

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71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 稲田 忠 則

目 次

【県提出要望】

「平成28年熊本地震」からの復旧・復興に関する要望	1
「令和2年7月豪雨災害」からの復旧・復興に関する要望	3
新型コロナウイルス感染症対策に関する要望	7

【各郡提出要望】

第1	町道 ^{かなぎつるごえ} 金木鶴越線の事業促進について（下益城郡）	13
第2	災害時における緊急迂回路（作業道 ^{こづみね} 小津峰線・ ^{やなぎたに} 柳谷線）の 災害復旧促進について（下益城郡）	15
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）	18
第4	著しい交通渋滞緩和のための国道及び県道整備の早期着工 について（菊池郡）	20
第5	阿蘇くまもと空港のアクセス道路改善と阿蘇及び県北地域 への渋滞緩和の推進について（菊池郡）	22
第6	中九州横断道路の早期整備について（菊池郡）	24
第7	「平成28年熊本地震」に関する鉄道の早期復旧と財政支援 について（阿蘇郡）	26
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）	27
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）	37
第10	熊本都市圏南東部地域の道路網の強化について（上益城郡）	41
第11	益城町の平成28年熊本地震からの復旧復興について （都市計画道路益城中央線（主要地方道熊本高森線）の早期整備） （益城中央被災市街地復興土地区画整理事業の推進） （上益城郡）	46
第12	^{やかたがわ} 矢形川改修事業の促進について（上益城郡）	49

第 13	河川の整備促進について（八代郡）	52
第 14	令和 2 年 7 月豪雨からの早期の復旧・復興への支援 について（葦北郡）	58
第 15	交通・産業基盤及び農業生産基盤の整備について（葦北郡）	61
第 16	球磨川における抜本的な治水対策の促進について （球磨郡）	65
第 17	球磨地域幹線道路網の整備促進について（球磨郡）	75
第 18	天草地域の道路整備促進について（天草郡）	84

(R3.4.21 現在)

「平成28年熊本地震」からの復旧・復興に関する要望

「平成28年熊本地震」及びその後の大雨による豪雨被害は、県内に甚大な被害をもたらし、多くの尊い命が犠牲となった。

被災町村では、国・県をはじめ、県内外自治体職員の派遣及び支援を受け、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、加えて新型コロナウイルスの感染拡大が、社会的・経済的に大きな影響を及ぼしている中においては、特に国や県による強力な支援が不可欠であるとともに、今後は被災者の「心の復興」が何より重要である。

よって、下記事項の実現を図るよう、強く要望する。

記

- 1 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、引き続き、町村の財政負担の最小化と中長期的な財源確保について、特別の措置を講じること。

特に、コミュニティの再生や土地区画整理等の復興事業に対して、中長期的な財政支援を講じること。

- 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、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を行いながら、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 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、新型コロナウイルスの影響に対する支援とともに、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。
- 5 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。
- 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。

「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月豪雨は、県南部を中心に、県内各地で河川の氾濫、土砂崩れ等の甚大な被害をもたらし、多くの尊い命が犠牲となった。

また、多くの人々が避難を余儀なくされるとともに、家屋、道路、河川、鉄道に加え、電気・水道といったライフライン、さらには、農林水産業や地場産業にまで深刻な被害が生じ、住民生活及び経済活動に甚大な影響を及ぼしている。

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

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

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

記

1 公共土木施設等の早期復旧

道路、河川、橋梁及び水道など公共土木施設の災害復旧事業、災害対策関連事業及びその調査の早期実施について、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。

災害復旧事業の実施にあたっては、単なる原形復旧にとどまることなく、従前の機能・安全性を増加させ、国土強靱化に資する復旧となるよう努めること。

2 流域住民の安全・安心に向けた検証と対策

今回の豪雨により、球磨川流域を中心に多くの氾濫箇所では激甚な災害

が発生したことから、将来に向かって流域住民が生命の危機に晒されることなく安全・安心が確保され、さらには、豊かな自然の恩恵を引き続き享受できるよう、治水対策の検討に引き続き取り組むこと。

3 集落の維持・再生に向けた生活インフラ復旧に対する支援

集落の維持・再生に向け、町村・県と連携した集落へのアクセス改善を図ること。

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

4 鉄道の早期復旧に向けた支援

地域住民の重要な移動手段である鉄道について、早期の全線復旧が実現するよう特別な財政措置を講じること。

また、鉄道不通区間の通学支援等のために、鉄道事業者が行う代替バスの運行経費等に対して特別な財政支援を講じること。

5 情報通信ネットワークの整備

情報通信ネットワークの長期の寸断による混乱が生じたことから、災害に強い通信網の実現を図ること。

6 交付税による財政措置

普通交付税の繰上げ交付の対象地域の拡大を行うとともに、過疎指定外の町村に対しても、特別交付税による十分な財政措置を講じること。

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、弾力的かつきめ細や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。

7 役場機能が毀損した被災町村の人員体制の強化に向けた強力な支援

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

8 医療・福祉施設等の復旧

被災した医療施設や社会福祉施設等について、現地での復旧が困難なことによる移設や仮設施設の整備を要することも想定される。そのため、一日も早く、被災者等へ十分な医療・福祉を提供できるよう、被災状況や地域の実情に応じた特別な財政措置を講じること。

9 農林水産業の早期復旧に対する支援

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

10 教育・文化環境・コミュニティ施設の早期復旧等

学校施設・設備等の早急な災害復旧について、特別な財政措置を講じること。

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

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

11 観光業に対する支援

熊本地震、加えて新型コロナウイルス感染症の影響により、すでに甚大な被害を受けている観光業が事業継続できるよう、被災地域に特化した需要喚起策等の財政支援を講じるとともに、風評被害に対する対策や支援を行うこと。

12 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。

13 新型コロナウイルス対策

上記のそれぞれの関連項目については、新型コロナウイルス対策等の観点から、以下の点に留意して支援を行うこと。

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

新型コロナウイルス感染症対策に関する要望

新型コロナウイルスの感染拡大は、我が国に甚大な経済的・社会的影響をもたらしており、医療提供体制の確保をはじめとした万全の感染防止対策の構築が急務であるとともに、経済対策等の強化、教育・子育てへの対応など、引き続き、国と地方が一体となり、状況に応じた対策を迅速かつ的確・強力で推進していく必要がある。

また、感染拡大は、人口の過度の集中に伴うリスクやデジタル技術の有用性を再認識させ、当該リスク等にも適応した新たな社会システムへの転換に向けた取組も急務である。

一方、国・地方ともに税収の大幅な減少が見込まれるなど、特に平成28年熊本地震や令和2年7月豪雨災害からの復旧・復興も道半ばである本県町村を取り巻く環境は、極めて厳しいものになることが想定される。

よって、下記事項の実現を図るよう、強く要望する。

記

1 感染防止・医療提供体制等の強化

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

また、感染予防及び受診・治療体制について周知徹底すること。

- (2) マスクや消毒液等の衛生資材の安定的な生産・供給体制を確保すること。特に、医療機関や介護施設で使用する防護服やマスクについては、必要数を確保し、迅速に提供すること。

また、必要となる物資の確保について、適切な財政措置を講じること。

- (3) 医療機関における病床の確保、医療機器の整備、医療物資の確保等に対する支援を強化すること。

また、必要な検査が確実かつ迅速に受けられる体制を確保すること。

- (4) 簡易検査キット、治療薬、ワクチンの早期開発や海外からの輸入等

も含め、検査・治療体制を早急に構築するとともに、検査等の費用について、万全の措置を講じること。

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

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

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

- (7) 一般病床の転用など病棟単位での感染症の病床確保による一般患者の受入体制の縮小、多くの空床が生じることによる減収、風評被害、受診控えなど、病院経営が切迫している現状を踏まえ、感染症対策はもとより、地域医療提供体制が維持できるよう、国・都道府県の連携による広域的な支援体制を構築するとともに、十分な財政措置を講じること。

- (8) 頻発化・激甚化する災害と新型コロナウイルス感染症が同時に重なる事態を想定し、避難所等における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。

- (9) 感染者や医療従事者等に対する偏見や差別を防ぐための対策を講じること。

- (10) 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等について、相談窓口の周知や体制を拡充すること。

- (11) 新型コロナウイルス感染症の影響による介護保険、国民健康保険、後期高齢者医療制度における保険料（税）の減免について、十分な財政措置を講じること。

- (12) ワクチンの接種が安全かつ円滑に実施できる体制を構築するため、現場に必要な情報を速やかに提供するとともに、必要な支援策を講じること。

2 経済対策等の強化

- (1) 新型コロナウイルス感染症の影響やこれまでの対策の効果等を見極めつつ、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金、新型コロナウイルス感染症緊急包括支援交付金、持続化給付金、雇用調整助成金、家賃支援給付金、学生支援緊急給付金等の拡充や手続きの簡素化など、感染防止対策とともに、雇用維持や事業継続等の経済対策に万全を期すこと。特に、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、地域の実情に応じて必要な事業を実施するため、自由度の高いものとするとともに、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。
- (2) 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。
また、事業の継続・承継を断念することのないよう、事業承継税制や事業承継補助金を拡充すること。
- (3) 国の責任の下、事業者への迅速な損失補償を行うとともに、感染拡大により影響を受けた事業者に対する救済措置を講じること。
- (4) 地域経済への影響について、風評被害防止など積極的な対策を講じるとともに、地方公共団体の負担に対し、十分な財政措置を講じること。
- (5) 外出の自粛や学校休業等の影響により、鉄道、バス、タクシー等の地域公共交通の利用者が大幅に減少していることから、経営安定や感染防止対策について、財政支援を強化すること。
- (6) 中小企業や小規模事業者等に対して不当な価格低減要求が行われないよう、周知・管理体制を強化すること。
また、供給量が不足する物資の円滑・公正な流通を確保するための対策を講じること。
- (7) 国産農林水産物の急激な需要減少や価格下落により収入減となった農林漁業関係者に対して、販売促進や需要喚起、次期作に係る支援など、対策を強化すること。

3 教育・子育てへの対応

- (1) 学校休業等による児童生徒の学びを確保するため、1人1台端末と

高速大容量の通信ネットワークを一体的に整備する「GIGA スクール構想」の実現等による遠隔授業の実施、休日の利用等の取組について、地方公共団体の創意工夫を最大限尊重するとともに、教員等の端末の更新費用や通信費を含め、十分な財政措置を講じること。

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

- (2) 家庭での学習支援を充実させるため、オンライン学習の推進や ICT 支援員の確保・配置水準の引き上げ等について、必要な対策を講じるとともに、十分な財政措置を講じること。
- (3) 学校や保育所等での集団感染の予防のため、マスクや消毒液等の衛生資材の確保について、必要な財政措置を講じること。
- (4) 新型コロナウイルス感染症の影響により、小・中学校の修学旅行を延期・中止した場合のキャンセル料や予約変更に係る手数料等の追加費用について、必要な財政措置を講じること。

4 今後の対策等

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

5 地方財源の確保等

- (1) 新型コロナウイルス感染症対策はもとより、地方創生、人口減少対策、福祉・医療、教育・子育て、地域経済活性化、雇用対策、人づくり、国土強靱化のための防災・減災事業など、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、町村の安定的な財政運営に必要な地方交付税等の一般財源総額を確実に確保・充実すること。その際、臨時財政対策債が累積することのないよう、発行額の縮減に努めるとともに、償還財源を確保すること。

