歴史地理学　57－1（273）72-87　2015. 1

世界文化遺産登録に向けた鹿児島市の観光まちづくり

―鹿児島駅を起点とする交通ターミナルの課題と提言―

島津忠裕・鷲崎俊太郎

Ⅰ．はじめに
Ⅱ．「明治日本の産業革命遺産」の構成資産
　(1) 構成資産候補の新規性：シリアルノミネーションと稼働資産
　(2) 鹿児島県における構成資産候補の歴史的意義
Ⅲ．世界遺産登録に向けた鹿児島観光の課題
　(1) ドレスデンの教訓と「かごしま観光まちづくり研究会」の設立
　(2) 構成資産候補の地理的分布と磯地区の交通渋滞問題
　(3) 磯地区にかかる観光圧力の試算
　(4)「周遊型観光」から「滞在型観光」へ
Ⅳ．解決策の提示
　(1) JR鹿児島駅に対する有効利用性の注目
　(2) 鹿児島駅と西鹿児島駅の推移
　(3) 観光まちづくり課題解決の実践的活動と鹿児島駅の役割
Ⅴ．おわりに

Ⅰ．はじめに

本稿の目的は，ユネスコ世界文化遺産登録を控えた「明治日本の産業革命遺産　九州・山口と関連地域」（以下，「明治日本の産業革命遺産」と省略）のうち，複数の構成資産が存在する鹿児島市において交通ターミナルの課題を指摘するとともに，それを解決する手段として，２次交通のターミナルとしてのJR鹿児島駅の役割に着目し，同駅を起点として展開していく「新しい観光まちづくり」を提言することにある。

歴史地理学会では，これまで「旅・観光・歴史遺産」という共通論題を２回行ってきた。しかし，世界遺産登録地および候補地における観光の現状と課題を扱った報告はこれまで存在せず，わずかに金田章裕が第55回大会公開講演会で，地域資産としての文化的景観の役割とその世界遺産登録の意義を語ったにすぎない[1)]。また，2014（平成26）年に世界文化遺産への登録が決定した「富岡製糸場と絹産業遺産群」の構成資産では，４月下旬の登録勧告後から観光客が急増しているが，４つの構成資産を周遊できる公共交通機関がなく，製糸場以外での受入態勢が整備されていない。こうした現状に対して，群馬県は「勧告が出ても急には無理」と新聞紙面上で語っているが[2)]，登録の準備を怠りなく実施してきた行政側の意見としては，責任を全うしていると必ずしもいえない。

他方で，「明治日本の産業革命遺産」の構成資産の歴史的意義と役割は，日本経済史上においても一定の評価を受けている。しかし，常に中央政府，たとえば幕末における徳川幕府の海防政策や明治政府の「殖産興業」政策，あるいは日清・日露戦後経営の産業政策との重要な関連性を示すうえで語られているに過ぎず，地方の視点に立った検討は十分

キーワード：世界文化遺産，鹿児島，観光まちづくり，集成館，島津興業

行われてきたわけではない[3]。近年，日本の企業勃興と「産業革命」のプロセスを19世紀全体を通じて地方経済の動向と照合させながら分析する動きにあるが[4]，本件の構成資産のうち，薩摩藩島津氏が幕末に実施した集成館事業は，中央の徳川幕府が築いた対外経済政策とは特色を異にしている点で，通史の中でもっと高く評価されても良い。

そこで本稿では，筆者の一人である(株)島津興業[5] 副社長・島津忠裕（島津本家33代）が，2015（平成27）年に世界文化遺産の登録をめざす「明治日本の産業革命遺産」の構成資産のひとつである「旧集成館」を管理し，観光事業による地域経済の発展をめざす立場から，世界遺産登録をめざした新しい観光まちづくりを提言する。それとともに，いま一人の筆者である鷲崎俊太郎が島津分析のアカデミック・サポートを行い，問題提起と総括を試みてみた。

Ⅱ．「明治日本の産業革命遺産」の構成資産

(1) 構成資産候補の新規性：シリアルノミネーションと稼働資産

「明治日本の産業革命遺産」は，2009（平成21）年１月に世界遺産暫定一覧表に追加記載された遺跡・資産群である。その資産は，幕末から明治期における重工業（造船・製鉄・製鋼・石炭）分野の急速な産業化を証言する産業遺産群で構成され，九州・山口地方を中心とした８県11市にわたる23件の遺跡・資産が，顕著な普遍的価値を持つものとして構成資産候補に挙がっている（表１）。

2014年８月現在，日本の世界文化遺産は14件にのぼるが，「明治日本の産業革命遺産」は，次の２つの新規性を備えている点でそれらと大きく異なる特徴を持つ。

ひとつは，シリアル・ノミネーションという概念である。シリアル・ノミネーションとは，地理的な連続性はなくても，歴史的な関連性や連続性のある複数の遺産をひとつのまとまりとして関連づけ，全体で顕著な普遍的価値を所有するものとして世界遺産に推薦することを指す。海外ではその先行事案が散見されているが，日本では本件が初めての推薦案件であり，表２のとおり，23件の遺跡・資産をひとつの群として捉え，全体として顕著な普遍的価値を有するものと定義している。

いま一つの新規性は，構成資産の一部に稼動資産を含んでいる点である。本件の構成資産候補には，長崎造船所や八幡製鉄所をはじめとして，現在も稼働中の造船所や製鉄所などの産業施設が含まれている。この点も，日本の世界遺産登録では初めての案件となる。世界遺産条約は，世界資産の対象となる資産を国内法などによって保護・管理するよう要求している（第５条ｄ項）。日本における世界文化遺産の対象資産は，これまで事実上，文化財保護法による文化財指定が必要という取扱いの慣習を有していた。1950（昭和25）年制定の文化財保護法は，「我が国にとって歴史上又は芸術上価値の高いもの」を保存し，活用することを目的としている。したがって，寺社や仏閣など，基本的に事業活動による改変が少ない文化財に対して機能し得た。しかし，稼働資産は民間事業者によって所有され，絶えず技術の進展や資産の減耗などの諸問題に呼応しながら維持されるべき資産である。そのために，文化財保護法による保護になじまない点が散見された。よって，本件では，文化財保護法以外にも景観法や港湾法などによる保護措置も認め，所有者による稼働資産を利用した産業活動の継続と世界遺産の対象資産の保護・管理を両立できるような行政的配慮がなされている。

以上の新規性をもとに，「明治日本の産業革命遺産」は，世界文化遺産に登録されるべく，表３に掲載したプロセスを歩んでいる。そして，国際記念物遺跡会議（ICOMOS）による現地調査を経て，2015年夏のユネスコ世界遺産委員会で当否が審議される予定である。

