

平成 29 年度
「鹿児島港本港区エリアまちづくり検討事業」
調査報告(概要)

I	事業概要	1
II	現状分析	1
	i 本港区エリアの立地や概況	1
	(i) 主な港湾関連施設の現況	2
	(ii) 後背地の現況及び土地利用規制の状況	3
	ii 鹿児島県における観光(インバウンド)の主な動向	4
	iii 本港区エリアを取り巻く環境と現状や特徴【SWOT分析】	5
	iv 主な関連事業(鹿児島市「路面電車観光路線検討事業」)	6
III	活用方策の検討	7
	i 民間提案・対話(サウンディング調査)の実施結果	7
	ii 先行事例による導入機能の整理	11
	iii 本港区エリアにおける活用方策の検討	12
IV	ケーススタディ	14
	i 導入機能の整理	14
	ii 課題の抽出及び比較評価	16
	iii 今後の検討項目(案)	20

(i) 主な港湾関連施設の現況

■ 係留施設

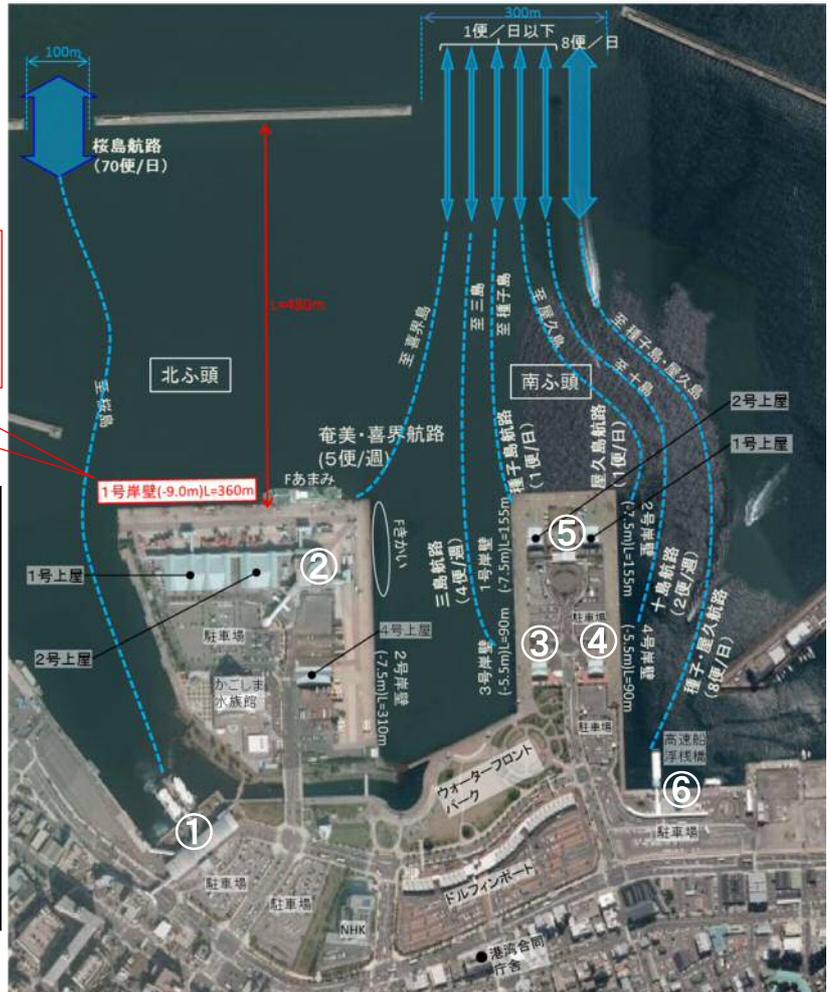
本港区エリアにおいては、桜島フェリー、種子・屋久航路、三島・十島航路及び奄美・喜界航路が就航しており、同エリアの係留施設は、北ふ頭の岸壁の一部を除き、離島航路等の運航のために定期的にご利用されている状況である。

また、北ふ頭の1号岸壁については、国際クルーズ船寄港のための受入環境を整備してきている。

<国際クルーズ船受入環境整備>
外国船を受け入れる上で保安上必要となるソーラスフェンス等を整備

<本港区エリア内の定期航路(乗船場)>

位置	航路名	乗船場名
①	桜島航路	桜島フェリーターミナル
②	奄美・喜界航路	北ふ頭旅客ターミナル
③	三島航路	フェリーみしま旅客待合所
④	十島航路	フェリーとしま旅客待合所
⑤	種子島航路 屋久島航路	南ふ頭旅客ターミナル
⑥	種子・屋久航路	種子・屋久高速船旅客ターミナル



■ 待合所及び貨物上屋

本港区エリアにおける待合所や貨物上屋については、定期航路(離島航路等)の船舶係留に合わせて、専ら乗降客や荷役作業に利用されている。

ただし、北ふ頭旅客ターミナルについては、奄美・喜界航路等の運航会社やNPO法人の一部使用を除き、2階及び3階を中心に活用されていない状況である。

また、北ふ頭貨物上屋のうち1号上屋の一部及び4号上屋、その周辺の野積場は、荷捌きや保管など港湾関連の恒常的な利用がない状況である。



(ii) 後背地の現況及び土地利用規制の状況

ドルフィンポート敷地

<土地概況>

- ・面積: 約30,800㎡
- ・暫定開発契約内容
 - ①契約内容 借地借家法(改正前)第24条に基づく事業用借地権の設定
 - ②契約相手方 鹿児島ウォーターフロント(株)
 - ③契約期間 平成16年7月1日～平成32年6月30日



<港湾計画及び土地利用規制>

港湾計画: 交流厚生用地
 港湾法分区指定: 無分区
 都市計画法: 準工業地域
 (特別用途地区)



【用途規制】(建築が制限)

- 危険性・環境悪化の影響が大きい工場等
- 床面積1万㎡超の大規模集客施設
(劇場, 映画館, 観覧場, 店舗, 飲食店等)

【形態規制】

- 容積率 200%, 建蔽率 60%
- 高さ 45m～60m程度
- ※鹿児島市景観計画を参照

ウォーターフロントパーク

<土地概況>

- ・面積: 約34,200㎡(イベント等での利用あり)

<港湾計画及び土地利用規制>

港湾計画: 緑地
 港湾法分区指定: 修景厚生港区
 都市計画法: 準工業地域
 (特別用途地区)



【用途規制】(建築可能な主な用途)

- 福利厚生施設: スポーツ施設, レクリエーション施設等
- 公共公益施設: 図書館, 博物館, 展示施設, 展望施設等
- 店舗(物品販売, 飲食), 便益施設
- 税関, 海上保安部, 港湾管理者等の庁舎等

