

地形に着目した立野地区の観光に関する研究

熊本大学工学部 学生会員 ○奥貴好
熊本大学大学院 正会員 本田泰寛

熊本大学大学院 正会員 田中尚人

1. はじめに

観光の体系が多様化する現在、その定義も様々な解釈がなされているが「物見」主体の観光が主流となっている。観光の語源である「国の光を観る」ということに立ち返ると、地域の個性や様相を見つめることも観光であると言える。本研究では熊本県阿蘇郡南阿蘇村立野地区を対象とし、地域の個性を明らかにすることを目的とする。そのため、一般的な観光学の研究ではなく、立野の地形や交通から見た特徴の研究を行った結果として、地域を認識することが観光であると規定して研究を行う。

2. 阿蘇の地形概要

立野の成立を考える上で阿蘇の地形の成立の経緯を知ることは重要な事である。立野地区の地形的特色を考察するため、阿蘇の地形の成り立ちを明らかにする。

(1) 外輪山の成り立ち

カルデラとは火山活動中、マグマの噴出で地下に巨大な空洞が生じ大陥没した火山特有の地形である。崩れ残った周囲の山々は外輪山と呼ばれ、多くの場合外側はかつての山裾であるため、なだらかだが内側は切り立った断崖絶壁の様相を呈し、景色が極端に異なる。阿蘇のカルデラでは中央火口丘群より北側の谷を「阿蘇谷」、南側の谷を「南郷谷」と呼ぶ。

(2) 外輪山の出入り口

阿蘇の外輪山は標高 800mほどの連山で阿蘇平野を取り囲んでいる。外輪山が形作る、阿蘇の構造は外輪山外部との繋がりを色々な面で規定してきた。それは、交通に関する人の行き来だけでなく、水や風の流れ、地質や植生の違いなど自然に関する事象にもあてはまる。外輪山をまたいで都市と繋がる主要道路が通過している場所は坂梨、内牧、高森、的石、立野の5箇所である。峠は主要都市の方向へ直線的に進む方向かつ700m程度の標高の低い尾根部に存在する。これに対して立野のみが、峠ではなく川に沿って幹線が引かれた溪谷状の地形となっている。

3. 外輪山を通過する交通路

移動形態の変化と阿蘇の交通路線が現在のようになったのは近代以降と言える。立野の交通の経由地点としての役割を考察するため、外輪山を越えて行き来する人の流れを2期に分けて考察する。

(1) 九州の東西交通における外輪山の役割

九州の山地構造は中央を南北に連山が走りそれに伴って沿岸部に平野が発生している。したがって東西間交通が困難な地形だと言える。阿蘇山はカルデラ形状であるため窪地の内部は標高が低くなっている。そのため道路や鉄道を建設することができ、東西交通が行える路線になっていると言える(図1)。



図1 九州の主要な山地とJR路線図

(google map を元に筆者作成)

(2) 徒歩移動主体の交通路

徒歩移動の時代の交通路は熊本方面では二重の峠經由の豊後街道と俵山峠經由の木山道が主体であった。江戸後期に大津に御蔵ができ、年貢納入のため立野經由の移動がわずかに行われるようになった(図2)。

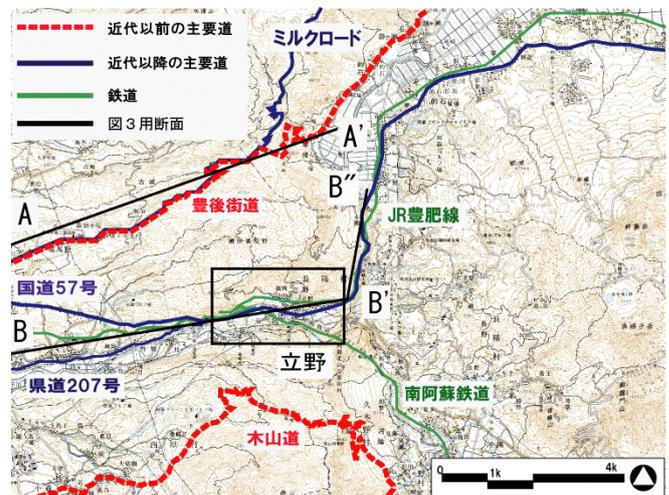


図2 立野周辺交通網図

(国土地理院の地形図を元に筆者作成)