表 1　「明治日本の産業革命遺産　九州・山口と関連地域」　構成資産一覧

エリア	No.	名称	所在地
萩	1-1	萩反射炉	山口県萩市
	1-2	恵美須ヶ鼻造船所跡	山口県萩市
	1-3	大板山たたら製鉄遺跡	山口県萩市
	1-4	萩城下町	山口県萩市
	1-5	松下村塾	山口県萩市
鹿児島	2-1	旧集成館	鹿児島県鹿児島市
	2-1-2	旧集成館機械工場	鹿児島県鹿児島市
	2-1-3	旧鹿児島紡績所技師館	鹿児島県鹿児島市
	2-2	寺山炭窯跡	鹿児島県鹿児島市
	2-3	関吉の疎水溝	鹿児島県鹿児島市
韮山	3-1	韮山反射炉	静岡県伊豆の国市
釜石	4-1	橋野高炉跡及び関連遺跡	岩手県釜石市
佐賀	5-1	三重津海軍所跡	佐賀県佐賀市
長崎	6-1	長崎造船所 小菅修船場跡	長崎県長崎市
	6-2	長崎造船所 第三船渠	長崎県長崎市
	6-3	長崎造船所 ジャイアント・カンチレバークレーン	長崎県長崎市
	6-4	長崎造船所 旧木型場	長崎県長崎市
	6-5	長崎造船所 占勝閣	長崎県長崎市
	6-6	高島炭坑	長崎県長崎市
	6-7	端島炭坑	長崎県長崎市
	6-8	旧グラバー住宅	長崎県長崎市
三池	7-1-1	三池炭鉱宮原坑	福岡県大牟田市
	7-1-2	三池炭鉱万田坑	福岡県大牟田市、熊本県荒尾市
	7-1-3	三池炭鉱専用鉄道敷跡	福岡県大牟田市、熊本県荒尾市
	7-1-4	三池港	福岡県大牟田市
	7-2	三角西（旧）港	熊本県宇城市
八幡	8-1-1	八幡製鐵所 旧本事務所	福岡県北九州市
	8-1-2	八幡製鐵所 修繕工場	福岡県北九州市
	8-1-3	八幡製鐵所 旧鍛冶工場	福岡県北九州市
	8-2	八幡製鐵所 遠賀川水源地ポンプ室	福岡県中間市

出典：内閣官房地域活性化統合事務局（産業遺産の世界遺産登録推進室）「明治日本の産業革命遺産―九州・山口と関連地域」推薦書（2014年1月17日閣議了解）をもとに作成。

表 2　「明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域」 構成資産　産業別エリアの分類

	初期及び発展期(1850年代～)	産業形成期(～1910年)
製鉄(鉄鋼)業	萩	八幡(八幡製鉄所)
	鹿児島(集成館)	
	韮山(反射炉)	
	釜石(橋野鉄鉱山)	
造船業	萩	長崎(長崎造船所)
	佐賀(三重津海軍所跡)	
	鹿児島(集成館)	
	長崎(小菅修船場跡その他)	
石炭業 (輸送インフラを含む)	長崎(高島炭坑、端島炭坑その他)	三池(三池炭鉱(宮原坑、万田坑、専用鉄道敷跡)、三池港)
	三池(三角西(旧)港)	

出典：内閣官房地域活性化統合事務局(産業遺産の世界遺産登録推進室)「明治日本の産業革命遺産―九州・山口と関連地域」推薦書(2014年1月17日閣議了解)をもとに作成。

表 3　「明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域」の登録プロセス

2009年　1月	世界遺産暫定一覧表に追加記載
2013年　9月	政府がユネスコ世界遺産センターへの次年度推薦案件として決定
2014年　1月	政府がユネスコ世界遺産センターに推薦書を提出
9～10月	国際記念物遺跡会議（ICOMOS）による現地調査
2015年　6月	ユネスコ世界遺産委員会で世界遺産一覧表への記載可否を審議

出典：内閣官房地域活性化統合事務局（産業遺産の世界遺産登録推進室）における産業遺産の世界遺産登録推進関係資料などをもとに作成。
http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/sangyouisan/130920.html（閲覧日：2014年9月22日）

(2) 鹿児島県における構成資産候補の歴史的意義

図1に掲げたように，鹿児島県内には「明治日本の産業革命遺産」の3つの構成資産候補が存在する。その中心となるのが，「旧集成館」である。集成館の歴史は，28代当主・島津斉彬が蘭学書をもとに在来技術を駆使しながら，自力による近代化を実現すべく建造した日本初の工場群に端を発する[6]。1852（嘉永5）年には，鹿児島城の北に位置する磯地区の別邸（仙巌園）の竹林を切り拓いて反射炉を建造した。以降，熔鉱炉や鑽開台，鍛冶場，ガラス製造所，陶磁器製造所などを次々と建造した。1857（安政4）年，斉彬はこうした一連の工場群を「集成館」と名づけた（図2）。

1858（安政5）年，斉彬の死去によって，弟・久光の実子である茂久（1868（明治元）年に忠義と改名）が29代当主に就任した。しかし，27代斉興（斉彬と久光の実父）が再び藩政を握ったために，集成館は一時縮小され，さらに薩英戦争で焼失した。その後，茂

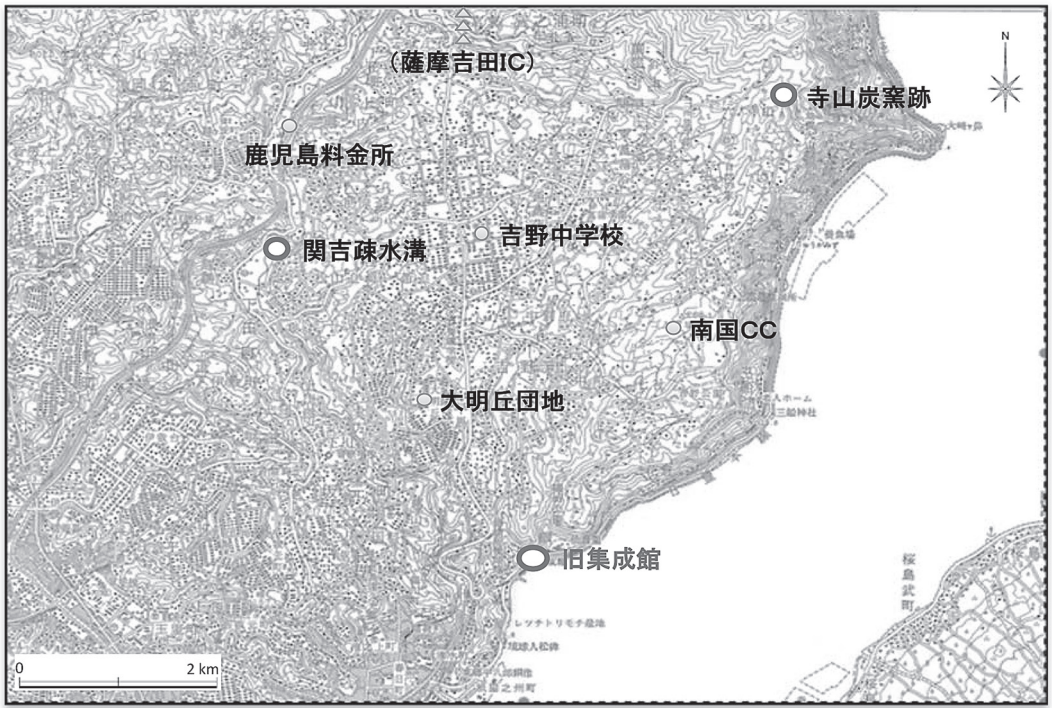

図 1　鹿児島県内における構成資産の所在

出典：「地理院地図（電子国土Web）データ」（国土地理院）
（http://portal.cyberjapan.jp/site/mapuse4/index.html#zoom＝13&lat＝31.64085&lon＝130.57718&layers＝BTTT）をもとに，
（株）島津興業が作成。

