「山形県災害時交通マネジメント検討会」の設立について

1. 交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定） ・・・ 1
2. 国土交通省予算概要（令和7年度道路関係予算概算要求概要） ・・・ 2
3. 山形県災害時交通マネジメント検討会_設立趣旨 ・・・ 3
4. 山形県災害時交通マネジメント検討会_規約（案） ・・・ 4
5. 山形県災害時交通マネジメント検討会_構成員（案） ・・・ 5
6. 山形県の特徴について ・・・ 6
7. 山形県の災害について ・・・ 9
8. 山形県災害時交通マネジメント検討会_今後の進め方（案） ・・・ 11
9. 山形県地域防災計画_位置づけ（案） ・・・ 12
10. 山形県災害時交通マネジメント検討会_平常時の活動（案） ・・・ 13
11. 他地域での事例等について ・・・ 14

1. 交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）

◆ 第2次交通政策基本計画（令和3年度～令和7年度）（令和3年5月28日閣議決定）において、「災害時の道路交通マネジメントについて、全国各地で地域防災計画に位置付け、行政、学識経験者、交通事業者、経済団体からなる体制を事前に構築し、発災後には、災害時交通マネジメント検討会を直ちに開催し、案内誘導などの対策を速やかに実施する」ことが明記された。

交通政策基本計画について

（令和３年５月２８日
閣　議　決　定）

交通政策基本法（平成２５年法律第９２号）第１５条第１項の規定に基づき、交通政策基本計画を別冊のとおり定める。

基本的方針Ｃ．災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

交通サービスは、国民の生命や暮らしを守り、社会・経済活動を維持するための基礎的なインフラであり、平時はもとより、災害や事故、パンデミックなど異常事態の発生時にこそ真価が問われる。このため、異常時において適切に機能を発揮できるよう、ハード・ソフトの両面より、平素から万全の構えを講じる。

あわせて、持続可能で安心・安全な旅客サービスを共有できるよう、人材確保策を含め、健全な事業体制の確保に努める。

また、地球温暖化対策に関する世界的関心が高まる中、2050 年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、運輸部門における脱炭素化を加速させる。

【新たに取り組む政策】

＜自然災害への対応＞

○　激甚化・頻発化する自然災害に対し、安定的な輸送を確保するため、自然災害リスクの特定と対策、防災の基本方針の策定等、交通事業者の防災力向上及び事業継続の取組を促進・支援する「運輸防災マネジメント」を実施する。

○　災害時の道路交通マネジメントについて、全国各地で地域防災計画に位置付け、行政、学識経験者、交通事業者、経済団体からなる体制を事前に構築し、発災後には、災害時交通マネジメント検討会を直ちに開催し、案内誘導などの対策を速やかに実施する。

○　経営基盤の弱い鉄道等が被災した後の復旧に向けた支援を促進するとともに、関連事業との連携を図りながら早期復旧に取り組む。

○　自然災害の発災時に適時適切な住民避難や計画運休、車両避難、迅速な支援物資の輸送が実施できるよう、産学官が持つ技術やノウハウ、人材・資金等のリソースを最大限活用した予測精度向上等に向けた技術・観測予測システム開発等による防災気象情報の改善・高度化や気象データ利活用促進、行政機関や交通事業者間の連携を含めた対応策について検討を進める。

＜交通インフラ・システムの老朽化対策＞

○　交通インフラの老朽化対策として、「予防保全」への本格的な転換に取り組むとともに、新技術の活用や既存のインフラの集約・再編等に取り組む。

○　人口減少下における老朽化設備を保有する地方鉄道のあり方について、BRT への

出典：「第二次交通政策基本計画（令和3年度～令和7年度）（国土交通省）

2. 国土交通省予算概要（令和7年度道路関係予算概算要求概要）

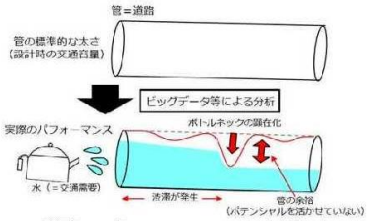
◆ 人流・物流を支える道路ネットワークのパフォーマンスを向上する取組として、被災後速やかに効果的・効率的な対策を講じられるよう準備
⇒ 行政、学識経験者、交通事業者、関係機関等で構成する検討会の体制を事前に構築

（4）道路のサービスレベル向上に向けた今後の展開

■シームレスネットワークの構築にあたって、ネットワークの階層に応じた道路のサービスレベルの向上を推進します。

<背景／データ>
・交通量の偏りや渋滞頻発箇所など、偏在する道路ネットワークの課題によるパフォーマンスの低下
（実勢速度※1（36km/h）は自由走行速度※2（61km/h）の６割程度（R３年度時点））

【サービスレベルの観測・評価】
○サービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的な対策を実施するために必要なデータの取得や基準等の整備を推進
○地域道路経済戦略研究会※3等を活用し、サービスレベルの観測・評価手法の検討やパフォーマンス向上に向けた取組を推進
○ETC2.0等のビッグデータを活用する新たな道路交通調査体系の構築に向け、従来の全国道路・街路交通情勢調査の高度化・効率化を推進



道路のパフォーマンスの概念図



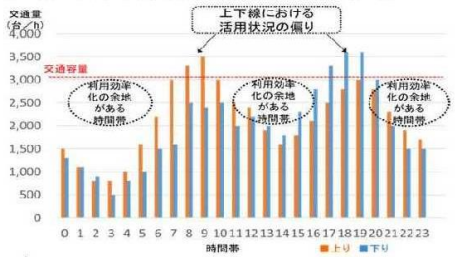
新たな道路交通調査体系

【サービスレベル向上の取組】
○「時間別・箇所別・方向別」のデータからサービスレベルが低い箇所の要因を分析
○求められるサービスレベルに応じた局所的・面的な渋滞対策や、２＋１車線化※4、ラウンドアバウト※5、交通容量の有効活用など新たな対策を推進
○災害時は災害時交通マネジメント※6を行うとともに、「道路復旧見える化マップ」にて交通状況を公表



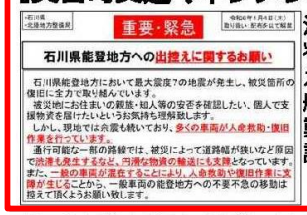


新たな対策の事例



特定の時間帯・車線に集中している交通量を分散し、交通容量を最大限活用
交通容量の有効活用のイメージ

【災害時交通マネジメントの例：能登半島地震】



渋滞や雪の状況を踏まえながら一般車両の移動抑制を要請。


緊急復旧の状況や交通状況等をweb地図上で閲覧できる「道路復旧見える化マップ」を公表。

※1：平均旅行速度（高速道路、一般国道、主要地方道及び都道府県道を対象にETC2.0より算出）
※2：上位10%タイル速度（算出条件は同上）
※3：有識者の意見を踏まえ、道路空間を活用した地域経済活性化戦略や社会実験・実装に関する研究を実施
※4：既設の2車線道路に付加車線を設置し、交通容量を拡大する手法
※5：信号待ち時間の削減による交通円滑性の向上や、5枝以上の多枝交差点における処理能力の向上による交通容量の拡大等が見込まれる交差点において導入を検討
※6：国土交通省、警察、地方公共団体、高速道路会社、学識経験者、関連団体、事業者等で構成される災害時交通マネジメント検討会を通じて実施

出典：「令和7年度道路関係予算概算要求概要」（国土交通省）

3. 山形県災害時交通マネジメント検討会_設立趣旨

山形県災害時交通マネジメント検討会
設立趣旨

近年、激甚化・頻発化する地震や豪雨災害等により、交通ネットワークが甚大な被害を受けた場合、被災地域の復旧活動、経済・産業活動、日常生活に大きな影響を及ぼす恐れがある。

こうした状況に備え、被災発生後速やかに関係機関の協働体制を構築し、情報の共有、渋滞緩和や交通抑制の検討・調整を行うための「山形県災害時交通マネジメント検討会」を設立するものである。

4. 山形県災害時交通マネジメント検討会_規約(案)

山形県災害時交通マネジメント検討会

規約（案）

（名称）
第１条 本会は、「山形県災害時交通マネジメント検討会（以下、「検討会」という。）」と称する。

（目的）
第２条 本検討会は、大規模災害により幹線道路が広範囲に被災した場合や長期間にわたり交通ネットワークが途絶する恐れがある場合等における幹線道路の渋滞緩和を図るため、交通需要マネジメント及び交通システムマネジメントからなる交通マネジメント施策の包括的な検討、調整等を行うことを目的とする。

（所掌事務）
第３条 本検討会は次の事項について、検討及び調整、検証を行う。
１）交通マネジメント施策の検討
２）交通マネジメント施策の実施に係る関係機関との調整
３）交通マネジメント施策の実施結果の検証
４）その他、必要な事項

