

要望書

熊本県町村議会議長会

要望の実現方について

平素は、町村の振興発展のため、格別のご尽力を賜り深く感謝申し上げます。

さて、本会は、令和2年2月14日に開催した「第70回定期総会」において、別紙のとおり、要望を決定いたしました。

つきましては、この実現方につき、貴職の特段のご高配を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

熊本県町村議会議長会

会長 稲田 忠 則

「平成28年熊本地震」からの復旧・復興に関する要望

「平成28年熊本地震」及びその後の大雨による豪雨被害は、県内に甚大な被害をもたらし、多くの尊い命が犠牲となった。

被災町村では、国・県をはじめ、県内外自治体職員の派遣及び支援を受け、一日も早い復旧・復興に向けて、現在全力で取り組んでいるが、被災町村は中山間地も多く、財政基盤も脆弱であり、国や県による強力な支援が不可欠であるとともに、今後は被災者の「心の復興」が何より重要である。

よって、下記事項の実現を図るよう、強く要請する。

記

- 1 町村が財政面で安心感をもって復旧・復興に取り組んでいくため、引き続き、町村の財政負担の最小化と中長期的な財源確保について、特別の措置を講じること。

特に、コミュニティの再生や土地区画整理等の復興事業に対して、中長期的な財政支援を講じること。

- 2 自力での住宅再建が困難な被災者が、将来確実に住居が確保できるよう、最大限の支援を行うこと。

3 地震により生活基盤を失い、未だ厳しい環境で生活再建に取り組んでいる被災者に対し、保健・医療・福祉、教育、心のケアなど生活全般にわたるきめ細かい支援について、被災者の状況把握を着実にを行いながら、漏れなく実施できる環境が整えられるよう最大限の支援を行うこと。

4 大きな被害を受けた道路・橋梁等の公共土木施設、農林水産業施設、学校教育施設、庁舎等の早期復旧と財政措置を含めた支援措置を講じること。

また、農林水産業者、商工業者、観光業者等が事業継続や経営再建できるよう、税財政支援、金融支援の拡充、特に、グループ補助金について、交付申請の加速化に向けた取組みと、引き続き必要な財政支援を行うこと。あわせて観光振興等に対する対策や支援を行うこと。

5 労働者や資機材の不足等による入札の不調・不落が発生していることに対し万全の措置を講じるとともに、事業の繰越しに対し弾力的に対応すること。

6 県内外からの職員派遣については、中長期的な支援となるよう求めるとともに、派遣元・派遣先自治体ともに財政負担が生じないよう万全の措置を講じること。

各郡提出要望

	件 名	提出郡名
第 1	町道 ^{かなぎつるごえ} 金木鶴越線の事業促進について	下益城郡
第 2	災害時における緊急迂回路（作業道 ^{こづみね} 小津峰線・柳谷 ^{やなぎたに} 線）の災害復旧促進について	下益城郡
第 3	地域高規格道路 有明海沿岸道路（熊本県側）の早期整備について	玉名郡
第 4	著しい交通渋滞緩和のための国道及び県道整備の早期着工について	菊池郡
第 5	阿蘇くまもと空港のアクセス道路改善と阿蘇及び県北地域への渋滞緩和の推進について	菊池郡
第 6	中九州横断道路の早期整備について	菊池郡
第 7	「平成 28 年熊本地震」に伴う国道等の完成後の阿蘇地域の創造的復興の取り組み並びに南阿蘇鉄道の早期復旧について	阿蘇郡
第 8	阿蘇地域における道路網の整備促進について	阿蘇郡
第 9	九州中央自動車道の早期完成及び主要地方道矢部阿蘇公園線未供用区間の早期着工について	上益城郡
第 10	熊本都市圏南東部地域の道路網の強化について	上益城郡
第 11	益城町の平成 28 年熊本地震からの復旧復興について （都市計画道路益城中央線（主要地方道熊本高森線）の早期整備） （益城中央被災市街地復興土地区画整理事業の推進）	上益城郡
第 12	^{やかたがわ} 矢形川改修事業の促進について	上益城郡
第 13	河川の整備促進について	八代郡
第 14	交通・産業基盤及び農業生産基盤の整備について	葦北郡
第 15	球磨川における抜本的な治水対策の促進について	球磨郡
第 16	球磨地域幹線道路網の整備促進について	球磨郡
第 17	天草地域の道路整備促進について	天草郡

第1 町道^{かなぎつるごえ}金木鶴越線の事業促進について

【下益城郡提出】

(提案理由)

町道金木鶴越線は、美里町内の国道218号から上益城郡山都町に至る路線で、地域住民の日常生活や地域経済に欠くことのできない重要な道路です。

しかしながら、未整備区間では、平成28年4月の熊本地震及び6月の集中豪雨により甚大な被害を受け、道路が寸断され集落が孤立する事態に至りました。

未整備区間の早期整備は地域住民の念願であり、地域産業の育成や沿線住民の通勤・通学の利便性向上並びに交通の安全確保が図られますよう、早期完成に向けて特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

金木鶴越線（幅員狭小箇所①）



金木鶴越線（幅員狭小箇所②）



第2 災害時における緊急迂回路（作業道^{こづみね}小津峰線・柳谷^{やなぎたに}線）の 災害復旧促進について

【下益城郡提出】

（提案理由）

美里町では平成28年4月の熊本地震、その後の6、7月には豪雨と、かつてない災害が発生し多大な被害を受けました。

国・県におかれましては迅速な対応をいただき、二次災害を防止することができましたことに心から御礼申し上げます。

しかしながら、完全復旧には至っておりません。中でも山間部の作業道においては、既存の災害復旧事業では地元林業者の負担が大きく、手つかずの状態です。

このような作業道小津峰線は、森林整備を基本としながら、集落と町中心部を結ぶ町道の緊急迂回路として、地元林業者が整備した路線です。

また、作業道柳谷線につきましては、森林整備促進と治山事業を目的に整備された路線で、林業振興、土砂災害防止には重要な路線であります。

つきましては、災害時の避難経路の確保、森林整備等促進による安全・安心な地域づくりに特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

小津峰線

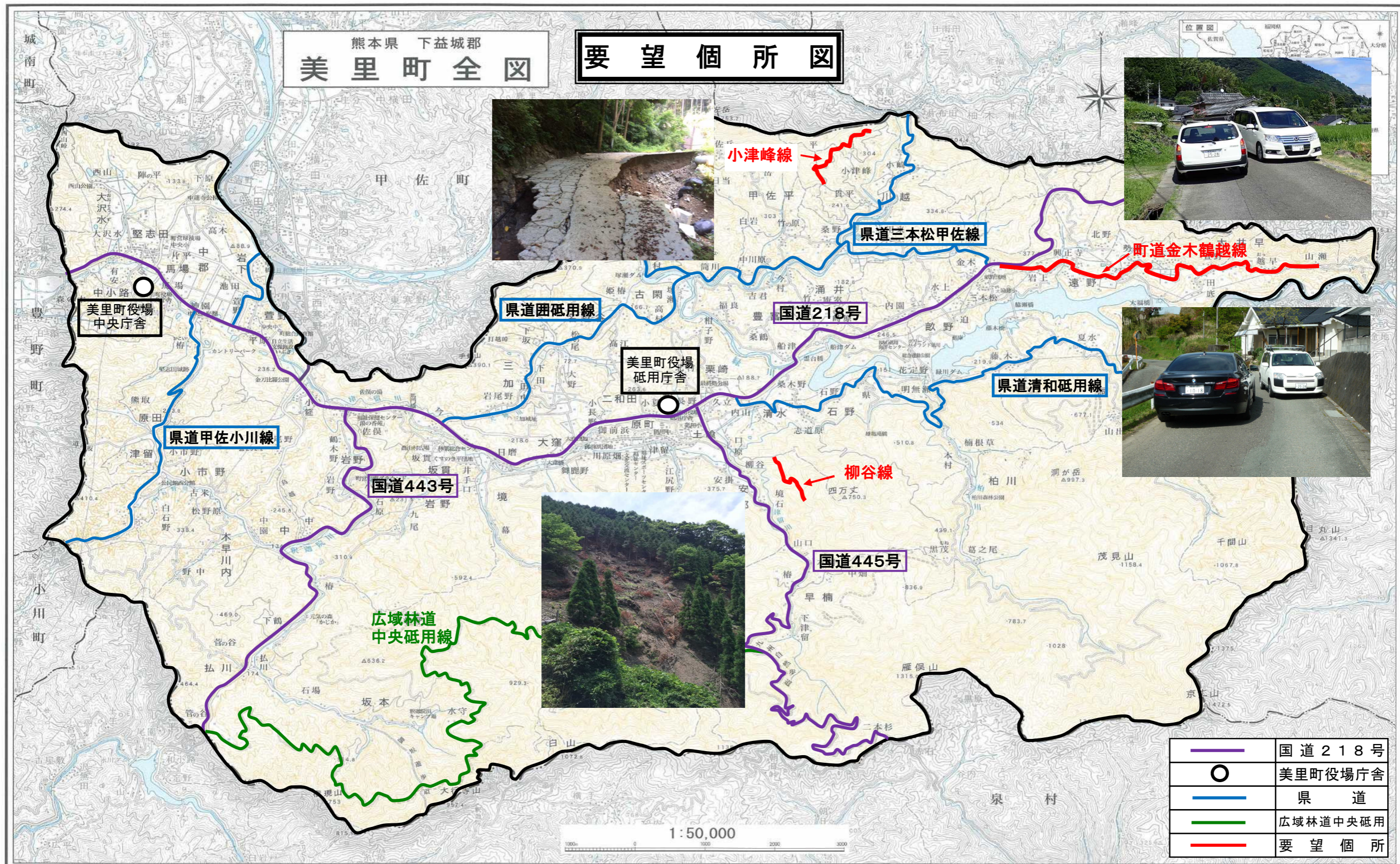


柳谷線



熊本県 下益城郡
美里町全図

要望箇所図



	国道218号
	美里町役場庁舎
	県道
	広域林道中央砥用
	要望箇所

「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の5万分の1地形図を複製したものである。(承認番号 平16九坂、第215号)」

熊本市長旗東2-1-24 ☎(096)388-0029 (株)乙城印刷社

熊本県下益城郡美里町役場

第3 地域高規格道路 有明海沿岸道路（熊本県側）の早期整備について

【玉名郡提出】

（提案理由）

平成28年4月に発生した熊本地震では、九州縦貫自動車道をはじめとする幹線道路が被災・寸断され、国道、県道等に深刻な交通渋滞が発生し、災害時における既存道路ネットワークの脆弱性が露呈されたところであり、災害発生時のリダンダンシー確保の観点からも、災害時の救援活動や支援物資の輸送路となるなど、「命の道」としての役割も果たす地域高規格道路「有明海沿岸道路（Ⅱ期）」の整備は非常に重要です。

先行する福岡・佐賀の両県を結ぶ「有明海沿岸道路」は、大牟田市から鹿島市までの全体約55kmのうち、自動車専用道路30.3km、一般部9.6kmが既に開通するなど着々と整備が進んでおり、三池港のコンテナ量の増加や地域経済の活性化で将来的には1兆円超の効果が望まれます。

一方、熊本県側においても、平成27年4月に大牟田市から長洲町までの区間が都市計画決定され、今後は早期事業化に向けて「新規事業採択時評価」の早期完了を望むものです。また、平成27年9月には三池港ICの災害発生時の機能確保を図るため、荒尾市の荒尾競馬場跡地付近までの約2.7km区間の現地測量、調査設計等が進められており、長洲町においても令和元年10月に地質調査が行われるなど、全線の早期整備への期待・熱意が高まっているところです。

つきましては、有明海沿岸道路（三池港IC～長洲町）区間の早期整備の実現に向け、次の事項について要望いたします。

記

- 一、有明海沿岸道路（Ⅱ期）全線の国直轄による早期整備を図ること。
- 一、有明海沿岸道路「大牟田市（三池港IC）～長洲町」区間の早期事業化を図ること。
- 一、有明海沿岸道路（Ⅱ期）の整備が安定的かつ着実に進められるよう、必要な予算を確保すること。

第4 著しい交通渋滞緩和のための国道及び県道整備の早期着工について

【菊池郡提出】

(提案理由)

菊池南部地域におきましては、人口の増加が著しく、合志市、大津町及び菊陽町の1市2町の人口は12万人を越えており、今後も増加傾向にあります。このように、当地域における企業の進出や人口が急増したことにより、現状の道路網では充足されず、交通渋滞が恒常的なものとなっております。

このことから、熊本県におかれましては、このような状況を斟酌され、関係市町と共同して、県道大津植木線とそれに接続する町道の交差点改良、及び県道からかわ辛川ふくはら鹿本線福原バイパスを施工されましたことに対し深く感謝申し上げます。

しかしながら、熊本県が菊池市旭志地内に計画される工業団地及び菊陽町はらみず原水工業団地への企業の立地等を考慮しますと、菊陽町の南北を縦断する幹線道路である国道443号の交通量は一層増加することが予想され、交差点改良等によりその効果はみられるものの、今後も市街地や既存集落内道路での渋滞が懸念される場所があります。そのような中、一部バイパス化で国の施工も決定し、誠に喜ばしいことではありますが、決定後は、出来る限り早期着工をお願いいたします。(要望図：① 青線)

