道大観峯水源線、主要地方道熊本日田線および山鹿大津線、国道三号線、一般県道玉名山鹿線、国道二〇八号線、一般県道長洲野原線からなり、公共事業で整備する計画であるが、昭和四〇年度一億七、二〇〇万円をもって改良舗装を実施し、さらに昭和四一年度は四億円余をもって阿蘇スカイラインの貫通とタイミングをあわせて工事中である。

県は、このため、昭和四〇年度から、阿蘇スカイラインと城北開発横断道路を県の主軸事業として指定し事業の促進と進行管理を実施中であるが、これらの道路は、九州の東西を最短距離にむすぶ産業観光路線であるので、国道への昇格運動をも強力に行なっている。

さらに、本ルートは九州縦貫自動車道路の菊水インターチェンジとも連絡しており、城北地域の産業、観光の開発に大きな期待がもたれている。

■熊本バイパスと熊本東バイパス

熊本市およびその周辺地域は、九州地方のほぼ中央部に位置しており、西九州、北九州、南九州の結節部にあたっている。また、九州を南北に縦断する基幹道路の国道三号線と、九州を横断し大分、長崎を結ぶ国道五七号線は熊本市に交差し、国鉄においては、熊本駅が鹿児島本線の中間点にあたり、さらにここから豊肥線、三角線が分岐している。

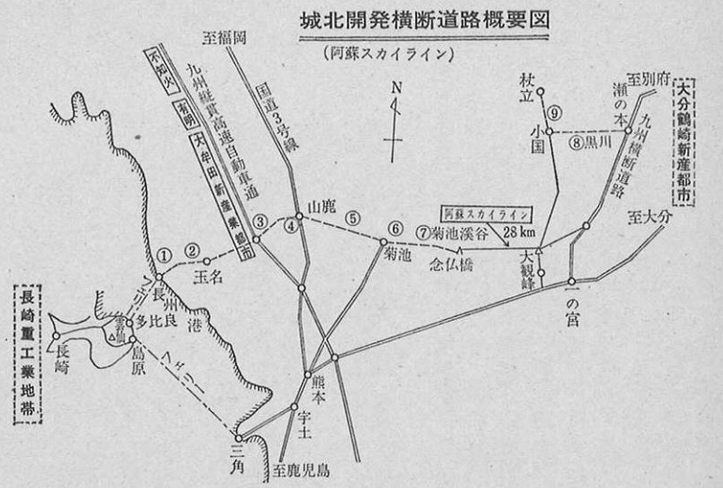
また、熊本市は、九州における位置的条件、交通的条件、あるいは当市の発展過程における経済的、社会的条件を反映して、全九州或は、中九州又は、南九州を管轄する中央官公庁の部局をはじめ、県内を管轄する地方官公庁が存在するとともに、政治、文教、流通、金融、観光等の諸機能を備え、地域の中枢管理都市として存在している。

このような条件と、性格をもっている熊本市およびその周辺地域は県経済の拡大、発展はもとより、九州地方開発の拠点都市として、地域開発の飛躍的な発展に必要な都市機能の拡充によって、その機能の有効な発現をはかるため交通施設ならびに都市施設の重点的な開発整備を進めつつある。

しかし、熊本市およびその周辺地域、特に、国道三号線新熊本バイパス、五七号線、主要地方道熊本日田線の車輌がすべて集中する子飼橋―水道町間においては、平日で交通量三〇、〇〇〇台以上に達し、観光シーズンには、九州横断道路からの交通量がさらに増加されて、甚だしい交通の渋滞をきたしており、そのう

城北開発横断道路概要図

（阿蘇スカイライン）



対照番号	道路種別	路線名	関係路線長	備考
①	一般県道	長洲野原線	5,145m	
①	一般国道	208号線	9,817	
③	一般県道	玉名山鹿線	20,320	改良舗装
④	一般国道	3号線	600	
⑤	一般県道	山鹿大津線	13,947	改良舗装
⑥	主要地方道	熊本日田線	11,526	〃〃
⑦	一般県道	大観峰水源線	3,080	〃〃
	計		64,435	
⑧	主要地方道	竹田小国線	16,300	改良舗装
⑨	一般国道	212号線	11,424	〃〃
	計		27,724	
	合計	9路線	92,199	

