ・幹線道路の現状と課題
- ・機能強化政策目標の設定

(2)能登地域における幹線道路の機能強化の検討区間

- 北陸ブロック広域道路ネットワーク計画図(R8年4月)において、能登地域の幹線道路は能越自動車道、国道159号、国道160号、国道415号、金沢能登連絡道路である。
- 幹線道路のうち代替路となる路線(一般広域道路を含む)が無い路線は、能越自動車道輪島IC(仮)～七尾IC間となる。
- 本検討委員会の検討区間は、能越自動車道輪島IC(仮)～七尾IC間のうち開通済みののと三井IC～田鶴浜ICを検討区間とする。

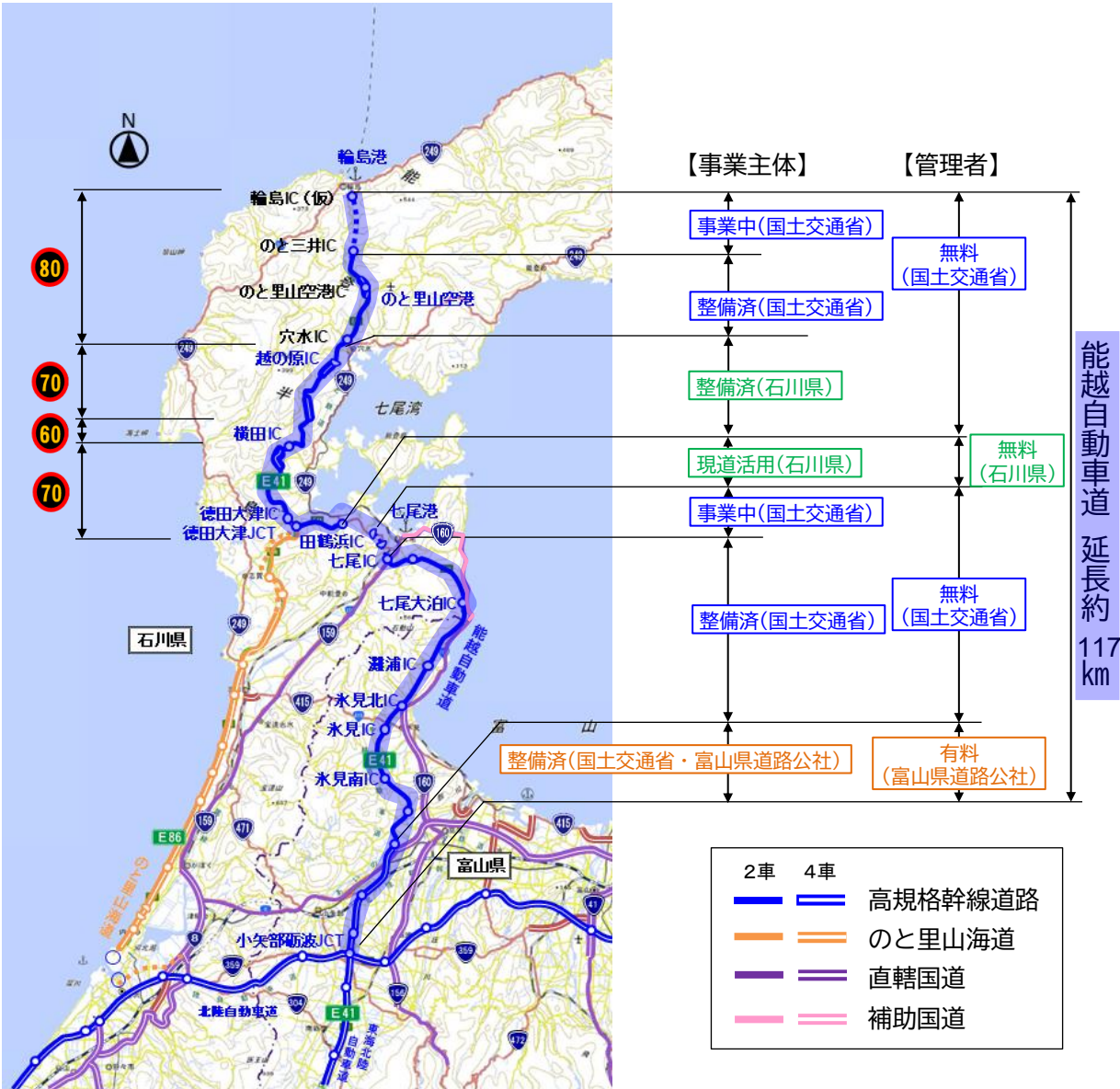


(3)能越自動車道の概要

- 能越自動車道は、北陸道・東海北陸道と接続し、3大都市圏と能登を高速ネットワークで接続する道路。
- 特に、七尾市以北は南北方向を結ぶ唯一の幹線道路であり、防災拠点であるのと里山空港や七尾港・輪島港などを連絡。

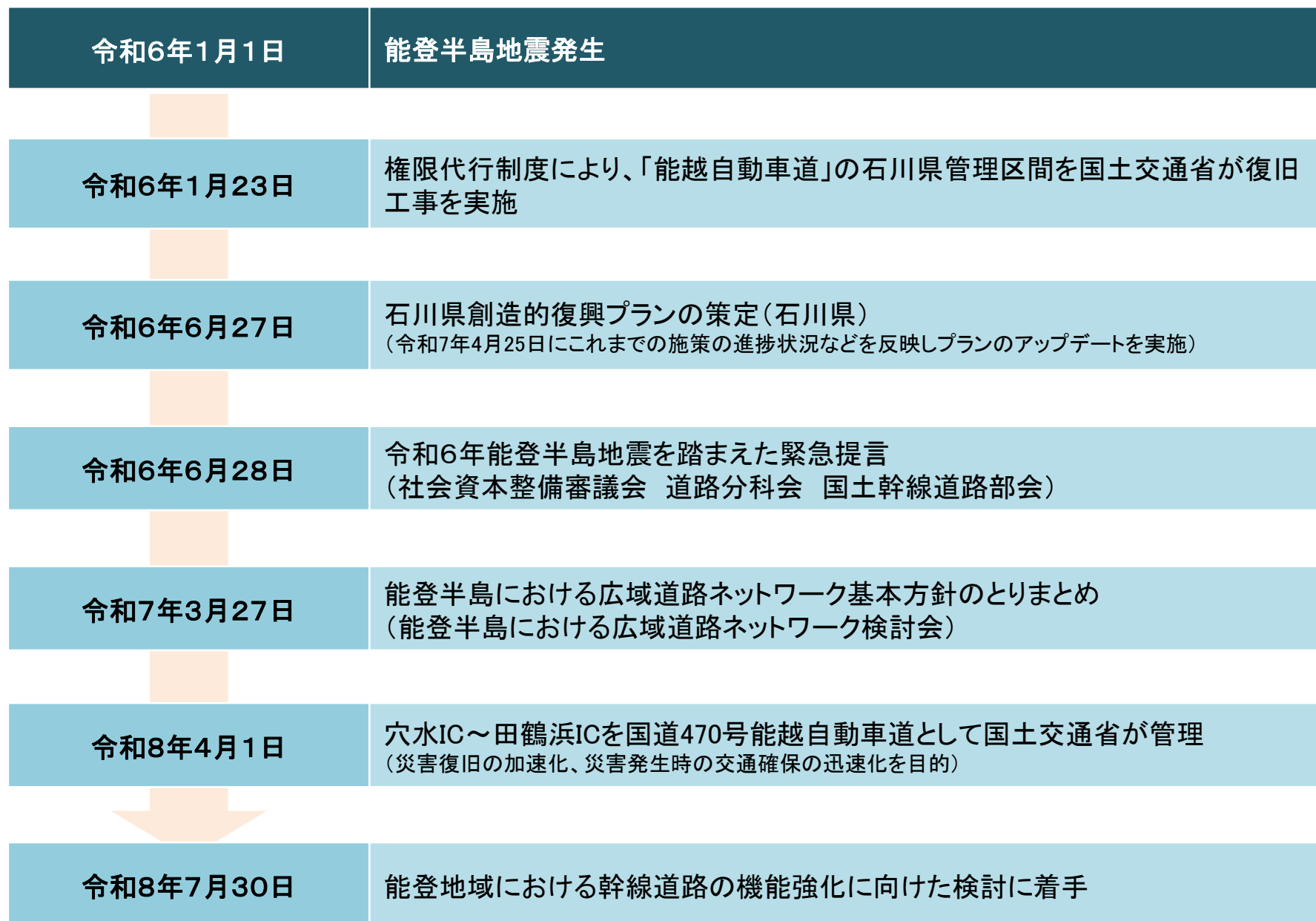
現在の状況

区間	状況
輪島IC(仮)～ のと三井IC	・ 国土交通省で事業中
のと三井IC～ 穴水IC	・ 国土交通省で整備済 (国土交通省管理)
穴水IC～ 徳田大津IC	・ 有料道路として石川県が整備し、 石川県道路公社が管理を引継ぐ ・ H25の無料化以降は、(主)七尾輪 島線として石川県が管理 ・ R8年4月より、国道470号として 国土交通省が管理
徳田大津IC～ 田鶴浜IC	・ 石川県で整備済 ・ R8年4月より、国土交通省が管理
田鶴浜IC～ 病院西IC(仮)	・ PIによるルート検討において、 現道活用区間に位置付け (国道249号、石川県管理)
病院西IC(仮)～ 七尾IC	・ 国土交通省で事業中
七尾IC～ 高岡IC	・ 国土交通省で整備済 (国土交通省管理)
高岡IC～ 小矢部砺波JCT	・ 国土交通省及び富山県道路公社 で整備済 (富山県道路公社管理)



2. 能登半島地震に関する経緯

(1)能登半島地震に関する経緯



※本資料では、国道470号能越自動車道を「能越自動車道」または「能越道」と表記する。

(2)能登半島地震による被災状況と対応(被災状況)

○令和6年1月1日に発生した能登半島地震では、地滑り地形が集中する北側沿岸部や国道249号(外浦)が土砂災害によって寸断。
○道路啓開・復旧や被災地支援活動のアクセスルートとなるべき唯一の高規格道路の能越道においても、土砂災害が多発し通行止めが多発。
○国道249号(内浦)に交通が集中し、円滑な復旧活動に影響が生じた。

能登地震における被災箇所



地震発生後の通行可能路線



出典：令和6年能登半島地震 道路復旧見える化マップ (1月12日時点)
出典：北陸地方整備局 能登半島における広域道路ネットワーク基本方針

〈道路崩壊状況 能越自動車道〉



〈渋滞状況 国道249号 (内浦)〉



出典【地すべり地形】産総研 地質図NAVI 地質調査総合センターHP、
【土砂災害警戒区域・洪水浸水想定区域・津波想定区域】国土数値情報

(2)能登半島地震による被災状況と対応(権限代行による復旧)

○能登半島地震で被災した能越道(石川県管理区間 延長38km)について、石川県に代わり、国土交通省が災害復旧に着手(令和6年1月)。
○復旧・復興を加速させるため、北陸地方整備局に能登復興事務所を設置(令和6年2月)。

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

同時記者発表：新潟県記者クラブ、新潟県記者クラブ
新潟県内専門紙、富山県記者クラブ、富山県内専門紙
石川県記者クラブ、石川県内専門紙、福島県記者クラブ
長野市記者クラブ、長野県庁会見場、山形県記者クラブ

令和6年1月23日
水管理・国土保全局 治水課
水管理・国土保全局 砂防部保全課
道路局 国道・技術課

いのちとくらしをまもる
防災減災

令和6年能登半島地震における大規模な幹線道路被害や土砂崩壊等による災害について国土交通省による本格的な復旧に着手

石川県知事からの要請等を踏まえ、被害が甚大である以下について、河川法・道路法の適用による権限代行及び砂防法・地すべり等防止法による直轄施工により国土交通省が自治体に代わって本格復旧に着手します。

- 能登半島の主要幹線道路である「能越自動車道」の石川県管理区間
- 被害が甚大で、多数の孤立集落を生じさせている「国道249号沿岸部」と関連土砂災害対策
- 輪島中心市街地を二次災害から守るための「河原田川」の河川・砂防事業

【能越自動車道の石川県管理区間】

能越自動車道の石川県管理区間(延長約38.2km)については、盛土部の道路が崩落するなど甚大な被害が発生しており、崩壊を免れた盛土部についても不安定な状態になっていることや橋梁の損傷等があることから、道路法第13条第3項及び道路法第17条第7項に基づく権限代行制度により復旧工事を実施します。

○路線名 国道249号、国道470号、石川県道1号七尾輪島線
○施工箇所 石川県七尾市赤涌町～鳳珠郡穴水町字北木
○工事の内容 交通確保に向けた道路の災害復旧工事
○工事開始の日 令和6年1月23日(火)

出典:記者発表資料(R6.1.23) 国土交通省

国土交通省
北陸地方整備局
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

配布をもって解読

令和6年2月14日
北陸地方整備局

**令和6年能登半島地震からの復旧・復興に向けて
能登復興事務所を設置**

「能登復興事務所」開所式を開催します

北陸地方整備局は、令和6年能登半島地震からの復旧・復興に向けて、能越自動車道や国道249号沿岸部の本格復旧、沿線の地すべり対策、河原田川の河川・砂防事業など、国が権限代行などにより行う復旧・復興事業を迅速に進めるため、2月16日に能登復興事務所を設置します。

事務所の開所にあたり、下記のとおり開所式を執り行うこととなりましたので、お知らせします。

記

日時: 令和6年2月16日(金) 14時00分～14時30分
会場: 北陸地方整備局 能登復興事務所
(金沢河川国道事務所 能登国道維持出張所内)
石川県七尾市千野町に部28番地(別添案内図参照)

