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２９年２月１７日に開催した「第６７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。

熊本県町村議会議長会

会長　松　尾　純　久

「平成２８年熊本地震」からの復旧・復興に関する特別要望

昨年４月１４日にマグニチュード６．５、同月１６日にマグニチュード７．３、最大震度７を観測した「平成２８年熊本地震」は、現在もなお４千回を超える余震が続いている。

かつて私たちが経験したことのない二度にもわたる大地震は、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、６月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。

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、被災者の生活支援をはじめ、地域の生活基盤を速やかに回復していくためには、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の早期処理のため、それらに係る撤去等必要な経費に対し、特別な財政措置を講じること。

5　大きな被害を受けた道路・橋梁・空港等の公共土木施設、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、金融支援の拡充と風評被害等に対する対策や支援を行うこと。

6　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	砂防堰堤等の新規建設について	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	菊池南部地域における交通渋滞緩和について	菊池郡
第６	「平成２８年熊本地震」道路等の災害復旧について	阿蘇郡
第７	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・上益城郡
第８	九州中央自動車道　嘉島・矢部間の早期完成について	上益城郡
第９	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 10	県道御船甲佐線の「田口橋」架け替えについて	上益城郡
第 11	河川の整備促進について	八代郡
第 12	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 13	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 14	球磨地域幹線道路網の整備促進について	球磨郡
第 15	熊本天草幹線道路の早期整備について	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、昨年 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）等の新規建設について

（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、心から御礼申し上げます。

しかしながら、杉の下川（すぎしたがわ）・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）・東舞鹿野川（ひがしもうかのがわ）などの「土石流危険渓流」では、現在でも土砂災害等いつ起きてもおかしくない危険な状況にあり、昨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。

また、浜戸川（はまどがわ）の支流打吹川（うつぶきがわ）は、上流からの土砂の流出が著しく、下流の浜戸川では土砂が堆積し、大雨時の浸水被害が懸念される状況にあります。

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。

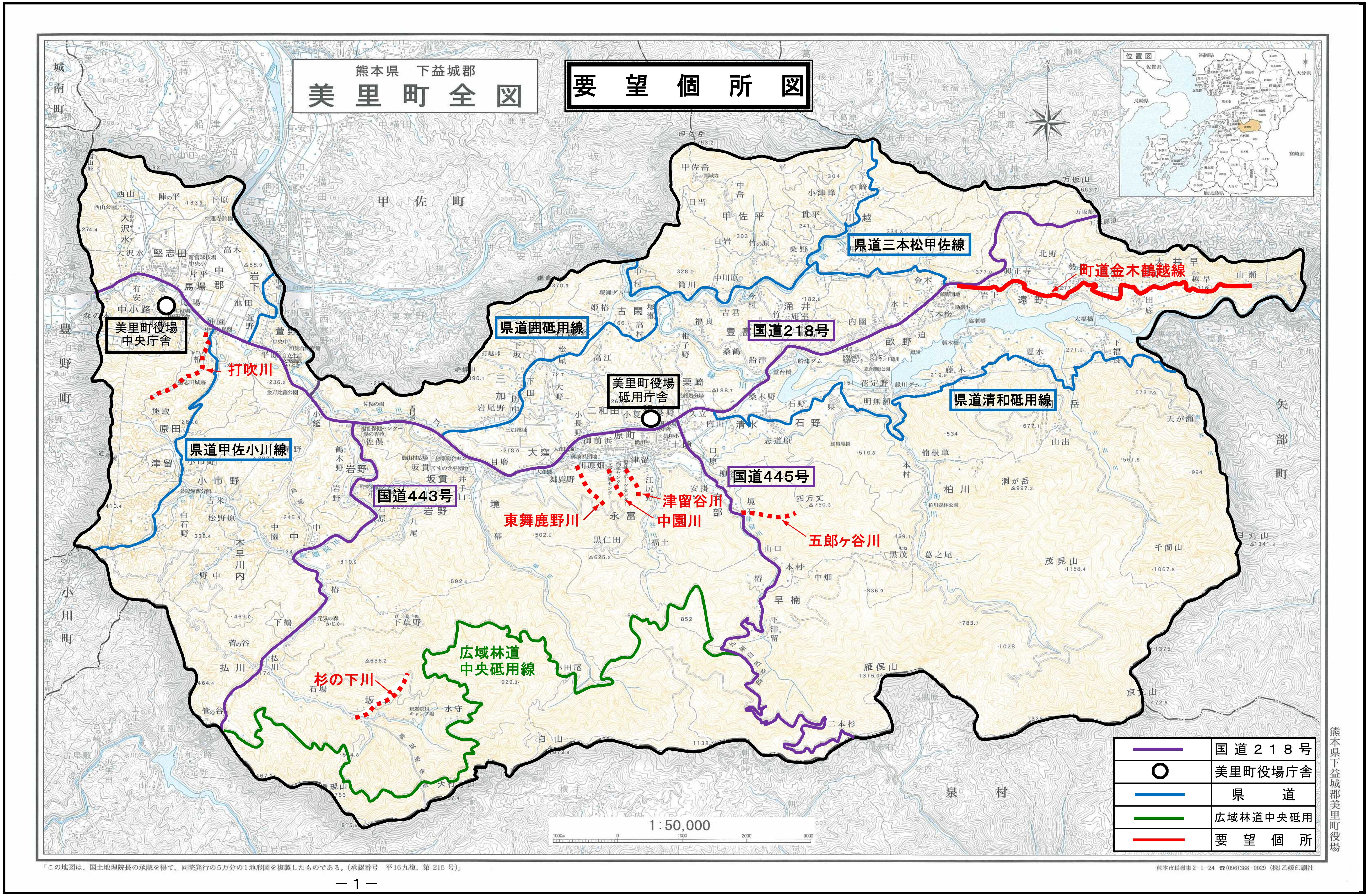
つきましては、土砂災害防止のための砂防堰堤、急傾斜地崩壊防止施設などの土砂災害を未然に防ぐ施設の整備による安全・安心な地域づくりに特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

