

第2回県工業試験場跡地利活用検討委員会 会議録

〔日時〕 令和6年10月11日（金）午前11時から午後1時

〔場所〕 県庁行政庁舎 7階 7-A-2会議室

1 開会

2 議事

- (1) 第1回委員会で出された意見
- (2) 同跡地周辺の現状に関する追加情報
 - ① 同跡地の都市計画法上の位置づけ等
 - ② 同跡地周辺の緑地等
 - ③ 鹿児島中央駅西口駅前広場バス駐車場及び県工業試験場跡地バス駐車スペース利用状況
 - ④ 観光・物流等関係者の意見聴取結果
 - ⑤ 導入機能に関する事例紹介
- (3) 第1回委員会で出された意見の論点整理
- (4) 民間事業者への意見聴取

（井上委員長）

皆さん、こんにちは。前回、大変活発な御意見いただきまして本当にありがとうございました。今日は、それらの御意見を踏まえながら、論点整理を中心にまた御意見をいただければと思っております。早速、会次第に沿って議事を進めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

議事の進め方については、まず会次第2の(1)及び(2)の議事については、事務局から説明を受けます。その後、委員からの御質疑をいただきたいと思います。 (3)の議事については事務局から説明を受けた後、委員から御意見をいただきます。最後に(4)について事務局から説明を受けた後、委員からの御意見をいただきたいと思います。

それでは議事(1)「第1回委員会で出された意見」及び、(2)「同敷地周辺の現状に関する追加情報」について、事務局の県総合政策課から説明をお願いいたします。なお、議事(2)の「③鹿児島中央駅西口駅前広場バス駐車場及び県工業試験場跡地バス駐車スペースの利用状況」については、鹿児島市からの説明をお願いしたいと思います。

（永井総合政策課長）

それでは、A4縦向きの資料で右上に資料1と記載されている「第1回委員会で出された意見（概要）」により説明をさせていただきます。これは、第1回検討委員会において、委員の皆様からいただいた御意見の概要を取りまとめたものでございます。

抽出して申し上げますと、第1回検討委員会では、「1 導入が望まれる機能等に関する御意見」として、

- ・ 1ページ目 上から一つ目と三つ目の意見にありますとおり、大型バス駐車スペースが必要
- ・ 次に、上から四つ目の2段落目からの意見で、災害時の防災機能としての役割も期待できる緑地などが必要、また、収益性や経済性を考慮し、一部に核となる施

設を配置して、地域や観光客が楽しめる拠点を造ってはどうか

- ・次に、下から二つ目の意見で、鹿児島島の産業の下支えを担ってきた役割等を土地の記憶として次世代に繋げていくことも大切
- ・次に、一番下の意見で、魅力的な鹿児島づくりのために、どのように同跡地を活用するかという視点で議論する

といった御意見がございました。

- ・一番上の2段落目の意見で、既存施設も活かし相乗効果も出しながら、新幹線を利用して県外客の誘客に寄与する場所にするべき
- ・次に、上から四つ目の意見で、陸の玄関口である中央駅から天文館やウォーターフロントに周遊いただくということが観光の最大効果である
- ・次に、下から二つ目の3段落目の意見で、市民や県民のアートデザインに関わる活動を受けとめるような場所としての機能を持たせてもよい
- ・次に、一番下の意見で、西口駅前広場の一般駐車場を同跡地へ移設すれば周辺の渋滞が緩和するのではないか

といった御意見がございました。

次に3ページ目をご覧ください。

- ・上から三つ目の意見で、交通結節点であるため、バス、タクシー、レンタカー、シェアサイクル、運輸、観光など、交通・物流・観光にかかわる皆様の意見も聞いていただきたい
- ・上から四つ目の意見で、同跡地の利活用について、民間事業者に開発のアイデアを聞いてみる必要
- ・下から四つ目の意見で、県外の食事が食べられるような飲食施設ができれば面白い

といった御意見をいただいたところです。

4ページ目をご覧ください。「2 同跡地周辺の現状に関する追加の情報に関する御意見」でございます。都市計画法上の経緯、大型バス駐車スペースの利用実態、周辺の緑地等の情報提供について御意見をいただいたところです。

次に、A4横向きの資料で右上に資料2と記載されている「同跡地周辺の現状に関する追加情報」を御覧ください。

まず、先ほどの「資料1 第1回委員会で出された意見(概要)」の4ページ目にお示した「2 同跡地周辺の現状に関する追加の情報に関する御意見」等に関して、事務局で情報収集した内容をご説明いたします。

2ページをご覧ください。「1 同跡地の都市計画法上の位置づけ(変遷)」でございます。

第1回委員会におきまして、御質問がありました、同跡地が都市計画法上の用途地域が商業地域になった時期についてでございます。同跡地は、左側真ん中の表にあるとおり、従前の用途地域は、第1種住居地域とされておりましたが、九州新幹線が部分開業した平成16年の用途地域の定期見直しにおいて、(かごしま都市マスタープラン(平成13年3月策定)等の土地利用方針に基づき、商業の活性化を図る観点などから)商業地域に変更となっております。

3ページをご覧ください。参考としまして、鹿児島市中心市街地活性化区域の変遷の資料を併せて添付しております。平成11年の当初の区域の設定時点では、左側の図の緑色の着色部分を除く赤枠で囲まれた区域になりますが、鹿児島中央駅から、いづろ・天文館、上町・鹿児島駅を結ぶ区域約279haが活性化区域として指定されております。その後、平成16年に緑色で着色された区域の鹿児島港本港区A街区を追加し約282haとなったところです。

次に右側の図でありますが、平成 19 年の区域の見直しの際に、緑色で着色された鹿児島中央駅から J T 跡地に至る地域や鹿児島中央駅西口のゾウさんのはな通り及び宮田通り周辺地区などが追加され約 368ha となったところであります。

続きまして、4 ページをご覧ください。「2 同跡地周辺の緑地等」でございます。同跡地を含む鹿児島中央駅西口周辺には、右下の表に記載しておりますとおり、10 箇所の公園がございます。そのうち、右側の真ん中の囲みの中に記載しているとおり、1,000 m²以上の公園については、地震時の退避場所として防災上の指定がなされているところです。また、周辺の武小学校や武中学校につきましても、地震時の退避場所として指定されております。なお、鹿児島中央駅の東側には、右上の表にあるとおり、共研公園や甲突川右岸、左岸緑地といった都市計画公園がございます。

次に、5 ページをご覧ください。緑地の面積の他地区との比較でございます。

鹿児島市で策定されております、第二次鹿児島市まちと緑のハーモニープランの目標値の一つとして、「市民 1 人当たりの都市公園面積」が示されており、令和 2 年度の市民 1 人当たり 7.9 m²を令和 13 年度には 8.3 m²とすることが掲げられております。この考え方を基に鹿児島市武及び西田地区で整理をいたしまして、市民 1 人当たりの都市公園面積を算出いたしますと、右の赤字で表記しておりますが、それぞれ 1.3 m²、1.7 m²となっており、市の平均値と比べて面積が少ない状況となっております。

続きまして、6 ページ、7 ページにつきましては、鹿児島市の古河委員にお願いをしたいと思っております。

(古河委員)

鹿児島市の古河でございます。よろしくお願ひいたします。こちらの鹿児島中央駅の西口駅前広場バス駐車場及び県工業試験場跡地バス駐車スペースの利用状況について御説明させていただきます。

(岩崎委員)

ちょっと待ってください。今から説明されるのはどんな数字か知りませんが、その数字は、コロナの影響下のある、現実的な実態を前提としていないので、バス協会としては、この委員会に提出するのは控えてくださいと申し上げてあったはずですよ。ですから皆さん、今鹿児島市が出す数字は、コロナの後の、まだ十分観光客が戻っていない前提でのバス駐車場の利用状況ということだけ申し上げたいと思っております。バス協会としては、その数字はこの委員会に出さないでと市に申し上げたことを前提として聞いてください。あまり愉快ではないですからね。そのつもりで喋ってください。

(井上委員長)

続けてください。

(古河委員)

資料の説明に入る前に、補足で説明いたしますと、西口駅前広場の第一バス駐車場、また、県工業試験場跡地の第二バス駐車場は、共に本市と J R 九州が管理協定を締結いたしまして、J R 九州が管理会社に管理・運営を委託しているものでございます。

資料 2 の 6 ページをご覧ください。「1 運用状況」でございます。「(1) 利用しているバスの種類」は、観光用貸切バス、ホテル送迎バス、スクールバス、各種団体利用のバスなどがございます。「(2) 利用時間」は、第一バス駐車場の 8 枠につきましては、朝 6 時から夕方 19 時まで、第二バス駐車場の 8 枠につきましては、24 時間利用となっております。「(3) 利用方法」は、事前予約制となっており、予約時に管理会

社から利用する駐車場と枠が指定されます。「(4) 利用料金」は、1両につき30分300円でございます。5分以内の降車のみは無料となっております。夜間の最大料金は1両につき4千円でございます。「(5) 運用方法」でございます。基本的に第一バス駐車場を利用しており、第一バス駐車場の利用可能な駐車枠を超える場合は、第二バス駐車場を利用することとなっておりますが、利用状況によっては第二バス駐車場を利用するケースがございます。第一バス駐車場のある駅前広場は、路線バス、タクシー、一般乗用車の交通がありますので、午前7時から8時頃の通勤、通学などの車両が多い時間帯については、混雑を避けるために第二バス駐車場を利用しております。また、修学旅行など大人数乗降車の場合などについても、他の車両との接触事故の防止や他の車両に対して通行の妨げになることを防止するために第二バス駐車場を利用しております。このように、第一バス駐車場の利用状況に応じ管理会社が安全面等を考慮して、第二バス駐車場の利用を判断しております。

