

久留米・大牟田地域と九州新幹線

中 村 彰 夫

目 次

はじめに

- I 久留米・大牟田地域と九州新幹線の意義
- II 九州新幹線の観光レクリエーションに及ぼす影響と問題点
- III 九州新幹線に対する観光レクリエーションの基本的方向と対策
- IV 九州新幹線と久留米・大牟田地域の観光レクリエーション

はじめに

今日、新幹線に関する気運が九州各県において高まっているが、本稿は、九州新幹線が開通した場合における、社会的・経済的条件の変化を予測し、かつ、それに対する対応策を見出すことをテーマに、特に新幹線想定地域である久留米・大牟田両市における、新幹線と観光レクリエーション分野に主眼を置き、考察したものである。

I 久留米・大牟田地域と九州新幹線の意義

久留米市は北部九州における交通の要衝であり、歴史的には城下町、軍都、ゴム産業などの都市形成要素がたくみに継承され、これらが筑後地域の豊かな農村を背景とした第3次機能の集積と相まって、全国類似中都市の中でも比較的充実したコミュニティを形成し、筑後地域における中核都市としての役割を果たしてきた。

しかしながら、近年における地域社会の動向をみると、日本経済の全面的自由化や国際化などを背景として、その効率化による再編成が強行されてきた。

この波は地域経済社会の効率化による再編成へと波及し、さらにこれらは情報化社会の出現によって、新しい局面をむかえている。

すなわち、情報管理機能をもつ地方中核都市を中心とした、新しい地域社会の形成を促すとともに、この地域社会を構成している自治体、公共的団体、民間企業など、すべてのものを一層緊密にシステム化し、効率化してこうとする傾向が現われていることである。

この中であって久留米市は、福岡大都市圏の影響などにより、商業とくに卸売機能の相対的衰退と、ゴム工業特化の産業構造の変化、周辺農業生産性の伸び悩みなどの諸問題が顕在化し、その主体的実勢は停滞気味である。

そこで久留米市はこのような経済的・社会的情勢の変化に対処して、昭和46年基本計画を策定し、地域社会経営の目標を明らかにし、水と緑の人間都市の建設を着々と進めている。この計画は国・県などの大型開発プロジェクト、あるいは久留米広域市町村計画をふまえたもので、第1に、地域社会づくりの原点を次代を担う青少年に求め、第2に、生活環境を計画的に整備し、第3に、地域社会の生命を永遠にするために都市基盤を確立し、その上に文化の華を咲かせる。この三つを根源的テーマとして、人間尊重を基調とする豊かな市民生活の実現と、新しい魅力ある都市づくりをはかろうとするものである。

このためには、①豊かな生活を実現するための生活ミニマムの達成、②教育と福祉の充実、③文化改新運動による文化と体育の振興、④雇用の増大と働く職場の拡大、⑤魅力ある地方都市・グレーター久留米の建設計画が立てられ、着々とその進行をみている。

しかし久留米市は、この情報化社会における地域経済社会の急激な変化の中で、新しい都市形成の転換期にあるといえる。すなわち、昭和55年次を目標とする外からの大型開発プロジェクトである、九州縦貫及び横断高速自動車道、鉄道新幹線などを軸とした新しい交通体系の登場と筑後川総合開発の促進、国民経済の再編成にともなう産業の展開など、六つの課題に対処せねばならないのである。これにより九州経済はもとより、久留米市経済の一大飛躍が期待されるのである。

そこで久留米市は、これらを効果的に吸収し、これにふさわしい都市形成を行ない、生活と生産を誇りうる都市建設に最善の努力が必要であり、

- ① 佐賀県東部を含む福岡県南部筑後川流域の中核都市としての役割
- ② 交通体系の変化に応ずる新しい交通産業都市としての役割
- ③ 過去の所産を効果的に発展させる文教都市としての役割

これらの三つの役割を、特に新幹線開通を誘発剤として、複合的に久留米市とその圏域地方の土地利用のうえに投影することによって、その目的が達成されることとなり、筑後川流域は、今後高生産性農業地域として発展するとともに、隣接都市圏との連帯化が進み、九州における産業再開発上の有力な地域となるう。

第1については、産業構造の高度化にともなう農業人口の減少傾向は今後とも続くであろうが、久留米圏にあたっては、農業人口の減少が直接的に農家数の減少に結びつかず、都市近郊農業として維持されていく傾向が強い。これは久留米市及び隣接大都市圏への交通機能の利便さが、圏内農業生産性の高さとも相まって、圏内定住性を固定化させるからである。

したがって久留米市は、その中核都市としてのルーバンコミュニティにおける管理、指導、情報などの都市機能を充実強化することによって、ルーバンコミュニティ及びその周辺市町村に対する地位が強化される。

第2は、久留米市は従来から交通の要衝であるが、今後九州新幹線、九州縦貫及び横断高速自道車道、国道3号バイパスなどの交通機能の整備強化によって、その役割は一段と高まる。これは将来豊富な労働力や技術的蓄積、あるいは都市機能などの集積を求める既存工業地帯からの、分散立地傾向とも適切に結びつき、久留米圏域にもその立地が進むことになり、久留米市も都市建設素材などの大都市指向工業、及び食品、機械器具、金属製品などの、企業立地が高まることになるであろう。