(3) 車両移動主体の交通路

明治に入ると立野を経由した幹線の整備が急激に進んだ。県道 207 号、国道 57 号路線の建設後、JR 豊肥線や国鉄高森線も開通し、立野は阿蘇における交通の要衝となっていた。

4. 近代以降の立野の役割

近代化技術の導入で阿蘇の社会基盤整備は進み、立野周辺は交通の要衝へと変わっていった。立野が交通の要衝となった特徴を考察するために、近代の土木技術が施された、地形の詳細を明らかにする。

(1) 立野経由の幹線整備の経緯

立野が交通上不備であった難所の一つ、比丘尼谷の開削が行われ、1884 (明治 17 年) に国道 57 号が完成した。その後豊肥線敷設の際も立野経由の経路が採られ、比丘尼谷付近ではスイッチバックにより路線が敷かれた。車両交通による外輪山の進入において、立野経由となった理由は、立野より勾配の小さな場所や尾根部が無かったためと考えられる (図 3)。

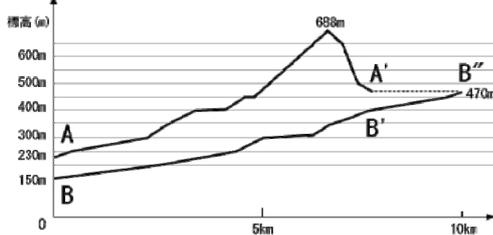


図 3 立野・二重の峠断面図 (筆者作成)

(2) 技術がもたらした交通の変革

立野に幹線が引かれたことで、外輪山を通過する交通体系は大きく変化した。同時に立野は外輪山の入り口としての機能を持ち、阿蘇の交通において通過地点となった。

(3) 社会基盤整備と立野の関係

外輪山を越える困難な移動の体系が徒歩交通の時代から根本的に変わったことは、地形の克服であると言える。また、外輪山内からの水の抜け道であった立野が、社会基盤整備によって人が通れるようになったことも大きな変化である。

5. おわりに

本研究で、近代以降、地形に土木技術が加わったことが契機となって、立野を人が通行できるようになった事が分かった。交通の無かった場所が、技術の導入で交通の要衝になったことは、地域の変化点であり特徴だと言える。今後立野の歴史と背景を踏まえて、立野を観光するということの、着目点について考察を進めていきたい。

[参考文献] 1) 熊本県阿蘇郡長陽村, 長陽村史, 長陽村, 2004 2) 熊本県阿蘇郡長陽村河陽長陽村教育委員会, 長陽村資料集第四集, 2004 3) 甲斐素純 他, 九州の峠 pp. 168-177, 葦書房有限公司, 1996

表 1 立野周辺概略年表 (筆者作成)

年代	西暦	立野周辺の事象	道路	鉄道	河川
(伝説)		健甞龍命(立野蹴破り、鬼八伝説) 景行天皇が二重の峠通過			
室町	1484	立野が初めて文章で記載			
江戸	1633		加藤清正による豊後街道の整備		
	1658	立野棚田群・新地集落形成			
	1680	年貢米集積のため大津に御蔵建設			
	1828		二重の峠から大津へ新道整備		
	1856		立野の悪路修理		
明治	1877	西南戦争、二重の峠・黒川口の戦い			
	1881		県道207号完成		
	1884		新道(国道57号)完成		
大正	1914			豊肥線全線開通	黒川・白川発電所建設
	1917				黒川第二発電所建設
	1918			高千穂線工事開始(中止)	黒川第三発電所建設
	1922			高森線開通	第一白川橋梁完成 立野橋梁完成
昭和	1927				
	1928				
	1931	国立公園法 制定	阿蘇登山道路開通		
	1939				
	1956	立野村、分村合併決議			
	1970				阿蘇大橋開通 阿蘇長陽大橋開通
平成	1997				
	2000 2003		阿蘇登山有料道路無料化 県道熊本高森線開通		