

貫高速自動車道の建設を促進し、自動車輸送の増大に対処する。また、鉄道輸送の伸び悩みの原因が、輸送の限界に達している鹿児島本線にあることから、その複線化電化を促進し、さらに航空機輸送の著しい発展に即応して、熊本空港の整備拡張を促進する。

### 3 地域別施策の方向

#### 新産地域

この地域は、九州および本県における地理的中心地であるとともに、本県における政治、経済、文化の中心地である熊本市をかかえ、また新産都市建設の推進にともない、今後急速に産業構造の近代化が促進される地域である。それとともに交通の中心地として、各種の交通施設の高度の整備が要求される。

このため、まず地域内の経済循環を高めるのに必要な幹線道路並びに幹線街路の整備をはかるとともに、他地域への波及効果を高めるため、この地域と関連地域を結ぶ幹線道路網の整備を促進する。また、北九州などの既成工業地帯や他の新産都市とを直結する幹線道路網ならびに鉄道の整備を促進し、さらに高速交通機関である航空機輸送の需要増大に対処するため、熊本空港の整備を促進する。

#### 開発地域

この地域は、新産地の直接の波及効果を受け、これと密接に関連しながら発展する地域であるので、新産地域と結ぶ交通施設、特に幹線道路を重点とする整備を行ない、新産地域と一体となった交通体系の確立をはかる。あわせて都市交通の円滑化に資するため、街路の整備を促進する。また、地域の特性に即して、観光開発などを目的とする開発道路の整備を促進する。

この地域は、豊富な観光資源をはじめ森林資源、畜産資源など未開発の資源が多く、今後の開発に期待される面が多い地域であるが、阿蘇地域における九州横断道路の開通、天草地域における天草架橋の着工など、その開発効果に大きな期待が持たれている。さらに、産業および観光の開発効果を考慮した観光産業道路、奥地開発道路など道路の先行的整備を促進するとともに、幹線道路の整備を強力に推進する。また観光地においては、その発展を促進するため、観光地にふさわしい街路の整備を促進する。鉄道については、地下資源、森林資源および観光などの開発を目的として、高千穂線、小国線などの新線建設を促進する。

## 九州縦貫高速自動車道

九州における道路交通量は、年々大幅な増加を示しており、昭和五五年には一級国道の交通容量を全面的にオーバーすることが必至とみられている。その対策として、幹線道路網の整備を急がなければならないが、特にこれらの道路網の骨格となる九州縦貫高速自動車道の早期建設が急がなければならない。また、本県は地理的に九州の中心に位置し、豊富な水資源、工場適地、労働力など立地条件に恵まれながら工業の開発が遅れているのは、東京、大阪などの大都市への輸送距離が大きいことがもともと大きな理由としてあげられている。その意味で、九州縦貫高速自動車道の建設は、単に交通量の解決のみならず、走行時間の短縮による交通条件の質的改善の面から

すでに四〇年度予算で、全国五道（東北・中央・北陸・中国・九州）に二〇億円が計上され、着工段階に入っているが、ことは調査費約一億円、事業費九〇億円、債務負担行為（翌年度以降の分を前もって契約、発注できる額）二〇億円がついて、本格的な調査と工事に着手することになった。このうち九州道分としては調査費一、七〇〇万円を実施設計をすすめ、また、福岡、熊本間の用地買収に着手することになっている。

### 新産都市域の中心的役割

#### 九州縦貫高速自動車道

これが完成すれば、県内には南関、菊水、植木、熊本市附近・松橋・八代・人吉にインターチェンジが設けられ、新産都市地域や観光マインルートと接続して、本県の産業と行政の立地を飛躍させ、九州における中心的役割がますます強くなる。完成目標を、福岡、熊本間を昭和四六年度までに、門司、鹿児島間の全線を昭和五〇年において、促進することになっている。

### 幹線道路網の整備

#### 1 幹線道路

激増する自動車輸送需要に対処するため、国の道路整備計画においては、昭和五五年に全国どの地点においても西欧なみの道路状態を実現させるため、国道および主要地方道については、未改良区間を全部改良し、改良率、舗装率ともに一〇〇%とするともに、一般地方道については、現在の交通可能区間の舗装を完了し、未改良区間の改良を促進し、改良率四四%舗装率九一%とするよう整備の目標を定めている。

