

阿蘇の高原列車構想

世界のカルデラを有す阿蘇は、この最大の自然景観を生かす工夫として、高原列車構想を考えて見ては如何だろう

波野駅—赤水駅の豊肥線を繋いだ中でローカル線として、波野駅から端辺原野の戸端を走る列車はカルデラを一望出来る 荘大なスケールであり、前方に阿蘇の五岳「涅槃像」を拝し 東には祖母山 北には九重連山を仰ぎ 西には鞍岳の峰々を望む中で 広大なモンゴル風の大草原が広がり、いかにも 外国に行った様な錯覚に成る。この風景は日本でも稀であり、国内最大の雄大さと景観美を誇る 観光の拠点として、評価されるであろう。

波野駅から—永水の二重の峠に至る回路で北外輪の高原列車に移行し、ローカル線のイメージを強く出し、壮大な景観を堪能して頂く事が必要である。

今や阿蘇の草原の営みは、先人が厳しい労働と汗して確立してくれた 放牧採草 萱場管理 野焼き等の農の営みに於いて保全して来た景観であり、この事を今からも継続し、自然豊かな環境を保持して行かねばならない。

それには新たな、阿蘇の草原再生の中で観光面での活用も視野に入れ、新幹線の開業に伴う、熊本県の観光客の増加に向けての足がかりとしても「高原列車」推進計画は尤も必要では無いかと判断する。

草原再生協議会の観光戦略の中にも一回も提案された事はありませんが、今後の草原再生観光小委員会での会議等でも案件として取り上げる課題ではないでしょうか、航空写真等で調査を重ね、本格的な企画など考えて頂く様 提案したい。大変難しい課題かも知れないが、草原再生の「草原の有効利用」観光を合わせた、世界に類を見ない観光産業として、熊本県に潤いのある産業としても、是非検討願いたい。

先般 宮崎県のえびの肥薩線に乗車、景色の良い処は減速して走る 更に最も良い景色の場所は停車して見学させて頂いた、ローカル線の特徴でもある。

これを 阿蘇に置き換えて考えるならば、スケールの違いを痛感する。9万年前に阿蘇が爆発して出来たカルデラの外輪の淵を走る、高原列車は世界一だと判断する。多くのお客さんを、この熊本に呼び込む最大の方策ではないでしょうか、この地域を見学して県内の観光地に配属出来るシステムを作ることが必要である。今や中国や韓国 アジアの日本向け観光は、増加の一途を辿っている。10年先 100年先を見込み、観光誘致の目標を立てるべきである。

阿蘇の原野の有効利用にも繋がり、草原も今以上に、荒廃しない事になる。

戸端を走る為に、建設余地も少なくてよく 農業の草地管理にも、殆んど迷惑をかけない状態である。

春夏秋冬を通じ、変りゆく草原景観や、世界一の、カルデラ内の変化は阿蘇に

来た人を魅了するであろう。色々と問題はあろうかと思われるが、具体的な計画を、今から進めて行くべきである

今後の観光は、皆が仰天するような企画で無いと、人はその地に足を運んでくれない。・大分県の大吊り橋 黒川温泉 由布院等と 組合わせた観光ならば更なる、観光誘致の基本が出来 永続的な繁栄をもたらすものと期待したい。