

鹿児島港本港区エリアコンセプトプラン 付属資料

目次

エリア特性（北ふ頭エリア）	26
エリア特性（南ふ頭エリア）	27
エリア特性（桜島フェリーターミナル周辺エリア）	28
エリア特性（ウォーターフロントパークエリア）	29
エリア特性（ドルフィンポート跡地エリア）	30
エリア特性（高速船ターミナル周辺エリア）	31
エリア特性（住吉町15番街区エリア）	32
エリア特性（旧港湾合庁跡地エリア）	33
本港区における船の離着岸の状況	34～35
交通拠点の機能強化	36
国際クルーズ拠点の形成に向けた取組	37
北ふ頭，南ふ頭における荷役作業等の安全対策	38
小型船だまり等について	39
臨港道路等における渋滞対策の考え方	40
本港区周辺道路の交通量	41
駐車場収容台数の確保の考え方	42
コンベンション機能を導入する場合の考え方	43
イベントによる利活用の状況	44～45
本港区エリアの良好な景観形成と魅力向上	46～49
検討委員会で議論された4つの論点についての主な意見	50～53
県民から寄せられた利活用のアイデアのとりまとめ	54～60
本港区利活用の方向性についての分析	61
まちづくりのヒントとなるキーワード	62
利活用のアイデアに関する県民意見募集	63
ポスターセッションとプレゼンテーション	64
鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会	65～66
用語集	67

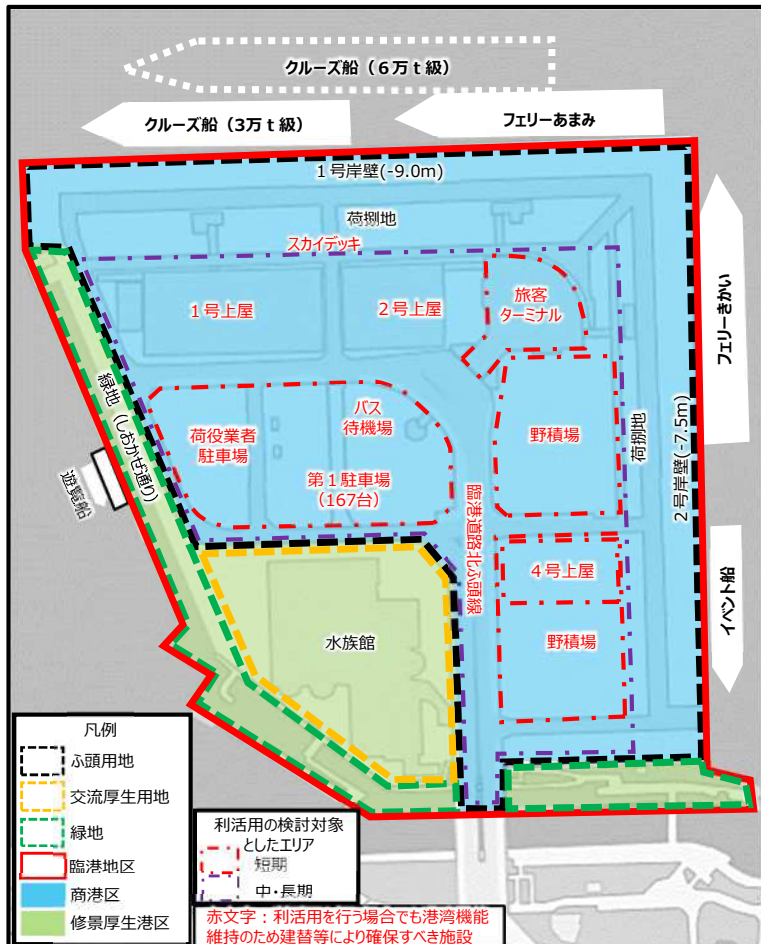
○エリア特性（北ふ頭エリア）



写真：鹿兒島県

<現状>

- 北ふ頭は、奄美大島、喜界島、徳之島及び沖永良部を結ぶ離島定期航路の発着とクルーズ船が寄港するとともに、年間60万人が利用する「いおワールドかごしま水族館」がある。
- 岸壁は、フェリーあまみ（週3便）とフェリーきかい（週2便）が発着し、年間の取扱貨物量は約60万トン、乗降客数は約2万人（H30）となっている。また、クルーズ船においては、6隻が寄港し、約2千人（H30）の利用がある。
- 旅客ターミナルは、1階は奄美・喜界航路の乗降客に利用され、2、3階はイベントスペースとして活用している。
- 貨物上屋は、主に奄美・喜界航路の貨物倉庫として利用され、1号は9割程度、2号は全て利用されている。一方、4号上屋とその周辺の野積場は、港湾貨物の利用だけではなく、イベント用として、港湾のにぎわい機能の増進のためにも利用されている。
- 第1駐車場（167台）は、旅客や水族館利用者などに利用されており、土日は満車となることが多い。
- 平成30年度の民間提案公募及び対話では、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、また、水族館と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た。
- しおかせ通り沿いに浮桟橋を整備しており、錦江湾遊覧船や遊漁船の利用や、マリポートかごしまからのクルーズ客を乗せた小型船の運航も可能となっている。



出典：NTTインフラネットの地形図を加工して作成

<土地概要>

- 面積：約111,000㎡
- <土地所有者>
- 岸壁敷、緑地敷の一部：国 ○水族館敷：鹿兒島市
- 上記以外の敷地：鹿兒島県
- <港湾計画>
- 港湾計画：ふ頭用地：約84,000㎡，
交流厚生用地：約15,000㎡，緑地：約12,000㎡

<埠頭保安規定 (SOLAS)>

- 1号岸壁
- <土地利用規制>
- 港湾法分区指定：商港区（ふ頭用地）
修景厚生港区（水族館、緑地）

○都市計画法

- ・用途地域：準工業地域
- ・特別用途地区：第一種特定建築物制限地区

※ 港湾法（第58条）に基づき、臨港地区の分区が指定された区域においては、用途地域及び特別用途地区の規定は適用されない。

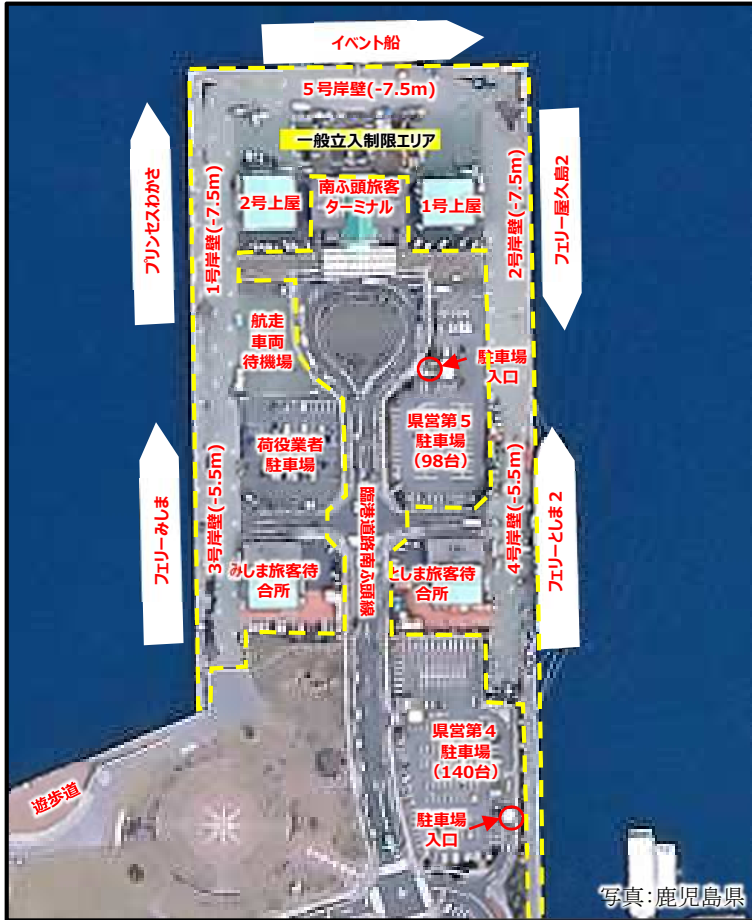
<用途規制>（建築可能な主な用途）

- 商港区（ふ頭用地）
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、飲食等）
宿泊施設（ホテル、旅館）、中央卸売市場
- 修景厚生港区（水族館、緑地）
福利厚生施設（港湾関係者のためのスポーツ施設、
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、飲食等）、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>

