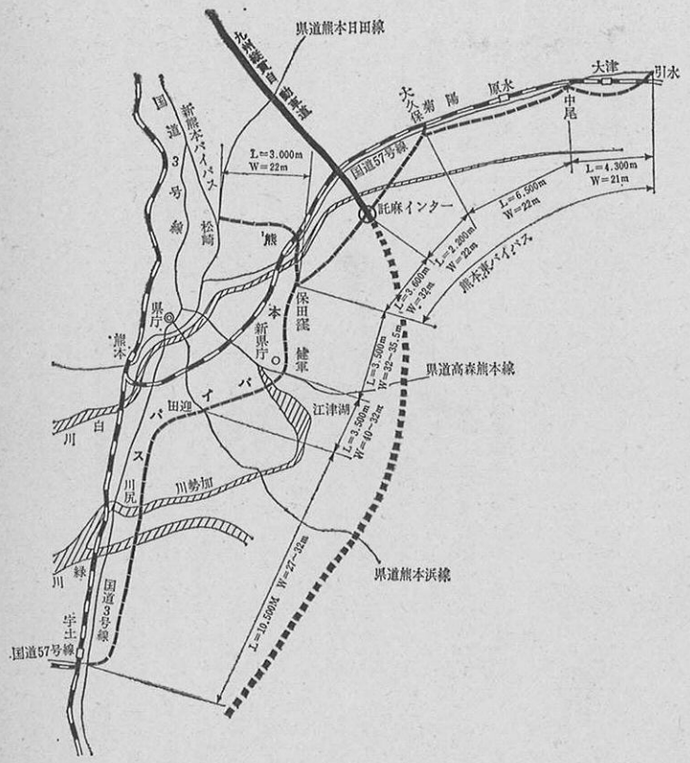
貫する一大幹線道路として、今後本県の地域開発推進への大きなエネルギー源となり、県民の振興意識の向上に偉大な力を与えるものと考えられる。

二、大消費地との時間的、経済的距離が著しく短縮され、産業の立地条件が大幅に改善される。

従来九州中、南部地域では、大消費地との距離の遠隔性と、道路交通、通信等諸施設の未整備とが工業立地の促進に大きな障害となっていた。

事業計画の概要図



しかし、九州縦貫自動車道路の完成に伴なって、大消費地との時間的距離が大幅に短縮され、熊本市から福岡市までは一時間、北九州市までは一時間三〇分、大阪までは八時間となるほか、東京までは一四時間で連絡することができることとなり、時間的距離の短縮は、各産業の生産活動を一層円滑に推進し、産業の立地条件は大幅に改善されることとなる。

三、農林水産資源をはじめ、観光資源など各種資源の開発が大幅に促進される。

熊本は、特に農業県として幾多の農林水産資源をはじめ、観光資源等には、極めて恵まれており、これらの資源開発に大きな効果があると考えられる。

高速道路による輸送は、輸送時間が短縮されるばかりでなく、高規格の道路であるため、荷痛みが殆んどなく、しかも輸送時間が常に一定していることに特色をもっており、これは農林水産物等生鮮食糧品の輸送に絶大な好影響をもたらし、今後飛躍的な農林水産業の振興が期待される。

また、一方、広域国際的観光の激増に伴なって、観光客及び観光消費額の増加は著しく増大するものと期待され、観光資源の開発に極めて大きな効果をもたらすものと考えられる。

四、関連道路の整備等

各種の公共投資の増大が図られ、産業の刺激的効果が顕著に期待できる。

九州縦貫自動車道路は、いわゆる大骨核幹線道路であり、今後これを軸として、各種の国、県、市町村等の関連道路をはじめ、河川改修、区画整理、土地改良事業等が実施せられ、県内の開発推進基盤が一般と確立され、一方併進的に公共投資の増大に伴ない、各産業の刺激効果が著しく期待できるものと考えられる。

五、熊本は、九州における交通運輸の中心地となり、更に一層の発展が期待される。

熊本は、地理的に九州の中央部に位置し、目下九州における中枢都市として発展するため、各種基礎条件の整備に努めているところである。

高速道路の建設により、輸送時間は、特に従来の二分の一から三分の一に大幅に短縮され、熊本市から、福岡市、北九州市、鹿児島市及び宮崎市まではそれぞれ一時間～一時間三〇分以内となり、熊本はしんに九州の中心となるわけで、今後一層の発展が期待される。

今後、九州縦貫自動車道路を県内開発の一大軸として、また各インターチェンジを沿線地域開発の拠点とした地域開発計画を樹立し、各種関連道路の整備をはじめ、土地改良事業等附帯事業を積極的に推進し、効率ある高速自動車道の建設を図りたいと考えている。

■ 天草五橋関連道路（国道二六六号線）

天草島と九州本土を結ぶ〝海のかけ橋〟の構想が、先覚者の間に芽生えてから約三〇年、昨年九月二四日天草五橋は開通したのであるが、ここに至る道は遠くけわしいものがあった。しかし、天草二〇万島民の夢と願いと努力は、みごとは実を結び、天草開発の新らしい一頁が開かれたのである。