また、県道まがて曲手原水線から町道菊陽空港線の高架による延伸については、熊本県、合志市、菊陽町において協定が結ばれたところですが、通学路としても利用されている県道しんやま新山原水線は、JR豊肥本線と交差し、その踏切の幅員は4メートルにも満たず、車が離合できないきょうあい狭隘踏切であり、踏切事故が憂慮され、極めて深刻な問題であるため、一日も早い予算の確保と早期着工をお願いいたします。(要望図：② 赤線)

併せて、菊陽町においては、県道熊本住吉線すみよしの光の森地区、県道辛川鹿本線新山地区が慢性的な交通渋滞を引き起こしております。宅地開発により、生活環境は著しく向上したものの、既に立地している企業やショッピングモールへの影響はもちろんのこと、熊本県の経済発展を左右するものと思われまことから、早期に予算確保、早期着工をお願いいたします。

第5 阿蘇くまもと空港のアクセス道路改善と阿蘇及び県北地域への渋滞緩和の推進について

【菊池郡提出】

(提案理由)

熊本地震によって国道 57 号や J R 豊肥本線が寸断し、阿蘇くまもと空港から大津町、そして世界的観光地の阿蘇や企業が集積している県北地域への交通に不便な状況が続いています。

しかし、熊本県及び国のご尽力により、国道 57 号代替ルートや新阿蘇大橋架橋については順調に進展しており、熊本地震からの創造的復興においても、現実の様を呈してきたと拝察しているところです。

熊本県では、熊本地震で大きな被害を受けた空港周辺地域の創造的復興を推進する大熊本空港構想の実現に向けて重点的に取り組んでおられます。

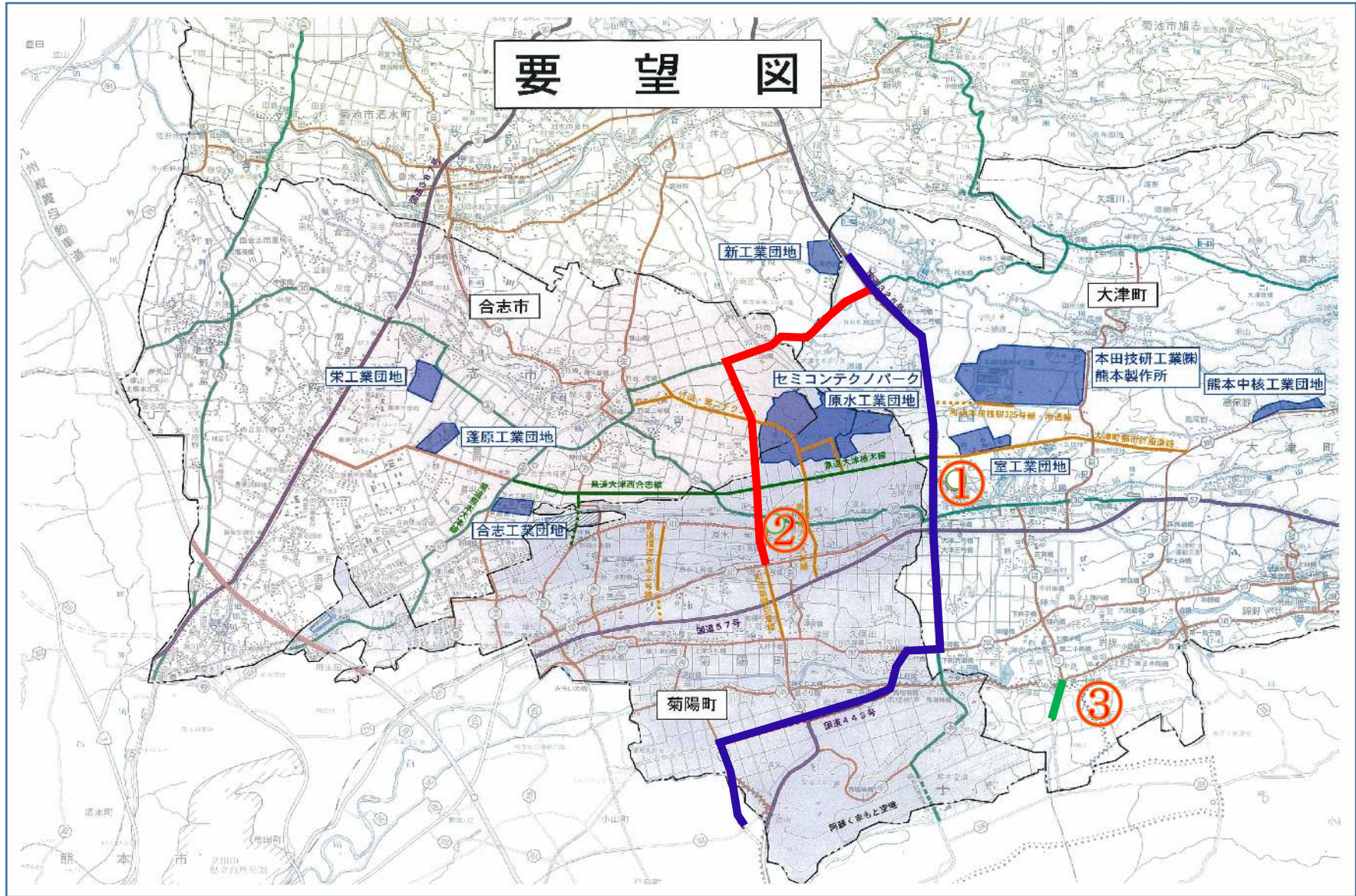
その中には、「国道 443 号（大津町～菊陽町）の 4 車線化、空港地下道の耐震化等空港周辺の道路ネットワークの機能強化」、「新たな産業や雇用の創出、阿蘇の玄関口としての利点を活かした観光産業の振興・発展、利便性を活かした企業誘致」が含まれています。

しかし、近隣の状況としては、空港から県北への主幹線道である国道 443 号と県道 207 号瀬田^{せ た た っ だ}竜田線との大津町下町^{しもまち}交差点の渋滞は常態化・慢性化しており、上記構想を実現するには、県北アクセスの冗長化が必要であると考えます。

さらには、この冗長化を目的とした、空港東部を迂回し国道 57 号等の県北主要幹線道路とアクセスする道路の整備は、県北地域へのアクセスを空港地下道に依存している現状の改善が図られ、民営化と新ターミナル建設に伴う熊本空港の増便による利用者への利便性及び空港での災害発生時における救助活動等の安全対策向上にも必要不可欠なものであると考えます。

つきましては、県道管理者であります熊本県において、空港の安全対策及び利便性の向上、また熊本地震後の復興及び阿蘇と県北地域の活性化のために、県道 211 号岩坂陣内^{いわさかじんない}線から空港台地への県道の延長整備を強く要望いたします。

(要望図：③ 緑線)



第6 中九州横断道路の早期整備について

【菊池郡提出】

(提案理由)

中九州横断道路は、熊本・大分両県を結ぶ重要な高規格道路であり、九州の横軸として絶対必要な道路と確信しています。

先の熊本地震では、九州自動車道や国道57号が寸断し、市民生活や地域経済に甚大な被害を及ぼし、交通ネットワークの脆弱性を露呈しました。

さらに、近年巨大化する台風や、これまで経験したことの無い豪雨、将来起きると言われている南海トラフ地震など、命を守る行動が必要な災害に備え、地域高規格道路等の幹線道路ネットワークを多重化していくことは、防災・減災、国土強靱化の取り組みそのものであり、市民の生命・財産を守るため、本路線の果たす役割はますます高まっています。

中九州横断道路は、菊池地域の農業・商業・工業及び観光業の発展に寄与することはもとより、特に工業では熊本県の製造品出荷額の約6割を占める中核企業が集積することから、物流の効率化など様々なストック効果が期待され、地域経済社会の生産性向上及び産業競争力の強化に繋がり、菊池地域のみならず熊本県全体の経済を発展させるために必要不可欠な道路です。

昨年4月には竹田阿蘇道路^{たけた}の事業化が決定され、いよいよ熊本県側の事業化実現の機運も高まってきており、昨年12月15日には、合志市において、菊池郡市4市町主催によって、九州縦貫自動車道から国道325号までの「中九州横断道路 大津熊本間 事業化実現総決起大会」を開催し、全線の早期整備への期待・熱意が高まってきているところです。

つきましては、中九州横断道路の早期整備の実現に向け、次の事項について要望いたします。

記

- 一、中九州横断道路「大津熊本間」の早期事業化を図ること。
- 一、中九州横断道路（熊本県側）の整備が、安定的かつ着実に進められるよう、必要な予算を確保すること。

中九州横断道路概要図



第7 「平成28年熊本地震」に伴う国道等の完成後の阿蘇地域の 創造的復興の取り組み並びに南阿蘇鉄道の早期復旧について

【阿蘇郡提出】

(提案理由)

「平成28年熊本地震」から早や5年目を迎えようとしております。この間、熊本県におかれましては、阿蘇地域の復旧及び復興のために多大なる御支援・御尽力を賜わりまして深く感謝申し上げます。

さて、国道57号北側ルート、国道325号の阿蘇大橋の架け替え、寸断された国道57号の工事も着実に進み、さらにはJR豊肥本線「肥後大津～阿蘇」駅間の不通区間も令和2年度の完成が見込まれており、阿蘇地域住民のみならず、九州全体の交通・産業・農業・観光等に大きな効果が期待でき、早期の開通を心待ちにしているところです。

また「阿蘇くまもと空港」は、広域防災の拠点として選定され、広域防災拠点構想の中に「すべての道は熊本に通じるとの考えの下、横軸をはじめとした交通基盤整備の加速化」が盛り込まれており、現在工事中の国道等については、地震、火山の噴火、大雨や台風時の避難道路並びに災害発生時の救急や救助に向かうアクセス道路として、防災面からも早期の完成と開通を期待しているところです。

一方、南阿蘇鉄道は令和5年の開通を目指し工事が進められておりますが、鉄道の通行止めにより、多くの住民が通学や通勤に困難をきたすなど、非常に不便な日常生活を強いられております。

このようなことから、阿蘇管内町村の現状をご理解いただき、国道57号北側ルート等の完成後の創造的復興の取り組みと南阿蘇鉄道の一日も早い復旧について特段の御配慮を賜りますとともに、国への働きかけを強くお願いいたします。

記

- 1 国道57号・国道57号北側ルート・国道325号阿蘇大橋・JR豊肥本線開通後の創造的復興の取り組みと支援について
 - ・大型復興キャンペーン・イベント等の取り組みなど
 - ・企業誘致・雇用の拡大対策など
- 2 南阿蘇鉄道災害区間の早期復旧・復興並びに南阿蘇鉄道株式会社への財政支援について

第 8 阿蘇地域における道路網の整備促進について

【阿蘇郡提出】

(提案理由)

阿蘇地域は、四季折々に移り変わる自然豊かな阿蘇の山々と、昏々と湧き上がる水、また心と身体を癒す温泉などを求めて、年間約 1,600 万人の観光客が訪れる全国的にも有数の観光地として知られております。

阿蘇地域の道路網の整備は、県内外各都市間の移動時間が短縮され、道路利用者並びに地域住民の利便性が改善されるとともに、空港・高速道路等の輸送拠点へのアクセス力が向上し、新たな雇用の創出が見込まれる等、産業・経済・観光・文化の発展に多大な効果が期待できます。

また、新幹線各駅と観光地を結ぶ二次、三次のアクセス強化がさらに必要となる中で、阿蘇地域の道路網の整備はますます重要となっております。

つきましては、下記道路網の整備促進及び実現につきまして特段のご高配を賜われますよう、よろしくお願い申し上げます。

記

○主要地方道矢部阿蘇公園線未供用区間の早期着工について

阿蘇郡南阿蘇村と上益城郡山都町を結ぶ矢部阿蘇公園線は、大正 9 年に県道に認定され、昭和 57 年には国道を補完する幹線的役割をもつ主要地方道に指定されました。

これまで、県当局における積極的な改良事業が施されていますが、路線の一部に未供用区間があるために道路ネットワークが形成されておらず、この路線の役割を十分に発揮するには至っていません。

本路線が全線開通すると、観光面においては、県内最大の観光地阿蘇を訪れた観光客を、天草地域や県央地域（上益城・下益城・宇城地域等）へと誘客し周遊性を高める事で、県内の滞在時間増加が見込まれ、インバウンド戦略と併せて観光産業の活性化が期待できます。

また、農業分野では、県が推進している熊本ブランドの代表であるトマトは全国一の生産量を誇っていますが、阿蘇地方は農業の盛んな地域であり、トマ

トを含めた農産物の流通は本路線が開通することにより、販路の拡大等につながり、新たな産業開発、雇用の促進などあらゆる分野に経済効果をもたらし、全国に誇る熊本の農業振興に大いに貢献できると考えます。

さらに本路線は、防災面からも重要な路線であると考えています。

熊本地震により、重要な幹線道路が被災したことから、複数の経路で交通を確保する「相互補完性」のある道路網の構築が有効であるとされています。本路線が開通しますと、阿蘇地域・上益城をつなぐ緊急避難路としてはもちろん、救急・救援や、物資の輸送など復旧活動を支える基幹ルートとしての役割を果たすと同時に、国道 57 号を加えた中九州横断道路への繋がりや、さらには南阿蘇村を通る国道 325 号と九州中央自動車道がリンクすることにより、他県と連結した広域的に防災機能の高い道路ネットワークの構築が図られると考える次第です。

