

第72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72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。

目 次

【県提出要望】

「平成28年熊本地震」からの復旧・復興に関する要望	1
「令和2年7月豪雨災害」からの復旧・復興に関する要望	2
新型コロナウイルス感染症対策に関する要望	6

【各郡提出要望】

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）	15
第2	国道443号の整備促進について（下益城郡）	17
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）	20
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）	22
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）	24
第6	中九州横断道路の早期整備について（菊池郡）	26
第7	南阿蘇鉄道株式会社への財政支援について（阿蘇郡）	28
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）	29
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）	46
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）	50
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）の早期整備） （益城中央被災市街地復興土地地区画整理事業の推進）	55
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）	58
第13	宇城氷川スマートインターチェンジアクセス道路の 県道昇格について（八代郡）	61

（次頁へ続く）

第 14	令和 2 年 7 月豪雨からの早期の復旧・復興への支援について （葦北郡）	65
第 15	交通・産業基盤及び農業生産基盤の整備について（葦北郡） . . .	68
第 16	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） . .	71
第 17	球磨地域幹線道路網の整備促進について（球磨郡）	82
第 18	天草地域の道路整備促進について（天草郡）	91

（R4.5.31 現在）

「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、熊本地震からの復旧及び創造的復興に向けた取組みを着実に進めているが、被災町村は中山間地も多く、財政基盤も脆弱であり、加えて新型コロナウイルスの感染拡大が、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る。

よって、下記事項の実現を図るよう、強く要望する。

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った。

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ている。

被災町村では、国や県をはじめ、県内外の自治体職員の派遣及び支援を受け、復旧・復興作業に全力で取り組んでいるが、中山間地も多く財政基盤も脆弱な町村においては、国や県による強力な支援が不可欠である。

加えて、全国的に新型コロナウイルス感染拡大防止への厳しい状況が続く中、生活者支援や復旧・復興活動には、前例のない新たな課題への対応が求められる。

よって、今般の豪雨災害について、早期の被災者支援及び復旧・復興を進めるとともに、地域住民の安全を確保するため、下記事項の実現を図るよう、強く要望する。

記

1 公共土木施設等の早期復旧

道路、河川、橋梁及び水道など公共土木施設の災害復旧事業、災害対策関連事業及びその調査の早期実施について、町村が進めるまちづくりと連携した特段の措置を講じること。

公共土木施設等の早期復旧、現場対応、自治体支援に必要な国関係機関の人員についても確保・派遣を行うこと。

特に、国の権限代行により実施することが決まった球磨川に架かる橋梁及び関連する国道219号ほか、県道及び県管理河川の復旧について、迅速に進めるため必要な財源を確保し、人員の確保を支援すること。

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 流域住民の安全・安心に向けた抜本的な治水対策

今回の豪雨により、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・安心が確保され、さらには、豊かな自然の恩恵を引き続き享受できるよう、国、県連携した「球磨川水系緊急治水対策プロジェクト」を強力に推進すること。

3 集落の維持・再生に向けた生活インフラ復旧に対する支援

集落の維持・再生に向け、町村・県と連携した集落へのアクセス改善を図ること。

電気・ガス・水道・地域公共交通・情報通信ネットワークなど、寸断されたライフラインの早期復旧のための国庫補助率の嵩上げなど財政支援を講じること。

4 鉄道の早期復旧に向けた支援

地域住民の重要な移動手段であるとともに、地域を結ぶ生活・経済・観光の背骨である鉄道について、早期の全線復旧が実現するよう特別な財政措置を講じること。

また、鉄道不通が長期になることが見込まれていることから、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特別な財政支援を講じること。

5 交付税による財政措置

災害復旧事業及び災害関連事業予算の確保並びに災害復旧事業の財源となる地方債所要額の確保を行うとともに、当該地方債に係る交付税措置の拡充を図ること。

また、国庫補助事業では、弾力的かつきめ細かな対処が困難である部分に適切に対応するため、各町村が単独で実施する事業への特別交付税措置等を講じること。

6 役場機能が毀損した被災町村の人員体制の強化に向けた強力な支援

役場機能が毀損した被災町村における行政体制の早期回復・被災地の再生に向け、全国から中長期的な支援が決定されているが、まだ十分なニーズを満たしておらず、引き続き人的支援体制の強化及び財政支援の拡充と継続した支援を講じること。

7 医療・福祉施設等の復旧

被災した社会福祉施設等について、現地での復旧が困難なことによる移設を計画している。そのため、一日も早く、被災者等へ十分な医療・福祉を提供できるよう、被災状況や地域の実情に応じた特別な財政措置を講じること。

8 被災企業への施設・設備の復旧を図るため「なりわい再建支援補助金」の条件緩和等

熊本地震と新型コロナ禍の二重苦により、中小・小規模事業者の経営が極めて厳しい状況にある中、今回の大災害により、三重苦となった。「なりわい再建支援補助金」を創設いただいたことには感謝の意を表するが、現在の補助金制度では対応できない事業者や移転を余儀なくされる事業者もいることから、甚大な被害を受けた者が事業の再開・継続を断念することなく、早期復旧が実現できるよう、補助率 3/4 の嵩上げや上限額の引き上げ等の条件緩和の措置を講じること。

また、被災企業について、経営継続のための金融面での力強い支援とともに、地域の雇用の維持・確保につながる手厚い支援を講じること。

「なりわい再建支援補助金」及び「被災小規模事業者再建事業」について、本年度予算の繰越及び次年度以降の予算確保など今後も必要な財政支援措置を講じること。

9 農林水産基盤の復旧及び農林水産業に対する支援

農地・農業用施設、林産施設、治山・林道等に係る災害復旧事業の早期実施について、特別な財政措置を講じ、十分な予算を確保するとともに、復旧が長期にわたることを踏まえて、柔軟な対応を図ること。

10 教育・文化環境・コミュニティ施設の早期復旧等

学校施設・設備等の早急な災害復旧について、特別な財政措置を講じること。

特に、危険な地域にある学校施設の復旧については、今後の災害から児童生徒の命を守るため、移転改築等による復旧を認めること。

また、被災した地域・集落における地域コミュニティの場として利用されてきた施設及び用具、県・町村指定も含めた文化財等の早期復旧について、技術的支援や特別な財政支援措置を含めた全面的な支援を講じること。

11 住宅適地の確保等に対する支援

住宅適地に乏しい狭隘な地形が多い当該地域における安全・安心な復興まちづくりには、新たな宅地の造成や道路、公園・緑地などの生活インフラの整備等が必要不可欠であり、他の地域以上に費用負担が見込まれるため、特別かつ強力な財政措置を講じること。

12 新型コロナウイルス感染症対策

下記の項目について支援措置を講じること。

- (1)仮設住宅等に対する必要な資器材や専門人材・ノウハウの提供
- (2)地域外からの応援職員や災害ボランティア等に対する感染防止対策の支援、また長期化も懸念される復旧・復興活動に対するきめ細かな支援
- (3)その他、被災町村において必要となる感染防止対策や感染者が発生した場合の万全の支援措置
- (4)なお、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」の取扱いについては、被災町村の被災状況や意向を踏まえた柔軟な対応を行うとともに、当該交付金本来の趣旨に鑑み、被災町村の災害復旧・復興等財源は別途確保すること

新型コロナウイルス感染症対策に関する要望

新型コロナウイルスの感染拡大は、変異株の猛威も加わり、我が国の各方面に甚大な経済的・社会的影響を及ぼしており、医療提供体制や検査体制の強化、安全・円滑なワクチン接種の実施、経済対策の強化など、引き続き国と地方が一体となり、対策を迅速かつ的確・強力に推進していく必要がある。

また、感染拡大は、生活様式や働き方、価値観等にも多大な影響をもたらすとともに、人口の過度の集中に伴うリスクやデジタル技術の有用性を再認識させ、当該リスク等にも適応した新たな社会システムへの転換に向けた取組も急務である。

一方、地方財政は引き続き巨額の財源不足が避けられない厳しいものになることが想定され、特に「平成28年熊本地震」や「令和2年7月豪雨災害」からの復旧・復興も道半ばである本県町村を取り巻く環境は、極めて厳しいものになることが想定される。

よって、下記事項の実現を図るよう、強く要望する。

記

1 感染防止対策・医療提供体制等の強化

- (1) 新型コロナウイルス感染症の正確かつ分かりやすい情報を、国民、地方公共団体、医療機関、事業者等に対し、適切かつ迅速に提供すること。

また、感染予防及び受診・治療体制について周知徹底すること。

- (2) これまでに実施してきた対策の分析・検証を行い、得られた知見や科学的根拠を地方公共団体等と共有するとともに、当該知見等に基づく感染防止対策の徹底について、国民に強く呼びかけること。
- (3) 衛生物資の安定的な生産・供給体制を確保すること。特に、医療機関や介護施設で使用する防護服、手袋やマスク等の物資については、必要数を確保し、迅速に提供すること。

また、必要となる機器や物資の確保について、適切な財政措置を講じること。

- (4) 医療従事者の確保はもとより、病床と宿泊施設のさらなる確保に向けて、医療団体等に対して働きかけを強力に行うとともに、十分な財政支援を行うこと。

また、臨時医療施設・入院待機施設の整備を進めるなど、医療提供体制の確保に万全を期すこと。

- (5) 検査用物資や治療薬を十分に確保して供給体制を確立し、必要な検査・治療が確実かつ迅速に受けられるなど、検査・治療体制を早急に構築するとともに、検査等の費用について、万全の措置を講じること。

また、治療法を確立し、治療薬等を開発する研究機関や企業に対して十分な支援を行うとともに、医薬品・医療機器等の産業育成を進めること。

- (6) 宿泊・自宅療養時における重症化を防止し、患者の安全・安心を確保するため、地方公共団体や医療機関等が連携した、健康管理・医療提供・救急搬送等の体制構築に対して十分な支援を行うとともに、症状悪化時に酸素投与等が迅速・的確に実施できるよう、施設整備、酸素濃縮装置等の機器や人材の確保に対して必要な財政支援を行うこと。

- (7) 保健所等の関係機関が感染ルートを探知して感染を封じ込むため、積極的疫学調査、検査、入院・治療の徹底に対して十分な財政措置等の対策を講じるとともに、保健所や地方衛生研究所の体制を抜本的に強化すること。

- (8) 民間検査機関における自費検査について、陽性の結果が迅速・確実に保健所に共有される仕組みを構築すること。

- (9) 新型コロナウイルス感染症緊急包括支援交付金について、地域の実情に応じた対策を進めることができるよう、必要額の確保や対象事業の拡充を行うとともに、柔軟な運用を可能とすること。

- (10) 医療機関や介護施設が感染防止対策を適切に実施できるよう、十分な財政措置を講じること。

また、医療従事者や介護従事者について必要な人員が確保できるよう、支援体制を強化すること。

- (11) 医療、介護、教育等での感染防止対策等のため、関係施設における空調設備等の整備や維持管理費について、必要な財政措置を講じるこ

と。

- (12) 一般病床の転用など病棟単位での感染症の病床確保による一般患者の受入体制の縮小、多くの空床が生じることによる減収、風評被害、受診控えなど、病院経営が切迫している現状を踏まえ、感染症対策はもとより、地域医療提供体制が維持できるよう、救急搬送体制の整備や医療従事者の派遣、病床の確保など、国・都道府県の連携による広域的な支援体制を構築するとともに、十分な財政措置を講じること。
- (13) 災害時における避難所等での感染防止対策や必要な物資の確保、医療介護体制の整備等に万全を期すため、十分な財政措置等の対策を講じること。
- (14) 感染者や医療従事者、濃厚接触者等に対する偏見や差別、誹謗中傷を防ぐための対策を強力に講じること。
- (15) 新型コロナウイルス感染症対策に係る相談窓口の体制を強化すること。特に、感染症の影響から生じる生活不安等により増加が懸念される虐待、DV、ひきこもり、孤独・孤立、自殺等について、相談窓口の周知や体制を拡充するとともに、実態を把握した上で、支援団体と連携したアウトリーチ型の支援等の対策を強力に講じること。
- (16) 生活福祉資金の特例貸付について、償還免除の要件緩和や償還猶予制度の弾力的な運用等の対策を講じること。

