

# 錦江湾を活かした都市デザイン

## 《 目 次 》

- 国際観光都市への弾みに . . . . . P 1
- 錦江湾の連絡船，遊覧船などのターミナル建設の提案 . . P 2～4
- 鹿児島パワーを結集しよう . . . . . P 5～19
- 錦江湾にクルーズ船を誘致する運動 . . . . . P 20～26
- クルーズ船の時代を迎えて . . . . . P 27～51

令和 5 年 3 月 28 日

環錦江湾ネットワーク代表 郷原 茂樹



# 時論

## クルーズ船とドルフィンポート跡地

### 国際観光都市への弾みに

鹿児島湾（錦江湾）は最も伝統的な国立公園の一つで、ジオパークにも認定されている。特別な景観と環境に恵まれた空間だ。

新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、鹿児島港への国際クルーズ船の入港は激減しているとはいえず、錦江湾はもともクルーズ船に人気のコースである。乗客は開聞岳や桜島の織り成す景観に魅了され、「ここは東アジアの花」と呼んでいる。

景観ばかりでない。錦江湾は水深が極めて深く、クルーズ船は湾口から鹿児島市のマリナーズポートまで安心して航行できる。

また、太平洋と東シナ海の境目に位置しているため、クルーズ船はいずれを航行しても錦江湾に立ち寄れる。しかもブームをけん引する中国の上海、香港、そして台湾とも近い。地理的な優位性がある。

さらにマリナーズポートはクルーズ船専用の港であり、他県のように

貨物船との併用ではない。しかも新しい港なので、新鮮なイメージに包まれている。錦江湾はクルーズ船での観光にとつて、最も期待されるストロングホールド（拠点）といえる。

▽海を生かしたルート  
マリナーズポートが建設され、鹿児島は国際観光都市に飛躍できる絶好のチャンスをつかんだ。2007年の利用開始からクルーズ船の寄港数は増加傾向が続いている。

今はコロナ禍だが、数年後には大手船会社と提携して世界最大級のクルーズ船（22万ト級）が沿岸できるパスが完成する。船会社が巨額を投資したことは、今後安定的に乗船客を誘致できる土台ができたといえる。コロナ禍が収束した後、再びクルーズ船が寄港することは疑う余地がない。

クルーズ船の寄港について「地元は何のメリットがあるのか」という意見も多い。その際、最も問題視されるのは交通渋滞である。

巨大なクルーズ船は1隻で5千人のツアー客を運んで来る。これほどの人数が上陸して観光をする場合、現在は大方が貸し切りバスに頼っている。このため一般道が大変な交通渋滞に陥っている。これを解消するには、錦江湾を生かすしかない。

マリナーズポートから天文館など鹿児島市中心部のさまざまな観光地まで、陸路なら40分〜1時間はかかる。だが、ドルフィンポート跡地など鹿児島本港区を中継点と位置付け、小型高速船を投入するとわずか10分余りでつなげる。

これにより錦江湾に新しい観光ルートが生まれることにもなる。この実現にはマリナーズポートとドルフィンポート跡地付近の両方にゲートウェイ（玄関口）を設置し、そこを運航する船会社を確保する以外はない。

## 郷原 茂樹

作家



1943年鹿児島市生まれ、東京芸術学院卒。製菓業を経て、鹿児島に大隅半島農林文化村を設立し、サツマイモの栽培・加工などを手掛ける。また鹿児島湾を生かした観光開発や国際交流を呼び掛ける、勉強会などを続けている。

### ▽新時代の中継拠点を

もう一つ、問題視されるのは、クルーズ船が来ても経済的メリットがないということである。

コロナ禍以前の手元のデータによると、マリナーズポートで上陸したツアー客はほとんどが鹿児島市内の観光地に出掛けている。トップは吉野公園で、次いで城山展望台、ドルフィンポートとなっている。

たしかにこれでは金のかからないところを選んだ観光と言われても仕方がない。

既存の観光地はそれなりの魅力があり、大切にすべきだが、それだけを頼りとして、クルーズ船のツアー客を受け入れるに足りる新しい観光地は何も創出されていない。この現実が問題である。

マリナーズポート建設には巨額の公費が投下された。その効果が経済浮揚を呼び起こすためには、それをけん引する流れがづくり出されるべきだ。

また、鹿児島市はクルーズ船を弾みとし、国際観光都市に飛躍できる。

るべきだ。マリナーズポートの地元であり、また県都である鹿児島市こそが、それを果たすべきであろう。

鹿児島市の既存の観光地および天文館などマリナーズポートをつなぐのに、今まではドルフィンポートが集合的な中継地になっていた。今後ここがその機能を失うと、鹿児島市の観光はまひする。

