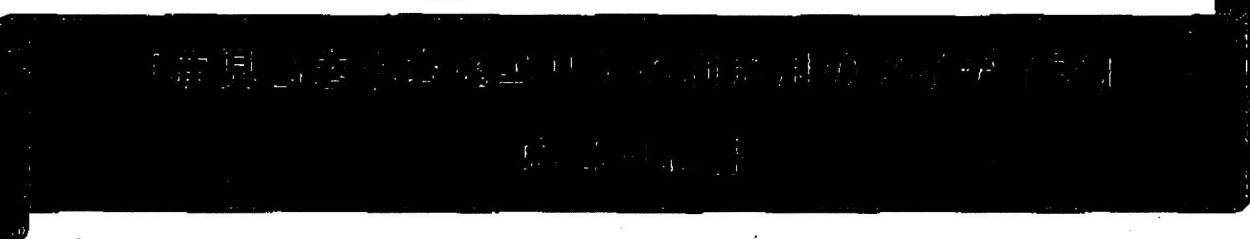




受付 No. (事務局記載欄) 198



(ふりがな) 応募者名 (個人・団体)		(かごしましりつはしがみねいしやうがっこう) 鹿児島市立星峯西小学校6年1組 (団体)		住所	鹿児島市星ヶ峯4丁目9番1号
性別	男: 19名 女: 21名	年代 (○で囲む)	10歳未満・10代・ 20代・30代・40代・ 50代・60代・70代・ 80代以上	電話番号 (団体の場合は担当者 名も記載)	099-265-3956 (担当者名: XXXXXXXXXX)
プレゼンテーション参加 の可否 (○で囲む)			☒ 可 ☐ 否		

子供たちや一生懸命考えました。検討していただけと嬉しい。

- ※ 次ページの「鹿児島県本港区エリアの利活用のアイディア」応募様式は、「鹿児島県本港区エリアの利活用に係る検討委員会」の検討資料として、公表する場合があります。ただし、応募者名・住所・電話番号の個人情報は公表しません。
- ※ 応募者名・住所・電話番号の個人情報については、本事業の目的以外には使用しません。
- ※ 応募内容に機密事項がある場合には、応募者の責任で権利保全をお願いいたします。
- ※ 応募内容の展示、公表に関する権利は、主催者が優先保持します。
- ※ 提出された資料については、返却いたしません。
- ※ プレゼンテーション参加を「可」として申請した方の中から、プレゼンテーション参加者として選定された方には、後日、事務局より連絡します。
- ※ 次ページの応募様式については、任意様式に記載して頂いても構いません。
- ※ 募集に関する詳細については、「鹿児島県本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集要項」をご覧ください。

【提出先・お問い合わせ先】

鹿児島県土木部港湾空港課本港区まちづくり推進室
〒890-8577 鹿児島市鴨池新町10番1号

TEL: 099-286-3665 FAX: 099-286-5629

「鹿児島県電子申請共同運営システム(e(いー)申請)」

URL: <https://shinsel.pref.kagoshima.jp/4K2ABecG>

2つの案を提案します！

海を楽しめて、さらに桜島も楽し
む事ができる、テーマパーク
の建設を提案します

海の良さを知ってもらいたい

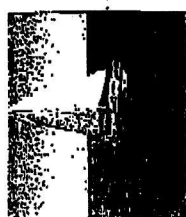
近ごろのようにはテーマパーク
を作れば、海のことを好きに
なってくれる人が増えるので
は？と考えました！

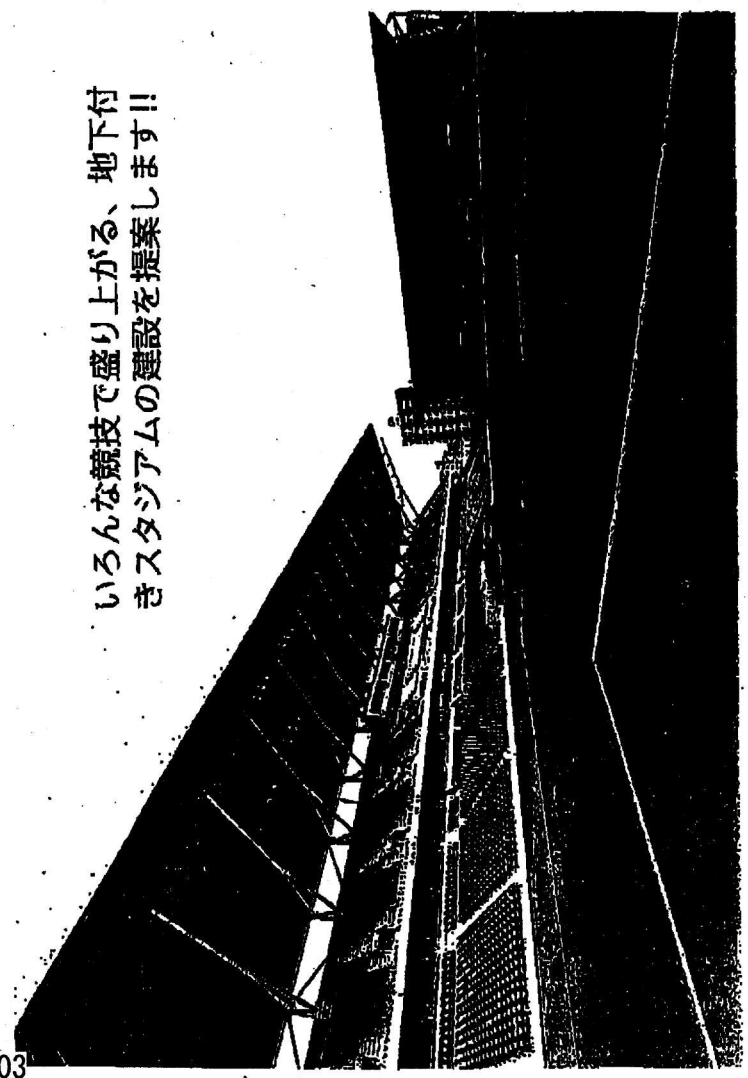
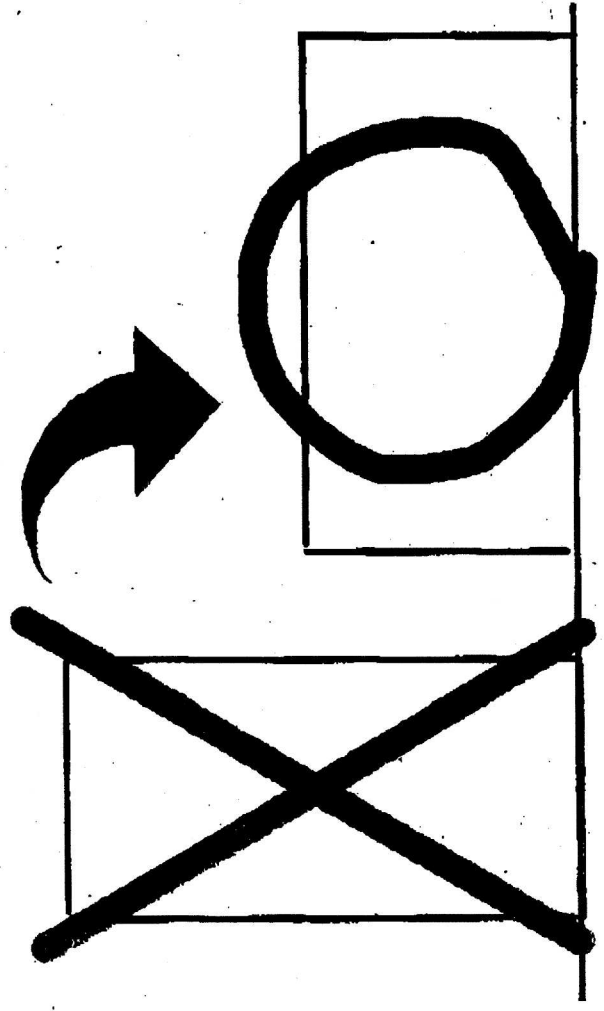
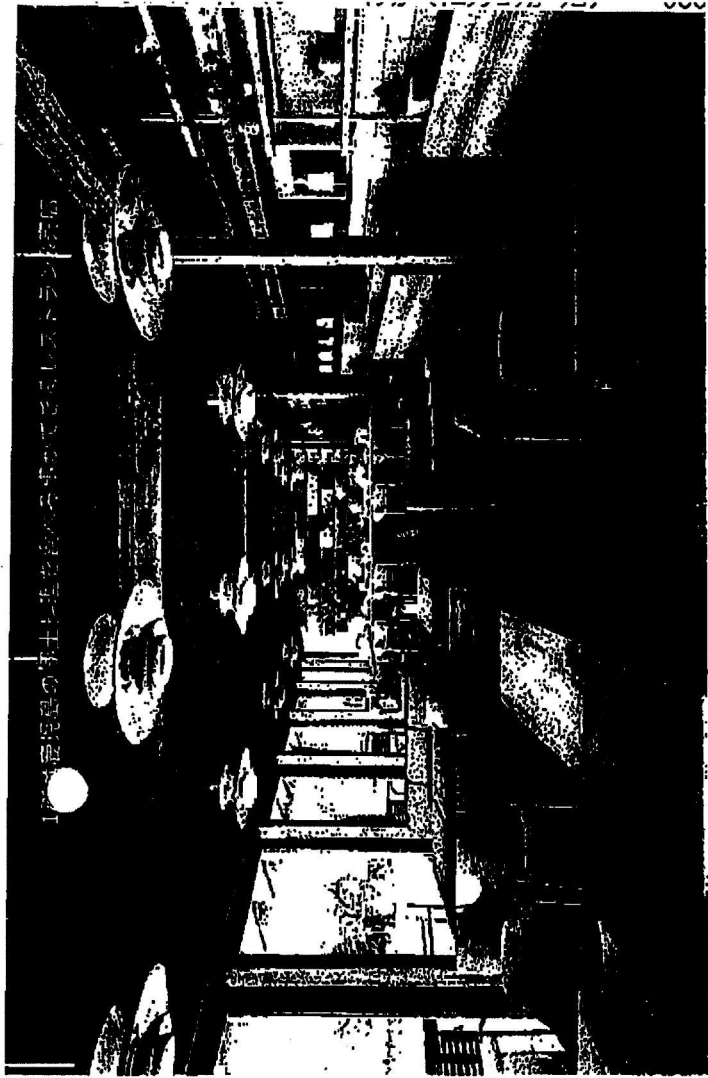


カヌー、カヤック、ヨット、
サップの貸し出し

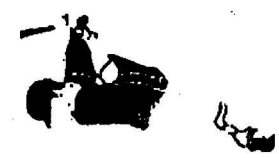


グラスボートにも、
乗る事ができます!!





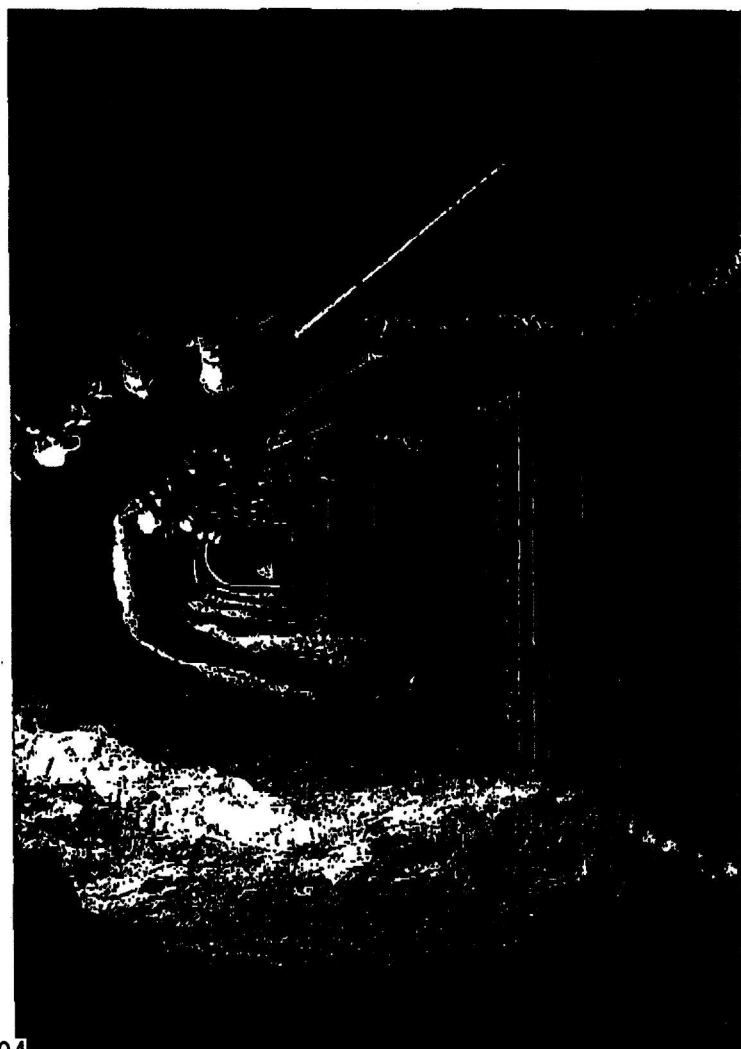
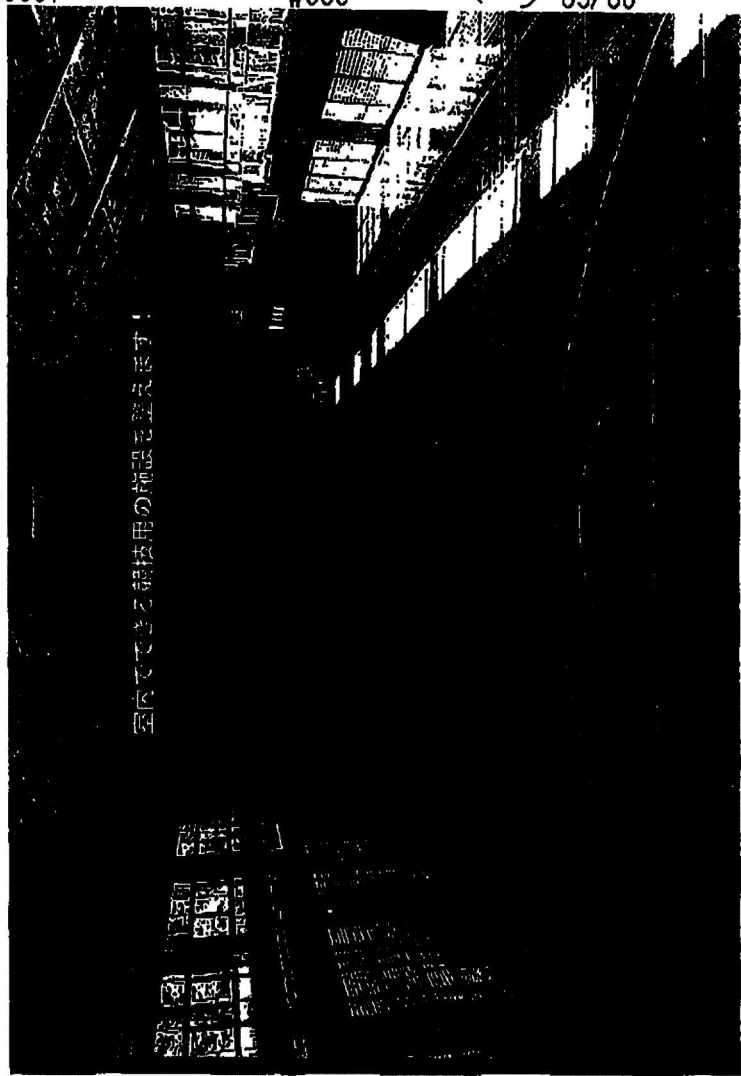
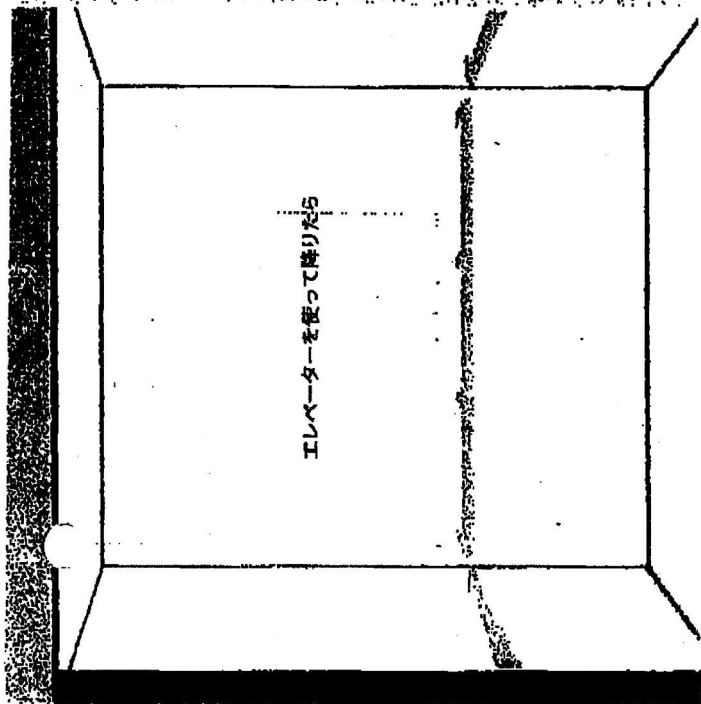
いろんな競技で盛り上がる、地下付きスタジアムの建設を提案します!!



サッカーだけではなく……

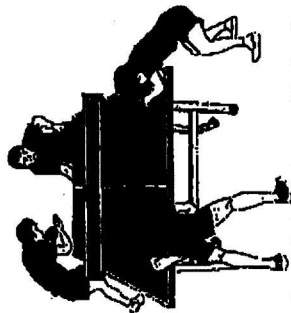


野球などの競技でも、スタジアムは使うことができます。



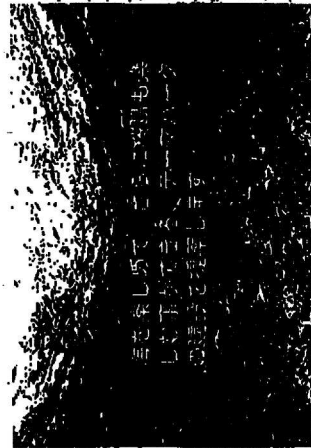
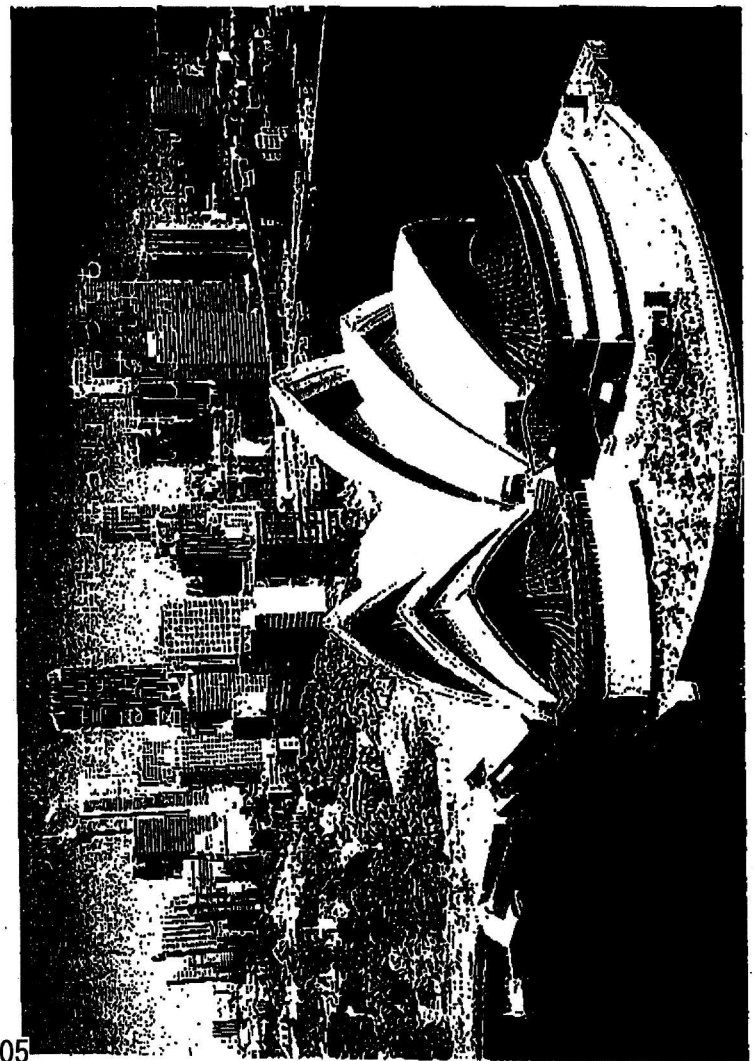


室内なので……



バスケットボールや卓球などの
スポーツもできます。

屋外競技に興味はないけれど、
室内競技には興味がある
という人にもおすすめです！



いるんだと聞いてびっくり。地下鉄
でバスケットボールの試合を観戦します！！

桜島や海などの鹿児島県の特徴を生かした建物を通して、
鹿児島県の良さにふれましょう！！

199

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを募集します！（アイデアを直接入力できる専用ページです。）



受付番号: 9730388

申請日: 令和05年04月17日

番号	項目名	入力内容
1	応募者名(個人または団体)	国立病院機構 鹿児島医療センター
2	応募者名(ふりがな)	田中康博
3	住所	鹿児島市城山町8-1
4	性別	男性
5	年代	60代
6	電話番号	(固定電話)099-223-1151
7	プレゼンテーション参加の可否	可
8	以下にアイデアを記入してください。	少子高齢化、人口減少が進む鹿児島の10年後、20年後を見据え、安心して生活できる医療環境整備が必要と考える。今、鹿児島市の開発はショッピングモールとマンション建設が殆どだが、医療福祉の中心となるエリアが必要ではないだろうか。現在の鹿児島医療センターの敷地とwaterfront areaを交換し、国立病院機構側は、機能的な病院の再建ができ、鹿児島市のみならず、鹿児島市以外の広範な地域の受け入れが可能となり、鹿児島県の住民の方々の期待に応えることが可能となる。一方、現鹿児島医療センター跡地(私学校跡)に記念館やコンベンションセンターを作り、旧鶴丸城を活用した観光と文化、歴史ゾーンを構築し鹿児島県の名所の一つになるのではないのでしょうか。ドルフィンポート跡地活用のみならず、歴史ある鹿児島のアピールのため鶴丸城周辺の開発も同時に考え、鹿児島を文化都市にしてみてもはどうでしょうか。
9	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
10	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
11	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
12	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	

200

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを募集します！(アイデアを直接入力できる専用ページです。)



受付番号: 9730451

申請日: 令和05年04月17日

番号	項目名	入力内容
1	応募者名(個人または団体)	
2	応募者名(ふりがな)	
3	住所	
4	性別	男性
5	年代	60代
6	電話番号	
7	プレゼンテーション参加の可否	否
8	以下にアイデアを記入してください。	子供たちの楽しそうな笑い声が聞こえるような遊園地を含むテーマパークを 子供たちのアイデアを広く募って作ってください。 身体に不自由がある方達も分け隔てなく楽しめるよう必ず障害者対応設備設置で。 裕福で無い家庭の子も楽しめるよう低料金で。 鹿児島のすべての子供たちがワクワクして思い出に残るような 有意義な施設を是非よろしくお願いします。
9	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
10	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
11	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
12	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	

20/

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを募集します！(アイデアを直接入力できる専用ページです。)



受付番号:9730478

申請日:令和05年04月17日

番号	項目名	入力内容
1	応募者名(個人または団体)	
2	応募者名(ふりがな)	
3	住所	
4	性別	男性
5	年代	30代
6	電話番号	
7	プレゼンテーション参加の可否	否
8	以下にアイデアを記入してください。	スケートボードやBMXなどが自由に楽しめるアーバンスポーツパークになったらいいと思う。
9	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
10	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
11	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
12	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	

202

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを募集します！(アイデアを直接入力できる専用ページです。)



受付番号: 9730522

申請日: 令和05年04月17日

番号	項目名	入力内容
1	応募者名(個人または団体)	
2	応募者名(ふりがな)	
3	住所	
4	性別	男
5	年代	20代
6	電話番号	
7	プレゼンテーション参加の可否	否
8	以下にアイデアを記入してください。	前提として、鹿児島県の案(ウォーターフロントパークを残す)を採用したものとする。 ドルフィンポート跡地、各フェリーターミナルおよび周辺の道路・敷地を一体的に整備する。 現状周辺の敷地は、駐車場として使われているものの余分な隙間があり、道路が複雑にひかれているため敷地が乱雑に配置されている。 私の提案としては、フェリーターミナルの機能を北埠頭にまとめ、空いたスペースの広範囲を駐車場として整備する計画である。 この計画によって、現在のドルフィンポートの駐車場としての役割を引き継ぎつつ県総合体育館の利便性を高めることができる。 機能が一元化された北埠頭については、鉄道のターミナル駅のように整備する。待合室にはデジタルサイネージを用いて観光客に分かりやすく案内する。(例:種子島方面は東側岸壁、奄美方面は南側岸壁) なお、桜島フェリーについても乗り場を統合する方が渋滞緩和などの観点から望ましいと考える。 上述により南埠頭のスペースが空くため、サッカースタジアムを建てる場合はそのスペースに建てることできる他、建てない場合は新港の旅客機能を移設し、新港を漁業などの貨物専用とすることもできる。 種子屋久高速船ターミナル付近は大規模な駐車場として整備することと想定するが、計画によっては種子屋久高速船ターミナル付近をサッカースタジアムにすることもできる上、サッカースタジアムと県総合体育館の立地を逆にしても良いと考える。 以上を踏まえると、ウォーターフロントパークは市民共通の財物であるため原則残しつつ、広範囲に広がっているフェリー乗り場を集約し、空き地にスポーツコンベンション施設や駐車場を整備するべきである。 市では錦江湾サマーナイト大花火大会が毎年夏に開催されているが、私はドルフィンポートから楽しんでいた観覧車が多かったことが印象に残っている。コロナ禍を経て再び同じ構図で誰もが楽しめるように、少なくともウォーターフロントパークは残すべきである。この再開発が将来に便益をもたらすことを強く望んでいる。

9	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
10	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
11	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
12	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	

203

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを募集します！(アイデアを直接入力できる専用ページです。)



受付番号:9730577

申請日:令和05年04月17日

番号	項目名	入力内容
1	応募者名(個人または団体)	
2	応募者名(ふりがな)	
3	住所	
4	性別	男性
5	年代	30代
6	電話番号	
7	プレゼンテーション参加の可否	可
8	以下にアイデアを記入してください。	各種災害による被災体験が可能な体験型防災教育施設 【提案理由】 私自身が熊本市の職員として熊本地震を経験した際に、市民を援助する行政側・受援する市民側それぞれの被災時対応力不足を痛感した。これはそれぞれの立場における事前防災知識及び災害発生時に起こる行政インフラ環境崩壊への適応力の不足、そしてそれらを事前に習得していなかった根本には、各種被災経験の不足による日ごろからの災害に対する危機感の欠如が原因であったと振り返っている。そこで、この被災経験に基づく学びを広く市民、県民、特に次世代を担う若年層へ還元するため上記防災教育施設の設立を提言するもの。 【提案者経歴】 【提案者連絡先】
9	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
10	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	

11	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
12	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	

204

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを募集します！(アイデアを直接入力できる専用ページです。)



受付番号: 9730661

申請日: 令和05年04月17日

番号	項目名	入力内容
1	応募者名(個人または団体)	
2	応募者名(ふりがな)	
3	住所	
4	性別	男
5	年代	50代
6	電話番号	
7	プレゼンテーション参加の可否	可
8	以下にアイデアを記入してください。	私は本港地区の将来計画について、交通渋滞を緩和するための新規の臨海高速鉄道に関する車両基地および車両整備施設を確保するための用地として整備・開発していくことを提案します。 現在鹿児島市では、臨海地区などへの市電の延伸などについて協議されてきたとされていますが、幹線道路と平面交差したり道路の一部占有が必要となるような市電の延伸には県や市の道路行政の理解が得られにくく、また市電側にとっても分岐箇所が増えることで市電の交差点での進行待ち時間の延長や支線となる区間では運行間隔が間引きされることによる運転頻度の減少など、市電利用者にとっても必ずしもメリットが多くないと思われることから一向に進展を見ない現状となっています。 一方では鹿児島港の各埠頭は最も北の桜島埠頭から南端の鴨池埠頭(あるいは七ツ島の離島航路のターミナル)方面別に点々と分散しており、航路同士の乗り継ぎの際や中央駅など市街中心へ向かう為の交通手段が必ずしも分かり易くて利便性が高いとは言えない状況にあります。 そこで、南北に分散している離島ターミナルを数珠繋ぎにするようにモノレールまたは新交通システムによる高架主体の新しい交通システム(大都市の臨海高速鉄道などに準ずるもの)を将来的に構築していくことは離島航路の利用促進はもちろん、途中の陸上競技場や白波スタジアムへのサッカー観客輸送、市役所および県庁エリアへの市・県民の移動やこれらへの通勤輸送、鴨池ニュータウン地区からの住勤近接輸送など、新設の臨海高速鉄道が鹿児島のウォーターフロント地区の将来像を大きく変えていく可能性があります。建設費用についても他の大都市圏の臨海高速鉄道と同様に国家や県・市との調整で港湾開発予算が活用できる可能性があります。市電での延伸計画では最大のネックとなっている道路行政からの難色についても、新路線計画では港湾行政が主体となって港湾用地を中心に路線計画を行うことでその懸念を排除することも可能と思われます。 本県では近年自動車の利便のみに重点を置いた都市計画が進められていますが、いずれこうした道路依存に重点を置いた政策では限界もあり行

9	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
10	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
11	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
12	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	

私は本港地区の将来計画について、交通渋滞を緩和するための新規の臨海高速鉄道に関する車両基地および車両整備施設を確保するための用地として整備・開発していくことを提案します。

現在鹿児島市では、臨海地区などへの市電の延伸などについて協議されてきたとされていますが、幹線道路と平面交差したり道路の一部占有が必要となるような市電の延伸には県や市の道路行政の理解が得られにくく、また市電側にとっても分岐箇所が増えることで市電の交差点での進行待ち時間の延長や支線となる区間では運行間隔が間引きされることによる運転頻度の減少など、市電利用者にとっても必ずしもメリットが多くはないと思われることから一向に進展を見ない現状となっています。

一方では鹿児島港の各埠頭は最も北の桜島埠頭から南端の鴨池埠頭（あるいは七ツ島の離島航路のターミナル）方面別に点々と分散しており、航路同士の乗り継ぎの際や中央駅など市街中心へ向かう為の交通手段が必ずしも分かり易くて利便性が高いとは言えない状況にあります。

そこで、南北に分散している離島ターミナルを数珠繋ぎにするようにモノレールまたは新交通システムによる高架主体の新しい交通システム（大都市の臨海高速鉄道などに準ずるもの）を将来的に構築していくことは離島航路の利用促進はもちろん、途中の陸上競技場や白波スタジアムへのサッカー観客輸送、市役所および県庁エリアへの市・県民の移動やこれらへの通勤輸送、鴨池ニュータウン地区からの住勤近接輸送など、新設の臨海高速鉄道が鹿児島のウォーターフロント地区の将来像を大きく変えていく可能性があります。建設費用についても他の大都市圏の臨海高速鉄道と同様に国家や県・市との調整で港湾開発予算が活用できる可能性があります。市電での延伸計画では最大のネックとなっている道路行政からの難色についても、新路線計画では港湾行政が主体となって港湾用地を中心に路線計画を行うことでその懸念を排除することも可能と思われます。

本県では近年自動車の利便のみに重点を置いた都市計画が進められていますが、いずれこうした道路依存に重点を置いた政策では限界もあり行き詰まりの可能性もあります。近隣他県に目を移しますと、沖縄県には空港からの都市モノレールがすでに存在し、さらなる延伸や別の新線構想があるほか、熊本県でも空港連絡鉄道がルート選定の段階に進んでいること、同じく熊本市での都市高速道路の構想もあることなどを踏まえれば、これまで本県での新規臨海高速鉄道などが検討されていなかったことが不思議でなりません。

こうした新規の高速鉄道を開設する際に、課題となることが予想されるのが車両基地や整備工場の確保です。こうした設備を置くには当然一定規模の敷地面積が必要とされますが、本港地区はこうした用途に極めて適しており、単なる集客目的の施設を建設するのではなく、臨海地区全体に高い利便性をもたらすことが予想される上記の新規臨海高速鉄道関連の用地として活用されることを提案いたします。

205

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを募集します！(アイデアを直接入力できる専用ページです。)



受付番号: 9730688

申請日: 令和05年04月17日

番号	項目名	入力内容
1	応募者名(個人または団体)	
2	応募者名(ふりがな)	
3	住所	
4	性別	男性
5	年代	30代
6	電話番号	
7	プレゼンテーション参加の可否	可
8	以下にアイデアを記入してください。	鹿児島県は全国でも素晴らしい観光地となっているのに対し、全国の方にその良さをすべてが伝わり切っていないのではないかと(行ったことがある人も含め)と県外の人と話していてよく思うことがあります。 その原因の1つが各観光地の距離だと思います。 例えば霧島、桜島、指宿の砂蒸し温泉、天文館や屋台村など全て巡るのは1日の休みではゆっくりと巡れる距離ではありません。 そこで、この桜島の目の前にある鹿児島港本港区の利活用して鹿児島全土の良さが詰まった施設を作るのがいいと考えます。 その施設には足湯や、砂蒸し温泉の体験、黒豚や鶏のお店、各鹿児島焼酎が飲めるエリア、長島のぶりの養殖や枕崎のカツオが体験できるエリア、薩摩の歴史ができるエリアなどが1か所に集まるテーマパークのような施設となります。 そこでは毎日決まった時間におはら祭りのような踊りが見たり踊ったりできるようなエリアがあってもいいと思います。 これは沖縄に旅行に行った際、沖縄の人は太鼓をたたいたり歌ったり県外の人と思う沖縄のイメージをそのまま全力で取り組んでいるのを見て思いました。 この施設だけは、焼酎が出てくる蛇口や西郷さんみたいな格好の人が歩いていたり黒豚が当たり前のように歩いていたたりそんな場所になってもいいと思います。 そこで来た観光客が各観光地を体験して本場の砂蒸し温泉を体験する為に指宿に行こうかなとかお土産に枕崎のカツオを買っていこうかなとか、そ

9	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
10	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
11	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
12	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	

鹿児島県は全国でも素晴らしい観光地となっているのに対し、全国の方にその良さすべてが伝わり切っていないのではないかと（行ったことがある人も含め）と県外の人と話していてよく思うことがあります。

その原因の1つが各観光地の距離だと思います。

例えば霧島、桜島、指宿の砂蒸し温泉、天文館や屋台村など全て巡るのは1日の休みではゆっくりと巡れる距離ではありません。

そこで、この桜島の目の前にある鹿児島港本港区の利活用して鹿児島全土の良さが詰まった施設を作るのがいいと考えます。

その施設には足湯や、砂蒸し温泉の体験、黒豚や鶏のお店、各鹿児島の焼酎が飲めるエリア、長島のぶりの養殖や枕崎のカツオが体験できるエリア、薩摩の歴史ができるエリアなどが1か所に集まるテーマパークのような施設となります。

そこでは毎日決まった時間におはら祭りのような踊りが見たり踊ったりできるようなエリアがあってもいいと思います。

これは沖縄に旅行に行った際、沖縄の人は太鼓をたたいたり歌ったり県外の人が思う沖縄のイメージをそのまま全力で取り組んでいるのを見て思いました。

この施設だけは、焼酎が出てくる蛇口や西郷さんみたいな格好の人が歩いたり黒豚が当たり前のように歩いたりそんな場所になってもいいと思います。

そこで来た観光客が各観光地を体験して本場の砂蒸し温泉を体験する為に指宿に行こうかなとかお土産に枕崎のカツオを買っていかうかなとか、そういう風になれば鹿児島市街の観光地にもメリットがあると思います。

観光客が気軽に行きやすいテーマパークがいいと思います。



受付 No. (事務局記載欄)

206

「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」

応募申請書

(ふりがな) 応募者名 (個人・団体)		()		住所	
性別	男	年代 (○で囲む)	10歳未満・10代・ 20代・30代・40代・ 50代・60代・70代・ 80代以上	電話番号 (団体の場合は担当者 名も記載)	(担当者名)
プレゼンテーション参加 の可否 (○で囲む)			☒ 可 ☐ 否		

- ※ 次ページの「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」応募様式は、「鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会」の検討資料として、公表する場合があります。ただし、応募者名・住所・電話番号の個人情報は公表しません。
- ※ 応募者名・住所・電話番号の個人情報については、本事業の目的以外には使用しません。
- ※ 応募内容に機密事項がある場合には、応募者の責任で権利保全をお願いいたします。
- ※ 応募内容の展示、公表に関する権利は、主催者が優先保持します。
- ※ 提出された資料については、返却いたしません。
- ※ プレゼンテーション参加を「可」として申請した方の中から、プレゼンテーション参加者として選定された方には、後日、事務局より連絡します。
- ※ 次ページの応募様式については、任意様式に記載して頂いても構いません。
- ※ 募集に関する詳細については、「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集要項」をご覧ください。

【提出先・お問い合わせ先】

鹿児島県土木部港湾空港課本港区まちづくり推進室

〒890-8577 鹿児島市鴨池新町 10 番 1 号

TEL: 099-286-3665 FAX: 099-286-5629

「鹿児島県電子申請共同運営システム(e(いー)申請)」

URL: <https://shinsei.pref.kagoshima.jp/4K2ABecG>

「鹿児島港本港区エリアの利活用アイディア」

応募様式

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアを記載してください。

私個人が考える、当区の発展再開発計画について下記の通り提案致します。県民が誇れる、賑わいのあるエリアになればと思います。

イメージは別添のイラストを参照頂けますと幸いです。

【北埠頭】

現在利用率の低い港湾施設を撤去し、元々水族館があることにより持っている集客力をさらに高める商業施設を設置(参考:神戸のモザイク、サンフランシスコのフェリービルディング)。

国際都市として各姉妹都市を意識した町を作るのも一手。本港地区の一大観光拠点として整備する。施設は景観、夜景も意識した外観、配置に。

【南埠頭】

港湾施設の役割を担うべく整備。これまで船を使わない人には正直縁のない地区であったため、上述の北埠頭の夜景を一望できる展望デッキや、ホールなどを整備し人の交流や観光拠点としても活用(参考:横浜の大桟橋)し土地を最大限利用する。

【WFP】

現在でも市民の憩いの場として活用されており、抜群の景観を持つことから保全が望ましい。

小規模のカフェを設置しくつろぎの場としても利用できると良い(参考:横浜の象の鼻パーク)。

【DP跡】

新体育館と位置付けるコンベンションセンターを設置。体育館のほかにイベント開催等の機能をつけることは必須。

また北側に多目的広場と宿泊施設を設置し、本港地区の宿泊需要を満たす。

【住吉15番街区】

市の構想にあるサッカースタジアムを本港地区に新設するのは困難と考えられるが、設置するならばこの区域しか残っていないと考える。

港湾関係の調整、土地拡張など難点もあるが、集客力向上なとメリットもある為一考の余地あり。

【既存施設】

桜島フェリー、いおワールドかごしま水族館、種子島・屋久島航路の施設は維持、改修。

また県営駐車場は収容台数増のため景観に配慮した形で立体化。

【市電延線】

鹿児島駅、鹿児島中央駅、天文館、本港地区の周遊性と利便性向上のため、市電を延線する。

電停は北から「桜島・水族館前」「コンベンションセンター・WFP」「南ふ頭」「スタジアム前」。

土地に限りがある為、場合に応じて一方通行や単線と複線の両立も視野。

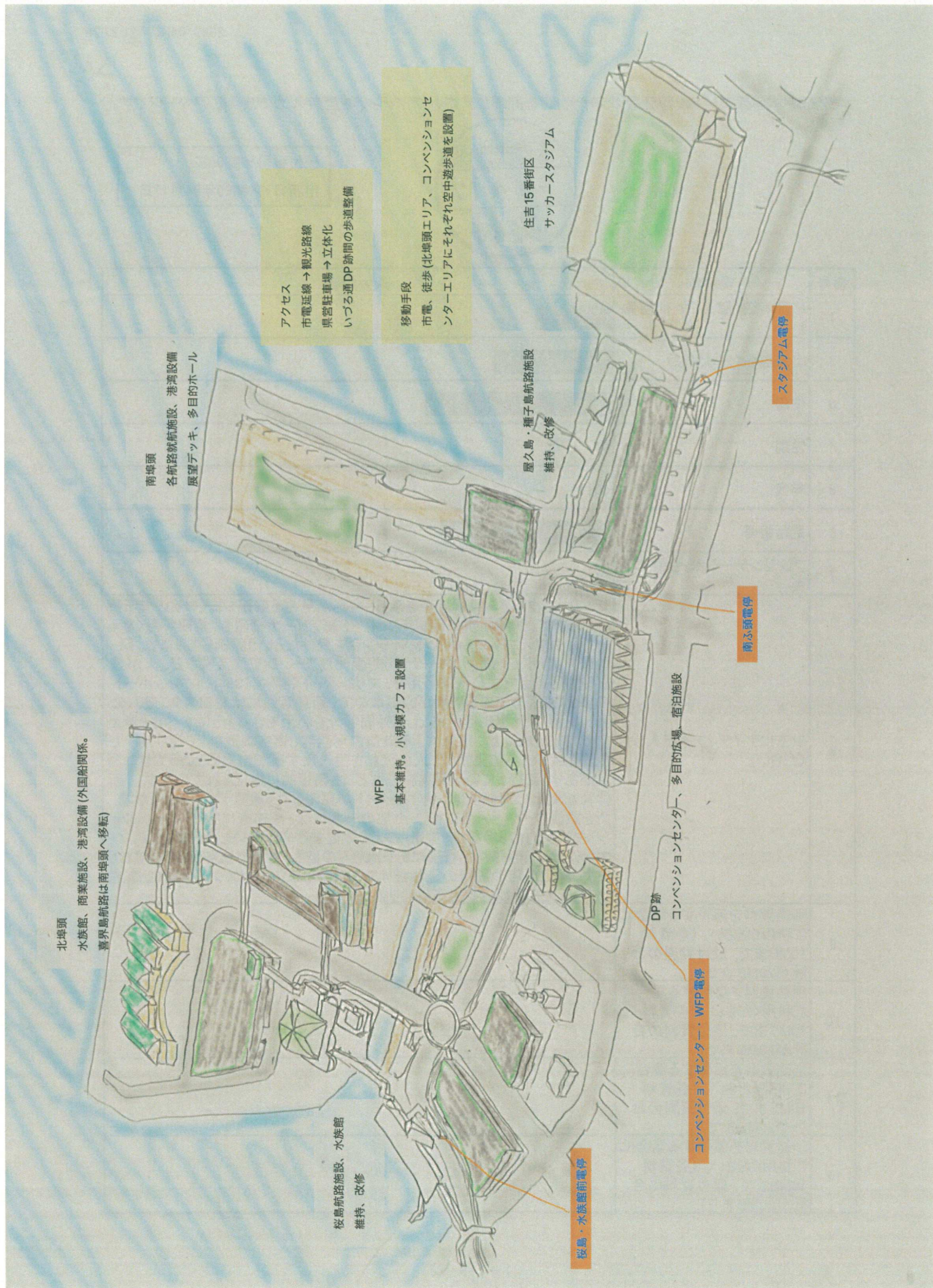
【歩道整備】

回遊性向上のため、北埠頭エリアとコンベンションセンターエリアに空中歩道を設置。

また現状で天文館地区と本港地区に実際の距離以上の心理的距離があると感じるため、

いづろ通-DP跡の歩道整備も合わせて実施。

※任意様式に記載して頂いても構いません。



207

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを募集します！(アイデアを直接入力できる専用ページです。)



