

第74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74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



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
森林環境譲与税の譲与基準の更なる見直しを求める要望	8
【各郡提出要望】	9
第 1 国道の整備促進について（下益城郡）	11
第 2 水道国庫補助制度について（下益城郡）	14
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）	15
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）	17
第 5 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）	23
第 6 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 7 中九州横断道路の早期整備について（菊池郡）	28
第 8 南阿蘇鉄道株式会社への財政支援について（阿蘇郡）	30
第 9 阿蘇地域における道路網の整備促進について（阿蘇郡）	31
第 10 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整備区間の早期着工並びに熊本都市圏南連絡道路の実現について（上益城郡）	58
第 11 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）	64
第 12 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）	66
第 13 ^{やかたがわ} 矢形川改修事業の促進について（上益城郡）	69

（次頁へ続く）

第 14	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）	71
第 15	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）	74
第 16	交通・産業基盤及び農業生産基盤の整備について（葦北郡）	76
第 17	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）	79
第 18	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）	90
第 19	球磨地域幹線道路網の整備促進について（球磨郡）	91
第 20	雇用対策について（球磨郡）	99
第 21	天草地域の道路整備促進について（天草郡）	100

(R6.5.9 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ております。

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おりますが、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ります。

加えて、原油価格・物価の高騰により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ます。

よって、今回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中である球磨川に架かる橋梁及び関連する国道219号ほか、県道の復旧について、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。

また、令和4年9月の台風14号の直撃による令和2年被災箇所を増破や復旧需要の増大で、重変協議や入札不調等により災害復旧工事の発注がままならない状態が続いており、余裕工期はもとより標準工期が確保できず、通常の事業期間（3年間）での事業完了が厳しいことが予想されるため、事業期間の延長を図ること。

2 流域住民の安全・安心に向けた抜本的な治水対策

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、「緑の流域治水」理念のもと、国、県連携した新たな流水型ダムを含む「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 孤立集落解消に向けた生活インフラ復旧に対する支援

迂回路のみが復旧するなど、条件付きで孤立が解消された集落の生活再建に向け、アクセス改善を図ること。

4 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肥薩線については、地域を結ぶ生活・経済・観光の背骨であり、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及び必要な予算額を確保すること。

また、鉄道不通が長期になることが見込まれており、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支援を講じること。

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。

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 被災町村の人員体制の強化に向けた強力な支援

被災町村の再生に向け、全国から中長期的な支援が決定されているが、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 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」等の予算確保

熊本地震とコロナ禍の二重苦により、中小事業者の経営が極めて厳しい状況にある中、令和2年の大災害により、三重苦となった。「なりわい再建支援補助金」の創設により多くの事業者が再建に着手できたことには感謝の意を表すが、治水対策等により、申請を保留せざるを得ない被災企業も依然として存在している。このようなことから、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。

また、「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。

8 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、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、事業期間の延長を図ること。

また、林道災害復旧事業における重要変更協議において、引き続きリモート協議を積極的に取り入れていただきたい。

9 教育・文化環境・コミュニティ施設の早期復旧等

被災を契機として義務教育学校へ再編する学校施設については、移転

改築による復旧相当額を措置するなど特別な財政支援を講じること。

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。

10 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。

11 感染症対策

上記それぞれの関連項目については、感染症対策の観点から、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

森林環境譲与税の譲与基準の更なる見直しを求める要望

森林環境税及び森林環境譲与税は、温室効果ガス排出削減目標の達成や災害防止等を図るための森林整備等に必要な地方財源を安定的に確保する観点から創設され、県内各町村でも、森林整備や人材育成・担い手の確保に向けた新たな財源として活用しているところです。

一方、森林面積が多く、過疎化の進む町村にとっては、保水力低下に伴う洪水氾濫や山腹崩壊等による災害を未然に防ぐため、早急な森林整備も必要となっております。

森林環境譲与税は、これまで、総額の10分の5を私有林人工林面積、10分の2を林業従事者数、10分の3を人口で案分して譲与されておりましたが、令和6年度の地方税制改正により、私有林人工林面積の譲与割合を総額の10分の5.5に引き上げ、人口の譲与割合を10分の2.5に引き下げられました。

しかしながら、今後、森林整備を効果的に推進していくためには、より多くの財源が必要となってくることから、更なる譲与基準の見直しを行うよう強く要望いたします。

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完了するなど整備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、生活者も不便をきたしておりますので、更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まして、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



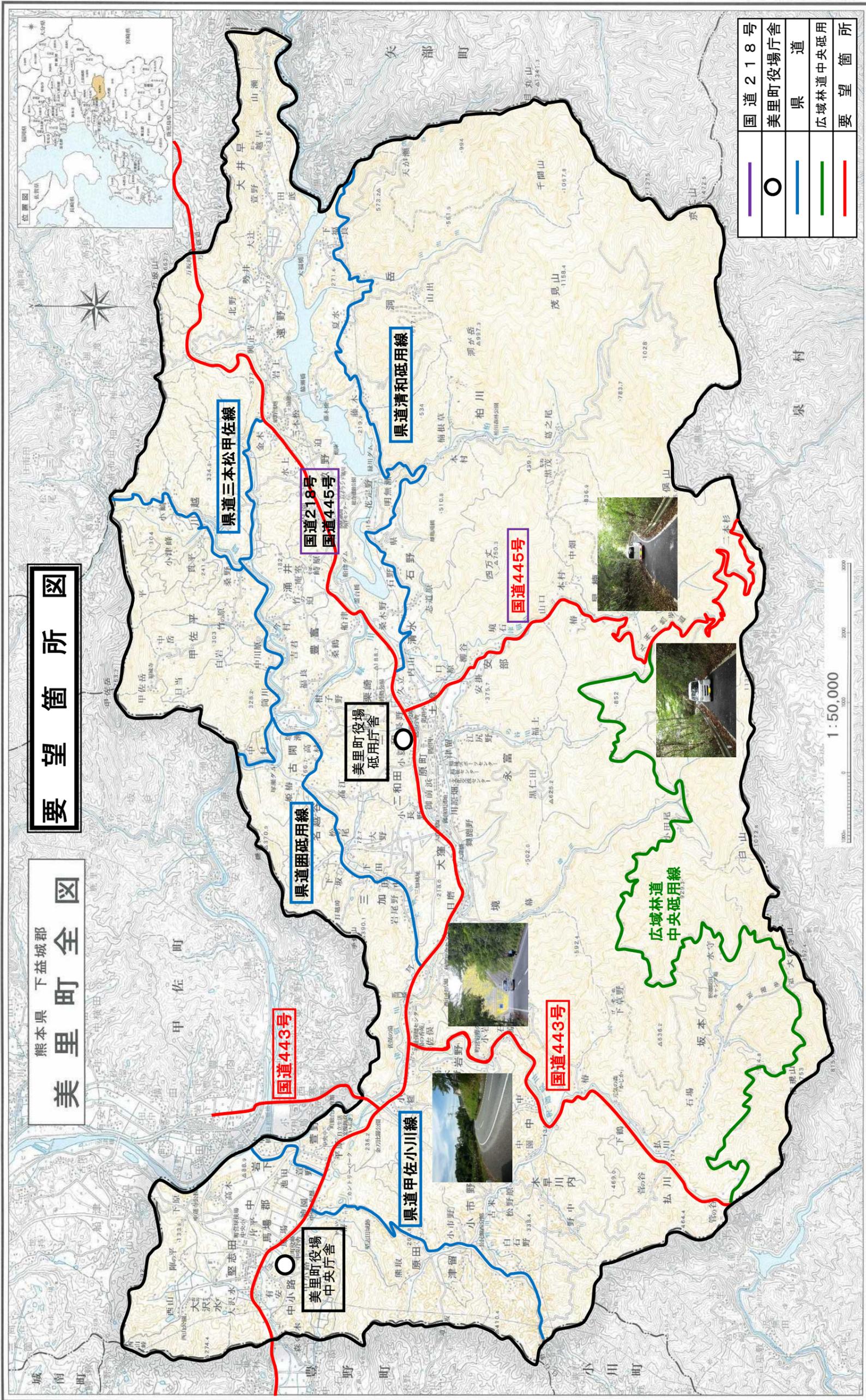
急カーブ



【国道 445 号】

幅員狭小区間





要望箇所図

熊本県 下益城郡 美里町 全図

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16九般、第 215 号)。

熊本県庁編製2-1-34 番 (090)388-0020 (R)乙版印刷社

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、48.0%で、全国平均の98.2%や熊本県平均の89.2%と比較して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、現行補助金である簡易水道等施設整備費国庫補助金では、採択基準である、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から該当しないため、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。

現在国では、水道事業は原則水道料金で運営(独立採算制)の観点から、人口減少等に伴う料金収入の減少や更新需要の増大等を踏まえ、水道事業の広域化を勧められているところではありますが、過疎地域では水道料金での運営または、広域化のメリットが生み出せない現状も理解いただき、水道整備については、住民が安全で安心できる地域生活を確保するため、布設条件の特に厳しい中山間地域における簡易水道事業国庫補助金の要件緩和と、令和6年度から国土交通省に移管された後には、社会資本整備総合交付金(防災・安全)の基幹事業として、中山間地域に見合った水道整備に対しての新たな制度創設につきまして、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しました。

また、令和2年7月には、大牟田市、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までの全体約55kmのうち、自動車専用道路39.2km、一般部9.6kmが供用されるなど着々と整備が進んでおり、三池港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います。

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計画段階評価が完了し、平成27年4月に都市計画決定されており、同年9月には、三池港ICから荒尾競馬場跡付近までの約2.7kmについて事業化が図られ、さらに令和5年4月には「荒尾道路」（荒尾市荒尾から大島付近までの2.2km）が新規事業化となり、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りました。今後は荒尾道路から長洲町までの早期事業化・「長洲町以南」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(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、「長洲町以南」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

第4 国道443号、県道玉名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、県北地域の更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^{せきひがし}関東地内:関東交差点(歩道整備)

箇所番号 ② 南関町^{あいのたに}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、八女市立^{たちばなまち}花町を經由し、福岡県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^{やべだに}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。