また、新型コロナウイルス感染症の影響による介護保険、国民健康保険、後期高齢者医療制度における保険料（税）の減免について、十分な財政支援を継続すること。

- (17) 変異株の確認を踏まえた検疫体制強化など、水際対策の徹底に万全を期すこと。
- (18) 出口戦略については、感染状況や医療提供体制の状況等を考慮し、地方の意見を十分に踏まえた上で、内容や適用地域・時期等を精査するとともに、発表時期や発信方法にも留意した上で、国民に分かりやすく周知・広報すること。

なお、当該実施に当たっては、これまでに得られた知見や科学的根拠を十分に踏まえ、感染防止対策の徹底や医療提供体制の確保に万全を期すこと。

また、地方公共団体の事務負担軽減・財政負担への支援、事業者等

向けのガイドライン作成、検査や検査結果証明書に係る個人負担への支援、人権への配慮など、必要な対策を講じること。

2 安全・円滑なワクチン接種の実施

- (1) ワクチン接種については、3回目の接種や交接種を含め、「国民の安全・安心を第一に進めていく」との基本姿勢の下、接種の意義、安全性・有効性、副反応等の情報を、国民に迅速・的確かつ分かりやすく周知・広報すること。
- (2) 必要十分なワクチン量を確保し、希望する量のワクチンを必要な時期に確実に供給するとともに、各地方公共団体に順次供給されるワクチンの種類や数量、時期等の情報について、配送数量の確定日をより早期に示すなど、円滑な流通に資する対策を講じること。
- (3) 地域の実情に応じて地方公共団体、医療機関等が連携して安全・円滑に接種が実施できるよう、得られた知見や副反応、ワクチンの適切な管理方法、システム運用等の情報について、当該分析等を含め、国や地方公共団体、医療機関等と迅速に共有するとともに、諸課題について検証しながら丁寧かつ着実に進めること。
- (4) ワクチン休暇の導入支援など、接種環境の改善に向けて対策を講じるとともに、接種対象年齢の拡大について検討を進めること。
- (5) 複数のワクチンが承認・配分されているが、接種主体が各接種会場で使用するワクチンを選択する際の考え方を示すこと。
- (6) 離島や過疎地等の条件不利地域をはじめ、地方公共団体が接種を担う人材を確実に確保できるよう、潜在人材の掘り起こしや関係団体への派遣の働きかけなど、万全の対策を講じること。
また、接種ができる者の範囲拡大の検討を進めること。
- (7) 注射器、保冷バック・保冷剤等の接種に必要な資器材について、現場で必要数量を確保できるよう、引き続き対策を講じること。
- (8) ワクチン接種に要する費用について、送迎費等の関連費用も含めて地方負担が生じないように、引き続き地方の実情や意見を十分に踏まえ、万全の財政措置を講じること。
- (9) 接種を担う医療従事者等の関係者が、通常診療の休止など、通常業務への影響を踏まえた報酬を受け取れるよう、十分な財政支援を行う

こと。

- (10) ワクチン接種円滑化システム（V-SYS）やワクチン接種記録システム（VRS）の簡便な運用など、接種に係る事務作業を極力省力化し、現場の負担軽減を図ること。
- (11) 国産ワクチン開発・製造の速やかな認可や万全の財政支援により、ワクチンの安定的な供給体制を確保すること。
- (12) 接種したワクチンの効果について、変異株による減少や時間的減退等を迅速・的確に把握し、追加接種や国産ワクチンの開発・実用化・生産体制確立といった対策が、より安全かつ効果的に実施されるよう、国や地方公共団体、事業者等の連携体制を強化すること。
- (13) ワクチン接種に係るシステムについて、十分なサポート体制を確保するとともに、万全のセキュリティ対策を講じること。
また、システムトラブル発生時にワクチン配分・配送等に影響が出ないよう、必要となる対策を講じること。
- (14) ワクチン接種証明書の発行について、町村の事務負担の軽減を図った上で、当該費用に対して十分な財政支援を行うとともに、未接種者が不当に差別されないよう、十分に配慮すること。
- (15) ワクチン未接種者に対する偏見や差別、誹謗中傷を防ぐための対策を強力に講じること。

3 経済対策等の強化

- (1) 地域経済への影響は、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の対象地域にかかわらず幅広い業種において深刻であり、既存支援策の期間延長、要件緩和、再給付を含め、地域によって支援の差が生じることのないよう、強力な経済対策を講じること。
また、当該対策の活用について周知を徹底するとともに、相談窓口等のサポート体制を充実・強化すること。
- (2) 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金について、緊急事態宣言等の対象地域にかかわらず、地域経済への支援や感染防止対策を継続的に実施していく必要があることから、地方公共団体が必要とする額を十分に確保し、速やかに配分するとともに、地域の実情に応じて必要な事業が実施できるよう、柔軟な枠の見直し、手続きの簡

素化など、自由度の高いものとする。

また、配分に当たっては、地域経済を支える取組は広範多岐にわたるため、地方の意見を十分に踏まえること。

- (3) 地域経済への影響を最小限に留めるため、中小企業・小規模事業者、農林漁業者等の資金繰り対策に万全を期すること。

また、事業の継続・承継を断念することのないよう、事業承継税制や事業承継補助金を拡充すること。

- (4) 新型コロナウイルス感染症の影響により、特に女性の就業割合の高い非正規雇用労働者の離職者数が増加していることも踏まえ、それぞれの状況・特性に応じた実効性のある雇用対策を講じること。
- (5) 地域経済への影響について、風評被害防止など積極的な対策を講じるとともに、地方公共団体の負担に対し、十分な財政措置を講じること。
- (6) 外出の自粛等の影響により、鉄道、バス、タクシー等の地域公共交通の利用者が大幅に減少していることから、経営安定や感染防止対策について、財政支援を強化すること。
- (7) 中小企業や小規模事業者等に対して不当な価格低減要求が行われないよう、周知・管理体制を強化すること。
また、供給量が不足する物資の円滑・公正な流通を確保するための対策を講じること。
- (8) 国産農林水産物の急激な需要減少や価格下落により収入減となった農林漁業関係者に対して、販売促進や需要喚起、次期作に係る支援など、対策を強化すること。
特に、業務用米の需要低迷により米価が下落していることから、価格安定に向け、米の需給改善策を講じること。
- (9) 消費拡大を喚起するための交付金の創設など、景気浮揚対策を講じること。

4 教育・子育てへの対応

- (1) 児童生徒の学びを保障するため、GIGA スクール構想の着実な実施や休日の利用等の取組について、地方公共団体の創意工夫を最大限尊重するとともに、教員等の端末の更新費用や通信費を含め、十分な財

政措置を講じること。

また、放課後児童クラブや保育所等の子どもの生活対策について、十分な財政措置を講じるとともに、放課後児童支援員や保育士の処遇改善等を推進すること。

- (2) 児童生徒への平等な学習機会を確保するため、オンライン学習に係る統一的な基準の作成を進めるとともに、通信費への補助など、必要な支援を行うこと。

また、教員の負担軽減にも資する ICT 支援員や学習指導員の確保・配置水準の引き上げ等について、必要な対策を講じるとともに、十分な財政措置を講じること。

- (3) 学校や保育所等において感染防止対策が徹底できるよう、マスク・消毒液等の衛生物資の確保や検査体制の強化に対して十分な財政措置を講じること。

また、学校や保育所の臨時休業等により、休暇を取得せざるを得ない保護者に対する支援を強化すること。

5 今後の対策等

- (1) 新型コロナウイルスの感染拡大リスクの低減や、今後発生が懸念されている首都直下地震等の大規模災害における危機管理等の観点から、東京一極集中等の人口の過度の集中の是正に向けた積極的な対策を推進すること。
- (2) 遠隔医療、遠隔教育やテレワークなど、多様な分野におけるデジタル化の取組を推進するために必要となる情報通信基盤について、条件不利地域も含めて加速的に整備が進むよう、財政的・技術的支援を拡充すること。
- (3) 安全・安心な住民生活の実現と経済回復を加速させるため、国土強靱化等の社会資本整備を着実に推進すること。

6 地方財源の確保・充実等

- (1) 新型コロナウイルス感染症対策はもとより、地方創生、人口減少対策、福祉・医療、教育・子育て、地域経済活性化、雇用対策、人づくり、国土強靱化のための防災・減災事業、デジタル社会・脱炭素社会

の実現等の財政需要について、町村の実情に沿ったきめ細かな行政サービスを十分担えるよう、地方財政計画に適切に反映するとともに、町村の安定的な財政運営に必要な地方交付税等の一般財源総額を確実に確保・充実すること。その際、臨時財政対策債が累積することのないよう、発行額の縮減に努めるとともに、償還財源を確保すること。

また、臨時財政対策債については、安定的に資金調達ができるよう、財政融資資金等を確保すること。

- (2) 地方交付税については、引き続き財源保障機能と財源調整機能が適切に発揮できるよう、総額を確保・充実するとともに、個々の地方公共団体レベルでの一般財源の確保・充実にも留意すること。
- (3) 新型コロナウイルス感染症の影響や地方税収等の動向を踏まえ、想定を超える大幅な地方税等の減収が生じた場合には、これまでの措置も踏まえて、必要な対策を講じること。
- (4) 税源の偏在性が小さく、税収が安定的な地方税体系の構築に努めるとともに、国税・地方税の政策税制については、積極的な整理合理化を図ること。特に、固定資産税は、市町村の極めて重要な基幹税であり、制度の根幹を揺るがす見直しは、断じて行わないこと。

また、新型コロナウイルス感染症緊急経済対策として講じられた固定資産税等に係る特例措置は、本来国庫補助金等により対応すべきものであり、今回限りの措置として、期限の到来をもって確実に終了すること。

- (5) 新型コロナウイルス感染症対策に係る財政需要が生じる場合には、町村が迅速に事業を実施できるよう、必要な財政措置を講じること。
- (6) 新型コロナウイルス感染症の影響により、国庫補助事業が中止・見直しとなる事例が発生していることから、既に実施した事業の交付済みの補助金等については、国庫への返還を不要とすること。

また、事業の遅れ・延期に伴う繰越や事業内容の変更について柔軟に対応するとともに、事務手続きを簡素化すること。

第 7 2 回定期総会 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	国道 443 号の整備促進について	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観光ルートの改善について	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	南阿蘇鉄道株式会社への財政支援について	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	矢形川 ^{やかたがわ} 改修事業の促進について	上益城郡
第 13	宇城氷川スマートインターチェンジアクセス道路の 県道昇格について	八代郡
第 14	令和 2 年 7 月豪雨からの早期の復旧・復興への支援について	葦北郡
第 15	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 16	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 17	球磨地域幹線道路網の整備促進について	球磨郡
第 18	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)



金木鶴越線(路線バスとの離合待ち状況)



第2 国道 443 号の整備促進について

【下益城郡提出】

(提案理由)

国道 443 号の道路整備につきましては、多大なるご支援によりまして、美里町^{さまた}佐俣地内の改良工事及び石原^{いしはら}地区から中^{なか}地区までの改良工事が完了し、心より感謝申し上げます。

本路線は国道 218 号(美里町佐俣地内)より分岐し、八代市泉町に通じ、国道 3 号のバイパス及び空港へのアクセス道路として欠くことが出来ない幹線道路であります。

しかしながら、改良工事により交通量が多くなり、近年大型車両の交通量が急速に増加し、新たな交通障がいが見込まれ、生活者へも不便を来たしております。また、未改良区間に急カーブがあり、そのうえ、児童生徒の通学道路でもあるため、交通事故の危険性が高く、沿線住民の道路整備に対する要望が強く、早期の道路整備を要望されております。