- (2) 地方交付税については、引き続き財源保障機能と財源調整機能が適切に発揮できるよう、総額を確保すること。
- (3) 新型コロナウイルス感染症の影響の長期化により、昨年度に引き続き、令和3年度も地方税収が大幅に減少することが予想されることから、万全の減収補填措置を講じるとともに、減収補填債の対象税目についても、地方消費税を含め弾力的に対応すること。
- (4) 税源の偏在性が小さく、税収が安定的な地方税体系の構築に努めるとともに、国税・地方税の政策税制については、積極的な整理合理化を図ること。特に、固定資産税は、市町村の極めて重要な基幹税であり、制度の根幹を揺るがす見直しは、家屋・償却資産を含め、断じて行わないこと。

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

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

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

各郡提出要望

件名	提出郡名
第1 町道 ^{かなぎつるごえ} 金木鶴越線の事業促進について	下益城郡
第2 災害時における緊急迂回路（作業道 ^{こづみね} 小津峰線・柳谷 ^{やなぎたに} 線）の災害復旧促進について	下益城郡
第3 地域高規格道路 有明海沿岸道路（熊本県側）の早期整備について	玉名郡
第4 著しい交通渋滞緩和のための国道及び県道整備の早期着工について	菊池郡
第5 阿蘇くまもと空港のアクセス道路改善と阿蘇及び県北地域への渋滞緩和の推進について	菊池郡
第6 中九州横断道路の早期整備について	菊池郡
第7 「平成28年熊本地震」に関する鉄道の早期復旧と財政支援について	阿蘇郡
第8 阿蘇地域における道路網の整備促進について	阿蘇郡
第9 九州中央自動車道の早期完成及び主要地方道矢部阿蘇公園線未供用区間の早期着工について	上益城郡
第10 熊本都市圏南東部地域の道路網の強化について	上益城郡
第11 益城町の平成28年熊本地震からの復旧復興について （都市計画道路益城中央線（主要地方道熊本高森線）の早期整備） （益城中央被災市街地復興土地区画整理事業の推進）	上益城郡
第12 ^{やかたがわ} 矢形川改修事業の促進について	上益城郡
第13 河川の整備促進について	八代郡
第14 令和2年7月豪雨からの早期の復旧・復興への支援について	葦北郡
第15 交通・産業基盤及び農業生産基盤の整備について	葦北郡
第16 球磨川における抜本的な治水対策の促進について	球磨郡
第17 球磨地域幹線道路網の整備促進について	球磨郡
第18 天草地域の道路整備促進について	天草郡

第1 町道^{かなぎつるごえ}金木鶴越線の事業促進について

【下益城郡提出】

(提案理由)

町道金木鶴越線は、美里町内の国道 218 号から上益城郡山都町に至る路線で、地域住民の日常生活や地域経済に欠くことのできない重要な道路です。

しかしながら、未整備区間では、平成 28 年 4 月の熊本地震及び 6 月の集中豪雨により甚大な被害を受け、道路が寸断され集落が孤立する事態に至りました。

未整備区間の早期整備は地域住民の念願であり、地域産業の育成や沿線住民の通勤・通学の利便性向上並びに交通の安全確保が図られますよう、早期完成に向けて特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

金木鶴越線（幅員狭小箇所①）



金木鶴越線（幅員狭小箇所②）



第2 災害時における緊急迂回路（作業道^{こづみね}小津峰線・柳谷^{やなぎたに}線）の 災害復旧促進について

【下益城郡提出】

（提案理由）

美里町では平成28年4月の熊本地震、その後の6、7月には豪雨と、かつてない災害が発生し、復旧半ばには令和2年7月豪雨、9月には台風10号により多大な被害を受けました。

国・県におかれましては迅速な対応をいただき、二次災害を防止することができましたことに心から御礼申し上げます。

しかしながら、完全復旧には至っておりません。中でも山間部の作業道においては、既存の災害復旧事業では地元林業者の負担が大きく、手つかずの状態であります。

このような作業道小津峰線は、森林整備を基本としながら、集落と町中心部を結ぶ町道の緊急迂回路として、地元林業者が整備した路線です。

また、作業道柳谷線につきましては、森林整備促進と治山事業を目的に整備された路線で、林業振興、土砂災害防止には重要な路線であります。

つきましては、災害時の避難経路の確保、森林整備等促進による安全・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。

小津峰線

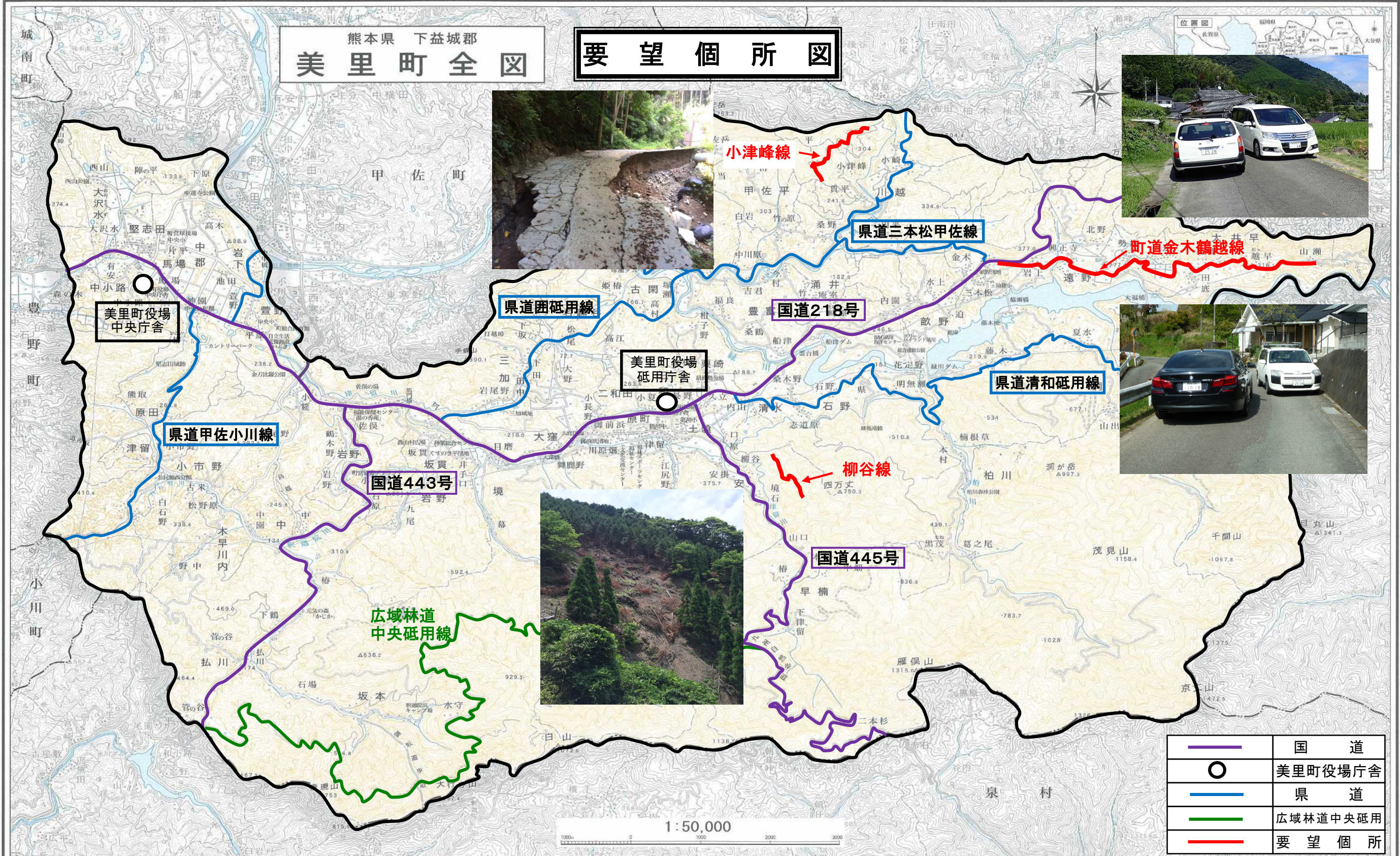


柳谷線



熊本県 下益城郡
美里町全図

要望箇所図



小津峰線



町道金木鶴越線



県道清和砥用線



柳谷線

広域林道中央砥用線

	国道
	美里町役場庁舎
	県道
	広域林道中央砥用
	要望箇所

「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の5万分の1地形図を複製したものである。(承認番号 平16九根、第 215 号)」

熊本市長瀬東 2-1-24 ☎(096)388-0020 (株)乙鏡印刷社

熊本県下益城郡美里町役場

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、^{おおむたし}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(Ⅱ期)」の整備は非常に重要です。

先行する福岡・佐賀の両県を結ぶ「有明海沿岸道路」は、大牟田市から^{かしまし}鹿島市までの全体約55kmのうち、自動車専用道路30.3km、一般部9.6kmが既に開通するなど着々と整備が進んでおり、^{みいけ}三池港のコンテナ量の増加や地域経済の活性化で将来的には1兆円超の効果が望まれます。

一方、熊本県側においても、平成27年4月に大牟田市から長洲町までの区間が都市計画決定され、今後は早期事業化に向けて「新規事業採択時評価」の早期完了を望むものです。

また、平成27年9月には三池港ICの災害発生時の機能確保を図るため、荒尾市の荒尾競馬場跡地付近までの約2.7km区間の現地測量、調査設計等が進められており、長洲町においても令和元年10月に地質調査が行われるなど、全線の早期整備への期待・熱意が高まっているところです。

つきましては、有明海沿岸道路(三池港IC～長洲町)区間の早期整備の実現に向け、次の事項について要望いたします。

記

- 一、有明海沿岸道路（Ⅱ期）全線の国直轄による早期整備を図ること。
- 一、有明海沿岸道路「大牟田市（三池港 I C）～長洲町」区間の早期事業化を図ること。
- 一、有明海沿岸道路（Ⅱ期）の整備が安定的かつ着実に進められるよう、必要な予算を確保すること。

第4 著しい交通渋滞緩和のための国道及び県道整備の早期着工について

【菊池郡提出】

(提案理由)

菊池南部地域におきましては、人口の増加が著しく、合志市、大津町及び菊陽町の1市2町の人口は令和2年末で14万人を越えており、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鹿本線^{からかわ}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、合志市、大津町、菊陽町の工業団地への企業の立地等を考慮しますと、菊陽町の南北を縦断する幹線道路である国道443号の交通量は一層増加することが予想され、交差点改良等によりその効果はみられるものの、今後も市街地や既存集落内道路での渋滞が懸念されるところであります。国の施工による一部バイパス化も決定し、現在交差点の改良への着手、用地の確保等がなされておりますが、今後出来る限り、工事の早期着工をお願いいたします。(要望図:① 青線)

また、平成29年3月に熊本県、合志市、菊陽町の3者により、県道曲手原水線^{まがてはらみず}から町道菊陽空港線の高架による延伸について協定が結ばれました。その協定に基づき、合志市の市道福原原水線は供用を開始され、熊本県及び菊陽町も現在予備設計を行っておりますが、通学路としても利用されている県道新山原水線^{しんやま}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^{きょうあい}狭隘踏切であり、踏切事故が憂慮され、極めて深刻な問題であります。熊本県におきましては、早急に実施設計を行っていただき、一日も早い工事への早期着工をお願いいたします。(要望図:② 赤線)

併せて、菊陽町においては、県道熊本住吉線^{すみよし}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。このようなことから、現県道の幅員拡幅、あるいはバイパス等の検討を行っていただき、慢性的な交通渋滞を解消するための予算確保及び工事の早期着工をお願いいたします。

