

## 海地獄變身旅遊勝地

20 世紀以前，這裡就是一座沸騰的露天溫泉，周圍沒有任何防護措施，令人望而生畏，危險重重，不負「地獄」之名。每逢下雨，熱泉很可能會溢出，損害附近的莊稼，因此，「海地獄」長期以來一直被視為危險可憎之地。

然而，鐵路工程師千壽吉彥卻將海地獄視為資源。20 世紀初，他斥資當時的鉅款 12,000 日元買下海地獄周邊的土地，架設起管道將溫泉水輸送到當地旅館的浴場。但他的土地管理人宇都宮則綱（1889-1973）卻提出另一個想法：收取參觀溫泉池入場費。專案很成功，海地獄每天能迎來大約 100 名遊客。接著，千壽提議建造一座庭園來改善海地獄周邊的景觀，就這樣，他們一起將危險場所打造成了旅遊勝地。

海地獄的成功開啟了「地獄」開發潮，其他企業家受此啓發，紛紛創建各自的主題「地獄」景點，鐵輪溫泉和別府也開始以諸多溫泉聞名。到 1937 年，這裡已經有了 10 個「地獄」（部分現已不存在）。水霧蒸騰的溫泉不但吸引來遊客，也為旅館提供了充足的溫泉水，進一步提升了旅遊體驗，加乘效應之下，鐵輪迅速發展為熱門旅遊地。

地獄景點和溫泉浴池甚至促進了交通行業的改革，早年別府作為旅遊觀光地時，人力車夫和馬車夫忙得不可開交，但去往鐵輪及其周邊還是需要花費相當長的時間。據說，當年只是往返當地旅館和血池地獄就得花上一整天。況且鐵輪的鄉村道路根本無法應對大流量的交通。

1924 年，為迎接裕仁親王（後來的昭和天皇）來訪，別府翻修道路，交通情況開始

有所改變。被譽為「別府旅遊業之父」的油屋熊八（1863-1935）於 1928 年創立了龜之井巴士公司，並推出全日本第一輛配備女性導遊的觀光巴士。最初的四輛巴士每天運送超過 500 名遊客前往各個「地獄」。其他巴士運營商隨後也加入進來，高峰時節，這些巴士每天運送的遊客超過 1500 人，每年超過 50 萬人。這一成功案例激發了設計地獄巡迴路線的構想：收取低價的固定巴士票價，為乘客提供巡迴路線的一日搭乘服務。如今，這種「一日券」車票在日本各旅遊景點都很常見。

海地獄的創始人和油屋熊八等企業家是鐵輪和別府的旅遊業先鋒。他們共同打造了一個景點眾多、熱鬧繁榮的溫泉度假勝地，並建立起了高效的交通網絡，為今日的別府公共交通奠定了基礎。