

資料 2



PORT OF
KAGOSHIMA

鹿児島港 本港区エリア コンセプトプラン（案）

令和〇年〇月 鹿児島県

目次

1. コンセプトプランについて	
■ コンセプトプランの目的	2
2. 鹿児島港本港区エリアの位置づけ	
■ 鹿児島港本港区エリアの空間的な特色	3
3. 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり	
■ まちづくりの方向性	4
■ ゾーニング（案）	6
■ 本港区エリア内外の主要動線	7
■ まちづくりの方向性（方針1 賑わいや人の流れを生むしかけづくり）	8
■ まちづくりの方向性（方針2 県民が憩い親しむことのできる空間の形成）	11
■ まちづくりの方向性（方針3 国際観光都市鹿児島島の玄関口として、世界から観光客が訪れる質の高いまちなみの形成）	12
■ まちづくりの方向性（方針4 継続的なエリアマネジメントによる持続可能なまちづくりの実現）	13
■ まちづくりの方向性（方針5 みななどの活動と地域資源を活かした魅力向上）	14
■ 「北ふ頭エリア」の利活用方針	15
■ 「南ふ頭エリア」の利活用方針	18
■ 「桜島フェリーターミナル周辺エリア」の利活用方針	20
■ 「ウォーターフロントパークエリア」の利活用方針	22
■ 「ドルフィンポート跡地エリア」の利活用方針	24
■ 「高速船ターミナル周辺エリア」の利活用方針	26
■ 「住吉町15番街区エリア」の利活用方針	28
■ 「旧港湾合庁跡地エリア」の利活用方針	30
4. グランドデザイン、コンセプトプランの実現に向けて	32
付属資料	35

1 コンセプトプランについて

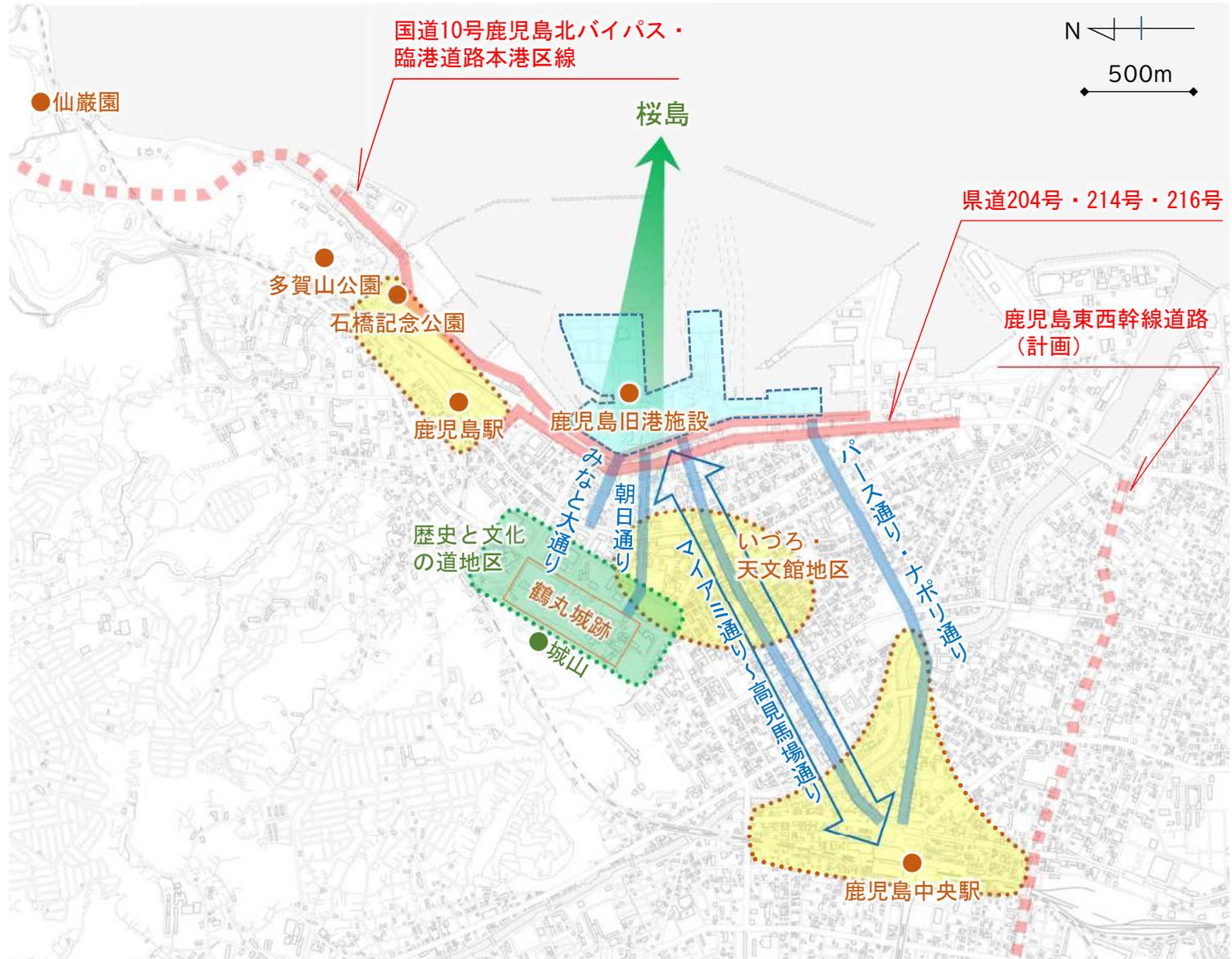
コンセプトプランの目的

- 鹿児島港本港区は、種子島や屋久島、奄美・喜界、三島、十島への離島航路が発着する、鹿児島港の中で最も古く中心的な港区です。また、北ふ頭や南ふ頭の整備に伴い背後に生まれたウォーターフロントパークは、緑地として県民の憩いの場を提供してきました。
- 平成31年2月には、本港区エリアについて「年間365日、国内外の幅広い観光客や県民で賑わい、国際的な観光都市にふさわしい『来て見て感動する観光拠点』の形成を図る」ことを開発コンセプトとした「鹿児島港本港区エリアまちづくりグランドデザイン」をとりまとめました。
- 鹿児島県では、本港区のドルフィンポート跡地と住吉町15番街区を整備予定地とする「スポーツ・コンベンションセンター基本構想」を令和4年3月に策定するとともに、本港区エリア一帯の利活用について、同構想や港湾としての機能を踏まえつつ、県全体に経済波及効果を波及させていくという視点を念頭において、同エリアを巡る様々な御意見もお聞きしながら検討を行うため、「鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会」を令和4年12月に設置しました。
- 同委員会においては、「導入機能」、「公共機能の確保」、「中心市街地との連携」、「景観への配慮」の4つの論点を中心に、鹿児島港や本港区の現状や課題のほか、多数寄せられた県民等からの意見や利活用のアイデアを踏まえ、検討が行われました。
- 「鹿児島港本港区エリアコンセプトプラン」は、本港区の望ましいまちづくりを進めるため、土地利用の方向性を示すゾーニングだけでなく、人流や物流についての動線、まちづくりの方向性やエリア毎の利活用の方針についてお示しするものです。
- 4つの論点のうち、「景観への配慮」については本プランのほか、「鹿児島港本港区エリア景観形成ガイドライン」をとりまとめしており、これらに基づき景観形成を進めることとします。
- 今後の本港区まちづくりでは、このコンセプトプラン等に基づき、関係者との調整や港湾計画等の計画調整を行い、事業を進めるものとし、また、本港区のまちづくりの節目に合わせて、適宜、更新していくものです。

