

南阿蘇の地域形成に着目した 近代交通基盤整備史

田中 尚人¹・藤田 将史²・岩田 圭佑³

¹正会員 熊本大学 准教授 政策創造研究教育センター（〒860-8555 熊本市中央区黒髪2-39-1）

E-mail:naotot@kumamoto-u.ac.jp

²正会員 九州旅客鉄道株式会社

E-mail:fu.toshi.s7@gmail.com

³正会員 熊本大学 特任助教 政策創造研究教育センター（〒860-8555 熊本市中央区黒髪2-39-1）

E-mail:iwatake@kumamoto-u.ac.jp

本研究は、近代期の南阿蘇における地域形成に多大な影響を及ぼした鉄道及び道路整備の履歴を整理し、これらの関係性の特徴を明らかにすることを目的としている。本研究は、近代のごく早い段階で、中山間地の観光事業を支える交通基盤として整備された鉄道を基軸とした発展した地域の土地利用や都市施設立地の変遷に着目している点に特徴がある。研究の結果、南阿蘇鉄道の敷設直後、鉄道は物資及び観光客輸送の基軸として活躍し、地域形成、産業発展に貢献し、観光地としての南阿蘇の骨格を形成してきたことが分かった。敷設後、駅周辺には様々な施設が集中し、観光客と地域住民との間で駅を中心とした地域活動が行われていた様子が理解された。

Key Words : *infrastructure, alternative tourism, regional development, local identity, station*

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

本研究の対象地「南阿蘇」は、豊かな火山エネルギー、森林資源、湧水などの自然環境の上に、少なくとも二千年の間、人々が暮らし続けてきたという歴史を持つ、世界有数の阿蘇カルデラの南半分の地域（図-1）南阿蘇村、高森町である。この独特な自然環境、歴史、生活文化を継承してきた同地域では、現在、行政と地域住民が連携をはかり「世界文化遺産」、「世界農業遺産」、「ジオパーク」など地域を表彰する様々な取り組みが行われている。

本研究は、近代期の南阿蘇における地域形成に多大な影響を及ぼしたと考えられる鉄道及び道路整備の履歴を整理し、これらの関係性の特徴を明らかにすることを目的としている。具体的には、史料分析^{1) 2) 3) 4) 5) 6)}、現地踏査、ヒアリング調査を行い、南阿蘇鉄道敷設の経緯や地域形成の歴史を把握し、駅周辺の空間変遷の分析することで、近代の南阿蘇鉄道敷設及び道路ネットワーク整備と地域形成プロセスの関係性について考察した。

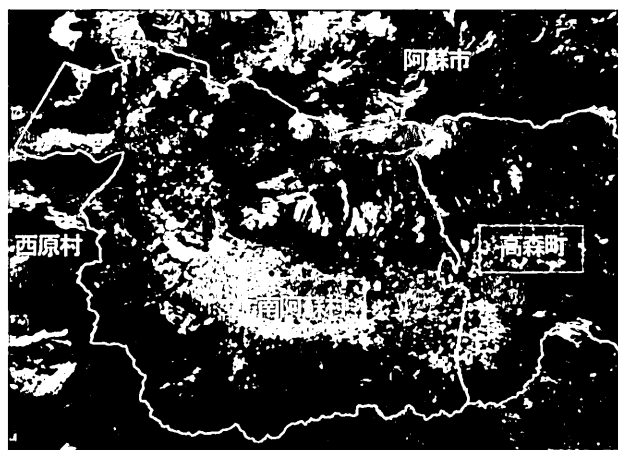


図-1 研究対象地（googlemap を基に作成）

(2) 既往研究と本研究の位置づけ

鉄道と都市の形成もしくは近代化の関係について考察している論文はいくつかある。土井ら⁷⁾の研究は、鉄道が地域イメージの形成に果たす役割について、住宅地開発に着目して考察している。為国ら⁸⁾は、鉄道が都市の発展に与えた影響を、交通機関の開業と駅舎の改良に着

目して考察している。伊藤ら⁹⁾の研究は、鉄道網の発達
が都市形成に与えた影響について、空間利用面から詳細
に分析している。

また、木村ら¹⁰⁾は近世秋田の都市構造とその形成過
程について、城下町の構造と機能、都市の機能と配置、
人々のまちづくりへの関与などの点から考察している。
さらに柴田¹¹⁾は、普通寺市の都市形成へ影響を与えた
要因として、軍事史的な観点から考察を行っている。

本研究は、都市部ではなく、中山間地域における交通
基盤整備が地域の形成に与えた影響を、駅周辺の空間変
遷に着目して考察している点に特徴がある。また、都市
内鉄道網や都市間鉄道の発達に着目している研究は多い
が、本研究では、近代のごく早い段階で、観光事業を支
える交通基盤として整備された鉄道を基軸とした地域形
成に着目している点に特徴がある。

(3) 研究対象地概要

南阿蘇村は、2005年(平成17) 2月13日に旧熊本県
阿蘇郡白水村、久木野村、長陽村の3村が合併して発足
した村である。南阿蘇村は、南郷谷の西半分を占め、東
は高森町、西は西原村、南は山都町、北は阿蘇五山を挟
み阿蘇市と接している。また、南阿蘇村には年間700万
人を超える観光客が訪れている。

(a) 地形：南阿蘇村は、白川が村の中央を東から西へと
流れており、その両側には、住宅地、商業地、農耕地が
広がる田園風景である。標高600m以上は、その大部分を
山林、原野が占め、北は阿蘇山上、草千里、火口原を結
ぶ線上で区切られている。西の立野火口瀬近くが、阿蘇
外輪山の切れ目でカルデラの入口となっており、ここで
白川が阿蘇谷を北から流れてくる黒川と合流し、熊本平
野へと流れている。南は南外輪山分水嶺の北の傾斜地で、
西部俵山一帯の高原地域まで及んでおり、低地は東の水
源地域から西へと約300mの標高差がある。

(b) 人口¹²⁾：平成22年の国勢調査による南阿蘇村の人口
は11,972人である。高齢化も進み、65歳以上の高齢者は
3,664人で全体の約31%となっており、1920(大正9)
年の11%と比べても高くなっている。人口の推移を見
ると、戦後大幅に人口が増加した後、1960(昭和35)以降
減少している。旧3村ごとに見てみると、旧白水村・久
木野村は全体の推移と同様の変化を示しているが、旧長
陽村だけは、近年も増加傾向にある。

