

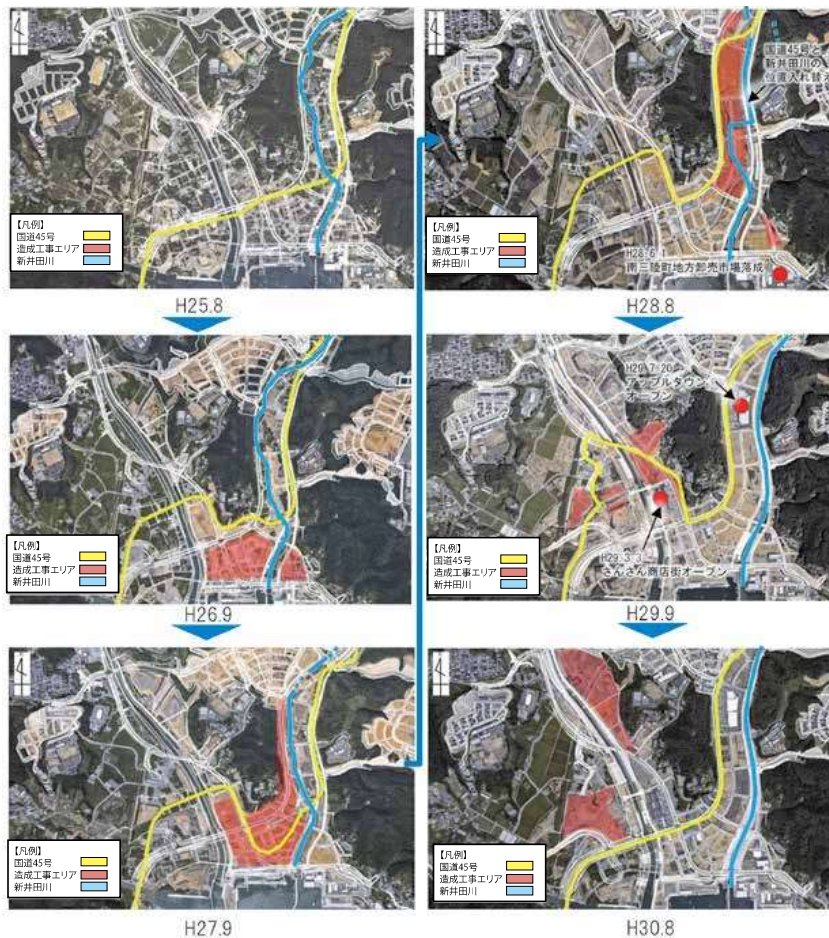
第1章 安心して暮らし続けられるまちづくり

国道45号・国道398号、県道の整備促進

町内の国道45号と国道398号は、災害時の緊急輸送・搬送や、復興後に県内外との流通・交流等を支える広域交通網となるだけではなく、町内全域の交通網を再構築する基軸としても最優先で進める必要があった。しかし、この2本の国道は、志津川中心市街地で交差するため、大規模な嵩上げ工事を伴う土地画整理事業との調整が大きな課題となった。全域が浸水した志津川中心市街地は、災害危険区域に指定されたため、居住を伴わない事業所等に限り立地が可能となったが、それでも地盤の嵩上げ工事が必要であった。

国道45号と国道398号は、仙台・石巻及び県内陸部方面と南三陸町以北の三陸沿岸各地を結ぶ、復興事業の大動脈であった。資材やガレキ等を運搬する車両、工事車両、町民、復興支援等の車両が途切れることなく南三陸町を行き来し通過するため、この交通の流れを止めることは許されなかった。また、道路自体も嵩上げされた地盤と高さを揃える必要があった。さらに、国道には県道・町道が接続するだけでなく、送電、通信、水道等の各種インフラが埋設・設置されるため、国や県、電力、通信等それぞれの事業主体の工事計画とのすり合わせがカギとなった。