次に、「2 利用台数」でございますが、令和5年度は、第一バス駐車場が11,265台、第二バス駐車場が3,109台となっております。第二バス駐車場で9月と10月に台数が増えているのは、かごしま国体に伴う利用増でございます。令和6年度は6月末で、第一バス駐車場が2,371台、第二バス駐車場が576台でございます。割合としては、5年度、6年度ともに第一バス駐車場がおよそ8割、第二バス駐車場がおよそ2割となっておりますが、先ほど申し上げた国体などイベント等がある場合や行楽シーズン等においては、第二バス駐車場の利用率が高くなっております。また、この表の台数には含まれませんが、第一バス駐車場の定期的な利用として、スクールバスが平日に12台、ホテル送迎バスが1日33台利用されております。

次に、7ページをご覧ください。「3 同時駐車台数」でございます。第一バス駐車場と第二バス駐車場において同時に最大で何台駐車があったかをまとめたものです。「最大値」は、4月が18台、5月が17台、6月が12台となっております。なお、「最大値」が18台や17台と合計16枠を超えておりますが、枠外に駐車して対応したものでございます。詳細につきましては、右の表にございますように、4月は桜島と芸術花火2024と団体送迎、5月は市内高校の遠足と団体送迎、6月は県外の学校の修学旅行やツアーなどとなっております。表の「8台を超えた日数」は、第一バス駐車場の収容台数が8台を超えた日数を示しており、4月と5月が5日間、6月が4日間となっております。その下の「8台を超えた時の第二バス駐車場の利用台数の合計」は、4月は5日間で79台、5月は5日間で46台、6月は4日間で31台となっております。

次に、「4 バスの用途」でございます。「利用者別の割合」では、「県外観光客」が26%、「県内観光客」が5%、「修学旅行生」が7%となっております。観光目的である県内外観光客・修学旅行の合計が全体のおよそ4割を占めております。そのほか「団体等送迎、その他」が6割となっております。「②目的別の割合」では、「新幹線からバスへの乗換」が11%、「バスから新幹線への乗換」が11%となり、「新幹線の乗り換え」として利用している割合が全体のおよそ2割を占めています。そのほか、「当該駐車場に集合し、目的地に出発するための駐車」が66%、「近隣の集合場所等に向かうための時間調整」が1%、「その他」が11%となっております。「③県内他都市目的地の有無の割合」では、目的地に鹿児島市以外の県内の他都市が含まれるかどうかを示しております。県内他都市の目的地「有」が25%、「不明」が49%、「無」が26%でございます。「不明」としているものは、利用申請書にツアーの名称や目的地などの記載がなく、特定できなかったものでございます。

以上で、鹿児島市の説明を終わります。

(永井総合政策課長)

続きまして、8ページをご覧ください。観光・物流等関係者の御意見についてでございます。

今回、鹿児島県観光連盟、鹿児島県トラック協会、新幹線物流の関連でJR九州、鹿児島県レンタカー協会、シェアサイクルの関連で鹿児島市に対し、鹿児島中央駅の位置付けや課題、同跡地に導入が望まれる機能等について意見聴取を行いましたので報告いたします。

公益社団法人 鹿児島県観光連盟でございますが、「鹿児島中央駅西口全体として、観光バス発着場としての機能やスペースが十分でないことから、県工業試験場跡地の利活用においては、観光バス等のスムーズな発着や利用者の安全面に配慮した観光バス駐車場として十分な機能やスペースを確保していただきたい。」との御意見でございました。

次に、公益社団法人 鹿児島県トラック協会でございます。「鉄道輸送においては、鹿児島駅がターミナル駅となるため、物流拠点として鹿児島中央駅に求める機能は特にない。鹿児島中央駅西口周辺には、荷物の集配の際に一時的に駐車するスペースが無いことから、同跡地にトラックが一時的に駐車できる機能の整備が可能であれば検討いただきたい。武岡トンネルから中州陸橋に向かう県道24号（鹿児島東市来線）や市道平田橋武線（城西通り）を含め、中央駅西口周辺は渋滞が激しい地域である。同跡地に大規模な集客施設が整備された場合、更に渋滞が悪化し、荷物の集配に影響が生じることが懸念されることから、大規模な集客施設の整備は望ましくない。」との御意見でございました。

9ページを御覧ください。新幹線物流に関して、JR九州の御意見でございますが、「新幹線物流における鹿児島中央駅の位置付けとして、九州新幹線において唯一の始発／終着の駅であり、積み込み／取り下ろしの時間を十分確保可能な駅であるため、現段階では、新幹線物流の拡大に向けては重要な駅である。JR九州とJR西日本の相互乗り入れによる大阪までの直通新幹線である、相直新幹線の運行により900km離れる関西方面へダイレクトに輸送可能となる駅であり、福岡はもとより大阪、東京等に向け、鉄道という輸送モードへのモーダルシフトに向けて期待している拠点である。新幹線物流における本県との連携について、鹿児島県と弊社は、新幹線を活用した物流の促進による鹿児島県産品の販路拡大と販売促進を図るため連携協定を締結している。新幹線物流における物流拠点の課題について、十分な荷量が集まるか、多量輸送を想定したダイヤ設定ができるか、車両までの積載動線を確保できるかなど課題はあるが、鹿児島県産品の販売促進や販路拡大、モーダルシフトを進める上では、駅構内や隣接したエリアにフォワーディング機能を持つ倉庫の整備が求められる。」との御意見でございました。

10ページにつきましては、県とJR九州との連携協定に関するプレス資料を掲載しておりますので後ほど御覧ください。

11ページをご覧ください。鹿児島県レンタカー協会でございます。「現在、レンタカー利用客については、鹿児島中央駅から近隣の各営業所まで徒歩で移動していただいている。鹿児島空港のようにレンタカー利用客を各営業所まで送迎する車の待機場があれば良いと思っている。平成20年2月に、鹿児島市及び県に対し、鹿児島中央駅にレンタカー利用客用待機場の確保（マイクロバス2台、乗用車5台分）を要望したが、公共交通機関の集約及び安心安全かつ快適な歩行空間の確保を目的とした整備が完了したところであり、レンタカーの待機場の確保は困難との回答であった。同跡地の利活用検討にあたっては、平成20年2月に要望しているとおり、レンタカー利用客用待機場の確保（マイクロバス2台、乗用車5台分）について、可能であれば検

討いたきたい。一方で、レンタカー事業所は鹿児島中央駅西口側のみではなく、東口側にも点在して立地している。鹿児島中央駅周辺の慢性的な渋滞を踏まえると、営業所まで待機場から車で送迎を行うよりも、徒歩で移動する方が時間的に早い場合も想定され、同機能がどの程度利用されるかは不透明ではある。」との御意見でございました。

12 ページをご覧ください。シェアサイクル事業を実施する鹿児島市でございますが、「鹿児島市のシェアサイクル運営事業は、自家用車等による移動から「公共交通と自転車」による移動への転換を促進し、CO2 排出量を削減するなど環境にやさしいまちづくりを進めるとともに、市民や観光客等の利便性や回遊性の向上を目的として実施している。現在、市内には29箇所のサイクルポート（駐輪機器（ラック）、324台分）があるが、鹿児島中央駅西口（ジョイフル前）には8台分、東口には駅前広場のLi-Ka側に28台分、キャンセビル前に20台分整備している。シェアサイクル全体の回転率は、令和5年度は1.7回/（日・台）となっており、ポート毎の利用回数が多い順で見ると、西口ポートは全29ポートのうち中間ぐらいである。鹿児島中央駅東口・西口のサイクルポートについて、市民の方から数が足りないといった特段の要望はないところ。現時点では、市として、鹿児島中央駅西口周辺にサイクルポートを増設する必要性は感じていない。」との御意見でございました。

13 ページは、11 ページから12 ページで説明しました鹿児島中央駅周辺のレンタカー会社とサイクルポートの位置を示しております。

続きまして、「5 導入機能に関する事例」について御説明申し上げます。

第1回委員会では、他県における駅前開発等の事例をお示ししましたが、本日は、第1回委員会の議論の中で委員の皆様から多くの意見が出された、大型バス駐車スペースと緑地広場につきまして、開発・整備事例を追加で御紹介いたします。

15 ページをご覧ください。ここからの事例①から③は、大型バス駐車スペースの整備事例でございます。

「事例① 下関駅南口交通広場」でございます。左側の事例概要の1つ目から2つ目の段落ですが、約5,600㎡の土地に、バス乗降場、一般車両乗降場、立体駐車場及び映画館を一体的に整備した事例です。4つ目の段落ですが、1階のバス乗降場と一般車両乗降場は市が整備し、2階以上の立体駐車場及び映画館を民間事業者が収益機能として整備したものです。右上の表にある「運営に係る市の支出」として、毎年約960万円の負担金を支出しております。立体的な土地利用により活用されている事例で、16 ページに写真を掲載してございます。左側の真ん中の写真を見ていただくと、1階の真ん中の部分が立体駐車場の出入口、左右にあるのがバスや乗降用の一般車の出入口となっております。

