地形に着目した立野地区の観光に関する研究

Study on sightseeing in Tateno area focusing on topography

熊本大学工学部環境システム工学科　　奥　貴好

1. はじめに

立野地区は阿蘇外輪山の西側に位置し、国道 57 号により熊本－阿蘇間の往来の際に通過する地点である。観光が盛んな阿蘇において、熊本方面から阿蘇への入り口とも言える場所にあるが、現在阿蘇観光として地域の位置づけを模索している地域である。観光の語源である「国の光を観る」という観点に立ち返ると、その土地独自の光である地域の個性や様相を見つめることこそ観光であると言える。前述の定義に基づき立野地区を考察した場合、立野地区の本質は地理と歴史から窺うことができる。そのため、本研究では地形に着目して立野地区の考察を行う。したがって、本研究では一般的な観光学の研究を行うのではなく、前述の観光の定義に基づき立野地区の阿蘇観光を考える際の前段階として、特徴を考察し個性を明らかにすることを目的とする。

2. 阿蘇の地形的特長の整理

立野地区は、外輪山内の南郷村にあたる阿蘇郡南阿蘇村に属しているが、阿蘇の外輪山に囲まれるカルデラの外側、渓谷状の地形に位置している。阿蘇周辺は火山の麓特有の地形を成しており、交通、産業、生活などの面において地形が地域に与える影響は大きい。立野地区の地形の特色を考察するため、阿蘇の地形の成り立ちを明らかにした。

3. 外輪山を通過する交通路の変遷

移動手段の変化で阿蘇の交通路が現在のようになったのは近代中期以降である。立野地区は近代前期までは外輪山を越えて阿蘇と熊本方面を移動する際の通過点ではなかった。立野地区が外輪山を越える移動の通過点となった時期を明らかにするため、外輪山を越えて行き来する交通路の変遷を時代ごとにまとめた（図1）。

図１　立野地区周辺の交通路
（国土地理院発行 1/25000 地形図を基に筆者作成）

4. 技術的視点による交通路整備の考察

立野地区が交通の通過点となったのは近代中期以降であり、以後は熊本－阿蘇間の幹線の要衝として整備が進められた。立野地区の交通状況が大きく変わった時期は2度あると言える。道路整備により阿蘇－熊本間の交通の通過点となった明治期、鉄道の開通により阿蘇と都市間の移動が飛躍的に進んだ大正期である。この変化の背景には地形を改変することができるようになった技術の影響が見られる。近代中期以降、立野地区を中心に、阿蘇の交通路の整備が行われた理由を明らかにするため、当時の交通路整備を技術的視点から考察した。

（１）近代中期以降の阿蘇の道路整備

明治政府が定めた道路整備の規定を整理し、当時の阿蘇の県道整備の状況をまとめた。

（２）鉄道整備

外輪山を超える路線が、立野地区を経由する経路で敷設された理由を考察するため、JR 豊肥線敷設の経緯をまとめた。

（３）交通路整備における地形の影響

立野地区の地形に対して、道路整備と鉄道整備が行われた理由についての考察をそれぞれまとめる。

5. おわりに

阿蘇の独特な地形において、唯一「切れている」場所は立野地区だけである。また、立野地区の地形は白川の形と作用し合い、ともすれば閉鎖的とも言える外輪山内の自然や他都市との移動に影響を与えた。したがって阿蘇の他の地域に無い立野地区だけの特徴は「外輪山全体から見た中での立野地区の地形」であると考える。また、近代中期以降地形を利用した交通路整備が急速に進んだ。この変化が起きる要因となったのは近代以降の「土木技術」であり、立野地区の地形と相まって現在の立野地区及び阿蘇の交通路ができたと言える。これらのことから、立野地区の個性とは「特徴的な地形の上に成り立つ、近代土木技術が作り出した風景」であると考察した。

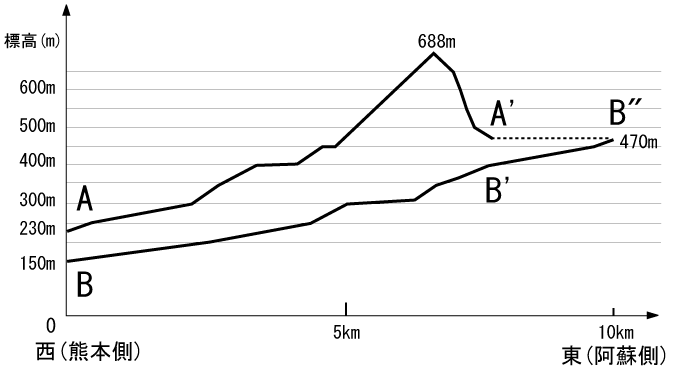

図２　旧豊後街道・国道 57 号断面図（筆者作成）