

第4章 ケーススタディ

第4章 ケーススタディ

本港区エリアのまちづくりのグランドデザインについては、今後、様々な方々の意見を伺った上で策定することとしています。

このことから、複数の開発検討区域を設定した上で、「第2章 現状分析」及び「第3章 活用方策の検討」を踏まえて、課題の抽出及び比較評価などを行い、効果的な開発の枠組みを探るとともに、今後の検討項目を明らかにしました。

4.1. 導入機能の整理

(1) 開発のコンセプト

本港区エリアの開発のコンセプトは、現状分析や民間事業者の意見等を踏まえ、民間活力の導入を基本に、以下に示すとおりとします。

※) 第3章 3.2 (1)参照

開発のコンセプト

鹿児島港本港区エリアについて、

- ① かごしまの多彩な魅力を発信する人・モノ・情報の交流拠点
- ② かごしまの魅力を体感できるエンターテインメント空間
- ③ 景観資源(錦江湾や桜島, 歴史的建造物)を活かした魅力ある空間

を要素として、年間 365 日、国内外の幅広い観光客や県民で賑わい、国際的な観光都市にふさわしい「来て見て感動する観光拠点」の形成を図る。

(2) 主な導入機能の整理

開発のコンセプト「国際的な観光都市にふさわしい『来て見て感動する観光拠点』の形成」を実現するための効果的な開発の展開をイメージするため、まず、開発コンセプトを構成する以下の3つの要素毎に主な導入機能を整理します。

表 4-1 主な導入機能

開発のコンセプトの要素	主な導入機能
① かごしまの多彩な魅力を発信する 人・モノ・情報の交流拠点	物販, 飲食, 観光, 宿泊, 交通拠点機能(路面電車など), 交流(イベント, コンベンション) など
② かごしまの魅力を体感できる エンターテインメント空間	物販, 飲食, 観光, 娯楽, 宿泊, 交流(イベント), 健康増進 など
③ 景観資源(錦江湾や桜島, 歴史的建造物) を活かした魅力ある空間	緑地, 物販・飲食(小規模) など

(3) 本港区エリアの滞在イメージ

前述の開発のコンセプトや主な導入機能に基づき、本港区エリアにおける滞在イメージとして、【海外からのクルーズ客】【県外からの家族連れ】【県外ビジネス客】を想定し、具体的に示します。



海外からのクルーズ客【滞在イメージ1】

- 昇る朝日と桜島を眺めながら、クルーズ船で鹿児島港本港区へ入港。盛大な歓迎セレモニーを受ける。
- シェアサイクルを活用して仙巖園や鶴丸城跡を散策して、直にかごしまの自然や歴史を堪能。天文館でショッピングやランチを楽しんだ後、少し早めに本港区に戻る。
- 本港区の観光案内ブースでは、移動に時間を要する屋久島や奄美大島などのドローンによる上空映像が流れたり、各地の特産品が紹介されており、「かごしま」を体感できた。特に奄美大島の海の美しさには感動した。
- クルーズ船接岸場所まで徒歩 10 分以内と非常に近いので、さほど出航時間を気にせず、買い物や海辺散策などをゆっくり楽しむことができた。
- 定期航路の出入港が終わり日も落ちた頃、クルーズ船は本港区を出港。次回、日本を訪れる際は、ぜひ奄美大島に行ってみよう。



出典：鹿児島市観光サイト
クルーズ船
(<http://www.kagoshima-yokanavi.jp/gallery/detail?id=5>)



出典：鹿児島市観光サイト
天文館
(<http://www.kagoshima-yokanavi.jp/gallery/detail?id=23>)



奄美大島（打田原海岸）

出典：奄美群島観光物産協会ホームページ
(<http://www.goontoamami.jp/photogallery/amami>)

県外からの家族連れ【滞在イメージ2】

- ・ 急にまとまった休暇が取れたので、家族みんなで鹿児島へ一泊旅行。午前中は車で移動。途中、パーキングエリアで少し早めに昼食を済ませた後、かごしま水族館で楽しむ。
- ・ 南側には賑やかな場所が見えるので足を運んでみる。そこには、鹿児島の伝統工芸品の作成体験コーナーや、鹿児島の様々な名所廻りをVR(バーチャルリアリティ)で体感できるコーナーなどがあり、家族みんなで楽しむことができた。
- ・ 広場ではストリートダンスの大会も行われており、たまたま、世界一を獲得したグループのダンスを見ることができて、子供達は感動。
- ・ 今夜は鹿児島市内で一泊し、明日は早めに帰って家の中でゆっくりしようと思っていたが、せっかくなので、お昼に体験した伝統工芸品の産地まで少し足を伸ばしてみよう。



陶芸体験

鹿児島県観光サイト
(http://www.kagos-hima-kankou.com/houjin/school/files/2017/09_amami.pdf)

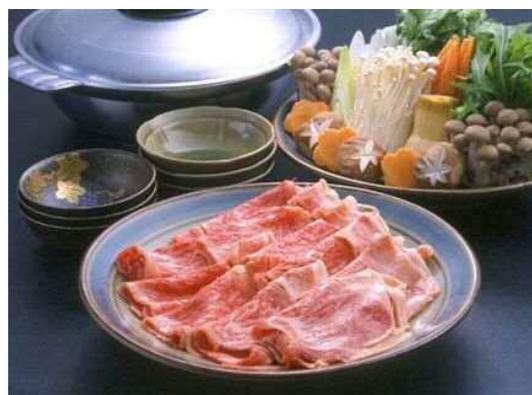


ストリートダンス

第30回国民文化祭かごしま 2015 公式記録 P268
(http://www.pref.kagoshima.jp/ab10/kokubunsai/documents/20160929_main.pdf)

県外ビジネス客【滞在イメージ3】

- ・ 17時まで打合せの予定であったが、思いのほか早く片づいた。
- ・ 時間を持て余すので、路面電車も通っていて交通の便が良く、桜島がよく見えるビュースポットである鹿児島港本港区に、仕事仲間みんなで足を運んでみる。
- ・ 行ってみると、桜島や錦江湾が見渡せるだけでなく、鹿児島で有名な飲食店が揃っている。我々は、日本一の栄冠に輝いた鹿児島黒牛を味わうことに・・・うまい。外を眺めると、夕日に映えて赤く燃える桜島が目飛び込んできた。まるで絵画のようだ。船の入港を知らせる汽笛も風情がある。最終便まで短い時間にもかかわらず、「かごしま」を満喫できた。
- ・ 今度はゆっくり鹿児島を訪れてみよう。できれば家族も連れて。



鹿児島黒牛

出典:鹿児島市観光サイト
(<http://www.kagoshima-yokanavi.jp/gallery/detail?id=629>)



夕日に映える桜島

出典:鹿児島市観光サイト
(<http://www.kagoshima-yokanavi.jp/gallery/detail?id=455>)

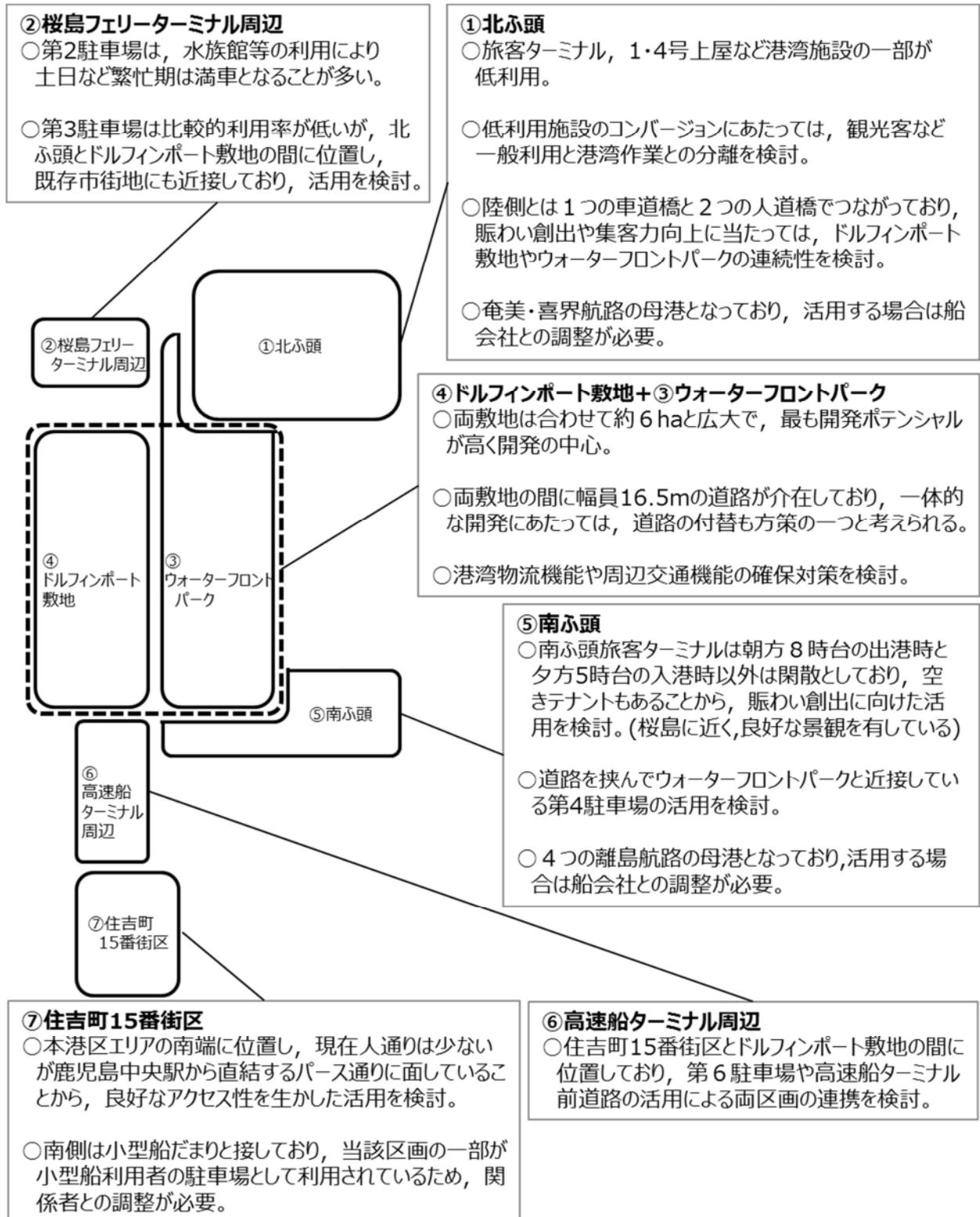
4.2. 課題の抽出及び比較評価

(1) 各区画の特性整理及び活用に向けた課題の抽出

「第2章 現状分析」を基に各区画の特性を整理した上で、民間提案・対話(サウンディング調査)で提案された活用方策の実現を想定した場合に課題となる事項を抽出しました。