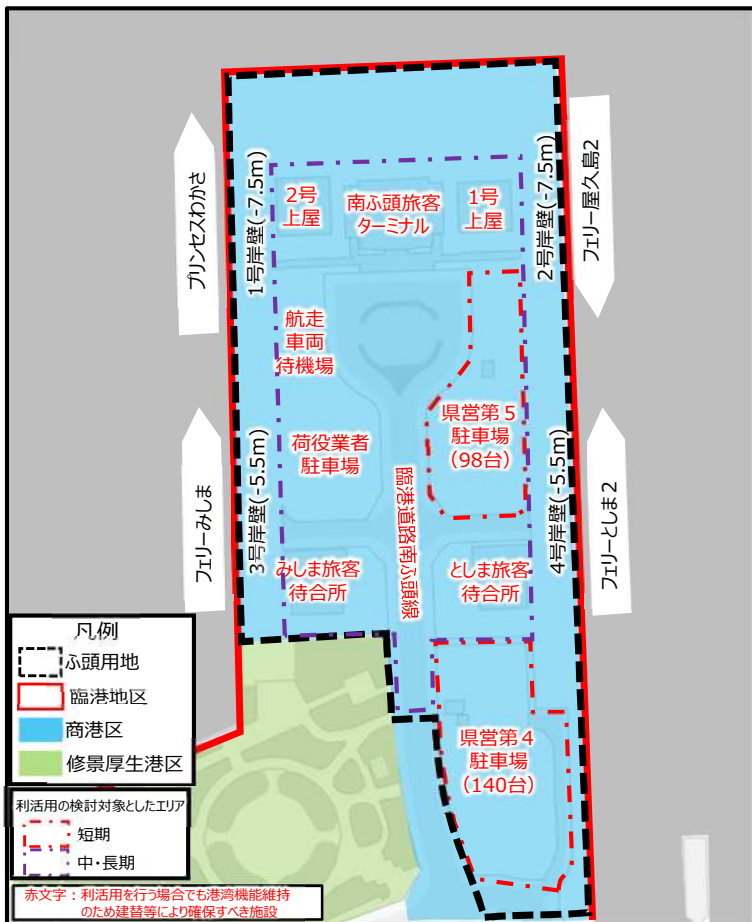
- 容積率：200%、建ぺい率：60%、
床面積：1万㎡以内（都市計画法適用の場合）
- 高さ：標高約35～約50m（鹿兒島市景観計画）

○エリア特性（南ふ頭エリア）



<現状>

- 南ふ頭は、鹿兒島港と西之表港（種子島）を結ぶ「プリンセスわかさ（1便/日）」、鹿兒島港と宮之浦港（屋久島）を結ぶ「フェリー屋久島2（1便/日）」、鹿兒島港と竹島港～硫黄島港～大里港～三島～片泊港（三島）を結ぶ「フェリーみしま（4便/週）」及び鹿兒島港と西之浜漁港（口之島）～中之島港～切石港（諏訪之瀬島）～南之浜港（平島）～やすら浜港（悪石島）～小宝島港～前籠漁港（宝島）～名瀬港（奄美大島）を結ぶ「フェリーとしま（2便/週）」のそれぞれを結ぶ離島定期航路が発着し、物流・人流の拠点として利用されている。
- 年間の取扱貨物量は約122万トン、乗降客数は約12万人（H30）となっている。
- 先端部の岸壁（5号岸壁）については、イベント船や研修船などが接岸し、船員の休養、船舶への給水などに利用されている。
- 県営第4（140台）、5（98台）駐車場については、フェリー利用者等に使用されているが、イベント時以外は空車が多い。



<土地概要>

○面積：約47,000㎡

<土地所有者>

- 岸壁敷の一部：国
- 上記以外の敷地：鹿兒島県

<港湾計画>

○港湾計画：ふ頭用地 約47,000㎡

<土地利用規制>

○港湾法分区指定：商港区（ふ頭用地）

○都市計画法

- ・用途地域：準工業地域
- ・特別用途地区：第一種特定建築物制限地区

※ 港湾法（第58条）に基づき、臨港地区の分区が指定された区域においては、用途地域及び特別用途地区の規定は適用されない。

<用途規制>（建築可能な主な用途）

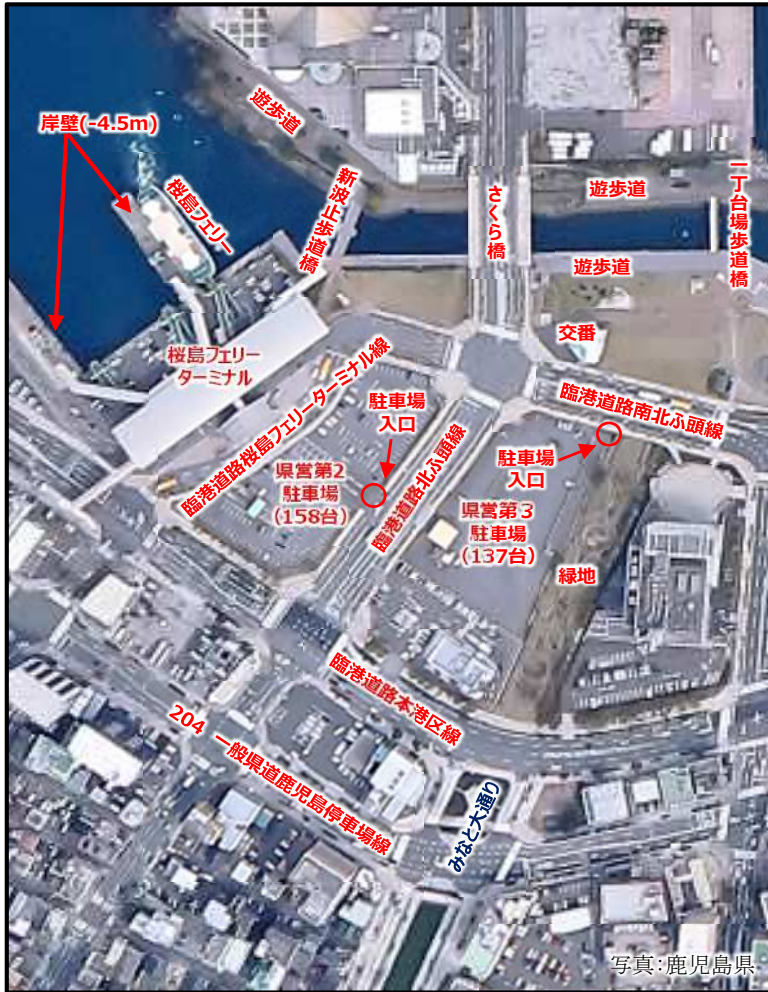
- 商港区（ふ頭用地）
 - 港湾施設：旅客待合所、倉庫等
 - 港湾関係の官公庁の庁舎、事務所
 - 店舗（物品販売、飲食等）
 - 宿泊施設（ホテル、旅館）、中央卸売市場