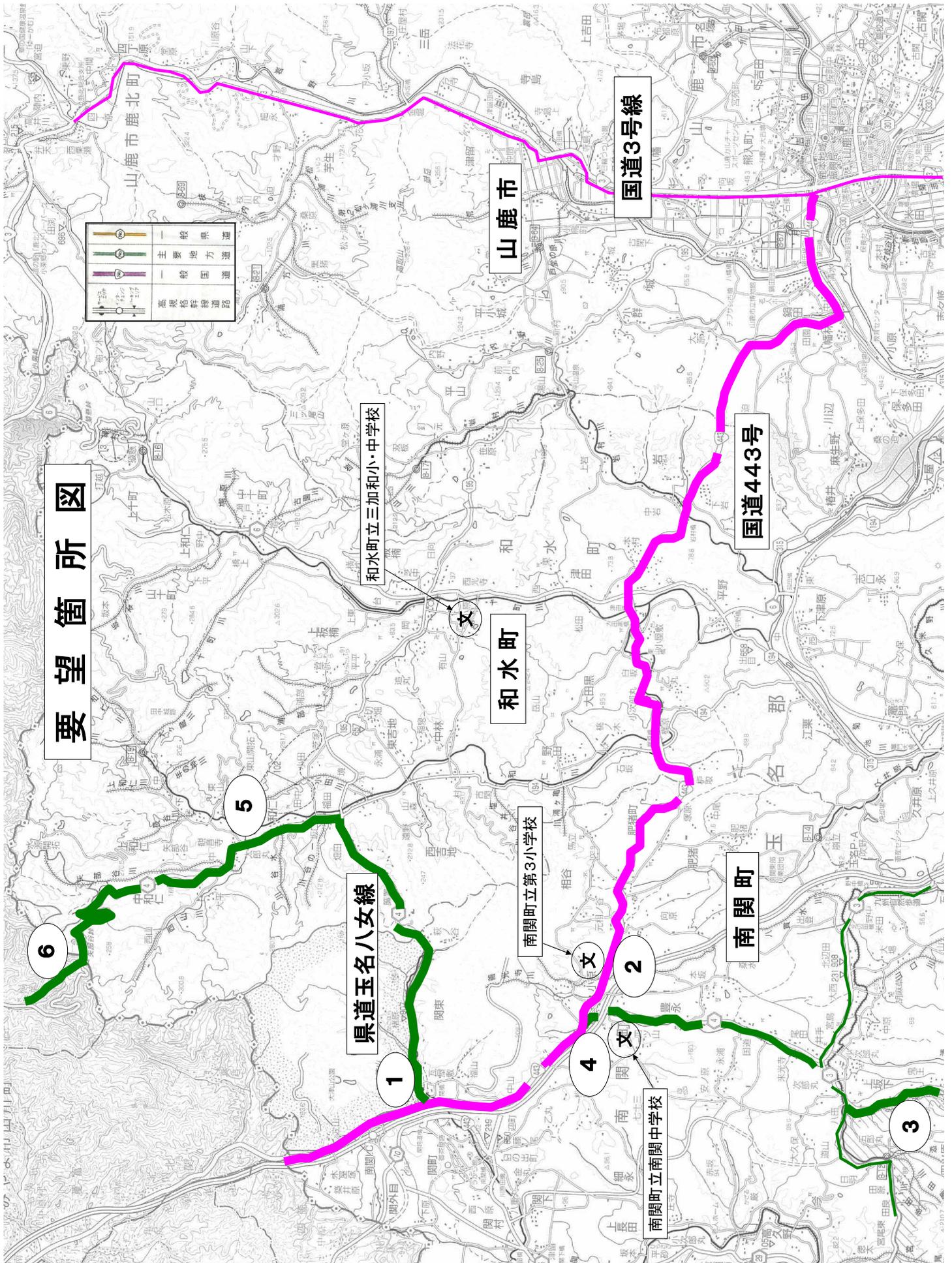
つきましては、歩道の設置、未改良区間(600m)の道路拡幅及び矢部谷峠を貫通する延長約1,700mの隧道を整備していただきますようお願いいたします。

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:^{さかぐち}坂口付近(拡幅改良)

箇所番号 ⑥ 和水町和仁地内:矢部谷峠(隧道整備)



要望箇所図

	一般県道
	主要地方道
	一般国道
	高規格幹線道路

6

5

県道五名八女線

1

和水町

和水町立三加和小・中学校

文

南関町立第3小学校

文

2

文

4

南関町立南関中学校

南関町

3

国道443号

国道3号線

山鹿市

山鹿市鹿北町

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】



和水町和仁地内:坂口付近 (拡幅改良)

箇所番号 6

【主要地方道 玉名八女線】



和水町和仁地内:矢部谷峠 (隧道整備)

第5 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、セミコンテクノパークへの企業誘致は、地域発展はもとより、熊本県全体の経済発展に、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原水工業団地^{はらみず}においても、JASM が2024年未より出荷を予定しており、さらに、合志市においては、ソニーの新工場の整備も進んでおります。

この地域への企業集積は、国策として半導体の国内生産という経済安全保障にも関わる極めて重要な役割を果たすものでありますが、今後、交通量が更に増加すること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、これまでにないスピード感を持って取組みを進められています。

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クノパークへのアクセス強化と利便性向上を図っていくためには、重要な道路であります。

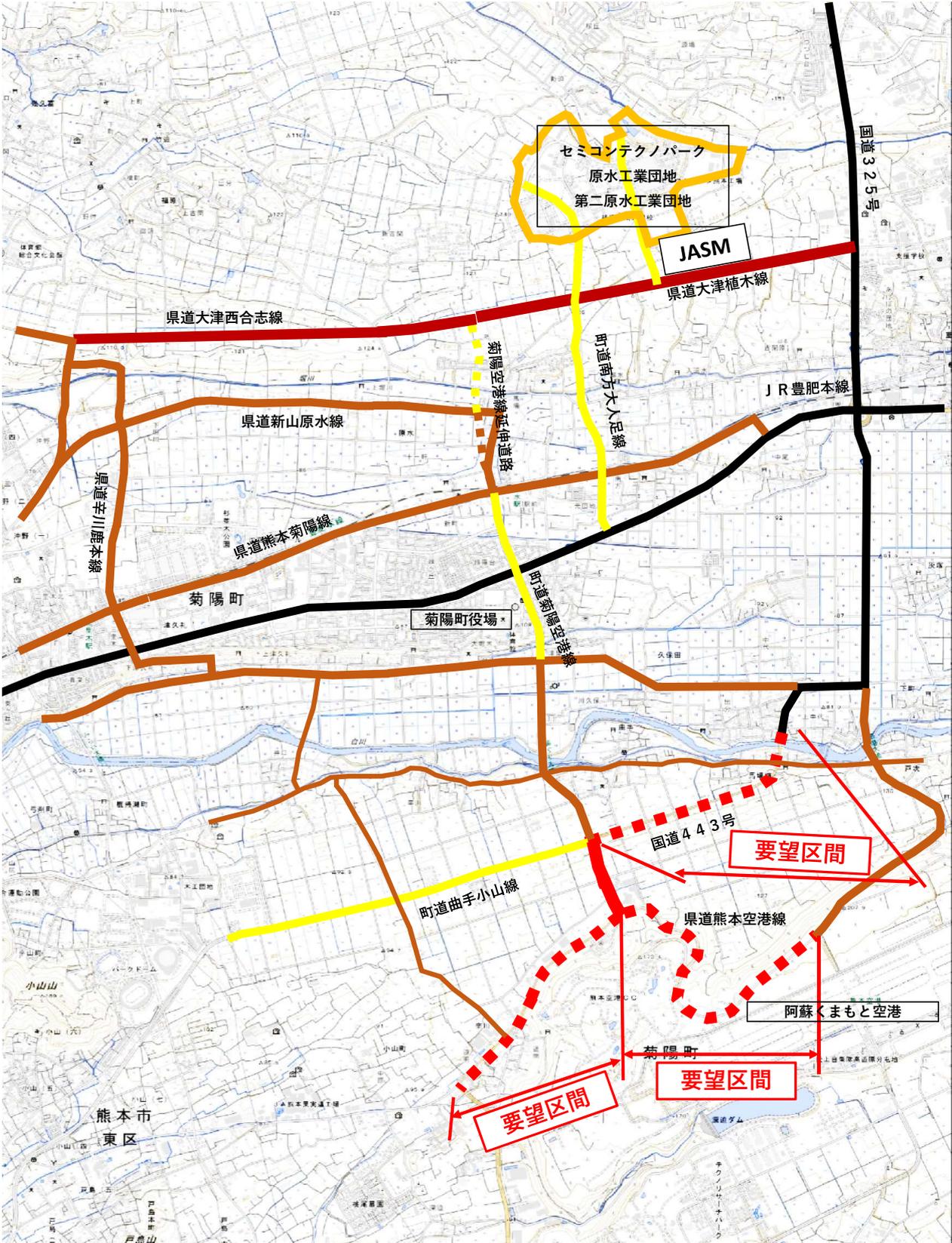
国道443号は、空港北拡幅においては4車線化に向けて取り組んでいただいているところですが、熊本リハビリテーション病院前の区間は幅員が狭く、歩道もない状況であり、県道熊本空港線は、道路勾配^{こうばい}がきつく曲線部が多いため、走行速度の低下が著しく、道路の安全性が低いことから、安定した走行性が確保できていない状況にあります。

さらに、阿蘇くまもと空港は、新旅客ターミナルが昨年開業し、国際線の誘致が進められ、昨年9月から、熊本と台湾を結ぶ定期便が就航されるなど、インバウンドも大きく期待される中、交通円滑化に対する需要はさらに高まっており、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います。

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。

要望箇所図



第6 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)

県が推進する大熊本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。

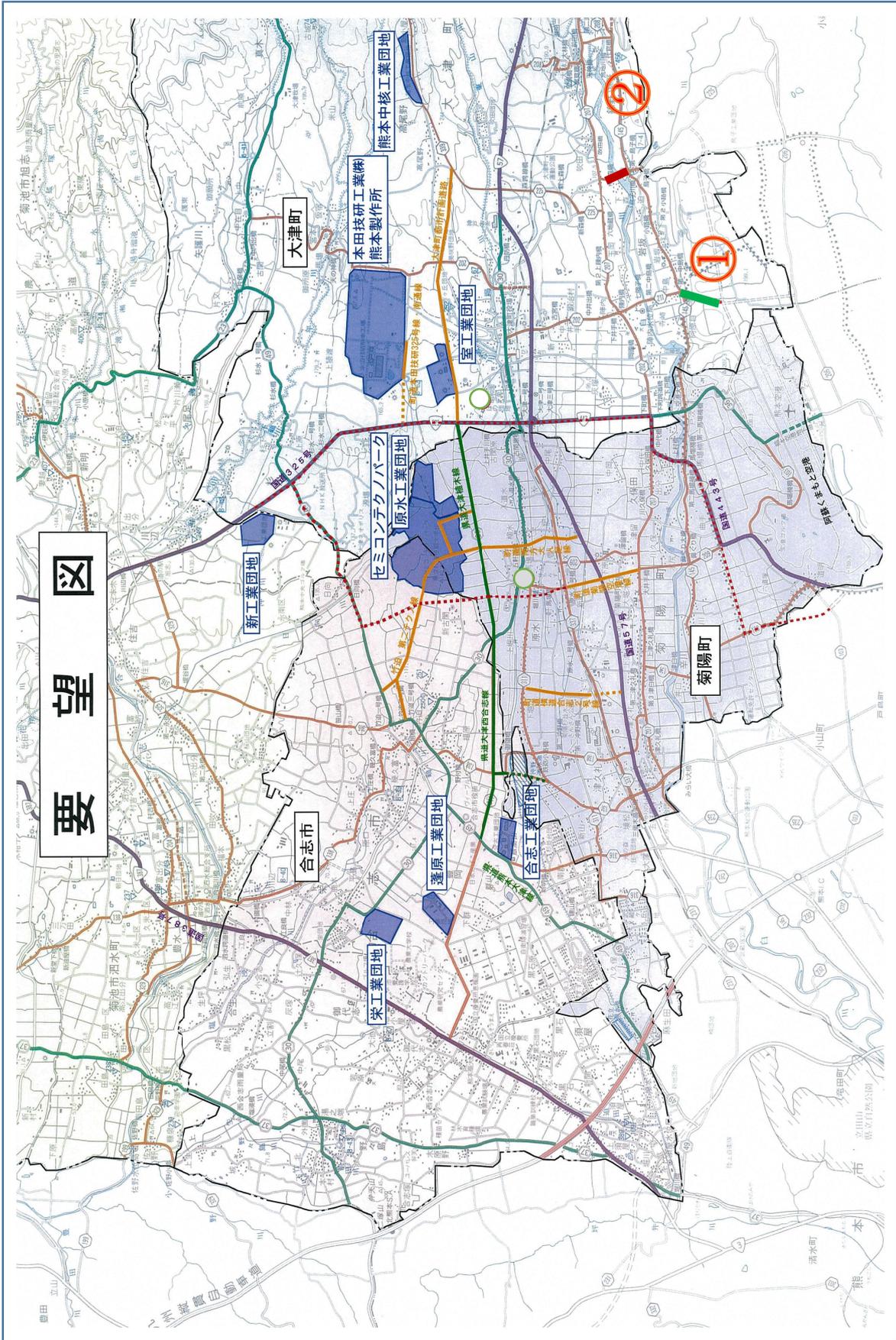
この大空港構想の中には、「国道443号(大津町～菊陽町)の4車線化、空港地下道の耐震化等空港周辺の道路ネットワークの機能強化」、「新たな産業や雇用の創出、阿蘇の玄関口としての利点を活かした観光産業の振興・発展、利便性を活かした企業誘致」が含まれています。

