正常な取引価格でやられるものであり、安くも高くも買はない、ということである。しかし個人の犠牲は、あくまで強いるものではなく個人の生活再建については、政府が努力するように法律で義務づけられている。

城北のホープ
阿蘇スカイライン

城北に横糸が欲しいのは、先にも書いたが、阿蘇スカイラインを経てのびる横糸は、まさに城北のホープと考える。従来、熊本を素通りして、雲仙・長崎に流れていた客筋を菊池・玉名の温泉郷にひきとめることになる。別府阿蘇道路（やまなみハイウェイ）につないで、阿蘇外輪を走り、菊池渓谷を通る阿蘇スカイラインは、私自身惚れぼれしている。山なみハイウェイの評価を倍増するものと確信している。道路公団でも、県の御要望に応えて、本年度から調査路線として基礎調査を初めることになっており、その成果を期待している。

長洲と対岸の多比良の間には、現在フェリーが運行されているが、熊本県出身の松前東海大学総長が、発表されたトンネル・ブリッヂの構想は面白い。夢のような話ではあるが、両岸から浅い所は橋を架けてゆき、中央の深い所は、海底にトンネル・チューブを置いて、船を通そうという考え方である。有明干拓計画との関連もあり、現時点での経済効果についての疑問もあるが、積極的な着想に対して、私も賛意を表する。技術的には十分可能なものであり、アメリカのチェサピーク湾という所に、同一の実例が既に完成されている。城北の次の世代の夢として、描けるものではなかろうか。

城北の開発は
扇の要（かなめ）を太く

扇の良さは、その要の強さが大切である。城北開発の鍵は、要になる熊本市の発展が大きな要素ではなかろうか。

高速道路が通り、インターチェンジができると、先づ最初に考えられるのは、インターチェンジ周辺の企業の誘致であろう。しかし全国同じ条件でスタートする高速道路周辺に、企業の誘致をすることは簡単なものではない。先進県と後進県の要件は、金を集める力といわれ、必ずしも製造業の集中ではないといわれる。高速道路ができて、熊本に最も期待できるのは、九州の中央に位する熊本の地の利である。熊本市を九州の政治経済の中心として育てあげてゆくことが、今後の能本にとっては大切なことであり、城北の開発にもつながるものと考えられる。

今の時点で最も大切なことは、国の金をより多くしかも早く熊本に引出すことではなかろうか。最近の熊本には、そのような勢・ムードが感じられて頼もしい。高遊原の大規模飛行場の発表等力強いものがある。

大熊本市の発展によって、衛星地域としての城北の発展につながり、要と衛星群ががっちり一体化したところで、北九州その他の地域への勢力伸長が約束されるのではなかろうか。

宣伝は上手に

熊本人の宣伝ベタといわれるが、私もそうらしいと思う。今年初め、事務所を開設してから、東京のお客さんが見えるが、殆んど阿蘇・天草・雲仙の流れである。熊本周辺及び城北に一泊してゆっくりという方々が少ない。国に名だたる清正公・勤王菊池一族・宮本武蔵・越すに越されぬ田原坂等もっと宣伝されてもよさそうだ。山の鹿が湯あみしたという山鹿温泉、菊池一族ゆかりの地、菊池の新温泉も東京の方々に御指名にあづかりたいものである。

余りにも雄大な阿蘇を持ち、米所で昔から食うに困らないでキンキラキンの御法度まで出たという熊本の方々に、宣伝をしなさいということが無理かも分らないが、宣伝が近代開発の武器であることは、忘れて戴きたくないものである。

新らし普請
とっつあん通させて
みたかった

私の仕事は、熊本に高速道路をつくる仕事である。東京で、お前熊本をやるそうだが、難しかろうといわれる。やってみないと分らんと返事しているが、今までのところ極めて御協力を戴き、果報者と感謝している。

肥後のモッコス・ワマカシといわれるが、私は、モッコスは正義感の溢れであり、ワマカシは道理のよく分った理性の表われと解釈している。全国五道競走の格好で行なわれる高速道路づくりに、土木工事の名人清正公さんにあやかって全国一の名乗をあげるのが、私達の目下の念願である。皆様の御協力を得て、肥後モッコスの真髄を全国に評価して貰いたいと考えている。

