

は阿蘇・大分と結び、西は長洲港からフェリーポートで雲仙・長崎に通ずる城北地域の産業観光開発上の幹線道路となるもので、用地買収など地元関係市町村の積極的な協力がなくてはその早期完成も困難であり、今後一層の協力が望まれている。

### 菊池阿蘇道路の建設

菊池阿蘇道路は従来、カ阿蘇スカイラインとして計画が進められていた一般県道大観峰水源線の菊池市念仏橋から別府阿蘇道路(やまなみハイウェイ)の一の宮町北山に至る延長二十六キロ、計画幅員七・五メートルの路線で、昭和四十二年に国および日本道路公団が正式路線名を「菊池阿蘇道路」と決定し、目下道路公団の手で調査が実施されている。

この「菊池阿蘇道路」は、前記、城北開発横断道路の一環として西の長崎重工業地帯と不知火・有明・大牟田地区新産業都市および東の大分新産業都市を最短距離で結ぶ九州横断ルートとも言えるべきもので、県内沿線地域においては、新産業都市の建設をはじめ、玉名平野土地改良事業、菊池台地農業利水計画、さらに国営阿蘇地域大規模草地改良事業などが進められており、九州内陸部の産業開発を促進する大動脈として、さらに国道五七号線のバイパスとしての意義も大きい。

また、九州観光8字ルートの中央部にあたっており、観光立地を飛躍発展させるものとして期待されている。

### 着工促進について

「菊池阿蘇道路」は、昭和四十一年度調査路線に採択され、本年度も引きつづき二百八十万円の予算をもって調査中であつて四十三年度は、第二次調査(実施設計)の実施と、十月着工を目的にその促進をはかつてきた。

しかしながら、建設省においては、国道、長大橋、隧道以外の一般有料道路は地方公共団体に肩代りさせる方針で、明年度の予算折衝を進めていると聞いているが、もし、この要求がとおり、県が建設しなければならぬということになるならば、今日、公団の阿蘇登山道路が予定より約十年繰りあげて明年度から無料開放され、そのために県の赤水からの有料道路の償還に大きな支障をきたすことが憂慮されている折柄、今度は「菊池阿蘇道路」が「やまなみハイウェイ」の繰り上げ償還に会って再び苦杯をなめることが充分予想されるので、「やまなみハイウェイ」と一体的な道路として、予定どおり道路公団において建設、管理してもらうよう目下折衝をつづけている。なお、これに関連して本年度中には、国道昇格の審議会の開催が予定されているので「菊池阿蘇道路」を含む城北開発横断道路の国道昇格(長崎別府線として)に

<城北開発横断道路は、西は長洲港からフェリーポートで雲仙・長崎に通ずる(写真は長洲港)>



ついて、地元期成会と一体となつてその実現を図り、公団による円滑な建設が進

められるよう促進する必要がある。(企画第二課)

## 主要道路網(国・県)の整備

いままでもなく道路は産業開発の動脈であり、地域開発の基礎である。現在県内の国道道合わせて二百五十三路線あり、県が管理して、改良工事を行なったり、舗装、補修をしているものは県道全線と国道の四百四十キロメートル計三千五百九十四キロメートルである。このうち主な道路網の整備状況についてのべてみよう。

まず、県内に道路がどの位あるかといえは、一般国道は十一路線で六百七十キロメートル、主要地方道は二十七路線で六百六十七キロメートル、一般県道は二百十五路線で二千四百八十七キロメートル、県道は合わせて二百四十二路線で三百五十四キロメートルに及び、国、県道合計すると二百五十三路線で延長は三千八百二十五キロメートルになる。また市町村道は県内市町村のものを合わせて二万二千九百九十二路線あり、その延長は一万五千七百三十七キロメートルとなっている。

これらの道路のうち熊本県が管理して、改良工事を行なったり、舗装したり、補修などしているものは、県道の全線と国道の四百四十キロメートルで路線数二百五十三路線延長、三千五百九十四キロメートルである。

以上のように県では多数の国、県道を整備しつつあるが、そのなかから主な事業について述べてみよう。

### 国道三号線の整備

本路線は、本県の縦の動脈的幹線道で起点は北九州市門司から終点は鹿児島市で、九州の西方地域を縦断する一番重要な国道である。

県内の通過経路は、鹿北町―山鹿市―植木町―熊本市―宇土市―八代市―芦北町―水俣市―通って鹿児島市へ至るものである。本路線の整備は建設省が直接行なっているので建設省の直轄事業と呼称されている。本路線は昭和四十一年度ま

▲道路網の整備は都市発展の基調になっている▼

