議案第３号

第７３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７３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
新型コロナウイルス感染症対策及び経済対策等に関する要望・・・・・　8
森林環境譲与税の譲与基準の見直しを求める要望・・・・・・・・・・　13

【各郡提出要望】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　15
第１　国道の整備促進について（下益城郡）・・・・・・・・・・・・・　17
第２　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３　県道大津植木線・県道大津西合志線多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）・・・・・・・・・・・・・　22
第４　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）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　25
第５　中九州横断道路の早期整備について（菊池郡）・・・・・・・・・　27
第６　南阿蘇鉄道株式会社への財政支援について（阿蘇郡）・・・・・　29
第７　阿蘇地域における道路網の整備促進について（阿蘇郡）・・・・・　30
第８　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）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　52
第９　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）・・・　57
第 10　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区画整理事業の推進）・・・・・　62
第 11　矢形川（やかたがわ）改修事業の促進について（上益城郡）・・・・・・・・・　65
第 12　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）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　67

（次頁へ続く）

第 13　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）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 70
第 14　交通・産業基盤及び農業生産基盤の整備について（葦北郡）・・・ 73
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）・・ 76
第 16　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）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 87
第 17　球磨地域幹線道路網の整備促進について（球磨郡）・・・・・・ 88
第 18　雇用対策について（球磨郡）・・・・・・・・・・・・・・・・・ 97
第 19　天草地域の道路整備促進について（天草郡）・・・・・・・・・ 98

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、加えて長引く新型コロナウイルスの感染拡大や物価の高騰等が、社会的・経済的に大きな影響を及ぼしている中にあっては、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、長引く新型コロナウイルスの感染拡大や物価の高騰等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。

また、復旧需要の増大で、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、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

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

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。

さらに、「経済財政運営と改革の基本方針 2022」（骨太の方針）に掲げられた地域公共交通ネットワークへの新たな支援策が、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、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　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、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」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るが、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　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。

⑴　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

⑵　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

⑶　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

⑷　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及び経済対策等に関する要望

新型コロナウイルスの度重なる感染拡大は、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、引き続き国と地方が一体となり、ワクチン接種を進め、感染拡大防止対策や医療提供体制を強化するとともに、物価高騰等にも対応した地域経済の再生・回復に向けた対策を強力に進めていく必要があります。

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ります。

こうした中で、町村の実情に応じた行政サービスを持続的に提供していくためには、地方交付税等の一般財源総額の確保・充実が不可欠であり、加えて「平成 28 年熊本地震」や「令和 2 年 7 月豪雨災害」への対応が急務である本県町村においては、復旧・復興に向けた財源確保が極めて重要であります。

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 感染拡大防止対策・医療提供体制等の強化

⑴ これまでの感染傾向や対策の分析・検証を継続的に行い、得られた知見を地方公共団体等と共有するとともに、当該知見に基づき、地方の意見を十分に踏まえた上で、次の感染症危機に備えた対策や実効的な水際対策を含め、感染拡大防止と社会経済活動の両立に資する具体的な対策を示すこと。

また、制度の見直しに当たっては、感染症対応で直面した課題等を十分に検証するとともに、地方の意見や現場の実態を十分に踏まえること。

⑵ 医療従事者や病床、機器・物資の確保に向けて、潜在人材の掘り起こし等の対策を強力に行うとともに、十分な財政支援を行うこと。

また、健康管理・救急搬送等の体制整備を含め、国・地方公共団体

の連携による広域的な支援体制の強化など、地域医療提供体制の確保に万全を期すこと。

⑶　検査用物資や治療薬を十分に確保して検査・治療体制を確立するとともに、検査等の費用について、万全の財政措置を講じること。

また、国産ワクチンや治療薬の開発・安定供給に向けて、国として治験を推進し、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。

⑷　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。

⑸　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は、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。

⑹　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。

⑺　季節性インフルエンザと新型コロナウイルス感染症が同時に流行する事態に備え、インフルエンザワクチンの供給・接種体制の確保など、万全の対策を講じること。

⑻　感染者、医療従事者、濃厚接触者、ワクチン未接種者やその家族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。

⑼　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。

⑽　新型コロナウイルスに感染したあとの後遺症とみられる症状の分析・検証を進め、有効な治療薬の開発等により治療法を確立するとともに、医療提供体制の確保や相談窓口の設置等のサポート体制の強化に対して十分な支援を行うこと。

２ 安全･円滑なワクチン接種の実施

⑴　ワクチン接種については、追加接種や交互接種を含め、「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、接種間隔、対象者等の情報を、対象に応じて迅速・的確かつ分かりやすく周知・広報すること。

⑵　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、物資確保や送迎等の費用を含めて地方負担が生じないよう、接種の実施に対して万全の財政措置を講じること。

　また、接種方針やスケジュールの検討・調整に当たっては、地方の意見を十分に踏まえるとともに、接種体制の構築に必要となる作業期間を十分に確保すること。

⑶　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し、諸課題について検証しながら丁寧かつ着実に進めるとともに、ワクチン効果の変異株による減少や時間的減退を迅速･的確に把握し、追加接種や国産ワクチンの開発がより安全かつ効果的に実施されるよう、対策を講じること。

⑷　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強化すること。

　特に、子どもへの接種については、人的・時間的負担が大きく、保護者の付き添いも必要となるため、十分な財政支援とともに、企業に協力を働きかけるなど、保護者が休暇を取得しやすい環境づくりを推進すること。

⑸　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、離島や過疎地等の条件不利地域をはじめ、医療従事者が不足している地域において円滑に接種対応ができるよう、広域的な支援策を強化すること。

３ 経済対策等の強化

⑴　地域経済への影響は、物価高騰等も加わり幅広い業種において深刻であるため、状況・特性に応じた実効性のある雇用維持・確保対策や事業継続・承継対策を講じるとともに、地域経済の回復に向けて、既存支援策の期間延長、要件緩和、再給付を含め、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。

⑵　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は、地方公共団体が地域経済への支援や感染防止対策を継続的に実施できるよう、物価高騰等の影響も踏まえた必要額を確保し、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こと。

　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。

⑶　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こと。

⑷　鉄道、バス、タクシー等の地域公共交通については、利用者の大幅な減少により厳しい経営状況が続いていることから、経営安定や感染防止対策に対して、十分な財政支援を行うこと。

⑸　肥料・飼料等の価格高騰により、厳しい経営状況にある農林漁業関係者に対して、財政支援の拡充等の対策を強化すること。

　また、米については、需要低迷により米価に影響が生じており、価格安定に向け、需要拡大策を推進すること。

⑹　物価高騰等については、社会経済活動への影響の長期化が懸念されるため、強力な対策を講じること。

４ 今後の対策等

⑴　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。

⑵　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の整備・高度化や専門人材の確保・育成に対して、財政的・技術的支援を拡充すること。

⑶　電力の需給ひっ迫が発生した中で、電力の供給力不足による社会経済活動への影響が懸念されるため、エネルギーの安定確保・供給に向けた抜本的な対策を検討すること。

５　地方財源の確保・充実

⑴　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。

⑵　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。

特に、令和４年度における土地に係る固定資産税の負担調整措置に関し、商業地等に係る課税標準額の上昇幅を評価額の2.5％までとされたことについては、令和４年度限りとするとともに、令和５年度は負担の均衡化に向けた既定の負担調整措置を確実に実施すること。

また、新型コロナウイルス感染症対策等の経済対策や、生産性革命の実現等の政策的な措置については、市町村の基幹税である固定資産税を用いて行うべきではなく、期限の到来をもって確実に終了すること。

⑶　新型コロナウイルス感染症対策や経済対策等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。

森林環境譲与税の譲与基準の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、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すが、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、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、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経由し、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（美里町佐俣（さまた）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（美里町三和（みつわ）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、平家の落人の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





熊本県　下益城郡

美　里　町　全　図

要　望　個　所　図



国道443号

県道三本松甲佐線

県道圃砥用線

国道218号
国道445号

美里町役場
中央庁舎

美里町役場
砥用庁舎

県道甲佐小川線

県道清和砥用線

国道445号

国道443号



広域林道
中央砥用線



	国道２１８号
○	美里町役場庁舎
	県　　道
	広域林道中央砥用
	要　望　個　所

1：50,000

熊本県下益城郡美里町役場

「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）」

熊本市長嬉東2-1-24 ☎(096)388-0020 (株)乙姫印刷社

第２　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 55 ㎞のうち、自動車専用道路 37.5 ㎞、一般部 9.6 ㎞が供用され、令和 4 年 11 月 12 日には、福岡県と佐賀県両県を結ぶ 1.7 ㎞が開通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 2.7 ㎞について事業化が図られ、令和 4 年 1 月に着工式を迎えました。また、令和 3 年 6 月に発表された「熊本県新広域道路交通計画」では、新たな構想路線として「有明海沿岸連絡道路」が挙げられるなど、熊本県側の事業の推進に期待が高まっており、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。

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３　県道大津植木線・県道大津西合志線多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。

ところで、菊陽町が事業を進めていた第二原水（はらみず）工業団地においては、令和 4 年 4 月に半導体受託生産最大手の TSMC、ソニーグループ、デンソーの出資による新会社 JASM と新工場の立地協定を締結したところであり、令和 6 年 12 月の出荷開始に向けて、新工場の建設が着々と進んでおります。

JASM の新工場建設は、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、交通量がさら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。

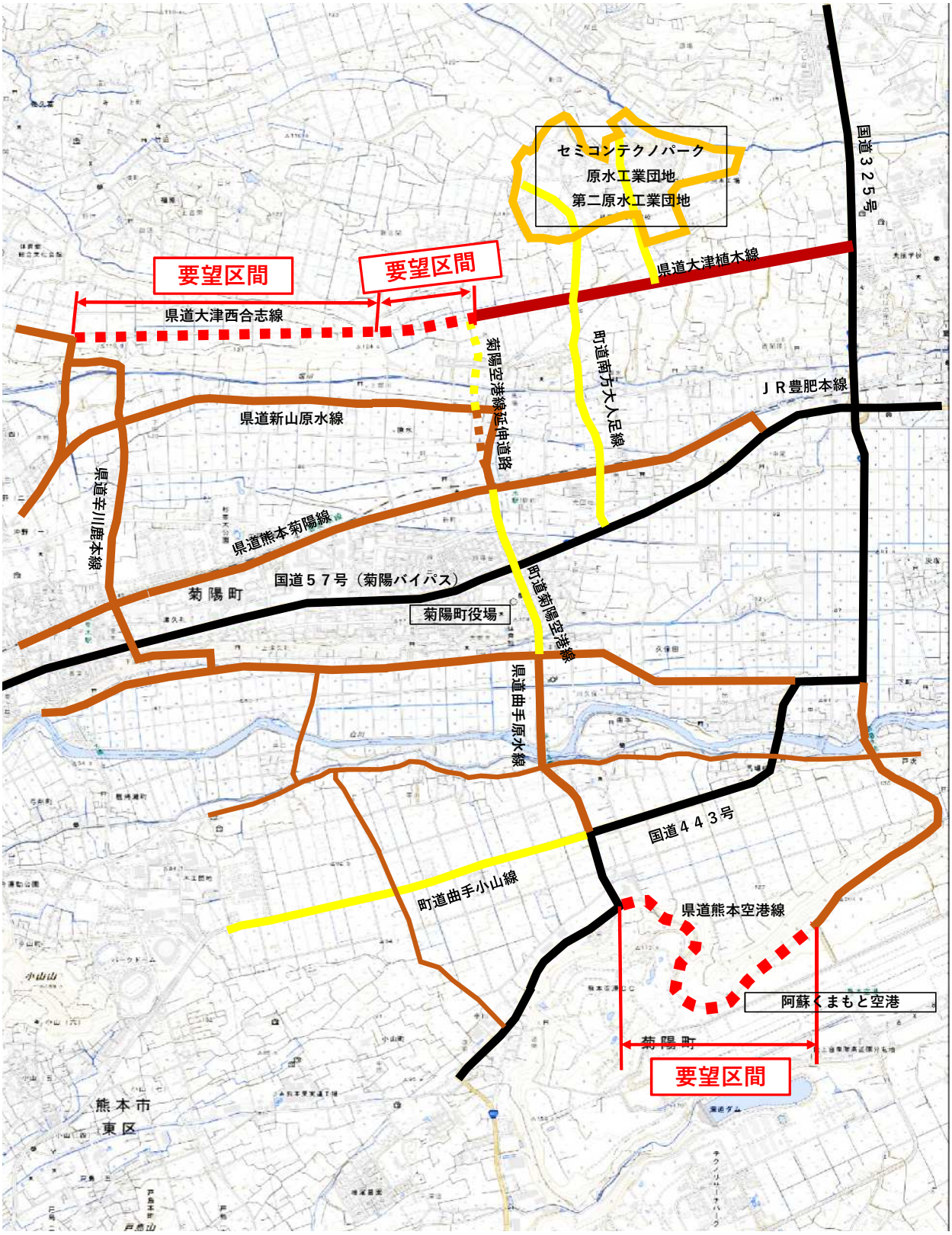
このような中、セミコンテクノパーク等の立地条件から、関係車両は県道大津植木線及び県道大津西合志線に集約されていくこととなり、渋滞対策として、大津植木線の国道 325 号から菊陽空港線延伸道路までの区間は、多車線化のための概略設計に着手されておりますが、渋滞解消を図るためには、県道大津植木線の沿線である県道大津西合志線の多車線化も必要であると考えます。

