

福島県市町村の地域の取組み

福島市版

安全安心なまちづくり事業について

福島県福島市建設部道路管理課

1 はじめに

福島市は、福島県の北部に位置し、西に雄大な吾妻連峰、東はなだらかな阿武隈高地に抱かれた盆地にたたずむ県庁所在都市です。また、まちの中心部に緑豊かな信夫山や春の花木が桃源郷を思わせる花見山があり、阿武隈川が南北に流れ、自然豊かで人情味あふれる美しいまちです。

福島市は、明治 40 年に市制を施行して以来、幾度かの合併を繰り返し、今年 7 月には隣接する旧飯野町との合併で約 295,000 人の人口となり、また、高速交通網の整備により、首都圏と東北圏、太平洋圏と日本海圏を結ぶ結節点として重要な位置を占めています。

2 福島市のまちづくりの目標

福島市では、ふるさとに「自信」と「誇り」を持ち、市民との協働による「美しい元気な福島創造」を着実に具現化することを政策目標としています。

そのために、「個性のあるまち」「安全で安心なまち」「にぎわいのあるまち」「活力のあるまち」「人が輝くまち」「美しいまち」の 6 項目の重点施策を中心に施策・事業を推進することとしています。

今回、ご紹介する事業は、「安全で安心なまち」の一施策として平成 16 年度から事業化したものです。

3 市民による自主的な自治組織：自治振興協議会

この事業の特徴として、福島市独自の市民の自治組織である自治振興協議会（以下「自治振」という。）が深く関わっています。

自治振は、地域広聴制度として昭和 32 年以降、旧町村単位に設置されてきた長い歴史を持ち、それぞれ町内会、商工会、消防団、PTA、婦人団体など地区の数十団体で構成される組織で、市内全域 28 地区に設置されています。自治振では、その地区の重点事項や行政への提案・要望事項を話し合い、各自治振毎に年一回 6～8 月頃、市民と市長・市幹部が直接話し合う会議で、その重点事項の協議や市政に関する意見交換を行います。提案等は市に関するものについては、できる限り次年度以降の予算に反映させることとしています。

4 安全安心なまちづくり事業の内容

(1) 考え方

地方分権時代を迎え、住民自治意識の醸成や市民との協働によるまちづくりの観点から、身近な地域課題について、自治振を中心に、住民自らが地域全体の視点に立ち、基盤整備やまちづくりの事業内容の検討、決定を行うとともに、市民と行政が一緒にまちづくりを考える仕組みづくりを構築することによって、地域内分権の推進を図ることを目的としました。

この事業は、平成 16 年度から道路側溝整備や交

通安全施設整備などのハード事業を中心に各地区の生活基盤を整備する要望に対処してきましたが、平成 18 年度からは、新たに地域の防犯活動や交通安全運動に取り組む団体に対して支援を行うため、ソフト事業も導入されることとなりました。

(2) 具体的な事業内容

平成 16 年度から平成 18 年度までの 3 箇年のハード事業については、地区の要望・提案箇所を地区の予算配分枠で実施し、一定の評価を得てきました。しかし、地区の話し合いメンバーの固定化、割り振りされた予算ありきの事業箇所付けなど課題が出てきた中で、市全体を見通した行政の調整役割の必要性などから、平成 19 年度から事業見直しを行い、地区からの「事業提案」を市が「事業認定」して実施することとしました。

この見直しポイントは、市が「事業認定」を行うものの、地区の意向を十分に尊重し、より質の高い事業とするとともに、地域全体の視点に立つて多くの住民が参加して合意形成された事業を目指すこととしたものです。

(3) 具体的な事業内容

- ① 予算額（ハード事業）
平成 16 年度～ 18 年度（3 箇年）：4 億円／年
平成 19 年度～ 21 年度（3 箇年）：2 億円／年
- ② 地区の役割
自治振を中心に各種団体の提案の合意形成を図り、地域全体の視点に立って優先順位を付け、事業提案を行う。
- ③ 市の役割
技術的助言や話し合いの充実を図る動機付けを行うとともに、市全体的な視野から事業評価を行う。
- ④ 事業プロセス（表－ 1 参照）

5 実績・評価

ハード事業としては、表－ 2 に示したとおり、4 箇年の合計では、道路側溝修繕が最も多く 460 件（37.0％）、次に道路反射鏡設置が 278 件（22.4％）、街路灯設置が 202 件（16.3％）となっており、この 3 事業だけで 75.7％を占めています。