■国道45号の迂回路整備と造成の展開



出典:UR都市機構

この課題を克服するために、町はUR都市機構（独立行政法人都市再生機構）と協定を結び、志津川地区全体の復興事業マネジメントを委託した。UR都市機構は、復興事業に関わる事業主体との連絡調整を担い、輻輳する各事業の円滑な進捗に努めた。

志津川中心市街地の嵩上げには、高台の住宅地造成による発生土を投入した。

一般車両、工事車両、町内の復旧・復興事業関連の車両による交通渋滞が慢性的に発生したが、通行ルートを確認しつつも低地部の嵩上げ工事を止めないために、各事業主体と綿密に協議を重ねながら、国道45号等の線形を随時変更。迂回路を段階的に設けて、最終的には道路自体も盛土嵩上げた地盤レベルに整備することができた。

国道の道路整備は、平成23(2011)年度から開始され、平成28(2016)年8月10日に国道398号戸倉・波伝谷復興道路が、平成30(2018)年3月29日に国道45号が開通して、現状の姿となって完成した。

国道45号と新井田川の位置入替

平成27(2015)年から平成28年にかけて、国道45号と新井田川の位置入替を実施した。

従来、国道45号は志津川地区土地画整理事業の地区の東端の大森山の山裾に沿って走っていたため、普段から土砂災害の影響を受けやすかった。また、新井田川はこの国道45号の西側を平行して流れていて、これから一体的に再開発する予定の志津川中心市街地低地部を分断することになる。

そのため、国道45号と新井田川の位置を入れ替えることによって国道45号の走行車両の安全性を高めると同時に、新井田川に架けるべき橋梁の数を減らして市街地の分断を避ける工事を実施した。また、川の氾濫リスクを軽減するために、河道線形も改善した。

こうして、地域の防災性を高めるとともに、大規模にまとまった街区を生み出すことができた。

■位置を入れ替えた国道45号と新井田川



第1章 安心して暮らし続けられるまちづくり

町道の整備と維持管理

震災前の平成22(2010)年度末時点で管理していた町道464路線・実延長286.9kmのうち、津波により約60%に当たる278路線が浸水し、甚大な被害を受けた。町は防災集団移転など命を守る土地利用計画に基づき、安全かつ利便性の高い地域内道路の整備を推進するため、災害復旧事業や復興交付金事業によって新たな道路網を構築した。路線の復旧・廃止及び新設を行い、令和2(2020)年度までに507路線を回復して、現在も整備を進めている。

一方、既存の道路と復興に伴い新たに整備される道路施設を適切に維持管理することにより道路環境の保全、施設の安全確保・延命化を図るため、町は第2次総合計画の「道路・公共交通網の充実」に基づく事業を行った。

町は震災前の平成22年度に道路・橋梁の点検調査を行っていたが、津波で報告書が流失したため、平成26(2014)年度から開始した道路防災震災対策事業においてあらためて点検調査を実施した。その結果、旧耐震基準で設置された橋梁が多数あることが分かったため、それらの改修・補修を実施した。加えて、道路維持修繕事業も開始し、震災による破損及び老朽化した道路の修繕を行った。

橋梁の定期点検は平成27(2015)年以降も継続し、平成

30(2018)年度までに1巡目として102橋の点検を実施した。令和2年度から2巡目の点検を開始し、令和5(2023)年までに124件の実施を予定している。

高台避難道路の整備

住宅や公共施設が移転した高台と、なりわいと賑わいの場となる低地部を接続し、平時には利便性の高い生活道路であるとともに、津波発生時には、高台への迅速な避難ルートとすることを目的に、町は高台接続道路(高台避難道路)整備事業を行った。本事業は復興交付金事業計画の1つとして平成24(2012)年度から計画策定に着手し、順次工事を進め、平成30年度に完成している。平成31(2019)年4月に策定した南三陸町地域防災計画では、これらの避難道路について、原則徒歩避難の徹底を図りつつも、段差の発生や避難車両の増加、信号停電による交通渋滞や事故発生を想定し、交差点部や橋梁部などの耐震化対策を定めた。また、高齢者や障がい者など交通弱者への配慮を含め、より多くの人が徒歩で安全に避難できるように手すりや階段などの設備を整備した。