（組織）
第４条 本検討会は、別紙に掲げる委員及びアドバイザーによって構成する。
１）原則として、委員は、同一の役職者に継続して検討会への参加を求めるものとする。
２）必要に応じ、別紙に掲げる委員以外に要請し、出席を求めることができるものとする。

（会長）
第５条 検討会に会長を置く。
１）会長は、国土交通省 東北地方整備局 山形河川国道事務所長とする。
２）会長は、検討会を総括する。会長が、検討会を総括することができない事態が生じた場合は、会長が指名した者がその職務を代行する。
３）会長は、被災地域、被災状況に応じて、酒田河川国道事務所長へ変更することができるものとする。
４）災害発生時に、検討会委員又は自治体からの要請等を受け、会長の判断によって開催するものとする。

（事務局）
第６条 事務局は、国土交通省東北地方整備局道路部道路計画第二課、山形河川国道事務所調査課、酒田河川国道事務所調査課及び山形県県土整備部道路整備課に置く。

（その他）
第７条 この規約に定めのない事項、疑義が生じた場合は検討会の承認を得て定めるものとする。
附則 この規約は、令和７年 月 日から施行する。

5. 山形県災害時交通マネジメント検討会_構成員(案)

令和７年度

山形県災害時交通マネジメント検討会

構成員名簿（案）

	所　　属	役　　職
委　員	国土交通省 東北地方整備局	山形河川国道事務所長
	国土交通省 東北地方整備局	酒田河川国道事務所長
	国土交通省 東北地方整備局	道路部 道路計画第一課長
	国土交通省 東北地方整備局	道路部 道路計画第二課長
	国土交通省 東北地方整備局	道路部 道路管理課長
	国土交通省 東北運輸局	山形運輸支局 首席運輸企画専門官
	山形県	県土整備部 道路整備課長
	山形県警察本部	交通部 交通規制課長
	東日本高速道路㈱ 東北支社	管理事業部 調査役
	東日本高速道路㈱ 東北支社	管理事業部 交通管理課長
	東日本高速道路㈱ 東北支社	管理事業部 交通技術課長
	日本道路交通情報センター	東京事務所長
	山形県トラック協会	専務理事
	山形県バス協会	専務理事

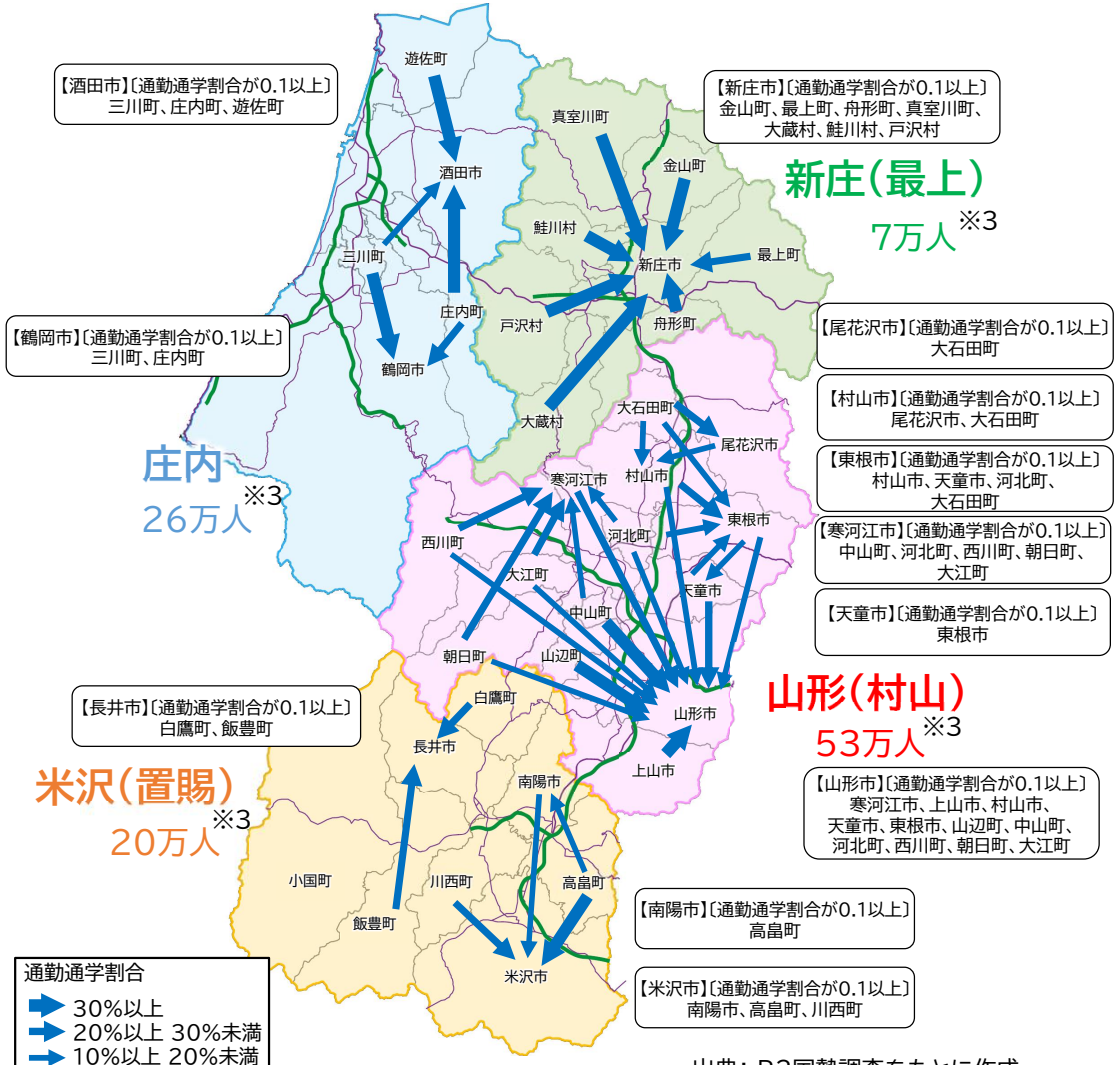
	所　　属	役　　職
アドバイザー	山形大学	名誉教授
	東北芸術工科大学	教授

※必要に応じて、上記以外の関係機関に要請し、出席を求める場合がある。

6. 山形県の特徴について（①自動車利用）

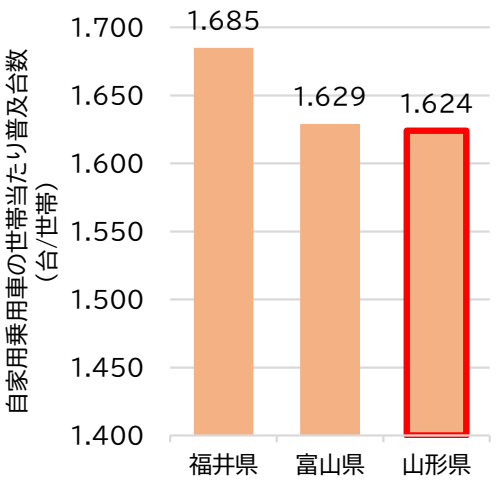
◆ 山形県の一世帯当たりの自家用乗用車保有台数は全国第3位（全自動車保有台数は全国第2位）、自家用車による通勤・通学割合は全国第1位と、自動車交通への依存度が非常に高い状況。
◆ 県内における通勤・通学流動は、県内4地域（村山、最上、置賜、庄内）の連携中枢都市圏※1、定住自立圏※2に集中。

※1 寒河江市、上山市、村山市、天童市、東根市、尾花沢市、山辺町、中山町、河北町、西川町、朝日町、大江町、大石田町　※2山形市、米沢市、鶴岡市、酒田市、新庄市、（東根市）

