ているほか、玉名市桃田の国鉄との立体交差は昭和四十三年度に完了する予定である。

## 主要地方道熊本・浜線

熊本市から御船町を経て矢部町浜町に至る道路で、益城地方地域開発上重要な地方幹線。昭和四十三年度の舗装工事で全線の一次改築はほとんど完了することになっている。

南熊本～中之瀬間はラッシュ時の交通混雑が激しいので、これを緩和するため、南熊本から嘉島村鯰に至るバイパスを計画し、昭和四十二年度から用地交渉を始めており、地元関係者の積極的な協力によりその早期完成を期待している。

## 主要地方道高千穂・大津線

大津町から長陽村立野まで国道五七号線を重用し、立野から高森町を経て宮崎県高千穂町に至る道路で、宮崎県延岡市方面と熊本を結ぶ産業観光上重要な道路である。そのため年々相当額の工事費を使って整備しているが、特に長陽村戸下の七曲りは急坂で、幅員が狭少、カーブも半径が小さく、大型車輛の通行には支障があるので、長大橋の架設を計画しすでに着工している。

## 主要地方道三角・松橋線

この路線は三角町から松橋町に至る宇土半島の南岸を走る道路。九州の東部及び南部と天草、長崎方面を結ぶ産業開発上観光上重要な幹線道路であり、年々整備を行なっているが、昭和四十三年度以降も引き続き不知火町の国鉄との立体交叉を初め未改良七キロメートルの整備を急いでいる。

## その他の主要地方道

熊本停車場線は全線改築を完了。八代、鏡、宇土線は八代市内の一部を残し改築完了。熊本・日田線のうち熊本から菊池市までは菊池市の一部で現在舗装工事を実施中であり、その他は一次改築は完了であるが、清水バイパスを計画中である。

玉名・八女線と佐敷・大野線は局部改良と舗装工事を。八女・小国線と小国・玖珠線は局部改良を。大牟田・山鹿線、人吉・日向線及び宮原・甲佐線は現道舗装を。山鹿・大津線のうち菊池　大津間と坂本・人吉線については改良、又は現道舗装を。人吉・宮原線は宮原町から改良と舗装工事を。大津・甲佐線については地区によって局部改良、改良工事或は舗装工事又は現道舗装をそれぞれ計画しあるいはすでに実施中である。

## 一般県道

本県の一般県道は、前述のとおり実延長で二千四百九十キロメートルで、国、県道全延長の六五%を占めている。昭和四十二年度末の改良済は、四百六十六キロメートル（一七%）舗装済は、二百四十九キロメートル（一〇%）という実状で

### 開設すゝむ大幹線林道

今までの林道は、未開発森林資源の開発に重点がおかれて開設されたが、近年林業経営の合理化、山林地域の産業振興をも加味した林業施策がとられてきた。なかでも大幹線林道は山林地域開発の根幹となる重要林道である。

現在、幅員三・〇メートル以上の既設林道は七八〇キロメートルあり、市町村或は森林組合で維持管理されている。

#### 大幹線林道とは

現在県が積極的に推進している林道開設事業には民有林林道事業、農免林道事業、単県林道事業があるが大幹線林道は民有林林道事業のうちで最も開設規模の大きい地域開発の根幹となる林道である。

この大幹線林道は県下で未開発林の多い県東部山岳地帯に重点を指向し、次の三路線を県の重要事業として県営で実施している。

#### 五家荘下屋敷線

この林道は八代郡泉村岩奥部落を起点として、標高一、〇〇六メートルの笹越峠を越し、称檀轟（せんだんとゞろ）小原部落をへて、椎原に至る秘境五家荘地域を横断する幅員四・〇メートル延長二三キロメートルの林道で、これが完成すれば二本杉廻りの環状線と合わせ、五家荘開発の大動脈となる。

#### 白蔵線

本路線は球磨郡五木村竹川を起点とし渓流空舎谷にそい、裾川、白蔵部落及び水上村中尾部落を経て柳平に通ずる延長二四・六キロメートル、幅員四・〇キロメートルの一級自動車道である。

昭和三七年度に県営工事で着工し、昭和四七年度完通を目標に鋭意開設中で、延長において約三五%の進度である。

#### 榎田―大川筋線

この林道は球磨郡上村榎田部落を起点として、標高九二五メートルの湿迫峠を越し、崩石、八峯部落をとおり、宮崎県地内にはいり、飯野町柿木原に通ずる総延長二八・四キロメートルの熊本、宮崎両県を連絡する縦断林道である。

