

# 道路や港湾を重点的に

## 特に輸送施設の整備は急務

本県の経済規模の拡大を促し、所得格差を縮小するためには、各産業の振興に努めねばならぬことはもちろんであるが、その基盤となるべき道路、港湾等を重点的に整備する必要がある。特に、最近の観光事業の発展に即応し、また国の低開発地域、工業開発や工業配置政策の新しい構想に対処するためにも、産業基盤、特に輸送施設の整備に努めることが急務である。

本県の輸送需要の実情をみると、経済活動の伸びを反映して、旅客、貨物を通じ逐年増加している。とくに注目すべきことは、道路による輸送量が著しく増え、その比重が増大していることである。

昭和二十八年から昭和三十四年にいたる間の輸送機関別の輸送量(指数)を旅客、貨物別にみると、旅客では、昭和二十八年以降鉄道輸送は横ばい、海上輸送は一・五倍であるの比べ、道路輸送は実に二・四倍(乗用車を含めるとさらに増大する)に達しており、貨物も鉄道は横ばい、海上輸送は一・三倍に対し、道路輸送はやはり二倍という高率を示している。

そこで、このような輸送量の増大にそなえるため、つぎの方針にしたがって実施する。

(1) 輸送施設の整備に重点をおくが、特に道路と街路の整備に最も力を注ぎ、自動車輸送の増大にそなえる。また、鉄道輸送の伸び悩みの原因が、輸送限界に達している鹿児島本線にあることから、その整備を促進する。

### 道路と街路

## 新しい輸送需要に対応

最近の道路輸送の増大は全国的な傾向であるが、その現われとして、昭和三十三年に調べた県内の主な地点での自動車交通量は、昭和二十八年に対し約二倍に増えている。このうち、四倍程度も増えた道路もあり、一日最大交通量は、熊本市手取本町地点で九千六百六十一台に達している。

また、自動車の台数は、昭和二十六年に対し、昭和三十四年は六・七五倍と、全国の一・一倍を大きく上廻っているが、昭和三十年以降の増加率はやや鈍っている。車種別の増加率は、二輪車、軽自動車車の五十八倍が群を抜き、乗用車の七

・二倍がこれに次いでいる。このような自動車台数の増加は、道路施設とのアンバランスを生じ、交通の混雑、速度の低下、交通事故の多発となっている。また、道路輸送では、量の増加とともに質的な変化も見逃がせない。これまでの道路輸送は、都市内輸送、短距離輸送などを受け持ったに過ぎなかったが、近年は旅客、貨物ともに中長距離輸送を受け持つようになってきている。こうした道路輸送の長距離化とともに次第に自動車が大形化、重量化、高速化しているが、これはとりもなおさず、道路輸送の機能を高めようとする時代的要求である。

さらに重要港湾の整備を急ぐ。また、熊本空港の整備拡張をはかる。(2) エネルギーの部門では、本県の有望な水力資源や天然ガス資源あるいは地熱資源の開発調査を進めるが、特に水力発電は、多目的ダムとの関連を考慮して進める。

全国平均および九州各県に比べて甚だしく低い状態となっている。

以上のような現状と道路の整備の度合が、経済発展に極めて重要な役割をなすことを考え、本県の投資事業部門のうち、道路と街路の整備に重点をおき、抜本的な改善をはかるが、次の方針に従って推進する。

- (1) 輸送需要に対応することが困難となつていいる幹線道路と街路を整備する。
- (2) 将来貨物と旅客輸送の大幅な増加が予想される道路と街路に重点をおくが、特に北九州の工業地帯、大消費地域との直結をはかる。