なお、新井田川に架かる高台避難道路の橋の名前は、町内の小中学生から募集して「未来橋」と名付けられ、その橋名板は志津川高校の生徒にデザインを依頼した。

復興拠点連絡道路の整備

津波復興拠点整備事業によって役場や病院など公共施設の再配置を行った志津川地区の高台3団地(東団地・中央団地・西団地)を結ぶために、復興拠点連絡道路を整備した。

高台避難道路と併せて、平時は町民の公共施設利用や通勤・通学・買い物などに使用できる利便性の高い生活道路でありつつ、災害時には、避難や緊急車両の通行路となることを意図して計画した。また、国道45号や国道398号など幹線道路と志津川中心市街地とのアクセスを円滑にし、県内外との流通・交流など復興後の発展に向けた幹線町道としての機能も担っている。

本事業は復興交付金事業計画の1つとして平成24年度から計画策定に着手し、順次工事を進め、平成31年度に全区間が完成した。また、復興拠点連絡道路のほかにも、集落接続道路整備事業として町内各地に市街地相互の接続道路を整備した。



志津川高校の生徒がデザインした橋名板



高台避難道路

避難誘導サイン・避難路マップの整備

なりわいや賑わいの場には、町民をはじめ観光客や町外通勤者など多くの人が集う。そのため、土地勘のない人でも迷わず早く避難できるよう、分かりやすい避難誘導標識の設置や避難路マップの作成などを実施した。

平成26年度に津波避難誘導標識設置事業によって誘導のあり方などを検討し、平成27年1月までに方針を確定した。平成27年度から電柱・路面・立て看板などを用いて避難誘導サインの整備を開始した。また、避難所の看板、避難路マップの作成も併せて行った。

平成29(2017)年度までに、予定していた避難誘導サインの整備を完了したが、今後も市街地整備・道路整備などの状況に応じて事業を継続していく。

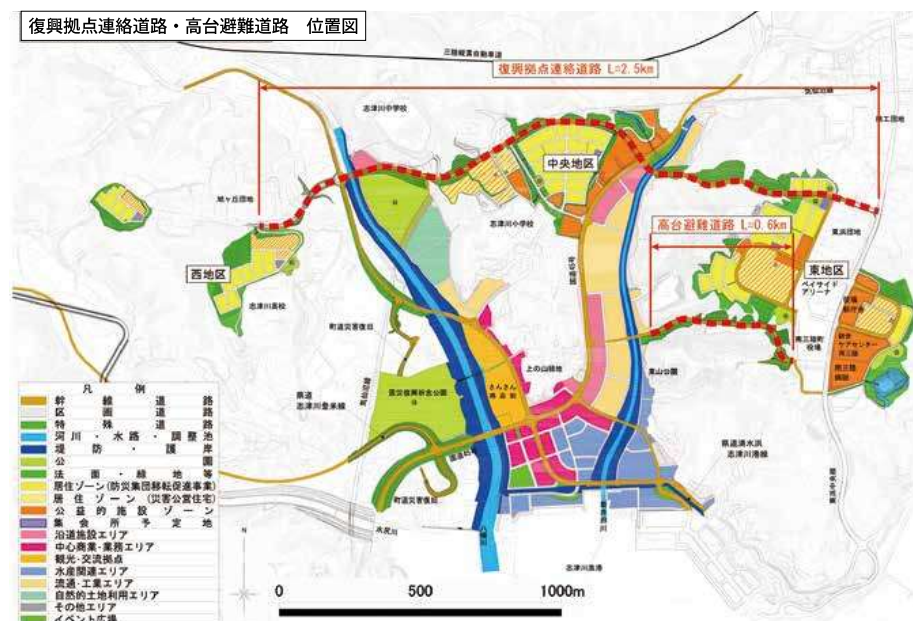
避難路マップは、地震・津波以外の各種災害への対策も強化しながら改定を続け、各世帯・事業所に印刷物として配布しているほか、町外からの来訪者に向けて町HPでも公開し、公共施設などに印刷物を設置して入手できるようにしている。