<形態規制>

- 容積率：200%、建ぺい率：60%、床面積：1万㎡以内（都市計画法適用の場合）
- 高さ：標高約30m～約50m（鹿兒島市景観計画）

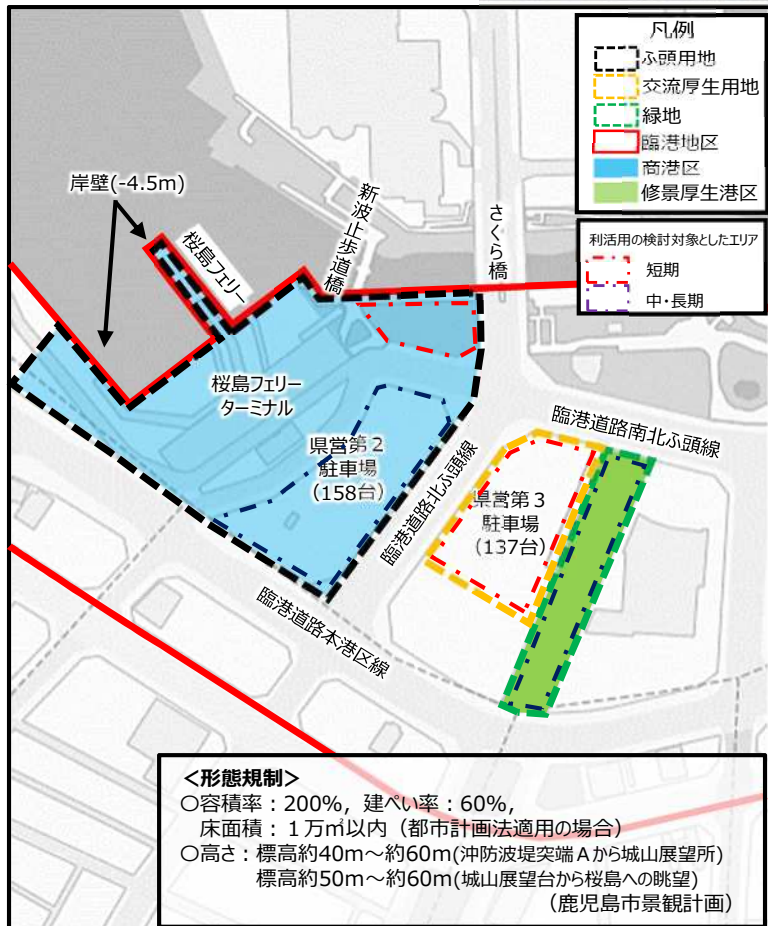
出典：NTTインフラネットの地形図を加工して作成

○エリア特性（桜島フェリーターミナル周辺エリア）



<現状>

- 昭和55年、鹿児島～桜島間のフェリー運航便数は81便/日であったが、フェリー用駐車場がほとんどなく、ピーク時には臨港道路が駐車場として使用されていた。また、その直背後に臨港鉄道及び市街地が迫っていたことから、拡張の余地がなく現有施設でのフェリー輸送の増大及び大型化への対応は不可能であった。これらのことから、昭和57年の港湾計画において、フェリーの安全性の確保や需要の増大にも対応できるように、フェリーふ頭の計画を位置づけた。
- 昭和61年11月に工着手し、平成10年4月に桜島フェリーターミナルとして供用開始した。
- 現在、桜島フェリーは平日102便、土日祝日は112便が運航しており、年間の取扱貨物量は約1,920万トン（航走車両）、乗降客数は約340万人（H30）となっている。
- 県営第2駐車場（158台）については、桜島フェリー利用者及び水族館利用者で混雑している。一方、県営第3駐車場（137台）はイベント時以外は空車が多い。



<土地概要>

- 面積：約25,000㎡
- <土地所有者>
- ぶ頭敷，緑地敷，道路敷：鹿児島県

<港湾計画>

- 港湾計画：ぶ頭用地:約25,000㎡，緑地:約4,000㎡

<土地利用規制>

- 港湾法分区指定：商港区(ぶ頭用地),修景厚生港区(緑地)

○都市計画法

- ・用途地域：準工業地域
- ・特別用途地区：第一種特定建築物制限地区

※ 港湾法（第58条）に基づき、臨港地区の分区が指定された区域においては、用途地域及び特別用途地区の規定は適用されない。

<用途規制>（建築可能な主な用途（分区内））

- 商港区（ぶ頭用地）
 - 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，飲食等）
 - 宿泊施設（ホテル，旅館），中央卸売市場
- 修景厚生港区（緑地）
 - 福利厚生施設（港湾関係者のためのスポーツ施設，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，飲食等），便益施設，税関，海上保安部，港湾管理者等の庁舎等

<用途規制>（建築が制限（無分区））

- 第一種特定建築物制限地区では、次の建築物を建築してはならない
 - 劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場、ナイトクラブその他これらに類する用途又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類する用途に供する建築物でその用途に供する部分（劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあっては、客席の部分に限る。）の床面積の合計が1万平方メートルを超えるもの

出典：NTTインフラネットの地形図を加工して作成

○エリア特性（ウォーターフロントパークエリア）



<現状>

- ウォーターフロントパークは、雄大な桜島と南北両ふ頭の活気ある港湾活動を眺めることができる良好な立地条件を活かし、安らぎを感じることができる緑地空間を創出することを目的とし、石畳や芝生のイベント広場、水辺や噴水のプロムナード、展望台などを整備している。
- 敷地内にある赤灯台（鹿兒島旧港北防波堤灯台）は登録有形文化財となっている。
- 年間を通して各種イベントが開催され、4年ぶりに入場制限のない通常開催となったサマーナイト大花火大会は、新型コロナウイルス感染拡大前を上回る約15万人の来場者があった。
- 平成30年度の民間提案公募及び対話では、ほとんどの事業者が開発のポテンシャルを高く評価しており、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た。また、ラグジュアリーリゾートと呼ばれる宿泊施設の立地に適しているとの評価もあった。



<土地概要>

○面積：約38,000㎡

<土地所有者>

○緑地敷：鹿兒島県

<港湾計画>

○港湾計画：緑地 約 36,000㎡
交流厚生用地 約 2,000㎡

<土地利用規制>

○港湾法分区指定：修景厚生港区（緑地）

○都市計画法

- ・用途地域：準工業地域
- ・特別用途地区：第一種特定建築物制限地区

※ 港湾法（第58条）に基づき、臨港地区の分区が指定された区域においては、用途地域及び特別用途地区の規定は適用されない。



<用途規制>（建築可能な主な用途）

- 修景厚生港区（水族館，緑地）
- 福利厚生施設（港湾関係者のためのスポーツ施設，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，飲食等），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%，建ぺい率：60%，床面積：1万㎡以内（都市計画法適用の場合）
- 高さ：標高約45m～約55m（鹿兒島市景観計画）



出典：NTTインフラネットの地形図を加工して作成

○エリア特性（ドルフィンポート跡地エリア）

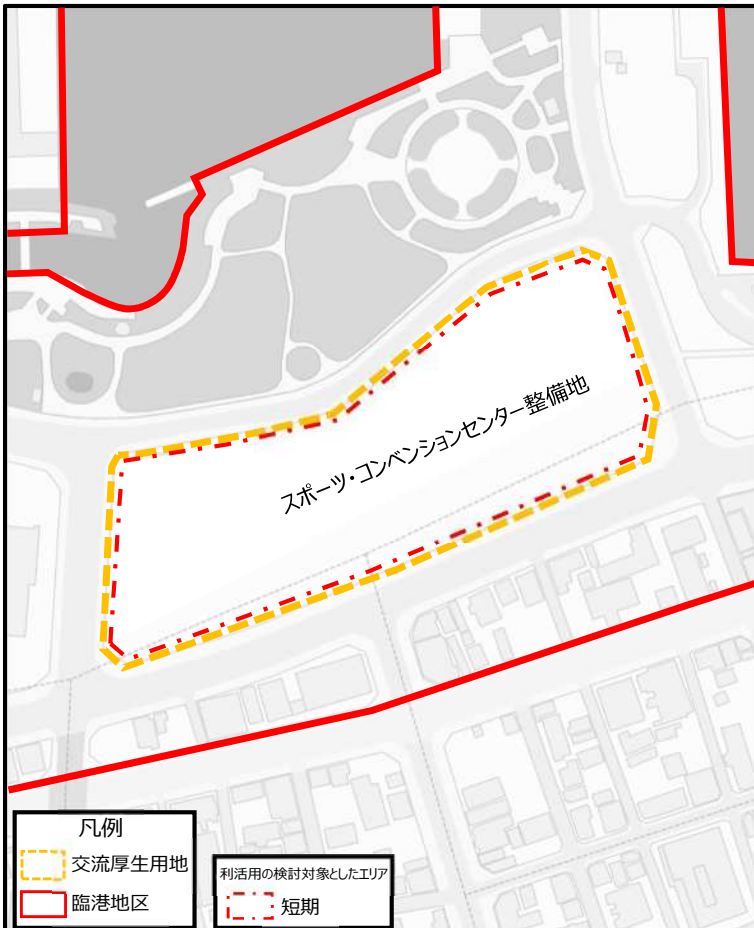


<現状>

- 平成14年12月に事業提案の募集を開始し、鹿兒島ウォーターフロント㈱と平成32年6月までの事業用借地権の設定契約を行い、16年7月に起工、平成17年4月に複合商業施設「ドルフィンポート」として開業した。その後、賃貸借契約満了に伴い、ドルフィンポートは令和2年3月末をもって閉鎖され、現在、臨時駐車場やイベントスペースとして暫定活用している。
- なお、スポーツ・コンベンションセンターの基本構想においては、ドルフィンポート跡地の南側に同センターの施設本体を配置し、同跡地の北側は臨時駐車場としても使用できる多目的スペースとして活用することとなっている。



写真: 鹿兒島県



<土地概要>

- 面積：約30,800㎡

<土地所有者>

- 鹿兒島県

<港湾計画>

- 港湾計画：交流厚生用地 約 30,800㎡

<土地利用規制>

- 港湾法分区指定：指定なし
- 都市計画法
 - ・用途地域：準工業地域
 - ・特別用途地区：第一種特定建築物制限地区



<用途規制>（建築が制限）

- 第一種特定建築物制限地区では、次の建築物を建築してはならない
 劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場、ナイトクラブその他これらに類する用途又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類する用途に供する建築物でその用途に供する部分（劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあつては、客席の部分に限る。）の床面積の合計が1万平方メートルを超えるもの

