

2.2. 本港区エリアを取り巻く環境（機会と脅威）

（1）機会

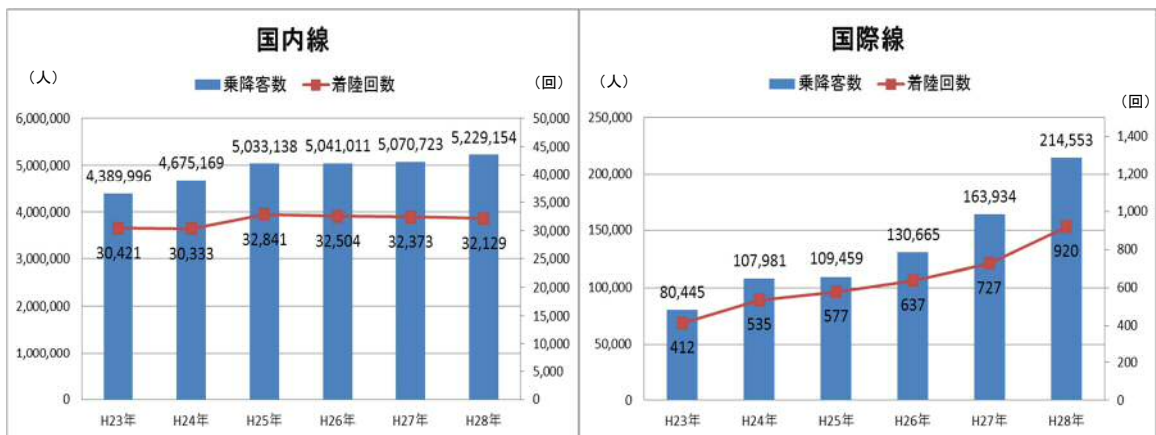
1）広域交通網の充実

a) 鹿児島空港発着の航空路線の拡大

鹿児島空港は、県本土のほぼ中央部に位置し、東に国立公園である霧島連峰、南に鹿児島のシンボル桜島が眺望できる台地（標高 272m）に総面積 182 万平方メートルで整備されています。交通アクセスとしては、鹿児島市中心部まで九州自動車道を利用して 45 分、大隅半島にある鹿屋市まで 1 時間 20 分、薩摩半島南端の指宿市まで 1 時間 30 分で結ばれています。CIQ（税関、出入国管理、検疫）施設をはじめ、年間乗降客数 800 万人を想定した規模の旅客ターミナルビルや貨物ビル、消防施設及び空港駐車場が完備される国際空港です。

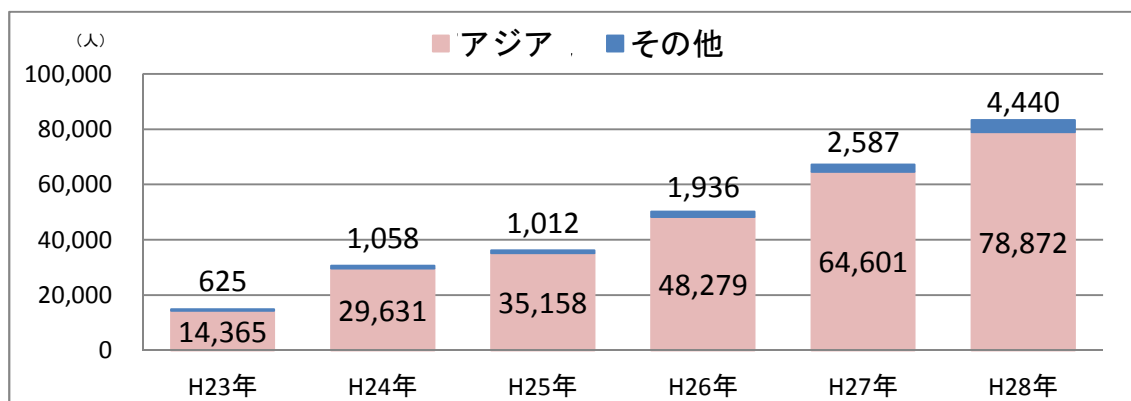
週 567 便の定期便が就航（国内 547 便／国際 20 便[平成 29 年 10 月時点]）しており、便数及び乗客数は福岡空港に次いで九州 2 位です。アジア諸国への国際線は着陸回数及び乗降客数ともに増加しており、飛行機による入国外国人数も、平成 23 年から増加傾向となっています。

図 2-12 鹿児島空港乗客数の推移



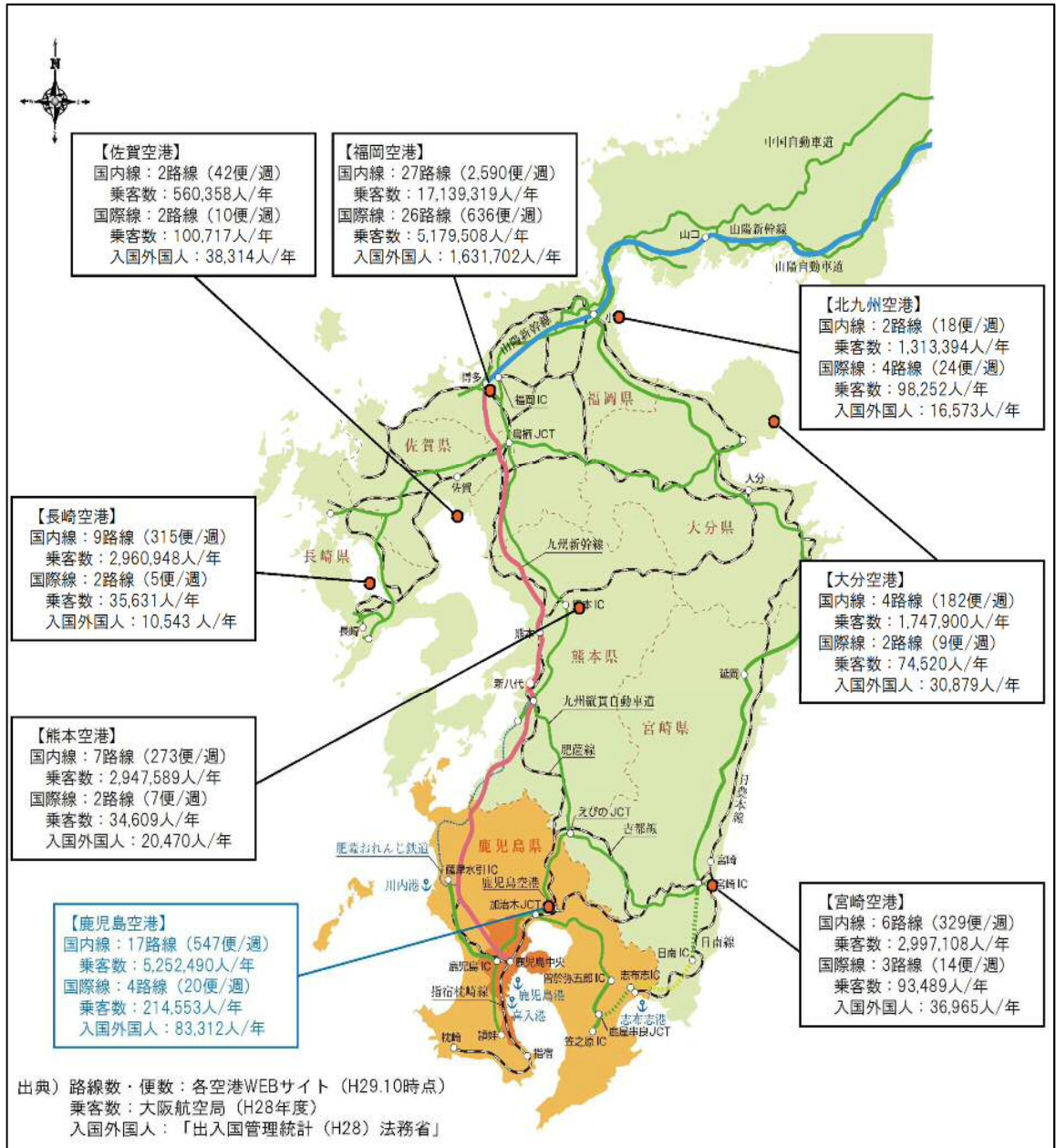
（出典：国土交通省航空局「空港管理状況調査」各年度）

図 2-13 入国外国人数



（出典：法務省「出入国管理統計」各年）

図 2-14 九州内の空港の状況



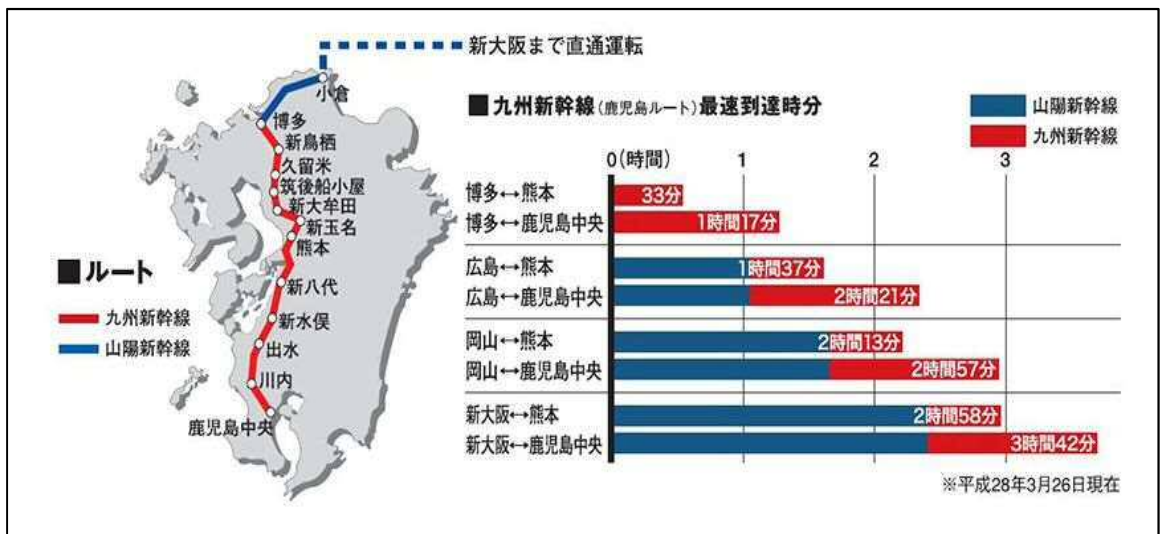
b) 九州新幹線全線開業によるアクセス向上

九州新幹線は平成16年に鹿児島中央～新八代間、平成23年に新八代～博多間が開業し、平成29年12月現在で1日あたり125本運転しています。

このうち、46本（23往復）は山陽新幹線に乗り入れ、新大阪～鹿児島中央間で相互直通運転を行っています。九州新幹線は九州内の移動時間を短縮し、人・経済・文化交流の活性化を担うとともに、九州と京阪神・山陽地区を結ぶビジネスや観光の交通手段として重要な役割を果たしています。