## 整備の重点を幹線道路に

前述の方針に沿って、はなはだしく立ち遅れている本県の道路、街路の整備状況をできるだけ全国水準に近づけるため、幹線道路の整備に重点をおいて計画する。

### 一級国道三号線(建設省直轄事業)

全線の改良、舗装を完了する。

### 二級国道

昭和四十年までの整備目標は、全国目標の改良率六二・九%に対し六一・九%、舗装率四九・六%に対し五三・六%とする。

〈熊本・佐賀線〉 全線(荒尾市、植木町間)の改良、舗装を完了する。  
〈島原・宇土線〉 全線(宇土市、三角

(3) 国際観光ルートとして脚光を浴びている別府-阿蘇-雲仙を結ぶ道路を、東京オリンピックまで完成するよう推進する。

(4) 輸送施設が不備なため、産業と観光の開発が遅れている地域に対しては、その開発効果を考慮して、道路の先行的整備を行なうが、特に天草架橋の実現と、その関連道路、九州縦断道路の整備に努力する。

(5) 道路整備のあい路となつていいる公共事業の地方負担分(県、市町村)のうち、市町村負担分の軽減をはかる。

〈町間〉の改良、舗装を完了する。  
〈熊本・大分線〉 熊本市、一の宮町間の改良、舗装を完了する。

〈熊本・宮崎線〉 八代市、湯前町間の改良、舗装を進めるが、白石、人吉間は、神瀬ダムとの関連で考慮する。  
〈熊本・延岡線〉 松橋町、砥用町間の改良、舗装を進める。

### 主要地方道

昭和四十年までの整備目標は、全国の改良率五〇%に対し、三一%、舗装率二六・四%に対し、一七・七%であるが、昭和四十五年までには全国水準とする。

〈別府・一の宮線〉 一の宮町地内を整備し、道路公団が建設する九州横断

有料道路に接続する。  
〈山鹿・大津線〉 山鹿市、菊池市間の改良、舗装を完了し、さらに菊池市大津町間の整備を進める。  
〈日田・阿蘇線〉

九州横断道路の一環として阿蘇町、杖立間を改良する。  
〈熊本・浜線〉 全線(熊本市-矢部町間)を改良し、この舗装を進める。  
〈熊本・玉名線〉 熊本市、河内芳野村間の改良、舗装を進める。  
〈八代・鏡・宇土線〉 全線の舗装を完了する。

### 一般県道

継続して実施中の(清和・砥用線)九州中部産業開発道路)など六路線の改良を完了するようつとめるとともに、大観峯・水源線)など産業観光資源開発道路の改良と、都市周辺で交通量の多い

### 港 湾

## 大型船用の岸壁や施設も

本県の港湾は、「重要港湾」として三角港、八代港、水俣港の三港があり「地方港湾」として指定港湾三十四港(うち管理十三港、市町村管理二十一港)、その他の地方港湾十四港、計五十一港の多きにのぼっている。

これらの港湾を利用する、海上輸送の貨物量は、輸移出入合計で、年平均増加率一〇・七%と、おおよそ全国平均の増加率に近い上昇を示しているが、重要港

区間の舗装を進める。これと併行して、一単線道路で交通量の多い路線は、局部改良や待避所の増設をはかる。

### 重要幹線街路(都市計画)

計画決定または予定されている路線は、昭和三十五年度の改良率一九・二%を、昭和四十年には三二%に、舗装率八%を一四・六%にするよう計画した。特に、熊本市、八代市など発展の途上にある都市に重点をおくとともに、幹線道路に接続する街路は、早期完成をはかる。

### 有料道路(道路公団)

〈九州横断道路〉 別府・一の宮線の整備を促進する。  
〈天草架橋〉 三角、天草上島間架橋の早期建設を促進する。

湾の伸び率は地方港湾を大きく上廻っている。旅客は全体的に横ばいの傾向であるが、重要港湾では、乗込、上陸ともに若干増加している。

入港船舶の総数は、隻数は横ばいを示しながら、総トン数が逐年増加していることは、船舶の大形化の傾向をあらわしているが、重要港湾ではこれがさらに著しい。外国貿易をみると、輸出は年平均増加