（十六頁からつづく）

れを取りもどし、合理的で近代的な道路網を確立することを基本として、道路整備の重点を前項で記した三つの構想と緊急度の高い二事業について、昭和四十六年度までの第五次道路整備五カ年計画の目標を次のとおりおいている。

(1) 九州縦貫自動車道の早期完成を促進する。

(2) 一般国道の改築（改良及び舗装）を概ね完了させるとともに、交通渋滞の著しい区間については、再改築を行なう。

(3) 県道のうち主要地方道を、改良率六五%、舗装率七〇%に、一般県道を改良率二九%、舗装率二七%まで引きあげるよう努力している。

表 (5) 年度別一般会計予算と道路予算

年度別	県総予算(A)	(A)の伸び率	道路予算(B)	(B)の伸び率	(B)の内補助工事予算	(B)/(A)
	千円		千円		千円	%
昭38年	36,833,368	100	2,677,057	100	1,332,160	7
〃39年	41,227,857	114	3,404,579	127	2,041,823	8
〃40年	48,468,106	132	3,909,236	146	2,623,255	8
〃41年	55,232,798	149	4,842,423	181	3,394,771	9
〃42年	61,275,457	166	6,115,412	228	4,556,240	10
〃43年	62,341,866	169	6,270,691	234	4,479,188	10

（備考） 昭和43年度は、当初予算である。

◇整備計画

縦貫自動車道と天草の道路については、別に述べることにするので、それ以外の道路の整備計画の概要についてふれていくことにしよう。

国道三号線

県を南北に縦に走る動脈的幹線道路で、建設省が直轄で実施しており、三太郎峠の完成など昭和四十一年度までに全線の一次改築工事を終ったが、最近交通量が激増し、車輛が大型になったため、熊本市を初め、市街地で交通の渋滞をきたしている。

このため、バイパスの建設が必要になり、熊本市出町、京町付近の対策として飽託郡北部村四方寄から熊本市浄行寺に至る新熊本バイパスの実現をみたが、さらに浄行寺から水道町に至る間の整備も必要である。

また、子飼橋附近から市の中心街や川尻町附近は特に交通渋滞の激しいところであるため、国道五七号線のバイパスと効用を一にする熊本バイパスの建設が昭和四十二年度から着工されている。

このバイパスは、国道五七号線の熊本市竜田町弓削から託麻村の九州縦貫自動車道託麻インターチェージにおいて高速道と連結し、保田窪本町を経て県庁の東側、市民病院、江津湖の付近を通過して宇土市に至り、国道三号線及び国道五七号線に連結する予定であるが、さらに前記新熊本バイパスの清水町松橋から竜田山の北側を通り、陣内を経て保田窪本町で国道五七号線の弓削からきたバイパスに合流することになっている。

このほか、植木町の交通混雑緩和のために植木バイパスの建設も昭和四十一年度に着工し、昭和四十四年度には完了する予定である。

国道五七号線

三号線が縦の動脈的幹線であるのに対して横の動脈的幹線道路であり、一の宮町宮地から熊本市までと、宇土から三角までの区間については一次改築工事をすでに完了したが、着工中の宮地から波野村の県境までの区間の工事が昭和四十六年度に完了する予定であるから、昭和四十六年度末には、県内全線の改築が終る見込みである。

また、二次改築として前述の熊本バイパスと大津バイパスの早期完成が望まれている。

国道二〇八号線

熊本市から植木町までは国道三号線を重用（注、重復して利用すること）し、ここから玉名荒尾の両市を経て、佐賀市に至る地方幹線道路で、県が本路線の整備を実施しており、昭和四十二年度玉名市八嘉台地の舗装工事を実施したので県内全線の一次改築は完了した。

国道二一二号線

阿蘇町から大観峯小国を経て中津市

△落石防止用のトンネル作り―三太郎峠▽

に至る幹線道路である。杖立温泉街から下城までは現在改良工事を実施しており下城から大観峯までは現道舗装を完了しているので、昭和四十三年度から大観峯付近の線形の悪い個所と、内牧バイパスの改良に着工する予定。昭和四十五年度までには県内全線の舗装が完了する予定である。