（打吹川の下流）浜戸川

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
中央庁舎
美里町役場
砥用庁舎
県道三本松甲佐線
町道金木鶴越線
県道囲砥用線
国道218号
打吹川
県道清和砥用線
県道甲佐小川線
国道445号
国道443号
津留谷川
東舞鹿野川
中園川
五郎ヶ谷川
広域林道
中央砥用線
杉の下川
1:50,000
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
熊本県下益城郡美里町役場
甲　佐　町
豊野町
小川町
矢部町
泉　村
「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
－１－

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又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　菊池南部地域における交通渋滞緩和について

（菊池郡提出）

（提案理由）

菊池南部地域におきましては、ご承知のとおり企業の集積が進み、熊本県の工業出荷額の１割を占めるまでに至っております。

また、当地域は、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の増加により、自動車等の通行量も著しく増え、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、当地域の幹線道路である国道 443 号線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。

当地域における交通渋滞を抜本的に解消するためには、国道 443 号線の 4 車線化への拡幅改良、並びに県道新山（しんやま）原水線の改良延伸が必要であると考えます。

また、通学路としても利用されている県道新山原水線は、ＪＲ豊肥本線と交差し、その踏切の幅員は 4 メートルにも満たず、車が離合できない狭隘（きょうあい）踏切であり、踏切事故が憂慮され、極めて深刻な問題であります。

以上申し述べましたが、当地域における交通渋滞は、既に立地している企業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、早期に抜本的な渋滞緩和措置を講じる必要があるものと考えているところです。

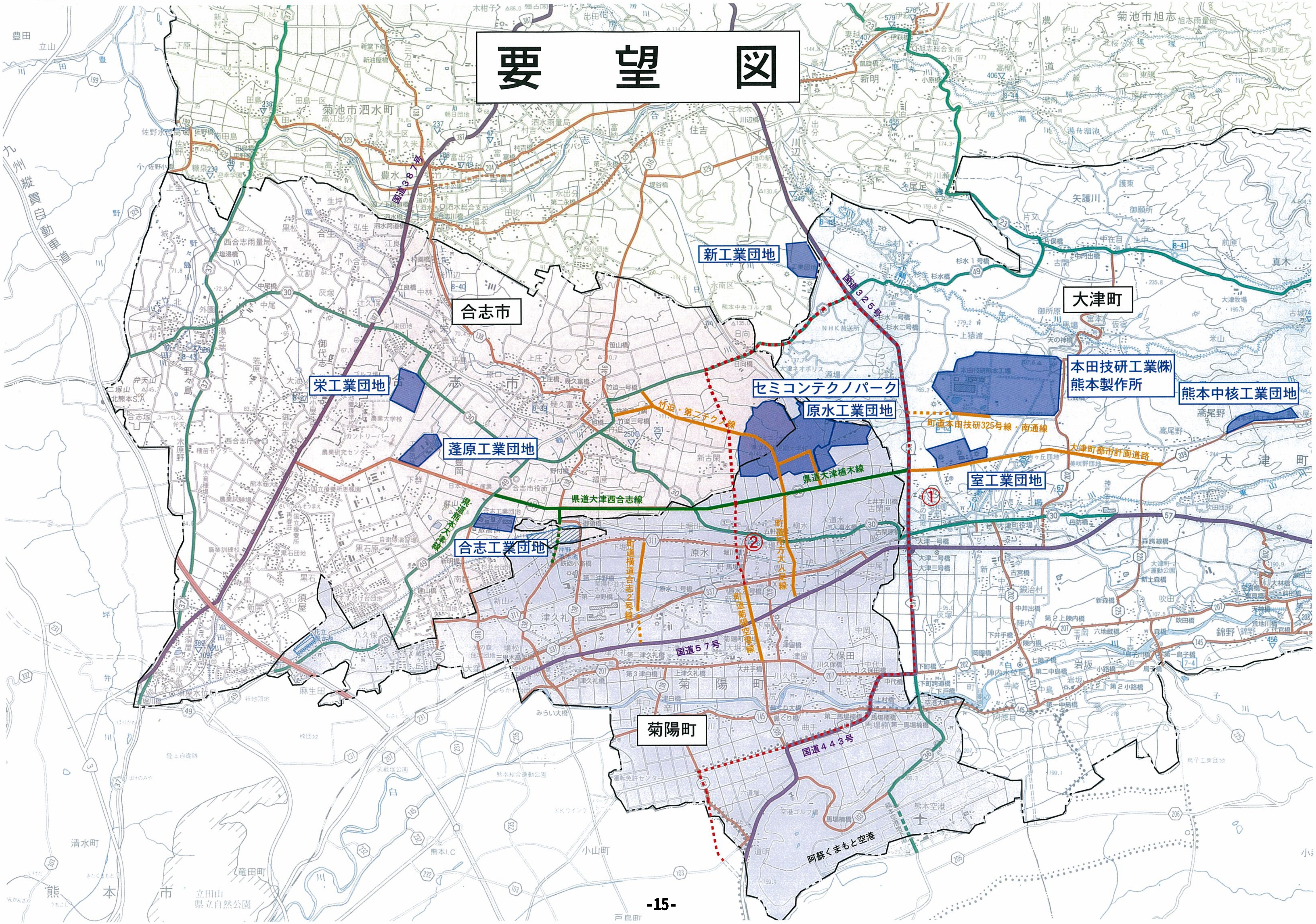
つきましては、交通渋滞の解消及び踏切の安全確保の両面から、当地域における道路機能の充実を図ることは、関係議会・自治体はもとより、企業及び地域住民にとっても重要、かつ、喫緊の課題でありますので、早期実現に向けて取り組まれますよう、次の事項について特段のご配慮を賜りますことを強く要望いたします。

