

鹿児島港本港区エリアまちづくり
グランドデザイン(素案)

鹿児島港本港区エリアまちづくり検討委員会

平成30年10月

目 次

1	鹿児島港本港区エリアの概要	1
	(1) 主な港湾関連施設の現況	2
	(2) 後背地の現状及び土地利用規制の状況	3
	(3) 港湾計画及び都市計画等	4
2	開発のコンセプト	5
	(1) 鹿児島港の歴史と本港区エリアの空間的な特色	5
	(2) 観光交流人口の拡大	8
	(3) 県都としての高い成長可能性	9
	(4) 本港区エリアを取り巻く環境と現状や特徴【SWOT分析】	10
	(5) 開発のコンセプト	11
3	土地・建物活用の方向性	12
	(1) 民間提案公募及び対話(平成30年度実施)	12
	(2) 開発コンセプトの要素及び導入機能	13
	(3) 土地・建物の活用条件	16
	(4) ゾーニング	19
	(5) 事業手法	20
4	ランドデザインの実現に向けて	21
	(1) 土地利用規制の見直し	21
	(2) 留意点	22

1 鹿児島港本港区エリアの概要

鹿児島港本港区（以下、「本港区」という。）は、江戸時代に琉球貿易が盛んになるにつれて、海運上の必要から波止場（三五郎波止場）荷役護岸を建設し、港として利用したのが始まりとされています。

このように本港区は、鹿児島港の発祥の地とされ、明治時代には沖縄、台湾及び阪神地区との交易により商港として発展し、昭和26年に重要港湾に指定されています。

こうした古くからの歴史ある本港区は、錦江湾や雄大な桜島の良好な景観を有し、背後には「東洋のナポリ」とも称される県都鹿児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あり、現在、桜島フェリー、種子・屋久航路、三島・十島航路及び奄美・喜界航路が就航する鹿児島県の海の玄関口として重要な役割を果たしています。

このグランドデザインでは、ドルフィンポート敷地や北ふ頭を含む本港区エリア約30haを対象地とします。



○本港区エリア（県有地）概要

本港区エリア (県有地)概要	<ul style="list-style-type: none"> ① 北ふ頭（約10.0ha） ② 桜島フェリーターミナル及び県営駐車場（約3.4ha） ③ ウォーターフロントパーク（約4.5ha） ④ ドルフィンポート敷地（約4.0ha） ⑤ 南ふ頭及び県営駐車場（約4.7ha） ⑥ 種子・屋久高速船旅客ターミナル及び県営駐車場（約2.1ha） ⑦ 住吉町15番街区（約2.8ha）
-------------------	--

※ 面積は、区域内の道路等を含む概略値

(1) 主な港湾関連施設の現況

① 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利用されている状況です。

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ました。

＜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



② 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ます。

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す。

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す。



(2) 後背地の現状及び土地利用規制の状況

本港区エリアには、現在、暫定開発によりドルフィンポートが立地しているほか、住吉町15番街区について、駐車場やイベント等による暫定活用が図られているところです。また、いおワールドかごしま水族館、NHK鹿児島放送会館といった各種の集客交流施設が立地しているほか、人々が憩える緑地空間となるウォーターフロントパークとして活用されています。

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 45～60m程度（※鹿児島市景観計画）

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：クラブ施設、レクリエーション施設
- 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 45～55m程度（※鹿児島市景観計画）

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：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）

- 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 35～45m程度（※鹿児島市景観計画）

(3) 港湾計画及び都市計画等

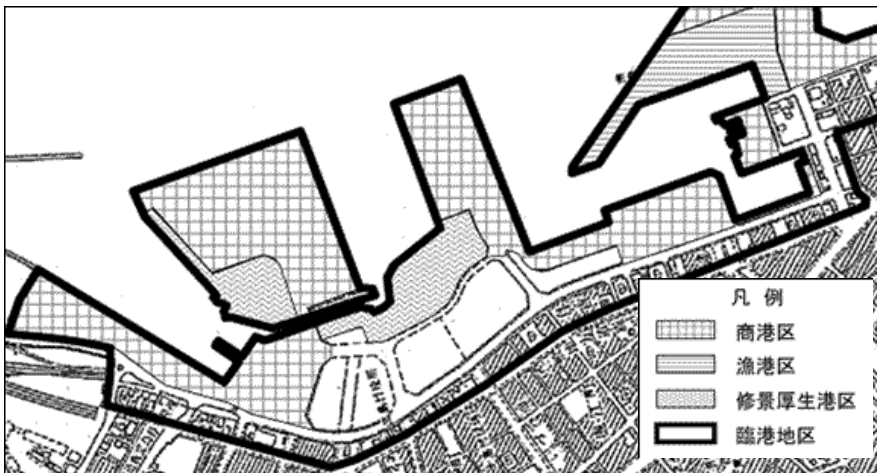
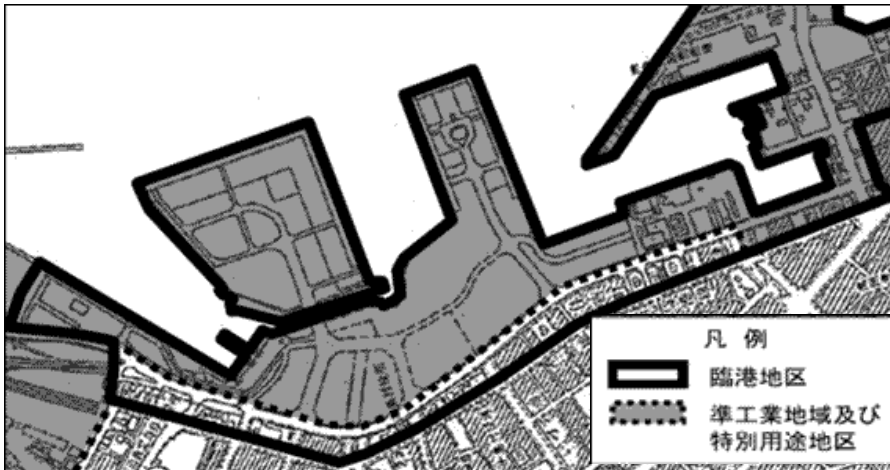
① 港湾計画

