

第75回定期総会

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、
厚く御礼申し上げます。

さて、本会は「第75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 上 田 孝



目 次

【県議長会提出要望】	1
「平成 28 年熊本地震」からの復旧・復興に関する要望	3
「令和 2 年 7 月豪雨災害」からの復旧・復興に関する要望	4
「議員のなり手不足対策」及び議会への多様な人材の参画に関する要望	7
【各郡提出要望】	11
第 1 国道の整備促進について（下益城郡）	13
第 2 水道国費補助制度について（下益城郡）	16
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）	17
第 4 国道 443 号、県道玉名八女 ^{やめ} 線の道路網の早期整備について（玉名郡）	20
第 5 阿蘇くまもと空港のアクセス道路改善と阿蘇観光ルートの改善について（菊池郡）	26
第 6 国道 443 号 4 車線化及び県道熊本空港線の道路改良整備促進について（菊池郡）	29
第 7 南阿蘇鉄道株式会社への財政支援について（阿蘇郡）	32
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）	33
第 9 上益城地域における道路網の整備について（上益城郡）	54
第 10 ^{みどりかわ} 緑川水系の治水事業の推進について（上益城郡）	70
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（上益城郡） （都市計画道路益城中央線（主要地方道熊本高森線）の推進） （益城中央被災市街地復興土地地区画整理事業の推進）	74
第 12 令和 2 年 7 月豪雨からの復旧・復興への支援について（葦北郡）	76
第 13 交通・産業基盤及び農業生産基盤の整備について（葦北郡）	79

（次頁へ続く）

第 14	球磨地域公共交通網の整備促進について（球磨郡）	82
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）…	89
第 16	雇用対策について（球磨郡）	100
第 17	豪雨災害等から国土を守る治山事業及び森林整備の強化につい て（球磨郡）	102
第 18	天草地域の道路整備促進について（天草郡）	103

（R7.4.24 現在）

県議長会提出要望

「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りました。

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、創造的復興に向けた取り組みを着実に進めております。

しかしながら、被災町村は中山間地も多く、財政基盤も脆弱であり、加えて原油価格・物価の高騰が、社会的・経済的に大きな影響を及ぼしている中にあることは、特に国や県による中長期にわたる継続的な支援が不可欠であります。

よって、下記事項の実現を図るよう、強く要望いたします。

記

○ 被災町村の財政負担の最小化・中長期の財源確保のための特別な財政措置の継続

熊本地震からの復旧・復興には長い年月と多額の費用が必要であり、被災町村が安心感をもって事業に取り組むことができるよう、被災町村の財政負担の最小化と中長期の財源確保のための特別な財政措置を継続すること。

「令和２年７月豪雨災害」からの復旧・復興に関する要望

「令和２年７月豪雨災害」は、県南部を中心に、県内各地で河川の氾濫、土砂崩れ等の甚大な被害をもたらし、多くの尊い命が犠牲となりました。

また、多くの人々が避難を余儀なくされるとともに、家屋、道路、河川、鉄道に加え、電気・水道といったライフライン、さらには、農林水産業や地場産業にまで深刻な被害が生じ、住民生活及び経済活動に甚大な影響を及ぼしました。

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、復旧・復興に全力で取り組んでおります。

しかしながら、被災町村は中山間地も多く、財政基盤も脆弱であり、加えて原油価格・物価の高騰が、社会的・経済的に大きな影響を及ぼしている中にあることは、特に国や県による強力な支援が不可欠であります。

よって、下記事項の実現を図るよう、強く要望いたします。

記

１ 公共土木施設等の早期復旧

道路、河川、橋梁及び上下水道など公共土木施設の災害復旧事業、災害対策関連事業について、早急に実施すること。

災害復旧事業の実施にあたっては、単なる原形復旧にとどまることなく、従前の機能・安全性を増加させ、国土強靱化に資する復旧となるよう努めること。

２ 球磨川流域の安全・安心に向けた「球磨川水系河川整備計画」及び「球磨川水系流域治水プロジェクト」の推進

令和２年の豪雨により球磨川流域を中心に多くの氾濫箇所では激甚な災害が発生したことから、将来に向かって流域住民が生命の危機に晒されることなく安全・安心な生活が送れるよう、令和２年の豪雨災害に関する国、県連携した「球磨川水系河川整備計画」及び「球磨川水系流域治水プロジェクト」を強力に推進すること。

3 鉄道の早期復旧に向けた支援

甚大な被害を受けたくま川鉄道及びＪＲ肥薩線について、鉄道不通区間の通学支援等のために、鉄道事業者が行う代替バスの運行経費等に対して引き続き特別な支援を講じること。

また、地域を結ぶ生活・経済・観光の背骨であることから、将来の持続可能な運行も含めた復旧に対する強力な支援を講じ、必要な予算額を確保すること。

さらに、令和５年４月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の改正を踏まえた地域公共交通ネットワークの再構築にかかる社会資本整備総合交付金の制度等について、鉄道の復旧に活用できるよう格段の配慮を行うこと。

4 被災者生活再建支援制度の拡充及び住まいの再建支援

令和２年の豪雨災害では浸水による被害が甚大かつ広範囲に広がっており、半壊世帯でも修理等に多大な費用が必要となり、住まいの再建に障害が生じることが見込まれる。そのため、被災者生活再建支援制度において半壊世帯も対象とすること。

被災者個人が宅地嵩上げ等の浸水被害対策工事を行い住宅再建し、洪水による浸水被害を解消及び軽減させた場合の費用負担支援を引き続き行うこと。

5 農林水産基盤の早期復旧及び農林水産業に対する支援

農地・農業用施設、治山・林道等に係る災害復旧事業について、早期復旧に向けた人的支援を講じること。

特に林道については、森林の整備や保全のための道路であるとともに、観光資源やインフラ関連施設へのアクセス道路としての機能を有している。被災から４年を経過する中、全面通行止めが長期化している路線も多く、地域経済への深刻な影響がでていることから、早期復旧に向けた支援体制を講じること。

また、田んぼダムの推進についても、流域全体への啓発を行い、取り組みの拡大や持続的に事業が実施されるよう、畦畔や排水柵の更新などの支援を講じること。

6 教育・文化環境に対する支援

学校施設・設備等のさらなる充実を図り、児童生徒の学力保障及び心のケアのための加配教職員等の継続やＩＣＴ環境の整備などについて、特別な支援を講じること。

また、損壊した社会教育施設や文化財等の復旧について、技術的支援を含めた全面的な支援を講じること。

7 観光業に対する支援

観光業は、当地域の基幹産業の一つである。新型コロナウイルス感染症は一定の落ち着きを見せているものの、すでに甚大な被害を受けている観光業が事業継続できるよう、被災地域に特化した需要喚起策等の財政支援を講じること。

「議員のなり手不足対策」及び議会への多様な人材の参画に関する要望

町村議会は、地域が抱える様々な課題の解決に向け、多様な住民の声を集め、その負託にこたえて議論を重ね、地方公共団体の意思決定を行うなど、日々、精力的に活動しております。

しかしながら、近年の町村議会議員選挙においては、投票率の低下とともに、無投票当選者の割合が増加し、一部の町村では定数割れも生じるなど、議員のなり手不足が深刻化しております。

このような状況を打開し、多様な人材が議会に参画できるようにするためには、議会の機能強化を図るとともに、立候補を阻害する要因を取り除き、志を抱く誰もが議員として活躍できる環境を整備しなければなりません。

また、地方自治法に地方議会の役割及び議員の職務等が明文化されたことも踏まえ、地方議会に対する住民の理解と関心を深め、多様な人材の参画を促すため、主権者教育の一層の推進を図る必要があります。

よって、下記事項の実現を図るよう、強く要望いたします。

記

1 議員のなり手不足対策への支援

- (1) 議員のなり手不足による地方自治の弱体化が将来的に我が国の民主主義にも影響を与え得ることを踏まえ、町村議会が行うなり手不足対策に財政支援を行うこと。

また、町村及び都道府県に対しても、町村議会議員のなり手不足対策を行うよう助言するとともに、これらの取り組みに対する支援を行うこと。

- (2) 議会等が行う女性議員が活動しやすい環境整備の取り組みに対する支援を行うとともに、女性の立候補を後押しするための情報提供及び支援制度を構築すること。

併せて町村における女性人口減少の抑制や地方移住の促進を図り、女性の社会進出、政治参画の推進のための施策を重点的に行うこと。

2 低額な議員報酬の改善

- (1) 町村議会の議員報酬はそれだけでは生計を維持できないほどの低水準であることから、若者や女性、会社員などが議会に参画できるよう、議員報酬に生活給的要素を加味するとともに、長との権衡を考慮して定めることを地方自治法に規定すること。
- (2) 低額な議員報酬を改善するため、地方交付税算定における議員報酬単価を引き上げるとともに、議員報酬の改定を行った町村については、議会費の増額が当該町村の行財政運営に影響を与えないように財政措置の充実等の環境整備を図ること。
- (3) 議員報酬を検討するに当たって、町村長が特別職報酬等審議会の意見を聴く場合は、審議会の運営等について、次の事項に留意するよう、町村に周知すること。

なお、これに伴い、「特別職の職員の給与について（昭和 43 年 10 月 17 日自治給第 94 号自治省行政局長通知）」は見直すこと。

- ① 審議会委員には議会の活動状況を把握している者を選任すること。
- ② 議会側に意見陳述の機会を付与すること。
- ③ 議会・議員の活動状況を単に審議日数のみで捉えることなく、住民との対話や日常の議員活動など活動量や活動内容を踏まえ検討すること。
- ④ 類似団体や近隣町村との単純な比較のみにより議員報酬の水準を決定しないこと。
- ⑤ 議会費の総額ありきの考え方から議員報酬を増額する代わりに議員定数を安易に削減することのないようにすること。

3 厚生年金への地方議会議員の加入

国民の幅広い政治参加や地方議会への多様な人材参画を促進する観点及び厚生年金の適用拡大が進んでいる状況を踏まえ、厚生年金への地方議会議員の加入のための法整備を早急に実現すること。

4 休暇・休職・復職制度の整備

若者や女性、会社員など多様な人材の議会への参画を促進するため、議員への立候補や議会・議員活動のための休暇・休職制度と議員退職後の復

職制度を整備すること。

5 主権者教育の推進

地方自治法の改正により地方議会の役割及び議員の職務等が明文化されたことも踏まえ、地方議会に対する住民の理解と関心を深め、多様な人材の参画を促すため、主権者教育を一層推進し、さらなる地方議会の啓発を行うこと。

特に、議会自らが主体的に行う出前講座や模擬議会などの主権者教育の取り組みに対する支援を講じること。

6 政治分野の男女共同参画の推進

政治分野の男女共同参画推進法に基づき、議会が実施する家庭生活との両立支援のための環境整備、セクハラ・マタハラ防止に資する研修の実施や相談体制の整備等に対する支援を行うこと。

7 議会のデジタル化への支援

「オンライン会議」による委員会の開催、タブレット端末等を活用した議会運営、音声認識システムを利用した会議録の作成、インターネットを活用した議会情報の公開や議会中継など議会のデジタル化への取り組みに対する技術的・財政的な支援を行うこと。

また、本会議における「オンライン」の出席については、地方議会の意見を踏まえ、丁寧な検討を進めること。

8 地方議会議員に係る選挙制度の改正

- (1) 国民の幅広い政治参加や地方議会への多様な人材参画を促進する観点から、被選挙権年齢を例えば23歳に引き下げること。
- (2) 市町村議会議員の欠員が議員定数の6分の1を超えない場合の補欠選挙においては、「同一の地方公共団体の他の選挙が行われるとき」（首長選挙）のみではなく、衆議院議員選挙、参議院議員選挙、都道府県知事選挙、都道府県議会議員選挙の場合にも行うことができるようにすること。
- (3) 市町村合併、解散等により3割弱となっている統一地方選挙の統一率を段階的に復元すること。

- (4) 町村議会議員の政治活動を支えるため、町村議会議員についても都道府県や政令指定都市の議会議員と同様、個人の政治献金を寄附金控除の対象とすること。

各 郡 提 出 要 望

第1 国道の整備促進について

【下益城郡提出】

(提案理由)

美里町は熊本県の中央部に位置し、町内を国道 218 号、国道 443 号、国道 445 号と国道 3 路線が縦横断しており、本町と隣接する市町を結ぶ重要な基幹道路としての役割を果たしております。

国道の整備につきましては、多大なるご支援によりまして、一部区間のバイパス工事や改良工事が進んでおりますことに対し、心より感謝申し上げます。

しかしながら、国道 443 号、国道 445 号につきましては未整備区間も多く、生活に不便をきたしておりますので、さらなる整備促進について要望いたします。

まず、国道 443 号は、八代郡氷川町の国道 3 号から阿蘇くまもと空港方面を經由し、福岡県みやま市の国道 3 号へのアクセス道路として欠くことができない幹線道路であり、本町内は国道 218 号(美里町^{きまた}佐俣地内)より、八代市泉町へ至っております。

今回の要望区間は、上記バイパス工事及び改良工事の完了に伴い、大型車両の通行量が増加し、また国道 3 号の代替区間として交通量も多く、急カーブもありますが、歩道の設置がありません。写真にもありますとおり、児童生徒の通学道路となっており、交通事故の危険性が高く、沿線住民からも早期の道路整備を強く要望されております。

次に国道 445 号は、国道 218 号(美里町^{みつわ}三和地内)より分岐し、八代市泉町、五木村を経て人吉市に通じ、九州山脈を横断し、平家の^{おちうど}落人伝説の秘境を貫く歴史的に貴重な幹線道路であります。一部の離合区間は整備されておりますが、まだまだ離合箇所も少なく、物流輸送車両、観光シーズンには一般車両にも交通障害が見られ、沿線住民からも早期の道路整備(離合箇所等の整備)が切望されておりますので、特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

【国道 443 号】

通学状況



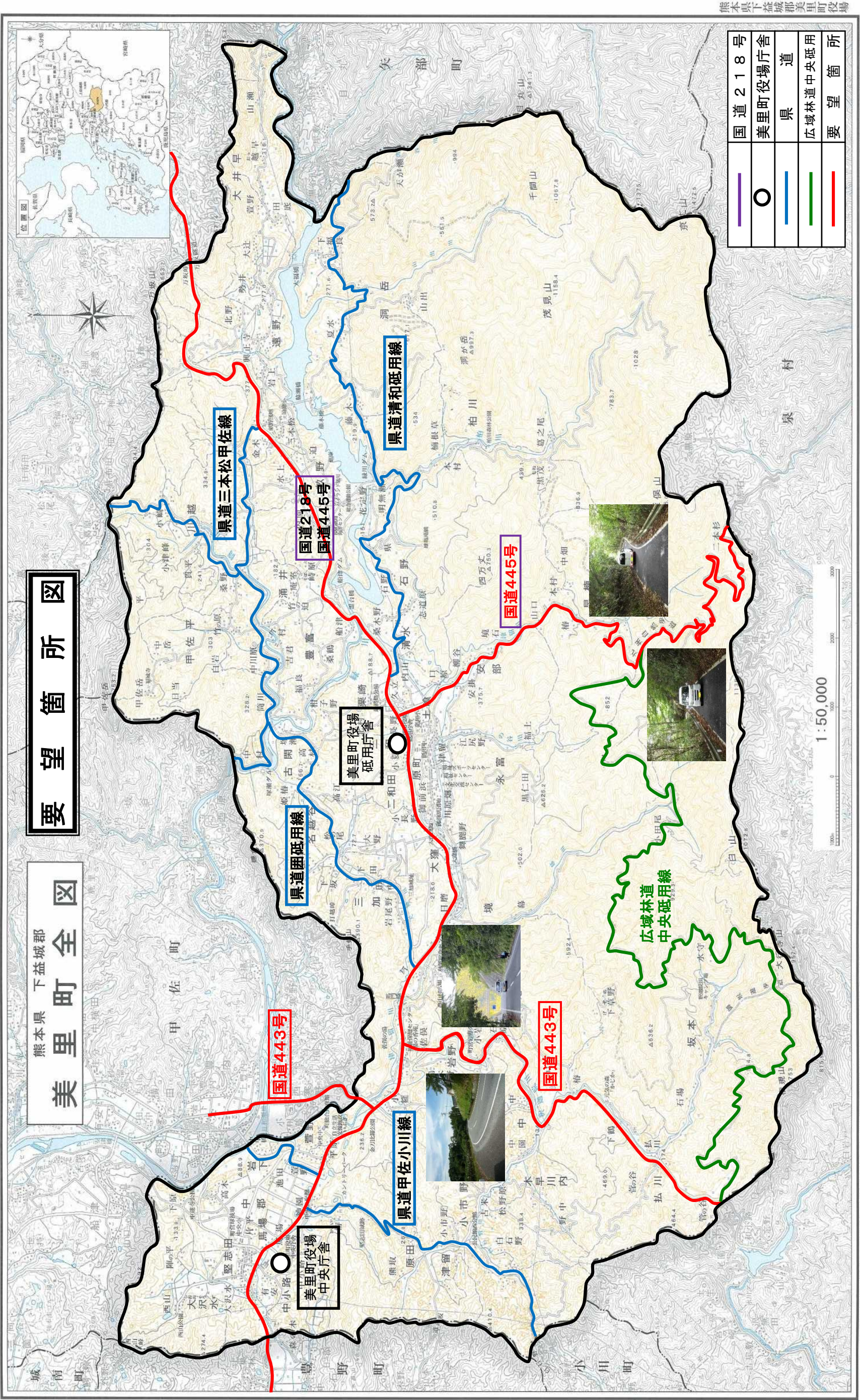
急カーブ



【国道 445 号】

幅員狭小区間（離合不可能箇所）





要望箇所図

熊本市 下益城郡 美里町 全図

国道218号	熊本市役場庁舎
○	県道
—	広域林道中央砥用
—	要望箇所

熊本市役場 熊本市下益城郡美里町役場

第2 水道国庫補助制度について

【下益城郡提出】

(提案理由)