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号矢護川大津線との大津町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、上記構想を実現するには、県北アクセスへの更なる整備、つまり空港東側を迂回し、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を要望いたします。

このことは、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台湾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。

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並びに阿蘇と県北地域の活性化のために、県道211号岩坂陣内線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:① 緑線)

併せて、県道145号瀬田熊本線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の架け替えの早期着工を強く要望いたします。(要望図:② 茶線)



第7 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、九州の横軸として大変重要な道路です。

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ない豪雨、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、また菊陽町には世界最大手の半導体企業が進出する中で、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、熊本県全体のみならず日本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)」が事業採択され、全線開通に向け着々と整備が進められているところであります。

つきましては、住民の長年の悲願であります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～阿蘇区間」の早期事業着手を図ること。
- 一、中九州横断道路の整備が、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8 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国・県のご尽力に、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、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、国外から利用客も年々増加をしています。

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9 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」の事業化の実現について
- 県道北里宮原線(県道 318 号)道路改良早期完成について
- 県道高森停車場線の早期改良整備について
- 県道竹田・五ヶ瀬線未改良区間の早期完成について
- 県道津留柳線未改良区間の早期完成について
- 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
- 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
- 県道堂園小森線(206 号)の道路改良の早期完成について
- 県道山西大津線(歩道設置)事業の早期完成について

○「構想路線 日田阿蘇道路」の事業化の実現について

「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^{きたがいらんざん}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うえでは、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。



写真番号	1
方向	
国道 212 号 (大観峰付近) (向き: 熊本県方面)	



写真番号	2
方向	
国道 212 号 (大観峰付近) (向き: 熊本県方面)	



写真番号	3
方向	
国道 212 号 (大観峰付近) (向き: 熊本県方面)	



写真番号 4

方向

北外輪山大津線
(二重の峠交差点)

(向き:熊本県面)



写真番号 5

方向

県道北外輪山
大津線
(阿蘇市)

(向き:小国郷方面)



写真番号 6

方向

県道天ヶ瀬阿蘇線
(北外輪山大津線
交差点)

(向き:菊池方面)

きたざとみやはら
○県道北里宮原線(県道 318 号)道路改良早期完成について

道路行政の推進につきましては、平素より格別のご理解とご高配を賜り、深く感謝申し上げます。

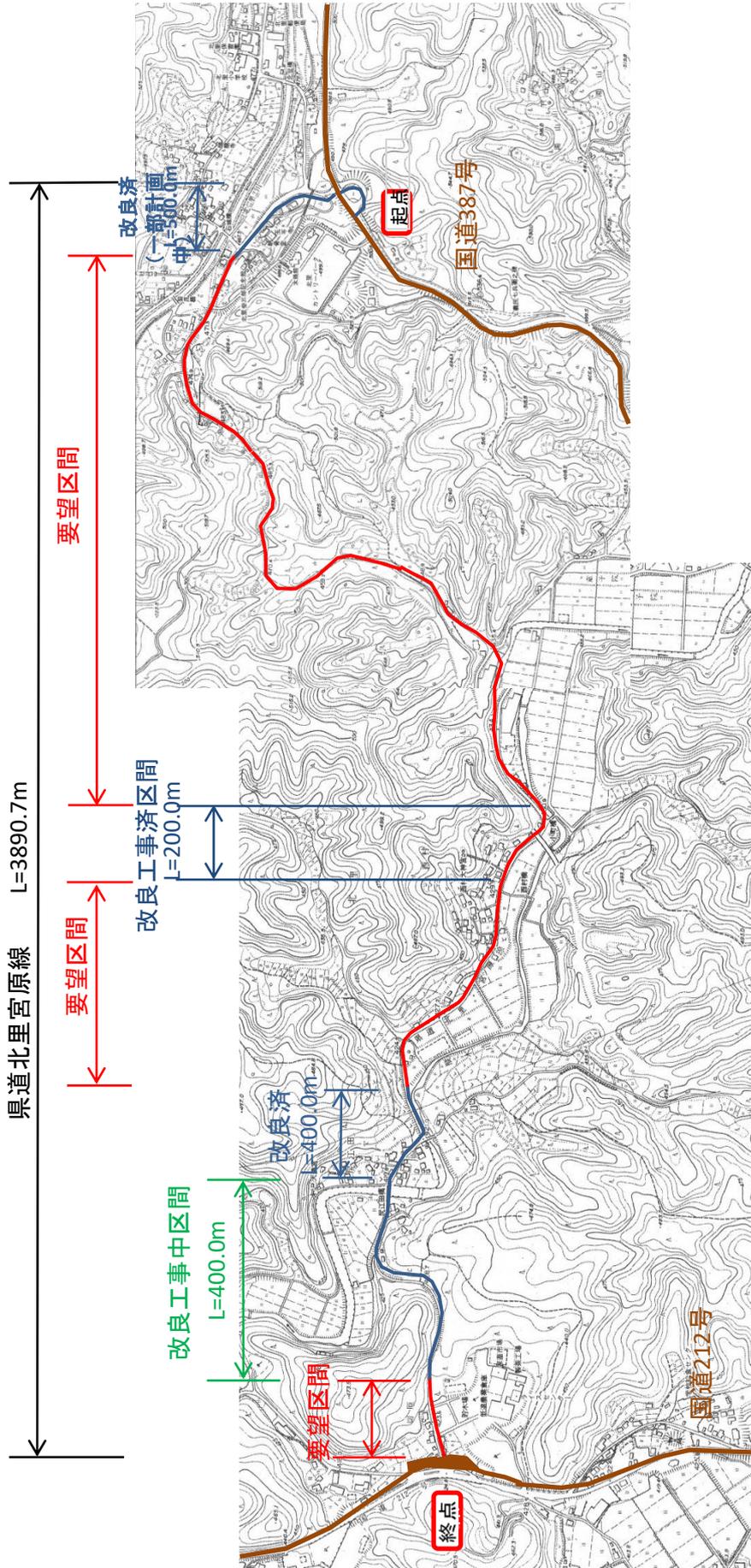
さて、今回要望させていただく県道北里宮原線(県道 318 号)は、国道 387 号(北里地区)を起点とし、国道 212 号(宮原地区)を終点とする総延長約 3.9 kmであり、小国町管内の国道間を結ぶ重要な幹線道路として、住民の生活や経済・社会活動を支える最も基礎的な社会資本であるとともに、福祉の向上並びに地域産業の振興や発展・地域間交流を図るうえで重要な路線であります。

本要望路線の整備進捗状況は、改良済区間 L=1,100m と、改良工事中区間 L=400m となっています。残区間 L=2.4 km(2/3)を未改良区間として整備計画・道路改良を要望している状況であり、その整備は多くの住民が長年にわたり熱望しているところです。

生活や経済・社会活動を自動車交通に大きく依存している小国町においては、道路網の体系的かつ計画的な整備が必要であります。また、沿線には北里柴三郎記念館もあり、新紙幣への肖像画採用を契機に、観光振興を図るうえでもますます重要な路線となっています。

このため、地域の安全・安心、地方創生、国土強靱化の実現、地域経済に好循環をもたらすストック効果の早期の発揮を図るうえで、国道間(国道 387 号・国道 212 号)の基幹接続道路でもあります県道北里宮原線(国道 318 号)の道路改良早期完成を強くお願いいたします。

■ 県道北里宮原線整備申請箇所位置図



S=1:5,000

県道北里宮原線 現況写真



① (起点) 改良済区間



②改良済区間



③改良済区間



④北里柴三郎記念館付近



⑤未改良区間



⑥未改良区間



⑦未改良区間



⑧未改良区間



⑨改良済区間



⑩未改良区間



⑪未改良区間



⑫改良済区間



⑬改良中区間



⑭未改良区間



⑮未改良区間



⑯（終点部分）未改良区間

○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。

令和5年の南阿蘇鉄道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、生活道路としてのニーズ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）



○たけた ごかせ県道竹田・五ヶ瀬線未改良区間の早期完成について

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 19.1%、高千穂町・五ヶ瀬町 66.3%となっており、全体で 64.0%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。

『要望箇所図：【道路】』



位置図

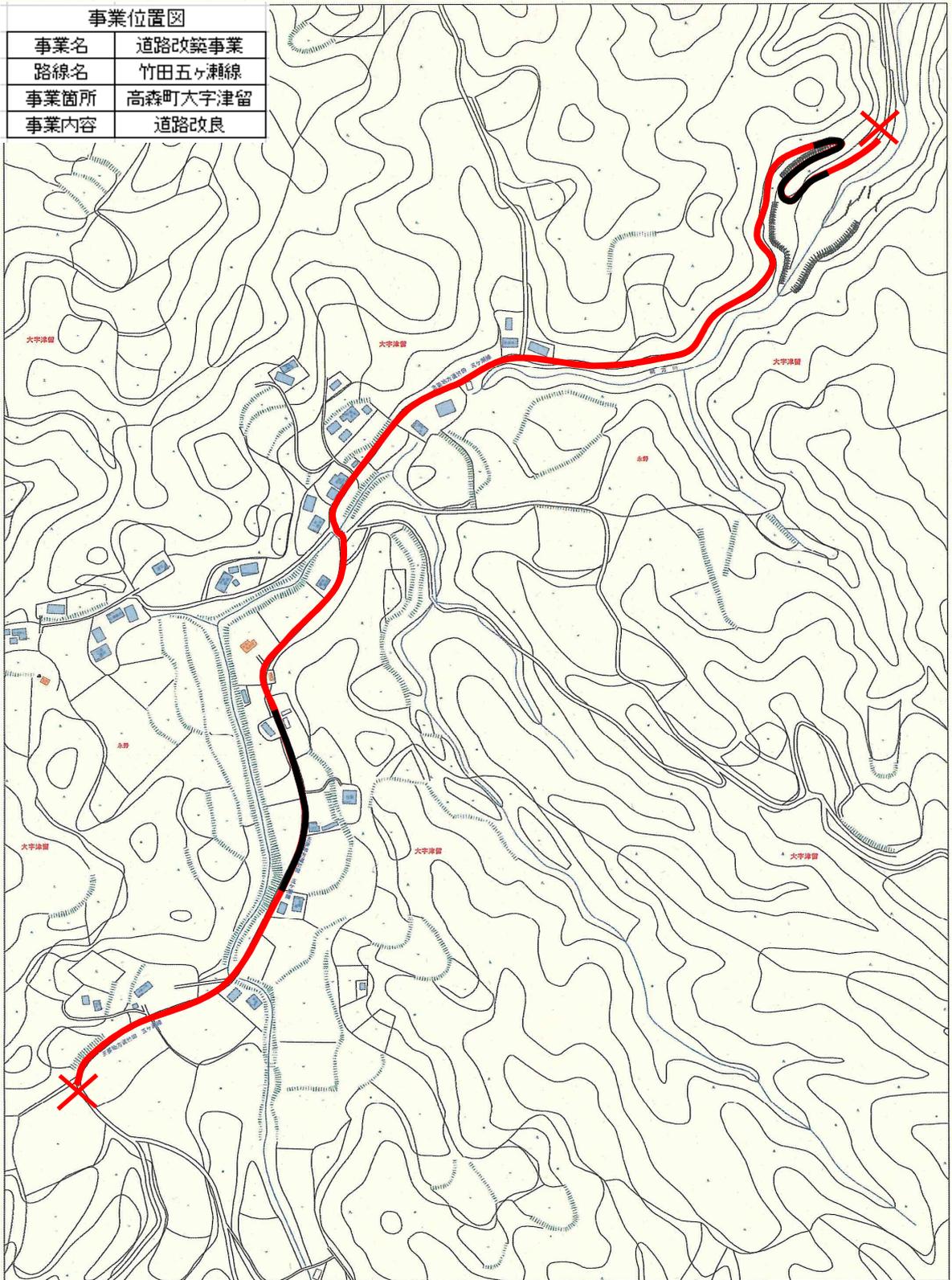
竹田市

事業名	路線・河川名	事業箇所
道路改築事業	波野村 津留	大字
	竹田・五ヶ瀬線	字
		岩上～宮園

1. 道路の幅員が狭く、交通の妨げとなっている箇所
 2. 道路の路面が劣化し、安全が確保できない箇所
 3. 道路の排水設備が不足している箇所
 4. 道路の照明設備が不足している箇所
 5. 道路の標示設備が不足している箇所
 6. 道路の境界線が不明瞭な箇所
 7. 道路の用地が不足している箇所
 8. 道路の環境が劣化している箇所
 9. 道路の景観が劣化している箇所
 10. 道路の防災機能が不足している箇所