鹿児島港港湾計画のうち、本港区エリア周辺の計画内容は以下のとおりです。



② 都市計画等

本港区エリア周辺の都市計画図及び臨港地区の分区指定図は以下のとおりです。



2 開発のコンセプト

(1) 鹿児島港の歴史と本港区エリアの空間的な特色

～ まちづくりの基礎とすべき歴史的背景やまちの特色 ～

① 鹿児島港本港区の歴史とみなとまちの構造

鹿児島港の歴史は、今から670年前の興国2年（1341年）頃、島津家5代貞久が東福寺城を6代氏久の居城としたときに始まると言われています。当時の港は、現在の本港区であり、稲荷川と甲突川が形成した沖積地の海岸に過ぎませんでした。

それから260年後の慶長7年（1602年）に18代家久が鶴丸城を築き居を構えてから、次第に城下町としての様相を呈し、これに加えて、港としての荷揚場、防波堤等が築城されたと言われています。

江戸時代中期には、琉球貿易が盛んになるにつれ、入港船も多くなり、三五郎波止や新波止等が建設され、港としての形態が整えられていきました。



「鹿児島城下絵図の解説」（維新ふるさと館作成）をもとにお筆

【参考文献】

・鹿児島港近代化百年のあゆみ

～ 魅力ある南の拠点「みなと鹿児島」の創造をめざして～ （平成20年 鹿児島県港湾空港課）

現在の鹿児島市の都市の骨格の基盤をなしているのは、鶴丸城と城下町です。
他の大きな城下町が戦国末期から江戸時代初期に一齐に新規の計画都市として建設されたのに比べて、鹿児島はそれ以前に250年以上の歴史を積み重ねてきました。

そのうえ、明治以降の変化や戦後の計画が加わり、複数の異なった道路軸となつて複雑なパターンを生んでいます。

代表的な軸線は、鶴丸城から港へ向かう軸線（現在のみなと大通り）と、その南側の町人地を中心とした港町から港へ向かう軸線（現在のいつろ通り）です。

また、近代最初期の通りとして新たに建設されたのが、現在の朝日通りで、これは、鶴丸城内に置かれた旧県庁舎からまっすぐ桜島に向かって引かれた軸線です。

このように、港をかなめとして扇状に主要軸線が広がるという都市がうまれることになりました。



【参考文献】

・県都物語－47都心空間の近代を歩く(平成30年 西村幸夫著)

② 本港区エリアの空間的な特色や周辺の状況

本港区エリアは、鹿児島中央駅地区から天文館地区、本港区エリアとつながる横（東西）のライン、そして、鴨池・与次郎地区から本港区エリア、磯地区とつながる縦（南北）のラインの交わる箇所に位置しており、種子島や屋久島、奄美・喜界、三島、十島の離島航路の拠点でもあります。

同エリア内には、錦江湾や桜島の優れた景観をはじめ、歴史的建造物である鹿児島旧港施設等を有するとともに、周辺には、鹿児島市内や錦江湾そして桜島を一望できる城山や、仙巖園、鶴丸城跡、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が点在しており、貴重な観光資源に恵まれた立地です。