2 鹿兒島港本港区エリアの位置づけ

鹿兒島港本港区エリアの空間的な特色

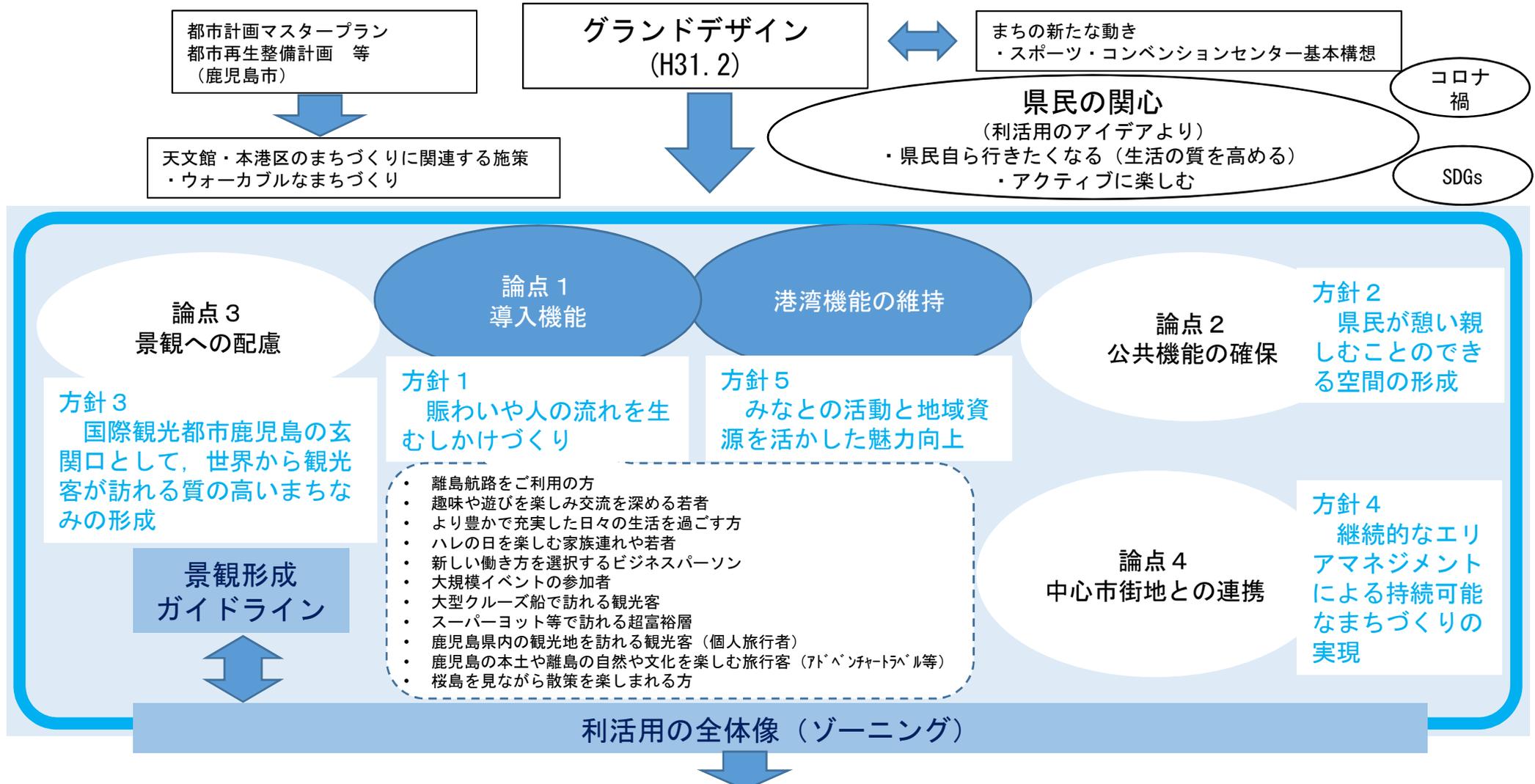
- 古くからの歴史がある本港区は、錦江湾や、雄大な桜島の良好な景観をはじめ、歴史的建造物である鹿兒島旧港施設を有するとともに、背後には県都鹿兒島市の市街地が隣接する、自然景観、歴史、文化に恵まれた地区です。
- 陸の玄関口である鹿兒島中央駅からいづろ・天文館地区を経て本港区を結ぶ軸線は、鹿兒島市の都市軸として位置づけられているほか、多くの史跡や文化財が点在する「歴史と文化の道」地区から本港区へ向かう朝日通りは、桜島を正面に据えた象徴的な空間を形成しており、これらの軸線上に本港区は位置しています。
- エリアの北端は、鹿兒島市の北の玄関口である鹿兒島駅と近接し、南端は、車線数が多く歩道が広いナポリ通り・パース通りによって鹿兒島中央駅と結ばれるなど、優れた立地にあります。
- 本港区に隣接して、臨港道路と県道の2本の主要な自動車動線が走っており、これらは谷山一区や二区方面との物流のほか、霧島など県北部や、指宿などの県南部、薩摩川内などの県西部からの一般交通を担っています。
- このように、本港区は主要な道路によって中心市街地と隔てられている中で、都市軸からの人の流れや地域の資源、まちなみと連携させたまちづくりが課題となっています。



3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

まちづくりの方向性

○年間365日、国内外の幅広い観光客や県民で賑わう空間形成に向け、港湾の機能を維持しつつ、委員会で議論された4つの論点についての方針を整理しました。



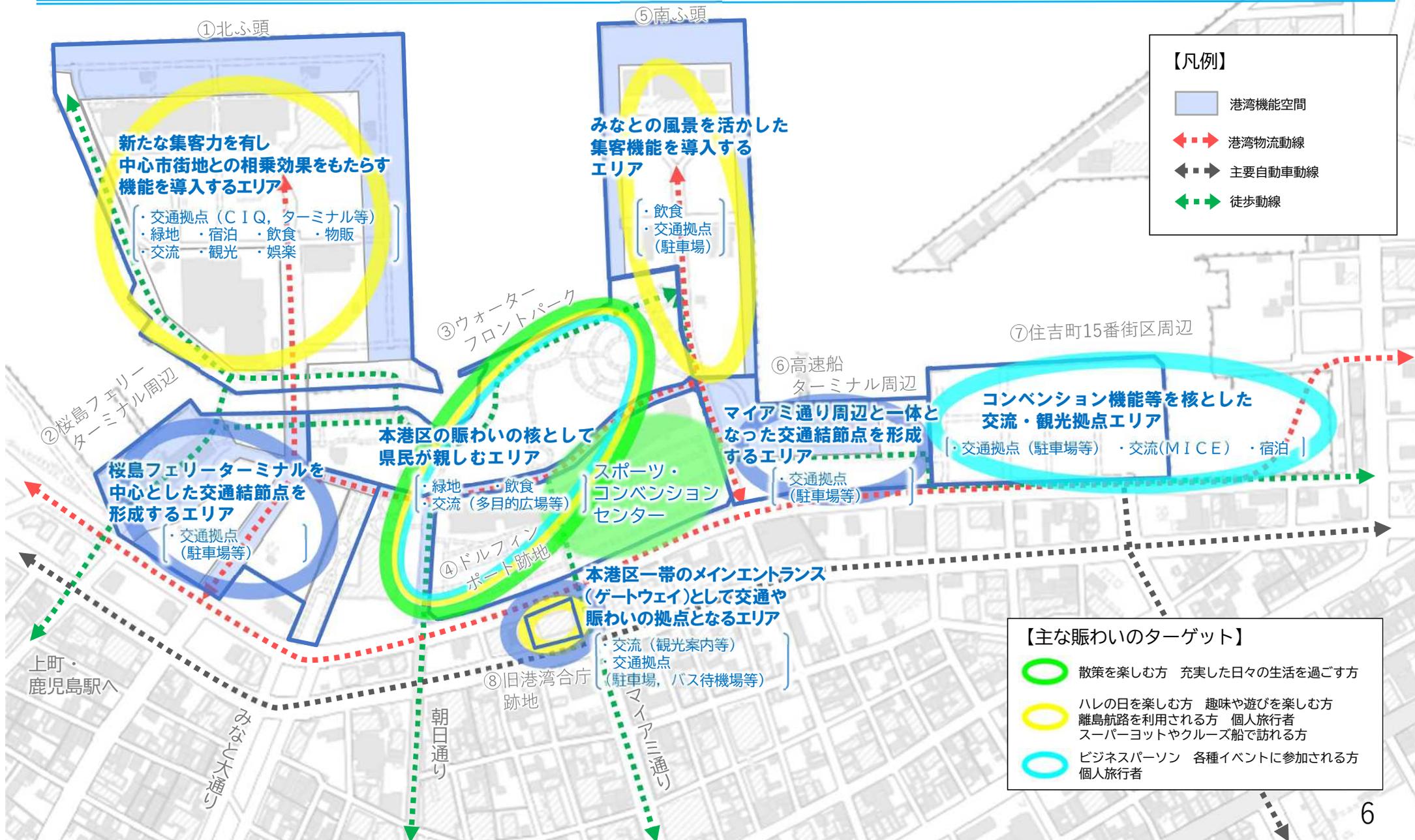
年間365日、国内外の幅広い観光客や県民で賑わい、国際的な観光都市にふさわしい「来て見て感動する観光拠点」の形成を図る

3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

まちづくりの方向性

- 方針1 賑わいや人の流れを生むしかけづくり
 - ✓ 土地利用では、幅広いターゲットが訪れ、中心市街地との相乗効果を生み出すことのできる機能を導入し、賑わいの最大化を図ります。
 - ✓ プロムナードやストリートファニチャー等の配置など、人が歩きたくなる取組を行います。
- 方針2 県民が憩い親しむことのできる空間の形成
 - ✓ 本港区を訪ねる誰もが立ち寄り、本港区の賑わいの核をなす空間として、ウォーターフロントパークについて、桜島や錦江湾への眺望場としてふさわしい、オープンな空間形成を図ります。
- 方針3 国際観光都市鹿児島の玄関口として、世界から観光客が訪れる質の高いまちなみの形成
 - ✓ クルーズ船やスーパーヨット等によって、桜島や各離島に世界から観光客が訪れる質の高いまちなみを目指します。
- 方針4 継続的なエリアマネジメントによる持続可能なまちづくりの実現
 - ✓ グランドデザインの実現に向け、50年、100年先を見据えて、施設整備とともに、イベントの開催や情報発信など、本港区のアイデンティティや価値を高めるエリアマネジメントの取組を、関係機関や中心市街地が連携し持続可能なまちづくりを実現します。
- 方針5 みなとの活動と地域資源を活かした魅力向上
 - ✓ 離島航路の荷役活動や鹿児島旧港施設等の歴史的建造物は、鹿児島港ならではの雰囲気を感じられる魅力となっており、このような魅力を活かしながら、賑わいを創出します。