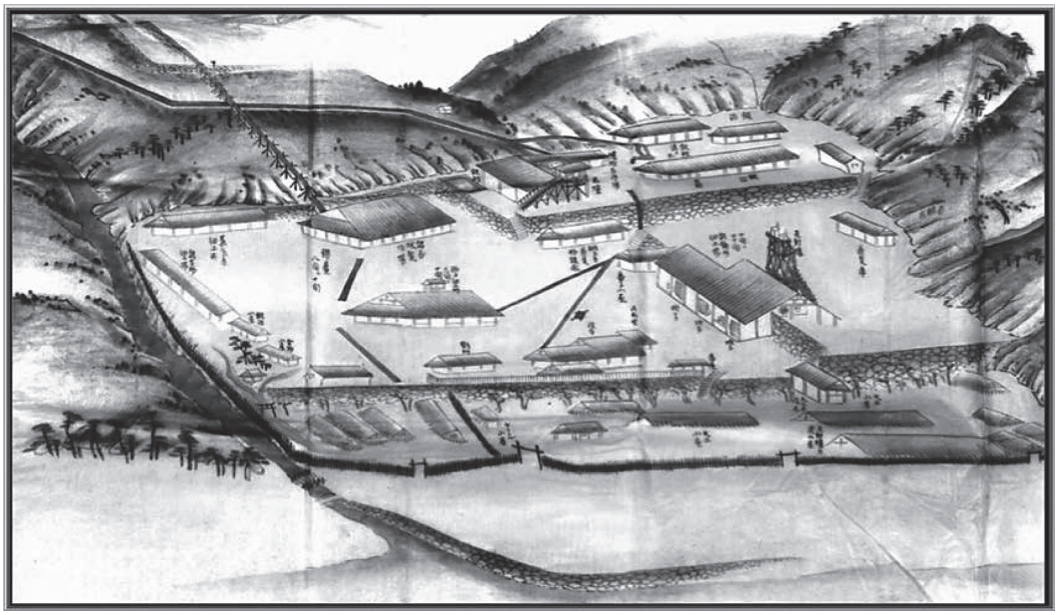

図 2　前期の集成館：島津斉彬の時代（1852-58年）

出典：武雄鍋島家洋学関係資料「薩州鹿児島見取絵図」（武雄市蔵）

久や久光は集成館を再建し，イギリスの技術協力を得ながら近代化を実施した。1865（慶應元）年には集成館機械工場が建設され，1867（慶應３）年にはイギリスの紡績機械を購入し，イギリス人技師の指導のもとで日本初の洋式紡績工場・鹿児島紡績所が設立された。そしてその隣接地には，彼ら技師たちの宿舎である鹿児島紡績所技師館が建てられた[7]（図３）。このように，斉彬と彼の事業を受け継いだ人々は，製鉄や紡績をはじめとするさまざまな分野で日本を牽引した。

Ⅲ．世界遺産登録に向けた鹿児島観光の課題

(1) ドレスデンの教訓と「かごしま観光まちづくり研究会」の設立

「世界遺産効果」という言葉が示すように，一般的に，世界遺産登録地の知名度は国内だけでなく世界各国に対しても向上する。そのため，観光入込客数の増加や経済効果の拡大といったプラスの効果のみがクローズアップされがちである。しかし，実際には，世界遺産登録が思わぬ負の影響や反作用を地域社会に及ぼすこともあり得る。その一例が，2004年に世界文化遺産に登録されたものの，2009年に抹消が決定されたドイツ「ドレスデンのエルベ渓谷」である[8]。世界遺産の登録抹消は，オマーンの「アラビアオリックスの保護区」（1994年世界遺産登録，2007年抹消）に次いで２件目であったが，先進国では初めてとなるドレスデンの抹消事例は，世界遺産登録をめざす「明治日本の産業革命遺産」に改めて難しい課題を投げかけた。たとえば，登録抹消前にザクセン新聞が行った世論調査によると，ドレスデン市民約500人のうち，57％が「橋の建設によって世界遺産タイトルを放棄してもよい」と回答していた。また，

図３　後期の集成館と鹿児島紡績所技師館（手前）：1872（明治５）年
画像提供：(株)島津興業

ニーダーザクセン州環境相は「重要なことは，（世界遺産の）タイトルが地域の経済効率を妨げるようなことにならないことだ」と述べている。このように，世界遺産登録地の存続や世界遺産のルールの厳守が登録地や地域社会に思わぬ社会的費用をかける点が大いにあり得るし，地域社会にとっては世界遺産登録よりも経済面を優先させるべきとの声が小さくない。

ドレスデン架橋論争が高まりを見せるなか，前述のとおり，「明治日本の産業革命遺産」は2009年１月世界遺産暫定一覧表に掲載された。鹿児島市とドレスデン市は，ほぼ同水準の人口規模であることに加え，道路混雑の慢性化という共通した社会問題を抱えていることも相まって，余事とはできなかった。すなわち，世界遺産のルールを守ることと地域社会の生活サービス水準を維持することの両者は，放っておくと利害が相反してしまう恐れがある。これらの問題を解決するには，世界遺産の対象範囲だけでなく，その周りも含めたまちづくりにも，早いうちから対策を講じなくてはならなかった。

このようなドレスデンの教訓をもとにして，鹿児島県・鹿児島市・大学教員・地元NPOおよび島津興業による産官学のコンソーシアムである「かごしま観光まちづくり研究会」（以下，「まちづくり研究会」）が，2010（平成22）年１月に発足した。この研究会は，これまで鹿児島が世界遺産登録に向けて喫緊に対処するべき課題として「観光圧力の対処」と「観光体質の改善」を挙げ，問題意識の喚起と改善策の提言を行ってきた。

（2）構成資産候補の地理的分布と磯地区の交通渋滞問題

鹿児島の平地は，シラス台地の崖と錦江湾に切り取られ，狭小である。そのため，市街地に通じる道路が限られており，特定の地点において深刻な交通混雑が発生しがちである。とくに，「旧集成館」が所在する磯地区においては，地形的な制約により錦江湾に沿った道路形状となっているため，鹿児島市内でも有数の渋滞地点となっている。

磯地区は，鹿児島市と霧島市を結ぶ唯一の幹線道路である国道10号と市道（上本町磯線）が接続し，九州新幹線の終着駅である鹿児島中央駅から約５km，中心市街地の天文館地区から約４kmの地点に位置する。また，桜島と錦江湾が眼前に広がる景勝地で，仙巌園・尚古集成館が所在する鹿児島市の代表的な観光地区である。

しかし，鹿児島市内でも有数の渋滞地点であるため，春・秋の行楽シーズンや連休期間などのピーク時は，円滑で定時的な移動が極めて困難である。なおかつ，導線上に存在する丘陵部とそれを貫通するトンネルが市街地から離れており，市街地と磯地区との交通往来を阻む「意識的な壁」となっている「弱み」を抱えている（図４）。国土交通省九州地方整備局によると[9]，磯地区における国道10号の混雑度[10]は2.14，最大渋滞長は約1.0kmであり，日常生活，社会経済活動に支障をきたすほどの「著しい渋滞」が発生していると述べている。