さらに農業、工業の発展に応じて、商業を中心とした第3次産業も発展し、特に九州各地に対する輸送コストの有利性によって、新たに北部九州における流通都市として、その機能は飛躍的に向上が期待される。

第3は、久留米市は既に大学、短大、工専など、中都市としては高度な教育施設を有しているが、新幹線の開通と人口の集住化、将来教育水準の向上などから、より広域にわたる文教都市としての役割も高まる。

九州の昭和55年次における総人口は、1,150万人と推定されているが、そのうち三分の二は北部九州に、さらにその三分の二が福岡大都市圏に集住するといわれている。佐賀県東部を含む福岡県南部6市14町1村の中核都市久留米は、新幹線開通による交通網の整備をはじめ諸般の整備強化により、この福岡大都市圏における流通センターの一翼としての強力な役割をになうものとなる。

大牟田市は石炭の町で、石炭化学コンビナートの基地として発展してきた。しかし、エネルギーの主役を石油に奪われ、昭和33年からはスクラップ・アンド・ビルドという政府の石炭政策により、将来性のないヤマとなり、炭鉱も次々と姿を消して、当時20万8千の人口も今では16万7千人と、地盤沈下をみている。

しかし、「公害のない快適な産業都市」を旗印に、六大プロジェクトとして、①居住環境整備事業、②新三池港及び関連交通体系整備、③水産振興総合整備、④農林産業振興事業、⑤環境保全対策事業、⑥資源確保対策事業、をとりあげている。

もともと大牟田市は、石炭が埋蔵されていた偶然性から企業が進出し、それにともない都市が生まれたという変則的な都市である。したがって、市街化区域の三分の一を、坑口、工場、社宅など企業が占め、住宅と工場は混合し、公害問題も発生し快適な市民生活を妨げているので、市南部の藤田地区を中心に380ヘクタールを開発し、道路、公園、緑地、下水道、商業機能を備えたニュータウン計画が進められ、公害のない住みよい都市づくりと人口の増大につとめている。

また、大牟田市には国鉄大牟田駅と西鉄大牟田駅が同居し、幅20メートルに及ぶ線路が南北に並行して走っている。このため街の中心部は東西に分断され、さらに三池専用鉄道がクロスして、中心商業地区は十字型に仕切られ、近代商店街の形をなしていない。

したがって鉄道は高架とし、三池鉄道は区分撤廃をおこない、商店街の連係化をはかり買い物客の流れをスムーズ化し、高架下は駐車場とし、さらに国鉄大牟田駅は、その老朽化をさいわいに、中心商店街に近い市北部旭町附近へ新築移動させ、東西駅前広場を整備、バスセンターその他を配置するという構想がもたれている。

このほか新三池港及び関連交通体系整備事業の推進によって、石炭搬出港から工業港湾へと成長した三池港も、公共港湾としての機能を発揮すべく、港湾アクセス道路や臨海部を走る国道、隣県にまたがる幹線道路（埠頭—諏訪川横断—小川開地先ジョイント—街路（三池港線）—国道208号）のほか九州縦貫自動車道との連絡道など、港勢全域にわたる道路ネットワークの整備が計画されている。三池港からの雲仙・西海両国立公園への玄関である島原港へのヘリーは、既に増大されている。

大牟田市はこれらの計画に基づき、商圏を2市6町人口約33万人を想定し、有明地域の中核都市としての魅力ある名実とともに近代都市現出のために、特に新幹線の大大牟田停車を熱望している。

II 九州新幹線の観光レクリエーションに及ぼす影響と問題点

九州新幹線の建設期から開業後までの観光レクリエーション分野において、市域ならびにルート周辺地域にあたる影響と問題点については、建設期、開通後に分ち次のようなことを指摘することができる。

1. 市域における建設期の影響と問題点

- ① 建設時において大量の資金の投入、労働力の動員がなされることによって、地域内に生産的誘発効果が生ずる。
- ② 地域内の観光ならびにレクリエーション資源開発をはじめ、旅館、ホテル、ビルなどの建設や、土産品産業への新たな経済投資が行なわれ、地域経済を誘発する効果が生ずる。
- ③ 地域内の交通の見なおしと、これによる合理的交通網の再編成が行なわれ、地域住民ならびに物資輸送に利便を生ずる。

