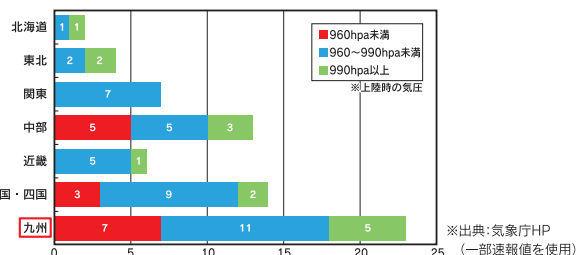


国民の安全・安心の確保

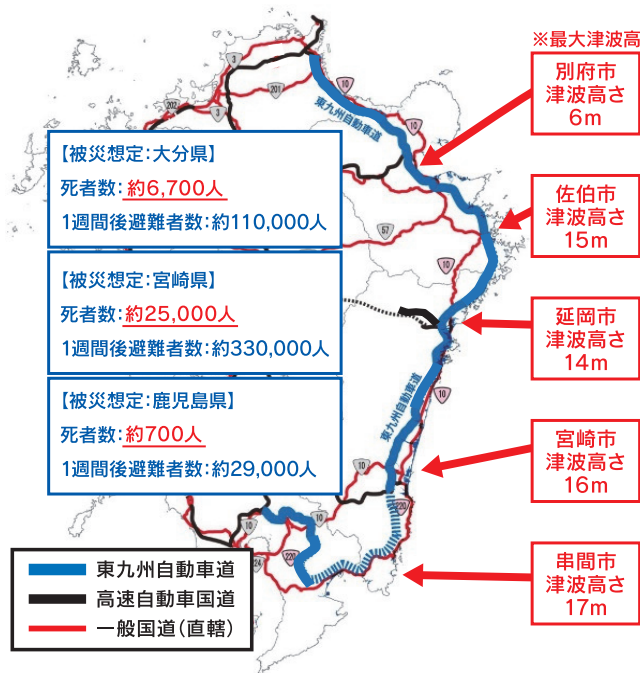
九州の多様な災害リスク <台風・豪雨・火山噴火・地震>

九州地方は、国内の他地域と比較して、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(2001.1~2022.12)

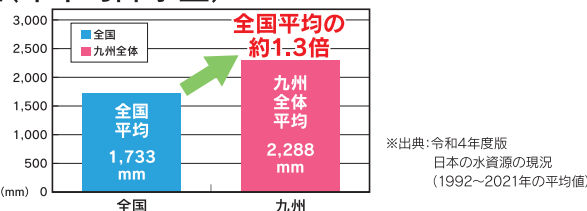


◇南海トラフ巨大地震の津波高と被害想定



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・最大津波高と異なる部分があります。

◇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5年1月5日現在)

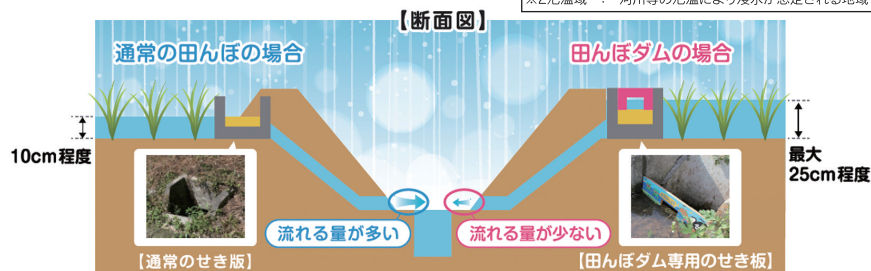
桜島	レベル3
すわのせじま 諏訪之瀬島	レベル3
さつまのおうじま 薩摩硫黄島	レベル2