(区画毎の整理結果は次ページ以降)。

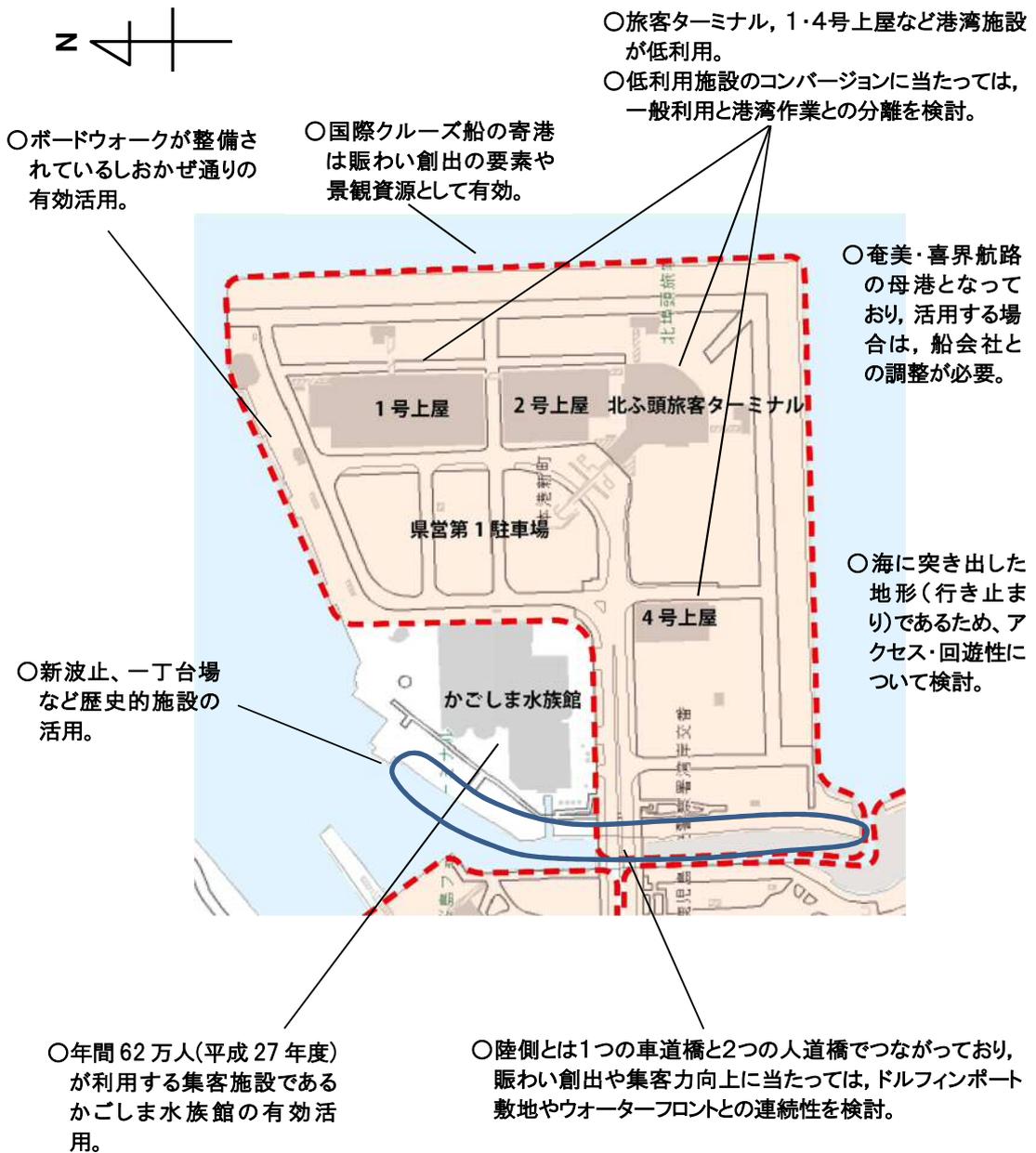
図4-2 各区画の特性整理及び活用に向けた課題の抽出(総括)



1) 「北ふ頭」の特性と課題

概 要	
区画図	<p>(ベース図：地理院地図を加工)</p> <p>(出典：鹿児島県「鹿児島港港湾計画書(改訂)」平成5年)</p>
主な施設	<ul style="list-style-type: none"> ○北ふ頭1号上屋 (4,633 m², RC造), 北ふ頭2号上屋 (2,822 m², RC造) 北ふ頭4号上屋 (1,017 m², RC造) ※平成5年度建設 ○北ふ頭旅客ターミナル (喜界・奄美航路, 5350 m², RC, 平成5年度建設) ○県営第1駐車場 (171台収容) ○北ふ頭1号岸壁 (L=360m, 水深-9m) 北ふ頭2号岸壁 (L=310m, 水深-7.5m) ○鹿児島旧港施設 (新波止, 一丁台場, 遮断防波堤) ○その他 (緑地, 道路)
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ○定期航路乗降客数 (奄美・喜界航路: 5便/週, 約2万人/年) ○定期航路の貨物取扱数 (奄美・喜界航路: 約2万TEU) ○県営第1駐車場利用台数 (年間約12万台, 1日平均約330台)
特性	<ul style="list-style-type: none"> ○海に突出した場所であるため、アクセス性が劣る一方で、桜島への景観や港湾空間としての魅力が高い場所である。 ○1号岸壁にてクルーズ船受入整備を実施中。 ○1号上屋の一部及び4号上屋については、恒常的な港湾関連の利用なし。 ○北ふ頭旅客ターミナルについては、2階及び3階を中心に活用されていない。 ○集客施設であるかごしま水族館が隣接している。
民間提案	<ul style="list-style-type: none"> ○基盤整備に合わせたクルーズ船受入機能の導入や、国内向けには大規模敷地を活用した娯楽機能の導入が提案されている (提案機能: 物販, 飲食, 娯楽, 観光系, インバウンド対応など)

課題など（民間提案・対話で提案された活用方策を想定した場合の課題や検討を要する事項など）



(ベース図：地理院地図を加工)

2) 「桜島フェリーターミナル周辺」の特性と課題

概 要	
<p>区画図</p>	<p>桜島フェリーターミナル周辺 (ベース図：地理院地図を加工)</p> <p>港湾計画</p> <p>交流厚生用地 1.5ha 緑地 0.3ha 埠頭用地 2.4ha 緑地 0.4ha 港湾関連用地 6.2ha 臨港道路 緑地 0.1ha 交通機能用地 0.9ha 治地 -5.5m/沿岸 -4.5m 水深 -4.5m 水深 -4.5m 水深 -4.5m</p> <p>(出典：鹿児島県「鹿児島港湾計画書(改訂)」平成5年)</p>
<p>主な施設</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○桜島フェリーターミナル（桜島航路，2,949㎡，RC一部S造，平成9年度建設） ○県営第2駐車場（173台収容），県営第3駐車場（141台収容） ○本港桜島フェリーふ頭岸壁（L=120m，水深-4.5m） ○その他（緑地，道路）
<p>利用状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○桜島フェリー利用者数（平成28年：3,254万人） ○県営第2駐車場利用台数（年間約9.5万台，1日平均約260台） ○県営第3駐車場利用台数（年間約3.4万台，1日平均約90台）
<p>特性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○JR鹿児島駅から本港区エリアにアクセスする場合，この区画が玄関口となる。また，本港区内エリアでは，北ふ頭へアクセスする際の玄関口となる。 ○桜島フェリーは年間3,250万人以上が利用しており，本港区エリア内で最も利用頻度が高いターミナルである。 ○主要施設から離れて位置する県営第3駐車場は，他の県営駐車場より利用率が低い状況である。
<p>民間提案</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○外縁部に位置することから，駐車場としての活用が提案されている。

課題など（民間提案・対話で提案された活用方策を想定した場合の課題や検討を要する事項など）



- 第2駐車場は、水族館等の利用により土日など繁忙期は満車となることが多い。
- 北ふ頭への円滑な案内誘導。
（北ふ頭への玄関口）



- 第3駐車場は比較的利用率が低いですが、北ふ頭とドルフィンポート敷地の間に位置し、既成市街地にも近接しており、活用を検討。

（ベース図：地理院地図を加工）

3) 「ウォーターフロントパーク」の特性と課題

概 要	
区画図	 <p>ウォーターフロントパーク</p> <p>港湾計画</p> <p>緑地 3.6ha</p> <p>交流厚生用地 8.3ha</p> <p>臨港道路本港区画</p> <p>臨港道路本港中央線 交通機能用地 0.7ha</p> <p>臨港道路 交通機能用地 0.3ha</p> <p>（出典：鹿児島県「鹿児島港港湾計画書（改訂）」平成5年）</p>
主な施設	<ul style="list-style-type: none"> ○ウォーターフロントパーク（緑地、約 34,200 m²） ○赤灯台（登録有形文化財）
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ○イベント等での利用あり（平成27年度：17回、平成28年度：11回） ※）かごしま錦江湾サマーナイト大花火大会、鹿児島ラーメン王決定戦、錦江湾潮風フェスタ、春祭大ハンヤ、オーガニックフェスタなど
特性	<ul style="list-style-type: none"> ○海越しに桜島を眺望でき、水際に接する公園である。 ○水際には鹿児島旧港施設が、公園内には赤灯台が保全されており、歴史的資源を有する。 ○桜島を身近に感じられるイベント空間としての利用ニーズが高い。 ○本港区エリア内における低未利用地として、ドルフィンポートと一体となった開発ポテンシャルを有する。
民間提案	<ul style="list-style-type: none"> ○隣接するドルフィンポート敷地と一体的な土地利用が提案されている。機能としては集客の核施設や眺望を活かした宿泊施設が提案されている。

