

る。

昭和四十五年度までに滑走路二千五百
坪の建設を完了し、昭和四十六年度には
供用開始する。引き続き昭和四十六年度
には計器着陸装置を備えて、天候に左右
されず安全に離着陸ができるよう整備す
る。その後、航空機の大型化、高速化に
対応できるよう滑走路を三千坪に延長す
る。

一方、将来の空港利用客の増加を考慮
して、新しい空港連絡自動車道路の建設
について検討をすすめる。

航空路線は、国際線として、東南アジ
ア、アジア大陸への窓口となる台北・香
港・バンコク・シンガポール・上海線な
どの国際線の就航を積極的に推進し、国
内の基幹航空路線としては、東京・大阪
・名古屋・札幌線を就航させ、地方航空
路線として、福岡・北九州・長崎・宮崎
・大分・鹿児島などの各線を就航させる
よう計画を促進する。

九州縦貫自動車道の建設促進

昭和四十六年に熊本植木間が全国新規
高速自動車道のなかで最も早く完成し、
九州で初のハイウェイが実現する。その
後、昭和四十七年度までに熊本植木間
の全線が完成するようその建設を促進す
る。

熊本植木間については昭和五十年頃
までに完成させるようその建設を促進
し、八代以南の区間についても引き続き
その早期完成の努力を続け、昭和六十
年までに県内の全線が開通するよう建設
の促進をはかる。

一方、九州を横断する骨格を形成し中
部九州の開発の促進をはかるため、大分
鶴崎臨海工業地帯と本県に展開される工
業開発の集積を有機的に連絡し、四国を
経て関西に至る短絡ルートを形成すると
ともに長崎市とも結ぶ中九州横断自動車
道および日向延岡工業地帯と本県を結ぶ
九州中部横断自動車道の建設構想の具体
化をはかる。

新幹線鉄道の建設促進

新幹線鉄道については、昭和五十年に
福岡まで完成するのに引き続き福岡から
熊本を経て鹿児島へ至る新幹線鉄道の建
設をすすめる、昭和五十年代の初期までに
熊本まで完成するようその建設を促進す
る。その後さらに、昭和五十年代のなか
ばまでに県内を縦貫し鹿児島まで完成す
るよう建設を促進する。一方、熊本から
大分へ結び、四国を経て関西と連絡し、
九州の横の骨格となる新幹線鉄道建設の
具体化を促進する。

第2節 幹線交通網の整備

本県の道路も十年前に比べると、国道
三号の三太郎峠、国道五七号の大江・一
の宮間、国道二一九号の球磨川沿岸道
路、国道二六六号の本渡・三角間などで
見られるように、国道の重要区間は著し
く整備され、県道の舗装区間もかなりの
伸びを示し、これら県内における幹線と
なる道路が、本県の産業経済活動および
県民生活に大きな役割を果たしている。
しかし、最近における自動車の急激な増
加のため、市街地やその周辺部では交通
渋滞が随所で発生し、今後なおいっそう
の道路整備が望まれている。

◇ 現況と問題点

1 道路

道路の整備状況を見ると、一般国道に
ついては、昭和三十八年度に改良済み区
間が全体の約三七％、舗装済み区間三〇
％であったものが、昭和四十二年度に
は、改良済み約六二％、舗装済み五九％
と著しく伸び、また、県道のなかで幹線
としての役割をもつ主要地方道について
も昭和四十二年度は、改良済み区間が
四五％、舗装済み区間が約三二％の実績
となっている。

2 鉄道

本県内には、鹿児島本線、豊肥本線を
中心に、三角線、肥薩線、湯前線、高森
線、山野線、宮原線の八線およそ三百七
十キロメートルの国鉄線と熊本市、菊池市間を
結ぶ熊本電気鉄道二十七キロメートルの私鉄線が
走っており、道路とともに、陸上交通に
大きな役割を果たしている。

このうち、本県はもとより九州の交通
動脈である鹿児島本線については、その
整備を推進してきた結果、すでに熊本以
北は複線電化が完成し、目下熊本以南の
整備がすすめられており、昭和四十五年