記

１　渋滞の状況調査結果に基づく国道 443 号線の 4 車線化を行うこと。

２　危険な狭隘踏切の改善と、道路拡幅による安全通行のための抜本的な措置として、県道新山原水線の拡幅改良延伸を行うこと。

要望図



新工業団地
合志市
大津町
本田技研工業㈱
熊本製作所
熊本中核工業団地
セミコンテクノパーク
原水工業団地
栄工業団地
蓬原工業団地
室工業団地
合志工業団地
菊陽町
県道大津西合志線
県道大津植木線
竹迫・第二テクノ線
大津町都市計画道路
国道３２５号
国道３８７号
国道５７号
国道４４３号
阿蘇くまもと空港
九州縦貫自動車道
①
②

第６　「平成２８年熊本地震」道路等の災害復旧について

（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、貴殿におかれましては、阿蘇地域の復旧及び復興のためにご支援・ご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、迂回路となるミルクロードの慢性的な渋滞や、市町村内の国道、県道、市町村道の隆起により通行にも支障をきたし、住民生活に大きな影響を与えており、冬場にはミルクロード・俵山ルート・グリーンロードの凍結による阿蘇地域の孤立が心配されているところです。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。

更には「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効果が大きい路線であり、復旧復興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。

【災害関連道路関係】

一.　国道 57 号の早期開通について

一.　国道 325 号の早期開通について

一.　県道 28 号河原（かわはら）・杉堂（すぎどう）間の早期開通と俵山ルート橋梁等工事の促進について

一.　県道 阿蘇公園下野（しもの）線の開通について

一.　県道 河陰（かいん）阿蘇線の開通について

一.　阿蘇登山道の全線開通について

一.　村道 栃木（とちのき）・立野（たての）線の開通について

【災害時アクセス道路関係】

一.　一般国道 212 号の抜本的整備改良について

一.　県道 339 号（ミルクロード）の整備促進とゆずりあい路線の整備について

一.　県道堂園（どうぞの）小森（こもり）線（206 号）の道路改良の早期完成について

一.　主要地方道矢部阿蘇公園線未併用区間の早期着工について

一.　県道南小国町波野線「立岩（たていわ）地区入り口から下（くだ）り戸（と）地区までの未改良区間」の早期完成と整備促進について

一.　一般県道立野停車場線における道路改良の早期完成について

【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

第７　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・上益城郡提出）

（提案理由）

昨年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。

上益城郡山都町と阿蘇郡南阿蘇村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有効であり、矢部阿蘇公園線の整備は、こうした観点から大変重要であると考えます。

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。

一方、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、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頂き、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

第８　九州中央自動車道　嘉島･矢部間の早期完成について

（上益城郡提出）

（提案理由）

平成 28 年 4 月 14 日から発生した一連の「平成 28 年熊本地震」は県内各地において甚大な被害をもたらし、尊い生命と多くの方々の財産を奪いました。道路インフラへの被害も深刻で、至るところにおいて重要な幹線道路が被災し、迅速な災害復旧や被災者支援に支障を来すとともに、地域住民の生活や地域の経済・産業に大きな打撃を与えています。