(c) 産業¹³⁾：明治期の南阿蘇の大部分が農業者であり、
その生活水準は極めて低かった。阿蘇地方は火山灰土の
堆積により、あまり農地には適さず、噴火時にはヨナの
害がひどく、農家の生活は苦しかったとの記録が多い。
昭和に入り、さまざまな改良が行われ、また、生活改善
運動の展開により、農村生活は大きく変わっていった。
しかし、近年の南阿蘇村の産業別就業人口を見ると、第

一次産業の従事者は年々減少している。逆に、第三次産
業従事者は増加している¹⁴⁾。南阿蘇村における高齢化
及び観光業の発展が、要因と考えられる。

以上より、南阿蘇地域は特徴的な地形を有し、県内有
数の観光地であるが、そのほとんどは日帰りの観光客で
ある。また、他の中山間地域同様、人口減少や高齢化な
どの問題を抱え、主要産業であった農業も近年衰退して
きている。

(4) 主要施設の立地(図-2)

南阿蘇村は、2005(平成17)年に3村が合併しており、
村内に役場や学校などの公共施設及びホテルなどの
観光施設が点在している。また、隣接する高森町におい
ても、さまざまな施設が立地している。

(a) 役場：南阿蘇地域には、合併前は4つの役場が存在
した。南阿蘇村には、旧長陽村役場(現南阿蘇村役場長
陽庁舎)・旧白水村役場(現南阿蘇村役場白水庁舎)・
旧久木野村役場(現南阿蘇村役場久木野庁舎)があり、
高森町には高森町役場がある。旧長陽村役場及び旧白水
村役場は、旧道沿いに立地しており、旧久木野村役場及
び高森町役場はそれぞれ、後に整備された県道28号線
(俵山バイパス)、国道325号線沿いに立地している。

(b) 学校：南阿蘇地域における学校の立地状況は、旧長
陽村では南阿蘇村立南阿蘇西小学校・中松小学校・長陽
中学校・東海大学阿蘇キャンパスがある。旧白水村では、
南阿蘇村立白水・両併・白水中学校がある。旧久木野村
には、南阿蘇村立久木野小学校・久木野中学校・くまも
と清陵高校がある。そして高森町には、高森町立高森中
央小学校・高森中学校・熊本県立高森高校がある。

(c) その他施設：その他、警察機関が高森町に高森警察
署が設置されており、旧白水村及び旧久木野村、立野駅
付近にそれぞれ高森警察署の駐在所が設置されていた。
郵便局は、旧長陽村に立野・河陽郵便局があり、旧白水
村には中松・白水郵便局、旧久木野村に阿蘇久木野簡易
郵便局、高森町に高森・色見郵便局がある。

2. 社会基盤整備に着目した南阿蘇の歴史

日清・日露戦争を経て、日本の産業革命は進行した。
近代化の波は、南阿蘇にも例外なく押し寄せ、鉄道・道
路・橋梁などの建設が相次いだ。中でも鉄道の開通は、
人々の生活に大きな変化をもたらした。また、阿蘇国立
公園の誕生により、登山道路や本格西洋ホテルなどが建
設され、一大観光地づくりが進められた。

