

# 観光くまもと私見

△阿蘇・熊本・天草の観光▽

佐田 愿

観光は第一にPR、第二に行きやすくすること、第三に行ってみてよかったという印象を考へることだといわれています。

私自身九州に参りまして、お客さんと九州各地を歩く機会に恵まれておりますが、九州が初めての方が絶賛するのがやまなみハイウェイ(当公園の別府阿蘇道路)から阿蘇山の周辺です。日本にもこんな素晴らしいところがあるのかという行ってみてよかったという印象です。私達の若い頃、阿蘇山も徒歩、まして九重の山々にいたっては、豊後中村の駅より歩いたものです。全く行きやすくなつたのです。またPRについても、マスコミ、民間団体の協力で日本全国よく行き届いているように見受けられます。阿蘇山を中心とする熊本県の観光は、立派に成長しているという感じを持っております。

九州の観光ルートは、従来福岡から長崎までの西九州観光ルート、長崎から別府までの九州横断道路、別府から宮崎、鹿兒島までの南九州観光ルートで所謂S字観光ルートといわれております。最近では、これに九州の縦貫高速道路を加味して8の字型ともいわれております。私は、この8の字型に来年開通いたします天草架橋、パールラインを是非加えて戴きたいと考えております。天草の道路を経て、牛深より長島までフェリー、長島と阿久根の間の黒瀬戸架橋(計画中)を経て、霧島・鹿兒島に至るコースは、天草開発の上からも適当なものと考えております。また県で立案されており、私も後で触れたいと存じます阿蘇スカイラインと長洲・長崎のルートも幅広い意味での九州横断ルートとして今後必ず開発されるものと考えます。いづれにせよ8の字の中心になるのは、阿蘇・熊本市の地域でして、この地域の今後の在り方と

いうものが如何に熊本県の観光、ひいては九州の観光を支配するかということをよく考へたいだきたいと存じております。

## 九州横断道路と

### 天草架橋

さて、別府阿蘇直路が昨年十月全線約五十二億を開通いたしましたから、約一年になります。事業費は、約二十億円がかつておりますが、高速道路のインターチェンジ(高速道路から一般道路に降り降りするための施設)が約十億円乃至二十億円かかることを考えますと、この一つ乃至二つ分が道路ができたことになり、また東京にできております首都高速道路高架部分の約一億分できたといふことを聞けば、その効用が高く評価され、九州観光産業の担い手となつていくことから考えると聊か不思議な感じがいたします。もちろん高速道路そのものは、国の重要施策として大切なものであり、近視眼的な見方は禁物と考えますが、東京のお客さんには、よく冗談として、高速道路の赤字を別府阿蘇道路で補いましょうといつて笑つております。何としても、別府阿蘇道路の景観は、日本随一の素晴らしいものであり、熊本県の皆様には、先祖代々よりの立派な財産であると考えます。最近、周辺に色々と施設の拡充も行なわれており、公団におきま

しても、駐車場の整備、舗装の増強等を行なつており、世界的なスケールで御不自由をかけないよう考へております。次に、天草架橋の工事ですが、順調に進捗いたしております。来年十月の開通は予定どおりできるものと考えております。これの開通の暁は、別府阿蘇道路同様かなりのブームを呼ぶものと、当事者としての心の準備をいたして、担当者を通じてよく県の方々と打合せを行なわせております。若戸大橋、別府阿蘇道路の開通時でも分りますように、開通当初は、観光価値の喧伝されているものほど、高い集中現象をおこしております。最近の自家用車ブームは更にこれに拍車をかけるのではないかと考へております。天草に対する観光客は、北九州・熊本周辺はもちろんのこと、九州以外からも極めて多いものと考えます。

私のところで、三十八年、三十九年の二度の十一月の連休を利用して、霧島・雲仙・阿蘇等有料道路での観光客の調査を行なつておりますが、天草の観光客は、4が本土から、4が北九州から、4が熊本周辺というように推定が過去の調査資料から見て参ります。天草といえは従来交通の不便さから、行きたくても行けないし、九州の人にとつても何か異国的なムードがあるのではないのでしょうか。この行つて見たいという動機にもまして、色々違った形・色の橋と島々がおりなす景観は、素晴らしいものがあります。