<形態規制>

- 容積率：200%、建ぺい率：60%
- 高さ：標高約45m～約60m（鹿兒島市景観計画）

出典：NTTインフラネットの地形図を加工して作成

○エリア特性（高速船ターミナル周辺エリア）



<現状>

- 平成元年7月、鹿兒島～種子島・屋久島に高速船が就航したことから、平成5年6月の港湾計画に高速船ターミナルを位置付けた。その間、高速船の発着については、平成5年から北ふ頭旅客ターミナルを暫定的に使用し運航していたが、平成19年3月、当該地区に浮桟橋、旅客ターミナル等が完成、翌月に種子・屋久高速船の旅客ターミナルを供用開始した。
- また、平成20年9月には、ターミナル背後地に県営第6駐車場を供用開始した。
- 現在、種子・屋久高速船ターミナルは、6～7便/日の体制で運航されており、年間の乗降客数は約65万人（H30）となっている。
- 県営第6駐車場（184台）は、種子島、屋久島への乗船客や送迎用として常に混雑している。



<土地概要>

- 面積：約18,000㎡
- <土地所有者>
- ふ頭敷，駐車場敷：鹿兒島県
- <港湾計画>
- 港湾計画：ふ頭用地 約 9,000㎡
交流厚生用地 約 9,000㎡

<土地利用規制>

- 港湾法分区指定：商港区（ふ頭用地）
- 都市計画法
 - ・用途地域：準工業地域
 - ・特別用途地区：第一種特定建築物制限地区

※ 港湾法（第58条）に基づき、臨港地区の分区が指定された区域においては、用途地域及び特別用途地区の規定は適用されない。

<用途規制>（建築可能な主な用途）

- 商港区（ふ頭用地）
 - 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，飲食等）
 - 宿泊施設（ホテル，旅館），中央卸売市場

<用途規制>（建築が制限）

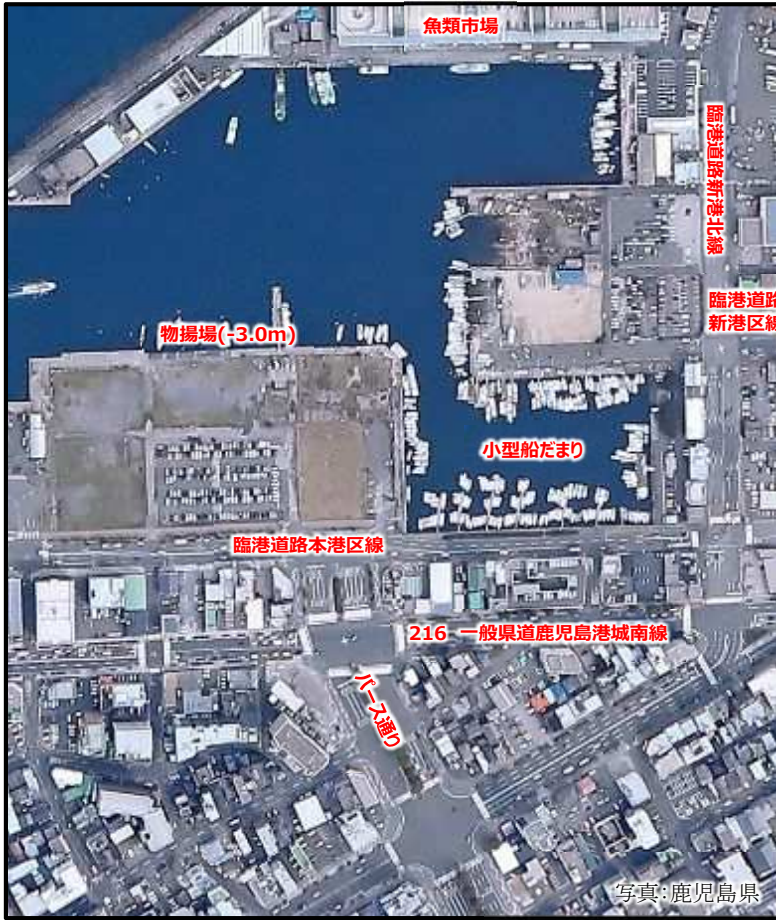
- 第一種特定建築物制限地区では、次の建築物を建築してはならない
 - 劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場、ナイトクラブその他これらに類する用途又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類する用途に供する建築物でその用途に供する部分（劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあつては、客席の部分に限る。）の床面積の合計が1万平方メートルを超えるもの

<形態規制>

- 容積率：200%，建ぺい率：60%
- 床面積：1万㎡以内（都市計画法適用の場合）
- 高さ：標高約40～約50m（鹿兒島市景観計画）

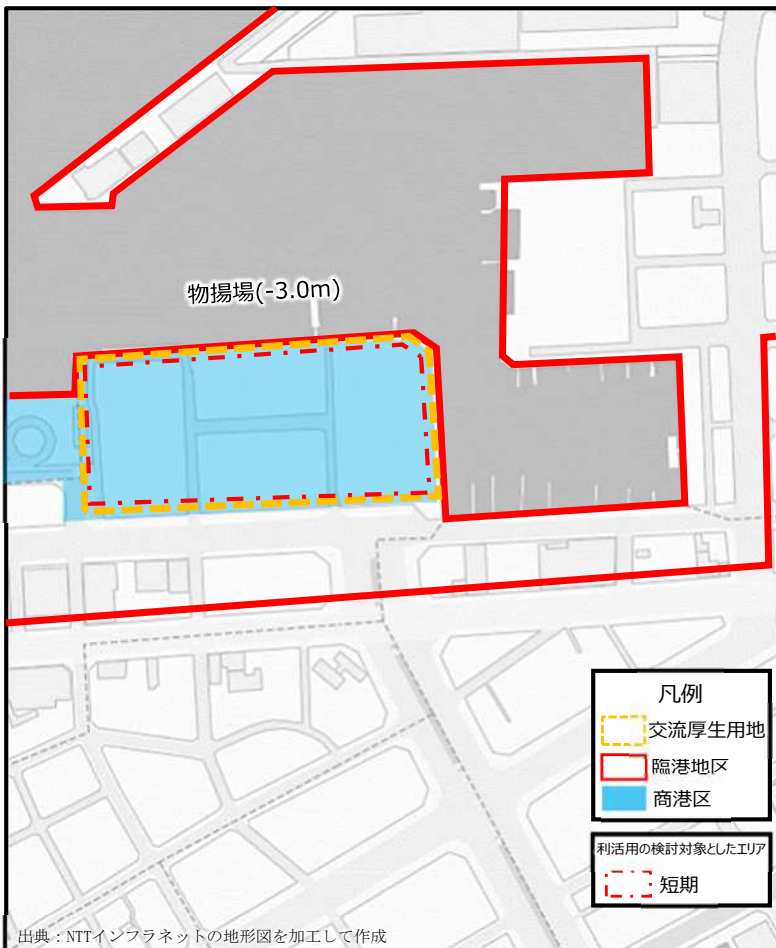
出典：NTTインフラネットの地形図を加工して作成

○エリア特性（住吉町15番街区エリア）



<現状>

- 住吉町15番街区は、昭和9年から10年にかけて埋め立てられ、鹿兒島市中央卸売市場や市営住宅などに利用されていたが、その後の市場の移転や、古い建物と空き地が混在し、景観が損なわれている状況にあった。また、平成7年3月に策定された鹿兒島港本港区ウォーターフロント開発基本計画において、展示場などの整備が計画されたが、事業実施の目処は立っていない。以後、平成22年には更地化され、現在は、暫定的に駐車場として活用している。
- 平成30年度の民間提案公募及び対話では、エリアの一体活用とは別の形で、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た。
- 令和4年3月、スポーツ・コンベンションセンター基本構想を策定し、住吉15番街区はバスの転回場と駐車場や乗用車駐車場として位置付けられた。
- 南側の小型船だまりは、平成5年に策定した港湾計画において、小型船だまりの一部を埋め立てることにより、臨港道路のクランク形状解消による走行性の向上や歩道の設置、既存の係留施設などの老朽化対応を行うこととしている。



<土地概要>

- 面積：約24,000㎡
 - <土地所有者>
 - ふ頭数：鹿兒島県
 - <港湾計画>
 - 港湾計画：交流厚生用地 約 24,000㎡
 - <土地利用規制>
 - 港湾法分区指定：商港区（ふ頭用地）
 - 都市計画法
 - ・用途地域：準工業地域
 - ・特別用途地区：第一種特定建築物制限地区
- ※ 港湾法（第58条）に基づき、臨港地区の分区が指定された区域においては、用途地域及び特別用途地区の規定は適用されない。

<用途規制>（建築可能な主な用途）

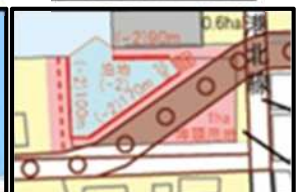
- 商港区（ふ頭用地）
 - 港湾施設：旅客待合所、倉庫等
 - 港湾関係の官公庁の庁舎、事務所
 - 店舗（物品販売、飲食等）
 - 宿泊施設（ホテル、旅館）、中央卸売市場