- ④ 新幹線停車駅の設置に並行して、駅周辺の開発整備が計画的に促進され、公共、私的サービス機能、乗継施設の整備などが行なわれ、観光レクリエーション基盤が強化される。
 - ⑤ 建設時に各地より建設関係労働者が集まることにより、パーソンコミュニケーションの活発化が促進され、観光レクリエーション面で広くPR効果が生ずる。
 - ⑥ 地域住民にあたえる心理効果は絶大で、愛郷心、定着性ととも、地域産業振興に著しい効果を生ずる。
 - ⑦ アナウンスメント効果により、土地の高騰、取得の困難性などの問題が予想されるので、土地対策が確立、計画的先行開発の必要がある。
 - ⑧ 建設時において沿線の歴史的・自然的環境が損傷破壊されるおそれがある。したがって、環境アセスメントの徹底と、その保全対策を確立する必要がある。
2. 市域における開通後の影響と問題点
- ① 遠距離、高速、大量輸送という新幹線の機能から、時間距離の短縮により行動圏の拡大と、各種中央情報の迅速な入手、人の流れ、パーソンコミュニケーションの活発化が増大する。
 - ② 時間短縮による行動圏の拡大により、遠隔地方よりの観光客の吸引が可能となり、入込客が増大する。
 - ③ 入込客の増大と同時に、人口の定住化も促進され、これにともなう各種事業所などの立地が進行する。
 - ④ 観光関連サービス機能の、立地基盤が形成される。
 - ⑤ 観光客の増大により、旅館、観光バス、土産品業など、観光関連産業が浮揚する。
 - ⑥ 地域特有の自然環境や、歴史的文化的環境の見なおしがなされ、その保全と活用がなされる。
 - ⑦ 新幹線の開通により、教育、文化、レクリエーションなどの、高次の都市機能が充実強化されることにより、全国規模の諸種の催し物や、会議な

どの誘致開催が可能となる。

- ⑧ 新幹線の開通により、在来線の輸送力は増強され、近距離輸送の充実と利便が増大する。
 - ⑨ 地域交通体系の再編整備により、域内観光レクリエーションネットワークが形成され、住民生活の豊かさと利便が増大する。
 - ⑩ 三全総の定住構想の推進と、新幹線の開通は、全国ネットワークの形成により、高次の都市機能の充実強化を進行させる。
 - ⑪ 新幹線の開通による時間距離の短縮、行動圏の拡大は、観光面において、他都市への吸収あるいは集中という、逆効果を生ずることもあるので、一面懸念がもたれる。
3. ルート周辺地域の建設期の影響と問題点
- ① 地域内の、既存観光レクリエーション施設の整備再開発が促進されるとともに、新たな資源の発掘が誘発される。
 - ② 国鉄在来線を中心とした、地域内交通網の見なおしと、再編成が促進される。
 - ③ 新幹線停車駅からの観光ネットワークの形成計画が促進され、観光客誘致についてのサービス計画が促進される。
 - ④ 新幹線敷設予想地はもとより、附近地域の土地高騰が予想されるので、土地対策を必要とする。
 - ⑤ 新幹線敷設地域の史跡についての、損傷破壊が懸念されるので保全対策を必要とする。
 - ⑥ その他、地区民にあたえる地域経済の浮揚についての期待は殊に大きい。
4. ルート周辺地域の開通後の影響と問題点
- ① 新幹線の停車駅、停車地を中心としての、広域交通網の整備が促進され、地域はもとより広域交通の利便が増大する。
 - ② 新幹線停車地を中心として、広域観光ネットワークの形成がなされ、観光客の吸引が可能になり、新たな観光収益をあげることができる。
 - ③ 地域に既存する観光資源は整備され、地域の特性をもつ新たな資源が

開発され、魅力ある観光基盤が形成される。

- ④ 国鉄在来線の域内輸送が強化充実され、域内交流の利便と、域内諸産業の振興を促進する。
- ⑤ 域内への、中国地区、南九州地区からの、遠距離からの入り込みが近年増加している現状からみて、新幹線開通にともない、これらの入込客の飛躍的増大が予想される。

Ⅲ 九州新幹線に対する観光レクリエーションの基本的方向と対策

1. 久留米市の基本目標とその具体的対応策

久留米市の都市建設の基本目標については、次の三本の柱が立てられている。

① 筑後川流域定住圏における中核都市の建設

圏域人口80万を擁する、佐賀県東部を含む福岡県南部筑後川流域の中核都市として、教育文化レクリエーションなどを含む高次都市機能の充実をはかる。

② 九州新幹線など新しい交通体系の変化に対する交通産業都市の建設

北部九州における交通の要衝として、道路鉄道の結節点としての都市発展の優位性と、地域経済の特性を効果的にいかし、人と物の流れの拠点として、九州新幹線の建設開通など交通体系に応ずる、新しい交通産業都市の建設をはかる。

③ 歴史と伝統の土壌の上に魅力と個性ある地方都市の建設

中央の過密都市と異質的な個性で、魅力ある地方都市を建設していくために、自然環境を保全しながら、由緒ある歴史と伝統をいかしていくとともに、就業、就学、娯楽などの機会拡大など都市的サービスの向上をはかる。

以上の久留米市建設の基本目標に立って、特に九州新幹線開通時における変化の方向をふまえ、久留米市観光レクリエーション分野における基本目標を次の如く設定されている。

- ① 定住圏における中核都市として、高次の教育、文化、スポーツ、レクリエーション施設の整備充実と、観光サービス関連機能の充実など、市民はもとより圏域住民や観光客に対する、都市的サービスの向上をはかる。

