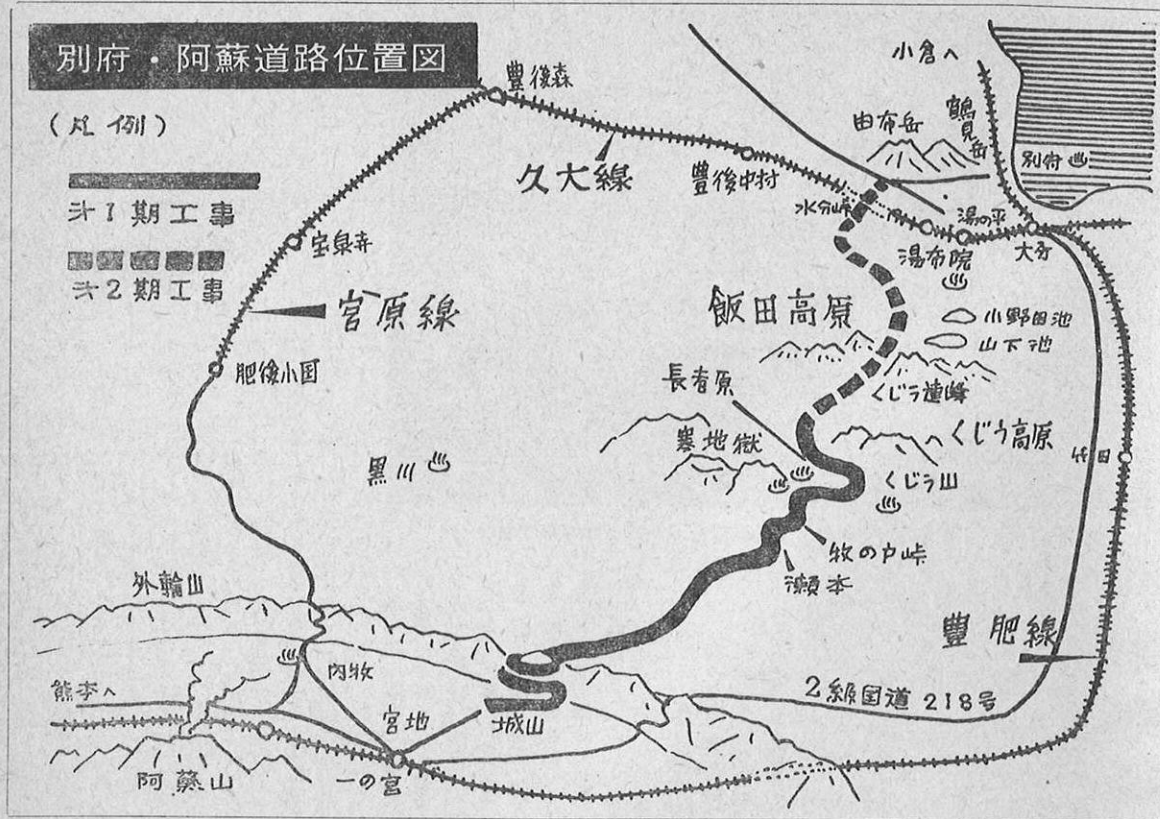


別府・阿蘇道路位置図

(凡例)

1期工事

2期工事



九州横断道路とは

九州横断道路は、瀬戸内海の西のターミナル別府から、景勝湯布院盆地を経て、阿蘇国立公園を横断し、熊本に至り、さらに三角港から有明海を渡って、長崎県島原市に上陸し、雲仙国立公園をとおる、長崎市に至る総延長三百キロメートルにおよぶ、九州中部横断の主要幹線道路である。

このうち、一の宮町から大分県湯布院町に至る区間はまだ開通していなかった。熊本・大分両県はこれを貫通整備して、九州中部の道路交通の向上をはかり、阿蘇、くじゅう、飯田高原等の観光資源と産業を開発するために、この道路を日本道路公団の有料道路として建設されるよう要望してきた。

この要望がいれられて、いま着々と建設が進められているのである。また、熊本から一の宮町までの間、熊本から三角港までの間は、それぞれ「二級国道熊本大分線」「主要地方道別府一の宮線」および「二級国道島原宇土線」といい、県では、国の道路整備五カ年計画の線に沿いながら、特にこれらの三路線を県内の重点整備道路としてとりあげ、毎年相当多額の経費を投入し、改良舗装に努力を続けてきたのである。先にのべた道路公団で工事中の、一の宮町と大分県湯布院町との間の道路の建設と歩調をあわせ、昭和三十九年に開催される東京オリンピックまでには、およそ全線の改良舗装を終ることを目標とする。

沿道のすがた

して日夜努力している。ところで、ここではそのうちでも最も関心をもち、その一日も早い完成を希望されている、九州横断道路のうちの特に一の宮町と湯布院町間の有料道路の建設について、その経緯をふりかえり、工事の概要、今後の見とおしなどについてみてみよう。