また、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が、道路勾配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ため、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、阿蘇くまもと空港の新旅客ターミナルの開業を間近に控え、県道熊本空港線の交通円滑化に対する需要はさらに高まっており、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、県道熊本空港線は、その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、県道大津植木線及び県道大津西合志線の多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


セミコンテクノパーク
原水工業団地
第二原水工業団地
国道３２５号
要望区間
要望区間
県道大津植木線
県道大津西合志線
菊陽空港線延伸道路
町道南方大人足線
ＪＲ豊肥本線
県道新山原水線
県道辛川鹿本線
県道熊本菊陽線
国道５７号（菊陽バイパス）
菊陽町
菊陽町役場
町道菊陽空港線
県道曲手原水線
国道４４３号
町道曲手小山線
県道熊本空港線
阿蘇くまもと空港
菊陽町
要望区間
熊本市
東区

第４　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。

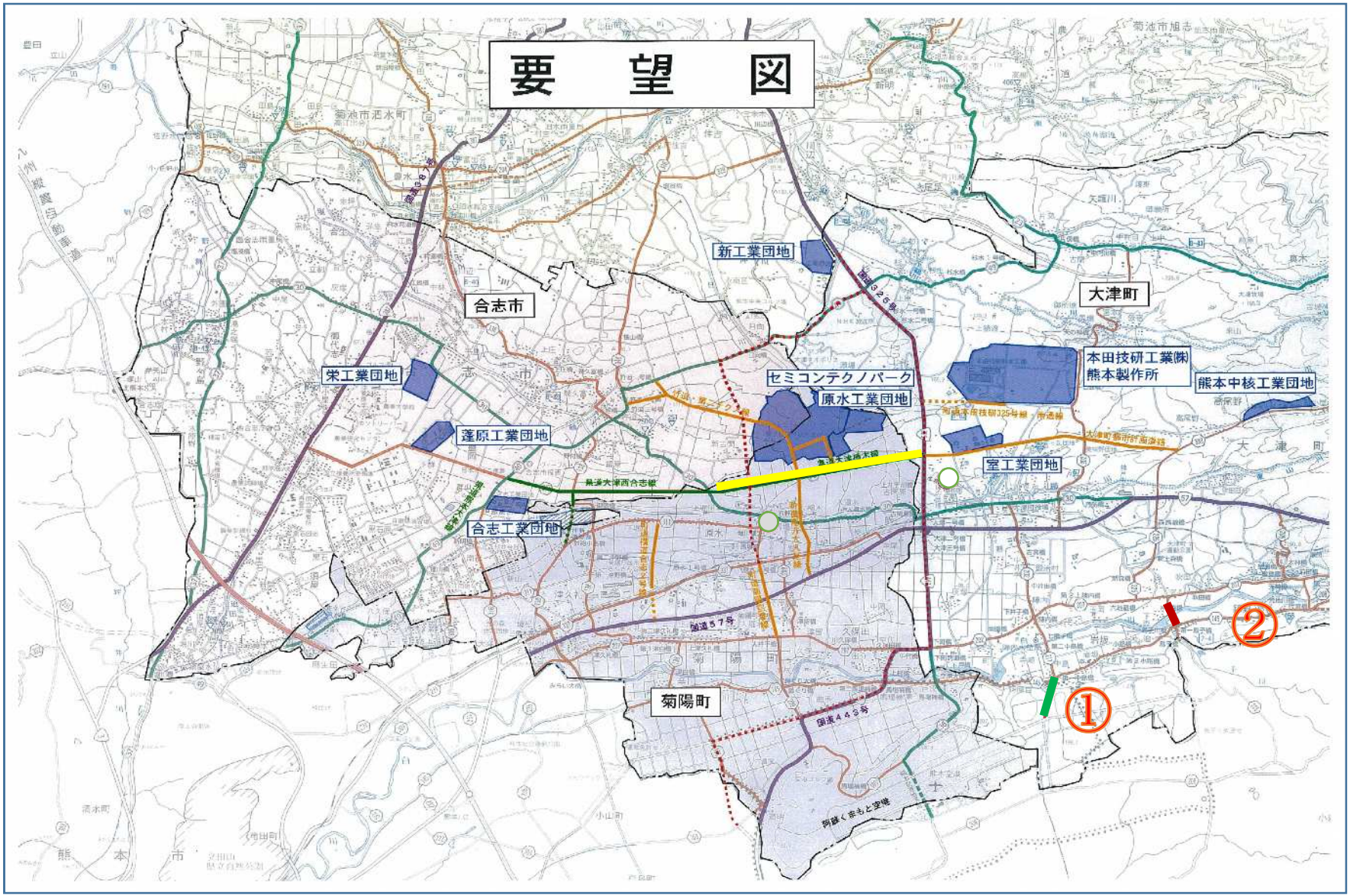
この大熊本空港構想の中には、「国道 443 号（大津町～菊陽町）の 4 車線化、空港地下道の耐震化等空港周辺の道路ネットワークの機能強化」、「新たな産業や雇用の創出、阿蘇の玄関口としての利点を活かした観光産業の振興・発展、利便性を活かした企業誘致」が含まれています。

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いて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。このことからも県道 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も強く要望いたします。（要望図：②　茶線）


要　望　図
新工業団地
合志市
大津町
栄工業団地
セミコンテクノパーク
原水工業団地
本田技研工業(株)
熊本製作所
熊本中核工業団地
蓬原工業団地
室工業団地
合志工業団地
菊陽町
①
②

第５　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、国土強靭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、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 ㎞）」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～合志間」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


N
大津熊本間　延長＝約 14km
（仮称）西合志ＩＣ
（仮称）合志ＩＣ
（仮称）大津西ＩＣ
（仮称）熊本北ＪＣＴ
泗水町南田島
泗水町吉富
泗水町豊水
泗水町永
旭志尾足
旭志川辺
植木町古閑
植木町有泉
上生
泗水町福本
植木町石川
栄
野々島
上庄
幾久富
福原
豊岡
原水
原水駅
杉水
広住
改寄町
明徳町
南野町
九州縦貫自動車道
国道３２５号
大津植木線
熊本菊鹿線
御代志駅
再春荘前駅
700m

第６　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。

しかしながら、現在は中松駅までの一部運行となっており、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７　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

○一般国道 442 号（県境～主要地方道別府一の宮線交差点）の道路整備について

○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

○県道山西大津線の道路改良（歩道設置）事業の早期完成について

○一般国道 442 号(県境～主要地方道別府(べっぷ)一の宮線交差点)の道路整備について

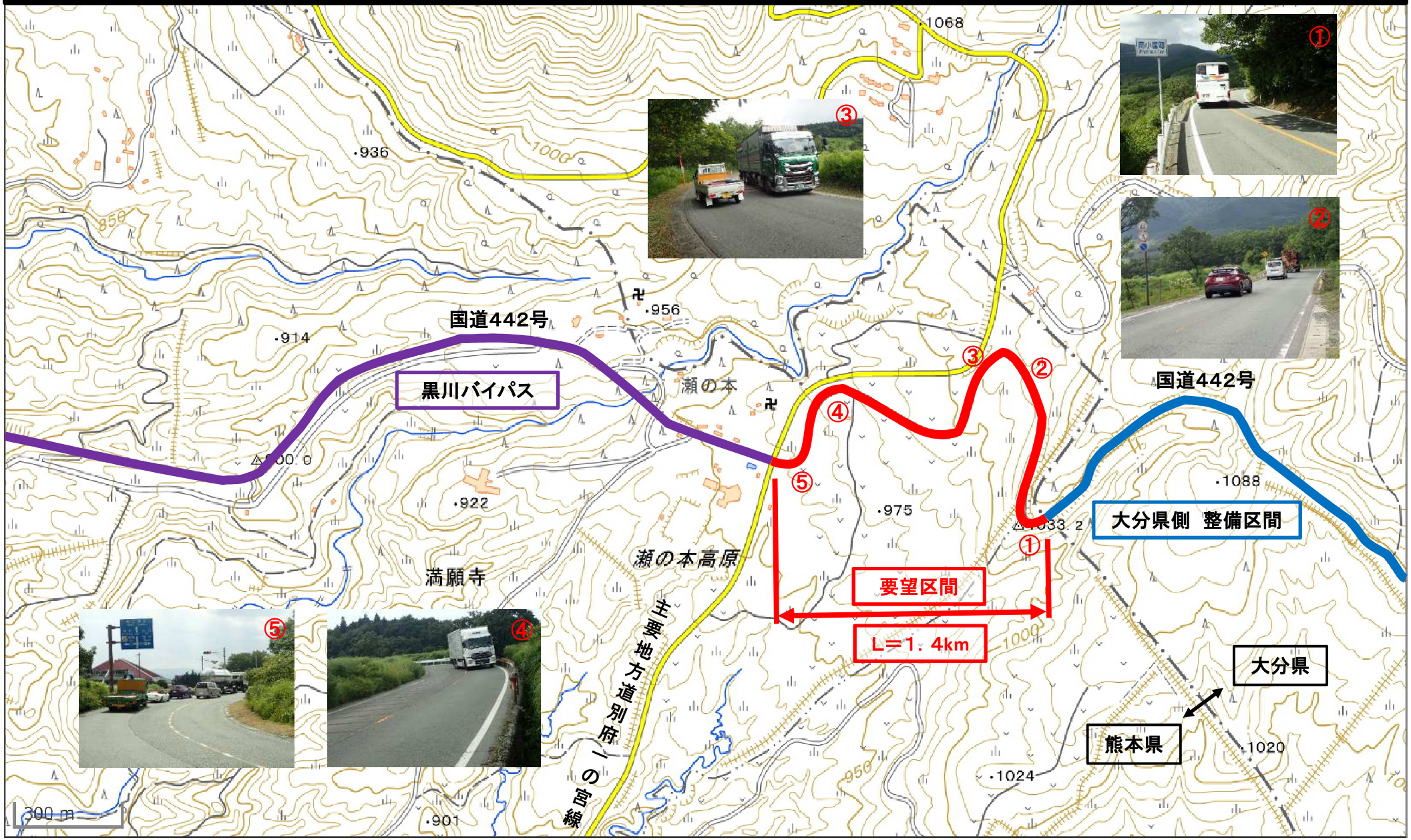
国道 442 号は、大分・熊本・福岡の三県を横断連絡する主要道路で、地域経済の活性化や生活環境の面において、幹線道路として大変重要な役割を果たしている道路となっております。

大分県との県境から主要地方道別府一の宮線交差点の約 1.4 ㎞の区間は、1 次改築済みではあるものの、幅員が狭く急カーブもあり、冬季には積雪と路面凍結も発生し、安全な通行に支障をきたしている現状となっております。

また、県境から大分県側の約 2 ㎞の区間については、同様の道路状況であることから、大分県において、道路改良事業が令和 4 年度の全線開通を目指して進められております。

