

要 望 書

令和3年4月

熊 本 県 町 村 会

目 次

○熊本県町村会要望

- | | | |
|---|--------------------------|------|
| 1 | 「令和2年7月豪雨」からの復旧・復興について | 1 頁 |
| 2 | 「平成28年熊本地震」からの復旧・復興について | 3 頁 |
| 3 | 町村財政の充実・強化について | 4 頁 |
| 4 | 地方創生の推進について | 6 頁 |
| 5 | 社会保障制度の充実・安定化について | 8 頁 |
| 6 | 農林水産業・農村漁村、中山間地域の活性化について | 10 頁 |
| 7 | 道路事業予算の総額確保と地方財政支援等について | 12 頁 |
| 8 | 地方の町村における病院の医師確保について | 13 頁 |
| 9 | 人口増加自治体への配慮について | 15 頁 |

○郡町村会要望

- | | | |
|----|---|------|
| 10 | 道路網の整備促進について | 16 頁 |
| 11 | 砂防堰堤等の事業促進について | 17 頁 |
| 12 | 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 | 21 頁 |
| 13 | 地方港湾改修事業及び港湾補修事業に係る市町村負担割合の軽減について | 23 頁 |
| 14 | 乳幼児等医療費援助に係る対象年齢の引き上げについて | 24 頁 |
| 15 | 県道新山原水線の道路改良線整備促進及び県道大津植木線4車線化について | 25 頁 |
| 16 | 中九州横断道路（熊本市～大津町）の整備促進について | 27 頁 |
| 17 | 南阿蘇鉄道株式会社への財政支援について | 29 頁 |
| 18 | 阿蘇地域における道路網の整備促進について | 30 頁 |
| 19 | 土砂災害防止及び流末処理等の事業促進について | 51 頁 |
| 20 | 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並びに九州縦貫自動車道と熊本市中心部を結ぶ新たな幹線道路について | 53 頁 |

2 1	熊本都市圏南東部地域の道路網の強化について	5 7 頁
2 2	益城町の平成 2 8 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)	6 2 頁
2 3	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	6 5 頁
2 4	芦北地域振興について	6 8 頁
2 5	球磨川における抜本的な治水対策の促進について	7 0 頁
2 6	球磨地域幹線道路網の整備促進について	7 9 頁
2 7	熊本天草幹線道路 (地域高規格道路) の整備促進について	8 7 頁
2 8	水産資源回復のための技術支援について	8 8 頁

(熊本県町村会)

1 「令和2年7月豪雨」からの復旧・復興について

令和2年7月豪雨による河川の氾濫や土砂災害等により、熊本県南地域を中心に多くの尊い命が失われるとともに、家屋の浸水や損壊、主要道の崩落、橋梁の流出など甚大な被害が生じた。また、農林水産業や商工業、観光業など生産基盤や産業基盤へも深刻な被害が発生しており、住民生活のみならず、地域経済の存立そのものにも深刻な影響を及ぼしている。

そのような中で、国、県におかれては、過去の災害を踏まえ、発災直後から被災町村と連携して災害応急対策活動を行うとともに、災害復旧活動の早期実施、また、被災者に寄り添った支援活動に御尽力いただいたことに深く感謝する。

被災町村では、一日も早い復旧・復興と被災者の生活と生業の再建に向け全力で取り組んでいる最中であるが、財政基盤が脆弱であり、さらに、新型コロナウイルス感染症下での災害という前例のない厳しい環境に置かれている被災町村にあっては、国、県による継続した財政措置と強力な支援が必要不可欠である。

国、県におかれては、被災者と被災町村が安心して復旧・復興に取り組めるよう、下記の事項について万全の措置を講じていただくよう強く要望する。

記

- 1 被災町村の一日も早い復旧・復興が実現できるよう、引き続き災害復旧・災害関連予算を十分確保するとともに、補助対象の拡大など特別な財政措置を講じること。
- 2 復旧・復興を着実に進めるため、人的支援の継続及び強化を図ること。
- 3 国におかれては、固定電話、インターネットサービス等の情報通信ネットワークの長期寸断による混乱が生じたことを踏まえ、災害に強く安定的な通信網整備のための支援をすること。

- 4 公共土木施設の災害復旧事業に当たっては、単なる原形復旧にとどまることなく、従前の機能・安全性を高め、国土強靱化に資する復旧となるよう努めること。
- 5 球磨川流域をはじめとする被災地の住民が生命の危機に晒されることなく安全・安心な生活が送れるよう、流域市町村と連携して抜本的な治水・治山対策について取り組むこと。
- 6 現在進めている応急復旧工事について、次の出水期までに一定の安全確保ができる状態となるよう、早急に事業を実施すること。
- 7 甚大な被害を受けたくま川鉄道及びJR肥薩線について、早期復旧に向けた技術支援及び財政支援を行うとともに、代替バスの運行経費等に対して財政支援を継続的に実施すること。
- 8 農林水産業について、早急な復旧・復興に必要な予算を十分確保するとともに、被災箇所周辺も含めた改良復旧を推進し、災害への対応強化や生産性の向上が図られるよう努めること。
- 9 児童、高齢者、障がい者をはじめとする被災者の心のケアについて、継続した支援を講じること。

2 「平成28年熊本地震」からの復旧・復興について

熊本地震から間もなく5年が経過し、この間、被災地の復旧・復興は、国・県・国内の多くの自治体の支援や国民の善意により急ピッチで進められ、一部区間で不通となっていた JR 豊肥本線の全線開通、また、国道57号線北側復旧ルートの開通及び寸断されていた国道57号線が復旧するなど、阿蘇と熊本市方面のアクセスが格段に回復、残る交通アクセスの完全復旧が望まれる。

着実に進む熊本の復旧・復興だが、地震による被害は脆弱な町村の財政を直撃し、継続的な復興財源の確保が求められる。

国、県においては、生活再建途上にある多数の被災者や被災した熊本県内町村の切実な声に応え、迅速かつ確実に復旧・復興がなされるよう、下記の事項の実現を強く要望する。

記

- 1 国におかれては、補助率の嵩上げや地方負担分への交付税措置など特別な財政支援措置を継続し、中長期的な財政支援を行うこと。
- 2 道路等社会インフラの復旧・復興にあたっては、原状回復にとどまらない創造的復興へ向けての最大限の支援をなされること。また、被災した南阿蘇鉄道の日も早い開通に向け引き続き強力な支援を行うこと。
- 3 復興基金について、住民の生活再建や公共施設の復旧事業等にある程度めどが立ち、財政需要がこれからの復興事業の取組みが中心となってきたことを踏まえ、補助率の見直しや弾力的な運用を行うこと。
- 4 人的支援については、中長期の職員派遣、不足する技術職員の確保など引き続き必要な支援を講じること。
- 5 農林水産・商工観光業等の経営復旧・再建へ向けては、被災町村の発展に資するよう支援策を継続すること。

3 町村財政の充実・強化について

現在町村では経済の低迷、少子高齢化の進行、さらには新型コロナウイルスによる経済活動の停滞により、極めて厳しい財政状況が続いている。また、平成28年熊本地震及び令和2年7月豪雨の被災町村では復旧・復興のため全力を挙げて取り組んでいるが、復旧・復興を成し遂げるためには国からの支援が不可欠である。

よって、国におかれては、偏在性の少ない適切な税体系を図るとともに、地方交付税総額を確保されることが、地方にとって必要不可欠であることを今一度認識し、下記事項について実現されるよう強く要望する。県におかれては、国に要望するなど特段の配慮をいただきたい。

記

- 1 地方交付税の財源調整機能と財源保障機能を堅持し、一般財源総額を確保すること。
- 2 基準財政需要額の算定にあたっては、人口や地理的条件などによって各自治体のおかれている状況が一樣ではないことに十分配慮すること。また、財源不足分については臨時財政対策債の発行によることなく、交付税率の引き上げによって対応するなど、抜本的な見直しを行い、持続可能な制度を確立すること。
- 3 「まち・ひと・しごと創生事業費」について、引き続き1兆円規模の財源を確保するとともに、「まち・ひと・しごと創成事業費」に係る地方交付税の算定に当たっては、条件不利地域や財政力の弱い町村へ配慮すること。
- 4 自動車関係諸税の在り方について今後見直しを行う場合は、地方税収の安定的な確保を前提としつつ、地方の生活の足となっている自動車の利用実態を考慮すること。

- 5 固定資産税については、町村財政を支える安定した基幹税であることから、制度の根幹を揺るがす見直しや、国の経済対策に用いることのないよう、現行制度を堅持すること。
- 6 森林環境譲与税の配分については、森林所有が大きい自治体へより大きな財源配分となるように見直すこと。
- 7 ゴルフ場利用税については今後長期的に検討することとなっているが、同税はその7割が市町村へ交付され、特に山林原野の多い町村にとっては貴重な財源となっていることから、現行制度を堅持すること。
- 8 会計年度任用職員制度の適正かつ円滑な運用のため、自治体に生じる財政負担の所要額に応じた地方財政措置を実施すること。
- 9 新学習指導要領本格実施に伴う教科書改訂に合わせたデジタル教科書（指導者用デジタル教科書、学習者用デジタル教科書・教材）導入に係る財政支援を実施すること。
- 10 適切な特別支援教育が実施できるよう人材配置や財政支援措置を拡充すること。特に、特別支援教育支援員に係る経費の財政支援措置を増額すること。
- 11 今後、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による家庭環境の悪化に伴い、市町村立小中学校に常駐するスクール・カウンセラー及びスクール・ソーシャルワーカーの必然性が高い状況が継続することから、市町村がこれらの職の者を単独で雇用するための財政措置を講じること。
- 12 新型コロナウイルス感染症拡大により、税収等の落ち込みなど財政事情が厳しくなることが予想されることから、町村における財政運営に支障が生じないよう万全の対策を講じること。
また、今後、感染拡大に対応するための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地域の実情に十分配慮し、必要な財政措置を講じること。

4 地方創生の推進について

過疎・中山間地域など条件不利地域を多く抱える本県において、将来にわたって活力ある町村を維持していくためには、地方創生に向けた取組を着実に推進しなければならない。

国においては、1億人程度の人口維持を目標に掲げる「長期ビジョン」を踏まえた「総合戦略」に基づき、「まち・ひと・しごと創生事業費」1兆円、「地方創生推進交付金」1,000億円を毎年計上されるなど、地方に配慮した措置をしていただいたところである。しかしながら、地方創生は短期的に成果が現れる課題ではないため、今後も継続的に財源の確保及び制度の充実を図っていくことは必要不可欠である。

地方の活力なくして国の活力を見出せないことは当然のことであり、地方が自主的・主体的となった地方創生を確実に実現できるよう、下記の事項について強く要望する。

記

- 1 地方創生推進交付金及び地方創生拠点整備交付金について、対象事業の要件を緩和するなど、自由度の高い交付金とし、その規模も拡充すること。
- 2 雇用創出と所得向上、定住・交流人口の増加・定着を促進するため、企業立地に関する情報提供や町村の企業誘致の取り組みを支援するとともに、移住定住イベント等によるPR活動を継続して行うこと。また、熊本県企業立地促進補助金や熊本県産業支援サービス業等立地促進補助金の補助要件のさらなる緩和（雇用要件の緩和や要件緩和対象自治体の拡充）と補助対象の拡充（第1次産業への参入企業への対象拡充）を行うこと。
- 3 地方の少子化問題については、「地域アプローチ」による地方独自の

子育て支援や実情に応じた働き方改革のさらなる推進を図り、若い世代にも魅力的な地域づくりを支援していくこと。

- 4 空家等対策の推進に関する特別措置法に基づき、町村が更に空き家対策を適正かつ円滑に実施できるよう、必要な財政措置を講じるとともに、同特別措置法による特定空き家に該当しないものについても、町村における空き家の有効活用が一層推進されるよう、制度的な方策を講じ、普及を図ること。また、所有者不明土地対策とともに相続人不明の空き家対策を一体的に推進するための支援措置を引き続き講じること。
- 5 防災・減災等に資する社会資本の老朽化対策を総合的に推進し、技術的支援の体制整備や必要な財政措置を引き続き講じること。
- 6 国におかれては、全国の自治体で地方創生の取組として行われているふるさと寄附について、寄附件数が増加するにつれ「ワンストップ特例制度」の一連の手続が寄附者及び自治体の負担となっている現状を踏まえ、全国共通のオンライン申請プラットフォームの導入や制度の見直し等により、寄附者及び自治体の負担が軽減される方策を講じること。

5 社会保障制度の充実・安定化について

人口減少、少子高齢化という困難に直面している我が国にとって、結婚、出産、子育てを不安なく行うことができ、老後の不安もなく暮らすことができる社会保障制度を整備することは喫緊の課題である。

