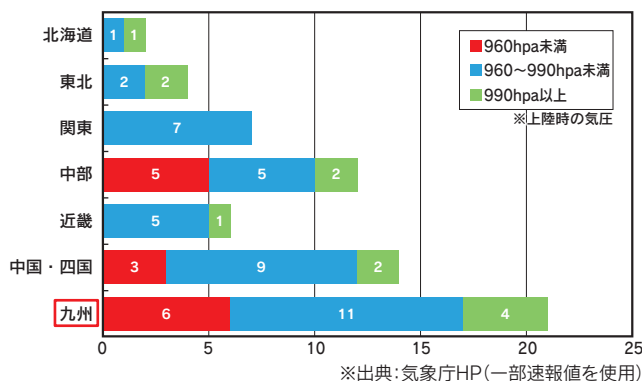


国民の安全・安心の確保

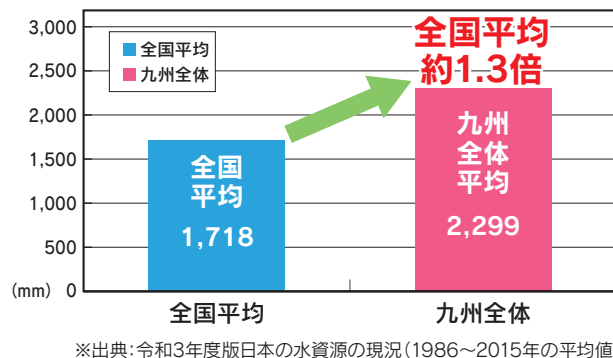
九州の多様な災害リスク <台風・豪雨・火山噴火>

九州地方は、国内の他の地域と比較して、台風の上陸回数が多く、火山活動が活発であるなど災害リスクが高くなっています。

◇地域別台風上陸回数(2001.1~2021.12)



◇降水量(年平均降水量)



◇活発な活動が続く活火山

九州地方は、全国で111ある活火山のうち、17の活火山を有しています。また、気象庁が発表している噴火警戒レベルが2以上の活火山を複数有しています。

■活発な火山活動

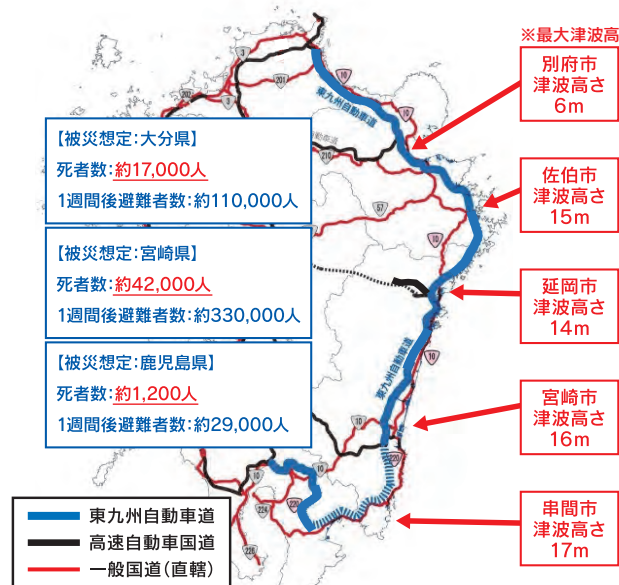
噴火警戒レベル2以上は九州のみ(令和4年1月12日現在)

さくらしま 桜島	レベル3
すわのせしま 諏訪之瀬島	レベル3
あそさん 阿蘇山	レベル2
さつまいおうとう 薩摩硫黄島	レベル2
くちのえらぶしま 口永良部島	レベル2

※参考 噴火警戒レベル
レベル4(避難準備)
レベル3(入山規制)
レベル2(火口周辺規制)

出展: 気象庁HP

◇南海トラフ巨大地震の津波高と津波浸水域



出典: 南海トラフの巨大地震モデル検討会資料(内閣府 H24.8.29・R1.6)
注) 各県が公表した被害想定・最大津波高さとは異なる部分があります。

TEC-FORCEの取組み

緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)は、平成20年4月に創設され、大規模自然災害が発生し自治体職員だけでは対応が困難な場合に、いち早く被災地へ出向き、被災自治体を支援しています。