避難路マップ



復興拠点連絡道路



町道路線数と実延長の推移

年度	路線数	実延長 (km)	改良		舗装		未舗装		橋梁	
			延長 (km)	率	延長 (km)	率	延長 (km)	率	橋数	延長
H22	464	286.9	149.0	51.9%	160.1	55.8%	126.8	44.2%	128	1.3
H23										
H24										
H25										
H26	475	287.0	144.1	50.2%	160.3	55.8%	126.7	44.2%	119	1.1
H27	533	307.5	164.6	53.5%	180.8	58.8%	126.7	41.2%	107	1.0
H28	583	322.6	174.2	54.0%	190.4	59.0%	132.2	41.0%	110	1.1
H29	502	244.8	156.1	63.8%	188.4	76.9%	56.4	23.1%	110	1.1
H30	502	244.8	156.1	63.8%	188.4	76.9%	56.4	23.1%	110	1.1
R1	507	250.1	161.7	64.6%	194.5	77.8%	55.6	22.2%	124	1.2
R2	507	250.4	161.8	64.6%	196.2	78.4%	54.2	21.6%	124	1.3

東日本大震災により 278 路線が被災し道路台帳は流失

第1章 安心して暮らし続けられるまちづくり

三陸縦貫自動車道の整備効果

三陸縦貫自動車道は、仙台市を起点とし、岩手県宮古市に至る高規格幹線道路であり、三陸北縦貫道路（宮古市から久慈市）、八戸久慈自動車道（久慈市から八戸市）と連結して全体で「三陸沿岸道路」を構成している。昭和57年に現在の松島大郷IC - 松島北出入口間が開通したのを皮切りに、計画と工事が順次進められていたが、東日本大震災をきっかけに事業は加速された。

もともと三陸沿岸地域は内陸部に比べて移動距離に対する所要時間が非常に長く、さまざまな場面で格差があった。救急搬送にも全国平均に比べて長い時間を要し、災害時に機能する迂回路がないため、東日本大震災では多数の孤立地区が発生した。国は、今後も津波浸水被害等により内陸部や港湾・空港等輸送拠点への連結途絶や大幅な迂回の懸念があると考え、災害時に寸断しない強靱な道路の確保を目指し、三陸縦貫自動車道の整備を推進した。

防災的観点だけではなく、産業経済の復興に寄与するという整備効果も重視された。当地域の主要産業である水産業の産物を全国の市場に搬送する時間を短縮し、出荷時の輸送効率化や水産物等の品質向上が図られると期待された。

要望活動と整備促進

町では沿岸自治体と足並みを揃えて、整備促進のための要望活動に力を入れた。

三陸縦貫自動車道のうち南三陸町に係る区間は、仙台方面から順に「登米志津川道路」「南三陸道路」「歌津本吉道路」の3区間であり、この順番に開通した。

登米志津川道路は、登米IC（登米市中田町）―志津川IC（南三陸町）間の延長16.1 kmの区間であるが、このうち登米東和IC（登米市東和町）までは平成22（2010）年3月に開通していた。登米東和IC―志津川IC間については平成24（2012）年4月に志津川トンネル着工。登米東和IC―三滝堂IC（登米市東和町）間2.0 kmが平成28（2016）年4月に先行開通したのを経て、三滝堂IC―志津川IC間9.1 kmが10月30日に開通した。これによって、南三陸町が初めて高速道路に接続した。

南三陸道路は志津川IC―歌津IC間の延長7.2 kmの事業名であり、平成20（2008）年度に新規事業化されていた。志津川IC―南三陸海岸IC（3.0 km）は平成29（2017）年3月20日に、南三陸海岸IC―歌津IC（4.2 km）は12月9日にそれぞれ開通した。これで町役場や歌津地区中心部も高速道路に直結、南三陸病院や石巻赤十字病院への速達性も向上した。