式次第: (予定)

- ― 訓示
- ― 激励
- ― 決意表明
- ― 事務所看板披露



出典:記者発表資料(R6.2.14) 国土交通省 北陸地方整備局

道路、河川、砂防の復旧に関する国土交通省による権限代行および直轄事業の実施について

写真① 国道249号大谷トンネル内の崩落

写真② 国道249号沿岸部の大規模土砂崩れ

写真③ 能越自動車道の道路崩壊

写真④ 能越自動車道の道路崩壊

写真⑤ 石川県珠洲市仁江町の地すべり

写真⑥ 石川県珠洲市清水町の地すべり

写真⑦ 河原田川(輪島市熊野町崩壊箇所)

国道249号沿岸部
延長約53km

河原田川

能越自動車道
(石川県管理区間)
延長約38km

道路

河川

砂防

×: 国道249号、能越自動車道、のと里山街道の主な道路被災箇所

【能越自動車道】
― 開通済
― 事業中

出典:記者発表資料(R6.1.23) 国土交通省

(2)能登半島地震による被災状況と対応(石川県創造的復興プラン)

- 能登半島地震からの創造的復興に向けた道筋を示すため、被災地の方々へのヒアリングや、アドバイザーリーボード会議での有識者からの意見も踏まえ、石川県が令和6年6月に「石川県創造的復興プラン」を策定。



施策の4つの柱

施策の4つの柱

1 教訓を踏まえた災害に強い地域づくり

インフラや施設の早期復旧と強靱化、災害廃棄物の処理促進、復旧事業者や支援者への支援、復旧・復興を通じた関係人口の拡大 など

2 能登の特色ある生業（なりわい）の再建

被災した事業者の早期再建に向けた支援、農林水産業の再建、伝統工芸産業や商店街の再建、観光産業の再建、新たなビジネスの創出 など

3 暮らしとコミュニティの再建

暮らしと住まいの再建、祭りや文化財の再建、文化・スポーツの力の活用、地域公共交通の再建、デジタル活用などスマートな生活の実現 など

4 誰もが安全・安心に暮らし、学ぶことができる環境・地域づくり

医療・福祉・子育て支援体制の充実強化、学びの環境の再建、豊かな自然環境を活かした能登の魅力の向上、被災者・被災地支援の充実、危機管理対応の充実と震災の検証 など

このうち、創造的復興の象徴的プロジェクトを「[創造的復興リーディングプロジェクト](#)」と位置づけ

(2)能登半島地震による被災状況と対応(令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言)

○能登半島地震で高規格道路が被災し、十分に機能することができなかったという、道路ネットワーク政策における根幹的な問題が生じたことを受け、国土幹線道路部会が、令和6年6月に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。

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)	
提言	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		
	✓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> ・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	■ データ活用による災害時交通マネジメントの高度化	
	✓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	✓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	
	✓災害時における交通結節機能の強化	✓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	
	■ 災害に備えた体制の強化	■ 地域の新たな価値の創出につなげる道路空間の活用	
	✓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	✓半島地域の豊かな地域資源を生かす道路空間の活用	
	✓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	✓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

※エッセンシャルネットワーク
人口減少や大規模災害リスクの中で、地方部における生活圏人口の維持に不可欠な高規格道路

出典)令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言(R6.6) 国土交通省 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会

(2)能登半島地震による被災状況と対応(能登半島における広域道路ネットワーク基本方針)

○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として、令和7年3月有識者と国・県からなる能登半島における広域道路ネットワーク検討会にて「能登半島における広域道路ネットワーク基本方針」をとりまとめた。

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

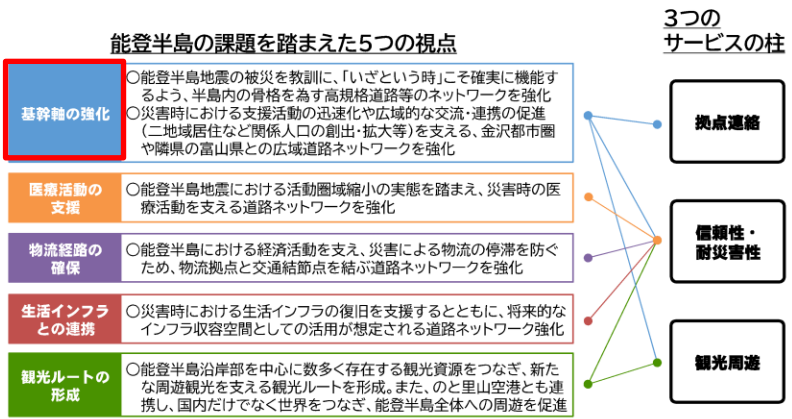
能登半島の復興に関する各種計画から見える**将来に向けた検討課題**



- ◆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、**国内だけでなく世界から人を呼び込み交流を拡げ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



能登半島における広域道路ネットワーク基本方針

■基本方針

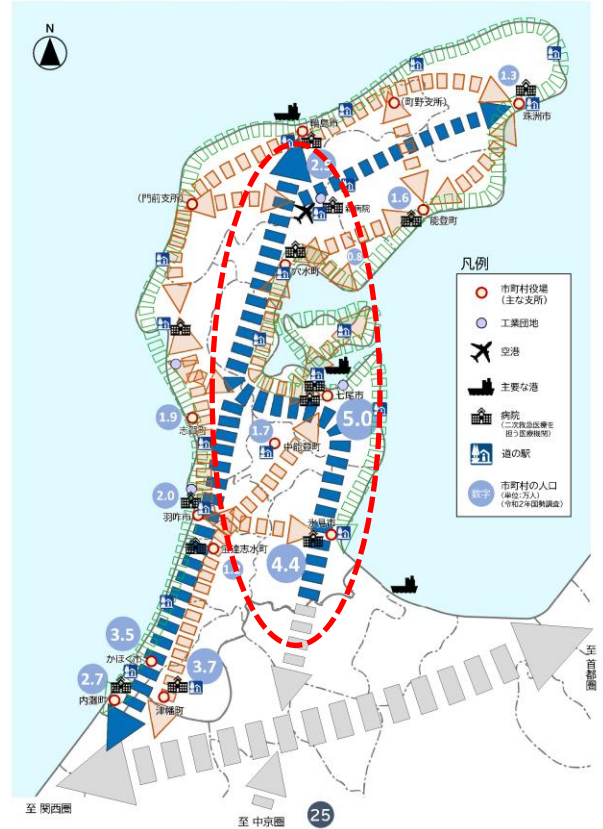
能登半島は南北に細長く、かつ3方を海に囲まれた山がちな地形であることから、**道路をはじめとしたアクセスが限定**されており、令和6年能登半島地震及び豪雨災害では、高規格道路が被災により寸断するなど、道路ネットワークとして根幹的な問題が生じました。

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・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）



(2)能登半島地震による被災状況と対応(石川県管理から国土交通省管理へ)

○復旧の加速化や災害発生時の交通確保の迅速化などを図るため、権限代行による災害復旧を行っていた鳳珠郡穴水町上野から七尾市高田町間を、令和8年4月より、国道470号能越自動車道として国土交通省が管理し、引き続き災害復旧を行うこととなった。



記者発表資料
令和8年3月19日
扱い:配布後解禁
石川県政記者クラブ
報道各社へ配布

令和8年4月1日から「のと里山海道」などの 管理者等が変わります。

- 能越自動車道・のと里山海道(徳田大津JCT～穴水IC)などについては、令和6年1月1日に発生した令和6年能登半島地震で甚大な被害を受けたことから、石川県からの要請により、国土交通省が権限代行による災害復旧を行っています。
- この度、鳳珠郡穴水町上野から七尾市高田町間を国道470号能越自動車道として国土交通省が管理を行い、引き続き災害復旧を行うこととなりました。
- これにより、能越自動車道の管理主体を国土交通省とすることで、災害復旧の加速化や災害発生時の交通確保の迅速化などを図ります。
- また、石川県内の国道160号を国土交通省から石川県へ移管します。

【移管の概要】

令和8年4月1日から、路線名・道路管理者が以下のとおり変わります。

区間・延長	現在		令和8年4月1日から	
	路線	道路管理者	路線	道路管理者
鳳珠郡穴水町上野～七尾市大津町 (延長約27.0km)	県道七尾輪島線 (のと里山海道)	石川県	国道470号 (のと里山海道)	国土交通省
七尾市大津町～同市高田町 (延長約5.1km)	動能車越道自 国道470号	石川県	国道470号	国土交通省
七尾市川原町～同市大泊町 (延長約19.1km)	国道160号	国土交通省	国道160号	石川県

お問い合わせ先

国土交通省北陸地方整備局 金沢河川国道事務所 副所長 鈴木 卓也
電話 : 076-264-8800(代表)
FAX : 076-233-9632
石川県 道路整備課 課長 松尾 和弘
電話 : 076-225-1727
FAX : 076-225-1728


【金沢河川国道事務所HP】 【金沢河川国道事務所X】

【石川県道路整備課HP】 【石川県道路整備課X】

【令和8年4月1日より】

・能越自動車道・のと里山海道、国道470号



鳳珠郡穴水町上野～七尾市大津町 L=約27.0km
七尾市大津町～同市高田町 L=約5.1km
徳田大津IC 田鶴浜IC (旧田鶴浜料金所)
至金沢市 至輪島市

県道七尾輪島線が国道470号に変更
道路管理者が石川県から国土交通省に変更
道路管理者が石川県から国土交通省に変更

・国道160号



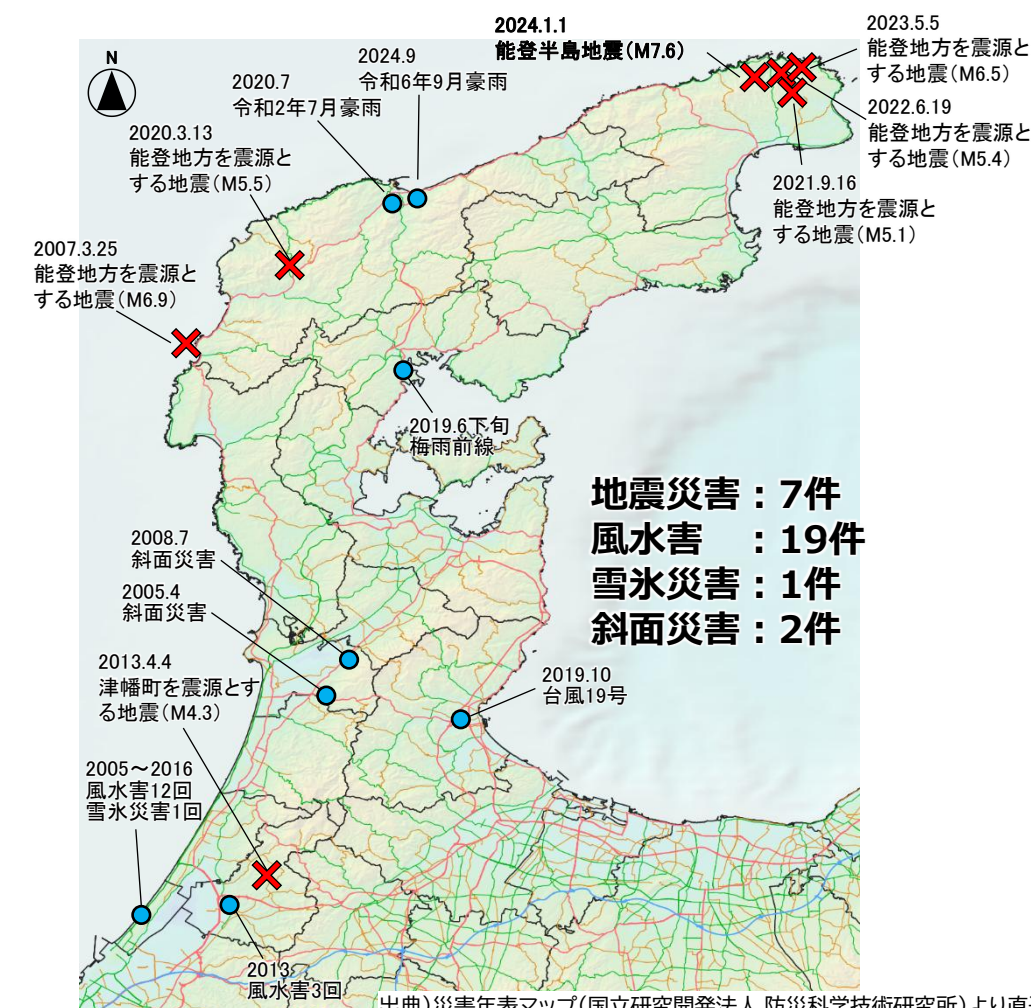
川原町交差点
国道160号七尾市川原町～同市大泊町 L=約19.1km
至金沢市 至輪島市 至水見市