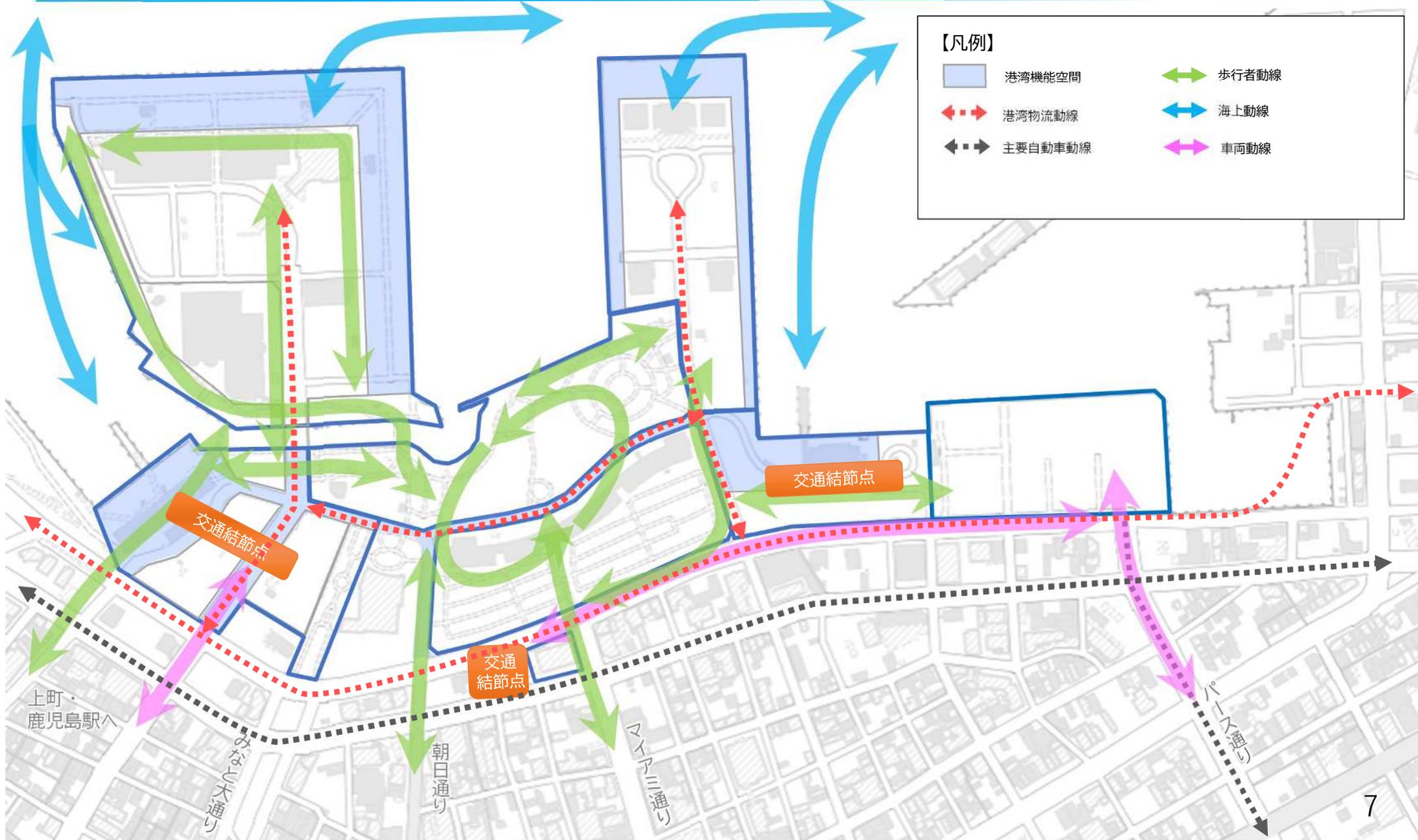
3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり ゾーニング(案) ※港湾機能空間は「中・長期的な利活用」の段階



3 鹿兒島港本港区エリアの新たなまちづくり

本港区エリア内外の主要動線

※港湾機能空間は「中・長期的な利活用」の段階



3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

まちづくりの方向性

○方針1 賑わいや人の流れを生むしかけづくり

- ✓ 土地利用では、幅広いターゲットが訪れ、中心市街地との相乗効果を生み出すことのできる機能を導入し、賑わいの最大化を図ります。
- ✓ プロムナードやストリートファニチャ等の配置など、人が歩きたくなる取組を行います。

○土地利用における機能誘導

- ・賑わいのターゲットの明確化と集客の最大化
- ・夜間の魅力向上等による滞在時間の拡大
- ・誰もが訪れやすい配慮（託児所、インクルーシブデザイン等）
- ・遊休施設、土地の有効活用
- ・鹿児島市が検討している路面電車観光路線との調整

○人が歩きたくなる取組

- ・プロムナードの歩車分離を検討
- ・錦江湾・桜島の眺望やまちなみなどの魅力を感じられる回遊動線や眺望の場、佇みの場における景観配慮
- ・ストリートファニチャー、イベントスペース、たまり場の確保
- ・中心市街地のウォークアブルなまちづくりとの連結
- ・バスターミナル等の交通結節点の強化
- ・駐車場配置の分散化や規模の配慮



賑わいの創出

- ①本港区を目的地とした新たな客層の来訪
- ②本港区内での回遊
- ③天文館などの中心市街地との回遊

3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

賑わいのターゲットと受け皿となるエリアの整理

幅広いターゲットが訪れ、中心市街地との相乗効果を生み出すことのできる機能を導入し、賑わいの最大化を図ります。

賑わいのターゲット	受け皿となるエリア (案)	入り込み客数の想定 [参考値]
離島航路を利用する方	<ul style="list-style-type: none"> 北ふ頭エリア 南ふ頭エリア 高速船ターミナルエリア 	約79万人 (離島航路利用者数: 北ふ頭:約2万人, 南ふ頭:約12万人, 高速船T:約65万人)
より豊かで充実した日々の生活を過ごす方	<ul style="list-style-type: none"> ウォーターフロントパークエリア ドルフィンポート跡地エリア 	約55万人 (参考:緑地 30㎡/人 (港湾技術基準), (36,000㎡(WFP)+9,000㎡(DP跡多目的広場))/30㎡×365日) ※今後、スポーツ・コンベンションセンターが開かれた施設として整備されることにより、集客力向上の可能性はある。
趣味や遊びを楽しみ交流を深める家族連れや若者ハレの日を楽しむ個人旅行者	<ul style="list-style-type: none"> 北ふ頭エリア 南ふ頭エリア 	約125万人 (参考:横浜ハマレット [®] 地上5階建て(年間来館者目標500万人)を、本港区は地上2階建てで想定し、港湾利用(CIQ)の1階部分を除いて1/4とした)
新しい働き方を選択するビジネスパーソン	<ul style="list-style-type: none"> 旧港湾合庁跡地エリア 	約1万人(28室×1人×365日) (参考:21~34室 鹿児島市内の常設のオフィスやレンタルオフィスより)
各種大規模イベントの参加者 <ul style="list-style-type: none"> 全国、九州規模のスポーツ大会 プロスポーツ, コンサート, コンベンション (学会) など 	<ul style="list-style-type: none"> ドルフィンポート跡地エリア 住吉町15番街区エリア 	約41万人 (参考:スポーツコンベンションセンター基本構想) 約61万人 (参考:長崎MICE 目標利用者数)
(マリンポートかごしまに) 大型クルーズ船で訪れる観光ツアー客 (団体旅行者)	<ul style="list-style-type: none"> 北ふ頭エリア 	約9万人 (参考:H30鹿児島港クルーズ船 乗船客数27万人のうちの1/3)
鹿児島の本土や離島の自然や文化を楽しむ旅行者 (アドベンチャートラベル等)	<ul style="list-style-type: none"> 南ふ頭エリア 高速船ターミナルエリア 	約1.4万人 (参考:H30種子島・屋久島 外国人観光客宿泊者数 鹿児島県観光統計)
スーパーヨット等で訪れる超富裕層	<ul style="list-style-type: none"> 北ふ頭エリア 	約0.6万人 (参考:スーパーヨットの受入拡大に関する関係省庁連絡調整会議資料 (国土交通省) より 15隻×40人×10日)
鹿児島県内の観光地を訪れる観光客 (個人旅行者)	<ul style="list-style-type: none"> 北ふ頭エリア 住吉町15番街区エリア 桜島フェリーターミナルエリア 	約113万人 (参考:桜島フェリー降客数 鹿児島市観光統計)
本港区周辺に宿泊/ 居住し桜島を見ながら散策を楽しまれる方	<ul style="list-style-type: none"> 北ふ頭エリア ウォーターフロントパークエリア 	約13万人 (参考:緑地 30㎡/人 (港湾技術基準), (11,000㎡(しおかぜ通り))/30㎡×365日)