歌津IC―本吉津谷IC（気仙沼市）を結ぶ歌津本吉道路（延長12.0 km）は震災直後の平成23（2011）年度に新

規事業化された区間で、平成30（2018）年2月16日に歌津北ICが供用開始された。これで町内の三陸縦貫自動車道が全線開通した。また、その先の小泉海岸IC（気仙沼市）は平成31（2019）年2月16日に、本吉津谷IC（同）は令和2（2020）年11月21日にそれぞれ供用開始した。

三陸沿岸道路は、最後まで残った岩手県内の区間の工事が終わって令和3（2021）年12月18日に全線開通し

た。南三陸沿線10市町は、道路のさらなる機能強化とより良い道路環境の実現を目指して、令和5（2023）年6月26日に「三陸沿岸道路東松島・山田間機能強化連絡協議会」を結成。連携してハーフICのフルIC化や4車線化、追い越し車線の延伸、パーキング施設の拡張整備等を国に対して要望していくこととしている。

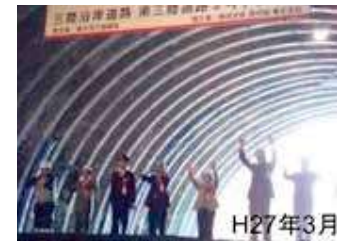
熊田地区（志津川IC付近）の工事（平成27年8月）



「南三陸道路」の建設（平成29年5月）



南三陸海岸IC開通式



新井田3号トンネルの開通（平成27年3月）

■三陸縦貫自動車道（南三陸町内の区間）



歌津―小泉海岸開通式（平成31年2月16日）



1. 命を守る基盤の整備

8. JR 気仙沼線の鉄路復旧促進要望活動とBRTの選択

- JR気仙沼線の鉄路による復旧は町民の悲願であったが、その実現には多大な時間と整備費用が壁となった。
- 町民の意向を調査しつつ、沿線自治体、JR東日本、国との間で、気仙沼線の復旧のあり方について意見交換を積み重ねた。
- メリットとデメリットを多角的に精査した結果、最終的にはBRTによる気仙沼線の本格復旧を受け入れ、まちづくりの基本要素と位置付けて活用している。

鉄道復旧促進の要望活動

昭和152年に当時の日本国有鉄道によって全線開通したJR気仙沼線は、前谷地駅（石巻市）から気仙沼駅（気仙沼市）までを結ぶ延長72.8km・23駅の鉄道路線で、南三陸町内には陸前戸倉駅・志津川駅・清水浜駅・歌津駅・陸前港駅の5駅が設置されていた。海岸近くを走行する路線であったため、震災の津波により大きな被害を受け、町内では全ての駅が流失した。

気仙沼線の誕生のきっかけは、明治29年の三陸大津波の後、「復興のためには鉄道が不可欠」との見地から沿岸各町村による敷設運動が始まったことであった。請願陳情は粘り強く続けられ、紆余曲折を経て昭和32年に気仙沼一本吉間が部分開通。昭和57年12月11日、現在の町内区間も含めた悲願の全線開通が実現した。

こうした背景もあり、近隣都市はもちろん県内外との広域交通網として重要な役割を担う気仙沼線の早期復旧を求める声は、震災直後から沿線自治体で強く挙がっていた。



気仙沼線の被害（清水浜駅）

平成23(2011)年7月、東北運輸局が主催した「第1回JR気仙沼線復興調整会議」には、沿線自治体、JR東日本、復興庁が出席して、被災状況と沿線地域の復興に関する情報交換を行った。12月に開催された第3回調整会議では、気仙沼線柳津―気仙沼間のBRTによる仮復旧がJR東日本から提案された。BRTとは「Bus Rapid Transit:バス高速輸送システム」の略で、バス専用道と一般道等を組み合わせて運行することで、速達性・定時性を確保する。鉄路による復旧に比べて短期間に、費用も抑えて運行が再開できる。

町はJR東日本と個別の意見交換も重ねつつその是非を検討し、平成24(2012)年3月の第4回調整会議において、JR気仙沼線の鉄路による全線復旧と陸前戸倉駅までの早期の鉄道復旧を要望した上で、「BRTによる仮復旧」を了承した。

