

第3章 風土を守り安心安全なむらづくり

第1節 交通安全対策

現況と課題

交通事故は、人身件数6件前後、物損は50件前後となっています。観光事業開発、住宅開発、リニア関連工事等で車の通行台数も増えることから、一層の交通安全対策へ向け、交通安全マナー、交通ルールの徹底を図る必要があります。

■計画

1. 施設の整備

交通安全施設の整備を図ります。

2. 交通安全運動の促進

- ①学校教育、社会教育を通じ、幼児から老人までの交通安全教育を推進します。
- ②警察、安協、各種団体と連携して運転マナーの徹底を図ります。
- ③地域ぐるみ、家庭ぐるみの交通安全運動を推進し、交通安全意識の高揚を図ります。

第2節 防犯・防災対策

現況と課題

防犯・防災体制の強化に向け、自主防災体制の強化、防災知識の普及、防犯・防災設備の整備、防災無線などの広報連絡体制の充実を図っていく必要があります。

■計画

1. 地域防災計画の見直しを行うとともに、特に大地震や、豪雨による土砂災害を想定した広域的な協力体制などの整備を図ります。

2. 防災組織の整備強化

- ①消防団員の確保・研修・訓練などに努めます。
- ②自主防災組織の充実強化を図るとともに、防災マップを基にした訓練の実施
- ③県とタイアップした防災訓練の実施
- ④女性消防団員の登用や嘱託員の充実

3. 防災知識の普及

- ①予防査察などにより、防火などに防災組織の高揚を図ります。

4. 防災施設の充実

- ①密集地の水利確保、消火栓の設置

- ②避難路の整備
- ③備蓄倉庫などの建設とともに資機材の充実を図ります。
- ④消防機器等は、年次計画により整備します。
- ⑤防犯カメラ設置の強化を図ります。

5. 防災ネットワークの整備

- ①移动通信システムなど、先端的な情報通信網の検討・整備

第3節 道路環境整備の推進

現況と課題

1. 村外との交通ネットワークの形成

中央自動車道と連結している三遠南信自動車道は令和元年度には飯田山本 IC～飯田上久堅・喬木富田 IC 間まで開通し、利便性の向上等が図られました。リニア中央新幹線はトンネル掘削も始まりました。開通時には飯田をはじめとした都市圏の強い影響を受けることとなります。

村外と結ぶ交通ネットワーク網は、国道 1 路線、県道 3 路線、林道 1 路線、鉄道 1 路線がありますが、実質的には村内を南北に横断し、飯田・阿南方面と結ぶ国道 151 号 1 本に集中し、交通量は微増傾向となっています。令和 2 年に本格的に工事が開始された新しい粒良脇トンネルは、令和 5 年 12 月に完成、供用開始となり当区間の安全安心が確保され、通行が円滑になりました。また、中央自動車道園原インターや昼神温泉を結ぶ（主）天竜公園阿智線は、道の駅・温泉を中心とした観光拠点などのアクセスに重要な役割を担っています。

（主）下条・米川飯田線の改良率は 21.8%と令和元年度と同率で、改良事業が進んでいない現状です。今後は、合原～手塚原区間の拡幅を重点に促進していくことが早急の課題となります。

県道親田中村線は国道 151 号のバイパスとして、住宅開発に伴う通勤道路として、今後大幅な早期改良整備が切望されます。

また、鉄道は全国どこからでも乗り入れが可能な交通手段であり、観光振興には欠かせません。この動線を生かした観光ルート形成も今後検討を進める必要があります。

2. 村内の交通ネットワークの形成

村道については、集落と主要公共施設、集落相互間をネットワークしています。こうした生活関連道路としての 1～2 級道路及び必要なその他道路に重点をおき、整備をすすめた結果、改良率 1 級 87.8%、2 級 76.2%、舗装率はそれぞれ 89.5%、83.0%となりました。村道全体では改良率 48.7%、舗装率 71.4%と整備されてきているため、今後はさらに地域の身近な生活道路の整備を進めていく必要があります。村では、住民の要望により建築資材を平成 4 年から支給し、令和 5 年度までに約 3 億 4,896 万円で 2,039 箇所を改修、効果をあげています。

