要望書

熊本県町村議会議長会

要望の実現方について

平素は、町村の振興発展のため、格別のご尽力を賜り深く感謝申し上げます。

さて、本会は、平成３０年２月１６日に開催した「第６８回定期総会」において、別紙のとおり、特別要望及び各郡提出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。

「平成２８年熊本地震」からの復旧・復興に関する特別要望

「平成２８年熊本地震」は、家屋の倒壊、公共施設の損壊、道路の崩落・寸断など、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。

また、その後の大雨による豪雨被害では、地震による地盤への影響も重なり、県内の被害はさらに拡大し、住民生活や経済活動に重大な影響を及ぼしている。

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

よって、下記事項の実現を図るよう、強く要請する。

記

１　今後、町村が財政面で安心感をもって復旧・復興に取り組んでいくため、国による財政支援への明確な担保と長期的な支援について、特別の立法措置も含め、東日本大震災を踏まえた特別の措置を講じること。

２　自力での住宅再建が困難な被災者が、将来確実に住居が確保できるよう、公営住宅の提供等について、最大限の支援を行うこと。

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

4　被災した建築物等のがれきをはじめとする災害廃棄物については、その処理が完了するまで全面的な支援を行うこと。

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

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

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

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

各郡提出要望

	件　　名	提出郡名
第１	平成２８年熊本地震及び梅雨前線豪雨災害に伴う財政支援並びに人的支援について	全郡共同提出
第２	町道金木鶴越線の事業促進について	下益城郡
第３	砂防堰堤等の事業促進について	下益城郡
第４	地域高規格道路 有明海沿岸道路（Ⅱ期）の整備について	玉名郡
第５	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６	熊本地震後の復旧及び地域活性化のための県道整備について	菊池郡
第７	「平成２８年熊本地震」に関する国道・鉄道等の早期復旧について	阿蘇郡
第８	阿蘇地域における道路網の整備促進について	阿蘇郡
第９	九州中央自動車道の早期完成及び 主要地方道矢部阿蘇公園線未供用区間の早期着工について	上益城郡
第 10	熊本都市圏南東部地域の道路網の強化について （一般県道六嘉秋津新町線の抜本的整備）	上益城郡
第 11	一般県道御船甲佐線の田口橋復旧工事の早期完成について	上益城郡
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 （主要地方道熊本高森線四車線化の早期整備） （益城中央被災市街地復興土地区画整理事業）	上益城郡
第 13	河川の整備促進について	八代郡
第 14	交通・産業基盤及び農業生産基盤の整備について	葦北郡
第 15	球磨川における抜本的な治水対策の促進について	球磨郡
第 16	球磨地域幹線道路網の整備促進について	球磨郡
第 17	天草地域の道路整備促進について	天草郡

第１　平成 28 年熊本地震及び梅雨前線豪雨災害に伴う財政支援並びに人的支援について

【全郡共同提出】

（提案理由）

平成 28 年 4 月 14 日夜及び 16 日未明に発生し、二度の震度 7 を観測した「平成 28 年熊本地震」、さらに同年 6 月 20 日から 21 日にかけての梅雨前線豪雨災害により、県内町村は広範囲に渡り甚大な被害を受け、また、豪雨災害においては、県央部で時間雨量 150 ㎜という記録的な豪雨に見舞われました。

この地震及び豪雨により住居をはじめとする多数の家屋等が被災し、大規模な土砂崩れや土石流により農地・道路・河川等も甚大な被害を受けています。

平坦部では液状化や地盤の亀裂など、山間部においては山林斜面や棚田等の崩落などで原形復旧の見通しが厳しい地域もあります。特に橋梁の崩壊や通行止めにより地域住民の生活に大きな支障をきたしています。

何よりも自宅が被災に遭い、現在仮設住宅などでの生活を余儀なくされ、自宅解体後の住宅再建の目処が立たない方の中には高齢者世帯も数多くおられ、特にこの住宅の再建に対する手厚い支援が求められており、国・県によるさらなる支援及び制度の拡充が必要です。

地震発生直後から、国をはじめ熊本県や関係者の支援を受けながら各町村を挙げて全力で対応しておりますが、今後においても、この震災及び豪雨災害に伴う復旧・復興には莫大な経費が生じることが予想され、自主財源に乏しい各町村は、危機的な財政状況に陥ることが懸念されます。

今後、被災者の生活再建と地方自治体が復旧・復興にしっかり取り組んでいくためには、国による財政支援への明確な担保と長期的な財政支援及び中長期的な人的支援が必要であります。

このため一日でも早い被災地域の復興が実現するために、国・県において、新たな補助制度の創設や補助事業の採択要件の緩和、また補助率の嵩上げなどの地方負担の軽減に向けた財政措置、中長期的人的派遣等を講じられるよう要望いたします。

第２　町道金木鶴越線（かなぎつるごえ）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、甚大な被害が起きました。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（道路決壊箇所の応急工事）

第３　砂防堰堤（えんてい）等の事業促進について

【下益城郡提出】

（提案理由）

美里町では、平成 19 年の集中豪雨の際、4 渓流において土石流が発生し、24 戸の家屋が全半壊するなどの多大な被害を受けました。

国・県には迅速かつ確実な対応をしていただき、二次災害を防止することができましたことに対し、心から御礼申し上げます。

しかしながら、五郎ヶ谷川（ごろうがたにがわ）・中園川（なかぞのがわ）・津留谷川（つるたにがわ）（測量設計中）・東舞鹿野川（ひがしもうかのがわ）（未着手）などの「土石流危険渓流」では、現在でも土砂災害等がいつ起きてもおかしくない危険な状況にあり、平成 28 年の熊本地震後の梅雨期には、地域住民に対し再三の避難勧告が出されました。

このように近年の台風、集中豪雨等々、異常気象による自然災害は町民の脅威となっておりますが、砂防事業は本町のような中山間地の過疎地域においては、採択基準に該当することが難しい箇所も多く、その要件緩和が求められているところです。

つきましては、土砂災害防止のための砂防堰堤、急傾斜地崩壊防止施設などの土砂災害を未然に防ぐ施設の整備による安全・安心な地域づくりに、特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

中園川

津留谷川

東舞鹿野川

熊本県　下益城郡

美里町全図

要望個所図

美里町役場中央庁

美里町役場砥用庁舎

県道三本松甲佐線

県道甲佐小川線

県道囲砥用線

県道清和砥用線

国道218号

国道445号

国道443号

町道金木鶴越線

東舞鹿野川

津留谷川

中園川

五郎ヶ谷川

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)」

熊本市長嶺東2−1−24 ☎(096)388−0029 (株)乙姫印刷社

第４　地域高規格道路 有明海沿岸道路（Ⅱ期）の整備について

【玉名郡提出】

（提案理由）

有明海沿岸道路（Ⅱ期）は、有明海・八代海の両沿岸地域の相互連携や交流を目的に熊本天草幹線道路や南九州西回り自動車道等と一体的に循環型ネットワークを形成する重要な地域高規格道路であります。

また、本路線は、福岡・佐賀両県で整備中の有明海沿岸道路と一体となり熊本・佐賀両県の県庁所在地を最短で結び、また九州縦貫自動車道等による高速道路網を補完し道路ネットワークを形成する重要路線となっております。