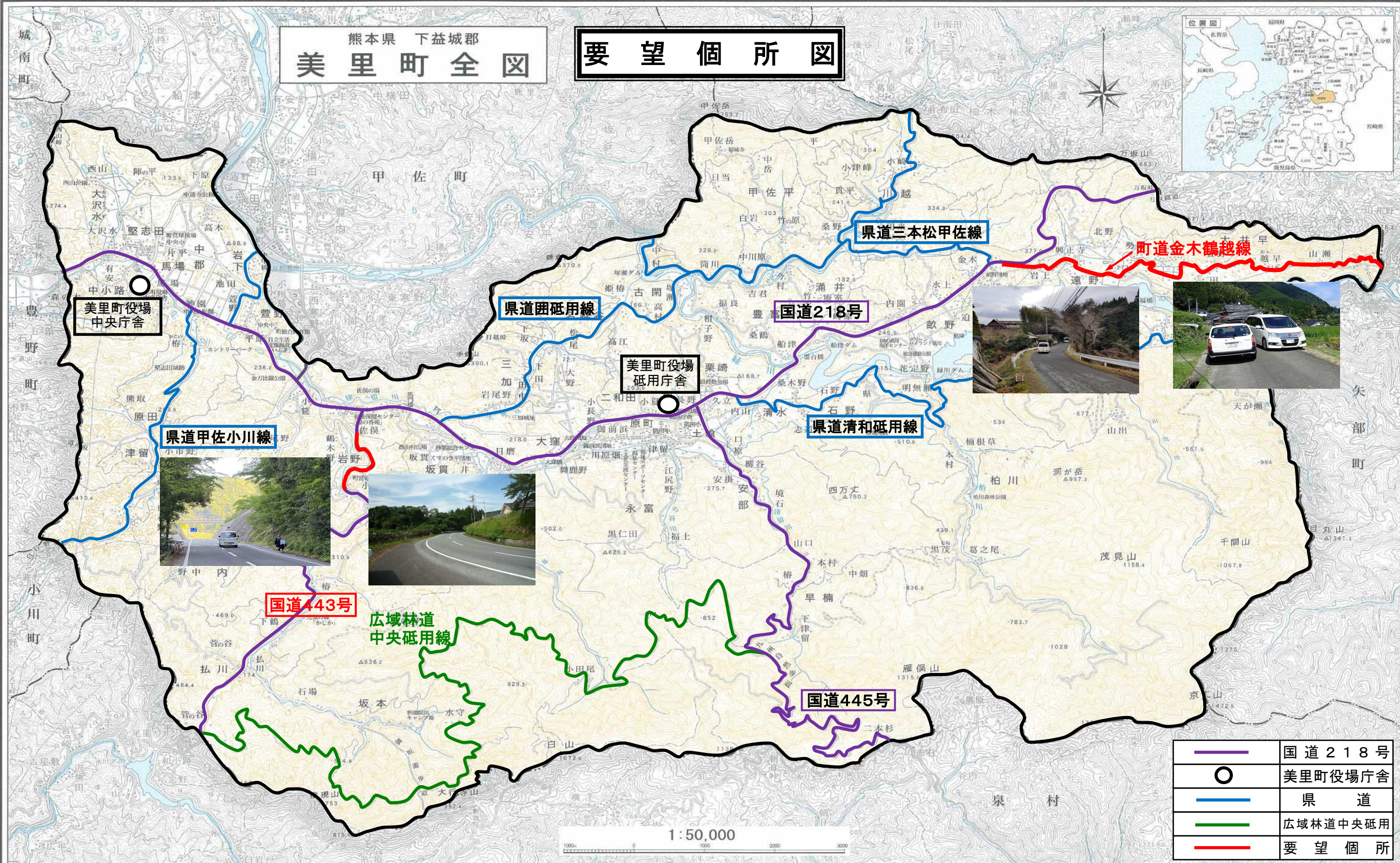
安心して安全に通行できる道路は、沿線住民の強い願いでもありますので、国道 443 号美里町佐俣から美里町岩野^{いわの}(石原)までの約 1.4 km の区間の歩道確保及び道路改良につきまして、特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

通学状況



急カーブ





	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16九複、第215号)」

熊本市長選挙 2-1-24 票 (096)388-0020 (株) 乙姫印刷社

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（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^{かしまし}までの全体約 55 kmのうち、自動車専用道路 37.5 km、一般部 9.6 kmが既に開通するなど着々と整備が進んでおり、三池港^{みいけ}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 兆円超の効果が望めます。

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 2.7 km区間の現地測量、調査設計等が進められ、令和 3 年 10 月に大島高架橋下部工の工事発注が行われ、工事着手することとなりました。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「大牟田市（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 I C）～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町の人口は令和3年末で14万2千人を越えており、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辛川^{からかわ}鹿本線^{ふくはら}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、合志市、大津町、菊陽町の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ところであります。国の施工による一部バイパス化も決定し、現在交差点の改良への着手、用地の確保等がなされておりますが、今後出来る限り、工事の早期着工をお願いいたします。(要望図:① 青線)

また、平成29年3月に熊本県、合志市、菊陽町の3者により、県道曲手^{まがてはらみず}原水線から町道菊陽空港線の高架による延伸について協定が結ばれました。その協定に基づき、合志市の市道福原原水線は供用を開始され、熊本県及び菊陽町においても詳細設計を完了したところであります。通学路としても利用されている県道新山^{しんやま}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、車が離合できない狭隘^{きょうあい}踏切であり、踏切事故が憂慮され、極めて深刻な問題であります。熊本県におきましては、事業を加速させ、早期の開通をお願いいたすものであります。(要望図:② 赤線)

そのような状況の中、菊陽町が事業を進めていた「第二原水工業団地」における世

界的な大企業の誘致により、今後、交通量がさらに増加することが懸念されることから、道路整備は喫緊の課題であると考えております。

菊陽町としましては、「県道大津植木線」・「県道大津西合志線」について、地域の交通安全対策、渋滞緩和、経済道路として極めて重要であることから、4車線化に向けた早急な整備を強く要望いたします。(要望図:③ 黄線)。

併せて、菊陽町においては、県道熊本^{すみよし}住吉線の光の森地区、県道辛川鹿本線新山地区など広範囲で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す。

このようなことから、現県道の幅員拡幅、あるいはバイパス等の検討を行っていたき、慢性的な交通渋滞を解消するための予算確保及び工事の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常態化・慢性化しており、不便な状況が続いています。

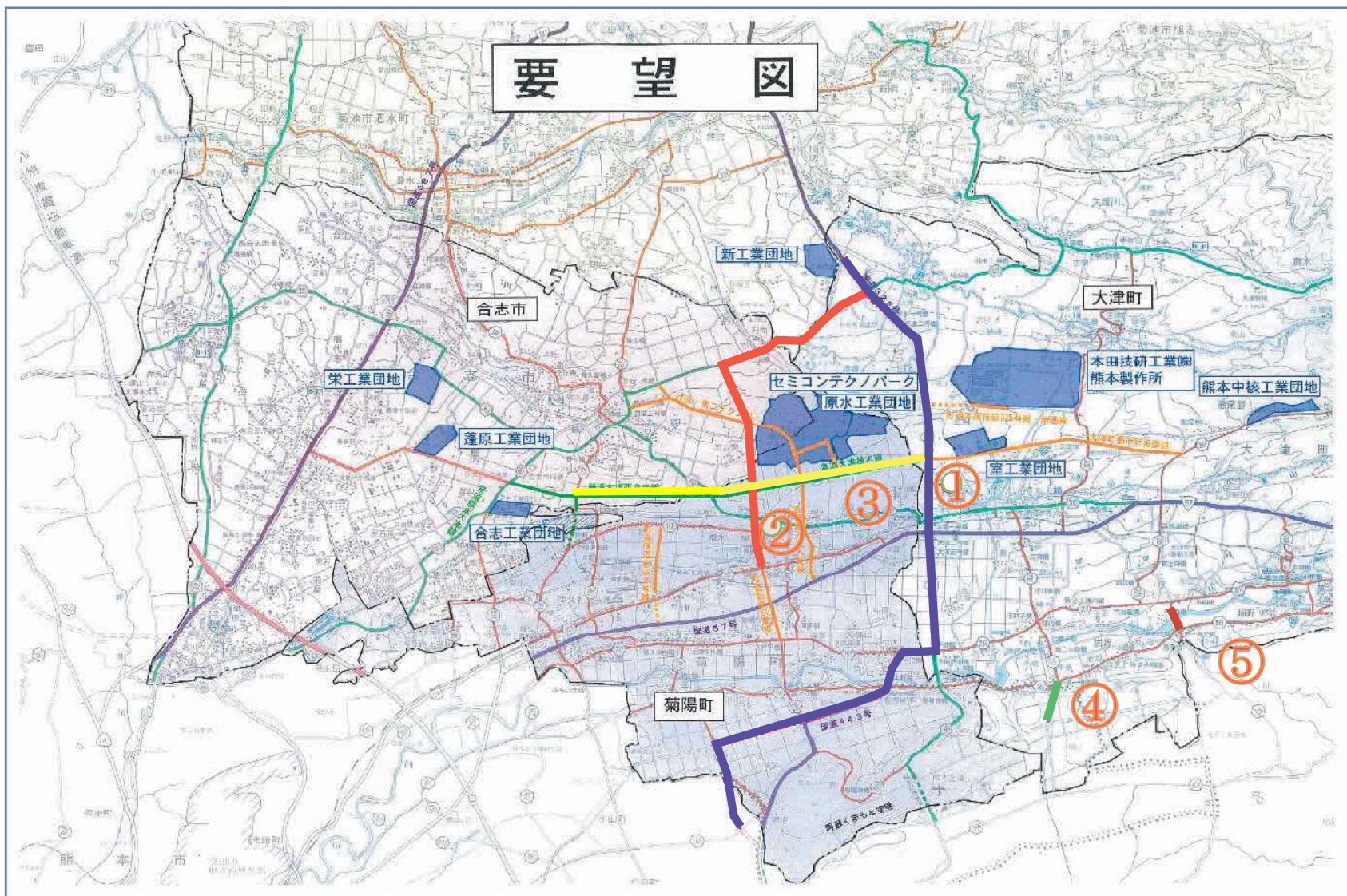
この大空港構想の中には、「国道 443 号(大津町～菊陽町)の 4 車線化、空港地下道の耐震化等空港周辺の道路ネットワークの機能強化」、「新たな産業や雇用の創出、阿蘇の玄関口としての利点を活かした観光産業の振興・発展、利便性を活かした企業誘致」が含まれています。

しかし、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 202 号矢護川^{やごがわ}大津線との大津町下町^{しもまち}交差点の渋滞は、通過車両の増大と比較してあまり改善されておらず、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、新ターミナル建設及びコロナ禍終息後の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の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。

つきましては、県道管理者であります熊本県において、空港の安全対策と利便性の向上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。(要望図:④ 緑線)

併せて、県道 145 号瀬田熊本線^{せ た}の改良工事が完了すれば、空港から阿蘇方面への観光利用で交通量が増えるのは必至であり、空港を抱える西原村への交通量の増加も考慮しなければなりません。このことから県道 225 号山西大津線^{やまにし}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}の架け替えも強く要望いたします。(要望図:⑤ 茶線)



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きています。

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しており、今後は、菊陽町に世界的な大企業の進出が予定されていることから、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。

現在、中九州横断道路は、「大津熊本道路(合志IC～熊本北JCT 9.1 km)」が事業化され、「大津熊本道路(大津西～合志)4.7 km」についても新規事業採択が令和 4 年度からの見込みです。

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。(要望図:紺色線)

記

- 一、中九州横断道路「大津西 I C～大津 I C間」の早期事業着手を図ること。
- 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 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)

「平成28年熊本地震」からの早期復旧を目指し要望を行ってきた、JR豊肥本線、国道57号線については2020年8月、10月に全線開通し、新阿蘇大橋についても2021年3月に開通しました。

南阿蘇鉄道につきましても、2023年夏の全線復旧に向け、復旧工事も順調に進んでおり、南阿蘇鉄道上下分離方式の導入(熊本県・南阿蘇村・高森町による新法人)、各種利用施策や南阿蘇鉄道を軸とした公共交通網の構築に向けた取り組みを進めております。

現在は中松駅までの一部運行を行っておりますが、全線復旧までには1年以上の期間を要し、地域住民は生活環境の低下を強いられています。また、運賃営業収入は徐々に回復傾向にあるものの、通学・通勤での利用者はおらず、経営も規模縮小がやむを得ない状況です。さらに、今般の新型コロナウイルス感染症により、利用者の大半を占める定期外利用者が激減する等、多大な影響が生じています。