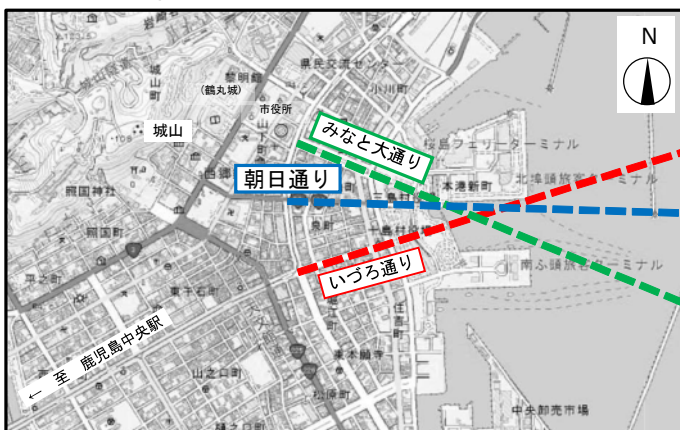
錦江湾と桜島



旧集成館



また、中心市街地にある中央公園から鹿児島港本港区へ向かう幹線道路である朝日通りは、桜島を正面に据えた象徴的な道路空間を形成しています。



(2) 観光交流人口の拡大

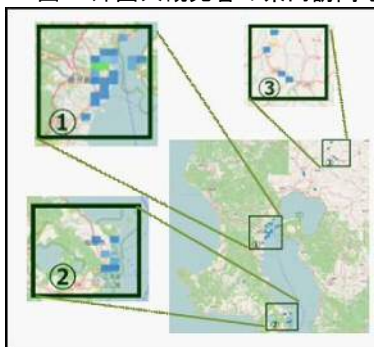
人口減少・少子高齢化の進行に伴い地域活力の低下が懸念される中、観光による国内外からの交流人口の拡大は、地域経済の活性化につながることを期待されます。

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は4兆4,162億円（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す。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です。

① 主な訪問地・宿泊地域

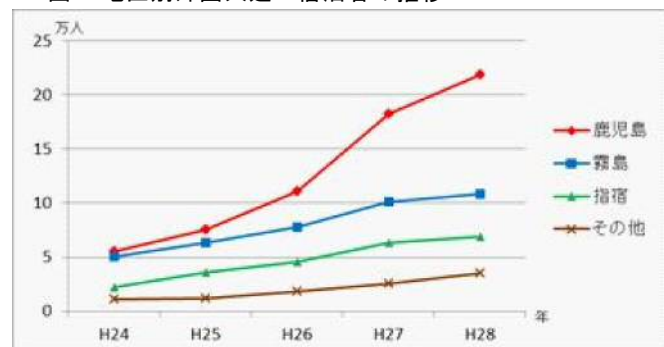
訪日外国人観光客の主な県内訪問地は、①鹿児島市の中心部や桜島、②指宿地区、③霧島地区の3地区となっており、特に、鹿児島地区の外国人延べ宿泊者数は大幅に増加しています。

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)

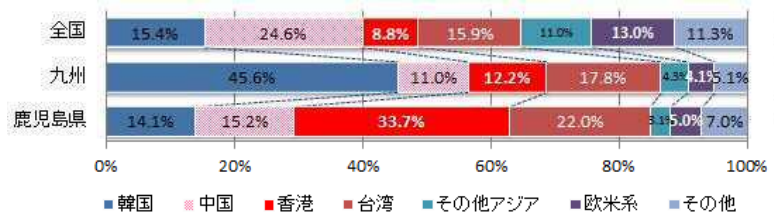
② 国・地域別の主な構成

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ります。

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）が高い傾向にあります。

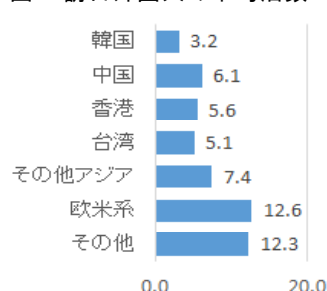
よって、こうした国や地域のニーズ等を踏まえつつ、地域間競争を意識し、インバウンド需要の更なる取込みに向けた競争力の高い魅力ある観光拠点の形成を図る必要があります。

図3:国・地域別の外国人延べ宿泊者の構成



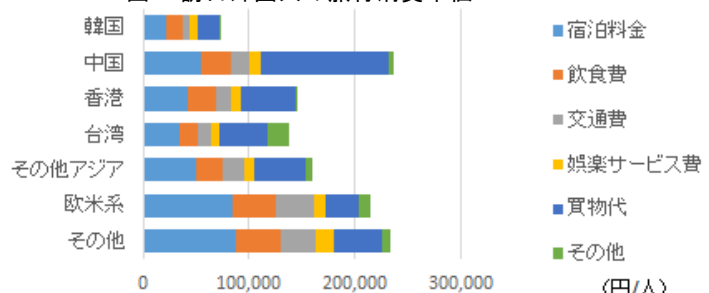
(出典:観光庁「宿泊旅行統計調査」(平成29年1月～12月[年確定値]))

図4:訪日外国人の平均泊数



(出典:観光庁「訪日外国人消費動向調査(H29)※観光・レジャー目的」)

