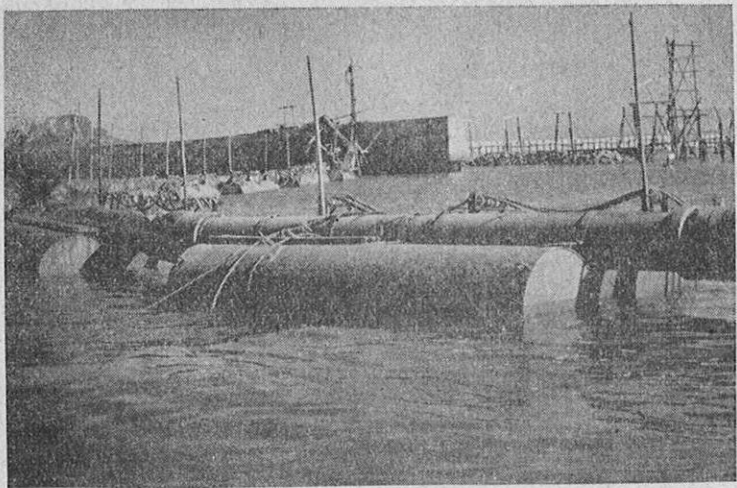


用地造成

つぎに用地造成計画については、港湾の修築と併行して、内港地区に今日までに約四十万六千平方尺(約十二万三千坪、うち工業用地四万八千坪弱)ができているほか、外港地区に百二十九万平方尺(約三十九万坪、大半が工業用地)、内港地区に十萬三千平方尺(約三万一千坪)の造成計画を進めており、その大部分が四十年程度までに完成する予定になつてゐる。



工事中の5,000トン級船舶用岸壁(外港)

とくに外港地区のうち六十七万平方尺については、八代港干拓地の一部転用を予定しているもので、三十八年度にも農林省から譲り受けることになろう。以上の計画だけでも相当の規模の面積であるが、最近の大規模化している工場の単位当り面積や、諸種の立地条件に恵まれた当地域の発展の可能性を考えるとさらに計画を拡げる必要がある。

幸い、八代地域の地先き一帯は遠浅で、埋立て適地が多いので、八代港干拓地に続く大島の北側地区に三百八十九万平方尺(約百八十八万坪)、内港から沖に伸びている導流堤の南側一帯加賀島周辺に三百五十万平方尺(約百六十六万坪)、また三十七年度から農林省が調査に着手することに決定した不知火海縮切り大干拓の一部として、三百三十万平方尺(百四十二万坪)の工業用地造成計画などが検討されている。これらの計画は、今後の工場誘致計画の見直しなどを兼ねながら逐次具体化されることになるであろう。用地の造成単価は、およそ三・三平方尺(一坪)当り三千一三百五十円程度であつて、先進地域の例にくらべて相当安価である。

工業用水道の建設

八代地域は、地下水が豊富になうえに、本県でも最も

水量豊かな球磨川を控えており、工業用水の面では全国的にも注目されている。市内四大工場は従来、地下水を主たる工業用水源として使用しているが、将来にわたる工場の拡張を考えると、地下水ばかりでは不足をきたす。今後の新設工場についても、工業用水の使用量の多いものについては、同様なことがいえる。

しかも地下水の過度の汲み上げは、地盤沈下を招く心配もある。京浜、阪神などの工業地帯ではその現象が起つて、地下水の汲み上げ規制が行なわれているのである。

また地下水の量は場所によつて異なるが、臨海埋立地では水質の面からしても問題がある。このため既存工場の拡張や新規工場の臨海埋立地などへの誘致に備えて、球磨川の河川水を利用する工業用水道の計画調査が行なわれている。

その計画取り水量は、一日四十七万五千立方尺(毎秒五・五立方尺)という大規模なもので、三十八年度から着手予定の古田ダムを利用して取り水するようにするか、別にダムの下流でポンプアップするか、工事費、給水価格などの面から目下検討を行なつており、急いで結論を出し、三十七年度中にも計画をまとめることとしている。

鉄道輸送の整備

鉄道輸送の面では次の二つの点が問題である。

一つは鹿児島本線の八代駅までの複線化延長であり、もう一つの点は八代駅の客貨分離である。

鹿児島本線の複線化については、各方面の協力によつて、三十四年度からまず熊本一宇土間の工事に着手し、本年九月末には完成の見込みである。

他の区間については、国鉄の現在の計画によれば、大牟田一熊本間(久留米一太田間は三十八年度までに完成予定)が四十年程度までに部分複線化、宇土一八代間は四十年以降に実施の予定になつてゐる。