表1 道路現況(昭43.3) (単位: km)

道 路 種 別	路線数	実延長	改良内訳		路面別内訳		改良率 (%)	舗装率 (%)
			改良	未改良	舗装道長	砂利道長		
総 計	253	3,819.5	1,145.4	2,674.1	843.3	2,976.2	30.0	22.1
一般国道	11	666.2	410.0	256.2	392.8	273.4	61.5	59.0
県 道	242	3,153.3	735.4	2,417.9	450.5	2,702.8	23.3	14.3

には、熊本一八代間の全線複線化、熊本
一袋間の電化があいついで完成するな
ど、輸送力の増強を目ざして効力がはら
われている。

◇ 将来の展望

1 道路

道路網の骨格となる九州縦貫自動車道
の建設がすすむことによって主要な都市
との時間距離は短縮され、時速百キロ

表2 道路整備の目標

区 分	改良済み (%)			舗装済み (%)		
	昭 42	昭 50	昭 60	昭 42	昭 50	昭 60
総 計	30.0	47.8	100	22.1	75.2	100
一般国道	61.5	100	100	59.0	100	100
主要地方道	45.0	64.3	100	31.1	100	100
一般県道	17.5	28.0	100	9.8	61.8	100

注) 1 主要地方道の1次改良は昭55に100%の目標である。
2 一般県道の昭60改良率100%は概成である。
3 舗装済みには改良舗装のほか現道舗装を含むものとする。

のスピードでの走行が可能となるので熊
本植木間も一時間程度で行けることに
なる。さらに、県内の国道道の整備がほ
んど完了し、重要な市町村道の整備も
完了することによって、農山漁村の主要
な集落にいたるまで、舗装道路で結ばれ
るようになり、均衡のとれた地域開発が
進められることとなる。

2 鉄道

高速交通時代の到来を迎え、鉄道におい

ても新幹線の建設がすすめられ、将来こ
れが国土の重要な骨格を形成する。

その結果、在来線は新幹線補完、通
動、通学、一般貨物などの輸送機能を分
担することになる。

◇ 対策の方向と重要施策

1 道路

(一) 一般国道

昭和五十年年度を目標に全線の一次
改築を急ぐ。
昭和四十三年度時点で交通渋滞の
著しい区間は、昭和五十年年度を目標
に二次改築を促進する。今後交通量
が増大し、昭和六十年までに交通渋
滞が起ると予想される区間は昭和
六十年を目標に二次改築をはかる。

(二) 主要地方道

昭和五十年年度を目標に全線の一次
改築をすすめる。
昭和五十五年年度を目標に全線の一
次改築を急ぐ。
昭和六十年までに交通渋滞が起こ
ると予想される区間は、同年を目標
に二次改築をはかる。

2 鉄道

複線化、電気工事の実施など鉄道の質

量両面における近代化を促進する。
ローカル線についても、廃止縮小され
ることのないようつとめるとともに、高
森線の宮崎県日影への延長など、従来
から予定されている新路線についてもそ
の実現を促す。

以上の対策の方向に基づき、特に次に
掲げる事項について積極的に推進をはか
る。

国道の一次改築

一般国道のうち、一次改築が未完了の
区間は、昭和五十年年度までに完了す
るよう推進する。

主要地方道の一次改築

国道とともに、県内の基幹道路となる
主要地方道の一次改築は、昭和五十五
年度までに完了するよう推進する。

国道の二次改築

国道三号のうち、福岡県境から八代市
日奈久町までの区間と国道五七号のう
ち、一の宮町から三角町までの区間およ
び国道二〇八号の植木町から荒尾市まで
の区間を、昭和六十年までに二次改築と
して整備をはかる。特に同路線内で既着
工または計画中の熊本東バイパス、熊本
北バイパス、川尻バイパス、植木バイパ
ス、大津バイパス、松橋バイパス、日奈
久バイパスなどの早期実現につとめる。