

(前頁から)

豚は共同出荷を

養豚は従来農家の廢物利用を主とした副業的な飼育であつたものが、遂次経済的な飼育に移り、農家経済の一環にまでその地歩を固めてきた。然しその取引方法は旧態依然たる「生産者」→「仲買人」→「産地問屋」→「消費地荷受機関」→「消費地卸問屋」→「小売」であつて、依然として仲買人による庭先取引が行われ、この間の仲買人の利潤はすべて生産者からの買入値におよぶと見られていた。

甚だしいのはいまだに豚小作が相当行われていることである。この方法は甚だ便利であり、發展過程としては必然的なものと考えられるが、今日の経済情勢から考えると早急に改善されねばならない段階である。

その改善策としては生産者の有利な出荷方法(共同出荷)生産者と消費者の直結、間接的には市場取引方法の改善などが考えられる。つまり生産団体(農協、畜協、養豚組合)から直接市場に出荷する共同出荷が最も有利であることはいうまでもない。

肥育牛の将来は

わが国内牛の屠殺数は昭和二十九年度は成牛が約五十三万頭であつたが、三十年には八十二万頭に、積も八万頭から二十一万頭へとその伸びは一、七倍に増加し、今後も食生活の改善普及及び国民所

得の増加と共にその需要は増大の傾向にあり、又一方では水産物の減収により肉の消費量は益々伸びるものと思われる。

この消費の増加が反映し、飼育頭数と生産頭数は三十一年度を頂点として減少の傾向にあり、三十一年に濠洲及びニュージーランド肉を輸入してその不足を補っている現状である。政府においても従来とられていた自動承認性を改め外貨割当制による輸入を行うことになり輸入が抑制されたので、国内の食肉価格は一応安定し、将来は一層肥育が促進されること予想される。

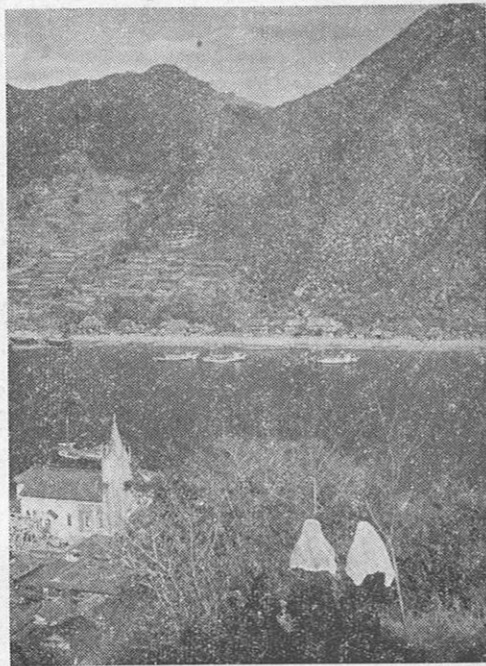
本県も大阪食肉市場の開設によつて、各地に集团的な肉牛の肥育が盛んになりその共同出荷と相まつて、農家の大きな現金収入源となつていくことは喜ばしい。更にこれを高率化し、農業経営の安定化を図るために次のことを考えるべきではなからうか。

- (イ) 草資源の改良と開発による肥育を進行し、生産コストを引き下げる。
- (ロ) 飼料の利用率、枝肉の高値販売のため、牛の年令を漸次若令化する。
- (ハ) 肉質の向上のため、牝牛肥育より去勢牛の肥育へ転換する。

以上概略を述べたが、各部門に共通している問題は何と云つても生産、集荷、販売にわたる一貫した組織が望まれることである。この組織の弱体が、ひいては致命的ともいえる金融の不足をきたしていることを思えば、この金融の不足も又

熊本県の観光

その問題点と対策は



—天草の崎津風景—

交通の発達で不利になる……

東京オリンピックを目標に、国の施策は明らかに観光に大きなウェイトをかけた、あります。別府—阿蘇—雲仙を結ぶ九州横断国際観光ルートの開発、天草架橋、九州縦断道路の整備拡充、国鉄各幹線の復線化とスピードアップ等、これらの交通面の向上整備は、当然その具体的なあらわれであつて、これが本県の観光的立地条件に大きく影響を与え、否根底からその条件を変えようとしています。

即ち、本県は九州の中央に位置しているという観光上の地理的な利点が、交通面の変化によつて、逆に、たゞ見て通る、美しい景色だなあ—と言つて通過してゆくだけ、の最も不利な立地条件に追いこまれようとしていることです。

これでは幾百、幾千万人の観光客が押し寄せようと、観光産業としての資格は生じません。現実の問題として、熊本県内に宿泊し、土産物を買ひ、県民性を理解して貰つてこそ、我々が観光に多額の金を投資する価値が生れて来るのです。交通が発達し、道路の開発が急速に進んでゆく現実を直視しつつ、我々はその対策を考え、実行してゆかねばならないと思ひます。本県観光の問題点も、にあるのではないのでしょうか。