以上のような本路線の広域的な重要性及び可能性をご賢察いただき、未供用区間の一日も早い着工に向けて、さらなるご尽力を賜りますよう強く要望いたします。

主要地方道「矢部阿蘇公園線」路線図



○どうぞのこもり県道堂園小森線（206号）の道路改良の早期完成について

主要地方道熊本益城大津線（通称：第2空港線）を起点とする県道堂園小森線は、益城熊本空港インターからも近いという好条件に加えて、平成15年の主要地方道熊本高森線（県道28号）俵山トンネルの開通以来、南阿蘇方面へのアクセス機能が格段に向上し、熊本市周辺はもとより、福岡・鹿児島方面からの利用が増加の一途をたどっております。

また、宮崎方面からは、「阿蘇くまもと空港」並びに熊本市方面へのアクセス道路としての利用が増えるなど、近年は九州各県を結ぶ重要な道路となっております。さらには、国道57号の渋滞緩和、そして災害時の迂回路としても、この県道の果たす役割はますます大きなものとなっております。

このような状況の中、この県道堂園小森線の拡幅改良は、阿蘇地域の観光振興はもとより、本県の産業、経済の発展に大きく寄与するとともに、県の戦略のひとつでもある「大空港構想」の推進のためにも不可欠な事業であります。

また、県において策定された「九州を支える広域防災拠点構想」の中で、その柱として、「阿蘇くまもと空港」を九州における防災上の拠点空港と位置づけられ、すでに工事も始まり、「すべての道は熊本に通じる」との考えの下、九州の横軸をはじめとした交通基盤の整備を加速化するという取り組み方針を明確にされたところであります。

その横軸の柱のひとつとして、九州自動車道嘉島ジャンクションから宮崎県のべおかし延岡市に至る九州中央自動車道の整備促進が位置づけられておりますが、本路線は、依然として未事業化区間が多く残されており、全線開通の見通しは立っていないのが現状であります。

こうした視点に立てば、「阿蘇くまもと空港」を起点として、県道熊本高森線に接続し、そして国道325号、さらに国道218号を経て宮崎県延岡市に至るルートを構成する県道堂園小森線は、この横軸の九州中央自動車道を補完する路線のひとつとして、知事が進められる「九州を支える広域防災拠点構想」において重要な位置にあると言えます。

しかしながら、この県道は昭和49年に開通した道路で、幅員も狭く、大型車の離合にも危険が伴い、道路としての機能は低下し、慢性的な渋滞など住民の

生活と安全等にも重大な支障をきたしている状況であります。

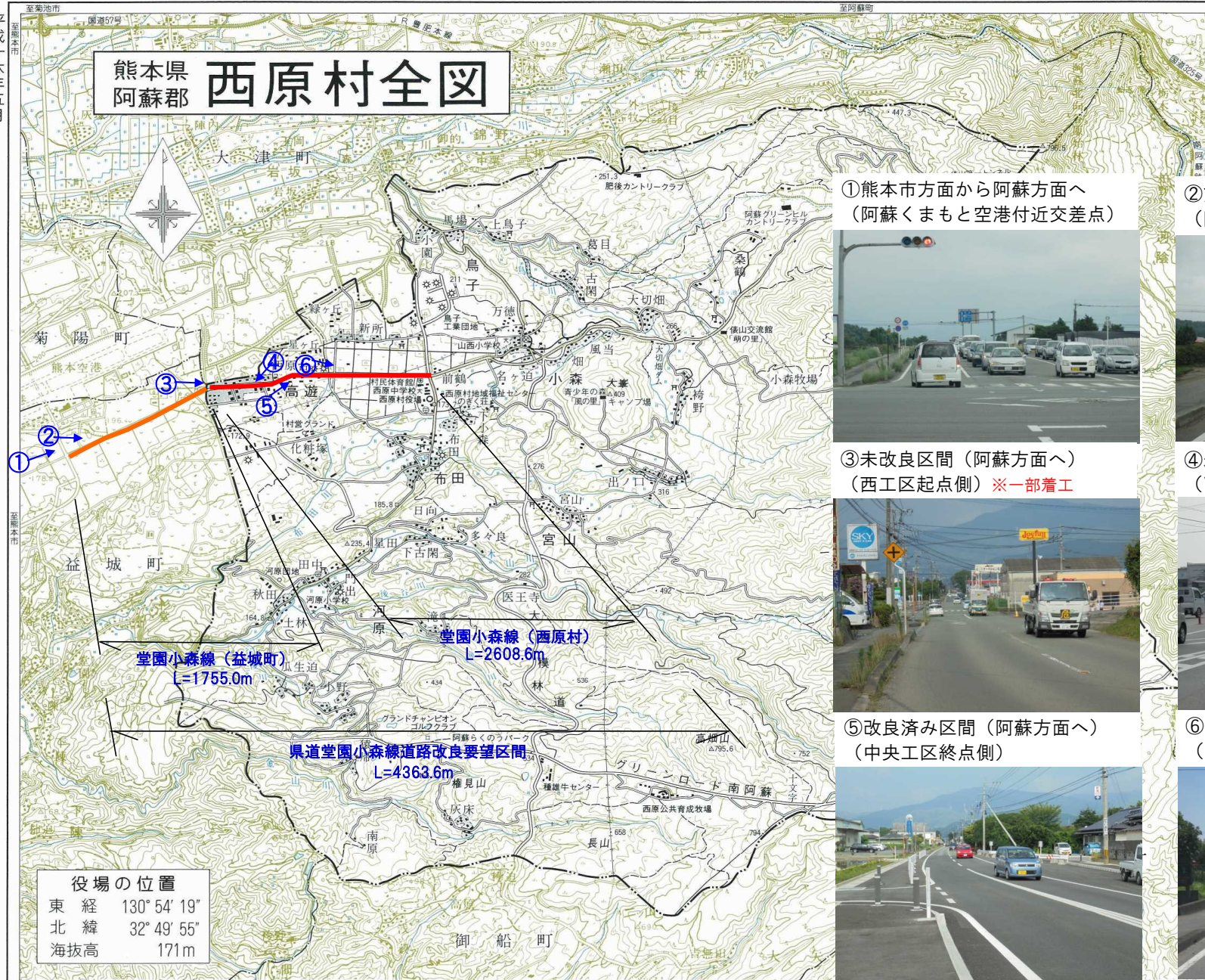
こうした背景を踏まえ、県におかれては、平成 24 年度から益城町区間において測量調査詳細設計され、平成 27 年度には一部工事着手、供用開始されています。

平成 28 年度には、西原村の一部（中工区）の区間が工事完了し、現在では、西工区の一部区間の工事も着工し、積極的に取り組んでいただいているところでもあります。

つきましては、この県道堂園小森線における益城町区間及び西原村区間の拡幅改良の一日も早い完成について、特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

熊本県 阿蘇郡 西原村全図

位置図



①熊本市方面から阿蘇方面へ
(阿蘇くまもと空港付近交差点)



②熊本市方面から阿蘇方面へ
(阿蘇くまもと空港付近交差点)



③未改良区間(阿蘇方面へ)
(西工区起点側) ※一部着工



④未改良区間(熊本市内方面へ)
(西工区終点側) ※一部着工



⑤改良済み区間(阿蘇方面へ)
(中央工区終点側)



⑥未改良区間(阿蘇方面へ)
(東工区起点側)



西原村役場

役場の位置
東経 130° 54' 19"
北緯 32° 49' 55"
海拔高 171m

この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の5万分の1地形図を複製したものである。
(承認番号 平 16 九 獲、第 37 号)

1 : 50,000
0 1000 2000 3000m

©平成16年度事業計画 富士マイクロ株式会社
熊本市水前寺5-45-1 TEL:096-383-3311

○^{やまにし}県道山西大津線の道路改良（歩道設置）事業の早期完成について

県道山西大津線は、山西小学校及び西原中学校への通学路でもあります。現在は、歩道もなく、子ども達は路側帯を通学している現状があります。

特に春から夏にかけては、法面からの草が伸び、子どもは車道寄りを通学せざるを得ない状況にあります。

また、菊池郡市への通勤ルートでもあり、通勤車両や大型車の通行も多く非常に危険な道路であります。

現在、歩道設置に向けて、用地交渉を行っていると同っておりますが、子どもの安心安全のために、定期的な路線全体の草刈りをお願いするとともに、早期の工事着工を要望いたします。



①大津町方面から西原方面へ



②大津町方面から西原方面へ



②大津町方面から西原方面へ



西原村役場

この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図50000(地図画像)を複製したものである。(承認番号 令元情複、第1005号) 承認を得て作成した複製品を第三者がさらに複製する場合には、国土地理院の長の承認を得なければならない。

第9 九州中央自動車道の早期完成及び主要地方道矢部阿蘇公園線 未供用区間の早期着工について

【上益城郡提出】

(提案理由)

平成 28 年 4 月に発生した「熊本地震」は、県内各地に甚大な被害をもたらしました。地域の幹線道路への被害も深刻で、国道 57 号の大規模土砂崩れや国道 325 号阿蘇大橋の崩落、県道熊本高森線の橋梁損傷など、阿蘇地域と熊本都市圏等を繋ぐ大動脈が寸断され、上益城地域においても、国道 445 号の斜面崩落等による全面通行止めが約 2 年続くなど、地域住民の生活のみならず地域の経済や産業に大きな打撃を与えました。

さて、九州中央自動車道は、「九州縦貫自動車道」や「九州新幹線」及び現在整備が進められている「東九州自動車道」を繋ぐ九州中央部の重要な横軸であり、宮崎県側の「高千穂日之影道路 たかちほひのかげ 雲海橋交差点 うんかいばし 日之影深角 ひのかげふかすみ」間が平成 30 年 11 月に開通し、続いて熊本県側の「小池高山 I C おいけたかやま 上野吉無田 うえのよしむた I C 山都中島西 I C なかしまにし」間が同年 12 月に開通し、矢部 I C まで工事が進められております。令和元年 9 月に「矢部 そよう 蘇陽」間が計画段階評価となり、令和 2 年度には「蘇陽 ごかせひがし 五ヶ瀬東」間について新規事業箇所として決定されるなど、全線開通に向け大きく前進しております。

本路線は、熊本県が進める「九州を支える広域防災拠点構想」において、九州の東西を繋ぐ重要な広域防災路線として位置付けられており、大規模災害発生時には、救援物資や医療関係者を円滑かつ迅速に輸送するための“命の道”として、また、平常時には観光振興、産業振興など地域活性化の基盤として、その効果が期待されます。

また、主要地方道矢部阿蘇公園線は、九州の中央を南北に通る路線であり、九州中央自動車道の整備により阿蘇と南九州を最も効果的につなぐルートが確立され、宇城・上益城地域と阿蘇地域、そして政令指定都市の熊本市を

回遊する新しい観光ルートが形成されます。また、警戒の続く阿蘇山の火山活動や南海トラフ大地震、集中豪雨による土砂災害などあらゆる自然災害の発生を想定した場合に、関係地域住民の緊急避難路としてはもとより、救助・救援や物資の輸送など復旧活動を支える基幹ルートとして非常に重要な路線であります。

両路線の整備は着実に進んでいますが、九州中央自動車道の「山都中島西～矢部」間については、用地取得が完了したものの供用予定年度が明示されておらず、全国の高規格幹線道路と比較すると整備率が約30%と非常に遅れています。また、矢部阿蘇公園線については、路線の一部に未供用区間があるため、その役割を十分発揮するには至っていません。

熊本地震により、重要な幹線道路が被災し、地域社会に大きなダメージを与えたことを考慮すると「壊れない」強固な道路整備に頼るよりも、複数の手段や経路で交通を確保する「相互補完性」のある道路ネットワークの構築が大変重要であると思われれます。九州中央自動車道及び矢部阿蘇公園線が整備され、相互にリンクすることで、関係人口及び定住人口など新たな人の流れや経済の流れを生み出すこととなり、復旧・復興を加速させる“復興の道”として、また、地域活性化につながる“地方創生の道”として、多大なストック効果が期待されます。