17 ページをご覧ください。「事例② 天王寺公園南側バス駐車場」でございます。

左側の事例概要の2つ目の段落ですが、こちらは、大阪市が、都市公園の施設として、バス専用前払い式コインパーキングを整備した事例です。約1,000㎡の土地に10台分の駐車スペースを設けている事例で、18 ページに写真等を掲載してございます。左側の写真の下に示しているように道路の路側帯にバス専用前払い式コインパーキングを整備しているもので、公園施設管理許可により、民間事業者が管理運営を行っている事例です。

19 ページをご覧ください。「事例③ 鹿児島空港バス専用駐車場」でございます。

皆様よくご存じの鹿児島空港の貸切バス用駐車場は、国が直接、管理を行っておりますが、図面の中央部の赤囲みの位置にあり、約2,600㎡の土地に、20台分の駐車スペースを確保しているものです。

20 ページをご覧ください。事例④から⑦は、緑地広場の整備事例でございます。

「事例④ としまみどりの防災公園」でございます。左側の事例概要の1つ目の段落ですが、こちらは、豊島区と独立行政法人が協定を締結した上で、独立行政法人が土地を購入し、約1.7haの土地を防災公園として整備した事例です。3つ目の段落ですが、都市公園法の公募設置管理制度（Park-PFI）を活用し、カフェ等の収益機能を併設しております。Park-PFIとは、例えば、民間事業者が公園内でカフェ等の収益施設を整備・運営し、その収益を活用して、公園内の広場など収益施設以外の公共部分も一体的に整備・改修等（運営を含む）を行うものです。右上の表にある「運営に係る区の支出」として指定管理費が毎年約1億円となっており、「区の歳入」としては、公園使用料の年800万円となっています。21ページに図面等を掲載しております。左下の図面の赤囲みの箇所がPark-PFI制度の公募対象公園施設で、民間事業者の収益施設等となります。黄色囲みの箇所が特定公園施設となっており、こちらは、民間事業者が一体的に管理する公共スペースとなります。それ以外の広場・園路は、指定管理者制度で区が委託により管理している事例です。

22ページをご覧ください。「事例⑤ 南池袋公園」でございます。

左側の事例概要の2つ目の段落ですが、こちらは、約7,800㎡の土地において、豊島区が芝生広場や多目的広場等の公的機能に加え、収益機能としてカフェレストランを整備し、都市公園法の管理許可に基づき民間事業者が運営している事例です。右上の表にある「運営に係る区の支出」として業務委託費が年間約4千万円となっており、「区の歳入」としては、年3,800万円、うちカフェレストランの使用料が約2千万円となっている事例です。

23ページをご覧ください。「事例⑥ てんしば」でございます。左側の事例概要の1つ目の段落ですが、こちらは、約2.5haの土地において、大阪市が設置する天王寺公園の一部を改修し、民間事業者が芝生広場やカフェ等店舗、こどもの遊び場などを一体的に整備した事例です。右上の表にある「運営に係る市の支出」は警備費負担金の年間約7百万円となっており、「市の歳入」として公園使用料3,200万円となっている事例です。24ページに図面等を掲載しております。芝生広場と一体的にカフェ等の飲食施設、産直市場等の物販施設、子どもの遊び場等のアクティビティ施設が整備された事例です。

25ページをご覧ください。「事例⑦ 福岡市役所西側ふれあい広場」でございます。

左側の事例概要の1つ目の段落ですが、こちらは、福岡市庁舎西側に整備された、約3,600㎡の人工芝を敷設したイベント広場の事例です。3つ目の段落ですが、公有財産貸付により市が共同事業体に貸付を行い、共同事業体が管理運営を行っている事例であり、市の歳入は、貸付料の年12百万円となっております。

説明は以上になります。よろしくお願いたします。

（井上委員長）

どうもありがとうございました。それでは委員の皆様からこれまでの事務局等の説明に対する御質問を伺って参ります。なお、説明内容に関する質疑以外の御意見につきましては、議事（3）においてお願いしたいと思っておりますので、この時間は事務局等への御質問を中心にお願いたします。

それではどなたからでも結構ですので、御発言をお願いします。

（岩崎委員）

県はですよ、鹿児島市の駐車場に関する実態調査よりも大切なことが、総合政策部の中には交通政策課があるんじゃないですか。そして、前回の委員会でも申し上げたように、元々西口にたった10台ぐらいの貸切バス駐車場自体がもう有り得ないとい

うところから始めているわけですよ。本来だったらバス協会は東側にちゃんと作ってもらわないと困ると。元々東側にあったわけですよ。それから、ずっと私が申し上げてるように、後で縷々説明いたしますけど、基本的には西口っていうのは住宅街ですよ。さっき、中心市街地活性化の話にしても、鹿児島市だって、駅の際だって中心市街地に入れていないんですよ。さっき第1種住専って言ってましたよね。こっち側は住宅街だって、逆に今住んでる皆さんが1番知ってるわけですよ。後付けで何か第1種を変えたりっていう意味じゃ、その住宅街の方にですね。後でまた説明しますが、なんか無理やり貸切バスだけを停めても元々足りないっていうので足りなかったから、何回も申し上げてるように、バス協会は交通政策課と話してですよ、何とかしないとイケないということで当時県有地だった、今でもそうですけど、県有地に駐車場を確保したわけですよ。前回も言いましたけど、鹿児島市がそれをしたわけじゃなくて、県有地の地主とその利用するバス協会がですね、そういうことで段取ったわけですよ。その後いろいろ財政課がどうのこうのみたいな話があったいつの間にか、バス協会が借りる話ではなくて、鹿児島市が出てきて、そして鹿児島市が裁判で管理はJRにさせるみたいな訳の分からない話で、結果的にさっき局長が言ったように、JRが管理してますけど。いわゆる、そういう意味じゃ、私が聞きたいのはね、鹿児島県はバス協会の方でね、鹿児島の玄関口の駐車場が足りないということに関して、当事者意識はないんですか。総合政策局の中で、ちゃんと交通政策課で貸切バスをどうするかみたいな話ですよ、ここの利活用の中で、利用状況がどうのこうのっていう話じゃなくて、鹿児島県に新幹線に来て、修学旅行もひっくるめて、その人たちがどうなるんですかっていうのは、これはここの委員会の問題ではなくて、鹿児島県とバス協会の問題じゃないんですかね。と私は思うんで、それに関しての県の基本的なものの考え方を教えてください。

(井上委員長)

よろしいですか。

(永井総合政策課長)

今、岩崎委員からお話ございましたけれども、こちらの暫定バス駐車場スペースにつきましては、平成25年度ですね、周辺の混雑状況を踏まえて、県の方で駐車スペースを整備して、これは鹿児島市に無償で貸付を行って、駅前広場の管理と同じように、JRさんと契約を結んで管理をしている状況でございます。先ほど、まず初めに、岩崎委員の方から少しこの資料に関するお話もございました。私も鹿児島市と話をして、今回この資料出しているわけですけども、確かに令和5年度は5月まで5類にはまだなっていなかった、5月に5類になったと。また、まだ国際線などはなかなか再開してない状況がありまして、コロナの影響は残っていたというのは確かであったと思います。

一方で、令和5年度は鹿児島国体等もございまして、イベントなどによるバスの利用というののもかなりあると、そういった利用状況というのも一つ、このバス駐車スペースの必要性を説明する上で一つ効果的ではないかということもございまして、この令和5年度の実績を使って御説明をしているところです。

それから、この必要性についてですけども、先ほど鹿児島市さんからの御説明もございました。駅前広場を補完する駐車スペースとして整備をしているわけですけども、当然、駅前広場の8台分では対応できない利用状況というのがまずあるということが1点、それから先ほど運営の中で、例えば朝の混雑時間、それから大人数で、修学旅行等で新幹線で到着して、バス等を利用する場合には、安全面を考慮して第二

駐車場を選択して利用しているという状況があると我々も認識しております。

そういった点を踏まえると、この西口駅前広場の駐車場だけでは機能としてはなかなか十分ではなくて、今の暫定バス駐車スペースというのは、やはり今でも重要な機能を果たしているというふうには考えております、というのが今の認識でございます。

(岩崎委員)

まあ、いいですよ。ただ、これは回答しなくていいです。

この委員会で、他県の事例やさっきの鹿児島市の数字を見て、全く無関係なここにいる委員の皆さんが、じゃあ10台がいいですね、と言った時にですよ、バス協会が20台は要りますって。今日わざわざ交通政策課長には来てもらうように言っておりますけども、県の交通政策課に申し入れた時にね、じゃあどっちになるか、みたいな問題を含んでいることをお含みおきください。我々は譲る気はないですよ。ここの委員会で、駐車場が何台だなんていう議論する話ではないんです。そういうことをここに持ち出すこと自体、さっきも申し上げたように、バス協会としては鹿児島県は何考えているのか、ということをおし上げておきます。

(井上委員長)

ただいまの件は、具体的に数字がどうのこうのというよりは、この西口が例えば、バスを使った移動に何か重要な役割を果たせるのか果たせないのかというようなことになってきますので、これは論点整理のところでも取り上げていただきます。

(岩崎委員)

委員長、別に論点整理ね、この委員会でどうぞ勝手にやっていただいていいけど、さっきから申し上げているのは、この件は県とバス協会の問題であって、この委員会の対象にすることがおかしいと言っているんです。どうぞ論点整理はしていただいて結構ですけど、それがバス協会にとって意味を持つものではないということも申しあげておきます。