3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

エリアごとのゾーニング、賑わいのターゲット、導入機能等の一覧

	北ふ頭 (埠頭機能除く)	南ふ頭 (埠頭機能除く)	桜島フェリー ターミナル	ウォーターフロント パーク	ドルフィンポート 跡地	高速船 ターミナル周辺	住吉町 15番街区	旧港湾合庁 跡地
ゾーニング	新たな集客力を有し中心市街地との相乗効果をもたらす機能を導入するエリア	みなとの風景を活かした集客機能を導入するエリア	桜島フェリーターミナルを中心とした交通結節点を形成するエリア	本港区の賑わいの核として県民が親しむエリア ※ドルフィンポート跡地はスポーツ・コンベンションセンター整備地		マイミ通り周辺と一体となった交通結節点を形成するエリア	コンベンション機能等を核とした交流・観光拠点エリア	本港区一帯のメインエントランス(ゲートウェイ)として交通や賑わいの拠点となるエリア
賑わいのターゲット	スーパーヨット, クルーズ船, 趣味の若者, ハレの日を楽しむ, 個人旅行者	離島航路をご利用の方, 交流を深める若者, ハレの日を楽しむ	—	散策を楽しまれる方, 本港区エリアを訪れる方, スポーツ・コンベンションセンター利用者		—	個人旅行者, 各種イベント, ビジネスパーソン	個人旅行者, 楽しむ若者, ビジネスパーソン
導入機能, 施設例	【短期】 交通拠点(CIQ), 物販, 飲食, 交流(イベントスペース) 【中・長期】 交通・宿泊拠点(複合型旅客ターミナル), 飲食, 物販, 緑地, 交流, 観光, 娯楽	飲食(カフェ・レストラン), 交通拠点(旅客ターミナルの集約, 駐車場)	交通結節点(駐車場, 歩車分離)	交通(歩車分離), 緑地(高木等) 飲食(カフェ) ※スポーツ・コンベンションセンター: スポーツ振興の拠点機能, 多目的利用による交流拠点機能,		交通結節点, (浮棧橋, 駐車場, 歩車分離), 飲食(カフェ)	○交通(駐車場, 臨港道路, 小型船だまり, 歩車分離)	○交流(待合広場, サイクリング拠点, 文化, 観光, 交流施設, 展望施設等) ○交通拠点(バス, タクシー乗降場, 駐車場, 歩車分離)

3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

まちづくりの方向性

○方針2 県民が憩い親しむことのできる空間の形成

- ✓ 本港区を訪れる誰もが立ち寄り、本港区の賑わいの核をなす空間として、ウォーターフロントパークについて、桜島や錦江湾への眺望場としてふさわしい、オープンな空間形成を図ります。

○ウォーターフロントパークエリアの利活用の方向性

(導入機能)

- 本港区の賑わいの核となる空間として、桜島や錦江湾への眺望場としてふさわしいオープンな空間の確保を基調に、低層建築や樹木、ストリートファニチャー等による休憩機能や日陰空間を配置することで、県民が日常的に訪れ、散歩やウォーキング等により癒やしや憩い、親しみや誇りを感じることでできる取組を行います。
- また、屋外型イベントスペースを確保し、エリアマネジメントを担う地元組織等との連携により、各種イベントやオープンカフェ、キッチンカー等の、ここでしか出会えない様々な切り口（テーマ）による魅力を発信する拠点形成を誘導します。

(空間形成)

- ウォーターフロントパークエリア及びドルフィンポート跡地の多目的広場については、一体的な空間形成を図るため、建築物や公共施設配置において高さやデザイン等におけるランドスケープ的な工夫や景観の連続性に配慮し、群としての景観形成を誘導します。
- ウォーターフロントパークについては、桜島や錦江湾の眺望を楽しむ視点場となっていることや、同様の視点場であるみなと大通りや朝日通の見通し線上に位置することを踏まえ、建築物や公共施設整備では、それらの位置関係や高さについての調和を図るとともに、それらの眺望を楽しめるオープンスペースやテラス状空間等の導入を誘導します。

3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

まちづくりの方向性

- 方針3 国際観光都市鹿児島の玄関口として、世界から観光客が訪れる質の高いまちなみの形成
 - ✓ クルーズ船やスーパーヨット等によって、桜島や各離島に世界から観光客が訪れる質の高いまちなみを目指します。

○まちなみ形成の取組

- 国際観光都市鹿児島の玄関口としてふさわしい、質の高いまちなみを形成するため、本港区エリアにおける建築行為や公共土木施設等の整備を実施する際には、事業者等は本コンセプトプランの他、桜島への眺望やまちなみ景観など、本港区エリアにふさわしい景観・デザインについて基本的な方向性を示した「鹿児島港本港区エリア景観形成ガイドライン」に基づいて事業を進めるとともに、事業者等との協議の場を設け、設計・施工段階における反映状況等について、確認・調整を行います。

3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

まちづくりの方向性

○方針4 継続的なエリアマネジメントによる持続可能なまちづくりの実現

- ✓ グランドデザインの実現に向け、50年、100年先を見据えて、施設整備とともに、イベントの開催や情報発信など、本港区のアイデンティティや価値を高めるエリアマネジメントの取組を、関係機関や中心市街地が連携し持続可能なまちづくりを実現します。

○エリアマネジメント

- 本港区エリアのまちづくりを進めるに当たっては、県・市や港湾関係企業・団体、経済団体、中心市街地等の関係者が連携することで、本港区エリアの持続的な活性化につなげます。
- まちづくりでは、50年、100年先を見据え、SDGs未来都市鹿児島市に相応しい、SDGsの理念に基づく持続可能な本港区のまちづくりに沿った取組を進めます。

3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

まちづくりの方向性

○方針5 みなとの活動と地域資源を活かした魅力向上

- ✓ 離島航路の荷役活動や鹿児島旧港施設等の歴史的建造物は、鹿児島港ならではの雰囲気を感じられる魅力となっており、このような魅力を活かしながら、賑わいを創出します。

○みなとの活動と地域資源を活かした取組

- まちなみや港の活動などを立ち止まって眺める場所を「佇みの場」と設定し、本港区らしいまちなみを形成します。
- 水際線のプロムナードとして、「鹿児島港発祥の地」の歴史を伝える赤灯台（国登録有形文化財）、新波止・遮断防波堤・一丁台場などの歴史的石積護岸（国重要文化財）、北ふ頭の白灯台の保全・活用を図ります。
- これら歴史的建造物等を活用し、落ち着いたある魅力的な景観となるよう演出を工夫します。

○みなとの活動と賑わいを両立するための各種対策

- 立ち入り制限エリアの設定、物流動線とプロムナードの立体交差化など、物流と人流の分離（歩車分離）を行います。
- 北ふ頭、南ふ頭への航路利用者を除く一般車両の乗り入れ制限を誘導し、物流と一般の車両の分離を行います。
- 臨港道路等における渋滞対策を行います。
- 駐車場の収容台数の確保による渋滞対策を行います。

3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

「北ふ頭エリア」の利活用方針『新たな集客力を有し中心市街地と相乗効果をもたらす機能を導入するエリア』

利活用の課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 旅客ターミナルや貨物上屋の一部は、イベントスペースとして活用しているのみで、十分な活用が図られていないところです。
埠頭機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 立ち入り制限エリアは現状を維持します。 ✓ 埠頭用地の考え方 ⇒ 岸壁、荷捌き地、トレーラーレーン、転回場、ターミナル、上屋等を確保します。 ✓ 今後、ターミナルや上屋の建替時等において、立ち入り制限エリアの再編と、それに伴う空き地の利活用について検討します。
人の流れの誘導 (交通施設)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 桜島フェリーターミナル、同バスターミナルと、周辺の第2, 3駐車場によって交通結節点を形成します。 ✓ 桜島フェリーターミナル周辺からウォータフロントパークや北ふ頭へのプロムナードを検討します。 ✓ スーパーヨット等の係留のための設備を検討します。 ✓ マリンポートかごしまからの海上2次交通、大隅方面や錦江湾内クルーズ等のための浮棧橋を検討します。
安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ✓ プロムナードによる歩車分離を検討する。
渋滞対策	<p>(短期)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 渋滞を引き起こさない範囲(内容, 時間帯, 駐車場誘導等)での暫定活用を行います。 <p>(中長期)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 第1駐車場について、航路利用者を除く第3駐車場への統合による一般車両進入の制限を行います。 ✓ 埠頭用地へのトレーラー進入経路を確保します。
機能の誘導	<p>(短期)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 桜島や錦江湾の眺望が目の前に広がる1号岸壁を活用して、国際観光都市の玄関口として中小の国際クルーズ船の寄港を促進するための受け入れ機能の強化(ターミナルやCIQ機能, 物販機能等の導入)を行います。 ✓ 十分な活用が図られていない旅客ターミナル, 4号上屋, 野積場や駐車場等について、コンバージョンを行いイベント等による暫定活用を促進する。暫定活用では、暫定活用の内容や活用エリア, 混雑や安全対策についての調整や検証を行い, 中長期的な利活用における賑わいの創出と港湾機能の維持や安全対策の両立のあり方について知見を得ることとします。 <p>(中長期)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 十分に活用されていない土地について、水族館の立地や桜島を目前に眺めることのできる立地性を活かして、港湾の機能を維持しつつ既存施設の集約再編等によって、本港区内の他のエリアで実現できない、多様なターゲットによる賑わいを実現する、集客力を持つ賑わい施設を誘導します。
景観・デザイン・ 空間形成の誘導	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 海外からの中小クルーズ船やスーパーヨットをお迎えするにふさわしい外観に誘導します。 ✓ 建築物や公共施設整備では、目前に広がる桜島や錦江湾の眺望を楽しむことのできるオープンスペースやテラス状空間等の導入を誘導します。

《北ふ頭エリア》エリア毎の利活用の方針（中・長期イメージ）『新たな集客力を有し中心市街地と相乗効果をもたらす機能を導入するエリア』



複合型旅客船ターミナル (イメージ)



スーパーヨット (イメージ)



