



鹿児島島港本港区エリアまちづくりに関する サウンディング調査 事業概要書

1. 事業の趣旨・目的
2. 対象地周辺の概要
3. まちづくりの方向性及びエリア毎の利活用の方針（イメージ）
4. 想定される事業スキーム
5. 時間軸のイメージ（短期・中期・長期）

参考資料

令和6年10月
鹿児島県

※令和6年3月に公表した鹿児島島港本港区エリアコンセプトプランも併せてご参照ください

1. 事業の趣旨・目的

【事業背景】

- 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。
- 鹿児島県では令和6年3月に、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示した「鹿児島港本港区エリアコンセプトプラン」をとりまとめ、その実現に向けて、関係者が連携して、必要な計画調査を行い、50年、100年先を見据えたまちづくりを進めることとしております。

【サウンディング調査の目的】

- エリアコンセプトプランに基づくまちづくりを進めるにあたっては、民間事業者の創意工夫により賑わいを創出したいと考えています。よって、本サウンディング調査は、本港区エリアにおける導入機能や事業スキーム等について、幅広くご意見やアイデアを募り、今後の検討に向けての参考とすることを目的として実施するものです。

2. 対象地周辺の概要

【対象地概要】

- 本サウンディング対象地は、下記に示す鹿児島港本港区エリアのうち、ドルフィンポート跡地エリアと住吉町15番街区エリアを除く、北ふ頭エリア、南ふ頭エリア、ウォーターフロントパークエリア、桜島フェリーターミナル周辺エリア、高速船ターミナル周辺エリア、旧港湾合庁跡地エリアです。