そして、沿線の熊本港、長洲港、三池（みいけ）港、有明佐賀空港等の物流拠点施設を結ぶ『物流の道』として、また熊本から佐賀までの 2,500 万人観光圏を支える『観光の道』として、沿岸地域 150 万人都市圏の一体的発展や広域的交流の促進に繋がるものと期待されております。

わが国の観測史上例を見ない未曾有の災害となった熊本地震では、九州縦貫自動車道が寸断され、主要幹線道路に深刻な交通渋滞が発生し、災害時における既存道路ネットワークの脆弱性が露呈されたところであります。この教訓から災害発生時のリダンダンシーの確保のためにも本路線の整備は重要であり、過去に津波・高潮の被害を受けた地域を通過することからも、災害発生時の『命の道』として防災・減災の大きな役割も期待されております。

現在、福岡・佐賀両県を結ぶ有明海沿岸道路は、これまで全体約 55 ㎞のうち約 30 ㎞が既に供用されるなど着々と整備が進んでおり、開通の進捗に併せて三池港の利用増加など地域経済の活性化に大きな効果が生まれております。

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、三池港 IC の災害発生時の機能確保として、熊本県内では初となる荒尾市の競馬場跡地付近までの約 2.7 ㎞区間の現地測量着手となったところであり、長洲港や熊本港のさらなる利用増加による産業の振興が期待されております。

今後、本路線が整備されることによって天草地域や福岡、佐賀、長崎の各県を繋ぐ広域観光ルートが形成され、沿線経済の好循環や熊本地震からの復興を加速させることが期待されております。

つきましては、有明海沿岸道路（Ⅱ期）全線の早期整備の実現に向け、次の措置を講じていただきますよう強く要望いたします。

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実現すること。
一、有明海沿岸道路「三池港ＩＣ～荒尾市」区間を早期に整備すること。
一、有明海沿岸道路（Ⅱ期）「大牟田市～長洲町」間を早期に事業化すること。
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、必要な予算措置を確実に行うこと。

第５　著しい交通渋滞緩和のための国道及び県道整備の早期着工について

【菊池郡提出】

（提案理由）

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

このことから、熊本県におかれましては、このような状況を斟酌され、関係市町と共同して、県道大津植木線とそれに接続する町道の交差点改良、及び県道辛川（からかわ）鹿本線福原（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、熊本県が菊池市旭志地内に計画される工業団地及び菊陽町原水（はらみず）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。そのような中、一部バイパス化で国の施工も決定し、誠に喜ばしいことではありますが、決定後は、出来る限り早期着工をお願いいたします。

また、県道曲手（まがて）原水線から町道菊陽空港線の高架による延伸が、熊本県、合志市、菊陽町において協定が結ばれ、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るため、一日も早い予算の確保と早期着工をお願いいたすものです。

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

第６　熊本地震後の復旧及び地域活性化のための県道整備について

【菊池郡提出】

（提案理由）

熊本地震によって、大津町から阿蘇くまもと空港へ通じる町道も大きく損傷し、県道 36 号線や熊本益城大津線並びに県道 225 号山西（やまにし）大津線を利用するなど不便な状況が続いております。

特に、地震後、阿蘇くまもと空港の利用者をはじめ、空港台地に畑を所有する農業者や畜産農家及び鳥子（とりこ）工業団地への通勤者などの多くが、道路幅員も狭く、離合や大型農業機械の通行にも支障を来たしている現状があります。

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

県道 211 号岩坂陣内（いわさかじんない）線から空港台地への県道延長は、その構想の中で、国道 325 号や県道 207 号瀬田竜田（せ た たつだ）線の朝夕の渋滞緩和にもつながるとともに、阿蘇方面からの空港利用者の利便性向上並びに地域活性化の起爆剤として、大いに期待できるものと考えます。

つきましては、県道管理者であります熊本県において、熊本地震後の復興及び地域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整備を強く要望いたします。

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㈱
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

国道３８７号

国道３２５号

国道５７号

国道４４３号

県道大津西合志線

県道辛川鹿本線

県道熊本住吉線

町道横道合志２号線

町道菊陽空港線

高架化

忖迫・第二テクノ線

町道本田技研325号線・南通線

大津町都市計画道路

県道大津植木線

九州縦貫自動車道

阿蘇くまもと空港

第７　「平成 28 年熊本地震」に関する国道・鉄道等の早期復旧について

【阿蘇郡提出】

（提案理由）

平成 28 年 4 月 14 日の夜、16 日の未明に発生しました「平成 28 年熊本地震」に関し、熊本県におかれましては、阿蘇地域の復旧及び復興のために御支援・御尽力賜りまして誠にありがとうございます。また、迅速な対応に対して深く感謝申し上げます。

この地震により阿蘇管内では多くの尊い命が失われ、多くの重軽傷者を数えるとともに、家屋の倒壊、自治体施設と学校施設の損壊や国道 57 号、ＪＲ豊肥本線の寸断と阿蘇大橋・俵山のトンネル、南阿蘇鉄道の線路の崩壊など、人的・物的被害は甚大なものとなっています。

また、幹線道路の通行止めは、多くの住民が、通学や通勤に困難をきたすなど非常に不便な日常生活を強いられ、沿線自治体の住民生活はもとより、熊本県のみならず九州全体の交通・産業・農業・観光等に多大な影響が出ている状況であります。

さらには「阿蘇くまもと空港」は、広域防災の拠点として選定され、広域防災拠点構想の中に「すべての道は熊本に通じるとの考えの下、横軸をはじめとした交通基盤整備の加速化」が盛り込まれており、今回の要望は地震、火山の噴火、大雨や台風時の避難道路並びに災害発生時の救急や救助に向かうアクセス道路として防災面からも早期復旧と完成が急務な道路であります。

このようなことから、阿蘇管内町村の現状をご理解いただき一日も早い復旧復興を願い、円滑な事業の推進を図る為、次の事項について特段の御配慮を賜りますとともに国への働きかけを強くお願いいたします。

記

【道路関係】

一.　国道 57 号の早期開通について

一.　国道 57 号北側ルートの早期完成について

一.　国道 325 号阿蘇大橋の早期完成と開通について

【鉄道関係】

一.　ＪＲ豊肥本線の早期開通について

一.　南阿蘇鉄道災害区間の早期復旧・復興について

ミルクロード
トンネル 約4km
赤水駅
重岳
△862
黒川
清正公道
57
瀬田駅
南阿蘇村立野
立野駅
長陽大橋
325
南阿蘇鉄道
阿蘇大橋 落橋
京大火山研究所
阿蘇山
杵島岳
草千里ヶ浜
烏帽子岳
御竈門山
夜峰山
南阿蘇村
南阿蘇鉄道
扇ノ坂
西原村
阿蘇郡
N

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益々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

○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

平成 28 年 4 月 14 日・16 日に発生した「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、県道熊本高森線の西原村にある 6 つの橋梁と俵山トンネルが大きく損傷するなど、阿蘇地域と熊本都市圏等を繋ぐ大動脈が寸断され、現在も地域住民の生活のみならず地域の経済や産業に大きな打撃を与えています。

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 年に国道を補完する幹線的役割を持つ「主要地方道」に指定されました。これまで県当局における積極的な改良事業が施され、生活関連区間の道路整備については、残り数年での完了が見込まれています。しかし、路線の一部に未供用区間があるため、その役割を十分発揮するには至っていません。