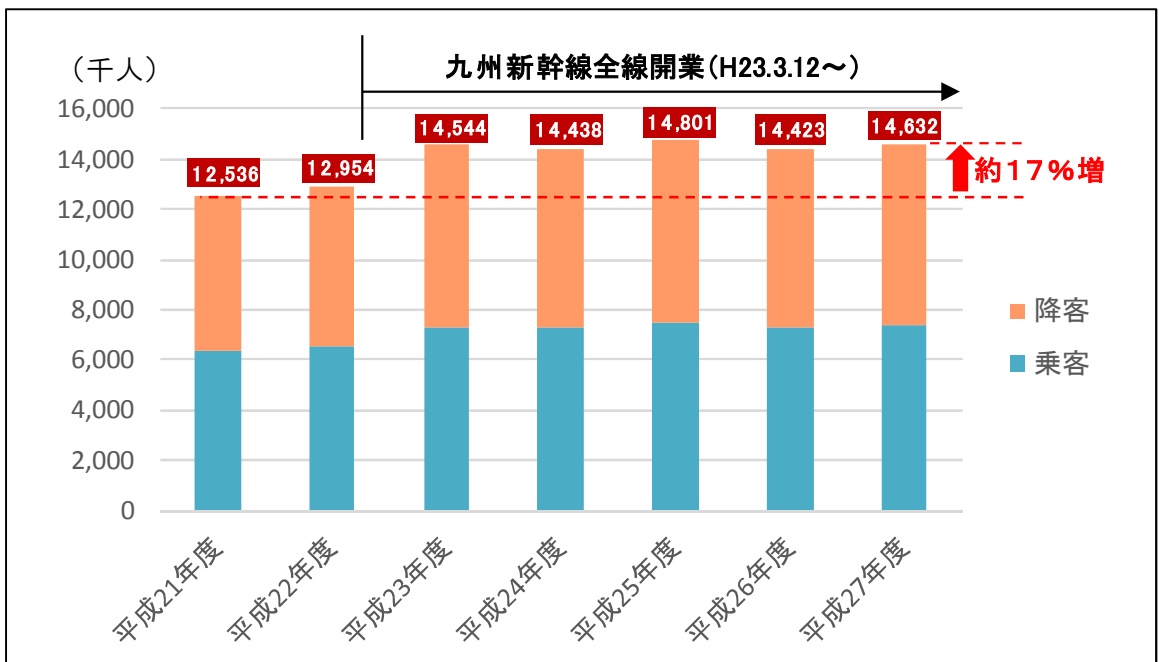
全線開業前後を比較すると、鹿児島中央駅の乗降客数が約17%増加となっています。

図 2-15 九州新幹線概要図



（出典：九州旅客鉄道株式会社 WEB サイト）

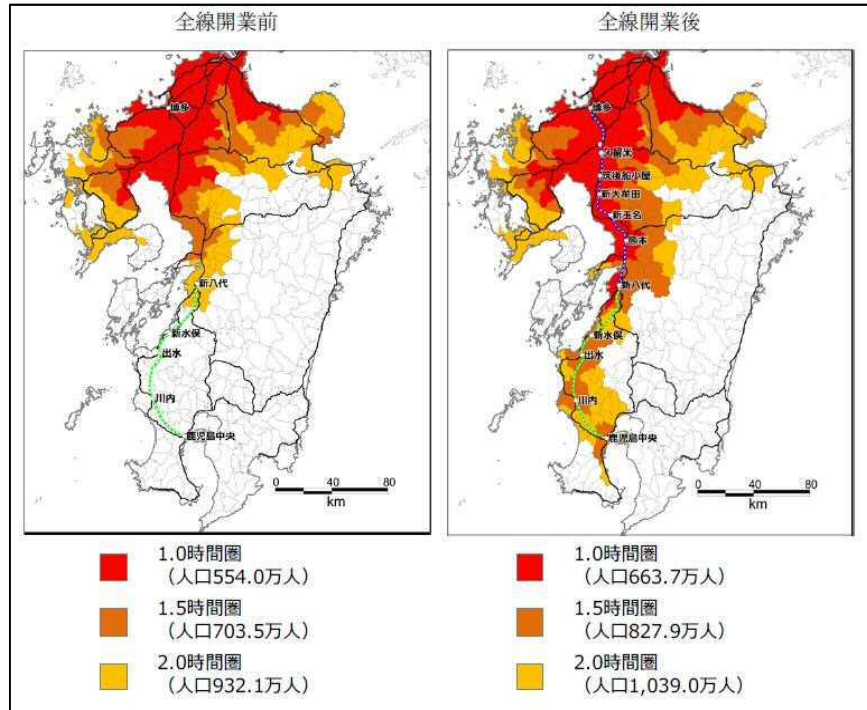
図 2-16 鹿児島中央駅の乗降客数の推移



（出典：鹿児島市「鹿児島市統計書」各年）

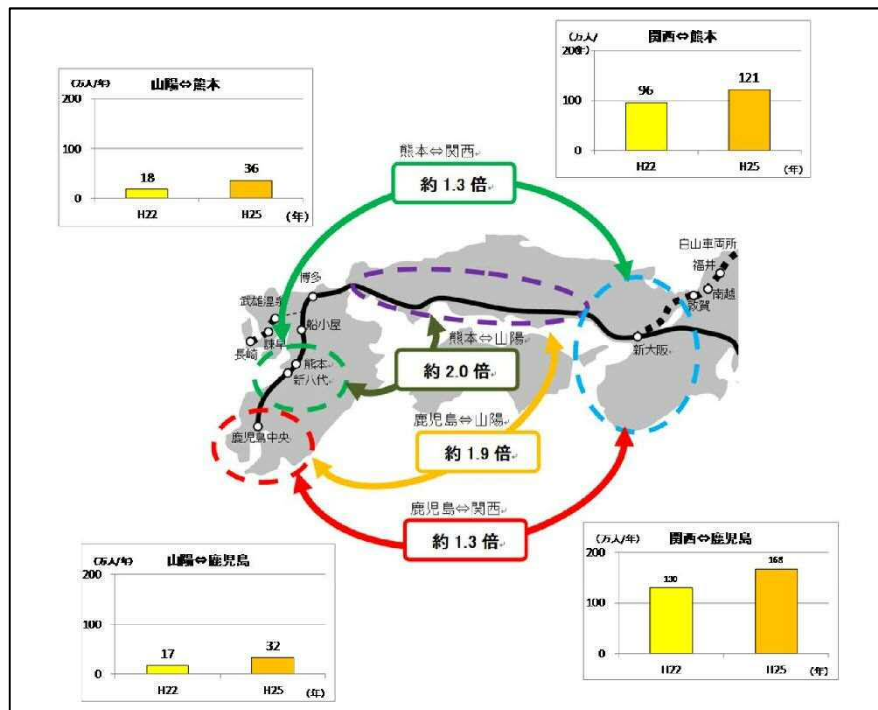
全線開業による効果としては、博多駅からの到達圏が変化し、開業後は博多駅から鹿児島市内が1.5時間圏になっており、博多駅からの2時間到達圏人口は約110万人増加していることや、地域間の人的交流が活発化し、博多を以て都市圏との公共交通機関による人的交流が、鹿児島⇔山陽は約1.9倍、鹿児島⇔関西は約1.3倍に増加しています。

図 2-17 博多駅からの到達圏の変化



(出典：独立行政法人鉄道・運輸機構「九州新幹線（博多・新八代間）事業に関する事後評価報告書」平成28年3月)

図 2-18 人的交流の変化



(出典：独立行政法人鉄道・運輸機構「九州新幹線（博多・新八代間）事業に関する事後評価報告書」平成28年3月)

2) 観光交流人口の拡大

a) 観光客の増加傾向

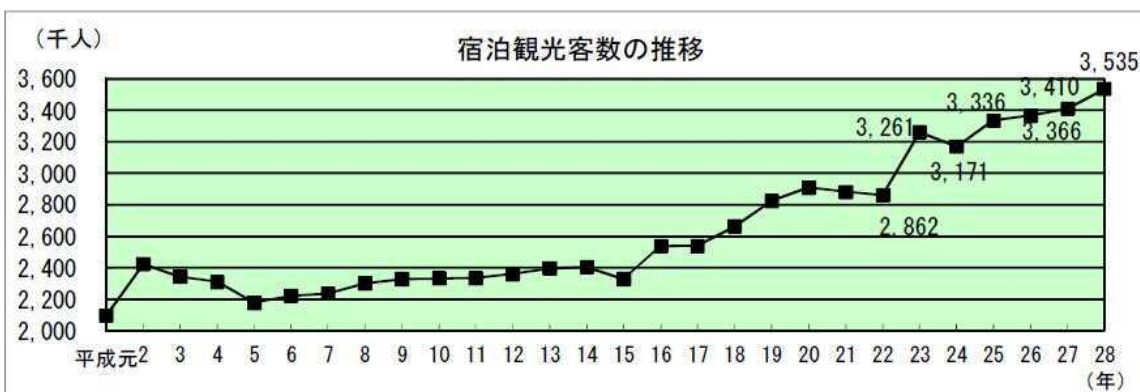
平成28年の鹿児島市の宿泊観光者数は、前年に比べて12万5千人増（前年比3.7%増）の353万5千人で、過去最高となりました。内訳は、外国を含む県外が267万8千人で、前年に比べ7万5千人増（前年比2.9%増）、県内客が85万7千人で、前年に比べ5万人増（前年比6.2%増）となりました。

平成元年からの推移を見ても、増加傾向にあります。

表 2-14 宿泊観光客の推移

(単位：千人)

| 年 発地 | 平成24年 | | 平成25年 | | 平成26年 | | 平成27年 | | 平成28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 | 対前年比 |
| 北海道 | 30 | 0.9% | 34 | 1.0% | 34 | 1.0% | 32 | 0.9% | 30 | 0.8% | 93.8% |
| 東北 | 30 | 0.9% | 34 | 1.0% | 37 | 1.1% | 38 | 1.1% | 32 | 0.9% | 84.2% |
| 関東 | 612 | 19.3% | 615 | 18.4% | 611 | 18.2% | 586 | 17.2% | 625 | 17.7% | 106.7% |
| 北陸 | 28 | 0.9% | 35 | 1.0% | 33 | 1.0% | 31 | 0.9% | 30 | 0.8% | 96.8% |
| 中部 | 114 | 3.6% | 119 | 3.6% | 121 | 3.6% | 117 | 3.4% | 121 | 3.4% | 103.4% |
| 関西 | 317 | 10.0% | 328 | 9.8% | 319 | 9.5% | 322 | 9.4% | 300 | 8.5% | 93.2% |
| 中国 | 122 | 3.8% | 106 | 3.2% | 110 | 3.3% | 111 | 3.3% | 85 | 2.4% | 76.6% |
| 四国 | 39 | 1.2% | 39 | 1.2% | 36 | 1.1% | 33 | 1.0% | 45 | 1.3% | 136.4% |
| 九州 | 1,092 | 34.4% | 1,131 | 33.9% | 1,137 | 33.8% | 1,138 | 33.4% | 1,143 | 32.3% | 100.4% |
| 外国 | 78 | 2.5% | 96 | 2.9% | 126 | 3.7% | 195 | 5.7% | 267 | 7.6% | 136.9% |
| 県内 | 709 | 22.4% | 799 | 24.0% | 802 | 23.8% | 807 | 23.7% | 857 | 24.2% | 106.2% |
| 合計 | 3,171 | 100.0% | 3,336 | 100.0% | 3,366 | 100.0% | 3,410 | 100.0% | 3,535 | 100.0% | 103.7% |



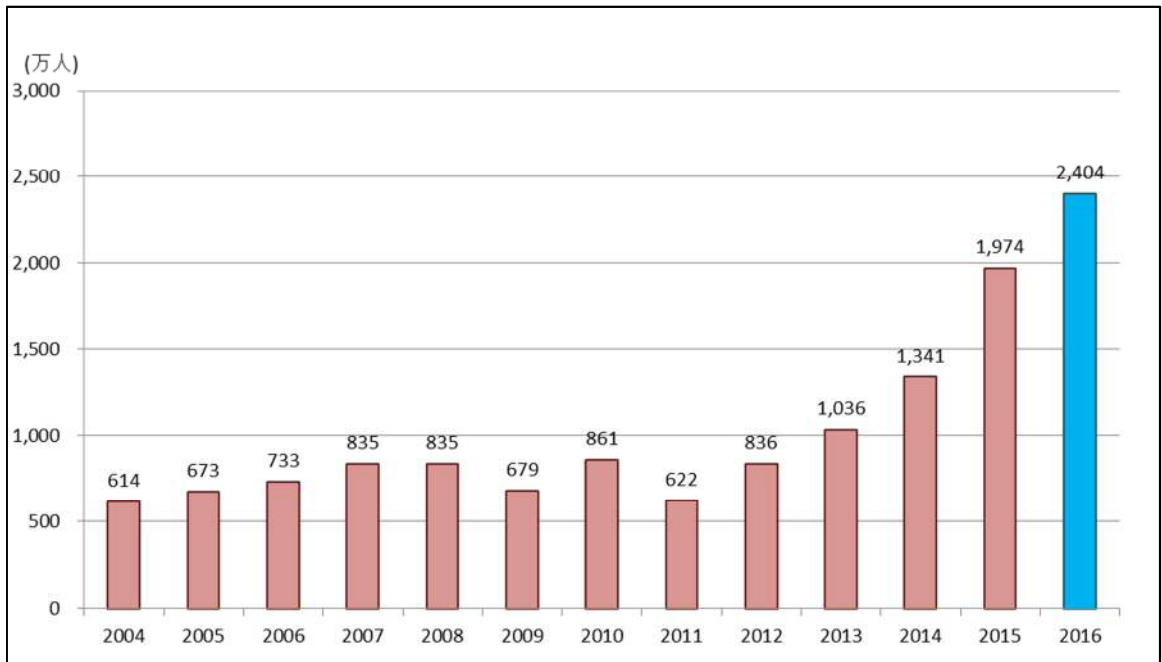
(出典：鹿児島市「鹿児島市観光統計」平成28年)

b) インバウンドの増加傾向

訪日外国人旅行者数は、直近の平成28年が2,404万人と4年連続で過去最高を更新したところ。このように訪日外国人旅行者が好調に増加している要因として、国においては、「観光を地方創生の切り札、我が国の成長戦略の柱と位置付け、ビザ緩和や訪日外国人旅行者向け消費税免税制度の拡充などこれまでに無い大胆な取組を国を挙げて実行してきた結果（「平成29年度版観光白書」）」であるとされています。

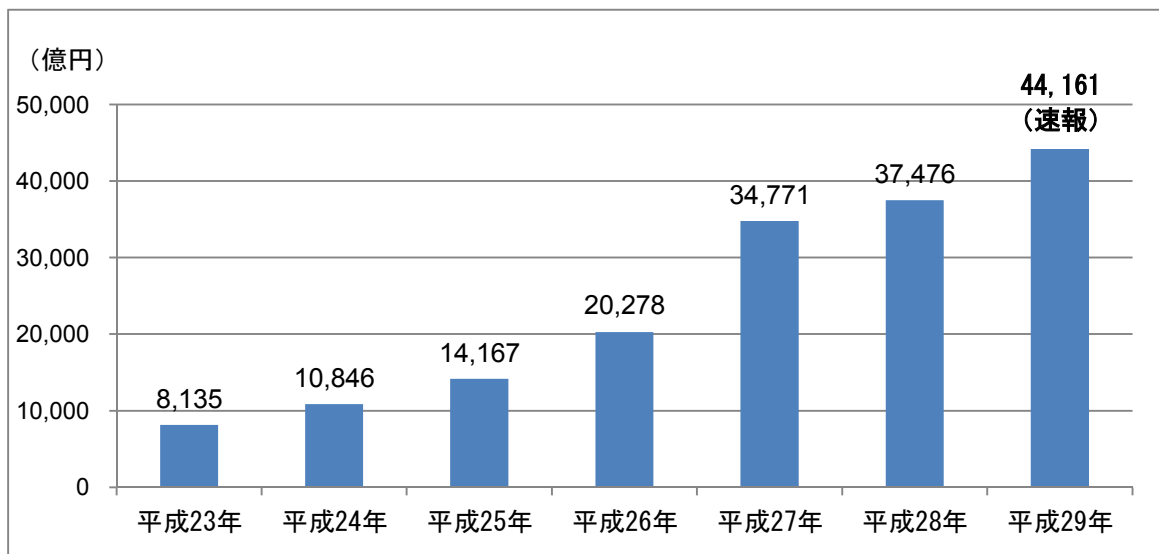
また、平成29年の訪日外国人旅行消費額（速報）は4兆4,161億円（前年費17.8%増）と、5年連続で過去最高額を更新したところ。

図 2-19 訪日外国人旅行者数の推移



(出典：観光庁「平成29年度版観光白書」)
 ※UNWTO（国連世界観光機関）資料に基づき観光庁作成

図 2-20 訪日外国人旅行者による消費の推移



(出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査 平成29年年間値(速報)及び平成29年10-12月期の調査結果(速報)」2018. 1. 16)

平成 28 年の鹿児島市の外国人宿泊観光者数は、前年に比べて 71,744 人増（前年比 36.7%増）の 267,125 人で過去最高となっており、特に香港が 47,508 人増（前年比 129.2%増）と大きく増加しています。

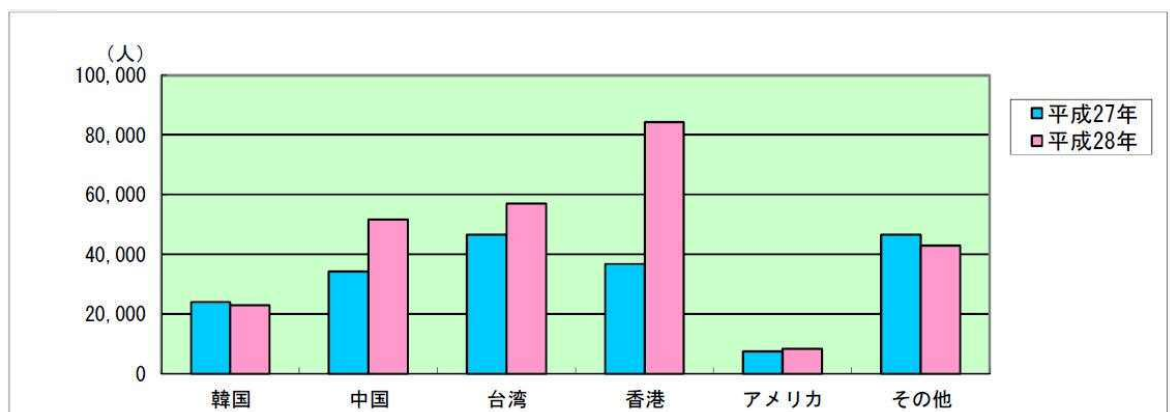
表 2-15 鹿児島市における外国人宿泊観光客の推移

(単位：人)

| 年 | 韓国 | | 中国 | | 台湾 | | 香港 | | 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 | |
| 平成 16 | 11,147 | 30.6% | 2,174 | 6.0% | 2,134 | 5.9% | 8,152 | 22.4% | 3,039 | 8.4% | 9,723 | 26.7% | 36,369 |
| 17 | 11,731 | 34.0% | 2,091 | 6.1% | 1,761 | 5.1% | 5,265 | 15.2% | 4,062 | 11.8% | 9,638 | 27.9% | 34,548 |
| 18 | 18,570 | 39.5% | 3,331 | 7.1% | 1,469 | 3.1% | 5,765 | 12.3% | 4,225 | 9.0% | 13,692 | 29.1% | 47,052 |
| 19 | 21,898 | 42.1% | 4,081 | 7.9% | 2,073 | 4.0% | 7,764 | 14.9% | 3,826 | 7.4% | 12,341 | 23.7% | 51,983 |
| 20 | 18,696 | 36.8% | 3,105 | 6.1% | 2,639 | 5.2% | 8,151 | 16.1% | 4,107 | 8.1% | 14,060 | 27.7% | 50,758 |
| 21 | 12,719 | 30.4% | 2,816 | 6.7% | 2,412 | 5.8% | 7,188 | 17.2% | 3,939 | 9.4% | 12,715 | 30.4% | 41,789 |
| 22 | 36,842 | 46.0% | 7,839 | 9.8% | 5,825 | 7.3% | 5,683 | 7.1% | 5,254 | 6.6% | 18,600 | 23.2% | 80,043 |
| 23 | 16,906 | 32.6% | 6,310 | 12.2% | 4,403 | 8.5% | 4,375 | 8.4% | 3,461 | 6.7% | 16,435 | 31.7% | 51,890 |
| 24 | 21,919 | 28.0% | 8,115 | 10.4% | 13,111 | 16.7% | 9,144 | 11.7% | 5,024 | 6.4% | 21,077 | 26.9% | 78,390 |
| 25 | 20,844 | 21.6% | 7,970 | 8.3% | 24,305 | 25.2% | 8,236 | 8.5% | 6,171 | 6.4% | 28,971 | 30.0% | 96,497 |
| 26 | 17,032 | 13.5% | 15,946 | 12.6% | 33,689 | 26.7% | 21,470 | 17.0% | 5,849 | 4.6% | 32,326 | 25.6% | 126,312 |
| 27 | 23,911 | 12.2% | 34,106 | 17.5% | 46,640 | 23.9% | 36,774 | 18.8% | 7,334 | 3.8% | 46,616 | 23.9% | 195,381 |
| 28 | 22,910 | 8.6% | 51,661 | 19.3% | 56,972 | 21.3% | 84,282 | 31.6% | 8,322 | 3.1% | 42,978 | 16.1% | 267,125 |
| 対前年比 | 95.8% | | 151.5% | | 122.2% | | 229.2% | | 113.5% | | 92.2% | | 136.7% |