第5 阿蘇くまもと空港のアクセス道路改善と阿蘇及び県北地域への渋滞緩和の推進について

【菊池郡提出】

(提案理由)

昨年は、熊本県及び国のご尽力により、熊本地震によって被災した国道57号の北側ルートの開通と現道の復旧及びJR豊肥本線の全線再開、また新阿蘇大橋架橋も順調に進展しており、被災した地域の賑わいを取り戻しつつ、創造的復興が現実の様を呈してきたと拝察しているところです。

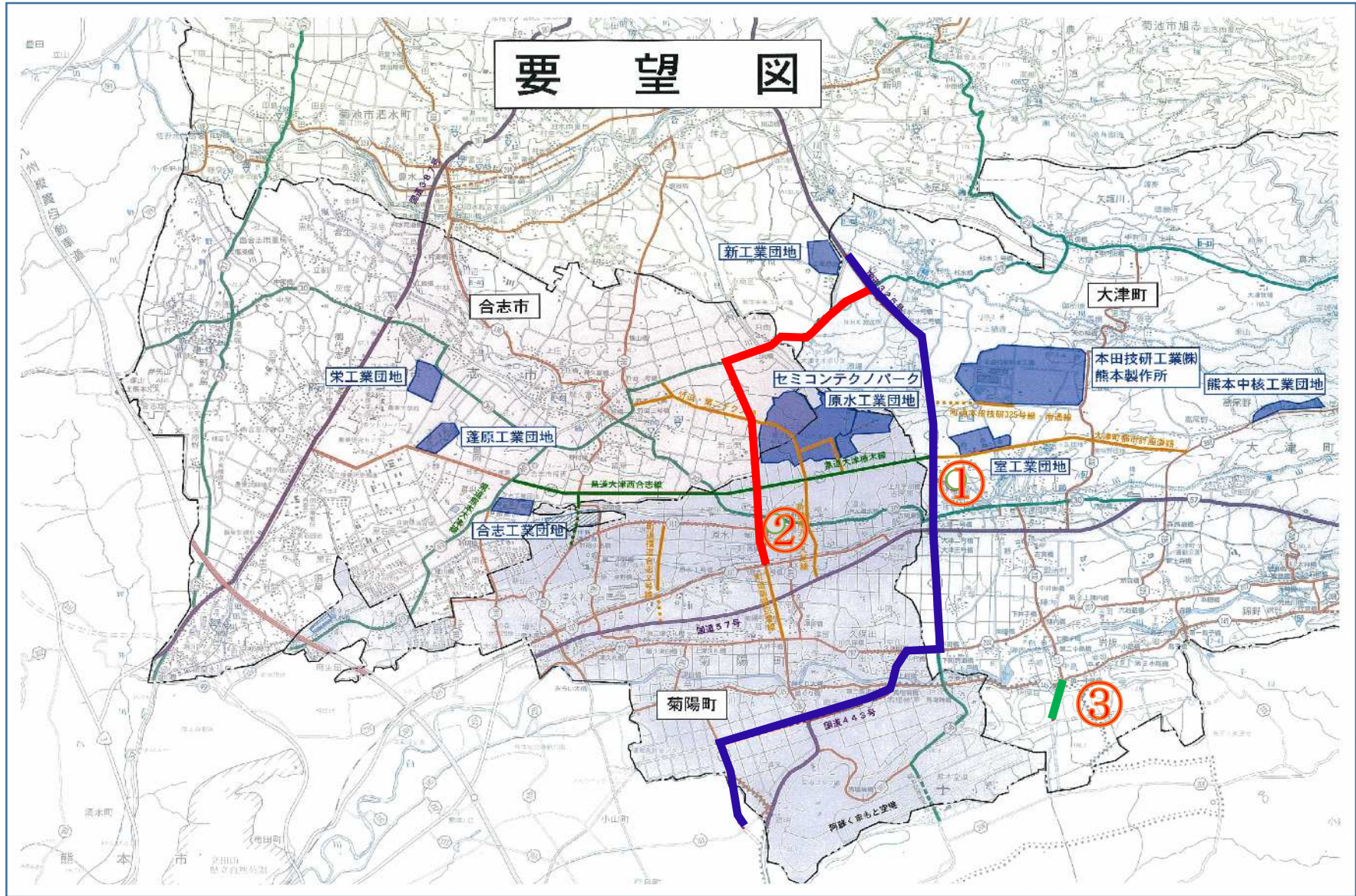
このような状況の中、県が推進する大熊本空港構想の実現において、その中核となる阿蘇くまもと空港から大津町、そして世界的観光地の阿蘇や企業が集積している県北地域への交通渋滞は常態化・慢性化しており、不便な状況が続いています。

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207号瀬田^{せ た たつだ}竜田^{りゅうでん}線との大津町下町^{しもまち}交差点の渋滞は、通過車両の増大と比較してあまり改善されておらず、上記構想を実現するには、県北アクセスの冗長化が必要であると考えます。

さらには、この冗長化を目的とした、空港東部を迂回し国道57号等の県北主要幹線道路とアクセスする道路の整備は、県北地域へのアクセスを空港地下道に依存している現状の改善が図られ、新ターミナル建設及びコロナ禍収束後の熊本空港の増便による利用者への利便性、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^{いわさかじんない}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:③ 緑線)



第6 中九州横断道路の早期整備について

【菊池郡提出】

(提案理由)

中九州横断道路は、熊本・大分両県を結ぶ重要な高規格道路であり、九州の横軸として絶対必要な道路と確信しています。

先の熊本地震では、九州自動車道や国道 57 号が寸断し、市民生活や地域経済に甚大な被害を及ぼし、交通ネットワークの脆弱性を露呈しました。

さらに、近年巨大化する台風や、これまで経験したことの無い豪雨、将来起きると言われている南海トラフ地震など、命を守る行動が必要な災害に備え、地域高規格道路等の幹線道路ネットワークを多重化していくことは、防災・減災、国土強靱化の取り組みそのものであり、市民の生命・財産を守るため、本路線の果たす役割はますます高まってきています。

中九州横断道路は、菊池地域の農業・商業・工業及び観光業の発展に寄与することはもとより、特に工業では熊本県の製造品出荷額の約 6 割を占める中核企業が集積することから、物流の効率化など様々なストック効果が期待され、地域経済社会の生産性向上及び産業競争力の強化に繋がり、菊池地域のみならず熊本県全体の経済を発展させるために必要不可欠な道路です。

昨年 2 月には「大津熊本道路(合志IC～熊本北JCT 9.1 km)」について、社会資本整備審議会道路分科会九州地方小委員会において審議が行われ、令和 2 年度からの新規事業化が決定され、同年 12 月には合志市において中心杭打ち式を開催し、全線の早期整備への期待・熱意が高まってきているところです。

つきましては、中九州横断道路の早期整備の実現に向け、次の事項について要望いたします。

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



第7 「平成28年熊本地震」に関する鉄道の早期復旧と財政支援について

【阿蘇郡提出】

(提案理由)

「平成28年熊本地震」から5年が経過し、通行不能になっていた国道57号現道部並びに国道57号北側復旧ルートは令和2年10月3日に開通し、国道325号阿蘇大橋についても、令和3年3月7日に開通しました。国・県のご尽力に、心から感謝を申し上げます。

併せて、令和2年8月8日に運行再開されましたJR豊肥本線「肥後大津～阿蘇」駅間の復旧につきましても、改正鉄道軌道整備法に基づく地方負担分について、熊本県による全額負担の決定をいただき、改めまして、感謝を申し上げます。

南阿蘇鉄道につきましても、令和5年夏頃の全線再開に向け、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)、着工式(平成30年3月3日)等、着実に進んでおります。

しかしながら、全線復旧までには2年の期間を要し、現在は中松駅までの一部運行となっています。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、地域住民は不便な生活を強いられており、南阿蘇鉄道の経営も非常に厳しい状況が続いています。

南阿蘇鉄道では、通常の運行業務に加えて復旧業務も必要であり、会社のマンパワーの不足、さらに車両の老朽化等による設備投資など、全線復旧までの経営はこれまで以上に厳しい状況を迎えることから、様々な支援が必要となります。

南阿蘇鉄道には、経営安定基金があるものの、全線復旧までには枯渇が見込まれ、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。全線復旧後は、上下分離により南阿蘇鉄道の負担は軽くなるものの、鉄道施設や用地などの財産を新法人(熊本県・南阿蘇村・高森町)が所有するため、自治体負担が発生します。

このようなことから、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. 南阿蘇鉄道災害区間の早期復旧・復興並びに南阿蘇鉄道株式会社への財政支援について

第8 阿蘇地域における道路網の整備促進について

【阿蘇郡提出】

(提案理由)

阿蘇地域は、四季折々に移り変わる自然豊かな阿蘇の山々と昏々と湧き上がる水、また心と身体を癒す温泉などを求めて、年間約 1,600 万人の観光客が訪れる全国的にも有数の観光地として知られております。

阿蘇地域の道路網の整備は、県内外各都市間の移動時間が短縮され、道路利用者並びに地域住民の利便性が改善されるとともに、空港・高速道路等の輸送拠点へのアクセス力が向上し、新たな雇用の創出が見込まれる等、産業・経済・観光・文化の発展に多大な効果が期待できます。

また、新幹線各駅と観光地を結ぶ二次、三次のアクセス強化がさらに必要となる中で、阿蘇地域の道路網の整備はますます重要となっております。

つきましては、下記道路網の整備促進及び実現につきまして特段のご高配を賜われますよう、よろしくお願い申し上げます。

記

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

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

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

しかしながら現在、立岩地区入口から下り戸地区までの区間においては、異常気

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

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

主要地方道南小国波野線整備要望 位置図

凡例	
事項	色別
未改良区間	■ ■ ■ ■ ■
改良済区間	■

南小国町役場

起点

約L=3.7km

約L=1.1km

約L=0.3km

要望区間

約L=0.8km

約L=2.5km
うち未改良区間
約L=1.6km

約L=1.9km

終点



○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、雇用の促進など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。

主要地方道「矢部阿蘇公園線」路線図



○^{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、依然として未事業化区間が多く残されており、全線開通の見通しは立っていないのが現状であります。

