

要 望 活 動 報 告 書

実 施 日	平成25年7月15日 11:30~12:15 於：会津若松ワシントンホテル（会津若松市）
要 望 者	会津総合開発協議会 会長 会津若松市長 室井 照平
要 望 先	太田 昭宏 国土交通大臣
要 望 内 容 及 び 要 望 事 項	<u>「太田国土交通大臣を迎えて元気アップ会津要望聴取会」</u> 当協議会として「会津を拓く重点要望事項」のうち、国土交通省管轄にかかる以下の要望事項を要望しました。 【最重点要望事項】 ○東日本大震災並びに原子力災害に関する最重点要望 ・インフラ整備、防災に関する事項 ・観光に関する事項 ○会津地方の豪雨被害復旧に関する最重点要望 【重点要望事項】 ○道路の整備促進について ○地域高規格道路の整備促進について ○磐越自動車道4車線化の早期延伸等について ○八十里越（国道289号）の整備促進について ○技術者の資格取得に要する実務経験年数の短縮化について ○安全・安心なまちづくりについて ○鉄道の充実・強化について ○交通施策の充実と買い物弱者支援について ○空き家対策について ※詳細は別紙のとおりです。

要望の様子



太田 昭宏 国土交通大臣へ要望書を提出。



太田大臣よりコメントを頂戴する。

「会津を拓く重点要望事項」

国土交通大臣
太田 昭宏 様



会津総合開発協議会

【構成市町村】

会津若松市	猪苗代町	三島町
喜多方市	北塩原村	金山町
下郷町	西会津町	昭和村
檜枝岐村	会津坂下町	会津美里町
只見町	湯川村	南会津町
磐梯町	柳津町	

表紙の「」は昭和47年公募により制定された会津総合開発協議会のシンボルマークです。

要 望 書

会津地方の振興につきましては、日頃より特段のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

東日本大震災から2年が経過しましたが、今もなお、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る「放射能汚染」という風評被害の影響が残されており、地域経済は依然として厳しい状況にあります。

また、奥会津地域住民の生活交通手段であり、広域的な観光・交流ネットワークを形成するうえで重要な基盤であるJR只見線の全線復旧をはじめ、災害にかかる課題は多く残されております。

こうした中で、復興と再生に向け加速し、住民の安全・安心な生活を守り、将来に向けて、災害に強い生活基盤、産業基盤づくりをすすめていかなければなりません。

そこで、我々はこの要望事項を通して、活力ある地方の実現へ向けた政策を提案いたします。

つきましては、施策の構築と予算措置にあたり、特段のご支援、ご高配を賜りたく、全会津17市町村長並びに議会議長により構成する会津総合開発協議会をもって要望するものであります。

平成25年7月15日

会 津 総 合 開 発 協 議 会

会長 会津若松市長 室 井 照 平

会津総合開発協議会 会員名簿

(市町村長)

(市町村議会議長)