※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)
出典: 気象庁HP

「流域治水」の本格的実践

気候変動に伴い頻発・激甚化する水害・土砂災害等に対し、九州地方整備局では河川整備・ダム建設・再生などの対策を一層加速するとともに、集水域※1から氾濫域※2にわたる国・県・市町村・企業・住民といったあらゆる関係者が一体となって防災・減災主流のまちづくりに取り組む「流域治水」を本格的に実践します。

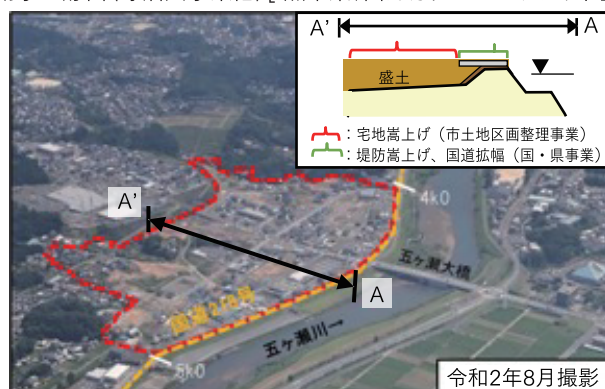
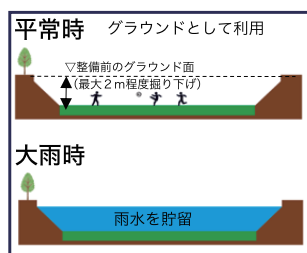
※1集水域: 雨水が河川に流入する地域
※2氾濫域: 河川等の氾濫により浸水が想定される地域



「田んぼダム」による雨水の貯留(球磨川水系他) [熊本県「田んぼダムパンフレット」抜粋]



久留米市: 久留米大学グラウンドでの雨水貯留(筑後川水系)



延岡市: 土地の高上げ(五ヶ瀬川水系)

■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頻発・激甚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、九州地方整備局では「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。



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)



完成した排水機場
(宮越地区総合内水対策事業)

○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。



砂防堰堤の建設
(阿蘇山直轄砂防事業)



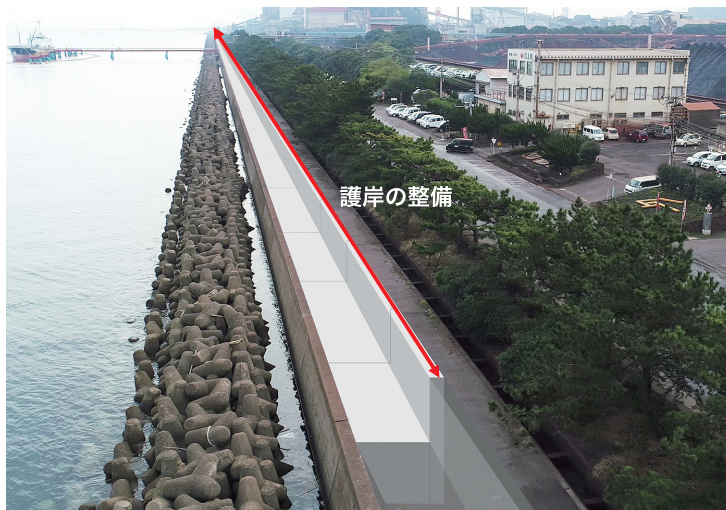
荒廃地域に設置された砂防堰堤
(桜島直轄砂防事業)



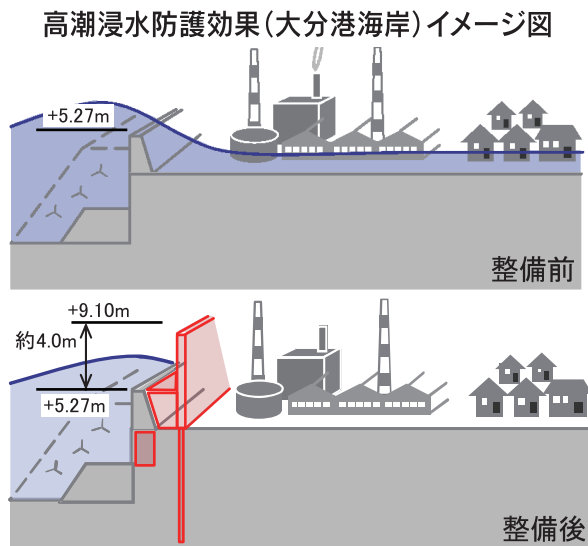
これまで整備した施設の管理
(雲仙直轄砂防管理)