本章では、社会基盤整備に着目し、南阿蘇の歴史を整
理した。まず、文献史料を基に、南阿蘇鉄道敷設の経緯
や、鉄道の敷設が対象地に与えた影響について考察した。

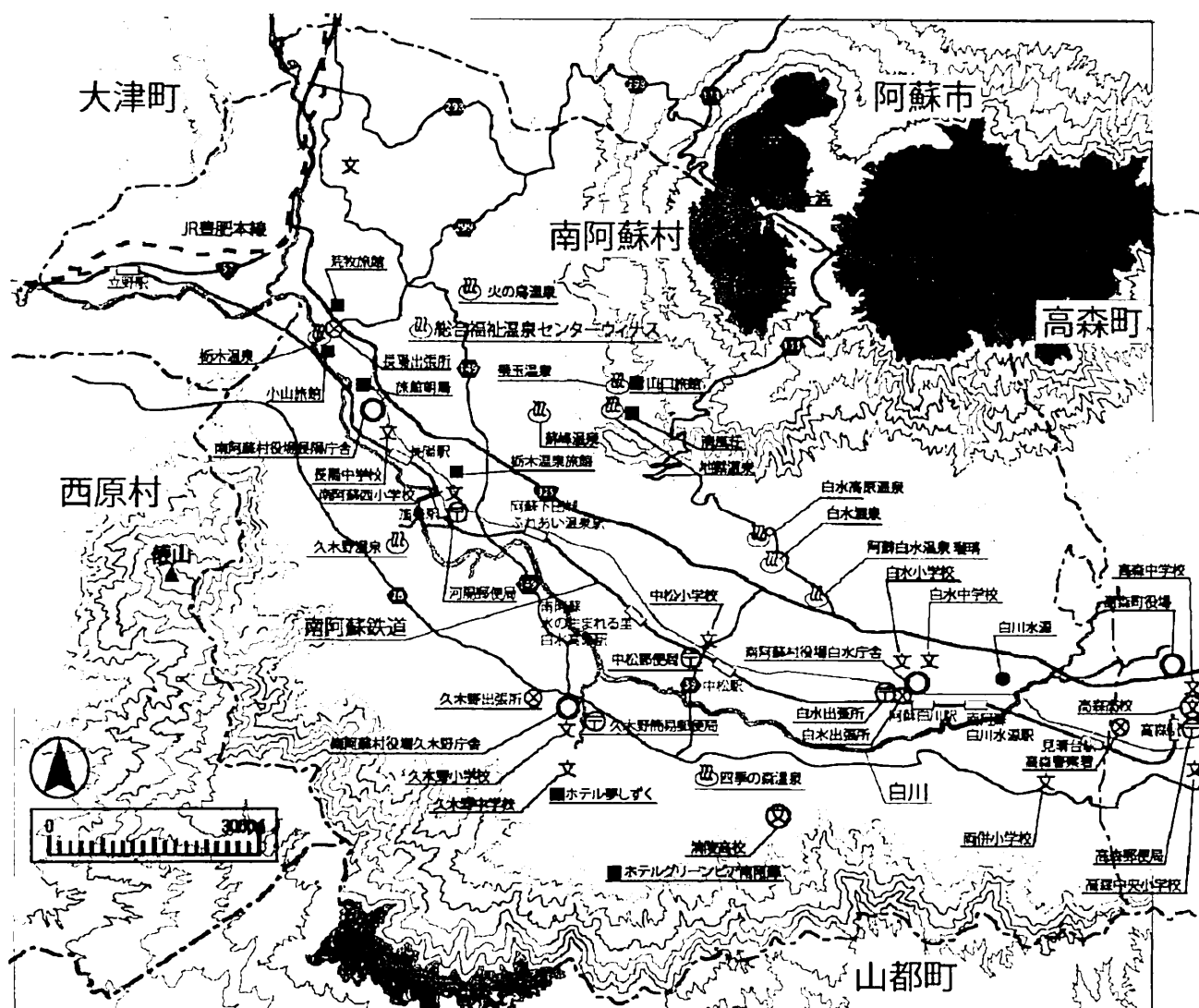


図-2 南阿蘇の交通基盤施設の現況（筆者作成）

次に、道路整備による鉄道への影響や、南阿蘇の発展について考察した。その上で、南阿蘇における交通基盤整備の位置づけを行った。

南阿蘇における鉄道敷設

日本における産業の近代化により、金属・機械をはじめ化学・電力など多様な工業が発達し、それとともに鉄道・道路の整備も急がれた。1912（大正元）年に宮地線が起工し開通も近くなると、高森町をはじめ、阿蘇南郷の有志によって、豊肥鉄道速成同盟会が組織された。高森線建設の機運が高まり、1921（大正10）年4月1日、正式に「軽便鉄道高森線」建設が決定し、実測が始まった。用地買収も順調に進み、1923（大正12）年4月に起工、約5年をかけて1928（昭和3）年に全線が竣工した。

以下本節では、南阿蘇に鉄道が敷設された背景や、敷設による影響について、文献史料を基に整理した。

（1）鉄道敷設の背景^{15) 16) 17)}

1) 南郷線の不選定と宮地線へのアクセス

阿蘇地域は、宮地（現：熊本県阿蘇市一の宮町）を中心とする北阿蘇地域と、高森（現：熊本県阿蘇郡高森町）を中心とする南阿蘇地域に分けられる。宮地は阿蘇郡の中心に位置し、諸官庁などもあり、交通量も多かったと言われているが、商業地としては高森の方が栄えていた。しかし、当時は道路環境が悪く、南北ともに鉄道敷設に対する期待は高かった。高森線建設概要によると「本線は明治三十六年七月熊本線—熊本より大分に通ずる路線—の比較線として南郷線なる名称の下に測量せられたる」とある。豊肥本線の線路選定は、宮地ルートと南郷ルートが比較考慮され、実測の結果、宮地ルートが選定されたと考えられる。

宮地線が起工すると、これに触発され南郷の町村でも鉄道建設の運動が活発化した。当時の南郷地域は、宮地線へのアクセスが悪く、その利益を十分に得られない状況であった。村史には「阿蘇郡の地勢は知らるる如く山

脈より中央を遮られ、交通を阻害すること少なからず。

(中略) 戸下温泉の如きは迂回屈曲して、阿蘇郡唯一の産物たる木材の如き五十尺以上のものは搬出する能わず。加之往々岩盤墜落して危険を感ずること少なからず。

(後略)」(長陽村史)

と書かれており、道路環境の悪さが指摘されている。

2) 産業発展への期待

1914(大正3)年に、豊肥線が肥後大津まで開通した。

「豊肥線が肥後大津まで開通すると、熊本方面から長陽村へやってくる温泉客が増加した」とあり、南阿蘇の人々が、鉄道敷設に期待を寄せる理由が伺える。また実際に、宮地線の開通は、長陽村五温泉への入浴客の増加をもたらした。「優曇華の華咲く春を待ち得た有様」であると報じられている。さらに高森線は将来、豊肥線滝水駅及び日之影線と連絡する構想を持ち、地元の産業発達や物流・人の往来の面からも大きな期待が寄せられた。当時の新聞報道によると、開通を前に、たばこ小売店の申請者が急増し、五つの停車場から三十人以上が申請したという。貨物は着発ともに増加が予想され、林産物集散地として高森駅の発展が期待された。また長陽村では、長陽駅が栃木温泉、阿蘇下田駅が地獄・垂玉温泉の玄関口になると期待された。白水村では、阿蘇登山・観光の発展を期待して、登山道の整備が進められた。

3) 政党の関与

高森線は、政党による「利益誘導」型鉄道であったと言われている。もともと南阿蘇地域は、憲政会の強力な地盤であった。政友会は党勢拡大を図っており、高森線建設を絶好の機会と捉えた。政友会は、鉄道建設の公約と南郷十一町村が政友会に入党することを交換条件として示し、南郷の町村はこれを受け入れた。また、高森線が久木野村をほとんど通らないのは、久木野村の名望家長野眞一(憲政会)が、政友会に鞍替えしなかったためだという。当初、駅は立野・高森の2駅の予定であったが、住民の便宜を図り、中松・白川という駅を設置することになった。しかし、その後憲政会政権になり、長野眞一の要請により、久木野口下田駅が設けられたという。このように、高森線は政党の駆け引きにより、わずか17.7kmの間に5ヶ所の停留所を有する、当時ほとんど類を見ない鉄道路線となった。

(2 鉄道敷設後の南阿蘇地域¹⁸⁾ 19)

1) 産業の活性化

高森線の開通は、産業や観光の開発に大きく貢献し、人員輸送、農作物・木材類の運搬、牛馬などの畜産輸送など、地域の受けた利益は大きかった。沿線5駅からの出荷された鉄道貨物は主に米穀、木材、杉皮、竹、野菜、葉タバコ、茶、果物などであった。着荷としては塩、焼

酎、肥料、セメントなどの生活必需品や日用雑貨が見込まれた。

また、完成した長陽駅と阿蘇下田駅を、当時の新聞は以下のように紹介している。

長陽停車場：「長陽停車場は宇喜多に設けらる、此処は栃木温泉に近く又京大の火山研究所の新施設にも近いので便利である、又阿蘇登山と鮎尻の瀧の探勝にも便利がよい、阿蘇山腹の千里ヶ浜はここから二里半、長陽停車場を出つるや右折して垂玉川を横ぎり左転して丘復を縫ひ下田部落に入り下田橋梁を架し宇下田に阿蘇下田停車場を置く」。