会津若松市長 室 井 照 平

会津若松市議会議長 目 黒 章三郎

喜多方市長 山 口 信 也

喜多方市議会議長 齋 藤 仁 一

下郷町長 湯 田 雄 二

下郷町議会議長 佐 藤 孔 一

檜枝岐村長 星 光 祥

檜枝岐村議会議長 星 哲 二

只見町長 目 黒 吉 久

只見町議会議長 齋 藤 邦 夫

磐梯町長 五十嵐 源 市

磐梯町議会議長 穴 澤 保

猪苗代町長 前 後 公

猪苗代町議会議長 鈴 木 武 喜

北塩原村長 小 椋 敏 一

北塩原村議会議長 小 椋 眞

西会津町長 伊 藤 勝

西会津町議会議長 武 藤 道 廣

会津坂下町長 齋 藤 文 英

会津坂下町議会議長 齋 藤 善 平

湯川村長 大 塚 節 雄

湯川村議会議長 小 林 孝 一

柳津町長 井 関 庄 一

柳津町議会議長 田 崎 為 浩

三島町長 二 瓶 隆 司

三島町議会議長 小 柴 修 一

金山町長 長谷川 律 夫

金山町議会議長 長谷川 盛 雄

昭和村長 馬 場 孝 允

昭和村議会議長 渡 部 長 治

会津美里町長 渡 部 英 敏

会津美里町議会議長 鈴 木 巖

南会津町長 大 宅 宗 吉

南会津町議会議長 芳賀沼 順 一

目 次

【最重点要望事項】

東日本大震災並びに原子力災害に関する最重点要望

- ・インフラ整備、防災に関する事項 1
- ・観光に関する事項 2

会津地方の豪雨被害復旧に関する最重点要望 3

【重点要望事項】

「国土の強靱化」を推進するための要望

- 道路の整備促進について 4
- 地域高規格道路の整備促進について 8
- 磐越自動車道4車線化の早期延伸等について 9
- 八十里越（国道289号）の整備促進について 11

「強い産業基盤」を確立するための要望

- 技術者の資格取得に要する実務経験年数の短縮化について 12

「暮らしの安心・地域活性化」を創出するための要望

- 安全・安心なまちづくりについて 13
- 鉄道の充実・強化について 15
- 交通施策の充実と買い物弱者支援について 17
- 空き家対策について 19

東日本大震災並びに原子力災害に関する最重点要望

東日本大震災から2年が経過し、当地方は、少しずつではありますが、震災前の状況に戻りつつある一方で、風評被害の影響は根強く、教育旅行をはじめとする観光関連産業や農業、さらには商工業に至る多くの産業に甚大な損害を及ぼしている状況にあり、今後も厳しい状況が続くものと認識している。

加えて、平成23年の豪雨災害の影響によるJR只見線の一部不通は、地域住民の生活交通手段、さらには観光資源にとりまして大打撃であり、早期の全線開通にむけて、全力で取り組まなければならない最重点課題であり、復旧・復興と地域住民が安全で安心して暮らすことのできる社会に向け、全会津が連携協力し、全力で取り組んでいる。

については、下記の要望事項を、会津地方の復興を強力に推し進めるための重点要望と位置付ける。国においては、原子力によるエネルギー政策を進めてきた責任において、原子力災害の早期収束を図るとともに、下記要望事項の早期実現を強く求めるものである。

記

インフラ整備、防災に関する事項

1. 復興関連事業は今後も継続して活発化が予想されることから、建設・土木関連の人材育成を早急に図り、建設業の雇用を促進するとともに復興の速度を速めること。
2. 災害からの復興を担う重要な道路であり、重要な物流の根幹となることから、磐越自動車道の完全4車線化、国道289号線ならびに国道252号線の整備促進、さらには会津縦貫北道路、会津縦貫南道路の早期整備促進を図ること。
3. 下水道施設はじめ市町村道、公共施設等の復旧作業に対しては、財政支援を迅速に実施し、住民生活に支障をきたすことのないよう災害時の対応を強化すること。

観光に関する事項

1. 風評被害の払しょくに向けた対策を国の責任で行うとともに、本来は行うことの無かった市町村が行う風評被害対策事業に対しては、その全額を補てんする財政支援制度を確立すること。
2. 風評被害に苦しむ観光関連業に対する損害賠償については、被害の実態と損害状況を迅速に把握し、適正に継続して対応すること。
3. 地域資源を活かし会津地方が一体となって観光の振興に努めているが、風評被害により観光関連業は低迷している現状から、安全性の広報と誘客施策には国が積極的に支援し、効果的な観光プロジェクト事業の展開を講じること。
4. 東北自動車道及び磐越自動車道の通行料金について、割引率を拡大するなど料金の低廉化を講じ、被災地域への誘客と観光振興の支援に努めること。
5. 観光誘客を実効性かつ即効性のあるものとするため、観光旅行者への助成と旅行者への補助事業を創設すること。
6. 原発事故の風評被害による支援として、製造業等の施設整備等補助が実施されているが、雇用の底上げと観光誘客、更には「観光立県 ふくしま」を再生させる面からも、観光部門の施設新設・改修等についての補助制度を創設すること。