熊本地震により、重要な幹線道路が被災し、地域社会に大きなダメージを与えている今、「壊れにくい」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有効であると考えます。

特に、本路線は、災害発生時における、被災者救助や災害支援において大きな役割を担う自衛隊の主要宿営地となる大矢野原(おおやのはら)演習場から、南阿蘇方面に向かう最短ルートとなります。熊本地震においては、南阿蘇村をはじめ阿蘇地域へ支援に向かう自衛隊の支援部隊は、山都町蘇陽地区から高森町方面への迂回を余儀なくされましたが、本路線が開通していれば、往復約 60 分の時間短縮が図られていました。

また、国幹道九州中央自動車道は、「小池高山(おいけたかやま)～北中島(きたなかしま)」区間において最後の構造物となる「田代(たしろ)第二トンネル」が着工されるなど、平成 30 年度の供用開始に向け着々と整備が進められており、「北中島～矢部」間についても、整備は着実に進んでいます。九州中央自動車道は、熊本県が進めている「九州を支える広域防災拠点構想」において、九州の東西を繋ぐ重要な広域防災路線としても位置付けられており、大規模災害時の「命の道」として早期全線完成に向け、着々と事業が推進されております。

今なお警戒が続く阿蘇山の火山活動や、近い将来必ず起こるであろうと言われてい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考えるとき、矢部阿蘇公園線は、地域住民の緊急避難路としてはもとより救助・救援や物資輸送など復旧活動を支える基幹ルートとなります。

また南阿蘇村を通る国道 325 号と九州中央自動車道を相互にリンクさせることで、広域的にも防災機能の高い道路ネットワークを構築することになります。

以上のような本路線の重要性及び可能性を、防災・減災の面からもご賢察いただき、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。

主要地方道「矢部阿蘇公園線」路線図

○県道主要地方道熊本高森線の早期災害復旧及び開通について

主要地方道熊本高森線（県道 28 号）は、平成 28 年 4 月 14 日及び 16 日に発生した「平成 28 年熊本地震」により、西原村風当（かざて）地区より南阿蘇村へ通じる俵山トンネルまでの区間において、橋梁６橋の損壊を含む、道路の路肩崩壊、法面（のりめん）崩壊等の甚大な被害を受けました。現在、国土交通省において直轄事業として、災害復旧事業に取組んでいただいているところです。早期に工事着手していただき、西原村の村道を活用した工事用の仮設道路等もでき、早期復旧に向けてご尽力いただいている事に深く感謝申し上げます。

熊本高森線は、南阿蘇村、高森町、ひいては宮崎方面から「阿蘇くまもと空港」並びに熊本市内へのアクセス道路としても重要な道路であり、観光振興はもとより、産業、経済に大きく寄与する道路でもございます。現在、俵山トンネルの復旧や仮設道路（袴野（はかまの）バイパス）が完成し、利便性も良くなっておりますが、本線の災害復旧工事の一日も早い完成と早急な開通を要望いたします。

また、県道熊本高森線の星田（ほしだ）地区から、布田（ふた）地区の区間においても、今回の「平成 28 年熊本地震」により道路損壊、法面崩壊、排水路の破損等が多数発生しています。法面の復旧等につきましては、一部完了し復旧にご尽力をいただいているところでありますが、この区間においては、中学生の通学路となっており、自転車での事故等も発生しており、早急な復旧をお願いいたします。なお、この区間の道路側溝につきましても、一部農業用の用水を兼ねており、平成 30 年度には水稲の作付けを行いたいと住民の方々が考えておられます。田んぼがあっても水稲ができない状況でありますので、是非とも早急に工事着手をしていただき早急な完成をお願いいたします。

また、県道熊本高森線の西原村土林（つちばやし）地区から益城町杉堂（すぎどう）地区の区間におきましても、今回の「平成 28 年熊本地震」により道路損壊、山腹崩壊が多数発生し、現在、落石等の危険性がある事で、全面通行止めになっております。こちらも熊本県の方で早期復旧に向けてご尽力をいただいているところでありますが、西原村及び上益城や熊本市内の住民の生活道路、高校生等の通学路で、産業、経済に大きく影響のある重要な道路として早期の復旧、開通を要望いたします。

平成十六年五月

熊本県 阿蘇郡 西原村全図

③熊本高森線道路災害復旧事業
（西原村星田～布田区間）

①大切畑大橋（施工状況）

②俵山大橋（施工状況）

④熊本高森線道路災害復旧事業
（西原村星田～布田区間）

⑤熊本高森線道路災害復旧工事
（西原村土林～益城町杉堂区間）

⑥熊本高森線道路災害復旧事業
（西原村土林～益城町杉堂区間）

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16九複、第37号）

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丁目1-1 TEL(096)383-3911

西原村役場

○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。更には、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益々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組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、更に国道 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。

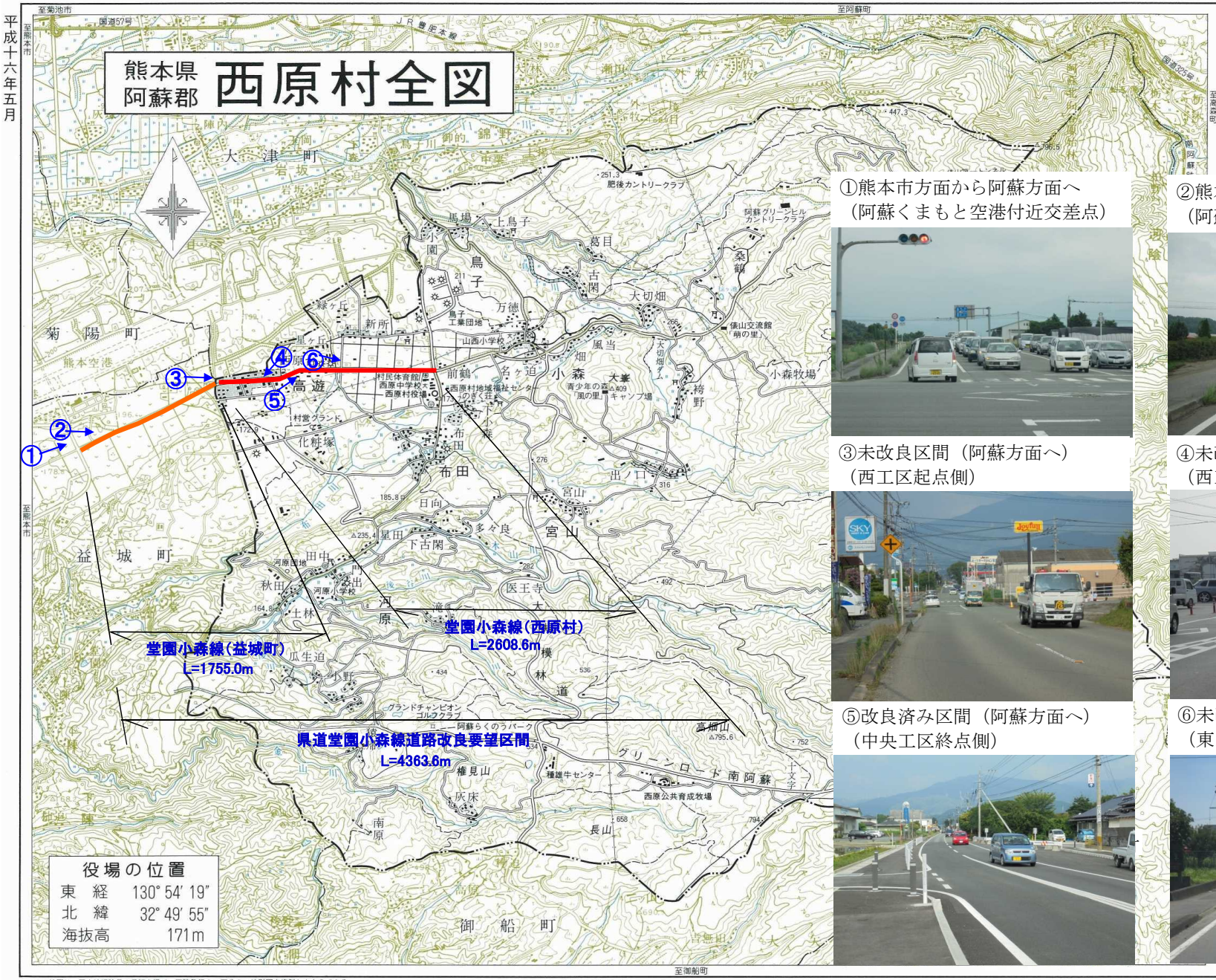
こうした背景を踏まえ、県におかれては、平成 24 年度から益城町区間において測量調査詳細設計され、平成 27 年度には一部工事着手、供用開始されていま

