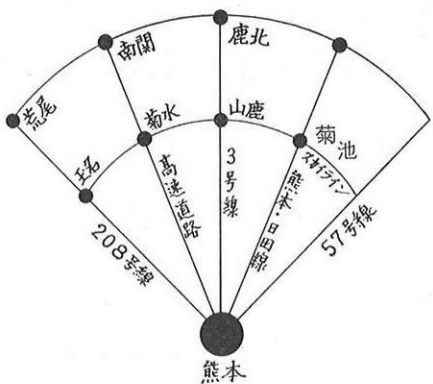


# 城北路談義

しも 荒磯

しげる 滋

(日本道路公団熊本高速道路調査事務所長)



に国道三号線が山鹿を経て福岡方面に至っており、両端に荒尾、佐賀に通ずる国道二〇八号線と阿蘇、大分に抜ける国道五七号線がある。なお東側の中間に、菊池方面への主要県道熊本・日田線がある。

この扇の骨を強化して、太い軸を入れるのが、近く着工される高速道路である。

放射道路の縦系に対して、横系を通ずるのが、環状道路である。城北地区では、この環状道路が比較的弱いものとなっている。これに代えて、県で強力に推進されているのが、阿蘇スカイライン(菊池)山鹿(山鹿)菊水(高速道路インターチェンジ)玉名(長州のライン)である。城北の地域的な機能の発展をはかるためには、高速道路ができる時点で、この横系の整備が急務と考えられる。

## 高速道路は

### 参勤交代の道

城北に道路が整備され初めたのは、大化改新以後に史実がある。当時、肥後の諸

国には、四つの軍団が置かれていたそうである。これらと九州の中心大宰府を結ぶために、南関を通り、菊水、植木、子飼に道が結ばれたのである。このルートが、今回の高速道路に選ばれているのは、極めて興味深い。道路の歴史も、繰返されているわけである。

当時三十里(今の四里ないし五里)ごとに、駅家が設けられ、公式の旅行にはこの馬を乗り継いだようである。不思議なことに、今度高速道路インターチェンジ(乗降口)に選ばれた南関・菊水・植木は、当時の駅家の置かれた場所である。

豊臣秀吉が、九州平定に南下したのもこの道であり、南関インターチェンジができるすぐ横の秀吉陣屋には、肥後の諸勢力が馳せ参じたわけである。

加藤清正公は、土木事業に極めて熱心であった人といわれているが、この南関を通る豊前街道もよく整備されたようである。以後参勤交代の道として使われた。江戸に行くには、南関を出て、瀬高・山鹿・木屋の瀬を経て、小倉から船で瀬戸

内海を七日(九日船中で過し、播磨の室に上陸、山陽・東海道を通って、江戸に至っていた。参勤交代の道には、この外にも阿蘇を越えて鶴崎から船に乗る豊後街道もあったわけである。

一里木、三里木の地名でも分るよう

に、大津の杉並木は、当時の大名行列を偲ばせるものがあるが、大化の改新以来、最も主要街道であった豊前街道には当時の面影だにないのは、聊か淋しい思

## 昔の一日が

### 一時間の第三の道

京の都と肥後の間は、どのくらいの日数で往来していたものであろうか。大化の改新後、公式旅行の日当として上り三日、下り十五日半ということが示され

ている。上りは税を運ぶための荷物が多いからということが多くなっており、下りは実質的な日数が算定されていたものらしい。二週間前後、馬に乗っているわけである。海路を利用すると更に三十日加算されていたというから、陸路より日数のかかるものであったろう。

高速道路の東京までの完成は、一応昭和五十年を目標にされている。これができるまで、東京まで十四時間、大阪まで八時間で行けることになる。現在うちの事務所では、熊本市から福岡市までの連絡に自動車を利用して、二時間四十分から三時間かかる。大体三時間程度は、自動車で行く区間と考えると、高速道路の完成によって九州全域は勿論中国の広島付近までは、その範囲に入ってくる。第三の道は、馬が自動車に代るとはいえ、昔の人には想像もできないものであったろう。