また他の構成資産候補である「寺山炭窯跡」は磯地区と同じ吉野町に，「関吉の疎水溝」は吉野町に隣接する下田町に存在するが，いずれも郊外住宅地である団地の最奥部に位置し，見学するには団地内の生活道路を利用せざるを得ない。さらに，当該道路の幅員は狭小であるために，大型車両の乗り入れが困難であり，十分な駐車場用地の確保も見込めていない。

（3）磯地区にかかる観光圧力の試算

こうした状況下で「明治日本の産業革命遺産」が世界遺産に登録された場合，磯地区にかかる観光圧力はどれほど増加するのだろうか。鹿児島市政策企画課は，世界遺産登録年

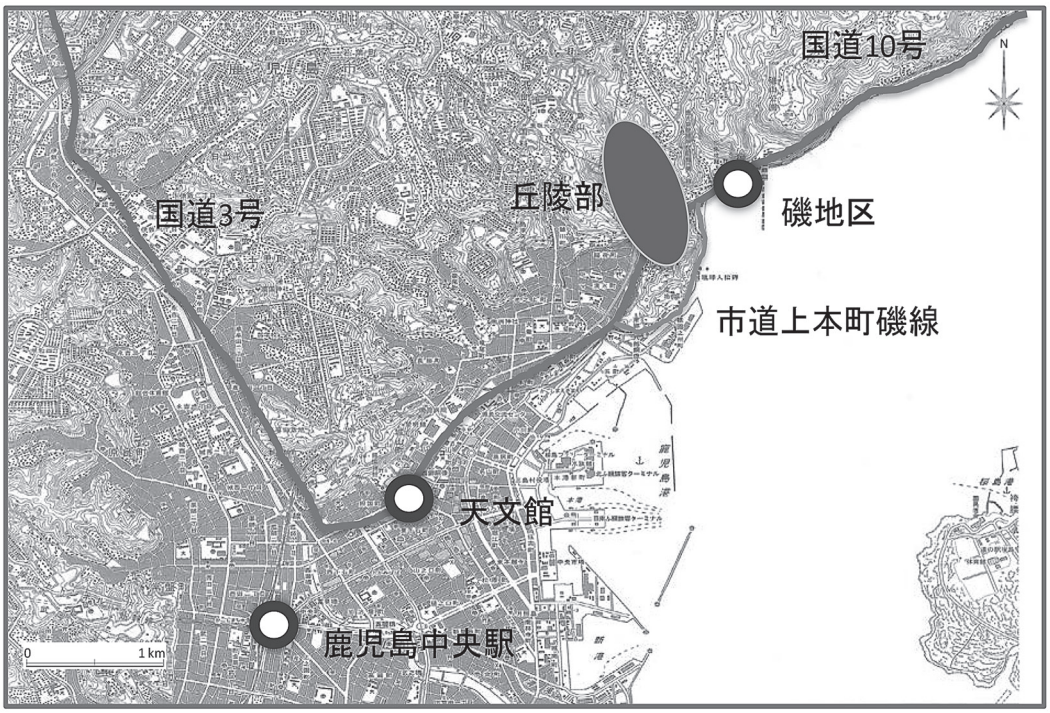

図 4　鹿児島市主要部と磯地区の位置関係

出典：「地理院地図（電子国土Web）データ」（国土地理院）
（http://portal.cyberjapan.jp/site/mapuse4/index.html#zoom=14&lat=31.59704&lon=130.56862&layers=BTTT）をもとに，（株）島津興業が作成。

とその前後 1 年における磯地区への観光客数を，54万 5 千人～59万 4 千人と試算する[11]。この観光客数は平年度の1.1～1.2倍に相当し，NHK大河ドラマ「篤姫」の放映でブームとなった2008年のそれ（59万 1 千人）に匹敵する。同年の観光客数は過去17年間で最高水準に達していたから，試算レベルとはいえ，世界遺産登録による観光圧力の強さが伺われる。

あわせて同課は，交通手段別の入込客数を予測すべく，2012年度における仙巌園への来訪手段別人数を計測している。表 4 によると，自家用車およびレンタカーの利用率は合わせて32.5％に到達し，世界遺産登録後の繁忙期には慢性的な駐車場不足が予想される。

そのような中，仙巌園の駐車場は縮減のリスクを抱えている。すなわち，当該駐車場は

表 4　仙巌園への来訪手段別人数：2012（平成24）年

（人）

	年間合計
貸切バス	223,641　（45.1％）
自家用車	80,915　（16.3％）
レンタカー	80,178　（16.2％）
周遊バス	70,384　（14.2％）
タクシー等	39,590　（8.0％）
単車	708　（0.1％）
合計	495,416（100.0％）

出典：鹿児島市企画財政局企画部政策企画課「第 2 回磯地区交通アクセス検討調査　関係者会議資料」2013 年 11 月 12 日，14 頁。

文化財指定地内にあり，世界遺産登録後には，その全部ないしは一部の発掘調査を実施する可能性を持つ。その結果によっては，埋め戻しを行わずに現場を史跡として公開し，

駐車場として利用できなくなる恐れもあろう。

このように，磯地区は現状においても鹿児島市有数の渋滞地点であるうえに，世界遺産登録地になると，観光圧力の増加にも拘わらず，駐車場の面積が縮減するかもしれないというジレンマを抱えている。目下のところ，国土交通省九州地方整備局においては，国道10号北バイパス建設の構想があると仄聞しているが，供用開始には一般的に20～30年は要するため，早ければ1年後に迫る世界遺産登録までには到底間に合わない。

そこで，「まちづくり研究会」は，上記の観光圧力に対処するために鉄道輸送による交通代替以外に効果的な方法はないと考え，2010年に独自で磯地区の新駅設置計画図を作成し，国土交通省・JR九州・鹿児島県・鹿児島市に対して新駅設置の検討を依頼した。その結果，2013年９月から鹿児島市政策企画課主催によって関係者会議が定期的に開催され，新駅設置の必要性と可能性についての調査と議論が進められている。

(4)「周遊型観光」から「滞在型観光」へ

「まちづくり研究会」の活動は，「世界遺産の目的は，まちを元気にすること」を前提としている。だからこそ，世界遺産の登録効果を長期間にわたって持続させ，その効果を鹿児島県全域に波及させる必要がある。

実際，鹿児島県は個性的で多様多彩な観光資源に溢れている[12)]。そのために，従来の鹿児島観光は長距離移動を前提とし，宿泊地を転々と変えながら主要な観光地を巡るという「周遊型観光」が一般的であった。「周遊型観光」は，大消費地から顔の見えないひとかたまりの観光客を連れてきて有名な観光地を周遊させられる反面，飽きられたら，また別の観光地を探して新たな観光客を募集するという，一過性のブームに振り回されやすい。いわば，発地主導型の観光スタイルとなる。