道路管理者が国土交通省から石川県に変更
石川・富山県境部

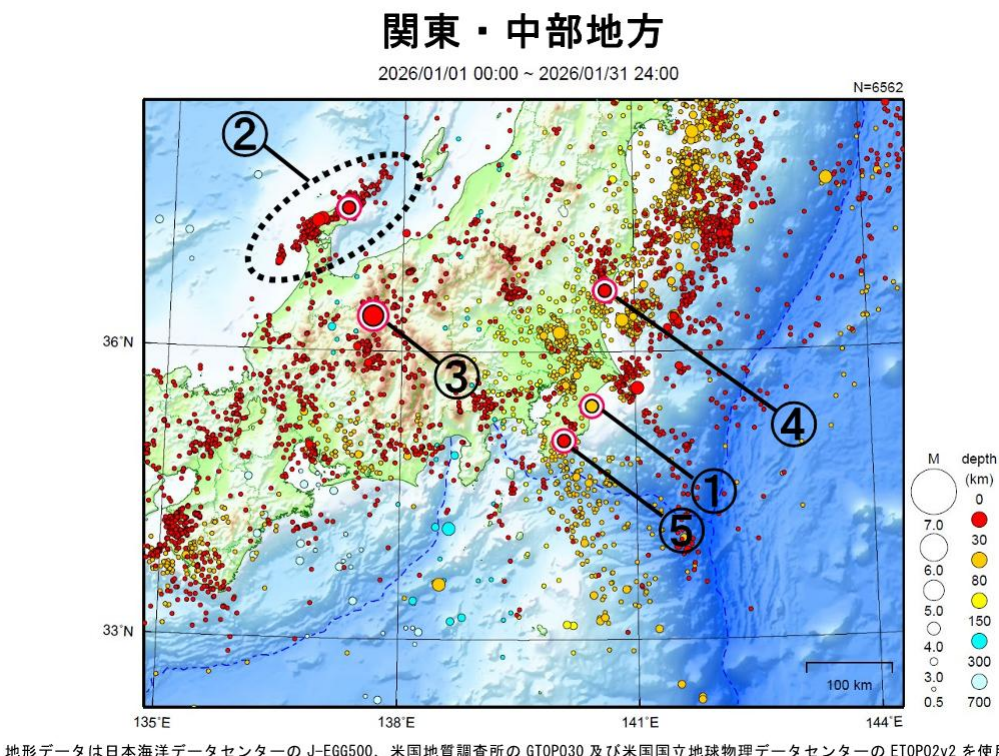
3. 地域の現状と課題

(1)自然災害の発災状況

- 能登地域における直近20年の災害履歴では、地震災害が多発しているほか、令和6年9月の豪雨でも大規模な被災が発生。
- 地震調査研究推進本部地震調査委員会で令和6年能登半島地震の詳細な検討がなされた結果、「これまでの地震活動及び地殻変動の状況を踏まえると、2020年12月以降の一連の地震活動は当分続くと考えられ、M7.6の地震後の活動域及びその周辺では、今後強い揺れや津波を伴う地震発生の可能性がある。」と評価されている。(令和6年2月9日公表)



出典)災害年表マップ(国立研究開発法人 防災科学技術研究所)より直近20年(2005年～2024年能登半島地震まで)の災害履歴をプロット
※地震災害は震源地、その他の災害は被害のあった代表市町村にプロット

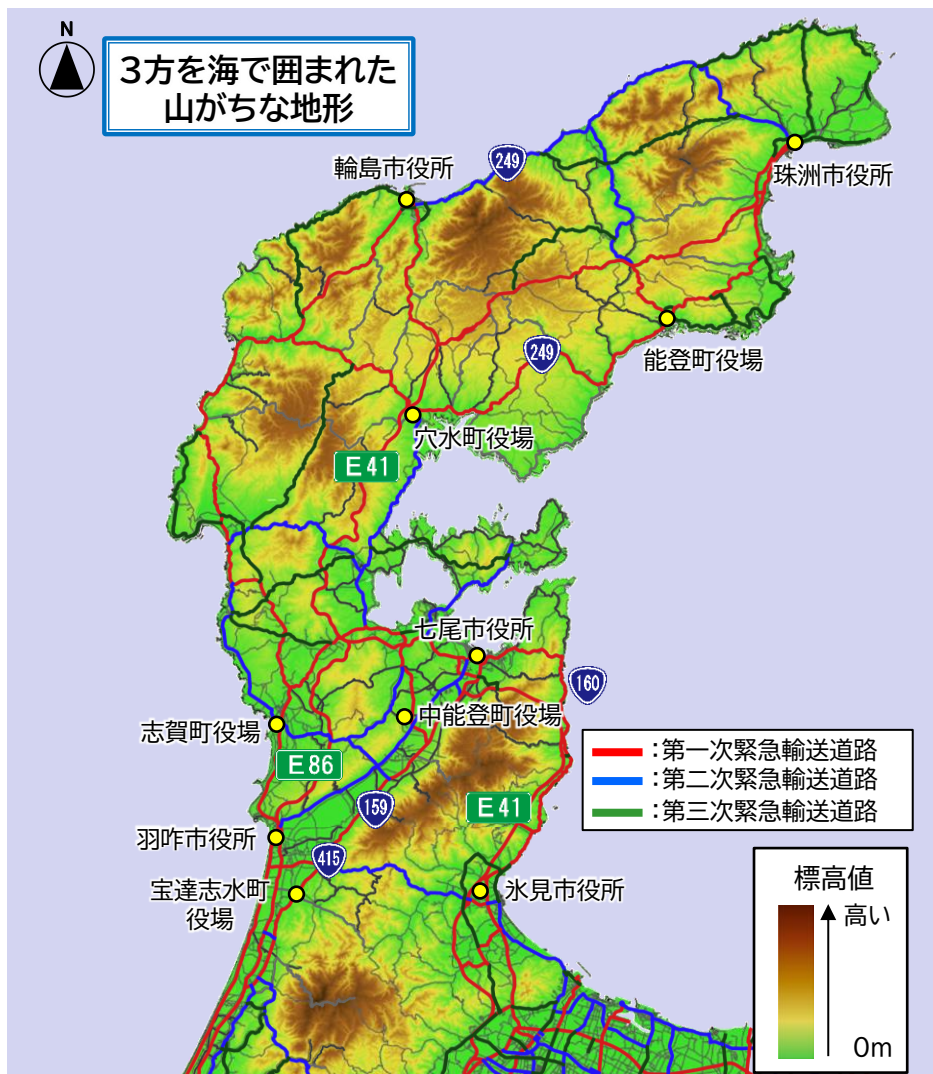


出典)2026年1月の地震活動の評価(地震調査研究推進本部 地震調査委員会)

(2)地形

- 能登半島は、3方を海で囲まれた山岳地形となっている。
- 県土が南北に細長い石川県では、奥能登へアクセスする幹線道路が限られており、令和6年能登半島地震により、それらの幹線道路が被災したことで、特定の路線に交通が集中し、被災地への所要時間が大幅に増加した。

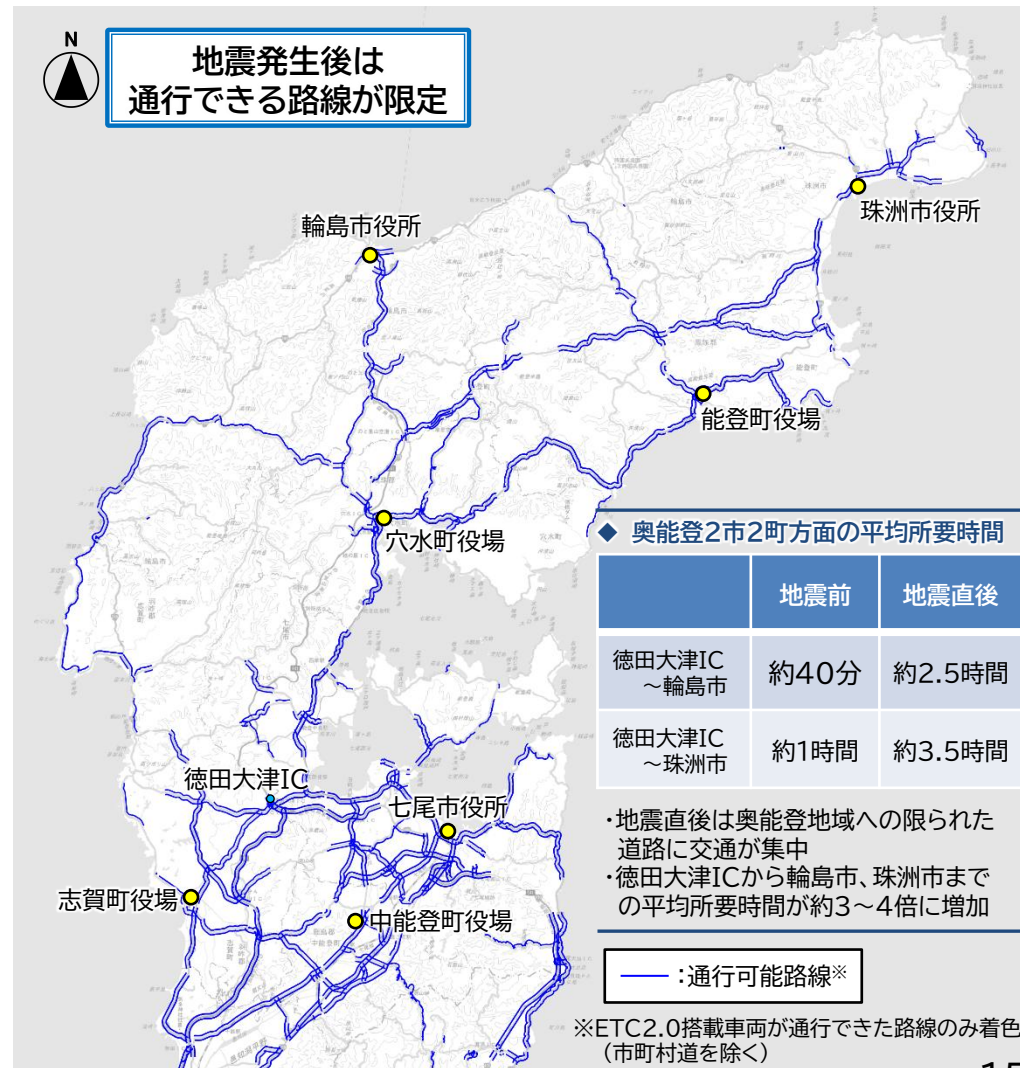
標高地形図



出典)国土地理院 基盤地図情報(数値標高モデル・10mメッシュB)

能登半島地震後の通行可能路線

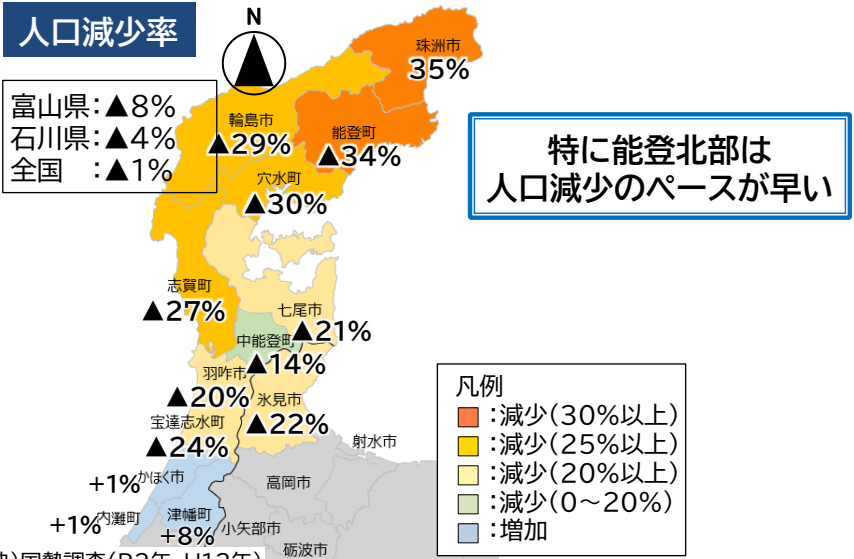
令和6年1月12日時点



出典)令和6年能登半島地震 道路復旧見える化マップ(令和6年1月12日時点)

(3)人口

- 人口減少率は、全国や県全体に対して非常に高く、地震被害が大きかった能登6市町で、転出者数が転入者数を上回る「転出超過」が加速。
- 地域を担う中核である生産年齢人口は年々減少し続けており、能登6市町のうち、七尾市を除いた5市町で平成20年代後半から生産年齢人口と老年人口が逆転しており、今回の地震による生産年齢人口減少の加速化が懸念される。
- 石川県創造的復興プランにおいて、能登の関係人口拡大に向けた「二地域居住モデル」が検討され、能登への移動時間の短縮があげられている。



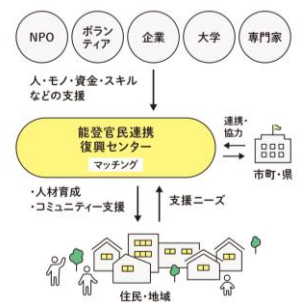
出典)国勢調査(R2年、H12年)
※20年前に比べ、今の人口がどの程度減少しているかを減少率として算出

創造的復興リーディングプロジェクト

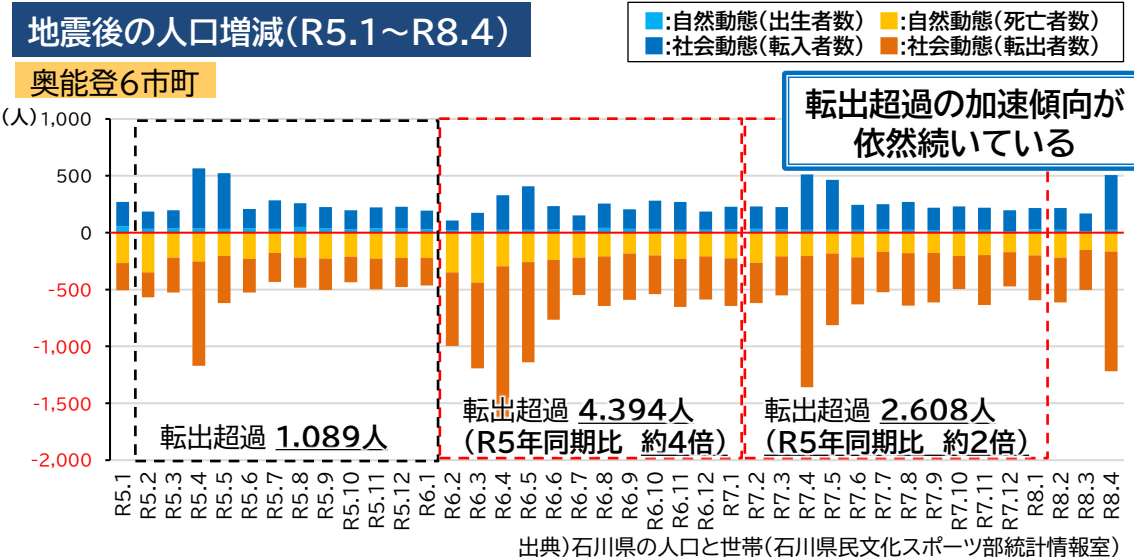
(取組1) 復興プロセスを活かした関係人口の拡大

今回の震災により人口減少のさらなる加速が懸念される能登において、震災を乗り越え、さらに地域の活力を維持向上させていくため、関係人口の拡大に向けて必要な施策を検討します。

