

離も短くなり、時間的に三十分以上短縮できる。  
なおこの線で見落せないことは、次に述べる南阿蘇公園道路の基礎になる道路ということである。

### 南阿蘇公園道路

南阿蘇公園道路は観光道路で、中岳火口と、湯の谷、地獄、垂玉を経て熊本、高千穂線に結ぶ道路計画である。  
標高八百餘の線を通り、立野から南阿蘇の高森まで一望に見渡されるすぐれたコースである(延長九七、事業費概算二億七千万円)

### 北外輪スカイ・ライン

次には、北外輪スカイ・ラインがある。横断道路の宮町から大観峯、カプト岩を経て、菊池及び二重峠、赤水を結ぶ線で延長約四十餘。延々と続く北外輪の頂きを通る、名実共にスカイ・ラインである。  
大観峯、カプト岩からのカルデラの眺望、高岳、根子岳の峻険な山はだの男性的眺望、反対側は九重山脈まで続くならかな高原、これらは全く対象的な眺望であり、まさしく交通観光の粹といつてはばからないすばらしい観光コースの計画である。  
以上この三つの大きな観光ラインは、本県観光の大動脈であり、本県観光の将来を占なう大事業であるといえよう。

# 生産あがれば港は多忙

## いそぐ港の整備

### ふえる生産額と貨物量

昭和三十六年度の県内総生産額はおよそ二千億円でこのうち、工業生産額は約千億円。これに対して、県下の港湾で取り扱った貨物量は、出入合計約七百五十万ト、即ち工業生産額一億円に対して、七千五百トの貨物が動いたことになる。新産業都市で考えられている新しい産業は、その大部分が工業・製造業であり、且つ臨海地帯に新しい用地を造成し、そこに必要な岸壁をこしらえて、物資輸送の合理化をはかることが一つの目標となっているので、海送貨物量は、恐らく生産額一億円に対し、一万トにはなるものと考えられる。

### 毎日一万ト級三十隻?

このことは、北九州工業地帯での一昨年の実績に照らしてみると、更によくうなずける。即ち、戸畑、若松、八幡、小倉の工業地帯での工業生産額が、年間およそ五千億円。これに対して、その周辺港湾で取り扱われた海送貨物量は計約四千八百万ト、即ち、生産額一億円に対して、九千六百トと一万吨となつてゐる。

さてこのことから、本県の昭和四十五年における目標生産額、三千億円。この八〇〇〇が工業生産額としても、この生産を遂行するためには、少なくとも、年間二千五百万トの海送貨物量が全く新しく増えなければならない。港湾がこれだけの貨物を消化しなければ、生産はマヒすることになる。

一口に、二千五百万トといえは簡単だが例えば、積荷一万トの貨物船で、二千五百隻、一年間の荷役可能日を三百日、荷役日数平均三日としても、県下の港湾には毎日一万ト級の船が三十隻前後入港して、荷役をしなければならない。ところが、県下で一万ト級の船が接岸荷役できる港は三角港だけ。しかも、たった一隻分の岸壁しかない。

このことから、如何に大きな荷が、海上輸送面にかかってくるかわかる。

そこで県では、それぞれの港の性格、地理的位置、将来の国内及び県下産業経済上の

に占める地位、自然条件等を考えて、その未来図をえがき、その実現に向けて、努力を続けている。

### 港の現状と目標

例えば八代港は、昨秋五千ト岸壁が一つでき上ったばかりであるが、ここは大型産業が発展していくうえの優秀な条件を備えているので、前々からいわれられていた不知火海大縮切干拓計画とも提携して、一千万坪の臨海工業用地造成、十萬ト級船舶の出入荷役可能を目ざして工事を進めている。

三角港は有明、不知火海の要衝にあつていわれる天然の良港として自然条件を具えているので、いち早く開発整備され現在沖荷役も含めて、五千ト級以上の大型船が毎月平均十隻入港荷役をし、通過貨物量は県下最大であるが、港湾の能力はすでに限界にきているので、新たに思ひきつた施設整備にふみきるべき時期にきていることが痛感される。

