

目 次

1	道路網の整備促進について【下益城郡町村会】	1 頁
2	砂防堰堤等の事業促進について【下益城郡町村会】	2 頁
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 【玉名郡町村会】	5 頁
4	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 【玉名郡町村会、葦北郡町村会、天草郡町村会】	7 頁
5	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 【玉名郡町村会】	8 頁
6	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 【菊池郡町村会】	9 頁
7	中九州横断道路（熊本市～大津町）の整備促進について 【菊池郡町村会】	1 1 頁
8	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】	1 3 頁
9	阿蘇地域における道路網の整備促進について【阿蘇郡町村会】	1 4 頁
1 0	土砂災害防止及び流末処理等の事業促進について【阿蘇郡町村会】	3 5 頁
1 1	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 【上益城郡町村会】	3 7 頁
1 2	熊本都市圏南東部地域の道路網の強化について【上益城郡町村会】	4 1 頁
1 3	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） 【上益城郡町村会】	4 6 頁

1 4	宇城氷川スマートインターチェンジアクセス道路の県道昇格について 【八代郡町村会】	4 9 頁
1 5	芦北地域振興について【葦北郡町村会】	5 2 頁
1 6	球磨川における抜本的な治水対策の促進について【球磨郡町村会】	5 4 頁
1 7	球磨地域幹線道路網の整備促進について【球磨郡町村会】	6 3 頁
1 8	熊本天草幹線道路（地域高規格道路）の整備促進について 【天草郡町村会】	7 1 頁
1 9	水産資源回復のための技術支援について【天草郡町村会】	7 2 頁

1 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 k m）が平成 23 年度に全線開通したことにより、国道 443 号（美里町払川地内）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 k m 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)

2 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。

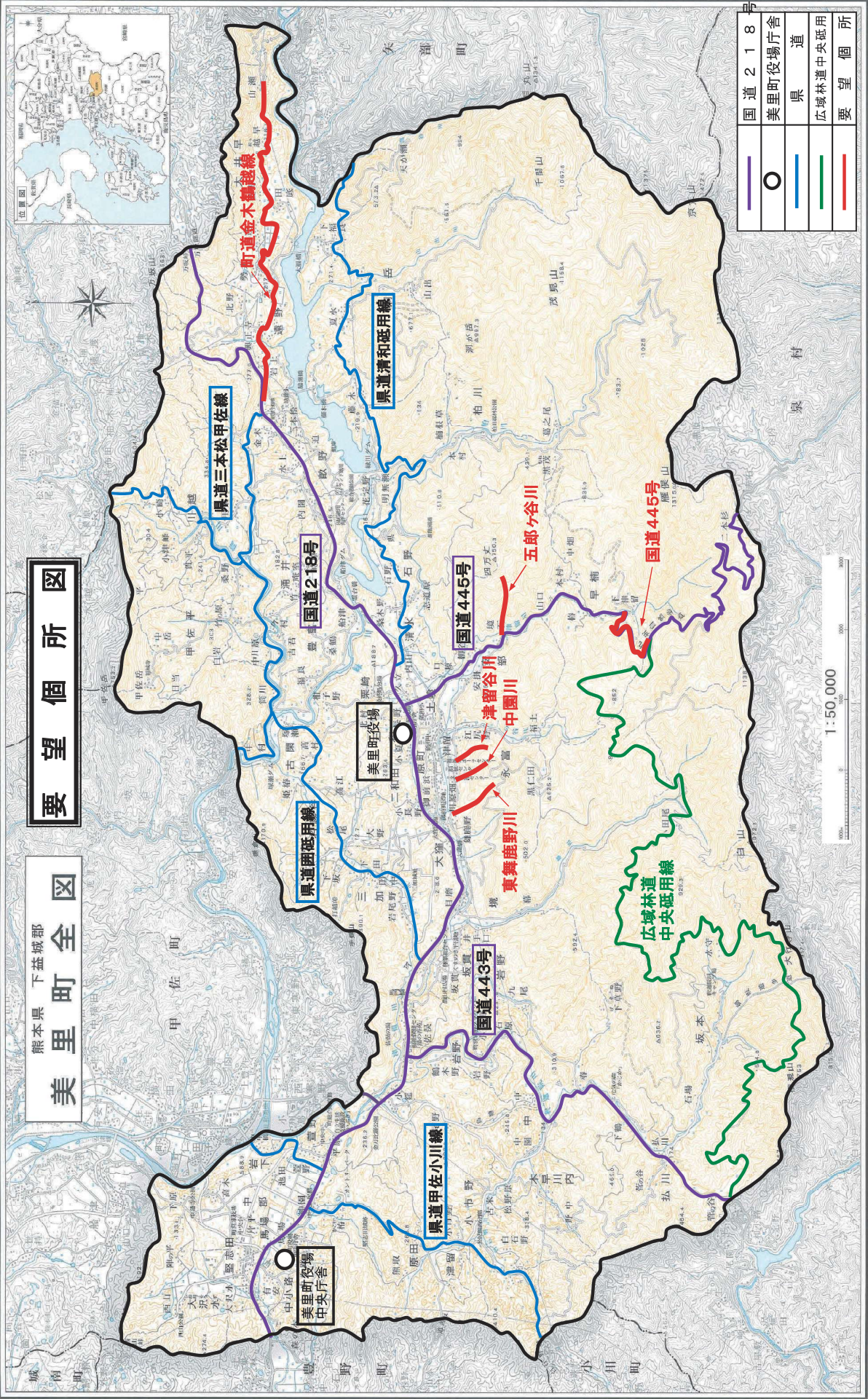
しかしながら、五郎ヶ谷川・中園川・津留谷川(測量設計中)、東舞鹿野川(未着手)などの「土石流危険溪流」では、現在でも土砂災害等いつ起きてもおかしくない危険な状況にあり、平成 28 年 4 月の熊本地震後の梅雨期には、地域住民に対し再三の避難勧告が出されました。

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



	国道218号
	美里町役場庁舎
	県道
	広域林道中央既用
	要望箇所

この地図は、国土院提供の地形データ等に基づき、同院発行の「地形図」を基に作成したものである。(測図番号 平15) 第215号)

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

(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（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)

4 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、砕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、他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。

5 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み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。

