

第四章 観 光

Ⅰ 観光の動向

鹿児島市の昭和40～60年代前半までの観光は低迷の時代だった。だが、昭和63年に鹿児島市がこの年を「観光創造元年」として、予算を大幅に増やしたことを起点とするかのように、鹿児島市の観光は平成に入って飛躍の時を迎えた。

契機となったのは、平成2年に放映されたNHKの大河ドラマ「翔ぶが如く」である。この年に、鹿児島市の入込観光客は初めて800万人台に乗った。

その後、5年の8・6豪雨災害で入込観光客は減少したが、16年の九州新幹線鹿児島ルートの部分開業で勢いを取り戻し、20年にはNHKの大河ドラマ「篤姫」の効果もあり、初の入込観光客900万人台に達した。そして、23年3月の九州新幹線の全線開業で、過去最多の955万5千人を記録した。

国は15年4月に、外国人観光客を1千万人にするビジット・ジャパン・キャンペーンを実施、観光立国に向けた対応を始めた。キャンペーンが始まる前の14年は日本人海外旅行者数が1652万人だったのに対し、訪日外国人旅行者数が524万人にすぎなかったことなどから、この数の格差の是正を目標とした。また、20年には国土交通省の外局として観光庁が設置され、訪日外国人旅行者の誘致に向けた体制を整えた。

訪日外国人旅行者は23年3月11日の東日本大震災の影響などもあり伸び悩んだが、24年末からアベノミク

スによる円安が進んだこともあり、25年には年間1036万人の訪日外国人観光客を記録し、ビジット・ジャパン・キャンペーンが目指した1千万人の大台を突破した。

鹿児島市でも外国人観光客の増加は目覚ましく、22年の外国人宿泊観光客数は8万人台に乗り、25年は9万6497人の過去最高に達した。

入込観光客数の推移 鹿児島市の昭和40～60年台前半までの観光は、低迷の時代だったといえる。

鹿児島県が昭和43年3月に「鹿児島・桜島地区観光総合開発構想」を発表、鹿児島市を宿泊地、桜島地区を立ち寄り観光地として位置付け、50年には県外客1080万人、県内客600万人で、計1680万人の観光客誘致を目標としていたのに、実際の鹿児島・桜島地区の50年の県外客は235万人で、目標の2割にすぎなかったからだ。

鹿児島市の入込観光客数も、高度成長期の昭和48年には、南九州の新婚旅行ブームもあって676万8千人を記録したが、直後のオイル・ショックの影響もあって、49年以降、その数を超えることはできなかった。
(「鹿児島市史Ⅳ」など)

その二十数年に比べると、平成に入ってからからの25年間は、鹿児島市観光が順調に推移した四半世紀と言える。鹿児島市が観光の動向を見るのに代表的な数値としている入込観光客数は、平成元年の707万6千人から、23年には955万5千人へと247万9千人も増加した。昭和63年には入込観光客数が667万7千人だったことと比較すると、287万8千人の増加という計算になる。25年は23年に次ぐ過去2番目の951万7千人だった。

背景には数々の要因がある。一つの要因は昭和63年、鹿児島市がこの年を「観光創造元年」として、前年度の2倍強の約1億8600万円の観光関連予算を組み、観光案内板や説明板の充実、観光施設のライトアップなどに取り組んだことだ。それまで、県外観光客から「道路標識が分かりにくい」などの声が出ていただけに、これらの施策は観光・鹿児島島のイメージアップにつながった。

実際、この年の鹿児島市への入込観光客数は、それまで最高だった昭和48年の676万8千人にあと9万1千人と迫っている。

平成に入ってからからの追い風は、2年に放映された西郷隆盛や大久保利通ら薩摩の偉人の群像を描いたNHKの大河ドラマ「翔ぶが如く」があげられる。

この年の鹿児島市の入込観光客数は、過去最高を記録した元年の707万6千人を113万9千人上回る821万5千人を記録した。前年比伸び率16・1%も初めてだった。この年の4月に鹿児島市は浜町の国鉄清算事業団用地に「翔ぶが如く館」をオープンした。そうした観光客対策も入込観光客数が大きく増える要因になったと思われる。

NHKの大河ドラマや、九州新幹線の全線開業効果などで順風満帆にみえる平成に入ってから鹿児島市の観光だが、低迷



「翔ぶが如く館」開館式

に苦しんだ時期もあった。

8・6豪雨災害が起きた平成5年がそうだ。日帰り、宿泊を含めた入込観光客数は735万5千人で、前年の825万9千人を人数で90万4千人、率で10・9%下回った。県外客は387万人で対前年比11・8%の減少、県内客は348万5千人で対前年比9・9%の減少だった。宿泊観光客数も217万9千人で、平成元年の209万7千人に次いで、平成に入って2番目に低い数値だった。

8・6豪雨災害の影響は6年も続き、入込観光客数は766万6千人で、5年に比べると31万1千人、4・2%の増加だったが、4年比では59万3千人少ない92・8%にとどまった。豪雨被害の後遺症から脱却できず、景気低迷も影響したと鹿児島市は分析している。

第1表の鹿児島市の入込観光客数の推移を見ると分かるように、平成に入って順調に観光客を伸ばした鹿児島市だが、5年の8・6豪雨災害による入込観光客数の減少は長引いて、5年から8年まで700万人台が続いている。

9年に入込観光客数が805万4千人となり、5年ぶりに800万人台を回復した。この年の5月にオープンした「かごしま水族館」など各種施設の人氣が鹿児島市の観光を下支えしたようだ。

鹿児島市の入込観光客数が、2年のNHK大河ドラマ「翔ぶが如く」の余韻が残る3年の837万8千人を超えるのは、13年後の16年である。

16年3月13日にJR鹿児島中央⇨新八代間で部分開業した九州新幹線鹿児島ルートは、多くの観光客を呼び込んだ。この年の鹿児島市の入込観光客数は869万4千人で、前年比6・2%の大幅増となり、過去最

第1表① 鹿児島市の入込観光客数の推移

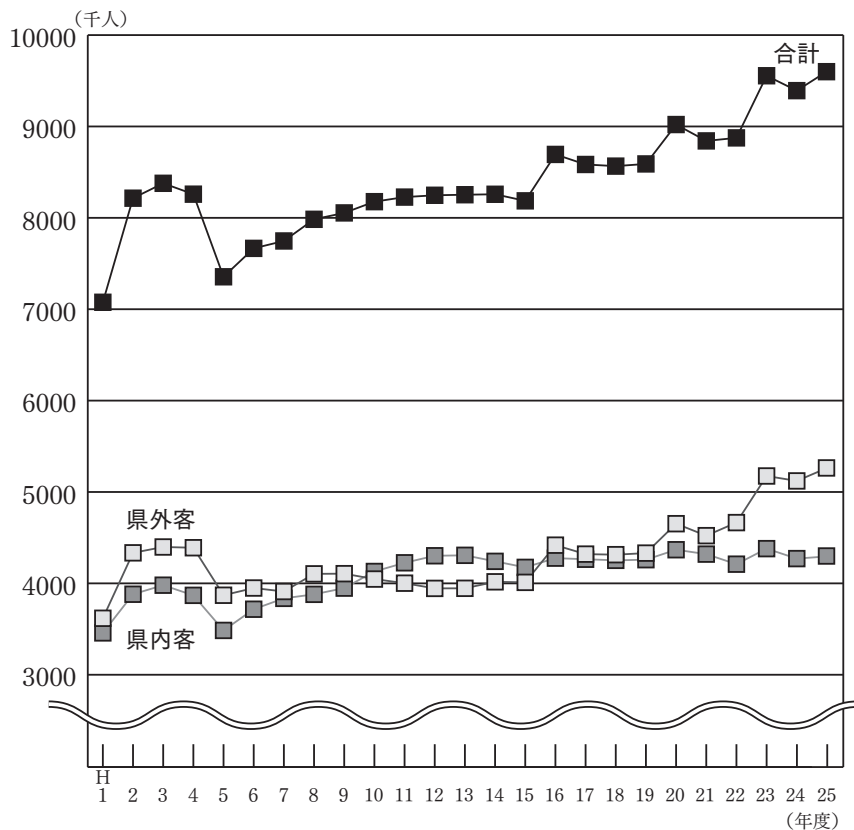
(単位：千人)

年次	合計		県外客			県内客		
	人数	対前年比	人数	構成比	対前年比	人数	構成比	対前年比
平成元年	7,076	106.0%	3,618	51.1%	106.8%	3,458	48.9%	105.1%
2年	8,215	116.1%	4,334	52.8%	119.8%	3,881	47.2%	112.2%
3年	8,378	102.0%	4,398	52.5%	101.5%	3,980	47.5%	102.6%
4年	8,259	98.6%	4,390	53.2%	99.8%	3,869	46.8%	97.2%
5年	7,355	89.1%	3,870	52.6%	88.2%	3,485	47.4%	90.1%
6年	7,666	104.2%	3,949	51.5%	102.0%	3,717	48.5%	106.7%
7年	7,747	101.1%	3,911	50.5%	99.0%	3,836	49.5%	103.2%
8年	7,984	103.1%	4,104	51.4%	104.9%	3,880	48.6%	101.1%
9年	8,054	100.9%	4,106	51.0%	100.0%	3,948	49.0%	101.8%
10年	8,177	101.5%	4,047	49.5%	98.6%	4,130	50.5%	104.6%
11年	8,227	100.6%	4,002	48.6%	98.9%	4,225	51.4%	102.3%
12年	8,247	100.2%	3,945	47.8%	98.6%	4,302	52.2%	101.8%
13年	8,253	100.1%	3,946	47.8%	100.0%	4,307	52.2%	100.1%
14年	8,258	100.1%	4,017	48.6%	101.8%	4,241	51.4%	98.5%
15年	8,186	99.1%	4,011	49.0%	99.9%	4,175	51.0%	98.4%
16年	8,694	106.2%	4,418	50.8%	110.1%	4,276	49.2%	102.4%
17年	8,584	98.7%	4,320	50.3%	97.8%	4,264	49.7%	99.7%
18年	8,566	99.8%	4,314	50.4%	99.9%	4,252	49.6%	99.7%
19年	8,590	100.3%	4,331	50.4%	100.4%	4,259	49.6%	100.2%
20年	9,021	105.0%	4,653	51.6%	107.4%	4,368	48.4%	102.6%
21年	8,842	98.0%	4,522	51.1%	97.2%	4,320	48.9%	98.9%
22年	8,875	100.4%	4,665	52.6%	103.2%	4,210	47.4%	97.5%
23年	9,555	107.7%	5,175	54.2%	110.9%	4,380	45.8%	104.0%
24年	9,392	98.3%	5,121	54.5%	99.0%	4,271	45.5%	97.5%
25年	9,517	101.3%	5,224	54.9%	102.0%	4,293	45.1%	100.5%

高を更新した。特に、前年は県内客より少なかった県外客が10・1%増の441万8千人となり、県内客を上回った。宿泊客数も25万3千人で前年比9%の大幅増となった。入込状況を交通機関別にみると、鉄道が占める割合が前年より5・7ポイント増えて20・2%となった。航空機や自家用車の比率は減少しており、新幹線効果を裏付ける結果となった。

鹿児島を舞台としたNHK大河ドラマでは、20年に放映された「篤姫」も観光

第1表② 鹿児島市の入込観光客の推移



客の増加に貢献した。幕末の激動期を徳川13代将軍・家定の正室として、将軍の死後は大奥を取り仕切る天璋院として生き抜いた薩摩の女性の一生を描いた物語である。

この大河ドラマの人氣が上昇するとともに、鹿児島県を訪れる県外観光客も増え、20年の鹿児島市の入込観光客数は902万人（前年比5・0%増）で、初めて900万人の大台を突破した。この年に鹿児島県内で開催された「ねんりんピック鹿児島」なども追い風となったようだ。

「翔ぶが如く」と同様に、大河ドラマ放映を記念した「篤姫館」を20年1月6日、本港新町の「ドルフィンポート」内に開設した。

篤姫館は当初、21年1月までの開館を予定し、20万人の来館者を見込んでいたが、開館期間を当初予定から約2カ月半延長し、21年3月までとすることとした。最終的な来館者は、66万7535人で当初目標の20万人の3倍を超えた。

部分開業の年以上に、新幹線効果を印象付けたのは、23年3月12日の九州新幹線鹿児島ルート¹の全線開業である。23年の鹿児島市の日帰り、宿泊を含めた入込観光客数は前年比7・7%増の955万5千人に上った。篤姫ブームがあった20年に記録した902万1千人を上回って過去最高を更新した。また、宿泊観光客数も前年比13・9%増の326万1千人で、新婚旅行ブームに沸いた昭和48年の322万7千人を38年ぶりに上



篤姫館

回って過去最高となった。さらに、25年には宿泊観光客数は333万6千人となり、23年を7万5千人上回って過去最高を更新した。

鹿児島市は23年の観光客数の増加に関して、九州新幹線全線開業効果のほか東日本大震災の発生で、旅行先が西日本に向いたこと等によるものと分析している。

23年の交通機関別に入込状況をみると、鉄道利用が221万5千人（前年比44・8%増）で全体の構成比でも前年比6ポイント増の23・2%を占めたが、航空機は139万人（同

（単位：千人）

第2表 交通機関別入込状況

年次	鉄道		バス		自家用車		航空機		船その他		総数
	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	
平成元年	1,543	21.8	918	13.0	2,609	36.9	1,579	22.3	427	6.0	7,076
2年	1,586	19.3	1,195	14.5	3,123	38.0	1,767	21.5	544	6.6	8,215
3年	1,600	19.1	1,129	13.5	3,269	39.0	1,821	21.7	559	6.7	8,378
4年	1,549	18.8	1,061	12.8	3,311	40.1	1,799	21.8	539	6.5	8,259
5年	1,390	18.9	1,136	15.4	2,748	37.4	1,619	22.0	462	6.3	7,355
6年	1,339	17.5	1,087	14.2	3,099	40.4	1,676	21.8	465	6.1	7,666
7年	1,405	18.1	912	11.8	3,230	41.7	1,734	22.4	466	6.0	7,747
8年	1,336	16.7	1,021	12.8	3,327	41.7	1,829	22.9	471	5.9	7,984
9年	1,295	16.1	1,008	12.5	3,419	42.4	1,859	23.1	473	5.9	8,054
10年	1,231	15.1	993	12.1	3,619	44.2	1,879	23.0	455	5.6	8,177
11年	1,212	14.7	967	11.8	3,725	45.3	1,880	22.8	443	5.4	8,227
12年	1,194	14.5	947	11.5	3,839	46.5	1,849	22.4	418	5.1	8,247
13年	1,208	14.6	933	11.3	3,840	46.5	1,822	22.1	450	5.5	8,253
14年	1,216	14.7	940	11.4	3,782	45.8	1,891	22.9	429	5.2	8,258
15年	1,184	14.5	900	11.0	3,764	46.0	1,900	23.2	438	5.4	8,186
16年	1,755	20.2	913	10.5	3,821	43.9	1,767	20.3	438	5.0	8,694
17年	1,722	20.1	848	9.9	3,846	44.8	1,738	20.2	430	5.0	8,584
18年	1,705	19.9	847	9.9	3,822	44.6	1,731	20.2	461	5.4	8,566
19年	1,694	19.7	866	10.1	3,857	44.9	1,698	19.8	475	5.5	8,590
20年	1,665	18.5	1,187	13.2	4,000	44.3	1,683	18.7	486	5.4	9,021
21年	1,475	16.7	1,007	11.4	4,345	49.1	1,531	17.3	484	5.5	8,842
22年	1,530	17.2	869	9.8	4,442	50.1	1,545	17.4	489	5.5	8,875
23年	2,215	23.2	911	9.5	4,492	47.0	1,390	14.5	547	5.7	9,555
24年	2,094	22.3	909	9.7	4,443	47.3	1,473	15.7	473	5.0	9,392
25年	2,120	22.3	892	9.4	4,482	47.1	1,582	16.6	441	4.6	9,517

10%減)で全体の構成比でも前年比2・9%減の14・5%となり、鉄道の占める割合が増加した。

23年の宿泊観光客数326万1千人(同13・9%増)を出発地別にみると、中国地区が前年比69・7%増の12万9千人になったのをはじめ、四国が同48・4%増の4万6千人、関西が44・8%増の33万6千人となるなど、九州新幹線沿線地域を中心に軒並み伸びが目立った。

23年の交通機関別の入込状況では、自家用車(47・0%)、鉄道(23・2%)、航空機(14・5%)、バス(9・5%)の順となっている。

鉄道は、平成元年に全体の21・8%の構成比だったが、2年は20%台を割り込み、19・3%になった。その後も、低下傾向が続き、4年は18・8%に、6年は17・5%に、12年には14・5%まで低下した。上昇に転じたのは、16年である。15年の14・5%から20・2%まで一気に5・7%も上昇した。その後は、20%台を割り込んだものの、23年には前年の17・2%から6%も高い23・2%まで上昇した。これまでも触れているように、16年は、九州新幹線が部分開業した年で、23年は新幹線の全線開業の年である。新幹線の開業効果が鉄道の利用状況の数値に示されている。

一方で、航空機の構成比の減少が続いている。平成元年は22・3%の構成比で、その後も20%台で推移していたが、19年に19・8%と20%を割り、20年も18・7%、21年17・3%、22年17・4%、23年も14・5%と急激に低下している。24年は15・7%、26年は16・6%に比率を上げたが、これは、24年以降の格安航空会社(LCC)の参入や中華航空鹿児島―台北線の定期航空便就航などの効果と思われる。

宿泊観光客の推移

平成に入って順調に推移している鹿児島市の観光だが、宿泊・日帰り観光客の比率で

は、日帰り観光客の比率が高く、宿泊観光客の比率が低い。

2年の鹿児島市の入込観光客数は前年比16・1%増の821万5千人を記録、鹿児島市の観光の復興元年になったが、入込観光客のうち宿泊観光客の比率をみると、宿泊観光客が29・5%で入込観光客数の3割に満たない状況であることが分かる。

第3表は、宿泊観光客数の推移を県外、県内に分けて示した表である。平成に入ってから入込観光客数の増加に従って宿泊観光客数も増加していることが読み取れる。

だが、入込観光客数が昭和63年の667万7千人から、平成23年の955万5千人へと287万8千人も増加したようには宿泊観光客数は伸びていない。

宿泊観光客数は平成元年には209万7千人だが、その後も200万人台前半の数値が続き、250万人台に乗るのは16年である。その後は250万人以上で推移しているが、300万人を突破したのは23年で326万1千人である。その後、平成24年も317万1千人、25年は333万6千人と過去最高を記録するなど宿泊観光客数が順調に推移している。

入込観光客数を県内外別にみた場合、昭和40年代は県外客が圧倒的に多かったが、その差は昭和50年代に徐々に縮まり、59年には県外、県内ともに319万人で並んだ。60年には県内314万人対県外307万人、61年は県内317万人対県外310万人と県内が県外を上回るようになった。（「鹿児島市観光統計」、「鹿児島市史Ⅳ」）

平成に入ってから、やや県外客が盛り返している。元年の入込観光客のうち、県外客は361万8千人

第3表 宿泊観光客数の推移

(単位：千人)

年次	宿泊観光客数		県外客		県内客		入込観光客に対する比率
	人数	対前年比	人数	構成比	人数	構成比	
平成元年	2,097	102.0%	1,557	74.2%	540	25.8%	29.6%
2年	2,424	115.6%	1,867	77.0%	557	23.0%	29.5%
3年	2,344	96.7%	1,810	77.2%	534	22.8%	28.0%
4年	2,312	98.6%	1,789	77.4%	523	22.6%	28.0%
5年	2,179	94.2%	1,636	75.1%	543	24.9%	29.6%
6年	2,222	102.0%	1,704	76.7%	518	23.3%	29.0%
7年	2,238	100.7%	1,707	76.3%	531	23.7%	28.9%
8年	2,303	102.9%	1,769	76.8%	534	23.2%	28.8%
9年	2,329	101.1%	1,779	76.4%	550	23.6%	28.9%
10年	2,333	100.2%	1,792	76.8%	541	23.2%	28.5%
11年	2,334	100.0%	1,774	76.0%	560	24.0%	28.4%
12年	2,362	101.2%	1,762	74.6%	600	25.4%	28.6%
13年	2,398	101.5%	1,796	74.9%	602	25.1%	29.1%
14年	2,404	100.3%	1,796	74.7%	608	25.3%	29.1%
15年	2,329	96.9%	1,751	75.2%	578	24.8%	28.5%
16年	2,539	109.0%	1,936	76.3%	603	23.7%	29.2%
17年	2,541	100.1%	1,935	76.2%	606	23.8%	29.6%
18年	2,664	104.8%	2,028	76.1%	636	23.9%	31.1%
19年	2,826	106.1%	2,142	75.8%	684	24.2%	32.9%
20年	2,910	103.0%	2,212	76.0%	698	24.0%	32.3%
21年	2,883	99.1%	2,193	76.1%	690	23.9%	32.6%
22年	2,862	99.3%	2,172	75.9%	690	24.1%	32.2%
23年	3,261	113.9%	2,550	78.2%	711	21.8%	34.1%
24年	3,171	97.2%	2,462	77.6%	709	22.4%	33.8%
25年	3,336	105.2%	2,537	76.0%	799	24.0%	35.1%

で51・1%、県内客は345万8千人で48・9%という比率である。この傾向は9年まで続いたが、10年には817万7千人の入込観光客のうち県外客は404万7千人で49・5%、県内客は413万人で50・5%と県内客が逆転した。

15年まで県内客が県外客をわずかに上回る傾向が続いていたが、16年には入込観光客869万4千人のうち、県外客が441万8千人で50・8%、県内客は427万6千人で49・2%と県外観光客が逆転した。

この年は、九州新幹線の部分開業があった年で、新幹線効果による県外観光客の増加といえる。

17年以降も、県外観光客の比率は県内客の比率を超えており、23年は平成で最高の54・2%に達した。さらに25年は23年を上回る県外54・9%の比率だった。

宿泊観光客の県外、県内比率は当然のことながら、県外客が高く、平成元年から25年まで県外70%台、県内20%台が続いている。県外観光客の比率が最も高いのは、23年の78・2%となっている。

23年の発地別宿泊観光客をみると、九州地区が最も多く37・2%を占めている。次いで県内(21・8%)、関東地区(17・4%)と続き、この3地区で全体の76・4%を占めている。

19年から22年までをみると、19年は3地区で80・9%、20年は81・9%、21年は80・8%、22年は79・2%である。3地区が占める割合が大きいのとは変わらないが、22年から25年までは70%台に低下するなど、変化も見える。関西地区が平成19年の8・0%から23年は10・3%と2けた台に乗り、中国地区も19年の2・5%から23年には4・0%に達するなど新幹線沿線地区からの宿泊観光客が増える傾向が垣間見える。これも新幹線全線開業の影響と考えられる。

第4表① 発地別宿泊観光客数 (単位：千人)

年次 発地	平成元年		2年		3年		4年		5年		6年	
	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)
北海道	24	1.2	25	1.0	24	1.0	25	1.1	22	1.0	23	1.1
東北	19	0.9	22	0.9	21	0.9	30	1.3	17	0.8	13	0.6
関東	340	16.2	410	16.9	424	18.1	372	16.1	353	16.2	322	14.5
北陸	26	1.2	34	1.4	33	1.4	37	1.6	22	1.0	25	1.1
中部	68	3.2	71	2.9	76	3.2	74	3.2	68	3.1	58	2.6
近畿	192	9.2	244	10.1	224	9.6	237	10.2	207	9.5	204	9.2
中国	55	2.6	61	2.5	60	2.6	65	2.8	52	2.4	27	1.2
四国	26	1.2	32	1.3	28	1.2	28	1.2	26	1.2	58	2.6
九州	775	37.0	932	38.4	878	37.4	878	38.0	832	38.2	936	42.1
外国	32	1.5	36	1.5	42	1.8	43	1.9	37	1.7	38	1.7
県内	540	25.8	557	23.0	534	22.8	523	22.6	543	24.9	518	23.3
計	2,097	100.0	2,424	100.0	2,344	100.0	2,312	100.0	2,179	100.0	2,222	100.0

年次 発地	7年		8年		9年		10年		11年		12年	
	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)
北海道	18	0.8	18	0.8	18	0.8	20	0.9	26	1.1	24	1.0
東北	20	0.9	20	0.9	21	0.9	17	0.7	19	0.8	19	0.8
関東	310	13.9	314	13.6	316	13.6	322	13.8	319	13.7	333	14.1
北陸	18	0.8	18	0.8	19	0.8	17	0.7	28	1.2	14	0.6
中部	52	2.3	52	2.3	52	2.2	53	2.3	70	3.0	62	2.6
近畿	178	8.0	182	7.9	174	7.5	173	7.4	174	7.5	161	6.8
中国	63	2.8	64	2.8	63	2.7	60	2.6	54	2.3	59	2.5
四国	30	1.3	31	1.3	28	1.2	26	1.1	23	1.0	21	0.9
九州	996	44.5	1,040	45.2	1,041	44.7	1,041	44.6	1,025	43.9	1,025	43.4
外国	22	1.0	30	1.2	47	2.0	63	2.7	36	1.5	44	1.9
県内	531	23.7	534	23.2	550	23.6	541	23.2	560	24.0	600	25.4
計	2,238	100.0	2,303	100.0	2,329	100.0	2,333	100.0	2,334	100.0	2,362	100.0

第4表② 発地別宿泊観光客数

(単位：千人)

年次 発地	13年		14年		15年		16年		17年		18年	
	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)
北海道	29	1.2	32	1.3	28	1.2	28	1.1	25	1.0	25	0.9
東北	18	0.8	18	0.7	18	0.8	21	0.8	20	0.8	22	0.8
関東	355	14.8	350	14.6	402	17.3	445	17.5	440	17.3	440	16.5
北陸	16	0.7	26	1.1	22	0.9	22	0.9	23	0.9	31	1.2
中部	57	2.4	63	2.6	70	3.0	79	3.1	71	2.8	77	2.9
関西	165	6.9	190	7.9	163	7.0	184	7.2	178	7.0	181	6.8
中国	51	2.1	54	2.3	51	2.2	63	2.5	64	2.5	61	2.3
四国	22	0.9	27	1.1	24	1.0	24	1.0	23	0.9	21	0.8
九州	1,039	43.3	1,002	41.7	941	40.4	1,034	40.8	1,056	41.6	1,123	42.2
外国	44	1.8	34	1.4	32	1.4	36	1.4	35	1.4	47	1.8
県内	602	25.1	608	25.3	578	24.8	603	23.7	606	23.8	636	23.8
合計	2,398	100.0	2,404	100.0	2,329	100.0	2,539	100.0	2,541	100.0	2,664	100.0

19年		20年		21年		22年		23年		24年		25年	
人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)
26	0.9	20	0.7	29	1.0	30	1.0	25	0.8	30	0.9	34	1.0
26	0.9	18	0.6	24	0.8	25	0.9	28	0.9	30	0.9	34	1.0
473	16.7	477	16.4	538	18.7	541	18.9	567	17.4	612	19.3	615	18.4
31	1.1	21	0.7	22	0.8	27	0.9	28	0.9	28	0.9	35	1.0
85	3.0	85	2.9	85	2.9	94	3.3	127	3.9	114	3.6	119	3.6
226	8.0	230	7.9	249	8.6	232	8.1	336	10.3	317	10.0	328	9.8
71	2.5	77	2.6	76	2.6	76	2.7	129	4.0	122	3.8	106	3.2
22	0.8	26	0.9	28	1.0	31	1.1	46	1.4	39	1.2	39	1.2
1,130	40.0	1,207	41.5	1,100	38.2	1,036	36.2	1,212	37.2	1,092	34.4	1,131	33.9
52	1.8	51	1.8	42	1.5	80	2.8	52	1.6	78	2.5	96	2.9
684	24.2	698	24.0	690	23.9	690	24.1	711	21.8	709	22.4	799	24.0
2,826	100.0	2,910	100.0	2,883	100.0	2,862	100.0	3,261	100.0	3,171	100.0	3,336	100.0

ちなみに、13年の宿泊観光客の発地別動向をみると、関東地区14・8%、九州地区43・3%、県内25・1%で全体の83・2%を占める。現在と傾向は大きく変わらないが、23年と比較すると3地区の比率は6・8%^注高い。鹿児島市を訪れる県外宿泊観光客にも、分散化の傾向が徐々に現れてきていると言えそうだ。

23年の外国人宿泊観光客の状況をみると、過去最高だった22年の8万43人から5万1890人へと、2万8153人(35・2%)減少している。特に韓国が22年の3万6842人から23年の1万6906人へと1万9936人も減少している。これは、23年3月に発生した東日本大震災の影響が考えられる。

25年の外国人観光客は9万6497人で、前年を23・1%上回り、22年の8万43人を超えて、過去最高を更新した。25年の国・地域別の内訳を見ると、台湾(25・2%)が最も多く、次いで韓国(21・6%)、香港(8・5%)、中国(8・3%)と続き、この4カ国・地域で全体の63・6%を占める。その他が30・0%で、前年より3・1%^注増えた。鹿児島を訪れる外国人観光客が多く、この国に広がっている状況も読み取れる。

鹿児島市観光統計で記録がある平成7年までさかのぼると、米国が23・5%でトップ、台湾が23・3%、韓国が22・1%で3位、香港8・9%、その他22・2%と続く。この4カ国・地域の全体に占める割合は77・8%に達する。

25年までの19年間の傾向は、韓国がほぼ1位を占めるとともに、中国が少しずつ増加していることが分かる。しかし、24年は台湾が対前年比197・8%の大幅増となり、韓国に次ぎ2位となり、さらに、25年は先のとおり1位となった。これは、24年3月に就航した中華航空の鹿児島―台北線の効果であると考えられる。

香港は9年には41・1%でトップ、10年には実に69・0%の比率を占めた。13年度までは50%台か50%近い構成比でトップを占めていたが、14年には30・3%に低下、その後も比率を下げ続けている。14年9月に日本航空の鹿児島―香港線が廃止になったことなどが、減少の要因になっていると考えられる。

宿泊施設の収容能力 鹿児島市観光

統計によると、平成元年から25年までの鹿児島市の1日当たりの宿泊能力は第6表のとおりである。宿泊施設が最も多いのは元年および2年の160軒である。3年に144軒に減少し、18年までは140軒台が続いている。19年には135軒に減り、20年は129

第5表 外国人観光客の状況 (単位：人、年次は平成)

年次	台湾		韓国		香港		中国		アメリカ		その他		合計 人数
	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	人数	構成比 (%)	
7年	5,237	23.3	4,963	22.1	2,004	8.9	—	—	5,298	23.5	4,995	22.2	22,497
8年	10,015	32.9	9,529	31.3	3,405	11.2	—	—	2,663	8.7	4,834	15.9	30,446
9年	13,433	28.5	7,104	15.1	19,383	41.1	—	—	3,787	8.0	3,425	7.3	47,132
10年	8,188	12.9	2,407	3.8	43,681	69.0	—	—	3,610	5.7	5,446	8.6	63,332
11年	3,255	8.9	4,389	12.0	19,826	54.2	—	—	3,438	9.4	5,672	15.5	36,580
12年	3,214	7.2	6,152	13.7	23,966	53.4	—	—	5,043	11.2	6,519	14.5	44,894
13年	2,456	5.6	8,252	18.8	21,364	48.6	1,672	3.8	4,890	11.1	5,369	12.2	44,003
14年	1,205	3.5	10,155	29.5	10,430	30.3	2,341	6.8	3,855	11.2	6,437	18.7	34,423
15年	1,586	5.0	9,977	31.5	6,934	21.9	1,445	4.6	3,311	10.5	8,412	26.6	31,665
16年	2,134	5.9	11,147	30.6	8,152	22.4	2,174	6.0	3,039	8.4	9,723	26.7	36,369
17年	1,761	5.1	11,731	34.0	5,265	15.2	2,091	6.1	4,062	11.8	9,638	27.9	34,548
18年	1,469	3.1	18,570	39.5	5,765	12.3	3,331	7.1	4,225	9.0	13,692	29.1	47,052
19年	2,073	4.0	21,898	42.1	7,764	14.9	4,081	7.9	3,826	7.4	12,341	23.7	51,983
20年	2,639	5.2	18,696	36.8	8,151	16.1	3,105	6.1	4,107	8.1	14,060	27.7	50,758
21年	2,412	5.8	12,719	30.4	7,188	17.2	2,816	6.7	3,939	9.4	12,715	30.4	41,789
22年	5,825	7.3	36,842	46.0	5,683	7.1	7,839	9.8	5,254	6.6	18,600	23.2	80,043
23年	4,403	8.5	16,906	32.6	4,375	8.4	6,310	12.2	3,461	6.7	16,435	31.7	51,890
24年	13,111	16.7	21,919	28.0	9,144	11.7	8,115	10.4	5,024	6.4	21,077	26.9	78,390
25年	24,305	25.2	20,844	21.6	8,236	8.5	7,970	8.3	6,171	6.4	28,971	30.0	96,497

軒と2年連続で減少した。その後、21、22年は131軒とやや盛り返したものの、23年は122軒、24年は116軒と最も少なくなっている。一方、1日当たりの収容能力は、平成元年から15年までは1万人台の収容能力で推移。16年は1万1千人台に増加し、17年からは1万2千人台に増えている。22年には1万3201人と初めて1万3千人台に達し、24年は1万3469人と平成に入って最高の収容人員となった。

宿泊施設は年々減少し、収容能力は逆に増えているのが鹿児島市の宿泊施設のこの25年間の傾向である。平成の初期は小規模な宿泊施設などが多かったが、23年3月の九州新幹線の全線開業を見据えて、全国チェーンのビジネスホテルなどが鹿児島市に進出して、小規模な旅館、ホテルなどが減少しているものと考えられる。

観光消費額 観光消費額は観光客の宿泊費、みやげ物、交通費、雑費の総額を指す。入込観光客数とともに、この平成の四半世紀で観光消費額は大きく伸びた。

第6表 鹿児島市の宿泊施設の1日当たり収容能力

年次	宿泊施設 (軒数)	収容人員 (人)	年次	宿泊施設 (軒数)	収容人員 (人)
平成元年	160	10,620	14年	140	10,609
2年	160	10,631	15年	141	10,788
3年	144	10,052	16年	144	11,929
4年	146	10,169	17年	145	12,247
5年	141	10,926	18年	140	12,259
6年	140	10,213	19年	135	12,324
7年	144	10,387	20年	129	12,058
8年	144	10,354	21年	131	12,035
9年	144	10,508	22年	131	13,201
10年	143	10,529	23年	122	13,249
11年	142	10,819	24年	116	13,469
12年	142	10,800	25年	117	13,248
13年	141	10,655			

※平成元年から平成22年までは1月1日現在の数字、平成22年からは12月31日現在の数字に変更した

平成元年の観光消費額は628億900万円だったが、平成23年の観光消費額は990億8100万円となり、さらに25年は995億7600万円で、23年を4億9500万円上回った。

25年は宿泊費が307億6500万円
で30・9%、みやげ品費が204億6500万円
で20・6%、
交通費が163億5000万円
で16・4%、

第7表 観光消費額の推移 (単位：百万円)

年次	合計	宿泊費		みやげ品費		交通費		雑費	
		金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
平成元年	62,809	16,903	26.9%	12,952	20.6%	13,290	21.2%	19,664	31.3%
2年	74,326	19,648	26.4%	16,234	21.8%	15,204	20.5%	23,240	31.3%
3年	77,084	19,741	25.6%	17,184	22.3%	15,787	20.5%	24,372	31.6%
4年	76,620	19,941	26.0%	17,589	23.0%	14,761	19.3%	24,329	31.7%
5年	70,644	19,059	27.0%	15,502	21.9%	13,908	19.7%	22,175	31.4%
6年	72,456	19,576	27.0%	15,809	21.8%	13,920	19.2%	23,151	32.0%
7年	73,309	19,816	27.0%	15,935	21.8%	14,317	19.5%	23,241	31.7%
8年	76,246	20,546	26.9%	16,775	22.0%	15,141	19.9%	23,784	31.2%
9年	76,750	20,693	27.0%	16,760	21.8%	14,821	19.3%	24,476	31.9%
10年	76,932	20,744	27.0%	16,557	21.5%	14,708	19.1%	24,923	32.4%
11年	76,963	20,754	27.0%	16,462	21.4%	14,622	19.0%	25,125	32.6%
12年	77,176	21,126	27.4%	16,476	21.3%	14,412	18.7%	25,162	32.6%
13年	77,645	21,399	27.6%	16,319	21.0%	14,546	18.7%	25,381	32.7%
14年	78,750	21,451	27.2%	16,072	20.4%	14,701	18.7%	26,526	33.7%
15年	77,198	20,696	26.8%	16,209	21.0%	14,793	19.2%	25,500	33.0%
16年	84,215	22,876	27.2%	17,794	21.1%	16,383	19.5%	27,162	32.3%
17年	82,811	22,362	27.0%	17,516	21.2%	15,984	19.3%	26,949	32.5%
18年	83,893	24,035	28.6%	17,866	21.3%	15,592	18.6%	26,400	31.5%
19年	86,099	25,360	29.5%	17,505	20.3%	15,839	18.4%	27,395	31.8%
20年	95,151	30,543	32.1%	18,768	19.7%	17,182	18.1%	28,658	30.1%
21年	90,174	28,514	31.6%	18,279	20.3%	15,292	17.0%	28,089	31.1%
22年	90,566	28,470	31.4%	18,722	20.7%	14,682	16.2%	28,692	31.7%
23年	99,081	30,636	30.9%	20,599	20.8%	15,999	16.1%	31,847	32.1%
24年	97,043	29,711	30.6%	20,206	20.8%	15,945	16.4%	31,181	32.1%
25年	99,576	30,765	30.9%	20,465	20.6%	16,350	16.4%	31,996	32.1%

雑費が31.9億9600万円で32.1%だった。

元年は、宿泊費26.9%、みやげ品費20.6%、交通費21.2%、雑費31.3%だから、25年の比率は、交通費が減少する一方、宿泊費が4.7%増加したことが分かる。雑費、みやげ品費はほぼ横ばいだった。

宿泊費は元年から19年まで20%後半の比率が続いていたが、20年に32.1%と、30%台に乗り、25年まで30%台が続いている。

鹿児島市の入込観光客のうち、宿泊観光客が占める割合が30%台に達したのは、18年である。その後は30%台が続いている。その宿泊比率の増加が、宿泊費の増加につながっていると考えられる。

みやげ品費については、平成元年は12.9億5200万円だったが、23年は20.5億9900万円となっており、構成比は20%前後で推移している。

豊かな観光資源 鹿児島市には、桜島、城山、仙巖園など観光名所が多い。最近では、従来の鹿児島観光を代表する3S（桜島、西郷隆盛など維新の群像、焼酎）に加え、「食」と「温泉保養地」（SPA）を加えた5Sが鹿児島県観光を売り出すキーワードとして使われるようになった。主な観光地、温泉などの観光資源は次のとおりである。

仙巖園

仙巖園は、万治元（1658）年、島津家当主・島津光久によって築かれた別邸である。錦江湾や桜島を庭園の景観に取り入れた雄大な景色が最大の魅力。幕末の名君・島津斉彬がこよなく愛し、徳川将軍家に嫁いだ篤姫も足を運んだ。

南の玄関口といわれた薩摩の歴史・風土にふさわしく、中国文化の歴史が色濃くみられることが特色の一

つである。温帯と、亜熱帯の境に位置することから、数多くの珍しい植物が植えられている。

島津家に伝わる年中行事や、日本の伝統文化に触れるイベントを数多く行っており、春先に行われる曲水の宴などでは歴史絵巻さながらの光景を見ることが出来る。

城山は、市街地の真ん中にある標高107.7mの小高い丘である。昭和6年、国による史跡および天然記念物に指定された。鹿児島市民の散歩の場としても親しまれ、早朝ジョギングをする人も多い。

南北朝時代に上山氏が山上に居城を築き、島津家当主・島津家久がこれを譲り受けて、関ヶ原の戦い前後の慶長年間に山麓に鹿児島城（鶴丸城）を築いた。明治10（1877）年9月、西南戦争で敗退した西郷軍が立てこもった。山頂のドン広場には上山城の土塁が残り、西の端に西南役薩軍本営跡の碑がある。ドン広場とは、大正時代のころ正午を告げる大砲を鳴らしたことによる。ドン広場の反対側に城山展望台があり、桜島を正面にみて鹿児島市街地を一望できる景勝の地として有名である。

湯之平、黒神埋没鳥居

湯之平展望所は、桜島山頂への登山が禁止される中で、一般の人が立ち入りできる最高地点の展望所である。標高373.3mからは、荒々しい山を目の前に、西側には海を挟んで鹿児島市街地を一望できる。乗用車、タクシー、観光バスが次々と訪れ、周遊バス「サクラジマアイランドビュー」も停車する。

黒神埋没鳥居は、黒神町の黒神中学校の北側に隣接する。大正3（1914）年の桜島大噴火の火山灰、軽石で埋もれ、腹五社神社の鳥居の上部だけが残された。桜島大爆発のすさまじい威力を伝える史跡として、昭和33年に県の文化財（天然記念物）に指定されている。

温泉

鹿児島市は、市内のいたるところから温泉が湧き出ている。平成26年3月末現在の鹿児島市内の源泉の総

数は273、毎分の湧出量は、自噴、動力合わせて1万7405リットルある。温泉利用の公衆浴場数は100で、県庁所在地としては全国で珍しい多さである。県外観光客などからは、県庁所在地にいながらにして温泉を楽しむとして好評である。