阿蘇下田停車場：「此処は垂玉、地獄両温泉への捷道に當って本駅より一里半である、久木野村からの豊富なる国有林の杉檜材は将来この駅に搬出されるであらう(後略)」

両駅の温泉へのアクセスの向上や、阿蘇下田停車場の産業上の役割が紹介されている。また、当時両駅には多くの駅員が努めており、駅前には食堂などがつくられ、小規模な商店街が形成されて賑わっていた。

2) 阿蘇国立公園の誕生

宮地線の開通により、長陽村の温泉などへの観光客は増加した。観光客は増加することが予想されたが、目的地までは、立野駅または赤水駅から客馬車を利用していた。当時、南郷には三十一台の客馬車しかなく、交通は以前不憫であった。その後、阿蘇南郷自動車株式会社が設立され、交通の便も次第に良くなっていった。以後、外国人観光客の増加も見込めるため、温泉側も改良が必要であった。こうした地元の状況が、阿蘇国立公園化運動へとつながっていった。そして1928(昭和3)年、阿蘇登山道路建設のための予算が熊本研議会で可決されると、1931(昭和6)年11月に登山道路は開通した。その後1934(昭和9)年12月、阿蘇が国立公園に指定された。

3) 施設整備

鉄道網の整備に伴い、観光関連の事業も盛んに行われるようになり、観光客の誘致及び宿泊施設の整備も急がれた。当時特に、外国人観光客向けの宿泊施設は皆無であった。そのため1935(昭和10)年、鉄道省の国際観光局ホテル調査会は、阿蘇に観光ホテルの新設を決定した。ホテル建設に先立ち、1934(昭和9)年に大阿蘇観光道株式会社が設立された。そして、登山道路から分岐する6.9kmの取り付け道路が造られた。その後1938(昭和13)年8月には木造和風の「蘇峰館」が造られ、翌1939(昭和14)年7月には「阿蘇観光ホテル」が完成した。

以上より、日清・日露戦争後における近代化の象徴である鉄道は、南阿蘇地域においても産業の活性化に貢献し、住民の生活に大きな影響を与えていた。特に駅前商

店街や温泉街の活性化は、後の阿蘇国立公園化運動のきっかけとなり、外国人誘致のためのホテル建設による、一大観光地への成長を促したと言える。阿蘇郡における観光施設整備の変遷を表3-2に示す。

(3) 高度経済成長による変化²⁰

1960年代は戦後の復興が終わり、高度経済成長が始まった時期である。家庭電化製品が普及し、人々の生活は大きく変化した。また、初めは高嶺の花であった家用自動車も、個人所得の向上とコストダウンにより、次第に身近なものになっていった。本節ではまず、高度経済成長期の到来と、それに伴う道路整備について整理した。その上で、高森線の第三セクター転換までの流れをまとめた。

1) 高度経済成長と道路整備

高度経済成長の波は農村にも押し寄せた。むしろ交通が不便であるため、農村の方が自動車へ依存していた。南阿蘇地域に自動車が入ってきたのは、大正期である。温泉地に入浴客を運ぶ手段として乗り合いバスが登場し、その後1924（大正13）年に南郷自動車会社が設立されて、フォード社製の車が初めて走った。自動車の普及につれて、道路の整備も全国で進められた。しかし南阿蘇県道は、国道に昇格するまでは大部分が未舗装の砂利道であった。また、国道57号に出るには、「戸下の七曲」の難所を通らなければならなかった。南阿蘇県道が国道に昇格したのは、1970（昭和45）年4月のことである。国道に昇格した後は、舗装工事も急いで進められた。また、南阿蘇バイパス開通の計画により、阿蘇大橋、南阿蘇橋、栃木橋の大規模な橋梁建設が行われた。

2) 高森線への影響

国鉄（現JR）は、戦後日本の陸上輸送の基幹的存在として、その役割を果たしてきた。しかし1960年代以降、自動車・航空機の急速な発達により、貨物・旅客輸送ともに次第にその分担比率が低下した。そして1964（昭和39）年にはついに赤字決算となり、その後も累積赤字は膨らみ続け、1985（昭和60）年には10兆円を超えた。こうした中、赤字路線の合理化、国鉄民営化の声が上がり、1987（昭和62）年4月国鉄は廃止され、分割民営化されるに至った。1961（昭和36）年1月、高森線を民営に移行する案が熊本鉄道管理局で決定され、その後高森駅の民間委託、その他の4駅の無人化が強行された。南阿蘇の5町村では、高森線を高千穂線と結合させることで、高森線を存続させようという気運が高まる。しかし高森線は国鉄第一次廃止路線に含まれ、南阿蘇の5町村は熊本県の提示した、

南阿蘇地域において、日清・日露戦争後の近代化による鉄道の敷設は、人員輸送による観光客の増加及び貨物

輸送による産業の活性化をもたらした。駅前には小規模な商店街で賑い、外国人誘致を目的とした大型宿泊施設の建設により、宿泊客は更に増加したことが考えられる。また、たばこ小売店の増加など、サービス業従事者も増加した。その後のモータリゼーションは、移動をさらに便利にし、家用車による観光客が増加したことが考えられる。しかし同時に、通勤圏の拡大による農業従事者の減少や、鉄道の利用者減少、南阿蘇地域の過疎化が進んだ。鉄道の敷設は外部から観光客を誘致し、内部の発展をもたらしたと言える。しかし、道路整備はそれと同時に内部からの人口の流出を促し、過疎化により次第に活気が失われていったと考えられる。

3. 駅周辺における空間分析

本章では、社会基盤整備と地域形成の関係性を可視化することを目的に、古地図及び古写真を用いて駅周辺を空間的に分析する。まず、2章で得られた情報を基に古地図を収集し、社会基盤整備と関連付けて土地利用の変遷を可視化し、整理することでその特徴を把握した。同様に、駅周辺施設の変遷について可視化し、整理することでその特徴を把握した。次に、駅舎に関して、古写真と現在の写真とを比較し、分析を行った。最後に、現在の駅周辺の断面分析を行なった。

(1) 駅周辺の平面分析

交通が便利ではなかった南阿蘇地域において、鉄道の敷設及び橋梁・道路の整備は、人々の生活に大きな影響を与えた。ここで、土地利用の変遷から、人々の生活の変化を読み取れると考えられる。よって駅周辺における土地利用の変遷を可視化することで、社会基盤整備と土地利用との関係性を読み解く。

ここでは、社会基盤整備による土地利用の変遷に着目し、整理することでその特徴を把握した。具体的には、2章で得られた情報を基に、1902（明治35）・1932（昭和7）・1966（昭和41）・1998（平成10）年の4断面における土地利用を、駅周辺に着目し可視化し、特徴を把握した。