6 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。

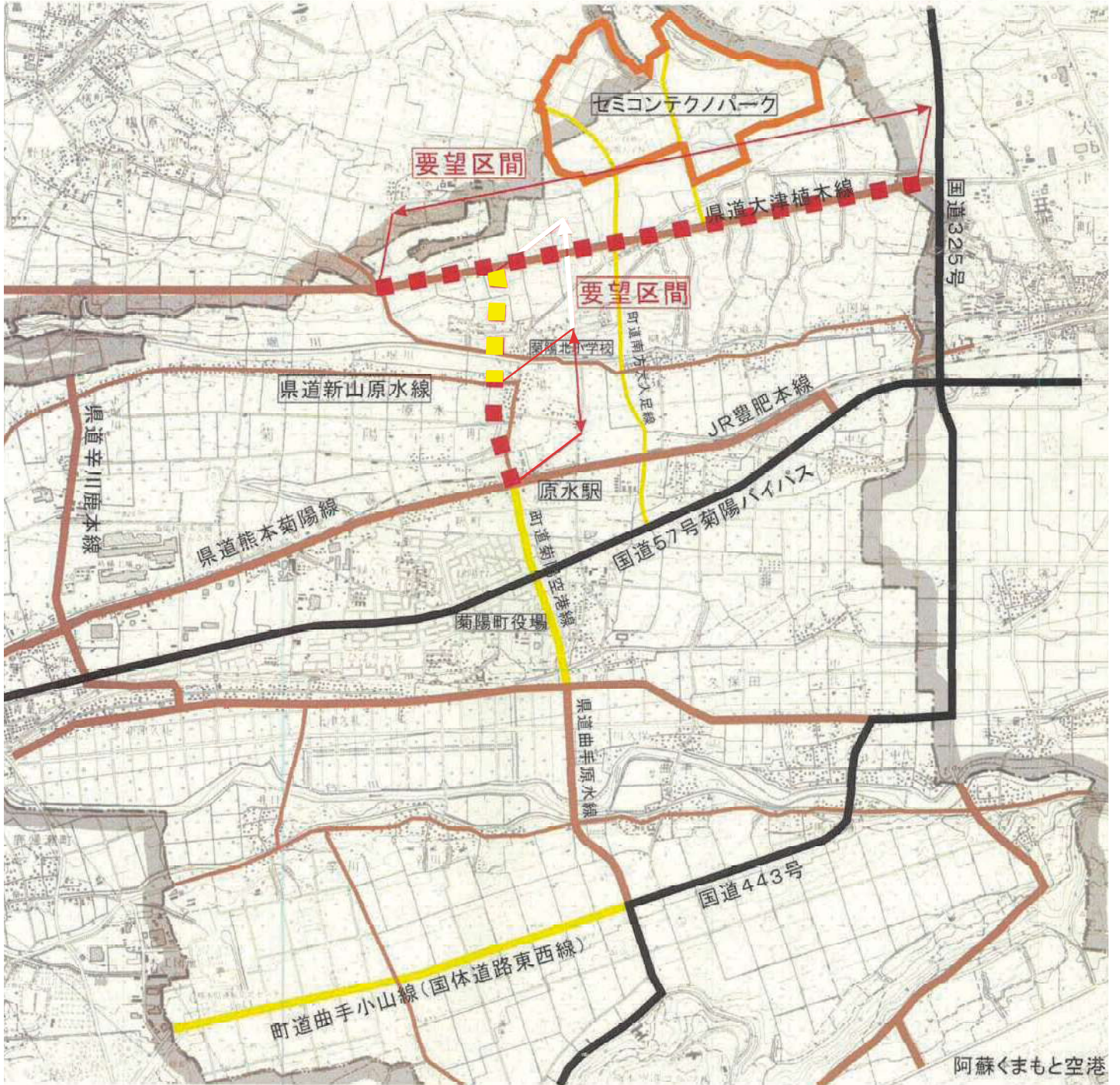
特に、朝の通勤時間帯は、渋滞を回避するために、集落内の生活道路に進入する車両が増加し、児童等の通学時間帯とも重なり、地域住民の安全が脅かされている状況にあり、セミコンテクノパーク内の企業はもとより、地域住民からも渋滞緩和と安全確保のための道路整備を強く要望されております。

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



7 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。

8 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

9 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。

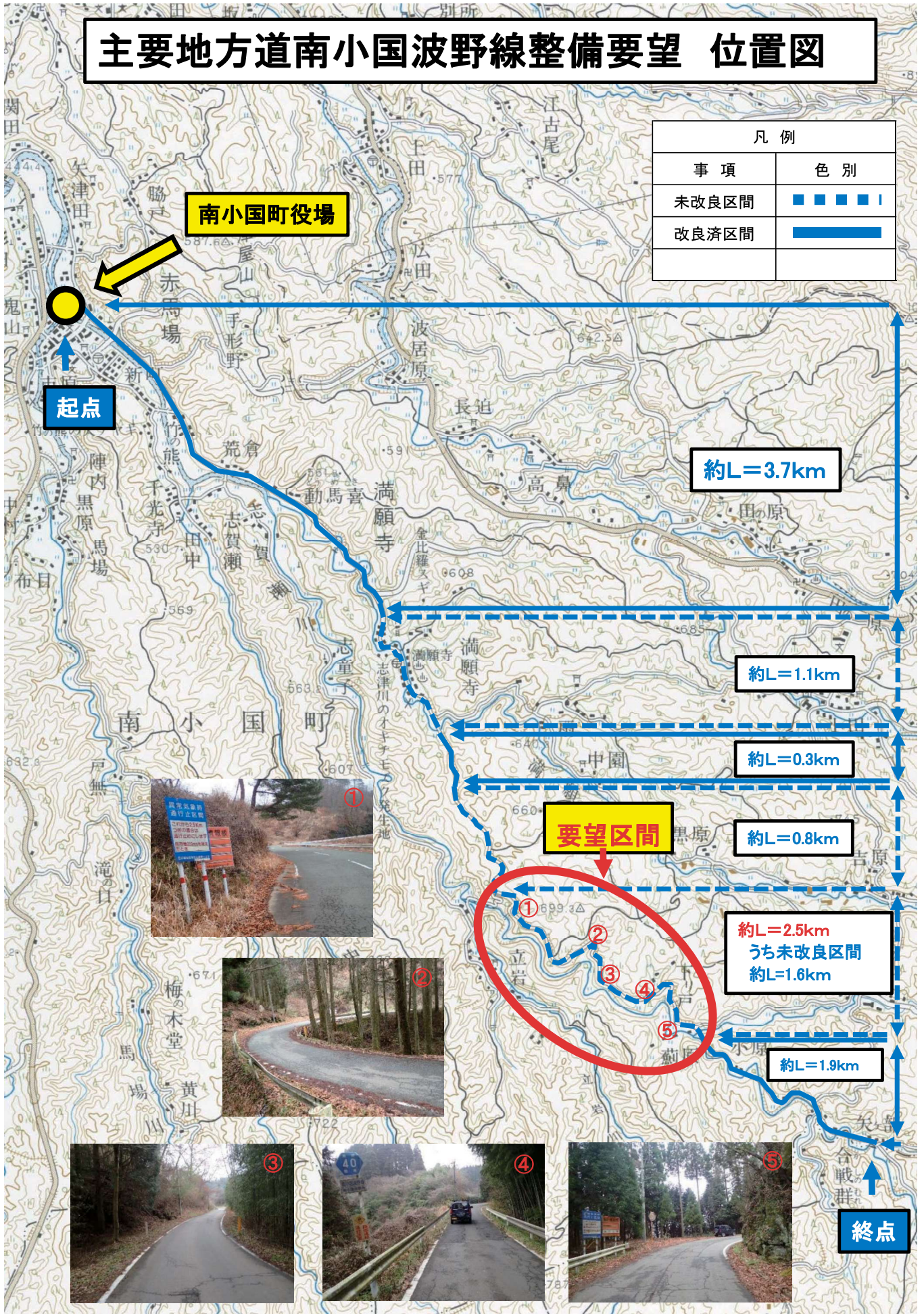
当路線は、中学校・高校の通学路であり、南小国町星和・吉原地区等の住民及び隣接する阿蘇市民の生活道路として、また、農林産物の流通・県内外の観光客等からも頻繁に利用されている経済的にも重要な路線となっております。

