

## 観光実業家・油屋熊八の人物史からみる阿蘇くじゅう国立公園観光道路の成立過程

A study on the establish process of Kyushu motorway in Aso National Park from the aspect of the life history of Aburaya Kumahachi

町田 怜子\* 保田 真紀\*\* 水内 佑輔\*\*\* 田中 伸彦\*\*\*\*

Reiko MACHIDA Maki YASUDA Yusuke MIZUUCHI Nobuhiko TANAKA

**Abstract:** The Kyushu motorway in the Aso national park is one of the important tourist attractions on which visitors can enjoy a dynamic grassland landscape. This study clarified the planning conception of the Kyushu motorway in Aso National Park from the life history of Aburaya Kumahachi. Literature research reveals the transition of The Kyushu motorway in “Aso National Park Plan” and Aburaya Kumahachi had proposed the idea of the connecting road of Kyushu region. As a result, Aburaya Kumahachi made great efforts to the development of mass tourism such as sightseeing buses by the motorization in this area. The concept of Kyushu motorway established by Aburaya Kumahachi was envisioned in 1928 during the period of promoting the national park of Aso. Thereafter, the Kyushu motorway was placed in the national park plan by the residents and Dr. Tsuyoshi Tamura. In this study, it is clarified that Aburaya’s idea of Kyushu Expressways was based on his own deep impression of grassland sceneries in Aso and Kuju. And that the plan of the Kyushu motorway by Aburaya Kumahachi had an influence on the national park plan.

**Keywords:** *aso, tourism, kyushu motorway, National park, Tsuyoshi Tamura*

キーワード：阿蘇，観光，九州横断道路，油屋熊八，国立公園，田村 剛

### 1. はじめに

観光道路は人々の移動手段だけではなく、景色を楽しむための観光地としての役割も担っている。日本の観光道路は、アメリカのパークウェイを参考に、地形保全を原則とし快適な走行環境と景観の活用を図るため1960年代以降整備された<sup>1)</sup>。

「九州横断道路」の一部である別府阿蘇道路は、1964（昭和34）年に開通した大分県湯布院町から熊本県阿蘇一の宮町までを結ぶ日本最初の観光道路<sup>2)</sup>である。現在は大分県別府市から熊本県阿蘇市を經由長崎県まで続く全長約230kmの「九州横断道路」として利用されている。阿蘇くじゅう国立公園内の区間では、くじゅう連山を眺めながら、広大で緩やかな起伏のある草原のシーケンス景観を楽しむことができ、「やまなみハイウェイ」<sup>3)</sup>の通称で親しまれている。阿蘇くじゅう国立公園内を観光バスや車で移動する国内外の観光客は多く、広大な草原景観を楽しむ観光地として九州横断道路の果たす役割は大きい。

現在、阿蘇くじゅう国立公園内の九州横断道路からの草原景観は、1934（昭和9）年の国立公園指定時に比べて、野焼き、採草、放牧等の維持管理の滞りによる質の低下や、スギ・ヒノキ林への転換によって草原が消失するなど変容し、観光道路としての景観の劣化が一部みられる。そのため、国立公園を代表する観光道路として、九州横断道路の景観管理目標やビジョンを、地域住民や牧野組合、ボランティア、行政等阿蘇くじゅう地域の草原や土地利用に関わる多様な主体と共有し、持続的な管理が必要である。

すなわち、九州横断道路がどのような観光志向<sup>4)</sup>や国立公園計画の基で、構想・計画されたのかを明らかにすることは、国立公園としての景観体験や観光のあり方を再認識でき、今後の草原保全計画や観光計画の意思決定支援材料になり得ると考える。

阿蘇くじゅう国立公園指定経緯と九州横断道路に関する既往研究では、田村剛による国立公園選定評価で、阿蘇は「陥没火山口原を有する複式火山」として地学的形式に評価され、「位置が公衆上有利なること」という立地条件の下、自動車整備状況が整理<sup>5)</sup>さ

れた。そして田村剛らが阿蘇くじゅう国立公園指定時から道路等のインフラ整備による観光計画を検討<sup>6)</sup>し、それに基づく阿蘇登山道路等インフラ整備により阿蘇山の観光利用が定着<sup>7)</sup>したといわれている。一方で、九州横断道路は、別府温泉の観光開発に尽力した観光実業家・油屋熊八も推進した<sup>8)</sup>といわれている。しかし、阿蘇くじゅう国立公園観光誘致の歴史の中で、油屋熊八のような地域の観光実業家が、国立公園誘致をどのように捉え、草原景観を観光資源として見出し、九州横断道路構想に至ったのかは明らかになっていない。そのため、阿蘇くじゅう国立公園のインフラ整備を観光道路へと発展させた成立過程を、油屋熊八との関係から明らかにすることは、今後の草原保全と観光の両面からみた地域振興の方策に寄与すると考える。

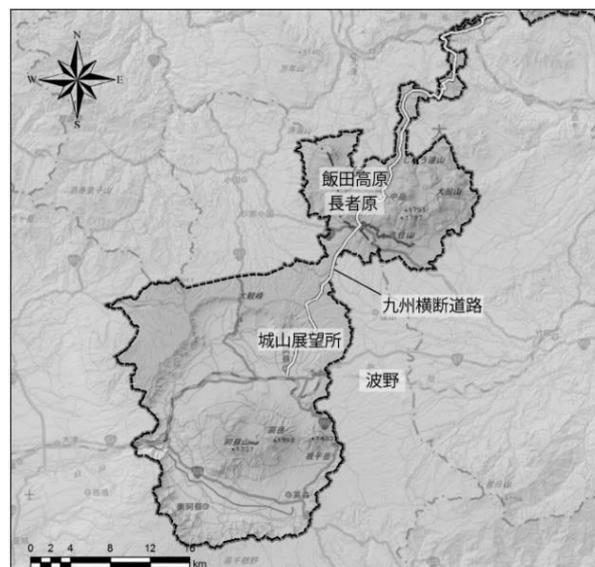


図1 阿蘇くじゅう国立公園

\*東京農業大学地域環境科学部 \*\*西鉄旅行株式会社 \*\*\*日本学術振興会特別研究員 (PD) / 千葉大学大学院園芸学専攻  
\*\*\*\*東海大学観光学部