1) 駅周辺における土地利用の変遷

本研究では、高森線開通時に建設された長陽、阿蘇下田、中松、阿蘇白川、高森の5駅の周辺について、土地利用の変遷を可視化した（図-3）。また、土地利用に関する特徴を以下に整理した。

(a) 長陽駅周辺：鉄道敷設前の長陽駅周辺は、南側に水田が広がり、北は杉・桧などの針葉樹林が広がっている。鉄道敷設後間もない1932（昭和7）年には、駅南側の建物が減少し、北側は増加している。1966（昭和41）年

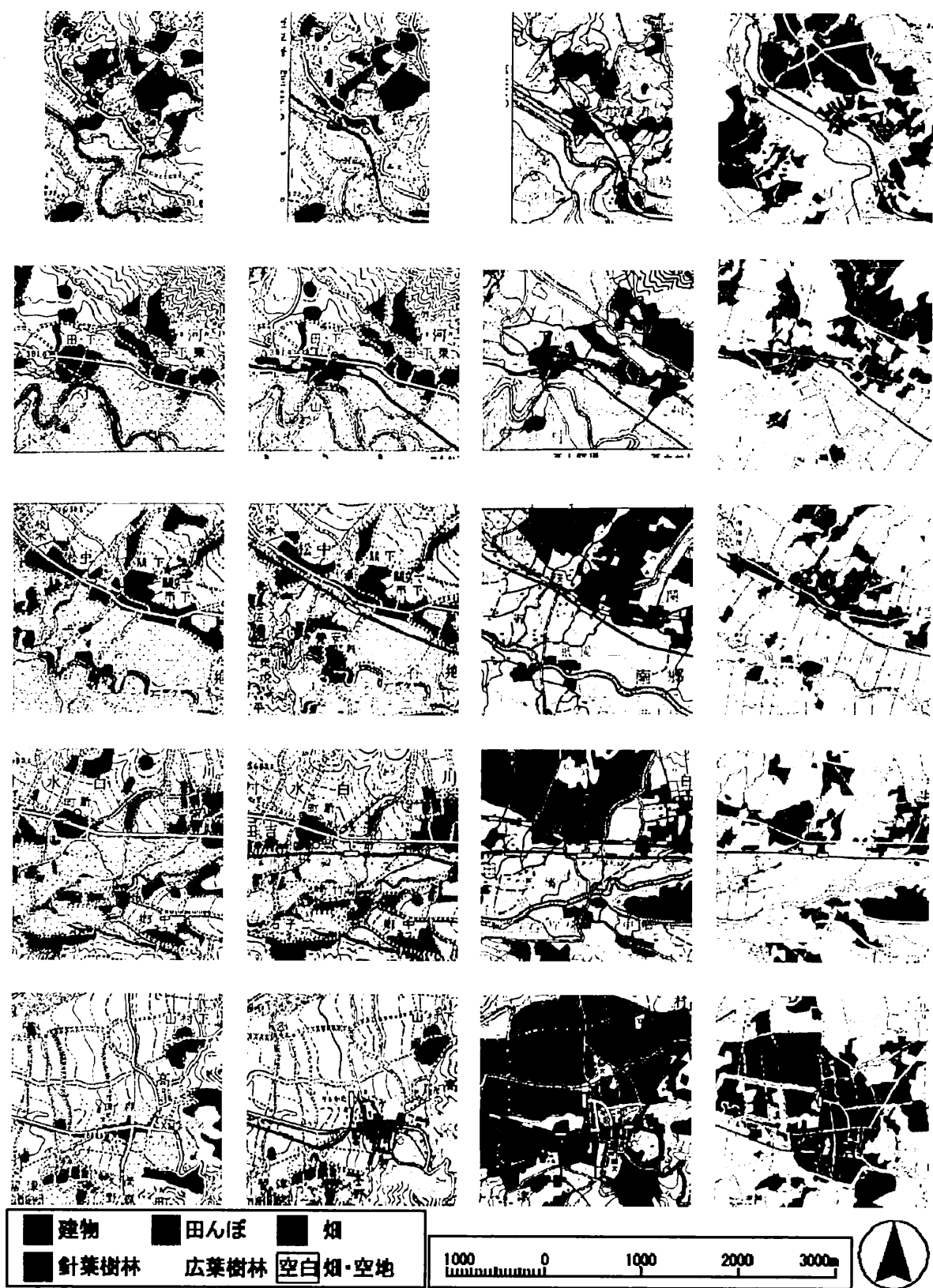


図-3 各駅周辺の土地利用の変遷（筆者作成）

になると、水田の面積が大幅に拡大している。1998（平成 10）年では、水田の一部が針葉樹林となっている。また、役場が国道付近へ移動し、その周辺に建物の集積が見られる。

(b) 阿蘇下田駅周辺：付近は、鉄道敷設前は南側に水田、北は畑・空地となっており、役場の周りに及び、旧道沿いに集落が存在している。敷設後の 1932（昭和 7）年には、大きな変化は見られないが、駅前の旧道沿いで多

少建物の増加が伺える。1996（昭和 41）年になると、水田の割合が大きく増えている。1998（平成 10）年には、水田の圃場整備がなされ、建物と針葉樹林の割合が少し増えている。また、河川の形状が変化している。

(c) 中松駅周辺：周辺は、南に水田が広がっており、旧道及び白川沿いに集落が形成されている。鉄道敷設後の 1932（昭和 7）年には、鉄道の敷設に伴う建物の減少以外は、大きな変化は見られない。1966（昭和 41）年には、水田の割合は大きくなり、河川の形状が変化している。また、白川沿いの集落の移動も見られる。1998（平成 10）年では、圃場整備が行われ水田も増加している。

(d) 阿蘇白川駅周辺：周辺は、白川沿い及び旧道沿いに集落が形成されており、旧道の南側に水田が広がっている。鉄道敷設後、駅周辺にいくつか建物が建設されている。その後 1966（昭和 41）年には、河川の形状が変化し、川沿いの集落は縮小した。また、水田の面積も大きくなっている。1998（平成 10）年になると、一部水田の圃場整備が行われており、駅前の建物が増加している。

