

臨海工業地帯開発のいきさつ

明治中期から工業地帯に

現在の八代周辺は、昔は海であった、といわれているが、地震のために地盤が隆起し、これに球磨川から流れ出た土砂が次第に堆積して浅瀬を作り、陸地を形づくつたというように考えられている。

ここに住民が移り住み、藩制時代から明治、大正、昭和にかけてつきつきに干拓事業が進められ、約三百年間に今日の姿にまで発展したものとされる。

こうして、まず、農業が発達するようになったが、明治になって現在の鹿児島本線や肥薩線の開通を見るに及んで、交通の便も開けるようになり、早くも明治二十二年には、近代的な日本セメント工場が建設されて、工業地帯としての第一歩を踏み出した。

続いて十條製紙、興国人絹パルプ、三楽酒造の各工場が大正から昭和にかけてつきつきに建設され、県下の工業の中心地となるにいたつたのである。

現在の八代市の面積は、百三十八平方キロメ、人口約十萬三千五百人であり、工業生産高は全県のほぼ四分の一にあたる百七十億〜百八十億円にのぼっている。

さらに現在、十條製紙工場の拡張、興国セロファン工場の建設も進められており、後で述べるこの地域の開発諸計画の

推進によつて、こんごますます有望な工業地帯として発展するであろう。

もともと、日本の工業生産は、原料の大半を外国から輸入し、生産加工して製品を輸出するという形態をとつている。

そのため、港湾の周囲に工場があることが有利であつて、統計的に見ても、日本の工業生産の九〇%以上が臨海工業地帯で占められており、この事実を裏付けている。

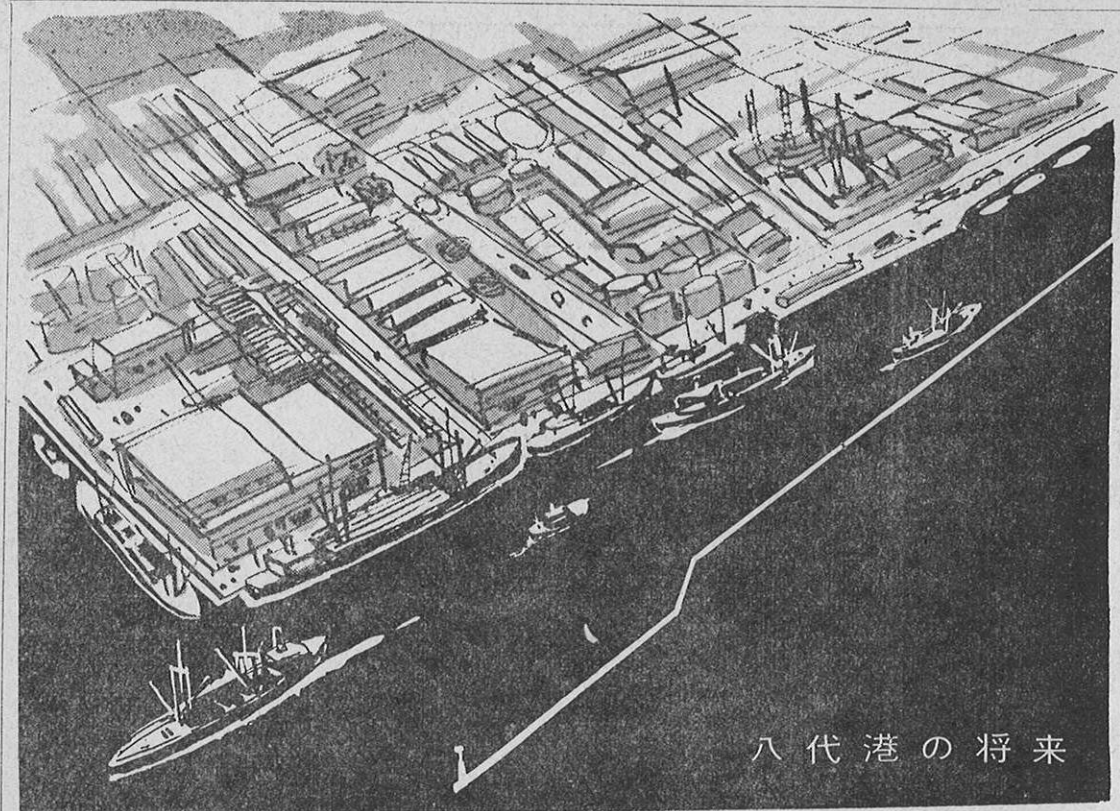
また日本の国土は狭いから、農地などを工場用地としてつぶさないように港を造り、掘つた土砂を利用して土地を造成し、ここに工場を誘致することが望ましいことでもある。