（表－ 1）事業プロセス

○事業の進め方（18 年度までの進め方と、見直しをした 19 年度以降の相違点）			
16 ～ 18 年度		19 年度～ 21 年度※	
予算	当初予算 2 億円、補正予算 2 億円、計 4 億円	当初予算 2 億円（補正はしない）	
地区配分	地区の人口規模により配分する。 ①人口 3 万人以上の地区及び四支所 1,500 万円 ②人口 1 万人程度の地区 1,000 万円 ③上記以外の地区 500 万円	地区配分はしない 2 箇年はこの進め方でいい、21 年度は 22 年度以降の進め方を検討します。	
事業の進め方	町内会等の提案 A町会内 B町会内 C団体	町内会等の提案 A町会内 B町会内 C団体	
	↓	↓	
	自治振の箇所付け協議 優先順位を付けて、事業費概算額の算出を依頼する。	自治振の箇所付け協議① 事業提案の候補を決め、事業費概算額の算出を依頼する。	
	優先 1 位 優先 2 位 優先 3 位 A町会内 B町会内 C団体	↓	
	↓	道路管理費等 事業費概算額を算出	
	↓	↓	
	道路管理費等 事業費概算額を算出	自治振の箇所付け協議② 事業費概算額を基に、優先順位を付けて事業提案を決定する。	
	↓	○○地区事業提案 優先 1 位 優先 2 位 優先 3 位	
	優先 1 位 優先 2 位 優先 3 位 実施 実施 実施しない	↓	
	↓	事業認定会議 関係部局をメンバーに事業認定会議を開催し、事業評価に基づいて事業提案を認定する。	
3 年間の成果と課題		○○地区事業提案 優先 1 位 優先 2 位 優先 3 位 認定 認定しない 認定	
○成果 身近な生活基盤の整備が進み、自治振提案の実施率も向上した		↓	
○課題 ・地区の話し合いのメンバーの固定化 ・割り振りされた予算ありきの事業箇所付け		事業実施	

（表－ 2）事業内容別 実施件数と実施額

事業内容	4 箇年（16 ～ 18 年度）の合計		
	件 数	実施額 （千円）	構成比 （件数）
1 道路側溝修繕	460	856,365	37.0%
2 道路反射鏡設置	278	67,606	22.4%
3 街路灯設置	202	45,326	16.3%
4 道路防護柵設置	56	32,449	4.5%
5 道路改良（調査含む）	52	117,878	4.2%
6 道路照明灯設置	49	41,977	3.9%
7 排水路修繕	24	50,022	1.9%
8 道路舗装修繕	21	50,203	1.7%
9 道路区画線設置	15	8,653	1.2%
10 道路側溝新設	15	27,367	1.2%
11 農業用水路改修	11	16,570	0.9%
12 道路舗装新設	10	15,296	0.8%
13 交通安全施設設置	7	5,334	0.6%
14 水路防護柵設置	5	8,662	0.4%
15 歩道修繕・段差解消	3	6,516	0.2%
16 街路樹剪定	3	1,063	0.2%
17 水門設置	3	1,408	0.2%
18 農道改良	3	3,909	0.2%

19	簡易ゲート設置	2	1,029	0.2%
20	公園灯設置	2	630	0.2%
21	道路路肩修繕	1	756	0.1%
22	道路段差解消	1	3,161	0.1%
23	その他	19	35,870	1.5%
	合計	1,242	1,398,052	100.0%

道路側溝修繕が最も多く 460 件、構成比 37.0%（実施額の構成比 61.3%）、2 番目には、道路反射鏡設置が多く 278 件、構成比 22.4%（実施額の構成比 4.8%）、3 番目には、街路灯設置が 202 件、構成比 16.3%（金額の構成比 3.2%）で、この 3 事業で全体の 75.7%（件数比）を占めています。

（ソフト事業）

ソフト事業については、平成 18 年度から犯罪・事故の起こりにくい地域づくりを推進するため、地域で活動するボランティア団体に対し、事業補助による支援を行いました。

この結果、本市の平成 19 年刑法犯認知件数は、平成 18 年に比べ 463 件、12.6%の減少となったところです。（表－3）

（表－3）ソフト事業の内容

	年度	実施額 (千円)	団体 数	団体の種類	事業内容
1	18 年度	15,467	41	①防犯を中心に活動するボランティア団体等への支援	・ 帽子・腕章・ジャンパーなどの統一ユニフォーム作成。
2	19 年度	17,621	54	①防犯を中心に活動するボランティア団体等への支援 ②交通安全運動に取り組む団体への支援	・ 広報チラシ作成。啓発資材の購入。 ・ 立て看板やのぼり作成。
	合計	33,088			

6 今後の課題

より質の高い事業提案を行うため、自治振を中心とした話し合いに加え、各種団体の方々と構成する検討委員会等を立ち上げるなど地区住民の話し合いの充実が住民満足度の高い事業にするために不可欠と考えられます。また、行政側としては、決められた予算の中で、より熟度の高い事業認定を行うためには、本庁をはじめ地区の行政窓口として設置している各支所の関わりが大きなポイントとなっております。

7 まとめ

行財政改革の中で、地域住民の生活基盤の整備に際し、住民満足度の高い事業を行っていくうえで、「安全安心なまちづくり事業」は行政にとっても住民にとっても住民自治意識の醸成を図っていく「学習の場」となりました。

このような政策手法はいろいろな政策形成の場で、今後とも地域分権の大きな柱となっていく事業に反映していくこと、その充実が安全で安心な住みよいまちづくりの一步となっていくものと考えられます。

「郡山市道路境界確定・復元要綱」策定について

福島県郡山市建設部道路維持課路政係

1 はじめに

福島県のほぼ中央に位置する郡山市は、海拔245mの安積平野または郡山盆地と呼ばれる平坦地を中心に西高東低の地形で、西端は猪苗代湖に接し、東は阿武隈山地、北は日本百名山の安達太良山頂に達しています。

市域は、北緯37度15分44秒から37度37分21秒、東経140度2分15秒から140度34分3秒に位置し、面積757.06km²、人口約34万人で市街地東部を阿武隈川が南北に流れ、中央部は猪苗代湖を水源とする安積疏水によってかんがいが進み、稲作地域となっています。