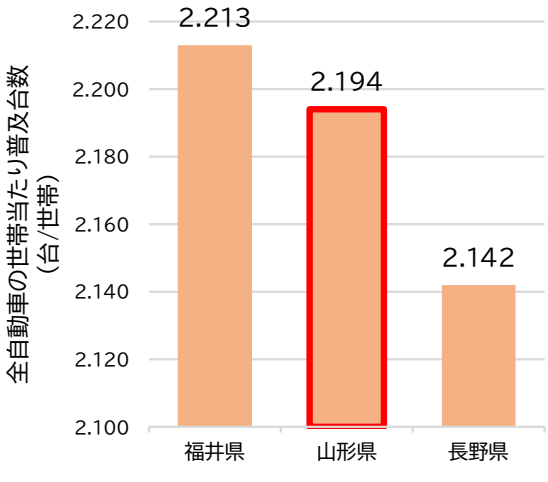


▲通勤・通学者の流動図

出典：R2国勢調査をもとに作成
（自市町村から各市町村への移動割合を図化）

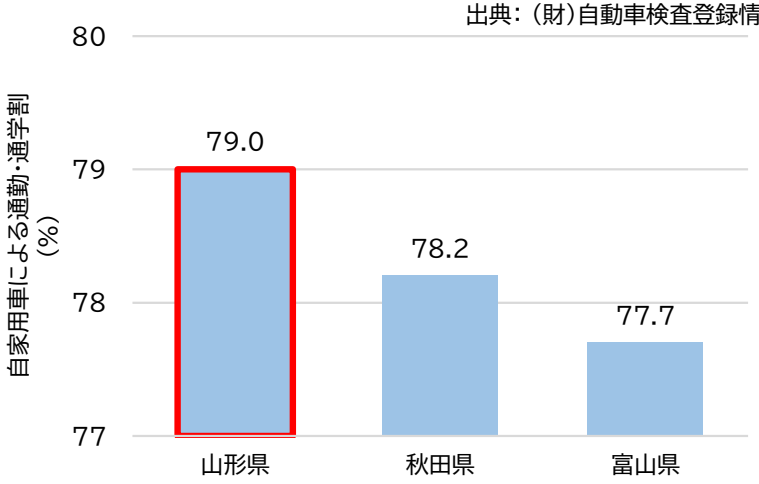


▲県別 一世帯当たりの
自家用乗用車保有台数（上位3位）



▲【参考】県別 一世帯当たりの
全自動車保有台数（上位3位）

出典：（財）自動車検査登録情報協会（R6.3現在）



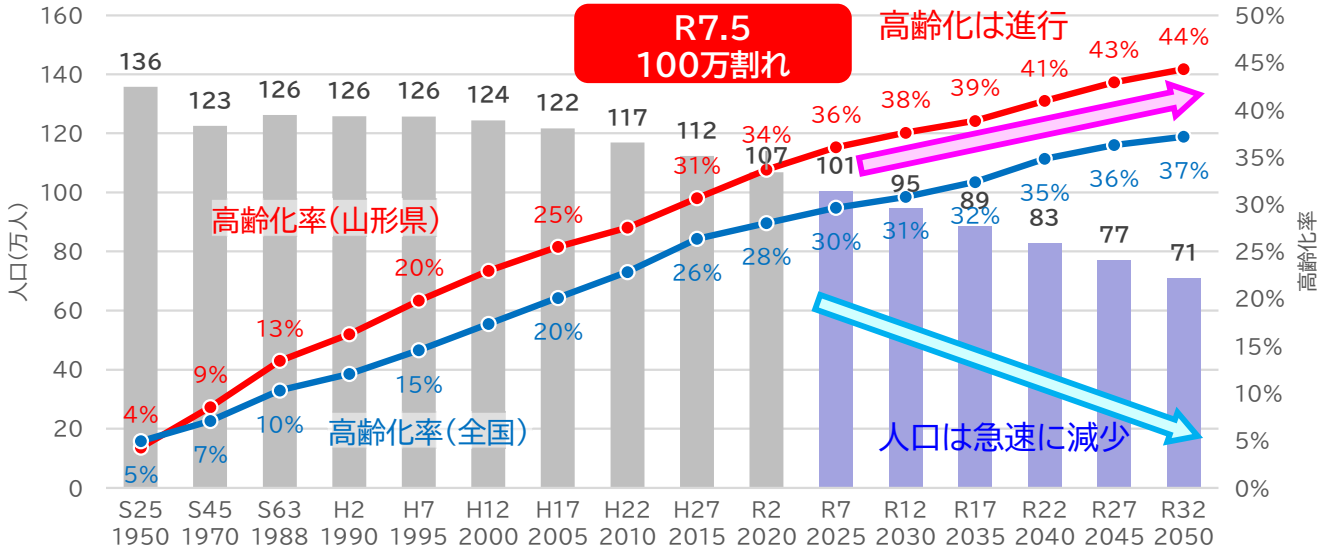
▲自家用車による通勤・通学割合（上位3位）

出典：R2国勢調査

※3 R2国勢調査　地方生活圏の全人口（県内4地域ごと）

6. 山形県の特徴について（②人口動向）

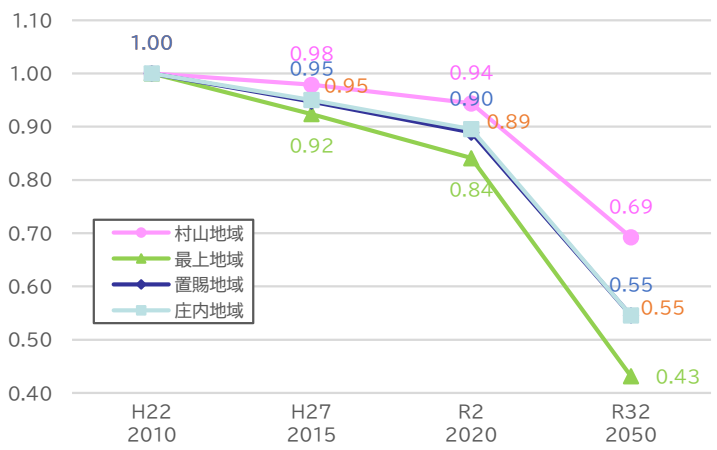
◆ 山形県の人口は昭和25年をピークに減少傾向。令和7年5月には100万人を下回り、今後も減少が予測されている。
◆ 高齢化率は、全国平均を上回る形で進行。
◆ 地区別では、村山地域に県人口の約半数が集中し、それ以外の3地域における人口減少、高齢化の進行が著しい。



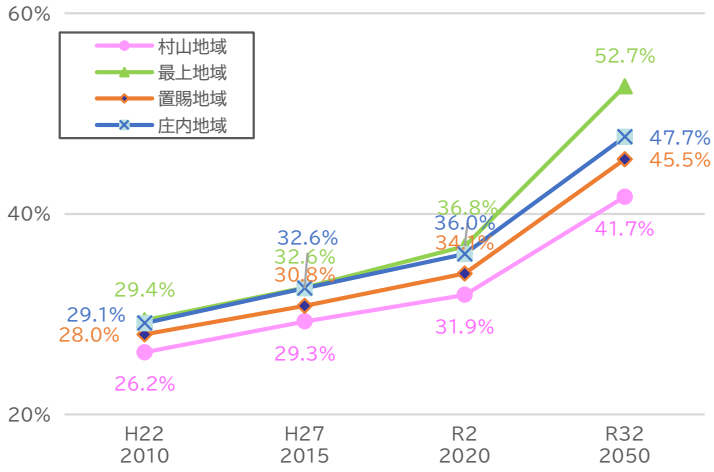
▲山形県の人口の推移と将来推計

出典：2020 年まで 総務省「国勢調査」10月1日時点
2025 年以降 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

＜人口の伸び率＞

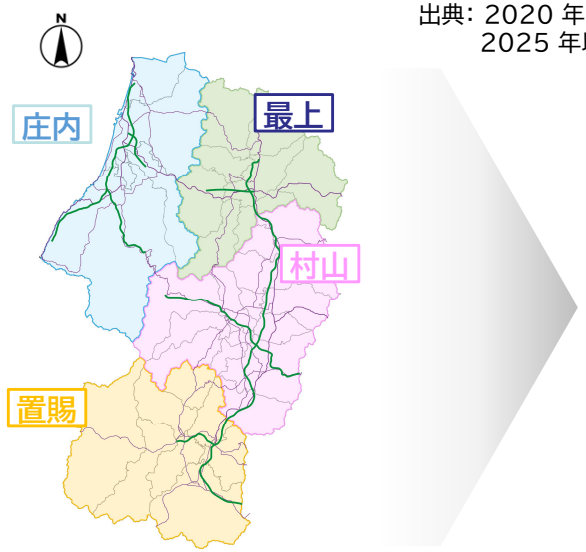


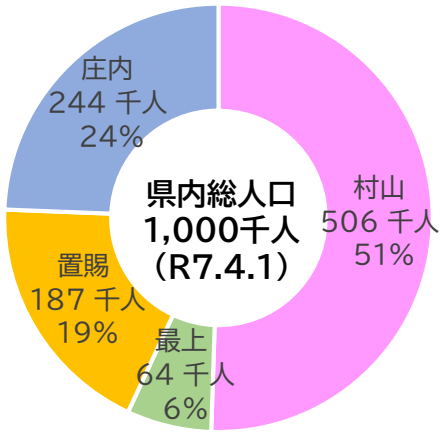
＜高齢化率＞



▲県内地域別人口及び高齢化率の推移

出典：H22～R2 総務省「国勢調査」
R32 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」





▲県内人口の内訳

出典：山形県HP

6. 山形県の特徴について（③広域道路ネットワーク整備状況）

◆ 縦軸の整備割合は約9割まで到達した一方で、横軸の整備割合は約4割にとどまる。
◆ 横軸（国道113号、国道47号）の被災により、広域迂回発生。（令和4年8月大雨、令和6年7月大雨）