弱い海上輸送面

ところが、八代には戦前は近代的な港湾がなく、球磨川の河口を利用した、船溜り、程度の蛇籠港があるに過ぎなかつた。

このため前記の四大工場を中心として産業経済が発展するにつれ、貧弱な海上輸送面がまず問題となつてきたのである。

そこで、戦後二十三年から現在の内港の修築工事が始められることになつた。この計画は、はじめ一千トン級までの船舶が横着けであるものであつたので、当時としては画期的な計画であつた。



八代港の将来

しかしながら、工事半ばにして昭和三十年以降のいわゆる神武景気、岩戸景気に見舞われて、工場の拡張増設が続き、海上貨物は増加の一途をたどつた。

しかし工場の原材料や製品のうち、大型船を使用して輸送しなければならぬものは、三角港などを中継しなければならぬような実情で、輸送費はかさむし、工場の発展に支障をきたす心配が出てきた。

そこで工事中の内港とは別に、三十三年度から八代港干拓計画地の地先に、新たに一万トン級の大型船が接岸できる外港の建設を併行して進めることになり、またこれとあひまつて、土地の埋立て造成も進められることになつたのである。

開発計画の概要

港湾整備

(内港) 戦後二十三年度から修築に着手した内港は、マイナス三呎の深さに掘つて、三〜四百トン級までの小型の船舶が横着けできる物揚げ場を五百呎建設す

る計画だが、現在までに三百呎が完成。いまでは大阪との間に月十五航海、東京との間に五航海の定期貨物船も運行するまでになつた。一カ月の入港船舶は六百隻にのぼつて、もはや、いまの施設能力いっぱいの利用をみている。

このため、残り二百呎の物揚げ場の延長は、昭和四十年までに逐次工事する計画となつていたが、本年度追加して予算を確保し、とりあえず年度内に五十七呎を延長することになつたが、引続き計画をくりあげて、工事が行なわれることになる。

(外港) また、三十三年度から着工している外港の修築については、四十年までに四〜五千トン級船舶が接岸できる岸壁と、一万トン級船舶が接岸できる岸壁を各一バース建設されることになつて

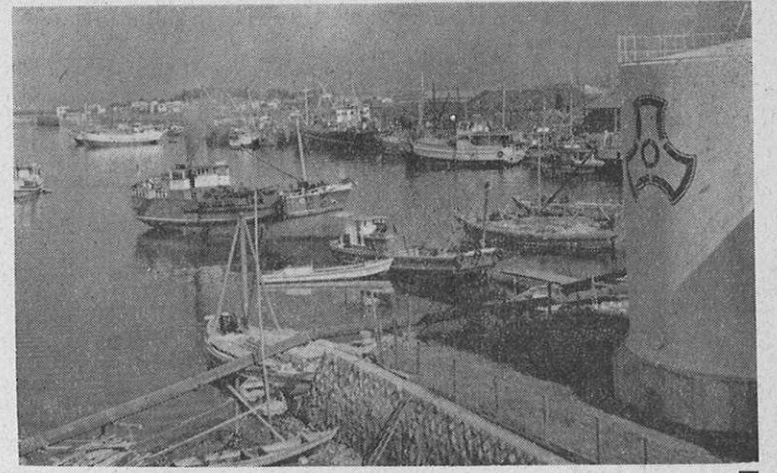
いるが、地元四大工場の工場負担金についての協力、漁業補償についての地元漁協の理解などによつて、工事は着々進んでおり、今秋にはいよいよ待望の四〜五千トン級船舶が接岸できる岸壁が先ず完成する。

二十三年度からこれら工事のために投

資した額は、七億五千万円余り、さらに三十六年度から四十年までに注ぎ込まれる事業費は、土地造成費をふくめ内港関係二億五千万円余り、外港関係十五億一千万円余りがこまれている。

このようことから港の格も一枚上つて、三十四年には三角港について重要港湾に指定され、また工事の施行についても、外港については三十六年度から国の直轄となつた。

なお外港の整備については、前記四十年度までの計画にとどまらず、引き続き四十五年度までに一万トン級と四〜五千トン級、および一千トン級岸壁がさらに一バースずつ増強される予定になつている。完成後の八代港の偉容は、本地域の飛躍的發展を約束するものと思われる。



八代内港のにぎわい

モ

八代臨海工業地帯の造成

(港湾整備)		
内港	着工 昭和23年度	
	完成 300〜400トン船舶物揚場 500mのうち300m完成、のこり200mは40年度までに完成	
外港	着工 昭和33年度	
	37年秋 4〜5,000トン級岸壁 1バース	
	40年度 10,000トン級岸壁 1バース	
	45年度	
	1,000トン級岸壁 1バース	
	4〜5,000トン級岸壁 1バース	
	10,000トン級岸壁 1バース	
(事業費)		
23年度〜35年度	7億5,000万円余	
36年度〜40年度 (土地造成費を含む)	内港関係	2億5,000万円余
	外港関係	15億1,000万円余