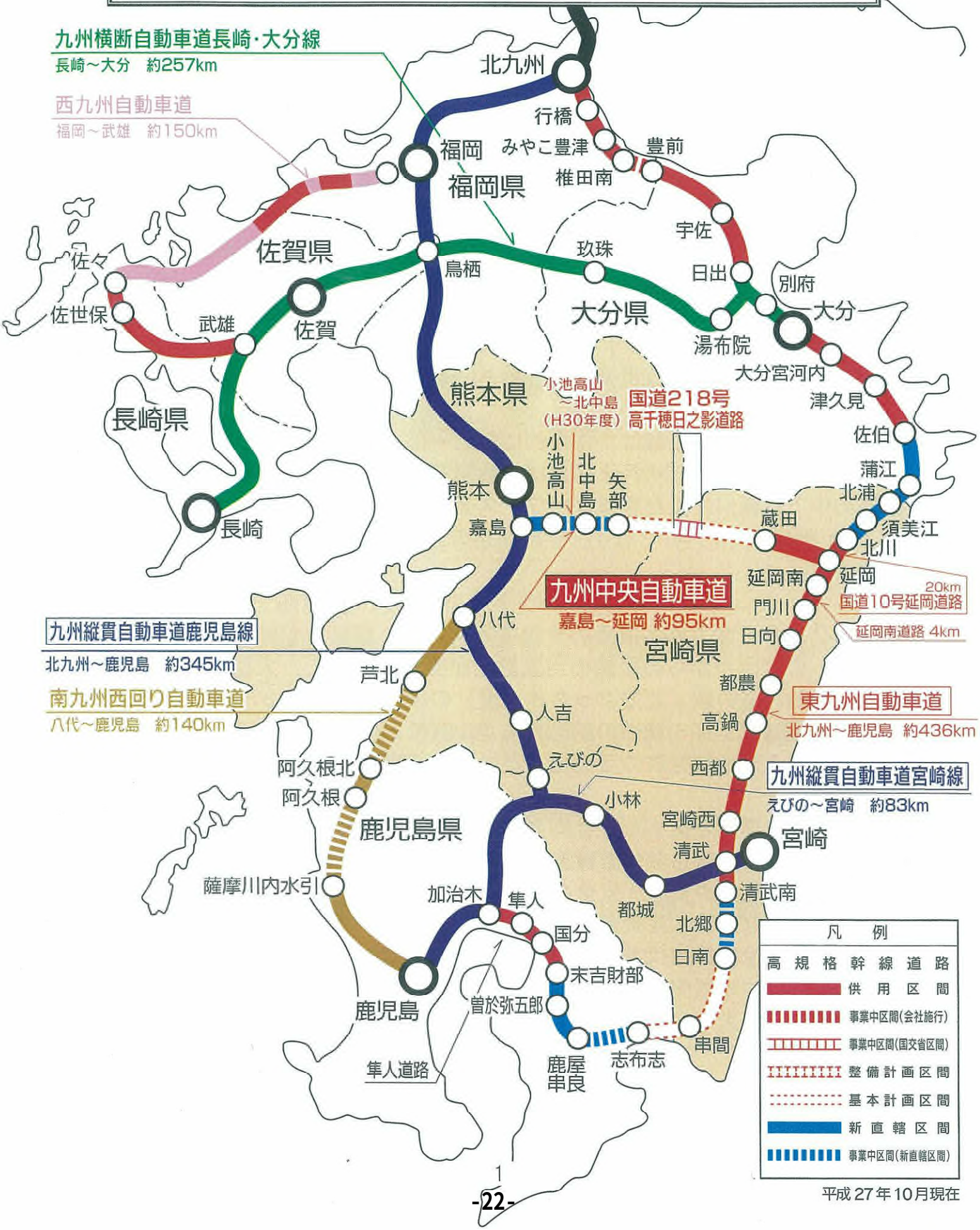
大規模災害の発生を想定したときに、複数の手段や経路で交通を確保する「相互補完性」のある道路ネットワークの構築が重要であるということを再認識したところです。

さて、九州中央自動車道嘉島・矢部間の整備につきましては、これまでも格別のご配慮を賜っているところであり、「小池高山（おいけたかやま）～北中島（きたなかしま）」間においては、区間最後の構造物となる「田代（たしろ）第二トンネル」工事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」間においても供用予定年度こそ明示されていないものの、整備は着実に進められているところです。

熊本県が進める「九州を支える広域防災拠点構想」では、高速道路を中心として広域防災ネットワークの形成を提案されており、その中で九州中央自動車道は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います。必ず起こるであろうといわれている南海トラフ巨大地震をはじめとした大規模災害時における救助・物資の輸送路線として、また救急救命医療施設への搬送時間短縮に繋がる「命の道」として本路線の早期の完成が望まれるところであり、広域的にも防災機能の高い道路ネットワーク構築の核となることが多いに期待されます。