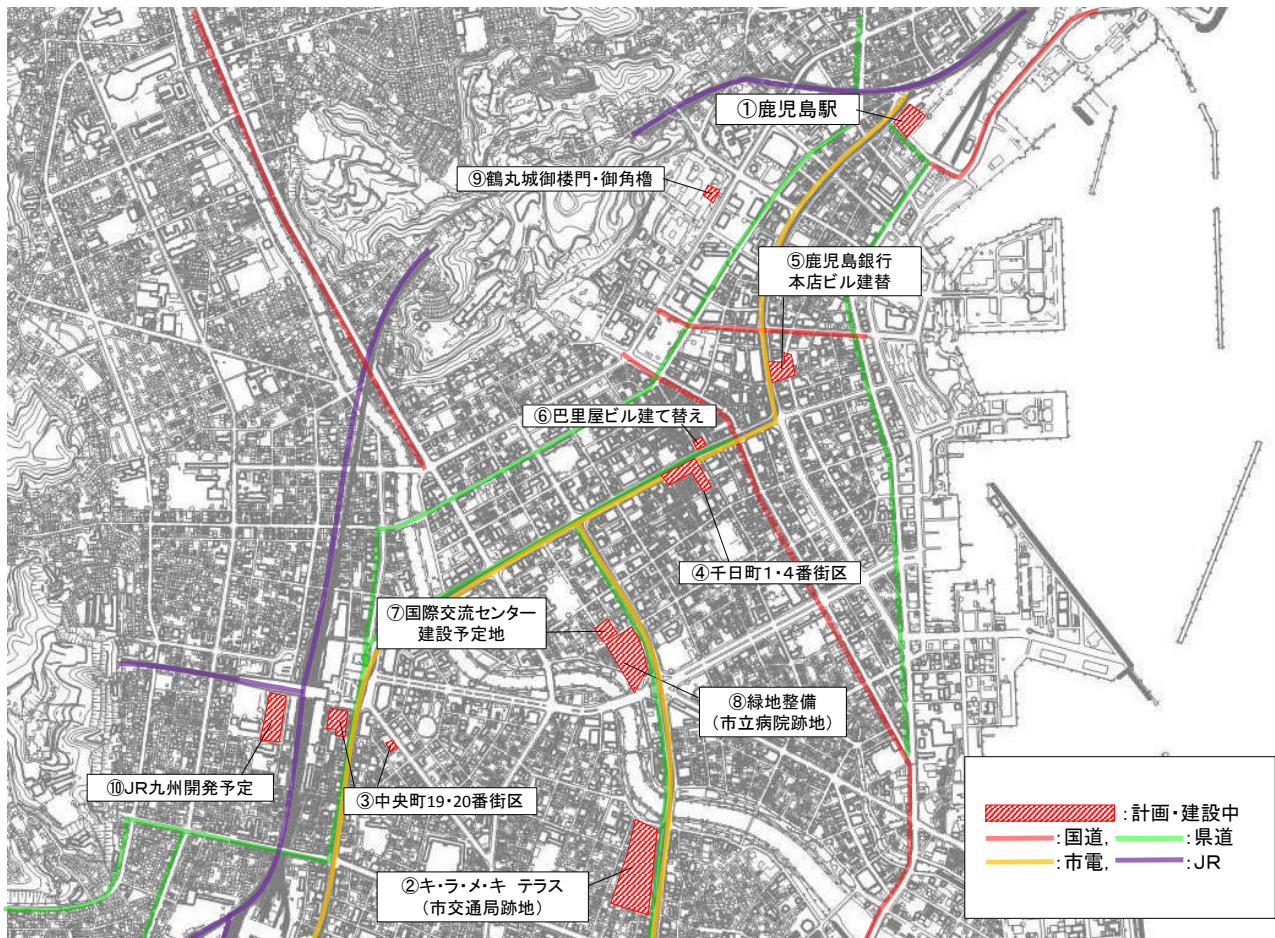
図5:訪日外国人の旅行消費単価



(3) 県都としての高い成長可能性

① 中心市街地等における再開発等

鹿児島市の中心市街地等における複合ビル等の再開発事業が進んでおり、今後の中心市街地の活性化が期待できます。



② 後背地人口

本港区エリアを擁する鹿児島市を含む「かごしま連携中枢都市圏」の人口は約75万人となっており、人口規模では政令指定都市に匹敵する規模となっています。

また、県内のその他の市町村や隣接する宮崎県にも各々100万人前後が居住しています。

		平成27年	平成22年
鹿児島県	かごしま連携中枢都市圏 ・鹿児島市 ・日置市 ・いちき串木野市 ・始良市	753,518人	762,621人
	その他市町村	894,659人	943,621人
	宮崎県	1,104,069人	1,135,233人
	合計	2,752,246人	2,841,475人

(4) 本港区エリアを取り巻く環境と現状や特徴【SWOT分析】

平成29年度の調査検討において、本港区エリアを取り巻く「機会」と「脅威」、本港区エリアの「強み」と「弱み」について分析した上で、本港区エリアのまちづくりに向けた視点を抽出しました。

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

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、同工エリアのまちづくりに向けた視点を抽出。

視点	主な概要	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

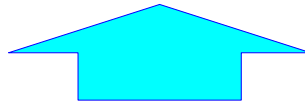


(5) 開発のコンセプト

本港区エリアについては、民間活力の導入を基本に、開発のコンセプトを次のとおりとしました。

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。



- 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す。
- 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ます。
- 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，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ります。
- ④ 平成29年度に実施した民間提案・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ました。

