来八年の歳月と約五三億円の巨費を投じて築造されたものである。

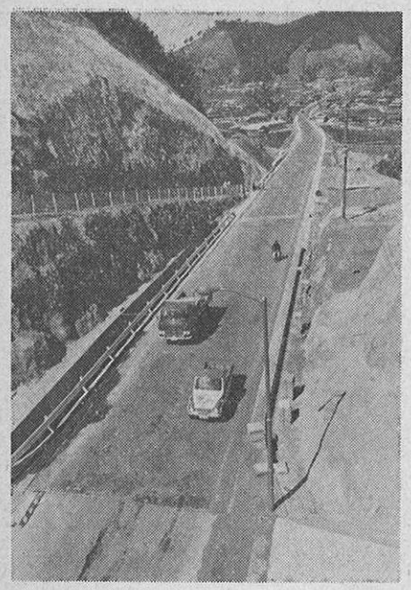
その後、舗装工事も順調に進捗し、また最後に残った水俣橋も完成して、今や昔の三太郎越えを知っている人にとっては、夢のような担々としたアスファルト道路に変った。

新旧国道の比較

次頁別表は、新旧国道を比較したものであるが、延長で約八・六キロ短縮され、幅員も約一・五倍に広がった。また、運転手泣かせの曲りに曲った〃つづら折り〃の坂道は、五つのトンネルを通すことにより、大幅に改善されたため、所要時間も約一時間半の短縮になった。

これというのも、我国の技術水準、なかでもトンネル工事の進歩と、現場の苦労の賜であるということを銘記すべきであろう。

三太郎のそれぞれの隧道の規模は、全国的にも長大トンネルの中に列しており、次表の通りになっている。



交通量について

このように便利になった三太郎国道の交通量について、八代工事々務所で聞いたところによると、全線開通以来、交通量はうなぎのぼりに上昇し、昭和三九年一一月から、昭和四〇年一〇月まで、約一年間に約二倍に増加している。

なお、それ以前の統計について調査したが、観測地点の相違や、調査方法の違い、単車と軽自動車が除かれていること、また、以前の調査が芦北町相逢橋と八代市萩原橋になっていること、などの点を調整し推測したところによると、昭和三三年頃は湯浦附近で三〇〇台。八代市平山で七〇〇台位であったと思われる。交通量全体の伸びがいかに驚異的なものであるかがうかがわれる。

なお、最近は大型軍輌の通行が増加していることも特長となっており、特に夜間に長距離トラックの運行が多く、この台数の三〇～四〇％に相当する車輌が通行している。

事業の効果

国道三号線は九州の大動脈であり、この開通による経済効果は、今更多言を要しない。

特に陸の孤島ともいわれた県南部の地域開発に曙光を点じたことは、本県として誠に喜ばしいことといえよう。新国道を中心として整然と区画整理され、新建築が続々と建つ八代市野上地区と、それに続く高田地区までの活気溢れる建設譜。

日奈久地区では、最近の観光ブームも手伝って大型の旅館やホテルの増改築が行なわれている。

田浦の甘夏みかんは全国的に有名であるが、大型車による陸送が開始されたと聞く。海浦海水浴場も、新しく脚光を浴びる。

また、芦北町、湯浦町の町づくりが沿道で開始されている。

今まで三太郎の嶮に阻まれて、なかなか行けなかった湯の児、湯出温泉にも気軽に行けるようになった。

距離と時間と労力を縮め、経済圏を拡大しつつ、三太郎国道は今後とも私たちに測り知れない福祉をもたらすことであろう。

日本道路トンネル一覧

順位	トンネル名	延長 m	巾員 m	国道番号	所在地	竣功年月
1	関門	3,461.4	7.5	2号	山口県―福岡県	昭33
2	笹子	3,003.0	6.5	20	山梨県	〃33
3	仙人	2,510.0	5.5	県道	岩手県	〃34
④	佐敷	1,570.0	6.5	3	熊本県	〃39
5	天王山	1,384.0	7.2	名神	大阪府―京都府	〃38
6	二居	1,295.0	5.5	17	新潟県	〃37
7	伊勢神	1,245.0	6.0	2	愛知県	〃35
8	稲穂	1,220.0	7.0	5	北海道	〃37
8	三国	1,218.0	5.5	17	群馬県―新潟県	〃33
10	鳥居	1,111.0	5.5	19	長野県	〃30

九州道路トンネル一覧

順位	トンネル名	延長 m	国道番号	所在地先	竣功年月
1	関門	3,461.4	2号	自 下関市 至 北九州市門司区	昭33. 3
①	佐敷	1,570.0	3	自 熊本県田浦町 至 〃 芦北町	〃39.12
3	中の谷	896.7	10	自 大分県野津町 至 〃 彌生村	〃38.10
④	赤松	680.0	3	自 熊本県八代市 至 〃 田浦町	〃40. 3
5	日見	642.0	34	長崎市内	〃 2. 3
6	奥田	640.0	3	北九州市門司区	〃33. 9
⑦	津奈木	521.5	3	自 熊本県湯浦町 至 〃 津奈木町	〃37. 3
8	桜	425.0	3	北九州市門司区	〃30. 3
8	鳥越	420.0	3	〃 小倉区	〃36. 3
10	〃	367.0	10	鹿児島市内	〃33. 4