NTTインフラネットを編集して作成

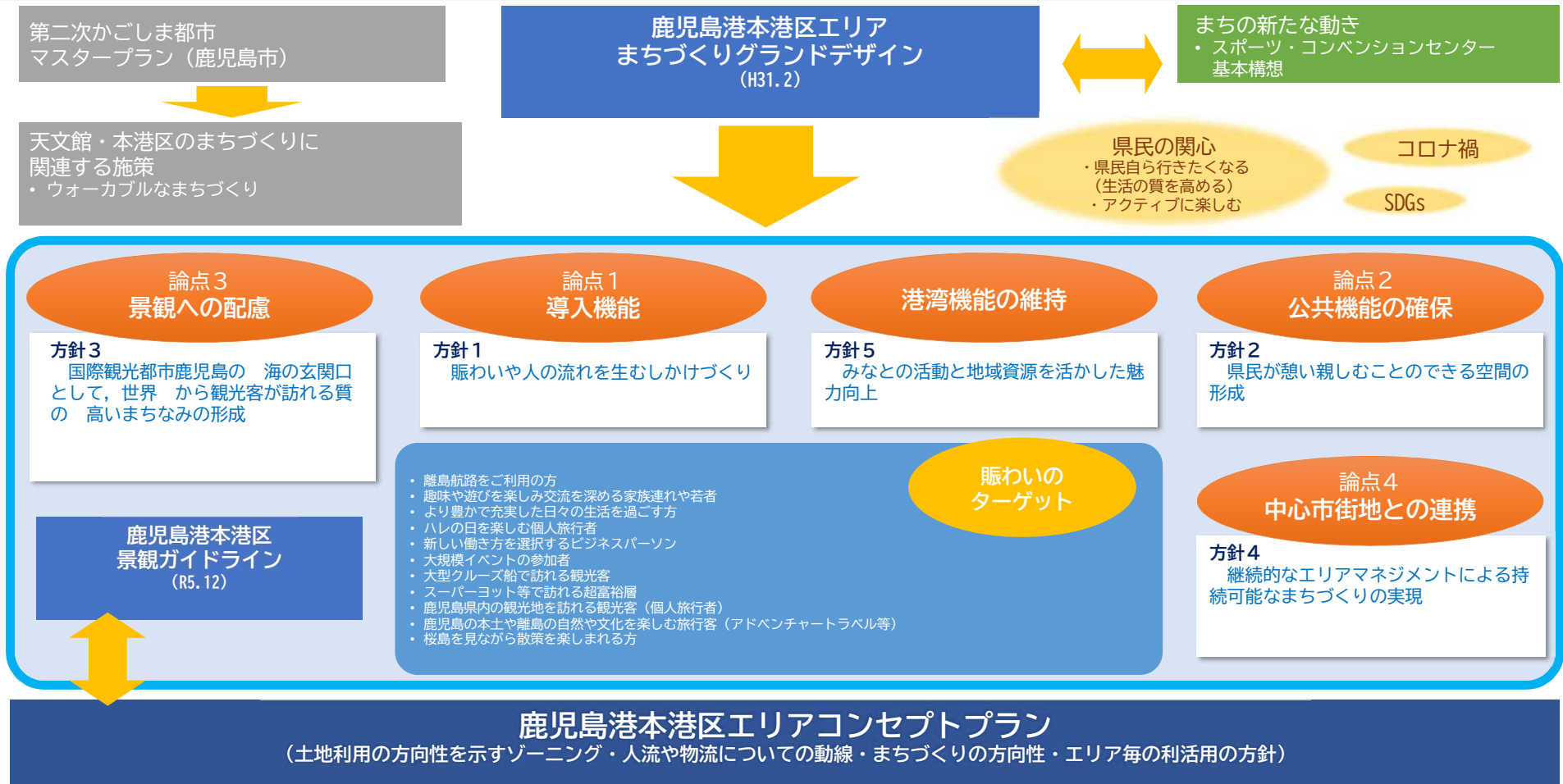


NTTインフラネットを編集して作成

3. まちづくりの方向性及びエリア毎の利活用の方針（イメージ）

【まちづくりの方向性】

- 鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会では、本港区のまちづくりについて出された意見から4つの論点について議論を行い、賑わいのターゲットを明確化し、エリアの特徴を活かして賑わいの最大化を可能とする考え方により、ゾーニングを行い、まちづくりの方向性に関する5つの方針をまとめました。



3. まちづくりの方向性及びエリア毎の利活用の方針（イメージ）

【まちづくりの方向性に関する5つの方針】



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を中心に、桜島や錦江湾への視点場（のぞみの場・たたずみの場）へと人々を導く、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島の海の玄関口として、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、桜島や各離島等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

- ・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。

お伺いしたい内容

後述のP.6「ゾーニング」、P.7～13「エリア毎の利活用の方針（イメージ）」、P.14～15「想定される事業スキーム」、P.16「時間軸のイメージ（短期・中期・長期）」について、以下の内容についてご意見をお聞かせください

【お伺いしたい内容】

I. 本港区エリアに対するご意見について

- (1) 本港区エリアの利活用の可能性と課題について
- (2) 本港区エリアに導入が期待される機能・アイデア・ターゲット

II. 本港区エリアにおける市場性等について

- (1) Iのご意見・アイデアを踏まえた、本港区エリアにおける参画意欲・実現可能性について
- (2) (1)を踏まえ、どのような事業スキーム（事業方式、事業範囲等）が想定されるか（どのような条件であれば可能性が広がるか）
- (3) Iのご意見・アイデアの実現に向け、県への要望事項について

