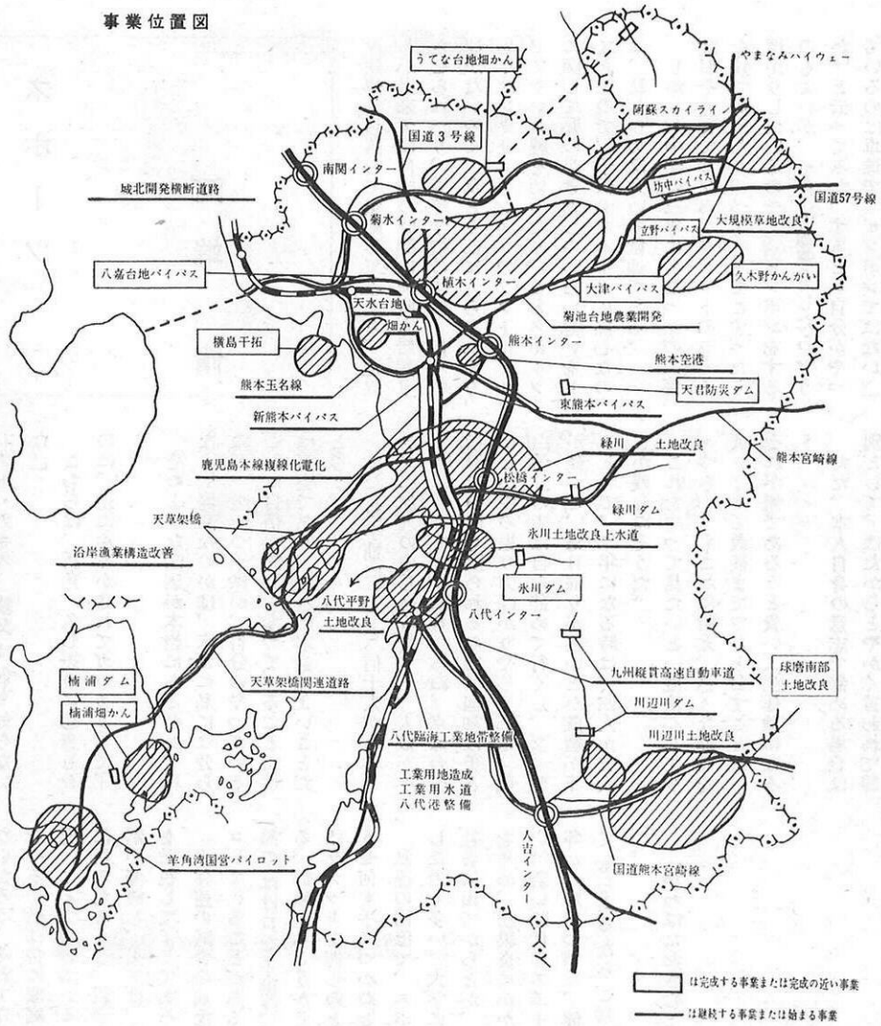
基盤確立めざして

ことしの重点事業を展望する

事業位置図



ことしは、懸案の大事業が仕上がり、また新らしい大事業がはじまるツガイ目の年にあたる——これは、年頭における知事あいさつの一節である。昭和四一年をツガイ目の年と位置ずけたあと、さらに知事は、このツガイ目を、将来に向けてくじけない強じんなものにするために、県の機能をあげて努力すれば、ことしはきっと県勢躍進の転機になると、新年に望む決意を被歴している。

では、ツガイ目の年がつなぐ「懸案の大事業」とはなにか。それらが今後の県勢にどんな意義をもち、また県民の幸わせにどれほど寄与するものか。ここでは、県内の施工事業を二群にわけ、

○仕上がる事業または仕上がりの間近い事業をA群

○着工する事業または着工間近い事業をB群

として、昭和四一年の県政をいろどる大事業にスポットライトをあて、とくに基盤整備事業の動きを紹介しながら、事業の意義を考え、あわせて、県内の地域開発を展望することにしたい。

基本交通運輸施設の整備

まず、事業の効果が県の全域に波及しその結果、全国的視野でみた熊本県の位置づけが改善されるような基幹事業の動きをみよう。（表一）

A群

① 国道三号線の全区間完成——国道三号線は、昨年の春までに、三太郎峠の難所を貫通し、ことしは残る部分の舗装を終って、南関町から水俣市まで、美しい舗装道路になって仕上がる。また、三号線の植木町から分岐して荒尾市にいたる国道二〇八号線（熊本佐賀線）も、ことしで、懸案の八嘉台地バイパス（玉東村堺～玉名大橋間）が仕上がり、三号線と一体になって南北流動の大動脈になる。

② 熊本以北の電化完成——国鉄鹿児島本線の熊本以北の電化は、昨年一〇月に完成した。この電化によって、中京関西までの長距離列車六本、北九州までの中距離列車四本が新設され、熊本～博多間の普通列車所要時間が約三〇分短縮された。

③ 九州横断道路の整備——一昨年の十月に、阿蘇～由布院間の公団道路やまなみハイウェーが開通して以来、爆発的にふえている観光車輛をさばくため、坊中バイパスと立野バイパスの建設も急いできたが、両バイパスとも、ことしで貫通完成し、国道五七号線の交通ネックが解消する。三号線が南北流動の大動脈であれば、この整備される五七号線は、東西流動の動脈になって、県勢の発展に寄与することになろう。

B群

① 九州縦貫高速自動車——すでに四〇年度予算で、全国五道（東北・中央・北陸・中国・九州）に二〇億円が計上され、着工段階に入っているが、ことしは調査費約一一億円、事業費九〇億円、債務負担行為（翌年度以降の分を前もって契約、発注できる額）二〇〇億円がついて、本格的な調査と工事に着工することになった。このうち九州道分としては、調査費一、七〇〇万円で実施設計をすすめ、また、福岡～熊本間の用地買収に着手することになっている。

これが完成すれば、県内には南関、菊水、植木、熊本市附近・松橋・八代・人吉にインターチェンジが設けられ、新産都市地域や観光のメインルートと接続して、本県の産業と行政の立地を飛躍させ、九州における中心的役割がますます強くなろう。完成目標を、福岡～熊本間を昭和四六年度までに、門司～鹿児島間のの全線を昭和五〇年において、促進することになっている。

② 八代以北の複線化、熊本～袋間の電化——国鉄鹿児島本線の熊本以北の電化につづいて、荒尾～熊本間の複線化工事がすすんでおり、また、川尻～宇土間の複線化は、ことしの一〇月に完成し、宇土～八代間の複線化も、昨年の一二月に着工された。さらに、熊本～水俣間の電化は、今年中に着工される見通しである。

上記のほかに、現在工事中の湯浦～津

表1　基幹交通運輸施設　　単位；千円

A群 事業名	完成年	全体事業費	B群 事業名	期間	全体事業費
国道57号線 坊中バイパス	41	727,000	九州縦貫高速自動車道	40～50	300,000,000
〃 立野バイパス	41	557,000	国道3号線 新熊本バイパス	39～43	2,011,000
国道熊本佐賀線 八嘉台地バイパス	41	142,000	〃 植木バイパス	41～43	400,000
国鉄鹿児島本線 熊本以北電化	40		国道57号線 大津バイパス	41～43	380,000
			〃 東熊本バイパス	41～	4,000,000
			熊本空港	40～43	1,828,000
			国鉄鹿児島本線 本県区間整備	36～44	13,529,000