南阿蘇鉄道が安定した経営を行うためには、通常の運行業務以外に復旧工事業務も必要であり、会社のマンパワーが非常に不足している状況であり、加えて、車両老朽化等による設備投資など、全線復旧までの経営はさらに厳しい状況となることが予想されています。

南阿蘇鉄道には、経営安定基金があるものの、基金残額以上の赤字が見込まれ、全線復旧までの沿線自治体の経営支援策が喫緊の課題となっております。

つきましては、南阿蘇鉄道株式会社の現状をご理解いただき、円滑な事業の推進を図るため、次の事項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

○主要地方道南小国波野線の「立岩地区入口から下り戸地区までの未改良区間」の整備促進について

主要地方道南小国波野線の現状は、国道 212 号の分岐地点から阿蘇市境間の 10,329.3mのうち 6,832.6mが改良済みで、残りの 3,496.7mは未改良となっております。

当路線は、中学校・高校の通学路であり、南小国町星和・吉原地区等の住民及び隣接する阿蘇市住民の生活道路として、また、農林産物の流通・県内外の観光客等からも頻繁に利用されている経済的にも重要な路線となっております。

しかしながら現在、立岩地区入口から下り戸地区までの区間においては、異常気

象時通行止区間(降雨量 200 mm超)となっており、平成 28 年熊本地震及び平成 29 年九州北部豪雨災害では、落石・土砂災害等の被害が発生しており、通行に際し常に危険な状態にあります。

つきましては、道路利用者の安心安全確保のため、立岩地区入口から下り戸地区までの未改良区間の整備促進を要望いたします。

主要地方道南小国波野線整備要望 位置図

凡 例	
事 項	色 別
未改良区間	■ ■ ■ ■ ■
改良済区間	■ ■ ■ ■ ■

南小国町役場

起点

約L=3.7km

約L=1.1km

約L=0.3km

約L=0.8km

要望区間

約L=2.5km
うち未改良区間
約L=1.6km

約L=1.9km

終点



○県道津留^{つるやなぎ}柳線未改良区間の早期完成について

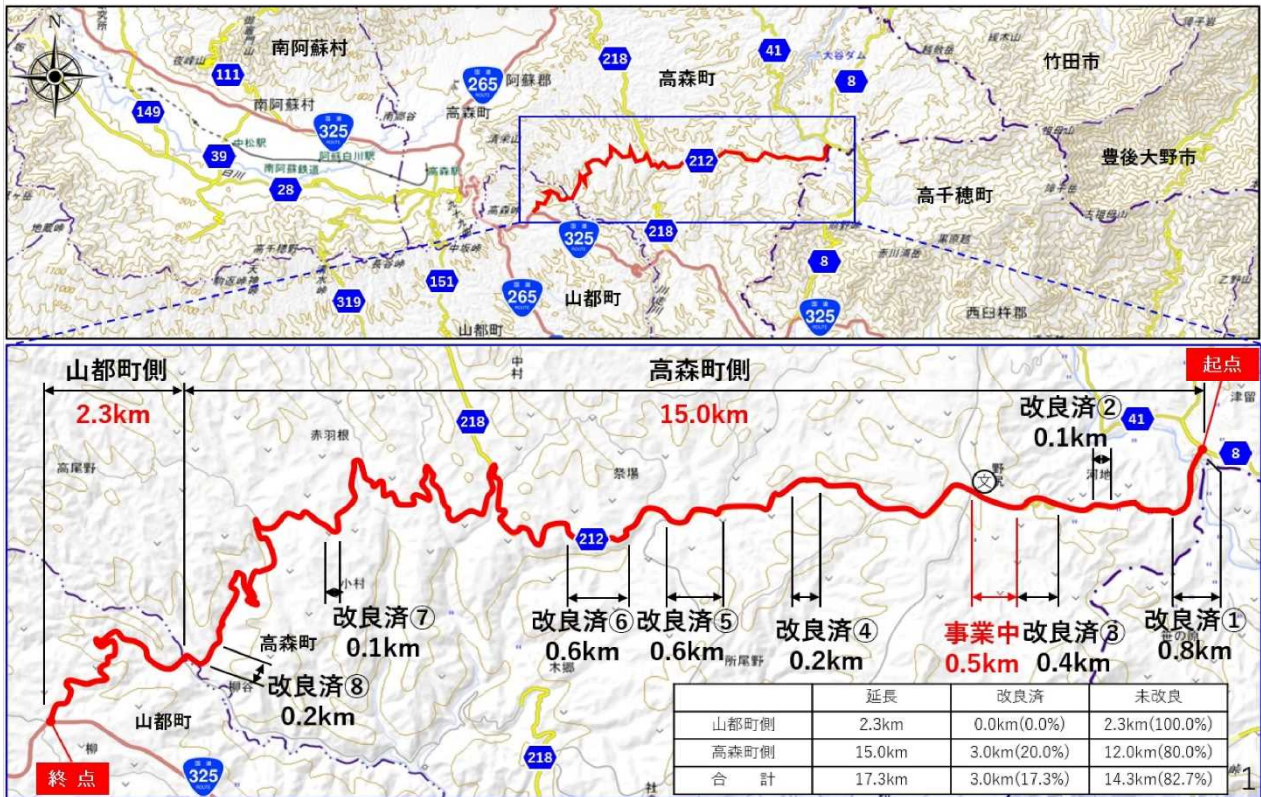
本路線は、主要地方道^{たけたごかせ}竹田五ヶ瀬線の高森町大字津留地区と、国道 325 号線の山都町大字柳地区とを結ぶ路線で、地域住民の産業・経済・文化・観光等による地域開発に欠かすことのできない重要な路線ではありますが、未改良区間が多く通行に支障をきたしている状況であります。

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 3 年度には道路や周辺施設等の現状確認・意見交換等を行い、要望活動等を行っているところであります。

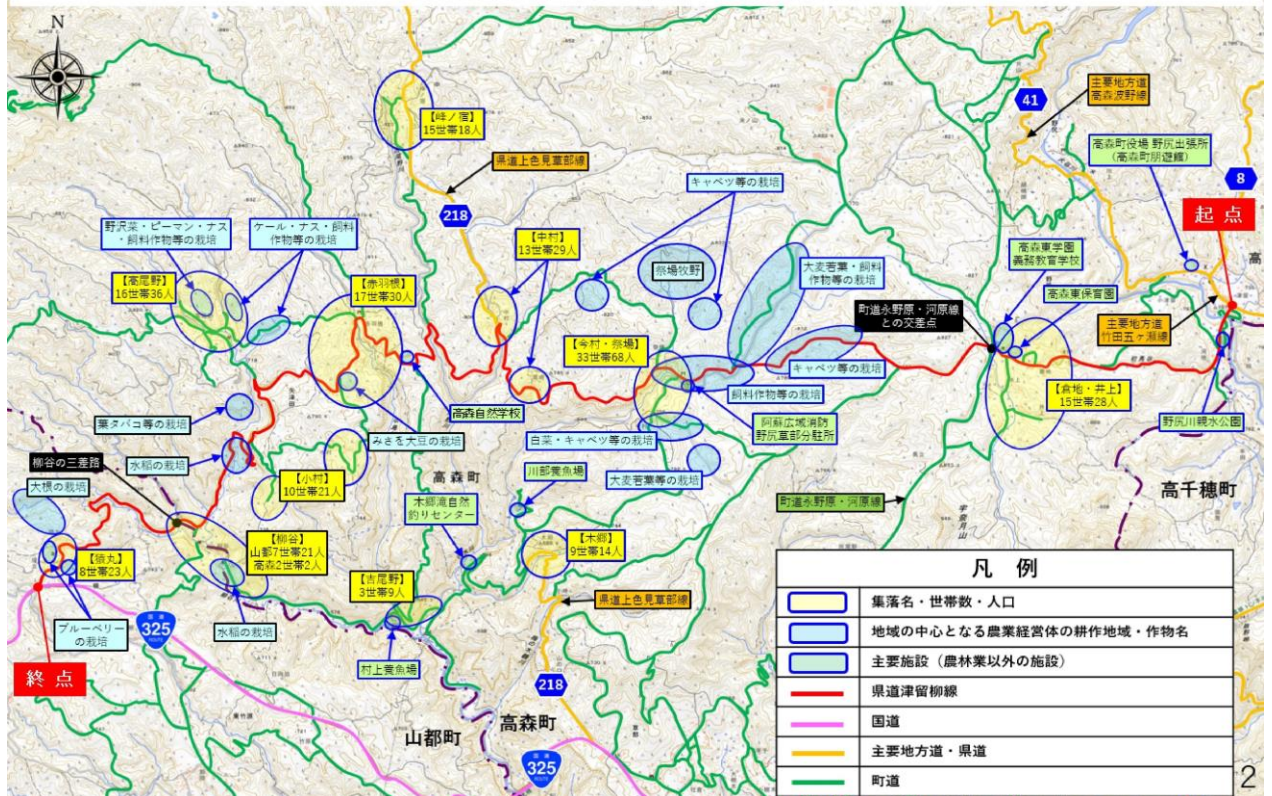
つきましては、本路線の早期改良整備の実現について要望いたします。

県道津留柳線：整備状況

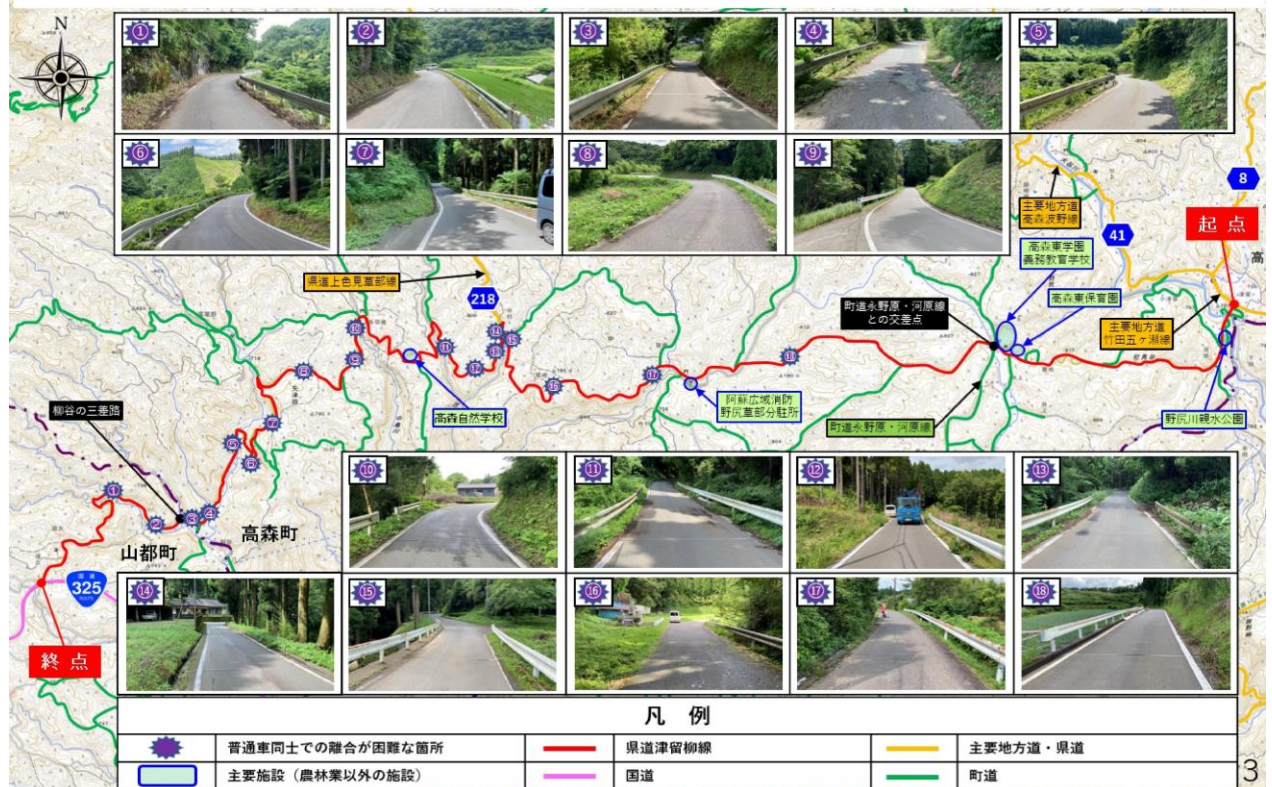
R3.7.1時点



県道津留柳線：沿線の地域状況



県道津留柳線：道路状況



○県道高森停車場線の早期改良整備について

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。

2023 年の全線復旧を目指して工事が進められる南阿蘇鉄道の始発・終着駅である高森駅と周辺再開発整備を進める中、熊本県において本路線の無電柱化に早期着手していただいたことで、駅周辺並びに町道における無電柱化等、本町の事業が効果的に進められることとなり厚くお礼申し上げます。