III. その他

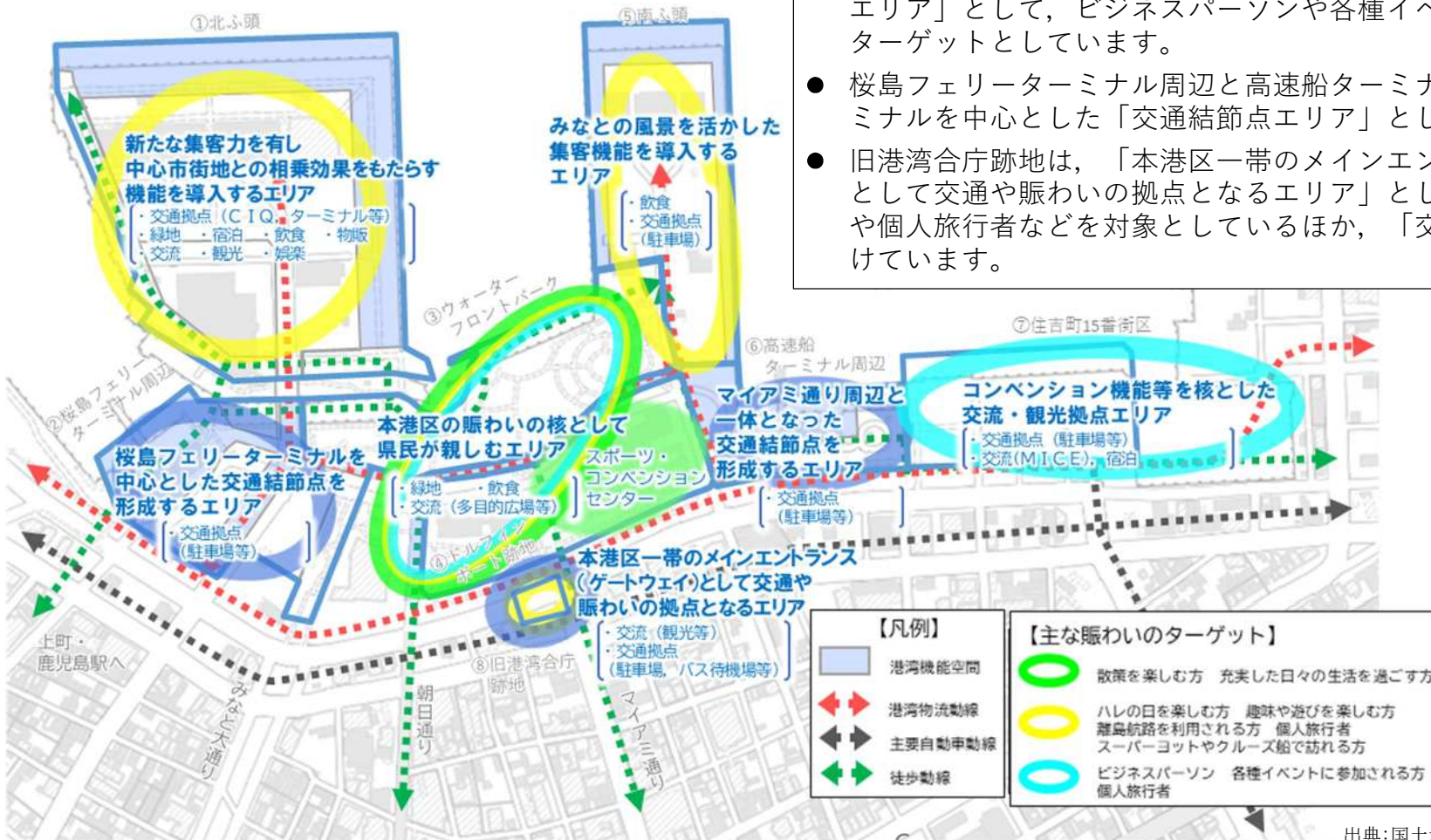
- (1) 事業スケジュールに関する意見
- (2) その他意見・アイデア・要望事項など

3. まちづくりの方向性及びエリア毎の利活用の方針（イメージ）

【ゾーニング】

※港湾機能空間は「中・長期的な利活用」の段階

- ウォーターフロントパークとドルフィンポート跡地は、「本港区の賑わいの核として県民が親しむエリア」として、本港区を訪れる全ての方をターゲットとしています。
- 北ふ頭と南ふ頭は、港湾機能を維持しつつ、それぞれ「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」として、離島航路を利用される方やクルーズ船で訪れる方、趣味や遊びを楽しむ方などをターゲットとしています。
- 住吉町15番街区は、「コンベンション機能等を核とした交流・観光拠点エリア」として、ビジネスパーソンや各種イベントに参加される方などをターゲットとしています。
- 桜島フェリーターミナル周辺と高速船ターミナル周辺は、それぞれのターミナルを中心とした「交通結節点エリア」としています。
- 旧港湾合庁跡地は、「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」として、趣味や遊びを楽しむ方や個人旅行者などを対象としているほか、「交通結節点」としても位置づけています。



3. まちづくりの方向性及びエリア毎の利活用の方針（イメージ）

【エリア毎の利活用の方針（イメージ）】 北ふ頭エリア(短期)



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ません。
埠頭機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> ✓立入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、それに伴い生じる空間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拠点を形成します。 ✓桜島フェリーターミナル周辺からウォーター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します。
渋滞対策	<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。
機能の誘導	<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します。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。
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受け入れ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。