## 2. 研究の目的と方法

本研究では、阿蘇くじゅう国立公園観光誘致の歴史と、明治初期から昭和後期に活躍した観光事業家・油屋熊八の人物史を時系列に整理し、油屋熊八の観光事業の特性を把握した上で、九州横断道路構想が実現に至る経緯を分析した。そして、油屋熊八らをはじめとする地域住民らの活動が、阿蘇くじゅう国立公園の観光道路の発展へ与えた影響を明らかにすることを目的とした。

研究方法は、2014年6月に(株)高速道路総合技術研究所、(公社)日本道路協会で、2014年9月に大分県別府市役所、大分県立図書館で可能な限り油屋熊八や九州横断道路に関する文献を収集した。また、阿蘇くじゅう周辺地域の道路・鉄道整備や観光関連、阿蘇くじゅう国立公園指定に関する文献調査を実施した。

その文献調査の結果を、「油屋熊八の出来事」、「阿蘇くじゅう周辺地域の道路・鉄道整備と観光関連の動き」、「国内外の社会情勢、阿蘇くじゅう国立公園をめぐる動き」に分類して年表を作成し、油屋熊八の人物史をもとに時代区分を行った。そして、油屋熊八の九州横断道路構想の経緯や、油屋熊八ら地域住民らが国立公園計画を受容して公園のインフラ整備に観光道路を用いて展開した成立過程を考察した。なお、本研究で対象とする九州横断道路は、主に阿蘇くじゅう国立公園区域内とする(図1)。

## 3. 油屋熊八の人物史

本研究では、油屋熊八の人物史を4つの時代「(1)観光関連ではない異業種に就いていた時期(1863-1896)」、「(2)別府で観光事業家として始動した時期(1897-1917)」、「(3)別府観光の振興と草原が持つ観光資源性に着目した時期(1918-1926)」、「(4)九州一大国立公園と九州横断道路構想の時期(1927-1934)」に区分し、油屋熊八の九州横断道路の構想経緯を考察した(表-1)。

### (1) 観光関連ではない異業種に就いていた時期(1863-1896)

油屋熊八は1863(文久3)年愛媛県宇和島市横新町に生まれた。実家は米、穀を扱う問屋で油屋熊八は小さい頃から寺子屋で勉強し、10歳を過ぎた頃から家業を手伝っていた。1888(明治21)年にユキと結婚し、米穀貿易の調査のために海外にも行っている。

1890(明治23)年の市制町村制実施に伴い、議員選挙が行われ、油屋熊八は宇和島町会議員に当選した。政治家として油屋熊八は米穀問題の解決にあたり、同志とともに新聞を創刊させる等、社会への働きかけを行う時期であった。

1891(明治24)年、油屋熊八は大阪の時事新聞の経済記者を務めるとともに、株式の研究も行い、仲買業界に進出した。その後自らの会社を大阪に創立し、事業は成果を収め、東京に支店を構えるほどになった。「油屋将軍」として業界の重要な位置を占める存在となり、油屋熊八は富を手に入れ充実した日々を送っていた。しかし、経済界の変動により株価が大暴落を起し、油屋熊八の会社も倒産することとなった。ほとんどの財を失った油屋熊八は、活路を求めてアメリカへ渡航した<sup>9)</sup>。

以上、別府観光に尽力した観光実業家の油屋熊八であるが、当初は観光とは異業種の職種に就いていたことが明らかとなった。そのため、油屋熊八の誕生に始まりアメリカに渡航する前の期間を「(1)観光関連でない異業種に就いていた時期」とした。

### (2) 別府で観光事業家として始動した時期(1897-1917)

1897(明治30)年、わずかな資金を持ち、油屋熊八は単身アメリカに渡った。油屋熊八は、教会で皿洗いなどをして質素な生活を送りながらもアメリカからメキシコまで訪れている。油屋熊八は、サンフランシスコ滞在中にはキリスト教の洗礼を受けた。油屋熊八は3年間にわたるアメリカ滞在中に近代的な米国市民生活の体験や、プロテスタントの倫理道徳、物質上の富よりも精神上の富の方が人生の目的であることを学んだ<sup>10)</sup>といわれている。この頃、アメリカでは、既に国立公園が誕生し(1872年)、米国の

自然を母国のアイデンティティーとする時代の流れを油屋熊八も認識していた可能性はある。1900(明治33)年、油屋熊八はアメリカから日本に帰国した。帰国当初はもう一度株式の世界を10年間目指したが失敗し、観光事業に着手することになる。

1906(明治39)年には浜脇町と別府町が合併して新別府町が誕生し、油屋熊八が別府での生活を始めた1908(明治41)年には日豊線開通に向けた工事がまだ施工中であり、別府は発展途上であったが、油屋熊八は、近い将来人々の出入りが激しくなると予測し、別府での生活を選択した。アメリカ滞在中、キリスト教に改宗した油屋熊八は聖書に記されていた「旅人をねんごろにせよ」<sup>補註1)</sup>という言葉に感化され、1911(昭和44)年に別府に亀の井旅館を創業した。創業当時の亀の井旅館は、木造2階建て、1階は8畳と6畳で2階は6畳と3畳の離れの客室が設置されたとても小さな旅館だった。油屋熊八は、旅館の心構えを「楽に来てもらい、気持ちよく遇する」<sup>11)</sup>とし、宿泊客一人一人に平等に接し、油屋熊八自ら送迎も行い、地獄巡りなどの県内の観光地の案内役も務めた。更には旅館の専属看護師を置き、病気の備えもするなどすみずみまで行き届くサービスが評判になり、亀の井旅館は規模が大きくなっていった。