3 土地・建物活用の方向性

(1) 民間提案公募及び対話（平成30年度実施）

本港区エリアのグランドデザイン策定においては、実現性の高い事業スキームとなるよう、具体的な事業計画などの提案を民間事業者から公募し、さらに事業者の考えや意向について詳しく把握するため、提案事業者との対話を行いました。

① 開発のコンセプトの実現に向けた基本的な考え方

- ・ 事業者からは、コンセプト実現に向けた基本的考え方として、「桜島や錦江湾の景観・存在感を最大限活かす」といった景観資源活用の有効性や、「観光客だけでは収益性がなく、地元利用がないと商業的に成り立たない」といった事業性についての考え方などが示されました。
- ・ 「鹿児島の食を活かす」、「モノを売るだけでなく、楽しい時間を過ごせる」ことなどを重視する考えも示されました。

② 開発区域

- ・ ウォーターフロントパークを活用した提案が最も多く、ドルフィンポート敷地、住吉町15番街区、北ふ頭の順で多くの提案がなされ、南ふ頭についての提案はありませんでした。
- ・ また、住吉町15番街区については、エリアの中で最も離れていることから当該区画はエリア一体としての活用は難しいとの考えも示されました。

③ 導入機能（施設）等

提案の多かった北ふ頭（①）、ウォーターフロントパーク（③）及びドルフィンポート敷地（④）、住吉町15番街区（⑦）において提案のあった導入機能等は以下のとおりです。

北ふ頭（①）

- ・ 桜島を眺める景観と水族館の集客力が魅力との考え方が示されました。
- ・ 水族館との連携をイメージしたアミューズメント機能や既存のターミナルの空きスペースを活用したオフィス機能などが提案されました。



ウォーターフロントパーク（③）及びドルフィンポート敷地（④）

- ・ ほとんどの事業者が開発のポテンシャルを最も高く評価。
- ・ 広大な敷地を活かして、緑地空間を活かしたカフェやグランピング施設など比較的小規模なものから、飲食・物販・娯楽など多くの機能を盛り込んだ複合的で大規模な施設まで、幅広い計画が提案されました。
- ・ ラグジュアリークラスやリゾートと呼ばれる宿泊施設の立地に適しているといった評価もありました。

住吉町15番街区（⑦）

エリアの一体活用とは別な形で、マンションのほか、ホテルやコンベンション、焼酎ミュージアムなどが提案されました。

④ 事業スキーム

- ・ 土地購入に限定することなく、定期借地権方式についても事業者からは対応が可能であることが示されました。
- ・ また、借地期間については、例えばホテルの場合は50年以上、その他の場合は概ね20～30年以上が望ましいとの考えが示されました。

⑤ 官民の役割（公共に求めるもの）

新規施設は事業者が整備する一方、臨港道路など既存施設の撤去や北ふ頭に就航している奄美・喜界航路の他ふ頭への移転に関する調整などを公共に求める意見が出されました。

⑥ 周辺地区とのアクセス

多くの事業者が、周辺地区とのアクセスや回遊性の向上の観点から、路面電車観光路線の導入については有効と考えており、エリア内を経由する案や、エリアまでの往復の案が示されました。

⑦ 必要な土地利用規制等の緩和

事業者からは、ドルフィンポートやウォーターフロントパークについて、特別用途地区による1万㎡を超える大規模集客施設の立地規制や、臨港地区分区によるホテルなどの立地規制の緩和を求める意見が出されました。

⑧ 開発のコンセプトの実現に向けた取組

多くの事業者から、エリアマネジメントや中心市街地との連携などエリアの魅力向上や事業の持続可能性確保のための取組が提案されました。

(2) 開発コンセプトの要素及び導入機能

【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

本港区エリアは離島航路等が就航する鹿児島県の海の玄関口であり、また、賑わいのある鹿児島中央駅地区から天文館地区の延長線上に位置する立地であることから、こうした地理的優位性を活かして、県内の島々や各市町村の魅力を発信する交流拠点を目指します。



～導入機能（○：主なもの，☆：望ましいもの）～

- 物販，飲食，観光，宿泊，交通拠点(路面電車など)，交流(イベント) など
- ☆離島をはじめとする県内各市町村の魅力を発信する観光機能
- ☆クルーズ船寄港時の歓迎セレモニーや特産品販売等に対応できるスペース

【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

本港区エリアは広大であり、開発のポテンシャルが高いことから、物販や飲食機能を中心とした複合的な施設にとどまらず、エンターテインメント性を高めるための娯楽施設や、滞在性を高めるための宿泊施設などの導入により、かごしまの魅力を五感で体感・堪能し感動できる空間を目指します。



～導入機能（○：主なもの）～

- 物販，飲食，観光，娯楽，宿泊，交流(イベント)，健康増進 など

【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

本港区エリアは錦江湾の広大な静穏海域や雄大な桜島などの美しい自然景観を望むとともに、歴史的建造物である鹿児島旧港施設等を有することから、これらの魅力を最大限に活かした魅力的な空間を目指します。



～導入機能（○：主なもの）～

- 緑地，物販・飲食(小規模) など

導入機能の例

物販施設：オープンモール



(サンフランシスコ ピア39 : ①)

