

第2回検討会の意見と対応

資料 1

No.	＜第1回検討会の意見対応に関する意見＞	委員意見を踏まえた対応	頁
1	・医療機関や空港・港湾等からの到達圏域の分析は、発災1年後の状況を追加してはどうか。	・医療機関、空港・港湾等からの到達圏域の分析、大型車の通行実績、拠点間連絡速度に、発災1年後の分析を追加	P6 P9 P14 P15
2	・緊急輸送道路のあり方という面で、今の分析は大型車等が通行した路線と量を分析しているが、どこに需要があるかという観点も必要ではないか。	・発災前後における大型車の発着点に関する分析を追加	P8
3	・発災前後の来訪者データ分析について、発災後の時間経過に伴ってどのように来訪者の人数やエリアが拡大していったか等、ポジティブな視点でも分析すべき。	・発生前と比較した増減から、発災直後からの増加の視点で再分析	P11
	＜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に関する意見＞	委員意見を踏まえた対応	
4	・ネットワーク構築のポイントの一つとして、二地域居住を支援するための道路という観点も必要ではないか。	・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に「二地域居住」を追加	P17
5	・基幹軸として、新日本海連携軸、能登半島基幹軸、能登金沢基幹軸が記載されているが、今回の地震時には東海北陸自動車道を利用した中京圏からの応援、物資輸送の報告を多く頂いており、能登半島基幹軸から中京圏に繋ぐ軸も基幹軸として追加してはどうか。	・中京圏に連絡する軸を明示し、「至 中京圏】を追記	P18
6	・観光周遊のネットワーク構築について、国内だけでなく世界に目を向けた観光周遊という意味で、拠点となる、のと里山空港等への接続を追加すべきではないか。	・「観光周遊」の配慮すべき拠点として、空港を追加	P22
7	・基幹軸は3つのサービスの柱のうちサービス速度としか結ばれていないが、災害時に一番強い道路という意味で、信頼性・耐災害性とも結ぶべきではないか。	・意見を踏まえ、「基幹軸の強化」と「信頼性・耐災害性」、「観光周遊」とのつながりを追加 ※『サービス速度』は、『拠点連絡』に用語を見直し	P23
8	・今回の地震では、国道249号のうち外浦の被災に対して啓開ルートとなるべき県道宇出津町野線が十分に機能しなかったことを踏まえ、災害時における内陸から沿岸部への支援の意味で、能登町と輪島市町野地区を連絡する軸を基幹軸として位置づけではどうか。	・能登町と輪島市町野地区を連絡する軸については、求められるサービスを踏まえ、「信頼性・耐災害性」として整理	P23 P25
9	・輪島市門前地区は平成19年能登半島地震の震源域であり、政府の発表で震度7クラスの地震が発生する可能性が指摘されているため、拠点となる、のと里山空港と門前地区を連絡する軸も基幹軸として位置付けてはどうか。	・のと里山空港と輪島市門前支所を連絡する軸については、求められるサービスを踏まえ、「信頼性・耐災害性」として整理	P23 P25
	＜その他の意見＞	委員意見を踏まえた対応	
10	・国道249号の輪島市から珠洲市大谷地区(外浦)は、発災前から大型車の通行台数が少ないが、漁業など一次産業における重要な道路であり、今後の復興において国道249号の外浦をどのように使ってもらうかが鍵となるのではないか。	・今後の地域づくり等の参考とする	—
11	・令和6年12月に発表された北陸圏域道路啓開計画では、第1～3次の緊急輸送道路の位置付けを基本に啓開の優先順位を策定されていたが、第2次であっても半島沿岸部の啓開に重要な路線があるため、能登半島の地理的特徴を踏まえ、啓開の優先順位は緊急輸送道路の位置付けに依らず柔軟に考えてはどうか。	・北陸圏域道路啓開計画策定協議会と情報共有し、今後の道路啓開計画に関する議論の参考とする	—