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	■■■■■



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

県道南小国～波野線道路改良事業 要望位置

平成十三年三月



久住 竹

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



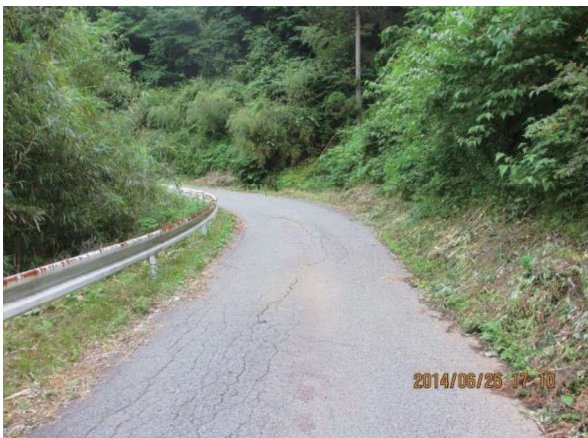
大型車通行状況



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



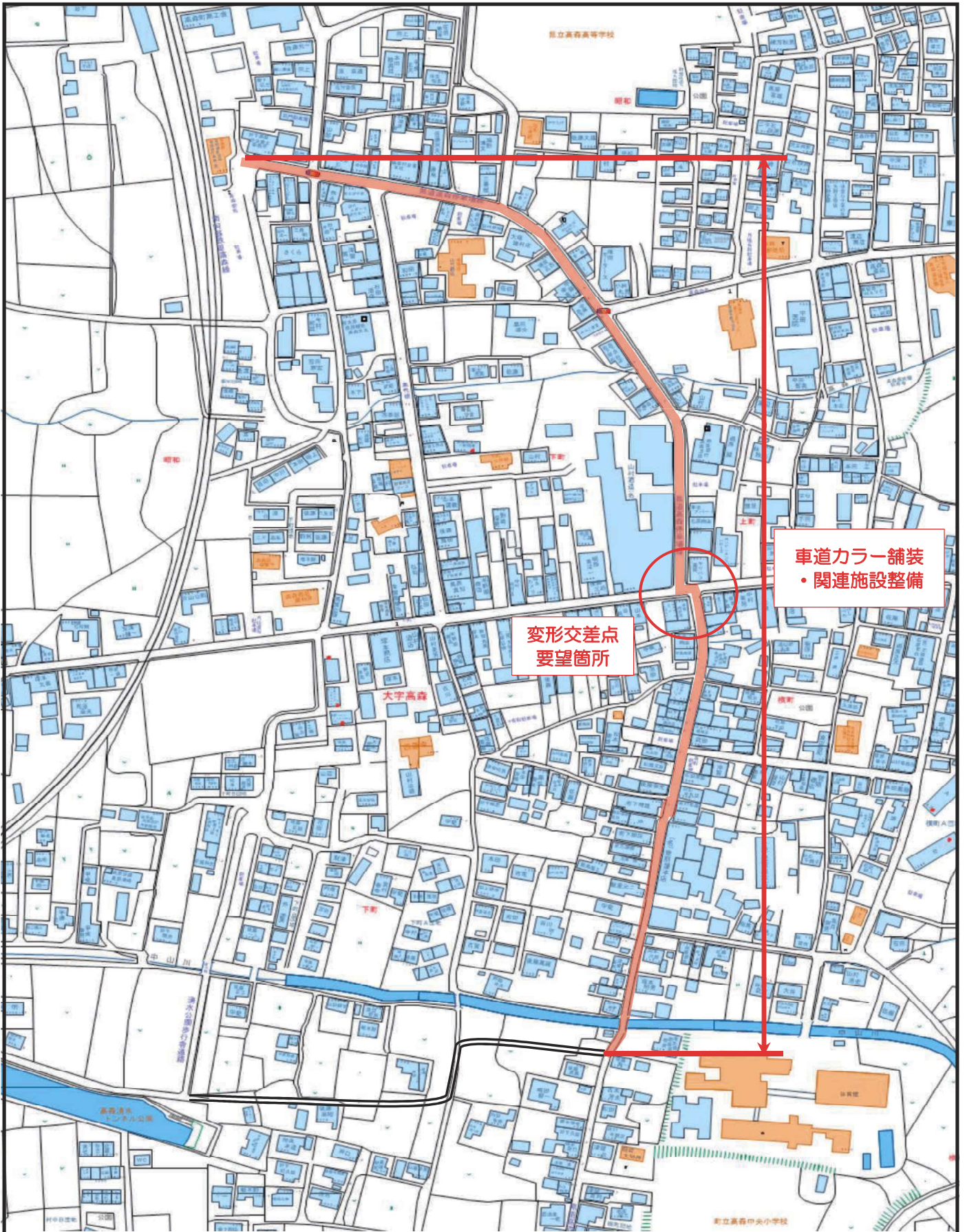
○県道高森停車場線：変則交差点（起点側）



○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。

熊本県南阿蘇管内図



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

凡	例
—	主要地方道矢部阿蘇公路線
—	
—	
—	
—	

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16九環、第209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。