- ② 北部九州における交通の要衝として、人と物の流れの拠点としての交通産業都市を建設していくために、新幹線、国鉄在来線、広域道路、公共輸送網の整備など、地方交通体系の再編整備を促進していくとともに、交通の結節点としての立地上の優位性と、豊富な観光資源を活用し、新しい産業としての観光産業の育成強化をはかり、圏域住民はもとより観光客に対するサービスの向上と、地域雇用の安定をはかり、地域経済の振興をはかる。
- ③ 個性と魅力ある地方都市を建設していくために、豊かな筑後川、広い筑後平野、緑なす耳納連山などの豊かな自然環境と、由緒ある伝統と歴史的環境の、保全とその効果的活用をはかるとともに、都市機能の充実、都市サービスの向上をはかるなど総合的開発整備を促進し、地域はもとより圏域住民、観光客に対し、個々の観光施設のみでなく地域全体の魅力と個性を高める。

この目標の中で特に注目すべきことは、新幹線を中心とする交通網の再編整備による、観光産業の育成と地域経済の振興をあげていることである。

したがって、この新幹線による、観光レクリエーション分野の基本的目標達成のための具体策としては

(1) 新幹線駅周辺地区の開発整備

新幹線利用客の利便性の向上と、久留米市西部地区における一大拠点を形成するために、新幹線停車駅に対応した交通ネットワークの形成と、新都心にふさわしい都市機能の整備充実をはかる。このためには、

① 道路計画

駅勢圏内市町村と停車駅との関係を密にするため、国道209、264号線のバイパス建設を促進するとともに、停車駅への連絡街路として主要都市計画街路の整備をはかる。

② 輸送計画

駅勢圏内の公共輸送網の整備をはかるため、バス路線の整備充実を強化するとともに、バスターミナルの設置を促進する。

③ 駅周辺整備計画

(ア) 駅前広場の整備

都市環境の整備と旅客の利便性を考慮し、駅前広場の整備を推進するとともに、接続交通機関を受け入れる輸送施設充実のため、バスターミナル、タクシー乗降場、自動車駐車場などの設置を促進する。

(イ) 駅舎建設と関連施設の整備

駅舎建設のため全面的協力体制を確立するとともに、駅舎利用の効率性と旅客の利便性向上のため、駅舎関連施設の整備について、関係機関の協力を得て、公共サービス、私的サービス施設の整備を促進する。

(ウ) 駅周辺の開発整備

佐賀県東部地区など地域の特性をいかし、地域住民の協力のもとに、その開発整備を促進し、都市環境の向上、旅客の利便性、駅舎利用の効率性を高める。

(2) 地方交通体系の再編整備

九州新幹線など交通体系の変化に対応する、交通産業都市としての機能の充実をはかり、利便性と安全性を向上させるため、地方交通体系の再編整備をはかる。

① 広域ネットワークの整備

国鉄在来線による輸送力増強と公共輸送網の整備、国道3号、209号、210号、264号、322号線バイパスの建設を促進し、広域ネットワークの整備充実をはかる。

② 市域内道路の整備

市民の利便性安全性の向上と、中核都市としての機能を高めるため、広域ネットワークの連係をとりつつ、産業道線、生活道線として、主要都市計画、街路網の整備を進める。

(3) 三大エントランスの整備

市民はもとより80万圏民及び旅客の利便性と、人と物の流れの拠点を形成するため、国鉄久米駅周辺をはじめとする、三大エントランスの整備充実を促進し、定住圏の中核都市にふさわしい機能の充実をはかる。

① 西鉄久留米駅地区の整備

合理的な土地利用と、魅力的で近代的な中心業務地域の形成をはかるため、西鉄久留米駅より六ツ門地区に至る、中心市街地の整備を促進し、定住圏のエントランスにふさわしい機能の充実をはかる。

② 久留米インターチェンジ周辺の整備

東部土地区画整理事業の進展に関連づけながら、流通機能の強化充実をはかり、交通ネットワークの整備に対応した、交通産業都市にふさわしいエントランスの整備をはかる。

(4) 中心市街地整備と観光関連サービス機能の充実

西鉄久留米駅より六ツ門地区に至る、中心市街地の再開発については、市域内・圏域内における定住化の促進、一日行動圏の拡大と、これを支える循環系としての新幹線をはじめとする、交通体系の再編整備に対応し、明治通りは「業務軸」、西鉄通りは「商業軸」、池町川通りは豊かな水と緑の「憩の軸」として整備し、中核都市にふさわしい近代的なショッピングセンターの形成と、業務中枢としての機能の高度化をはかり、更に市街地再開発事業に関連づけながら、シティホテルの開設促進と、観光関連サービス機能の充実をはかる。

(5) 観光資源の開発整備

観光レクリエーション資源の開発については、既存施設の再開発を促進するとともに、水天宮、梅林寺、久留米城跡、高良山、その他文化財など、歴史的自然的環境の保全と活用をはかることを前提に、水と緑の豊かな環境など、地域の特性に応じた観光レクリエーションの場の形成を促進していくとともに、地域雇用機会の確保など、地域経済の振興に寄与するよう、観光農業の育成、観光関連産業の育成をはかるなど、総合的計画的な対策を確立し、その開発整備を促進する。

