

【最重点事項】

1. 東京電力福島第一原子力発電所の事故に係る損害賠償及び風評被害対策としての高速道路通行料金の低廉化について

平成23年3月11日に発生した東日本大震災並びに東京電力福島第一原子力発電所の事故による災害は、福島県のみならず日本国内外に広く甚大な被害をもたらしましたことは、ご承知の通りであります。

会津方部は大きな直接的な被害は少なかったものの、放射能漏えいによる風評被害は大きく、特に観光関連産業における予約のキャンセルや売上減少などは、地域社会の経済・雇用等に大きな打撃をもたらしました。事故から2年半近くになりますが、今なお被害が払拭されることはありません。

原子力政策は、国策として推進されてきた経緯から、これらの被害に対する損害賠償及び風評被害払拭について国や関係機関に下記の通り強く要望致します。

記

1. 事業者の不安を解消するためにも、速やかに風評被害の実態と損害状況を把握し、事故の完全収束まで、その全てを損害補償の対象とすること
2. 磐越自動車道を含む東北地方管内の高速自動車道について、土・日・祝日上限制度の再実施など料金低廉化を図り、被災地への誘客と観光支援に努めること

会津方部商工観光団体協議会（38団体共同）

【最重点事項】

2. 大河ドラマ終了後における観光客減少への対応について

本年1月よりNHK大河ドラマ「八重の桜」が放映され、会津側の視点による戊辰戦争史として高い関心を集めております。また東日本大震災及び福島第一原子力発電所事故によって悪化した地域のイメージを回復するためにはこれ以上の支援はなく、関係各位に厚く御礼申し上げます。

しかしながら、会津若松市を例にとると、観光客の回復もようやく震災前の水準程度であり、教育旅行に至っては未だ平年の半数にも及ばない程度に落ち込んだままであります。さらに付け加えると、大河ドラマによる誘客効果は限定的で翌年には入り込みが減少するというのが通説であり、回復途上の会津地方の誘客をさらに万全なものにしていくためには来年以降の取り組みこそ重要であります。平成25年度以降も「観光・会津」の地位を維持するためにも下記事項を強く要望致します。

記

1. 県やJRなど観光関係団体においては放送終了後に激減する本県、特に会津地方の情報を首都圏に発信し、平成26年の新潟DCとの連携や本県におけるプレDC、そして本番となる平成27年のDCに合わせて効果的な事業を実施すること
2. ふくしま八重隊などドラマ放映関連で取り組んだ事業を一過性のものにせず有効活用すること

会津方部商工観光団体協議会（38団体共同）

【最重点事項】

3. JR只見線の早期復旧運行について

平成23年7月の新潟・福島豪雨により、奥会津地域は河川の氾濫や土砂崩れ等により、住宅被害のほか、道路、橋梁や堤防の公共土木施設、農地・農業用施設、商工業施設、さらには電気、水道や電話を含む生活インフラなどに極めて甚大な被害が生じました。特にJR只見線は鉄橋の落橋、土砂崩れによる線路崩壊など、かつてない被害を被りました。

災害後、会津若松駅から会津川口駅間、只見駅から大白川駅間は再開通したものの、会津川口駅から只見駅間は鉄橋3か所の落橋や土砂崩れにより不通のままであり、莫大な費用と長期にわたる復旧工事がネックとなり先行きそのもの見通しが立っていない状況にあります。このまま路線が寸断されたままでは、全国と結ぶことのできない途切れたローカル線になってしまいます。

当路線は奥会津地域と新潟県間の通学、通院等で地域の足として重要な役割を果たしているほか、「SL会津只見号」「風っ子会津只見号」の運行や「日経なんでもランキング」で紅葉、冬景色、森林を楽しめるローカル線に選定されるなど全国の鉄道ファンや観光客に支持され、交流人口の拡大に欠かせない存在となっています。

只見町民、奥会津地域住民、JR只見線を利用されているお客様等は早期復旧、運行再開を望んでおります。新潟県及び首都圏への交通手段、観光客等の交通手段、沿線住民・生徒の通院・通学のための交通手段として早期の再開通を果たすべく、下記事項を強く要望します。

記

1. 会津川口駅—只見駅間の復旧に向けてJR、国、県当局が連携して早期事業着手に取り組むこと



【最重点事項】

4. 磐越西線等活性化のための充実・強化について

磐越西線沿線（郡山～喜多方間）・只見線沿線並びに会津線沿線は、磐梯山や猪苗代湖をはじめ、豊かな自然と観光資源に恵まれた、福島県を代表する全国有数の観光地域であり、豊かな観光資源を活かした会津観光の振興に欠かせない路線であります。更に、当地域は全国上位の高齢化地域であり、今後、人口増加は望めない事から、地方にとっては交流人口拡大が地域活性化の課題となっております。

そうした中で、当地域はSLの積極的な運行により「SLの走る里」として全国的に認知されているほか、平成23年11月には会津初となるリゾート列車「食べっしやもみじ号」が運行され、沿線のご当地産品をPRする機会にも恵まれました。さらに平成25年1月には大河ドラマ「八重の桜」にちなみ快速「あいづライナー」のラッピングが施されるなど、関係機関の支援に対して改めて御礼申し上げます。

一方で、平成22年12月の東北新幹線の青森駅開業、全国初のハイブリッドリゾート列車の青森地域への導入等が相次いでなされておりますが、磐越西線の車両や車両編成は満足とは言えず、広域的な観光周遊や多様化する観光ニーズに対応するためには、SLやリゾート列車等の鉄道ならではの素材を充実させることが急務であります。さらに地域住民はもとより、利用者全般から求められる「定時制」「高速性」「快適性」「満足性」の確保により、必ずや当路線の利用促進が図られるはずであります。つきましては地域振興の観点からも下記の事項について強く要望致します。

記

1. 磐越西線から只見線までのリゾート列車の運行を図ること
2. 郡山駅～会津若松駅間のSL運行を再開すること
3. 磐越西線の活性化のため、新型車両の導入並びに車両の改善を図ること
4. 磐越西線の利便性向上のため、新幹線上下接続ダイヤの改正による所要時間の短縮並びに高速化を図ること
5. 観光客をはじめとした利用者に対し、定時性の観点から災害に強い体制を確立すること