逆にここを積極的に生かすことで鹿児島市の観光は新しい活力を得ることになる。観光のシンボルの桜島をどこよりも近くで眺望でき、集合的な中継地として立地の優位性もある。鹿児島市が錦江湾の玄関として可能性がさらに広がり、新たな観光エリアを拡大できる最適地である。

広大なスペースに、観光的な角度で比類のない歴史や文化を紹介する拠点施設をつくり、また温泉都市としての魅力も集積すれば、鹿児島市はクルーズ船を弾みとし、国際観光都市に飛躍できる。

さらに、国際観光都市に飛躍できる。

## 錦江湾の連絡船、遊覧船などのターミナル建設の提案

～錦江湾を活かした都市デザインとして～

錦江湾を活かすことで、県民の暮らしに新たな憩いの場、また観光かごしまの新しいルートを創出できます。

すでに城山ストアー（社長・池島泰光）では18年前から湾内遊覧船『クィンズしろやま』を運行しており、湾奥では隈霧島錦江湾クルーズ（社長・岩村義昭）がジョパークめぐり船を運行しています。

この他にも数社があり、また桜島海岸探訪カヤックを実施しているメンバーもいます。さらに隈なんきゅうドッグ（会長・今村弘彦）はマリンポートと大隅半島の鹿屋港をつなぐ高速船を走らせています。

現在これらの湾内遊覧船、連絡船などは個々ばらばらに運行されており、例えば『クィンズしろやま』の場合、桜島栈橋の横の岸壁に係留したままで、乗船客は待合所も、切符売場もなく、雨風をしのぐこともできない状態です。

錦江湾を活かすための芽が出たところですので、これらの芽を大きく育てるためには、各社が共同で使える港のターミナルを建設する必要があります。共同の栈橋があり、待合所があり、切符売場、コース案内所、そして情報発信や予約を取るセンターがあり、湾内各所のお土産販売所、レストラン等もあれば一つの観光施設にもなります。

県民はもとより、国内外の観光客から見ても、「あそこにいけば錦江湾をたのしめる」という確実な目安になり、錦江湾を活かした観光や遊覧コースが誕生することになります。

このような港のターミナルが、錦江湾のほぼ中央にあり、桜島の真向かいにある立地から、鹿児島本港区エリアに建設されるならば、新幹線や空路で訪れる観光客を錦江湾に誘致するのも可能になります。

また同様のターミナルが世界的なクルーズ船を迎えるマリンポートにも建設されるならば、本港区エリアのターミナルとつながり、陸の交通渋滞を緩和する新しい観光ルートが開けます。またマリンポートのターミナルから大隅半島、薩摩半島南部、湾奥などともつながる観光ルートも出現可能となります。

なお、参考までに、そのターミナルの案としてパースを添付いたします。

つきましては、錦江湾を活かすために湾内の遊覧船や連絡船の運行を一局集中させるターミナルを建設していただきますように、鹿児島県当局の皆様をお願い申し上げます。

2023年3月28日

環錦江湾ネットワーク

代表 郷原茂樹



鹿児島を新しい国際観光都市に躍進させるため、  
**鹿児島パワーを結集しよう**

第1章／鹿児島の新しい時代は始まっている

第2章／新しい観光地を創出するための提言

第3章／参加の呼びかけ

**環錦江湾ネットワーク**

## 第1章

# 鹿児島の新時代は始まっている

### 世界的な観光地に飛躍できるチャンス到来

---

チャンスを見逃さずに、今こそ活かそう

鹿児島の新時代は始まっています。

世界の観光客を迎えるため、マリンポートが建設されました。

いまここで、鹿児島は国際観光都市に飛躍できるチャンスに恵まれたのです。

しかしチャンスを活かさなくては、それは夢のままに終わります。

鹿児島の新未来を開くために、そして県民が豊かになるために……。国際観光都市に飛躍できるチャンスを活かそうではありませんか。

## 世界の観光客が訪れるマリポート

マリポートには世界の観光客を乗せたクルーズ船が寄港します。

鹿児島県の主導により建設されたマリポートには、16万トン級のクルーズ船が寄港できます。さらに最近、ロイヤル・カリビアン社との官民提携により、22万トン級（世界最大級）のクルーズ船も寄港できるバースも完成しました。

ロイヤル・カリビアン社がマリポートに巨額の投資をしたということは、その可能性に期待し、将来にわたって安定的にクルーズ船を寄港させる方針によるものといえます。

22万トン級のクルーズ船は、乗客定員6000人、乗船員は3000人を越えるといわれます。これが寄港するバースと並行して16万トン級のクルーズ船も寄港するバースもあり、二つのバースを合わせると一万人ほどの観光客を同時に迎えるのも可能なのです。