1. 道路の幅員が狭く、交通の妨げとなっている箇所
 2. 道路の路面が劣化し、安全が確保できない箇所
 3. 道路の排水設備が不足している箇所
 4. 道路の照明設備が不足している箇所
 5. 道路の標示設備が不足している箇所
 6. 道路の境界線が不明瞭な箇所
 7. 道路の用地が不足している箇所
 8. 道路の環境が劣化している箇所
 9. 道路の景観が劣化している箇所
 10. 道路の防災機能が不足している箇所

凡	例



○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 年度は、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^{箇所}の現地確認及び優先順位の確認を行うなど、要望活動等を行っているところであります。

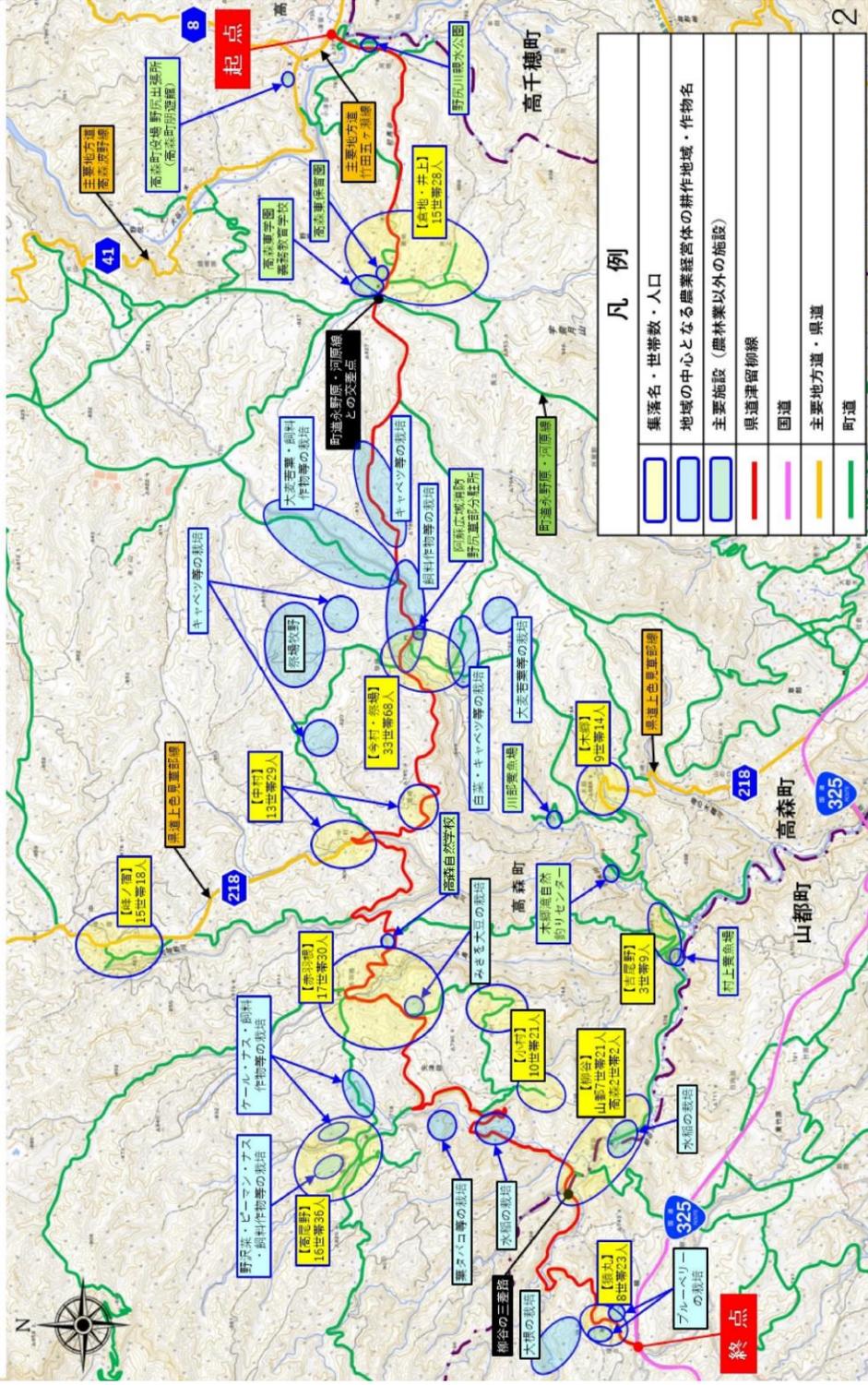
つきましては、本路線の早期改良整備の実現について要望いたします。

県道津留柳線：整備状況

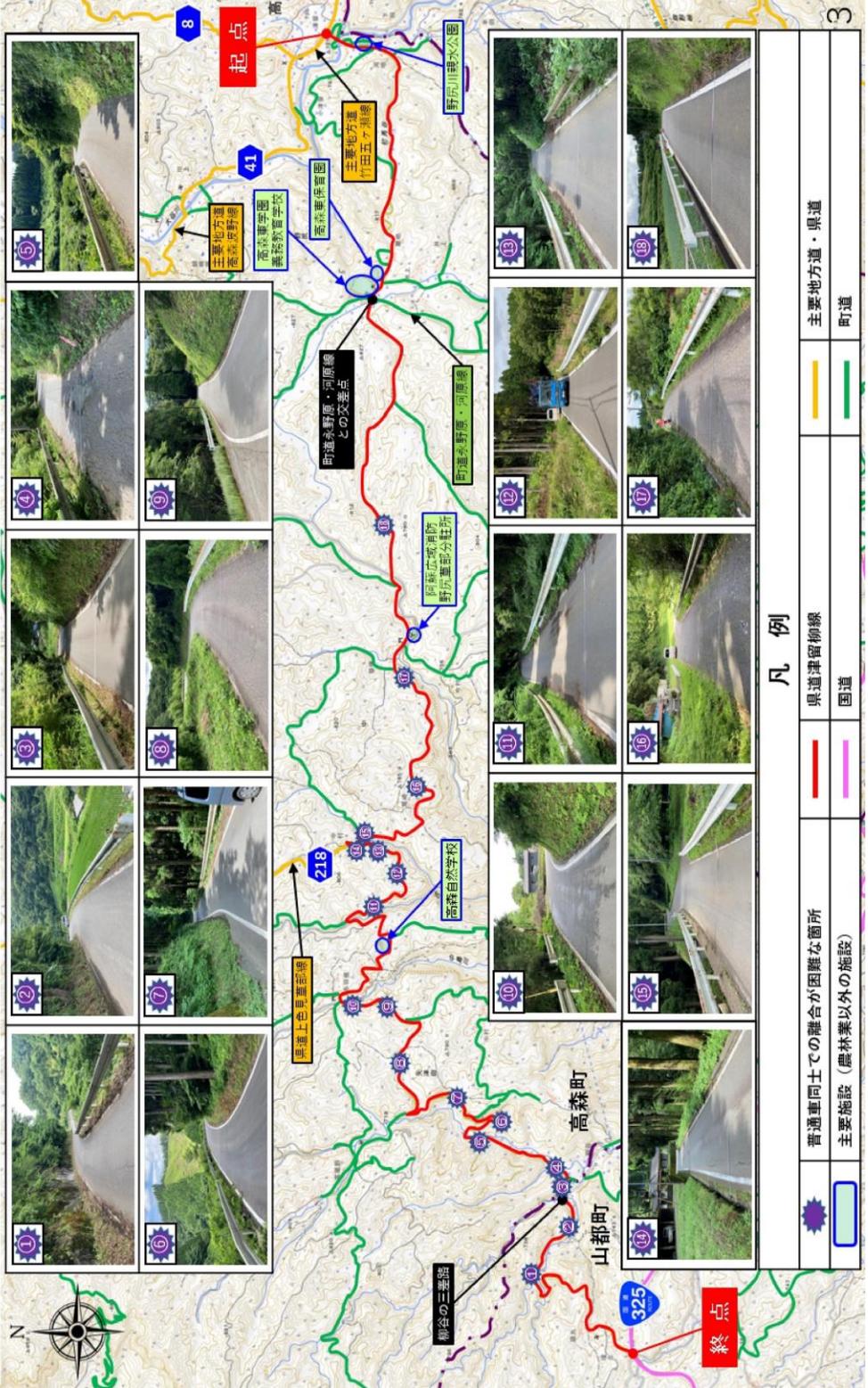
R3.7.1時点



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、農林業後継者の不足、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及び高森町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、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久木野^{ひきいし}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。



熊本県
阿蘇郡
南阿蘇村管内図

要望箇所

未改良区間

凡	例
	県道 熊本高森線



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16九農、第250号)

○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、更なるご尽力を賜りますよう強く要望いたします。



熊本県
阿蘇郡
南阿蘇村管内図

凡	例
	主要地方道矢部阿蘇公園線



久木野西原線
(グリーンロード)



未着手区間入口
(南阿蘇村側)

未着手区間現況

要望箇所

未着手区間

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16九履、第250号)

編集印刷 西日本地図出版株式会社 覆面(092)521-0748

○^{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^{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開通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