以上のことから、九州中央自動車道の早期完成と主要地方道矢部阿蘇公園線未供用区間の一日も早い着工に向けて、さらなるご尽力を賜りますよう強く要望いたします。

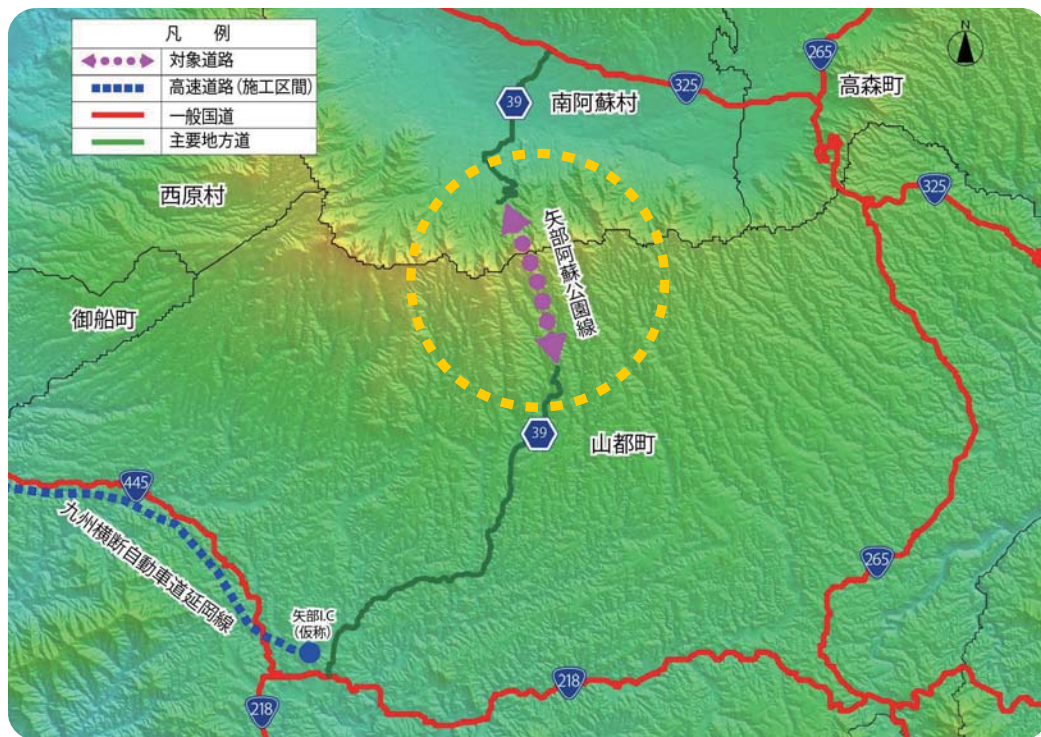
九州の戦略的かつ一体的な強化を図るための 九州中央自動車道の早期整備



平常時は観光交流、災害時には防災性を高める 「主要地方道矢部阿蘇公園線」の早期整備を！

主要地方道矢部阿蘇公園線は、上益城郡山都町の国道 218 号を起点とし、阿蘇郡南阿蘇村の国道 325 号に至る延長 27.4km の道路です。

近年、活動が活発化している阿蘇山の大噴火が発生したときに備え、防災拠点となる熊本地域と阿蘇地域を結ぶ道路ネットワークの代替性を考慮して、矢部阿蘇公園線を整備しておくことが防災対策の上で大変重要です。



平常時は観光交流の活性化のために

矢部阿蘇公園線の整備により、従来の熊本と阿蘇を往復する観光ルートだけでなく、上益城地域の観光資源も含めた新たな「歴史回廊」の形成が可能となり、地域全体の観光振興に寄与することができます。

地域全体の
観光振興

新たな
「歴史回廊」



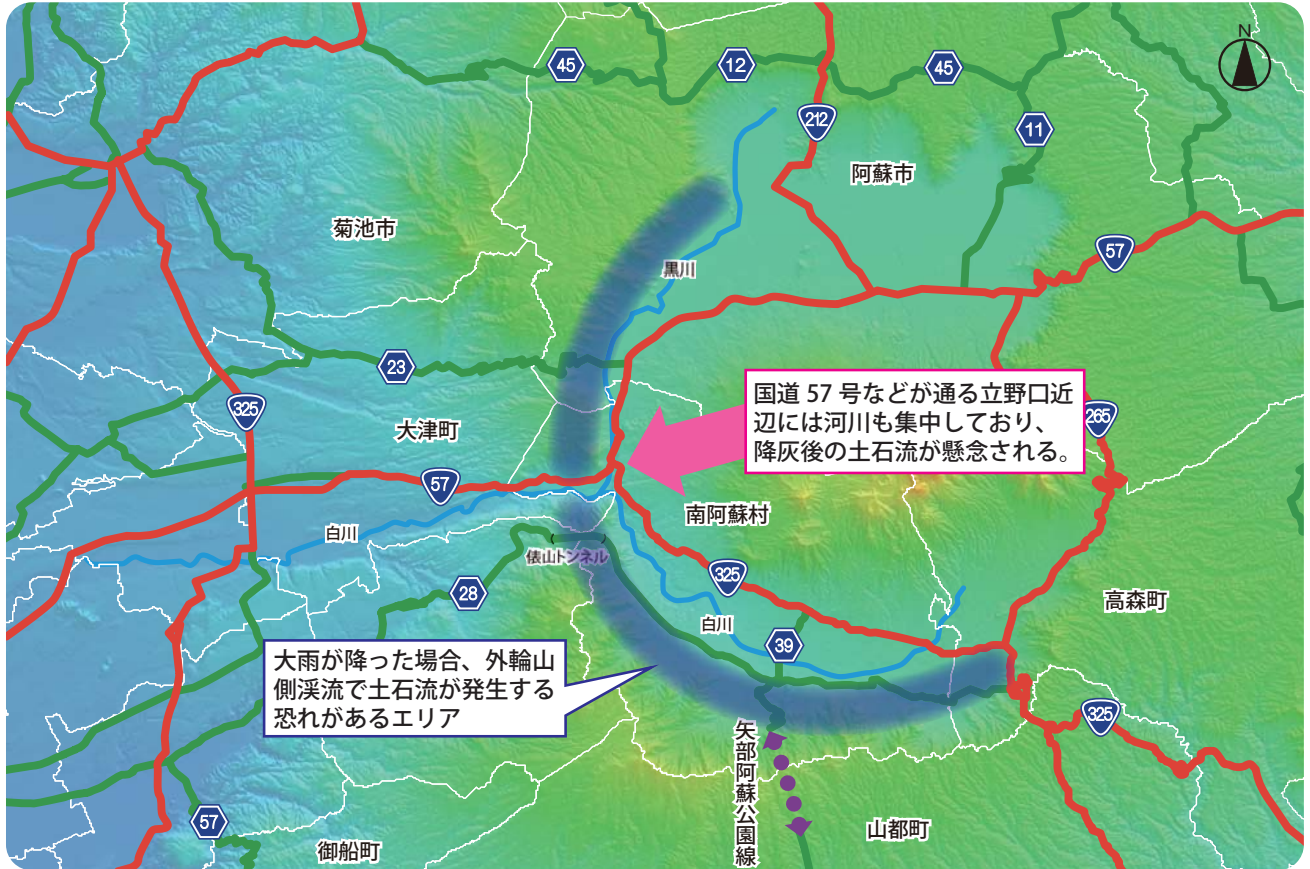
災害時の防災性の向上のために

阿蘇地域の幹線道路ネットワークは国道 57 号や県道 28 号などに集中していますが、災害時に「代替性」のある道路ネットワークの構築のために、矢部阿蘇公園線の整備が大変有効です。



阿蘇の防災性を高める 「主要地方道矢部阿蘇公園線」

近年、活動が活発になりつつある阿蘇山の大噴火が発生したときに備え、防災拠点となる熊本地域と阿蘇地域を結ぶ道路ネットワークの代替性を考慮して、矢部阿蘇公園線を整備しておくことが防災上大変重要です。



■河川や幹線道路が集中する立野エリアの噴火時の懸念■

周囲を山で囲まれた阿蘇カルデラの地形は、立野で唯一切り開かれており、標高の低い地域に河川や国道 57 号などの幹線道路も集中しています。大噴火が発生した際には、火砕流や火山ガス、降灰後の土石流などはこうした地形の低い地域へ集中することが懸念されます。

俵山峠を抜ける県道 28 号熊本高森線は、国道 57 号より約 200m 標高の高いルートを通っていますが、大雨が降ると外輪山側の溪流で土石流が発生する恐れがあり、風向きによっては国道 57 号と同時に降灰などの被害を受けることが懸念されます。

■再び、火山活動が活発化■

阿蘇山は平成 26 年末から火山活動が活発化し、平成 27 年 9 月 14 日には阿蘇山の中岳第 1 火口で噴火が発生しました。気象庁は噴火警戒レベルを 3（入山規制）に引き上げ、阿蘇市は火口から 4.5km の範囲を立ち入り禁止としました。



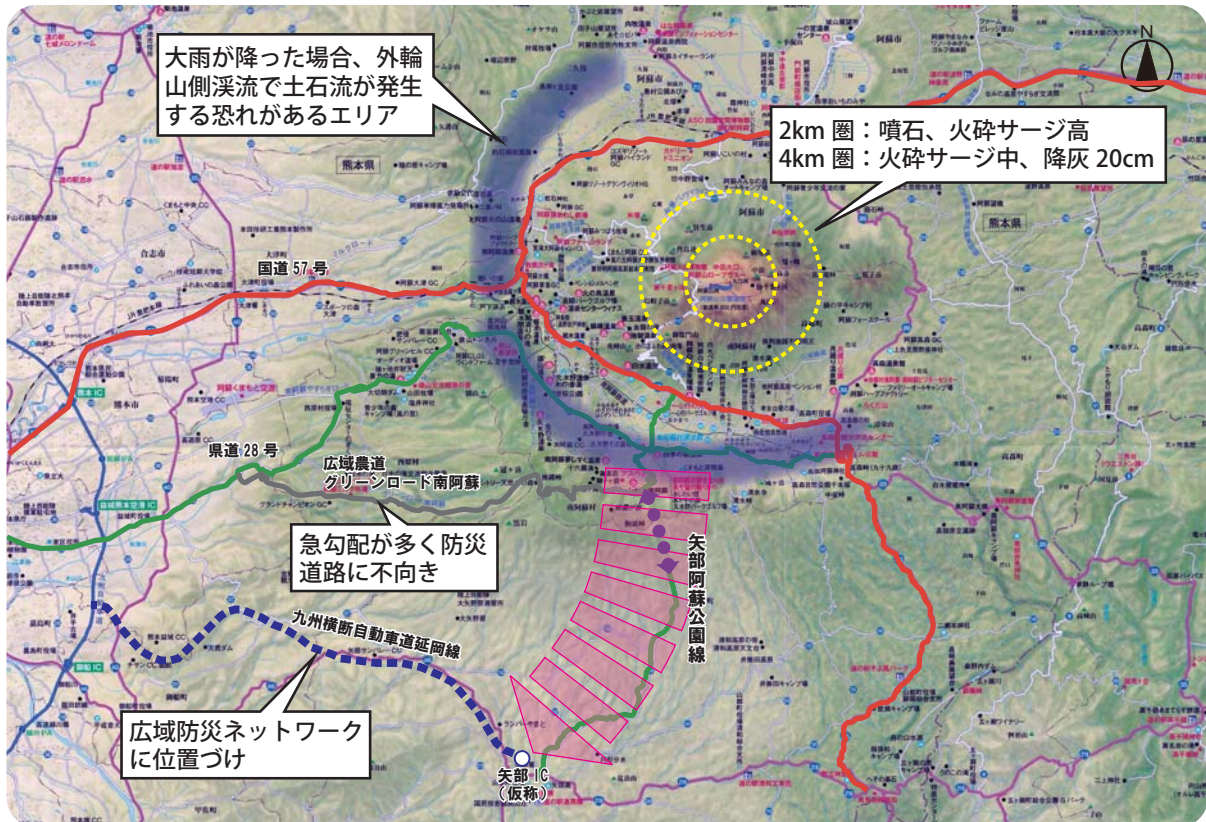
出典：熊本日日新聞

■「壊れない」道路から「代替性」のある道路ネットワークへ■

阪神淡路大震災、東日本大震災という2つの大災害を経て、人工物で自然災害を防ぐという単純な防災の観点から、災害の被害を最小限に抑える「減災」の考え方に変化しています。交通ネットワークの面では、自然災害によって「壊れない」強固な道路に頼るよりも、複数の手段や経路で交通を確保する「代替性」のある道路ネットワークの構築が重要とされるようになってきました。

■国道57号の代替ルートとしての「主要地方道矢部阿蘇公園線」の重要性■

阿蘇地域と熊本を結ぶ生命線となる国道57号や県道28号熊本高森線は、大噴火時には必ずしも万全というわけではありません。上記の「減災」の考え方により、代替性のある道路ネットワークの構築に向けて、主要地方道矢部阿蘇公園線の早期整備が重要であると考えます。



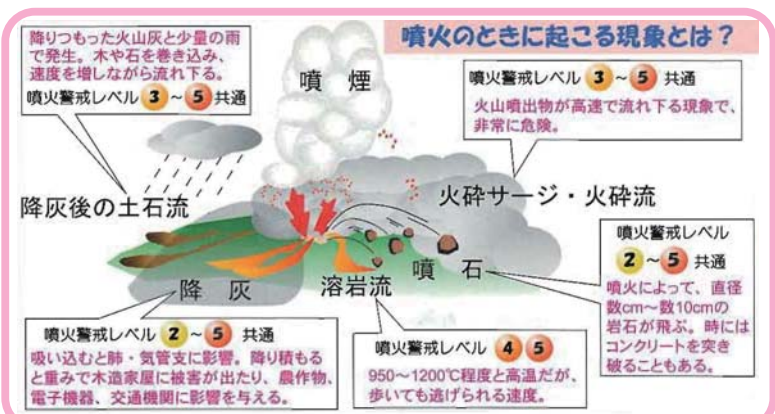
出典：阿蘇くじゅう高千穂ツーリストMAP

「九州横断自動車道延岡線」は、広域防災拠点となる熊本を中心とした広域防災ネットワークのなかで、重要な防災路線に位置づけられています。



九州の主要都市間を結ぶ主な幹線道路

出典：九州を支える広域防災拠点構想（熊本県）



出典：阿蘇山火山防災マップ（熊本県土木部砂防課）

■ 平常時には観光道路としてのポテンシャルも高い「矢部阿蘇公園線」■

主要地方道矢部阿蘇公園線の周辺には、通潤橋をはじめとする様々な観光施設が点在しており、平常時においてはそれらへアクセスする観光道路としてのポテンシャルも高い道路です。