美里町は、中山間地域に位置し、144 km²の面積の中に集落が点在しており、美里町簡易水道(町営)の普及率は48.45%(組合営を含むと61.6%、令和5年3月31日現在)で、全国平均の98.3%や熊本県平均の89.5%と比較しても低い水準となっております。

このような状況の中で、町営水道の整備を行い未普及地域の解消に向けた取り組みを早急に進めなければなりません。既存の簡易水道事業(美里町簡易水道事業)の拡張をするには、東西に長い本町の地理的条件では、既存水源からの管路延長整備が非常に長くなること及び既存水源の水量不足から、既存の簡易水道事業の拡張が困難であるため、令和4年度に創設認可を新たに得て、新しく美里町中央北地区簡易水道事業を整備することとなりました。

しかしながら、美里町中央北地区簡易水道事業は、簡易水道等施設整備費国庫補助金の採択基準である、会計が同一でないこと、既存水道事業の給水区域末端から原則10 km以上離れていること、という要件(特定簡易水道事業扱い)に該当しないため、補助対象とならず、町単独費にて事業を実施することにより、町の厳しい財政状況に影響を及ぼす一因となっております。

国では、平成19年度に、簡易水道事業の運営基盤の強化を目的に統合の推進を図るため、補助制度の見直しをされているものと思われませんが、美里町のように水道普及率が全国水準(98.3%)を下回る場合において、新たに簡易水道事業を整備する場合は、政策的に特に推進が必要と認められる事業であると認識いただき、特定簡易水道事業の補助制度の適用範囲(定義)の撤廃又は条件付き要件緩和を強く要望いたします。

県におかれましても、上記の事情をご賢察いただき、国に対して同様の要望を行っていただきますよう、お願い申し上げます。

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いたしました。

また、令和 2 年 7 月には、大牟田市^{おおむたし}、荒尾市がこれまでに経験のない程の豪雨による大規模な冠水被害を受け、同様の交通渋滞が発生し、改めて有明海沿岸道路の必要性を痛感したところです。

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（熊本県側）」の整備は非常に重要です。また、世界的な半導体製造企業の進出に伴う、関連企業の県北地域への進出による地域経済の活性化など、多くのストック効果が期待される有明海沿岸道路（熊本県側）の整備が急務と考えます。

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^{かしまし}までの全体約 55 kmのうち、自動車専用道路 39.2 kmが供用され、着々と整備が進んでおり、三池港^{みいけこう}のコンテナ取扱量の増加や、有明海沿岸道路周辺に企業や商業施設等が相次ぎ進出するなど、地域経済の活性化に大きな効果が生まれております。

熊本県側については、大牟田市から長洲町までの区間について、平成 27 年 4 月に都市計画決定され、同年 9 月には三池港 IC から荒尾競馬場跡付近までの約 2.7 kmについて事業化が図られました。また、令和 5 年 4 月には、「荒尾道路」（荒尾市荒尾^{おおしま}から大島付近までの 2.2 km）が新規事業化され、令和 6 年 2 月には中心杭打ち式が行われました。さらに令和 5 年 12 月には、「長洲町～玉名市」区間の計画段階評価が開始され、熊本県側における着実な事業進捗は、信頼性の高い道路ネットワークの形成及び有明海沿岸地域の振興促進に繋がる大きな一歩となっております。今後は荒尾道路から長洲町までの早期事業化・長洲町から玉名市までの計画段階

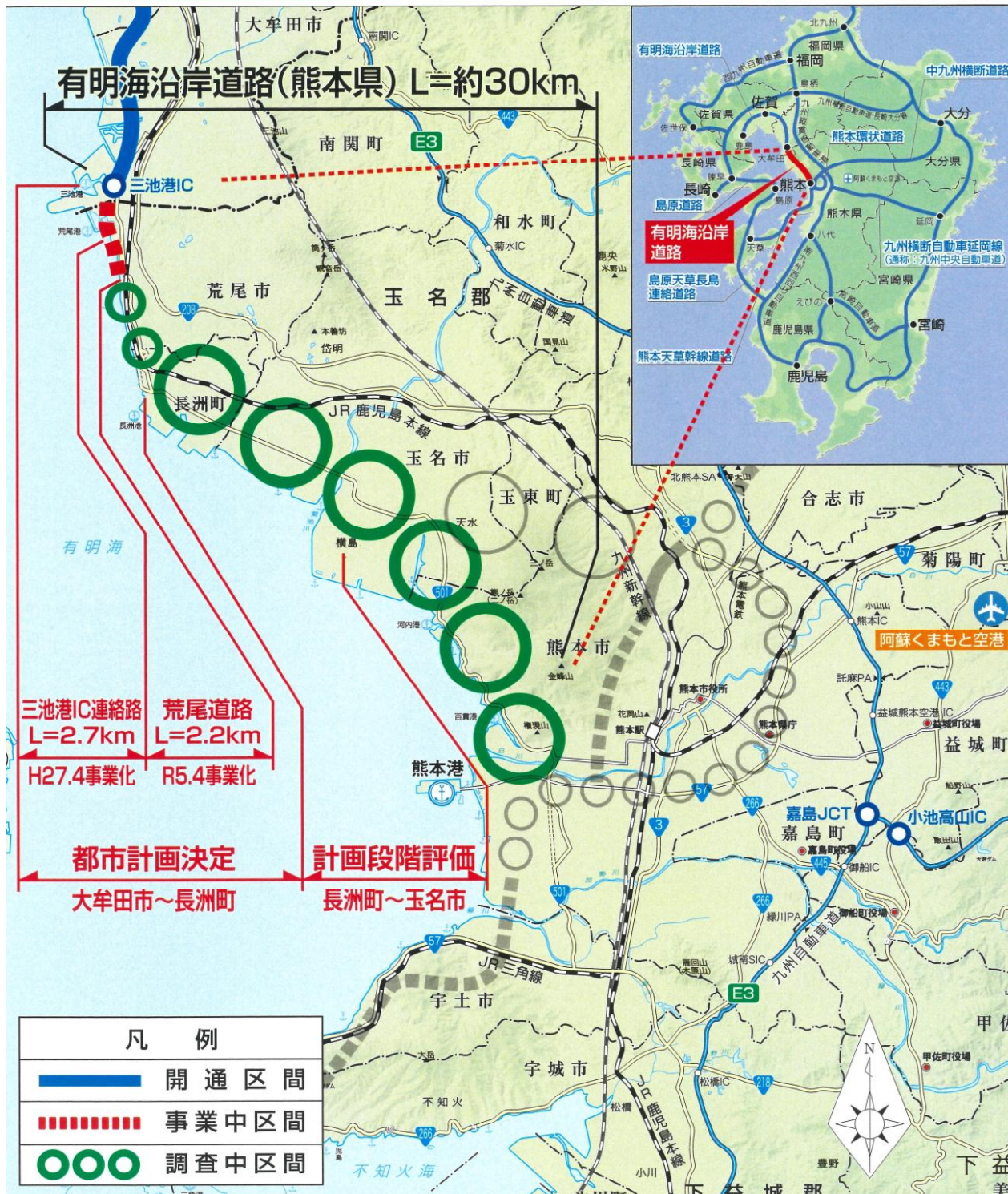
評価の早期完了及び早期事業化、玉名市以南のネットワークの具体化に向けた検討の早期着手を望むものです。

つきましては、有明海沿岸道路(熊本県側)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（熊本県側）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「荒尾市～長洲町」区間の早期事業化を図ること。
- 一、有明海沿岸道路「長洲町～玉名市」区間の計画段階評価の早期完了及び早期事業化を図ること。
- 一、有明海沿岸道路（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。
- 一、新広域道路交通計画に新たに位置付けられた「有明海沿岸連絡道路」を含め、「玉名市以南」のネットワークの具体化に向けた検討の早期着手
- 一、準備が整った区間より順次、事業化に向けた計画段階評価の着手

有明海沿岸道路



第4 国道443号、県道玉名^{やめ}八女線の道路網の早期整備について

【玉名郡提出】

(提案理由)

玉名地域は熊本県北西部に位置し、一部は福岡県南部地域の八女市・みやま市・^{おおむたし}大牟田市と接しております。

南関町・和水町を東西に貫く一般国道443号、主要地方道玉名八女線は、県北地域の産業・経済・観光等の発展に大きく寄与している主要幹線道路であり、九州縦貫自動車道『南関インターチェンジ』、『菊水インターチェンジ』へのアクセス強化を図る上でも、極めて重要な幹線道路です。

また、有明海沿岸道路も荒尾市まで延伸工事がなされ、福岡県・佐賀県域から熊本県中央工業地域への物流路線にもなることから、産業の発展に大きく寄与する路線でもあります。

つきましては、社会資本の整備を取り巻く状況は極めて厳しい中ではございますが、県北地域のさらなる発展と地域住民の安全・安心と利便性の向上のため、下記の2路線には、これまで以上のご高配を賜りますよう要望いたします。

◎一般国道443号の整備促進について

本路線は、山鹿市の国道3号線から分岐し、和水町・南関町の一市二町を東西に貫き、九州縦貫道路の南関インターチェンジへアクセスする道路で、県北地域の産業・経済・観光等の発展に大きく寄与している主要幹線道路であります。

しかしながら、南関町を通る一部の区間に未整備箇所があります。その沿線においては、公共機関や小学校があり、かつ、南関東部工業団地に誘致した企業の工場大型増設による通勤車両の増加や、半導体大手の台湾積体電路製造(TSMC)の熊本進出に伴い関連企業の大型輸送トラック等の交通量も増加し始め、交通事故がたびたび発生しているところで、地域住民をはじめ、小中学生の登下校の安全面にも危惧しているところでございます。

このような状況から、この未整備区間について、早急に拡幅改良・歩道整備に取り組んでいただきますようお願いいたします。

箇所番号 ① 南関町^{せきひかし}関東地内：関東交差点（歩道整備）

箇所番号 ② 南関町^{あいのだに}相谷地内：南関町立第 3 小学校付近（拡幅改良・歩道整備）

◎主要地方道玉名八女線の整備促進について

熊本県玉名市を起点とし、南関町、和水町、福岡県八女市^{たちばなまち}立花町を經由し、八女市を終点とする主要地方道「玉名八女線」は、福岡県と熊本県を縦軸に結び、福岡県南部地域と熊本県北部地域の産業・経済・観光等、地域の発展に大きく寄与する最も重要な幹線道路です。また、国道 3 号及び九州自動車道のバイパス的役割を果たしている路線でもあります。

しかしながら、本路線は狭小で車両の離合ができない箇所が多数あり、特に県境部分に位置する^{やべたに}矢部谷峠は、麓からの高低差が 200m と急峻であるため、山肌を這うように設けられた道路は、幅員狭小で急カーブの連続により見通しが悪く、車両の円滑な通行に支障をきたしています。

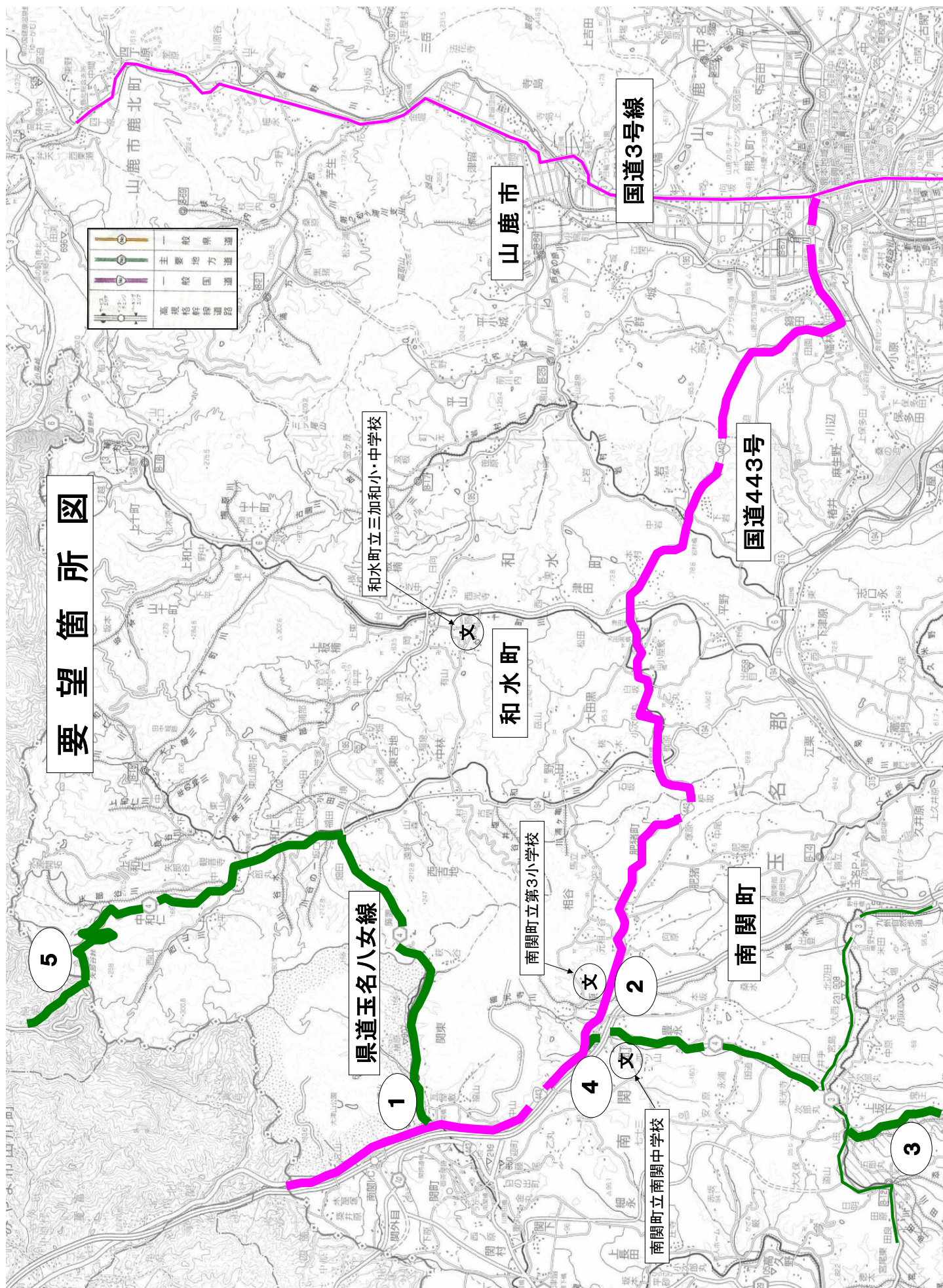
そのため、当道路の整備に対する地域の期待・要望は非常に強く、また八女市・和水町の活性化に必要不可欠なものと考え、平成 8 年より「玉名八女線道路整備促進期成会」を設立し関係機関に要望を行ってまいりました。

つきましては、矢部谷峠を貫通する延長約 1,700m の^{ずいどう}隧道を整備していただきますようお願いいたします。

箇所番号 ③ 南関町^{かみさかした}上坂下地内：^{おにおう}鬼王～^{はった}八田付近（歩道設置）

箇所番号 ④ 南関町^{こぼる}小原地内：小原交差点付近（歩道設置）

箇所番号 ⑤ 和水町^{わに}和仁地内：矢部谷峠（隧道整備）



箇所番号 1

【一般国道 443号】



南関町関東地内: 関東交差点(歩道整備)

箇所番号 2

【一般国道 443号】



南関町相谷地内: 南関町立第3小学校付近(拡幅改良・歩道整備)

箇所番号 3

【主要地方道 玉名八女線】



南関町上坂下地内: 鬼王～八田付近(歩道設置)

箇所番号 4

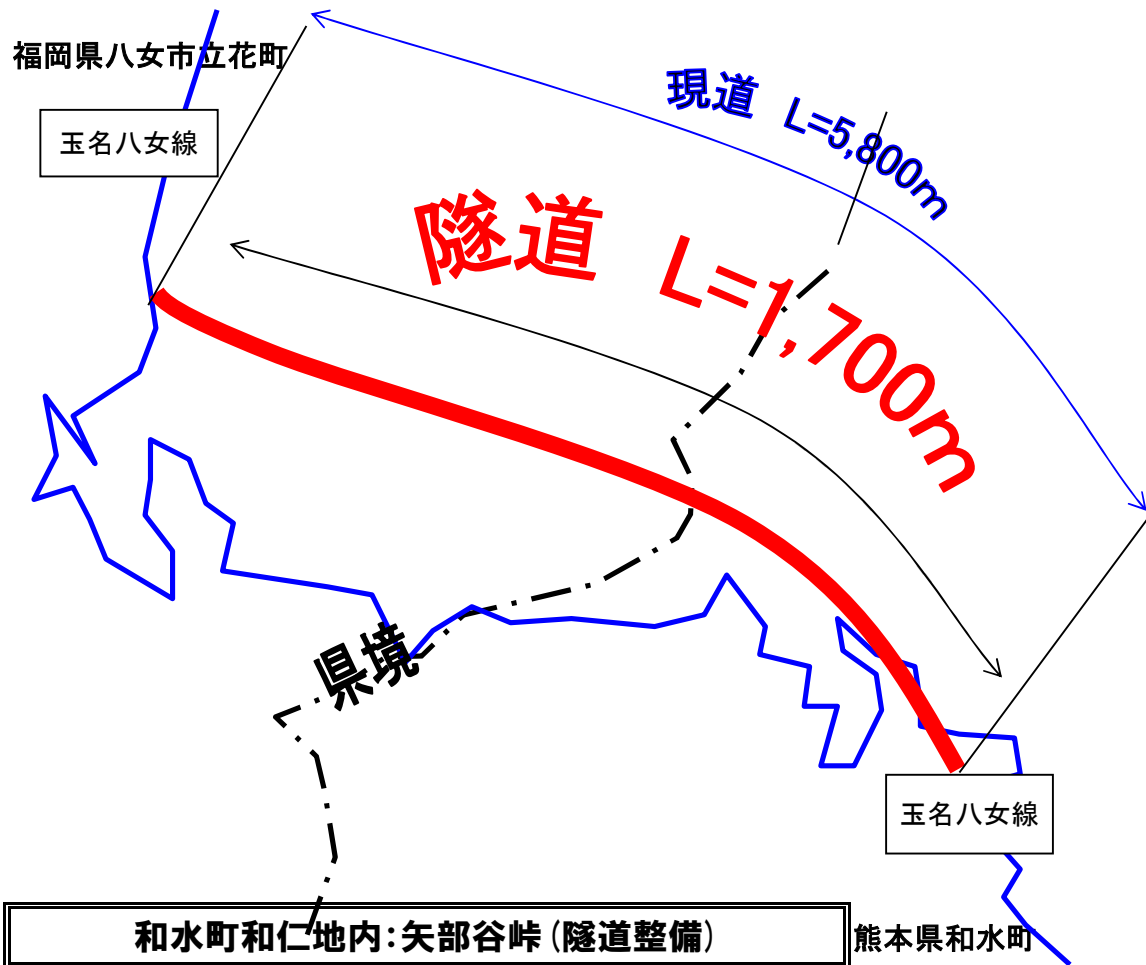
【主要地方道 玉名八女線】



南関町小原地内: 小原交差点付近(歩道設置)

