望の複線化が見事実現した。これで青森から熊本までおよそ二千キロが複線化されたことになる。

本工事の完成により、熊本以北の鉄道輸送容量の飛躍的な増大に加えて、待時間解消による大幅なスピードアップによって既成大都市との経済交流は緊密かつ活発化し、経済圏は大幅に拡大されるものと大いに期待されている。

★熊本以南の全線電化は四十五年

熊本以南については現在まで、熊本—宇土間工事に係る熊本—川尻間、浜戸川—宇土間が三十八年に完成し、既に複線運転が行なわれている。残る川尻—浜戸川間三・三キロの工事は、緑川・浜戸川・加勢川の河川改修との関連もあり遅れ気味であるが、四十四年三月には完成する見通しで、その一日も早い完成が望まれる。

つぎに宇土—八代間では現在まで宇土—松橋、松橋—小川間が完成をみている。残りの区間については、国鉄の資金事情から、当初の計画よりも遅れがちであるので、県としても地元をも力をあわせ工事の促進に努めたいと考えている。

八代以南の複線化については、現在完成をみている湯浦—津奈木間（四十三年五月完成）を除いて、国鉄の第三次長期整備計画（昭和四十～四十六）に取り入れられていないが、今後一貫複線化の早期実現を目途に運動を展開してゆかねばならないと考える。

電化についても、三十九年に前記「鹿児島本線複線化期成会」を「鹿児島本線複線電化期成会」と発展改称し、強力に促進運動を展開してきた。

その結果、熊本まで（荒木—熊本間七十八・八キロ）の電化工事は三十九年三月から総工費二十三億五千四百万円（うち利用債十億円）をもって着工、四十年九月に完成、同年十月開通の運びとなった。

この電化の完成により、県民待望の京浜・阪神等の大都市域への特急・急行電車の直通運転の開始など列車のスピード・アップはもちろん、輸送力は大幅に増大し、ばい煙のない近代的な鉄道輸送が実現して本県の開発を大きく促進することになった。

また、熊本以南の電化についても、三十九年より鹿児島県と提携してその早期着工を図ってきたが、四十三年三月五日、熊本—鹿児島間二百・六キロについて二年後の電化の夢をかけた起工式が鹿児島県出水市で行なわれ、熊本以南電化のスタートが切られた。総工費は五十四億六千万円で、熊本県側から着工、四十五年十月には全線が電化され、早くて煙のない快適な旅行が楽しめるようになる。なお、この区間には九州では初めてのCTC（列車集中制御）装置がつけられる予定。

これで三十六年六月に門司港—久留米間が完成した鹿児島本線の電化も十年ぶりに全区間完成、東京—鹿児島間千五百キロが全線電化されたことになる。

このように、熊本を中心とした鹿児島本線の複線化、電化は現在着々と進みつつあり、これらの工事の進ちょくにより、地域住民の利便はもとより、本県の九州における交通拠点性は増大—九州の中枢県としての地位は着実に高まってきている。

今後、九州における産業経済の大動脈としての本線の役割は、モータリゼーションの進展に伴う自動車輸送の増勢下にあっても、依然として重要になってくるものと思われ、複線化、電化工事の実施は、本線の質、量両面における近代化を急速に促進し、本県の地域開発はもとより、九州開発ひいては広く国土の均衡ある発展を大きく促す始動条件になるものと期待されている。

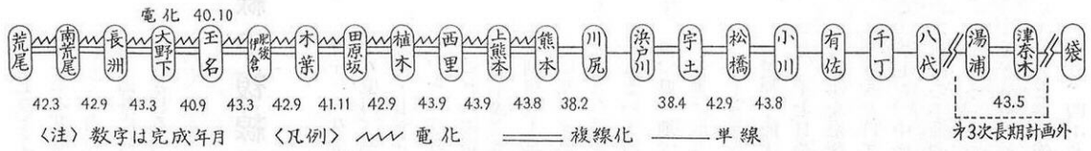
★国鉄新幹線の延長を促進

四十三年八月二日には、本県における国鉄新幹線の建設を促進し、その早期完成をはかることを目的とし、県・市町村・経済団体等広く県内各層からなる「熊本県国鉄新幹線建設促進期成会」が発足し、(1)国鉄新幹線を博多延長と同時期に熊本まで延長すること、(2)引続き県内を縦貫し鹿児島まで早期完成することの二点を目標に、力強い促進運動の展開をはじめた。