課題など（民間提案・対話で提案された活用方を想定した場合の課題や検討を要する事項など）



○ドルフィンポート敷地とウォーターフロントの両敷地は合わせて約6haと広大で、最も開発ポテンシャルが高い開発の中心。

○錦江湾や桜島を眺望できる水辺空間の活用。

○対岸に望む歴史的資源（一丁台場）の有効活用。

○新たな開発時における歴史的資源（赤灯台）の保全。



○ドルフィンポート敷地とウォーターフロントパークの両敷地の間に幅 16.5mの道路が介在しており、一体的な開発に当たっては、道路の付替も方策の一つと考えられる。

○港湾物流機能や周辺交通機能の確保対策を検討

（ベース図：地理院地図を加工）

4) 「ドルフィンポート敷地」の特性と課題

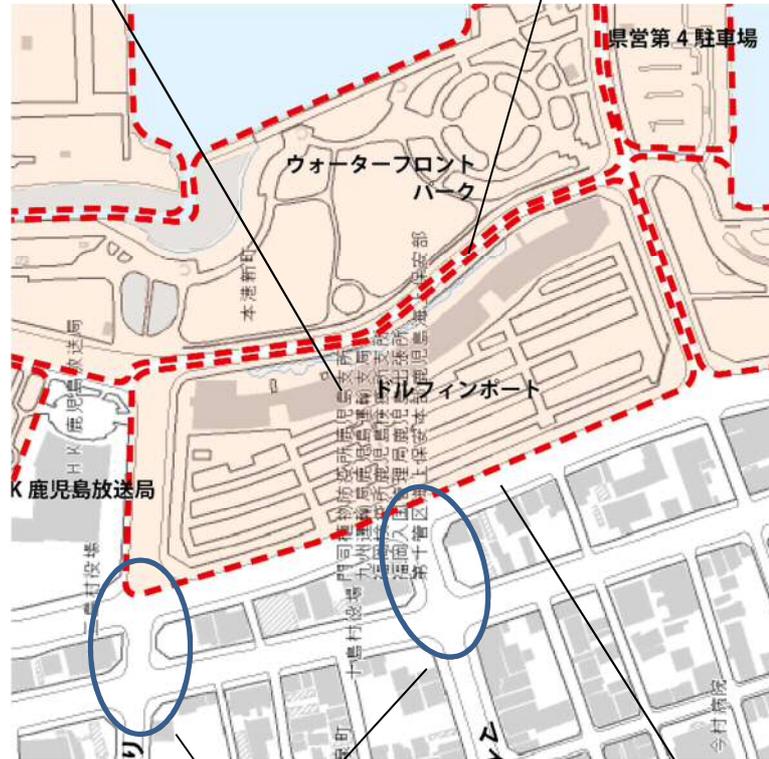
概 要	
区画図	
主な施設	<p>○ドルフィンポート</p> <p>※) 暫定開発であり、平成16年7月1日～平成32年6月30日の契約期間で事業用借地権が設定されている。</p> <p>○臨港道路南北ふ頭線（交通機能用地 0.7ha）</p> <p>※) ウォーターフロントパークとの間に配置されている道路</p>
利用状況	—
特性	<p>○本港区エリアの中心部に位置し、ドルフィンポートの契約終了後、まとまった開発用地が活用可能。（約30,800㎡，縦約300m，横約100mの細長い形状）</p> <p>○にぎわいのある鹿児島中央駅周辺→天文館の延長線上に位置する立地である。（広幅員のマイアミ通りや朝日通りと接する区画）</p>
民間提案	<p>○隣接するウォーターフロントパークと一体的な土地利用が提案されている。機能としては集客の核施設や眺望を活かした宿泊施設が提案されている。</p>

課題など（民間提案・対話で提案された活用方策を想定した場合の課題や検討を要する事項など）



○ドルフィンポート敷地とウォーターフロントの両敷地は合わせて約6haと広大で、最も開発ポテンシャルが高い開発の中心。

○ドルフィンポート敷地とウォーターフロントの両敷地の間に幅員 16.5mの道路が介在しており、一体的な開発に当たっては、道路の付替も方策の一つと考えられる。



○既成市街地に最も近接している区画であり、本港区エリアへの入口として有効な活用を検討。

○港湾物流機能や周辺交通機能の確保対策を検討。

（ベース図：地理院地図を加工）

5) 「南ふ頭」の特性と課題

概 要	
区画図	<p>南ふ頭1号岸壁、南ふ頭2号岸壁、南ふ頭3号岸壁、南ふ頭4号岸壁、南ふ頭旅客ターミナル、南ふ頭1号上屋、南ふ頭2号上屋、南ふ頭3号上屋、南ふ頭4号上屋、県営第4駐車場、県営第5駐車場、ウォーターフロントパーク、種子・屋久高速船旅客ターミナル</p> <p>港湾計画 (南ふ頭) 埠頭用地 4.4ha、埠頭用地 0.9ha、泊地(-5.5) 0.1ha、緑地 0.3ha、(-6)150m、(-7.5)155m、(-5.5)90m、(-7.5)310m、(-7.5)155m、(-5.5)90m、(-7)さん橋2基</p> <p>(出典：鹿児島県「鹿児島港港湾計画書(改訂)」平成5年)</p>
主な施設	<p>○南ふ頭1号上屋 (410 m², RC造), 南ふ頭2号上屋 (474 m², RC造) ※平成14年度建設</p> <p>南ふ頭3号上屋 (260 m², RC造), 南ふ頭4号上屋 (297 m², RC造) ※平成12年度建設</p> <p>○南ふ頭旅客ターミナル (種子島・屋久島航路, 1,219 m², RC造) ※平成14年度建設</p> <p>○県営第4駐車場 (122台収容), 県営第5駐車場 (100台収容)</p> <p>○南ふ頭1号岸壁 (L=155m, 水深-7.5m) 南ふ頭2号岸壁 (L=155m, 水深-7.5m) 南ふ頭3号岸壁 (L=90m, 水深-5.5m) 南ふ頭4号岸壁 (L=90m, 水深-5.5m)</p> <p>○その他 (道路)</p>
利用状況	<p>○定期航路乗降客数 (種子島航路1便/日, 屋久島航路1便/日, 約9万人/年) (三島航路4便/週, 約2万人/年) (十島航路2便/週, 約2万人/年)</p> <p>○定期航路の貨物取扱数 (4航路合計で約0.6万TEU)</p> <p>○県営第4駐車場利用台数 (年間約5.8万台, 1日平均約160台)</p> <p>○県営第5駐車場利用台数 (年間約4.5万台, 1日平均約123台)</p>
特性	<p>○北ふ頭と同様に海に突出した場所であるため, アクセス性が劣る一方で, 桜島への景観や港湾空間としての魅力が高い場所である。</p> <p>○4つの離島航路の発着地として活用され, 本港エリア内で最も港湾施設が集積している区画である。</p> <p>○北ふ頭に比べ南北方向の幅が狭い形状である。</p>
民間提案	<p>○ターミナル機能拡充のための物販, 飲食施設が提案されている。また, 地域性を活かした娯楽機能の提案もある。</p>

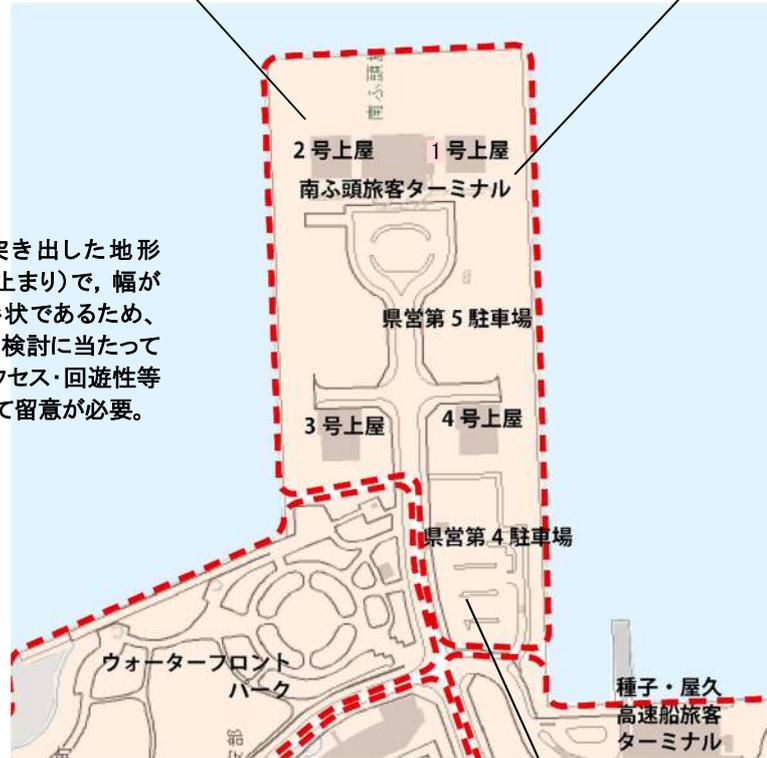
課題など（民間提案・対話で提案された活用方策を想定した場合の課題や検討を要する事項など）



○4つの離島航路の母港とおり、活用する場合は船会社との調整が必要。

○南ふ頭旅客ターミナルは朝方8時台の出港時と夕方5時台の入港時以外は閑散としており、空きテナントもあることから、賑わい創出に向けた活用を検討。（桜島に近く、良好な景観を有している。）