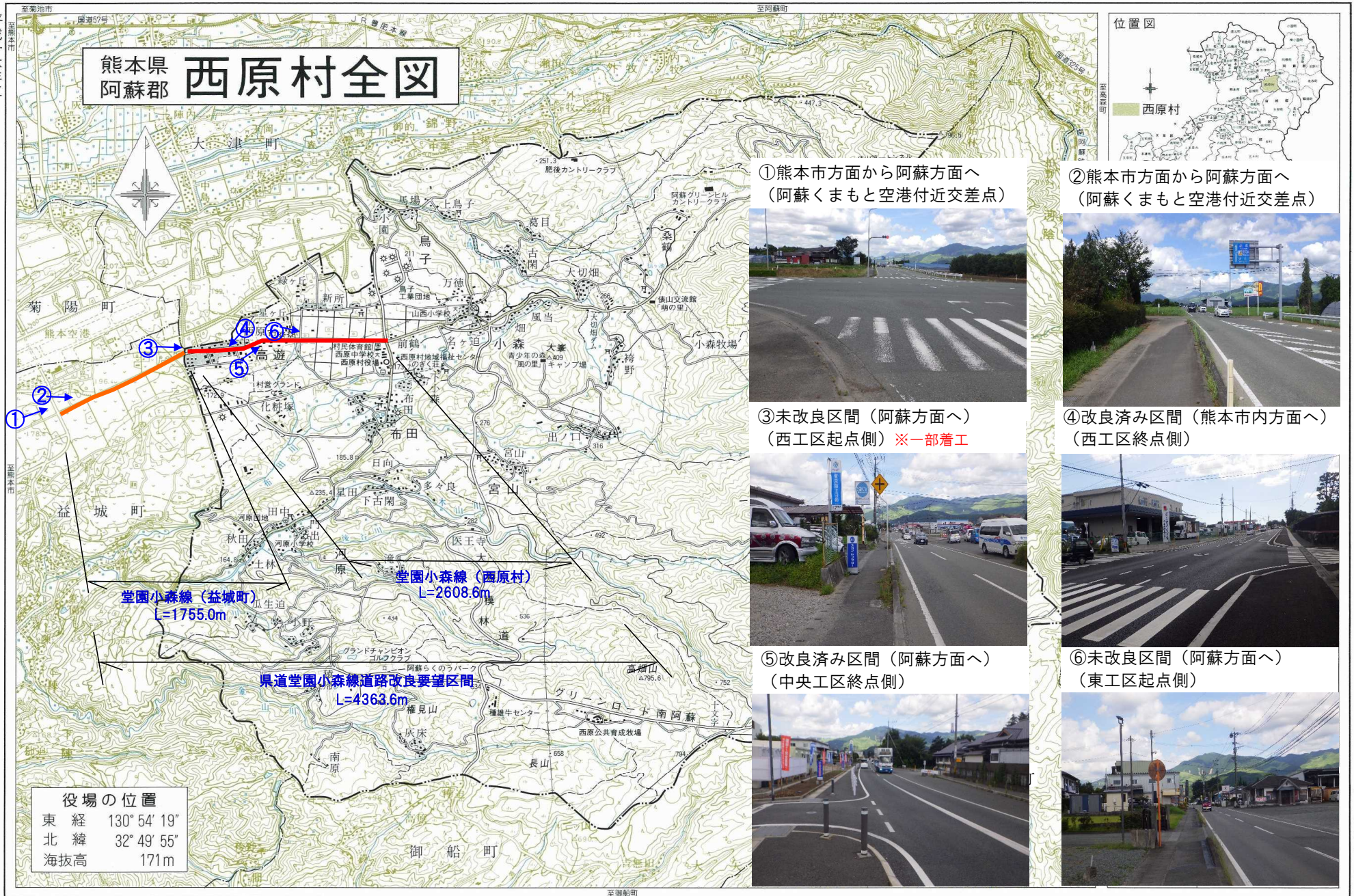
こうした視点に立てば、「阿蘇くまもと空港」を起点として、県道熊本高森線に接続し、そして国道325号、さらに国道218号を経て宮崎県延岡市に至るルートを構成する県道堂園小森線は、この横軸の九州中央自動車道を補完する路線のひとつとして、知事が進められる「九州を支える広域防災拠点構想」において重要な位置にあると言えます。

しかしながら、この県道は昭和 49 年に開通した道路で、幅員も狭く、大型車の離合にも危険が伴い、道路としての機能は低下し、慢性的な渋滞など住民の生活と安全等にも重大な支障をきたしている状況であります。

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

平成 28 年度には、西原村の一部(中工区)の区間が工事完了し、現在では、西工区の一部区間の工事も着工し、積極的に取り組んでいただいているところであります。

つきましては、この県道堂園小森線における益城町区間及び西原村区間の拡幅改良の一日も早い完成について、特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。



熊本県 阿蘇郡 西原村全図



①熊本市方面から阿蘇方面へ
(阿蘇くまもと空港付近交差点)



②熊本市方面から阿蘇方面へ
(阿蘇くまもと空港付近交差点)



③未改良区間 (阿蘇方面へ)
(西工区起点側) ※一部着工



④改良済み区間 (熊本市内方面へ)
(西工区終点側)



⑤改良済み区間 (阿蘇方面へ)
(中央工区終点側)

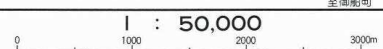


⑥未改良区間 (阿蘇方面へ)
(東工区起点側)



役場の位置
 東経 130° 54' 19"
 北緯 32° 49' 55"
 海拔高 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 獲、第 37 号)



○^{やまし}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

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があります。

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

また、大津町、菊陽町、菊池市をつなぐ幹線道路でもあり、通勤車両や大型車の通行も多く、非常に危険な道路であります。

現在、歩道設置に向けて、工事が着々と進んでおりますが、子どもたちの安全・安心な通学を確保するために、定期的な路線全体の草刈りをお願いするとともに、早期の工事完了を要望いたします。

第9 九州中央自動車道の早期完成及び主要地方道矢部阿蘇公園線 未供用区間の早期着工について

【上益城郡提出】

(提案理由)

平成28年4月に発生した「熊本地震」は、県内各地に甚大な被害をもたらしました。地域の幹線道路への被害も深刻で、国道57号の大規模土砂崩れや国道325号阿蘇大橋の崩落、県道熊本高森線の橋梁損傷など、阿蘇地域と熊本都市圏等を繋ぐ大動脈が寸断され、上益城地域においても、国道445号の斜面崩落等による全面通行止めが約2年続くなど、地域住民の生活のみならず地域の経済や産業に大きな打撃を与えました。

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 雲海橋交差点～日之影深角」間が平成30年11月に開通し、続いて熊本県側の「小池高山IC～上野吉無田IC～山都中島西IC」間が同年12月に開通し、矢部ICまで工事が進められています。令和元年9月に「矢部～蘇陽」間が計画段階評価となり、令和2年度には「蘇陽～五ヶ瀬東」間について新規事業箇所として決定されるなど、全線開通に向け大きく前進しております。

本路線は、熊本県が進める「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。

また、主要地方道矢部阿蘇公園線は、九州の中央を南北に通る路線であり、九州中央自動車道の整備により阿蘇と南九州を最も効果的につなぐルートが確立され、宇城・上益城地域と阿蘇地域、そして政令指定都市の熊本市を回遊する新しい観光ルートが形成されます。また、警戒の続く阿蘇山の火山活動や南海トラフ

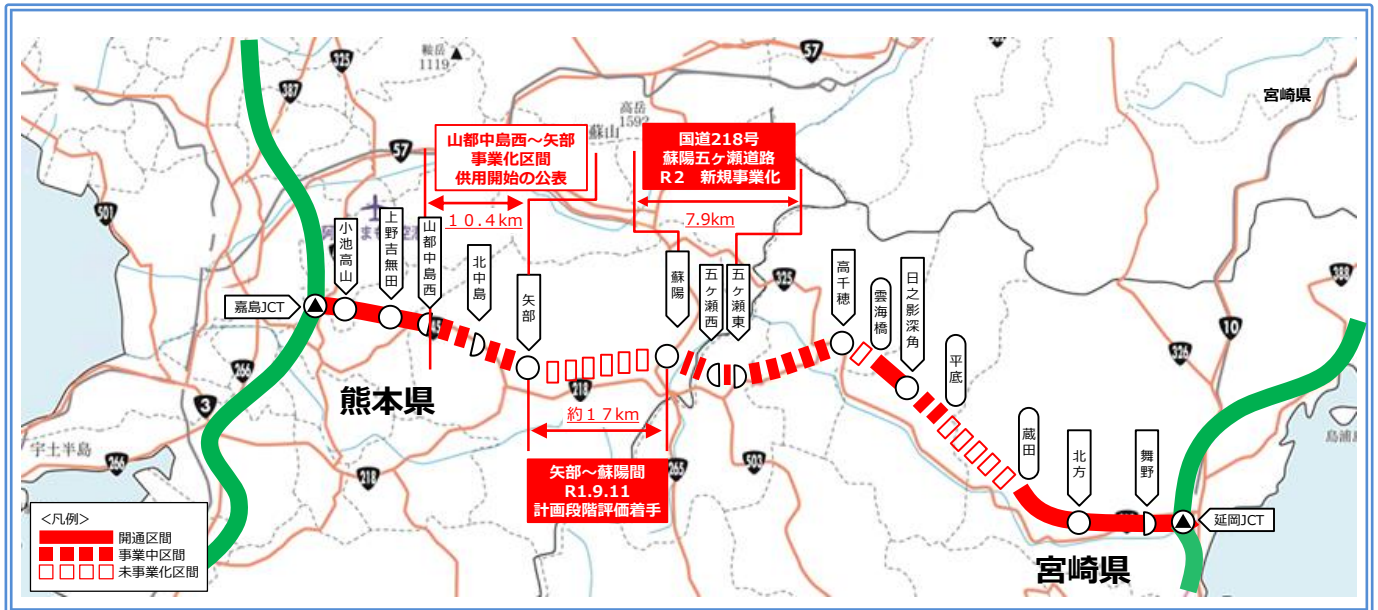
大地震、集中豪雨による土砂災害などあらゆる自然災害の発生を想定した場合に、関係地域住民の緊急避難路としてはもとより、救助・救援や物資の輸送など復旧活動を支える基幹ルートとして非常に重要な路線であります。

九州中央自動車道の「山都中島西～矢部」間については、用地取得が完了したものの供用予定年度が明示されておらず、全国の高規格幹線道路と比較すると整備率が約30%と非常に遅れています。また、矢部阿蘇公園線については、路線の一部に未供用区間があるため、その役割を十分発揮するには至っていません。

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

以上のことから、九州中央自動車道の早期完成と主要地方道矢部阿蘇公園線未供用区間の一日も早い着工に向けて、さらなるご尽力を賜りますよう強く要望いたします。

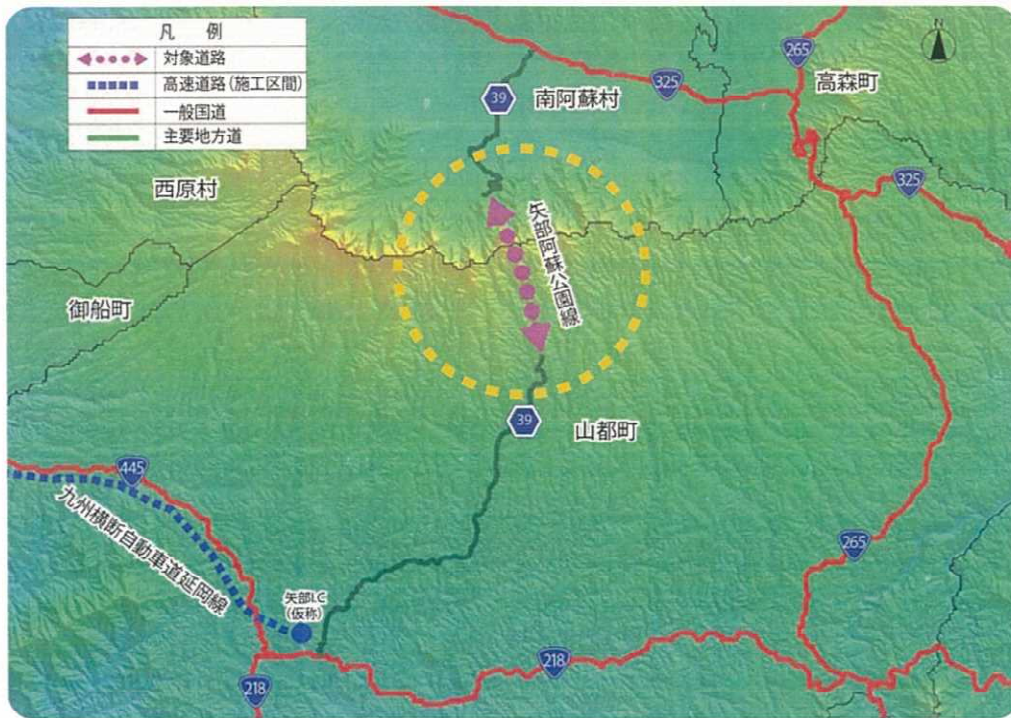
九州東西軸の戦略的かつ効果的な強化 九州中央自動車道の早期整備



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

主要地方道矢部阿蘇公園線は、上益城郡山都町の国道 218 号を起点とし、阿蘇郡南阿蘇村の国道 325 号に至る延長 27.4km の道路です。

近年、活動が活発化している阿蘇山の大噴火が発生したときに備え、防災拠点となる熊本地域と阿蘇地域を結ぶ道路ネットワークの代替性を考慮して、矢部阿蘇公園線を整備しておくことが防災対策の上で大変重要です。