つきましては、本区間の道路整備に向けた取り組みについて、特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

一般国道442号　道路整備要望　箇所図　　南小国町



〇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で、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、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



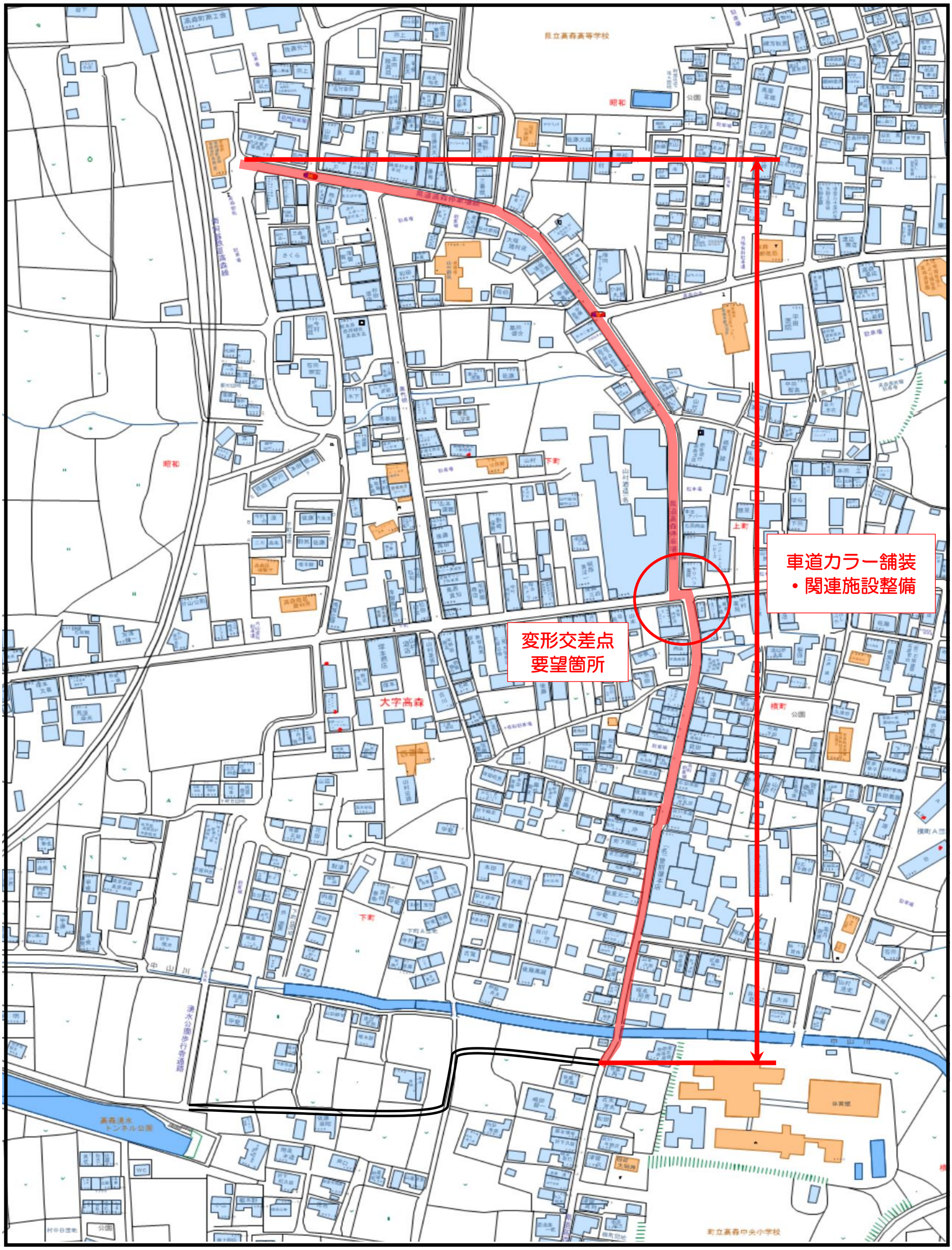
○県道高森停車場線：変則交差点（起点側）



○県道高森停車場線：変則交差点（終点側）



位　置　図


県立高森高等学校
昭和
公園
高森町民工会
高森町役場庁舎駐車場
大字高森
下町
上町
横町
中山川
高森湧水トンネル公園
湧水公園歩行者通路
町立高森中央小学校
体育館
車道カラー舗装
・関連施設整備
変形交差点
要望箇所

○県道竹田(たけだ)・五ヶ瀬(ごかせ)線未改良区間の早期完成について

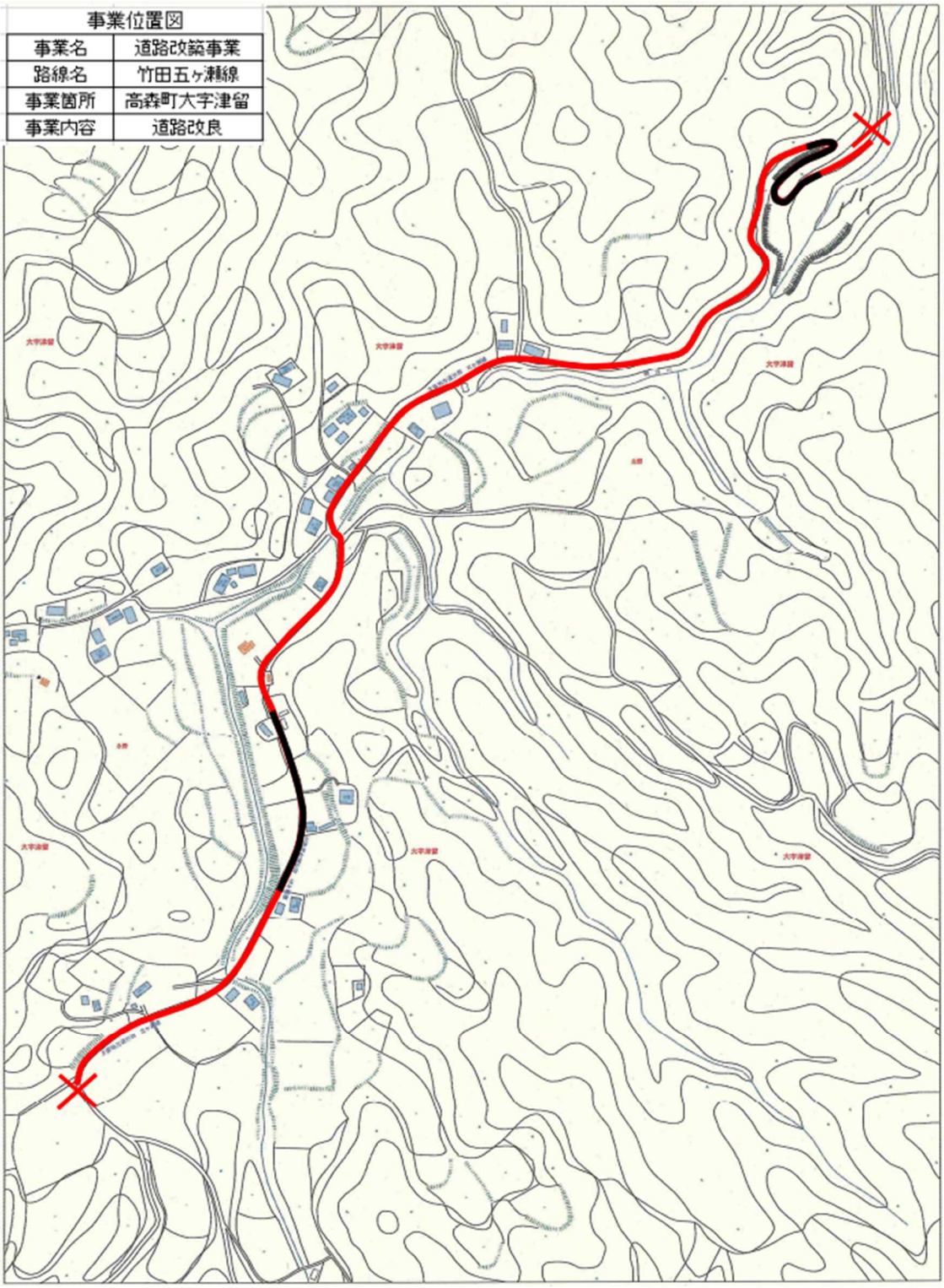
本路線は、大分県竹田(たけた)市、熊本県高森町、宮崎県高千穂(たかちほ)町、並びに宮崎県五ヶ瀬町(ごかせちょう)の大分・熊本・宮崎３県の１市３町を結ぶ主要地方道で、地域住民の産業・経済・文化・観光等による地域開発に欠かすことのできない重要な路線であります。