○海に突き出した地形（行き止まり）で、幅が狭い形状であるため、活用の検討に当たっては、アクセス・回遊性等について留意が必要。



○道路を挟んでウォーターフロントパークと近接している第4駐車場の活用を検討。

（ベース図：地理院地図を加工）

6) 「高速船旅客ターミナル周辺」の特性と課題

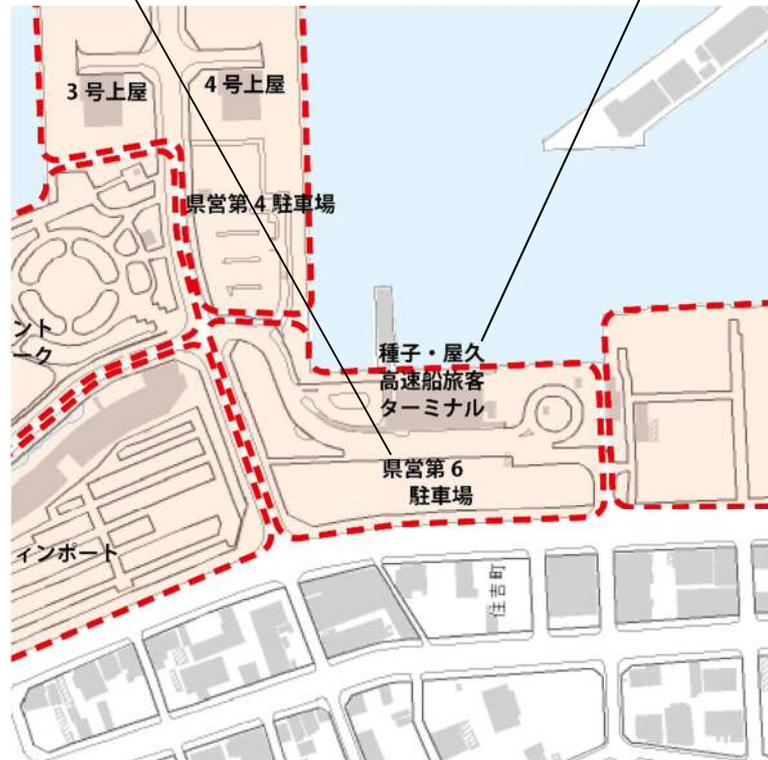
概 要	
区画図	<p>(ベース図：地理院地図を加工)</p> <p>(出典：鹿児島県「鹿児島港港湾計画書(改訂)」平成5年)</p>
主な施設	<ul style="list-style-type: none"> ○種子・屋久高速船旅客ターミナル（種子・屋久航路，1,000㎡，RC造） ※平成18年度建設 ○県営第6駐車場（184台収容） ○高速船浮桟橋（L=80m，水深-7m） ○G物揚場（L=31m，水深-1m） ○その他（道路）
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ○定期航路乗降客数（種子屋久航路：9便/日，約64万人/年） ○県営第6駐車場利用台数（年間約14.6万台，1日平均約400台）
特性	<ul style="list-style-type: none"> ○高速船ターミナルの利用者の駐車場は，ターミナルに近接していて非常に利便性が高い。 ○南北に細長い形状であり，種子・屋久高速船旅客ターミナルや県営第6駐車場などの既存施設がある。
民間提案	<ul style="list-style-type: none"> ○ドルフィンポートから住吉町15番街区まで一体的に活用するゾーニングの中での活用が提案されている。

課題など（民間提案・対話で提案された活用方策を想定した場合の課題や検討を要する事項など）



○住吉町 15 番街区とドルフィンポート敷地の間に位置しており、第6駐車場や高速船ターミナル前道路の活用による両区画の連携を検討。

○高速船の利用は年間約 64 万人で 1 日8便が運航しており、活用においては、船会社との調整が必要。



（ベース図：地理院地図を加工）

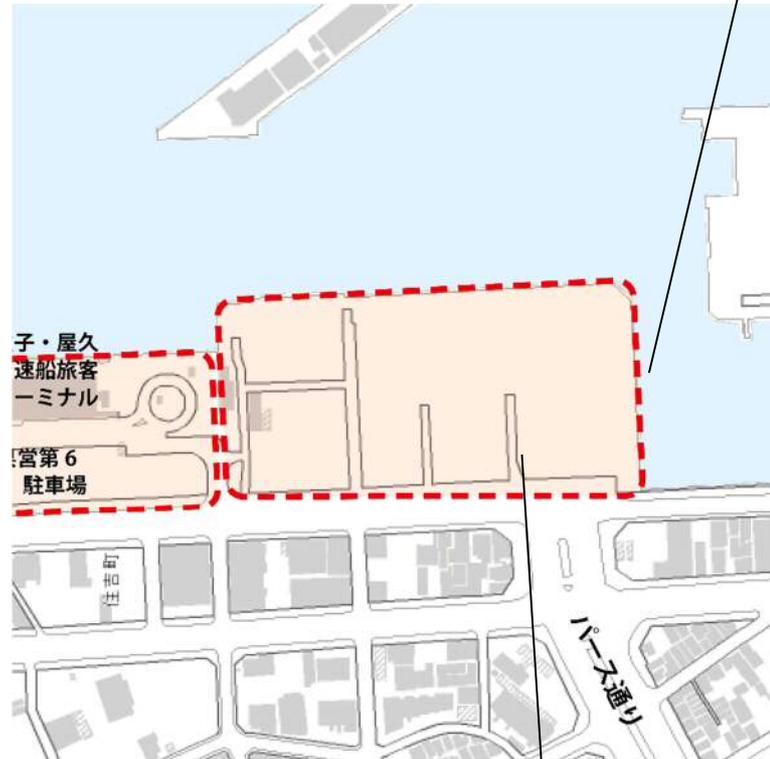
7) 「住吉町 15 番街区」の特性と課題

概 要	
区画図	<p style="text-align: right;">住吉町 15 番街区</p> <p style="text-align: center;">港湾計画</p> <p style="text-align: center;">(出典：鹿児島県「鹿児島港港湾計画書 (改訂)」平成 5 年)</p>
主な施設	<ul style="list-style-type: none"> ○H物揚場 (L=232m, 水深-3m) ○斜路船揚場 (L=30m, 水深-1.5m) ○I物揚場 (L=128m, 水深-1m)
利用状況	<p>暫定活用① (駐車場用地：民間への貸付け)</p> <p>暫定活用② (イベント・臨時駐車場等用地)</p> <p>小型船利用駐車場</p>
特性	<ul style="list-style-type: none"> ○本港区エリアの南端で、人々の往来が少ない場所に位置する。 ○鹿児島中央駅からパース通りを介して直線的にアクセスできる区画である。 ○まとまった低未利用地であり、過去に様々な活用検討が行われてきたが具体的な土地利用に至らず、現在も暫定利用が続いている。 ○縦横比約 1 : 2 の長方形であり、活用しやすい形状。
民間提案	<p>○コンベンション施設や宿泊施設の導入が提案されている。また、外縁部に位置することから駐車場としての活用も提案されている。</p>

課題など（民間提案・対話で提案された活用方策を想定した場合の課題や検討を要する事項など）



○南側は小型船だまりと接しており、当該区画の一部が小型船利用者の駐車場として利用されているため、関係者との調整が必要。



○本港区エリアの南端に位置し、現在人通りは少ないが、鹿児島中央駅から直結するパース通りに面していることから、良好なアクセス性を活かした活用を検討。

（ベース図：地理院地図を加工）

(2) 開発検討区域の設定及び開発イメージの提示（ゾーニング）

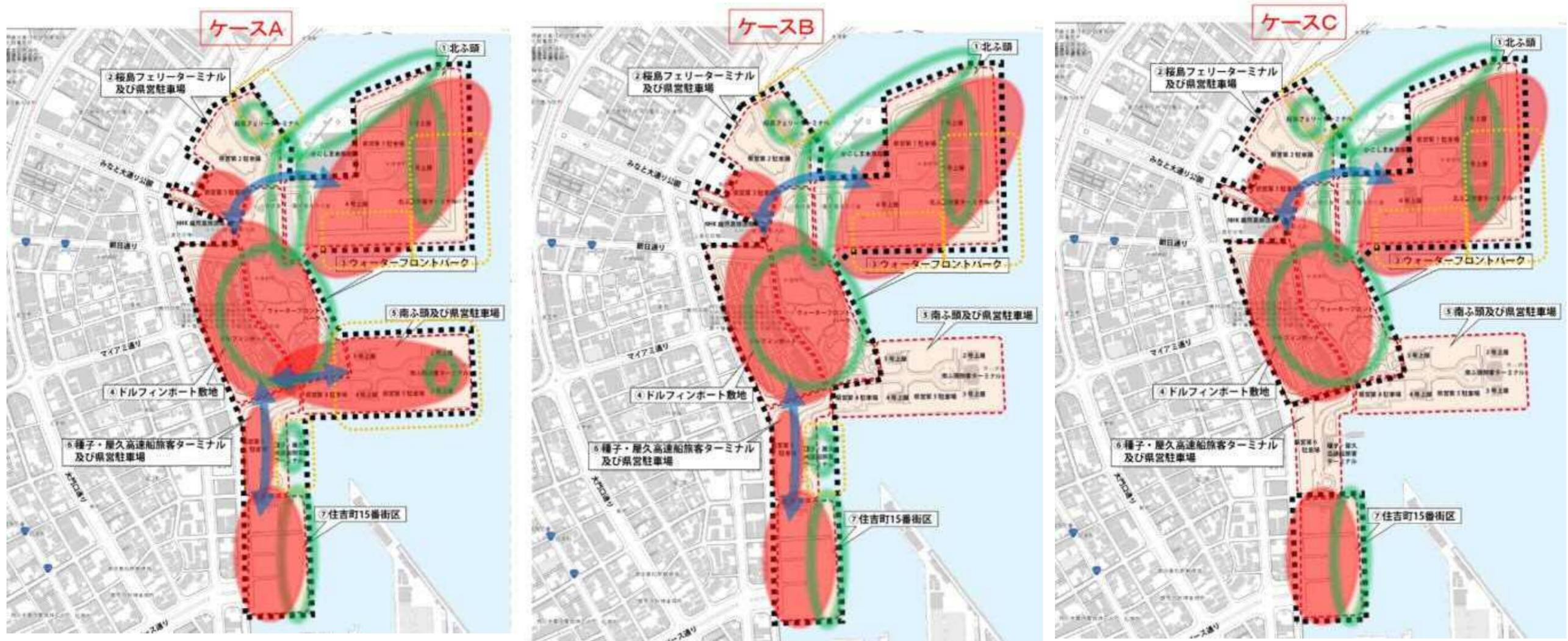
民間提案・対話(サウンディング調査)においては、エリア全体を活用する提案や、ドルフィンポート敷地や住吉町15番街区、北ふ頭などを個別に活用する提案など、多様な開発区域設定による提案がなされたところです。

そこで、今回の検討においては、以下の3ケースを代表的な開発検討区域として設定しました。

- ケースA: 本港区エリア全体
- ケースB: エリア全体から民間事業者による活用提案の少なかった南ふ頭を除外
- ケースC: “ドルフィンポート敷地+ウォーターフロントパーク”と北ふ頭を中心にして、両地区の連携性を確保するために、桜島フェリーターミナル背後を活用(住吉町15番街区は個別開発)

