

〈研究ノート〉

戦前における九州横断観光ルートの整備 —三角築港と阿蘇開発

幸 田 亮 一

はじめに

1 三角港の誕生と発展

2 九州横断観光ルートの誕生

3 復活とマストურიズム

おわりに

はじめに

近年、九州を訪れる外国人観光客が増加している。これらの観光客の多くは一カ所にゆっくりに滞在して過ごす観光ではなく、複数の観光地やゴルフ場を移動する移動型や周遊型の観光行動をとっている。

歴史を振り返ってみると、明治期に始まった外国人観光客の観光行動は、例外的なイギリス人女性イザベラ・バードなどを別とすると、東京や横浜に在住する西洋人による軽井沢滞在や、香港・上海在住の西洋人による雲仙での避暑など滞在型が主であった。これが変化するのは、近代的交通機関・交通網が整備され、移動型の観光が可能になってから後のことである。とりわけ、観光拠点となる港湾の整備と鉄道網の整備が決定的な役割を果たした。

本稿では、九州観光ルートの代表といえる、長崎から阿蘇を経て別府に至る九州横断観光ルートの形成をとりあげ、それがどのようにして整備され、いかなる変遷を遂げたのかについて考察する。とりわけ、明治政府による初期港湾整備の拠点港のひとつとなった三角港の整備と阿蘇のリゾート開発の二つを軸として、これまでとは違った観点から九州横断観光ルート形成史を整理したい。これによって、九州新幹線全線開業後の中九州を舞台とする新たな九州横断観光ルートの可能性についてのヒントを得ることができるのではないだろうか。

研究史としては、阿蘇については、砂本文彦『近代日本の国際リゾート 1930年代の国際観光ホテルを中心に』（青弓社、2008年）第4章5節「阿蘇観光ホテルと国際リゾート地開発」に教えられたところが大きい。海運史からみた三角港の役割については筆者による報告書¹があり、三角港のところはそれをかなり利用した。他に新聞や社史、町村史、当時のパンフ

レットなども参照した。

なお、本文では原則として西暦を用いているが、時代性を想起する手助けのために、必要に応じて元号を付記した。

1 三角港の誕生と発展

(1) 三角港開港

明治維新期の世界の交通技術の特徴は、帆船技術がピークに達するとともに、日進月歩の技術発展によって汽船の役割が年々大きくなっていった時期であり、同時に世界各地に鉄道建設ブームが起きていた時代である。

日本への汽船航路の開設をみると、1859年、英P&O(Peninsular and Oriental Steam Navigation Company)が上海・長崎間の定期航路を開設し、1867年、米PM(Pacific Mail Steamship)がサンフランシスコ・横浜・香港を結ぶ太平洋横断航路を開設している。このような外国資本による外洋航路を補完するものとして、日本の沿岸部に各種の汽船網が整備されていく。九州の北半分でも、長崎港、博多港、門司港、若津港、百貫石港などを結ぶ北部九州汽船ネットワークが、いち早く形成された。担い手は、士族授産事業として始まった、各地の海運会社である。

熊本でも、1880(明治13)年に、士族授産事業の一環として、海運に従事する観光社が誕生し、国千保丸(1879年建造、木船、15馬力、128トン)と百貫丸(1880年建造、35馬力、111トン)を購入し、百貫石と大阪の間を就航した。だが、この会社は1882年に経営危機に陥ったため、細川家財務担当格の高橋長秋が整理に乗り出し、住友の広瀬幸平に相談し、手持ちの2隻の汽船を手放す形で、1884年の大阪商船の設立に有力な出資者のひとつとして参加した²。

大阪商船は55名の船主によって提供された93隻で営業を開始したのであるが、そのなかで熊本への航路は中核的な役割を果たした。というのは、当初、18の本線をもってスタートした際、第一本線は大阪、神戸、馬関、博多、長崎、百貫石を結ぶものであり、第二本線も大阪、神戸、馬関、博多、長崎、百貫石、大川を結ぶものであったからである。しかも、4つの支線のうちの第一支線は長崎、百貫石、大川を結ぶものであった。熊本の重要性は同社の当初の支店にも示されている。すなわち、馬関支店、博多支店、長崎支店、熊本支店、徳島支店、広島支店という6つのうちのひとつだったのである³。