箇所番号 5

【主要地方道 玉名八女線】



第5 阿蘇くまもと空港のアクセス道路改善と阿蘇観光ルートの改善について

【菊池郡提出】

(提案理由)

県が推進する大空港構想の実現において、その中核となる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渋滞は、世界的な企業 TSMC の進出により、以前にも増して常態化・慢性化しており、不便な状況が続いております。

空港から県北への主幹線道路である国道 443 号と県道 202 号矢護川^{やごがわ}大津線との大津町^{しもまち}下町交差点の渋滞は、通過車両の増大により一部改善されているものの、今後 TSMC の第 2 工場の立地が整えば、想像を超える渋滞が発生すると考えられ、せっかくリニューアルした空港の機能が生かされず、これから近隣の国際線、あるいは北海道線の新設に支障をきたしかねないと考えられます。

現在、アクセス鉄道の計画が進んでおりますが、竣工まで 10 年以上の年月がかかり、その前には何らかの対策を講じなければなりません。

そこで、これらの構想を実現するには、県北アクセスへのさらなる整備として国道 443 号の多車線化、並びに空港東側を迂回して、国道 57 号等の県北主要幹線道路とアクセスする県道 211 号岩坂陣内線^{いわさかじんない}から空港台地への県道の延長を強く要望いたします。

県道の延長については、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、新航路増便による利用者の増並びに利便性、また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と考えます。

(要望図:① 赤線、③ 青線)

併せて、県道 145 号瀬田^{せだ}熊本線の改良工事が予定されておりますが、完了すれば、空港から阿蘇方面への観光利用はもとより、空港に隣接する西原村も工業団地を建設中であることから、完成後(令和 8 年度予定)の交通量の増加は必至であります。このことから県道 225 号山西^{やまにし}大津線でボトルネックとなっており、かつ老朽化で危険な状態にある森橋^{もりばし}の架け替えの早期着工を強く要望いたします。

(要望図:② 黄線)



第6 国道443号4車線化及び県道熊本空港線の道路改良整備促進について

【菊池郡提出】

(提案理由)

熊本県が整備されました、セミコンテックパークへの企業誘致が、地域発展はもとより、熊本県全体の経済をけん引する多大な効果をもたらしていることは、周知のとおりであります。

菊陽町が事業を進めていた第二^{はらみず}原水工業団地においても、JASMの第1工場が2024年12月に製品の量産を始め、さらに第1工場の東側では、2025年に第2工場の建屋着工が予定されております。また、合志市においては、ソニーの新工場の整備も進んでおり、今後、交通量のさらなる増加が懸念されることから、周辺道路の整備は喫緊の課題です。

熊本県においては、当該地域の渋滞解消と新たな交通需要に対応するため、県道大津植木線の多車線化及び合志ICアクセス道路の一部について、令和10年度の完成を目指し、これまでにない異次元のスピードで取り組みを進められております。

このような中、国道443号及び県道熊本空港線は、阿蘇くまもと空港とセミコンテックパークへのアクセス強化と利便性向上を図っていく重要な道路であります。

国道443号は、空港北拡幅においては4車線化に向けて取り組んでいただいているところですが、熊本リハビリテーション病院前の区間は幅員が狭く、歩道もない状況であり、県道熊本空港線は、道路勾配^{こうばい}がきつく曲線部が多いため、走行速度の低下が著しく、道路の安全性が低いことから、安定した走行性が確保できていない状況にあります。

阿蘇くまもと空港は、台湾、韓国、香港の国際路線が就航していることから、インバウンドも大きく期待されており、交通円滑化に対する需要はさらに高まっております。国道443号及び県道熊本空港線の整備は、地域の産業、経済、観光、渋滞緩和に多大な効果を発揮するとともに、企業誘致圏の拡大など経済効果が期待されることから、早急な整備が求められております。

つきましては、厳しい財政状況とは存じますが、渋滞緩和、地域の安全対策、経済道路として極めて重要な国道 443 号 4 車線化及び県道熊本空港線の整備促進について、重点的な予算を確保され、早期完成に向けてご配慮賜りますよう要望いたします。

第7 南阿蘇鉄道株式会社への財政支援について

【阿蘇郡提出】

(提案理由)

南阿蘇鉄道は令和5年7月15日に全線で運転再開し、「平成28年熊本地震」から7年3カ月を経過し、ようやく阿蘇地域への交通アクセスの復旧が完了を迎えました。発災直後から、復旧に関して国・県にご尽力いただきましたことに対し、心から感謝申し上げます。

地元では、南阿蘇鉄道の長期的に安定した運行を目的として、鉄道事業再構築実施計画の策定後、令和5年度より鉄道事業上下分離した新たな事業形態で運行を開始しております。

南阿蘇鉄道は公共交通としての役割を担っておりますが、南阿蘇地域の観光促進としての側面も持ち合わせております。特にトロッコ列車においては、県内外を問わず、国外からの利用客も年々増加しております。

しかしながら、鉄道施設や車両の老朽化が進み、段階的に設備等の更新が急務となっているものの、熊本地震被災後の運休による収入減に伴う経営安定化基金の枯渇、地元自治体の負担等を鑑みると、財政面での課題が障壁となっている現状です。

このようなことから、南阿蘇鉄道の現状をご理解いただき、円滑な事業の推進を図るため、南阿蘇鉄道の持続可能な運営並びに南阿蘇鉄道株式会社及び一般社団法人南阿蘇鉄道管理機構への財政支援について、特段のご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

一. 南阿蘇鉄道の鉄道施設及び車両更新に係る財政支援について

二. 南阿蘇鉄道の安定的な事業推進に係る助言等について

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りますよう、よろしくお願い申し上げます。

記

- 「構想路線 ^{ひ た} 日田阿蘇道路」の事業化の実現
- 主要地方道南小国波野線の道路改良の早期完成
- 県道高森停車場線の早期改良整備
- 県道 ^{た け た} 竹田・^{ご か せ} 五ヶ瀬線未改良区間の早期完成
- 県道 ^{つ る や な ぎ} 津留 柳 線未改良区間の早期完成
- 県道 28 号熊本高森線における道路改良早期完成
- 主要地方道矢部阿蘇公園線未供用区間の早期着工
- 県道 ^{どう ぞ の こ も り} 堂園小森線(206 号)の道路改良の早期完成

○「構想路線 日田阿蘇道路」の事業化の実現

「構想路線 日田阿蘇道路」は、令和 3 年の国土交通省における道路計画の見直しにより、九州地方整備局や各県の広域道路ネットワーク計画に位置付けられた、大分自動車道と中九州横断道路の連絡を想定した広域道路として、今後、地域の実情に応じて必要な検討を行う路線とされております。

この構想路線と重なる既存の道路として国道 212 号がありますが、当路線の特に大観峰^{だいかんぼう}から阿蘇市側の区間は、幅員が狭く急カーブが連続しており、冬季には積雪・路面凍結による交通障害が発生し、安全な通行に支障をきたしている現状にあります。

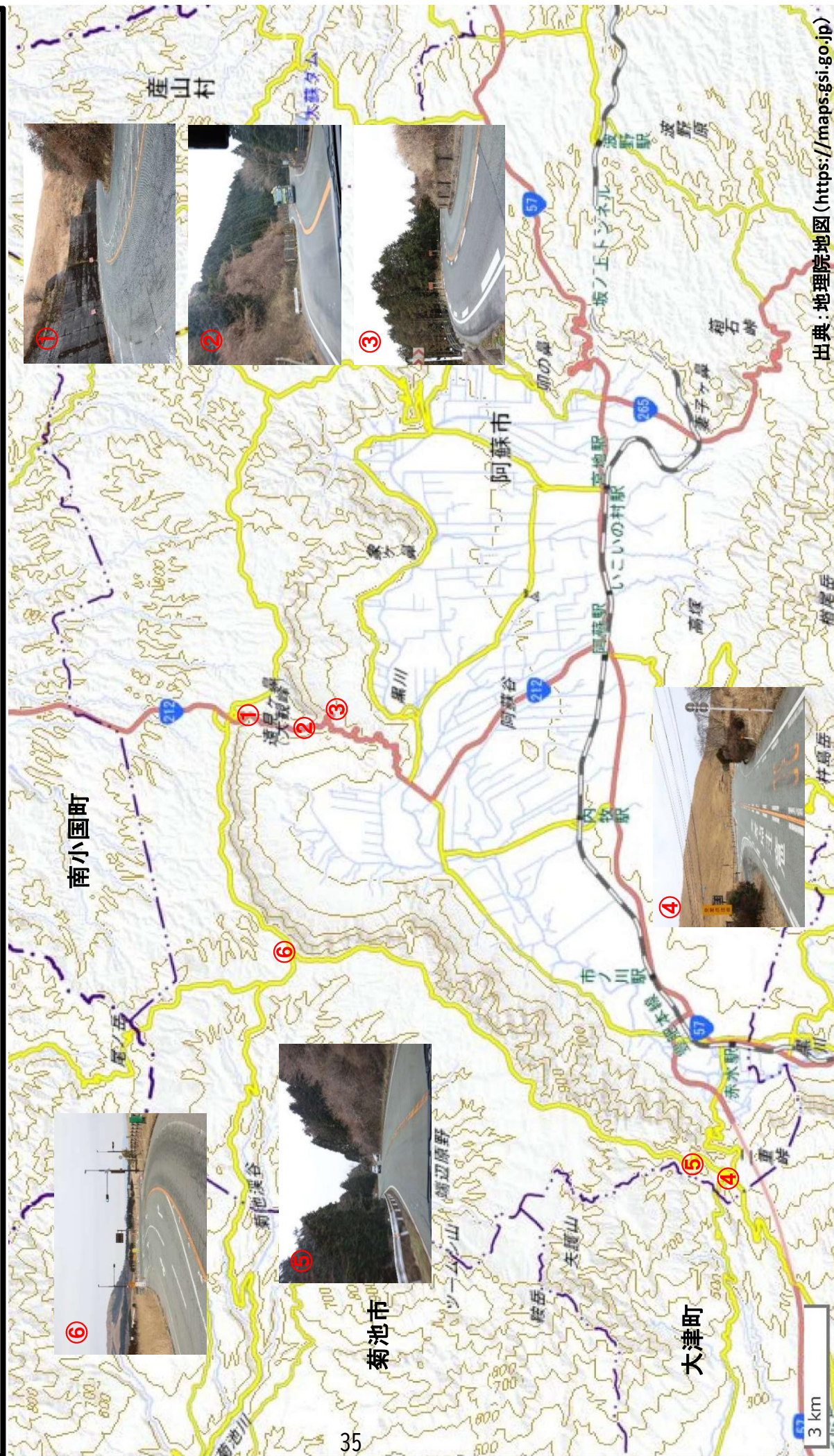
また、大津・熊本市内方面に向かう県道北外輪山^{きたがいりんざん}大津線についても同様の道路状況であることから、小国郷地域と県内各地域を結ぶ安全な道路の整備が必要であると強く実感しており、この構想路線の事業化がそれにつながるものと確信しております。

現在、直轄事業で中九州横断道路の整備が鋭意進められているところであり、事業化に向けた動きを進める上では、中九州横断道路や他の実施中の様々な路線の整備状況を考慮する必要があります。

そこで、まずはこの「構想路線 日田阿蘇道路」の事業化の実現を願う関係自治体等において、期成会の設立に向けた検討協議会等を立ち上げ、活動して参りたいと考えております。

つきましては、「構想路線 日田阿蘇道路」の事業化の実現に向けてのご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

「構想路線 日田阿蘇道路」要写真 箇所図 南小国町



○ 主要地方道南小国波野線の道路改良の早期完成

主要地方道南小国波野線は、古くから国道 57 号線と県道別府一の宮線（通称やまなみ道路）を結ぶ道路として、さらには大分県竹田市や阿蘇市、南小国町、小国町を結ぶ地域住民にとって日常生活上の重要な路線として利用されてきました。

その後、高度経済成長による自動車の普及により、本路線は改良され、舗装や二車線化が進められてまいりましたが、本路線内には狭隘な箇所が残っており、以前から地域住民による道路拡幅の要望も多かったことから、継続して熊本県に対し要望を行ってまいりました。

本路線は、産山村中心部にある役場や診療所、産山村ふれあいセンター、郵便局、農協等を訪れる際に必要不可欠な幹線道路であるとともに、保育園バスやスクールバス等の運行路線としても利用されている重要な路線であるにもかかわらず、未改良区間では、離合が困難な箇所があるほか、大型車両が通行できないなどの支障が発生している状況です。

また、産山村診療所は「一次医療」としての利用に限られており、重症・重篤な患者の処置はできません。このため、住民の大切な生命を守るために、阿蘇市の阿蘇地域医療センターを結ぶ「命の道路」である本路線の整備は喫緊の課題であります。

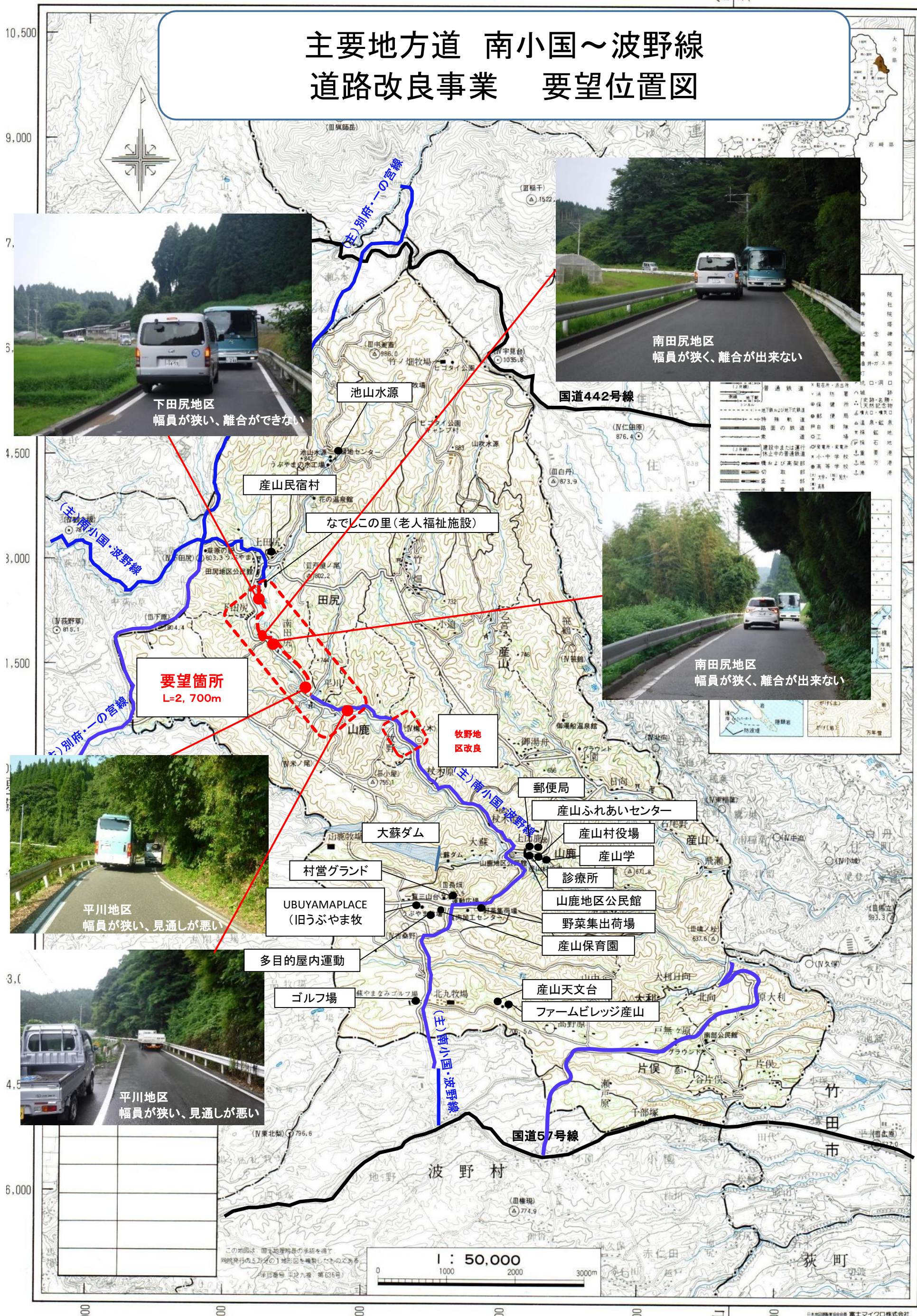
さらに、全国名水百選の池山水源やヒゴタイ公園、民宿、UBUYAMAPLACE 等の産山村有数の観光地へのアクセス道路として、大変重要な役割を果たす中、近年では車両等の増加により、接触事故や無理な離合による苦情・トラブルの発生等が危惧されているところです。