それぞれの開発検討区域(ケースA~C)毎に開発のコンセプトの要素を落とし込み、開発イメージを示します。

凡例	
	(要素1)かごしまの多彩な魅力を発信する 人・モノ・情報の交流拠点
	(要素2)かごしまの魅力を体感できる エンターテインメント空間
	連携・補完
	港湾作業(乗降客、荷役)区域
	開発検討区画



(ベース図：地理院地図を加工)

(3) 比較評価

1) 開発検討区域の比較評価

3つの開発検討区域（ケースA～C）について、比較評価を行いました。

ケース毎に事業規模や開発インパクト、回遊性向上の可能性などについて比較するとともに、各エリアの特性などを踏まえながらそれぞれの効果や課題について以下に整理しました。

表 4-2 開発検討区域の比較評価

	ケースA	ケースB	ケースC
ゾーニング図			
①事業規模及び開発のインパクト	(面積：大) 大	中	(面積：小) 小
②南ふ頭一体開発の期待される効果と影響	○桜島に近く良好な景観を有する南ふ頭旅客ターミナルやその周辺の活用により導入機能の幅が広がるとともに、エリア全体が一体となったまちづくりが可能 △南ふ頭(4航路の母港)との利用調整が必要	△南ふ頭旅客ターミナルは朝夕の出入港時以外は閑散としており、空きテナントもあることから、賑わい創出に向けた活用の余地はあるが、これが活用されないこととなる。	
③住吉町15番街区一体開発の期待される効果と影響 (高速船ターミナル周辺の活用の効果と影響)	○一体エリアの拡大により、導入できる機能の幅が広がる → 集客力の向上 ○南側の新たな交通網の配置が可能 (第6駐車場や高速船ターミナル前道路の活用) → 交通機能の向上 △高速船(8便/日、年間約60万人以上が利用)との利用調整が必要		○住吉町15番街区は別開発となる可能性があり、開発参加の機会が増える。 △ドルフィンポート敷地及びウォーターフロントパークを中心とした開発と住吉町15番街区の開発の一体感を検討。
④エリア内の交通機能や回遊性向上の可能性	第4・6駐車場敷地活用による機能向上	第6駐車場敷地活用による機能向上	
⑤エリア全体の空間デザインの統一性	エリア全体をデザイン		エリア内外との空間デザインの在り方を検討
⑥公共投資の大きさ	高速船ターミナル周辺への公共投資 + 南ふ頭への公共投資 (例えば駐車場立体化)	高速船ターミナル周辺への公共投資 (例えば道路付替え)	
⑦都市計画との親和性	(改変面積：大) 小	中	(改変面積：小) 大

※ ○：効果，△：課題

2) 開発検討区域で想定される事業手法の比較評価

開発検討区域で想定される土地活用としては、大きく土地売却と定期借地の2つが考えられ、北ふ頭上屋などの既存建物の活用においては、大きく事業受託方式やテナント方式などが考えられます。それぞれの特徴を以下に整理します。

なお、事業の効率性の観点から、民間事業者による開発と併せて公共施設の整備を実施するPFI事業についても検討する必要があると考えます。

表 4-3 開発検討区域で想定される事業手法の比較評価

官民の関与	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px;">民 主 導</div> <div style="background-color: #cccccc; width: 50px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">官 主 導</div> </div>	
土地活用	土地売却	定期借地
	<p>○土地売却費による一時的な収入を得ることができる。</p> <p>△将来的なりリニューアル等において、公共の意向を反映できない。 (無秩序な開発による港湾機能への影響のおそれ)</p> <p>△サウンディング調査結果では定期借地を希望する事業者の方が多く、土地売却は少数であった。</p>	<p>○土地所有権を残したまま、安定した地代収入が得られ、開発に関する資金調達リスクがない。</p> <p>○将来的なりリニューアル等においては新たな契約となるため、公共の意向を反映できる。</p> <p>○サウンディング調査結果では定期借地を希望する事業者の方が多く、土地売却は少数であった。</p>
既存建物の活用 (北ふ頭上屋等の活用)	事業受託方式	テナント方式
	<p>○設計から整備、運営の事業全般において民間のノウハウの活用が可能であり、賑わい創出や集客力の向上が見込める。</p> <p>○建物のコンバージョンに係る設計、整備、運営をすべて事業受託者が請け負うため、事業に係る事務及びリスクを軽減できる。</p> <p>△初期投資に係る資金調達は公共で行う必要がある。</p> <p>△長期にわたり、高い収益が見込める事業でなければ事業者の参入が見込めない。</p>	<p>○運営部分において、民間のノウハウの活用が可能であり、賑わい創出や集客力の向上が見込める。</p> <p>○初期投資が少ないため、一定の収益が見込める事業であれば、事業者の参入が見込める。</p> <p>△収益が見込めない場合、テナントの撤退リスクがある。</p> <p>△テナント事業者のニーズに対応して、建物のコンバージョンに係る設計、整備部分を公共が実施する必要がある。 (△初期投資に係る資金調達は公共)</p>

※ ○：効果，△：課題

4.3. 今後の検討項目（案）

グランドデザイン策定のために、平成30年度に検討する項目として、以下のような内容が想定されます。

4.3.1. 活用方策（開発における配慮事項）

開発のコンセプトである「国際的な観光都市にふさわしい、来て見て感動する観光拠点」の実現に当たっては、以下に示すいくつかの配慮事項への対応が必要になると考えます。

（1） 開発区域や導入機能の設定

今回、民間提案・対話（サウンディング調査）において、導入すべき機能などの条件設定は行わずに民間事業者から活用方策について広く意見や提案をいただいたところ、エリア全体を活用する案や、ドルフィンポート敷地及び住吉町15番街区、北ふ頭などを個別に活用する提案など、様々な開発区域や導入機能による活用方策が提案されました。

今後は、グランドデザインを策定し、開発事業者を公募することになると考えていますが、民間事業者の幅広い視点や様々な経験を活かした効率的な開発を実現するためには、事業者公募を行う前に民間提案・対話を行った上で公募条件を検討するなど、民間の意向を十分踏まえて事業を進めることが重要だと考えます。

このことから、“公募条件設定のための民間提案・対話”や“事業者公募”に向けて、開発の枠組みの基本となる開発区域や導入機能を設定する必要があると考えます。

（2） 周辺地区とのアクセス

観光拠点の形成に当たっては、県内の陸海空の交通拠点や中心市街地からの円滑なアクセス確保が重要な要素となります。考慮すべき交通拠点としては「新幹線駅でローカル線路面電車も集中している鹿児島中央駅」、「国際線も就航する鹿児島空港」、「クルーズ船の寄港が増加しているマリポート」などが想定されます。

また、既存市街地から本港区エリアに向けたアクセス性の向上のため、路面電車の延伸が望ましいとする意見が民間提案・対話（サウンディング調査）の中でも多く出されています。

そのため、鹿児島市において検討が進められている「路面電車観光路線検討事業」との調整の在り方などを検討する必要があると考えます。

（3） エリア内の動線確保

本港区エリアは南北に約1,100m、東西に約600m幅で広がるエリアであり、徒歩で無理なく移動できる距離（200～300m）を上回る広さです。

このことから、エリア内の移動環境（路面電車やレンタサイクルなど）についても検討が必要と考えます。

(4) 既存の公共機能（港湾・交通など）の確保

本港区エリア内の北ふ頭及び南ふ頭には5つの定期航路が就航しており、平成28年度の乗降客数は年間14万人、定期航路の貨物取扱量は3万TEUであり、離島住民の生活を支える重要な役割を果たしています。

また、国道10号鹿児島北バイパスや臨港道路鴨池中央港区線の整備に伴い、特に臨港道路本港区線は交通ネットワーク上、今後、さらに重要な役割を担うこととなります。

このように、本港区エリアは港湾のみならず、交通の上でも重要なエリアであり、今後の当該エリアの開発に当たっては、既存の公共機能の確保が欠かせないものと考えます。

(5) 観光客など一般利用と港湾機能（荷役作業、離島航路利用客）の両立

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の両方が立地しており、貨物車を含む自動車の動線と歩行者の動線が輻輳することから、エリア内の安全性な移動環境の確保は、同エリアでの新たな賑わい創出を検討するに当たって、特に配慮すべき事項の1つだと考えられます。

4.3.2. 事業スキーム

本港区エリアのまちづくりにおいては、民間事業者による開発を基本とし、今後、開発を具体化していく中で、民間活力を導入するPPPやPFIについても検討することになると考えます。

民間提案・対話（サウンディング調査）における「事業化の場合の参画条件」では、定期借地権方式が最も多く望まれていることから、土地活用においては、定期借地権方式をベースに検討することになると考えます。なお、定期借地権方式の場合の事業期間としては10～70年と事業者によって提案に幅があるため、定期借地の期間についても今後検討する必要があると考えます。

4.3.3. 公的支援

(1) 活用方策に応じた土地利用の在り方

1) 港湾計画の変更

鹿児島港は重要港湾に指定されており、港湾管理者である鹿児島県が、港湾法第3条に基づき港湾計画を定めています。

今回の民間提案・対話（サウンディング調査）で民間事業者から提案のあった大規模な商業・観光複合施設等の立地を計画する場合、港湾計画の見直しが必要となります。

2) 用途地域等

今回の民間提案・対話（サウンディング調査）においては、商業・観光等複合施設など大規模な開発も提案されていることから、開発のコンセプトの具体化に当たっては、現行の土地利用規制と照らし合せた上で、土地利用の在り方について検討する必要があります。

（※土地利用規制等に関する手続き等については、「参考資料1」を参照）

(2) 公共機能（港湾・交通等）の確保・向上のための公的整備の在り方

前述の「(2) 周辺地区とのアクセス」や「(3) エリア内の動線確保」、 「(4) 既存の公共機能（港湾・交通など）の確保」などにおいては、公共による積極的な関与が不可欠であり、同エリアの開発に当たっては、港湾や交通において確保すべき機能を明らかにした上で、公共が関与する範囲や民間に委ねる範囲について検討する必要があると考えます。