(e) 高森駅周辺：駅周辺は、鉄道の敷設前から役場や学校、病院など主要な施設が集中している。鉄道が敷設されると、駅の東側、旧道沿いに建物が集中した。1966（昭和 41）年になると、さらに建物の密集域は拡大している。また、用水路が整備され、水田が増加している。1998（平成 10）年になると建物の密集面積が拡大し、国道沿いまで広がっている。また、旧道南側の水田が増加し、付近に建物が集中している。

2) 駅周辺における都市施設の変遷

前項では、社会基盤整備が人々の生活に与えた影響を読み解くために、駅周辺における土地利用の変遷を可視化し、社会基盤整備との関係性を整理した。本項では、社会基盤整備による、地域の発展を読み解くことを目的とする。そのためにまず、駅周辺施設の建設及び移動について、その変遷を可視化した（図-4）。その上で、駅周辺施設の変遷に関して整理を行い、特徴を把握した。

(a) 長陽駅周辺：長陽駅周辺には、鉄道敷設前の 1902（明治 35）年の時点では、長陽村役場が存在するのみであった。しかし、敷設後の 1932（昭和 7）年になると、駅南東に学校が新設されている。また、役場も駅の建設に伴い移動している。1966（昭和 41）年になると、さらに駅の北西に学校が新設されている。1998（平成 10）年には、役場が新たに整備された国道 325 号線の付近へ移動し、隣に寺院が建設されている。

(b) 阿蘇下田駅周辺：阿蘇下田駅周辺には、敷設前の 1902（明治 35）年から郵便局があり、北東には神社や寺院が確認できる。敷設後の 1932（昭和 7）年には大きな変化は見られない。1941（昭和 16）年では、郵便局の位置が旧道から離れたが、その他の変化はない。



写真-1 改修前の長陽駅



写真-2 改修後の長陽駅



写真-3 改修前の阿蘇白川駅



写真-4 改修後の阿蘇白川駅



写真-5 建設時の高森駅周辺



写真-6 改修後の高森駅

1998（平成 10）年では、郵便局が道を挟んで向かい側に移動し、神社と寺院が新設されている。

(c) 中松駅周辺：中松駅周辺では、敷設前は周辺に施設はなく、河川沿いや旧道沿いに神社や寺院が見られるのみである。鉄道が敷設されると、駅の北西側に学校が新設されているが、その他に大きな変化はない。戦後の 1966（昭和 41）年では、神社及び寺院の位置がいくつも変化しており、また、白川沿いに学校が新設されている。1998（平成 10）年には白川沿いの学校はなくなり、中松駅付近に郵便局が新設されている。

(d) 阿蘇白川駅周辺：鉄道敷設前の阿蘇白川駅周辺には、旧道沿いに役場や学校、郵便局などが点在している。また、白川・旧道沿い及び集落の中に、神社や寺院がある。鉄道敷設後に、役場が阿蘇白川駅付近に移動し、新たに裁判所及び学校が新設されている。その後 1966（昭和 41）年になると、役場及び学校が一カ所に集中し、新たに工場が駅前に建設されている。また、神社や寺院の数が減少していることがわかる。

(e) 高森駅周辺：明治の高森駅周辺には、病院・学校・役場・警察署など、様々な施設が存在していた。鉄道敷設後、施設のほとんどは駅の東側に移動したが、病院はなくなった。1966（昭和 41）年になると、官公署や学校、工場などが次々に高森駅周辺に建設されている。1998（平成 10）年になると、新たに発電所が建設されている。しかし、工場がなくなったほか、役場や警察署が移動するなど、施設の分散が見てとれる。

