

九州縦貫道

総延長の42%が供用中

熊本以南の工事も本格化

一、経緯

九州縦貫自動車道は関門自動車道によって本州と連結する北九州から福岡、佐賀、熊本へと一般国道三号線沿いに九州を西まりで南下、途中宮崎県の「えびの」から鹿児島へ結ぶ鹿児島線と宮崎へ結ぶ宮崎線に分かれる高速道路からなっている。

総延長四百三十二キロメートルのうち北九州市から途中分岐点のえびのまでは約二百八十二キロメートル、えびのから鹿児島まで七十キロメートル、えびのから宮崎まで八十キロメートルとなっている。

九州縦貫道は日本道路公団により概ね全線にわたり着手されている。が、まず、鹿児島線は昭和四十一年七月に福岡～熊本間百四キロメートル、昭和四十三年四月に北九州～福岡間六十八キロメートル、熊本～松橋間二十四キロメートル

ル、加治木～鹿児島間二十九キロメートル、昭和四十四年四月に松橋～八代間十九キロメートル、昭和四十六年六月にえびの～加治木間四十一キロメートル、そして昭和四十八年十月に八代～えびのの間でそれぞれ着手されている。

また、宮崎線は昭和四十三年三月えびの～高原間二十九キロメートル、昭和四十六年六月高原～宮崎間五十四キロメートルが着手されている。

なお、九州縦貫道の現場での建設工事は昭和四十三年六月、熊本～植木間十三・九キロメートルで始まり、全国で一番早く着工し、九州初の高速道路として昭和四十六年六月に完成、その後昭和四十七年十月に南関～植木間二十二・三キロメートル、昭和四十八年十一月に南関～鳥栖間四十二・二キロメートル、昭和四十八年十二月に加治木～薩摩吉田間十七・

三キロメートル、昭和五十年三月に古賀～鳥栖間三十八・三キロメートル、昭和五十一年三月にえびの～高原間二十八・五キロメートル、そして十一月に熊本～御船間約十二キロメートル、溝辺～加治木間約八キロメートルが開通し、現在、総延長の約四十二パーセントにあたる百八十キロメートルが供用中であり、

二、今後の建設見通し

昭和五十三年度中には八代～人吉～えびのの間約六十三キロメートルを除く全線



△九州を南北に貫く縦貫道

が開通する見込みであり、八代～人吉間約四十キロメートルは全国屈指の急峻地形でかつ臼杵～八代中央構造線を初めとする大小の構造線中を縦走する路線となり、技術的にも非常に難しい区間といわれている。このため、道路の構造もトンネル、橋梁部分が全体の五〇%以上を占め、かつ、相当な建設費が予想されている。従って、当該区間の路線発表は昭和五十二年度中で、供用開始は現在のところ昭和五十九年度中の見込みである。

三、高速道建設と文化財について

高速道路の建設に際し、最近各地で問題となっているもの一つに日本各地に散在する文化財保存との調整がある。当然路線選定の際、既知の文化財については調整されているが、土中に埋蔵されている古墳や住居跡のような埋蔵文化財については、県や町の資料も十分な調査がなされていないといえないのが現状で、そのために文化財分布調査を基にして路線が決定されたにもかかわらず、道路建設用地の買収後行れる、文化