このように、当時の西九州の拠点港として知られた百貫石の名前はいま全くといってよいほど聞くことはない。いったいどこにあったのだろうか。それは坪井川の河口にあった。現

在もバス停に百貫という名前が残っているのだからうじて確認できる。今訪ねても、こんなところがかつて主要港だったとはとても想像できない。実際、遠浅の有明海に面する河口港だったため、気象状況によっては沖合に停泊し、小舟に乗り換えて上陸しなければならないことが多かった。西郷隆盛は明治天皇の行幸に同行し、1872年7月に百貫石にやってきた際、潮待ちを含め、二度も乗り換えを余儀なくされたことに腹をたてたとのエピソードが残っているほどだ⁴。

そのため、1880年、県議会において白木為直らを中心に百貫石港の修築「建言書」が提出された⁵。これをうけて、1881年、オランダ人技師ムルデル (Mulder) が現地調査を行い、「復命書」を提出した。それは、百貫石は土砂堆積問題をかかえるために港としては不適合であり、天然の良港の条件を備える三角にあらたに港を整備すべきだとの提言書であった。そこで、政府は三角築港を決定し、国費20万、県費10万を充てた大規模な土木事業が1884年に始まった。まず、宇土半島の道路工事を行い、それから築港工事にとりかかり、1887(明治20)年に三角港が開港した。

この結果、大阪商船の定期船も三角港へ寄港するようになり、港湾関係の諸施設の整備も進み、三角港は、国際港である長崎港につながる、西九州の代表的な港に成長した。その当時の三角港の様子を示すのが写真1である。

写真1 大正末から昭和初期頃の三角港（西港）



(出典：当時の絵葉書)

では、実際に人びとはどのように三角港を利用して旅行したのであろうか。数名の事例が、当時の具体的な旅行状況を教えてくれる。まず、もっとも有名なのが小泉八雲である。八雲は1893(明治26)年7月に長崎港から三角港へ汽船に乗って到着し、浦島屋旅館に一泊した。

その時の経験をもとに書かれたのが短編「夏の日」である。

次に、1864年に宇土に生まれ、濟々巒に学び、中国に渡り、日清戦争では海軍より特命を受けて偉功をたてた後、中国において東亜同文書院、東方通信社の設立に尽力した宗方小太郎という人物である。度々、中国と日本を往来した宗方の旅の中から明治半ばのそれを見ると、1893年1月19日、長崎港6時発の木曾川丸に乗船し11時に三角港に着き、昼食後は人力車で熊本へ向かっている。1895年12月4日午前8時に熊本を人力車で出発、12時に三角に到着し、夜11時出港の常磐丸に乗り、翌朝5時に長崎港着。12月6日に神戸丸で上海へ向かっている⁶。

さらに、『五足の靴』で著名な与謝野寛・木下杢太郎・北原白秋・吉井勇・平野万里の5人は1907(明治40)年8月23日午後2時に、牛深港から際崎港に汽船で到着し、昼食後、あまりの暑さに海で泳いだ後、十町(1キロ強)歩いて三角港に移動し、午後5時発の汽船で島原に渡っている⁷。

以上の例のなかでとりわけ八雲と宗方の旅行を通して、当時の交通機関の主役をなした汽船による船旅の概要をつかむことができる。長崎—三角は5～6時間の行程で、三角港は旅人にとって休憩や宿泊の拠点となっていた。しかも、国際港の長崎港を経由して簡単に上海に渡ることができたのである。

(2) 三角線開通

1899年(明治32)、九州鉄道(株)の三角線が開通し、熊本—三角間が鉄道で結ばれた。それまでは、さきほどの宗方や八雲の事例のように人力車で半日も要していたのが、わずか1時間半で、しかも正確な時間で移動できるようになったのである。鉄道敷設により、百貫石港に対する三角港の優位は決定的となった。