会津地方の豪雨被害復旧に関する最重点要望

会津地方は、平成 23 年 7 月 27 日から 30 日にかけて記録的な集中豪雨に見舞われ、広範囲に渡って甚大なる被害を受けた。

河川の氾濫や土砂災害により、多くの住宅、農地、道路等が損壊し、J R 只見線においては 3 つの橋りょうが流失するなど、まさに未曾有の大災害となり、住民生活に大きな影響を及ぼした。

国においては、当該災害を激甚災害に指定し、本格的な復旧工事が開始され、道路の復旧は進んでいるものの奥会津地域に不可欠な交通手段、観光資源であることはもとより、広域的な観光・交流ネットワークを形成するうえで重要な基盤である J R 只見線の全線復旧をはじめ、課題は多く残っている。

については、被災地において、日常生活が一日でも早く取り戻せるよう、下記のとおり、強く要望する。

記

1. J R 只見線の会津川口駅と只見駅間の不通区間早期開通に向け、J R へ要請するとともに、国、J R 及び地元自治体で連携し、再開に向けた取組みを強化すること。
2. 道路・橋りょう等の損壊を早期に復旧し、護岸工事の促進を図ること。
3. 特別交付税措置等、交付税の増額による十分な財政支援策を講じること。
4. 被災者への十分な生活再建支援を図ること。
5. 本格的な復旧対策については、河川、道路、住居地等の総合的な対策とし、再発防止を図ること。
6. 現行では 3 年間となっている災害復旧事業の施工期限について、豪雪地帯である当地方の事情に鑑み、事業が全て完了するまで柔軟な対応を図ること。
7. 発電用ダムが連続する只見川の防災対策として、緊急時に河川を一体的に管理する組織を国土交通省に設置すること。

道路の整備促進について

会津地方は多くの中山間地域を抱え、自動車交通へ大きく依存している。

しかしながら、狭隘な道路が多く、さらに冬期は豪雪のため、たとえ幹線道路であっても車両の対向がままならないなど道路整備の遅れが顕著である。

道路は社会、経済、生活を支える重要で基本となるインフラであり、道路の整備促進は、地域内の産業、経済の発展、さらには東日本大震災からの復興に大きく資するものである。また、平成23年7月新潟・福島豪雨災害の経緯から広域的な避難や緊急物資等の輸送を可能とする災害に強い交通体系の確保が望まれている。

南会津地方においては、主要道路の急勾配、急カーブが多く、救急救命センター（救急病院）へ1時間以内に到達することができない地域もある。このため、当地方における道路整備促進は医療、災害ネットワークの充実にも直結することから、地域住民の切なる願いである。

については、生活を支える重要な基盤施設である道路の整備について、下記のとおり強く要望する。

記

1. 道路整備財源の確保について

地方の道路整備に係る財源が不足することのないよう、所要額を確保すること。

2. 老朽化した橋梁やトンネルの整備について

長寿命化修繕計画策定に対する財政措置を拡充するとともに、維持補修及び架け替え等に対する財政措置の充実を図ること。

3. 冬期道路交通対策について

- (1) 除排雪及び道路維持に係る所要額を確保するとともに、適時適切な除排雪を行うこと。
- (2) 雪国における安全で快適な歩行者空間を確保するため、歩道除雪の充実、流雪溝や消雪施設の整備等を推進すること。
- (3) 「豪雪地帯対策特別措置法」の特例措置に基づき、特別豪雪地帯における市町村道の整備等を促進すること。

4. 次にあげる一般国道の整備促進を図ること。

また、その際は環境や地域住民の意向を考慮し、道路のバリアフリー化、無電柱化などに配慮すること。

(1) 49 号 【交通渋滞】

要 望 箇 所	工 種
猪苗代地区：猪苗代拡幅（壺楊～長田）	改築（拡幅）
猪苗代地区：翁島線バイパス（西久保）	改築（バイパス）
猪苗代地区：長浜バイパス（長浜～会津若松市笹山原）	改築（バイパス）
会津若松地区：河東町八田～一箕町船ヶ森	改築（4車線拡幅）
会津若松地区：神指拡幅（神指町北四合～会津坂下町宮古橋）	改築（拡幅）
坂下地区：坂下東道路（会津坂下町宮古～会津坂下町新富町）	改築（拡幅）

