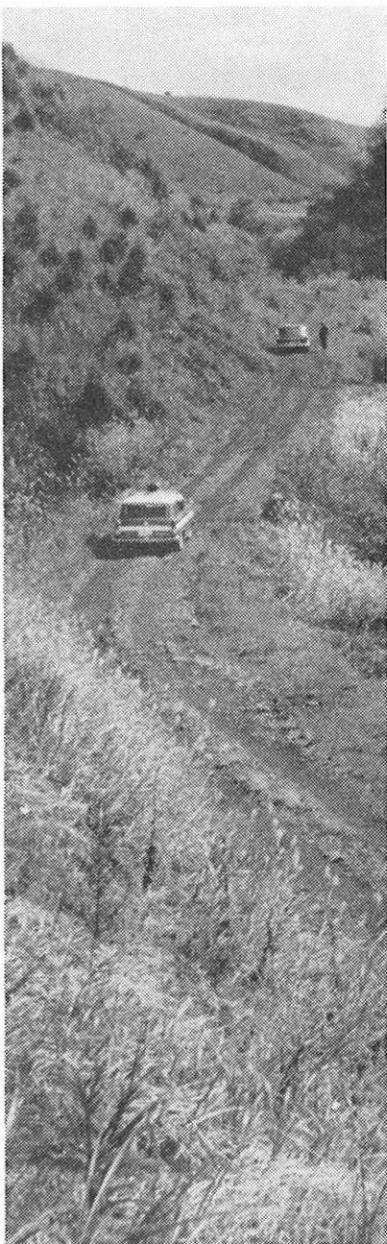


九州内陸部開発の大動脈

■城北開発横断道路(阿蘇スカイライン)

阿蘇国立公園の観光開発を拡大し、さらに県北温泉都市と結んで、九州観光立地を飛躍させるなど、城北開発横断道路の果たす役割は大きい。

本県は、世界的規模を誇る阿蘇活火山をはじめとして天草国立公園など観光資源に恵まれ、観光客も昭和三十八年に八五四万人であったのが、三十九年には九七〇万人に増加し、さらに最近の長距離自動車利用者の増大にともない、昭和四十年には一、〇〇〇万人を突破(年伸び率一三%)し九州の代表的観光県として名実ともにその評価を高めてつづつある。しかしながら、県北には阿蘇外輪山、菊池溪谷、菊池温泉など未開発資源が多く、特に道路の未整備のために埋れているこれら観光資源の存在は、地域住民の立場から大きな損失となっている。そこで、道路を新設、整備して趣きの異なった観光地を有機的に結ぶことは、埋もれた



た観光資源の発掘は勿論のこと、結び方如何によつては画期的なルートの開発が期待できるものであると考える。

このような意図のもとに、県はかねてから、九州横断道路の新設とあいまつて、阿蘇北部および城北地方を横断する抜本的な開発構想を検討してきたが、日本道路公団の有料道路として九州横断道路が昭和三十六年一月に着工され、昭和三十九年十月にその全線(水分峠―手野間)が開通をみるに至り、この城北横断の構想はにわかには目をみるものとなつた。特に九州横断道路が当初計画の一日交通量(三〇〇台)の三倍という驚異的な実績を示したことから、この構想はいよいよ成熟するに至つた。

この構想は、一口にいえば、県北の泉郷杖立を起点として、瀬の本で九州横断道路に合流し、一の宮町萩の草附近で横断道路と分れて大観峰、かぶと岩へと外輪山(いわゆるスカイライン)をつつ

走り、幽すいの菊池溪谷(バレーライン)から温泉郷菊池市へ下り、さらに山鹿、玉名の温泉都市を経て長洲港に達する文字どおり城北地域を横断する道路の構想である。

この城北開発横断道路には、九州横断道路の萩の草附近から菊池市菊池溪谷下流の念仏橋に至る約二八キロの「阿蘇スカイライン」と、念仏橋から菊池、山鹿、玉名を経て長洲に至る約六四キロの狭い意味の「城北開発横断道路」があるが、これらの道路は、産業的には、東の大分・鶴崎新産業都市と、西の不知火・有明・大牟田新産業都市、さらに長崎重工業都市を最短距離に結ぶ新九州横断ルートであり、計画中の別府―日田―長崎を結ぶ九州中部高速自動車道より二〇キロ以上も短かい新規ルートとなるのみならず、さらに開通した道路公団の九州横断道路の交通量が当初計画を大幅に上回る実績を示したこと、九州内陸部の産業を新

らたに開発する大動脈となることは明らかである。

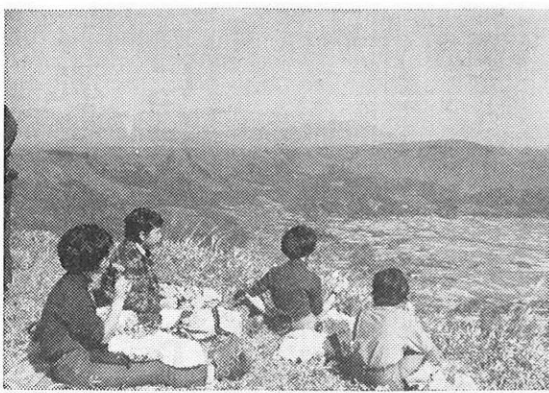
また、これらの道路は、沿線の約二万戸に及ぶ牧野が国営草地改良地区として脚光を浴び、昭和四十一年度から総事業費一七億円を投じて本格的な畜産開発が行なわれつつあるとき、その根幹牧道としても貴重な存在となるであろう。