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、西工区用地買収に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の、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



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）

④未改良区間（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

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など、現在も地域住民の生活のみならず地域の経済や産業に大きな打撃を与えています。

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、平成 30 年度には「小池高山（おいけたかやま）ＩＣ～上野（うえの）ＩＣ～北中島（きたなかしま）ＩＣ」の開通が予定されています。熊本県が進める「九州を支える広域防災拠点構想」において、九州の東西を繋ぐ重要な広域防災路線として位置付けられており、大規模災害発生時には、救援物資や医療関係者を円滑かつ迅速に輸送するための“命の道”として、また、平常時には観光振興、産業振興など地域活性化の基盤として、その効果が期待されます。

主要地方道矢部阿蘇公園線は、九州の中央を南北に通る路線であり、九州中央自動車道の整備により阿蘇と南九州を最も効果的につなぐルートが確立され、宇城・上益城地域と阿蘇地域、そして政令指定都市の熊本市を回遊する新しい観光ルートが形成されます。また、警戒の続く阿蘇山の火山活動や南海トラフ大地震、集中豪雨による土砂災害などあらゆる自然災害の発生を想定した場合に、関係地域住民の緊急避難路としてはもとより、救助・救援や物資の輸送など復旧活動を支える基幹ルートとして非常に重要な路線であります。

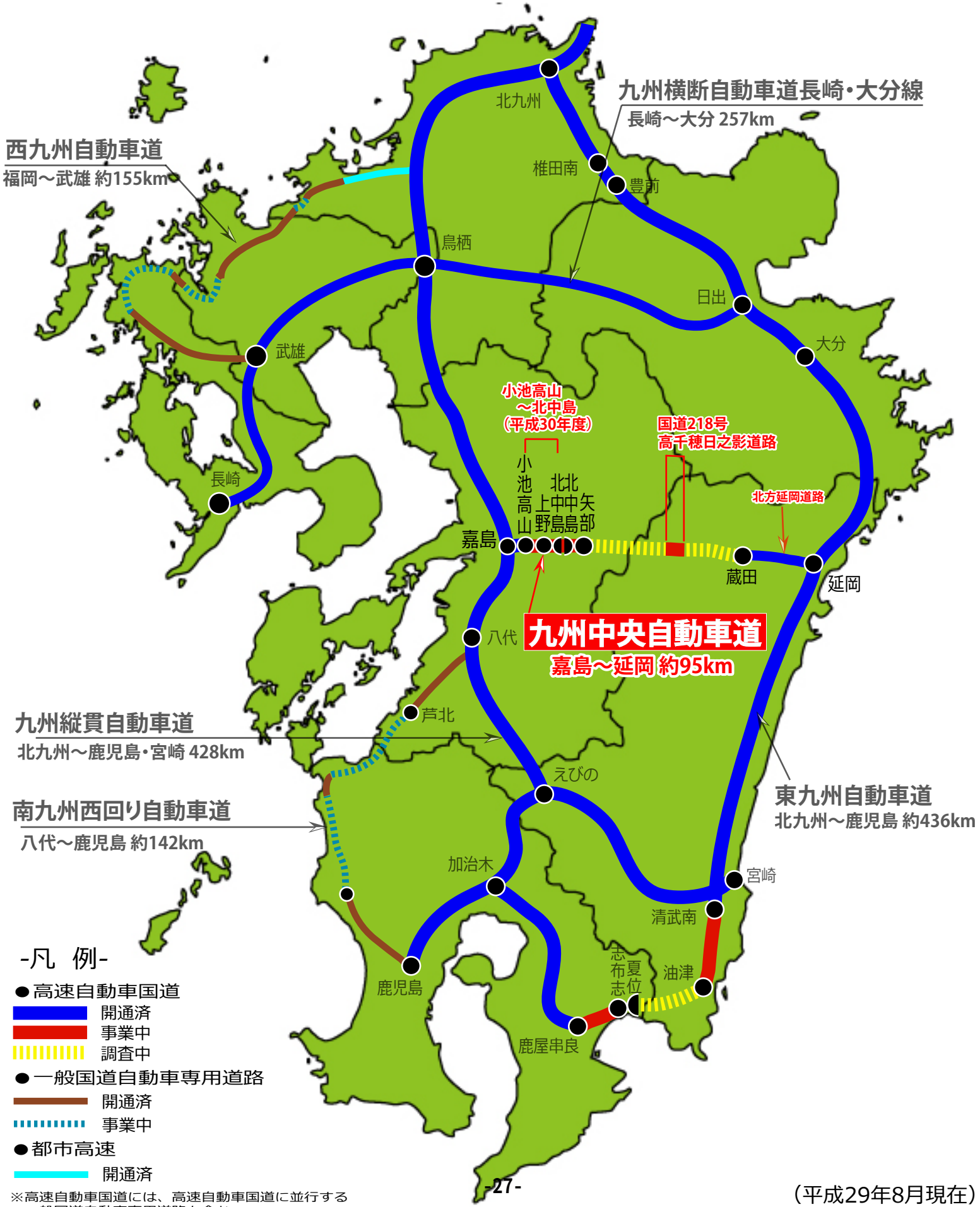
両路線の整備は着実に進んでいますが、九州中央自動車道の整備率は 16%

と全国の高規格幹線道路の整備率と比較すると非常に遅れており、矢部阿蘇公園線については、路線の一部に未供用区間があるため、その役割を十分発揮するには至っていません。

熊本地震により、重要な幹線道路が被災し、地域社会に大きなダメージを与えている今、「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ことが再認識されました。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、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、更なるご尽力を賜りますよう強く要望いたします。

