

業経済の発展、それに雲仙、天草、阿蘇の国立公園や各温泉地の観光客あるいはレジャーブームにより車輛交通は一段と激増し、大型化してきている。さらに国民所得の増加等によって道路沿線に建設する家屋や店舗が多くなり、そのために道路敷の埋立、切取り、あるいは電気、ガス、水道工事による路面掘きなどが、道路の維持管理については、数多くの問題点をかかえている。

このように自然的、社会的条件のなかでは、従来まで続けてきた道路の維持管理の方法では到底これらに対処することはできない状況になってきた。そこで道路の管理については、道路パトロールの強化をはかるとともに、維持補修については、機械力と機動力をもった補修班を編成して、道路交通の確保につとめていく。

### 1 管理体制

道路の維持管理については、道路管理員（道路課及び各土木事務所の役員職員及び担当職員）を配置し、道路維持については、路線職員百九十三人が県管理道路の維持に当たっている。

また、道路パトロール車を道路課と各土木事務所一台づつ（十二台）を配置して管理体制の確保につとめている。

### 2 維持修繕

県が管理する道路は、前にも述べた

とおり実延長三千五百八十四キロメートルあるが、その維持修繕は次になっている。

#### ○ 建設機械による道路補修

従来、道路の維持修繕は、各路線に路線職員を配置し、もっぱら労力作業を主としていたが、車輛の大型化と重量化によって到底人力だけでは間にあわなくなり、今や機械力と臨時の集団労力の投入により解決するよりほかなくなっている。従って十九台のモーターグレーダー、三十台のダンプトラック及び九台のダブルキャブトラックにより、機動力を主体とした補修方法に切りかえつつあり、特にダブルキャブトラックは、人員を輸送して迅速に作業するため、昭和四十六年度までに三十三台を整備する計画である。

#### ○ 路線職員による維持補修

山間部の道路や土木事務所から遠距離にある道路については、機動力を主体とした補修方法をとることが困難である。そのため、これらの地区については、従来どおりの補修方法をとらざるを得ない状態であり、これによる路線職員は約六十一人である。

#### ○ 材料の補給量

砂利道には、砂利や碎石と粘土を散布しているが、その量は、年間三億円分二十九立方メートル

を土木事務所の直営或は請負購入としている。

#### ○ 補装道の維持修繕

舗装道路や、簡易舗装道路の補修については、県下四カ所にプラントを設置し、主として土木事務所が直営で補修をしている。なお、交通混雑個所の補修については、夜間作業を行なうよう配慮している。

### 3 道路の管理

道路がその機能を保持するためには、道路法や関係法令の規定に基づき、道路の不法占用、無断掘り返し、違法行為等の取締りを適切に行ない、止むを得ず道路を占用する者に対しては、占用料を徴収して占用を許可している。

## 天草の道路

### ★ 天草島の開発をかくて：

天草群島は、大小百二十一の島々が散在し、総面積八百七十三平方キロメートル、全国の離島の中で最大である。古くから船運は発達していたが、陸運は遅れていた。昭和二十八年離島振興法の施行により年々計画的に道路の整備を行っており、昭和四十一年には、夢のかけ橋

“天草五橋が完成し、三角町から大矢野島、上島、下島を縦断して天草の大動脈的な幹線道路となっている国道二六六号線が陸続きとなった。

このほか島内には主要地方区が三路線あけ、主として下島の環状線を形成して国道に次ぐ重要な幹線道路となっている。また、一般県道では、上島の中央部を縦断する本渡・三角線、上島の東海岸を環状する下浦・竜ヶ岳・松島線や、下島では、中央部を横断する下田・本渡線、東海岸に沿って楠浦・牛深線等の幹線道路を中心に二十七路線の県道があり、天草島の開発に大きな役割を果たしている。しかし改良も舗装も著しく遅れ、砂利道が大部分で、幅員も狭く、屈曲も多い。甚しいところはバスも通らぬ未開通箇所もあり、今後の整備事業が望まれるところである。これらの整備状況をみてみると次のとおりである。