3. まちづくりの方向性及びエリア毎の利活用の方針（イメージ）

【エリア毎の利活用の方針（イメージ）】

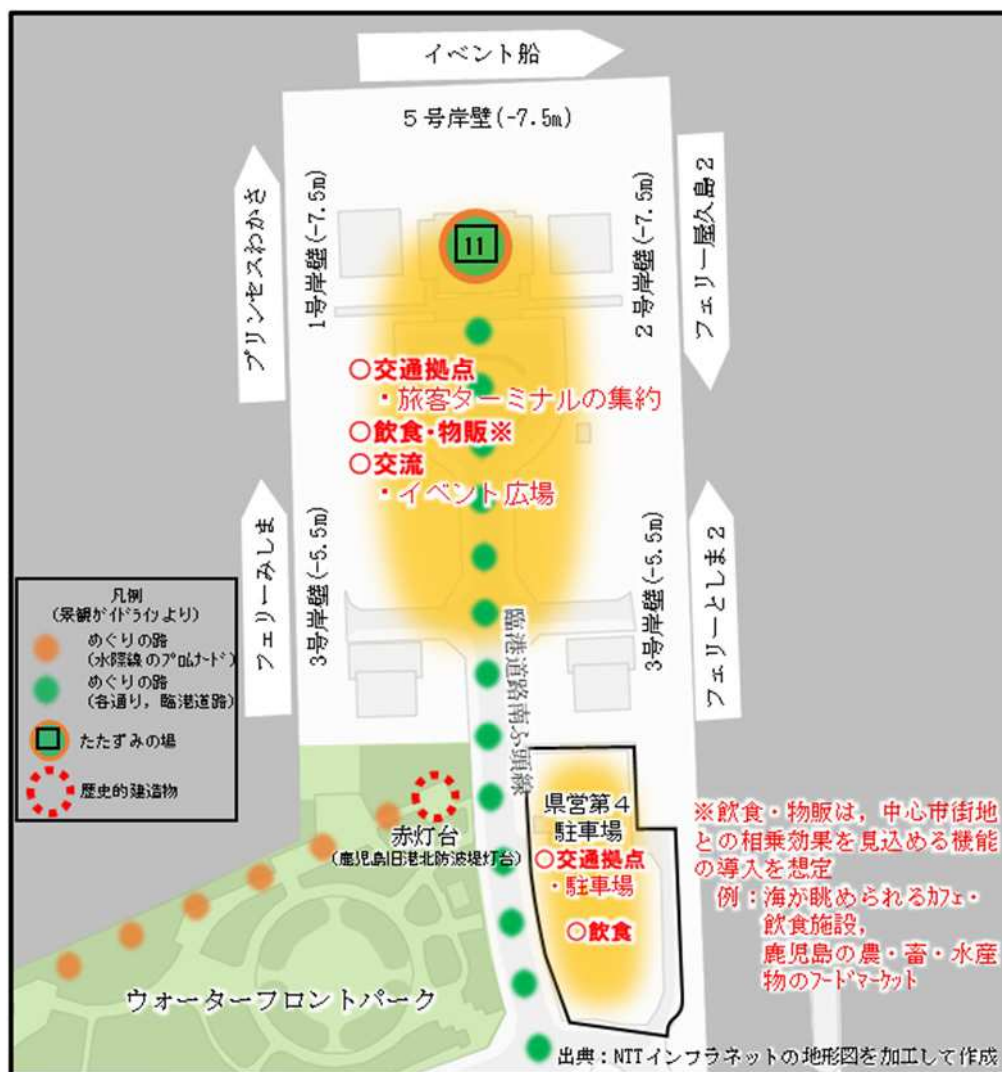
北ふ頭エリア(中長期)



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ません。
埠頭機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> ✓立入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，それに伴い生じる空間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拠点を形成します。 ✓桜島フェリーターミナル周辺からウォーター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します。
渋滞対策	<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	<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受け入れ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。