つきましては、住民の安心安全の確保や交通利便性のさらなる向上等を図るため、本路線の未改良区間について道路改良を一層促進していただき、早期完成を要望いたします。

産山村管内図

宮原 久住

平成十三年三月



久住 竹田

産山村役場

○ 県道高森停車場線の早期改良整備

県道高森停車場線は、南阿蘇鉄道高森駅前から町内中心部を通り、主要地方道熊本高森線及び県道清和高森線に繋がる路線です。

令和6年に完了した南阿蘇鉄道高森駅並びに高森駅周辺のリニューアルに合わせ、県道高森停車場線も同様に、景観にマッチした安心・安全な情緒ある道路に生まれ変わること、生活道路や観光面での多岐にわたるニーズに応え、沿道地域と道路が一体となって新たな価値を創造できると大きな期待を寄せているところです。

つきましては、引き続き本路線における下記事項について要望いたします。

記

- 1 歩行者と自動車の視覚的分離により安全な通行確保を行い、高森駅や湧水トンネルなどの観光地から町内中心部へ観光周遊を誘導するため、自転車道や観光案内サイン等の関連施設整備を要望いたします。
- 2 すれ違い困難により通行が危険となっている変則交差点について、交通安全を確保するため交差点改良を要望いたします。

○起点：南阿蘇鉄道高森駅



○県道高森停車場線：起点より



○県道高森停車場線：観光交流センター前



○県道高森停車場線：しょうゆ醸造所前



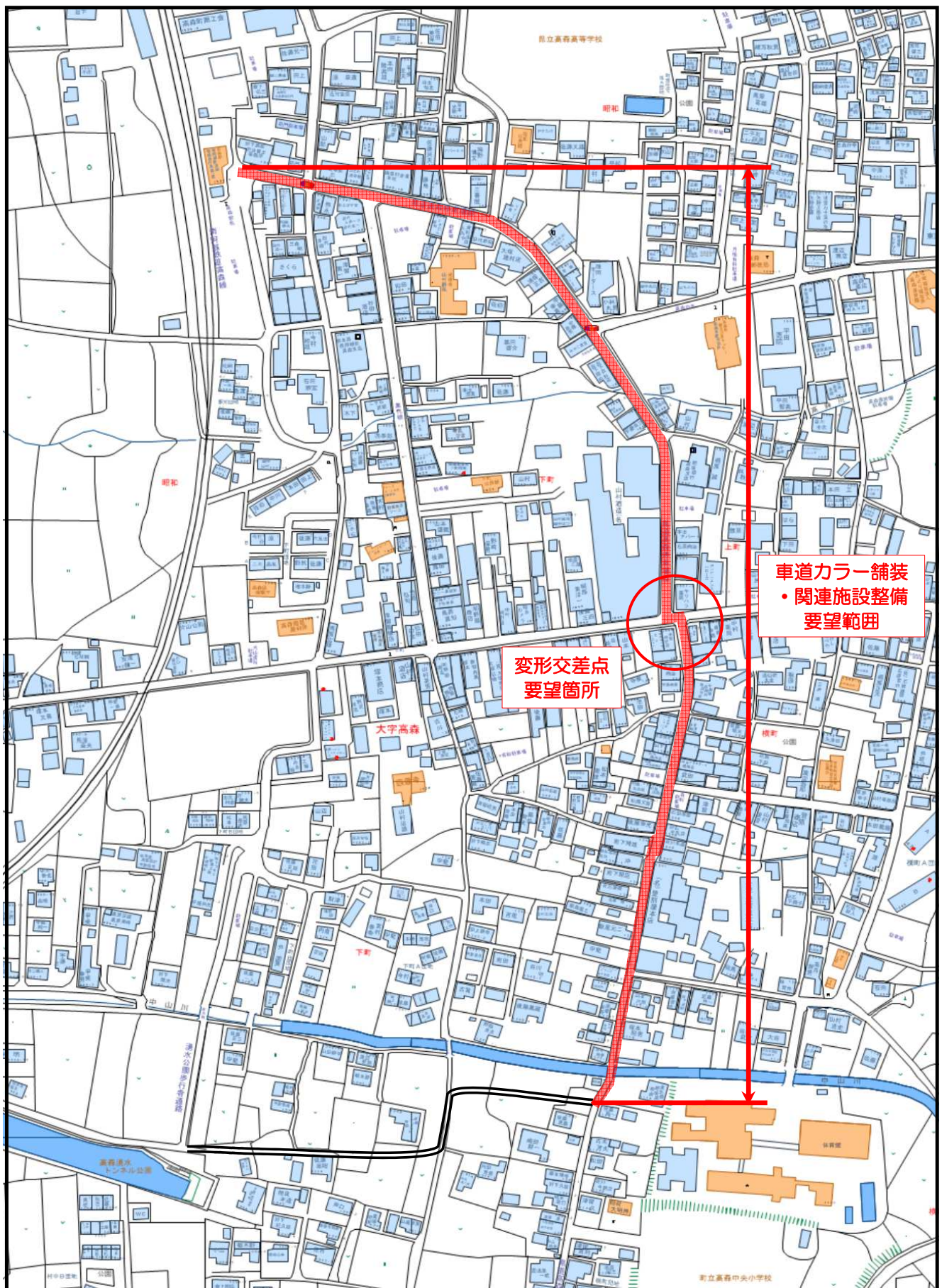
○県道高森停車場線：変則交差点（起点側）



○県道高森停車場線：変則交差点（終点側）



位置図

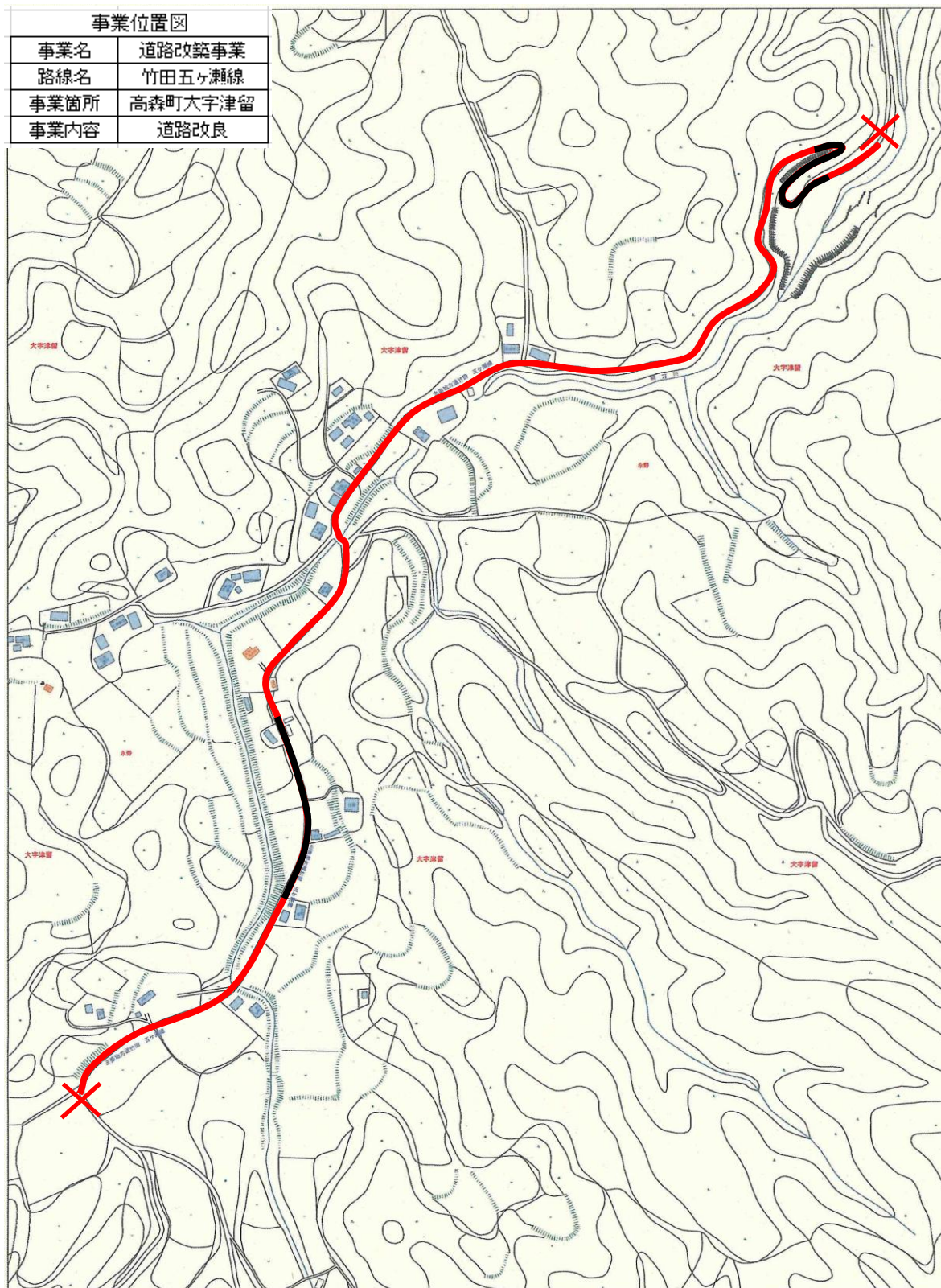


○ 県道^{たけた}竹田・^{ごかせ}五ヶ瀬線未改良区間の早期完成

本路線は、大分県^{たけたし}竹田市、熊本県高森町、宮崎県^{たかちほちょう}高千穂町、並びに宮崎県^{ごかせちょう}五ヶ瀬町の^{ごかせちょう}大分・熊本・宮崎 3 県の 1 市 3 町を結ぶ主要地方道で、地域住民の産業・経済・文化・観光等による地域開発に欠かすことのできない重要な路線であります。

道路改良状況といたしましては、道路改良率が令和 4 年 4 月 1 日時点で、竹田市 76.1%、高森町 20.4%、高千穂町 66.0%、五ヶ瀬町 68.2%となっており、全体で 64.7%となっております。特に高森町は、他市町に比べ未改良区間が多く、通行に支障をきたしている状況であります。

つきましては、本路線の早期改良整備の実現について要望いたします。



○ 県道津留^{つるやなぎ}柳線未改良区間の早期完成

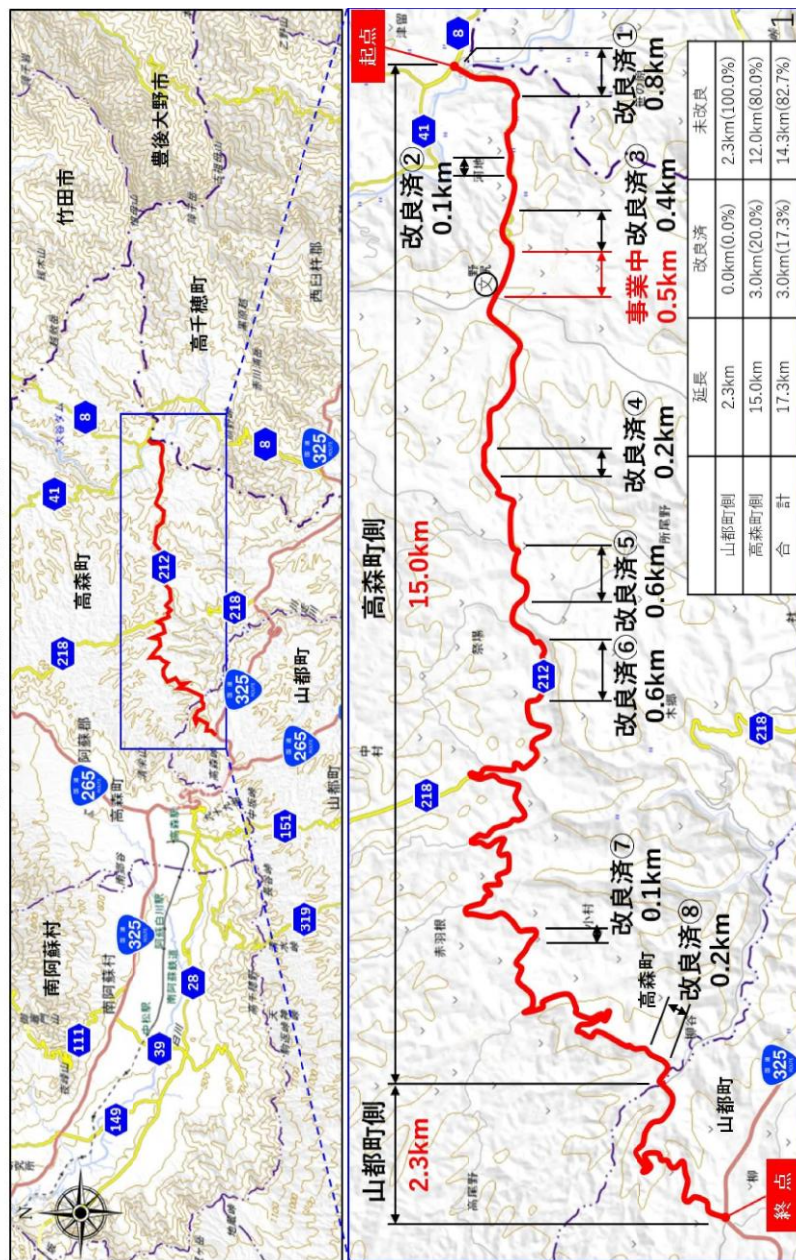
本路線は、主要地方道^{たけたごかせ}竹田五ヶ瀬線の高森町大字津留地区と、国道 325 号の山都町大字柳地区とを結ぶ路線で、地域住民の産業・経済・文化・観光等による地域開発に欠かすことのできない重要な路線ではありますが、未改良区間が多く通行に支障をきたしている状況であります。

そのようなことから、令和 2 年度に「県道津留柳線整備促進期成会」が設立され、令和 4 年度に熊本県阿蘇地域振興局(2 名)立会いの下、高森町管内の離合困難箇所の現地確認及び優先順位の確認を行い、また毎年期成会を開催するなど、要望活動等を行っているところであります。