※飲食・物販は、中心市街地との相乗効果を見込める機能の導入を想定
例：海を眺めながらのカフェ・飲食施設、鹿児島の農・畜・水産物のフードマーケット

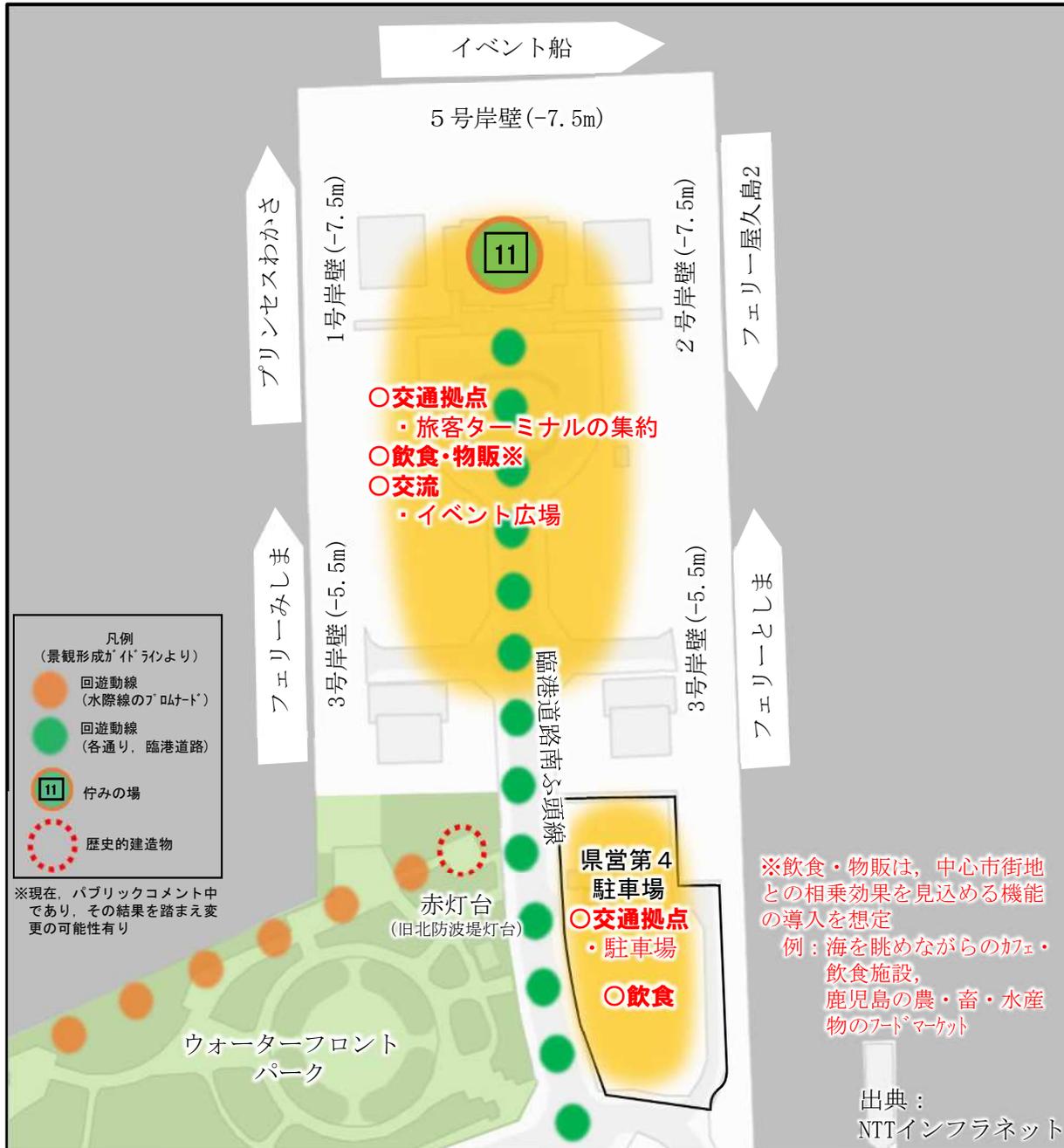
今後、ターミナルや上屋の建替時等において、立ち入り制限エリアの再編と、それに伴う空き地の利活用について検討

3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

「南ふ頭エリア」の利活用方針 『みなとの風景を活かした集客機能を導入するエリア』

利活用の課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 県営第4, 第5駐車場は, 空車が多いところです。
埠頭機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 立ち入り制限エリアは現状を維持します。 ✓ 今後, ターミナルや上屋の建替時等において, 立ち入り制限エリアの再編と, それに伴う空きスペースの利活用について検討します。
人の流れの誘導 (交通施設)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ マイアミ通り周辺の市電電停やバス停, 民間駐車場やバス・自家用車乗降場によって交通結節点を形成します。 ✓ マイアミ通り周辺からウォーターフロントパークのほか, スポーツ・コンベンションセンターや高速船ターミナル, 南ふ頭をシームレスに回遊できるプロムナードを検討します。 ✓ 第5駐車場について, 船舶利用者を除く第4, 6駐車場への統合による一般車両進入の制限を検討します。
安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ✓ プロムナードによる歩車分離を検討します。
渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 駐車場配置の分散化や規模の配慮を検討します。
機能の誘導	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 唯一夜間に航路便が出港する十島航路による鹿児島港の夜景の魅力を活かし新たな来訪者を呼び込むとともに, 離島航路利用者も乗船までの時間を快適に過ごすことのできる集客機能を, 南ふ頭入り口に位置する第4駐車場や旅客ターミナルの集約統合によって生まれる空きスペース等において誘導します。
景観・デザイン・ 空間形成の誘導	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ウォーターフロントパークの視点場からの桜島の眺望範囲に一部が掛かるため, その範囲では, 現状の港湾施設の高さ程度に誘導します。

《南ふ頭エリア》エリア毎の利活用の方針(イメージ) 『みなとの風景を活かした集客機能を導入するエリア』



※飲食・物販は、中心市街地との相乗効果を見込める機能の導入を想定
例：海を眺めながらのカフェ・飲食施設、鹿児島島の農・畜・水産物のフードマーケット

3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

「桜島フェリーターミナル周辺エリア」の利活用方針『桜島フェリーターミナルを中心とした交通結節点を形成するエリア』

利活用の課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 県営第3駐車場は、空車が多いところです。
人の流れの誘導 (交通施設)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 桜島フェリーターミナル、同バスターミナルと、周辺の第2, 3駐車場によって交通拠点形成します。 ✓ 桜島フェリーターミナル周辺からウォーターフロントパークや北ふ頭への動線(賑わい軸)を形成するため、プロムナードを検討します。
安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ✓ プロムナードによる歩車分離を検討します。
渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 駐車場配置の分散化や規模の配慮を検討します。 ✓ 臨港道路(本港区線)において、交通を分散化させるための対策を検討します。
機能の誘導	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 市電桜島棧橋通駅方面に歩道橋が繋がる桜島フェリーターミナルと、同バスターミナル、第2, 3駐車場が立地し、ウォーターフロントパークや北ふ頭と位置的に近い立地性を活かし、交通拠点機能の充実を誘導します。

《桜島フェリーターミナル周辺エリア》エリア毎の利活用の方針(イメージ)『桜島フェリーターミナルを中心とした交通結節点を形成するエリア』



立体駐車場 (イメージ)



ペDESTリアンデッキ (イメージ)