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、車道のカラー舗装化、またそれに併せた自転車・歩行者等の空間整備のため、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）



○県道 28 号熊本高森線における道路改良早期完成について

現在、南阿蘇村を取り巻く社会情勢は、少子高齢化の進展、農家後継者の不足、熊本地震や新型コロナウイルスの影響による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います。

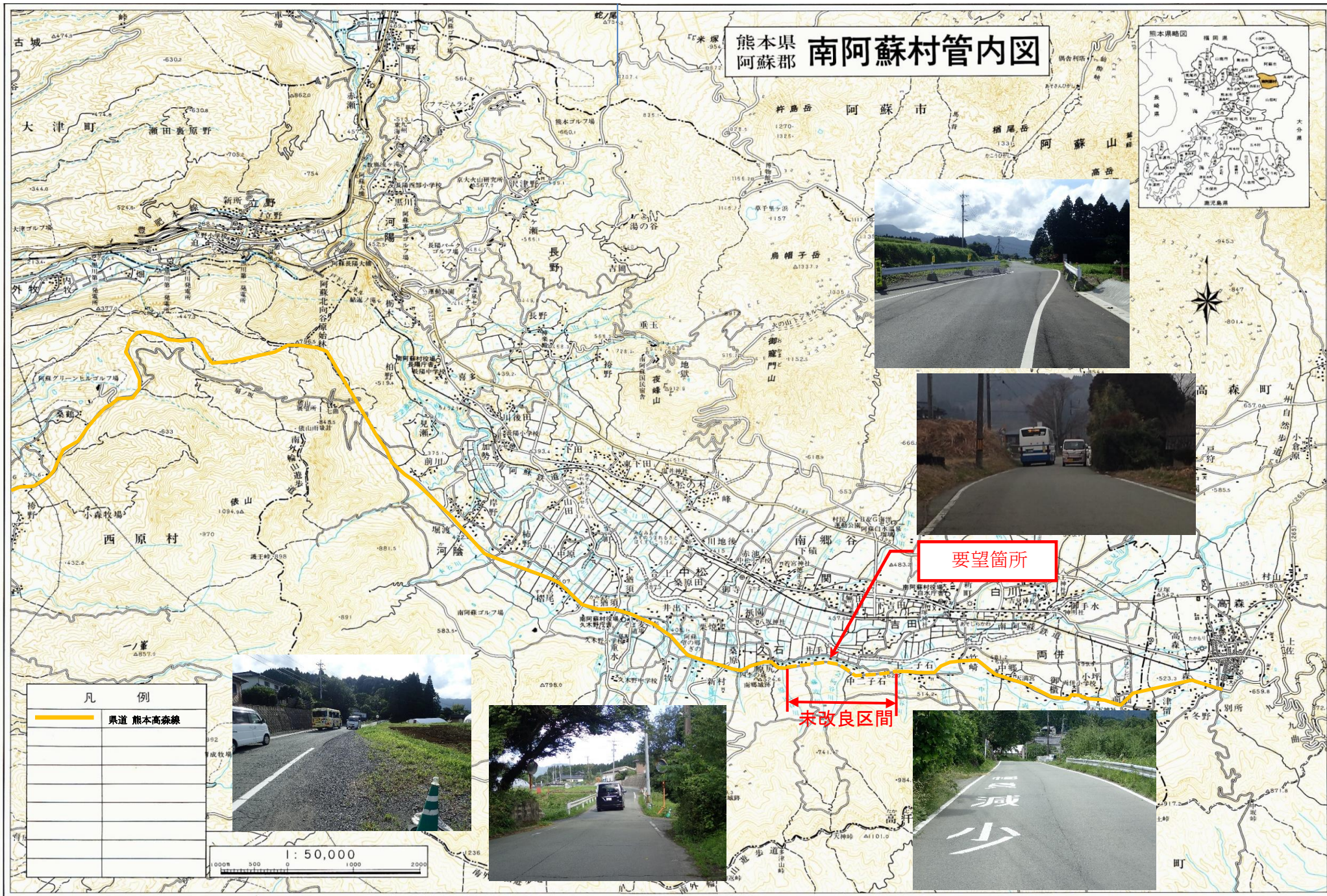
こうした多くの問題を解決するため、本村としては、住民と一体となって、新たな観光戦略の構築、地域社会資源の整備などの施策に取り組んでいるところです。

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への効率的な交通アクセス道路であり、村民の重要な生活道路としてはもとより、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、熊本地震以前の南阿蘇村の姿を取り戻すためにも、新阿蘇大橋開通(令和3年3月)と併せ、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、当該道路の久木野^{ひさいし}久石地区の未改良区間の改良工事の早期完成について要望いたします。



「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16九複、第259号)」

編集印刷 西日本地図出版株式会社 福岡(092)521-0748

○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、調査等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、雇用の促進等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。



○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、すでに工事もあり、「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^{のべおかし}県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改良済み区間 (熊本市内方面へ)
(西工区終点側)



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

県道堂園小森線道路改良要望区間
L=4363.6m

堂園小森線 (西原村)
L=2608.6m

堂園小森線 (益城町)
L=1755.0m

この地図は、国土院の地図を基に、関係機関の協力により、地図の精度を向上させたものである。
(承認番号 平 16 大 規 第 37 号)

1 : 50,000

0 1000 2000 3000m

○県道山西^{やまし}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児童生徒の通学路となっていますが、現在、一部区間において着工しているものの、子どもたちは路側帯(幅が狭い)、場合によっては車道側を通学している現状があります。

特に春から秋にかけては、法面から草が生い茂り、伸び放題であるため、子どもたちは車道寄りを通学せざるを得ない状況にあります。

また、大津町、菊陽町、菊池市をつなぐ幹線道路でもあり、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、工事が着々と進んでおりますが、子どもたちの安全・安心な通学を確保するために、定期的な路線全体の草刈りをお願いするとともに、早期の工事完了を要望いたします。



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影響を与えました。

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^{たかちほひ}日之影^{ひのかげ}道路」が令和 3 年 8 月に開通、熊本県側では「小池^{おいけ}高山^{たかやま}IC～上野吉無田^{うえのよしむた}IC～山都中島西^{なかしまにし}IC」間が平成 30 年 12 月に開通し、現在、矢部 IC まで工事が進められており、「山都中島西 IC～矢部 IC」間については、令和 5 年度の開通が予定されております。また、令和 2 年度に「蘇陽^{ごかぜ}五ヶ瀬^{ごかせ}道路」、令和 3 年度には「高千穂雲海^{うんかいぼし}橋道路」、さらに本年度は「矢部清和道路」が新規事業化されるなど、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位置づけられております。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。

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、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基幹ルートとして非常に重要な路線であります。

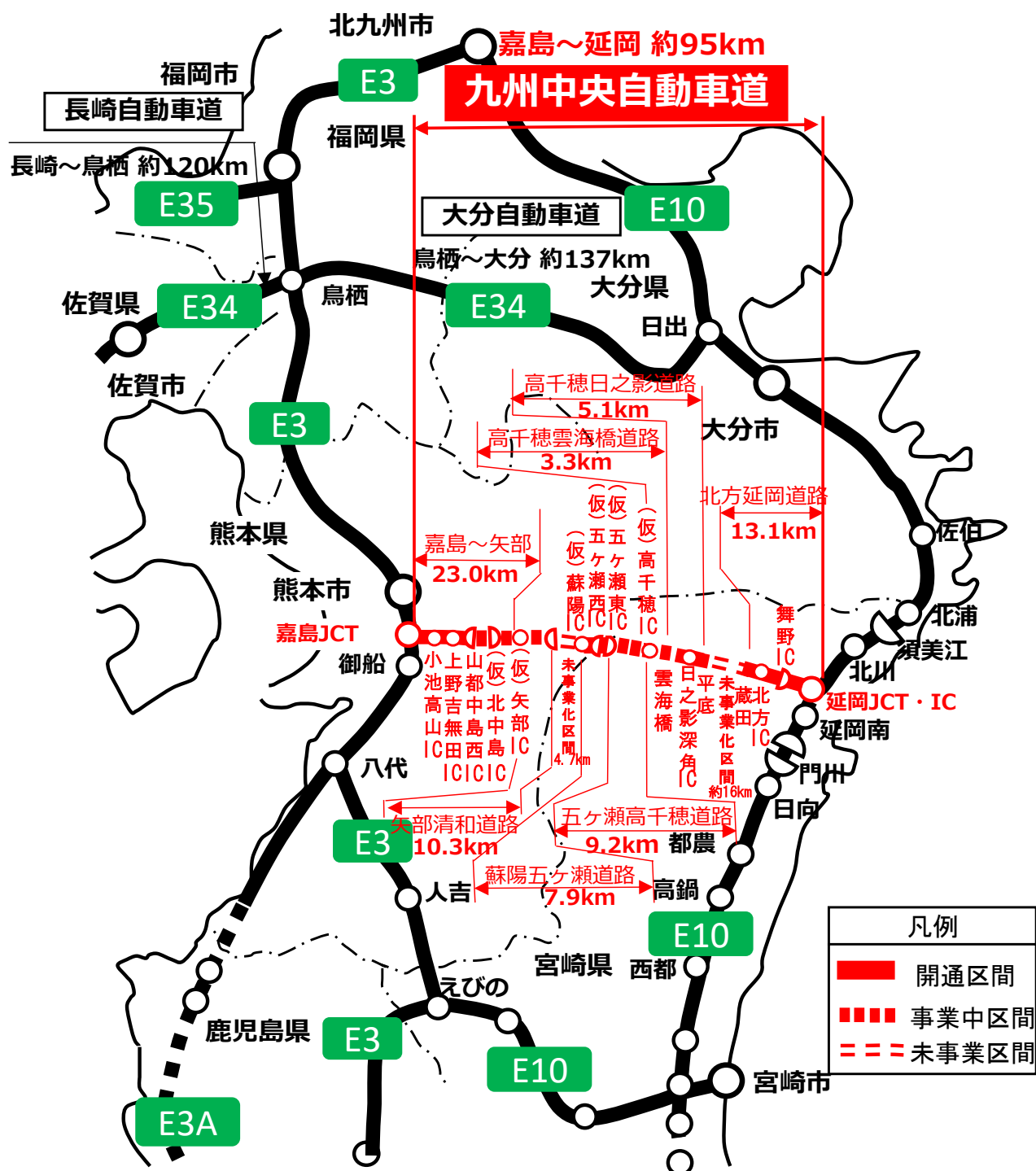
しかしながら、九州中央自動車道については、全国の高規格幹線道路と比較すると整備率が約 32%と非常に遅れており、「山都中島西 IC～矢部 IC」間の令和 5 年度内での一日も早い開通や事業中区間の早期整備が望まれます。また、矢部阿蘇公園線については、路線の一部に未供用区間があるため、その役割を十分発揮するには至っていない状況です。