会津方部商工観光団体協議会（38団体共同）

【最重点事項】

5. 会津磐梯高原エリアの旧観光有料道路(磐梯吾妻スカイライン・磐梯吾妻レークライン・磐梯山ゴールドライン)の整備・補修の維持について

磐梯吾妻スカイライン、磐梯吾妻レークライン、磐梯山ゴールドラインの3ラインは、磐梯高原を代表する観光スポットであり、東日本大震災等により交流人口が減少している中、平成23年7月から実験的に無料化され、多くの方々に利用されました。さらに平成25年7月25日、建設費の償還を終えたことで一般県道となり、恒久無料化されました。これまでの関係機関の取り組みに対して心から御礼を申し上げます。

各道路とも個性に溢れ、磐梯吾妻スカイラインは吾妻の山並みを走るパノラマコースとして、その絶景に何度も訪れる人が多く、「日本の道100選」にも選ばれています。磐梯吾妻レークラインの秋元湖・小野川湖・桧原湖の湖沼と、カラマツなどの樹林が織り成す風景は、レークラインならではの楽しみであり、中間地点の中津川渓谷は県内外のカメラマンが集まる絶好のビューポイントとなっています。磐梯山ゴールドラインは、大小様々な湖沼群が点在し、磐梯朝日国立公園“宝の山磐梯山”を存分に堪能できる道路であります。

しかしながら一般県道化により、「観光有料道路」であったことの意味が薄れ、従前同様に観光客にその魅力を提供しないと利用者離れを招きかねない恐れがあります。周辺の磐梯山エリアはその特異な地質・地形学的価値を生かして「日本ジオパーク」に認定され、さらに世界ジオパーク認定を目指しております。こうした地域活性化に向けた動きを支援するためにも3ラインの整備・維持に対して下記事項を強く要望致します。

記

1. 3ラインは会津磐梯高原エリアを代表する観光資源であるとの観点から、維持・補修に関しては、特段の配慮をすること
2. 浄土平駐車場の無料化により、料金収入で実施していた周辺環境整備などサービスの低下が生じないようにすること



会津方部商工観光団体協議会（38団体共同）

【最重点事項】

6. 道路整備予算の確保について

道路は、地域の活性化と豊かな生活を実現するための最も基本的な社会資本であります。特に道路網の整備が遅れている地方にとって重要な生活基盤施設であり、その整備促進は、潤いのある生活の実現と、活力ある地域社会の形成にとって不可欠のものであります。

このような中、被災地の復興を後押しすること等を背景に公共事業予算の漸減傾向に歯止めがかかったことは、従前より地方における道路整備の必要性を訴えてきた当団体としては安堵するものであり、関係者の尽力に感謝申し上げます。今後とも個性ある地域づくりと経済活動の回復を進めるためにも、地方の道路整備を今まで以上に進める必要があります。社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金は、地方の道路整備を進めるためには必要不可欠であり、毎年、確実な予算の確保が必要です。

会津地域は積雪寒冷地として厳しい気象条件や、山岳の多い地形条件等に対して、十分な対応がなされていない道路が依然として残っております。更に、当該地域は過疎化・高齢化の問題を抱える地域であり、特に高齢化が進む南会津地方では、緊急患者の管外搬送率が36%と高く、国道の未整備区間や急勾配で急カーブが連続する道路構造などにより、緊急時の救命救急センターまでの搬送の多くは、1時間以内に到達することができない状況であります。1分1秒を争う状況下で搬送や応急措置の遅れにより、助かるはずの命が失われる事になります。このような「命を救う道」を確保することは緊急な課題であり、早急な整備が必要であります。また、会津若松市、喜多方市などの観光都市においては、電線類地中化や沿道緑化による都市景観の整備等、アメニティー豊かな道路づくりが求められております。

更には、若年層の地域への定住化および企業誘致の支援に向け、高速道路および地域高規格道路による高速交通ネットワークの整備が一層重要であり、快適で質の高い生活創造に向けて、様々な道路整備が必要であります。

つきましては、災害に強く、地域が連携し自立した多様性のある地域づくりと、安心して暮らせる環境づくりを図るため、今後も計画的な道路整備が必要であることから、下記の事項を強く要望致します。

記

1. 被災地3県の復旧・復興や地方の道路事情・課題を踏まえ、それらに対応した必要な予算を重点配分すること
2. 地域活力基盤整備創造交付金制度に代わり創設された「社会資本整備総合交付金」は、地域にとって使い勝手の良い制度設計を行い、必要十分な額を確保するとともに、平成24年度で終了した「地方道路整備臨時貸付金制度」を継続して地域の厳しい財政を支援すること
3. 景気対策のため前倒し発注を行うとともに、遅れている地方の道路整備が進むよう、追加景気対策を行うこと
4. 豊かな生活の実現と、国土の均衡ある発展を図るため、市町村道から高規格幹線道路に至る道路網の整備を一層推進すること
5. 住民の生活空間を安全で快適な環境にするため、震災対策、防災対策、電線類地中化等、良好な沿道環境づくり及び交通安全対策等の事業を推進すること

【最重点事項】

7. 磐越自動車道（いわき～新潟線）全線4車線化について

磐越自動車道（いわき～新潟線）は、平成9年10月の全線開通以来、会津地域から常磐・東北・北陸・関越自動車をつ結ぶ重要路線として、また、日本海と太平洋側をつ結ぶ重要な地域連携軸として、本地域の振興に重要な役割を担っております。

平成13年10月には、郡山～会津若松間（46km）が4車線供用開始され、また、いわき～郡山間については平成20年11月に全線4車線化供用開始がされる等、観光シーズン並びにスキーシーズン時の渋滞緩和や冬期降雪時の定時走行および安全走行が可能になり、更に、新鶴PAは、スマートインターチェンジ社会実験後、平成19年4月常設化されましたことに対し、関係各位に深く感謝申し上げます。