郡山市は、「陸の港」と称されるように市の中央部を東北自動車道及び一般国道4号が南北に貫き、また、磐越自動車道及び一般国道49号が東西に交差し、鉄道もJR東北本線をはじめ磐越東線、磐越西線及び水郡線の結末点にあり、東北新



写真1 郡山駅周辺

幹線により80分で東京駅と結ばれているなど有利な地理条件を活用して発展をとげてきました。さらに、隣接して福島空港があり、高速交通体系が確立されております。今後は郡山市第五次総合計画「人と環境のハーモニー 魅力あるまち 郡山」の将来都市像の実現に向け、市民生活を重視した、市民が主役のまちづくりの推進を進めています。

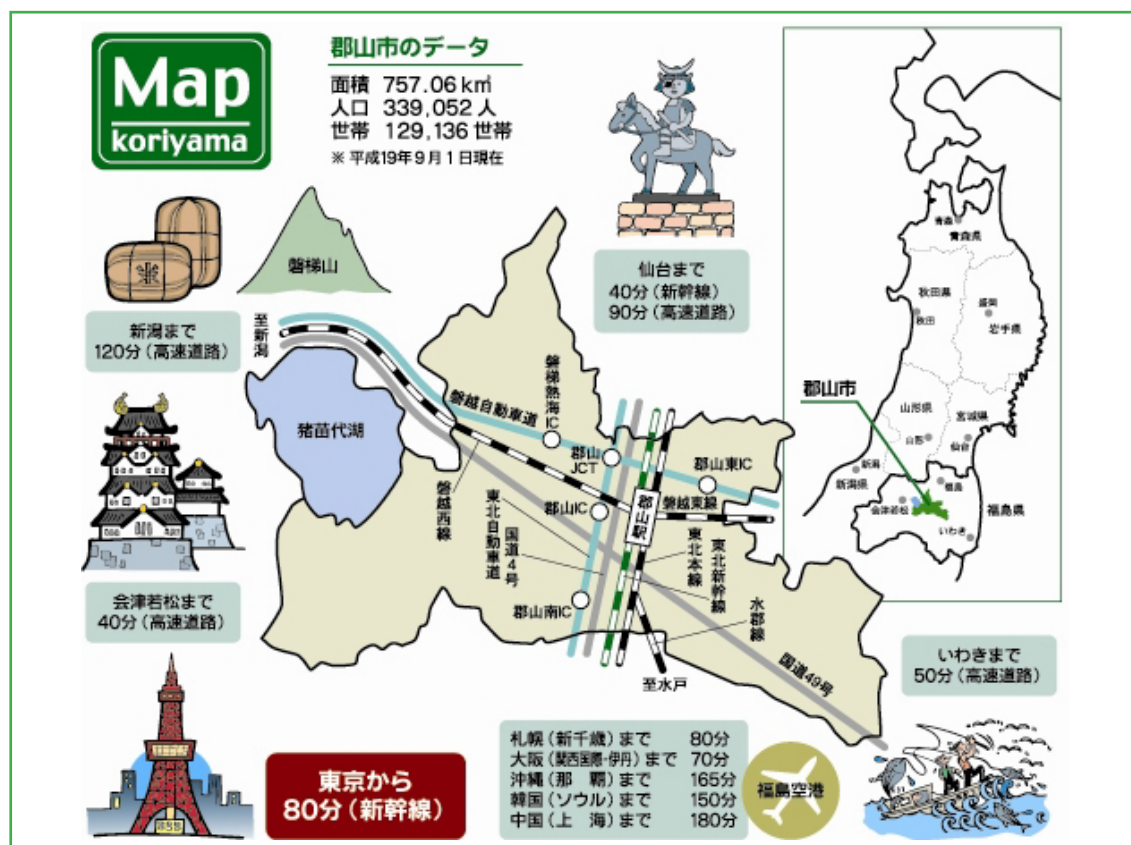


図1 郡山市のデータ

2 郡山市の道路状況

郡山市の市道は、平成 20 年 4 月 1 日現在、9,263 路線で延長は 3,518 km にもおよび（表 1）、市民生活の基盤となる生活道路は、歩行者が安心して歩けるよう道路の舗装・拡幅や景観に配慮した整備に努めるとともに、歩行者に優先した「人にやさしいまちづくり」の一環として、一定の基準を満たしている市道については、年次計画で整備を図る快適タウンロード計画を推進しています。しかしながら、様々な事業展開を行ううえでは、道路の境界問題が度々持ち上がっていたことから、郡山市では平成 19 年 4 月から国有財産法を基にした詳細な境界確定業務に係る「郡山市道路境界確

定・復元要綱」を定めましたので紹介いたします。

主な管理施設

		H20.4.1現在
道 路	路線数	9,263路線
	延長	3,518.306km
橋	梁	775橋
地 下 道		31箇所
ト ン ネ ル		1箇所
歩 道 橋		3橋
道 路 照 明		1,327基
カ ー プ ミ ラ ー		4,190基
防 護 柵		62.8km
街 路 樹	路線数	135路線
	延長	108.1km
駅 前 広 場		郡山駅西口・東口
内 水 処 理		25樋管
		92基排水ポンプ
除雪対策	路線数	1,202路線
	延長	1,032.8km