だが、三角線の終着駅は際崎で、三角本港まで達しなかったため、1899年頃には、三角の要人を中心に三角本港までの鉄道延伸の議論が起り、仙石貢九州鉄道社長への陳情も盛んに行った。しかし、1903年に、三角駅が西に700メートルほど延長されて、そこが現在に至るまで三角線の終点となっただけで、それ以上の延伸は実現しなかった。一般に、これが三角本港の衰退原因だと指摘されているが、果たしてそうであろうか。鉄道路線が延伸しなかったことをもって三角本港(後の西港)が衰退したと考えられがちだが、必ずしもそうではない。鉄道敷設に伴い、明治30年代、40年代と本港を中心に、物流拠点としての三角地域の役割は大いに高まったのである。すなわち、それまでは三角港が仲介する遠距離航路の貨物・人は、小型船や馬車によって集散されなければならず、不便を囲っていた。とりわけ、

人の動きに関しては、拠点都市の熊本との接続が悪かった。これが鉄道によりわずか1時間半で結合されることになったため、百貫石港に対する三角港の優位は決定的となったのである。

際崎港（後の東港）の本格的整備が進むのは昭和時代に入ってからである。本港（西港）衰退の主な原因は、港そのものの規模が小さく、陸地が狭く、水が不足していたことにあった⁸。

観光との関係では、三角線の開通により三角は夏場には避暑地として栄えるようになり、細川家を含めいくつもの別荘が建てられた。途中の宇土半島の海岸沿いの集落も海水浴客で賑わうようになった。

(3) 汽船会社の興隆

このように問題をかかえていたが、本港（西港）と際崎港が補完し合う形で三角港は発展していく。そして、同港を拠点に有明海・不知火海での激しい汽船会社間の競争が展開することになる⁹。

先駆となるのは、1884（明治17）年の富岡一茂木間の汽船連絡であった。激しい競争が生まれるきっかけは、1895年に九州鉄道が松橋まで延伸したことである。当時、松橋はまだ港として栄えており、天草各地と松橋港を結ぶ不知火汽船を天草の有志が設立した。さらに、熊本の海運業者、木崎健太郎は、九州鉄道三角線の開通を見越して際崎へ進出していた¹⁰。まず、この両者の争いが始まり、1898年に不知火汽船と木崎汽船が合併し、本社を三角に置いて肥後汽船（株）が発足した。

この後も汽船ビジネスは活況を呈し、熊本の肥後汽船に、長崎の三山汽船、福岡の大川運輸が加わって三つどもえの競争が激化し、とうとう熊本県が仲裁に乗り出すこととなった。その結果、1911年、三山汽船と肥後汽船が、前者が後者を取り込むかたちで合併し、ここに九州汽船（株）が誕生した。しばらくして大川運輸もこれに加わった。九州汽船の設立時の航路は19で、所有船舶29隻、社長には三山近六がつき、本社を長崎市におき、支店を三角町に置いた¹¹。同社は1928（昭和3）年、九州商船（株）に改称し、今日に至っている。

2 九州横断観光ルートの誕生

(1) 豊肥本線の整備

戦前の九州横断観光ルートというものを考える際に、決定的に重要な役割を果たしたのは九州横断鉄道の建設である。

熊本の方からみると、まず1914(大正3)年に宮地軽便線の熊本—肥後大津間が開通し、それが1916年には立野まで、さらに1918年には宮地まで延伸した。大正時代になって阿蘇登山が容易になったことは、阿蘇観光史のなかで特筆すべき出来事である。すなわち、1916年より、強行軍すれば熊本を早朝にたち立野まで鉄道でいき、そこから徒歩で湯の谷温泉、草千里を経て中岳火口を見学し、その日のうちに熊本に帰ることが可能になったのである¹²。さらに、1918年に宮地まで延伸した結果、阿蘇谷側からの阿蘇登山客が急増することになった。