宿泊施設：ウォーターフロント内のホテル



(横浜市ヨコハマグランドインターコンチネンタルホテル:②)

港湾施設の機能転換：物販・飲食・宿泊機能の導入



(広島県尾道市 ONOMICHI U2 : ③)

娯楽施設：ウォーターフロントの遊園地



(横浜市 よこはまコスモワールド:④)

飲食施設：海辺のレストラン



(シンガポール ポートキー:⑤)

歴史的建造物を活かした空間



(横浜市 赤レンガ倉庫:⑥)

ウォーターフロントの特性を活かした夜景



(シドニー ダーリングハーバー:⑦)

参考URL ①http://www.city.chiba.jp/toshi/umibe/documents/inspection_report.pdf ②<https://rsv.rurubu.travel/PlanDetail.aspx?st=4238035&sk=D0&pc=B2CEHTL&rc=CXS&rv=40&&aff=star> ③http://www.minto.or.jp/common/pdf/print_minto_42.pdf ④http://park.tachikawaonline.jp/belvedere/40_yokohama_cosmo.htm ⑤http://singapore-river.com/docs/images/feature/2017May/SIX_Reasons_to_Visit_Boat_Quay_Soon.html ⑥<http://www.welcome.city.yokohama.jp/ja/tourism/spot/details.php?bbid=184> ⑦<http://jp.sydney.com/destinations/sydney/sydney-city/darling-harbour>

(3) 土地・建物の活用条件

北ふ頭(①)

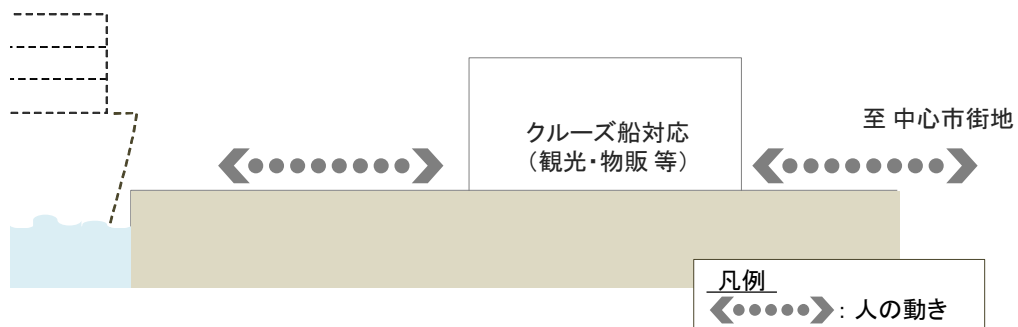
ア 現在就航している奄美・喜界航路の接岸場所や必要な港湾荷役作業区域は確保するものとし、十分な活用が図られていない旅客ターミナルや上屋(1・4号)、4号上屋東側及び西側の敷地については、港湾関係者等とも調整しながらコンバージョン(※)等による活用を図ります。

(※コンバージョン：既存施設の再生・再利用による機能転換)

イ 現状においても、港湾関連車両の動線と水族館利用客など一般利用の動線が輻輳していることから、開発に当たっては、港湾機能と一般利用の分離に配慮します。



(クルーズ船寄港時イメージ例：A-A'断面)



ウォーターフロントパーク (③：緑地) 及び ドルフィンポート敷地 (④)

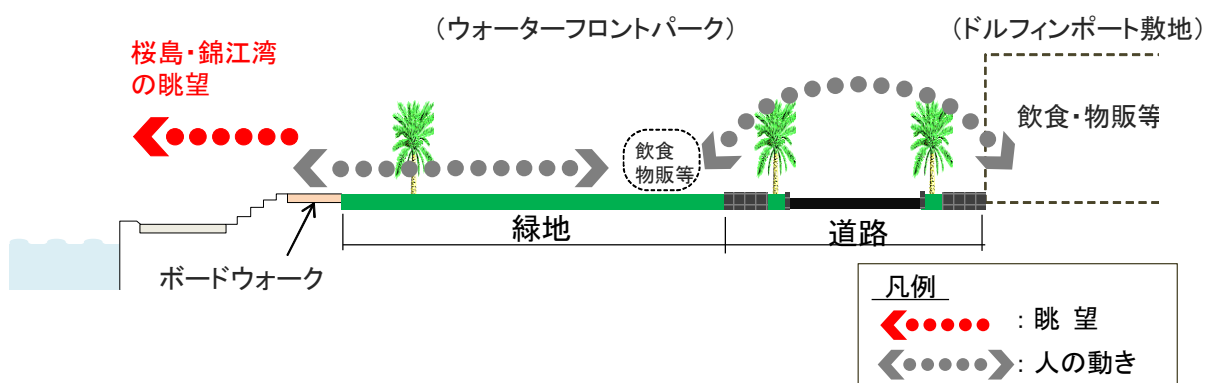
ア ウォーターフロントパークのボードウォークより海側については、護岸としての機能に留意することとします。