林道に関しては、現在 11 路線 18.28km で、改良には多大な経費を要すが、近年の造林地奥地化に伴い、林道の整備も必要となります。

■計 画

1. 国道の整備

①白又橋の拡幅など、安心安全な通行を確保するための整備を関連機関に要望します。

2. 県道の整備

①(主) 天竜公園阿智線の改良促進

②(主) 下条米川飯田線の改良促進

③県道親田中村線の改良促進

④リニア長野県駅までの天竜川東部軸路線の新設促進

3. 高速交通網の整備促進

①三遠南信自動車道、リニア中央新幹線の早期完成実現運動を進めます。

4. 村道の整備

①幹線道路の改良および維持補修

②生活関連道路の改良及び維持補修

③開発関連道路の改良

5. 農道の整備

①必要に応じて農道の改良・舗装・開設

6. 林道の整備

①林道の法面保護、路盤の整備を行うとともに、交通安全対策事業も導入し、交通安全確保を行います。

建設資材支給事業年別実績表

(単位:件、円)

年度	箇所数	総額	生コンクリート	砕石等(骨材)	二次製品
平成4年	25	4,948,641	3,656,063	1,151,125	141,453
平成5年	50	11,666,791	7,954,126	583,614	3,129,051
平成6年	51	12,055,066	7,213,222	985,298	3,856,546
平成7年	65	16,829,399	10,434,804	1,079,028	5,315,567
平成8年	100	15,689,984	8,325,339	984,061	6,380,584
平成9年	97	20,483,246	14,402,919	1,240,625	4,839,702
平成10年	114	31,907,551	23,323,124	1,004,276	7,580,151
平成11年	68	21,816,439	14,146,430	837,845	6,832,164
平成12年	77	16,695,638	10,231,620	727,962	5,736,056
平成13年	84	19,454,849	10,979,939	727,637	7,747,273
平成14年	78	19,402,386	12,972,648	768,811	5,660,927
平成15年	100	17,281,113	13,211,946	594,458	3,474,709
平成16年	83	16,266,159	10,392,531	545,423	5,328,205
平成17年	85	12,030,510	5,177,417	348,336	6,504,757
平成18年	54	7,651,506	2,624,877	138,234	4,888,395
平成19年	67	7,647,531	2,940,529	373,066	4,333,936
平成20年	57	5,787,917	2,122,250	167,779	3,497,888
平成21年	61	6,880,498	2,274,972	125,528	4,479,998
平成22年	64	7,414,845	3,428,315	481,741	3,504,789
平成23年	62	8,724,459	2,472,828	502,836	5,748,795
平成24年	70	8,574,299	2,488,421	1,065,741	5,020,137
平成25年	53	7,244,217	2,494,800	375,418	4,373,999
平成26年	47	6,976,218	2,457,668	409,050	4,109,500
平成27年	35	4,535,052	1,528,038	118,779	2,888,235
平成28年	40	4,287,163	1,680,577	175,824	2,430,762
平成29年	39	3,365,373	772,698	354,726	2,237,949
平成30年	41	6,966,455	1,097,863	260,108	5,608,484
令和元年	57	9,395,771	2,180,867	515,434	6,699,470
令和2年	59	3,102,014	496,465	64,207	2,541,066
令和3年	64	4,931,456	418,088	362,302	4,151,066
令和4年	54	4,752,080	662,895	438,138	3,651,047
令和5年	38	4,202,878	549,414	456,642	3,196,822
累計	2,039	348,967,504	185,113,693	17,964,052	145,889,759

第4節 災害に強い村土づくり

現況と課題

平成27年1月29日より指定された土砂災害防止法に基づく下條村の指定箇所は、土石流危険渓流が16渓流、急傾斜地崩壊危険箇所が246箇所です。今後も災害を最小限に抑えるべく、対策を講じていく必要があります。

