

というようなものをそれぞれ重ねて、どうやって住みよい郷土を形成するかと、それについて行政はどういうお手伝いをしてあげなければいけないかと、いうことではないかと思うのです。

嶋田 その点からすると先ほど工務課長の話の中の前提として農業で余剰労働力、いわゆる家付き労働力ですね。これをどう転用するかということで工場誘致、うまく進む場合には一町村一工場ということ、これは全く理想的だと思います。しかし、行政そのものがやはり一市町村だけではすでに手の届かない住民の二重生活というものの構造圏が広がっているわけですね。そういう視野からとらえますと、先ほど私が申し上げた、いわゆるローカルネットワークを整備し、どこかの拠点を工場をはりつけることにおいて圏域そのものがうろつてくる。

あるいは農業の生産にしても、新しい経営あるいは優秀な機械力の応用とか、また、出荷体制を整えるとか、こういう結びつきにおいて圏域をとらえた施策の展開がぜひ必要になってくるのではないかと思います。

いわゆるブロックごとの行政が今後非常に活性化し、その点で工場誘致もやりやすくなるのではないですか。

田辺 企業誘致にしましても、大型のもの

のは別として中核になるような三百から千位の規模のものが、そういう地域の核的なものとして分散配置されると、それからまたさらに末端が伸びてきて、比較的労働力の豊富などころに五十人から百人規模ぐらいでミニ工場ができるということでしょうか。そうすると中心になる方々は専業で、また余剰力は兼業という形で、農外所得をあげていただけるといふ感じがするわけですね。

□ 道路は県と市町村の努力目標

城野 その際忘れてならないことは熊本、これは県計画をたてる時からの課題でございますけれども、日本列島の一番端にある南九州圏に属しているということで、全国のネットワークがなかなか伸びてないという問題がありましたね。そこで第一章で高速度交通網の整備ということで中央と人的にも物的にも結合させるような手段、大型の空港であるとか、高速度道路であるとか、新幹線であるとか、新しい港湾というようなもの開発を考えると、熊本対全国という観点からはもう熊本はへき地というようなものではないのだという手段を揃えるということをやったわけです。そうすると大きな全国的なネットワークが伸びてきた場合のその

拠点、拠点がさらにいまの圏域をいくつかに分けた場合の一つの生活圏、そのようなものとういうふうな今度はさらに小さいネットワークで結ぶか、ということですね。端的にいいますと、城内の道路の整備、域間の道路の整備の問題ですね。この点をうまく結びつけて、先ほどから話が出ておりますようなものとういうふうなうまくスイッチをさせるかというのがこの計画の骨だろーと思えます。

嶋田 その点について、広域市町村圏計画というものと、全市町村に策定をお願いしたいと思っております市町村振興計画、この関連が非常に大切になってくるわけですね。いまおっしゃったいわゆる全国広域ネットワークというものはやはり背骨ですから、県の計画はろっ骨でしようね。毛細管がいわゆる広域市町村圏なりあるいは市町村の振興計画にあたると思えます。私の方の所管の広域と市町村の振興計画、両者とも最重点は道路整備にあるわけですね。市町村道が最も基礎になるということですね。いいかえすと県と市町村の努力目標といえるのはなからうかと思えます。そういう意味でいって農政、あるいは商工水産、建設、いろいろ各部各課の所管事項とうまく組み合わせる計画を立てていこうとこういうことを考えておるわけです。

□ 農業と観光と

道路

常川 その農業と道路という問題ですけども、これは一番新しいものとして端的にいえるのは阿蘇の九州横断道路ですね、この周辺には、大規模草地改良事業が進んで、赤牛あるいは乳牛が入っているわけですけども、もしあそこに道路ができなかったら、あのような草地改良事業もおそらくこれほど順調には進んでいなかっただらうと思えます。もちろん観光開発に非常に威力を発揮していると同時に阿蘇の外輪山一帯の原野の畜産開発に非常に効果があつていっていること、農業と道路の関わりは非常に重要だということがわかるわけです。

それから城野さんがおっしゃった農道の問題、これは土地改良といいますが農業基盤全体からいいますと、水の関係は

かなり進んできているわけです。ところが道路、あるいはほ場整備は非常に遅れている。今後の農業は、先ほど農業就業人口を半分以下に落とすというようなことをいいたけれども、それは労働生産性が上がるような農業に変えていかなければいけないということ、どうしても農業における道路の問題、これは機械化に結びつくわけでぜひ早急に解決しなければならぬということ、予算も大幅にふえ始めております。

城野 全くご指摘のように、一般的な交通を確保するというだけじゃなくて、いまの農業生産に直結した道路、また、大型農道といつても阿蘇の高原地帯につくられる道路というのが、いろいろな意味で、非常に波及効果が大きいものだというふうな考えです。特に農業の生産物をいままで生産をいかにするかということ、これを主に考えていて、高速度道路なら高速度道路にそういう農産物に乗っけて、そして大都市での販路を確保する、そういう

うためにも各高速度道路のインターまでどううまく道路をネットワークさせて流通をのせるかというふうな非常に大きな問題になってくると思えます。農業の生産物をどういうふうなうまく大都市圏へ送りこむかということ、農業の農協なり経済団体というものの役割が非常に大きくなってくると思えます。

□ ネットワーク、いわゆる流通路

常川 農協もそういうことで一生懸命頑張っていると思えますが、やはり流通関係をはりよく整備するということ、これが今後生産対策より重要な課題であるというふうに思っています。

従来の農協の活動は、どちらかというところと生産と流通が必ずしも結びついていない。それがびったり全く一致してやっていたのは米ぐらいで、あとの農産物については非常に弱かったわけです。これがそういうことではいけないという考え方が最近力を入れられています。いわゆる営農地構想というのが出てまいりまして、やはりそういう流通の単位を考えたいろいろな施設、集荷施設、加工施設を地域に適当に配置していくというふうな考え方で団地構想を進めております。そういうものを合わせていかなければ、

城野 その点についてですが、いままで道路という道路法というふうな格好で各ランク付けがされておりましたが、最近、農道関係の事業も非常に伸びてきていますね、そういうことで新しくできた、通称ですが大型の農道というふうな問題もひとつ全体の中の位置づけというふうなことを考えてやらなければいけない問題だと思えます。

従来の生産対策オンリーでやっていたのはどうにもならないというふうに思っています。

嶋田 いわゆるネットワークということを見方を変えますと、流通路と理解していいと思うのですよ。流通路が整備できるのですから、それをいかに活用するか、活用体制を早く整えなければならぬ。これがやっぱり一番大切なことですよ。

田辺 その点やはり商業、あるいは水産業あたりでも同じようなことなんです。嶋田 これは工場誘致の関係にも、労働力いわゆる通勤労働、あるいは製品の出荷などにも非常に大きく関係してきますね。

田辺 その意味で道路の整備と運ぶものつまり貨車とかトラックとかいう問題ですけれども、これを総合的に、中央からものが消費財という形で地方へ流れてくるものと、地方のものが中央に集まっていくものの中に、どちらかに空の状態もあるとするならば、そういうものをもうすこし整理していけば、安くあがるというふうな点もありはしないかと思うのです。

□ 県計画をどう進めていくか

城野 県計画の進め方というふうな話ですが、だいたい進んできたようですが、この

□ 新しい推進体制の確立を

嶋田 そうですね。先ほどちょっと触れましたけれども県計画は全県を一つの目で見ていますね。そして広域市町村圏はそれをいくつかのブロックに分けようとして



生産に直結した大型道路を……城野