<形態規制>

- 容積率：200%、建ぺい率：60%
- 床面積：1万㎡以内（都市計画法適用の場合）
- 高さ：約40～約50m（鹿兒島市景観計画）

スポーツ・コンベンションセンター基本構想

鹿兒島港港湾計画図



出典：NTTインフラネットの地形図を加工して作成

○エリア特性（旧港湾合庁跡地エリア）



<現状>

- 国の留保財産である旧鹿兒島港湾合同庁舎跡地。臨港道路を挟んだドルフィンポート跡地の向かい側で、敷地面積は1,836㎡。
- 現在、事務庁舎と付属棟が建っている状況であるが、これらの建物は、今後解体し、更地となる予定。
- 留保財産とは、「有用性が高く希少な国有地は、現在世代のみで消費し尽くすのではなく、将来世代にも裨益する観点から、留保財産として国が所有権を留保し、地域・社会のニーズを踏まえ、定期借地権による貸付けで活用を図る」ものとなっている。
- 利活用に向けた具体の手続きに入る前に、「利用方針の検討」などに「十分な期間」を設けることになっており、現在、この「利用方針の検討」の段階にある。

付属棟

事務庁舎



<建物概要>

- 敷地面積：1,836㎡
- 階数：事務庁舎 5階、付属棟 3階
(両棟とも解体予定)

<土地所有者>

- 国

<港湾計画>

- 港湾計画：港湾関連用地 1,836 ㎡

<土地利用規制>

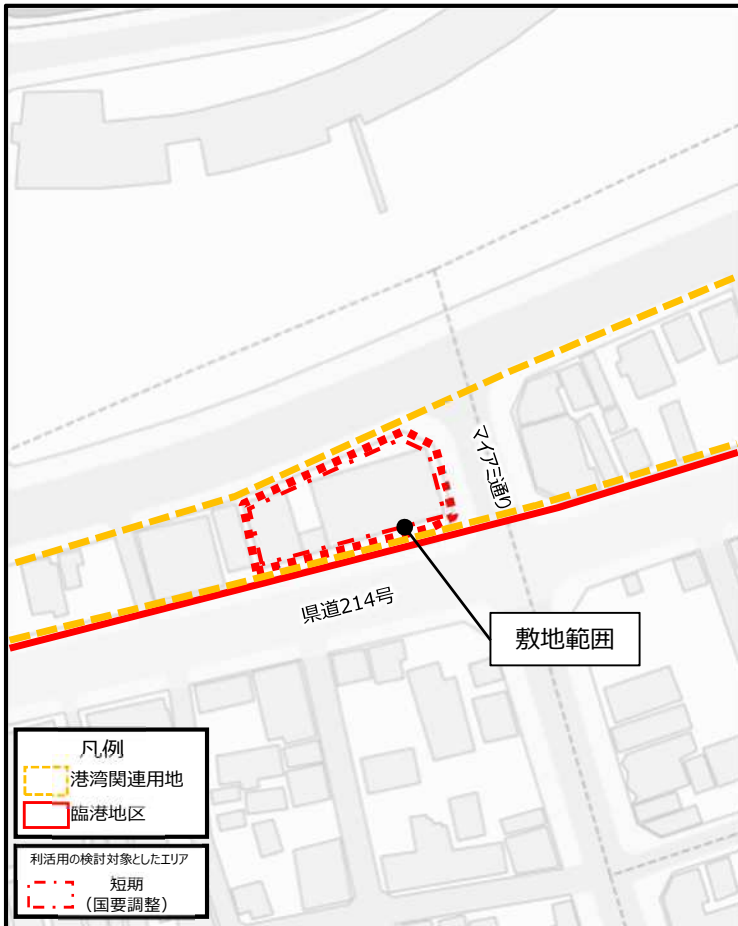
- 港湾法分区指定：指定なし
- 都市計画法
・商業地域

<用途規制>（建築可能な主な用途）

- なし

<形態規制>

- 容積率：300%、建ぺい率：80%
- 高さ：約55～約60m（※鹿兒島市景観計画）



出典：NTTインフラネットの地形図を加工して作成

○本港区における船の離着岸の状況



桜島フェリー

総トン数：1,240t
乗降定員：674人
(第十八桜島丸)



鹿児島～桜島 1日102便(平日)

クルーズ船 (ル・ソリアル)

総トン数：10,992t
乗降定員：264人



スーパーヨット (スカイ)

総トン数：243t
乗降定員：12人



小型船 (クイーンズしろやま)

総トン数：19t
乗降定員：80人



錦江湾遊覧 (不定期)

写真：鹿児島県

○本港区における船の離着岸の状況

フェリーあまみ 総トン数：2,942 t
乗降定員：243人



鹿児島～湾～名瀬～古仁屋漁港～平土野
週3便（北ふ頭 日・月・水・金）

フェリーきかい 総トン数：2,551 t
乗降定員：196人



鹿児島～湾～名瀬～古仁屋漁港～平土野～知名漁港
週2便（北ふ頭 日・月・火・木）

プリンセスわかさ 総トン数：1,864 t
乗降定員：222人



鹿児島～西之表 1便/日（南ふ頭）

フェリー屋久島2 総トン数：3,392 t
乗降定員：250人



鹿児島～宮之浦 1便/日（南ふ頭）

フェリーみしま 総トン数：1,859 t
乗降定員：170人



鹿児島～竹島～硫黄島～大里（黒島）～片泊（黒島）
週4便（南ふ頭）

フェリーとしま2 総トン数：1,953 t
乗降定員：297人



鹿児島～西之浜漁港（口之島）～中之島～切石（諏訪瀬島）～
南之浜（平島）～やすら浜（悪石島）～小宝島～
前籠漁港（宝島）～名瀬 週2便（南ふ頭）

高速船（トッピー&ロケット） 総トン数：281 t
乗降定員：250人
（トッピー-7）



鹿児島～（指宿）～西之表～宮之浦・安房
6.5便/日（高速船ふ頭）

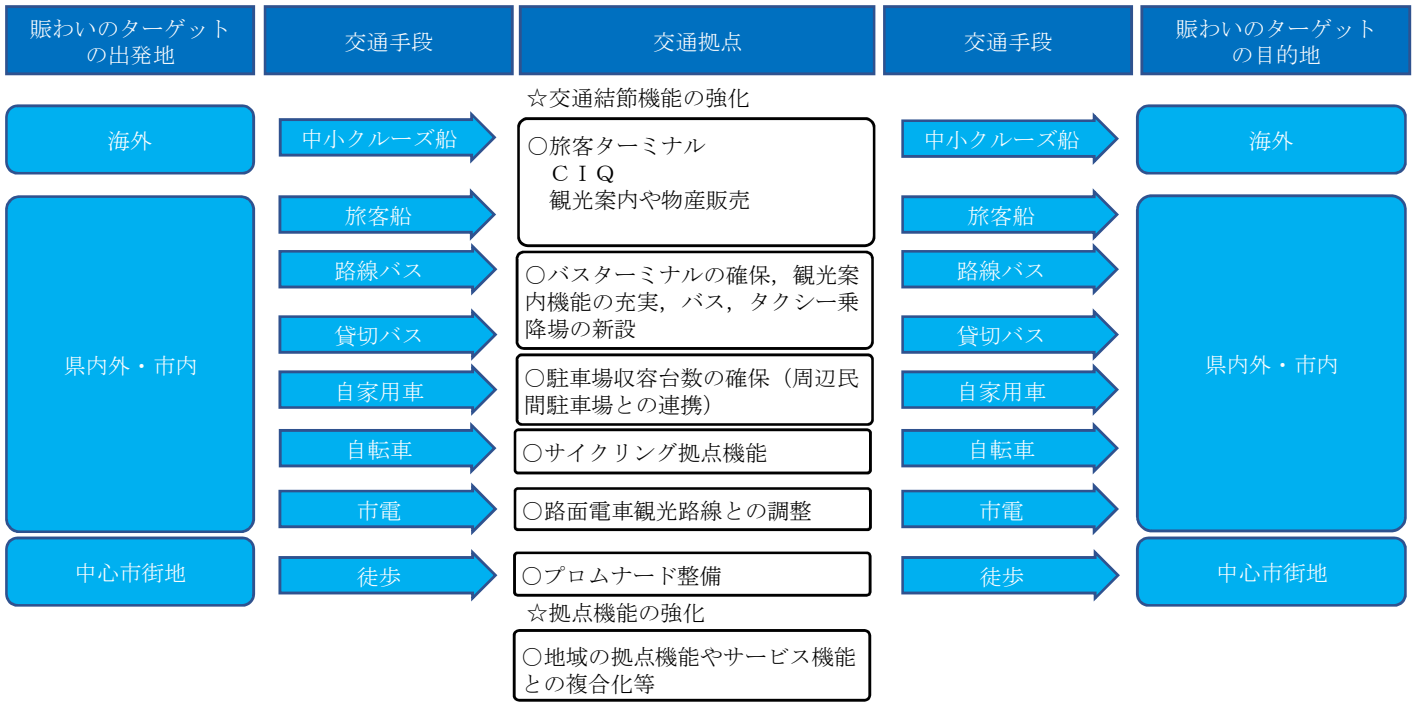
イベント船（研修船）



写真：鹿児島県

○交通拠点の機能強化

本港区へのアクセスは公共交通の利用を中心とし、本港区全体が持つ陸と海との交通拠点としての機能について、バス、タクシー、旅客船、市電等の公共交通機関に加え、自家用車、自転車、新たなモビリティサービス（MaaS）の普及などを視野に入れ、ターミナル機能の充実や交通モード間の接続の円滑化、プロムナードとの接続など、基本的な交通拠点機能の強化を図ります。加えて、地域の拠点機能やサービス機能との複合化等による拠点機能の強化を図ります。