『令和2年7月豪雨』



浸水地域の排水作業



道路被害の調査



海域での漂流ごみの回収

■防災・減災、国土強靱化の強力な推進

近年の気候変動の影響により激甚化・頻発化する水災害や切迫する地震災害に屈しない強靱な国土づくりに向け、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を計画的に進めます。

○水害の頻発・激甚化に対応する治水対策の推進

安全・安心を確保し、社会経済の活力を維持・増進していくため、激甚な水害が発生した地域において、集中的に防災・減災対策を実施します。また、想定される被害状況を踏まえ、治水安全度の抜本的な向上を早期に図るため、事前防災対策などの治水対策も重点的に実施します。



激甚な水害が発生した地域での遊水地整備
(六角川水系における河川激甚災害対策特別緊急事業)



流下断面拡大のための堤防(引堤)を整備
(川内川河川改修事業)



治水ダムの建設
(立野ダム建設事業)

○あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の推進

堤防整備、ダム建設・再生などの対策をより一層加速するとともに、集水域(雨水が河川に流入するエリア)から氾濫域(河川等の氾濫により浸水が想定されるエリア)にわたる国・県・市町村・企業・住民といった流域のあらゆる関係者により、水災害対策を行います。

○総合的な土砂・火山災害対策の推進

集中豪雨や火山噴火による土砂災害に対して、事前防災を重視し、ハード・ソフトが一体となった総合的な対策を推進します。



阿蘇山直轄砂防事業



筑後川水系赤谷川特定緊急砂防事業



雲仙直轄砂防管理

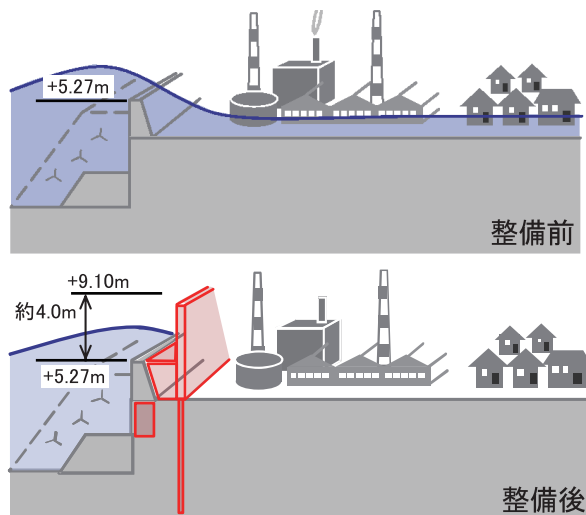
○津波・高潮対策等の推進

津波及び高潮・高波による背後地の浸水被害を防止・軽減するため、海岸保全施設の整備を推進します。



津波や高潮対策のための護岸の整備(大分港海岸)完成イメージ図

高潮浸水防護効果(大分港海岸)イメージ図

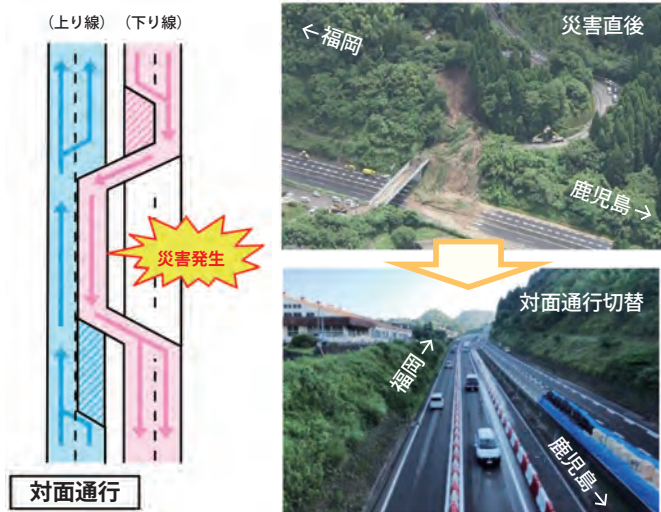


○災害時の人流・物流の確保

災害に強い国土幹線道路ネットワークを構築するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進します。

【暫定2車線区間の4車線化】

被害のない2車線を活用し交通機能を確保。



九州自動車道(溝辺鹿児島空港IC~加治木JCT)