【形態規制】

- 容積率 200%, 建蔽率 60%
- 高さ 45m～55m程度
- ※鹿児島市景観計画を参照

住吉町15番街区

<土地概況>

- ・面積: 約19,500㎡
- ・暫定活用
 - ①駐車場用地(民間への貸付け)
 - ②イベント・臨時駐車場等用地



<港湾計画及び土地利用規制>

港湾計画: 交流厚生用地
 港湾法分区指定: 商港区
 都市計画法: 準工業地域
 (特別用途地区)



【用途規制】(建築可能な主な用途)

- 港湾施設: 旅客待合所, 倉庫等
- 港湾関係の官公庁の庁舎, 事務所
- 店舗(物品販売, 飲食)
- 宿泊施設: ホテル, 旅館
- 中央卸売市場

【形態規制】

- 容積率 200%, 建蔽率 60%
- 高さ 35m～45m程度
(一部眺望確保範囲に含まれない箇所あり)
- ※鹿児島市景観計画を参照

ii 鹿児島県における観光(インバウンド)の主な動向

人口減少・少子高齢化の進行に伴い地域活力の低下が懸念される中、観光による国内外からの交流人口の拡大は、地域経済の活性化につながることを期待される。

特に、急増する訪日外国人観光客がもたらす経済効果は大きく、平成 29 年の訪日外国人旅行消費額(速報)は 4 兆 4,161 億円(前年比 17.8%増)と、5年連続で過去最高額を更新したところである。こうした訪日外国人観光客の県内における主な動向は以下のとおり。

■ 主な訪問地・宿泊地域

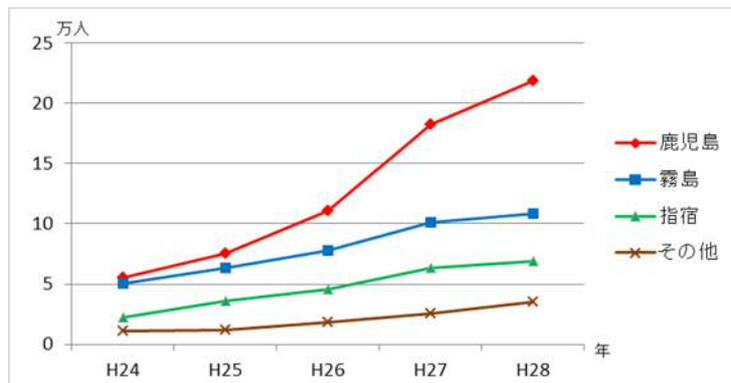
訪日外国人観光客の主な県内訪問地は、①鹿児島市の中心部や桜島、②指宿地区、③霧島地区の3地区となっており、特に、鹿児島地区の外国人延べ宿泊者数は大幅に増加している。

図1:外国人観光客の県内訪問地



(出典:鹿児島県「RESAS等を活用した鹿児島県の分析事例」)

図2:地区別外国人延べ宿泊者の推移

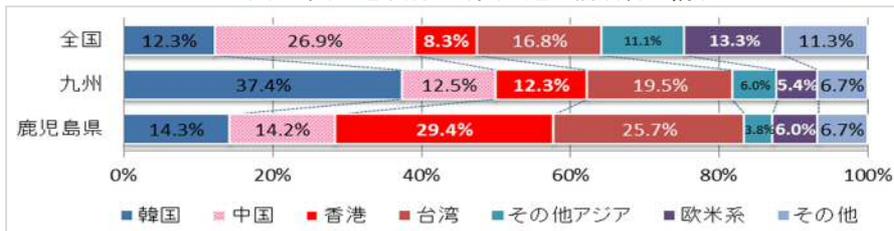


(平成 24 年～平成 28 年の鹿児島県観光統計(年計)より作成)

■ 国・地域別の主な構成

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

図3:国・地域別の外国人延べ宿泊者の構成



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

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

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

図4:訪日外国人の平均泊数

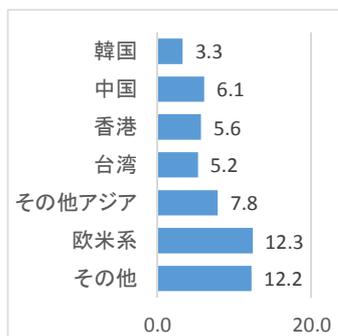
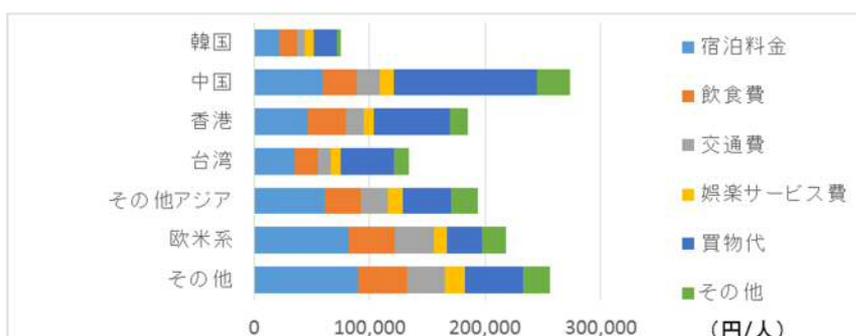


図5:訪日外国人の旅行消費単価



(出典:観光庁「訪日外国人消費動向調査(H28)※観光・レジャー目的」)

iii 本港区エリアを取り巻く環境と現状や特徴【SWOT分析】

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

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

■ SWOT分析

【強み】(Strength)

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

【機会】(Opportunity)

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

【弱み】(Weakness)

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

【脅威】(Threat)

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

■ 本港区エリアまちづくりの視点

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

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



iv 主な関連事業(鹿児島市「路面電車観光路線検討事業」)

