球磨南部利水計画の測量すゝむ（前方は市房山）★

球磨南部 利水計画も測量完了

この間市房県営発電の推進とともに、県が大きく打出してきた「球磨南部利水計画」も着々準備が進められています。

この計画は市房ダムの水を利用して、球磨南部の水田二、五〇〇町歩と畑地一、〇〇〇町歩にかんがいを行つて、米穀換算二万石の増収を図ろうというもので、その基礎調査も今真最中です。測量をこの秋から始めましたが年内に終り、これを基礎とした内業を来年二月一ぱいで終える予定です。

もともと、この球磨南部地方には、球磨川から水を引いた「百太郎溝」と「幸野溝」の二本の灌漑水路が約六〇〇年前に造られましたが、老朽甚だしく、水が漏り、その用をなさない状態である上、一、〇〇〇町歩の畑地帯は「いもご層」という特殊土壌のため収穫も少かつたのです。

この市房ダム完成の暁は、合理的な利水と、土壌改良によつて、水稲早期栽培と酪農の導入が可能となり、二万石の豊かな稔りが約束されるわけで、今年はその第一歩を踏み出したまことに意義ある年でした。

希望に満ちた建設のかずかず
―― 八代臨海工業地帯の造成 ――

昭和二十三年度以来、五〇〇屯級船舶の接岸を目標に進めて来た八代湾の拡充計画は、その後工業の発展、中共東南アジア貿易の機運の昂まりに伴い、臨海工業地帯を造成する計画に発展し、内国貿易港から外国貿易港へと計画が変更されました。そして国の工鉱業地帯整備計画運輸省の港湾整備五カ年計画に乗せられて今後の発展が大きく期待されるに至りました。

すなわち、八代港は現在内港の築港を殆んど完了し、水深九米、延長三四〇米（一万屯級船舶二隻接岸可能）水深五、五米、長さ二〇〇米（一、〇〇〇屯級船舶二隻接岸可能）の岸壁を持つ外港が計画され、明三十三、四両年度において公共事業費四億二千万円で先づ一万屯級の船舶が一隻接岸できる外国貿易港築造を重点に第一期工事を完工しようとしています。

港湾の拡張とともに鹿児島本線の複線化、球磨川駅の移転による八代駅客貨分離による輸送力の増強、港湾浚渫土量を利用する三七万坪の臨海工業用埋立地の造成、料金一立方米当り一円前後という廉い工業用水を得られる古田ダムからの工業用水道の建設等が計画を終了し、明年度を期し力強い建設譜が奏でられんとしています。

一方、当地区の既存各工場は増設工事を概ね完成し、特に誘致工場である十条製紙のクラクトパルプ工場の新設工事も総経費四〇億円を投じて進められていますが現在その約九〇％が完成し、明春を期して操業の運びとなつています。更に日本製紙の竹パルプ工場も本年七月誘致の決定をみたほか、肥料、ソーダ工場の進出も予定されており、工業都市八代は本年度大きくクローズアップされて来ました。

こうして、工業地帯の発展につれて問題になつてくるのが「輸送力」です。そこで前述の鹿児島本線の複線化問題について、も少し詳しくふれてみましよう。

八代地区には広大な工業用適地が拡がつている★

熊本駅の改築工事★

鹿児島本線の複線化

九州の大動脈である鹿児島本線は、従来久留米以南が単線であるため、現在客貨とも輸送能力は限界点に達しており、県下主要駅頭には三万屯から六万屯の滞貨を生じ、また大観光団体の旅行も制限を受けているのが実情です。

しかも、将来経済文化の発展、特に八代方面を中心とする工業の急激な伸展により輸送量はここ数カ年に、一〇〇万屯以上の増加が見込まれ、鉄道輸送力を増強しなくては本県産業の発展が大きく阻まれる状況に立到つています。

このような情勢から、複線化問題はここ二、三年来叫び続けられて来ましたが今年の四月二日、緊急に県、市、及び両議会、商工会議所を中心とする期成会が結成され、県民一丸の運動を続けてきました。その結果、国鉄では最初の宇土までの計画を変更して、久留米―八代間一一八、四粁の複線化が九月に「国鉄五カ年計画」に乗せられ、総経費五五億円で昭和三十六年度までに完成されることになりました。

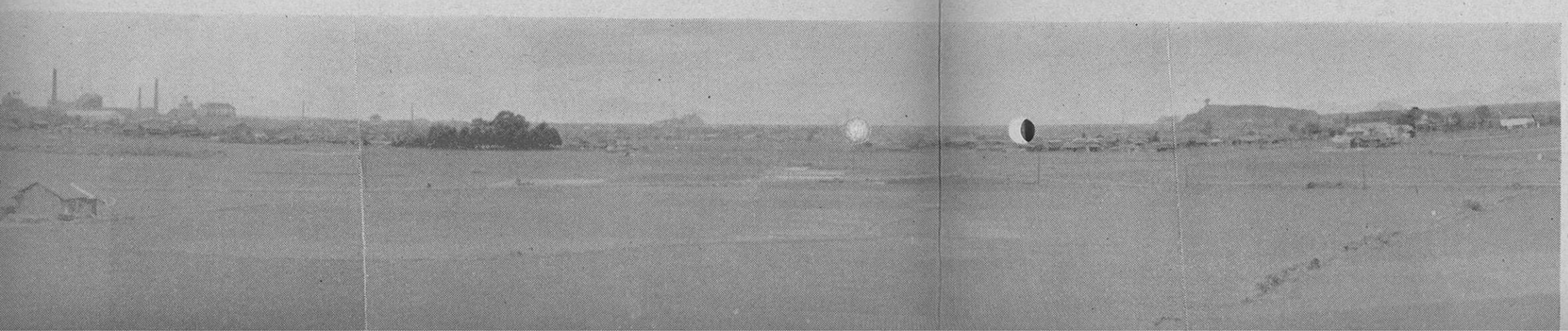
まづ明年度は熊本―宇土間が着工されることになつています。

これと併行して、門司―熊本間の電化熊本駅、八代駅の操車場新設が実現される見透しも確実となり、鉄道輸送力の増強による県勢の伸展にも明るい期待が持たれてきました。

交通の問題でいま一つ明るい話題は、有明海の自動車航送計画が着々実現に向つているとゞうことです。

有明海自動車航送計画

最近の大きな事業は、県内に限らず、隣接県との関連をもつて進められてゆくのが新しい特徴でしよう。九州横断道路や、熊本県長洲港と長崎県多比良港を結ぶ自動車航送計画もその一つです。いわゆる「フェリー・ボート」と云われる計画がそれで、完成すれば輸送時間はこれまでよりも五～六時間短縮できることになります。

長洲港では工事の大部分を占める湾内航路のしゅんせつや一帯の埋立、繋船岸壁、荷揚げ場などの構築も夏までに殆んど完了し、あとは自動車積降しのための可動橋の鉄骨構造や、取付道路および待合室、事務室などの附属施設の建設が続けられています。

航送船は長崎三菱造船が設計し、太陽造船で建造にかゝつており、その名も、航送船組合で去る七月〆有明丸〆と命名しました。同船は四五〇トン、全長四十五メートル、幅十一メートルで乗組員は十七名。積載量はバス又はトラック十台。