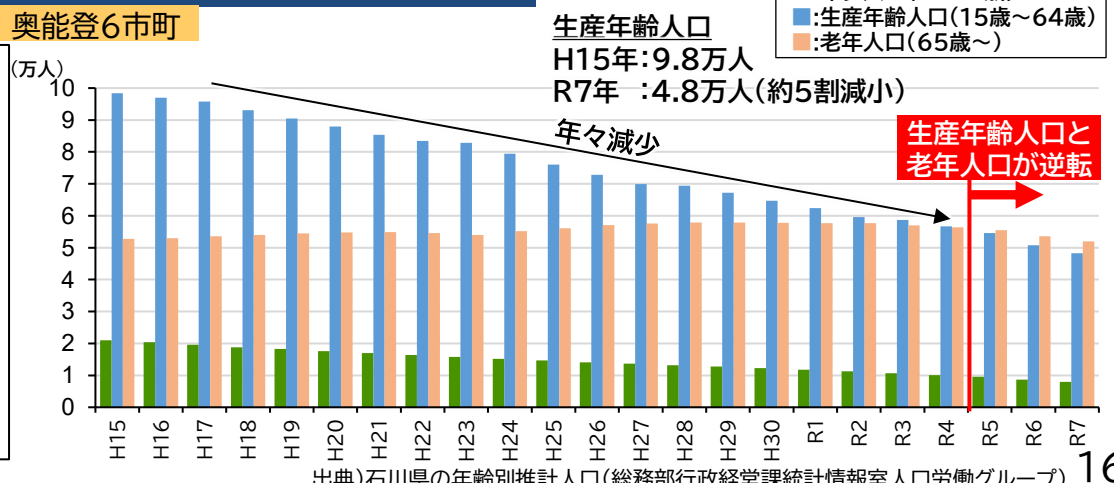
- <内容>
- 能登地域の特性に対応した「二地域居住モデル」の検討
 - 官民連携の「連携復興センター」の設置
 - 能登農林水産業ボランティアの実施
 - 能登への移動時間の短縮 など



出典)石川県創造的復興プラン



年齢階級別人口の推移(H15~R7)



(4)医療

○救急医療施設からの到達圏域では、二次救急医療施設から30分で概ね能登地域全域へ到達可能であるが、三次救急医療施設では60分圏外の地域も多い。

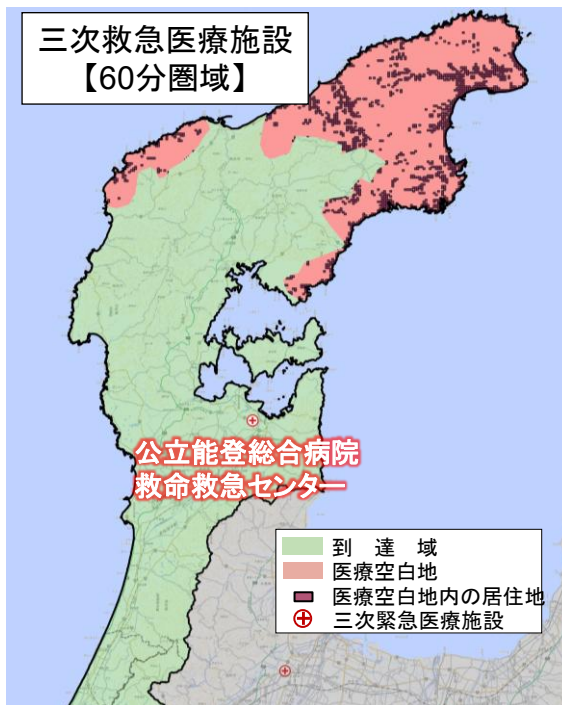
○平成30年より運行を開始したドクターヘリは、能登地域への実働実績が約7割とが多いが、荒天時・夜間に対応できない課題がある。

医療機関別の到達圏域

二次救急医療施設 【30分圏域】



三次救急医療施設 【60分圏域】



※二次・三次救急医療施設、三次救急医療施設：第8次石川県医療計画、富山県医療計画（2024（令和6）年3月改定版）

居住地・人口：2020年人口（国土地数 250mメッシュ別将来人口推定）、所要時間出典：旅行速度：ETC2.0プローブ情報（R5年10月12時間平均）

※二次救急は「入院や手術が必要な重症患者」を受け入れ、三次救急は「命に関わる重篤な患者」を24時間体制で受け入れる。

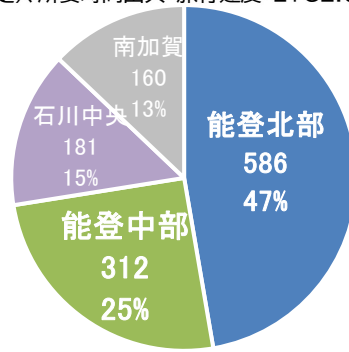
ドクターヘリの実働実績

【ドクターヘリ概要】

基地病院：石川県立中央病院
運航時間：8:30～最長18時00分
(365日運航)

※荒天時は運航不可

出典）石川県医療計画（令和6年8月）



ドクターヘリの
需要は多いが、
荒天時・夜間は
対応できない

石川県の救急医療体制

— 二次医療圏域

△ 休日夜間急患センター

□ 病院群輪番制

◎ 救命救急センター

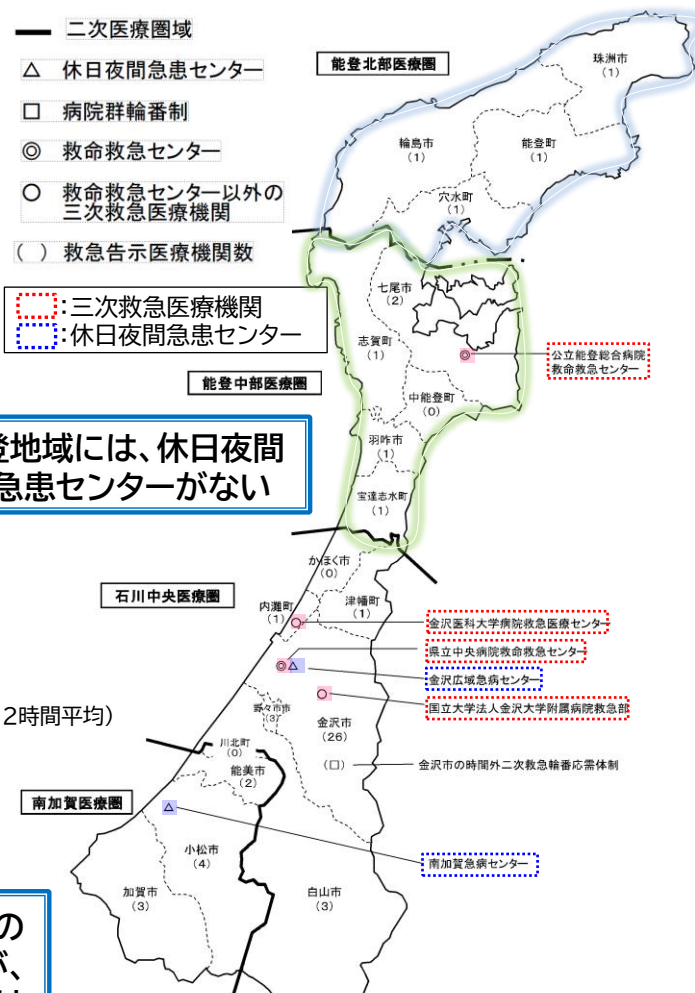
○ 救命救急センター以外の
三次救急医療機関

() 救急告示医療機関数

□ : 三次救急医療機関

□ : 休日夜間急患センター

能登地域には、休日夜間
急患センターがない



運行開始から令和4年度末の累計
出典）石川県医療計画（令和6年8月）

(5)産業

- 能登半島の各市町は、全国に比べ第1次産業・第2次産業の割合が高い傾向。一方で、世界・国内市場における電子部品や化学工業分野のニッチトップ企業も立地しているほか、輪島塗、七尾仏壇、珠洲焼、能登上布などの伝統産業を有している。
- 大型車の通行経路は、高規格道路が複数存在する七尾市以南では複数路線を活用した移動の状況が伺えるが、徳田大津JCT以北では、唯一の幹線道路である能越道に大型車交通が集中。

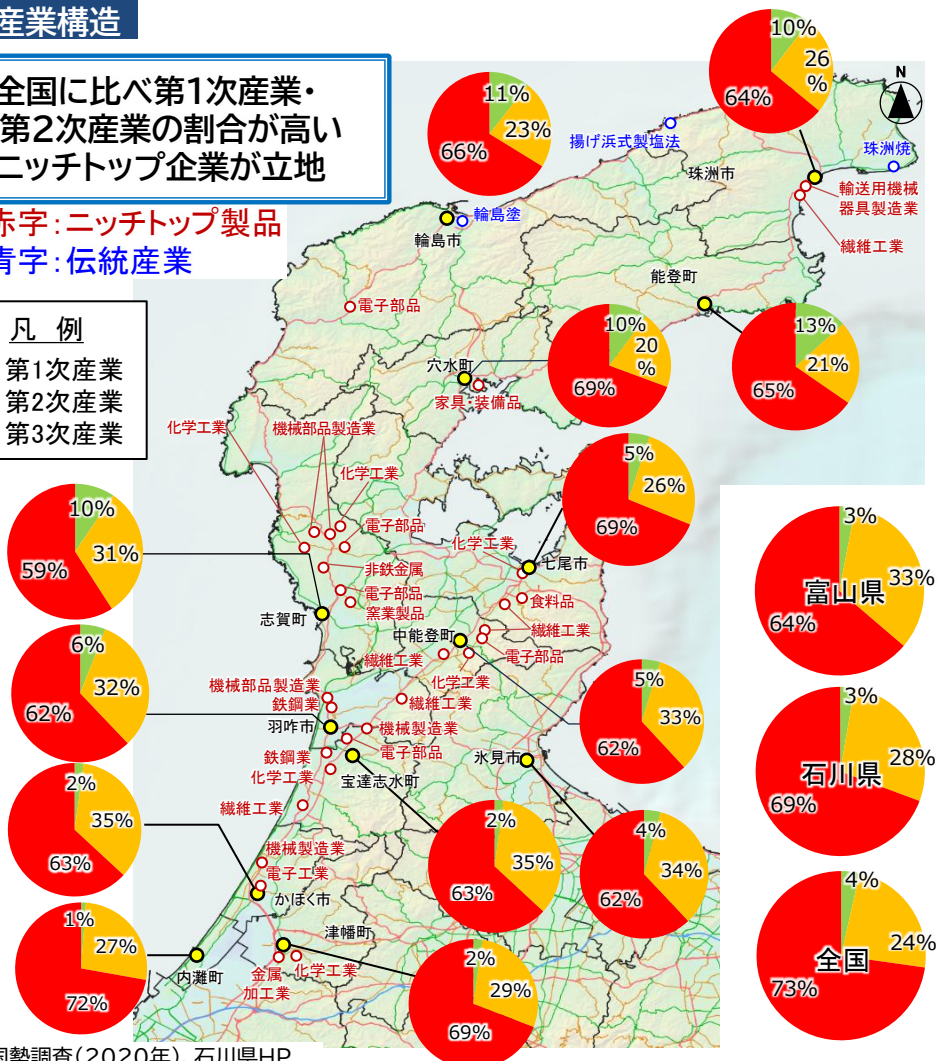
産業構造

- ・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

凡例

- : 第1次産業
- : 第2次産業
- : 第3次産業

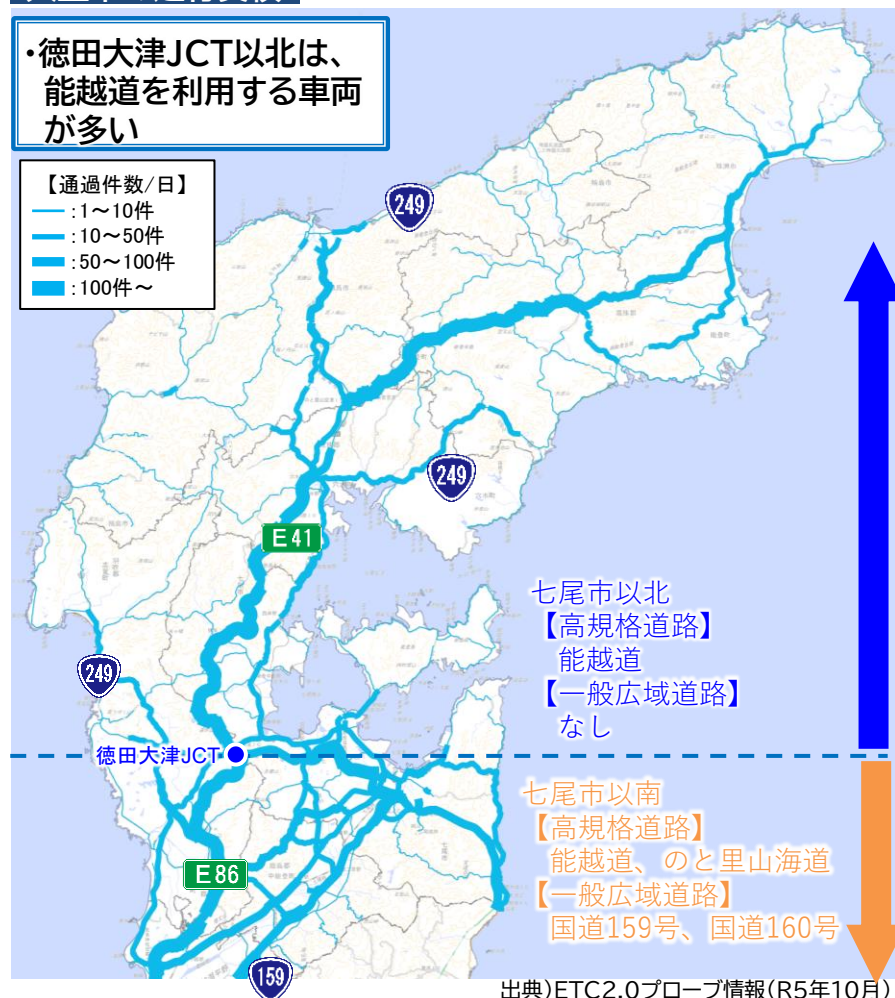


大型車の通行実績

- ・徳田大津JCT以北は、能越道を利用する車両が多い

【通過件数/日】

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



出典)ETC2.0プローブ情報(R5年10月)