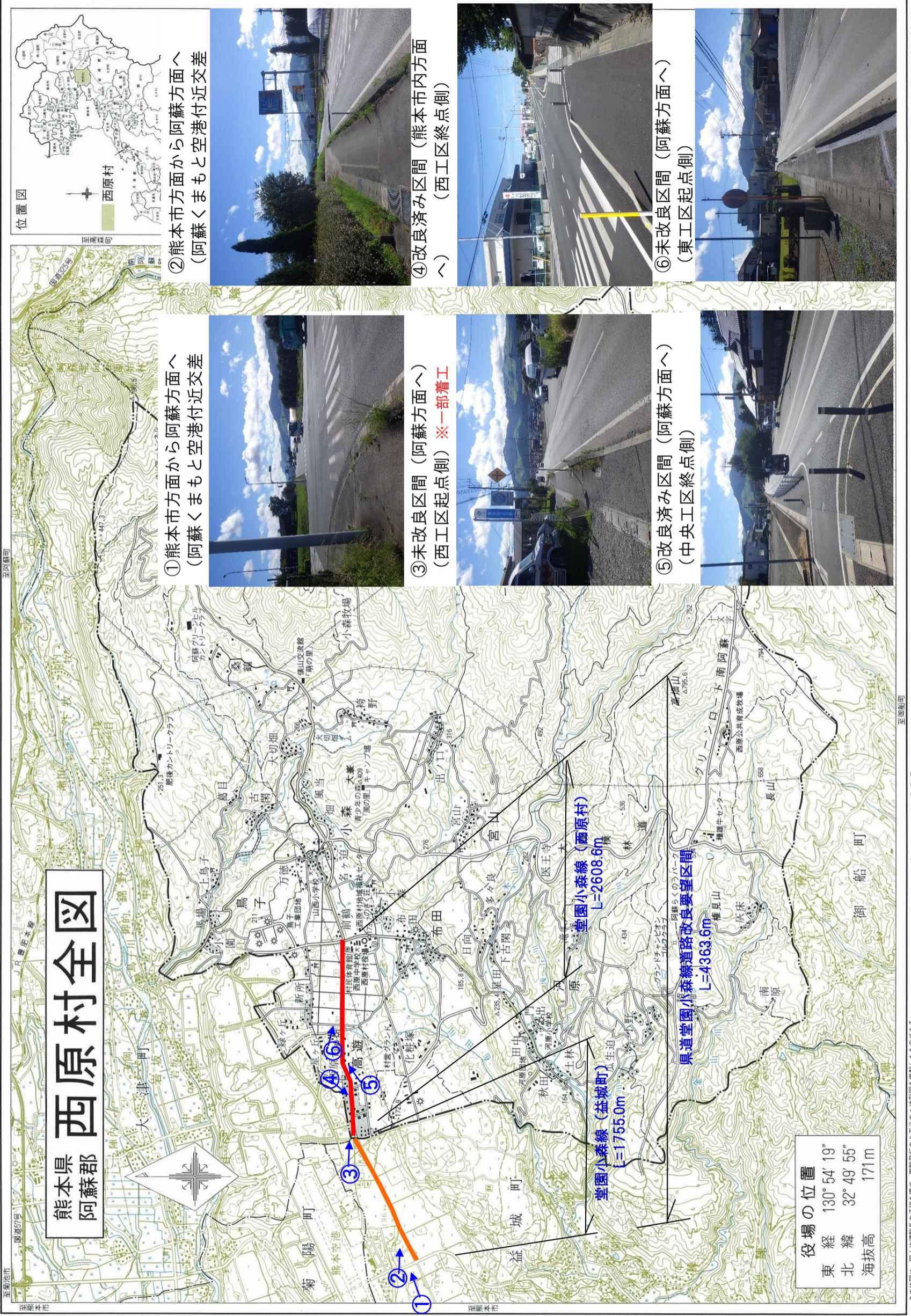
と言えます。

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竣工し、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お願いいたします。



熊本県 阿蘇郡 西原村 全図

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



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)



④改良済み区間 (熊本市内方面へ)
 (西工区終点側)



⑥未改良区間 (阿蘇方面へ)
 (東工区起点側)



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)



③未改良区間 (阿蘇方面へ)
 (西工区起点側) ※一部着工



⑤改良済み区間 (阿蘇方面へ)
 (中央工区終点側)



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 規 第 37号)
 日本道路建設株式会社 国土データセンター 西原村事務所 西原村 西原 1-1 西原 382-1391

○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、西原村立山西小学校、西原村立西原中学校の児童と生徒の通学路となっておりますが、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であります。

特に春から秋にかけては、法面の雑草が生い茂り、そのため子どもたちは車道寄りを通学せざるを得ない危険な状況であります。

また、大津町、菊陽町、菊池市をつなぐ幹線道路でもあり、通学の時間帯において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 10 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 未整備区間の早期着工並びに熊本都市圏南連絡道路の実現に 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「高千穂日之影道路」が令和 3 年 8 月に開通、熊本県側では「小池高山IC～上野吉無田IC～山都中島西IC」間が平成 30 年 12 月に、「山都中島西IC～山都中島東IC～山都通潤橋IC」間については、令和 6 年 2 月 11 日に開通し、沿線住民の利便性が大きく向上しました。また、令和 2 年度に事業化された「蘇陽五ヶ瀬道路」においては、用地買収が進み、令和 5 年度中に着工しております。さらに「矢部～蘇陽」間においては、令和 3 年度に計画段階評価手続きが完了、令和 5 年度から「矢部清和道路」が事業化されるなど、全線開通に向けて着実に前進しております。

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います。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、この路線が全線開通することで、九州中央自動車道の連携により、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予期される南海トラフ大地震、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重要な路線になり得ます。

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供用率が遅れており、「山都中島西IC～山都通潤橋IC」間の開通後も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、路線の一部に未整備区間があるため、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。

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」強固な道路整備も重要なことですが、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最優先事項であると思われます。

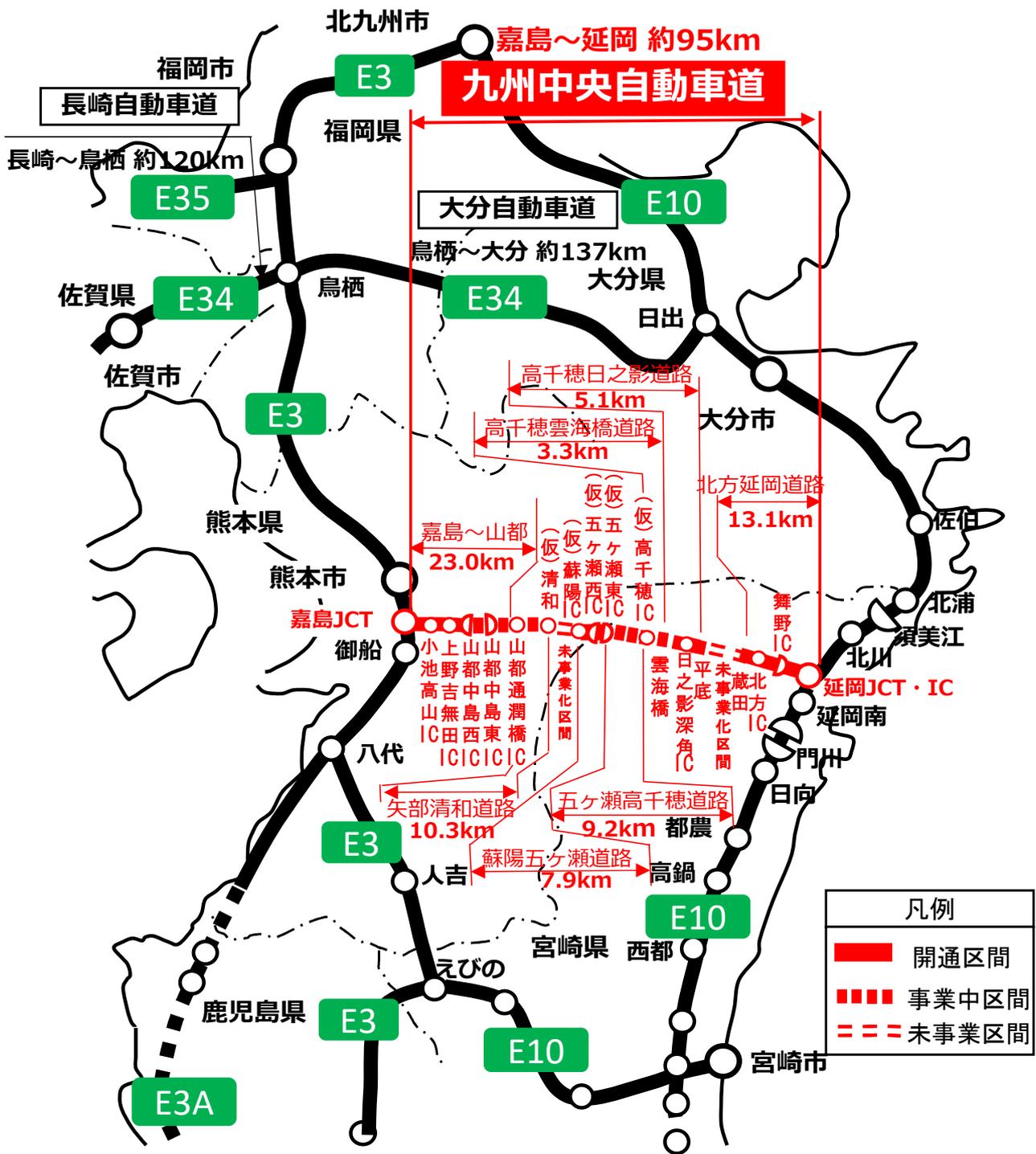
九州中央自動車道及び矢部阿蘇公園線が早期に整備され、相互にリンクすることで、移住定住人口など新たな人の流れや経済の流れを生み出すこととなり、地域活性化につながる“地方創生の道”として、多大なストック効果が期待されます。

さらに「熊本県新広域道路交通計画」において、熊本都市圏中心部と高速道路、空港をそれぞれ10分、20分で結ぶ「10分・20分構想」実現のため、熊本都市圏南連絡道路が位置付けられています。嘉島ジャンクション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強化という観点からも、大きな効果が期待できます。また九州中央自動車道とこの道路が一体的に結ばれることで、熊本県が進める「九州を支える広域防災拠点構想」の更なる推進に繋がると考えられます。

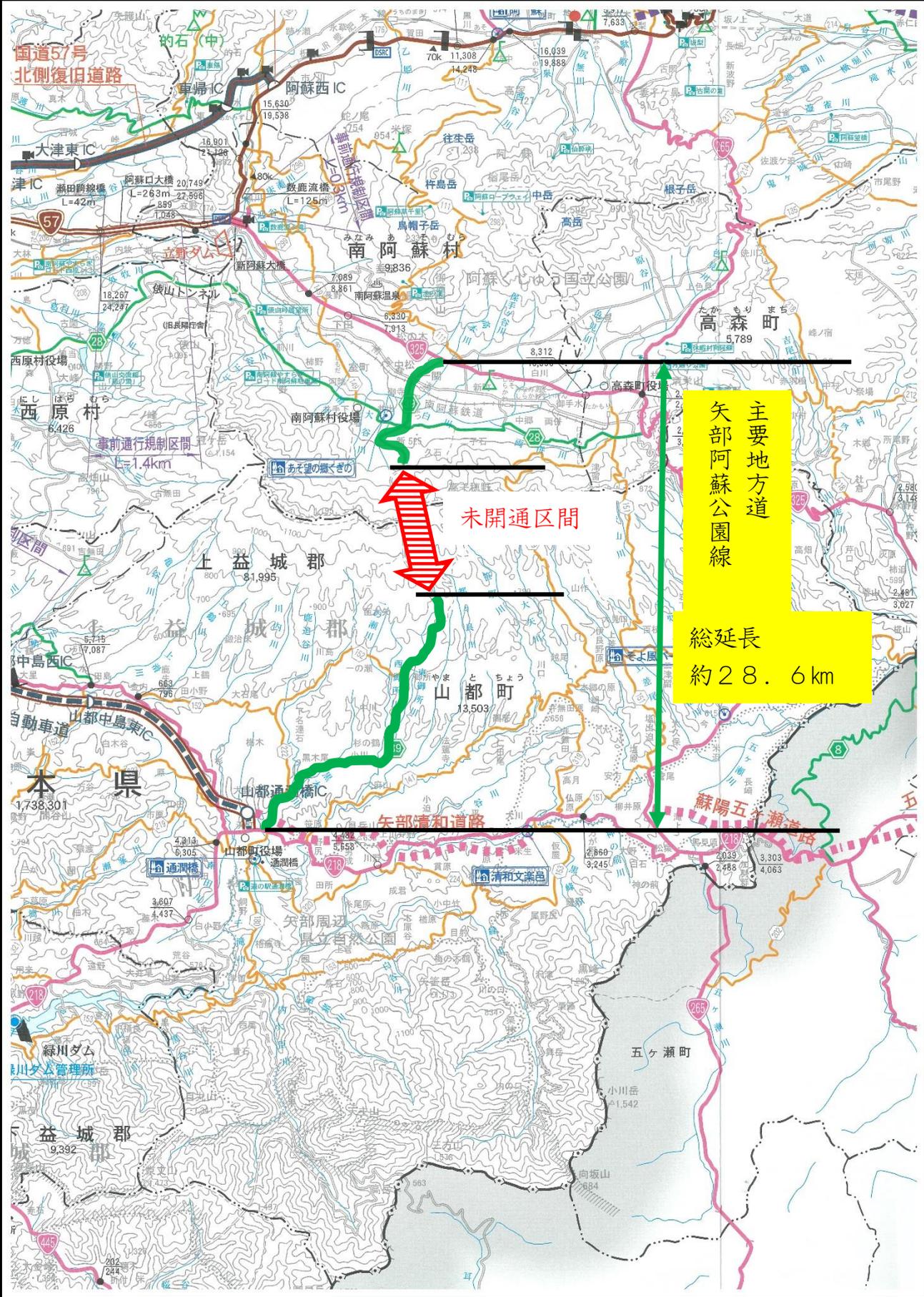
以上のことから、九州中央自動車道の早期完成、主要地方道矢部阿蘇公園線未整備区間の一日も早い着工、熊本都市圏南連絡道路の実現に向けて、更なるご尽力を賜りますよう強く要望いたします。