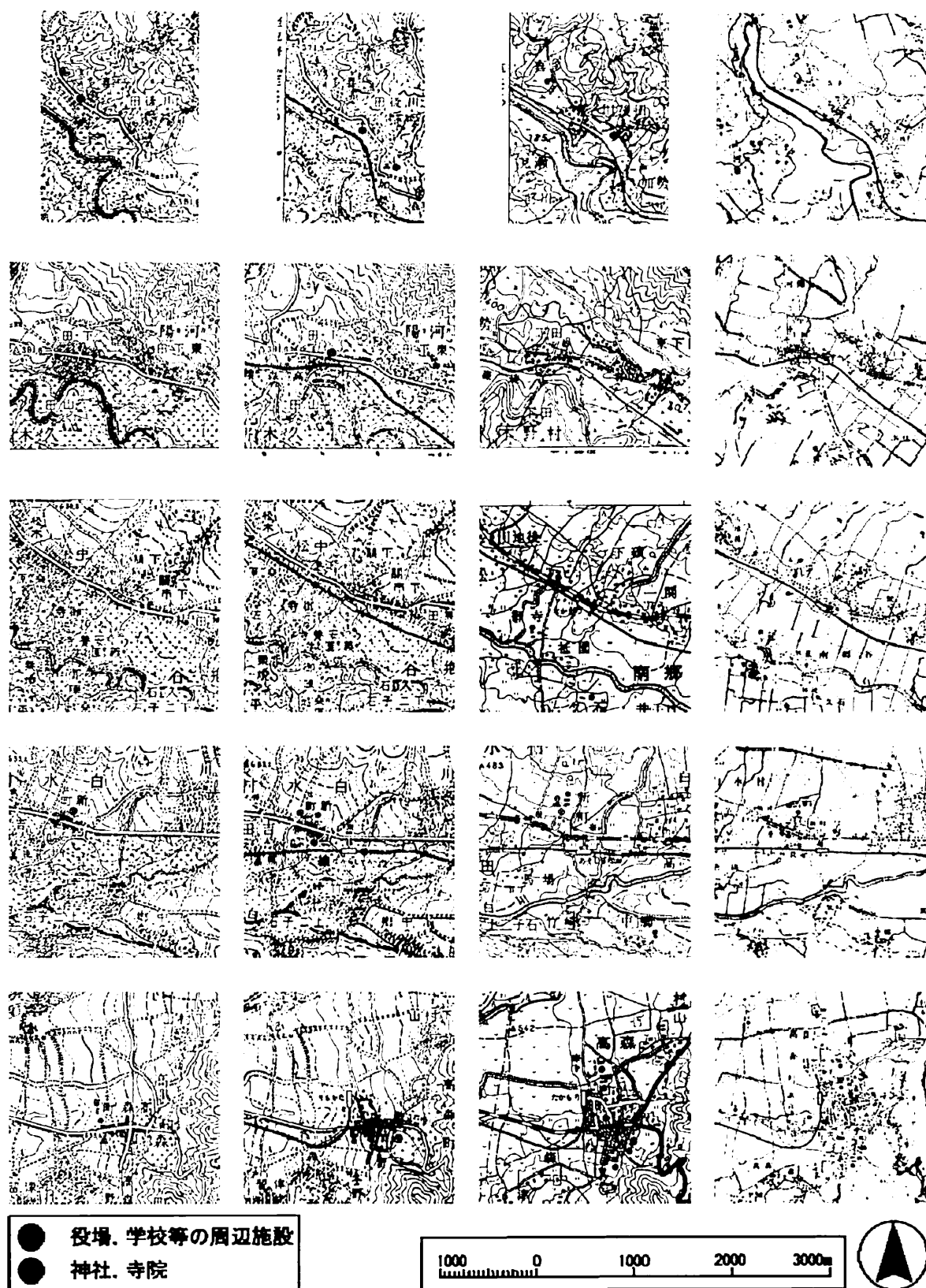


図-4 各駅周辺の都市施設の変遷（筆者作成）

以上より、土地利用に関しては、5駅周辺に共通する特徴として、1902（明治 35）年では旧道の南側に水田が広がり、白川沿いもしくは旧道沿いに集落が形成されている。敷設後の1932（昭和7）年では、阿蘇下田及

び中松は大きな変化は見られず、その他3駅周辺では建物が増加し、高森駅周辺が顕著である。1966（昭和41）年になると、水田の面積が拡大していることが大きな特徴である。また、中松及び阿蘇白川駅周辺では、河

川の形状が変化し、その周辺の建物が減少もしくは移動していると考えられる。1998（平成 10）では、一部で水田の圃場整備が行われ、水田の面積が拡大している。また、国道の整備により、その周辺の建物の増加が見られるところもある。高森では、建物の密集域が大幅に拡大している。

また、駅周辺施設に関しては、鉄道敷設前の 5 駅周辺は、中松を除き役場もしくは郵便局などの施設があることがわかった。鉄道の敷設後は阿蘇下田駅周辺を除き、付近に学校が新設されていることがわかった。また、役場は駅の付近に移動している。1966（昭和 41）年は、阿蘇白川駅周辺では施設が集中し、高森駅周辺では多くの施設が新設された。最後に 1998（平成 10）年に、長陽では役場が学校付近へ移動し、高森では施設が一部分散していることがわかった。

4. 南阿蘇における地域形成メカニズム

(1) 近代化の与えた影響

鉄が敷設以前の南阿蘇地域は、有名な温泉地等を有しているものの、交通の便が悪く、観光業も発展できずにいた。近代化により鉄道が敷設されると、駅周辺は小売店などで小さな商店街が形成され、建物が増加し、賑いを見せた。沿線各駅は役場などが集まる場所に建設されたため、付近に学校や郵便局などが新設・移転し、駅周辺は地域活動の中心であったと言える。また、阿蘇国立公園の誕生により、観光客はさらに増加し、観光施設の整備が次々に行われ、観光産業は発展した。その後も高森などでは、学校や官公署などが駅周辺に建設され、生活域は拡大していった。戦後は、都市部からの帰郷者による人口の増加や農地改革により、水田面積が拡大した。

このように南阿蘇では、近代化における鉄道の敷設は、駅周辺の施設の増加し、地域活動の中心として賑った。また、観光施設の充実及び水田の増加による産業の活性化を促した。また、人口も増加した。

(2) 高度経済成長期の変化

高度経済成長の流れは南阿蘇にも訪れ、モータリゼーションの影響による道路整備が行われた。これは、自家用車による観光客の増加をもたらしたと考えられる。しかし同時に、通勤圏の拡大や農業の兼業化を促し、人口減少及び農業の衰退が起こった。新しく整備された道路は、役場や学校などの集中する駅周辺からは距離がある。そのため、人々の生活域は拡大したが、駅周辺は地域活動の中心ではなくなった。それに伴い、長陽村役場及び高森町役場は整備された国道 325 号沿いへ移転した。

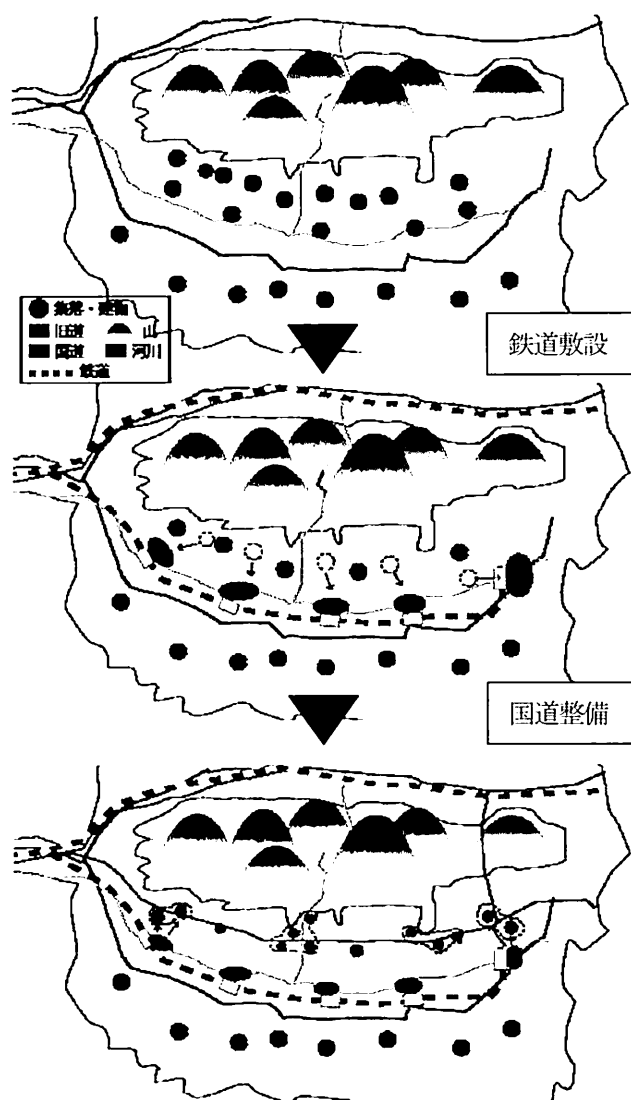


図-4 南阿蘇の地域形成モデル

高度経済成長期の南阿蘇では、自家用車により観光客が増加した。しかし同時に、都市部への人口流出による人口減少を促した。また、主要な交通手段が鉄道から車へと変化したため、人々の生活域が拡大し、駅周辺の施設は分散し、地域活動は減少していったと考えられる。