表 1 主な管理施設

3 要綱策定について

(1) 要綱策定前の道路境界立会い状況

郡山市では、年間約 1,000 件の申請（表 2）があり、ベテラン職員 2 名と若手職員 3 名の計 5 人で立会い業務を行っております。申請には、宅地の境界確定・土地分筆や公共工事に伴うものまで幅が広いことから、測量業者や担当職員の力量によって成果に差異がみられていたこと、また、平成 16 年度以降は、法定外公共物が譲与されたことにより、事務量も増加し、その資料の管理方法に関して早急に整えていく必要が出てきました。

年度別境界立会申請件数

()内は9月末時点

	申請件数	
H10	875	(463)
H11	937	(469)
H12	847	(440)
H13	899	(423)
H14	922	(479)
H15	1,129	(595)
H16	1,205	(593)
H17	1,351	(656)
H18	1,272	(659)
H19	958	(481)
H20		(422)

表 2 年度別境界立会申請件数

(2) 要綱策定にあたって

要綱策定にあたって、まず「境界立会」とは何かという点から内部で検討し、福島県土地家屋調査士会郡山支部との度重なる打ち合わせ等を経て、平成 16 年度から中核市 34 市へのアンケート調査や先進地への視察、法務局、国土交通省、福島県などへの調査・協力を経て、財産保護・申請後の処理速度等の観点から申請人と道路管理者の双方に不利益にならぬよう考慮し要綱作成を行いました。

(3) 要綱運用後について

今回の要綱により、これまでと大きく変わったところは、申請人に対して立会い後、原則 2 ヶ月以内に公共座標系で作製された成果品提出を行わなければ、境界不成立の通知をすることとしたところです。これにより、一度立会いが完了し成果品が提出された箇所は境界確定とみなし、再度境界の確定は行わないものとし、万が一境界標の消失などの場合は、境界確定の復元として事務処理することとしています。したがって、平成 19 年 4 月以前に座標系の成果が市にない場合は、再立会申請となりますが、今後については年々申請件数自体が減少に推移していくと考えています。