■計 画

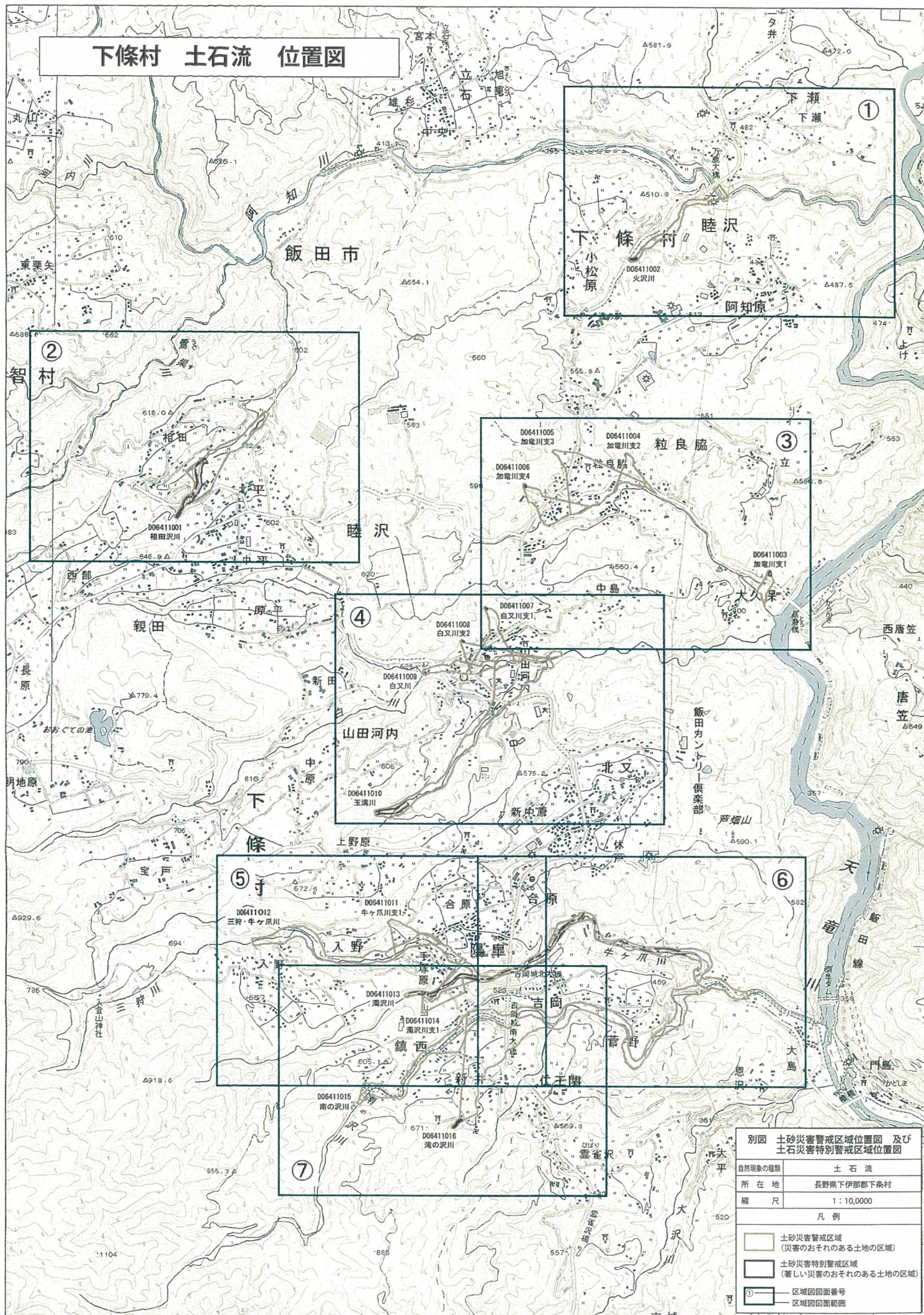
1. 治山事業

- ①山地災害危険箇所を重点的に復旧します。
- ②水資源涵養機能の維持、増強を図るため、水源涵養保安林の整備を図り、保安林改良事業などにより適切な保育、森林機能回復に努めます。