平常時は観光交流の活性化のために

矢部阿蘇公園線の整備により、従来の熊本と阿蘇を往復する観光ルートだけでなく、上益城地域の観光資源も含めた新たな「歴史回廊」の形成が可能となり、地域全体の観光振興に寄与することができます。

地域全体の
観光振興

新たな
「歴史回廊」



災害時の防災性の向上のために

阿蘇地域の幹線道路ネットワークは国道 57 号や県道 28 号などに集中していますが、災害時に「代替性」のある道路ネットワークの構築のために、矢部阿蘇公園線の整備が大変有効です。



矢部阿蘇公園線整備促進期成同盟会 (山都町、南阿蘇村、高森町、甲佐町、御船町、嘉島町、美里町、宇城市)

第10 熊本都市圏南東部地域の道路網の強化について

【上益城郡提出】

(提案理由)

道路は豊かな生活の実現と国土の均衡ある発展を図るための基本的施設であり、道路関係社会資本が不十分な地域にとりましては、今後の地域経済発展のためにも、より一層の道路整備が必要不可欠な状況の中、社会情勢の変化によるニーズに対応すべく、日頃から種々ご配慮をいただくとともに、多大なご尽力をいただいておりますことに対しまして、深く感謝申し上げます。

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

このことは、熊本都市圏をはじめ、県南の上益城地区・宇城地区及び八代地区における経済活動発展の大きな阻害要因となっており、また、熊本市の東部地域と密接に関連する上益城地区におきましては、幹線道路が少ないため、交通渋滞の原因となっております。

つきましては、下記の道路の抜本的整備及び早期完成につきまして特段の御配慮を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

記

○一般県道六嘉秋津新町線ろっかあきつしんまちの抜本的整備について

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

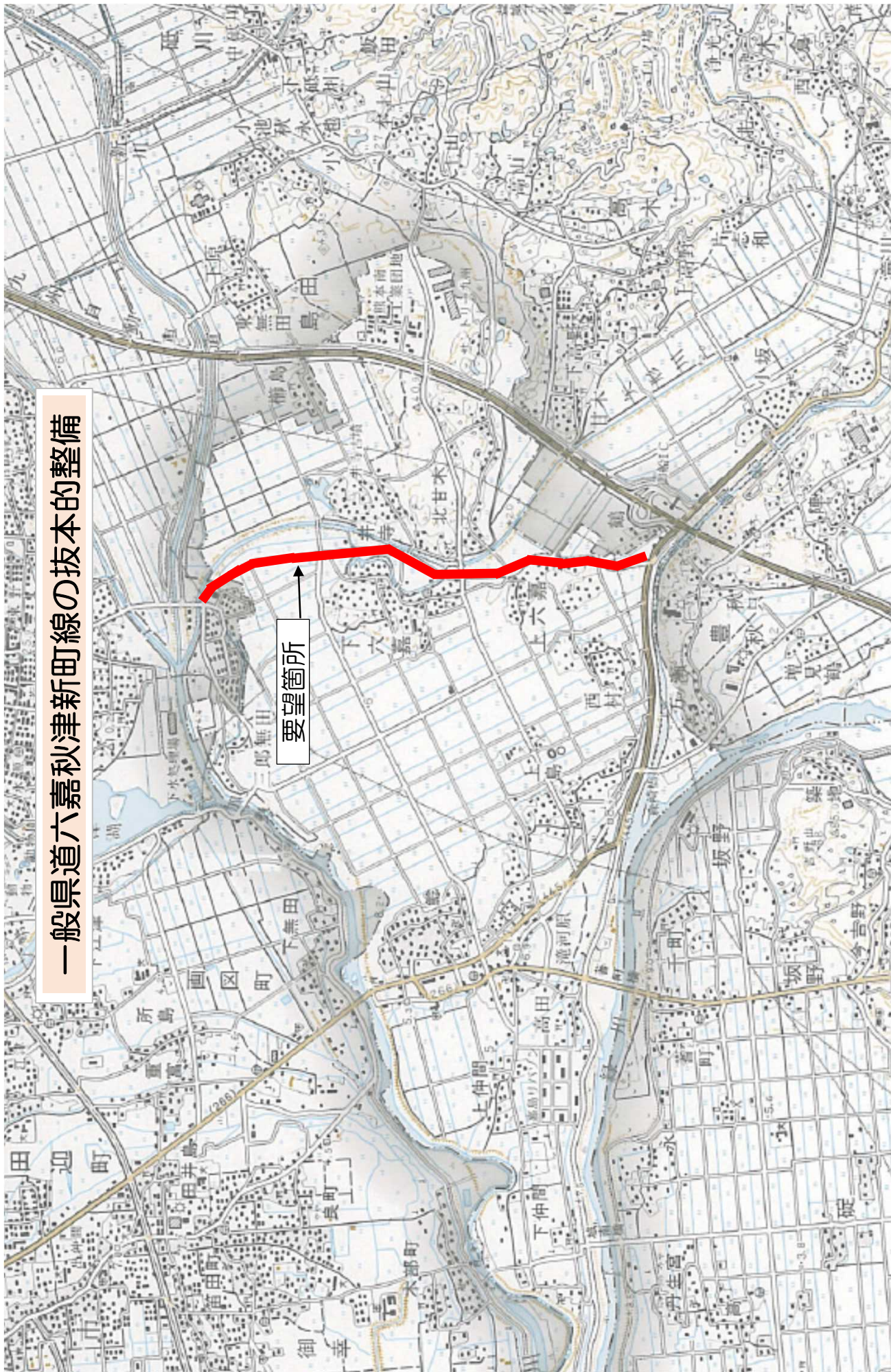
本路線の抜本的整備が実施されますと、南東部地域の幹線道路は、県南地域からの熊本都市圏へアクセスする重要な役割を担っておりますことから、アクセス機能が

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

要望箇所



○県道御船甲佐線の^{たぐちぼし}田口橋右岸側平面交差点の早期完成について

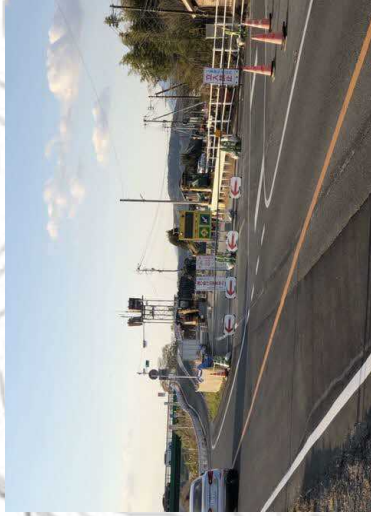
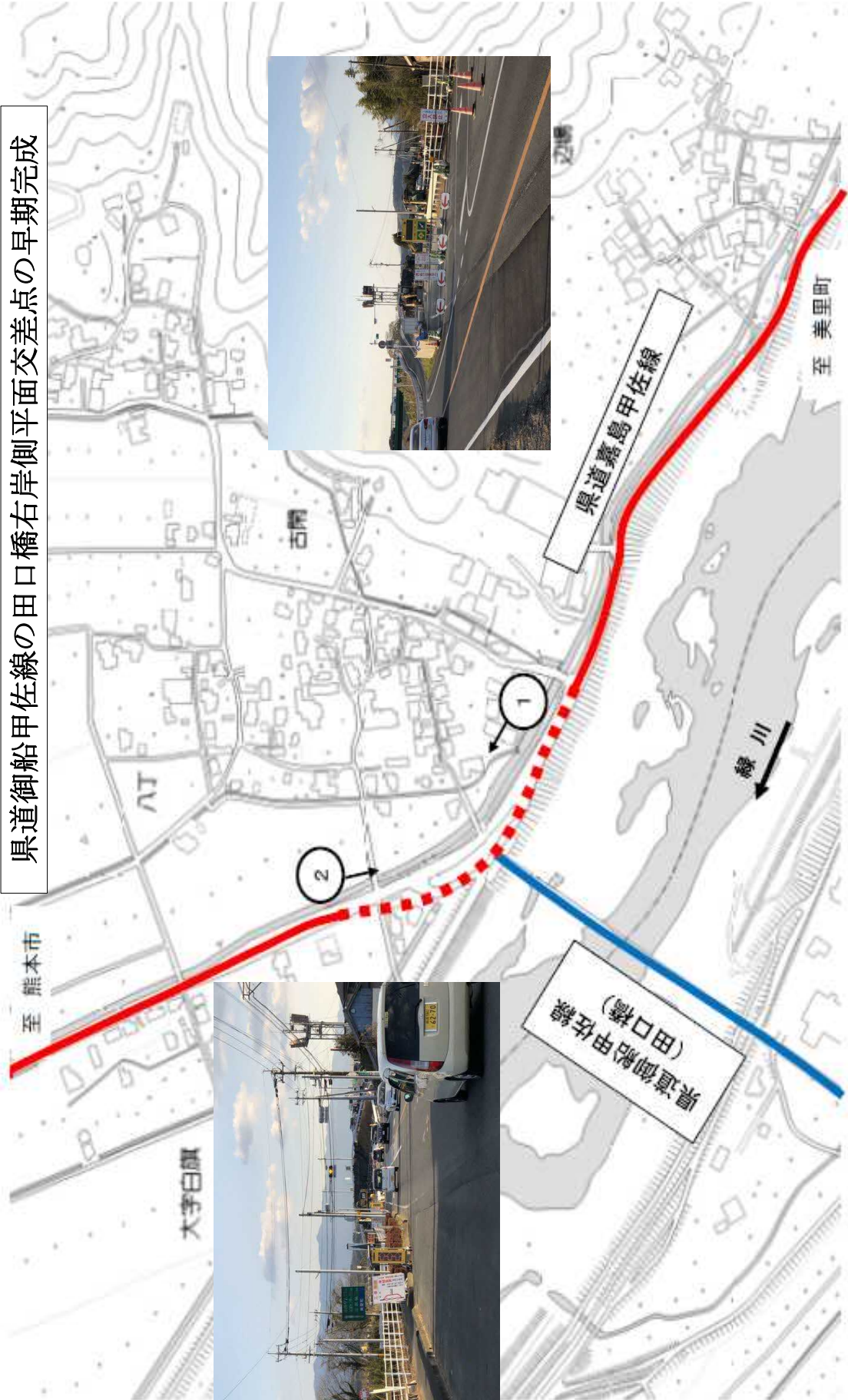
一般県道御船甲佐線は、県南地域と熊本都市圏を結ぶ重要な路線であり、従来から特に、朝夕の通勤・通学の時間帯には多数の車輛が往来しており、最近では朝夕だけでなく昼間の時間帯も車輛の通行が多くなってきています。

