

要 望 活 動 報 告 書

<p>実 施 日</p>	<p>平成25年2月14日(木)</p>
<p>要 望 者</p>	<p>会津総合開発協議会 (敬称略)</p> <p>会 長 会津若松市長 室井 照平</p> <p>副会長 喜多方市長 山口 信也</p> <p>副会長 檜枝岐村長 星 光祥</p> <p>副会長 北塩原村長 小椋 敏一</p> <p>副会長 柳津町長 井関 庄一</p> <p>地方部会長 西会津町長 伊藤 勝</p> <p>地方部会長 只見町長 目黒 吉久</p> <p>理 事 喜多方市議会議長 佐藤 昭大</p> <p>理 事 下郷町長(代理)副町長 星 澄雄</p> <p>理 事 只見町議会議長 齋藤 邦夫</p> <p>理 事 磐梯町長(代理)副町長 橘 純一</p> <p>理 事 磐梯町議会議長 穴澤 保</p> <p>理 事 昭和村長 馬場 孝允</p> <p>理 事 柳津町議会議長 田崎 為浩</p> <p>監 事 下郷町議会議長 佐藤 孔一</p> <p>監 事 北塩原村議会議長 小椋 眞</p> <p>会 員 金山町長 長谷川律夫</p>
<p>要 望 先</p>	<p>◇自由民主党本部 総務会長 衆議院議員 野田 聖子 様</p> <p>◇総務省 総務審議官 大石 利雄 様</p> <p>◇国土交通省 国土交通大臣政務官 参議院議員 松下 新平 様</p> <p>◇復興庁 復興大臣 衆議院議員 根本 匠 様</p> <p>(順不同)</p> <p>※顧問国会議員 衆議院議員 菅家一郎議員にご案内いただきました。</p> <p>※顧問国会議員の皆様へは要望書を提出させていただきました。</p>
<p>要 望 事 項</p>	<p>1. JR只見線の早期全線運行再開について</p> <p>2. 会津地方の風評被害払拭へ向けた要望</p> <p>3. 地域高規格道路の整備促進について</p> <p>4. 磐越自動車道4車線化の早期延伸について</p> <p>5. 情報通信基盤の整備について</p> <p>6. 会津地方の豪雪・雪害に関する緊急要望</p> <p>※詳細につきましては、下記をご参照ください。</p>