4.3.4. その他

(1) 事業者公募の在り方

本港区エリアの開発のコンセプトとして「国際的な観光都市にふさわしい『来て見て感動する観光拠点』の形成」を掲げており、画一的な開発モデルの展開ではなく、民間事業者の幅広い視点や柔軟な発想を十分活用しながら開発を進めることが望ましいと考えます。

そのため、民間事業者の公募に当たっては、開発の枠組みとなる、公募の際の実施方針や要求水準を定めるとともに、開発に当たっての制約条件を極力取り除き、民間事業者からの自由な提案を妨げない工夫が重要だと考えます。

ランドデザインの策定においては、上記のような事業者公募の在り方についても検討の必要があると考えます。

(2) 活用可能な支援制度

本港区エリアの開発において活用が想定できる支援制度としては、民間事業者による開発と併せて公共による整備が必要な場合、調査費を補助する「官民連携基盤整備推進調査費」という制度があります。

また、市町村が定める都市再生整備計画区域内で一定の要件を満たす開発事業に対しては、(一財)民間都市開発推進機構が出費する「まち再生出資業務」という制度があります。

ランドデザインの策定においては、こうした官民連携や民間開発に対する支援制度の活用の可能性についても検討する必要があると考えます。

(※官民連携や民間開発に対する支援制度の例については「参考資料2」を参照)

本港区エリア活用に向けた土地利用規制等に関する手続等について

1 本港区エリア内の土地の用途規制等

本港区エリアは、都市計画法においては、用途地域としての準工業地域や、大規模集客施設の立地を規制している特別用途地区に指定されており、更に、港湾を管理運営するための地区として臨港地区が指定されています。

一方、ドルフィンポート敷地など一部の土地を除き、港湾法により、港湾の目的に沿わない建物の建築を規制するため、臨港地区内の分区が指定されており、準工業地域や特別用途地区による規制は適用が除外されることとなっています。

臨港地区内の分区が指定されている土地については、「鹿児島県が管理する港湾の臨港地区の分区における構築物の規制に関する条例」（以下、「県分区条例」という。）で規定している建物以外の建築が規制されています。

こうした本港区エリア内の用途規制についてまとめると以下のとおりです。

(1) 臨港地区内の分区指定の土地

本港区エリア内で指定されている分区に該当する施設は以下のとおりであり、県分区条例に基づき、それぞれの分区に応じて同条例で定める構築物以外の建築が規制されます。

ただし、知事が公益上やむを得ないと認めたものについては、この限りでないとしています。

商 港 区	<p><該当施設> 北ふ頭、桜島フェリーターミナル周辺、南ふ頭 種子・屋久高速船ターミナル周辺、住吉町 15 番街区</p>
	<p><建築可能な用途></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾法第 2 条第 5 項第 2 号から第 10 号の 2 まで及び第 12 号に掲げる港湾施設（貯油施設及び危険物置場を除く。） ・ 海上運送事業、港湾運送事業、倉庫業、道路運送事業、貨物運送取扱事業その他知事が指定する事業を行う者の当該事業のための事務所 ・ 税関、海運局、海上保安部、港湾管理者その他知事が指定する官公庁の庁舎 ・ 物品販売業又は飲食業（風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和 23 年法律第 122 号）第 2 条第 1 項の規定に該当するものを除く。以下同じ。）の用に供する店舗、旅館及びホテル ・ 中央卸売市場
修 景 厚 生 港 区	<p><該当施設> 北ふ頭（緑地）、ウォーターフロントパーク</p>
	<p><建築可能な用途></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾法第 2 条第 5 項第 2 号から第 5 号まで、第 8 号の 2、第 9 号及び第 9 号の 3 から第 10 号の 2 までに掲げる港湾施設 ・ 図書館、博物館、水族館、展示施設、公会堂、展望施設その他知事が指定するこれらに類する施設 ・ 港湾関係者のためのスポーツ施設、レクリエーション施設その他知事が指定する福利厚生施設 ・ 税関、海運局、海上保安部、港湾管理者その他知事が指定する官公庁の庁舎 ・ 休泊所、物品販売業又は飲食業の用に供する店舗その他知事が指定する便益施設

(2) (1) 以外の土地（臨港地区内の分区が指定されていない土地）

＜該当施設＞ ドルフィンポート敷地，県営第3駐車場の土地，県営第6駐車場の土地

＜用途規制＞

「鹿児島市特別用途地区内における建築物の制限に関する条例」の第一種特定建築物制限地区に指定されているため，劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場、ナイトクラブその他これに類する用途又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類する用途に供する建築物でその用途に供する部分（劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあつては、客席の部分に限る。）の床面積の合計が1万平方メートルを超えるものは，原則，建築できないこととされています。

ただし，市長が公益上やむを得ないと認めて許可した場合は，この限りでないと規定されています。

2 本港区エリアの整備に向けた手続等

本港区エリアの整備に当たっては，既存施設の整備に要した事業の経緯等を踏まえつつ，活用方策に応じて，用途地域等の見直しや，港湾管理者として土地利用区分などを定めている港湾計画の変更などの手続が必要となることが想定されます。

特に，本港区エリアの活用については，民間提案・対話（サウンディング調査）において，民間事業者から，「本港区エリアの事業化に当たっては大規模集客施設の立地規制が障壁となる。」との意見が出されているところです。

こうした民間事業者の意見を踏まえ，事業化を検討するに当たっては，民間活力の導入可能性を最大限確保するため，大規模集客施設の立地に関する以下の手続を想定し，活用方策に応じて，これらの所要の手続について対応を検討する必要があります。

主な制度	概要（想定）
① 都市計画上の地域地区の見直し	現行の準工業地域や大規模集客施設の立地を規制する特別用途地区の区域の変更など
② 都市再生特別措置法に基づく都市再生特別地区の指定	国の指定による都市再生緊急整備地域内において，既存の用途地域等による規制を適用除外とした上で，自由度の高い計画を定めることができる制度の活用
③ 県分区条例の適用等	用途地域及び特別用途地区の規定が適用されず，県分区条例により建築物の規制・誘導を図るための分区の指定等

(参考1) 大規模集客施設の立地規制等(まちづくり3法の見直し(H18))

(出典: 鹿児島県の都市計画 2017)

モータリゼーションの進展等を背景として、大規模な集客施設の郊外立地などの都市機能の無秩序な拡散が進行し、中心市街地の衰退など、様々な問題が生じることが懸念されることから、「コンパクトなまちづくり」の一層の推進を図ることを目的として、平成18年に、いわゆる「まちづくり三法」(都市計画法、大店立地法、中心市街地活性化法)の見直しが行われました。

この見直しにより、都市計画法・建築基準法の改正による都市機能の適正立地と、中心市街地活性化法の改正による意欲的な中心市街地への多様な支援策の集中を両輪とした推進が図られることとなりました。

都市計画法・建築基準法の改正(H18.5.31 公布)概要

用途地域等		店舗等床面積	
		改正前	改正後(※)
用途地域	第二種住居地域	制限なし	1万㎡超不可 大規模集客施設については、用途地域の変更又は用途を緩和する地区計画(開発整備促進区)により立地可能
	準住居地域		
	工業地域		
	近隣商業地域		制限なし (注)国による中心市街地活性化基本計画の認定を受けるためには、準工業地域について特別用途地区等の活用により、大規模集客施設の立地制限を行う事が条件
	商業地域		
	準工業地域		
	工業専用地域	用途地域の変更又は用途を緩和する地区計画(再開発等促進区)により立地可能	同左
	市街化調整区域	原則不可 ただし、計画的な大規模開発は許可(病院、福祉施設、学校等は開発許可不要)	大規模開発も含め原則不可 地区計画を定めた場合、適合するものは許可 (病院、福祉施設、学校等も開発許可を必要とする。)
	非線引き都市計画区域の白地地域(用途白地地域)	制限なし	大規模集客施設は原則立地不可 ただし、用途地域の変更又は用途を緩和する地区計画(開発整備促進区)により立地可能
	都市計画区域外	制限なし	同左

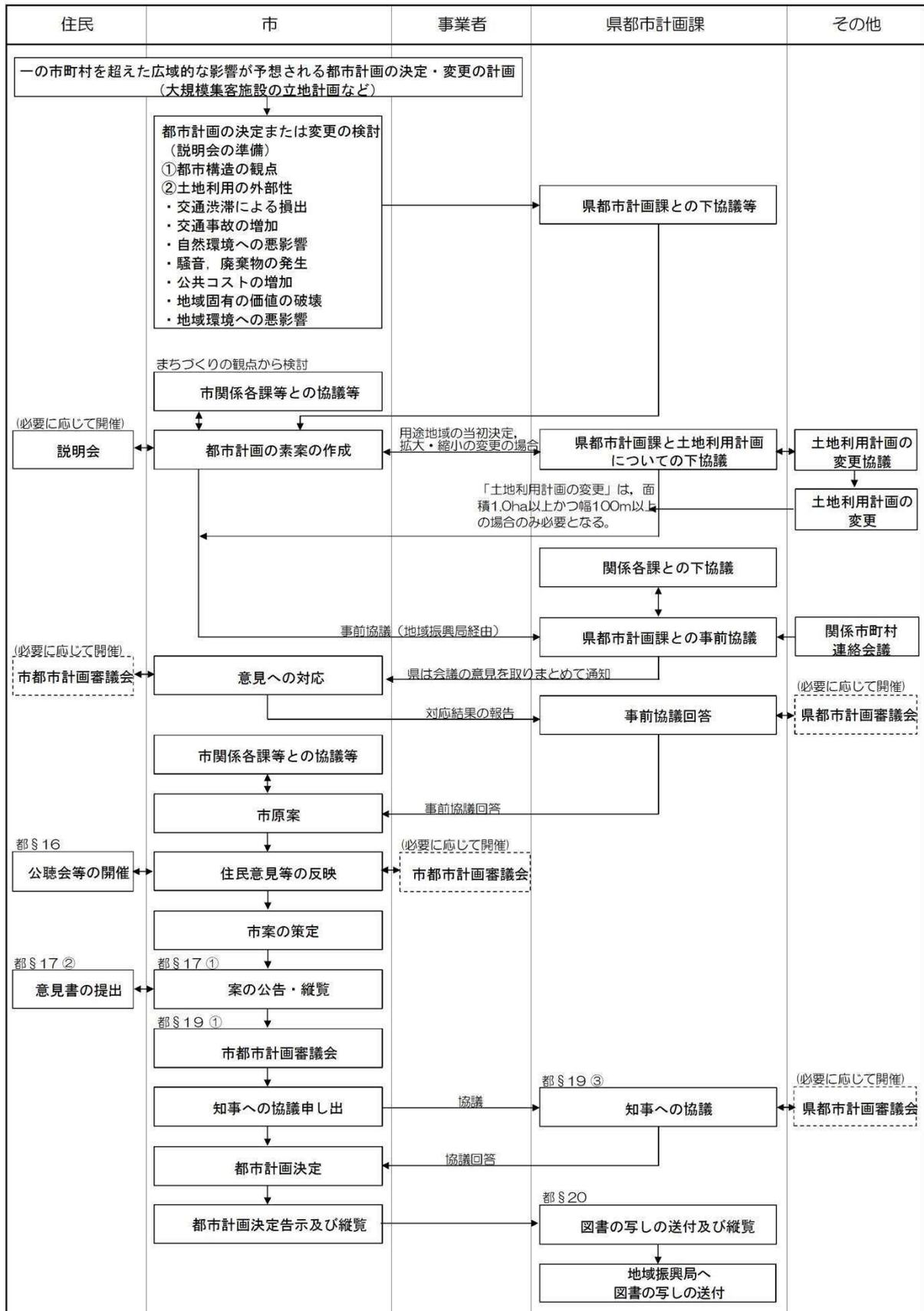
※ 法改正により、大規模な集客施設については商業地域等を除き立地を制限することとなり、制限を解除するには市町村が用途地域の変更(商業、近隣商業、準工業)や地区計画(開発整備促進区)の決定が必要となりました。