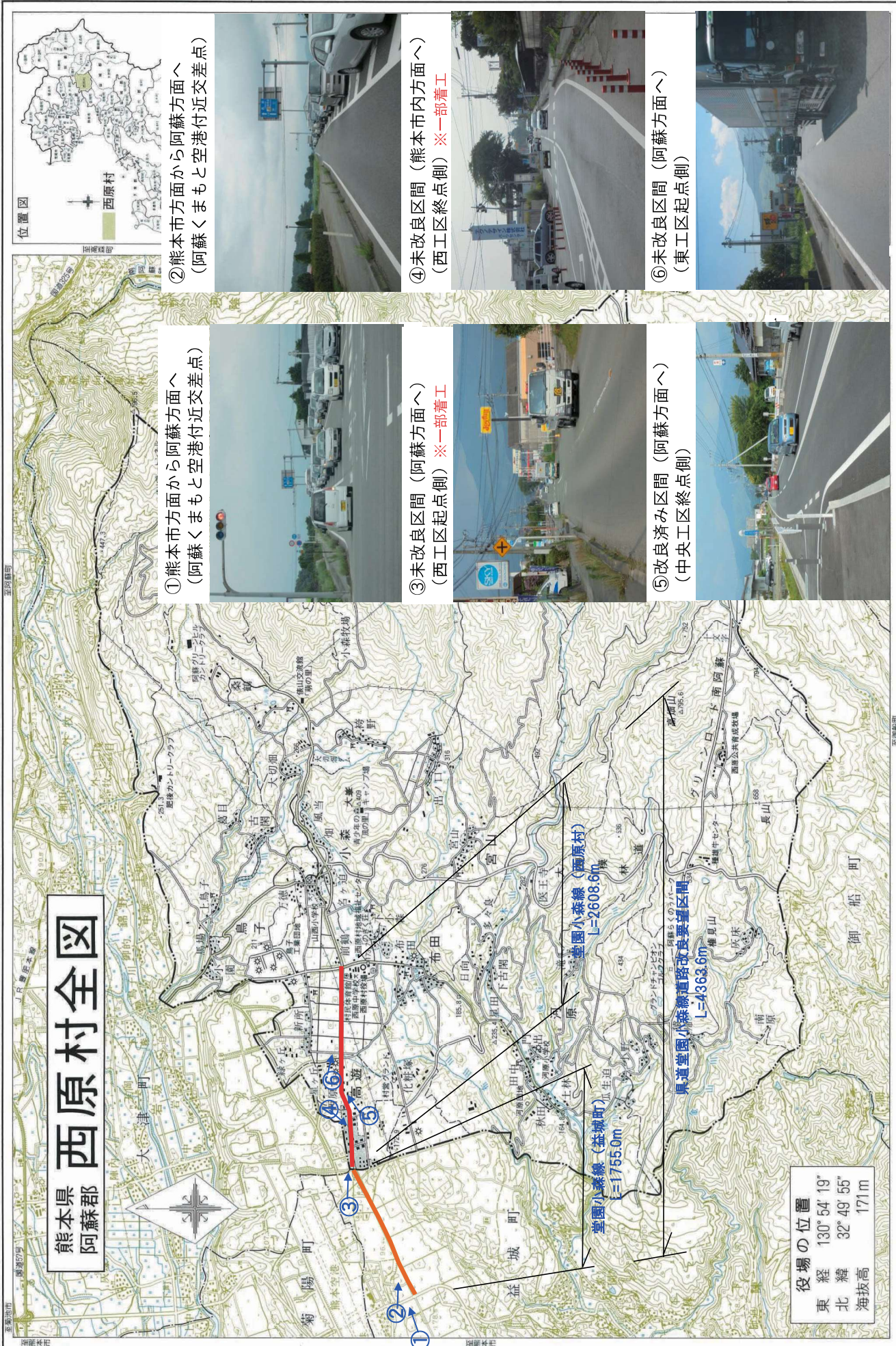
しかしながら、この県道は、昭和49年に開通した道路で、幅員も狭く、大型車の離合にも危険が伴い、道路としての機能は低下し、慢性的な渋滞など、住民の生活と安全等にも重大な支障をきたしている状況であります。

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

役場の位置
 東 130° 54' 19"
 北 32° 49' 55"
 海抜高 171m

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)



③未改良区間 (阿蘇方面へ)
 (西工区起点側) ※一部着工



⑤改良済み区間 (阿蘇方面へ)
 (中央工区終点側)



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)



④未改良区間 (熊本市内方面へ)
 (西工区終点側) ※一部着工



⑥未改良区間 (阿蘇方面へ)
 (東工区起点側)



この地図は、国土院測図院長の承諾を得て、同院発行の5万分の1地形図に複製したものである。
 (測図番号 平 16 六 陸 第 37号)

至道距離
 0 1000 2000 3000m
 1 : 50,000

日本道路情報株式会社 施工デザイン株式会社
 熊本県阿蘇郡西原村 1-1-10 (096-850-1911)

