

〈特集〉

# 道路

— その問題点はここにある



- 「道路は産業の動脈」とか「文化のバロメーター」とかよく云われている。だが一方では「悪路は交通事故の一因だ」とも

- ケナされる始末
- サテここで、では熊本県の道路はどうなのか？ その現状と問題点を考えてみよう。

## 日本列島よりも長い県内の道路

■ 総延長は三、九〇〇キロメートル

■ 道路がよくなれば、雨の日に泥水を飛ばされることもなく、また天気の良い日にはほこりを気にする事もない。産業面では、輸送時間は短縮され、自動車の損耗は少く、輸送コストも低くなる。

また資源の開発にも道路の整備が先決、ことに近年、輸送体系が鉄道から自動車に移りつ、あるので、自動車交通を円滑に行わせるための道路政策が、産業の振興上重要な問題となつてきた。

このように道路は重要であるが、現実には、日本の道路はとにかく悪いというのが定評で、熊本県の道路もその例外ではなく、県民の不満をかつては有様。

県内で最も重要な幹線は、北は福岡から熊本県に入り、山鹿—熊本—八代—水俣と縦断して、鹿児島に至る一級国道三号線。次に熊本市と大分、宮崎、佐賀、長崎、各県をそれぞれ結ぶ三級国道がある。これらの国道は、熊本市を中心にして放射状にひろがり、大動脈をかたちづけている。これを連絡して、小動脈にあたる主要地方道（おもな県道）があつて、大きな網の目を構成し、さらに、小血管にあたる一般地方道（一般県道）が県内すみずみまで延び、町や村を結び

合わせている。

県内の道路延長は一級国道三号線が百四十七キロ。二級国道熊本大分線等六路線が三百一十一キロ。主要地方道熊本玉名線等二十九路線が七百五十一キロ。一般地方道二百九十九路線が二千七百六十六キロ。合計延長は三千九百九十九キロに達している。これは実に、北海道の北端稚内を出発して日本を縦断し、鹿児島に至り、引きかえして岡山までの距離に相当する。県はこのように長大な道路を管理しているわけである。

## おくられている整備

舗装は僅かに四・三%

熊本県の道路の整備は、全国、九州に比べると非常に遅れている。

「改良率」は、全国二六・九%、九州二五・一%に比べて僅かに一一・四%。「舗装率」は、全国九・八%、九州六・八%に比べて四・三%と、半分以下の整備状況。

今後、道路整備に画期的な重点施策をほどこさなければ、熊本県の後進性の打

破は困難であるということが云える。

木橋も道路の弱点

橋は県下で二千九百七十八橋。このうち木橋が千六十一橋もあり、水害時にたやすく流失したり、大型車の荷重制限をしなければならぬなどの原因となり、道路の弱点となつて見逃がせない。

しかし永久橋の比率は、全国六〇・九%

■ 第1の問題点

## すごい自動車のふえ方

わが国の最近の経済発展は、まことにめざましい。

これにともなつて、輸送量も旅客、貨物ともに大変な増加ぶり。特に、自動車のもつすぐれた機動性や便利さのために、自動車輸送の増加はものすごい。

この自動車輸送の増加が、道路問題とは切つてもきれない仲である。

昭和二十五年から、三十三年にかけての「貨物総輸送量」の年平均伸び率は、五・六%であるのに対し、このうちの自動車輸送は一六%。

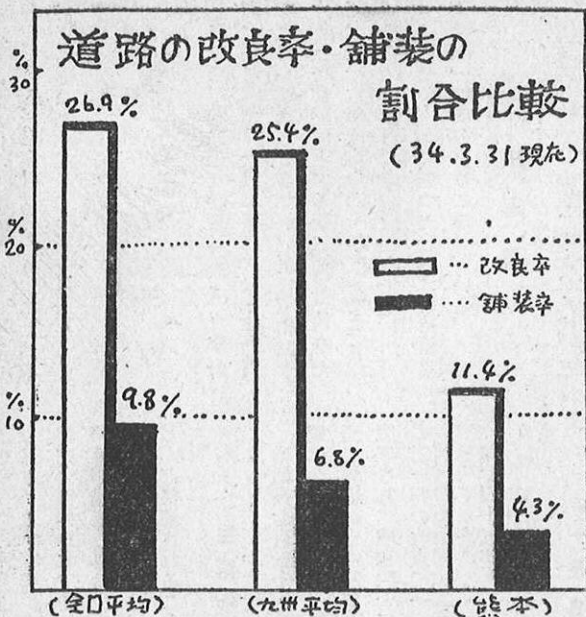
「旅客輸送量」の年平均伸び率は七・九%であるのに対し、このうちの自動車輸送は二九・一%という高い率を示している。

昭和二十五年の七倍

熊本県の自動車増加の割合は、昭和三十四年末には、戦前最高の十三倍、昭和二十五年の七倍という増え方。また、全国平均の増加率二一・八%に比べて、熊本県は二七%という。だから、道路の損じ方も他県よりひどいわけ。

県内の自動車台数は、今年七月末現在で（単車等まで入れると）四万五千三百台にもほつている。

この自動車の増加で交通量は激増したうえ、車体は大型化され、これまでそれほど支障を感じなかつた道路もこれでは狭くなり、速度はおち、能率も下る。ひいては交通事故の増加の一因ともなつている。



九州六八・二%、熊本県はその平均の六四・四%で、一応順調に整備されつつあるといえる。このような状況にある道路を整備していく上には、いろいろな問題点がある。つきをみてみよう。

■ 第2の問題点

## バク大な金をくう道路整備

全県下の道路の、改良、舗装を完了するには、約千億円の費用がかかる。また全国平均なみの整備率に引上げるのでさえ百二十億円が必要。

これを本県の三十五年予算総額百九十六億円と比較すると、如何に莫大なものかわかるだろう。このように、多額の経費を要する道路