(出典：鹿児島市「鹿児島市観光統計」平成 28 年)

図 2-21 平成 27 年～28 年の鹿児島市における外国人宿泊観光客の推移



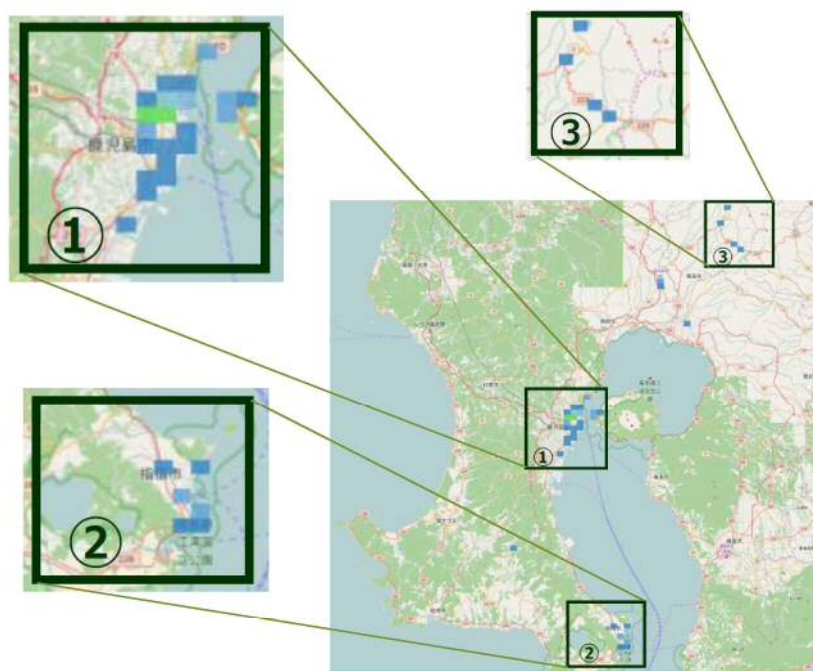
(出典：鹿児島市「鹿児島市観光統計」平成 28 年)

c) 訪日外国人観光客の県内における主な動向

i) 主な訪問地・宿泊地域

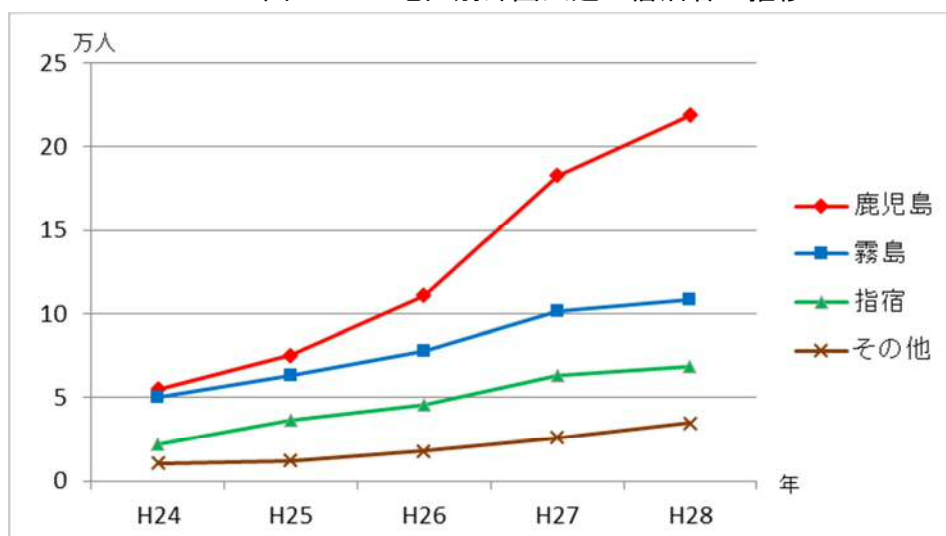
訪日外国人観光客の主な県内訪問地は、①鹿児島市の中心部や桜島、②指宿地区、③霧島地区の3地区となっており、特に、鹿児島地区の外国人延べ宿泊者数は大幅に増加しています。

図 2-22 鹿児島を訪れる外国人観光客の訪問地



(出典：鹿児島県「RESAS等を活用した鹿児島県の分析事例」)

図 2-23 地区別外国人延べ宿泊者の推移

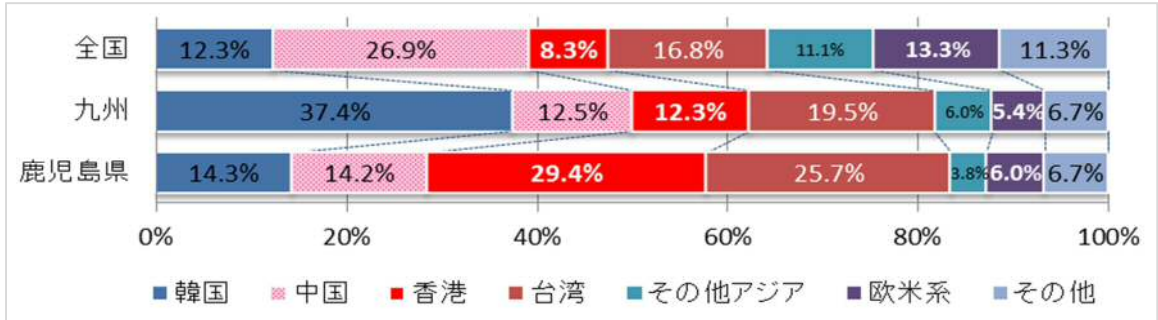


(出典：平成24年～平成28年の鹿児島県観光統計(年計)より作成)

ii) 国・地域別の主な構成

外国人延べ宿泊者について、国・地域別では、九州の他県が韓国からの旅行者の割合が高いのに対し、鹿児島県は「香港」や「台湾」のほか、「欧米系」の割合が比較的高い傾向にあります。

図 2-24 国・地域別の外国人延べ宿泊者の構成



(出典：観光庁「宿泊旅行統計調査(平成28年1月～12月分(年の確定値))」)

特に、本県における国・地域別の外国人宿泊者で構成割合が最も高い「香港」は、他の国や地域に比べ、リピーター比率が最も高く、買い物等が訪日の主要目的とされており、また、「欧米系」は平均泊数や旅行消費単価(特に宿泊料金)が高い傾向にあります。

よって、こうした国や地域のニーズ等を踏まえつつ、地域間競争を意識し、インバウンド需要の更なる取込みに向けた競争力の高い魅力ある観光拠点の形成を図る必要があります。

図 2-25 訪日外国人の平均泊数

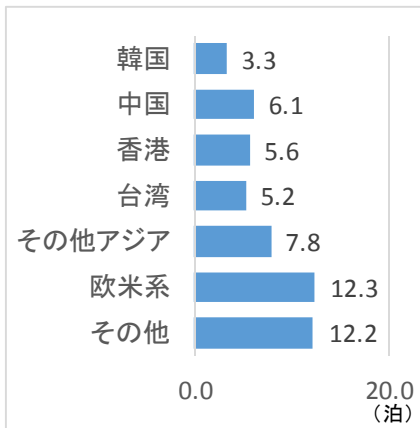
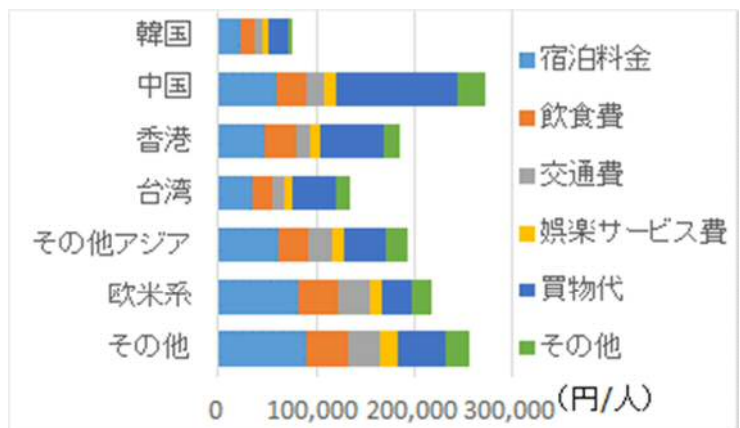


図 2-26 訪日外国人の旅行消費単価



(出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査(平成28年)」) ※観光・レジャー目的

表 2-16 訪日外国人の特徴

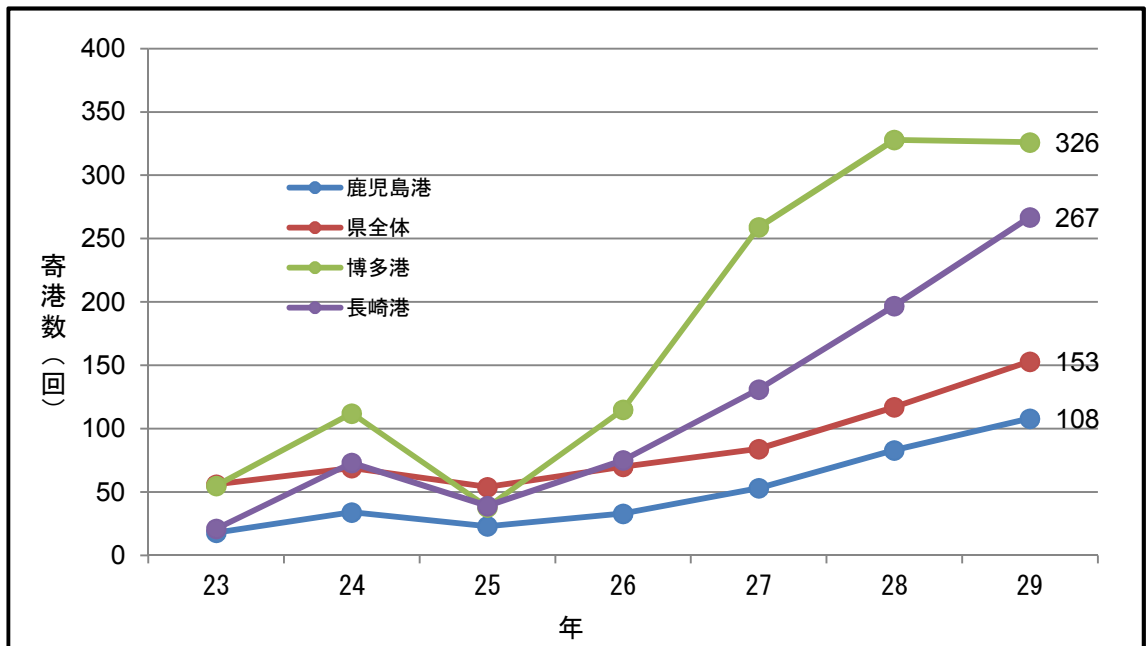
| | 特徴 | 買い物 | その他 |
|----|---|---|---|
| 香港 | <ul style="list-style-type: none"> ・リピーター比率が 81%、観光客比率が 89%と、調査対象の国籍・地域の中で最も高い。 ・満足した購入商品は「服・かばん・靴」であり、購入率・購入者単価も高い。 ・出発前に役に立った情報では「日本政府観光局ホームページ」の選択率が高く 36%である。 | <ul style="list-style-type: none"> ・魅力的なコンテンツの一つで、アウトレット等のショッピングモールでの買い物が特に人気。 ・お土産品として食べ物もよく購入される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・何度も訪日しているリピーターが多く、一度の旅行で予定を詰めずに、時間に余裕のあるリラックスした旅行を好む。 ・主要な訪日目的である買い物と食事を中心に、その他には香港では珍しい体験活動を楽しむ。 |
| 台湾 | <ul style="list-style-type: none"> ・団体ツアー比率が 32%と他の国籍・地域に比べて高い。滞在日数は「4～6日間」が約7割。 ・「医薬品・健康グッズ・トイレタリー」の購入率が高く、満足した購入商品でも2割が選択している。 ・買物場所は「ドラッグストア」や「コンビニエンスストア」の割合が高い。 | <ul style="list-style-type: none"> ・その土地ならではの土産物をたくさん購入したい。 ・アウトレットでの買い物も人気がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・若年層は日本の現代的なカルチャーに関心があり、訪日旅行中は外出時間が長く、アクティブに行動する。 ・中高年層は歴史に対する関心が比較的強い。 |