受付番号: 9730852

申請日: 令和05年04月17日

番号	項目名	入力内容
1	応募者名(個人または団体)	
2	応募者名(ふりがな)	
3	住所	
4	性別	男
5	年代	40代
6	電話番号	
7	プレゼンテーション参加の可否	否
8	以下にアイデアを記入してください。	サッカースタジアムは緑地帯を潰し、桜島が見える景観も悪くなるので不要と考えます。伊藤知事のドルフィンポート跡アリーナ構想も、景観が悪くなると住民や地元マスコミから大バッシングを受けたという事例もあります。緑地帯マリンポートは、サマーナイトや鹿児島ラーメン王決定戦など、人が集まる重要拠点です。そのうえで、マリンポート利用者にはドルフィンポートのように雨宿りできる場所が必要なので、新体育館には豊田スタジアムのように通り抜け出来る通路として外周部分を利用できるようにすべきと考えます。アミュ鹿児島、東急による渋谷の再開発、道玄坂通など、通り抜けできる通路がある建築物は、人の流れを生み出す事が出来るという大きな利点があり、流行っている商業施設はどこも積極的に取り入れています。新体育館屋上の海側には、サマーナイトが見えるよう展望デッキのような場所を設置すべきと考えます。土地の一角には、東市来にある「Hamapoke(ハマポケ)」のようなシェア用力カフェを設置するのが良いと考えます。ハマポケには、県のような場所にある流行りの店も、今まで数多く出店しております。固定の店や固定の施設だけで構成するよりも、リスクが少なく話題性があり、人を呼び込む目玉になり得ます。
9	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
10	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
11	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
12	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	

208

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを募集します！(アイデアを直接入力できる専用ページです。)



受付番号: 9730881

申請日: 令和05年04月17日

番号	項目名	入力内容
1	応募者名(個人または団体)	
2	応募者名(ふりがな)	
3	住所	
4	性別	男性
5	年代	40代
6	電話番号	
7	プレゼンテーション参加の可否	否
8	以下にアイデアを記入してください。	グランドデザイン「色々な道が集まる緑日広場」 芝生の道や土の道、石の道、水たまりのできるアスファルトの道があったり、田んぼのあぜ道があったりしながら中心の広場へと道がつながる。それぞれの道の両側や片側では、ハンドメイドやキッチンカー、露天、フリーマーケット、鹿児島県内の地域のふるさとの特産品を販売するお店などが週を違ったりして出店する。普段は受けて(お客様)だった方が、出して(販売員)になったりできる。 緑日をイメージするような広場。 中心の広場では、音楽の演奏や舞台、鬼火焚き、少し小さな火を囲んで輪になって踊ったり、お笑いなど、みんなが一体になれるようなお祭り、青空や星空が見える舞台装置にする。 色々な道が集まる緑日広場から、またそれぞれの道へ戻っていく。この緑日広場で完結するのではなく、集まっては戻る、相乗効果を生むような広場にする。
9	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
10	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
11	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
12	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	

209

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを募集します！(アイデアを直接入力できる専用ページです。)



受付番号: 9730899

申請日: 令和05年04月17日

番号	項目名	入力内容
1	応募者名(個人または団体)	
2	応募者名(ふりがな)	
3	住所	
4	性別	女
5	年代	40代
6	電話番号	
7	プレゼンテーション参加の可否	否
8	以下にアイデアを記入してください。	国分城山公園のような、自然や眺望がありながらも、遊具や観覧車・ゴカート等の子どもが楽しめる施設もある公園ができるといいなと思います。屋内施設も併設させ、火山灰を活用した砂場やアート体験、錦江湾のくらげを幻想的に楽しめ暗闇ミュージアムなどもあれば、雨の日でも楽しめるのではないのでしょうか。 また、例えば、水陸両用バスで桜島や街並みを観光しながら磯海岸・磯庭園まで行けたり、暑い季節はパラセーリングができたり(空から桜島を見てみたい！)、常時停泊させたフェリーでゆっくり食事や写真撮影(外観だけでなく操縦室なども)ができたりといった、市民だけでなく、観光客の方が[かごんま体験]をメインとすることができる、そんな場所があったらいいのかなと思います。 マリンポートへの豪華客船の寄港も帰ってきました。 外国の方には市電から鹿児島本港区へ足をのばしていただくような観光コースをご提案できるのではないのでしょうか？
9	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
10	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
11	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
12	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	

2/0

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを募集します！(アイデアを直接入力できる専用ページです。)



受付番号: 9730918

申請日: 令和05年04月17日

番号	項目名	入力内容
1	応募者名(個人または団体)	
2	応募者名(ふりがな)	
3	住所	
4	性別	男性
5	年代	20代
6	電話番号	
7	プレゼンテーション参加の可否	否
8	以下にアイデアを記入してください。	大学生です。単なる若者の意見にはなりますが、パブリックコメントの一助になれば幸いです。 私のアイデア・意見は以下の通りです。 (一) ドルフィンポート跡地には複合施設としてのスタジアムを (二) 住吉町15番街区には総合体育館を (三) 神戸ポートアイランドのような観光商業区域としての再開発には反対 (四) ウォーターフロントパークを保全する必要性は感じない (五) 中途半端な物を造るくらいなら公園整備に留めて再開発予算を別事業に充てるべき (一) 本港区のエリアの利活用について、私はドルフィンポート跡地に何かを建てるのであれば、汎用的で芸術性のあるスタジアム施設が良いと思います。モデルとしては、シカゴ・カブスのリグレー・フィールドや、シアトル・シーホークスのルーメン・フィールドの様な、一方向に客席が大きく開けたスタジアムを、桜島が一望できる形で、一流の建築家にデザインして貰いたい次第です。 鹿児島ユナイテッドFCのホームスタジアムとして建設することになるとは思いますが、スタジアム内に飲食店や展覽スペースといった施設を複合すれば、ユナイテッドサポーターの為だけの場所ではなく、多くの人々が利用できるコンベンション施設として、そして鹿児島を代表する一大観光地として、県の財産となることを疑いません。先日、日本ハムファイターズが北海道ボールパークを開業しましたが、野球場以外にも様々な形で利用できるテーマパーク的な施設として、内外の人々から大いに歓迎されている様子が伺えます。同様の規模のスタジアムは無理でも、同じ様な複合的機能を有した施設は建設できると思います。サマーナイト花火大会の際には有料席としても使えますし、夜には桜島側にスクリーンを張って野外シアターとして運用するのも面白いと思います。活火山を背景にライブをやりたいと思う有名アーティストが来鹿する機運も生じるはずで、鹿児島県全体の財産となる、他所にはない壮大なスタジアムを建設するプロジェクトを示してもら

9	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
10	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
11	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
12	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	

大学生です。単なる若者の意見にはなりますが、パブリックコメントの一助になれば幸いです。

私のアイデア・意見は以下の通りです。

- (一) ドルフィンポート跡地には複合施設としてのスタジアムを
- (二) 住吉町 15 番街区には総合体育館を
- (三) 神戸ポートアイランドのような観光商業区域としての再開発には反対
- (四) ウォーターフロントパークを保全する必要性は感じない
- (五) 中途半端な物を造るくらいなら公園整備に留めて再開発予算を別事業に充てるべき

(一) 本港区のエリアの利活用について、私はドルフィンポート跡地に何かを建てるのであれば、汎用的で芸術性のあるスタジアム施設が良いと思います。モデルとしては、シカゴ・カブスのリグレー・フィールドや、シアトル・シーホークスのルーメン・フィールドの様な、一方向に客席が大きく開けたスタジアムを、桜島が一望できる形で、一流の建築家にデザインして貰いたい次第です。

鹿児島ユナイテッド FC のホームスタジアムとして建設することになると思います。スタジアム内に飲食店や展覧スペースといった施設を複合すれば、ユナイテッドサポーターの為だけの場所ではなく、多くの人々が利用できるコンベンション施設として、そして鹿児島を代表する一大観光地として、県の財産となることを疑いません。先日、日本ハムファイターズが北海道ボールパークを開業しましたが、野球場以外にも様々な形で利用できるテーマパーク的な施設として、内外の人々から大いに歓迎されている様子が伺えます。同様の規模のスタジアムは無理でも、同じ様な複合的機能を有した施設は建設できると思います。サマーナイト花火大会の際には有料席としても使えますし、夜には桜島側にスクリーンを張って野外シアターとして運用するのも面白いと思います。活火山を背景にライブをやりたいと思う有名アーティストが来鹿する機運も生じるはず。鹿児島県全体の財産となる、他所にはない壮大なスタジアムを建設するプロジェクトを示してもらえば、こちらとしても心が躍るというものです。

(二) 総合体育館は住吉町 15 番街区に建てるのが良いと思います。体育館施設はどうしても外観がのっぺりとしがちですし、そもそも屋内スポーツに景観は関係ありません。ドルフィンポート跡地のアクセス性と景観資源を最大限に活用する手段としては、体育館は不向きです。B リーグでレブナイズが盛り上がっている事情は存じていますが、やはり総合体育館の主な利用者は学生のスポーツマンになるかと思われます。こういった層は必ず保護者の車で現地入りますし、得てして飲食店で打ち上げなどをして帰るのが通例ですから、若干離れた場所であっても経済効果や利便性が問題になることは少ないはずです。近くにはかつてドルフィンポートで家族連れに大盛況を誇った某寿司チェーンもありますし、種子屋久からの旅客船ターミナルが近いというのも、諸島から遠征してくる学生にとって非常にアクセスしやすい立地であると思います。いづろ通りよりもパース通りの方が、渋滞緩和策についても検討しやすいはずです。総合体育館はこのような事情からも、住吉

町 15 番街区の方が利点が多いと思います。

(三) コンベンションセンターを軸とした観光商業区域としての展開案について聞き及んでいますが、こういった再開発案には反対です。私は機会があつて、香川県のサンポート高松と、兵庫県の神戸ポートアイランドを今春望んできたのですが、共に一般の利用者が多いとは言えない状態にありました。

鹿児島島の再開発と最も事情が似ているサンポート高松ですが、シンボルタワーは閑散としており、周囲の飲食店にはシャッターが降りているところもありました。小豆島からのフェリーを降りた乗客は逆方向に流れていきましたし、とても綺麗なのに箱物感が凄まじいと、そういった印象を受けた次第です。神戸ポートアイランドは観光地として一定の賑わいも見られましたが、やはり行き交うのは、同地にある病院と空港を利用する人たちがほとんどでした。そもそも、モノレールという交通手段があつてあの程度の利用量ですから、微妙にアクセスのしづらい本港区が、同様の賑わいを見せるとは思えません。こういったポートサイドを意図しても、本港区ではこれらの下位互換となるのが必定だと思います。ホテル等を基軸としたウォーターフロント開発は各県に先例がありますが、共通して言えるのは市民が日常的に集まるような場所にはなっていないということです。イベントやレジャー施設が余程の魅力を持っていなければ、人の足が港まで向かうことは少なく、まずもって平日は人の少ない地区に終わることでしょう。

(四) ウォーターフロントパークは、日頃利用している一部の人以上にとっては、はっきり言って利用しづらく微妙な場所です。市民ランナーは天保山大橋の付近を走っている人の方が多いですし、最もあの場所を欲しているであろうスケボー少年と釣り人は、治安の関係上、締め出されています。そもそも観光客はわざわざあの場所からの桜島を目当てに足など運びませんし、スポーツの憩いの場としてはマリンポートがあり、イベント広場としてはかんまちあがあります。天文館と接続するにしたって、ロマンチックな空間としてはみなと大通り公園、死屍累々が夜風を浴びる避難所としては天文館公園が既にあります。第一に、夜は桜島なんか満足に見えません。昼の主な利用者であるティクトッカーと近隣のお年寄りには申し訳ない限りですが、私はウォーターフロントパークの保全には余り関心が有りませんし、どの程度の県民が思い入れを持っているのか疑問です。多くの県民はウォーターフロントパークそれ自体ではなく、桜島の景観でもなく、サマーナイト花火大会の観覧場所として利用できなくなることを危惧しているのではないのでしょうか。とにかく、スタジアムや体育館をウォーターフロントパーク周辺の保全のために、中途半端な形で建てることのほうが問題だと思います。

(五) この再開発に対する不満の根源は、ドルフィンポートが、十分な弔いの手続きを踏まずに終わった点にあると私は感じています。利用頻度はともかくとして、私も含めて多くの人が、ドルフィンポートには愛着を持っていました。それが気づいたら更地になっていて、さらにはそこに自分たちがほとんど利用しないような、もっと言うと特定の間人だけが利用するような施設を、どこから出るかわからない大金を叩いて建てると言われれば、そりゃ気に食わないとなるのが当然だと思います。

サマーナイト花火大会の観覧場所でもある同地は、間に合わせでなにかを建てるには、鹿児島の人々にとって思い出が有りすぎる場所です。宿泊施設など建てた日には、今までパレードを拝めていた場所に、新たなホテルミラコスタを建てられるようなものですから、不満はあっという間に激しいものになるでしょう。つまらない箱物を造るくらいなら、その予算で別の場所に、スケボー練習場や釣り場をつくった方がよほど喜ばれると思います。経済云々というのならまずは、閑散としているフェリー乗り場に、おいどん市場的な小さい物産館でも作ってはいかがでしょうか。半端な建物より、その方がよほど人を呼ぶと思います。こうした多くの思い出が渦巻く場所である以上、他の地区の再開発とは、やはり勝手が違います。議論があらぬ方向に向かって余計なものを造るくらいなら、おとなしく公園として整備したほうがずっとマシです。鹿児島なのに鹿がいないのもアレですから、いっそ公園にふれあい動物園でもつくって、ほんわか観光名所にでもすれば良いのではないのでしょうか。

しかし、鹿児島生まれ鹿児島育ちのいち若者として望むらくは、そういった多くの人々の思い出を越えて、鹿児島全体の財産になるような、誇れる一大施設が誕生してほしいと、そういう未来を思っています。



受付 No. (事務局記載欄)

2//

「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」

応募申請書

(ふりがな) 応募者名 (個人・団体)		(XXXXXXXXXX) XXXXXXXXXX		住所	XXXXXXXXXX
性別	男	年代 (○で囲む)	10歳未満・10代・ 20代・30代・40代・ 50代 ・60代・70代・ 80代以上	電話番号 (団体の場 合は担当者 名も記載)	XXXXXXXXXX (担当者名)
プレゼンテーション参加 の可否 (○で囲む)			可 ・ 否		

- ※ 次ページの「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」応募様式は、「鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会」の検討資料として、公表する場合があります。ただし、応募者名・住所・電話番号の個人情報は公表しません。
- ※ 応募者名・住所・電話番号の個人情報については、本事業の目的以外には使用しません。
- ※ 応募内容に機密事項がある場合には、応募者の責任で権利保全をお願いいたします。
- ※ 応募内容の展示、公表に関する権利は、主催者が優先保持します。
- ※ 提出された資料については、返却いたしません。
- ※ プレゼンテーション参加を「可」として申請した方の中から、プレゼンテーション参加者として選定された方には、後日、事務局より連絡します。
- ※ 次ページの応募様式については、任意様式に記載して頂いても構いません。
- ※ 募集に関する詳細については、「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集要項」をご覧ください。

【提出先・お問い合わせ先】

鹿児島県土木部港湾空港課本港区まちづくり推進室
〒890-8577 鹿児島市鴨池新町 10 番 1 号
TEL: 099-286-3665 FAX: 099-286-5629

「鹿児島県電子申請共同運営システム(e(いー)申請)」

URL: <https://shinsei.pref.kagoshima.jp/4K2ABecG>

「鹿児島港本港区エリアの利活用アイデア」

応募様式

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを記載してください。

任意様式にて作成。

別添ワードファイル（文章）、PDFファイル（概念地図）をご覧ください。

令和5年4月17日(月)

1. 現計画（新体育館）に対する疑問

（1）県民不在での土地利用決定への疑問

- ・ 天文館、金生町など中心市街地に近く、また鹿児島の誇る桜島・錦江湾の眺望がすばらしく、県民にとっても非常に重要な場所。トップダウンではなく、県民の意見も拾い上げながら、もっと丁寧に計画を進めていくべき。

（2）大型スポーツ施設（新体育館）がこの地にふさわしいか？

- ・ 現計画（新体育館など大型スポーツ施設）は、イベント等開催時の一番よい時のイメージしか捉えられていない。
- ・ とくに以下の理由から、現計画には反対の立場

【理由①】巨大な建造物が中心市街地の面積・空間を浪費してしまう

- ・ 大型スポーツ施設は、イベント等が入っていない日・時間帯（施設の非稼働日）はかなりの割合にのぼると思われる。施設の非稼働日は、巨大な建物や附属の駐車場が、貴重な中心市街地の一角を占めるだけの状態となってしまう（むしろ郊外（鴨池、与次郎、谷山など）に向いているのではないか）。

【理由②】鹿児島が誇る唯一無二のすばらしい景観を阻害

- ・ 大きな構造物（新体育館など大型スポーツ施設）は、その大きさから、桜島や錦江湾という鹿児島が誇る景観を、物理的に阻害する。
- ・ 併せて、大きな構造物の存在自体が、桜島や錦江湾の景観を望む海辺とのアクセスを、心理的にも阻害する。イベント等のない施設の非稼働日には、物陰が多く人気も少ないさびしいエリアとなってしまう。
- ・ 事実上、大型スポーツ施設がくさびを打ってしまうかたちで、現在の中心市街地と当エリアとの間を隔てる“大きな壁”となる可能性を懸念。

【理由③】大型スポーツ施設に付帯するクルマ利用の弊害

- ・ 大型スポーツ施設に付帯する駐車場が、貴重な土地のうち広い面積・空間を占有してしまう点。
- ・ イベント開催等の際には大量の車両交通が短時間のうちに発生し、それが隣接する天文館や金生町などにあふれ出すことは必至。

【理由④】その他もろもろの事項について

- ・ 利用者層の限定：大型スポーツ施設に入場できるのは、無料イベントを除き、施設利用料を支払った人、イベントのチケットを購入した人など一定層に限定される。
- ・ 利用日・利用時間帯の限定：イベント等が開催されない日・時間帯に立入・利用ができない。
- ・ エリア内移動ルートの限定：大型スポーツ施設建設により区画が大きくなることで、移動ルートの選択肢が限定され、当エリアを散策する楽しみが減衰。
- ・ まちの安心安全・治安上の問題：施設の非稼働日や利用時間外は、大きな建物や附属の駐車場は人気の少ない物陰を作り、人目の行き届かないエリアとなってしまう可能性。

(3) 「アスリート・ファースト」という視座への疑問・違和感

- ・ これまでの議論に、「まちづくり全体からみて当エリアの土地利用がどうあるべきか」という視点が欠落。「アスリート・ファースト」の前に、まず「県民ファースト」「まちづくりファースト」ではないか。
- ・ 当エリアは、中心市街地の一角にありまちづくり上重要性のきわめて高い場所。大型スポーツ施設以外にも、当エリアの性格に照らし、どのような土地利用がふさわしいか優先順位を考え、土地利用を決定するのが本来の筋のはず。鹿児島のまちづくり全体の視点で「大型スポーツ施設がそもそも中心市街地の一角である当エリアにふさわしいのか？」という議論が必要。

2. 鹿児島港本港区エリアの特徴

(1) 結節点としての機能

当エリアの特徴は、以下のように様々なものを結びつける、優れた「結節点」機能ではないだろうか。

- ① 陸と海との結節点：陸上交通と海上交通とが結びつく場所
- ② 都市景観と自然景観との結節点：鹿児島市街地と桜島・錦江湾とが会合場所
- ③ 過去と現在との結節点：歴史ある上町地区、鉄道発祥地・鹿児島駅も近い
- ④ 公園と公園との結節点：近隣に点在する公園施設（仙巖園、東郷公園、祇園之洲公園、石橋記念公園、かんまちあ、かごしま水族館、ウォーターフロントパーク等）をつなぐ場所

(2) 中心市街地の一角を構成

天文館や金生町など中心市街地から徒歩圏であり、結節点としての機能を活かしながら、中心市街地の一角としての発展が期待できる場所。

【中心市街地に求められる機能・特徴とは？】

- ① 多様性：多様な人々が、多様な時間帯に、多様な目的で訪れ、過ごし、交流できる空間。⇒まちの活気に。
- ② 人が主人公・ヒューマンスケール：人間にとって居心地よいという状態が、物理的にも心理的にも、また安全面でも保たれている空間であること

③ その他中心市街地を支える条件：

【条件①】商業を中心にさまざまな施設が連坦。空き地・空き店舗、駐車場など、直接の目的地とならない場所がない、あるいは少ない状態。

【条件②】小区画・路地などが多く、また一日のうち長い時間開放され、エリア内を移動する際のルート選択の多様性があること。

【条件③】移動の足となる公共交通が充実。

3. 具体的な土地利用についての私案

【私案】

- ・ 商業機能と軌道系公共交通とが併設された駅ビル施設の設置
- ・ 駅ビル施設と周辺の港湾や公園等の施設が結びついた滞在・交流エリアの整備（臨海都市公園）

【概念】

- ・ 南の拠点・鹿児島が持つさまざまな要素が結びつく、海に開かれた玄関地。
 - ・ 駅ビルを中心に、鹿児島らしい雰囲気が感じられる場所で、多様な人々が多様な目的で多様な時間に滞在、往来、交流できる場、およびその起点
 - ① 天文館や金生町方面など都心に向かい都市文化に触れようとする人々
 - ② 航路を介して離島や桜島など自然豊かな地に向かう人々
 - ③ 隣接する緑地ほか近隣の公園で憩う人々
 - ④ 水族館、資料館、史跡巡りなどを通じて知識を得ようとする・学習する人々
 - ⑤ ウォーキング、ランニング、サイクリングなどスポーツを楽しむ人々
- ※「人々」は広い意味。県民だけでなく、外国人も含めた来訪者、観光者も含めて。

【地図について】

- ・ どのような施設をどのようなかたちで配置するべきかの考えを概念的に示すためのもの。

【地図の説明】

（１）駅ビル施設について

① 市電の延伸と商業施設の融合

- ・ 地図は、駅ビル施設に、市電、そして JR（新幹線と在来線）まで乗り入れた、完成形のイメージ。まずは市電延伸を優先し、市電と直結した商業施設を建設。⇒公共交通軸の設定により、中心市街地が本港区まで接続。
- ・ 商業機能のほか、ビル一角にコンベンション機能を導入することも検討。
- ・ 一方で、市街地からの景観を阻害しないよう、駅ビル施設は 2～3 階程度の高さに抑える。
- ・ 東側の海に面した緑地は残し、人々が憩える公園機能を維持。

② 港湾など周辺施設とのアクセス確保・改善等

- ・ 交通結節機能をより発揮できるよう、周辺の港湾の旅客ターミナルとの間を歩行者用の連絡通路で結ぶ（道路横断がなく信号待ちのない高架式のデッキを想定。また屋根付きにして天候にも左右されないよう配慮（鹿児島中央駅東口に設置された連絡通路のイメージ））。
- ・ 利用者が多いと思われる区間（駅ビル施設～桜島フェリーターミナル・種子屋久高速船ターミナル）では、動く歩道の設置も検討。

（２） 鉄道の延伸について

① 駅本体について

- ・ 前述の市電に加え、駅ビル施設に直接鉄道が乗り入れ、旧ドルフィンポートのあった区画に新駅「鹿児島みなと駅」を設置する内容。
- ・ JR 鹿児島中央駅（新幹線ホーム）から、高架のままナポリ通り、パース通りを經由し、駅ビル施設の屋上へ乗り入れるかたちで当駅（鹿児島みなと駅）に到達。これにより、新大阪・博多・熊本方面からの新幹線が直接乗入可能とする。
- ・ JR 鹿児島中央駅～鹿児島みなと駅は、新幹線と在来線両方が走れる三線軌条（標準機＋狭軌）として、新幹線車両も在来線車両も走れるようにする（例：山形新幹線、秋田新幹線）。
- ・ さらに当駅（鹿児島みなと駅）から先は、在来線のみ走れる狭軌のみを高架のまま北上させ、桜島フェリーターミナル北西端をかすめ、JR 貨物の鹿児島貨物ターミナル駅の上を通過して徐々に地上に降り、JR 鹿児島駅から北上してくる現在の日豊本線と合流。合流・分岐駅として、稲荷川を渡るあたり（川の北側）の貨物引込線を利用して「清水町駅」を新設。これにより、鹿児島中央駅発着の日豊本線の列車は、既存の城山トンネル経由に加え、三線軌条⇒鹿児島みなと駅⇒清水町駅を經由して、国分、都城、宮崎方面へ向かえるようにする。

（３） より広域の公園・見学施設などとの連携

海岸線を中心により広域に目を向けると、複数の公園のほかさまざまな機能が点在。連絡通路や橋などでこれらを結び、また新しい機能も付加しながら、都市型の広域公園になることを期待。

---仙巖園・磯海水浴場（地図外）、祇園之洲公園、多賀山公園（東福寺城跡）、石橋記念公園・同記念館、かんまちあ、かごしま水族館、そしてウォーターフロントパークなどをつなぐ内容。

---ウォーキング、ランニング、サイクリングを含め、多様な目的に対応できるようにつなぐ方を。

- ① 清水町駅…こまめな駅設置で、人々の多様なニーズに対応。多賀山公園（東福寺城跡）、石橋記念公園・同記念館、祇園之洲公園などの最寄り駅にも。

- ② 鹿児島駅～石橋記念公園までの歩行者空間（連絡通路）

JR 鹿児島駅の自由通路をさらに一帯に伸ばし、鹿児島貨物ターミナルの線路や道路の上をまたぎ、石橋記念公園までをつなぐことで、一帯の回遊性が向上。

③ 各種博物館施設の設置（交通関連を中心に）

鹿児島鉄道発祥の地＝鹿児島の近代交通のはじまりの場所でもあることから、関係者の協力も得ながら、交通関連を中心に博物館施設を設置。

貨物列車見学スペース ・資料コーナー	【場所】鹿児島貨物ターミナルを跨ぐ場所（橋の上） 【内容】貨物列車の発着・荷捌き等の見学、またそこから見える荷捌きの内容や手順のほか鉄道貨物のメリット（CO2 低減など）など鉄道貨物について説明・案内するコーナーを設置
市営バス見学スペース ・資料コーナー	【場所】鹿児島市営バス車庫内の一角 【内容】市営バスの発着や整備などを見学できる見学スペースと簡単な資料館を設置
鹿児島交通バス見学スペース ・資料コーナー	【場所】鹿児島交通バス車庫内の一角 【内容】鹿児島交通バスの発着や整備などを見学できる見学スペースと簡単な資料館を設置
鹿児島鉄道博物館	【場所】石橋記念公園の南側 【内容】鹿児島の鉄道の歴史の説明、鉄道をはじめ公共交通の役割や効果の説明、県内で活躍した実車両を保存・展示等
その他	近くにある営林署、国道事務所、桜島フェリーターミナルなどが、日頃の事業内容などについてそれぞれ説明する見学施設

④ 新ドルフィンポート

鹿児島貨物ターミナル東側に立地する飲食店等について、旧ドルフィンポートのように建物（2F建ての横長構造）・駐車場を集約して、「新ドルフィンポート」とするもの。

4. どうしても現計画でいくのであれば…

せめて以下の条件は満たしてほしい。

- （1）緑地を残す…「海に開かれた街」が有名無実化しないよう、現在の緑地を維持
- （2）商業機能も入った複合施設としてのスポーツ施設…小売店、飲食店などが入居し、イベント等の有無にかかわらず人々が集まれる環境を確保
- （3）軌道系公共交通軸の導入…最低でも市電の導入が必要。新体育館でのイベント開催等時に発生する大量のクルマ交通に影響されない、市電など軌道系の公共交通の導入を

以上

令和5年4月17日(月)

1. 現計画（新体育館）に対する疑問

(1) 県民不在での土地利用決定への疑問

- ・ 鹿児島本港区エリア（以後「当エリア」と略す）は、天文館、金生町など中心市街地に近く、また鹿児島の誇る桜島・錦江湾の眺望がすばらしい場所。
- ・ 県民にとってこれほど重要な場所の土地利用なのだから、トップダウンではなく、県民の意見も拾い上げながら、もっと丁寧に計画を進めていくべき。

---その分県庁職員の皆様には、調整等の手間がかかって大変だとは思いますが、「世界に誇れるすばらしい鹿児島を創っていくのだ」という気概で、どうか頑張ってください。

---今回県民に自由意見・プレゼンテーションを募集したことは、今後の鹿児島のまちづくり、地域づくりにとって貴重な一歩であると、前向きに評価したい。今回出された意見が、今後どのように実際の計画に活かされていくのか、引き続き注視していきたい。なお、鹿児島市のサッカースタジアム構想に、このように市民・県民の意見を聞いてみようという姿勢がいまだにないのは、鹿児島市民のひとりとして大変残念。

---一方で、前知事時代にいくつかの新体育館候補地について県民の意見を募集したことがあったが、その結果をなぜ公表しようとしなかったのか。今からでも公表してはどうだろう。

---有識者集団である検討委員会には、国内や世界の潮流に精通したまちづくり・地域づくりの専門家も、できれば複数名交えた検討を望みたい。クルマ利用への配慮や建築物自体のデザインが重視されるあまり、そこに来て過ごす人の快適性が損なわれている例が、鹿児島でも多いように感ずるので、人の目線で話ができるまちづくり、地域づくりの専門家の視点がぜひ必要と考える。

---ちなみに「人の目線」との関連では、すでに打ち出されている緑地保全という方向性には深く賛同。

(2) 大型スポーツ施設(新体育館)がこの地にふさわしいか？

当エリアは、今後の開発しだいでは、中心市街地の一角としての役割を十分に担える場所。現計画(新体育館など大型スポーツ施設)は当エリアに「にぎわいをもたらす」というが、イベント等開催時の一番よい時のイメージしか捉えられていないと思う。

私はとくに以下の理由から、当エリアに新体育館など大型スポーツ施設を設置することには反対の立場である。

【理由①】巨大な建造物が中心市街地の面積・空間を浪費してしまう

- ・ 大型スポーツ施設は、イベント等開催時こそ多くの人々を集めるが、毎日イベントがあるわけではなく、イベント等が入っていない日・時間帯(施設の非稼働日)はかなりの割合にのぼるだろう。施設の非稼働日は、巨大な建物や附属の駐車場が、貴重な中心市街地の一角を占めるだけの状態となってしまう。

---大型スポーツ施設のように大きな面積・空間を必要とし、かつ稼働日・非稼働日の人流の差・ブレが大きい施設は、中心市街地よりもまとまった土地を得やすい郊外(鴨池、与次郎、谷山など)のほうがより向いているのではないか。

---仮に新体育館で、レディ・ガガのような大物のライブを開催できたとして、それは一過性の活気。開催の経済効果、広告効果は大きいだろうが、開催頻度はきわめて低いだろうし、またこれが長期にわたり施設の稼働率を向上させるものでもない。

---サッカースタジアムも、Jリーグのホームゲームは、天皇杯など加えても多くて30試合程度で。天皇杯、高校サッカーなどの予選を加えても、高稼働率は期待しづらい。

---ちなみにJ1 サガン鳥栖のスタジアムは、JR 鳥栖駅東側に隣接する鉄道用地跡を利用しており公共交通アクセスはよいが、同駅に停車中の電車車窓から眺めた個人的印象は、試合のないスタジアム非稼働日は巨大なただの構造物。鹿児島港本港区エリアは桜島などの景観もすばらしく、また中心市街地に隣接することを十分頭に入れて検討を勧める必要があるのではないか。

---1994~1995年に広島市で暮らした経験があるが、当時の広島市民球場の横を何度も通ったことがある。中心市街地の西の外縁部に位置していたが、カーブ戦(主催試合は60~70試合程度)のない日は大きな構造物に過ぎない印象だった(とくに夜は、大きな物陰をつくる人気の少ないエリアと化していた)。ご存じのとおり、同球場は現在、マツダスタジアムとして市中心部からやや離れた場所(JR 広島駅の南東・約1kmのJR貨物ヤード跡地)に移転している。

【理由②】鹿児島が誇る唯一無二のすばらしい景観を阻害

- ・ 大きな構造物（新体育館など大型スポーツ施設）は、その大きさから、桜島や錦江湾という鹿児島が誇る景観を、物理的に阻害する。
- ・ 併せて、大きな構造物の存在自体が、桜島や錦江湾の景観を望む海辺とのアクセスを、心理的にも阻害する。イベント等のない施設の非稼働日には、物陰が多く人気も少ないさびしいエリアとなってしまう。
- ・ 事実上、大型スポーツ施設がくさびを打ってしまうかたちで、現在の中心市街地と当エリアとの間を隔てる“大きな壁”となる可能性。「海に開かれた街・鹿児島」は有名無実化してしまうのではないだろうか。

---この点、いくつもの商業施設の入っていたかつてのドルフィンポートは、夜遅くまで明かりが灯っていて人影も見られ、人々が滞在・往来するのには比較的よい環境を保ち、人々が近づきやすい海辺空間を創り出していたと評価。また 2 階建てと低層であったので、景観を大きく阻害することもなかった。

---鹿児島市は「海に開かれた街」とも言われるが、中心市街地で実際に人々が海のすぐそばまで近づきやすいのは、本港区の緑地～水族館にかけて、および磯海岸くらい。当エリアまで海に近づきづらくなると、「海に開かれた街」はいよいよ有名無実化するように思う。

---横浜には山下公園、神戸にはメリケンパーク、サンフランシスコにはフィッシャーマンズワーフなどがあるように、海と親和性の高いまちづくりには、人が海にアクセスしやすい土地利用があると思う。鹿児島における当エリアの将来を考える際にも、参考になるのではないだろうか。

【理由③】大型スポーツ施設に付帯するクルマ利用の弊害

- ・ 大型スポーツ施設は、イベント開催等に併せて多くのクルマ利用が付帯することが必至。これに対応するため、当エリアにも、広い面積・空間を占有する大きな駐車場が設置されるだろう。

【理由①】で述べた「空間の浪費」とも重なるが、中心市街地の一角をなす当エリアの一定部分が、人々にとって魅力ある機能ではなく、クルマを置くためだけの大型の駐車場という機能に終わってしまう。

- ・ また、イベント開催等の際には大量の車両交通（観戦者等のマイカー、選手・関係者用のバス、タクシーその他）が短時間のうちに発生するが、それが隣接する天文館や金生町など中心市街地にあふれ出すことは必至。結果として、中心市街地の渋滞の発生や悪化が懸念される。

---本年 4/9(日)、プロ野球・ソフトバンク西武が平和リース球場（県立鴨池）で開催された際には、試合前（お昼頃）に与次郎地区で渋滞が発生したと聞く。仮定の話となるが、もし当エリアに野球場がありプロ野球の試合が開催されたとすれば、中心市街地は通過交通でかなりの混雑に見舞われたことだろう。

---さきに【理由①】の箇所で、大型スポーツ施設はむしろ郊外のほうが適切と述べたが、これはクルマ利用との関連でもいえることである。広い駐車場、広い道路などクルマのための面積が確保しやすく、また中心市街地にクルマ交通を溢れさせることがないといった点からである。

【理由④】その他もろもろの事項について

- ・ 利用者層の限定：大型スポーツ施設に入場できるのは、無料イベントを除き、施設利用料を支払った人、イベントのチケットを購入した人など一定層に限定される。不特定多数の多様な人々が集散する中心市街地の性格とは相反する（天文館地区、中央駅地区などとは対照的）。
- ・ 利用日・利用時間帯の限定：イベント等が開催されない日（非開催日）に立入・利用ができないのはもちろん、イベント等開催日であっても、立入や利用が可能な時間帯は「●時から■時まで」というかたちで限定される。多様な時間帯に、原則として年中無休で立入可能な中心市街地の性格とは相反する（この点も天文館地区、中央駅地区などとは対照的）。
- ・ エリア内移動ルートの限定：エリア内を徒歩移動する際、その時の気分次第で多様なルートを選ぶのが中心市街地の良さであるのに対し、当エリアに大型スポーツ施設が建設されると、施設内部を突っ切ることはできず敷地外周を回ることしかできなくなり、移動ルートの選択肢が限定されてしまう。中心市街地を散策する楽しみは、当エリアについてはかなり減衰する。
 - 『アメリカ大都市の死と生』（Jane Jacobs, US, 1961）で筆者は、都市が多様性を保つ4条件のひとつとして、「街区のほとんどが短くあること・角を曲がる機会が頻繁であること」を挙げている。
 - ドルフィンポートがあった頃は、比較的多様なルートを選ぶことができた。桜島在住の私の経験では、例えば桜島フェリーターミナルからいづろ方面に徒歩移動する際、ドルフィンポートの敷地外周をまわる、建物東側（海側＝各商店等の玄関に面した側）を南に下る、北館と南館の間の自由通路部分を抜ける、時間があるときには2Fを歩きウィンドーショッピングをする、など多様なルートをとることができた。
 - 個人的な感想では、同じ距離・時間を歩く場合でも、天文館のアーケードのように多種多様な店舗が並ぶところのほうが、駐車場やマンションが並ぶところよりも退屈しづらいと感じる。また大区画・広い道路で埋まった場所（例：県庁周辺）よりも、小区画の路地街（天文館地区、中央駅地区など）のほうが、歩きやすく退屈しづらいと感じる。
- ・ まちの安心安全・治安上の問題：施設の非稼働日や利用時間外は、大きな建物や附属の駐車場は人気の少ない物陰を作り、人目の行き届かないエリアとなってしまう可能性もある。人々が安心感をもって散策できる空間をつくっていくうえで課題。

(3) 「アスリート・ファースト」という視座への疑問・違和感

- ・ これまでの議論に、「まちづくり全体からみて当エリアの土地利用がどうあるべきか」という視点が欠落していると感じる。「新体育館を建設するのに、いくつかの候補地のなかでどこが一番よいか？」だけで判断するのは片手落ち。まちづくりの総合的な観点から、大型スポーツ施設の立地場所が決定されるべき。施設をつくることの好影響とともに悪影響も十分考慮したうえで、まちづくり全体の視点でみなくては、まちづくりは失敗する。
- ・ 当エリアは、中心市街地の一角にありまちづくり上重要性のきわめて高い場所。大型スポーツ施設以外にもさまざまな活用方策の選択肢があるはず。当エリアの性格に照らし、どのような土地利用がふさわしいか優先順位を考え、土地利用を決定するのが本来の筋のはず。鹿児島のまちづくり全体の視点で「大型スポーツ施設がそもそも中心市街地の一角である当エリアにふさわしいのか？」という議論が必要。
- ・ 「アスリート・ファースト」という視点は一見もっともらしいが、私は強い違和感を持つ。そうではなく、まず「県民ファースト」「まちづくりファースト」ではないだろうか。
- ・ 中心市街地へのアクセスを指向するのは、アスリート向けの施設だけではない。アスリート以外の県民向け、利用者層向けの施設のなかにも、中心市街地へのアクセスを指向するものは多いはず。利用者目線だけでとらえてしまうと、結局あらゆる施設について「中心市街地が望ましい」という答えが導き出されてしまう。
- ・ 新体育館だけを考えるとセカンドベストの立地場所となっても、県民全体の目線で他の土地利用を選択した結果、まちづくりの利益が最大化されるのであれば、それでよいはず。逆に、新体育館単体でみると最良の立地としても、まちづくり全体の利益が損なわれるのであれば、その選択肢は選ばれるべきではない。新体育館だけを考えてまち全体をみない、いわば「木を見て森を見ず」の議論に終始してはならない。
- ・ いざ立地場所が決まり、施設の内容自体を検討する際に「アスリート・ファースト」を最重要視することに、まったく異論はない。その段では、アスリートにとって真に使いやすい施設となるような検討を、心から望みたい。
- ・ ただ、繰り返しになるが、まずは「県民ファースト」「まちづくりファースト」で鹿児島港本港区エリアの活用方策を議論したうえで、それを踏まえて新体育館の立地場所を決定し、そのうえで「アスリート・ファースト」で施設内容の詳細を詰めていくというのが、正しい順序ではないだろうか。