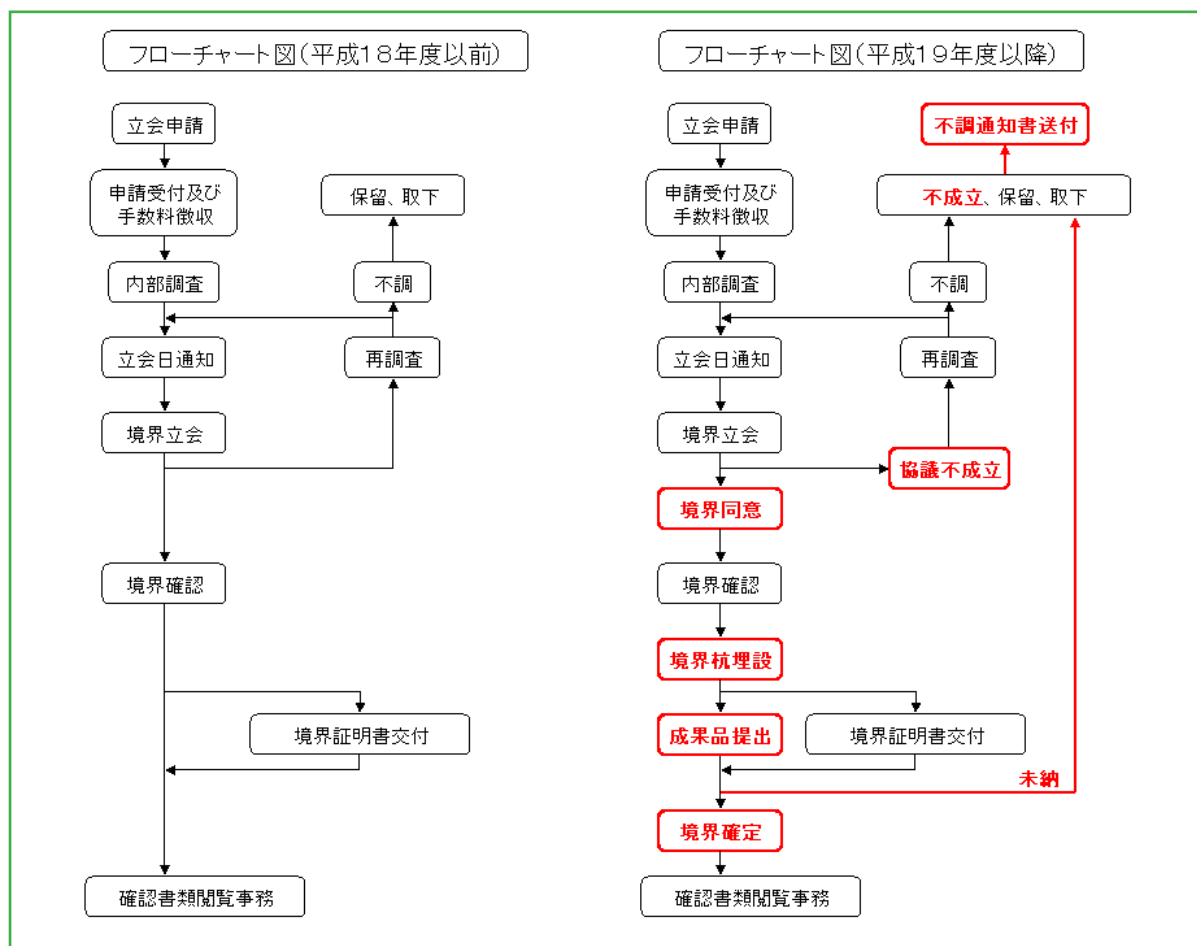


図2 境界立会における事務処理の比較

4 おわりに

境界確認は、道路法第18条にある区域の決定行為に付随して生ずる道路管理行為のひとつと解されておりますが、公共用地の境界確定権限をもつ市長と隣接する土地所有者との間のみで成立する所有権の範囲（境界線）を決める私法上の契約（境界確認は、道路法の事務ですが、境界は所有権の範囲を決める私法上の契約）とされており、行政処分には該当しないと考えます。これらの大本となる国有財産法には、境界確認協議についての規定がなく、境界確認協議を法的に有効に成立させるため、ほとんどの自治体で要綱等を定め、それに基づいた境界確定を行っていると思いますので、今後は、そのような情報も参考にスムーズな境界立会い業務づくりを目指していきたいと思っています。併せて膨大な過去の紙ベースで作成された立会い資料のデータ化も推進して参りたいと考えています。



写真2 境界立会風景

～会津地域の冬期間における道路交通円滑化確保の取り組み～

福島県会津若松市

会津地域における降雪量は、会津若松市の数値になりますが左記のとおり、過去3年平均で300cmを超える量があり、また、雪害対策費については過去5年間の決算額の平均で4億円弱となっており、道路の維持管理を語る上で、除雪の取り組みを抜きにしては語れません。このような状況における、冬期間の除雪に係わる取り組みの一例をご紹介します。

会津若松市の過去3年の降雪量

単位：cm

	11月	12月	1月	2月	3月	合計
H 17	0	195	91	75	77	438
H 18	0	33	46	76	105	259
H 19	13	86	78	137	19	333

(注) H 17 は「H 18 豪雪」と呼ばれた年で、例年と比較して多くなっています。

会津若松市の過去5年の雪害対策費決算額

単位：百万円

	H15	H16	H17	H18	H19	平均
雪 害 対策費	358	403	605	303	327	399

(注) H 17 は「H 18 豪雪」と呼ばれた年で、例年と比較して多額になっています。

国、県、市町村及び関係機関がそれぞれ管理する道路について、冬期間における安全な道路交通を確保するとともに、道路情報の収集、連絡体制を確立することにより、道路利用者や住民に確実な道路情報を提供し、交通の円滑化を推進することを目的に、福島県会津若松建設事務所が事務局となり、平成15年に「冬期道路交通円滑化連絡協議会」が設立されました。構成員は（別表1）のとおりとなっており、11月と3月の2回会議を開催しています。

ここで、平成19年11月に開催されました第1回の会議の概要を説明いたします。議事としては「国、県、市町村及び東日本高速道路株式会社の平成19年度除雪計画について」、「長期気象予報

及び降雪予報について」、「冬期道路交通の円滑化に向けて（意見交換）」の三つの議題について活発な協議が行われました。その議題の中で意見交換されました主な事項としては、JR 関連の「踏切内での衝突事故防止」、「道路除雪時の踏切見通し確保」等があり、踏み切りの除雪について調整が図られ、出席した各機関の担当者が踏み切りに係る除雪の情報を共有することができ、交通の円滑化の推進を確認し、会議を終了しました。



会議時写真

（別表1）冬期道路交通円滑化連絡協議会構成員

行政機関	
1 国土交通省郡山国道事務所会津若松出張所	3 福島県会津若松建設事務所
2 福島県会津地方振興局	4 会津若松市
5 会津坂下町	6 湯川村
7 柳津町	8 三島町
9 金山町	10 昭和村
11 会津美里町	
警察関係	
12 会津若松警察署	13 会津坂下警察署
14 会津美里警察署	
消防関係	
15 会津若松消防署	16 会津坂下消防署
17 会津美里消防署	
交通関係	
18 東日本旅客鉄道株式会社	19 会津鉄道株式会社
20 会津乗合自動車株式会社（バス）	21 福島県タクシー協会会津支部（タクシー・ハイヤー）
22 東日本高速道路株式会社東北支社	
電気通信関係	
23 東北電力株式会社会津若松支社	24 NTT 東日本福島会津若松支店

「合併都市の変遷と道路管理」

福島県いわき市

東北地方の最南端に位置するいわき市は、東は太平洋を臨む全長約 60km も及ぶ海岸から、西は県の中央部に接する阿武隈高地にまで広がる市域約 1,231km² の広域都市です。

当地方は、昔から「石城」「磐城」「岩城」と、いずれも“いわき”と呼ばれ、長い間、政治、経済、文化など、さまざまな面で一体的な発展をとげ、明治時代以降は、石炭産業を中心に栄えてきました。石炭産業は昭和 30 年代初頭から始まるエネルギー革命により、斜陽期に入りましたが、これに代わるように、当地方は、昭和 39 年 3 月に新産業都市の指定を受け、これを契機に昭和 41 年 10 月、14 市町村の大同合併により広大な面積を持つ広域多核都市が誕生しました。