地域の拠点機能やサービス機能との複合化等の事例

バスの待合時等、一定時間を交通拠点で過ごす場合に、その時間を快適に過ごせるよう、トイレや飲食、日用品、通信等、利便性向上に係る各種サービスを提供することが求められます。



出典：国土交通省ホームページ
 (https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bustapj/pdf03/06.pdf)

○国際クルーズ拠点の形成に向けた取組

鹿兒島と世界をつなぐクルーズ拠点 『Kagoshima Port』

急増するアジアのクルーズ需要に対して、クルーズ船を長期的かつ安定的に日本に受け入れる体制を整えるために、“世界を魅了する観光地「Kagoshima」”から、世界に誇る国際クルーズ拠点の形成を図る国内トップレベルの拠点港“鹿兒島と世界をつなぐクルーズ拠点「Kagoshima Port」”として発展していくことを目指しています。

・計画の目標

目標年における寄港回数

	令和6年	令和16年
寄港回数	230回	310回



マリンポートかごしま(16万トン級と22万トン級の2隻同時接岸可能)と北ふ頭(6万トン級まで接岸可能)

マリンポートかごしまは、我が国では最大級となる16万トン、22万トン級のクルーズ船を2隻同時に寄港できる岸壁を有し、全国屈指のクルーズ拠点となっていることから、大型船を中心としてクルーズ船の受け入れを行います。

一方、北ふ頭には、回頭泊地※の確保により6万トン級までのクルーズ船に対応できる岸壁を備えていることから、桜島や錦江湾の雄大な景色、南九州一の繁華街「天文館」への回遊を楽しむ観光客を載せた、中小型のクルーズ船やスーパーヨット等の受け入れを行います。

※回頭泊地：船舶の回頭に使用する水域



【参考】マリンポートかごしま

16万トン級と22万トン級の大型クルーズ船の2隻同時接岸が可能



※イメージ図

写真：鹿児島県

○北ふ頭、南ふ頭における荷役作業等の安全対策

- 北ふ頭における暫定活用では、立ち入り制限エリアの現状維持や一般車両・歩行者の誘導等による安全対策を講じます。
- 両ふ頭とも、中長期的には、ペDESTリアンデッキ等による歩車分離を図るとともに、駐車場再編による一般車両進入の制限等により物流車両と一般車両の分離を検討します。

(北ふ頭の暫定活用における安全対策)

- 立ち入り制限エリアは現状を維持します。
- 一般車両の流入増加に対しては、流入を分散させるための対策（バス利用への誘導，北ふ頭外駐車場への誘導，イベントの時間・規模等の調整等），県営第1駐車場満車時の待ち行列発生対策（駐車場案内システムや進入規制など），駐車場台数の確保（立体化など）などを検討します。
- 歩行者の増加に対しては，しおかぜ通りへの誘導（しおかぜ通りに近い県営第2駐車場への誘導やしおかぜ通りの案内板の設置など）などを検討します。

(両ふ頭における中長期的な安全対策)

- フェリーやクルーズ船への乗降客と物流車両との輻輳を避けるため歩車分離を検討します。（例えば，「ボーディングブリッジ」の新設や，既存の旅客ターミナルに設置してある「スカイデッキ」の有効活用，延伸など）
- 物流車両と一般車両との輻輳を避けるため，両ふ頭外への統合による一般車両進入の制限を検討します。

物流・人流動線の分離（イメージ）



駐車場案内システム（イメージ）



立体駐車場（イメージ）



写真：鹿児島県

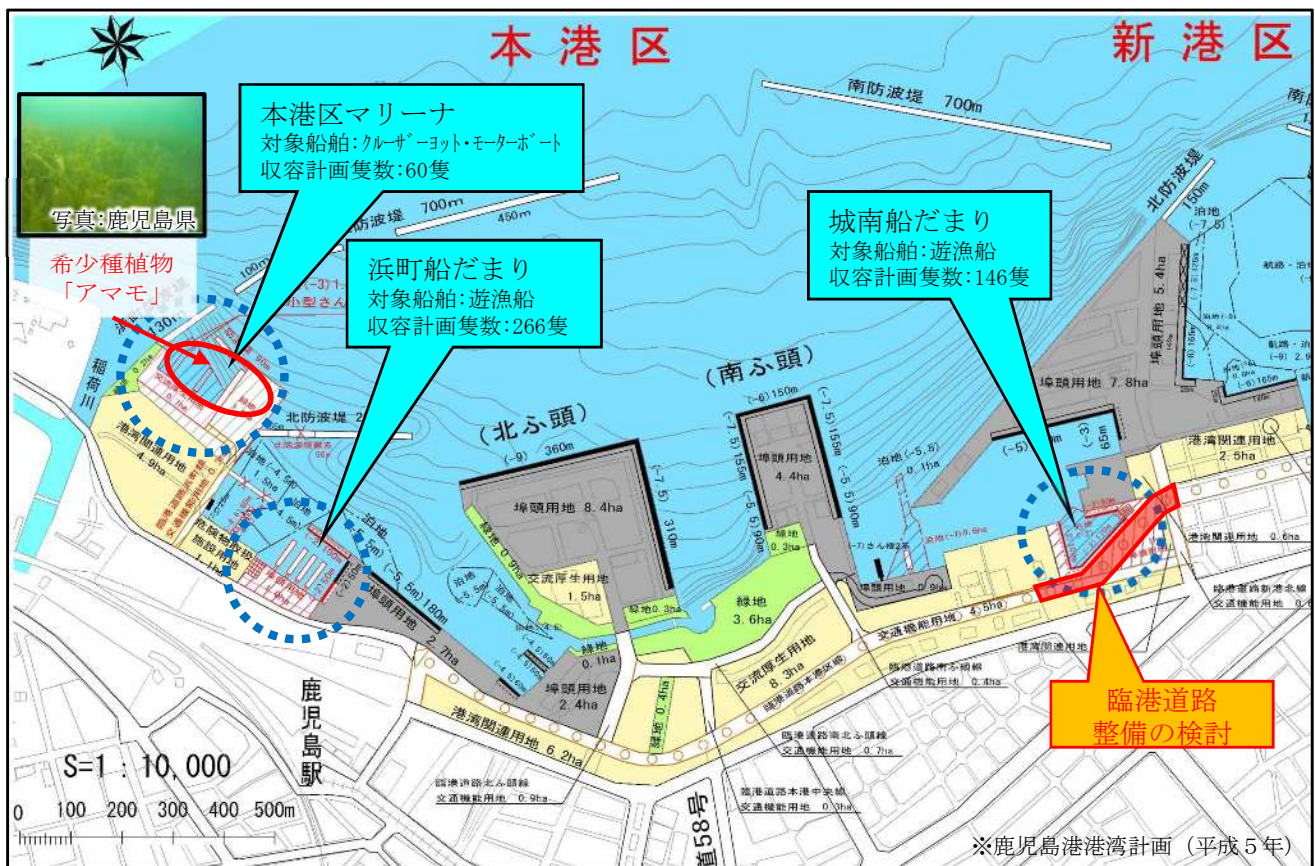
出典：地理院タイル（淡色地図）を加工して作成

○小型船だまり等について

- ・住吉町15番街区エリアの利活用方針では、歩行者の回遊性の向上に資する取組や渋滞対策として、歩道整備や臨港道路（本港区線・新港区線）の整備を検討することとしています。
- ・その際、現在、城南船だまりに係留している小型船の係留先の確保が必要となります。
- ・小型船の移動、集約については、鹿児島港港湾計画に基づき、平成10年度から平成15年度にかけて本港区マリーナ及び浜町船だまりの一部に着手しているものの、本港区マリーナ付近において、希少種植物の確認により休止しています。
- ・よって、本港区における小型船だまりの計画については、他港区も含めた係留の実態や将来需要の把握を行い、小型船だまりの規模や配置のあり方について、漁業関係者や船舶組合などの関係者と協議しながら、計画の再編に向けた取組が必要となっています。