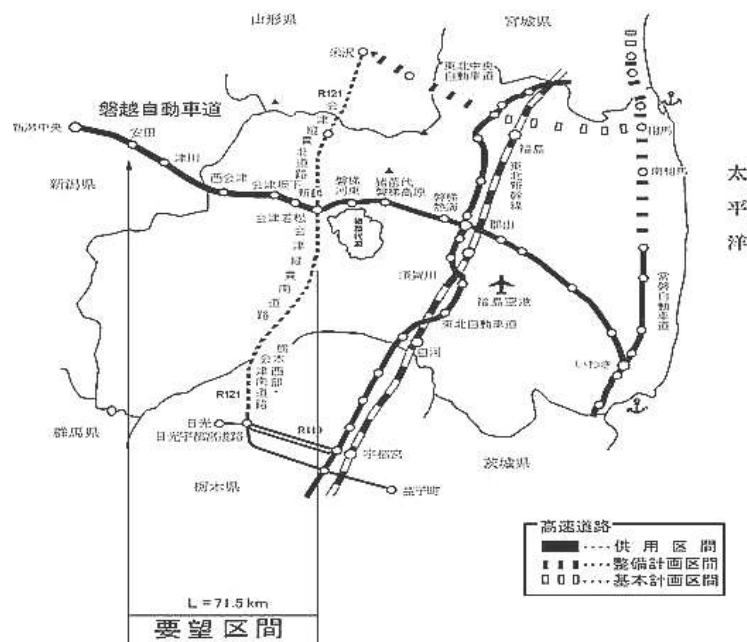
しかしながら、会津地域は全国有数の豪雪地帯で、周囲を山岳に囲まれているため高低差も大きく、平成22年12月25日のクリスマス豪雪により、磐越自動車道が一時通行止め等になり、大きな影響を与えたことから、冬期間の安全性の確保は極めて重要であり、全線4車線化は是非必要であります。

特に、平成23年3月の東日本大震災には国土交通省東北地方整備局が推進する「くしの歯作戦」等の中で、人・物流支援活動の大動脈として磐越自動車道の果たす役割機能が改めて認識されたところであります。

政府においては、高速道路網の整備見直しにあたって、地域の実情や高速道路が災害時の補完道路として、人命をつなぐ命のパイプである事などを十分考慮され、下記の事項について強く要望致します。

記

1. 会津若松～新潟中央間については、次期国土開発幹線自動車道建設会議において、暫定2車線の整備計画の変更を行い、4車線化を図ること
2. 特に会津若松～西会津間については、早期の4車線化を図ること
3. 道路整備が不十分である地方の状況を勘案し、これまでの進捗を確保しながら、地方の意見を踏まえて道路整備財源の安定的確保を図り着実に推進すること



会津方部商工観光団体協議会（38団体共同）

【最重点事項】

8. 地域高規格道路の整備促進等について

平成23年3月11日の東日本大震災は、未曾有の災害をもたらし、様々なインフラ機能を損なうなど、甚大な被害をもたらしました。特に道路インフラの寸断等により、緊急物資等の物流が遅れ、様々な被害をもたらし、改めて道路交通網等の均衡ある整備の必要性が実証されたところでもあります。

さて、「会津縦貫北道路」（喜多方市～会津若松市間）の13.1kmのうち、塩川ICから湯川北IC間の3.2km区間につきましては、平成21年10月4日に暫定2車線により供用開始され、更に、塩川ICから喜多方市間の1工区が、平成23年11月6日に開通しました。さらに平成25年度中には湯川北一（仮称）会津坂下河東ICが開通予定となっており、地域としては大変喜ばしいことであり、今後残された区間の早期建設促進が求められております。

また、平成10年6月には「会津縦貫南道路」（会津若松市～南会津町間）が計画路線、「栃木西部・会津南道路」（南会津町～今市市間）が候補路線へ指定となり、このうち、平成11年12月には、下郷町内の約9kmが調査区間に指定され、平成19年3月には同区間が整備区間に、更に下郷町から南会津町までの約9kmも調査区間に格上げされ、平成24年度には下郷町の湯野上バイパス（高碕～塩生間8.3km）が国直轄権限代行事業となり、関係各位に対し深く感謝申し上げます。

しかし、平成20年9月21日供用開始された国道289号甲子トンネル開通により、大内宿等を訪れる車両が国道121号・118号に流れ、観光シーズンや週末などを中心に渋滞をきたしており、地元関係者により平成21年2月に「大内宿周辺地域渋滞対策協議会」が設立され、情報提供や迂回路を活用してもらう等のソフト面から対応しておりますが、救急車両などの通行にも支障をきたす状況でもあり、会津縦貫南道路の整備促進が必要となっております。

今後は、国道121号と連続した会津縦貫道により、山形県米沢市から栃木県小山市まで連携強化を図るため、早期整備が強く求められております。つきましては、高速交通時代をより一層確実かつ強固なものとし、地域間の交流促進と交通円滑化を図るため、下記の通り早期に建設促進及び地域高規格道路指定が図られますよう、強く要望致します。

記

1. 「会津縦貫北道路」の建設促進を図ること
2. 「会津縦貫南道路」の整備区間（下郷町地内の約9km）について、早期整備を図ること
3. 「会津縦貫南道路」の調査区間（下郷町から南会津町までの約9km・5工区）について、整備区間への格上げに向け、計画的な事業促進を図ること
4. 「会津縦貫南道路」の計画路線区間について、早期に調査区間への格上げを図ること
5. 「栃木西部・会津南道路（南会津田島～栃木県日光市間）」の計画路線への格上げを図ること
6. 沿線観光地が通過点とならないようにICからのアクセスや効果的な看板設置等に配慮すること
7. 必要な道路整備財源の確保を図り、「会津縦貫北・南道路」が会津の縦軸となるようその接続を含めて一体的に整備を進めること
8. 凍結等の路面環境の変化による事故の防止対策を進めること



会津方部商工観光団体協議会（38団体共同）

【最重点事項】

9. 国道121号の指定区間編入について

国道121号大峠道路「福島2工区」の6.63kmのうち、県道熱塩加納山都西会津線から県道日中喜多方線間の約2.5km区間につきましては、平成21年12月19日に2車線で供用開始され、また、平成22年9月11日に全線開通しましたことは、地域として大変喜ばしいことでもあります。

国道121号は、山形～福島～栃木各県の中央部を縦貫する唯一の幹線道路であり、沿線の産業、経済および文化等の発展に欠く事の出来ない広域ルートであります。

特に、観光庁が進めている「会津・米沢観光圏整備事業」によるエリアであり、ビジット・ジャパン事業の中核として、自然環境、歴史、文化、温泉地、観光地等、日本を代表する蔵王国定公園・磐梯朝日国立公園および尾瀬国立公園や日光国立公園を結ぶ広域観光ネットワーク道路として、非常に重要な道路でもあります。