(出典：観光庁「訪日外国人の消費動向(平成28年)」、栃木県「外国人向け観光資源発掘調査(平成27年)」)

d) クルーズ船の寄港数の増加

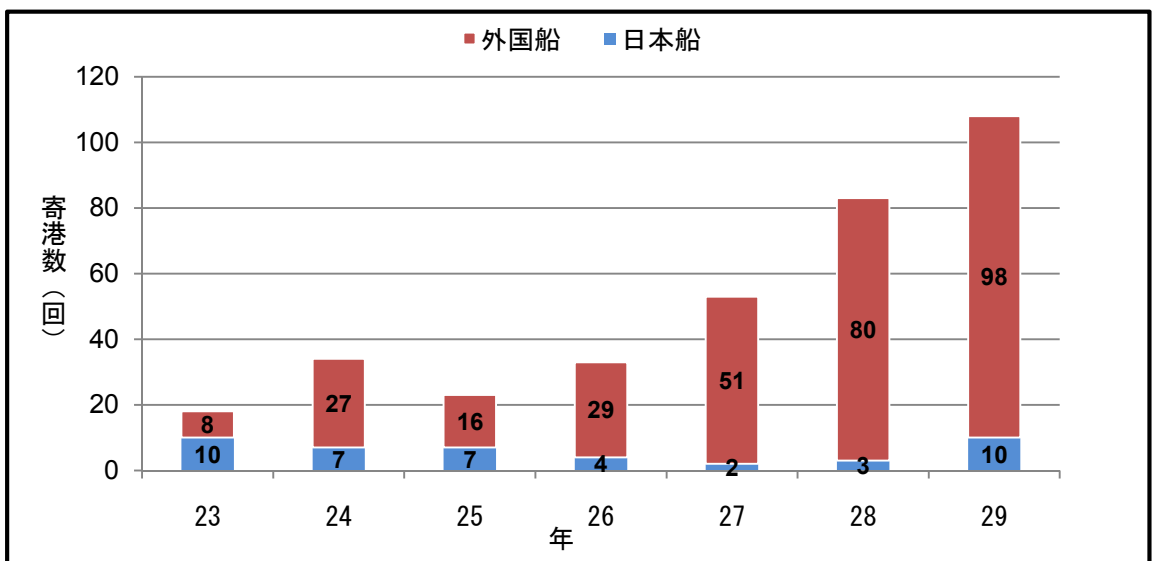
現在全国には、クルーズ船の寄港実績がある港が多数存在し、その中でも鹿児島港は、平成 29 年に 108 回の寄港（全国 8 位、九州 3 位【沖縄を除く】）があり、寄港数が増加傾向にあります。このような中、マリポートかごしまにおいては、16 万トン級のクルーズを受け入れるための岸壁の改良やC I Q機能や物販・交流スペースを有する「かごしまクルーズターミナル」を整備するなど、さらなる受入環境の整備を進めております。また、国においても、「訪日クルーズ 500 万人時代」に向けたクルーズ船の受入環境の整備を推進することとしております。

図 2-27 鹿児島・長崎・博多港のクルーズ船の寄港実績の推移



(出典：国土交通省 WEB サイト及び各県 WEB サイトの情報を基に作成)

図 2-28 鹿児島港への寄港実績の推移

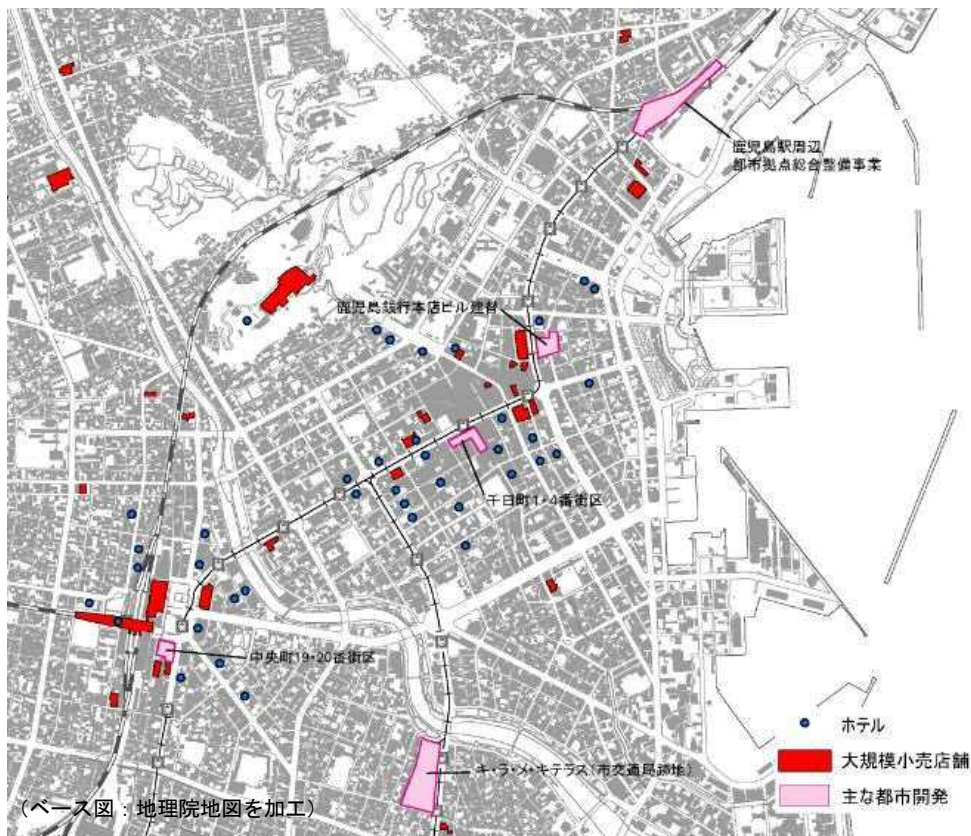


3) 県都としての高い成長可能性

a) 中心市街地等における再開発等

鹿児島市の中心市街地等における複合ビル等の再開発事業が進んでおり、今後の中心市街地の活性化が期待できます。

図 2-29 中心市街地等における商業・サービス機能の強化



(出典：鹿児島県「鹿児島県都市計画基礎調査」)

b) 後背地人口

本港区エリアを擁する鹿児島市を含む「かごしま連携中枢都市圏」の人口は約 75 万人となっており、人口規模では政令指定都市に匹敵する規模となっています。

また、県内のその他の市町村や隣接する宮崎県にも各々100 万人前後が居住しています。

表 2-17 鹿児島市周辺の人口

| | | 平成 27 年 | 平成 22 年 |
|------|--|-------------|-------------|
| 鹿児島県 | かごしま連携中枢都市圏 ・鹿児島市 ・日置市 ・いちき串木野市 ・始良市 | 753,518 人 | 762,621 人 |
| | その他市町村 | 894,659 人 | 943,621 人 |
| 宮崎県 | | 1,104,069 人 | 1,135,233 人 |
| 合計 | | 2,752,246 人 | 2,841,475 人 |

(出典：総務省「国勢調査」各年)

c) 鹿児島市の成長可能性

全国 100 都市を対象に実施した民間調査機関の調査結果によると、本港区エリアが立地する鹿児島市は、将来の「伸びしろ」が大きい都市で第 2 位となっており、総合的な産業創発力でも第 5 位となっています。

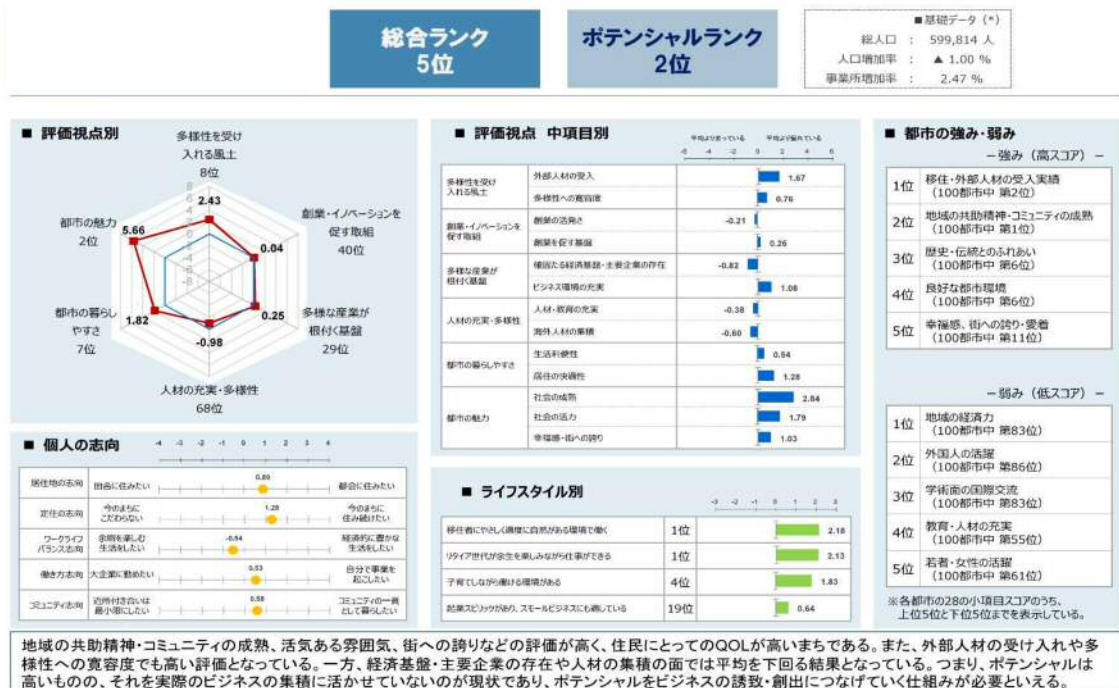
強みとしては、「移住・外部人材の受入実績」「地域の共助精神・コミュニティの成熟」「歴史・伝統のふれあい」等が挙げられています。一方で弱みとしては、「地域の経済力」「外国人の活躍」「学術面の国際交流」等が挙げられています。

表 2-18 民間調査機関による成長可能性都市ランキング

| | 総合ランキング（実績及び将来のポテンシャルを含めた総合的な産業創発力） | ポテンシャルランキング（実績とポテンシャルの差分で見た“伸びしろ”） |
|--------|-------------------------------------|------------------------------------|
| 第 1 位 | 東京都区部 | 福岡市 |
| 第 2 位 | 福岡市 | 鹿児島市 |
| 第 3 位 | 京都市 | つくば市 |
| 第 4 位 | 大阪市 | 松山市 |
| 第 5 位 | 鹿児島市 | 久留米市 |
| 第 6 位 | つくば市 | 松本市 |
| 第 7 位 | 札幌市 | 札幌市 |
| 第 8 位 | 松本市 | 宮崎市 |
| 第 9 位 | 久留米市 | 那覇市 |
| 第 10 位 | 佐世保市 | 熊本市 |

（出典：野村総研「ランキングによる都市の持つ「成長可能性」の可視化」平成 29 年 7 月 5 日）

図 2-30 鹿児島市の分析結果



（出典：野村総研「ランキングによる都市の持つ「成長可能性」の可視化」平成 29 年 7 月 5 日）

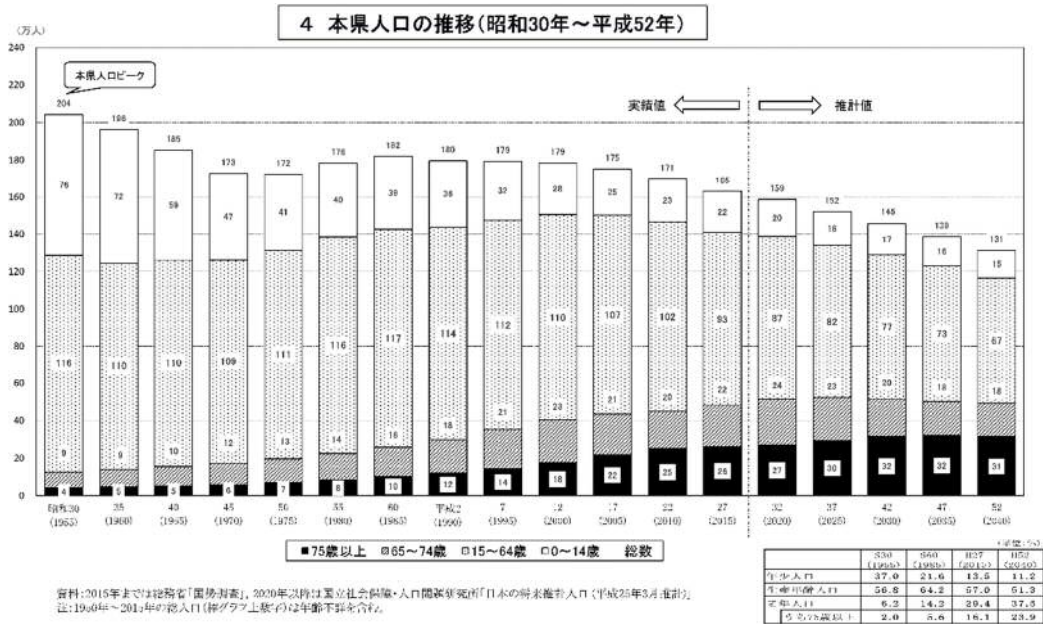
(2) 脅威

1) 定住人口減少に伴う地域活力の低下

本県の人口は、昭和30年をピークに人口減少の局面に突入し、人口減少に歯止めがかからない状況が続いており、こうした人口減少とともに少子高齢化の著しい進行は、地域内の消費活動の縮小など地域活力の低下に繋がることが懸念されます。

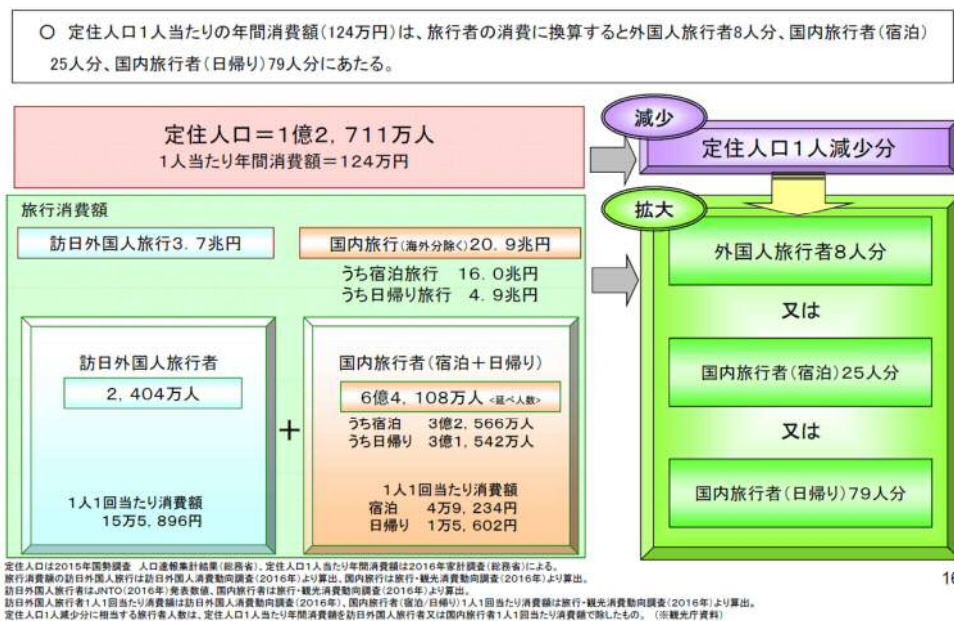
このような中、観光による国内外からの交流人口の拡大は、地域経済の活性化につながる事が期待されます。

図 2-31 鹿児島県の人口の推移



(出典：鹿児島県「鹿児島県の人口推移」平成28年11月)

図 2-32 観光交流人口増大の経済効果



(出典：観光庁「観光の現状等について」平成29年9月15日)

