表4　幹線街路の現況　(単位:km)

区分	計画延長	改良済み延長	改良率(%)	舗装済み延長	舗装率(%)
街路	376	90	24	63	17

(資料) 県計画課調べ

表3　道路の現況　(単位：km)

区分	路線数	実延数	改良		舗装		自動車交通不能延長	橋梁		改良率(%)		舗装率(%)	
			改良済	未改良	舗装済	砂利道延長		橋数	延長	熊本	全国	熊本	全国
総数	253	3,818	830	2,988	345	3,473	138	3,110	38	22	32	9	16
国道	11	681	234	447	187	494	—	482	8	—	—	—	—
一級国道	2	251	175	76	140	111	—	192	3	70	67	56	56
二級国道	9	430	59	371	47	383	—	290	5	14	41	11	26
県道	242	3,137	596	2,541	158	2,979	138	2,628	30	—	—	—	—
主要地方道	23	550	198	352	73	477	—	491	5	36	47	13	19
一般県道	219	2,587	398	2,189	85	2,502	138	2,137	25	15	22	3	7

注) 昭38.3現在
(資料) 道路統計年報

状態をまねき、ひいては交通事故の多発となってあらわれている。

次に本県の鉄道網は、鹿児島本線を中心に豊肥線、三角線、肥薩線、高森線、湯前線、山野線、宮原線の八線三七四粁の国鉄と、熊本市と菊池市を結ぶ熊本電鉄二七粁の私鉄によって構成されている。

これらは、幹線道路の配置と類似して敷設され、輸送施設の動脈として、地域産業の振興に重要な役割を果たしている。しかも、国鉄の利用状況を路線別にみると、表6のとおり、貨物の輸送は、発着ﾄﾝ数で三四年に対し三八年は三六%の増加を示している。

表5　道路の普及状況　(単位:m)

区分	全延長		改良済み延長		舗装済み延長	
	面積1km²当り	人口千人当り	面積1km²当り	人口千人当り	面積1km²当り	人口千人当り
熊本	516	2,060	113	450	47	182
一級国道	35	145	24	95	19	76
二級国道	58	220	8	32	6	25
主要地方道	75	298	27	107	10	39
一般県道	352	1,380	54	214	11	46
全国	420	1,590	129	514	63	248
一級国道	36	140	24	95	20	78
二級国道	41	164	17	67	11	43
主要地方道	65	264	31	124	13	50
一般県道	258	1,002	57	228	19	75

注) 昭38現在　(資料) 道路統計年報

表 6　県内国鉄線別乗降車人員および発着トン数の推移　(単位:千人、千トン)

線名	区間	距離(km)	年度	乗車人員 総数	定期外	定期	降車人員	発送トン数	到着トン数
総数		363.4	34	29,007	11,492	17,515	29,045	1,654	1,941
			38	30,195	10,105	20,090	30,205	2,904	1,991
鹿児島本線	荒尾～袋	136.1	34	19,184	7,245	11,939	19,119	980	1,352
			38	19,731	6,367	13,364	19,711	2,270	1,394
三角線	宇土～三角	25.6	34	1,074	549	525	1,107	87	40
			38	1,498	692	806	1,533	67	41
肥薩線	八代～矢岳	71.7	34	2,562	1,218	1,344	2,616	259	205
			38	2,582	1,083	1,499	2,625	229	148
湯前線	人吉～湯前	24.9	34	1,670	691	979	1,620	155	72
			38	1,827	521	1,306	1,766	158	34
豊肥本線	熊本～滝水	69.0	34	3,561	1,350	2,211	3,639	127	250
			38	3,554	1,120	2,434	3,579	153	349
高森線	立野～高森	17.7	34	524	224	300	517	20	14
			38	515	161	354	502	16	16
山野線	水俣～久木野	14.3	34	190	86	104	187	3	1
			38	273	82	191	279	0	0
宮原線	肥後小国～北里	4.1	34	242	129	113	240	23	7
			38	215	79	136	210	11	9

(資料) 鉄道統計年報 (国鉄西部支社編)

増大する道路輸送需要にこたえて整備された三太郎国道

このように旅客、貨物ともに鉄道輸送量は増加の傾向をたどっているが、自動車輸送の伸びに比べて低く、鉄道輸送の占める地位は相対的に低下している。その理由としては、鹿児島本線の輸送能力が限界に達し、すでに線路容量を越えて運行されている区間すら生じており、産業構造の変化、都市の発展にともなう輸送需要の増大に対応できなくなってきたこと、および支線鉄道が終端駅をもっていて行き止まり型であるため、輸送力が低いことがあげられる。また、鉄道と平行して走っている幹線道路の整備によって、輸送増加量が道路へ移行しつつある点も考えられる。

航空輸送は、量的輸送能力には欠けるが、その敏速性から急激に伸びてきている。特に本県の政治、経済、文化を中央と直結する意味からも、航空機の役割はますます増大し、その利用は急速に増加しつつある。民間航空基地としての熊本空港は、滑走路の長さ一、二〇〇㍍、幅三〇㍍、第2種空港として整備され、三五年四月一日から全日本空輸株式会社により大村—熊本—大分—大阪間の定期便の就航をみた。その後次第に増加し、現在一日四便の定期便が就航しているほか、農業における航空防除、測量、観光遊覧などを目的とする小型機、あるいはヘリコプターの利用も増大しつつある。

一方、利用者についても急激に増加し、現在の定期便では積み残しを生じており、従来東京直行便がなかったことも加わって、利用者の半数が板付空港を利用していた。このため、地元の要望に応え、三九年七月一日から東京直行便が就航することになったが、滑走路が短いため、大型機種の就航は不能である。現在使用中の中型機種についても、重量制限を行ない、また、客席を減らして運航している状態であり、小型機などの安全利用とあわせて空港の拡張整備が急がれている。

地域開発のカナメとして……
進む道路網の確立

主要施策の方向

1　将来の見通し

新産業都市の建設や北九州工業地帯の整備、その他地方都市の開発にともない、九州域内はもとより、既成の大都市との経済交流は緊密かつ活発化し、経済圏は大幅に拡大し、これに基づく交通需要は、さらに激増するものと思われる。

特に、本県は、九州地方の中央に位置し、交通の要衝として中核的な役割を果たす必要があり、県内の交通需要も、大幅な貨物輸送量の伸びが見込まれる。

このような情勢のもとで、将来の交通構造も道路整備の伸長、自動車保有台数の増大にともなって、依然として道路輸送の需要が大きく、短距離、中距離輸送はもとより、長距離輸送も道路に負う場合が多いことが予想される。鉄道は、引き続いて長距離大量輸送機関としての役割を受け持ち、輸送能力の増強とともに、その需要も増大するものと思われる。

一方、航空機による輸送も、敏速性を必要とする長距離輸送機関として、輸送構造の能率化の一翼をにない、その需要はさらに激増し、これに応じて航空機の大型化、スピード化が急速にすすめられることとなろう。

2　基本方計

交通施設の整備は、県内外の経済交流と波及効果を高める手段として、今後の経済発展に極めて重要な役割を果たすものである。したがって、激増する交通需要と交通構造の変化に対応して、新産業都市の建設などの地域開発計画あるいは都市計画などの構想に基づき交通施設の整備をはかるとともに、拡大する農林水産物の輸送需要や観光の開発などを円滑に推進するための先行的整備をあわせて促進し、地域格差の是正に寄与する。

特に、道路、街路の整備を重点として、とりわけ道路網の骨格となる九州縦