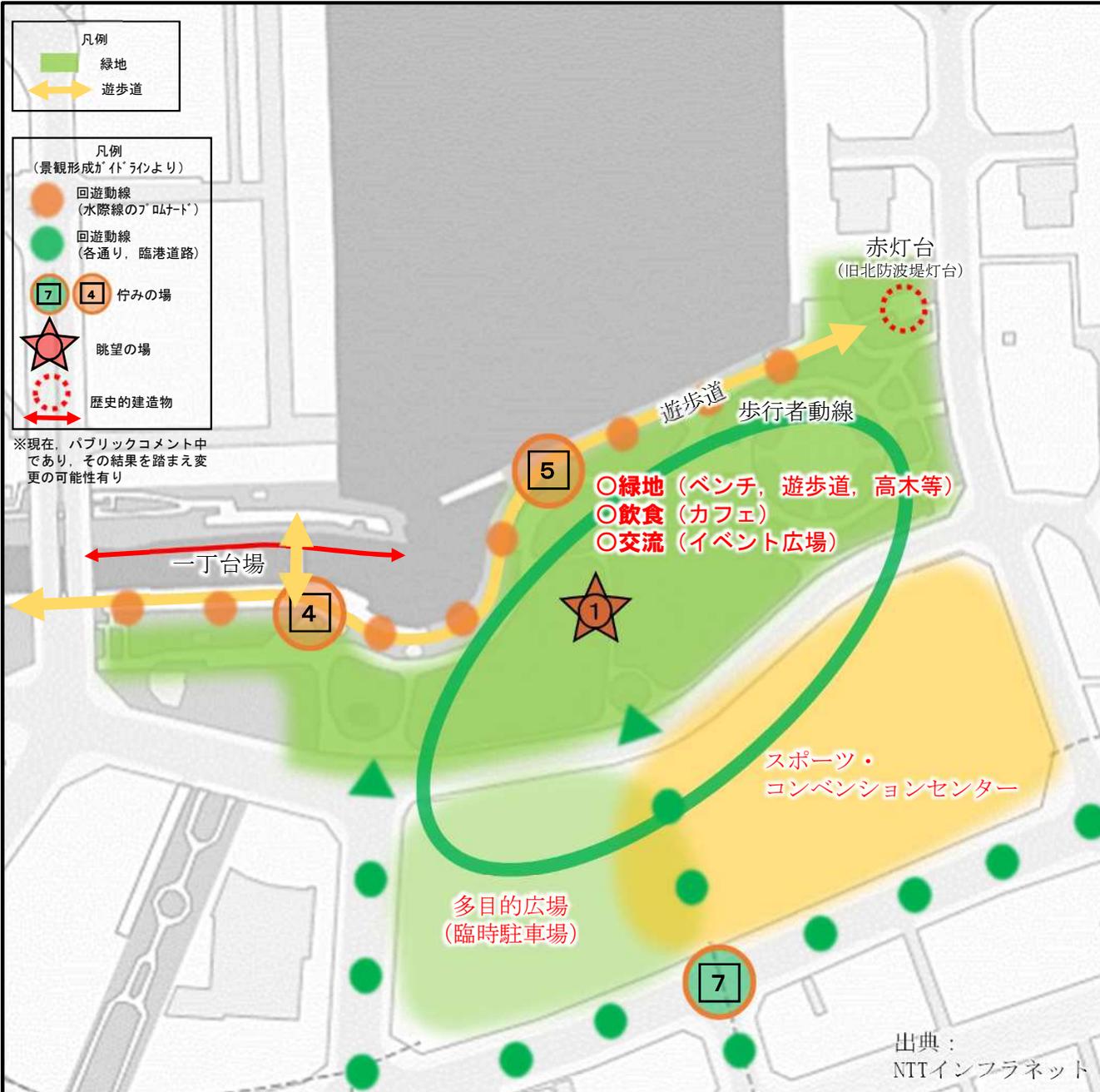


3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

「ウォーターフロントパークエリア」の利活用方針『本港区の賑わいの核として県民が親しむエリア』

<p>人の流れの誘導 (交通施設)</p>	<p>✓ マイアミ通り周辺の電停やバス停、民間駐車場やバス・自家用車乗降場によって交通結節点を形成し、マイアミ通り周辺からウォーターフロントパークのほか、スポーツコンベンションセンターや高速船ターミナル、南ふ頭を回遊できるプロムナードを検討します。</p>
<p>安全対策</p>	<p>✓ プロムナードによる歩車分離を行います。</p>
<p>機能の誘導</p>	<p>✓ 本港区の賑わいの核となる空間として、桜島や錦江湾への眺望場としてふさわしいオープンな空間の確保を基調に、低層建築や樹木、ストリートファニチャー等による休憩機能や日陰空間を配置することで、県民が日常的に訪れ、散歩やウォーキング等により癒やしや憩い、親しみや誇りを感じることでできる取組を行います。</p> <p>✓ また、屋外型イベントスペースを確保し、エリアマネジメントを担う地元組織等との連携により、各種イベントやオープンカフェ、キッチンカー等の、ここでしか出会えない様々な切り口（テーマ）による魅力を発信する拠点形成を誘導します。</p>
<p>景観・デザイン・ 空間形成の誘導</p>	<p>✓ ウォーターフロントパークエリアおよびドルフィンポート跡地の多目的広場については、一体的な空間形成を図るため、建築物や公共施設配置において高さやデザイン等におけるランドスケープ的な工夫や景観の連続性に配慮し、群としての景観形成を誘導します。</p> <p>✓ ウォーターフロントパークについては、桜島や錦江湾の眺望を楽しむ視点場となっていることや、同様の視点場であるみなと大通りや朝日通りの見通し線上に位置することを踏まえ、建築物や公共施設整備では、それらの位置関係や高さについての調和を図るとともに、それらの眺望を楽しめるオープンスペースやテラス状空間等の導入を誘導します。</p>

《ウォーターフロントパークエリア》エリア毎の利活用の方針（イメージ）『本港区の賑わいの核として県民が親しむエリア』



3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

「ドルフィンポート跡地エリア」の利活用方針『本港区の賑わいの核として県民が親しむエリア』

<p>人の流れの誘導 (交通施設)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ マイアミ通り周辺の市電電停やバス停，民間駐車場やバス・自家用車乗降場による交通拠点を形成し，マイアミ通り周辺からウォーターフロントパークのほか，スポーツコンベンションセンターや高速船ターミナル，南ふ頭を回遊できるプロムナードを検討します。
<p>安全対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ プロムナードによる歩車分離を検討します。
<p>渋滞対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 臨港道路（本港区線，南北ふ頭線等）の交通の分散を図るための対策を検討します。
<p>機能の誘導</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ スポーツ・コンベンションセンター基本構想に基づき，同センターの整備によるスポーツ振興の拠点機能，多目的利用による交流拠点機能を整備します。 ✓ スポーツ・コンベンションセンターにおけるコンベンション機能や展示機能については，メインアリーナやサブアリーナを活用し，コンサート等の6,000人超の比較的大規模なイベント等の開催に対応する機能を誘導します。 ✓ マイアミ通り周辺からウォーターフロントパークへの最も主要な動線を形成するため，桜島や錦江湾への眺望を楽しめる配置を誘導します。 ✓ 多目的広場は，ウォーターフロントパークと一体的な活用等が図れるよう，多目的スペースを検討します。
<p>景観・デザイン・空間形成の誘導</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ウォーターフロントパークエリア及びドルフィンポート跡地エリアの多目的広場については，一体的な空間形成を図るため，建築物や公共施設配置において高さやデザイン等におけるランドスケープ的な工夫や景観の連続性に配慮し，群としての景観形成を誘導します。 ✓ スポーツ・コンベンションセンターについては，デザインやファサードの配置等の景観上の配慮等を行うほか，マイアミ通りからのまちなみ景観上の配慮を誘導します。