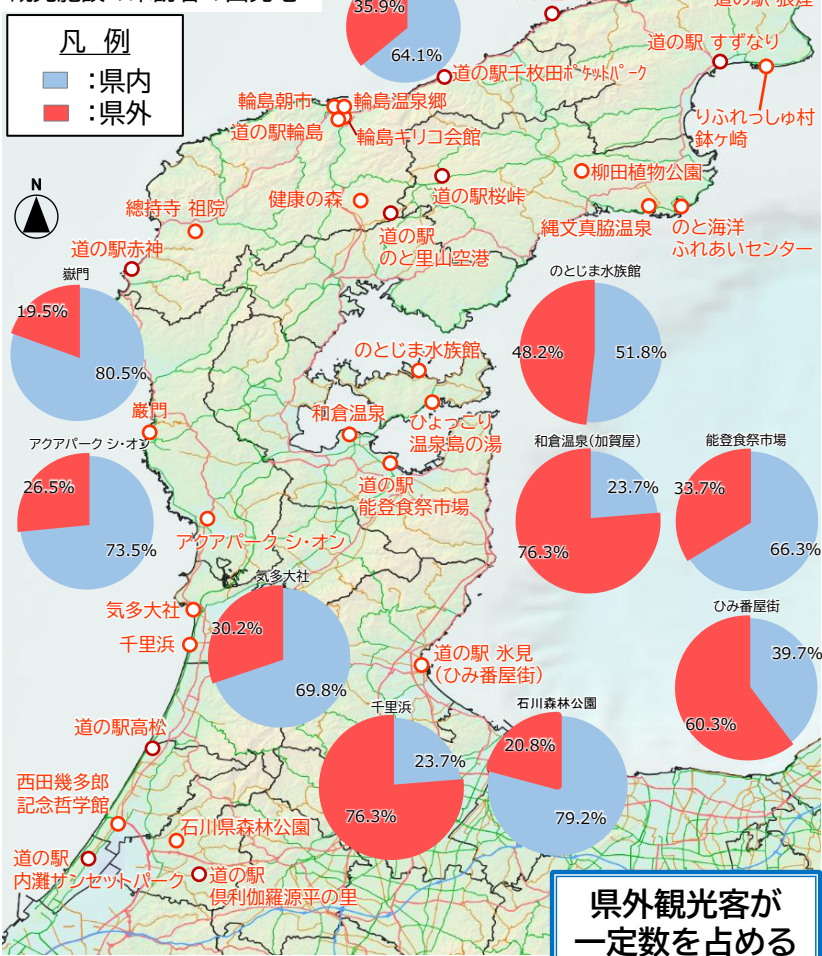
※ETC2.0プローブ情報より大型車が通行した経路を可視化(対象:大型貨物・普通貨物)

(6)観光

- 和倉温泉や輪島朝市など、沿岸部を中心に観光拠点が数多く存在。
- 震災前の観光客の出発地の内訳を見ると、県外からの来訪者が2～5割程度を占めており、往来、県内移動には主に自家用車を利用。
- 能登3市3町の来訪者数は、震災後に約3割減少したものの、近年では回復傾向(令和5年比で約1割増加)にある。

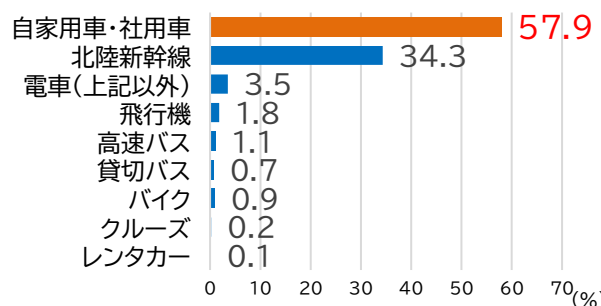
能登地域の主な観光地・観光施設

※円グラフ：
観光施設の来訪者の出発地

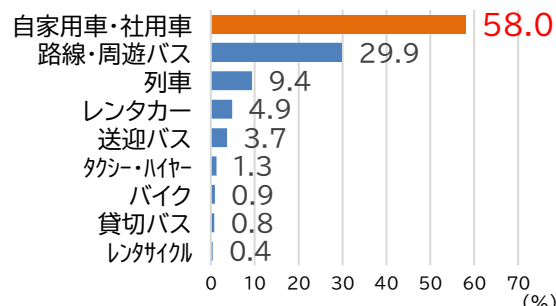


県外観光客の主な利用交通手段

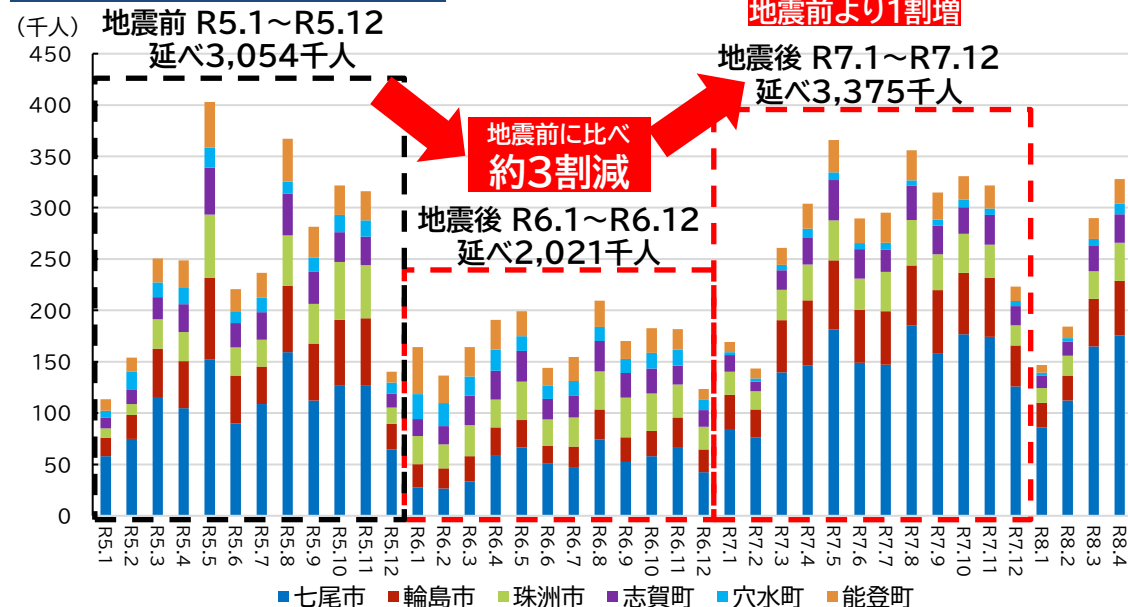
県外観光客が石川県の往復に利用した交通機関



県外観光客が県内移動に利用した交通機関



能登3市3町の来訪者数推移



※デジタル観光統計オープンデータを加工して作成(R8年5月作成)

(<https://www.nihonkankou.or.jp/home/jigyuu/research/d-toukei/>)

4. 幹線道路の現状と課題

(2)能越道の幾何構造

○穴水IC～田鶴浜IC間は、暫定2車線(対面通行・一部ゆずりレーンあり)であり、中央分離帯が設置されておらず、規制速度は60～70km/hとなっている。

能越道の幾何構造



※狭隘区間:令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より、道路幅員6.0m未満の区間

道路計画(第1種第3級 設計速度V=80km/h)

	現状:暫定(2車)	計画:完成(4車)
のと三井IC～のと里山空港IC	規制速度 80km/h	
のと里山空港IC～穴水IC	規制速度 80km/h	
穴水IC～田鶴浜IC	規制速度 60～70km/h	

(2)能越道の幾何構造

○能越道は、第1種第3級の基準値を概ね満足するものの、縦断勾配で特例値を採用している区間や視距不足箇所が存在。

○特例値採用箇所は、別所岳SA～徳田大津IC間が多い。

凡例

第1種3級の基準値を満足しない箇所



縦断勾配

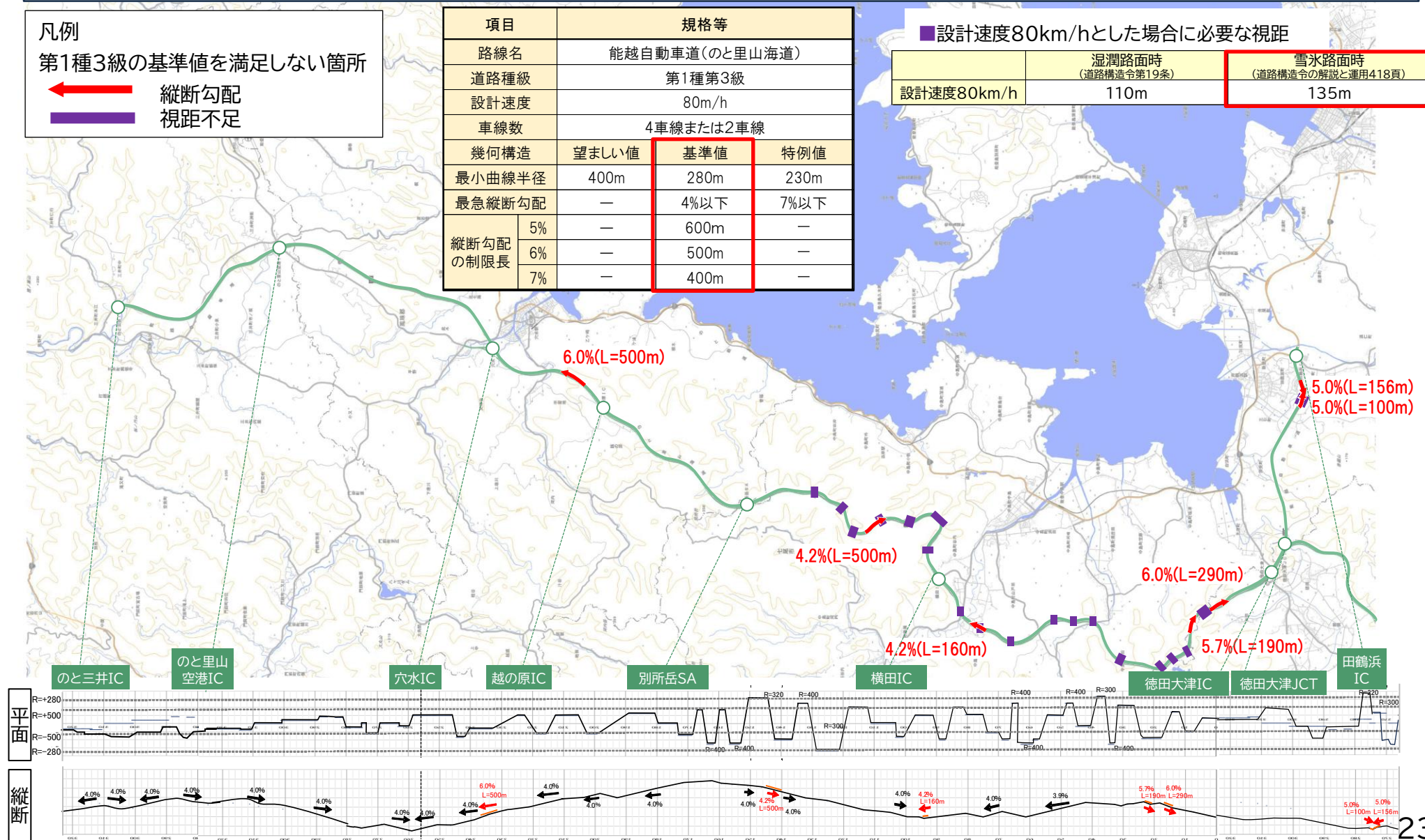


視距不足

項目	規格等		
路線名	能越自動車道(のと里山海道)		
道路種級	第1種第3級		
設計速度	80m/h		
車線数	4車線または2車線		
幾何構造	望ましい値	基準値	特例値
最小曲線半径	400m	280m	230m
最急縦断勾配	—	4%以下	7%以下
縦断勾配の制限長	5%	—	600m
	6%	—	500m
	7%	—	400m