(井上委員長)

結構ですが、論点整理はしなきゃいけないし、あの土地の有効利用ということになると無関係とは言えないので、多くの人たちの御理解も含めながら、議論は一応ちゃんと深めておくべきだと思います。ただ、さっき言ったように、細かい数字がどうのこうの、10台だ20台だ30台だ、この辺はここで議論する話ではなくて、ちゃんと然るべき場所で議論をしていただきたいと思っています。

他にいかがでしょうか。

(岩元委員)

跡地周辺緑地等の資料をいただきまして御説明いただきました。この中には緑地が配置されているという配置状況とあわせて、避難場所の配置状況がございます。私ちょっと素人でございますので、御専門の方にこれについてお尋ねしたいのは、避難場所としてこれが足りているのか、本来はもっとあるべきなのか、これまで整備が追いついていないのか、その辺のところ。公園の緑地面積については、市としてどれだけを求めている、この辺はどうなっているというのは分かりましたけど。この避難場所、あるいはその防災機能の面で、この地域のこの配置状況についてどのように評価すべきかちょっと教えていただきたいと思っています。

(井上委員長)

お分かりの方おられますか。

(永井総合政策課長)

すみません、この資料を作成する上で、そういった観点で基準等といいますが、足りるか足りないかという観点で、そういった数字があるのかというのを調べさせていただきましたが、明確に例えばこれぐらいの面積が、これぐらい人口でどのくらい必要かといったようなものが示されたものが我々の方で行き着かなかったものですから、その観点で申し訳ございません、代わりと言ってはなんですけども、その他の地区と比べてどうかという観点の資料を添付させていただきました。

(井上委員長)

よろしいでしょうか。他にはいかがでしょうか。結構ボリュームの多い説明だったので、にわかには御発言が無いかと思いますが、少しだけ時間を取ろうと思います。

特になければ、次の議事に入りたいと思いますがよろしいでしょうか。

(委員一同)

はい。

(井上委員長)

それでは続きまして、議事(3)第1回委員会で出された意見の論点整理について、事務局から説明をお願いいたします。

(永井総合政策課長)

「資料3」「第1回委員会で出された意見の論点整理」を御覧ください。こちらでは、第1回委員会で出された御意見について、委員長とも協議の上、第1回委員会で委員として発言をされなかった委員長の御意見も追記して論点を整理しております。表の左側に「第1回委員会で出された導入機能等の意見」を記載し、右側に論点1から5までに区分して整理しております。

論点1として鹿児島島の魅力を高めるような都市機能の充実・向上、論点2として周辺の施設との相乗効果や中心市街地の回遊性の創出、論点3として周辺環境への配慮、論点4として県全体への波及効果、論点5として、民間の知恵と資金の導入を促す整備手法の可能性として整理させていただいております。

以上でございます。

(井上委員長)

ありがとうございます。ここで私の方から少し発言させていただきます。前回委員会では皆さんの御発言をたくさん出していただくために、私の個人的な意見はあえて発言しなかったということもありまして、その後、事務局に対して論点整理に際して、私の意見も述べさせていただきました。

私としては、今回のこの試験場跡地の有効利活用については、現在鹿児島県が置かれている最大の問題の一つ人口減少の問題をどうやって克服していくか、少なくともこの土地利用が少しでも貢献できる可能性があるのならば、その点についてしっかりと議論すべきであろうと考えています。

そのために何が必要なのかなってという私なりの考えですけども、一つは鹿児島島の魅

力を高めるといことです。魅力のあるところに人や物や情報やお金が集まるわけですね。逆に言うと、その魅力のないところからは、人とか物とか情報とかお金が去っていく傾向があると考えますと、いかに鹿児島の魅力を高めるかが重要です。その中心は県内企業等の価値創造力を強化して、販路を拡大していくことが欠かせないだろうと考えています。魅力アップを産・官・学・金が総合的に支援する機能を考えてもいいじゃないということが1つあります。

第二は、労働力不足が大きいんですね。その労働力不足の解消には、働く場所としての魅力の一つであるワークライフバランスを含めた就業環境の向上を高めていく必要があると思います。ところが、鹿児島の場合は中小企業が多いので、単独ではその就業環境をそう簡単に向上させるということはできにくい。だとすれば、共同で就業環境の向上を図るような知恵はないのか、あるいはそしてそのことによって労働生産性を高めるとい方策はないのか、こういうことも頭に入れて検討すべきと考えております。

それから何よりも社会は変化し、都市も成長していく部分があるんですが、変化の中に様々なビジネスチャンスも生まれます。その変化に対応する労働力を確保しなければならぬ。そのためにはリスクリングやキャリアアップの支援も総力を挙げてやっていく必要があるんだらうと考えています。

そういうことを踏まえた上で、一委員として私も意見を述べさせていただいたところでは。

論点1につきましては、鹿児島の魅力を高めるためには、単なる都市機能というよりはむしろ産業力の強化を支援するような施設ができればいいなということに加え、もう1つは、県内の高等教育機関が総力を挙げて、地元企業や行政と連携しながら地域人材を育てるような機能をここに持たせられないのかも、検討事項になるかと考えています。特にここはこの土地の特殊性から言うと、大変人が集まりやすい場所、交通の結節拠点ですから、いろんな人がここに集まって総力を挙げて地域人材を育てることも不可能ではないということをお述べさせていただきました。また、スタートアップとかシェアオフィスとか、そういったことも可能な場所だという話をさせていただきました。

論点2は、周辺施設との相乗効果や中心市街地の回遊性の創出の観点から考えていく必要がある。これは前回の委員会で、津曲委員からだと思いますが、周辺に結構都市機能を持った施設が立地しているねという話がありましたが、全くその通りで、そういう周辺の施設を有効活用する、そうしながらあそこで多くの人が集まって鹿児島の未来について何か価値を高めていくような活動ができるような施設ができないのかなということでは。

論点3として周辺環境への配慮の観点から、当該土地を全面的に公園化しちゃう案もなくはないんですが、より高度な利用を考えれば、他の機能とともに、ポケットパークを併設するとか、あるいは屋上庭園を作り上げて、地域住民にも開放していくとか、防災用の備蓄倉庫を整備することは可能なんじゃないでしょうかということをお述べしております。

論点4については、当該土地が県有地なので、この整備の恩恵が県全体に伝わっていく可能性を検討することが必要だろうと考えております。そのためには、県内企業が元気になるような動きを支援する機能を持たせれば良いかなと思います。例えば、海外への販路拡大の話をさせていただきました。国際化っていうのは一企業でそう簡単にできる話ではなく、外部の多様な支援が必要になってくる。そのような支援を一元的に受けられる機能があれば、鹿児島のこの地方にいる企業にとっても恩恵を受けることが出来るという話もさせていただきました。

論点5です。これはもう多くの人が御存じのように、仮にここの土地を平面利用でなくて立体利用をしようと思うと、結構な金がかかる。民間の資金を導入することもやはり考えなければ当然無理なので、民間にとって魅力的なものって何なのかということもやっぱりちゃんと議論した上で探っていくといけない。その場合、やはり民間の意見をちゃんと聞くことも必要ですよねっていう話をさせていただきました。

そういうことを踏まえた上で、この論点1から5として整理させていただいたと思っております。

今回は論点1から論点5まで出させていただきました。これから少しこの論点について御意見を伺って参りたいと思いますが、この論点以外の御意見についてもどうぞお出しただいて結構です。多分、次回にまたこの論点の再整理をさせていただくことになろうかなと思っています。そこで皆さんにもちょっとお諮りしたいんですが、この論点について一つずつ御議論いただくということによろしいでしょうか。

(岩崎委員)

自由討議にしてくださいよ。なぜ論点を絞って、それを一個一個やらんといかんですか。異議ありです。

(井上委員長)

はい。自由に御発言いただく、論点以外の御意見も出していただいて結構だというふうに思っております。

(岩崎委員)

もちろん委員長がですよ、順番として、順序立ててやるということに関して、1、2、3、4とやるのは結構ですけど、なんか、それ以外のことを発言する人はですよ、私だったら発言しますけど、残りの方は発言しにくくなるから私は申し上げているんでね、議事進行はもう委員長のお任せですけど、ただ、私はその委員長の発言で他の方の論点以外のことは言っちゃいけないんだみたいな話はちょっとおかしいと思います。

(井上委員長)

全くしておりません。

(岩崎委員)

どうせ私は論点以外のことを山ほどしゃべろうと思っていますから。

(井上委員長)

時間が許す限りどうぞ。

それでは一応、そういうことで、この論点以外の発言は禁じることでは全くありませんし、論点に取り上げられていない意見を含めて議論を深めていきたいと思っております。我々はスーパーマンじゃないので、最初から完璧なものを出せるわけがない。それこそ、いろんな人の御意見を踏まえながら議論を深めていく、そういう姿勢でやっておりますので、どうぞ遠慮なくお話いただきたいと思います。

それではまず論点1について、自由に御発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。前回も言いましたけども、沈黙はよろしくないなので、自由に発言していただきたいと思っております。

(津曲委員)

何かいつも口火を切るのは私のような気がしますが、お話をさせていただきます。今回のこの論点整理の中ではですね、必要条件と十分条件があるのかなど。そして多分それに加えて魅力あるものみたいなことで、3つぐらいの要素ですね、やっぱりその中でやはり必要条件の中で足りないものとか不足しているものっていうのは1回目から今日もお話が出てきてると思うんですね。その中でやはり、バスの駐車場っていうか待機場所、ここに来た県外客をどうやってこう鹿児島全般に広げていくかという時に重要な駐車場っていうのはマストなんだなと思いました。