10 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）



1 1 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

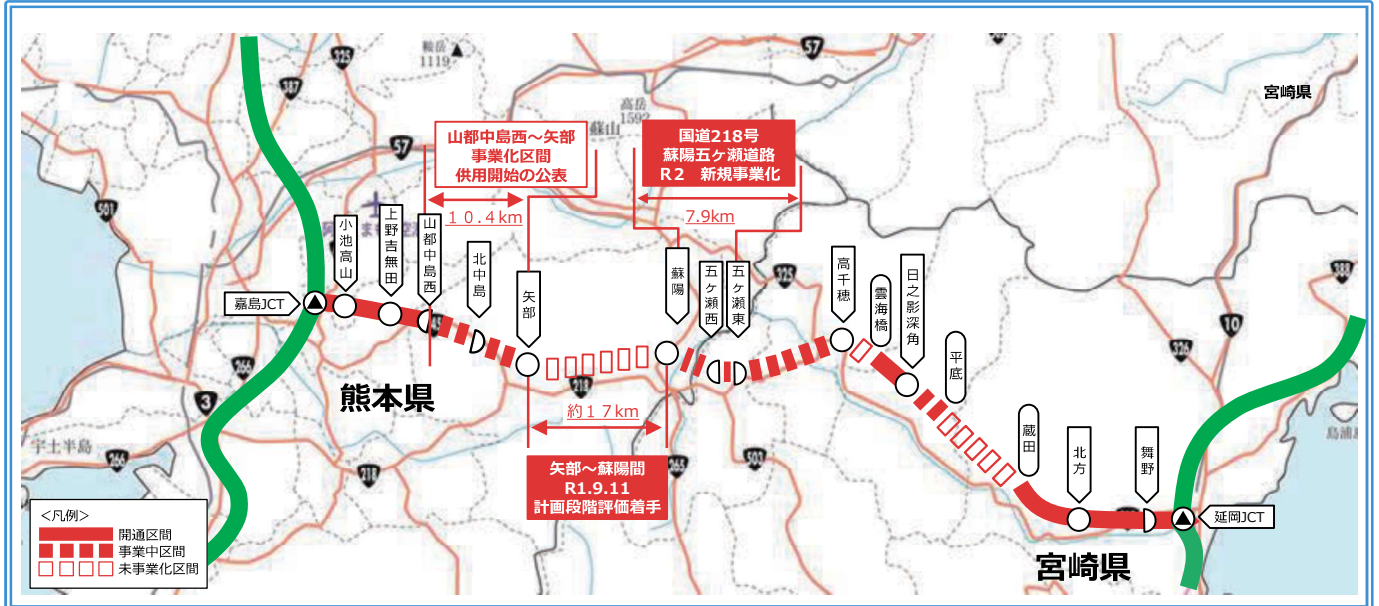
常に重要な路線であります。

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。

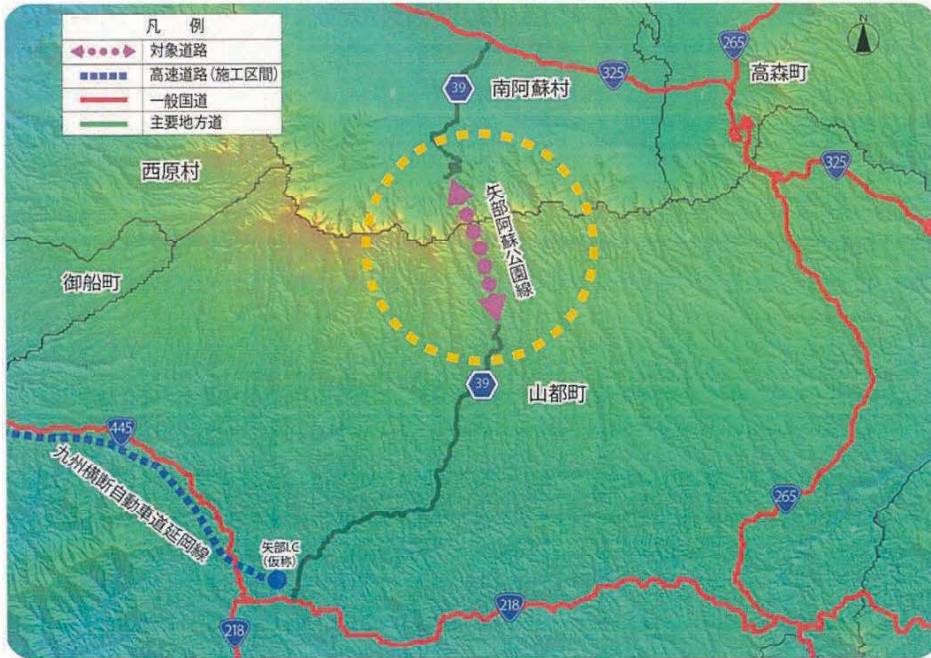
九州東西軸の戦略的かつ効果的な強化 九州中央自動車道の早期整備



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)