参考文献・資料 「鹿児島市観光統計」（平成元～25年版）、鹿児島市統計書（平成元～25年度版）、「鹿児島市史IV」、「20年後の鹿児島」（鹿児島県）、「鹿児島県観光統計」（平成元～22年版）、「鹿児島市政概要」（平成元～26年度版）、「調査時報—回顧特集号」（昭和63～平成3年度、平成4～7年度、平成8～11年度、平成12～15年度、平成16～19年度、平成20～23年度版）、環境省ホームページ「温泉利用の状況」（平成25年3月末現在）、鹿児島市ホームページ「鹿児島市の温泉」、鹿児島市観光課「昭和42～50年 入込観光客数と宿泊観光客数の推移」、鹿児島市「旅ガイド鹿児島市」、仙巖園ホームページ、「鹿児島県の歴史散歩」（鹿児島県高等学校歴史部会編）、大村瑛氏「桜島ルーキー日記」（南日本新聞連載）、南日本新聞記事

II 観光施策

鹿児島市は昭和63年度を観光創造元年として、前年度の2倍強の1億8600万円の予算を組み、観光案内板や説明板の充実、観光施設のライトアップなどに取り組んだ。

平成6年には、幕末から明治にかけて薩摩が果たした役割、輩出した人物などを紹介する「維新ふるさと館」をオープンさせた。また、同じ年には、昔のチンチン電車をモチーフにしたレトロ調の観光周遊バス「カゴシマシティビュー」の運行も始まった。23年には桜島周遊バス「サクラジマアイランドビュー」の運行

も始まっている。

17年度には観光未来戦略を策定、人口減少や高齢化が進む中で、桜島や錦江湾、温泉など豊富な観光資源を活用した推進施策を掲げた。

18年度には、桜島観光振興プランを策定、桜島全体を「野外博物館」として一体的に整備、活用を図る方針を盛り込んだ。23年度には、第2期観光未来戦略を策定。平成18～23年度の第1期戦略を踏まえ、九州新幹線全線開業効果の持続・拡大を目指す方策を示した。基本戦略には、「鹿児島」オリジナルの魅力の向上、「鹿児島」ならではの情報の発信、おもてなし先進都市「鹿児島」づくり、南九州及びアジアのゲートウェイ「鹿児島」づくりの四つの柱を掲げている。

20年4月には、九州新幹線の全線開業を見据え、市内の回遊性の向上と着地型観光の充実を図るため、「鹿児島ぶらりまち歩き」を始めた。それに先立つ3月には、まち歩きの拠点となる「鹿児島まち歩き観光ステーション」がオープンした。

21年8月、「食」をテーマに鹿児島市の新たな魅力の創出と情報発信を進める「美味のまち鹿児島」づくり協議会」が発足した。四季折々に食べ歩き、飲み歩き等のイベントやPRキャンペーンなどを行い、鹿児島市の「食」の魅力などについて発信を続けている。

翔ぶが如く
館オープン

観光施設の整備 平成2年に放映されたNHKの大河ドラマ「翔ぶが如く」は鹿児島市の観光の発展に貢献した。西郷隆盛や大久保利通の活躍を描いたこの作品は、多くの県外観光客を鹿児島に呼び込み、鹿児島市の2年の入込観光客は前年比16・1%増の821万5千人と当時の過去最高を記録した。

鹿児島市は、放映開始後の4月1日に国鉄清算事業団用地(浜町)に「翔ぶが如く館」をオープンした。開館式には、西郷役で出演中の西田敏行さんらも出席、開館を祝った。

翔ぶが如く館の建設費は約3億円。約1200平方メートルの館内では、幕末から明治への歴史、維新で活躍した郷土の英傑らを紹介した。幅広い年齢層に薩摩の歴史を理解してもらおうと、ハイテク技術を駆使し、コンピュータ制御の動くジオラマや、マルチビジョンなどを利用した構成で、「翔ぶが如く」のドラマスタジオを再現、入場者にドラマ制作の雰囲気味わってもらおうほか、くつろぎの空間や鹿児島の特産品を紹介するコーナーも設置された。異人館をモチーフにした正面ゲートにはイベント広場も設置された。

鹿児島市は当初、3年の1月20日までに50万人の来館者を想定していたが、目標に届かず42万人に下方修正、実際の入場者は4万3218人だった。入場者の半数は県外観光客で、鹿児島市は「鹿児島を全国にPRするいい機会になった」と総括した。

有村溶岩展望所遊歩道
が完成
有村溶岩展望所遊歩道と林芙美子銅像などである。

有村溶岩展望所の溶岩遊歩道は従来の長さ約200メートルを改修するとともに、新たに800メートルを新設した。途中にあずま屋(展望広場)、溶岩トンネル(長さ7メートル)もそれぞれ2カ所造られている。有村溶岩展望所は観光バスも立ち寄る観光名所だが、今までの施設では魅力不足だったため、総工費1億2千万円をかけ、元年11月から工事を進めてきた。遊歩道は、展望所一帯を埋め尽くしている溶岩の地形を生かしながら、駐車場まで2通りのルートを通って周回できる。トンネルは避難壕の役割もし、また安全な場所では柵を設け

ていなので、溶岩にじかに触れることができる。

林芙美子文学碑の広場には、芙美子の銅像2体を建立、併せて広場や階段を石畳敷きにするなどの工事も行われた。総事業費は4100万円。除幕式には改新小学校の12人も参加、式の最後には「林芙美子賛歌」を全員で合唱した。

翌3年4月10日には、鹿児島市が進めていた古里町、古里公園の林芙美子文学碑周辺整備が終わり、完成式典があった。公園の階段を溶岩タイル張りにするなど遊歩道を改修したほか、錦江湾が一望できる鉄筋コンクリートの展望台を新築した。また、水原秋櫻子作の「火の山を負ひ立つ碑なり草紅葉」をはめ込んだ句碑や歌碑、俳句パネルを設置、文学碑公園としての整備を図った。総事業費は約3400万円。

幕末から明治維新にかけて薩摩が果たした役割や、輩出した人物などを紹介する施設「維新ふるさと館」が6年4月末に完成、28日に開館式を行い、翌29日から供用を開始した。

館は地上1階の薩摩ガイダンスホールと地下1階の維新体験ホールで構成、模型や映像などを随所に設置し、遊び感覚で激動の明治維新を楽しめる仕組み。西郷隆盛や大久保利通ら7体のロボットがマルチ映像をバックに登場するドラマ「維新への道」（約25分）は1日7回上映する。

西郷隆盛誕生地に近い加治屋町の甲突川左岸にあり、開館時間は午前9時から午後5時まで。4年10月に着工、敷地面積は約2300平方メートル。総事業費は約29億6千億円。

鹿児島市は年間8万人の入館者を想定していたが、開館3カ月で5万人を突破するなど、予測を上回る入館者でにぎわった。

新しい観光テーマパークを目指す同館は、西郷、大久保など7体のロボットが登場するドラマを軸に視聴覚に訴える体験型観光が売り物で、オープン当初から新名所として定着して県外の観光関係者らの視察が相次いだ。

翌7年4月29日までの1年間の入館者数は当初予想の約2倍の15万9600人に達した。

同館の25年度までの入場者数は第8表のとおりである。

維新ふるさと館は、17年度に展示のリニューアルを行った。参加体験型のコーナーを新設し、既存の展示は設置場所を変更したり映像や音声、照明を追加、より魅力ある観光施設を目指した。

1階は六つのゾーンに分けられた。目玉は、中央ホールに新設された「幕末探訪・郷中教育」コーナー。江戸末期の下加治屋町を再現した空間の中で、パソコンや大型画面を使って郷中教育を疑似体験できるようにした。地下1階のジオラマはブースを六つ設け、それぞれに映像、音声、照明を加えてストーリー性を演出した。攘夷方針の転換を解説するブースでは、生麦事件から薩英戦争、薩摩藩留學生を派遣するまでの話を、動くジオラマやモニター映像で立体的に展開した。事業費は約3億3500万円。

21年2月26日にはドラマなどを上映する維新体感ホールを一新、リニューアルオープンした。ホールを多



維新ふるさと館

目的利用できるようにしたほか、西郷隆盛ロボットを新調、薩摩藩英国留学生の新作ドラマも加わった。

ドラマ「維新への道」の西郷ロボットは先代と比べて少し優しい表情で、顔の表情や体の動きがなめらかな最新機種を導入、大久保利通ロボットの顔も作り替えた。新たに制作したドラマ「薩摩スチューデント、西へ」は作家・

館とさとのふり新維 移推者の入場者

平成6年度	150,925人
7年度	141,862人
8年度	165,559人
9年度	143,311人
10年度	139,598人
11年度	126,948人
12年度	121,062人
13年度	120,620人
14年度	124,276人
15年度	124,778人
16年度	141,494人
17年度	122,442人
18年度	138,707人
19年度	145,313人
20年度	166,096人
21年度	173,855人
22年度	149,773人
23年度	207,386人
24年度	184,302人
25年度	164,255人

書誌学者の林望さん原作。コンピュータグラフィックス（CG）を駆使し、新たに取り入れた音響、照明施設と連動した臨場感あふれる作品で、聴覚障害者に配慮して全編に字幕が入った。本格的な改修は17年度に続いて2度目で、事業費は約1億5400万円。

入館者は平成11年度から15年度までは12万人台でやや低迷していたが、九州新幹線が部分開業した16年度に14万人台に達し、NHKの大河ドラマ「篤姫」が放映された20年度には16万6千人と過去最高の入場者を記録、翌21年度も17万4千人と過去最高を更新した。九州新幹線が全線開業した23年度は20万7千人に達した。平成20年1月6日、本港新町のドルフィンポート内に「篤姫館」がオープンした。この年、NHKの大河ドラマで鹿児島ゆかりの天璋院篤姫が取り上げられ、県内外からの観光客が予想されるため、鹿児島県と鹿児島市などが篤姫館実行委員会をつくり、PRのため設置した。

「篤姫館」は、篤姫や幕末維新の歴史、ゆかりの地などを発信し、鹿児島の観光の中核・拠点施設として

篤姫館が開館

期待された。

6日の開館式典には篤姫を演じる宮崎あおいさん、小松帯刀役の瑛太さんらが出席、ファンが見守る中、テープカットやトークショーで開館を祝った。

総事業費は約1億7千万円。当初は1年間で20万人の来館者を予想したが、来館者は予想を超え、開館約3カ月後には年間入館者数を30万人に上方修正、8月には開館期間を当初予定から約2カ月半延長し、21年3月末までとした。期間中の総入館者は66万7535人で、当初目標の3倍に達した。

交通機関の整備 観光周遊バス「カゴシマシティビュー」が平成6年3月18日に運行を開始した。

カゴシマシティビューが運行開始
青と白、赤と緑のツートンカラーの色鮮やかな2台は、昔のチンチン電車をモチーフにしており街中でひと際目立つ。展望室もついた車内は、座席や床などに木をふんだんに使ったレトロ調で、料金箱や運転席の機器周辺にも木目のシールを張る凝りようだった。

JR西鹿児島駅(当時)を起点に、ザピエル公園や城山、仙巖園など鹿児島市内の観光スポット15カ所を1時間かけて巡回する。定期観光バスと違って途中停留所で自由に乗り降りでき、30分おきに運行するため、30分見学すれば次のバスが来て、次の名所・旧跡に移動できる仕組み。マイペースで自由に観光できるのが魅力だ。鹿児島市民が市内を探訪するのにも喜ばれている。

運行開始当時の料金は1回の乗り降りごとに大人160円、小人80円。1日乗車券なら大人500円、小人300円で乗り放題だったが、その後、大人180円、小人90円、1日乗車券大人600円、小人300円に改定され、25年までその料金が続いていた。26年4月の消費税の改定に伴い、大人190円、小人10

0円に改定された。1日乗車券の料金はそのままである。

カゴシマシティビューは、期待通りに快走し、6年9月末までの半年間に利用した客は延べ11万1138人。1日平均で564人となった。当初、鹿児島市が見込んでいたのは年間9万8550人、1日平均270人だったので、半年間で1年分以上の実績を挙げたことになる。

観光形態は、団体旅行から個人、グループ型の多様な旅に変化し、非日常的な体験が売り物になる時代。その観光客のニーズにこたえた周遊バスといえる。この快走には県外自治体からの視察も相次いだ。

カゴシマシティビューの利用者実績は第9表のとおりである。

18年3月にはカゴシマシティビューの新型車両1台（定員48人）を導入し、21日からウォーターフロントコースの運行を開始した。

車体は海とイルカをモチーフにした、青色を基調とする涼しげで愛らしいデザイン。観光客の多様なニーズにこたえるために導入した。費用は3738万円。乗り降りしやすいワンステップバスで、引き出し式のスロープや車いす用の席を備えるなどバリアフリーに配慮、後部展望室に旧型の2台にはない常設の座席（4人分）を設置した。

新車両が運行する新路線は鹿児島中央駅前から維新ふるさと館



カゴシマシティビュー

前を回り、ドルフィンポート、かごしま水族館前、石橋記念公園前、仙巖園前と回り、南洲公園入口、西郷南洲顕彰館前、薩摩義士碑前、西郷銅像前と回る。

18年8月4日からは、カゴシマシティビュー「夜景コース」が運行を開始した。

こちらは鹿児島中央駅、天文館、ドルフィンポート、市役所前、城山、西郷銅像を経て天文館、鹿児島中央駅に戻るコースとなっている。鹿児島島のライトアップされた夜景が楽しめる为好評である。

サクラジマ
アイランド
ビュー運行
開始

鹿児島市の桜島周遊バス「サクラジマアイランドビュー」が23年10月18日運行を開始した。初日は105人が乗車、約1時間かけて島内を回り、景観を楽しんだ。

周遊バスは毎日8便運行、桜島港を出発し、火の島めぐみ館、ビクターセンターなどを経て同港に戻る。島島、赤水、湯之平の3展望所では景観を楽しむため、5〜15分間停車する。

料金は乗車距離に応じて大人110〜430円、小学生以下60〜220円。1日乗車券は大人500円、子ども250円。市営バス、市電、桜島フェリーの共通利用券「キユート」も使える。消費税率の引き上げで26年4月1日から大人120〜440円に改定されたが、小学生以下料金と1日乗車券は変わっていない。運行を開始した10月18日からの23年度の乗客数は1万4772人、月平均は2651人、24年度は年間4

第9表 カゴシマシティビューの利用状況

平成6年度	187,441人
7年度	178,837人
8年度	168,802人
9年度	157,608人
10年度	156,100人
11年度	153,261人
12年度	153,379人
13年度	163,063人
14年度	172,358人
15年度	160,494人
16年度	192,470人
17年度	184,179人
18年度	190,210人
19年度	206,442人
20年度	270,906人
21年度	208,716人
22年度	186,020人
23年度	224,288人
24年度	200,059人
25年度	211,635人

万682人、月平均3390人、25年度は年間5万4669人、月平均は4556人だった。錦江湾を周遊する桜島フェリー「よりみちクルーズ」の桜島港到着時間に直近で接続する午後零時15分発の乗車率が高く、乗り切れない乗客のため、臨時便を出すケースもあった。

ウエルカム
キユートを
販売開始

鹿児島市は東アジアなどからの観光客の誘致を促進するとともに、回遊性のさらなる向上を図るため、平成24年7月1日から、外国人観光客に対して鹿児島市営バス、電車、フェリーの共通券と主な観光施設の入館料等の割引が受けられるWELCOMECUTE（ウエルカムキユート）の販売を始めた。

料金は1日券が大人1千円、小人500円、2日券が大人1500円、小人750円。対象交通機関はカゴシマシティビュー、サクラジマアイランドビュー、市電、市バス、観光電車、桜島フェリー（よりみちクルーズを含む）で、民間のバスやフェリー、定期観光バスは利用できない。

販売場所はJR鹿児島中央駅総合観光案内所、観光交流センター、天まちサロン、鹿児島港乗船券発売所などで、購入の際はパスポートの提示が必要となる。

入館料などの割引対象となる施設は維新ふるさと館、市立美術館、かごしま水族館、かごしま近代文学館、歴史資料センター黎明館など。

発売初年度の販売数は1481枚だったが、25年度は4300枚と前年度の2・9倍に増加した。

いづる貸切
バス乗降場
を設置

鹿児島市は平成25年9月12日、大黒町のいづろ交差点に近接した場所に、貸切バスの乗降場を設置した。歩道横に大型バス1台分のスペースを設け、サインやカラー舗装、観光案内板などを整備した。

それまで、いづろ・天文館地区に貸切バスで訪れる観光客の乗降場がなく、観光客から設置を要望する

声が多かった。また、いづろ・天文館地区の商店街などからも期待が高かった。

設置場所は、山形屋、マルヤガーデンズなど大型商業施設に近く、専門店も多い。乗降のみで駐車はできないが、貸切バスの迎えの時間を決めれば、観光客らはその間は自由に買い物、観光などができる。

いづろ・天文館地区の商店街などからは、中国人客など海外からのクルーズ船の乗客の利用を期待されている。

定期観光バス

鹿児島市の定期観光バス利用客は、NHKの大河ドラマ「翔ぶが如く」の放映で入込観光客が増加した平成2年度には3万3956人を記録したが、8・6豪雨災害で観光客が減った5年度には1万9816人と2年度の58・4%まで減少した。

6年3月に観光地周遊バス「シテイビュー」が運行を始めると、さらに減少し、12年度には8801人と1万人の万台を割った。

その後も15年度まで低調だったが、九州新幹線が部分開業後の16年度には1万2546人と1万人の万台を回復、翌17年度は1万7443人と大幅に乗客を増やした。

九州新幹線が全線開業後の23

第10表 鹿児島市定期観光バスの利用実績

年度	年間(人)	月平均(人)
平成元年度	28,548	2,379
2年度	33,956	2,830
3年度	27,038	2,253
4年度	27,337	2,278
5年度	19,816	1,651
6年度	18,170	1,514
7年度	16,545	1,379
8年度	15,275	1,273
9年度	12,238	1,020
10年度	11,107	926
11年度	10,124	844
12年度	8,801	733
13年度	8,818	735
14年度	8,530	711
15年度	7,432	619
16年度	12,546	1,046
17年度	17,443	1,454
18年度	17,047	1,421
19年度	16,434	1,370
20年度	18,860	1,572
21年度	15,180	1,265
22年度	14,098	1,175
23年度	28,536	2,378
24年度	18,537	1,545
25年度	16,382	1,365

観光客船の
入港

年度には2万8536人と、平成初期の水準まで乗客が回復した。前年度の22年度は1万4098人であり、倍以上に増えた計算になる。24年度は、反動減で1万8537人、25年度も1万6382人だった。

鹿児島港に入港する観光客船の入港状況は、平成に入ってからの入港船数では22年度の50隻が最も多く、10年度の3隻が最も少ない。乗客数で最も多いのは22年度の5万4745人。最も少ないのは、10年度の1987人で、入港船数に比例している。

観光客船は、それまで谷山港に入港していたが、鹿児島港にマリポートかごしまがオープンした19年9月からは、マリポートかごしまに入港する観光客船が増加した。19年度の入港船数こそ前年度の16隻から26隻と10隻増えたものの、乗客数は18年度の1万7270人からわずかに増加した1万7789人にすぎなかった。しかし、オープン翌年度の20年度は38隻が入港、乗客数も2万4353人と大幅に増加している。

22年3月には、観光客船で鹿児島を訪れた中国人約1400人が天文館で買い物を楽しんだ。国内消費が伸び悩む中、数時間で推定1400万円の買い物をし、新たな購買層としての可能性を示した。イオン鹿児島ショッピングセンターにも22年1〜8月で計7千人の中国人観光客が買い物に訪れていたが、23年3月の東日本大震災で寄港が約5カ月間中断、寄港が再開した23年8月にはその年初となる中国人観光客約800人が来店、食料品、衣料品を買い求めた。

24年度は過去3番目に多い35隻の観光客船が入港し、乗客数は過去2番目の3万5829人、25年度は17隻、乗客数は1万8573人だった。

第11表 観光客船の入港状況

入港年度	船数	人 員			備 考
		船客	乗員	合計	
平成元年度	24	10,090	6,386	16,476	マキシム・ゴーリキー号ほか
2年度	15	4,372	2,234	6,606	シープリンセス号ほか
3年度	8	3,529	2,170	5,699	ミハイルショーロホフ号ほか
4年度	9	2,337	1,511	3,848	オーロラ1号ほか
5年度	9	3,562	2,709	6,271	クイーンエリザベスII世号ほか
6年度	7	2,237	1,288	3,525	にっぽん丸ほか
7年度	10	4,250	2,537	6,787	オリアナ号ほか
8年度	8	2,161	1,048	3,209	カリブソ号ほか
9年度	12	5,585	2,378	7,963	アルバトロス号ほか
10年度	3	1,427	560	1,987	ばしふいっくびいなす号ほか
11年度	7	4,412	2,553	6,965	ロイヤルバイキングサン号ほか
12年度	15	8,724	6,042	14,766	スーパースター・トラス号ほか
13年度	23	15,624	9,311	24,935	クリッパーオデッセイ号ほか
14年度	7	2,604	2,114	4,718	クリスタルハーモニー号ほか
15年度	32	10,633	14,652	25,285	スーパースター・カプリコーン号ほか
16年度	9	2,141	1,941	4,082	シルバーシャドー号ほか
17年度	11	5,073	2,507	7,580	クイーンエリザベスII世号ほか
18年度	16	10,544	6,726	17,270	コスタ・アレグラ号ほか
19年度	26	—	—	17,789	クリスタルシンフォニー号ほか
20年度	38	—	—	24,353	ダイヤモンドプリンセス号ほか
21年度	33	—	—	25,531	スピリットオブオセアヌス号ほか
22年度	50	—	—	54,745	アムステルダム号ほか
23年度	22	—	—	13,192	ブレーメン、オリオンII号ほか
24年度	35	—	—	35,829	レジェンド・オブ・ザ・シーズ号ほか
25年度	17	—	—	18,573	クイーン・エリザベス号ほか

(「鹿児島市観光統計」「鹿児島市政概要」ほか)

鹿児島まち歩き観光ステーションがオープン

受け入れ体制・おもてなし 平成20年4月、NHKの大河ドラマ「篤姫」効果と、3年後の九州新幹線全線開業を見据え、市内の回遊性の向上と着地型観光の充実を図るため、「鹿児島ぶらりまち歩き」がスタートした。それに先立ち、3月30日、「鹿児島ぶらりまち歩き」の拠点となる「鹿児島まち歩き観光ステーション」を城山町の西郷銅像横にオープンした。鹿児島観光コンベンション協会が運営する。

26年4月1日現在、鹿児島ぶらりまち歩きは、「西郷隆盛『見よ勇者は帰る』城山へ」「薩摩が生んだファーストレディ」篤姫ゆかりの地を歩く」「向田邦子『故郷もどき』とザビエル記念聖堂」など24コース。各コースは、まち歩きガイドが市民や観光客を引率し、そのコースにまつわる歴史やエピソードなどを紹介しながら観光ポイントを案内する。

利用者は20年度2417人、21年度が2623人、22年度は2577人と2千人台だったが、九州新幹線が全線開業した23年度は、前年度比1・5倍の3807人に増えた。24年度は3233人、25年度は3870人だった。

なお、25年度の利用者数上位7コースは第12表のとおりである。鹿児島市が桜島横山町の溶岩なぎさ公園で整備を進めていた足湯が20年10月23日にオープンした。全長101メートル、最大170人ほどが利用できる屋外では日本最大級の足湯で、桜島や錦江湾を

桜島「溶岩なぎさ公園」足湯完成



「鹿児島ぶらりまち歩き」

眺めながら楽しめる。

場所は、桜島港から徒歩で約10分、国民宿舎「レインボー桜島」に隣接している。車いすの人も利用できるベンチも備えた。桜島マグマ温泉と同じ泉源で、ナトリウム塩化物泉の掛け流し。無料で午前9時から日没まで利用できる。事業費は約8680万円。

赤水展望広場がオープンした。
16年8月に鹿児島市出身の歌手長渕剛さんがオールナイトコンサートを開いた桜島赤水町の採石場跡に21年8月10日、赤水展望広場がオープンした。

広場内には、モニュメント「叫びの肖像」を配し、20年から鹿児島市が整備を進めていた。緑地広場、あずまや、トイレがある。敷地面積約1万7千平方メートルで、事業費は約2億6400万円。

歴史ロード「維新ふるさとの道」が完成
加治屋町の甲突川左岸緑地に、平成21年3月30日、歴史ロード「維新ふるさとの道」の下流側がオープンした。幕末維新をイメージし、江戸時代後期の武家屋敷を再現したほか、バリアフリーの散策路などを備えた。

鹿児島市が20年10月から南洲橋と高麗橋の延長175メートル、敷地面積約3150平方メートルで工事を進めていた。武家屋敷は木造平屋の「二つ家」と呼ばれる下級武士の住まい。午前9時から午後5時まで屋外から見学

第12表 平成25年度「鹿児島ぶらりまち歩き」利用状況

順位	コース	利用者数	前年度 順位	前年度 利用者数
1	西郷隆盛「見よ勇者は帰る」城山へ	766人	1位	518人
2	近代日本を築き多くの人材を輩出した加治屋町	488人	2位	269人
3	おまかせコース 気ままにぶらり1時間	477人	11位	137人
4	“よかおごじょ”のわくわく天文館まち歩き!	298人	6位	170人
5	薩摩77万石の城下町を歩く	292人	4位	229人
6	鶴丸城城郭コース	251人	5位	183人
7	城山の歴史と大樹・森林浴を体感	193人	3位	230人

できる。武家門風ゲート、島津忠良（日新公）の教えを伝えるいろは歌を刻んだ碑などを含め、総事業費は約1億4100万円。

22年3月25日には、「維新ふるさと道」の上流側（高見橋～南洲橋）がオープンした。「近代日本の幕開け」をイメージし、石造りの門や石張りの広場などを備えた。工事を進めていた南洲橋のライトアップも同時に始まった。高見橋側に石造りの「維新歴史ゲート」を設置、延長265メートルの区間に、薩摩と世界との交流を表した円形広場、薩摩と曆のかかわりを紹介する「時を刻む語らい広場」などを整備した。面積は西郷隆盛生誕地を含む9360平方メートル。事業費は約2億6300万円。幕末維新、近代日本の幕開けをイメージさせる空間の創出により、市民や観光客が気軽に歴史散策を楽しめるようになった。

甲突川右岸
緑地整備事
業が完成、
観光交流
センターが
オープン

鹿児島市が上之園町で整備を進めていた甲突川右岸緑地整備事業が22年8月に終了し4日、周遊拠点となる「観光交流センター」前で完成式が行われた。九州新幹線全線開業を控えた両岸一帯の整備が終了した。事業費は両岸で約14億円。右岸は、左岸の歴史ロードと対照的に現在の鹿児島をイメージ、隣接するナポリ通りと一体化した交流空間を目指した。

高麗橋上流の右岸5700平方メートルに、観光交流センターと駐車場、川を眺めながら散策できるウッドデッキ、ベンチのあるオープンテラスを設けた。センターには観光案内などを備え、飲食店も開店した。

一帯はJR鹿児島中央駅から距離的に近く、駅に降り立った観光客が気軽に徒歩で訪れやすいという地理的な利点がある。左岸には「維新ふるさと館」もあり、鹿児島市の歴史と景観に観光客が触れやすいという点で両岸の整備は必要だった。

観光オブジェ「時標」7カ所15体が完成

鹿児島市がいづろ・天文館地区の回遊性向上を目指して企画した観光オブジェ事業が22年9月30日完成した。坂本龍馬と妻お龍（りょう）を皮切りに、7カ所に15体の人物像が出現した。

オブジェの総称は「時標（ときしるべ）」で、幕末から大正にかけての鹿児島にかかわる出来事を人物像が再現する。市民らがかけての鹿児島にかかわる出来事を人物像が再現する。市民らを手を触れ、一緒に記念撮影することを想定し、像はアルミ製でほぼ等身大。付属の解説装置には4カ国語の説明文を掲示。人が近づくと音声の流れ、人物像の写真とイラストを組み合わせた3D画像が見られる。総事業費は約6千万円。

観光オブジェの場所、人名一覧は第13表のとおりである。

鹿児島市観光サイト「よかとこかごんまナビ」開設

鹿児島市は観光客のニーズにあつた情報を効果的に発信すること、九州新幹線全線開業後の本市のさらなる観光振興を図るため、平成25年度から、観光名所やイベント、食などの魅力を紹介するホームページ「よかとこ かごんまナビ」を開設した。

鹿児島観光コンベンション協会が運営し、自然景観や歴史・文化の情報や目的別のモデルコース、市内の飲食店などの情報、宿泊施設の情報、温泉の情報、お土産情報、体験・レジャー・スポーツに関する情報などを紹介している。また、市の観光統計・調査、観光事業、公共施設ガイドなどの行政情報も併せて発信している。海外からの観光客向けに英語、中国語（簡体字・繁体字）、韓国語に対応している。25年



観光オブジェ「時標」

「観光未来
戦略」を策
定

度のアクセス数は158万5902件に上った。

観光振興策の制定

平成23年の九州新幹線全線開業に向けて、鹿児島市の観光振興の方向性を定める「鹿児島市観光未来戦略」が18年1月にまとまった。

観光未来戦略は、鹿児島市のさらなる観光の振興を図るための基本的な計画であり、計画期間は18～23年度。四つの基本方針、15の重点戦略をもとに、3年ごとに行政、民間、官民が取り組む推進施策を盛り込んだ。公募の市民や、観光関係者らでつくる策定委員会が5回にわたり協議した。

入込観光客数の目標値は1千万人（16年比130万人増）とし、宿泊観光客330万人（同76万人増）、外国人宿泊観光客10万人（同6万4千人増）の二つも目標値に掲げた。

24年3月には、第2期鹿児島市観光未来戦略を策定した。

24～28年度の5年間にわたる観光振興の指針で、「出会いと発見・感動あふれる観光交流都市「かごしま」を基本コンセプトとし、「鹿児島」オリジナルの魅力の向上、「鹿児島」ならではの情報発信、おもてなし先進都市「鹿児島」づくり、南九州及びアジアのゲートウェイ「鹿児島」づくりの四つの基本戦略を掲げた。

委員会は市民や有識者、観光関連業者ら21人で構成、素案は、同委員会や市職員と観光関連団体などつくるワーキンググループの意見をまとめた。18～23年度の第1期戦略を踏まえ、九州新幹線全線開業効果の

第13表 観光オブジェ「時標」

番号	場 所	人 名
1	加治屋町交差点	大山巖、西郷従道、山本権兵衛
2	高見馬場交差点	樺山資紀、黒田清隆
3	商工会議所ビル前	黒田清輝、弟子
4	いづろ交差点	坂本龍馬、お龍
5	ぴらもーる	島津重豪、家来
6	中央公園南側	伊地知正治、吉井友実
7	県民交流センター	ウィリアム・ウィルス、高木兼寛

持続・拡大を目指す方策を示した。

「桜島観
光振興プ
ラン」策定

数値目標として、入込観光客数1050万人、宿泊観光客数350万人、外国人観光客数16万人を掲げた。鹿児島市は桜島の観光地としての潜在能力を高め、総合的に振興を推進するため、平成19年に「桜島観光振興プラン」を策定した。計画期間は、19～23年度の5年間。

「鹿児島市観光未来戦略」に基づき、桜島全体を「野外博物館」として一体的に整備、活用を図る方針を盛り込んだ。「みんなが集う『遊学アイランド桜島』を基本コンセプトとし、「学習素材づくり」「桜島を体験できるプログラムの構築」「展示室づくり」「桜島を満喫できる観光拠点」「エントランス順路づくり」「桜島を周遊できるアクセスの向上」「運営体制づくり」「桜島の魅力を伝える人&情報ネットワークの構築」の四つの基本方針を立てた。

その上で、溶岩原や黒神埋没鳥居など活火山桜島を体感できる火山アドベンチャーの実施を例に、魅力を生かす「桜島遊学プログラム」の作成をはじめ、八つの重点戦略を掲げた。

具体的内容を示すアクションプランには、玄関口魅力アップと順路づくりを狙い、桜島港周辺への足湯の設置や観光案内板の整備、黒神―高免地区へのビューポイント設置の検討、湯之平および有村溶岩の両展望所のリニューアル、黒神埋没鳥居周辺への駐車場設置などを盛り込んだ。

「美味のま
ち鹿児島
づくり協
議会設立

平成21年8月27日、九州新幹線全線開業に向けて、「食」をテーマに鹿児島市の新たな魅力の創出と情報発信を進めるため、鹿児島市と民間企業など計12団体で組織する「美味のまち鹿児島」づくり協議会が設立された。協議会のアドバイザーに鹿児島市出身のシェフ上柿元勝氏を選任、10月にシンポジウムを開催、11

月から22年3月にかけて市民らが意見を交わすワークショップの実施を決めた。

22年6月に開かれた協議会の22年度の初会合では、イベントやPRキャンペーンなどの事業の県外へのアピール、新しい素材の発掘や伝統料理の復活を図る意図を込めて「薩摩美味(うんまか) 維新」と名付けることを決めた。

23年春の九州新幹線全線開業を前に「美味のまち鹿児島」「薩摩美味(うんまか) 維新」イベントが22年11月2日夜、おはら祭で盛り上がる鹿児島市中町の天文館ベルク広場で開かれた。市民による実行委員会が考案した「美味両棒(ちゃんぼ)」が披露された。美味両棒は豚足や月日貝などを2本の串に刺したり、従来の両棒もちに地元産の小松菜を混ぜたりしたもの。26年1月には、黒豚、黒牛、地鶏など郷土の特産物を素材にした空揚げの試食会を開いた。

同協議会は、春、夏、秋、冬にそれぞれ「美味のまち鹿児島」「薩摩美味維新」を開き、食による魅力発信を行っている。

桜島・錦
江湾エリア
の日本ジオ
パーク認定

霧島錦江湾国立公園の誕生、IAVCEI2013の開催、大正噴火100周年と桜島・錦江湾への注目が高まる中、桜島・錦江湾エリアの日本ジオパーク認定を目指し、25年4月12日、「桜島・錦江湾ジオパーク推進協議会」が設立された。同月18日に日本ジオパーク認定申請を行い、公開審査、現地審査を経て、同年9月24日に桜島・錦江湾エリアが日本ジオパークに認定され、「桜島・錦江湾ジオパーク」が誕生した。

ジオパークとは「大地の公園」を意味し、貴重な地形や地質を保全するだけでなく、ツアーや体験プログラム等を通して、地球の素晴らしさや自然と人とのつながりを体験できる場所のことである。

桜島・錦江湾ジオパークの対象エリアは、桜島や若尊カルデラを中心とした広さ約320平方キロメートルで、鹿児島市街地の一部も含まれる。また、桜島・錦江湾ジオパークの特徴は、60年近くにわたり活発な噴火活動が続ける桜島の目の前に60万都市があり、「世界的に稀有な『活火山との共生』が実現していることである。

桜島・錦江湾という世界に誇る地域資源を活かした観光・交流の推進や、自然科学への認識の向上、鹿児島への愛着や誇りの醸成を図ることを目的として、世界ジオパーク認定に向けて、ジオパーク活動を推進している。

観光客誘致 観光客の誘致活動の重要性が高まり、鹿児島市はさまざまな団体と連携した取り組みを推進している。観光かごしま大キャンペーン推進協議会は新しい鹿児島の魅力を全国的にPRするため、積極的な観光広報宣伝を展開することで、一層の観光客誘致を図っている。鹿児島市、指宿市などをつくる鹿児島県4地区観光連絡協議会は、15年に観光ガイドのホームページ「かごしまの旅」を開設、かごしまの旅初心者におすすめの旅、鹿児島の温泉を楽しむ旅、鹿児島の深さを感じて歴史を知る旅などのコースを設定、鹿児島県観光の魅力を発信している。一方で、外国人観光客の誘致にも力を入れ、近隣諸国の旅行関係者、記者らを積極的に鹿児島に招き、魅力を海外発信している。



日本ジオパークに認定された桜島・錦江湾の風景

スポーツキャンプの誘致も順調で、春先にはサッカーや野球などプロチームの鹿児島キャンプがふれあいスポーツランド、鴨池陸上競技場などで行われ、ファンが強豪チームの練習風景を見る機会が増えている。県、鹿児島市、鹿児島商工会議所などでつくる鹿児島海外観光客受入協議会の大型クルーズ船誘致活動も盛んで、鹿児島市のマリナーポートかごしまに寄港する観光客船の数も増加している。

観光かごしま大キャン
ペーン推進
協議会が発
足

平成7年5月19日、鹿児島県、鹿児島市、鹿児島県観光連盟、観光関係業者らで組織する「観光かごしま大キャンペーン推進協議会」が発足した。

この年の7月27日に九州自動車道の人吉くえびの間(22・3キロ)が開通し、鹿児島と2150キロ離れた青森まで高速道路でつながることから、観光かごしまの魅力を全国にPRして観光客誘致を図ろうと設立された。当時の事業計画は、①九州縦貫自動車道全面開通の特別宣伝②誘客のための広報宣伝③イベント対策④受け入れ体制の整備の4本柱だった。

その後も、新たな要素を取り入れたキャンペーンを展開しており、19年度と20年度にはNHKの大河ドラマ「篤姫」、21年度から24年度には、九州新幹線全線開業に合わせた特別事業を実施し、鹿児島市をはじめ主要観光地を中心に、関西・中国地区からの観光客の増加に寄与した。25年度からは、これまで獲得した新たな鹿児島ファンを定着させるとともに、リピーター対策、新幹線全線開業効果の拡大、さらなる誘客促進に向けて取り組むため、重点戦略事業として本物の旅かごしま誘客拡大キャンペーン事業を展開しており、平成30年の明治維新150年に向けた各種施策をメインに据えたキャンペーンなど、戦略的な誘客促進に係機能が一体となって取り組んでいる。

現在の主な事業は、①鹿児島県観光の紹介・宣伝活動②観光客の誘致促進③イベントの実施、展開④観光客の受け入れ態勢の整備―などとなっている。26年4月現在の会員は、正会員64団体、賛助会員17団体である。

「薩摩観光
維新隊」を
結成

平成23年春の九州新幹線全線開業を前に、幕末維新期の偉人の姿で鹿児島市の魅力を紹介する「かごしま観光PRキャラバン隊」が21年10月から24年3月の間、結成された。西郷隆盛や大久保利通、島津斉彬ら郷土の偉人5人にふんし、関西以西を中心にPR活動を行い、鹿児島市のイメージアップや観光客の誘致促進に一役買った。22年10月にはインパクトのある名前を、と鹿児島市が一般公募、全国から2千通を超える応募があり、愛称は「薩摩観光維新隊」に決まった。

また、25年5月には、30年の明治維新150年を盛り上げるため、幕末維新期の偉人の姿で鹿児島市の魅力を紹介する新たな「薩摩観光維新隊」が発足した。西郷隆盛、篤姫、大久保利通に扮した3人は5月19日に東京であった渋谷・鹿児島おほら祭でデビューした。全国各地でのイベント参加や、市内での観光客おもてなし活動で「維新のふるさと鹿児島市」の魅力をPRしている。

「鹿児島市
ふるさと大
使」を委嘱

鹿児島市は平成23年7月7日、23年度に創設した「鹿児島市ふるさと大使」の第1号を、鹿児島市出身で日本航空会長（当時）、京セラ名誉会長の稲盛和夫氏に委嘱した。委嘱式は東京都品川区の日本航空本社であり、森博幸鹿児島市長が委嘱状を手渡した。「鹿児島市ふるさと大使」は、鹿児島市の魅力を全国に広く紹介・宣伝し、鹿児島市のイメージアップを図るのが目的。

さらに、鹿児島市出身の歌手で俳優の西郷輝彦さんに同年11月、「鹿児島市ふるさと大使」を委嘱した。西郷さんは旧谷山市出身。昭和39年に歌手デビューし、橋幸夫、舟木一夫と並ぶ「御三家」の1人として大

人気だった。25年7月には、鹿児島市出身で国内外を舞台に活躍する指揮者・下野竜也さんに、26年1月には鹿児島市桜島出身のプロサッカー選手・遠藤保仁さんに「鹿児島市ふるさと大使」を委嘱した。

イベントの振興 イベントで人を呼び込み、地域の良さを味わってもらおうと、イベントを通じた観光振興が全国各地で行われている。

鹿児島市は平成4年5月、鹿児島市で初めて開催された「宇宙技術及び科学の国際シンポジウム」に合わせて「宇宙おはら祭」を行い、国内外から参加した研究者らを歓迎した。10年4月には、南九州を代表する祭り、おはら祭が東京・渋谷の道玄坂一帯で繰り広げられ、沿道は多くの人出でにぎわった。この渋谷・鹿児島おはら祭はその後も毎年行われ、首都圏の鹿児島ファンが増加に寄与している。7年には第10回「海の祭典」、9年には「かごしま世界帆船まつり」を開催するなどイベントの振興を図ってきた。12年8月に始まった「かごしま錦江湾サマーナイト大花火大会」は、今では夏の風物詩として市民に定着している。鹿児島カッパ火山めぐりヨットレースは20年に第20回大会が行われた。これらのイベントで鹿児島を訪れた県内外の観光客に鹿児島の魅力を味わってもらい、次の観光振興につなげる対応と戦略が功を奏しつつある。