事業中

一般国道7号
ゆざ きさかた
遊佐象潟道路 【H25事業化】 延長17.9km（秋田側含む）

一般国道47号
とざわたちかわ
戸沢立川道路 【R3事業化】 延長5.8km

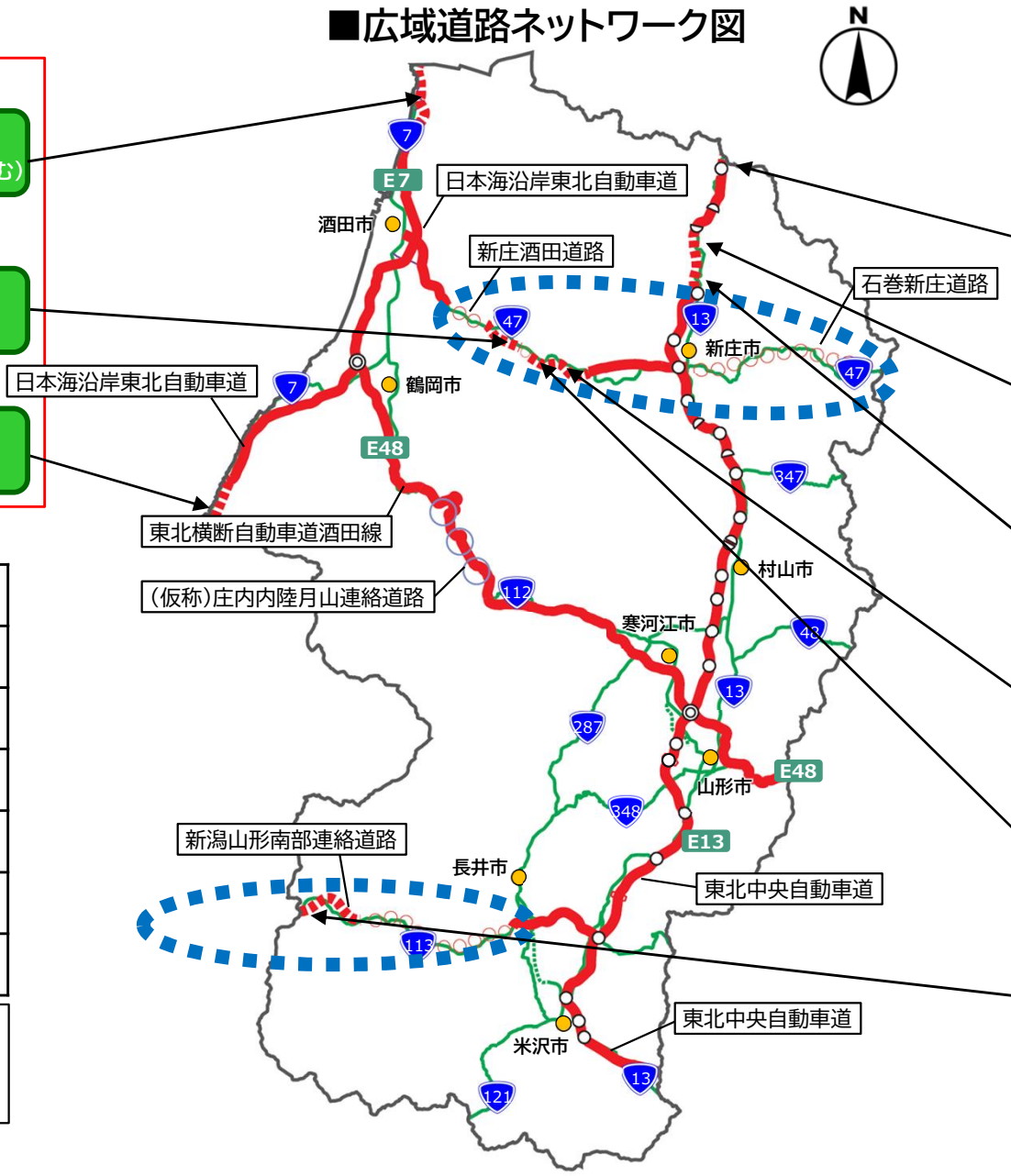
一般国道7号
あさひ あつみ
朝日温海道路 【H25事業化】 延長6.7km（山形側）

▼路線の凡例

高規格道路	供用中	━━
	事業中	┅┅
	調査中	○○○
一般広域道路	供用中	━━
	事業中	┅┅
	調査中	○○○
構想路線		○○○

整備割合が低い横軸

■広域道路ネットワーク図



事業中

一般国道13号
まむろがわおがち
真室川雄勝道路 【H29事業化】 延長7.2km（秋田側含む）

一般国道13号
かねやま
金山道路 【H30事業化】 延長3.5km

一般国道13号
しんじょうかねやま
新庄金山道路 【H27事業化】 延長5.8km

一般国道47号
たかやぼうさい
高屋防災 【R2事業化】 延長4.4km

一般国道47号
たかや
高屋道路 【H18事業化】 延長3.4km

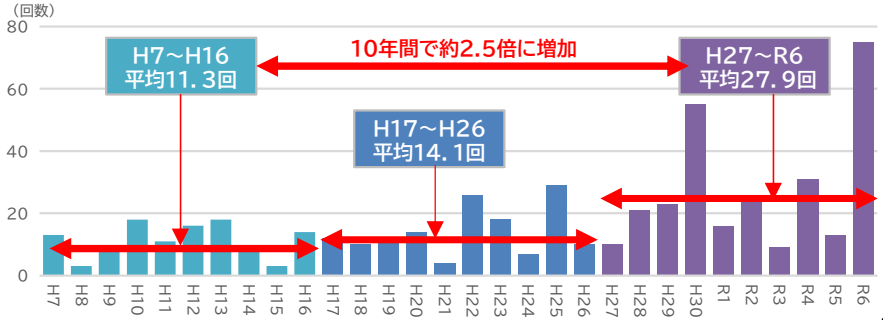
一般国道113号
おぐに
小国道路 【H31事業化】 延長10.6km（山形側）

※R7.3月末時点
※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

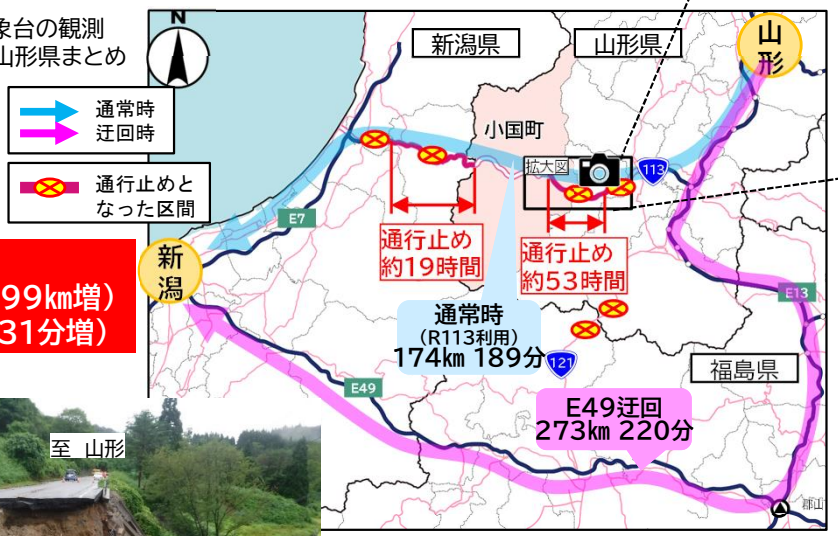
7. 山形県の災害について（①令和4年8月大雨）

- ◆ 県内において局所的な被害をもたらす集中豪雨の発生頻度が上昇傾向（10年間平均で約2.5倍に増加）。
- ◆ R4.8大雨発生時には、国道113号において、最大53時間におよぶ通行止めが発生し、小国町では、物資の供給が絶たれるなどの孤立が発生するなど、災害により多方面への影響が発生。
- ◆ 山形市～新潟市間の移動には、倍以上までには達しないが、時間・距離ともに、広域迂回が発生。