これほど充実したマリポートなので、世界の観光会社の期待も大きく、年間百隻以上のクルーズ船が寄港することが予想されています。

ただし、現在はコロナ禍のために寄港できない状態ですが、これが収束した後は、クルーズ船のブームはよみがえり、マリポートは新しい時代を迎えることとなります。

## 錦江湾の価値は無限大

マリポートは錦江湾に建設されたため、クルーズ船で世界中から訪れる人々に、『アジアの花』と称賛されています。

錦江湾はわが国で真っ先に国立公園とされ、世界的なジオパークにも指定されています。

錦江湾の入り口に舞うような開聞岳、中央に雄々しく鎮座して噴煙を上げる桜島。……火山が作り出した風景の美しさと、錦江湾の澄み切った環境が、世界の人々の心を魅了します。

## 世界に誇れるマリポート

錦江湾はカルデラなので水深さがきわめて深く、世界最大級のクルーズ船でも楽々と航行できます。湾内に生漕になる岩場などもないため、一度も舵を切らずに湾口からマリポートまで直進できるという、まれにみる安心安全な航路なのです。

しかもマリポートはクルーズ船だけの港なので、他県のような貨物船との併用と違う利便性があり、また完成して間もないため、新鮮なイメージに包まれています。

日本の三大国際港（横浜、神戸、長崎）に比較しても、風景はもとより、港の条件も抜きん出た魅力をたたえているのです。

## マリポートは完成したけれど

しかし、マリポートは大いなる期待は抱かせますが、現実にはなほだ残念な状況です。

クルーズ船の乗客を迎え入れる態勢ができていないのです。県内の観光情勢は50年あるいは100年前のままで、世界の観光客を迎え入れるための新し時代の態勢はほとんどできていません。

巨額の投資によって建設されたマリポートであれば、その投資を回収するシステムづくりがのぞまれます。

投資を回収するには、クルーズ船の乗客に地元でお金を使ってもらう以外に方法はありません。

けれど、それは今なお出来ておらず、またそれをつくろうという動きもおきていない現況です。

## 地元が儲からないクルーズ船の実態

コロナ禍が始まるまでに、マリンポートに寄港したクルーズ船は100隻あまりで、乗客数は266,000人あまりですが、上陸して観光を楽しんだのは半数以下で、それもカジュアルランクの乗客が主となっています。訪れた観光地は、貸切りバスで、鹿児島市内の吉野公園、城山展望所、照国神社がベスト3で、ただ眺めまわるだけにとどまっています。その後、免税ショップで買い物して船に戻るというコースが主になっています。

この観光は幹旋業者が免税ショップからリベートをもらう趣旨で企画していますので、他では金を使わせない意図が隠されています。つまり地元のためには何の利益ももたらさない結果に終わっているのです。しかも、数多くの貸切りバスを走らすので、公道は交通渋滞に陥り、大きな社会問題になっています。

カジュアルクラスではない、乗客の80%を占めるラグジュアリーおよびプレミアムのクラスの乗客が、どうして鹿児島に上陸しないのかといえば、そうするだけの魅力のある観光地がないからです。

50年あるいは100年前の観光地のまま、旧態依然の状態にとどまり、クルーズ船の乗客を迎えるための新しい観光地づくりがなされないかぎり、この状態はつづき、何のためにマリンポートを建設したのか、社会的な意味を失うことになります。

それがないのであれば、作りだすしかありません。

## 地元がつくる、真の観光地

鹿児島でしか味わえない、鹿児島でしか体験できない、鹿児島の魅力あふれる観光地は、地元のものでしか作りだせません、

どこかの真似をしたものや、あるいは専門家が考えたものでは、いくら立派であろうと、鹿児島のものにはなりません。

国内の観光客、あるいは世界の観光客が求めているのは、鹿児島独自の魅力をもつ観光地です。鹿児島県民が自信を持って案内できるのは、地元を誇れる観光地です。

## 鹿児島には錦江湾があるのに

錦江湾は鹿児島島の真ん中に位置し、風景の美しいことはもとより、火山のつくりだした独自の自然環境、多彩な生物群、そして薩摩半島と大隅半島とのネットワークをつくる場であり、さらに世界遺産に指定される屋久島や奄美群島の玄関口でもあります。

錦江湾は無限大の価値を持っているのに、観光的にはほとんど活かされていません。

## 鹿児島市が生まれ変わるために

鹿児島観光の中心をなすのは、鹿児島市です。

現在の鹿児島市の観光は、50年あるいは100年前のままの観光地の恩恵にあずかっているだけに終わっています。

新幹線が開通しても新しい時代の観光地は生まれず、マリンポートが完成しても、新しい時代の観光地をつくる動きがありません。

忘れてならないのは、鹿児島市は錦江湾に面しており、世界的に誇る桜島をもっとも近い好条件に恵まれています。

鹿児島市の観光は錦江湾を活かすことで、新しい可能性を切り開くことができます。

例えばマリンポートから貸切りバスで鹿児島市の観光地巡りをすると、はなはだしい交通渋滞がおきていますが、マリンポートから中心街まで船を利用すると、それは解消され、移動時間も大幅に短縮されます。

