



写真は空より見た八代臨海工業地帯の定地。左方と上方が不知火海、右下方日本セメント工場、左上方の突堤の内側が内港。

明 る い ★ ★ ★ ★

八代地区工業地帯開発の前途

- ☆ 農工併進によつて県の産業構造を近代化し
- ☆ 県民所得を引上げて民生の安定向上をはかる
- ☆ とする狙いは県計画建設の終着目標であるが
- ☆ 八代地区の工業開発は従来農業県としての色彩
- ☆ が強い本県の後進性を打破する突破口であり
- ☆ 昨今、国の産業立地整備対策の進展とともに
- ☆ 明日の希望図として大きく脚光を浴びて来
- ☆ た。そこで八代地区工業開発の構想と問題点に
- ☆ ついてしばらくペンとカメラをあててみよう。

……わが国工業地帯の趨勢と……
……浮び上る八代地区……

工場を建てる条件としては、敷地や原料、電力、用水、それに労力が安くて豊富に得られること、海陸両面の交通運輸が便利であり生産したものを消費してくれる背後地を持つていることが大切である。

京浜、中京、阪神、北九州の「四大工業地帯」をはじめ大小さまざまな工業地帯もこのような立地条件に恵まれて発達して来たものであるが、戦後急激な工場の拡充によつて、今日では用地の狭隘、用水の不足等生産の拡大を阻む要因を生じておりその改善整備と新工業地帯開発の必要性に迫られている。

そこで国では従来企業家まかせであつたこれらの問題の打開について積極的に対策を講じていこうということになつた。そして通産省では全国の主要工業地帯（今後有望なものを含む）の産業立地条件を調査したが、九州では北九州地区（福岡）をはじめ八代地区（熊本）、細島地区（宮崎）の三方所が工業地帯整備候補地に指定され八代工業地帯の今後の発展が大きく期待されるに到つたのである。

水量ゆたかな球磨川の古田ダム建設予定地点。鉄橋は鹿児島本線

★

立地条件と当地区の工業開発上の問題点

従来当地区は九州の中南部に位置するため京浜、中京、阪神等の大消費地に遠く、また戦後は電力事情も悪く、更に港湾、鉄道等交通輸送施設の未整備などその発展を阻害する要因が少くなかつた。しかし情勢の推移に伴い今後の見透しは次第に明るくなつて来ている。

すなわち、国内市場の遠距離という悪条件の半面、漸次高まりつゝあるアジア貿易の進展とともに東南方への窓口として将来の発展が期待され、又ひとところ悪かつた電力事情も球磨川電源開発（今後二十六万九千四百キロワット時）の推進や大規模な新鋭火力発電所の建設などによつて著しく好転し、「電力型の工業」といわれる東海電極田ノ浦工場、日本合成宇土工場なども続々拡張されるに至つた。又最近八代港の整備、鹿児島本線の複線化も決定して前途頗る有望となつて来たのである。

将来の魅力は水と用地

本地区最大の魅力は何といつても工業用水と工業用地である。

我国の工業は将来ますます重化学工業化への方向を辿ると思われるが、これには多量の水と用地を必要とする。

ところでこの地区における球磨川の余裕水量は農業用水などを差引いてもなお一秒間二〇屯（濁水期の流量三五・七屯）を下らないといわれ、地下水と合せると一日に一〇〇万屯はタップリ使える見込である。このように水量が豊富な上に水質も良く、しかも工業用水道を建設しても給水料金は一立方メートル程度ですむ見込みで極めて安い。既成の工業地帯では大体水道給水料は一立方メートル前後、北九州などは十八円となつており全然比較にならない。然もこれらの地帯では最早増加給水しようにもその水が少なくて困っている現況である。

次に工業用地の問題について眺めると当地域には既成の土地で工業用地としての適地が多いばかりでなく、地先一帯が広大且遠浅の干潟地であるため埋立に適し、安価に大規模な用地が容易に造成できる強味を有している。特に最近干拓事業について、農業用地だけでなく工業用地も含めて多目的に推進できるようになつたことは、八代地区における工場用地の造成を促進させる上に一大福音とも言えよう。

しかも造成費は坪当り一、〇〇〇円乃至一、五〇〇円程度の見込で京浜地区の四、五〇〇円などに比べると極めて安い。このように安価で広大な用地が容易に得られることは前述の工業用水の好条件とともに八代地区立地条件の二大魅力であらう。

現在の隘路は海上輸送力の貧困

このように八代地区の立地条件は極めて優れているが、たゞ一つ悩みの種は県共通の問題ともいえる陸海上輸送力の貧困なことである。

まづ鉄道関係では、鹿児島本線と肥薩線が何れも単線であり、しかも八代駅の貨物取扱能力が不足して来ていることである。三一年における八代駅の貨物取扱量は発着合せて七十五万一千屯で飽和点に達しているが、三六年頃までには約九〇万屯の増加が見込まれるので、鹿児島本線の複線化と八代駅整備の早期実現が強く望まれるところである。

又海上輸送についても、現在の八代港は干潮時二米から三米の水深しかなく、三〇〇屯の船が漸く接岸できる程度で、木材、セメント、紙、糖蜜などの生産物原材料の輸（移）出入にあつては三角港或いは他府県の港湾を中継しており、輸送のコスト高を招いている。このような海上輸送の隘路を打開するため、大型