① 筑後川兩岸の公園化

筑後川総合開発など国県の大型プロジェクトの進展に対応し、約10kmにわたる筑後川兩岸の公園化を促進する。このため梅林寺公園、中央公園、久留米城跡、筑後川河川公園などを含む、河畔の公園化をはかる。

② 地方文化の中核施設の整備

既存のスポーツセンターなどの動的施設や、中央公園、文化センターなどの静的施設の、充実強化をはかるとともに、新たに歴史博物館、温水プールの建設を促進する。

③ 耳納山麓の開発整備

圏内住民、都市生活者、青少年に対し、自然に親しむ場として、耳納山麓一帯の開発整備をはかる。

(ア) 自然休養村の建設

圏域住民、都市生活者に、レクリエーションの場としての、自然休養村の建設を促進する。

(イ) 生活環境保全林の整備

自然環境の保全と憩いの場として、自然休養村計画と関連しながら、生活環境保全林整備事業を推進する。

(ウ) 少年自然の家の建設

青少年の相互交流と、自然に親しむ場の拡大のため、少年自然の家建設を促進する。

(エ) 勤労者憩いの村の建設

自然休養村計画と関連し、勤労者都市生活者の憩いの場として、勤労者憩いの村の建設を促進する。

(オ) 観光農業の育成

耳納山麓総合土地改良事業の進展にともない、山麓一帯をフルーツ、植木などを中心とする、観光農業地帯として整備を促進する。

(カ) 観光レクリエーションコースの設定

水天宮、梅林寺、久留米城跡を巡り、一大河川公園の整備が進む筑後川河畔から、地方文化の中核施設である中央公園、文化センターを経て、耳納山に至る教育文化レクリエーションコースの整備充実をはかる。

(6) 広域観光ネットワークの形成

九州新幹線の開通、地方交通体系の再編整備と関連づけながら、筑後地区観

光協議会、筑後地区観光推進協議会を中心に官民一体となり、総合的研究対策を樹立し、久留米市を起点とする広域観光レクリエーションネットワークの形成と、施設の充実強化をはかるなど、観光客の受入れ体制を強化する。

2. 大牟田市の基本目標とその具体的対応策

大牟田市は一農夫の燃える石発見により生まれ、石炭企業城下町を形成発展してきたが、エネルギー革命により衰退し、公害の町の印象をとどめている。したがって、史跡名勝などの観光資源には乏しい。大牟田市はこの実情に立って、豊かな市民生活と住みよい都市づくりを基調とした、観光レクリエーションを志向せねばならない。

大牟田市の観光レクリエーションの基本目標としては、

- ① 公園、文化施設などを中心とした、コミュニティセンターの整備充実をはかる。
- ② 家族住民が自然に親しみ楽しめるハイキングコースなどの、日常生活圏におけるレクリエーションの場の充実整備をはかる。
- ③ 周辺地域の観光情報収集を積極的に行ない、通過観光地としての機能を高めることにつとめる。

以上の三つの基本目標をかかげている。

この基本目標達成のためには、具体的対応策として、次の七つにわたる整備拡充計画を策定し、昭和53年以降着々とその進行をみている。

(1) 公園緑地の整備

都市化以前に地区内に定着した鉱工業により、自然緑地や生産農地が大量に失われているので、昭和52年策定した緑のマスタープランを基本として、開発地域内に地区公園、近隣公園、児童公園、緑道を計画整備する。特に諏訪川については河岸緑地を建設し、延命公園——諏訪川——グリーンランド——荒川運動公園を結ぶ、レクリエーションゾーンを促進する。

(2) 三池山遊歩道の整備

市内には延命公園、児童公園などの都市公園のほか甘木山公園（県立矢部川公園）があるが、特に大牟田市六大プロジェクトの中で、三池山環境保全林の整

備が進められている。この三池山一帯は特に野鳥の棲息が著しく、住民の休養とレクリエーションの場として最適地であり、この中に三池山遊歩道を整備促進する。

(3) 市立動物園の拡充整備

市立動物園は、象、ライオンをはじめ70種300匹の動物のほか遊戯施設があり、筑後地域唯一の動物園である。これを拡充し、市民及び圏域住民ことに子供を中心とする、家族慰安の場、レクリエーションの場として整備する。

(4) 五つの観光レクリエーションコースの整備

大牟田駅を起点とする、所要2時間の、桜の名所黒崎公園と多弁桜を中心とした黒崎コースと、普光寺や定林寺の古刹と臥龍梅を中心とした普光寺コースの2コース。さらに所要3時間の、延命公園と市立動物園を中心とした延命公園コースと、三池郷土館と三池公園を中心とした三池町コース、さらに倉永古墳と甘木山公園・甘木山遊歩道を中心とした甘木山コースの3コース。以上の五つの観光コースを整備し、市民はもとより圏域住民、観光客の観光レクリエーションの増大をはかる。