九州中央自動車道嘉島・矢部間の早期完成に向けて、ご尽力を賜りますよう要望いたします。

九州の一体的かつ均衡ある発展を図るための
九州中央自動車道の早期整備



平成27年10月現在

第９　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（ろっかあきつしんまち）線の抜本的整備）

（上益城郡提出）

（提案理由）

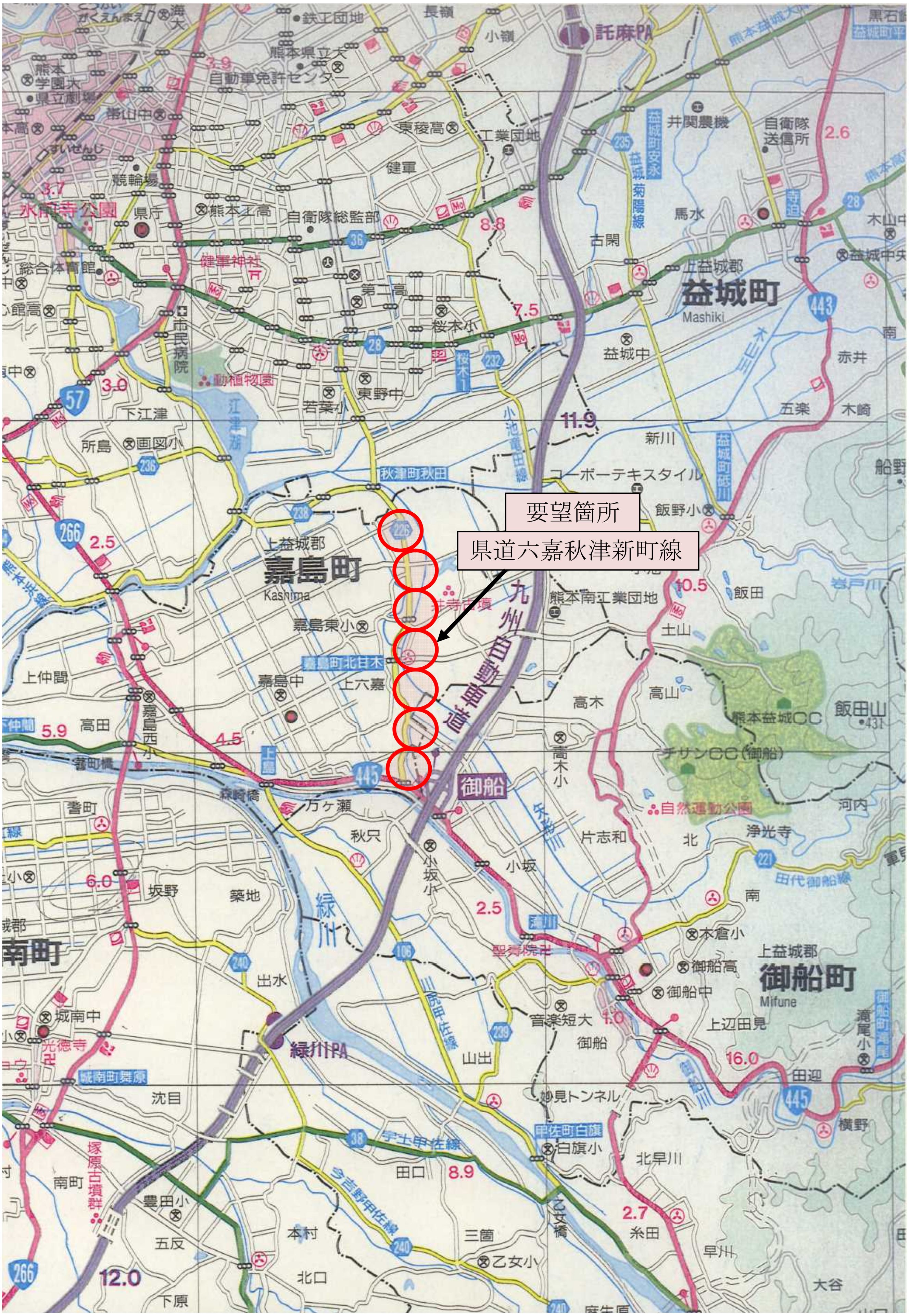
道路は豊かな生活の実現と国土の均衡ある発展を図るための基本的施設であり、道路関係社会資本が不十分な地域にとりましては、今後の地域経済発展のためにも、より一層の道路整備が必要不可欠な状況であります。

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。


要望箇所
県道六嘉秋津新町線
嘉島町
Kashima
益城町
Mashiki
御船町
Mifune
九州自動車道
託麻PA
緑川PA

第10 県道御船甲佐線の「田口橋（たぐちばし）」架け替えについて

（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ることとなっており、地域住民をはじめ企業関係者などからも早急に架け替えを望む声が強まっております。

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おり、田口橋の約1.5㎞上側にある乙女（おとめ）橋においても、車輌の重量規制（4トン超は通行不可）がしかれ、今まで以上に住民への生活に多大な影響を及ぼしています。

