

ところが貨物の利用率は鹿児島本線の方が高い。それで貨物の方の局に行つて相談すると、そりやー鹿児島本線だとおっしゃる。

——なるほどね。

村田 旅客の方の局に行つて相談すると、長崎本線の方が利用率が高いのでどうも、ところおっしゃる。今のところ競合しているのはつきりしないけれども、私は鹿児島本線はことしは、少なくとも八代まではやつてくれるのではないかと思います。

——そうしますと、これは国鉄自体がやられることでしようけれども、地元の協力が、利用償の引受けだとか、そういうことで協力体制が問題になるし、九州各県揃つて大きく成長しなければなりませんけれども、長崎県とそういうことになっているならば、熊本県が一つ団結してやれば希望がもてる。早くやれるということですね。

村田 そうですね。八代までの複線化は現にやっているわけですよ。ただ、複線化と電化は関連があるものだから、電化の方がきまらないと、複線化の方もどんどん進められないという問題が一つあるわけですね。だけど複線化は進められているのですから、それにあわせて電化も八代まで進めて頂きたいと陳情しているところですね。

——そういう状態に対応して農政部面におけることしの課題は、われわれ素人な

に天草架橋の開通で、昨年十月、十一月の二カ月間に、天草を訪れた人が百二〇万人ですからね。熊本は九州の中の大きな観光地になつて行くわけですよ。だから、四十年の観光客数が一、一〇〇万人ですから、ことしは西暦でいったら一九六七年ということ、一、九六七万人位に伸ばしたい。この観光客数を伸ばすということが一つです。

もう一つは観光客数が伸びれば、購買もふえ、観光客の落す金も増えるわけですから勿論、これは大切なことです。何が欠けているかという、例えば、宮崎県の場合ですが、これは熊本県とくらべて観光客数では比較にならない程少ないし、観光資源の点でも、実際は何もないわけですよ。ところが、何か知らず、観光いっばいという感じがする。熊本の場合、その点で欠けているような気がするのです。そこでこれまで欠けていた観光いっばいという感じを、熊本県にひとつ溢らぎらせるような年にしたと思つてい

——商工水産部長さんは、かつて熊本

今、観光の話がでたんですが、農政面からも観光とは大変関係があると思うんですが——

りに考えますと、昨年から着工された阿蘇の草地改良は一つの画期的なことだと思ひますね。確かに未利用資源の開発、というのも畜産資源は世界的に枯渇していますしね。こういうのが、わが熊本で伸びようとする。この見通しはどうですか。

阿蘇—草地開発

天草—広域経済圏

白石 横断道路ができたということ、それに将来阿蘇スカイラインができるということがやはり基礎になり、阿蘇の草地開発が進むという関連がでてくると思うんですよ。したがって、横断道路ができたということが、国営の大規模草地改良が発足をみたということとつながっていると思ひます。ご承知のとおり、熊本には阿蘇を中心にして五万畝の草地がある。これを充分活用して、肉資源の増大を図る、どうしても草地を開発しなければいかんと思うんですよ。そういうことで、さしあたり一、七〇〇畝の草地改良が国営で発足をみたわけですが、さらに二万畝から三万畝の改良をしてい

観光いっばいの熊本県に

河端 観光面で、考えることは二つあると思ひます。ひとつは、昭和四十年の観光客数が一、一〇〇万人、四十一年が、

まだわかつていませんが、架橋の完成で、相当に伸びているものと思ひます。年間、観光客数の最も多い時期は、従来

白石 ええ、関係ありますね。最近、産

農業を発展させること自体が、また観光資源を育成する、という考え方、これが端的にあらわれてくるのが、天草の羊角湾だと思ひますね。これは羊角湾とその周辺に大集団産地を作るのですが、熊本県には大集団産地は小天、天草が二、三〇〇畝のみかんの一つの団地なんです。そこに観光客がどっと集まる。そういったケースのものが羊角湾周辺にできれば、これは観光資源になりますね。