○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

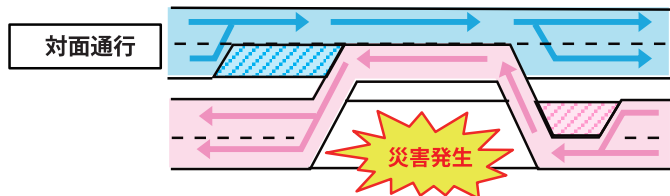


○災害時の人流・物流の確保

災害に強い道路ネットワークを構築するため、暫定2車線区間の4車線化等を推進します。

【暫定2車線区間の4車線化】

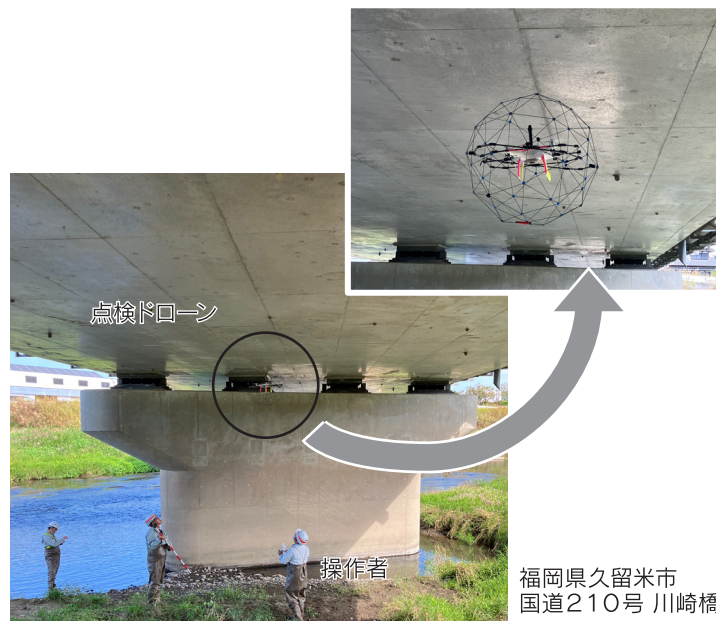
災害時には被害のない2車線を活用し交通機能の確保が可能



八木山バイパス (R5.1時点)

○インフラの老朽化対策

急速に進む施設の老朽化に対応するべく、老朽化対策を推進します。対策にあたっては定期的な点検・診断により施設の状態を正確に把握することが重要です。



生産性の向上を目的として、ドローン技術を活用
(球体ガードと360°カメラを搭載したドローン)

福岡県久留米市
国道210号 川崎橋

○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】



【整備後イメージ】

国道34号 佐賀県佐賀市(開成地区)

●「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

通学児童や歩行者等の安全・安心な歩道空間を確保するため、通学路対策や自転車通行空間整備等を推進します。

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。

【自転車通行空間の創出】



福岡県福岡市(国道202号)

○水害の頻発・激甚化に対応する治水対策の推進

令和4年台風14号では、平成17年台風14号と同規模程度の降雨量でしたが、延岡市古川町地先(五ヶ瀬川5.0k付近)の水位は、平成17年台風14号の最高水位と比べて約0.6m低く、治水対策の効果発現により被害を軽減しました。



国道220号は土砂災害による全面通行止めが多発していますが、東九州自動車道とダブルネットワークが形成されることにより交通機能が確保されます。



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。



耐震強化岸壁(緊急物資対応)完成(八代港)