《ドルフィンポート跡地エリア》エリア毎の利活用の方針（イメージ）『本港区の賑わいの核として県民が親しむエリア』

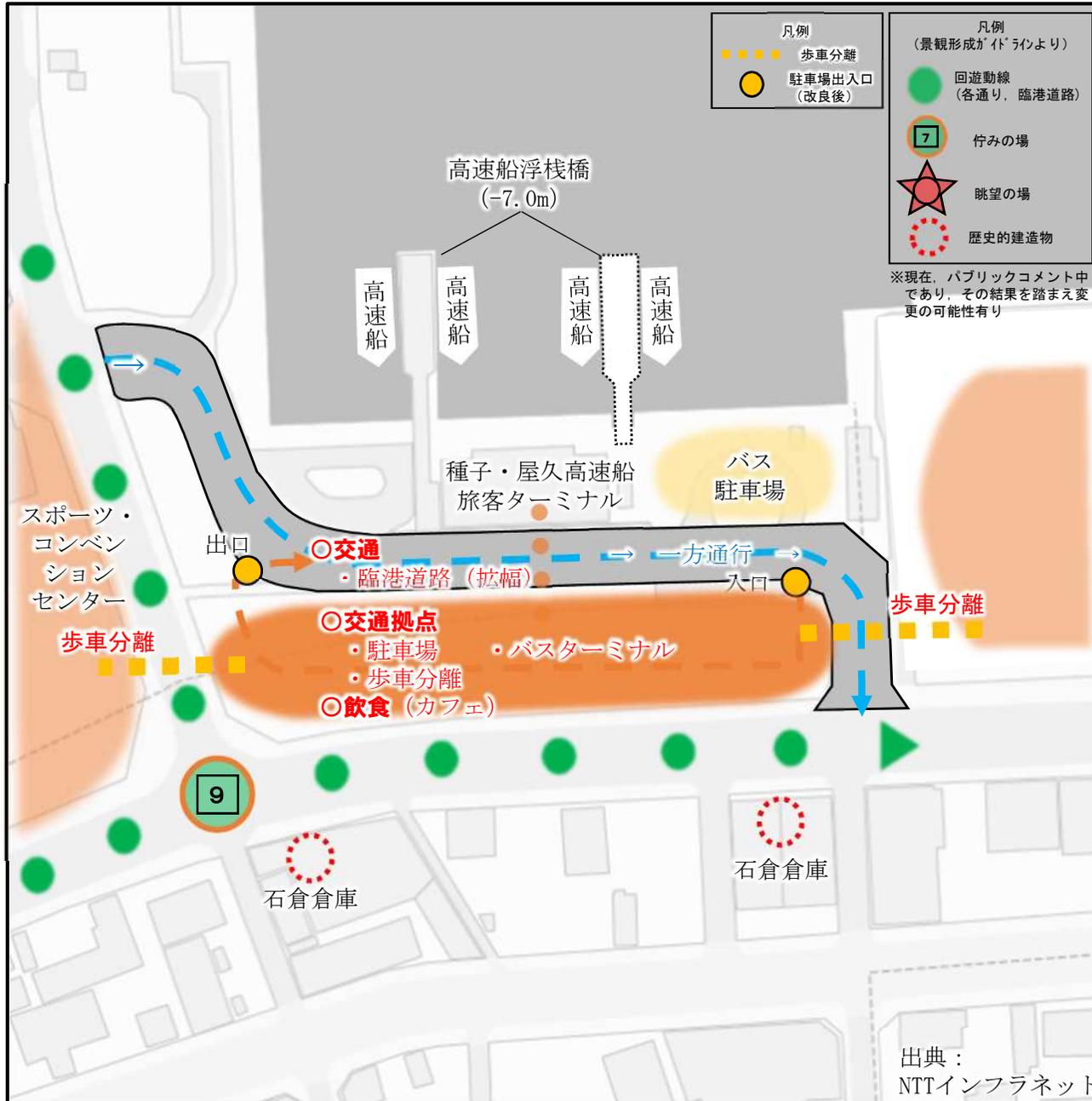


3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

「高速船ターミナル周辺エリア」の利活用方針『マイアミ通り周辺と一帯となった交通結節点を形成するエリア』

<p>人の流れの誘導 (交通施設)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ マイアミ通り周辺の市電電停やバス停，民間駐車場やバス・自家用車乗降場によって交通結節点を形成し，マイアミ通り周辺から本港区への最も主要な動線（賑わい軸）を形成するため，マイアミ通りから賑わいの核となるウォーターフロントパークのほか，スポーツコンベンションセンターや高速船ターミナル，南ふ頭を回遊できるプロムナードを検討します。 ✓ バスの便数の増及び南ふ頭（高速船）バスターミナルを検討します。 ✓ 観光案内機能の充実を検討します。
<p>安全対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ プロムナードによる歩車分離を検討します。
<p>渋滞対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 駐車場における出入り口の位置や構造面での工夫等を検討します。 ✓ 臨港道路（本港区線，高速船ターミナル線等）の交通の分散を図るための対策を検討します。
<p>機能の誘導</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 離島航路の中で最も利用客が多く，高速バスの発着地点となっている交通施設機能を強化するため，一連のエリアについて，飲食や交流機能等を誘導します。

《高速船ターミナル周辺エリア》エリア毎の利活用の方針(イメージ)『マイアミ通り周辺と一帯となった交通結節点を形成するエリア』

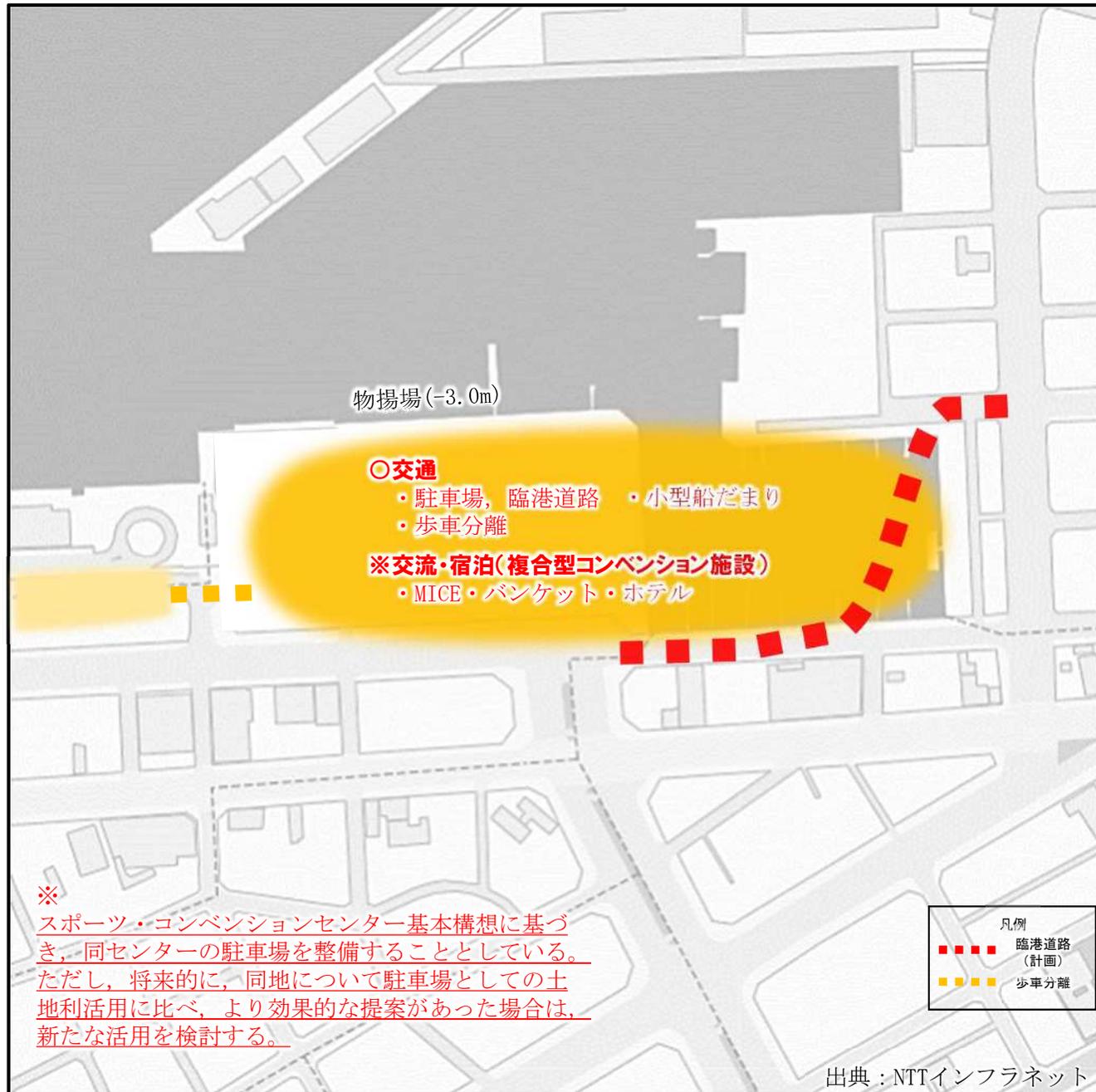


3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

「住吉町15番街区エリア」の利活用方針『コンベンション機能等を核とした交流・観光拠点エリア』

利活用の課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 住吉町15番街区周辺は、一部歩道がないところでは。
人の流れの誘導 (交通施設)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ マイアミ通り周辺の電停やバス停、民間駐車場やバス・自家用車乗降場による交通拠点を形成し、マイアミ通り周辺から本港区への最も主要な動線（賑わい軸）を形成するため、マイアミ通りから賑わいの核となるウォーターフロントパークのほか、スポーツコンベンションセンターや高速船ターミナル、南ふ頭を回遊できるプロムナードを検討します。 ✓ 住吉町15番街区周辺は現在、一部歩道がなく、本港区から城南町、パース通り等に向かう回遊性を確保しづらい状況にあります。このため、歩行者の回遊性の向上に資する取組を行います。
安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 歩道整備を検討します。
渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 臨港道路（本港区線・新港区線）の整備を検討します。
機能の方針	<ul style="list-style-type: none"> ✓ スポーツ・コンベンションセンター基本構想に基づき、同センターの駐車場を整備することとしています。ただし、将来的に、同地について駐車場としての土地利活用に比べ、より効果的な提案があった場合は、新たな活用を検討します。