自由民主党本部 野田聖子総務会長へ要望書を提出。

要望の様子



自由民主党本部 役員より要望内容を説明。



総務省 大石 利雄総務審議官へ要望書を提出。

要望の様子



総務省 役員より要望内容を説明。

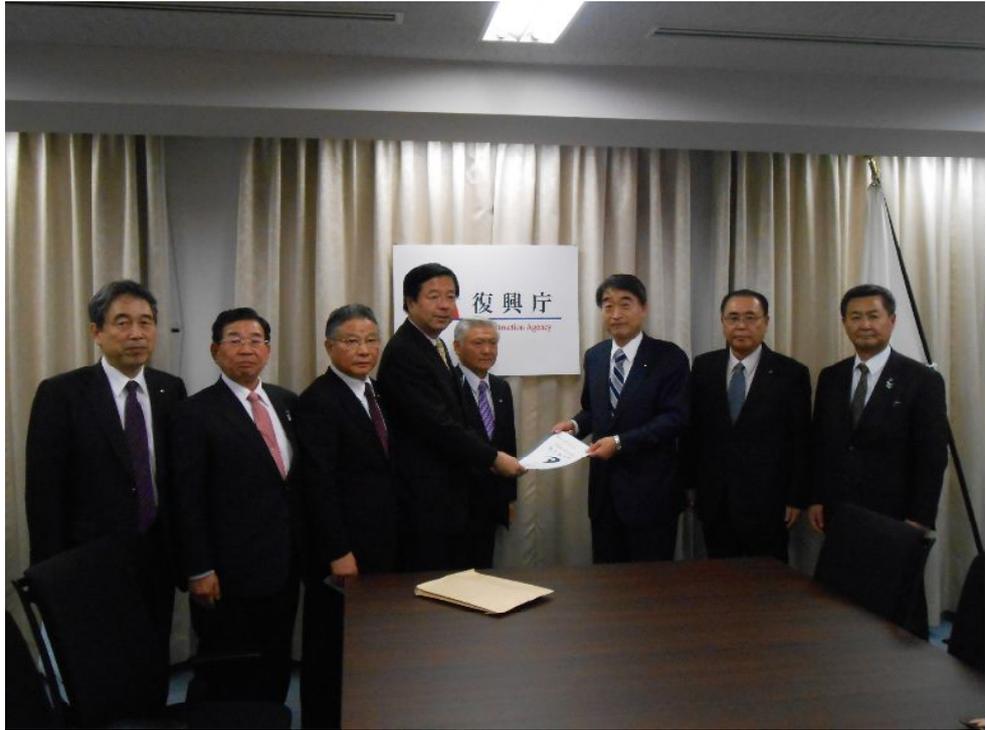


国土交通省 松下 新平国土交通大臣政務官へ要望書を提出。

要望の様子



国土交通省 役員より要望内容を説明。



復興庁 根本 匠復興大臣へ要望書を提出。

要望の様子



復興庁 役員より要望内容を説明。

J R 只見線の早期全線運行再開について

会津地方は平成23年7月の新潟・福島豪雨により、河川の氾濫や土砂災害の被害に見舞われ、特にJ R 只見線においては、3つの橋りょうが流出するなど甚大な被害を被っております。

これまで国においては、当該災害を激甚災害に指定し、その復旧に取り組んでいただいております。また、J R 只見線会津川口駅までの復旧及び只見駅から小出駅間の復旧につきましては、J R 東日本様のご尽力により再開通となり、並びに、不通区間であります川口駅から只見駅間につきましては、代行バス運転により地域の交通確保に努めていただいております。

さらには、トロッコ列車やS Lの運行など、この地域にとって復興への弾みをつける様々なご支援、ご協力を賜っており感謝しているところでございます。

当地方にとりましてJ R 只見線は、通学・通勤・通院をはじめとして、近隣市町村を結ぶ地域公共交通の要であると同時に、福島県、新潟県、そして首都圏を結ぶ重要な交通手段であります。特に、福島県立川口高等学校、只見高等学校にとりましては、多くの生徒たちが通学に欠かすことが出来ない生命線となるものであります。

また、J R 只見線は、四季折々の美しさを醸し出す車窓からの風景が、全国的にも人気が高い路線であり、川口と只見間のウォーキング大会や、奥会津五町村活性化協議会の催しをとおして地域住民からの只見線の必要性を訴える声が上がっています。

つきましては、これらの事情に鑑み、奥会津地域交通網の復旧と地域振興のため、一日も早い只見線全線運行再開について、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

会津地方の風評被害払拭へ向けた要望

会津地方は、「東日本大震災」により被った被害の復興を行いながらも、並行して、多くの被災者を受け入れるなど、全会津の総力を挙げて、被災地支援に取り組んでいるところであります。

しかしながら、東京電力福島第一原子力発電所の放射能漏えい事故により、当地域の基幹産業である観光業、農業をはじめ、多くの産業と、さらには地域住民の生活基盤である土や水、経済基盤である農地や観光資源までもが、その価値を貶められ、さらに「放射能汚染」という風評により、甚大なる損害を被り、地域経済は過去にない危機的状況に瀕しております。

ついては、原子力政策を国策として推し進めてきた国においては、原発事故の一刻も早い収束に努めていただき、定期的かつきめ細やかなモニタリング調査の実施と、積極的な情報公開、さらに、科学的根拠に基づき安全が確認された地域に対し、国の責任において「安全宣言」を行うなど、風評被害の一掃を図るため、全力で取り組まれますよう強く要請いたします。

また、すでに風評により被害を受けているすべての産業を対象とした将来にわたる減収補償と、事業継続に向けた手厚い支援、地元市町村への財政支援や地域振興のための力強い経済活性化施策の展開を要望いたします。

さらに、現行の復興交付金に加え、現在国で検討している復興・復旧にかかる新たな交付金につきましては、風評被害対策などにも幅広く活用できる交付金としていただくとともに、会津地方も含む福島県全県を対象とするよう強く要望いたします。

地域高規格道路の整備促進について

地域高規格道路「会津縦貫道」は、文字通り会津地方の縦軸として整備されており、横軸である磐越自動車道と連動することによる地域振興はもとより、日本海側並びに、東北地方と関東地方とを結ぶ新たな物流経路としても期待され、早期の全線供用開始が切望される極めて重要な道路であります。

しかしながら、現時点では、一般国道 118 号・121 号が地域を縦貫する主要道路となっており、その大半は片側 1 車線の対面通行であることから、落石・積雪・路面凍結等による交通障害に悩まされ、また、迂回路が乏しいため、しばしば渋滞が発生し、緊急車両の通行にも深刻な影響が生じている状況にあります。