気仙沼線復旧の課題とBRTのメリット・デメリット

気仙沼線の復旧には、大きく5つの課題があった。

第1に、利用者の安全確保。原状の位置で線路や駅舎等の施設を復旧するのは津波被害を回避できない。第2に「まちづくり」の計画との整合。鉄道施設の復旧工事は、中心市街地の嵩上げ工事の完了を待たなければならない。第3に、道路や河川と交差する場所での工事。線路の移設等が伴う場合は、各事業主体との調整が必要となる。第4に、総額700億円に上る復旧費用をどのように分担するのか。第5は、輸送力の回復。震災以来行われている振替輸送は速達性の点で不十分であるため、輸送力の早期回復が必要である。

以上の観点から、町は気仙沼線のBRTによる復旧のメリットとデメリットを検討した。

BRTのメリットとして第1に挙げられるのが、まちづくりに合わせた柔軟な駅の設置と運行ルート設定である。

その実例として、志津川駅は鉄道時代にあった場所から平成24年12月に仮設の南三陸さんさん商店街の近傍に移設され、商店街が本設に移転した平成29(2017)年3月には一緒に再移設された。令和4(2022)年10月に道の駅



BRT 暫定開業 (平成24年8月20日)

「さんさん南三陸」がオープンするとともに再び移設され、以来、その中心機能を担っている。

BRT導入後は、平成24年に「南三陸町役場・病院前」駅が、平成30(2018)年には「志津川中央団地」駅が新設され、震災前に比べて2つ増えて7駅となった。また、鉄道時代は上下線合わせて1日19本だった志津川駅発着の便数は、BRT導入後は41本に増便された。

運行ルートの柔軟性は、地震や津波などの災害時にも力を発揮する。状況に合わせてルートを変更して、利用者をより安全な場所へと避難させることができる。

もう1つのメリットは、整備費用及び期間の削減である。鉄道の場合は、災害危険区域等を迂回して新たに安全なルートを整備する必要があり、多大な費用と期間を要する。これに対してBRTでは、既存の道路や鉄道敷を活用することで費用と期間を抑えることができる。国は「黒字の民間企業に財政支援を行うことはできない」という立場であるため、総額700億円と試算された整備費用において沿線自治体の負担割合が大きくなることは避けられなかった。

一方で、BRT導入の最大のデメリットは速達性が確保できないことであった。列車に比べてスピードが遅く、運行ルートも遠回りするため、所要時間が長くなる。柳津駅―気仙沼駅で比較すると、列車が時速80km・1時間20分程度で一部快速運行もあるのに対して、BRTは時速60km・約2時間。輸送力についても、列車が1編成数百人であるのに対して、BRT1台は数十人レベルである。

平成24年8月にBRTの暫定運行が開始されたが、町は平成25(2013)年度から「JR気仙沼線鉄道復旧促進事業」を開始。町として、鉄道による全線復旧の要望を継続した。

BRTによる本復旧

平成27(2015)年6月、国土交通省鉄道局の主催で「第1回 気仙沼線沿線自治体首長会議」が開催され、沿線自



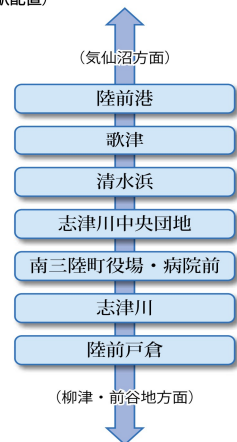
道の駅「さんさん南三陸」敷地内にあるJR気仙沼線志津川駅

治体首長、県副知事、JR東日本副社長、復興庁が出席して、あらためて鉄道復旧の是非を検討した。会議では、早期の交通機能回復を最優先しつつ、復興後のまちづくりにおいて、地域の実情に合った持続可能な交通機関として、震災前までに減少傾向にあった利用者数や、震災後の人口減少も検討材料とした。最終的には、12月に開催された第3回会議で、JR東日本のBRTによる本復旧案について沿線自治体が入入りを表明し、BRT運行が継続していくこととなった。

