

〈連載(273)〉

## 鹿児島紀行

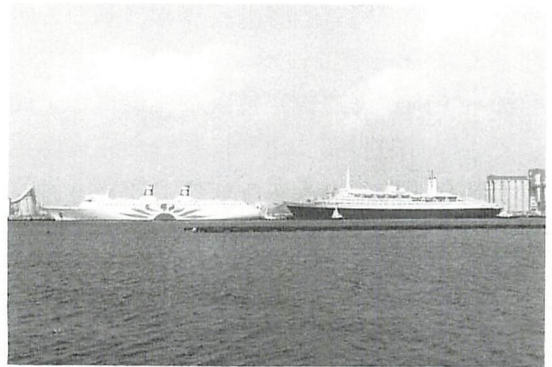


大阪府立大学大学院 海洋システム工学分野教授  
池田 良穂

鹿児島には、若いころからよく出かけている。最初に鹿児島の港に降りたのは、大学の3年の春休みに、沖縄旅行からの帰りであった。住んでいた大阪からは、関西汽船の貨客船「沖之島丸」で沖縄に行き、帰りは琉球海運の貨客船「沖縄丸」で那覇から鹿児島に移動した。まだ、RORO荷役式のカーフェリーが長距離航路に就航する以前の古い話である。

当時、錦江湾にはすでに鹿児島と桜島を結ぶ短距離航路の小型カーフェリーが就航しており、日本でも最も初期のカーフェリーであったので、ぜひそれが見たいというのも、沖縄から鹿児島に移動した大きな動機であった。鹿児島港には、沖縄、奄美等の長距離航路だけでなく、鹿児島の南の海のたくさんの島々へ通う離島航路の貨客船が出入りしており、錦江湾内にも前述のカーフェリーだけでなく、小さな旅客船が、鹿児島市街地に近いぼさど棧橋から発着していた。まさに、たくさんの内航旅客船が頻繁に出入りするビジョポートで、港にいてだけで飽きることがなかった。

その後、大阪から鹿児島への長距離フェリー航路が開設され、「さんふらわあ8」と「さんふらわあ11」の2隻が就航してからは、足繁く鹿児島に通うようになった。



鹿児島港に並んだ「さんふらわあ11」と「ロッテルダム」。もう30年以上前の撮影。

市街地からはかなり離れた谷山港にフェリーターミナルがあり、HALのかつての名客船と言われた「ロッテルダム」が鹿児島港に寄港した時には、2隻が並ぶ姿をカメラに収めるために迷わず「さんふらわあ8」で鹿児島に出かけて、早朝から港で2隻の入港を待った。4万総トンの「ロッテルダム」と、13500総トンの「さんふらわあ11」の大

きさがそう変わらず、日本のカーフェリーの総トン数に対する優遇制度の大きさを実感したのをよく覚えている。

その後、同じ鹿児島県内の宮崎県寄りに位置する志布志港における工業地帯造成計画に合わせて、志布志港にフェリーターミナルができ、当初は、志布志と鹿児島の2港に入っていた「さんふらあ姉妹」も志布志港止まりとなり、鹿児島港まで行くフェリー便もなくなった。

その後の鹿児島行きには、主に空路を利用するようになった。そして、さらに新幹線が鹿児島まで通じて、なかなかフェリーを使って鹿児島に行く機会はなくなった。

この3月に名門キューナード・ラインの「クイーン・エリザベス」が初来日することとなり、日本の第1港が鹿児島港となったと聞いて、鹿児島にでかけることとした。同船は、世界一周の途上にオーストラリアから日本に来て、鹿児島、横浜、神戸、長崎に寄港するという。鹿児島に入るのは土曜日ということで、忙しい身にはありがたい。

「クイーン・エリザベス」は、新しく埋め立てられたマリンポートに着くという。このクルーズ専用埠頭の埋め立て造成にあたっては、住民の反対もあって、なぜ5万総トンを超える客船のための埠頭が必要なのかを市民に説明するため呼ばれて、講演をしたこともあり筆者にとっては因縁のある港である。ここに「クイーン・エリザベス」が入港するとあっては、ぜひとも一見したいと思った。

レンタカーで同埠頭に着くと、すでに同船が着岸していた。9万総トンだけあって巨大だが、マリンポートの岸壁はまだまだ

余裕がある。前述の鹿児島での講演時における最大のクルーズ客船は「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」クラスの14万トンだったが、こうした巨大客船がいずれは東アジアにもやってくると言って、大型クルーズ客船に対応できる港の必要性を説いた手前、こうした大型クルーズ客船が実際に着岸している光景を目にして感無量であった。たくさんの方が、同船を見るために港に訪れており、これも嬉しい。最近では、市民と港が離れているが、こうしたクルーズ客船が港に市民を呼び寄せている。

マリンポートのクルーズ客船埠頭には、小ぶりの待合施設があるだけで、かなり広大なスペースが広がっていた。ここには案内テントが幾張りか設営されており、観光バスも何台でも並べることができ、超大型の数千人の旅客・乗員の船が寄港しても十分な対応ができそうだ。

「クイーン・エリザベス」の船内見学をさせていただいた後、近くの岸壁から桜島をバックにした同船の写真を撮ることができて大満足。岸壁にはたくさんカメラマンが集まっており、同船にカメラを向けていた。同好の士は結構多いようだ。



マリンポートに着岸した「クイーン・エリザベス」。手前は臨時駐車場。





「クイーン・エリザベス」の船上からマリポートを俯瞰。



桜島をバックに「クイーン・エリザベス」を撮影。