九州の一体的かつ均衡ある発展を図るための
九州中央自動車道（九州横断自動車道延岡線）の早期整備



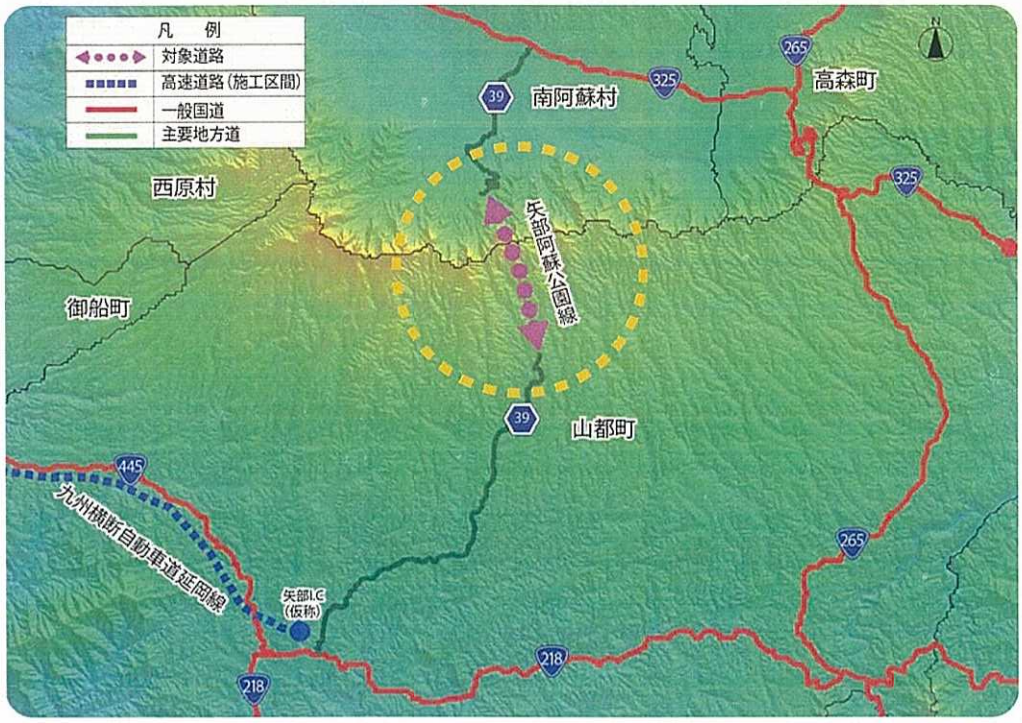
※高速自動車国道には、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路を含む

（平成29年8月現在）

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 10　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）

【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。

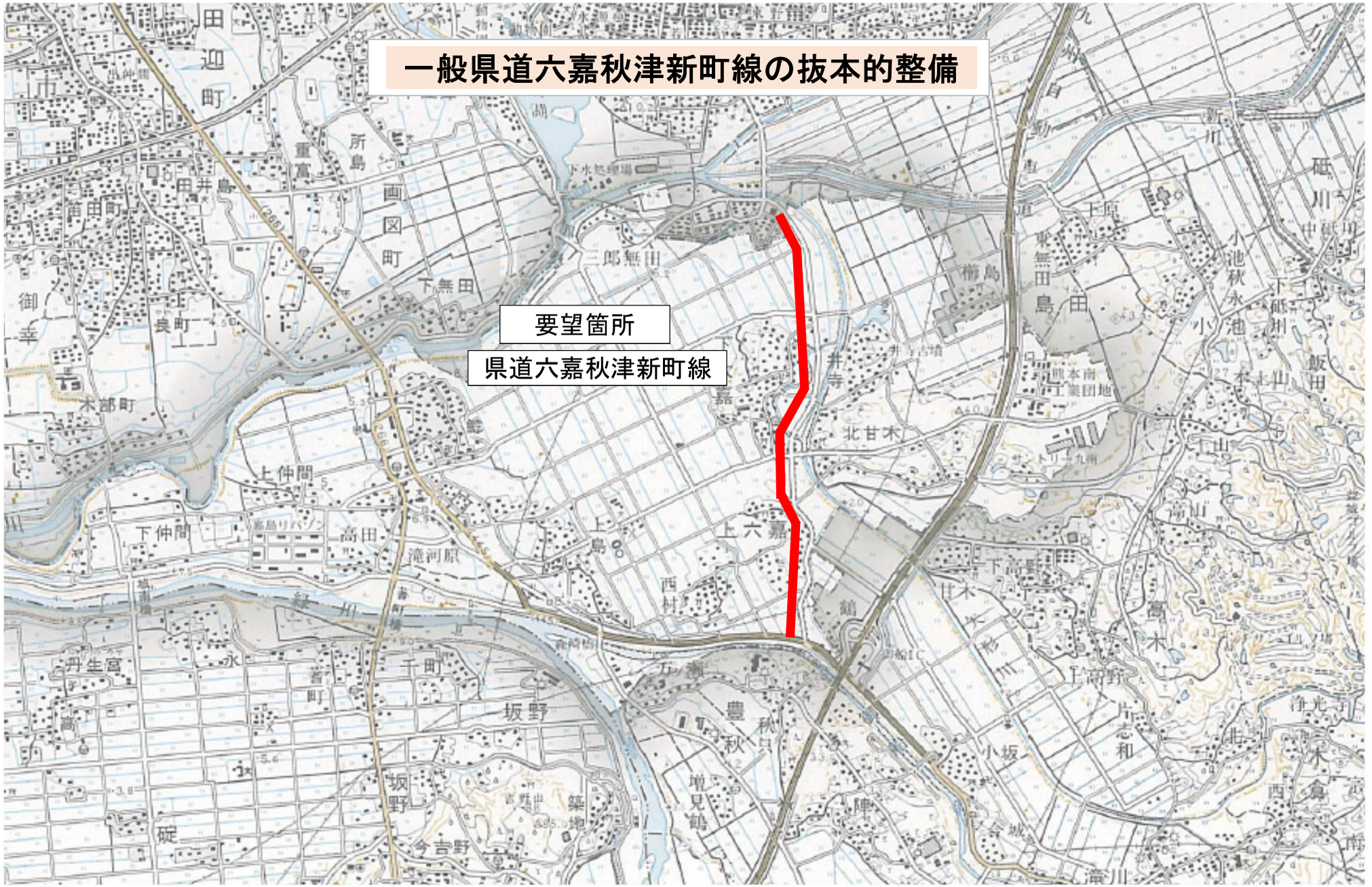
しかしながら、幹線道路網がまだ不完全な状況に加え、昨今の自動車交通量は年毎に増加の一途をたどり、各所において慢性的な交通渋滞が発生しております。

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、南東部地域の幹線道路は、県南地域からの熊本都市圏へアクセスする重要な役割を担っておりますことから、アクセス機能が向上し、広域圏との連携強化並びに交流促進が図られるため、産業・経済・文化の振興と共に、交通混雑の緩和・時間短縮など大きな波及効果が期待されます。また、利便性や生活環境の向上による定住人口の増加等も促進され、地域の活性化が図られるものと考えます。

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

一般県道六嘉秋津新町線の抜本的整備



第 11　一般県道御船甲佐線の田口橋（たぐちばし）復旧工事の早期完成について

【上益城郡提出】

（提案理由）

道路網の整備は、物流はもちろん、人の流れも触発し、地域経済の根幹となる社会資本の整備となるものであり、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、一方では、県道の未改良・未整備区間も多々見受けられ、非常に危険な箇所もあり、安全・安心のための橋梁や幹線道路の早急な整備が望まれていることも事実です。