(3) 地域形成メカニズムの考察

近代化による鉄道の敷設は、観光客及び物資輸送の中心として利用され、産業の発達や観光地としての南阿蘇の骨格形成に大きな影響を与えていると言える。さらに、1960 年代までにおける駅周辺の建物の増加及び主要施設の集中は、駅を中心とした生活圏の形成及び地域活動を活性化させたと言える。以上より、近代化における鉄道の敷設は南阿蘇において、産業の発展及び地域活動の活性化を促した、地域形成の一つの変化点と言える。

次に(2)より、高度経済成長期において鉄道は、物資輸送及び観光客輸送という役割を航空機や自動車によって奪われ、地域住民の移動手段として利用された。車で

の移動が中心になることで、主要施設の分散による、駅を中心とした地域活動の減少が考えられる。また、通勤圏の拡大による人口の流出及び高齢化による人口減少で、利用客は減少した。さらに農業の兼業化による産業の衰退など、現在南阿蘇が抱える課題を生み出す要因になったとも考えられる。

以上より、1960年以降の高度経済成長期は、鉄道の利用減少と共に、地域内の人口減少や産業の衰退などが起こった地域形成の変化点と言える。

5. おわりに

本研究では、南阿蘇の履歴をまとめ、対象地の現況及び歴史を整理し、駅周辺の空間分析を行うことで、南阿蘇の地域形成のメカニズムについて考察を行った。以下に、本研究の成果を記す。

2章は、社会基盤整備に着目し、南阿蘇の歴史を整理した。鉄道の敷設は外部から観光客を誘致し、内部の発展をもたらしたことがわかった。しかし、道路整備はそれと同時に内部からの人口の流出を促し、過疎化により次第に活気を失っていったことがわかった。

3章では、社会基盤整備と地域形成の関係性を可視化し、駅周辺を空間的に分析した。土地利用においては、駅周辺の建物の増加及び水田の増加が確認できた。駅周辺の施設に関しては、敷設後に役場の移転及び学校の増加が起り、その後、学制改革により中学校が新設されたことがわかった。高度経済成長期においては、長陽・高森において役場が移転しており、モータリゼーションの影響があることがわかった。

4章は、南阿蘇における地域形成の変化点について考察した。近代化における鉄道の敷設は、南阿蘇において産業の発展及び地域活動の活性化を促し、また、1960年以降の高度経済成長期は、鉄道の衰退と同時に、人口減少や産業の衰退を促した、地域形成の転換点であることがわかった。

以上より、本研究では南阿蘇の社会基盤整備に着目し、南阿蘇の地域形成の履歴をまとめた。鉄道の敷設直後、鉄道は物資及び観光客輸送の中心として活躍し、産業発達への貢献及び観光地としての南阿蘇の骨格を形成した。敷設後、駅周辺には様々な施設が集中し、観光客と地域住民との間で駅を中心とした地域活動が行われていた様子が伺えた。しかし、高度経済成長を経て、物資及び観光客の輸送は航空機や自動車を中心となり、観光客との交流は減少し、鉄道はもっぱら地域住民の移動手段としての役割を強めた。しかし地域内では、都市部への人口の流出や少子高齢化により人口減少・産業の衰退が促され、鉄道の利用客は減少した。

今後とも、道路ネットワークが、南阿蘇にとって貴重な交通基盤ネットワークであることは間違いのないが、鉄道を基軸に地域形成をしてきた歴史を振り返り、駅空間を見直すようなまちづくり活動の展開が、観光地南阿蘇における地域の活性化に繋がる可能性を示唆したい。今後の課題としては、駅前空間の詳細な土地利用変遷を、文献もしくはヒアリング調査によって明らかにし、駅を中心とした地域活動を実証的に分析する必要がある。また、近年の道路整備による宅地及び店舗の増加に関して分析を行う必要があると考える。

謝辞：本研究には、多くの方々にご協力頂きました。阿蘇市帆足俊文氏、南阿蘇村笠健氏、長野智宏氏には、対象地に関する資料提供や情報提供などにご協力頂きました。また、鉄道総合技術研究所の小野田滋氏には、高森線に関する貴重な資料を提供して頂きました。南阿蘇鉄道株式会社中川竜一氏は、南阿蘇鉄道に関するデータ提供に加え、ヒアリング調査にもご協力頂きました。この場を借りてあつく御礼申し上げます。

参考文献

- 1) 長陽村史編纂室：長陽村史，長陽村，2004
- 2) 白水村史編纂委員会：白水村史，白水村史編纂委員会，2007
- 3) 久木野村誌編纂委員会：久木野村誌第四巻 むらの歩み（中続），久木野村教育委員会，2002
- 4) 九州旅客鉄道株式会社：九州鉄道100年記念誌 鉄輪の轟き，九州旅客鉄道株式会社，1989
- 5) 鉄道省熊本建設事務所：高森線建設概要，鉄道省熊本建設事務所，1928
- 6) 建設省九州地方建設局：建設省九州地方建設局50年史，建設省九州地方建設局，1998
- 7) 土井勉，河内厚郎：鉄道沿線における郊外住宅地の開発と地域イメージの形成-阪急沿線の郊外住宅地開発と生活文化に着目して- 土木史研究第15号，1995.6
- 8) 為国孝敏，榛沢芳雄：鉄道が都市の発展に与えた影響に関する史的研究，土木史研究第12号，1992.6
- 9) 伊藤宏匡，田中尚人，秋山孝正：鉄道網を基軸とした岐阜市の都市形成に関する研究，土木計画学研究・論文集 Vol.22 no2，2005.10
- 10) 木村一裕，清水浩志郎，三浦大和：近世秋田の都市構造とその形成過程に関する研究，土木計画学研究・論文集 Vol.23 no2，2006.9
- 11) 柴田久：師団設置による都市形成への影響に関する一考察，土木史研究論文集 Vol.23，2001
- 12) 南阿蘇村：国税調査データから見た南阿蘇村の人口推移（T9-H22）
- 13) 前掲2），pp601-626
- 14) 南阿蘇村：産業別就業人口
- 15) 前掲1），pp637-650
- 16) 前掲2），pp627-641
- 17) 前掲5），pp1-3
- 18) 前掲1），pp650-651
- 19) 前掲2），pp642-668
- 20) 前掲2），pp726-732

(2013. 4. 5 受付)