



**THE FUTUR OF  
GLOBAL  
DISASTER  
RISK REDUCTION**

見解：  
能登半島地震・豪雨災害の教訓に基づく  
広域地域災害への備え

Advisory Opinion:  
Preparing for Wide-Area  
Regional Disasters Based on  
Lessons from the 2024 Noto Peninsula  
Earthquake and Heavy Rain Disaster

TATANO Hirokazu  
Member, Section III, SCJ  
Professor, Disaster Prevention Research, Kyoto University)

## 見解⑥

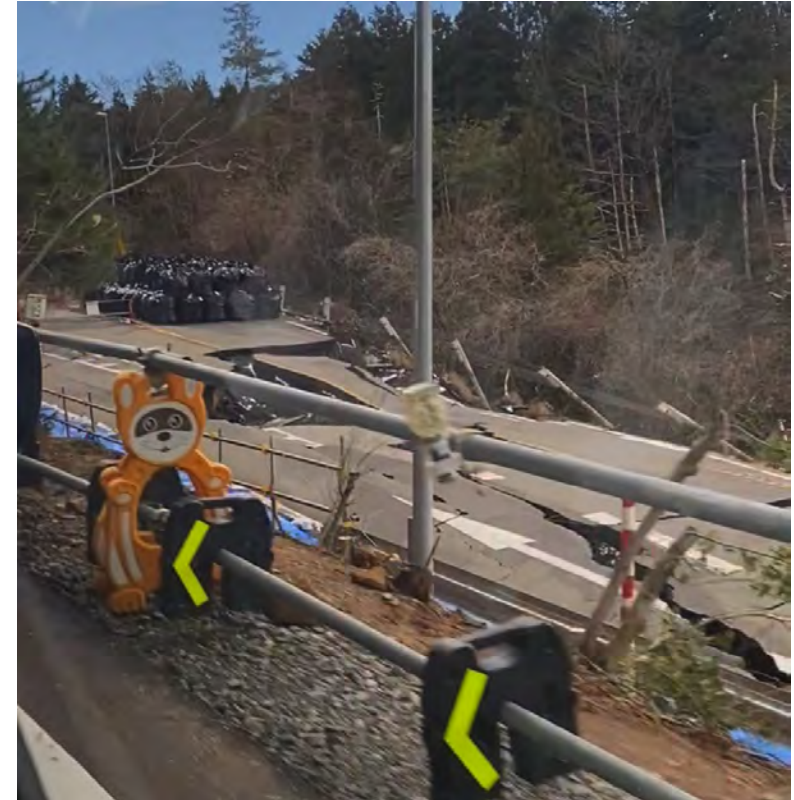
### 道路インフラやライフラインの機能差別化と回復性向上

緊急輸送道路など、災害時に機能発揮が期待されるインフラを健全に機能させよう、個々の道路インフラの重要度に応じた耐災害性能の差別化と機能回復に要する目標時間の設定、それを可能とするための人的・物的・財政的措置を検討することが必要である。また、重要施設に対するライフラインサービスの迅速な機能回復のための道路啓開計画やライフライン復旧の円滑化のための管理主体の垣根を超えた調整メカニズムの確立が求められる。

## Opinion⑥

### Performance-based specification for road infrastructure

To ensure the reliable operation of infrastructure expected to function during disasters, such as emergency transport routes, it is necessary to differentiate the disaster resistance performance of individual road infrastructure based on their importance, set target times for restoring functionality, and consider the human, material, and financial measures required to achieve this. Furthermore, establishing road clearance plans for the rapid restoration of lifeline services to critical facilities and creating coordination mechanisms that transcend administrative boundaries to facilitate lifeline recovery are required.