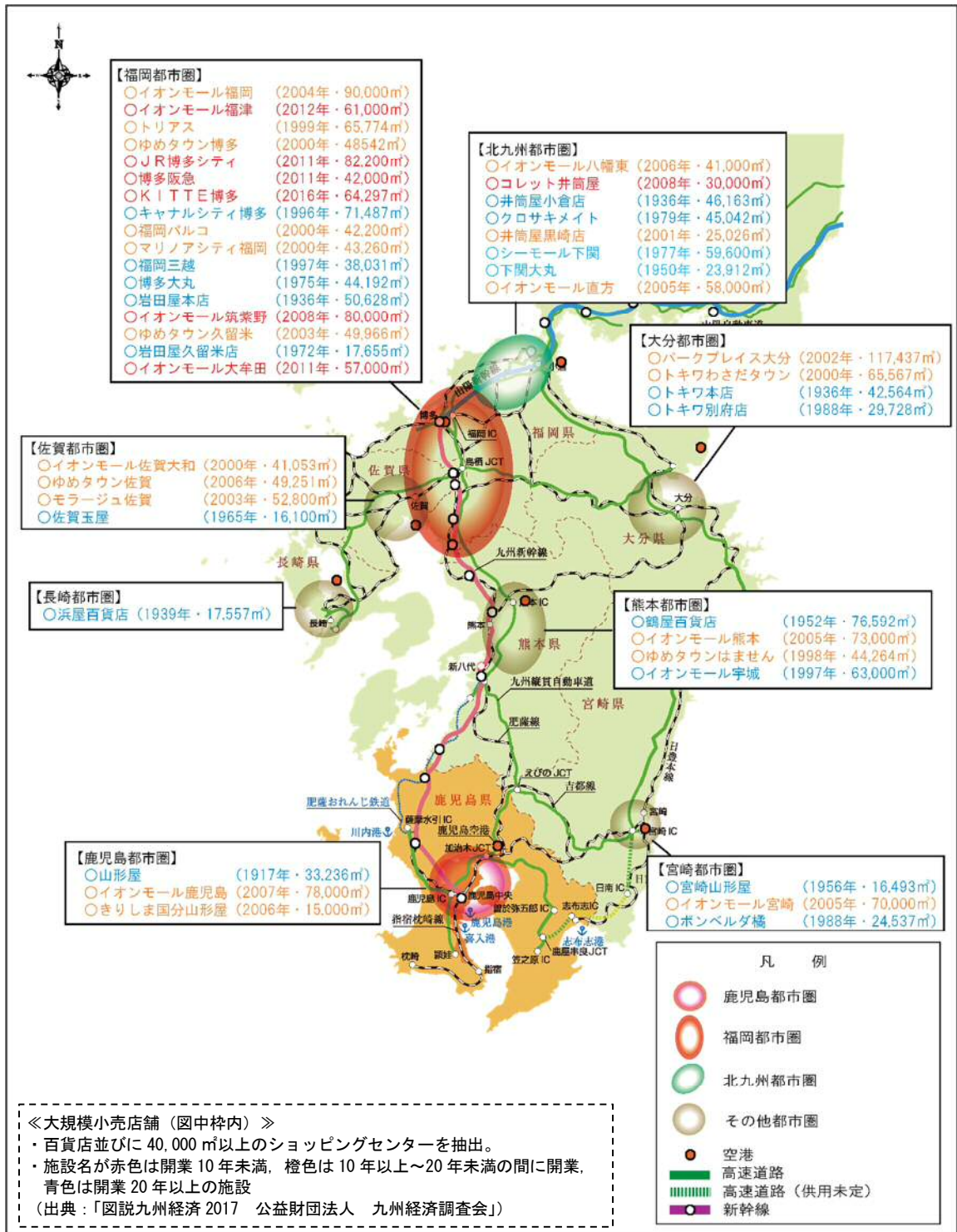
2) 都市間競争の激化

a) 主な大規模小売店舗の立地

九州北部では、特に九州新幹線沿線の福岡都市圏や北九州都市圏を中心に多くの大規模小売店舗が集積しているほか、両都市圏では比較的新しい大規模小売店舗も増えてきています。

このように新幹線停車駅を有する他の都市圏において集客力が向上している中で、本港区エリアを含む鹿児島都市圏の集客力をいかに高めていくかが課題となっています。

図 2-33 主な大規模商業施設の立地状況



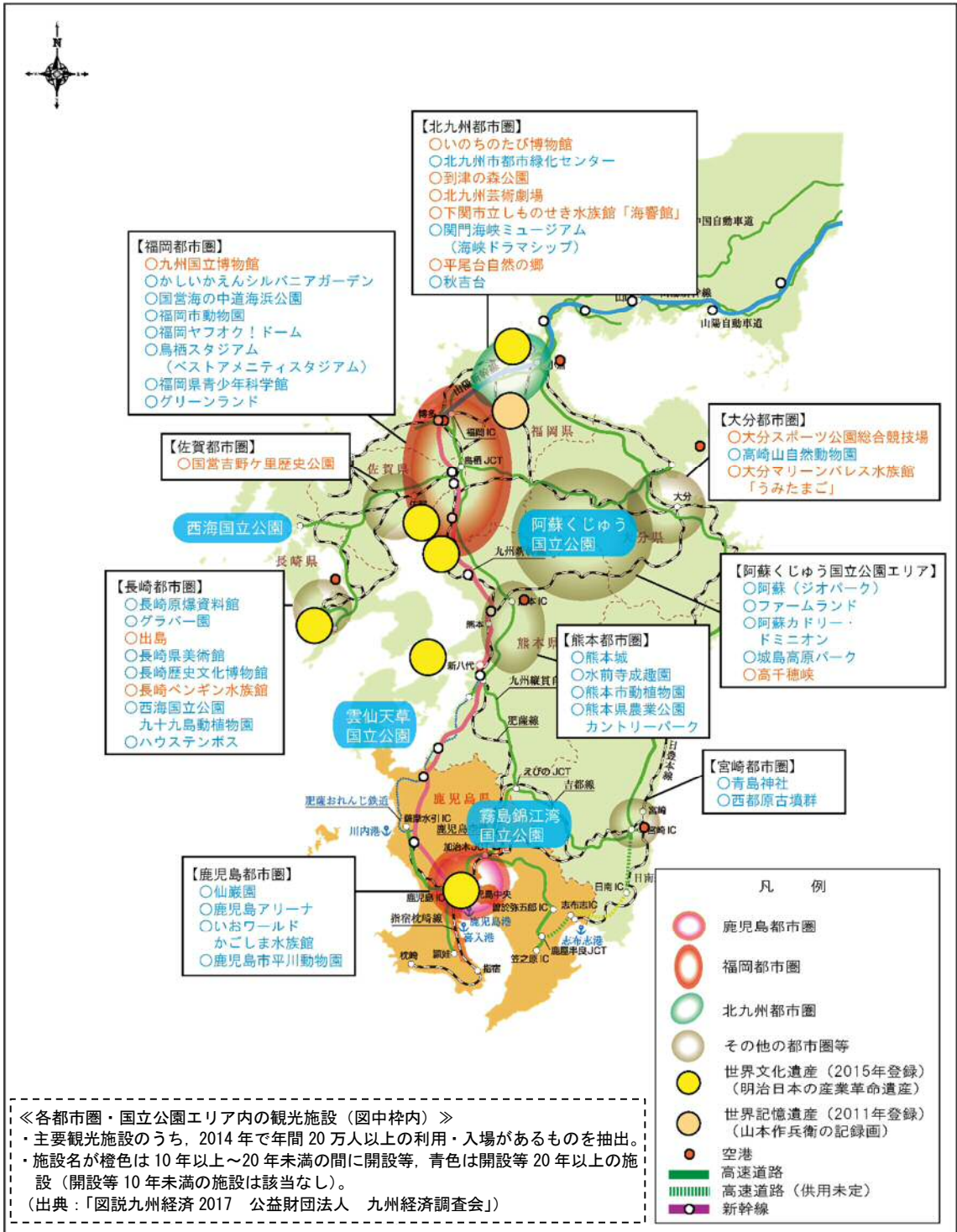
b) 主な観光施設の立地

鹿児島県内には、霧島錦江湾国立公園をはじめとした自然公園や世界遺産などがありますが、九州各地にも同様な観光資源が広く分布しています。

九州新幹線沿線では、福岡都市圏や北九州都市圏において観光施設が集積しているほか、世界遺産も同都市圏に比較的近接して分布しています。

新幹線による九州縦断方向のアクセス性が高まっていることもあり、新幹線停車駅を有する他の都市圏の施設の状況に十分注意する必要があります。

図 2-34 主な観光施設の立地状況



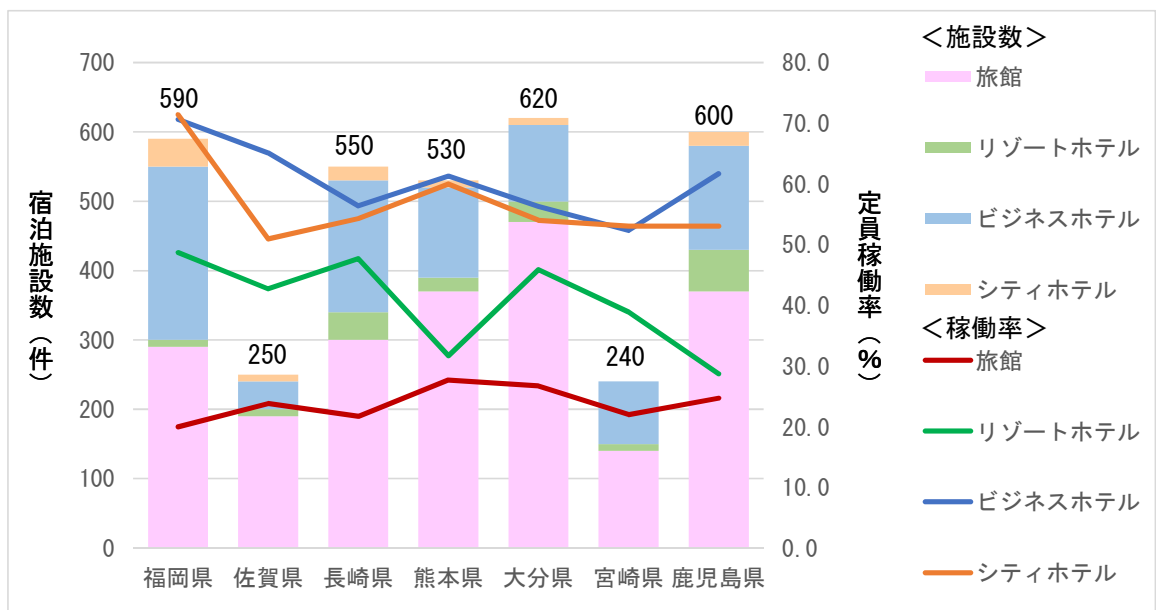
c) 主な宿泊施設の立地

鹿児島県内には約 600 件の宿泊施設があり、年間に 650 万人を超える宿泊者があります。

特に、全国的に増加基調にある訪日観光客について、鹿児島県の延べ宿泊客に占める外国人の比率は九州各県に比べて低い状況です。

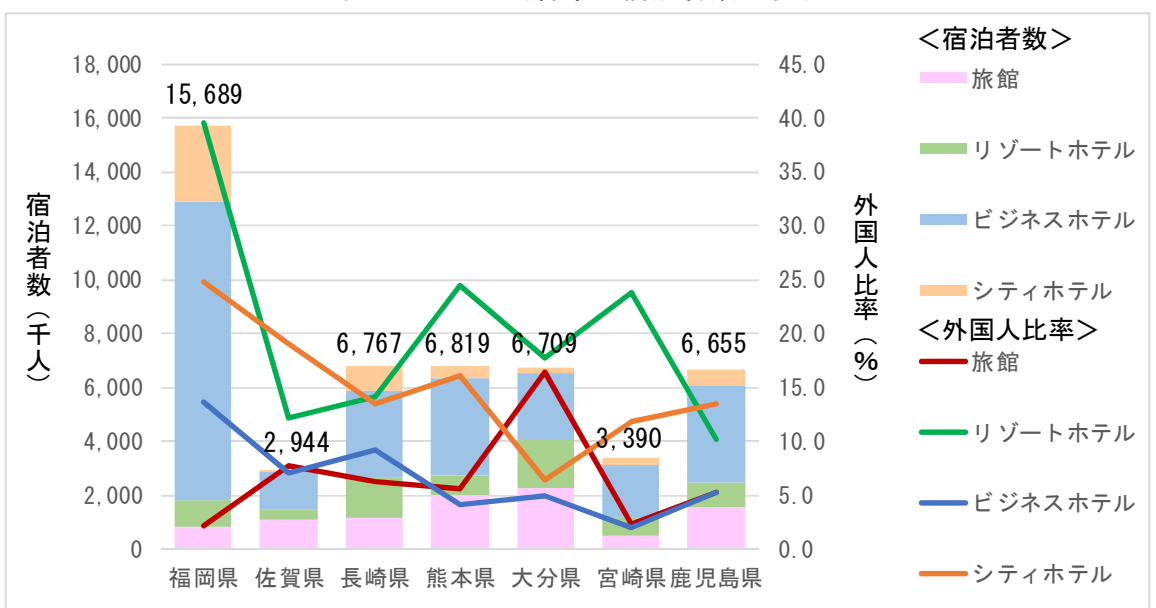
外国人向けの宿泊施設として、例えば、海外ホテル協会に加盟しているホテル数は九州各県の中でも少ない状況にあり、鹿児島県において外国人が宿泊する施設としては、シティホテルやリゾートホテルの割合が比較的高い傾向にあります。

図 2-35 九州各県の宿泊施設の状況



(出典：観光庁「宿泊旅行統計調査集計結果」平成 28 年)

図 2-36 九州各県の宿泊者数の状況



(出典：観光庁「宿泊旅行統計調査集計結果」平成 28 年)

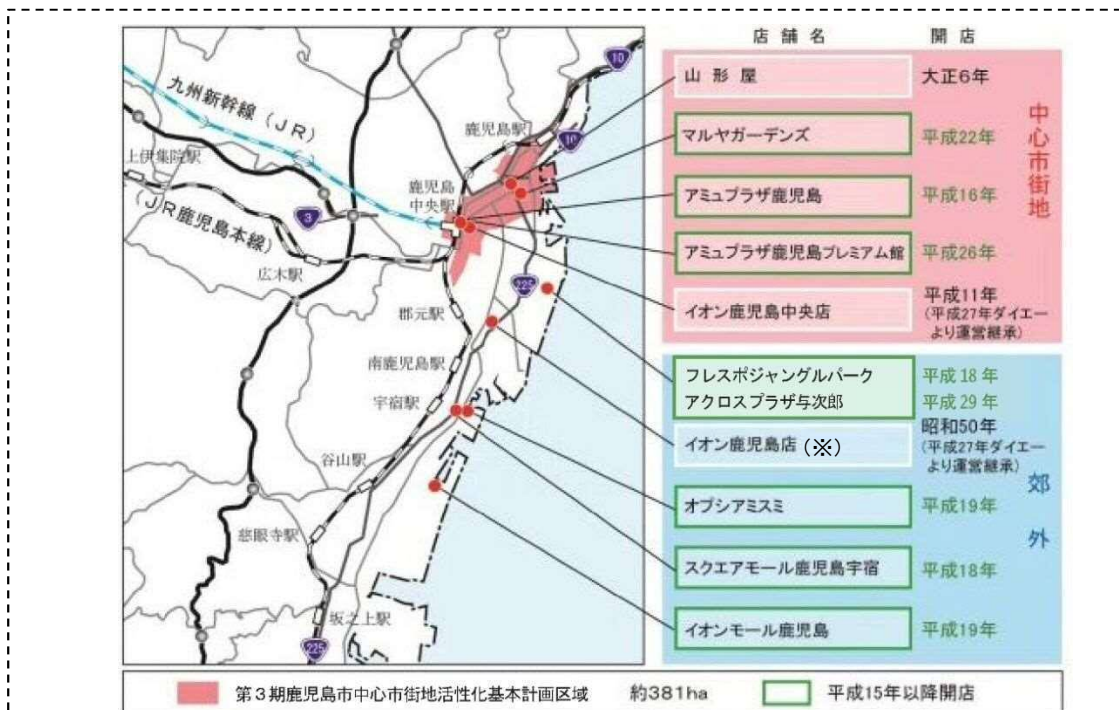
表 2-19 海外ホテル協会加盟ホテル

| | | |
|------|-----|---|
| 福岡県 | 6施設 | ANA クラウンプラザホテル福岡／ホテルオークラ福岡／ホテル日航福岡／グランド ハイアット 福岡／ハイアット リージェンシー 福岡／ヒルトン福岡シーホーク |
| 佐賀県 | 0施設 | (なし) |
| 長崎県 | 4施設 | ANA クラウンプラザホテル長崎グラバーヒル／ホテルオークラ JRハウステンボス／ホテル日航ハウステンボス／ホテル JAL シティ長崎 |
| 熊本県 | 2施設 | ANA Crowne Plaza Kumamoto New Sky／ホテル日航熊本 |
| 大分県 | 1施設 | ホテル日航大分 オアシスタワー |
| 宮崎県 | 3施設 | ANA Holiday Inn Resort Miyazaki／ホテル JAL シティ宮崎／シェラトン・グランデ・オーシャンリゾート |
| 鹿児島県 | 1施設 | 城山観光ホテル |