鉄道敷設がいかに便利なものであったかは、それ以前の交通手段であった馬車と比べてみるとよくわかる。『二百十日』を執筆するきっかけとなった夏目漱石と山川信次郎の阿蘇登山は、1899年(明治32)夏のことで、熊本から馬車を利用して大津までいっている。同じ馬車を用いて移動したのがそれから8年後の五足の靴のメンバーである。彼らは、それがいかに大変な乗り物であったかを書き残している。

阿蘇地域における交通網の整備にともない、熊本市や福岡市からのアクセスが容易になると、阿蘇山は九州における登山のメッカとしての注目をあびることになる。1925(大正14)年2月の秩父宮の阿蘇登山がきっかけとなって、近代アルピニズムの対象としての阿蘇山の時代が始まった。同年4月に細川護立は、楨有恒とともに五高山岳部員や新聞記者たちと根子岳に挑戦し天狗岩から東峰に縦走している。その後、五高や九州帝大の学生たちが高岳の鷲ヶ峰や根子岳の天狗峰をめざしてやってくるようになった¹³。

念願の豊肥線全通(熊本—大分)が実現したのが1928(昭和3)年12月であり、同年、高森線も開通した。これにより、阿蘇の観光客がさらに増加したことは言うまでもない。だが、この横断ルートは国内的にだけでなく、国際的にも重要性を有していたのである。それは、大阪から別府、阿蘇、三角、長崎をつなぐ西日本横断観光ルートができたということと、長崎が上海と定期航路で結びついていたことによる、東アジア観光ルートの整備ということである¹⁴。

実際、外貨不足に悩んでいた政府は、外国人観光客による外貨獲得に力をいれるようになった。モデルとなったのは第一次大戦後のヨーロッパ復興に際しての外国人旅行者誘致の成功である。例えば、ワイマール共和国時代のドイツでは、1920年にドイツ交通宣伝中央局(Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung: 1928年にはReichsbahnzentrale für deutsche Verkehrswerbung)を設立し、"Germany wants to see You"のスローガンをかけて外客、とくにアメリカ人観光客の誘致に官民をあげて取り組み大きな成果をえた¹⁵。

このような外国の先例から学びつつ、1930年には浜口雄幸内閣の国際貸借審議会の答申に

もとづき、鉄道省の外局として国際観光局が設置され、1931年には(財)国際観光協会が誕生した。そして「観光も絹と並んで輸出品」というスローガンをかけ、外国人のための観光ルートの整備、リゾート地の開発をおこなった¹⁶。国際観光局がもっとも力を入れたのが、大蔵省預金局資金の低利融資による外客誘致のためのリゾートホテルの建設であり、蒲郡、上高地、志賀高原、赤倉、雲仙、阿蘇、唐津などに建設された。その結果、「わが国でのインバウンドのキャパシティと観光ルートは格段の増加をみせた」¹⁷といわれるほどの整備をみたのである。

この時の観光ルートと国際ホテルの整備に際して、地域として重点がおかれたのが九州、とくに別府から阿蘇、雲仙、長崎ルートであった。明治以降のインバウンド主要観光ルートは横浜で入国後、関東見物ののち、鉄道で関西に移動し、京都、奈良をみて神戸から出国する「国際観光ルート」であった¹⁸。

当時の国際観光局長の田誠は西日本、とくに別府、阿蘇、三角、雲仙、長崎を結ぶ観光ルートの整備を提唱し、政策関係者は「西日本国際観光ルート」と呼んでいた。これについては「大阪—神戸—別府航路(大阪商船)、豊肥本線、三角—島原航路、長崎—上海航路(日本郵船)などの国内外の航路、基盤施設が整備されてこそ可能になるものであり、この意味で極めて時代的な発想だった」¹⁹との評価が下されている。

提唱されたこのルートのなかで、別府、長崎、雲仙はすでに明治時代よりリゾート地、国際港湾都市として外客向けのホテルの整備も一定進んでいたが、交通網の整備が遅れていた阿蘇は未開発状態であった。