それから緑地についても、この地図を見る限り本当に緑地が少ないと、セントラルパークみたいなのは鹿児島にはそもそもないのかもしれないけれども。緑地兼防災拠点になるとかっていうようなものっていうのは、必要なんだろうなというように気がしました。

もう一つは、やはりこの地区になきゃいけないのかっていうことと、鹿児島県に必要かどうか話があって、例えば最近の駅のあれですと長崎とかですね、サッカー場が出来たりとか、野球場が広島のをばに出来たりとあっていう話があるんですけど、これは駅のそばに必要かどうかという議論よりも、駅のそばにたまたまそういうものがあつたから、それを活用できたっていうことがあって、今この土地をパッと見たときに、ここで何かこう、そういうものを造ってというのは無理だと思うんですね。鹿児島県とか鹿児島市に必要なものっていうのと、駅のここに必要なものっていうのは、ちょっと議論が違うのかというふうに思ってます、今回は多分、駅のこの周辺に必要なものっていうことで、必要条件、十分条件みたいなものを考えると、お話をしたような二つだというふうに思うんですけども。

また一方、結局、もしてることがあれば、もっとここがその交通のアクセスっていいですか、利便性がよければもっといろんなことができるっていう時に、駅を挟んだ両方の踏切っていうのも、絶対的にこう細いといいますか、平田橋のところと中洲陸橋以外は大変だという、このところっていうのはどうしてもこの委員会では結論の出る話ではないですけども、県の最も重要な課題として、ここがうまく紡がない限り、どうやって交通渋滞が起きていくんだろうなと思っておりますし、その問題っていうのは1つ考えるべきではないかというふうなことを感じました。

駅ですからたくさんの方がいらっしゃるんで、やっぱり鹿児島の魅力を高めるといっても、県外の方々にとっても重要な視点っていうのが一つあると思いますし、またここで仕事や生活を営む方の視点っていうのも当然必要だと思っております、私は結論はないんですけども、この場所っていうのは、今、先ほど申しましたように、必要なものや不足してるものっていうところで、ものすごく逼迫をしているというものがあつたはあるんですけども、急いでここに造らなければならないものっていうよりも、そんなに時間軸として急いで造る必要がないとすると、やはりもう少しこの場所で、何が必要か、何が十分条件として必要なのか、そしてプラスアルファの魅力としてはどんなコンテンツといいますか、要素が必要ですよっていう話をした方が何かここに何を造るかっていう話をすると、非常に紡がないといいますか、議論としては上手くいかないよう気がしてまして、もう少しこう要素として考えていって、駅のそばに必要なものと、鹿児島県にとって必要なもの、あるいは県内からいらっしゃる方、県外からいらっしゃる方に対して必要なものと、県内に住んでいらっしゃる方に必要なものっていうのができれば、県内の人でもここに集った時にこんなものがあればいいのっていう、こういうなんかマトリックスじゃないですけど、そういったものでこう分けていく方が、ここに何が必要ですかっていうと、すごくこう厳しい話になるなというふうに感じました。ちょっと雑駁な意見です。

(井上委員長)

ありがとうございます。最初から何か具体的なものを想定しすぎると、後の議論の可能性がなくなっちゃうっていうこともあるし、津曲さんが上手くまとめて整理してくれたなと思うんですが、必要条件、十分条件、それからさらに、どうやったら魅力が高まるかという視点から少し議論を深めた方がいいんじゃないかというお話だったと思います。

ただ、短期的な利益だけでなく中長期的な効果も考えながら議論していきたいと思いますので、この委員会では早急な結論は出さないし、出せないというふうに思います。

他にはいかがでしょうか。

(生駒委員)

生駒と申します。前回もでしたけど、私はやはり地元の代表ということでお話をしたいんですけど、今日委員長が御意見を示されたんですけど、未来に向かってというか、そういう建設的なお話だったんですけど、もしそうだったときに、今問題、渋滞とか、バスの話とかありますよね。もしそうなったときに、結局問題を解決しないまま先送りになるのであるならば、今抱えている問題を解決するためにこの土地利用を考えたほうがいいのではないかと考えています。

(井上委員長)

ありがとうございます。多分そういう側面は外せないと思います。ただし、この土地の利活用で100%解決するかどうかこれは疑問なので、まず、少なくとも現状よりもさらに未来に向かって進歩することがあればいいのかなというふうには思っております。

それから、前回も出たと思うんですが、この土地利用は周辺との関係も無視はできないんですね。ただ一方で、その周辺の問題はこの中ですべて解決しようというのはほとんど不可能で、だとすればそういう問題をちゃんと明らかにした上で、然るべき部署でちゃんと解決してもらおうということになるんだろうなと思います。ここは全ての権限を持って全ての問題を解決する委員会ではないと思います。

他にはいかがでしょうか。

(小山委員)

論点1のところ、今委員長がおっしゃった課題を把握する、整理するという観点で、1点私が興味深いなと思ったのが、鉄道事業等と連携した利活用で想定される新幹線の物流の話です。何を運ぶかの検討もあるんでしょうけど、あそこまでどう持っていくかとか、来たものをどう配送するかとか、いわゆるラストワンマイルの部分がどうなるのかと疑問に思うところがあるので、まだこれから試験的に始まっていることだとは思いますが、そのあたりがどういう状況で、どんな課題が想定されるかが明らかになると、この案は、鹿児島中央駅の立地を踏まえた上では、なかなか興味深く、検討できると思ったところです。

(井上委員長)

ありがとうございます。これについてはもう少し色々データが欲しいなという感じはしますね。関連するデータ収集についても、事務局の方も努力していただければありがたいと思います。

(永井総合政策課長)

今はまだ試行的に実施をされている状況かと思imasので、例えば、今の取り組み状況とかを御紹介する形でよろしいでしょうか。

(井上委員長)

そうですね、今はそのくらいしかできないのかな。また JRさんと色々話し合いいただきながらということになると思imas。

他にはいかがでしょうか。

(国松委員)

国松でござimas。私は、支店長として鹿児島に来て3ヶ月でござimasして、6年前に2年間住んでおりましたので、そういう立場でですな、お話、コメントさせていただきたいと思imas。

まず、私この会1回目出られなかったので、今回の会に際して、現場を見てまいりました。1haで非常に広い土地でしたので、ここの利活用というのは、非常に中央駅あるいはあの周辺をですな、今後の流れといimasか、魅力づくりには非常に重要な場所だなというふうにした次第でござimas。そうした時に、確かマンションがすぐ隣にできるということをお聞いておimasので、次回に向けて、マンションのスペックといimasか、どれぐらいの住居が予定されてるのか、車の流れですな、周辺にも影響してくるかなと思imasけども、どれぐらいの台数、キャパシティがあるのか、材料としていただきたいなというふうにおimas。何階建てかちょっと承知しておimasけども、それなりのマンションができるんだらうなと思imasときに、あの周辺の空間として圧迫感があるんじゃないかなというふうにおimas。ということで、今回の敷地を、何か建物を造るのか、緑地にするのかという大きな2つの選択肢があった場合に、私はもうこれ以上、大きな箱物を造ると、やっぱり圧迫感があるんじゃないかなというふうにおimas。

従って、その緑地利用ってというのは、バスの議論もあimasので、当然その辺の議論を踏まえた上で、と思imasけども、あれだけの敷地であれば、バスの敷地とですな、加えて、何らかの機能を持たせた利用というのが可能かなというふうにおimasので、そうした場合に、何か大きなものを造って、これ以上あそこの圧迫をさらに高めるのではなくて、空間として楽しめるものですね、そういった利用方法がいいんじゃないかなというふうにおimas。

じゃあそうした場合に何を造るかということですが、委員長の意見にござimasしたように、やはり新幹線で来た観光客等々が、あそこをですな、新幹線の時間までとか、あるいは着いてすぐ利用する場所、できれば鹿児島の魅力を発信する文化発信の拠点、焼酎の蔵でもいいですし、鹿児島の美味しいものを提供するようなカフェでもレストランでもいいと思imasですけども、割と鹿児島中央駅には電光掲示板を見ながらずっと待っているような人も結構いるのかなと思imasですけども、そういう人が時間をですな、30分でも1時間でも使って、お金を落とす場所っていうのもあっていいのかなというふうにおimas。

あと、最後にですな、私鹿児島2度目の赴任で、中央駅に行った時にいつも感じるんですけども、中央駅の入口の階段に学生が結構座ってて、見栄えといimasか、鹿児島の玄関口としてちょっとどうかなと思imasところもありましたので、そういった学生が少しくつろげる場所という意味でも公園っていうのもいいのかなというふうにおimas。すいません、ちょっと雑駁な意見ですけど以上でござimas。

(井上委員長)

どうもありがとうございました。具体的なイメージがちょっと湧きそうな御意見をいただきましたけども、確かにある種くつろげる空間、そういったものを整備しながら、なおかつそこで情報発信ができる、さらにはそこで少しお金が落ちるといような整備の仕方もあるんじゃないかという御意見だというふうに思います。どうもありがとうございます。他にはいかがでしょうか。

(岩崎委員)

