

率六・七%、輸入は四三・五%と、著しく増加している。これを総輸移出入量に占める港の利用率をみると、昭和三十年の一・七三%が昭和三十一年以降は五・六%に増加していることから、本県の重要港湾が、将来、貿易港として躍進することが予想される。

海上貨物の品種別輸移出入量は、鉱産石とその製品が最も多く三四%以上を占め、雑貨、木材、石炭がこれに続いてそれぞれ一%以上、次いで肥料、セメント、油類、漁獲物の順となっている。

次に、本県の一港あたりの港湾利用状況を、全国のそれと比較すると、入港隻数が全国平均の七五%でやや高い水準を示しているが、入港船舶の総トン数が重要港湾の場合三〇%にとどまっているのは、八代、水俣両港の水深の浅いことが大きな原因である。

貨物総トン数は、重要港湾が全国平均の四〇%となつてゐるが、地方港湾が二二%にとどまつてゐるのは、その大部分が離島天草にあるためである。

## 臨海工業地帯の発展とともに

### 重要 港湾

臨海工業地帯として八代港、水俣港などの整備をはかり、さらに三角港を含むこれら重要港湾は、東南アジア、中国方面との貿易の将来性を期待し、大型船舶を対象とした港湾施設の整備を進める。

〔八代港〕 内港の整備をほぼ完了し、現在、阪神、京浜との定期貨物船舶航路の就航をはじめ、三百〜五百トン級船舶が出入しているが、さらに臨海工業地帯の飛躍的發展をはかるため、昭和三十三年度から、新たに特別整備事業として一万吨級岸壁と、六千トン級の岸壁のおの二つをもつ外港の建設に着手している。

昭和三十六年度からは運輸省直轄事業として昭和四十四年度までに一万吨級と六千トン級の岸壁おのの二つと防波堤を完成し、港内を九米の深さに浚渫して、

このような利用状況に対し、港湾施設をみると、大型けい船岸壁(三百トン以上の船舶用)は、全国平均のわずかに一〇%台にとどまつてゐる現状で、本県の港湾施設が、いかに貧弱であるかを物語っている。その他の施設でも殆んど同様である。

このように、本県の港湾施設が遅れている原因は、有明海、不知火海が遠浅で、しかも千満の差が極めて大きいことがまず第一である。このような自然的悪条件のほかに、沿岸漁業権との諸問題も港湾未発達の一因となつてゐる。しかし、遠浅であることが、臨海工業地帯の造成を容易にする利点であることも見逃すことはできない。

一般に、港湾は、海陸交通の結び目として利用されてきたが、最近工業開発の重要施設として脚光を浴びてきており、港湾が経済活動の「場」として重要な役割を果しているため、この整備をはかる。

一万吨級船舶も入港できるようにするが、さらに、幅十米の臨港道路と、港用地百三十万平方メートルの造成を進める。昭和四十五年度までには、さらに一万吨級と六千トン級岸壁おのの二つを増設する。

〔三角港〕 現在一万吨級船舶の岸壁をもつ県内唯一の港湾であるが、小型船舶の物揚場と港用地が極度に足りないため、昭和四十年年度までに、昭和三十二年度から着手している際崎地区の物揚場の建設と浚渫、それに港用地三万平方メートルの造成を進める。

つぎに、植物防疫所の誘致が具体化すれば、今後の貿易増加が考えられるので、昭和四十五年度までに二万吨級船舶用の岸壁一つを増設する。

〔水俣港〕 港内が浅く、大型船舶は接岸できないため、よぎなく沖荷役をしなければならないが、近年大型船舶の入港が増える傾向にあるので、昭和三十三年度から特別整備事業として大型岸壁一つを増設を進めている。昭和三十六年度ま