国際リゾート地として阿蘇を開発する際に、二つの異なった種類の外国人観光客が想定された。すなわち、一方は西日本の横断旅行を楽しむ「国際観光客」であり、世界一周ブームのなかで日本を訪れる外国人観光客、とくにアメリカ人観光客が想定されていた。他方はすでに明治時代より香港・上海など東アジアから雲仙を訪れていた「避暑客」であった。両者の間には、移動型と滞在型でその観光行動に大きな違いがみられる。「阿蘇観光ホテルの計画段階では国際観光客か避暑客かの議論が展開され、近隣の雲仙でもこの二つの集団を受け入れている。これらのことから、阿蘇の開発では雲仙との同質化と差異化も意識して開発に取り組んだのだろう」との指摘がある²⁰。

ここで、阿蘇国立公園の制定史を振り返ってみる。最初の調査は、1920(大正9)年の内務省による国立公園調査であり、「国立公園の父」と呼ばれた田村剛が来熊して阿蘇の各地を調査した。その足取りは以下のとおりであった。まず、8月25日に水前寺駅から坊中駅へ移動し、徒歩で中岳へ登り、草千里を経て湯の谷温泉へ降りている。この途中8カ所の茶屋が

あり、サイダーやビール、菓子を販売しており、一日 300 ～ 400 人の登山者があったとのことである。翌 8 月 26 日は、湯の谷温泉から地獄・垂玉温泉へいき、そのあと車で高森七曲りへ向かい、東部外輪山から祖母山を眺望している。そこから再び南郷谷にもどり白川水源、栃木温泉、戸下温泉を経て内牧温泉に投宿している。翌 27 日は、車 6 台に分乗し、小国県道より北部外輪山の遠見ヶ鼻へ（1922 年に徳富蘇峰が「大観望」と命名）に向かい、それから阿蘇神社をみて、それから日の尾峠に向かい、根子岳中腹を調べて、再び宮地に戻って宿泊している。最終日の 8 月 28 日の 10 時に「多数の郡民に見送られて」車で別府へ向かった²¹。

以上の調査旅行から、すでに大正時代の阿蘇では、鉄道は宮地までしか敷設されていないが、幹線道路は自動車の通行ができる状態にあったことがわかる。

（2）阿蘇国立公園と阿蘇観光ホテル

先の田村剛の調査に前後して、阿蘇においても地元の有力者を中心に阿蘇国立公園の実現に向けての運動が生まれた。その中心となったのが、内牧生まれで、熊本市議会議員や実業で知られた松村辰喜で、阿蘇国立公園既成会を創立し熱心な運動を展開した。

各地がしのぎを削った国立公園誘致をめぐるのは、まず、1934（昭和 9）年 3 月 瀬戸内海国立公園、雲仙国立公園、霧島国立公園が最初の国立公園として指定された。阿蘇は、同年 12 月に指定されて念願を果たした。国立公園というブランドが観光宣伝にいかにもプラスに作用したかは想像に難くない。図 1 に掲げた大阪商船のパフレットがそれを端的に示している。

図 1 大阪商船パンフレット（関西より阿蘇・霧島へ）



（出典：大阪商船の戦前パンフレット）

阿蘇が国立公園に指定された直後の1935年初頭に、熊本経済界の指導者である古荘健次郎らが出資し、熊本電気(株)社長の上田万平を社長に据えて、大阿蘇観光道(株)が設立された。同社の設立目的は以下の3つであった²²。

- ① 観光自動車道の開設と登山バスの経営
- ② 湯の谷温泉場の開発と九州中央大温泉場の建設
- ③ 久住縦走自動車道の開発と九州横断国際観光道路幹線²³

第一に関しては、すでに1931(昭和6)年11月、阿蘇登山自動車道が坊中駅(1961年に阿蘇駅に改称)から阿蘇山上駅まで開通し、翌1932年、倉橋愛介による大阿蘇登山バス(株)が営業を開始している(写真2)。これにより、熊本市から鉄道で坊中駅まで行き、そこからバスで阿蘇山上駅まで登り、そこから少し歩くだけで雄大な中岳火口の見学ができるようになっていた。

写真2 坊中駅前の大阿蘇登山バス(米Federal社製、昭和10年頃)



