



シンボル花壇（熊本市）

県内道路の概要

道路は、物流・情報の伝達など経済活動を支える基本的な交通施設としての機能を有するとともに、各種の公益物件（ガス、上下水道等）の収容施設、防災空間施設及び地域の生活空間としてのコミュニティ施設などの機能を有し、いろいろな面で我々の日常生活に密着した施設です。戦後、西欧諸国に比べ著しく貧弱であった道路は、国の八次に及ぶ道路整備計画の実施によってこれまでで最も多い整備を上げています。道路が量的な面で一応充足されている今日、人間社会に適合した質の高い道路整備が要求される傾向にあります。すなわち、騒音、振動等の環境問題、交通安全問題への対応など新たな課題が提起されているのが現状です。本県では、これらの要請にこたえ、快適で住みよい道路環境整備の促進、安全で利用しやすい道路整備を図るため、積極的な投資を行っております。以下本県の道路整備事業の概要について紹介します。

県内には一般国道十五路線、九百三十八・一キロメートルを根幹として、主要地方道（県道のなかで国道につぐ重要なもの）三十五路線、九百七十七・七キロメートルがあつて県内の幹線道路網を形成しています。またその他の一般県道が二百二十五路線、二千二百六十五・六キロメートルで幹線道路網を補完しています。

なお、県道のうち有料道路として、本渡下田線（天草下島横断道路）、阿蘇吉田線、阿蘇公園下野線（阿蘇登山道路）、大観望水源線（菊池阿蘇スカイライン）、別府一の宮線（山なみハイウェイ）の五つの路線があり、その延長は六十八・八キロメートルもあります。このほかに生活道路としての市町村道、一万八千四百十二・三キロメートルを含めると県内全道路の延長は実に二万二千二百六十三・七キロメートルに及び、熊本―東京間のおよそ十七・二倍の距離に相当します。

表一 道路現況（55年4月1日現在）

道路種別	路線数	実延長		改良率		舗装率		橋りょう		トンネル	
		km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
国	指定区間	3	274.0	274.0	100.0	274.0	100.0	360	5.9	9	3.3
	指定区間外	12	664.1	419.4	63.2	662.8	99.8	552	13.3	31	5.1
道	計	15	938.1	693.4	73.9	936.8	99.9	912	19.2	40	8.4
県	主要地方道	35	917.7	510.9	55.7	890.9	97.1	915	13.7	13	2.5
	一般県道	225	2,265.6	666.2	29.4	2,120.4	93.4	1,785	23.9	28	2.6
道	計	260	3,183.3	1,177.1	37.0	3,011.3	94.6	2,700	37.6	41	5.1
上県管	有料道路	4	52.7	52.7	100.0	52.7	100.0	40	1.1	2	1.7
記理道	一般道路	271	3,778.6	1,527.6	40.4	3,605.4	95.4	3,212	49.8	70	8.4
中路	計	275	3,831.3	1,580.3	41.2	3,658.1	95.4	3,252	50.9	72	10.1
	市町村道	23,723	18,142.3	5,085.4	28.0	9,941.3	54.8	13,420	95.6	51	4.4
	合計	23,998	22,263.7	6,955.4	31.2	13,889.4	62.4	17,032	152.4	132	17.9

道路投資と整備状況

一、道路投資財源

道路投資は、国費、地方費、借入金等によりまかなわれています。国費は、揮発油税、石油ガス税等の特定財源及び一般財源により構成されています。地方費は、地方道路譲与税、軽油引取税、石油ガス譲与税、自動車取得税、自動車重量譲与税等の特定財源及び一般財源により構成されています。借入金には、財政投

融資資金、地方債等があります。昨今、国の赤字財政直しが叫ばれるなかで、自動車重量税を特定財源から一般財源へくり入れることが論議されていますが、今日道路が交通施設として最も中心的な役割を担っていることを考慮するとまだその整備は充分であるとは言えず、特定財源制度の存続は必要不可欠なものであります。

二、投資状況と整備状況

道路予算は、年によって多少の増減はありますが、一般会計総予算の一〇パーセント前後を占めています。一般会計予算が、順調に伸びているのに対し、道路予算は、四十九年度に四十八年度の石油ショック後の需用抑制のおりを受けて、四十七年度実績までに圧縮されています。ところが、五十二年は、景気浮揚対策として公共事業への二次にわたる補正予算措置と臨時都道府県事業債の措置等によって、大幅に伸びていますが、五十五年は、国の財政悪化等により公共事業が抑制され、道路予算の伸びも鈍化しています。この十年間に道路へ二千五百八十一億五千八百万円が投資され、毎年道路整備が促進されてきましたが、五十五年四月一日現在の県管理の一般国道、主要地方道、一般県道を合せた改良率は四一・二パーセント、舗装率は九五・四パーセントになっています。また、四十六年に三百八十六橋ありました木橋が、十四橋に減り、歩道設置道路延長は、百二十三・七キロメートルが、四百三十二・六キロメートルに伸びています。五十五年度予算（最終）の内容は、表一のとおりですが、各事業により五十五年度中に竣工したものの主なものは、改良工事では、一般国道三二五号大津バイパスや一般国道二六五号二瀬本トンネル、橋梁整備では、主要地方道玉名八女線の立願寺橋や一般県道五木多良木線の中鶴橋、

交通安全施設では、歩道を県道あわせで約四十キロメートル、災害防除事業では、八十箇所もの落石等防止施設があります。

三、道路整備計画

道路整備計画には、二十一世紀初頭（昭和七十五年）を目標とした道路整備長期構想、昭和六十五年を目標年度とした道路整備中期計画（昭和五十三年度）昭和六十五年計画（昭和五十三年度）昭和五十七年度）があります。各計画においては、道路交通の安全確保、生活基盤の整備、生活環境の改善、国土の発展基盤の整備、及び維持管理の充実の五つの施策を柱として、かかる、バランスのとれた整備を推進することとしています。県内における一般国道（国道三号、五七号、二〇八号を除く）及び県道の道路整備中期計画での各施策別整備目標は、概略次のようになっています。

(一) 道路交通の安全確保

(イ) 昭和五十一年度点検による国道二一九号などの落石や法面崩壊等危険箇所一千三百九十箇所をおおむね昭和六十年までに解消をはかる。

(ロ) 国道二二二号など歩道等の必要な道路の区間四百九キロメートルに歩道等を整備する。

(ハ) 緊急を要する踏切道三箇所の上立交差化をはかる。



建設中の下城橋（小国町）