## 鉄 道

### 急増する貨物量に備えて

本県の鉄道網は、国鉄八線(三百七十八軒)、私鉄三線(七十六軒)、合計十一線(四百五十四軒)が、およそ幹線道路の配置と類似して敷設されている。

利用状況をみると、鹿児島本線は、旅客が昭和三十一年度に対し、昭和三十四年度の増加率三%、貨物が七%で増加率とともに、熊本空港を中南部九州の中央基地とし、東京、大阪方面での大型機による直結を促進する。

で施設が完成するので、昭和四十年年度までに港内の浚渫を終り、四千〜五千トン級船舶が接岸できるようにし、さらに昭和四十五年度までに大型岸壁をいまま一つ増設する。

### 地 方 港 湾

地域の産業振興と、陸上交通施設を考慮した適正な港湾配置に基づいて、大型船(三百トン以上)向けの岸壁の整備に重点をおくが、機帆船根拠地として必要な港湾は、防波堤の整備に重点をおく。また自動車輸送の増加に伴い、自動車航送船の就航を促進する必要があるが、そのために、その結び目となる港湾の整備をはかる。

すなわち、昭和四十年年度までに、「県管理港湾」としての佐敷港、姫戸港、鬼池港と、「市町村管理港湾」としての上津浦港、中田港、樋島港、棚底港、阿村港、与一カ浦港、柳港、魚貫港の修築を進める。なお、百貫港ほか九港も整備を進める。

〔3〕 県内の主要地点にヘリポートを設置し、輸送のスピード化と観光の立体化をはかることを検討する。

## 電 力

### 開発は総合的な見地から

本県の電力需要は、昭和三十四年では二十七年の二・五倍にも増えている。このような電力需要に対し、九州における電力供給の実情は、火力六五%に対し水力三五%の構成となつてゐるが、水力資源が、需要の中心地である北九州から遠いことと、火力発電の性能向上などのため、火力水産の方式は、今後さらに増大する傾向となつてゐる。

しかし、本県は、宮崎県に次ぐ水力発電所、全九州の二五%の水力設備を有しており、既開発の中には、県営の藤本発電所(一万八千二百KW)および市房第一(一万五千KW)、同第二(二千三百KW)の両発電所も含まれているが、未開発水力資源は、包蔵水力の七〇%を占めている。したがって急増する電力需要にそなえるため、次の方針に基づいて県内の水力資源の開発を促進する。

〔1〕 県営発電は、総合開発の見地から、洪水調節と水資源の高度利用をねらつた多目的ダム利用の一環として電力開発を行なうが、古田地点については、関連事業との調整をして、早急に結論をだしたい。鮎の瀬地点については、地質調査の結果に基づいて進める。

〔2〕 電源開発株式会社、新日本窒素肥料

## 空 港

### 熊本空港を整備拡充

本県においては多年の懸案となつて

いた熊本空港が、民間航空基地として整備され、昭和三十五年四月一日から「全日空」によつて、熊本―大阪間の定期航空路線が就航した。この利用は漸次増加している。特に上り便の東京、大阪方面への利用者は、希望者数の三分の一程度に制約される結果となつてゐる。

熊本空港は、第二種空港(国内線対象)として認可されたもので、その施設も一応完成している。

しかし、今後の航空輸送の発達を考えると、その利用度はますます増大すると

予想されるので、次のとおり空港の整備拡充を促進する。

〔1〕 航空機の大形化と、ジェットエンジン化に備えて、現在の滑走路を延長するとともに幅をひろげる必要がある。とりあえず昭和四十年年度までに現在の滑走路千二百米を千三百九十五米に延長し、昭和四十五年度までに二千五百米に延長するとともに、舗装幅員を現在の三十米から五十米に拡張するよう努力する。

〔2〕 熊本と福岡、鹿児島、宮崎などを結ぶローカル定期航空網の拡充をはかる

### 電 力 資 源

水	系	名	既地	開点	発数	未地	開点	発数	合	計
球	白	川			11				29	6
球	白	川			2				10	10
球	白	川			2				9	9
球	白	川			1				2	2
球	白	川			2				12	12
球	白	川			3				47	68
球	白	川			47					