さらに、東日本大震災による甚大な被害を受けた福島県においては、「会津縦貫道」を、その復興を担う重要な道路として位置づけており、福島県が策定した復興計画では、県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクトにおける基幹的な道路に指定されていることから、被災地への物資・人員輸送の促進や、災害に強い交通・物流体系の構築をはじめ、県土の復興を成し遂げるためにも、その早期整備が急務であります。

以上のことから、一部供用開始となっている「会津縦貫北道路」、国直轄権限代行事業として要望している「会津縦貫南道路」、さらに、「栃木西部・会津南道路」を含めた 3 本の地域高規格道路について、早急に全線供用となるよう、下記のとおり、強く整備促進を要望いたします。

記

1. 地域高規格道路「会津縦貫道」は福島県の復旧・復興のために不可欠な道路であることから、早期の全線供用に向け優先的に整備促進を図ること。
 - (1) 「会津縦貫南道路」については、湯野上バイパス（第 4 工区）が国直轄権限代行事業として採択されたことから、引き続き、全線の国直轄権限代行事業としての採択を含め、早期整備を図ること。
 - (2) 「会津縦貫北道路」については、平成 27 年度に全線供用開始となる予定であるが、早期の整備促進を図ること。
2. 地域高規格道路「栃木西部・会津南道路」を早期に計画路線へ指定し、「会津縦貫道」と一体的に整備促進を図ること。

磐越自動車道 4 車線化の早期延伸について

磐越自動車道（延長約 213 km）は、太平洋と日本海、福島県と新潟県を結ぶ高速交通の大動脈であり、常磐自動車道、東北自動車道及び北陸自動車道と広域ネットワークを形成し、東北地方の経済・産業・文化等の発展に大変重要な役割を果たしております。

また、東日本大震災においては、復旧支援や支援物資の重要な搬送ルートとして大きな役割を果たしてきており、今後の東北地方復興を支える重要な物流経路であります。

しかしながら、現在、会津若松 IC～新潟中央 JCT（95.2 km）間においては、未だ 2 車線の区間が残されており、中央分離帯の無い片側 1 車線の対面通行区間があります。

この区間が 4 車線化されることにより、安全性の確保だけでなく、規制速度の向上（毎時 70km から毎時 80km）による走行時間の短縮が図られ、渋滞発生も抑制されるだけでなく、会津地方が巨大市場である新潟県及び日本海側と高速 4 車線という大動脈で結ばれることは、当地方の発展に大きく資するものであり、現在、急成長を遂げているアジア諸国への輸出産業振興を図る上でも大変重要な整備であります。

については、会津地方をはじめとする沿線地域の振興と、本路線の迅速性・定時性、さらには安全性の確保を図るため、下記事項について強く要望いたします。

記

暫定 2 車線区間である会津若松 IC～新潟中央 JCT（95.2 km）間を、早期に完全 4 車線化すること。

<資料> 磐越自動車道月別通行台数（日平均）

（単位：台／日）

	H20 年度	H21 年度	H22 年度	H23 年度	H24 年度
4 月	18,867	20,201	20,624	22,737	24,825
5 月	19,313	21,308	22,220	25,679	25,301
6 月	16,917	19,032	19,732	26,295	24,571
7 月	17,897	19,929	25,377	34,894	25,580
8 月	21,355	24,672	29,597	39,953	29,598
9 月	18,150	22,347	25,407	34,602	26,708
10 月	20,147	21,955	27,187	36,718	27,405
11 月	19,543	20,145	26,108	35,199	26,820
12 月	17,314	17,742	22,931	37,258	—
1 月	16,070	16,851	20,888	37,157	—
2 月	16,930	17,594	23,347	38,719	—
3 月	17,974	19,241	17,075	43,193	—
平均	18,385	20,085	23,379	34,394	—

（東日本高速道路株式会社HPより数値を転載）

情報通信基盤の整備について

現在、国においては情報通信基盤の整備を支援し、地域間の情報格差（デジタルディバイド）を是正するとともに、その利活用を促進し、住民生活の向上及び地域経済の活性化を図っているところであります。

また、東日本大震災における教訓を踏まえ、今後の大規模災害への備えとして、防災無線や災害に強い情報通信技術（ICT）を活用した新たな情報通信基盤整備、さらには消防救急無線のデジタル化を早急に整備する必要があるとの考えから、新たな財政支援制度を創設したところでもあります。

しかしながら、会津地方は山間部を多く抱えていることから不感地帯対策としても多額の経費が想定されるとともに、積雪による冬期間の工事にも大きな制約があり、加えて、市町村の財政状況も極めて厳しいことから、財政負担の大幅な軽減を図らなければ、整備を推進することが難しい状況にあります。