1 2 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。

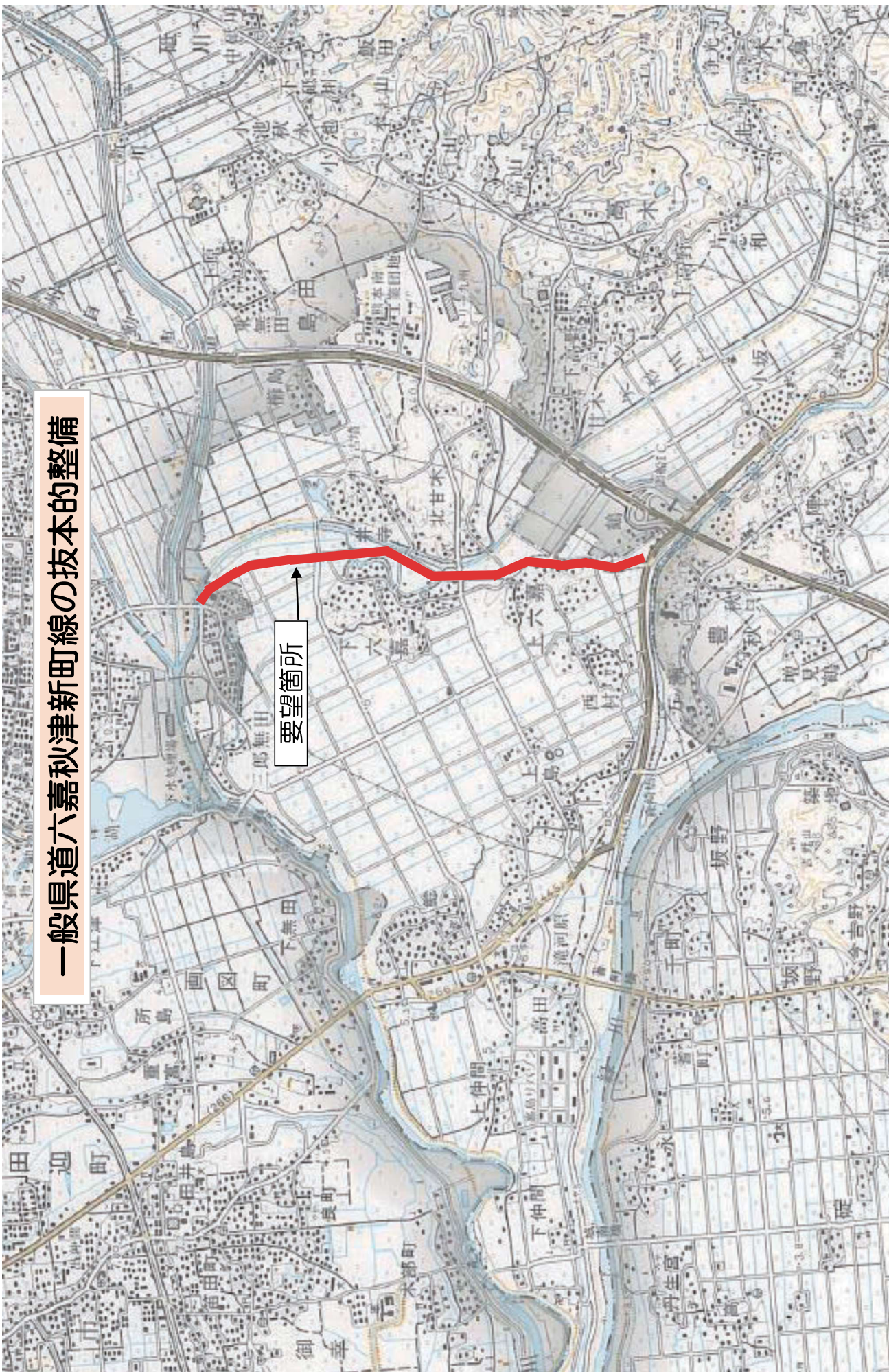
本路線の抜本的整備が実施されますと、南東部地域の幹線道路は、県南地域からの熊本都市圏へアクセスする重要な役割を担っておりますことから、アクセス機能が向上し、広域圏との連携強化並びに交流促進が図られるため、産業・

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

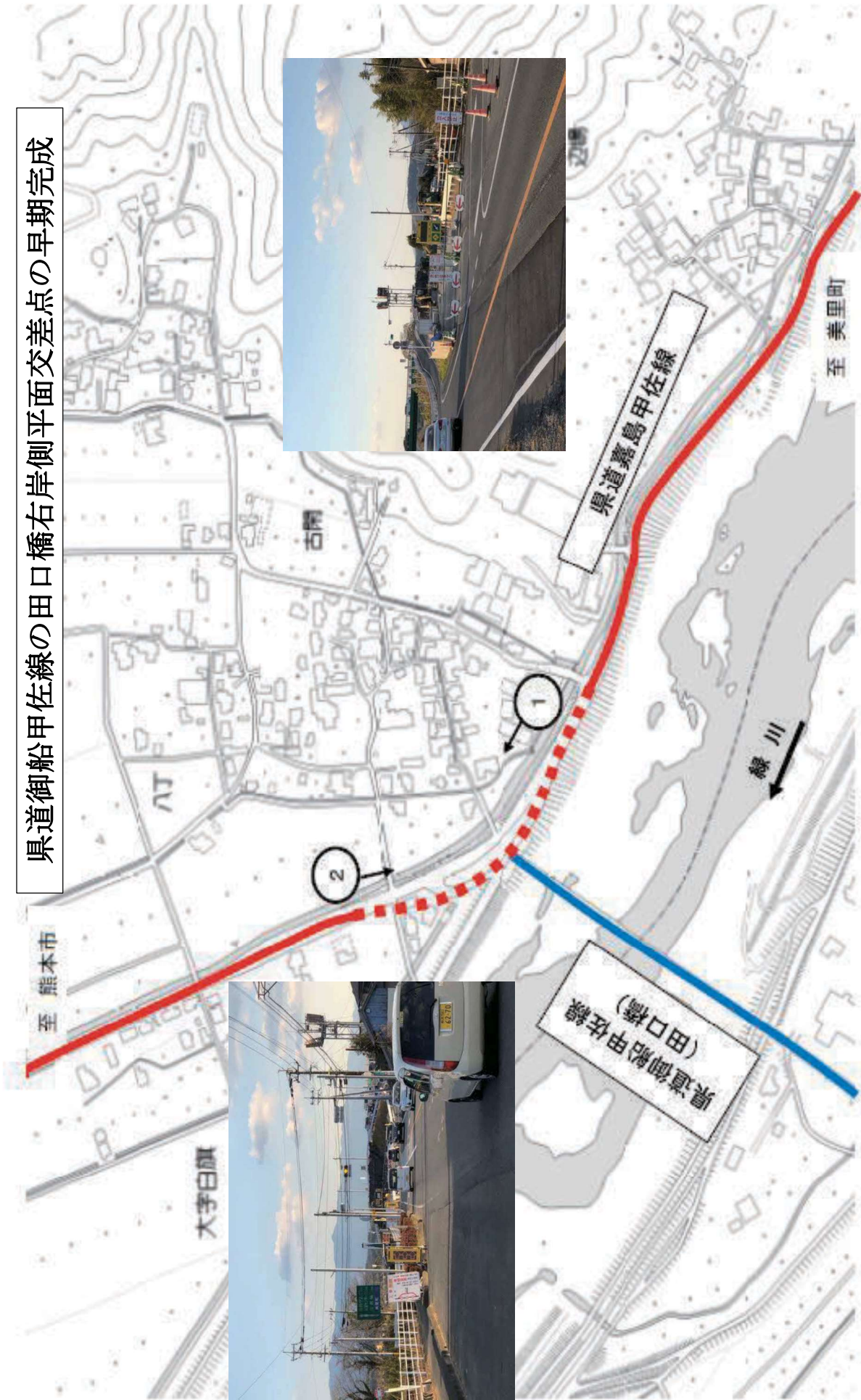
一般県道御船甲佐線は、県南地域と熊本都市圏を結ぶ重要な路線であり、従来から特に、朝夕の通勤・通学の時間帯には多数の車両が往来しており、最近では朝夕だけでなく昼間の時間帯も車両の通行が多くなってきています。