平成30年度からは国民健康保険制度の都道府県単位化や介護報酬改定が行われたが、安定的な財政運営や効率的な事業の確保等に向けた課題が残されている。町村では、これまでも社会保障施策の推進のため懸命に取り組んできているが、新制度移行後も円滑な運用を行うためには、社会保障財源の安定化を図るとともに、国・都道府県・市町村の連携を一層強めていく必要がある。

一億総活躍社会の実現に向け、どの地域に住んでいても介護や子育てと仕事の両立ができる環境づくりが求められる。一方で、医療・介護・子育てに関する課題は地域によってもさまざまであることから、実情に即したサービスを提供するためにも、サービスの担い手である町村に対し、国から地域にあった支援をいただくことは必要不可欠である。

人口減少に歯止めをかけ、保育・医療・介護それぞれの現場での人材不足を解消し、一億総活躍社会を実現するため、安定した社会保障制度を確立し、町村が適切に対応できる仕組みや支援を一層強化していかなければならない。

よって、国・県におかれては、安定した財政基盤と持続可能な社会保障制度を構築するため、下記事項について実現されるよう強く要望する。

記

- 1 充実した社会保障制度を構築できるよう、恒久的・安定的な財源を確保すること。
- 2 少子化対策のため、子育て世帯に対する包括的な支援を行うための体制や施設整備に対する支援並びに保育所等関連施設の整備等、保育の受

け皿拡大のための措置を積極的に講じること。また、良好な保育の提供のため、保育士の養成など、引き続き人材確保に取り組むこと。

- 3 幼児教育・保育の無償化に係る財源については、国の責任において必要な財源を確保すること。また、熊本県が実施する多子世帯に対する副食費負担の補助を継続するとともに、補助率を拡充すること。
- 4 市町村が地域の実情に応じた子育て支援サービスを実施できるよう、子ども・子育て支援新制度の質の充実に向け、1兆円超の財源を確保すること。
- 5 国民健康保険について、毎年3,400億円の公費投入を確実に実施し、各自治体の実情に応じた財政支援を講じるなど、国保基盤の強化を図ること。また、普通調整交付金が担う自治体間の所得調整機能については、今後もその機能を維持し、見直しを行わないこと。
- 6 地域包括ケアシステム構築をより一層推進するため、医療・介護従事者の人材確保、介護関連施設の整備、民間企業・NPO等の参入の促進等について、引き続き財政面を含めた支援措置を講じること。
- 7 介護保険制度について、保険者の責めに帰さない事由により高額な保険料となる場合には実態に即した財政措置を講じること。
- 8 乳幼児医療費助成制度について、補助対象年齢が全国的に見ても低い水準であることを踏まえ、子育て世帯が地域で安心した子育てができるよう、補助対象年齢の拡大等、制度の内容拡充を図ること。

6 農林水産業・農山漁村、中山間地域の活性化について

農山漁村は、国民への安全・安心な食料の安定供給だけでなく、農耕地の管理・集落の営みを通じた治山治水、水源涵養等の国土保全、温室効果ガスの削減、自然生態系の保全、さらには豊かな伝統文化の継承など多面的・公益的な機能を担っており、我が国にとってかけがえのない存在となっている。

しかしながら、これらの地域では担い手不足による耕作放棄地の増加、農地の荒廃による鳥獣被害の拡大、漁獲高減少による後継者不足など様々な問題を抱えており、特に、過疎化・高齢化から、農業・漁業のみならず、集落自体の存続が危ぶまれる状況にある。

トマトの生産量全国1位など全国有数の農業県として知られる熊本県においても、条件不利地域とされる中山間地を多く抱え、県内31町村のうち20町村が過疎法指定町村、17町村が振興山村という現状にある。また、平成28年熊本地震及び令和2年7月豪雨による被災農地の復旧も急務である。

これらの地域でも住民が安心して暮らせる生活基盤を整え、農山漁村を再生・振興し、さらにはその営みや景観を継承することは、町村にとって重要な課題である。

よって、国及び県におかれては、町村と連携のもと、国民の生活を豊かにする農山漁村、中山間地域の再生・振興を図るため、下記事項について実現されることを強く要望する。

記

- 1 TPP11協定、日EU、EPA、日米貿易協定等に関しては、関連政策大綱に基づき、体質強化対策、経営安定・安定供給対策等を着実に実施すること。また、今後のEPA、FTA交渉については、国内農業・農村の振興を損なわないよう取り組むこと。

- 2 地域の農林漁業者が主体的に参画し、第一次産業を起点とした地域内からの6次産業化を推進するにあたっては十分な支援策を講じること。
- 3 農山漁村、中山間地域のそれぞれの特性や実情に応じた生活交通ネットワークを確保・維持するため、「小さな拠点」の形成等の施策との連携や多様な関係者との連携による交通基盤の構築に向けた取組を支援すること。
- 4 日本型直接支払制度については、中山間地域をはじめ農業・農村の多面的機能が維持・発揮できるよう、引き続き事務負担軽減を図るとともに、安定的な制度を運営できるよう支援策を拡充し、必要な財源を確保すること。
- 5 農林水産業担い手の育成・確保のため、多様な経営形態や地域の実態に応じた対策を講じること。また、農業次世代人材投資事業については、必要額を確実に確保すること。
- 6 都市と農山漁村の共生・対流の促進に向け、農林水産業・農山漁村が有する重要な役割について広く国民・県民へ示す機会をつくり、移住・定住のみならずこれらの地域に多様な関わりを持つ人々の拡大に向けた取組を引き続き支援すること。
- 7 漁業経営安定対策に必要な財源を確保するとともに、恒久的な制度とすること。また、漁業用燃油、餌料価格に関する対策の継続・強化を図ること。
- 8 鳥獣被害対策の拡充のため、鳥獣被害防止総合対策交付金については、緊急的な捕獲活動と侵入防止柵の整備等に必要な財源を引き続き確保すること。また、狩猟者の負担軽減など担い手の育成・確保に向けた支援策の拡充・強化を図ること。
- 9 過疎市町村の取り組む事業が円滑に実施できるよう過疎対策事業債及び各種支援制度の維持・拡充を図ること。

7 道路事業予算の総額確保と地方財政支援等について

町村等の地方自治体において、基礎的な社会資本である道路の整備を進めることは、地域住民の経済・社会活動を支えるうえで大変重要である。

また、住民の安全・安心を確保しつつ、持続的な発展を続けるためにも、市町村道の整備改良を着実に推進し、また既存の道路施設の長寿命化を積極的に図る必要がある。

そのような状況下に国において「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」の延長がなされ、橋梁補修やトンネル事業等の重点事業については、従来どおり補助金の5%上乗せが継続されている。

一方、表層と路盤からなる市町村道等の簡易アスファルト舗装などの補修・修繕等は、非重点であり、かつ、要望箇所も多いことから措置率は依然低い状況である。

このため、道路の適正な管理を推進するため、補助事業や社会資本整備総合交付金と一体として実施される地方単独事業について「公共施設等適正管理推進事業債」を活用した制度が平成30年度から拡充され、自治体の計画により、いずれかの事業で対応できるようになった。

しかし、起債制度は、交付金事業に比べ地方負担額が大きくなることから、十分に実施できなくなり、住民生活にも影響が出かねないと危惧している。

このようなことから、国におかれては、必要な道路を計画的に整備して、国民の安全・安心を確保するために必要な道路事業予算の総額を安定的かつ十分に確保し、住民生活に直結する地方道路の整備促進のための十分な予算配分を行うとともに、公共施設等適正管理推進事業債の充当率及び交付税措置率を引き上げなど、自主財源の乏しい地方自治体への安定的な財政支援を図るよう強く要望する。

8 地方の町村における病院の医師確保について

地方の自治体病院をはじめとした地域医療を担う病院では、医師不足が深刻化し、一日も早く解決しなければならない喫緊の課題となっている。特に人口減少が進む中山間地域では、医療機関の減少や医師不足に直面しているが、このような地域は高齢化が著しく、医療の必要性は逆に高まっている。国は地方創生の旗印を掲げ、民間企業の地方への拠点誘導や、自ら仕事づくりを進める地方の自治体支援など、様々な政策で地方の人口減対策を推進中である。若い世代が地方に残るためにも、地域医療の砦として公的病院に求められる役割はますます重要となっている。

熊本県では蒲島知事のもと、県民の最大幸福を求める施策が着実に進められており、われわれ町村も、限りある財源や人材を駆使しながら、わが町、わが村の魅力磨きに全力を挙げているところであるが、地域医療における医師不足の問題は、小さな自治体が単独で解決することは難しい問題である。

医師不足の主な原因として、臨床医研修制度の改正が挙げられる。自らの選択でどこの病院でも医療研修ができるようになったことから、都市部の病院で医療研修を目指す研修医が増えた結果、地方の大学附属病院に入局する医師が減少し、これまで地方の自治体病院に派遣されていた医師も大学病院に戻されるなど、地方病院での医師確保が非常に困難となっている。

この問題に対して、熊本県におかれては、地域医療の担い手の育成を目指し、寄附講座を設け、長期的な計画にて対策を進められているところであるが、その成果を得るには更なる対応が必要と思われる。

また、地方病院では、医師の研修機会の確保も重要な課題である。日進月歩の医学会では、中堅医師の多くが研修機会を希望しているが、人手不足の中で、それもままならない現状である。

地方の医師確保のため、平成30年7月に「医療法及び医師法の一部を改正する法律」が成立し、都道府県における医師確保対策の実施体制が充実・強化されることとなった。

全国的に医師の偏在が問われる中で、本県の地域医療計画の策定、実行に当たって、どこに住んでいても、そこで生活する住民が安心して暮らせる医療体制を構築するため、熊本県におかれて下記の事項を実現されるよう強く要望する。

記

- 1 県内における医師や診療科の地域偏在を是正するため、医学部、付属病院を持つ大学に対して、地域への医師派遣を強く働きかけること。また、地域住民が安心して生活できる十分な医師数の確保が達成されるように、自治医大医師の定着率の向上、本県出身の医学部生に対する支援や地域医療への意識付けなどへの取組みを行なうこと。
- 2 本県の特徴として熊本市内に大病院が集中しており、研修医の過半数がその大病院で研修を行っている。そのため、熊本大学付属病院単独での地方への医師派遣にも限界があり、大学と大病院が協調して熊本県全体の医師のバランスをとることが必要だと思われるが、「医師確保計画」の策定、「地域医療対策協議会」の機能強化、医師の効率的配置調整など、その調整役としてリーダーシップを発揮すること。
- 3 地方病院においても十分な研修機会を確保するため、医師数の確保とともに医師を研修に送り出すための支援制度を整備すること。
- 4 大学の医学部に対する地域枠・地元枠制度の活用を図るとともに、臨床研修制度の見直し、専門研修制度の見直し、これから制度化される新たな医師の認定制度等を効果的に活用し、地方医療の厳しい状況の一刻も早い改善に向け、国、市町村と連携して対策を進めること。
- 5 国におかれては、町村における公立・公的病院は、地域に欠くことのできない基幹的な医療機関であり、また、新型コロナウイルス感染対策では住民の命と健康を守る砦としての役割を担うなど、重要な役割を担っていることから、全国一律の基準で分析されたデータに基づいた拙速な再編統合を強制しないこと。

9 人口増加自治体への配慮について

日本の人口は右肩下がりになり、人口減少社会が進み始めたものの、地方から都市部へ、中山間地域から県庁所在都市やその周辺部への移住は依然として続いている。

この傾向は本県でも同様であり、熊本市周辺自治体は人口が増加しており、人口増が続く市町村にとってはそれに応じて行政需要も大幅に増大している。

特に子どもの増加対策では、保育所の整備を始め、学童保育施設整備、それに伴う運営費の増加、また学校施設の整備が喫緊の課題となっている。

さらには、児童手当の市町村負担や予防接種の負担など、子ども・子育て施策に対する町村の財政負担は大きくなるばかりである。

これらに対しては各種補助金により国から支援があるものの、町村の実際の負担に対しては、かなり不足している現状である。

今後の国土形成で地方の中核となる地方拠点都市、生活拠点都市を構成する周辺町村部において、子どもたちを健やかに育むことができるよう諸施策の整備を図るとともに人口増加町村への財源支援が講じられるよう下記の事項について強く要望する。

記

- 1 保育・介護支援職員等の非常勤職員の確保のため、処遇改善に係る財源を特別交付税で対応すること。
- 2 教育施設の補助や、学習支援員等の非常勤職員補充に係る財源を特別交付税で対応すること。

10 道路網の整備促進について

(提案理由)

○国道 445 号の事業促進について

国道 445 号の道路整備につきましては、多大なるご支援によりまして、美里町早楠地内で改良工事が進捗しているところであり、心より感謝申し上げます。

本路線は国道 218 号(美里町三和地内)より分岐し、八代市泉町、五木村を経て人吉市へ通じ、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。また、広域基幹林道中央砥用線(全長 24.2 km)が平成 23 年度に全線開通したことにより、国道 443 号(美里町弘川地内)と国道 445 号(美里町早楠地内)を結び、木材の伐採、搬出などの林業振興や観光道路としての役割が期待されております。