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。

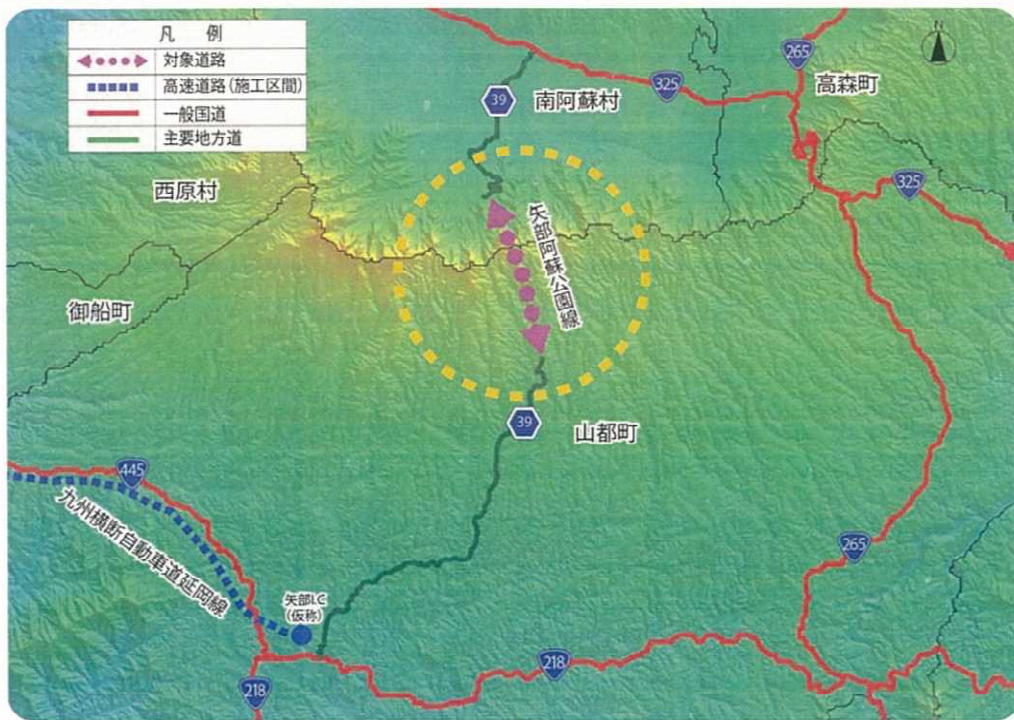
九州東西軸の戦略的かつ効果的な強化を図るための 九州中央自動車道の早期整備



**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。



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。



矢部阿蘇公園線整備促進期成同盟会（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）

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

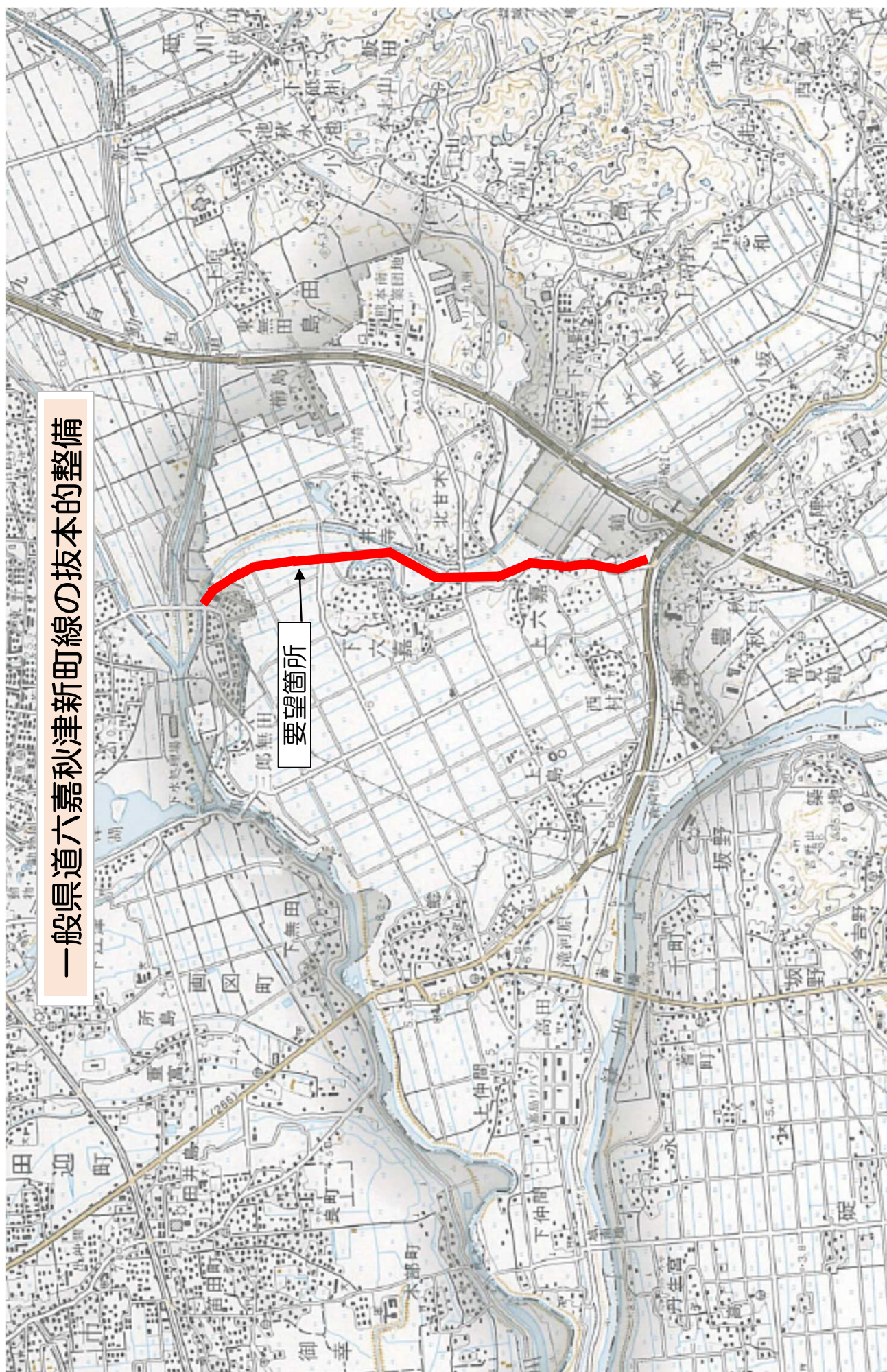
○一般県道六嘉秋津新町線ろっ か あきつしんまちの抜本的整備について

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。

このような中、平成 28 年 4 月の熊本地震により被災しました、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、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、車両等も安全に通行できるようになりました。

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、平面交差点の早急完成に取り組んでいただきますよう要望いたします。

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。

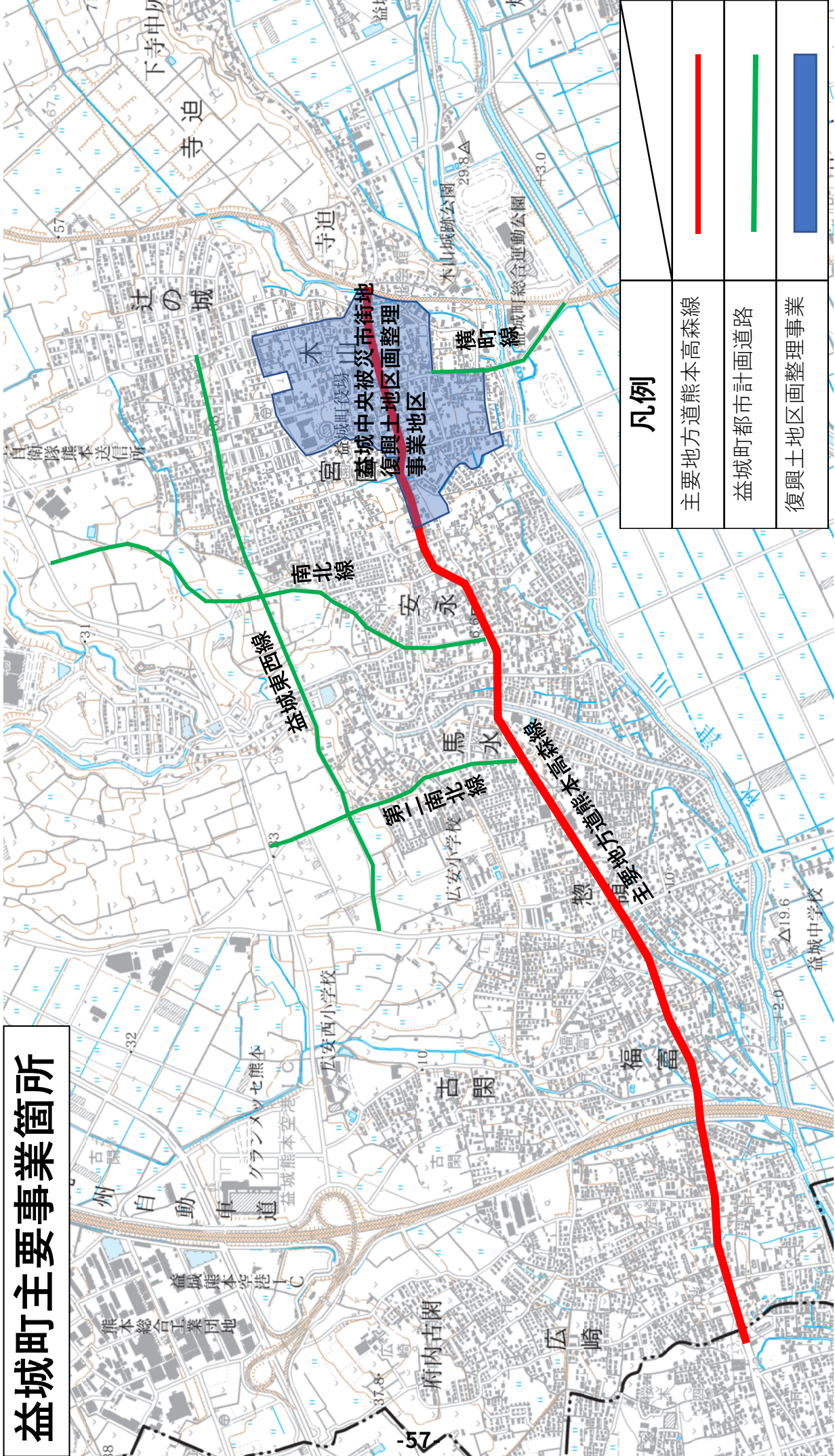
次に、益城中央被災市街地復興土地区画整理事業です。「第 6 次益城町総合計画」において、木山地区を都市拠点として位置付け、行政・商業・サービス・交通結節点等、高次の都市機能を集積し、町の復興のシンボルとして新たな魅力ある「まち」に生まれ変わるよう取り組んでいます。

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 4 年 1 月時点で 9 地区 42 箇所の工事の発注と、歩道部分も 7 地区 20 箇所約 1.6 km を開通していただいております。併せて用地の契約率も約 90% 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、これまで第 7 期までの仮換地が合計 33 街区 318 画地で指定され、進捗は率にして約 69% となっており、造成工事や、宅地の引き渡しなども行われております。

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



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、町中心部における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 月に発生した台風 19 号による大規模災害や、令和 2 年 7 月に発生した熊本県南部の豪雨災害など、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。

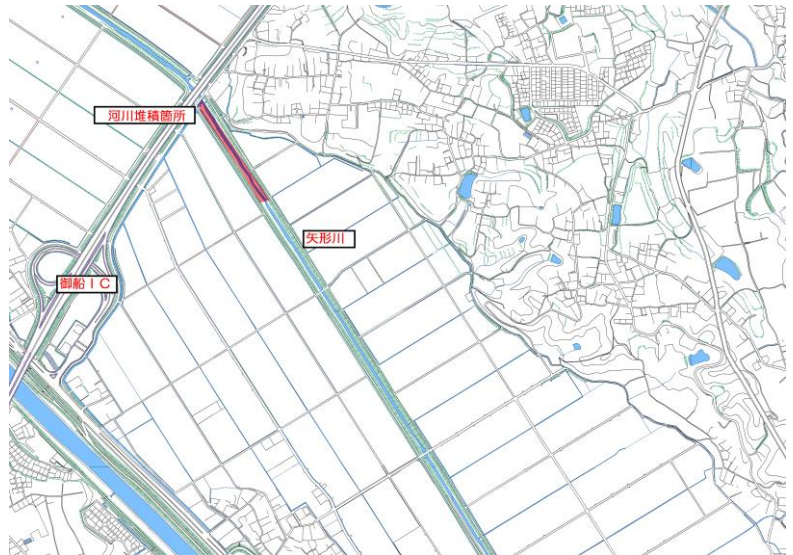
特に、御船町北^{きたきのくら}木倉地区や御船IC東側の流域では、土砂の堆積により流下能力が低下し、洪水時における内水被害の大きな要因となっています。令和 3 年春には大型商業施設「コストコホールセール」が御船IC東側に開業し、その周辺一帯も急速に開発が進んでいることから、雨水処理や土砂の^{しゅんせつ}浚渫など内水氾濫対策について適切な措置を講ずる必要があります。