3) 市街地内外での大規模開発

鹿児島市の中心市街地活性化基本計画では、「モータリゼーション（車社会）の進展による生活圏の広域化，中心市街地外への大規模商業施設の立地などにより，中心市街地の相対的な地位が低下」するなど，中心市街地の整備改善が重要な課題とされています。

図 2-37 大規模小売店舗の立地状況



(4) 大規模小売店舗の立地状況 (10,000 m²以上)

| 番号 | 店舗名 | 所在地 | 中心市街地 | 店舗面積 (m ²) | 開店日 |
|----|-------------------------------------|--------|-------|------------------------|-----------------------|
| 1 | イオンモール鹿児島 | 東開町 | | 49,239 | 当初 H9.10 変更 H25.11 |
| 2 | 山形屋 | 金生町 | ○ | 30,328 | T6.6 |
| 3 | アミュプラザ鹿児島 | 中央町 | ○ | 25,541 | 当初 H6.9 変更 H23.9 |
| 4 | 鹿児島ショッピングプラザ (イオン鹿児島鴨池店) | 鴨池二丁目 | | 20,420 | S30.7 |
| 5 | Ns CITY (ニシムタ谷山店) | 卸本町 | | 19,394 | 当初 H2.11 変更 H21.3 |
| 6 | オプシアミスミ | 宇宿二丁目 | | 18,300 | H9.11 |
| 7 | 西鹿児島駅東口10番街区市街地再開発ビル (イオン鹿児島中央店) | 中央町 | ○ | 17,124 | H1.6 |
| 8 | フレสบोजングルパーク | 与次郎一丁目 | | 13,770 | H8.10 |
| 9 | スクエアモール鹿児島宇宿 | 宇宿二丁目 | | 12,141 | H8.9 |
| 10 | マルヤガーデンズ | 貞服町 | ○ | 11,517 | 当初 S11.6 変更 H22.4 |
| 11 | アクロスプラザ与次郎 | 与次郎一丁目 | | 10,766 | H23.4 |
| 12 | ホームプラザナフコ谷山店 | 下福元町 | | 10,399 | 当初 H3.1 変更 H9.10 |

(資料：市産業支援課調べ)

(出典：鹿児島市「第3期鹿児島市中心市街地活性化基本計画(素案)」平成29年)

(※) 正式名称は、イオン鹿児島鴨池店

4) 全国的な港湾における訪日観光客の受入環境整備

港湾再開発の胎動期（1990年代）は、全国の港湾エリアでは、主に国内の観光客をターゲットとして港湾再開発が進められてきました。しかし、近年各港では、インバウンドの来訪者をターゲットとした観光拠点化や、訪日クルーズ船の受入体制強化による港湾エリアの賑わい形成を積極的に進めてきています。

九州の港湾における近年の動向をみると、例えば、長崎港では、水辺を活かした公園整備とあわせて、CIQ機能やインフォメーション機能を充実させた「松が枝国際ターミナルビル」（平成22年供用開始）、「松が枝国際ターミナル第二ビル」（平成24年供用開始）が整備されたことで、クルーズ船の寄港状況は年々増加傾向にあります。

また、佐世保港では、観光ゲートエリアの整備の一環として、平成27年に既存倉庫のリノベーションによる「佐世保港国際ターミナル」が整備されるなど、観光拠点としての港湾エリアの魅力向上や、インバウンドやクルーズ船の受入体制強化が図られています。

このように、全国の港湾においてインバウンドへの対応強化の取組が進められている中で、本港区エリアにおいても、いかにインバウンドやクルーズ船の受入環境整備を図っていくかが課題となっています。

【参考】最近の港湾再開発事例の潮流

表-2.1 港湾再開発事例の基本情報

| | 北海道 | | 東北 | | 北陸 | | 関東 | 中部 | 近畿 |
|------------|---------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---|-----------------------------------|--|--|---|
| | 稚内港 | 小樽港 | 青森港 | 酒田港 | 伏木富山港 | 輪島港 | 横浜港 | 三河港 | 和歌山下津港 |
| 道県・港湾所在の人口 | 北海道 5,401,210人 | 北海道 5,401,210人 | 青森県 1,338,465人 | 山形県 1,129,560人 | 富山県 1,080,160人 | 石川県 1,157,042人 | 神奈川県 9,136,151人 | 愛知県 7,509,636人 | 和歌山県 994,317人 |
| 市町村背後の人口 | 稚内市 36,184人 | 小樽市 122,927人 | 青森市 293,066人 | 酒田市 106,733人 | 高岡市 174,892人 射水市 94,301人 富山市 419,123人 | 輪島市 28,832人 | 横浜市 3,729,357人 | 蒲州市 81,291人 田原市 64,078人 豊橋市 378,485人 豊川市 185,273人 | 海南市 53,323人 有田市 29,730人 和歌山市 375,269人 |
| 港から最寄駅の距離 | JR 稚内駅から水際線 徒歩約3分 (約200m) | JR 小樽駅から水際線 徒歩約12分 (約950m) | JR 青森駅から水際線 徒歩約3分 (約200m) | JR 酒田駅から水際線 徒歩約23分 (約1.8km) | あいのかげとやま鉄道富山駅から水際線 徒歩約9分 (約700m) | のと鉄道穴水駅から水際線 車で約30分 (約22km) | みなとみらい線日本大通り駅から水際線 徒歩約4分 (約300m) | JR 三河大塚駅からラグーナ蒲郡 徒歩約9分 (約700m) | JR 海南駅和歌山からマリナーシティ 車で約11分 (約4km) |

| | 中国 | | 四国 | | 九州・沖縄 | | | | 海外 |
|------------|---|--|---------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|---|-------------------------------------|--|--|
| | 尾道糸崎港 | 広島港 | 高松港 | 八幡浜港 | 北九州港 | 佐世保港 | 長崎港 | 那覇港 | ジェノバ港 |
| 道県・港湾所在の人口 | 広島県 2,863,211人 | 広島県 2,863,211人 | 香川県 1,002,173人 | 愛媛県 1,415,997人 | 福岡県 5,122,448人 | 長崎県 1,404,103人 | 長崎県 1,404,103人 | 沖縄県 1,461,231人 | リグーリア州 1,616,788人 |
| 市町村背後の人口 | 三原市 97,872人 尾道市 142,462人 福山市 471,974人 | 海田町 29,280人 広島市 1,191,030人 坂町 13,099人 廿日市市 117,292人 | 高松市 429,451人 | 八幡浜市 35,931人 | 北九州市 971,608人 | 佐々町 13,822人 佐世保市 258,466人 西海市 29,458人 | 長崎市 435,525人 | 浦添市 114,165人 那覇市 324,169人 | ジェノヴァ市 583,482人 (2012年) |
| 港から最寄駅の距離 | JR 尾道駅から ONOMICHI U2 徒歩約6分 (約480m) | 広島電鉄海岸通駅から宇品デポルトピア 徒歩約5分 (約350m) | JR 高松駅から水際線 徒歩約5分 (約350m) | JR 八幡浜駅から水際線 徒歩約22分 (約1.7km) | JR 門司港駅から水際線 徒歩約2分 (約150m) | JR 佐世保駅から水際線 徒歩約2分 (約120m) | 長崎電軌出島駅から水際線 徒歩約1分30秒 (約100m) | 那覇クルーズターミナルからゆいレール県庁前駅 徒歩約19分 (約1.5km) | ピアッツァ・プリンチベ駅からフェリターミナル 車で約10分 (約3km) |

出典：全国市町村要覧平成28年版、国立統計研究所（イタリア）（2012年）

表-2.2 『最近の港湾再開発の潮流』と『港湾再開発事例』の関係

| 事例 | 北海道 | | 東北 | | 北陸 | | 関東 | 中部 | 近畿 | 中国 | | 四国 | | 九州・沖縄 | | | 海外 | |
|-------------------------|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|--------|-------|-----|-----|------|-------|------|-----|-----|-------|
| | 稚内港 | 小樽港 | 青森港 | 酒田港 | 伏木富山港 | 輪島港 | 横浜港 | 三河港 | 和歌山下津港 | 尾道糸崎港 | 広島港 | 高松港 | 八幡浜港 | 北九州港 | 佐世保港 | 長崎港 | 那覇港 | ジェノバ港 |
| ①観光拠点化(インバウンドへの対応)と地方創生 | ● | | | | | ● | | | ● | ● | | ● | ● | ● | | ● | | |
| ②クルーズ対応 | | | | | | ● | | | | | | | | | | ● | ● | ● |
| ③水域の活用 | | | | ● | | | ● | ● | | | | | | | | | | |
| ④官民連携とエリアマネジメントの推進 | | ● | ● | | | | | ● | | | | | ● | ● | | | | |
| ⑤港湾空間のデザインコントロールと記憶の継承 | | | | | | | | | | | | ● | | | ● | ● | ● | |
| ⑥既存ストックの有効活用 | ● | | | ● | ● | | | | | ● | ● | | | | ● | ● | | ● |
| ⑦港湾空間と都市空間の連携した取り組み | ● | | ● | ● | ● | | | | | ● | ● | | | ● | ● | | ● | |
| ⑧港湾再開発の継続的・柔軟な対応 | | ● | ● | | | ● | ● | ● | ● | | | | | ● | ● | | | ● |
| ⑨津波高潮などへの対応 | | | | | | | | | | | ● | | | | | | | |

(出典：一般財団法人 みなと総合研究財団「これからの港湾再開発」)

2.3. 本港区エリアの現状と特徴（エリアの強みと弱み）

（1）強み

1）良好な景観資源・眺望

世界的に名高い活火山・桜島は、錦江湾の中央部鹿児島市街地の眼前にあり、雄大なその姿は多くの観光客を魅了し、鹿児島島のシンボルとなっています。

本港区エリアは、錦江湾や桜島など世界に誇る自然景観を見る絶好の場所です。

また、桜島フェリー、ボードウォーク、国指定重要文化財である鹿児島旧港施設（新波止、一丁台場など）及び登録有形文化財である鹿児島旧港北防波堤灯台（赤灯台）など、非日常的な港湾の景観を見ることができます。

【錦江湾と桜島】



【桜島フェリーとボードウォーク】



【新波止】



【一丁台場】



【赤灯台】



2) ウォーターフロントの大規模な空間

本港区エリアは、土地や施設の大半を港湾管理者である県が所有しており、その総面積は約30haと、横浜港の新港ふ頭地区と同等の大規模な空間が広がっています。

図 2-38 本港区エリアの位置図

( : 県有地)



図 2-39 横浜港（新港ふ頭地区）との敷地比較



(出典：鹿児島県「鹿児島港港湾計画」、横浜市「横浜港港湾計画（平成26年改訂）」に加筆)