また、1917(大正6)年に、油屋熊八は初めて阿蘇くじゅう国立公園くじゅう地域を訪れた記述<sup>12)</sup>が残されている。それは、工藤元平により「油屋さんが大変飯田高原に力を入れるようになったので、くじゅうの方にもぜひ来られるようお話しをしたら早速、油屋さんが横山健堂氏を招いた時にやってくる、飯田高原もいいが、成る程この展望も素晴らしい、特に阿蘇を望む波野一体の雄観大変気に入ったようだ」という内容が残されていた。

これらの出来事から、油屋熊八のアメリカでの経験が観光実業家の原点となり別府で観光事業を開始するまでの時期を「(2)別府で観光事業家として始動した時期」とした。そして、この時、既に、油屋熊八が阿蘇くじゅう地域の草原に対し関心を持っていたことが確認できた。

### (3) 別府観光の振興と草原が持つ観光資源性に着目した時期(1918-1926)

油屋熊八の別府観光振興に対する取組は、1920(大正9)年別府宣伝協会を設立したことに始まった。同年に油屋熊八は、「別府オトギ倶楽部」を結成している。「別府オトギ倶楽部」とは、子どもに対して口で述べる童話を見せる団体で、油屋熊八は他県からやってくる幼稚園の子どもたちの歓迎や、小学校に向いて講演会活動を行ったため、「別府オトギ倶楽部」に講演を申し込む団体が増加した。最終的には「別府オトギ倶楽部」の影響で、多数の修学旅行生が訪れ、別府観光の盛り上がりを見せた。

観光インフラである交通網に関しては、1918(大正7)年に熊本と宮地を結ぶ宮地線が開通し、阿蘇まで電車でのインフラ整備が進んだ。そして、別府でも1923(大正12)年に日豊線が全線開通(小倉～吉松間)し、1921(大正10)年には別府に地獄循環道路が完成し、地獄巡りが徐々に人々の観光目的になり始めた。このように別府や阿蘇へのアクセスが容易になり、観光地としてのインフラ整備が整いつつあった。

別府宣伝協会は1924(大正13)年に別府温泉宣伝協会と名を改め、油屋熊八は自らを「民衆外務大臣」と名乗り、別府の宣伝活動に尽力した。油屋熊八は中国の上海や蘇州、南京を訪れ、別府観光への働きかけを海外でも行った<sup>13)</sup>。油屋熊八が開業した亀の井旅館は、接客が人々に好評で、亀の井ホテルへリニューアルして営業を始めた。その頃別府には海外からの観光来訪者が増加し始め、カナダからのおよそ450人の観光客をはじめ、スウェーデン皇太子やフランス外交官等が来訪している。