(5) 通過交通、域内交通の整備

国道は、208号線が大川・柳川を経て、高田町で209号線と合流し熊本へ結ばれている。また九州縦貫自動車は東部の山川町南関町を縦断し、南関インターチェンジから県道手鎌南関線を経由して、大牟田市内の国道208号線と結合している。このため主要通過交通は208号線が唯一のものとなり、域内交通でのすべての車輛が、市内中枢部で輻輳し停滞している。また臨海部を走る通過交通路が欠落しているため、大牟田港三池港の陸揚げ搬送の輸送が、不便で非効率の現状におかれている。

鉄道は、国鉄鹿児島本線が福岡から大牟田市を経て熊本鹿児島に走り、西鉄大牟田線は久留米を経て大牟田市をターミナルとしているが、これら鹿児島本線、大牟田線の両線はともに市内を並走している。このため大きく市内は二分され、東部約10万人、西部約6万人の交流を遮断し、さらに工場群である東部浅田地区と西部横須地区、新港地区とを分断している。またこれらに加えて、

都心を迂廻する三池鉄道も、市域を結果的に四分し、分割された各部分の中には住宅工場が混合雑居している現状である。

域内交通は国道 208 号線、大正町深倉線、大正町三里線の南北軸が主流であるが、東西を結ぶ路線は、白金陸橋を除いて総て鉄道で遮断されている現状である。

以上の実態に立って大牟田市は、新幹線の導入開通の推進をはかり、これと相まって、これらの通過交通と域内交通の合理的体系を確立し、土地利用の合理化と市民ならびに域内住民の生活行動圏の交通便利を促進する。

(6) 三池港及び関連交通体系の整備

三池港は三井鉱山の石炭の積み出し港として開港され、石炭搬出港から工業港湾へと成長したが、長い歴史をもちながら公共化が遅れ、近代港湾としての能力の限界と機能上の欠陥が顕著となっている。したがって、将来期待される中国貿易の飛躍的発展に対応して、海上輸送増大への流通機能の拡大と、臨海部工業集積への対応拡大をはかり、近代港湾として拡充整備する。またここから島原へ観光船が通じているので、雲仙・長崎、西海国立公園への観光中継としての充実のほか、ヨット、ボートなど観光レジャー基地としても整備をはかる。

以上のほか、関係市町村との共同宣伝及び市外の観光情報収集に努め、通過観光レクリエーションを拡充する。

IV 九州新幹線と久留米・大牟田地域の観光レクリエーション

新幹線が大量輸送機関として、旅客の輸送力を増強して、都市間の時間距離を短縮し、さらに関連在来線の輸送力の強化をするものであれば、九州新幹線の開通は、九州の観光活動にとって、大きな影響を及ぼすことはいうまでもない。

したがって、九州新幹線の開通をむかえようとしている久留米・大牟田両地域にとっては、それぞれの観光レクリエーション志向の変化の方向ならびに影響などをみきわめ、しかも地域の特性を十分に生かした、魅力ある観光資源の

開発と、観光基盤の充実など総合的な整備を進め、将来の方向に誤りなきを期しつつ、九州新幹線の建設、開業のメリットを最大限に吸収していくとともに、デメリットを最小限にする総合的な対策を確立し、九州新幹線をインパクトとする観光基盤の整備充実をはかっていかなければならない。

近年とみに、我が国民の観光レクリエーションの伸展は目ざましいものがあるが、これについては勿論、国民経済の向上にあるが、週休二日制との関連はきわめて深い。すなわち、今日の週休二日制の普及（図1）は、自由時間の積極的利用として、レジャー余暇生活（図2）の充実をはかる傾向がきわめて強いものがある。これに九州新幹線の開通によって、一日行動圏の拡大がなされることは、近県をはじめ九州全域はもとより、中国・四国・関西、遠くは関東からの旅客の流動が著しく活発化するとともに、地域の特性を生かしたショッピング観光的要素が十分に拡大されることとなる。またこれに関連して当然、地域における伝統工芸、及びその他の地場産業の積極的伸展と、商業販売額の浮揚が期待されるのである。

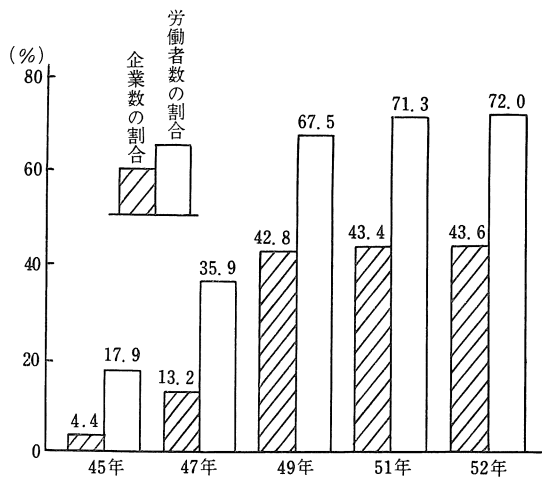


図 1 週休二日制の普及率の推移（企業数、労働者数の割合）

- (注) 1. 労働者「賃金労働時間制度総合調査」による（各年9月末現在）。
 2. 常用労働者30人以上の企業を対象。
 3. 50年以降はサービス業を含む9大産業についてのものである。