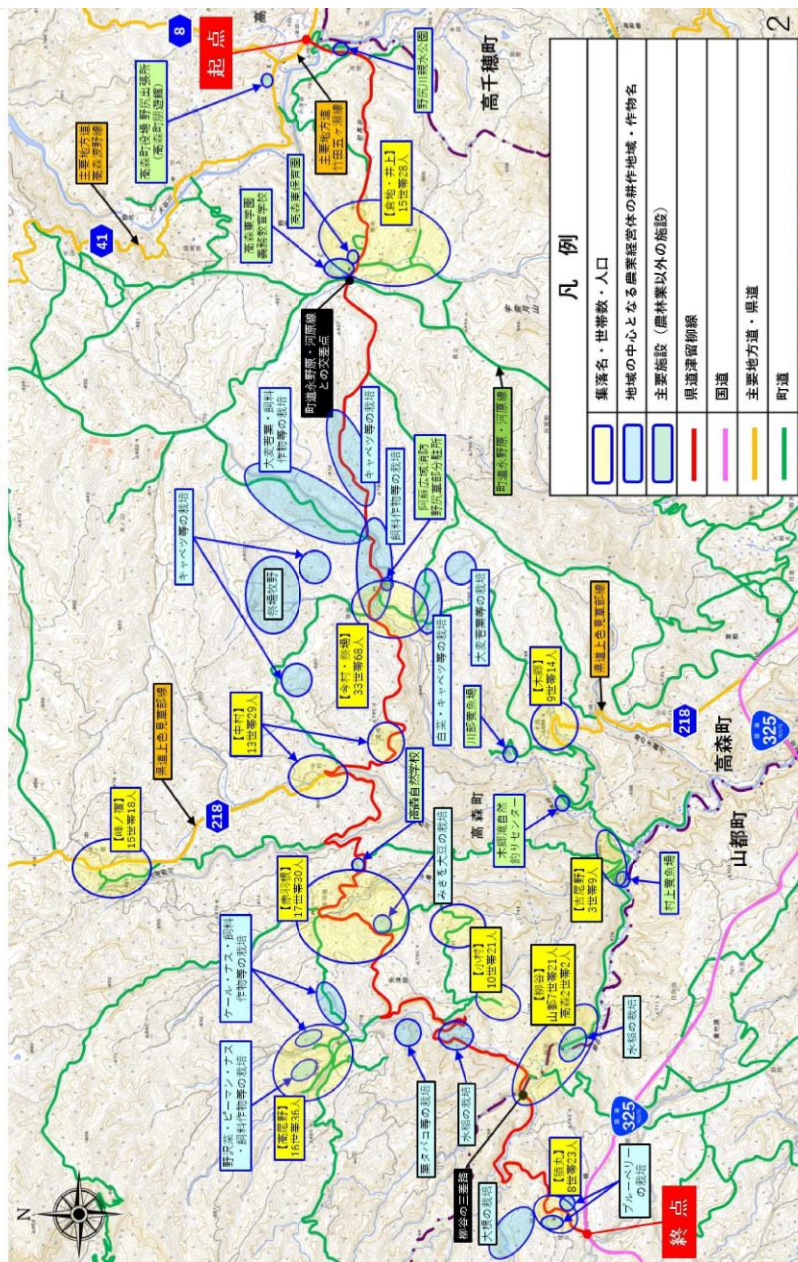
つきましては、本路線の早期改良整備の実現について要望いたします。

県道津留柳線：整備状況

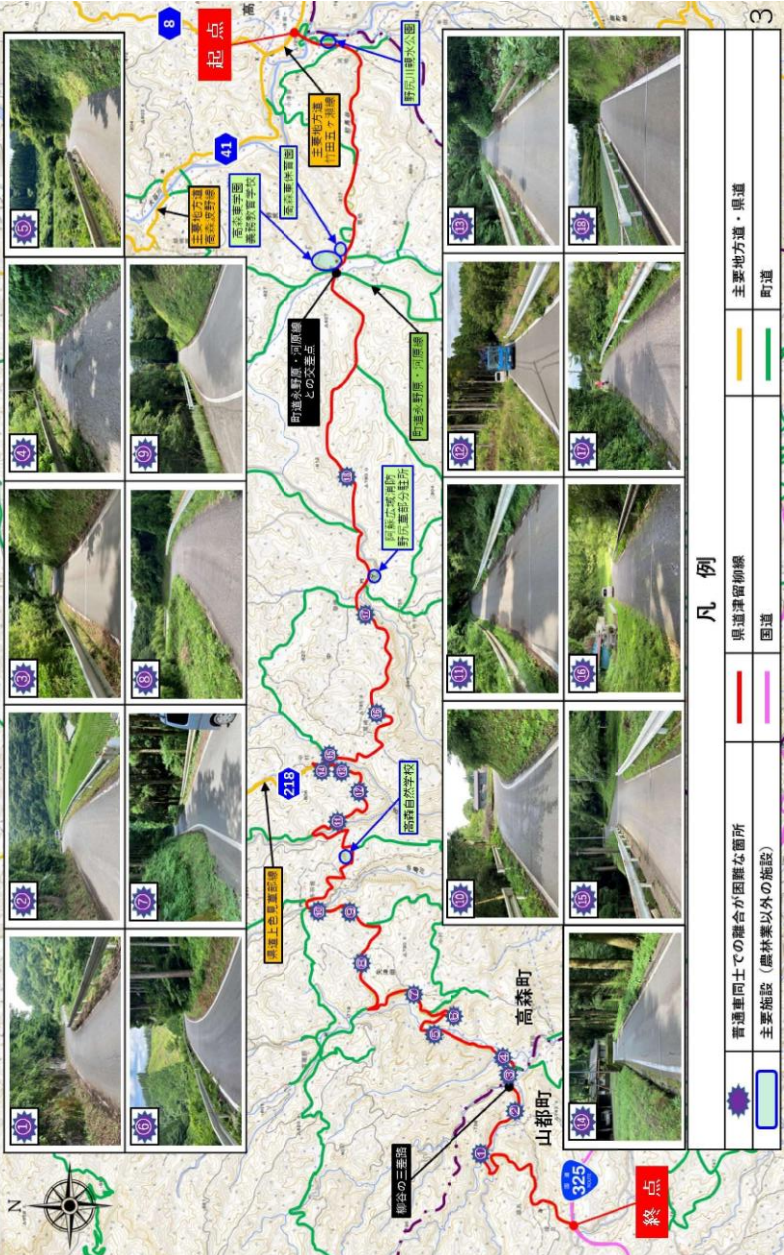
R3.7.1時点



県道津留柳線：沿線の地域状況



県道津留柳線：道路状況



○ 県道 28 号熊本高森線における道路改良早期完成

現在、南阿蘇村を取り巻く情勢は、少子高齢化の進展、農林業後継者の不足、耕作放棄地や有害鳥獣被害の増大、空き家の増加やスーパーの閉鎖、観光業をはじめとした各種産業の低迷など、多くの課題を要しております。

こうした多くの問題を解決するため、南阿蘇村としては、住民と一体となって、新たな観光戦略の構築、地域社会資源の整備などの施策に取り組んでいるところです。

さて、要望いたします県道 28 号熊本高森線は、南阿蘇村から熊本市方面及び高森町方面への効率的な交通アクセス道路であり、住民の重要な生活道路として、さらには村の観光、産業の発展に寄与する幹線道路として大きな役割を果たしております。

また、熊本地震発災から村道阿蘇長陽大橋ルートの開通までの期間、県道 28 号熊本高森線は、寸断された国道 57 号の迂回路となり災害時緊急輸送道路としての機能が十分に発揮され、改めて円滑な道路網の整備の必要性・重要性を認識したところです。

今後、豪雨災害や阿蘇山の噴火、南海トラフ地震等大規模な災害などが想定されますが、このような災害時に被災者救助や災害支援に大きな役割を担う、県道 28 号熊本高森線の安全・安心で円滑な道路交通は不可欠であります。

つきましては、当該道路の南阿蘇村^{ひさいし}久石地区の未改良区間の早期完成について強く要望いたします。



○ 主要地方道矢部阿蘇公園線未供用区間の早期着工

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、調査等が施されていますが、令和 2 年度の整備以降事業が中断され、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、本路線の役割を十分に発揮するには至っておりません。

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、県央地域(上益城・下益城・宇城地域等)や天草地域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夏秋トマトは全国有数の生産量を誇っておりますが、阿蘇地方は農林業の盛んな地域であり、トマトを含めた農産物や木材の流通は、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ます。

熊本地震では、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ことは言うまでもありません。

本路線が開通しますと、阿蘇地域・上益城地域をつなぐ緊急避難路としてはもちろん、緊急・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 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。



○ 県道堂園小森線(206 号)の道路改良の早期完成

主要地方道熊本益城大津線(通称:第 2 空港線)に接続する県道堂園小森線は、益城熊本空港インターからも近く、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たことで、熊本市周辺はもとより、福岡県・宮崎県・鹿児島県等の各方面からの利用が増加の一途をたどっており、交通渋滞の悪化が懸念されております。

近年では、新旅客ターミナルビルが開業した阿蘇くまもと空港や TSMC 進出を契機に産業集積が進むセミコン周辺地域を結ぶ役割にも大きな期待が寄せられており、さらには、国道57号の渋滞緩和、そして災害発生時における救援活動のための緊急輸送路としても重要性が増しております。

こうした中、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「新大空港構想」や「熊本県新広域道路交通計画」に掲げる空港周辺地域の交通ネットワークの強化にも資する事業であり、整備加速化を図る必要があると考えます。

工事の進捗といたしましては、平成 27 年度には益城町区間において、また平成 28 年度には西原村の一部区間(中工区)において改良工事が完了し、現在は、隣接工区(西工区)の施工に取り組んでいただいております。

つきましては、引き続き未改良区間(西工区、東工区)の施工を推進していただくとともに、主要地方道熊本高森線までの区間の新規事業化及び本路線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。



第9 上益城地域における道路網の整備について

【上益城郡提出】

(提案理由)

熊本県及び九州の中央部に位置する上益城地域は、熊本都市圏の一部を形成するとともに豊かな自然と歴史を有する地域ですが、近年地域を取り巻く大きな動きがあります。

これまでの豊かな自然と歴史に加え、山都町の通潤橋^{つうじゆんきょう}が国宝に指定されたことで、地域の文化的価値などが大きく高まり、観光者のさらなる増加などが期待されます。また、近隣の菊陽町に国策である TSMC が進出したことで、関連企業の進出やそれらに伴う人口の増加などの波及効果が想定されます。さらには、県による「新大空港構想」の策定により、全国や世界から熊本に訪れる方が増加するとともに、地域そのものがドラスティックに変化することが期待されております。

これらの効果を、熊本県及び九州の中央部に位置する上益城地域に取り込むことは、上益城地域のみならず熊本県全体の浮上にもつながるものですが、そのためには、人流・物流を活性化させる道路の整備が必要不可欠です。

まず、大動脈となる、嘉島 JCT と延岡IC^{のべおか}を結ぶ九州中央自動車道は、九州縦貫自動車道等を繋ぐ九州中央部の重要な横軸として、観光振興、産業振興等をはじめ、大規模災害発生時の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”としての効果が期待されております。

熊本県新広域道路交通計画における「10 分・20 分構想」に位置づけられる熊本都市圏南連絡道路につきましては、嘉島 JCT と熊本市中心部が結ばれることで、熊本都市圏はもとより、九州全体の道路ネットワークの強化という観点からも、大きな効果が期待されます。

TSMC の波及効果を上益城地域に取り込むためには、TSMC が進出したセミコンテクノパーク周辺から上益城郡を通り、県南を結ぶ重要な縦軸としての国道 443 号の整備が必要です。

また、一般県道六嘉秋津新町線^{ろっか あきつしんまち}及び主要地方道小川嘉島線におきましては、

上益城地域と県央を結ぶ道路ですが、近年の交通量の増加により、各所において慢性的な交通渋滞が発生している状況です。

さらに、地域の発展には観光も必要不可欠で、主要地方道矢部阿蘇公園線が、全線開通することで、阿蘇と上益城地域を効果的につなぐルートが確立され、県央と阿蘇、熊本市を回遊する新しい観光ルートが形成されます。

つきましては、下記について特段のご高配をよろしくお願い申し上げます。

記

- 九州中央自動車道の早期完成
- 熊本都市圏南連絡道路の実現
- 国道 443 号の早期整備
- 一般県道六嘉秋津新町線の抜本的整備
- 主要地方道小川嘉島線の早期整備
- 主要地方道矢部阿蘇公園線未整備区間の早期着手

○ 九州中央自動車道の早期完成

九州中央自動車道は、九州の横軸として重要な高規格幹線道路であり、九州の一体的な発展を図るために必要不可欠な道路であります。

近年、九州各地で大規模災害が相次いでおりますが、九州中央自動車道の沿線地域でも令和 5 年 7 月の梅雨前線豪雨時に線状降水帯が発生し、国道 445 号にかかる山都町の「^{かねうちばし}金内橋」が落橋、全面通行止めとなるなど周辺地域にも甚大な被害をもたらしました。このとき改めて災害に強い国土幹線道路ネットワーク構築の重要性が強く認識されたところです。

九州中央自動車道は、平成 26 年 3 月に嘉島 JCT～^{おいけたかやま}小池高山IC 間が供用開始、その後小池高山 IC～^{なかしまにし}山都中島西IC 間が平成 30 年 12 月に開通に至っておりますが、令和 6 年 2 月 11 日に山都中島西 IC～^{つうじゅんきょう}山都通潤橋 IC 間が開通し、念願の嘉島～山都間の約 23 km 区間が供用開始となったことで、沿線住民の利便性が大きく向上したところです。

このほか熊本県側の事業区間としては、令和 2 年度に事業化された「^{ごかせ}蘇陽五ヶ瀬道路」の用地買収が進み、令和 6 年度工事着手に至っております。また令和 4 年度に事業化された「矢部清和道路」については、令和 6 年度から用地買収に着手されるなど、着々と事業が進んでおります。

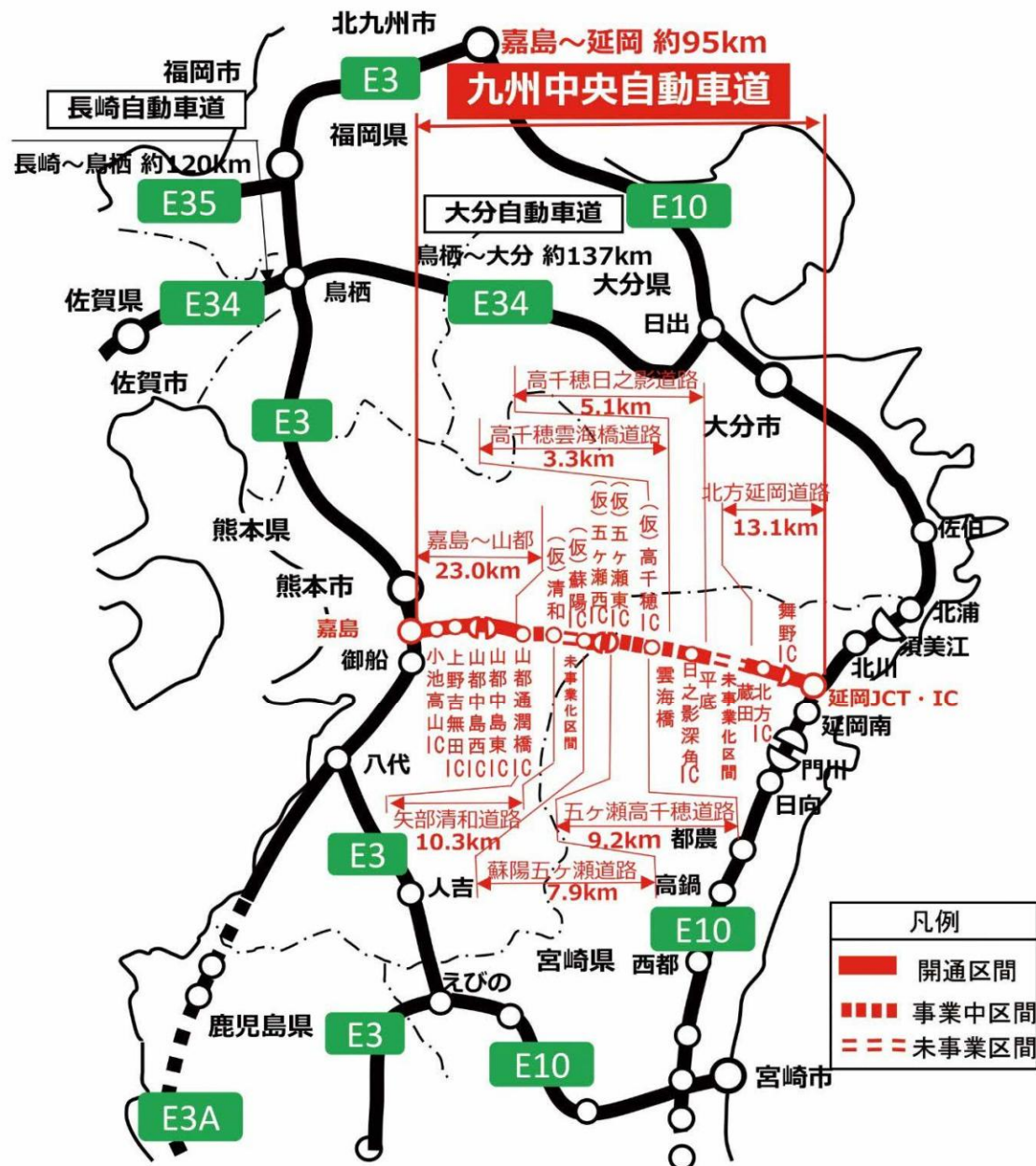
しかしながら本路線の開通率としては、全国の高規格幹線道路と比較すると約 43%（全国の供用率は 88%）と遅れをとっており、未開通区間の早期整備が望まれます。

本路線は、熊本県と熊本市が令和 3 年 6 月に策定した「熊本県新広域道路交通計画」における「150 分構想」や「ダブルネットワーク構想」を実現するために不可欠な高規格道路としても位置づけられております。当計画の実現により、平常時に観光振興、産業振興など地域活性化の基盤となるのはもとより、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”

としても、その効果が期待されます。

つきましては、九州中央自動車道の全線整備に向け、より一層の予算の確保、事業中区間の整備推進にご配慮いただきますようお願いいたします。

九州東西軸の戦略的かつ効果的な強化を図るための 九州中央自動車道の早期整備



○ 熊本都市圏南連絡道路の実現

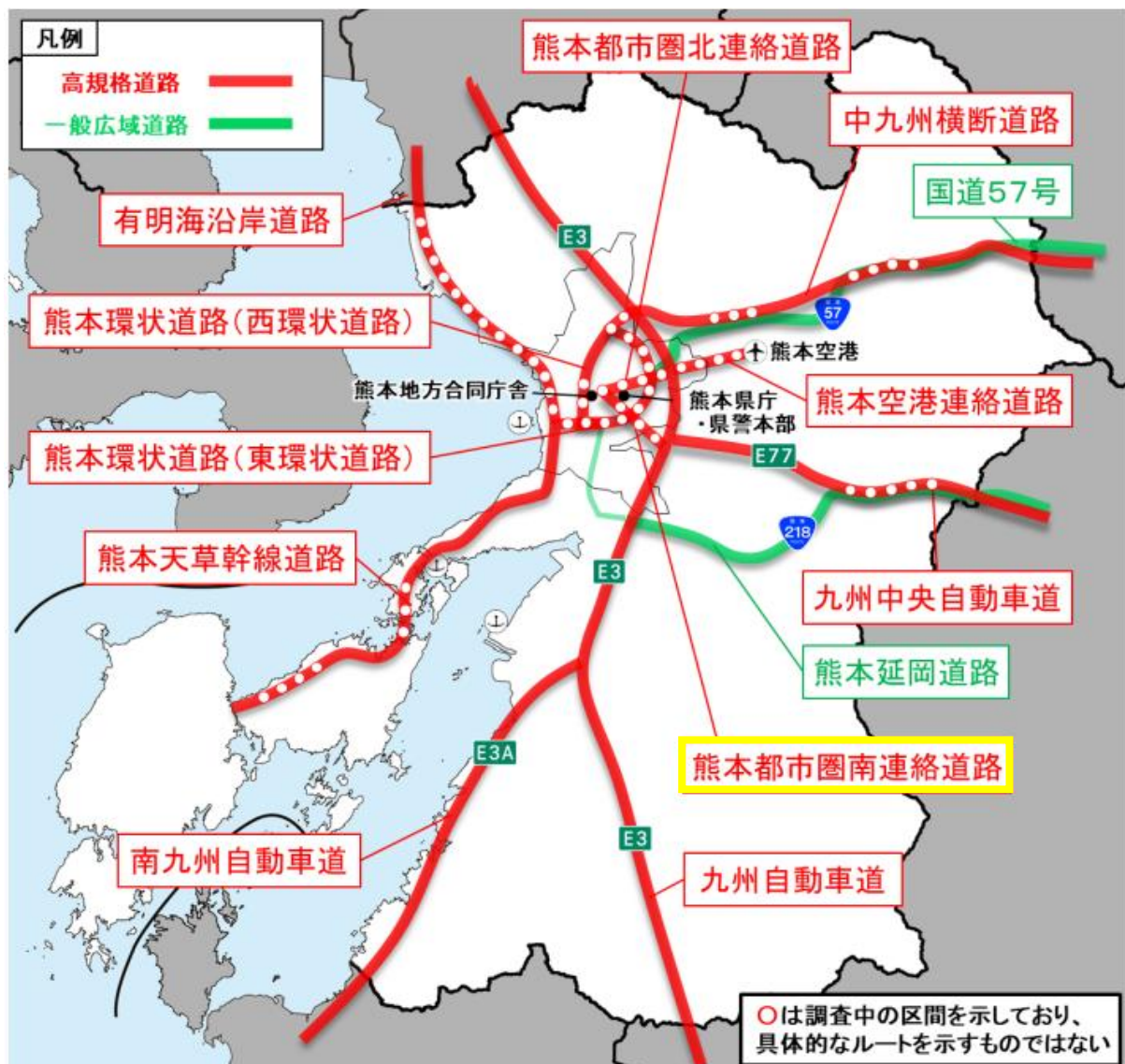
熊本都市圏においては、熊本市中心部を結ぶ道路で慢性的な渋滞が発生しており、その解消が喫緊の課題となっております。