2. 治水砂防事業

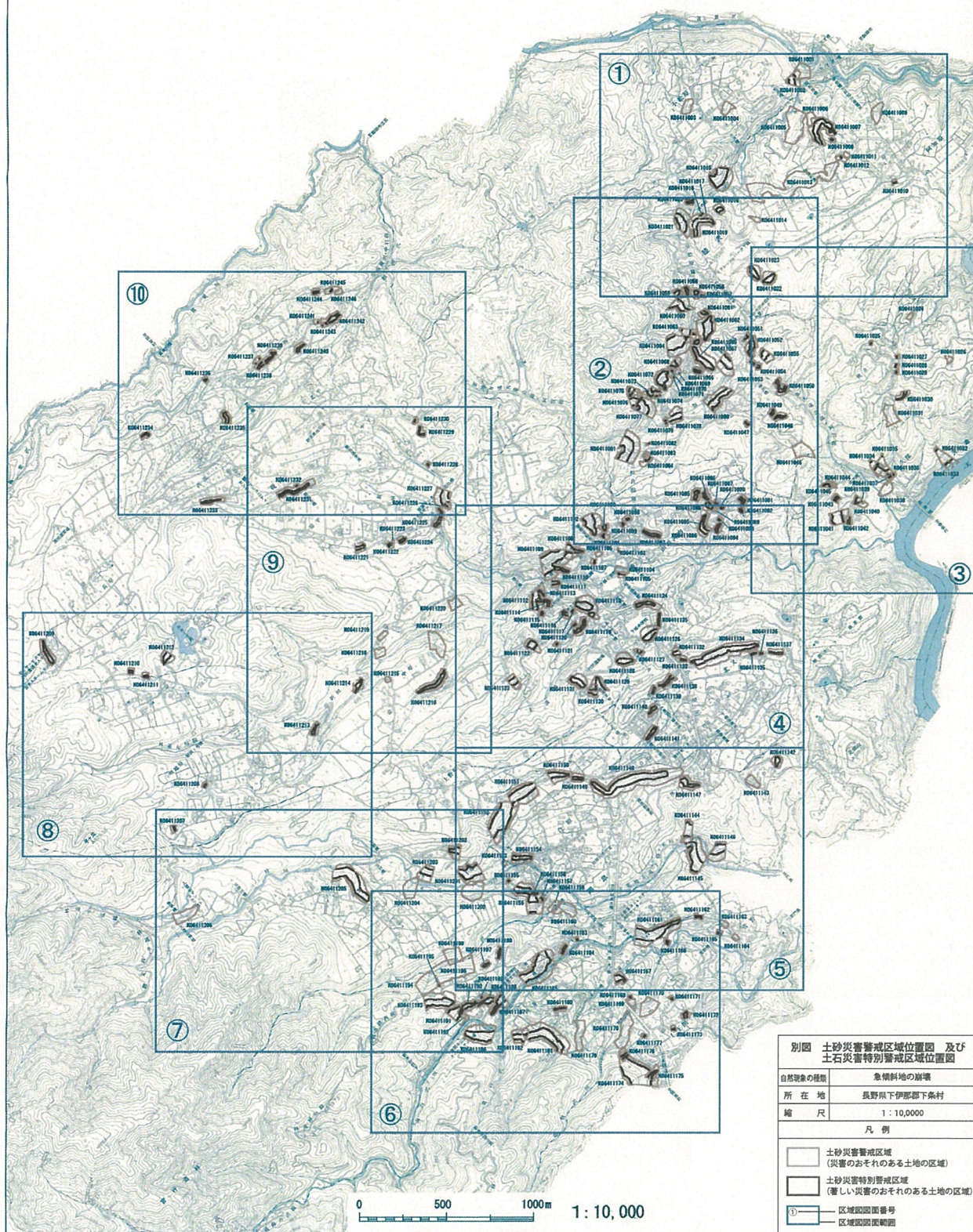
- ①治水砂防事業の促進を関係機関に要望します。
- ②河川危険個所のパトロールを行うとともに、改修の促進を図ります。
- ③分場地籍へえん堤を設置し、土石流等の被害を未然に防ぐよう取り組みます。