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。

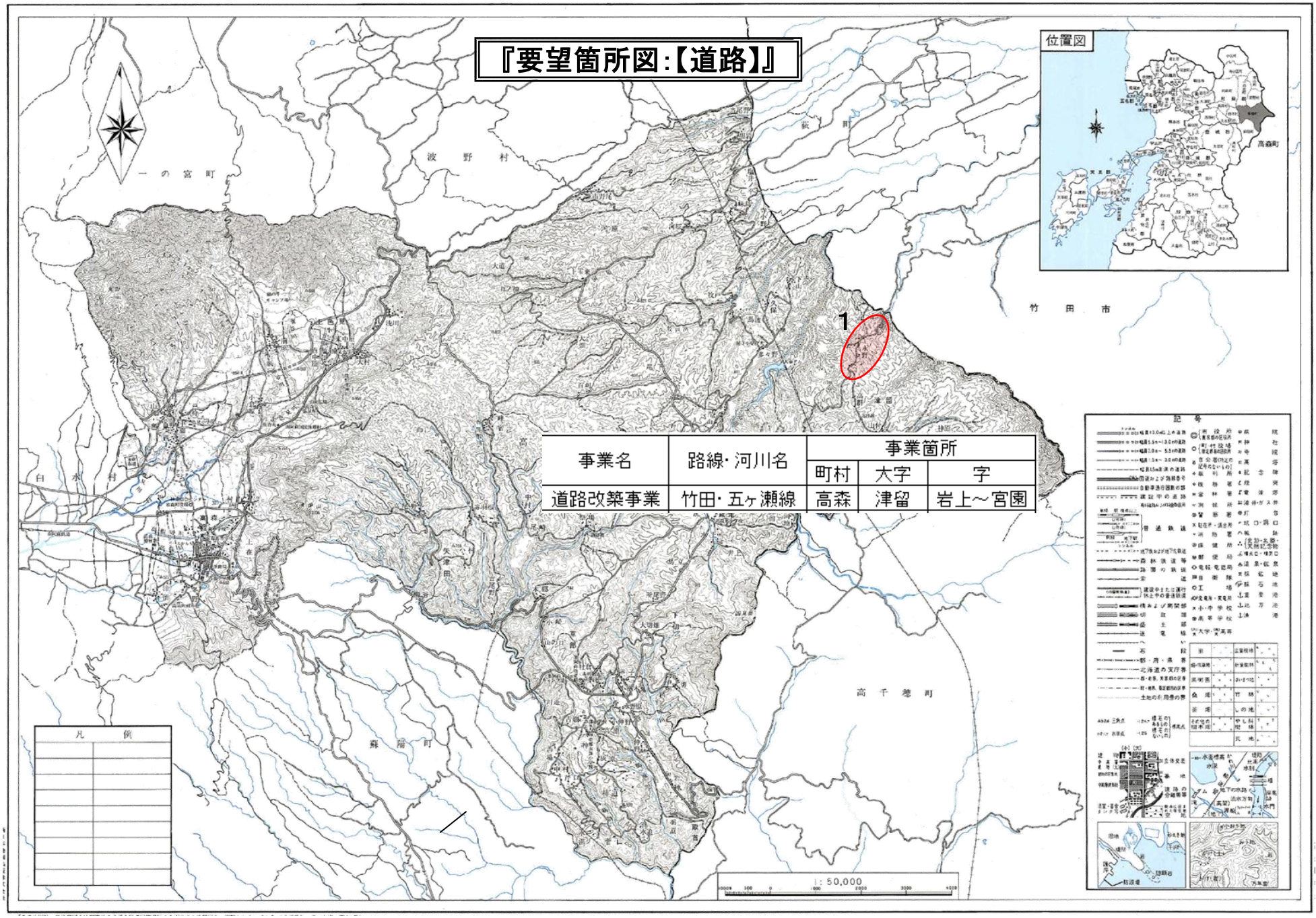
つきましては、本路線の早期改良整備の実現について要望いたします。

事業位置図

事業名	道路改築事業
路線名	竹田五ヶ瀬線
事業箇所	高森町大字津留
事業内容	道路改良



『要望箇所図:【道路】』



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

○県道津留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

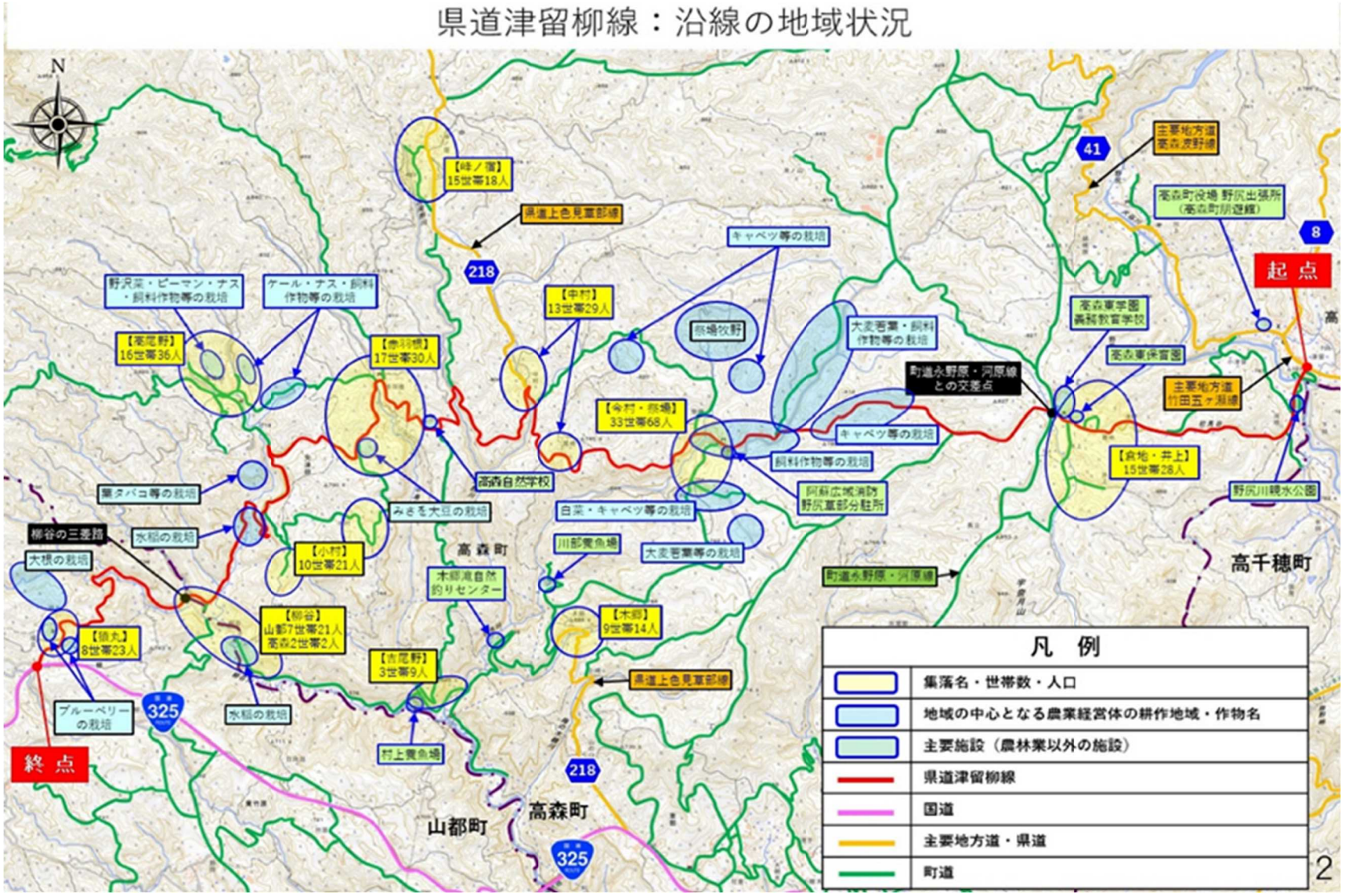
R3.7.1時点



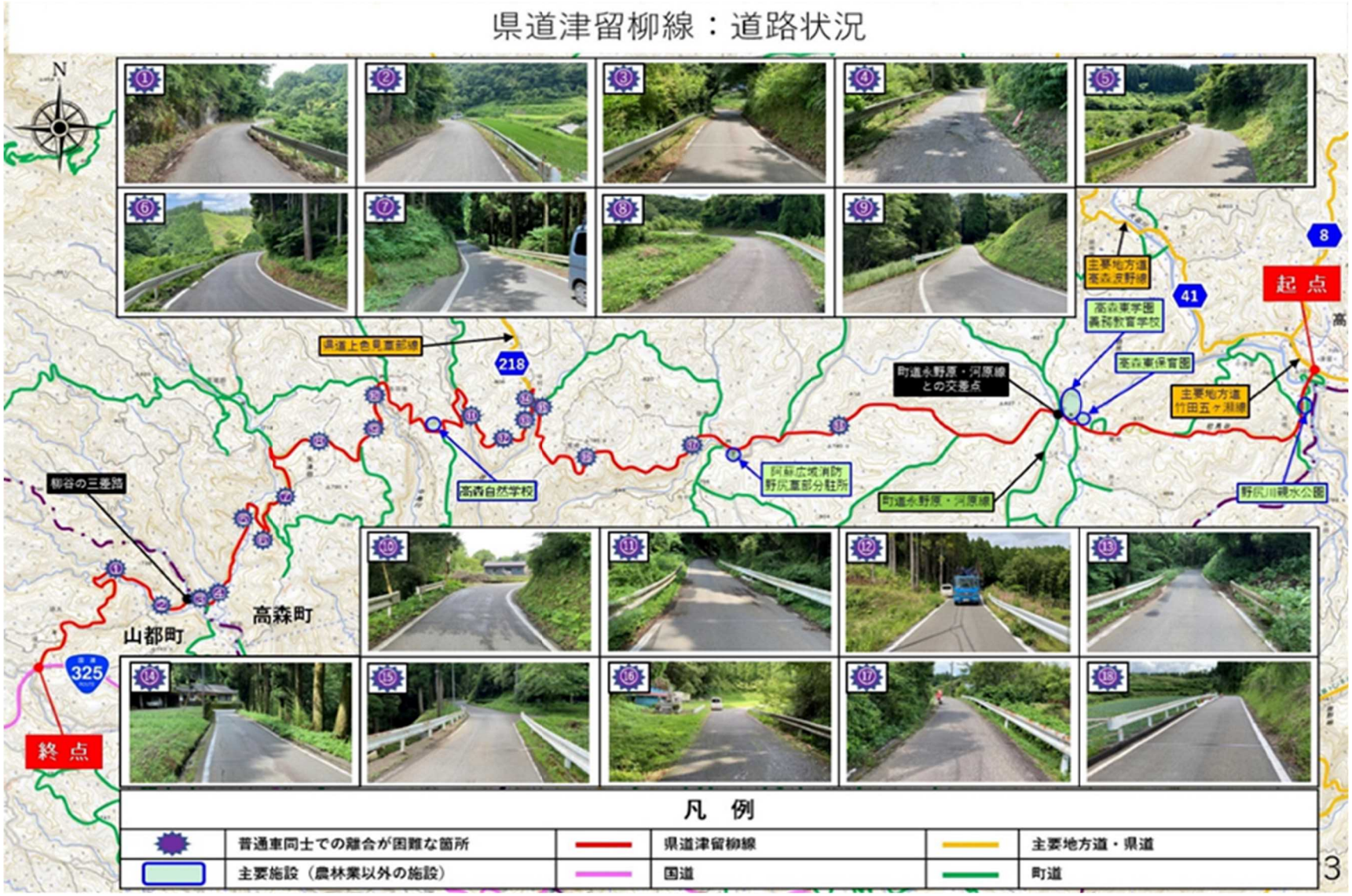


	延長	改良済	未改良
山都町側	2.3km	0.0km(0.0%)	2.3km(100.0%)
高森町側	15.0km	3.0km(20.0%)	12.0km(80.0%)
合　計	17.3km	3.0km(17.3%)	14.3km(82.7%)

県道津留柳線：沿線の地域状況



県道津留柳線：道路状況


起 点
終 点
柳谷の三差路
高森町
山都町
高森自然学校
阿蘇広域消防 野尻置部分駐所
町道永野原・河原線 との交差点
主要地方道 高森波野線
高森東学園 義務教育学校
高森東保育園
主要地方道 竹田五ヶ瀬線
野尻川親水公園
県道上色見置部線
218
41
8
325
凡 例
普通車同士での離合が困難な箇所
主要施設（農林業以外の施設）
県道津留柳線
国道
主要地方道・県道
町道

○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、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久石（ひさいし）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

平成十七年二月





要望箇所

未改良区間





凡例	
	県道 熊本高森線

1 : 50,000

1000m 500 0 1000 2000

南阿蘇村役場

「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の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。

熊本県 阿蘇郡 南阿蘇村管内図

平成十七年二月

南阿蘇村役場

熊本県略図

久木野西原線
（グリーンロード）



未着手区間現況



未着手区間入口
（南阿蘇村側）

要望箇所

未着手区間

凡　例

主要地方道矢部阿蘇公園線

1：50,000

「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

○県道堂園小森線（206 号）の道路改良の早期完成について

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

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

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

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

その横軸の柱のひとつとして、九州自動車道嘉島ジャンクションから宮崎県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、本路線では、「蘇陽五ヶ瀬道路」の令和２年度事業化に続き、「矢部清和道路」が令和４年度事業化されましたが、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。

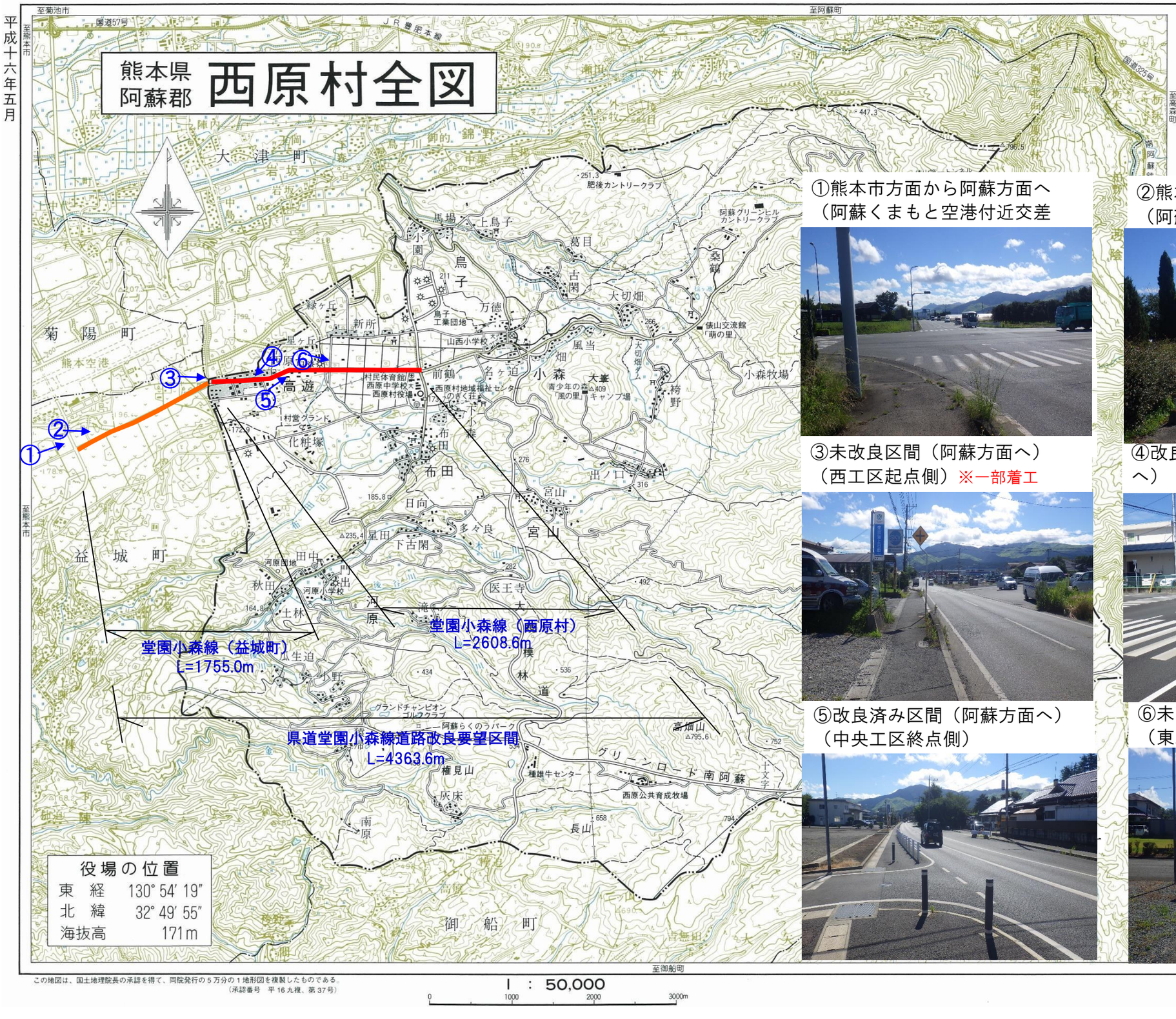
こうした背景を踏まえ、県におかれては、平成 24 年度から益城町区間において測量調査詳細設計され、平成 27 年度には一部工事着手、供用開始されています。