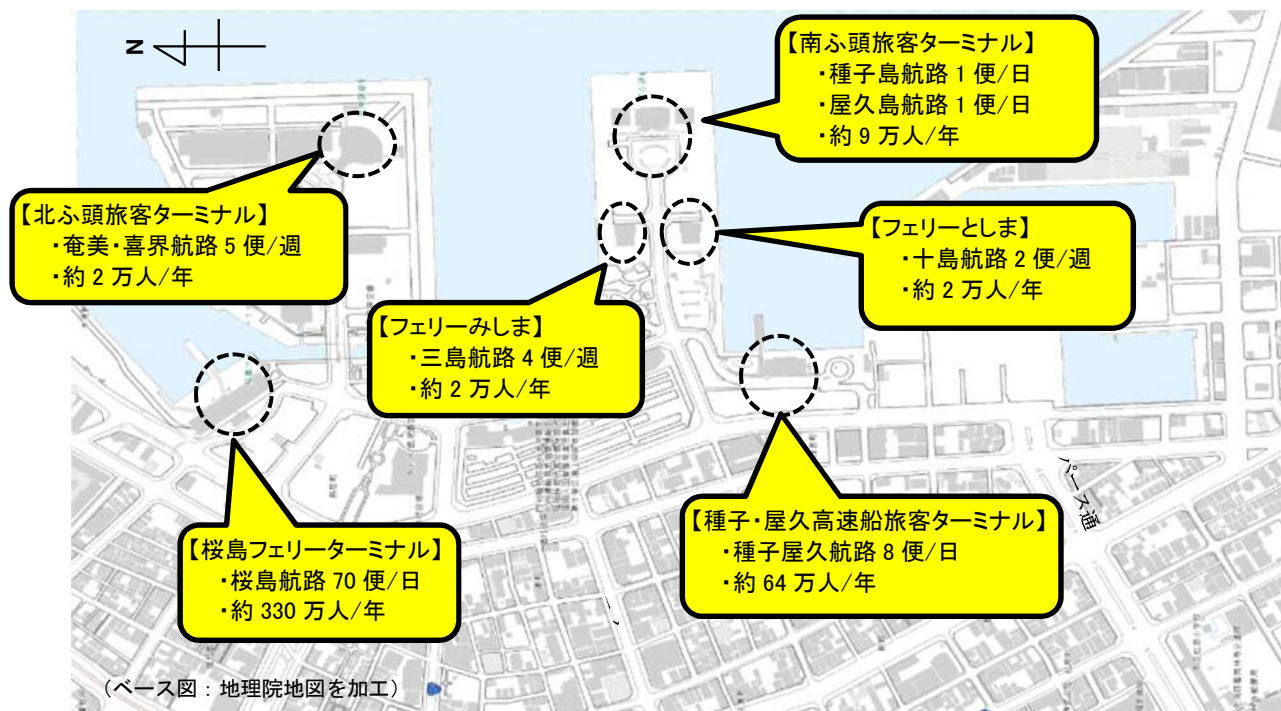
3) 人・モノの発着地点

a) 定期航路による交流人口

本港区エリアには、7つの定期航路が就航しており、年間約400万人の方々が利用しております。

また、北ふ頭においては、国際クルーズ船寄港のための受入環境を整備してきており、更なる交流人口の増加も見込まれます。

図 2-40 本港区エリアの定期航路状況



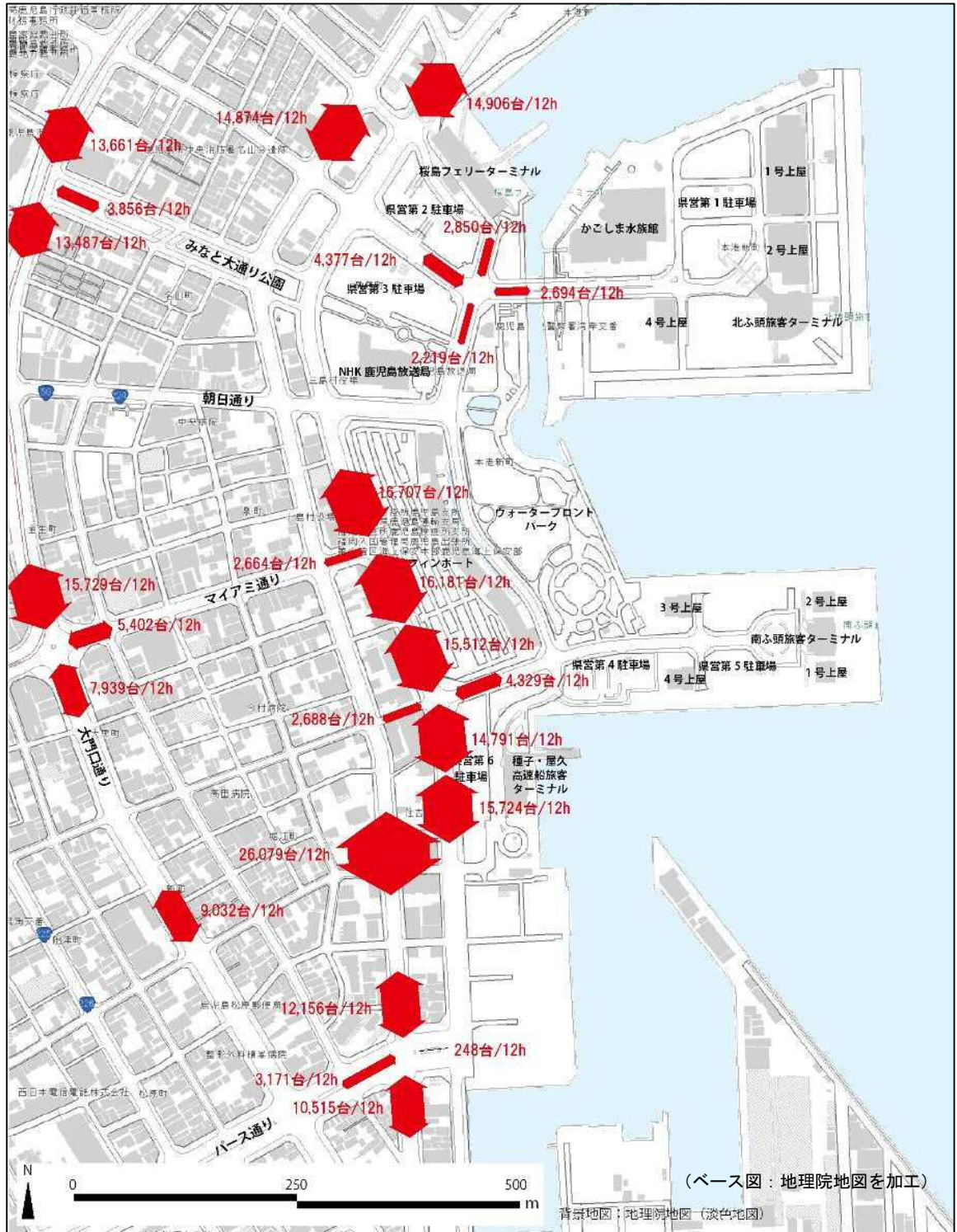
(出典：桜島フェリーターミナル：鹿児島市船舶局「船舶事業概要」、種子・屋久高速船旅客ターミナル：鹿児島市交通政策課提供資料、その他：第2回鹿児島市路面電車観光路線導入連絡会議 会議資料)

※桜島フェリーターミナル、種子・屋久高速船旅客ターミナルは平成28年、その他は平成27年の値

b) 周辺の道路交通量

本港区エリア周辺には、県道、臨港道路が南北に通っており、それぞれの12時間交通量は概ね15,000台超と、非常に多くの交通量があります。

図 2-41 交通量



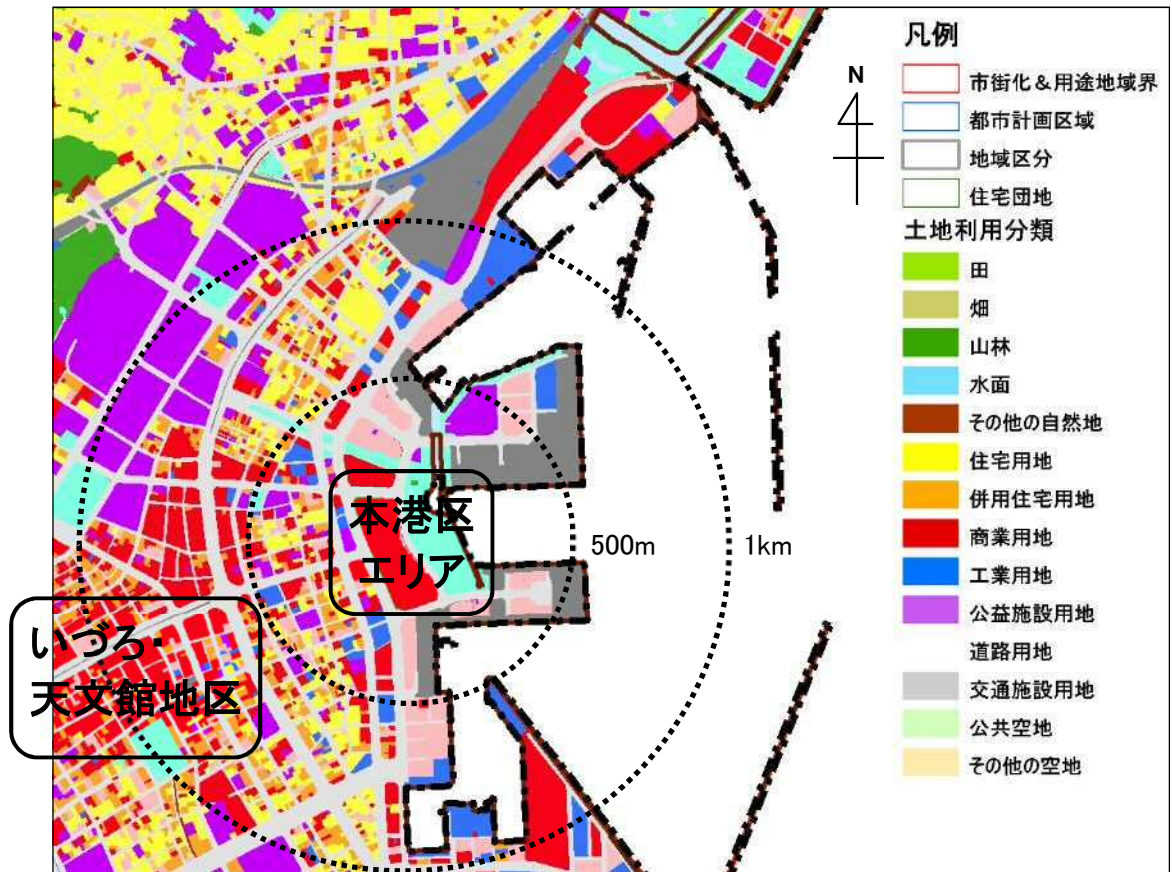
(出典：鹿児島市交通量調査結果)
 ※交差点部は平成24年値、単路部は平成25年値

4) 本港区エリアの立地特性

a) 「みなと」と「まち」の近接性

本港区エリアから西に約 500m の位置には、南九州有数の繁華街であるいづろ・天文館地区が広がっており、百貨店や多数の飲食店、宿泊施設などが立地しています。

図 2-42 周辺の商業集積状況



(出典：鹿児島県「都市計画基礎調査」に加筆)

b) 世界に誇る遺産群と繋がる港

本港区エリアは、世界自然遺産に登録されている屋久島や同遺産への登録を目指す奄美大島への定期航路が就航しており、鹿児島市内から世界遺産登録地への発着点となっています。

また、明治日本の産業革命遺産の構成資産である「旧集成館」にも近く、鹿児島が世界に誇る遺産群に繋がる港となっています。

図 2-43 県内の世界遺産



(出典：鹿児島県 HP「世界に誇る遺産群」)

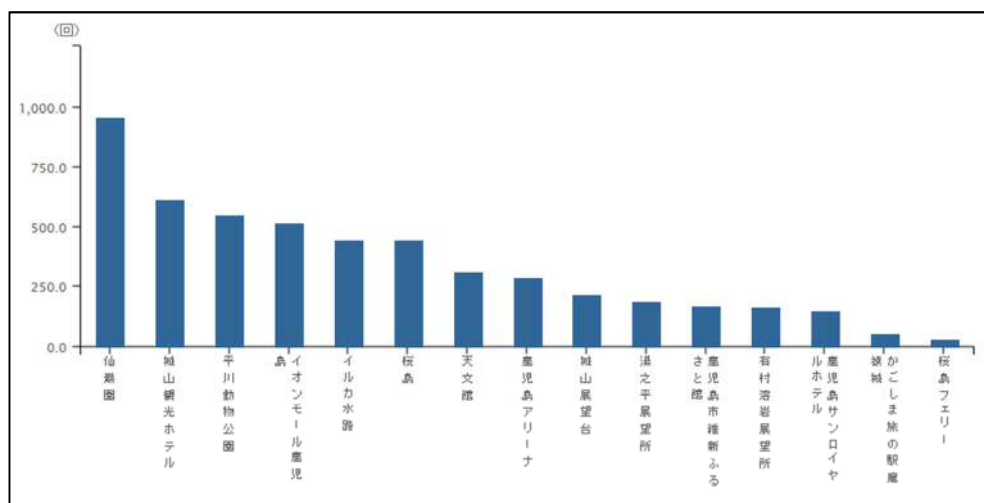
c) エリア内外における魅力ある観光資源

本港区エリアは鹿児島港発祥の地であり、国指定重要文化財である鹿児島旧港施設（新波止、一丁台場、遮断防波堤）や登録有形文化財である「赤灯台」などが保存・活用され、歴史的に価値が高いエリアとなっています。

また、エリア内には、年間 60 万人以上が訪れるかごしま水族館が立地し、かごしま錦江湾サマーナイト大花火大会では 14 万人が観覧するなど、多くの観光客が本港区エリアを訪れています。

さらに、エリア周辺には、「仙巖園」「イルカ水路（水族館隣接）」「桜島」「天文館」「城山展望台」など、観光客の主要な目的地が多数立地しており、観光の拠点となるポテンシャルを有した立地となっています。

図 2-44 鹿児島市の観光客の目的地一覧（平成 27 年・休日・国内・自動車利用）



(出典：RESAS「指定地域の目的地一覧」)

図 2-45 本港区エリアの観光資源



(出典：NPO 法人ゆめみなと鹿児島 WEB サイト「鹿児島港の歴史遺構（鹿児島港、本港区方面）」)

[参考] 民間提案・対話（サウンディング調査）での意見（第3章参照）

民間提案・対話（サウンディング調査）において対話に参加した民間事業者から、本港区エリアの強みとして、主に下表のような内容が挙げられています。

| 強み | 内容 |
|-----------------|---|
| 本港区エリアの立地 | 中心市街地に数百メートルの距離は一等地 |
| | 天文館をはじめとする繁華街・鶴丸城跡等の史跡エリアなど歴史的な財産を結ぶ交通の要所 |
| | 周辺に点在する観光資源等との連携が可能 |
| | 天文館エリア，鹿児島中央駅エリアとの近接性 |
| | 桜島に一番近い |
| | 情報発信の拠点として期待 |
| | 商圈人口が10 km以内に30万人以上ある |
| 良好な景観 | 桜島への眺望 |
| | 海の中に浮かぶ雄大な桜島が望める |
| | 錦江湾と桜島という観光・景観資源 |
| | ロケーションが良く好立地，桜島という付加価値 |
| | 桜島の眺望の点では本港区は絶好の立地 |
| ウォーターフロントとしての魅力 | 海からの玄関口 |
| | 離島航路の起点 |
| | クルーズ船寄港回数も増加傾向，クルーズ船からの集客の可能性 |
| | 港エリアである特性を活かした旅行者への訴求が期待 |
| 大規模な敷地面積 | 桜島や離島へのアクセス経路が整備済 |
| | 鹿児島では最後の開発エリア |
| | 資金面さえ気にしなければいくらかでもレシピアが検討可能なエリア |
| | 暖かい気候で，大規模な敷地であることから，リゾートの場としてマッチ |

(2) 弱み

1) 背後地との回遊性

本港区エリアに近接する天文館地区では、昼間 12 時間の歩行者数が 4,000 人前後あるのに対し、本港区エリアに向かうマイアミ通りでは 1,000 人以下となっています。

また、アンケート調査による本港区エリア周辺の評価では、調査に回答した県民の 16.8%が「交通の便が悪い」と回答しています。

このことから、本港区エリアは、多くの人で賑わう天文館地区に近接しているにもかかわらず、アクセスが悪く回遊性が低い状況にあります。

図 2-46 周辺地区の歩行者交通量



(出典：鹿児島市「平成 28 年度主要商店街歩行者通行量調査報告書（素案）」)
※日曜日 8～20 時における総歩行者通行量

表 2-20 本港区エリアの評価（悪い点・不満な点の上位 3 項目）

| | | |
|-------|-----------|-------|
| 第 1 位 | なし | 54.6% |
| 第 2 位 | 交通の便が悪い | 16.8% |
| 第 3 位 | 魅力ある個店がない | 11.5% |

(出典：鹿児島市「第 3 期鹿児島市中心市街地活性化基本計画（素案）」)
※上町・ウォーターフロント地区の値

2) 広域交通拠点からのアクセス

鹿児島を訪れる観光客の起点となる鹿児島空港から本港区エリアへのアクセスは、直通の連絡バスがありますが、もう一つの観光客の起点である鹿児島中央駅から本港区エリアへのアクセスは、直通の路線バスがあるものの便数が少なく、天文館から市役所方面に大きく迂回するルートとなっています。

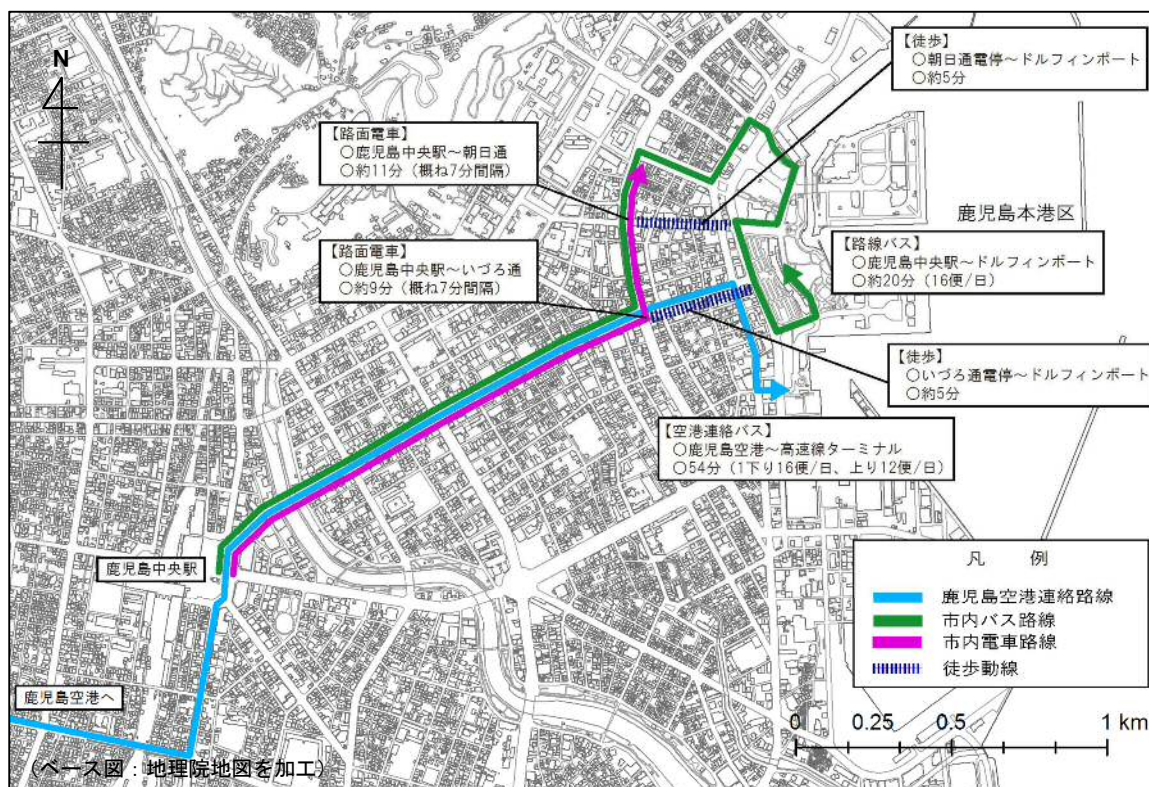
また、鹿児島中央駅から路面電車を利用する場合は、最寄りのいづろ通電停を降りて500m程度歩く必要があります。