広域観光エリアの有機的な連携



中世阿蘇家のゆかりの場所を巡る観光ルートの創出



国道57号の渋滞緩和と阿蘇を中心とした観光の活性化



南九州方面から周辺観光地へのアクセスがより容易に



◎ 地域の暮らしを豊かにする隣接地域との連絡

矢部～南阿蘇の時間短縮効果
(16分～26分短縮)

脆弱である南北方向における
新たな公共交通ネットワークの創出

長年の悲願、地域が一丸となった推進体制

昭和 47 年に久木野村、矢部町に地元住民による期成会が結成されて以来、約 40 年間にわたり矢部阿蘇公園線の整備を地元は要望してきました。その後、昭和 57 年に矢部町、久木野村、白水村の 3 町村で矢部阿蘇公園線整備促進期成同盟会を設立、平成 8 年には更に清和村、甲佐町、御船町、嘉島町、砥用町、中央町、豊野村、松橋町、蘇陽町、高森町、長陽村も加わった 14 町村に期成同盟会の輪が大きく広がって、県知事や県議会への要望書の提出を行ってきました。

平成 17 年の市町村合併により山都町、南阿蘇村、高森町、甲佐町、御船町、嘉島町、美里町、宇城市の 8 市町村となり、あらためて地域の発展、地域住民の暮らしにとって重要な矢部阿蘇公園線の整備を地域が一丸となって推進していきます。



第10 熊本都市圏南東部地域の道路網の強化について

【上益城郡提出】

(提案理由)

道路は豊かな生活の実現と国土の均衡ある発展を図るための基本的施設であり、道路関係社会資本が不十分な地域にとりましては、今後の地域経済発展のためにも、より一層の道路整備が必要不可欠な状況の中、社会情勢の変化によるニーズに対応すべく、日頃から種々ご配慮をいただくとともに、多大なご尽力をいただいておりますことに対しまして、深く感謝申し上げます。

しかしながら、熊本都市圏南東部地域では幹線道路網がまだ不完全な状況に加え、昨今の自動車交通量は年毎に増加の一途をたどり、各所において慢性的な交通渋滞が発生しております。

このことは、熊本都市圏をはじめ、県南の上益城地区・宇城地区及び八代地区における経済活動発展の大きな阻害要因となっており、また、熊本市の東部地域と密接に関連する上益城地区におきましては、幹線道路が少ないため、交通渋滞の原因となっております。

つきましては、下記の道路の抜本的整備及び早期完成につきまして特段の御配慮を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

記

○一般県道六嘉秋津新町線ろっかあきつしんまちの抜本的整備について

一般県道六嘉秋津新町線では、都心に向けた大型車両や通勤車両が集中し、慢性的な交通混雑を起こしており、幹線道路としての機能を十分果たしていない状況にあります。

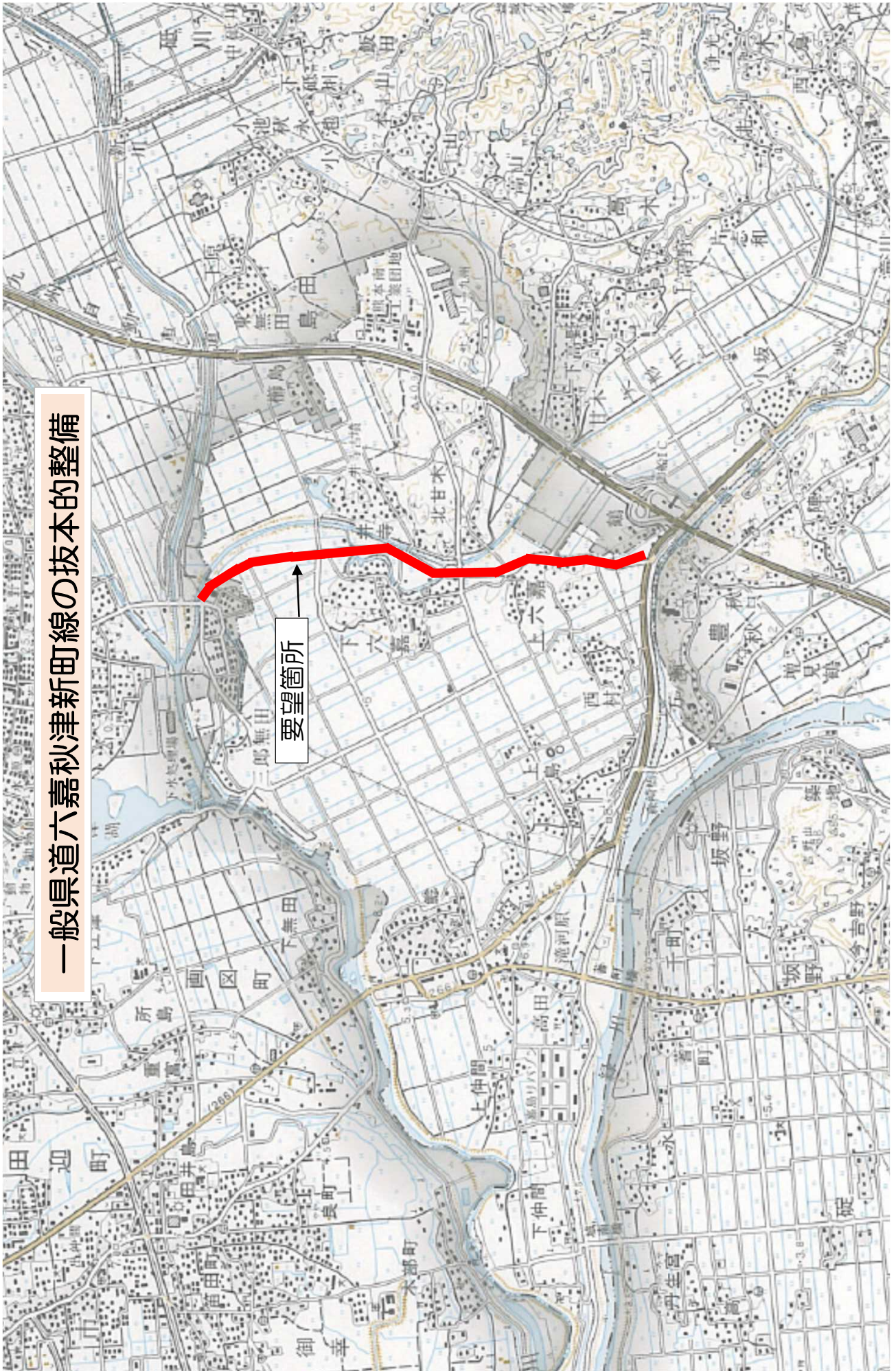
本路線の抜本的整備が実施されますと、南東部地域の幹線道路は、県南地域からの熊本都市圏へアクセスする重要な役割を担っておりますことから、アク

セス機能が向上し、広域圏との連携強化並びに交流促進が図られるため、産業・経済・文化の振興と共に、交通混雑の緩和・時間短縮など大きな波及効果が期待されます。また、利便性や生活環境の向上による定住人口の増加等も促進され、地域の活性化が図られるものと考えます。

つきましては、このような実情をご賢察いただき、熊本都市圏南東部地域の道路網の整備、とりわけ一般県道六嘉秋津新町線の抜本的整備に取り組んでいただきますよう切に要望いたします。

一般県道六嘉秋津新町線の抜本的整備

要望箇所



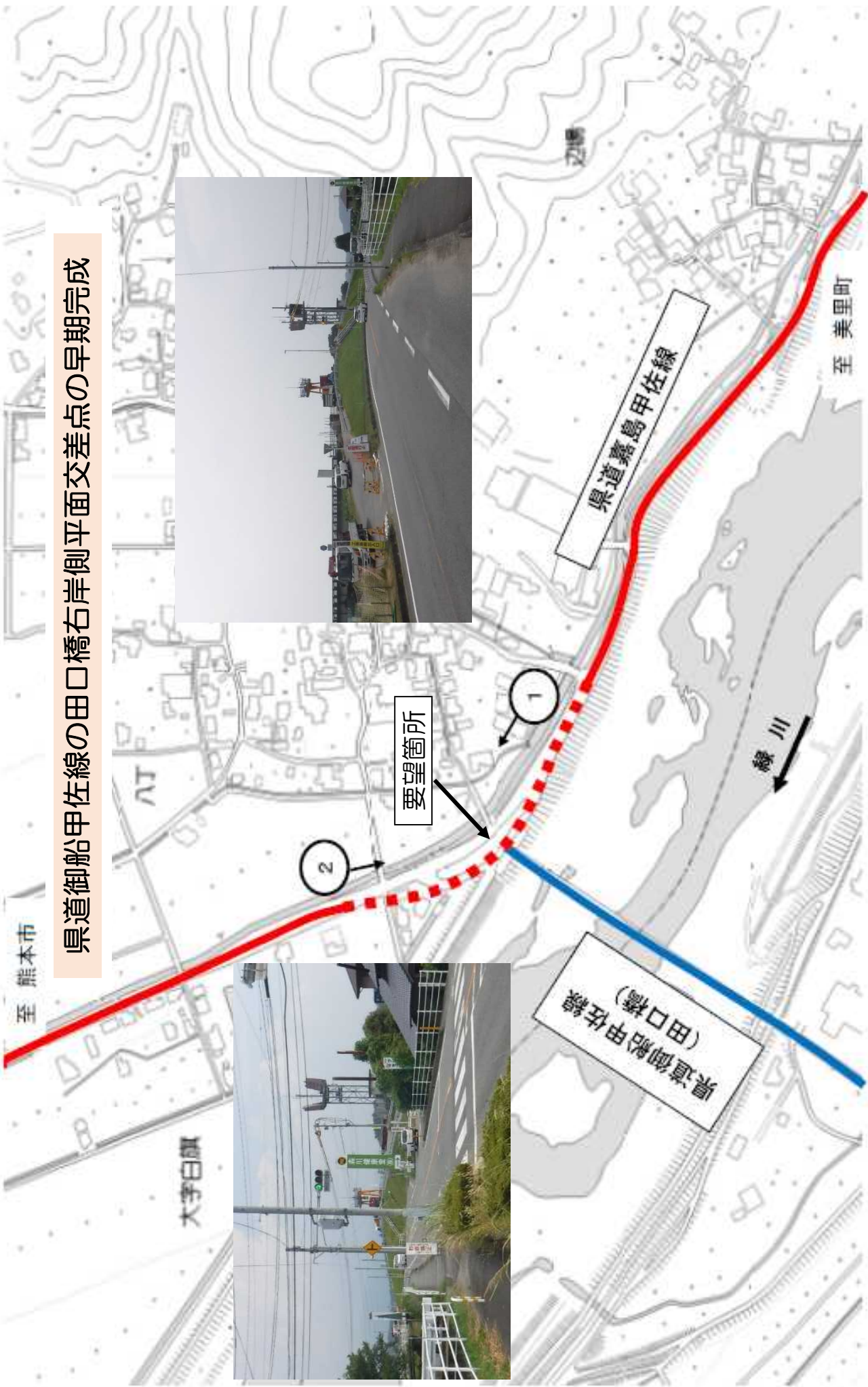
○県道御船甲佐線の^{たぐちばし}田口橋右岸側平面交差点の早期完成について

一般県道御船甲佐線は、県南地域と熊本都市圏を結ぶ重要な路線であり、従来から特に、朝夕の通勤・通学の時間帯には多数の車輛が往来しており、最近では朝夕だけでなく昼間の時間帯も車輛の通行が多くなってきています。

このように通行量が増加する中、本路線の^{みどりかわ}緑川に架かる田口橋につきましては、平成28年4月の熊本地震により被災しましたが、災害復旧工事と併せて災害関連工事が行われ、令和元年8月には、長年望んでおりました2車線での橋梁拡幅も完了し、車両等が安全に通行できるようになりましたことに感謝申し上げます。

一方で、田口橋右岸側の県道嘉島甲佐線への接続道路については、現道の幅員が狭小であるため大型車が離合できない状況にあり、この解決策として平面交差での整備が進められています。整備後は通勤・通学の安全性の向上、地域間交流の促進及び産業や観光振興、地域の活性化につながることを期待されます。また、県南地域と熊本市を結ぶ広域的ネットワークを構成する重要な路線として、さらに、国道266号^{めどまちばし}著町橋の慢性的な渋滞緩和に大きく寄与することが考えられます。

県道御船甲佐線田口橋右岸側の交差点整備については、復興への礎となるものであり、熊本県におかれましても、事情御賢察のうえ、接続道路の円滑な交通環境確保のための平面交差点の早期完成に取り組んでいただきますようお願いいたします。