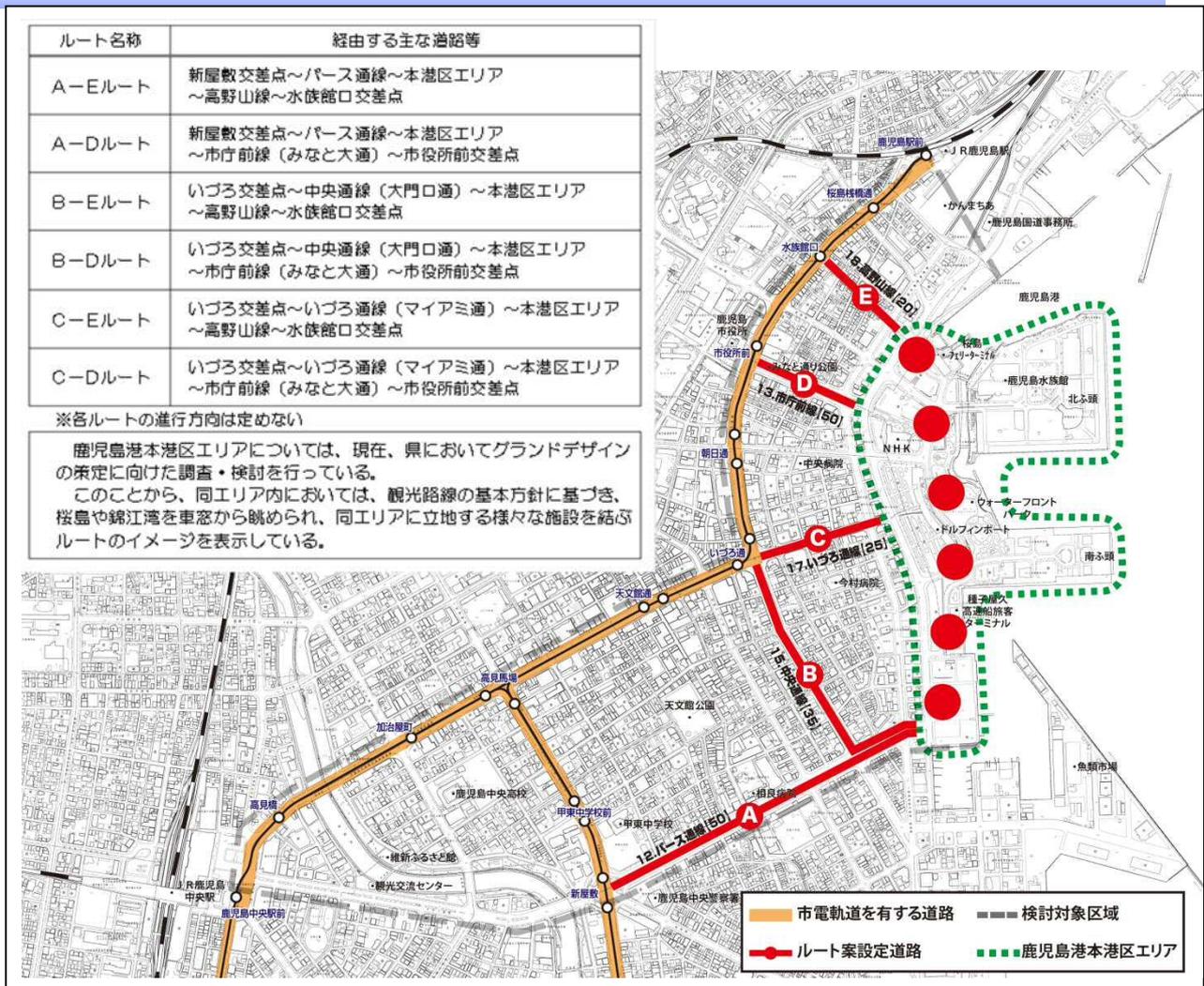
- ① 鹿児島市では、中心市街地の回遊性の向上と新たな賑わいの創出を図るため、鹿児島港本港区への路面電車観光路線の新設に取り組むこととし、平成 29 年1月 26 日に鹿児島市路面電車観光路線導入連絡会議が設置され、同路線の新設に関する事項について協議及び検討が進められてきている。
- ② 路面電車観光路線については、本港区エリアの整備の検討に当たって、観光客の移動手段やPRの面からも重要な要素であると考えられることから、以下のとおり検討が進められている鹿児島市の同路線検討事業との連携が必要である。

(以下、第2回鹿児島市路面電車観光路線導入連絡会議資料より引用作成)

■ 路面電車観光路線導入の基本方針

- ✦ 「陸の玄関」鹿児島中央駅と「海の玄関」本港区の結節を強化することにより、新幹線からの二次アクセスを充実するものとする。
- ✦ 天文館地区と本港区の回遊性を向上させ、本港区の集客施設との相乗効果を発揮させることにより、中心市街地の活性化を図るものとする。
- ✦ 桜島や錦江湾を車窓から眺められ、本港区に立地する様々な施設を結ぶルートとすることにより、乗客に鹿児島らしい雄大な景色を楽しんでもらうとともに、新たな魅力ある都市景観の創出を図るものとする。
- ✦ 乗車すること自体が目的となる魅力ある車両を導入するものとする。

■ 検討対象ルートの設定 (案)



Ⅲ 活用方策の検討

i 民間提案・対話(サウンディング調査)の実施結果

1 調査の趣旨

本港区エリアの整備に当たり、平成30年度に同エリアのグランドデザインを策定するため、平成29年度の調査検討事業において、同エリアの活用方策について広く意見や提案をいただく調査(サウンディング調査)を実施した。

2 調査の実施経過

実施経過	実施期間
実施要領の公表	平成29年10月4日(水)
質問票の受付	平成29年10月16日(月)まで(回答:平成29年10月20日(金))
対話参加の受付	平成29年10月27日(金)まで
対話の実施	平成29年11月13日(月)～平成29年11月21日(火) ※対話実施後も必要に応じて意見聴取を継続

(1)応募者の要件及び対話内容

実施要領では、応募者の要件を「本港区エリアにおいて事業実施に関心がある者又はそのグループ」とし、以下の項目を主な対話内容として対話参加者を募集した。

- ① 導入機能及び活用方策等に関する事項
- ② 事業化の場合の参画等に関する事項など

(2)対話への参加応募

対話には計18の民間事業者の参加があり、業種等の内訳は以下のとおり。

業種等内訳	不動産業, 物品賃貸業	5団体
	建設業	3団体
	学術研究, 専門・技術サービス業	2団体
	運輸業, 郵便業	2団体
	卸売業, 小売業	2団体
	非営利団体等	4団体

3 民間事業者からの提案・意見

(1)本港区エリアのポテンシャルについて

- 対話に参加した全18団体が、本港区エリアのポテンシャルを高く評価している。
- 評価の理由としては主に以下のとおり。

・錦江湾や桜島の良好な景観 ・大規模な敷地の活用 ・集客施設(水族館等)の立地
・本港区エリアへのクルーズ船寄港 ・離島航路等の起点 ・周辺市街地との近接性等

(2) 導入機能及び活用方策等について

① 集客ターゲット

- 活用方策の提案があった17団体において、想定される集客ターゲットの傾向としては概ね以下のとおり。

インバウンドや北ふ頭のクルーズ船受入れなどに対応し、海外観光客をはじめ国内外の観光客をターゲットとして想定	11団体
周辺居住者を含む国内からの集客を中心にターゲットを想定	6団体