おはら祭は昭和24年に鹿児島市制施行60周年を記念して始まった。南九州最大の祭りとして発展してきている。毎年11月2、3日に開催されている。約2万人の踊り手が、鹿児島を代表する民謡「おはら節」や「鹿児島ハンヤ節」「渋谷音頭」に合わせて練り踊る「総踊り」を中心に、躍動感あふれるダンス「オハラ21」「音楽パレード&マーチング」、多くの子どもたちでにぎわう「YOU遊広場」など、いろいろな催しが行われる。市民の秋祭りともいえる行事で、工商业者や町内会など各種団体、グループが長い隊列を組んで天文館電車

通り一帯を踊り歩く様は壮観である。

そのおはら祭が、平成10年4月12日、東京・渋谷の道玄坂一帯で繰り広げられた。南九州最大の秋祭りを再現する踊り連は、上京した1200人を含む総勢2300人。若者の流行をリードする街に、「ヨイヤサー」とおはら節が響き渡り、総踊りの熱気は最高潮に。見物客が詰めかけた沿道は、普段の日曜日の3倍以上の35万人（渋谷警察署調べ）の人出でにぎわった。

企画したのは、鹿児島市関東交友会。交友会は鹿児島市が中核市になったのを契機に、鹿児島市出身者らが結成した。これまで文化・芸術、観光、物産など故郷との交流に協力しているが、自分たちが生まれ育った鹿児島市のよさをもっと広くPRしようと、南九州を代表するイベントに着目した。

おはら祭を商店街振興の起爆剤にと、渋谷区側も乗り気になった。当時の渋谷区長、小倉基さんが鹿児島市出身であることもイベント実現を後押しした。

渋谷・鹿児島おはら祭は、翌年も行われ、前年を上回る2600人が参加、同時に渋谷区の東急百貨本店では、鹿児島物産展が始まり、黒豚、さつま揚げ、薩摩切子などの鹿児島の特産品が人気を呼んだ。この渋谷・鹿児島おはら祭は、渋谷の名物行事になり、24年には15回の節目を迎えた。



渋谷・鹿児島おはら祭

かごしま錦
江湾サマー
ナイト大花
火大会

南九州最大級となる第1回かごしま錦江湾サマーナイト大花火大会が12年8月26日、鹿児島市の鹿児島港本港区であり、会場と会場周辺合わせて約30万人（主催者発表）の観衆が夏の夜を彩る鮮やかな花火に酔いしれた。

鹿児島市などで行く実行委員会が主催、世界有数の活火山桜島と波静かな錦江湾は鹿児島市最大の観光資源として、これらの世界に類のない自然景観を背景にした花火大会を計画した。第1回の12年は、県内で初めての三尺玉の打ち上げなど1万3千発の壮大な光と音の競演に、会場と会場周辺の観衆が沸いた。この「かごしま錦江湾サマーナイト大花火大会」はその後も鹿児島市の夏を彩る風物詩として行われ、多くの観客でにぎわっている。

26年は鹿児島市制125周年、平成の大合併で新しい鹿児島市になって10周年の記念の年で、8月23日の大会には、旧1市5町のシンボルだった花や木などの色にあわせた創作花火が打ち上がった。色は鹿児島市が赤（キョウチクトウ）、旧吉田町が銀（モクセイ）、旧桜島町がピンク（サクラ）、旧喜入町が緑（メアサスギ）、旧松元町が黄色（キク）、旧郡山町が紫（ツツジ）で、色鮮やかな花火が打ち上がり、丸に十の字の鹿児島市の紋章の花火で締めくくった。



かごしま錦江湾サマーナイト大花火大会

全国都市
緑化フェア
「花かごし
ま201
1」開催

鹿児島県、鹿児島市などが主催する「全国都市緑化かごしまフェア（通称・花かごしま2011）」が、23年3月18日開幕した。鹿児島で初めての開催となる同フェアは5月22日までの66日間、延べ940種、約120万株の植物が一堂に集う花と緑の祭典。メイン会場・サブ会場となる鹿児島市のほか、県内各地でも多様な展示や催しが行われ、3月12日に全線開業したばかりの九州新幹線を使って訪れる観光客らでにぎわった。

メイン会場となる吉野公園では、ハイビスカスやアダン、ブーゲンビリアなどの亜熱帯植物や郷土野菜など鹿児島固有の植物をテーマ別に配置、鮮やかな赤色の花びらが特徴の新品種のパラ「篤姫ローズ」が展示されたほか、県内外の自治体、企業による作品も多数展示された。

サブ会場の鹿児島ふれあいスポーツランドでは、カレーやチョコレートの香りを発する植物など個性的な植物をそろえ、視覚だけでなく、五感全体で楽しめるように工夫した。

両会場以外にも、鹿児島市街地を「文化ゾーン」など五つのゾーンに分け飾り付けた「まちなか会場」や、県内各地の公園や道の駅など計173カ所の協賛会場・回遊拠点にも期間中、花と緑があふれた。

実行委員会は、期間中の来場者を80万人と設定していたが、60日目に80万人を突破、5月22日までの来場者数は95万6424人だった。来場者の内訳は、メイン会場が60万1609人、サブ会場が35万4815人だった。

明治維新
150年カ
ウントダウ
ン事業

明治維新から150年の平成30（2018）年を間近に控え、鹿児島市は24年度から、明治維新150年に関連した観光・教育面でのカウントダウン事業を始めた。

その年ごとに近代日本の礎を築いた鹿児島とかかわりが深い出来事を題材として取り上げ、観光PRや講

演会開催などを実施、「維新のふるさと 鹿児島市」を全国にPRするとともに、鹿児島市民に郷土の歴史への理解と関心を深めてもらうのが狙いだ。

24年度の題材は1862年の生麦事件。24年10月26日には、横浜市の生麦事件参考館の浅海武夫館長が鹿児島市の歴史資料センター黎明館で講演、参加した240人の聴衆に対し、「事件が近代国家成立のきっかけになった」と話した。

浅海館長は、島津久光の行列に馬で割り込んだ英国人を薩摩藩士が切りつけた生麦事件や、その後の薩英戦争の経緯を詳細に紹介。「薩摩藩が薩英戦争で外国の威力を感じたことが、その後の薩長同盟や倒幕の動きにつながった」と語った。また、翌27日にも講演会を開催した。

25年度の題材は、1863年の薩英戦争。25年10月には薩英戦争の史跡をめぐるバスツアー、英国艦隊の航路をたどる探訪クルージングがあり、鹿児島市中央公民館では「薩英戦争シンポジウム」があった。また、近くの中央公園では薩英文化祭と題し、講演会や音楽イベント、英国から種子島に贈られたインギー鶏、紅茶、雑貨の販売会も行われた。

26年度からは、明治維新カウントダウン事業の一環として、「薩摩維新ふるさと博」を開催。

鹿児島市や民間企業等で組織する実行委員会が、西郷隆盛や大久保利通ら偉人の生まれ育った加治屋町で、幕末・維新期の薩摩の雰囲気味わってもらおうと企画。1回目は、26年10月23日から11月9日までの18日間開催した。

甲突川左岸緑地の歴史ロード「維新ふるさとの道」を会場に、当時の様子をモチーフにした芝居や郷土芸

薩摩維新ふるさと博を開催

能のほか、薩摩藩英国留学生が飲んでいたのであろうコーヒーを再現したカフェも開店。会場では人力車や駕籠が走り、幕末・維新期の雰囲気盛り上げた。また会場の各所に和服や洋服など明治維新期の衣装で着飾った「薩摩維新おもてなし隊」も登場し、来場者との記念写真に応じるなど観光客らに喜ばれた。期間中の来場者は12万8261人だった。

自転車ロードレース「サイクルフェスタ in 桜島」を開催

鹿児島市で初の自転車ロードレースとなる「サイクルフェスタ in 桜島」（同実行委員会など主催）が平成25年3月、桜島の一般公道を使って開かれた。2・8キ個人タイムトライアルと、5・2キヒルクライムの2ステージ制で総合順位を争った。

個人タイムトライアルは桜島ビクターセンター前を発着、ヒルクライムは愛宕枚聞神社前から湯之平展望所駐車場にゴールする。

日本自転車競技連盟登録者対象のチャンピオンクラスと、愛好者向けのチャレンジクラスがあり、後者は小学校4年生から50歳以上の男女計10カテゴリーに分かれた。

観光イベント創出支援事業を実施

鹿児島市は平成25年度から、観光イベント創出支援事業を始めた。鹿児島をPRする新たな観光イベントを鹿児島市が支援する事業で、支援対象を年間400万円を上限に、最長5年間支援する。鹿児島市は、ガイドブックにも掲載できるようなイベントを想定している。

25年度は「春！かごしま川物語」桜灯りと水上の音楽祭」が選ばれ、26年4月に開催された。春に甲突川一帯を夜桜や灯籠で彩り、コンサートなども行われ、竹燈籠、和傘など約1万個の灯りで照らされた会場では、桜の花びらが舞う中、家族連れなどがそぞろ歩きを楽しみ、音楽の演奏に耳を傾けた。水上の特設ス

テージでは、ジャズやゴスペルなどの演奏があつた。来場者は音楽に合わせて手拍子をとるなど、桜、灯り、音楽の融合を楽しんだ。焼酎のお湯割りやさつま揚げ、洋菓子などが味わえる食彩市のほか、花筏（いかだ）、灯籠作りのワークショップもあつた。

コンベンションの誘致 コンベンションとは各種大会や学会、会議、セミナー、展示会、見本市、博覧会などを指す。大勢の参加者が長期間滞在するため、宿泊や飲食、みやげ品、交通機関などに与える経済効果は大きい。イベントの振興と同様に、全国各地の自治体では少しでも多くの人を呼べるようにと、コンベンションの誘致、開催にしのぎを削っている。

コンベンション終了後の旅行をセールスポイントに、観光と抱き合わせで売り込む自治体が増えている。官民一体で国内外のイベントなどを誘致し、地域活性化を図ろうと「鹿児島コンベンションビューロー」の財団法人設立の許可が平成3年5月8日に九州運輸局から下り、正式に設立した。運輸省（当時）が指定した全国25の国際コンベンションシティの中では15番目、九州では福岡市や宮崎市に次いで3番目の財団法人化となつた。

鹿児島コンベンションビューローは、鹿児島市が1億円、鹿児島県が3500万円など、官民で2億7500万円を出資して基本財産をつくり、この運用益や協賛企業の会費などで運営する。スタッフは事務局長以下9人で、鹿児島市や鹿児島商工会議所、旅行代理店などから出向、事務所を鹿児島商工会議所ビル内に置き、コンベンションの誘致や、誘致後の主催者に対する観光旅行案内、広報、宣伝の支援活動などを行う。

鹿児島コン
ベンション
ビューロー
の設立

鹿児島観
光コンベン
ション協会
発足

鹿児島市の観光振興と国際会議などを効率よく一元的に推し進めようと、7年4月1日、鹿児島市などが出資した「財団法人鹿児島観光コンベンション協会」が発足した。25年4月には公益財団法人の認定を受け、「公益財団法人鹿児島観光コンベンション協会」となっている。

同協会は、国際会議や全国大会などの誘致活動を行ってきた財団法人鹿児島コンベンションビューローと、昭和8年8月に発足して鹿児島市の観光PRを推し進めてきた社団法人鹿児島市観光協会が合併したものである。

鹿児島市規模の地方都市では会議や大会を誘致する場合、東京、大阪など交通の便がよく、施設も充実している都市型コンベンションとは違って観光もセットになって売り込む比重が高い。そのため、より効率的な会議誘致と観光PRを推進するため、鹿児島市観光協会との組織一元化を図った。

コンベンション協会が支援した大会で、これまで最も参加者数が多かったのは、23年12月の全国の専門学生が集まり研究発表や作品展示、料理コンテストなどを通して交流する第21回全国産業教育フェアで、県内から5万5千人、県外から5千人の計6万人が参加した。

このほか、18年9月の第54回日本心臓病学会の学術集会に国内外から約5400人、23年1月の第24回日本静脈経腸栄養学会に約5千人など学術大会の誘致などが目立っている。

大正3（1914）年の桜島大正噴火100周年を翌年に控えた平成25年7月20日、鹿児島市で国際火山学地球内部化学協会学術総会が5日間の日程で始まった。43の国と地域から集まった研究者ら1069人が最新の研究発表などを通して、メインテーマの火山活動予測に関して活発に議論を行った。

鹿児島市の宝山ホールでは開会式が行われ、基調講演では京都大学防災研究所火山活動研究センター長の

国際火山学
地球内部化
学協会（I
AVCE
I）201
3年学術総
会を開催

井口正人教授が「桜島火山活動予測」と題し、桜島の噴火の歴史や最近の昭和火口の活動状況などを解説した。神戸大学の異好幸教授は、水が存在することで岩石が壊れやすくなり、プレートが動くプレートテクトニクスが起ることなどを説明した。

その後、鹿児島市のかごしま県民交流センターなどで分科会が行われ、木下紀正鹿児島大学名誉教授が桜島の火山ガスについて、気象条件によって濃度が高まる場所があることなどを説明した。

学術総会の開催に合わせて、桜島大正噴火100周年事業実行委員会は20、21の両日、県民交流センターで「ふれあい火山フェア」を開いた。2日間で家族連れら約2500人が訪れ、実験やパネル展示を通じて桜島や火山防災を楽しく学んだ。

22日には、総会の参加者約800人がバス約30台に分乗して、桜島や霧島、指宿などを現地調査した。霧島では霧島連山が一望できる高千穂牧場を訪問。写真が掲載されている案内板と比較しながら、新燃岳などの山の形を確認した。指宿では、池田湖や時遊館COCCOはしむれで開聞岳の噴火の歴史などに触れた。夜は、月明かりの下、鹿児島湾で船上パーティーがあり、桜島フェリーで潮風に吹かれながら黒豚みそのおにぎりや県産の野菜を使ったサラダなどの料理、おはら節に合わせたフラダンスなどを楽しんだ。

グリーン・ツーリズム 近年、都市部住民を中心に農村地域の自然の中で「ゆとり」「やすらぎ」「いやし」を求めるグリーン・ツーリズムが注目されている。農林水産省は平成4年に、農山漁村の活性化のため、長期滞在型休暇地としての諸機能をこれらの地域に導入する報告書「グリーン・ツーリズムの提唱」をまとめ、また、農林水産省九州農政局は23年度版の九州農業白書で、農林水産省の提唱から20年を迎えたことを

契機に、「都市と農村の交流」を特集、「生かせ田舎力」と提唱した。

鹿児島市は、18年に「鹿児島市みどり豊かな農山村ふれあい推進基本計画」を策定、24年には「鹿児島市グリーン・ツーリズム推進計画」を策定して、グリーン・ツーリズムの推進に力を入れている。また、24年11月には、市のグリーン・ツーリズムの新たな拠点として「鹿児島市観光農業公園（グリーンファーム）」を開園し、多くの来園者を呼んでいる。

「みどり豊かな農山村ふれあい推進基本計画」策定

市は18年3月、18～23年度を計画期間とする「鹿児島市みどり豊かな農山村ふれあい推進基本計画」をまとめた。グリーン・ツーリズムに取り組むための指針となるもので、農山村、都市部間の交流促進の基本方針や各種施策を盛り込んだほか、グリーン・ツーリズム推進に向けた組織の設置も掲げている。

計画では「ぬくもりが都市部と農村地域を行き交うライフスタイルの構築」が基本目標。基本方針に、「ぬくもりあふれる交流」「ふるさとの食文化との出会い」「情報の発信と連携」など五つを定めた。

施策は、それぞれの基本方針に従って定め、農業者とともに生活し地域文化にふれられる農家民宿等の滞在型交流の促進、農業体験などができる観光農業公園の整備、農産物直売施設の充実、地産地消の促進、農山村の見どころを掲載したグリーン・ツーリズムマップの作成などを掲げた。

「鹿児島市グリーン・ツーリズム推進計画」策定

市は24年3月、24～28年度を計画期間とする「鹿児島市グリーン・ツーリズム推進計画」をまとめた。28年度の目標指標として、活動組織における農業体験などの延べ体験者数を年間約1万5千人（22年度）から約2万人に、市グリーン・ツーリズム登録団体等の数を32団体（同年度）から38団体に、市グリーン・ツーリズムのホームページへのアクセス件数を約1万4千件（同年度）から約2万8千件に増やすことを掲げた。

計画では、「多彩な体験、あたたかい交流による心身のリフレッシュと農村地域の活性化」を基本目標に、「都市部住民の農村地域における交流促進」「人材の育成と関係団体への支援・連携」「農村地域の魅力の情報発信」の3点を基本方針に定めた。また、市中部（中央地域）を除く8地域別に、地域特性に応じた施策を盛り込んだ「地域別計画」も定めた。

24年11月には、市のグリーン・ツーリズムの新たな拠点として喜入一倉町に「鹿児島市観光農業公園（グリーンファーム）」を開園した。グリーンファームは標高約230mの高台にあり、鹿児島湾が見下ろせる。敷地面積は約41・3ha。うち、体験用農地として約2・1haを確保している。グリーンファームでは、「育てる・楽しむ・味わう・学ぶ」をキーワードに、「農業体験」「自然体験」「調理体験」「環境学習」の四つのプログラムがあり、多彩な体験ができる。また、簡易宿泊所を設け、宿泊しながら農業を楽しむ滞在型市民農園が20区画ある。

「さくらまつり」「グリーンファームの夏」「秋の里山フェスタ」「新春里山まつり」など四季に応じた季節感溢れるのイベントが楽しめる。



鹿児島市観光農業公園（グリーンファーム）

鹿児島市
グリーン・
ツーリズム
登録団体等
登録開始

市は平成19年度、「鹿児島市みどり豊かな農山村ふれあい推進基本計画」に基づいてグリーン・ツーリズム活動に自主的・主体的に取り組み団体、個人の登録制度を始め、20年2月1日付で1期生の17組に登録証を交付した。登録団体等については活動施設の整備等に対する助成のほか市のホームページなどに掲載して情報発信を行うなど、都市部との交流促進を図る。

鹿児島市グリーン・ツーリズム登録団体等の数は第14表のとおりである。

第14表 鹿児島市グリーン・ツーリズム登録団体等数

年度	登録団体等数
平成19年度	17団体
20年度	26団体
21年度	32団体
22年度	32団体
23年度	33団体
24年度	34団体
25年度	37団体

参考文献・資料 「鹿児島市観光統計」（各年）、「鹿児島市政概要」（平成元～26年度版）、「鹿児島市統計書」（平成元～25年度版）、「調査時報―回顧特集号」（昭和63～平成3年度、4～7年度、8～11年度、12～15年度、16～19年度、20～23年度版）、「鹿児島市の商工振興概要」（平成21、22、24、25、26年度版）、「鹿児島市観光未来戦略、同概要版」（平成19年度、鹿児島市）、「第2期鹿児島市観光戦略、同概要版」（平成24年3月、鹿児島市）、「桜島観光振興プラン」（平成19年2月、鹿児島市）、おはら祭ホームページ、「鹿児島市みどり豊かな農山村ふれあい推進基本計画」（平成18年、鹿児島市）、「鹿児島市グリーン・ツーリズム基本計画」（平成24年、鹿児島市）、「グリーンファーム 鹿児島市観光農業公園」（鹿児島市刊）、南日本新聞記事

第五章 交通

鹿児島市は、陸の玄関である鹿児島中央駅や離島航路の発着点である鹿児島港を有し、国内外線を備える鹿児島空港とも高速道路により短時間で結ばれている。一方、国内でも数少ない路面電車やフェリーなど多様な公共交通を備えており、こうした陸・海・空の交通の要衝機能を背景に、日本の南の交流拠点都市として着実な発展を遂げてきた。平成7年7月、九州縦貫自動車道が加久藤トンネルの完成により全線開通、これによって青森から鹿児島までの2170キが高速道路で一本に結ばれた。そして23年3月、九州新幹線的全線開業を経て交流人口がさらに拡大しており、交流拠点都市としての地位は格段に高まっている。

Ⅰ 九州新幹線鹿児島ルート

国土の背骨を形成する高速交通体系の一環として位置づけられ、建設された九州新幹線鹿児島ルートが、平成23年3月12日に全線開業し、県都・鹿児島市の陸上交通体系の飛躍的な発展をもたらした。全線開業の3カ月前の22年12月には、東北新幹線の八戸―青森間が開通、鹿児島から青森までの列島動脈が一本のルートでつながった。鹿児島ルートの開業は鹿児島市のみならず、鹿児島県、さらには九州の一体的浮揚、さらに社会・経済・文化の各方面の活発な交流を図るうえで、大きな役割を果たすものと期待されている。

昭和39年に開業した東海道新幹線やその後の山陽新幹線が、在来線の輸送力増強を狙いに建設されたのに対して、全国的な新幹線網整備で国民経済の発展と生活領域の拡大を目指すことを目的に、昭和45年に制定

全国新幹線
鉄道整備法

第1表 九州新幹線鹿児島ルート開業までの歩み

昭和45年 4月	九州新幹線建設促進期成会が発足
5月	全国新幹線鉄道整備法公布
48年11月	北海道、東北、北陸、九州鹿児島ルート、同長崎ルートの整備計画を決定
51年10月	鹿児島市九州新幹線建設促進協議会が発足
53年12月	鹿児島県九州新幹線建設促進協力が発足
57年 9月	整備新幹線計画が凍結
59年 3月	九州新幹線鹿児島ルートの駅、ルート案を公表
60年 1月	鹿児島、熊本着工準備作業所を開設
61年12月	西鹿児島駅で周辺環境整備事業の起工式
62年 1月	着工凍結の閣議決定を解除
4月	旅客鉄道株式会社（JR）発足
63年 8月	着工の優先順位が決定。八代－西鹿児島は4位
平成元年 8月	難工事の第3紫尾山トンネルに着手
3年 9月	西鹿児島駅で九州新幹線の起工式、西鹿児島－八代間本格着工
4年10月	新幹線駅となる西鹿児島駅建設始まる
8年 6月	同駅完成
10年 3月	船小屋－新八代間着工
11年11月	第3紫尾山トンネル貫通
13年 4月	西鹿児島－新八代フル規格化
6月	博多－船小屋着工
14年 9月	西鹿児島駅から「鹿児島中央駅」へ改称決定
15年 3月	西鹿児島－新八代のルート締結式、列車名「つばめ」に
16年 3月	西鹿児島駅東西駅前広場完成
3月13日	九州新幹線鹿児島中央－新八代が開業
9月	アミュプラザ鹿児島開業
19年 3月	九州新幹線乗客が1000万人突破
10月	JR九州、西日本が鹿児島中央－新大阪の相互直通運転を発表
21年 2月	公募で大阪直通列車名は「さくら」に決定
22年 2月	鹿児島中央駅が大規模増床、ビックカメラ開店
3月	九州新幹線乗客が2000万人突破。熊本でレール締結式、九州新幹線全線257キロがつながる
10月	新大阪直行の最速列車「みずほ」投入を発表
23年 3月	博多駅の新駅ビル「JR博多シティ」グランドオープン
3月12日	九州新幹線全線開業

(南日本新聞＝平成23年3月12日付紙面より作成)

された全国新幹線鉄道整備法。これが、九州新幹線建設のスタートラインとなった。ほぼ同時期に九州新幹線建設促進期成会が発足。47年6月に基本計画が決定され、48年11月には北海道新幹線（青森市―札幌市）、東北新幹線（盛岡市―青森市）、北陸新幹線（東京都―大阪市―長野市経由）、九州新幹線鹿児島ルート（福岡市―鹿児島市）、九州新幹線長崎ルート（福岡市―長崎市）の5線（いわゆる整備新幹線）の整備計画が決定された。

51年10月には、鹿児島市九州新幹線建設促進協議会が組織され、59年3月に駅・ルート案が公表。61年8月に工事実施計画の認可申請、同年12月には駅周辺環境整備事業の起工式が、西鹿児島駅のほか熊本駅でも行われた。62年1月、着工凍結の閣議決定を解除。同年4月には旅客鉄道株式会社（JR）が発足した。63年3月に西鹿児島駅構内自由通路が完成。平成元年8月、難工事が予想された第3紫尾山トンネル工事に着手した。

西鹿児島―八代間の着工 平成2年12月に整備新幹線着工等についての政府・与党の申し合わせが決定され、翌3年8月西鹿児島―八代間の工事実施計画が認可、同9月7日に起工式が行われた。さらに町づくりと一体となった鉄道駅緊急整備事業を進めるため、4年10月、JR九州、鹿児島県、鹿児島市が西鹿児島ステーション開発（株）を設立。



西鹿児島駅舎建設の起工式

10月17日には新幹線の新駅となる西鹿児島駅舎建設の起工式があった。5年4月に市新幹線対策室が設置され、6月には西鹿児島駅建設工事が着工、3年後の8年6月19日に同駅舎が完成した。こうしたなか、9年5月、全国新幹線鉄道整備法が一部改正施行され、①国と都道府県の負担割合は、2対1②都道府県は区域内の市町村に対して負担金の一部を負担させることができる—などが決まった。同年7月、政府・与党整備新幹線検討委員会が発足。10年1月、新規着工順位が《1位》九州新幹線新八代―船小屋間、東北新幹線八戸―新青森間《2位》北陸新幹線長野―上越間、と決定された。一方、新八代以北の区間については10年3月に新八代―船小屋間、13年6月には船小屋―博多間が着工された。

新駅名は「鹿児島中央駅」
新駅名は「鹿児島中央駅」

平成14年9月2日、市の西鹿児島駅駅名選定委員会（会長・赤崎義則市長＝当時）は、九州新幹線一部開業に合わせた西鹿児島駅の駅名を「鹿児島中央駅」に決めた。「市の中心駅が西駅では違和感がある」「いや西駅で定着している」との長年の改称論議は、市が設置した検討委員会、選定委員会で改めて議論され、「新幹線開業に合わせて改称すべき」と意見集約された。

公募では県内外から郵送、ファクス、電子メールで2976通の応募があり最も多かったのが「鹿児島中央駅」（735通）、2位は「新鹿児島駅」（535通）、3位が「鹿児島駅」（338通）で、ほかに「西鹿児島駅」「さつま駅」などがあった。選定委員（106人）の提案でも「鹿児島中央駅」（37人）がトップで、上位3案は公募と同じだった。新駅名の決定で昭和2年に武駅から改称されて以来、70年以上親しまれてきた「西駅」の名前が消えることになった。14年11月、県内経済界や各種団体が構成する駅名改称推進協議会が設立され、12月から7千万円を目標に改称経費を捻出するための募金活動が始まった。当初困難も予想さ

東口と西口の駅前広場が完成

れたが、多くの市民や団体に広がり、目標をはるかに上回る1億1300万円が集まった。改称経費は約1億円弱。このうち6600万円は、同協議会が集めた募金の一部が充てられ、経費を差し引いた募金の残額約3200万円は肥薩おれんじ鉄道支援を含む募金活用事業（11事業）として有効活用された。

平成16年3月6日、九州新幹線部分開業に合わせて整備が進められていた西鹿児島駅東口と西口の駅前広場が完成した。駅前広場の整備はタクシーとバス停の集約、電停の移設などを中心に進められた。東口広場の地下通路は3月6日から利用が始まり、11日から新設されたバスターミナルに3社のバスが乗り入れを始めた。西口広場では、薩摩切子をモチーフにしたモニュメント「切子燈」のお披露目があり、夕方点灯式があった。東口でも時計塔などのお披露目があり、「つばめロード」と名付けられた地下通路では市民ギャラリーや電照案内板に大勢の人が見入った。

鹿児島中央―新八代間が開業 西鹿児島駅東口と西口の駅前広場が完成した1週間後の平成16年3月13日、鹿児島中央―新八代間が開業した。この日から西鹿児島駅は、鹿児島中央駅と改称された。同駅では午前4時50分、新幹線開業式の参加者や新幹線始発便の乗客らが見守る中、東口に取り付けた「鹿児島中央駅」の文字がライトで照らされた。



東口駅前広場完成

新幹線部分開業に伴い、並行在来線の八代―川内間（116・9キ）は同日から第3セクター「肥薩おれんじ鉄道」に移管、川内―鹿児島中央間（46・1キ）は、JR九州のまま存続となった。

部分開業に伴う経済効果は顕著で、県観光連盟がまとめた16年4月から翌17年3月までの主要ホテル・旅館の宿泊客数は、鹿児島市内が前年同期比7%増、霧島地区が3・5%増、指宿地区が3・7%増となったほか、鹿児島市内の主要観光スポットを周回するバス「カゴシマシティビュー」は、二けたの伸び率を示した。中央駅から天文館を結ぶ市電の利用者も前年を約10%上回った。また、鹿児島市内で開かれる大会・会議の件数と県外参加者数は16年が156件で5万4千人、17年が161件で5万9千人、18年が180件で6万7千人、19年が224件で6万8千人、20年が172件で8万4千人と県外参加者数は着実な増加傾向を見せた。鹿児島地域経済研究所は部分開業に伴う1年間の県内経済波及効果を165億7千万円と算出した。

平成19年10月、JR西日本とJR九州が、全線開業に合わせて鹿児島中央―新大阪間で山陽新幹線と九州新幹線の相互直通運転の実施を発表した。21年2月、両駅間を直通運転する列車の名称を「さくら」に決定。22年10月、鹿児島中央―新大阪間を最速3時間45分で結ぶ列車の名前を「みずほ」と発表した。

鹿児島ルート全線開業 平成23年3月12日、九州新幹線鹿児島ルートが全線開業した。全国新幹線鉄道整備法公布から41年目のことであった。しかしながら、全線開業の前日午後、東日本大震災が発生、12日、13日に予定されていた開業記念イベントの中止、縮小が相次いで決まった。12日、鹿児島中央駅では観光PRや物産展などだけが厳粛なムードのなか行われ、駅周辺には義援金箱が置かれた。全線開業の1カ月後の利用状況は、博多―熊本間が74万6千人で対前年比130%、熊本―鹿児島中央間は43万人で同155%だっ

「さくら」と「みずほ」

100日記
念「百日祝
い」

た。平均乗車率は、博多―熊本間が41%、熊本―鹿児島中央間は37%。九州内発着の「さくら」「つばめ」より新大阪直通の「みずほ」「さくら」の乗車率が高いのが特徴だった。

九州新幹線全線開業から100日目となる平成23年6月19日、JR九州は鹿児島中央駅など各県の主要駅で「百日（ももか）祝い」と称する記念式典を開いた。開業前日に東日本大震災が発生してできなかった出発式をあらためて実施。大きな事故もなく乗客も順調に増加しているこれまでに感謝し、今後の健やかな「成長」を願った。「元氣は西から」のテーマには、九州から被災地復興の願いを込めた。

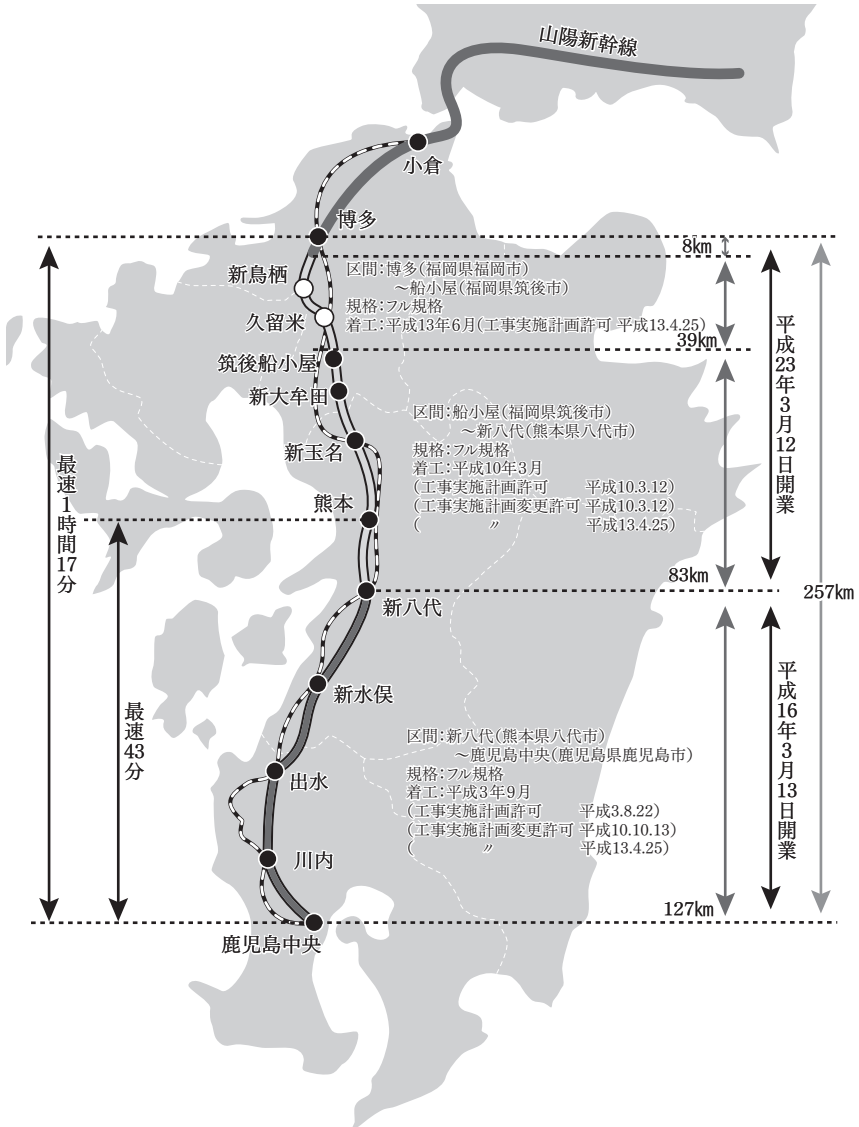
鹿児島中央駅では鉄道の末永い活躍を願い、鹿児島市の100歳の末吉正彦さんを一日駅長に迎えた。長井敏郎駅長（当時）とともに右手を挙げて新大阪行きの「さくら」に出発の合図を送った。東口の駅前広場では県内沿線自治体などが参加して特産品販売などの記念イベントが開かれた。

全線開業後の推移 九州新幹線全線開業後の経済効果はその後の数字に表れた。JR九州の発表では、開業後3カ月間の鹿児島中央―熊本間の利用者は対前年162%の129万人3千人で、観光特急「指宿のたまて箱」の乗車率は86%と好調だった。鹿児島地域経済研究所は、開業後約半年間の経済効果を188億円とほじき出した。開業後1年間の鹿児島中央―熊本間の利用者は、前年に比べ65%増、熊本―博多間が37%

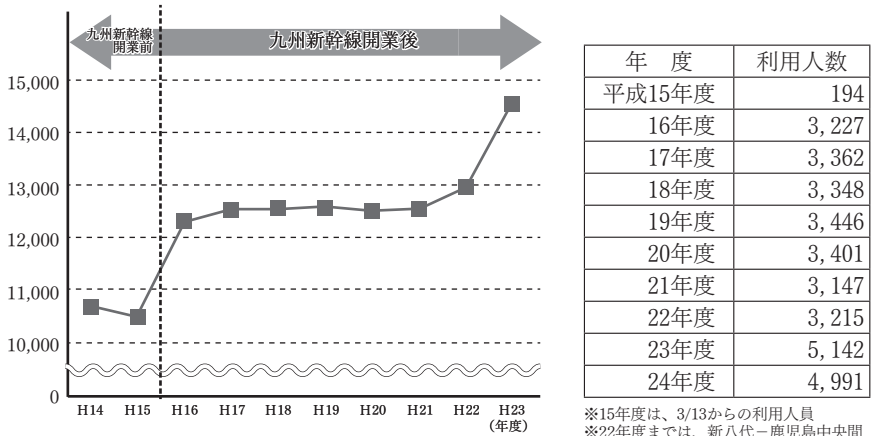


鹿児島中央駅を出発する「つばめ」第1便

第2表 九州新幹線鹿児島ルート概要図



第3表 鹿兒島中央駅乗降客数の推移(左)と九州新幹線の利用人数(右)
(単位：千人)



(鹿兒島県統計協会「鹿兒島のすがた2014」)

※15年度は、3/13からの利用人員
 ※22年度までは、新八代～鹿兒島中央間
 ※23年度からは、熊本～鹿兒島中央間

第4表 鹿兒島からの新幹線による移動時間



(鹿兒島県統計協会「鹿兒島のすがた2014」)

増と好調を維持。鹿児島市が発表した平成23年の観光統計では、入り込み観光客数が過去最高の955万5千人（前年比7・7%増）を記録、このうち鉄道利用は前年比6割増の23・2%を占め、開業効果が鮮明となった。

鹿児島中央―熊本間の利用者数は、初年度の反動が懸念された2年目は東日本大震災の被災地支援の流れや東京スカイツリーの開業などもあり、3%の微減。（第2、3、4表）

鹿児島中央ターミナルビルが完成
鹿児島中央ターミナルビルが完成
あった。バスターミナル、ホテル、飲食店街、事務所が入る複合ビルで、地上14階、地下1階建ての高さ71・85^{メートル}。陸の玄関の新しいランドマーク誕生となった。地権者の南国殖産(株)、鹿児島銀行、(株)松元、南国ビル(株)の4社が手がけた。22年5月に着工、建設費約70億円。敷地面積3565平方メートル、延べ床面積2万

5449平方メートルで全館LED照明を使い、太陽光発電や壁面緑化など省エネ、環境に配慮している。1階バスターミナルは鹿児島空港連絡バス、高速バスなどが発着。1階と2階に鹿児島銀行中央支店、7階と14階にはソラリア西鉄ホテルが入り、鹿児島中央駅と直結する地下1階の飲食店街は「鹿児島の黒（黒牛、黒豚等）」が味わえる地下街となり「バスチカ」の愛称が付けられた。

アミュプラザ1億人突破
鹿児島中央駅と連結するアミュプラザ鹿児島に来館者数が平成25年7月12日、延べ1億人を突破し、記念式典が行われた。アミュプラザは駅ビルとファッションビルの要素を併せ持つ商業施設として、九州新幹線部分開業に合わせる形で建設され、部分開業から約半年後の16年9月にオープン。施設開業から8年10カ月で1億人を達成した。

II 鹿児島市の交通行政

公共交通サービスの姿容 鹿児島県の自動車車保有台数は、平成2年に94万7905台だったが、17年には131万9124台に増加。その後も毎年微増を続けて25年10月末現在、134万3404台。一世帯当たりの保有台数は2年に1.39台だったが、17年に1.82台と上昇。同年以降は横ばい状態で25年も1.82台となっている。県内保有台数のうち、鹿児島市は39万9千台で、昭和62年に比べると約18万6千台増えている。

鹿児島市では他都市同様、こうした保有台数の増加に伴い、昭和49年に34%だった移動における自動車分担率が、平成18年には約60%と大幅に上昇した。こうした背景から公共交通として役割を担ってきた鉄道、路面電車、路線バス、フェリーの利用者数は近年横ばい、あるいは減少傾向をみせており、人口

第5表 県内自動車数の人口比・世帯比

年	人口	世帯数	車両数	1台当たりの人口数(人)	1世帯当たりの自動車保有台数(台)
昭和45年	1,729,150	511,820	222,363	7.78	0.43
50年	1,723,902	550,297	443,833	3.88	0.81
55年	1,784,623	607,452	647,255	2.76	1.07
60年	1,819,270	640,954	789,933	2.30	1.23
平成2年	1,797,824	682,250	947,905	1.90	1.39
7年	1,794,224	688,646	1,117,686	1.61	1.62
12年	1,786,194	716,610	1,233,569	1.45	1.72
17年	1,753,179	725,045	1,319,124	1.33	1.82
20年	1,719,832	735,826	1,322,342	1.30	1.80
21年	1,711,089	739,182	1,322,555	1.29	1.79
22年	1,703,915	742,926	1,324,142	1.29	1.78
23年	1,698,845	733,069	1,326,907	1.28	1.81
24年	1,689,511	735,299	1,337,208	1.26	1.82
25年	1,680,113	737,436	1,343,404	1.25	1.82

- ※1. 各年10月1日現在(人口)車両は、10月末現在
 2. 車両数は、軽自動車数を含む
 3. 人口、世帯数については県HPより (九州運輸局鹿児島運輸支局)

第6表 鹿児島市の車種別保有自動車台数 (単位：台)

年次	総数	乗用車		乗合用	貨物車			特殊車	
		普通	小型		普通	小型	被けん引	特殊用途	大型特殊
平成元年	168,892	3,075	124,715	1,397	7,474	26,627	255	3,989	1,360
2年	177,260	4,042	130,923	1,410	7,915	27,047	275	4,196	1,452
3年	183,959	5,570	135,249	1,391	8,351	27,309	293	4,208	1,588
4年	190,605	7,785	139,331	1,389	8,501	27,236	302	4,426	1,635
5年	197,105	10,978	142,104	1,365	8,710	27,277	320	4,686	1,665
6年	205,135	16,269	144,076	1,369	9,036	27,514	342	4,801	1,728
7年	213,177	21,486	145,736	1,349	9,531	27,823	400	5,029	1,823
8年	220,830	27,751	146,550	1,346	9,989	27,811	411	5,190	1,782
9年	228,906	34,768	147,431	1,363	10,246	27,358	420	5,499	1,821
10年	232,384	40,681	145,414	1,379	10,211	26,673	428	5,705	1,893
11年	234,745	45,708	143,281	1,389	10,129	25,938	435	5,915	1,950
12年	236,467	50,569	140,563	1,377	10,114	25,250	437	6,188	1,969
13年	237,847	55,162	137,784	1,410	10,133	24,600	434	6,353	1,971
14年	238,496	58,868	135,312	1,404	10,134	23,901	440	6,477	1,960
15年	237,988	61,132	133,483	1,393	10,090	22,964	447	6,520	1,959
16年	236,780	63,306	130,816	1,389	10,120	22,203	445	6,548	1,953
17年	256,434	69,771	140,252	1,494	11,437	23,559	557	7,234	2,130
18年	254,511	70,035	138,497	1,483	11,475	23,052	581	7,251	2,137
19年	250,731	69,726	135,666	1,465	11,325	22,497	644	7,296	2,112
20年	244,225	68,864	130,980	1,448	11,173	21,824	615	7,228	2,093
21年	238,262	67,280	128,145	1,496	10,812	20,683	635	7,128	2,083
22年	235,680	67,440	126,345	1,550	10,555	19,930	648	7,126	2,086
23年	233,010	67,965	123,987	1,531	10,360	19,304	668	7,111	2,084
24年	232,573	69,208	122,840	1,570	10,220	18,821	673	7,171	2,070
25年	234,119	69,042	118,661	1,555	9,759	17,671	676	7,083	1,928