(出典：『20年のあゆみ』九州産業交通、1962年、28頁)

新しく誕生した大阿蘇観光道(株)は大阿蘇観光登山バス(株)を買収し、阿蘇山の登山バスの権利を取得し、その後も近隣の運輸会社の買収を続けて大きくなっていく²⁴。社名が示すように観光道路の整備に力をいれ、創業時に三期の登山道整備計画をたてた。第一期が赤水から湯の谷へ、第二期が湯の谷から烏帽子岳の南を回って既設登山道へ、第三期が大観

峰から久住へという計画であった。これらの道路計画のうち戦前に完成したのは、赤水から湯の谷までの一期工事のみであり、第二期計画はとうとう実現しなかった²⁵。第二期に関係するものとして、わずかに登山ルートは開かれているが、湯の谷温泉の衰退とともにほとんど忘れ去られた状態として今日に至っている。第三期の大観峰から久住への道路は戦後、やまなみハイウェイが通って実現することになった。図2は1930年代半ば(昭和10年前後)の阿蘇地域の主要交通網を示す地図である。

図2 阿蘇地域の主要交通網(昭和10年代と推定)



(出典：大阪商船の戦前パンフレット)

会社設立目的の二つめ、湯の谷温泉上の開発と九州中央大温泉場の建設に関しては、日本旅館、国際観光ホテルの建設、ゴルフ場、テニスコートなど総合的リゾートが目指された²⁶。このうち戦前に実現したのは日本旅館「蘇峰館」と阿蘇観光ホテルだけであった。以下では阿蘇観光ホテルの建設経緯を整理しておく。

阿蘇観光ホテルは熊本県によって建設され、大阿蘇観光道(株)によって経営された。開業は1939(昭和14)年7月22日で、この時期、全国に新設された国際観光ホテルの一つであった。設計者は熊本県技師の近藤良馬、施工は清水組で、建築面積434.30坪、延べ面積1058.60坪、鉄筋コンクリート造と木骨造を組み合わせた3階建ての「日本風にスイス風を加味した」和洋折衷の建物(写真3)であった²⁷。

写真3 阿蘇観光ホテル



(出典：『産交30年史』九州産業交通、1972年、34頁)

だが、開業が1939年となったことから容易に推察できるように、戦時経済へと突き進むなかで、当初の外客誘致の目標は達成できるものではなかった。しかも、1940年10月には湯の谷行きのバスが減便され、国際観光局も1942年には廃止されている²⁸。経営主体の大阿蘇観光道(株)は1941年3月に大阿蘇交通(株)と社名を変更していたが、その自動車部門は、1942年に熊本県の陸運業者を統合する形で九州産業交通(株)が発足した際に、それに統合された。さらにホテル部門などの残りも1944年に九州産業交通(株)に買収されてしまった²⁹。

一階に洋風客室6室、和風客室2室、二階に洋風客室17室、和風客室2室、貴賓室3室、三階に洋風客室20室ということで、計50室をもった阿蘇観光ホテルが本来の外客に利用されるのは、まことに皮肉なことながら、戦後の1946年2月17日に米駐留軍の専用ホテルとして接収されてからである。1952年6月30日にようやく返還され、その後は九州産交が継承し、設備を増築した。昭和天皇お気に入りの、この高級ホテルは1964年7月に火災で本館が全焼した後、再建され1970年代から80年代前半にかけて大いに活況を呈した³⁰。しかし、残念ながら九州産交の経営悪化にともない2000(平成12)年2月に閉館となり、ほとんどの建物が解体された。

3 復活とマストゥーリズム

「もはや戦後ではない」との表現が『経済白書』で使われた1956年頃より、高度経済成長へ向かった日本経済はツーリズムの分野でもかつてない活況を経験することになる。九州だ

け取り上げても、東京オリンピック開催年にあわせて1964年に「やまなみハイウェイ」が開通し、同年、三角—島原フェリーも就航し、この横断ルート上の観光地はかつてない観光ブームを迎えることになった。