以来、都市・産業等の基盤整備を積極的に進めてきたことにより、製造品出荷額が東北 1 位を占める工業や、高速交通網の整備による交流圏域の拡

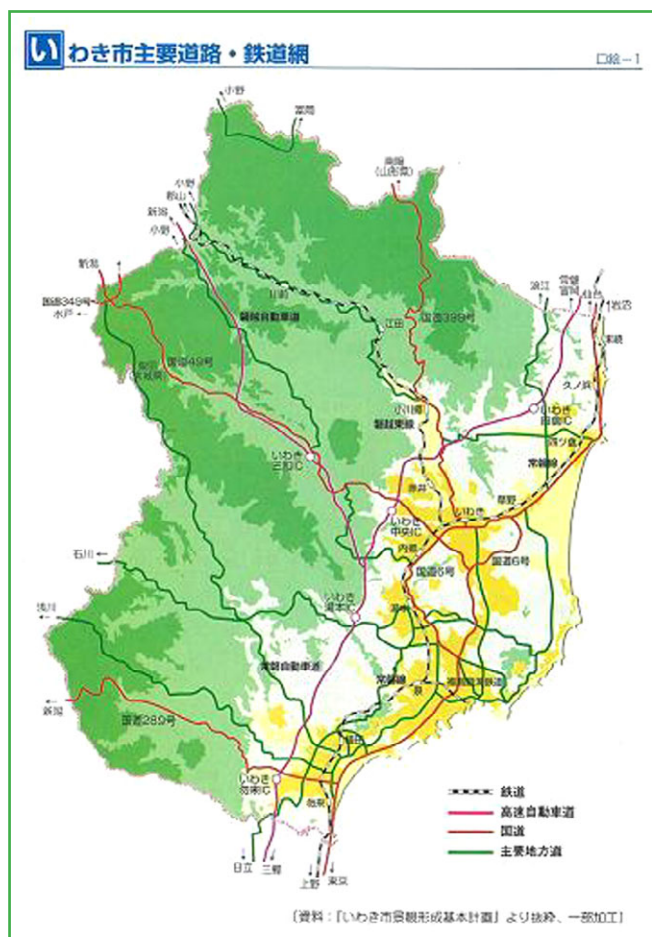
大を背景とした農林水産業、海岸線に点在する 9 ヶ所の海水浴場や、日本三古泉の一つに数えられる「いわき湯本温泉郷」を中心とした観光サービス業など、多様な産業が活発に展開されています。

合併以降の道路整備は、多核分散という都市の状況を踏まえ、市内地域間の時間距離の短縮を図ることによる域内のネットワーク化が重要な課題となり、国・福島県・いわき市・その他関係機関とともに、「市全体」と「各地域」という二つの視線で目配りしながら、効果的な道路整備に努めてきた結果、高速道路 2 路線、同インターチェンジ 5 ヶ所、一般国道 6 号バイパス、一般国道 5 路線ほか主要地方道 12 路線、一般県道 29 路線などの整備が進み、合併後 40 年を経た現在、市の動脈的役割をもつ道路ネットワーク形成が見えてきたところです。

地方自治法には、「地方公共団体は、その事務を処理するに当つては、住民の福祉の増進に努めるとともに、最少の経費で最大の効果を挙げるようにしなければならない」（第 2 条 14 項）との定めがあります。

「平成の大合併」で、「広域合併」、「多核合併」が行われてきましたが、いわき市は、旧市町村の垣根を取り払うために、約 40 年の歳月を要しました。その垣根を取り払ったのは、道路交通網の整備であると考えます。本市の面積は、東京 23 区の約 2 倍であり、市道の路線数は 8,714 路線、実延長 3,490 km という膨大な道路の管理を行っています。この数値だけを見ても管理の難しさが容易に推察できると思います。これに多核分散都市、自然環境が豊か（山が多い）となると初心者では現場に到達するのが、「一苦労」という状況です。

市道の管理は、市民生活に直結した行政の窓口です。「誰も知らない道路法」を説明し、日々の維持管理業務に追われながら、境界立会い等の事務処理、現下の厳しい財政状況の中で、何万枚もの道路台帳の修正分のみをデジタル化し、占用事務



を軽減すべく占用事務システムを構築し、粛々と道路管理行政を行っています。

サブプライムローンに始まった世界的な金融の破綻、原油・農産物の高騰等、時代の流れ変革の速度があまりにも速く、価値観もますます多様になり、半年先が見えない時代になってきました。

平成の大合併で誕生した市町村においても、地

方財政の悪化、事務の効率化と人員の削減等、まさに、地方自治の変革という大きな潮流のなかで苦慮していることと思います。

合併後 40 年を経過した「広域多核型の合併都市いわき」には、先人の築いたノウハウがあると思いますので、映画「フラガール」の舞台“いわき”に是非お越し下さい。

相馬市における道路管理について

福島県相馬市建設部土木課

福島県は大きく分けて西方から会津地域、中通り地域、浜通り地域の 3 地区に分かれており、当市は浜通り地域の北端に位置しています。当地域沖では太平洋の暖流と寒流が交じり合うことから 1 年を通し四季折々の魚介類が水揚げされ、魚種が豊富なことでは外に類を見ない地域であります。

また、風光明媚な県立公園松川浦は南北約 6 キロ、東西約 1 キロの汽水湖であるため、独自の豊富な生態系を育み、毎年、多くの観光客が訪れる場所であります。

夏場には千年の歴史を持つ、相馬野馬追いが催され、戦国絵巻そのままに甲冑姿の騎馬武者が神旗争奪戦を繰り広げる勇壮な祭りがあります。

近年になって約 600 ヘクタールの工業団地が造成され、重要港湾相馬港の利便性を生かした火力発電所をはじめ、多くの工場が操業をはじめています。

今後、これらの二次産業と本来の一次産業が両立した独自の地域形態を目指しています。

当市における市道の総延長は平成 19 年 4 月 1 日現在で約 625 キロメートルであり、道路の改良率は 65 パーセント、舗装率は 62 パーセントとなっています。そのほかに農道並びに林道についても当課の管理の対象となっています。

