地域開発の指標

天草地区

◇特集◇ ひらけゆく天草

天草五橋の開通は島の人たちに大きな希望の光を投げかけた。そして天草開発の新しい一頁が開かれようとしている。

しかし、なによりも天草島の開発を支えるものは、そこに住む人たちの、たゆみない努力の集積であり、それのみがひらけゆく天草を築き上げていくのである。

開発の基本方向

天草島は、九州中部の西南海上に広がる群島であり、大小一二〇ほどの島からできている。東は八代海をへだてて、熊本県の八代、芦北地方に面し、西は東支那海の外洋に接している。また、北は有明海をへだてて、長崎県の雲仙に対し、南は鹿児島県の長島と向い合っている。

島の総面積は、八七三・六平方粁、総人口は、四十年の国勢調査時点で二〇万四、九四七人である。県全体に対して、面積で一一・九％、人口で一一・六％を占め、人口密度は一平方粁当り二三五人で県平均より五人少ないだけである。

島の主な産業は、農林漁業、鉱業および天草架橋によって躍進が期待されている観光である。そのほか、海に囲まれた地域として、中小の海運業や造船業も見のがしてはならない。工業も食品加工業を中心として、今後の発展が期待されている。

天草島は、昭和二十八年十月、離島振興法に基づく第一次指定として、天草郡市全域が、離島振興対策実施地域の指定を受けた。引き続いて、二十八年十二月第二次指定によって、宇土郡三角町の戸馳島が追加され、高率補助と一括計上予算による、本格的な産業基盤の整備がすすめられてきた。

産業基盤の整備と併行して、農業構造改善事業、沿岸漁業構造改善事業などの産業振興対策も強力にすすめられ、これらの成果を受けて、四十年度に、天草農業経済圏の指定を受け、四十二年度からの事業開始をめざして、現在、基本計画の立案中である。

観光については、三十一年七月に、雲仙天草国立公園の指定を受けた。そのほか、三十七年二月には、天草下島の全市町が、産炭地域振興臨時措置法に基づく区域指定を受け、特に苓北町、河浦町、牛深市の三市町は、同法第六条の適用区域の指定を受けている。

このように、天草島には、法律に基づく各種の地域指定が行なわれ、きめこまかな開発がすすめられており、県計画にも、天草地域の開発の基本構想を掲げ、開発地域として県独自の開発をすすめることにしている。以下、天草島開発の現況と将来の方向を、架橋の効果と結びつけて眺めてみることにしよう。

昭和三十八年三月に発表した県民所得の地域別分析によると、三十五年の天草地域の生産所得は、一四八億七、〇〇〇万円、県内生産所得の八・二％を占めている。人口一人当りでは、県平均の七五・八％、全国平均の五二・八％の水準にある。

区分	面積 (35.10. 1)	総人口 (40.10. 1)	人口密度
	km²	人	人/km²
架橋によって結ばれる島 天草島	567.22	119,051	210
下島	218.51	46,352	212
上島	30·15	18,737	621
野島	3.67	157	43
矢島	2.76	723	262
浦島	1.79	244	136
合島			
大島			
永島			
樋島			
前島			
小計	824.10	185,264	225
その他の島	49.51	19,683	398
天草地域 (A)	873.61	204,947	235
全県 (B)	7,371.41	1,770,747	240
比較 A/B(％)	11.9	11.6	

天草地域は、離島という地理的条件と劣弱な生産基盤、過剰な人口をかかえていまもなお、本土との格差を縮小するには至っていない。しかし、天草地域の開発の方向は、一四年間に及ぶ離島振興事業の積み上げの過程で、極めて明確になってきており、いままた、天草五橋の完成によって、新たな発展への転期にさしかかっているのである。

天草地域の開発は、基本的には道路、港湾、漁港、用地用水などの産業基盤を強化し、地域の立地条件と資源を生かした産業を振興することにより、住民所得の向上をはかることにある。しかし、ながいあいだ遅れた生活条件の下におかれてきたこの地域の開発は、産業の振興だけでは十分でなく、積極的に生活環境の改善をはかって、住民福祉の向上に努める必要がある。

交通体系の確立

天草地域は、天草五橋の完成によって従来の海路によるハンディキャップを脱脚し、陸路による交通が可能になったが、この効果を、地域開発のあらゆる面に生かすことが、今後の天草開発のもっとも重要な課題である。