しかしながら、未整備区間も多く、道路幅員も狭く離合箇所も少ないため物流輸送車両、観光シーズンの一般車両の増加により新たな交通障害が見込まれ、生活者へも不便を来たしておりますので、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。

国におかれましても、厳しい財政事情の中とは存じますが、地域住民の強い願いでもありますので、国道 445 号美里町早楠下津留から、美里町早楠鷹羽重までの約 1.9 km の区間の早期道路改良につきまして、特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

○町道金木鶴越線の事業促進について

町道金木鶴越線は、当町内の国道 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。

今後も道路整備により、地域産業の育成や沿線住民の通勤・通学の利便性向上及び生活の安全確保が図られますよう、地域住民共々、早期完成に向けて格段のご配慮を頂きますようお願いいたします。

(下益城郡町村会)

1 1 砂防堰堤等の事業促進について

(提案理由)

美里町では、平成 19 年の集中豪雨により 4 溪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・県の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。

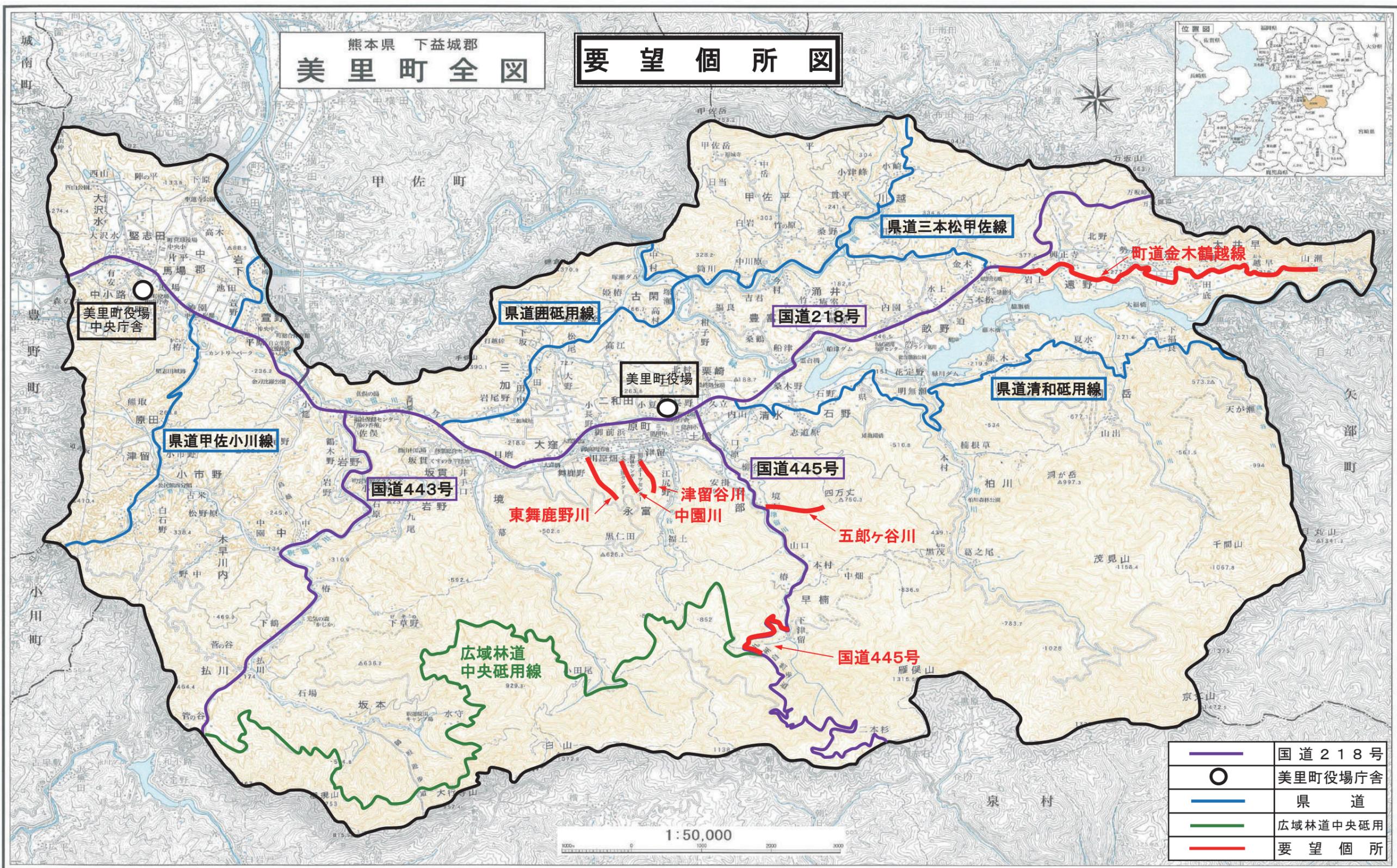
しかしながら、五郎ヶ谷川・中園川・津留谷川(測量設計中)、東舞鹿野川(未着手)などの「土石流危険溪流」では、現在でも土砂災害等いつ起きてもおかしくない危険な状況にあり、平成 28 年 4 月の熊本地震後の梅雨期には、地域住民に対し再三の避難勧告が出されました。

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たく要望いたします。

熊本県 下益城郡
美里町全図

要望箇所図



美里町役場
中央庁舎

美里町役場

県道甲佐小川線

県道囲砥用線

国道218号

県道清和砥用線

町道金木鶴越線

国道443号

国道445号

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445号

	国道218号
	美里町役場庁舎
	県道
	広域林道中央砥用
	要望箇所

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16九規、第215号)」

熊本県下益城郡美里町役場 熊本市長建設2-1-24 資(06)385-0029 (株)乙畑印刷社

(玉名郡町村会)

1 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

(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、荒尾市は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がすでに開通するなど着々と整備が進んでおり、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1兆円越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「大牟田市（三池港IC）～長洲町」区間の早期整備の実現に向け、次の事項についてお願いいたします。

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 IC）～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。

(玉名郡町村会、葦北郡町村会、天草郡町村会)

1.3 地方港湾改修事業及び港湾補修事業に係る市町村負担割合の軽減について

(提案理由)

玉名郡長洲町に所在する長洲港は有明海に面した熊本県管理の地方港湾として指定を受け、対岸にある長崎県多比良港とをフェリーで結ぶ交通の要所として、また、有明海で展開する漁業従事者の基地港として、地域生活・産業に密着した重要な役割を果たしております。

また、葦北郡芦北町に所在する田浦港、佐敷港も同様に八代海（不知火海）に面する県管理の地方港湾として指定を受けており、豊かな漁場である八代海では芦北町の重要な観光資源であるうたせ船をはじめとする底引き網漁、地引網漁、刺し網漁などが行われ、漁業従事者の重要な基地港となっています。

また、これらの港からは、碎石等の船舶輸送も行われています。

さらに天草郡苓北町に所在する富岡港も県管理の地方港湾として指定されており、近海魚の好漁場である天草灘付近では、定置網や一本釣りなどの沿岸漁業が営まれており、他の漁港同様に漁業従事者の重要な基地港となっています。また、同港は長崎茂木港との間を結ぶ高速船が就航し、生活・産業・観光のための交通の要衝となっております。さらに今後は、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界遺産登録を機として、登録地の一部である天草崎津集落への最短コースとしてフェリーの再就航へ向けた気運も高まりつつあります。

熊本県におかれましては、県管理港湾の機能を維持強化するために「地方港湾改修事業」及び「港湾補修事業」として漁業基地の整備や港湾施設の補修に取り組んでいただいておりますが、これらの事業に係る市町村負担金につきましては、これまでの再三の軽減要望にもかかわらず県事業費の20%、16.67%であり、他の都道府県と比較いたしましても高い負担割合となっております。長洲町、芦北町、苓北町をはじめ、各市町村におきましても社会保障費等の増大により依然として厳しい財政運営が続くことが見込まれております。

つきましては、各自治体の実情をご理解いただき「地方港湾改修事業」及び「港湾補修事業」負担金につきましては、負担割合の軽減にご高配を賜りますよう強く要望いたします。

1 4 乳幼児等医療費援助に係る対象年齢の引き上げについて

(提案理由)

少子高齢化の進行をはじめ、子どもの人口減少が続いている中、子どもの貧困や子育てへの経済的負担など様々な課題が山積している現在、国におきましては、「少子化社会対策大綱」や「子育て安心プラン」、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」などの各種計画を策定し、安心して子どもを産み、育てることができる社会の実現を掲げられております。

そのような中、各自治体におきましては、子育て世代における経済的支援の一つとして、高校3年生や中学3年生までを対象とした「乳幼児医療費助成」を実施しているところであり、子育て世帯が地域で安心した子育てができるための大きな支援となっております。

熊本県におかれましても、「ひとり親家庭等医療費助成事業」や「多子世帯における保育料軽減措置」など、安心して安全に子どもを生き育てることができる地域社会を実現するため、各種施策に取り組んでいただいているところですが、「乳幼児医療費助成事業」につきましては、各自治体に対する助成対象が4歳未満となっており、県の助成水準は、全国的に見ても最も低い状況となっております。

玉名郡をはじめ、各自治体におきましては、社会保障費等の増大により依然として厳しい財政運営が続くことが見込まれている中、今後、地域における子育て支援を推進していくにあたり、乳幼児医療費の補助対象年齢の引き上げの実現は、さらなる支援の充実を図ることができますとともに、蒲島知事が掲げられている県民幸福量の最大化につながっていくものと考えております。

つきましては、各自治体の実情をご理解いただき乳幼児等医療費に係る補助対象年齢につきまして、就学前までに引き上げていただきますよう強く要望いたします。

1 5 県道新山原水線の道路改良整備促進及び県道大津植木線 4 車線化について

(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、当初のセミコンテクノパークの整備計画では、従業員 1, 900 人を想定したものでありましたが、現在のセミコンテクノパークの従業員は約 1 万人となり、朝夕の通勤・退勤時間帯は慢性的な渋滞となっております。

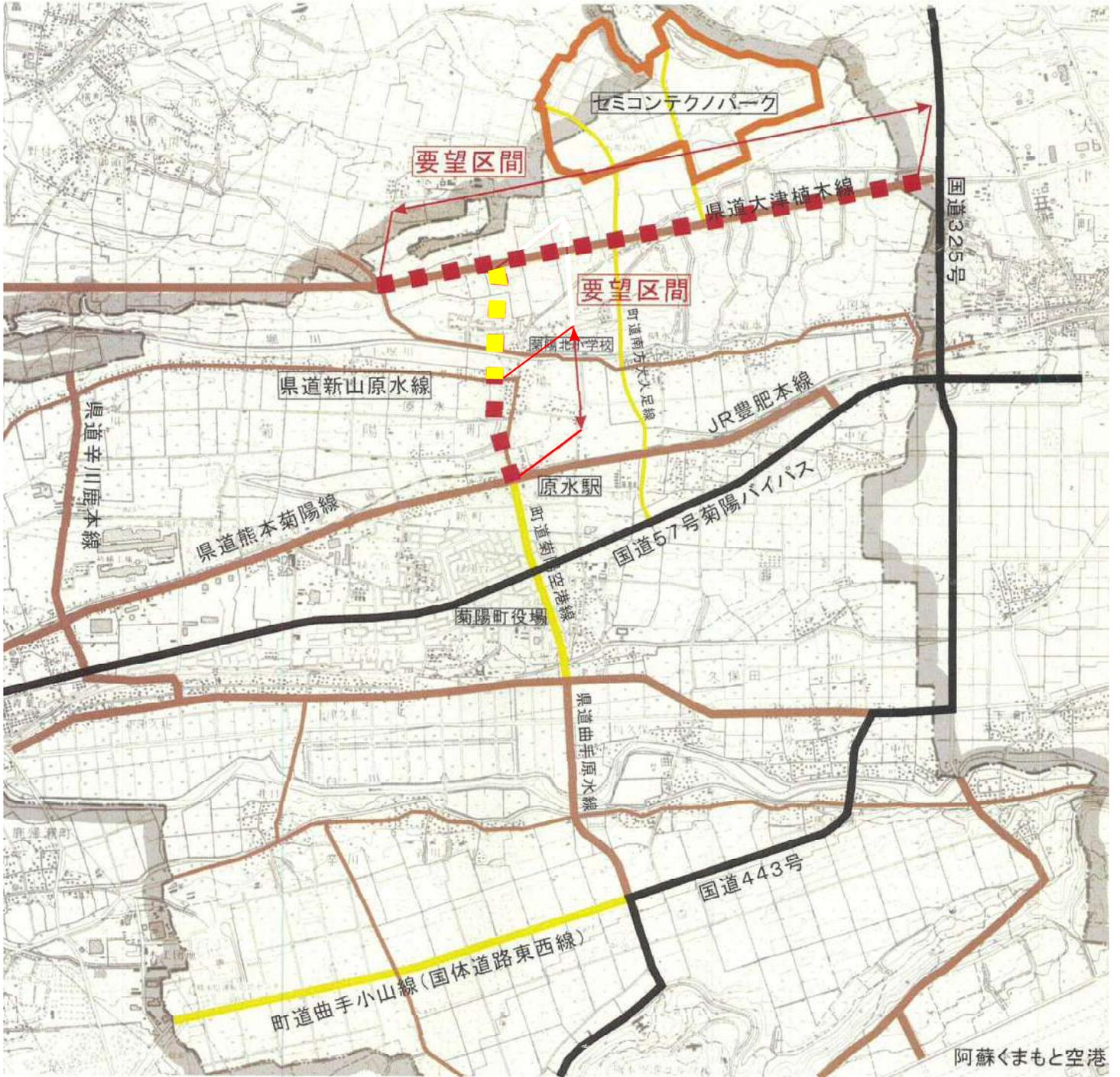
特に、朝の通勤時間帯は、渋滞を回避するために、集落内の生活道路に進入する車両が増加し、児童等の通学時間帯とも重なり、地域住民の安全が脅かされている状況にあり、セミコンテクノパーク内の企業はもとより、地域住民からも渋滞緩和と安全確保のための道路整備を強く要望されております。

