れた形で伸長している。すなわち、九州における国立国定公園および主要観光都市を結ぶ幹線道路、鉄道、海路、空路を交通基盤として北九州―福岡―平戸―佐世保―長崎―雲仙天草―熊本―阿蘇―別府―宮崎―霧島―桜島・指宿のS字型に北九州―耶馬馬、日田、天草―芦北、人吉―鹿児島を結ぶ九州8字型周遊ルートが今日の九州の代表的かつ定型化された観光ルートであり、この基幹ルートを基盤として点から線そして面へと九州広域観光圏の形成が推されることはいうまでもない。

従って、本県は、立地的にみても九州広域観光圏の中央部を占めるとともに8字型周遊ルートの結節点でもあり、熊本市を中心に我が国の象徴的観光資源である火山美の阿蘇と海洋美の天草の両国立公園を結ぶ九州横断国際観光ルートを横軸とし、菊池山鹿玉名の菊池川流域温泉都市の県北観光地と人吉芦北海岸の県南観光地を結ぶ九州縦断観光ルートを縦軸として県内外の観光地を有機的に結び豊富な自然景観、温泉群、文化財など多彩な観光資源を有し、8字型周遊ルートの主軸を形成し、整備と相俟って目覚ましい発展をとげて九州の代表的観光ゾーンとなっている。

これは、観光客数の推移からみても本県観光が活発化した国体開催の昭和三五年県内観光客数約六六四万人に対して四〇年約一、一〇九万人と一六六%の上昇を示し、昨年の観光客の消費された金額はざっと一六三億円と見込まれ、一方観光客の受入のための観光事業の投資額は、九州横断道路の開通を契機として九七億円に達するなど本県経済に大きな分野を占めたところである。

二、本県観光開発の基本方向

このように本県観光は、その優位な観光上の立地、環境、資源性を生かし、九州広域観光圏における中枢としての体制を早急に確立することが本県観光だけでなく九州の観光にとっても極めて必要である。そのためには、先ず国際観光ルートをはじめとする県内外観光地を結ぶ観光ルートの内容を整備することが先決であるが、特に重点は

1. 観光のための道路、鉄道、空港等交通施設の整備充実

九州横断道路、鹿児島本線の複線化、さらに天草架橋の開通等の基盤施設の整備が本県観光に大きな転機をもたらしたことはさきに述べたのであるが、全国的な交通網の整備と観光旅行の国民大衆化によって、旅行の遠距離化、周遊化の傾向にある。従って今日の観光地の発展は、周遊ルートに充分組み入れられる体制にあるかにかかっており、その基盤施設として観光地を有機的に結ぶ道路交通施設の整備、未開発の観光地および観光資源の道路整備等による観光地への上昇を促進するとともに観光地域における交通機関の適確な接続等も含めた道路交通施設による流動性の確保が必要である。

2. 九州観光の中枢として観光地づくりの推進

今日の観光開発は、観光地のもつ立地、環境、資源性、そして観光客層の適確な把握により地域の特性に結びついた総合された開発計画に基づく観光地づくりが大切である。したがって、熊本市域を九州広域観光圏の観光中枢都市としての管理機能を果たすため、あらゆる関連する施設を整備するとともに阿蘇、天草、そして菊池川流域温泉郷、人吉芦北海岸の主要観光地、それぞれのもつ観光的機能を生かした特性ある観光地づくりを推進し、相互の計画的連けい発展をはかることが極めて大切なことである。

3. 自然景観をはじめ観光資源の保護と観光開発の調和

本県は、阿蘇、天草をはじめとする多彩な自然的景観と古くは阿蘇の神話ではじまり大陸、西欧文化を受け入れ、思想や宗教にただ一地方としてだけでなく我が国文化の開明に貢献した人文景観など県全体が観光資源といえる。

この国民の健康とレクリエーションに通ずる高次の観光産業として貴重な地域を観光という観点からそれをどう保全していくかということ、さらに数多くの未開発、未整備の観光資源をいかに合理的に開発して国民観光に、またいかに観光産業の発展をはかるか最も大切な本県観光開発のビジョンである。

表1　県内主要観光地観客容の推移

（単位：千人）

区分	昭和35年	昭和40年	上昇率
	千人	千人	%
熊本市	2,548	3,880	152
阿蘇地域	2,043	4,042	197
天草	317	540	170
菊池川流域温泉郷	656	1,119	170
人吉芦北海岸	1,065	1,494	140
外人客	12	18	144
県計	6,643	11,093	166
県外客	3,335	6,290	188
県内客	3,308	4,803	145