(余論)「スポーツ先進エリア」としての与次郎地区の可能性

- ・ 野球場(県立・市立)、陸上競技場、テニスコート、市営プール等さまざまなスポーツ施設が立地する与次郎地区は、スポーツに関してすでに集積の利益を有する。これをさらに発展させるべく、新体育館やサッカースタジアムも与次郎地区での整備を模索できないか。総合的な体育大会など複数種目でのスポーツイベントがさらに開催しやすくなるなど、集積の利益はさらに強化されるだろう。
- ・ 併せて、スポーツに関するいろいろな機能を与次郎地区に集め、一般県民の健康増進から地元住民や学生のスポーツ技術向上、プロのアスリートの練習などにも利用可能な、国内有数のスポーツ先進エリアに発展させることができないだろうか。
 - * 先進的なスポーツジムなどのトレーニング設備(民間企業とも協力しながら)
 - * 鹿屋体育大学のサテライト機能…具体的なイメージはないが、ただ県内に国立の体育大学があるのは、鹿児島県の強み。大学でこれまで蓄積したノウハウ(トレーニング方法、栄養学…その他についての県民向けの講座開催など)を、県民向けやアスリート向けに伝達・還元できるのであれば、サテライト機能を通じてぜひ進めてほしいと思う。なお、与次郎地区は鴨池港(垂水フェリー)からも近く、鹿屋体育大学との往来には比較的便利な場所。
- ・ 付帯するインフラも共同利用が可能…宿泊場所、道路・駐車場等。
- ・ 可能であれば、鹿児島が誇る天然温泉がこれに加わると、まさに鬼に金棒では?
- ・ 与次郎地区が「アスリート・ファースト」の視点でスポーツ先進エリアとして整備・認知されることで、県外も含めたさまざまなアスリートの利用も促進され、国際大会など大きな大会の誘致にも貢献するほか、プロチーム・アマチームのキャンプ地としての地位もさらに高まるのではなかろうか。

2. 鹿児島港本港区エリアの特徴

(1) 結節点としての機能

当エリアの特徴は、以下のように様々なものを結びつける、優れた「結節点」機能ではないだろうか。

- ① 陸と海との結節点：交通結節点。当エリアでの交通結節機能を改善・強化することで、陸と海、すなわち離島（種子・屋久、三島・十島、奄美群島など）と本土との間を、心理的に近づける効果。南の島々の雰囲気や香りが感じられ、また南北 600 km の鹿児島県をより感じられる、「陸と海との結節点」としての可能性を有する地。併せて、観光地でもある桜島と中心市街地とアクセスも向上。
- ② 都市景観と自然景観との結節点：鹿児島市街地と桜島・錦江湾とが出会う場所。桜島、錦江湾という鹿児島が誇る景観を中心市街地に取り込み、融合してくれる場所。「海に開かれた街」をより強く実感でき、中心市街地の魅力と鹿児島らしい都市景観が、さらに増強される可能性。
- ③ 過去と現在との結節点：歴史ある上町地区、鉄道発祥地・鹿児島駅も近く、鹿児島の歴史の一端をいまにつなぐ場所
- ④ 公園と公園との結節点：近隣に点在する多数の公園施設（仙巖園、東郷公園、祇園之洲公園、石橋記念公園、かんまちあ、かごしま水族館、ウォーターフロントパーク等）をつなぐ、中心市街地側の起点となる場所。

(2) 中心市街地の一角を構成

天文館や金生町など中心市街地から徒歩圏であり、結節点としての機能を活かしながら、中心市街地の一角としての発展が期待できる場所。中央駅～天文館～鹿児島港に至る、中心市街地の移動軸の東端として、まちなかのにぎわいを海まで拡げることができるだろう。

なお、私が考える中心市街地に求められる機能・特徴は以下のとおりで、当エリアにはこれらを踏まえた土地利用が求められていると思う。

【私が考える中心市街地に求められる機能・特徴】

① 多様性

多様な人々が、多様な時間帯に、多様な目的で訪れ、過ごし、交流できる空間。それが自然に行われることで、まちのにぎわいや活気が生み出されると思う。

② 人が主人公・ヒューマンスケール

現代的なまちづくりでは、とかくクルマ利用が重要視されがちな面もあるようだが、あくまで主人公は人。そこで人が快適に過ごすことができ、徒歩・散策での移動もしやすいことが大事。「ヒューマンスケール」、つまり人間にとって居心地よいという状態が、物理的にも心理的にも、また安全面でも保たれている空間であることが、中心市街地の理想的な姿だと思う。

③ その他中心市街地を支える条件

上述の「(1) 多様性」、「(2) 人が主人公」といった中心市街地の特徴を維持しうるのは、以下のような条件が満たされているからだと考える。

【条件①】 商業を中心にさまざまな施設が連坦。空き地・空き店舗、駐車場など、直接の目的地とならない場所がない、あるいは少ない状態。

【条件②】 小区画・路地などが多く、また一日のうち長い時間開放され、エリア内を移動する際のルート選択の多様性があること。その時の気分次第で歩行者・散策者がルートを選定でき、移動しながら新しい発見や小さな気付きがあるなど、過ごしていて退屈しにくい。

【条件③】 移動の足となる公共交通が充実。クルマのための用地（広い道路、大きな駐車場）の面積を抑えることができ、小売店、飲食店など来訪者にとって魅力が感じられる土地利用の面積を高い割合に維持できる。

---天文館地区や中央駅一番街を考えるとわかりやすいのではないか。アーケード、路地街などが多く歩きやすい天文館は、店舗、オフィス、公共施設など小規模ながら多様な機能の建物・土地が並び、目的地の異なる人々が行きかう空間となっている。中央駅一番街なども、これに似ている。

---一方鴨池地区はどうだろうか。区画は整然としていて道路も広く近代的だが、ひとつひとつの区画が大きく歩行者は目的地まで長い移動が必要で、また路地など区画を横切る路地・小路も少ないので、ルート選定も単純になりがちで、徒歩で散策する人は多くない。また、似た感じのオフィスビルが多いためか、風景も整然とはしつつもどこか無機質。

---その他、大型商業施設が立ち並ぶ郊外バイパス沿いなどの場合は、目的地間の移動はもっぱらクルマ。人々の移動エリアは店舗内に限られ、周辺まで散策する人々の姿はまれ。

（余論）中心市街地におけるスポーツ施設とは？

中心市街地の理想像を勘案すると、大型スポーツ施設よりもむしろ、まちかどの狭いスペースでもプレーあるいは観戦できる、3×3施設、クライミング施設、Eスポーツ施設など、あるいは大型ビジョンでのスポーツ中継施設を設置などのほうが、当エリアには適しているのではないか（中央駅アミュ広場でもたまに開催されているようだが）。それほど面積・空間をとらず、また通行人もちょっと足をとめて見学するなどできて、まちなかにうまくフィットすると思う。

---鹿児島港本港区エリアにはNHK鹿児島放送局がある。そこに大型ビジョンを設置し、各種スポーツ中継（W杯サッカー、高校野球、大相撲など）を放送してもよいかもしれない（NHKさんのご了解が別途必要だが）。

3. 具体的な土地利用についての私案

【私案】

- ・ 商業機能と軌道系公共交通とが併設された駅ビル施設の設置
---旧ドルフィンポートに市電や鉄道が直結し、かつ駐車場スペースが抑えられたイメージ
- ・ 駅ビル施設と周辺の港湾や公園等の施設が結びついた滞在・交流エリアの整備（臨海都市公園）

【概念】

- ・ 南の拠点・鹿児島が持つさまざまな要素が結びつく、海に開かれた玄関地。
 - ・ 駅ビルを中心に、鹿児島らしい雰囲気を感じられる場所で、多様な人々が多様な目的で多様な時間に滞在、往来、交流できる場、およびその起点
 - ① 天文館や金生町方面など都心に向かい都市文化に触れようとする人々
 - ② 航路を介して離島や桜島など自然豊かな地に向かう人々
 - ③ 隣接する緑地ほか近隣の公園で憩う人々
 - ④ 水族館、資料館、史跡巡りなどを通じて知識を得ようとする・学習する人々
 - ⑤ ウォーキング、ランニング、サイクリングなど身体を動かしに来る人々 …など様々な層
- ※「人々」は広い意味。県民だけでなく、外国人も含めた来訪者、観光者も含めて。

---以前サンフランシスコのフィッシャーマンズワーフを訪れたがあるが、海のそばまで大小の店舗・飲食店が並び、また路面電車やケーブルカーも発着し、終日地元の人々や観光客がたくさん行き交っているのが印象的であった。鹿児島港本港区エリアもこのようになることを期待している。

【地図について】

- ・ 次ページ以降の説明用に、「本港区エリア_土地利用案 01」という地図を作成しました。
- ・ 建築やデザインの専門家でないため、建築物、構築物の形状など描くことはできませんが、どのような施設をどのようなかたちで配置するべきかの考えを概念的に示すため、提出いたします。手書き部分もあり見づらくてすみませんが、次ページ以降の文章と併せてご覧いただければ幸いです。

【地図の説明】

(1) 駅ビル施設について

① 市電の延伸と商業施設の融合

- ・ 地図は、駅ビル施設に、市電、そしてJR（新幹線と在来線）まで乗り入れた、完成形のイメージを描いたもの。
- ・ ただし、いきなりこの完成形を造るのは困難を伴うので、まずは市電を延伸し、市電と直結した商業施設の建設から着手。軌道系交通は、わかりやすく明確な公共交通軸を形成できるので、いづろで直角に曲がっている中心市街地の連坦（いわゆる電車通り）が、本港区まで拡がってくるものと思料。

---軌道系交通は、バスに比べずっとわかりやすく、当エリアにおける交通結節機能を最大限に発揮できると考えた。公共交通が充実することで、駐車場の量は極力抑えられる効果もあり。

---鹿児島市では、前市長時代、当エリアへの市電延伸検討した経緯もあり、ぜひ実現させてほしいという思いも込めて、本案にも取り入れた。

---市電延伸部分は仮。本案では、いづろからまっすぐマイアミ通りを経由し、直線的に当エリアに到達。その先は桜島フェリーターミナルを経由して鹿児島駅方面に抜けている。

---駅ビル施設に直接市電が乗り入れることを想定。富山市におけるJR富山駅ビルへの市内路面電車の乗り入れをイメージ。

- ・ 商業機能のほか、ビル一角にコンベンション機能を導入することも検討されてよい。
- ・ 一方で、市街地からの景観を阻害しないよう、駅ビル施設は2〜3階程度の高さに抑える。
- ・ 東側の海に面した緑地は残し、人々が憩える公園機能を維持。

---私案（地図）では、市電延伸部分の一部を、東側緑地内を走行するイメージで地図を描いてみた。ヨーロッパのあちこちでみられるような、緑地に直接路面電車が乗り入れるイメージ。

② 港湾など周辺施設とのアクセス確保・改善等

- ・ 交通結節機能をより発揮できるよう、周辺の港湾の旅客ターミナルとの間を歩行者用の連絡通路で結ぶ。
- ・ 連絡通路は、道路横断がなく信号待ちのない高架式のデッキを想定。また屋根付きにして天候にも左右されないよう配慮。(鹿児島中央駅東口に設置された連絡通路のイメージ)
- ・ 利用者が多いと思われる区間(駅ビル施設～桜島フェリーターミナル・種子屋久高速船ターミナル)では、羽田空港などにあるような動く歩道を設置するなどして、荷物持ちの歩行者の利便性を確保。
- ・ 道路を挟んで北側に NHK 鹿児島放送局との連携を模索。例えば、一角に大型ビジョンを設置し、スポーツ中継などを自由観戦できるスペースをつくるなど。

(2) 鉄道の延伸について

① 駅本体について

- ・ 前述の市電に加え、駅ビル施設に直接鉄道が乗り入れ、旧ドルフィンポートのあった区画に新駅「鹿児島みなと駅」を設置する内容。
- ・ JR 鹿児島中央駅(新幹線ホーム)から、高架のままナポリ通り、パース通りを經由し、駅ビル施設の屋上に乗り入れるかたちで当駅(鹿児島みなと駅)に到達。これにより、新大阪・博多・熊本方面からの新幹線が直接乗入可能とする。
- ・ JR 鹿児島中央駅～鹿児島みなと駅は、新幹線と在来線両方が走れる三線軌条(標準機+狭軌)として、新幹線車両も在来線車両も走れるようにする(例：山形新幹線、秋田新幹線)。

---一般論として、新幹線の間駅の前後に新駅は建設しにくい、末端駅であれば、その先にもうひとつ新駅ができて新幹線の所要時間は既存の途中駅間で伸びることはなく、利用者の不利益は生じない。東京駅～品川駅、東京駅～上野駅、博多駅～博多南駅などが、末端区間における新幹線の近距離駅の例。鹿児島の新幹線の特徴でもあるので、この特徴をまちづくり(交通アクセス改善)に活用できれば。

---離島航路利用者にとっては、鹿児島港に直結した新幹線駅の新設は、移動時間短縮の面で大きなメリットとなるだろう。

- ・ さらに当駅(鹿児島みなと駅)から先は、在来線のみ走れる狭軌のみを高架のまま北上させ、桜島フェリーターミナル北西端をかすめ、JR貨物の鹿児島貨物ターミナル駅の上を通過して徐々に地上に降り、JR 鹿児島駅から北上してくる現在の日豊本線と合流。合流・分岐駅として、稲荷川を渡るあたり(川の北側)の貨物引込線を利用して「清水町駅」を新設。これにより、鹿児島中央駅発着の日豊本線の列車は、既存の城山トンネル経路に加え、三線軌条⇒鹿児島みなと駅⇒清水町駅を経由して、国分、都城、宮崎方面へ向かえるようにする。

---フリーゲージトレインが将来実用化した際には、博多・熊本方面から国分、都城、宮崎方面へ列車が直通可能に。宮崎・都城方面～博多などの利用者を一定割合取り込むことで、日豊本線の利用増に貢献するのではないかと。

(3) より広域の公園・見学施設などとの連携

海岸線を中心により広域に目を向けると、複数の公園のほかさまざまな機能が点在。連絡通路や橋などでこれらを結び、また新しい機能も付加しながら、都市型の広域公園になることを期待。

---公園・レクリエーション施設を挙げると、仙巖園・磯海水浴場（地図外）、祇園之洲公園、多賀山公園（東福寺城跡）、石橋記念公園・同記念館、かんまちあ、かごしま水族館、そしてウォーターフロントパークと多数が点在。

---欧米では、都市内に広い面積の公園があるのが普通。例えばアメリカでは、ニューヨークシティ（セントラルパーク）、サンフランシスコ（ゴールデンゲートパーク）、ワシントンDC（モール）などがあり、緑地や池などのほか博物館、美術館なども配置され、住民の憩いの場であるとともに観光の目玉ともなっている。こうした例を見るに、鹿児島は自然豊かな地であるにもかかわらず、そのシンボルとなるような広い公園が都市内にないのを、とても残念に思ってきた。

---とはいえ、仙巖園からウォーターフロントパークに至る広大な面積を取得してひとつの公園にまとめるのは、そう簡単なことではない。そこで、地権者の理解も得ながら、点在するこれらの公園・レクリエーション施設について、歩行者が移動しやすい連絡通路・橋等でつなぎ、また必要に応じ公園・レクリエーション機能を補完していけば、事実上都市型の広い公園とみなせると考えた次第。

---施設間をつなぐ際は、ぜひウォーキング、ランニング、サイクリングのいずれにも対応できるようなつなぎ方を希望したい。

---将来的には、仙巖園・磯海水浴場。ちゃんぼ餅屋さんの並びあたりまでの海岸道路にも広い歩道などの空間が整備されれば、散策やランニング、サイクリングでの回遊がより容易になるだろう。

以下、地図の北のほうから順に説明する。

① 清水町駅

先述の通り、日豊本線の新線を分岐させるための駅で、貨物用引込み線も活用。2025年度に磯新駅が設置されることを見越せば、この付近では鉄道駅が1km前後ごとに設置されることとなり、一体で散策やウォーキングを楽しむ人々にとっては、乗降地点の選択肢が増える効果もある。例えば現在では、JR鹿児島駅からウォーキングを開始した場合また同駅まで戻ってこなくてはならないが、こまめに駅があると、隣の駅から、あるいはさらにひとつ先の駅から列車に乗車でき、各人の体力に合わせてさまざまな距離でのウォーキングが可能。多賀山公園（東福寺城跡）、石橋記念公園・同記念館、祇園之洲公園などの最寄り駅ともなる。

② 鹿児島駅～石橋記念公園までの歩行者空間（連絡通路）

JR鹿児島駅には東西連絡自由通路が設置され、駅を挟んでの移動がしやすくなった。この自由通路をさらに一帯に伸ばす発想で、鹿児島貨物ターミナルの線路や道路の上をまたぎ、石橋記念公園までをつなぐことで、一帯の回遊性が向上すると思われる。

③ 各種博物館施設の設置（交通関連を中心に）

鹿児島駅は、鹿児島鉄道発祥の地。過去には機関区も設けられ、鹿児島の近代交通のはじまりの場所でもあった。この地に、事業者や土地所有者の協力も得ながら、以下のような交通博物館施設を設置できないだろうか。鹿児島には設置ない施設なので、地元の親子や交通ファンを楽しませるのではないだろうか。（門司港まで行かなくても、鉄道博物館が見られる）

貨物列車見学スペース ・資料コーナー	【場所】鹿児島貨物ターミナルを跨ぐ場所（橋の上） 【内容】貨物列車の発着・荷捌き等の見学、またそこから見える荷捌きの内容や手順のほか鉄道貨物のメリット（CO2 低減など）など鉄道貨物について説明・案内するコーナーを設置
市営バス見学スペース ・資料コーナー	【場所】鹿児島市営バス車庫内の一角 【内容】市営バスの発着や整備などを見学できる見学スペースと簡単な資料館を設置
鹿児島交通バス見学スペース ・資料コーナー	【場所】鹿児島交通バス車庫内の一角 【内容】鹿児島交通バスの発着や整備などを見学できる見学スペースと簡単な資料館を設置
鹿児島鉄道博物館	【場所】石橋記念公園の南側 【内容】鹿児島の鉄道の歴史の説明、鉄道をはじめ公共交通の役割や効果の説明、県内で活躍した実車両を保存・展示等
その他	近くにある営林署、国道事務所、桜島フェリーターミナルなどが、日頃の事業内容などについてそれぞれ説明する見学施設

④ 新ドルフィンポート

鹿児島貨物ターミナル東側に隣接する場所には、飲食店等が複数立地しているが、建物、駐車場とも個別に設置されなにか雑然とした印象。またゴルフの打ちっ放し練習場も、せっかくの海辺において景観上よいとはいえない。

そこで、一帯の土地を合わせて一定面積を確保し、旧ドルフィンポートのように建物（2F 建ての横長構造）・駐車場を集約して、「新ドルフィンポート」とするもの。鹿児島駅～石橋記念公園をつなぐ歩行者用の自由通路も新ドルフィンポートを経由させ、往来の利便性を確保。

4. どうしても現計画でいくのであれば…

どうしても現計画（新体育館設置）でいくというのであれば、せめて以下の条件は満たしてほしい。

（１）緑地を残す

「海に開かれた街」が有名無実化しないよう、海に近接した当エリアの特徴をしっかりと活かせるよう、現在の緑地はぜひとも残してもらいたい。

（２）商業機能も入った複合施設としての新体育館を

イベント等が実施されない非稼働日は、さきにも述べたようにただの空間の浪費となってしまう。中心市街地の一角にふさわしく多様性、人々の快適性を担保できるよう、小売店、飲食店などが入居して、新体育館でのイベント等の有無にかかわらず人々が当エリアに立ち入ることができるよう、複合的な用途をもった複合施設として整備してもらいたい。

（３）軌道系公共交通軸の導入を

最低でも市電の導入が必要。

すでに述べたが、新体育館でのイベント開催等時には、短時間に大量のクルマ交通が発生し、中心市街地も巻き込んだ渋滞が起きると懸念。公共交通がバスだけだと、渋滞に巻き込まれてしまう。

市電など軌道系の公共交通であれば、渋滞の影響をもろに受けることはなく、本港区エリア、そして中心市街地の人々の移動手段が確保される。それゆえ、市電の延伸も含めて議論を進めていただきたい。

以上

本港区エリア_土地利用案01

新駅

- 鹿児島みなと駅ビル
- 鹿児島みなと駅(JR)
- 清水町駅(JR)
- 新屋敷駅(JR)

鉄道、市電

- 市電延伸部分
- 新幹線・在来線(3常軌)
- 在来線新線

新電停

- 桜島橋電停
- 鹿児島みなと駅電停
- 鹿交バス見学施設~鉄道博物館

各種施設等

- 石橋記念公園・同記念館
- 石橋記念公園(東側)
- 鉄道博物館
- 新ドルフィンポート
- 鹿児島交通 バス見学施設
- 市営バス バス見学施設
- 貨物駅見学施設

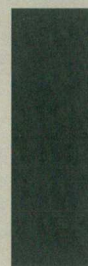
自由通路(2Fデッキ等)

- 鹿児島~石橋記念公園
- 鹿児島みなと駅~桜島FT
- 鹿児島みなと駅~種子屋久TMNL
- 鹿児島みなと駅~南埠頭



2/2

鹿児島港本港区エリア 新世代に向けたアイデア



感謝

この度は、鹿児島港本エリア一帯の活用に向けて、広く県民から様々な意見の募集という非常に貴重なお時間を頂きましてありがとうございます。

委員の皆様方にも、鹿児島に対して様々な思いがありかと思われまします。また、県民の皆さんにも様々な思いがあります。

この機会に、100年先を見据えこれまで培ってきたしがしーを活かします。鹿児島の現状を様々な目線を使って整理整頓し、また既存施設などで無駄なものないように、無駄のない、新しい時代に向けた「シン鹿児島」を鹿児島で生きるすべてのチカラで、南州公西郷隆盛が感動して頂けるように、維新前進でければと思います。

簡単な紹介から・・・

霧島市在住

日頃は、パソコンの修理・サポートなどを行っております。

鹿児島ユナイテッドFCを応援しており、毎回ホームゲームにボランティアとして参加し全力で後押ししております。

また、北九州・熊本・長崎・大分・岐阜・いわきなどのアウェイ試合応援にも参戦。

また、2016年に県と市にスタジアム建設お願いするため署名活動にも参加しました。

もっとスマートに！もっと便利に！
楽しい鹿児島に発展。成長のチカラに・・・
私のアイデアを活かして頂ければと思います。

鹿兒島港本港のエリア



正直な、心からお願いとして・・・

是非とも、鹿児島港本港区に
サッカーやラグビーが観戦や応援など試合ができる。

スタジアムが欲しい！！

もし、鹿児島港本港区にスタジアムを建設又は、ご協力頂ければ
スタジアムを核とした鹿児島の経済を動かして行きたいです。

正直、鴨池に白波スタジアムがありますが
立地アクセス面や設備面、陸上関係との協議の兼ね合い
試合前後の行動的問題があります。

解決することにより大きく成長できると思っています。

その他のスタジアムはどうなの？例として

プロのスタジアム感ない

駅から遠い！！

公共交通機関が

なさすぎる・・・

駐車場が遠い！！
駐車場から出るのに

時間かかる。

繁華街から

離れすぎる！

失礼なはなし

魅力を感じない部分もある。

る。

街ちか！海ちか！スタジアム例として

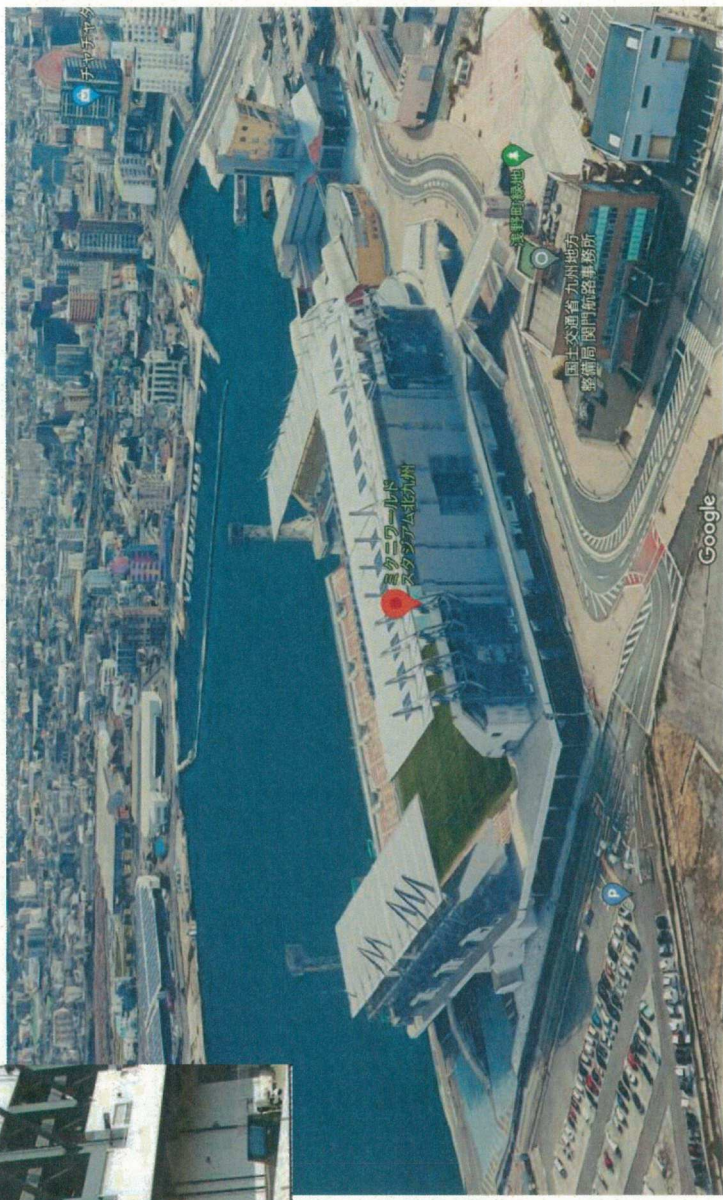
北九州市ミクニワールドスタジアム北九州



862

JR小倉駅から徒歩 **7** 分

山陽新幹線（九州新幹線直結）・鹿児島本線・日豊本線・日田彦山線・山陽本線・モノレール乗り入れ

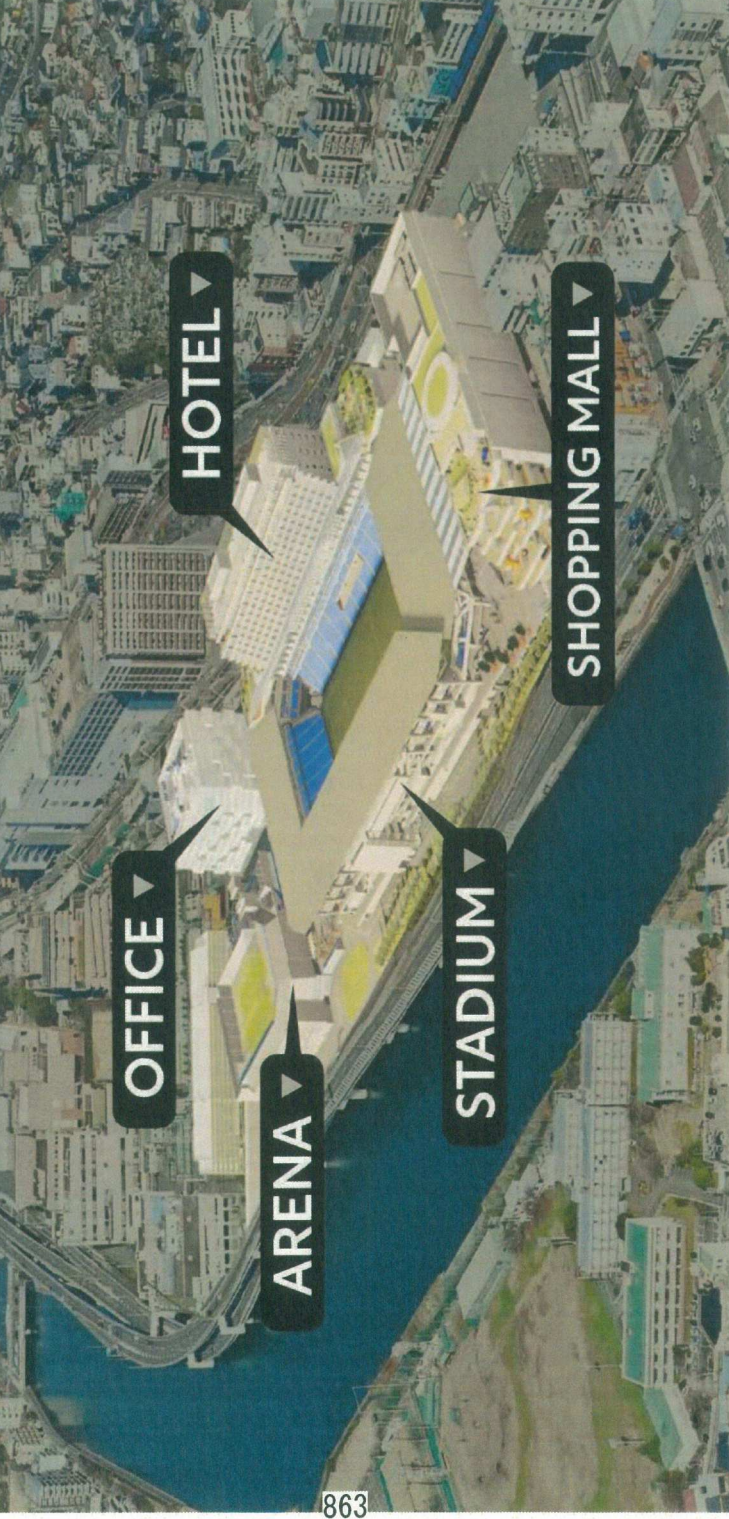


- ・繁華街や小倉駅とのアクセスは抜群でした。
- ・都心部にあるのに駐車場も周辺に満足できるほど完備されていました。
- ・スタジアムの構造も非常によく、見る限り無駄な構造など見当たらず、建設や維持費用面においてもっと無駄を削減すれば良いかと感じました。
- ・潮風もよく気持ち良いスタジアムであった。

街ちか！海ちか！スタジアム例として

長崎スタジアムシティプロジェクト

2024年9月開業予定



JR長崎駅から徒歩 **10分**

JR浦上駅から徒歩 **8分**

西九州新幹線・長崎本線・大村線

「長崎スタジアムシティプロジェクト」とは、ジャパネットグループがサッカースタジアムを中心にアリーナ・ホテル・オフィス・商業施設を併設し、さまざまなワックワクが詰まったまちづくりを進めるプロジェクトです！

個人的に、感じたこと・・・

シンスタイル！365日無駄なく楽しめる街の核

長崎市の特設ホームページを見ると・・・

サッカースタジアムを中心に、これまでなかった新たな魅力を生み出すプロジェクトが進行中。

日常に、もっと楽しさを生み出し、交流人口の増加や雇用の場も創出すること、長崎市の課題解決にもつながるビッグプロジェクト。市でもプロジェクトチームをつくり民間と力を合わせ取り組んでいます。

スポーツや音楽を楽しんだ後は、まちへ繰り出しましょう。



じゃ・・・、鹿児島はどうしますか？

鹿児島には、素晴らしい食・場所・物が

たくさんあります。

そこを無駄にしない

流れのある街づくりを

していくべきだと思います。

街に魅力がなく
県外に行くしかない

他の街には魅力度では
絶対に負けたくない！

気軽に1日楽しめる
流れに乗りたい！！

失礼なはなし
長崎に負けられない

もっと、魅力ある
街に住みたい・・・！

現状、整理していきましよう・・・



桜島フエリーターミナル

北埠頭

→ 鹿児島水族館
→ 奄美大島

ドルフィンポイント跡

フエリーターミナルパーク

南埠頭

→ 三島村・十島村
→ 種子島・屋久島
→ 高速船 (種子島・屋久島)

住吉15番街区

→ 空き地！？

私なりに、これまでの報道や

各方面からの情報経緯など含めて

私の希望などをある程度をひっくるめて

整理整頓させて頂き

ご提案いたします！！



鹿児島市水族館

世に名を馳せし

マリオン・ポート・魔界島く

↑奄美大島のターミナル機能の整理・整備

※現状の旅客航路の機能の整理整頓を行います。また、桜島大噴火に備え、避難機能構築します。

南埠頭・住吉15番街区エリア



南埠頭に関しては、現状維持の方向で空き地化しているところは、北埠頭との調整の上移転も考えなければいけないかと思っています。

住吉15番街区から高速船乗り場、駐車場含めた再開発を実施し、ホテルや商業施設の建設、津波避難ビルとして活用を進めていけば良いのではないのか？

桜島の眺望できるレストランは、魅力的で県内外からの観光客をもてなすのにちょうど良いかと思います。再開発に向けて、県・市・民間の共同で再開発を行うことが非常に魅力的ではないでしょうか？

南埠頭

→三島村・十島村・種子島・屋久島のターミナル機能を現状維持。
※場合によっては、機能や配置の整理の実施を行う。

赤の部分

→種子島・屋久島高速船のターミナルを元に、バスターミナルや商業型複合施設、桜島が眺望できるホテルを官民一緒に構築します。また、規模の大きめな会議室等（ビジネス向け）の機能も同時に構築するもの面白い方思います。

本丸のドルフィンポート跡地



ドルフィンポート跡地に関しては、半分をアリーナ型体育館の建設する。残りの半分に関しては、景観的観点から残し、コンビニ程度の大きな物産館でも設置した方が良いのかと思います。
マクドナルド隣の駐車場は、立体駐車場にして北埠頭を利用される駐車場として、2-3階建の有料立体駐車場として利用した方が良いかと思います。
桜島フェリーは現状維持で、

青の部分

→桜島フェリーターミナルは現状維持しますが、一部を2階建の立体駐車場などにしたいと思います。

黄の部分

→たくさんさんの車での利用が見込まれるため2-3階建の立体有料駐車場

赤の部分

→総合アリーナを建設。半分は景観保全のため残します。

紫の部分

→フオーターフロントパーク

現状の豊かな自然を残してほしいという声があるため現状維持していければと思います。

緑の部分

→たくさんさんの駐車場利用者のための平型の駐車場として残します。景観保全のため1階建の物産館などの建物までならOK。(有料)

対象エリアにおけるまちづくりの方向性

まちづくりのイメージの実現に向けた各ゾーンのまちづくり方針

ゾーン	テーマ
天文館ゾーン	『まち文化と滞在の賑わい核』の形成
ドルフィンポイント跡地・北ふ頭ゾーン	『ウェルネス・文化の賑わい核』の形成
住吉町ゾーン	『交流・観光の賑わい核』の形成
共通	- 回遊性の向上 - 賑わい核の積みだし

「エンターテイメント空間を創出」という意味を込めて プロサッカークの試合が最適な 最高なエンターテイメントです。

まちづくり方針

- 飲食・娯楽・文化・スポーツ・観光機能の導入を図る
- 国際観光都市の発展に向け、多様な観光客を受け入れる滞在機能（ホテル、長期滞在者用レジデンス等）の確保とともに、まちなかに活気を確保するサービス機能・居住機能の導入を図る
- 建物の容積緩和を行うとともにまちなか居住の環境を整備し、定住人口の増加を図る

- 鹿児島県による新総合体育館整備を踏まえ、県民を中心ターゲットとした健康・憩いの機能導入を図る
- 体育館機能と親和性のある公園機能（屋外活動空間、休憩スペース、イベントスペース等）の充実にともなうソフトの取り組み検討を行う
- 北ふ頭では離島航路の移設を行い、新たなエンターテイメント空間を創出する

- ビジネス観光客の誘致に向けた鹿児島に不足するコンベンション機能の導入、文化などの発信拠点となる新たな観光文化機能の導入を図る
- 上記機能導入に向け用地が不足する場合には、港湾部分の埋め立ても含めた基盤整備を検討する

- 賑わい核や市内の拠点（鹿児島中央駅、鹿児島駅、その他大規模施設計画地等）をつなぐ公共交通ルートを設定する
- 賑わい核間を歩いて移動したくなる通り空間の形成を図る（歩行者空間の整備、沿道への商業・観光施設導入）
- 賑わい核周辺部への親和性のある機能の整備促進を図る

エンターテインメント（Entertainment）は、人々を楽しませる娯楽を指す。楽しみ、気分転換、気晴らし、遊び、息抜き、レジャーなどが類語とされる。類義語のミューズメント（Amusement）も、ミュージメント施設など娯楽要素を表す。

鹿児島商工会議所様の提言を拝見して

非常に共感できる**人の流れ**や

街のエリアごとの**役割整理**だったりと

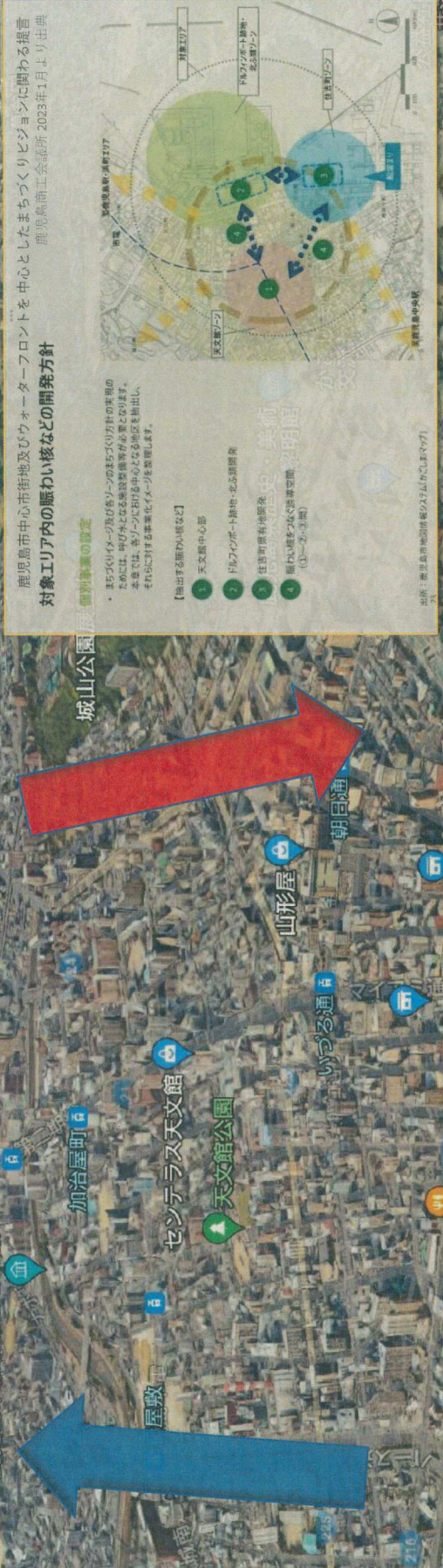
鹿児島県で生活してうえで

もっとも重要な提言だと感じました。



鹿児島中央駅-天文館-鹿児島港本港区の人の流動

鹿児島中央駅
天文館
鹿児島港本港区



人が流れる場所として・・・
最も、重要なポイントです。
なので、これまで作ってきた無駄なものではなく・・・

「有意義のある」鹿児島港本港区

にして頂ければ県民として願います！。

さかい珈琲鹿児島

Google

西原商会アリーナ
(鹿児島アリーナ)

かでしま環境未来館

鹿児島市中心市街地及びウォーターフロントを中心としたまちづくりビジョンに関する提言
鹿児島商工会議所 2023年1月より出版

城山公園



水族館

ウオーター
フロントパーク フェリーターミナル

いおワールド
かごしま水族館

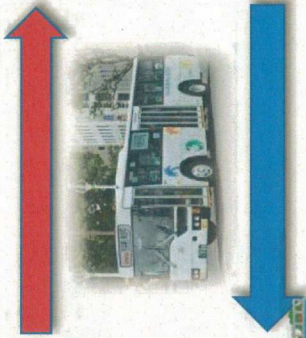
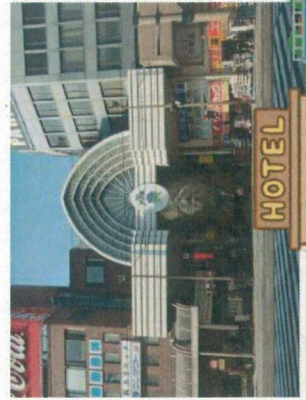
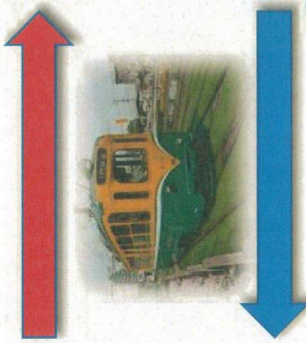
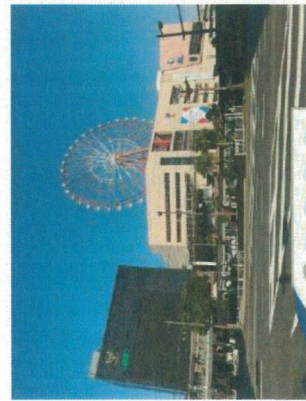
本港新町