これを受けて、町は鉄道時代に運行していた「快速便」に近い形でのBRTの運行による速達性の確保や、輸送本数の増加などによる輸送力の増強・確保を、JRに対して引き続き要望していくこととした。

現在、町は気仙沼線BRTを「近隣市町を繋ぐ広域交通であるとともに、町内の基幹的公共交通として地域を繋ぐ役割」と位置付けて、町民バスとの連動等も含めた「まちづくり」推進の「幹」としてBRTの活用を図っている。

■運行路線（駅配置）



1. 命を守る基盤の整備

9. 上水道の復旧・整備

- 津波で主要浄水施設等が損壊・流失したため、復旧、廃止、新設した。
- 配水系統の変更を伴う大規模な再編を行った。
- 人口減少や施設の老朽化を見据えて新しい経営戦略を策定、改革を進めている。

水道施設の被災と応急復旧

当町の水道事業は、旧志津川町水道事業が昭和50年4月、旧歌津町水道事業が昭和48年3月にそれぞれ創設認可を受け、更に旧歌津町上沢・樋の口簡易水道事業の創設認可を平成10(1998)年9月に受けていた。平成17(2005)年10月の2町合併に伴い新規水道事業としての認可申請を行ったのを機に簡易水道事業を上水道へ統合し、平成19(2007)年3月に創設認可を受けた。計画給水人口17,770人、計画給水量10,580m³/日で、これに基づき水道事業を運営し、地区住民の公衆衛生・生活環境の向上、消防施設の拡充、更に産業経済活動の基盤としてその役割を十分に果たしていた。

しかし、平成23(2011)年3月11日の東日本大震災による津波被害によって水道施設の主要4水源の浄水場や取水場が冠水して全壊・流失・一部損壊して配水不能の状態に陥り、町内全域で断水となった。その後、全国からの応援を受けて応急給水を実施し、仮復旧工事によって9月には断水を解消し、全給水区域への給水を開始した。

水道施設の復旧、新設と廃止

震災の前、戸倉地区には戸倉浄水場が、志津川地区・入谷地区には助作浄水場が、そして歌津地区には伊里前浄水

場が、それぞれ供給していた。ところが、全ての浄水場が大きな被害を受けたため、平成26(2014)年、町は新たな水源による配水系統の見直しを行い、計画給水量 8,000m³/日とする水道施設の再編計画「南三陸町水道事業復興計画」を策定した。更に、令和2(2020)年3月には給水人口12,600人、計画給水量7,300m³/日、水源を新戸倉水源、小森水源、中在水源等とする認可変更を受け、令和3(2021)年度までにこれら3つの浄水場を新設・供用した。

現在、町の浄水場は計5箇所あり、地下水(浅井戸)が新戸倉浄水場、小森浄水場、中在浄水場、上沢浄水場の4箇所、表流水が米広浄水場の1箇所となっている。浄水処理方法は、新戸倉浄水場が紫外線処理と急速ろ過方式の併用、小森浄水場が紫外線処理方式、中在浄水場が急速ろ過方式、上沢浄水場が膜ろ過方式、米広浄水場が急速ろ過・活性炭ろ過方式となっている。

このうち、新戸倉浄水場は基幹浄水場であり、戸倉地区全域に配水している他、国道45号沿いに連絡管と東浜中継ポンプ場を整備することによって志津川地区にも配水している。さらに、基幹配水管を布設することによって、伊里前浄水場の後継施設である中在浄水場だけでは不足する歌津地区の配水も担っている。戸倉地区から歌津地区への配水方法は、新戸倉配水池から自然流下で東浜中継ポンプ場へ、そこから増圧ポンプで東浜配水池へ送り、そこから自然流下で中在浄水場へ送水している。また、山間部の入谷地区へは小森浄水場から松果佐配水池を経由して4つの増圧ポンプ場を経て、それぞれ4つの配水池から自然流下で配水している。