1923(大正12)年に、油屋熊八は、阿蘇くじゅう国立公園くじゅう地域に位置する飯田高原を再度訪れた。

表-1 油屋熊八の人物史

年	油屋熊八の人物史			阿蘇くじゅう周辺地域の道路・鉄道整備と観光関連の動き	国内外の社会情勢 阿蘇くじゅう国立公園をめぐる動き	
	年齢	時代区分	出来事			
1863	文久3年	0歳	観光関連でない興業種に就いていた時期	愛媛県宇和島横新町に生まれる		
1868	明治1年	5歳		寺小屋で学ぶ		
1872	明治5年	9歳			イエローストーン国立公園創設 地租改正 学制発布 本政官布告第16号	
1873	明治6年	10歳				
1878	明治11年	15歳		家業を手伝う		
1884	明治17年	21歳			阿蘇噴火	
1885	明治18年	22歳			阿蘇-豊後往還開通	
1888	明治21年	25歳		ユキと結婚 米穀貿易の調査のために海外渡航		
1889	明治22年	26歳			市制・町村制施行	
1890	明治23年	27歳			内牧-古城-くじゅう 的石-赤水 内牧-南小国-日田 道路開削 九州鉄道 門司-熊本間全通 熊本駅開業 熊本-大分間を予定鉄道道路に編入 永水-内牧 県道開削(小国往還)	
1891	明治24年	28歳	始観光期で別働した実業家として	三崎町々会議員に当選		
1892	明治25年	29歳		大阪で時事新聞の経済記者として勤務 大阪に本格移転		
1894	明治27年	31歳		単身アメリカ合衆国へ渡航		
1897	明治30年	34歳		小国往還開通		
1899	明治32年	36歳		アメリカ合衆国から帰国		
1900	明治33年	37歳		別府での生活を開始	熊本軽便鉄道(大日本軌道)が花畑町-大津間営業開始	
1908	明治41年	45歳		亀の井旅館を創業	日豊線 小倉-大分間開通	
1911	明治44年	48歳			大阪商船 大阪-別府専用航路開通	
1912	明治45年 大正元年	49歳			横山健道を案内した際、初めてくじゅう高原を訪れる	竹中-大洞間開通
1917	大正6年	54歳			宮地線開通 熊本-宮地間 坊中駅に阿蘇登山案内組合設置	鳥獣保護及狩猟ニ関スル法律 第一次世界大戦
1918	大正7年	55歳	別働観光の観光性に振着目した時期	別府宣伝協会を設立 別府オドギ倶楽部を設立	史蹟名勝天然記念物保存法 原照熊本市公園計画について阿蘇を視察	
1919	大正8年	56歳			内務省の国立公園調査開始 大阿蘇協会設立 田村剛1回目の調査 松村辰喜が招致	
1920	大正9年	57歳			内牧駅-小国-宮原-杖立温泉定期乗り合い自動車運行	全国で熱烈な国立公園誘致運動開始 大阿蘇国立公園期成会組織会を設立 「九州の軽井沢」をキャッチフレーズに内牧町で夏期大学を開催 第2回講師本多静六
1921	大正10年	58歳			飯田高原を再度訪れ、九州の屋根となる観遊道路を構想 別府-飯田線の改修を県に申し出	関東大震災 原田十衛地3名による「阿蘇国立公園認定ニ関スル建議案」が提出 衛生局より発表された16調査地の1つに阿蘇が選定 田村剛 欧米の国立公園視察
1922	大正11年	59歳			別府宣伝協会を別府温泉宣伝協会と名を改める 亀の井旅館を亀の井ホテルとする 飯田高原にキャンプ村開設に伴い高原の一部を長者原と名づける	田村剛 欧米の国立公園視察
1923	大正12年	60歳			別府の宣伝をするため上海蘇州南京を訪れる 交通事故を理由にテントホテル経営を見直す	秩父宮一行 阿蘇登山山上スキーを楽しむ 田村剛夏期大学講師 2回目の調査
1924	大正13年	61歳			大分、熊本、長崎各県知事署名の九州横断道路に関する趣意書の発表や期成会の結成	
1925	大正14年	62歳			飯田高原、くじゅう高原を訪れる	阿蘇国立公園協会設立 田村剛 大阿蘇風景調査書
1926	大正15年 昭和元年	63歳			飯神-別府間の瀬戸内海航路の開発に尽力 世界ホテル業者大会に日本代表の1人として参加	熊本県立大阿蘇公園が設立 内務省が国立公園候補地調査を行い、阿蘇を含む候補地を発表 辻村太郎 国立公園候補地調査で阿蘇火山の価値を評価 田村剛 国立公園と遊覧検討発表
1927	昭和2年	64歳		九州一大国立公園と九州横断道路構想の時期	別府ゴルフ場建設を提案	中越延豊 中央火口丘や南外輪の景観を評価
1928	昭和3年	65歳			阿蘇登山道路坊中線が完成 大分、熊本、長崎各県知事を筆頭に「九州横断国際遊覧大幹線」建設を文書で願い出る 大阿蘇バス会社がバスライドによる山上までの観光事業を展開 阿蘇登山道路バス運行開始(坊中駅-山上)	国立公園に関する方針 国立公園法制定
1929	昭和4年	66歳			志高湖キャンプ場開設に尽力 新聞に阿蘇、別府を紹介する広告を掲載	千家、脇水鐵五郎ら国立公園指定調査
1930	昭和5年	67歳			阿蘇山噴火	石井、稲垣、戸坂国立公園指定調査
1931	昭和6年	68歳			柳文治郎ら5名調査 阿蘇国立公園計画調査(11月~12月) 国立公園指定(12月) (同年の指定国立公園は 瀬戸内海、雲仙、霧島、大雪山、阿寒、日光、中部山岳、阿蘇)	
1932	昭和7年	69歳			中岳大爆発 阿蘇観光道(株)設立 国立公園委員会で、阿蘇をはじめとする5か所の国立公園内の道路計画について議論	阿蘇国立公園特別地域の指定
1933	昭和8年	70歳			阿蘇観光ホテル、蘇峰館落成	
1934	昭和9年	71歳			阿蘇国立公園道路が決定。くじゅうから古坊中を結ぶ「川西古坊中線」(一部は現在のやまなみハイウェイ)、 菊池阿蘇スカイラインを計画 太平洋戦争勃発 学徒出陣	
1935	昭和10年	-			大阿蘇交通(株) 九州産業交通(株) 九州横断道路建設期成会が設立	
1936	昭和11年	-			別府国際観光温泉文化都市建設法制定	
1938	昭和13年	-		瀬の本から筋湯を經由して長者原に移動を結ぶ県道計画		
1939	昭和14年	-		九州横断道路全線完成 阿蘇国立青年の家開所 町営仙水有料道路開通	東海道新幹線開通 東京オリンピック	
1940	昭和15年	-				
1941	昭和16年	-				
1942	昭和17年	-				
1948	昭和23年	-				
1950	昭和25年	-				
1953	昭和28年	-				
1964	昭和39年	-				

この時油屋熊八は、「これからの九州観光、観光客を誘致するには、九州の屋根を結ぶ観光遊覧道路の開発しかない」<sup>14)</sup> と言い、県に別府―飯田線の改修を申し出た。

そして、1924(大正14)年に、油屋熊八は、飯田高原にキャンプ村開設事業に着手し、飯田高原を「長者原」と命名<sup>15)</sup>した。このことから、油屋熊八が、阿蘇くじゅう地域の草原を観光資源として着目し、観光遊覧道路やキャンプ場等へ事業化しようとしていたことが明らかとなった。

また、同年には、本田静六を油屋熊八が招聘し、本田静六は「湯布院温泉発展策」としてドイツの温泉地をイメージした滞在型の風景地保養地づくりについて講演<sup>16)</sup>をしている。このことから、別府観光を通じた油屋熊八と本田静六との関わりが確認できた。