そのような中、熊本県と熊本市が令和 3 年 6 月に策定した「熊本県新広域道路交通計画」において、熊本市中心部から高速道路までを約 10 分、熊本空港までを約 20 分で結ぶ「10 分・20 分構想」が掲げられ、定時性と速達性を兼ね備えた「熊本都市圏北連絡道路」、「熊本空港連絡道路」、「熊本都市圏南連絡道路」が新たな高規格道路として位置づけられました。

熊本都市圏南連絡道路の実現は、慢性的な渋滞が発生し問題となっている浜線バイパス(国道 266 号及び国道 445 号)や東バイパス(国道 57 号)の渋滞緩和にも確実に繋がります。

さらに、嘉島 JCT と熊本市中心部が結ばれることで、熊本都市圏はもとより、九州全体の道路ネットワークが強化され、経済活動や災害時の広域支援等という観点からも、大きな効果が期待されます。

つきましては、熊本都市圏南連絡道路の早期実現について、特段の御配慮を賜りますようお願い申し上げます。



○ 国道 443 号の早期整備

国道 443 号は、熊本・福岡を縦断連絡し、主要地方道熊本益城大津線（通称：第二空港線）や主要地方道熊本高森線とも交差する主要道路で、地域経済の活性化や生活環境の面において、上益城地域でも大変重要な役割を果たしている幹線道路となっております。

しかしながら、一般県道小池^{おいけ}竜田^{たつだ}線バイパス及び小池^{たかやま}高山ICの開通で、通勤車両や大型車の通行も多くなっており、交通量の増加で渋滞が発生しております。

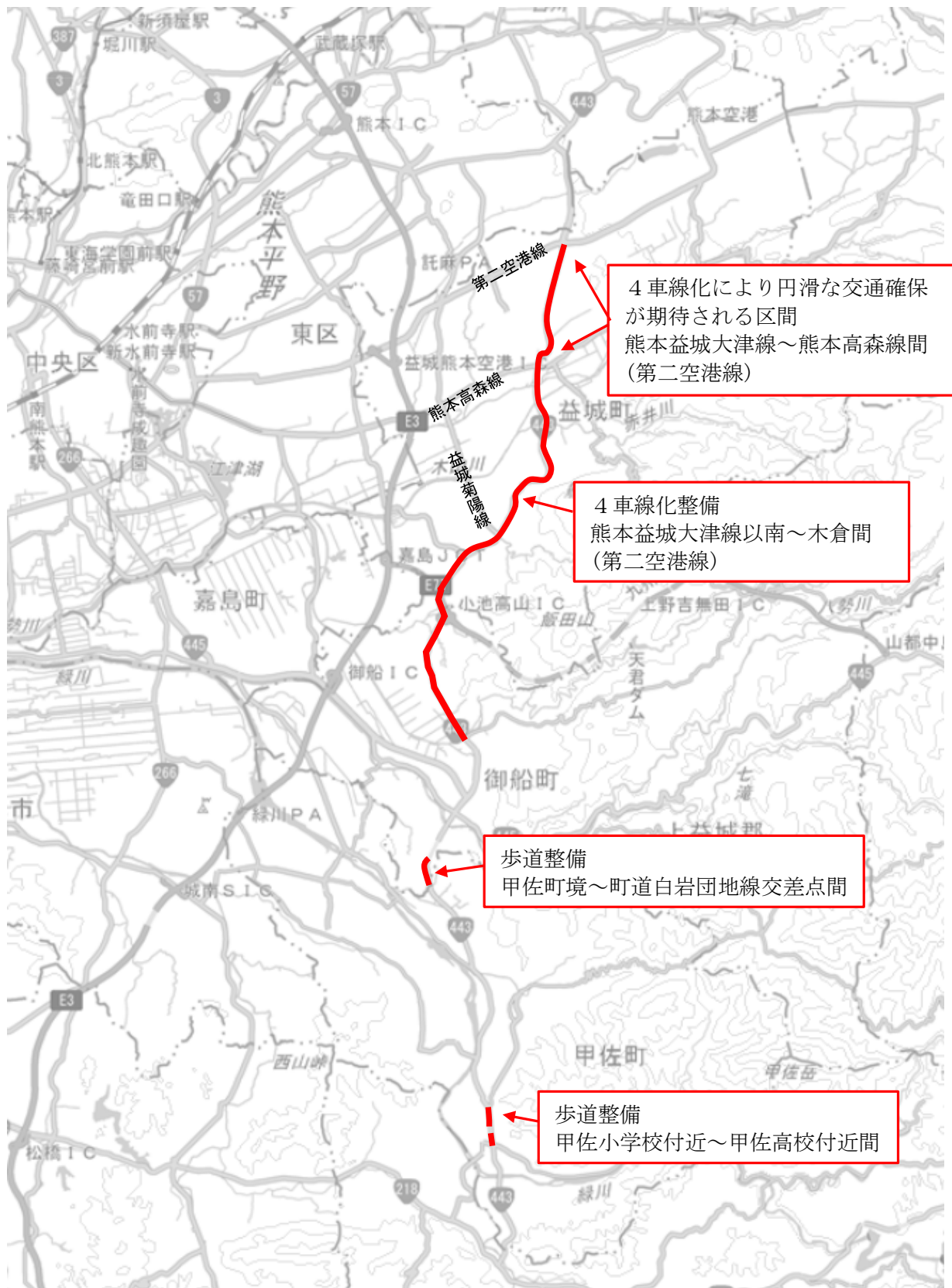
このような状況において、国道 443 号と一般県道益城菊陽線との交差点部は、飯野^{いいの}小学校及び益城中学校の児童生徒の通学路となっておりますが、現在、左折レーンがなく、子どもたちの安全・安心な通学を確保する必要があります。

また、近隣の菊陽町には、国策として台湾の TSMC が進出しておりますが、これは進出先の菊陽町のみならず益城町を含む周辺の自治体にとっても百年に一度のチャンスであり、関連企業の集積や国内外の従業員の方々の移住といった波及効果が見込まれます。加えて、県による「新大空港構想」の策定により、全国や世界から熊本に訪れる方が増加することも見込まれ、それらの社会経済状況の変化を地域振興に活かしていく必要があります。

さらに、国道 443 号が交差する主要地方道熊本益城大津線は、熊本市東部地区の開発などにより渋滞が激しさを増す一方、同じく国道 443 号が交差する主要地方道熊本高森線においては、熊本地震からの復興により4車線化工事が進んでおり、主要地方道熊本益城大津線から主要地方道熊本高森線間における国道 443 号の4車線化を促進することで、道路ネットワークによる円滑な交通確保が期待されます。

つきましては、国道 443 号は、上益城地域にとって重要な道路であり、4車線化や両側歩道設置を含む早期の整備を要望いたします。

要 望 箇 所 図



○ 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

一般県道六嘉秋津新町線では、熊本市の東部地域と密接に関連する上益城地区において、幹線道路が少ないため、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ます。このことから、幹線道路としての機能を十分果たしておらず、県央の経済活動発展の大きな阻害要因となっている状況にあります。

熊本都市圏における東南部地域の幹線道路は、県南地域から熊本都市圏へアクセスする重要な役割を担っており、本路線の抜本的整備が実施され、アクセス機能が向上することで、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、地域の活性化を図ることができます。

つきましては、このような実情をご賢察いただき、一般県道六嘉秋津新町線の抜本的整備を推進していただきますよう切に要望いたします。

○ 主要地方道小川嘉島線の早期整備

主要地方道小川嘉島線は、宇城市小川町の国道 3 号を起点とし、熊本市及び上益城郡甲佐町を經由し、嘉島町の国道 445 号に至る路線であり、熊本都市圏南部地域と九州自動車道御船IC及び熊本市東部地域を結ぶ、産業面、経済面及び生活面においても重要な役割が期待される路線でありますが、^{みどりかわ}緑川周辺の一部が不通区間となっております。

一方、緑川に架橋している国道 226 号等の幹線道路は、^{めどまち}著町^{ばし}橋付近及び城南^{じょうなん}橋^{ばし}付近において、恒常的に交通渋滞が発生し、熊本都市圏南部地域と熊本市中心部間の交通阻害要因となっております。

このため、主要地方道小川嘉島線の整備は、熊本都市圏南部地域と九州自動車道御船IC及び熊本市東部地域へのアクセス道路としての機能を果たすことに加え、国道 266 号等に集中している交通の分散化により熊本市中心部へのアクセス向上に寄与する大変重要な施策であります。

これらのことから、主要地方道小川嘉島線について、早期に整備していただくとともに、①不通区間の整備促進を図られること、②本路線の終点を国道 445 号と^{ろっ か あきつしんまち}県道六嘉秋津新町線との交差点部に変更し、本路線と県道六嘉秋津新町線を直接接続させること、について特段のご配慮をお願いいたします。

主要地方道小川嘉島線 概要図



○ 主要地方道矢部阿蘇公園線未整備区間の早期着手

矢部阿蘇公園線は、上益城郡山都町と阿蘇郡南阿蘇村を結ぶ大正 9 年に県道認定され、昭和 57 年に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ている路線です。

現在この矢部阿蘇公園線は、令和 2 年度施工以降未事業区間が残り、主要地方道としての役割を発揮するには至っていない状況です。

この矢部阿蘇公園線が繋がれば、阿蘇地域を訪れる観光客が県央地域へと周遊することが期待されます。令和 5 年 9 月に山都町の^{つうじゅんきょう}通潤橋が国宝に指定されたことで、現在観光客が増加傾向にあり、今後は阿蘇地域や^{たかちほ}高千穂地域など九州中央地域の観光周遊面における可能性が広がることなどのストック効果が期待されます。

また警戒の続く阿蘇山の火山活動や、令和 6 年 8 月に地震臨時情報が発表された南海トラフ大地震の懸念、集中豪雨による土砂災害など、あらゆる自然災害が発生した場合、沿線地域住民の緊急避難路としてはもとより、九州中央地域の救助・救援や物資の輸送など、復旧活動を支えるルートの一つにもなり得ます。

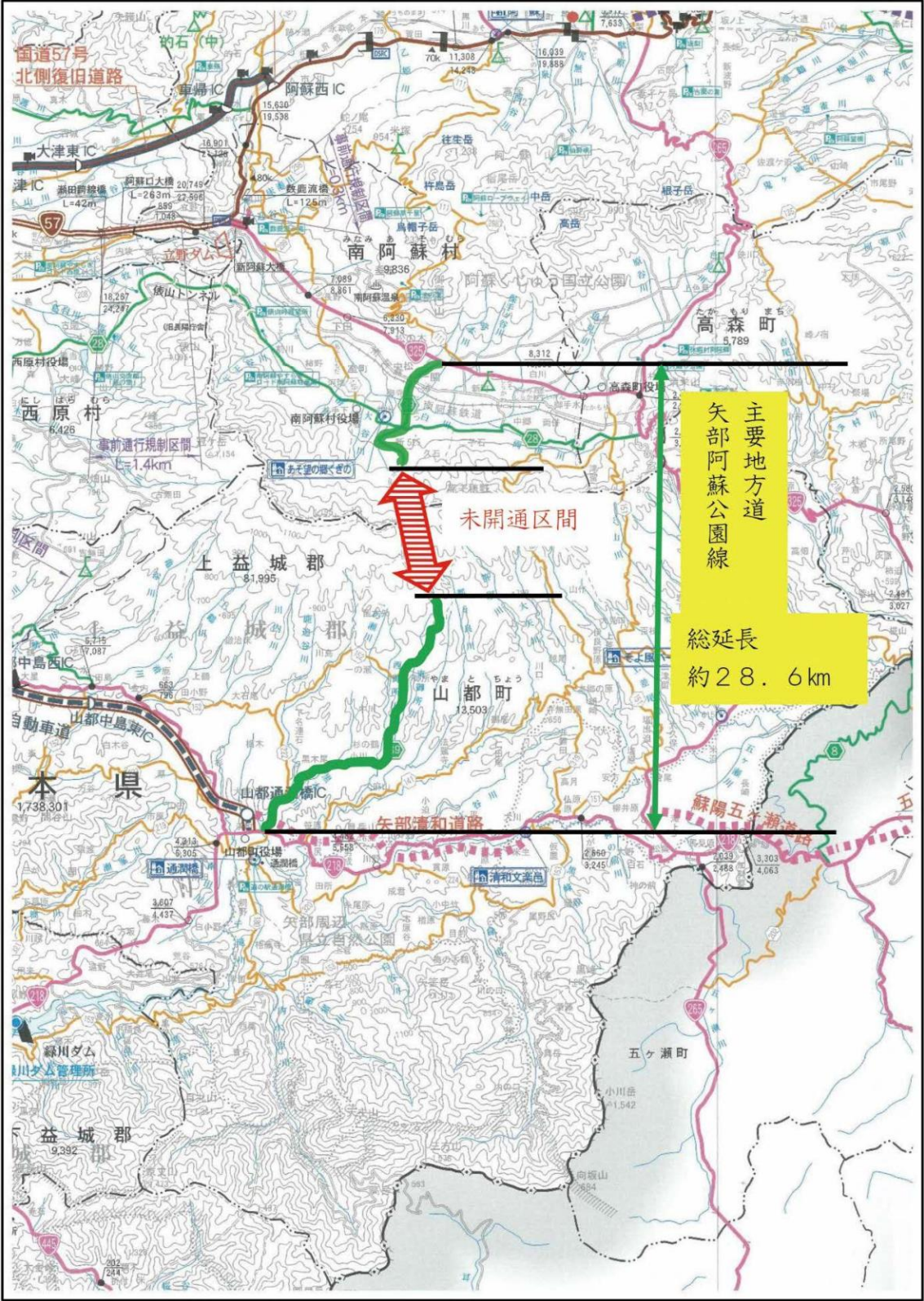
令和 5 年 7 月の梅雨前線豪雨時に、山都町と熊本市方面を結ぶ道路の根幹ともいえる国道 445 号「^{かねうちばし}金内橋」の落橋により道路が寸断し、一般車両の迂回と大型車両の通行規制が余儀なくされましたが、まさに災害時の代替ルートとして、矢部阿蘇公園線が繋がる必要性を感じたところです。

高規格道路を含む広域的道路網については、沿線住民の念願であった九州中央自動車道の嘉島 JCT から山都^{つうじゅんきょう}通潤橋 IC までが、令和 6 年 2 月 11 日に開通いたしました。嘉島町から宮崎県延岡市を結ぶ九州の横軸の重要路線の整備が着実に進んでいるため、これに矢部阿蘇公園線の未整備区間が開通すれば、縦の軸として、県央道路ネットワークとしての可能性が広がることが期待されます。

熊本県におかれましては、この路線の開通後の高い波及効果を生み出す可能

性をご賢察いただき、休止している未開通区間の一日も早い開通に向け着工いただきますようお願いいたします。

主要地方道矢部阿蘇公園線 路線図



第 10 ^{みどりかわ} 緑川水系の治水事業の推進について

【上益城郡提出】

(提案理由)

緑川水系は、流域面積 1,100 km²、幹川流路延長 76 kmに及ぶ九州第 7 位の一級水系で、流域には多くの人口や資産が集中していますが、昭和 28 年 6 月豪雨、昭和 57 年 7 月豪雨及び平成 7 年 7 月豪雨等、長きにわたり甚大な被害が発生しております。

また、近年の地球温暖化の影響等により、県内では平成 24 年九州北部豪雨、令和 2 年 7 月豪雨、令和 5 年梅雨前線豪雨等、数十年に一度といわれる規模の記録的な豪雨が頻発している状況です。

中でも、直近の令和 5 年梅雨前線豪雨では、緑川流域の西原観測所^{たわらやま}(俵山)において、降り始めからの雨量が 1,039 mmとなり、これまでにないような雨量を観測し、多くの河道内災害とともに、国道 445 号の金内橋^{かねうちばし}の落橋、木山川^{きやまがわ}の増水による県道熊本高森線の崩落や、木山川沿いの 500ha を超える農地が冠水するなど、甚大な被害が発生いたしました。

異常な降雨による洪水は、今後も発生することが十分考えられることから「安全・安心」に対する地域住民の願いは高まっており、洪水氾濫等による災害から、かけがえのない生命と貴重な財産を守り、地域住民が安心して暮らせるための対策が喫緊の課題となっております。また、洪水氾濫等に対する対策は、商業施設の進出や企業立地など周辺地域の経済的発展に大きく寄与するもので、地域経済振興の観点からも大変重要です。