県道新山原水線を含めた町道菊陽空港線の延伸は、セミコンテクノパークと阿蘇くまもと空港を結ぶことで、周辺道路の渋滞緩和に資することはもちろんのこと、国道 57 号(菊陽バイパス)、国道 443 号、町道曲手小山線(国体道路)等の主要幹線道路と直結していることから、幹線ネットワークが構築され、円滑な物流を確保し、地域産業の更なる活性化に寄与するものであります。

このような中、菊陽空港線延伸の重要性について共通認識のもと、平成 29 年 3 月に熊本県と合志市と本町との三者で協定を締結し、施行区間等の基本的事項の取り決めを行ったところであります。これを受け、現在、熊本県と連携し全線ルート決定に向けて取り組んでいるところであります。

つきましては、厳しい財政状況とは存じますが、町道菊陽空港線の延伸であります県道新山原水線の道路改良整備促進、併せて、県道大津植木線の 4 車線化について、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お願い致します。

要望箇所図



(菊池郡町村会)

16 中九州横断道路（熊本市～大津町）の整備促進について

(提案理由)

「命の道」……九州の横軸の強靱化

中九州横断道路は、九州の横軸として熊本・大分両県を結ぶ重要な地域高規格道路であり、九州の東西間を連結してミッシングリンクを解消し、九州の一体的な経済発展を図るために必要不可欠な道路です。

また、熊本・大分両県にある広域防災拠点を結び、相互に支援・受援が可能となる災害に強い「命の道」としてのリダンダンシーの確立が急務である。

「物流の道」……地方創生の加速化

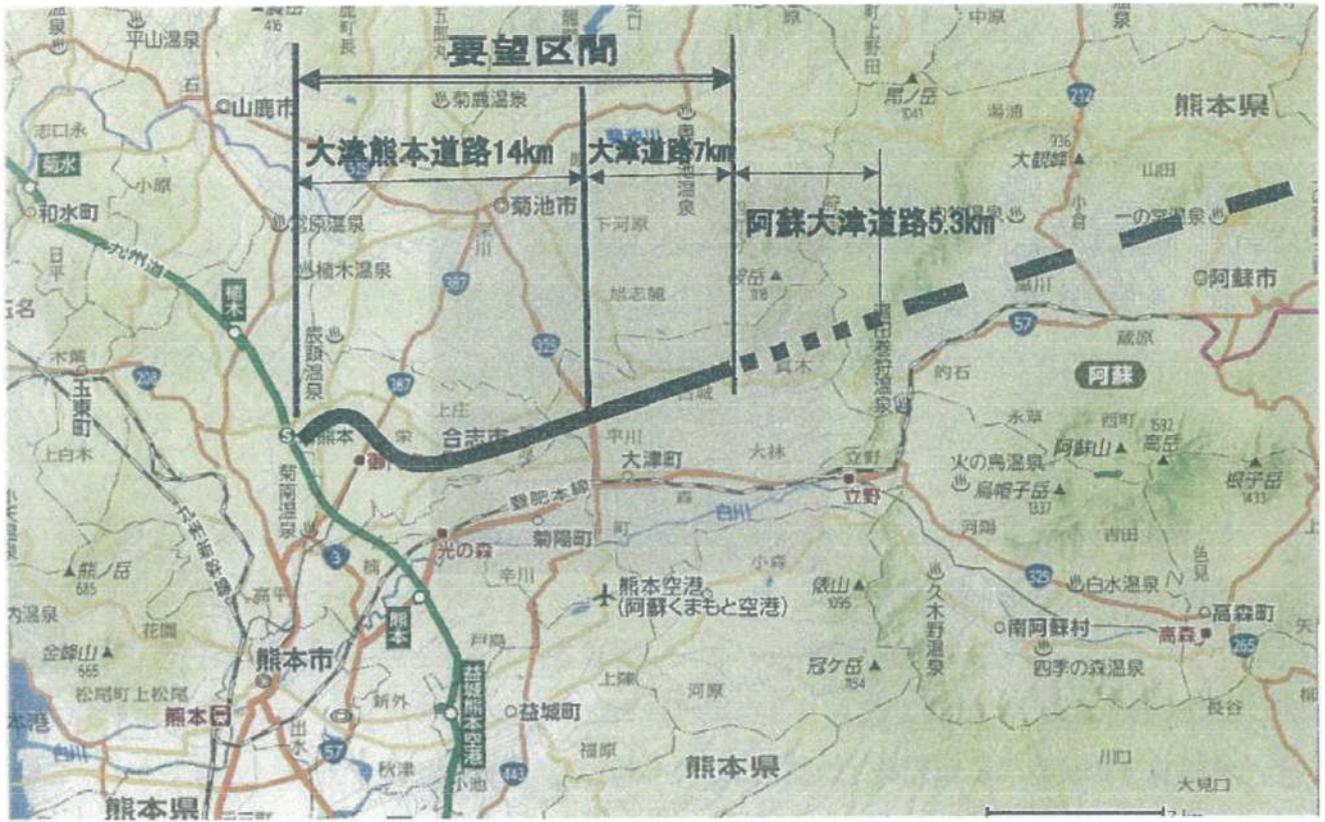
熊本市から大津町の沿線には本県の半導体関連、自動車関連等の中核企業が集積立地しており、県全体の製造品出荷額の約6割を占めております。

このため、「熊本市～大津町」間の早期事業着手を図ることで、物流の効率化や生産性の向上等のストック効果を増大させ産業振興及び地方創生を力強く牽引できる。

「観光の道」……国際観光の拡大化

沿線地域周辺にはナショナルパークに選定された「阿蘇くじゅう国立公園」をはじめ「世界農業遺産」等に認定された阿蘇や数多くの温泉地など日本を代表する観光資源があり年間2千万人を超える観光客が訪れ、今後も国際的観光地としてのインバウンド交流人口を増加させていくため。

以上の3つのことから、中九州横断道路（熊本市～大津町）の早期整備に向けて、特段の御配慮を賜りますよう、強く要望いたします。



(阿蘇郡町村会)

17 南阿蘇鉄道株式会社への財政支援について

「平成28年熊本地震」からの早期復旧を目指し、阿蘇郡町村会で要望を行ってきた、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。また、阿蘇大橋については、2020年度中に復旧する見通しとなりました。

南阿蘇鉄道につきましても、2022年度の全線復旧に向け、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います。

現在は中松駅までの一部運行を行っておりますが、全線復旧までには2年の期間を要し、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。更に、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想定されています。

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

(阿蘇郡町村会)

18 阿蘇地域における道路網の整備促進について

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（産山村山鹿・田尻間）の道路改良の促進について
- 県道津留柳線未改良区間の早期完成について
- 県道高森停車場線の早期改良整備について
- 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

※詳細は次頁

○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。

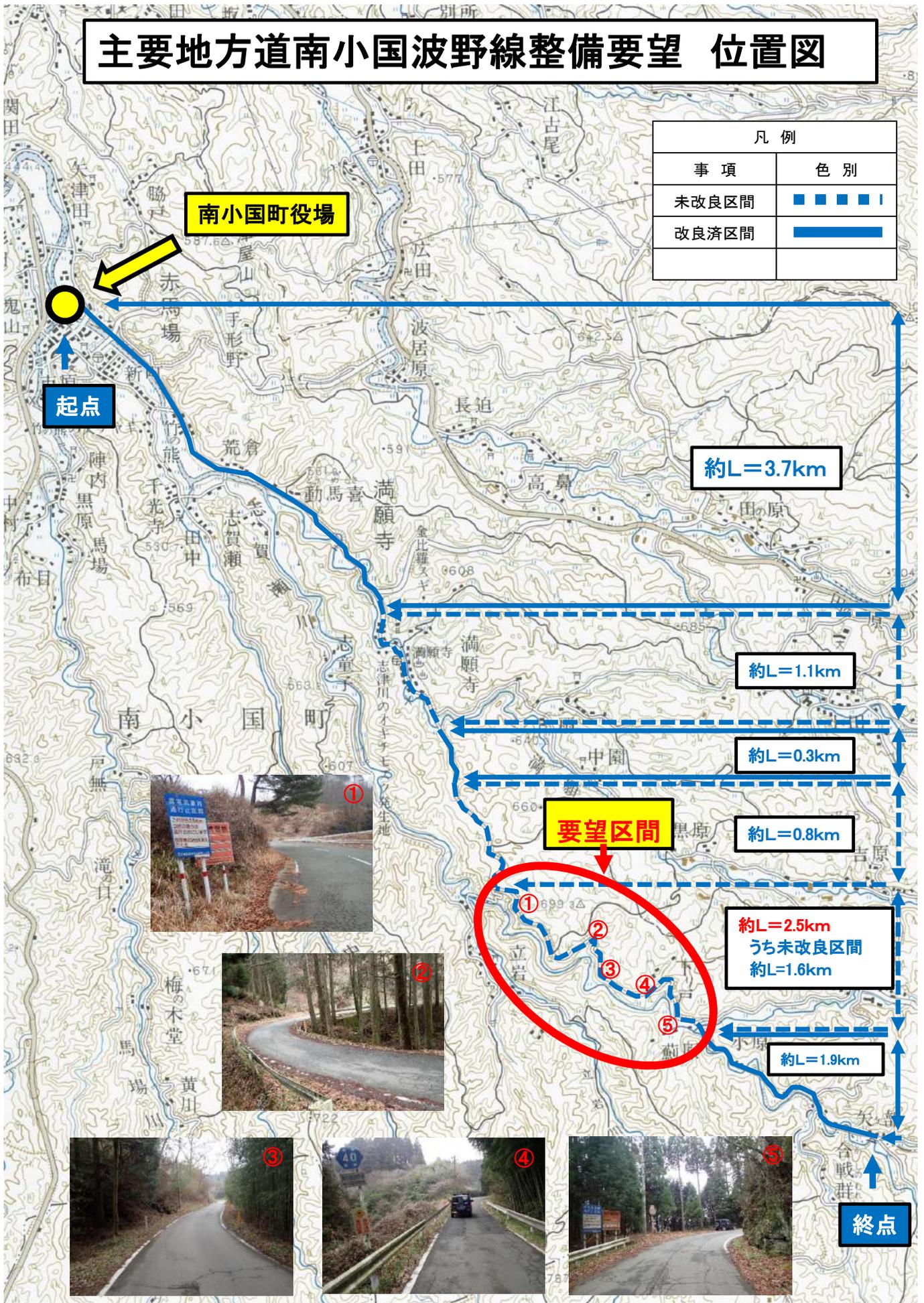
当路線は、中学校・高校の通学路であり、南小国町星和・吉原地区等の住民及び隣接する阿蘇市民の生活道路として、また、農林産物の流通・県内外の観光客等からも頻繁に利用されている経済的にも重要な路線となっております。

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200mm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	■ ■ ■ ■ ■



○主要地方道南小国波野線（産山村山鹿・田尻間）の道路改良の促進について

主要地方道南小国波野線は、古くから国道57号線と県道別府一の宮線（通称やまなみ道路）を結ぶ連絡道路として、さらには大分県竹田市や阿蘇市、南小国町、小国町を結ぶ地域住民にとっての日常生活上の重要な路線として利用されてきました。

その後、高度経済成長による自動車の普及により、本路線は改良され、舗装や二車線化が進められてまいりました。しかし、それでもなお、本路線内には狭隘な箇所が残っており、以前から地域住民による道路拡幅の要望も多かったことから、産山村としましても、熊本県に対して要望を行なってまいりました。

