

# 完全舗装もまじかに

## 一級国道三号線

バスはもうゆれない

関門トンネルを起点として、九州を縦断して鹿児島まで、全延長ザツと四百七、九州のメイン・ルートともなっているのが「国道三号線」。そのうち県内の延長は約百五十キロである。

福岡から熊本県境にはいったとたんに車がかどくゆれる。「バスで眠っていても熊本に入ったことがわかる」といわれ、本県の道路についてひどい悪評をうけたものである。しかしこれは昨年までの話。今は変わった。県境小栗峠から日奈久まで途中田底村の一部約三キロを除いて、完全に舗装された近代的なハイウェイとなっている。

この路線は、いま建設省の直轄事業として九州地方建設局により本格的な改築が進められており、その整備の状況と今後の見とおしをみてみよう。

### 工事の概況

県境小栗峠—熊本市間（延長三十八キロ、うち舗装済み三十五キロ）

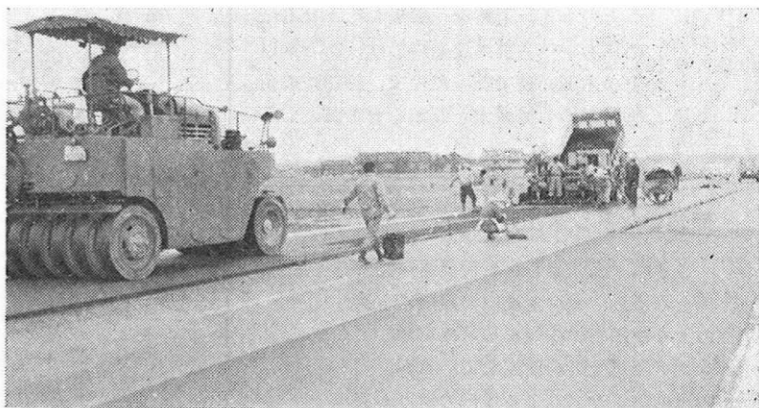
山南までは山腹を切りくずして幅七・五メートルの新国道がなだらかなカーブをえがいて谷間をぬい、同市の熊入町で道幅十一メートルのモデル的なバイパスがつくられ、同市の都市計画は新道を中心にしてたてられている。

北部村から熊本市内までの現道は、清正公の戦略道路をそのまま利用したもので両側の土手が高く、また市内に入ると出町、京町附近はジグザグ道路で改良も困難であるので、昨年からは北部村四方寄から熊本市浄行寺町間六・五キロの熊本バイパスの建設が進められ、四十年までには一級国道五十七号線につながる。

熊本市—八代市間（延長四十キロ舗装済み）

長六橋を渡り川尻を経え宇土までは車道幅十一メートルのハイウェイ。宇土市で分岐して三角、天草方面を結ぶ一級国道五十七号線も、三十九年には完全舗装されるので、さらに面目を加えることとなる。

続いて八代までは坦々たる道路である。装済み十三キロ）



宮地から球磨川を渡り高田に至る間には、新しいバイパスとして白鷺、夕葉の両橋が架けられつつあり、この橋の取り付けは道路とともに、来年四月には完工する見込みで、それからは一路日奈久の国鉄線馬越踏切までは舗装済み。この踏切も今年度中には立体交差となる。

これからはいわゆる「三太郎の嶮」で、南と北の経済交流をはばみ、交通の障害となつてはならない。

この間の改築は、現道とは別に全く新しいバイパス方式であり、赤松太郎に一本佐敷太郎に二本、津奈木太郎に一本計四本、延長二千九百五十六メートルの道がつくられ、総延長三十五・五キロが二十八・二キロに短縮され、約六百万のカーブが五十七カ所にへらされる計画である。

すでに津奈木太郎関係は、三十七年九月一部の舗装を除いて完工し、山あいを切り割った真新しい赤土のハダを見せたゆるやかなカーブの新道が、ドライバーを楽しませており、どこがあのけわしい峠か気づかないくらいである。

この間総工事費約五十七億円で、そのうち三十八年度まで二十七億円で施工され残り三十億は四十年年度までに施工される予定でこれで全線舗装完了となる。

### 経済的な効果は

こうして県境から県境まで延長百五十キロを約三時間で走破することが可能となり、南九州の産業経済の開発に大きな効果をもたらすことはいうまでもない。

だが反面、車輛のスピードの出しすぎに事故が激増し、関係当局のなやみの種となる交通り、また川尻国道附近のように沿線に次々と進出する工場等のため、間口がぎっしりふさがれ、連絡する枝葉の街路の整備が困難となるおそれがあり、この対策を急ぐことが痛感される。