そろそろいいですか。一応皆さんがなるべく発言してから。県議の先生方、よく聞いてくださいね。

まず事務局に確認したいんですけど、この委員会は何かしらの箱物を造るという結論ありきの委員会ではないことを私は再三再四確認していますよね、ですよ。そういう意味じゃ、1回目、2回目、あそこに今何かを造る必要があるんですかっていう意見がほとんど委員の方々の意見だと私は思ってるんですよ。だから、次に、なぜそのここだけにスポットを当てて委員会を開くのかって言うことは、1回目も申し上げましたけど、もう少し物事を俯瞰して見て、じゃあここがどうあるべきかっていうのを議論して欲しいって申し上げてますよね。さっきバスの件でいけばですよ、結節点なんですから、鉄道とバス、タクシーの結節点として、この鹿児島中央駅、昔、西駅と言いましたけど、これははっきり言えば失敗策です。申し上げてますよね。今からなぜ失敗なのかを御説明しますからね。ここに図面を配りましたよね。

まず1番目、皆様、新宿駅と渋谷駅の違いがどこにあるかご存知ですか。皆さん、まず基本的なことを申し上げますね。鉄道っていうのはですね、通るとみんな嬉しいですよ。駅ができると嬉しいですよ。ただ、鉄道っていうのは、一つの平面に線を入れるっていうことでね、線路と、右と左というかですね、ここが完全に分断されるっていうことなんです。新宿駅がその典型です。いわゆるあれは東口っていうんですかね。昔から新宿ってにぎわいゾーンでしたよね、飲み屋街とかあってね。で、反対側は今でこそ都心とか都庁が建ってますけど、あそこは処刑場だったり、東京都水道局の辺りだったりして、新宿っていうと東口だけだったわけですよ。

渋谷の駅を皆さん思い浮かべてください。渋谷ってのは東急が開発した町でね、五島慶太っていう人が渋谷を開発する時にですね、駅を上げたんですよ。だから、渋谷の周りは360度ぐるっと回れますね。いわゆる線路が分断してないんです。

その前提で聞いてください。元々、だから鹿児島本線及び日豊線、指宿枕崎線っていうのがこう、横に走ってる。そこに新幹線を作らないといけないんで、田上トンネルからドンとT字路に入っているんですよ。まずこれが失敗です、もうどうしようもないけど。その前提で聞いてください。さっき言ったように、線路が地域を二つに分けているときにですね、理想が渋谷駅、鹿児島は実は最悪なんです。立体交差で越えてるところは中洲陸橋しかないですよ。残りはここで言えば、駅の周りでいくと、赤いところ書いてあるじゃないですか、黒田踏切と宮田通り踏切、ここしか横切れないですよ。さっき申し上げたように、そういう昔の西駅ですからね、中央駅じゃないですよ、皆さん。いわゆる西駅っていうのは、元々鹿児島駅が鹿児島本線の始発で、そこから2番目の駅が西駅ですよ。そこに新幹線が通るんで、鹿児島駅をお払い箱にして、県庁も引っ越して、あの辺はぼろぼろでしょう。その中で、中央駅と改称した辺りに駅を中心としてにぎわいゾーンができてきているんですけど、さっき言ったように、新宿と一緒にですよ。いわゆる東口の方は街ですよ。西口の方は僕の左側にお二人いるけど、ここは住宅街ですよ。地元の県議の方に聞いてみたら一番分かります

よね、町内会長だったんだから。それを知っているから鹿児島市は中心市街地で西側を入れてないんですよ。という意味においては、どうやったってですね、渋滞が起こるのは当然なんです。そしてさっき言ったように、住宅街の方に無理やり路線バスだけ東口に出して、何か恰好だけつけた貸切バスを西口に持ってきても、いいですよ、西口のバスの駐車場がいっぱいあったとしましょうか。でも、どうやって、線路を越えてのいくのっていう話になりますよ。例えば今申し上げたように、この黒田陸橋ともう一つの陸橋のところを何とか高架にするみたいな話は、もう不可能に近いですよ。だから、基本的には西口の方はどう考えてもさっきからいろんな綺麗事が出てますけど、そっちの機能を付加しても、渋滞を助長して、住んでる住民の迷惑施設にしかありませんよ。それよりは私は将来的にね、ここまで内情暴露すると、私は前も言ったように、このターミナルを作るときのバス協会長だったから鹿児島市とすごくいろんなハードネゴをしていたんですよ。なぜ東口に貸切バスを持ってこないのか。なぜ電車の市電を真ん中でいいのに、わざわざ駅側に寄せるのか、そんなことばかりやってましたよ。でも結果そうなるって意味じゃ、将来的に見ればですね、その時にじゃあ高度利用すればいいじゃないかと、先ほど高度利用って出たでしょ。東口側の今平面利用してますよね。じゃあもう1階あるとスペース増えますよね。じゃあ、そっちに貸切バスも着ければいいし、いろんな駐車場も作りゃいいけど、当時の市長が駅から出たら桜島が見えないといけないって言って、それをしなかつただけですよ。

だから、いつになるか知らないですけど、やはりそういうファンクション、さっきから言われてるようなファンクションはですよ、東側を高度利用して、逆にこっち側はそれなりのにぎわいはできていますけど、この道路問題、踏切問題が高架にならない限りは、こちらに必要以上の箱物を造っても、でも逆に言えば、本当に住民は大変ですし、渋滞はどんどん悪化するし、というふうに私は考えてるんで。さっき県には厳しいことを言いましたけど、県はそういう目線で物を考えないといけないんじゃないんですかね。

あえて申し上げますよ。ウォーターフロントの利活用はですよ、それを認める必要はないですけどね、スポーツコンベンションセンターを、ある種その利用を正当化するような利活用だと、ある意味じゃ、そこに地主である県がスポーツコンベンションセンターを作る、その是非とかっていうのはね、桜島がどうだとか、何だかんだいろんな意見はあるけど、基本的には反対するんじゃないでなくて、県が県民のためにやることで是としてますけどね。ここは何がしかの、思惑ありきで、逆に今この利活用委員会を開いてるんだったら、そんなのはおかしいでしょう。まず原点は、鹿児島市ですよ、局長、もっと責任を持ったらどうですか、まちづくりに。まちづくりの中で駅をどうするか、交通渋滞をどう解消するのか、住民がどうやってちゃんと安全に暮らせるかみたいなのを抜きにして、ここでね、ここにどんな箱物を造りましょうかみたいな、こういうくだらない委員会は本当は私は出たくないって言っていましたよね。

ということで、論点1, 2, 3, 4, 5と全く違う論点ですけど申し上げます。

(井上委員長)

どうもありがとうございます。この跡地の利活用については、少なくとも、箱物を造るありきではないということだけは確認しておきたいと思えます。一つの選択肢としては検討はするけれども、それが可能かどうか、これはまたここで議論を深めればいい話であって、箱物を造るという前提ではないということですね。

それからもう一つは、交通問題は多岐に渡って、この土地の利活用からはだいぶ議論が外れてしまいますし、またそれをちゃんと議論すべき場所が別途あるので、そち

らの方でちゃんと議論してもらいたいと私は思っております。今日出た御意見は、他の部署と情報共有し解決に向けて取り組んでいただければと思っておりますので、よろしく申し上げます。

それからもう一つは、現状から出発する以外ないのでね。新幹線の位置が悪いと言われてもこれ困っちゃうんだけど、もう元には戻りませんので。

(岩崎委員)

あのですね、じゃあ、言いましょうか。さっきの図面見てくださいよ。

今話題のあたりの交通渋滞をですよ、広げよう、何とか解消しようとして、黄色い線も書いてありますよね。黄色い線でね、新幹線の下に橋脚があってですね、あそこ道路広げられないんですね。極端なこと言えば、橋脚の位置をずらす、お金をかけて工事できるのかできないのかですよ。もし本当にそういうことを考えるんだったら、あそこをしてちゃんとしっかりした道路を中洲陸橋からあっちまでしっかりと通したらいいじゃないですか。技術的にできるかどうか知らないけど、現状は、その先生が言ったように、別にT字に入ったことが今更どうのこうのなんて私はそんなくだらない話はしてませんよ。現状そういう現実を見たときに、現状の新幹線の橋脚を是とするのか、もちろん技術的には不可能かもしれないけれどもじゃあどうするのか。明らかに、T字に入って、その踏切が二つある限りは、今話題にしてるところは、何ていうんですか最悪の場所ですよ、道路とか考えれば。そこをどうするかっていうのを真剣に、県と市は考える義務があるんじゃないですか。我々は、会議所は外野だから、ワーワー言うしかないけどさ、当事者は県と市じゃないんですかね、ということをお願いしただけですから。

(井上委員長)

どうもありがとうございます。また然るべき部署と連携しながら、その問題については、解決に向けて御努力いただければなと思います。

他には御意見ございますでしょうか。

(国松委員)

たびたびすいません。ちょっと私も初めてなものですから、今後のですね、この議論の進め方っていうかですね、こういう議論をずっと続けていくのか、何らかこうゴールといいますか、タイミングとかステップがあるのかですね、ちょっとそこだけお聞かせいただきたいんですけども。

(井上委員長)

ちょっと事務局の方から御説明いただけますか。

(永井総合政策課長)