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



1 3 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。

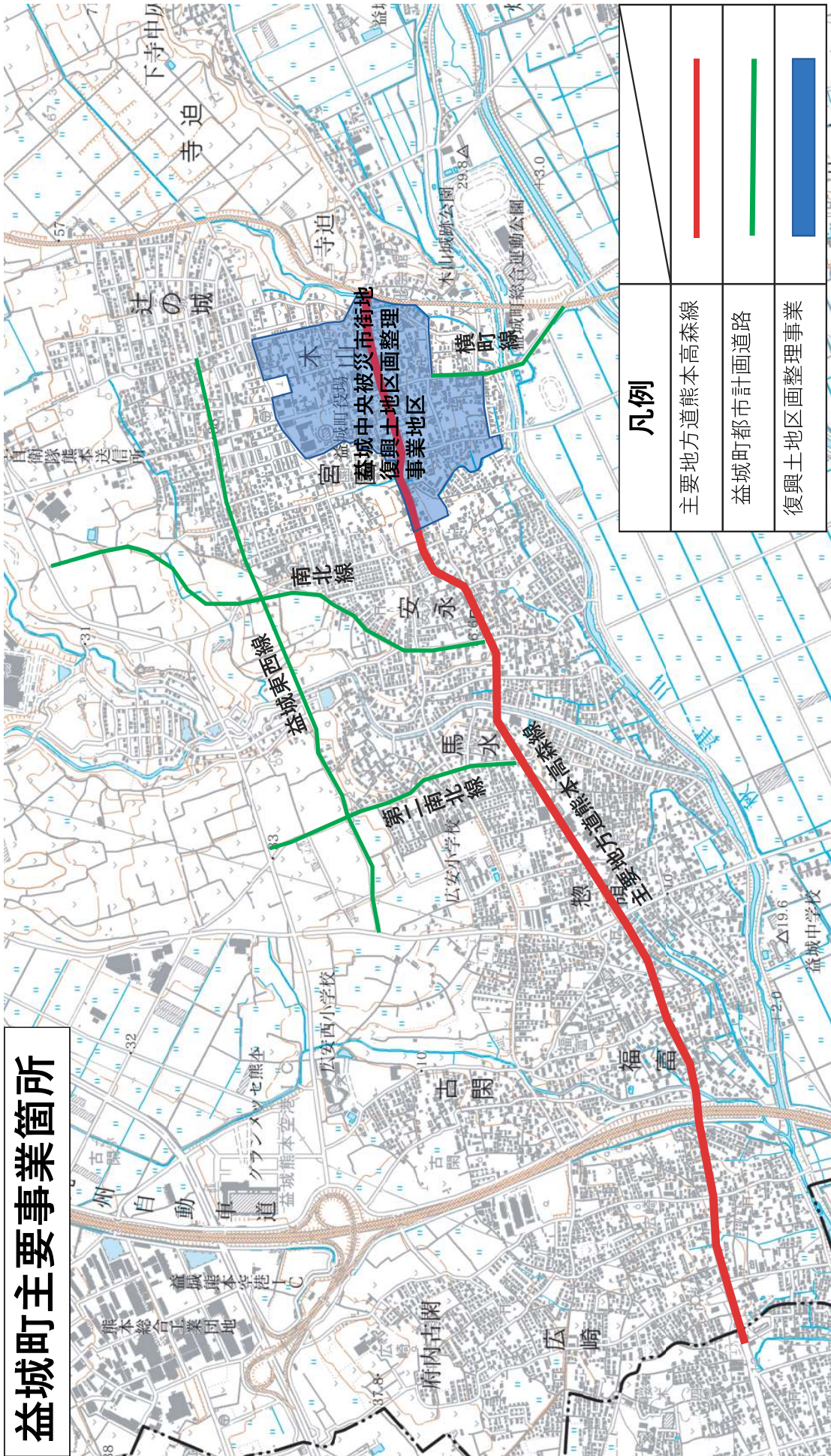
まず、都市計画道路益城中央線の整備(主要地方道熊本高森線4車線化)事業です。この事業は、主要地方道熊本高森線を益城町の中心軸・都市連携軸として位置づけ、益城町が事業主体で取り組む都市計画道路4路線と併せ、安全性・利便性に配慮した幹線道路ネットワークの構築を目指す重要な事業です。

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

14 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。

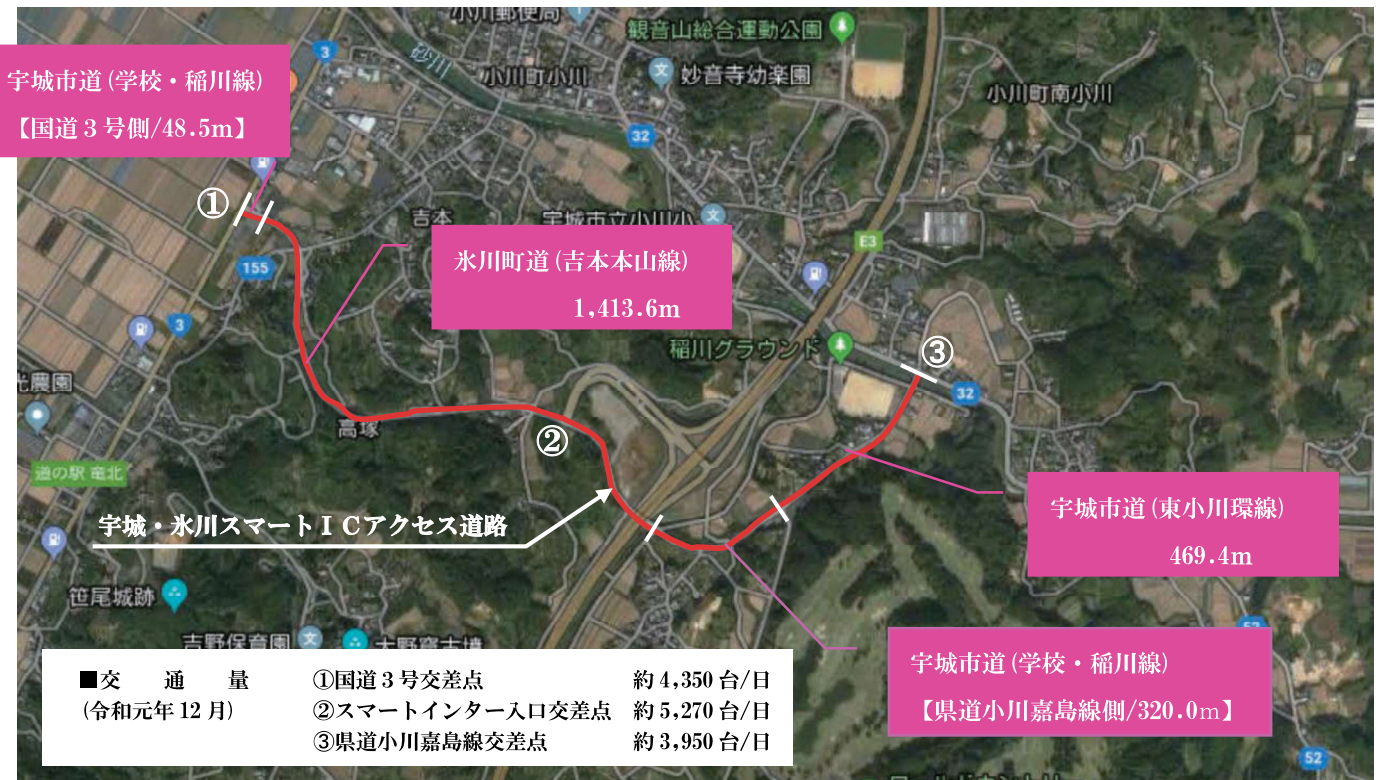
本路線を同一路線として一元的に管理を行い、広域交通ネットワークの特性を十分に生かした利活用をすることで、利用者の安全で円滑な通行の確保が図られ、地域の発展により大きく貢献していくものと期待し、ここに本路線の県道昇格について要望いたします。