② 導入機能 ・活用方策

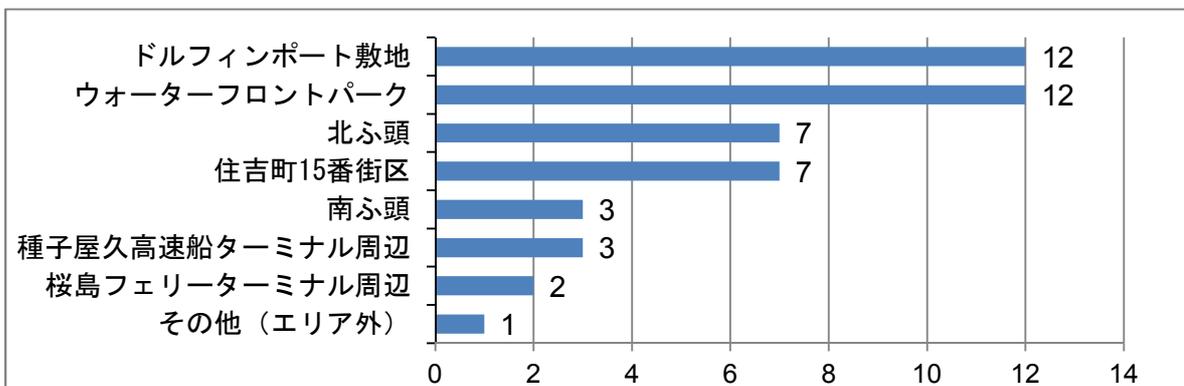
- 周辺居住者のほか、インバウンドやクルーズ船受入れに対応し、海外観光客をはじめ、国内外の幅広い観光客をターゲットに集客の確保やエリアの魅力向上等を図るための多様な機能や活用方策の提案がなされている。

導入機能	提案団体数	主な活用方策の提案
物販機能	10団体	複合商業施設, 小規模な店舗群
飲食機能	11団体	海辺の立地を活かしたカフェやレストラン等
娯楽機能	7団体	エンターテインメント施設や地域性を活かしたテーマパーク
宿泊機能	6団体	高級ホテル
観光機能	6団体	観光案内施設
インバウンド対応機能	3団体	クルーズ船受入対応(CIQターミナル)
交流機能	9団体	コンベンション施設, スポーツ施設, イベントスペース
健康増進機能	5団体	地域性を活かした温浴施設
その他機能	9団体	駐車場や交通結節点の整備

③ 活用エリア

- 活用エリアとしては、「ドルフィンポート敷地」と「ウォーターフロントパーク」が最も多く、次いで、「北ふ頭」と「住吉町15番街区」の順となっている。

(単位: 団体)



④ 本港区エリアの活用方策

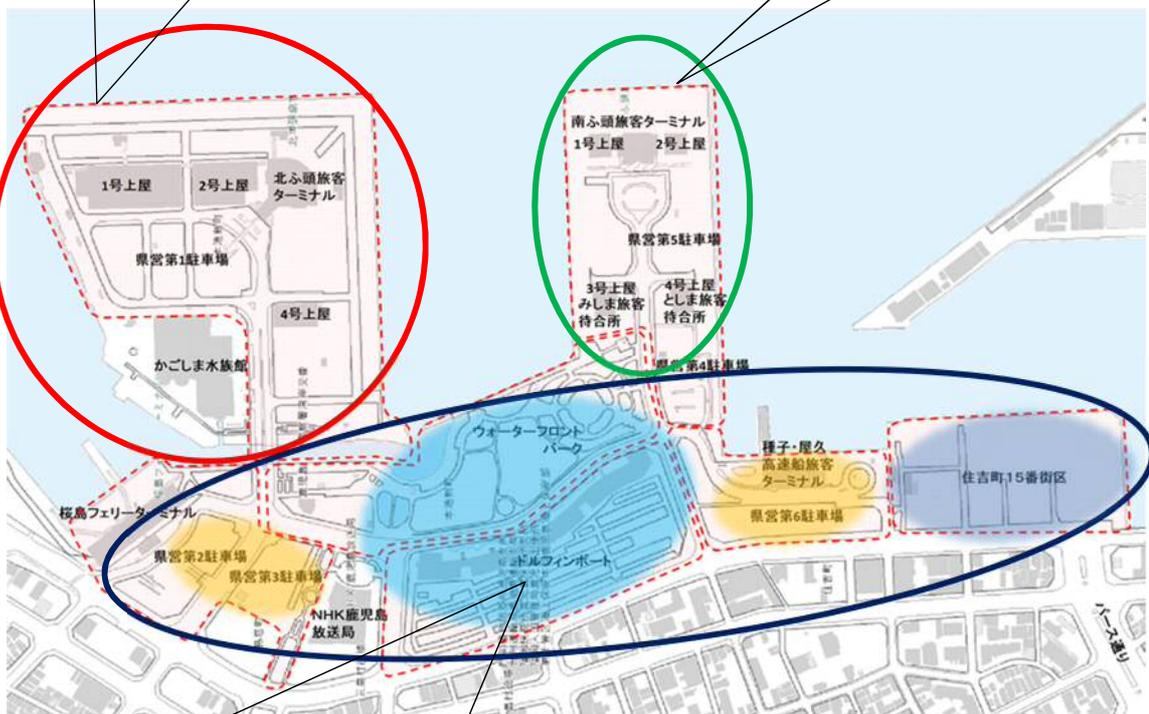
・ 本港区エリアの活用方策として、「北ふ頭」と「南ふ頭」、ドルフィンポート敷地やウォーターフロントパークなど「エリア中央部」について、それぞれ以下のとおり活用の提案がなされている。

北ふ頭

○ 複数の民間事業者より、既存施設のコンバージョン(※)の提案があり、物販機能や飲食機能、観光案内、クルーズ船受入れに対応したCIQターミナル等の機能、スタジオやオープンスペース等としての活用について提案がなされている。
(※コンバージョン:既存施設の再生・再利用による機能転換)

南ふ頭

○ 活用提案数としては少ないが、ターミナル機能拡充のための物販機能や飲食機能、離島の観光資源を活用した娯楽機能などの提案がなされている。



エリア中央部(ドルフィンポート敷地, ウォーターフロントパーク等)

○ 本港区エリアの開発の核となる施設をエリア中央部に配置した上で、その機能に関して、以下の提案がなされている。

- (ア) 物販機能や飲食機能を中心とした複合的機能
- (イ) 集客力を高め、賑わい創出のための飲食機能や交流機能
- (ウ) 滞在性やエンターテインメント性を高める娯楽機能

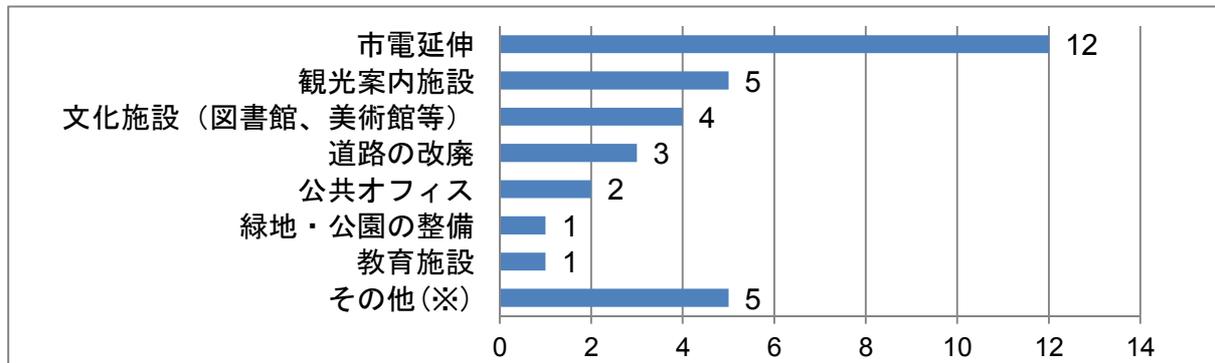
○ 本港区エリアの開発の核となる施設の配置に対応して、以下のとおり土地を一体的に活用する提案がなされている。