### 国道二六六号線

本渡市までの改良工事を昭和四十二年に完了し、引き続き昭和四十三年度に舗装工事を完了する予定である。

なお、本渡・牛深間の整備については、現在交通のあい路となっている長平越を初め、幅員が狭く、線形が悪い個所の整備を進めるとともに、現道舗装も実施してこの区間の整備をする予定である。

### その他の県道

主要地方道本渡・富岡線と峯北・河浦線及び一般県道の下浦田・本渡線、本渡・五和線、下浦・竜ヶ岳・松島線の整備を重点的に効率的に局部改良、現道舗装等を実施している。

また、天草には、離島振興法だけでなく、下島には産炭地域振興臨時措置法が、大矢野島には新産業都市建設促進法が適用され、このほか大矢野町以外の地域では天草農業経済圏として道路整備を計画しており、それぞれの法律や計画に基づいて道路整備に力を入れている。ただ、天草五橋の完成によって、大矢野町と松島町の一部（旧今津村）の地域が四十三年四月一日から離島振興対策実施地域から除外されることになっている。

### 市町村道の整備

離島振興事業では、国道及び県道とともに市町村道の整備も実施しているが、御所浦町の本郷・大浦線、新和町の立大・多尾・櫻浦線、栖本町及び倉岳町の栖本・倉岳線の道路改良を初め、五和町の鬼池港線、峯北町の城下・草場線の局部改良を実施している。

(道路課)

### ◇ 農免農道事業とは

産業の発展に伴って、わが国の石油の消費量も飛躍的増加の一途をたどっているが、一般に使用されている揮発油には、国の税金として一リットル当り二十四円三十銭が加算されて販売されている。

国では、この税金で国道や県道の整備を行っているが、農林漁業においても農業近代化、構造改善、農業基盤の整備などにより急速に農業用機械が導入され、主として市町村道、農道などを利用してはいる。従って、この税金の見返りとして、昭和四十年から農林漁業用揮発油税財源見替農道整備事業（農免農道事業）を実施し、農業生産の近代化と農業生産物の流通の合理化をはかり、より一層住みよい農村環境を建設しようとするものである。

### ◇ 農免農道ができるためには

基幹農道および付帯農道の新設または改良であって、次の各号に適合しなければならぬ。

- (一) 農業上必要な自動車（農業用機械用機械を含む）の交通可能な二車線となるものであること。（車道幅員が四メートルから六・五メートル。離島、山村指定地域三メートル以上。）
- (二) 農業生産の近代化または農業生産

### 農業生産の近代化をはかる

## 農 免 農 道

この道路が完成した十年後において自動車の一日の交通量が百台以上でその半分以上が農業用の自動車であること。

事業の効果が事業費に対して妥当であること。

- (三) 総事業費が二千万円以上であること。
- (四) 事業完了後市町村道として管理する見込みのあること。（現在市町村道として管理しているものもこの事業で施行することができる。）

### ◇ 補助率および事業主体は

この事業は県営または市町村、土地改

良区が事業主体となって施行することができるが、道路は二〜三カ市町村にまたがる場合が多く、本県では県営で行なっている。

#### 補 助 率

国庫補助	工事費の	離島指定
2/3		3/4
1/10	7/30	1/4
なし		

### ◇ 県内における建設状況

この事業は原則として三カ年間で完了することになっており、従来の農道にくらべてより近代的な農道なみの道路を建設している。昭和四十年にこの制度ができて、現在県内各地より要望が多数あるが、予算の関係の上次とあり施行している。（耕地第一課）

県内における施行状況

項 目	昭和40年度施行		昭和41年度施行		昭和42年度施行	
	地区数	事業費	地区数	事業費	地区数	事業費
昭和40年度採	9	408,832	9	96,430	9	135,014
昭和41年度採	7	312,710	7	90,561	7	82,042
昭和42年度採	5	278,000			5	76,993
計	21	999,572	9	96,430	16	225,575
					21	267,651