さて、上記のような油屋熊八の動きと併行して、大正初期から内務省衛生局による国立公園の調査をきっかけとして日本各地で熱烈な国立公園誘致運動が開始されている。実は、衛生局嘱託の田村剛の構想では当初阿蘇は国立公園の調査地に含まれていなかった。しかし、阿蘇市議会を務めた松村辰喜が阿蘇国立公園運動にも奮起し、阿蘇の国立公園候補地選定に向け動きかけを行った<sup>17)</sup>。まず、松村は1921(大正10)年に大阿蘇協会を設立し、その直後、田村剛を阿蘇に招き第1回の視察が行われた。田村剛は「阿蘇山には山上温泉が少なく、且つ水と森林がなくて滞在に快くない。平坦地は広くて施設に適する。山頂まで自動車もあげられる。」<sup>18)</sup>とし、阿蘇の草原の雄大さとカルデラの規模の大きさを活用した2〜3時間の自動車による周遊道路の建設等を構想したと言われている<sup>19)</sup>。特に田村剛は、阿蘇とくじゅうを直接結ぶ道路設置等を具体的に述べている。これらの結果、1923(大正12)年に衛生局より発表された16調査地<sup>地誌2)</sup>の1つに阿蘇が選定されている。田村剛は1923(大正12)年から1924(大正13)年まで、欧米の国立公園を視察しており、米国のパークウェイ視察も阿蘇の遊覧道路計画に影響を及ぼしたことが推測できる。そして、田村剛の阿蘇視察の様子や言動は新聞等で大きく取り上げられたため、油屋熊八も田村剛の視察内容を把握していたことが推察される。

1922(大正11)年に、松村が夏期大学を内牧で行い、多くの専門家が講師として招待された。第2回目の講師には本田静六が招待されている。

1923(大正12)年に、原田十衛他3名による「阿蘇国立公園認定ニ関スル建議案」<sup>20)</sup>として最初の建議案が提出された。

1926(大正15)年、夏期大学の5回目の講師として田村剛が招待され、この講演はラジオで放送された。その時、田村剛は、くじゅう等を阿蘇に不足している森林地帯として入れることや、乗合自動車として遊覧することを指摘している<sup>21)</sup>。田村剛は、阿蘇とくじゅうを結ぶ道路だけでなく、外輪山をめぐる遊覧道路の必要性を主張した。つまり、田村剛は、国立公園計画の中で、自動車による遊覧計画を位置づけていたといえる。

以上の出来事から、油屋熊八は別府観光に尽力しつつも飯田高原が持つ観光資源性に着目し、九州横断道路構想の原点となる別府―飯田線の改修を申し出た時期となる。そして同時期に併行して、阿蘇国立公園をめぐる動きとして田村剛による自動車による遊覧計画が発表された。そのため、この時期を「(3)別府観光の振興と草原が持つ観光資源性に着目した時期」とした。なお、油屋熊八の別府観光振興の活動はこの先も継続していく。

#### (4)九州一大国立公園と九州横断道路構想の時期(1927-1934)

1927(昭和2)年に、大阪毎日・東京日々新聞主催の「日本新八景」<sup>地誌3)</sup>の選定募集が行われた。この選定に対し、初めての選定投票であるため別府市民の関心は低かったが、油屋熊八は「日本新八景」の選定が、別府温泉観光の好機と捉え、亀の井ホテルを集会場として別府市民への啓発活動を熱心に行った。その結果、

日本新八景には、山岳の部で雲仙岳、温泉部門で別府温泉が選定された。

そして、同年、1927(昭和2)年に内務省より『国立公園』が発刊され、「国立公園の風景は全国的興味を引き得るほど主要なものに限る」が、「国民的利用を主眼とするゆえ」「必ずしも第一流の風景たるを要せず」と国立公園の選定の方針<sup>22)</sup>が発表された。日本新八景選出により別府を「風景の大衆化」<sup>23)</sup>に成功させた油屋熊八が、国立公園を風景地としての質の高さを保証する制度と捉え、その実現を別府観光誘致の好機と捉えたことが考えられる。

その後、油屋熊八は大阪毎日新聞の広告にて、「九州に中央の阿蘇山を中心に別府温泉と雲仙が連結し、さらに高千穂も併せて九州における一大国立公園の実現に向けて運動を続ける覚悟である」として「八景二十五勝百景の決定を機会に九州に一大国立公園の案」<sup>24)</sup>と題する九州一大国立公園構想を提起した。1927(昭和2)年以降、油屋熊八は、関係各県へ別府―阿蘇―雲仙を結ぶ国際遊覧幹線道路の構想を訴え、国に九州横断国際遊覧大幹線建設を文書で願い出た。これが九州横断道路の提唱の経緯といえる。

従って、油屋熊八は、1923(大正13)年に飯田高原を訪れた際に、九州の屋根を結ぶ観光遊覧道路を着想したことが確認された。そして、1927(昭和2)の「日本新八景」をきっかけに、九州一大国立公園構想として、九州全域の観光地をつなぐ九州横断道路の重要性を社会へ提唱したことが考えられた。

同じく、1927(昭和2)年に、油屋熊八は大型バスを4台購入し、自動車をういた独自の観光事業を地獄温泉で開始した。地獄温泉を訪れる観光客が増加していく中、当時の交通手段は貸し切り馬車のみで、運賃は2円50銭であった。この金額は、当時の人々にとっては高価であり、結果として徒歩で地獄巡りをする人が多かった。そのため、油屋熊八は大型バスを購入し、1円で地獄巡りを可能にした。翌年には油屋熊八は、亀の井ホテルから、自動車部を分離し、亀の井自動車株式会社を設立した。「安全第一」、「禁酒運転」、「地獄廻りを楽しい極楽巡りにする」<sup>25)</sup>を経営の方針として、油屋熊八は自ら社長になり自動車観光事業を進めた。また、地獄巡りのバスには、日本で初めての女性ガイドを導入し、バスガイドに名所を七五調で案内させて大きな注目を集めた。油屋熊八は自動車利用による観光事業を展開し、人と目的地を結ぶ道路の重要性を認識していたことが確認できた。