イ ウォーターフロントパークについては、現在も有効に活用されている緑地機能にも配慮しながら活用することとします。

ウ ウォーターフロントパークとドルフィンポート敷地との臨港道路（南北ふ頭線の一部）については、両敷地の一体的な開発を行うため必要な場合は、道路線形の変更等について検討します。



(活用イメージ例：B-B'断面)



桜島フェリーターミナル周辺(②)、南ふ頭(⑤)、高速船ターミナル周辺(⑥)

定期航路の接岸場所については、現状のままとします。

県営駐車場

県営駐車場については、現行の駐車台数を駐車場敷全体で確保した上で、新たな機能の導入を図ることができるものとします。

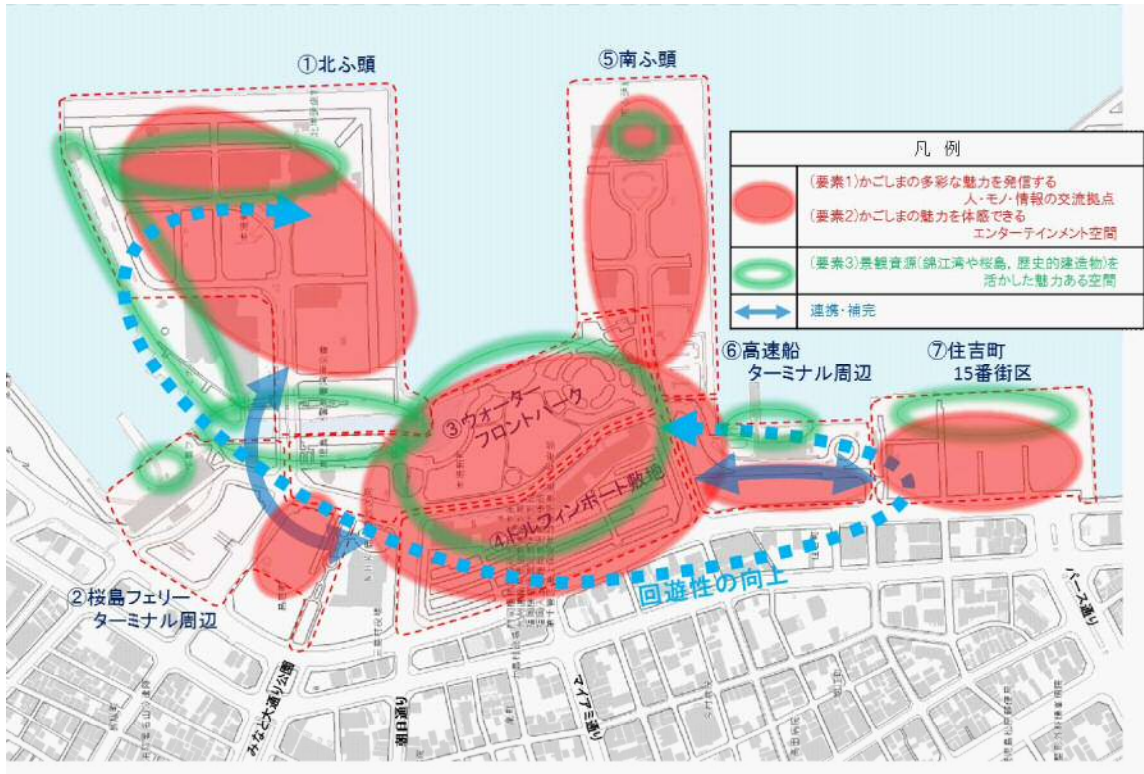
路面電車

鹿児島市が検討している路面電車観光路線については、同市の路線導入の基本方針を踏まえ、桜島や錦江湾を車窓から眺められ、本港区エリアに立地する様々な施設を結ぶルートとなることを想定します。

(4) ゾーニング

「(1)民間提案公募及び対話」や「(2)開発コンセプトの要素及び導入機能」, 「(3)土地・建物の活用条件」を踏まえた開発コンセプトの要素や活用区域の観点からのゾーニングは以下のとおりです。

① ゾーニング1 (開発コンセプトの要素の観点)



② ゾーニング2 (活用区域の観点)



(5) 事業手法

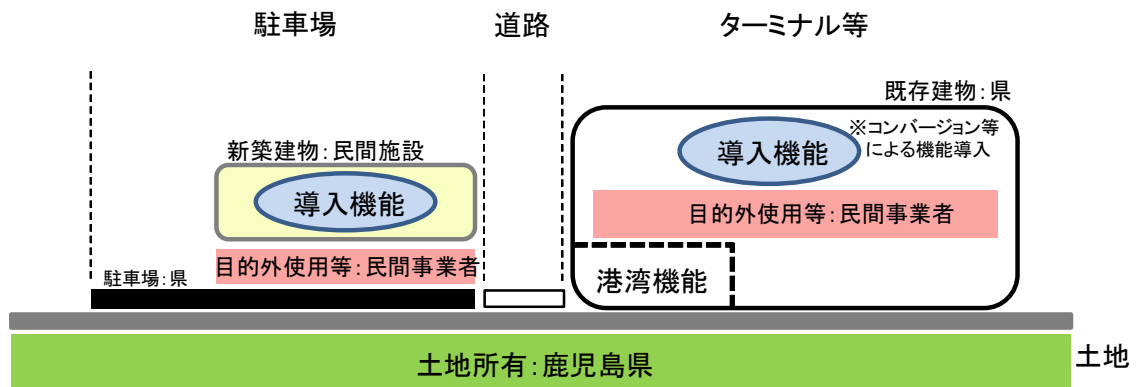
本港区エリアのまちづくりについては、民間活力の導入を基本とし、以下の事業方式により、活用方策の検討を進めることとします。