図５は，平成年間（1989～2013年）の鹿児島市における観光入込客数の推移を表している。それによると，この四半世紀で観光客数の大きな増加は４回見られた。１回目（1991年とその前後１年）はNHK大河ドラマ「翔ぶが如く」，２回目（2004年）は九州新幹線部分開業（鹿児島中央－新八代間），３回目（2008年）はNHK大河ドラマ「篤姫」，４回目（2011年）は九州新幹線全線開業の効果による。しかし，１～３回目の入込客数はいずれもピークの翌年になると反動的に落ち込み，次のピークまでしばらく停滞局面にある推移を繰り返してきた。また４回目のピーク後も，観光入込客数は「高水準で推移しているが，九州新幹線の全線開業効果にはピークアウト感も出ており，国内外の観光客数の更なる増加や消費喚起に向けて，さらに取り組みを強化していく必要がある[13)]」。

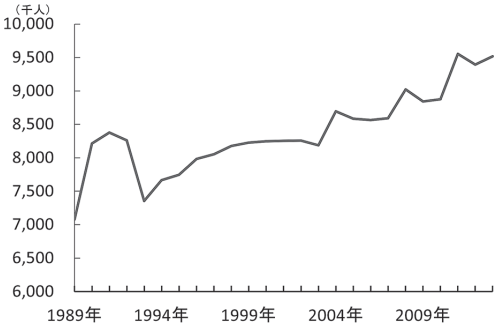

図５　鹿児島市観光入込客数の推移：1989～2013年

出典：『鹿児島市観光統計』各年

人口減少社会を迎えて観光客数が伸び悩む状況下で，その再来訪の意向を高めてリピーターを増やしていくことは，観光政策の重要な課題である。旅行の情報源のなかでも，「口コミ」は重要なプロモーション・チャネルであり，とりわけリピーターによる口コミは影響力が大きい。したがって，リピーターの確保と育成は今後の鹿児島観光にとっても重要なテーマだといえる。

また，鹿児島県来訪者の総合的な満足度は

継続的に9割近くに達しており、全国有数の観光地としての高いポテンシャルと実績が確認できるが，リピーター宿泊客の割合を見ると，鹿児島県は全国や九州平均よりも低い[14]。この背景には，これまで有名な観光地だけを回るだけの「周遊型観光」スタイルだったり，鹿児島の観光業界がブームのたびに一喜一憂する体質だったりしたため，県内の各所に分布している多彩で優れた観光資源の魅力が消費者に伝わりきれず，鹿児島観光のイメージ形成や向上につながらなかったために，リピーターが育ちにくかったと考えられる。

とはいえ，近年になって鹿児島観光を取り巻く業界環境も少しずつ変化してきている。その主たるものが，「旅行スタイルの変化」である。最近の観光業界のキーワードとして，「FIT（Free Individual Tourist：大型団体観光には属さない個人客）」や「SIT（Special Interest Tour：特別な興味関心にテーマを絞った観光行動）」が挙げられている。個人客は，旅行前には情報収集を行って旅行計画を立て，訪問先や観光地について自分なりのイメージを持ってやって来る。しかし，実際に旅行先に到着すると，さらに魅力的な観光情報をつかんだり，天候状況や自己ないしは帯同者の体調に変化がおきたりと，想定外の事柄が起こるものであり，当初の計画に固執するのではストレスになるため，負担がかからない範囲で旅行プランを変えてくる傾向がある。

このように，観光客が鹿児島の地域的個性を楽しみ，文化を味わうには，できるだけ長期間滞在してもらって地域の日常生活に身を置いて初めて可能になる。したがって，着地側の視点からテーマや状況の変化に応じて新しい旅の形を提案してクリエイトできる体制や，旅行者の満足度を高めてリピーターを増やす仕組みをつくっていくべきであろう。そのためには，「滞在型観光」の仕組みを作り上げて，鹿児島になじみ，鹿児島のファンやリピーターを育成していくことが，今後の鹿児島観光のあるべき姿だと考えられる。

「まちづくり研究会」では，上述したあるべき姿と現状のギャップを埋めること，旅行スタイルの変化に対応すること，世界遺産の追い風に乗ることの共通解として，観光者視点に立ったまちづくり，すなわち観光まちづくりを展開していく必要があると考えている。観光まちづくりの目的は，来訪者の基本的な観光行動（移動する・見る（眺める）・休む・食べる・くつろぐなど）が快適におこなわれ，人びとがまた訪れたいと思うように都市空間づくりや機能の見直しを行うことにある。なかでも，「移動」は観光行動の大きなウェイトを占める要素である。

しかし，先述したとおり，鹿児島市では地形の制約によって特定の地点での深刻な道路混雑が発生しやすく，鹿児島市－郡部間もしくは郡部相互間を結ぶ公共交通網が今ひとつ弱い。よって，観光者にとって「移動の壁」が存在する。交通アクセスを改善して「移動の壁」を取り除くことは，観光地にとって当然の「基本的機能」であり，とりわけ多くの外国人来訪客を受け入れる世界遺産登録地にあっては，最低限クリアされるべき最重要課題である。

Ⅳ．解決策の提示

（1）JR鹿児島駅に対する有効利用性の注目

鹿児島の交通アクセスの改善を現実的に解決するのは，どんな手段であろうか。「まちづくり研究会」では，その緒がJR鹿児島駅およびその周辺地区を起点とした観光まちづくりにあると考えている。その理由として，「まちづくり研究会」では，以下の3点の理由から鹿児島駅に注目している。

第1に，鹿児島駅が鹿児島市における都市構造上の中心であり，市内の主要観光地への中心地になり得るからである。図6からその地理的分布を確認してみると，鹿児島駅は，

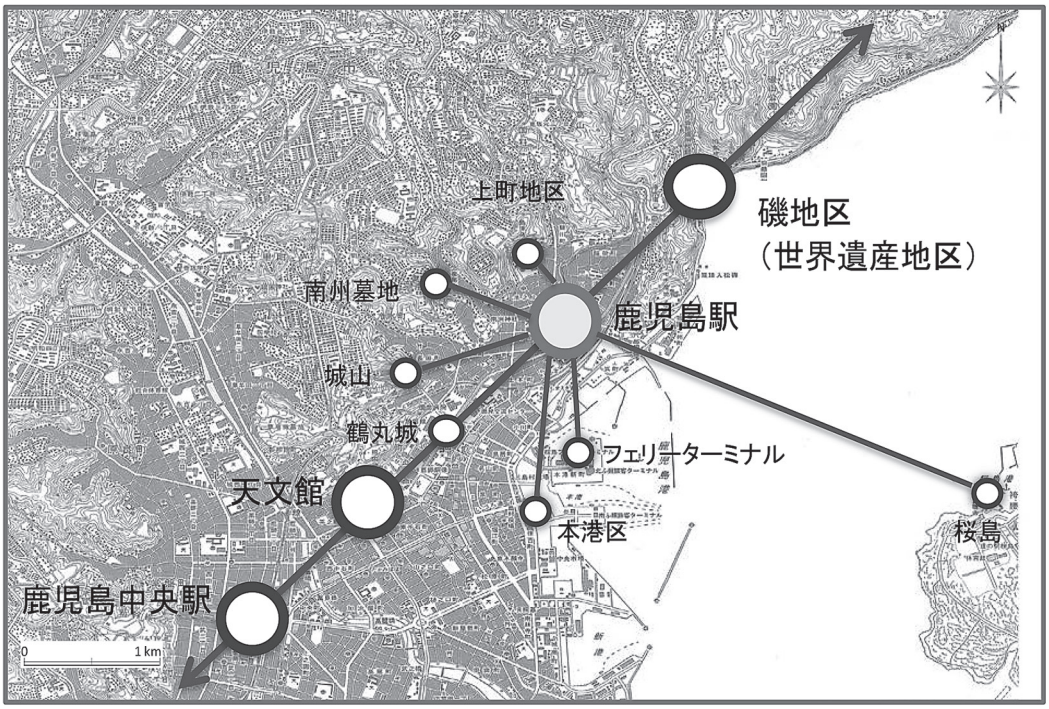

図 6　鹿児島駅と市内観光地との位置関係

出典：「地理院地図（電子国土Web）データ」（国土地理院）
（http://portal.cyberjapan.jp/site/mapuse4/index.html#zoom＝14&lat＝31.59704&lon＝130.56862&layers＝BTTT）をもとに
（株）島津興業 作成。