また、本路線は産山村中心部にある役場や診療所、郵便局、農協等を訪れる際に必要不可欠な幹線道路であるとともに、保育園バスやスクールバス、コミュニティバスの運行路線としても利用されている重要な路線であるにもかかわらず、未改良区間では、離合が困難な箇所があるほか、大型車両が通行できないなどの支障が発生している状況です。

また、産山村には、村が運営する診療所がありますが、これは「一次医療」としての利用に限られており、重症・重篤な患者の処置はできません。このため、村民の大切な生命を守るためには、村と地域中核医療機関である阿蘇市の「阿蘇地域医療センター」とを結ぶ「命の道路」として、本路線の整備は喫緊の課題であります。

さらに、本路線は、全国名水百選の池山水源やヒゴタイ公園、うぶやま民宿村、うぶやま牧場等の本村有数の観光地へのアクセス道路として、大変重要な役割を果たしているとともに、近年は大型車の通行が増加していることから、地元住民との接触事故や無理な離合等による苦情・トラブルの発生等が危惧されているところです。

最後に、本路線は、単県事業により改良を進めていただいているところであり、平成29年度には国の補助事業として、牧野地区の改良事業をご採択いただきました。しかしながら、本路線の全線改良を終えるためには、約2kmの未着工区間が残っている状況です。

つきましては、地域住民の安全と安心の確保や交通利便性の更なる向上等を図ることが喫緊の課題であることから、熊本県におかれましては、本路線の道路改良を一層促進していただきたく、下記事項の早期実現を要望します。

記

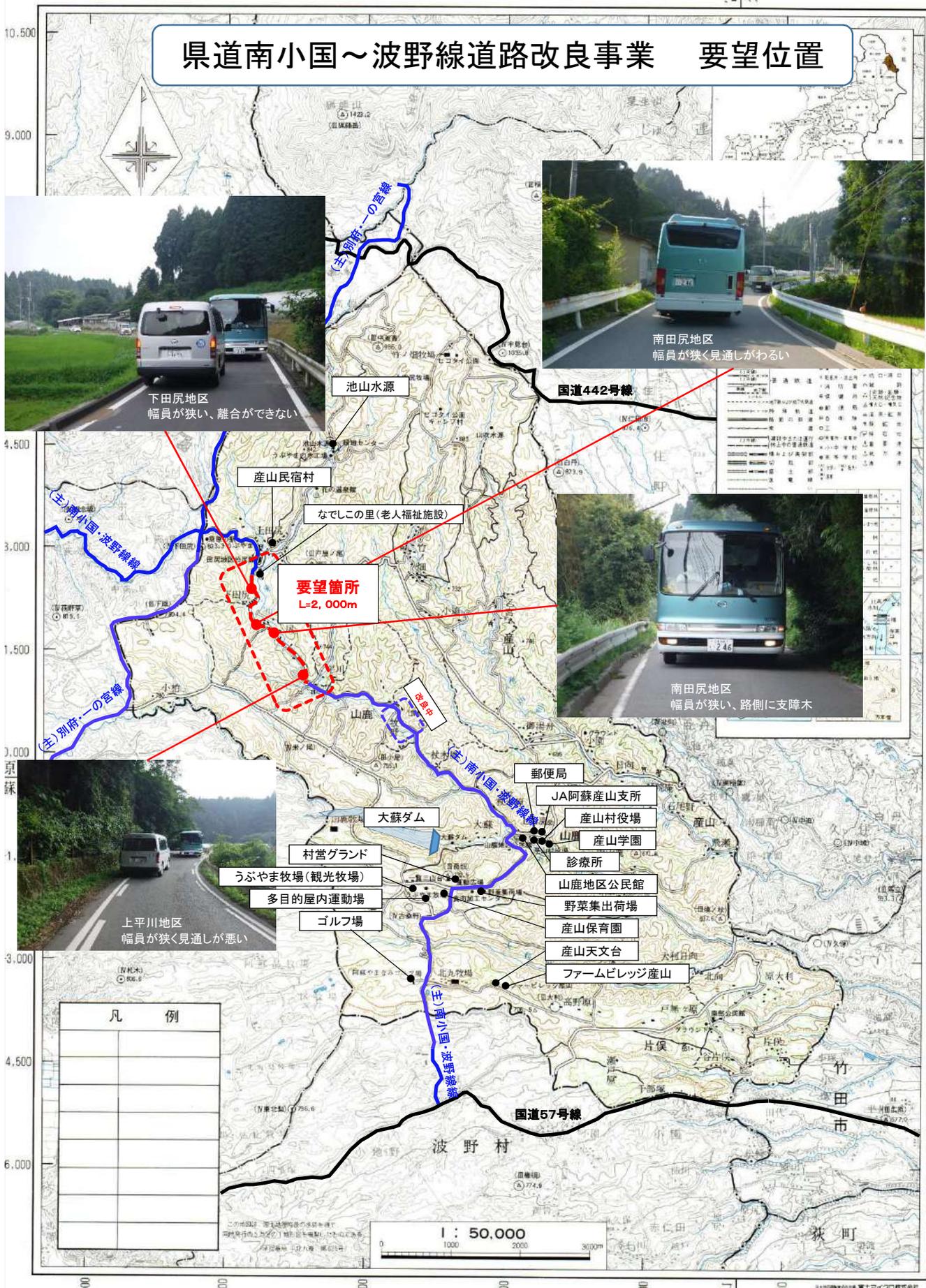
- 一．主要地方道南小国波野線の未改良区間の全面改良整備
- 一．着手されている「牧野工区」の早期完了

産山村管内図

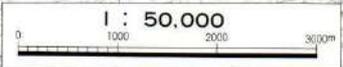
宮原 久住

平成十三年三月

県道南小国～波野線道路改良事業 要望位置



凡 例	



久住 竹田

産山村役場

○県道津留柳線未改良区間の早期完成について

県道津留・柳線は、高森町大字津留の主要地方道竹田・五ヶ瀬線と山都町柳の国道325号線を結び、高森東小中学校のスクールバス路線、大字津留・野尻・中・矢津田地区民の町民バス路線として、又この地域の基幹産業である農林業の路線として高森町の幹線であり、草部北部地区と町中心街の高森を結ぶ最短路線として大変重要な路線であり、住民の生活、経済、物流道路としてなくてはならない路線です。

平成6年、県道に認定され、起点を高森町大字津留、終点を山都町柳とする路線で、道路延長17.6km、うち、高森町側15.3km、山都町側2.3kmの2町をまたがる路線であります。

現在まで、起点側の高森町では、大字津留から大字野尻の間に、改良が進んでいる状況で、全体の25%の改良率であり、未改良区間が殆どであります

また、山都町側においては、全線が未改良区間となっております。

本路線は、熊本地震の際も被災箇所が数か所発生しており、一時全面通行止めとなった所もありました。また、毎年の豪雨災害にも見舞われ、災害の多い路線でもあります。

道路幅員も狭小で、急カーブが多く、危険性も高く、また、沿道の木々により日影が多いため、冬季の路面凍結も著しく、地域住民からは十数年前から改良の要望があっているところであります。

このような状況を踏まえ、昨年11月に期成会を設立し、2町の連携を強化し、県への要望活動等を行い、早期の全線改良へ向けた取り組みを行ってまいります。

つきましては、九州北部豪雨災害発生以降災害復旧復興や近年の緊縮財政による公共事業を取り巻く状況が厳しいこととは重々承知しておりますが、切実な事情をご推察のうえ特段のご配慮とご高配を賜りますようお願いいたします。

県道津留柳線改良要望箇所現状写真



現況



大型車通行状況



現況



大型車通行状況



現況



大型車通行状況



現況



大型車通行状況

○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高森町内中心部を通り、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。周辺一帯が市街地を形成しており、小中学校の通学路でもあるうえ、旧来から住む住民は高齢化し歩行者として往来しています。しかしながら、一部区間は幅員が狭く、変則交差点があるなど車の通行時には危険性が高い道路となっています。

また、沿線には歴史ある酒蔵や味噌・しょうゆの醸造所があり、国内外からの観光客が古い街並みを楽しむ観光道としての機能を有しています。

当該路線の起点にある高森駅は、南阿蘇鉄道の始発・終着駅であり、トロッコ列車で南阿蘇地域へ観光客を運ぶ玄関口となっておりましたが、平成28年熊本地震により、南阿蘇鉄道が甚大な被害を受けたため部分運行となっており、観光客は激減しています。

2023年の全線復旧を目指し復旧工事を進めておりますが、これと併せて、県のくまもとアートポリスプロジェクト事業を活用して、高森駅と駅周辺を対象とした再開発に取り組み、阿蘇地域の創造的復興のため、同時期の完成を目指しています。

こうした一連の取り組みにより、町内中心部へ足を向ける観光客の増加が見込まれ、町の活性化が期待されるだけでなく、南阿蘇地域全体の観光業の盛り上がりや観光県熊本づくりに貢献できるものと考えております。

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、近年の緊縮財政による、公共事業を取り巻く状況が厳しい事は重々承知しておりますが、下記事項の実現について特段の御配慮と御高配を賜われますようお願い申し上げます。

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、東屋等の関連施設整備を要望します。
- 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



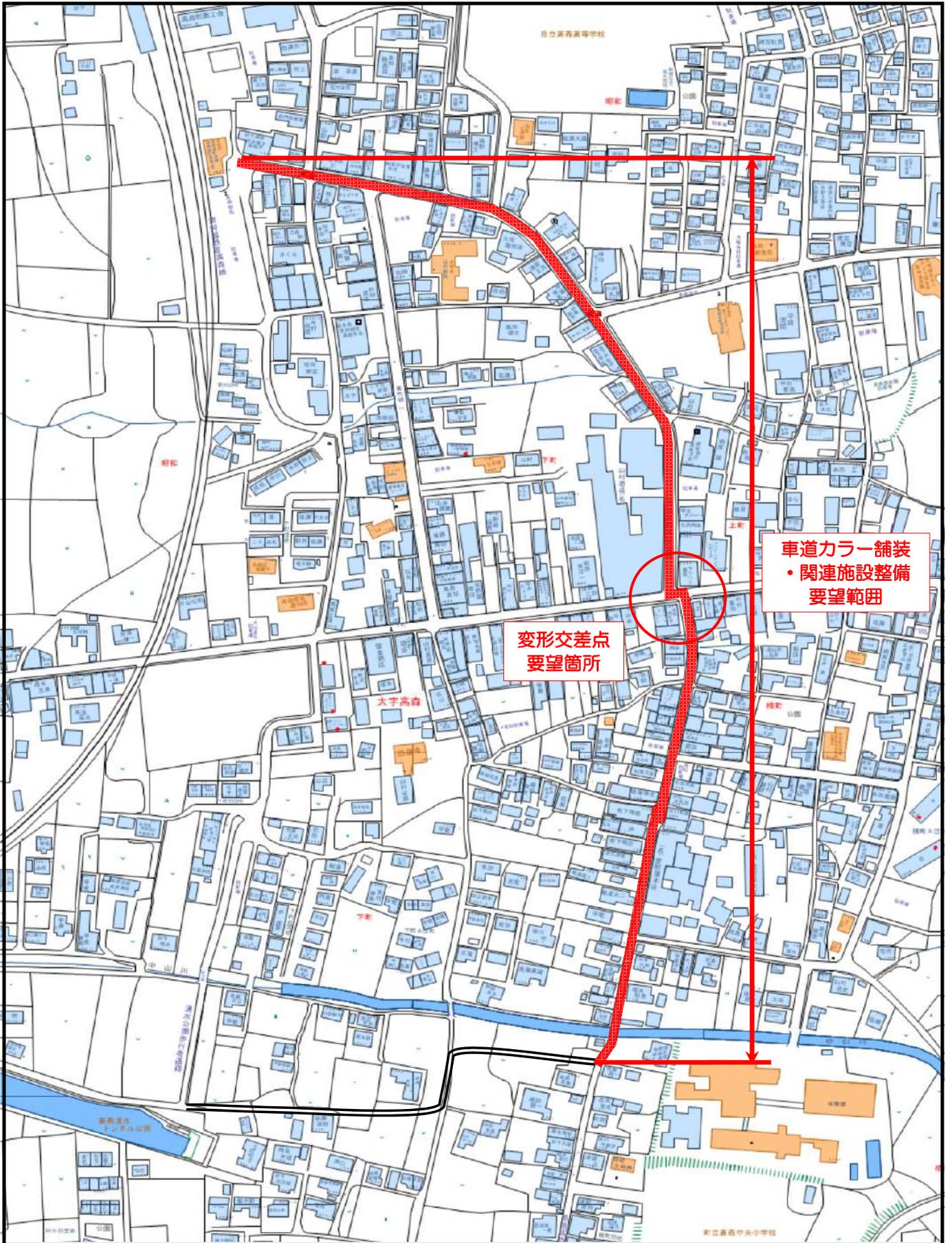
○県道高森停車場線：変則交差点（起点側）



○県道高森停車場線：変則交差点（終点側）



位置図



○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ていますが、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。