阿蘇地域では、戦前に計画された国際リゾート構想がようやく戦後に実現することになる。その担い手となったのは、戦前の登山バスや阿蘇観光ホテルの経営権を継承した九州産業交通(株)である。同社は、1958年4月11日には、当時世界一と呼ばれた61人乗りの阿蘇山ロープウェイを開業し、さらに、東京オリンピック開催、やまなみハイウェイ開通の1964年には、貸切バス事業を大阿蘇観光バス(株)として独立させ、仙酔峡ロープウェイを開業し、翌年にはマウントカーの運行を開始している。こうして1960年代から70年代にかけてのマスツーリズムの時代に、九州産交(株)は未曾有の繁栄期を迎えた。

1929(昭和4)年に第二次重要港湾に指定され整備が進んだものの、戦時中、閑散としていた三角港も、戦後復興期の1949年に三角海上保安部が設置され着実な復興が始まった。1952年3月17日には、三角—島原間に当時としては豪華な観光船「花園丸」(120トン)が就航した。これは別府—阿蘇—雲仙を結ぶ国際観光路線の復活に備えるべく九州商船(株)がとった積極策であった。1959年3月25日には、鉄道においても三角と別府を直通で結ぶ急行「ひのやま」も登場し、同年4月には宇土—三角間の産業道路が一級国道に昇格し、熊本—大分間の国道に57号線の名称がつけられた³¹。

そして1964年3月1日には、全国的観光ブームや九州横断道路「やまなみハイウェイ」開通に呼応して、九州商船(株)は三角—島原間に700トン級のフェリー「眉山丸」を就航させた。こうして、戦前からの念願であった別府—阿蘇—熊本—雲仙—長崎を自動車で結ぶ九州横断観光ルートがついに完成したのである。その後の需要増に対応して九州商船(株)はさらにフェリー「緑川丸」も就航させた。この三角—島原航路に投入されたフェリーは1964年3月から翌年3月までの1年間で約80万人を運び、同社にとってドル箱路線となったのである³²。

それから2年後の1966年、天草住民の長年の念願であった天草五橋が開通し、三角から天草への海上交通への打撃はあったものの、モータリゼーションが始まったばかりであり、まだまだ貨物・客船航路への需要があったために影響はすぐには出なかった。しかし、八代港や熊本港の整備がすすむとともに、三角港における貨物、旅客輸送ともに減少していき、2000年代に入ると海上交通網のなかで三角港の占める役割はさらに小さくなり、2006年にはついに三角—島原フェリーが廃止され、港としての三角港の役割は急速に低下した。

おわりに

2013年秋現在、三角港からの定期航路は、三角港—御所浦港ならびに三角港—松島—本渡港を結ぶ高速船「天草宝島ライン」の二つのみになっている。しかし、2013年9月17日に「日本の近代化産業遺産群—九州・山口及び関連地域」が政府によるユネスコ世界遺産への推薦が決まり、その構成資産の一つである三角西港への関心が急増している。その前から、JR九州は「A列車で行こう」という観光列車を三角線に走らせ、中高年観光客に人気を博している。

阿蘇地域は、2012年7月に集中豪雨により内牧温泉などで大きな被害を受け、豊肥本線も1年以上にわたって中断を余儀なくされたが、2013年8月4日に豊肥本線全線運転が再開された。2011年の九州新幹線全線開業や、2013年秋からのJR九州によるクルーズトレイン「ななつ星」の運行開始、阿蘇地域の世界農業遺産登録など、現在、阿蘇、三角を結ぶラインに新たな風が吹き始めたことを確認できた。

しかし、新たな九州横断ツーリズムという観点からみるとまだまだ課題が多いといえる。第一に、横断観光ルートという点でみると鉄道網、道路網の連携が不十分なことである。新幹線から阿蘇方面や三角・天草方面への接続は十分とはいえないし、せっかく福岡あるいは大阪方面から短時間で熊本までやってきたのにそれから先の時間がかかりすぎる現状の改善が必要である。第二に、成熟した観光時代にふさわしい景観整備である。とりわけ、戦前から観光ルートとして利用されてきた国道57号線沿いの景観は時代に合わないものが多い。また、北外輪山の採石場による景観破壊について何らかの手をうつことはできないのであろうか。第三に、とくに阿蘇地域においては通過型ではなく滞在型観光の基盤作りに努めなければならない。わが国の湯治場の伝統を引き継ぎつつ現代のニーズに合致するように工夫するとともに、夏でも涼しい地の利を利用して、歩く旅の楽しみ、すなわちフットツーリングのための散歩道や登山道の整備に力を入れる必要がある。