さらに錦江湾と一体になったウォーターフロントとしての新しい観光施設、そこから錦江湾にひろがる船の観光ルートの開発で、鹿児島市は全国に、さらに世界に誇れる観光地を創出できるのではないのでしょうか。

## 鹿児島パワーを結集する

鹿児島が誇りうるものは数多くあります。

黒牛、黒豚、鶏、あるいは唐芋、茶、黒糖などの農産物。

天然もの、養殖ものなど多種多彩な海産物。

薩摩焼き、大島紬、ガラス細工などの工芸品。

温泉（全国の県都で豊富な温泉に恵まれているのは鹿児島市だけ）

や森、湾などの自然。

歌や踊りや祭り、歴史などの文化。

これらのものは鹿児島の経済産業、文化をささえる強力なパワーとなっています。

これほどのものがありながら、観光的にいえば、それぞれがバラバラに散在している状態で、強力なパワーを発揮しているとはいえません。すべてを一ヶ所にまとめて紹介し、また味わい、持ち替えることもできる場所があるなら、どこにも負けない独特の魅力あふれる観光地になれるでしょう。

しかし漫然と集めればよいというわけではなく、そこにはドラマチックなストーリー性のある、日常からの解放、心浮き立つ夢、人々の心をつなぐやすらぎなどが盛り込まれていることが大切であり、鹿児島を新しい国際観光都市に生まれ変わらすためには、地元としての知恵が求められています。

そこで一つの提案をいたします。

## 第2章

# 新しい観光地を創出するための提言

### 地元がつくる、独自の観光地

くり返すことになりましたが、もう一度確認したいのは……。

鹿児島でしか味わえない、鹿児島でしか体験できない、鹿児島の魅力あふれる観光地は、地元のものでしかつくりだせません、

どこかの真似をしたものや、あるいは専門家が考えたものでは、いくら立派であろうと、鹿児島のものにはなりません。

国内の観光客、あるいは世界の観光客が求めているのは、鹿児島独自の魅力をもつ観光地です。鹿児島県民が自信を持って案内できるのは、地元を誇れる観光地です。

では、それはどのようにすればつくりだせるのでしょうか。

## 『街区型』の新しい観光地

鹿児島パワーを結集させた観光地は、そこを一つの『街区』として特別に立地する必要があります。

その街区のなかにはおおむね次の施設が配置されるべきでしょう。

### I、産直集合施設

黒牛、黒豚の精肉販売店、レストランなど。

海産物の販売店、寿司店、レストランなど。

お茶の販売店、茶室、見本工房など。

薩摩焼きの展示、販売、創作体験工房など。

大島紬の展示、販売、織り作業の体験場など。

地元産物を活かした屋台村など。

### II、新観光ルートのネットワークの拠点施設

上記の産直集合施設を錦江湾のほとりに設置し、湾と一体になったウォーターフロントの観光地にします。

そこから錦江湾に広がる新しい観光ルートをつくります。

すでに錦江湾を活かしているパイオニアがいます。

池島泰光氏は18年前から湾内周遊船を運行しており、今村弘彦氏はマリポートと大隅半島をつなぐ観光船を走らせ、さらにほかにも湾内周遊船、釣り船、カヌーなどによるスポーツ観光などを手がけている人もいます。

これらの先進的な人々はもとより、より多くの人びとが参画し、世界的なジョパークに指定された錦江湾の魅力を船で探索するコースなどもセットして、錦江湾を総合的に活かした観光事業を進めるためには、例えば共通するバースをつくり、発着ターミナル、情報発信基地などをつくる必要があります。それが出来ると、県内、国内、あるいは世界の観光客は、「あそこが錦江湾の玄関（ゲートウェイ）」と認識できて、利便性が飛躍的に高まり、一つの確かな観光拠点となります。

また世界遺産に指定された屋久島、奄美群島の玄関口として、その情報を立体的に多彩に紹介、発信する拠点を置くことで、観光ネットワークの魅力を倍増させることができます。

### Ⅲ、地域文化、芸能の発表拠点

学術的な施設ではなく、人を主体的に関わっている内容の観光的な要素を織り込んだ施設を次の通りつくる。

- 鹿児島の人々の音楽、舞踊、絵画、写真などの芸術文化作品を観光客にも鑑賞してもらえる施設。
- 鹿児島の伝統的な民俗芸能、お祭りなどをステージで再現し、観光客も一緒に体験できる施設。
- 鹿児島の歴史、自然などを観光客に説明、解説する施設。そのための見学、体験ツアーも企画実施する拠点の施設。