阿蘇スカイラインの周辺には、昔ながらの素朴な風物と生活がひそかに息づいている。

☆写真は阿蘇の刈草風景



是非、皆様にも見て戴きたいもの思います。五年ほど前、天草に二十億円の橋を架けるなど沢沢だといわれ、熊本県の関係者が大蔵省に日参されたのも、何か今では実感を伴はないような感じですが。当時は、飛行機一機分のための投資が惜しいというような中央のセンスでした。

## ポイント観光から ライン観光へ

観光に、観光基本法というのが最近できたのは、観光関係者の間では御存じのところですが、これには、観光を産業として規定しており、地域格差の是正という新しい理念をうたつております。従来昔の観光は、物見遊山の一箇所のポイント的な観光でしたが、現在では、消費の高度化、交通の至便化とともに、ライン的な観光に変わってきております。過去においては、観光地・観光ルートの開発については、国・自治体は比較的無関心というのが実情でした。戦後の衣食住に追われた時代を考へますと当然かも知れませんが、先づ国・自治体が観光関係に金を投ずることは資沢であるといふのが、一般の通り相場でした。この基本法によって、国・自治体が本格的にとり組むことになり開発もたやすくやれることになった訳です。熊本の場合、知事さんの御立派なお考えもあり、相当以前からこの種観光開発には極めて御熱

心であるようにお見受けします。このような御熱心さに比べ、国の態度は、まだまだ冷いものがあるように感じます。かつて、公団が観光道路をよく取りあげるということ、国会で観光道路公団かと御批判を受けたこともあり。西欧ムードの高速道路優先というのが、支配的なことによる現れかと存じます。高速道路も勿論大切ですし、当公団でも大車業としてとり組んでおりますが、これと車の両輪で観光開発にも意を用いて貰いたいものと私自身痛感いたしております。

## 阿蘇スカイライン

この種の開発で、熊本県で次に音頭をあげておられるものに、阿蘇スカイラインがあります。別府阿蘇道路に接続して、外輪山沿いに大観峯を経て、菊池溪谷に抜けるラインであり、国道3号線に短絡するとともに、遠く長洲を経て長崎までのコースが考へられております。現在の別府阿蘇道路に無い外輪山沿いの阿蘇の景観及び菊池溪谷の緑・幽水を持つており、このラインの開発によってやまなみハイウェイの良さは倍加されるものと私自身惚れこんでおります。併せて、熊本の本五七号線、延いては九州横断道路としてのバイパスの意義もあります。また北九州方面への日帰りにも便利であり、県内事情としては、県北開発の意義もあるかと存じます。菊池溪谷までのル

ートについては、公団有料道路による着手を陳情されておりますが、私としても努力したい考へております。

このほかに、外輪山一周の構想、南阿蘇より高千穂に抜けるルート等、今後の開発が期待されております。新しい観光施設の寿命はよく七年ぐらいいであるといわれております。七年目ぐらいに新しい着想の開発が行われたいといくら立派な観光地でも停滞気味となる意味であると思ひます。最近興味のあるものに、長洲・多比良(長崎県)間の有明湾を横断するトンネル・ブリッジの構想があります。東海大学の松前学長より発表されているもので、フェリーの通つている現在の航路に、橋を架けるとともに中央部の深い所は、船を通すために海底トンネルで抜けようという考へ方です。事業費もざつと四百億円と見積られておりますが、技術的には概ね可能な範囲のものであり、着想が面白いものと考えております。アメリカにおいては、これと同様な着想のチェサピーク湾のトンネル・ブリッジが完成して、供用されております。この計画は、有明干拓との関連もあり、その必要度についても、国の経済情勢とにらみ合せて今後検討される問題と考へます。

## 国土開発縦貫道

### 九州自動車道