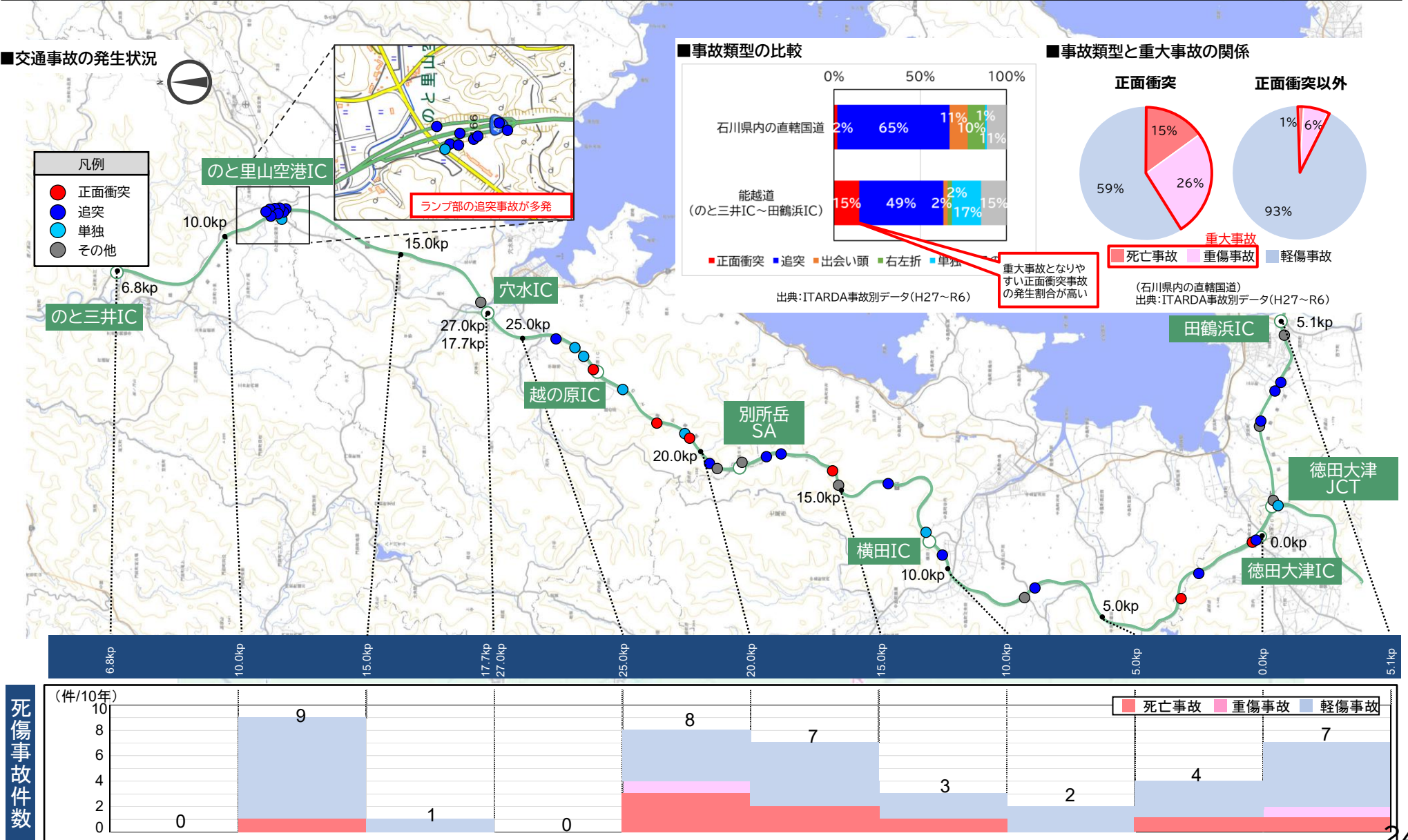
■設計速度80km/hとした場合に必要な視距

	湿潤路面時 (道路構造令第19条)	雪氷路面時 (道路構造令の解説と運用418頁)
設計速度80km/h	110m	135m



(2)能越道の交通事故

○のと三井IC～田鶴浜IC間では過去10年間で重大事故11件(死亡事故9件)を含む41件の交通事故が発生。
 ○能越道は直轄国道と比較して、重大事故となりやすい正面衝突事故が多く発生。



(3)能越道の豪雨・地震災害

○能越道はこれまでに豪雨・地震災害等により数多く被災。

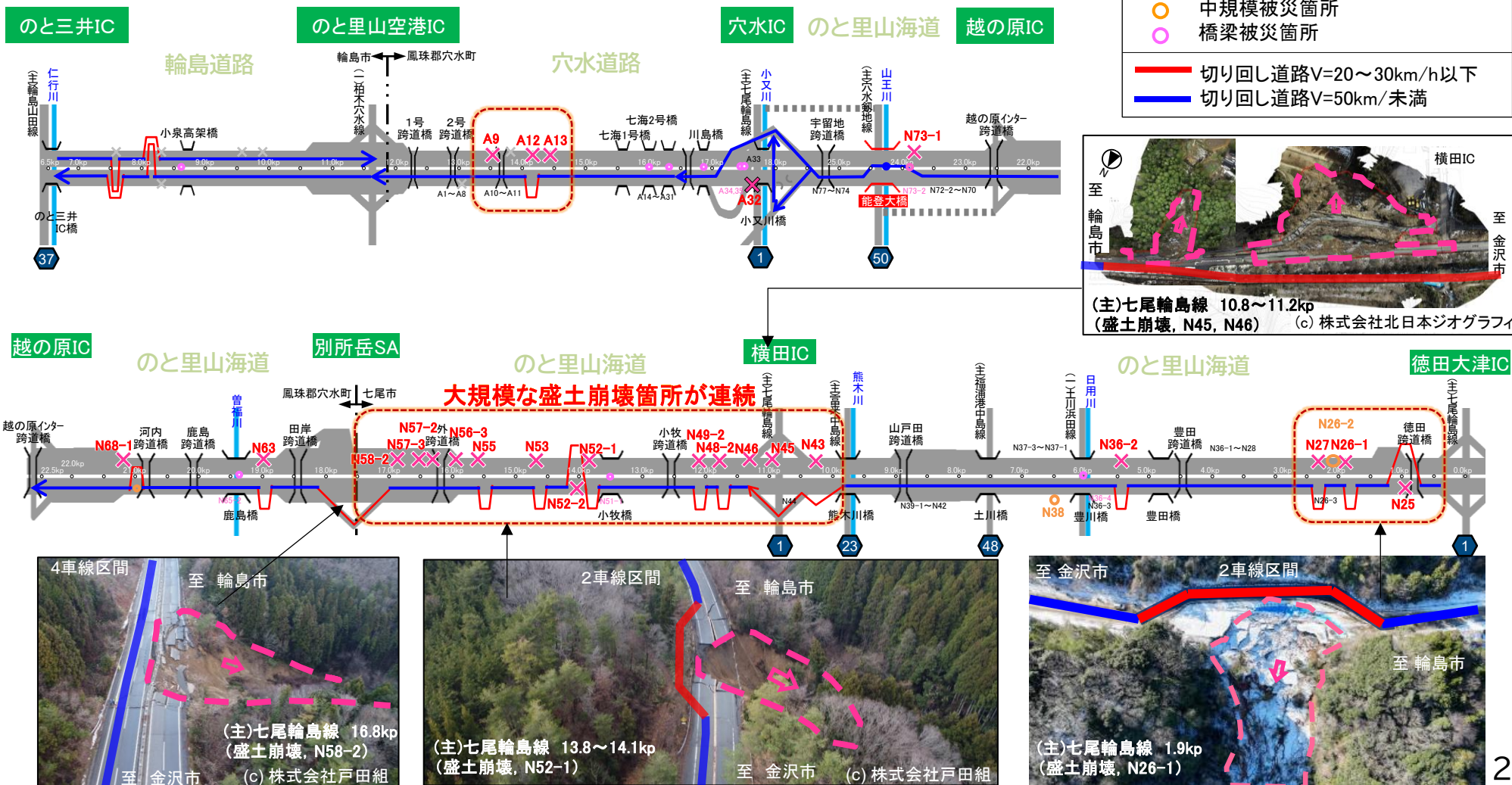
○平成19年能登半島地震では、集水地形の高盛土崩壊11箇所と能登大橋ウィング損傷1箇所被災。



(4)能登半島地震における能越道の被災状況

○令和6年能登半島地震で確認された被災は、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23箇所。
 ○2車線区間では、道路面全体が崩落しており、現況道路の外側に最低限の線形を確保した迂回路の設置が必要となり、復旧に時間を要した。
 ○徳田大津IC～田鶴浜ICまでは、路面損傷や軽微な橋梁損傷はあったものの、盛土崩壊等の大規模被災はなかった。

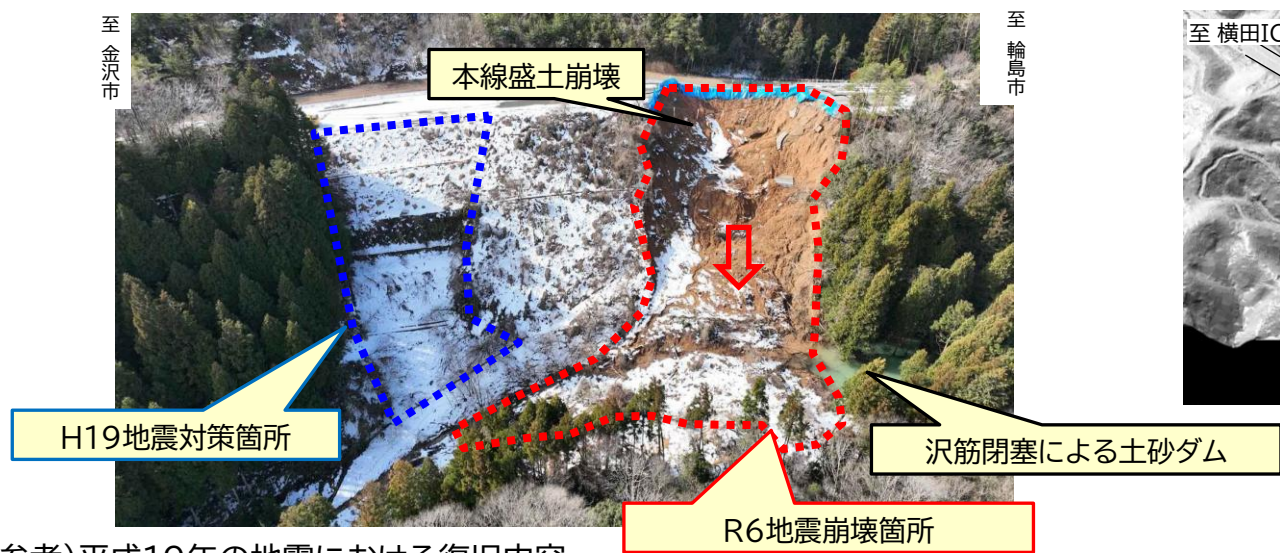
震災直後の道路啓開



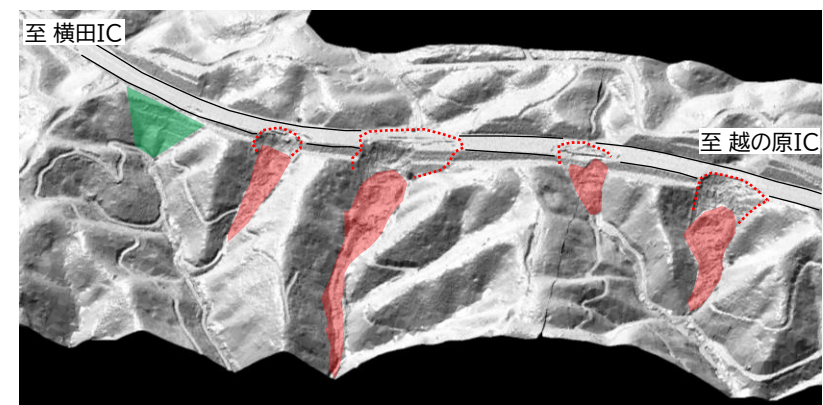
(4)能登半島地震における能越道の被災状況

- 令和6年能登半島地震では、集水地形の高盛土の箇所で大きな崩壊が発生。
- 平成19年能登半島地震で被災し、盛土の補強や排水などの対策を講じた箇所は令和6年能登半島地震の被害が少ない。
- 被災履歴がなく排水対策がされていない集水地形の高盛土構造が多数存在し、今後の被災リスクが高い。

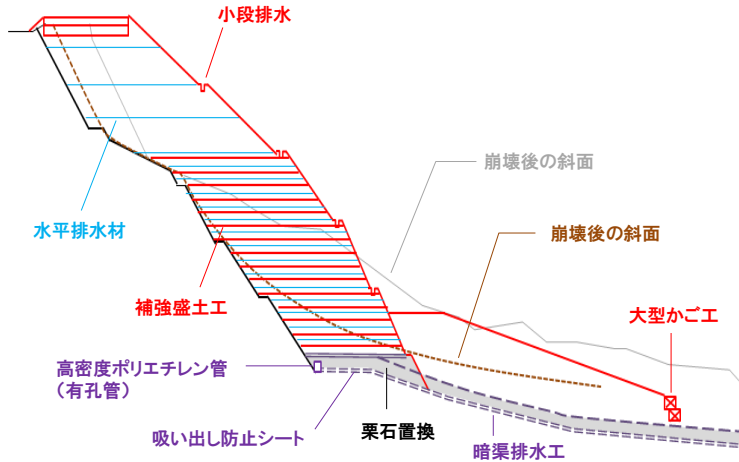
別所岳SA～横田IC(14.7kp)