このような中、平成 28 年 4 月の熊本地震により被災しました、本路線の^{みどりかわ}緑川に架かる田口橋につきましては、災害復旧工事と併せて災害関連工事が行われ、令和元年 8 月には、長年望んでおりました 2 車線での橋梁拡幅も完了し、車両等も安全に通行できるようになりました。

一方で、田口橋右岸側の県道嘉島甲佐線への接続道路については、現道の幅員が狭小であるため大型車が離合できない状況にあり、この解決策として平面交差での整備が進められています。整備後は通勤・通学の安全性の向上、地域間交流の促進及び産業や観光振興、地域の活性化につながることを期待されます。また、県南地域と熊本市を結ぶ広域的ネットワークを構成する重要な路線として、さらに、国道 266 号^{めどまちぼし}耆町橋の慢性的な渋滞緩和に大きく寄与することが考えられます。

県道御船甲佐線田口橋右岸側の交差点整備については、復興への礎となるものであり、熊本県におかれましても、事情御賢察のうえ、平面交差点の早急完成に取り組んでいただきますよう要望いたします。

県道御船甲佐線の田口橋右側平面交差点の早期完成



第 11 益城町の平成 28 年熊本地震からの復旧復興について (都市計画道路益城中央線(主要地方道熊本高森線)の早期整備) (益城中央被災市街地復興土地区画整理事業の推進)

【上益城郡提出】

(提案理由)

益城町では、熊本地震後に策定した益城町復興計画に基づき、震災からの復旧・復興に向けて各種事業に取り組む中、復興計画の復旧期の検証に併せ復興計画を組み込んだ「第 6 次益城町総合計画」を平成 30 年 12 月に策定しております。

この第 6 次総合計画は、震災からの復興に向けて、まちの将来像として「住みたいまち、住み続けたいまち、次世代に継承したいまち」を掲げ、このまちの将来像の実現に向け、現在、様々な施策に取り組んでいるところです。

その中でも、今回は復興のシンボルとなる 2 つの事業を要望いたします。

まず、都市計画道路益城中央線の整備(主要地方道熊本高森線 4 車線化)事業です。この事業は、主要地方道熊本高森線を益城町の中心軸・都市連携軸として位置づけ、益城町が事業主体で取り組む都市計画道路 4 路線と併せ、安全性・利便性に配慮した幹線道路ネットワークの構築を目指す重要な事業です。

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

それぞれの現状としましては、都市計画道路益城中央線の整備事業は、令和 3 年 1 月時点で 11 地区 29 カ所の工事の発注と、歩道部分も 5 地区 7 カ所 705m を開通していただいております。併せて用地の契約率も 84% 以上と報告を受けております。

益城中央被災市街地復興土地区画整理事業においては、第 5 期までの仮換地が合計 29 街区 272 画地で指定を終えております。宅地引き渡しは合計 29 画地 23 世帯が行われており、順調に造成工事が進捗しております。

これまでも熊本県には、被災者の生活支援はもとより、橋梁等の災害復旧の受託や財政面での負担軽減、並びに職員の派遣等多くの支援をいただいております。引き続き、益城町の復興の歩みがさらに大きく確実なものとなりますよう、都市計画道路益城中央線の整備及び益城中央被災市街地復興土地区画整理事業を推進していただきますよう切に要望いたします。

第12 ^{やかたがわ} 矢形川改修事業の促進について

【上益城郡提出】

(提案理由)

御船町北東部より嘉島町、熊本市へと流れる^{みどりかわ}緑川水系矢形川は、長い歴史の中で豊かな田園環境をもたらし人々の生活を潤してきました。

しかしながら、現在では、急速に広がる平坦部の宅地開発によって保水機能が低下し、また、近年多発する記録的豪雨による冠水で農作物被害や道路の決壊など、多くの被害をもたらすようになっていきます。

特に、町中心部における内水氾濫は年々深刻さを増しており、大雨のたびに人々の生活を脅かす状況から、矢形川の改修は喫緊の課題であると言えます。

令和元年10月に発生した台風19号による大規模災害や令和2年7月に発生した熊本県南部の豪雨災害など、異常気象による自然災害はいつどこで起きるか予想がつかず、矢形川改修についてもその重要性を改めて認識させられたところであります。

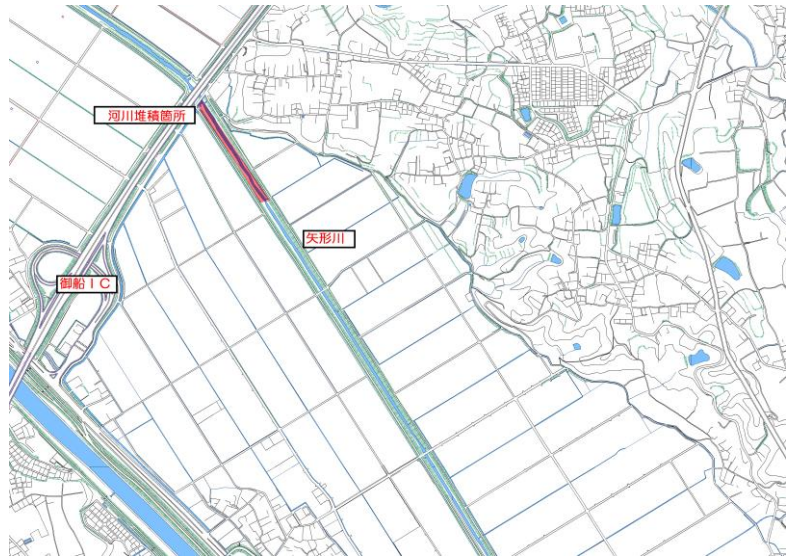
特に、^{きたきのくら}御船町北木倉地区や御船IC東側の流域では、土砂の堆積により流下能力が低下し、洪水時における内水被害の大きな要因となっています。令和3年春には大型商業施設「コストコホールセール」が御船IC東側に開業することとなっており、周辺地区の雨水処理対策も懸念されることから、土砂の^{しゅんせつ}浚渫など内水氾濫対策について適切な措置を講ずる必要があります。

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

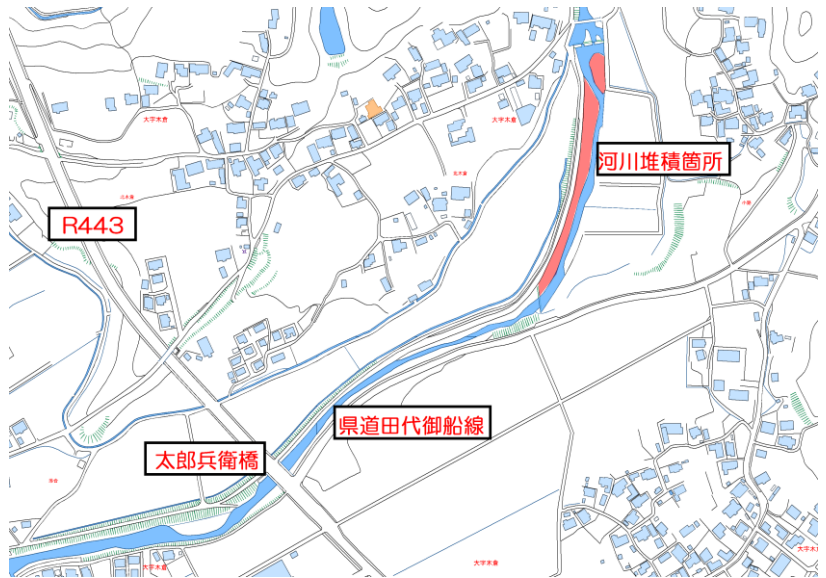
県当局におかれましても、流域自治体と連携のうえ、土砂浚渫をはじめ、河川内及び堤防敷の除草、増水時における^{ひもん}樋門の適正な管理など、矢形川の治水安全向上のため特段の御配慮をいただきますようお願いいたします。

御船インターチェンジ東側

(位置図)