▼山形県内で時間雨量30mm以上を観測した回数（過去30年）



出典：山形地方気象台の観測データを基にした山形県まとめ

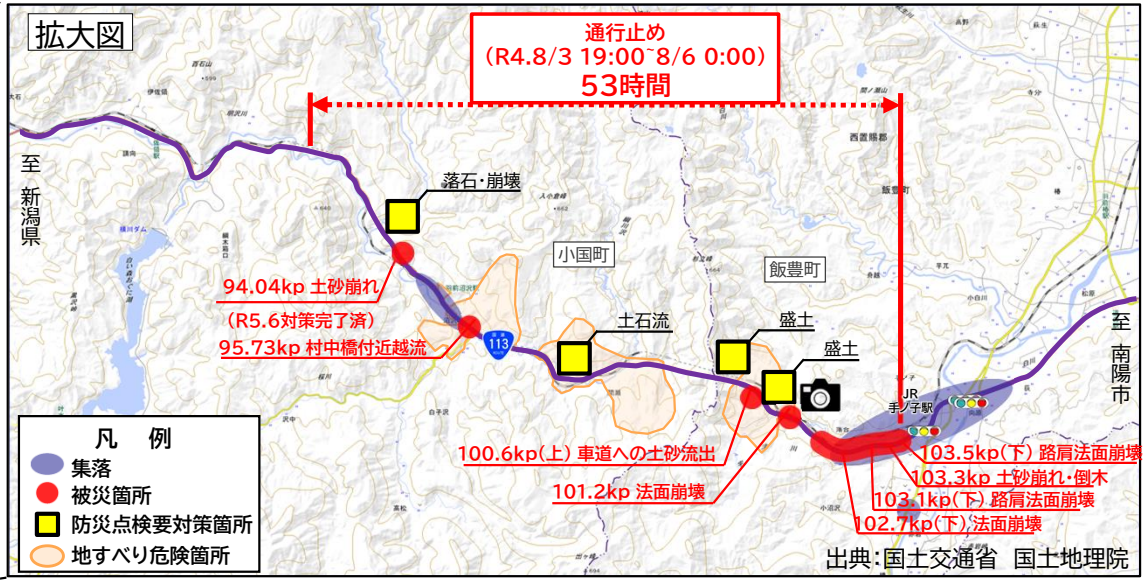


■迂回率
・距離：1.56（99km増）
・時間：1.16（31分増）



▲R4.8月大雨による
国道113号の通行止め発生箇所と迂回路

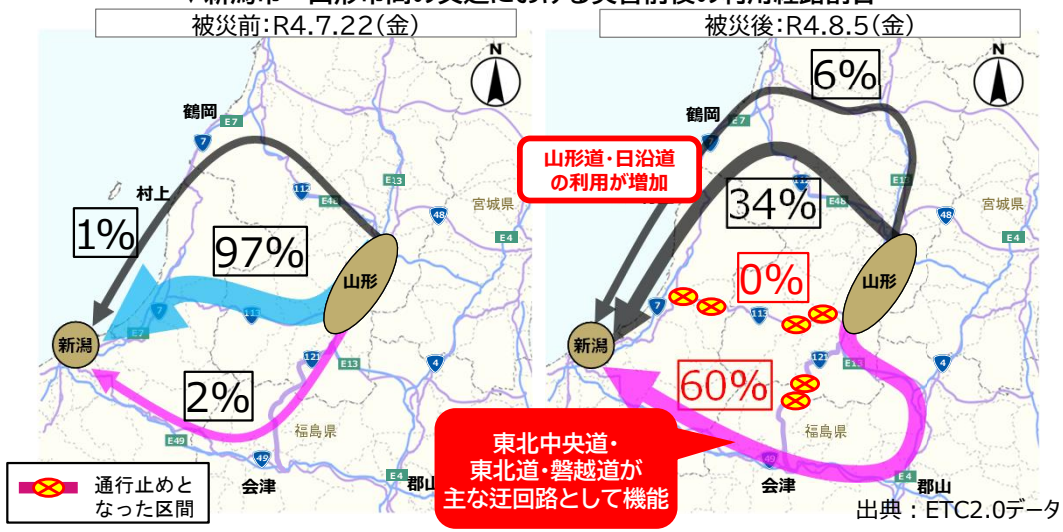
資料：令和3年度道路交通センサス
（※所要時間は山形市役所～新潟市役所間で算出）
昼間12時間平均速度より、所要時間（上下平均）を算出



出典：国土交通省 国土地理院

▲令和4年8月大雨被災状況と通行規制状況

▼新潟市～山形市間の交通における災害前後の利用経路割合



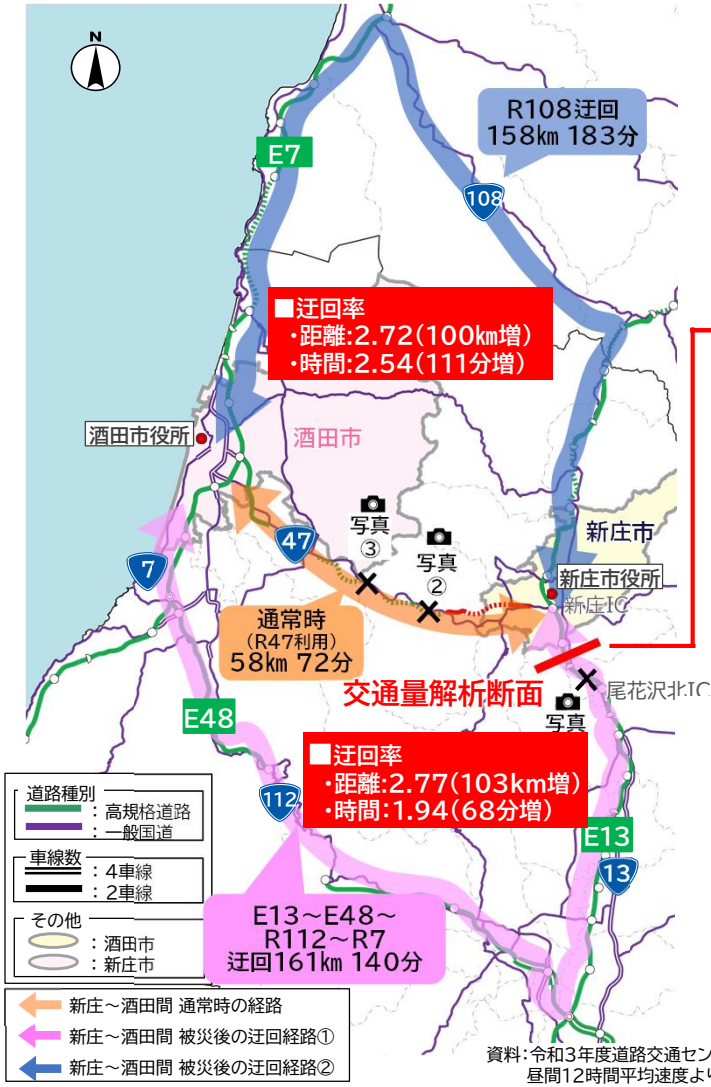
出典：ETC2.0データ

7. 山形県の災害について（②令和6年7月大雨）

- R6.7月大雨により、国道13号では土砂流入による通行止めが発生。また、国道47号では長期間の全面通行止めが発生。
- 国道13号の尾花沢市毒沢地区が通行止め時は、東北中央道がダブルネットワークとして機能。
- 新庄市～酒田市間の移動には、東北中央道及び国道112号が主な迂回路として機能。
- 迂回路は通常時より倍以上の時間と距離が伴い、国道47号では片側交互通行規制の継続による損失時間は大きい状況。