(本稿は、2013年7月6日に熊本学園大学で開かれた日本ホスピタリティ・マネジメント学会九州支部研究発表会での発表「九州横断観光ルートの整備と三角港」に加筆訂正した研究ノートである)

- 1 幸田亮一『海運史から考察した三角西港の歴史的役割に関する調査報告』宇城市教育委員会文化課、2011年3月。
- 2 三浦忍「明治期熊本百貫港における海運業」(『九州水上交通史』1993年、所収)、118頁ならびに千場栄次『高橋長秋伝』稲本報徳出版部、1938年37～39頁を参照。
- 3 『大阪商船株式会社五十年史』大阪商船、1934年、37～39頁を参照。
- 4 『熊本市史』熊本市、1932年、655頁を参照。
- 5 『熊本県議会史 第1巻』1963年、866～876頁に、この、明治16年3月議会の詳しい質疑内容が掲載されている。
- 6 大里浩秋「宗方小太郎日記：明治26～29年」『人文学研究所報』(神奈川大学) No.41、2008年、34頁、53頁、86頁を参照。
- 7 五人づれ著『五足の靴』岩波文庫、2007年、57頁を参照。
- 8 三角港の欠点として、陸上の狭さと水不足を指摘しているのは、『三角港振興座談会』1940年である。
- 9 濱名志松『天草海上交通史』1999年、13頁を参照。
- 10 『三角町史』1987年、581～582頁を参照。
- 11 九州商船の歴史については、『八十年のあゆみ』九州商船、1991年を参照。
- 12 『阿蘇町史 第1巻通史編』阿蘇町、2004年、943頁を参照。
- 13 井上智重『豊肥線と阿蘇(阿蘇選書5)』一宮町、1999年、137～138頁、『阿蘇町史 第1巻通史編』945～946頁を参照。
- 14 同上、126～127頁も参照。
- 15 Rüdiger Hachtmann, *Tourismusgeschichte*, Göttingen 2007, S.117.
- 16 日本交通公社編『観光読本 第2版』東洋経済新報社、2004年、217頁を参照。
- 17 同上、218頁。
- 18 砂本文彦『近代日本の国際リゾート』青弓社、2008年、254頁を参照。
- 19 同上、255頁を参照。
- 20 同上、258頁。
- 21 『阿蘇町史 第1巻通史編』931～932頁。なお田村は1927年にも再調査のために阿蘇に来ている。
- 22 『近代日本の国際リゾート』、259頁を参照。
- 23 『九州日日新聞』1934年12月15日の「大阿蘇観光道株式会社株式募集」広告。
- 24 『産交30年史』九州産業交通(株)、1972年、22頁を参照。
- 25 『近代日本の国際リゾート』、262頁を参照。
- 26 熊本の経済人たちの呼びかけによって、1952年に湯の谷に熊本ゴルフ倶楽部が開設された(『熊本県大百科事典』熊本日日新聞社、1982年、370頁)。
- 27 『近代日本の国際リゾート』、263～264頁を参照。なお、同書は、阿蘇観光ホテルの建設が少し前の雲仙観光ホテル建設時のトラブルを踏まえていること、国際観光局長田誠の、単なる外国風のものではなく「日本趣味」を加味したものをとの意向を反映したものであるなど、設計・建設に関わる興味深いエピソードを紹介している。
- 28 『近代日本の国際リゾート』、272頁を参照。
- 29 『産交30年史』22頁を参照。
- 30 同上、24頁を参照。
- 31 『三角町史』三角町、1987年、611～613頁を参照。
- 32 同上、613～617頁を参照。