

# 船の使われ方新聞

〜鹿児島と東京の違い〜



東京都調布市  
晃華学園中学校  
中学一年 船木志穂

## 船が住民の足になっている?!

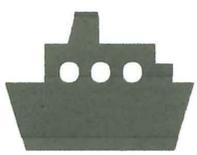
先日、鹿児島へ旅行に行ったときに思わぬ「公共交通」との出会いに驚かされました。舞台は桜島を望む錦江湾。穏やかな海の上を多くのフェリーが行き交っていました。よく見ると、船のサイズが東京で見えるフェリーよりも小さく、「錦江湾観光のフェリーかな?」と書いていました。興味をわき垂水のフェリー乗り場へ行くと、観光用ではなく、地元の方たちが多く乗っていました。積載予定の車もほとんどが鹿児島ナンバー、レンタカーは私の家族ぐらいでした。東京での交通手段と言えば電車やバスで、船は観光用というイメージしかなく、それが当たり前前だと思込んでいました。しかし、鹿児島では船という選択肢もあり、特に鹿児島港と桜島港を結ぶフェリーや垂水港と鴨池港を結ぶフェリーは、通勤・通学に利用されているため、運賃も数百円で、通勤・通学定期券も販売されています。大隅地域から鹿児島市への通勤・通学は、垂水市が八〇〇人程度、次に鹿屋市が四〇〇人程度と多く、その他、買い物や通院にも利用されています。車はもちろん、自転車でも乗船できるため、とても便利です。海を渡るフェリーが鹿児島県民の毎日の生活を支えていることを実感しました。



なぜ東京アクアラインのようにトンネルと橋を造らないのか  
理由は主に三つあります。

- ① 海上の距離が短く水深も浅い、さらに錦江湾の地質調査が行われていない  
↓ 錦江湾では詳細な地質調査が行われたことはなく、軟弱な地盤ということが推測されているのみです。建造物を作成する場合は詳細な地質調査から始める必要がありますが、良好な景観の錦江湾は、日本で最初の国立公園に指定されているため、実際に調査を始めるのは難しいと言われています。
- ② 建設費が一十億円〜一兆円と高額で、それを上回る経済効果が期待できない  
↓ 建設費はルートにより変わりますが、一〇〇〇億円を投資してもそれを上回る経済効果はないだろうと予測されています。さらに鹿児島は毎年豪雨や台風に見舞われるため、通行規制なども想定されます。
- ③ 桜島は度々噴火しますが、避難計画がフェリー利用を想定している  
↓ 鹿児島と桜島は切っても切れない関係にあり、噴火が発生した場合、住民はフェリーを使って避難することが昔から計画されています。これを急に変更することは混乱の原因にもなり、人命にも関わってくるのが想定されます。

【参考資料】  
・平成二十二年二月 鹿児島県 錦江湾横断交通ネットワーク可能性調査（基礎的調査）  
・平成二十二年二月 鹿児島県 錦江湾横断交通ネットワーク可能性調査（経済調査）（協力）  
鹿児島交通株式会社 垂水フェリー



### 錦江湾に存在する3つの航路

錦江湾のフェリーを調べてみると、三つの航路があることがわかりました。

- 桜島フェリー（桜島港⇄鹿児島港） 平日五十一往復／休日五十六往復、二十四時間運航。
- 鴨池・垂水フェリー（垂水港⇄鴨池港） 平日十九往復／休日二十六往復。
- フェリーなんきゅう（根占港⇄山川港） 平日四往復／休日五往復。

### 感想

毎日数多くのフェリーが運航されています。歴史も長く、それだけ需要が高いと伺えます。東京では公共交通としてあまり馴染みのない船ですが、今回船に乗った時の現地の人々の様子を見て、船は鹿児島の人にとってとても身近な存在であり、また災害時にも必要になる重要なものだということを実感しました。また、鹿児島には離島が多いため、錦江湾内を運行するフェリーだけではなく、種子島・屋久島などへのアクセスや生活物資の運搬をするフェリーも多いことを知りました。今回乗船したフェリーには、船内にうどん屋があり、フェリーの中で温かいうどんが食べられることに驚きました。通学や仕事の移動中に船内で食事ができるのは便利だと思いました。船は今減少傾向にありますが、とても重要であることを知ったため、受け継いでいかなければいけないと思いました。



実際に乗った垂水フェリー  
【写真提供：鹿児島交通株式会社】