阿蘇国立公園に関する国等の動きとしては、1927(昭和2)年に、中越延豊により、風致、規模、レクリエーションという視点で候補地16箇所の調査<sup>26)</sup>を実施した。

1927(昭和2)年には、田村剛による3度目の阿蘇調査が行われた。この時、田村剛は、阿蘇の原野は日本一であると述べている。また、1928(昭和3)年に、田村剛による「大阿蘇風景調査書」<sup>27)</sup>が完成し、道路網の案が示され、自動車による阿蘇、熊本、大分、宮崎の広域にわたる観光形態が提言された。

1929(昭和4)年に熊本県立大阿蘇公園が設立され坊中から阿蘇登山道路をはじめとする道路整備が着手され始め、1929(昭和4)年には、阿蘇国立公園協会が発足<sup>28)</sup>した。この時の総裁には、貴族院議員を務め、国立公園協会会長でもある細川護立が務め、理事に松村辰喜が就任した。阿蘇山利用として阿蘇登山道路の建設計画、ホテルをはじめとする観光施設の改善や、阿蘇の宣伝活動が行われ、阿蘇国立公園選定に向け、誘致活動が活発化した。また、この時期、松村辰喜も阿蘇外輪山を一周する観光道路や電車、ケーブルカー等の建設を構想していた。

1929(昭和4)年に、内務省が、国立公園候補地調査を行い、阿蘇を含む候補地が発表された。阿蘇の国立公園候補地の調査では、辻村太郎が「阿蘇火山の大カルデラに至っては富士と共に世界に誇って大規模な火山地形である」<sup>29)</sup>と評価している。同年、阿蘇地域では、国立公園設立に向けた動きとして、「国立公園

展覧会」<sup>30</sup>が開催され、以下に記すとおり、国立公園選定に向けた動きが活発となった。

1930(昭和5)年の中越延豊の調査では、中央火口丘に位置する往生岳や米塚、草千里の草原景観が評価されている。加えて、南郷谷の上色見の農村景観の美しさにも言及し、阿蘇のダイナミックな火山地形だけでなく、カルデラ壁から続く茅場や採草地、牧草地と続く農村景観の美しさも評価<sup>31</sup>している。

1931(昭和6)年に国立公園法が制定され、1932(昭和7)年の阿蘇国立公園候補地報告では、「外輪山の外方に廣大なる裾野を展開し殊に東部裾野は波野ヶ原と呼ばれる丘陵の起伏せしめ遠くくじゅうに連なり、その驚異的景観は外輪山と共に世界の雄大さを誇るものである<sup>32</sup>。」と、報告され、油屋熊八も感動したといわれる波野の草原景観が特筆されていた。

1931(昭和6)年には、阿蘇登山道路坊中線が完成し、1932(昭和7)年から、大阿蘇バス会社がバスガイドによる山上までの観光事業を展開<sup>33</sup>した。

1934(昭和9)年3月に瀬戸内海国立公園、雲仙国立公園(現在は雲仙天草国立公園)、霧島国立公園(霧島屋久国立公園を経て、現在は霧島錦江湾国立公園)が、我が国初の国立公園に指定された。

阿蘇はその指定から約半年ほど遅れる形で、同年12月に阿蘇国立公園に指定された。当初国立公園の指定は、阿蘇地域のみであったが、指定直前に阿蘇五岳とカルデラ地形からなる阿蘇地域とくじゅう連山一体までが指定区域となった<sup>34</sup>。

一方で、九州横断道路構想を提唱した油屋熊八だが、阿蘇国立公園の指定に向けた動きが本格化する昭和初期は、別府観光誘致のために国内外で活動を行っていた。例えば、1929(昭和4)年にアメリカのロサンゼルスで開かれた世界ホテル業者大会に、油屋熊八は日本代表の1人として参加している。

また、別府の志高湖にキャンプ場を開設したり、新聞に阿蘇や別府の観光広告を掲載する等、別府観光に最後まで尽力した。

そして1935(昭和10)年7月24日、油屋熊八は脳出血で倒れ、3日後の27日に、71年の生涯を終えた<sup>35</sup>。

以上の出来事から、油屋熊八の九州横断道路の構想には、飯田高原やくじゅう高原、そして阿蘇の波野まで続く広範囲の草原景観の眺望と交通計画が念頭におかれていたことが分かった。

また、田村剛による阿蘇国立公園の自動車による観光形態が提案されインフラ整備が進む中、油屋熊八が1927(昭和2)年に、独自に展開した大型バスやバスガイドによる観光形態が、1931(昭和6)年に阿蘇で実施されていた。

すなわち、国立公園のインフラ整備が進む中、油屋熊八をはじめとする地域住民らのモータリゼーションに着眼した観光事業が始動したことにより、現在の阿蘇くじゅう地域の観光道路を活用した観光産業の基盤が築かれたことが確認できた。

そして、阿蘇くじゅう地域の国立公園誘致運動や田村剛の阿蘇くじゅう国立公園の遊覧計画を、油屋熊八が別府観光の好機と捉え、阿蘇から別府温泉、雲仙、高千穂と連結した九州一大国立公園構想と、その観光地をつなぐ九州横断道路構想を提唱したと考えられた。

また、阿蘇国立公園では松村辰喜らにより阿蘇山道路の建設計画が進み、阿蘇くじゅう国立公園計画の遊覧計画等を地域住民らが受容し、観光道路を用いた阿蘇くじゅうの観光移動形態を確立化していく過程が明らかとなった。