県道御船甲佐線の田口橋右側平面交差点の早期完成



第 11 益城町の平成 28 年熊本地震からの復旧復興について

(都市計画道路益城中央線（主要地方道熊本高森線）の早期整備)

(益城中央被災市街地復興土地区画整理事業の推進)

【上益城郡提出】

(提案理由)

益城町では、熊本地震後に策定した益城町復興計画に基づき、震災からの復旧・復興に向けて各種事業に取り組む中、復興計画の復旧期の検証に併せ復興計画を組み込んだ「第 6 次益城町総合計画」を平成 30 年 12 月に策定しております。

この第 6 次総合計画は、震災からの復興に向けて、まちの将来像として「住みたいまち、住み続けたいまち、次世代に継承したいまち」を掲げ、このまちの将来像の実現に向け、現在、様々な施策に取り組んでいるところです。

その中でも、今回は復興のシンボルとなる 2 つの事業を要望いたします。

まず、都市計画道路益城中央線の整備（主要地方道熊本高森線 4 車線化）事業です。この事業は、主要地方道熊本高森線を益城町の中心軸・都市連携軸として位置づけ、益城町が事業主体で取り組む都市計画道路 4 路線と併せ、安全性・利便性に配慮した幹線道路ネットワークの構築を目指す重要な事業です。

次に、益城中央被災市街地復興土地区画整理事業です。「第 6 次益城町総合計画」において、木山地区を都市拠点として位置付け、行政・商業・サービス・交通結節点等、高次の都市機能を集積し、町の復興のシンボルとして新たな魅力ある「まち」に生まれ変わるよう取り組んでいます。

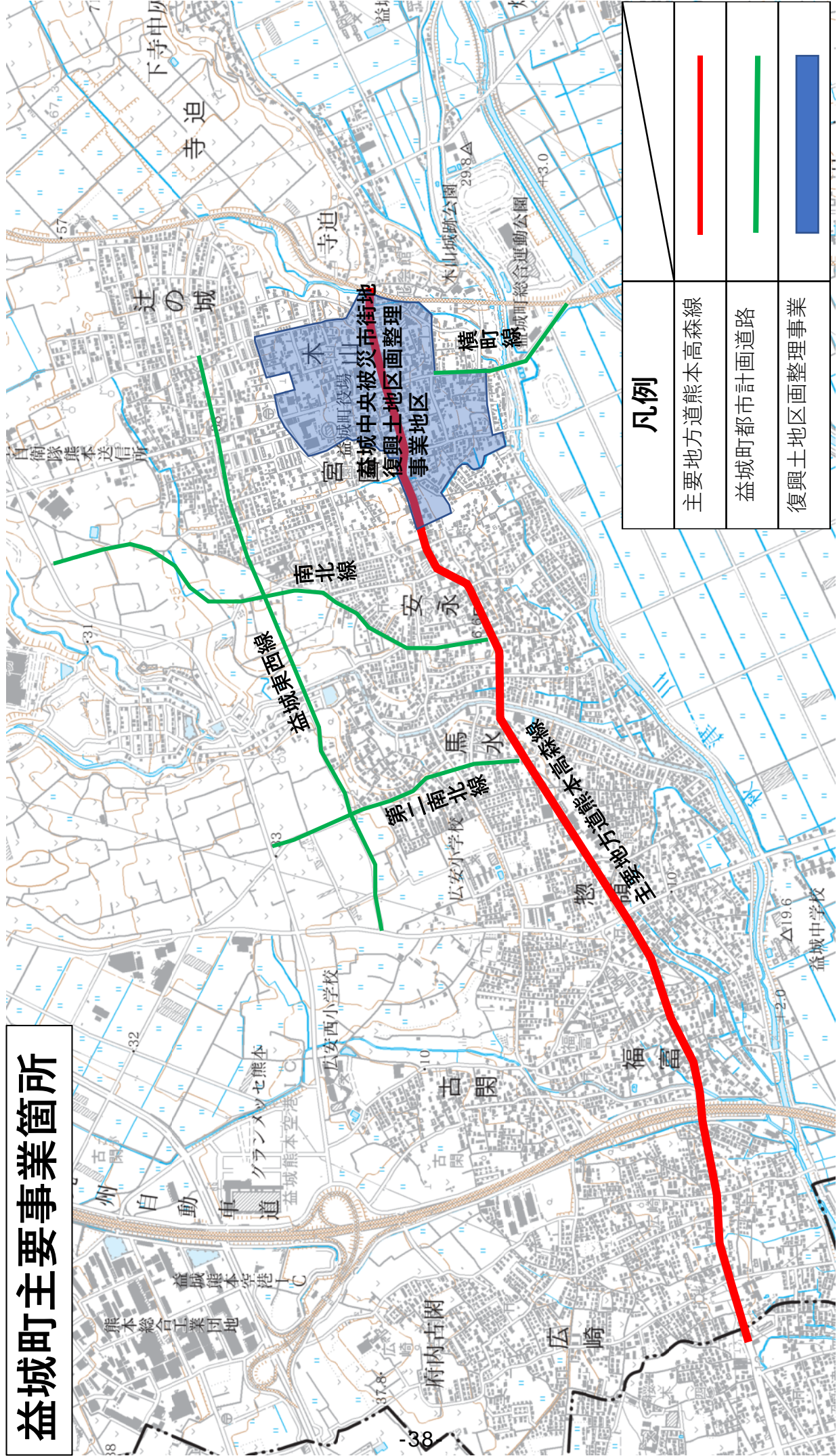
それぞれの現状としましては、都市計画道路益城中央線の整備事業は、令和 2 年 3 月時点で、8 地区 16 箇所の子工事の発注と、歩道部分も 4 地区 5 箇所 400m 以上を開通していただいております。併せて用地の契約率も 75%以上と報告を受けております。




益城中央被災市街地復興土地区画整理事業においては、第 3 期の仮換地が、合計 27 街区 211 画地で指定を終えております。昨年の令和元年 11 月に区画整

理着工式が行われ、現在順調に造成工事が進捗しております。予定では、令和2年6月には、仮換地の引き渡しが行われることとなっております。

これまでも熊本県には、被災者の生活支援はもとより、橋梁等の災害復旧の受託や財政面での負担軽減、並びに職員の派遣等多くの支援をいただいております。引き続き、益城町の復興の歩みがさらに大きく確実なものとなりますよう、都市計画道路益城中央線の整備及び益城中央被災市街地復興土地区画整理事業を推進していただきますよう切に要望いたします。

益城町主要事業箇所



凡例	
	主要地方道熊本高森線
	益城町都市計画道路
	復興土地区画整理事業

第 12 ^{やかたがわ} 矢形川改修事業の促進について

【上益城郡提出】

(提案理由)

御船町北東部より嘉島町、熊本市へと流れる^{みどりかわ}緑川水系矢形川は、長い歴史の中で豊かな田園環境をもたらし人々の生活を潤してきました。

しかしながら、現在では、急速に広がる平坦部の宅地開発によって保水機能が低下し、また、近年多発する記録的豪雨による冠水で農作物被害や道路の決壊など、多くの被害をもたらすようになっていきます。

特に、内水氾濫は年々深刻さを増しており、大雨のたびに人々の生活を脅かす状況から、矢形川の改修は喫緊の課題であると言えます。

令和元年 10 月に東日本で発生した台風 19 号は、降り始めからの総雨量が 1,000mm を超える地域もあり、死者行方不明者は合わせて約 90 人を数えるなど近年まれに見る台風災害として記憶に新しいところであります。このような近年の異常気象による自然災害はいつどこで起きるか予想がつかず、矢形川改修についてもその重要性を改めて認識させられたところであります。

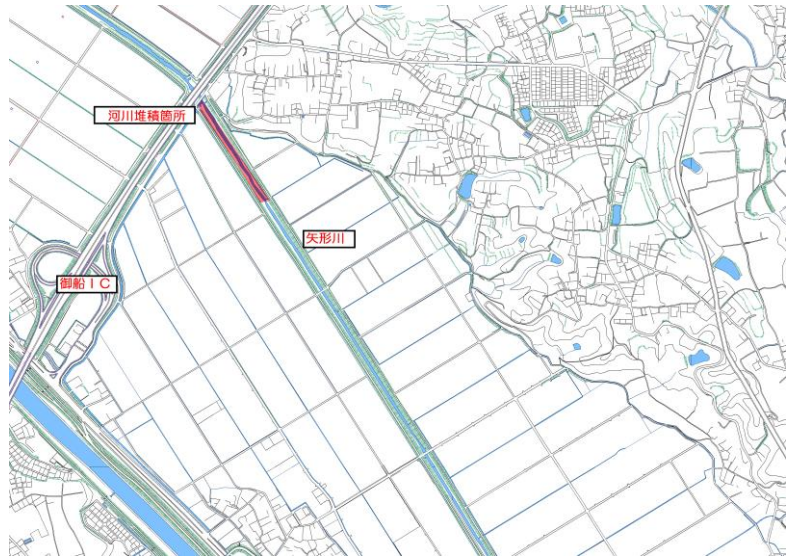
特に、御船町^{きたきのくら}北木倉地区や御船 I C 東側の流域では、土砂の堆積により流下能力が低下し、洪水時における内水被害の大きな要因となっています。令和 3 年春には大型商業施設「コストコ」が御船 I C 東側に開業することとなり、周辺地区の雨水処理対策も懸念されることから、土砂の^{しゅんせつ}浚渫など内水氾濫対策について適切な措置を講ずる必要があります。

流域自治体におきましては、住民の生命・財産を守るため、国土強靱化計画や地域防災計画等に基づき防災・減災に引き続き努力して参ります。

県当局におかれましても、流域自治体と連携のうえ、土砂浚渫をはじめ、河川内及び堤防敷の除草、増水時における^{ひもん}樋門の適正な管理など、矢形川の治水安全向上のため特段の御配慮をいただきますようお願いいたします。

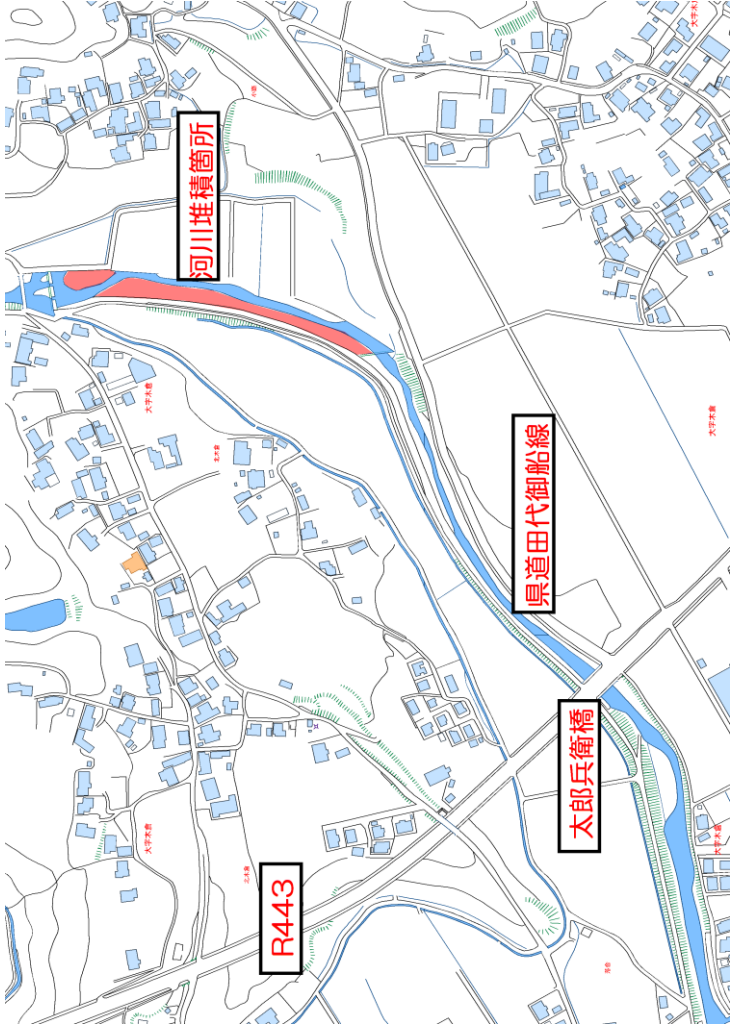
御船インターチェンジ東側

(位置図)



北木倉地区

(平面図等)



(写真)①



②



③





第13 河川の整備促進について

【八代郡提出】

(提案理由)

河川は住民の安定的な生活を営む上での基本的な社会資本であり、その善し悪しは産業にも大きな影響を与えます。

氷川町の国道3号の道の駅「竜北」の北側に、二級河川「八間川」^{はちけんがわ}が縦断しております。

八間川の未改修区間に鹿児島本線の鉄道橋が横断し、大雨時に橋脚部にゴミ・水草・立木が滞留し、流水阻害の原因となり、上流部の氾濫の要因となっており、家屋浸水被害が発生し、堤防の崩壊も見られ、住民の安全安心な生活に支障をきたしております。

熊本県により、堤防のかさ上げ並びに一部護岸整備が実施されておりますが、抜本的な改善には至っていない状況です。

住民の安全で快適な生活環境の確保と経済活動を進めるために、次の事項の実現を要望いたします。

- 二級河川「八間川」改修促進及び鹿児島本線鉄道橋の改修促進

八間川護岸現況



八間川護岸現況



八間川増水状況



八間川増水状況



上流部^{いっすい}溢水状況



上流部溢水状況



第14 交通・産業基盤及び農業生産基盤の整備について

【葦北郡提出】

(提案理由)

