

表1 主要港湾施設の現況 (単位:m、km²)

港湾名	留施設					護岸	外かく施設				泊地面積
	繋船岸	うち大型船	うち小型船(-3m以下)	浮棧橋	繋船浮標		総数	防波堤	導波堤	堤防	
総数	19,076	935	18,141	613	5	146,775	22,588	11,781	11,150	8,974	
県管	9,932	935	8,997	613	5	77,497	16,032	6,230	9,802	6,188	
(重要港湾)	3,954	742	3,212	362	5	22,307	4,635	997	3,638	3,139	
三 角 代 保	1,959	297	1,662	(4)218	4	13,907	58	58	0	2,041	
八 水	931	125	806	(3)108	0	6,219	4,393	808	3,585	263	
(地方港湾)	1,064	320	744	(1)36	1	2,181	184	131	53	835	
五 九 七 八	5,978	193	5,785	251	0	55,190	11,397	5,233	6,164	3,049	
長 河 百 佐 大 合 姫 本 大 鬼 富 高 牛	555	0	555	0	0	2,187	1,528	1,402	126	170	
洲 内 貫 敷 浦 津 戸 渡 門 池 岡 浜 深	93	0	93	0	0	4,092	477	457	20	23	
	235	0	235	0	0	4,219	4,233	730	3,503	770	
	2,460	0	2,460	0	0	6,366	670	670	0	161	
	181	0	181	0	0	3,386	1,099	123	976	108	
	376	0	376	(1)36	0	3,252	0	0	0	231	
	185	0	185	0	0	2,287	367	352	15	600	
	914	0	914	(1)36	0	17,743	1,976	862	1,114	155	
	251	0	251	(2)52	0	3,621	0	0	0	80	
	57	0	57	(1)18	0	1,630	323	323	0	34	
	180	70	110	(1)37	0	3,705	0	0	0	444	
	234	18	216	0	0	2,342	604	194	410	31	
	256	105	151	(2)72	0	360	120	120	0	242	
市町村管理(地方港湾)	9,144	0	9,144	0	0	69,278	6,556	5,551	1,348	2,786	

注) 1 昭37.12末現在。 2 ()内は、基数を示す。 (資料) 日本国港湾統計年報 (運輸省編)

河川が流入し、土砂を流出するので、各地に干潟地が発達し、天草島を除く海岸地先は、干潮時において一、二メートルの沖合まで干潟となることである。これは港湾にとって不利な条件となっているが、反面臨海工業地帯の造成およびこれともなう大規模港湾の建設には有利な条件となり、将来の大規模な臨海工業地帯として、開発の可能性を持っている。

本県の港湾は、重要港湾として三ノ角港、八代港、水俣港の三港、地方港湾として四港(うち指定港湾三港)、その他の港湾として五港(港湾区域未決定)、あわせて五二港である。これらの港湾の配置は、有明海沿岸に七港、不知火海沿岸(本土)に六港、天草島に三九港となっており、天草島は全港湾の七五%を占めている。また、港湾の管理は県管理一六港、市町村管理三六港となっている。

また主要港の港湾施設については、表1のとおり大型船(一、〇〇〇トン以上)の繋留施設(一、〇〇〇以上の水深を有する岸壁)を有する港は、三角、八代、水俣の各重要港湾と富岡港および牛深港のみで、他は小型船舶繋留施設を有するにすぎない。

これらの港湾における取扱貨物量および旅客の推移は、表2のとおり、まず貨物は、輸移出入合計で三四年四七三万トン、三八年六九一萬トンと年率九、九%の増加を示しており、このうち、重要港

表2 港湾の利用状況

区分	昭34 (A)	36	38 (B)	伸び率(%)	
				B/A	左の年率
貨物(千t)	4,727	6,767	6,909	146	9.9
輸移出	2,560	3,838	3,532	138	8.4
輸移入	2,167	2,929	3,377	156	11.8
旅客(千人)	2,453	3,223	3,287	134	7.6
乗込	1,201	1,569	1,631	136	8.0
上陸	1,252	1,655	1,655	132	7.2
入港船舶隻数	351,328	455,330	489,409	139	8.6
純屯数(千t)	15,914	20,623	22,114	138	8.4

