

南阿蘇地域における観光施設整備の史的分析

Analysis on the transition of touristic places in Minami-Aso area

熊本大学大学院 学生会員 ○力徳祥子

熊本大学政創研 正会員 田中尚人

熊本大学大学院 正会員 柿本竜治

1. はじめに

近年、広域で一体的な観光地づくりが注目されており、阿蘇を中心として、くじゅう、高千穂地域でも一体的な滞在型観光地づくりがスタートしたところである。このような中、交通インフラ整備の進展もあり、広域な観光ルートの整備や開発が必要とされている。しかし、観光道路の建設やルートの整備により、沿線では無秩序無計画な観光開発が問題となっており、地域の独自性の保護が重要となっている。

そこで本研究では南阿蘇村を対象とし、地域の観光資源を整理し、交通インフラ整備と観光開発との関係进行分析することで、新たな観光ルートの整備開発の在り方を考察することを目的とする。具体的には現南阿蘇村の観光資源の分布状況と成立年を、交通インフラ整備の歴史と比較分析することで、地域の観光開発の特徴を明らかにする。

2. 南阿蘇地域の交通インフラ整備の変遷

本章では対象地周辺における交通インフラ整備の変遷を整理することで、観光ルート成立の概要を掴んだ。図1に交通インフラの位置を、表1に交通インフラ整備の変遷を示す。



図1 南阿蘇地域の交通インフラの位置

表1 南阿蘇地域の交通インフラ整備の変遷

時代区分	西暦(年号)	トピック
第Ⅰ期	1916 (T5)	豊肥線(肥後大津ー立野)開通
	1918 (T7)	宮地線(立野ー宮地)開通
第Ⅱ期	1928 (S3)	高森線(立野ー高森)開通、豊肥線全線開通
第Ⅲ期	1954 (S29)	阿蘇山ロープウェイ開業
	1957 (S32)	阿蘇登山有料道路(坊中線(県道111号))開通
	1960 (S35)	県道認定 草千里浜栃木線
	1964 (S39)	阿蘇公園下野線(県道298号)認定
	1965 (S40)	阿蘇登山道路(赤水線(県道298号))開通
	1970 (S45)	阿蘇大橋開通
	1973 (S48)	県道認定 阿蘇吉田線・仏原高森線
	1976 (S51)	阿蘇登山有料道路(吉田線(県道111号))開通
	1986 (S61)	高森線が第三セクター「南阿蘇鉄道」に移管 トロッコ列車「ゆうすげ」が運転開始
第Ⅳ期	2000 (H12)	阿蘇登山道路無料開放
	2002 (H14)	国道325号長陽白水バイパス全通
	2003 (H15)	俵山バイパス(熊本高森線(県道28号))開通

対象地における近代の交通インフラ整備の変遷は、その種類や整備された地域により、第Ⅰ期から第Ⅳ期の時代に区分することが出来た。特にⅠ期からⅡ期にかけては鉄道が、第Ⅲ期以降は自動車が観光交通の中心となっている。第Ⅰ期は、鉄道が大津から宮地まで整備され、対象地の西端の地域である立野が、鉄道により熊本や阿蘇と繋がった時代である。第Ⅱ期は、豊肥線が全線開通し、また対象地を横断するように立野-高森間で、鉄道が開通したことで、対象地全体と熊本や高森・高千穂とを結ぶ東西の移動が確保された時代である。第Ⅲ期は、阿蘇登山道路を中心とする観光有料道路がいくつも整備され、また鉄道でも観光特急やトロッコ列車などが盛んに運行されるようになった時代である。第Ⅳ期は、第Ⅲ期で整備された観光有料道路が立て続けに無料化され、また主要な幹線道路として、対象地に新たなバイパスの整備が行われた時代である。

3. 南阿蘇地域における観光資源の分布

本章では、対象地に存在する観光資源の種類に着目し、分布状況とその立地傾向を把握した。

(1) 観光施設の分類

観光施設整備を分析するために、まず、観光資源の内容を類型化した。本論では既往研究¹⁾と南阿蘇村の歴史的展開²⁻⁵⁾を踏まえて、観賞型、健康型、教育型、行楽型、その他の5タイプに類型化した。なお、観光資源の抽出は、南阿蘇村が発行している観光マップを用い、各タイプは以下に示す内容とした。

表2 観光資源の分類

観賞型:	主に観賞することを目的とした資源 例)観賞施設、祭、水源、滝、参拝対象の神社・山
健康型:	主に健康の維持、増進に関わる肉体的な活動を目的とした資源 例)海水浴場、ゴルフ場、イキング道、キャンプ地
教育型:	主に学習を目的とした資源 例)文化会館、資料館、記念館、体験農園、動物園、植物園
行楽型:	主に遊園・遊興型の資源 例)温泉、公園、遊園地、テーマパーク、釣り場

