



九州自動車道(南関～植木間 22.3キロ)の開通式は10月21日南関インターチェンジの現地で行なわれた。これで去年6月すでに完成している植木～熊本間13.9キロをふくめ城北地区36.2キロが、すべてできあがった。引き続き城南地区も熊本から八代まで手がけられており、近い将来に熊本にも本格的な高速道時代が到来する。

今回は、城北地区の完成を機会に熊本県の産業経済文化観光などに、どんな波及効果をもたらすか、三氏の意見も交えて、**変化と対応、を考えてみることにした。**

地域開発のパイプに

— 開通の意義 —

九州縦貫自動車道は、北九州市から、福岡、佐賀、熊本県へと国道三号線沿いに九州を西まわりで南下し、途中宮崎県のえびの市から鹿児島市へ結ぶ鹿児島線と、宮崎市へ結ぶ宮崎線に分かれる高速道路である。

文字どおり九州を縦貫する四百三十四キロメートル余の自動車専用ハイウェイで、九州地域開発の大動脈としてその果たす役割は、はかり知れないものがあり大きな期待がもたれている。

昭和四十一年七月に着工して、昭和四十一年七月に着工して、全線にわたり、順次工事作業を進め、少なくとも昭和五十年までに八代市以北、北九州市までを開通させ、さらに昭和五十年代前半には全線の完成を目指している。全線開通のあかつきには、物資の流通、人口の流動、情報の伝達などに大きなパイプ役として、工場および人口の地方分散を促し、農業、商業の市場圏を拡げ、また、観光、レクリエーションの機会の増大に対応し、生活圏を拡げるなど九州の産業経済に果たす役割は、まことに大きいものがある。さらに、日本全国で建設が予定されている七千六百キロメートルの高速道路網と一体になって

熊本以南の進捗状況

(1) 熊本～松橋間(二十四キロメートル)

用地買収もほとんど終わり、すでにその工事の一部が発注され、建設の槌音が響き始めた。

この区間は昭和五十年三月頃完成の予定。

九州自動車道 (熊本～南関) 開通と今後

(2) 松橋～八代間(十八キロメートル)

本年度は、設計協議(高速道路の構造、設計内容などを関係者に説明し、用排水路や農道等の付替などの協議)を進めるとともに一部の用地買取に着手し、四十八年度中に買取を完了する計画である。この区間の完成は五十一年三月の予定。

(3) 八代～人吉間(四十キロメートル)

(4) 四十二年十一月基本計画が決定されて以来建設省において鋭意その調

整備される道路交通網

既存道路の利用価値の増大

九州自動車道が開通するまでは、福岡県境、南関町から熊本市へ行くには、国道三号線が唯一の幹線であり、大牟田市、荒尾市から熊本市へ行くには国道二〇八号線が唯一の幹線であった。

この二本の幹線が県内で連結されるのは、①玉名市から国道玉名八女線を南関へでて国道大牟田・山鹿線にのって国道三号線へ、②玉名市から国道玉名山鹿線にのって国道三号線へ、③最後は植木町での両幹線のドッキングであった。

この両国道を背骨に三本の県道があれば骨の役を果たしていた。そこへもう一本

査が進められてきたが非常な難所であり、特に九州山脈を貫通するため更に綿密な調査が引き続き行なわれており、本年度中には調査を完了する予定である。

県としては、この区間が南北九州を結ぶ主要な区間であり、また球磨人吉地方開発の根幹として重要であるので、整備計画の早期決定、早期着工を強く働きかけてきた。その結果四十八年には整備計画が決定される見とおしである。(交通計画課)

強じかな背骨が通り、南関町、菊水町、植木町、熊本市であれば骨との結節点であるインターチェンジ(ＩＣ)を設けたため、二本の国道と九州自動車道とを結ぶ県道の価値は、にわかに重要性をおびてきた。

臨海道路網

城北の海側には、大牟田市と接する荒尾市、最新式超大型のドック建設の槌音高い長洲町、交通の要衝である玉名市、熊本市のベッドタウンである植木町と帯状に都市が連担し、長洲町を中心とする有明圏の発展を背景に、これら都市を結ぶ道路の役割は日まじに重要となってきた。

た。現況は、国道二〇八号線に依っているが、不知火有明新産業都市のうち、とくに臨海部の発展に即して荒尾市、熊本市、宇土市、八代市を結ぶ臨海道路を建設中である。

これは産業開発臨海道路といい、大牟田市を起点に、荒尾市、長洲町を経て、熊本玉名線と合流し、天水町、河内町を経て熊本市で熊本新港と連絡し飽田村、天明町を通過して宇土市に至り、八代松橋地区広域営農団地農道(二・五キロメートル)に接続し八代に至るものである。

この整備事業は、県の重要事業の一つであり、昭和四十五年度から昭和五十年年度(一部昭和五十三年度)までには完了する計画である。

内陸道路網

南関、菊水、植木の各ＩＣから山鹿市に出て国道三二五号線を菊池市へ向うと熊本市からの熊本日田線に合流し城北開発横断道路に乗ることになる。

この道路は、県北部の関係地域の産業開発と観光開発を促進する動脈として整備が進められているもので、長洲港から玉名、山鹿、菊池、大観峰、瀬の本、黒川を経て杖立を結び、九州自動車道と菊水ＩＣで連絡し、県の北部を東西に横断するルートである。

この事業も、県の重要事業の一つで、各路線により若干の違いはあるが、昭和

四十一年から昭和五十年(一部五十三年)までに完成させる計画である。

特に城北開発横断道路の一環となる菊池阿蘇スカイラインは県道大観峰水源線の一部一万一千七百三十六メートルを県営有料道路とし、地域の優れた観光資源を取り入れた新しい観光ルートを確立しようとして現在鋭意建設中で、昭和四十八年十月一日には供用開始の予定である。

これらのルートは、国道二二二号線とも交差し、国道五七号線へも連絡されるので県内はもとより、福岡県、佐賀県、長崎県からの観光客の観光意欲も沸かせることができようし、大分県側からも九州自動車道を利用する人々が増えるのである。

熊本市周辺の道路網

熊本市周辺は、熊本ＩＣを中心に西に熊本駅、東に空港をもち、この間の連絡に国道三号線と国道五七号線が幹線としてある。現在国道五七号線のバイパスとして東熊本バイパスの建設が着々と進行中(進捗率四一・五%)で、完成の暁には、空港と駅とは大きなパイプで結ばれることになる。

なお、道路網ではないが、熊本ＩＣ地区には日本道路公団付属のトレーラーヤード(面積約六万㎡)が設置される予定で、現在用地買収中であり完成すれば、大型トレーラーの基地として流通の最前線となる。