7月大雨による通行止めと迂回状況

▼R6.7月大雨による国道47号・国道13号の通行止め発生箇所と迂回路



写真① 国道13号 尾花沢市毒沢地区
（土砂流入）



7/25から8/4まで全面通行止め

写真② 国道47号 戸沢村蔵岡地区
（道路崩壊）



7/25から8/4まで全面通行止め

写真③ 国道47号 戸沢村高屋地区
（道路崩壊）



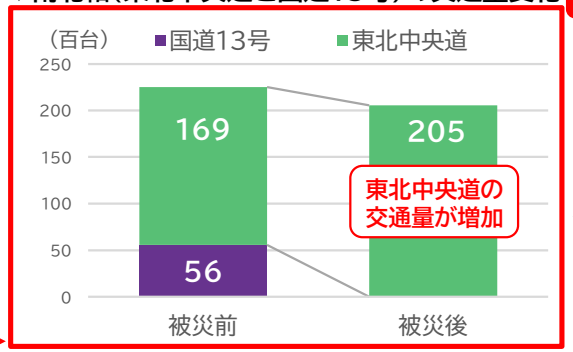
7/25から8/9まで全面通行止め

資料：令和3年度道路交通センサス（※所要時間は新庄市役所～酒田市役所間で算出）
昼間12時間平均速度より所要時間（上下平均）を算出

高規格道路が一般道の代替機能を担う

▼南北軸（東北中央道と国道13号）の交通量変化

ダブルネットワークとして機能

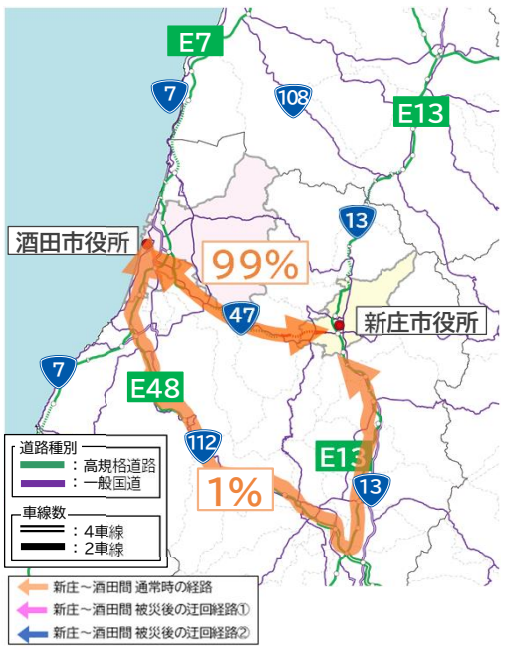


※被災後の国道13号は土砂流出による
全面通行止めのため0台とする

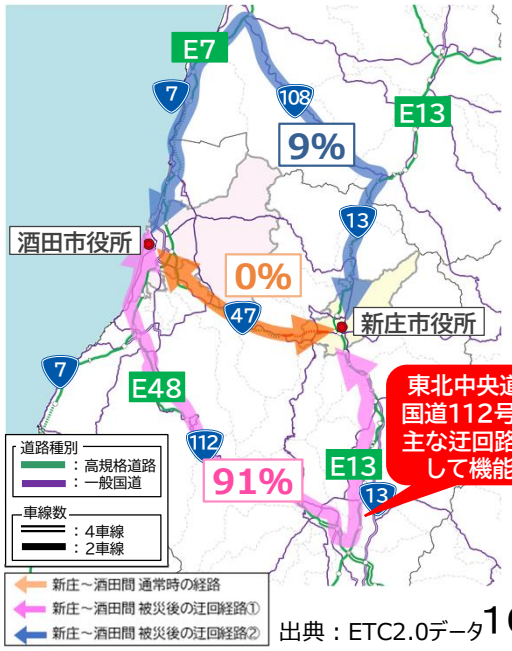
資料：【東北中央道】トラフィックカウンターデータ
（尾花沢北）
【 国道13号 】令和3年度道路交通センサス値

▼新庄市～酒田市間の交通における災害前後の利用経路割合

被災前：R6.7.8（月）～7.12（金）



被災後：R6.7.29（月）～8.2（金）



出典：ETC2.0データ

8.山形県災害時交通マネジメント検討会_今後の進め方(案)

◆検討会組織後、山形県地域防災計画への位置付けを山形県と調整。
◆平常時において、令和7年度は情報連絡網の構築を行うとともに、組織や目的などについて、自治体等関係機関へ周知。
◆令和8年度以降は定例会を開催し、災害時に備えた情報連絡網の構築や、他県での事例紹介、災害時の事前準備の検討などについて意見交換。

令和7年7月3日

山形県災害時交通マネジメント検討会を組織

【平常時】
令和7年度～

検討会組織に伴う災害時の事前準備
- 情報連絡網の構築
- 市町村や関係機関へ組織及び目的等を周知

令和8年度以降(年1回程度)

山形県災害時交通マネジメント検討会　定例会
- 東北、他地整の事例共有
- 災害時の事前準備の検討

【災害時】
令和7年度～

大規模災害など
- 幹線道路が広範囲に被災
- 長期間の交通ネットワーク途絶の恐れがある場合
- その他、被災による社会的な影響が大きいと想定される場合

検討会委員又は自治体からの要請を受け会長の判断によって開催
(規約第5条4)

山形県災害時交通マネジメント検討会本会議開催

令和7年4月～7月

山形県地域防災計画への位置付け事前調整

【検討会設立後】
令和7年8月～12月

山形県地域防災計画の改訂作業

令和8年3月

山形県地域防災計画へ位置付け(改訂)

9.「山形県地域防災計画」位置づけ（案）

山形県地域防災計画　震災対策編
第3編　災害応急計画
第11章　交通輸送関係
第2節　道路交通計画

10　道路施設の応急復旧

道路を啓開した後に、施設の重要性や被災状況等を勘案して順次実施する。

11　交通マネジメント

東北地方整備局は、大規模災害発生時に「災害時交通マネジメント検討会」を組織し、復旧活動、経済活動及び日常生活への影響を最小限に留めるため、応急復旧時の渋滞緩和や交通抑制等による交通マネジメント施策の検討・調整等を行う。

※震災対策編の他、津波対策編・風水害対策編においても追加調整中

令和7年4月～7月

山形県地域防災計画への位置付け事前調整

【検討会設立後】
令和7年8月～12月

山形県地域防災計画の改訂作業

令和8年3月

山形県地域防災計画へ位置付け（改訂）

10. 山形県災害時交通マネジメント検討会_ 平常時の活動(案)

◆ 事前に情報連絡網を構築することによって、対応に追われる大規模災害発生時でも速やかに情報共有を図る。
※検討会委員のみならず、必要に応じて関係機関へ情報提供。
◆他県での事例紹介、災害時の事前準備の検討などについて意見交換。

情報連絡網の構築(案)

対応に追われる大規模災害発生時でも速やかに情報共有が行えるようにする。

【災害時交通マネジメント検討会】

会長

道路管理者
東北地方整備局　関係部署(⇔本省)
山形県　県土整備部　道路整備課
東日本高速道路(株)　東北支社

交通管理者
山形県警察本部　交通部　交通規制課

公共交通機関・関係機関
東北運輸局　山形運輸支局
日本道路交通情報センター　東京事務所
山形県トラック協会
山形県バス協会

アドバイザー
学識経験者

(必要に応じて)

【情報提供先】

関係市町村　自衛隊　山形地方気象台　関係公共交通機関

平常時の活動(案)

他県での事例紹介、災害時の事前準備の検討などについて意見交換。

【意見交換内容(案)】

①他地域の事例紹介
・ex.山形県でも可能な内容の取り入れ検討

②災害が起きる前の事前準備検討
・ex.左記、情報連絡網の構築とあわせ、災害時の事前取り決め
※速やかな初動体制が図れる準備
・ex. 災害リスクの高い区間の事前確認

11. 他地域での事例等について

広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会

■災害の概要（平成30年7月 豪雨災害）
- 梅雨前線の活発な活動が続き、7月6日に中国地方で初めて3県同時に大雨特別警報が発令。
- 土砂災害、浸水、河川の氾濫による甚大な被害が発生。

■検討会概要
- メンバー…学識経験者、経済団体、交通事業者、経済産業局、運輸局、地方整備局、警察、県、市、NEXCO、道路公社
- 検討会の開催回数…6回

■災害による道路被災状況・交通課題
- 土砂流出等に起因した災害により道路の通行止めが発生、高速道路では供用路線の約7割にあたる13路線約900km、直轄国道でも最大54箇所で通行止めとなり、各地で道路交通網が寸断。
- 特に広島市～呉市間においては、国道、並行する一般有料道路が通行止めとなり、JRも運行休止となり、広島市～呉市を結ぶ交通網が完全に寸断。
- 国道31号通行止め解除後は、交通が集中し、朝夕を中心に慢性的な大渋滞が発生、平常時は1時間程度で移動できるところを、最大3.5時間もの移動時間を要する事態に陥った。

■各種渋滞対策の実施
- ハード対策の実施（緊急交差点改良（右左折レーン設置・延伸 等））
- ソフト対策の実施（広域迂回誘導）【図1】
- 公共交通との連携（バス・旅客船・フェリー増強、災害時BRT 等）
- 住民への情報提供（公共交通情報の提供、通行規制情報の提供 等）
- 広報活動（公共交通機関利用や広域迂回促進チラシの公表・周知 等）【図2】

■各機関保有データの分析
- 自動車交通量の分析（トラカン、モバトラ、CCTV、人手）
- 公共交通運行実績の分析（車載GPSデータ、公共交通利用者数 等）
- 旅行速度の分析（ETC2.0プローブ情報）

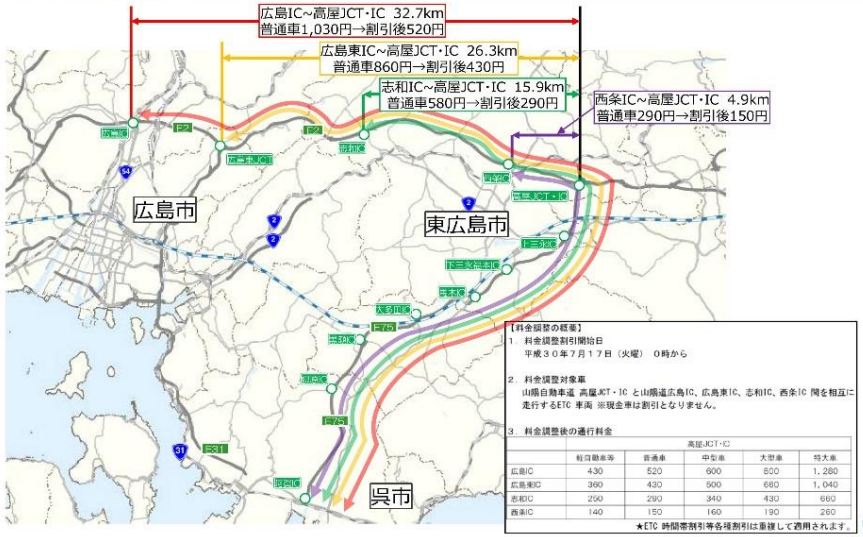
※出典：広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会資料

図1

■各種渋滞対策の実施　2．平成30年7月豪雨災害時の

【ソフト対策】広域迂回誘導の実施

- 山陽自動車道は速やかに特例を適用し、広島IC～高屋IC・JCTにおいて料金半額の措置を講じた。
- 加えて広域迂回経路を広く周知し、山陽自動車道・東広島呉自動車道経由の広域迂回ルートへの誘導を実施 (H30/7/17~)。