※平成16年までは旧鹿児島市

(九州運輸局鹿児島運輸支局)

第7表 鹿児島市の軽自動車等登録台数

(単位：台)

年次	総数	軽自動車					二輪の小型自動車	自動車 小型特殊	その他	原動機付自転車 (cc)				
		軽二輪	軽三輪	軽四輪						農耕用	50以下	51～90	91～125	ミニカー
				乗用	貨物 家用	貨物 営業用								
平成2年	136,031	4,931	4	10,048	49,091	873	2,703	333	448	59,449	5,473	2,636	42	
3年	136,555	5,077	4	12,922	49,263	904	2,751	335	529	56,805	5,439	2,519	7	
4年	136,012	5,133	4	15,729	48,279	854	2,943	340	570	54,372	5,315	2,467	6	
5年	135,833	5,141	4	18,414	47,477	855	3,087	341	589	52,263	5,257	2,401	4	
6年	138,319	5,265	6	22,219	46,675	861	3,580	337	624	51,133	5,240	2,376	3	
7年	140,886	5,399	6	25,556	45,874	871	4,088	337	658	50,464	5,240	2,390	3	
8年	142,690	5,442	3	28,963	44,350	890	4,368	329	665	50,262	5,021	2,390	4	
9年	142,385	5,554	4	31,963	41,456	949	4,553	349	654	50,105	4,401	2,394	3	
10年	143,528	5,589	4	34,833	39,089	973	4,887	373	672	50,351	4,324	2,429	4	
11年	146,592	5,580	4	38,373	37,408	983	5,152	387	704	51,133	4,192	2,671	5	
12年	149,676	5,556	4	42,772	35,937	972	5,239	403	714	51,236	3,976	2,860	7	
13年	152,820	5,802	5	47,224	34,521	977	5,373	397	702	51,011	3,824	2,977	7	
14年	156,846	6,159	5	51,669	33,500	986	5,430	419	690	51,098	3,664	3,215	11	
15年	161,312	6,674	5	56,185	32,093	1,002	5,450	439	696	51,403	3,896	3,444	25	
16年	166,172	7,256	5	60,872	31,513	987	5,666	455	691	51,302	3,745	3,639	41	
17年	196,729	8,295	6	76,136	39,299	1,114	6,295	1,630	784	55,177	3,891	4,023	79	
18年	202,210	8,844	6	81,425	38,858	1,090	6,368	1,634	786	54,942	3,725	4,404	128	
19年	208,653	9,234	6	88,339	38,297	1,083	6,611	1,638	799	54,253	3,523	4,672	198	
20年	213,389	9,564	5	93,283	38,083	1,143	6,796	1,662	787	53,536	3,338	4,947	245	
21年	218,224	9,815	5	98,774	37,359	1,144	6,954	1,669	759	52,893	3,236	5,340	276	
22年	221,491	9,858	4	103,152	36,861	1,111	7,078	1,700	745	51,969	3,019	5,711	283	
23年	221,642	9,699	4	105,722	36,200	1,121	7,102	1,722	750	50,218	2,772	6,044	288	
24年	224,438	9,649	4	109,953	36,076	1,110	7,116	1,749	741	48,552	2,561	6,640	287	
25年	230,639	9,659	3	115,811	36,213	1,091	7,119	1,866	762	48,098	2,441	7,181	314	

※平成16年までは旧鹿児島市

(市民税課)

減少社会の到来を踏まえると、長期的には減少傾向で推移すると予想される。

市内の路線バスは、市交通局を含めて6事業者が運行しているが、多くの路線が天文館に一極集中する。17年の道路交通センサスでは、同地点はバス交通量で国内4位に顔を出しているほどである。このため高い輸送サービスを提供する半面、ダンゴ運行など定時性・速達性の低下が指摘されている。

一方、16年の隣接5町との合併により、これまで以上に広域かつ分散化した市域が形成され、公共交通サービスが十分に行き届かない公共交通空白地や不便地がみられるようになった。需要減少による不採算路線の廃止・縮小や運行便数の削減の影響を受ける地域も出てきた。こうした地域の利便性をカバーするため、20年にはコミュニティバス「あいばす」、23年には乗合タクシーの運行が始まった。

市の中心市街地は、百貨店をはじめ様々な高次都市機能が集積し、交通結節点として高い利便性を持つ街の顔として発展してきた。しかし、平成8年にダイエー谷山店が出店したほか、その後もイオン鹿児島ショッピングセンター（19年）など大型の商業施設が中心市街地外に相次ぎ出店を始めたことや、公共施設等の移転でその相対的な地位が低下。天文館周辺の歩行者数は10年と20年を比べると約半分に減っている。他方、丘陵地を中心に住宅地の開発が進んだことや、市街地の中心部を広域道路網が通過していることから、特に国道3号、10号、225号から放射状に伸びる大型住宅団地と中心市街地を結ぶアクセス道路などの交通混雑・渋滞が慢性化した。

こうした課題に対応して鉄道、路面電車、路線バス、フェリーの公共交通機関の役割分担を明確にした上で、移動の連続性を確保するため総合交通ターミナル（鹿児島中央駅）、サブターミナル（鴨池地区・鹿児島駅・

谷山地区) など主要な交通結節点での機能強化を図り、環境対策や渋滞緩和の面からも自動車や自転車との結節を高めるパークアンドライド、サイクルアンドライドの取り組みが始まった。

16年3月には、脇田電停と桜ヶ丘団地・広木方面を結ぶライダーバスの運行が始まった。さらに、公共交通サービスの向上策として17年にICカード式の乗車カード「ラピカ」が登場。連接式超低床電車など輸送能力の高い車両の導入(19年)も始まった。また、21年に開業したJR広木駅では、市営の駐車場(39台)・駐輪場(約200台)が整備された。歩行者・自転車の通行環境向上では、昭和61年から電線類の地中化に順次取り組んだほか、平成20年には国から自転車通行環境整備モデル地区の指定を受け、パース通り地区に自転車の通行部分を分離した歩道整備を進めた。

22年3月、市は公共交通を軸とする交通体系の構築を目的に「公共交通ビジョン」(22年度―33年度)を策定した。基本理念は「公共交通を活かした歩いて楽しむ緑のまちかごしま」。基本方針に「利便性・効率性の高い、持続可能な交通体系の構築」「安全・快適で、人と環境にやさしい交通環境の整備」など挙げ、59の施策の推進に取り組み、33年度の評価指標に「公共交通利用者数を、短期的には減少傾向に歯止めをかけながら現状(20年度)以上にする」「運輸部門からの温室効果ガス排出量を、211万1千トにする(15年度比7・6%減)」「中心市街地の入込観光客数を年間800万人(20年度734万1千人)、中心市街地の歩行者通行量を1日15万人(21年、12万8635人)にする」ことなどを掲げた。

バリアフリー化 平成12年11月に施行された交通バリアフリー法は、高齢者・身体障害者が公共交通機関を利用して移動する際の利便性・安全性を向上させるために、駅などの施設や車両および周辺の道路・広場

などのバリアフリー化を一体的に推進することを定めた。これに基づき、市は15年3月、「交通バリアフリー基本構想」を策定した。1日の利用者が5千人以上の特定旅客施設である西鹿児島駅、天文館通電停、桜島フェリーターミナルから半径0・5^キ×1・0^キの範囲(約3・3平方^キ)を重点整備地区に設定。三つの特定旅客施設から高齢者や障害者が歩いて移動する公共施設、病院、百貨店までの歩・車道の幅や段差、傾斜、信号施設を調査、利用の見込まれる約80施設までの経路を対象にした。道路管理者、交通事業者、県公安委員会などの関係機関で協力しながらエレベーターやエスカレーター、設置、段差・勾配の解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置、音響式信号機の整備など推進する構想である。22年を目標年にした。

15年に策定したバリアフリー構想の計画期間が終了したことから、24年3月、さらにバリアフリー化を促進するため「新交通バリアフリー基本構想」を策定した。重点整備地区Ⅰ(中央地区、約370^ハ)、同Ⅱ(鴨池地区、約244^ハ)、同Ⅲ(谷山地区、約94^ハ)を選定し、視覚障害者誘導用ブロック、車イス対応トイレ、音響式信号機、視覚障害者が横断歩道を渡るとき手がかりにするエスコートゾーンなど整備する。また、ハード面だけではなくソフト面からも、市政出前トークやバリアフリー教室での啓発活動、車内アナウンス案内などを推進することや、車いすのまま乗降、移動できるユ



コミュニティバス「あいばす」

ニバーサルデザインタクシーや路面電車・バスの低床車両の導入なども盛り込んだ。32年度を目標年度にしている。

公共交通不便地対策 市は隣接5町との合併後の18年、公共交通が不便と思われる地域における公共交通のあり方についての検討等を開始した。電停、バス停等から500m以上で遠であること、100世帯以上の地域であること等を指標とし、14エリアを公共交通不便地として選定した。その対策の一つとして導入されたのがコミュニティバスである。一定の人口があり、ある程度利用が見込まれる地域を優先し、20年10月21日、吉野、谷山（下福元町北東部）、喜入地域においてコミュニティバス「あいばす」の運行が始まった。市内の公共交通不便地14エリアのうち、「あいばす」は吉野2エリア、谷山、喜入各1エリアをカバーする。

「あいばす」は年末年始を除く、月々土曜日に運

第8表 コミュニティバス「あいばす」等の運行状況（平成25年度）

地域名等	運行事業者名	利用者数(人)	補助金等(千円)
①吉野地域あいばす	南国交通(株)	11,951	16,937
②谷山地域あいばす	鹿児島交通(株)	24,265	10,751
③喜入地域あいばす	鹿児島交通(株)	9,995	13,987
④伊敷東部地域あいばす	南国交通(株)	10,654	9,870
⑤伊敷西部地域あいばす	いわさきバスネットワーク(株)	11,370	13,650
⑥谷山北部地域あいばす	鹿児島交通(株)	11,479	13,440
⑦谷山南部地域あいばす	鹿児島交通(株)	20,787	15,015
⑧吉田地域あいばす	南国交通(株)	10,259	16,422
⑨松元地域あいばす	南国交通(株)	17,754	16,609
⑩郡山地域あいばす	JR九州バス(株)	12,307	11,550
吉野南部地域(吉野循環バス)	南国交通(株)	2,407	1,890
錫山地区(乗合タクシー)	鹿児島市タクシー協会(5社)	568	988
計		143,796	141,109

※番号①～⑩は「あいばす」の車両番号

※「吉野南部地域」については磯山コース全5便のうち、本市が補助を行う2便の実績

行する。車いす用リフトを備えた小型バスで、運賃は一律大人150円、小学生80円。ICカード乗車券、友愛バス、敬老バスの利用が可能。公共交通不便地と商業施設や病院、交通結節点等を結ぶルートを運行する。22年7月、吉野南部地域における対応策として、吉野循環バスの増便等を実施し、同10月、吉田、松元、郡山3地域のコミュニティバスを、「あいばす」の制度に統合するとともに、伊敷東・西部、谷山北・南部地域において「あいばす」の運行を開始した。

さらに23年7月1日、錫山地区でバス停留所や公共施設等まで乗り合わせる「乗合タクシー」（予約制）の運行を始めた。錫山地区の乗合タクシー運行で、すべてのエリアで不便地対策が完了する形になった。同タクシー運行は地元の村崎タクシーや旭交通など5社が請け負って、年末・年始を除く月、水、金曜の週3日、1日5往復走る。料金は往路が同地区の利用者宅から慈眼寺団地、勤場のいずれかのバス停まで150円。JR谷山駅など7カ所の降車ポイントまで足を延ばすと650円。復路は慈眼寺団地バス停発で同地区まで150円。

広木駅開業

新駅が開業 平成21年3月14日、田上町に新設されたJR鹿児島本線「広木駅」が開業した。同駅は鹿児島中央―上伊集院間のほぼ中間点にあり、交通渋滞や地域の活性化に向けて周辺住民らから、約30年前から要望を重ねていた。16年に市とJR九州が基本



森博幸市長の合図で広木駅を出発する電車

協定を結び、20年から工事を進めていた。駅は無人駅で上下ホーム2面とスロープ付き通路などを備える。市内では昭和63年のJR指宿枕崎線の慈眼寺駅に次ぐ新駅となった。平成21年度の乗降客は45万2千人、22年度は59万7千人、さらに23年度は66万4千人、24年度は70万7千人と増加した。

Ⅲ 公営交通の動向

鹿児島市交通局は、昭和3年7月に市営の軌道事業が、翌4年12月には自動車運送事業がスタートした。以来85年余にわたって通勤、通学など市民生活を支える重要な基幹的公共交通機関としての役割を果たしている。平成16年11月の5町との合併により桜島町営バスを統合し、新市域においてもさらに大きな役割を担うことになった。しかし、モータリゼーションの進展、少子高齢化に伴う社会構造の変化、市民生活の多様化などにより、公共交通機関の利用者は減少傾向が続いている。一方で、環境問題への関心の高まりや、まちづくりと調和した公共交通機関への社会的要請は高まりつつある。

交通局は、これまで昭和42年1月に「財政再建団体」の指定を、さらに同60年に「準用財政再建団体」の指定を受け、財政の再建を行ってきた。平成4年に準用財政再建を完了したものの、厳しい経営環境は変わらず、13年2月には、15年度までを計画期間とした「経営改善基本計画」を策定した。退職者の不補充や路線見直しなどの赤字対策を講じているものの、昭和40年代のバス路線拡充に伴い大量採用した職員の高齢化により人件費縮減が進まないことなどから、10年度決算は約2億5800万円の資金不足が生じ、深刻な経営危機に直面したためである。計画では、退職者の多くを占めるバス運転士の不補充、バス運行の受委託を

検討する。給与も全職員の給与月額を2%削減する。バスの運行体制では、他社路線との競合状態等を考慮して路線見直しやダイヤ改正を行う。路線の見直しにあたっては、電車とバスの連携、バス相互のネットワーク化を図る―ことなどを盛り込んだ。

さらに15年2月、21年度までの7年を計画期間とする「新・経営改善計画」を策定した。計画では「21年度において損益勘定の収支を均衡させる」ことを念頭に、「増収対策」「経費節減」「乗客サービスの向上」「資産活用」「人材育成と組織力の強化」の5つの基本方針に基づき、路線見直し、ICカード乗車券「ラピカ」の導入、人件費縮減、遊休資産の売却などに取り組んだ。

この間、20年7月には、市の交通事業が発足80周年を迎えた。記念事業として、電車の車両部品、資料なども展示された写真展のほか、夏休みこども市電教室などが開催された。

公営バスの利用者減少傾向は、引き続き全国的に進んだ。23年5月の総務省のまとめによると、地方自治体が経営する公営バスの21年度の輸送人数は、9億5600万人となり、統計のある昭和35年度以降で初めて10億人を割り込んだことが分かった。マイカーの増加などによるバス離れに加え、財政難で路線縮小や事業廃止が相次いでいるためで、ピーク時の39%まで落ち込んだ。輸送人数は16億9700万人だった昭和35年度以降、車両の増強や高度成長で増加が続いたが、47年度の24億6200万人をピークにほぼ一貫して減少。57年度に19億5800万人と20億人を割り、平成20年度は10億1千万人まで減っていた。

鹿児島市においては、平成21年度の輸送人数は過去最低の1158万人で、ピーク時（昭和49年度、3655万人）の3割にまで落ち込んだ。特に平成21年度は前年度の1289万人から1331万人減らした。「新

型インフルエンザによる外出手控え、鹿児島三越の閉店など経済的な落ち込みも加わった」と分析された。全国のバス事業を持つ自治体も、昭和55年度には58あったが、撤退が相次ぎ平成21年度は36に減少。このうち、同年度決算で総収益が総費用を上回る黒字は25、赤字は11だった。

こうした厳しい状況下、交通局は23年4月に経営健全化計画を策定し、増収対策、経費削減策、輸送サービスの向上などの方策に取り組みながら、地域に密着して市民に信頼される交通機関を目指した。この計画は22年度から28年度までの7年間で計画期間とし、単年度収支の黒字化と各年度末における資金不足比率が経営健全化基準である20%を下回ることを目標に、運行の効率化策として運行路線やダイヤ等の全面見直し、北・桜島営業所管内の路線の民間委託、増収対策として新たな媒体の開発・提供による広告収入の拡大や市電・市バスの利用促進PR、経費削減策として光熱水費など管理経費の抑制やエコドライブの徹底などの具体的方策に取り組んだ。

24年12月には、大正元年12月に鹿児島市で路面電車が運行を開始してから100周年を迎え、観光レトロ電車「かごでん」の製作、運行をはじめ、谷山電停に「日本最南端の電停」標柱の設置や、記念パネル展、記念グッズ・乗車券の販売などさまざまな100周年記念事業を実施した。

また、施設が老朽化していることから、局舎・電車施設については上荒田町のJT跡地へ、バス施設については新栄町と浜町へ、いずれも27年度の移転を見据え、施設のリニューアル事業に取り組んだ。局舎・電車施設については19年度に基本計画を策定、23年度から24年度にかけて基本・実施設計を行い、25年8月に着工した。また、バス施設は、24年度に基本計画を策定、25年度に基本・実施設計を行い、26年6月に着工

した。併せて、交通局施設の移転に伴う跡地の処分方法等についても25年度から検討を行った。

26年3月、消費税増税や会計制度の見直しなど、収益、費用双方の大きな変動要素に対応するため、経営健全化計画の見直しを行った。26年度以降の收支見直しを見直した結果、当初の目標であった単年度收支の黒字化の達成は困難であると判断し、各面から経費等の節減に努め、単年度收支の改善を目指すとともに、次期計画の策定に向けて、将来にわたり持続可能な方策を検討することとした。電車・バスの利用者がともに減少傾向にある中、電車については22、23年度に九州新幹線の全線開業効果等により、増加に転じたものの、効果が落ち着いた24年度には再び減少に転じている。

鹿児島駅前
電停の大型
上屋完成

軌道事業 平成3年4月11日、鹿児島駅前電車停留場のホーム上屋の竣工式が行われた。これまでの電停上屋はホームの外側だけを覆い、真ん中は空いた状態だった。全体を覆うことで風雨や桜島の降灰から乗客を守り、JR鹿児島駅につなぐ終起点電停としての風格を備えた。上屋の構えはモダンなコンクリート円柱の上に屋根材として半透明のポリカーボネートを使用、40本の蛍光灯40本をつけて従来より3倍明るくなった。屋根は中央部が結露を防ぐ通風口をつけた一部2階式で、高さ9・2×5・9メートル、長さ25メートル、幅12・7メートル。ホームも複線から三線に拡張、長さ30メートル、内外4カ所造り、桜島の溶岩プレートを張った。

市電センタ
ーポール化
が完成

平成4年3月27日、市電センターポールが併用軌道全区間8・75キロで完成した。センターポール化は、クモの巣のような架線を撤去して快適な都市景観をつくろうという全国で初の試み。昭和62年度から高見馬場―朝日通り間約1キロで取り組んだ。同区間で九州電力、N T Tにより電線類の埋設工事が終了、市電の架線柱だけが残るためセンターポール化に踏み切った。同区間は63年10月に完成。その後、高見馬場―高見橋間、

高見馬場―市立病院間など順次工事が進められた。支柱に水銀灯、中央分離帯にはフラワーポットなどが設置され、景観を一変させた。平成4年、市電センターポール化などが評価され「潤いのあるまちづくり」で自治大臣表彰を受けた。

公営で営業
キロ数日本
一

平成5年4月1日、市電の路線延長13・1^{キロ}が、全国の公営路面電車で日本一になった。全国には鹿児島市のほか札幌、函館、東京、熊本の4都市で公共交通による路面電車が走る。5団体合わせた路線延長は62^{キロ}で1日平均17万5千人の足として利用される。路線距離ではこれまで函館市電が14・5^{キロ}で一番長かったが、4月から経営合理化など理由に3・6^{キロ}を廃止したため、鹿児島市が路線距離でトップとなった。全国に約20ある民営路面電車を加えると、広島市の路面電車が18・8^{キロ}で最長。

鹿児島市に路面電車が登場したのは大正元年。運行区間は武之橋―谷山間の6・4^{キロ}で民間が経営した。昭和3年に市が軌道や車両を買収、市電として生まれ変わり、最盛期には19・4^{キロ}あった。昭和60年に交通局が準用財政再建団体の指定を受けたのを契機に経営合理化のため伊敷、上町の両線を廃止。延長は最盛期の約7割に縮小された。

谷山電停が
リニューア
ル

平成8年4月2日、谷山電車停留場がリニューアルオープンした。新駅舎は軌道をすっぽり覆う箱型の建物。駅舎横には、約30^{メートル}離れていた市営バスの停留所を移設、電停とバス停を直結した。駅舎は鉄骨（一部鉄筋）コンクリート造りで高さ6・2^{メートル}、長さ29・5^{メートル}。屋根の中心部に高さ1・5^{メートル}のトプライト（採光窓）を設けた。建築面積331平方^{メートル}、事業費は6100万円で、従来ホームと離れていた定期券売り場と男女別々のトイレを併設した。

西鹿兒島駅前電停を東口広場に移動

平成16年1月11日、市電の西鹿兒島駅前電停が東口駅前広場に移設された。同年3月の九州新幹線部分開業に向けた同駅前広場整備の一つで、軌道を広場内に引き込む形になった。新電停は駅前広場の「若き薩摩の群像」の南側に位置し、地下通路の出入り口に隣接する。広場内の通路上屋と連結するため雨天時も駅から傘を差さずに電停まで行けるようになった。

軌道敷緑化が完了

整備を進めていた市電軌道敷の緑化が道路との併用区間約8・9キロで完了し、平成24年11月16日、市民文化ホールで完成記念式典があった。16年3月の九州新幹線部分開業に合わせてJR鹿兒島中央駅前の乗り場周辺約140キロで整備されたのを皮切りに、18年度から整備が本格スタート。24年度の工学部前交差点―中洲電停交差点間で終了した。総工費12億800万円。新たに生まれた約3万5千平方メートルの芝生は、市中央公園の芝生の12倍に当たる。市はヒートアイランド現象の緩和や沿線の騒音低減の効果を実証。緑の都市景観が評価されて「アジア都市景観賞」など六つの賞を受賞した。火山噴出物のシラスを活用した緑化ブロックをサンドイッチ状に土で挟み、保水性を確保する独自の工法を採り入れた。完成記念式典では事業にかかわった企業32社に感謝状が贈られた。

芝生軌道の芝刈り電車

平成22年5月27日、芝生軌道用の芝刈り装置がデビューした。市交通局が芝刈りの効率化を目指して導入した。既に緑化している軌道敷は延長3・4キロで年間約2千万円の維持管理費がかかる。これを芝刈り電車導入で、2割程度安くできると見込んだ。古い電車を改造して、芝刈り装置や吸引・回収装置などを装備し、走りながら芝を刈る。貯水量6トンのタンクを設置し、芝刈りしないときは走りながら散水作業を行う。高さは約2・5メートルで芝刈り装置の幅は変えられる。大阪車輛工業が製造。市は「おそらく世界で初めて」と言い、

運用開始前に一般公開された。

市電ビヤホール「薩幌館」発車

平成3年7月15日、市電ビヤホール「薩幌館」が発車した。明治初期、札幌で日本初のビールづくりを貢献した薩摩藩出身の村橋久成の没後100年を記念して、サッポロビールが交通局とタイアップ企画した。「走る市電ビヤホール薩幌館」と銘打って、谷山―鹿児島駅間の往復を約1時間半かけて走らせる。電車の外装は変わらないが、車内にカウンター四つと丸いす24個を備え付けた。運転席近くのサーバーから注いだ生ビールをウェーターが運ぶ。つまみ付き、飲み放題で一人1600円。8月末までの予定でスタートした。

戦後初の女性運転士

平成8年4月1日、戦后市電初の女性運転士が誕生した。終戦前後の一時期、労働力不足から女性車掌数人を登用したことはあったが、男女同条件の採用試験になってからは初めてであった。一方、市バス初の女性運転士採用は、6年後の14年4月だった。

ユートラムが登場

平成14年1月15日、乗り場との段差が5センチしかない超低床電車の運行を始めた。熊本市、広島市に次いで3番目、純国産車両としては全国初。鹿児島駅前電停で出発式があり、愛称を「ユートラム」と発表された。車体は長さ14メートル、幅2・45メートル、高さ3・75メートルと従来型より一回り大きい。外側の色は、南国の明るい太陽を表すイエローと優しい霧囲気のベージュ。愛称は路面電車の「トラム」と、「優」「悠」「遊」「友」「YOU」といったイメージの「ユウ」を組み合わせた。車いす使用



超低床電車「ユートラム」

者や高齢者に利用しやすいバリアフリー対策として3両を導入した。価格は1両約1億8千万円。床が平らで濡れても滑りにくい素材でできている。ドアに近い2カ所の座席を折りたたむと車いす用のスペースになり、出口の床板は反転するとスロープになる。振動と騒音は従来型に比べ半減、座席下にあった機器類を天井と運転席に移して車内はすっきりとなった。運行ダイヤは各停留場に掲示、37ある電停のうち22カ所で車いすでの乗降ができる。利用できる電停には乗り場に車いすのマークが描かれた。

連接式超低床電車
「ユートラムII」

平成19年4月27日、連接式の超低床電車2編成の本格運行を始めた。渋滞緩和やバリアフリーの推進を図りながら輸送力増強を目指すもの。全長18^mで五つの車体がつながる構造。乗降口の高さは33^{cm}で最も多く使われている9500形に比べると20^{cm}低い。定員78人で既に導入している超低床電車ユートラムより20人多い。費用は2編成で約4億4千万円。デザインは車体側面に明るい黄色のストライプを配置し、南国の明るい太陽を表現した。運転席周辺は黒色を用い、窓と一体となった丸みのあるデザインを強調した。20年4月に、さらに2編成が導入され運行を開始した。

ローレル賞
を受賞

平成15年7月1日、全国の鉄道ファンでつくる「鉄道友の会」のローレル賞に超低床電車「ユートラム」が選ばれた。昭和36年に制定されたローレル賞は、会員10人でつくる選考委員会が前年に営業を始めた車両で性能、デザインなどが優れているものに贈る。同年は20車種がノミネート。委員会はユートラムを①客室の幅が広く完全低床を実現②国産初の電動バネブレーキを採用し、制御装置の発展に寄与③一度に3両購入し、今後も活用する意図が見える――と評価した。県内では平成4年にJR九州・指宿枕崎線の「快速なのはな」が選ばれていた。

姉妹友好都
市号が再出
発

平成19年11月3日、市電の新しい姉妹友好都市号が運行を開始した。これまで岐阜県大垣、山形県鶴岡、中国・長沙、米国・マイアミ、豪州・パース、イタリア・ナポリの6市ごとにあつた姉妹友好都市号を、2市ずつ一台に「合併」、リニューアルした。合併リニューアルはより効果的に各市をPRする狙い。新しいマイアミ・パース号は、海のイメージの青色を基調に米国の街並みを表現。長沙・ナポリ号はそれぞれの国旗に共通する赤色を大胆に配色し、大垣・鶴岡号は緑色を使い、和の雰囲気を出した。車内ではそれぞれの都市をパネルで紹介する。出発式は、230連、2万1400人が踊り歩いた第56回おはら祭のイベント会場内で行われ、祭に合わせて来鹿した各市の代表らが見守った。

「ビール電
車」からイ
ベント電
車」

霧島市の霧島高原ビールが走らせていた「ビール電車」が、平成24年3月31日で運行を終えた。サッポロビールが3年にスタートさせ、その後を継いで13年6月22日から11年にわたって運行していた。市交通局と1年ごとに運行契約を結んできたが、景気低迷から次年度契約を見送った。最終電車には、鹿児島中央高校卒業の同窓生ら乗客22人が乗車し、午後6時半に鹿児島駅前を出発。約1時間半にわたりサクラの咲いている一部沿線の風景を楽しみながら、最後のビヤホール気分を味わった。交通局は24年7月1日、旧「ビール電車」の装いを新たに「イベント電車」の運行を始めた。車両を借り切って自由に活用できるもの。車両は昭和35年登録の「600形」を使い、外装をえんじ色にしてレトロな雰囲気を演出。車内にはいす24席を並べ、窓側にカウンターテーブルを設けた。料金は往復で1万6千円。飲食物は各自持ち込む。イベント電車は、その後コーヒーやスイーツを楽しむ「カフェ電車」やジャズ演奏やワインを楽しむ「バル電車」に変身したほか、「同窓会電車」としても利用された。

「観光電車」
を運行

平成23年3月5日、市の「観光電車」が運行を始め、初日は約70人（4便）がボランティアガイドの語る街の歴史と、車窓を流れる風景を楽しんだ。同年3月12日の九州新幹線全線開業に合わせて、県外からの観光客をターゲットに初めて企画した。電車は低床の「ユートラムII」を使用。鹿児島中央駅前を出発して鹿児島駅前で折り返し、交通局前を経由して鹿児島中央駅前に戻る約70分のコース。ボランティアの市民ガイド2人が乗り、沿線の街並みや歴史を紹介する。運行は土・日曜、祝日の午前と午後各2便。乗車は鹿児島中央駅前で、降車は鹿児島駅以降でできる。定員30人程度。料金は通常運賃の倍に当たる大人320円（26年4月から340円）、小学生以下160円。一日乗車券でも乗れる。5日の第1便には約20人が乗り込み、武之橋からの桜島の眺望や国登録有形文化財の市役所本館など楽しんだ。

電車運行1
00周年

大正元年12月に鹿児島市での運行を開始した路面電車が平成24年12月1日、100周年を迎えた。市交通局は記念の観光レトロ電車「かごでん」の運行を同日から開始した。「かごでん」は、大正時代から昭和30年代まで運行していた木製電車をイメージして製作した。土・日曜、祝日に1日4便を運行。発着は鹿児島中央駅前電停で乗車時間は約70分。料金は大人320円（当時）、小学生以下160円。第1便は100年前の運行に倣って谷山電停までを往復し



観光レトロ電車「かごでん」

た。一方、100周年事業では、全国19事業体が所有する路線のなかで最も南に位置する、谷山電停に「日本最南端の電停」の標柱を設置した。高さ2・1メートルの標柱には、交通局の前身の鹿児島電気軌道株式会社が谷山から武之橋までの6・4キロで営業を開始したことが刻まれた。

ラッピング
電車「でん
でん」発車

平成25年3月9日、白くま黒豚電車「でんでん」が運行を開始した。「でんでん」は鹿児島島の魅力を発信する乗り物をつくろうと、市のかごしままち巡り推進事業に参加した鹿児島国際大学の学生らが発案した。車体塗装などの費用150万円は寄付などで集めた。シロクマと黒豚を描いた愛らしい車体が好評で、沿線でカメラを構える人が相次いだ。当初の運行期間は1年間だったが、さらに1年間延長された。生みの親の学生グループ「鹿児島とあなたと市電プロジェクト」は、運行開始までの1年間を題材にした漫画「でんでん」ゼロからのスタート」を発行したほか、市電に親しむイベントも開いた。

電車運行の
新しい情報
システム

平成15年4月1日、市電の運行状況を各電停に設置した電車接近表示器を使い、絵文字や音声で案内する電車運行情報システムを稼働させた。乗客へのサービス向上のほか、運行遅れの是正や事故・災害時に迅速な対応ができるメリットがある。システムは無線で交通局、電車、各電停を結び、交通局内のモニター画面で全車両の運行状況を把握、全車両に連絡できる。総事業費は約1億4200万円。表示器は全72の乗降場に設置し、縦約6センチ、横幅約50センチの電光表示画面で、電車の絵を表示してスピーカーで音声案内も行う。文字は英語でも対応。電車接近は、絵文字では三つ前の電停、音声は直前の電停を出發した段階で案内、超低床電車かどうかも文字表示する。運行が遅れた時や、事故や故障などが発生した場合、各車両に連絡して素早い対応が取れるほか、各車両の運行実績や走行距離などが自動的に記録される。

第9表 軌道事業（平成26年4月1日現在）

施設

種 別	数 量
免 許 キ ロ 数	13.1km
営 業 キ ロ 数	13.1km
運 転 系 統 長	15.0km

種 別	数 量
在籍営業車両数 ※ 貸切車1両を除く (うち、超低床車両数)	54両 (13両)
運 転 系 統 数	2
停 留 場 数	35
停 留 場 平 均 間 隔	374m

運行系統

系統(番号)	区 間	系統(キロ)
1	鹿児島駅前～高見馬場～交通局前～谷山	9.4
2	鹿児島駅前～高見馬場～鹿児島中央駅前～郡元	5.6

乗車料

・普通運賃

種 類	現 行	前回(平成2.6.1実施)
普通運賃	170円(小児80円)	160円

・特別乗車券

- 電車・市営バス共通一日乗車券
(大人600円・小児300円)
- 市営バス・電車・フェリー共通利用券
一日券(大人1,200円、小児600円)
二日券(大人1,800円、小児900円)
- ICカード回数券による共通乗車制度
当局及び民営各社の回数券で市電・市バス及び民営各社のバスに乗車できる。
- 特殊乗継定期乗車券
市電・市バスを乗り継いで利用する場合に適用する。
- 利用日限定通勤定期乗車券…月曜日から金曜日までに限り通用する。
- 片道定期乗車券…市電・市バスの通勤定期乗車券、利用日限定通勤定期乗車券及び通学定期券等で券面記載の一方に限り利用できる定期乗車券で、料金は通常定期乗車券額の半額
- 環境定期券割引…市電・市バスの通勤定期乗車券・通勤通学定期乗車券及び全線定期乗車券の所持者及びその同伴する家族について、土曜日・日曜日及び祝日等に限り料金を割り引く。
- ICカード乗車券(Rapica)での乗継割引…60分以内に市バス⇒市電、又は市電⇒市バスに乗り継いだ場合、2度目の運賃額から60円を割引する。
- 夏休み子供乗車券(小学生2,000円・中学生4,000円)…市電・市バス全線(夏休みチャレンジバス)

(市政概要)

第10表 市営電車の運輸状況

年度	保有車両	乗車人員（千人）				収入（千円）				営業 キ 口 数	停留 場 数
		総数	定期	定期外	1日 当 た り	総額	定期	定期外	1日 当 た り		
昭和61年度	47	11,703	3,459	8,244	32	1,465,193	283,064	1,182,129	4,014	13	35
62年度	47	11,344	3,119	8,255	31	1,446,271	268,160	1,178,111	3,952	13	35
63年度	47	11,203	3,057	8,146	31	1,433,196	268,248	1,164,948	3,927	13	35
平成元年度	47	11,199	3,010	8,189	31	1,392,395	256,001	1,136,394	3,815	13	35
2年度	47	10,944	3,017	7,927	30	1,428,379	268,658	1,159,721	3,913	13	35
3年度	47	11,064	2,995	8,069	30	1,464,042	269,955	1,194,087	4,000	13	35
4年度	49	11,061	2,969	8,092	30	1,463,946	265,028	1,198,918	4,011	13	35
5年度	49	10,914	2,913	8,001	30	1,441,990	257,622	1,184,368	3,951	13	35
6年度	49	10,722	2,823	7,899	29	1,417,006	249,723	1,167,283	3,882	13	35
7年度	49	10,887	2,800	8,087	30	1,446,278	243,723	1,202,555	3,952	13	35
8年度	49	11,081	2,653	8,428	30	1,487,149	229,686	1,257,463	4,074	13	35
9年度	51	10,683	2,527	8,156	29	1,408,539	213,370	1,195,169	3,859	13	35
10年度	51	10,463	2,536	7,927	29	1,374,241	212,283	1,161,958	3,765	13	35
11年度	51	10,356	2,513	7,843	28	1,358,952	212,791	1,146,161	3,713	13	35
12年度	51	10,149	2,532	7,617	28	1,326,484	214,080	1,112,404	3,634	13	35
13年度	51	10,062	2,434	7,628	28	1,320,573	205,997	1,114,576	3,618	13	35
14年度	51	9,959	2,345	7,614	27	1,311,026	197,832	1,113,194	3,592	13	35
15年度	54	10,188	2,433	7,755	28	1,341,346	207,622	1,133,724	3,665	13	35
16年度	54	10,572	2,486	8,086	29	1,398,504	214,300	1,184,204	3,832	13	35
17年度	54	10,632	2,311	8,321	29	1,418,523	205,013	1,213,510	3,886	13	35
18年度	56	11,295	2,213	9,082	31	1,419,241	196,929	1,222,312	3,888	13	35
19年度	56	11,102	2,206	8,896	30	1,394,245	197,084	1,197,161	3,809	13	35
20年度	54	10,868	2,190	8,678	30	1,356,203	197,589	1,158,614	3,716	13	35
21年度	54	10,397	2,116	8,281	28	1,292,085	192,682	1,099,403	3,540	13	35
22年度	54	10,537	2,209	8,328	29	1,310,388	200,814	1,109,574	3,590	13	35
23年度	54	10,799	2,244	8,555	30	1,353,460	207,356	1,146,104	3,698	13	35
24年度	54	10,749	2,267	8,482	29	1,343,808	211,242	1,132,566	3,682	13	35
25年度	54	10,790	2,273	8,517	30	1,354,755	214,617	1,140,138	3,712	13	35

(市交通局)

ノンステッ
プバス登場

自動車運送事業 平成13年3月1日、県内初のノンステップバスが鴨池港・文化ホール線など5路線にお目見えした。お年寄りや身体障害者らが乗降しやすいように床を低くして乗降口の階段を無くした。導入したのは大型車4台、中型車8台の12台。車体は「南国の暖かさ」をイメージしたオレンジ色と「鹿児島湾の波」を思わせるブルーでデザイン。車いす利用者のために大型は乗降口の2カ所、中型は後ろの乗車口に手動スロープ板を設置し、車両内に車いす2台を固定する場所がある。車いす利用者がいない場合は折りたたみすて大型4人、中型3人が座れる。大型は1台約2530万円、中型は約1960万円で一般バスより2割ほど高い。福祉・文化施設のある路線のほかに大型団地路線などに配置した。運行する便は時刻表のダイヤに丸印で囲んだ。

ハイブリッ
ドバスとC
NGバスの
導入

平成18年2月27日、県内で初めてハイブリッドバス5台の運行を始めた。電気モーターとディーゼルエンジンを搭載した、低公害の大型ノンステップ型ハイブリッドバス(73人乗り)を購入。みなと大通り公園で運行開始式をした後、同日から路線バスに投入した。一酸化炭素(CO)を約45%以上、窒素酸化物(NO_x)を約1割低減し、燃費も約2割向上する。屋根の上にバッテリーパックを搭載。発進、加速、登坂などパワー必要時には、制動時や減速時に蓄えた電気を利用してモーターがエンジンを補助する。価格は1台約3300万円で一般的なディーゼルバスよ



ハイブリッドバス

第11表 鹿児島市の自動車運送事業（平成26年4月1日現在）

施設

種 別	数 量	種 別	数 量		
免許キロ数	220.45km	在籍営業車両数	204両	一般路線	191両
営業キロ数	220.45km			観 光	8両
運転系統長	531.4km			シティビュー	4両
				アイランドビュー	1両
		運転系統数	44（定期観光・シティビュー・アイランドビューを含む）		
		停留所数	440カ所（シティビュー・アイランドビューを含む）		
		停留所平均間隔	390m		

乗車料

・普通運賃

区 別	現 行		前回（平成8.10.1実施）	
特 殊 区 間	1 区	190円	1 区	180円
	2 区	220円	2 区	210円
	3 区	250円	3 区	240円
対キロ区間	基準賃率 (旧桜島町内)	19円90銭 23円20銭)	基準賃率	19円90銭

・特別乗車券

- 電車・市営バス共通一日乗車券 (大人600円、小児300円)
- 観光地周遊バス夜景コース一日乗車券 (大人200円、小児100円)
- 桜島周遊バス一日乗車券 (大人500円、小児250円)
- 市営バス・電車・フェリー共通利用券
- 一日券 (大人1,200円、小児600円)
- 二日券 (大人1,800円、小児900円)
- 電車・バス共通定期乗車券
- 市バスの定期券で並行区間内は、市電・市バスどちらでも利用できる。
- ICカード回数券による共通乗車制度
- 当局及び民営各社の回数券で市電・市バス及び民営各社のバスに乗車できる。
- 特殊乗継定期乗車券
- 市電・市バスを乗り継いで利用する場合に適用する。
- 利用日限定通勤定期乗車券…月曜日から金曜日までに限り通用する。
- 片道定期乗車券…市電・市バスの通勤定期乗車券、利用日限定通勤定期乗車券及び通学定期券で券面記載の一方方向にのみ限り利用できる定期乗車券で、料金は通常定期乗車券額の半額
- 環境定期券割引…市電・市バスの通勤定期乗車券・通勤通学定期乗車券及び全線定期乗車券の所持者及びその同伴する家族について、土曜日・日曜日及び祝日等に限り料金を割引く。
- ICカード乗車券（Rapica）での乗継割引
- ①60分以内に市バス⇒市電、又は市電⇒市バスに乗り継いだ場合、2度目の運賃額から60円を割引する。
- ②60分以内に市バス、南国交通、JR九州バスのうち同一事業者のバス間で乗り継いだ場合、1度目と2度目の運賃合計額の5%（10円単位で四捨五入）を2度目の運賃から割引する。
- 夏休み子供乗車券（小学生2,000円・中学生4,000円）…市電・市バス全線（夏休みチャレンジバス）