北木倉地区



第 13 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。

- 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^{いっすい}溢水状況

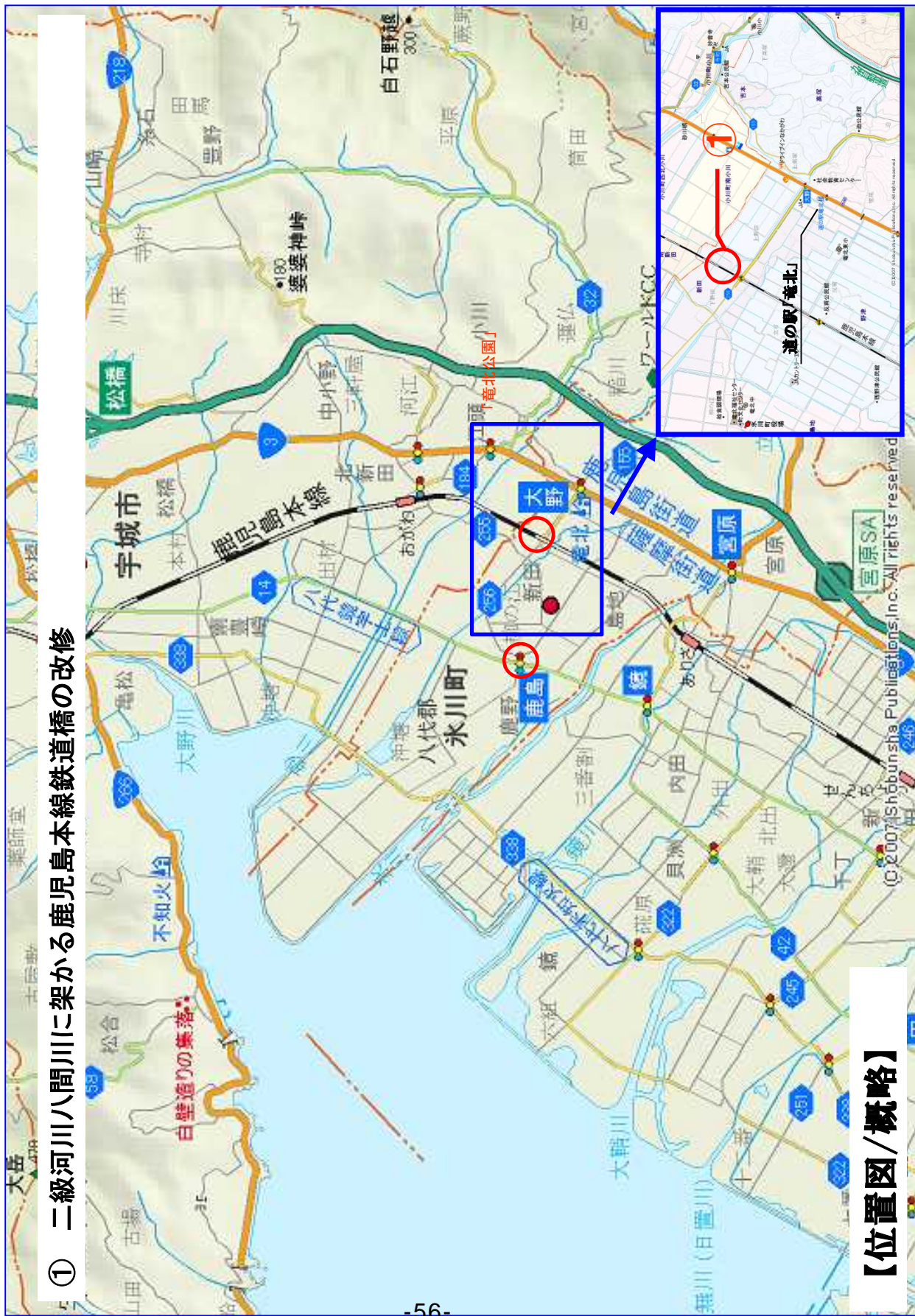


上流部溢水状況



◆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兒島本線鉄道橋の改修



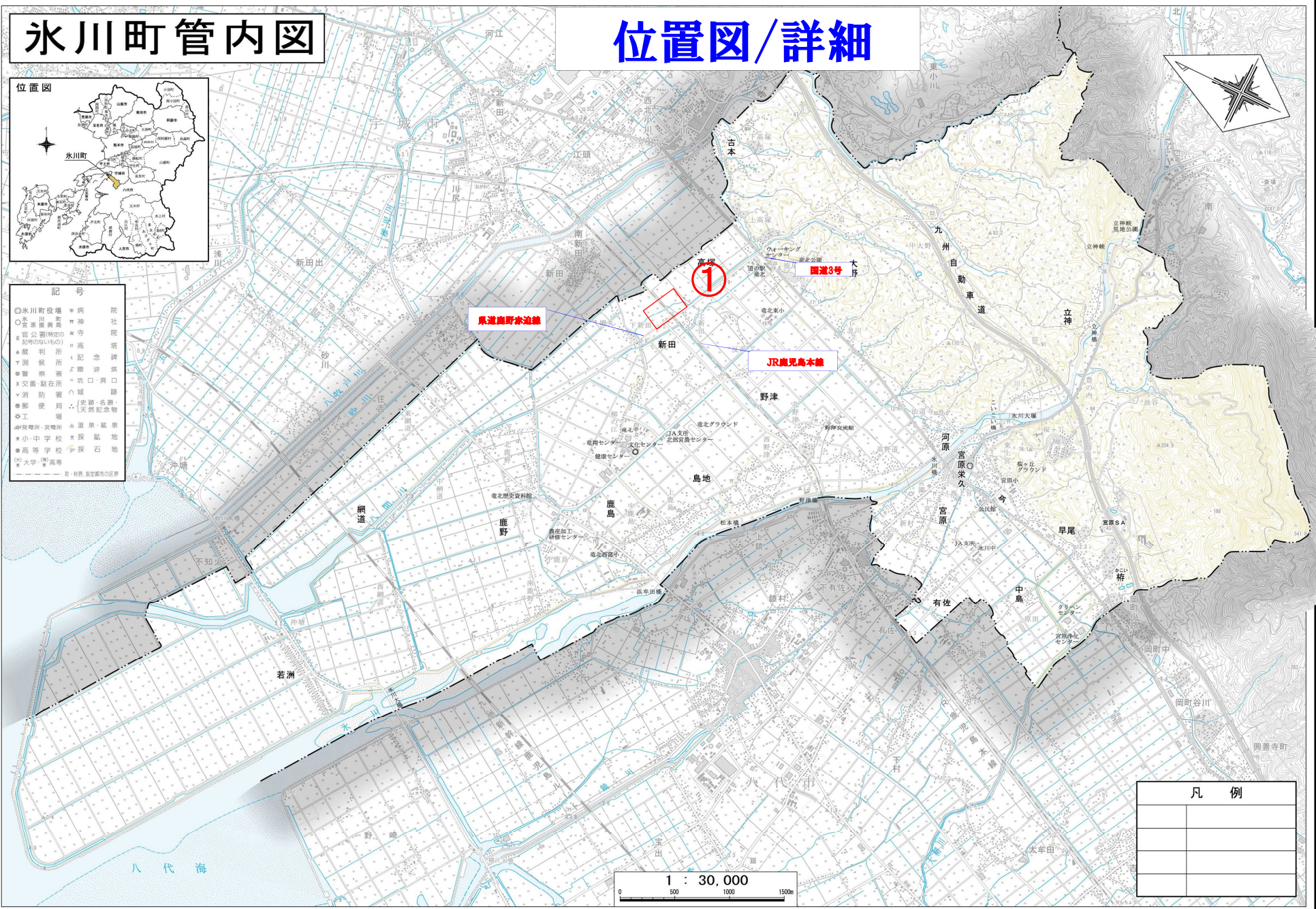
【位置図/概略】

氷川町管内図

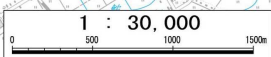
位置図/詳細



- 記号
- 氷川町役場
 - 公園(特定の記号のないもの)
 - △ 裁判所
 - ▽ 消防署
 - ✉ 郵便局
 - ✂ 工事場
 - Ⓜ 病院
 - Ⓜ 神社
 - Ⓜ 寺
 - Ⓜ 記念碑
 - Ⓜ 温泉
 - Ⓜ 温泉・鉱泉
 - Ⓜ 小・中学校
 - Ⓜ 高等学校
 - Ⓜ 大学
 - Ⓜ 探石地
 - Ⓜ 高等学校



凡例	



この図は、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 九補、第293号)

第14 令和2年7月豪雨からの早期の復旧・復興への支援について

【葦北郡提出】

(提案理由)

令和2年7月豪雨により7月3日に発生した線状降水帯は、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^{さしき}佐敷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、一步踏み込んだまちづくりが求められています。

現在、被災者に寄り添った一日も早い^{さしき}復旧・復興に全力で取り組んでいます。中山間地も多く財政基盤も脆弱であり、国や県による強力な支援が不可欠となっています。

要望事項

- 1 球磨川沿川における道路整備と橋梁の複数化による強靱化の取り組み
 - ・ 県道嵩上げによる人命を守る取り組みの実施
 - ・ ^{よしお}吉尾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
 - ・ 迅速な復旧による事業離れを防止し、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



山腹崩壊
(津奈木町・平国^{ひらくにしも}下地区)



法面崩壊
(津奈木町・旧平国^{ひらくに}小学校)



流木の撤去状況
(芦北町・女島^{めしま}沖)

第 15 交通・産業基盤及び農業生産基盤の整備について

【葦北郡提出】

(提案理由)

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

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

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

また、第六次水俣・芦北地域振興計画に位置づけられている「芦北^{ななうら}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 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(芦^{いすい}水地区)など農業生産基盤整備の促進

南九州西回り自動車道 路線概要図



津奈木 I C



水俣 I C

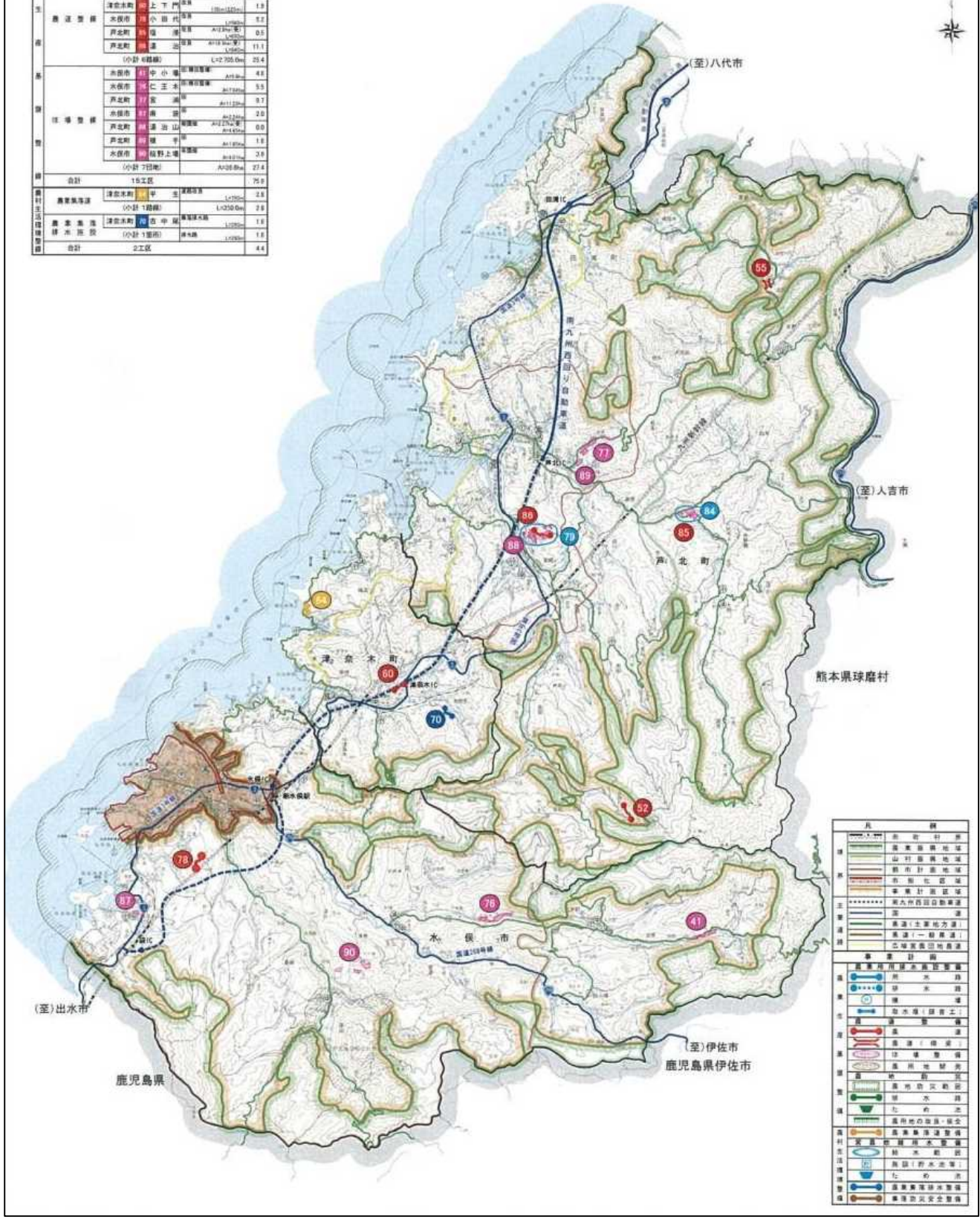


芦北七浦パークコースト整備構想、シーサイドロード整備事業

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	事業工程	市町名	種別	工区名	事業費	受益面積
農業用排水施設整備	農業用排水施設整備	芦北町	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	13.2
		芦北町	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	2.2
(小計 2箇所)						
農業用排水施設整備	農業用排水施設整備	芦北町	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	3.8
		芦北町	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	2.9
		深志木町	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	1.9
		水俣市	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	3.2
		芦北町	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	0.5
		芦北町	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	11.1
(小計 6箇所)						
農業用排水施設整備	農業用排水施設整備	水俣市	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	4.8
		水俣市	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	5.5
		芦北町	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	9.7
		水俣市	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	2.0
		芦北町	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	0.0
		水俣市	河川	農業用排水施設整備	1,427,500	1.9
(小計 7箇所)						
合計					15工区	79.9
農村生活環境整備	農村生活環境整備	深志木町	河川	農村生活環境整備	1,427,500	2.8
		深志木町	河川	農村生活環境整備	1,427,500	2.8
(小計 2箇所)						
農村生活環境整備	農村生活環境整備	深志木町	河川	農村生活環境整備	1,427,500	1.8
		深志木町	河川	農村生活環境整備	1,427,500	1.8
(小計 1箇所)						
合計					2工区	4.4