Emergency recovery of highways after Noto Peninsula Earthquake (2024.3.4)

・主要な幹線道路における緊急復旧の進捗率

	1/7 7時	現在
半島内の 主要な幹線道路	約6割 ⇒	約9割
うち国道249号 沿岸部※1	約2割 ⇒	約8割 (迂回路を考慮:約9割)
沿岸部への到達 ※2	6方向 ⇒	13方向

※1:輪島市門前町〜珠洲市役所。 ※2:内陸側・海側の両方

・孤立地区数の推移※3

1月5日8時	33地区 (最大3,345人)
1月19日	実質的に解消 ※4

※3:内閣府防災資料より  
※4:2/13に全て解消

・生活インフラ復旧に必要な重要箇所の緊急復旧状況※5

優先復旧の要望数	43箇所
うち完了数	36箇所(約8割)

※5:水道、電力、通信、放送事業者より聞き取り



※6:災害用車両、支援物資搬送車両。  
被災地にお住まいの方やその親族の方の車両等









崩落した「のと里山海道」横田インターチェンジ付近。その脇に迂回路が整備された  
11月31日、七尾市中島町横田



緊急輸送路等  
重要なインフラに  
おける土工の安全  
性の向上も重要

Improving the  
safety of  
earthworks in  
critical  
infrastructure such  
as emergency  
transport routes is  
also important.

北國新聞

(高山 2023)



## 見解⑦

### 防災・災害対応を担う地域建設業の持続化

地域建設業が持続可能な形でインフラレジリエンスを高めることができるよう地域インフラマネジメント業として、平常時・災害時を含め総合的にインフラ管理を請け負えるような体制を構築する必要がある。地域の自然、地理、社会に精通している地域建設業は、発災後の復旧、復興のスピードを左右し、ひいては、被災した過疎地域の生き残りをも決定づける鍵となるプレイヤーであるという社会認識を醸成し、その社会的地位の向上を図る取組を進めることが求められる。

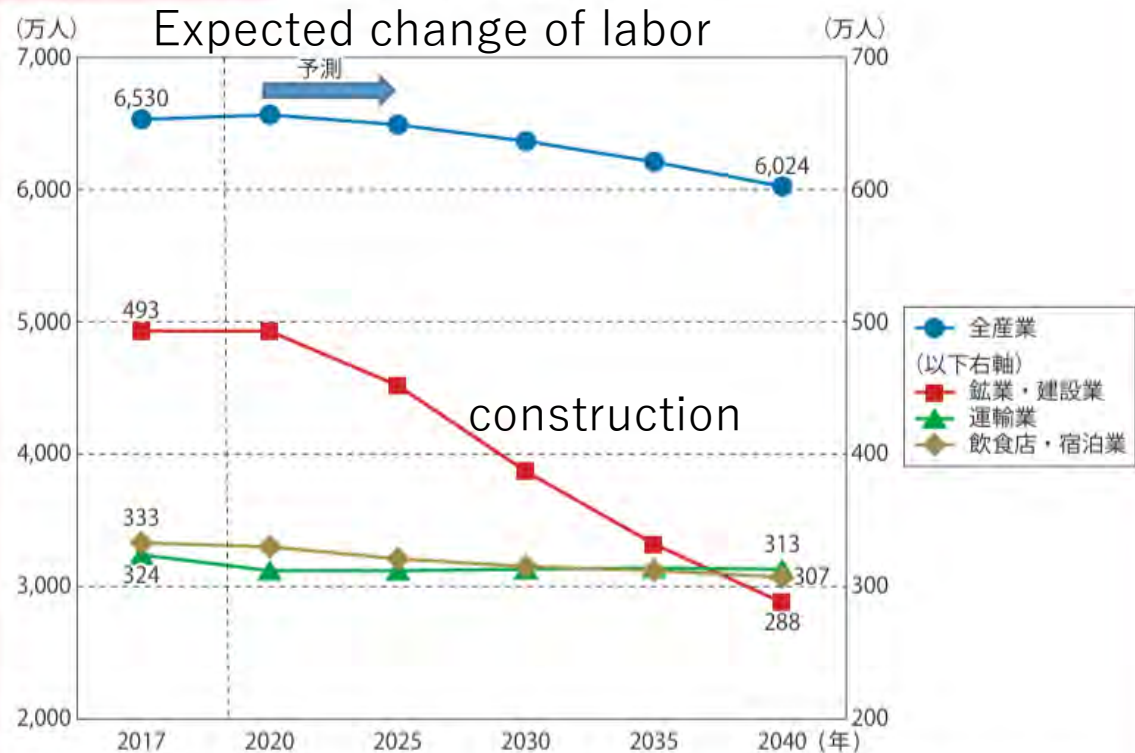
## Opinion⑦

### Sustaining Regional Construction Businesses Responsible for Disaster Prevention

Local construction industries need to establish a system that enables them, as local infrastructure management entities, to comprehensively undertake infrastructure management during both normal times and emergencies, so that they can sustainably enhance infrastructure resilience. Being well acquainted with local nature, geography, and communities, local construction industries are key players whose capabilities directly influence the speed of recovery and reconstruction after a disaster and, ultimately, determine the survival of depopulated disaster-affected areas. It is therefore necessary to foster social recognition of their vital role and promote efforts to elevate their social standing.