### Ⅳ、市民サイドの憩いと交流の施設

観光客が地元の人々と触れ合える市民サイドの空間をつくるために、次のような施設を配備する。

- 市民が自由に散策し、遊戯できる森や広場をつくる。
- 全国有数の温泉都市にふさわしい解放的な温泉施設。  
(桜島と錦江湾を眺望できるガラスばりの広大な浴槽、さまざまの趣向を凝らした数多い大小の浴槽、その建物のなかに椰子の林があり、南国の花々が咲き香っている……。市民が家族で訪れ、観光客も訪れる、鹿児島ならではの名所とする)
- 市民が趣味でつくり、また収集しているもの(例えば盆栽、工芸品、織物など)を自由に持つ寄って展示、販売する施設。
- 市民が栽培した農作物を販売するマルシェ。
- 古本の交換市場。
- 市民のスピーカーズコーナー

## 新しい国際観光都市の拠点は、街区型の地元集合観光地

地元の知恵を寄せ合って、地元のパワーでつくろう。

地元の鹿児島が豊かになり、地元の人々が潤う観光は、地元の側で作りに出す以外に方法はありません。

現在の観光は、例えクルーズ船で何千人が訪れようと、団体の客はほとんどいません。夫婦、家族、親しい友人たち、そんな小人数の単位の人たちが、それぞれの思い、関心、興味を抱いて各地を訪れています。この傾向はコロナ禍によってさらに強まっています。

団体客を受け入れていた時代とは、観光の質が大きく異なっているのです。50年あるいは100年も前のままの、旧態依然とした観光地では、今日の観光に対応できないままに終わってしまいます。

地元の人々が自分の関心事を極めたところこそが、小規模であれ、大規模であれ、今日の観光の一番の魅力の場となっています。

ただし、個々バラバラに散在するそんな場をアピールするには、情報を集中して発信する必要があります。観光客がまずは手軽に鹿児島のおもしろい魅力を、そこ一ヵ所で知ることの出来る場を設けると利便性が高まります。

小規模な個人であれ、大規模な企業であれ、鹿児島全体として融合し、一つの街区を形成することで、「あそこには鹿児島のすべてがある」という評判を得ることができます。

その街区があることで、個々の場へと誘導することも容易にできるようになります。

## 地元が豊かに発展できるように

街区型の地元集合観光地は、観光地である以前に、地元の人々が楽しみ、憩い、気軽に利用できる場であり、そうであればこそ観光客も訪ねて来て、地元の人々とともに楽しみ、喜びあえる魅力をもつことができます。

ただし、一つの街区にまるごと古い地元を再現すればよいというのではなく、マナーなどが世界に通じるレベルに向上し、新しい時代の動向、世界の観光の流れなどをキャッチし、それに対応した要素を取り込む必要があります。言葉や文字などの違いを埋め、清算システムなども新時代に即応するなど……。そして経営方式や情報の発信などもITを駆使したシステムを構築すべきです。

世界とつながる観光地として、ここは若い世代が主体的に参画できるので、新しい雇用の創出、新しい産業、文化の萌芽を促すことができます。

## 国内外のすべての観光客を誘致するために

もちろん、街区型の地元集合観光地は、マリンポートにクルーズ船で来航する世界の観光客をターゲットとしながらも、他の観光客をシャットアウトするものではありません。

新幹線などで鹿児島を訪れる全国の観光客、旅客機で来鹿する内外の観光客、あるいは修学旅行生などを幅広く受け入れることを目的とした施設です。これらの観光客を誘致するのに、クルーズ船の乗客に大人気ということは、大きな呼び水になるに違いありません。

## 各地域を活性化するために

鹿児島島の各地に散在する個々の観光地などは、街区型の地元集合観光地によって、経営を活性化できる絆をつくることができます。拠点から線につながり、やがてその地域一帯が面として観光地化していくとき、そこに新しい産業が生まれ、地元の農業や漁業などの産物の需要が生まれ、お土産品などの加工業が生まれ、そこに若い世代が従事する雇用も生まれ、伝統文化を復興する余裕が生まれ、地域は活性化します。

## 平和とアフターコロナの最先端の拠点

観光は世界が平和であってこそ成り立つ産業です。

鹿児島島の新しい街区型の地元集合観光地は、平和の拠点であり、また各地域の観光関連の施設も、平和によって栄えることができます。

またコロナ禍の時代を越えるのに、豊かな自然、澄み切った環境、ゆとりのある時間、暖かい人情……などが、いかに大切かがあらためてわかりました。鹿児島島の観光は、今までとは異なる新しい時代の求める、最先端の要素を持っています。それを活かすことで、鹿児島島は世界で最も深い意味を持つ観光地になれることでしょう。