しかしながら、昨年十月のダイヤ改正以来、列車の運行回数も増えて、いよいよ輸送能力の限界にきており、列車の遅延が多くなつてゐる。従つて国鉄が前記の計画を繰りあげ実施されるよう、さらに促進をはかる必要がある。

八代駅の客貨分離についても、数年来要望し続けている問題であるが、今後の輸送見込みでは、既存の四大工場の拡張増産によるものだけでも、四十年には現在のほぼ倍量の百五十万トンに達する勢いであり、現在の場所では駅の拡張が不可能であるので、客貨の取り扱いを分離して、早急に貨物駅を別に設けてもらう必要があるわけである。

これには、市街地内に引込んでゐる球磨川駅が、都市計画上からも問題があるので、これを移転整備して使用することが適当と考えられているが、地元と一体となり、今後さらに促進に努めなければならぬ。

都市計画

都市計画については、道路の整備、住

客貨分離、八代内・外港の整備が急がねばならぬ。また、港湾の規模については、最近の工場規模の拡大につれてますます大型化の方向をたどつており、特に花形産業といわれる製鉄、石油精製、石油化学工場を対象とする港湾にあつては、マイナス十二層以上の水深(四一五万トン級以上)が必要とされている。したがつて加賀島一帯の埋立計画地については、大型港湾計画の調査検討が必要と考えられる。

北九州から南九州に通ずる九州縦貫高速自動車道路の建設調査も行なわれているが、この道路ができると門司一鹿児島間を三、四時間で結ぶという素晴らしいものであるから、輸送事情は著しく改善されるわけで、ぜひ八代市付近を通過させてもらうよう働きかける必要がある。

工場誘致計画

現段階において、まず考えなければならぬことは、既存工場の拡張、発展を助長促進することである。

ここ数年間においても十餘製紙のクラフト工場(投資四十五億円)、上質紙工場(投資二十三億円)、ケミカルランド工場(投資七億円)、目下建設中)、三葉酒造のグルタミン酸工場(投資十一億円)、興人絹の子会社として新しくできた興国セロファン工場(投資九億円、目下建設中)の建設などがある。これらは生産規模、投資額からいつても、新しい工場が数工場誘致されたのと同じようなことである。

このほかにも、既に計画が決定しているものに、三葉酒造の製糖(暖地ビート)工場の建設がある。さらに他の工場についても、今後計画がでてくることと思われる。従つて、こういった既存工場の拡張、発展を促進することは重要なことである。

つぎに、新規工場として先に日本デキストロス工場(甘藷澱粉から結晶ブドウ糖を製造)の進出が決まり、既に用地買収、整地も終つていたが、目下の金融引締めにあい、建設延期となつた。またこれに残念なことであるが、近い将来に実現することは間違いない。

このほか、食品加工工場、石油の二次配分基地建設についての希望もでてお

新産業都市の構想

近年の先進地域における産業、人口の過度集中から、これらの地域では色々な弊害がでてきており、工業の地方分散が問題とされている。この反面、後進地域では先進地域との所得、文化水準の格差がますます増大して、国の平均した発展が図れないでゐる。そこで政府では地方における新しい産業都市の開発を促進しようとする案を今国会に上提しているのである。

県においては、荒尾、玉名、熊本、宇土、八代の五市を中心に周辺町村を含む有明不知火地域(熊本市から半径三十キロ圏内)が諸種の条件に恵まれており、

九州における中核的な産業都市として開発するに適當と考え、目下地域指定方を関係方面に要望しているところである。

この構想では、北部有明地区を有明製鉄を中心とする重化学工業地帯、南部八代地区を各種化学、資源立地型、用水型などの工業地帯とし、中間部の熊本、宇土地区は主として中規模企業で南・北両地区の関連生産工業地帯として、一体的な開発発展をはかることが考えられている。幸い指定が実現すれば、各種の助成措置と相まつて開発は進み、八代地域の将来もさらに明るいものになるであろう。



外港には臨港道路も建設中

宅地の造成が重要な問題である。

道路については、一級国道三号線が付け替えられて、市内を通ることになり、三十八年度までに建設を終る計画になつてゐる。

これによつて、旧国道のバイパスの役割と相まち、道路事情は大幅に改善されるものと考えられる。これとともに、現在のふくそうした市街地を避けて、国道と港湾を結ぶ新幹線道路の建設が必要である。これについては目下市当局において検討が行なわれており、計画決定も近いものと考えられる。

住宅地帯の造成については、すでに完成している駅前野上地区の区画整理(六十六万三千平方尺)に引続き、麦島地区(百三十五万平方尺)の区画整理が進め