

九州横断

道路をゆく

待望の九州横断道路が開通した。
 ※太陽とみどりのハイウェイ※
 るいは「産業と観光の大動脈」呼ばれたさまざまなあれ、いずれも、九州の人々の精いっぱい夢と期待をこめた呼びかけなのである。

阿蘇火口へ向かう登山道路の中腹から、阿蘇谷、北外輪を越え、九住連山を望むと、そこを遙か北東の方角、九住の山裾に入り込んだあたりに、小さく、ポツンと白い点が見える。瀬の本高原のユースホテルである。純色の山肌の中に、真白く光るその点は、いかにも小さく、そして、私たちに遙かな距離を感じさせるのだ。

ところが、ここから、その瀬の本まで横断道路を車で行けば四十分だという。何か一種のまどいを感じた。

この、距離と時間の概念を変えさせてしまった、新道路。別府・熊本間三時間という夢をあっさり現実のものにしてしまった九州横断道路を、まずは車で走ってみることにした。

❖一の宮―城山

国道五十七号線から折れ、一の宮町の

町なみを抜けると、道は外輪山の壁に向かって一直線である。見上げる古城ヶ鼻の中腹は、巨大な爪で引き裂いたように生々しい岩肌をみせている。垂直に切り立った外輪山の南壁に挑むことから横断道路は始まっている。

熊本県が受け持った城山工区は、全工事区間中、最大の難所であったとき。緩やかな部分で四十五度、ほとんどが九十度という勾配、徒歩による登はんも危険だといわれた処だ。

この絶壁の作業の第一の難問は、器材の運搬。五百斤のケーブル五本がフルに器材を運び上げた。第二に、路側擁壁高二十三斤の地点が一カ所、三十斤の地点が二ヶ所もあったことだ。一カ所は、五千立方斤の土砂を投じ、残る二カ所は橋梁によっている。きり立った岩肌の途中に、高さ三十斤の橋をかけるという、稀にみる特殊工法が採られたわけだ。

二名の尊い犠牲、一筋当り二十万円といわれる工事費。いかに工事が難かしかったかを物語っている。いずれにせよ、絶壁の道路をガッシリと持ち支えているコンクリートの擁壁は、新時代の道路工法、近代技術の勝利を誇っているかのようになくましく見えた。

外輪山のピークに出た瞬間の展望が実にすばらしい。というのが、しばらく古城ヶ鼻の裏側に迂廻して、視野がきかなくなつたすぐあと、パッと眼前に広がる五岳、阿蘇谷、外輪山の全景である。これ

がいい。もし、そのあたりのタイミンを計算した設計だとすれば、にくいくらいにうまい演出だ。

❖城山―瀬の本

城山をあとにすると、あとは、ただひたすら高原を突っ走る。四十斤の基礎に、二十斤のソイルセメントを重ね、五斤のアスファルトで仕上げた、有効巾員五・五斤の道路は、なかなか運転もやりやすいようだ。ことに、この黒いアスファルトが高原の緑の中に妙に落ち着きをみせる。

白いセンターライン・ガードロープが、沿線の松の並木がビュンと飛んで行く。左手、前方に南小国村営牧場の建物が見える頃から、急に放牧の牛の群がふえてくる。すっかり秋のたまたまをみせた空と雲の下に、ゆっくり草をはむあか牛の集団。日本にもこんな景観が残されていたのか。まさに、大いなる大地だ。

背中に、山のように刈草を負った農婦が、アスファルトの道を横切つて対称的な小国・産山線の古い道に消えて行った。次第に久住の山塊が迫ってくる。主峰久住もわずかに山頂をみせている。

城山から二十分、瀬の本の料金徴収所がみえてきた。

❖瀬の本―県境

阿蘇から遙かに眺めたユースホテルは、料金徴収所と、小国・竹田線との十

字路からちよつと入った松林の中に、しやれた容姿で立っていた。

この交差点一帯が、一躍、脚光を浴びている瀬の本高原開発の中心点となるわけだ。瀬の本の平原が尽き、道が九住山系、狐師岳のすそを登りはじめると、やがて、熊本・大分の県境だ。ここから横断道路中最高標高を示す牧の戸を越え、さらに飯田高原へのびていく。

零下二十度まで凍らないといわれる不凍ガソリンが凍っていたとは、昨年冬、建設中の現場を取材したMカメラマンの弁だが、その狐師岳中腹、標高千二百斤地点で、あらためてふりかえつてみた。

わずかな起伏をみせて広がる瀬の本高原の中を、あるいは直線で、あるいはゆるやかなカーブで、一本の道が横切つていく。そのむこう、急激に落ち込んだ外輪の縁の先に阿蘇盆地が、そして根子、高、檜尾、烏帽子、往生と、全貌をあらわした阿蘇の山なみがある。

ともあれ、この自然の宝庫に、横断道路という足場が生まれ、開発の雄音が響き始めている。ただ願はくば、俗悪な、先進観光地の悪流だけは、願い下げにしたいものである。

しばらくして、この大バノラマも、吹き寄せてきた薄雲のベールにかくされてしまった。気の遠くなるようなこの自然の景観を、たった一人ではいままにすることを、阿蘇の女神が惜しんだのかも知れない。(W)



熊本城にて