（市政概要）

第12表 市営バスの輸送状況

年度	保有車両	乗車人員(千人)				収入(千円)				営業キロ数	停留所数
		総数	定期	定期外	1日当たり	総額	定期	定期外	1日当たり		
昭和61年度	182	23,412	9,002	14,410	64	3,180,245	943,986	2,236,259	8,713	139.08	274
62年度	182	22,628	8,595	14,033	62	3,109,349	933,389	2,175,960	8,495	138.08	270
63年度	193	21,763	8,199	13,564	60	2,989,955	896,961	2,092,994	8,192	138.08	271
平成元年度	182	20,902	7,748	13,154	57	2,800,433	823,018	1,977,415	7,672	137.78	272
2年度	182	20,582	7,478	13,104	56	2,892,892	823,860	2,069,032	7,926	138.28	273
3年度	182	20,214	7,045	13,169	55	2,863,071	786,512	2,076,559	7,823	138.08	271
4年度	182	19,100	6,567	12,533	52	2,714,886	733,861	1,981,025	7,438	138.78	275
5年度	184	18,847	6,024	12,823	52	2,691,237	674,849	2,016,388	7,373	138.48	283
6年度	184	18,495	5,749	12,746	51	2,647,455	644,995	2,002,460	7,253	138.88	284
7年度	186	18,189	5,535	12,654	50	2,724,322	638,198	2,086,124	7,444	140.48	285
8年度	186	17,432	5,536	11,896	48	2,672,189	608,359	2,063,830	7,321	146.58	291
9年度	186	16,341	5,066	11,275	45	2,527,380	564,069	1,963,311	6,924	147.58	291
10年度	186	15,868	4,946	10,922	43	2,440,550	541,026	1,899,524	6,686	147.38	298
11年度	186	15,178	4,618	10,560	41	2,351,882	514,618	1,837,264	6,426	148.98	299
12年度	189	14,558	4,496	10,062	40	2,243,029	498,644	1,744,385	6,145	154.38	297
13年度	187	13,456	4,186	9,270	37	2,067,552	465,674	1,601,878	5,665	166.77	324
14年度	187	12,651	4,038	8,613	35	1,900,007	411,039	1,488,968	5,205	163.69	325
15年度	188	12,341	4,054	8,287	34	1,841,567	409,834	1,431,733	5,032	166.90	337
16年度	200	12,092	4,079	8,013	33	1,808,386	414,939	1,393,447	4,954	185.09	390
17年度	205	12,049	4,033	8,016	33	1,828,574	414,159	1,414,415	5,010	189.32	384
18年度	212	13,264	2,720	10,544	36	1,899,863	406,919	1,492,944	5,205	189.72	402
19年度	211	13,158	2,741	10,417	36	1,877,919	406,185	1,471,734	5,131	189.72	402
20年度	208	12,886	2,740	10,146	35	1,844,004	405,491	1,438,513	5,052	199.07	424
21年度	203	11,579	2,565	9,014	32	1,661,589	385,557	1,276,032	4,552	199.07	424
22年度	204	11,264	2,547	8,717	31	1,615,001	385,215	1,229,786	4,425	196.87	425
23年度	205	11,231	2,443	8,788	31	1,639,076	377,257	1,261,819	4,478	199.87	432
24年度	204	10,909	2,399	8,510	30	1,585,398	368,144	1,217,254	4,344	220.85	439
25年度	204	10,808	2,291	8,517	30	1,583,303	363,360	1,219,943	4,338	220.85	440

※定期外…定期観光、貸し切りを含む

(市交通局)

夏休みチャ
レンジバス

り約1千万円高い。1年後の19年2月26日、今度は圧縮天然ガス(CNG)を燃料とした低公害のノンステップ型CNGバス(63人乗り)4台が導入された。天井部分のボンベ3本にCNGを入れて運行。排出ガスに黒煙を含まず、窒素酸化物も約9割低減される。CNGバスの導入は九州の公営事業者として初めてだった。価格は一台約3800万円で一般的な大型ディーゼルバスより約1400万円高い。これにより、市交通局のノンステップバスは35台になった。26年4月現在、全体の半分近い97台がノンステップバスになっている。

平成16年7月1日、夏休み子供乗車券「夏休みチャレンジバス」の販売を始めた。小中学生を対象に夏休み期間中、市電・市バスに何回でも乗車できる制度。小学生2千円、中学生4千円。乗り放題になるほか、平川動物公園やかごしま水族館など市内12施設の入場料が、無料か割引になる仕組み。以後、カゴシマシティビュウや観光電車などへの利用範囲、割引の利用施設が広がった。

桜島自然遊
覧コースを
新設

平成16年11月1日、交通局はJR鹿児島中央駅を発着し、桜島を周回する定期観光バスのコースを新設した。合併に伴い、桜島町営バスを引き継いだため、これまでであった「市街地コース」もリニューアルして運行を開始した。新設したのは「桜島自然遊覧コース」。鹿児島中央駅を午前9時と午後1時40分の2回出発する。桜島では時計回りに湯之平展望所や有村展望所など3カ所に下車しながら約2時間半かけて一周。桜島港から乗車も可能。一方、市街地コースは新たに「かごしま歴史探訪コース」と銘打って、午前9時5分と午後1時45分に鹿児島中央駅を発車。従来5カ所だった下車地を維新ふるさと館、城山、南洲墓地、仙巖園の4カ所にして、それぞれの見学時間を5分〜15分間延長した。両コースとも所要時間は約3時間半。料金は中学生以上2200円(26年4月から2300円)、小学生以下1200円。利用者にはカゴシマシティ

ラピカ登場

ビュートの1回乗車券や、かごしま水族館の入館料割引などの特典を付けた。

平成17年4月1日、県内の路線バスと市電で共通ICカード乗車券の運用が始まった。カードを読み取り機にかざして運賃決済ができるシステム。カードの愛称は市交通局、南国交通、JR九州バスが「ラピカ」、いわさきコーポレーションと林田バスが「いわさきICカード」。この「ラピカ」と「いわさきICカード」との相互利用も同時に開始された。いずれも奄美を除く県内各地と宮崎・熊本県の一部で使える。ラピカは1枚3千円(カード預かり保証金500円を含む)。乗車料金は1割の割り増しがついて2750円分使える。利用額の1%をポイント化して還元する。いわさきカードは3千円と1、3、5万円の4種類。額面が大きいほど割増率は高い。両カードとも車内やデパートなどに設置された積み増し機で積み増しできる。両カードは相互利用できるが、一部の特典はつかない。ICカードの登場で交通局は紙製回数券の販売を終了し、買い物回数券制度も廃止した。ラピカによる市電・市バス間の乗り継ぎ割引制度(大人40円⇨26年4月1日から60円)とバス・バス間の乗り継ぎ割引制度(総額の5%)、バス全線定期券販売(1カ月1万4280円⇨26年4月1日から1万4700円、3カ月4万7000円⇨同4万1900円)が同時に始まった。桜島フェリーでもラピカは19年4月1日から、「いわさきICカード」は20年6月1日から、利用ができるようになった。

「市電・市バス・市ゆーフェスタ」

平成14年8月18日、「市電・市バス・市ゆーフェスタ」が交通局敷地内で開催された。市電・市バスに直接ふれてもらい、興味や親しみを持ってもらうことが狙い。普段は見ることのできない車両や施設を身近に見学でき、局職員の手作りによるトロッコ自転車やペインティングバスなどを体験できるとあって、多くの

親子連れや車両ファンでにぎわった。以降、17年を除き、毎年開催されており、人気イベントになっている。

船舶事業 船舶事業は、桜島町で運営していた桜島フェリーを平成16年11月1日に引き継ぎ、鹿児島市の4番目の公営企業として事業を開始した。桜島フェリーは、昭和9年、旧西桜島村の村民の生活航路・通学航路として事業をスタート。以来、桜島地域と市街地のみならず、薩摩・大隅両半島を結ぶ海上交通機関として重要な役割・使命を担い、今では年間乗客約520万人、航送車両約15.3万台（25年度）と世界屈指の輸送量を誇っている。

市の船舶事業となった後も人道橋・可動橋など接岸施設の設備、充実を図るとともに、船舶の大型化や増便を重ね、26年4月現在、船舶6隻を保有し、1日83航海（166便）の24時間

第13表 桜島フェリーの輸送状況

年度	船舶数	運航キロ (千キロ)	旅客(千人)				車両(千台)				収益(千円、税抜)				
			総数	一般 旅客	定期 券	回数 券	1 日当	総数	一般	回数 券	1 日当	総額	旅客	車両	1 日当
平成14年度	6	313	3,691	2,525	831	335	10	1,585	1,051	534	4	2,452,594	435,419	2,017,175	6,719
15年度	6	315	3,671	2,514	820	337	10	1,615	1,050	565	4	2,458,237	431,923	2,026,314	6,716
16年度	6	313	3,866	2,675	824	367	11	1,637	1,043	594	4	2,480,462	457,957	2,022,505	6,796
17年度	6	315	3,783	2,557	883	343	10	1,574	1,040	534	4	2,353,264	440,409	1,912,855	6,447
18年度	6	225	3,911	2,691	894	326	11	1,590	1,027	563	4	2,352,419	434,398	1,918,021	6,445
19年度	6	225	3,821	2,652	788	381	10	1,576	1,016	560	4	2,308,377	426,901	1,881,476	6,307
20年度	6	224	3,851	2,655	788	408	11	1,557	994	563	4	2,265,527	428,123	1,837,404	6,207
21年度	6	225	3,666	2,457	786	423	10	1,524	961	563	4	2,186,657	406,611	1,780,046	5,991
22年度	6	218	3,476	2,285	779	412	10	1,447	898	549	4	2,056,055	381,804	1,674,251	5,633
23年度	6	214	3,681	2,513	757	411	10	1,487	935	552	4	2,133,504	412,934	1,720,570	5,829
24年度	6	214	3,596	2,437	739	420	10	1,503	941	562	4	2,138,312	402,168	1,736,144	5,858
25年度	6	215	3,676	2,479	787	410	10	1,527	956	571	4	2,164,871	410,495	1,754,376	5,931

※輸送量については不定期航路を除く

(市船舶局総務課)

第14表 船舶事業（平成26年4月1日現在）

船舶一覧

船種船名	竣工年月	総トン数
第五櫻島丸	平成2年3月	600トン
第十三櫻島丸	平成4年2月	731トン
第十五櫻島丸	平成7年1月	1,134トン
第十六櫻島丸	平成11年1月	997トン
第十八櫻島丸	平成15年2月	1,279トン
桜島丸	平成23年2月	1,330トン

運航航路

- 一般旅客定期航路
 - ア 桜島港～鹿児島港（3.4km）
 - イ よりみちクルーズ船
鹿児島港～神瀬～大正溶岩原沖～桜島港（11.0km）
- 旅客不定期航路
 - ア 納涼船、貸切船
鹿児島港～大正溶岩原沖～神瀬～鴨池沖～与次郎ヶ浜方面～レインボー桜島沖～鹿児島港
 - イ 錦江湾魅力再発見クルーズ船
鹿児島港～若尊海山海域周辺～新島～鹿児島港

運賃・料金制度（主なもの）

• 普通旅客運賃

種 類	運 賃	
	桜島～鹿児島航路	よりみちクルーズ船航路
大 人	160円	500円
小 児	80円	250円

• 自動車航送運賃

種 類	運 賃	
	桜島～鹿児島航路	よりみちクルーズ船航路
3m以上4m未満	1,150円	1,490円
4m以上5m未満	1,600円	1,940円
5m以上6m未満	1,970円	2,310円

• 回数旅客運賃

- 普通回数乗船券
36枚綴り 普通旅客運賃の30倍の価額
- 普通共通回数乗船券
ICカード乗船券 普通旅客運賃の11分の10の価額
- 回数自動車航送運賃
6枚綴り 自動車航送運賃の5倍の価額

42枚綴り 自動車航送運賃の30倍の価額
 (3 m以上 4 m未満・4 m以上 5 m未満の車長)
 36枚綴り 自動車航送運賃の30倍の価額
 (3 m以上 4 m未満・4 m以上 5 m未満以外の車長)

• 定期旅客運賃

定期 1 か月乗船券

通勤 (大人)・・・基準となる普通旅客運賃を60倍した額の5割5分引

通学 (大人)・・・基準となる普通旅客運賃を60倍した額の8割5分引

通学 (小児)・・・通学 (大人) に掲げる方法により算出された額の2分の1

• 旅客不定期航路に係る料金

種 類	納涼観光船	錦江湾魅力再発見クルーズ船
大 人	1,000円	1,000円
小 児	500円	500円
ファミリー乗船券	2,400円 ※4人 (うち大人2人まで)	

• 貸切料金

区 分		料 金
2層積船舶	納涼船の運航期間内	1隻につき472,500円
	納涼船の運航期間外	1隻につき425,250円
1層積船舶	納涼船の運航期間内	1隻につき378,000円
	納涼船の運航期間外	1隻につき340,200円

(市政概要)

運航をしている。市の総合的な交通体系の中に位置づけられるばかりでなく、鹿児島が世界に誇る自然の観光資源である桜島へのアクセスとして、観光振興に大きな役割を果たしている。錦江湾から眺める雄大な桜島と溶岩原、市街地の景観は国内外からの観光客に大きな感動を与え、錦江湾を周遊する納涼船は鹿児島の夏の風物詩として定着している。

一方、輸送車両の小型化などにより収益が減少するなか、船舶燃料費の上昇に加え、老朽化施設の整備、船舶の建造の必要性から経費節減・増収対策など一層の経営健全化が求められている。乗客の多様化するニーズに応え、利便性の向上などサービス向上を目指している。

ICカード
供用開始

平成19年4月1日、交通局と南国交通、JR九州バスが加盟するICカード「ラピカ」が桜島フェリーで利用できるようになった。桜島港改札口と桜島港料金徴収所にカードリーダーを設置。市電、市バスと同様、カードをかざして料金を支払う。導入に伴い、市電、市バスと同フェリーを乗り継ぐ利用者は、一枚の定期券で供用できる。敬老パスの利用者は、従来通り3分の1に当たる50円を現金で支払う。11枚つづりの回数券、紙製定期乗船券は廃止し、割引率の高い36枚つづりの回数券は残した。20年6月1日から「敬老パス」と「いわさきICカード」もICカードからの自動支払い利用が可能になった。

国内最大級のスーパー
エコシップ
登場

平成23年3月10日、桜島フェリーの新船「桜島丸」の本格運航が始まった。新船は国内最大級のスーパーエコシップで、環境やバリアフリーに配慮した電気推進船。総トン数1330ト、旅客定員657人、航海速度11ノット、全長57・3メートル、幅13・5メートル。愛称募集には全国から5617点の応募があり、北九州市の金子真咲さんが命名した「サクラエンジェル」に決まった。同船の「妹」との位置づけで建造中の、新船「サクラフェアリー」（愛称）が、27年春に就航する。同じ電気推進船だが、連続運航時間が延びて錦江湾内の全域遊覧などが可能になる。



スーパーエコシップ「サクラエンジェル」

桜島港施設
整備計画を
策定

平成23年10月5日、桜島港（桜島横山町）のフェリーターミナル建て替えなどを中心とした「桜島港施設整備計画」を策定した。従来のターミナルは昭和44年に運用を開始。周辺施設も同時期に設置されたものが多く老朽化が進む一方で、桜島の火山活動は依然活発で耐震性確保の課題があった。こうした背景からフェリーの大型化に対応し、桜島の大噴火時に想定する地震にも耐えうる施設に建て替え、利用増を図る計画を打ち出した。基本設計案では、新ターミナルはフェリーを係留するバスと一直線になるよう、従来施設より料金徴収所に近い南西側に置く。3階建てで、延べ床面積は約320平方メートル拡張し、約3050平方メートルを1階と2階に積めるフェリーへのシフトに対応するバス、人道橋、車道橋も再整備して利便性を向上させる。また大正噴火直後に起きた鹿児島湾直下地震（マグニチュード7・1）と同規模の地震を想定、耐震性を強化する。津波対策として従来1階にあった電気室と発電機室を高さ約12メートルの屋上に置く。ターミナル本体の着工は平成27年度頃になる。市は景気低迷、島内や大隅半島の人口減で34年度の旅客数を349万6千人（23年度比21万6千人減）、車両を147万2千台（同1万5千台減）と見込んだ。

よりみちクルーズ船試験運航

平成22年5月19日、翌年の九州新幹線全線開業を控え、新たな観光メニューをつくる試みとして「よりみちクルーズ船」に取り組んだ。鹿児島港から桜島沖の神瀬（かんぜ）を回って桜島港までの「よりみち」するコースを、通常料金（大人150円）で楽しめる45分の片道クルーズ。5、6月の平日4日間実施したが、6便で2312人が乗船する人気ぶり。初回混乱はなかったが、2回目は約200人が積み残しとなった。春季クルーズの実績を踏まえて、同年10、11月にも6日間実施され、合計12便の運航実績は旅客3965人、車両225台だった。

よりみちク
ルーズ船本
格運航

平成23年3月10日、前年に試験運航していた「よりみちクルーズ船」の本格運航（毎日1便）が始まった。試験運航した当時のフェリーから、同日本格就航したスーパーエコシップ「サクラエンジェル」に切り替えてのスタート。クルーズ船は、毎日午前11時5分に鹿児島港を出港、桜島や市街地を眺めながら約50分かけて桜島港に到着する。船内では観光案内のアナウンスが流れる。料金は大人500円、小学生以下250円。就航式では、火の島太鼓に迎えられながら乗客らが次々に乗り込み、観光ボランティアガイドの案内を聞きながら普段と違う錦江湾の風景を楽しんだ。

錦江湾魅
力再発見ク
ルーズ

平成24年7月10日、25年度正式運航を予定している「錦江湾魅力再発見クルーズ船」のプレ運航を実施した。クルーズは霧島錦江湾国立公園の誕生を祝い、鹿児島湾奥の新たな魅力を知ってもらおうと企画された。旅行者や行政関係者ら約200人が乗船。2時間20分かけて約40^キのルートを回遊し、始良カルデラの一角や新島などの周辺をめぐりながら、活発な活動が続ける桜島昭和火口を海上から望んだ。船内では専門家が世界でも珍しい火山活動や18世紀後半の噴火で新島ができたことを説明。火山ガスで育つサツマハオリムシなど鹿児島湾の希少生物を紹介した。一般向け運航は同年9月、10月の2回、料金大人1千円、小学生以下500円で実施し、アンケート調査など行われた。25年9月14日、クルーズの正式運航がスタート。第1便には満員の約250人が、薩英戦争や水生動物の話聞きながら鹿児島湾奥の船旅を楽しんだ。初年度は11月9日までのほぼ毎週土曜日、合計8便が運航された。

IV 民間交通の動向

在来線

陸上交通 鹿児島市の在来線は、鹿児島本線、日豊本線、指宿枕崎線となっており、通勤・通学輸送をはじめ、沿線地域の振興開発、観光客誘致などに大きな役割を果たしている。複線化など輸送力のアップは、市の交通網を整備するうえで重要な課題である。電化・複線化については、巨額の設備投資を伴うことなどから、その推進は厳しい情勢である。当面はダイヤ改善や列車のスピードアップなど輸送サービスの改善を求める一方、利用実績の向上を目指しながら、輸送力の増強を関係機関に働きかけていく。

在来線のサービス改善状況をみると、日豊本線の鹿児島中央―宮崎間の所要時間は昭和62年に2時間10分だったが、平成26年には1時間59分と11分短縮。指宿枕崎線の鹿児島中央―指宿間は、1時間17分だった所要時間が47分と、30分短縮されている。新駅設置は、指宿枕崎線で昭和61年12月、郡元駅と宇宿駅、63年3月に慈眼寺駅が設けられ、鹿児島本線では、平成21年3月に、広木駅が設置された。また、鹿児島本線では、23年3月に、特急「川内エクスプレス」の運行が開始された。日豊本線では、16年3月、観光特急「はやとの風」、23年3月には、ハイパーサルーン型特急「きりしま」、特急「きりしま」が運行開始。指宿枕崎線では、23年3月に観光特急「指宿のたまたま箱」の運行が開始された。

観光特急「指宿のたまたま箱」が運行開始

観光特急「指宿のたまたま箱」（愛称・いぶたま）の運行は、23年3月13日始まった。前日の九州新幹線全線開業に合わせて運行開始予定だったが、東日本大震災に伴う津波警報で全便運休となった。1日遅れの1番列車には高速の新幹線で乗り換えた乗客が、ゆっくり車窓を楽しんだ。「いぶたま」は指宿に伝わる竜宮

第15表 鉄道の乗降客数 (単位：千人)

年度	総数	乗														客													
		瀬々串	中名	喜入	前之浜	生見	平川	五位野	坂之上	慈眼寺	谷山	宇宿	南鹿児島	郡元	鹿児島中央	鹿児島	竜ヶ水	上伊集院	薩摩松元	広木									
昭和63年度	9,596						548	193	751	210	847	228	434	311	5,265	803	6			—									
平成2年度	10,036						534	165	762	301	868	257	422	345	5,532	843	7			—									
4年度	10,791						515	164	831	375	933	285	459	374	5,928	923	4			—									
6年度	10,733						497	156	891	398	919	308	503	373	5,867	819	2			—									
8年度	11,012						472	162	960	423	920	297	550	386	6,037	803	2			—									
10年度	10,134						435	129	885	380	869	248	500	381	5,591	714	2			—									
12年度	11,441	132	74	307	61	58	441	149	887	385	870	300	483	397	5,409	718	1	551	217	—									
14年度	11,374	128	63	296	54	46	445	144	1,002	372	866	315	503	401	5,304	736	1	502	196	—									
16年度	12,234	122	53	293	47	40	421	127	993	426	899	312	512	415	6,216	682	1	490	185	—									
18年度	12,308	98	61	279	42	34	410	115	976	431	929	344	511	389	6,339	629	1	526	194	—									
20年度	12,272	91	67	269	40	30	410	106	936	413	949	384	506	377	6,308	607	1	573	201	4									
22年度	12,753	86	62	262	36	29	403	110	910	438	981	384	411	388	6,546	604	1	607	198	297									
24年度	13,541	72	60	254	31	25	368	109	854	473	961	407	486	390	7,290	601	1	606	203	350									
		降														客													
昭和63年度	9,605						555	200	780	153	873	237	468	358	5,130	840	11			—									
平成2年度	10,020						534	179	762	295	868	263	459	368	5,404	877	11			—									
4年度	10,762						515	177	829	370	929	291	476	405	5,814	949	7			—									
6年度	10,714						492	164	895	393	924	319	516	395	5,785	829	2			—									
8年度	10,989						468	167	965	417	932	313	562	407	5,933	823	2			—									
10年度	10,102						435	144	882	372	866	272	514	401	5,485	729	2			—									
12年度	11,436	131	78	310	64	60	438	147	890	381	874	303	491	407	5,365	730	1	549	217	—									
14年度	11,364	127	67	299	57	48	443	144	1,003	367	874	318	503	409	5,271	739	1	498	195	—									
16年度	12,185	121	58	299	51	42	420	127	995	424	901	317	517	428	6,101	703	1	495	185	—									
18年度	12,267	96	53	284	44	36	413	116	983	430	943	350	521	408	6,221	642	1	530	196	—									
20年度	12,223	90	65	272	42	32	412	107	941	414	968	391	518	396	6,178	618	1	572	202	4									
22年度	12,707	86	60	266	38	30	405	110	914	437	994	391	419	417	6,408	617	1	613	201	300									
24年度	13,502	70	58	258	33	27	370	109	854	472	981	413	493	432	7,148	613	1	610	203	357									

※空欄については統計なし
 広木駅は平成21年3月に開設

(JR九州鹿児島支社)

伝説をモチーフにしており、2両編成の全席指定で定員60人。走行時に鹿児島湾側が白、陸上側が黒のツートンカラーで、現在と過去を表現した外観が特徴。扉が開くと玉手箱の煙に見立てたミストが吹き出す。鹿児島中央―指宿間を約55分で結び、途中喜入駅だけに停車する。車内は木材をふんだんに使い、車窓を楽しめるように海側を向いた座席が設置されている。喜入駅の駅舎も内外装をクリーム色に塗り替え、トイレを水洗式に建て替えた。新幹線全線開業1カ月間の「いぶたま」の平均乗車率は86%と好調な滑り出しだった。

民間バス 民間バス業界では平成9年に経営破綻し、特別清算を申し立てた林田産業交通グループの消滅が特筆される。同グループは「九州のバス王」といわれ、鹿児島のバス事業と霧島地区開発の草分け的存在だった故・林田熊一氏が、大正7年に乗合バス事業を創業したのが始まりである。二男の故正一氏が跡を継ぎ、バス、ホテルを核に12社まで拡大、年商約125億円を計上するまでに成長させた。しかし、平成4年に手がけ



観光特急「指宿のたまて箱」

第16表 新幹線、特急列車による所要時間短縮

路線名	区間	昭和62年	平成26年	短縮時間	備考
鹿児島本線	鹿児島中央―博多	4時間36分	1時間17分	△3時間19分	新幹線
日豊本線	鹿児島中央―宮崎	2時間10分	1時間59分	△11分	特急列車
指宿枕崎線	鹿児島中央―指宿	1時間17分	47分	△30分	特急列車

(市政概要)

たゴルフ場開発が、バブル崩壊のおりを受けて失敗、10年4月に岩崎グループに事業譲渡された。譲渡後に名称を「林田産業交通」から「林田バス」に変更。路線、運行時刻ともに林田産業交通からそのまま引き継いだ。20年4月、岩崎グループ内の「いわさきバスネットワーク」に移行、「林田」の名称は消えた。

鹿児島県内の乗合バス事業者数と保有台数は25年3月末現在で13事業者、1384台。このうち県本土は7事業者、1264台、離島が6事業者、120台。県全体の事業者保有台数1384台のうち、鹿児島市にある市営バスを含めた5社の保有台数は、1120台で全体の約8割を占める。市内で路線バスを走らせる市営バス以外の民間バス会社は、鹿児島交通(株)、南国交通(株)、いわさきバスネットワーク(株)、JR九州バス(株)、三州自動車(株)の各社。鹿児島交通といわさきバスネットワークは、市内路線のほか、市内観光地巡回バス「まち巡りバス(あつちゃん号・せごどん号)」、県内主要都市間直行バス(鹿屋線)、航路との接続バス、空港連絡バス、都市間高速バス(福岡線、熊本線)のほか、定期観光バスなどを運行する。南国交通は、市内路線のほか鹿児島中央駅と高速船ターミナルを結ぶ「ドルフィン号」、空港連絡バス、都市間高速バス(福岡線、大分線、長崎線、熊本線、宮崎線)などを走らせる。JR九州バスは、鹿児島駅を起点とする北薩線・本線、北薩線・宮之城線のほか、福岡行き高速バスなどを運行する。

乗合バス事業の輸送人員はマイカーの普及、都市部での走行環境の悪化、郡部での過疎化の進行、少子化の進展などの要因から、公営バス、民間バスを問わず全国的に減っている。地方ではほとんどの地域で人口が減少し、バスの運行自体が危ぶまれる状況で、公共交通の維持が課題になっている。(第17表) このため地域住民の交通手段を確保するため、国、県、市町村がバス事業者に対し、助成措置を行っている。鹿児島

第17表 県内乗合バスの輸送実績の推移

種別	単位	S60	H 2	H 7	H12	H17	H21	H22	H23	H24
事業者数	者	16	16	14	15	14	37	40	58	63
車両数	両	1,046	1,237	1,163	1,193	1,266	1,142	1,433	1,495	1,486
走行キロ	千km	47,199	57,858	57,284	56,160	61,161	62,281	62,194	64,497	63,220
輸送人員	千人	70,636	72,095	64,557	56,107	48,365	42,014	40,610	40,229	41,452
営業収入	百万円	13,381	15,208	14,994	13,306	11,140	10,397	10,347	10,569	10,583

※平成2年度からJR九州バス分を算入

※乗合タクシー分も算入

(輸送実績報告書および概況報告書、九州運輸局鹿児島運輸支局)

第18表 高速バス輸送人員の推移

	高速バス	運行開始年 月	H 2	H 7	H12	H17	H21	H22	H23
	着								
鹿児島空港	鹿児島	S49.12	1,354	1,248	1,173	1,022	992	967	1,002
	枕崎	H 1. 3	98	80	87	76	48	46	43
	山川	H 1. 3		83	93	61	42	38	36
	串木野	H 1. 4	38	53	58	45	20	19	15
	川内	H 3. 12	-	73	90	77	68	66	58
	阿久根	H 6. 11	-	56	79	-	-	-	-
鹿児島空港～県内			1,490	1,592	1,580	1,281	1,122	1,090	1,154
鹿児島	福岡	H 2. 3	149	257	319	383	337	325	323
	熊本	H 2. 4	69	100	121	0	72	75	83
	大分	H 2. 12	5	16	16	14	15	14	14
	宮崎	S57.12	133	123	99	87	71	72	76
	大阪	H 2. 3	50	30	32	36	29	28	23
	尼崎	H 2. 9	6	15	17	14	11	7	-
鹿児島市～各都市			412	541	604	534	535	521	519
合計			1,902	2,133	2,184	1,815	1,657	1,611	1,673

※集計は年度、輸送人員は千人単位

枕崎着については、知覧着を平成7年まで、加世田着を平成17年まで含む

(九州運輸局旅客第一課編「平成22年度版九州の高速バス」、九州運輸局鹿児島運輸支局)

市も25年度に県バス対策協議会で地域間幹線系統として認められた83系統のうち、同市に関係する8系統（鹿児島交通(株)、三州自動車(株)、いわさきバスネットワーク(株)、JR九州バス(株)）に補助金を交付した。

また、鹿児島市を起点にした、都市間輸送を担う高速バスは福岡市など6都市に運行されているが、経済性、機動性などから幅広い年齢層に支持されており、輸送実績は他の乗合バスが減少傾向にあるなかで、平成15年度頃までは好調に推移していた。しかし、その後の九州新幹線部分開業、23年の全線開業後は、新幹線との激しい競争に迫られている。（第18表）昭和60年代以降、平成7年頃まで好調に推移していた貸切バスは、その後景気低迷などで営業収入、輸送人員とも下降または横ばい傾向だったが、23年には九州新幹線の効果もあり、上昇に転じた。（第19表）

鹿児島県のタクシ―事業は平成24年度末で法人タクシ―153事業者、台数3712台、個人タクシ―367事業者で、同年度の輸送人員は196万8千人を数え、公共輸送機関として大きな役割を果たしている。（第20表）このうち鹿児島市内のタクシ―運輸状況は、40社、367個人が事業者となり、台数は2212台。（第21表）

タクシ―業界は、国内の長期にわたる景気の低迷等の影響を受けて輸送

第19表 県内貸切バスの輸送実績の推移

種 別	単 位	S60	H 2	H 7	H12	H17	H21	H22	H23	H24
事 業 者 数	者	31	40	49	62	89	94	88	90	90
車 両 数	両	344	397	519	654	895	957	927	874	932
走 行 キ ロ	千km	14,487	19,281	21,974	22,949	25,268	24,265	22,298	25,511	22,543
輸 送 人 員	千人	2,676	3,400	3,721	3,528	3,644	3,559	3,476	4,224	3,728
営 業 収 入	百万円	4,844	6,634	7,404	6,598	6,300	5,872	5,460	6,426	5,791

※平成2年度からJR九州バス分を算入

（輸送実績報告書および概況報告書、九州運輸局鹿児島運輸支局）

第20表 県内タクシー事業実績の推移

年度別	H 2	H 7	H12	H17	H21	H22	H23	H24	
事業者数	(法人)	194	185	169	171	159	159	156	153
	(個人)	468	454	451	457	407	396	379	367
	(合計)	662	639	620	628	566	555	535	520
車両数 (両)	(法人)	4,265	4,219	4,101	4,154	4,029	3,874	3,755	3,712
	(個人)	468	454	451	457	407	396	379	367
	(合計)	4,733	4,673	4,552	4,611	4,436	4,270	4,134	4,079
走行キロ (千km)	(法人)	251,840	205,711	174,349	165,639	133,284	131,509	126,542	122,297
	(個人)	13,923	12,693	12,455	11,236	8,878	8,490	9,343	8,979
	(合計)	265,763	218,404	186,804	176,875	142,262	139,999	135,885	131,276
輸送人員 (千人)	(法人)	50,252	34,120	26,975	24,742	20,975	20,039	19,604	18,756
	(個人)	1,904	1,667	1,508	1,350	989	939	980	932
	(合計)	52,156	35,787	28,483	26,092	21,964	21,028	20,584	19,688
営業収入 (百万円)	(法人)	28,187,295	26,826,681	21,498,003	19,414,799	16,325,445	15,938,732	15,593,362	15,391,770
	(個人)	1,223,978	1,256,575	1,197,862	1,111,711	851,790	809,674	846,657	812,353
	(合計)	29,411,273	28,083,256	22,695,865	20,526,510	17,177,235	16,748,406	16,439,419	16,204,123

(九州運輸局鹿児島運輸支局)

第21表 市内タクシー運輸状況

年度	事業者数		台数	1日平均 乗客数
	会社	個人		
昭和61年度	42	475	2,391	74,650
63年度	42	470	2,386	76,263
平成2年度	42	468	2,207	76,648
4年度	42	460	2,237	64,726
6年度	40	454	2,242	58,025
8年度	39	449	2,255	52,502
10年度	39	444	2,249	46,363
12年度	39	444	2,299	43,108
14年度	40	448	2,351	39,918
16年度	44	463	2,464	41,115
18年度	41	448	2,492	39,019
20年度	41	418	2,436	36,367
22年度	41	396	2,328	33,188
24年度	40	367	2,212	30,895

(県タクシー協会、九州運輸局鹿児島運輸支局)

第22表 タクシー乗り場設置状況

(平成25年3月末現在)

整理番号	名称	位置	付近交通機関主要建物名	整理員	備考	台数
1	鹿児島中央駅前 東口乗り場	鹿児島市鹿児島中央駅構内	JR鹿児島中央駅	1	昭和48.1.1付 鹿施用第381号承認	45
2	鹿児島中央駅前 西口乗り場	鹿児島市鹿児島中央駅構内	JR鹿児島中央駅	0	平成9.2設置	13
3	鹿児島駅乗り場	鹿児島市鹿児島駅構内	JR鹿児島駅	0	昭和48.1.1付 鹿施用第257号承認	13
4	鴨池港フェリー 乗り場	鹿児島市鴨池新町	南海郵船フェリー フェリーターミナル	0	昭和49.1.1設置	29
5	スーパーダイエー 乗り場	鹿児島市鴨池町	路面電車、バス スーパーダイエー	0	昭和50.7.11設置	13
6	鹿児島本港 埠頭乗り場	鹿児島市本港新町	鹿児島本港北埠頭 旅客ターミナル	0	平成5.12設置	45
7	鹿児島本港 埠頭乗り場	鹿児島市本港新町	鹿児島本港南埠頭 旅客ターミナル	0	平成14.9.4設置	30
8	城山観光ホテル 乗り場	鹿児島市新照院町	城山観光ホテル	0	昭和48.12設置	30
9	東急ホテル 乗り場	鹿児島市鴨池新町	東急ホテル	0	昭和56.9設置	20
10	鹿児島サンロイヤル ホテル乗り場	鹿児島市与次郎	バス 鹿児島サンロイヤルホテル	0	昭和47.10設置	8
11	鹿児島大学医学部 付属病院乗り場	鹿児島市桜ヶ丘	バス 鹿児島大学病院	0	昭和49.8設置	10
12	鹿児島医療センター 乗り場	鹿児島市城山町	バス 鹿児島医療センター	0	昭和56.5設置	10
13	谷山駅乗り場	鹿児島市谷山駅構内	JR谷山駅	0	昭和48.1.1設置	3
14	鹿児島アリーナ 乗り場	鹿児島市永吉町	鹿児島アリーナ	0	平成4.10設置	6
15	桜島棧橋乗り場	鹿児島市小川町	バス 桜島フェリー 桜島棧橋	0	平成10.4設置	6
16	山形屋前乗り場	鹿児島市金生町	路面電車、バス 山形屋	2	昭和42.11設置	6
17	天文館乗り場	鹿児島市山之口町	路面電車、バス 飲食店街	0	昭和48.10設置	11
18	新港乗り場	鹿児島市城南町	沖縄、奄美大島航路 航路発着所	0	昭和50.10.2設置	14
19	市立病院前乗り場	鹿児島市加治屋町	路面電車、バス 市立病院	0	昭和53.2設置	4
20	交通安全教育 センター前乗り場	鹿児島市南栄5丁目	バス 県交通安全教育センター	0	昭和61.6設置	5
21	県住宅供給公社 乗り場	鹿児島市新屋敷町	路面電車、バス、県住宅供給公社、 鹿児島中央警察署	0	昭和61.9設置	2
22	天文館西日本銀行 乗り場	鹿児島市東千石町	路面電車、バス 商店飲食店街	0	平成5.12設置	3
23	鹿児島県庁乗り場	鹿児島市鴨池新町	鹿児島県庁、県警本部	0	平成8.11設置	20
24	鹿児島空港乗り場	霧島市溝辺町	バス 航空 空港ターミナル	1	昭和41.4設置	84
25	イオン鹿児島ショッ ピングセンター内乗り場	鹿児島市東開町	イオン鹿児島ショッピングセンター	0	平成19.10.2設置	10
26	広木駅乗り場	鹿児島市田上町	JR広木駅	0	平成21.3.14設置	3

(九州運輸局鹿児島運輸支局)

人員は近年減少している。14年2月の規制緩和で新規参入、増車が可能となると事業者も台数も急増し、供給過剰状態となった。全国的に事業経営や乗務員の労働条件など厳しい状況下、20年10月には約1割増の運賃改定が行われた。また増車抑制に向けて21年10月からタクシー特措法が施行された。同法による「特定地域」に県内では鹿児島市など4地域が指定され、各地域に協議会を設置して適正化、活性化を目指すこととなった。25年3月末現在、事業再構築の計画は鹿児島市で減車165台、休車16台となったが、依然適正車両数との隔たりが大きい実態は続いている。県平均の1台当たり人口は410人だが、市郡別では鹿児島市は273人となり、奄美市の193人に次いで2番目に少ない。

一方、基本的に福祉タクシー事業を中心に行われる福祉輸送事業は、事業者、車両、輸送人員とも高齢化を反映して増加傾向を示す。平成7年度に8事業者、車両9台、輸送人員9540人だったのが、24年度にはそれぞれ102事業者、166台、16万3028人に増えている。

鹿児島港

海上交通

鹿児島港は、本港区、新港区、鴨池港区、中央港区、谷山一区、谷山二区、浜平川港区の7港区から成っている。本港区はウォーターフロント開発が進み、桜島航路、三島航路、十島航路、奄美・喜界航路、種子・屋久航路や沖縄への貨物フェリー航路の航路が開設されている。新港区は、奄美・沖縄航路と種子島への貨物フェリー航路が開設されており、RORO船などが運航されている。鴨池港区は、旧鹿児島空港の跡地に昭和47年から建設が始められた港で、垂水フェリー航路が開設され、大隅半島との海上交通の拠点となっている。中央港区は「マリンポートかごしま」が一部供用開始され、大型観光客船を誘致しており、平成25年は国内外の大型観光客船23隻が寄港した。谷山一区は飼料、セメント施設があり外航貨物、専

用船が寄港するほか、奄美、博多、沖縄、台湾への貨物フェリー航路がある。谷山二区は鹿児島港最大の臨海工業用地であり、大型貨物船とタンカーが寄港する一方、種子・屋久へのフェリー航路と奄美、沖縄への貨物フェリー航路がある。浜平川港区は海洋レクリエーション港湾として活用されている。

昭和49年から日本高速フェリーが大阪―鹿児島間に就航させた貨客フェリー「さんふらわあ」は、61年に鹿児島寄港が多客期のみとなった後、平成2年8月から寄港を取りやめた。昭和62年に南海郵船が鹿児島―古江―指宿間に就航させた快速船「きんこう」は、平成11年に「きんこうわん」（愛称・おきがるライナー）に小型化されるなど生活の足として活用されたが、その後航路が廃止された。

九州運輸局鹿児島運輸支局のまとめによると、鹿児島港の入港船舶数は、昭和62年に5万6847隻、平成9年5万6815隻、19年5万8906隻、23年5万6136隻と推移。入港総トン数は昭和62年4401万ト、平成9年5599万ト、23年6160万トと大型化しているものの、全体的にはほぼ横ばいの状態が続いている。（第24表）このうち、外航船は8年以降、やや減少傾向、内航船は逆にやや増加傾向を示している。