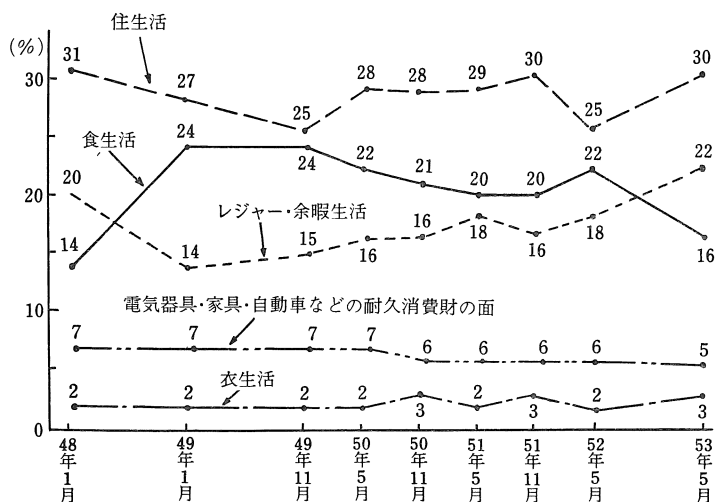


図 2 生活の力点

(注) 内閣総理大臣官房広報室「国民生活に関する世論調査」による。

また、日本観光協会の調査によると、旅行目的の大半は、慰安旅行33.2%、自然や名所、スポーツ見物28.2%など(表1)となっている。したがって、旅行目的においては従来と変化はみられないのであるが、目的地での行動(表2)についてみれば、自然や風景をみる48.8%、名所や旧蹟をみる38.5%、温泉浴31.6%などが、その主体となっている。

表 1 宿泊観光旅行の目的の推移 (%)

調査年	目的	慰安旅行	体育運動 (スポーツ)	見物・行楽	神 仏 詣	見学・視察 採集・研究 (趣味・研究)	保養・休養 (湯治避暑・避暑以外の保養・休養)
昭 39 年		60.3	2.8	19.0	4.0	7.2	5.2
41		63.6	4.5	14.4	4.6	5.3	5.6
43		53.9	5.5	22.4	2.7	6.5	6.4
45		39.2	6.7	32.0	3.0	9.8	7.3
47		41.1	4.5	34.5	2.7	4.2	8.4
49		42.5	7.5	29.4	3.3	4.0	7.6
51		31.3	10.3	26.3	4.3	4.1	15.1
53		33.2	9.3	28.2	3.8	5.2	13.0

資料：日本観光協会「観光の実態と志向」54年版

表 2 宿泊観光旅行の行き先での行動の推移 (%)

調 査 年	昭 47 年	49	51	53
自然・風景をみる	54.5	54.5	48.9	48.8
名所・旧蹟をみる	38.0	36.9	38.2	38.5
祭行事見物・神仏詣	9.2	9.7	12.2	11.7
温泉を主とした	27.7	32.4	34.4	31.6
都会見物	6.7	6.3	7.9	6.8
保養・休養	25.3	28.7	—	—
季節の花の探勝	3.0	3.6	4.5	2.9
登山・ハイキング	4.3	4.3	3.8	3.9
海水浴	7.9	6.5	9.7	11.8
スキー	3.9	4.9	4.5	4.6
アイススケート	0.4	0.3	0.2	0.1
キャンプ	1.4	1.3	1.5	1.9
ドライブ	8.3	6.3	8.8	8.1
つり	3.7	4.5	4.1	4.1
遊園地・ヘルスセンター	3.0	3.2	3.0	3.6
ピクニック	0.7	0.6	—	0.7
ヨット・モーターボート	0.5	1.0	0.4	0.3
水泳	2.0	1.0	2.3	3.1
潮干狩	0.6	0.7	0.7	0.7
狩	0.1	0.0	—	—
〇〇狩	0.7	1.5	1.2	0.7
動物園・水族館	2.5	2.9	4.8	5.1
ゴルフ	1.2	1.0	1.7	1.8
テニス	—	—	0.7	0.6
サイクリング	—	—	1.2	0.8
その他のスポーツ	—	—	0.9	0.8
スポーツ見物	—	—	0.6	0.5
その他	—	3.9	8.5	6.3
動的行動	32.3	29.8	38.3	39.9
静的行動	173.2	182.3	157.9	153.6
その他	1.6	5.0	12.3	11.4

資料：日本観光協会「観光の実態と志向」54年版

このことに照準をあてると、九州の自然景観は、火山性地形と海岸線の変化に富み、世界的に有名な阿蘇をはじめ、瀬戸内海、雲仙天草、西海、霧島屋久、西表の六つの国立公園（表3）と、北九州、玄海、壱岐対馬、耶馬日田英