(2) 118 号 【狭隘・屈折・交通渋滞】

要 望 箇 所	工 種
天栄村鳳坂峠	改築
下郷町（芦ノ原～二川橋）	改築（拡幅）
下郷町（小沼崎地内）	改築（バイパス）
会津若松市（若松西バイパス）	改築（バイパス）
会津若松市大戸町・門田町地内	調査・計画（バイパス）

(3) 121 号 【狭隘・屈折・交通渋滞】

要 望 箇 所	工 種
会津若松市河東町（十文字交差点）	改良
大内宿入口交差点	改良

(4) 252 号 【狭隘・屈折・通行不能】

要 望 箇 所	工 種
三島町早戸字滝原地内	改良（拡幅・スノーシェッド）
金山町滝地内（滝トンネル）	改築（拡幅）
金山町本名地内（本名橋）	改築（架替）
金山町中川～水沼地区	改築（拡幅）
柳津町～只見町只見地内	2次改築（防雪工事）
只見町宮沢地内～六十里越（新潟県境）	改築（防雪工事）
会津若松市七日町地内	電線類地中化

(5) 289 号 【狹隘・屈折】

要 望 箇 所	工 種
下郷町南倉沢地内（南倉沢 3 工区）	改築（バイパス）
南会津町田島地内	改築（バイパス）
南会津町針生地内	改築（登坂車線）
南会津町片貝～下山地内	改築（拡幅）
只見町小林地内	改築（バイパス）
只見町黒谷地内	改築（拡幅）
只見町只見地内	改築（拡幅）
八十里越	改良（ずい道化）

(6) 294 号 【安全確保】

要 望 箇 所	工 種
会津若松市湊町（原地区）	改築（バイパス）
会津若松市湊町（四ツ谷地区）	改築（バイパス）
会津若松市湊町（小坂地内）	線形改良

(7) 352 号 【狹隘・屈折・通行不能】

要 望 箇 所	工 種
南会津町（中山峠）	改良（ずい道化・拡幅・防雪）
南会津町松戸原～福渡間	改築（拡幅）
南会津町～檜枝岐村～県境金泉橋間	改築（拡幅・防雪）
南会津町たのせ～耻風	改築（拡幅）
南会津町内川～大原地内	改築（拡幅）

(8) 400 号 【狹隘・屈折】

要 望 箇 所	工 種
下郷町（田島第 3 工区）	改築（バイパス）
昭和村大芦地内	改良（拡幅）
金山町坂井地内	改良（勾配修正）
金山町川口地内	改良（拡幅）
杉峠（杉峠工区）	改良（拡幅）
三島町（三島大橋～高清水橋）	改良（拡幅）

(9) 401 号 【通行不能・狭隘】

要 望 箇 所	工 種
檜枝岐村七入～群馬県側 (※現在、福島県と群馬県の間は、地続きでありながら自動車で通行できる道路が存在しない日本で唯一の県境である。)	調査・計画
南会津町 山口～古町	改築（自歩道拡幅）
新鳥居峠（冬期通行不能）	改築（ずい道化）
博士峠（冬期通行不能）	改築（ずい道化）
会津美里町高田・永井野地内	改築（拡幅）
会津若松市北会津町(高田橋)～会津美里町(会津高田駅前)	改築（拡幅）
昭和村大芦地内	改築（バイパス）

(10) 459 号 【急峻・狭隘・交通渋滞・通行不能】

要 望 箇 所	工 種
西会津町徳沢～杉山間	改築（拡幅）
喜多方市藤沢～喜多方市一郷間	改築（拡幅）
喜多方市一郷～喜多方市見頃間	改築（バイパス）
喜多方市舟引～堂山間	改築（拡幅）
北塩原村湯平山～長峯間	改築（歩道整備）
北塩原村大府平～剣ヶ峯間	改築（歩道整備）
裏磐梯～猪苗代町三ツ屋間	改築（拡幅）
五色沼入口	改良（右折レーン設置）