福岡出入国在留管理
局 鹿児島出張所

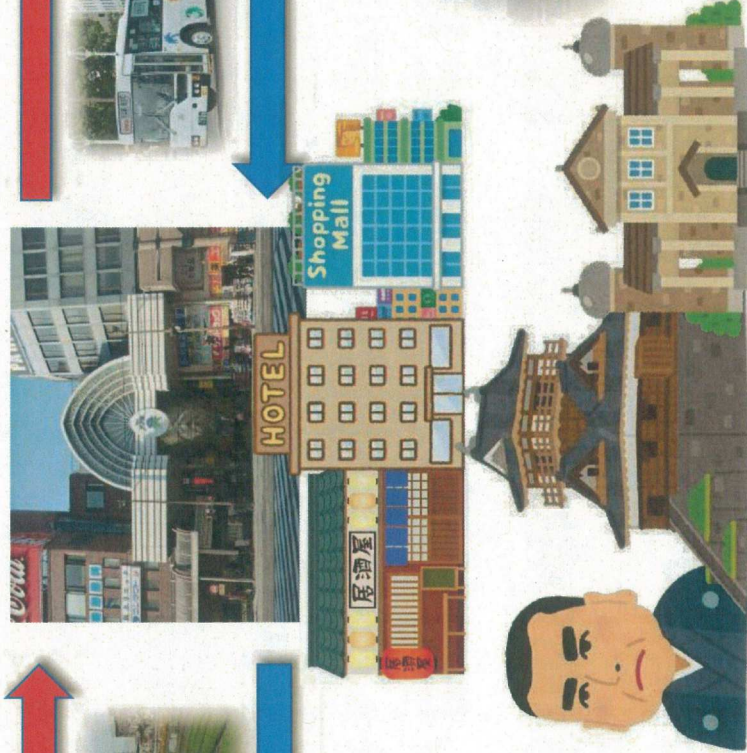
鹿児島
かんまちあ

県内外からの集客及び人の流れ

鹿児島中央駅



天文館



鹿児島港本港区



「3つのエリアの特色を活かし流れを作れる!!!」

スタジアムがによる地域経済効果

鹿児島ユナイテッドFCがJ2リーグに昇格・プレイしていた

2019年の鹿児島の地域経済効果 約 **80** 億円。

しっかりしたスタジアムを作ることによって
もっと地域経済への経済効果は増大が見込まれます。

鹿児島ユナイテッドFCのホームゲームならず
サッカー日本代表やラグビー日本代表の
キャンプ地としての誘致。

また、日本国内で開催される国際試合の
参加国の練習候補地としての誘致もできます。

民間が作ればいいんじゃない・・・と

「民間が作ればいいんじゃないの・・・」と

思われる方がいらっしやると思いますが

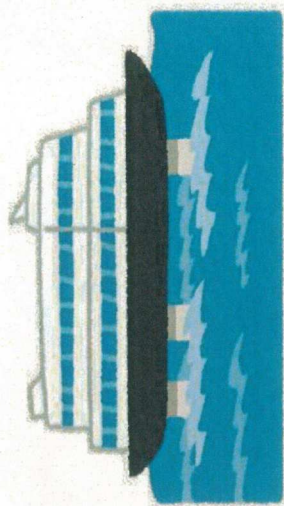
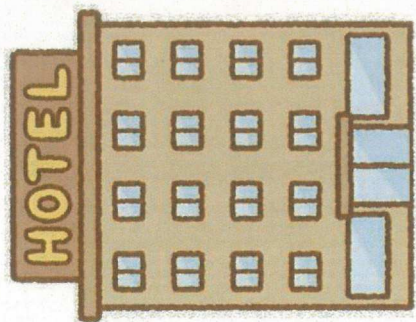
一番に**経済的恩恵**だったり

県内在住者や観光客（来鹿）される人の

人の流れによる恩恵を

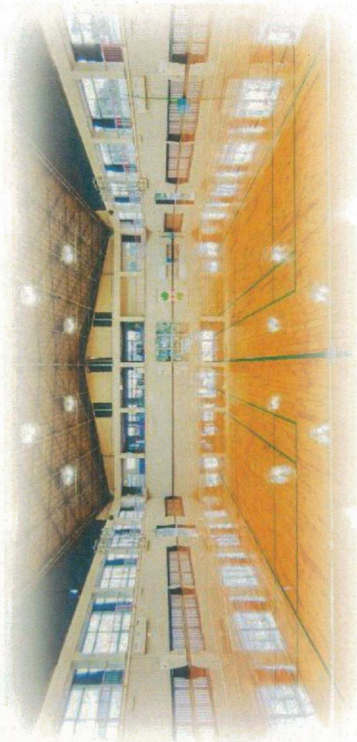
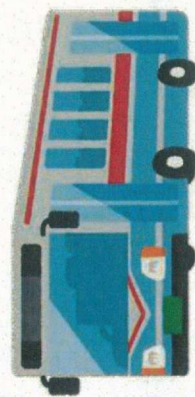
鹿児島県や鹿児島市なのです！！

**恩恵を最大限に受ける素である
スタジアムを作って欲しいと感じます。**



みなさんの「希望」を
カタチにするには

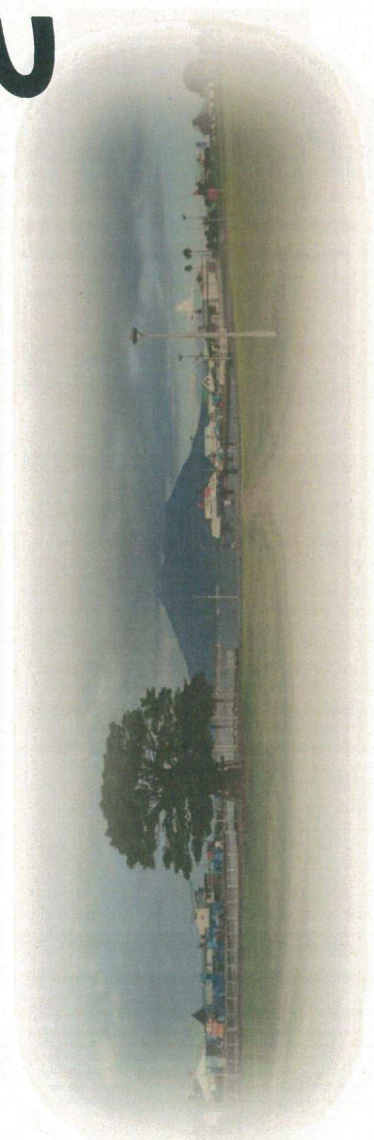
調整をすれば**実現**できます！



鹿児島で生きる
皆さんのチカラを一つに合わせて
また、各々の持っている得意分野を活かして・・・

「シン鹿児島」

として成長できると
思います！！



ご清聴ありがとうございました。

資料出展

- ・ Googleマップ ・ ウィキペディア
- ・ ミクニワールドスタジアム北九州ホームページ
- ・ 長崎スタジアムプロジェクトホームページ
- ・ 鹿児島商工会議所市街地及びウォーターフロントを中心としたまちづくりビジョンに関する提言

素材

- ・ フリー素材 ・ 自己撮影分



受付 No. (事務局記載欄) 2/3

「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデア」
応募申請書

(ふりがな) 応募者名 (個人・団体)		() (個人)		住所	()
性別	女	年代 (○で囲む)	10歳未満・10代・ <u>20代</u> ・30代・40代・ 50代・60代・70代・ 80代以上	電話番号 (団体の場 合は担当者 名も記載)	()
プレゼンテーション参加 の可否 (○で囲む)			可・否 プレゼンの日時による		

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを記載してください。

【課題】

- ・観光地が遠く、交通機関のみではすべてをまわり切れない
 - ・観光客が観光場所を決めている
 - ・県民が今、消費してくれることに力が入り、今後の県民消費の意識が不足している
- つまり、鹿児島の良さを観光客にも県民（将来県民になって欲しい人）にも伝えきれていない

【ありたい姿】

鹿児島県民の利用と観光客の集客を両立～観光客の増加が、県民を育てる～

【コンセプト】

私たちの鹿児島をみんなで知る、学ぶ

【提案内容】

ミニ鹿児島県を作り、観光客は鹿児島のことを軽く体験でき、鹿児島県民は、鹿児島を学ぶことができる場をつくる。

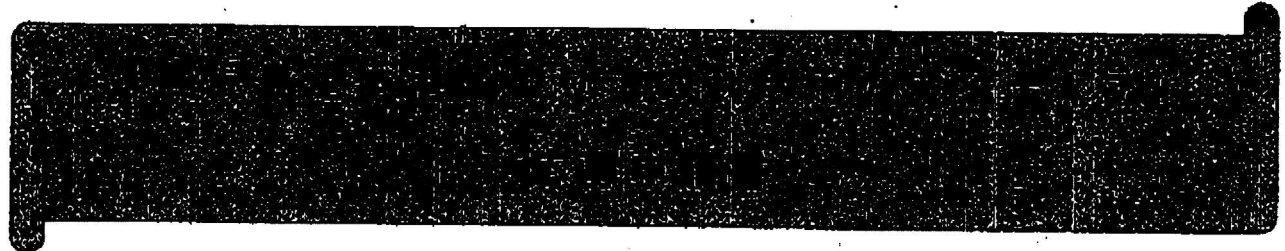
ミニ鹿児島県はキッザニアのような街になっており、山形屋がデパートとして入っていたり、鹿児島銀行が銀行として入っていたりする。キッザニアと異なるところは、鹿児島県の企業が入っていることと、飲食店ではそのミニ鹿児島で栽培される食材が使われているところである。そして、農業・行業など鹿児島で特徴的な仕事が体験できるところである。鹿児島の街を、お客様としても、従業員側としても体験できるところが特徴だ。

ポイント

- ・将来鹿児島で働きたくなるような体験を取り入れる
将来の鹿児島県民の育成
- ・実際にそこで生み出されたものを使って、提供する
- ・観光客が、鹿児島県全体をまわらなくても、軽く体験したり、知ったりすることができる
次回行きたい場所ができることで、リピーター創出につながる
- ・農産物も行うことで、緑がたっぷりの場所をつくることができ、外観を損なわない
桜島を一番綺麗に見れる場所を、壊さない



受付 No. (事務局記載欄) 2/18



(ふりがな) 応募者名 (個人・団体)		()		住所	
性別	女	年代 (○で囲む)	40代	電話番号 (団体の場合は担当者名も記載)	(担当者名)
プレゼンテーション参加 の可否 (○で囲む)			可		

- ※ 次ページの「鹿児島県本港区エリアの利活用のアイデア」応募様式は、「鹿児島県本港区エリアの利活用に係る検討委員会」の検討資料として、公表する場合があります。ただし、応募者名・住所・電話番号の個人情報は公表しません。
- ※ 応募者名・住所・電話番号の個人情報については、本事業の目的以外には使用しません。
- ※ 応募内容に機密事項がある場合には、応募者の責任で権利保全をお願いいたします。
- ※ 応募内容の展示、公表に関する権利は、主催者が優先保持します。
- ※ 提出された資料については、返却いたしません。
- ※ プレゼンテーション参加を「可」として申請した方の中から、プレゼンテーション参加者として選定された方には、後日、事務局より連絡します。
- ※ 次ページの応募様式については、任意様式に記載して頂いても構いません。
- ※ 募集に関する詳細については、「鹿児島県本港区エリアの利活用のアイデアに関する意見募集要項」をご覧ください。

【提出先・お問い合わせ先】

鹿児島県土木部港湾空港課本港区まちづくり推進室
〒890-8577 鹿児島市鴨池新町 10 番 1 号

TEL: 099-286-3665 FAX: 099-286-5629

「鹿児島県電子申請共同運営システム(e(いー)申請)」

URL: <https://shinsei.pref.kagoshima.jp/4K2ABecG>

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを記載してください。

- ・ 体育館やスタジアムなどの大型施設は、別の場所に。本港区エリアは、芝生の広場のまま残してほしいです。
- ・ 裕福層向けの大型施設が並ぶような場所ではなく、ドルフィンポートのような小規模な商業施設で十分です。
- ・ 鹿児島島の海産物・農産物・お弁当などが買える物産館、鹿児島島の作家による工芸品や美術品などが買えるお土産屋さんが欲しいです。ドルフィンポートにあった、ギャラリーのある工芸品のお店をまた作ってほしいです。地元の人も買いに行ける場所であってほしいです。
- ・ 鹿児島県の文化や歴史を紹介する文化施設が、環境未来館や桜島ビクターセンターくらいの規模で良いので欲しいです。
- ・ きれいなトイレと水場のあるキャンプサイトを作ってくれたら、イベントにも役立つし、災害時にも利用できると思います。
- ・ オーガニックフェスタや環境未来館城西マルシェに出店するような、名山堀にあるような、センスの良い小さな店が、定期的に出店できるような場がほしいです。
- ・ テンパークでスケボーを練習している人が多いです。公園には子どももいるので危ないです。スケボーを練習したい人が、安全に楽しく遊べる場を作ってほしいです。
- ・ お金をかけた立派な施設を作るより、小規模で様々な活用ができる場所にしてほしいです。大切な県の予算は子育てや福祉に使ってほしいです。

※任意様式に記載して頂いても構いません。

2/5

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを募集します！（アイデアを直接入力できる専用ページです。）



受付番号: 9731029

申請日: 令和05年04月17日

番号	項目名	入力内容
1	応募者名(個人または団体)	
2	応募者名(ふりがな)	
3	住所	
4	性別	男性
5	年代	60代
6	電話番号	
7	プレゼンテーション参加の可否	可
8	以下にアイデアを記入してください。	鹿児島市の設計事務所で建築せけ気を生業とするものです 今回はスポーツ・コンベンションセンターの「開かれた施設としての整備」や「中心市街地との回遊性」、「施設のデザイン」などに関する意見として述べたいと思います 本来なら本港地区にコンベンションセンターを作るのは反対なのですが 下記の理由が解消されればこの地域にあっても良いのかな あるいはこの地域に作るのであれば、という前提で提案いたします 理由は 1) 会議やスポーツイベントの稼働率から考えると それほどの経済効果が期待できないのではないかと 2) 体育館はビルにすると3、4階の高さに相当します それほどのものがドルフィンポート跡地にできると 鹿児島のシンボルである桜島が見えにくくなる 以上の単純なものです さらにつけ加えると他のスポーツ施設との関連性を考えると鴨池地区がベスト と考えています その上で上記理由の解消として 常時人が集まり、ウォーターフロントパークとの関連性を兼ね備え 景観を阻害しない低層のデザインの体育館を提案します 具体的には 添付のスケッチにあるように地下に埋めることで 問題点が解消されるのではないかと考えます もともと体育館は窓の不要な内向きな施設です そして球技など自然風は必要としないので 地下に埋めるデメリットはないと考えます コストや技術の問題はあるかと思いますが 県民に愛されているウォーターフロントパークとの一体利用を重視したプラ

9	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
10	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
11	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	
12	別途資料を添付する場合にご利用ください。(各資料10MBまで、添付資料の合計が20MBまで)	

鹿児島市の設計事務所で建築せけ気を生業とするものです

今回はスポーツ・コンベンションセンターの「開かれた施設としての整備」や「中心市街地との回遊性」、「施設のデザイン」などに関する意見として述べたいと思います

本来なら本港地区にコンベンションセンターを作るのは反対なのですが下記の理由が解消されればこの地域にあっても良いのかなあるいはこの地域に作るのであれば、という前提で提案いたします

理由は

1) 会議やスポーツイベントの稼働率から考えるとそれほどの経済効果が期待できないのではないかと

2) 体育館はビルにすると3、4階の高さに相当します

それほどのものがドルフィンポート跡地にできると鹿児島のシンボルである桜島が見えにくくなる

以上の単純なものです

さらにつけ加えると他のスポーツ施設との関連性を考えると鴨池地区がベストと考えています

その上で上記理由の解消として常時人が集まり、ウォーターフロントパークとの関連性を兼ね備え景観を阻害しない低層のデザインの体育館を提案します

具体的には添付のスケッチにあるように地下に埋めることで問題点が解消されるのではないかと考えます

もともと体育館は窓の不要な内向きな施設です

そして球技など自然風は必要としないので地下に埋めるデメリットはないと考えます

コストや技術の問題はあるかと思いますが県民に愛されているウォーターフロントパークとの一体利用を重視したプランです

市電の延伸も合わせると天文館地区との回遊性も生まれるのではないかと考えます

またこう言ったプランやデザインを実現するためには建築家選びが重要です

全国公募のコンペティションを行い広くプランを集めること、(間違っても無難に組織設計事務所数社指名の入札やプロポーザルは避けていただきたい) ことも併せて提案いたします



受付 No. (事務局記載欄)

216

「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」

応募申請書

(ふりがな) 応募者名 (個人・団体)		() (個人)		住所	
性別	男	年代 (○で囲む)	10歳未満・10代・ <u>20代</u> ・30代・40代・ 50代・60代・70代・ 80代以上	電話番号 (団体の場合は担当者名も記載)	(担当者名)
プレゼンテーション参加の可否 (○で囲む)			☒ 可 ☐ 否		

- ※ 次ページの「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」応募様式は、「鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会」の検討資料として、公表する場合があります。ただし、応募者名・住所・電話番号の個人情報は公表しません。
- ※ 応募者名・住所・電話番号の個人情報については、本事業の目的以外には使用しません。
- ※ 応募内容に機密事項がある場合には、応募者の責任で権利保全をお願いいたします。
- ※ 応募内容の展示、公表に関する権利は、主催者が優先保持します。
- ※ 提出された資料については、返却いたしません。
- ※ プレゼンテーション参加を「可」として申請した方の中から、プレゼンテーション参加者として選定された方には、後日、事務局より連絡します。
- ※ 次ページの応募様式については、任意様式に記載して頂いても構いません。
- ※ 募集に関する詳細については、「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集要項」をご覧ください。

【提出先・お問い合わせ先】

鹿児島県土木部港湾空港課本港区まちづくり推進室

〒890-8577 鹿児島市鴨池新町 10 番 1 号

TEL: 099-286-3665 FAX: 099-286-5629

「鹿児島県電子申請共同運営システム(e(いー)申請)」

URL: <https://shinsei.pref.kagoshima.jp/4K2ABecG>

「鹿児島港本港区エリアの利活用アイデア」 応募様式

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを記載してください。
任意様式にて提出いたします。

※任意様式に記載して頂いても構いません。

本港区エリアまちづくり構想案

—鹿児島湾におけるメガフロートを中心としたまちづくりについて—



本提案は、志学館大学にて 2021 年度に行われた地域産業論演習に提出したレポートを基に大幅に加筆修正して作成した。なお、一部内容の構成・校閲に■■■■氏の協力をいただいたほか、現在の鹿児島県の体育館等の状況について、複数の友人知人らに意見を求めた。協力に深く感謝するとともに、本提案に関わる一切の責任は筆者にあることを明記する。

目次

I. はじめに	1
II. 現状と課題	1
1. 鹿児島県の現状と課題	1
2. 本港区エリアの現状と課題	3
III. 提案概要	5
IV. 提案詳細	6
1. 本港区エリアにおけるメガフロート設置について	6
(1) メガフロートの特徴	6
(2) メガフロートの景観への影響について	8
(3) メガフロートの周辺環境への影響について	9
(4) メガフロートの災害による影響について	10
(5) メガフロートの「土地」としての利用について	11
2. メガフロートへのスポーツ・コンベンションセンターおよびスタジアムの整備について	13
(1) はじめに	13
(2) メガフロートへの両施設整備にかかる施設運営者の利点・欠点について ..	13
(3) メガフロートへの両施設整備にかかる施設利用者の利点・欠点について ..	14
3. メガフロートへの新総合体育館とスタジアム以外の施設建設について	16
(1) メガフロートへの観光発信や人的交流の拠点施設整備について	16
(2) メガフロートへの芸術拠点施設の整備について	18
(3) メガフロートへの交通拠点設備の整備について	19
i. 現状と課題について	19
ii. 海路による交通網について	20
iii. 空路による交通網について	24
(4) 様々な施設の整備について—まとめ—	24
4. 本港区エリアの利活用について	27
V. おわりに	28

I. はじめに

現代の社会構造そのものに大きな影響を与えた新型コロナウイルス感染症の流行から3年が経過し、社会経済活動の本格的な再開が進んでいる。本年5月には、新型インフルエンザ等感染症から5類感染症への位置づけ変更が予定されるなど、特別な感染症としての嚴重な対策からの転換も行われつつある。

他方で、新型コロナウイルスへの対応が確立したとしても、それによって社会の問題が解決されるわけではない。とくに日本においては、少子化やそれに伴う人口減少が続いており、新型コロナウイルスはそれに拍車をかける結果となった。また、現代の社会が環境にかけてきた負荷の大きさがあらためて浮き彫りとなり、上述した人口問題やその他の様々な課題も含めて、未来を考えた地球全体での持続的な活動が求められている。このことは、一地方である鹿児島県も例外ではなく、むしろ世界における諸課題がもっとも進みつつある「課題先進県」として、積極的に取り組んでいくことが急務である。

本提案では、鹿児島県が今後採るべき施策として、鹿児島県鹿児島市本港区周辺エリアにおけるまちづくりについて述べる。なかでも、鹿児島湾を中心として、海や桜島といった周辺環境を引き立て、かつ鹿児島の文化・芸術の中心としての新たなシンボルともなりうる施設としての「メガフロート」建造について提案する。このメガフロートが、鹿児島県における「稼ぐ力」向上の拠点として、また、人と人が集い文化を生み出す拠点として、未来の鹿児島県の中心となることが、本提案の目指す理想であり、夢である。

なお、鹿児島県の募集している意見は本港区エリアの利活用のアイデアであるが、本提案では、本港区エリアの利活用を考えるうえで必要と思われた周辺地域での施設整備案を中心として構成している。募集内容との相違はあるが、目的に照らして合致している部分も多いと考えているため、ご一読いただければ幸いである。

II. 現状と課題

1. 鹿児島県の現状と課題

鹿児島県は日本の南西部にあり、多様で独特な環境に恵まれた県である。とくに、南北約600kmにわたる県土には、全国で唯一の世界遺産3件につながる世界的に重要性が認められる自然環境と、そこに共生する人々による豊かな文化が根付いている。歴史的にも、地域ごとに特有の歴史とともに、日本のみならず、世界とつながる歴史を積み重ねてきている。また、神話にも登場する地名や伝説が現在でも残り、その独特の歴史・文化とともに、鹿児島県をかたちづくっている。他方で、このような自然や文化を活用した鹿児島県の主要観光地は点在しており、マスツーリズムの発展過程で地方を中心に広く普及した、周遊型の観光が中心となっている¹。周遊型では複数の観光地を巡ることとなり、単純に考

¹ 多田治「『日本のハワイ』としての沖縄の形成：新婚旅行ブームからリゾート・パラダイスへ」『一橋社会科学』第7巻、2015年、91-104頁を参考。

えれば、各観光地での滞在時間や観光消費額の減少につながるほか、目的地の、知名度の高い地域への固定化が想定される。また現在では、観光そのものにおいても、求めるニーズの多様化や団体旅行から個人旅行へのシフトといった変化が進んでおり、その対応が求められている²。

また、地理的にみて鹿児島県は、経済発展が続くアジア圏に近く、さらにはアメリカや中国といった大国間の中継地点として優れた立地にある。しかし、日本の貿易の99.5%³、国内貨物輸送でも39.8%⁴を占める海運において、鹿児島の存在感は小さい。県内には国際バルク戦略港湾として選定されている志布志港もあるが⁵、九州における輸出入や移出入は福岡や大分が中心となっている⁶。多様な島々も鹿児島県の大きな魅力であるが、こうした島々へのアクセスも良好とはいえない。また、日本において、近年急激に拡大しているクルーズ船の寄港は、鹿児島港が寄港回数で全国8位⁷（2019年）と比較的上位にある。しかし、それによって増加した観光客によって、受け入れ港周辺での交通渋滞が引き起こされるなど、受け入れ態勢が整っているとはいえない。

これらの現状と課題を踏まえ鹿児島県は、環境的利点や地理的利点を存分に活かすことのできるまちづくりを行う必要があると考える。とくに、鹿児島県の魅力としての自然や歴史、文化といった要素は分散しがちで、県全体として同列に発信をすることは、かえって表面的な魅力にとどまってしまう可能性がある。しかし、分散した魅力は、多様な目的・ニーズを受け入れうる潜在力も秘めている。鹿児島県にはこうした魅力を発見し、あらたなツーリズムを着地型で発信していく拠点が必要とされている。

また、今後必要な機能として、日本国内のみならず海外とのつながりを生む交流拠点が求められている。鹿児島に来た人々を受け入れることは、今後の交流人口の増加や、人と人との交流を通じてこそ生まれる文化的魅力の原点となる。高齢化が進みレジリエンスが低下しつつある社会状況のなかで、住民ら自らが魅力を見つけ、そうした魅力を通して外部の人々とつながることは、新たな地域社会の構築や、住民のQOLの向上にもつながる。そうした「つながり」をつくり、つよめていくことが、鹿児島県の未来をよりよくしていくためにもっとも重要なカギである。

² 鹿児島県 PR・観光戦略部観光課『鹿児島県観光振興基本方針』鹿児島県、2020年、7頁。

³ 国土交通省海事局『海事レポート2022』2022年、27頁。

⁴ 同上、35頁。

⁵ 国土交通省「国際バルク戦略港湾の選定結果について」2011年

[https://www.mlit.go.jp/report/press/port01_hh_000076.html] 2023年2月18日閲覧。

⁶ e-Statにて提供されている国土交通省『港湾調査 港湾統計（年報）』より「第1部 入港船舶・船舶乗降人員及び海上出入貨物総括表 第3表 海上出入貨物表（2）品種別都道府県別表（輸移出入）」の2017年の調査（2023年2月19日にダウンロード）を参考。

⁷ 国土交通省「2019年の我が国のクルーズ等の動向（調査結果）」2020年

[https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000252.html] 2023年2月23日閲覧。

2. 本港区エリアの現状と課題

現在の本港区エリアには、北ふ頭、桜島フェリーターミナル周辺、ウォーターフロントパーク、ドルフィンポート跡地、南ふ頭、高速船ターミナル周辺、住吉町 15 番街区が含まれる⁸。このエリアでは、桜島や種子島、屋久島、三島、十島、奄美、喜界といった離島への航路が集中しており、海の玄関口として機能している。また、年間約 60 万人⁹と多くの人を訪れるいおワールドかごしま水族館や、桜島や鹿児島湾を目の前にのんびりと寝そべることもできるウォーターフロントパークといった、ここにしかない大きな魅力が存在している。さらには、所在する鹿児島市は、鹿児島県の県庁所在地である中核都市であり、行政のみならず、商業や交通などを含めた中心都市として発展を続けている。その県都にあって、南北約 600 km の広大な県土を結ぶ離島定期航路も就航する本港区は、まさに鹿児島県の中心である。また、活火山としていまも噴煙を上げ、鹿児島のシンボルとして認知されている桜島を、鹿児島湾越しに臨む恵まれた景観を有している。

この桜島は、まさに鹿児島にしかない鹿児島湾を囲む地域にとってのシビックプライドであり、本港区エリアにとって、もっとも重要な要素の一つである。そのため、本港区エリアにおけるまちづくりでは、この桜島をどう活かすかが重要なポイントとなる。現在、鹿児島県や鹿児島市が検討している本港区エリアでのスポーツ・コンベンションセンターや、鹿児島市のサッカー等スタジアム構想においても、桜島の景観は重要な検討課題となっている¹⁰。実際、鹿児島市のスタジアムに対する意見では、鹿児島らしいスタジアムとして思い浮かべるものや、ふさわしいと思うものについて、桜島・錦江湾（鹿児島湾）の景観を挙げた回答がもっとも多くなっている¹¹。

また、この本港区エリアのまちづくりでは、鹿児島県がグランドデザイン¹²（以下グランドデザイン）を策定しており、このなかで県は、本港区エリアの開発コンセプト（以下コンセプト）として以下を定めている。

- 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

⁸ 鹿児島県『鹿児島港本港区エリアまちづくり事業者公募（ドルフィンポート敷地・ウォーターフロントパーク地区）公募要項（案）』2020 年、1 頁。

⁹ 鹿児島県『鹿児島港本港区エリアまちづくりグランドデザイン』2019 年、11 頁。

¹⁰ 鹿児島県「第 1 回 本港区エリアの利活用に係る検討委員会「議事 6（3）意見交換」の議事録」『第 1 回検討委員会』[<https://www.pref.kagoshima.jp/ah15/kentouiinkai1.html>]2023 年 2 月 20 日閲覧。およびサッカー等スタジアム整備検討協議会「サッカー等スタジアム立地に関する報告書」

¹¹ 鹿児島市「中間報告に対する意見募集結果」『スタジアム需要予測等調査中間報告に対する意見募集（令和 4 年度）』2022 年

[<https://www.city.kagoshima.lg.jp/sports/sports/stadiumikenboshu.html>] 2023 年 2 月 24 日閲覧を参考。選択肢として「桜島・錦江湾の景観を楽しめる」が、複数回答ではあるが 90% を占めていた。

¹² 鹿児島県『鹿児島港本港区エリアまちづくりグランドデザイン』2019 年、11 頁。

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

この3点を要素としたうえで、国際的な観光都市としてにぎわう「来て見て感動する観光拠点」の形成を図るとしている。

また、本港区エリアのまちづくりに関する事項としては、上記した新総合体育館とスタジアムの整備計画が大きい。鹿児島県は、老朽化し、全国や国際レベル規模での競技大会開催には手狭な現在の総合体育センター体育館の状況を踏まえ、新総合体育館（以下スポーツ・コンベンションセンター）の整備を計画している¹³。基本構想¹⁴では、スポーツ・コンベンションセンターの整備予定地として、本港区エリア内のドルフィンポート跡地および住吉町15番街区の一体的な利用が検討され、体育館施設本体については、ドルフィンポート跡地南側への配置が検討されている。

他方で、鹿児島市は、スポーツを通じたまちづくりとして、にぎわい創出の拠点としてのスタジアムを整備することを構想している¹⁵。市の案¹⁶では3つの候補地があげられ¹⁷、ドルフィンポート跡地を想定した計画では、県の案において残されていたウォーターフロントパークの大部分とドルフィンポート跡地を使用して、スタジアムとスポーツ・コンベンションセンターの両方を一体的に整備する計画が検討されている。また、住吉町15番街区を想定した計画では、敷地の拡張を検討している。ただし、これらの計画は、鹿児島県の方針との相違や収支の赤字が想定されるなど厳しい状況となっている¹⁸。

このように、本港区エリアでは二つの大型施設が構想されており、どちらもドルフィンポート跡地や住吉町15番街区といった本港区エリアを有力な候補地として検討している。しかし、同エリアは県都の一等地として、こうした施設以外の活用を求める声も根強い¹⁹。また、鹿児島県や鹿児島市といった行政以外に鹿児島商工会議所も、まちづくりとして住吉町15番街区へのMICE施設の整備を提言している²⁰。

鹿児島県の未来を考えるうえで、今後も中心地としての利用が想定される本港区エリアでのまちづくりには、以上にあげた交通等の中心機能や桜島を臨む景観といった魅力を持つ都市空間の有効な活用と、そうした魅力を発信し体感できる拠点や全国規模のスポーツ大会・国際会議等を開催できる施設が必要である。

¹³ 鹿児島県『スポーツ・コンベンションセンター基本構想』2022年。

¹⁴ 同上。

¹⁵ 鹿児島市（建設局都市計画部都市計画課）『第二次かごしま都市マスタープラン』2022年、53頁。

¹⁶ 鹿児島市『スタジアム需要予測等調査・整備検討支援業務』2023年。

¹⁷ 候補地のうち、浜町バス車庫については候補地から除外された（浦牛原健「浜町 候補から除外」『南日本新聞 2023年2月11日付』13頁）。

¹⁸ 浦牛原健、村上隼「白紙撤回 現実味増す」『南日本新聞 2023年3月11日付』20頁。

¹⁹ 村上隼「新体育館 整備へ本腰」『南日本新聞 2023年2月16日付』1頁。

²⁰ 鹿児島商工会議所『鹿児島市中心市街地及びウォーターフロントを中心としたまちづくりビジョンに関わる提言』2023年。

III. 提案概要

本提案では、II. で述べた現状と課題を踏まえ、鹿児島県の、その地理的・環境的利点を活かした海上交通網の構築と、それに伴う交流人口の促進を目的として、本港区エリア沖合を中心とした交通・交流の拠点施設の整備を提案する。とくに、海を通じて教育・文化・インフラ・産業等の基幹的な分野の充実を図り、技術と自然の融合を通して、鹿児島県の持つ世界的にも独自の魅力を発信できるようにする。また、本港区エリアにおいて計画が進む鹿児島県のスポーツ・コンベンションセンター案や、鹿児島市のサッカー等スタジアム構想に関しても検討を行い、これらの建設が想定されている本港区エリアの利活用方針についても一部提案を行う。

第1に、本港区エリアにおける拠点施設として「メガフロート」を提案する。メガフロートとは超大型浮体式海洋構造物のことで、海上に浮かんだいわゆる人工島のことである²¹。特徴としては、埋め立てを行わずに海上に浮体として設置する施設であることから、設置に際して水深や地盤の制約を受けず、また、海中の環境への影響が少なく、地震に強いという利点がある。さらに、浮かんでいることから移動が容易で、必要に応じて拡張も行えるほか、万が一の撤去時も、実際に建造・使用した後に容易に行うことが可能である。本港区エリアでの配置については、北ふ頭沖合約500メートルの地点にある防波堤への、桜島側に隣接させての設置を検討する。

第2に、上述したメガフロートへのスポーツ・コンベンションセンターおよびスタジアムの建設を提案する。II. 2. においても述べたが、本港区エリアには、鹿児島県と鹿児島市によるスポーツ・コンベンションセンターとスタジアムの整備が検討されている。しかし、ドルフィンポート跡地への整備については、その景観に与える影響を中心に反対や慎重な検討を求める意見もある。ただし、スポーツ・コンベンションセンターとスタジアムの整備自体については、管見の限り反対の意見はほとんど耳にしない。こうした点を踏まえ、スポーツ・コンベンションセンターとスタジアムを沖合に設置することによって景観への影響を最小限に抑えることは、早期の両施設整備にもつながり、鹿児島県民や利用者にとっても利益となる。

第3に、メガフロートへの新総合体育館とスタジアム以外の施設建設を提案する。主な想定する施設としては、観光発信や人的交流の拠点施設、美術館機能を含めた芸術拠点施設、港湾機能を中心とした交通拠点設備・施設である。

観光発信や人的交流の拠点施設については、一般的な観光案内所としての機能も含まれるが、本稿において提案するのは、住民や観光客、観光案内の関係者といった鹿児島との関係性・居住地にかかわらず、訪れた人々同士がそれぞれの感じている魅力を伝えあい、

²¹ 三和英一「実用化を目前にしたメガフロート研究（その1） 第1章 研究の概要」『日本造船学会誌』第822号、1997年、29頁。

鹿児島県内のさまざまな地域に向かうきっかけとなりうるような施設である。とくに、広大な鹿児島県の各地に住む人々が自らの地域を伝え、その地域への興味を持てるような交流が生じる拠点が理想である。

芸術拠点施設については、当該施設が鹿児島県の芸術の集積地となり、それが文化にまで発展することが理想である。とくに、鹿児島県において伝統工芸品をはじめとした長い歴史を持つ文化と、現代のアーティストやデザイナーといった未来を創っている文化が交流しあい、ここにしかない芸術が生まれることが理想の一例として考えられる。

交通拠点設備については、フェリーやクルーズ船といった船舶のほかに、今後想定される空飛ぶ車やドローンの発着拠点となる設備とすることを提案する。本港区エリアは、鹿児島湾を囲む地域との直接の交通網となりうる可能性がある。とくに、ドローンや空飛ぶ車が普及した場合、飛行経路は海上や河川上といった水上を利用する可能性が高い。そうなった場合、海上に浮かぶメガフロートは、もっとも重要な拠点としての利用が期待される。

第4に、本港区エリアの利活用について提案する。II. 2. で述べた本港区エリアのうち、桜島フェリーターミナル周辺、南ふ頭、高速船ターミナル周辺については、グランドデザインにおいて現状のままとするとの条件²²があるため、本提案では除外する。また、ウォータースタジアムについては、鹿児島県の鹿児島湾本港区エリアの利活用に係る検討委員会において、保全する方向でいる²³ほか、筆者自身も保全すべきと考えているため除外する。残る北ふ頭、ドルフィンポート跡地、住吉町15番街区については、IV. 4. にて詳細を述べる。

IV. 提案詳細

1. 本港区エリアにおけるメガフロート設置について

(1) メガフロートの特徴

鹿児島県は全国でも第3位の離島を有し、数多くの航路が存在する。それに伴い、それらの航路をつなぐ港湾も多数存在する。他方で、海上交通の中心は生活航路であり、観光を目的とした利用では公共交通機関が少なく、アクセスが良好とはいえない。マリナーポートかごしまをはじめ、国際交流港湾として近年増えつつあったクルーズ船の寄港も、上陸後の観光地の固定化や渋滞の発生などの問題点が指摘されている²⁴。

そうした中で離島航路が集中する本港区エリアでは、その地理的利点や景観といった多くの魅力から、さまざまな施設の検討やまちづくりの構想が行われている。しかし、周辺

²² 鹿児島県『鹿児島湾本港区エリアまちづくりグランドデザイン』2019年、18頁。

²³ 浦牛原健「市長「DP跡地」」『南日本新聞 2023年3月2日付』19頁。

²⁴ 「恩恵分散へ 寄港地工夫」『南日本新聞 2023年3月2日付』8頁；「運転手不足、渋滞に懸念（3年ぶり外国クルーズ船 下：客の移動）」『南日本新聞 2023年3月8日付』6頁を参考。

地域にはすでに多くの施設が整備されており、新たな施設を設ける余裕は少ない。そこで提案するのが、本港区エリア沖合におけるメガフロートの設置である。

まず、メガフロートについて、III. 1. でも説明したがここではより詳細に述べる。メガフロートとは超大型浮体式海洋構造物のことで、日本においては関西国際空港の建設時や羽田空港の拡張時において検討された²⁵。この際は、採用こそされなかったものの、メガフロートが 4000 メートル級の浮体空港として実際に利用が可能であると判断された²⁶。2000 年には、海上空港を想定して、神奈川県横須賀市沖で長さ 1000 メートル、幅 60 メートル、厚さ 3 メートルと、8.4 ヘクタール規模のメガフロートを実際に建造して、飛行機の離発着も含めた実証実験が行われた²⁷。さらに、海外においては、厳密にはメガフロートとは異なるが「oceanix」として、韓国釜山市で世界初とする floating city が計画されているほか、モルディブでは、国として海上都市の建設を進めている²⁸。

このように、さまざまな用途での利用が検討されているメガフロートだが、その主な特長としては以下の点があげられる。

- ① 海上に浮体として設置する施設であることから、水深や地盤の制約を受けない。
- ② 海流や潮流をほとんど妨げず、海中の環境への影響が少ない。
- ③ 陸地とつながっていないため、地震の影響をほとんど受けない。
- ④ 移動が容易で、拡張も行えるほか、万が一の撤去時も、実際に建造・使用した後に行うことが可能である。
- ⑤ 箱型のブロックを組み合わせることで建造するため、安価かつ短期間で建造できる。
- ⑥ 箱型ブロック内部には広い空間があるため、様々な用途に活用できる。

他方で、以下のようなマイナス面での特徴もある。

- ① 波浪により揺れる。

²⁵ 国土交通省「資料 質問事項への回答（事務局対応分）」『第3回羽田空港再拡張事業工法評価選定会議』[https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000581.html] 2023年3月4日閲覧。

²⁶ 日本造船技術センター「FAQ メガフロート Q&A」『メガフロートの紹介』[https://www.srcj.or.jp/html/megafloat/whatmega/what_index.html]；国土交通省「報告書（案） 3.結論」『第6回羽田空港再拡張事業工法評価選定会議』

[https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000630.html] いずれも 2023年2月18日閲覧。

²⁷ 台木一成「メガフロートの空港利用に関する実証実験」『日本航海学会誌 NAVIGATION』第145巻、2000年、57～61頁。

²⁸ Oceanix USA Inc. “oceanix” [<https://oceanix.com>]（以下最終閲覧はすべて 2023年3月4日）および “UN-Habitat and partners unveil OCEANIX Busan, the world's first prototype floating city,” *UN HABITAT*,

[<https://unhabitat.org/news/27-apr-2022/un-habitat-and-partners-unveil-oceanix-busan-the-worlds-first-prototype-floating>]、太田雄造「海に飲み込まれる国 モルディブ」『NHK NEWS WEB』

[<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20211109/k10013338581000.html>]、寺町幸枝「海の上で農業や発電も！ いま話題の「海上都市」モルディブや国連も推す韓国釜山の計画を聞いてみた」『SUUMO ジャーナル』[<https://suumo.jp/journal/2022/11/22/191441>] を参考。

- ② 台風や津波等によって漂流した場合、港湾施設や船舶への影響が懸念される。
- ③ 実際に利活用された前例が少ない。
- ④ 海上という過酷な環境下において、長期間使用できるか実証されていない。

このように、メガフロートは、周辺への影響あるいは周辺からの影響の少なさや、可逆性、コストという利点があげられる。他方で、ほとんど前例のないことが大きな課題となる。次項以降では、これらの利点、欠点から本港区エリアでの設置について検討する。

(2) メガフロートの景観への影響について

設置場所について、本稿では北ふ頭沖合約 500 メートルの地点にある防波堤への、桜島側に隣接させての設置を検討する。これは、本港区エリアから桜島を見た際の景観および既存インフラや設備の利用という観点から想定した。本港区エリアへの施設整備に際しては、桜島を臨む景観への影響がもっとも重要な課題となる。とくに、次節で述べるスポーツ・コンベンションセンターやスタジアムなどの整備を想定した場合、その施設規模は大きくならざるをえず、施設が景観への影響を与えることは否定できない。そのため、配置においても、景観への悪影響を少しでも減らすことが求められる。本提案では、桜島の上部 3 分の 2 が本港区エリアのどこからでも見えることを理想として検討した。

桜島の標高は 1,117 メートル²⁹であり、その 3 分の 2 は 744.667 メートル³⁰である。検討にあたっては、本港区エリアのすべての地点から見えることを理想とするため、同エリアで桜島にもっとも近い北ふ頭からの景観を想定する。また、計算の簡略化のため、北ふ頭から桜島頂上地点（どちらも標高ゼロメートル）までの距離は 8.5 キロメートルとし、桜島は 5.5 キロメートルの円錐状として想定する。想定設置場所である防波堤までの距離は約 500 メートルであり、この距離も簡略化して 500 メートルちょうどとする。

北ふ頭から見た際、上記条件から計算すると、桜島の上部 3 分の 2 が見える 500 メートル先の高さは「地理院地図」における標高ゼロメートルを基準として、38.516 メートルである。この高さは、スポーツ・コンベンションセンターの 25～30 メートル程度³¹やスタジアム構想の 27.6 メートル³²とされている施設の高さよりも高く、両施設の設置においてメガフロートは、理想とした桜島の上部 3 分の 2 が見える施設とすることが可能である。なお、メガフロートは、海面上に浮体部分が数メートル生じるため、浮体上部に両施設を計画通り整備した場合、実際の高さはその分高くなる。しかし、桜島上部 3 分の 2 が見える高さで想定施設の高さの間には浮体部分以上の余裕があることや、本項では視点を標高 0