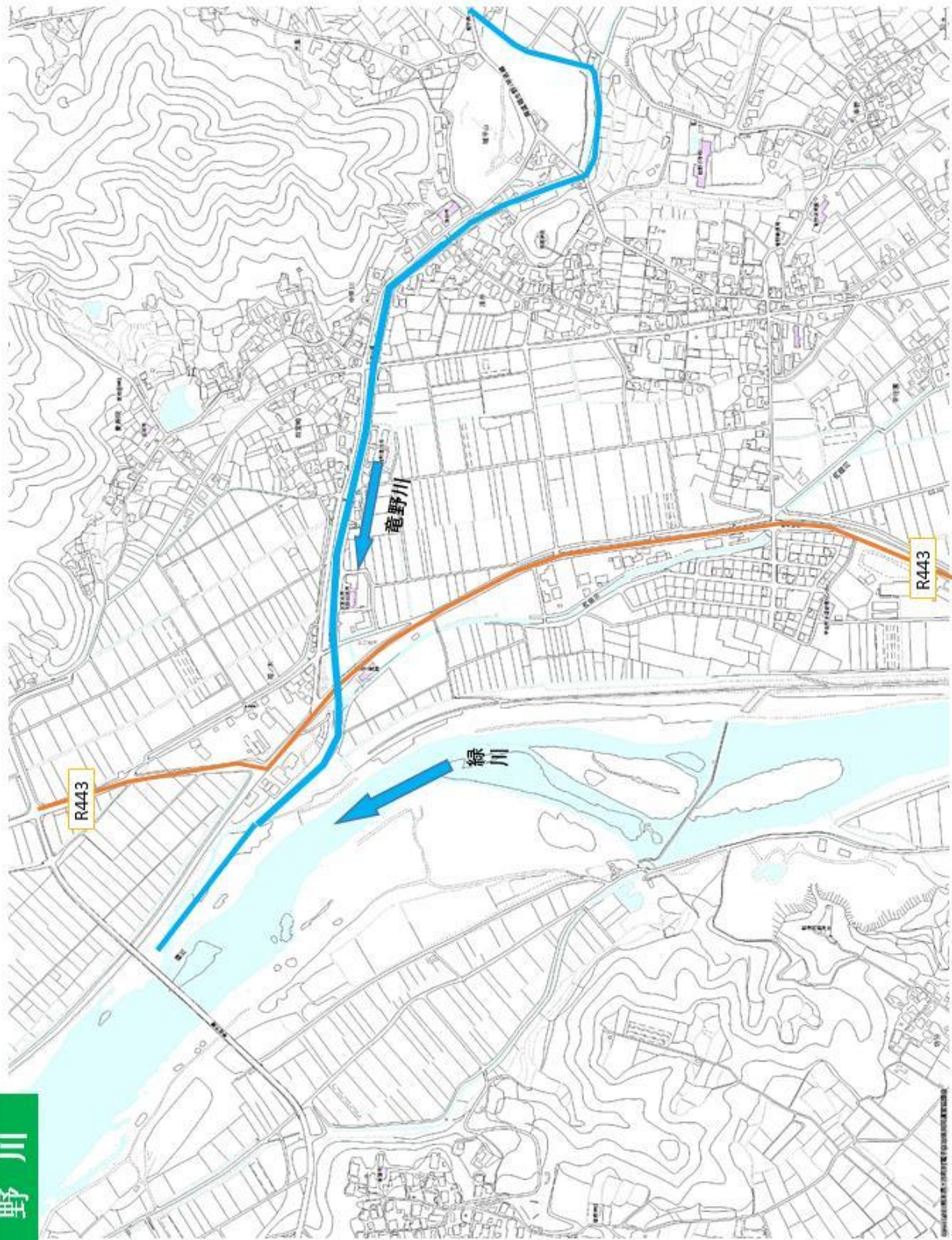
このような中、令和 5 年 8 月には、「緑川水系流域治水プロジェクト 2.0」が策定されるとともに、令和 7 年 1 月末には、国と県により「緑川水系河川整備計画」が変更され、流域において、さらにハード対策とソフト対策を一体的・計画的に推進することとされました。流域の自治体も対策に全力で取り組んで参りますが、治水の基本であり根幹は、やはり「河川改修」です。

つきましては、国管理区間である下流域の加勢川^{かせがわ}や上流域の県管理区間の河川において、「緑川水系河川整備計画」の目標が早期に達成されますよう、県におかれとも、国と連携されて取り組んでいただきますようお願いいたします。

なお、流域治水では、河川区域の対策のみならず、氾濫域や集水域まで含めた対策を行うことから、対策の検討や実施においては、流域における地域住民の様々な活動や生活環境、それに伴う土地利用などにも配慮されるとともに、十分な説明などに努めていただきますようお願いいたします。



竜野川



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）の推進)

(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)

平成 28 年熊本地震で甚大な被害を受けた益城町では、益城町復興計画を取り込むかたちで「第 6 次益城町総合計画」を策定し、復旧・復興に全力で取り組んで参りました。熊本県には、被災者の生活支援はもとより、財政面での負担軽減、職員の派遣、町に代わって橋梁等の災害復旧を実施いただくなど、多くのご支援をいただき大変感謝しております。

その結果、令和 5 年 3 月には役場の新庁舎が完成し、また、仮設住宅を閉鎖するなど、地震からの復旧事業はほぼ完了し、益城町は、復旧から復興へと大きく舵を切っております。

そのような中、令和 5 年 3 月に、令和 8 年度までを計画期間とする「第 6 次益城町総合計画第 2 期基本計画」を策定いたしましたが、この計画は、震災からの完全復興を成し遂げ、さらに発展していくためのまちづくりの指針となる重要な計画です。益城町でも、「第 6 次益城町総合計画第 2 期基本計画」に基づき様々な事業に取り組んでおりますが、大変重要な 2 つの県事業の推進について要望いたします。

まず、都市計画道路益城中央線(主要地方道熊本高森線)の 4 車線化事業です。これは、益城町の中心軸・都市連携軸として位置づけている主要地方道熊本高森線を 4 車線化するもので、益城町が取り組んでいる都市計画道路 4 路線とともに幹線道路ネットワークを形成し、災害に強いまちづくりと、人流・物流の活性化を図る事業です。

次に、益城中央被災市街地復興土地区画整理事業です。これは、都市拠点として位置付けている木山地区において生活再建を図るとともに、行政・商業・サービス・交通結節点等の高次の都市機能を集積し、新たな魅力ある「まち」を創造する事業です。いずれも、益城町の完全復興とさらなる発展に欠かせない事業ですので、引き続き、推進していただきますよう切に要望いたします。

[illegible]

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 令和 2 年 7 月豪雨からの復旧・復興への支援について

【葦北郡提出】

（提案理由）

多数の人命が奪われ、住家や社会インフラへ甚大な被害をもたらした令和 2 年 7 月豪雨災害から 4 年余りが経過しました。この間、国、県から多大なご支援をいただきながら災害復旧工事が進むとともに、家屋の被害が大きかった芦北町には、災害公営住宅が完成し、長い間避難生活を送ってきた被災者の生活再建も進んでおります。

しかしながら、世界的な物価高騰等により、住民の生活への影響は長引き、深刻化しております。さらに、大規模災害に見舞われたことも影響し、人口減少が加速化しており、財政基盤が脆弱な被災町村においては、国、県による継続した財政措置と強力な支援が不可欠となっております。

“いのち”を守る防災・減災力の強化、安心して暮らし続けられる地域づくりの実現に向け、被災町村の一日も早い完全復旧と創造的復興のための関連予算を引き続き十分措置していただきますようお願いいたします。

要望事項

- 1 球磨川沿川における道路整備と橋梁の複数化による強靱化の取り組み
 - ・ 県道嵩上げによる人命を守る取り組みの実施
- 2 被災農地等の完全な復旧及び事業継続体制の確保と支援
 - ・ 完全な復旧により事業離れを防止し、事業継続を支援
 - ・ 土砂災害防止のための山林の適正管理及び対策工事の実施
- 3 不知火海の再生のための水産業等への支援
 - ・ 流入・堆積した土砂などの撤去による継続した環境回復への取り組み
 - ・ 適正な漁場管理及び豊かな海づくりによる水産業振興への支援



大量の土砂が流入し埋め尽くされた農地
(芦北町・大岩地区)
おおいわ



山腹崩壊
(芦北町・鶴木山地区)
つるぎやま



流木の撤去状況
めしま
(芦北町・女島沖)

第13 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、安定した人・モノ・情報の移動の確保による産業・観光の振興を図るため、沿線地域において重要な路線となっております。本地域では、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ており、本自動車道の全線開通に向け、現在、水俣インターから袋インター(県境)までの整備がすすめられております。人口減少が顕著な芦北・水俣地域への交流人口の拡大を図る上でも重要基盤となるものであり、広域災害発生時の救助活動や救援物資輸送等の“命の道”となることから、水俣・県境までの早期整備、さらに早期の全線開通を強く望みます。

また、第七次水俣・芦北地域振興計画に位置づけられる不知火海沿岸の景観を活かした観光振興等に資する幹線道路や関連施設等の整備、また防災安全のための中山間地の生活道路の整備等、芦北地域の基盤となる地方道や公共交通ネットワークの早急な整備が求められております。

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の早期全線開通、葦北郡内県道など交通基盤整備の促進
- 2 観光振興や地域づくりに関する幹線道路、関連施設整備の促進
- 3 中山間地域総合整備事業（芦水地区）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

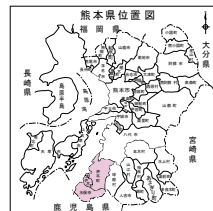


津奈木 I C

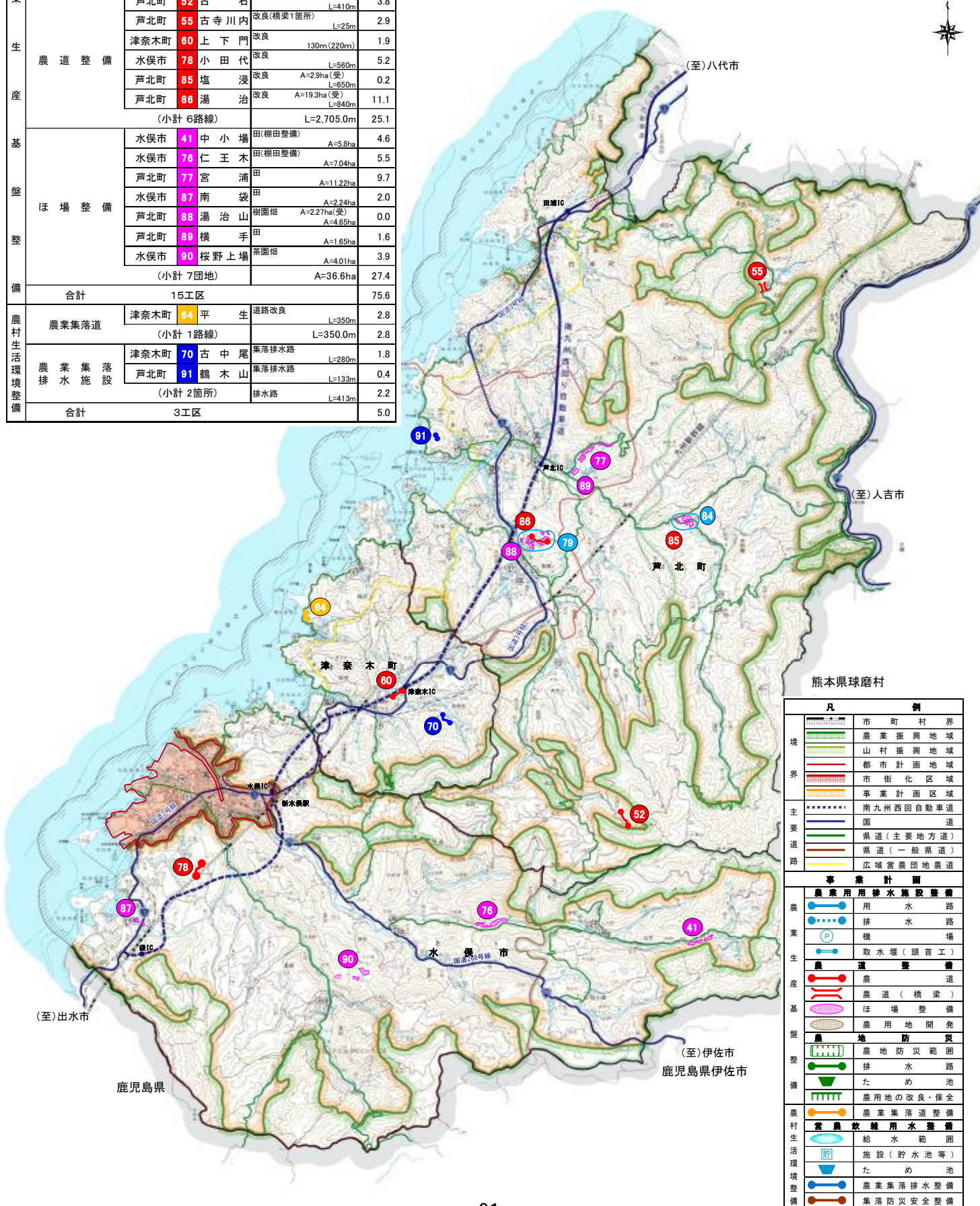


水俣 I C

県営中山間地域総合整備事業(広域連携型) 芦水地区 全体計画図



区分	事業工程	市町名	番号	工区名	事業量	受益面積
農業生産基盤整備	農業用排水施設整備	芦北町	79	宮崎	畑地かんがいパイプライン L=3,230m	13.2
		芦北町	84	塩浸	用水路・排水路 L=1,780m	9.9
		(小計 2箇所)				23.1
	農道整備	芦北町	52	古石	改良 L=410m	3.8
		芦北町	55	古寺川内	改良(橋梁1箇所) L=25m	2.9
		津奈木町	60	上下門	改良 130m(220m)	1.9
		水俣市	78	小田代	改良 L=560m	5.2
		芦北町	85	塩浸	改良 A=2.9ha(受) L=650m	0.2
		芦北町	86	湯治	改良 A=19.3ha(受) L=840m	11.1
		(小計 6路線)				L=2,705.0m 25.1
	ほ場整備	水俣市	41	中小場	田(棚田整備) A=5.8ha	4.6
		水俣市	76	仁王木	田(棚田整備) A=7.04ha	5.5
		芦北町	77	宮浦	田 A=11.22ha	9.7
		水俣市	87	南袋	田 A=2.24ha	2.0
		芦北町	88	湯治山	樹園畑 A=2.27ha(受) A=4.65ha	0.0
		芦北町	89	横手	田 A=1.65ha	1.6
		水俣市	90	桜野上場	茶園畑 A=4.01ha	3.9
	(小計 7団地)				A=36.6ha 27.4	
	合計		15工区			75.6
農村生活環境整備	農業集落道	津奈木町	64	平生	道路改良 L=350m	2.8
		(小計 1路線)				L=350.0m 2.8
	農業集落排水施設	津奈木町	70	古中尾	集落排水路 L=280m	1.8
		芦北町	91	鶴木山	集落排水路 L=133m	0.4
	(小計 2箇所)				排水路 L=413m	2.2
合計		3工区			5.0	



凡	例
境	市町村界
界	農業振興地域
	山村振興地域
	都市計画地域
	市街化区域
主要道路	事業計画区域
路	南九州西回自動車道
	国道
	県道(主要地方道)
	県道(一般県道)
	広域営農団地農道
事業計画	
農業	農業用排水施設整備
	排水路
	取水堰(頭首工)
生産基盤	農道整備
	農道(橋梁)
	ほ場整備
整備	農用地開発
	農地防災
	農地防災範囲
農村生活環境	排水路
	ため池
	農用地の改良・保全
環境整備	農業集落道整備
	農業用水整備
	給水範囲
	施設(貯水池等)
	ため池
	農業集落排水整備
	集落防災安全整備

第 14 球磨地域公共交通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 8 万 1 千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、地域振興や災害の際の住民避難の妨げとなっております。

併せて、道路網が寸断されると球磨地域は陸の孤島になるため、新たな交通手段の確保も必要です。

つきましては、球磨地域の公共交通網の整備について、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並びに新たな交通手段の確保として九州新幹線の整備を要望いたします。

記

【道路整備】

○ 国道 219 号道路整備事業の促進

国道 219 号は熊本市を起点として、八代市を經由し、球磨川に沿って球磨地域を横断し、宮崎市に至る幹線道路であります。

本国道は、熊本、宮崎両県の連絡道として、また、球磨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。

特に、通学する児童生徒の安全確保のために、通学路となっている歩道の拡幅をお願いいたします。

国道219号（球磨村^{うわしとみ}上 部）



国道219号（錦町^{にしいでのくち}西井手ノ口）



国道219号（あさぎり町免田）



国道219号（あさぎり町免田）



○ 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、通院などに欠かせない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、車両がすれ違うことも出来ない^{きょうあい}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、県の防災消防ヘリコプターによる救出を実施した例もあります。

特に、五木村^{つづらせ}九折瀬地区や相良村^{じょうげざか}上下坂地区、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す。

また、交通量が多い相良村内の急カーブ改修及び安全施設、歩道整備に加え、交通量の分散のためのバイパス整備、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す。