鹿児島港における平成24年度の定期航路事業の旅客輸送人員は900万人（対前年度比95・8%）、車両航送台数は247万台（同99・2%）となり、19年以降の推移で見ると、桜島フェリーの利用者減などからいずれもやや減少傾向が続く。（第23表）

管内の航路事業の特徴は、航路距離735キロの離島航路の鹿児島―沖縄航路があることや、鹿児島湾内航路では国内トップクラスの輸送実績を誇る桜島フェリーや鴨池―垂水航路の2航路で、年間約731万人

の旅客輸送を行っており、生活航路として使命を果たしていることが挙げられる。一方、鹿児島―種子島・屋久島間には4社4航路（ジェットフォイル6隻、フェリー3隻）による定期便が運航され、24年度は約85万人の利用があった。旅客不定期航路事業の24年4月1日現在の事業者と航路数は、37事業者、43航路。24年度の旅客輸送人員は6万1千人。事業者数と航路数はここ5年をみると、19年度から微減、横ばい状況だが、旅客人員は19年度の12万4千人から半分近くに落ち込んでいる。

26年6月、鹿児島港で初めての国際定期貨物航路となる貨物船「みやびⅡ」が谷山1区に寄港した。運航する琉球海運（那覇市）が、これまで博多―鹿児島―那覇―宮古―石垣だった航路を台湾（高雄）まで延伸した。

鹿児島―種子島・屋久島間では、平成元年7月から鹿児島商船が高速船「トッピー」を就航させていたが、市丸グループのコスマライン（鹿児島市）は16年12月12日、鹿児島―種子島航路に高速船「ロケット」とフェリー「プリンセスわかさ」を就航させた。第一便が入港した西之表港では火縄銃の試射や郷土

第23表 鹿児島港における一般旅客航路事業実績

区分／年度		H19	H20	H21	H22	H23	H24
定期航路	事業者数	24	23	23	23	23	23
	航路数	29	28	29	30	30	29
	旅客輸送実績(千人)	10,165	9,982	9,599	8,897	9,403	9,001
	車両航送実績(千台)	2,832	2,730	2,666	2,449	2,496	2,473
不定期航路	事業者数	44	44	41	42	38	37
	航路数	49	49	46	47	43	43
	旅客輸送実績(千人)	124	99	100	70	68	61

※事業者数及び航路数は各年4月1日現在の数値を記載、輸送実績は各年度3月31日現在の数値を記載

平成16年4月1日に名瀬海事事務所を統合

(九州運輸局鹿児島運輸支局)

第24表 鹿児島港の船舶入港状況

年	総数	1万総ト 以上	1万総ト 未満	6千総ト 未満	3千総ト 未満	1千総ト 未満	500総ト 未満	100～5 総ト
		隻 数						
昭和62年	56,847	251	95	700	3,322	27,247	22,796	2,436
平成元年	55,514	285	202	621	4,463	26,279	21,057	2,607
3年	55,979	156	268	550	5,186	31,423	15,693	2,703
5年	56,863	141	258	885	7,707	34,254	11,024	2,567
7年	56,854	119	317	947	14,453	28,803	10,328	1,887
9年	56,815	142	304	1,079	15,142	28,617	9,800	1,731
11年	56,708	142	254	1,070	15,502	28,691	10,076	973
13年	59,066	104	422	750	21,070	29,786	4,394	2,540
15年	57,470	106	303	912	26,088	23,687	3,835	2,539
17年	59,383	89	382	812	27,809	22,774	5,252	2,265
19年	58,906	158	207	693	25,374	22,880	6,688	2,906
21年	60,891	174	272	1,163	26,996	22,654	6,747	2,885
		3万総ト 以上	3万総ト 未満	1万総ト 未満	6千総ト 未満	3千総ト 未満	1千総ト 未満	500～5 総ト
23年	56,136	45	103	175	1,057	26,139	19,184	9,433
		総 ト 数						
昭和62年	44,006,302	4,900,176	699,113	3,180,644	4,950,976	20,325,627	9,884,797	64,969
平成元年	44,687,606	5,030,439	1,377,389	2,871,970	6,619,852	19,353,631	9,332,388	101,937
3年	44,268,132	3,029,982	1,886,523	2,550,292	7,422,481	22,369,521	6,899,007	110,326
5年	48,086,780	2,933,198	1,813,711	3,772,501	11,197,825	23,836,005	4,413,088	120,452
7年	54,432,796	2,563,673	2,100,056	3,924,085	21,426,677	20,237,709	4,092,495	88,101
9年	55,994,515	3,058,316	2,044,387	4,603,242	22,105,392	20,193,731	3,911,241	78,206
11年	57,867,357	3,201,879	1,711,858	4,360,352	22,694,957	21,825,156	4,054,513	18,642
13年	61,132,532	2,460,271	2,839,470	3,135,544	29,948,846	21,436,570	1,229,506	82,325
15年	62,273,750	2,492,727	2,051,503	3,851,053	35,745,721	17,017,653	1,072,407	88,007
17年	63,921,597	2,105,081	2,562,705	3,345,024	38,184,760	16,336,184	1,299,499	88,344
19年	60,817,582	4,013,052	1,373,716	2,798,595	34,702,336	16,358,148	1,460,446	111,289
21年	66,030,909	4,121,817	2,036,983	4,721,866	37,396,860	16,173,508	1,476,653	103,222
		3万総ト 以上	3万総ト 未満	1万総ト 未満	6千総ト 未満	3千総ト 未満	1千総ト 未満	500～5 総ト
23年	61,597,471	1,962,759	1,692,516	1,331,479	4,539,438	36,109,622	14,354,329	1,607,328

(県港湾課、国土交通省港湾統計)

芸能で歓迎した。片道の所要時間は先に就航した高速船「トッピー」と同じ1時間35分。プリンセスわかさは、ロケット就航の条件である同航路のサービス基準をクリアするため新造された。その後、フェリー料金を含めて市丸グループ、岩崎グループ両社の値下げ、サービス合戦の様相が展開された。

「トッピー」と「ロケット」が共同運航

平成21年10月1日、種子島・屋久島航路を運航する、岩崎グループの鹿児島商船と市丸グループのコスモラインが、トッピーとロケットの共同運航を始めた。鹿児島―種子島の高速船1日各往復1便を減便し、各1往復計4便で共同運航（コードシェア）するものだ。種子島・屋久島航路を巡っては16年12月に市丸グループが参入して以降、両社が増便、運賃値下げを繰り返し、競争が続いていた。過当競争による共倒れが懸念されてきたため20年9月、伊藤祐一郎知事が両社長と会談。航路継続のため正常化に向けた取り組みを求め、両社は同年12月から減便とコードシェアを協議していた。

高速船新会社が開業

岩崎、市丸両グループが設立した新会社「種子屋久高速船」が平成24年4月1日、高速船事業を開始した。鹿児島発着ダイヤはそれまでの計11往復から2往復減って9往復となった。料金は据え置いた。移行とともに新会社に船を3隻ずつ貸与。出発時刻が近い便を削減、2社で約130人いた高速船事業従事者を約30人減らした。「トッピー」「ロケット」の愛称は残した。年間利用客80万人、売上



「トッピー」と「ロケット」(左)

高40億円の目標。新会社は「人も車も運ぶ」という国のサービスマスターを満たすため、同航路に就航しているフェリー3社とそれぞれ運航協定を結んだ。

鹿児島空港

航空 昭和32年から15年間、現在の鴨池ニュータウンにあった鹿児島空港は、47年4月に、市の北東約30^{キロ}に位置する始良郡溝辺町（現霧島市溝辺町）に移転、開港した。乗降客数は年間約511万人（平成25年度）に上っている。26年3月末現在、鹿児島を起点とする空路網は、国内線が東京、大阪、名古屋、福岡な

第25表 鹿児島空港の路線概況 (平成26年4月現在)

	会社	路線	1日の運航回数	路線	1日の運航回数
国内線	全日空	鹿児島－東京（羽田） ※内10便はソラシドエアとの共同運航	22便	鹿児島－名古屋（中部）	8便
		〃－大阪（伊丹）	12便	〃－沖縄 ※内4便はソラシドエアとの共同運航	6便
	日本航空	鹿児島－東京（羽田）	16便	鹿児島－大阪（伊丹）	14便
		〃－松山	4便	〃－屋久島	12便
		〃－福岡	4便	〃－奄美大島	16便
		〃－喜界島	4便	〃－沖永良部	6便
		〃－徳之島	8便	〃－与論	2便
		〃－種子島	8便		
	ソラシドエア	鹿児島－東京（羽田） ※全日空との共同運航	10便	鹿児島－沖縄 ※全日空との共同運航	4便
	フジドリームエアラインズ	鹿児島－静岡	2便		
	スカイマーク	鹿児島－東京（羽田）	8便	鹿児島－神戸	2便
	ピーチ・エアサービス	鹿児島－大阪（関西）	6便		
	ジェットスター	鹿児島－東京（成田）	4便	鹿児島－名古屋（中部）	4便
国際線	中国東方航空	鹿児島－上海 ※日本航空との共同運航	週4便		
	大韓航空	鹿児島－ソウル ※日本航空との共同運航	週6便		
	チャイナエアライン	鹿児島－台北	週8便		
	香港航空	鹿児島－香港	週4便		

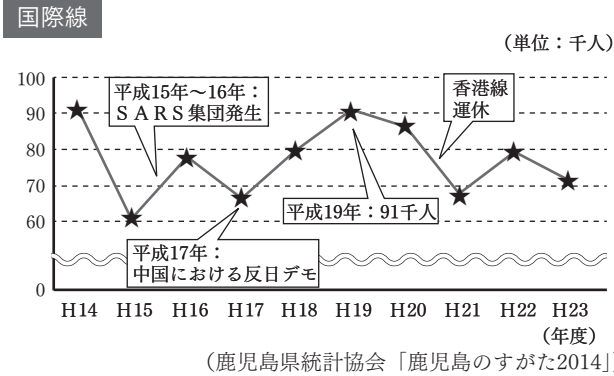
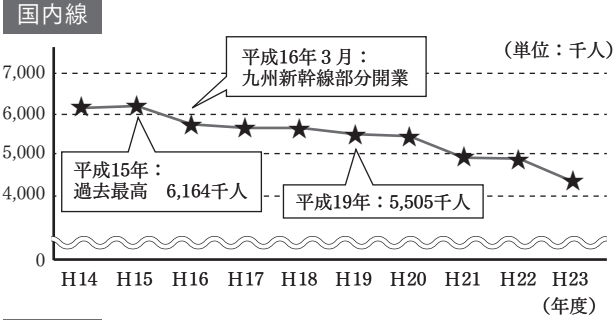
(市政概要)

第26表 鹿児島空港の利用状況

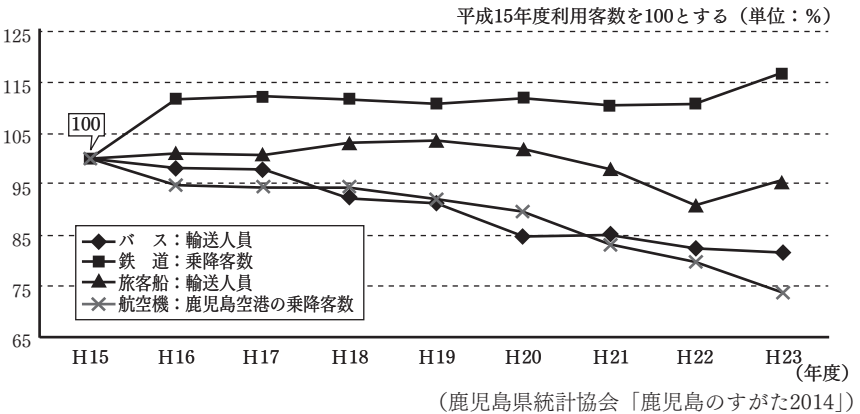
年	総 数			国 内 線			国 際 線		
	総数	乗客	降客	総数	乗客	降客	総数	乗客	降客
	乗 降 客 数 (単位：千人)								
平成元年	5,048	2,557	2,491	5,003	2,534	2,469	45	23	22
3年	5,396	2,729	2,667	5,320	2,695	2,631	70	34	36
5年	5,318	2,691	2,627	5,246	2,655	2,591	72	36	36
7年	5,655	2,841	2,814	5,575	2,801	2,774	80	40	40
9年	6,062	3,045	3,017	5,986	3,007	2,979	76	38	38
11年	6,125	3,074	3,051	6,047	3,036	3,011	78	38	40
13年	6,046	3,044	3,002	5,958	3,000	2,958	88	44	44
14年	6,247	3,131	3,116	6,156	3,086	3,070	91	45	46
15年	6,225	3,110	3,115	6,164	3,079	3,085	61	31	30
17年	5,714	2,859	2,855	5,647	2,826	2,821	67	33	34
19年	5,596	2,794	2,802	5,506	2,749	2,757	90	45	45
21年	5,031	2,513	2,518	4,963	2,479	2,484	68	34	34
23年	4,461	2,228	2,233	4,389	2,193	2,196	72	35	37
25年	5,043	2,510	2,533	4,940	2,463	2,477	103	47	56
	総量	積荷	卸荷	総量	積荷	卸荷	総量	積荷	卸荷
	貨 物 取 扱 量 (単位：トン)								
平成元年	31,727	20,931	10,795	30,463	20,862	9,601	1,264	70	1,194
3年	32,500	21,985	10,514	31,215	21,896	9,319	1,285	89	1,196
5年	28,661	19,305	9,356	27,286	19,236	8,050	1,375	69	1,306
7年	32,499	21,858	10,641	31,497	21,820	9,677	1,002	38	964
9年	32,420	21,993	10,427	31,767	21,955	9,812	653	38	615
11年	34,767	23,853	10,914	33,548	23,738	9,810	1,219	115	1,104
13年	33,920	23,814	10,106	32,746	23,601	9,145	1,174	213	961
14年	36,015	24,919	11,096	34,625	24,828	9,797	1,390	91	1,299
15年	38,568	27,034	11,534	37,120	27,013	10,107	1,448	21	1,427
17年	44,179	31,449	12,730	42,154	30,997	11,157	2,025	452	1,573
19年	41,076	29,594	11,482	39,524	29,521	10,003	1,552	73	1,479
21年	41,063	31,206	9,857	40,627	31,192	9,435	436	14	422
23年	32,430	23,768	8,662	30,520	23,717	6,803	1,910	51	1,859
25年	30,993	24,238	6,755	30,447	24,183	6,264	546	55	491

(鹿児島空港事務所)

第27表 鹿児島空港乗降客数の推移



第28表 各公共交通機関利用者数の推移



ど全国主要都市、さらに奄美、沖縄などを結ぶ。一方、国際線としては、上海線、ソウル線、台北線、香港線が就航している。利用客の増大に伴い、サービス面ではダブルトラッキング（1路線2社就航）、トリプルトラッキング（1路線3社就航）が図られる一方、6年12月には国内線旅客ターミナルビル、9年12月には国際線旅客ターミナルビルが拡張された。25年には空港駐車場も拡張され、日本の南の拠点空港としての機能整備が図られている。

乗降客の推移を見ると、開港初年度は約188万人だったが、国内線や離島路線の順調な伸びから平成元年度には初めて500万人を突破した。14年度には過去最多の約625万人を記録。その後、九州新幹線などの影響で減少したが、格安航空会社（LCC）の参入もあり持ち直している。25年度は4年ぶりに500万人台を回復した。累計では昭和61年度に5千万人、平成7年度に1億人、16年度に1億5千万人を記録、26年1月末に2億人を突破した。

26年4月現在、国内線は1日約180便、国際線はソウル、上海、台北、香港の4路線で週往復22便運航されている。国内線はこれまで新千歳、仙台、小松、岡山、広島、広島西、高松、徳島阿波おどり、高知龍馬、長崎、大分の各空港、国際線ではバンコク、シンガポール、グアム、ナウル、ポートモレスビーへも就航していた。鹿児島市からの空港連絡バスは、「エアポートシャトル」（南国交通）、「鹿児島空港リムジンバス」（いわさきバスネットワーク）が運行、鹿児島中央駅―鹿児島空港は最速約40分。

全日空の鹿児島―札幌線が平成3年10月22日、初就航した。国内4番目の国内長距離線。これまで札幌に行くには東京か大阪経由で4時間かかったが、2時間20分で結ばれる。火、水、金、日の1往復ずつ週4往復で

国内線・札幌直便の初就航

スタート。鹿児島を午後3時40分に出発、札幌着は午後6時。札幌発が午後0時5分で鹿児島に午後3時に着く。出発ゲート前で開かれたセレモニーの後、一番機は満席の234人を乗せて飛び立った。直行便就航3カ月の利用状況は鹿児島からが5056人、利用率41・6%、北海道からは5627人、同46・2%で北海道からが571人上回った。鹿児島からはグルメ客、北海道からはゴルフ客が目立った。札幌線は3年の就航後、減便や運休を経て9年からグループ会社のエアニッポン（ANK）が毎日1便運航。冬場の利用が少なかったため、16年からは季節運航（6月～10月）となっていた。18年の利用者は2万1758人、利用率は56・7%だった。その後、19年10月、全日空の札幌線は、燃油高などを背景に廃止された。

スカイマーク就航

平成14年4月、格安運賃を売り物にしたスカイマークエアラインズが鹿児島―羽田線に1日3便体制で就航した。新規航空会社の参入で羽田線の便数が増え、利便性が高まったと同時に航空運賃にも競争原理が働き、料金面でも鹿児島―羽田線はより身近になった。しかし、17年10月、スカイマークは鹿児島―羽田線の休止を発表。誘致活動を展開、増資要請でも協力した地元経済界などから「突然の撤退方針で、あまりに一方的」との声が上がった。その後、撤退から4年半後の22年10月末から鹿児島―羽田線（1日3便）で再就航した。

国際線・ソウル直行便の開設

平成2年5月29日、大韓航空・鹿児島―ソウル線が開設された。週2便でのスタート。昭和54年から誘致運動に乗り出していた。就航1年間の乗客は1万6700人。搭乗率は56%だった。

上海直行便の就航

平成14年8月28日、中国東方航空の鹿児島―上海線が就航した。鹿児島空港に乗り入れる定期国際路線は日本航空の香港線（同年9月いっぱいまで運休）、大韓航空に続いて3路線目。新規就航は平成2年のソウル

線以来12年ぶり。使用する機材はエアバス319の120人乗り。26年現在は水、土曜日の週2便運航し、所要時間は約1時間40分。両地の時差は1時間。東方航空の日本乗り入れは8カ所目。就航当日午後1時前に到着した上海からの一番機には、中国民用航空総局副局長、東方航空社長らが乗り込み、タラップ下で須賀龍郎知事（当時）らと握手した。同機には中国側の訪問団のほか、鹿児島市の友好都市・長沙市を訪れていた県内の高校生らが搭乗していた。午後2時前、鹿児島からの第1便がほぼ満席の乗客を乗せて上海へ飛び立った。上海線は、その後順調に伸び、17年3月には週3便に増便された。しかし、中国各地で起きた反日デモをきっかけに利用が落ち込み、同年10月から週2便に減便された。

台北直行便 の就航

平成24年3月25日、チャイナエアラインの定期国際航空路線・鹿児島―台北線が就航した。当時鹿児島にはソウル線と上海線が乗り入れており、3路線目。台北発の第1便は午後0時20分に到着し140人が鹿児島市入り。折り返しの鹿児島発の第1便には124人が搭乗した。記念セレモニーの後、同夜鹿児島市のホテルで鹿児島、台湾双方の200人が出席して記念レセプションが開かれた。台北線は火、木、金、日曜の週4便運航し、所要時間は約2時間。台北線を巡っては昭和50年に県経済界が使節団を派遣して以降、チャーター便を運航するなど実績を積み重ねてきた。平成23年11月に航空会社が路線や便数を自由に決められる航空自由化（オープンスカイ）に日本と台湾が合意し、就航に向けて準備が進められてきた。

国際線利用 初の10万人

平成25年3月、国土交通省がまとめた24年の空港管理状況調査（速報値）で、鹿児島空港の国際線利用者が約10万9千人と初めて10万人を突破した。同年3月に就航した台北線が好調で、臨時便を除いた国際定期路線も約9万4800人で過去最高だった。就航便の内訳は台北線約3万4500人、ソウル線約4万33

00人、上海線約1万7千人。臨時便は夏季に22往復した香港チャーター便などがあり計約1万4300人。臨時便を含む国際線のこれまでの最高は12年の約9万4500人だった。

香港線が5年ぶり復活

平成26年3月30日、香港航空の鹿児島―香港線が就航した。香港との定期路線は5年ぶり。鹿児島空港発の国際線として昭和47年から日本航空が運航。利用者が減ったため平成14年に撤退した。ドラゴン航空、香港エクスプレスも運航していたが、21年までに休止していた。香港線は日、木曜の週2便で所要時間は約3時間。鹿児島空港の定期国際航空路線はソウル、上海、台北と合わせて計4路線になった。

参考文献・資料 「鹿児島商工会議所百二十年史」、「鹿児島商工会議所百三十年史」（鹿児島商工会議所）、「かごしま20世紀 山河こえて下巻」（南日本新聞社）、「運輸要覧 平成24年版、25年版」（九州運輸局鹿児島運輸支局）、「鹿児島のすがた2014」（鹿児島県統計協会）、国土交通省HP、鹿児島県HP、JR九州HP、鹿児島県バス協会HP、いわさきコーポレーション株式会社HP、南国交通株式会社HP、朝日新聞記事、南日本新聞記事

第六章 通 信

1 インターネット

情報通信の分野で特筆されるのは、インターネットの登場と急速な普及である。21世紀に入り市民の日常生活は目覚ましい変容を見せている。

総務省の平成26年版情報通信白書によると、25年末のインターネット利用者数は、24年末より392万人増加して1億44万人となり初めて1億人を超えた。人口普及率は82・8%となり、国民のほぼ8割以上の人がなんらかの形でインターネットを利用していることになった。(第1表) 端末別インターネット利用状況をみると、「自宅のパソコン」が58・4%と最も多く、次いで「スマートフォン」(42・4%) 「自宅以外のパソコン」(27・9%) となっている。利用目的は「電子メールの送受信」(69・9%) が最も多く、次いで「商品・サービスの購入・取引」(57・2%) 「動画投稿・共有サイトの利用」(48・4%) の順である。(第2表)

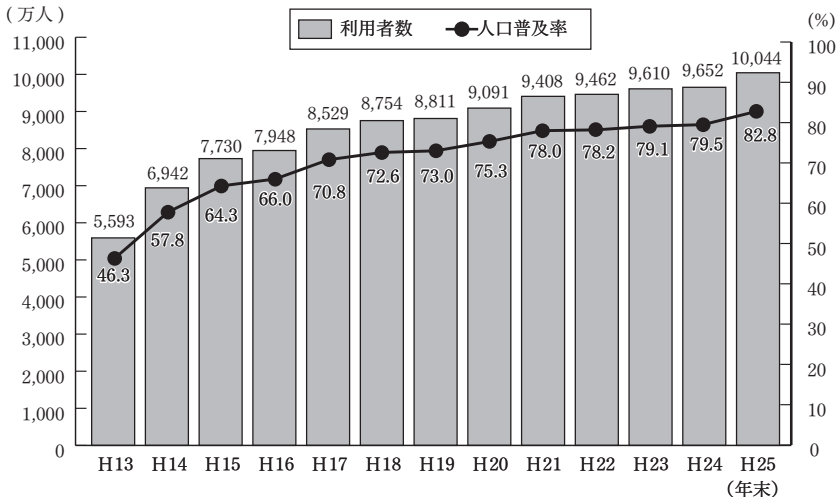
昭和44年、米国防総省が軍用ネットワーク研究のためARPANET(アーパネット)を開発、4台のコンピュータを結んだのが、今日のインターネットの起源といわれる。翌年以降、米国の大学で電子メールなどが使われ始め、48年に初めて国際接続された。同年英国で開かれた国際ネットワーク作業部会で後に「インターネットの父」と呼ばれるビント・サーフ氏らがネットの基本的な通信方式を発表した。56年、ネットワークが世界規模になるなか、日本では東京理科大学が海外との接続ポイントになった。その後さまざまな

まな技術が開発され、60年代から平成に入ると、日本でもパソコンの一般普及が始まり、家庭でもインターネットが利用されるようになる。平成7年に発売されたウインドウズ95は、インターネットエクスペローラーが標準装備されていたため、インターネットを利用するためにパソコンを買う人が急増し、この年は「インターネット」が流行語大賞にもなった。一般的な利用の面からこの年は「インターネット元年」ともいわれる。

キャプテン
鹿児島が解
散

平成11年3月末、鹿児島県内各地でビデオテックス情報を提供していた鹿児島市のキャプテン鹿児島が解散した。同社は昭和61年に県、市、民間が第3セクター方式で、情報化社会の一端を担って設立された。平成3年ごろまでは順調だったが、インターネットの普及でアクセス数が激減、経営が悪化した。鹿児島市はその後、キャプテン鹿児島の端末を再利用し、インターネットが無料体験できる公衆端末の整備に取り組んだ。

第1表 インターネットの利用者数と人口普及率の推移＝個人



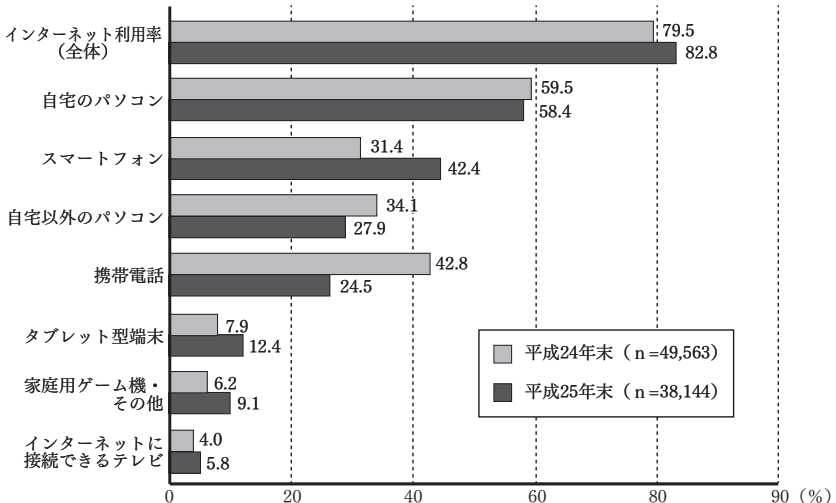
(総務省「平成25年通信利用動向調査」)

12年には、世界のインターネットの利用者数は爆発的に増え、3億9930万人となった。日本のインターネット利用人口も4708万人となり、NHKはニュースのインターネット配信を始めた。

また同年、既存のアナログ電話網を使い広帯域な通信ができるADSL接続サービスの本格提供がスタート。13年にはDSL加入契約数が前年の3倍となり10万件を超えた。15年、大容量通信のブロードバンド加入契約数が1400万を突破、光ファイバーケーブルを利用したFTTHとCATV（ケーブルテレビ）が加入者数を伸ばした。インターネットの機能も年々充実し、16年には検索エンジンGoogleで検索できるページが60億を突破した。17年末には、インターネットの技術を利用したIP電話が1千万件を超えた。

一方、14年ごろから、気になるニュースや個人的な体験などを時系列で記録するブログの流行が始まり、16年には人と人とのつながりを促進・サポートするフェ

第2表 インターネット利用端末の種類

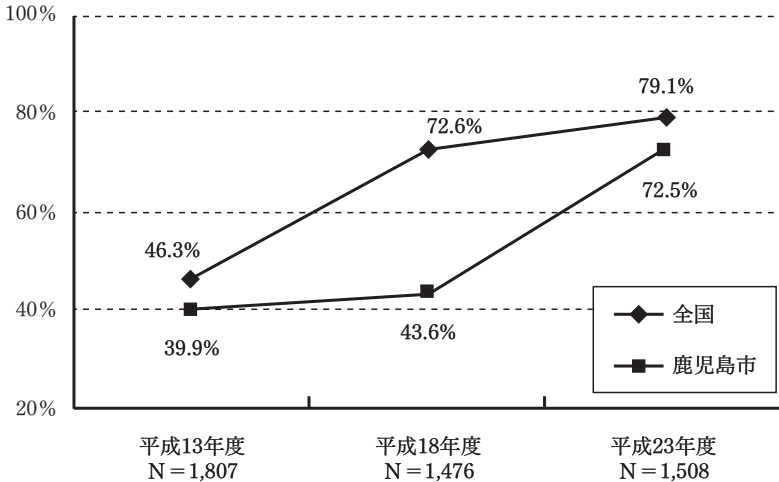


(総務省「平成25年通信利用動向調査」)

イスブック、GREE、mixiなどのSNS（ソーシャル・ネットワーク・サービス）が急速に拡大、18年にはTwitterのサービスが開始されるなど、いわゆるソーシャルメディアが急速に社会的な広がりを見せ始めた。22年末の国内のブロードバンド契約数は、3459万件、そのうちDSL契約は859万件で対前年比14.9%減、一方FTTHは前年比14.9%増の1977万件になった。同時点で自宅のパソコンを使ってインターネットを利用する際、ブロードバンド回線を利用する人の割合は、88.9%となった。光回線のインフラ整備が進んだことで、DSL回線と比べてより高速で安定した光回線への移行が進んでいる。

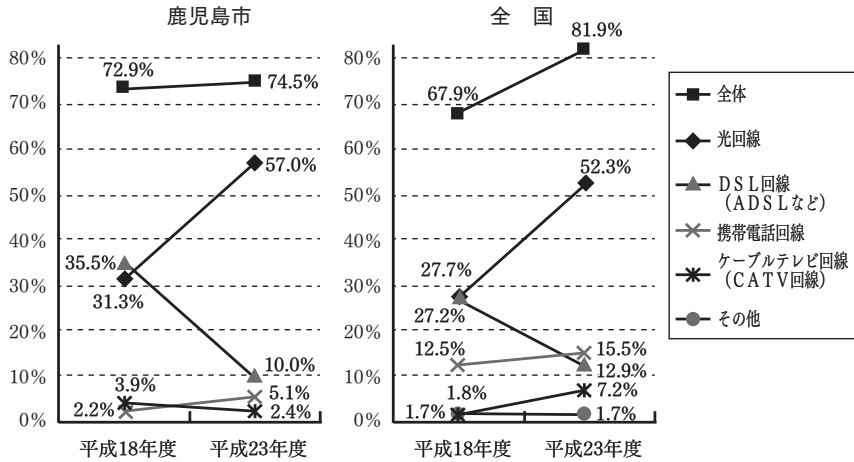
通信環境整備に関連して、20年2月、山間部や離島など地域による情報格差を無くし、だれもが平等に高速通信サービス受けられる社会を実現しようと、種子島の南種子町から超高速インターネット衛星「きずな」が打ち上げられた。医療、教育などのほか、宇宙から災害情報

第3表 インターネット利用率の推移＝個人



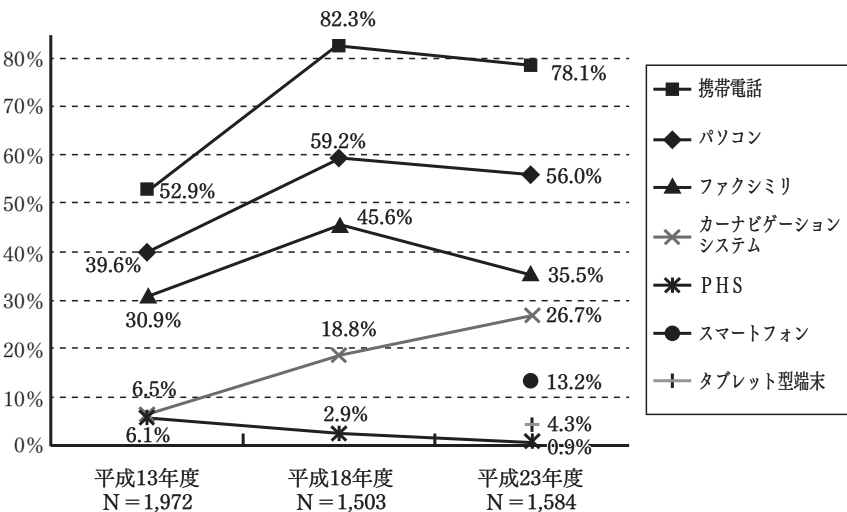
(鹿児島市ホームページ)

第4表 ブロードバンドの利用状況＝鹿児島市と全国



(鹿児島市ホームページ)

第5表 情報通信機器の保有率の推移＝世帯



(鹿児島市ホームページ)

を提供するなど多くの分野での活用が期待されている。

総務省が調べた25年末の都道府県別インターネット利用率（個人）によると、鹿児島県は78・2％。利用形態は自宅のパソコン44・1％、自宅以外のパソコン23・1％、携帯電話（PHS、携帯情報端末など含む）20・9％、スマートフォン40・0％となっている。鹿児島市が23年8月から24年1月にかけて市民を対象に調査した結果によると、インターネット利用率（個人）は、72・5％（全国79・1％）で、13年度の39・9％（同46・3％）、18年度の43・6％（同72・6％）に比べて飛躍的に増加している。ブロードバンド利用率は74・5％（全国81・9％）で、18年度に比べると、光回線の伸びが目立っている。（第3、4表）

また、情報通信機器の保有率は、18年度調査と比較して携帯電話（スマートフォンを除く）が82・3％から78・1％と4・2^ポ減少、パソコン（タブレット型端末を除く）が59・2％から56％と3・2^ポ減少している。（第5表）全国的に同様の傾向を示しており、従来の携帯電話やパソコンに替わる、スマートフォンやタブレット型端末など、新しい情報通信機器が出現し、普及しつつあることを示している。

II 電話

平成に入ってからからの電話を取り巻く環境は、携帯電話の登場で一変する。昭和44年に自動車電話サービスが始まった携帯電話の発達、普及は昭和50年にNTTがシヨルダーホンを発売、さらに2年後携帯電話サービスを始めると、市民生活に次第に受け入れられた。昭和63年から平成元年にかけて日本移動通信（現au）なども自動車電話事業に新規参入し、NTTの独占体制が終わり、初期費用や通話料金など価格の引き下げ

競争が始まった。6年、携帯電話機の買い取り制度が導入され、7年には携帯音声通信サービスのPHSが登場した。同年発生した阪神淡路大震災で非常時の必要性が理解されるなどして、携帯電話は同年秋には650万台まで普及。10年春には加入台数が2千万台、12年春には5千万台を突破し、自動車電話、PHSを含む移動電話が固定電話を上回った。

こうしたなか12年11月、ポケットベル事業を手がけていた鹿児島市の鹿児島テレコルは、会社解散を決めた。昭和63年に設立された同社は、平成7年12月の約5万台をピークに、携帯電話に押されて契約台数が減少し続け、12年5月時点で2万7500台まで落ち込んでいた。NTTドコモ以外、全国各地で同様の事業撤退が相次いだ。

携帯電話の利用については、運転中の使用が社会問題化、16年11月、運転中の携帯電話使用が法令違反となった。17年3月、NTTの固定電話の加入権（施設設置負担金）が7万2千円から半額になり物議を醸した。携帯電話の加入台数はその後も爆発的に増え続け、19年末にはPHSを除き携帯電話だけで1億台を超えた。21年3月、文部科学省は公立の小中高校への携帯電話持ち込みを原則禁止にする通達を全国の教育委員会に出した。22年前後から携帯電話と超小型パソコンが合体したとも言えるスマートフォンが本格的に登場、普及した。この間、携帯電話には様々な機能、サービスが装備されたが、23年3月11日の東日本大震災では地震速報機能が脚光を浴びた。

公衆電話の衰退 平成7年3月16日、40余年にわたって親しまれてきた赤電話（コイン式公衆電話）が、青色や黄色の両公衆電話とともに鹿児島県内から完全に姿を消した。県内の公衆電話は全てカード化され

た。最後の赤電話は、日置郡松元町（現鹿児島市松元町）の上伊集院郵便局と大島郡瀬戸内町の篠川郵便局に残っていた2台。NTT鹿児島支店は同日、上伊集院郵便局で記念式典を開き、両郵便局長が最後の赤電話通話をした。NTTによると、公衆電話が登場したのは明治23年12月で、東京電信局、横浜電話交換局でサービスを始めた「自働電話」が始まり。明治33年に街頭に電話が設けられ「公衆電話」と呼ばれた。昭和26年、一般の街頭にも公衆電話が置かれ、28年10月から人々の目を引き付ける色としてボディを赤に統一、「赤電話」として親しまれてきた。その後、青や黄色も登場したが、カード式公衆電話が採り入れられた57年から、年を追うごとにコイン専用型の利

第6表 鹿児島市の電話施設の状況 (単位：千件)

年度	総数	加入電話				公衆電話				
		総数	一般加入電話			ビル電話	総数	カード式	カード化率	その他
			計	事務用	住宅用					
昭和61年度	233.4	230	228	70	158	2	3.4	0.8	24%	2.6
63年度	242.3	239	238	74	164	2	3.3	2.2	67%	1.1
平成2年度	259.4	256	254	77	177	1	3.4	3.0	88%	0.4
4年度	274.3	271	269	81	188	1	3.3	3.0	94%	0.3
6年度	285.7	282	281	84	197	1	3.3	3.3	100%	0.0
8年度	298.3	295	295	87	208	-	3.3	3.3	100%	0.0
						公衆電話		ISDN加入者数		
10年度	276.2	273	273	76	197	3.2				
12年度	240.1	237	237	61	176	3.1		49		
14年度	228.6	226		52	174	2.6		50		
16年度	249.4	247.2		50.7	196.5	2.2		42		
18年度	207.2	207.2		44.7	162.5	-		32		
20年度	167.9	167.9		36.1	131.8	-		26		
22年度	143.9	143.9		31.3	112.6	-		21		
24年度	124.7	124.7		26.3	98.4	-		17		

※数値は平成14年度まで旧鹿児島市、平成18年度から公衆電話は県単位集計 (NTT西日本鹿児島支店)

用率は下がっていった。カード式は、県内に約1万3000台既設。同支店は次世代の情報通信システムとしてマルチメディア対応のデジタル電話を県内163カ所に設置した。

NTT鹿児島支店の公衆電話部によると、平成10年度上半期の支店管内の公衆電話約5千台のうち、鹿児島市内を中心としたNTT直営の公衆電話1500～1600台の通話料が、前年同期に比べて約3億円、約15%減少した。公衆電話からポケットベル、携帯電話に掛ける件数は横ばいだが、家庭や企業への電話の件数が減少。携帯電話が急増した2年ほど前からの現象でテレホンカードの売り上げも減った。NTTテレカ九州支店では7年度約14億円だった鹿児島県内の売り上げが、9年度は約11億円。10年度上半期は約4億円と急速に減少した。

NTT西日本鹿児島支店が、11年9月21日、鹿児島市東千石町のタカプラ一階の公衆電話に県内で初めてのIC公衆電話を設置した。次世代の公衆電話として開発されたIC公衆電話は、ICチップ（超小型集積回路）を内蔵したICテレホンカードに対応し、携帯通信端末との赤外線通信機能を装備している。ICテレホンカードは1千円、2千円、3千円の3種類あり専用の自動販売機などで販売する。カードは電話番号登録機能もあり、3千円のカードで10件を記憶する。同支店はその後、JR西鹿児島駅や鹿児島空港、鹿児島県庁など10カ所に50台、県内に約300台の導入計画を立てた。その後、18年3月末にIC公衆電話はすべて廃止された。

NTT西日本によると、21年度の鹿児島県内の公衆電話設置台数（ピンク電話を除く）は約4500台で、12年度の約9300台から半分以下になった。2年度末と20年度末で比べると、全国の公衆電話は約83万台

から約30万台に減少。一方で携帯電話・PHS加入は約87万件から約1億1200万件と爆発的に増加。テレホンカード販売枚数も、7年度の約4億4千万枚から21年度には約1千万枚に大幅に減少し、公衆電話の利用減少を裏打ちした。採算の取れない一般の公衆電話は「利用月額4千円未満」を対象に順次撤去される計画が打ち出された。法令の基準では市街地では500^キ四方に、それ以外の地域では約1^キ四方に1台は設置するとなっており、県内の基準は1493台。NTT西日本鹿児島支店は災害時・緊急時のため基準以上の1519台は維持すると言明した。