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。

平成十六年五月

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″
海抜高	171m

この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の５万分の１地形図を複製したものである。
（承認番号　平16九複、第37号）

1 : 50,000
0　1000　2000　3000m

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

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



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

日本地図調製業協会会員　富士マイクロ株式会社
熊本市水前寺6-45-1　TEL:096(383)3911

○県道山西（やまにし）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。

令和元年十二月

熊本県 阿蘇郡 西原村全図

至菊池市　至阿蘇市　至熊本市　至熊本市　至御船町

国道57号　JR豊肥本線

県道山西大津線（西原村）要望区間
歩道整備要望区間

歩道整備 L=465

BP　①　②　③　EP

大津町　菊陽町　益城町　御船町　村

鳥子　鳥子工業団地　山西団地　山西小学校　西原中学校　西原村役場　のぎく荘　村営グラウンド　布田　小森　大峯 △409.0 「風の里」キャンプ場　宮山　河原団地　河原小学校　河原　白糸の滝　阿蘇ミルク牧場　グランドチャンピオンゴルフクラブ　御現山 515　種雄牛センター　長山　冠ヶ岳 △1154.1

阿蘇グリーンヒルカントリークラブ　俵山第一トンネル　阿蘇にしはらウインドファーム　俵山雨量計　俵山交流館「萌の里」　小森牧野　東風の谷　俵山 1094.9△　護王峠　一ノ峯 △857.9

南阿蘇鉄道

役場の位置
東　経　130°54′11″
北　緯　32°50′07″
海抜高　117m

1：50,000
0　1,000　2,000　3,000m

位置図

①大津町方面から西原方面へ（県道出入口BP、工事施工中）




②大津町方面から西原方面へ（施行中）




③旧県道合流点（EP）から大津町方面へ（想風付近→施工済区間）





記号

市役所（東京都の区役所）	病院	特定地区界	桑畑
町・村役場（東京都の区役所）	神社	植生界	茶畑
公園（記号のまつも）	寺院	△52.4 三角点 ・124.7 標石のある標高点	しの地
官公庁（記号のまつも）	高塔	点 電子基準点 ・12.5 標石のない標高点	その他の樹木畑
税務署	記念碑	・21.7 水準点	竹林
裁判所	煙突		やし科等樹林
森林管理署	電波塔		荒地
建設中の道路			

一般県道	

西原村役場

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

富士マイクロ株式会社
熊本市東区石原 1-3-53　TEL (096)-380-6661

第８　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 月に開通し、沿線住民の利便性が大きく向上しました。現在、山都通潤橋ICまで工事が急ピッチで進められており、「山都中島西IC～山都通潤橋IC」間については、令和 5 年度の開通予定となっています。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、用地買収へ向け測量業務が行われており、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 4 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整備率が約 32%と非常に遅れており、「山都中島西IC～山都通潤橋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、路線の一部に未整備区間があるため、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。

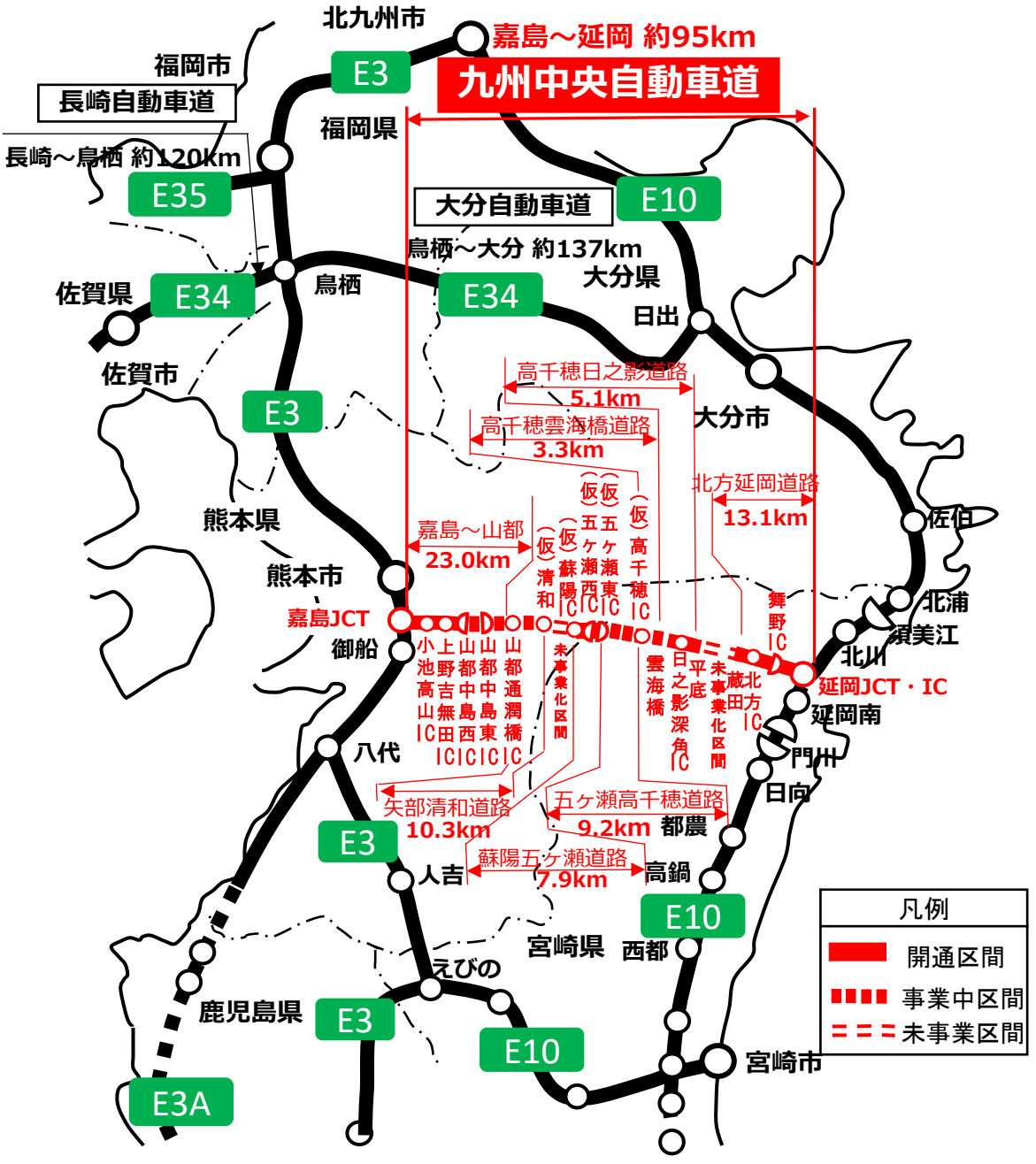
九州中央自動車道及び矢部阿蘇公園線が早期に整備され、相互にリンクすることで、関係人口及び定住人口など新たな人の流れや経済の流れを生み出すこととなり、復旧・復興を加速させる“復興の道”として、また、地域活性化につながる“地方創生の道”として、多大なストック効果が期待されます。

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おります。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」のさ

ら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、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

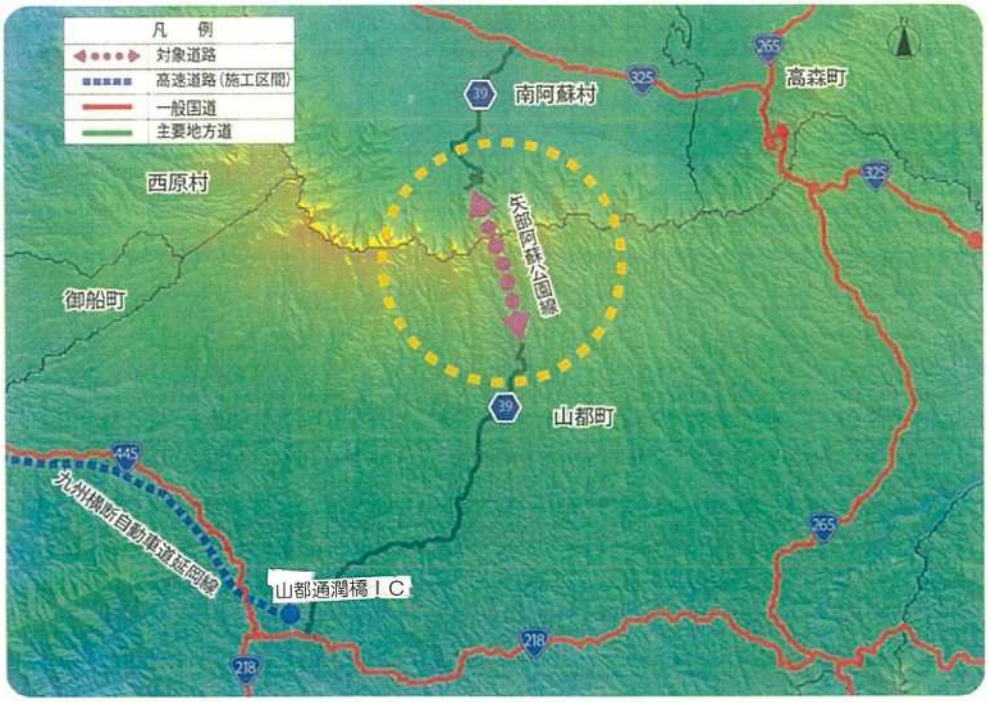


平常時は観光交流、災害時には防災性を高める「主要地方道矢部阿蘇公園線」の早期整備を！

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27.4㎞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９　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