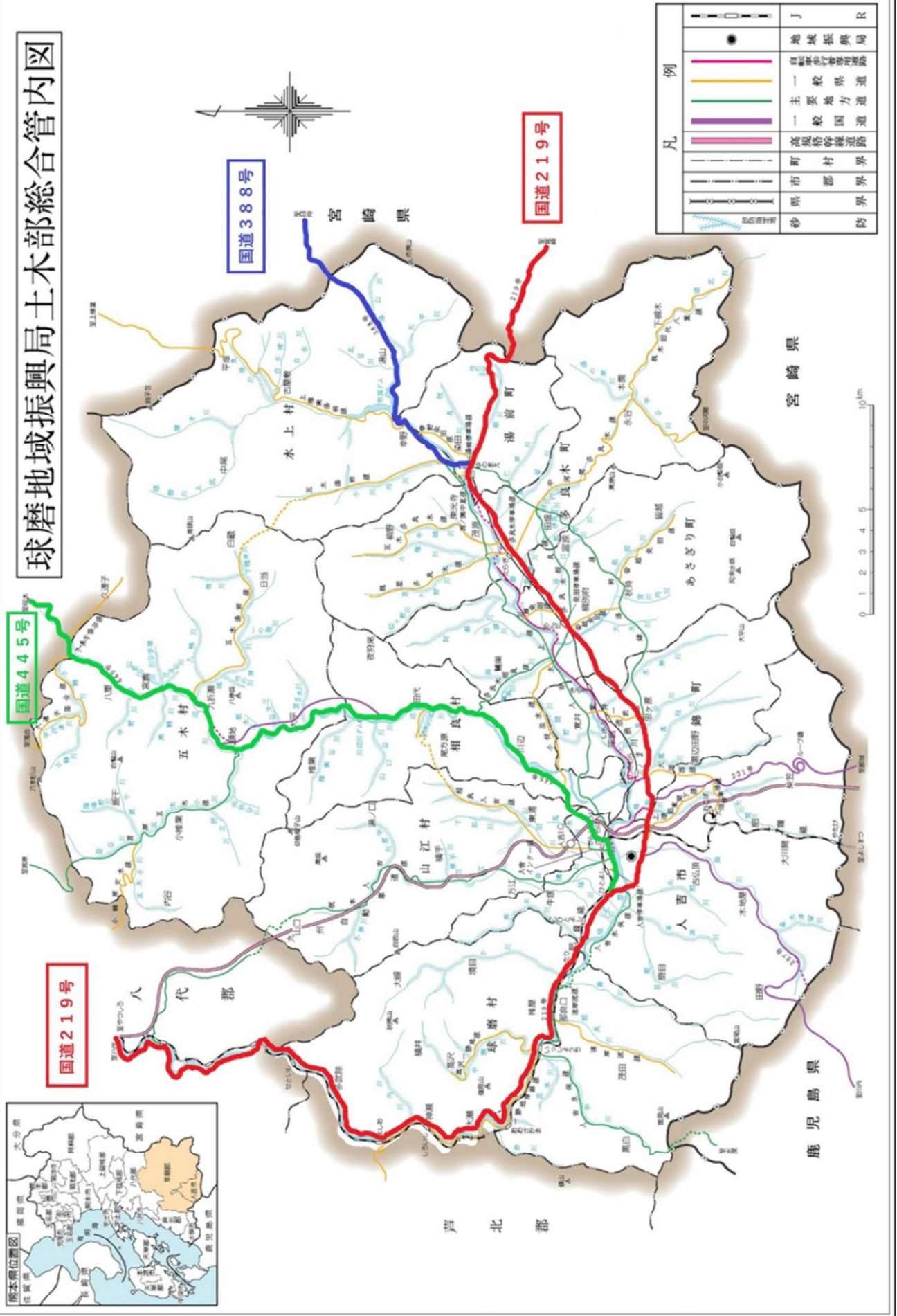
本路線地域の路網密度は極端に低く、地域住民にとっては、生活の基盤をなす国道であることから、重点的な取り組みを要望いたします。

国道445号（五木村^{つる}鶴）



国道445号（相良村）



[illegible]

【九州新幹線(宮崎～新八代ルート)の整備】

球磨地域は、災害などにより道路網が寸断すると陸の孤島になってしまいます。そこで、現在、宮崎県において九州新幹線の整備に向けて協議されております、宮崎～新八代ルートが整備されると、国・県道、高速道路、JR 肥薩線に加え、新たな移動ルートが確保できます。

また、移動時間の短縮による利便性の向上や、関係交流人口の増加などによる経済波及効果も期待でき、球磨地域ひいては県南地域の発展にも大きく寄与するものであります。

つきましては、九州新幹線(宮崎～新八代ルート)の整備促進について要望いたします。

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。昭和 38 年、39 年、40 年の水害を契機として、昭和 41 年、流域市町村及び熊本県の強い要望により川辺川^{かわべがわ}ダム建設事業が始まりました。

しかし平成 20 年に、熊本県知事の「川辺川ダム計画白紙撤回」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」、さらに「球磨川治水対策協議会」にてダムによらない治水対策の検討を進めておりました。

そのような中、令和 2 年 7 月豪雨災害により流域を襲った大水害では、多くの人命や財産を失いました。この大水害を受け、熊本県知事は、流域住民の民意は「命と環境の両立」を望んでいると確信し、11 月 19 日、現行の貯留型「川辺川ダム計画」の廃止及び清流も守る「新たな流水型のダム」の整備を国に求めることを表明されました。

その後、11 月 24 日に取りまとめられた熊本県の復旧・復興プランにおいて、この「新たな流水型のダム」を含む、流域全体の総合力による「緑の流域治水」という考えが示され、国におかれては、気候変動も踏まえた河川整備基本方針が見直されました。

そこで、国・県におかれましては、被災した球磨川及びその支川の護岸や堤防の早期復旧を行っていただくとともに、抜本的な治水対策を進める上で、スピード感を持って、策定された河川整備計画に基づく必要な事業に着手されますよう要望いたします。

これまで苦渋の決断により、村の中心地の移転を余儀なくされ、ダム建設事業に協力してきた五木村は、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おります。

よって、国は、五木村の再生再建のため、より充実した支援策を講じる必要があります。

また、相良村においても、ダム建設事業に協力し多くの住民が移転した結果、集落機能が衰退しており、川辺川の流域保全対策及び安心安全な住民の暮らしを支援する必要があります。

さらに、平成 28 年 4 月には熊本地震が発災いたしましたが、本地域は人吉盆地南縁断層の中にあって、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、地域住民や山を守る砂防・治山施設の整備が必要です。

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}渡）



平成18年7月（球磨村^{いっしょうちそぎ}一勝地淋）

平成30年7月（球磨村渡第二橋梁）



令和2年7月豪雨

球磨村渡（浸水状況）



球磨村一勝地（浸水状況）



球磨村神瀬（浸水状況）



球磨村渡（被災状況）



球磨村一勝地（被災状況）



球磨村神瀬（被災状況）



相良村^{にしむら}西村（浸水状況）



相良村^{しんむら}新村（被災状況）



相良村川村駅（被災状況）



錦町一武（浸水状況）



五木村村道川辺川線（被災状況）



湯前町^{まきらがわ}牧良川周辺（被災状況）



湯前町牧良線（被災状況）



山江村^{まえがわ}万江川堆積土砂（万江小学校付近）



水上村球磨川堆積土砂



第 16 雇用対策について

【球磨郡提出】

(提案理由)

人吉市を含む球磨地域の令和 2 年度国勢調査(確定値)の人口は、前回調査より約 7,300 人少ない 81,480 人、減少率は県全体で 2.6%に対し 8.2%、高齢化率も高い状況です。2050 年の将来推計人口では、約 42%減少し 47,000 人余りとなり、地域を取り巻く状況は厳しさを増していくことが予想され、喫緊の課題であります。

また、管内学卒者の地元就職率は県内ワーストであり、若者を中心とした人材の域外流出に歯止めをかけられていない現状があります。

台湾積体回路製造(TSMC)の進出についても、工場建設予定地周辺では、人口の増加が予想されますが、県南地域、特に球磨地域においては、人口減少の加速へつながることが懸念されます。球磨地域を含む県全域への波及効果を生み出すよう切に要望いたします。

記

【雇用の場の創出】

若者を中心として「働く」という概念が変わってきた昨今、若者が魅力とを感じる働く環境を地域に創出することは、生産年齢人口の域外流出の抑制、または UIJ ターンの促進など波及効果が見込まれます。

つきましては、まず、新規雇用も含めた企業の雇用維持に向けた取り組みの強化、さらに、多様化した働き方に対応した IT 企業等のサテライトオフィス、半導体・自動車関連産業、医療・食品関連等の成長分野や企業の研究開発部門（サテライト型を含む）の誘致促進等及び工業団地等の環境整備において、従来の枠にとらわれることなく取り組んでいただき、雇用の場の確保を図ってくださいますよう切に要望いたします。

【稼げる農林業の実現】

親元就農支援などの農業、林業の担い手確保策の充実や、球磨農業研究所を活用したミシマサイコなどの特産品の栽培技術の研究、デジタル技術を活用した経営の省力化など、所得向上のための対策支援を要望いたします。

【魅力ある高等専門教育の場の創出】

半導体やDX・GX等の成長分野の専攻学科を有する高等専門学校や大学のサテライト校の誘致、県立技術短期大学校のサテライト校の設置、くまもと林業大学校県南校に企業経営やデジタル技術を活用できる高度人材育成や木工等の地域資源を活用できる人材育成課程を設けるなど、地域に専門人材育成や移住希望者にも訴求できる魅力的な教育機関を誘致して、人材を呼び込むための支援を要望いたします。

第 17 豪雨災害等から国土を守る治山事業及び森林整備の強化について

【球磨郡提出】

（提案理由）

近年、地球温暖化の影響に伴う気候変動により、記録的豪雨など毎年大きな災害が発生しており、本地域においても令和 2 年 7 月豪雨や令和 4 年の台風 14 号などによる、山地災害や林道災害が多数発生いたしました。

特に山地崩壊、林道災害等によって発生した土砂や流木は、下流の河川や道路、橋梁のみならず、人家や農地等に被害を及ぼし、海まで流出し、甚大な被害をもたらす原因となりました。また、山地崩壊、林道災害等の復旧については、相当の時間を要するため、林業・木材産業など地域経済全体に多大な影響を及ぼしております。

このような状況の中、住民の暮らしを守るためには、災害発生後の緊急的な復旧に加え、災害危険地を把握して治山施設を設置し、土砂や流木災害等の未然防止を図るため、予防的対策の強化が必要です。しかしながら、現在の林野公共事業の予算は低水準に抑えられてきており、予防的な対策を計画的に実施するためには、十分な予算の確保が必要です。

については、復旧対策を行いつつも予防的な対策への措置として、防災減災対策及び災害に強い健全な森林整備に向けた対策をしっかりと実施するために、治山事業及び森林整備事業について計画的に事業を実施する必要があります。そのための十分な予算を確保されるよう要望いたします。

第 18 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の中心部まで、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』の早期実現を待ち望んでおります。

こうした中、平成 6 年に地域高規格道路の計画路線(総延長約 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。

これまで、「松島有料道路」、「松島有明道路」、「三角大矢野道路」、「本渡道路」が供用され、全体で約 18.3 kmの区間が利用できるようになりました。このことで少なからず交通の利便性が向上し、地域間の交流促進や産業の振興等に貢献しているものと思われませんが、整備済の区間は全体計画の 30%にも満たない状況にあり、また調査中の区間もあるため、『90 分構想』の実現にはまだまだ時間を要する状況にあります。

昨今の異常気象など、いつどこで、どのような規模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と生活遮断を防ぐために、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、本路線の完全供用は、物流や人流の円滑な移動を具現化し、産業や観光振興の活性化、地域経済の発展の原動力となるものであり、この歩みを一時たりとも止

めることはできません。

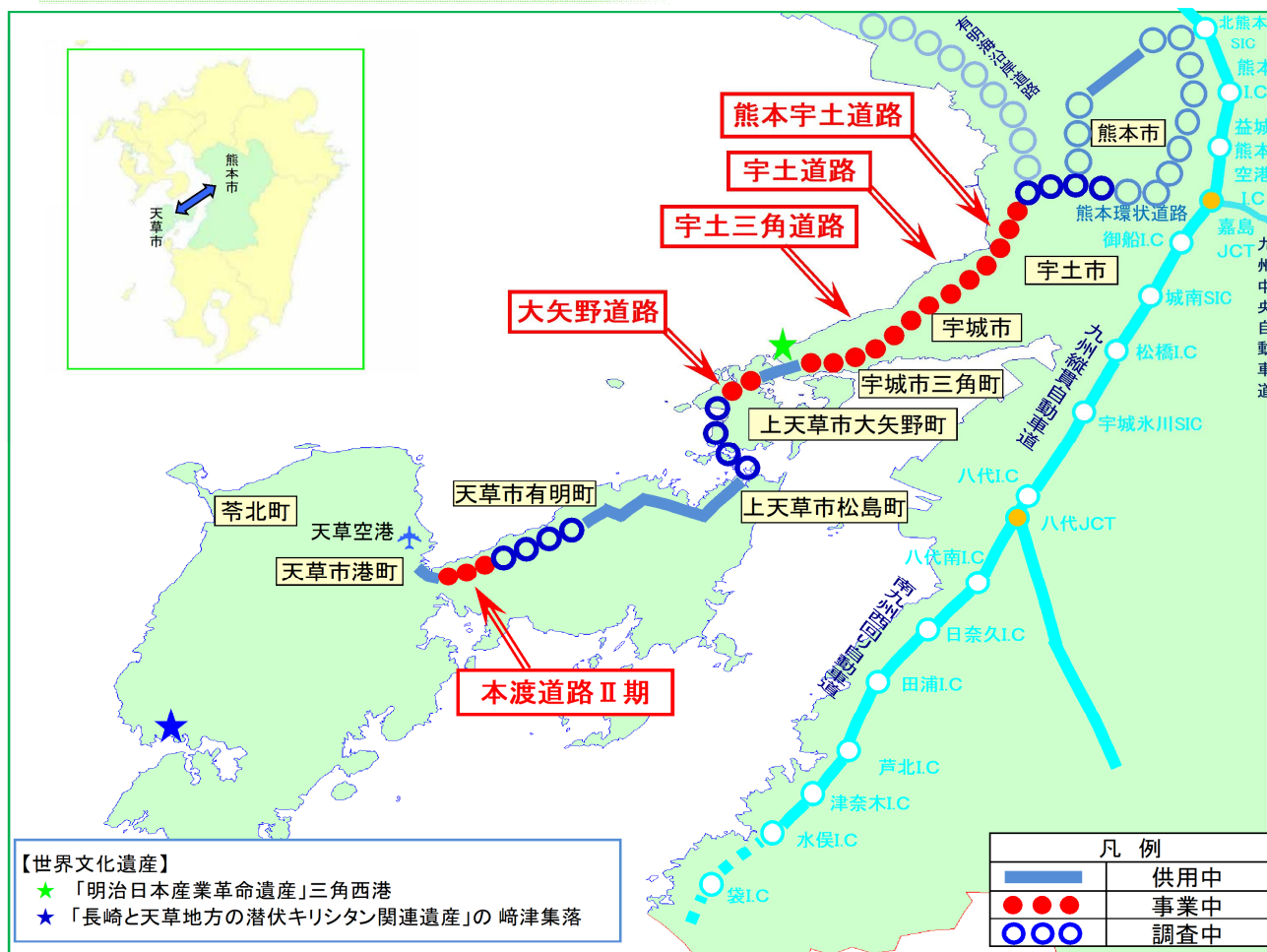
つきましては、下記事項について特段のご配慮を賜りますよう強く要望いたします。

記

○天草島民の悲願である、交通基盤の早期整備について

- ・整備中区間である「熊本宇土道路」、「宇土道路」、「宇土三角道路」、「大矢野道路」、「本渡道路Ⅱ期」の早期完成のための予算確保
- ・「熊本天草幹線道路」の調査中区間の早期事業化の実現

熊本天草幹線道路



熊本天草幹線道路の歩み

昭和62年	8月	熊本天草間幹線道路整備促進期成会設立
平成6年	12月	地域高規格道路として計画路線に指定
平成7年	4月	上天草市松島町合津～同市今泉間、約3km（松島有料道路）が整備区間に指定
平成7年	8月	熊本市～宇土市間、約8kmが調査区間に指定 上天草市松島町今泉～天草市有明町上津浦間、約10kmが調査区間に指定
平成8年	8月	熊本市南区海路口町～宇土市城塚町間、約4km（熊本宇土道路）が整備区間に指定
平成9年	9月	上天草市松島町今泉～天草市有明町須子間、約5km（松島有明道路）が整備区間に指定
平成10年	12月	宇土市城塚町～同市上網田間、約6kmが調査区間に指定 宇城市三角町三角浦～上天草市大矢野町上間、約6kmが調査区間に指定
平成11年	12月	天草市有明町須子～同市上津浦間、約5km（松島有明道路）が整備区間に指定 宇土市上網田町～宇城市三角町三角浦間、約12kmが調査区間に指定
平成14年	5月	上天草市松島町合津～同市今泉間、3.3km（松島有料道路）供用開始
平成16年	3月	天草市志柿町村～同市港町間、約4kmが調査区間に指定
平成18年	3月	宇城市三角町三角浦～上天草市大矢野町登立間、約3km（三角大矢野道路）が整備区間に指定
平成19年	9月	上天草市松島町今泉～天草市有明町上津浦間、10km（松島有明道路）供用開始
平成21年	3月	宇土市城塚町～同市上網田町間、約7km（宇土道路）が整備区間に指定
平成25年	5月	天草市港町～同市志柿町瀬戸上間、約1.3km（本渡道路）が整備区間に指定
平成26年	7月	「三角大矢野道路」天城橋が着工（橋長463m）
平成28年	12月	「宇土道路」が着工
平成29年	10月	「本渡道路」第二天草瀬戸大橋（仮称）が着工（橋長1,148m）
平成30年	5月	宇城市三角町～上天草市大矢野町間、3.7km（天城橋含む三角大矢野道路）供用開始
平成31年	3月	上天草市大矢野町登立～上天草市大矢野町上間、約3.4km（大矢野道路）が整備区間に指定
令和3年	3月	宇土市上網田町～宇城市三角町間、約13.5km（宇土三角道路）が整備区間に指定
令和5年	2月	「大矢野道路」が着工
令和5年	2月	天草市志柿町～天草市港町間、1.3km（本渡道路）供用開始
令和5年	3月	天草市志柿町区間、約2.8km（本渡道路Ⅱ期）が整備区間に指定