16

図2

■各種渋滞対策の実施　2．平成30年7月豪雨災害時の

【広報活動】公共交通機関の利用促進

- 災害時の国道31号の交通量抑制策として、公共交通への利用転換を促す広報チラシを作成。
- 関係者の協働のもと、ホームページ、SNSでの掲載、ラジオでの広報を実施(H30/7/21~)。

作成した広報チラシと主な広報状況

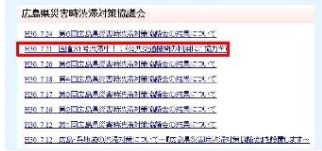


【日本道路交通情報センター（JARTIC）】
▼HP



▼ラジオ放送
豪雨による災害の影響で広島市と呉市の間の国道31号線が渋滞しています。公共交通機関をご利用ください。
※広島県内を中心に中国管内で177回/週の放送

【中国地方整備局】▼HP



【広島県】▼facebook



▼Twitter



【広島高速公社】
▼掲示(広島高速1号線 温品PA)



14

22

11. 他地域での事例等について

福井県災害時交通マネジメント検討会

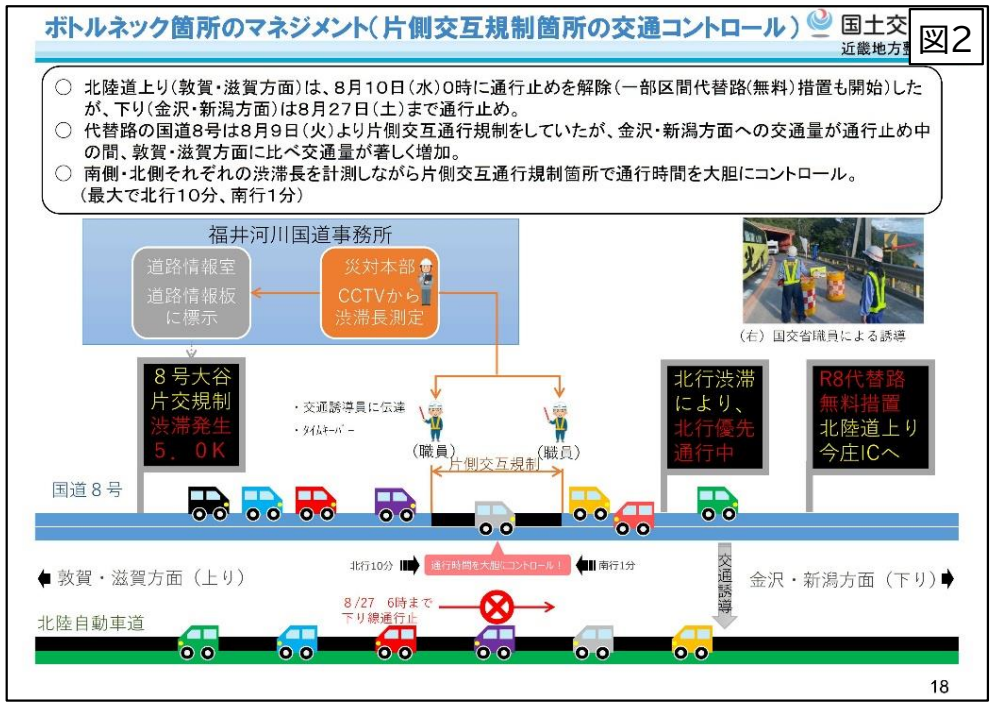
■災害の概要（令和4年8月4日～5日 豪雨災害）
- 福井県では、4日昼前には猛烈な雨が降り、線状降水帯が発生、5日明け方からは断続的に猛烈な雨が降り記録的な大雨を観測。

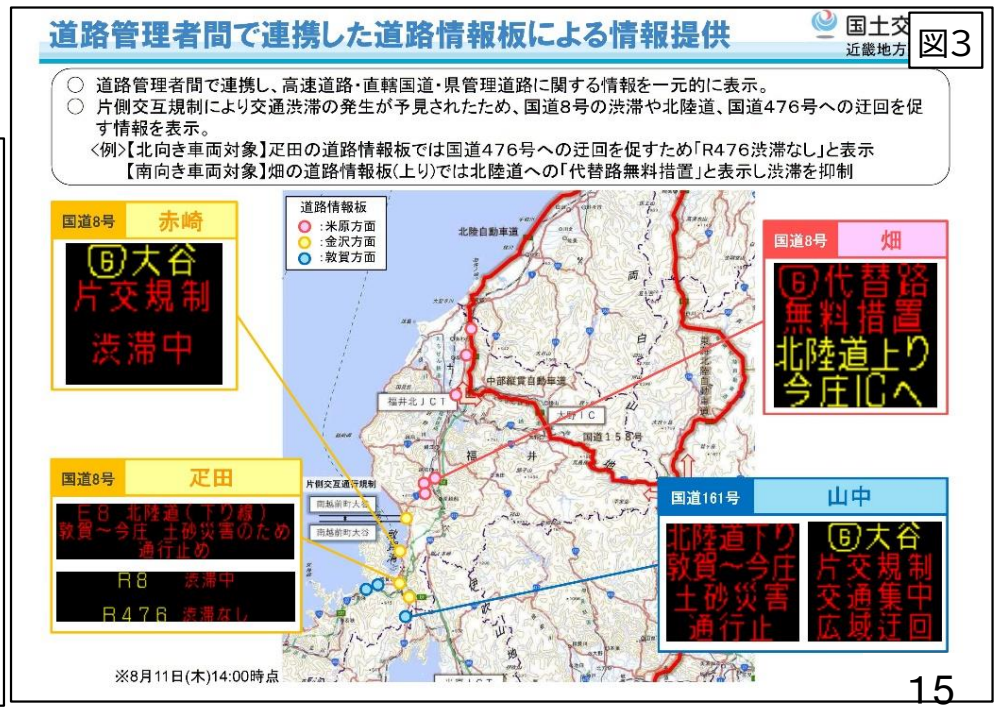
■検討会概要
- メンバー…学識経験者、バス協会、トラック協会、交通事業者、運輸局、地方整備局、警察、県、市町、NEXCO、道路公社、日本道路交通情報センター
- 検討会の開催回数…3回

■災害による道路被災状況・交通課題
- 土砂流出などが発生し、国道8号・北陸自動車道の通行止めの他、JR北陸線で運休、一部河川では氾濫等の被害が発生。

■主な取組
- SNSを活用した広報（広域迂回の呼びかけ、交通状況マップの公表、休憩施設の混雑状況）【図1】
- 渋滞対策（通行規制箇所 交通コントロール、災害時緊急バスの運行、代替路（無料）措置区間への誘導）【図2】
- ドライバーへの案内（道路情報板への表示、案内看板の設置、仮設トイレの設置・案内）【図3】
- 交通状況分析（交通量、ETC2.0）







※出典：福井県災害時交通マネジメント検討会資料

11. 他地域での事例等について

石川県災害時交通マネジメント会議

■災害の概要（令和6年1月1日 能登半島地震）
- 最大震度7の地震（令和6年能登半島地震）に伴い、石川県内ではのと里山海道や能越自動車道をはじめとした多くの道路で通行止め等の交通規制が発生。

■検討会概要
- メンバー…学識経験者、地方整備局、運輸局、県、警察、市町、バス協会、トラック協会、NEXCO、交通事業者、自衛隊、ボランティアセンター、タクシー協会
- 会議の開催回数…4回（※R6.9月時点）

■災害による道路被災状況・交通課題
- のと里山海道や能越自動車道、国道249号などの幹線道路をはじめとして多くの道路で通行止め等の交通規制が発生。能登里山海道、能越自動車道は全区間で対面通行可能になるまで約半年。
- 被災地へ流入する一般車両が一部の道路に集中することにより、各地で渋滞が発生し、支援物資運搬や復旧作業に支障。

■主な取組
- 出控え要請（記者発表、SNS発信）
- 「道路復旧見える化マップ」の公開【図1】
- 交通状況分析（交通量、プローブ通行実績、ETC2.0旅行速度、所要時間）【図2】
- 広報活動（通行規制情報、災害復旧関係車両向け案内マップ、公共交通情報）【図3】
- 臨時トイレの設置検討