更に、米沢地区、会津地区、宇都宮地区は、半導体や精密機械等の工場が多く立地しており、経済産業道路としても非常に大きな役割を果たしております。

このような状況の中、当該地域を縦断する広域幹線道路として、山形県米沢市から栃木県益子町までの国道121号全体を、国の直轄道路として指定区間へ編入して頂き、国道4号の災害時の迂回路（リダンダンシー）として、また、会津縦貫道との接続路線であり、冬期間を含め安定した地域間交流の確保はもとより、安全で安心できる生活環境づくりのための広域道路として早期整備を行うとともに、高い管理水準の確保が求められています。

なお、当該地域における移動交通手段としては、自動車に大きく依存している事から、国道121号の交通隘路区間の解消が、地域間の交流・連携等、これからの地域づくりにとって不可欠な基盤整備であります。

つきましては、地域が連携し自立した個性あふれる地域づくりのため、その基盤である道路網の整備が不可欠でありますので、下記の事項について強く要望致します。

記

1. 山形県米沢市から栃木県益子町までの国道121号全線を指定区間への編入を図り、整備の促進と高い管理水準の確保を図ること
2. 国土交通省東北地方整備局（仮称）会津若松国道事務所の設置を図ること
3. 国道121号全線を産業観光基盤路線として、山形県米沢市から栃木県益子町までの自然、歴史、文化、産業遺産等を活かした、ビジット・ジャパン事業の中核拠点として、更に、環境に配慮した広域道路ネットワークづくりの為に早期整備を図ること
4. 国道121号山王峠から会津若松間にゆずりあい車線並びにチェーン装着所の設置および田島バイパスの早期整備を図ること

【最重点要望】

10. 国道252号（六十里越峠） 通年通行の早期実現並びに

磐越自動車道からのアクセス道路としての改良促進等について

国道252号福島県只見町～新潟県境の山上湖「田子倉湖」と世界遺産級のブナの山々に囲まれ越後三山只見国定公園内を走る「六十里越（雪わり街道）」は、地域の生活道路とともに観光道路としても重要な路線であり、特に、尾瀬、北関東方面、会津若松市をつなぐ観光ルートとして多くの観光客が訪れております。

今後とも、六十里越道路第1次整備計画の検証並びに見直しを図るとともに、春のゴールデンウィーク前には必ず再開通が可能となるよう、今後も通行不能箇所等が出ない為の防災対策の徹底と、防雪工事等の整備促進を強く望んでおります。

また、磐越自動車道の開通以来、その沿線町村が得られた経済的・社会的恩恵は多大であり、交通網の整備による都市部との移動時間の短縮こそが、過疎地における生活環境の向上や、観光産業の振興に大きな直接的効果をもたらすものであります。また、磐越自動車道・会津坂下インターチェンジから只見町までは、未改良区間が残っており、多くの時間を要しております。

以上のことから、下記事項の早期実現を強く要望いたします。

記

1. 防雪対策、防災対策の徹底促進を図ること
2. 雪崩、落石等の危険箇所へスノーシェッド等の設置を図ること
3. 早急な防雪工事着手への促進を図ること
4. 追い越し車線、ゆずりあい車線の道路改良を図ること



【最重点事項】

1 1. 国道289号（八十里越道路）の早期開通について

国道289号（八十里越道路）の交通不能区間につきましては、すでに国直轄事業として、八十里越道路11.8kmについて工事が着手され、平成22年10月に福島・新潟県境の約3kmに亘る9号トンネルが貫通されたこと、改めて関係各位に対しまして深く感謝申し上げます。

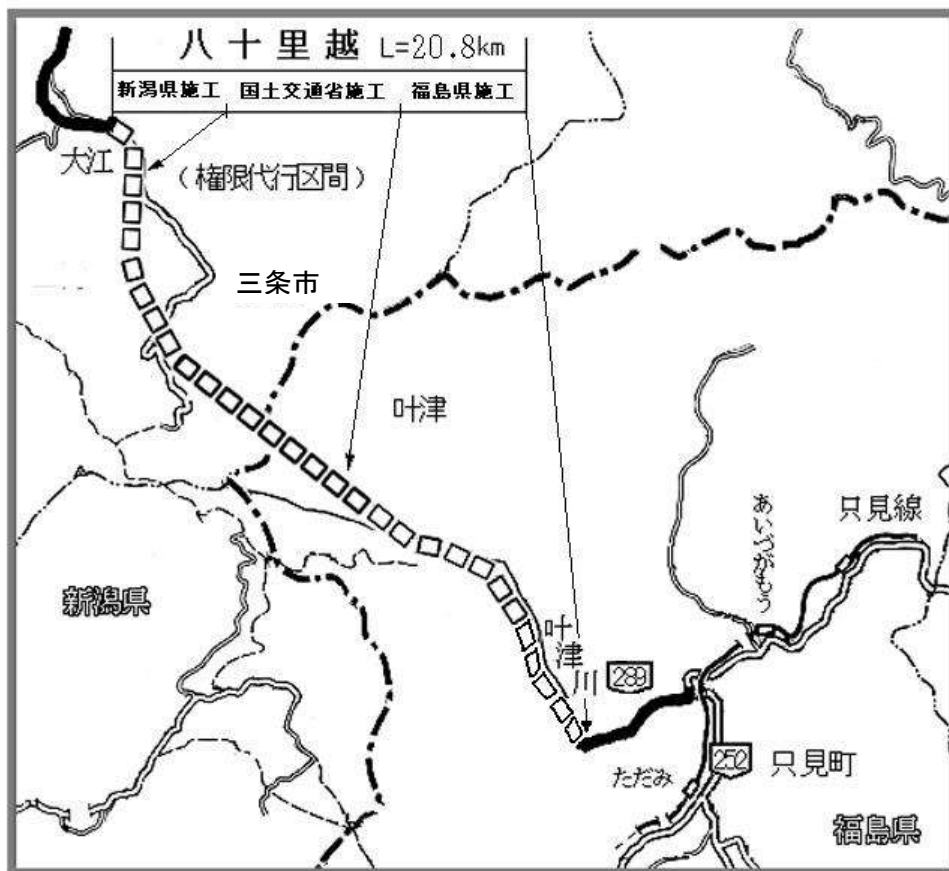
本路線は、新潟市を起点とし、南会津地方・県南地方を経て、いわき市とを結ぶ、実延長301.6kmの日本列島を横断する幹線道路であり、磐越自動車道の高交通網から距離のある南会津地域に、産業・文化・経済の新たな連携軸であるとともに、「新編 歳時記の里・奥会津」活性化地域、21世紀FIT構想地域へのアクセスとなる基幹道路でもあります。