²⁹ 国土地理院「地理院地図」[<https://maps.gsi.go.jp>] を参考。なお、以下で使用する距離はすべて「地理院地図」を使用して算出した。

³⁰ 小数点以下第 4 位で切り下げて表記。なお本項で行う計算や表記は、同様に小数点以下第 4 位で切り下げて表記する。

³¹ 鹿児島県『スポーツ・コンベンションセンター基本構想』2022 年、28 頁。

³² 鹿児島市『スタジアム需要予測等調査・整備検討支援業務 報告書』2023 年、26 頁。

メートルと想定して計算したが、実際には身長や土地の標高が加わることも考えるとさらに余裕ができるため、問題はないと考えられる。

以上のことから、メガフロートの本港区エリア沖合への設置は、鹿児島市街地側からの桜島の景観への影響を最小限に抑えながら、想定されるスポーツ・コンベンションセンターおよびスタジアム施設を整備することができる。これは、本港区エリアのグランドデザインにおける「景観資源を活かした魅力ある空間」という点にも合致する。ただし、沖合に設置した場合、陸上に設置した場合に比べて桜島と施設との距離が近くなることから、桜島の全景を一切の邪魔なく眺めることのできる地点の減少につながるものが想定される。この点については留意が必要である。

(3) メガフロートの周辺環境への影響について

メガフロートの周辺環境への影響について、1995年から1997年に行われた長さ300メートル、幅60メートル、深さ2メートルの浮体（以下フェーズⅠ）と、1998年から2000年に行われた長さ1000メートル、最大幅120メートル、深さ3メートルの浮体（以下フェーズⅡ）を使った実証実験の際、環境影響を把握する研究が行われた。それらの研究によると、メガフロートの浮体は、海洋化学・生物環境に対して局所的な影響を及ぼした³³。他方で、その影響は浮体の周囲のみに限られることがほとんどである。

まず、海洋そのものに対する影響では、流向や流速と水質、底質、水温について調査が行われた。流向は、浮体周辺での設置前との差異はほとんどないとされた。流速は、浮体底面1～2メートル程度で減少したが、それ以深では差はなく、周辺全体への影響はないとされた。水質は、各計測項目で、浮体外と浮体下の差異がほとんどないことから、設置による影響はないとされた。底質は、浮体下で、付着生物によるとみられる影響がみられた。他方で、海水交換と底層水への十分な酸素供給によって水質には影響ないとされた。水温は、フェーズⅠにおいては、浮体下と浮体外で差異がなく影響ないとされた。

次に、生物に対してでは、植物・動物プランクトンと付着生物、魚類についてである。植物・動物プランクトンでは、双方とも、浮体外と浮体下における差異は認められなかった。なお、植物プランクトンは浮体下において光合成を休止するものの、浮体を出れば活動することから、顕著な影響はないとされた。浮体への付着生物では、長期間存在する防波堤上部と生物分布が一致するとされた。魚類では、浮体下での各種衝撃による行動の調査が行われ、浮体直近以外での影響はほとんどないとされた。

以上のように、メガフロートが周辺の環境に与える影響は、浮体下の一部などを除けばほとんどないことが確認されている。他方で、底質やプランクトンへの影響がほとんどなかったことは、海流による自然浄化や移動が前提とされており、メガフロートそのものよ

³³ 北澤大輔、藤野正隆、多部田茂「メガフロート・フェーズⅡ浮体の海洋生態系に与える影響に関する研究」『日本造船学会論文集』第190号、2001年。

りも、スケールの大きな海水の流動が主に影響しているとされた。そのため、交換が悪く閉鎖的とされる鹿児島湾において同様の状況となるかは、検証が必要となる³⁴。

(4) メガフロートの災害による影響について

メガフロートの災害による影響について、本施設は不特定多数による使用が想定された公共施設であり、その安全性はもっとも重要な要素である。とくに、海上に設置するという特性上、漂流や沈没といった危険性も想定される。また、鹿児島湾には桜島という活火山があり、この点にも留意が必要である。こうした課題に対してメガフロートは、当初海上空港での使用が想定されていたこともあり、実証実験を含めて、さまざまな検討が行われた。

まず、地震についてだが、メガフロートは海上に浮かんでいるため、地震そのものの影響はほとんどない。地震影響として、係留を行うための設備との接続部と海震によるものがあるが、これらについても非常に小さいとされる。

次に、地震と関連して津波による影響も考えられる。波長の長い津波に関しては、静かに上昇・下降するのみであり、影響はないとされる。ただし、波長の短い極端に大きな津波が予想される海域では、設置は難しいとされる。なお、津波による影響に対しては、基本的にシミュレーションで予測し、係留設備に対策を行うなど、設計に織り込むものとしている。シミュレーションについても、近年ではメガフロートに入射する津波に関する研究も行われ、超大型浮体式構造物の津波低減効果についても研究されており、そうした成果による比較的正確な検討が可能であると考えられる。

そのほか、鹿児島県で多く想定される台風については、津波と同様、設計段階での十分な強度の確保が行われるとされる。

沈没については、浮体内部が通常船舶よりも多くの水密区画に分かれることから、意図的に沈めない限り沈むことはないとされる。主に海上空港として検討された経緯から、船舶の衝突時のみならず、航空機の墜落時における検討も行われているが、いずれの場合においても局所的な損傷にとどまるとされる。

³⁴ 以上本項は次の文献を参考に構成した。肥海昭男、加藤敏「第2章 環境影響評価技術の研究」メガフロート技術研究組合『超大型浮体式海洋構造物の研究とその成果の報告(その1):メガフロート研究の概要、環境影響評価技術』第838号、1999年、264～274頁；藤野正隆、経塚雄策、多部田茂、大川豊、加藤孝義、金井大、河合剛充、北澤大輔「東京湾に係留されたメガフロート浮体周囲の海洋物理環境の計測」『日本造船学会』第182号、1997年、419～433頁；藤野正隆、多部田茂、加藤孝義、北澤大輔、松岡謙介、雪浦聖子「メガフロート・フェーズII浮体周囲の海洋環境の計測」『日本造船学会』第190号、2001年、353～360頁；北澤大輔、藤野正隆、多部田茂「メガフロート・フェーズII浮体の海洋生態系に与える影響に関する研究」『日本造船学会論文集』第190号、2001年、361～371頁；日本造船技術センター「環境影響」『メガフロートの紹介』

[<https://www.srcj.or.jp/html/megafloat/menu/top.html>] 2023年3月5日閲覧；鹿児島県環境林務部環境保全課『鹿児島湾ブルー計画』2021年。

漂流については、複数のドルフィンによって十分な余裕を有するよう設計して係留することにより、意図的に漂流させない限りは問題ないとされる。

鹿児島県特有の桜島の噴火による影響については、噴火の状況によりさまざまなパターンが想定される。1914年の大正噴火では、波高2メートルの津波が発生しているが、当時の記録で鹿児島湾内にいた船舶がすぐに桜島へと救助に向かったとされていることから、海上への影響は少なかったと考えられる。また、東京湾で行われた実証実験での浮体は、2.5メートルの津波を想定して設計されていることから、この程度であれば問題ないと考えられる。他方で、1780年に起こった安永噴火に関連しては、海底噴火によって波高十数メートルの津波が発生したとされており、こうした場合にも対応できるのか、発生した場合どのような対処法があるのかについて検討する必要がある。

以上のように、さまざまな災害に対して対策や検討が行われており、安全性をもった設計が行われるとされている。実際、羽田空港の拡張時において、国土交通省の検討委員会が安全性に問題はないと判断しており、災害による影響はある程度対応できると考えられる。また、メガフロートの用途には、災害時における避難場所も想定されており、状況によっては陸上よりも安全な場所として、避難場所としての検討も行えることが期待される³⁵。

(5) メガフロートの「土地」としての利用について

メガフロートの「土地」としての利用については、いくつかの利点と欠点が想定される。利点としては、埋め立て等を行わずに広大な「土地」として利用できる点や、メガフロート内部の広大な空間を利用できる点、埋め立てや土地購入に比べた拡張性の自由といった点があげられる。欠点としては、波浪による動揺が考えられる点や、前例がほとんどなく、公共施設としての長期間利用に耐える耐久性が実証されていない点があげられる。

まず、利点については、「土地」として広大な敷地を、既存の土地区画などにとらわれることなく確保することができる。とくに、本港区エリアのような既存施設やインフラによって新たな施設整備の余裕が少ない場所とは違い、必要な面積の「土地」を建設することが可能である。また、メガフロートには上部に施設を整備するのみならず、構造が空洞となっていることから、内部においてもその広大な空間を利用することが可能である。

次に、メガフロートは、複数のユニットを組み合わせで建造するという特性上、拡張や縮小を比較的容易に行うことができる。そのため、施設規模自体にも拡張や縮小といった

³⁵ 以上本項は次の文献を参考に構成した。中平達也、柿沼太郎、山本公、山下啓、村上佳広「超大型浮体構造物の津波低減効果」『土木学会論文集 B2 (海岸工学)』第 70 巻、第 2 号、2014 年、I_911～I_915 頁；柿沼太郎、五十嵐陸、村上佳広「超大型浮体構造物の津波高さ低減効果」『土木学会論文集 B2 (海岸工学)』第 76 巻、第 2 号、2020 年、I_661～I_666 頁；日本造船技術センター「安全性」および「FAQ」『メガフロートの紹介』

[<https://www.srcj.or.jp/html/megafloat/menu/top.html>] 2023 年 3 月 5 日閲覧；古垣光一『桜島大爆震記録集成』南方新社、2017 年；三田和朗『大噴火に備えよ！：桜島に近い現代都市の危機』高城書房、2015 年。

余裕を持たせることが可能となる。これは、実際に建造や利活用を開始したのちに行うこともできることから、利用者数や環境への影響といった点を検証したのちに計画の変更や、場合によっては完全な撤去も行える、フレキシビリティのある施設とすることが可能である。ユニットも、世界第3位の建造量を誇る日本国内の造船所によって建造可能であることから、同時に複数のユニットを建造して、工期を短縮することも可能である。未来における利活用を考えても、地球温暖化による海面上昇が続いた場合において問題なく利用できるほか、その時その場合に合わせた柔軟な規模変更が可能であり、将来に残せる資産となりうる。

他方で、欠点として、波浪による動揺があげられる。海上に浮かべる構造物である以上、この点を完全に抑えることは難しい。そのため、整備する施設に対する影響や、その施設においてスポーツ競技などを行う際には、それに対する波浪の影響があるのかといった点を検証する必要がある。ただし、メガフロートにおける波浪は、一般的な船舶における「揺れ」とは違い、極めて緩やかな上下撓みと鉛直運動といった「振動」が発生するとされる。この振れ幅は、有義波高1メートル、周期7.5秒の際、5,000メートル級メガフロート中央部において4センチメートル程度とかなり小さいものとされる。また、シンガポールでは2007年に、日本のメガフロート技術が応用された **The Float @ Marina Bay** と呼ばれる浮体式の野外ステージが完成している。海上ではないものの、この施設は実際にスポーツの試合において使用されていることから、メガフロートでのスポーツ競技の実施についても問題は少ないのではないかと考えられる。

長期間の利用については、羽田空港での採用が検討された際において、チタンクラッド鋼被覆による防食を行うことで、適切な施工、点検、維持管理が前提ではあるが、100年の長期安定性が確保されるとの結果が得られたとされる。また、実証実験で用いられたフェーズIIの浮体については、分割してさまざまな施設として転用されたが、その中の一つである兵庫県南あわじ市の「南あわじ市浮体式多目的公園」は、2023年現在でも使用されており、20年以上使用できることは実証されている。

以上のように、メガフロートの施設としての利用では、本港区エリアにおいて難しい広大な「土地」を確保することができ、計画の柔軟な変更も可能というフレキシビリティのある施設とすることが可能である。また、スポーツ競技での利用も実例上可能であると考えられる。長期間の利用や可逆的に撤去可能である点も含めてメガフロートは、持続的な利活用ができる施設として、将来世代につながる整備計画となると思われる³⁶。

³⁶ 以上本項は次の文献を参考に構成した。日本造船技術センター「メガフロートの話(2):メガフロートの流力弾性挙動特性」『SRC News』2001年、4～5頁；日本造船技術センター「メガフロート技術利用の動向調査」『SRC News』2008年、8～9頁；鳥井正志、中井幸治、臼井幹人「うずしおメガフロートなんだん「南淡町多目的公園」：メガフロートの後利用(Ⅱ)」『日本造船学会誌』第866号、2002年、71～76頁；南あわじ市「海釣り公園(メガフロート)」『南あわじ市ホームページ』

2. メガフロートへのスポーツ・コンベンションセンターおよびスタジアムの整備について

(1) はじめに

II. 2. においても述べたが、本港区エリアには、鹿児島県によるスポーツ・コンベンションセンターや鹿児島市によるスタジアムの整備が検討されている。しかし、現在もっとも有力な候補地であるドルフィンポート跡地への整備については、その景観に与える影響を中心に反対や慎重な検討を求める意見もある。ただ、老朽化への対応や地域振興への貢献期待といった現状もあり、スポーツ・コンベンションセンターとスタジアム自体を整備することについては、反対の意見はほとんど耳にしない。こうした点を踏まえ、スポーツ・コンベンションセンターとスタジアムを沖合に設置することによって、IV. 1. (2) のように景観への影響を最小限に抑えることは、早期の両施設整備にもつながり、鹿児島県民や利用者にとっても利益となる。また、メガフロートを「土地」として、そこに施設を整備することも、IV. 1. (5) のように利点は大きい。本節では、メガフロートへのスポーツ・コンベンションセンターおよびスタジアムの整備について、鹿児島県と鹿児島市の構想との比較を中心に、その実現性を述べる。

(2) メガフロートへの両施設整備にかかる施設運営者の利点・欠点について

鹿児島県のスポーツ・コンベンションセンターの基本構想³⁷では、その求める規模について、延床面積 30,000 平方メートル程度と想定している。この面積をメガフロートにて用意しようとした場合、およそ 30 億~39 億円³⁸と見込まれる。これは、構想において概算された施設整備での基盤造成経費の 19 億円と比べると、かなり大きくなる。他方で、これはドルフィンポート跡地が県有地として土地購入費が必要ないためであり、次に述べる鹿児島市の構想も合わせると、コストにおいての問題はかなり軽減される。

鹿児島市のスタジアム構想³⁹では、ドルフィンポート跡地 (34,800 m²) の土地購入費を、実勢価格から推定して 66 億 9 千 9 百万円としている。この価格は、同じ面積のメガフロ

[<https://www.city.minamiawaji.hyogo.jp/soshiki/suisan/umidurikouen-mega.html>]

2023 年 3 月 5 日閲覧；日本造船技術センター「メガフロートとは？」『メガフロートの紹介』[<https://www.srcj.or.jp/html/megafloat/menu/top.html>]2023 年 3 月 5 日閲覧；Stadium Base, “The Float @ Marina Bay,”

[<https://stadiumbase.com/listing/the-float-marina-bay>]2023 年 3 月 5 日閲覧。

³⁷ 鹿児島県『スポーツ・コンベンションセンター基本構想』2022 年。

³⁸ 本項のメガフロート建造費見込みは、以下 HP に掲載されていた 1 m²当たり 10~13 万円で計算した。なお、この建造費は浮体本体の製作費であり、その他係留施設等に関しては考慮していない。日本造船技術センター「FAQ」『メガフロートの紹介』

[<https://www.srcj.or.jp/html/megafloat/menu/top.html>] 2023 年 3 月 13 日閲覧。

³⁹ 鹿児島市『スタジアム需要予測等調査・整備検討支援業務 報告書』2023 年。

トの33億6千万~43億6千8百万円の倍近い金額であり、造成費を含めるとさらに膨らむと考えられる。鹿児島県の県有地として無償での利用を行えたとしても、鹿児島市の構想では、緑地移設や臨港道路付け替えといった整備費に24億4百万円かかると見込んでいる。こうした点を考えると、同面積の土地よりもかなり安く、また、造成費と近い額まで抑えられるメガフロートへの両施設整備は、コスト的に見合った投資として考えることができる。また、鹿児島市の検討のように両施設を隣接させて整備することを想定した場合、60,000㎡もの土地が必要となるが、メガフロートを使用すれば、ドルフィンポート跡地やウォーターフロントパークを残しつつ整備することが可能である。とくに、ウォーターフロントパークは、現在でも県民・市民らに親しまれている空間であり、ドルフィンポート跡地についても、現状のまま改めて今後の利活用方法のさらなる検討を行うこともできる。

こうした点から、メガフロートへの両施設の整備検討は、適地の減少や予算といった限られた資産を活用しなければならない運営者から見て、それらの懸念を軽減する一考の価値があると思われる。また、鹿児島県と鹿児島市が協力して設置を行えば、コスト面での問題点は、大きく和らげることができると考えられる。

他方で、メガフロートへスポーツ・コンベンションセンターやスタジアムといったスポーツ関連施設を整備することには、施設運営者にとって欠点もある。それが、現在進められている施設整備計画への影響である。

鹿児島県が行っているスポーツ・コンベンションセンターの整備計画では、すでに整備での導入を検討しているPFIに関連して、検討費用を2023年度の予算案に計上するなど、具体的な設計段階に移るとしている。こうした状況でメガフロートへの整備を検討することは、現段階での構想をいったん停止し、再検討を行うことにつながる。また、PFIにて設計や運営を行うとなると、民間事業者が多くの部分で携わることとなる。前例がないことから、収益をあげることの確実性が低いとみられた場合、運営を行う事業者が集まらない可能性もある。こうした懸念を払拭できるかが、整備にあたっての課題となる。

以上のように、メガフロートへのスポーツ・コンベンションセンターおよびスタジアム整備することについて、既存施設を変更することなく、比較的軽い負担で新たな「土地」を用意することができる。他方で、現在のかんりの段階まで進んだ計画の変更を行い、新たな施設の将来像を明確に示す必要がある。こうした前例のないチャレンジを行うことができるかが、メガフロートへの両施設整備において、運営者が直面する課題である。

(3) メガフロートへの両施設整備にかかる施設利用者の利点・欠点について

メガフロートにスポーツ・コンベンションセンターやスタジアムといったスポーツ関連施設を整備することは、施設の利用者に対して、ポジティブな効果をもたらすことができると考えられる。

まず、交通アクセスにおける利便性の向上である。海上のメガフロートへのアクセスについての詳細は後述するが、基本的には船舶によるものを中心として検討する。一般的に

は、離島に代表されるようにアクセス方法が船舶にほとんど限られた場合、利便性は悪化しがちである。実際、本提案でのスポーツ・コンベンションセンターおよびスタジアムへのアクセスは、両構想のように隣接する駐車場がないため、車から直接向かうことができず、必ず何らかの乗り換えが必要となる。それにもかかわらず利便性が向上するとしたのは、主な利用者として想定されるのが、鹿児島県全体から県大会などを目的として集まる鹿児島県民と、観戦やイベント参加を目的として集まる鹿児島県外客とされるためである。

鹿児島県は、南北約 600 km にもおよぶ県土を持ち、県本土も、鹿児島湾を中心に囲むように半島が突き出す、島国のなかの「島国」である。これらの島々をつなぐ航路の県本土側の離発着場所は本港区エリアに集中しているものの、そこからあるいはそこまでの交通網は、決して充実しているとはいえない。とくに、公共交通機関を利用して、現在の総合体育館や交通結節点の鹿児島中央駅、国際線も就航する鹿児島空港とアクセスすると、徒歩やバスに乗って直接、あるいは駅まで移動する方法がほぼ唯一の手段となる。本港区エリアにスポーツ・コンベンションセンターやスタジアムを整備する構想は、鹿児島市の路面電車（以下市電）新設計画とも併せて考えると、こうした課題を一定程度解消することができる。他方で、この構想では、鹿児島市など近隣市民の利便性向上にはつながるものの、鹿児島県全体や鹿児島県外といった、もっとも不便を感じているはずの遠方からのアクセスにおいて、改善余地が大きいと感じられる。また、既存の市電では、数万人規模の観客も想定する場合、輸送可能な人数をオーバーし、かえって混雑を生む可能性もある。こうした混雑の解消と、地域による時間的・費用的な不平等を少しでもなくすためには、既存の交通網を前提としない新たな仕組みを構築することが必要である。

メガフロートの場合、前述のとおり施設へのアクセスは船舶によるものが中心となる。この、船舶による広域的な交通アクセスを構築することが、鹿児島県全体としての移動コスト平均化と、全体的な削減を図ることができるのではないかと考えられる。なお、交通システムの詳細については、IV. 3. (3) にて述べる。

次に、施設集約による利便性の向上である。メガフロートは、その巨大な「土地」としての活用を行える特長から、複数の施設をまとめて整備することが可能である。とくに、鹿児島県や鹿児島商工会議所の構想に含まれている MICE 施設は、その特性上、関連施設や飲食施設などのアフターコンベンション機能も含めた、エリア内での一体的・複合的な施設整備がスタンダードとして求められる。会議場や展示場として必要な規模を考えると、これらに必要な敷地は広大である。

これら MICE 施設についての詳細は次節に述べるが、ここで求められるアフターコンベンション機能は、スポーツ関連の利用者においても、同じく求められるものであると想定される。すなわち、競技後の交流を目的とした利用である。スポーツ関連の施設利用では、利用者は近隣のみならず、ある程度分散した地域から参加することがほとんどである。とくに、既存の総合体育館で開催されている県大会や全国大会の開催場所として検討すると、鹿児島県全土からの参加や、場合によっては全国からの参加が想定される。その場合、飲

食店などの状況について、土地勘の少ない利用者が多くを占めることとなる。競技大会の多くが1日中あるいは数日にわたって開催されることを考えると、その間の食事や必要物品を購入する場所が近隣に所在することが望ましい。スポーツ・コンベンションセンターやスタジアムに隣接して、こうした飲食施設等が立地するためには、やはり広大な敷地が必要となってくる。

ここまで、メガフロートへのスポーツ・コンベンションセンターやスタジアムといったスポーツ関連施設を整備することの利点を挙げてきたが、他方で、欠点も想定される。

大きな課題が、海上に整備することで生じる揺れである。IV.1.(5)でも述べたが、メガフロートは広大な土地として利用できる一方で、波浪による影響を排除することができない。そのため、わずかな動揺すら許されないような競技の場合、その実施は困難である。ただし、メガフロートの揺れが船舶と比してかなり小さく、「振動」程度であることも留意すれば、実際に競技を行う上で大きな支障となるとは考えにくい。また、想定している設置場所は内海で穏やかな鹿児島湾内であり、十分な検討を行うことで課題とはなりえないと想定される。

以上の点から、メガフロートにスポーツ・コンベンションセンターやスタジアムを整備することは、想定される施設規模の拡大が可能であり、施設利用者の利便性向上や利用者同士の交流といった利点が想定される。他方で、前例のない施設でスポーツを行うことに対して、利用者がどのように感じるか、現段階では想像するしかない。こうした課題をどれだけ解消できるかが、メガフロートへの両施設整備にあたって利用者を集めることができるかの鍵である。

3. メガフロートへの新総合体育館とスタジアム以外の施設建設について

(1) メガフロートへの観光発信や人的交流の拠点施設整備について

ランドデザインにおいて、本港区エリアのコンセプトとして1番に述べられているのが「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」である。そして、これを含め「来て見て感動する観光拠点」の形成を図るのが、本港区エリアのまちづくり開発の未来像である。他方で、現在計画されているスポーツ・コンベンションセンターやスタジアムのみでは、この未来像と合致するか難しい部分がある。本項では、こうした点を補完する観光発信や人的交流の拠点施設について、その整備を検討する。

まず、想定される機能として、一般的な観光案内所としての機能がある。さまざまな理由で施設を訪れた利用者に対し、通常の観光案内を行う施設である。こうした施設の重要性は言わずもがなである。ただし、メガフロートは海上にあるという都合上、観光をしながら道案内として立ち寄る施設といったものではなく、鹿児島に来てから最初に訪れる場所といったような立ち位置を想定している。

次に、本提案で重要としたいのが、訪れた人々同士がそれぞれの感じた鹿児島県の魅力を伝えあい、県内のさまざまな地域に実際に向かうきっかけとなりうるような施設である。

上記した観光案内所でも、観光に向かうためのきっかけとなる案内は行われているが、ここで想定するのは、実際に居住や体験をしている人々同士が交流をして、より深いかごしまを知ってもらうための施設である。

鹿児島県には、いわゆる観光地として広く知られるような地域以外にも、それぞれの独特で多様な文化が数えきれないほど散らばっている。こうした「宝物」を探すための「地図」として、住民やその地を知る人々が自らの知る「宝物」について語り合い、それを探しに来てもらうための施設が理想である。とくに、1回では探さきれないかごしまの深さを知ってもらい、1つ宝物を見つけたらさらに新たな「宝の地図」が出てくる場所として、次の機会にもつなげることが重要である。こうしたつながりを「共創」していく拠点となることができれば、交流人口の増加や、観光目的で来ていなかった人々に対しても、次にかごしまを訪れてもらうためのきっかけとなりうる。

本港区エリアは、離島航路や桜島航路の発着点として、さらにはかごしま水族館やウォーターフロントパークといった憩いの場として、様々な地域・属性の人々が集う場所である。こうしたエリアでの交流拠点は、鹿児島県という広い県土で、交流する機会のなかった県民同士でもそれぞれの「宝物」を語り合えるような拠点となることも期待される。

交流拠点としては、人同士以外にも、モノや情報の交流もコンセプトに含まれている。繰り返しになるが、鹿児島県には様々な魅力が眠っている。このなかには、地域の住民たちでも気づいていない魅力も存在する。そうした魅力を発見するためには、違う視点や新たな情報を取り込むことが重要となる。ただし、こうした新たな魅力に気づくのはかなり難しい部分がある。そもそも観光においては、不可欠なポイントとして「場所を移動すること」と「楽しみを目的としている」ことがあげられる。このなかでも、後者の「楽しみ」という点はずっと重要であるが、これは人によってそれぞれ違う楽しみがある。こうした個々人にあった楽しみを見つけてもらうためには、受動的に観光に来てもらうのみならず、求めている情報を自らで見つけてもらうことも検討しなければならない。他方で、見つけてもらうからといって何もしないわけではなく、見つけるための情報を提供することが求められる。こうした情報の集積地としても、この交流拠点がその役割を担うことができる。

例えば、近年急速に発展している仮想空間技術を利用した情報発信も、モノ・情報の交流拠点として想定できる。仮想現実⁴⁰（以下 VR）や複合現実⁴¹（以下 MR）を利用してか

⁴⁰ 仮想空間を現実空間のように体験できる技術のこと。Virtual Reality の略。

⁴¹ 現実空間に仮想空間を融合させ、仮想の物体に触るような体験ができる技術のこと。

Mixed Reality の略。前注も含め、KDDI 株式会社「VR や AR とどこが違う？ MR（複合現実）の仕組みと代表例『Microsoft HoloLens』を解説」

[<https://time-space.kddi.com/ict-keywords/kaisetsu/20170316/>]；デジタルハリウッド大学「XR（クロスリアリティ）とは？VR・AR・MRなどの違い・活用事例など」

[https://www.dhw.ac.jp/faculty/media/cross_reality/] いずれも 2023 年 4 月 16 日閲覧を参考。

ごしまを体験してもらうことは、そこに実際に行ってみたいという次の機会を生み出すきっかけとなる。とくに、VRにてさまざまな地域の暮らしを体験したり、MRにて伝統工芸品を実際に作るような体験や、本来触れない貴重な品を持てるような体験をしたりと、まず触れるのは仮想のものであったとしても、その次に本物に対する興味が湧くような経験をしてもらうことが想定できる。他方で、そうした機器はいまだ普及しているとはいいがたく、個人として利用するには金銭面など敷居の高いものも多い。こうした最新技術を利用した、体験・経験を行える施設を整備すれば、実際はどうかという興味・関心につながり、さらには、技術の実験拠点として産業育成にもつながる可能性がある。こうした施設整備は、コンセプトにある人・モノ・情報の交流拠点として、その求められる目的を果たすことができる。

また、主に想定されるスポーツに関連した施設では、施設の利用者がある程度特定の集団となりがちである。スタジアム構想では、鹿児島ユナイテッドのホームとしての利用が主眼とされている。同チームの新たなファン獲得という観点からも、他の施設、とくに交流施設を整備することは、スポーツ関係者と交流し、スポーツへの興味を持った交流拠点施設利用者がついでに試合を観戦するといったような機会を生じさせることにつながり、施設を利用する人にとっても大きな利点となる。

(2) メガフロートへの芸術拠点施設の整備について

本港区エリアのグランドデザインにおけるコンセプトでは「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」としての要素も求められている。かごしまの魅力には様々なものが想定され、とくに地域の景観や暮らしといった魅力は、前項で述べたVRをはじめとした技術によって発信することが可能である。他方で、かごしまの魅力には、実際に移動せずとも体感できる魅力もある。その代表的なものが芸術である。本項では、こうした芸術の魅力について体感できる空間となる施設の整備を検討する。

鹿児島県には、大島紬や薩摩焼をはじめとした長く独特の歴史を持ち、他にはない魅力を備えた伝統工芸が多数存在する。こうした伝統工芸品は、その土地を代表するものとして、お土産に購入されることも多い廉価なものもあるが、美術館や博物館といった施設に展示されているような、鑑賞を目的とする技術の粋を凝らした作品も作られる。また、鹿児島県の各地域には、そうした伝統工芸を支える深く多様な文化も存在する。そのため作品は、地域の特色や文化を代表するまさしく象徴として扱われることもある。他方で、こうした伝統工芸品は、直接関わる人々は限られた職人であることがほとんどであり、文化そのものを担うことは少ない。

芸術の魅力を体感できる空間としての施設を整備するにあたっては、こうした伝統工芸品の背景となる文化や人々を知ってもらうことが重要である。文化や人々を知ってもらうという観点からは、前項の交流拠点とのつながりも考えられる。交流拠点施設における備品設備などを伝統工芸によって作られた作品として、芸術文化の交流拠点施設ともすれば、

さらなる相乗効果も期待できる。

ただし、芸術拠点施設には、伝統工芸に限らない芸術全般を含めた施設とすることがもつとも重要である。とくに、上述した備品設備を伝統工芸によって作られたものとする以外にも、壁や床といった内装、あるいは建物自体も作品として、職人やアーティストが関わって作り上げていくような徹底が必要である。そして、現代のアーティストやデザイナーといった未来をつくっていく文化と、伝統工芸といった歴史を持つ文化が交流しあい、ここにしかない芸術が生まれることが理想の一例として考えられる。

スポーツ・コンベンションセンターやスタジアムといったスポーツ関連施設と芸術施設という、一見対象とする利用者が正反対とも感じられる施設であるが、そうした違いを含みこんで一体的に整備することが、鹿児島県という多様な文化を持った社会において受け入れられる、最大のポイントではないかと考える。

(3) メガフロートへの交通拠点設備の整備について

i. 現状と課題について

交通サービスで重要な観点は、サービス自体の利用が目的ではないという点である。これは、交通サービスはあくまで、通勤・通学といった他の目的を実現するための手段が主であるということである。手段である以上、その目的地までの移動時間は短く、コストは低く、利便性は高いほうが望ましい。ドライブや乗り鉄といった交通サービスの利用自体を目的とする場合もあるが、これはあくまで派生的需要であり、生活手段として利用される場合がほとんどである。

現状の鹿児島県における交通機関は、自家用車による移動がほとんどである。実際、2020年の国勢調査⁴²によると、鹿児島県において通勤・通学を行う約70万人のうち、自家用車は約50万人と圧倒的に多い人数となっている。それに対し、鉄道・電車や乗合バスといった公共交通機関は、いずれも3万人ほどと、利用者の少なさが目立っている。こうした現状は、今後の交通網の持続性を考えると、さまざまな課題がある。

まず想定されるのが、公共交通機関の衰退による交通サービスの選択肢の減少である。公共交通機関は、高齢者や児童・生徒など、自家用車を保有して運転することのできない交通弱者にとって、唯一ともいえる交通手段である。公共交通機関を維持していくことは、そうした人々にとって、社会生活を送る上での重要な手段を維持していくことである。

他方で、現在自家用車によって移動を行っている人々にとっても、公共交通機関の維持は重要な課題である。現在において運転を行って移動を行えている人々にとって公共交通機関は、利便性の面から使用する機会が少ないと考えられる。しかし、運転を行えるのは、

⁴² e-Statにて提供されている『令和2年国勢調査』より「従業地・通学地による人口・就業状態等集計」内「利用交通手段、常住地又は従業地・通学地別通勤者・通学者数（15歳以上）—全国、都道府県、市区町村」2023年4月12日閲覧を参考とした。

あくまで免許を保持している人々に限られるのであり、希望をしても運転を行うことができない人々も多い。また、何らかの理由によって突然に運転ができなくなることもある。とくに、認知機能等が低下していく高齢期においては、運転を自らの判断で終了させることも考えなければならない。そうした状況において、公共交通機関が衰退していた場合、移動手段の選択肢がほとんどない状態となってしまうことが想定される。こうした事態を防ぐためにも、公共交通機関への自家用車からの転換を進めなければならない。

次に想定されるのが、交通網の今後の持続的な維持発展を行う上での支障である。現在、CASE⁴³をはじめとした交通サービスの変革が行われている。とくに、環境対策上重要とされる電動化は、世界中で急速に普及が進んでいる。しかし、電動化による環境対策では、電気自動車をはじめとしたインフラ設備の整備も含めた総合的な普及が必要である。こうした対策をとるためにはある程度の時間が必要であり、前述した交通弱者が利用できる公共交通機関の維持にもつながらない。自動化が進んだ場合、一部の懸念事項は解消されることも予想されるが、それでも、公共交通機関による大規模輸送の利点を考えると、自動車への完全な転換は難しい。

自動運転技術の進展は、公共交通機関に頼らない移動手段の維持を可能とすることも想定される。とくに、公共交通機関がアクセスできていない過疎地などに、新たな交通サービスとして広げることも可能である。他方で、こうしたサービスはあくまで個人や少人数による利用が主眼であり、過疎地を中心とした地方での利点が大い。今回検討しているメガフロートの場合、県庁所在地にあり、スタジアムといった多数の利用者が集まる施設を想定していることから、自動運転の普及による利点は考えにくい。こうした点からも、自動車を中心とした交通網が形成されている現状からの転換が、まちづくりの観点から求められている⁴⁴。

ii. 海路による交通網について

メガフロートにおいては、その特性上、船舶を中心とした海上交通が必須である。本港区エリアには、すでに離島航路や桜島航路が就航しており、海上旅客輸送の集約がなされている。本項では、メガフロートを交通網の中心として利用することで、鹿児島県全体としての移動コストの平均化と全体的な削減を図り、持続的な交通網を実現することについ

⁴³ Connected（コネクティッド）、Autonomous/Automated（自動化）、Shared（シェアリング）、Electric（電動化）の略。トヨタ自動車株式会社「CASE」

[<https://global.toyota/jp/mobility/case/>] 2023年4月12日閲覧を参考。

⁴⁴ 以上本目は次の文献を参考に構成した。島川崇「第8章 旅行会社のグローバル化」塩見英治、堀雅道、島川崇、小島克己編著『観光交通ビジネス』成山堂書店、2017年；千相哲編著『九州観光学：九州の観光を読み解く』晃洋書房、2018年；深見聡『観光と地域：エコツーリズム・世界遺産観光の現場から（南方ブックレット8）』南方新社、2019年；那須野育大「第15章 MICEと観光振興」塩見ほか『観光交通ビジネス』成山堂書店、2017年。

て検討する。

メガフロートでは、海上に設置するため、利用できる交通サービスが海路および空路に限定される。海路の場合、一般的に速度が遅いため所要時間が長くなり、便数も少ないことが多い。ただし、コストにおいては比較的低い。空路の場合、速度は速いものの、コストが高い。このように、上述した手段としての交通サービスとしての観点から見ると両サービスとも一長一短あり、陸路による交通サービスに比べて課題点は大きい。他方で、既存の交通網にも、利用者の減少によるコスト上昇やそれに伴う利便性の低下、自家用車の利用による交通渋滞の慢性化や環境問題に対する対策取り組みの普及停滞など、限界がきているのも事実である。そうした交通サービスを、持続的な維持活用が行える強靱性を持ち、災害等困難が発生したとしても回復できる、復元力の強いサービスへと転換を行っていくためにも、新たな交通網の構築を行うことが求められている。

船舶による海路での交通網構築には、いくつかの利点が考えられる。主に考えられるのは、新たな大規模輸送網としての構築と、地理的に陸路によってアクセスすることが大変な地域からの利便性を向上させる交通アクセス手段構築、観光客への期待感やアピールとしての交通サービスである。

第1に、新たな大規模交通網としての船舶による海路交通網の構築だが、これは、公共交通機関の選択肢を増やすことが主な目的である。既存の鉄道やバスといった陸路による公共交通機関は、市民の生活圏に直接接しており、その利便性を考えると、現時点でなくすことは、自家用車を保有していない人々にとって、移動手段がなくなることと同義である。他方で、本港区エリア周辺へとアクセスする手段は、タクシーや徒歩といった個人・少人数単位を基本とするものを除くと、バスがほとんど唯一の手段である。こうした現状では、計画されているスポーツ・コンベンションセンターやスタジアムといった大人数の利用や集客を目的とする施設を整備した場合、自動車によるアクセスが集中し、渋滞や駐車場の不足といった事態となることが予想される。車社会である鹿児島県において、混雑の発生する陸路をできるだけ使わず、大隅半島や薩摩半島、離島といった県内各地や、県外・海外からもアクセスしやすい大規模輸送交通網を構築しようとする、もはや海路しか残っていない。

船舶による海上輸送は、日本の貿易において99%を占めるなど、その大規模輸送能力やコストの低さにおいて、他の輸送手段から突出している。また、環境に対する負荷においても船舶の与える負荷は、他の交通手段に比べてかなり低い。公共交通機関として船舶による海路を活用できれば、同一人数を輸送する場合、環境負荷およびコストを低減させる効果が期待できる。

また、桜島フェリーや鴨池・垂水フェリーの一部便を寄港させるなど、メガフロートへのアクセス手段として活用できれば、現在では鹿児島市へと向かう人が利用することの多い航路であると考えられるが、人口集中地である鹿児島市からメガフロートへと利用する人々によって収益基盤の強化や、それに伴うコスト削減が見込める。コスト削減につなが

れば、同じ鹿児島市ながら、市街地までの負担が大きい桜島からの往來の負担低減が可能である。

メガフロートが海路を前提とすれば、利用者は船舶によるアクセスを行うことが当たり前となる。渋滞がなく、大隅半島からでも直接アクセスできる海路による交通網は、自動車によるアクセスが前提となっている既存交通網を転換させる契機として、導入を検討する必要がある。環境への負荷が少ない船舶へと交通手段を移行させることができれば、環境にも優しい持続可能な交通網として、未来へとつながり続けることができるはずである。

第2に、地理的に不便な場所からの交通アクセスを改善させる効果だが、これは、大隅半島や離島、鹿児島空港といった交通サービスの少ない地域からの、鹿児島市への簡易なアクセス手段の確保が目的である。

現在、大隅半島から鹿児島市の体育館へと向かう場合、陸路によって県央を通る大回りを行うか、桜島フェリー等によって鹿児島市薩摩半島側へ渡った後、自家用車や公共交通機関によって向かう2通りの方法がある。しかし、いずれの方法においても、陸路がかなりの部分を占めており、渋滞や混雑が想定される。

離島からのアクセスの場合、航路によって本港区へと来た後、陸路によって体育館へと向かう必要がある。この場合、バスやタクシーがほぼ唯一の手段であり、利便性は低い。

全国大会など、県外からを想定した場合、鉄道や航空機でのアクセスが主に想定されるが、この場合も、複数の乗り換えを前提としており、同時に多数のアクセスを行った場合、交通網の許容量を超えることが想定される。

以上のように既存交通網では、とくに遠方からのアクセスにおいて、混雑を中心とした課題点がある。海路による交通網の構築は、こうした課題に対して抜本的な解決を行うことが可能である。

まず、混雑の解消であるが、船舶の航路は比較的柔軟であり、道路や線路に限られる陸路に比べ、許容される通行量が大きい。同時に発着岸した際には、港湾施設において混雑することも想定されるが、船舶は一度に輸送できる人数・貨物が大きく、極端に混雑することは考えにくい。また、メガフロートは海上に設置することから、四方をすべて港湾施設とすることも可能である。その場合、最低でも4隻の船舶が同時に発着岸することができ、この点からも混雑の可能性は低いと考えられる。

次にアクセスの向上であるが、この点に関しては負担の平均化を主たる目的としている。つまり、鹿児島市街地をはじめとしたもともとの負担の少ない付近からの利便性は低下することも許容し、大隅半島や離島、県外や海外といった遠隔地からの利便性向上を最優先で考えるということである。

海路による交通網では、鹿児島湾を囲む県本土地域のほとんどから、直接メガフロートへと向かうことが可能である。最低限、港までは何らかの手段によってアクセスする必要性こそあるものの、それが自家用車であっても使用を最低限に抑え、駐車場所の分散により混雑を抑えることが可能である。このことは、環境への影響低減と利便性の向上をもた

らすことにつながる。また、離島や県外、海外からの利用者を想定した場合、公共交通機関によるアクセスが前提となる。その場合においても、乗り換えの必要性こそ生じるものの港まで到着すれば以降の乗り換えの必要はなく、現在の鹿児島県内の体育館やスタジアムといったスポーツ施設への公共交通機関を利用したアクセスに比べて、分かりやすさや利便性、コストといった点で優位性を持てると考えられる。

鹿児島県内の一部地域においては、鉄道が通っておらず、公共交通機関網がほとんど整っていない地域もある。しかし鹿児島県では、そうした地域にも規模の大小はあるが港湾施設は整備されていることが多い。船舶による交通網の構築は、こうした他の公共交通機関の少ない地域においても、既存設備を活用するのみで交通サービスの導入を行うことができると考えられる。また、こうした地域からメガフロートへの直接の交通アクセスが可能となれば、3.(1)の観光・交流施設において地域の人々と観光客らの交流が生じることにつながる可能性もあり、その場合、興味・関心を抱いた観光客らが施設からそうした地域へと直接向かう流れを作ることとも想定できる。こうした、既存の交通からは発展を期待することが難しい状況も想定できるのが、メガフロート施設および船舶による交通網構築の大きな利点である。