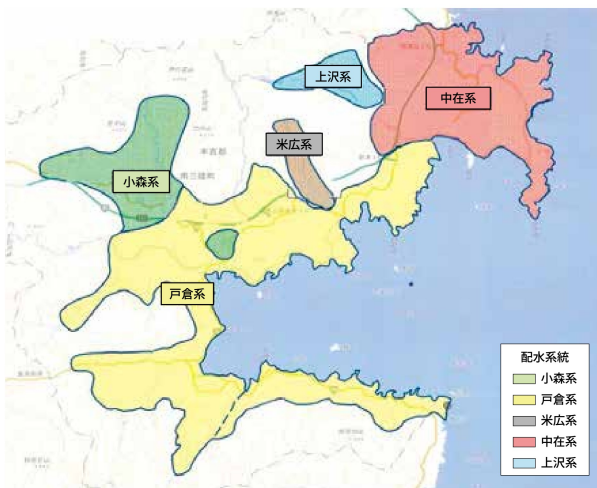
■上水道の被災状況

地区	番号	上水道施設名	区分	被災状況	被災度判定
志津川	1	南三陸町上下水道事業所	その他施設	全壊	1 大被害
	2	助作新浄水場	浄水施設	一部損壊	2 中被害
	3	助作第二取水場	取水施設	全壊	1 大被害
戸倉	4	戸倉浄水場	浄水施設	流出	1 大被害
歌津	5	上下水道歌津事業所	その他施設	全壊	1 大被害
	6	伊里前浄水場	浄水施設	全壊	1 大被害



損壊した上下水道事業所

■配水系統図



新戸倉浄水場



急速ろ過設備

新設の一方で、伊里前浄水場は撤去し、応急復旧工事で布設した仮設配水管の撤去も進めた。

水道事業の課題と新たな経営戦略

社会インフラの多くが高度経済成長期前後に建設され、水道施設もその例に漏れず、管路をはじめとする施設の老朽化が叫ばれている。一方で、未曾有の人口減少社会の到来による給水需要の縮小も避けられず、水道施設の計画的な更新及び中長期的な財源の確保が大きな課題となっている。

町の水道事業は、東日本大震災からの復興事業が国庫補助金と特別交付税でほぼ全て財源手当てされた中、1日でも早い復興を目指し関係者が一丸となって事業を進めたことによって、一定の成果を達成することができた。経営状況についても、給水区域内で住宅や事業所が再建されるなど復興が進んだことで一定程度安定した状況に回復している。

しかし、復興事業の終了後は、全国的な課題と同様に、老朽施設の更新に伴う財政需要、そして給水人口減少による給水収益の減等の課題が重くのしかかることになる。

特に当町においては、被災した市街地の浄水場や幹線管路については復興事業により更新されているが、被害を受けなかった高台や山間部にある浄水施設や管路についてはそのままの状態であるため、老朽化した施設の廃止を含めた更新の検討や、管路の計画的な更新については避けられない課題である。

令和2年、町は「南三陸町水道事業経営戦略」を策定した。これは国が全国の公営企業に対して、安定的な事業継続を可能とする財政計画等の策定を要請したことに応じたものである。

この経営戦略では、将来の経営を見据え、更には東日本大震災を教訓とし、「命の水」を「安全・安心」、「持続的」、「効率的」に供給するため、今後の経営における方針として、「安全な水道」「強靱な水道」「持続可能な水道」の3つの基本目標と基本施策を打ち出している。

町は現在、この戦略を遂行するために、広域連携や業務の民間委託、さらに令和4(2022)年に策定した「南三陸町水道事業水安全計画」に基づく総合的な水質管理に取り組んでいる。

■基本目標と基本施策

① 安全な水道
～いつ飲んでも安全で信頼される水道～

施策
⇒ 水安全計画の策定、厳格な水質管理と水質検査体制の確保

② 強靱な水道
～災害に強く、たくましい水道～

施策
⇒ 危機管理マニュアルの策定、老朽管の更新・耐震化

③ 持続可能な水道
～健全かつ安定的な事業運営が可能な水道～

施策
⇒ 職員研修の推進と水道技術の継承、適正な水道料金改定を含めた健全経営の確保