長洲港は、これまで一小港に過ぎなかつたが、大型臨海工業地帯の整備が着々と進められているし、荒尾港も今では更に小さな港にすぎないが、この地先にも、化学工場群の進出が計画され、五萬ト級船舶を対象とした大型臨海工業地帯整備への出発の日が待たれている。

本渡港は、天草の支閔港とし、その整備計画は、天草架橋等の環境条件の変化も十分織り込んで、慎重に策定するよう準備を

### 観光ブームにのって

又、最近の観光ブームにのって別府、阿蘇、雲仙という黄金ルートの真中という地の利によって、既にある長洲・多比良の自動航送路のほかに、フェリー・ボート、水中翼船航路等多彩な計画が、或るものは実現の一手手前まできており、又あるもの

は、その実現に向けて真剣な検討がなされつつある。

有明海、不知火海、天草近海が、山から山への観光の旅の途中で、気分転換の妙味を生かした観光の豊庫となる日近きを想わせるものがあり、港湾としては、それらの船々を快適に発着させる施設の整備を急がねばならない。

# 熊本—東京直行便を

## 航空路

### 新しい路線も開設

終戦後、はじめて熊本から大阪—東京への国内空輸路線が開設されたのは、三年前の昭和三十五年四月であった。  
熊本空港が第二種空港として開港以来、全日空(全日本空輸株式会社)による熊本—大阪—東京間の一便だけが就航して現在に至っているが、はじめのダグラスDC-3(三十人乗り)は昭和三十七年四月一日から新鋭のフレンドシップ(四十人乗り)に替えられた。

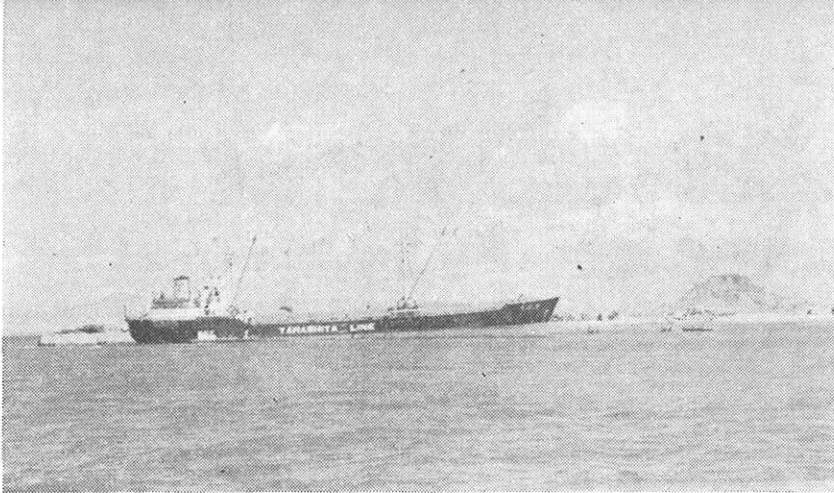
### 東京直行便と滑走路拡張を

昭和三十五年度の上下便搭乗者は四千二百三十三人であったのが、三十六年度には六千七百六十二人、三十七年度一万六千七百五十二人とウナギのぼりに激増しており、今後の本県産業経済の発展は、ビジネス、観光等かなりの利用者を見込ませるもので、東京直行便の就航、大型機の着陸のために、現状の滑走路では、間に合わない

### 東南アジアへの起点

飛行機の利用は特権階級のものだけの問題ではなく、本県産業経済の発展のためにも不可欠のものである。工場誘致、観光客の誘致等、その衝に当る人々に、熊本は遠いと云う感じを抱かしてはいけない。  
熊本が経済から、文化から取り残されなうためにも、また熊本県民の福利を増進するためにも、空港の拡張整備は急がなければならない。  
鹿児島、宮崎でさえもすでに二便就航している。

拡張に踏み切るまでには幾多の問題もあるだろうが、九州の中心である熊本空港を国内路線の、又、東南アジア向け路線のセンターとすべき夢を早く実現させたいものである。



—八代外港にパルプ材を積んで入港した大型船—