【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



1 5 葦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・葦北地域振興計画」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・葦北地域振興計画」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する。

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

16 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つて、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



1 7 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 2 1 9 号道路整備事業の促進について

国道 2 1 9 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 3 8 8 号道路整備事業の促進（湯山峠工区）

国道 3 8 8 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）



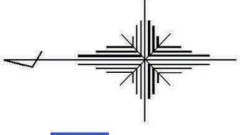
球磨地域振興局土木部総合管内図

国道445号

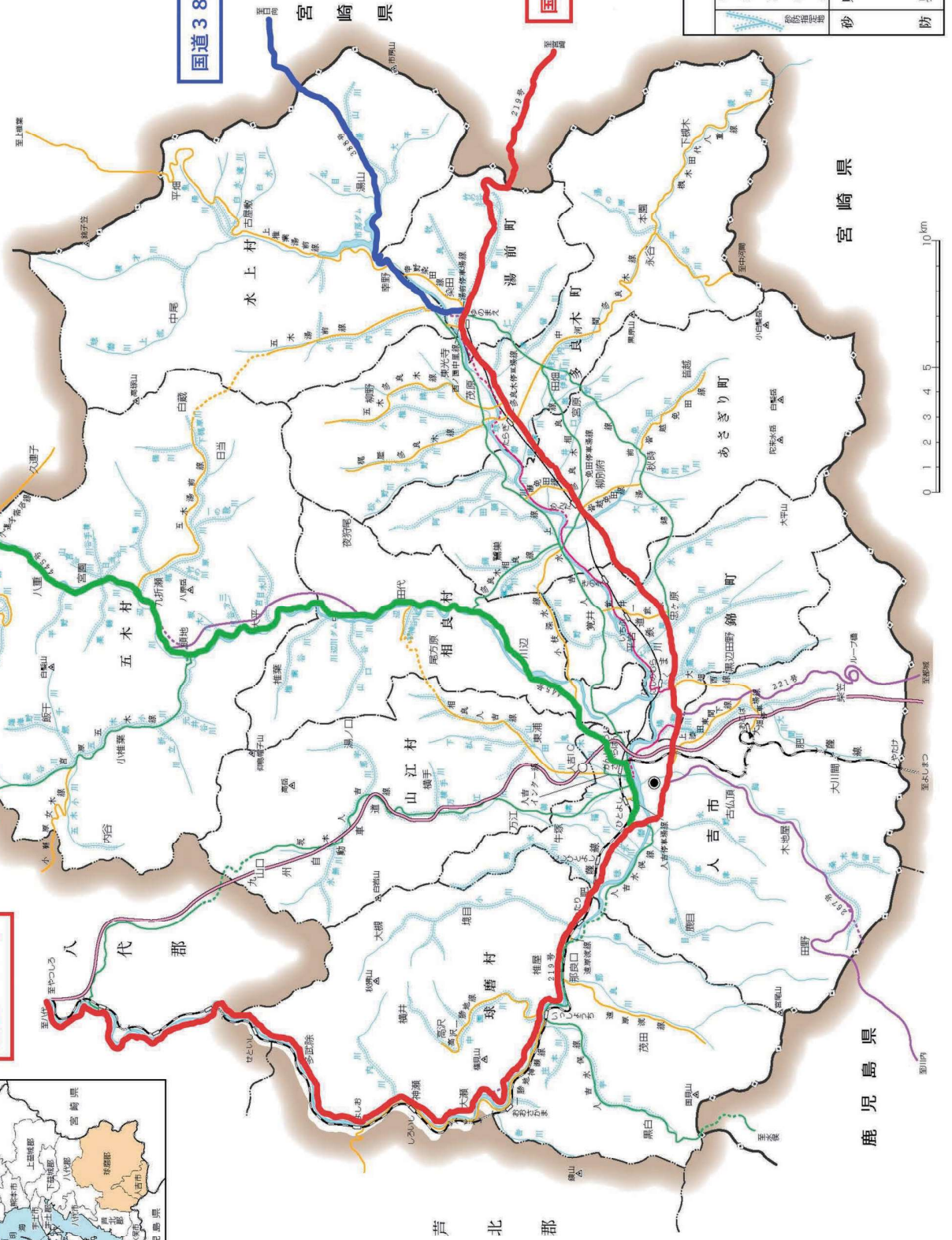
国道219号

国道388号

国道219号



凡 例	
	10km
	● 地域振興局
	— 自動車専用道路
	— 一般県道
	— 主要地方道
	— 一般国道
	— 高規格幹線道路
	- - 町界
 村界
	— 市界
	— 郡界
	— 県界
	砂防



18 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。

19 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