3. まちづくりの方向性及びエリア毎の利活用の方針（イメージ）

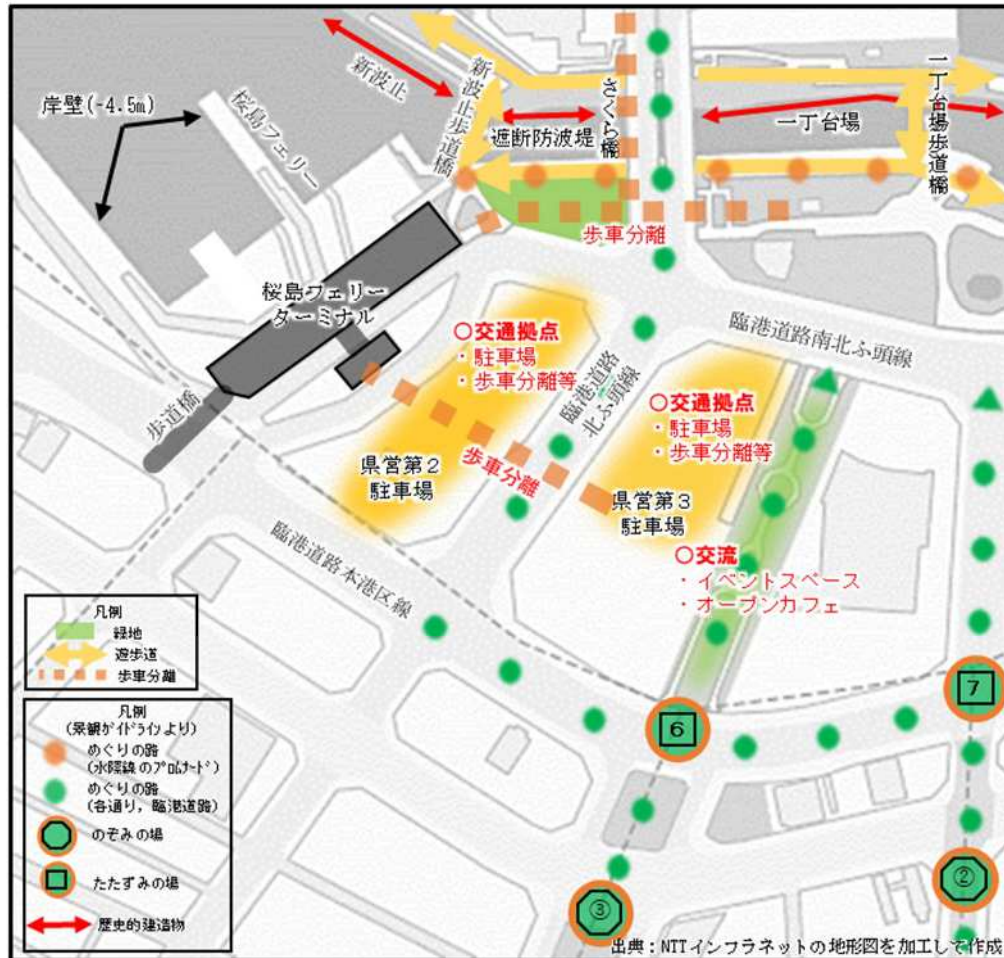
【エリア毎の利活用の方針（イメージ）】 南ふ頭エリア



利活用の課題	✓県営第4，第5駐車場は，空車が多い。
埠頭機能の確保	✓立入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，立入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）	✓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拠点を形成します。 ✓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，第4，6駐車場への統合により船舶利用者を除く一般車両進入の制限を検討します。
安全対策	✓プロムナードによる歩車分離を検討します。
渋滞対策	✓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	✓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	✓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。

3. まちづくりの方向性及びエリア毎の利活用の方針（イメージ）

【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。
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と周辺の第2，3駐車場によって交通拠点を形成します。 ✓ 桜島フェリーターミナル周辺からウォーターフロントパークや北ふ頭への動線を形成するため、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）について、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"> ✓ 市電桜島棧橋電停方面に歩道橋がつな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。（付属資料P36「交通拠点の機能強化」） ✓ 当エリアは樹木等が少なく，潤いに欠ける部分があることから，駐車場や歩車分離施設には屋上緑化，壁面緑化を検討します。