また、管理体制としては道路維持係が主体となって係長、技師 3 名、重機の運転手 1 名の構成



にて道路の維持管理を行なっています。特に、道路パトロールにおいては道路管理距離が 600 キロと延長が長い為、区域を西部、中部、東部の 3 地区に分けて週 1 回の間隔で行なっています。しかし、道路舗装率が低い為、降雨等による砂利道の洗掘が多路線にわたり整正作業に支障をきたすことから市所有の重機その他、建設業者の重機を借上げし、早急な復旧を図っていますが全ての住民の期待にこたえることはなかなか困難な状況であります。

舗装道路の管理については、老朽化の著しい路線について計画的に舗装の打替、オーバーレイ等の補修を行なっています。

道路改良等による新設の道路が毎年、増えてきておりますが既設の道路において経年における老朽化が著しい道路が増えており、雨上がり後には舗装に水溜りが生じる等の問題も増加傾向にあります。これらについては基本的には舗装業者によるパッチングにて対応していますが車両の走行も

しくは歩行者等に危険を及ぼす状況があり早急な対応を必要とする場合においては下記写真のように直営により応急の補修を行い対応しています。

今後の道路管理においては多岐にわたる住民のニーズが増えていく中で管理体制の強化を図り、迅速に対応することが必要と考えています。



雪と共存する町づくりをめざして

福島県只見町環境整備課

1 只見町の概要

只見町は福島県の西南に位置し、新潟県に接しています。(図1、2)

町の総面積は747km²に及び、その94%を豊かな森林が占め自然に恵まれ「只見町柳津県立自然



図1

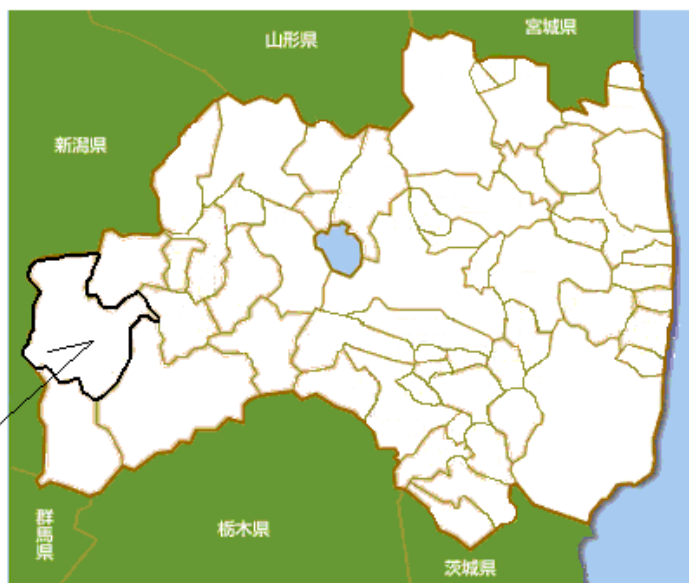


図2

公園」、「越後三山只見国定公園」に指定されている風光明媚な町です。

わが国屈指の豪雪地帯でもあり、平年の降雪量は18m、積雪深は3m以上に達しこれらの厳しい自然環境は、四季それぞれに変貌する美しい山や川を生み出し「緑と水の郷・只見」の源となっています。(写真1) 尾瀬に源を発する只見川は、豊富な雪解け水を集め数多くのダム式発電所がつくられ、戦後の日本経済を繁栄に導いた電力供給基地でもあります。

そのダム湖は巨大なイワナやコイ、サクラマス、ワカサギ等の魚が多く、釣り人に人気があります。(写真2)



写真1 新緑の山々



写真2 春の田子倉湖

今、越後三山只見国定公園を中心とする一体は、ブナを主とする落葉広葉樹林が広がり、多様性のある自然が広がっており、その自然環境が世界的

にも価値があるものとして注目され地域でも「ユネスコ世界自然遺産」級の資源を保護しようという運動が広がっています。

特にブナ林は規模や原始性において、国内第一級といわれており町では貴重な自然を残そうと、自然の中心は只見とした「自然首都・只見」を宣言し、まちづくりを推進しています。(写真3、写真4)