第3に、観光客への期待感やアピールとしての交通サービスであるが、これは、交通サービスの利用自体を目的とする派生的需要を目的としたものである。

交通サービスで重要な観点は、IV.3.(3)i.で挙げたように目的を実現するための手段であるという点であるが、派生的需要であるサービス自体の利用を目的とした観点が重要となる場合もある。それが、観光をはじめとした非日常としての利用を前提とした場合である。現在においても、鹿児島市電の路面電車が全国的に珍しいとして注目を集めているように、交通サービス自体を目的とした利用者も一定数存在する。また、船舶による交通を中心とした都市は少なく、水の都として世界的に知られるヴェネツィアのように、交通サービスの利用も都市を楽しむ一つの要素として重要な役割を果たすこともある。

メガフロートへの主なアクセス手段を船舶に限定することは、船という若干の特別性を持った乗り物に「乗る」という特別感を与えることができる。また、船舶の速度は、他の交通機関と比較してゆっくりであることがほとんどである。ゆっくりとメガフロートに向かうその過程は、利用する施設への期待感・わくわく感を高め、手段のみではない交通機関の在り方を提案することができると考えられる。また、帰る際においても、観戦や施設利用で高揚感を持たせることができれば、ゆっくりとメガフロートから離れる船の特性は、その余韻を感じさせる舞台としての効果が期待でき、また次も来ようと思わせることにつながる可能性もある。こうした乗り物の特別感と、メガフロートへ向かうまでの期待感・わくわく感、帰る際の余韻を醸成することができれば、交通サービスを単なる手段から、その利用を目的としたサービスとして、利用者にアピールすることができるのではないかと考えられる。

iii. 空路による交通網について

メガフロートにて設置を想定する交通拠点設備については、フェリーやクルーズ船といった船舶のほかに、今後想定される空飛ぶ車やドローンの発着拠点となる設備についても検討する。

本港区エリアは、地理的に鹿児島県本土のほぼ中心部に位置し、県庁所在地である鹿児島市の中心部でもある。こうした地理上の優位を最大限に活かせば、鹿児島湾を囲む地域との交通網を構築するハブ拠点となりうる可能性がある。とくに、ドローンや空飛ぶ車による物流や人流が普及した場合、安全性や既存交通網との兼ね合いを考えると、飛行経路は海上や河川上といった水上を利用する可能性が高い。そうなった場合、海上に浮かぶメガフロートは、もっとも重要なハブ機能を持った拠点としての利用が期待される。

また、鹿児島空港との直接の航空路を開設することができれば、現在、公共交通機関によるアクセス手段が少ない鹿児島市街地と鹿児島空港との間の交通サービスとして、新たな選択肢となりえる。近年、鹿児島空港は九州初のビジネスジェット専用施設が整備されるなど、富裕層を対象とする設備整備が行われている。空路によって中心市街地と結ぶことができれば、時間的余裕が生じた利用者が周辺への観光を検討する余裕も生じることが予想され、利用者のみならず鹿児島地域にとっても利益となる⁴⁵。

空飛ぶ車による交通網は、現時点で構築されたものは管見の限りないが、日本国内でも2025年大阪・関西万博において実用化が目指されているほか、個人向けに発売されることが予定された機種もあるなど、すでに現実性を帯びつつある⁴⁶。この個人向けの販売が予定される機種では、最大航続距離は10kmほどとなっているが、この範囲内にはマリンポートかごしまや鹿児島中央駅、桜島のほぼ全域が含まれており、鹿児島を訪れる人々が利用する施設・観光地が直接アクセス可能な距離である。また、ヘリコプターや今後の技術開発による航続距離の延長も考えれば、鹿児島空港や大隅半島といった場所へもアクセスが可能である。コストや一度に輸送可能な人数等を考えると、利用者はある程度限定されるとは考えられるが、今後の社会変革の重要な要素として、空路による交通網は検討を行うべきである。ドローンによる物流網も、同様に社会を変える重大な要素として検討すべきである。

(4) 様々な施設の整備について—まとめ—

現在、本港区エリアにて検討されているスポーツ・コンベンションセンターおよびスタ

⁴⁵ 鹿児島空港ビルディング株式会社「鹿児島空港ホームページ」

[<https://www.koj-ab.co.jp/service/businessjet.html>] 2023年4月15日閲覧。

⁴⁶ 南日本新聞社「個人向け2億円で空飛ぶクルマ販売」『南日本新聞 2023年4月15日付』6頁；株式会社SkyDrive「空飛ぶクルマ「SD-05」の個人向け予約販売も開始！第一号機は千葉功太郎氏が予約購入」[<https://skydrive2020.com/archives/23169>] 2023年4月15日閲覧を参考。

ジアム構想では、施設の利用者が、スポーツに関連したある程度特定の集団に固まってしまふことが想定されうる。グランドデザインでは、本港区エリアは「1年を通して観光客や県民で賑わい、来て見て感動する観光拠点」としていくことがコンセプトとされている。スポーツに特化した施設のみを整備するのでは、どうしても利用者が一定の層に限定され、観光客や県民によって、幅広く賑わう状況となりえない可能性がある。こうした懸念の払拭や利用者の拡大、そしてスポーツの裾野を広げるためにも、スポーツ・コンベンションセンターやスタジアム以外の施設を複合的に整備していくことが重要である。

ここまで述べたようにメガフロートでは、その広大な「土地」としての特徴を活かして、さまざまな施設を想定することができる。また、土地としての余裕は、他の必要と思われる施設を整備検討するうえで、現実性を持たせる大きな前提として働く。本項では、そうした余裕があるからこそ語れる夢について、いくつか述べる。

第1に、メガフロートは内部に空間があり、ここに施設を整備できることから、水産学や海洋学の教育施設および海洋技術の研究や実践を行うことができる研究施設を設置することを検討する。教育施設という人材育成拠点や研究施設の設置は、メガフロートという世界的にも珍しい海洋構造物において、その維持管理や実地での研究の実施を行うことができる。とくに、実際に稼働状態にある海洋施設での日常的研究が容易に行えることは、産学協働を行える場の日常的な提供を可能とする。なお、こうした場となる施設には、研究を目的とした設備のみならず、生産設備や修理設備といった産業利用を前提とした施設も同時に整備するべきである。鹿児島県には多数の船舶や海洋関連施設が存在しているが、ドッグなどの造船や修理設備は少なく、県内の定期航路の船舶が点検を行う際にも、長崎や広島など遠方へと向かうケースがほとんどである。施設を中心に関連産業の集積を行うことができれば、造船産業といった裾野の広い業種による産業振興や、遠方への回航に伴うコスト・期間の削減による定期航路維持への寄与も期待できる。

また、メガフロートを研究拠点として活用することは、様々な分野に関連した人々が集まるきっかけともなりうる。メガフロートを建造するにあたっては、造船業および海洋技術に対して理解のある人物が必要である。とくに、さまざまな拠点施設を想定し、それら施設が目的を達成できるよう利活用を行っていくためには、多分野の専門人材が必要となる。また、教育・研究施設としても利活用していくためには、大学や専門学校等教育機関から海洋系の人材を集中させる必要もある。メガフロートという前例のない施設実現には、こうした大規模な人材雇用や鹿児島を挙げての拠点施設への人材集中を行わなければならない。また、こうした施設を運用するにあたっては、維持管理に必要な経費を含めて収益をあげる必要がある。公共施設として利益を目的としない選択肢もあるが、長期間持続的に運用を行い、利活用していくことを目指す場合には、何らかの収益源の有無が、その存続の在り方に大きくかわる。そのため、行政や学術分野のみならず、商業分野での人材も多く必要となる。

他方で、幸いなことに鹿児島県には、水産学校や大学の水産学部等が一定数存在する。

また、鹿児島市には複数の大学が立地しており、鹿児島湾を囲む地域として考えると全国でも唯一の国立体育大学があるなど、多くの多様な人材を確保することが見込める。こうした既存の教育施設・機関の協力を得られることができ、そうした人々がIV.3.(1)で挙げたような交流の拠点施設を活用して交流を行えば、技術・学術的な交流のみならず、新たな角度からのアイデアや文化の発生も期待できる。とくに、学術に関連した施設は、鹿児島県の未来を考えるうえでもっとも重要な施設の一つであり、こうした施設を増やす余地が少ない鹿児島県中心部において、拡張余地があるメガフロート施設の必要性は大きいと考えられる。

第2に、土地としての余裕と海上にあるという特異性を活かしたレジャー施設を検討する。現在の鹿児島市には、遊園地やテーマパークといったレジャー施設はない。水族館や動物園、公園等を含めた定義であれば本港区エリアにも存在するが、遊具や商業施設も整備されたいわゆる遊園地と呼ばれるような大型複合施設としてのレジャー施設は、鹿児島県内でダグリ岬遊園地ただ一か所のみである⁴⁷。歴史的に見ると、鹿児島市内においても遊園地は存在していたが、すでに閉園されて久しい。こうしたレジャー施設をメガフロートに整備することができれば、現在は他県や鹿児島県内でも最西部に近いダグリ岬遊園地まで行くしかない人々に対して、新しい選択肢を提供することが可能である。とくに、ダグリ岬遊園地のアトラクションは「エモい」「昭和レトロ」な施設として独自の魅力を放っており、新しく遊園地ができた場合にも、競合して共倒れとなるとは想定しにくい⁴⁸。そのため、鹿児島県として掲げる「稼ぐ力」としての域外から稼ぎ、域内で循環させるというイメージにも沿う。また、遊園地や大型複合レジャー施設は、若者の地域への再訪に影響する要素についての調査⁴⁹において、その再訪したいと感じる要素として「とても影響する」と評価した割合で比較的大きな割合を占めている。つまり、遊園地や大型複合レジャー施設は、若者にとって魅力的と考えられているということである。こうした施設を整備することで、未来を担い、今後の社会を作っていく若者らが集まれば、そこから地域の活性化へとつながる可能性がある。

以上のように、メガフロートの設置は、「土地」として利活用できるという特長を活かし

⁴⁷ ダグリ岬遊園地「ダグリ岬遊園地 最新イベント情報」[<https://daguri.co.jp/concept/>] 2023年4月12日閲覧。

⁴⁸ ちえ「それでも“鹿児島唯一の遊園地”として続けたい。「ダグリ岬遊園地」の40年間で懐かしさと思い出に満ちている」『SPOT』2021年[<https://travel.spot-app.jp/daguri/>] 2023年4月12日閲覧を参考。

⁴⁹ 伊豆田義人、西川友子、中川恵、渡邊彩華「若者の地域への再訪に影響する要素について」『山形県立米沢女子短期大学紀要』第54号、2019年、33～40頁を参考。その地域に何度でも訪れたいと感じるのに、要素ごとにどの程度影響するか調査し、「一日中過ごせる遊園地や大型複合レジャー施設」は「とても影響する」が比較的多かった。なおこの調査は、東北地方の短期大学・大学に在籍する1・2年女子学生を対象に行われ、133名分のデータから分析された。

て、さまざまな夢を持たせることができる。こうした夢を実現させることができれば、鹿児島県は大きく発展し、可能性を持った未来を次世代へと引き継ぐことができるはずである。

4. 本港区エリアの利活用について

本港区エリアの利活用については、III. にて前提条件をまとめたが、ここでもう一度整理する。まず、桜島フェリーターミナル周辺、南ふ頭、高速船ターミナル周辺については、グランドデザインにおいて現状のままとする条件⁵⁰があるため、検討から除外する。また、ウォーターフロントパークについては、鹿児島県の鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会において、保全する方向でいる⁵¹ほか、筆者自身も保全すべきと考えているため除外する。残る北ふ頭、ドルフィンポート跡地、住吉町 15 番街区についてだが、北ふ頭については、低未利用施設の活用や交通環境の整備といった観点から今後さらなる検討を行うべきではあるが、早急に結論を出して整備を行う必要もないと考えている。まずは、現在の本港区エリアの大きな魅力である景観や余裕ある緑地空間、離島や桜島航路の集積地という利点を最大限に活かすことが、もっとも重要であると考ええる。

ドルフィンポート跡地については、現在検討が進められている鹿児島市の路面電車（以下市電）の本港区エリアでの路線新設計画⁵²において、ルート案⁵³の路線隣接地に立地している。メガフロートの設置を前提とすれば、同地にはスポーツ・コンベンションセンターやスタジアムの整備を行わないため、敷地の余裕や既存施設との接続、計画されている国道 10 号鹿児島北バイパス開通による自動車交通とのすみ分けといった点から、今後検討される新設路線での路面電車停留所（以下電停）設置場所としての利用が考えられる。ドルフィンポート跡地に市電の電停を設置すれば、北ふ頭・南ふ頭に集中している離島航路の利用者の周辺とのアクセスを大きく向上させることができると考えられる。また、本港区エリアの中心部に電停を設置することで、桜島を正面に臨む唯一無二の景観を持った電停として、観光客らの利用も見込める。

住吉町 15 番街区については、メガフロートへの交通アクセス手段である船舶および空飛ぶ車、ドローンの中継拠点としての利用を提案する。住吉町 15 番街区には、周辺に漁港を

⁵⁰ 鹿児島県『鹿児島港本港区エリアまちづくりグランドデザイン』2019 年、18 頁。

⁵¹ 浦牛原健「市長「DP 跡地いい」」『南日本新聞 2023 年 3 月 2 日付』19 頁。

⁵² 鹿児島市「路面電車観光路線検討事業」

[<https://www.city.kagoshima.lg.jp/kikakuzaisei/kikaku/kotuseisaku/machizukuri/igai/kokyo/romen/jigyo.html>] 2023 年 4 月 12 日閲覧。

⁵³ 鹿児島市「資料 2<複数のルート案の設定>」『路面電車観光路線基本計画策定委員会（平成 30 年度～）：第 2 回鹿児島市路面電車観光路線基本計画策定委員会（令和 2 年 3 月 26 日開催）』

[https://www.city.kagoshima.lg.jp/kikakuzaisei/kikaku/kotuseisaku/kankourosen_kiho/nkeiakku/tram_masterplan.html] 2023 年 4 月 12 日閲覧。

中心とした港湾設備があり、漁船や瀬渡し船をはじめとした船舶が多数停泊している。また、建物等のない広い敷地があり、駐車場として利用されている。こうした既存設備や敷地を活かして、メガフロートと鹿児島市街地側との航路発着点として利用するのが、本港区エリア利活用に関する提案である。IV. 3. (3) にて海路・空路を用いた交通網の構築について述べたが、たとえメガフロートを設置したとしても、そこまで行くための港がなければその機能を活かすことはできない。とくに、目指す交通網が遠隔地からのアクセス改善が主眼であったとしても、人口集中地である鹿児島市街地側からのある程度簡便なアクセス手段は必要である。その役割を果たすためには、公共交通機関との連携あるいは、自動車の多数収容が可能な駐車場および混雑の発生しにくい余裕を持った道路網が必要である。

住吉町 15 番街区にはすでに、広大な敷地と駐車場があり、港湾設備も整っている。市電の新設計画ルート案においても、設定された 4 ルートすべてが同地を通るルートで検討されている。敷地余裕や既存電停間の距離間隔から見ると、同地に電停を設置するのは容易であると考えられる。実際に設置されれば、メガフロートへの鹿児島市街地からのアクセスの利便性は、かなり高くなると想定される。また、交通網同士あるいは文化、スポーツ、商業といった集客施設間の接続を改善することにもつながり、回遊性の向上にも寄与することが期待される。

以上の点から、本港区エリアの利活用においては新規施設の整備による集客を目的とするのではなく、現在の本港区エリアの魅力を活かすまちづくりを行うことこそがもっとも重要であると考え。とくに、県都中心の一等地ながら目の前に桜島と鹿児島湾を一望できる素晴らしい立地にあって、ビルやホテルなどの巨大商業施設を造らず、ただただ緑の公園が広がり、市民らが思い思いに自由に過ごせる空間があり、そしてそうした穏やかな光景が日常として見られることは、本港区にしかない最大の魅力である。この今ある魅力をどのように活かし、より多くの人々が利用する本港区エリアにすることが、筆者の考える本港区エリアの目指す姿である。

V. おわりに

鹿児島県には鹿児島湾内のみならず、太平洋や日本海に面した志布志港や川内港といった大規模港湾があり、離島にもそれぞれ規模は違うが多数の港が存在している。こうした港には、国際航路が就航しているところもあれば、漁船が中心の小規模なものもある。しかし、これらの港はすべて、なくてはならない重要な港である。これらの港を今後も持続的に活用し、海と共に生活していくことは、鹿児島県ひいては海洋国家日本の重要課題である。この解決に対して鹿児島県は、重要な役割を提供していくことができる潜在能力を持っている。そして、解決につながる取り組みを行っていくことは、他に類をみない独自性を持つ鹿児島県の発展にもつながっていくはずである。

メガフロートを鹿児島県に居住する人々、鹿児島県を訪れた人々、それぞれにとっての最初の宝箱として開けてもらい、その宝箱の中から、さらに宝の地図を見つけてもらう。

そして、地図にあった宝箱のありかである鹿児島県の各地を訪れ、話し、交流し、その人だけの宝物を見つけてもらう。これこそが、本提案の夢である。

参考文献（一部脚注掲載分含む）

- 1) 鹿児島県総合政策部総合政策課『かごしま未来創造ビジョン』改訂版、鹿児島県、2022年
- 2) 鹿児島県『第2期鹿児島県まち・ひと・しごと創生総合戦略』2020年
- 3) 鹿児島県『鹿児島港本港区エリアまちづくりグランドデザイン』2019年
- 4) 鹿児島県環境林務部環境保全課『鹿児島湾ブルー計画：鹿児島湾水質環境管理計画』鹿児島県、2021年
- 5) 鹿児島県 PR・観光戦略部観光課『鹿児島県観光振興基本方針』鹿児島県、2020年
- 6) 鹿児島市企画財政局企画部政策企画課『第六次鹿児島市総合計画』2022年
- 7) 鹿児島市建設局都市計画部都市計画課『第二次かごしま都市マスタープラン』2022年
- 8) 鹿児島商工会議所『鹿児島市中心市街地及びウォーターフロントを中心としたまちづくりビジョンに関わる提言』2023年
- 9) 国土交通省観光庁『宿泊旅行統計調査報告（令和3年1～12月）』2022年
- 10) 国土交通省観光庁観光戦略課観光統計調査室編集『訪日外国人の消費動向：2019年 年次報告書』2020年
- 11) 国土交通省海事局『海事レポート 2022』2022年
- 12) 国土交通省「国際バルク戦略港湾の選定結果について」2011年
[https://www.mlit.go.jp/report/press/port01_hh_000076.html] 2023年2月18日閲覧
- 13) 国土交通省『港湾調査 港湾統計（年報）』「第1部 入港船舶・船舶乗降人員及び海上出入貨物総括表 第3表 海上出入貨物表 （2）品種別都道府県別表（輪移出入）」2023年2月19日閲覧
- 14) 千相哲編著『九州観光学：九州の観光を読み解く』晃洋書房、2018年
- 15) 深見聡『観光と地域：エコツーリズム・世界遺産観光の現場から（南方ブックスレット8）』南方新社、2019年
- 16) 塩見英治、堀雅道、島川崇、小島克己編著『観光交通ビジネス』成山堂書店、2017年
- 17) 朝日吉太郎「ホスピタリティの観光インフラ化による異文化バリアフリーに向けて：鹿児島の観光開発のためのもう一つの視点」鹿児島県立短期大学地域研究所『研究年報』第38号、2006年、51～66頁
- 18) 村松美邑、後藤春彦、山村崇、林廷玟「外国人観光客が捉える「名もなき景観」の価値と景観の意味解釈の構造：韓国人リピーター観光客の語りの分析を通して」『日

本建築学会計画系論文集』第 86 巻、第 786 号、2021 年、2125～2135 頁

- 19) 佐藤友理子、岡本直久「国内旅行におけるリピーターの行動特性及び醸成要因に関する研究」『土木学会論文集 D3 (土木計画学)』第 67 巻、第 5 号 (土木計画学研究・論文集第 28 巻)、2011 年、I_455～I_464 頁
- 20) 深田忠徳「鹿児島県におけるスポーツツーリズムに関する事例研究：サッカーイベントに着目して」『地域総合研究』第 49 巻、第 1 号、2021 年、41～49 頁
- 21) 島津忠裕、鷺崎俊太郎「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」『歴史地理学』第 57 巻、第 1 号、2015 年、72～87 頁
- 22) 大方優子「旅行者と旅行先との関わりに関する実証研究：顧客エンゲージメントの視点から」『第 36 回日本観光研究学会全国大会学術論文集』2021 年、61～66 頁
- 23) 栗原剛、坂本将吾、泊尚志「訪日リピーターの観光消費に関する基礎的研究」『土木学会論文集 D3 (土木計画学)』第 71 巻、第 5 号 (土木計画学研究・論文集第 32 巻)、2015 年、I_387～I_396 頁
- 24) 萩原史朗「秋田のサッカースタジアム新設に関する経済波及効果および費用対効果の推計」『秋田大学教育文化学部研究紀要 人文科学・社会科学部門』第 74 巻、2019 年、61～70 頁
- 25) 伊豆田義人、西川友子、中川恵、渡邊彩華「若者の地域への再訪に影響する要素について」『山形県立米沢女子短期大学紀要』第 54 号、2019 年、33～40 頁

鹿児島港本港区エリア 利活用アイデア



始良市

217

— 一人当たり県民所得 250万9,000円 全国 **44**位

— 平均年収は404.9万円 全国 **38**位

(男性：平均年収460.3万円 女性：平均年収322.8万円 男女差137.5万円)

— 子どもの貧困率 全国ワースト **3**位

— 透析患者数 全国ワースト **6** 位

— 精神病床数10万人当たり、全国 **2** 位の多さ

(全国平均の2倍以上の病床数)

— 要介護、要支援者数 **10** 万人超え

(全国平均より1.8ポイントも高い)

— ひどい頭痛持ちの人の割合25.7%で全国 **1** 位

最下位

全国

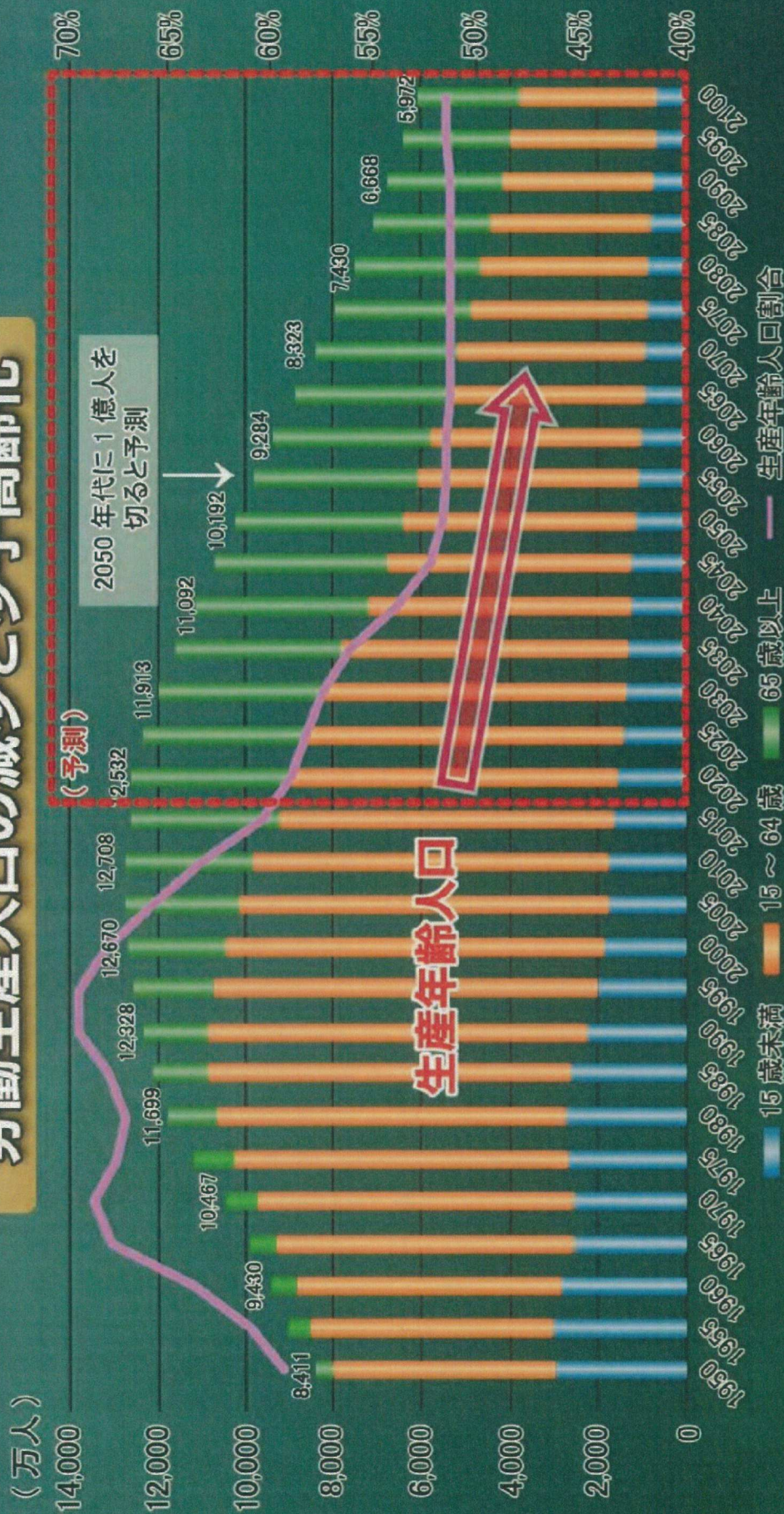
— 女子の大学進学率

— 鹿児島市街地の交通渋滞 全国ワースト1位!

— 人口減少の加速、戦後初人口160万人を割り込む

(人口減少率3.6%全国平均0.7%を大幅に超える)

労働生産人口の減少と少子高齢化



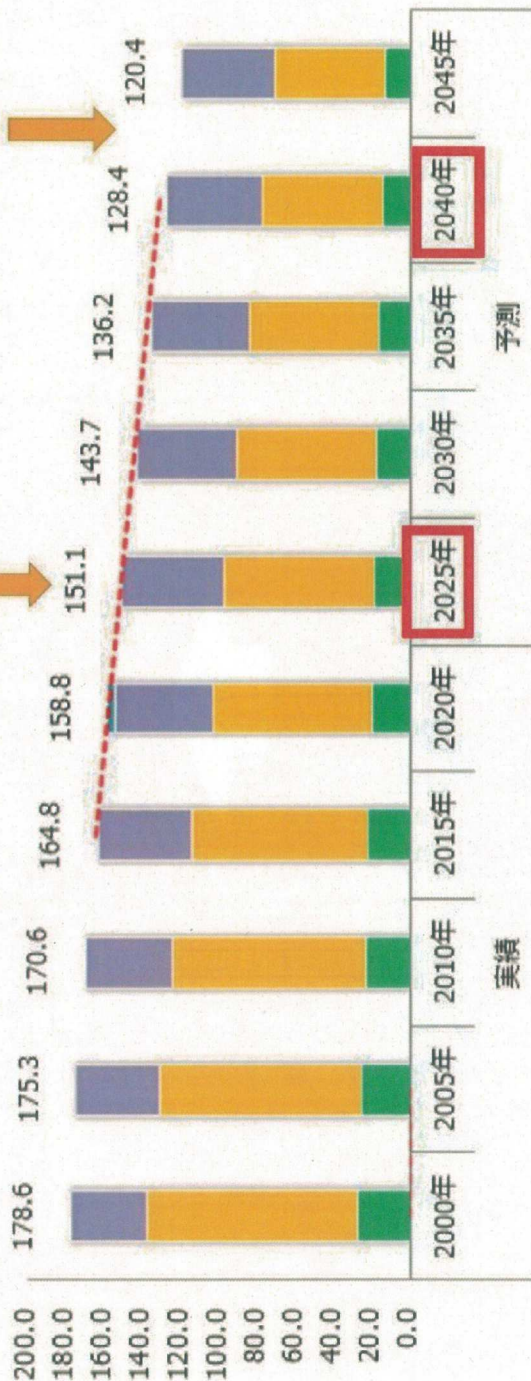
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保険・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29推計）：出生中位・死亡中位推計」（各年10月1日現在人口）より国土交通省港務局作成

鹿児島県の人口推移

150万人台

120万人台

(万人)



【2020年】

総面積 (km ²)	9,187
人口密度 (人/km ²)	172.9

平均年齢 (歳)	49.4	昼夜間人口比率 (%)	99.9
----------	------	-------------	------

※昼夜間人口比率のみ2015年時点

※図中の点線は前回2013年公表の「将来人口推計」の値

© jp.gdffreak.com

データ出所：総務省 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所 将来推計人口、
総務省 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数を基にGD Freak!が作成

絶対に変わらない事実

人口減少&少子高齢化



▶ 鹿児島県内市場の縮小＋国内市場の縮小

鹿児島県R5年度 当初予算（一般会計）

8,894億960万円

依存財源

66%

自主財源

34%

5,868億8,800万円

3,026億800万円

この状況を
変えられるのは！

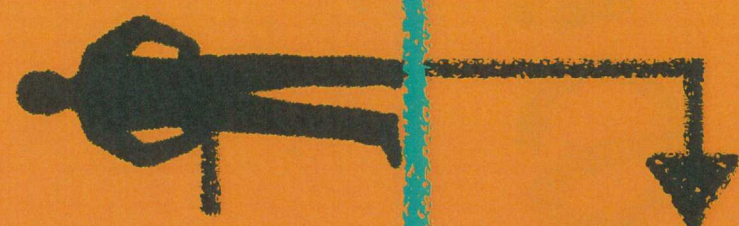
観光業

ローカル・ハブ



地方（ローカル） によりながら
世界中とつながる機能（ハブ）を有する都市

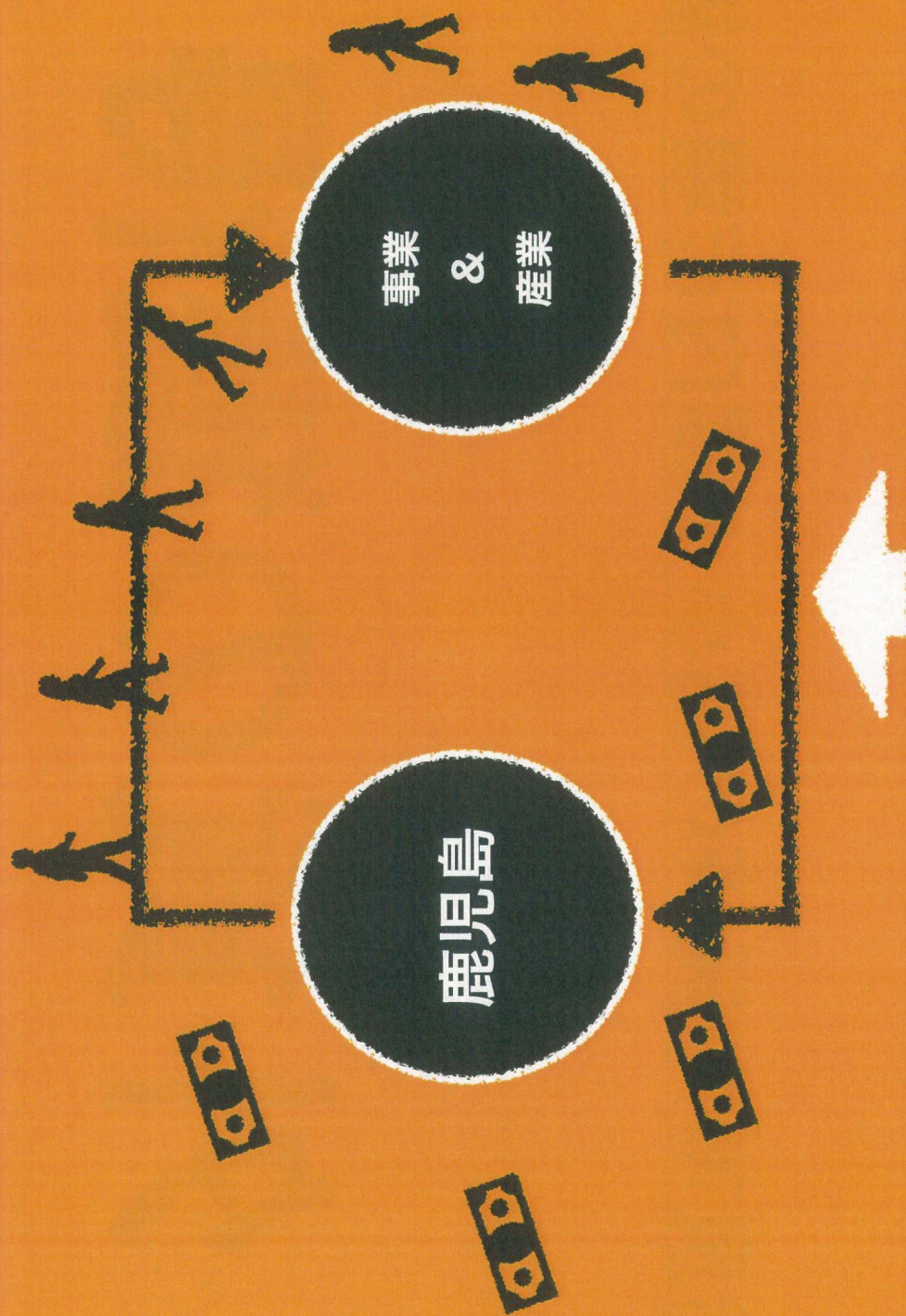
インバウンドの必要



人材流出



政府支援
(補助金・交付金)



グローバル市場



なぜインバウンドが必要か？

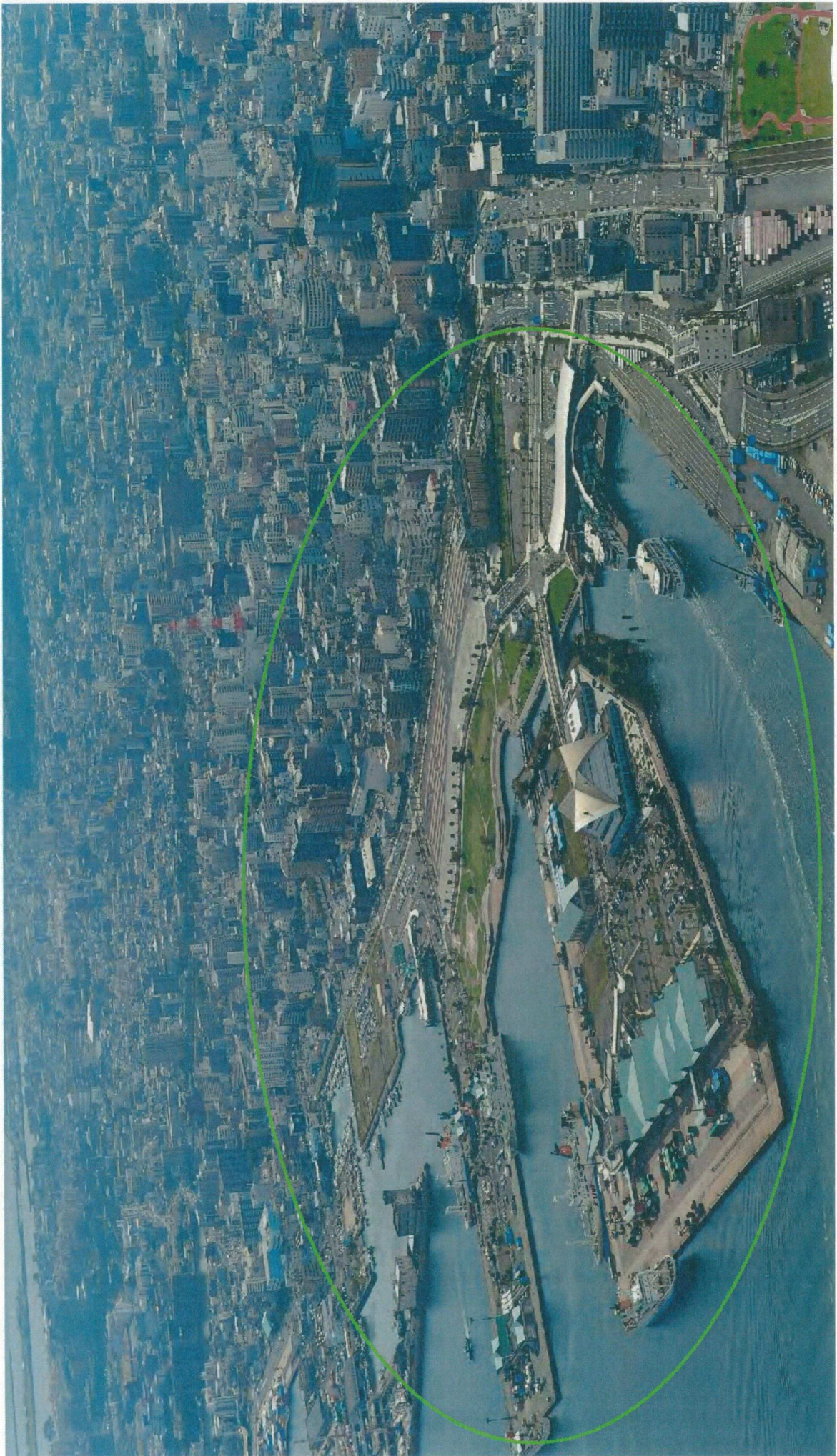
始良市内経済の縮小＋国内市場の縮小



外貨の獲得









総事業費 300億円

利用者数 40万人

経済波及効果
54億円

毎年1億円の赤字 本当に鹿児島にとっていいの？

① 景観・立地

② 経済効果

③ 地球環境

ローカルハブの シヨウウインド を作るチャンス到来！



賢いカラダ

づくり

地域

アイデンティティ

再生

哲学

新しい

スキル創成

オープンコミュニティ

1. 壮大な**桜島**をバックに

新しい環境芸術として

世界から注目される場所

2. 自分の好きな場所を

見つけて

思い想いの時

を過ごせる場所

3. 偶然の出会い、

発見により、

インスピレーションの源泉

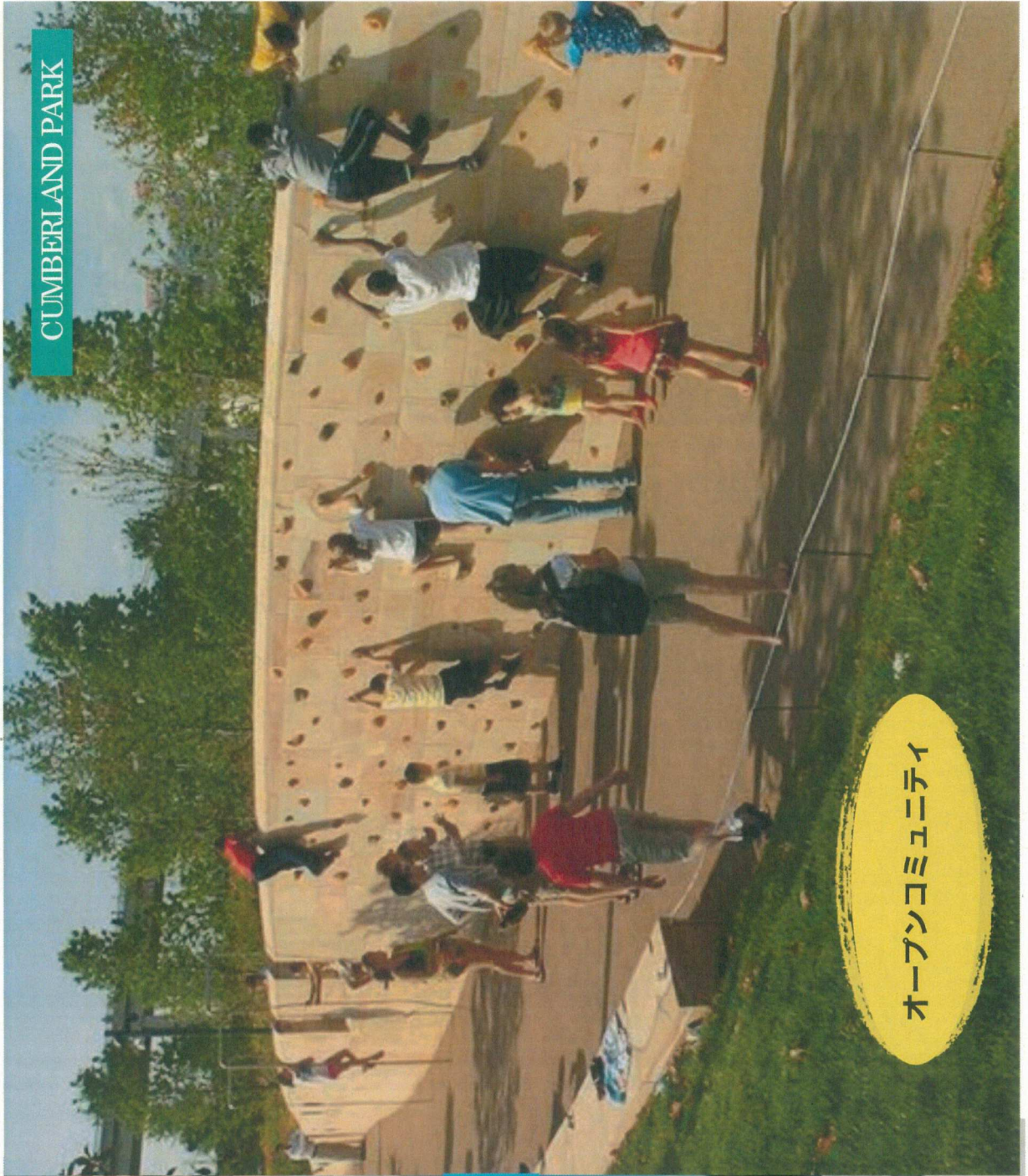
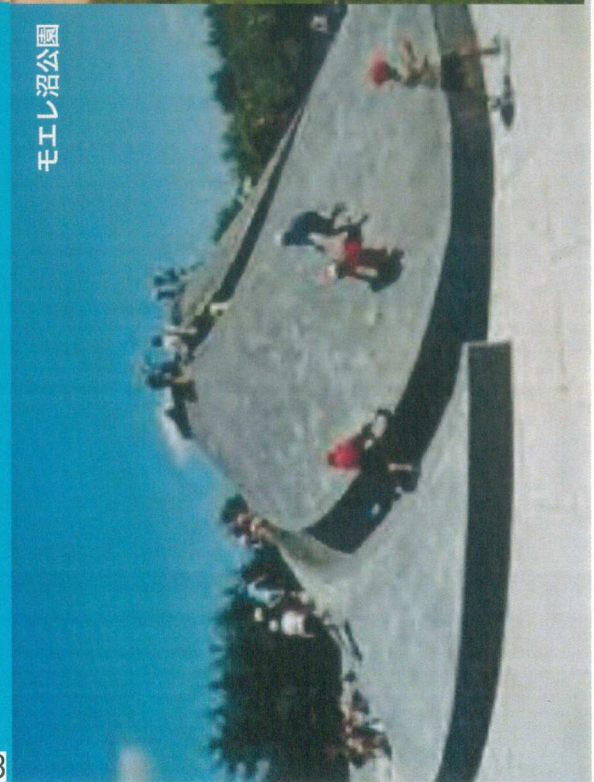
を生み出す場所