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おります。

このように通行量が増加する中、本路線の緑川（みどりかわ）に架かる田口橋につきましては、幅員が非常に狭いうえ、歩道もなく、歩行者や自転車通学生、高校生のバイクには大変危険な状況であります。また、車幅 2 メートル又は総重量 5.5 トンを超える車輌の通行規制があるため、多くの貨物車輌等が上流側へ迂回せざるを得ない状況から、大変不便を強いられています。

田口橋架け替えにより、通勤・通学の改善と渋滞の緩和はもとより、資材・生産物の物流路線が創設されることにより、県南及び沿線の開発と地域の活性化につながるものとの期待は大きいものがあります。

このような状況の中、平成 28 年 4 月に発生した熊本地震により田口橋も被災し、発災から人も車も通れず完全通行止めになっていましたが、この田口橋架け替えについては、橋梁災害復旧及び災害関連の県事業として実施することになりました。この田口橋の災害復旧工事については、平成 30 年度内の完成をめざし現在工事が進められている状況ですが、工事が順調に進み、一日も早く通行可能となることを望んでおります。

つきましては、事情ご賢察のうえ、特段の御配慮をいただき早急な復旧工事完成を切にお願い申し上げます。

熊本県　上益城郡
甲佐町全図
県道御船甲佐線の田口橋復旧工事の早期完成
要望箇所
朝・夕の通勤時の渋滞状況
自転車通行時の渋滞状況
甲佐町役場
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15九複、第 13 号）」
愛媛県東宇和郡宇和町大字卯之町2丁目 ☎(0894)㊷−0592㈱乙竣印刷社

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
（主要地方道熊本高森線四車線化の早期整備）
（益城中央被災市街地復興土地区画整理事業）

【上益城郡提出】

（提案理由）

益城町においては、平成 28 年 4 月 14 日・16 日に震度 7 の地震が 2 度も襲い、全壊家屋は 3,026 棟を数え、一部損壊まで含めると 10,584 棟と町内の住家の 9 割以上の家屋が被害を受けました。また、町内の道路もいたるところで被災し、避難や救急・救援活動に支障をきたしました。さらには倒壊家屋等により緊急車両が通れなくなるなど交通機能の喪失や、発災直後の交通混雑の深刻化などの課題も確認されました。

平成 28 年 12 月に策定しました「益城町復興計画」において、今回の震災の教訓を踏まえ、単に震災前の町の姿を復旧するだけでなく、「住民の命を守る、災害に強いまち」の実現に向けて、防災上必要なインフラ整備等を進めることとし、その中でも主要地方道熊本高森線を本町の中心軸・都市連携軸として位置づけ、拡幅を目指すこととしました。また、木山（きやま）地区（益城中央被災市街地復興土地区画整理区域）は、町の復興をけん引し、熊本都市圏東部の拠点機能を担う“創造的復興の中心地”となるよう安全安心な住環境を整備するとともに、行政・商業・サービス・交通結節点等、高次の都市機能誘導を図ることとしております。

このような中、熊本県におかれましては、熊本都市圏東部地域の発展のために主要地方道熊本高森線の四車線化の早期整備及び益城中央被災市街地復興土地区画整理事業に取り組んでいただいているところです。

引き続き一日も早い完全復興の実現に向け、ご尽力を賜りますよう要望いたします。

益城町における市街地整備の検討状況

復興に向けた市街地整備の取組

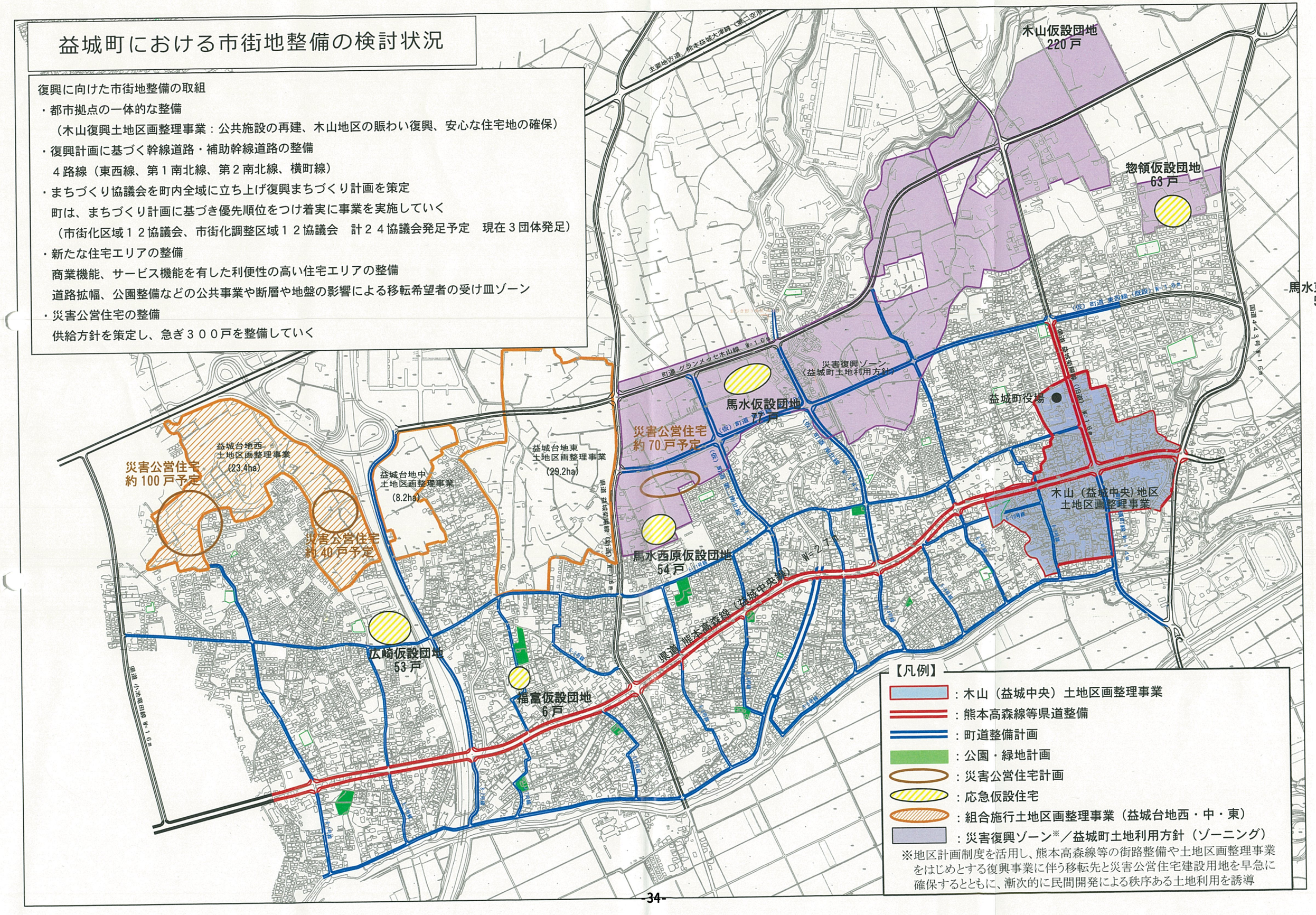
・都市拠点の一体的な整備
　（木山復興土地区画整理事業：公共施設の再建、木山地区の賑わい復興、安心な住宅地の確保）