本県においても当面四五年までに、表7のとおり道路整備率を高めることを目標として、改良、舗装を行なう。

なお、その実施に当っては、地方的な事情にかたよらず、全国的あるいは全国的な視野に立った体系的な整備をはかるものとし、経済活動の円滑な循環を促進するよう配慮する。

#### 県外に連絡する幹線道路の整備

熊本市は、本県における政治、経済、文化の中心地であるのみならず、新産都市の区域内の中心的な都市として、また九州地方における地理的中心地として、重要な交通の拠点であるので、熊本市を中心とする路線並びに九州各県と結ぶ幹線道路の整備を促進する。

一級国道三号線については、交通混雑の緩和ならびにスピード化をはかるため、全線改良舗装および植木、新熊本、川尻、松橋の各バイパスなどの建設を促進する。

表7 道路整備の目標 (%)

種別	改良率		舗装率	
	昭38	昭45	昭38	昭45
一級国道	70	100	56	100
二級国道	14	67	11	65
主要地方道	36	64	13	51
一般地方道	15	18	3	42

- 一級国道五七号線については、国際観光ルートとしての使命も持っている路線であり、立野、大分県境間の整備のほか、市街地交通の緩和をはかるための大津バイパス、一級国道三号線のバイパスとしての効用を有する東熊本バイパスなどの建設を促進する。
- 二級国道熊本佐賀線については、新産都市有明地区の幹線道路として、玉名市八嘉台地区の整備をはかる。
- 二級国道熊本延岡線については、新産地域と振興、開発両地域を結び、さらに日向延岡地区新産都市と結ぶ路線として整備する。
- 二級国道熊本宮崎線については、新産地域と球磨地域を結ぶ路線として整備する。
- 二級国道牛深宇土線については、四年に完成予定の天草架橋と関連して整備する。
- その他の二級国道については人吉から霧島国立公園に通ずる人吉都城線、鹿児島県川内市に至る人吉川内線、九州横断道路に連絡し九州縦断道路を構成する中津阿蘇線、小林阿蘇線、水俣から宮崎に至る水俣宮崎線などの整備をはかる。

- 新産地域の有明地区と熊本地区を結ぶ有明臨海道路（熊本玉名線、天水玉名線、玉名長洲線、荒尾長洲線）ならびに熊本地区と八代地区を結ぶ八代鏡宇土線、八代臨海道路
- 城北産業観光開発道路を構成する長洲野原線、玉名山鹿線、山鹿大津線、熊本日田線、大観峯水源線など
- 新産、振興、開発の各地域を結ぶ高森熊本線、熊本浜線、高千穂大津線、人吉宮原線、佐敷大野線、大津甲佐線など
- 九州横断道路と連絡する竹田小国線、八女小国線、産山小国線など
- 天草観光ルートである天草島環状路線を構成する本渡富岡線、苓北河浦線、下浦電ヶ岳松島線、下日本渡線、本渡三角線など
- 奥地産業開発道路の建設促進
- 奥地等産業開発道路整備臨時措置法の成立にともない、現在建設中で地域並びに路線の指定基準を検討中であるが、この法の趣旨にのっとり、奥地における産業を開発するための適正な路線について、その建設を促進する。

九州横断道路は日本道路公団の手によって三九年一〇月に完成し、また夢のかげ橋といわれた天草架橋も四一年には完成する予定で工事がすすめられている。このように、国や県の財政状態から公共事業で整備することは困難であるが経済効果が高いと思われる路線については、有料道路として建設を促進することとし、特に阿蘇スカイラインの早期建設を促進する。

交通安全施設の整備

交通事故の発生は、全国的に増加の傾向をたどっているが、その発生をできるだけ少なくするため、踏切除却、危険箇所ガードレール設置など交通安全施設の整備をはかる。

### 2 幹線街路

都市内における交通の円滑化をはかるため、次のような街路の整備を促進する。

建設中の国道57号線坊中バイパス