最近1年間交通量推移

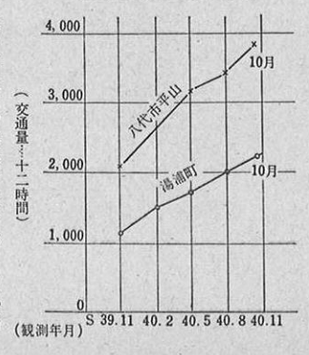
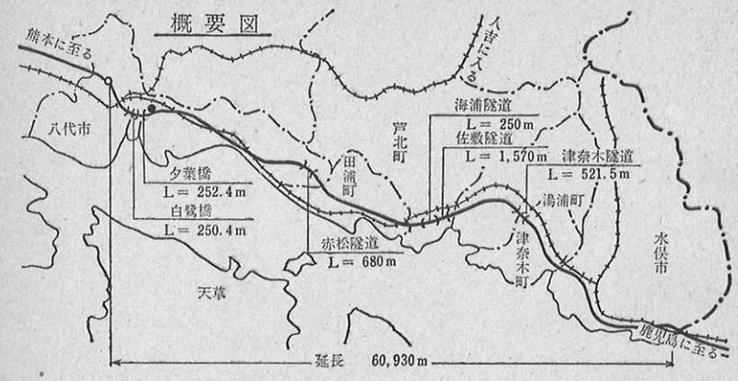


表 新旧国道比較表

種別		単位	新道	旧道
延長		km	60,930	69,500
巾員		m	6.5～15.0	4.7～9.8
隧道	箇所	ケ所	5	2
	延長	m	3,030.5	645.1
	巾員	m	6.5(8.2)	5.5
	高さ	m	5.7～6.2	4.4
	質		コンクリート	煉瓦
橋梁（10m以上）	ケ所		19	12
	延長	m	1,075	515
	巾	m	7.0～15.0	5.5～8.0
屈曲数（R＜250）		ケ所	124	878
最急勾配		％	6.0	7.2
鹿児島本線交立体	平面	ケ所	0	4
	立体	〃	5	3
所要時間			1時間16分	2時間37分

概要図



国鉄電化（熊本―荒木）完成（一〇月）

九州国鉄近代化の夢をのせた熊本電化（荒木―熊本間七八、八キロ）は、一〇月一日に完成した。

眠る間もなく熊本の
町に着きたりわが汽車は
九州一の大都会
人口五万四千あり

「鉄道唱歌」にうたわれた明治二四年から実に七四年ぶりに、一七七万県民待望の「電車」がお目見得し、熊本以北は、煙のでない、より速い快適な旅ができるようになったのである。

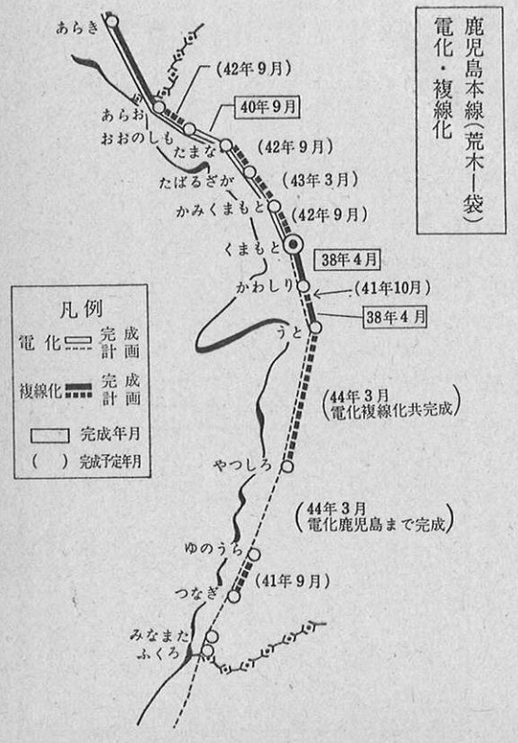
新しく熊本―名古屋間を走る電車特急〃つばめ号〃によって、これまでより一時間二〇分も時間の短縮をしたほか、各区間で大幅なスピードアップとなり、鹿児島本線は、九州の大動脈として、経済、文化の発展に重要な役割を果すことになったわけである。

荒木―熊本間の電化は、複線化とともに、三六年の国鉄第二次長期計画でうち出されたもので、これより早く、県では三二年知事を会長とする「鹿児島本線複線電化期成会」を結成し、複線化電化が一日も早く実現できるよう国鉄に働きかけるとともに、鉄道利用債の引受けに協力してきた結果、まず、三八年四月には、熊本、宇土間の複線化が一部を残して完成をみた。このほか、荒尾、熊本間の複線化も四三年三月完成を目途に工事中である。

荒木、熊本間七八・八キロの電化工事は、三九年三月から総工費二三億五、四〇〇万円をもって着工、一年半ぶりに本年一〇月開通の運びとなったものである。

熊本までの全線複線化は、今回まで間に合わなかったが、電化によるスピードアップは沿線都市間の通勤時間の短縮など、地域住民の利便の増大はもとより、煙のない、安全で快適な旅が可能になったことは、九州への観光旅行をますます盛んにするであろう。また新産業都市、有明・不知火・大牟田地区と、福岡や北九州との距離が縮められ、政治、経済の面でも密接になり、ひいては〃九州はひとつ〃という考え方を次第に育てていくことにもなろう。

荒木、熊本間の複線化と、熊本以南の電化複線化が残されているが、このうち、宇土、八代間複線化については、本年度から着工の運びとなり、八代以南についても部分的に複線化が行なわれている。いずれにせよ、九州の国鉄改良計画は、まだ始まったばかりである。

行きづまった輸送力を解決するため、四〇年から四六年まで第三次長期計画がたてられている。特に、九州では複線化、複々線化、線路の改良、車両基地を改良するなど輸送力を大きく伸ばすため

鹿児島本線（荒木―袋）電化・複線化