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



主要地方道矢部阿蘇公園線 路線図



熊本都市圏道路ネットワーク強化のための 熊本都市圏南連絡道路の早期実現



第 11 熊本都市圏南東部地域の道路網の強化について

(一般県道六嘉秋津新町線の抜本的整備) ろっかあきつしんまち

【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であります。

しかしながら、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。

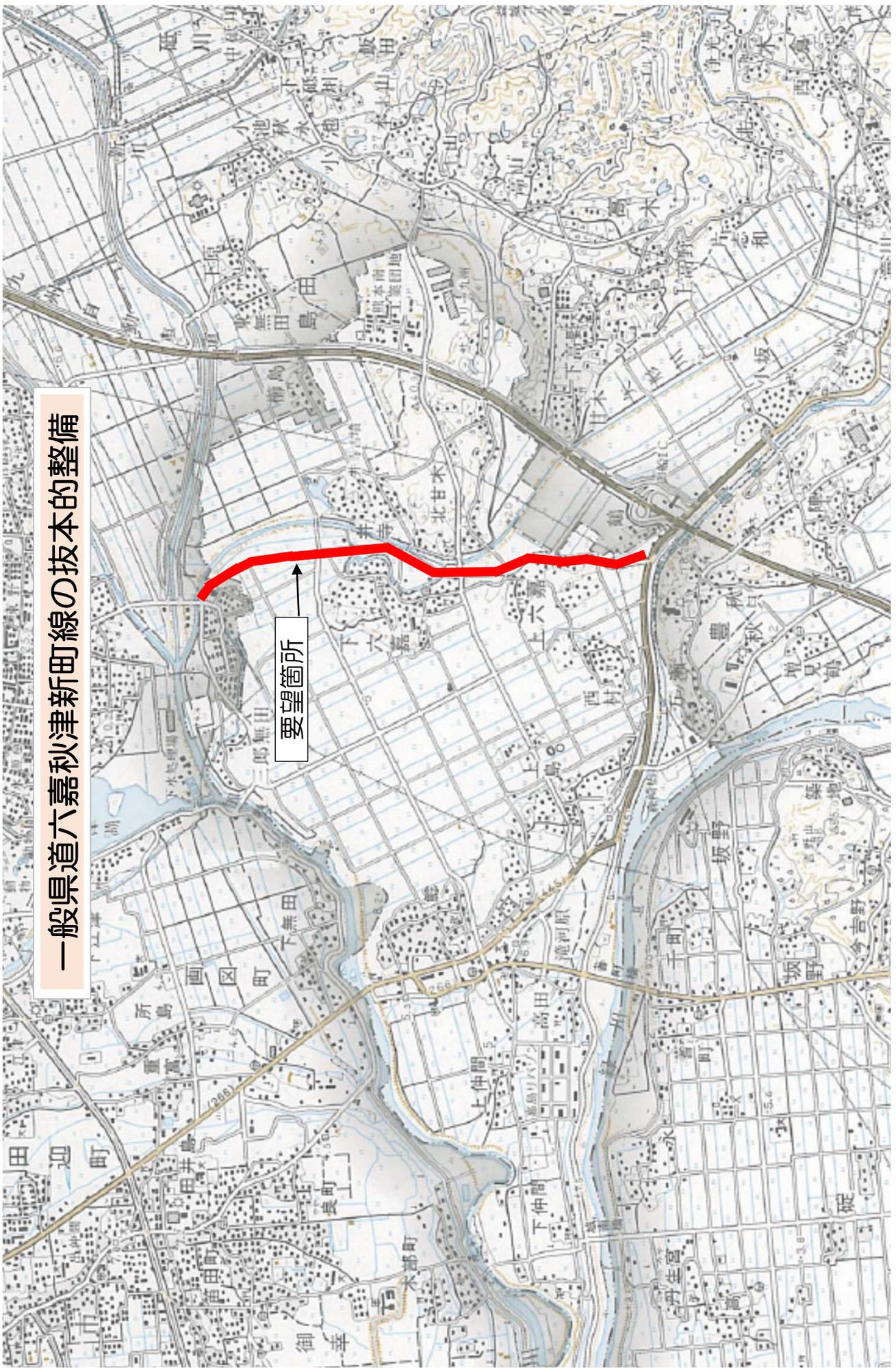
このことは、熊本都市圏をはじめ、県南の上益城地区・宇城地区及び八代地区における経済活動発展の大きな阻害要因となっており、また、熊本市の東部地域と密接に関連する上益城地区におきましては、幹線道路が少ないため、交通渋滞の原因となっております。特に、一般県道六嘉秋津新町線では、都心に向けた大型車両や通勤車両が集中し、慢性的な交通混雑を起こしており、幹線道路としての機能を十分果たしていない状況にあります。

本路線の抜本的整備が実施されますと、東南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



第 12 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あわせ「復興計画」を組み込み、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」を掲げた、「第 6 次益城町総合計画第 1 期計画」を平成 30 年 12 月に策定しました。

さらに、令和 5 年 3 月に策定した「第 6 次益城町総合計画第 2 期基本計画」では、復興計画における「再生期」から「発展期」への転換期間を迎えることから、震災以前よりも発展し、活気あるまちとなっていくため、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、特に復興のシンボルとなる 2 つの事業を引き続き要望いたします。

1 つ目は、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、益城町が事業主体として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。

2 つ目は、益城中央被災市街地復興土地区画整理事業です。「第 6 次益城町総合計画第 2 期基本計画」においても、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に溢れた「まち」に生まれ変わるよう取り組んでいます。

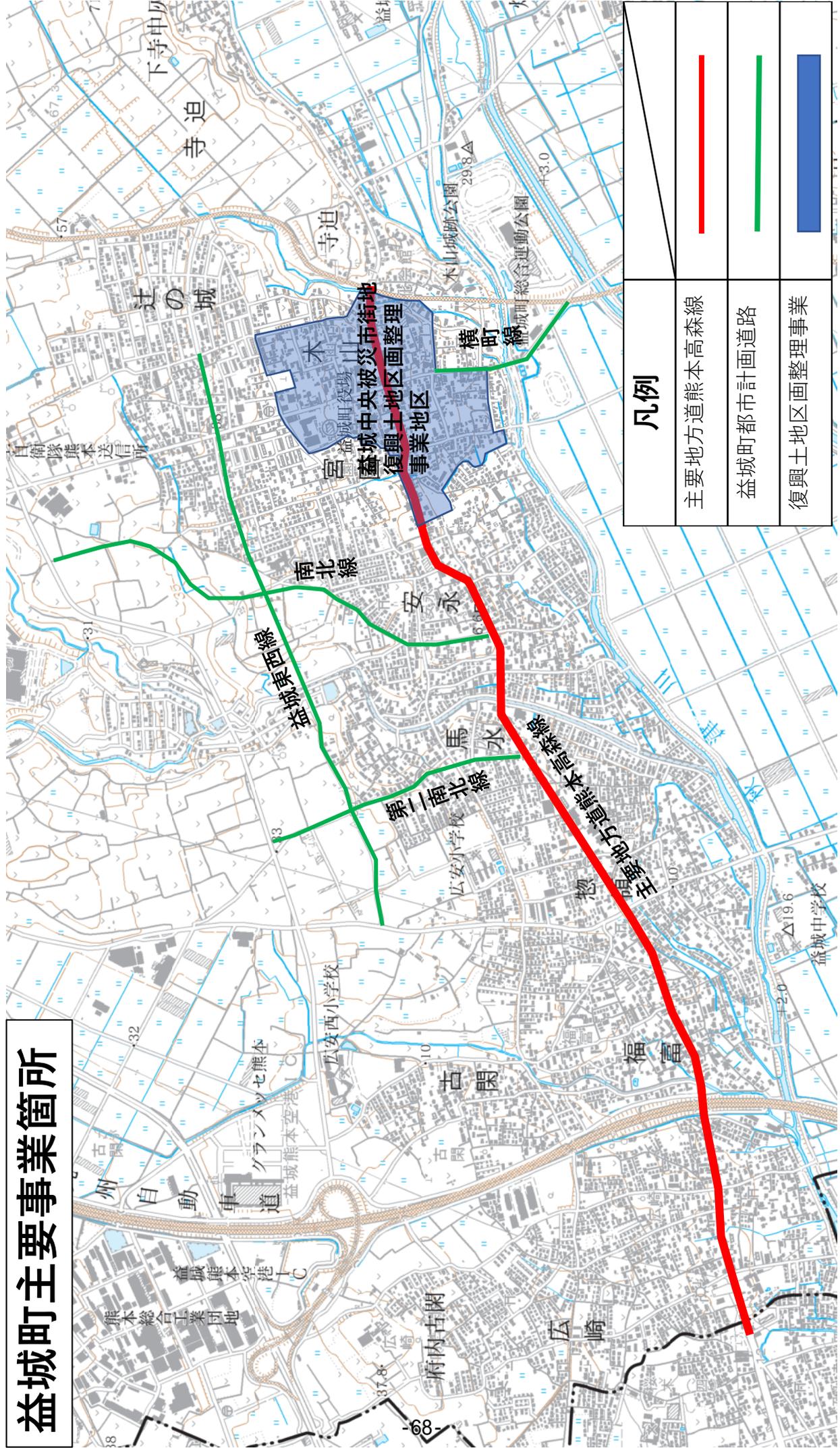
それぞれの現状としましては、都市計画道路益城中央線の整備事業は、令和 6 年 1 月末時点で用地の契約率が約 99%、工事の着手率については歩道部が約 68%、車道部が約 50%となっており、令和 5 年 3 月に熊本市側から益城町^{ひろさき}広崎までの約 800m 区間において、4 車線での供用を開始し、安全性や快適性が向上しました。さ

らに令和5年度には広崎から惣領^{そうりょう}交差点までの約800m区間で4車線での供用を開始し、車道の拡幅や歩道の設置を進めているとの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12期仮換地の合計38街区402画地で指定を行い、進捗は率にして約86%となっています。宅地造成は令和6年1月末時点で約6割の270画地において工事に着手しており、そのうち約4割の171画地について、権利者への引き渡しを完了しております。宅地造成や区画道路が着々と整備され、新しい町並みが形成されるとともに、すまいの再建が進んでおります。

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大なご支援をいただき感謝申し上げます。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13 ^{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があります。

特に、御船町^{きのくら}木倉地区から^{たかき}高木地区(^{おちあいひもん}落合樋門～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)



第 14 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のアクセス道路は、総延長約 2.2 kmで、「氷川町道(吉本・本山線)」及び「宇城市道(学校・稲川線、東小川環線)」により構成され、一般国道 3 号及び主要地方道(県道 32 号)小川嘉島線と九州縦貫自動車道の宇城氷川スマートインターチェンジを連結する道路です。

道路法第 7 条「都道府県道の意義及びその路線の認定」第 1 項第 5 号の規定及び「都道府県道の路線認定基準等について」の定めに基づき、県道昇格について要望いたします。