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、尊い生命と多くの方々の財産を奪いました。地域の幹線道路への被害も深刻で、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経済や産業にも大きな影響を与えています。

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受けたことから、今後、「壊れにくい」強固な道路を作ることも大切ですが、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。矢部阿蘇公園線は、こうした観点からも大変重要な路線であり、本線が開通しますと、南阿蘇村を通る国道325号と高規格幹線道路の九州中央自動車道がリンクすることとなり、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。

また、熊本県最大の観光地である阿蘇地域が、九州中央自動車道を通じ、九州各県と繋がることになり、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、観光県熊本づくりに大いに貢献できるものと考えます。

以上のような本路線の広域的な重要性及び可能性を、防災・観光・経済などあらゆる面からご賢察いただき、未供用区間の1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します。

熊本県 阿蘇郡 南阿蘇村管内図



久木野西原線
(グリーンロード)

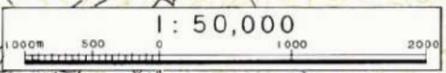
未着手区間現況

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
	未着手区間
	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16九複、第259号)」

○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。

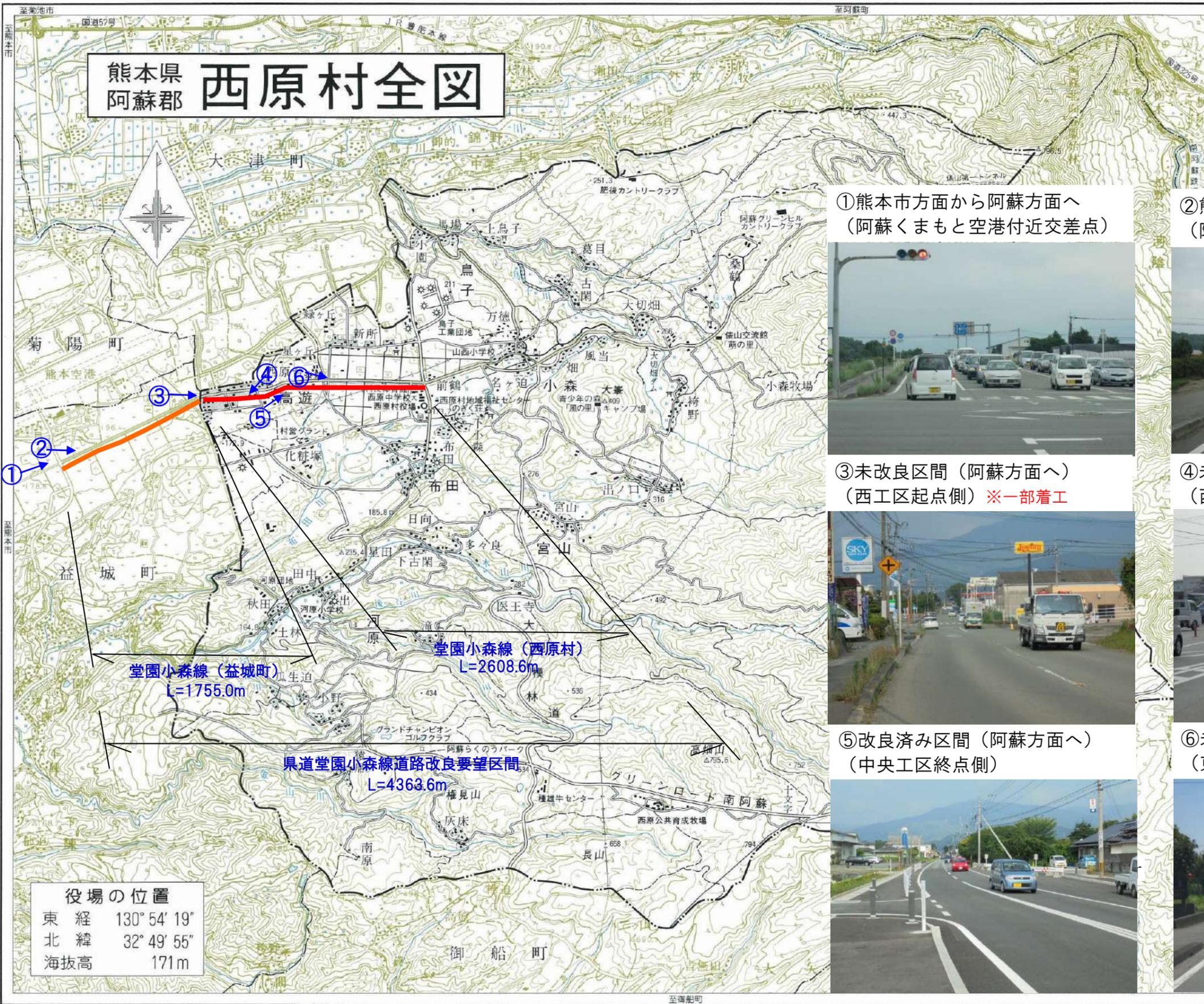
しかしながら、この県道は、昭和49年に開通した道路で、幅員も狭く、大型車の離合にも危険が伴い、道路としての機能は低下し、慢性的な渋滞など、住民の生活と安全等にも重大な支障をきたしている状況であります。

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、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もあります。

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



熊本県 阿蘇郡 西原村全図

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未改良区間 (熊本市内方面へ)
(西工区終点側) ※一部着工



⑤改良済み区間 (阿蘇方面へ)
(中央工区終点側)

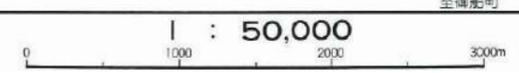


⑥未改良区間 (阿蘇方面へ)
(東工区起点側)



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16九様、第37号)



(阿蘇郡町村会)

19 土砂災害防止及び流末処理等の事業促進について

小国町の杖立地区は、筑後川上流地域に位置し、川を挟んで両側が急峻な地形に囲まれた狭い溪谷に温泉街が立ち並んでいます。小国地方の殆どの河川の下流にあたるため流水量が集中し、加えて河川幅も狭いため、例年大雨による増水に見舞われています。気象状況によっては、避難を要する事態が頻発し地域住民の負担が生じている地域です。

近年の異常気象による豪雨の頻度も高まる中、令和2年7月豪雨の際には、両側の山林からの出水が増大し、大規模ながけ崩れや浸水被害を誘発しています。住民の避難においては、時間的な余裕を確保することが難しい状況です。

つきましては、土砂災害防止設備の整備や急激な出水流量増に対応できる流末施設の整備等に特段なご配慮を要望いたします。

町道湯町線（治山事業施設からの流水）



杖立温泉観光協会駐車場（山林からの出水による土砂流入）



20 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並びに九州縦貫自動車道と熊本市中心部を結ぶ新たな幹線道路について

(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

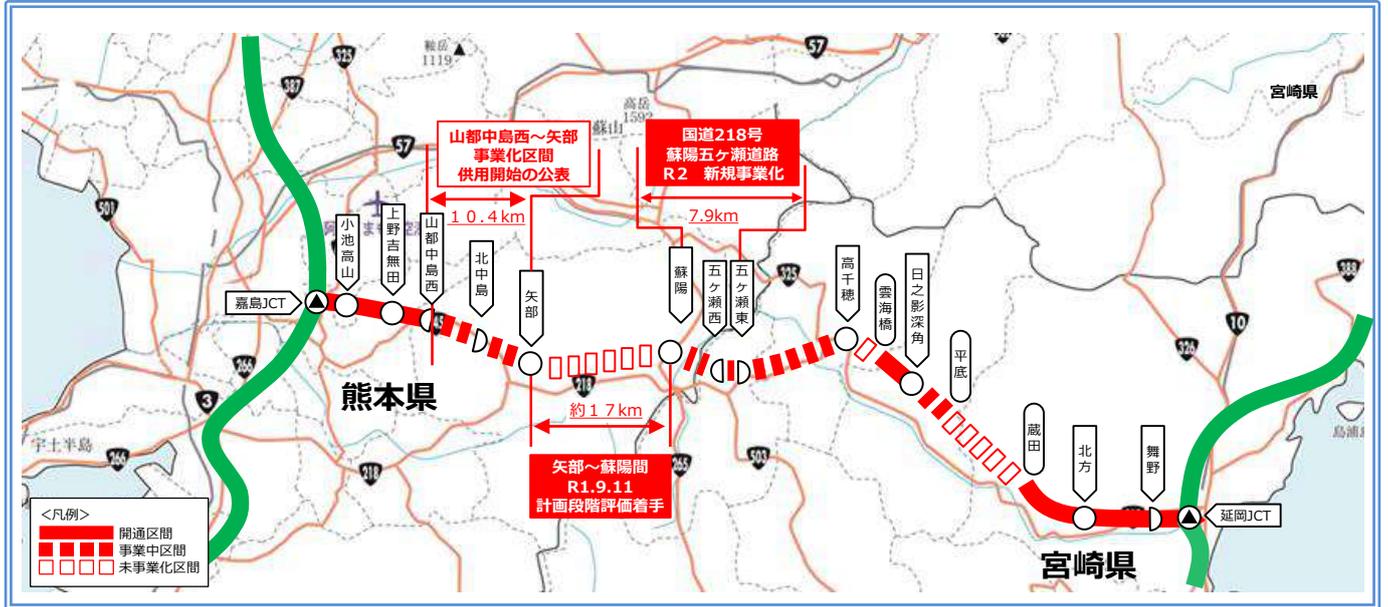
常に重要な路線であります。

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。さらに、熊本都市道路ネットワーク検討会で示された九州縦貫自動車道と熊本市中心部を結ぶ新たな幹線道路については、嘉島ジャンクションと熊本市中心部を結ぶことで、熊本都市圏さらには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。

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1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します。また、九州縦貫自動車道の嘉島ジャンクションと熊本市中心部を結ぶ新たな幹線道路の計画を策定されるよう強く要望します。

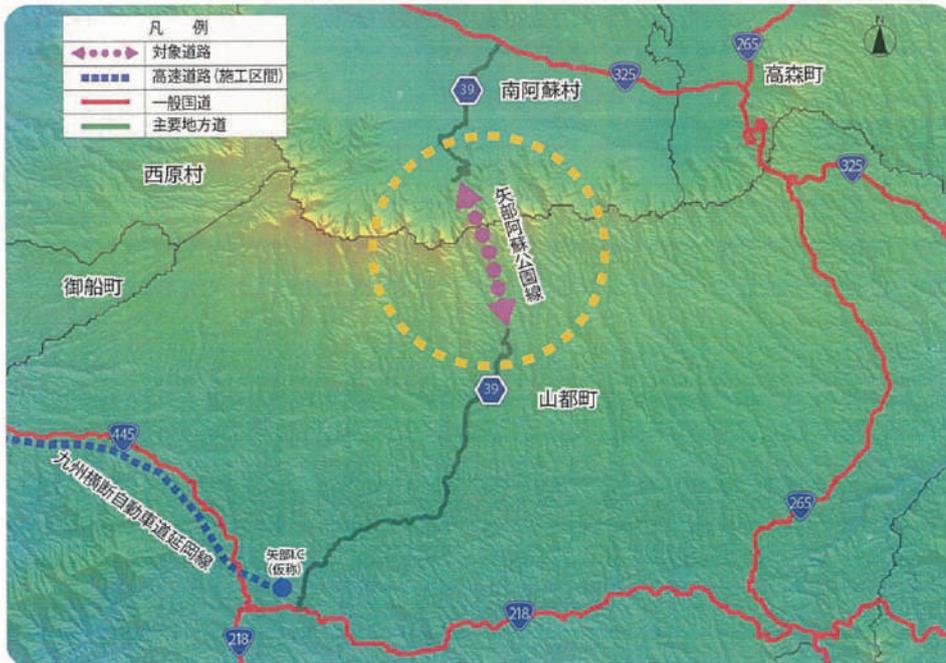
九州東西軸の戦略的かつ効果的な強化 九州中央自動車道の早期整備



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。

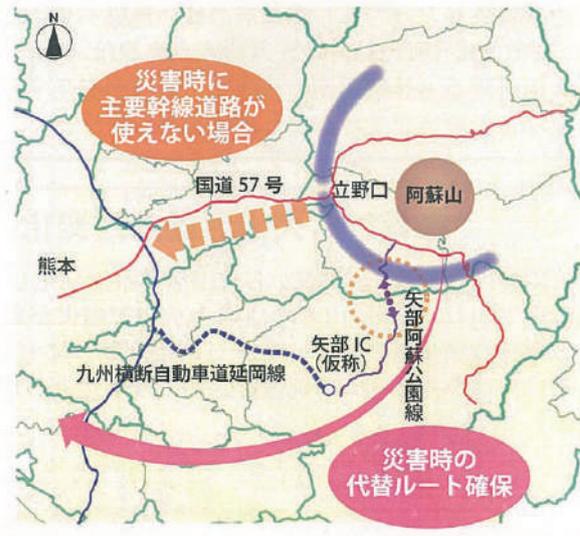
地域全体の
観光振興

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)