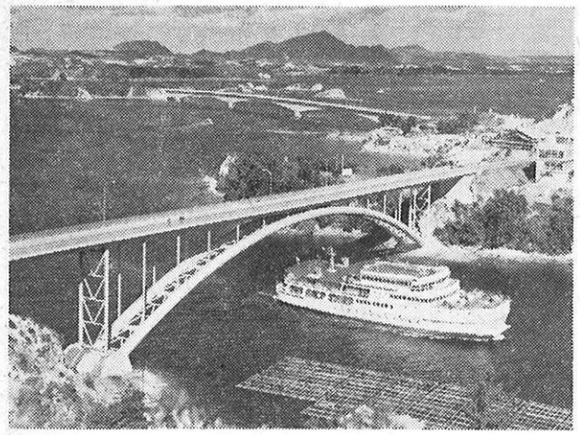
（註）県観光課調　観光客利用統計による。

表2　最近の観光施設投資額調

（単位　百万円）

地区	事業種別	施設数	建設費
阿蘇地区	宿泊施設	18	3,373
	その他の施設	19	1,840
	計	37	5,213
天草地区	宿泊施設	9	1,482
	その他の施設	12	894
	計	21	2,376
その他の地区	宿泊施設	8	1,462
	その他の施設	2	739
	計	10	2,201
県計	宿泊施設	35	6,317
	その他の施設	33	3,473
	計	68	9,790
	公共	24	1,851
	民間	44	7,939

（註）この調査は昭和39年九州横断道路の開通後完成したもの、着工中のものおよび着工具体化のものである。



三、観光施設の整備

観光交通施設の整備

九州従貫高速自動車道をはじめ阿蘇スカイラインの建設を含む九州横断道路の整備強化、県外主要観光地を結ぶ幹線道路の整備と各観光地に到達する連絡道路、観光地内の周遊道路、歩道を完備する必要がある。一方自動車旅行の目覚ましい発展と全国的な長距離バス化にそなえ熊本市都心に九州広域観光圏内外からのバス発着基地としてバスターミナル、各観光地内に駐車場など交通便益施設の充実を促進する。

鉄道においても国鉄新幹線の熊本乗り入れを促進するとともに九州における鉄道センターとして主要観光地を結ぶ鹿児島本線、豊肥線、三角線の電化複線化につとめる。またフェリボート、遊覧船等の海上交通についても整備が必要であるとともに九州の空の中央基地として大型空港を建設し、東京、大阪等への定期便の増便、九州主要都市とのローカール定期網およびアジア地域との海外定期空路の開設を促進するなど国際、広域観光客の観光交通上の中枢基地とする必要がある。

宿泊施設の整備

本県のホテル旅館等宿泊施設は、広域観光客を対象とする日本観光旅館連盟では阿蘇地域で一旅館平均二二室、八九人となって他の九州における主要観光地に比較して充分とはいえない。もっとも九州横断道路の開通を契機として旅館ホテル等宿泊施設の充実が活潑化している現状であるが今後さらに団体職域旅行に対応した百名以上の旅館を整備する必要がある。地域的には特に天草は、激増する観光客の滞留性を確保するため抜本的な宿泊施設の充実対策を講ずべきである。また、収容力、設備の強化とともに外人、団体、修学旅行、家族といった観光客層と観光地に結びついた特色のある旅館ホテルの経営体制が今後一層重要な問題であり、さらに国民旅行のための国民宿舎、ユースホステル等の適正な地域配置の推進が大切である。

観光関連産業の振興

最近の阿蘇、天草をはじめ県内観光地における観光施設の投資額は約九七億円を超えるなど観光事業により①観光地における観光客による地元消費②地域における観光資本の投下③地域住民の観光施設および関連産業への就業の増加④生鮮食料品等物資の地元調達⑤地元民芸特産品等地場産業の振興など、地域開発に観光の果たす役割は極めて大きいものがある。

したがって、観光企業の秩序ある開発を導入するとともに地域産業の観光利用をはかるため具体的には、阿蘇では観光と畜産の併進のもとに主産地形成による乳肉卵の需給、草地改良事業による土地利用の効率化、観光牧場等、天草では自然景観とともに農林水産業自体を観光資源として、観光面からの柑橘類の需給、観光果樹園地、樹芸林業団地の造成、フイシイングセンター等産業観光の推進をはかる。

併せて、今日の観光旅行は、産業人、学生を中心として研修、教育目的のもとに代表的産業施設を旅行の日程に組み入れる傾向にあるので、観光産業施設をルート上に選定するなど観光と地域産業の一体化をはかる。

表3　九州主要観光地の宿泊施設状況調

（昭41.4現在）

区分	日観連以上			1旅館（ホテル）当り		昭和40年における観光客数
	軒数	室数	収容人員	室数	収容人員	
	軒	室	人	室	人	千人
阿蘇	51	1,130	4,538	22	89	4,042
熊本市	48	901	3,792	19	79	3,880
天草	15	211	845	14	58	540
県全体	179	3,570	14,670	20	82	11,903
霧島	14	512	2,487	37	177	790
指宿	21	768	4,174	37	199	1,200
宮崎市	50	1,159	4,586	23	92	2,290
雲仙	18	717	2,820	40	156	3,940
嬉野	20	438	2,000	22	100	720
長崎市	36	679	2,636	19	73	2,420
福岡市	72	1,305	4,763	18	66	4,300