【一般国道3号側】



【小川嘉島線側】

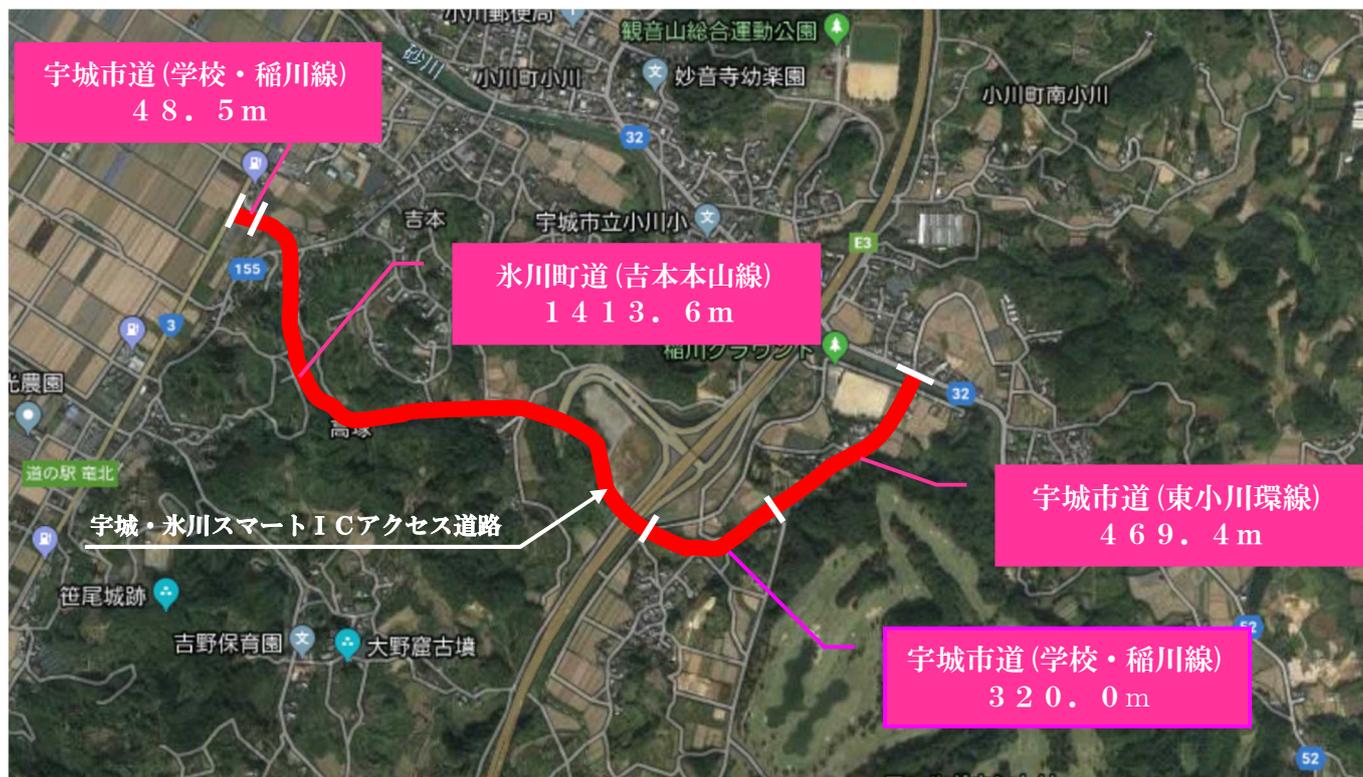




位置図

【宇城氷川スマートIC アクセス道路の概要】

- ◇対象市町 : 氷川町・宇城市
- ◇対象路線 : 氷川町道・宇城市道
- ◇総延長 : 約2.251km



第 15 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)

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 3 年が経過しました。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、令和 5 年度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います。

しかしながら、世界的な物価高騰等により町民の生活への影響は、長引き深刻化しています。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、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います。

“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要望いたします。

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・^{おおいわ}大岩地区)



山腹崩壊
(芦北町・^{つるぎやま}鶴木山地区)



流木の撤去状況
(芦北町・^{めしま}女島沖)

第 16 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います。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います。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

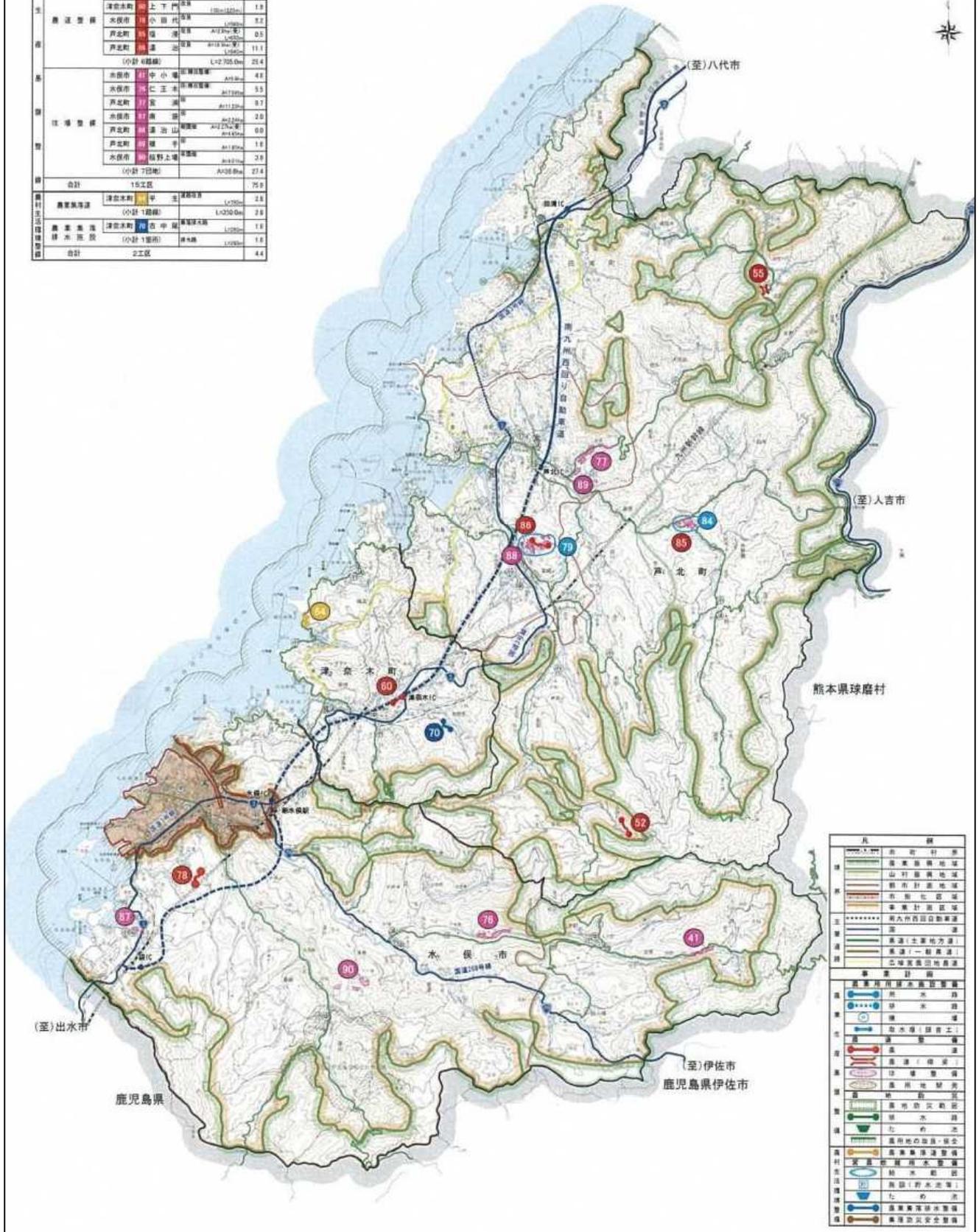


水俣IC

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	事業工種	市町名	種別	工区名	事業費	受益面積
農業用排水施設整備	芦北町	管 線	管線延長工事	管線延長工事	13.2	
	芦北町	池 田	池田調整池	池田調整池	8.8	
		(小計 2箇所)			22.0	
農業用水	芦北町	池 田	池田調整池	池田調整池	2.8	
	芦北町	古 寺	古寺調整池	古寺調整池	2.9	
	深谷水町	上 下 門	上下門調整池	上下門調整池	1.9	
	水俣市	小 田 代	小田代調整池	小田代調整池	3.2	
	芦北町	須 津	須津調整池	須津調整池	0.5	
	芦北町	須 津	須津調整池	須津調整池	11.1	
		(小計 6箇所)			20.4	
灌 漑 池	水俣市	中 小 池	中小池	中小池	4.8	
	水俣市	仁 王 池	仁王池	仁王池	5.5	
	芦北町	宮 池	宮池	宮池	9.7	
	水俣市	熊 池	熊池	熊池	2.0	
	芦北町	須 津 池	須津池	須津池	0.0	
	芦北町	須 津 池	須津池	須津池	1.9	
	水俣市	須 野 上 池	須野上池	須野上池	2.9	
		(小計 7箇所)			27.4	
合 計					79.9	
農村生活環境整備	深谷水町	早 生	早生調整池	早生調整池	2.8	
		(小計 1箇所)			2.8	
農業用水施設整備	深谷水町	西 中 池	西中池	西中池	1.9	
		(小計 1箇所)			1.9	
合 計					4.4	



第 17 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、本地域は人吉盆地南縁断層の中にあつて、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）



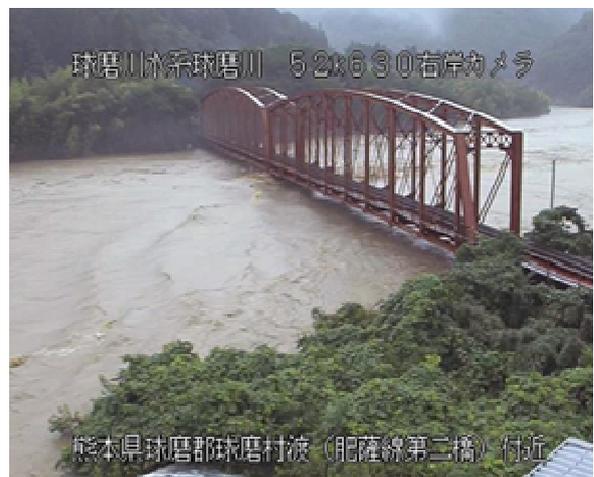
平成17年9月（球磨村^{わたり}渡）



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）



にしむら
相良村西村(浸水状況)



しんむら
相良村新村(被災状況)