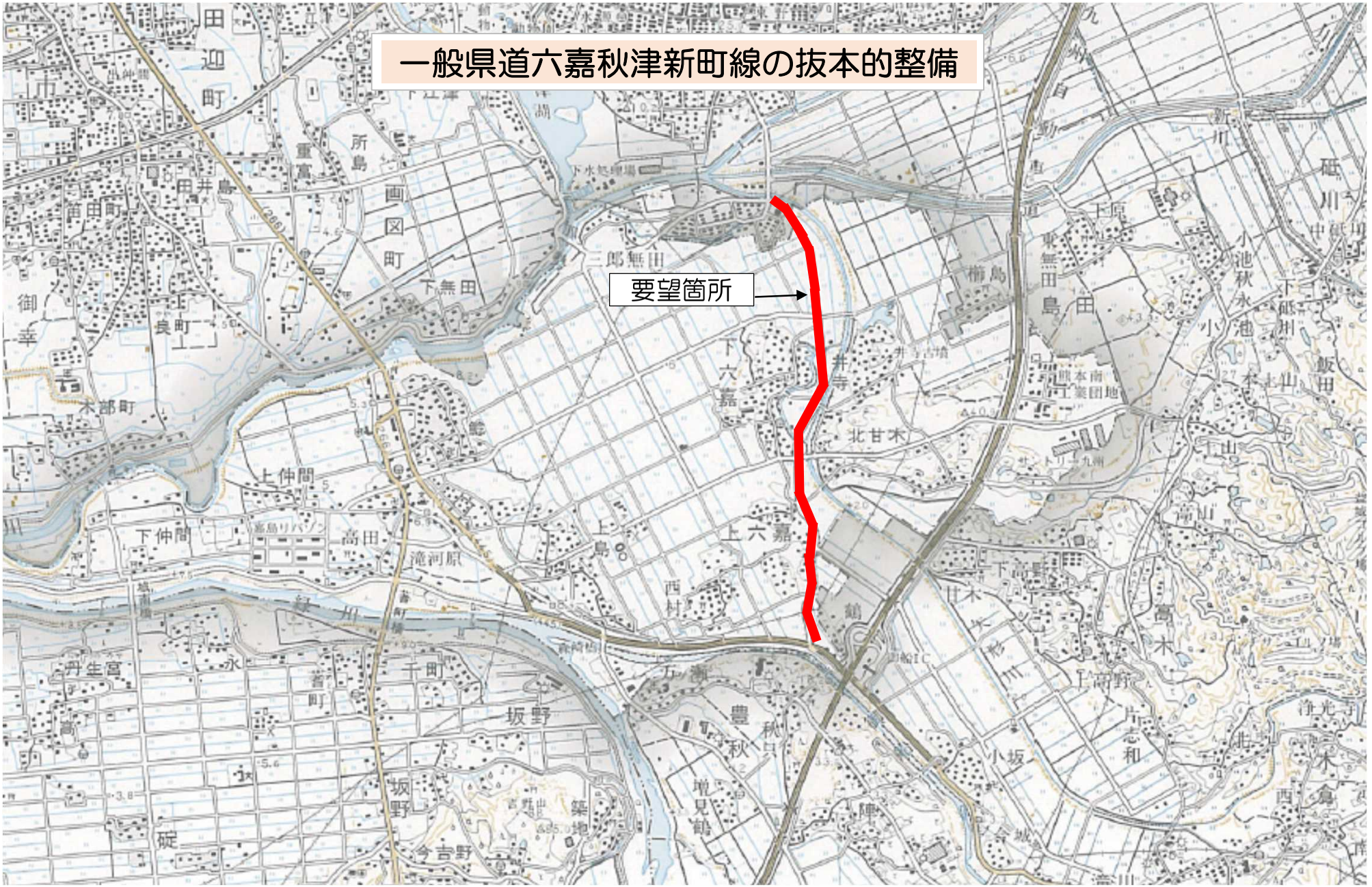
一般県道六嘉秋津新町線では、都心に向けた大型車両や通勤車両が集中し、慢性的な交通混雑を起こしており、幹線道路としての機能を十分果たしていない状況にあります。

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



○県道御船甲佐線の田口橋右岸側平面交差点の早期完成について

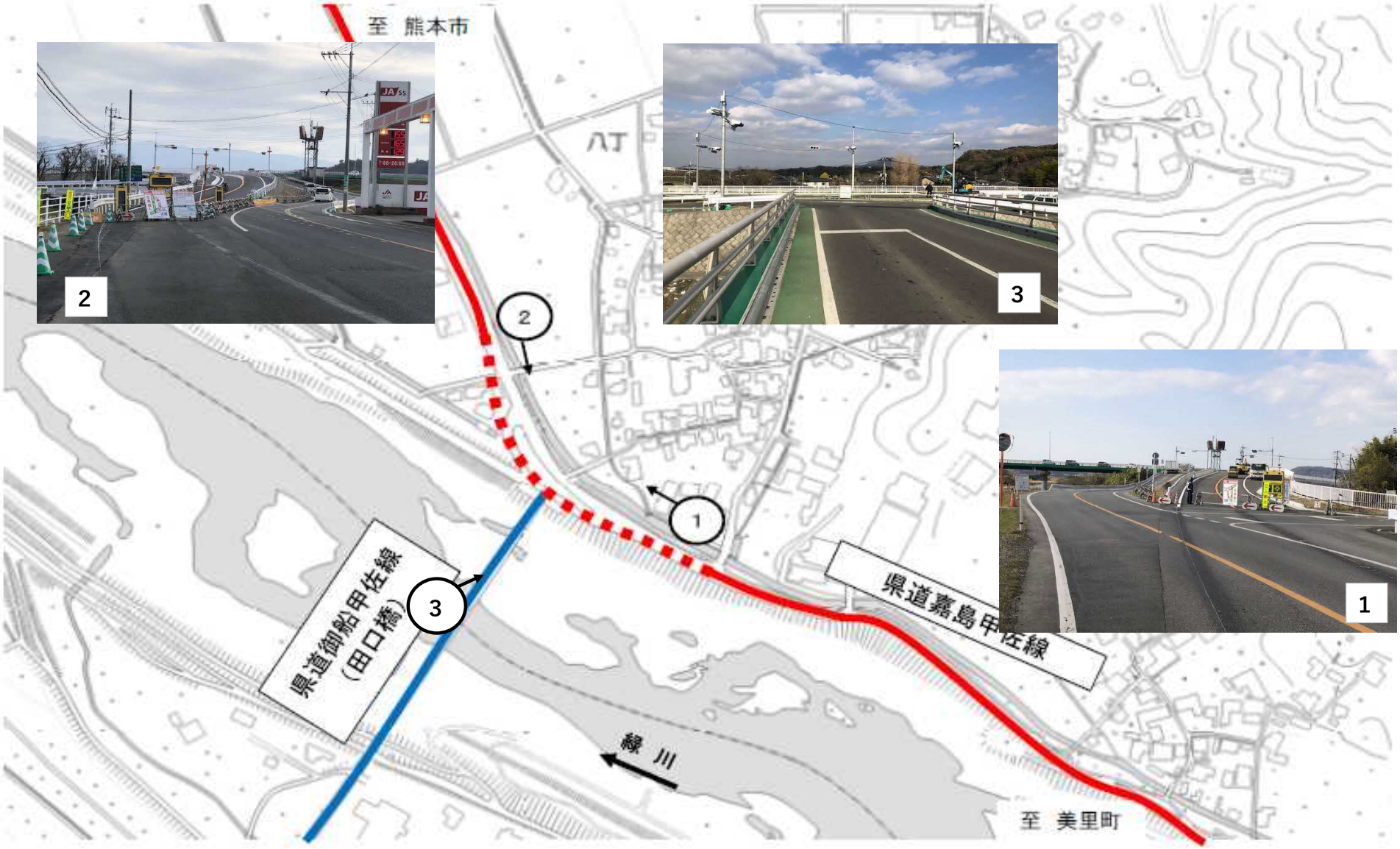
一般県道御船甲佐線は、県南地域と熊本都市圏を結ぶ重要な路線であり、従来から特に、朝夕の通勤・通学の時間帯には多数の車輌が往来しており、最近では朝夕だけでなく昼間の時間帯も車輌の通行が多くなってきています。

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が期待されます。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岸側平面交差点の早期完成



第 10　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。

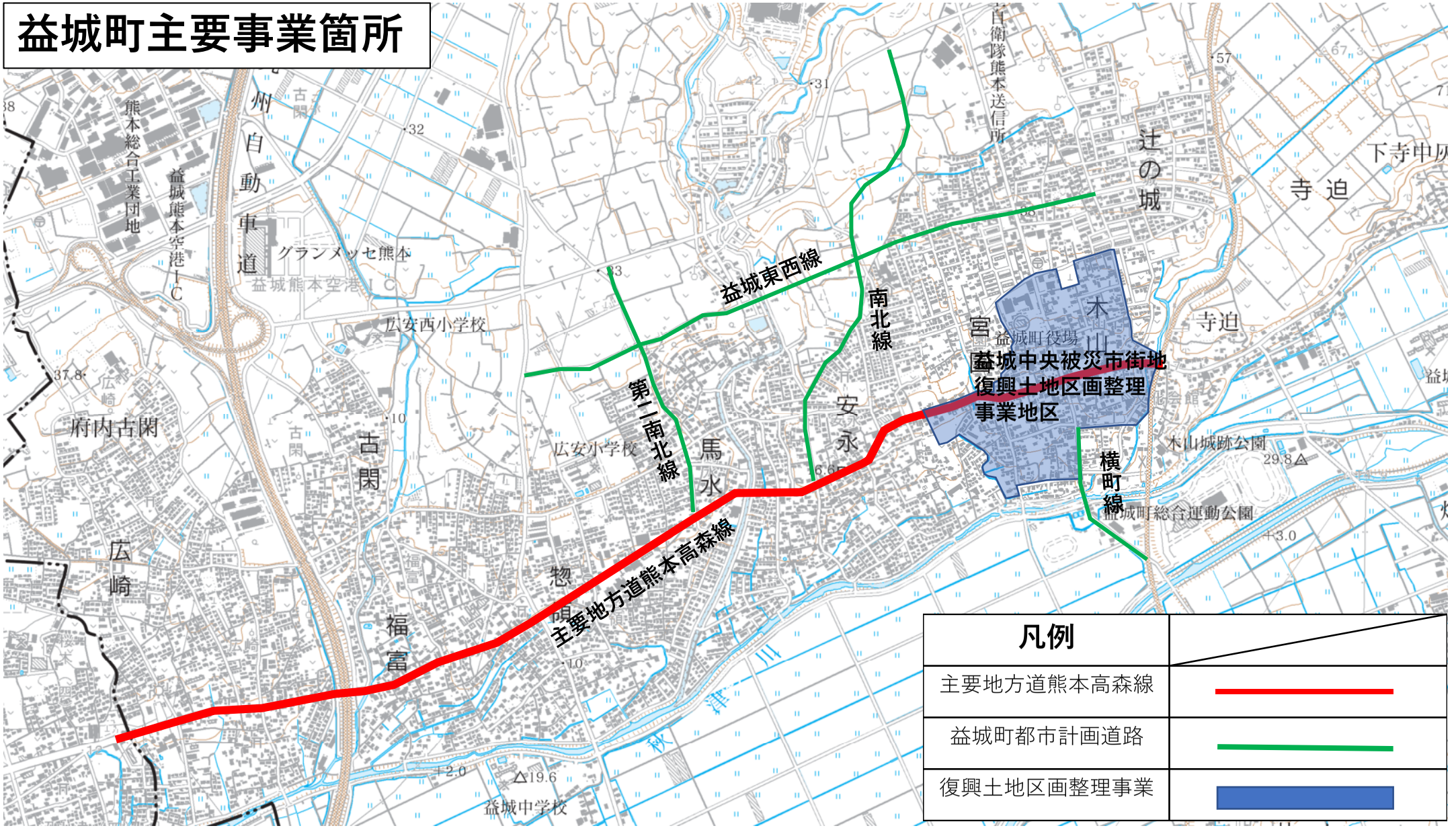
次に、益城中央被災市街地復興土地区画整理事業です。「第 6 次益城町総合計画」において、木山地区を都市拠点として位置付け、行政・商業・サービス・交通結節点等、高次の都市機能を集積し、町の復興のシンボルとして新たな魅力ある「まち」に生まれ変わるよう取り組んでいます。

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 10 月時点で用地の契約率が約 93%、工事の着手率については歩道部が約 66%、車道部が約 46%となっており、令和 5 年春頃には、起点の熊本市桜木から九州縦貫自動車道付近までの約 1.0 ㎞の区間を供用される予定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 9 期までの仮換地が合計 35 街区 369 画地で指定され、進捗は率にして約 79%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。