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、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、東日本大震災からの復旧・復興を図るため、福島県が策定した復興計画においては、「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、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、「会津縦貫北道路」、「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 車線化の早期延伸等について

磐越自動車道（延長約 213 km）は、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、福島県が策定した復興計画においても、その復興を担う路線として位置づけており、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、当地方の発展にも大きく資するものであります。

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

1. 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。
2. 年間を通じて安全で円滑な通行を確保するため、濃霧や風雪、降雪に対する十分な安全対策を講ずること。

<資料> 磐越自動車道月別通行台数（日平均）

（単位：台／日）

	H21 年度	H22 年度	H23 年度	H24 年度
4 月	20,201	20,624	22,737	24,825
5 月	21,308	22,220	25,679	25,301
6 月	19,032	19,732	26,295	24,571
7 月	19,929	25,377	34,894	25,580
8 月	24,672	29,597	39,953	29,598
9 月	22,347	25,407	34,602	26,708
10 月	21,955	27,187	36,718	27,405
11 月	20,145	26,108	35,199	26,820
12 月	17,742	22,931	37,258	23,523
1 月	16,851	20,888	37,157	21,824
2 月	17,594	23,347	38,719	22,972
3 月	19,241	17,075	43,193	24,852
平均	20,085	23,379	34,394	25,347

（東日本高速道路株式会社HPより数値を転載）

「国土の強靱化」を推進するための要望

八十里越（国道 289 号）の整備促進について

国道289号は、新潟県新潟市を起点とし、福島県只見町・南会津町・下郷町の南会津地方、さらに県南地方を貫き、いわき市へ達する横断道路であり、産業・経済上の重要な幹線道路である。

平成20年9月21日には、同国道の甲子峠区間が供用開始となったことにより、南会津地方と県南地方が新たに結ばれ、経済・流通・観光等、非常に大きな効果をもたらしており、今後も幅広い交流ネットワークづくりが期待されている。

「八十里越」とは、新潟県三条市から福島県南会津郡只見町にかけての延長約20.8kmの峠越えの部分であり、現在、県境部が通行不能となっている。この通行不能区間を含む約11.8kmを国が直轄事業として整備している。

現在、南会津郡只見町の住民にとって、最寄りの救命救急病院は会津中央病院（会津若松市）であり、搬送にはおよそ78分を要することから救急医療が問題となっているが、「八十里越」が開通（交通不能区間解消）すれば、同町と救命救急病院がある新潟県三条市が1時間圏域となり、救命率の大幅な向上につながる。

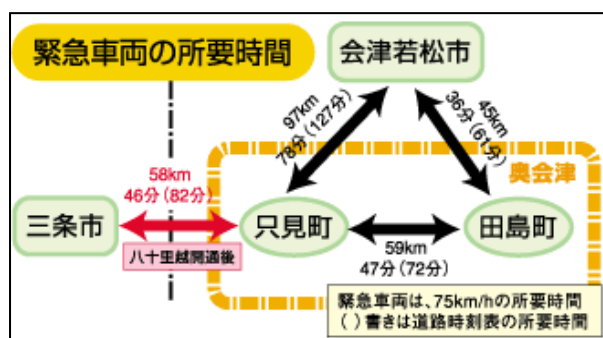
また、地域の雄大な自然や独自の歴史・文化は重要な観光資源であり、「八十里越」の開通により福島・新潟・関東圏を結ぶ周遊型・滞在型観光の推進が期待できることから、下記事項について強く要望する。

記

八十里越の交通不能区間を早期に解消し、国道 289 号の全線開通を図ること。



(新潟県HPより転載)



※図中「田島町」は現在の「南会津町田島地域」
(国土交通省北陸地方整備局HPより転載)