## 官民一体で実現に向かう

新しい国際観光都市の核となる街区型の地元集合観光地は、行政が土地を確保し、参加する民間に提供または貸与し、民間の側は大規模な企業であれば自分独自の構想どおりの施設を造り、経営する。また小規模な企業もしくは個人は、自分独自の構想を提案して、行政に建物等をつくってもらい、家賃をはらって経営する……。このような官民一体で、地元が主体になった複合的な経営体を構築できれば、それぞれの個性を発揮した独自の観光地が形成されます。

そして地元が儲かり、地元の人が潤うことができます。

## 第3章／参加の呼びかけ

この度、鹿児島県の本港区まちづくり推進室では、鹿児島市のドルフィン跡地をふくむ本港区の全体を利活用するための『本校区エリアの利活用に係わる検討委員会』をつくられました。

ここでぜひとも検討してもらいたいのは、本港区エリアこそ環錦江湾のハブ・ステーションとして最高最適の地ということでもあります。

環錦江湾を生かすためのハブ・ステーションは鹿児島市に新時代のウォーターフロントとしての国際観光地を創出すると同時に、鹿児島市と薩摩半島および大隅半島が一体になったダイナミックなスケールをもつ国際観光地に躍進するための要になります。

鹿児島県はグローバル時代の高波にさらされて、独自の力を発揮できなくなり、将来は人口減などの問題で再生の目安がたたない状況です。

基幹をなす農水産業は、異常な規模拡大、国境を越えた販路開発をめざさねばならず、例えば飼料や農薬、化学肥料などを価格変動の激しい海外に頼らざるをえず、経営が投機的できわめて不安定な状況に陥っています。

一方では各地の商店街は外部からの大型商業施設、チェーン店などが続々と進出してきて、いまや地元独自の商店街が存在できなくなっています。

こうしたなかで、観光だけは、鹿児島の未来に新しい希望を照らしています。人口減の現況に国内外から多くの人々を迎えて、新しい活力を得ることができます。

観光客に地元の産物を生かした食事、加工品などを提供することで農水産業はもとより商店街も再生し、新しい雇用も生まれます。

しかも、鹿児島は自然環境、地理的な条件など、世界的な観光地になれる要素をあり余るほど有しています。問題はただ一つ、自分たちの素晴らしい宝物の価値に気づき、これを生かそうという機運がないということです。

私どもの『環錦江湾ネットワーク』では、これまでに鹿児島県民交流センター中ホールなどで、毎月一回、錦江湾を生かそうという人々の思いをつなげるため、いろいろな集いを開いてきました。そのなかで本港区エリアこそが環錦江湾のハブ・ステーションとして最高最適の地という認識が広く共有されるに至りました。

本港区エリアが世界に誇れる桜島と一体になったウォーターフロントの形成地となり、そして錦江湾ジョパーク、南島の世界遺産などをつなぐゲートインとなる時、鹿児島は国内外の観光客を迎え入れられるダイナミックなスケールをもつ魅力と価値を創出できます。

それから鹿児島の黒牛、黒豚、カンパチなど農畜産、水産の産物を楽しめるレストランや売店などが集中的に設置することで、観光的な鹿児島パワーを発揮でき、さらにそこには鹿児島の多種多様な産物を展示販売し、文化芸能を披露するなどの拠点としても……。本港区エリアが国際観光都市を生み出す母体となることが期待されます。

マリンポートという東アジアを代表する素晴らしい港が完成し、世界の観光客を迎え入れることができる態勢が整った今、鹿児島全体が国際観光地に躍進できるチャンスにつかんだことになります。

鹿児島の地元が豊かになるため、私たちはみんなで知恵をしぼり、独自の夢と希望をえがいて、新しい時代をめざそうではありませんか

#### 《おことわり》

『環錦江湾ネットワーク』の活動は自己資金でまかっています。  
今回の提唱もボランティア活動の一環で、営業的な意図はありません。

### 環 錦 江 湾 ネットワーク

代表 郷原茂樹

連絡先／鹿屋市浜田町、南風の丘1-1

大隅半島農林文化村内、担当（黒木めぐみ）

☎0994-47-3118 FAX0994-47-3116

MAIL / info minami-kaze-com

## 錦江湾にクルーズ船を誘致する運動

——— 今から50年あまり前にスタートしました。 ———

鹿児島商工会議所会頭の岩崎与八郎氏が、錦江湾に国際クルーズ船を誘致することを提唱し、当時の県知事をはじめ幅広い人々が参画してその運動が起きました。

それは効を奏して、実際に国際クルーズ船が次々と錦江湾に寄港することになりました。けれど時代の変遷もあり、それはいつしか途絶えてしまいました。

ただし、鹿児島におけるその希望の灯が消えたわけではありませんでした。

錦江湾を活かして鹿児島を国際観光都市にしよう……その希望は代々の知事に受け継がれ、今日すでに世界最大のクルーズ船が寄港できるマリンポートが建設されました。

鹿児島は今、新しい時代を迎えようとしています。

50年あまり前、郷土の先輩たちはクルーズ船を錦江湾に誘致して『鹿児島を国際観光都市にしよう』という希望をかかげました。

この運動が何故はじまったのか、そして当初はどんな運動を展開したのか。……郷土の先輩たちの希望と努力を忘れないために、それを引き継ぐために、今あらためて当時のことを学んでみることにしましょう。