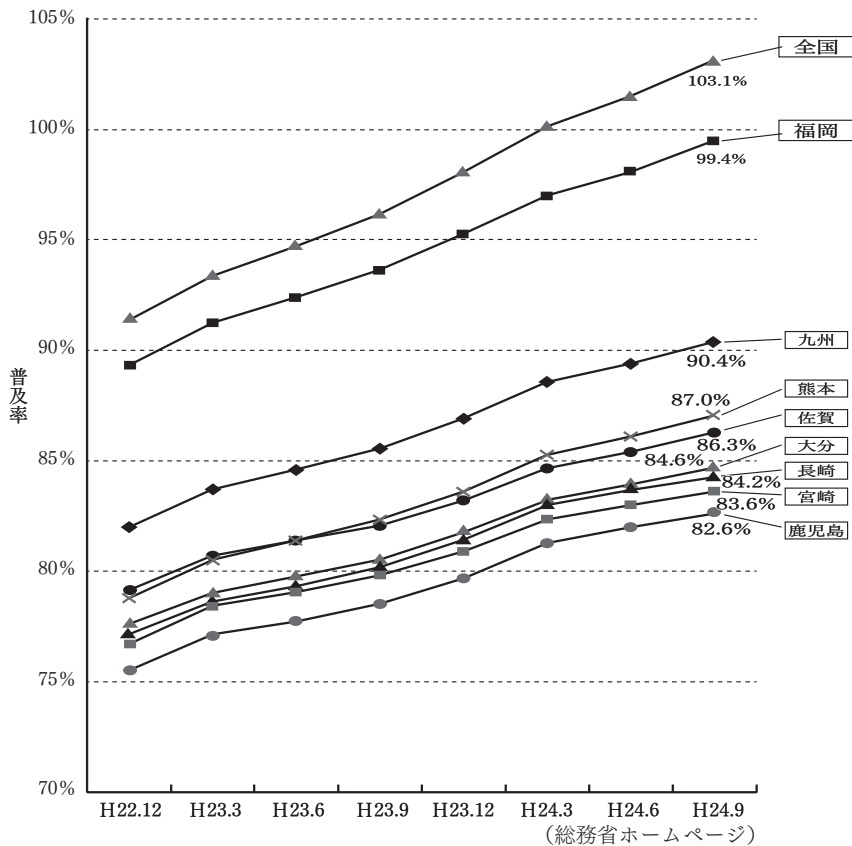
PHS・携帯電話の伸長 平成7年7月24日、PHS（簡易型携帯電話）のサービスを鹿児島市内で実施するNTT九州パーソナル通信網（本社・福岡市）が、東千石町の電話ボックス屋根に第1号の無線基地局を設置した。10月までに市内全域に計566の基地局を設置。11月1日からサービスを始めた。PHSは通信料金が携帯電話より安く、マルチメディアにも対応できるため、将来の通信機器として期待されて登場した。市内では同社のほか、DDI九州ポケット電話（本社・福岡市）が同年10月までにサービス開始、アステル九州（同）は翌年3月の開始を目指した。県内のトップを切って10月20日に開始したDDI九州ポケット電話の約2カ月後の加入者数は約3千人、NTT九州パーソナル通信網は同じく約3500人と両社とも伸びはいま一步となった。

一方、固定電話は、平成に入っても鹿児島県内の加入は増え続け、5年5月末で80万件を超えた。明治39年に交換業務を開始してから87年目である。突破を記念してNTT鹿児島支店など県内の5支店、16営業所で花の種プレゼントなどのイベントがあった。県内での電話サービス開始は米国人、ベルの発明から30年後。

鹿児島支店の前身である鹿児島郵便局に磁石式交換機を設置、契約加入数259件でスタートした。昭和45年に10万件の万台に乗り、50年に35万件、52年に50万件を超えた。80万件突破を記念して鹿児島支店は、市内の天文館く高見馬場間の公衆電話ボックス10台を、ステンドグラスなど利用したモダンなデザインの新型に取り替えた。

鹿児島県内では平成14年3月末時点で、携帯電話の契約数が固定電話数を上回った。総務省が発表した

第7表 携帯電話の人口普及率の推移



同3月末の全国の携帯電話契約数は6912万件で年間約1千万件のペースで増加した。人口で割った普及率は、54・5%と過半数を超えた。鹿児島県内の同年3月時点の契約数は75万4964件、普及率42・3%。これに対し、固定電話契約数はNTT西日本鹿児島支店の調べでは71万6734件となり、携帯電話が固定電話を上回った。10年3月末時点の携帯電話契約数は、28万6695件だったことから4年間で3倍近くに増えた。年々通話料が安くなり、各社ともインターネット機能や画像送信など多種多様なサービスで契約拡大に力を入れた。

平成23年度に鹿児島県教育庁が、県内の児童生徒を対象に実施した携帯電話利用実態調査によると、専用の携帯を所持している人は、小学校10・1%、中学校20・0%、高校93・8%。特別支援学校14・7%。必要な時に保護者などに借りて使っている利用率は小学校34・0%、中学校47・2%、高校95・5%、特別支援学校20・1%だった。

III 郵便

民営化直前
の郵便局

市民生活にとって大切なライフラインともいえる郵政事業の動きを平成以降で見ると、平成3年にはふるさと絵はがき・寄付金付きお年玉付き切手の発行が始まった。簡保（簡易生命保険）資金は50兆円。4年、再生紙を使用した寄付金付き広告付きはがきを発行する。全郵便局のオンラインネットワークも完成する。5年には定期貯金・定額貯金の金利が自由化された。翌年には通常貯金の金利も自由化。7年、翌朝10時郵便や配達記録郵便の取り扱いを開始する。簡保資金は80兆円に。8年、保冷郵便（チルドゆうパック）や介

護貯金の取り扱いを始める。翌9年には過疎地域における高齢者の在宅福祉支援サービス（ひまわりサービス）をスタート。簡保資金はついに100兆円に上った。

10年には7ケタの郵便番号制を導入し、冊子小包郵便物を創設した。11年にはATM・CD提携サービスを始めたほか、デビットカード、宝くじの販売などの取り扱いを開始した。NHKとともに一般公募して制定した「みんなの体操」が、テレビ放送を始めたのもこの年である。12年、ハイブリッドめーるサービスを実施。郵便局と民間金融機関との相互送金サービスを始めた。翌13年に郵政事業庁が発足。簡保資金は120兆円に膨らんだ。

一方、「小さな政府」への世論の高まりのなか、8年に橋本龍太郎内閣の「行政改革会議」が発足し、中省庁再編について本格的な議論が始まった。翌年8月に出された中間報告では、郵政民営化が政府報告として初めて盛り込まれた。報告では、郵便は国营、郵便貯金は民営化を準備、簡易保険は民営化という方向性が出されたが、最終報告では、郵政3事業は国营を維持し、国家公務員の職員で運営される公社の経営形態になった。こうして15年に日本郵政公社が誕生する。

郵政民営化 平成15年4月に発足した日本郵政公社は、郵政事業庁から郵便、郵便貯金、簡易保険のいわゆる郵政3事業を引き継いだ。しかし、小泉純一郎内閣は、19年4月からさらに新しい体制に移行する内容の「郵政民営化法案」を、17年の通常国会に提出した。同法案は初め参議院で否決されたが、同年9月に行われた総選挙で自民党が大勝利したことから同年10月に成立した。同法ではこれまで日本郵政公社が営んできた機能を「郵便局株式会社」「郵便事業株式会社」「株式会社ゆうちょ銀行」「株式会社かんぽ生命保険」

の4つの会社に分けた。このうち「ゆうちょ銀行」と「かんぽ生命保険」は、29年10月までに保有全株式を処分し、民有民営を実現するとした。18年1月、民営化後の持ち株会社となる準備企画会社として日本郵政株式会社が発立された。19年10月1日、郵政民営化関連法によって、日本郵政株式会社と4つの事業会社に分かれ、民営化された。この日をもって130年余りにわたって国が運営してきた郵政事業が民間に変わった。総資産338兆円もの巨大企業グループの誕生である。民営化は郵便貯金や簡易保険が集めた巨額の資金の流れを変え、経済の活性化につながることに主眼があった。しかし、民営化後の企業経営は不透明で、国民とりわけ地方にとっては、全国ネットワークと全国一律サービスの維持などに不安を残した。

その後、約4年半が経過して、民主党政権となった24年4月27日、郵政民営化の見直し法案が可決・成立し、5月8日に公布された。これにより、24年10月1日から「郵便局株式会社」「郵便事業株式会社」が統合、「日本郵便株式会社」となり、日本郵政グループは5社体制から4社体制へと再編された。またユニバーサルサービスの範囲が拡充され、今までの郵便サービスだけでなく貯金、保険の基本的なサービスを郵便局で一体的に利用できる仕組みが確保された。「株式会社ゆうちょ銀行」「株式会社かんぽ生命保険」の株式は、両社の経営状況、ユニバーサルサービス確保の責務への影響を勘案しながら、できるだけ早期に処分することとされた。日本郵政株式会社の株式については、23年11月3日に国会で可決・成立した「東日本大震災からの復興のための施策を実施するために必要な財源の確保に関する特別措置法」により、政府は復興債の償還費用の財源を確保するため、日本郵政株式会社の経営状況、収益見通しなど勘案しながらできるだけ早期に処分することに決まった。

民営化、鹿
児島でも

24年10月、日本郵政グループは郵便事業開始から創業150周年にあたる平成33年に向けて「郵政グループビジョン2021」を策定した。ビジョンではサービス、マネジメント、社風の3つの改革を挙げ、機能的な郵便局ネットワークを創造しながら「総合生活支援企業グループ」を目指した。

鹿児島県内でも郵便局719局（簡易局含む）が19年10月1日、新たな民営会社としてスタートを切った。山下町の鹿児島東郵便局では午前9時、窓口業務の開始に合わせて同郵便局に同居する郵便事業会社、郵便局（窓口）会社、ゆうちょ銀行の職員が入りに立ち、来客を笑顔で迎えた。職員は赤（郵便事業）、オレンジ（郵便局）、緑（ゆうちょ銀行）の各会社のシンボルカラーをあしらった真新しい制服を着用。間仕切りで区切られた局内もシンボルカラーで色分けされた。中央町の鹿児島中央郵便局では、同日午前零時半、いち早く郵便事業会社が運営する「ゆうゆう（時間外）窓口」がオープンした。

様変わりす
る郵便局

郵政民営化に伴い、郵便局の周辺も少しずつ様変わりする。喜入瀬々串町の瀬々串小学校は19年11月、厚生労働省のボランティア労働者表彰を受けた。5年生が取り組んだ「ボランティアゆうパック」の活動に対する評価である。総合学習で育てたサツマイモを郵便局のネットワークに乗せて販売し、益金を災害被災地に贈る。平成2年に始まりイモが不作だった1年を除き、毎年続ける活動だ。17年



民営化、スタートした鹿児島東郵便局の窓口

は垂水市、18年はさつま町のいずれも豪雨災害の被災地に10万円ずつ贈った。この取り組みを小学校に提案した仕掛け人は、瀬々串郵便局の志々目司局長。祖父の代から続く特定郵便局長で、引き継いで25年。ボランティアゆうパック以外にも独り暮らし老人が引きこもらないよう、郵便局に立ち寄ることにスタンプを押し、たまると記念品をプレゼントする「健康貯金」、3月9日を身近な人に感謝の気持ちを届ける「サンキュー・レタックス」など過疎が進む地域を元気づける独自の企画を提案した。民営化で「普通」「特定」の区分はなくなるが、「自分たちの原点」と地域貢献の旗は降ろさないという思いだった。

後継者不在などで一時閉鎖している簡易郵便局のサービス維持策として、日本郵政グループの郵便局会社は20年2月29日、閉鎖局近くで週2回の出張サービスを始めた。県内では鹿児島市と南九州市で営業した。鹿児島市では千年団地簡易局の閉鎖を受けて、約150軒離れた千年公民館でサービスを行い、貯金や振り込みの6人が訪れた。出張サービスは2カ所とも毎週水、金曜の午前11時から午後3時まで。貯金の預け払い、振り込みのほか切手、はがきの販売を行う。郵便局会社によると、県内では15局が閉鎖中で順次、出張サービスを開始した。

鹿児島市商店街連盟が発行する共通商品券の発売が、20年6月16日から市内の郵便局80カ所で始まった。郵便局での商品券発売は県内では初めてで、吉野町の菫浦谷郵便局では販売開始のセレモニーもあった。民営化後、地域密着を目指す郵便局と商店街連盟の思いが一致し実現した。500円と1千円の商品券があり、1万円分のセット販売には抽選番号の入った篤姫商品券がつく。角度を変えるとデザインが変わり、抽選で10万円分の商品券が当たる。セレモニーに出席した商店街連盟の代表は「郵便局の協力がありがたい」と喜んだ。

下福元町の錫山郵便局（吉元健児局長）は21年10月10日、局内に飲食料品や日用品を扱う「ポスタルストアよかDO（堂）」を開業した。集落内に商店がないことから「地域の元気の源に」と1年がかりで実現し、開業と同時に大勢の地区住民が訪れた。約160世帯が住む錫山校区は高齢者が多い。買い物は市内の谷山市街地や南九州市まで行く必要があり、車がないと不便。このため吉元局長は商店併設を計画、郵便局会社へ許可を申し入れた。約1年かけて審査、承認された。郵便局会社熊本支社によると、局長が自主的に商店を開いたケースは錫山簡易局が民営化後第1号。店舗併設型の郵便局は同社が都市部で展開する「Jプロソン」のほか、農協などが受託する簡易郵便局がある。

鹿児島市の郵便施設の状況を見ると、元年度に普通郵便局3、特定郵便局59、簡易郵便局

第8表 鹿児島市の郵便施設の状況 (各年度末現在)

年度	普通郵便局	特定郵便局		簡易郵便局	ポスト数	切手類販売所	郵便私書箱	
		集配局	無集配局				設備数	貸与数
昭和61年度	8	2	64	22	482	407	380	250
63年度	3	2	56	23	500	420	300	236
平成2年度	3	2	58	23	499	420	300	224
4年度	3	2	58	23	500	420	300	228
6年度	3	2	61	23	515	418	305	178
8年度	3	2	63	23	550	532	300	190
10年度	3	2	63	23	554	525	252	184
12年度	3	2	63	23	566	497	302	188
14年度	3	2	63	23	607	715	302	214
16年度	3	7	70	32	748	642	314	210
18年度	3	7	70	32	766	…	…	…
	直営郵便局		簡易郵便局					
平成20年度		80		32	755	…	…	…
22年度		80		32	767	…	…	…
24年度		80		32	739	…	…	…

※…は未公表

(鹿児島中央郵便局、日本郵便株式会社九州支社)

第9表 平成26年の局別年賀配達物数（上位）
（単位：千通）

順位	郵便局名	県名	配達物数	前年順位
1	博多北	福岡	4,447	1
2	鹿児島中央	鹿児島	3,935	2
3	福岡中央	福岡	3,886	3
4	熊本東	熊本	3,874	4
5	宮崎中央	宮崎	3,452	5
6	大分東	大分	3,289	6
7	熊本北	熊本	3,230	7
8	八幡南	福岡	3,082	8
9	博多南	福岡	2,964	9
10	城南	福岡	2,729	10
20	鹿児島南	鹿児島	2,107	20

（日本郵便株式会社九州支社）

第10表 平成26年の県別年賀郵便物元旦配達数
（単位：千通、%）

県名	平成26年	平成25年	対前年比
福岡	72,429	75,360	96.1
佐賀	11,670	12,334	94.6
長崎	19,897	20,286	98.1
熊本	24,222	25,005	96.9
大分	18,915	19,583	96.6
宮崎	12,877	13,140	98.0
鹿児島	21,513	22,536	95.5

（日本郵便株式会社九州支社）

第11表 県別1人当たり年賀郵便物配達数
（単位：通）

県名	1人当たり	
	平成26年	平成25年
福岡	14.2	14.8
佐賀	13.8	14.6
長崎	14.1	14.3
熊本	13.4	13.8
大分	16.0	16.4
宮崎	11.4	11.6
鹿児島	12.7	13.3

（日本郵便株式会社九州支社）

23、ポスト数500だったのが、16年の合併を経て、23年度は直営の郵便局80、簡易郵便局32、ポスト数751と推移している。

郵便料金は平成元年に消費税3%が導入された際、手紙が60円から62円、はがきが40円から41円にアップ。その後、取扱郵便物数の減少にコスト削減が追いつかず、郵便事業の収支が悪化したため6年、手紙を80円、はがきを50円に大幅値上げした。9年に消費税が5%に引き上げられた際は、郵便事業が比較的安定してい

たことや前回の大幅値上げで一部織り込み済みとして値上げを見送っていた。その後、郵便料金は26年4月1日から手紙が82円、はがきが52円にそれぞれ2円ずつ値上げされた。消費税が5%から8%に上がったことに伴うもので、郵便料金値上げは20年ぶりとなった。値上げに伴い、平成14年に発行を廃止していた2円切手が再び発売された。宅配業者のメール便なども増税の転嫁分として同時に値上げされた。

参考文献・資料 「IT革命」(西垣通、岩波新書)、「情報通信白書」(総務省)、総務省HP、NTT西日本HP、日本郵政HP、日本郵便HP、南日本新聞記事

第七章 電気・ガス

I 電気

原子力発電
が主力

鹿児島県内では川内原子力発電所の1号機が昭和59年7月、2号機が60年11月に営業運転を開始。59年から電力移入県から移出県に様変わりした。九州電力鹿児島支社によると、平成元年3月現在の発電所は、水力発電29、火力発電（ボイラーと蒸気タービンを用いる火力発電）1、内燃力発電（ディーゼルエンジンなどの内燃機関を用いる火力発電）29、原子力発電1の計60カ所で総発電電力は約296万kW。24年度末の発電所は水力発電30、火力発電1、地熱発電2、内燃力発電25、原子力発電1、その他2の計61カ所で、総発電電力は約316万kWである。この約25年間、総発電電力は内燃力発電等の増加で約16万kW増加したものの、発電設備の構成比はほとんど変わっていない。（第2表）

電源別発電設備容量の推移をみると、元年の原子力は178万kWで全体の約60%を占める。平成24年の原子力は同じく178万kWで、総発電電力が増えた分だけ占有率は下がっているが、約57%と依然半分以上を占める主力設備である。ただ、20年以降になると約3kWとわずかながら再生可能エネルギーなど「その他」が登場する。

県内の販売電力量の平成元年から24年の推移をみると、経済成長や電化の進展等を背景に電灯（家庭用中心）が元年20億kWhだったのが、10年に31億kWh、15年34億kWh、24年37億kWhと増加した。ここ

第1表 九州電力鹿児島支社エリア内の概要 (平成25年3月末現在)

項目	鹿児島支社(*1)		全社		全社に対する比率(%)
お客さま数 (*3)	電灯	106 万口	電灯	770 万口	13.8
	電力	13 万口	電力	94 万口	13.8
	計	118 万口	計	863 万口	13.7
販売電力量 (*3)	電灯	37 億kWh	電灯	295 億kWh	12.5
	電力	62 億kWh	電力	543 億kWh	11.4
	計	99 億kWh	計	838 億kWh	11.8
売上高		1,685億円		14,488億円	11.6
従業員数		1,248名		13,102名	9.5
電力設備					
水力発電所	30か所	57.8kW	142か所	3,582.1kW	1.6
火力発電所	1か所	1,000.0kW	9 か所	10,680.0kW	9.4
地熱発電所	2か所	60.0kW	6か所	212.0kW	28.3
内燃力発電所 (*2)	25か所	214.8kW	34か所	398.9kW	53.8
原子力発電所	1か所	1,780.0kW	2か所	5,258.0kW	33.9
その他	2か所	3.3kW	3か所	6.3kW	52.4
計(*3)	61か所	3,115.9kW	196か所	20,137.3kW	15.5
変電所 (配電塔は含まない)	52か所	7,381kVA	482か所	69,760 kVA	10.6
送電線の長さ		1,616km		10,008km	16.1
配電線の長さ		27,164km		138,480 km	19.6

*1 鹿児島支社には、お客さまセンター、電力センター、内燃力センターを含む

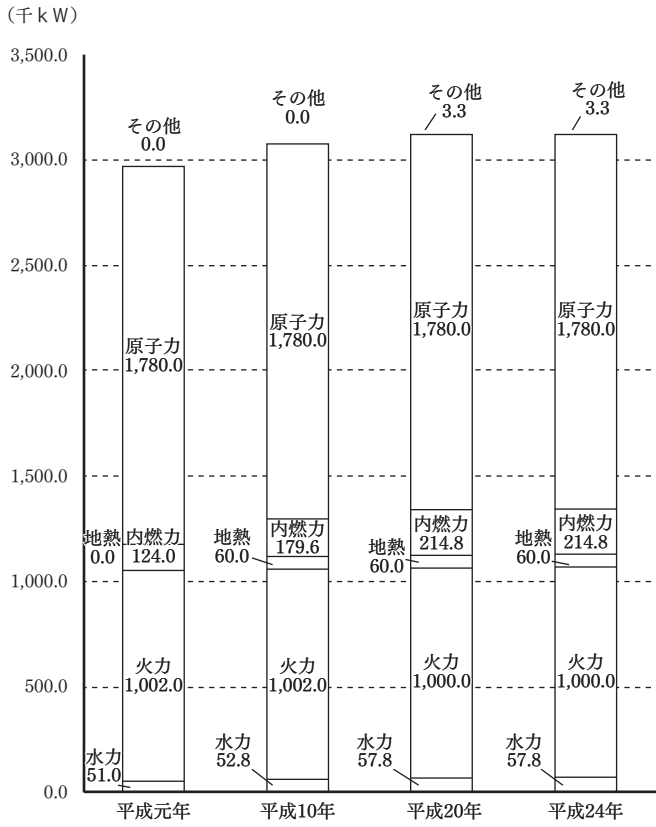
*2 全社の内燃力発電所出力は、離島の内燃力発電所および豊前発電所のディーゼル発電設備を含む

*3 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

(九州電力鹿児島支社)

第2表 九州電力鹿児島支社エリア内の電源別発電設備容量
(年度末実績、単位：千kW)

	平成元年	平成10年	平成20年	平成24年
水力	51.0	52.8	57.8	57.8
火力	1,002.0	1,002.0	1,000.0	1,000.0
地熱	—	60.0	60.0	60.0
内燃力	124.0	179.6	214.8	214.8
原子力	1,780.0	1,780.0	1,780.0	1,780.0
その他	—	—	3.3	3.3
合計	2,957.0	3,074.0	3,115.0	3,115.9



(九州電力鹿児島支社)

第3表 九州電力鹿児島支社エリア内の電力の需要状況

(単位：口、MWh)

年度	総数	業務用	大口	小口	その他
		使 用 量			
平成元年度	1,188,611	485,360	289,436	341,993	71,822
2年度	1,281,304	541,854	294,777	376,061	68,612
3年度	1,318,696	566,452	302,182	382,599	67,463
4年度	1,327,351	573,773	304,085	380,522	68,971
5年度	1,355,517	589,385	312,534	382,675	70,923
6年度	1,458,409	646,391	315,736	427,024	69,258
7年度	1,480,793	659,442	314,295	434,866	72,190
8年度	1,543,458	701,357	324,287	444,048	73,766
9年度	1,559,699	713,416	335,691	432,871	77,721
10年度	1,639,252	762,609	343,442	460,735	72,466
11年度	1,644,459	768,577	348,046	456,565	71,271
12年度	1,684,314	794,349	351,840	472,742	65,383
13年度	1,684,282	796,661	360,388	463,497	63,736
14年度	1,677,585	805,629	346,701	464,559	60,696
				小口・その他	
15年度	1,699,323	838,786	339,763		520,774
16年度	1,765,948	875,274	362,482		528,192
17年度	2,040,821	1,004,533	400,587		635,701
18年度	2,083,158	1,050,592	416,206		616,360
19年度	2,198,263	1,097,663	486,028		614,572
20年度	2,149,788	1,110,586	460,307		578,895
21年度	2,121,671	1,087,289	462,115		572,267
22年度	2,158,038	1,105,971	472,721		579,346
23年度	2,136,923	1,060,349	513,511		563,063
24年度	2,132,035	1,047,143	542,818		542,074

※数値は鹿児島営業所管轄分（平成17年5月に指宿営業所を合併）

（九州電力鹿児島お客様センター）

第4表 九州電力鹿児島支社エリア内の電灯の需要状況

(単位：億口、MWh)

年度	総 数	定 額	従 量	その他
	使 用 量			
平成元年度	737,109	2,315	716,096	18,698
2年度	830,798	2,454	808,508	19,836
3年度	855,141	2,550	831,449	21,142
4年度	866,280	2,612	841,216	22,452
5年度	893,155	2,655	866,299	24,201
6年度	984,148	2,720	955,169	26,259
7年度	1,028,951	2,927	998,724	27,300
8年度	1,053,991	3,342	1,021,595	29,054
9年度	1,047,424	3,622	1,013,562	30,240
10年度	1,130,942	3,793	1,096,202	30,947
11年度	1,144,026	3,976	1,108,372	31,678
12年度	1,174,861	4,115	1,138,450	32,296
13年度	1,206,129	4,203	1,169,425	32,501
14年度	1,223,391	4,239	1,186,197	32,955
15年度	1,243,298	4,192	1,205,814	33,292
16年度	1,283,890	4,047	1,246,468	33,375
17年度	1,463,084	4,353	1,421,518	37,213
18年度	1,463,332	4,364	1,421,667	37,301
19年度	1,523,049	4,326	1,481,709	37,014
20年度	1,495,318	4,203	1,454,507	36,608
21年度	1,511,880	4,203	1,471,157	36,520
22年度	1,599,695	4,205	1,559,560	35,930
23年度	1,536,280	4,170	1,496,631	35,479
24年度	1,513,682	4,095	1,474,789	34,798

※数値は鹿児島営業所分（平成17年5月に指宿営業所を合併）

(九州電力鹿児島お客様センター)

第5表 鹿児島県内の販売電力量の推移
(単位：億kWh)

年	販売電力量		
	電灯	電力	合計
平成元年	20	37	58
2年	22	41	63
3年	23	43	66
4年	24	44	68
5年	25	45	70
6年	27	49	75
7年	28	50	78
8年	29	52	80
9年	29	52	81
10年	31	55	86
11年	32	56	88
12年	32	58	90
13年	33	57	90
14年	34	58	92
15年	34	60	94
16年	35	62	97
17年	36	64	100
18年	36	65	101
19年	37	67	105
20年	37	65	102
21年	37	63	100
22年	39	64	103
23年	38	63	101
24年	37	62	99

※端数処理のため計が合わない場合がある
(九州電力鹿児島支社)

5、6年は高止まりの状態が続いていたが、23年の東日本大震災以降、節電意識の高まりなどで減少傾向をみせている。電力(業務用中心)も平成元年37億kWhだったのが、10年55億kWh、20年65億kWhと増え、その後は横ばいとなっている。(第5表)九州全体でみると、全体の3割を占める大口産業用需要(大規模な工場等)は、20年、21年は景気低迷などで減少したが、22年以降はほぼ横ばいが続く。九州電力の電気料金(販売単価)は、平成7年時点で電力会社9社中(沖縄除く)3番目に高かったが、7回の値下げと燃料価格高騰による値上げを経て、20年度以降は9社中2番目に安い水準になっている。

九州電力は再生可能エネルギーが、国産エネルギー有効活用と地球温暖化対策として優れた電源であるとして太陽光・風力・バイオマス・水力・地熱などの積極的な開発・導入に取り組み、鹿児島県では長島、野

間岬、奄美大島、甌島などで風力発電施設を設置。地熱発電では24年度から指宿市の山川発電所構内に小規模バイナリー発電設備を設けて実証試験を始めた。

再生可能エネルギーの導入の推進

国は地球温暖化対策や国際競争力強化、エネルギーセキュリティ向上のため再生可能エネルギーの導入を推進。平成15年4月に全面施行された「電気事業者による新エネルギー等の利用に関する特別措置法」(RPS法)では、新エネルギー等から発電された電気の一定量以上の利用を電気事業者に義務付けたことにより、風力とバイオマスを中心に導入が進んだ。21年11月からは「太陽光発電の余剰電力買取制度」が始まり、太陽光発電の余剰電力を電力会社が買い取ることが義務付けられた。これを機に太陽光発電の導入が市民や事業者に広がり始めた。その後、23年の東日本大震災による東京電力福島原子力発電所の事故以降、再生可能エネルギーへの期待が高まり、太陽光発電などの取り組みが活発化する。資源エネルギー庁は25年10月4日に、固定価格買取制度がスタートした24年7月から1年間に新たに稼働を始めた太陽光や風力などの発電設備容量が、354・0万kWに達したと発表した。

第6表 平成24年販売電力量の内訳

	鹿児島		九州	10年前との比較(倍)		平成14年度(10年前)販売電力量(億kWh)	
	販売電力量(億kWh)	構成比(%)	販売電力量(億kWh)	鹿児島	九州	鹿児島	九州
電 灯	37	37.4	295	1.088	1.122	34	263
電 力	低 圧	7	45				
	業 務 用	22	192				
	産 業 用	32	299				
	そ の 他	1	7				
小 計	62	62.6	543	1.069	1.077	58	504
合計(*)	99	100.0	838	1.076	1.094	92	766

(九州電力鹿児島支社)

牟礼ヶ岡
ウインド
ファーム

平成15年7月25日、島津興業、薩摩酒造、NECパーソナル南九州、鹿児島銀行、IHIの5社が出資して南九州クリーンエネルギー株式会社を設立し、同年12月に吉田町宮之浦（現宮之浦町）の牟礼ヶ岡に「牟礼ヶ岡ウインドファーム」の建設が始まった。総事業費は約21億円。風車型発電機（定格出力1300kW）は、タワーの高さ60m、3枚のプロペラを持つローラーは直径60mで、標高552mの尾根伝いに8基が並ぶ。合計出力は1万4000kWで、約6500世帯の年間使用電力量をまかなえる能力がある。17年に完成、同3月1日から九州電力に売電を始めた。県内の風力発電は牟礼ヶ岡を含めて72基、総出力は約8万4千kWとなった。

市のメガ
ソーラー発
電所計画

市は平成22年2月、「鹿児島市メガソーラー発電所計画」を策定し、22年度から32年度までに公共施設約70施設に太陽光発電システムを導入すると発表した。導入済みの分を含めて約100施設で出力3MWが目標。これは一般的な家庭約1千世帯分の年間消費電力量に相当する規模であり、温室効果ガスの削減量に換算すると年間約1400tとなる。市の公共施設への太陽光発電導入は平成8年度から始まった。25年度末までの設置施設は、かごしま環境未来館や市役所みなと大通り別館、観光農業公園、維新ふるさと館、サンエールかごしまなど16施設と小学校、中学校の49校。平成33年度以降も10kW以上の太陽光発電を導入可能なすべての公共施設に設置する計画。



牟礼ヶ岡ウインドファーム

鹿児島七ツ
島メガソー
ラー発電所

平成24年9月、七ツ島2丁目の旧石川島播磨重工業（現IHII）工場跡地で、メガソーラー（大規模太陽光発電所）の建設が始まり、25年10月末に完成した。建設したのは鹿児島メガソーラー発電株式会社で京セラ、KDDI、IHII、九電工、京都銀行、鹿児島銀行、竹中工務店の7社が出資（資本金約43億円）して、24年7月10日設立した。約127万平方メートルのうち、約102万平方メートルの敷地に約29万枚のパネルを敷き詰める発電所の出力は7万kW。年間発電電力量は、一般家庭の約2万2千世帯分に相当する約7880万kWhを想定している。年間約2万5千トンのCO₂削減にも貢献。供給開始から20年間、九州電力へ電力供給する。パネル敷地に隣接して鉄筋コンクリート2階建て、延べ床面積約484平方メートルの見学施設を建設。施設では、メガソーラー発電所を一望できる展望コーナーや太陽光発電の仕組みや地球環境問題を解説する展示のほか、発電所の発電量をリアルタイムで確認できるモニターなどを備えている。

II ガス

都市ガス

鹿児島市内の都市ガスの需要戸数は、平成25年度14万5519戸で、25年前の平成元年度に比べると、約1万4800戸増えているが、10年度前後からはほぼ横ばい状態が続く。このうち家庭用は13万3367戸



鹿児島七ツ島メガソーラー発電所

第1表 鹿児島市の都市ガスの需要状況 (単位：1000m³)

年度	製造量	総数(量)	家庭用	商業用	工業用	その他(公用)
		需 要 戸 数				
昭和61年度		120,199	116,106	2,968	8	1,117
平成元年度		130,749	125,867	3,168	9	1,705
5年度		138,251	131,896	4,162	22	2,171
10年度		147,231	137,903	7,193	40	2,095
15年度		150,993	138,847	9,691	56	2,399
20年度		150,475	138,159	9,629	107	2,580
24年度		146,089	133,777	9,626	122	2,564
25年度		145,519	133,367	9,492	121	2,539
		消 費 量				
昭和61年度	78,860	78,625	57,233	14,079	79	7,229
平成元年度	90,681	89,560	64,251	14,901	121	10,287
5年度	103,554	102,230	72,196	17,801	384	11,849
10年度	69,386	67,570	31,741	11,370	16,327	8,133
15年度	87,210	84,068	30,269	17,235	27,621	8,943
20年度	104,776	102,247	28,121	21,413	41,716	10,997
24年度	104,688	101,172	27,066	17,734	45,711	10,661
25年度	102,744	99,227	25,459	17,619	44,620	5,326

(日本ガス)

第2表 鹿児島市の都市ガス管の延長 (単位：m)

年度	総延長	本管	支管	その他
昭和61年度	1,689,049	453,273	640,984	594,792
63年度	1,771,621	490,894	679,326	601,401
平成2年度	1,848,168	527,926	729,133	591,109
4年度	1,912,601	539,644	771,835	601,122
6年度	1,951,727	554,447	789,623	607,657
8年度	1,997,261	571,296	812,081	613,884
10年度	2,038,683	598,777	820,043	619,863
12年度	2,093,366	638,183	828,491	626,692
14年度	2,134,697	658,931	843,390	632,376
16年度	2,164,780	670,156	857,708	636,916
18年度	2,233,527	727,982	865,193	640,352
20年度	2,254,722	740,391	871,842	642,489
22年度	2,264,234	747,768	872,742	643,724
24年度	2,272,080	753,005	874,868	644,207
25年度	2,262,784	741,489	876,338	644,956

(日本ガス)

で、こちら5年度前後から微増、微減を繰り返している。商業用は9492戸でこちらは、元年度3168戸に比べると約3倍の伸びである。ただ、こちら10年ほど前からはほぼ横ばい。工業用は121戸でこちらは元年度以降、増えている。都市ガス管の延長は、25年度総延長2262キロメートル（本管741キロメートル、支管876キロメートル、その他644キロメートル）で、2年度の1848キロメートルに比べると、414キロメートル伸びている。昭和46年に1千キロメートルを突破したことを考えると、ここ数年でかなりの本管・支管網が張りめぐらされた。

天然ガスへの
の転換

12年3月1日、日本ガス（鹿児島市）は天然ガス車向けのガススタンド「エコステーション」を南栄3丁目にオープンした。天然ガス車普及に向けて課題だった充電場所を造り、官庁やバス業界などへの導入に弾みをつける狙い。スタンドは全国に約100カ所あり、九州での設置は福岡の4カ所に続いて5カ所目。敷地面積770平方メートルに、ガス充電スタンド1基を設置。谷山工場（現在、鹿児島工場）にある都市ガスのパイプラインから圧縮機、高圧蓄ガス器を通してスタンドにガスを供給する。充電時間は一般車で数分とガソリン並みだが、充電容量が小さいため航続距離は短い。排ガス中に硫酸酸化物を含まず、ガソリン車やディーゼル車に比べ二酸化炭素などの排出量が少ない。国は、天然ガス・電気・メタノールといった低公害エネルギー車向けの燃料供給施設の設置を「エコステーション事業」として後押し、日本ガスも投資額1億円余りのうち8200万円の補助を受けた。

さらに日本ガスは、12年11月、鹿児島港を初めて母港とするLNG（液化天然ガス）専用運搬船を就航させ、同12日インドネシアから同社LNG基地（谷山港3丁目）に初入港した。「スリヤ サツマ」（日本船籍、2万ト）で、同社が就航させるLNG運搬船としては2隻目。同船はリベリア法人・MGC IIインターナショナルの

所有で、広島ガスと日本ガスが27年まで15年間共同利用する。同日到着したLNGは約1万立方メートル。同社が供給する鹿児島市内約14万戸の2カ月分に相当する。同社は8年に最初の運搬船「スリヤ アキ」（2万トン）を就航させていた。

14年12月18日、都市ガスを石油系ガスから天然ガスへ切り替える作業を進めていた日本ガスは、供給区域内14万3千戸の転換作業をほぼ完了した。転換作業を支援するため九州各県のガス事業者などから調整対策員が派遣された。転換作業は12年1月、南栄1丁目から始まった。与次郎2丁目に「天然ガスセンター」を設置し、最大250人の作業員が各戸を訪問してガス器具の交換や空気取り入れ口の調整を行ってきた。ほぼ3年がかりの作業を無事故で終えた。転換は全国の都市ガス業者が使う13種類の都市ガスを、22年を目標に天然ガス一種に統合する全国計画や環境対策など国の施策に基づくもの。天然ガスのメリットとして①原料のLNG（液化天然ガス）が石油に比べて安定確保できる②石油系ガスの2・2倍の熱量があり、既存の設備も有効活用できる③一酸化炭素を含まない―などクリーンエネルギーであることや効率性が挙げられた。

LPガス
一方、プロパンガスの通称で知られるLPガス（液化石油ガス）は、鹿児島県内の590事業所（平成25年3月末現在）で供給が展開されている。このうち鹿児島市内（一部周辺地域を含む）では79事業所が各家庭等に供給している。メーター戸数は約12万戸。県プロパンガス協会は、昭和31年9月に加治屋町の合資会社サツマ酸素商会内に事務所を構えて発足。昭和62年12月に鴨池新町のプロパンガス会館が落成したのを機に、転々としていた協会も拠点を確保した。

平成3年7月、県プロパンガス協会（821社）は鹿児島市のホテルで安全機器普及促進総決起大会を開

いた。国内では当時、ガス漏れなどで毎年500件の事故と40〜50人の死者が出ていたため、通産省がマイコンでガス漏れを自動遮断する安全装置を普及させることを提言。各県に普及委員会を設置し、5年までに普及率100%を目指していた。県内では3年3月現在、全国平均35・9%を上回る42・4%（全国9位）を達成、100%の50万戸達成には、今後約30万戸の設置が必要だった。

同協会は7年6月に「エルピーガス協会」に名称変更。18年10月、協会創立50周年記念式典をした翌19年に「LPGガス協会」に改称し、24年4月に一般社団法人に移行した。LPGガスは7年の阪神・淡路大震災や16年の新潟県中越地震、さらに23年の東日本大震災で、短期間に復旧するとともに、水資源確保のもとに避難所での炊き出しや給湯、暖房などに、また仮設住宅での調理や入浴に利用され、地震災害に強い分散型エネルギーとして特性が発揮された。LPGガスは酸性雨の原因となる硫黄酸化物や窒素酸化物などほとんど発生しない。燃焼時のCO₂排出量も低水準なことから天然ガスとともに次世代のクリーンエネルギーとしても見直されている。

参考文献・資料 「鹿児島の電力」（九州電力）、資源エネルギー庁HP、九州電力HP、日本ガスHP、全国LPGガス協会HP、鹿児島県LPGガス協会HP、南日本新聞記事

第八章 物 流

物流活動は国民の日常生活、経済活動において物資の調達、生産、消費および輸出入といったあらゆる場面で欠かせない。経済のグローバル化が進展するなか、その重要性は増す一方である。近年では国民のライフスタイルの変化に伴う「ジャストインタイム輸送」の進展や輸送の多頻度、小口化が進み「必要なものを、必要なだけ、必要なときに、滞りなく供給する」ことが強く求められるようになってきた。

物流の長期的な推移には、景気動向のほか貨物の軽薄短小化、生産拠点の地方への分散化などが複雑に影響している。日本国内貨物の総輸送量（重量ベース）は、平成元年度前後から増加し、3年度にピークを迎えた。その後、景気の動向に呼応して増減を繰り返したが、8年度（約69億ト）以降は減少傾向にあり、14年度に60億トを割り込んだ後、18年度には約55億トにまで減少した。その後も減少傾向に歯止めがかからず、24年度は48億トを割っている。一方、輸送距離を反映させたトンキロベースでは、3年度前後以降、短い間隔で増減を繰り返していたが、15年度以降は増加傾向となった。しかし、リーマンショック後の金融危機や同時不況で輸送需要が急速に減少したことから、20年度以降は24年度まで5年連続で減少した。貨物輸送量を輸送機関別にみると、自動車の分担率（シェア）が、宅配便の普及などから増加基調を続けている。

Ⅰ トラック輸送

全日本トラック協会によると、国内貨物輸送量は22、23年度にやや持ち直したが、全体的な減少基調に歯

止めがかかっていない。24年度の輸送量は、約47億8千万ト。そのうちトラックが91・4％に当たる約43億7千万トの貨物を運んでいる。24年度の輸送量は3年度のピーク時に比べると、約30％下回る水準である。一方、トンキロベースでは24年度は4093億_{トキロ}、トラックの分担率は51・3％で、前年より減少している。輸送機関別では、重量ベースでトラックのほかは内航海運が7・7％、鉄道が0・9％、航空0・0％を占めている。トンキロベースでは、内航海運が43・4％、鉄道5・0％、国内航空0・2％となっている。環境負荷低減の観点から輸送を鉄道や船舶に切り替える動きもあるが、内航海運の分担率動向をみると、減少基調が続いている。

九州運輸局鹿児島運輸支局によると、鹿児島県内のトラック事業者（県内に本社を置く事業者）は、平成2年に548だったが、その後増え続け、19年には約2倍の1053まで増加した。それ以降は、微減、横ばい状況となっており、25年3月末では1021の事業者が運送業に携わる。事業規模別にみると、車両数別で20台以下が82・0％、資本金別で5

第1表 県内貨物車両の推移 (各年3月末現在、台)

種類	平成2年	7年	12年	14年	15年	16年	17年	18年
一 般	10,667	13,720	14,877	15,520	15,634	15,748	15,426	17,163
軽貨物	2,333	2,493	2,788	2,921	2,943	2,529	2,671	3,002
特 定	49	59	50	39	24	26	26	15
霊 柩	128	138	211	225	262	270	260	315
軽霊柩	-	-	91	85	83	72	70	69
	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	
一 般	19,254	18,753	19,219	20,576	16,378	16,257	17,155	
軽貨物	3,012	3,003	2,967	2,893	3,129	3,119	3,191	
特 定	15	17	17	17	17	17	17	
霊 柩	319	305	300	300	324	309	352	
軽霊柩	72	68	69	69	72	71	71	