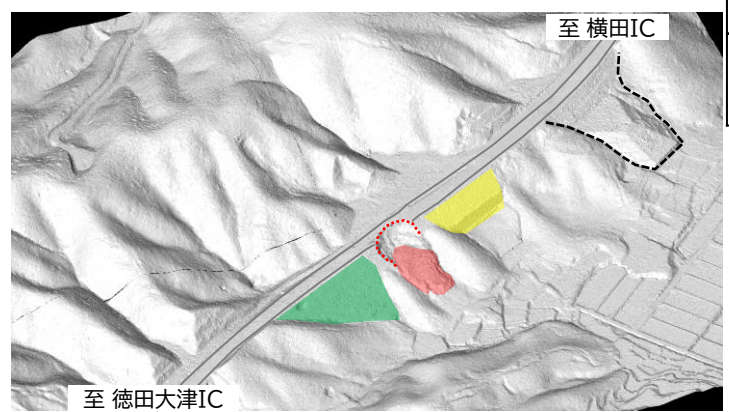
【盛土大規模崩壊の連続箇所】(別所岳SA付近)



(参考)平成19年の地震における復旧内容



【集水地形の要対策箇所】(横田IC～徳田大津IC)



※航空レーザー測量データから3Dモデルを作成

凡 例	
	令和6年能登半島地震 盛土崩壊箇所
	集水地形の盛土 (被災履歴なし・未対策)
	集水地形の盛土 (H19被災・排水対策済)
	被災履歴なし 平成19年能登半島地震後 排水対策箇所

(5)並行路線の状況

- 能越道の並行路線のうち、国道249号と(主)七尾輪島線は、幅員6.0m以上であるものの、中能登丘陵を貫く2路線((主)輪島富来線(輪島市区間、志賀町区間)、(一)河内藤瀬線)は、いずれも道路幅員が狭く大型車のすれ違いが困難。
- 国道249号は、能越道の迂回路としては機能不足であり、被災リスクも高い。

■ 能越道の並行路線の状況



■ 国道249号の 令和7年8月豪雨による被災状況

令和7年8月12日の大雨では七尾市中島町小牧で国道249号が30mにわたって崩落。トレーラーを含む車3台が転落。



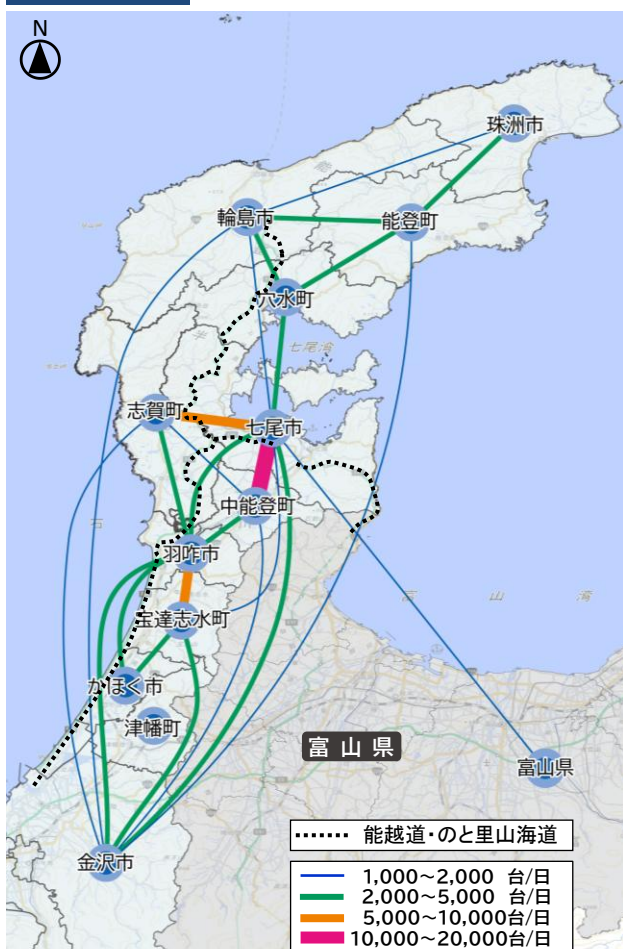
出典)北國新聞(2025/8/12)

(6)能登地域の交通状況

○能越道、のと里山海道の沿線市町では、隣接する市町との往来に加え、金沢市との交通需要が存在。

○能登南北断面①では、小型車・大型車ともに、6割以上が能越道を利用しているほか、南側の能登南北断面②の大型車は、のと里山海道と能越道をあわせて5割以上が利用している。

OD交通量

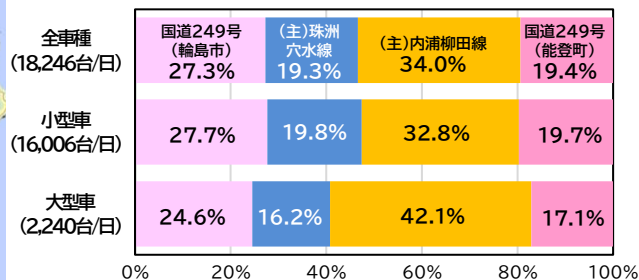


出典) H27年全国道路・街路交通情勢調査に基づく現況OD

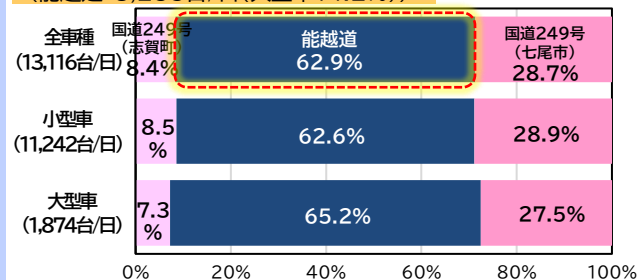
断面交通量の路線別分担状況



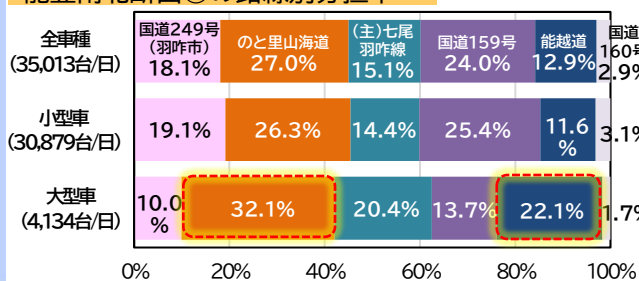
能登東西断面の路線別分担率



能登南北断面①の路線別分担率 (能越道:8,255台/日(大型車14.2%))



能登南北断面②の路線別分担率

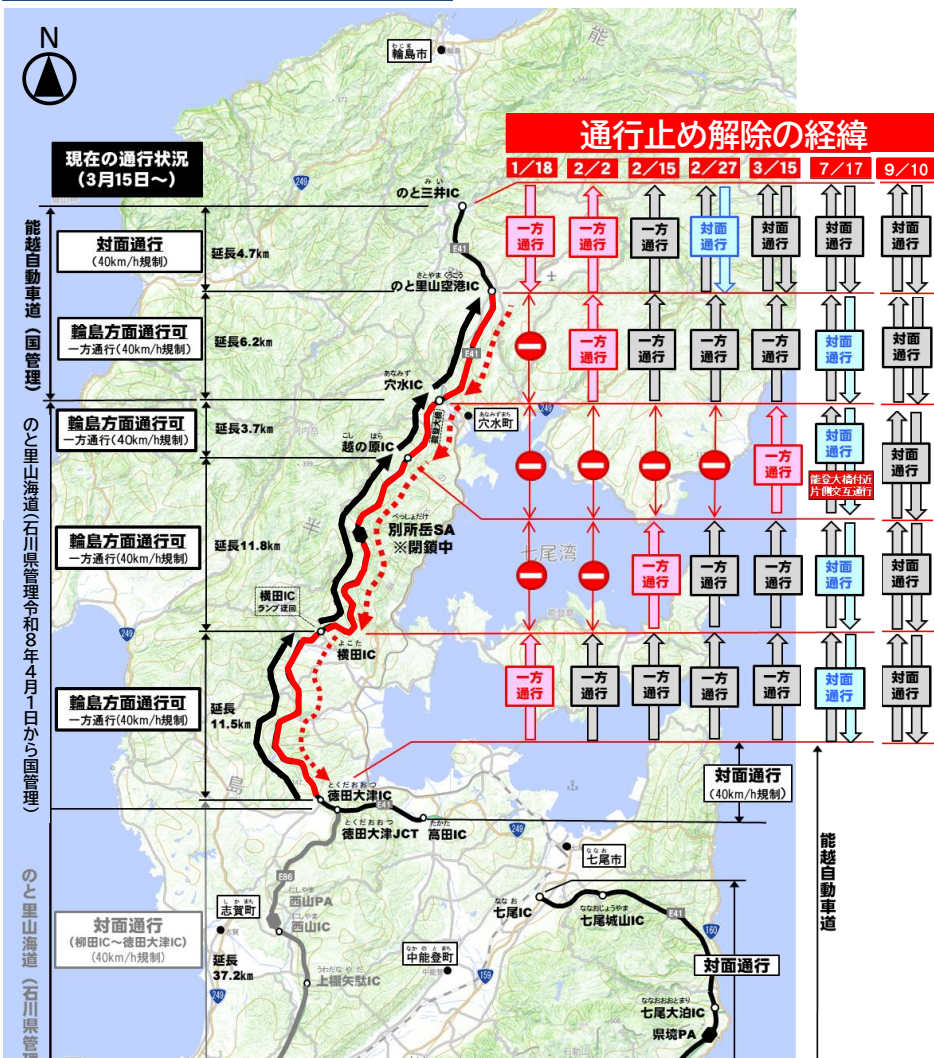


出典) R3全国道路・街路交通情勢調査

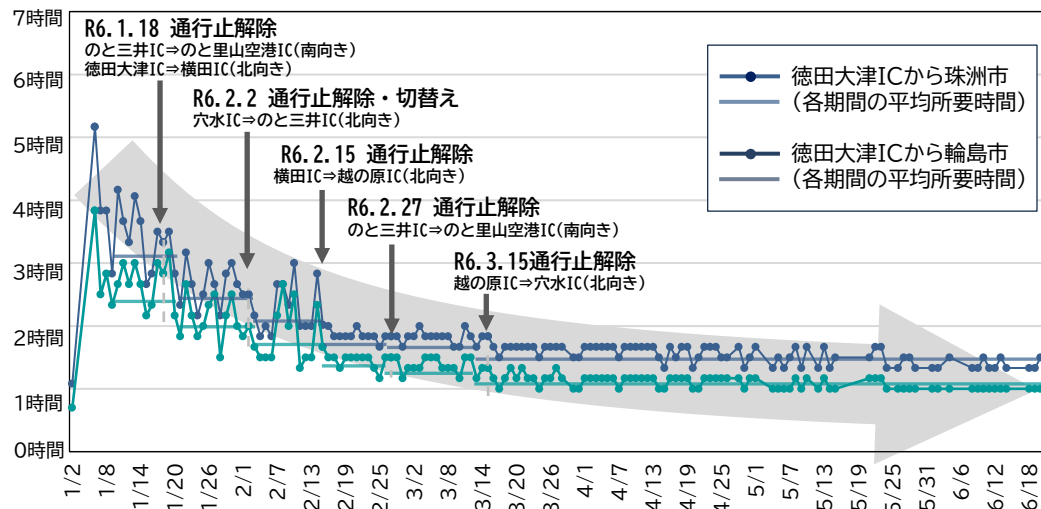
(7)能登半島地震における能越道の交通状況

- 能登半島地震では、災害時の救援ルートとなるべき能越道・のと里山海道にも甚大な被害が発生。
- このため、発災直後は七尾市～珠洲市への移動に5時間以上掛かるなど救援活動に支障が発生。
- また、通行可能な並行現道に交通が集中し、一部区間で交通渋滞が発生。