それから阿蘇の草地改良も完成すれば、牛がたくさん出てくる。これも産業観光という形で結びつきがでてくると思ひます。そういうことで、間接的には観光資源の育成もしているということですね。

——企画部長さん、いかがですか。観光へのデツカイ夢ということですね。

村田 デツカイ夢ではないけれど、現実的に今まで熊本の観光の中心といたたら阿蘇だったわけですね。確かにこれからは阿蘇でしょう。ところが、ことし天草架橋ができて、阿蘇と天草を結んだわけですね。そこで、阿蘇と天草を結んでみると、一つ根本的に欠けているものはなにかということ、私は熊本市だろうと思ひます。

江津湖と、金峰山と、

熊本城と、

熊本市の都市づくりということですか。

村田 熊本市の都市づくりというより、熊本市の観光施設を充実するということでしょうか。阿蘇へきて、熊本市をサーッと通り抜けて、天草へ行くということではいけないので、そういう意味では、私はこの間発表されておつた金峰山の「国民の森」は、これはぜひ実現させたい。この金峰山の「国民の森」と江津湖を開発しなければならぬと思ひます。

——市の方でも力を入れていきますからね。

村田 江津湖と金峰山と熊本城の三者を総合的に開発して、熊本市自体に立派な観光施設を作りあげて行きたいと思ひます。

——お聞きしましたように、熊本県には、阿蘇があり、天草があり、また熊本も、そのように観光の中心地になるということですが、その内、天草の海底ですが、全国的に見て非常に魅力があると思ひます。

いわゆる天然の海底を何かの形で紹介するというのは大きな資源開発になるのではないのでしょうか。

河端 昨年、天草架橋が完成した時期と前後して、底がガラス張りになった舟ですが、海の色が見えるようになった舟が出来ています。

まあ、そんなことか、海中にガラス

盤整備まで、一連の事業を実施しようという計画が出ています。

——いま、ミカンの話がでましたが、熊本は、全県至るところミカンの適作地であり、いずれここ数年のうちに、熊本のみかんは、全国を制覇するのではないかと、日本中のみかん産地から恐れられているのでね。

白石 ええ、確かに九州は、ミカンの適地であるわけですよ。いま、全国のミカン生産の半を九州が占めています。近い将来に、半になると思ひます。適地である上に、労働力もある。また、経営規模の拡大しようとする場合、土地の値段も安い。など、有利な条件が揃っているわけですよ。ですから、いづれ、九州ミカンは、全国を制覇するものと思ひます。また、当然しなきゃいかんと思ひているのでね。

——九州横断道路、天草架橋の完成から、どうしても観光の問題がでてくると思ひますが、実際に、もはや名実ともに観光県になつてきたと言えらると思ひますが……。

十月ですが、それで阿蘇が約五七〇八万人。それに熊本を訪れる人が五〇万人から六〇万人の人というわけですよ。さら

の廊下を作るとか、これは、学術的にも熊本県という限られた範囲ではなく、全国的な視野から、天草の海底開発をやらうじゃないかと、いう声も出ています。

まずは九州交通網の

中心都市として……

——これまでのいろいろな夢が、いや夢というよりすでに現実のものですが、出て参りました。そして、これらは、ことしの後半から、次第に目に見えてくるわけですね。

そうなりますと、最近よく言われていますが、広域圏とか、或は、中枢都市だとかいう問題が、話題となつてくると思ひます。

中枢都市という言葉は、昨年あたりから、しばしば出てくるのですが、将に、九州縦貫道などは中枢的機能を果たすでしょうし、或は空港も、港湾もそうでしょうし、或は空港も、港湾もそうでしょうし、或は空港も、港湾もそうでしょう。か、熊本は九州における政治、行政、経済の中心的役割を果してきたというイメージが、つながついてくると思ひます。ですから、この可能性は、如何でしょうか。

次号予告(二〇一号)

県計西シリーズ・球磨地区の開発の案。特に土地改良・観光・林業のアウトラインと市況を紹介。(編集室より)