現在、策定が進められている新全国総合開発計画においても、大型高速交通施設による国土開発の新ネットワークの建設が根幹施策にとりあげられており、その中で大きな役割を与えられている国鉄新幹線の本県乗り入れは、現在着々進ちょくをみている九州縦貫自動車道、新熊本空港等の大型交通施設の建設と相まって従来、中央先進地域から遠いという致命的な不利条件を解消し、本県の発展を大きく促すものと多大の期待がもたれている。

鹿児島本線の複線化、電化工事の早期完成とともに国鉄新幹線の一日も早い本県への乗り入れが望まれて止まない。

（企画第一課）



新熊本空港の試験工事は昨年十二月から開始されているが、三月末からいよいよ本工事に突入する。

新熊本空港の整備進む

熊本県は、立地的に九州の中心を占め、九州縦貫高速自動車道をはじめ、本県を中心に陸上交通網が整備されるので、九州の中枢都市としての発展が期待されているが、さらに大型の空港が完備された場合、本県の開発と繁栄のためにさらに寄与するものと思われる。

そこで、いち早く、熊本県では熊本空港の拡張移転を考え、九州の他の空港に先んじて、整備計画を進め、第一期計画としては高遊原滑走路二千㍍の空港を新設、昭和四十五年秋には航空機の発着ができるよう、すでに昨年十月十七日運輸大臣の出席のもとに起工式が挙行された。又第二期計画として三千㍍の滑走路が完成すれば、九州における大型民間空港として、又西部日本の重要な幹線空港として、東京・大阪と直結することはもちろんであるが、中距離国際線（中国・東南アジア等）の乗り入れも行なわれることになろう。

新熊本空港の施設

◇標高百九十三㍍〇七

◇空港用地面積＝約百九万三千二百六十平方㍍（約三十万坪）

◇着陸帯

◇滑走路

◇誘導路

◇エプロン＝七バース

◇ターミナル地区＝庁舎・発着施設・駐車場・

◇無線通信施設

ＩＬＳ（計器着陸装置）

ＡＳＲ（空港監視レーダー）

ＶＯＲ（超遠波全方向式無線標式）

◇照明施設＝進入灯・滑走路灯・誘導路灯・エプロン等

◇航空保安施設＝計器着装置（ＩＬＳ）及び進入灯

◇事業の開始及び完成の時期

四十二年度—空港用地の測量・調査・土地等の買収及び補償

四十三年度—土地等の買収及び補償・用地造成工事着工

四十四年度—用地造成工事一部完成

四十五年度—滑走路及誘導道路一部完成（就航可能）エプロン・道路・駐車場及び航空保安施設の一部、庁舎完成

四十六年度—用地造成・滑走路・エプロン・道路・航空保安施設完成・誘導路完成

予想機種—ＹＳ一一・ボーイング七二七・ボーイング七三七・バイカウント八二八

（新空港建設管理室）

新しい臨海工業地帯

★〝海の大型交通施設〟である大型港湾の建設は臨海工業開発の可能性を大幅に拡大していく……。

■荒尾・長洲地区と八代地区の場合

本県は、九州の中央部に位置し、大陸、東南アジアへの地理的優位性をもつとともに、有明海、不知火海などに面する長い水際線と広い干拓適地を有するなど臨海工業地帯としてのすぐれた条件をそなえている。

不知火有明地区は昭和三十九年に新産業都市の指定を受け、建設基本計画（三十九～五十年度総額三千二百十九億円）が承認された。

この計画は、北部の荒尾・長洲地区および南部の八代地区の両臨海部を工業開発の主軸とするとともに、中央部の熊本地区を中心とする内陸部の開発と相まって、これらを交通通信施設の整備により、緊密に連結し、地域の一体的開発をめざしたものである。

これまで有明製鉄の進出中止など臨海部における工業開発が不振であったため、主として熊本地区を中心とする内陸部に新規企業の進出がみられたが、大牟田、荒尾地区における不二サッシの立地決定等により、この地区にアルミニウム工業の展開が期待される。また、八代地区における石油配分基地の操業開始ならびに港湾、用地造成の進展に伴う企業進出の機運増大など、これらの一連の新しい胎動により、臨海部における工業開発は明かるさを増し、内陸部の工業開発の進展とともに、地区の特性をいかした工業開発の発展が期待されるものである。

★荒尾・長洲地区—期待されるアルミニウム工業

大牟田、荒尾地区における石炭関連工業、長洲地区における鉄鋼業の開発を柱とする工業開発は、諸般の事情のためおくれていたが三池炭の利用によるアルミ製錬工業開発のため、四十三年一月、三井アルミニウム工業株式会社が正式に発足した。フランスのペシネー社からのアルミ製錬技術の導入も成り、工場敷地である三池港南側の埋立地も既に第一期の埋立工事中である。

第一期計画は、四十四年五月にアルミ