一方、観光的には、九州における「国際観光S字ルート」あるいは「8字ルート」の一環としてその中央部にあたり、沿線の杖立・黒川などの温泉郷や菊池、山鹿、玉名の温泉都市を結ぶ新ルートとなる。さらに、沿線の標高差約四〇〇メートルに及ぶ外輪カルデラの神秘さと菊池溪谷のたたずまいは、九州横断道路に得られないすばらしい眺めで、まさに本沿線の圧巻である。また、その名もあまねく知られている徳富蘇峰命名の大観峰や、今まで余り知られていない斧岳(標高一〇三〇メートル)、かぶと岩の趣きもまた格

別である。

県は、昭和三十六年来、これまで二万五、〇〇〇分の一の航空写真の撮影、および五、〇〇〇分の一の図化など約二、五〇〇万円の調査費を獲得して基礎調査を実施したほか、北外輪山地区については将来の土地利用について検討し、特に昭和四十年は、地元と一体となつて「阿蘇スカイライン」について道路公団の有料道路としての採択と、「城北開発横断道路」について公共事業としての整備促進とを関係方面へ要望、陳情を続けてきた。この結果、阿蘇スカイラインについては、昭和四十年に道路公団による予備検討路線に採択され、四十一年

雄大なスカイラインの展望



度からは全国五路線の一つとして調査路線として採択され、本年は主として五、〇〇〇分の一図によるペーパーロケーションが行なわれることになっている。

一方、城北開発横断道路は、東の方から一般県道大観峰水源線、主要地方道熊本日田線および山鹿大津線、国道三号線一般県道玉名山鹿線、国道熊本佐賀線、一般県道長洲野原線の六路線からなり、公共事業で整備する計画であるが、昭和四十年一億七、二〇〇万円をもって改良舗装を実施し、さらに昭和四十一年度は三億二、七〇〇万円をもって阿蘇スカイラインの貫通とタイミングをあわせて工事中である。県は、このため、昭和四十年から、阿蘇スカイラインと城北開発横断道路を県の主軸事業として指定し事業の促進と進行管理を実施中であるが、一方これらの道路は、九州の東西を最短距離にむすぶ産業観光路線であるので、国道への昇格運動をも強力に行なっており、さらに九州縦貫高速自動車道路の城北開発横断道路との交差点に、阿蘇スカイラインと密接不可分の関係にある「菊水インターチェンジ」が地元の熱意によつて遂に実現をみたが、このことは阿蘇スカイラインの建設を大きく一歩を進めたものとして、まことに心強いかぎりである。

阿蘇スカイラインは、今後道路公団の手によつて第一、二次調査としてOD(起点終点)調査などの経済調査一、〇

〇〇分の一図の作成、地質調査などの技術調査を経て、いよいよ着工されることとなるが、城北四市九町村では、すでに昨年十月、城北開発横断道路促進期成会を発足させ、阿蘇スカイラインの早期着工と関係公共道路の早期完成について全面的推進体制を整えて運動を展開して

いるが、要は用地買収など地道な協力なくして新ルートの早期貫通は困難であり天草架橋実現にみられた「島民一人一円献金運動」までとはいかなくとも地元民ひとりひとりの積極的協力が早期実現への鍵をにぎっているといつても過言ではなからう。

阿蘇スカイラインの完成へ ― 広域化する城北観光 ―

阿蘇の深葉原始林からはじまり、溪谷をぬって有明海にそそぐ菊池川の流域には、菊池、山鹿、玉名の温泉都市をはじめ、阿蘇スカイラインの深山・溪谷・草原・火山と包含するわが国でも比類のない自然景観が展開される。また古代における精巧な金銀の装飾品や、美しい彩色の装飾文様で全国的に知られる古墳群や菊池氏一族の古跡文化財など、城北の観光資源はまことに多岐にわたる。

ところで、これら城北の観光地を訪れる観光客は、菊池、山鹿、玉名の温泉都市についてみると、昨年一年間で、約一〇万人(菊池三二万人、山鹿三三万人、玉名四五万人)で、観光客の入込み経路は、北九州、福岡から三五・四〇、別府大分から一二・五〇、長崎、雲仙から二〇、そして県内から三五・九〇(昨年十一月の県観光客流動調査)となつており、北九州、福岡からが多いのは当然としても、開通以来九州横断道路からの入込客が急増していることは、今後阿蘇スカイラインの完成により、このルートが九州横断道路のバイパスとして発展することを示唆している。

よこが

外輪、菊池溪谷を経て菊池・山鹿・玉

荒尾市は、工場地帯をひかえ勤労者のための休養公園の整備、また植木では、西南の役の史跡田原坂の公園化といった開発の方向のもとにその着実な実現に取り組んでいる。

このような観光地づくりにともに、将来の広域観光地の建設をめざして地元の観光地町村では、数年前から城北観光開発協議会を設け、観光宣伝活動や観光開発について、一体化のもとに具体的な共同事業をおし進めている。