

表1 港湾施設の状況(昭43)

港 湾	総延長 (m)	係 留 施 設						外 か く 施 設			泊 地 面 積 (千㎡)		
		-4.0m~ -7.5m		-7.5m~ -9.0m		小 型 船 船 用 (-3.0 m以下)	浮 さん 橋		係 船 浮 標 (基)	総 延 長 (m)		防 波 堤 (m)	導 流 堤 防 砂 堤 (m)
		バース	延長 (m)	バース	延長 (m)		基	延長 (m)					
総 数	26,015	20	1,019	5	722	23,293	31	981	9	27,005	14,826	12,179	9,945
県管理港湾	15,133	20	1,019	5	722	12,471	29	921	5	20,253	8,445	11,808	7,223
重要港湾	6,739	14	747	5	722	4,712	16	558	5	7,243	1,563	5,680	3,965
三 角	2,912	—	—	2	297	2,289	9	326	4	123	123	—	2,118
八 代	2,183	ド フ イ ン 3 基	210	3	425	1,392	5	156	—	6,810	1,149	5,661	693
水 俣 地方 (14港)	1,644	8	537	—	—	1,031	2	76	1	310	291	19	1,154
市 村 管理 港 湾	8,394	6	272	—	—	7,759	13	363	—	13,010	6,882	6,128	3,258
市 港 湾	10,882	—	—	—	—	10,822	2	60	4	6,752	6,381	371	2,722

表2 港湾取り扱い貨物および旅客の推移

区 分	昭 38	昭 42	伸 び 率 (%)	
			昭42/38	年率
貨 物 (千トン)	7,079	10,449	147.6	10.2
輸 移 出	3,602	4,944	137.3	8.2
輸 移 入	3,477	5,505	158.3	12.2
旅 客 (千 人)	3,344	3,309	99.0	△ 0.2
乗 込	1,658	1,634	98.6	△ 0.3
上 陸	1,686	1,675	99.3	△ 0.2
入港船舶隻数(隻)	495,680	539,909	108.9	2.1
入港船舶総トン数(千トン)	22,287	34,710	155.7	12.1

(資料) 港湾統計調査

このほか、国道二二二号の内牧バイパス、小国バイパス、国道二二九号の八代バイパス、錦バイパス、免田バイパス、多良木バイパス、湯前バイパス、国道二一八号の越早バイパス、矢部バイパス、馬見原バイパスなどの建設および国道二六六号の瀬戸橋かけ替えと、大矢野地区内の拡幅などの早期実現につとめ

産業開発臨海道路の整備  
有明および八代臨海工業地帯の工業集積の効果を中枢都市熊本に波及させるとともに相互の関連を深め、その効果を県下全域に及ぼすため荒尾、長洲から臨海部を経て八代に至る産業開発臨海道路の建設を計画する。

新空港関連道路の整備

このほか、国道二二二号の内牧バイパス、小国バイパス、国道二二九号の八代バイパス、錦バイパス、免田バイパス、多良木バイパス、湯前バイパス、国道二一八号の越早バイパス、矢部バイパス、馬見原バイパスなどの建設および国道二六六号の瀬戸橋かけ替えと、大矢野地区内の拡幅などの早期実現につとめ

主要地方道の整備も着々と進められている……★

主要地方道の二次改築  
主要地方道についても、既着工または計画中の玉名山鹿線の玉名バイパス、熊本日田線の西合志バイパス、熊本浜線の田迎バイパス、熊本玉名線の伊倉バイパス、大津甲佐線の御船バイパスなどを昭和六十年までに完了するよう推進する。

城北開発横断道路の整備  
長洲、玉名、山鹿、菊池から阿蘇外輪山を通り菊池阿蘇有料道路(阿蘇スカイライン)を経て、瀬の本、黒川、杖立までの区間に城北開発横断道を整備し、城北地域の産業および観光開発の動脈とする。

新熊本空港に関連する道路として主要地方道大津甲佐線や県道小川熊本線などの道路を整備する。また、新熊本空港から熊本市市街地に至る新しい熊本空港連絡自動車道路の建設構想について積極的に検討するとともに、さらに、熊本市市街地と将来建設を計画する熊本新港と関連をもたせ、国道五七号と結ぶ新しい道路の建設構想についても検討する。

ダム関連道路の整備  
川辺川ダム、五木ダム、氷川ダムなどのダム建設に関連して、主要地方道人吉宮原線、宮原甲佐線などの道路の整備を推進する。

城南山岳縦断道路の整備  
人吉球磨および城南地域の産業開発とあわせて観光開発に資するため、県東南部山岳地帯を縦走し、人吉市と砥用町を結ぶ城南山岳縦断道路の整備をはかる。

天草不知火海周辺道路の整備  
天草地域における道路の国道昇格にともない、その整備を急ぐとともに、天草地域、八代芦北海岸を周遊する主要地方道、一般県道などの既存の道路の整備をすすめる。天草不知火海域を周遊する道路の整備を促進する。