今、第1回、2回目ということで、まず、広く皆様の御意見をお伺いした上で、機能、それから今後、土地の取り扱い等についての方向性を何らか出していこうと考えております。まずは、今回までは広く、こうやって意見を言っていたいておりますけれども、先ほどの論点整理の話もございましたけれども、今後委員長とも相談しながらその集約の方向性も議論しながらやっていきたいと思っております。ただ、いついつまでに、例えば結論を出すとか、そういうのを決めているわけではございません。前回の委員会でも、じっくり時間をかけて検討すべきだという御意見もございましたので、そこは今後のこの議論の進展具合を踏まえながら検討していきたいと考えています。

(井上委員長)

ということで、明確なゴールは今のところない、期日についてもですね。せっかく多くの分野の方々が集まっているわけですから、まず知恵を出す。知恵も出さずに検討もせずに結論だけ出したって意味ないんで、まずは議論を深めて多角的な視点から多様な意見を出していただく。しかし、だんだん集約すべきところは見えてくるであろうと思っております。

追加で何かございますでしょうか。

(有山委員)

この場で議論することではないということは重々承知の上ですが、やはり交通の問題、大型バスの駐車スペースの問題というのは、同跡地の活用を検討するにあたって、蔑ろにできないと思います。むしろ逆に、これを機会に中央駅を中心とする、広域で対策を検討する必要があるのではないかと思います。現在でも、バス、タクシー、一般車両で大変混雑している西口付近ですが、この混雑を緩和するために、例えば、素人の意見で本当に申し訳ないですが、東口の現在路線バスの乗り場や待機場所になっているスペースに、観光バスなどの発着の機能を一部移転するというのを検討するというのも1つの方法かと思えます。東口のスペースは路線バスの減便に伴って、ある程度スペースに余裕ができていないかと思われまます。また、ナポリ通り沿いの鹿児島市の観光交流センターの大型駐車場がございませけれども、あそことの連携が可能であれば、繁忙期には運用でカバーできないのか、その辺りの可能性を探ってみてはいかがかと思えます。そうしますと、跡地の方に大型バスの駐車スペースが必要なかということも再度検討していただいて、もし必要ないとなれば、敷地全体を一体的に活用できますので、用途も広がるのではないかと思います。交通の問題は全く無関係ではないと思っております、西口だけでなく広域の視点で検討することが必要ではないかと思っております。

(井上委員長)

ありがとうございます。ちょっとその辺の基本的なデータはどうなんですかね。

(永井総合政策課長)

すいません、例えばバス停が空いているとか空いてないとかいうデータは、申し訳ございません、今手元に持ち合わせていないところでございます。駅前広場の運用の関係ということになってまいりますので、先ほど岩崎委員からも過去いろいろ市と県とバス協会と議論する場があって、議論して決定してきているところでございますので、基本的にはそういった場で議論ができるのかということになってくるかと考えております。

(岩崎委員)

県じゃないですよ。バス協会と市です。

(井上委員長)

そこは然るべきところで議論していただき、もし跡地利用に大きく関わってくるといような状況の変化があれば、またお伝えいただければなと思えます。

他にはいかがでしょうか。まだ、御発言ない方、どうぞ遠慮なく御発言していただければなと思えますが、いかがでしょうか。

とりあえず、今論点1についていろんな御意見が出たので、論点2のあたりに少しお話を進めていきたいなというふうに思います。周辺の施設の相乗効果や中心市街地の回遊性の創出、そういったことにこの跡地利用がどういうふうに貢献できるのかというふうなことで、何か御意見等あればいただきたいなというふうに思います。

結局、この中心市街地の回遊性の創出っていうことは、基本的には県外あるいは県内各地から来た人たちをどうやって天文館地区に誘導していくか、こういうお話ですよ。

岩崎委員にお伺いしたいんですが、今地方はどこでもそうなんですが、鉄道輸送はすごく縮小しちゃっているわけですね。昔は大隅も鉄道が走っていたし、南薩の吹上の方も走っていたし、そうするとやはり県内の人たちが鹿児島市にある高度な都市機能を利用したいというような時は、自家用車かバス利用かということが当然考えられるわけですね。そうすると今後バスによる、県内各地と県都をつなぐ機能とか、あるいは県外の特定的なお客さんたちを貸切バスで鹿児島に運んでくるとか、そういったことに対する何か見通しみたいなものはあるんですか。

(岩崎委員)

交通政策課長が補足するかもしれませんが、まず1番目、100万人を基準として地下鉄とか作るとか作らないってことでですね、九州で行くと、福岡は地下鉄が走ってるわけですよ。そうすると、地下鉄が作れた町と作れなかった町は根本的に違います。結局、先生がおっしゃったように、そのタクシーとかですね、バス、電車ということになるんですけど、全然違いますよね、輸送力とかね。その中で、少子高齢化、人口減少、運転手不足、いろんな意味で、地方のバス会社ってのは、最低限のネットワークを維持することが難しい。最近、皆さんにはお分かりのように、さっき言った少子高齢化、人口減少で、タクシーの運転手さんさえもいなくなって、ということで、結局、足が大変になってくるわけです。ちょっと私はこういう性格だから、ところがですね、国交省とか東京でみんな言うのはですね、鹿児島県もそうですけど、いや観光は二次交通がどうのこうのって言うけど、口で言うのは簡単ですけど、二次交通ってさっき言ったように、住民の移動さえも担保できないような脆弱なインフラになりつつあるのに、何か二次交通って言ったってそこはなかなか難しいっていう、その先生がおっしゃるようになりますね。だからそれでいて、おっしゃったように鹿児島はですよ、実際はJRさんが指宿枕崎線、それから日豊線、最低限そのラインはあるんですけど、今のJRって不動産事業に注力している感じで、鉄道維持も厳しいような話でいけば、日豊線の運行も非常に少ないですし、もっと言えば、じゃあ指宿枕崎線が鹿児島の観光地である指宿に役に立ってるかっていうと、たまたま箱は1日に3回しか走ってないですから、二次交通になり得てないんですよ。という意味でいくと、例えば中央駅に来た観光客、修学旅行なんかは典型ですけど、その人達を市内に、もしくは霧島、指宿に運ぶためにはやっぱり貸切バスが役に立たないといけませんし、その辺はなかなか難しいんですけど、じゃあ天文館にどうやって行くのかみたいな話はタクシーで行ってもらうとか、我が社はまだそこに対応してませんけど、いわゆる路線バスを観光客に利用してもらうみたいな話です。これも東京なんかでいくと、MaaSとかDXとか言って、何か言葉遊びや頭ん中で、その二次交通で、鹿児島に来た観光客が市内をウロウロできるみたいな話ですけど、肝心のそのね幾らアプリを入れても、そのバスがそう動いていないと駄目ですから。あとはちょっと突っ込んだ話をすればですね、MaaSとかなんだとかっていうと、結局その決済手段がですよ、今あるのはSuicaとかそういうのですね、そうするとSuicaっていうのは2%ぐらい取られるわけですから、決済手段もですね、県外資本に牛耳られるわけにはいかないんで、今

我が社はですね、鹿銀と話をし、Pay どんと交通系の IC カードを合体させて、地域通貨を使うとかですね、ちょっとすいませんね、深い話になってしまって申し訳ないですけど、いわゆる我々は時間はかけてますけど、やはり新幹線で着いた観光客が公共交通機関をさっき言った通りまだ我々不十分ですけど、そういうのを利用しやすくなるような、将来的にはそのアプリとかなんかで利用するとかですね、みたいな話になって当然持っていくですけど、とりあえずは我々が何とか潰れないようにすることですね、タクシーの運転手さんをどうやって確保するかとかですね、そういう地道な努力で、市内の回遊を維持するしかないんじゃないのかなというふうに思っています。

(井上委員長)

市内の回遊の問題については、いろいろな手段も考えられるんですが、その前に、県都にはいろんな機能が集中しちゃってるわけで、そういう機能を県内の地方の人たちが利用するために移動してこなきゃ使えないんですよね。そうすると、その時に、長距離バスとか貸切バスとか、そういったものの今後の見通しはどうなのかなってことを聞いたんですね。

(岩崎委員)

ああそうですね。さっき言ったように、一生懸命努力して、なるべく路線も運転手が少なくなって路線もカットしてますけど、なるべくそのネットワークは維持しようというような努力はしています。それ以上のことはちょっと言えないですね。

(井上委員長)

この件は、ここの跡地のバスのターミナル機能をどうするかっていう話と関連してくるので、ある程度の情報はやはり欲しいなという気がしたのでちょっとお伺いをしました。

(岩崎委員)

さっき私も言ったように、俯瞰してこの問題を考えないといけないって言った手前、皆さんの方には現状どうなってるのかとか、どういう問題点があるのかとかね、いくらでもお出ししますよ。

(井上委員長)

また必要に応じて情報をいただくということにします。

他にまだ御発言のない方、どうぞ遠慮なく御発言いただければなと思いますけれども、どうですか。今、交通問題ちょっと出ましたけども、鳩野さんいかがですか。

(鳩野代理)

私、会長の代理でございますので、バスに関しては、岩崎委員がバス協会の副会長でございますので、バス協会としては、今岩崎委員が述べたのと同じで意見でございますので、よろしくお願いたします。

(岩崎委員)

(交通政策) 課長、何か言ったら。

(交通政策課長)

何もございません。

(井上委員長)

JRさん、先ほど興味深いお話で、新幹線物流の件について新しい情報はございますでしょうか。

(神崎委員)

はい。物流については先ほど御説明があったように、県さんと協定を結んでですね、新幹線の速達性とか、そういったところを利用しながら、県産品を広域なところまで運ぶということの試験をしておりますので、先ほどあった取り組みの内容っていうのは少しまとめてですね、次にでもお示しできればなということで思っております。