また、大規模な集客施設の立地は、一市町村を超えて都市構造等に影響を及ぼすことから、この解除手続きを行うにあたっては、県が関係市町村から意見等の聴取等を行い、広域的な調整を行える手続きも整備されました(広域調整)。

広域調整については、交通渋滞の激化、都市基盤施設の利用効率低下、集積による利便性の増進の観点など土地利用の外部性をコントロールする観点から行うべきであるとしています。

(参考2) 都市計画上の地域地区(用途地域・特別用途地区等)に関する手続

(出典: 鹿児島県都市計画運用指針)

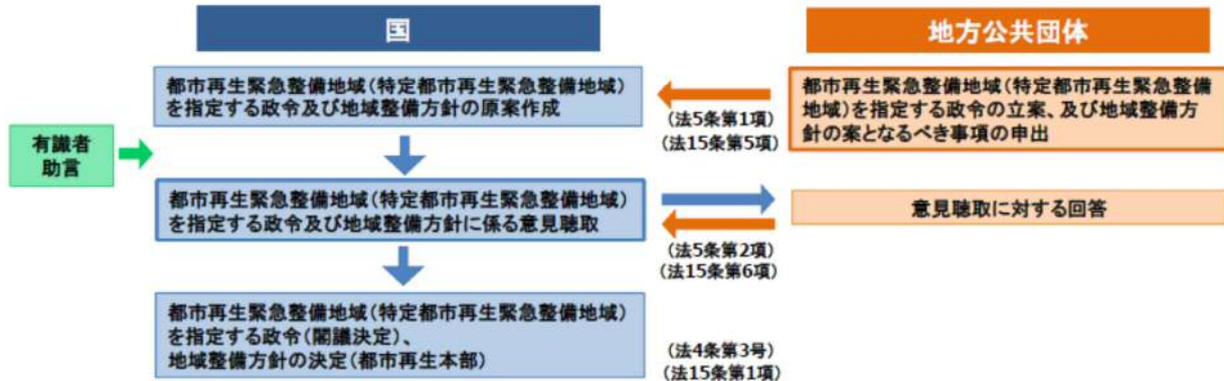


(都は都市計画法)

(参考3) 都市再生緊急整備地域に関する概要

(出典：首相官邸 HP)

都市再生緊急整備地域の指定等の手続き



(法は都市再生特別措置法)

都市再生緊急整備地域への支援

法制上の支援措置

■都市再生特別地区

都市再生に貢献し土地の高度利用を図るため、都市再生緊急整備地域内において、既存の用途地域等に基づく規制にとらわれず自由度の高い計画を定めることにより、容積率制限の緩和等が可能。



日本橋二丁目地区(東京都中央区)
容積率:800%、700% → 1890% 等



大阪駅北地区(大阪市)
容積率:800% → 1600% 等

■道路の上空利用のための規制緩和<特定地域のみ>

特定都市再生緊急整備地域内における都市再生特別地区の都市計画に位置づけることで、道路の付け替え、廃道をせずに、道路上空に建築物を建てる事が可能。



■都市再生歩行者経路協定

- 関係者が協力して管理する通路等について、歩行者の利便性、安全性の向上を図るために整備・管理等に関する協定を締結できる制度。
- 協定内容は承継効により、土地所有者が代わっても協定の内容が及ぶ。

財政支援

■国際競争拠点都市整備事業<特定地域のみ>

特定都市再生緊急整備地域において、国、地方公共団体、民間事業者から構成される協議会が策定する整備計画に位置付けられる都市拠点インフラの整備について、重点的かつ集中的に支援。

また、特定都市再生緊急整備地域を核とする大都市圏における国際港湾周辺等の国際物流の結節地域において国際コンテナに対応した物流拠点の整備・再整備の推進を支援。

■国際的ビジネス環境等改善・シティセールス支援事業<特定地域のみ>

特定都市再生緊急整備地域において都市再生緊急整備協議会が行う国際的ビジネス環境等改善に資する取組及びシティセールスに係る取組を支援。

■都市安全確保促進事業

都市再生緊急整備地域における都市再生安全確保計画に基づくソフト、ハード対策等への支援。

金融支援

■民間都市開発推進機構によるメザニン支援

都市再生緊急整備地域内において、民間事業者が行う、公共施設等の整備を伴い、環境に配慮した都市開発の整備に対し、支援を行う。



税制支援

■所得税・法人税 : 5年間3(5)割増償却

■登録免許税 : 建物の保存登記について本則4/1,000を3.5/1,000(2/1,000)に軽減

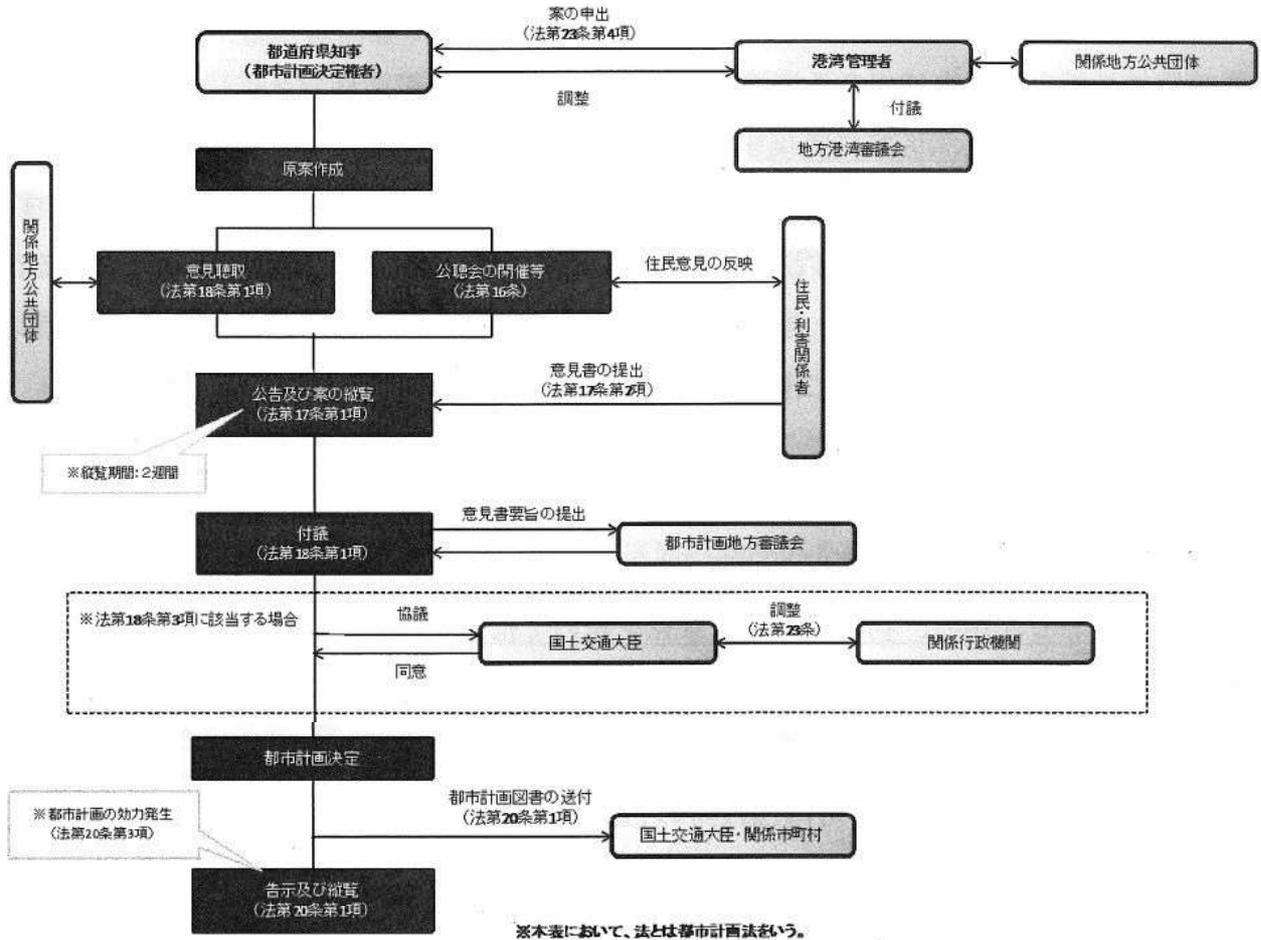
■不動産取得税 : 課税標準を1/5(1/2)控除※1/10(2/5)以上3/10(3/5)以下の範囲内において都道府県の条例で定める場合にはその割合を控除

■固定資産税・都市計画税 : 5年間 課税標準を市町村の条例で定める割合に軽減
※参照基準を3/5(1/2)とし、1/2(2/5)以上7/10(3/5)以下の範囲内