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。

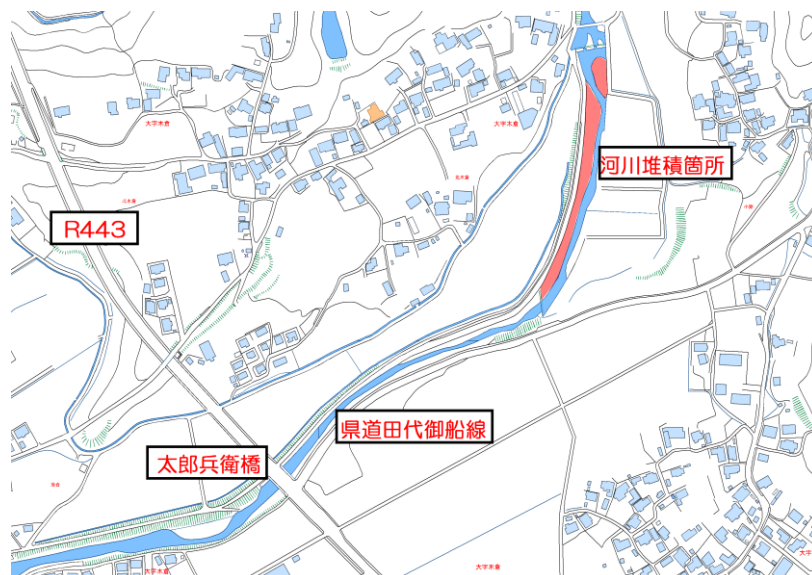
県当局におかれましても、流域自治体と連携のうえ、土砂浚渫をはじめ、河川内及び堤防敷の除草、増水時における^{ひもん}樋門の適正な管理など、矢形川の治水安全向上のため特段の御配慮をいただきますようお願いいたします。

御船インターチェンジ東側

(位置図)



北木倉地区



第 13 宇城氷川スマートインターチェンジアクセス道路の県道昇格について

【八代郡提出】

(提案理由)

宇城氷川スマートインターチェンジ(以下「スマートIC」)のアクセス道路は、総延長約 2.2 kmで、「宇城市道(学校・稲川線、東小川環線)」及び「氷川町道(吉本本山線)」により構成され、国道 3 号、スマートIC、主要地方道小川嘉島線をつないでおり、広域高速道路網及び広域幹線道路網を連結する重要な幹線道路です。

本路線は平成 28 年 3 月に全線開通し、5 年の月日が経過しました。その間、主要都市との連携、高度医療機関への搬送時間短縮、災害時の代替道路としての活用など、宇城市・氷川町のみならず宇城地域・八代地域の広域的発展に必要不可欠な道路として、その重要な役割を担っているところです。

また、幹線道路網と防災拠点を結ぶ路線として、緊急輸送道路の性質を併せ持つており、平成 28 年の熊本地震の際にも、復旧復興のための人流物流においても当該路線の効果が大きいに発揮されたことから、その重要性の高さがうかがえます。

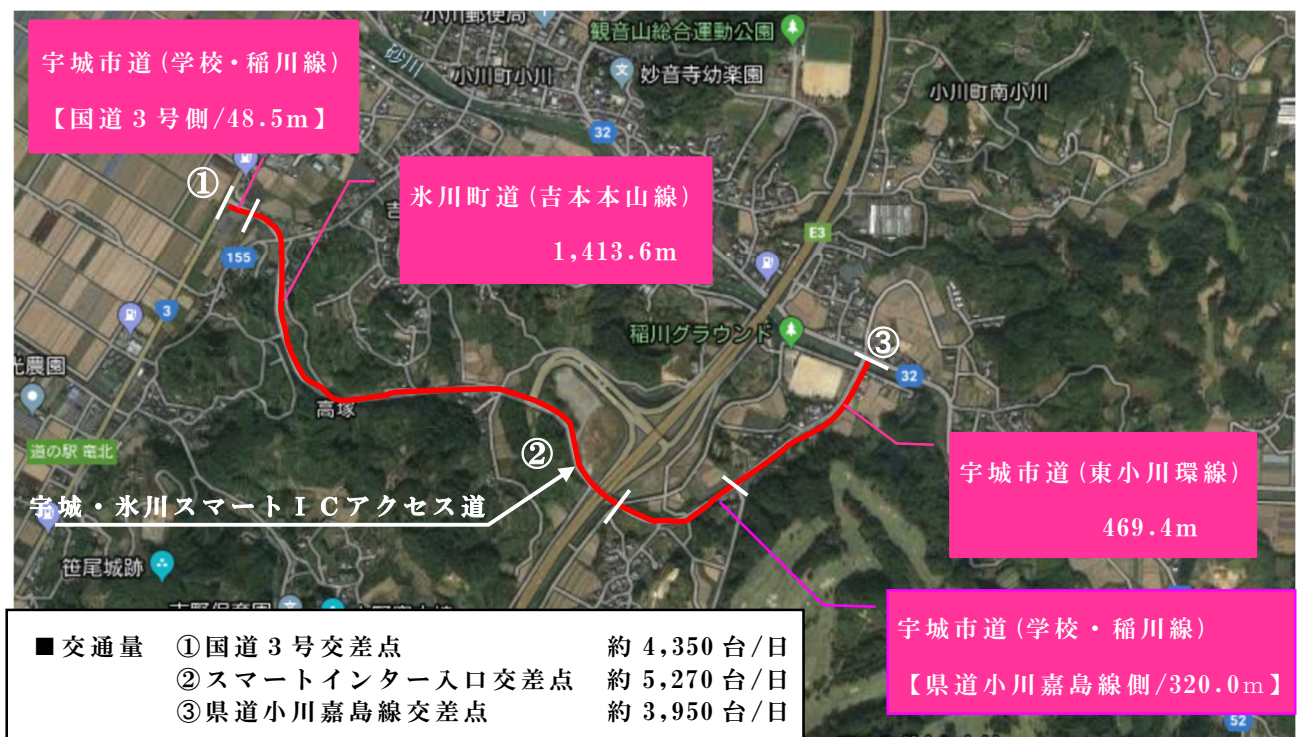
交通量についても、国道 3 号交差点で約 4,350 台/日、スマートIC入口交差点で 5,270 台/日、県道小川嘉島線交差点で 3,950 台/日が通過しているなど、開通前の想定交通量を大きく上回っております。さらに、スマートICの利用数も 2,300 台/日となっているなど、非常に高い需要がある路線であります。

このような現状から、市道及び町道として各々管理していくことは、対応に差が出るなど合理性に欠けることが懸念されます。

本路線を同一路線として一元的に管理を行い、広域交通ネットワークの特性を十分に活かした利活用をすることで、利用者の安全で円滑な通行の確保が図られ、地域の発展により大きく貢献していくものと期待し、ここに本路線の県道昇格について要望いたします。

【宇城氷川スマート IC アクセス道路の概要】

- 対 象 市 町 宇城市（旧小川町）、氷川町（旧竜北町）
- 対 象 路 線 宇城市道（学校・稲川線、東小川環線）、氷川町道（吉本本山線）
- 総 延 長 約 2.251km



第 14 令和 2 年 7 月豪雨からの早期の復旧・復興への支援について

【葦北郡提出】

(提案理由)

令和 2 年 7 月豪雨は、7 月 3 日に発生した線状降水帯により、郡内に猛烈な雨を降らせ、各所で災害が発生しました。特に、7 月 4 日未明から朝にかけて、1 級河川である球磨川の流域や、県の管理河川である佐敷川^{さしき}をはじめとした流域で河川が氾濫し、加えて道路崩壊や土砂崩れにより、多くの地域が孤立する事態となりました。

過去に例を見ないほどの大規模災害に見舞われたことで、町民の住まいやなりわい、公共施設や道路などの社会基盤が甚大な被害を受け、多くの農地には大量の土砂が流入し、海にまでも流木が流され漁場の環境悪化が懸念されています。また、地域コミュニティの衰退の懸念が強まるとともに、再び起こるかもしれない災害への不安などの新たな課題も増え、単なる復旧・復興にとどまらない、一步踏み込んだまちづくりが求められています。

現在、被災者に寄り添った一日も早い復旧・復興に全力で取り組んでいます。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となっています。

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
 - ・ 吉尾大橋^{よしお}の早期完成に向けた積極的な取り組み
- 2 被災農地等の早急な復旧及び事業継続体制の確保と支援
 - ・ 迅速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、早急な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

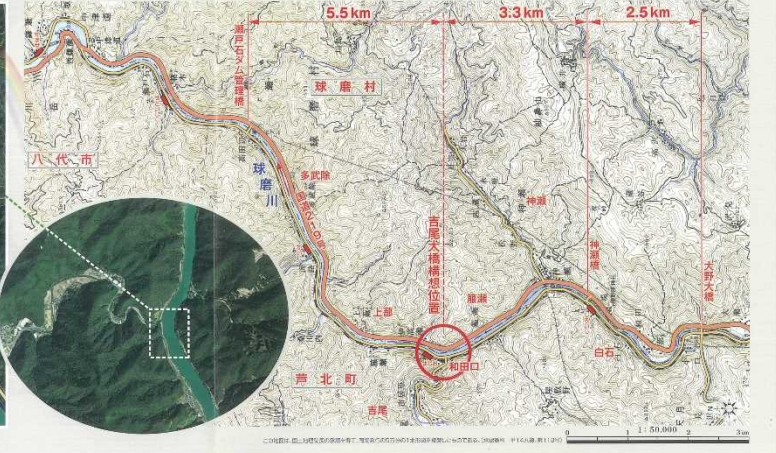
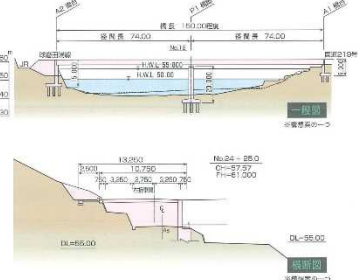
吉尾大橋架橋構想

【概要】Concept

吉尾地区は、一般河川球磨川の左岸側に位置しており、球磨川を挟んで右岸側の球磨郡津村に接しているため、以前から人吉球磨生活圏との結びつきが強い地域です。人吉球磨及び八代方面への交通アクセスとしては、一般県道球磨田道橋と球磨川対岸の国道219号がありますが、渡河手段としては約3.3km上流の神瀬橋と約5.5km下流の関戸石ダム遊水池(幅員3.0m)しかありません。

また、地区内の幹線道路である一般県道球磨田道橋は幅員が4~4.5mと狭く、球磨川沿いの区間やJR肥後線と立体交差(アンダー)する吉尾川合流点付近は洪水時にはしばしば冠水し、その際は国道219号やJR各駅との連絡は不順となります。

“吉尾大橋”は、芦北町東部の発展はもとより、球磨・八代・芦北地方を結びつけることで、球磨川中流域の発展に大きく貢献することが期待される“夢の架け橋”です。



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)



山腹崩壊
つるぎやま
(芦北町・鶴木山地区)



山腹崩壊
(津奈木町・平国^{ひらくにしも}下地区)



法面崩壊
(津奈木町・旧平国^{ひらくに}小学校)



流木の撤去状況
(芦北町・女島^{めしま}沖)

第 15 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^{ふくろ}袋インター(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、防災安全のための中山間地の生活道路の整備等及び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います。