あとは、交通としても、先ほど人口減少の話等も出まして、我々も非常にネットワークを維持するところが厳しいところがありますが、やはり、鉄道の速達性だとか、安定性、定時性といったところをしっかりと工夫しながらですね、幹線の部分と二次交通っていうところの連携といったところは、これからもしっかりと図っていきたいというふうには思っております。

また、少し論点1に戻ってしまうかもしれませんが、やはり新幹線を降りて県内に広がっていくといったところも必要ですし、また県内から駅に集まってくるといったところの魅力づくりといったところも必要かと思っておりますので、御意見ありましたような滞留できるような空間だとか憩いの場といったところも必要だと思っておりますので、そういった複合的な施設といったような考え方もあるんじゃないかというのは現時点で思っているところでございます。

(井上委員長)

はい、ありがとうございます。また次回、データなんか新しいものをまとめていただければありがたいなと思っておりますので、よろしく願いしたいと思っております。

日本郵政さん、大西さん、何か御発言ありますか。

(大西委員)

大西でございます。私も、皆さん各委員の方々がおっしゃられているお話もごもつともだなというふうに思っております。論点1の都市機能もやっぱり充実ということで、産業力の強化というお話もございましたけれども、それがやっぱり非常に将来に向かっての時間軸という観点から見ても、大事な部分でもありますし、緑地とか防災という部分でも、資料等をお示しいただいたとおりなかなかちょっと足りていないエリアというところからすると、そういう機能も大事なところかなというところで、複合的なところも一つの可能性と言いますか、選択肢と言いますか、そういったものもあるのかなと思っているところではございます。

(井上委員長)

はい、どうもありがとうございます。

それでは事務局にお伺いしたいんですが、欠席委員から何か御意見はございませんでしょうか。

(永井総合政策課長)

はい。本日欠席の宇治川委員から事務局においてすでに御意見を伺っておりますの

で御報告させていただきます。

宇治川委員からは、事例紹介の中であったイベントスペースが県工業試験所跡地にもあれば、通り会の催し物の開催場所としての活用も期待ができる。それからもう1点、イベントスペースはキッチンカーが乗り入れできるようにすれば飲食業の活性化も期待できる、との御意見をいただいているところでございます。以上でございます。

(井上委員長)

ありがとうございます。そろそろ時間も迫ってきてるので、今日何か特別な結論を出すつもりはございませんので、次の議題に議事を進めていってもよろしいでしょうかね。

それでは議事の「(4)民間事業者への意見聴取」について、事務局から説明をお願いいたします。

(永井総合政策課長)

「資料4」「民間事業者への意見聴取(サウンディング調査)」を御覧ください。民間事業者への意見聴取については、県内や他県における土地の利活用の検討にあたって、実施されている例が数多く見られます。また、前回の委員会においても、委員から民間事業者へのアイデア募集についての御意見もあったところです。このため、今回、民間事業者への意見聴取について、本委員会に御提案するものでございます。

それでは、資料の概要でございます。上段枠囲みの2段落目ですが、意見聴取は、県工業試験場跡地の利活用に関心のある民間事業者を幅広く対象とするアンケート調査と、アンケート調査に回答した民間事業者のうち、有用なアイデア及び事業参画意欲が旺盛である民間事業者複数社を対象とした対話方式のヒアリングの2段階で実施したいと考えております。

下段の表を御覧ください。まず、左側のアンケート調査ですが、対象は、同跡地の利活用に関心のある民間事業者を想定しており、規模の大小、業種に関わらず、同跡地での開発や事業展開に関心がある幅広い民間事業者を対象とすることとしております。内容については、同跡地の市場性の評価、同跡地と周辺における導入可能な機能、鹿児島県の活性化に寄与する取組、開発コンセプト、県等の行政に対する要望や課題などについて、幅広い自由な意見を聴取することとしております。実施予定時期は、10月中旬から11月中旬頃としております。

次に、表の右側の対話方式のヒアリングですが、対象は、アンケート調査に回答いただいた民間事業者のうち、有用なアイデアをいただいた民間事業者を複数社選定することとしております。内容としては、アンケート回答に関して、導入機能や運営方法を含めた事業手法などについて詳細な確認を行うとともに、本委員会での御意見や論点を踏まえた意見交換を実施することとしております。また、民間事業者への意見聴取の内容については、次回の委員会で委員の皆様にお示ししたいと考えております。

説明は以上でございます。

(井上委員長)

ありがとうございました。それではただいま事務局からの説明がありましたが、この説明につきまして、皆さんの方から御意見、御質問等ございますでしょうか。

(岩崎委員)

民間事業者にヒアリングをして、バス協会とかタクシー協会とか会議所とかですよ、経済同友会とかそういうところにはなぜヒアリングしないんですか。さっきから出て

るように、箱物は建てないほうがいいって意見が多い中で、何か箱物を建てる前提で、民間事業者には何かいいアイデアがありますかっていう、そんな偏ったヒアリングなんておかしいでしょう。さっき申し上げたように、先に何か結論ありきの委員会ですかこれは。

(永井総合政策課長)

よろしいでしょうか。商工会議所、それから同友会、それからまちづくりの観点で協議会の代表の方、その周辺の方々に、この委員会に、そういった御意見をいただくために委員として御出席をお願いして、御意見をいただいているところでございます。民間のサウンディングの件につきまして先ほど申し上げましたとおり、利活用に際して参考にするという趣旨で。

(岩崎委員)

私が出てくるからヒアリングはしないっていうんだったら、私は委員を抜けます。それでよろしいですか。バス協会と会議所は抜けますよ。ここで意見を言ってるからってこの委員会の議論とは別に、その文書でちゃんと県に対して物申すことは全く重みが違うんでね。私が委員会で出てくるんだから、会議所やバス協会からはヒアリングをしないっていうんであればですよ、私は委員を降ろさせていただきます。その代わりにしっかり会議所やバス協会にヒアリングしてください。

(総合政策部長)

そこは、岩崎委員のお話を踏まえまして、ちょっとやり方を検討させていただきます。

(井上委員長)

今のような御意見でも結構です。はいどうぞ。

(岩元委員)

今日、発言の口火を切られた津曲委員がいみじくもおっしゃいましたけれど、この論点整理にまとめられている内容、これちょっと率直に申し上げると、これ全部やれば一番いいと思うんですよね。でも、全部やるんじゃない、その中で何が必要、何が重要かその議論をしつつ、絞り込んでいくっていうのは必ず必要だと思います。委員長も先ほど御発言などもありましたけれども、箱物ありきっていうことじゃなくて、まずは知恵を出してこの委員会で議論しましょう、その過程の中で、この立地、この土地だからするべきことっていうのが見えてくると思います。これだけ、第1回委員会で出された導入機能っていうのが列記されてますけれど、もしかすると、何かその民間の事業者、こういった案件に通じた事業者、また新しい知恵があるかもしれません。その上でこの委員会においては、それをこの場所でやるべきか、いやここでやる必要がない、そういった議論がまた行われるんだろうなということを私自身は期待しております。すいません、質問というか意見でございました。

(井上委員長)

私ももちろん同じような考え方を持っておりますので、おそらくこの中だけじゃなくて、広く意見は募る。そしてそれについてちゃんと議論して無理なものは無理、やらないものはやらない、何をすべきかを決定していけばよろしいと思います。

ですから、この民間事業者に対する意見聴取のやり方についても、先ほどちょっと御発言がありましたが、事務局は誰に対して行うのかも含めて、検討を加えていただ

けませんでしょうか。で、やるかやらないかということ言えば、やるということでもよろしいんじゃないかなというふうに思っています。

それでは一応(4)「民間事業者の意見聴取」、これについては、また今日の御発言を受けて、修正を加えた後に実施をして、そしてそれを我々もまた参考資料にするということにしたいと思いますがよろしいでしょうか。

(生駒委員)

この利活用に関心のある民間事業者っていうのをもうちょっと具体的に、どのような事業者さんか教えていただけますか。

(永井総合政策課長)

先ほど説明でも申し上げましたけれども、規模とか業種とかそういうものに関わらず、まずそこで出店してみたいとか、そういう方々も含めて、開発とか事業展開に興味がある方幅広く対象にして、アンケートを実施したいと考えていました。アンケートの中身は、今その内容のところに書いてあるような内容をお聞きしようということと考えております。

(井上委員長)

本日の各委員からあった質問や情報収集依頼、こういったものを踏まえながら、次の委員会までに事務局で情報収集を行うというふうにしていただければと思います。何か事務局から皆さんにお伝えすることがありますか。

(永井総合政策課長)

はい。本日の会議録についてでございます。前回と同様に事務局で作成をいたしまして、委員の皆様にご確認いただいた上で、県のホームページで公表したいと考えております。また、第3回委員会につきましては、先ほどございました民間事業者の意見聴取の内容、こういったものを取りまとめ次第、改めて日程を御案内させていただきたいというふうに考えております。以上でございます。

(井上委員長)

ありがとうございます。

今日は皆さんの様々な御発言いただきまして、ありがとうございます。一見、議論が錯綜したように思うかもしれませんが、まず、前提条件なしで幅広く議論することによってこういう結果になったということで、御理解ください。

今日は本当に御協力ありがとうございました。

以上をもちまして、今日の議事を終了いたします。進行を事務局の方にお返しいたします。