第 16 球磨川における抜本的な治水対策の促進について

【球磨郡提出】

(提案理由)

熊本県の南部に位置する急流球磨川は、恵みの川であるとともに、時として沿川に多くの被害をもたらす川でもあります。昭和 38 年、39 年、40 年の水害を契機として、昭和 44 年、流域市町村及び熊本県の強い要望により川辺川ダム建設事業が始まりました。しかし平成 20 年に、熊本県知事の「川辺川ダム計画白紙撤回」表明を受け、国土交通省、熊本県、流域市町村で構成する「ダムによらない治水を検討する場」、さらに「球磨川治水対策協議会」にてダムによらない治水対策の検討を進めていました。

そのような中、昨年 7 月の豪雨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ました。

現在、「球磨川流域治水協議会」において、流域における具体的対策となる「球磨川流域治水プロジェクト」の検討を進めているところであり、一日も早い策定と、事業着手をお願いいたします。

また、「新たな流水型のダム」を含む「緑の流域治水」の効果が発揮されるまでには相当の期間を要することから、国・県におかれては、治水対策の検討と並行し、被害を受けた球磨川及びその支川の護岸や堤防の早期復旧、並びに堆積土砂や流木の撤去など、河川機能の早期回復を行っていただくよう、併せて要望いたします。

これまで苦渋の決断により、村の中心地が移転を余儀なくされるダム建設事業に協力してきた五木村は、人口の急激な減少や集落の消滅が見られ、球磨川最大

支流である川辺川の流域保全が危ぶまれています。

よって、国は、五木村の再生再建のため、より充実した支援策を講じる必要があります。

また、相良村においても、ダム建設事業に協力し多くの住民が移転した結果、集落機能が衰退しており、川辺川の流域保全対策及び安心安全な住民の暮らしを支援する必要があります。

さらに、平成 28 年 4 月に発災した熊本地震に見られるように、本地域は中央構造線の中にあって、また多雨地域でもあることから土砂災害の危険性も高く、地域住民や山を守る砂防・治山施設の整備が必要です。

昭和47年7月（球磨村^{こうのせ}神瀬地区）



平成17年9月（球磨村^{わたり}渡）



平成18年7月（球磨村^{いっしょうちそぎ}一勝地淋）



平成30年7月（球磨村渡第二橋梁）



令和2年7月豪雨

球磨村渡（浸水状況）



球磨村一勝地（浸水状況）



球磨村神瀬（浸水状況）



球磨村渡（被災状況）



球磨村一勝地（被災状況）



球磨村神瀬（被災状況）



相良村西村^{にしむら}（浸水状況）



相良村西村（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）



ま え が わ
山江村万江川堆積土砂



ゆ や ま が わ
水上村湯山川堆積土砂



第 17 球磨地域幹線道路網の整備促進について

【球磨郡提出】

(提案理由)

球磨地域は、四方を山に囲まれた盆地であり、恵まれた自然の中で農業や林業が営まれ、さらに神社仏閣を中心にした中世文化を色濃く残す、人吉市を含めて約 8 万人が暮らす地域であります。

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

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

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

記

○国道 219 号道路整備事業の促進について

国道 219 号は、熊本市を起点とし、八代市萩原橋^{はぎわらばし}から日本三大急流の一つ球磨川に沿って九州南部を横断し、宮崎市へ至る幹線道路です。熊本、宮崎両県の連絡道路として、また、八代市と人吉球磨地域の重要な幹線道路として、産業、経済、文化、観光等の発展を担ってきました。

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

しかしながら、球磨川沿岸部では、令和 2 年 7 月の豪雨で、球磨川が増水して道路が崩壊するなど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^{うわしとみ}村上部)



国道219号 (錦町^{にしいで}西井手ノ口^{くち})



国道219号（あさぎり町歩道）



国道219号（あさぎり町）



○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・同延岡市を經由し、大分県佐伯市へと 3 県を横断する幹線道路であります。

熊本県側におきましては、水上村地内の 2.3 kmのみが未改良区間であり、急峻な勾配に加え幅員も狭隘で、大型車両の通行はもとより普通車両の離合にも支障を来している現状であります。

このような中、平成 29 年度から熊本県により工事着手されて 5 年目を迎え、早急な事業完了が待ち望まれるところであります。

周辺には、標高約 1,000m の準高地の特性を活かしたクロスカントリー施設「水上スカイヴィレッジ」があり、国内有数の陸上競技施設として利用され、オープン 3 年目を迎えた令和元年度は利用者実績で 10,279 人、村内での延べ宿泊者も 4,847 人となり、年々右肩上がりの利用者の増となっているところであります。

本路線は、域内の宿泊施設等から「水上スカイヴィレッジ」へのアクセス道路としての位置づけのほか、生活圏が本地域にある宮崎県椎葉村民の救急医療や生活における命の道路としての役割も大きく、さらには宮崎日向地震等大規模災害発生時の熊本県側への避難道路としての重要な役割を担うストック効果の大きい道路でもあります。

つきましては、広域的な地域経済や地場産業の活性化など地方創生を推進する観点からも、本路線の早急な整備促進に対する予算確保につきまして、引き続き特段のご高配とご支援を賜りますよう要望いたします。

国道388号（水上村湯山）



国道388号（水上村湯山）



○国道 445 号未改良区間並びに歩道の整備

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

しかしながら、未改良区間が多く、車両の離合も出来ない狭隘な区間や、降雨により土砂が流入し、通行止めとなる箇所もあり、過去に沿線集落が孤立し、県の防災ヘリコプターを要請し、避難を実施した例もあります。

特に、五木村^{つづらせ}九折瀬地区や美里町^{はやくす}早楠地区、八代市泉町^{ごかのしょう}五家荘地区の改良促進が必要であります。

また、交通量が多い相良村内の安全施設、歩道整備、人吉市^{しもしろもと}下城本の路面排水と歩道整備が必要であります。

本路線地域の^{ろもう}路網密度は極端に低く、地域住民にとっては、生活の基盤をなす国道であることから、重点的な取り組みを要望いたします。

国道445号（五木村^{つる}鶴）



国道445号（相良村^{じょうげざか}上下坂地内）





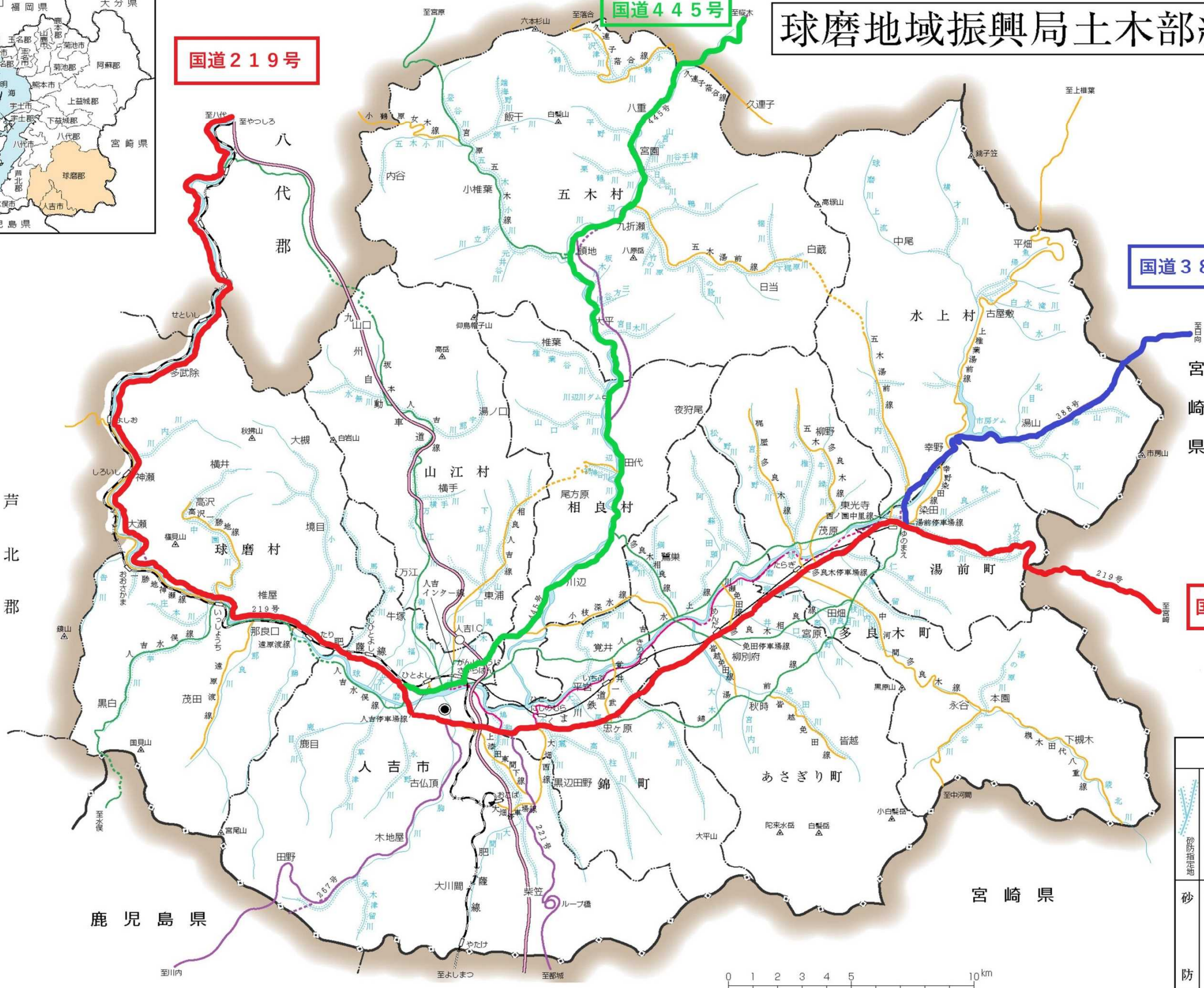
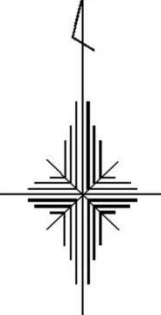
球磨地域振興局土木部総合管内図

国道219号

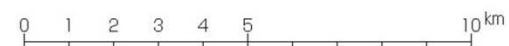
国道445号

国道388号

国道219号



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



第 18 天草地域の道路整備促進について

【天草郡提出】

(提案理由)

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

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

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

こうした中、平成 6 年に地域高規格道路の計画路線(総延長 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。

総延長約 70 kmのうち、天草市から宇城市三角町までの約 38 kmを熊本県で、宇城市三角町から熊本市近見町までの約 32 kmを国で整備が行われることとされ、これまで、平成 14 年に「松島有料道路」約 3.3 km、平成 19 年に「松島有明道路」約 19 km、平成 30 年に「三角大矢野道路」約 3.7 kmが供用され、全体で約 17 km区間が利用できるようになりました。現在は、熊本県が「本渡道路」約 1.3 kmと「大矢野道路」約 3.4 kmを、国が「宇土道路」約 7 kmと「熊本宇土道路」約 4 kmの整備を進めておられます。

昨今の異常気象など、いつどこ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。

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

記

○天草島民の悲願である、交通基盤の早期整備について

- ・平成 29 年に着工した（仮称）第二天草瀬戸大橋を含む「本渡道路」約 1.3 km
の令和 4 年度中の開通
- ・「熊本天草幹線道路」の調査中区間の早期事業化