① 建物等既存施設の活用（北ふ頭、南ふ頭など）

○事業方式

目的外使用許可等

○活用イメージ（例）

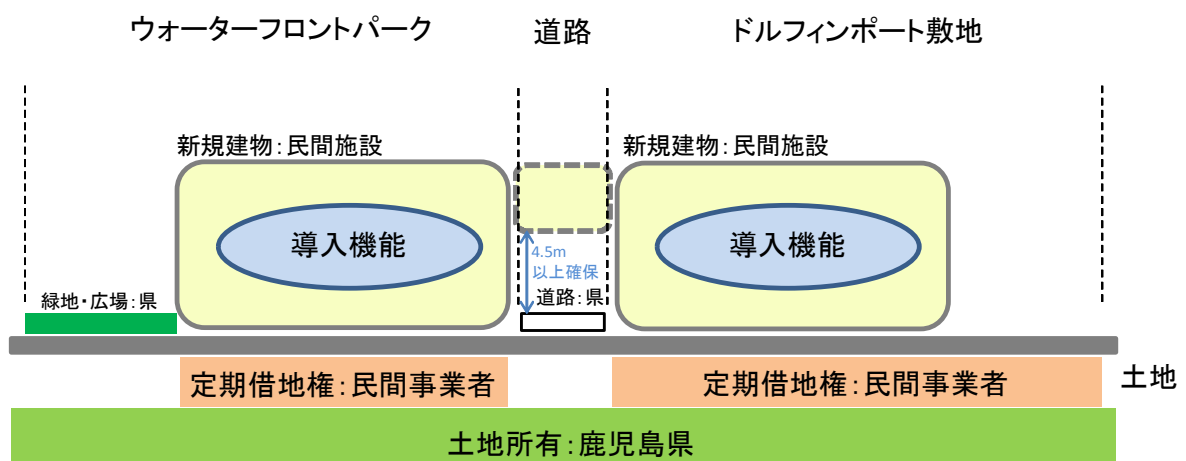


② 土地活用（ウォーターフロントパーク及びドルフィンポート敷地など）

○事業方式

定期借地権方式（住吉町15番街区については売却も可能）

○活用イメージ（例）



(2) 留意点

① 事業の進め方

事業を進めるに当たっては、本港区エリア全体を開発区域の基本とします。

なお、今後、事業者公募に当たっては、民間提案対話の結果や検討委員会の意見を踏まえ、段階的な開発についても柔軟に対応する必要があります。

② 中心市街地との連携及び他都市との差異化

事業を進めるに当たっては、既存の中心市街地との融和性や回遊性について配慮する必要があります。

また、本港区エリアは、鹿児島県の海の玄関口であり、雄大な桜島など美しい自然景観を有するなど観光資源にも恵まれています。このような同エリアの独自性を活かし、他の都市とは異なる空間を創出するなど、差異化についても配慮する必要があります。

③ 既存の公共機能（港湾・交通など）の確保や一般利用と港湾機能の両立

本港区エリアには多くの定期航路が就航しており、住民の生活を支える重要な役割を果たしています。また、国道10号鹿児島北バイパスや臨港道路鴨池中央港区線の整備に伴い、特に臨港道路本港区線は交通ネットワーク上、今後、さらに重要な役割を担うこととなります。

このため、港湾・交通など既存の公共機能の確保を図りながら、検討を進める必要があります。

また、北ふ頭や南ふ頭にはフェリーが発着するため、貨物施設と旅客施設の両方が立地しており、貨物車を含む自動車の動線と歩行者の動線が輻輳することから、同エリアでの新たな賑わい創出を検討するに当たって、エリア内の安全な移動環境の確保に配慮する必要があります。

④ 動線の確保

市電延伸の検討状況を踏まえ、引き続き本港区エリアへのアクセス向上の対策について検討を進める必要があります。

本港区エリアは南北に約1,100m、東西に約600m幅と非常に広く、徒歩で無理なく移動できる距離（200～300m）を上回る広さであることから、エリア内の移動環境についても検討を進める必要があります。

なお、鹿児島市が検討している路面電車観光路線については、同市のルート検討の状況を踏まえ、本港区エリアにおけるルートについても、今後同市と必要な協議を進める必要があります。

⑤ 景観への配慮

本港区エリアは、錦江湾の広大な静穏海域や雄大な桜島などの美しい自然景観を望むことができるとともに、歴史的建造物である鹿児島旧港施設等を有することから、これらの景観資源を活かした空間を創出する必要があります。