これまでにも熊本県には、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


益城東西線
南北線
第二南北線
主要地方道熊本高森線
横町線
益城中央被災市街地
復興土地区画整理
事業地区
益城町役場
グランメッセ熊本
益城熊本空港IC
広安西小学校
広安小学校
益城中学校
木山城跡公園
益城町総合運動公園
熊本総合工業団地
自衛隊熊本送信所
古閑
馬水
安永
惣頃
福富
広崎
府内古閑
辻の城
寺迫
秋津川
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 11　矢形川（やかたがわ）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、熊本市へと流れる緑川（みどりかわ）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、御船町木倉（きのくら）地区から高木（たかき）地区（落合樋門（おちあいひもん）～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、雨水処理や土砂の浚渫（しゅんせつ）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。

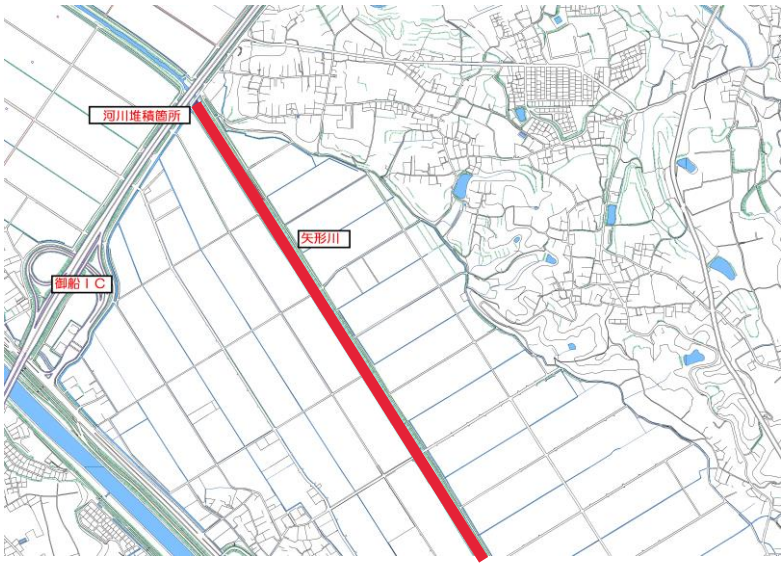
流域自治体におきましては、住民の生命・財産を守るため、国土強靭化計画や地域防災計画等に基づき防災・減災に引き続き努力して参ります。

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 12　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 ㎞で、「氷川町道（吉本（よしもと）・本山（もとやま）線）」及び「宇城市道（学校・稲川（いながわ）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 条第 1 項第 5 号都道府県道の意義及びその路線の認定」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】



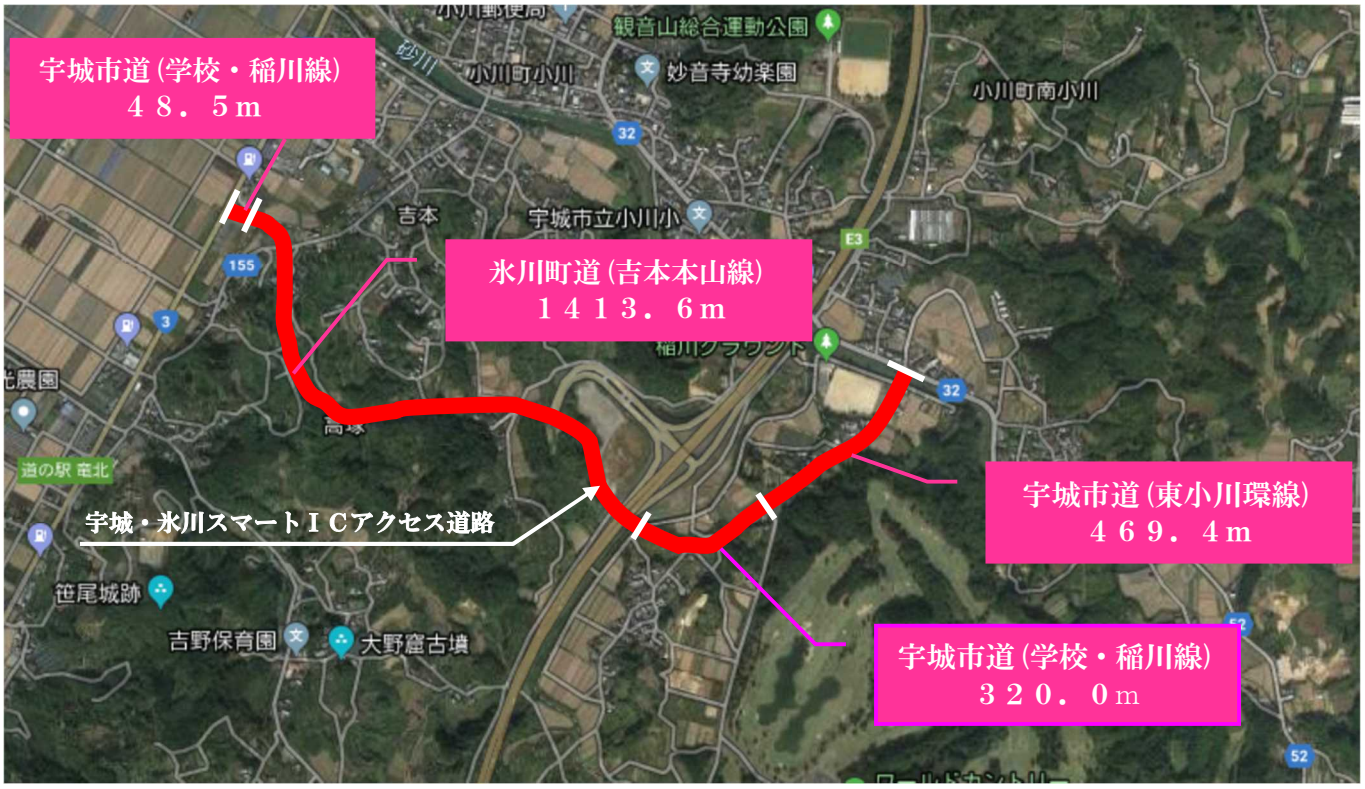
【小川嘉島線側】





【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 13　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(さしき)川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、一歩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が、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靭化の取り組み

・県道嵩上げによる人命を守る取り組みの実施

・吉尾(よしお)大橋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

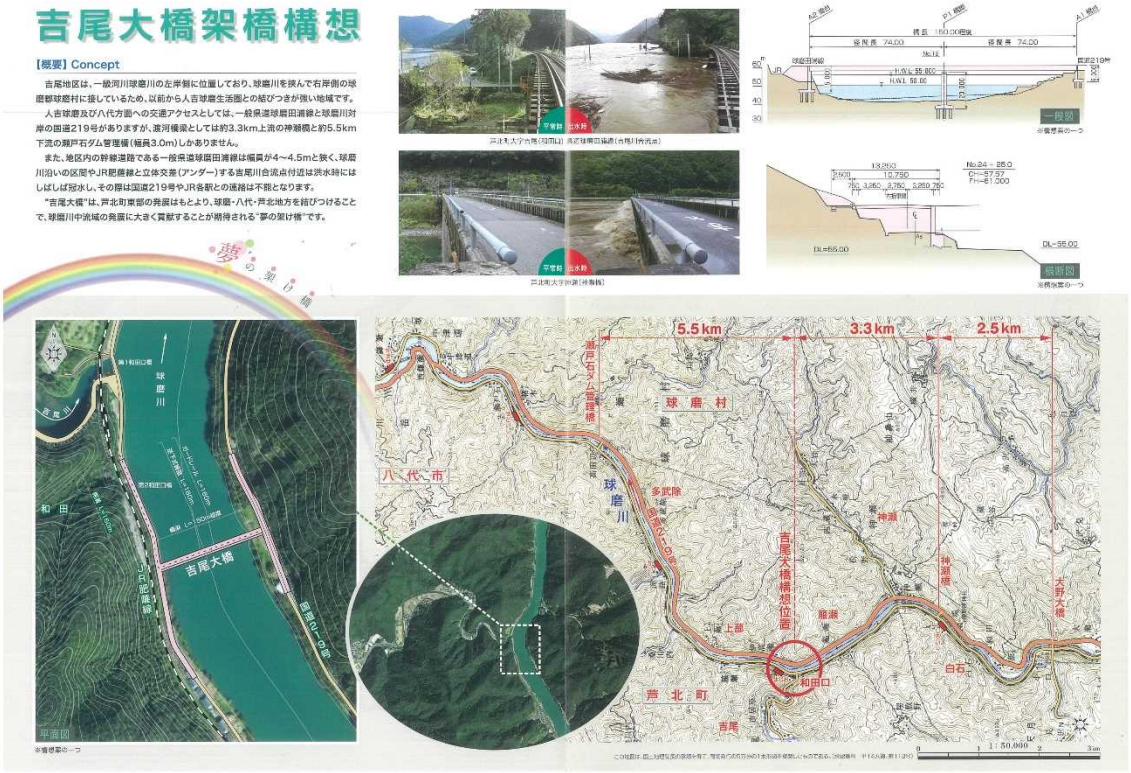
・迅速な復旧により事業離れを防止し、事業継続を支援

・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





大量の土砂が流入し埋め尽くされた農地
（芦北町・大岩（おおいわ）地区）



山腹崩壊
（芦北町・鶴木山（つるぎやま）地区）



山腹崩壊
（津奈木町・平国下地区）



法面崩壊
（津奈木町・旧平国小学校）



流木の撤去状況
（芦北町・女島沖）

第 14　交通・産業基盤及び農業生産基盤の整備について

【葦北郡提出】

（提案理由）

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

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

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

また、第七次水俣・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、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（いすい）地区）など農業生産基盤整備の促進


南九州西回り自動車道　路線概要図
N
八代日奈久道路 (12km)
日奈久芦北道路 (17km)
芦北出水道路 (30km)
出水阿久根道路 (15km)
阿久根川内道路 (22km)
川内隈之城道路 (10km)
川内道路 (14km)
鹿児島道路 (22km)
八代IC
八代JCT
八代南IC
日奈久IC
田浦IC
八代市
芦北IC
津奈木IC
水俣IC
水俣市
袋IC (仮称)
出水IC
出水市
阿久根IC
薩摩川内水引IC
薩摩川内市
薩摩川内都IC
串木野IC
鹿児島市
市来IC
鹿児島北IC
鹿児島IC
熊本県
九州縦貫自動車道
人吉IC
えびのIC
えびのJCT
凡例
供用区間
事業区間



