

## 観光地鹿児島県の交通ネットワーク

### はじめに

鹿児島県は、北は熊本県境の大口市から南は与論島までの南北約 600 kmの広大な県土のなかに、半島や多くの離島を抱えており気候や風習など北と南では大きく異なっています。鹿児島県には、錦江湾の浮かぶ雄大な桜島や世界遺産にも登録された屋久島の原生林、奄美大島のマングローブ原生林や貴重な動植物などのさまざまな自然や、遺跡や西郷隆盛や大久保利通など偉人の歴史資源、霧島や指宿、鹿児島県内のいたるところに湧き出でる温泉資源など県土にはこのような観光スポットがいたるところにあります。

このような観光資源を結ぶ陸海空の交通機関は、県民生活や産業活動、広域的な観光ルートを支えている重要な足となっています。また、平成 16 年 3 月には、九州新幹線の新八代から鹿児島中央駅間の一部開業に伴う鹿児島へのさまざまな効果を最大限に活かすべく、鹿児島中央駅周辺は整備が行われています。鹿児島県においては「21 世紀 新かごしま総合計画」の中で、『交通連携で伸びゆく魅力あふれる南の拠点「かごしま」』として計画目標を掲げています。そこで観光地を結ぶ交通ネットワークについて、提案したいと思います。

### 1. 交通拠点の一極集中化

鹿児島県内のバスは、各会社によりバスターミナルを設けてあり 1 箇所に集まっていないため、バスを利用する人に対して利便性はよくありません。

そこで、九州新幹線の開業にあわせて、鹿児島県内の路線バスや空港・福岡・大阪等の大都市を結ぶ高速バスの発着場所を全て鹿児島中央駅に集めバスターミナルを設け、ここを観光ルートの拠点として計画します。交通拠点を一極集中化することで観光の P R（観光案内所）が図られ、鹿児島中央駅を中心として観光客の動線を鹿児島市内及び県内の観光地、指宿・霧島方面の温泉地へ、観光客を誘導できます。

### 2. 陸の玄関口と海の玄関口との連携

陸の玄関口である鹿児島中央駅から、海の玄関口である鹿児島本港区・鴨池港へは、直接連絡するバスや電車は便数が少ないため利用客はバスや電車を乗り継ぎ港へ向かったり、タクシーを利用しています。

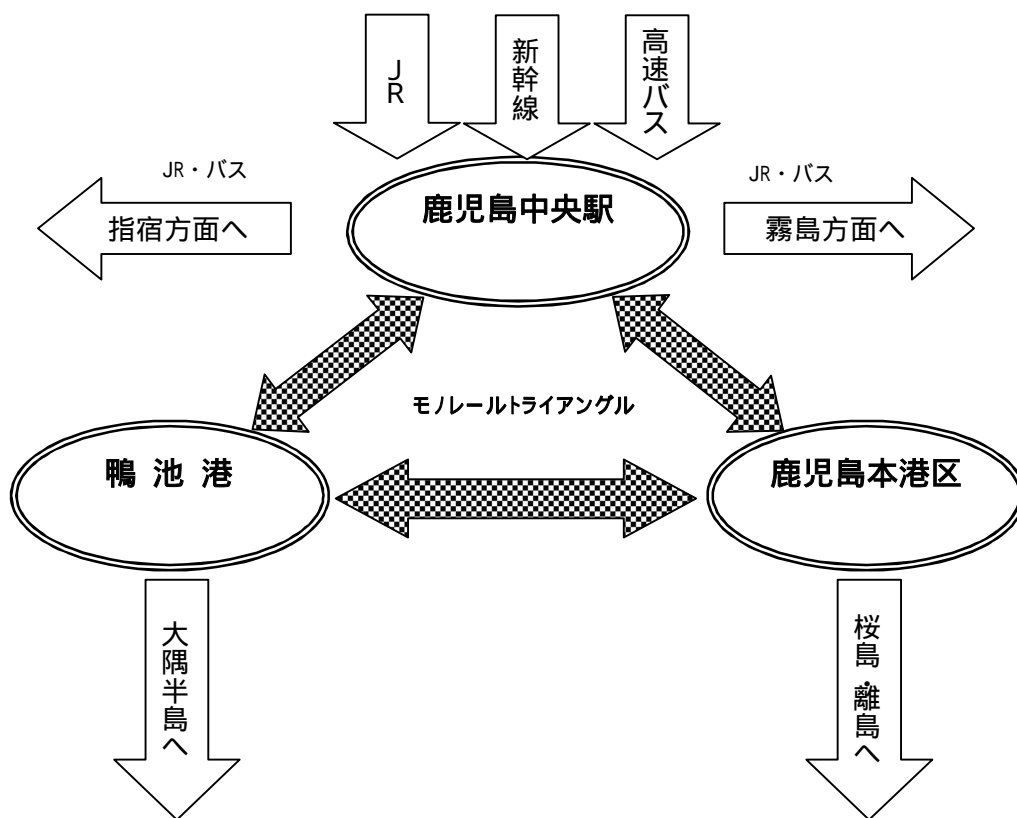
平成 16 年 3 月に一部開業する九州新幹線と連携を図る方策として、以下に示す鹿児島市内 3 箇所と結ぶ交通網（トライアングル）を環境に配慮した乗り物で計画します。

交通拠点となる鹿児島中央駅（陸の玄関口）

離島航路・桜島フェリーなどの鹿児島本港区（海の玄関口）

大隅半島と薩摩半島との海の交通拠点である鴨池港（半島間を結ぶ海の玄関口）

上記3箇所を結ぶ交通機関は、交通の渋滞に影響を及ぼさないモノレールを使用します。路線 ~ は、鹿児島中央駅からナポリ通り・パース通りの中央分離帯の上を走らせ、大門口通りとの交差点で左折して大門口通りより中央通りを経て市役所前大通りに右折して鹿児島本港区へ結び、水族館や桜島フェリー乗り場がある北埠頭まで計画します。次の路線 ~ は、鹿児島本港区から海岸沿いの臨港道路を走らせ、鹿児島新港から甲突川を渡川して与次郎ヶ浜を経て鴨池フェリーのある鴨池港まで計画する。最後の路線 ~ は、鴨池港から鹿児島港下荒田線の県庁前から鹿児島大学を経て電車通りを右折して鹿児島中央駅までの路線を計画します。このモノレールトライアングルより、新幹線や高速バスで訪れた観光客は、鹿児島本港区より桜島や離島へ、鴨池港から大隅半島へ、観光のネットワークが容易に図れるものと思われます。また、モノレールトライアングルの実現により観光客のネットワークの他に、路線内に鹿児島市内の主要な公共機関や学校・繁華街である天文館を経由するため、中間に駅を設けることにより鹿児島市内外からの通勤・通学の足として利用され、公共機関の利用により交通渋滞を緩和できるものと期待できます。



観光客のネットワーク

おわりに

鹿児島県では『21世紀 新かごしま総合計画（第2期実施計画）』の中で九州新幹線の開業に対応した施策として『新幹線・かごしま元気プラン』を昨年12月に発表しました。このプランの大きな内容は、「観光客の誘致・広域交流の促進」と「魅力あるまちづくりの促進」であります。

このプランを実現するために、九州新幹線の開業に合わせてモノレールトライアングルが完成しておれば観光客の広域交流が図られるとともに、広域的な交通連携がより可能なものとなったと思います。また、観光客の誘致には、九州新幹線の開業を有効に活用し、観光地へのアクセスが容易にできる交通手段を確立し、県内のさまざまな自然と温泉や歴史の観光資源を有効に活用して地域の活性化を図るべきと思います。