※括弧内は特定都市再生緊急整備地域内の場合の特例

(参考4) 臨港地区内の分区に関する手続

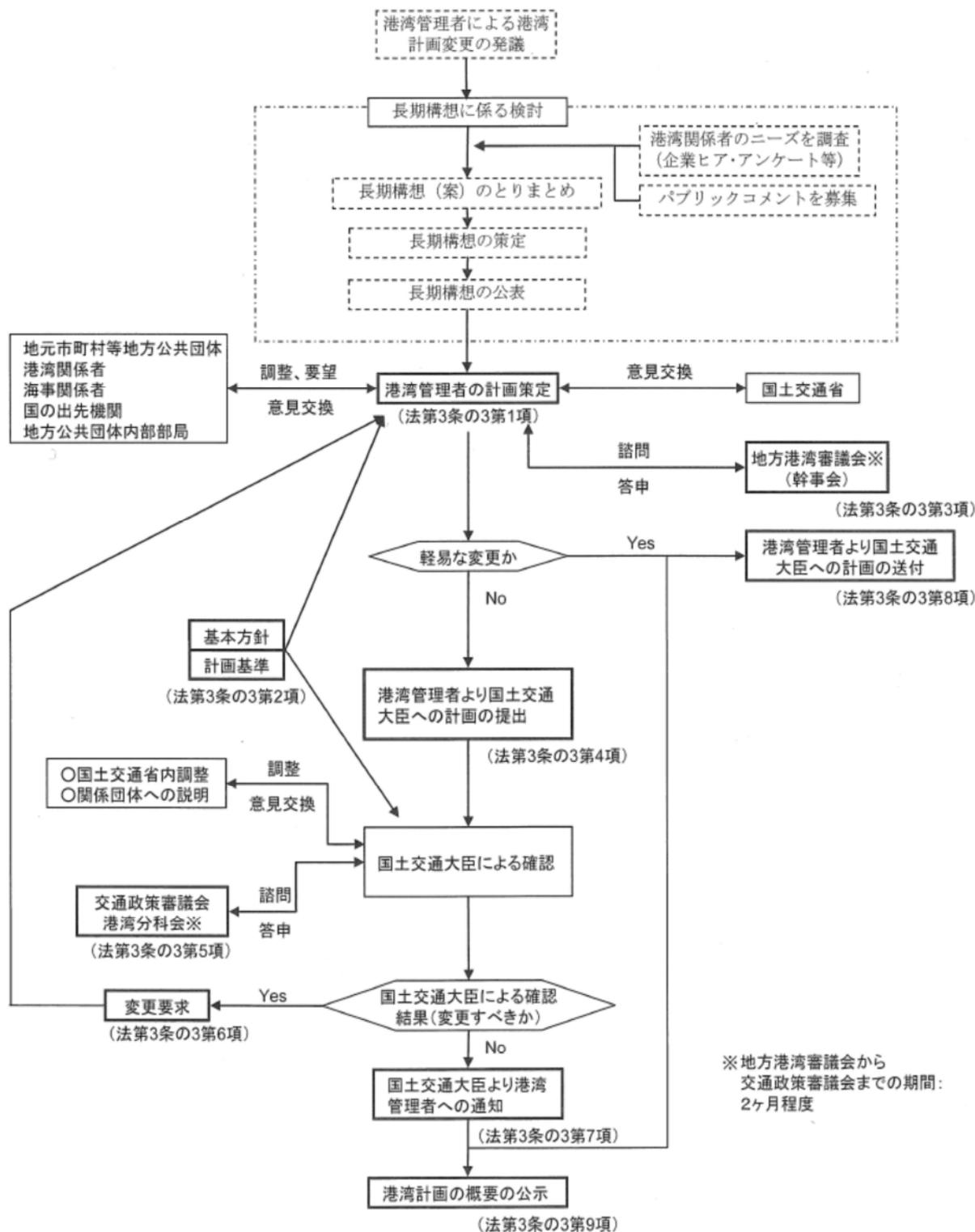
(出典：公益社団法人日本港湾協会「港湾行政の概要(平成29年度)」)



(法は都市計画法)

(参考5) 港湾計画の変更に関する手続

(出典：公益社団法人日本港湾協会「港湾計画書作成ガイドライン(改訂版)」)



(法は港湾法)

官民連携や民間開発に係る支援制度の例

<http://www.mlit.go.jp/common/001217698.pdf>

<http://www.mlit.go.jp/common/001217699.pdf>

国土交通省ホームページ資料より抜粋

<事例その1>

官民連携基盤整備推進調査費

～官民連携による地域活性化のための基盤整備推進支援事業～

1 概要

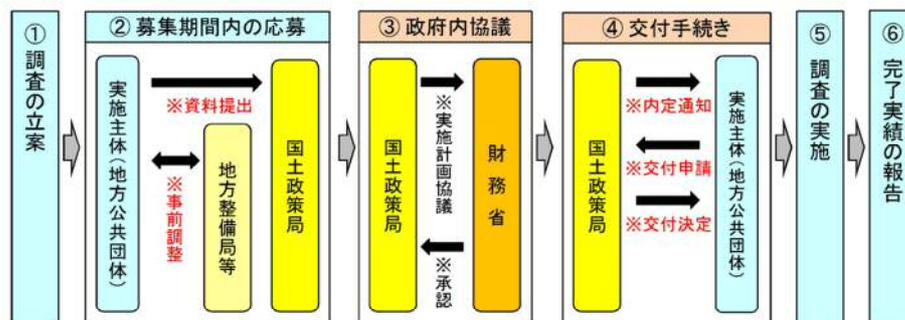
地域の経済団体等の多様な主体が地方公共団体と連携して策定する広域的な地域戦略に資する基盤整備事業を推進するために必要な調査に要する経費の一部を国が補助することにより、当該基盤整備事業の計画段階から実施段階への円滑かつ速やかな移行を図り、民間の活力を最大限に活かす。

2 対象要件

補助対象事業は、基盤整備事業を推進するために必要な調査※1であって、次に掲げる要件の全てを満たすもの(国土交通省所管の補助の対象となる内容の調査を除く)

- ① 国土形成計画法(昭和26年法律第205号)に基づく広域地方計画等において定められた方針、目標、施策に調和したものであること
- ② 地域の住民等の意見を反映するための手続を経て策定された広域的な地域活性化に関する戦略※2の実現に資する基盤整備事業であって、補助対象者が行うものに関するものであること
- ③ 民間事業者等が行う事業活動※3と一体的に基盤整備事業を推進することにより、効果的・効率的な基盤整備事業の実施が図られること
- ④ 基盤整備事業の実施段階においては、社会資本整備総合交付金の基幹事業等※4として実施が可能なものであること

3 募集から調査までの流れ



※1 「調査」の内容は以下の通り。

- ①データ収集: 地形、地質、交通量、環境等に関する調査
- ②概略設計: インフラ施設の基本的仕様の検討、概略設計図、パース作成、概略事業費の検討等
- ③整備効果の検討: インフラ整備による効果、便益、経済効果等の検討
- ④①～③に関連して必要なその他の調査

※2 「戦略」は、本事業の実施に先立ち新たに策定された戦略のほか、パブリックコメント等地域住民の意見を反映する手続を経て策定された地方公共団体のマスタープラン等、既存の戦略でも可。

※3 例えば、集客施設や工場等の生産・物流拠点、研究開発拠点の整備等といった設備投資、観光面での認知度向上や普及啓発などといったソフト対策等を指す。

※4 「等」には個別補助金や地域自主戦略交付金により実施される基盤整備事業を含む一方、社会資本整備総合交付金の効果促進事業は含まない。

<事例その2>

まち再生出資業務

1 概要

市町村が定める都市再生整備計画※5 の区域内で民間事業者が実施する都市開発事業に対して、機構が出資を行うことにより、事業者に近い立場から立ち上げ支援を行う制度。(出資に当たっては、国土交通大臣の認定が必要)

2 支援要件

対象区域	都市再生整備計画の区域
事業規模 (事業区域面積)	① 三大都市圏の既成市街地等の区域 0.5 ha以上
	② 上記①の区域以外 0.2 ha以上 ただし、次のいずれかに該当する施設を含む事業(500㎡) 1) 教育文化施設 学校、図書館、博物館、美術館等 2) 医療施設 病院、診療所等 3) 社会福祉施設 (有料老人ホーム、老人デイサービスセンター、障害者支援施設、母子福祉センター、サービス付き高齢者向け住宅等) 4) 子育て支援施設(認定こども園、保育施設、一時預かり施設等) 5) 商業施設(飲食料品、日用品等の販売店その他の地域住民の生活に関する需要に応じて行う商品の販売又は役務の提供を行う施設)
	③ 低未利用土地の区域内における次のいずれかの事業 500㎡以上 a) 都市再生整備計画に記載された事業 b) ② 1)~5)のいずれかに該当する施設、宿泊又は交流拠点施設を含む事業
整備要件	緑地、広場等の公共施設の整備を伴うもの
支援対象	上記区域・規模要件等を満たし、国土交通大臣の認定を受けた民間都市開発事業に係る次のもの ① 認定を受けた事業者(専ら、認定事業を目的とする株式会社、合同会社又は特定目的会社) ② 認定を受けた事業者(開発の主体から建築物及び敷地 信託受益権を含むを取得し、管理・処分を行う者 床取得会社など、専ら、その取得・管理・処分を目的とする株式会社、合同会社又は特定目的会社) ③ 認定事業に係る不動産特定共同事業契約に基づく出資等
限度額	以下の額のうち最も少ない額 ①「公共施設等整備費」、②「総事業費の50%」、③「資本の額の50%」 誘導施設がある場合は、その整備費を①に上積みできる
事業採算性	10年以内に配当等を行うことが確実であると見込まれること等

※5 都市再生整備計画

都市再生特別措置法に基づき市町村が作成する公共公益施設の整備等に関する計画で、同計画に都市再生整備計画の区域が設定されている。

3 特色

一律に出資形態が固定されていないため、事業者は資金ニーズに応じた個別・柔軟な出資 株式の取得、特定目的会社の優先出資証券の取得、匿名組合出資等が受けられる。

事業全体のリスクが縮減されることが呼び水となり、民間金融機関の融資等の資金が調達しやすくなる。(下図参照)