市央部北東の丘陵を挟んだ磯地区からも，中心市街地の天文館地区からも，そして桜島からも全てほぼ等間隔にある。したがって，ここを観光地点として整備すれば，世界遺産地区である磯地区のエントランスになり，鹿児島中央駅や天文館地区とのアクセスも改善される。また，近隣に点在する観光資源の中心地ともなり，県内観光の可能性が多面的に広がっていくと期待される。

第2に，鹿児島駅には，JR，路面電車，フェリー，バスといった多様な 2 次交通が集結しているだけでなく，駐車場となりうる広大な不動産も存在している。それぞれの導線をうまくコントロールできれば，2 次交通のターミナルとして将来的な展望が見込める。このような周辺地区も含めた拡張可能性は，新幹線発着駅である鹿児島中央駅には，その立地条件から期待しがたい。

第 3 に，鹿児島駅周辺は，歴史地理学的な視点から見ても，実のところ由緒があり，鹿児島の市街地形成の歴史上，非常に意味深いところでもある。図 7 は，磯地区から天文館地区までの区間を収めた鹿児島市の空中撮影写真である（画像の右が北方向，上が西方向）。鹿児島の城下町の発展過程について，中世においては稲荷川の河口に，フランシスコ＝ザビエルが上陸の目標としたといわれる大きな港（旧本港）が存在していた。1341（暦応 4 ）年にこの港を治める東福寺城を攻略した島津氏は，1387（嘉慶元）年に政務の便のよい平地に清水城を，次いで1550（天文19）年に内城を築いたが，この 2 城を取り巻くような形で鹿児島の（旧）城下町は形成されていったのである。

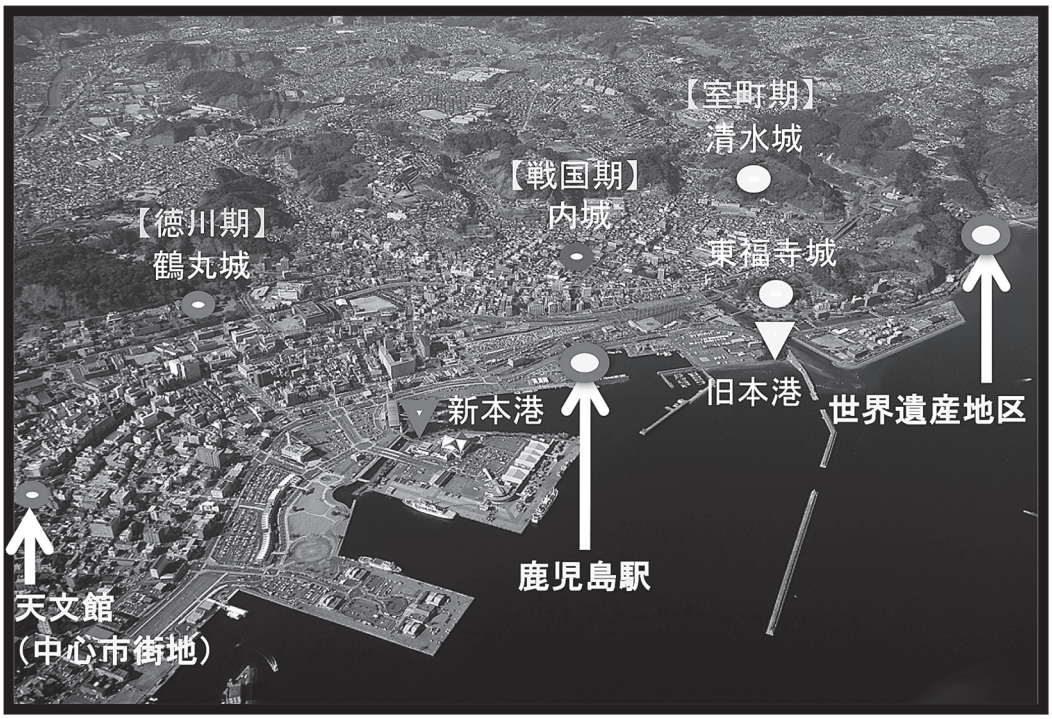

図 7　鹿児島の新旧城下町

画像提供：(株) 島津興業

近世に入って幕藩体制が確立されると，より大規模な城下町を形成する必要があったため，1604（慶長 9）年に内城の南に鹿児島城（通称・鶴丸城）を築き，それにあわせて港も南下させた（新本港）。そのため，近世以降の新しい城下町は鹿児島城から，主として南方向に広がって形成されていくこととなった。

この旧本港と新本港の間に位置し，旧城下町と新城下町が折り重なったところに位置しているのが，まさに鹿児島駅なのである。近代に入ってからも，鹿児島のまちは同駅を原点にして形成されていった。つまり鹿児島駅地区は，長期時系列的にみても鹿児島のまちの発展のなかで由緒ある場所だったのである。以上，3 点の理由により，「まちづくり研究会」では，鹿児島駅およびその周辺地区を起点とした観光まちづくりの提言を行っている。

(2) 鹿児島駅と西鹿児島駅の推移

それにしても，本来ならば鹿児島本線・日豊本線のターミナルである鹿児島駅が，なぜその求心力を失い，西鹿児島駅（九州新幹線開業後の鹿児島中央駅）に取って代わられてしまったのだろうか。ここで改めて，鹿児島県内における鉄道の敷設過程を確認しておく。

民営の九州鉄道は，博多を起点として南へ延び，1896（明治29）年11月八代まで開通した。八代以南においては，官設鉄道が1901（明治34）年 6 月鹿児島線（現在の肥薩線）の鹿児島－国分（現在の隼人）間の開通をはじめとして，1903（明治36）年 9 月には吉松に到達した。日露戦争後，八代方からも起工して，1908（明治41）年 6 月に人吉まで開通し，翌年11月に門司－鹿児島間が全通した。

大正期に入ると，現在の鹿児島本線・肥薩

おれんじ鉄道にあたる海回りルートが建設された。まず川内線として鹿児島から西方に起工し，1913（大正２）年10月には鹿児島－東市来間が開通するとともに，武駅（1927（昭和２）年10月に西鹿児島駅と改称）が開設された[15]。1914（大正３）年６月に川内町－水俣間が開通，1927年10月八代－水俣間が開通して，八代－鹿児島間が全通し，この区間の所要時間が肥薩線経由よりも１時間以上短縮された。

