主要地方道熊本浜線

本路線は熊本市を起点として御船町を経、矢部町、浜町に至るもので、浜町において国道二一八号線に連結する南部地域開発上重要な地方幹線道路で、途中大矢野原に旧陸軍演習場があり、戦後進駐軍の演習場となったこともあり、その関係で、防衛道路として熊本―大矢野原間の道路整備が行なわれた。その後も交通量の増加に伴い道路整備が続けられているが、特に、南熊本駅から中の瀬までの間は、ラッシュ時の交通混雑が甚しく、交通マヒを起すほどであるので、バイパス建設を計画して、街路の新市街中の瀬線の築造工事とタイアップして、南熊本駅の東寄りに豊肥線を立体交差で越え田迎の田園地帯をまっすぐに中の瀬に至り、現道に連結するよう改築工事を進めている。

主要地方道三角松橋線

本路線は三角町を起点として松橋町に至る宇土半島の南岸道路であるが、三角町では、国道五七号線と連結し、松橋町においては、国道三号線や国道二一八号線と連結しており、九州の東部、南部方面より天草、長崎方面を結ぶ産業開発上、観光上重要な基幹道路である。

沿線には果樹園地帯も豊富で、水産物も多く、地域開発上も重要な道路であるので、整備も着々と進められている。

また本路線を中心として、長崎市から茂木町を経、フェリボートで天草の苓北町に渡り、これから主要地方道本渡富岡線、国道二六六号線、更に東に延びて国道二一八号線で延岡市に至る間を、長崎延岡線として国道昇格の要望を関係県において行なっているが、これが実現に努力している。

<小栗峠付近>

道路整備事業計画　　単位千円，m.　　L＝延長　W＝幅員

事業主体	事業名	全体構想 事業量	全体構想 事業費	昭和41年度迄の事業費	昭和42年度の事業費	残事業費
建設省	国道3号線					
	熊本バイパス	W＝27.0～36.0 L＝27,800	1,600,000	0	50,000	15,950,000
	新熊本バイパス	W＝11.0～22.0 L＝8,000	1,328,000	1,188,000	140,000	0
	植木バイパス	W＝15.0 L＝2,100	210,000	2,000	70,000	138,000
〃	国道57号線					
	立野バイパス	W＝7.5 L＝5,300	612,000	512,000	100,000	0
	波野工区（坂梨バイパス）	W＝6.5 L＝14,900 (L1,700)	1,800,000	30,000	250,000	1,520,000
	大津バイパス	W＝21.0 L＝4,300	1,000,000	5,000	30,000	965,000
〃	国道218号線	W＝6.5 L＝8,600	1,000,000	12,439	10,000	977,561
〃	国道221号線	W＝6.5 L＝14,960	3,460,000	10,000	78,000	3,372,000
熊本県	国道208号線	W＝5.5～7.5 L＝28,000	500,000	424,000	76,000	0
〃	国道218号線	W＝5.5～9.0 L＝40,000	2,827,000	302,000	108,000	2,417,000
〃	国道219号線	W＝5.5～23.0 L＝89,000	5,414,000	1,643,000	686,000	3,085,000
〃	国道266号線	W＝5.5～6.5 L＝102,000	7,387,000	926,000	856,000	5,605,000
〃	主要地方道熊本玉名線	W＝6.5 L＝17,000	905,000	301,000	157,000	447,000
〃	〃 高千穂大津線	W＝6.5 L＝16,000	860,000	37,000	113,000	710,000
〃	〃 熊本浜線	W＝11.0～22.0 L＝4,000	592,000	6,000	39,000	547,000
〃	〃 三角松橋線	W＝5.5～12.0 L＝15,000	936,000	228,000	109,000	599,000

その他

川辺川や氷川の総合開発に関連して主要地方道の人吉宮原線や、離島振興対策のため天草下島の西環状線である本渡富岡線や苓北河浦線等の整備も、地域産業開発上、観光上、交道需要に応じて年々行なわれている。

（道路課）

天草農業経済圏の整備

これまでの天草農業の中心的な役割りを果してきた稲作および甘藷作、さらに成長部門のみかんを基幹に、輸送野菜及び肉豚を配して拡充をはかり、農業近代化施設の整備、農業重要路線の整備などにより天草農業の近代化を一挙に推進しようというのがこの事業のネライだが……。

<みかん栽培は天草農業のホープとなった>

農業経済圏の構想が生まれるまで

わが国経済の高度成長に伴い産業間ならびに地域間のいろいろな格差が社会問題となってきたが、低生産性部門と言われている農業部門においても、このような情勢に対応して、農業の近代化を促進するための旋策を積極的に進める必要性に迫られてきた。

また食生活の構造変化と農産物流通市場の拡大が促進され、いわゆる成長農産物や、加工、冷蔵食品の需要が増大するとともに規格化された大量の農産物の取り引きが要請されるになってきた。

このような情勢の変化を具体的にとらえるため、農林省においては、昭和三十八、三十九年の両年度にわたり農業経済圏設定調査を全国二十二の農業の経済圏について行なったがその結果を要約すると、

■農業の経済圏の広域化、一本化、農業近代化施設の設置がかなりのテンポで進行していること。

■最近設置される農業近代化施設は、産地施設から広域施設（市町村の範囲を越えて機能する施設）へ重点が移行し、その説置の場所は、地域の中枢的機能をもつ地方都市（ターミナルセンター）へ集中する傾向が強いこと。

■国道、主要地方通の整備は、かなりのテンポで進行し（幹線主義）また末端の農道等の整備も進展しているが、中間に位する一般都道府県道、市町村道の整備が立ち遅れ、農業近代化施設の規模や立地の適正化等を阻げ、地域農業の発展にとってネックの一つとなっていること。

以上の三点にしぼっての報告があるが、これは現在の熊本県の農業の姿にそっくり当てはまるような調査結果がでた