一枚看板(?)阿蘇国立公園……

本県の観光上の東の正面玄関は別府であり、裏玄関は雲仙、長崎、勝手口は博多であるといわれています。いゝかえれば我々はこの手ごわい相手を向うに廻し

各部門に共通している問題といえよう。然し、本県の各種産業が一部を除いて、その企業構造と経済規模が零細でしかも

もろく安定性を欠き、金融の対象としては好まれない状態である。だから日常の資金に追われて売りいそぎ、その結果買叩かれて、自分で自分の首を締めるとい

暴れるカミナリ族

★最近交通事故はうなぎ上りである。

昨年一カ年間に県内で起つた交通事故は二、三〇九件で、死者一、二六八人、負傷者二、二九七人を出した。しかも全事故の約五十八%はオートバイやオート三輪、モーターバイクが起した事故という。

★事故の原因のうち「安全速度違反」「ハンドルの切損じ」「追越し不注意」および「徐行不履行」の四つが最も多いが、大半はスピードを出し過ぎたために起つている。

★オートバイなどの事故の特徴は、自分で負傷する率が極めて高く、しかも死んだり重傷が多いことである。これはカミナリ運転でとつさの危険がさけられず、転倒し頭を打つた場合が多いからである。オートバイに乗るときは必ずヘルメット(白色でないもの)をかぶること。また二人乗りによる転倒事故も多いから、危

険な同乗は慎むこと。

★また車の通行には、はつきりした順位が定められているが、現状では少しも守られていない。追越しが日常茶飯事のように行われ、いたずらに「速いもの勝ち」になりがちである。正面衝突のような大きな事故は、大部分この追越しによつて起つている。

★車のスピードが二倍になると、急ブレーキをかけても止まるまでには四倍長い距離を必要とし、かりにそのまゝ止まらずに衝突したとすると、その衝激は四倍の強さであるということである。カミナリ族の無謀運転は往々自爆するばかりか、他の人々を傷つけている。

この種の車は年々増加しそうな傾向である。お互いに嚴重にいましめたもの。(県警察本部)

て努力して来ていたのであり、将来も努力して行かねばならないのです。

まして大分、長崎、福岡の三県は我々の観光路線上にどつかと居坐つています。このほか路線以外にも、不利な地理的条件を克服して全県一致で努力している

宮崎県をはじめ、最南端の鹿児島県などもあり、年々増加してゆく観光客、然もすばらしくスピード化されゆく観光路線の上で、各県が互いに優位を確保しようとして頭張つているのが実情です。さて我々は今迄何をしてきたか、決して手をつかねていたわけではありませ

ん。本県観光のキャッチフレーズ「阿蘇国立公園」を一枚看板として、乏しい財源の中にあつて努力を注ぎてきたことは、決して間違ひではありませんでした。たしかに「阿蘇」に年々五〇〇万人の観光客を吸収する力を發揮してきました。然しこれらの客は一体何処に宿泊したのでしょうか。我々は、たしかに世界的な観光地「阿蘇」を持つてはいますし、又、県下各地に数多くの温泉群ももつてはいますが、「阿蘇」に来る観光客をグツと引きとめ得る「宿泊地」がありません。

「宿泊地」とは旅館施設だけをいうのではなく、観光地の環境とかムードを含めた全体的なものです。その環境とムードが別府や雲仙にはるかに劣つていた、めに、せつかくの「阿蘇」の景観は、別府の「阿蘇」になり、雲仙のための「阿蘇

う事態を繰返しているのが現状ではなからうか。

一日も早くこういつた悪循環を脱け出して、健全な企業を確立し、本県産業を益々興して県民所得が全国で三七番目という、有難くないレベルを返上したいものである。(熊本県産業館)

」になつていくともいわれています。

観光地の連けいを……

我々は昔乍らの、景勝の地を觀せることに努力を集中して、訪れた人は当然泊るだろうと考えていたのではないか。「觀せる」とか「觀る」とかいうことは今日ではそののみが観光の唯一のものではなくなつています。まして、交通機関の発達によつて「観光は乗物の中から」という考え方に変わりつゝあるというのが現実です。

このまゝで推移すれば、交通機関の発達がますますこの傾向に拍車をかけるであろうことは明らかです。

県の重点が「阿蘇」に向ひ、「阿蘇」を看板として行われていた時に、県下各地の各観光地は、この看板とのつながりを忘れてはいなかつたでしょうか。あまりにも小地域の誘致のみを考えて、各個バラバラの態勢ではなかつたでしょうか。

別府や雲仙のような小地域の開発ではないために、施策の力が及ばなかつたことにもよりますが、それだけに、これからは県下各観光地がこの「阿蘇」の看板を中心として、海の天草国立公園、市街地としての熊本市、温泉群としての各観光地が一丸となつて、有機的に連けいを保ち乍ら観光活動を開始することができたらならば、本県はまさに日本一のスケールの大きい観光地たり得る諸条件を具えているといえましよう。