他方で，1923（大正12）年12月には，日豊本線が現在の吉都線経由で全通した[16]。また指宿線は，1930（昭和５）年12月に鹿児島－五位野間，続いて1934（昭和９）年12月に指宿まで，さらに1936（昭和11）年３月には山川まで開通した[17]。このように，鹿児島県内の鉄道網は，1930年代までに整備された。1942（昭和17）年11月に関門海底トンネルが開通して，本州－九州間が鉄道で直結されると，鹿児島駅は鹿児島本線・日豊本線の発着点として，全国鉄道路線網の重要な基地として発展した[18]。

戦前には鹿児島駅が鹿児島市の表玄関としての位置を占めていたが，戦後になると西鹿児島駅がその位置に取って代わった[19]。

1946（昭和21）年８月，門司鉄道管理局は鹿児島市に対して，戦災復興事業の伸展に応じた鉄道用地の確保を申し入れた。それによると，鹿児島駅・西鹿児島駅関係の復興計画案は，鹿児島駅を貨物集散駅に改め，西鹿児島駅を全旅客列車の始発・終着駅に変更する基本方針を立て，将来，鹿児島駅には貨物集散駅に必要な拡張用地を確保し，西鹿児島駅には旅客乗降場・客車基地に適応した用地の確保するという内容だった。この復興計画案からも，貨物集散を主とする鹿児島駅と旅客取扱を主とする西鹿児島駅との間で役割を分担させていく姿勢が伺える。

鹿児島駅と西鹿児島駅を利用する旅客数の逆転現象は，統計的にも裏付けされている。表５は，両駅における鉄道旅客・貨物の取扱数を示したものである。これによると，両駅の乗降客数は，1920年代から50年代にかけてともに上昇していた。しかし，1959（昭和34）年に西鹿児島の乗車人員が鹿児島駅のそれを上回り，60年代には500万人台に到達していたのに対して，鹿児島駅のそれは60年代に200万人未満にまで下落していた。

表５　鉄道旅客・貨物駅別取扱数：鹿児島駅－西鹿児島駅

（千人，千トン）

		鹿児島駅				西鹿児島駅			
		人員		貨物		人員		貨物	
		乗車	降車	発送	到着	乗車	降車	発送	到着
1925	大正14	659	646	169	183	434	430	62	42
28	昭和3	591	591	137	143	464	529	56	44
32	7	477	467	88	130	503	593	27	36
34	9	571	548	120	173	572	628	29	41
39	14	945	896	208	286	1,024	1,129	45	69
51	26	3,798	3,654	172	312	2,469	2,573	76	136
56	31	3,381	3,355	168	335	2,730	2,773	92	131
57	32	3,049	3,008	176	321	2,830	2,809	92	125
58	33	3,262	3,149	158	343	2,992	3,019	76	130
59	34	3,117	3,107	146	337	3,167	3,169	77	137
65	40	2,207	2,491	147	352	5,176	5,176	74	164
67	42	1,891	1,952	124	517	5,303	5,303	60	148

出典：鹿児島市史編さん委員会編『鹿児島市史』Ⅱ，鹿児島市，1970，567，585頁（原史料は「鹿児島市統計書」）。

こうした乗降客数の変化に伴って，優等列車のターミナルも鹿児島駅から西鹿児島駅へとシフトした。1956（昭和31）年11月に東京発の急行「さつま」（鹿児島本線経由）が開通した時の終着駅は，鹿児島駅だった。急行「さつま」は1958（昭和33）年11月に鳥栖以南初の特急「はやぶさ」へ格上げされたが，「はやぶさ」の客車が1960（昭和35）年７月に20系（いわゆるブルートレイン）へ置き換えられた際，その発着駅も西鹿児島駅に改められた[20]。他方，日豊本線の優等列車においては，「さつま」と同時に運行を開始した急行「高千穂」が，東京－西鹿児島間を直結するようになった[21]。

以上のとおり，1950年代半ばには，優等列車のターミナルも鹿児島駅から西鹿児島駅にシフトし，その結果が1959年における乗車人員の逆転現象をもたらした。これに対して，表５から両駅の貨物取扱数を見てみると，発送・到着ともに鹿児島駅が西鹿児島駅を常に大きく上回っていた。このように，鹿児島駅は貨物集散駅としての色彩を鮮やかに示し，現在に至ったわけである。

(3) 観光まちづくり課題解決の実践的活動と鹿児島駅の役割

実際，「まちづくり研究会」は，観光客を県内各地へ誘導するために，鹿児島駅周辺地区を２次交通の拠点と位置づけ，その利用を促進している。そして，世界遺産候補地である磯地区や近隣の観光資源・文化財などを鹿児島駅周辺地区と結びつけて，その機能・役割・魅力について市民の再認識を図るために，オープンフォーラムやスタディツアーをはじめとする観光まちづくり事業（2013～14年度の２か年）を，鹿児島県の助成のもとで展開している。

１年目の2013年度には，「鹿児島駅が持つ場のチカラを確認する」をテーマに，鹿児島駅とその周辺が持つ潜在力や機能・役割の重要性を確認することをねらいとしてオープンフォーラムを開催した。その基調講演では，JR北海道・岩見沢駅の設計・建築に携わった建築家を講師に招聘し，「駅はまちづくりに対して非常に大きなインパクトがある存在であり，まちと駅とでどのようなことができるか市民と行政が一緒に考えなくてはならない」という問題提起が行われた。また１年目の問題提起を受けて，２年目の2014年度（進行年度）には，「鹿児島駅を起点とした新観光行動の実践」をテーマに掲げ，実際に鹿児島駅を起点とした新しい観光行動としてどのようなものができるか，実践に移していくという計画を1年間かけて実施し，地元の3つのまちづくり団体の協力を得ながら鹿児島駅を起点としたツアー16本を催行している。

Ⅴ．おわりに

これからの鹿児島県観光の課題として，「世界遺産効果の持続と波及」がクローズアップされていくと思われる。ただし，世界遺産効果が持続したり，観光が活性化したりするのは，あくまで鹿児島観光の課題を解決した「結果」にすぎない。こうした結果を円滑に導くためには観光客・旅行客の「反応」が重要である。すなわち，「反応」とは，大型観光バスであっという間に鹿児島を移動してしまう「周遊型観光」ではなく，鹿児島市内や県内の観光地相互の回遊性を向上させること，そして旅行者が１泊でも，半日でも，鹿児島での滞在時間を延長し，消費を増加させる「滞在型観光」を実施することにある。さらに，そうした良好な「反応」を旅行客から得るためには，彼らに対する観光まちづくりの「動機」が必要不可欠となる。動機づけのためには，第１に観光地としての魅力を向上させるとともに，第２に各観光地どうしをつないでいく２次交通のターミナルを整備して交通アクセスの改善を図っていくことが大事である。この交通ターミナルとしての機能