- (ア) ドルフィンポート敷地及びウォーターフロントパークの一体的活用
- (イ) (ア)に加え、エリア南側の住吉町15番街区までを含む一体的活用
- (ウ) エリア北側の桜島フェリーターミナル背後から、エリア南側の住吉町15番街区まで、エリア中央部の一体的活用

⑤ 導入が望ましい
公共施設等

・ 集客面等で民間開発との相乗効果を創出するため、導入が望ましい公共施設等について14団体から意見があり、特に、市電延伸が望ましいとする意見が12団体と最も多くなっている。

(単位: 団体)

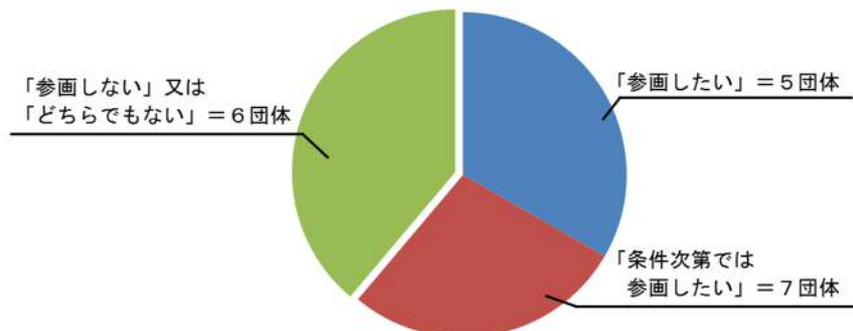


※その他の意見:クルーズ船受入環境整備, 旅客ターミナルの集約, 埠頭周辺のプロムナード整備, 交通結節機能等

(3) 事業化の場合の参画等について

① 事業化の場合の参画意向

対話に参加した全18団体のうち、事業化の場合の参画意向として、「参画したい」と「条件次第で参画したい」が合わせて12団体あり、事業性があるとの評価が全体の約6割を超えている。



② 事業化に参画する場合の手法や条件等

条件付きを含め事業化への参画意向がある12団体において、本事業に参画する場合の手法や条件等についての提案や意見は以下のとおり。

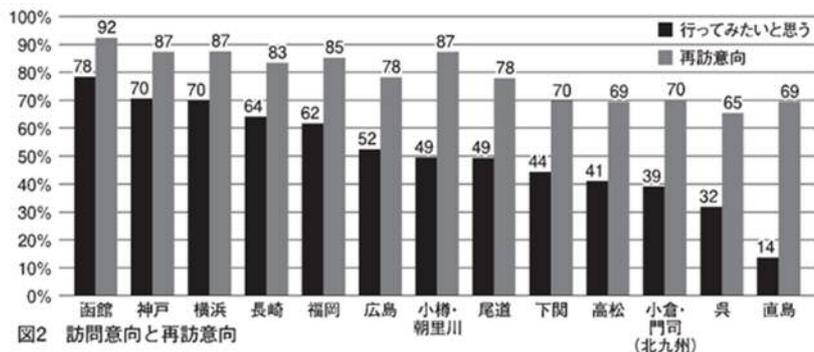
参画する場合の手法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間活力導入の手法としては定期借地権方式の提案(5団体)が最も多く、そのほか、土地売却や、活用方策に応じたPFI方式など官民連携による事業手法についての意見がなされている。
参画する場合の条件等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 借地期間について民間投資の回収を考慮した期間設定や貸付金額など借地条件に関する意見(4団体) ・ そのほか、参画する場合、自然災害への対策(3団体)や大規模集客施設の立地規制(3団体)などが障壁要因として考えられるとの意見がなされている。

③ 事業化の場合の課題等

本港区エリアで事業を実施する場合の課題として、交通アクセスについて回遊性の確保等に関する意見(8団体)が最も多く、次いで、平日や閑散期など集客の安定に関する意見(5団体)などがなされている。

ii 先行事例による導入機能の整理

- ① 全国250の観光地と主要都市の中から、港を備える13の「みなとまち」を選定し、来訪者の満足度などについて調査した民間調査の結果によれば、いずれの「みなとまち」についても「観光客で賑わっている」としており、再来訪の意向が高い観光地として評価されている。



(※出典:「港湾」平成29年4月(JTB総合研究所寄稿)

- ② こうした代表的な「みなとまち」の評価結果を踏まえ、主な港湾都市のウォーターフロントに立地する各施設の主要な機能を整理した結果、以下のとおりとなっている。

(数字は該当施設数, 複数機能の重複含む)

施設の主な機能 主な港湾・地区	施設の主な機能					
	物販機能	飲食機能	宿泊機能	観光機能	交流機能	娯楽機能
函館港(大町地区, 末広地区等)	9	8	4	0	2	2
神戸港(中央堤, 高浜地区)	6	8	4	1	4	3
横浜港(新港ふ頭地区等)	7	8	2	1	5	5
長崎港(常磐・出島地区等)	4	4	2	1	0	1
博多港(中央ふ頭地区)	2	4	1	1	4	2
北九州港(門司港レトロ地区)	2	6	1	1	3	6