〃孝行のしたい時分に親はなし〃に対して肥後狂句に〃新らし普請、とっつあん寝せてみたかった〃と唄れているが、一日も早く第三の道をつくりあげ、親孝行したいのが、私達の務めであると思っている。

○　○

九州縦貫高速自動車道の建設について

〈カット写真は名神高速一の宮インターチェンジ〉

九州縦貫自動車道については昭和三十六年より各種の調査が進められ、すでに福岡—熊本間については昨年十月建設基本計画が決定され、近く整備計画の策定とともに、いよいよ着工の運びとなってきた。

高速自動車道とはどんな道路か

高速自動車道は、

①自動車が高速（毎時八〇～一二〇キロ）で安全に通れる専用道路で、自転車や人は通行できない。

②往路、復路が中央分離帯によって分たれ別々に建設される。

③一定の場所（インターチェンジ）以外からは、この道路に出入できない

④他の道路、鉄道とはすべて立体交差となる。

など、高速自動車は普通の国道とは全く異なる。

縦貫高速自動車道の役割

縦貫高速自動車道の建設は、九州地方開発のバックボーンとして多大の期待がかけられているところであり、「高速交通による国土の普遍的開発」を促進する大きな役割を果すことは勿論、その他輸送費の節減、交通容量の増大などにも極めて大きな役割を果すものである。

なかでも、輸送時間は従来の1/2から1/3に大幅に短縮され、熊本市から福岡市までは一時間、北九州市、鹿児島市及び宮崎市までは各一時間三〇分などとなり、熊本はまことに九州の中心となるとともに、大阪までは六八〇キロ八時間、東京までは一、二〇〇キロ十四時間でつっ走ることとなる。

高速自動車道建設の必要性

ところで、戦後日本経済の高度成長は著しいものがあるが、九州においては基幹産業が衰退し、また中共、東南アジアとの貿易の中止などで、九州経済は高度成長の波に乗り遅れ、京浜、阪神を中心とする先進地との間に相当の格差を生じつつあり、今後九州開発の焦点はこれが是正にあるものと考えられる。

これがためには、九州域内の産業構造の改善はもとより、産業の循環を行なう各種交通体系の整備が特に重要であり、なかでも九州の大動脈である縦貫高速自動車道の建設こそ、焦眉の急務といえよう。

今後の建設促進について

高速自動車道の建設は、さきに制定を見た国土開発幹線自動車道建設法によると、全国三二路線、七、六〇〇キロを昭和六十年に完成させるメドに置いており、うち調査が完了した区間約一、五四〇キロについては、昨年十月建設基本計画が決定され、九州道については福岡—熊本間九五キロについて近く整備計画の策定とともに着工の段取りとなってくる。

そこで、本道路の工事の手順は、整備計画策定後日本道路公団に対する施行命令が出れば、まず路線にクイを打ち地元関係市町村と設計協議を行ない、更に道路の幅グイを打ったあと、用地買収交渉にかかることとなる予定である。

問題は、「設計協議及び用地買収の円滑な推進」をはかることが建設促進の大きな鍵となるが、本県においては既に沿線関係市町村をはじめ県においてもそれぞれ協力会が結成されつつあり、積極的に建設促進のための態勢づくりが進められている。

今後、社会的、経済的に及ぼす影響等を調査するとともに、建設に関連する各種公共事業の整備をはじめ、産業振興の方向等について検討を進め、円滑な高速自動車道の建設促進をはかっていく。

福岡—熊本間の国土開発縦貫自動車建設線の基本計画

1．建設線の区間　福岡市から熊本市まで
2．建設線の主たる経過地
　鳥栖市、久留米市、八女市、筑後市熊本県玉名郡菊水町
3．標準車線数　4車線
4．設計速度　平担部　120キロメートル/時
　丘陵部　100キロメートル/時
　山岳部　80キロメートル/時
5．道路等との連結地
　福岡市附近、福岡県筑紫郡筑紫野町附近、鳥栖市附近、久留米市附近、八女市附近、熊本県玉名郡南関町附近、熊本県玉名郡菊水町附近、熊本県鹿本郡植木町附近、熊本市附近
6．建設主体　日本道路公団