

## ② 風水害・土砂災害対策の強化

気候変動の影響により1時間に50ミリ以上の「非常に激しい雨」が降る頻度が過去30～40年で約4割余り増加した。また、台風が大型化するなど風水害によるリスクが高まっている。

本県でも、平成12年東海豪雨、平成20年8月末豪雨、平成23年9月台風15号などの豪雨による浸水被害や、平成21年10月台風18号による高潮被害などが発生しており、水害の多頻度化、激甚化が懸念される。

このため、治水対策や高潮対策、土砂災害対策等を早急に進めていく必要がある。

## 【洪水対策】

本県が管理する河川の要改修区間は約1,200kmあり、河川整備計画等に基づき順次整備をしているものの、平成26年度末時点の整備率は約53.0%となっており、引き続き、近年災害対策や都市集中豪雨対策を始め、ストック効果を発揮する河川改修を一層推進していく必要がある。

また、庄内川、豊川等の整備促進に引き続き取り組んでいく。

近年の水害に対する緊急対策として、八田川、地蔵川、及び柳生川などにおいて、排水機場、放水路等の抜本的な治水対策にしっかり取り組み、治水安全度の向上を図っていく。

さらに、多頻度化・激甚化する浸水被害に対応するため、ハード対策のみならず、ソフト対策を合わせて推進することとし、市町村などと連携した総合的な治水対策<sup>20</sup>の推進、水防テレメータシステムの更新を行っていくとともに、浸水想定区域図の見直しや、行政からの情報提供の向上を含め、行政と地域住民が共に水害に立ち向かうソフト対策「みずから守るプログラム」<sup>21</sup>を進め、複合的な備えにより被害の最小化を図っていく。



整備前



整備後

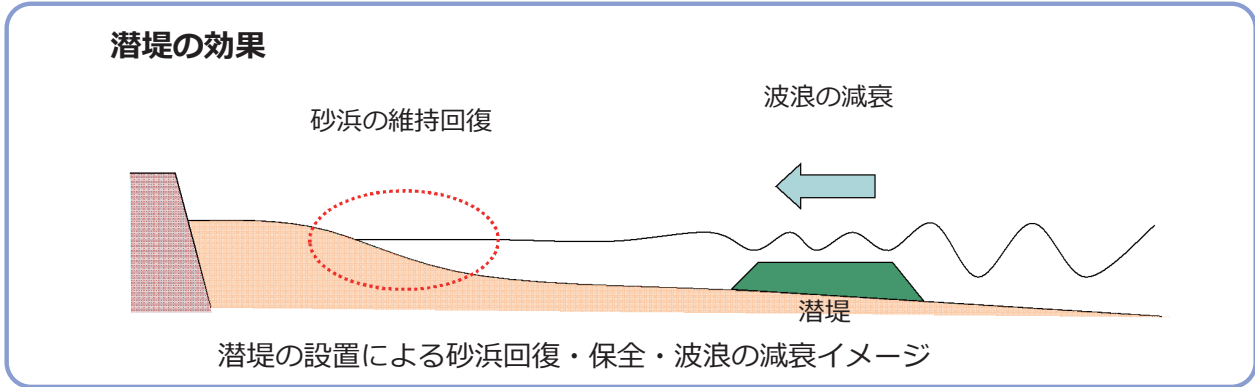
河川改修による洪水対策

<sup>20</sup> 総合的な治水対策：河川管理者、下水道管理者、流域市町等関係機関が連携して、河川整備及び下水道整備の推進、雨水貯留浸透施設整備の推進、流出量の抑制、流域における保水・遊水機能の保全など、浸水被害拡大防止対策を推進するもの。

<sup>21</sup> みずから守るプログラム：河川情報が水災時の住民の正しい行動につながることを目的に、コミュニケーション型の情報提供と自助行動できる住民づくりを進めている。具体的には、手づくりハザードマップや大雨行動訓練といった、地域の水害に対する取組のための仕組みの提供や、行動ガイドブック・水害学習プログラムといった地域の活動を支援するツールの提供などを行っている。

### 【高潮対策】

沿岸地域においては、高潮に対して堤防背後地の被害が想定される箇所について、海岸保全施設や河川堤防の嵩上げ、排水機場の整備などの高潮対策を進めていく。なお、遠州灘などにおいては、潜堤の設置により波浪を減衰させ、沿岸部の砂浜を回復・保全し、高潮などに対し砂浜の減衰効果による面的防護力を高めていく。



### 【土砂災害危険箇所の施設整備】

集中豪雨等により発生する土砂災害を防止するため、土石流対策施設や急傾斜地崩壊防止施設等の整備を進める。施設整備にあたっては、集落の中でも、重要交通網、要配慮者利用施設、避難場所などを保全する減災効果の高い箇所を重点に整備していく。



### 【土砂災害防止法に基づく基礎調査及び土砂災害警戒区域等の指定】

土砂災害の危険がある箇所を明らかにするため、全ての土砂災害危険箇所の基礎調査を完了し、土砂災害警戒区域等<sup>22</sup>の指定を推進していく。

<sup>22</sup> 土砂災害警戒区域等：土砂災害防止法に基づく区域で、土砂災害のおそれのある区域を「土砂災害警戒区域」、その中でも住宅などが損壊し、住民の生命または身体に著しい危害が生じるおそれのある区域を「土砂災害特別警戒区域」とし、基礎調査を実施してその区域を指定する。