能越道の通行止め解除の経緯



能登半島地震後の珠洲市・輪島市への所要時間



能登半島地震後に並行現道で発生した渋滞



国道249号の渋滞状況

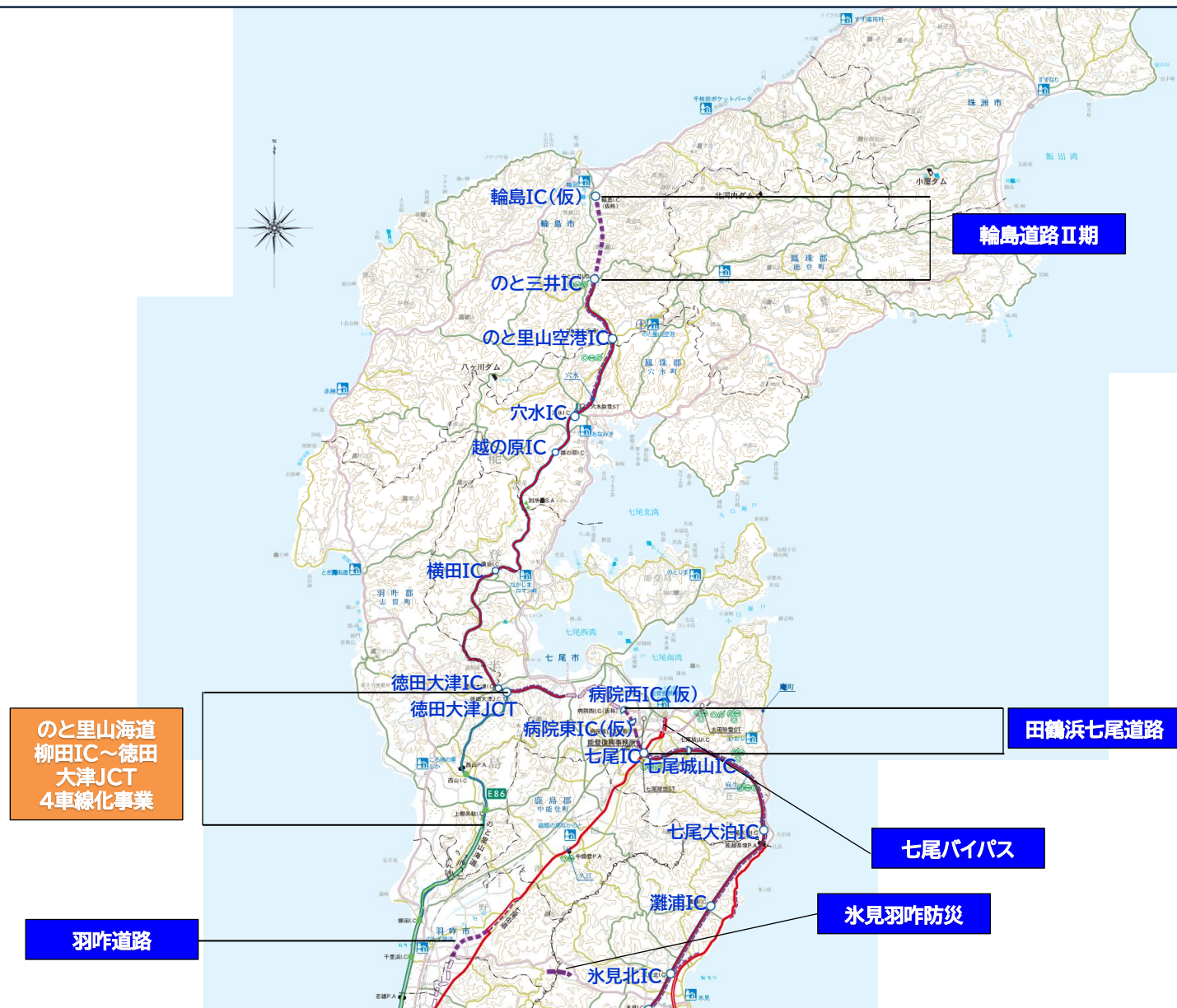


10km/h未満 11-20km/h 21-30km/h 31km/h以上

(8)周辺道路ネットワークの整備状況

○国では、輪島道路Ⅱ期、田鶴浜七尾道路、七尾バイパス、羽咋道路、氷見羽咋防災を事業中。

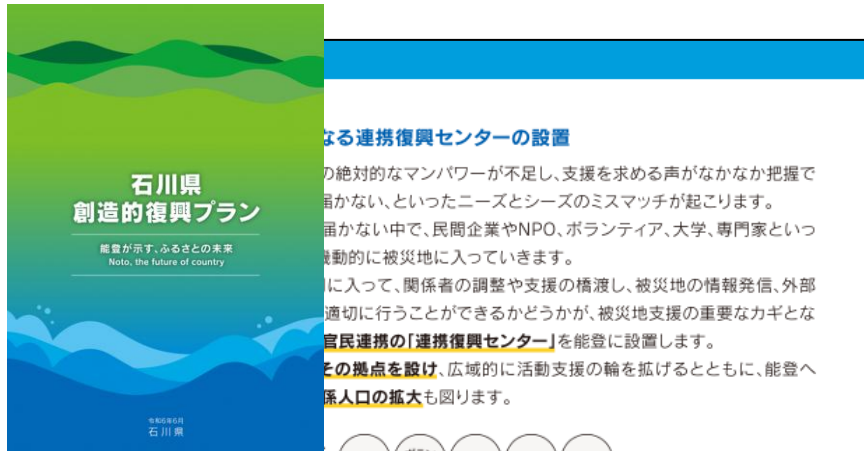
○石川県では、のと里山海道4車線化を事業中。



5. 機能強化の政策目標

(1)政策目標の設定

○「石川県創造的復興プラン」の中では、創造的復興リーディングプロジェクトとして、復興プロセスを活かした関係人口の拡大を最重要課題としており、金沢・能登の間の移動高速化のために能越自動車道の整備を進めることが記載されている。



創造的復興に向けた取り組み

なる連携復興センターの設置

の絶対的なマンパワーが不足し、支援を求める声がなかなか把握できない、といったニーズとシーズのミスマッチが起きます。届かない中で、民間企業やNPO、ボランティア、大学、専門家といった主体的に被災地に入っていきます。入って、関係者の調整や支援の橋渡し、被災地の情報発信、外部と適切に行うことができるかどうか、被災地支援の重要なカギとなる官民連携の「連携復興センター」を能登に設置します。その拠点を設け、広域的に活動支援の輪を拡げるとともに、能登へ関係人口の拡大も図ります。



●金沢・能登間の移動高速化

金沢と能登の移動高速化を図り、ひいては石川全体で地域間の人流、物流の活性化を図ることは、経済や文化における交流の深化や新たなビジネスの可能性を生み出すことにもつながります。
のと里山空港を中心とした高規格道路(のと里山海道、能越自動車道、珠洲道路、門前道路)の整備を進め、金沢・能登間の移動時間短縮を図り、関係人口の拡大に寄与します。

●和倉温泉、輪島朝市をはじめとするまちづくり

今回の震災では、能登観光の拠点ともいえる和倉温泉や輪島朝市でも甚大な被害が生じました。今後、こうしたエリアの創造的復興に向けた将来ビジョンを描くことが、能登半島全体で交流、関係人口の拡大を図っていくうえでも大きなカギとなります。
例えば、和倉温泉では旅館や商店などを営む**若手グループが、自分たちが担う将来のまち**

施策の4つの柱

施策の4つの柱

- 1 教訓を踏まえた災害に強い地域づくり
インフラや施設の早期復旧と強靱化、災害廃棄物の処理促進、復旧事業者や支援者への支援、復旧・復興を通じた関係人口の拡大 など
- 2 能登の特色ある生業(なりわい)の再建
被災した事業者の早期再建に向けた支援、農林水産業の再建、伝統工芸産業や商店街の再建、観光産業の再建、新たなビジネスの創出 など
- 3 暮らしとコミュニティの再建
暮らしと住まいの再建、祭りや文化財の再建、文化・スポーツの力の活用、地域公共交通の再建、デジタル活用などスマートな生活の実現 など
- 4 誰もが安全・安心に暮らし、学ぶことができる環境・地域づくり
医療・福祉・子育て支援体制の充実強化、学びの環境の再建、豊かな自然環境を活かした能登の魅力の向上、被災者・被災地支援の充実、危機管理対応の充実と震災の検証 など

このうち、創造的復興の象徴的プロジェクトを「創造的復興リーディングプロジェクト」と位置づけ

(1) 教訓を踏まえた災害に強い地域づくり

大施策5 公共インフラ・施設等の強靱化

中施策2 道路の強靱化・機能強化

小施策2 金沢・能登間の移動高速化

【取組】のと里山海道の4車線化と能越自動車道の整備促進

高規格道路であるのと里山海道の4車線化と能越自動車道の整備促進により、金沢やのと里山空港から能登の各市町への移動時間の短縮を図ります。(土木部)

【取組】珠洲道路、門前道路、奥能登横断道路の高規格化

のと里山空港ICを中心とし、珠洲市や能登町、輪島市門前町への移動時間の短縮及び災害時における緊急車両や支援物資輸送車両の円滑な交通を確保するため、珠洲道路や門前道路、奥能登横断道路において、高規格道路等の道路整備を進めます。(土木部)

取組	短期(～R7末)		中期(～R10末)			長期(～R14末)			
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
(リーディングプロジェクト) のと里山海道の4車線化と能越自動車道の整備促進									
	測量、調査、設計、工事								
(リーディングプロジェクト) 珠洲道路、門前道路、奥能登横断道路の高規格化									
	基本方針の策定	概略ルートや道路構造の検討	調査、測量、設計、用地補償、工事						

出展)石川県創造的復興プラン概要(P4)

(1)政策目標の設定

○「能登半島地震を踏まえた緊急提言」の中では、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「いざという時」にこそ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ると記載されている。

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

✓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>

- ・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)

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
「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・アーカイブ化

■ 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

■ 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
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

※エッセンシャルネットワーク

人口減少や大規模災害リスクの中で、地方部における生活圏人口の維持に不可欠な高規格道路

出典)令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言(R6.6) 国土交通省 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会

(1)政策目標の設定

○盛土についての対応が喫緊の課題としており、複雑な集水地形上に構築された盛土の被害が大規模で、土工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。道路の重要度なども考慮しつつ、災害脆弱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必要とある。

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「いざという時」にこそ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。
- ・幅幅が困難な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、過疎地域をはじめ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を図る上でネットワークとしての必要な機能や役割があり、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の緊急点検の実施)

- ・今般の災害では、高規格道路の盛土、とりわけ高盛土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る。盛土については、

これまでの大規模地震を経て対応を重ねてきた橋梁の耐震対策に比べれば、その対応がやや手薄であったと言わざるを得ず、これへの対応が喫緊の課題である。

- ・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、全国の盛土に対して点検を早急に行い、リスクを照査する必要がある。
- ・これらの結果を踏まえ、道路の重要度なども考慮しつつ、災害脆弱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求められる。

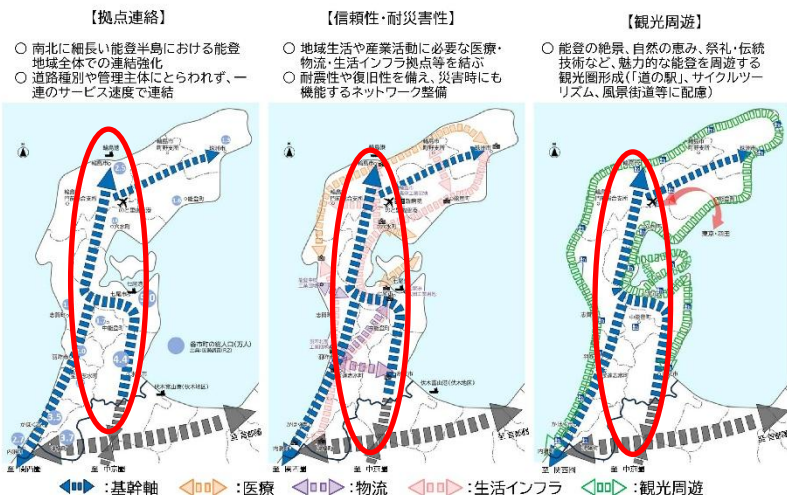
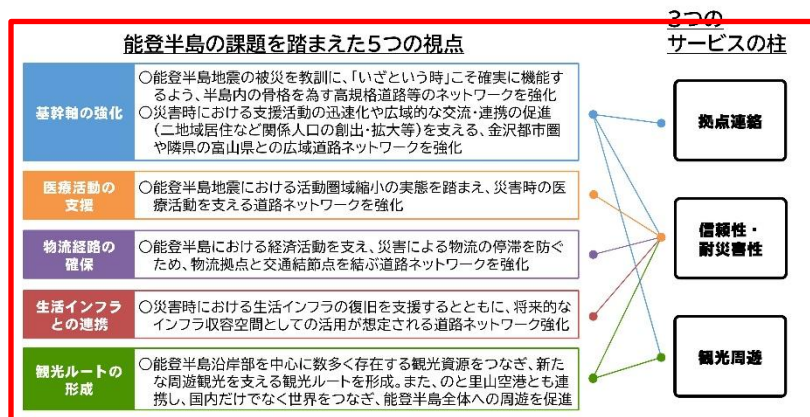
(能登半島における道路ネットワークの再構築)

- ・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。
- ・珠州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求められる。
- ・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、地域の拠点や一体となって機能する周辺の道路のあり方とも調和した計画とすることがある。
- ・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、4車線化に資する計画とすることなど、復旧後の速やかな4車線化や機能強化を図る観点が重要である。

(1)政策目標の設定

○「能登半島における広域道路ネットワーク基本方針」の中では、能越道は、能登の持続的な発展を支え、地方創生の礎となる3つのサービスの柱「拠点連絡」、「信頼性・耐災害性」、「観光周遊」の基幹軸として位置づけられている。

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



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として整理する。

23

出典)能登半島における 広域道路ネットワーク基本方針(R7.3)(P23)

能登半島における広域道路ネットワーク基本方針

■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「のり山空港」の歴史林道 マリンタワー岸壁からの噴水支援(輪島港) 空の玄関口 のり山空港

24



出典)能登半島における 広域道路ネットワーク基本方針(R7.3)(P24, P25)

(1)政策目標の設定

○「能登半島の将来像」「地域の現状と課題」及び「幹線道路の現状と課題」を踏まえ、政策目標を設定。

能登半島の将来像

- ・石川県創造的復興プラン
- ・令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言
- ・能登半島における 広域道路ネットワーク基本方針

地域の現状と課題

幹線道路の現状と課題

政策目標（案）

防災

政策目標1：耐災害性に優れた高規格道路の確保

- ・耐震性や復旧性を備え、災害時に機能するネットワークの確保する道路整備
- ・災害時の信頼性向上による円滑な救援活動や支援物資の輸送の確保する道路整備

医療

産業

物流

観光

政策目標2：速達性・信頼性に優れた高規格道路の確保

- ・地域医療のサービスの速達性・信頼性を確保する道路整備
- ・信頼性の高い物流経路を確保する道路整備
- ・エッセンシャルネットワークを結び金沢能登間的高速移動を確保する道路整備
- ・観光客の来訪を促進させ、観光振興に寄与する道路整備