- ③ これらの先行事例について、本港区エリアまちづくりの視点(機能性, 回遊性, 景観・デザイン)に照らした場合の主な特徴や傾向は以下のとおり。

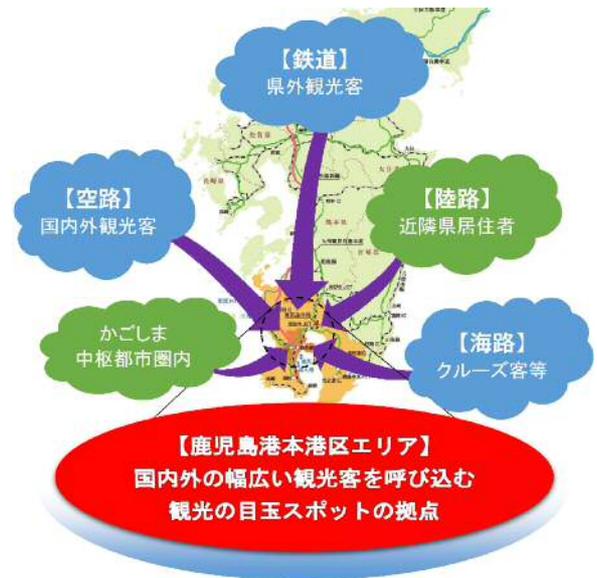
視点	主な特徴や傾向
機能性	<p>都市近郊のウォーターフロントの立地特性を活かし、「集客・賑わい機能」や「滞在機能」を中心に多様な機能が集積する拠点として、都市再生等に資する開発が、次のとおり進められている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 物販機能や飲食機能等の複合商業施設, 娯楽施設など, 賑わいにつながる集客機能の配置 ホテルや保養, レクリエーション等の滞在機能の充実 など
回遊性	<ul style="list-style-type: none"> 軌道系交通などにより, ウォーターフロント地区への交通アクセスや近隣市街地等の回遊性などが図られている。
景観・デザイン	<ul style="list-style-type: none"> 海辺の良好な景観を活かしたレストラン等の立地, 港全体を眺望できる展望タワーや緑地等が整備されている。 また, 国際観光地としての質の高い受入空間を形成するため, 専門家の監修の下, 港湾空間のデザインコントロールを行っている事例も見られる。

iii 本港区エリアにおける活用方策の検討

■ 基本的考え方(ターゲット及び開発の方向性)

- ① 本港区エリアは、桜島観光に不可欠な桜島フェリー、世界自然遺産屋久島、種子島への高速船、三島・十島航路及び奄美・喜界航路が就航する海の玄関口であるとともに、県外客を含め年間約60万人が訪れるかごしま水族館などが立地し、多様な人々が行き交うエリアである。
- ② また、錦江湾や桜島の優れた景観をはじめ、エリア内の歴史的建造物や、エリア周辺に、明治日本の産業革命遺産の構成資産である旧集成館など歴史的に貴重な観光資源も点在しており、今後、国際クルーズ船受入れや、奄美・沖縄の世界自然遺産登録などを見据え、同エリアを拠点とした周遊など更なる交流人口の増加も期待される。
- ③ 特に、近年増加している外国人観光客について、鹿児島県は、リピーター率が高い香港や、長期滞在で旅行消費単価が高い欧米系の宿泊割合が九州各県の中でも比較的高いことなどから、同エリアの活用方策の検討に当たっては、こうしたインバウンドやクルーズ船寄港の増加への対応についても念頭に置く必要がある。
- ④ 民間提案・対話(サウンディング調査)の実施結果においても、民間事業者から、周辺居住者のほか、国内外の幅広い観光客をターゲットとして、集客の確保やエリアの魅力向上等を図るための多様な活用方策が提案されている。

このため、現状分析や、民間事業者の意見等を踏まえ、同エリアについて、民間活力の導入を基本に、開発のコンセプトを以下のとおりとし、活用方策の検討を進める。



民間事業者の集客ターゲットイメージ
(サウンディング調査結果より)

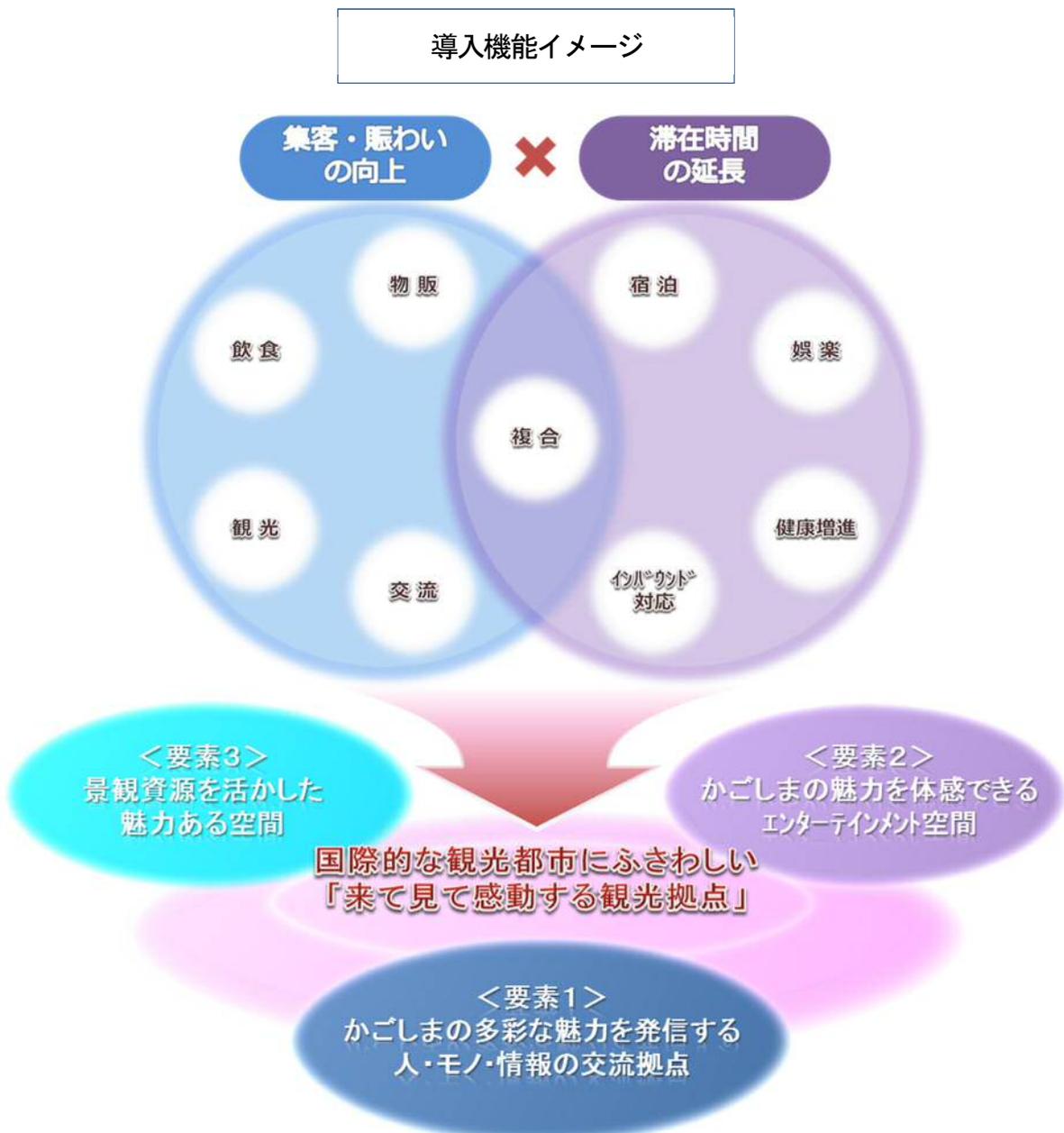
開発のコンセプト

鹿児島港本港区エリアについて、

- ① かごしまの多彩な魅力を発信する人・モノ・情報の交流拠点
 - ② かごしまの魅力を体感できるエンターテインメント空間
 - ③ 景観資源(錦江湾や桜島、歴史的建造物)を活かした魅力ある空間
- を要素として、年間365日、国内外の幅広い観光客や県民で賑わい、国際的な観光都市にふさわしい「来て見て感動する観光拠点」の形成を図る。