ところで、日本道路公団が、五橋を建設する当初の計画では、自動車の交通量を一日平約五五〇台と予想していたが、開通初日の九月二五日には、一万台を突破、平日でも約七、〇〇〇台、最低の日でも三、四〇〇台と、予想交通量をはるかに上廻る状態である。

特に、本線のうち上島の大浦・本渡間の未改良区間については、五橋開通後約六倍の自動車交通量となっているので、この区間の早期解決をせまられている。

そこで、この未改良区間一六㌔の改良については、昭和四二年度に改良工事（工事費九億円余）を、昭和四三年度に舗装延長三一・七㌔を完了する計画で建設省と経済企画庁に要望している。しかし、特に幅員が狭くて人家の連たんしている大島子、下津江及び中之塩屋の三地区については施越工事として本年度約一億三、〇〇〇万円の工事費で既に着工しているので、四月までには改良工事を終り、交通マヒだけは起さない予定である。

また、下島の本渡・牛深間の改良工事については、昭和四二年度から改良工事を実施する予定である。

■ 城北開発横断道路

本県は、世界的規模を誇る阿蘇活火山をはじめ、天草国立公園など観光資源に恵まれており、観光客も年々増加の一途を辿り、九州の代表的観光県として名実ともにその声価を高めつつある。

しかし、県北には阿蘇外輪山、菊池渓谷、菊池温泉など未開発の資源が多く、特に道路の未整備のために埋もれているこれら観光資源の存在は、地域住民の立場から大きな損失となっている。そこで、道路を新設、整備して趣きの異なった観光地を有機的に結ぶことは、埋もれた観光資源の発掘は勿論のこと、結び方如何によっては画期的なルートの開発が期待できうるものである。

このような意図のもとに、県はかねてから、九州横断道路の新設とあいまって、城北地方を横断する抜本的な開発構想を検討してきたが、日本道路公団の有料道路として九州横断道路が昭和三九年一〇月にその全線（水分峠—手野間）を開通して、この城北横断の構想はにわかに日の目をみることとなった。

この構想は、一口にいうと、県北の泉郷杖立を起点として、黒川温泉を通り、瀬の本で九州横断道路に合流し、一の宮町荻の草附近で横断道路と分かれて大観峯、かぶと岩へと外輪山上（いわゆるスカイライン）をつっ走り、幽すいの菊池渓谷から温泉地菊池市へ下り、さらに山鹿、玉名の温泉都市を経て長洲港に達する文字どおり城北地域を横断する道路の構想である。

この城北開発横断道路には、九州横断道路の荻の草附近から菊池渓谷下流の念仏橋に至る約二八㌔の「阿蘇スカイライン」と、念仏橋から菊池、山鹿、玉名を経て長洲に至る約六四㌔の狭い意味の「城北開発横断道路」があるが、これらの道路は、産業的には、東の大分・鶴崎新産業都市と、西の不知火・有明・大牟田新産都市、さらに長崎重工業都市を最短距離で結ぶ新九州横断ルートであり、計画中の別府—日田—長崎を結ぶ九州中部高速自動車道より二〇㌔以上も短かいルートとなるのみでなく、さきに開通した道路公団の九州横断道路の交通量が当初計画を大幅に上廻る実績を示したことから、九州内陸部の産業を新たに開発する大動脈となることは明らかである。

また、これらの道路は、沿線の約二万㌶に及ぶ牧野が国営草地改良地区として脚光を浴び、昭和四一年度から本格的な畜産開発が行なわれつつあるとき、その根幹牧道としても貴重な存在となるであろう。

一方、観光的には、九州における「国際観光S字ルート」あるいは「8字ルート」の一環としてその中央部にあたり、沿線の杖立・黒川などの温泉郷や菊池・山鹿・玉名の温泉都市を結ぶ新ルートとなり、さらに沿線の標高差約四〇〇メートルに及ぶ北外輪カルデラの神秘さと菊池渓谷のたたずまいは、九州横断道路に得られないすばらしい眺めで、まさに本沿線の圧巻である。また、大観峯や、斧岳、かぶと岩の趣きもまた格別である。

県は、昭和三六年来約二、五〇〇万円の国の調査費を獲得して基礎調査を実施するほか、特に昭和四〇年度は、地元と一体となって「阿蘇スカイライン」について道路公団の有料道路としての採択と、「城北開発横断道路」について公共事業としての整備促進とを関係方面へ要望、陳情を続けてきた。

その結果、阿蘇スカイラインについては、昭和四〇年度に道路公団による予備検討路線に採択され、昭和四一年度からは全国五路線の一として調査路線として採択されることになった。

一方、城北開発横断道路は、国道中津阿蘇線、主要地方道竹田小国線、一般県