なお、現道舗装区間の拡幅改良については今後の交通量の状況をみて検討することになっている。

国道二一八号線

熊本市から松橋町までは、国道三号線を重用し、ここから砥用町、矢部町及び蘇陽町を経て延岡市に至る、九州のほぼ中央部を横断する重要な幹線道路である。矢部町の浜町から川内までと、蘇陽町の大野から県境までは建設省で、その他の地区は県で整備を実施することになっている。

現在中央村と豊野村の整備を急いでおり、松橋町から砥用町までは、昭和四十五年度に舗装までを完了する予定であり、砥用から矢部に至る区間の局部改良と清和村地内の現道舗装は昭和四十三年度から着工し、建設省も矢部地区の整備を昭和四十二年度から着工している。

国道二一九号線

熊本市から八代市までは国道三号線を重用し、ここから人吉、湯前を経て宮崎市に至る県南部の重要な横断幹線道路。現在、県がこの整備を実施している。球磨川沿岸の難工事も着々と進歩し、八代～人吉間の改良は昭和四十四年度に、舗装を昭和四十五年度に完了する予定である。また人吉～湯前間も前記と併行して改良、舗装工事を実施しており、昭和四十四年度にはおおむね完成する予定である。

なお、人吉市内の交通緩和をはかるためのバイパスの建設については、昭和四十三年度から着工する予定になっている。

国道二二一号線

人吉市から加久藤峠を越えて都城市に至る重要な幹線道路。県内の区間はほとんどが未改良で、山岳地帯の難所であるとともに、九州縦貫自動車道の関係もあるので、建設省が直轄事業として昭和四十二年度大畑から県境までの工事に着工している。

国道二六五号線

阿蘇町坊中から一の宮町まで国道五七号線を重用し、ここから阿蘇五岳の東側を通り高森町、蘇陽町を経て宮崎県小林市に至るいわゆる九州の屋根を縦貫する山岳道路。この道路は比較的交通量が少ないので、とりあえず幅員の広い個所については、人家連たん地区から現道舗装を実施するよう計画している。その他の個所で急曲・突角等のため交通上危険なところは、局部的な改良を実施する計画である。

国道二六七号線

人吉市から久七峠を越えて、川内市に至る道路である。人吉市街地区はすでに整備が完了しているが、蓑野町から大塚町までのうち特に幅員狭少の個所については、昭和四十三年度から特殊改良を実施する予定であり、大塚町から県境までは、すでに改良済である。

国道二六八号線

水俣市から大口市を経て、宮崎に至る幹線道路であるが、本路線は比較的幅員が広いので、特に線形が悪い個所についてのみ局部改良を実施し、現道舗装を実施する計画である。

城北開発横断道路

長洲港から県道長洲・野原線（長洲～荒尾市野原）国道二〇八号線（野原～玉名市）主要地方道玉名・山鹿線（玉名市～山鹿市）同山鹿大津線（山鹿市～菊池市）同熊本・日田線（菊池市隈府～同立門）県道大観峯・水源線（立門～大観峯）県道北山・阿蘇線（大観峯～一の宮町萩ノ草）主要地方道別・一の宮線（萩ノ草～瀬ノ本）同竹田・小国線（瀬ノ本～小国町宮原）国道二一二号線（宮原～杖立）の十路線からなり、県北部の重要な道路として計画的に整備を進めている道路である。この道路は九州縦貫自動車道とは菊水インターで交叉し、東は阿蘇から大分と結び、西は長洲港からフェリボートで雲仙・長崎に通じていわば城北地域の産業、観光開発上の幹線道路となるものである。長洲～玉名間と山鹿～菊池間の整備は、市街地の一部を残して殆んど終り、現在、玉名・山鹿線、熊本・日田線、竹田・小国線及び大観峯・水源線について改良と舗装工事を推進している。

主要地方道熊本・玉名線

熊本市から金峯山の西側海岸線を通って玉名市に至る道路。本県最大のミカンの集団生産地を通る産業振興上重要な地域幹線道路である。従って、年々相当額の工事費を使って路線の整備にあたっている。昭和四十三年度以降近津～船津間の改良、天水バイパスの建設等を計画し