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 観光振興や地域づくりに関する幹線道路や関連施設整備の促進
- 3 中山間地域総合整備事業(芦^{いすい}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

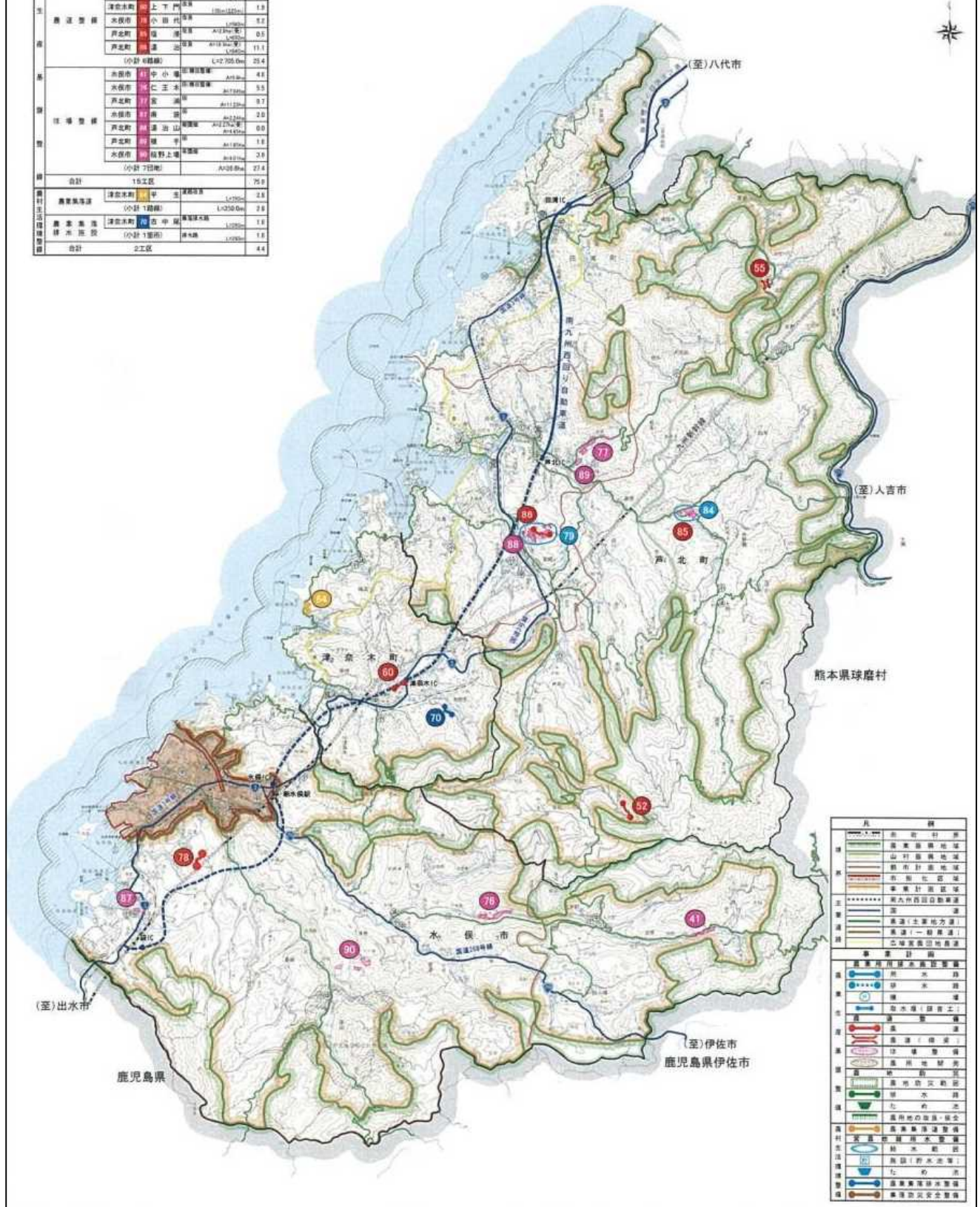


津奈木 IC



水俣 I C

区分	事業工程	市町村	業種	工区名	事業費	受益者数	
農	農業用排水施設整備	丹波町	宮城	農業用水かんがいシステム	1,412,000	10.7	
		丹波町	海城	排水用排水施設	4,175,000	0.8	
	(小計 2箇所)						12.5
	農業用排水施設整備	丹波町	石	排水	1,045,000	3.8	
		丹波町	吉川町	排水用排水施設	1,000,000	2.8	
		淡路市	下田	排水	1,000,000	2.8	
		丹波町	小田	排水	1,000,000	0.8	
		丹波町	海城	排水	1,000,000	0.8	
	農業用排水施設整備	丹波町	海城	排水	1,000,000	11.1	
		(小計 6箇所)					
住		排水施設整備	淡路市	中ノ小	排水用排水施設	1,000,000	0.8
			淡路市	仁志	排水	1,000,000	0.8
	丹波町		海山	排水	1,000,000	0.8	
	淡路市		下田	排水	1,000,000	2.8	
	丹波町		海山	排水	1,000,000	0.8	
	淡路市		海山	排水	1,000,000	0.8	
排水施設整備	淡路市	海山	排水	1,000,000	0.8		
	淡路市	海山	排水	1,000,000	0.8		
	淡路市	海山	排水	1,000,000	0.8		
(小計 7箇所)						27.4	
合計						15.5箇所	79.9
農村生活環境整備	農業用排水施設整備	淡路市	早	排水	1,000,000	2.8	
		淡路市	早	排水	1,000,000	2.8	
	農業用排水施設整備	淡路市	早	排水	1,000,000	2.8	
		淡路市	早	排水	1,000,000	2.8	
(小計 1箇所)						1.8	
合計						2.2箇所	1.8



第 16 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いました。

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うえでスピード感を持って必要となる河川整備計画の策定及び同計画に基づく事業着手を要望いたします。

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います。

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 月に発災した熊本地震に見られるように、本地域は中央構造線の中にあって、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^{わたり}渡）



平成18年7月（球磨村^{いっしょううちそぎ}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^{かわむら}（被災状況）



錦町木上^{きのえ}（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)



水上村湯山川堆積土砂
ゆやまがわ



第 17 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 8 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、熊本市を起点とし、八代市萩原橋^{はぎわらばし}から日本三大急流の一つ球磨川に沿って九州南部を横断し、宮崎市へ至る幹線道路です。熊本、宮崎両県の連絡道路として、また、八代市と人吉球磨地域の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。

近年では、今後発生が予想される大型地震や大規模自然災害に備えて、緊急輸送道路としての役割も大きくなっているところです。

しかしながら、球磨川沿岸部では、令和 2 年 7 月の豪雨で、球磨川が増水して道路が崩壊するといった甚大な被害が発生しており、通行が遮断されて孤立集落が発生するなど、住民生活はもとより地域経済にも大きな影響が生じています。

また、市街地においては、未改良交差点の交通渋滞や歩道の未整備区間で歩行

者が危険な状況にあるなど、事故の発生が憂慮されます。

つきましては、災害対策や改良整備の意義、重要性をご賢察いただき、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}上部）



国道219号（錦町^{にしいで}西井手ノ口^{くち}）



国道219号（あさぎり町免田）



国道219号（あさぎり町免田）



○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 2.3 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 6 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、オープン 3 年目を迎えた令和元年度は利用者実績で 10,279 人、村内での延べ宿泊者も 4,847 人となり、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要望いたします。

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（五木村^{つる}鶴）



国道445号（相良村^{じょうげさか}上下坂地内）





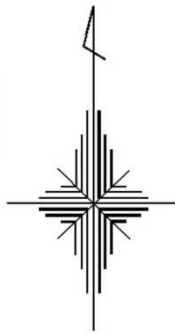
国道219号

国道445号

球磨地域振興局土木部総合管内図

国道388号

国道219号



凡 例						
砂防指定地	県界	市界	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 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。

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、この歩みを一歩たりとも止めることはできません。

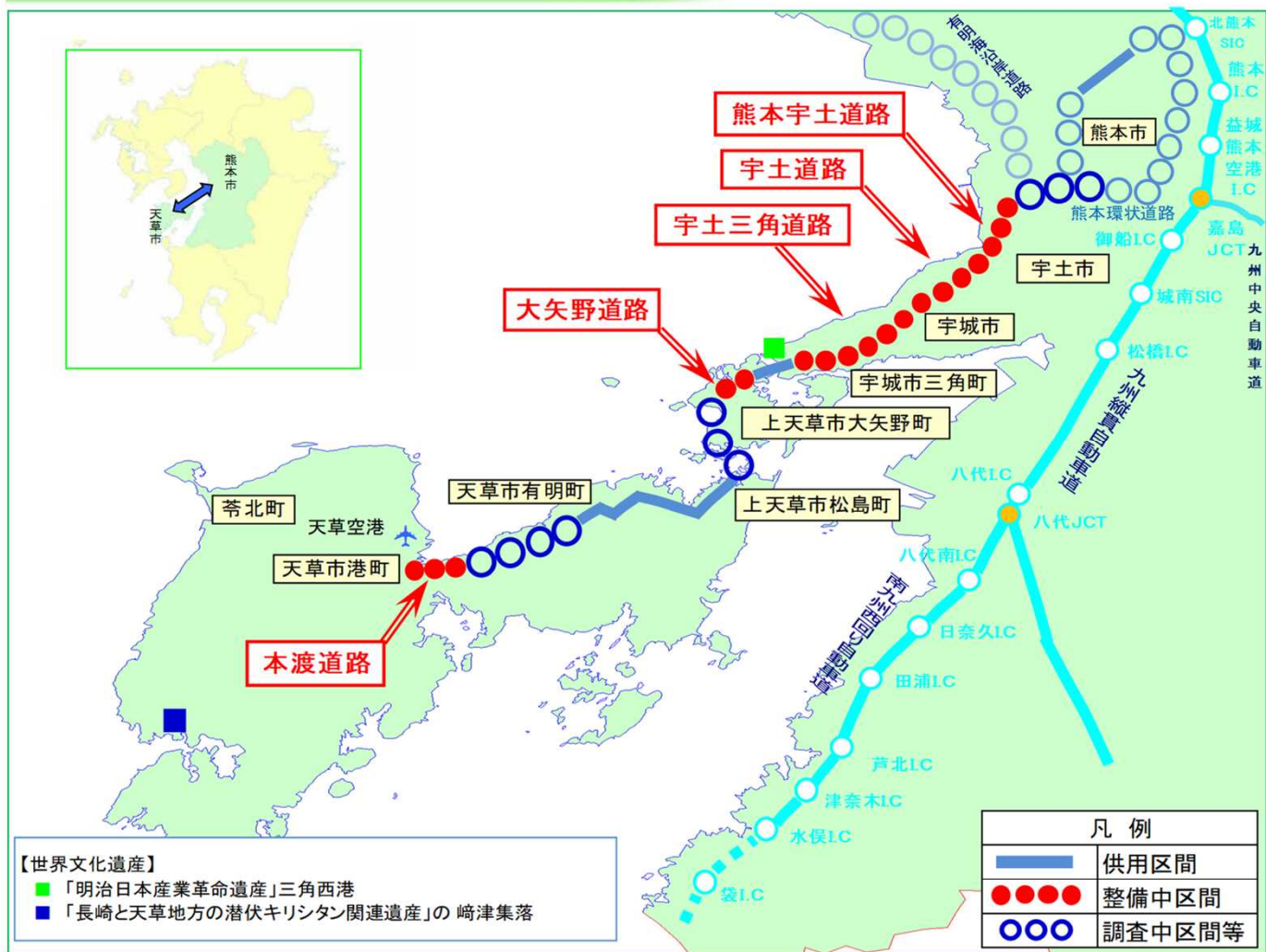
つきましては、下記事項について特段のご配慮を賜りますよう強く要望いたします。

記

○天草島民の悲願である、交通基盤の早期整備について

- ・平成 29 年に着工した（仮称）第二天草瀬戸大橋を含む「本渡道路」の令和 4 年度完成
- ・整備中区間である「熊本宇土道路」「宇土道路」「宇土三角道路」「本渡道路」「大矢野道路」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
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