

阿蘇外輪山と二重峠／交通インフラの歴史



熊本地震発生から5年。県民にとって念願であった国道57号現道部及び北側復旧ルート（2020〈令和2〉年10月3日）、国道325号新阿蘇大橋（2021〈令和3〉年3月7日）が開通しました。阿蘇地域の観光振興や地域住民の生活再建はもちろんのこと、熊本都市圏と阿蘇地域を結ぶ大動脈として、熊本県全体の創造的復興の核となることが期待されています。

現在、われわれが享受している安全で快適な生活は、先人たちが森林や田畑、鉄道や道路を整備し、川を治め、水資源を開発するなど、絶え間なく国土に働きかけを行うことによって、国土から恵みを受け返してもらってきた歴史の賜物です。

延喜式官道と二重峠（古代）

私が以前勤務していた熊本にも、「後の世のため」を口ぐせとしていた肥後熊本初代藩主・加藤清正公をはじめ、多くの先人たちの郷土への働きかけの成果が遺されています。

藤清正公と豊後街道（近世）

17世紀初頭、二重峠を越えるルートは、加藤清正公によって政治、経済、軍事の重要なルート「豊後街道」として整備されました。豊後街道は、札の辻（熊本市）を起点として、菊地郡大津町、阿蘇市の二重峠を越え、内牧を経て大分の久住、豊後鶴崎に至る全長約124キロ（31里）の街道で、途中、二重峠、滝室坂、大利・境の松の山越えと難所が幾つもありましたが、清正公はこの街道の整備に力を注ぎました。

特に城下から大津までの間にある幅20間の一大杉並木街道「大津街道」は、肥後熊本府のシンボル「熊本城」の築城、菊池川・白川・緑川・球磨川など全県下に亘る治水・利水工事と共に、清正公の構想の雄大さを今日に伝えるものとなっています。

その後、江戸時代を通して、細川藩が参勤交代路として活用したため、各地に宿場が誕生し、豊後街道は大いに栄えました。

その後、江戸時代を通して、細川藩が参勤交代路として活用したため、各地に宿場が誕生し、豊後街道は大いに栄えました。

阿蘇神話の地『二重峠』と交通インフラの物語

再開した JR 豊肥本線と国道 57 号現道部



<自然災害伝承碑>



「数鹿流崩れ工事完成記念碑」平成二十八年四月十六日、熊本・阿蘇地方を襲った最大震度七の大地震により、黒川右岸山頂付近より大規模山腹崩落が発生。国道五七号、豊肥本線、国道三二五号阿蘇大橋が被災し、熊本と阿蘇を結ぶ交通が絶たれ、大学生一名の尊い命が奪われた。被災翌月、国直轄砂防事業による復旧工事に着手し、最先端の無人化施工技術を用いた懸命の工事を経て、令和二年十月に工事が完成した。この大崩れを、震災の記憶と、険しい自然に対する人々の挑戦の歴史を語り継ぐ遺構として「数鹿流崩れ」と命名し、ここに記念碑を建立する。」

立野火口瀨を抜ける 国道57号（近代）

時は流れ、近代。1884（明治17）年に（南阿蘇村立野と大津町瀬田にまたがる）比丘尼谷の難工事がクリアされ、立野火口瀨を抜け熊本から阿蘇に至る新道（現在の国道57号）が開通。以来、二重峠を越えるルートの交通上の重要性は薄れてきました。

熊本地震と迂回路 ミルクロード（現代）

さらには時は流れて、現代。2016（平成28）年4月に発生した熊本地震は、再度二重峠ルートの重要性を顕在化させました。南阿蘇村立野地点（立野火口瀨）の大規模斜面崩壊により寸断された国道57号の迂回路として、通称「ミルクロード」（県道北外輪山大津線・県道菊池赤水線）が2万台/日に近い交通量を担ってくれました。これこそが、現在の二重峠を越えるルートです。

そして20（令和2）年10月3日、熊本地震発生から4年

いた命が、「もう立てぬ」と言われたことによる、と伝えられています。

半で、国道57号現道部及び北側復旧ルートが開通しました。JR豊肥本線の再開とあわせて、熊本県の発展に欠くことのできない基幹的交通インフラが「創造的復興」スタイルで構築されたのです。

北側復旧ルートは、大規模な斜面崩落で通行不能となった国道57号の代替路として計画された延長13キロ、片側1車線の自動車専用道路。16年11月に着工し、4年弱という異例のスピードで整備されました。開通後は、大津・赤水（阿蘇市）間を約10分で結び、ミルクロードと比べて所要時間を約33分、現道部と比べても約14分短縮することができます。

この北側復旧ルートは、神様（健甞龍命）が蹴破ることが出なかつた二重峠（外輪山）の下を、延長3659メートルのトンネルで通過するルートとなっています。

二重峠／立野火口瀨を横断するルートには、時代の変遷と技術革新の積み重ねがあります。阿蘇神話として伝承されてきたカルデラ周辺地域の地形・地質、地象、気象、そして先人たちの郷土への働きかけの歴史があるのです。

（国土学アナリスト 森田康夫）