しかしながら、新潟県境の八十里越道路の交通不能区間に阻まれており、国道の担うべき役割が十分に果たされず、加えて平成23年7月に発生した新潟・福島豪雨による土砂崩れや道路の崩落等により、国道252号六十里越が通行止めとなり新潟県へのアクセスが不能となり代替路線の確保が緊急の課題となっています。

只見町など沿線自治体では救急・観光などの暫定活用に向けて協議しておりますが、福島、新潟両沿線住民にとって地域振興のための広域幹線道路として、早期開通は悲願でありますので、交通不能区間の解消により、一日も早い全線開通が図られますよう、下記の事項について強く要望致します。

記

1. 磐越自動車道、国道49号、国道252号の代替路線として早期暫定開通を図ること
2. 八十里越道路の早期全線開通を図ること



会津方部商工観光団体協議会（38団体共同）

【最重点事項】

1.2. 国道400号舟鼻峠と杉峠の整備促進について

本路線は、茨城県水戸市を起点とし、本県の南会津町田島を通り、下郷町、昭和村、金山町、三島町、柳津町、西会津町を經由し、会津西部の国道49号へとつながる、当地方の地域開発と産業経済の振興に不可欠な幹線道路であります。

舟鼻峠には生活路線バスも運行されており、日常生活においても極めて重要な路線となっております。しかしながら、舟鼻峠は幅員狭隘にして屈曲部が多く、本路線最大の難所であり地域の活性化と発展を著しく阻害し、過疎化の要因となっている現状にあります。平成21年度には第2工区が整備され、冬期間の通行が可能になったことは、非常に喜ばしいことではありますが、まだまだ狭隘で屈曲部が多くあり通行に支障をきたしております。舟鼻峠の全面整備による交通路の確保は、地域の長年の願いであり、地域振興と活性化を図る上で、当地域の重要な課題であります。つきましては、供用開始となった田島第1工区、第2工区に引き続き、第3工区の事業促進、改築未採決区間の早期採択と早期着工並びに舟鼻峠全体の早期整備が図られますよう、要望致します。

また杉峠は三島町と西会津町間を最短距離で結ぶ、磐越自動車道・西会津インターチェンジ及び国道49号、国道252号に直接アクセスできる路線です。古くから産業経済の発展及び文化交流など生活に密接した道路として、会津西部の地域振興に欠かせない最も重要な道路ではありますが、現状は急勾配・急カーブが連続して幅員も狭く、普通車同士のすれ違いができない箇所もあり、冬期間は通行不能となる難所であります。つきましては、豊かな生活と活力ある地域づくりを実現して均衡ある発展を図るため、地域住民の積年の願いであります「杉峠」工区の早期改良に特段の配慮を賜りますよう強く要望致します。

記

1. 田島第2工区と舟鼻トンネルを接続する第3工区の事業採択と早期着工を図ること
2. 舟鼻トンネルから昭和村両原字白森山地内に至る間の幅員狭隘にして屈曲はなはだしい箇所の早期改良促進を図ること
3. 杉峠工区の早期改良促進を図ること



【最重点事項】

1 3. 国道401号の整備促進とトンネル化推進について

本線は、国道121号と国道252号の間であって、会津中核都市の会津若松市と奥会津中部地方、更には群馬県とを結ぶ産業の振興、観光開発等、地域の振興と発展に欠かせない路線であり、救急医療など地域の日常生活にも密着する極めて重要な道路であります。山岳豪雪地帯を通過するため、冬期間においては約5ヶ月間交通途絶を余儀なくされ、地域の発展を著しく阻害しています。

特に、平成23年7月末に発生した新潟・福島豪雨においては、国道252号通行止めによる迂回路として緊急時の代替え路線としての重要な役割を果たしましたが、狭隘また屈曲部が多く大型車においては通行不可能となっております。

積雪地方にとって、冬期交通道路の確保と整備は、地域の振興と活性化に欠かせない重要な課題であり、当路線がトンネル化され通年通行が可能な道路になれば、会津若松方部と南会津方部との交流活性化が図られ、その経済効果は計り知れないものがあります。

また、南郷～桧枝岐間の国道401号は、尾瀬国立公園に指定された尾瀬・桧枝岐村に通じる重要な観光と生活幹線道路であり、南郷地区の一部（山口地内約360m）が平成21年3月に供用されたところでありますが、地域の実情をご賢察頂き、引き続き下記の通り、継続整備とトンネル化を強く要望いたします。

記

1. 博士峠及び新鳥居峠の冬期通行不能期間のトンネル化推進と早期着工を図ること
2. 南会津町南郷地区から桧枝岐村間の整備促進継続を図ること



会津方部商工観光団体協議会（38団体共同）

【最重点事項】

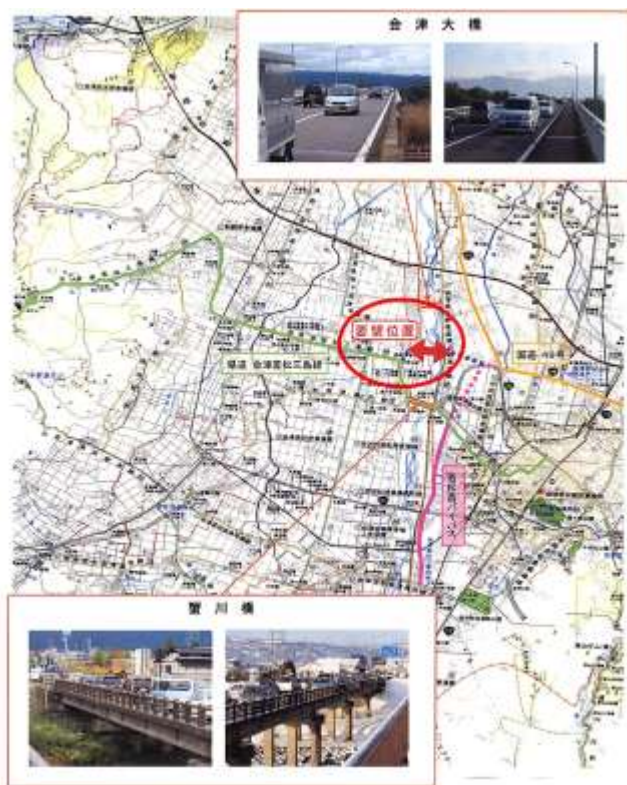
1.4. 阿賀川新橋梁早期架橋について

会津若松市と会津美里町、会津坂下町、柳津町、金山町等は一級河川阿賀川で分断されており、現在、本郷大橋・高田橋・蟹川橋・会津大橋の4つの橋で連絡されておりますが、通勤、通学、買い物などで多くの方々が利用しており、特に朝夕には交通の渋滞が慢性化しております。また蟹川橋は幅員が狭いうえ、老朽化しており、冬期間の交通混雑を引き起こす要因となっております。