(上益城郡町村会)

2 1 熊本都市圏南東部地域の道路網の強化について

(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。

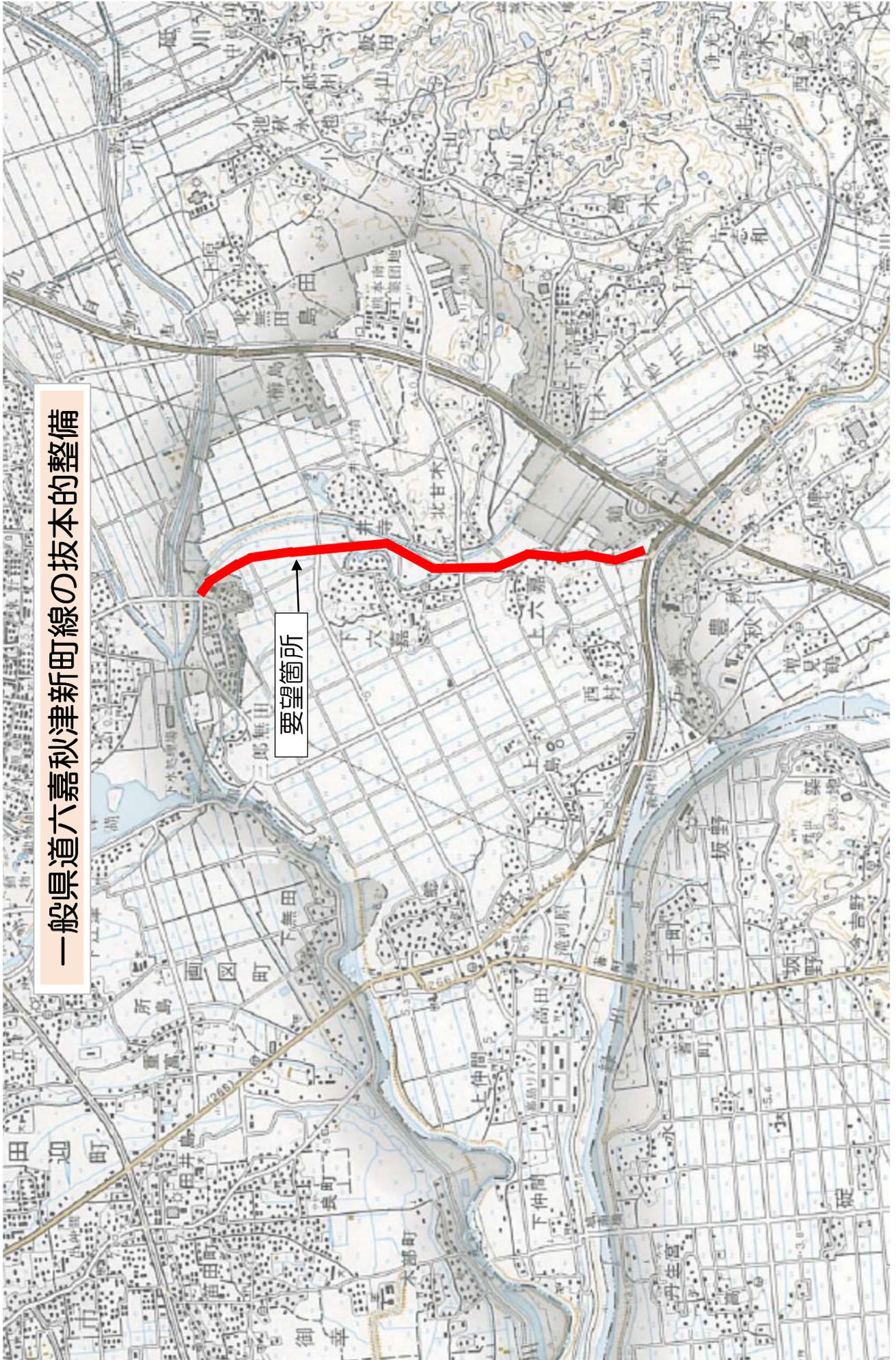
本路線の抜本的整備が実施されますと、南東部地域の幹線道路は、県南地域からの熊本都市圏へアクセスする重要な役割を担っておりますことから、アクセス機能が向上し、広域圏との連携強化並びに交流促進が図られるため、産業・

経済・文化の振興と共に、交通混雑の緩和・時間短縮など大きな波及効果が期待されます。また、利便性や生活環境の向上による定住人口の増加等も促進され、地域の活性化が図れるものと考えます。

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

一般県道六嘉秋津新町線の抜本的整備

要望箇所



○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

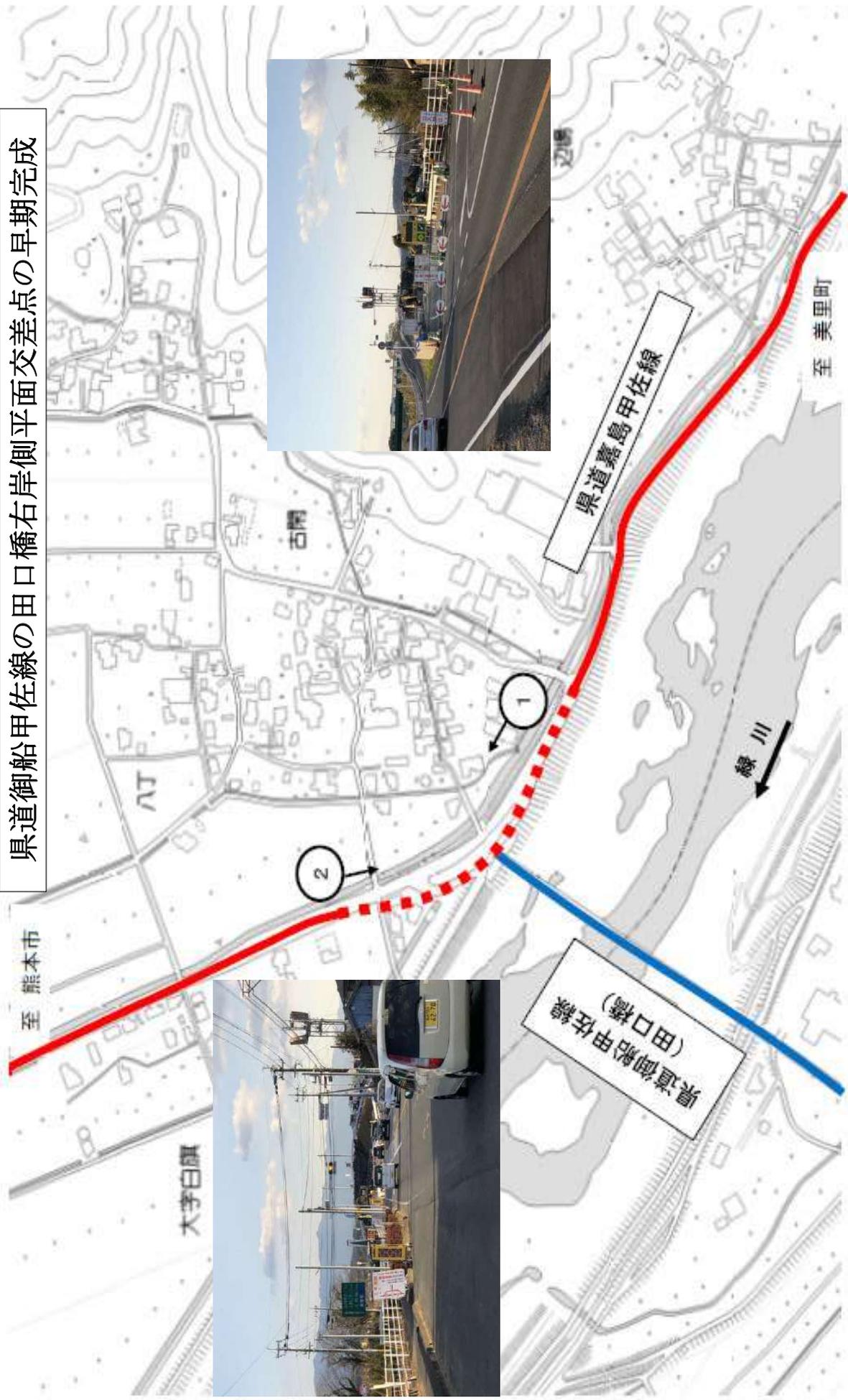
一般県道御船甲佐線は、県南地域と熊本都市圏を結ぶ重要な路線であり、従来から特に、朝夕の通勤・通学の時間帯には多数の車両が往来しており、最近では朝夕だけでなく昼間の時間帯も車両の通行が多くなってきています。

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、平面交差点の早期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



2 2 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)

(提案理由)

益城町では、熊本地震後に策定した益城町復興計画に基づき、震災からの復旧・復興に向けて各種事業に取り組む中、復興計画の復旧期の検証にあわせ復興計画を組み込んだ「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。

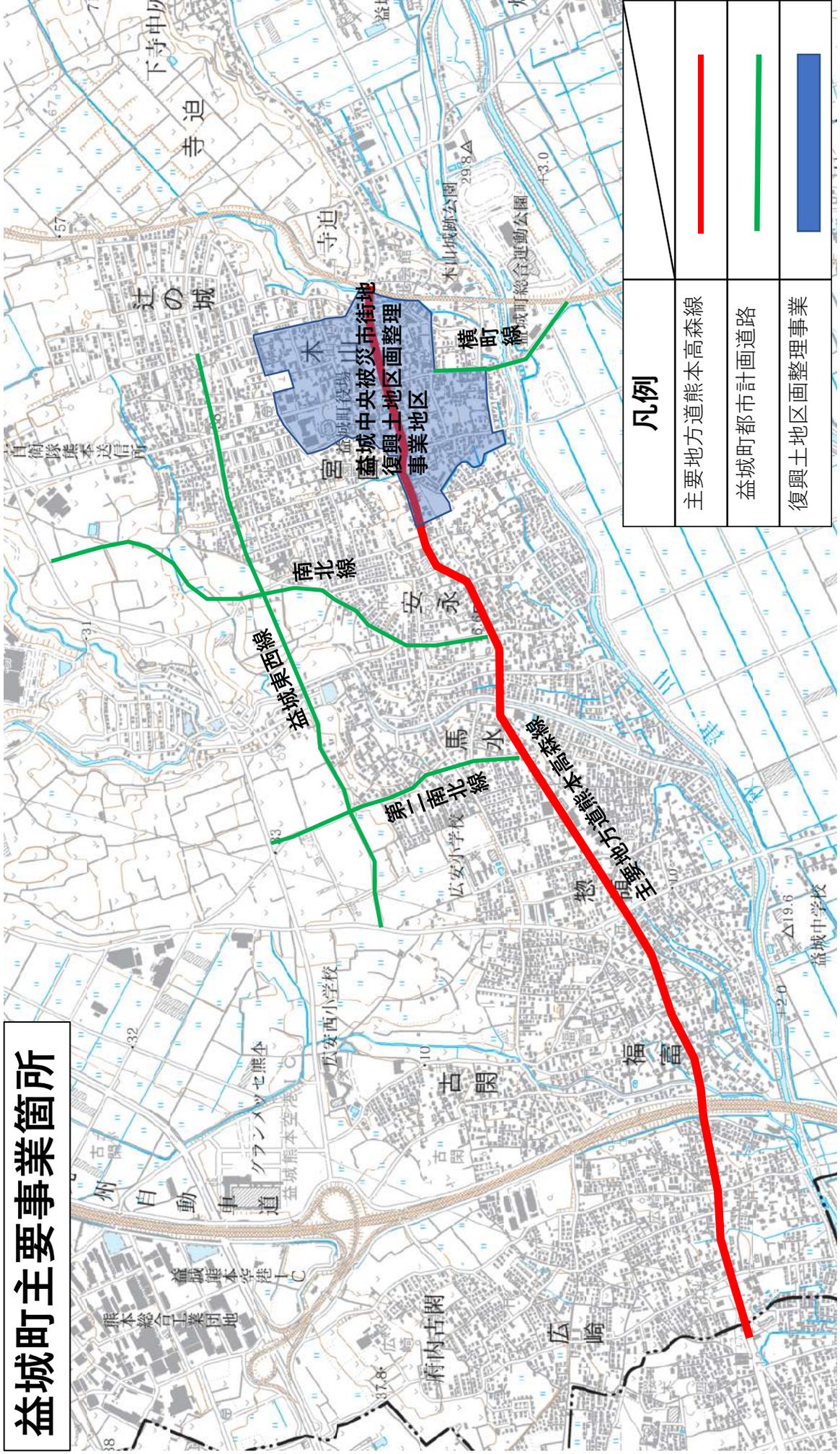
次に、益城中央被災市街地復興土地区画整理事業です。「第6次益城町総合計画」において、木山地区を都市拠点として位置付け、行政・商業・サービス・交通結節点等、高次の都市機能を集積し、町の復興のシンボルとして新たな魅力ある「まち」に生まれ変わるよう取り組んでいます。