《住吉町15番街区エリア》エリア毎の利活用の方針（イメージ）『コンベンション機能等を核とした交流・観光拠点エリア』



MICE・バンケット・ホテル（イメージ）



MICE（イメージ）



バンケット（イメージ）

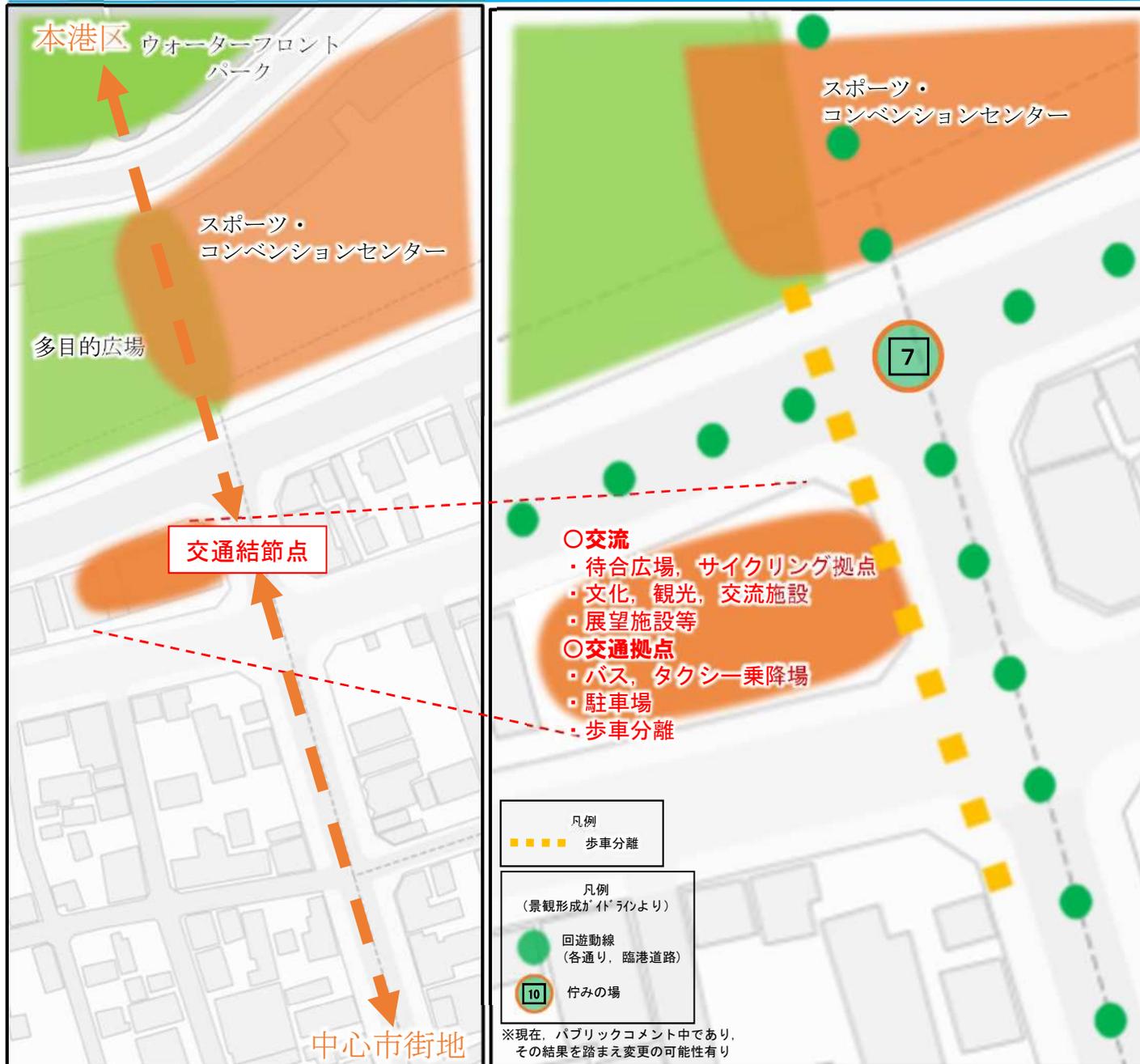


3 鹿児島港本港区エリアの新たなまちづくり

「旧港湾合庁跡地エリア」の利活用方針『本港区一帯のメインエントランス（ゲートウェイ）として交通や賑わいの拠点となるエリア』

利活用の課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国有地（今後、建物は解体予定）ではありますが、留保財産として利用方針が未定であります。
人の流れの誘導 （交通施設）	<ul style="list-style-type: none"> ✓ マイアミ通り周辺の市電電停やバス停、民間駐車場やバス・自家用車乗降場によって交通結節点を形成し、マイアミ通り周辺からウォーターフロントパークのほか、スポーツコンベンションセンターや高速船ターミナル、南ふ頭を回遊できるプロムナードを検討します。 ✓ 本港区へのエントランス（玄関口、ゲートウェイ）として位置づけ、バス・タクシー乗降場等の機能を検討します。
安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ✓ プロムナードによる歩車分離を検討します。
渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 1F部分にバスやタクシーの乗降場を検討します。 ✓ 臨港道路（本港区線）における交通分散させるための対策を検討します。
機能の誘導	<ul style="list-style-type: none"> ✓ マイアミ通り周辺から本港区への最も主要な動線（賑わい軸）において、本港区へのエントランス（玄関口、ゲートウェイ）部分にあたる立地性を活かし、観光機能、交流機能、文化機能等を誘導します。
景観・デザイン・ 空間形成の誘導	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 賑わい軸であるマイアミ通りからの本港区への玄関口としてのシンボルとなり、本港区への回遊を誘う形態意匠を誘導します。

《旧港湾合庁跡地エリア》エリア毎の利活用の方針(イメージ)『本港区一帯のメイントランス(ゲートウェイ)として交通や賑わいの拠点となるエリア』



サイクリング拠点 (イメージ)



ペDESTリアンデッキ (イメージ)



4 グランドデザイン，コンセプトプランの実現に向けて

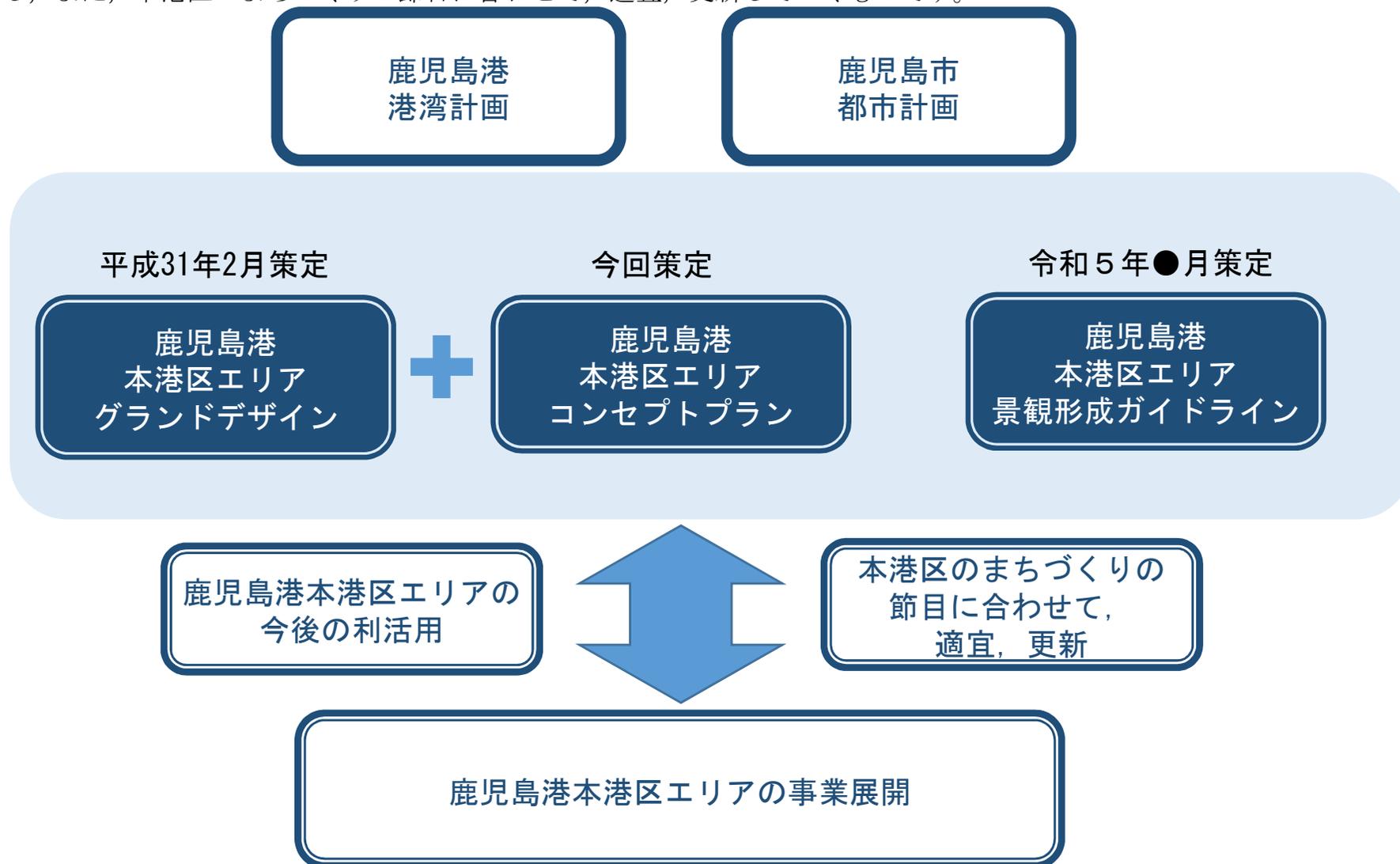
鹿児島港本港区エリアのマネジメント

- 鹿児島港本港区エリアでは，今後，北ふ頭エリア，南ふ頭エリア，桜島フェリーターミナルエリア，ウォーターフロントパークエリア，ドルフィンポート跡地エリア，高速船ターミナルエリア，住吉町15番街区エリア及び旧港湾合庁跡地エリアにおいて，鹿児島港本港区エリアコンセプトプランを基にしたまちづくりを進めることとなります。
- 本港区エリアのまちづくりを進めるに当たっては，県・市や港湾関係企業・団体，経済団体，中心市街地等の関係者が連携することで，本港区エリアの持続的な活性化につながっていくと考えられます。
- 本港区エリアのまちづくりに当たっては，港湾機能の基本施設（岸壁，臨港道路等）以外は，民間活力の導入を基本とします。
- また，50年，100年先を見据え，SDGs未来都市鹿児島市に相応しい，SDGsの理念に基づく持続可能な本港区のまちづくりに沿った取組も進めます。
- 本港区エリアのまちづくりは，長い年月をかけて様々な活動を積み重ねていくことが必要です。
例えば，本港区エリアの情報発信，各敷地と緑地等が連携したイベントの実施，災害時などの共助，駐車場マネジメントなどの様々な取組みとともに，天文館エリアや鹿児島中央駅エリアとも連携し，本港区エリアの価値を高めていきます。

4 グランドデザイン，コンセプトプランの実現に向けて

鹿児島港本港区エリアのマネジメント

今後の本港区まちづくりでは，このコンセプトプラン等に基づき，関係者との調整や港湾計画等の計画調整を行い，事業を進めるものとし，また，本港区のまちづくりの節目に合わせて，適宜，更新していくものです。



4 グランドデザイン, コンセプトプランの実現に向けて

鹿児島港本港区エリアのマネジメント

コンセプトプランの実現に向けて、関係者が連携して、必要な計画調査を行い、50年、100年後を見据えたまちづくりを進めます。なお、ゾーニング案に基づく具体的な事業については、市や港湾関係企業・団体、経済団体、中心市街地等の関係者と連携し、エリア毎に大まかな整備スケジュールとともに決定します。

