

あすを ひらく

★昭和四十四年度主軸事業から

新時代の要請ともいうべき、地域開発の大型プロジェクトはいろいろな形で進んでいる。その中であって、熊本県では高速道路、航空網の整備、工業、農業、観光などの大規模開発という希望ふくらむ課題をかかえながら一九六九年を迎えた。そこで本号では、「昭和四十四年度主軸事業（国への要望書）」の中から、主な事業についてふれながら、ことしの県政を展望してみた。

道路交通網の整備

★九州縦貫高速自動車道、鉄道の複線化、電化それに新熊本空港等の建設が進められ、熊本県の交通体系の基盤づくりも今やたけなわ。

■九州縦貫高速自動車道の建設

★これまでの経過
昭和三十九年六月「国土開発縦貫自動車道建設法」が改正され、中央道、東北道、北陸道、中国道、九州道の新規五道（二千五百七十三キロ）を昭和五十年ま

でに完成することを目途として建設計画が樹立された。
九州道（四百七キロ）の建設は、九州地方が中央より遠隔の地にあり、他地方に比較して開発も遅れている現状にある

北（経過町村は南関町、菊水町、鹿央町、植木町、北部町、西合志町、熊本市、菊陽町、託麻村）の区間には、南関、菊水、植木、託麻にインターが設けられることになっており、用地交渉については九州縦貫自動車道事務所の開設計画、地元民の理解と協力によって順調に進み、四十三年三月全線にわたって団体調印を完了した。

さらに六月十日、九州縦貫高速自動車道の起工式が全国五道のトップを切って植木インター予定地において建設大臣、日本道路公団総裁をはじめ九州各県の知事、議会代表等多数の来賓、関係者が出席して盛大に挙行され、その後植木インター付近で試験盛土工事も順調に進み建設の音が高らかに響きわたっている。
なお、用地交渉は団体調印後個別交渉にいきり、四十三年度中にはほぼ完了する見込みである。

★松橋―八代間の整備計画も決る

熊本以南については、四十三年二月期成会を開催し、関係町村の意見を聴取して熊本―八代間の整備計画が決定されるよう努力したが、松橋―八代間は建設省の当初の構想による平地線と地元関係町村が主張する山手線との調整がつかず、三月の第二次整備計画では熊本―松橋間（二十四・七キロ）の決定をみるにとどまり、この区間（経過町村は、託麻村、熊本市、益城町、嘉島村、御船町、甲佐

町、城南町、松橋町）のインターは御船松橋の二カ所に設けられることになった。
しかしながら、天草の経済・観光を高速道にのせるため城南町にインターを設置して貰いたいとの地元からの要望があり、県は強力に本省、公団に対して折衝をつづけている。
なお、八代は不知火有明新産業都市の南部の工業開発拠点であり、八代臨海工業地帯の整備（八代港整備、外港地区工場用地造成等）も着々と進み、国道三号線の交通量も激増して、松橋―八代間の整備計画の決定は焦眉の急務であったので、地元の協力が得られるルートを再検討し建設省、公団と再三にわたり折衝を続けた結果、ルートについては一応の了解が得られ、昭和四十三年十二月二十七日開催された国土開発幹線自動車道建設審議会において、松橋―八代間の整備計画が決定した。
八代以南については、連なる急峻な山岳地帯を高速道が走るため技術面、工事費等について問題があるようであるが、早期に完成するよう鋭意努力中である。
このようにして、陸には九州縦貫高速自動車道の建設が熊本を中心に南に、北に伸びつつあり、なお現在新幹線の熊本乗入れの促進について運動が展開されており、これらが完成した暁には本県の産業・経済を中央に直結させる一大動脈となり、明るい豊かな郷土づくりの原動力

ので、地域の開発をはかり産業経済を中央と直結させて、地域格差を是正するための重要な動脈であり、特に本県は、九州の中央部に位置し、県庁所在地の熊本市は中枢管理都市として発展してきたが、さらに飛躍的發展をとげるため陸・空・海の交通体系を整備することが重大な課題であるので、この早期完成をめざして最大の努力を傾注してきた。
まず、四十年十月福岡県粕屋郡粕屋町（熊本県飽託郡託麻村間（百二キロ、内県内三十七・五キロ）の基本計画が決定し、九州縦貫高速自動車道建設の第一歩がふみだされ、翌四十一年七月整備計画の決定をみ、建設省から日本道路公団に対して施行命令がだされた。

これに対処するため十月日本道路公団熊本工務事務所が設置され、県は県民の期待にこたえて早期完成を促進するため、公団から用地事務の委託をうけ、これを処理するため四十二年六月九州縦貫自動車道事務所を設置し、協力体制を確立して積極的に取り組むこととなった。
さらに県としては、九州縦貫高速自動車道は南北に貫通してこそはじめて真価が発揮されるものであるので、熊本以南の建設を促進するため期成会を結成して、県及び関係市町村が一体となって運動を展開した結果、十一月九州全線（四百七キロ）の基本計画の樹立が完了した。
本県内での整備計画が決定した熊本以

となるであろう。
さらに空に向っては、新熊本空港が四十三年十月起工式を行なって建設に着手され、又海に対しては八代港が着々と整備されている。

■進む、鹿児島本線の複線化、電化

鹿児島本線は九州の中央部を縦断し、本州の鉄道幹線と接続する日本列島の交通動脈をなしておりその輸送能力のいかんは、県勢の発展を左右するだけでなく、九州経済、ひいてはわが国の経済発展にとっても、きわめて大きい影響をもっていることは多言を要しない。県においても早くから県勢振興の重要施策としてその早急な整備の必要性を痛感し三十二年四月に広く県内各層を網羅する「鹿児島本線複線化期成会」を結成し、以後、今日に至るまで、本線の輸送力向上を目指して強力な促進運動を展開してきた。

★熊本以北の全線複線化が完成

複線化工事は、まず最もふくそうした区間から始められることになり、県内では熊本―宇土間（十・九キロ、工費七億二千万円）が白川操車場の建設とあいまって三十四年に着工し、ついで三十九年三月に荒尾―熊本間（四十五キロ、工費五十九億五千三百万円）、四十年六月に

以上のように、本県の陸・海・空の交通体系の基盤が確立され、これらを基幹として県内の開発が進めば、国内はもとより国外に対しても本県の飛躍的發展が期待される。（企画第一課）

宇土―八代間（二十四・八キロ、工費二十八億円）が、さらに湯浦―津奈木間（八・七キロ、工費十四億円）についても、それぞれ線増工事が始められた。
これら線増工事の実施にあたっては、湯浦―津奈木間の場合を除いて、いずれも利用債工事であり期成会と国鉄との契約に基づき県、市町村は利用債を引受け、さらにこれを地元金融機関の再引受けによって消化するなど文字どおり国鉄、県、地元関係者が一体となって工事の促進に取り組んできている。
三十九年三月から工事が続けられてきた荒尾―熊本間については、四十三年九月二十七日の西里―植木間の複線切り替え工事を最後に完了し、約四年七カ月の年月をかけて熊本以北の全線複線化が完成した。中でも伊倉―西里間は取り付け道路の不備や火山灰土壌に悩まされ、橋りょう、トンネル、築堤、切り取り工事などが手間どったが、これら難工事も機械力と粘り強い国鉄技術陣の努力で乗り切り、四十年十月の電化につづく県民待