本橋梁の架橋に当たっては、若松西バイパス、会津縦貫道路を含む幹線道路と接続する一体的整備を図ることにより、広域交通ネットワークが格段に強化される効果が期待されます。さらに会津地域の産業・経済・文化の振興及び生活環境の向上と会津地域全体の活性化に寄与できるものと思慮していることから、下記の事項について強く要望致します。

記

1. 蟹川橋と会津大橋の間地点である国道49号（会津若松市町北町地内）から主要地方道会津若松三島線（会津若松市北会津町蟹川地内）を結ぶ橋梁の早期架橋及び道路整備を図ること



会津方部商工観光団体協議会（38団体共同）

【最重点事項】

1 5. 会津鉄道および野岩鉄道への財源支援と

東武特急電車の会津田島までの運行延長について

会津線は、会津地域住民、中でも会津南西部地域住民の足としての役割に加え、東武線・会津鬼怒川線を経由し、首都圏を結び、会津の観光・レクリエーション産業等、会津地域の産業や経済、文化及び人的交流の飛躍的な発展を促し、広域的な会津地域の振興に欠かせない極めて重要な路線であります。

平成15年10月よりは、土曜・休日の一往復、JR喜多方駅への乗り入れが実現、更に、平成18年3月より、東武鬼怒川温泉線とJR新宿駅を結ぶ特急電車の相互乗り入れや新型車両の導入等、関係各位のお力添えに深く感謝を申し上げます。

しかし、私鉄の東武鉄道・第三セクターの野岩鉄道・会津鉄道の乗り換え等を考えると、未だ旅行者立場のニーズに答えているとは言えない状況にあります。

また、長引く景気低迷による利用客の減少、更に低金利時代への突入による基金利子運用の大幅ダウンなど、会津鉄道を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあり、平成9年度には、県及び会津若松市・南会津町・下郷町の三市町から経営安定化の支援を受け、更には、平成10年度より県及び会津地域の市町村からの支援を受けております。

しかしながら、市町村においては厳しい財政状況にあることから、負担の軽減を図るため国・県による一層の支援措置が不可欠でありますので、特段のご高配をお願いするとともに、東武鬼怒川温泉駅以北には特急電車が運行されておられませんので、会津田島駅まで運行を延長して頂きますよう、強く要望致します。

記

1. 国・県の更なる支援措置を図ること
2. 特急電車の会津田島駅までの延長運転を図ること



会津方部商工観光団体協議会（38団体共同）

【最重点事項】

1.6. 会津若松・熱塩温泉自転車道線の整備促進について

会津地域は、磐梯山・雄国沼・飯豊連峰に囲まれ、田園風景が広がる自然豊かなところであり、また、個性ある交流空間の創出はもとより、生活・文化・経済活動においても新たな展開を試みているところでございます。

現代人は、豊かな自然に親しむ傾向が高まっており、特に空前の自転車ブームの昨今、一級河川の阿賀川・濁川等の堤防を利用したサイクリングロード整備は、豊かな自然を活かした魅力ある地域づくりに寄与するものであります。湯川村、会津坂下町で現在整備が進められている「人の駅・川の駅・道の駅」事業など魅力的な観光資源と連携して延伸・整備を進めることで地域の活性化など、当地域の振興に果たす役割は極めて大きく期待を寄せているものでありますので、下記の整備促進について強く要望致します。

記

1. 早期全線供用開始に向けた一層の整備促進を図ること



【最重点事項】

1 7. 小規模企業政策の充実強化について

中小企業及び小規模企業は、我が国経済の底辺を支えてきた訳ではありますが、平成24年より中小企業経営力強化支援法が施行され、多様化・複雑化する中小企業の課題を専門家による支援事業を通じ、中小企業の経営力を強化する施策が講じられています。

しかし、地方の小規模企業が新たな経済環境の変化に柔軟に対応し、健全に発展して行くためには、地域経済の担い手として、経営力強化と共に次世代までつなぐ持続可能な企業となるよう育成して行く必要があります。

現在、3.11 東日本大震災、東京電力福島第一原子力発電所の放射能事故による風評被害等により厳しい経営環境の中で、新規創業や経営革新を図り、新たな事業展開に取り組む意欲的な小規模・零細企業を支援するには、今後とも経営改善普及事業をはじめとする、小規模企業政策は不可欠であります。

経営改善普及事業については、県および市町村の財政も緊迫し、非常に厳しい現況の中ではありますが、各種の小規模事業対策が後退し、商工会・商工会議所における小規模事業者のための、相談指導体制が弱体化していくことの無いよう、小規模企業等の実態を踏まえ、国からの更なる小規模企業政策の拡充・強化について強く要望致します。

記

1. 経営改善普及事業の充実を期するための地方財政措置を図ること
2. 経営指導員等補助対象職員の人件費並びに各種事業費の確保を図ること

【最重点事項】

18. 中心市街地活性化推進事業等の支援制度充実強化について

会津地域では、ここ数年、大型小売店等の郊外出店や中心市街地からの撤退問題等により、中心市街地の空洞化が加速度的に進み、既存商店街が地盤沈下しつつあります。

平成10年に、まちづくり三法が制定され、中心市街地の活性化を図って参りましたが、個々の商店では、売上減、後継者確保難等により廃業せざるを得ない店舗も数多くある現状にあり、中心市街地の空洞化は依然として進行し、会津地域全体が疲弊化しており、早急な対策を講じなければなりません。