■ 導入機能の方向性

- ① 本港区エリアについては、周辺地区とは異なるコンセプトで特色ある機能を導入することにより、同エリアを拠点として国内外から幅広い観光客を呼び込み、鹿児島島の活性化に資するよう活用方を検討する。
- ② 同エリアの活用方策の検討に当たっては、交流人口の増加を図り、リピーターが訪れる観光拠点の形成を図るため、民間提案・対話(サウンディング調査)の実施結果を踏まえ、多様な機能の導入を検討する。
- ③ 導入機能については、現状分析や、民間事業者による活用方策の提案、先行事例を踏まえ、「集客・賑わいの向上」や「滞在時間の延長」に資する多様な機能とし、これらの機能の一体的な導入を検討する。



IV ケーススタディ

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

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

i 導入機能の整理

■ 主な導入機能の整理

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

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

■ 本港区エリアの滞在イメージ

～ 一度訪れた方々が感動し「また来て見たい」と感じる滞在イメージ ～

海外からのクルーズ客【滞在イメージ1】

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



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

クルーズ船



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

天文館



奄美大島 (打田原海岸)

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

県外からの家族連れ【滞在イメージ2】

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



陶芸体験

鹿児島県観光サイト
(<http://www.kagoshima-kankou.com/houjin/school/files/2017/09/amami.pdf>)



ストリートダンス

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

県外ビジネス客【滞在イメージ3】

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



鹿児島黒牛

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



夕日に映える桜島

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

ii 課題の抽出及び比較評価

■ 各区画の特性整理及び活用に向けた課題の抽出

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

② 桜島フェリーターミナル周辺

- 第2駐車場は、水族館等の利用により土日など繁忙期は満車となることが多い。
- 第3駐車場は比較的利用率が低いが、北ふ頭とドルフィンポート敷地の間に位置し、既存市街地にも近接しており、活用を検討。

① 北ふ頭

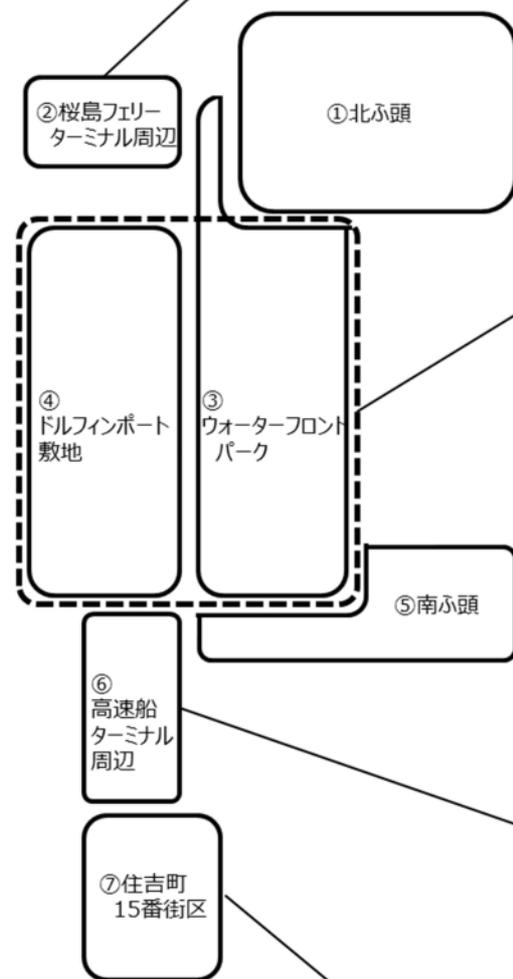
- 旅客ターミナル、1・4号上屋など港湾施設の一部が低利用。
- 低利用施設のコンバージョンにあたっては、観光客など一般利用と港湾作業との分離を検討。
- 陸側とは1つの車道橋と2つの人道橋でつながっており、賑わい創出や集客力向上に当たっては、ドルフィンポート敷地やウォーターフロントパークの連続性を検討。
- 奄美・喜界航路の母港となっており、活用する場合は船会社との調整が必要。

④ ドルフィンポート敷地+③ ウォーターフロントパーク

- 両敷地は合わせて約6haと広大で、最も開発ポテンシャルが高く開発の中心。
- 両敷地の間に幅員16.5mの道路が介在しており、一体的な開発にあたっては、道路の付替も方策の一つと考えられる。
- 港湾物流機能や周辺交通機能の確保対策を検討。

⑤ 南ふ頭

- 南ふ頭旅客ターミナルは朝方8時台の出港時と夕方5時台の入港時以外は閑散としており、空きテナントもあることから、賑わい創出に向けた活用を検討。(桜島に近く、良好な景観を有している)
- 道路を挟んでウォーターフロントパークと近接している第4駐車場の活用を検討。
- 4つの離島航路の母港となっており、活用する場合は船会社との調整が必要。



⑦ 住吉町15番街区

- 本港区エリアの南端に位置し、現在人通りは少ないが鹿児島中央駅から直結するパース通りに面していることから、良好なアクセス性を生かした活用を検討。
- 南側は小型船だまりと接しており、当該区画の一部が小型船利用者の駐車場として利用されているため、関係者との調整が必要。

⑥ 高速船ターミナル周辺

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

■ 開発検討区域の設定及び開発イメージの提示(ゾーニング)