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。

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架け替えの実現を切にお願い申し上げます。

熊本県　上益城郡

甲佐町全図

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)㉜―0592㈱乙綾印刷社

第 11　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

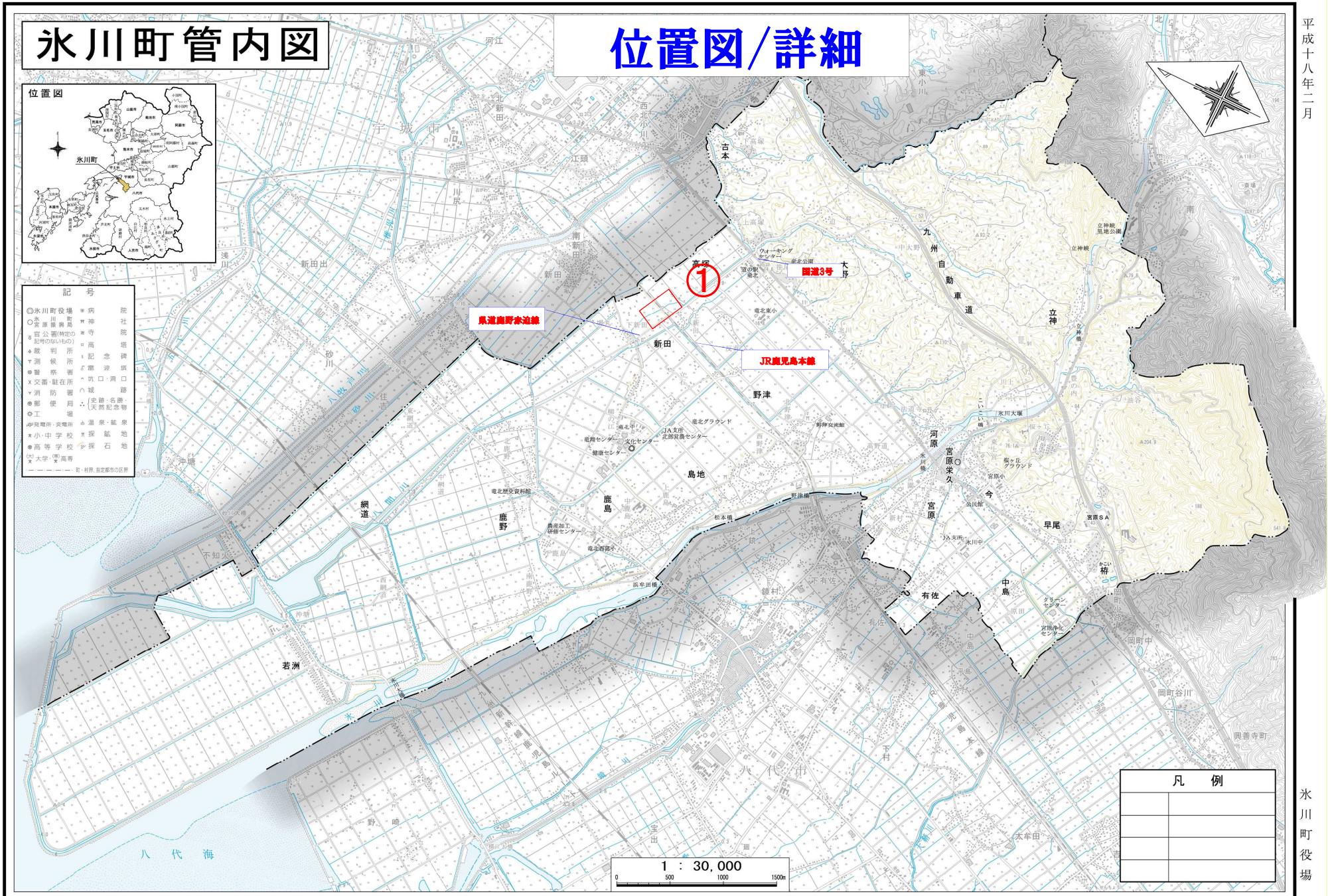
◆八代郡◆　八間川河川改修事業の促進について

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

氷川町役場

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

第12　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13　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。

そして、この検討については、現在、「球磨川治水対策協議会」にて実施中でありますが、住民の不安は依然として解消されないままであります。

よって、球磨川の河川管理者である国は抜本的な治水対策を講じる必要があります。

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、昨年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 14　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～宮崎県境）

国道 388 号は水上村から宮崎県椎葉村へ至る幹線道路でありますが、県境までの 2.8 ㎞が未改良であり、急峻で幅員も狭く普通車両の離合にも支障をきたしている現状にあります。

水上村では、県境付近に水上村クロスカントリー施設「水上スカイヴィレッジ」が平成 29 年 5 月にオープンいたしました。これから域内の宿泊施設等からのアクセス道として利用客の増加が見込まれ、地域住民の体力向上や運動普及にも繋がります。また、宮崎県椎葉村の住民の救急医療や生活物資の調達など生活圏が熊本県側にもあり、県境を越えて重要な役割を果たしている道路でもあります。