⑥ スポーツエンターテインメント

943

モエレ沼公園



CUMBERLAND PARK

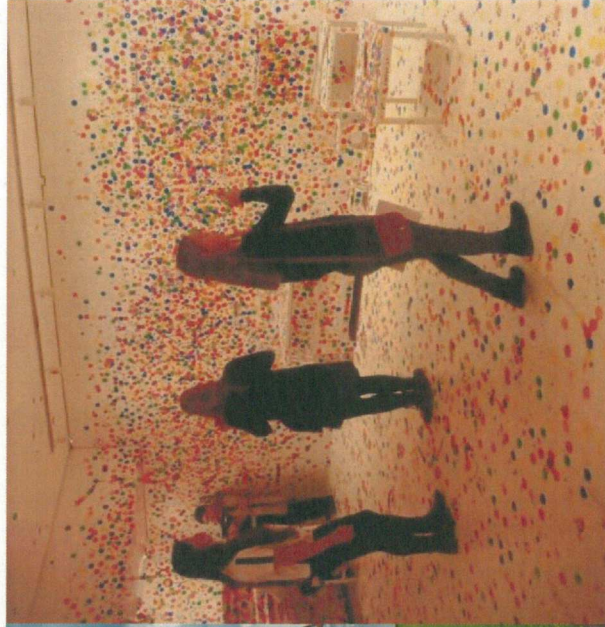
オープンコミュニティ



1. 美術館 × 科学博物館



945



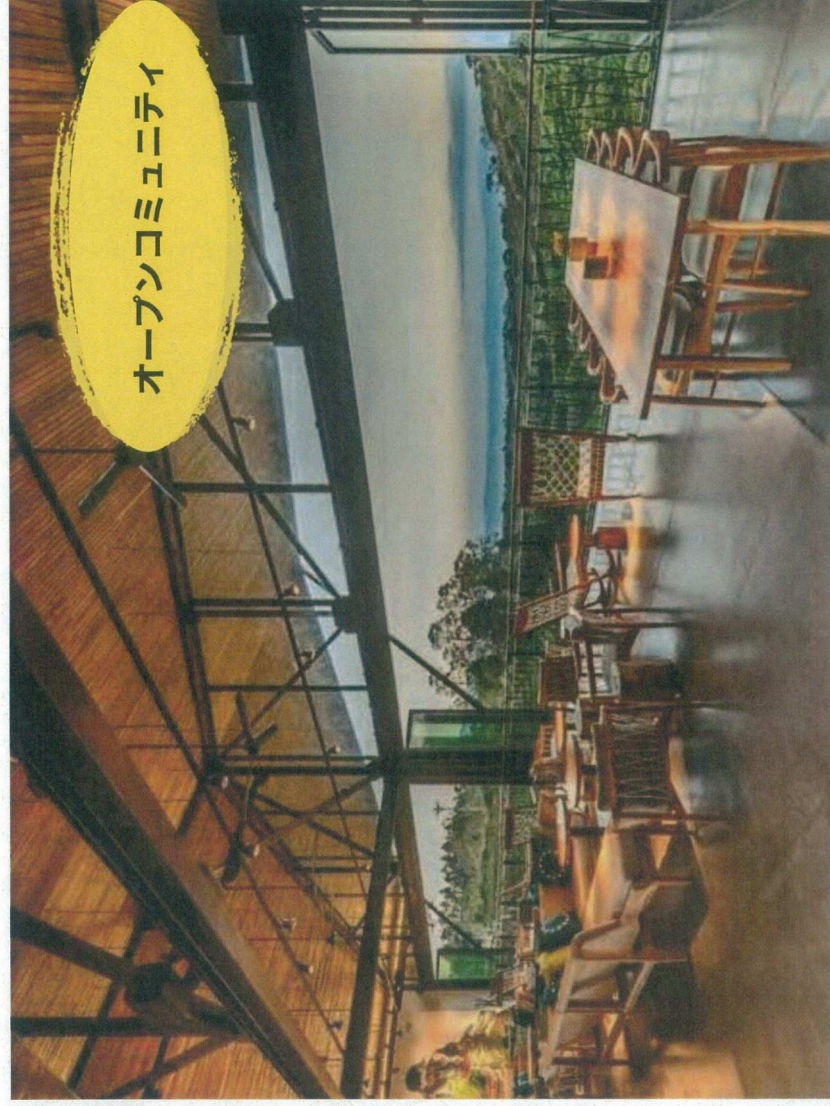
人々は回廊で繋がれた建物を気ままに移動し、絵画、彫刻、映像などの近代アートに触れ、カフェでひと休みし、テラスで海辺の風景を眺める。

5. café

壮大な桜島

を目の前にした友人や家族
との語らいの場。人と人との
語らいで談をとること
で、**日常の価値**に気づ
き、鹿児島島の文化や生きる
価値を再発見する。

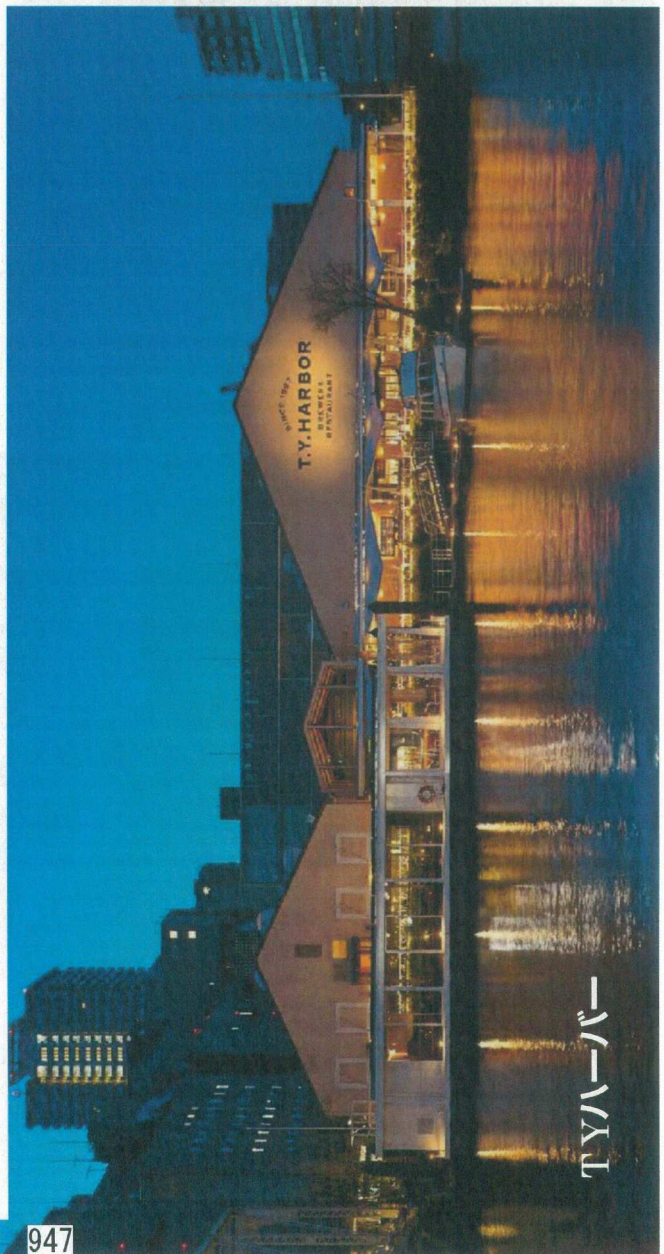
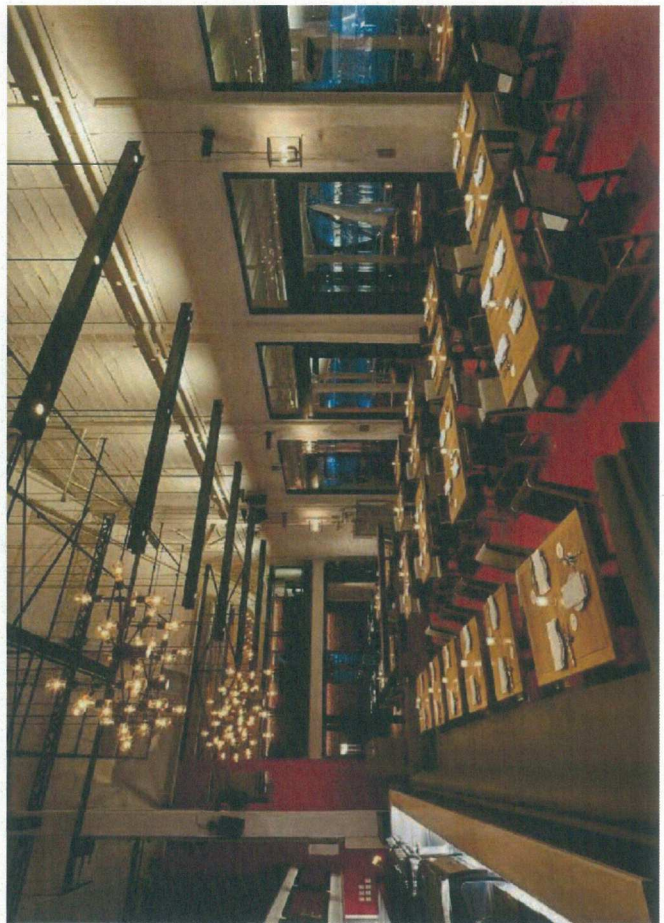
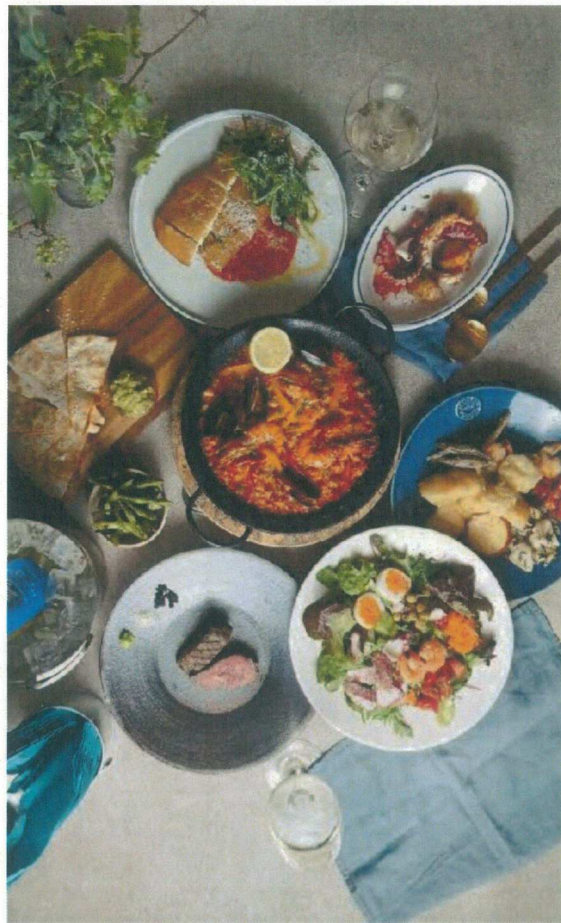
946



コスタリカのコーヒー農園にあるスターバックス



8. 海辺のレストラン

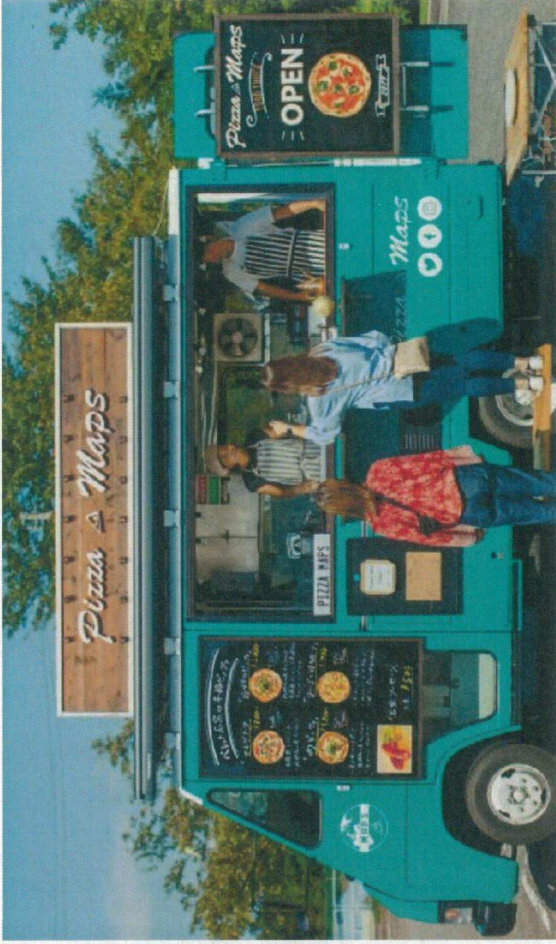


TYハーバー

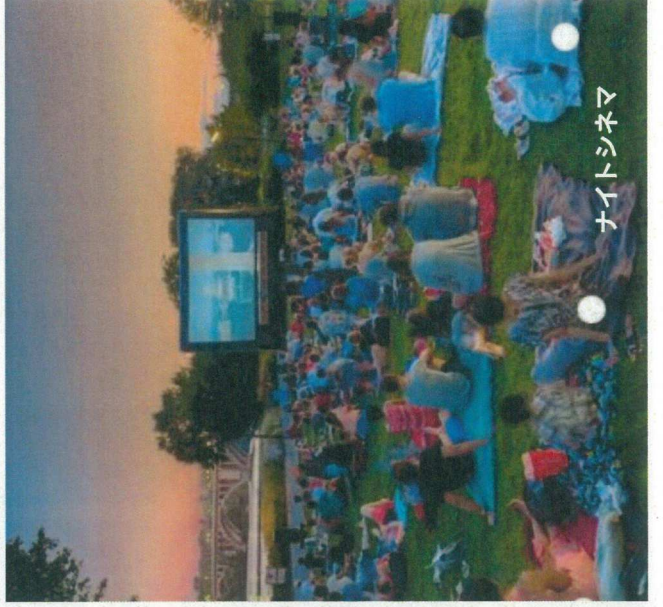
2. イベントスペース



サタデーマーケット

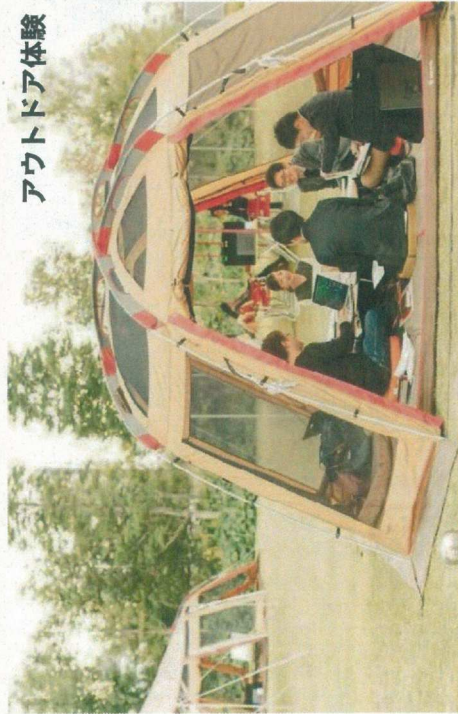


スピーカーズコーナー



ナイトシネマ

4. アウトドア体験を通じたウェルネス＝鹿児島県のショールーム



アウトドア体験



火おこし体験

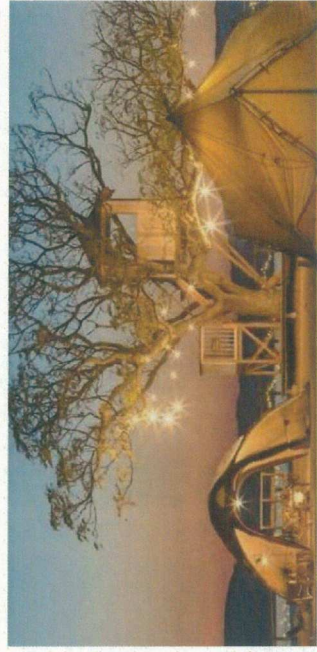


手ぶらでキャンプ体験



サイクリストの交流の場

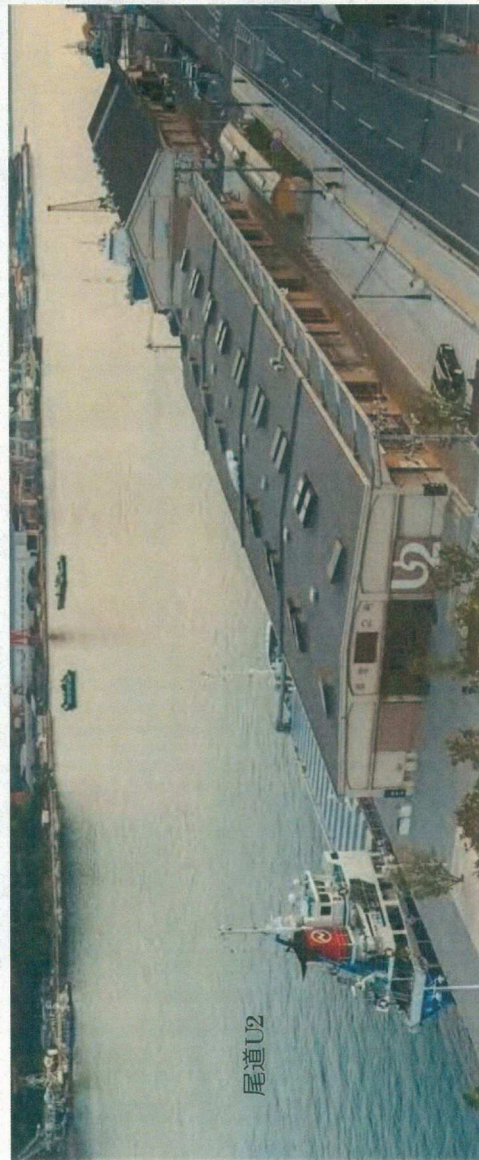
キャンプ場紹介を通じて
地方都市の紹介



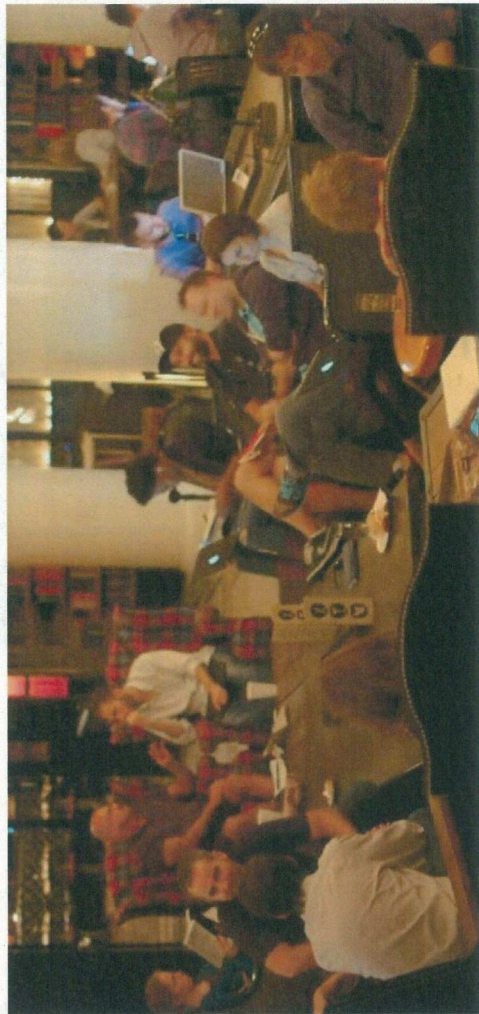
10. リノベーションホテル



950



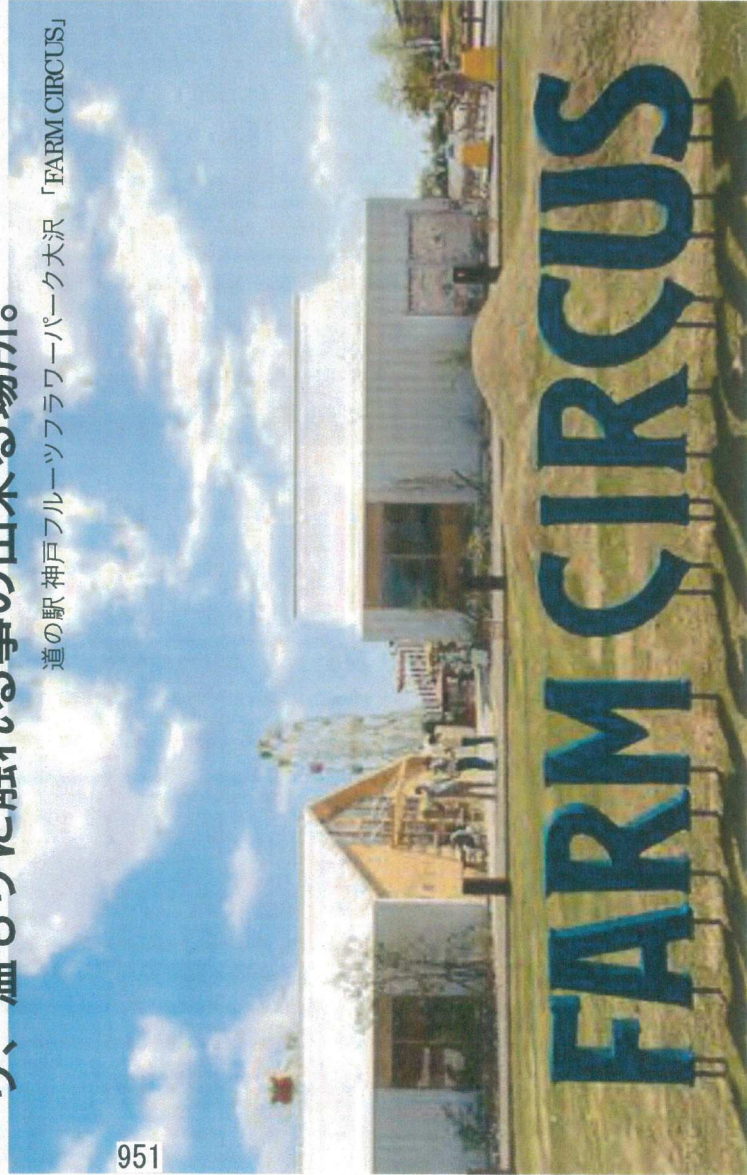
尾道U2



7. 都市型道の駅鹿児島のショウウィンドウ

地元の農家さんが毎日届けてくれる採れたての野菜
や果物を買ったり、**鹿児島県全土か
ら集まった良いモノ**に出会えたり、**温もりに触れる事の出来る場所。**

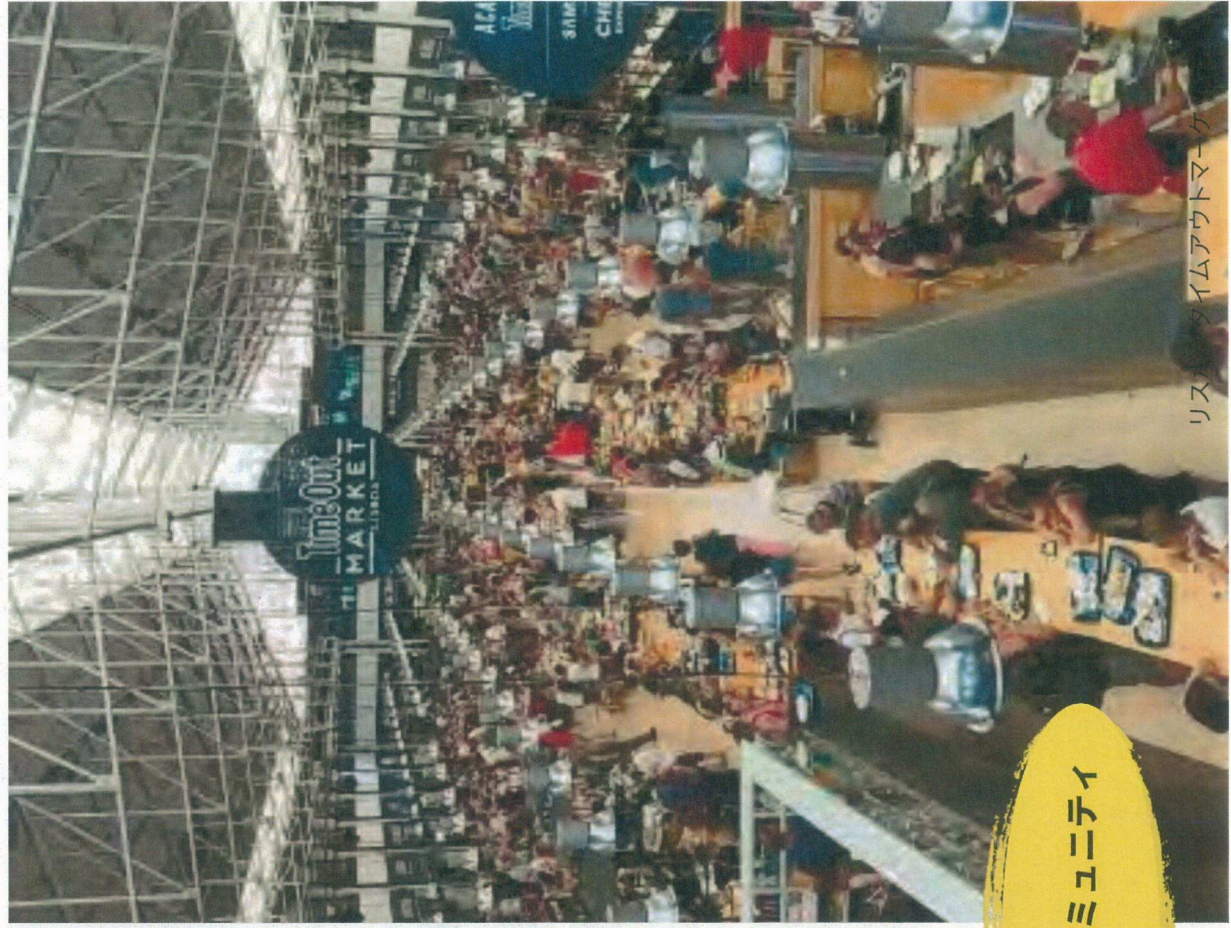
道の駅 神戸フルーツ・フラワーパーク大沢 「FARM CIRCUS」



9. ローカルフードマーケット

- ・ **お洒落な空間**
- ・ **ローカル感を味わえる**
- ・ **予約不要**
- ・ **一人でも気軽に行ける**
- ・ **店が多く飽きない**
- ・ **鹿児島の名店を集結**
- ・ **子どもから大人まで楽しめる**

