

点の海底及び陸地の土質調査、用地の測量等を行ない、既に第一号橋の取付け道路五百八十九号の工事及び海底ケーブルによる電力工事については、去る四月発注を終り着々として工事が進められている。

橋もすずに発注

橋梁については、その構造、タイプは一応試案として発表されてはいたが、さらにこの橋が海上にかかる長大橋であり、かつこの海峡を往来する船舶が多いので、その航行に支障がない程度に安全を保って橋を高くしなければならぬ。

またこの道路が、天草国立公園の特別指定区域のほぼ中央をおるので、自然公園法との関係において、自然の景観との調和も考えなければならぬ。

そこで、これらの事柄について万全を期するため、公団は特に栗原所長を西独に派遣して、いろいろと研究調査のうえ慎重に設計され、さらに学識経験者で組織する橋梁審議会の諮問を経て、別掲のようなタイプが決定されたのである。このうち第一号橋は、橋脚間三百尺の連続橋で、世界初めのものである。そして、橋の発注も六月末からつぎつぎに出されている。

公団事業と併行して、県が公共事業として実施している、大矢野町の飛岳から松島町の合津までの連絡道路は、延長約十二キロ

のうち約八割の改良を本年度中に終る予定である。

熊本―本渡二時間半

なお県が離島振興の公共事業として施工中の、合津、本渡市間の改良についても、本年度末には延長約三十四キロのうちほぼ十割が改良を終る見込みであり、架橋が完成する昭和四十一年までには、この路線もおおむね車輛交通に支障のないよう整備されることとなる。

このようにして、架橋が完成すれば、熊本から本渡まで現在約四時間かかっていたのが、二時間半程度に短縮される。

早期実現へ続ける努力

鹿児島本線の複線化・電化

鹿児島本線は、九州の交通上の動脈であり、その輸送能力のいかんは、直接県勢の発展を大きく左右するものである。

この鹿児島本線は明治時代に開通され、今日まで久留米以南は単線のまま取り残された形となっており、この複線化の延長促進は、熊本県にとって極めて重大な問題である。

これよりさき、既に舗装が完了している九州横断道路とあいまって、内外観光客の天草島への往来は予想をうまわるものがある。

地元天草においても、この情勢に対応する観光、産業面の開発整備計画がつけられつつあるので、この構想の早期実現が期待される。

天草架橋の進展に加えて、これまた島民の要望していた三角からこの連絡道路をとって本渡、河浦を経て牛深に至る、いわゆる「天草縦断道路」が、本年四月から二級国道牛深宇土線として昇格したので、この路線の改築は、さらにそのテンポを早めることとなる。

一貫複線化を目ざして、国鉄本社、西部支社等関係方面にその早期実現を要望し続けてきている。

熊本―宇土間

複線化工事は先ず最もふくそうしている熊本―宇土間から始められることになり、昭和三十四年度から熊本―川尻間の複線化を含む熊本地区改良工事(総額十五億二千六百万円、主体は白川操車場の新設)に着工、さらに右の工事と併行して三十五年度から川尻―宇土間(総額二億二千万円)の部分複線化に着手され、去る四月二十五日から一応の開通を見るにいたっている。

なお、これら工事の施工に要する工事資金は、これをすべて国鉄の自己資金だけでまかなうことは不可能だということで、本県でも鉄道利用公債の引き受け問題が起り期成会と国鉄との間で、熊本―川尻間の複線化を含む熊本地区改良工事費に一億八千万円、川尻―宇土間の工事費に二億二千万円、合計四億円の鉄道利用公債を引き受けられている。

大牟田―熊本間

さらに大牟田―熊本間、宇土―八代間が当面の重要課題として推進されているが、大牟田―熊本間は、現在の国鉄新五カ年計画で一応複線化電化を完了することになっているが、全国的に計画が遅れているのであるので、新産業都市の建設計画などと



—複線化がすんだ熊本・川尻間—

の関連も考慮し、今後の促進が図られねばならない。この区間の延長は四九・一キロ、所要工事費約三十億円と見込まれている。

宇土―八代間

宇土―八代間は、四十年以降実施される予定となっているが、八代臨海工業地帯の開発をはじめ、鹿児島、宮崎県に通ずる鹿児島本線、肥薩線の沿線地域の発展を考慮すると、これまた早急な計画の繰りあげ実施が望まれる。

しかし、現在国鉄の路線増設関係の資金(三十八年度二千三百億円)では、東海道新幹線の建設等に食われて、なかなか実現が困難の様相である。

本区間の延長は二四・八キロ、所要工事費は約十七億円と見込まれている。

熊本、八代駅の客貨分離

複線化され電化されると、旅客や貨物の輸送量が増加し駅の操車もふくそうする。そこで、熊本駅は三十四年度から白川操車場の新設工事が行なわれ、既に貨物設備の一部を除けば、ほぼ完成の段階となっている。

更に、市街地とこの操車場とを結ぶ取付け道路の建設も、三十七年度から始められ三十八年度中には開通する予定である。また、八代駅は、現在市内に入り込んでいる球磨川駅を他に移し、施設を増強整備

して操車場貨物駅とし、客貨分離をすることが適当と考えられており、現在の施設では窮屈になってきているので、これも早期解決がぞめられている。

ういろいろの計画が完成すれば、煤煙はなくなるばかりでなく、複線化による列車運行のスピードは著るしく高まり、輸送能力は飛躍的に向上し、本県の産業経済の発展に大いに役立つことである。

阿蘇の大景観がみもの

観光道路

阿蘇の周遊コース

九州横断道路の整備や、瀬戸内海航路、空路等の拡張、更に観光旅行の質の変化等の関係から、雲仙、阿蘇、別府を結ぶ国際観光ルートの観光面の整備が強く叫ばれてきた。

特に横断道路の新設にとまないと、日本はなれた広大な草原や、大阿蘇の雄姿を四方から見るような計画が要望されてきた。

この計画は、自然美の探勝は勿論であるが、県内の所得増という使命をも帯びている。即ち、阿蘇五岳を中心とした周遊コースの建設がこの計画である。

周遊コースをめぐることによって、阿蘇の雄大な景観を興趣を一望のもとに眺めることができ、又、無意識のうちに本県

内の滞在時間が延長され、その結果、県内の宿泊を余儀なくし、お金を落してもらおうということになるわけである。

阿蘇山公園道路

本年度から着工する事業として、阿蘇山公園道路事業がある。

赤水の湯の谷入口を起点として、ゴルフ場、米塚を通過して杵島岳のところで公園道路に結ぶ線で事業費一億五千三百万円で舗装道路に来年から開通する予定である。

阿蘇中岳に行くためには、現在坊中からの公園道路しかないが、これが完成すると中岳火口に行くのに、各々がった景観を楽しむながら上り下りができるうえに、距