本港区における小型船だまり等の計画（鹿児島港港湾計画より）



○臨港道路等における渋滞対策の考え方

- 現在、鹿兒島北バイパスや鹿兒島東西道路、臨港道路鴨池中央港区線等の整備が進められるとともに、今後、本港区エリアにおける賑わい創出に伴い、パブリックアクセスの増加が見込まれることから、将来、臨港道路や本港区エリア周辺の交通量の増加が予想されます。
- 特に、鹿兒島北バイパスは臨港道路本港区線と接続することから、この交通の分散を図るための対策を検討する必要があります。



※現時点で想定される事業スケジュール

出典：鹿兒島県



写真：鹿兒島県

- ボトルネックとなっている臨港道路（本港区線・新港区線）のクラックの改良について、小型船溜まりの整備と併せて優先的に検討します。
- 鹿兒島北バイパスが本港区エリアへ直結する時期を見据え、国・県において、交通の分散を図るための対策や鹿兒島南北幹線道路の整備効果を検討します。

現時点で想定される事業スケジュール

路線名	～今後概ね10年以内	今後概ね10年以降～
臨港道路 (鴨池中央港区線) 事業着手 (H29)	橋梁整備等	供用
臨港道路 (本港区線・新港区線)	埋立等	供用
鹿兒島東西幹線道路 (甲南ICまで) 整備区間 (H10.12.18)	トンネル整備等	供用
鹿兒島北バイパス 事業着手 (S50)	トンネル整備等	供用

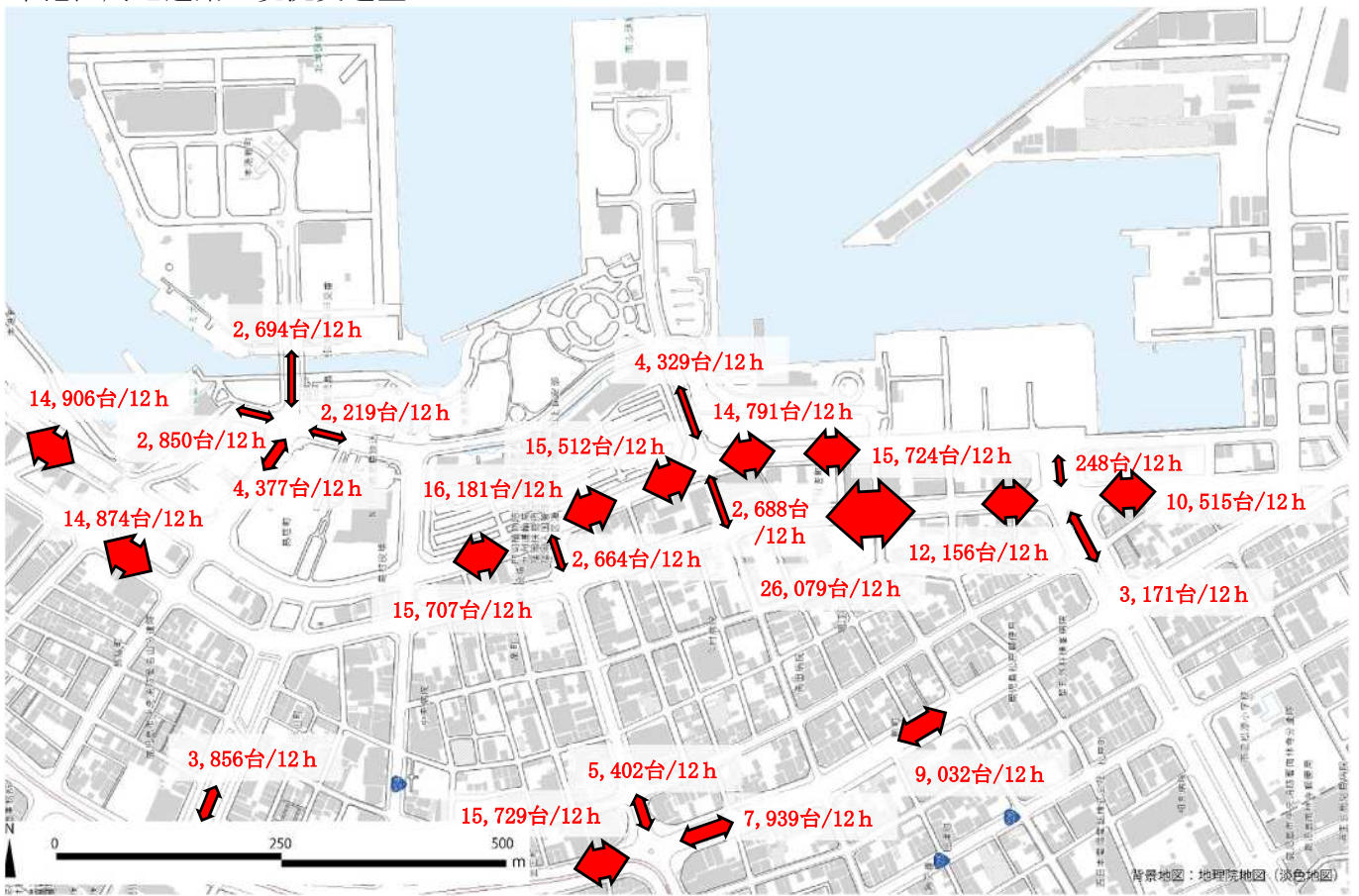
このほか、鹿兒島東西幹線道路（甲南IC以东）や鹿兒島南北幹線道路についても事業化が見込まれる

臨港道路（本港区線）の交通の分散を図るための対策として想定されるメニュー

- TDM施策（ソフト対策）
 - ・本港区イベント時に道路情報板による鹿兒島北バイパス旧道への交通誘導など
- 交差点改良等
 - ・右折レーンの延伸、車線増設など
- 鹿兒島北バイパス～県道の接続
 - ・平面接続、高架化による立体接続など
- 交通運用の変更
 - ・一方通行化、リバーシブルレーン化など