そして、この油屋熊八の晩年の活動である九州全体の観光計画を構想していたこの時期を「(4)九州一大国立公園と九州横断道路構想の時期」とした。

#### (5) 阿蘇くじゅう国立公園計画と九州横断道路開通

油屋熊八没後の九州横断道路構想の経緯は、阿蘇くじゅう国立公園が誕生した翌年1935(昭和10)年に、大阿蘇観光道路株式

会社(現九州産業交通株式会社)が設立されたことが大きな影響を与えている。1936(昭和11)年の国立公園委員会では、阿蘇をはじめとする5カ所の国立公園内の道路計画<sup>補註4)</sup>について話し合いが行われ、観光地として、国立公園に人々を誘致するための道路整備が進められたのである。この話し合いから九州横断道路の建設も着手されるかと期待されたが、度重なる戦争のため、第二次世界大戦以前に計画が遂行されることは結局なかった。

1938(昭和13)年に、国立公園の特別地域が指定され、特別地域として外輪山と阿蘇五岳が指定された。1940年(昭和15)年には、阿蘇国立公園道路が決定された。この公園計画では、くじゅうと阿蘇を密接に結びつける九州観光ルートとして、くじゅうから古坊中を結ぶ「川西古坊中線」(一部は現在のやまなみハイウェイ)が計画された。また、田村剛が主張していた外輪山をめぐる道路は、阿蘇スカイラインとして計画された<sup>36</sup>。このことから、油屋熊八や田村剛が主張した阿蘇とくじゅうを結ぶ九州横断道路の構想は、戦後国立公園計画に反映されたことが明らかとなった。

その後1953年(昭和28)年に、瀬の本から筋湯を經由して長者原に移動を結ぶ県道が計画された。

第二次世界大戦が終戦を迎えてしばらく経過した1948(昭和23)年に、九州横断道路建設期成会が設立され、横断道路開通へ前進した。しかし、戦後の経済復興を行っていた時期に大規模な道路を建設することは容易ではなかった。大分県内の主要市町村である別府市では別府阿蘇国際観光道路建設促進期成同盟を結成し、大分県、熊本県、長崎県の知事も九州横断道路促進連盟を結成し、「九州横断道路促進陳情書」を建設省(当時)に提出した。そこには「本路線は国際観光および産業開発のルートにあたるはもちろん、阿蘇山、天草、西彼杵(にしそぎ)半島などの風光に優れた産業、教育の好適地に至る道路の幹線ともなり、その経済効果は計り知れないものがある。道路網の構成上から見ても九州の大幹線であるので、これが早期完成は県民齊(ひと)しく切望するところである」<sup>37</sup>と書かれており、油屋熊八が各県知事に内容を理解、賛同したうでの追認した書状であると考えられる。

九州横断道路の建設が開始された一つの要因に1950(昭和25)年に制定された「別府国際観光温泉文化都市建設法(昭和二十五年七月十八日法律第二百二十一号)」が挙げられる。この法令は、別府の経済復興のために掲げられた法令であり、観光温泉都市として世界に発信するための都市計画の実現を目指し、計画にふさわしいとされる事業には関係する機関は一切の援助を惜みず、活動が促進された。

そして1951(昭和26)年、国際観光道路の建設が開始され、まず別府国際観光港から道路の改修が始まった。道路の建設は必ずしも容易に進んだわけではなく、例えば水分峠から長者ヶ原を通る区間は、標高が高い高原が続く、4年の月日と20億円をかけて工事が行われた。以上の経緯を経て、1964(昭和39)年、大分県の別府を始点に、由布院、くじゅう、阿蘇外輪山、熊本、宮崎県の島原、雲仙を抜ける長崎県にまで繋がる九州横断道路が完成し、10月30日開通式が行われた。油屋熊八が九州横断道路建設を提唱した1923(大正12)年から、実に約41年の月日を経て構想は具現化されたことになる。

#### 4. 結論

本研究では、明治初期から昭和後期にかけて活躍した観光実業家・油屋熊八の人物史を作成し、油屋熊八の九州横断道路構想に関する歴史的事実を整理し、以下を結論とした。

①九州横断道路建設を提唱したと言われている観光実業家・油屋熊八に焦点をあて人物史を作成した。その結果、「(1)観光関連ではない異業種に就いていた時期」、「(2)別府で観光事業家として始動した時期」、「(3)別府観光の振興と草原が持つ観光資源性に

着目した時期」,「(4)九州一大国立公園と九州横断道路構想の時期」の4つの時期に区分できた。

② 油屋熊八の観光事業の原点には、アメリカでの経験が大きく影響し、自動車送迎サービスや観光案内サービス、病人の客人の受け入れや「別府オトギ倶楽部」のような子ども達に対する教育活動等のホスピタリティを形成したことが確認された。また、油屋熊八の別府における観光事業は、亀の井旅館創業に始まり、観光の手段として、大型バスやバスガイド等を導入する等、先駆的なモータリゼーションによるマストツーリズムの観光形態を取り入れ実践したことが確認できた。

③ 油屋熊八は、飯田高原を訪れた際に観光遊覧道路の着想をした。そして、「日本新八景」をきっかけに、観光地の一形態である観光遊覧道路の着想を九州一大国立公園構想に取り込んだことが考えられた。

そして、別府や阿蘇、くじゅうの地域スケールだけではなく、九州全体の広域レベルでみた観光のあり方を提唱し、その観光地をつなぐ九州横断道路の重要性を訴えた。この構想が、35年の年月を通じて、九州を代表する観光道路の誕生となったことが確認できた。