また、牛深市と鹿兒島県長島を結ぶ有料橋の建設について検討し、その実現を

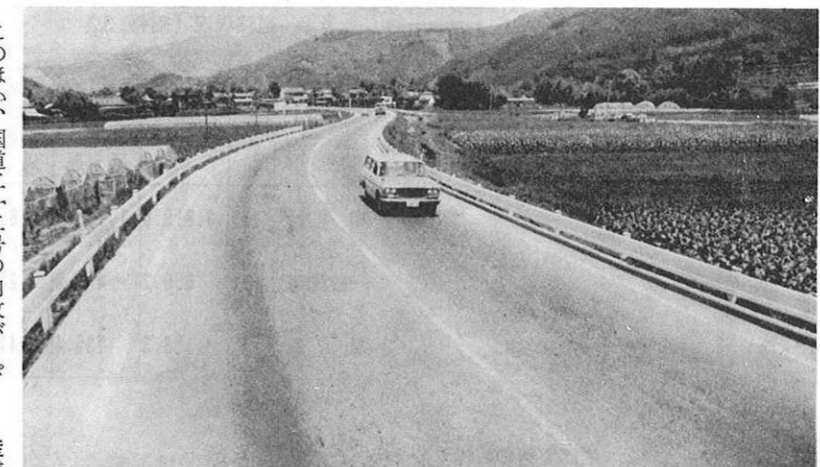
◇ 現況と問題点

本県の将来における工業化の展開のために、有明臨海工業地帯を形成するにあたって、この地域に大型の港湾を建設することおよび熊本市周辺内陸部における都市型工業の進展と熊本市が人口六十万人の中枢都市として、その管理機能のいっそうの向上をはかるうえから、新たに港湾を建設する必要がある。また、これとあわせて三角、八代、水俣の各重要港湾についても貿易の振興、工業開発の拠点とするため、さらにいっそうの整備拡充を進めるとともに、その他の地方港湾についても、地域開発のうえから重要であるので、それぞれ所要の整備を進める必要がある。本県の港湾施設の状況は(表一)のとおりであり、取扱い貨物等

◇ 将来の展望

有明地域においては、荒尾大牟田工業地帯の南下とともに、新たな企業立地の可能性を踏まえ、臨海工業用地の確保とあわせて、大型港湾を建設することによって、工業化への転機を迎えることとなる。また熊本地域に港湾を新たに建設することによって、将来六十万人の人口を持つ中枢都市としての機能はさらに高まり、内陸工業地帯の形成にも大きく寄与することとなる。三角、八代、水俣など既存の重要港湾を整備拡充することによって、県南の工業開発を促すとともに、海外貿易の振興に大きく寄与することとなる。さらに、水俣と天草を結ぶ航路など、主要地域にフェリー接岸施設を整備することによって、増大する自動車による観光に対処することができ、本県の観光振興に貢献することとなる。

このようにして、本県産業経済は大きく拡大し、それにつれて、人および貨物の動きは増大し、港湾において取り扱われる貨物量も、昭和四十年八百四万六千トンに対し、昭和六十年には、約四・六倍にあたる三千六百七十万トン程度に増



主要地方道の整備も着々と進められている……★

る。

主要地方道の二次改築  
主要地方道についても、既着工または計画中の玉名山鹿線の玉名バイパス、熊本日田線の西合志バイパス、熊本浜線の田迎バイパス、熊本玉名線の伊倉バイパス、大津甲佐線の御船バイパスなどを昭和六十年までに完了するよう推進する。

城北開発横断道路の整備  
長洲、玉名、山鹿、菊池から阿蘇外輪山を通り菊池阿蘇有料道路(阿蘇スカイライン)を経て、瀬の本、黒川、杖立までの区間に城北開発横断道を整備し、城北地域の産業および観光開発の動脈とする。

新熊本空港に関連する道路として主要地方道大津甲佐線や県道小川熊本線などの道路を整備する。また、新熊本空港から熊本市市街地に至る新しい熊本空港連絡自動車道路の建設構想について積極的に検討するとともに、さらに、熊本市市街地と将来建設を計画する熊本新港と関連をもたせ、国道五七号と結ぶ新しい道路の建設構想についても検討する。

ダム関連道路の整備  
川辺川ダム、五木ダム、氷川ダムなどのダム建設に関連して、主要地方道人吉宮原線、宮原甲佐線などの道路の整備を推進する。

城南山岳縦断道路の整備  
人吉球磨および城南地域の産業開発とあわせて観光開発に資するため、県東南部山岳地帯を縦走し、人吉市と砥用町を結ぶ城南山岳縦断道路の整備をはかる。

天草不知火海周辺道路の整備  
天草地域における道路の国道昇格にともない、その整備を急ぐとともに、天草地域、八代芦北海岸を周遊する主要地方道、一般県道などの既存の道路の整備をすすめる。天草不知火海域を周遊する道路の整備を促進する。

また、牛深市と鹿兒島県長島を結ぶ有料橋の建設について検討し、その実現を

第3節 港湾の建設整備

今後、わが国は、いっそう国際化の傾向を強めながら、海外貿易の発展を遂げていくと考えられるが、特に東南アジアおよび大陸地域の貿易の拡大と、これらの地域に対する経済および技術の援助は、いっそう強く要請されることとなる。いままでは、海外貿易や海上交通の面で不利な地理的条件と考えられていた本県の位置は、特に東南アジアおよび大陸地域に向けては、有利な位置を占めることになる。

はかる。

国道昇格の促進  
国道の認定基準に適合した重要な主要地方道について国道昇格を促進する。