下條村 土石流 位置図



別図 土石災害警戒区域位置図 及び 土石災害特別警戒区域位置図	
自然現象の種類	土石流
所在地	長野県下伊那郡下条村
縮尺	1:10,000
凡例	
	土石災害警戒区域 (災害のおそれのある土地の区域)
	土石災害特別警戒区域 (著しい災害のおそれのある土地の区域)
	区域図図面番号
	区域図図面範囲

下條村 急傾斜地の崩壊 位置図



別図 土砂災害警戒区域位置図 及び 土石災害特別警戒区域位置図	
自然現象の種類	急傾斜地の崩壊
所在地	長野県下伊那郡下条村
縮尺	1:10,000
凡例	
	土砂災害警戒区域 (災害のおそれのある土地の区域)
	土砂災害特別警戒区域 (著しい災害のおそれのある土地の区域)
	区域図面番号
	区域図面範囲

第5節 公園環境の整備

現況と課題

公園は、快適な住環境の創造やスポーツ・レクリエーションの場、また、災害時における避難の場として欠かすことができないものです。そのため利用者ニーズに対応した既設公園の再整備や歴史的、文化的資産を次世代に引き継ぐため、魅力ある公園整備を積極的に推進します。

■計 画

1. 既存公園の維持管理と公園の新設

- ①既存公園の環境整備を行い、子どもから高齢者までが楽しめる公園の整備を目指します。
- ②公園の新設についても検討・研究を進めます。

2. 公園遊具の整備

- ①公園内にある遊具の安全点検を行い、事故等がないように修繕を行います。
- ②老朽化した遊具については撤去し、公園の利用者層や特色を考慮しながら、遊具等の整備に向け検討します。

3. 住民意識の高揚

- ①公共の施設であるとともに多くの人が利用することを認識し、施設を大切に使うよう啓発を行います。

第6節 公共交通機関の整備

現況と課題

- 本村では、バス事業者の村内路線バス撤退表明を受けて、平成21年度から地域公共交通確保維持事業(南部公共バス)により路線バスの運行を開始しました。しかし、主に高校生のスクールバスとしての運行を重視しているため、今後は、地域内の重要路線からのアクセスも考慮した、さらに利用が増える対策と計画をしていくことが重要となっていきます。
- 高齢者をはじめとする交通弱者対策として、村内外の医院・商店・公共施設への交通手段の確保を図るとともに、JR飯田線川路駅への社会人・高校生の通勤通学対策、及びこれらの交通機関と公共バス、村民バスとの連携による住民移動の円滑化、効率化をより一層充実していくことが必要となっています。

■計 画

1. 公共交通機関の確保と充実

①公共交通機関の利用促進

- ・既存公共交通機関の利用を促進するため、より一層の啓発活動に取り組むとともに、JR飯田線及び広域バスとの接続を確保することなどにより、公共交通の維持、利便性の向上に努めます。特に道の駅はコミュニティスペースや生活基盤を整えるための商業施設を集約

した村の小さな拠点になるため、高齢者をはじめとする交通弱者を含む多くの方に利用してもらえるように、利用しやすい村民バスの運行にも努めます。

第7節 遊休農地対策

現況と課題

- 現在村内の遊休農地は山間地を中心に、全農地面積の20%にあたる87haあり、このうち、再生不可能な荒廃した農地が、約25haとなっています。
- 耕作者の高齢化・有害鳥獣被害、そして農作物価格低迷による後継者不足等により、遊休農地の増加に歯止めがかからない状況です。
- 農地を健全な姿で守ることこそが、村の原風景の源であり、村民挙げての遊休農地解消活動が求められており、大きな課題となっています。

■計 画

1. 農地のすみわけ

- ・農業生産に適した農地と、景観形成のための保全農地にすみわけを行います。
- ・再生不可能農地は、山林として管理する取組を進めます。

2. 地域計画の策定

- ・地域の農業者等の話し合いによる将来の地域農業の発展や持続可能な農業の計画を策定し、この計画の実践により遊休農地解消につなげます。

3. 新事業の創造

- ・村とNPO法人「元気だ下條」で、自然と調和した農地維持の取組を推進します。
- ・クラインガルテン等の新たな取り組みを研究したり、企業版ダーチャについては関係人口や交流人口の創出、地域間の相互扶助といった新しい交流の仕組みが生まれてきているので、発展に向けて支援します。