技術者の資格取得に要する実務経験年数の短縮化について

福島県においては、東日本大震災及び新潟福島豪雨の復旧・復興工事に伴う建設業界の人材不足が深刻化している。会津地方の建設業界においても例外ではなく、復旧・復興工事に加えて、長引く不況による建設業界の受注基盤の脆弱化、若年労働者の建設業離れと労働者の高齢化等により、慢性的な人材不足に陥っている。

中でも、技術者の不足及び高齢化は、事業者の受注や施工への影響はもちろん、将来の会津地方の建設業自体の衰退につながることも懸念され、豪雪地帯では欠かせない冬期間の除雪をはじめとして、災害時の復旧・復興工事など、地域住民の生活への影響が危惧される。

現行の建設業法の規定において、主任技術者の資格要件の一つとして実務経験年数があり、例えば高等学校等の指定学科以外の卒業生については、10年以上の実務経験が必要とされている。

また、施工管理技士の受験においても、2級合格後に1級を受験できるまでに5年以上の実務経験が必要とされ、高等学校の指定学科卒業であっても、通常20代後半まで1級の受験ができないというのが現状である。

このように、資格取得までに長期間を要することから、技術者としての実働機会が遅れるとともに、若年層の建設業への就労継続の意欲を減退させる要因になっている。

また、事業者においても、技術者の育成・確保の障害となっている。

については、会津地方の建設業界の慢性的な技術者不足を解消するとともに、会津全体の経済を支え地域振興の機動力となる人材育成の面からも、喫緊の課題である技術者の育成・確保を図るため、下記事項について強く要望する。

記

1. 主任技術者の資格要件の一つである実務経験年数の短縮化を早期に図ること。
2. 施工管理技士の受験に必要な実務経験年数の短縮化を早期に図ること。

安全・安心なまちづくりについて

近年、地球温暖化の影響と考えられる局地的集中豪雨など、気象の変化が大変激しくなっている。また、今後起こりうる大地震への備えも叫ばれており、施策・支援の充実が求められている。

治水対策を考えれば、会津地方の河川整備率は約 50%と低く、阿賀川の堤防は左右岸とも暫定断面の区間や直接水衝部となっている箇所が多い。

さらに阿賀川下流の長井地区には狭窄部があり、洪水のスムーズな流下を阻害しているため度々浸水、冠水の被害を受けている。

特に、平成 14 年の台風による出水では、固定堰である湯川洗堰が洪水流下の阻害となり、上流の湯川橋観測所では計画高水位付近まで水位が上昇した経過もあり、沿川住民の不安は大きい。

さらに、新潟県境に近い会津西北部（西会津町滝坂地区）は、一級河川阿賀川右岸に位置する面積 150ha、最大すべり深さ 140mに達する国内最大級の地すべりが懸念される地区であり、この地区に大規模な地すべり災害が発生した場合、阿賀川本川に河道閉塞が形成され上流域に冠水被害が発生する。さらにこれが決壊すれば、福島県域に収まらず下流域の新潟県まで甚大な被害が予想される。

また、東日本大震災の教訓を踏まえ、公共施設や民間施設・住宅家屋の耐震化や公共インフラ施設等の整備促進を図り、事前防災対策を強化し、災害に強いまちづくりが必要とされている。

ついては、今後、事態発生時の危機管理や早期の復旧・復興策はもとより、事前の防止・抑制策を含め総合的な取り組みが求められることから、住民の安全・安心な生活を確保するため、下記事項について強く要望する。

記

1. 阿賀川の整備促進について

- (1) 阿賀川下流部「長井」地区の狭窄部開削拡幅工事の早期完成を図ること。
- (2) 阿賀川の弱小堤防対策と水衝部等の護岸工事の促進を図ること。
- (3) 湯川洗堰の可動堰工事の促進を図ること。
- (4) 倉檜原堰の取水口は、河川の増水によって、度々取水困難な状況となることから、早急に改修を図ること。