(九州運輸局鹿児島運輸支局)

第2表 トラック輸送トン数の推移
(単位：千トン)

年度	種別	全国	鹿児島
昭和60年度	営業用	1,891,937	29,547
	自家用	3,156,111	57,629
	計	5,048,048	87,176
平成2年度	営業用	2,416,384	41,856
	自家用	3,557,161	60,054
	計	5,973,545	101,910
7年度	営業用	2,633,277	46,994
	自家用	3,230,135	58,903
	計	5,863,412	105,697
12年度	営業用	2,916,222	54,945
	自家用	2,713,392	45,550
	計	5,629,614	100,495
15年度	営業用	2,826,770	52,718
	自家用	2,269,573	41,016
	計	5,096,343	93,734
18年度	営業用	2,881,688	49,166
	自家用	1,937,380	36,025
	計	4,819,068	85,191
20年度	営業用	2,788,513	44,806
	自家用	1,792,088	32,898
	計	4,580,601	77,704
21年度	営業用	2,666,521	41,182
	自家用	1,652,982	30,202
	計	4,319,503	71,384
22年度	営業用	3,100,862	53,376
	自家用	1,462,320	26,365
	計	4,563,182	79,741

※軽自動車は含まない

(九州運輸局鹿児島運輸支局)

00万円以下（個人事業者を含む）が52・4%と中小零細企業が過半数を占める。

トラック車両は、昭和60年の7606台から平成12年にはほぼ倍の1万4877台に増加した。その後も増減を繰り返しながら、22年には2万576台のピークを迎え、以降1万6千台で推移し、25年は1万7155台となっている。（第1表）トラック事業を取り巻く環境は、交通安全対策や環境保全対策、原油価格高騰による燃料の価格上昇などコストアップへの対応、さらには荷主業界からの物流コスト削減要求など厳しさを増している。トラック輸送が将来にわたり社会的使命を果たすためには、輸送サービスのさらなる向上、物流効率化のための施設整備、情報ネットワークの整備などを通して経営基盤の強化を図るのが課題と

なっている。全日本トラック協会では13年度に「環境基本行動計画」を策定。18年度には「環境対策中期計画」をまとめ、さらに26年3月「新・環境基本行動計画」を策定した。環境対策の中心は低公害車の普及促進で、CNG車（天然ガス自動車）、ハイブリッド自動車導入が図られている。

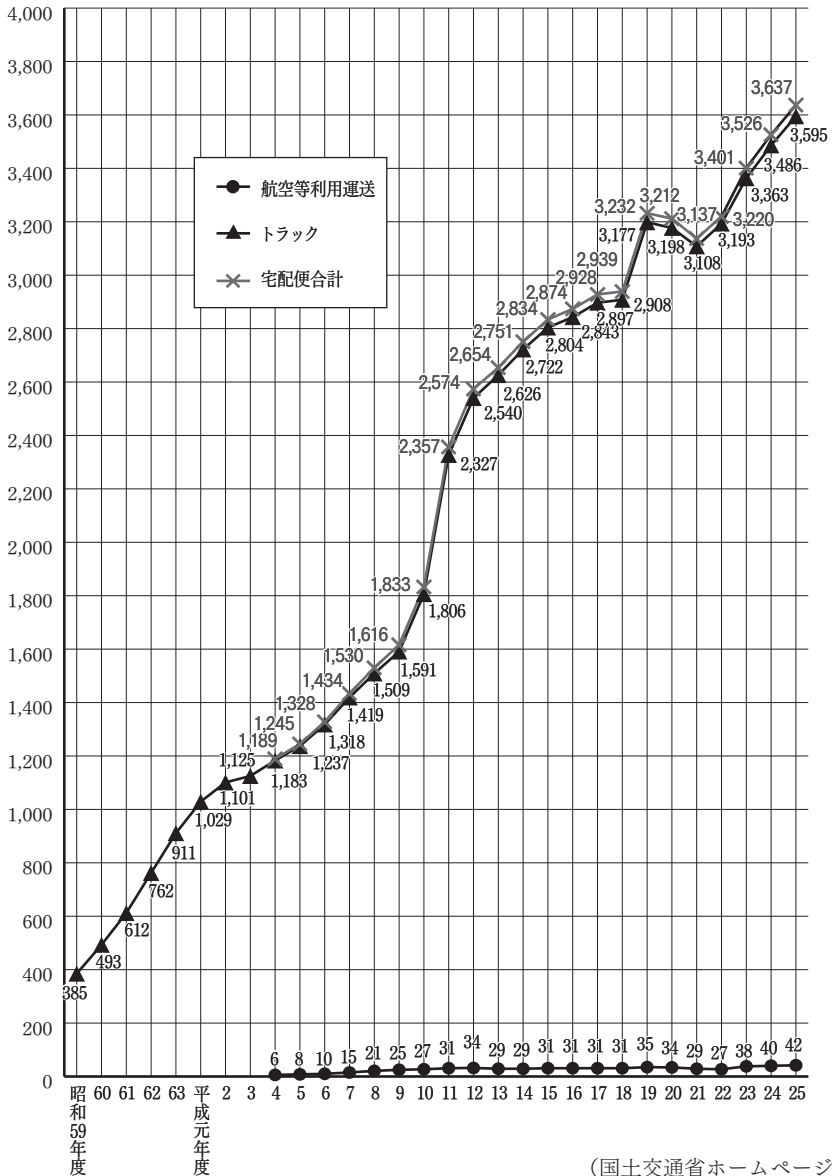
宅配便の急成長

物流では民間の宅配便事業の成長も特筆される。宅配便が始まる以前は、郵便小包（現在のゆうパック）や鉄道を利用した鉄道小荷物が中心だった。昭和50年代に大和運輸（現ヤマト運輸）が「宅急便」の名目で関東一円を皮切りにサービス開始したが、宅配便の始まりである。昭和60年代、さらに平成に入ってから以降、全国的な高速道路網の拡充、コンビニエンスストアの増加等によって取扱量が急速に拡大した。大手輸送会社が参入して競争は激化し、各社が黒ネコ、ペリカン、カンガルー、クマなどの動物をシンボルマークに用いたことから「動物戦争」とも呼ばれた。鉄道小荷物は、昭和61年に廃止された。鹿児島でもヤマト運輸が、昭和57年に鹿児島市南栄町に拠点を設けた後、平成2年には始良町（現始良市平松）に鹿児島市など県内全域をカバーする鹿児島島主管支店を設置、県内の宅配事業は一挙に急拡大した。9年にはヤマト運輸が小笠原諸島の取り扱いを開始し、離島を含む全国ネットワークが完了した。

国土交通省がまとめた25年度の国内宅配便取扱個数は、36億3668万個だった。このうち、トラック輸送が35億9506万個、航空等利用運送が4162万個で、前年度より1億1068万個、3・1%増えた。4年連続で対前年度比増加となり、平成元年度に比べると3・3倍に増えている。（第3表）トラック運送のうち、「宅急便（ヤマト運輸）」「飛脚宅配便（佐川急便）」「ゆうパック（日本郵政）」の上位3便で、全体の92・2%を占めている。

第3表 宅配便取扱個数の推移

(単位：百万個)



(国土交通省ホームページ)

鉄道貨物

一方、配送網を利用して軽量の荷物を運ぶメール便も9年に始まり、参入社の競争が激化している。国土交通省がまとめた25年度のメール便取扱冊数は56億3772万冊で、対前年比1億6637万冊、3・0%増加した。シェアでは「ゆうメール」「クロネコメール」の2便で96・0%を占めている。

鉄道貨物の輸送量は、バブル崩壊に伴う不況や、阪神淡路大震災など自然災害の影響もあり、平成2年度以降は減少傾向にあった。12年度にはいったん増加したものの、13年度からは再び減少に向かった。23年度も東日本大震災による生産設備の被災や電力供給問題等から生じる工場生産の低下等の影響から依然厳しい状況にある。(第4表)

九州縦貫自動車道

一方、物流の面からも大きな役割を担う九州縦貫自動車道は、最大の難工事区間だった加久藤トンネル(6255m)が3年11カ月の工期を要して平成5年11月に貫通した。その後、工事は順調に進み、えびの―人吉間22・3キロが7年7月27日に供用開始され、全線開通した。さらに16年12月、えびの―人吉間の4車線化によって鹿児島線は全線4

第4表 鉄道の貨物発着状況(鹿児島駅) (単位:ト)

年度	発 送	1日平均貨物量	到 着	1日平均貨物量
昭和63年度	48,465	133	153,750	421
平成2年度	62,130	170	189,375	519
4年度	58,870	161	191,795	525
6年度	56,260	154	164,750	451
8年度	61,790	169	166,420	456
10年度	64,657	177	171,406	470
12年度	79,670	218	165,505	453
14年度	80,029	219	157,378	431
16年度	113,537	311	176,944	485
18年度	99,826	273	174,004	477
20年度	90,407	248	172,349	472
22年度	87,782	241	145,909	400
24年度	109,983	301	150,307	411

(日本貨物鉄道鹿児島営業支店)

第5表 九州縦貫道自動車道利用状況

年度	通行車両台数						1日平均
	総数	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車	
	鹿 児 島 ト ー ル バ リ ア (鹿児島北)						
	流 入						
昭和61年度	1,053,587		1,018,934		27,234	7,419	2,887
平成元年度	2,389,988	185,257	1,989,487	109,847	87,544	17,853	6,548
4年度	3,414,839	334,613	2,661,013	214,799	181,024	23,390	9,356
7年度	4,028,880	387,954	3,083,000	281,252	239,364	37,310	11,008
10年度	4,309,716	432,489	3,279,981	300,649	256,333	40,264	11,807
13年度	4,666,374	558,118	3,439,306	320,486	305,558	42,906	12,785
16年度	4,451,197	625,221	3,166,149	322,401	295,568	41,858	12,195
19年度	4,626,918	759,660	3,190,443	333,536	297,134	46,145	12,642
22年度	5,107,596	930,078	3,470,010	350,744	315,428	41,336	13,993
24年度	5,205,126	1,020,147	3,428,741	382,995	329,757	43,486	14,261
	流 出						
昭和61年度	1,126,904		1,086,068		33,043	7,793	3,087
平成元年度	2,481,177	195,536	2,061,139	111,541	95,068	17,893	6,798
4年度	3,304,691	319,782	2,579,973	211,228	169,865	23,843	9,054
7年度	4,127,335	399,793	3,148,414	292,518	250,180	36,430	11,277
10年度	4,382,169	442,796	3,324,928	305,299	268,384	40,762	12,005
13年度	4,444,927	519,393	3,297,020	311,739	273,164	43,611	12,178
16年度	4,661,784	669,725	3,286,144	332,553	330,995	42,367	12,772
19年度	4,828,576	793,474	3,295,229	352,919	341,625	45,329	13,193
22年度	5,304,748	967,430	3,565,960	374,482	354,260	42,616	14,534
24年度	5,437,345	1,071,456	3,543,498	406,179	370,910	45,302	14,897
	薩 摩 吉 田						
	流 入						
昭和61年度	904,552		851,213		47,715	5,594	2,478
平成元年度	1,037,837	108,836	843,060	36,160	45,224	4,557	2,843
4年度	1,220,328	165,262	939,251	61,727	49,876	4,212	3,343
7年度	1,489,872	211,531	1,119,875	94,801	56,987	6,678	4,071
10年度	1,468,346	217,636	1,092,933	98,822	54,442	4,513	4,022
13年度	1,411,411	244,753	1,004,012	105,122	53,831	3,693	3,869
16年度	1,362,389	285,200	930,639	91,906	50,403	4,241	3,733
19年度	1,373,078	326,710	902,461	102,478	36,630	4,799	3,752
22年度	1,472,661	385,400	944,611	104,315	34,266	4,069	4,035
24年度	1,513,089	428,539	932,630	112,891	35,443	3,586	4,145
	流 出						
昭和61年度	844,441		790,445		47,910	6,086	2,314
平成元年度	955,581	98,936	775,340	33,609	43,523	4,173	2,618
4年度	1,282,581	176,098	987,138	62,405	51,791	5,149	3,514
7年度	1,461,950	207,318	1,099,619	92,368	56,647	5,998	3,994
10年度	1,453,816	216,074	1,078,835	98,663	55,758	4,486	3,995
13年度	1,427,027	247,761	1,025,172	98,549	51,019	4,526	3,910
16年度	1,352,151	282,217	917,258	98,135	50,240	4,301	3,705
19年度	1,357,717	324,612	886,513	104,332	38,066	4,194	3,710
22年度	1,459,341	382,802	931,545	104,630	36,197	4,167	3,998
24年度	1,495,480	425,131	915,990	112,173	37,763	4,423	4,097

(西日本高速道路鹿児島高速道路事務所)

車線で開通した。利用状況を見ると、平成元年に1日平均通行台数が、鹿児島トールバリア（鹿児島本線料金所）で6548台（流入）、6798台（流出）、薩摩吉田ICで2843台（流入）、2618台（流出）だったが、24年には鹿児島トールバリアで1万4261台（流入）、1万4897台（流出）、薩摩吉田ICで4145台（流入）、4097台（流出）と大幅に増加。とりわけ鹿児島トールバリアでは、流入、流出とも2倍以上の伸びを示している。（第5表）

流通業務団地

鹿児島島の物流の拠点となる鹿児島流通業務団地（通称大峯団地）は、大型車の市街地への乗り入れを抑制し、交通緩和を図る狙いから構想が持ち上がり、昭和46年に県と市、造成を担当する鹿児島開発事業団の3者で場所を西別府町・大峯に決めた。48年6月、造成に着手、49年までに粗造成を終えた。しかし、周辺の道路網整備が遅れたため、その後10数年にわたって計画がストップした。昭和63年3月、九州縦貫自動車道と指宿スカイラインが直結、さらに国道3号バイパス鹿児島IC―武間が開通したことから事業継続に拍車がかかった。その後、3号バイパス鹿児島IC―大峯団地入口が供用を開始、一段と交通のアクセスが良くなった。関係手続きを終えて平成元年10月から分譲を始めた。大峯団地は広さ61・4畝、このうち公園など公共用地を除く35・5畝が分譲用地となった。一般（個別）分譲20区画に対し、約60社が応募した。県などが物流の規模、車両の流動量、物流への効果などヒアリングを実施して、企業23社や県トラック協会など26企業が2年5月までに決まった。同年7月には流通団地の立地第1号となる太陽運輸倉庫（本社鹿児島市）の新社屋建設起工式があった。4年2月22日、団地内に長距離運転者の安全確保のためのトラックステーションが完成した。広さ8千平方メートル、トレーラーと大型トラック約50台が駐車でき、約180平方メートルの施設には休

憩室などが設けられた。

4年3月19日、市内の卸売業者が、流通業務団地に集団で移転することになり、団地内で起工式があった。移転するのは鹿児島西部卸団地協同組合の組合員21社。市街地や住宅地などで業務を行っていたが、店舗や倉庫の拡張が難しいことや交通渋滞で配送効率が低下していたため、前年暮れに組合を設立、集団で移転計画を進めていた。用地は全社で約4万8千平方メートル。土地取得費を含めた総事業費は約60億円で翌年3月25日に完成、業務を開始した。9年11月、九州西回り自動車道の鹿児島西ICから流通業務団地に通じる大峯ランプ（取り付け道路）が開通、輸送の効率化が図られた。

5年に60社、従業員総数3千人、総車両数約6千台でスタートした団地だが、25年度末現在、会社等の入れ代わりはあるものの、ほぼ60社前後で推移している。

II 海運

船で国内の港から港へ荷物を運ぶ内航海運。国内では約5300隻の内航船が貨物輸送の約4割を担っており、そのうちの8割が産業基礎資材（石油製品、鉄鋼、セメントなど）で、食料や日用品を含めて国内産業を支える。

九州運輸局鹿児島運輸支局のまとめによると、平成24年度末の管内の内航海運事業者数（登録事業者）は、船舶の運航を行う事業者が22事業者、船舶の貸渡を行う業者が10事業者の計32事業者。経営規模は資本金1千万円未満の事業者が全事業者の16・2%、また支配船腹量1千ト未満の事業者は全事業者の65・5%だ

第6表 鹿児島港の貨物出入状況

(単位：千トン)

年次 及び品種別	出 貨			入 貨		
	総数	移出	輸出	総数	移入	輸入
平成元年	18,599	18,599	-	25,711	23,886	1,825
2年	18,740	18,739	1	27,547	25,818	1,729
3年	19,412	19,412	-	27,907	26,038	1,869
4年	19,361	19,361	-	27,786	25,965	1,822
5年	19,650	19,650	-	28,582	26,696	1,886
6年	19,752	19,751	1	29,451	27,559	1,892
7年	19,120	19,120	-	28,391	26,769	1,622
8年	19,472	19,464	8	28,950	27,416	1,533
9年	18,988	18,973	16	29,246	27,547	1,699
10年	20,937	20,922	14	25,758	24,326	1,433
11年	20,913	20,906	7	25,603	24,031	1,572
12年	20,860	20,858	2	25,397	23,926	1,471
13年	20,846	20,831	15	25,171	23,880	1,291
14年	20,416	20,399	17	26,120	24,772	1,348
15年	22,415	22,411	3	27,039	25,623	1,416
16年	20,543	20,518	26	24,442	23,056	1,386
17年	20,596	20,588	8	24,579	23,215	1,364
18年	20,395	20,385	10	24,184	22,640	1,544
19年	19,664	19,662	2	23,592	22,063	1,529
20年	19,483	19,479	4	22,975	21,546	1,429
21年	19,178	19,156	22	22,269	20,783	1,486
22年	18,282	18,274	8	21,939	20,565	1,374
平成23年	17,894	17,894	-	21,904	20,456	1,448
農水産品	190	190	-	1,286	118	1,169
林産物	20	20	-	0	0	-
鉱産物	4	4	-	455	455	-
金属機械工業品	227	227	-	541	538	3
化学工業品	156	156	-	2,323	2,185	139
軽工業品	174	174	-	27	27	-
雑工業品	185	185	-	4	4	-
特殊品	214	214	-	282	144	138
分類不能のもの	39	39	-	10	10	-
航送車両	16,685	16,685	-	16,974	16,974	-

(国土交通省港湾統計)

が、九州全体からすると零細業者の占める割合は少ない。事業者の大半が、土木・港湾関係の資材などを一般貨物船で、車両や生活物資をRORO船（貨物専用フェリー）で県内の離島向けに輸送している。RORO船は定期航路に就航し、新聞巻き取り紙、生鮮食品、日用雑貨品などが、ドア・ツー・ドアで海陸一貫輸送される。長距離・大量輸送するため大型船が多く、高速船も就航する。

鹿児島運輸支局管内の港湾運送業法に基づく指定港湾は、鹿児島港と名瀬港の2港。鹿児島港の事業者数は14社で24年度の船舶積み卸し実績は351万ト。取り扱い貨物は、国内有数の畜産県であることや離島が多いことから鹿児島港では飼料用の穀物や離島向けの生活関連物資を中心に取り扱っている。24年度の鹿児島港の主要品目船舶積み卸し実績は、穀物122万7千ト、動植物性飼・肥料60万6千ト、コンテナ40万3千ト、自動車20万2千ト、雑工業品16

第7表 国別輸出入額（鹿児島港）（平成25年実績、単位：千円、％）

	国名	金額	構成比	主要品目
輸出額	大韓民国	2,024,978	57.5	金属鉱及びくず
	中華人民共和国	722,764	20.5	金属鉱及びくず
	ハンガリー	336,400	9.6	無機化合物
	コンゴ共和国	166,714	4.7	米
	台湾	90,321	2.6	非金属鉱物製品
	その他	179,033	5.1	
	合計	3,520,210	100.0	
輸入額	サウジアラビア	373,177,339	24.2	原油及び粗油
	アラブ首長国連邦	218,816,502	14.2	原油及び粗油
	クウェート	208,932,545	13.6	原油及び粗油
	カタール	154,372,185	10.0	原油及び粗油
	ロシア	135,273,460	8.8	原油及び粗油
	その他	448,872,124	29.2	
	合計	1,539,444,155	100.0	

（長崎税関「平成25年外国貿易年表」）

第8表 輸出入の状況（鹿児島税関支署）

（単位：千円）

品種別	輸 出							
	平成元年	平成5年		平成10年	平成15年		平成20年	平成25年
総額	10,608,069	12,127,593	総額	15,850,575	6,886,157	総額	6,203,443	3,520,210
食料品	520,837	174,783	食料品及び動物	1,007,883	39,019	食料品及び動物	788,627	191,301
繊維及び同製品	—	—	飲料及びたばこ	—	—	飲料及びたばこ	—	2,872
化学製品	—	—	食料に適さない原材料	195,748	804,557	食料に適さない原材料	1,612,303	2,417,481
非金属鉱物製品	4,658	49,434	化学製品	4,835	14,495	鉱物性燃料	—	9,118
金属及び同製品	3,061	—	原料別製品	540,423	428,684	動植物性油脂	—	—
機械機器	9,449,842	11,847,612	機械類・輸送用機器類	13,789,115	2,697,696	化学製品	389,417	497,092
その他	629,671	55,764	雑製品	211,102	293,995	原料別製品	166,917	67,954
			特殊取扱品	101,469	2,607,711	機械類・輸送用機器類	3,221,660	328,302
						雑製品	19,620	3,450
						特殊取扱品	4,899	2,640
品種別	輸 入							
	平成元年	平成5年		平成10年	平成15年		平成20年	平成25年
総額	10,608,069	12,127,593	総額	51,939,967	43,512,679	総額	1,069,091,220	1,539,444,155
食料品	520,837	174,783	食料品及び動物	44,886,639	36,221,345	食料品及び動物	65,680,759	53,630,793
繊維及び同製品	—	—	食料に適さない原材料	3,294,617	1,951,542	飲料及びたばこ	—	—
化学製品	—	—	鉱物性燃料	2,355,566	3,208,246	食料に適さない原材料	1,240,365	400,800
非金属鉱物製品	4,658	49,434	動植物性油脂	3,921	3,312	鉱物性燃料	997,837,770	1,482,701,635
金属及び同製品	3,061	—	化学製品	123,497	335,047	動植物性油脂	—	—
機械機器	9,449,842	11,847,612	原料別製品	1,128,410	521,044	化学製品	4,510,325	552,667
その他	629,671	55,764	機械類・輸送用機器類	71,194	1,230,016	原料別製品	320,466	376,461
			雑製品	76,123	38,658	機械類・輸送用機器類	13,923	824,178
			特殊取扱品	—	3,469	雑製品	87,612	4,569
						特殊取扱品	—	953,052

（鹿児島税関支署）

国家石油中
継備蓄・喜
入基地

万2千トンなどとなっている。18年5月に改正港湾運送事業法が施行され、規制緩和が行われたことから、鹿児島港でも労働者最低保有基準の特例措置の適用を受けるべく、19年7月に事業協同組合が設立され、現在、全事業者が加入している。

一方、昭和44年9月、国家石油備蓄を目的に操業を開始した喜入基地は、原油タンク12基、貯油能力120万kLでスタートした。昭和50年に貯油能力を720万kLにアップした後、さらに能力を高めて平成6年4月、原油タンク57基、貯油能力735万kLの世界最大級の原油中継備蓄基地と

第9表 喜入港の貨物出入状況 (単位：千トン)

年	出 貨			入 貨		
	総数	移出	輸出	総数	移入	輸入
平成16年	32,825	32,825	-	33,110	39	33,071
17年	32,959	32,959	-	32,896	241	32,656
18年	31,679	31,679	0	31,865	10	31,855
19年	31,672	31,672	0	31,027	4	31,023
20年	30,663	30,663	0	31,815	79	31,736
21年	30,367	30,231	137	30,065	3	30,062
22年	27,128	27,013	115	27,489	91	27,398
23年	27,276	27,276	-	27,280	8	27,273

(国土交通省港湾統計)

第10表 桜島港の貨物出入状況 (単位：千トン)

年	出 貨			入 貨		
	総数	移出	輸出	総数	移入	輸入
平成16年	12,150	12,150	-	12,324	12,324	-
17年	11,588	11,588	-	11,639	11,639	-
18年	11,976	11,976	-	12,002	12,002	-
19年	11,985	11,985	-	12,000	12,000	-
20年	11,681	11,681	-	11,699	11,699	-
21年	11,563	11,563	-	11,539	11,539	-
22年	11,117	11,117	-	11,080	11,080	-
23年	10,856	10,856	-	10,824	10,824	-

(国土交通省港湾統計)

なった。13年には本社を横浜から鹿児島に移転。翌年、社名を「東京タンカーマリンサービス株式会社」から「新日本石油基地株式会社」に変更した。

同基地は19年5月、原油タンカーの排出ガスを回収、エネルギーとして再利用する排出ガス処理設備を完成させたが、これは特記に値する。鹿児島大学との共同研究で開発した。備蓄する原油をタンカーに積み込む際、タンカー内に充満するガスをパイプラインに通して回収、臭気対策設備で圧縮・冷却して液体化したプロパンガスをタンクに備蓄する仕組みである。年間約1万トンのプロパンガスを資源として再生できる国内初の取り組みだった。同社は23年4月、社名を「JX日鉱日石石油基地株式会社」に変更した。平均貯油量510万kLは、国内消費量の約2週間分。世界13カ国から約27種類の原油を受け入れ、原油をブレンドして国内製油所に二次輸送する。24年4月から25年3月までの実績では、受け入れタンカー222隻、二次輸送タンカー596隻の合計818隻。操業開始当初の昭和45年が年間194隻、平成元年が407隻だったのに比べると、基地を行き交うタンカーの総隻数は飛躍的に増えている。

III 生鮮食料品

中央卸売市場 市民に生鮮食料品を供給する鹿児島市中央卸売市場は、昭和10年11月3日に全国で7番目、九州では最初の中央卸売市場として誕生した。このうち魚類市場は昭和42年4月に現在地の城南町37番地2に新設移転し、単独市場として業務を開始した。一方、青果市場は、昭和46年の卸売市場法の全面改正に伴い、南九州の流通拠点として市場機能をさらに高めるため、総事業費約48億4千万円をかけて、昭和51年11

月に東開町11番地1に新設移転した。その後も市場の機能強化や整備を図り、魚類市場では平成2年7月に仲卸売場を増築し、青果市場では4年3月に低温卸売場を新設した。さらに魚類市場では5年12月に自走式立体駐車場、6年3月に発泡スチロール処理施設、19年4月には低温卸売場を新設した。

青果市場の取扱高は、平成元年に約18万1千ト、約304億円で、以降取扱数量、金額ともにほぼ横ばいを続けている。25年の青果物の取扱高は18万5313ト（前年比102・9%）、金額で322億6504万円（前年比100・9%）で数量、金額ともに増加した。野菜の入荷量は15万4801ト、前年に比べ3192ト増えた。金額では240億3107万円となり、前年より322万円減少した。果実の入荷量は2万7725トとなり、前年に比べ1657ト増えた。金額でも79億3889万円となり、前年より2億224万円増加した。

また、魚類市場の取扱高は、平成元年に約4万3千ト、約278億円で、以降取扱数量、金額ともに減少傾向が続いている。25年の水産物の取扱高は、3万154ト（前年比108・0%）で前年より2237ト増加、金額は180億3415万円（前年比105・9%）で、前年を10億447万円上回った。

一方、中央卸売市場の関係業者数については、経営不振や後継者不足などから、仲卸業者や小売店を中心とした売買参加者は減少傾向にある。卸売市場経由率についても、市場外流通の増加によって、全国的に減少している。生産・流通構造では「産地の大型化」「大型量販店の進出」「輸入生鮮食料品の増大」「インターネット取引・通信販売の普及」など卸売市場を取り巻く状況は厳しさを増している。25年の中央卸売市場の取扱数量・品目別構成比は、第13表のとおりとなっている。

第11表 中央卸売市場の種類別取扱高（青果）

《数量》

（単位：トン）

年	総量	野菜	果実	鳥卵	漬物	その他
平成元年	180,829	130,818	46,459	3,129	207	216
2年	180,520	131,175	46,301	2,689	135	220
3年	180,292	134,931	42,768	2,255	109	229
4年	184,338	137,397	44,053	2,243	152	493
5年	175,583	130,075	43,061	2,080	81	286
6年	181,279	135,494	42,600	1,901	90	1,194
7年	176,121	133,106	40,448	1,844	94	629
8年	175,505	135,590	37,678	1,669	104	464
9年	172,513	130,650	39,795	1,430	106	532
10年	171,116	130,518	38,916	1,031	91	560
11年	171,601	133,906	36,963	112	89	531
12年	178,111	138,605	38,860	5	81	560
13年	180,386	139,963	38,095	2	82	2,244
14年	182,791	141,866	36,809	1	139	3,976
15年	180,128	142,086	35,504	1	109	2,428
16年	179,218	138,911	33,311	1	73	6,923
17年	183,759	140,794	32,862	1	71	10,031
18年	175,315	135,849	30,422	0	41	9,004
19年	165,072	133,444	28,917	1	29	2,681
20年	167,796	135,785	30,559	1	24	1,427
21年	173,466	142,531	29,552	0	27	1,355
22年	170,574	143,234	26,116	0	32	1,192
23年	172,819	145,967	25,491	0	19	1,342
24年	180,004	151,609	26,068	0	13	2,314
25年	185,313	154,801	27,725	0	12	2,775

《金額》

(単位：千円)

年	総額	野菜	果実	鳥卵	漬物	その他
平成元年	30,422,309	18,031,542	11,766,498	553,958	28,081	42,230
2年	35,894,253	22,199,049	13,039,580	571,450	23,993	60,181
3年	39,100,804	24,973,584	13,470,787	559,361	24,436	72,636
4年	33,128,184	19,580,750	13,066,228	364,219	21,800	95,187
5年	35,867,831	23,924,234	11,513,619	322,884	17,299	89,795
6年	35,549,410	22,780,665	12,179,665	309,894	20,792	258,394
7年	33,560,604	21,566,563	11,466,696	321,863	20,899	184,583
8年	32,930,922	21,088,101	11,340,198	308,838	17,081	176,704
9年	31,395,159	20,482,532	10,475,222	253,147	15,162	169,096
10年	35,708,308	24,762,628	10,610,628	143,928	12,097	179,027
11年	31,844,981	21,282,358	10,339,508	19,329	11,580	192,206
12年	29,621,435	19,724,495	9,714,451	2,406	8,307	171,776
13年	30,705,596	20,784,185	9,637,434	1,002	7,917	275,058
14年	29,665,655	20,120,125	9,245,886	496	9,933	289,215
15年	31,018,288	21,629,148	9,172,894	303	9,682	206,261
16年	31,087,736	21,545,453	9,069,425	336	7,824	464,698
17年	29,909,733	20,493,797	8,838,792	362	8,174	568,608
18年	30,162,128	21,019,238	8,625,768	129	6,622	510,372
19年	27,956,098	19,019,423	8,709,861	601	6,590	219,624
20年	28,273,856	19,984,560	8,157,748	617	4,931	126,000
21年	27,992,035	20,191,706	7,660,191	280	5,654	134,203
22年	30,780,264	22,952,914	7,706,054	117	6,778	114,400
23年	30,214,376	22,480,826	7,600,126	125	4,299	128,999
24年	31,988,314	24,034,285	7,716,645	0	3,202	234,182
25年	32,265,043	24,031,065	7,938,886	10	3,158	291,924

(市青果市場)

第12表 中央卸売市場の種類別取扱高（水産物）

《数量》

（単位：トン）

年	総量	海水魚	貝類	淡水魚	藻類	冷凍魚	塩干等
平成元年	42,737	30,010	3,199	67	145	5,321	3,995
2年	40,245	28,425	2,492	68	101	5,957	3,202
3年	40,099	27,973	2,015	82	50	7,034	2,945
4年	39,803	29,011	2,120	66	50	6,065	2,491
5年	37,510	26,688	2,706	42	62	5,161	2,851
6年	36,778	24,408	2,149	47	48	5,933	4,193
7年	36,679	24,789	1,943	44	40	6,092	3,771
8年	35,411	23,337	1,845	47	50	6,190	3,942
9年	35,564	24,153	2,197	60	42	5,398	3,714
10年	37,182	26,129	2,437	74	61	4,688	3,793
11年	37,902	26,452	2,726	129	55	4,675	3,865
12年	37,856	26,117	2,648	151	68	5,018	3,854
13年	37,612	25,353	2,624	131	80	5,485	3,939
14年	36,990	24,935	2,443	108	84	5,534	3,886
15年	35,053	24,698	2,349	88	95	3,840	3,983
16年	33,189	23,707	2,375	81	86	3,603	3,337
17年	32,569	24,080	1,962	111	99	3,190	3,127
18年	30,497	22,341	1,715	91	118	2,957	3,275
19年	30,445	22,902	1,418	85	90	2,755	3,195
20年	30,747	23,578	1,352	74	89	2,766	2,888
21年	28,944	21,807	1,267	56	97	2,885	2,832
22年	27,754	21,116	1,398	44	83	2,410	2,703
23年	28,938	22,646	1,339	48	86	2,124	2,695
24年	27,917	21,676	1,312	42	115	1,988	2,784
25年	30,154	23,593	1,276	46	136	2,028	3,075

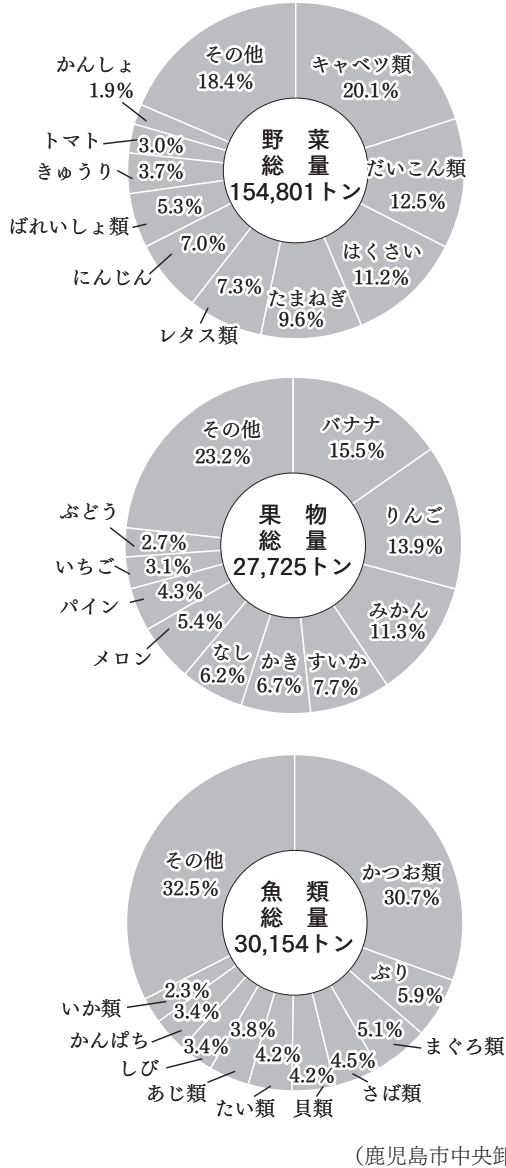
《金額》

(単位：千円)

年	総額	海水魚	貝類	淡水魚	藻類	冷凍魚	塩干等
平成元年	27,753,429	18,471,679	1,236,596	75,448	21,573	4,638,037	3,310,096
2年	28,808,254	19,115,247	1,168,785	97,300	24,537	5,207,398	3,194,987
3年	29,282,634	18,251,281	1,136,657	121,725	21,541	6,136,694	3,614,736
4年	28,725,269	19,013,824	1,207,931	107,793	20,932	5,227,956	3,146,833
5年	26,155,776	17,685,680	1,311,112	76,449	25,983	3,975,042	3,081,510
6年	26,082,749	16,842,045	1,294,613	82,053	29,540	4,618,810	3,215,688
7年	25,550,553	16,673,706	1,407,469	79,390	28,935	4,090,789	3,270,264
8年	25,969,441	16,937,422	1,303,097	80,736	31,601	4,199,889	3,416,696
9年	26,516,176	17,344,538	1,413,781	75,396	29,842	4,205,341	3,447,278
10年	26,360,016	17,458,621	1,522,921	76,102	28,574	3,772,799	3,500,999
11年	26,190,736	17,492,701	1,610,389	90,009	39,772	3,569,265	3,388,600
12年	24,991,833	16,552,666	1,495,937	95,952	34,679	3,241,927	3,570,672
13年	23,295,572	15,745,711	1,381,427	84,280	38,417	2,717,107	3,328,630
14年	22,935,283	15,562,237	1,316,421	79,420	42,256	2,662,807	3,272,142
15年	20,732,947	14,061,384	1,317,771	73,443	44,118	2,135,041	3,101,190
16年	19,996,767	13,881,006	1,245,473	66,229	40,833	1,737,911	3,025,315
17年	18,957,718	13,414,596	1,057,027	68,788	50,039	1,518,578	2,848,690
18年	19,050,881	13,741,482	1,059,621	61,885	55,700	1,344,594	2,787,599
19年	18,960,126	13,816,658	947,290	63,557	42,570	1,471,166	2,618,885
20年	19,248,879	14,238,169	960,385	58,750	43,888	1,466,883	2,480,804
21年	17,982,035	12,834,611	900,651	52,835	41,499	1,725,180	2,427,259
22年	17,528,189	12,379,157	937,698	42,111	38,619	1,715,329	2,415,275
23年	17,435,117	12,680,880	906,090	43,115	44,181	1,450,956	2,309,895
24年	17,029,671	12,247,839	890,618	37,483	54,655	1,406,295	2,392,781
25年	18,034,145	12,892,535	870,487	39,447	69,459	1,545,929	2,616,288

(市魚類市場)

第13表 平成25年中央卸売市場取扱数量・品目別構成比



施設面では、魚類市場、青果市場ともに老朽化が著しく、加えて魚類市場は卸売場に外壁がないため、桜島の火山灰の吹き込み、青果市場では屋根のないスペースでの荷捌きを強いられるなどの問題点を抱えていた。こうした市場を取り巻く環境の変化等を踏まえ、市は平成21年3月、「機能的な市場」「活力ある市場」「魅力ある市場」を基本目標とし、本市場が「食・活きいき！南の発信拠点」となることを目指すため、「鹿児

島市中央卸売市場整備計画」を策定した。同計画では、青果市場はストックマネジメントに基づき、施設の高度化や利用者への利便性に対応した改修や修繕に取り組み、老朽化により施設の再整備が急務になっている魚類市場は、現在地での整備を進めることとした。その後、同計画に基づき、24年3月、魚類市場は「再整備基本計画」を、同年7月、青果市場においては「リニューアル基本計画」を策定し、「魅力と活力にあふれた機能的な市場づくり」と鹿児島の「食」の魅力を伝える発信拠点の実現を図る方針を決めた。具体的には魚類市場は、温度管理ができる閉鎖型売場等を整備することとし、取扱数量は工事完了の翌年度に3万トンを目指す。青果市場は既存施設を改修するとともに、屋根付荷捌場を新設することとし、取扱数量は現行の18万トンを維持することを目指す。

食肉センター 昭和32年に新栄町に建設された食肉センターが老朽化したため、下福元町に新しい食肉センターが建設されることになり、平成7年1月に起工式があった。国が前年に出した新ガイドラインに基づくものとしては、全国で初の最新鋭施設である。総事業費約80億円、総建築面積約1万1千平方メートル。当初の処理能力は1日当たり、大動物約40頭、小動物約1300頭。と畜解体だけでなく部分肉処理加工も出来る。新食肉センターは8年9月5日に竣工式があり、10月1日から本格操業を始めた。移転直後より臭気への苦情が多く寄せられたことを受けて、9年に屋根や遮断壁の設置な



鹿児島食肉センター

第14表 鹿児島食肉センターの利用状況 (と畜頭数)

年度	総数	豚	牛	子牛	めん羊・山羊	馬	乳とく	子馬
昭和62年度	377,670	367,820	9,695	64	78	11	2	0
平成2年度	354,176	345,170	8,816	66	56	59	7	2
5年度	344,347	333,976	10,209	34	46	80	2	0
8年度	274,114	265,101	8,924	16	28	45	0	0
11年度	309,434	295,836	13,484	58	4	51	0	1
14年度	239,057	224,375	14,559	26	63	33	0	1
17年度	264,123	248,743	15,326	28	0	26	0	0
20年度	280,351	262,919	17,387	27	0	18	0	0
23年度	310,328	292,065	18,238	22	0	3	0	0

(鹿児島市経済政策課)

どの施設改善等を実施し、また、10年には脱臭設備や血液処理設備の補強などの工事を実施した。

食肉センターの処理頭数は、平成8年の移転オープン後も順調に推移していたが、12年度以降、牛海綿状脳症(BSE)や大口業者の撤退などの影響で処理頭数が減少。13年度からは管理運営費に一般会計から繰り入れるなどの経営改善に迫られ、15年4月1日、食肉センターが民間に移管されることになった。施設名は「鹿児島食肉センター」に改めた。経営を移管したのはセンター内で業務を続けていた(株)ミートセンターかごしま、鹿児島市部分肉加工協同組合の2事業者だった。

参考文献・資料 「運輸要覧 平成24年版、25年版」(九州運輸局鹿児島運輸支局)、国土交通省HP、全日本トラック協会HP、鹿児島県トラック協会HP、ヤマト運輸HP、JX日鉱日石石油基地株式会社HP、南日本新聞記事