第8節 上下水道の整備

現況と課題

- 上水道事業は、平成2年度に簡易水道が村内全域となりました。令和5年度末における水道水の供給は全体の約99.3%で阿智村の河川を水源として供給を行っています。より良質で安全な水を皆様に供給できるよう、水源の水質監視を行うとともにおいしい水の研究と対策検討も進めていく必要があります。
- 令和5年度末における汚水処理人口比率は村全体で96.76%となり、村民のほとんどが汚水処理を行っています。その中で、合併処理浄化槽の推進を行い、生活雑排水などによる水質汚染の防止に努めています。

■計画

1. 水道施設の維持・改修

- ①上水道施設等更新計画の策定
 - ・地方公営企業会計の施行に伴う施設等の水道経営戦略を基に、地震をはじめとする自然災害に対応するため、上水道の耐震化と2次水源の検討等の更新計画を策定します。
- ②水道ポンプ施設等更新等事業
 - ・老朽化した水源ポンプ等を定期的に更新し、水道水の安定供給に努めます。
- ③住宅建設のニーズに合わせた上水道本管布設事業
 - ・宅地開発等に伴い、先行投資事業による管路の整備を実施します。
- ④おいしい水の研究
 - ・蒸発残留物の対策を含めた、安心安全でおいしい水が供給できるような研究を進め、必要な対策実施に努めます。

2. 浄化槽の維持管理

- ・合併処理浄化槽の促進を図るとともに、設置した浄化槽の維持管理費などを補助します。

第9節 高速交通網の整備

現況と課題

- 人口減少や高齢化が進展する中であって、今後の地域の発展と住民の快適な生活や経済活動を支える基盤として、高速交通網の整備が求められています。
- 三遠南信自動車道は、長野県南部と静岡県浜松市を繋ぐ高規格幹線道路として建設されています。完成後は愛知県東部、静岡県浜松市と高速で結ばれ、中京・東海圏との重要なルートとなることが予想されます。下條村は、天龍峡インターチェンジへの利便性もよく、この三遠南信自動車道によって新たな流通経路がもたらされることになります。このため、村内の交通網整備とあわせ、広域的な道路環境整備にも取り組んでいく必要があります。

○リニア中央新幹線は、首都圏—中京圏間の開業目標が当初の2027年から、現在は2034年以降とされており、東京—名古屋間を最速で40分で結ぶ予定です。東京都—大阪市で全線開業されると、東京—大阪間を最速67分で結ぶと試算されています。この首都圏—中京圏での先行開通に伴い、既に本格的なトンネル工事のために必要な工事が始まっており、本村においても、令和6年8月から発生土受入に伴う工事が開始されました。工事の集中による住民の生活環境の変化を最小限にとどめ、交通安全対策、環境の保全など直面する課題への対応に取り組めます。三遠南信自動車道同様に、リニア中央新幹線長野県駅（仮称）へ通じる村内の交通網整備とあわせ、広域的な道路環境整備にも取り組んでいく必要があります。

■ 計 画

1. 高速交通網への対応

①情報の収集と開示

- ・高速交通網の整備では、住民の理解が大前提となるため、情報の収集および事業者との折衝を行い、住民の理解を得るとともに地域の活性化につなげる基盤とします。

②広域行政での取組

- ・高速交通網の整備については、地域はもとより沿線の自治体に関係する大きな事業のため、広域的な連携による整備促進、課題の共有を図り、全体の活性化につなげます。

③進むリニア中央新幹線に対する取組

- ・「情報の収集と開示」のほか地域に係る負荷が低減されるよう事業者に対して強く求めています。交通安全対策、騒音対策、景観保全、公害防止、発生土の活用などの諸課題に対し、沿線自治体や関係機関と連携し、環境の保全等に取り組めます。
- ・開通を見据えた今後の地域づくりについて研究を進めます。