952



リスボンタイムアウトマーケット



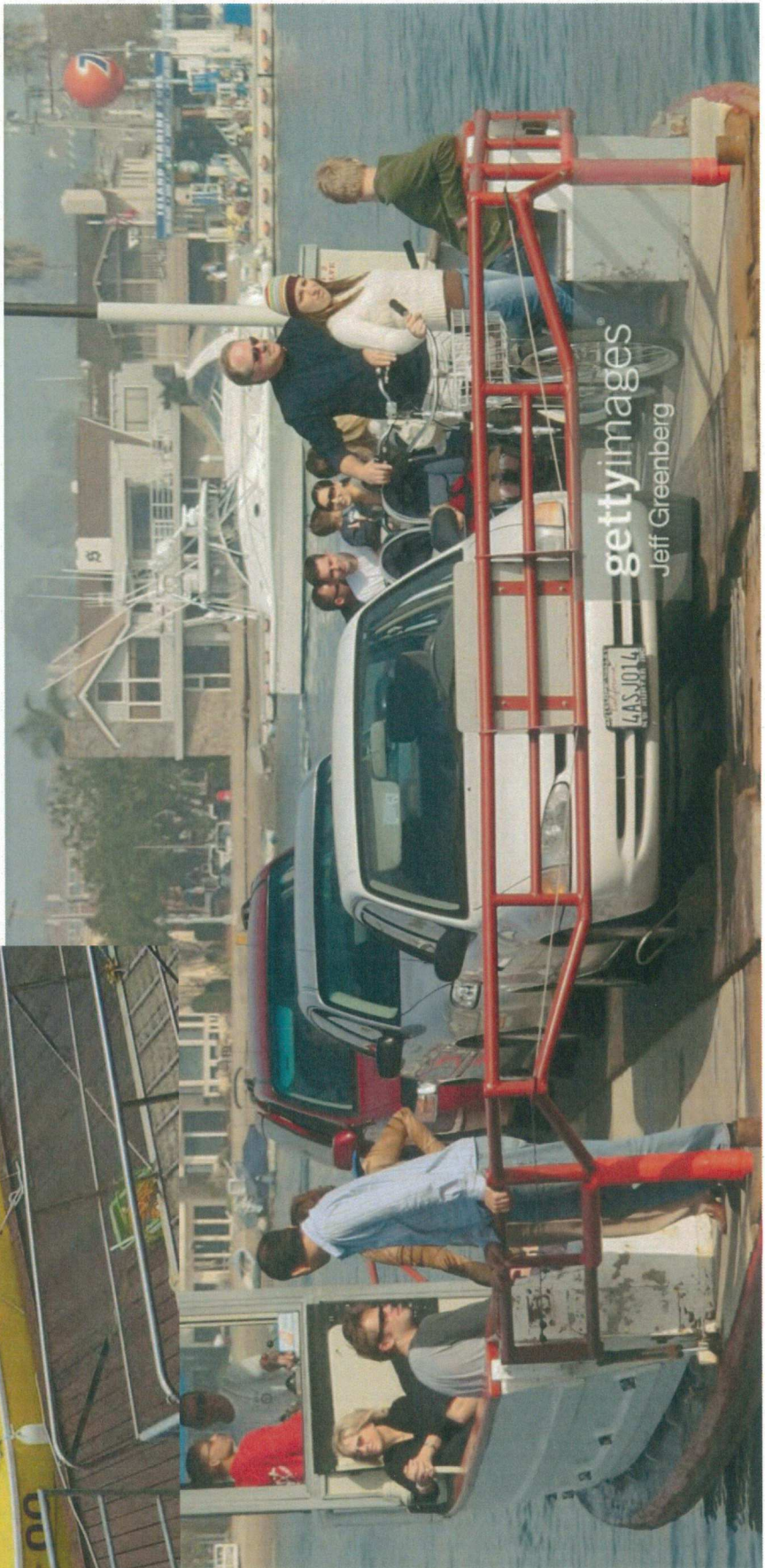
オープンコミュニティ

海上交通



Kagoshima Dream Team

水上タクシ



空飛ぶ水上タクシー Sea Bubbles

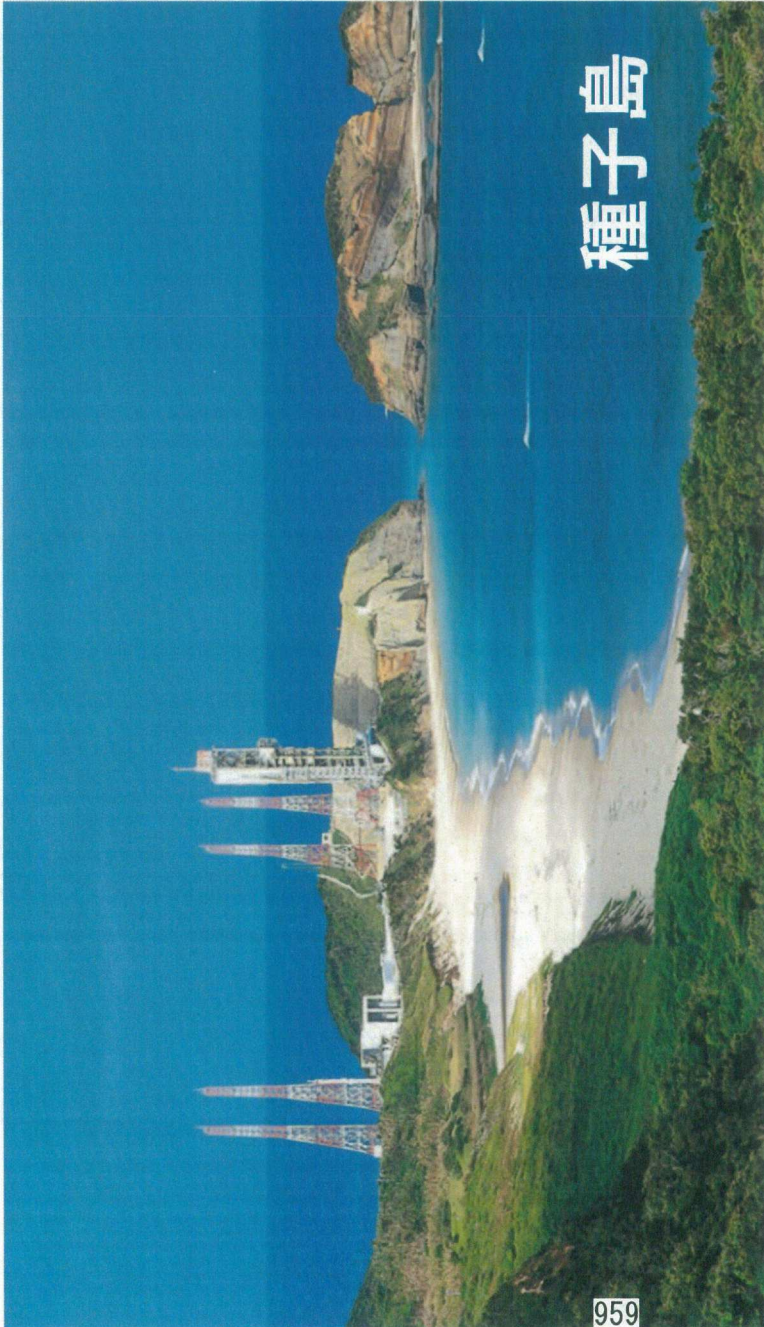


Kagoshima Dream Team

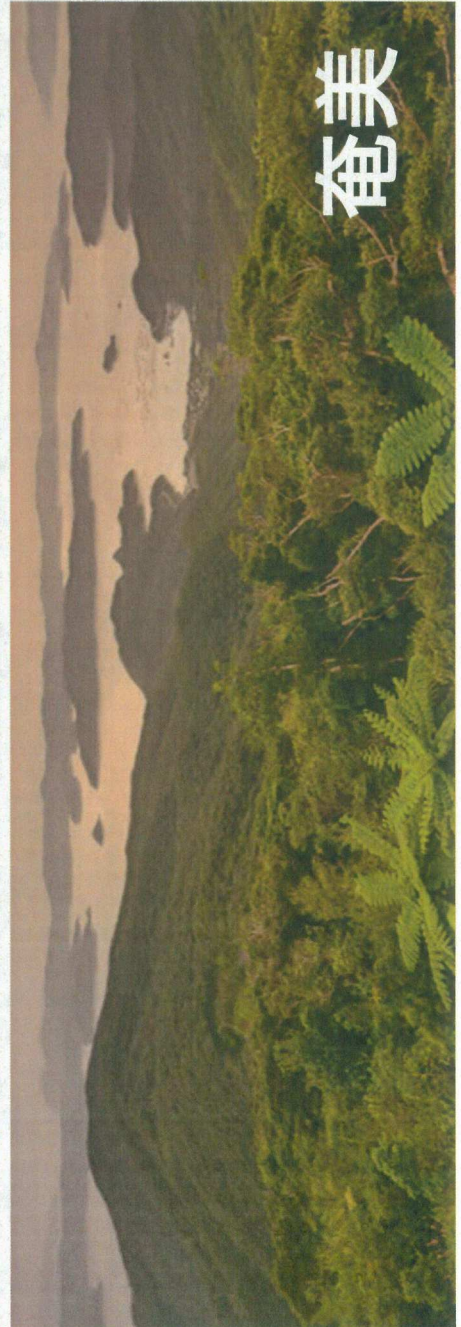
スタート



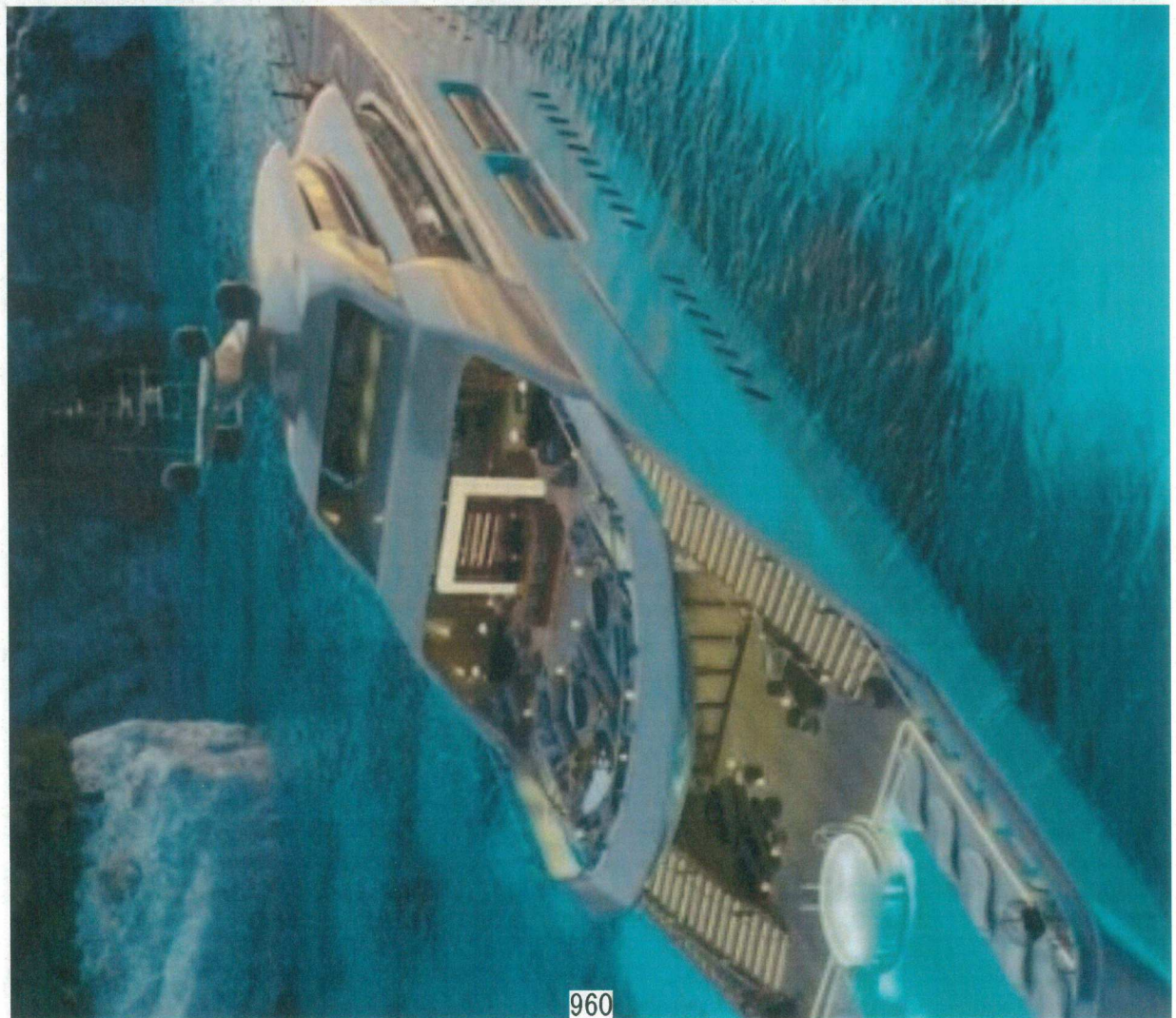
屋久島

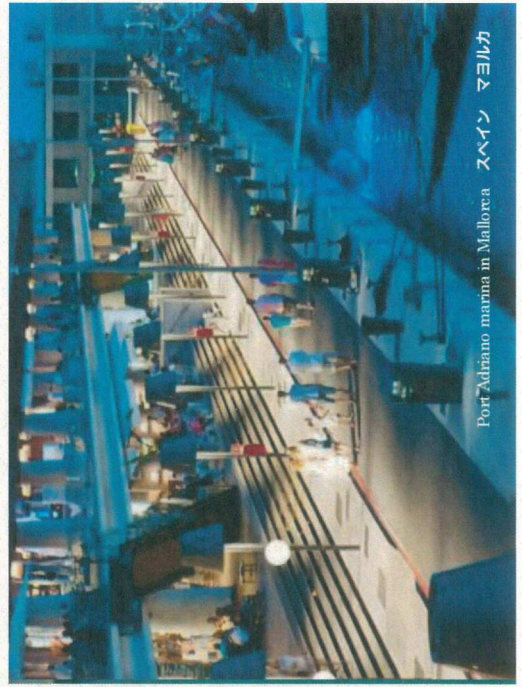


種子島



奄美





しん しゅ

「進取の精神」



薩摩はかつてどこの藩よりも

外国に学んで外国のものを取り入れた。

薩摩スチューデントと呼ばれた彼らは、帰国後、

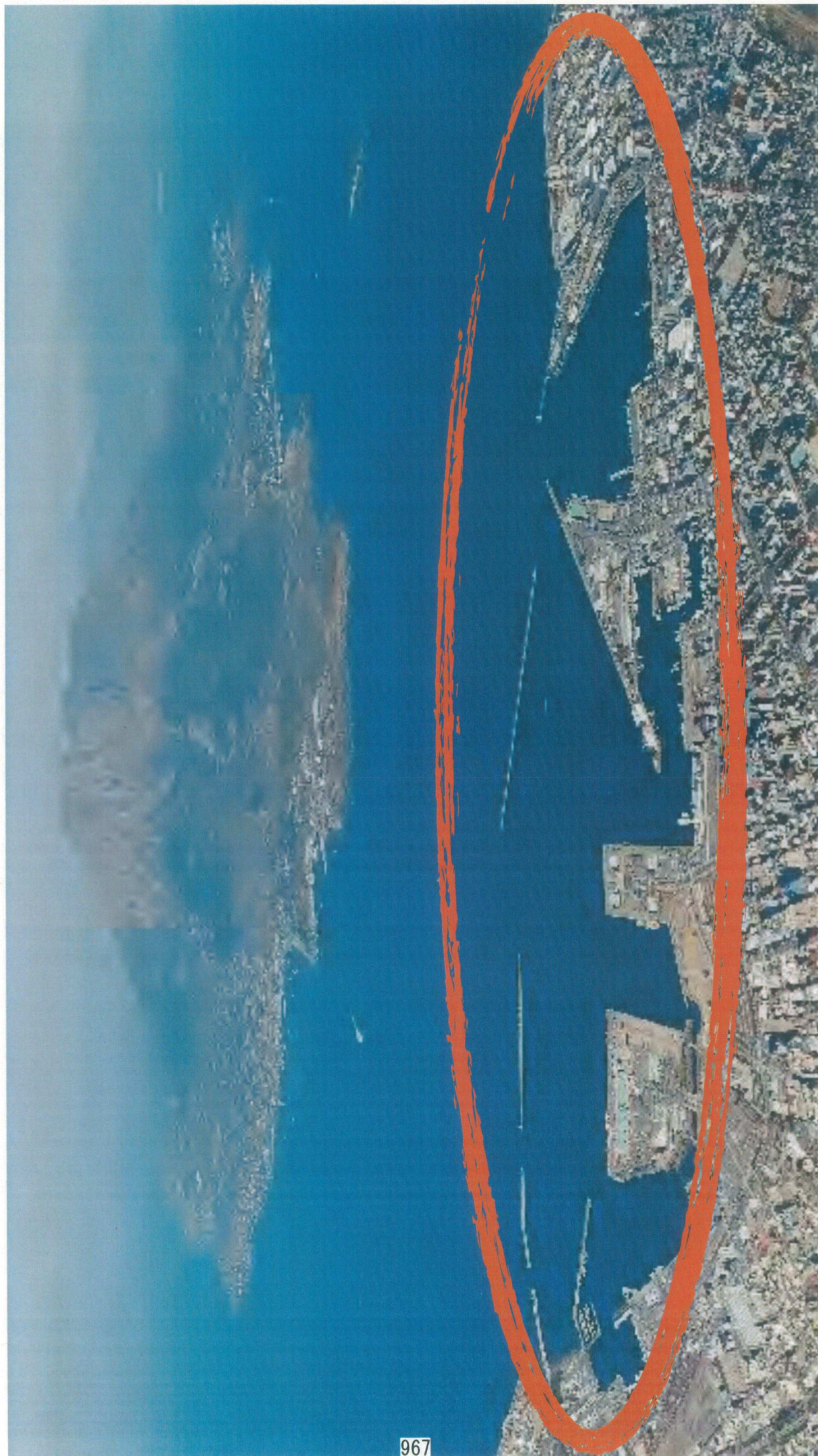
日本の産業界において華々しい活躍。

薩摩藩の維新の原動力となるエネルギーは

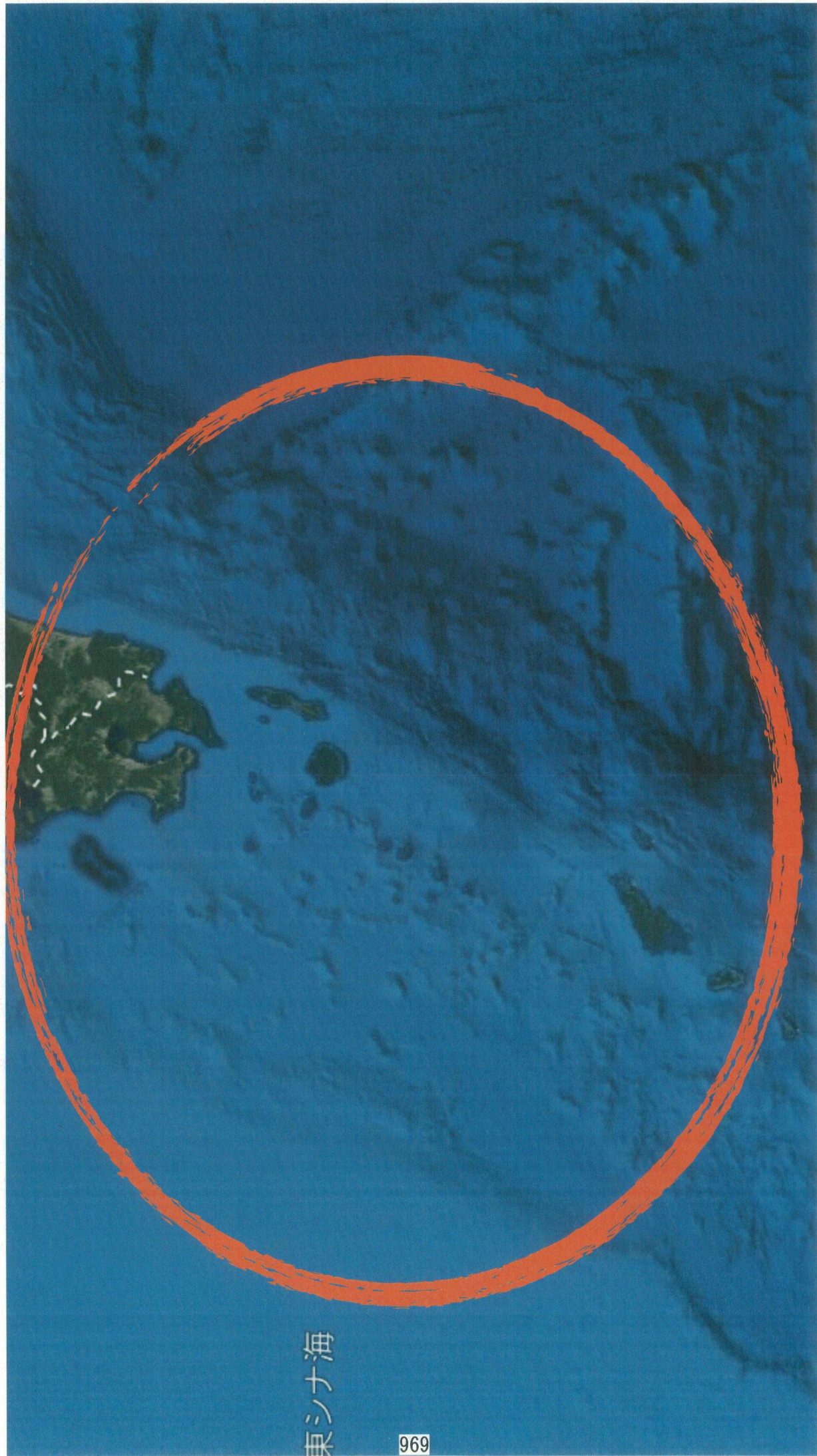
「進取（しんしゅ）の精神」 に満ち溢れていた。

目の鳥になく目の虫の目



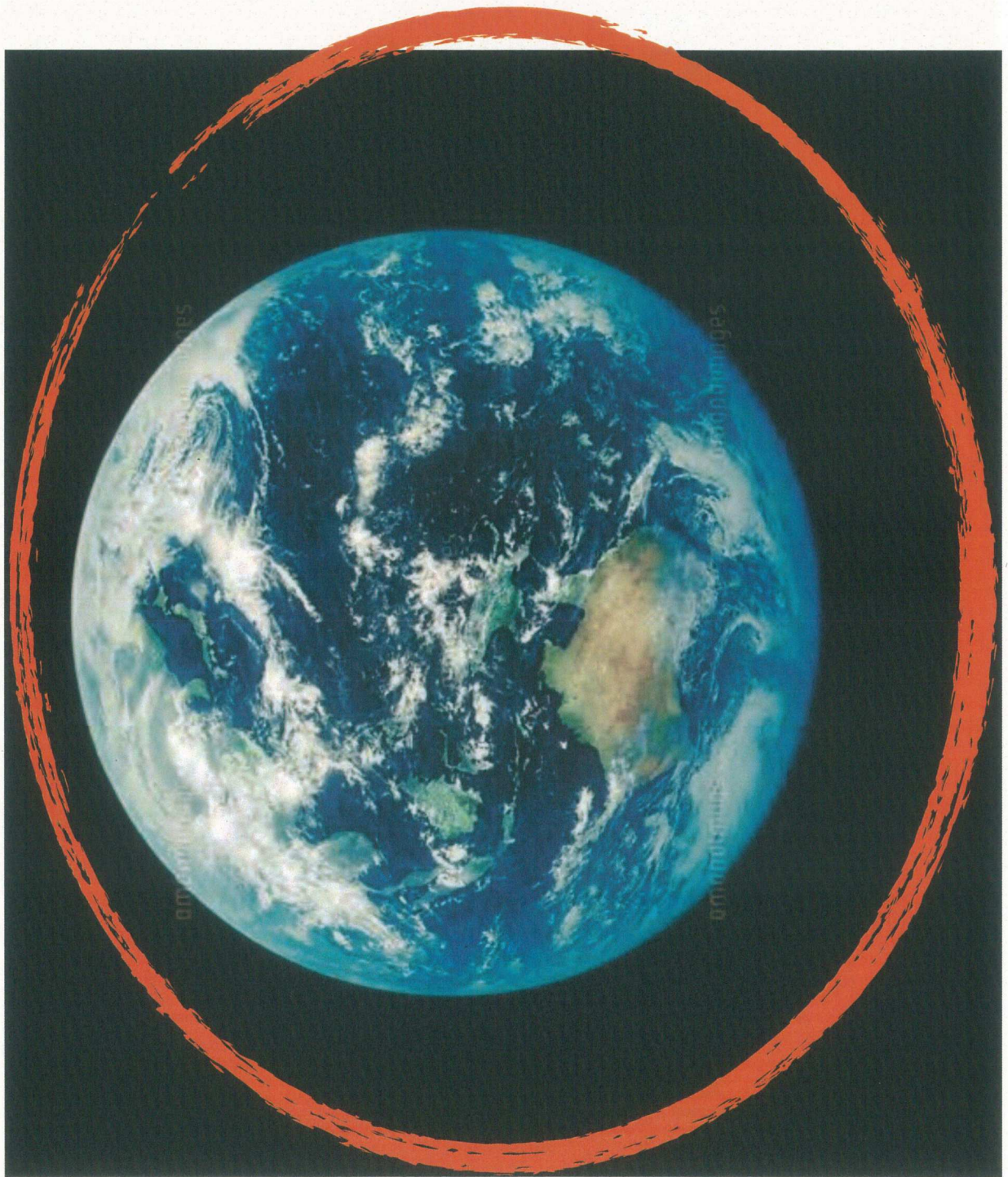






東シナ海





鹿児島を未来の子供達のために

どう残すか？



受付 No. (事務局記載欄)

2/8

「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」

応募申請書

(ふりがな) 応募者名 (個人・団体)		()		住所		()	
性別	男	年代 (○で囲む)	10歳未満・10代・ 20代・30代・40代・ 50代・ <u>60</u> 代・70代・ 80代以上	電話番号 (団体の場 合は担当者 名も記載)	(担当者名)		
プレゼンテーション参加 の可否 (○で囲む)			☒ 可 ☐ 否				

- ※ 次ページの「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」応募様式は、「鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会」の検討資料として、公表する場合があります。ただし、応募者名・住所・電話番号の個人情報は公表しません。
- ※ 応募者名・住所・電話番号の個人情報については、本事業の目的以外には使用しません。
- ※ 応募内容に機密事項がある場合には、応募者の責任で権利保全をお願いいたします。
- ※ 応募内容の展示、公表に関する権利は、主催者が優先保持します。
- ※ 提出された資料については、返却いたしません。
- ※ プレゼンテーション参加を「可」として申請した方の中から、プレゼンテーション参加者として選定された方には、後日、事務局より連絡します。
- ※ 次ページの応募様式については、任意様式に記載して頂いても構いません。
- ※ 募集に関する詳細については、「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集要項」をご覧ください。

【提出先・お問い合わせ先】

鹿児島県土木部港湾空港課本港区まちづくり推進室
〒890-8577 鹿児島市鴨池新町 10 番 1 号
TEL: 099-286-3665 FAX: 099-286-5629

「鹿児島県電子申請共同運営システム(e(いー)申請)」

URL: <https://shinsei.pref.kagoshima.jp/4K2ABecG>

「鹿児島港本港区エリアの利活用アイデア」

応募様式

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを記載してください。

「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデア」

鹿児島県立 松陽高等学校 教諭

【提案】

鹿児島港本港区エリア（ドルフィンポート跡地）の利活用として、現在検討されているスポーツコンベンションセンターの隣接地に県立美術館の設置を提案する。

【提案理由】

海外で新しく美術館が建設された事が時々ニュースになって紹介される。驚くことにはその景観、展示内容で、いずれも是非行ってみたいと思わせるものばかりである。

現在の美術館は、現代美術の展示が主流になっており、絵画・彫刻などの作品展示だけでなく、企画・イベント・パフォーマンスなど様々な展示企画を行っている。そして全国から多くの美術ファンが訪れている。先日、金沢21世紀美術館を訪ねたが、年間258万人の見学者が訪れ、経済効果は104.8億円（2015）とのことである。私が訪ねたときも県外から訪れた人々でごった返していた。

桜島を背景に、青い錦江湾、透き通った空と雲。その素晴らしいロケーションを生かすのであれば、緑地公園か文化施設。その中でも鹿児島県には未だに設立されていない県立美術館が最適だと考える。本校区のウォーターフロントに環境や景観に配慮し、世界的な建築家がデザインした美術館ができれば年間を通して、世界中から観光客が呼べるし、県民にとっても憩いの場所となることは間違いないと考える。もちろん採算も期待でき、いわゆる「かせげる施設」が実現すると考える。

県立美術館を持たない鹿児島県ではあるが、人口1万人当たりの、美術館数は、実は全国21位である。ということは私立の美術館が多数あり、個人の文化に対する貢献が大きいということである。また、霧島アートの森は栗野町の山頂付近にあり、開館当初は公共交通機関もなく、入園者の数を心配していたが年間入園者は10万人弱であるという。企画展を比較すると、鹿児島市立美術館をも超える入園者があり、九州各地から観覧者が訪れたとの事だった。そのため、企画展の内容だけでなく、あの天孫降臨の霧島を生かしたロケーションであるからこそ多くの人々を呼べるし、リピーターも多くなっていると考ええる。

本校区は交通の便がよく、良い企画ができると全国から観光客を呼べると思うし、建築次第では世界に発信できる日本を代表する様な美術館になると思う。

具体的イメージとしては、なだらかなスロープを持った屋上庭園を持ち、市内からは建築構造物は見え、桜島を望む景観を遮らない建造物にしたい。また、オープン4年で入館者が300万人を超えた富山県美術館の屋上スペースの「オノマトペの屋上」の様に美術作品としての遊べる遊具を配置し、緑地との一体感を図る。景観とともに吹き抜ける風は、年中活気あふれる子供から老人までの賑わいのある憩いの空間になると思う。

周辺整備では、海には大型ヨットに限ったハーバーを作り、海外からの立ち寄りを受け入れる。南仏の港のイメージである。駐車場はあえて海岸線に設置するしかも大量に止められる数で。ヨットも自動車も景観の一部として取り込むのである。位置的に示すと市内から、美術館、駐車場、ヨットハーバー、錦江湾、桜島、空となる。

美術館は海に開かれた側は全面ガラス張りとし、そこでは喫茶店、レストラン、休憩スペースが広がり、桜島に向かってのオープン展望空間となる。また、美術館の一部に県立図書館の分館を設置して欲しいと考える。

隈研吾の設計した富山市ガラス美術館はまさに良い例で、常に市民で賑わっていた。

美術館展示施設としては、3000 m²以上の企画展示空間。県美展、南日本美術展を開催できる中企画室。個展等ができる小企画室が欲しい。さらに常設展示室は近代洋画の父と呼ばれる黒田清輝をはじめ、明治期以降に活躍した郷土出身の画家を見せるほか、「奄美コーナー」を作って田中一村作品を美術館と連携して巡回展示できればと思う。また、常設的に「こども展示室」として、県内在住の園児・児童・生徒作品がいつでも見られるようにし、子供たちにも喜ばれる展示も行いたい。また、現代の美術状況を反映し、映像を見せられる展示室をいくつか設置してもらいたい。また、観光面では「宇宙に開かれた鹿児島」、「黒潮文化に育まれた鹿児島」という宇宙と太平洋を見据えた常設展を見せ、地球規模で鹿児島を眺めることのできる美術館にしたいと思う。彫刻等については、屋内展示もうまく取り入れて欲しいが、ウォーターフロント全体を使って散策しながら鑑賞できる展示にしたい。

【あとがき】

私は現在松陽高校で3年担任をし、14年目になった。また、自分も洋画家として活動してきている。また、田中一村記念美術館での6年間の勤務も経験した。その中で、常に未来の子供たちへ県立美術館を残したいという思いは強く持ち続けてきた。本校区の開発というテーマであるが、この企画こそ「県立美術館」を作るための良いチャンスだと思い提案してみた。美術に関わってきた1県民の思いとして伝わればと思う。

ログインユーザー： 鹿児島県土木部港湾空港課本港区まちづくり推進室/山下誠

アンケート設定

FAQ管理

フィードバック管理

問い合わせ管理

ヘルプ

ログアウト

問い合わせ情報

担当組織： 鹿児島県土木部港湾空港課本港区まちづくり推進室



219

問い合わせ内容

回答内容

未回答

以下が問い合わせの内容となります。

問い合わせ日 2023年04月18日 19時20分02秒 (4.17電話受付)

問い合わせ元 ここをクリックすると確認できます。

タイトル 鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアについて

内容

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアについて、募集していることをニュースで知りました。
締め切られたとのことで、私の考えを簡単に文章で伝えたいと思い、ご連絡させていただきました。

私の考えは、かごしま水族館の増築(又は移転)及び、水族館外に釣り堀などの施設、飲食店街を造ることです。

私は他県への旅行の際、水族館や動物園などテーマパークに行きがちです。そこでは、私だけでなく、家族連れや幅広い年齢層が訪れていることを知りました。特に学生などの若い人はこういったテーマパークを目的に旅行することも少なくありません。

新しい水族館を造れば、地元民含め多くの観光客が訪れると考えます。

釣り堀については、横浜・八景島シーパラダイスのような形を想像してもらえると分かり易いかと思います。

飲食店街については、鹿児島ならではの飲食店や全国的なファストフード店など、テナントを募集して建設して貰えたらと考えています。

課題になるのが、市電やバスなどの公共交通機関が本港区エリアまで発展していない点です。

市などと協力し、市電電停をいづろから本港区エリアまで新しく建設、鹿児島中央駅から本港区エリアまでのバス路線をつくるなどができたら良いと考えています。

まだ思い付きのアイディアですので、分析や予算について明確にできておりません。一意見として、検討していただけたらと思います。

恐れ入りますが、宜しくお願い致します。

メールアドレス

氏名

ふりがな

年齢

職業

住所

電話番号

以下が回答の内容となります。

回答日

内容

回答する



受付 No. (事務局記載欄)

220

「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」

応募申請書

(ふりがな) 応募者名 (個人・団体)		() 住所			
性別	女	年代 (○で囲む)	10歳未満・10代・ 20代・30代・40代・ 50代・60代・70代・ 80代以上	電話番号 (団体の場 合は担当者 名も記載)	(担当者名)
プレゼンテーション参加 の可否 (○で囲む)			可 . (否)		

- ※ 次ページの「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」応募様式は、「鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会」の検討資料として、公表する場合があります。ただし、応募者名・住所・電話番号の個人情報は公表しません。
- ※ 応募者名・住所・電話番号の個人情報については、本事業の目的以外には使用しません。
- ※ 応募内容に機密事項がある場合には、応募者の責任で権利保全をお願いいたします。
- ※ 応募内容の展示、公表に関する権利は、主催者が優先保持します。
- ※ 提出された資料については、返却いたしません。
- ※ プレゼンテーション参加を「可」として申請した方の中から、プレゼンテーション参加者として選定された方には、後日、事務局より連絡します。
- ※ 次ページの応募様式については、任意様式に記載して頂いても構いません。
- ※ 募集に関する詳細については、「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集要項」をご覧ください。

【提出先・お問い合わせ先】

鹿児島県土木部港湾空港課本港区まちづくり推進室

〒890-8577 鹿児島市鴨池新町 10 番 1 号

TEL: 099-286-3665 FAX: 099-286-5629

「鹿児島県電子申請共同運営システム(e(いー)申請)」

URL: <https://shinsei.pref.kagoshima.jp/4K2ABecG>

「鹿児島港本港区エリアの利活用アイデア」

任意様式

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを記載してください。

鹿児島港本港区検討委員会の皆様、いつもお疲れ様です。

私は30年程前の結婚の機に県外から鹿児島に来た者です。

鹿児島、温厚な人柄や気候、景観、食、全て素晴らしいと思っております。

その中でも鹿児島、象徴でもある桜島と錦江湾の景色は元々です。

仙巖園や吉野公園、成山展望台から眺める景色は誰もが認める

イオシのスポットですが、トリアポートから南近で見る桜島は迫力が

あります。雄大な桜島に魅了されて、我が家はトリアポート正面の

マンションに住み、この景色から日々パワーをもらっています。

前題が長くなりましたが、この自然の恵みである桜島の景色を大切にしたい。

ここは観光スポットに大変適した場所です。県外の例でいいますと。

富山市の環水公園、兵庫県のポートアイランドやメリケンパーク、大阪の

中之島周辺のような素晴らしいビューにも負けない程の観光スポットに

なる事と思います。トリアポートから石橋公園前～磯海水浴場、

または仙巖園までの遊覧船は観光客や県内者にも大変喜ばれると思います。

又、世界的にも大人気の「スラムダンク」の著者、井上雄彦氏の出身県です。この眺望に

スラムダンクのミュージアム等があると、より多くの観光客が訪れる最大のパー・スポットに

なります。この桜島+トリアポートの景色は莫大の観光収益にもなる場所であり

財産です。生まれた時から鹿児島県に住んでいら、ゆると桜島は見慣れた普通の

景色かもしれません。標高が表情を変える美しい山が街中にある県は、他にはありません。

素晴らしい環境です。

※任意様式に記載して頂いても構いません。

署名欄



受付 No. (事務局記載欄)

22

「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」

応募申請書

(ふりがな) 応募者名 (個人・団体)		()		住所	
性別	男	年代 (○で囲む)	10歳未満・10代・ 20代・30代・40代・ 50代・60代・70代・ 80代以上	電話番号 (団体の場 合は担当者 名も記載)	(担当者名)
プレゼンテーション参加 の可否 (○で囲む)			可 . 否		

- ※ 次ページの「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」応募様式は、「鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会」の検討資料として、公表する場合があります。ただし、応募者名・住所・電話番号の個人情報は公表しません。
- ※ 応募者名・住所・電話番号の個人情報については、本事業の目的以外には使用しません。
- ※ 応募内容に機密事項がある場合には、応募者の責任で権利保全をお願いいたします。
- ※ 応募内容の展示、公表に関する権利は、主催者が優先保持します。
- ※ 提出された資料については、返却いたしません。
- ※ プレゼンテーション参加を「可」として申請した方の中から、プレゼンテーション参加者として選定された方には、後日、事務局より連絡します。
- ※ 次ページの応募様式については、任意様式に記載して頂いても構いません。
- ※ 募集に関する詳細については、「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集要項」をご覧ください。

【提出先・お問い合わせ先】

鹿児島県土木部港湾空港課本港区まちづくり推進室
〒890-8577 鹿児島市鴨池新町 10 番 1 号
TEL:099-286-3665 FAX:099-286-5629

「鹿児島県電子申請共同運営システム(e(いー)申請)」

URL: <https://shinsei.pref.kagoshima.jp/4K2ABecG>

スポーツ・コンベンションセンターの基本構想に対して、付加して欲しい機能・考え方について、意見を提出します。

- (1) コンベンションセンターは、人・情報の受け入れ・発信がデジタルでできること。これは経済産業省の未来のDX構想の支援を貰えないでしょうか。
- (2) 地方の特産物の展示会がオンラインでできれば、地方や島々からの参加も可能となり、コンベンションセンターの利用価値が高まり、利用者数も拡大していく。
- (3) コンベンションセンターに国際学会等の国際会議ができる機能設備があると海外の観光者増にもなる。展示会には講演会がセットで行われる場合が多い。
- (4) 本港湾区域は桜島の景観を損なってはいけない。少なくとも建築物は桜島との調和のとれたものにすべき（絶対条件、必要によっては建築制限が必要）
- (5) 子供にも使いやすいようにする。県内外の子供交流の場として優先的に使えるようにする。
- (6) 交通に関して、御殿場（富士裾野）にある、トヨタウーブン（未来都市の実証実験）を参考に渋滞等を除去できないか検討する。
- (7) 脱炭素社会、グリーントランスフォーメーション（GX）への政府の予算・考え方・方向性に沿ったコンベンションセンターにできないか検討する。政府からのノウハウと金銭面での支援が得られるものにする。

以上



受付 No. (事務局記載欄)

222

「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」

応募申請書

(ふりがな) 応募者名 (個人・団体)		()		住所		()	
性別	男性	年代 (○で囲む)	10歳未満・10代・ 20代・30代・40代・ 50代 (60代) 70代・ 80代以上	電話 番号 (団体の場 合は担当者 名も記載)	(担当者名)		()
プレゼンテーション参加 の可否 (○で囲む)			可 . (否)				

- ※ 次ページの「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」応募様式は、「鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会」の検討資料として、公表する場合があります。ただし、応募者名・住所・電話番号の個人情報は公表しません。
- ※ 応募者名・住所・電話番号の個人情報については、本事業の目的以外には使用しません。
- ※ 応募内容に機密事項がある場合には、応募者の責任で権利保全をお願いいたします。
- ※ 応募内容の展示、公表に関する権利は、主催者が優先保持します。
- ※ 提出された資料については、返却いたしません。
- ※ プレゼンテーション参加を「可」として申請した方の中から、プレゼンテーション参加者として選定された方には、後日、事務局より連絡します。
- ※ 次ページの応募様式については、任意様式に記載して頂いても構いません。
- ※ 募集に関する詳細については、「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集要項」をご覧ください。

【提出先・お問い合わせ先】

鹿児島県土木部港湾空港課本港区まちづくり推進室

〒890-8577 鹿児島市鴨池新町 10 番 1 号

TEL: 099-286-3665 FAX: 099-286-5629

「鹿児島県電子申請共同運営システム(e(いー)申請)」

URL: <https://shinsei.pref.kagoshima.jp/4K2ABecG>

『鹿児島港本港区エリアの利活用アイディア』

応募様式

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアを記載してください。

お疲れ様です。

上記案件に関して 30 ヶ国以上の欧米・アジアを旅行した経験で、鹿児島市に足りないと考えられる事を提案致します。(尚、あくまでも個人的な見解より策定した事項であり、関連する第三者に迷惑をかける行為を意図していない事を申し添えます。)

- ① 鹿児島市には、大型観光バスを集約出来る駐車スペースがない。

観光(国内客・国外客)に力を入れるなら、大型観光バス 100 台～200 台程度の駐車場は必要となる。

- ② 大型の外人観光客向け免税店がない。

大型の免税センター(県内特産品)を中心にバスターミナルを設置する。

- ③ 鹿児島県及び鹿児島市の最大の自然遺産と考えられる桜島を中心としたジオパークを考慮していない。

桜島(定期・観光)フェリーを利用して、世界的美港に負けない鹿児島湾クルーズ(昼夜間)・桜島周遊の食事付き観光に力を入れる。その場合、本港区の免税センターや観光センターが中心となる。

- ④ 鹿児島湾・鹿児島港に 15 万トン級大型クルーズ船の誘致を考える時期に来ている。

世界の多くの港湾でクルーズ船を見てきました。港湾の背景に映え、美しい光景が一生の思い出となりました。鹿児島港・鹿児島湾は、世界のどの港よりも美しいと感じています。この美しさを基軸に発展させることが最良の策と考えます。

- ⑤ 本港区への市電(トラム)の乗り入れを考える場合には経路を考える。

外国の方もトラムを利用される方が多いので、切符や電停は工夫した方が良いでしょう。

- ⑥ イベント産業と異なり観光産業は持続可能な形態であるため、美しい鹿児島・歴史ある薩摩を目指す県民一体となった意識を持つべきだと思います。明治維新の鹿児島ですので。

次に余計な事ではありますが、海外を旅行して見たことがない事を加えます。

- ① 港にスポーツ施設を造る。

旅行して、港にスポーツ施設を見たことがありません。文化施設は見たことがあります。各国の港にスポーツ施設がないのは、敢えて造るだけの意味がないためと個人的には理解しています。イベントにより港周辺・街の交通渋滞も起きる可能性があります。

本港区は、桜島の降灰も多く火山灰に含まれる鉱物・化学物質がアスリートの呼吸機能を障害する危険性があります。公害に見られる間質性肺炎に類似した有害事象を惹起する可能性もあります。スポーツにとって呼吸機能(肺)は重要な身体機能ですので軽微な変化もスポーツ人生の命取りになる場合があると思います。さらに子供たちも利用するとなると、子供の健康・生命も問題となります。

※任意様式に記載して頂いても構いません。



受付 No. (事務局記載欄) 223



(ふりがな) 応募者名 (個人・団体)		() 住所			
性別	男	年代 (○で囲む)	10 歳未満・10 代・ 20 代・30 代・ <u>40 代</u> ・ 50 代・60 代・70 代・ 80 代以上	電話 番号 (団体の場 合は担当者 名も記載)	(担当者名)
プレゼンテーション参加 の可否 (○で囲む)			可 . ㊦		

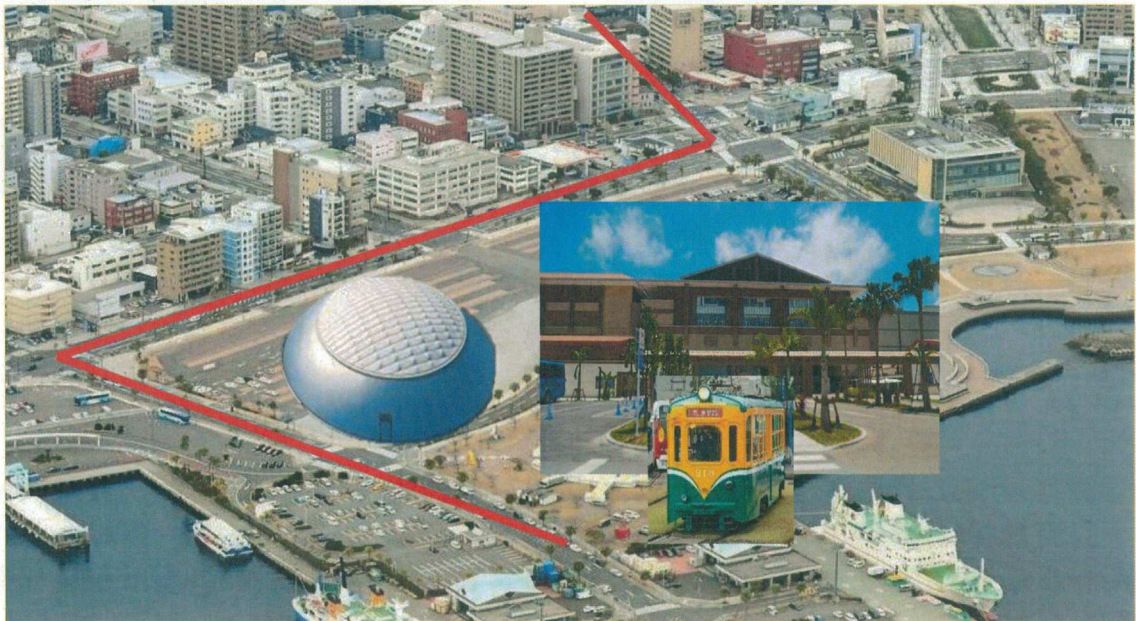
- ※ 次ページの「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディア」応募様式は、「鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会」の検討資料として、公表する場合があります。ただし、応募者名・住所・電話番号の個人情報は公表しません。
- ※ 応募者名・住所・電話番号の個人情報については、本事業の目的以外には使用しません。
- ※ 応募内容に機密事項がある場合には、応募者の責任で権利保全をお願いいたします。
- ※ 応募内容の展示、公表に関する権利は、主催者が優先保持します。
- ※ 提出された資料については、返却いたしません。
- ※ プレゼンテーション参加を「可」として申請した方の中から、プレゼンテーション参加者として選定された方には、後日、事務局より連絡します。
- ※ 次ページの応募様式については、任意様式に記載して頂いても構いません。
- ※ 募集に関する詳細については、「鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集要項」をご覧ください。

【提出先・お問い合わせ先】
 鹿児島県土木部港湾空港課本港区まちづくり推進室
 〒890-8577 鹿児島市鴨池新町 10 番 1 号
 TEL: 099-286-3665 FAX: 099-286-5629
 「鹿児島県電子申請共同運営システム(e(いー)申請)」
 URL: <https://shinsei.pref.kagoshima.jp/4K2ABecG>

「鹿児島港本港区エリアの利活用アイデア」

応募様式

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアを記載してください。



無理を承知で、ドーム球場の建設。

- 1 野球場をメインとして、災害時の避難場所やイベント展示会場、コンサート会場として対応できる。
- 2 天文館方面へのアクセスが良いので、市電の新しい駅を作る。
観光客なら短い距離でも、市電に乗ることが鹿児島での思い出になる。

※任意様式に記載して頂いても構いません。



228

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアに関する意見募集（電話、メール等）

日時	性別	内容
2月10日	男性	（LINEの意見募集のお知らせを見て電話した） 以前テレビで、外国人が桜島を見て感激しているインタビューをみた。富士山より素晴らしいと言っていた。 磯のところや与次郎が浜に立って桜島と対峙したことがあるか？是非やってほしい。いろんなことを考える。 桜島は、観光客はみんな見ると思うので、ジオラマや映像が見られるようにしてほしい。桜島の成り立ちを知っているか？市民も知らない人がいるが、映像にはそういうのを大迫力の音声とともに流してほしい。 他にも、海岸に椅子があって、コーヒーが飲めるようなものもいい。鹿児島港は港づくりを失敗しているので、体育館ではなく観光客が来るような場所にしてほしい。 フェリーが本港区に着くようにしてほしい。



225

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアに関する意見募集（電話、メール等）

日時	性別	内容
2月10日	男性	体育館を，早く作ってほしい。

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集（電話、メール等）

226



日時	性別	内容
2月10日	男性	（意見の提出が難しかったので電話で） 県は早く体育館を作れば良いのに何をしているのか。政策を反対されることはあるが、体育館は知事3代にわたって検討されている。 鹿児島の人々は決断が遅いと思わないのか。パキッと決めないと、横槍が入る。桜島フェリーの国道をまっすぐに垂水に行くルートもそうだ。 やり方（パキッと決める政治の仕方）を習うべきだ。大久保のやり方ではなく、西郷のやり方をするべき。 豊洲市場なども、反対はあったが、今は大きな町になっていてすごい。何かと意見を聞くと言うのではいけない。 本港区エリアは、建築家に頼めば良い。意見を募集すると言っても、北ふ頭も南ふ頭についても、とっぴーの航路などがどうなるかも書いていない。具外的な材料がないと考えられない。

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集（電話、メール等）



日時	性別	内容
2月10日	男性	帰省をして初めての方々を桜島観光にお連れする時に感じているのですが、何で市電と桜島フェリーはつながっていないくて不便なんですか？新幹線が鹿児島まで来たので、桜島行きたいですね。

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアに関する意見募集（電話、メール等）

日時	性別	内容
2月10日	男性	跡地は鹿児島本駅に、空港特急電車を運行し賑やかな鹿児島の新しい顔に



鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集（電話、メール等）

229

港湾空港課

-5.2.10

受付

日時	性別	内容
2月10日	男性	本港区の活用について入力したがうまくいかい なぜ？ 本港区は桜島や錦江湾など素晴らしい資源が一杯なのに活用されていない ベニスやその他の国ではヨットやクルザーなど庶民（金持ちだけか）が楽しんでいる風景が一杯 錦江湾には漁船か客船のみ はっきり言って錦江湾が寂しすぎる 錦江湾にヨットなど楽しい色々な船が行きかう状況は新しい魅力となるのではないか 観光としても 錦江湾をタイ釣り 桜島の航路にしているのはもったいない 観光資源としてもったいなさすぎる 何としても錦江湾と桜島を生かし鹿児島を盛り上げて欲しい 格安なマリーナの設置、補助が欲しい

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集（電話、メール等）



日時	性別	内容
2月28日	不明	ドルフィンポート活性化に提案させていただきます。 赤字続きの桜島フェリーを廃止し、桜島大橋を作るべきと強く願います。 レインボーブリッジや明石大橋など、ライトアップをすれば、人気スポットになります。 海岸沿いの10号線からの風景も絶景となります。 又、サッカースタジアムの計画もありますが、コンサートもできる多目的とすべき。 スタジアムも降灰の影響を受けない開閉式ドームにすべきと考えます。 J3のチームだけにお金をかけるのはいかなものかと強く思います。 鹿児島の明るい将来を強く願って実現を期待します。



令和5年3月16日

鹿児島県知事

塩田 康一 殿



鹿児島港本港区エリアの多機能複合型スタジアム構想

と 本港区エリアの利活用について

太平洋戦争後、荒廃した日本を復興して来たのは、サッカーでもない、野球でもない、他のスポーツでもない。

それは日本人の持つ勤勉さ、優秀な頭脳であった。

資源の乏しい島国で、日本の活路を開いて来たのは明治時代以来脈々と培われてきた産業立国にまい進した、日本国を思う昭和の先輩達であった。

良質で安価なメイドインジャパンの生活用品や産業機械製品を世界に提供し、見事な復興を成し遂げ、戦後復興の奇跡と世界中から称えられた。

半導体、アルカリイオン電池等世界をリードする、先端科学技術を研究開発して、多くのノーベル賞受賞者を輩出して来たが、生活が豊かになるに従い、野球 サッカー等スポーツ馬鹿が増え、優秀な人材がスポーツ面へ流れ、かつて国際競争力1位であった日本が今は23位と脱落し、日本人の劣化が止まらない。

第一次ベビーブームでは210万人、第二次ベビーブームでは150万人生まれた赤ちゃんが、昨年は何んと80万人を切った。

今日本は超高齢化社会にあるが、これは政策で止める事が出来る。

しかし、超少子化は女性の結婚・子育てに関するマイナスイメージの意識の問題であり、簡単に出産増加に転ずることは出来ない。

一方 日本国の借金 は 1、100兆円に上り、毎年新年度予算は赤字国債の増額

で、国(国民)の借金は益々増加して行く。

借金は増え続け、若者は減り続け、将来の展望が開けない中で、300億円も掛かると言われる、新スタジアムの建設は、減り続ける若者に大きな負担(負の遺産)を残すだけであり、若者の将来への夢・希望を奪い取ってしまうだけである。

新スタジアムの建設は絶対反対である

どうしても作りたい人は、自分のお金で築け

今、日本はベトナム・中国・フィリピン・ミャンマー等から200万人程度の労働者を受け入れている。それでも各産業界は人手不足の状態にある。それでも、生産性が何もないプロスポーツ業界は増えている。

日本にプロスポーツは要らない。この面からも新スタジアムの建設に反対である。

また、鹿児島ユナイテッドのホーム整備とか、J1クラブライセンスとかは、県や市が関わる問題ではない。

県や市が取り組まなければならない施策は多方面にわたるが、新スタジアム建設に関わる部署を廃止する事で議論は終止符を打つ。

自殺者・ヤングケアラー・シングルマザー・子供食堂に頼らざるを得ない人等々社会の底辺で、今日をどう生きるかという人々に光を当てること。

もう少し地に着いた血の通う政策を実施して貰いたい。

本港区エリアの利活用について

近い内に必ず起こる中国の台湾侵攻で、沖縄も戦場に巻き込まれ、数十万の避難民が発生する。

何時起こるか分からない桜島の大爆発時の避難民

近い将来発生が予想される、南海トラフ地震時の避難民

トルコの大地震にみられるように、災害発生時には想像を絶する多くの避難民が発生し、その収容をどうするのが大問題である。

本港区エリアは公用地で平坦で面積も広く、緊急時の避難民の収容には最適地である。

本港区エリアは、大規模災害発生時の避難民収容施設の建設に充てるべく、恒久施設は作らず、いざという時の避難民収容施設に充てること。

以上

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集（電話，メール等）

日時	性別	内容
3月29日	不明	なぜ、ドルフィンポートをなくしたのかと疑問に思います。サッカースタジアムより、子供が遊べるような所を作ってほしい。

232

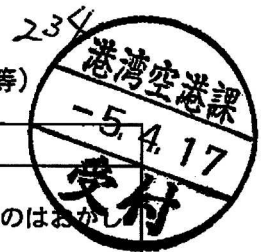


鹿児島港本港区エリアの利活用のアイディアに関する意見募集（電話、メール等）



日時	性別	内容
4月8日	不明	ドルフィンポーチ跡地には、体育館、サッカー場は要りません。鹿児島はおしゃれなお店が少なく、新しく出来る建物には、おんなじようなショッピングセンター。跡地にはアウトレットモールなど、建てて、他県からも県内からもショッピング楽しめる場所を作って欲しい。山形屋で買うと、柄がかぶるから、私は皆と同じようなものは持ちたくないの。

鹿児島港本港区エリアの利活用のアイデアに関する意見募集（電話、メール等）



日時	性別	内容
4月17日	女性	スポーツコンベンションセンターを前提にゾーニングを検討するのはおかしい。サッカー等スタジアムなど箱物は要らない。