〈今回はその提唱者、岩崎与八郎氏を主とする情報をまとめました〉

## キャンベラ号誘致経緯

昭和43年（1968年）3月

岩崎産業（株）岩崎與八郎社長（当時、66才）は鹿児島商工会議所、第13代会頭に就任するや、鹿児島を日本の南進基地（南の玄関口）に確立する施策を建てた（鹿児島を国際観光都市に押し上げる）。それまでの商工会議所は地元の商工業に密着した日常的な活動に力点がおかれていた。岩崎会頭は、今後の会議所はこれに加えて、もっと海外にも目を向けた施策を講じなければいけないと考えた。

昭和44年（1969年）

経済雑誌「東洋経済」主催で、岩崎與八郎会頭（以下 岩崎会頭）は、当時の長崎県知事（佐藤勝也氏）と、観光都市の代表者といった見地から対談した。

その時、同長崎県知事より、「長崎は広く世界中に知られているが、鹿児島はその点まだまだですね」とやられ、大変悔しかった。

また、同知事が話すには、長崎、雲仙も世界的な観光地になったのは、世界的な豪華客船「キャンベラ号」はじめ、そのほかにもクルーズ客船が度々長崎に入港するようになったからだ。

当時のキャンベラ号は、P&O社の所属で、オーストラリアを起点に春秋2回、日本では横浜、神戸と長崎に寄港していた。

岩崎会頭はヨシ、こいつを鹿児島に寄港させようと考えた。日本ではいつも佐多岬の沖を回航しているので、ちょっと寄ってもらうだけではないか。

早速長崎県知事に、P&O社の幹部が日本にこられたらおしえて欲しい旨お願いした。

昭和45年(1970年)

P&O社の重役カラッシュ氏が横浜にこられたということで、岩崎会頭は急遽上京してキャンベラ号の鹿児島寄港を陳情した。

昭和45年(1970年)5月

岩崎会頭の鹿児島商工会議所が主体となって、キャンベラ号の鹿児島入港を積極的に働きかけることとなった。  
そして金丸県知事、柴立県議会議長(県観光連盟会長)、岩崎会頭の三者で、キャンベラ号の鹿児島入港を正式に陳情(文)した。

昭和45年(1970年)11月1日

岩崎会頭は誘致促進の為、長崎から香港まで、キャンベラ号体験航海を実践した。

鹿児島商工会議所議員や鹿児島県各界から45人である、「キャンベラ号視察団」を編成して乗船。

香港入港時に、早速P&O社香港責任者へ陳情。

この足で、岩崎会頭はパン・アメリカン機でオーストラリア、シドニーに飛び、P&O社オーストラリア本社に直訴。旧知のカラッシュ副社長とも懇談出来た。

昭和46年(1971年)10月23日

イギリスで建造された、P&O社所属の豪華客船「オリアナ号」(42,000トン、全長243m、キャンベラ号と同じく横揺れ防止装置がある。乗客はファーストクラス630名、ツーリストクラス1,476名)で体験航海。

岩崎会頭を団長に佐多宗二県議会議長、県議会議員、鹿児島商工会議所議員など61名で、10月23日香港に向けて長崎港を出発。

香港では、オリアナ号、キャンベラ号幹部との懇談。  
また、来る昭和47年（1972年）4月、鹿児島新空港開港時、国際空港もオープンに際し香港～鹿児島間の国際航空路線の利用促進を計る為、香港政財界者との懇談。これは、既に昭和46年（1971年）9月、香港政財界代表者128名を日本航空のチャーター機で、香港から福岡、福岡から鹿児島までは特別仕立ての臨時列車を用意して、鹿児島県の各観光地をくまなく視察してもらった。全て招待であった。川内駅では全員におしぼり、飲み物サービス、県内の観光地の和式トイレに、携帯のわか洋式トイレを据え付けて対応したなどのエピソードあり。  
香港でのパーティーには、県海外経済交流促進協会（会長 金丸三郎氏）、東南アジア・沖縄経済使節団（会長 鷹野孝徳氏）の面々30名も合流。