え、五七号線は、昨年一〇月の天草五橋の竣工に伴なって、別府―阿蘇―天草―長崎を結ぶ国際観光ルートとして、ますます交通量が増大しつつある。

従って、この現実の隘路を打開し、熊本市の都市機能を拡充するとともに、新産業都市建設の促進をはかるためには、広域圏の拠点都市として機能を果す近代的な道路体系の整備が必要である。これがために九州縦貫自動車道との関連を充分考慮して（特に託麻インターチェンジとの連絡）地域の開発、発展に即応するように国道三号線の植木町から熊本市―宇土市―松橋町と国道五七号の大津町から熊本市―宇土市に至る熊本周辺の幹線路整備計画を進めることが必要であるが、この計画の一環として、国道三号線の熊本バイパスを、新熊本バイパスの松崎から保田窪―神水―田迎―川尻―宇土迄とし、国道五七号線の熊本東バイパスを、大津町から菊陽―託麻インタチェンジ―保田窪として、前の熊本バイパスに連結するこのバイパスを建設することになっている。

国は、昭和四〇年度からこのバイパスについて計画調査を実施し、着々計画も進んでいるが、昭和四二年度からは本格的に用地買収や本工事に着手してもらうよう市と一体となって要望をつづけており、国も四二年度から着工するよう努力願っている。

このバイパスの事業計画および概要図は次のとおりである。

事業計画の概要

名称	工区	計画規模(m)	概算経費(百万円)	備考
熊本バイパス（4号線）	松崎―保田窪	L=3,000 W=22	979	松崎バイパス
	保田窪―健軍	L=3,500 W=32～35.5	2,200	
	健軍―田迎	L=3,500 W=40～32	2,215	
	田迎―宇土	L=10,500 W=27～32	5,285	
熊本東バイパス（57号線）	大津（引水―中尾）	L=4,300 W=21	800	大津バイパス
	大津―大久保	L=6,500 W=22	195	
	大久保―託麻インター	L=2,200 W=22	2,000	託麻バイパス
	託麻インター―保田窪	L=3,600 W=32		
	計	L=37,100	13,674	

を行なう一方、球磨地方の地域開発、経済機構の高度成長などにより、貨物輸送量の増大による道路利用は急激な伸びを示し、従来の狭小な幅員の道路ではこの急増した交通量には対処できなくなった。このため、県は、この最も隘路となっている球磨郡球磨村神瀬から渡までの一六粁を球磨川右岸に新設改良を計画して、昭和三三年度に着工し、事業費約一二億五、〇〇〇万円をもって昭和四一年度末には砂利道として開通の運びとなった。引続き、舗装道とし約二億五、四〇〇万円の予算で整備を進める計画である。

渡―人吉間の五、四粁については、事業費約五億五、七〇〇万円をもって、昭和四一年度から着工し改良舗装を進めている。

免田町―湯前町間の一一・三粁については、昭和三七年度から着工し、四一年度まで事業費約三億五、二〇〇万円で既に免田―多良木間の整備をほぼ完了しているが、なお事業費約二億一、八〇〇万円で、継続実施していく計画である。

その他人吉市蟹作工区を一・七粁、八代郡坂本村葉木・中津道間三・九粁、八代市豊原工区一・二粁等の整備を進めるよう計画検討を行なっている。

以上のように国道二一九号線九三・五粁中、当面隘路となっている地区の産業の伸長に寄与し、併せて、宮崎県と結ぶ観光ルートの一環としての性格を有する本路線の整備促進を図る計画である。

■国道二一九号線（熊本・宮崎）

国道二一九号線は、八代市内国道三号線から分岐して、球磨川に沿い、人吉市・免田・多良木・湯前の各町を経て宮崎市に至る国道で、通称球磨川沿岸道路といわれている。

近年球磨川の利用開発が進みダム建設

その他の道路

□建設省直轄事業

国道三号線（北九州・熊本・鹿児島）

国道五七号線（大分・熊本・長崎）

国道二〇八号線（熊本・佐賀）

国道二一八号線（熊本・延岡）

松橋―砥用―矢部間は、県で改築工事を施行中であるが、矢部―蘇陽（宮崎県境）間は昭和四一年度から直轄工事として調査を始め、昭和四二年度から本格的に着工の予定である。

国道二二一号線（人吉・都城）

本線は、大部分が未改良区間であり昭和四一年度から直轄工事として着工し昭和四二年度から本格的に工事が進められる。

□県施行事業

国道二一二号線（中津・阿蘇）

本線は、阿蘇山北部を南北に縦貫する国道で沿線に杖立温泉、内牧温泉があり、また城北産業開発横断道路の一部をなす。観光、林産、酪農等の産業開発上重要な路線であり、一次改築工事を実施中である。

県道熊本玉名線

県道高千穂大津線

立野バイパスが昭和四一年度で改良工事が完成するので、戸下橋を中心とする南郷谷の入口の本格的な改築工事に着手する予定である。なお栃木―高森間の舗装工事も併せて実施中。

県道熊本浜線