2. 滝坂地区直轄地すべり対策事業の促進について

滝坂地区直轄地すべり対策事業について、さらなる予算額の確保と整備促進を図ること。

3. 治水対策の推進について

局地的集中豪雨等、地球温暖化の影響と考えられる異常気象の多発に備え、観測・広報体制の強化、さらに都市部の溢水対策としての下水道の雨水幹線や水防活動への財政的支援の拡充を図ること。

4. 耐震への財政措置について

庁舎や公民館等の公共施設はもとより民間施設、住宅家屋も含め、市町村が積極的に推進・支援している耐震診断・改修に対し財政措置を拡充すること。

鉄道の充実・強化について

会津地方は国土縦走型の交通体系から離れた地域にあるため、鉄道交通の利便性強化が強く求められている。

当地方においては、ＪＲ磐越西線、ＪＲ只見線、会津鉄道会津線、野岩鉄道会津鬼怒川線が運行されており、通勤や通学、さらに高齢者の通院のための移動手段として利用され、運行本数の増加等、利便性の向上が求められている。

また、当地方を訪れる観光客やビジネス客からは、車両空間の快適性や高い居住性も求められており、今後も生活路線と観光路線の両面で強化が必要である。

現在、会津鉄道・野岩鉄道については、福島県と全会津17市町村が一丸となり経営を支援しているが、市町村財政は大変厳しい状況であり、国・県によるさらなる財政支援等により、負担軽減を図っていただきたい。

また、ＪＲ只見線においては、平成23年7月の豪雨により、鉄橋の流出等甚大な被害を受け、現在もなお一部区間が運休となっていることから、早期の全線復旧と全線開通が求められている。

については、当地方において重要な役割を担っている鉄道の充実・強化、並びにＪＲ只見線の早期全線復旧について、下記のとおり強く要望する。

記

1. ＪＲ磐越西線の充実・強化について

- (1) 会津観光の魅力づくりを促進するためのデザインや快適性に配慮した新型車両の導入や、会津地域の観光を活性化するためのリゾート列車の運行を図ること。
- (2) 郡山～会津若松～喜多方間の（直通）快速列車の増発を図ること。
- (3) 東北・上越両新幹線を結ぶ観光ルート開発のため、郡山～新潟間に特急列車の運行を図ること。
- (4) ＳＬの運行については、地域一丸となって広くＰＲに努めることから、今後も運行継続を図ること。
- (5) 接続ダイヤの改正と所要時間の短縮を継続して図るほか、会津医療センター開院に伴い、通院者の利便性を考慮し、最寄り駅の環境の整備について調査、検討すること。

2. J R 只見線の早期復旧と整備及び利便性の向上について

- (1) 被災箇所の復旧を急ぎ、早期の全線開通を図ること。
- (2) 観光路線として高い評価を得ていることから、リゾート列車の運行を検討すること。
- (3) 上越新幹線浦佐駅への直通乗り入れを図ること。
- (4) 運転本数の現状維持と利用しやすいダイヤの編成を図ること。
- (5) 同線は、並走する国道252号の一部が冬期通行止めとなることから、豪雪に十分対応できる鉄道路線として安全・定時運行の確保と防雪施設・除排雪車両の整備に万全を期すこと。
- (6) S L 及びトロッコ列車の継続的運行を図ること。
- (7) 交通弱者である高校生の通学路線、高齢者の通院路線であるため、冬期運休を減らすよう支社間の連携を一層密にして、大白川～只見の冬期運行を図ること。

3. 会津鉄道・野岩鉄道の利用促進及び経営安定化等に対する支援策の強化について

- (1) J R 喜多方駅における会津鉄道快速列車の運行本数の増加に努めるとともに、野岩鉄道並びに東武鉄道との連携のもと、鬼怒川温泉駅発新宿駅乗入れ特急列車の運行本数の増加と自由席の連結、並びに接続ダイヤの充実に努めること。
- (2) 「お座トロ展望列車」等、イベント列車の喜多方駅乗り入れを更に増加し、喜多方駅～鬼怒川温泉駅間についても紅葉シーズン等、定期的運行の実現に努めること。
- (3) 国・県において、第三セクター鉄道が実施する設備や老朽化施設の更新に対し国庫補助率の引き上げ及び対象事業の拡大など制度の拡充を図るとともに、第三セクター鉄道の厳しい経営状況や沿線自治体の負担増に鑑み、経営安定化のための支援措置を図ること。
- (4) 原子力発電所事故がなければ生じることのなかったすべての損害について、東京電力㈱はもとより国が全責任を持って対応し、十分な賠償を最後まで確実に継続すること。