図1



図2

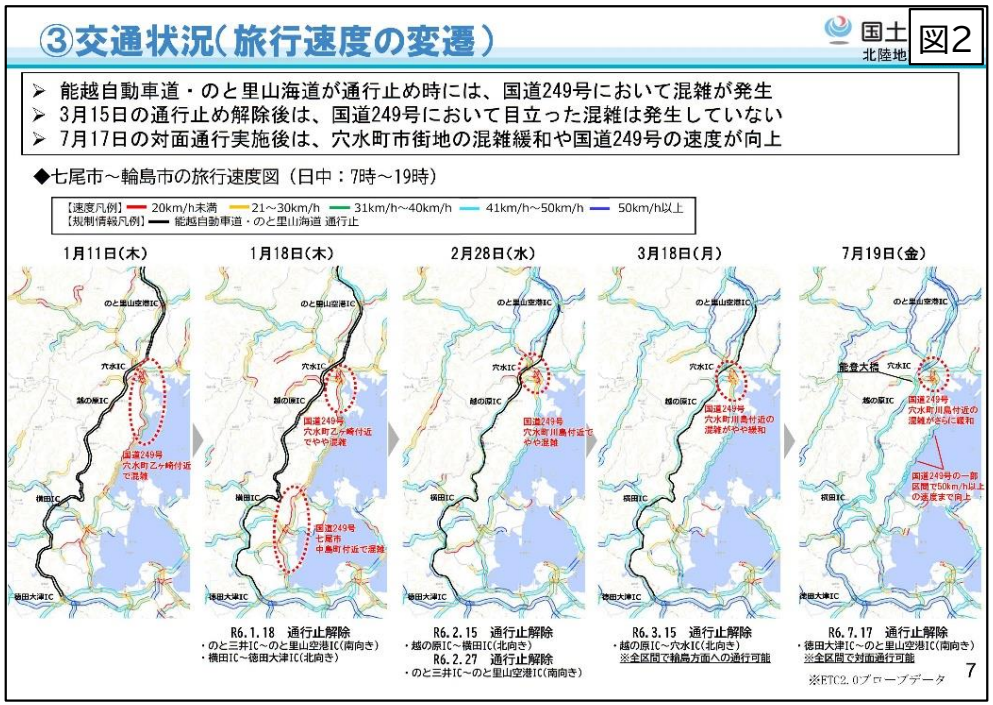
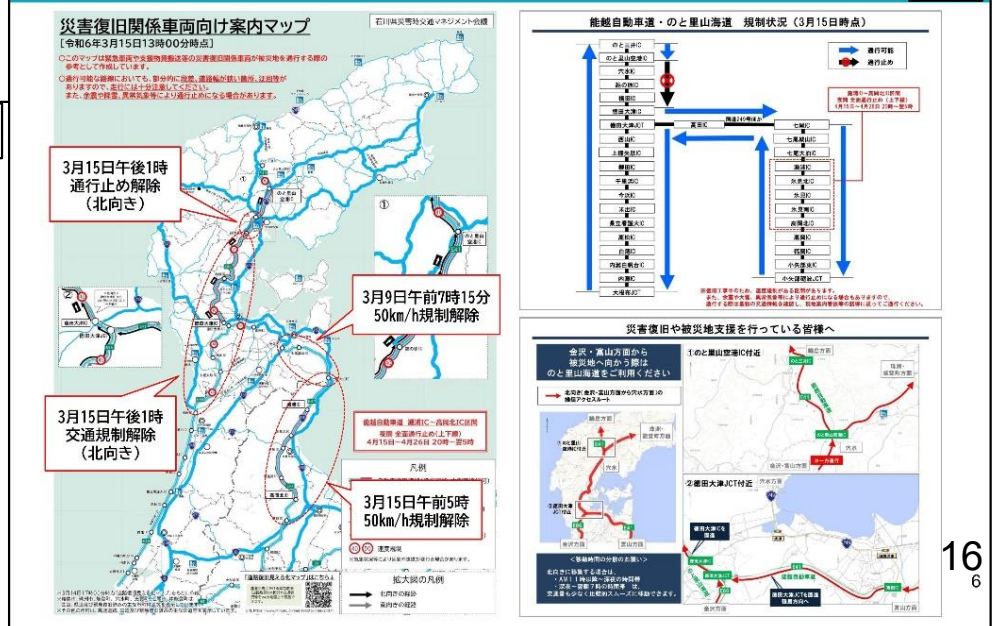


図3



※出典：石川県災害時交通マネジメント会議資料

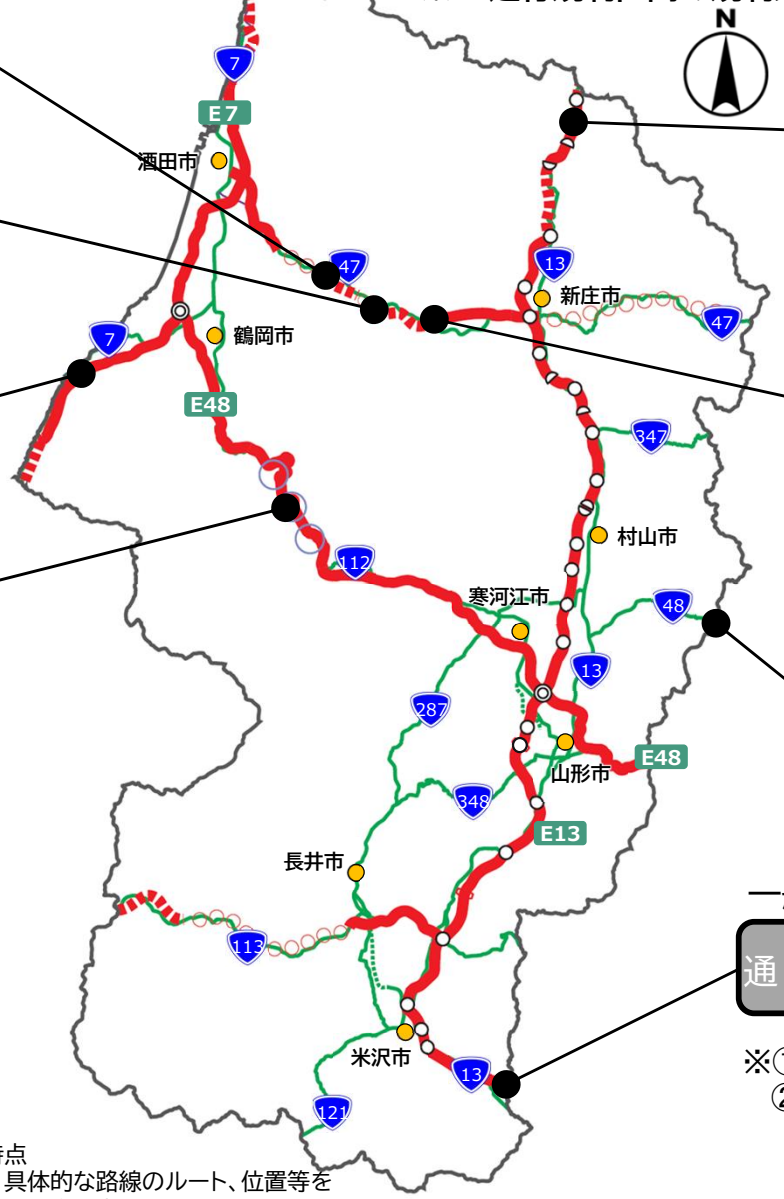
【参考】山形県内における通行規制区間（直轄国道）

◆山形県内の国土交通省が管理する直轄国道における通行規制区間は8箇所。
◆今後、平常時の活動の意見交換における一題材（検討事例）として予定。

▼路線の凡例

高規格道路	供用中	━━
	事業中	┅┅
	調査中	○○○
一般広域道路	供用中	━━
	事業中	┅┅
	調査中	○○○
構想路線		○○○

▼「山形県内における通行規制区間」 位置図
※：通行規制区間の規制条件



一般国道47号　戸沢村草薙（とざわむら　くさなぎ）
通　行　規　制　区　間
※連続雨量150㎜

一般国道47号　戸沢村黒渕（とざわむら　くろぶち）
特殊通行規制区間
※河川氾濫が予想される場合

一般国道7号　鶴岡市堅苔沢（つるおか　かたのりざわ）
通　行　規　制　区　間
※連続雨量180㎜

一般国道112号　月山道路（がっさん）
特　殊　通　行　規　制
※吹雪により視界が阻害され道路交通が不能になる事態が予想される場合

一般国道13号　真室川及位（まむろがわ　のぞき）
通　行　規　制　区　間
※連続雨量150㎜

一般国道47号　戸沢村蔵岡（とざわ　むら　くらおか）
通　行　規　制　区　間
※連続雨量150㎜

一般国道48号　関山（せきやま）
通　行　規　制　区　間
※連続雨量180㎜

一般国道13号　栗子峠（くりこ　とうげ）
通　行　規　制　区　間
※①連続雨量180㎜
②降雨時に概ね風速16km/sで吹雪により視界が阻害され道路交通が不能になる事態が予想される場合

●通行規制区間
大雨や大雪によって発生した過去の道路災害（がけ崩れや地滑り等）の記録から、その発生が連続雨量や降雪量、風速等が原因で発生した箇所を、ある一定の雨量や降雪、風速を基準として通行規制をおこなう区間

●特殊通行規制区間
気象や現地の状況等により判断して通行規制を実施する区間
（例：川の増水による冠水、吹雪による視界不良など）

※R7.3月末時点
※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。