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。

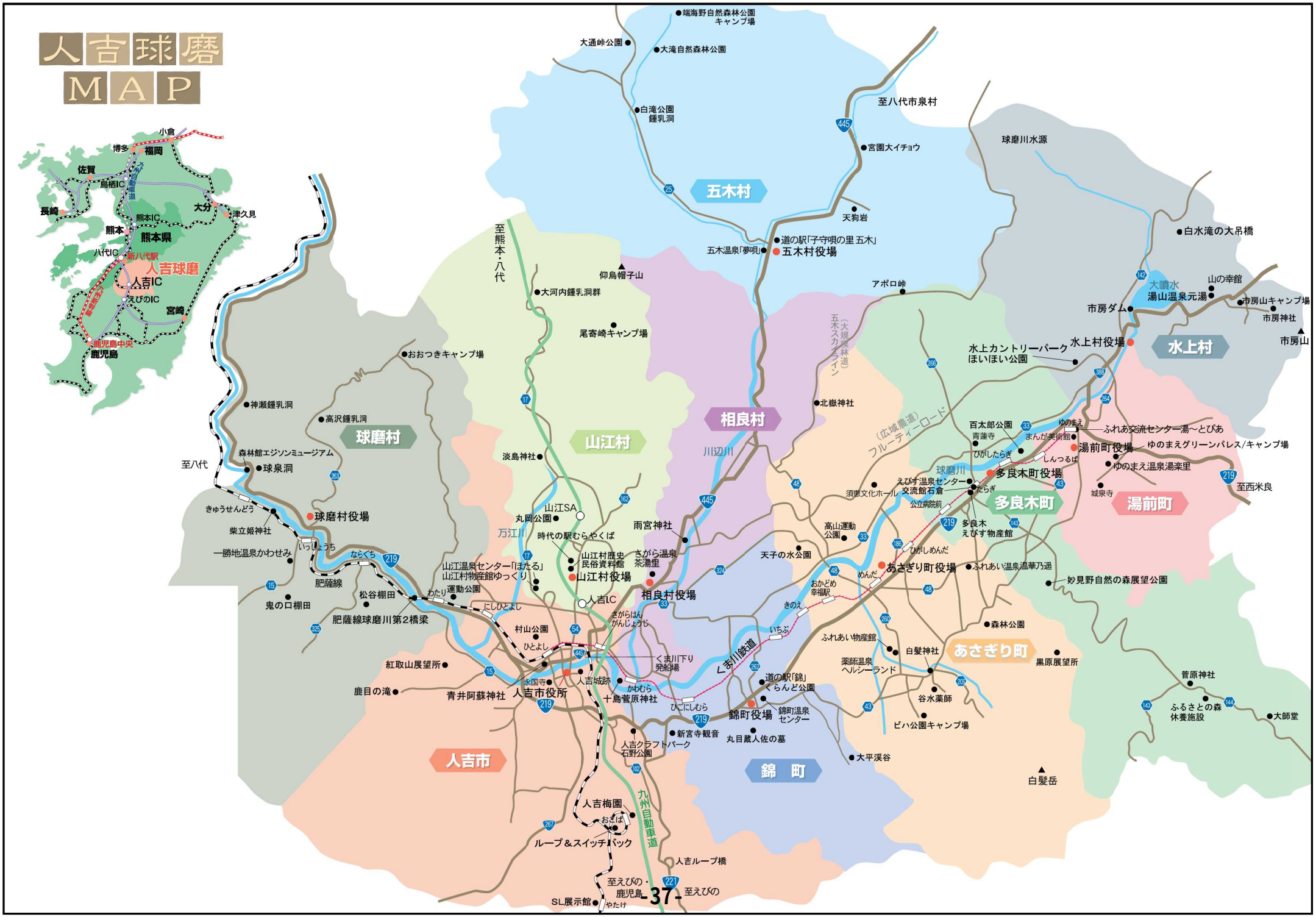
・国道 445 号未改良区間並びに歩道の整備

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、整備が必要な箇所も多く、特に美里町早楠地区、八代市泉町五家荘地区、五木村九折瀬地区、相良村地区内の安全施設、歩道整備、人吉市下城本地区の歩道整備が必要であります。

さらに、五木村内の瀬目トンネルはトンネル内壁に変動が見られ、その対策を実施中でありますが、さらなる工事の進捗を要望いたします。

以上の状況を踏まえ、重点的な整備を要望いたします。


人吉球磨
MAP
小倉
博多
福岡
佐賀
長崎
大分
津久見
熊本
熊本県
八代
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
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
球磨川水源
白水滝の大吊橋
至熊本・八代
仰烏帽子山
大河内鍾乳洞群
尾寄崎キャンプ場
アポロ峠
大噴水
湯山温泉元湯
山の幸館
市房ダム
市房山キャンプ場
市房神社
市房山
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
北嶽神社
球磨村
山江村
相良村
川辺川
(広域農道)
フルーティーロード
百太郎公園
青蓮寺
ひがしたらぎ
しんつるば
たらぎ
まんが美術館
ゆのまえ
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
森林館エジソンミュージアム
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
須恵文化ホール
公立病院前
多良木
多良木町
湯前町
城泉寺
至西米良
至八代
きゅうせんどう
柴立姫神社
球磨村役場
山江SA
丸岡公園
万江川
時代の駅むらやくば
雨宮神社
高山運動
公園
ひがしめんだ
多良木
えびす物産館
いっしょうち
一勝地温泉かわせみ
ならくち
山江村歴史
民俗資料館
さがら温泉
茶湯里
天子の水公園
あさぎり町役場
ふれあい温泉温華乃遥
妙見野自然の森展望公園
肥薩線
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
相良村役場
人吉LC
おかとめ
幸福駅
めんだ
きのえ
鬼の口棚田
松谷棚田
わたり運動公園
肥薩線球磨川第2橋梁
さがらはん
がんじょうじ
にしひとよし
ひとよし
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
紅取山展望所
くま川下り
発船場
くま川鉄道
薬師温泉
ヘルシーランド
道の駅「錦」
くらんど公園
谷水薬師
菅原神社
鹿目の滝
永国寺
人吉城跡
かわむら
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
ビバ公園キャンプ場
ふるさとの森
休養施設
大師堂
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
人吉市
錦　町
大平渓谷
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 15　熊本天草幹線道路の早期整備について

（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。交通網の整備も十分でないため年末年始やお盆、ゴールデンウィーク等の大型連休時はもとより行楽シーズンの休日等でも交通渋滞が発生し、通常の所要時間の 2 倍以上になることも多く、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、天草上島下島を結ぶ瀬戸大橋周辺においては、朝夕の慢性的な交通渋滞の問題も抱えています。

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。

こうしたなか、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」が着手されました。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が、整備済の区間は全体計画の 20%に満たない状況にあります。現在大矢野バイパス区間が新天門橋も含めて整備中であり、本渡道路区間は第二瀬戸大橋の予備設計から用地買収が始まり、実現に向けてようやく動き出したところでありますが、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、天草市の崎津集落が構成資産として含まれる「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の平成30年の世界文化遺産登録に向け準備が進められており、平成29年2月1日、政府からユネスコ本部へ正式推薦書が提出されました。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。

天草下島苓北町に立地する九州電力苓北発電所は、平成 7 年に一号機、平成15年に二号機が運転を開始し、計140万キロワットの発電により、熊本県内電力需要の 8 割をまかなう、熊本の産業・生活の重要なエネルギーの源となっています。安定的なエネルギー供給を図るうえからも関連車両が通行するこの交通路はとても重要であります。