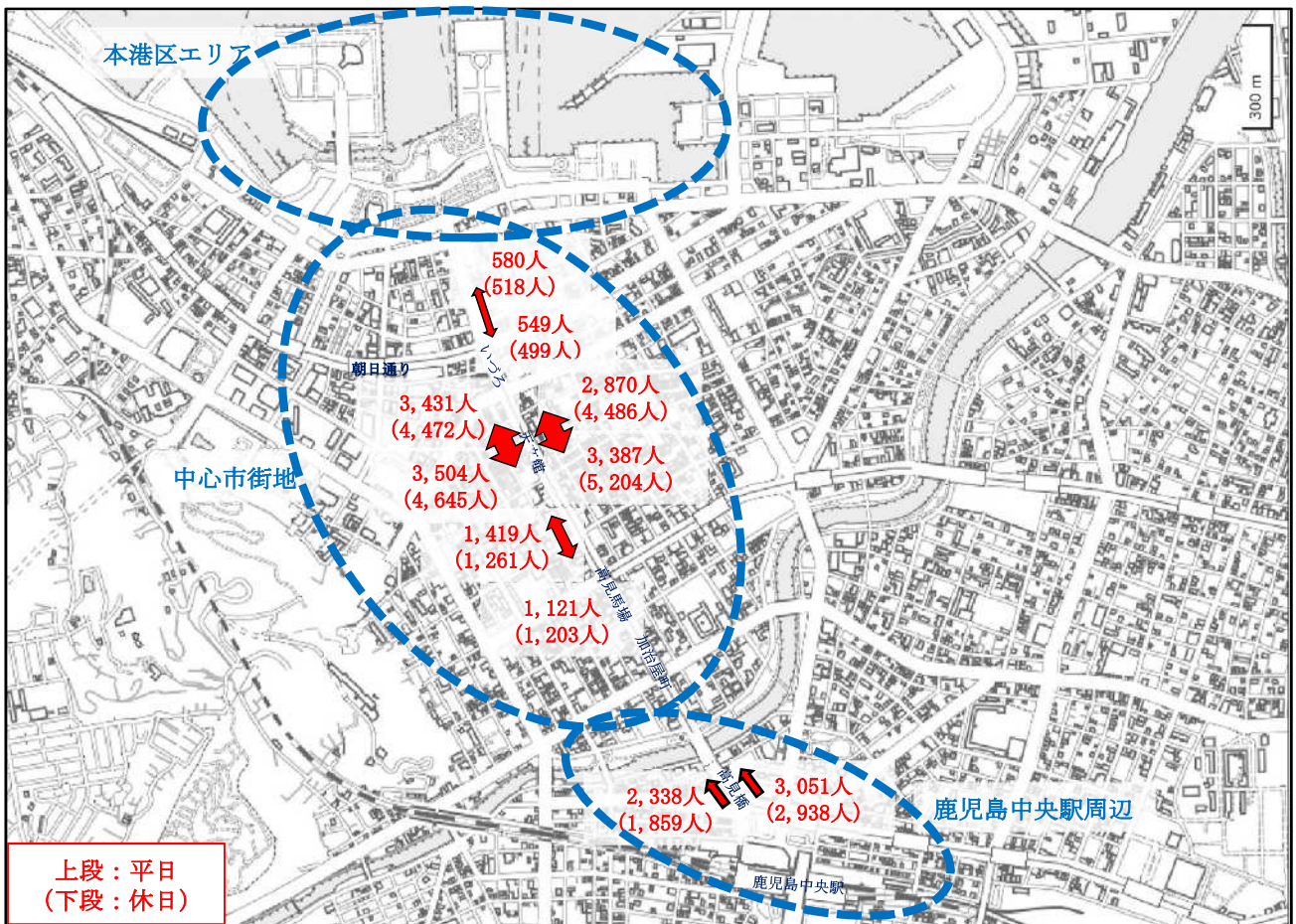
○本港区周辺道路の交通量

本港区周辺道路の現況交通量



鹿兒島市交通量調査結果を基に鹿兒島県作成 (交差点部は平成24年値, 単路部は平成25年値)

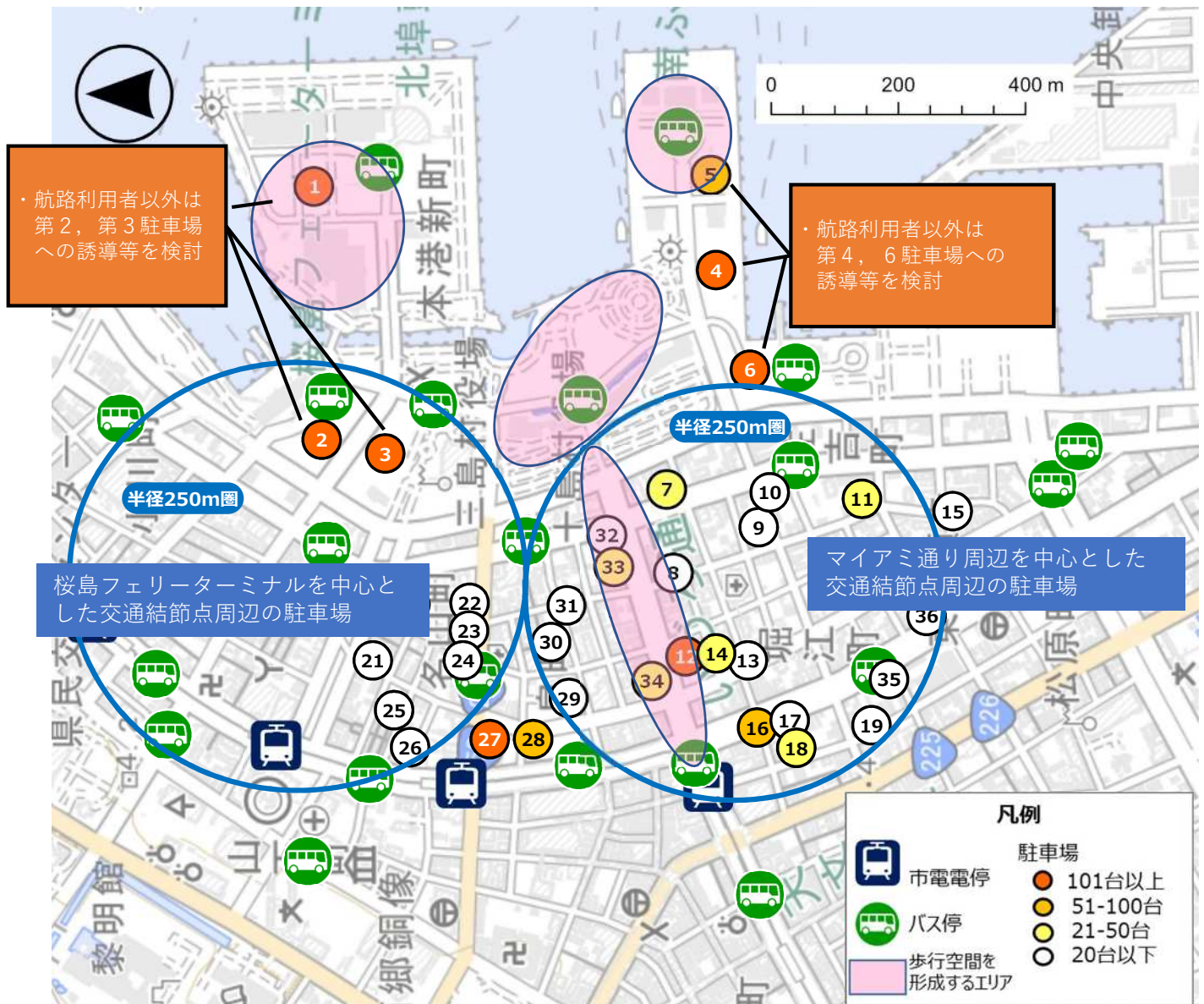
本港区エリア～中心市街地～鹿兒島中央駅における歩行者通行量



上段：平日
下段：休日

○ 駐車場収容台数の確保の考え方

- ・ 本港区へのアクセスは公共交通の利用を中心としつつ、自家用車によるアクセス増加に対応するためには一定の駐車場の確保が必要です。その際、既存の駐車場ストック（本港区外の民間駐車場を含む）の有効活用を図りつつ、新たな駐車場立地について、臨港道路等の渋滞対策の観点から以下のとおり誘導します。
 - ✓ 歩行者中心の空間等からの外縁（フリンジ）化
 - ✓ 臨港道路に接道する駐車場について、出入口の位置や構造面での工夫等
- ・ 県営駐車場については、上記の考え方及び公共交通機関との交通結節機能の強化の観点から、必要に応じて対応を検討します。



出典：NTTインフラネットの地形図を加工して作成

○コンベンション機能を導入する場合の考え方

コンベンション機能を導入する場合は、本港区エリアにおけるコンベンション機能導入に係るこれまでの整理等を踏まえ、大規模の会場として一定のコンベンション・展示機能を有するスポーツ・コンベンションセンターの機能を最大限活用しながら、同センターの補完・連携も視野に、同センターに不足する機能について、住吉町15番街区への導入を視野に検討することとします。

本港区エリアにおけるコンベンション機能導入に係るこれまでの整理等

■ 鹿児島港本港区エリアまちづくりグランドデザイン [H31.2 鹿児島県]

- ✓ 土地・建物活用の方向性に係る民間提案公募及び対話において、住吉町15番街区については、エリアの中で最も離れており、エリア一体としての活用は難しいことから、エリア一体の利活用とは別な形で、ホテルやコンベンションなどでの利活用が提案されている。

■ コンベンション・展示機能を備える施設に係る整備可能性調査報告書 [R4.2 鹿児島県]

- ✓ 県内施設で特に不足している機能は、①大規模の会場（3,000㎡以上，6,000人以上），②中規模の会議室や多目的ホール（200㎡～1,000㎡未満），③フレキシブルに使える分割可能な平土間（1,000㎡）である。
- ✓ ①～③のいずれにも対応できる「総合型MICE施設」（例：出島メッセ長崎）や、6,000㎡の展示面積を持つ特化型の「展示施設」を整備することが望ましいが、これらの施設については、コロナ禍による市場変化の過渡期にあり、将来的な需要見込みの変動リスクが高い。
- ✓ このことから、まずは、一定のコンベンション・展示機能（①）を有するスポーツ・コンベンションセンターを最大限活用することが最善である。
- ✓ ただし、この場合は、中規模の会議室（②）やフレキシブルに使える会場（③）が課題として残ることに加え、コンベンションなどの開催においては、宿泊施設や飲食施設との連携が重要であることから、周辺施設と連携を行うこと。

■ 鹿児島市中心市街地及びウォーターフロントを中心としたまちづくりに関わる提言

[R5.1 鹿児島商工会議所]

- ✓ 住吉町15番街区について、MICE施設（2,000人規模）とあわせ、コンベンション開催に必要なバンケット機能やVIPが滞在するホテルなどでの利活用が提案されている。

スポーツ・コンベンションセンター

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ための機能を導入

交流・宿泊（複合型コンベンション施設）

新幹線や飛行機での来訪が期待されるビジネス等の客層による、比較的頻度が高い2,000人程度の学会や国際会議、展示会等のビジネスを中心としたコンベンション機能、展示機能、宿泊機能、飲食機能を導入

幅広いMICE需要に対応