3. まちづくりの方向性及びエリア毎の利活用の方針（イメージ）

【エリア毎の利活用の方針（イメージ）】 ウォーターフロントパークエリア



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。
安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ✓プロムナードによる歩車分離を行います。
機能の誘導	<ul style="list-style-type: none"> ✓本港区の賑わいの核となる空間として，桜島や錦江湾への視点場（のぞみの場・たたずみの場）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。
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ける，高さやデザイン等に加え，ランドスケープ的な工夫によって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（のぞみの場・たたずみの場）となっていることや，同様の視点場（のぞみの場・たたずみの場）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。

3. まちづくりの方向性及びエリア毎の利活用の方針（イメージ）

【エリア毎の利活用の方針（イメージ）】 高速船ターミナル周辺エリア

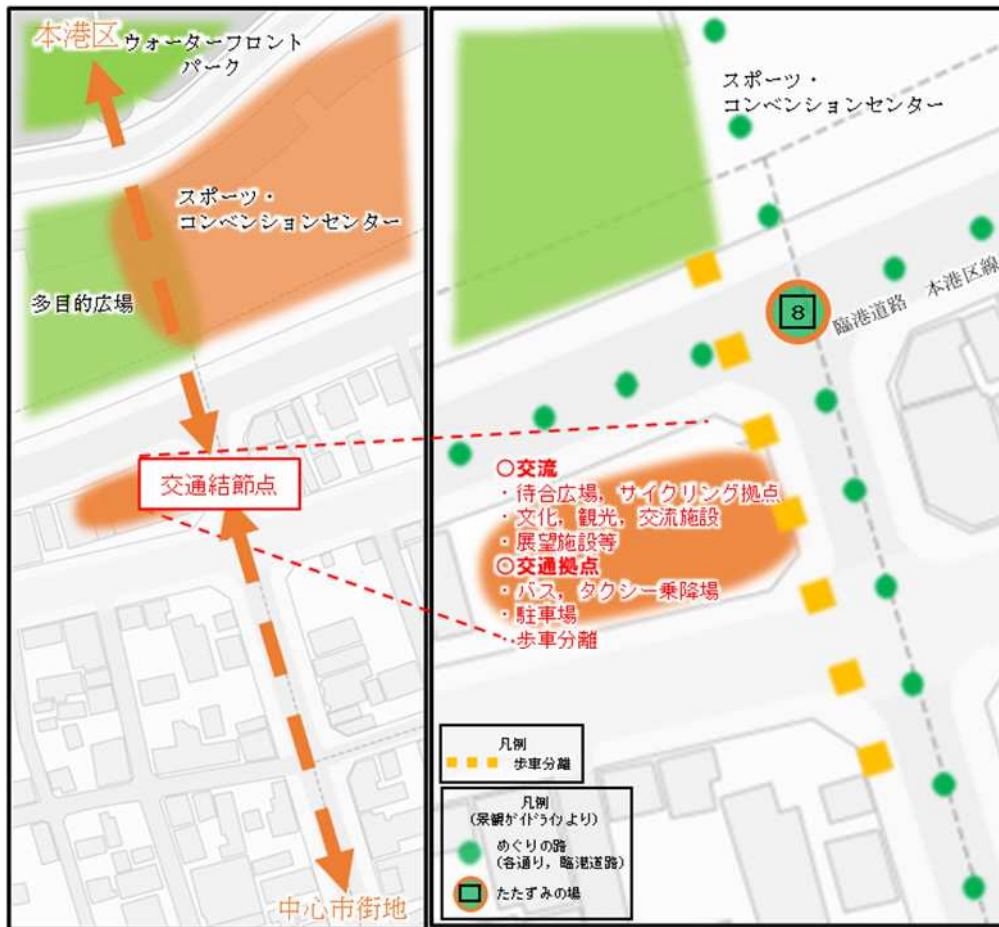


<p>人の流れの誘導 (交通施設)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓マイアミ通り周辺の市電電停やバス停, 民間駐車場やバス・自家用車乗降場によって交通拠点を形成し, マイアミ通り周辺から本港区への最も主要な動線を形成するため, マイアミ通りから賑わいの核となるウォーターフロントパークのほか, スポーツ・コンベンションセンターや高速船ターミナル, 南ふ頭を回遊できるプロムナードを検討します。 ✓バスの便数の増及び南ふ頭(高速船)バスターミナルを検討します。 ✓観光案内機能の充実を検討します。
<p>安全対策</p>	<ul style="list-style-type: 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, 飲食機能等を誘導します。