(2) 観光資源数・分布

表2により分類した観光資源数を以下に示す。

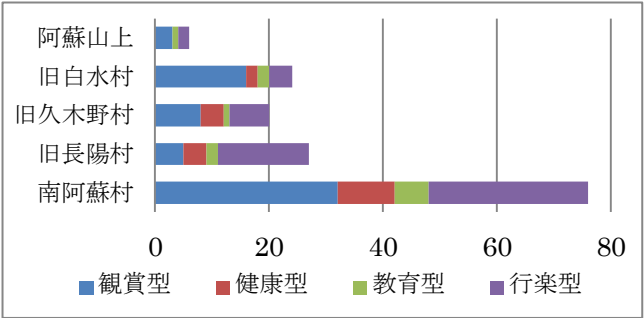


図1 観光資源の割合

旧長陽村には行楽型の観光資源が非常に多く分布している。これは旧村内に多くの温泉地が分布していることと、北部を中心に複数のテーマパーク型観光施設が存在しているためである。それに対し、旧白水村では比べ観賞型の観光資源が多く分布している。これは、白川水源を初めとする湧水群の多くが現在観光利用されているためである。また、旧久木野村では、南阿蘇村全体とほぼ同様に、観賞型と行楽型を中心とした観光資源の割合となっている。

4. 交通インフラ整備の変遷から見た観光開発の分析

本章では、2章で整理をした交通インフラ整備の変遷と3章で示した観光資源の分布状況を比較分析し、対象地の観光開発の特徴について考察した。図2に類型化別観光資源の分布とインフラ整備の状況を示す。

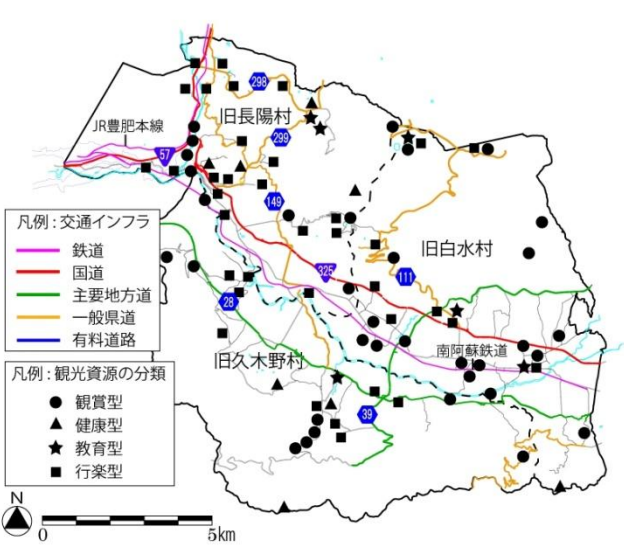


図2 類型化別観光資源別分布の状況

図2より、早くに交通インフラ整備の行なわれた旧長陽村には、多くの観光資源が分布している。特にJR豊肥本線と南阿蘇鉄道が分岐する地域には、多くの観光資源が集中している。また、旧長陽村から阿蘇山上にかけては、赤水線沿線に、行楽型を中心とした観光資源の分布が見られる。旧白水村では、長陽白水バイパス沿いに、旧久木野村では、俵山バイパスの沿線に、行楽型の観光資源が分布している。これより、対象地全体に観光資源が分布しているが、特に観賞型以外の観光資源は交通インフラの周辺に分布していることが分かった。対象地では、観賞型の観光資源数はその地域の自然環境に左右される傾向にあるが、その他の資源数は、人工的な開発によるものが多いため、特に観賞型以外の観光資源の分布が交通インフラの整備状況に深く関係していることが分かった。

5. おわりに

本研究では交通インフラの種類や整備年代により地域の観光開発に変化が生まれることが分かった。今後、より詳細に観光開発と交通インフラ整備の関係性についても分析したい。最後に、資料収集に協力して頂いた南阿蘇村役場の方々には深く感謝の意を表する。

【参考文献】1) 王 秀琴; 淡路島における観光資源の分布パターンと観光動態との関係性に関する考察, 日本都市計画学会 1996 2) 阿蘇地域振興局; 鉄道で巡る阿蘇の旅, 熊本県, 2011 3) 白水村役場総務課; 水の生まれる里白水村, 白水村役場, 1994 4) 熊本県久木野村; 久木野村勢要覧, 久木野村, 2004 5) 長陽村史編集室; 長陽村史, 長陽村, 2004