・復興計画に基づく幹線道路・補助幹線道路の整備
　４路線（東西線、第１南北線、第２南北線、横町線）

・まちづくり協議会を町内全域に立ち上げ復興まちづくり計画を策定
　町は、まちづくり計画に基づき優先順位をつけ着実に事業を実施していく
　（市街化区域１２協議会、市街化調整区域１２協議会　計２４協議会発足予定　現在３団体発足）

・新たな住宅エリアの整備
　商業機能、サービス機能を有した利便性の高い住宅エリアの整備
　道路拡幅、公園整備などの公共事業や断層や地盤の影響による移転希望者の受け皿ゾーン

・災害公営住宅の整備
　供給方針を策定し、急ぎ３００戸を整備していく



第 13　河川の整備促進について

【八代郡提出】

（提案理由）

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

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

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

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

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

①　二級河川「八間川」改修促進及び鹿児島本線鉄道橋の改修促進

八間川護岸現況

八間川護岸現況

八間川増水状況

八間川増水状況

上流部溢水状況

上流部溢水状況

◆八代郡◆　八間川河川改修事業の促進について

①　二級河川八間川に架かる鹿児島本線鉄道橋の改修

【位置図/概略】

氷川町管内図

位置図/詳細

平成十八年二月

記号

◎氷川町役場　〒病院
○氷川町役場宮原振興局　⛩神社
官公署(特定の記号のないもの)　卍寺院
🏛裁判所　🗼高塔
🌡測候所　ℓ記念碑
🚓警察署　≋儀波塔
✕交番・駐在所　⌒坑口・洞口
🚒消防署　⌂城跡
〒郵便局　∴(史跡・名勝・天然記念物)
⚒工場　♨温泉・鉱泉
🏭発電所・変電所　⚒採鉱地
🏫小・中学校　⛏採石地
🏫高等学校
(大)大学　(専)高専
---- 町・村界、指定都市の区界

高塚 1

国道3号

県道鹿野赤池線

JR鹿児島本線

新田　野津　島地　鹿島　鹿野　網道　若洲　古本　大野　九州自動車道　立神　河原　宮原　今　早尾　中島　有佐　梅　八代海

1 : 30,000
0　500　1000　1500m

凡例

この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の２万５千分の１地形図を複製したものである。(承認番号　平 17 九複、第293号)

日本地図調製業協会会員 富士マイクロ株式会社
熊本市石原1-3-53　TEL (096)380-6661

氷川町役場

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、田浦インターから津奈木インターまでの区間が供用開始され、津奈木インターから水俣インターまでの区間につきましても、現在、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、津奈木・水俣間の早期整備においては、これまで以上の推進を強く望んでおります。

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

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

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

要望事項

１　南九州西回り自動車道、葦北郡内県道など交通基盤整備の促進

２　芦北七浦パークコースト整備構想、シーサイドロード整備事業の促進

３　中山間地域総合整備事業（七浦地区、芦水（いすい）地区）など農業生産基盤整備の促進

第 15　球磨川における抜本的な治水対策の促進について

【球磨郡提出】

（提案理由）

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

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

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

このことから、現在「球磨川治水対策協議会」にて検討を実施中でありますが、依然として目標とする安全度が確保される対策は見出されていません。

よって、流域住民の不安は解消されていないままであり、特に下流域の球磨村においては浸水被害が度々、発生している現状であります。

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

また、五木村はダム建設事業に協力し、水没地域住民が移転した結果、人口の急激な減少や集落の消滅が見られ、球磨川最大支流である川辺川の流域保全が危ぶまれています。よって、国は、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。

さらに、平成 28 年 4 月に発災した熊本地震にみられるように、本地域は中央構造線の中にあって、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、地域住民を守る砂防施設の整備が必要であります。

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

第 16　球磨地域幹線道路網の整備促進について

【球磨郡提出】

（提案理由）

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

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

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

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

記

・国道 219 号道路整備事業の促進について

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

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

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

・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 2.8 ㎞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 28 年度に「防災・安全交付金（改築）事業」の採択を受け、ようやく平成 29 年度から熊本県により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 24 日にグランドオープンを迎えました。

本施設は、標高約 1,000ｍ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、更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します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 445 号未改良区間並びに歩道の整備

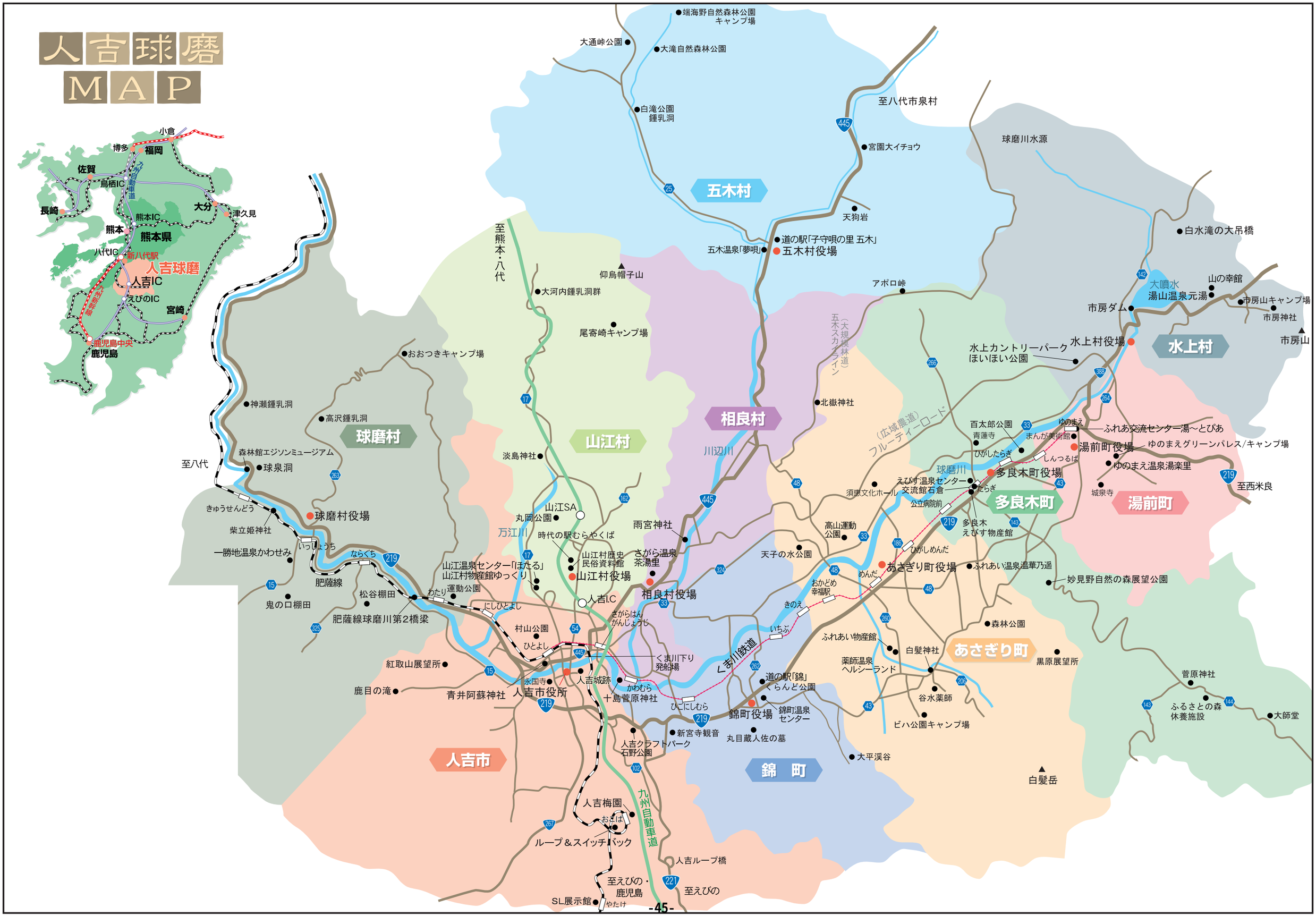
国道 445 号は熊本市を起点として人吉市に至る､熊本県の南部を南北に繋ぐ、林業や観光、地域住民の生活道路として重要な路線であります。