出典：西日本高速道路株式会社

○インフラの老朽化対策

近年の激甚化・頻発化する災害や急速に進む施設の老朽化に対応するべく、防災・減災対策や老朽化対策の取り組みを推進します。

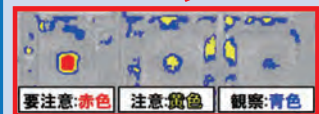
また、地方公共団体管理の橋梁(天大橋:薩摩川内市)等について、直轄診断・修繕代行による技術的支援を行っています。



橋梁点検(新妙相寺2号橋:国道34号)



橋梁修繕代行(天大橋:薩摩川内市市道)



構造物内部の温度差を検出し、熱画像から損傷レベルを3段階で判定することにより「うき」を抽出するシステム

○無電柱化の推進

道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観形成、観光振興の観点から、令和3年5月に策定した無電柱化推進計画に基づき、無電柱化を推進します。



【整備前】

国道57号 長崎県雲仙市小浜町 雲仙地区(1)(令和2年度事業完了)



【整備後】

●「無電柱化推進計画」の基本的な方針

- ・新設電柱を増やさない
(特に緊急輸送道路の電柱を減少)
- ・徹底したコスト縮減
(平均して約2割のコスト縮減)
- ・事業のスピードアップ
(事業期間半減(約7年→4年)を目標)

●計画目標

令和3年度から5年間で約4,000km(※)の新たな無電柱化に着手(※)全国目標

○交通の安全安心の確保

生活道路などにおいて、全ての人が安全・安心で快適に通行できる空間を目指し、歩道整備などを進めます。



※ゾーン30プラスとは

- ・物理的デバイス(ハンプ・狭さく等)と最高速度30km/hの区域規制との組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域。



※スムーズ横断歩道

- ・車道方向にハンプ構造を設置し、自動車の走行速度を低減。
- ・歩道と横断歩道の段差を解消し、通行をスムーズに。

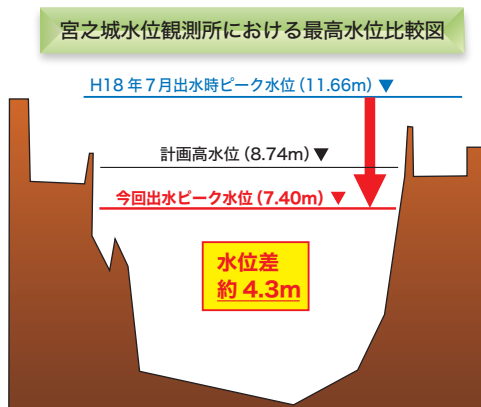
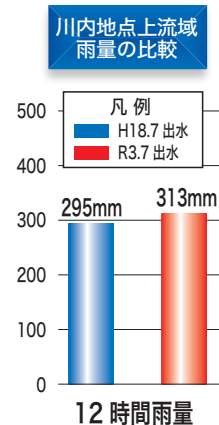
ゾーン30プラスのイメージ

防災・減災、国土強靱化による事業の整備効果

○河川事業による整備効果(川内川水系川内川)

川内川では、平成18年7月出水により浸水戸数約2,400戸など甚大な被害が発生したため、激特事業等の河川改修及び鶴田ダム再開発により河川・ダム一体となった治水対策を実施しました。

令和3年7月出水は、平成18年7月出水に匹敵する降雨でしたが、宮之城水位観測所地点の水位は、平成18年7月洪水時の最高水位と比べて約4.3m低く、治水対策の効果発現により被害を軽減しました。



○ダブルネットワークによる交通機能確保

八代～水俣間では、令和2年7月豪雨時に国道3号が斜面崩落により通行止めとなったが、南九州西回り自動車道とダブルネットワークが形成されていたことから、交通機能が確保されました。



○港湾事業による整備効果(八代港)

平成28年熊本地震の教訓を活かし、八代港では緊急物資対応の耐震強化岸壁が令和元年度に完成しました。これにより、令和2年7月豪雨時には支援船が八代港に着岸し被災地支援を行うことができました。