### 【落石等防止対策】

豪雨・台風等による落石や崩土等の道路災害を防止するため、緊急度及び路線等の重要度を考慮して、落石等防止対策を推進していく。

特に、大規模災害時の救援活動や緊急輸送を確保するため、防災拠点となる市町村役場や支所等に至る緊急輸送道路の対策を重点的に実施していく。



整備前



整備後

落石等防止対策

### 【副次的効果を生む取組】

耐震対策を行う河川・海岸施設の内、高潮対策を必要とする堤防及び水門等、排水機場の整備を推進していく。

### 目標

No.	指標	H26 実績	H27~H32 目標値	参考 (将来計画)
14	落石等防止対策：危険箇所の解消	18箇所	92箇所	140箇所 (第3次地震 AP H35)
15	県管理河川で改修を必要とする1,200kmの整備率	53.0%	54.7%	-
16	潜堤設置による遠州灘の砂浜の回復・保全及び面的防護力の向上	18m	102m (1基)	540m(潜堤4基) (海岸保全基本計画 H33以降)
17	土石流危険渓流、急傾斜地崩壊危険箇所、地すべり危険箇所といった土砂災害危険箇所の施設整備	7箇所	74箇所	113箇所 (第3次地震 AP H35)
18	土砂災害危険箇所の全ての基礎調査完了	1,200 箇所	9,400箇所	9,400箇所(H31) (第3次地震 AP)
再掲 (4)	河川施設の耐震化	堤防の耐震化	0.3km	33.5km (第3次地震 AP H35)
		水閘門・排水機場の耐震化	-	13基 (第3次地震 AP H35)
再掲 (5)	海岸施設の耐震化	堤防の補修・補強・耐震化	2.8km	34.3km (第3次地震 AP H35)
		水門等の耐震化	-	70基 (第3次地震 AP H35)



### ③ 交通安全対策の強化

本県の交通事故による死者数は、10年前から半減したものの、12年連続で全国ワーストを記録、年間に県民の約100人に1人が死傷した交通戦争時代に匹敵する極めて深刻な状況が続いている。

近年の事故特性は、死亡事故の約6割が幹線道路で発生し、死者数の約6割が歩行者・自転車利用者と、かつその半数が自宅から500m以内の身近な道路上で亡くなっている。

このため、幹線道路の事故対策を一層強化するとともに、生活道路を含めた新たな対策の実施が強く求められている。

#### 【幹線道路における交通事故対策の推進】

幹線道路における事故対策の強化に向け、事故集中箇所を抽出し、事故の原因を分析したうえで、交差点の改良や歩道設置など道路構造の改良に取り組むとともに、現道内でカラー舗装や路面標示により危険な交通挙動を抑制する速効対策を併用することにより、より広範かつ機動的に対策を推進していく。



整備前



整備後

幹線道路における交通安全対策（カラー舗装）

#### 【生活道路における歩行者・自転車利用環境の整備】

生活道路の対策促進に向け、最も身近な通学路を対象として、県内の全市町村で「通学路交通安全プログラム」<sup>23</sup>を策定し、PDCAサイクルによる持続的な対策の実施に取り組んでいく。

また、高齢者や障害者など、誰もが安全・安心に利用できる歩行空間の確保に向け、鉄道駅、病院、福祉施設や市町村役場などの生活関連施設を結ぶ経路を中心に、歩道の新設・拡幅や段差・勾配の解消など、歩行空間のバリアフリー化を推進する。

合わせて、安全で快適な自転車利用環境の確保に向け、自動車交通量や速度に応じて、従来の自転車歩行者道内での分離対策や自転車専用通行帯（自転車レーン）の整備に加え、新たに全国的に標準化が図られる車道左端での通行位置や進行方向の路面標示を活用し、自転車利用空間のネットワーク化を推進する。

さらに、新たな生活道路の対策として「人優先の安全・安心な歩行空間」の再生に向け、交通事故の発生状況等から緊急性が高いエリアを抽出し、面的に対策を実施することで、幹線道路への交通転換、生活道路の速度抑制、自転車通行空間の確保など、幹線道路と生活道路の機能分化に取り組んでいく。

<sup>23</sup> 通学路交通安全プログラム：県下の全市町村で学校・県警・道路管理者の連携体制を構築し、合同点検・対策立案・対策実施・検証改善のPDCAサイクルにより、持続的な対策を図っていくプログラム。



整備前



整備後

生活道路における対策（歩道設置）

## 【副次的効果を生む取組】

都市計画道路（県管理道路）の整備や鉄道高架事業による踏切の除却、既成市街地等における土地区画整理事業により、安全・安心な道路交通環境を実現する。また、安全な歩行区間を確保する無電柱化の推進を図っていく。

## 目標

No.	指標	H26実績	H27~H32目標値	参考 (将来計画)
19	事故対策実施箇所の死傷事故件数	-	3割削減	-
20	県内103地区内の生活関連施設を結ぶ経路のバリアフリー化	全体 80% (県管理 84%)	約100% (全体239km・ 県管理103km)	-
21	通学路交通安全プログラムに基づく対策の実施数	-	約100%	-
再掲 (31)	市街化区域内の都市計画道路（県道）の整備延長	1.7 km	7.6 km	約30 km (H42)
再掲 (32)	鉄道高架事業による踏切数の削減	0箇所	6箇所	25箇所 (事業区間内)
再掲 (37)	既成市街地等における土地区画整理事業の促進	69 ha	306 ha	459 ha (第3次地震 AP H35)
再掲 (36)	無電柱化実施延長	0 km	8.0 km	11.8 km (第3次地震 AP H35)