④ 田村剛と油屋熊八との関係に関して、両者の直接的やりとりを確認できる文献は見つからなかった。しかし、田村剛の国立公園の視察内容や、田村剛の阿蘇くじゅうを結ぶ道路整備に関する報道が、油屋熊八のモータリゼーションによる観光事業の展開に影響した可能性を指摘できる。また、同時期に阿蘇国立公園指定に尽力した地域住民である松村辰喜らも、阿蘇の登山道路の建設計画を進めていた。従って、田村剛らによる阿蘇くじゅう国立公園の遊覧計画を、油屋熊八や松村辰喜等の地域住民が受容し、油屋熊八の九州横断道路構想や松村辰喜の阿蘇登山道路計画の構想へと展開したことが確認できた。そしてこのインフラ整備が、現在の阿蘇くじゅう国立公園の観光道路を利用した観光形態の確立につながったと考えられた。

今後の課題として、九州横断道路が国立公園の魅力を高める観光道路としての機能を向上させるためには、阿蘇地域とくじゅう地域が連携し、草原保全を一体的に取り組む草原の維持管理体制を構築することが求められる。また、現在、九州横断道路沿いには、沿道からの草原景観の眺望を妨げる人工物や人工林がみられるため、沿道景観の眺望を確保するための景観管理の指針づくりが必要である。

## 謝辞

本研究の遂行にあたり環境省阿蘇自然環境事務所森一弘所長より貴重なご助言を頂きました。また、東京農工大学地域環境科学部造園科学科山崎元也教授、株式会社高速道路総合技術研究所大川征治氏、公益財団法人高速道路調査会佐藤将氏、大分別府市役所、大分県立図書館には文献調査でご協力頂きました。ここに厚く謝意を表します。

## 7. 補注、引用文献及び参考文献

補注 1：新約聖書に記されている「旅人をもてなすことを忘れてはいけない」という意味の言葉である。」

補注 2：調査地は上高地、白馬山、日光、温泉岳、阿蘇山、富士山、大台ヶ原、磐梯山、阿寒湖、霧島、小豆島乃屋島、伯耆大山、十和田湖、立山、大沼公園、登別温泉であった。

補注 3：日本新八景:昭和を代表する景勝を選定するイベント。大阪毎日新聞・東京日日新聞主催。

補注 4 阿蘇の他に日光、瀬戸内海、富士箱根、雲仙が道路計画に挙げられた。

1) 鈴木忠義 (2007)：みんなでつくる美しい道：社団法人道路

緑化保全協会,79

- 2) 社団法人道路緑化保全協会 (1987)：山なみハイウェイ (別府阿蘇道路)「道路と自然」第55号14巻,40
- 3) 前掲 2)
- 4) 下村彰男 (1988)：観光地空間との関わりからみた交通機関の史的展開,造園雑誌 (5), 55-60
- 5) 岡野隆宏 (2013)：わが国最初の国立公園選定の際の風景評価,ランドスケープ研究(オンライン論文集)6(0), 18-24
- 6) 田村剛 (1930)：国立公園と遊覧検討,国立公園第6巻 pp 2
- 7) 黒田乃生 (2012)：阿蘇山の国立公園指定の経緯と観光登山の変遷,日本造園学会誌 Vol.5, pp55-62
- 8) 阿蘇くじゅう国立公園指定 80周年記念誌 (2015)：阿蘇くじゅう～国立公園指定 80周年記念誌～,pp76
- 9) 三重野勝人 (2004)：油屋熊八翁の実像を探る,別府史談 No.18, 35-37
- 10) 前掲書 9), 37-38
- 11) 大分県総務部秘書公聴課 (1970)：大分県の産業先覚者,「油屋熊八」. pp25
- 12) 前掲 9) pp47
- 13) 兼子鎮雄 (1952)：観光別府の先覚者油屋熊八翁傳,pp8
- 14) 志多摩一夫 (1979)：油屋熊八伝,別府外務大臣, pp84
- 15) 大分合同新聞社 (1974) 大分の伝説上巻
- 16) 梅川智也：日本温泉「人」めぐり～本多静六と田山花袋を繋ぐもの, コラム vol.129 公益財団法人日本交通公社 HP <https://www.itb.or.jp/researcher/column-dr-hondaseiroku-t-ayamakatai-umekawa-2<2015.11.25参照>
- 17) 熊本日日新聞社 (1987)：新・阿蘇学 阿蘇国立公園誕生記 松村辰喜物語, 207-211
- 18) 田村剛 (1929)：国立公園の条件よりみたる候補地概観,旧国立公園雑誌第3巻,7.
- 19) 阿蘇市教育委員会 (2013)：平成 24 年度阿蘇山名勝報告書 阿蘇山-「名勝包括調査」- pp72.
- 20) 前掲 19) pp71.
- 21) 九州新聞 (1926) 8月4日
- 22) 堀田穰(2006)：別府史談. pp8
- 23) 前掲 22) pp8
- 24) 前掲 9) pp47
- 25) 前掲 14) pp84
- 26) 前掲 19) pp73
- 27) 前掲 7) pp55-62
- 28) 前掲 17) pp207-211
- 29) 辻村太郎 (1929)：火山公園：旧国立公園第1巻第5号,pp.6-9
- 30) 田村剛 (1929)：国立公園展覧会開催に際して 阿蘇：旧国立公園第1巻第7号,pp.1
- 31) 中越延豊 (1930)：国立公園候補地阿蘇概観：旧国立公園第2巻第11号,pp.5
- 32) 内務省 (1931)：雑報 国立公園の選定に関する特別委員会：旧国立公園第3巻第1号,pp.25
- 33) 井上智重 (1999) 豊肥線と阿蘇,阿蘇一の宮町史,pp.222
- 34) 前掲 8：国立公園区域の編成,pp.14-15
- 35) 前掲 9)
- 36) 前掲 19) pp80
- 37) 別府市長脇屋長可 (1985)：「第四章 ひろがる市勢」,別府市誌,pp541
- 38) 大滝典雄 (1997)：年表：阿蘇の草原と営み,pp.242-244