現在、天草島の中心、本渡市から熊本市まで船・陸路もしくは鉄道利用で、三時間あまりかかるが五橋の完成によって一時間短縮され、約二時間の陸路の旅となる。交通経費も、有料道路の通行料金を含んで、片道二〇円ほど安くなり、輸送手段の一本化による利便を考慮に入れると、その利益は、さらに大きなものとなる。現在進行中の鹿児島本線の複線化、去る七月二十六日に、施行命令が出された九州縦貫高速自動車道の建設、新熊本空港の整備、国鉄新幹線の九州乗り入れが実現し、熊本市から東京、大阪、北九州方面への輸送力の増強、スピードアップがはかられると、天草架橋の持つ意味は、一段と大きなものになる。

例えば、国鉄の長期計画によると、国鉄は熊本・東京間の鉄道所要時間を、昭和五十年までに、旅客で九時間、貨物で二三時間短縮する計画であるので天草から東京まで、旅客は一〇時間貨物は一八時間の旅となるのである。さらに昭和五十年には、熊本から東京まで高速自動車道が開通する予定であるので、そうなれば、天草から東京まで、直接自動車で一六時間、大阪まで十時間、福岡までは四十七年に完成する予定であるので、六年後には、天草から福岡まで、三時間で行けることになる。

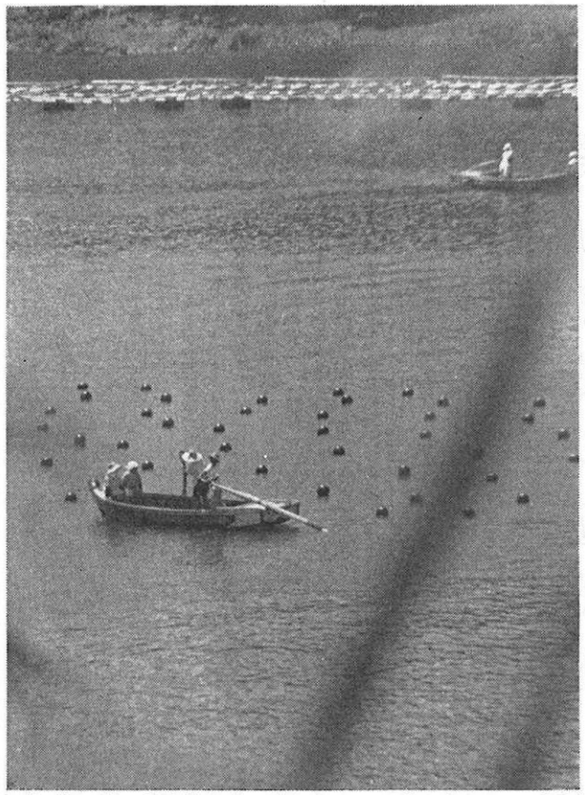
このように、道路整備のもつ効果は、はかり知れないものがあるが、そのためには島内道路の整備をはかることが、当面の急務である。

天草五橋によって、本土と結ばれる天草の有人島は、北から大矢野島次いで松島町の永浦島、永浦島と樋合島の間には、すでに橋がかかっており永浦島内の連絡道路も整備されている。さらに、松島町の前島を経て、合津で天草上島とつながるが、上島と下島の間には、本渡瀬戸橋がかかっているので、全部で六つの有人島が、天草架橋によって直接本土と結ばれることになる。その面積は、八二四平方粁、天草全域の九四％に達する。また、これらの島に住む人口は、一八万五、〇〇〇人を数え、天草地域人口の九〇％を占める。

しかし、天草五橋が取りつく松島町合津は、上島の東北端に位置し、天草島の大部分を占める上島、下島、あわせて七八六平方粁の地域に住む人々は、島内道路の整備をはかることなしには、架橋の効果を十分に受けることができない。

天草島内の道路整備には、離島振興事業が、開始された昭和二十八年以降、一四年間に、総額二四億七、〇〇〇万円の事業費が投ぜられたが、それでも県道以上の改良率は、四十一年三月現在で一一・八％に過ぎず、三十九年三月末の全国平均三四・六％を、大幅に下回っている。県平均の二六・三％と比べても、実に半分以下の改良率である。

そのため、四十二年度事業として、本年度の二・四倍、九億四、〇〇〇万円の



青い海に浮ぶ真珠養殖ブイは新しい島の風物となった……■