

# 工業はどう変わるか

## □開通による利害と変化

一般道沿線の発展のパターンは線状であるのに対して、高速道は点的な発展に変ってくる。この点と線が交錯して面的発展を促進する効果をもたらす。

この点（インターチェンジIC）周辺に一番乗りをするのはサービス業、流通業、レジャー業であり工業は遅れてその次になる。何故ならば工場立地は県外資本が多いからである。また、農振法、都市計画法以外にこれといった土地利用規制がない現在では、無秩序な開発と地価の高騰を招き、IC周辺の工業面からの利用価値は低下しよう。

工業製品を消費地まで運ぶ時間的ロスが減ることは高速道の一番の効用であるが、運賃費用の嵩増を相殺して余りある利益がある企業が集積するであろう。しかし内陸型であれば特にIC周辺に不向きな業種は見当たらないが、有利な企業としては、住宅関連・窯業土石・食品加工・包装資材・輸送機械などが考えられる。

とくに、I・C周辺に各産業が無秩序に混在し、地価が騰貴することを、経済

の自然の流れのままに委ねるならば抑止することは不可能であり、かつ自然環境との調和について行政力によりこれらの弊害を未然に防止する必要がある。それには土地利用についての計画、連絡道路網の整備計画の二つはとくに重要な課題となる。土地利用計画のうち工業用地については、先行取得を行なうことが望ましい方向である。地価上昇は金利よりもはるかに高いので先行取得のメリットがあるが、しかし先行取得は工場立地の担保がないので何年間か遊休する危険性もあり時期判断が難かしい。

## □具体的考慮

先づ南関I・Cは、福岡県と接し、北九州経済の影響をうけることになるが、連絡道路が国道三号線、二〇八号線に不便な面もあるものの工業立地的には大牟田、荒尾市に隣接し佐賀市との連絡が便であるため、北九州、佐賀を供給範囲とするもの、あるいは大牟田工業地帯に関連性ある工場の立地に有利である。

菊水I・Cは国道三号線、二〇八号との連絡もよいので、有明臨海工業地帯への出入口として利用効率の高い地域となる

り工業地帯で消費される工業製品、部品加工などの企業が可成り集積するものと見込まれる。

熊本I・Cは熊本市および大分、宮崎、鹿児島への結節部として、これらの地域を対象として窯業土石製品、住宅関連、包装資材等の二次加工部門と熊本市の消費人口を含んだ食品加工部門、機械金属、修理加工などが貼付きを見ることがなる。さらに空港を利用する小型、精密で附加価値の高い部品製造業も期待がもたれる。

ただし、I・C周辺というのは漠然としており、どの位のエリアを指すかといえ、工業立地的に概ね半経五キロメートル以内までである。また高速道沿線は宣伝的效果はあるとしても工業にとって価値は低い。

## □全面開通の促進を

最近日本列島改造の骨組みとなる工業再配置法に基づく線引が決定、九州は全域的に誘導地域に設定された。このような情勢から企業間に急速な分散ムードが高まっている本県でも全県的な土地利用構想の下にこれらに対応する必要がある。

。今後の工業は労働集約型から知識集約型へ、しかも高生産性、無公害型、企業の選択的立地を図るべきで、豊かな水資源の利用と多量に県外流出する労働力を県内で燃焼する方向に努力を傾注しなければならぬ。幸いI・C周辺には約五百ヘクタールの内陸工業適地も点在し、有明、八代には臨海工業用地も確保されているので、高速道の早期全面開通が望まれる次第である。（工鉦課）



▲熊本I・C.近くに立地して有利になった鉄工団地

# 住民意識の変革

木島 安史

九州縦貫道もいよいよ福岡県との境まで足をのぼすことになった。自動車専用的高速道路であるから、もともと広域的な性格をもつものである。植木・熊本間では十分に機能を発揮できなかったが、今後は大いに期待できる。

本当の意味で九州縦貫道の意義が問われるのは、熊本と福岡が直結される時であり、次いで中国地方を通じて大阪、東京までも一貫した時である。結果的には鹿児島から北海道まで結ばれることになるが、熊本にとってこの縦貫道を持つ意味は、開通の順序と、その時の経済状態であるだろう。ちなみに熊本と福岡が結ばれてからさらに北九州市へと連結する場合と、北九州市と福岡が結ばれてから熊本がそこへ結ばれるのでは、やはり大きな違いが生ずる。人間が一刻一刻の中で生きていくように、熊本にとって縦貫道はやはり時間の系の中で評価されるだろう。

縦貫道を橋わたしたしとした相手の条件が重要であるように、完成への時間的はずれは、熊本市内の立地条件をも大きく左右する。インターチェンジを通

じてのみ、われわれはこの新しい道路を利用できるわけであるから、都市と縦貫道の関係は、インターチェンジによって決められる。具体的には取付道路の性能が大きくものをいうようになるだろう。

これまでの例では、インターチェンジ付近に最も早い変化が見れるが、一定の期間の後には、旧道すなわち国道にまでその効果が及んでくる。熊本からみて、市場が拡大されるといふことはやはり相手からみても熊本が対象地となるわけである。ただその見方の違いが熊本市が独立していた時の中心的位置関係と決定的に逆転されて現れてくることに注意しなければならぬ。市の中心から離れたいわば弱い所が、外部からみれば絶好の所となるわけである。

しかし総体的にしかも長期的にみるならば熊本の繁栄の為に大いに力を添えることとなるのは間違いない。流通を主体とした変化よりも更に重要な変化は、熊本県、熊本市の住民の意識に大きな変革が生れることだろう。

（熊大工学部助教授）

# 花ひらく城北観光

「……南ノ関ニ至ル。古シヘハ松風ノ関トイヒシ所ニテ当国ノ名所ナリ。宿ノアルジ少シ風流有リテ歌詠メトイフ。拙ナキ身ニテ叶フマジト辞セシニ強テノジミシユヘニ

いっしかに秋知りそめて吹きかゆる音にも高し松風の関  
少シ北ノ方ニ肥後・築後ノ国界有リテ熊本侯ノ御番所有リ。是ヨリ熊本札ノ辻マデ十一里八町九間ト有リ。人ノ気象ハ質朴ナルベシ。」  
天明三年（一七八三）の秋、江戸の地理学者古川古松軒は九州を訪れ、熊本を

北上して南関の宿に辿りついた。今から約二百年もむかしのことである。

そしていま、彼の記す「熊本札まで十一里八町九間」が九州初のハイウェイとして華々しく登場した。  
この高速道は北九州から鹿児島までのすべてを結ぶにはなおしばらくの歳月を要するが、それでも観光客の移動はぐんと変るだろう。

## □カネ・ヒマ・カー

どうしてそんなに変わるのか。国民所得や余暇時間が急速に伸びてきたからだ。カネとヒマをつかんだ人たちは、いっせいに都市を脱出し、レクリエーションをめざす。



▲往時をしのばせる竹林（南関町）

総理府の調査によれば、この一年間で日帰りレクリエーションを行な