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

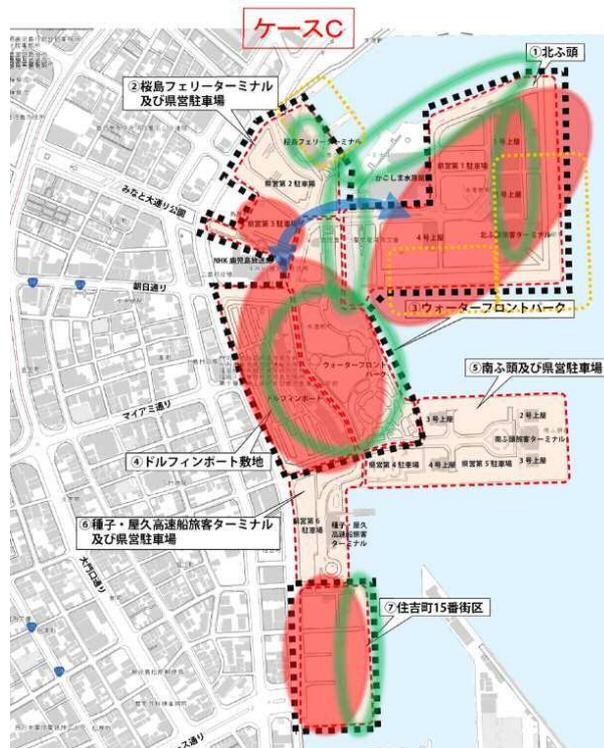
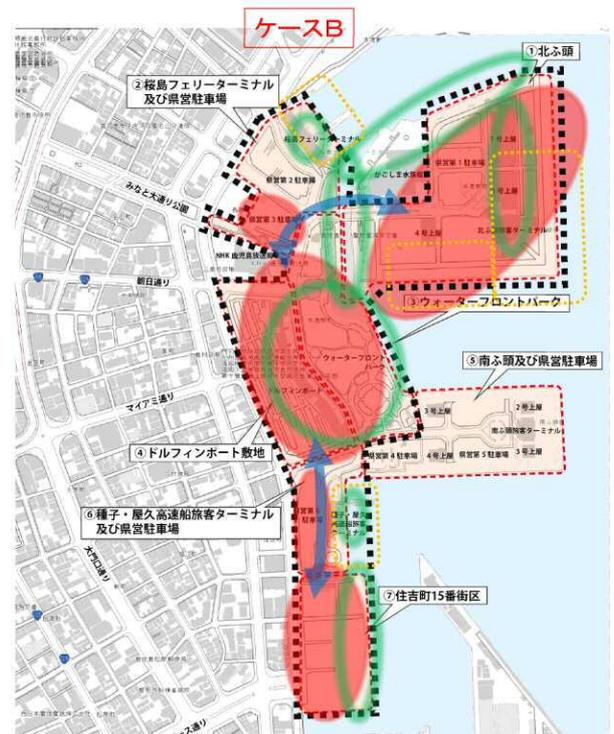
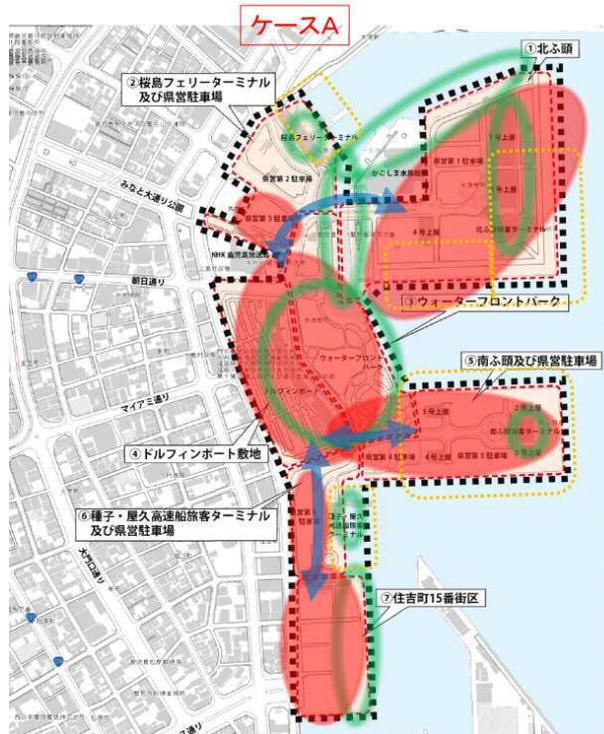
そこで、今回の検討においては、以下の3ケースを代表的な開発検討区域として設定した。

ケース A: 本港区エリア全体

ケース B: エリア全体から民間事業者による活用提案の少なかった南ふ頭を除外

ケース C: “ドルフィンポート敷地+ウォーターフロントパーク”と北ふ頭を中心にしつつ、両地区の連携性を確保するために、桜島フェリーターミナル背後を活用
(住吉町15番街区は個別開発)

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



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

比較評価

1 開発検討区域の比較評価

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

※ ○：効果，△：課題

2 開発検討区域で想定される事業手法の比較評価

官民の関与	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; text-align: center;">民 主 導</div> <div style="width: 200px; height: 20px; background-color: #cccccc;"></div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">官 主 導</div> </div>	
土地活用	土地売却	定期借地
	<p>○土地売却費による一時的な収入を得ることができる。</p> <p>△将来的なりリニューアル等において、公共の意向を反映できない。 (無秩序な開発による港湾機能への影響のおそれ)</p> <p>△サウンディング調査結果では定期借地を希望する事業者の方が多く、土地売却は少数であった。</p>	<p>○土地所有権を残したまま、安定した地代収入が得られ、開発に関する資金調達リスクがない。</p> <p>○将来的なりリニューアル等においては新たな契約となるため、公共の意向を反映できる。</p> <p>○サウンディング調査結果では定期借地を希望する事業者の方が多く、土地売却は少数であった。</p>
既存建物の活用 (北浜頭上屋等の活用)	事業受託方式	テナント方式
	<p>○設計から整備、運営の事業全般において民間のノウハウの活用が可能であり、賑わい創出や集客力の向上が見込める。</p> <p>○建物のコンバージョンに係る設計、整備、運営をすべて事業受託者が請け負うため、事業に係る事務及びリスクを軽減できる。</p> <p>△初期投資に係る資金調達は公共で行う必要がある。</p> <p>△長期にわたり、高い収益が見込める事業でなければ事業者の参入が見込めない。</p>	<p>○運営部分において、民間のノウハウの活用が可能であり、賑わい創出や集客力の向上が見込める。</p> <p>○初期投資が少ないため、一定の収益が見込める事業であれば、事業者の参入が見込める。</p> <p>△収益が見込めない場合、テナントの撤退リスクがある。</p> <p>△テナント事業者のニーズに対応して、建物のコンバージョンに係る設計、整備部分を公共が実施する必要がある。 (△初期投資に係る資金調達は公共)</p>

※ ○：効果，△：課題

iii 今後の検討項目(案)

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

項目	内容
活用方策 (開発における 配慮事項)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 開発区域の設定 ・ 期待される導入機能 ・ 周辺地区とのアクセスやエリア内の動線確保 (「路面電車観光路線」との調整の在り方など) ・ 既存の公共機能(港湾・交通など)の確保 ・ 観光客など一般利用と港湾機能(荷役作業, 離島航路利用客)の両立 <p style="text-align: right;">など</p>
事業スキーム	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土地活用のスキーム(売却, 定期借地など) ・ 既存建物活用のスキーム(事業受託方式, テナント方式など) <p style="text-align: right;">など</p>
公的支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ 活用方策に応じた土地利用の在り方 (港湾計画・用途地域等) ・ 公共機能(港湾・交通等)の確保・向上のための公的整備の在り方 <p style="text-align: right;">など</p>
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業者公募の在り方 ・ 活用可能な支援制度 <p style="text-align: right;">など</p>