長時間運転の心配もあろうが、快適な高速道路では、そんなに心配も無いだろうと私は考えている。昭和三十七年に、私は東京から福岡に転動してきたが、その際、道路の勉強と思って、車を運転して着任した。千二百詰を三日がかりで三時間程度かかったように思う。最も長く運転したのは、名古屋から広島までの五五〇詰であった。朝の七時に名古屋を出て、京都・大阪の雑踏を通り、広島に着いたのが、夜の二十二時、しかも八月の真夏ときている。昼・夜三十分の食事

時間を除いて約十四時間もハンドルを握っていたわけであるが、堪えられないような重労働ではなかったように記憶している。目的地を持った長距離運転は、はたで考えるほどのことは無いと思う。まして、レールを走るような高速道路の運転は、居眠りの方が心配である。

## 地震、カミナリ

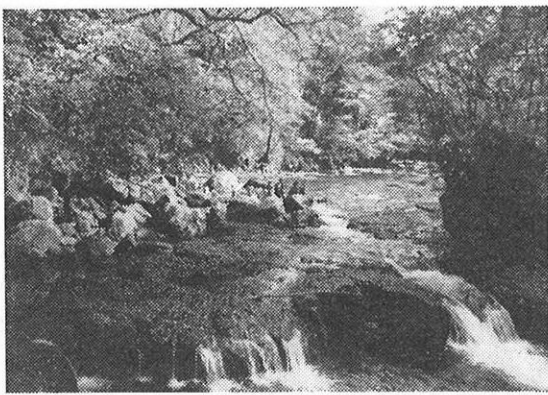
### より恐い交通事故

昔から、地震・雷・火事・親爺と恐い順序をいっているが、現代では、地震の前に交通事故を挙げねばなるまい。この交通事故の減少に寄与するのが、高速道路である。大半の人が、大なり小なり交通事故の体験を身近にお持ちと思うが、私の事務所でも、つい先月、植木町の国道三号線で、停車中に四重衝突で追突され、車は大破、乗っていた二人は首の捻挫で二週間入院ということになった。現在の人・車の混合交通の道路では、宝くじに当たる前に事故は待っている。

高速道路の事故は、一般道路の事故に比べて三分の一に減少するといわれており、早いこと、快適であること、事故の少ないことが高速道路の直接の大きな効用である。

## 風が吹けば

### 桶屋になろう



自然美を誇る菊池溪谷

高速道路は、かなり金のかかるものである。つくるのに、土地代・工事費と併せて、六十万円もかかる。このような国の投資が行なわれるときに、地元発展のために、活目して貰いたいものである。通常公共投資の経済的な波及効果は、二・五倍といわれている。一貫つくることに、百五十万円も景気を刺激するわけである。この百五十万円をどれだけ地場資本で吸収するかは、地域の発展のために大きな鍵となってくる。

熊本に着任早々の今年の初めに、県の林務部長さんが見えになって、高速道路の中央分離帯に十メートル間隔で植える樹木

には、是非熊本県の樹木を使ってくれということだった。そのために、今から準備して役に立てるとともに、これを機会にこの種の苗圃事業を盛んにして、全国に売り出すということで、実によく研究されていた。私としては、まだ考えも及ばないことであつたし、その御眼に驚き入った次第である。私達も、地元のような御申出には、できるだけ御協力申しあげたいと考えている。

江戸小咄に風が吹けば桶屋が儲かるということがあつた。風が吹けば、ごみが眼に入り目が多くなる。目が増えれば、生活の糧として三味線をひく人が多くなる。そのために、三味線には猫の皮が必要となる。猫が少なくなったために風が増え、桶をかじることになり、桶屋が儲かるということらしい。廻りくどい話ではあるが熊本の経営者の皆様に、風が吹いたら桶屋になって貰う積りで、高速時代に即応した企業を考えた上で戴きたいものである。

ただ、私が御忠告申し上げたいことが一つある。それは、今度の事業に用地補償費を吊り上げるだけ吊り上げようという考え方である。個人的に眼先良いようであるが、これほど周辺に害毒を及ぼすものはない。不当に地価の騰った地域には、企業も進出しないし、関連公共事業の実施も遅れ、地域的には開発が遅れることになる。現に名神高速道路の周辺にこのような地域がある。国の買上げは、