

＝桂原古墳＝

宇土郡不知火町長崎

(図文の一部)



現在、県内で確認されている装飾古墳は、六二箇所一二一基に及んでいるが、これは全国で知られている装飾古墳の約半数に当り、二位の福岡県(約五〇基)を大きく上回っている。

装飾古墳の分布を概観すると、有明海に注ぐ筑後川流域、菊池川流域及び宇土半島の付け根から不知火海沿岸にかけての三つの地域に集中している。

装飾文様は、円文、三角文、直弧文等幾何学的なものや、人物、馬、舟、弓、靴、楯等の具象的なものなどがあり、施文の方法も、線刻、浮彫、彩色など各種各様である。

桂原(かずわら)古墳は、宇土半島の付け根、不知火海を一望に見下す景勝の地にあり舟の線刻をもつ古墳として、宇土市飯又古墳と共に古くから知られている。白地に黒の二重円文のほかは、すべて浅い線刻による舟であり、その形は、舟首と舟尾が高くなったゴンドラ形といわれる舟、二本マストのある大きな舟、帆をはらむ舟、舵をもつ舟など一四の舟が石室いっばいに描きだされ、有力な船団基地を物語るものとされている。

なお、この古墳は、七世紀前半に築かれたものと推定され、舟の図文をもつ古墳としては、わが国の南限である。

(昭和五〇年十一月十一日指定)



新幹線と熊本

最近、九州新幹線着工の話題が脚光を浴びており、五十四年度予算政府原案においても、九州新幹線は整備五線に環境アセスメントを含め百五十億円の予算がつけられた。その内工事費百億円については、公的助成及び国の財源措置が決定するまで保留されることになった。このため具体的着工までには至っていないが、いずれにしても着工は指呼の間に望まれる情勢にあり、具体的な受皿づくりの準備をする時機に来たといえよう。

新幹線時代を迎えるにあたってどの様な対策をとるべきかは、博多開業の経験が大いに参考になると思われるので、それについてふれてみたい。

まず第一に、観光ルートの変化である。

当初の予想では、博多開業により大量の観光客の流入が期待され、九州全域の地盤浮上が確実視されていた。しかし、お客の流

幾つかあるが、最も大きいのは九州地域の客の本州への流出増である。当初は、時間距離の短縮により関西が九州に近づくことよって、関西方面から大量の観光客が九州に流れ込み、九州での購買力の増加に寄与するものと信じていた。事実、関東、関西からの入り込みはかなりの増加がみられた。しかし、逆に九州からも関西に行きやすくなる訳であり、九州のいわば地場のお客は、従来の南九州志向から関西志向に変わって、南九州ではかえって全体の入り込み客数を減少させることとなった。

また、長崎の巧みな宣伝と国鉄自身の「ひかりは西へ」のキャッチフレーズも手伝って、本州からの入り込み客は一樣に西九州を目指したため、熊本の入り込み客数減に大きな影響を与える結果となった。

さらに、オイルショック以降、経済不況の余波を受けた旅行者の大半は、周遊型から短期間の一点集中型の旅行形態をとり、長崎だけで満足してすぐ帰途に着くというパターンをとり始めたことも、この傾向に拍車をかけることとなった。

いわゆる「西高南低」現象を分析すれば以上のとおりであるが、これは熊本延伸の際にも大いに参考になると思われる。つまり、博多から三十分、広島から二時間、大阪から四時間という時間短縮効果は、熊本県人にとっても同じであって、地場で買物をしレジャーを楽しむ

んでいた人が、博多で買物をしたり、気軽に広島、岡山の見物に出かけるとして、も、いっこうに不思議はない訳で、そのため逆に地元での購買力は相対的に減少することも予想され、一概に新幹線の熊本延長が地元経済界の活況をもたらすとばかりはいえない面もある。

宿泊施設についても、一泊中心のトリップが主体であるとするなら、泊地に熊本市が選ばれる必然性はないわけで、市内のホテルづくりはかなりリスクを覚悟すべきである。現に博多では開業あて込み七千のベットをふやしたが、開業一年間の実績は三十四床にとどまり、あきらかな供給過剰の様相を示していた。

要は、県外に行く人よりも、より以上のお客を熊本に引き寄せる施策が必要だということであって、一刻も早く熊本を魅力ある都市につくりかえる努力がなされねばならない。そのためには静的な要素である市内観光資源のPR(水前寺公園、熊本城等)と動的な要素(火の国祭り等)などをミックスした大PR運動を起し、観光客、レジャー客を熊本に引きつける手立てを今すぐにも始めるべきである。何となれば、この種の評価が定着するまでにはかなりの培養期間を必要とし、時機を失すると手遅れになるからである。

次に、駅前再開発の問題がある。

博多駅の場合は、立地条件が良かったこともあって完全に福岡の副都心の様相

を示しているが、それですら周辺の客は半数が地元の買物客であって、目的の無いプラプラ組が二割、旅行者の買物客は三割しかないという調査結果が出ている。つまり、一定の目的を持った旅行者は、旅行途中での買物については意外に渋いということである。

現在熊本市では、ステーションビル、ターミナルビル、バスターミナルの建設を含む駅前周辺の街づくり、駅裏地区の開発をはじめ、国鉄と都市交通の直結を目指したかなり大規模な開発構想を発表しているが、その具体化にあたっては、市の中心部とは趣の違うナウな感じのふんわりを盛り上げ、地元若者の魅力こそを街づくりには是非留意していただきたい。また、旅行の短期化は一般的な傾向であり、最初の一泊をどこで過ごさせるかが勝負である。熊本で一泊した後、阿蘇、天草、人吉など県内でもう一泊するルートが定着すれば大成功といえる。

そのためにも駅前の再開発、新しい街づくりが成否の鍵といえるであろう。

以上、新幹線と熊本について述べたが、熊鉄としても、県民の願望である九州新幹線建設の実現に努力することはもとより、熊本の本格的な街づくりに関連する豊肥線の一部高架化及び新駅設置問題等についても、積極的な検討を惜しまない所存である。

(熊本鉄道管理局長)