こうした現状を踏まえ、県当局では「商業まちづくりの推進に関する条例」を制定し、中心市街地の活性化に取り組まれており、また、国でも、改正まちづくり三法の見直しにより、地域における拡散型都市構造にブレーキをかける一方で、中心市街地の再生にアクセルをかける一体的な推進を目指している事に対し、改めて感謝を申し上げるところでございます。

今後将来に向けた「持続性のあるまちづくり」・「歩いて暮らせるまちづくり」を推進するにも、中心商店街を含む中心市街地の更なる活性化が必須であり、経済・社会情勢の変化に対応した商店街対策、都市基盤整備等を総合的に推進できるよう、支援制度の更なる充実を強く要望致します。

記

1. 中心市街地活性化推進事業の更なる充実を図ること
2. 空き店舗対策事業（賃借料補助）の更なる充実を図ること

【最重点事項】

19. 会津地域への郊外大規模小売店舗出店規制について

大規模小売店舗の立地に関する法改正や規制緩和等により、大規模小売店舗の出店が相次ぎ、会津地域の都市部では、大規模小売店舗の売り場面積が60%を越える状態にあり、大型店同士の競争が激化しているところであります。特に、小売店数は、郊外大型店の出店や郊外住宅開発により、減少傾向にあり、「まちの顔」である中心市街地は空洞化の一途をたどっています。

また、大型店の規模拡大や、複数の市町村を商圈とした出店が相次ぎ、消費者への利便性はあるものの、周辺には交通渋滞を引き起こし、中心市街地の空洞化に拍車をかける事となり、また、すべて県外に利益をもたらす地元にとっては経済効果が非常に薄いものであり、また、交通弱者である高齢者等の購買に係る利便性の低下等、これ以上の大規模小売店舗の出店、しかも郊外店の出店は、地域特性を活かした「まちづくり」の大きな障害となります。

国では、改正都市計画法、改正中心市街地活性化法により、中心市街地の活性化支援と計画的な土地利用規制という、合わせ技による新たなまちづくりの枠組みが整備される事となり、会津若松市においても、中心市街地活性化基本計画策定に向け、準工業地域への大規模集客施設の立地規制を行う「特別用途地区内における建築物制限条例」が、平成22年1月1日から施行されたところでありますが、更なる地域独自の取り組みが必要です。

つきましては、地域特性を活かしたまちづくり推進のため、下記の事項について強く要望いたします。

記

1. 会津地域への郊外大規模小売店舗出店について「福島県商業まちづくり推進条例」で規定する特定小売商業施設の店舗面積以下であっても出店規制を図ること

【最重点事項】

20. 猪苗代湖周辺の環境保全について

猪苗代湖は全国水質ランキングで全国第一位となるなど、全国屈指の美しい水質を誇る湖でした。しかしながら平成4年ころから水質の中性化、富栄養化が進んでおり、化学的酸素要求量（COD）が上昇するとともに、大腸菌群数が水質基準に達していないなど水環境の悪化が進んでおります。

最近ではマリンスポーツをはじめとするレクリエーションや保養、観光を目的とする需要が増加しており、また自然災害による流木、ゴミ流入や粗大ゴミの不法投棄などにより、年々景観が悪化しております。関係市町村による下水道や浄化槽の設置、県民ボランティアグループによる水環境保全に向けたヨシ刈り・清掃活動が展開されておりますが、水質の悪化傾向に歯止めが掛かっていないのが現状であります。

猪苗代湖周辺は会津のみならず、福島県全体の観光のシンボルでもあり、後世においても多くの方が訪れ、その豊かな自然環境を楽しむことが出来ますよう、下記事項について強く要望致します。

記

1. 猪苗代湖周辺のヨシを除去し砂浜に戻す事業を行うこと
2. 冬期間使用される融雪剤の湖水に与える影響を調査し公表すること
3. 猪苗代湖周辺の不法投棄防止を図ること
4. 猪苗代湖岸の景観を保ちながら周辺道路の整備促進を図ること

【最重点事項】

2 1. 産業廃棄物の最終処理場の設置について

経済活動に伴って発生する産業廃棄物は、年々増加する一方であり、これらを受け入れるべき最終処理施設は、現在、会津地域に1ヶ所となっていることから、その処理に苦慮しているのが現状であります。

特に、建設業界における廃材等の処理については、公共事業における適正な処理経費の積算も出来ない状況にあり、緊急を要するものであります。

更に、産業廃棄物処理施設は迷惑施設という概念が強く、地域住民の理解を得るためにも、県並びに関係市町村をはじめとする関係機関の強力な支援なくしての実現は不可能でありますので、下記事項について強く要望致します。

記

1. 広域行政主導による最終処理場の早急な設置を図ること

【最重点事項】

2.2. 只見川流域および水力電源地域の活性化について

会津は、只見川流域をはじめ会津17市町村に42ヵ所の水力発電所(県の発電事業を含む)を有する、全国有数の電源地帯であり、かつては、発電所の立地に伴う建設工事のため、活況を呈した時代もありましたが、昭和35年以後は過疎化・高齢化が進行し、各産業面においても厳しい状況にあり、加えて交通アクセス面の悪条件等により、企業誘致もままならず、また観光振興についても低迷状況にあります。

このような中、只見川流域の7町村が「新編 歳時記の里・奥会津」活性化事業を進行しており、こうした事業の集積と連携が「奥会津」のブランドイメージを高め、流域の持っている潜在能力を大きく向上することが出来ました。

しかし、これら事業を展開するも、流域の高齢化・過疎化・地域経済の低迷を打開するに至っておらず、「歳時記の里・奥会津」活性化事業を総点検、再評価をし、平成22年度より、第3期対策事業として上記「新編 歳時記の里・奥会津」活性化計画がスタートしております。

また原子力発電は地域の大きな産業として位置づけが確立されていましたが、東京電力福島第一原子力発電所事故以降、クリーンエネルギーが見直され、水力電源地域の活性化が改めて望まれます。併せて、水力発電にとって「雪」は重要な資源の一つであり、特別豪雪地帯において新しい展望を切り開くため、快適な生活環境及び産業振興基盤確立のための方策の推進が急務であり、下記の事項を強く要望いたします。

記

1. 水力発電の再評価と水力電源地域の活性化について支援策を講じること
2. 只見川流域の地域づくりのため推進している「歳時記の里・奥会津」活性化対策事業の継続支援を図ること
3. 特別豪雪地帯における地域社会経済の活性化を図るため、国・県による公的な克雪・利雪研究開発機関の設置または誘致を図ること