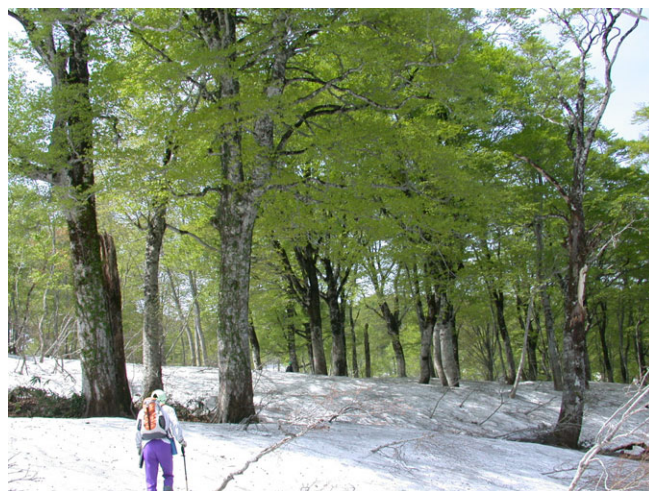


写真3 ブナ林

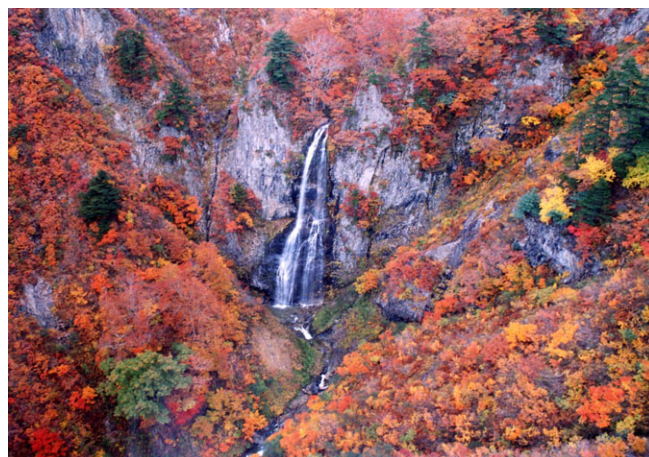


写真4 燃える紅葉

2 道路交通網の現状

只見町は、県都福島市まで170km、福島空港まで140km、東京まで270kmの距離にあり、国道252号線、国道289号線が主要道路として通っています。

国道252号は新潟県と福島県への玄関であり交通の要衝となっていますが、積雪により県境付近

で冬期間通行不能となっており、春の1日も早い再開通を望んでいます。(写真5)



写真5 国道252号

さらに国道289号(八十里越)は新潟県三条市へ通じる路線ですが、早期開通に向けて工事が行われています。

この道路の開通により日本海側への交通は飛躍的に短縮され、人的、経済的支援が大幅に伸びることが予測され大きな期待が寄せられています。

また磐越道、東北道、関越道など高速道路や新幹線へのアクセス道路網の整備を促進し高速道路まで1時間以内で乗り入れできる道路整備が必要となっています。

3 地域の現状と課題

降雪期間5ヶ月、年間降水量2,300ミリのうち雪はその56%を占めており、年間18mにも及ぶ累計降雪深が雪解け水となって流域一体を潤しています。多雪地帯に住む私たちは、そこから生み出される恩恵を受けて様々な生産活動を行い収穫物を得ながら現代まで生活を営んできています。

雪は新たな可能性を秘めた雪国固有の地域資源とし、雪と共生しながら新たな活用方策を含めて雪国文化や雪国の利点を活かした取組が求められています。(写真6)

しかし、車社会、高齢化社会の到来により生活面では雪対策には多くの労力と予算を必要としています。



写真6 只見ふるさとの雪まつり

積雪による住宅や農業施設への被害、道路、鉄道機能低下など雪害として与える影響は、生活、産業、交通など全ての面に渡り、雪の克服なしに町の振興はないというような状況です。

4 雪に対する施策

「雪を活かし楽しむ地域づくり」として1. 雪の恵みを学ぶ「環境教育」2. 遊雪としての雪国観光3. 雪国文化の継承と産業振興。

「冬でも安心して暮らせる地域作り」として1. 高齢者地帯の除雪支援体制の充実2. 道路除雪の充実3. 地域での相互扶助としての除雪を目標に雪に強い町づくりを目指しています。(写真7)



写真7 除雪ボランティア

5 除雪事情

町道の延長は319.1km 改良率54%、舗装率44%であり、除雪路線65.31km 町保有除雪機械20台を委託会社7社に委託し冬期交通を確保しています。(写真8)



写真8

道路幅が狭く、住宅密集地や、急勾配と悪条件の中、オペレーターの除雪技術を駆使し冬期間を乗り切っていますが、今後はオペレーターの養成が必要となっています。

1晩で40～50センチの降雪はザラにあり、寒気団が居座れば1日中止むことなく降り続け、住民は住宅の雪片付や屋根の雪降ろしにおわれる毎日が続き、そんな折に太陽が顔を出した時のありがたさは雪国に住む人でなければわからない情感です。(表1)

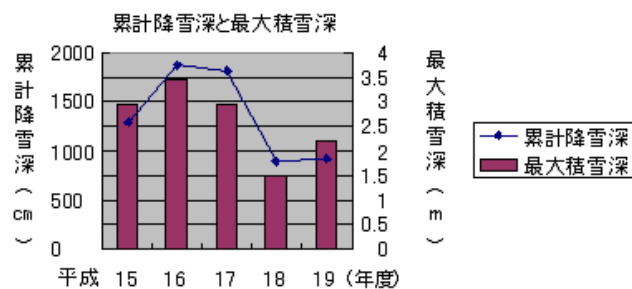


表1

6 冬期孤立住宅の解消

豪雪地帯で冬期間の長い当町において、住宅の近くまで除雪されていない冬の生活は不安であり、大変な苦勞をしいられており、高齢者世帯が冬場の生活不安などから町を離れる例が多くあります。

定住されている生活道路で道路改良により除雪



写真9 整備前（左）



写真10 整備後（右）

7 おわりに

冬期交通を完全に確保する事がこの地域に住む人々の安心を生み、高齢者でも安心して住み続けることの出来る町づくりができると思います。

除雪区間は年々増加し、除雪の方法への要求も多岐に渡っていますが、雪国における安全で快適な雪道管理に努めていきたいと思っています。