芦北・水俣地域の産業経済は依然として厳しい状況下にあり、地域経済発展を図るためには交通・産業基盤及び農業生産基盤の整備は不可欠であります。

まず、南九州西回り自動車道は、平成31年3月に、田浦インターから水俣インターまでの区間が供用開始されましたが、本自動車道の全線開通までには、まだほど遠い状況で、現在、水俣インターから袋^{ふくろ}インター（県境）までの整備が進められております。

本自動車道は、沿線地域の産業基盤を支える重要な路線であり、地域経済への波及効果も大きいことから、全線開通に向けた、水俣・県境までの早期整備においては、これまで以上の推進を強く望んでおります。

また、第六次水俣・芦北地域振興計画に位置づけられている「芦北七浦パークコースト整備構想」は、着実に進行しておりますが、中でも産業及び観光道路として、また、地域住民の生活道路としても期待が大きい「シーサイドロード」については特に早急な整備が望まれております。

さらに、農業の振興及び農村生活環境の改善を図る上で、中山間地域の生産基盤整備促進は本地域の農業振興に大きく寄与するものと確信しております。

以上の交通・産業基盤及び農業生産基盤整備の推進は、地域住民共通の願いであり、今後も国、県におかれましては、早期実現を図っていただきますよう強く要望するものであります。

要望事項

- 1 南九州西回り自動車道、葦北郡内県道など交通基盤整備の促進
- 2 芦北七浦パークコースト整備構想、シーサイドロード整備事業の促進
- 3 中山間地域総合整備事業（芦水^{いすい}地区）など農業生産基盤整備の促進

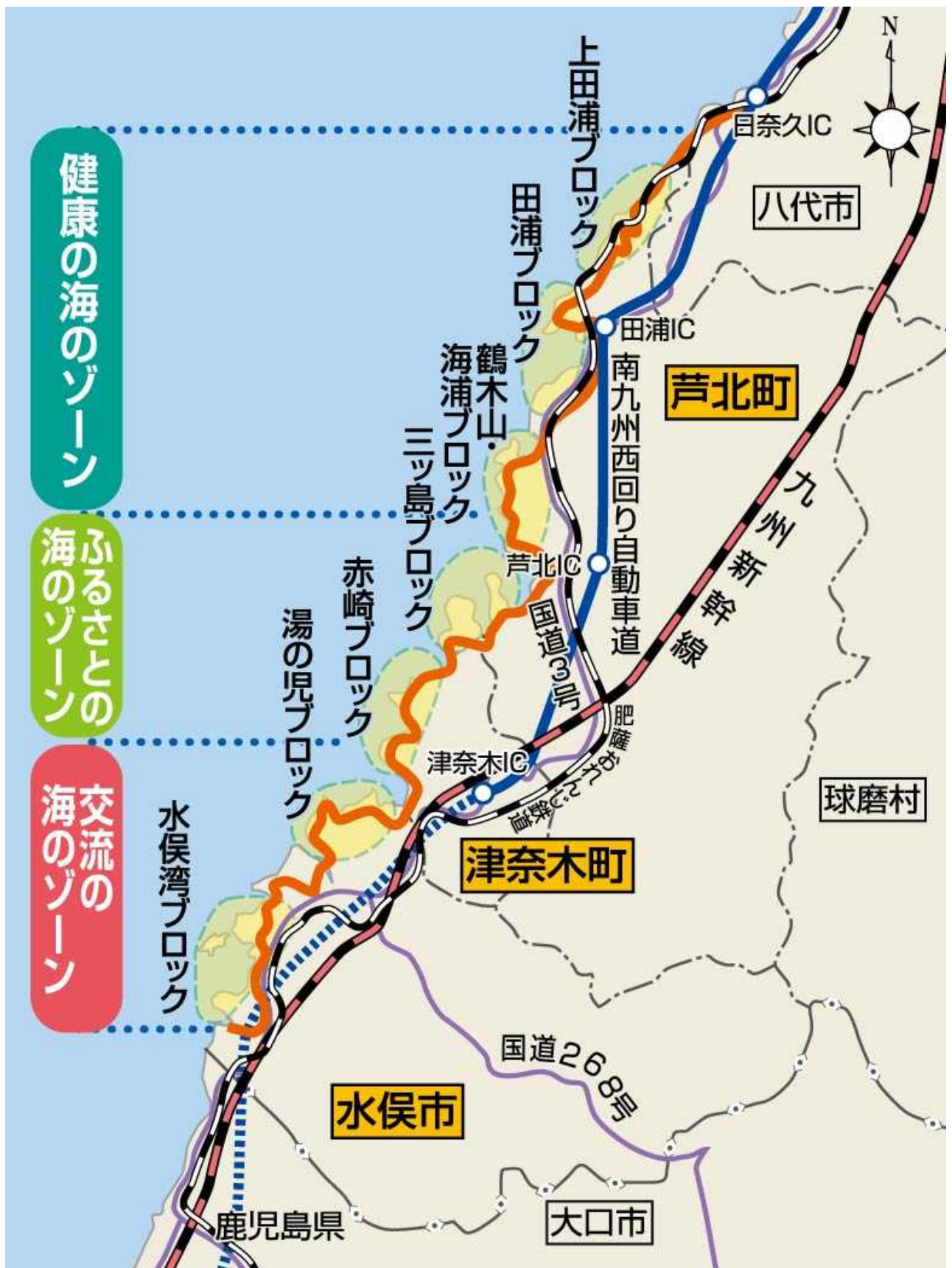
南九州西回り自動車道 路線概要図



津奈木 I C



水俣 I C



芦北七浦パークコースト整備構想、シーサイドロード整備事業

第 15 球磨川における抜本的な治水対策の促進について

【球磨郡提出】

(提案理由)

熊本県の南部に位置する急流球磨川は、恵みの川であるとともに、時として沿川に多くの被害をもたらす川でもあります。中でも昭和 38 年、39 年、40 年に流域を襲った大水害では多くの人命や財産を失うこととなりました。

昭和 44 年、流域市町村並びに熊本県の強い要望により川辺川ダム建設事業が始まりましたが、平成 20 年に熊本県知事の「現行の川辺川ダム計画を白紙撤回し、ダムによらない治水を追求したい」との表明を受け、国土交通省、熊本県、流域市町村で構成する「ダムによらない治水を検討する場」が設置されました。それ以降、平成 27 年 2 月まで、同会議が 12 回開催されました。

同会議で得られた共通認識として、「現時点において現実的な対策を最大限積み上げたが、これらの対策の実施によって達成可能な治水安全度は、全国の直轄管理区間の河川整備計画の目標と比較して低い水準にとどまる」とのため「今後は全国的に見て妥当な水準の治水安全度を確保するための対策の検討を進めていくこととする」ことを確認しました。

このことから、現在「球磨川治水対策協議会」にて検討を実施中ではありますが、依然として目標とする安全度が確保される対策は見出されておらず、現状では流域住民の不安は解消されていないままであります。もっとスピード感をもって検討に取り組む必要があり、特に下流域の球磨村においては浸水被害が度々発生しています。

よって、球磨川の河川管理者である国は抜本的な対策を講じる必要があり、県の強力な働きかけを要望いたします。

また、五木村はダム建設事業に協力し、水没地域住民が移転した結果、人口の急激な減少や集落の消滅が見られ、球磨川最大支流である川辺川の流域保全が危ぶまれています。よって、国、県は、五木村の再生再建のため、財政的・人的支援をはじめとした、より充実した支援策を講じる必要があります。

さらに、平成 28 年 4 月に発災した熊本地震にみられるように、本地域は中央構造線の中にあつて、また多雨地域でもあることから、土砂災害の危険性も高く、地域住民を守る砂防施設の整備が必要です。

加えて、近年ゲリラ豪雨が多発しており、県管理河川の災害や土地改良区施設の越水による住宅、農地の浸水被害など総合的な対応が求められています。

つきましては、流域市町村の安心・安全に資する抜本的な治水対策を講じられますよう要望いたします。

昭和47年7月 (球磨村^{こうのせ}神瀬地区)



平成17年9月 (球磨村^{わたり}渡)



平成17年9月 (球磨村渡第二橋梁)



平成18年7月 (球磨村^{いっしょうちぞそぎ}一勝地淋)



平成30年7月（球磨村一勝地淋）



平成30年7月（球磨村渡第二橋）



こうのみぞ ながおか
幸野溝 長岡2地区（あさぎり町）



第 16 球磨地域幹線道路網の整備促進について

【球磨郡提出】

(提案理由)

球磨地域は、四方を山に囲まれた盆地であり、恵まれた自然の中で農業や林業が営まれ、さらに神社仏閣を中心にした中世文化を色濃く残す、人吉市を含めて約 9 万人が暮らす地域であります。

地域の物流や都市住民との交流の多くは、道路交通によって支えられておりますが、地形的な制約も多く、国道、県道ともに整備が遅れております。

また、車両の通行不能区間を有する県道も多く存在しており、地域振興の妨げとなっております。

つきましては、球磨地域の道路網整備について、格段のご配慮をお願いし、特に大きな役割を担っております下記国道の早急な整備を要望いたします。

記

○国道 219 号道路整備事業の促進について

国道 219 号は熊本市を起点に、八代市を經由し、球磨川に沿って球磨人吉地域を横断し、宮崎市へ至る幹線道路です。

本国道は、熊本、宮崎両県の連絡道として、また、球磨人吉地域にとっては周辺の都市等を結ぶ重要な幹線道路として、産業、経済、文化、観光等の発展を担ってきました。

つきましては、道路改良事業、交差点改良事業、歩道整備事業、構造物等の老朽化対策事業の早期促進について、さらなるご配慮を賜りますよう要望いたします。

国道219号 (球磨村^{うわしとみ}上^上 部)



国道219号 (錦町^{にしいで}西井手^{くち}ノ口)



国道219号 (あさぎり町歩道)



国道219号 (あさぎり町歩道)



○国道 388 号道路整備事業の促進（湯山峠工区）

国道 388 号は、熊本県湯前町から宮崎県椎葉村・同延岡市を経由し、大分県佐伯市へと 3 県を横断する幹線道路であります。

熊本県側におきましては、水上村地内の 2.5 kmのみが未改良区間であり、急峻な勾配に加え幅員も狭隘で、大型車両の通行はもとより普通車両の離合にも支障を来している現状であります。

このような中、平成 29 年度から熊本県により工事着手されて 4 年目を迎え、早急な事業完了が待ち望まれるところであります。

周辺には、標高約 1,000m の準高地の特性を活かしたクロスカントリー施設「水上スカイヴィレッジ」があり、国内有数の陸上競技施設として利用され、利用者も令和元年度見込みで 10,084 人、延べ宿泊者も 5,220 人が見込まれ、年々右肩上がりの利用者の増となっているところであります。

本路線は、域内の宿泊施設等から「水上スカイヴィレッジ」へのアクセス道路としての位置づけのほか、生活圏が本地域にある宮崎県椎葉村民の救急医療や生活における命の道路としての役割も大きく、さらには宮崎日向地震等大規模災害発生時の熊本県側への避難道路としての重要な役割を担うストック効果の大きい道路でもあります。

つきましては、広域的な地域経済や地場産業の活性化など地方創生を推進する観点からも、本路線の早急な整備促進に対する予算確保につきまして、引き続き特段のご高配とご支援を賜りますようお願いいたします。

国道388号 (水上村湯山)



国道388号 (水上村湯山)



○国道 445 号未改良区間並びに歩道の整備

国道 445 号は熊本市を起点として人吉市に至る、熊本県の南部を南北に繋ぐ、林業や観光、地域住民の生活道路として重要な路線であります。

しかしながら、未改良区間が多く、車両の離合も出来ない狭隘な区間や、降雨により土砂が流入し、通行止めとなる箇所もあり、過去に沿線集落が孤立し、県の防災ヘリコプターを要請し、避難を実施した例もあります。

特に、五木村^{つづらせ}九折瀬地区や美里町^{はやくす}早楠地区、八代市泉町^{ごかのしょう}五家荘地区の改良促進が必要であります。

また、交通量が多い相良村内の安全施設、歩道整備、人吉市^{しもしろもと}下城本の路面排水と歩道整備が必要であります。

本路線地域の^{ろもう}路網密度は極端に低く、地域住民にとっては、生活の基盤をなす国道であることから、重点的な取り組みを要望いたします。

国道445号線



国道445号線 (相良村^{じょうげざか}上下坂地内)