表 2-21 広域交通拠点からのアクセス

| 広域交通拠点 | 交通手段（行き先） | 所要時間 | 運行頻度 |
|--------|----------------|-----------|--------------------|
| 鹿児島空港 | 連絡バス（高速船ターミナル） | 54分 | 下り16便/日 上り12便/日 |
| 鹿児島中央駅 | 路線バス（水族館前） | 約20分 | 24便/日 |
| | 路線バス（ドルフィンポート） | 約20分 | 16便/日 |
| | 路面電車（いづろ通） | 約9分+徒歩5分 | 概ね7分間隔 |
| | 路面電車（朝日通） | 約11分+徒歩5分 | 概ね7分間隔 |

（出典：南国交通株式会社，鹿児島市交通局）

図 2-47 広域交通拠点からのアクセス

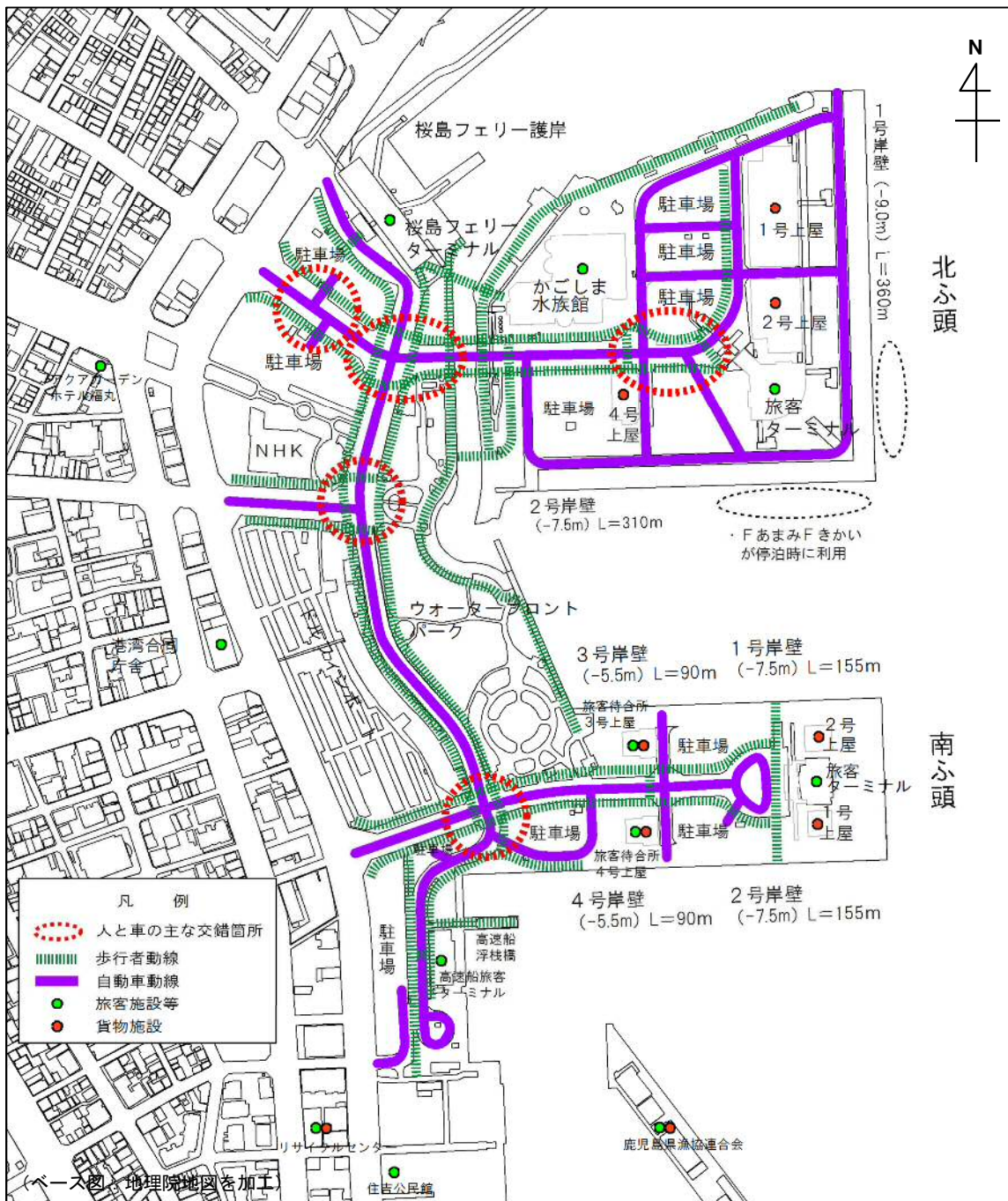


3) 物流と人流の混在

北ふ頭及び南ふ頭にはフェリーが発着するため、貨物施設と旅客施設等の両方が立地しています。

そのため、貨物車を含む自動車の動線と歩行者の動線が輻輳し、エリア内の回遊がしづらい状況にあります。

図 2-48 歩行者動線と自動車動線の輻輳箇所



4) 目的地としての認知度

アンケート調査による本港区エリア周辺の評価では、悪い点・不満な点、良い点・満足している点の双方で、「なし」という回答が最も多くなっており、本港区エリアを含むウォーターフロントエリアの認知度が低い状況が分かります。

表 2-22 本港区エリアの評価（上位3項目）

| | 悪い点・不満な点 | | 良い点・満足している点 | |
|-----|-----------|-------|-------------|-------|
| 第1位 | なし | 54.6% | なし | 52.6% |
| 第2位 | 交通の便が悪い | 16.8% | 街並み、景観がきれい | 21.7% |
| 第3位 | 魅力ある個店がない | 11.5% | 子供を連れてきやすい | 12.9% |

（出典：鹿児島市「第3期鹿児島市中心市街地活性化基本計画（素案）」）

※上町・ウォーターフロント地区の値

[参考] 民間提案・対話（サウンディング調査）での意見（第3章参照）

民間提案・対話（サウンディング調査）において対話に参加した民間事業者から、本港区エリアの弱みとして、主に下表のような内容が挙げられています。

| 弱み | 内容 |
|-------------|---------------------------|
| 交通アクセス性 | 市電延伸等による中心市街地とのアクセス性 |
| | 天文館、鹿児島中央駅との交通手段 |
| 物流と人流の混在 | 港湾機能と商業機能の分離が必要 |
| | 貨物と観光は相性があまりよくない |
| | 荷役の輸送空間と分離して安全な歩行空間づくりが必要 |
| 目的地としての施設不足 | 唯一の施設でなければ優位に立てない |
| | 複合で様々な機能を持たせないと集客は厳しい |
| | 人を呼び込むための目的地となる施設が必要 |
| | 目的性があり唯一無二の施設の立地が必要 |
| 自然災害への懸念 | 海際の噴火・津波など自然災害への心配 |

2.4. 本港区エリアまちづくりの視点と整理（SWOT 分析）

（1）本港区エリアの現状の再整理

これまでに整理した本港区エリアを取り巻く「機会」と「脅威」、本港区エリアの「強み」と「弱み」は以下のとおりです。これらをもとに SWOT 分析により、本港区エリアでのまちづくりの視点を抽出します。

※SWOT 分析とは

「SWOT=強み, 弱み, 機会, 脅威」の4つを組み合わせる分析し、戦略につなげるための課題などを整理する手法

表 2-23 本港区エリアの現状

| | | |
|---------------|----|--|
| 本港区エリアを取り巻く環境 | 機会 | O 1 : 広域交通網の充実 O 2 : 観光交流人口の拡大 O 3 : 県都としての高い成長可能性 |
| | 脅威 | T 1 : 定住人口減少に伴う地域活力の低下 T 2 : 都市間競争の激化 T 3 : 市街地内外での大規模開発 T 4 : 全国的な港湾における訪日観光客の受入環境整備 |
| 本港区エリアの現状と特徴 | 強み | S 1 : 良好な景観資源・眺望 S 2 : ウォーターフロントの大規模な空間 S 3 : 人・モノの発着地点 S 4 : 本港区エリアの立地特性 |
| | 弱み | W 1 : 背後地との回遊性 W 2 : 広域交通拠点からのアクセス W 3 : 物流と人流の混在 W 4 : 目的地としての認知度 |

(2) 視点の整理

●土地利用（機能性）

①ウォーターフロントの特性を活かした滞在機能の導入【S4, W4×O2, T4】

本港区エリアは周辺市街地に近接し、海と陸の両側からの来街者に対して優位性のある立地にあります。目的地としての訴求力や認知度が高いとは言えず、中心市街地内において同エリアに特有のウォーターフロントの特性が観光面などに十分に活かされていません。

こうした状況を踏まえ、近年急増するインバウンドの来訪者等をターゲットとして全国的に港湾開発において進められている観光拠点化などに照らし、観光拠点の重要な要素として、滞在目的の来訪に対応した機能の導入を図る必要があります。

②国内外からの誘客増加に向けた集客・賑わい機能の拡充【S3, 4×O2】

本港区エリアは離島航路等が就航する海の玄関口であり、また、かごしま水族館などの集客施設や、幹線道路に面したウォーターフロントの立地など、エリア周辺を含め、人・モノの発着点となっています。

今後、国際クルーズ船受入れや、奄美・沖縄の世界自然登録などを見据え、同エリアを拠点とした周遊など更なる交流人口を呼び込むため、国内外からの幅広い観光客を誘引する集客・賑わい機能の拡充を図る必要があります。

③大規模空間を活かした多様で特色ある機能の配置【S2, 4×T1, 2, 3, 4】

人口減少等の進行を背景に、各地域で地方創生など地域活力の維持・向上に向けた取組が進められ、交流人口の獲得を目指した都市間競争が激化している状況です。

こうした状況を踏まえ、近年急増するインバウンドやクルーズ需要などに適応した港や都市としての競争力を高めるため、本港区エリアの立地特性や大規模空間などを最大限に活かし、多様で特色ある機能を配置する必要があります。

●ネットワーク（回遊性）

④観光交流拠点となる交通結節機能の強化【W2×O1, 2, T2, 4】

全国的に港湾開発において訪日観光客の受入環境の整備が進められており、交流人口の拡大に向けた都市間競争が激化している中、本港区エリアについて、今後、観光交流拠点として優位性を向上するためには、主要な広域交通拠点との結節機能など、同エリアへのアクセス強化に向けた取組が必要です。

⑤エリア周辺との連携・回遊性の向上【S4, W1×O3, T3】

本港区エリアは周辺市街地に近接した立地にあります。来街者にとって港と背後地とのアクセス性や、賑わいの連続性が物理的・心理的に高いとは言えない状況です。

今後、同エリアを含む中心市街地については、観光・商業・交流による賑わいあふれるまちづくりを目指すこととされており、同エリアの整備に当たっては、周辺市街地の整備改善と相まって、中心市街地の活性化に資するよう、背後の市街地方面からの動線のつながりなど周辺地区との連携・回遊性の向上を図る必要があります。

⑥エリア内の安全で快適な動線の構築【S3, W3×O2, T4】

本港区エリアは離島航路等が就航する海の玄関口として、人流及び物流の両面で重要な役割を担っており、各機能が混在する埠頭用地などにおいて、賑わい創出に向けた施設や土地の有効活用に当たっては、港湾機能との調和を図りながら、来訪者がエリア内を安全で快適に回遊できる動線を構築する必要があります。

●景観・デザイン

⑦国際的な観光都市のブランドを確立するデザイン【W4×O2】

本港区エリアについて、国際的な観光都市の形成に資する魅力的な港、観光交流拠点となるよう、その整備に当たっては、同エリアの競争力や訴求力を高める重要な要素として、エリア内で調和のとれた街並みのデザイン向上などに努める必要があります。

⑧錦江湾や桜島への眺望を活かした景観・空間づくり【S1×O2】

本港区エリアのまちづくりに当たっては、クルーズ振興等によるインバウンド集客など鹿児島島の活力となる代表的な港として、多くの観光客を魅了する錦江湾や桜島の素晴らしい景観を最大限に活かし、日常的な賑わい、高質な空間、特色ある多様な機能を有する空間づくりが必要です。

インバウンド動向など基礎データを幅広く収集し、本港区エリアを取り巻く環境や、エリアの魅力など現状と特徴を分析（※SWOT分析）

※SWOT分析とは
「SWOT=強み, 弱み, 機会, 脅威」の4つを組み合わせ分析し、
戦略につなげるための課題などを整理する手法

■ SWOT 分析

【強み】(Strength)

- S1:良好な景観資源・眺望
- S2:ウォーターフロントの大規模な空間
- S3:人・モノの発着地点
- S4:本港区エリアの立地特性

【機会】(Opportunity)

- O1:広域交通網の充実
- O2:観光交流人口の拡大
- O3:県都としての高い成長可能性

【弱み】(Weakness)

- W1:背後地との回遊性
- W2:広域交通拠点からのアクセス
- W3:物流と人流の混在
- W4:目的地としての認知度

【脅威】(Threat)

- T1:定住人口減少に伴う地域活力の低下
- T2:都市間競争の激化
- T3:市街地内外での大規模開発
- T4:全国的な港湾における訪日観光客の受入環境整備

■ 本港区エリアまちづくりの視点

本港区エリアを取り巻く環境と現状や特徴の分析（SWOT分析）を踏まえ、同エリアのまちづくりに向けた視点を抽出。

| 視点 | 主な概要 | 備考 (SWOT 分析) |
|-----------------|--|--|
| 土地利用 (機能性) | ①ウォーターフロントの特性を活かした滞在機能の導入 ②国内外からの誘客増加に向けた集客・賑わい機能の拡充 ③大規模空間を活かした多様で特色ある機能の配置 | S4,W4×O2,T4 S3,4×O2 S2,4×T1,2,3,4 |
| ネットワーク (回遊性) | ④観光交流拠点となる交通結節機能の強化 ⑤エリア周辺との連携・回遊性の向上 ⑥エリア内の安全で快適な動線の構築 | W2×O1,2,T2,4 S4,W1×O3,T3 S3,W3×O2,T4 |
| 景観・ デザイン | ⑦国際的な観光都市のブランドを確立するデザイン ⑧錦江湾や桜島への眺望を活かした景観・空間づくり | W4×O2 S1×O2 |

