伸びです。国営、県営、団体営を含めて基盤整備は重点事業として促進されてきているということがいえます。それで、特に熊本で新しい方向づけとして現われてきているのは、平坦地帯のほ場整備だと思います。これは急激にふえてきています。県営事業の新規がことしは五地区も採用してくれという話もありますし、それから農道関係が一年間に一五〇㌔ぐらい新設されているということです。さきほどから道路が大切だという話が出ていますが、ともかく道路計画の五カ年計画で主要道路は非常に促進されてきているのです。ところが主要道路以外の道路の整備が遅れているということは農村と都市の格差がさらに開いていく一つの原因になっているのではないかと思います。そういう意味で、道路の整備は非常に大事だと思います。

それから熊本の場合、非常に広大な草地資源を持っている。いわゆる潜在資源がありますが、これらの資源を活用して畜産の振興をはかる、或はみかん産地は将来の産地間競争に耐えうるだけの近代化されたみかん園をつくって、コストダウンをはかっていかねばならぬというような問題。或は大きな畑地帯をかかえているということ、これは南九州の一つの特長だと思うのです。畑地帯の生産が低いので、県全体の平均の所得の平均値が下がるということがいえるといえると思います。だから畑作振興は特に力を入れなければならない——そんな気が致しますね。

——さきほどの話の関連ですけど、企画部長さんの話の中で、熊本の中小企業の方にでさえ議論が活発で、しかも農業の振興をはからねばならぬということをおっしゃってる。その関連というのは農政部長さんの立場から見てどういうふうにお感じですか。

「商工業」に「農業」が仲間入りして

白石 九州は将来とも、国民食糧の供給地だということで、農業の振興には特に力を入れなければいけないという話ですが、確かにそうだと思います。九州の占める全国の視野というのが大体一五%なんですよ。農業の人口にしろ、面積にしろ、生産にしろ。ところが九州はいいことに開発資源がたくさんあるわけですよ。企画部の方でもいろいろご尽力頂いて新しい事業が芽生えようとしていますが、そういう資源を活用して、全国的な視野を高めていって、飽くまでも食糧基地として発展しなければいかんのではないかと思うわけです。そういうことで、農政局が中心になって九州の農業開発促進法の基本計画が策定されつつありますが、これを五月いっぱいに基本計画をつくりまして、どういう持ち込み方でそれを法制化していくかとを検討しております。これはゼヒ実現せねばならぬと思っているわけです。

村田 いま農政部長がおっしゃった問題と、も一つは、これは非常な進歩だと思っていますのは、従来は企業という観念のほかに農業が入ってなかった、それが農業自体が、その仲間の中に入ってきた。そういう意味で農業が産業の分野として新たに認識されつつあるということですね。従って農業の今後進むべき方向としては、そういう企業意識の中で農業を考えていかねば、いかぬのではないかと思うんですね。

高速自動車道と大型空港

——まあ、全般的な話はこれ位にいたしまして、いわゆる基盤整備をいずれの面でも進めなくてはいけない。そういうことが出てきたわけですが……今度は、具体的に基盤整備に貢献するであろうと思われる事業、大きく県民の前にクローズアップしてくるであろうという事業はどういうものが行なわれるかということですが、まず第一はやはり縦貫高速自動車道路でしょうか……。

村田 そうですね。縦貫道を軸にして、それに伴ういろんな整備を終らなければならないと思いますね。熊本を九州の中枢都市にするというけれども、中枢都市ということについては、現実にそういうものが整備されてくると、交通運輸面ので、熊本は九州における中心地になるということは確かですね。

（大井）

——高速自動車道、それに関連するいろいろの道路が整備される、これが今年の課題。いや課題というより、これは現実に進んでいきますね。

村田 ええ、進んでいきますね。

——このほかに交通運輸というと、空路、それに海路があるんですけれど、空路の方はいかがですか。

河端 昨年の七月に高遊原に大型空港を建設したいということを打出しましてから、地元の方々には、約一七〇㌶の土地がなくなるというか、従来、そこに生活の根拠をおいていた地盤がなくなってしまうということから、土地に対する愛着心というものを中心にして、そうとうの反対意見が強かったわけです。昨年いっぱいは、七月に発表した段階では、まだ飛行場としては建設が可能な土地であるという段階までででした。それから先の地域の開発をどうするのか、あるいは補償の価格その他はどういうふうにしてきめていくのか、あるいは飛行場建設の設計そのものも、まだわかっていなかったわけです。