昨年4月に発生した「平成28年熊本地震」では、高速道路、国道、県道、市町村道において多大な道路損壊が発生し、被害は深刻化しており、道路をはじめとする交通インフラ整備の重要性を改めて認識させられました。

このようなことから天草地域の交通基盤は、まさに天草の生命線であり、九州本土と国道 1 本で結ばれている天草地域にとって「熊本天草幹線道路」は、既存国道が通行不能となったときの代替道路としての機能だけでなく、交通の時間短縮と交通渋滞の緩和に寄与し、交流人口増加による観光や農林水産業を始めとする産業振興を促進する基幹道路として、また緊急医療や災害発生時等における緊急輸送路として非常に大きな役割を果たすことは間違いなく、このような効果が期待される「熊本天草幹線道路」は「真に必要な命の道」として、その早期完成は、天草全体の喫緊の課題となっています。

よって、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。

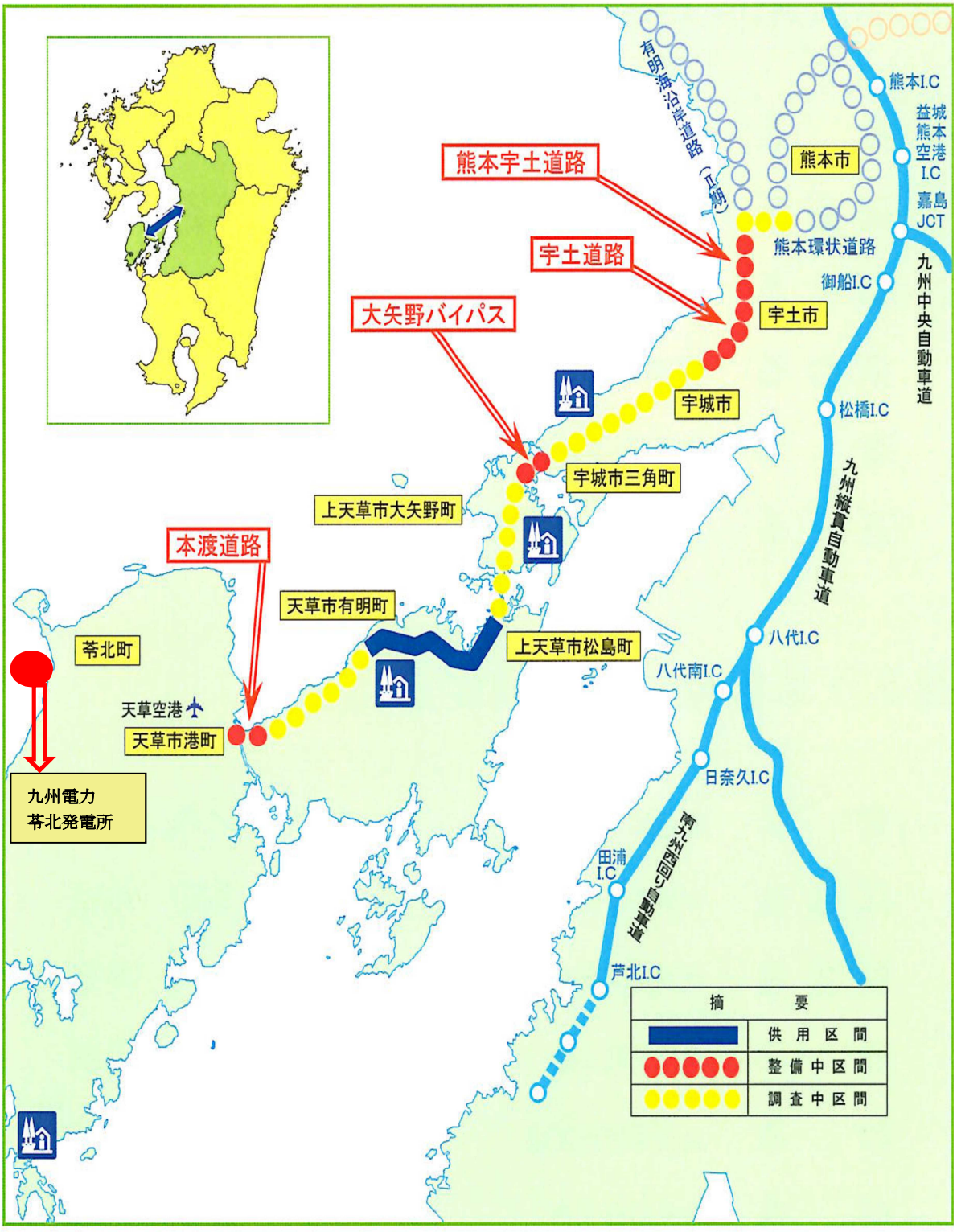
記

○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（第二瀬戸大橋、大矢野バイパス）の早期完成

・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

熊本天草幹線道路


有明海沿岸道路（工期）
熊本I.C
益城熊本空港I.C
嘉島JCT
熊本市
熊本環状道路
御船I.C
九州中央自動車道
熊本宇土道路
宇土道路
宇土市
大矢野バイパス
宇城市
松橋I.C
宇城市三角町
上天草市大矢野町
九州縦貫自動車道
本渡道路
天草市有明町
上天草市松島町
苓北町
八代I.C
八代南I.C
天草空港
天草市港町
日奈久I.C
九州電力
苓北発電所
田浦I.C
南九州西回り自動車道
芦北I.C
摘要
供用区間
整備中区間
調査中区間