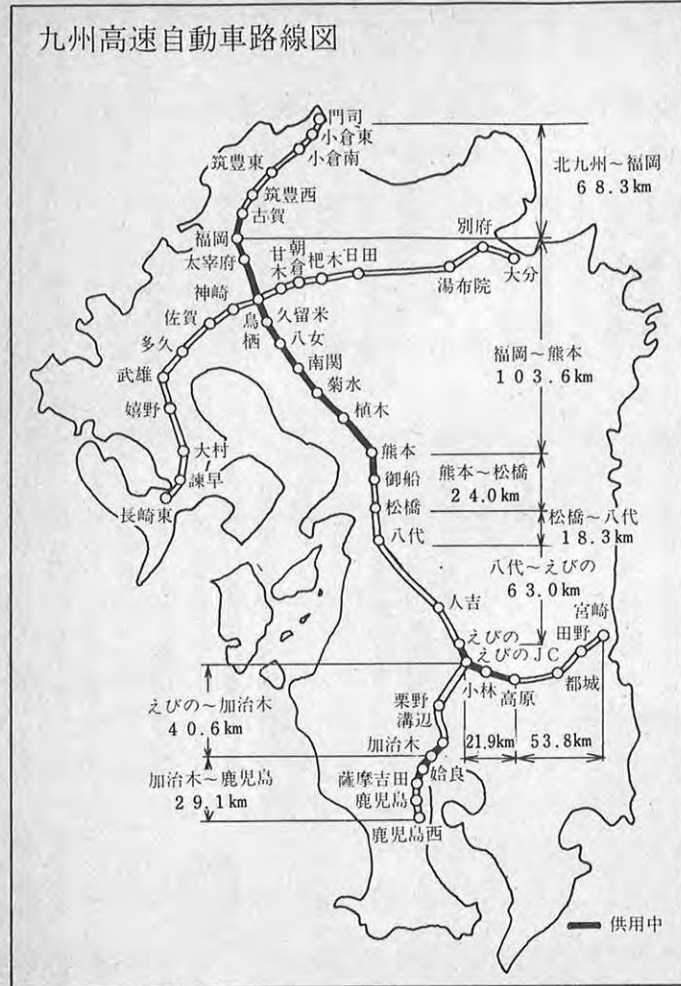
財発掘調査により、その文化財が当初考えられていたよりも規模が大きいか、重要性が増したために調査期間が伸びたり、あるいは永久保存の要望のため、道路建設が大幅に遅延している場合も少なくない。

本県においても例外ではなく、このようにことが御船～松橋間において、塚原台地の文化財保存のため昭和四十八年四月に工事が中止されて以来、その保存方法について日本道路公団、文化庁、県及び城南町の四者で協議を重ねた結果、昭

和四十九年十二月四者間で覚書が取り交わされ、塚原台地の古墳群地区三百二十五メートルのうち起点側、熊本市寄りの方形周溝墓区域百二十メートル及び終点側の円墳区域の八十五メートルをトンネルに、中間部の百三十メートルを開削トンネル埋めとし工法で施行することに決定するとともに、一方、地元からの史跡指定申請に基づき、文化庁は塚原台地一帯の古墳群を国の史跡に指定することになった。

これに基づき、日本道路公団は直ちに

特殊トンネル及びそれに付随する設計に取りかかったが、県と城南町は強硬な地元地権者の文化財指定に対する反対にあっ



て指定された。確認直ちに遺跡調査を開始し、昭和五十一年七月、県は文部省へ史跡指定の申請書を提出した。一方この申請は昭和五十一年十二月開催の文化財審議の議を経

建設工事については、昭和五十一年八月下旬より再開され、昭和五十三年度開通をめざして建設が進められている。

四、経済効果

九州縦貫道が最初に開通した熊本～植木間約十三・九キロメートルの昭和四十六年の一日の利用車は二千台であったが、その後逐次供用区間が延長され昭和五十三年三月熊本～古賀間約百五十五キロメートルが開通し、昭和五十年における一日の利用車は約一万二千台。供用当初に比べると、約六倍に激増している。その経済効果は直接・間接効果が考えられる。直接効果としては高速道路の延長で観光面だけでなく産業に与える影響が大きく、生鮮食品の輸送はほとんど高速道路を利用してあり、その理由は、(一)走行費の節減 (二)輸送時間の短縮 (三)荷傷みの減少と荷造費の節約 (四)到着時間の確実性の増大 (五)運転者の疲労度の軽減 (六)交通事故の減少 (七)快適性の増大、一方間接効果としては、インターチェンジ周辺に企業及び流通施設の立地が見られ、地域開発の拠点となっている。

例えば、熊本インターチェンジ、周辺に熊本トラックターミナル、大津町に進出した本田技研及びその関連工場群を見ることができると、本県の経済浮揚に及ぼす影響はきわめて大なるものと期待される。