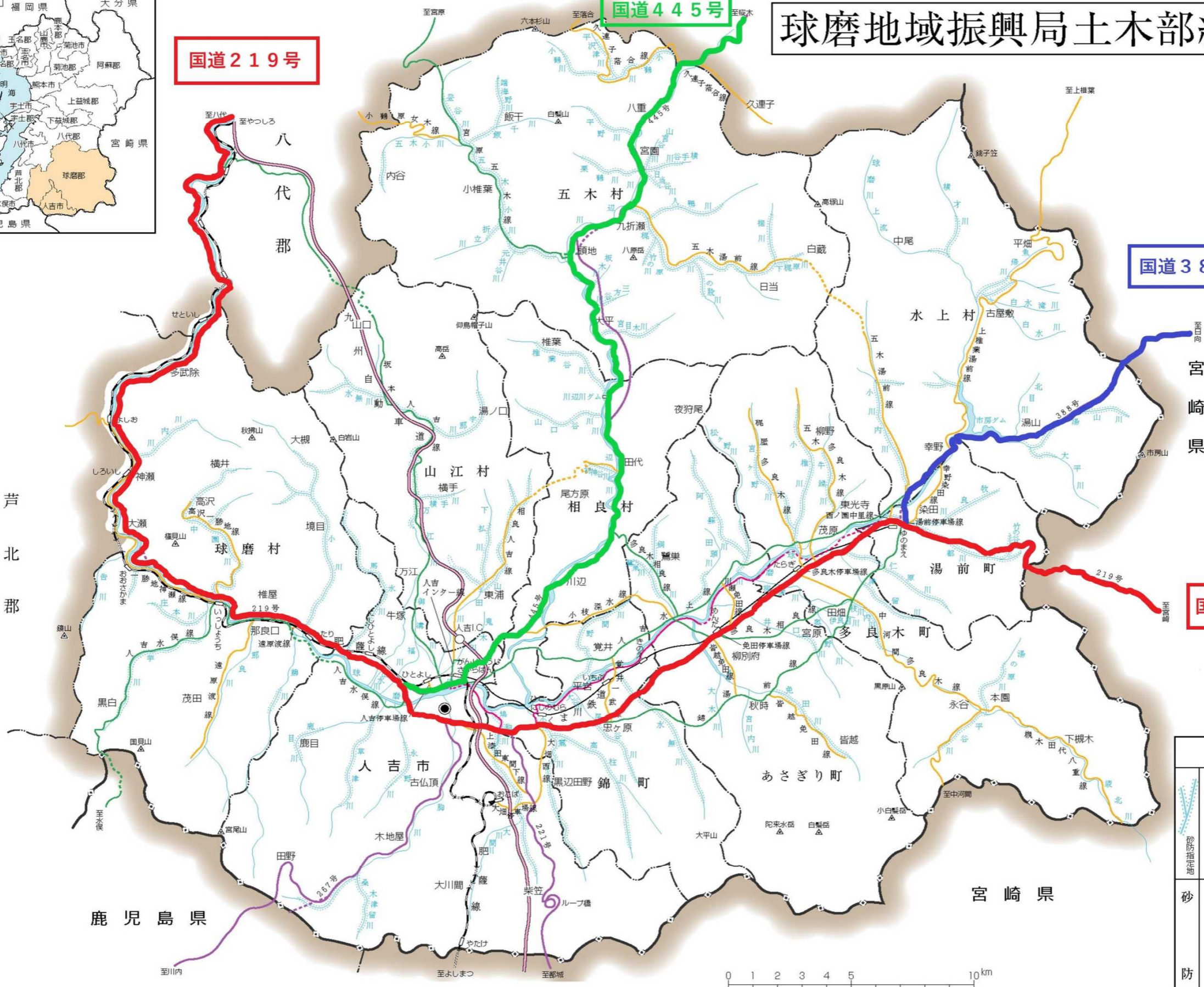
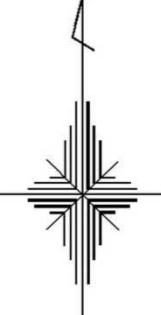
球磨地域振興局土木部総合管内図

国道219号

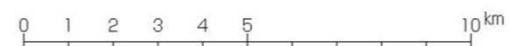
国道445号

国道388号

国道219号



凡 例	
	砂防指定地
	砂防界
	県界
	市界
	郡界
	町界
	村界
	高規格幹線道路
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	自転車歩行者専用道路
	地域振興局
	J
	R



第 17 天草地域の道路整備促進について

【天草郡提出】

(提案理由)

天草地域は四方を海に囲まれて、これまで育んできた独特な伝統や文化、歴史と豊かな自然に恵まれ、温暖な気候等を生かした農林水産業と、キリシタン文化等と連携した観光産業が盛んに営まれております。

地理的には熊本市の中心部から天草市中心部まで、距離にして約 90 km、空いている時でさえ車で約 2 時間もかかる辺地に位置しております。交通渋滞も慢性化している状況で、観光客はもとより地域住民の日常生活にも支障をきたしております。

このため天草地域は、熊本県が進める「地域と熊本都市圏とを結ぶ『90 分構想』」の県内唯一未達成地域であり、天草 2 市 1 町の島民が『90 分構想』の実現を待ち望んでいます。

こうした中、平成 6 年に地域高規格道路の計画路線（総延長 70 km）として指定を受けた「熊本天草幹線道路」に着手されました。

令和元年 10 月 26 日、沿線等の 6 市町でつくる熊本天草幹線道路整備促進期成会ならびに熊本天草幹線道路整備促進協議会主催の「熊本天草幹線道路の早期完成を求める天草島民集会」が一昨年、昨年に引き続き、天草市民センターにて開催され、天草から熊本市内までの全線の整備を求めるべく、天草産品を九州本土に運ぶことの大変さや救急搬送で長時間車に揺られることで命が危険にさらされている実情が語られました。

また、宇土道路は用地買収や橋台整備が進んでいること、令和元年度着手した大矢野市街地の渋滞の改善を図る大矢野道路の進捗状況、順調に整備が進む本渡道路の説明がなされ、結びに島民の思いを届けるべく「がんばろう三唱」で一致団結しました。

昨今の異常気象など、いつどこで発生するかわからない災害等に備えながら、脆弱な交通環境下にある天草島民の孤立を防ぐために、この「熊本天草幹線道路」は、リダンダンシー(道路ネットワークの多重化)の役割を果たす極めて重

要な「真に必要な道路」、「命の道」であることを改めて強く認識するものであります。

また、平成 30 年 6 月 30 日、天草市河浦町の^{さきつ}崎津集落を含む「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」が、世界文化遺産に登録されました。名称に「天草」の地名が入った形での世界遺産登録となったことで、天草の存在を全国、世界へ発信することとなり、これまで以上に、観光客をはじめとした人の往来の増加が引き続き期待されるところです。

しかしながら、苓北町からその天草市河浦町の崎津集落に続く道路としては、改良工事等々を鋭意推進していただいておりますが、平成 27 年 6 月の集中豪雨により苓北町^{とろろ}都呂々地区で国道の^{のりめん}法面が崩壊する災害が発生し、当該都呂々地区は一時孤立する事態となり、通勤、通学、通院ができなくなる等、日常生活に著しく支障をきたす状況にもなりました。

苓北町から天草市天草町^{しもだ}下田北に至る区間におきましては、急^{こうばい}勾配の地形に加えて土質が良くないこともあり、度々、道路を塞ぐような土砂崩落や落石が発生する災害の常襲地帯となっています。

人命に関わるような深刻、かつ重大な災害が発生しかねない状況にあり、緊急な防災対策・対応が望まれております。

つきましては、下記事項について特段のご配慮を賜りますよう強く要望いたします。

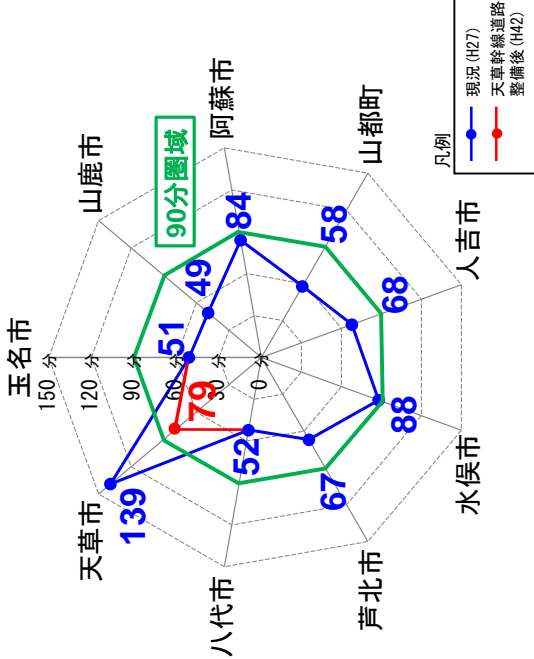
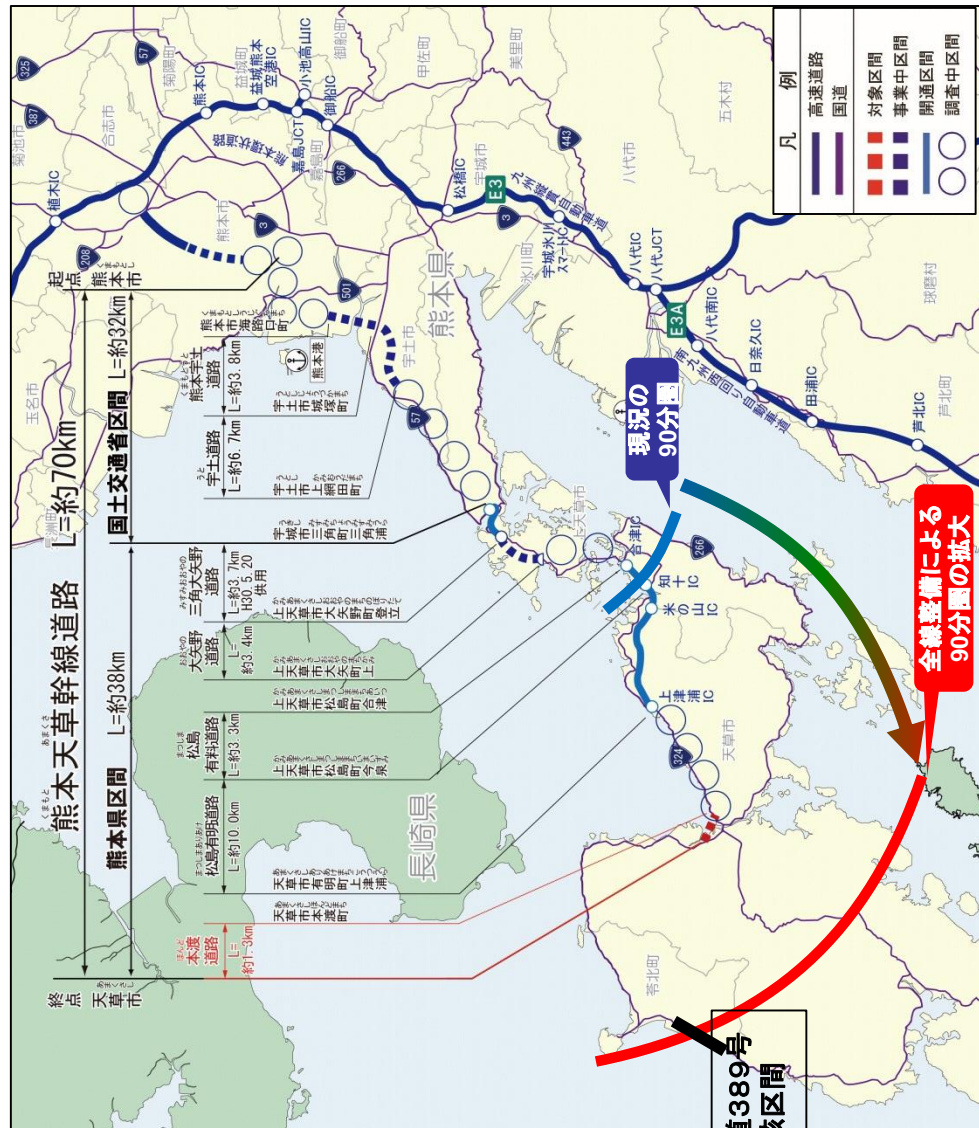
記

○天草島民の悲願である、交通基盤の早期整備について

- ・平成 29 年度に着工した（仮称）第二天草^{せと}瀬戸大橋を含む本渡道路の令和 4 年度までの完成
- ・「熊本天草幹線道路」の調査中区間の早期事業化
- ・国道 389 号（当該区間）法面に対する根本的な防災対策の早期完成

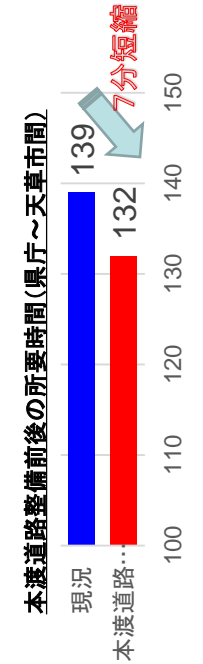
天草地域の道路整備促進について (熊本天草間90分構想と国道当該区間法面防災対策の早期実現)

- 現状では天草郡苓北町から熊本市まで約150分を要しており、交通ネットワークの整備が急務。
- 国道389号(苓北町から天草市天草町下田北区間)法面に対する根本的な防災対策の早期実現。



▲ 熊本県庁から県内主要都市までの所要時間

※現状の所要時間はH27全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度を基に算出。ただし、水俣市については、津奈木IC～水俣IC開通時資料より算出。
 ※将来の所要時間は熊本天草幹線道路全線整備の条件における推計結果を基に設定。



▲ 路線概要図(地域高規格道路 熊本天草幹線道路)