日本道路公団で建設中の有料道路区間は阿蘇郡一の宮町古城から大分県湯布院町水分峠に至る延長五十四キロメートルである。この道路は、戦後日本経済再建の一環として樹立された観光国策にもとづき、西日本地域で最大限に開発すべきものとして指定されている国際観光ルートである。起点別府市から終点長崎市に至る間は、すぐれた自然の観光資源にめぐまれ、別府をはじめ、湯布院、飯田高原、大阿蘇あるいはその一帯の温泉群、熊本平野、天草、さらに雲仙など、数々の観光資源があり、わが国屈指の観光ルートといえよう。また他方では、地勢上九州の屋根といわれる高冷地帯で、豊かな森林資源をもち、また大阿蘇・くじゅう・飯田高原は、酪農地帯としても特にすぐれており、阿蘇総合開発特定地域に指定され、着々と開発事業が進められている。このようにただ観光ルートとしてだけでなく、産業開発道路としても、見のがすことのできない大きな使命をもつて

二級国道

これは、高速自動車国道や一級国道とともに、全国的な道路網を構成し、かつ次の各項に該当する道路で、路線は政令で指定している。
1 都道府県所在地及び人口10万人以上の市(以下重要都市という)を相互に連絡する道路
2 重要都市と高速自動車国道または一級国道とを連絡する道路
3 港湾法で規定する特定重要港湾、建設大臣が指定した重要な飛行場、または国際観光上重要な地と高速自動車国道や一級国道とを連絡する道路
4 二つ以上の市を連絡して、高速自動車国道または一級国道に達する道路

- (県内の二級国道)
- ① 熊本佐賀線 (熊本一植木一玉名一荒尾一大牟田一佐賀)
 - ② 熊本大分線 (熊本一阿蘇一竹田一大分)
 - ③ 島原宇土線 (島原一三角一宇土)
 - ④ 熊本延岡線 (熊本一松橋一矢部一蘇陽一高千穂一延岡)
 - ⑤ 熊本宮崎線 (熊本一八代一人吉一湯前一宮崎)
 - ⑥ 人吉都城線 (人吉一加久藤一都城)

建設決定までの歩み

横断道路整備は、昭和二十四年六月阿蘇総合開発特定地域内における開発事業の一環として、さらには道路整備五カ年計画の中で着工された「主要地方道別府一の宮線」の改良事業からはじまった。さらに熊本、大分両県知事は、昭和三十年六月、連名で建設大臣に、道路整備特別措置法にもとづく有料道路事業としてその施行を要望し、正式に第一歩を踏み出した。昭和三十一年一月熊本、大分、長崎三県で九州横断道路促進連盟を結成し、陳情を重ねるとともに、三月には総合開発調査として、観光を中心とした一応の経済調査を終った。昭和三十一年五月日本道路公団が発足し

たのにもなつて、公団の福岡支社に対して着工促進を要望し、ついで十一月には熊本・大分・長崎三県知事会の決議にもとづいて、日本道路公団総裁に対して陳情書を提出した。公団では、昭和三十一年五月、福岡支社の発足以来、別府より湯布院・くじゅう・瀬の本・一の宮・熊本市・三角・小浜・島原・愛野を経て東長崎に至る約三百キロメートルにわたる路線について、企画的な予備調査を実施したが、昭和三十二年度においては一応有料道路事業区間を、湯布院、一の宮間の約六十五キロメートルに限定し、経済調査ならびに建設計画の調査を実施した。この間、熊本・大分両県も公団のこれらの調査に協力して、計画の推進に側面的努力を行ってきた。

計画のあらまし

この結果公団では、事業計画について、その償還計画を計算して、一応有料道路事業としての採算の見とおしをつけたのであるが、さらに我が国の当時の予算規模、ならびに有料道路事業の投資限界の観点から、建設計画としては、国の行なう公共事業とみあわせて、これを昭和三十四年度よりの第一次五カ年計画事業として提案し、一の宮町から大分県湯布院町水分峠に至る約五十四キロメートルを計画区間として、建設を開始するのが一番適切であるという結論に達した。このあと、今まで行なつた各種の経済調査に、さらによくわしく検討を加えると同時に、この路線の通過する地域が、阿蘇火山灰(ヨナ)地帯であるということから特殊の工夫を必要とするので、土質工学の立場より各の種調査試験を行ない、現地実験など数回実施して、実施計

この有料道路事業の構想は、次のようなものであつた。つまり有料道路としては、観光主目標、産業開発副目標と考えるを得ない。しかし大局的に経済効果を考えると、その総合効果が予想されるので、これらの点を勘案して、道路の規模および構造の基準を決めなければならない。実施区間としては、熊本県一の宮町大字西手野から、大分県湯布院町大字小ヶ倉字水分峠まで延長約五十四・九キロメートルである。昭和三十四年六月道路公団福岡支社が

九州横断道路

(区間)	別府—(阿蘇国立公園)—熊本—三角……島原—(雲仙国立公園)—長崎
(総延長)	約300Km
(本県に 関係 する 有料 道路 区間)	(自)阿蘇郡一の宮町城山 (至)大分県大分郡湯布院町湯無田
(路線名)	主要地方道「別府一の宮線」
(延長)	54.9Km
(着工)	昭和35年10月
(使用開始 予定)	昭和38年4月(砂利道として)
(完成予定)	昭和39年夏(舗装完了)
(車道の幅)	5.5m
(舗装)	当初はアスファルト簡易舗装。 交通量が月に400台程度をこえると 予想される昭和47年度に、アスファ ルトコンクリートによる高級舗装 (2億5千万円)を実施する計画。
(事業費)	15億7千万円
(時間短縮に よる効果)	年間約1億4千万円
(38年度道路利用者数推計)	約265万人