一方、携帯電話のサービスエリアについては順次拡大しておりますが、会津地方の山間部では依然として未整備の地区が存在しております。

携帯電話は、今や生活に密着した必需品であり、防災・災害・緊急時の通信手段として絶大な力を発揮することから、事業者との連携のもと、早急な整備が求められております。

さらには、東北地方太平洋沖地震により、東日本の太平洋岸（茨城、千葉）に陸揚げされている通信用海底ケーブルに多数の被害が生じました。

現在、国内の主要なデータセンターは、首都圏に70%以上（床面積ベース）が集中しており、首都圏一極集中による災害時等の危機管理・国外からのインターネットトラフィック流入量の増加・アジア進出企業向けデータセンターの香港などへの移行・国内の原子力発電所の停止に伴う電力不足などから、国内情報の空洞化、情報産業の衰退といったリスクを抱えております。

首都圏に集中する日本の通信網のリスク分散を図り、安全な通信網を確保するためには、電力の安定供給が可能で、自然災害の少ない会津地方に、データセンターの誘致・立地、ICT関連産業の集積を図っていくことが福島復興にもつながる施策として考えられ、また、そのためには新たな通信用海底ケーブルの敷設が望まれております。

については、福島復興の基盤となる情報通信の整備は基より、地域住民が情報格差無く、安全・安心な暮らしを維持できるよう、下記事項について強く要望いたします。

記

1. 防災無線のデジタル化対策等について

- (1) 防災情報施設のデジタル化や災害に強いICTを活用した新たな情報通信基盤整備及び多様な戸別受信端末装置の整備については、地域住民へ災害情報等を迅速かつ的確に伝達するため重要な施設整備であるが、市町村にとって非常に大きな財政負担となるため、国や県による更なる財政支援措置を講じること。
- (2) 消防団波のデジタル化は、災害現場における消防本部と消防団さらには消防団相互の迅速な情報伝達的手段として必要な整備であるが、市町村にとって非常に大きな財政負担となるため、国や県による更なる財政支援措置を講じること。