(資料) 日本国港湾統計年報

湾三港の取扱量は、三八年二九九万トンと総貨物量の四三%を占めている。

外国貿易の輸出入(三角、八代、水俣の三港)は、図1のように、三四年二七万トン、三八年四〇万トンと年率九・七%の増加を示し、総貨物量の約六%を占めている。

なお、旅客については、三四年二四五万人、三八年三二九万人と年率七・六%の増加を示しているが、これは天草の一部の港および観光の支関港である三角

建設譜

阿蘇スカイラインは、四〇年度に道路公団の予備路線の指定をうけていたがことしは一歩進んで実地調査段階に入ることになった。

また、菊池水源で阿蘇スカイラインにつながる城北開発横断道路(菊池、長洲間など)は、従来熊本日田線、山鹿大津線、玉名山鹿線などの地方道に区分して、それぞれ小規模な改良を施してきたが、こ

阿蘇五岳と菊池溪谷を結ぶ

阿蘇スカイラインは、ことしの調査次第では四二年度から建設工事に入り、四三年度中完成を期待している。このため城北

阿蘇スカイラインと城北開発横断道路は、阿蘇スカイラインの開通時に整備を終ることとし、四三年度を目標にしている。

この完成によって、観光面では国際観光ルートやまなみハイウェイの手野ろがる高原美と、阿蘇谷のもつカルデラを俯瞰しながら展望する五岳の山岳美が開発され、また菊池水源の溪谷美をつな

1 鉄道輸送近代化の促進

鉄道輸送力の増強

地方開発道路との連絡街路の整備
高速自動車道、国道、主要地方道など地方開発を推進するために必要な道路と結びつける街路の整備を行ない、都市の開発を促進する。

都市内街路の整備
都市内の一貫した交通体系を確保し、道路交通の円滑化をはかるため、都市内街路の整備を促進する。

鹿兒島本線については、三九年度から荒尾―熊本間の複線化、荒尾―熊本間の電化工事に着手しているが、(注)昭和四〇年一〇月完成)四五年度までに全線の電化、八代市までの複線化の完成を促進するほか、津奈木湯浦間の部分複線化を四二年度までに完成するよう促進する。

なお、八代駅の客貨分離、操車場の建設および荒尾大牟田にまたがる操車場の建設を促進する。

また、熊本―東京間、熊本―大阪間の特急列車の増発について、その実現を促進する。

空港の整備拡充

激増する航空機輸送の需要増大並びに各種小型機利用の増加に対処して、次のとおり熊本空港の整備拡充をはかる。

空港の整備

昭和四三年度までにバイカウント機の発着を可能にするため、滑走路およびエプロンの拡張をはかるとともに、これにともなう附属施設の拡充をはかる。

定期航空網の拡充

空港の整備とあわせて、バイカウント機による東京直行便の開港をはかる。

2 新線建設の促進

高森から宮崎県日の影に至る高千穂線は、熊本、宮崎間を最短距離で結ぶ重要な路線であり、この地域の地下資源、森林・畜産資源並びに観光の開発に及ぼす効果は大きいので、そのすみやかな完成を促進する。

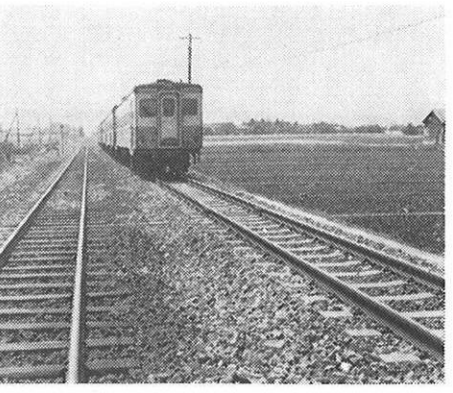
また、限府から小国に至る小国線は、熊本、大分両県にまたがるわが国有数の林産資源の開発および観光資源、地下資源の開発のため重要な路線であるので、その建設を促進する。

その他、地域開発上重要な予定路線についても、その新線建設を促進する。

湾港計画

現況と問題点

本県は、有明海、不知火海、天草灘に接し、海岸線の延長は八二〇キロに及び、海上交通は本県産業にとって重要な役割を果たしている。この海域の自然条件の特徴は、潮汐の干満差が大きく、加えて球磨川、緑川、白川、菊池川など多くの



複線化完成(写真は熊本―川尻間)