3. まちづくりの方向性及びエリア毎の利活用の方針（イメージ）

【エリア毎の利活用の方針（イメージ）】

旧港湾合庁跡地エリア



出典：NITインフラネットの地形図を加工して作成

利活用の課題	✓国有地（今後、建物は解体予定）ですが、留保財産として利用方針が未定です。
人の流れの誘導（交通施設）	✓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。 ✓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	✓プロムナードによる歩車分離を検討します。
渋滞対策	✓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）について、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	✓マイアミ通り周辺から本港区への最も主要な動線において、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	✓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。

4. 想定される事業スキーム

- 各エリアにおける施設の想定される事業方式は以下のとおりです。

エリア	施設		事業方式
北ふ頭エリア (短期)	旅客ターミナル (コンバージョン)	交通拠点 上層：クルーズターミナル (CIQ) 低層：離島向け旅客ターミナル	公共施設として、従来方式、RO方式等を想定
		物販・飲食	旅客ターミナル内でのテナント入居を想定
		交流	指定管理者による管理等を想定（指定管理者によるイベントの実施等）
	4号上屋 (コンバージョン)	交流	公共施設として、従来方式、RO方式、建物賃貸借等を想定
	旅客ターミナル側	イベントスペース（新設）	指定管理者制度による管理又は土地の貸付等を想定
	4号上屋側	イベントスペース（新設）	〃
	しおかぜ通り	緑地	港湾環境整備計画制度（みなと緑地PPP）の活用を想定
北ふ頭エリア (中・長期)	交通・宿泊拠点 ※合築又は分棟など、 施設配置は未定	奄美・喜界航路 (旅客待合所、貨物上屋等)	公共施設として、従来方式、PFI方式等を想定するほか、民間事業として実施できる部分については、土地の貸付による民間施設整備を想定
		国際クルーズ (CIQ、荷物スペース等)	
		小型船航路 (浮棧橋)	
		スーパーヨット (CIQ、長期滞在対応)	
		ホテル	土地の貸付による民間施設整備を想定
	交通	大型観光バス、タクシープール、駐車場	公共施設として、従来方式、PFI方式、又は土地の貸付による民間施設整備を想定
	飲食・物販		土地の貸付による民間施設整備を想定
交流・観光・娯楽			
	しおかぜ通り	緑地	港湾環境整備計画制度（みなと緑地PPP）の活用を想定

4. 想定される事業スキーム

- 各エリアにおける施設の想定される事業方式は以下のとおりです。

エリア	施設		事業方式
南ふ頭エリア	埠頭側	交通拠点（旅客ターミナルの集約）	公共施設として、従来方式、PFI方式等を想定
		飲食・物販	旅客ターミナル内でのテナント入居又は土地の貸付による民間施設整備等を想定
		交流（イベント広場）	指定管理者制度による管理又は土地の貸付等を想定
	現県営第4駐車場	交通拠点（駐車場）	公共施設として、従来方式、PFI方式、又は土地の貸付による民間施設整備を想定
飲食		駐車場内でのテナント入居又は土地の貸付による民間施設整備を想定	
桜島フェリーターミナル周辺エリア	交通拠点（駐車場）		公共施設として、従来方式、PFI方式、又は土地の貸付による民間施設整備を想定
	交流（イベントスペース・オープンカフェ）		指定管理者制度による管理又は土地の貸付等を想定
ウォーターフロントパークエリア	緑地・飲食・交流		港湾環境整備計画制度（みなと緑地PPP）の活用を想定
高速船ターミナル周辺エリア	交通拠点	バスターミナル	公共施設として、従来方式、PFI方式、又は土地の貸付による民間施設整備を想定
		駐車場	〃
	飲食		施設内でのテナント入居又は土地の貸付による民間施設整備を想定
旧港湾合庁跡地エリア	交通結節点	交流	〃
		交通拠点	〃

5. 時間軸のイメージ（短期・中期・長期）

- 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必要があります。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。