2. 消防救急無線デジタル化への財政措置について

- (1) 消防防災施設等整備費補助金の基準額・補助率を見直し、財政措置を拡充すること。
- (2) 防災対策事業債の交付税措置率を大幅に引き上げること。

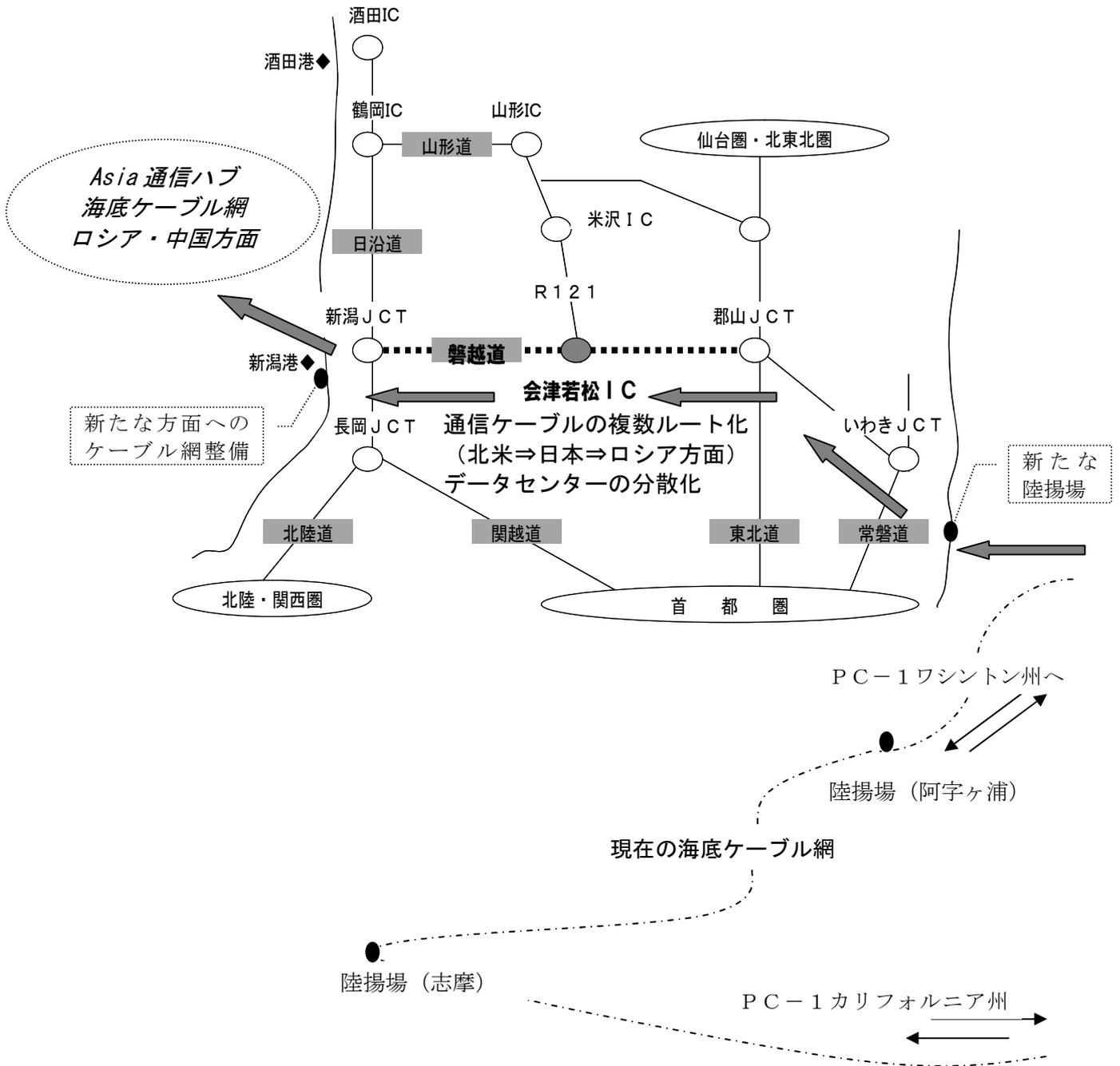
3. 携帯電話サービスエリア外地区の早期解消について

- (1) 移動通信用鉄塔施設の整備促進により携帯電話等のサービスエリア外地区の早期解消を図ること。
- (2) 財政基盤の弱い市町村では施設整備が困難な状況にあることが多いため、国が積極的に財政措置を講じること。

4. 東北横断情報通信グローバル・ネットワーク構築について

- (1) 地域を起点としたグローバルでのインフラ整備を行い、地域の資源・特性を生かした分散モデルへの転換が求められている。会津地方を通過する磐越自動車道を太平洋と日本海を結ぶ「骨格道路のネットワーク」として位置付け、情報のグローバル・ゲートウェイとなるいわき地域から海底ケーブル陸揚局のある新潟（直江津）までの区間に、「東北横断情報通信グローバル・ネットワーク」を構築し、インターネット中継点となるハブ機能を会津地方で高めること。
- (2) 自民党の政権公約「事前防災を重視した国土強靱化」において、「本社機能、研究開発機能、データセンター等の地方移転を促進します。」との記載もあることから、首都圏に一極集中するデータセンター等の地方への分散化、とりわけICT関連ベンチャーが集積し再生可能エネルギーのポテンシャルが高い会津地方に対し、情報通信拠点整備、データセンター・クラウドサービス関連企業の誘致について、支援措置を講じること。

(参考) 通信用海底ケーブルの整備ルート (案)



会津地方の豪雪・雪害に関する緊急要望

去る平成 25 年 1 月 26 日からの極めて強い寒気により会津地方は大雪に見舞われました。

西会津町では降り始めからの積雪量が 1 月としては観測史上最高の 166cm を記録するほか、檜枝岐村では 170cm、只見町では 276cm に達するなど、短時間での多くの積雪により、住民生活に甚大な影響を及ぼしました。

豪雪地帯である会津地方においては、地域住民の安全・安心な生活の確保、地域経済活動の継続等のため、道路の除雪のほか、あらゆる対策を講じておりますが、生活交通の確保や生活物資の配送に支障を来たしております。

また、高齢者等の除雪作業中の事故が多発し、今年は平成 25 年 1 月 31 日までに 5 名の犠牲者が出るなど深刻な状況にあります。

その後も現在に至るまで断続的な降雪が続いており、市町村におきましては、通常の除雪作業に加え、除雪した雪の排雪作業を行う必要があるため、増大する経費に大変苦慮しているところであります。

会津地方は、これから 2 月・3 月の降雪期を控えており、地域住民の安全・安心な生活の確保と地域社会・経済への影響を最小限に抑える努力が必要となるため、補正予算を編成するなど、特別な財政需要が見込まれており、大変厳しい状況にあります。

つきましては、会津地方の実情と厳しい市町村財政をご理解いただき、下記事項について速やかに支援策を講じていただきますよう強く要望いたします。

記

市町村道の除排雪経費の増嵩ぞうすうにかかる経費等、市町村の緊急的な財政支出を十分考慮した特別交付税措置を行うこと。