昭和47年（1972年）4月1日

新鹿児島空港オープン。日本航空 週2便 香港～鹿児島間 就航。

昭和48年（1973年）4月

P&O社の第一船、「オロンセイ号（28,000トン）」が鹿児島初寄港。

長崎は知事を中心に県ぐるみで働きかけて実現まで7年を要したが、鹿児島商工会議所岩崎会頭が誘致運動を開始して実現までは僅か3年であった。如何に真剣で精力的であったかが解る。

同年7月には、同社の「アーカディア号（30,000トン）」も鹿児島寄港。両船は年各2回の鹿児島寄港となった。

\*なお、P&O社は当時、営業方針の変更でキャンベラ号は

大西洋航路へ就航させ、従来の太平洋・アジア航路には、オロンセイ号とアーカディア号を就航させていた。

昭和54年（1979年）3月13日

海の貴婦人、「QEⅡ（67,140トン）」が鹿児島初寄港。  
これも鹿児島商工会議所が主体となって誘致実現。

昭和55年（1980年）3月

岩崎会頭が情熱の限りを尽くして誘致を図ったキャンベラ号が、やっと鹿児島初寄港した。その後、昭和61年（1986年）3月、平成元年（1989年）3月、平成4年（1992年）3月にも入港。

（余 談） オーストラリアでの観光開発事業

昭和45年（1970年）キャンベラ号誘致に際し、P&O オーストラリア本社 カラッシュ副社長から岩崎会頭は、横浜、神戸、長崎は良く知られているが、残念ながら鹿児島はオーストラリアの多くの人々に知られていない。よって鹿児島を十分に宣伝して欲しいと言われ、オーストラリア各地を鹿児島のパフレットを携えて宣伝に回った。（ハイヤーをチャーターして時間をかけて各地を観ながら回った。）

実際見て回ると豪州の自然と、その風景があまりにも素晴らしく、すっかり魅せられた。ミイラ取りがミイラになった。オーストラリアは地下資源の豊富な事は解っていたが、観光においてはまだまだ未開発（当時）で、開発のいかんによっては将来世界一の観光地になる可能性を確信した。

特にグレートバリアリーフを臨む東海岸は多大なる魅力を秘めていた。

豪州は豊富な地下資源（石炭、鉄鉱石、銅、ニッケル、マンガン亜鉛など）を持っているが、当時は自国でフルに利用することが

出来ず、もっぱら原料を外国に売っていた。日本も多くを輸入していた。しかし国民に、原料として出すだけではいつか資源が枯渇して豪州の発展につながらない、自国内で工場を持ち、製品として輸出出来るようにすべきであるという考えも起こりつつあった。

岩崎会頭は、これにひきかえ観光は地に足のついた産業を起すものである、という信念をかねてより持っていた。

「資源は有限、観光は無限」と言う独自の信条に基づき、少しでも日豪親善の懸け橋になればと思い、観光開発事業に乗り出した。

昭和46年(1971年)11月、オーストラリア・QLD州、ヤブーンに土地を取得、最終的に1万ヘクタール(海岸線が20Km、奥行き10Km、東京の山手線の内側と面積がほぼ同じ。)を所有。

昭和54年(1979年)6月、キャブリコーン・イワサキリゾートの起工式。昭和59年(1984年)9月、同竣工式。同式場でQLD州首相から鹿児島市平川動物園に贈呈のコアラが岩崎会頭(社長)に手渡された。

なお、起工、竣工式のいずれも、チャーター機を使い国内外から多数の方を招待した。

#### (余 談) 鹿児島市とパース市との姉妹都市

昭和45年(1970年)3月14日～ 大阪万博。

これに合わせて第三回アジア商工会議所総会が大阪で開催された。

キャンベラ号誘致のこともあって、オーストラリア代表団を一晩、芸者をあげて盛大に招待した。しかしその代表団の大半は西オーストラリア州、パース商工会議所代表の方々に構成されていた。その頃はシドニー、メルボルンは知っていたが、パースは見当がつかなかった。

しかしこれをきっかけに、その後キャンベラ号誘致で渡豪の際はパースにも何回も寄った。

パースはオーストラリアの西の玄関口。鹿児島市（北緯31度35分）と反対の南緯32度線上にあり、平均気温18度という快適な環境。また当時、人口は64万人。

何回か訪問するうちに親しくなり、姉妹都市の発想、促進。

姉妹都市の実現は昭和49年（1974年）4月23日、鹿児島文化センターで盟約式。

\*岩崎会頭は、仲人役を果たした。

50年前に、鹿児島を日本の南の玄関口にすることを考え、同時に鹿児島を中心としたパンパシフィック（環太平洋）の観光を俯瞰していた実業家が居たことを決して忘れてはならない。

当時会議所には殆ど活動資金が無かった為、会議所要件の出張旅費も含めて（事情が良く解っていたので、のっけから本人は受取拒否）全て私費（自社）で賄っていた。