図表 1-2-1-9 産業別就業者数の予測

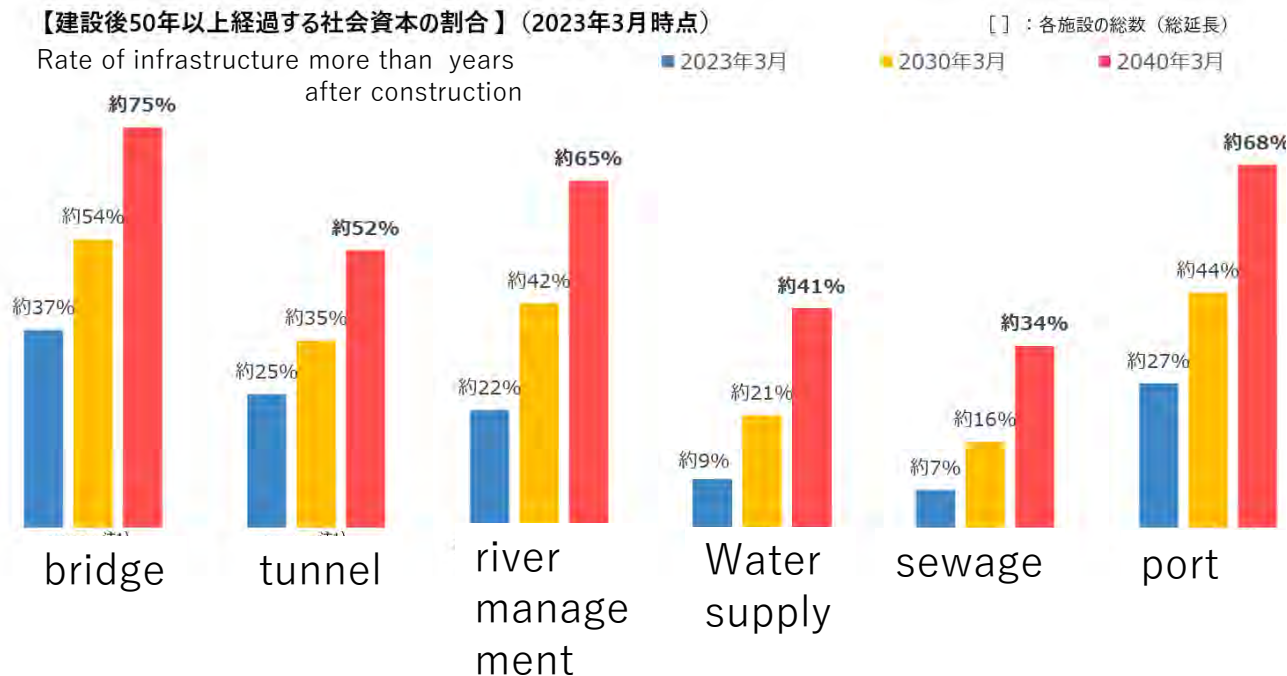


資料) 独立行政法人労働政策研究・研修機構「労働力需給の推計」より国土交通省作成

今後、建設業の就業者数は急激に減少することが予測。  
Labor supply for construction sector will be drastically decrease in the future.

【建設後50年以上経過する社会資本の割合】(2023年3月時点)

Rate of infrastructure more than years after construction



インフラ・メンテナンス (維持・管理) → インフラ・マネジメントへ From infra-maintenance to infra-management

「地域インフラ群再生戦略マネジメント (群マネ)」

Regional Infrastructure Group Regeneration Strategy Management. (Gun Mane)



Academic Forum organized by the SCJ



The Future of GLOBAL DISASTER RISK REDUCTION:  
STRENGTHENING THE RESILIENCE of MEGACITIES  
THROUGH SCIENCE, TECHNOLOGY & INNOVATION