を，鹿児島駅に求めていきたい。

鹿児島駅に期待する役割は，立地上の長所を活かした2次交通の結節点にけっして留まるものではない。インフォメーションセンター機能やコンシェルジュ機能も，完備しておくべきである。先述したFITやSITの興味・関心に合わせて，着地側から旅程を組立てたり，ガイドの手配などの付加価値を提供したり，移動や宿泊情報を提供・サポートしたりする機能を備えていれば，たとえ「来る前」には記号化・パターン化・モデル化された鹿児島しか認知していなかった観光客であったとしても，「来た後」には「私の鹿児島」という独自の思い出を築き，鹿児島に対する満足度を向上させ，「また鹿児島へ行ってみたい」という再来訪の動機を促す一助となるに相違ない。

鹿児島市民に対しては，こうした「まちづくり研究会」の活動を通じて，自分たちのまちが世界遺産登録後のまちへの影響，それに向けて必要なまちづくりというものを新たにイメージしてもらうことを願っている。そして，地域の記憶に根ざした誇るべき鹿児島を再生するために，鹿児島のまちの原点であった鹿児島駅の記憶とポテンシャルを，もう一度呼び起こすきっかけになればと思っている。

（(株)島津興業・九州大学）

〔付記〕

本稿執筆にあたって，貴重な資料・データを提供・開示して下さった鹿児島市企画財政局企画部政策企画課に，謹んで謝意を申し上げたい。また，本研究の企画・構成にあたっては，田村省三さん（尚古集成館館長），市来真由美さん（株式会社島津興業観光事業本部営業企画課：九州大学経済学部鷲崎ゼミナール卒業生）のお世話になった。この場を借りて，お礼申し上げたい。

〔注〕

1）金田章裕「文化的景観と世界遺産」（第55回歴史地理学会大会公開講演会講演要旨）歴史地理学55-1，2013，52-54頁。

2）日本経済新聞（電子版）2014年5月12日，「観光客受け入れ追いつかず富岡製糸場関連の3施設」。
http://www.nikkei.com/article/DGXNASDG12002_S4A510C1CR0000/（閲覧日2014年8月22日）

3）杉山伸也『日本経済史』岩波書店，2012，146頁は，第9章「幕末「開港」と「居留地貿易」」で当時の対外経済政策について触れてはいるものの，薩摩藩の記述は「1850年代に島津斉彬のもとで積極的な西洋技術の導入をはかり，造船・大砲鋳造・火薬類製造・ガラス製造・紡績などの事業を展開」と述べるに留まっている。

4）中村尚史『地方からの産業革命』名古屋大学出版会，2010。

5）「明治日本の産業革命遺産」の中の構成資産候補「旧集成館」の所有者である島津興業は，鹿児島市吉野町磯地区（以下，「磯地区」）に所在する仙巌園（国指定名勝／観光事業部門）および尚古集成館（国指定史跡・重要文化財／博物館部門）といった文化財・歴史的遺産の公開や伝統工芸品・薩摩切子の製造販売を行う観光事業者である。世界遺産登録にあたって当社が構成資産所有者として果たすべき役割は多岐にわたるが，さしあたり，構成遺産候補の技術的・人的関係性を意識した調査研究活動，構成資産や関連遺産の保存管理計画，調査研究の結果を公表して一般の理解促進に努める教育普及活動，世界遺産登録をにらんだ鹿児島のまちづくりの研究や提言の4点を掲げている。

6）一連の集成館事業については，芳即正『島津斉彬』吉川弘文館，1993，136-156頁を参照。

7）旧集成館機械工場や旧鹿児島紡績所技師館は洋風建築物であるが，鹿児島の人々が建築したことで，内部構造に日本の建築技法が使用されている。

8）ドレスデン市では，歴史的建造物が建ち並ぶ文化的景観が評価されてきた反面，市街地がエルベ川を挟んで分断されているため，既設橋やその接続道路に対する慢性的で深刻な交通混雑が，1970年代から社会問題化していた。ザクセン州政府はこの問題を解決すべく，2004年2月に新たな橋の建設計画を決定したが，賛成派と反対派の間で論争が巻き起こり，翌年2月の住民投票の結果，投票者の約68％が建設に賛成したため，翌月に建設計画が再開された。これに対して，ユネスコは，翌2005年11月「巨大な橋梁は，文化的景観を著しく損ねる」と警告し，2006年7月に「危機にさらされた世界遺産」に認定しつつ，代替としてトンネル建設を提案し，景観保護と交通処理との両立を求めた。この事態を受けて，ドレスデン市議会は橋梁建設の一時差し止めを請求したが，トンネル建設の事業費は橋梁のそれと比較して3,000万ユーロの追加負担を要するため，ドレスデン市長はこの請求に異議を申し立てた。同月，上級行政裁判所とザクセン州政府が住民投票の効力の観点から差し止め請求を却下したことを受けて，同月に建設工事が着手された。ユネスコとICOMOSは2008年2月に現地調査を行い，改めてトンネル建設を採用するべきとの声明を出した。市議会も同年4月に「トンネル建設により世界遺産を維持」との住民請求を採択したが，ザクセン州によって法的要件を満たさないことを理由に却下され，新たな住民投票や橋の建設停止には至らなかった。こうした一連の動きを受けて，2009年6月の世界遺産委員会で世界遺産タイトル抹消が決定された。七澤利明「ドイツ・エルベ川における橋の建設と世界遺産タイトルの抹消についての調査～世界遺産の保持，環境保全，住民投票と建設事業に関する一連の動き～」国土交通政策研究89，2010。

9）国土交通省九州地方整備局「国道10号鹿児島北バイパス」2011年12月16日公表，2頁。http://www.qsr.mlit.go.jp/s_top/jigyo-hyoka/111216/siryou513.pdf（閲覧日2014年9月22日）

10）混雑度は，交通調査基本区間交通容量に対する交通量の比を表す。「全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査集計表」平成22年度のうち，「箇所別基本表及び時間帯別交通量表に関する説明資料」，10頁。http://www.mlit.go.jp/road/census/h22-1/data/kasyorep.pdf（閲覧日2014年9月22日）

11）鹿児島市企画財政局企画部制作企画課「第2回磯地区交通アクセス検討調査関係者会議資料」（資料1将来交通需要の検討），2013年11月12日，6頁。

12）霧島火山帯が鹿児島県土を縦断するために，11もの活火山が分布する。その恩恵により，温泉源泉数は2,785本（全国第2位，2011年度）と良質で豊富な温泉を抱えている。

13）日本銀行鹿児島支店発表資料「鹿児島観光の現状と課題」2014年8月8日公表，10頁。http://www3.boj.or.jp/kagoshima/data/note/n1408.pdf（閲覧日2014年9月22日）

14）前掲13）1頁。

15）日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』索引・便覧，日本国有鉄道，1974，332頁。

16）現在の日豊本線のルートである国分－西都城間の開通は，1932（昭和7）年12月である。日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』9，日本国有鉄道，1972，124-125頁。

17）山川－枕崎間を含めた指宿枕崎線の全通は，1963（昭和38）年10月である。前掲15）333頁。

18）鹿児島市史編さん委員会編『鹿児島市史』Ⅱ，鹿児島市，1970，566頁。

19）以下，戦後の記述は前掲18）582-585頁に依拠する。

20）宇都宮照信・栗原隆司『九州発最後のブルートレイン』海鳥社，2009，90頁。

21）日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』13，日本国有鉄道，1974，811頁。