（林産課）



# 熊本以南の建設も具体化

## ―九州縦貫自動車道の建設について―

九州縦貫自動車道の県内熊本～松橋間二十四・七キロの整備計画が決定され、去る四月一日に施行命令が建設大臣から日本道路公団に対して発せられた。これによって、全国一のハイペースで建設が促進されている熊本以北の区間（熊本～南関間三十七・五キロ）に引き続き、熊本以南においても、いよいよ本縦貫道の建設が具体化することとなったのである。

この熊本～松橋の区間については、最近急激な交通量の増加をみせている天草関連の国道五七号線、九州の動脈国道三号線、熊本延岡を結ぶ国道二一八号線との関連のうえからも、その地域開発に与える効果は、計り知れぬものがあり、すでにそのような効果を見込んでの優良企業の進出の動きもあり、県を挙げて整備計画の決定を待ち望んでいたところである。

今回の整備計画の決定にあたっては、当初建設省当局では、万国博覧会関連、明治百年記念事業関連、成田新空港関連、札幌冬季オリンピック関連の高速道に限定する意向のようであったにもかかわらず、特例的に九州縦貫道について整備計画の決定をみたのは、九州縦貫道の特殊事情は無論のことであるが、それにもまして、本縦貫道の早期建設に寄せる県民の熱意が、その大きな原動力となったものと言える。

しかしながら、なお、松橋～八代間、八代～人吉間については、調査未了などの理由により、未だ整備計画の決定をみていないので、今後は、地元の事情を充分勘案しつつ、早急に調査の促進を図り、整備計画が一日も早く決定されるよう、県を挙げて、更に一層の努力を払っていかねばならぬものと思われる。

一方、全国一のハイペースで建設が促進されている熊本～南関間三十七・五キロについては、すでに全線用地買収の目途がつき、昭和四十三年度から着工の運びとなっている。その第一段階として、まず植木～託麻間において、六月に試験盛土工事が開始されるが、それに先きだち、九州縦貫自動車道として全国五道初の起工式を六月十日に挙行し、地元の期待と熱意を示した。

これを契機に、文字どおり九州縦貫自動車道は、熊本を中心として九州の南北に伸びていくことになり、九州の中枢都市としての地位確保と機能が一層強化されるものと思われる。

この九州縦貫自動車道が完成すると、従来の時間距離は一挙に、二分の一から三分の一に短縮され、熊本市から九州の主な都市までの輸送時間は一時間～一時間三十分、大阪まで八時間、東京までは十四時間となる。かかる時間距離の大幅な短縮は、これまでの産業立地条件に急激な変革をもたらし、今後は、この縦貫道を一つの大きな軸として、熊本県の各種産業の発展が、非常に速いテンポで進行していくこととなろう。その場合において、縦貫道の効果を最大限に地域開発の面に発揮させるための方策について、充分検討を重ねていかねばならない。

本年は、たまたま明治百年にあたるが、このときにあたって、熊本県の次の百年における飛躍の大きな礎となる九州縦貫自動車道の着工が行なわれるということは、何にもまして喜こばしいことであり、これからも、本縦貫道の早期完成を目指して、一段の努力を払っていく必要があろう。

（企画第一課）

あり、昭和四十二年度の実績からすると、改良事業四キロメートル、局部改良で十一キロメートル、単県改良で七キロメートル合計二十二キロメートル程度の進歩で約一%の伸びを示している。舗装関係では、舗装新設十一キロメートル、現道舗装二十七キロメートル、単県舗装十三キロメートル合計五十一キロメートルの進歩で約二%の伸びであるから、今後公共事業の枠の拡大をはかるとともに、特に人家連たん地区の舗装に重点をおき、交通量の少い個所については防じん処理をするなど昭和四十六年度までには一応のメドをつけたい計画である。

## 市町村道

市町村道については、昭和四十二年度公共事業として事業費約二億一千万円で改良九キロメートル、舗装約二キロメートルを実施し、単県補助事業として事業費四千万円で六キロメートル余りを実施している。

# 道路の維持と管理

★車輛の激増と大型化にそなえて……

各種工場の進出と農業の機械化など産