【最重点事項】

23. 会津地域への多機能型県営武道館の建設促進について

会津地域は、藩政時代から日新館教育により、文武教育を実践してきた地域であり、「なぎなた」「柔道」「剣道」「弓道」をはじめとする、あらゆる武道が小学生から高齢者まで幅広く親しまれており、生涯スポーツとして地域に根差しております。平成24年度から文部科学省における中学校学習指導要領の改訂により、「武道」が必修科目化され、改めて武道を通じた精神鍛錬が注目を浴びているところであります。しかしながら本県には県営武道館はなく、未整備箇所は全国でも5府県となっており、一日も早い建設が求められています。

なお各種武道大会での利用のみならず、県民や地域に求められる機能をミックスさせた多機能型施設としての整備が求められます。会津地域においては、会津若松市が平成23年に観光庁により、訪日外国人旅行者の増加を図る「外客受入地方拠点」の選定を受け、国際観光都市としての条件整備が必要であるなど、地域事情を踏まえた観点から県営武道館の整備にあたっては下記事項について強く要望致します。

記

1. 武道館設備については全国レベルの開催が可能な規模とすること
2. 国際会議や大規模見本市等のコンベンション機能を持たせること

会津方部商工観光団体協議会（38団体共同）

【最重点事項】

2.4. 森林環境資源の保全強化について

福島県の森林は、県土の約70%を占めており、この豊かな自然環境が、我々に良好な生活環境を与えており、県では、この豊かな自然環境を保全し、健全な状態で次の世代に引き継ぐため、平成18年4月1日から森林環境税を導入し、県民一人一人が参画し、新たな森林づくりに充当されており、日本を代表する自然環境保全地域として誇りが持てる県土づくりに、大きな期待を寄せているところでございます。

当会津地域におきましても、総面積の約74%を森林が占めており、特に会津地方における山間部の町村においては木材価格の低迷、山村地域の過疎化・高齢化・代替資材の普及により、植林や間伐などの手入れがされず放置され、林地が急速に荒廃している現状にあります。

森林は、保水機能による水源を育み、洪水や土砂災害を防止し、二酸化炭素を吸収して地球温暖化を防止するなど、森林の持つ公益的機能は計り知れないものがありますが、各市町村とも財政面から森林保全対策が遅れている現況にあることから、重要かつ緊急的問題と捉え、会津地方への森林環境税等の重点的財政措置を講じるよう、強くお願い申し上げます。

また原発事故に伴う汚染状況重点調査地域が対象となっている「ふくしま森林再生事業」につきましては森林保全の有効な手段ではありますが、会津地方の対象は一部町村のみとなっております。山間部の主力産品であるシイタケやナメコに実害や風評被害が広がる中、森林再生や機能保全に向けて広大な会津地方の森林がその対象から欠落することのないよう弾力的に制度運用されますよう要望します。

今後も県が進める環境先進地域として、里山の整備促進による自然環境にやさしい循環型社会の形成を目指して、地域としても一体となり取り組んで参りたいと考えておりますので、下記事項について強く要望致します。

記

1. 地域の特色ある里山づくりの整備促進を図ること
2. 森林環境税等の環境保全対策への重点配分を図ること
3. 会津地域への優先配分を図ること
4. 「ふくしま森林再生事業」は会津全域を対象とすること

【最重点事項】

25. 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（デジタルデバイド）を是正するとともに、その利活用を促進し、地域住民生活の向上および地域経済の活性化を図っているところであります。

会津地方では、地理的・地形的な条件で、地上デジタル放送が良好に受信できない地域が数多く存在しております。さらに、こうした地域においてはラジオの受信も万一の際に死活問題と成り得ますが、依然として難聴地域が存在しております。

また、携帯電話サービスエリアについては、順次拡大しておりますが、山間部では地形的な要因から、いまだ未整備の地域や複数事業者の参入のない地域が数多く存在しており、現在の携帯電話普及率を考えますと地域格差が大きく、地域内外の情報交流に著しく支障をきたしております。

テレビ放送・携帯電話・インターネット等の利用は、いまや情報化社会の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、早急な整備が求められております。地上デジタル放送と同様、ラジオ放送においても難視聴

つきましては、ユニバーサル・サービスとしての位置づけのもと、情報通信格差の是正と地域住民の安全な暮らしの確保のため、下記事項について強く要望致します。

記

1. 地上デジタル放送難視地区の速やかな解消を図ること
2. ラジオ受信対策の推進と難聴区域の早期解消を図ること
3. 携帯電話サービスエリア外地区の早期解消を図ること
4. インターネット接続回線の光ファイバー化を早急に図ること

会津方部商工観光団体協議会（38団体共同）

【最重点事項】

26. 飯豊連峰の世界自然遺産国内候補地への選定推進について

飯豊連峰は、会津地方の北西部に位置し山形県小国町と新潟県阿賀町の県境にあり、飯豊山神社が鎮座する飯豊山（2,105.1m）を主峰に、大日岳（2,128m）、西大日岳（2,091.9m）、駒形山（2,038m）、北股岳（2,024.9m）、烏帽子岳（2,017.8m）、御西岳（2,012.5m）、梅花皮岳（2,000m）、薬師岳（2,060m）など、2,000m級の高峰が連なる連峰です。

当該連峰は、磐梯朝日国立公園内にも入り、世界的にも稀少な偽高山帯、高山植物を含む雪田植生など、氷河期以降の森林形成を示す生態系や原始的な山地の自然景観等が古来より残る自然豊かな霊峰であります。

周辺地域においても、飯豊連峰は世界的にも有数の豪雪地帯で多雪による独特の特徴を有することや、ブナ林を中心とした山岳地帯で良質な表層水や地下水が豊富で農業や醸造産業などに大きな影響をもたらしています。

さらに、飯豊連峰は国立公園のため自然に親しむ登山者や観光客が訪れる場所にもなっており、関係自治体においては自然環境への保護、保全に向けた配慮をするとともに、より一層の有効活用に期待するものであります。

つきましては、飯豊連峰の自然環境の保護・保全と地域振興を図り、世界レベルでの知名度と保護・保全策・学術的活用により、世界規模での交流人口の増加を図るためにも、飯豊連峰を世界自然遺産の国内候補地への選定推薦を強く要望いたします。