かわむら
相良村川村駅（被災状況）



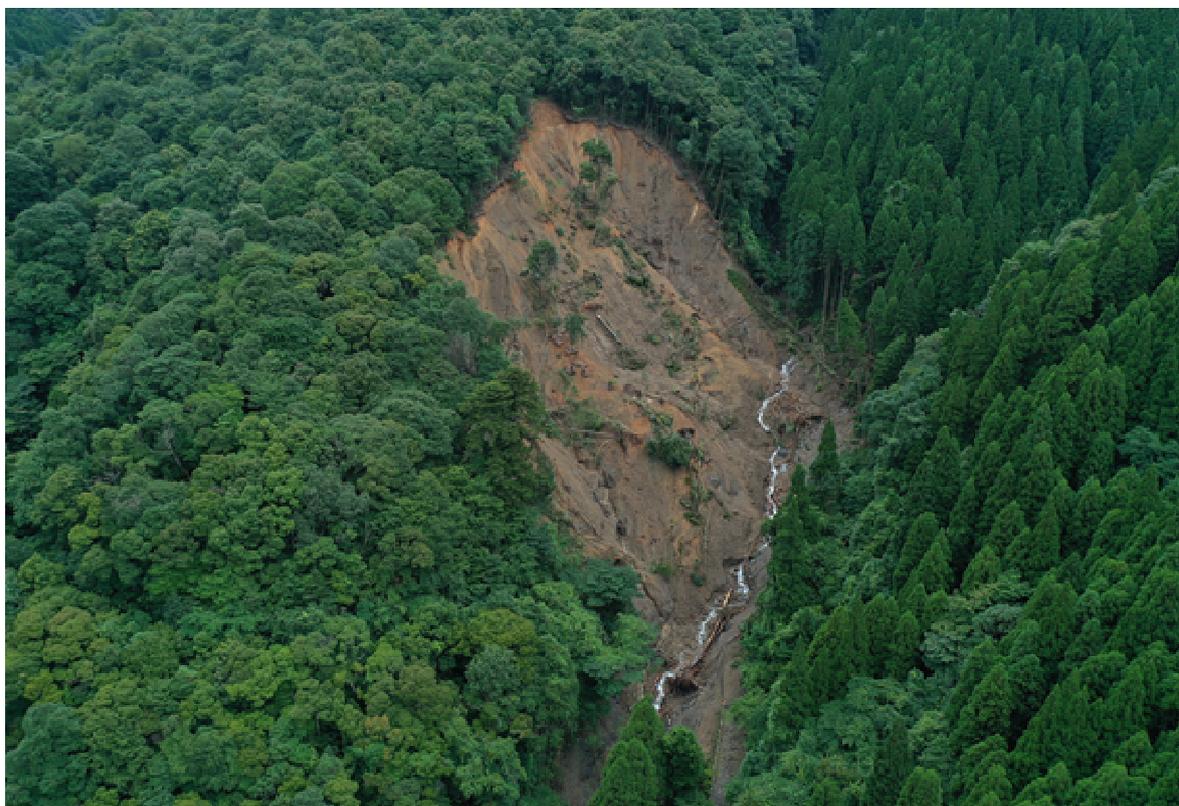
きのえ
錦町木上（浸水状況）



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^{まえば}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 18 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あります。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あります。

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 19 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 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。

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

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、更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}西井手^{くち}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 388 号道路整備事業の促進(湯山峠工区)

国道 388 号は、大分県佐伯市^{さいきし}を起点として、宮崎県椎葉村^{しいばそん}・同延岡市^{のべおかし}を經由し、熊本県湯前町に至る 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 1.04 kmが未改良区間であり、急峻な勾配^{こうばい}に加え幅員も狭隘^{きょうあい}で、大型車両の通行はもとより普通車両がすれ違うことにも支障をきたしている現状であります。

このような中、平成 28 年度に交付金(改築)事業の採択を受け、平成 29 年度から熊本県において工事着手がなされたところであります。

水上村では、平成 28 年度に宮崎県との県境付近にクロスカントリー施設「水上スカイヴィレッジ」を整備し、平成 29 年 5 月にグランドオープンを迎え、標高約 1000m の準高地の特性を活かした国内有数の施設として、陸上競技関係者から注目を浴び、現在では全国から年間1万人を超す陸上競技者に利用いただい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、生活圏が当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完了に向けた事業進捗につきまして、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（水上村湯山未改良区間）



国道388号（水上村湯山改良済区間）



○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^{しょうげざか}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あります。

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、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）



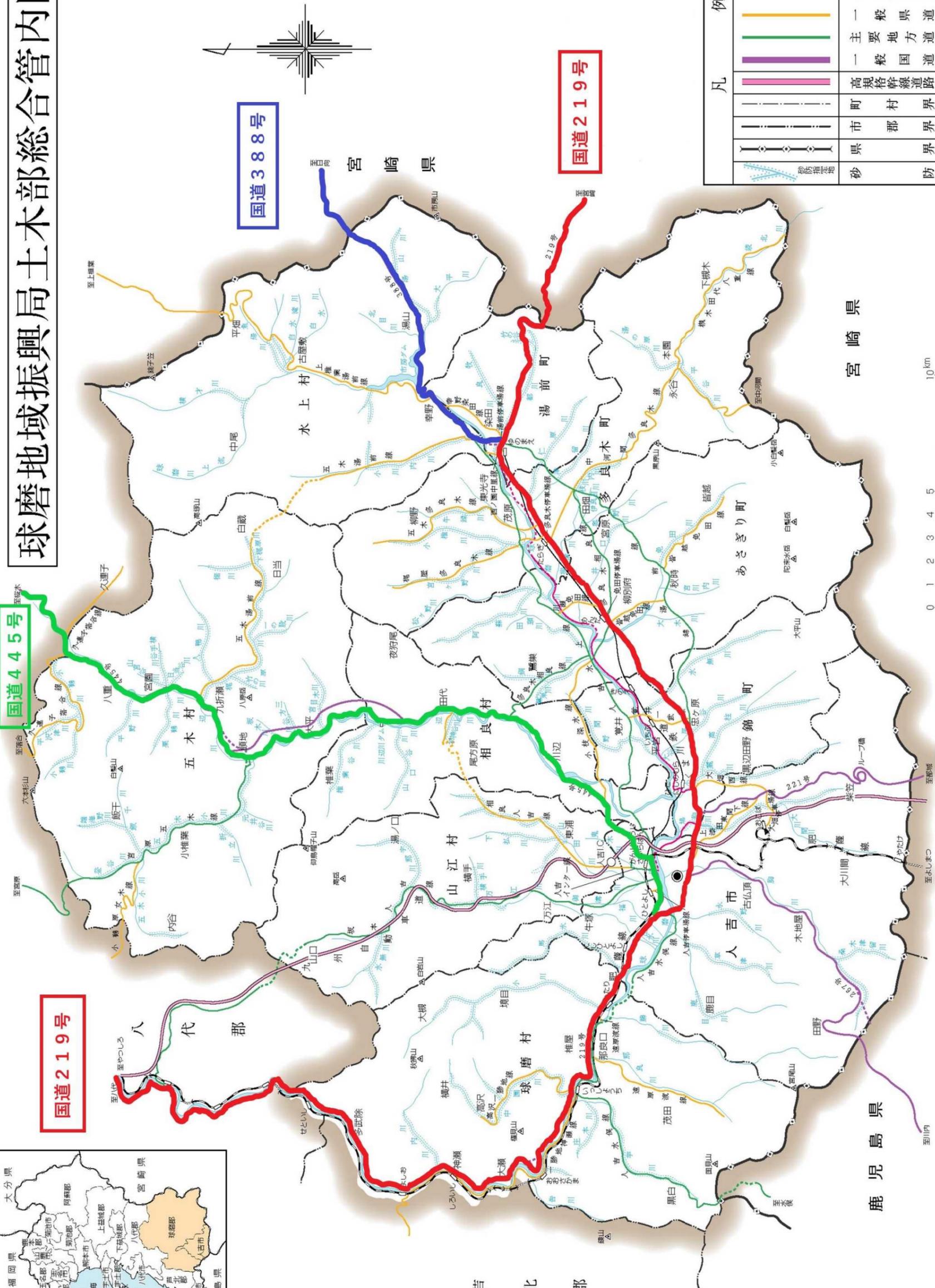
球磨地域振興局土木部総合管内図

国道445号

国道219号

国道388号

国道219号



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



第 20 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。

これらのことは、地域社会・経済の活力の低下を示しており、コロナショック下にある世界、日本、当地域を鑑みたときに、今後一層、厳しい方向に進むものと思われ、地域の将来が懸念されるところであります。

一方で、世の中の変化が非常に早くなってきている昨今、価値観も多様化してきており、スキルさえあれば働く場所も時間も選ばないといった働き方も創出され、若者を中心として「働く」という概念が変わってきました。そのため、若者が魅力と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。

第 21 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。

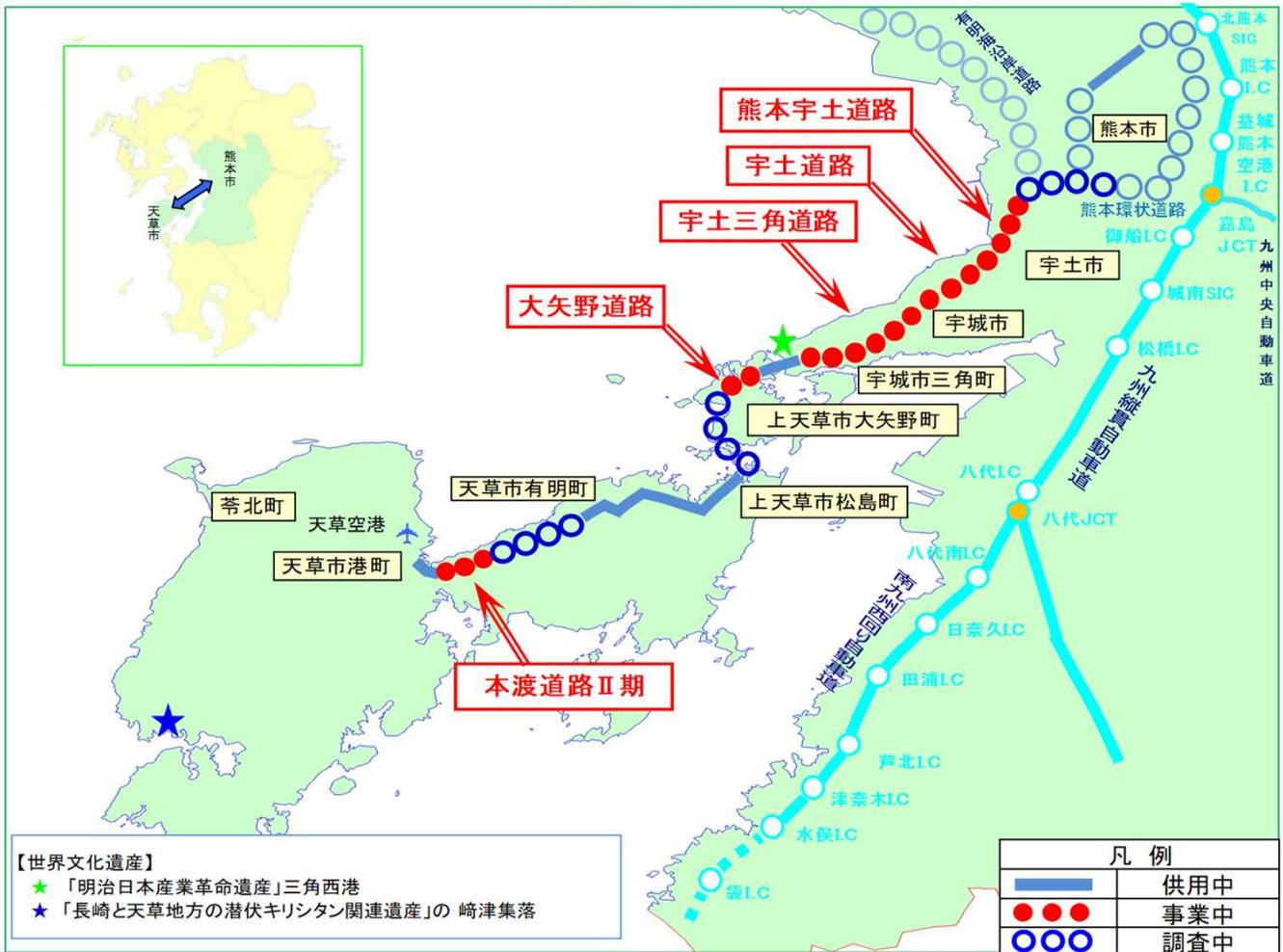
つきましては、下記事項について特段のご配慮を賜りますよう強く要望いたします。

記

○天草島民の悲願である、交通基盤の早期整備について

- ・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～同市上綱田間、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 宇土市上綱田町～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～同市上綱田町間、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	宇土市上綱田町～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～天草市港町間約1.3kmが供用開始(本渡道路)
令和5年	3月	天草市志柿町区間約2.8kmが整備区間に指定(本渡道路Ⅱ期)