津奈木ＩＣ

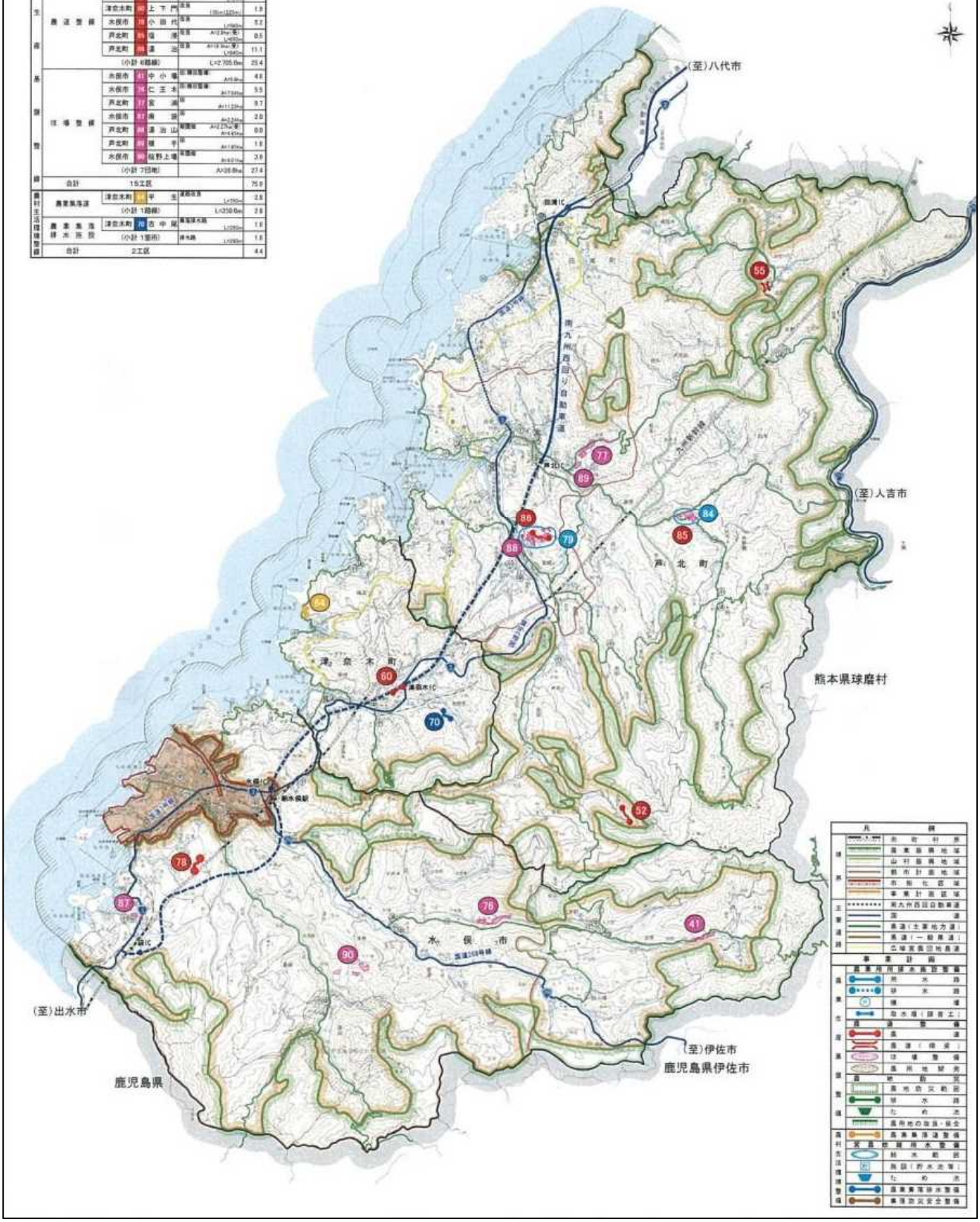


水俣ＩＣ

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	番地	工区名	事業量	受益面積
農業生産基盤整備	農業用用排水施設整備	芦北町	74	宮崎	管路(ダクタイル)L=4,230m	13.3
		芦北町	84	塩浜	用水路・揚水施設 L=1,780m	8.8
		(小計 2箇所)				23.1
	農道整備	芦北町	54	吉石	舗装 L=410m	3.8
		芦北町	55	吉寺川内	舗装(簡易舗装) L=95m	2.9
		津奈木町	60	上下門	舗装 L=80m(320m²)	1.9
		水俣市	78	小田代	舗装 L=960m	5.2
		芦北町	84	塩浜	舗装 A=2,880m² L=480m	0.5
		芦北町	84	湯治	舗装 A=18,900m² L=940m	11.1
		(小計 6路線)			L=2,705.0m	25.4
	住環整備	水俣市	41	中小場	区画整理整備 A=9.4ha	4.8
		水俣市	90	仁王木	区画整理整備 A=7.9ha	5.5
		芦北町	77	宮浦	区 A=11.2ha	9.7
		水俣市	87	南部	区 A=2.2ha	2.0
		芦北町	84	湯治山	地区整備 A=2.2ha(新) A=1.4ha(既)	0.0
		芦北町	84	横平	区 A=1.8ha	1.8
		水俣市	90	桜野上場	区画整理 A=3.1ha	2.9
		(小計 7団地)			A=26.8ha	27.4
	合計	15工区				75.9
農村生活環境整備	農業集落道	津奈木町	71	平生	道路改良 L=70m	2.8
		(小計 1路線)			L=210.0m	2.8
	農業集落排水施設	津奈木町	70	吉中屋	農業集落排水 L=280m	1.8
		(小計 1箇所)			排水路 L=280m	1.8
	合計	2工区				4.4



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、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あります。

昭和４７年７月（球磨村神瀬（こうのせ）地区）



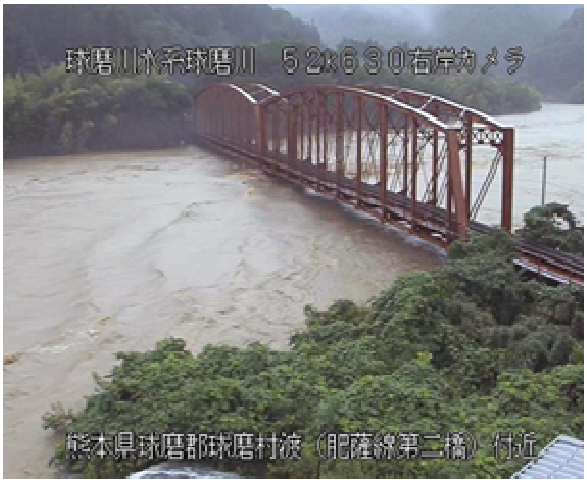
平成１７年９月（球磨村 渡（わたり））



平成１８年７月（球磨村一勝地淋（いっしょうちそそぎ））



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）



相良村西村（浸水状況）



相良村新村（被災状況）



相良村川村（かわむら）駅（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）



湯前町牧良川（まきらがわ）周辺（被災状況）



湯前町牧良線（被災状況）



山江村万江川（まえがわ）堆積土砂（万江小学校付近）



水上村球磨川堆積土砂



第 16　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。

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。そのための充分な予算を確保されるよう要望いたします。

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

〇国道 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（球磨村上蔀（うわしとみ））



国道２１９号（錦町西井手ノ口（にしいでのくち））



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 ㎞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、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、五木村九折瀬(つづらせ)地区や相良村上下坂(じょうげざか)地区、美里町早楠(はやくす)地区、八代市泉町五家荘(ごかのしょう)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、人吉市下城本(しもしろもと)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(ろもう)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２１９号

国道４４５号

国道３８８号

国道２１９号

八代郡

芦北郡

球磨郡

人吉市

五木村

山江村

相良村

水上村

湯前町

多良木町

あさぎり町

錦町

宮崎県

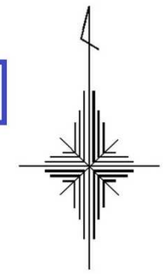
鹿児島県

至八代 至やつしろ 至宮原 至落合 至椎葉 至上椎葉 至日向 至宮崎 至水俣 至川内 至よしまつ 至都城

八代 せといし 多武隈 しろいし 神瀬 大瀬 横井 高沢 境目 椎屋 那良口 黒白 茂田 鹿目 古仏頂 木地屋 田野 大川間 柴笠 やたけ

六本杉山 久連子 小鶴原女木線 飯干 白髪山 内谷 小椎葉 五木小川線 頭地 八原岳 九折瀬 五木湯前線 日当 白蔵 宮園 八重 久連子落合線 高塚山 銚子笠 中尾 平畑 古屋敷 上椎葉湯前線 湯山 市房山 幸野 染田線 染田湯前停車場線 茂原 東光寺西ノ園中里線 多良木停車場線 免田停車場線 柳別府 宮原 田畑 中 永谷 本園 黒岳 秋時 皆越 免田線 下槻木 八重線 小白髪岳 陀来水岳 白髪岳 大平山 至中河間

大平 椎葉 高岳 仰烏帽子山 九山口 州坂 自本人動車道線 湯ノ口 秋葉山 大槻 白岩山 尾方原 田代 夜狩尾 五木湯前線 柳野 木多良木線 鷲巣 川辺 覚井 忠ケ原 黒辺田野 大畑西線 大畑東開下線 大畑車場線 肥薩線 人吉IC 人吉インター線 万江 東浦 牛塚 ひとよし 人吉停車場線 遠原渡線 いつしょうち 椎屋 219号 445号 388号 221号 267号 ループ橋



0 1 2 3 4 5 10 km

凡例

砂防指定地	砂防
県界	県界
市郡界	市郡界
町村界	町村界
高規格幹線道路	高規格幹線道路
一般国道	一般国道
主要地方道	主要地方道
一般県道	一般県道
自転車歩行者専用道路	自転車歩行者専用道路
地域振興局	地域振興局
JR	JR

第 18　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。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。

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 19　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 ㎞、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 ㎞）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。

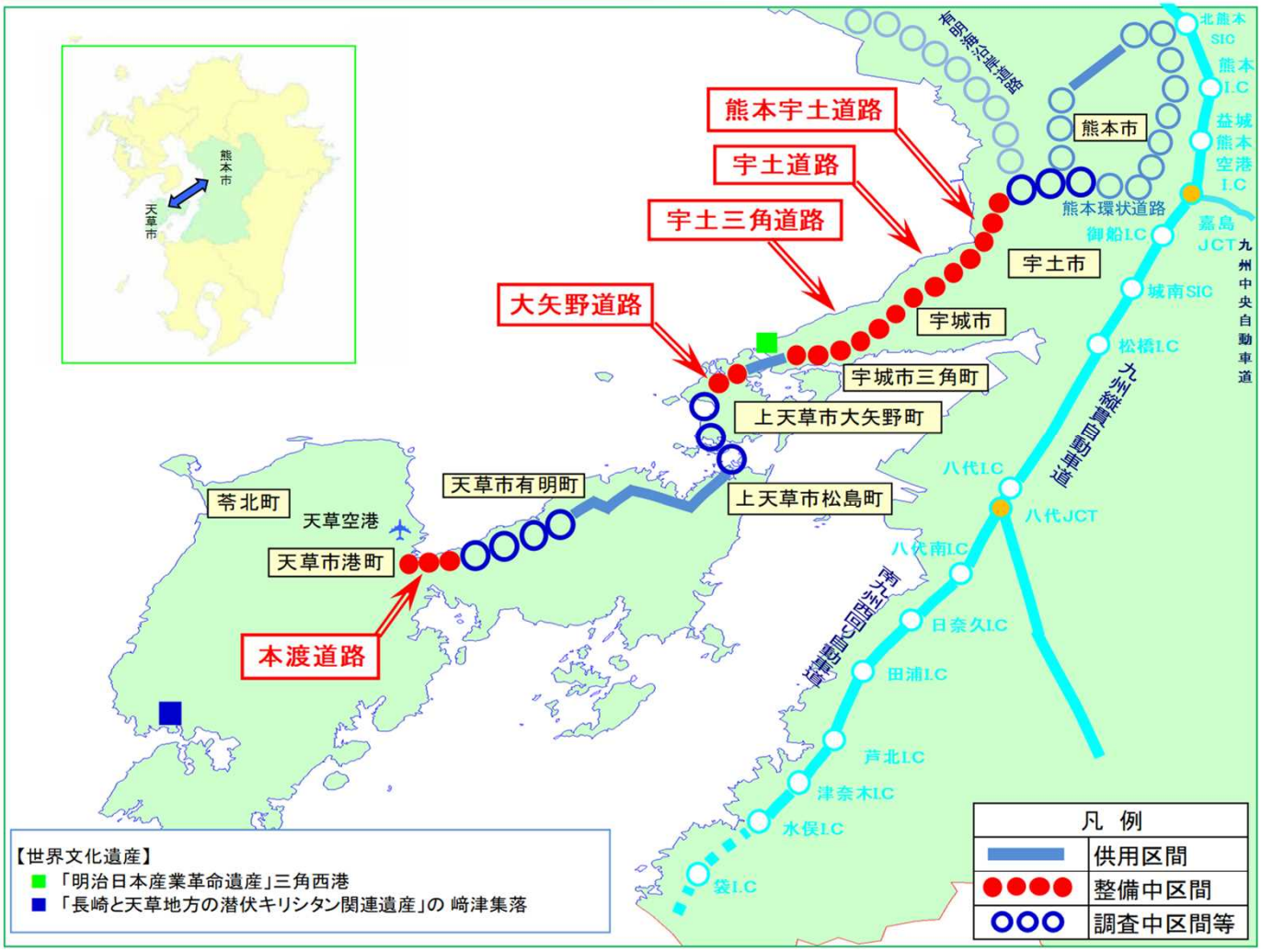
記

〇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」の早期完成のための予算確保

・「天草市志柿町区間」の令和 5 年度事業化と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