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。


人吉球磨
MAP
小倉
博多
福岡
佐賀
鳥栖IC
長崎
大分
津久見
熊本IC
熊本
熊本県
八代IC
新八代駅
人吉球磨
人吉IC
えびのIC
宮崎
鹿児島中央
鹿児島
端海野自然森林公園
キャンプ場
大通峠公園
大滝自然森林公園
白滝公園
鍾乳洞
至八代市泉村
宮園大イチョウ
球磨川水源
五木村
天狗岩
道の駅「子守唄の里 五木」
五木温泉「夢唄」
五木村役場
白水滝の大吊橋
至熊本・八代
仰烏帽子山
大河内鍾乳洞群
アポロ峠
大噴水
湯山温泉元湯
山の幸館
市房山キャンプ場
市房神社
市房山
市房ダム
尾寄崎キャンプ場
水上村役場
水上村
水上カントリーパーク
ほいほい公園
五木スカイライン
（大規模林道）
おおつきキャンプ場
神瀬鍾乳洞
高沢鍾乳洞
球磨村
北嶽神社
相良村
山江村
川辺川
（広域農道）
フルーティーロード
百太郎公園
青蓮寺
ゆのまえ
まんが美術館
ふれあ交流センター湯～とぴあ
湯前町役場
ゆのまえグリーンパレス/キャンプ場
ゆのまえ温泉湯楽里
ひがしたらぎ
しんつるば
森林館エジソンミュージアム
至八代
球泉洞
淡島神社
球磨川
多良木町役場
えびす温泉センター
交流館石倉
たらぎ
須恵文化ホール
公立病院前
城泉寺
至西米良
多良木町
湯前町
きゅうせんどう
球磨村役場
柴立姫神社
山江SA
丸岡公園
万江川
雨宮神社
高山運動
公園
多良木
えびす物産館
一勝地温泉かわせみ
いっしょうち
ならぐち
時代の駅むらやくば
山江村歴史
民俗資料館
さがら温泉
茶湯里
天子の水公園
ひがしめんだ
あさぎり町役場
ふれあい温泉温華乃遥
山江温泉センター「ほたる」
山江村物産館ゆっくり
山江村役場
肥薩線
わたり
運動公園
松谷棚田
鬼の口棚田
人吉I.C
相良村役場
おかどめ
幸福駅
めんだ
妙見野自然の森展望公園
肥薩線球磨川第2橋梁
にしひとよし
さがらはん
がんじょうじ
きのえ
村山公園
いちぶ
森林公園
ふれあい物産館
白髪神社
あさぎり町
黒原展望所
ひとよし
くま川下り
発船場
くま川鉄道
薬師温泉
ヘルシーランド
紅取山展望所
永国寺
人吉城跡
かわむら
道の駅「錦」
くらんど公園
菅原神社
鹿目の滝
青井阿蘇神社
人吉市役所
十島菅原神社
ひこにしむら
錦町役場
錦町温泉
センター
谷水薬師
ふるさとの森
休養施設
大師堂
ビハ公園キャンプ場
新宮寺観音
丸目蔵人佐の墓
人吉クラフトパーク
石野公園
大平渓谷
人吉市
錦　町
白髪岳
人吉梅園
おさば
九州自動車道
ループ＆スイッチバック
人吉ループ橋
至えびの・
鹿児島
至えびの
SL展示館
やたけ

第 17　天草地域の道路整備促進について

【天草郡提出】

（提案理由）

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

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

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

こうした中、平成 6 年に地域高規格道路の計画路線（総延長 70 ㎞）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。平成 19 年 9 月には、その一部 13.3 ㎞が開通し、10 分を越える時間短縮が図られました。このことで少なからず交通の利便性が向上し、地域間の交流促進や島民生活の向上、産業の振興等々に貢献しているものと思われます。

今般、上天草市と宇城市をつなぐ、大矢野バイパス（道路名称：三角大矢野道路）が平成 30 年 5 月 20 日、新たに開通しました。

また、本渡道路区間においては、平成 29 年 10 月 28 日、天草上島と下島を結ぶ「第二天草瀬戸大橋」（仮称）の着工式が行われ、平成 34 年度中の供用開始を目指すこととなっています。同日、沿線等の 6 市町でつくる熊本天草幹線道路整備促進期成会ならびに熊本天草幹線道路整備促進協議会主催の「熊本天草幹線道路の早期完成を求める天草島民集会」が天草市民センターにて開催され、約 700 人の皆様に参加をいただき盛会の中で終了しました。

全線が開通すれば、熊本県の進める熊本市から県内主要都市間を 90 分で結ぶ『90 分構想』の実現も可能になるなど、これからの地域創生に向け地域間交流や広域連携の強化により産業振興も期待されます。

また、平成 30 年 5 月 4 日に国連教育科学文化機関（ユネスコ）の諮問機関、

国際記念物遺跡会議（イコモス）から天草市河浦町の﨑津集落を含む「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界文化遺産への登録勧告があり、同年 6 月 24 日から 7 月 4 日にバーレーンで開かれるユネスコ世界遺産委員会で、正式に世界遺産としての登録が決定する見込みとなったと聞き及んでおります。名称に「天草」の地名が入った形での世界遺産登録となれば、天草の存在を全国、世界へ発信することとなり、これまで以上に観光客をはじめとした、人の往来の増加が期待されるところです。

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

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

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

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

記

〇天草島民の悲願である、交通基盤の早期整備について

・地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の整備中区間（第二天草瀬戸大橋（仮称））の早期完成に向けた予算確保
・地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の調査中区間の早期事業化
・国道 389 号（当該区間）の法面に対する根本的な防災対策の実施

道路整備促進要望箇所

福岡県
大分県
宮崎県
熊本県
有明海
八代海
熊本天草幹線道路
凡例
供用区間
整備中区間
調査中区間
計画路線
国道３８９号
当該区間
南関IC
山鹿市
菊水IC
菊池市
玉名市
植木IC
中九州横断道路
阿蘇山
熊本環状道路
阿蘇くまもと空港
熊本IC
熊本市
益城熊本空港IC
九州縦貫自動車道
御船IC
宇土市
松橋IC
宇城市
上天草市
苓北町
天草空港
天草市
八代市
八代IC
八代JCT
八代南IC
日奈久IC
田浦IC
芦北IC
津奈木IC
水俣市
水俣IC
人吉IC
人吉市