表 3 九州の国立公園

国立公園名	指定年月日	面積 (海域を除く)	関係県名
瀬戸内海	昭和9. 3. 16	2,900 ha	福岡・大分
阿蘇	" 9. 12. 14	73,060	熊本・大分
雲仙天草	" 9. 3. 16	25,665.2	長崎・熊本・鹿児島
西海	" 30. 3. 16	24,324	長崎
霧島屋久	" 9. 3. 16	55,231	宮崎・鹿児島
西表	" 47. 5. 15	12,506	沖縄
計		193,686.2	

表 4 九州の国定公園

国定公園名	指定年月日	面積 (海域を除く)	関係県名
北九州	昭和47. 10. 16	68,249 ha	福岡
玄海	" 31. 6. 11	11,137.5	福岡・佐賀・長崎
壱岐対馬	" 43. 7. 22	12,625	長崎
耶馬日田英彦山	" 25. 7. 29	85,154	福岡・大分・熊本
日豊海岸	" 49. 2. 15	8,506	大分・宮崎
祖母傾	" 40. 3. 25	22,000	大分・宮崎
日南海岸	" 30. 6. 1	4,643	宮崎・鹿児島
奄美群島	" 49. 2. 15	7,861	鹿児島
沖縄海岸	" 47. 5. 15	10,208	沖縄
沖縄戦跡	" 47. 5. 15	3,083.1	沖縄
計		233,466.6	

彦山，日豊海岸，祖母傾，日南海岸，奄美群島，沖縄海岸，沖縄戦跡の10の国定公園（表4）をもっている。

このうち，久留米・大牟田は，阿蘇，雲仙，西海の国立公園と，北九州，玄界，壱岐対馬，耶馬日田英彦山の国定公園に近く，また九州S字型大規模観光ルートのおおむね中心に位置しているので，九州新幹線の開業にともない，遠隔地からの観光客は増大し，観光施設の収入の増加，及び地方交通の収入増加がはかれるとともに，域内相互の観光活動は一層促進されるものと思われる。

また，名所旧跡を訪れる観光についてみても，久留米・大牟田は，奈良平安の頃，遠の朝廷としてまた菅公の悲話を語る歴史のふる里筑紫路や，古代大陸交通の基地であり，元寇の国難にのぞんでは，我が国防衛を果たした数々の史跡や，日本三大八幡の筥崎宮その他の神社仏閣，西日本随一の水の大濠公園その他と豊富な名所旧跡に恵まれている福岡と，鎖国時代に我が国唯一の窓であり，大浦天主堂や出島蘭館をはじめとする数々の西洋文化のあとをとどめる，異国情緒あふれる国際観光都市長崎，さらには火の国の名に知られ，日本三大名城の熊本城や四季を通じて豊かな湧水に満ちた水前寺公園をもつ熊本，日本のナポリと称され，維新史の宝庫とさえいわれる南国鹿児島，これらの何れとも結び，特に産業観光・農業観光の特色ある観光の伸展をみることができであろう。

さらに九州は，温泉に恵まれている。我が国温泉数の38%をしめ，その湧出量も20%をしめているが，久留米・大牟田の近傍には，筑後川上流の原鶴，日田，杖立，天ヶ瀬の温泉，阿蘇の内牧，湯ノ谷，戸下，栃木，垂王などの温泉，その他玉名，山鹿，菊地温泉など数多くが散在しているので，将来慰安，休養の観光地としての評価も期待されることであろう。

観光形態の変異については，経済の好・不況に左右されることが，きわめて大きいことも見のがしてはならない。すなわち，昭和49年，50年と続いた我が国の経済不況もまた，観光形態へ大きな影響を与え，次の如き傾向をみている。

- ① 旅行日程の短縮化が進行している。

- ② 「団体」旅行から「家族」「友人・知人」といった、小グループ旅行の増加傾向が著しい。
- ③ 既存有名観光地の誘客力が減退して、「古いたたずまいの古都」あるいは「さいはての地」「秘境」へといった、いわゆる何らかの特徴ある土地・風土が求められてきた。

これらの点からみても、九州には新しい観光立地としての未開発の地や辺境が数多くあり、久留米・大牟田もその周辺をふくめて、新しい観光開発の地として期待されるのである。

また、スポーツ型のレクリエーションとしての陸のゴルフや、海や川の釣りなどをはじめとして、従来の「見る」から「活動する」を目的とするものが、近時著しく目立ってきていることも見のがすことができない。このためには、既存の自然景観、文化財などの保全と充実をはかるとともに、各地域の観光レクリエーション機能に対する基本的対策についての再検討が必要とされる。

要するに、久留米・大牟田両地域における観光が順調な成長をとげるためには、九州新幹線の開通を契機として、新幹線を基幹とする総合交通体系を再編整備活用し、域内の交流循環を高めるとともに、宿泊その他の施設などを整備し、独自の特色ある観光資源の開発に努め、個性と魅力にあふれた町づくりに、実効を期することが何よりも肝要なことであるといえる。

付 記——本稿作製に当って資料の提供とその他多大の便宜を与えて下さった久留米市企画課・大牟田市商工課に深い感謝の意を表します。