# 39年の秋には開通

## 九州横断道路

オリソニックまでには

泉都別府市から阿蘇国立公園を横断し、熊本市を経て三角港から海を渡って、雲仙国立公園をとり長崎市に達する、いわゆる国際観光ルート、これをつなぐ総延長三百余キロの道路が九州横断道路である。

この線は来秋開催の東京オリソニックまでに、おおよそ改良舗装を終ることを目標に、いま建設省直轄事業、県の公共事業、日本道路公団の有料道路事業として、三者により日夜急ピッチの建設作業が続けられている。

### 工事の概要

三角—熊本—一の宮間（本年四月一日から一級国道五十七号線、延長九十二キロ、うち舗装済み六十三キロ、幅七・五メートル）

三角から阿蘇立野の豊肥線踏切りまでは県が公共事業として三十七年度まで改築を進めてきたが、「改良」では三角町の西港—赤瀬間、立野の踏切りから赤水橋間、阿蘇町賀田—一の宮間、「舗装」では三角—

小田良間約七キロ、瀬田—一の宮間約二十二キロが残っている。

特に立野地区は、鉄道と接近している道路をすべて立体交差にするよう、現在の道路を通しながらの工事であるため、通行者には大変迷惑をかけているが、本年度からは国の直轄事業として、九州地方建設局に引継ぎ、同局により工事が施工されることになった。

一の宮—城山間（主要地方道別府一の宮線延長六・五キロ、うち舗装済み一・二キロ、幅五・五メートル）

一の宮で一級国道から分岐して、同町城山までは県の公共事業として、三十四年から約二億五千万円の費用で新しい道をつくっているもので、この間はいわゆる外輪山の断崖が立ちほだかり、これを切り崩して道を開いているが、熔岩はくずれやすく最急勾配九割というところもあり、まれに見る難工事である。尊い犠牲者も出ているが、改良が終れば引続き舗装をする予定である。

### ふえる道路予算

#### ■ 県内道路の種類と長さは……

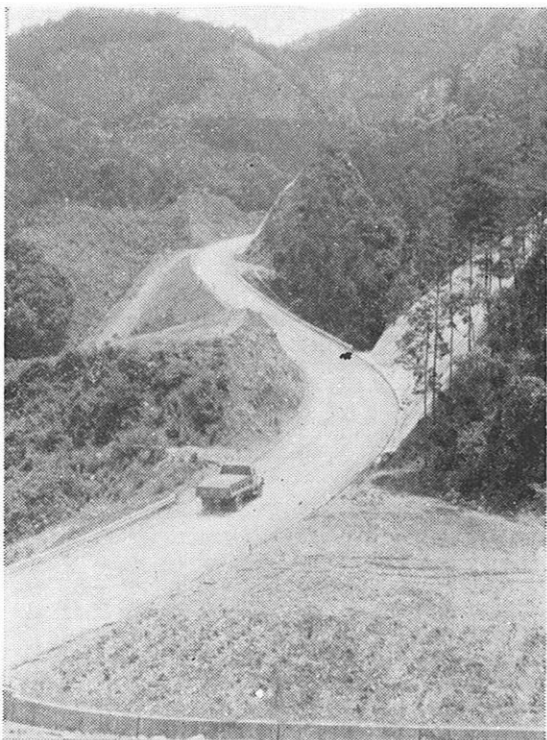
|             |          |
|-------------|----------|
| 1級国道        | 152km    |
| (37.3.31現在) |          |
| 2級国道        | 314km    |
| 主要地方道       | 745km    |
| 一般県道        | 2,625km  |
| (計)         | 3,836km  |
| 市町村道        | 13,848km |

このうち市町村道以外は、原則として県が管理し、1級国道のうち特に国が指定した区間は建設省が管理している。

■ 県は道路整備を重点施策として、その予算も年々大幅にふやしてきた。

建設省の直轄事業の分とあわせると、予算額合計の伸びは、下の数字のようにこの5カ年ばかりの間で約3倍半にもなっている。

33年度…12億9百万円  
38年度…41億6千9百万円



三太郎の嶮にも立派な新道が完成 (津奈木太郎にて)

メ  
モ