ことしは、いよいよそういう具体的な農業開発の計画なり、あるいは価格の問題なり、あるいは昨年末できあがった1/3,000の地図の上に現実に設計が航空局で行なわれていくことになります。で、本当にどなたの土地がどれだけかかるのか、はっきりするんですから、ことしは、そういう具体的な案をもって、地元といろいろお話合をしていって、県と地元の方々をの間の信頼関係といいますか、これが非常に薄かったのですけど、ことしは、信頼感がとり戻されて、地元の方々のご協力もご理解も深めていく、そういう年になると思っております。

新しい海運時代に そなえて大型港湾を…

——海路の方はいかがですか。

村田 熊本の基盤整備の中で、やろうとして仲々できないものが港湾だろうと思いますね。なぜそういうことをいうかといえば、船舶が非常に大型化されるわけですね。もう一つは海運の技術革新が今後恐らく急速に進むだろうと思われるわけですよ。そういう情勢に対応できるような港湾が、熊本でできるだろうかということについて考えてみると、八代だけでは不充分じゃないかと思いますね。だから、やはりそういう情勢に対応できるような港湾ができたら、熊本は素晴らしいと思いますよ。

熊本は縦貫道の要に当る、つまり陸運の中心地になる、大型空港ができると、九州における空路の中心地ともなる、それに加えて、新しい海運時代に対応できる港ができたらね。熊本は素晴らしいと思うけれども、残念ながら熊本に大型港湾を建設することは容易じゃないと思いますね。といっても、できないことはないと思いますよ。有時製鉄を誘致しょうと計画したときは、長洲に五万㌧級の港湾建設の計画を樹てたんですから、できないことはないですよ。ただ容易でないということですね。そういう点で八代では不充分ではないかと思いますね。端的にいって。

河端 私は少し意見が違うんですが、長洲に五万㌧の港湾を建設したいと思っておった、こういうのができればよいということですけれども、八代は五万㌧ならできるわけですよね。一〇万㌧までは可能だと思います。いまの現実の問題としては、従来は、たとえば五万㌧の港湾建設をし、あるいは一〇万㌧までの大型港湾の建設をする、それだけの必要性があるかないかのところが問題だったと思う。

村田 その点では、私は商工水産部長と意見が違うんだ。何故かというとね。たとえば、有明製鉄がくるから五万㌧の港湾を造らなければいかんという行き方は、むしろ非常に現実的であるようだけれども、それでは伸びないと思うんですよ。やはり基盤整備というものはね、企業がくるから基盤整備をしなければならないのではなくて、基盤整備をしたところには、だまって企業がでてくるような素地をつくるべきだと思う——。

河端 ただね港というものは莫大な費用がかかるから、その裏付けとなる、それだけの投資をし、犠牲を払うだけの経済効果が、その価値があるかどうか、そこのところがポイントなんですね。だから頭を下げて頼みに行くとか行かんとかの議論じゃなく、一〇万㌧なら一〇万㌧の港湾を建設して、それに見合うだけの背後地の工場立地なり、あるいは産業の発展の可能性があるかどうかというところの見極めがつくならば、八代港は一〇万㌧までの港湾建設は可能だと私は思います。

村田 港自体の建設は可能かもしれないけれども、あそこまで入ってくるかどうかが問題があるわけだな。

河端 港湾は一〇万㌧まで建設ができるのかできないのか経済効果を抜きにして考えた場合ですよ。これは一〇万㌧までは可能であるという線で進んでいいと私は思います。航路の問題もありますがそれは八代の今の外港の地先から何㌔かの問題であって、今の七七万坪の八代干拓を工場用地に転用した埋立の土砂も要るわけですから、今の一万五、〇〇〇㌧のままですと1/3ぐらいしか公共用の土砂がでてこないわけです。あと2/3は、自分で掘って埋めなければならんという情勢です。一〇万㌧の港を造れば、今のままでは航路がない。それで航路の浚渫をしなければならない。その航路の浚渫の土砂をもって埋めれば、残りの2/3も公共の土砂でもって埋立ても可能なんですよ。そこらへんを、もうちょっと流動的に考えるべきじゃないかと……。だからね、きょうの結論はね、議論はいろいろあるでしょうが、なにかのきっかけがあれば、可能性はあるんだということは意見が一致しておるということですね。

——ところで、陸、空、海はでてきましたけれど、陸の方で、もう一つ鉄道がございますね。鉄道は今、着々と電化・複線化が進んでいるのですが、ことしはどこまでまいりましょうか。

ことしの電化、複線化は 八代まで

村田 ことしは八代まではぜひやりたいと思っています。ただ、今は九州で鹿児島本線の電化・複線化と、長崎本線の電化・複線化が競合しているわけですよ。国鉄本社に行って陳情すると、大体、一般旅客の利用率は長崎本線の方が高い。