交通施策の充実と買い物弱者支援について

地域内を運行している公共交通機関は、他に交通手段を持たない住民の通学・通院、さらには食料品・日用品の購入など、日常生活に欠かせない移動手段である。

しかし、モータリゼーションの進展等により、バス等の利用者は急激に減少しており、事業者は路線の廃止や減便を余儀なくされ、経営的にも困難な事態にまで追い込まれている。

こうした状況を受け、国では平成23年度に既存の補助制度を見直し、広域的・幹線的路線バスの補助要件を緩和し、さらに東日本大震災後は、会津地方を含む被災地域を対象に平均乗車密度による補助金減額措置を見送るなど特例措置を講じており、地方においては、今後も国の役割が期待される。

また、すでに路線が休廃止された地域においては、地域住民の移動手段を確保するため、デマンド型交通システムによる乗合タクシー等が今後ますます重要な役割を果たすことから、支援の拡充が必要である。

特に、地方においては、過疎化・高齢化等の社会情勢の大きな変化に伴い、高齢者が買い物をする場所や移動手段を確保できず、生活用品や食料品などの日常生活に不可欠な物品の購入に支障が生じている。こうしたいわゆる「買い物弱者」への支援・対策については、公共交通機関のみならず、流通事業者や市町村等の地域主体が連携して取り組んでいるが、より積極的な利用を促す事業や継続性のある事業については、国の支援が必要であると考える。

については、下記事項について積極的な措置を講じられたい。

記

1. 地域公共交通への支援について

地域公共交通は住民生活をはじめ、経済・社会活動の基盤であることから、支援の拡充を図るとともに、そのために必要な財源を確保すること。

2. 地方バス路線について

現行補助制度の補助率の引き上げや補助基準の見直し等、助成措置の拡充を図ること。

また、現在実施されている被災地域の特例措置について、会津地方においても浜通りからの避難者のための仮設住宅が路線沿いに設置されていることから、会津地方を含む福島県全域を適用地域とすること。

3. デマンド型交通システム、コミュニティバスについて

デマンド型交通システム、コミュニティバスに対しては、地域の実態に即した運行ができるよう制度面での柔軟な措置を講じること。

空き家対策について

高齢化社会や核家族化の進行、地域コミュニティ希薄化等の社会背景や当事者個人の様々な事情、さらには財産権、個人情報の開示等の法の制約もあり、全国的に管理が適切でない空き家が増加している。

会津地域も同様で、適正な管理が行われず放置された空き家は、倒壊、落下物や飛散物等による周辺住民への危険性、防犯や景観への悪影響をもたらし、さらに冬季には屋根雪の処理に関する問題が表面化している。

しかしながら、適正な管理が行われず放置されている場合においても、空き家は個人資産であって、行政としての対応はもとより、実態把握自体が困難な現状にある。

地域によっては、条例を整備し、対処している事例も見られるが、空き家の不適正管理の問題は、全国的な課題であって、個々の自治体別の対応では、住民等の混乱を招き、また法的にも限界がある。

については、空き家対策に向けた法的整備と財政支援に係る下記事項について強く要望する。

記

1. 空き家に関する法的整備について

- (1) 市町村及び関係機関による調査の実施や市町村が危険性を取り除く措置を講じることが可能となるよう、法改正を含めた措置を講じること。
- (2) 空き家発生を助長する一因となっている住宅用地に対する固定資産税の課税標準の特例について管理不全な空き家を除外する措置を講じること。

2. 財政支援について

空き家再生等推進事業に係る平成 25 年度までの時限措置を撤廃すること。
また、市町村に対し必要な財政的支援制度を設けること。