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2年11月時点で11地区25箇所の子工事の発注と、歩道部分も5地区7箇所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81%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。令和元年11月に区画整理着工式から現在、順調に造成工事が進捗しており、順次仮換地の引き渡しが行われております。

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。

益城町主要事業箇所



凡例	
	主要地方道熊本高森線
	益城町都市計画道路
	復興土地区画整理事業

(八代郡町村会)

23 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

宇城氷川スマートインターチェンジ（以下「スマートIC」）のアクセス道路は、総延長約2.2kmで「宇城市道（学校・稲川線、東小川環線）」及び「氷川町道（吉本本山線）」により構成され、国道3号、スマートIC、主要地方道（県道）小川嘉島線をつないでおり、広域高速道路網及び広域幹線道路網を連結する重要な幹線道路です。

本路線は平成28年3月に全線開通し4年の月日が経過しました。事業目的は地域活性化、主要都市との連携促進、高度医療機関への搬送時間短縮、災害時の代替道路の確保、観光産業等の活性化等々に資することであり、宇城市・氷川町のみならず宇城地域・八代地域全体の広域的な発展に必要な道路としてその重要な役割を担っているところです。

また、幹線道路網と防災拠点を結ぶ路線であり、緊急輸送道路として位置付けられる性質を併せ持っており、平成28年の熊本地震の際にも復旧復興のための人流物流において当該路線の効果が大きい発揮されたことから、その重要性の高さがうかがえます。

開通当時に想定した交通量は、国道3号交差点で4,200台/日、スマートIC入口交差点で3,000台/日、県道小川嘉島線交差点で1,000台/日としておりましたが、現在では国道3号交差点で約4,350台/日、スマートIC入口交差点で5,270台/日、県道小川嘉島線交差点で3,950台/日が通過している状況です。また、スマートICの利用数は想定の1,200台/日に対し2,300台/日（令和元年12月現在）となっており、ともに想定を大きく上回る高い需要があることが分かります。

このような当該路線の現状及び周辺道路との関係から、市道及び町道として

自治体ごとに各々所管していくことは、組織体制や財政状況の相違により対応に差が出るなど合理性に欠けることが懸念されます。

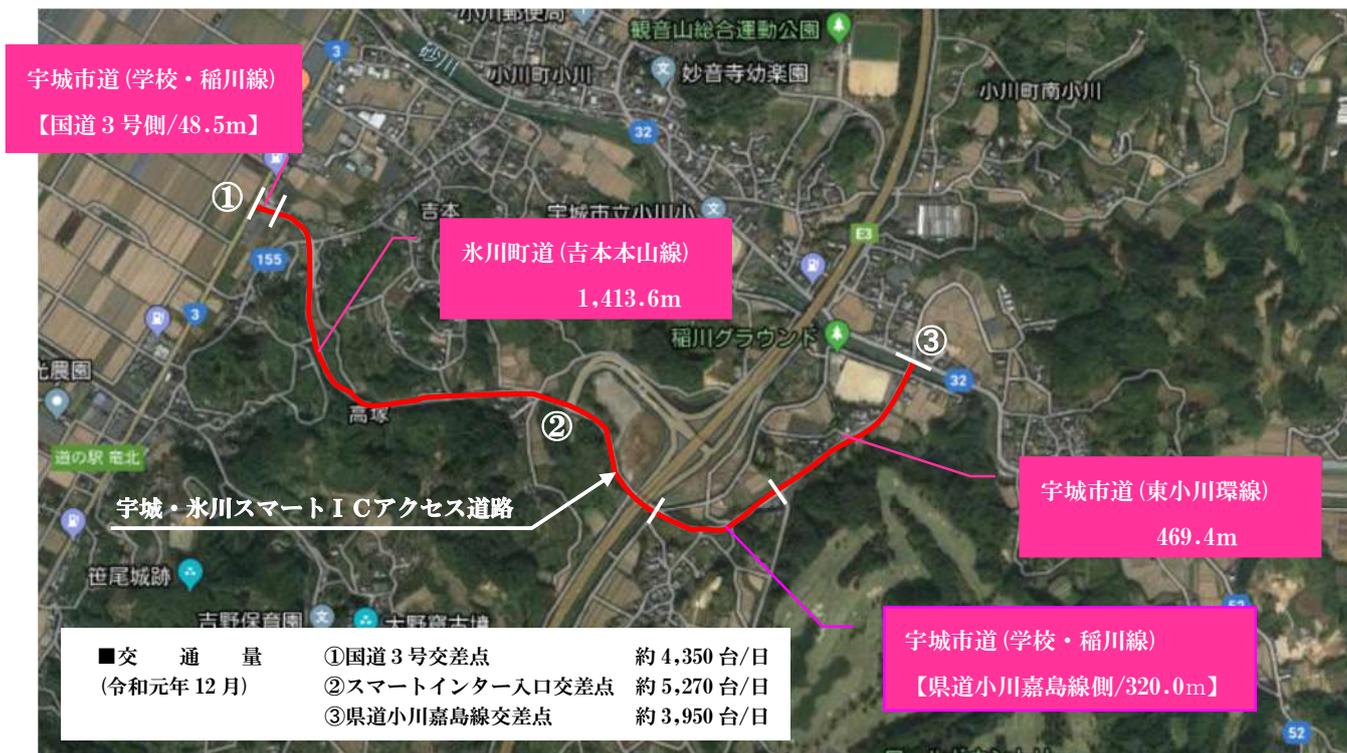
本路線を同一路線として一元的に管理を行い、広域交通ネットワークの特性を十分に生かした利活用をすることで、利用者の安全で円滑な通行の確保が図られ、地域の発展により大きく貢献していくものと期待し、ここに本路線の県道昇格について要望いたします。





【宇城氷川スマート IC アクセス道路の概要】

- 対象市町 宇城市（旧小川町）、氷川町（旧竜北町）
- 対象路線 宇城市道（学校・稲川線、東小川環線）、氷川町道（吉本本山線）
- 総延長 約2.251km



2 4 芦北地域振興について

(提案理由)

ご承知のとおり、当地域は水俣病発生以来、長年にわたり疲弊し、その再生・振興を図るべく昭和53年6月に閣議了解された「水俣病対策について」のもと、6次にわたり「水俣・芦北地域振興計画」が策定され施策が展開されてきた。令和3年度からは、新たに策定された「第7次水俣・芦北地域振興計画」に基づく総合的な施策により、更なる地域振興が推進されるものと考えている。

一方、令和2年7月豪雨災害により、多数の方が亡くなられ、家屋・店舗の浸水被害、社会インフラの大規模かつ広範な損壊など、当地域では未曾有の被害が発生した。

この災害からの復旧・復興は、当地域にとって喫緊の課題であり、加えて、当地域は地域全体で人口減少が進み、過疎化の進展が顕著となり、豪雨災害と相俟って、厳しい状況は深刻化しており、国、県の継続した息の長い支援が必要な状況にある。併せて、復旧・復興下における新型コロナウイルス感染症の拡大防止に向け、マンパワーの確保が必要な状況にある。

このような実情をご賢察いただき、災害からの復旧・復興に向けた取り組みを最優先事項とし、下記事項について特段の配慮がなされますよう要望する。

記

1) 当地域のスピード感のある復旧、復興に向けた、継続的かつ重層的な 支援について

- ・ 国及び県管理河川の早期復旧と強靱化のための整備
- ・ 土砂災害危険性除去のための砂防・治山施設の整備
- ・ 復旧・復興事業に対する財政支援

- 2) 新型コロナウイルス感染拡大防止に係る人的・財政支援について
- 3) 「第7次水俣・芦北地域振興計画」の着実な推進について
- 4) 水俣病総合対策医療事業に伴う国保財政の負担増に見合う特別調整交付金の全額交付及び同健康管理事業の継続について
- 5) 九州新幹線新八代～鹿児島中央間の開業と同時に経営分離された並行在来線の第三セクター「肥薩おれんじ鉄道株式会社」の安定的な経営のための支援制度の創設、及び、生活路線バスの安定的な維持確保のための補助について

2 5 球磨川における抜本的な治水対策の促進について

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る。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った。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った。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、1日も早い策定と、事業着手をお願いする。

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、併せて要望する。

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る。

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る。

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る。

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ある。

昭和47年7月（球磨村神瀬地区）



平成17年9月（球磨村渡）



平成18年7月（球磨村一勝地淋）



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（浸水状況）



相良村西村（被災状況）



相良村川村駅（被災状況）



錦町木上（浸水状況）



五木村村道川辺川線（被災状況）



湯前町牧良川周辺（被災状況）



山江村万江川堆積土砂



水上村湯山川堆積土砂



2 6 球磨地域幹線道路網の整備促進について

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8万人が暮らす、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崩壊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、更なるご配慮を賜りますよう要望します。

・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2.3km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、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、五木村九折瀬地区や美里町早楠地区、八代市泉町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、人吉市下城本の路面排水と歩道整備が必要であります。

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

国道219号（球磨村上部）



国道219号（錦町西井手ノ口）



国道219号 (あさぎり町歩道)



国道219号 (あさぎり町)



国道388号（水上村湯山）



国道388号（水上村湯山）



国道445号（五木村鶴）



国道445号（相良村上下坂地内）





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



芦北郡

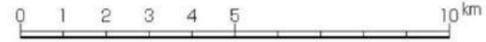
八代郡

宮崎県

鹿児島県

宮崎県

凡 例	
	砂防指定地
	砂防界
	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



27 熊本天草幹線道路（地域高規格道路）の整備促進について

(提案理由)

天草地域は、熊本県が進めている熊本都市圏と県内主要都市間を90分で結ぶ「90分構想」が達成されていない唯一の地域であります。また、陸路は、天草五橋や天草瀬戸大橋等の橋梁を含む国道一本に依存しており、代替路線がなく、災害及び緊急時の輸送確保が困難な状況に置かれています。

このような中で本路線は、平成6年までに地域高規格道路の計画路線（総延長70km）として指定を受けて以来昨年度までに、平成19年9月に松島一有明間の13.3km、平成30年5月に新1号橋（天城橋）を含む三角一大矢野間の3.7kmの各々一部が供用され、これらの区間の所要時間が短縮されています。

そして、現在は、天草上島と下島を結ぶ（仮称）第二天草瀬戸大橋を含む「本渡道路」の整備が進められています。

熊本天草幹線道路は、各地域との交通に要する時間の大幅短縮はもとより、交流人口増加による観光や農林水産業をはじめとする産業振興を促進する基幹道路として、交通渋滞の緩和や代替路線機能と合わせて、沿線地域の活性化とまちづくりの推進に大きな役割を果たすことになる重要な路線であります。加えて、今後は、令和元年7月の「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界遺産登録を契機に、天草地方への観光客の更なる増加も見込まれます。

そして、なによりも緊急医療や災害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、熊本天草幹線道路こそ「真に必要な命の道」と考えます。

このようなことから、熊本天草幹線道路の早期整備促進を引き続き強く要望します。

28 水産資源回復のための技術支援について

(提案理由)

磯焼けによる藻場の減少が問題となってから、数年の歳月が経過しましたが、管内の海では依然として磯焼けの状況が続いています。これによって、潜水漁業の主要漁獲物であるアワビやサザエ、ウニの水揚げ量が激減しています。併せて、アジやサバ、イワシなどの漁獲量も近年減少の一途をたどっている状況にあります。

このような中、苓北町では、環境の改善を図るため平成 21、22 年度にかけ、藻場造成事業を実施するとともに、資源管理型漁業の推進として、マグロの養殖産業の誘致を考えております。

藻場造成事業においては、徐々に回復の兆候が見えはじめ、一定の効果を確認しておりますが、漁獲の増量までには至っておりません。また、マグロの養殖の誘致においては、インフラ整備を徐々に進めております。一方、孵化の技術は高まりつつありますが、稚魚から若魚（ヨコワ）まで育てる技術など、天然資源の持続的な利用を踏まえた養殖技術の確立の問題はまだまだの状況でございます。

これまで、疲弊する水産業の振興並びに水産資源の回復のために、様々な対策を行ってまいりましたが、町単独では限界がございます。漁場環境の変化への対応のために、国、県におかれましては、下記につきましてご支援をさせていただきますよう要望いたします。

記

1. 藻場の回復のための事業
2. マグロ人工種苗における安定生産技術の確立

