

令和5年10月27日

鹿児島港本港区のまちづくりに関する調査特別委員会

提出資料 No. 1

	項 目	前回の委員会（R 5． 8． 1 0）以降の取組・経過等	今 後 の 対 応	担当課
1	ドルフィンポート 跡地等の開発	○令和5年8月25日、県が第2回鹿児島港本港区エリア景観・デザイン調整会議を開催した。 ○5年8月29日、県が鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会第2回幹事会を開催した。 ○5年9月6日、県が第5回鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会を開催した。 ○5年10月3日、県が第3回鹿児島港本港区エリア景観・デザイン調整会議を開催した。 ○5年10月6日、県が鹿児島港本港区エリア景観形成ガイドライン（素案）に関するパブリック・コメントによる意見募集を開始した（期間：5年10月6日～11月6日）。 ○5年10月10日、第16回県市連絡会において、市から第2回多機能複合型スタジアム検討協議会の資料及び配置図案について説明し、意見交換を行った。 ○5年10月13日、県が鹿児島県スポーツ・コンベンションセンター整備運営事業実施方針及び要求水準書（案）を公表した。	鹿児島港本港区エリア全体が、市民・県民や観光客の集う、潤いやにぎわいのある交流空間となり、さらなる中心市街地のにぎわいの創出や回遊性の向上に繋がるよう、利活用に係る検討委員会で議論するとともに、県市連絡会などにおいて、意見交換を行う。	都市計画課 スポーツ課

	項 目	前回の委員会（R 5． 8． 1 0）以降の取組・経過等	今 後 の 対 応	担当課
2	サッカー等スタジアムの整備	○令和 5 年 8 月 13 日、多機能複合型スタジアム検討協議会委員による白波スタジアムの視察を実施した。 ○5 年 8 月 21 日、9 月 8 日及び 10 月 7 日、多機能複合型スタジアム検討ワークショップを開催した。 ○5 年 9 月 2 日、多機能複合型スタジアム検討ワークショップの学生による白波スタジアムの視察を実施した。 ○5 年 9 月 6 日、県が第 5 回鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会を開催した。 ○5 年 9 月 7 日、多機能複合型スタジアム検討協議会委員による北ふ頭の視察を実施した。 ○5 年 9 月 26 日、公益社団法人日本プロサッカーリーグから、株式会社鹿児島プロスポーツプロジェクト（鹿児島ユナイテッド F C）に対し、2 0 2 4 シーズンの J 1 クラブライセンスの交付が決定した。 ○5 年 10 月 10 日、第 16 回県市連絡会において、市から第 2 回多機能複合型スタジアム検討協議会の資料及び配置図案について説明し、意見交換を行った。 ○5 年 10 月 18 日、第 2 回多機能複合型スタジアム検討協議会を開催した。	引き続き、県と市の間で協議を行うなど、緊密な連携を図るとともに、北ふ頭について、多機能複合型スタジアム検討協議会や港湾関係者の意見を聴取しながら、鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会に対し、時機を逸することなく、丁寧に説明を行い、その論議も踏まえながら検討を進める。	スポーツ課
3	路面電車観光路線の新設	○5 年 10 月 10 日、第 16 回県市連絡会において、市から第 2 回多機能複合型スタジアム検討協議会の資料及び配置図案について説明し、意見交換を行った。	本港区エリアの施設整備の動向を踏まえ、検討を行う。	交通政策課

令和5年10月27日

鹿児島港本港区のまちづくりに関する調査特別委員会

提出資料 No. 2

第5回鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会について

1 開催概要

(開催日時)

令和5年9月6日(水) 14時～16時

(開催場所)

市町村自治会館4階「ホール」

(会次第等)

1 開会

2 議事 ※委員長による進行

※鹿児島市配布資料について、松山委員が説明

- | | |
|---------------------|--------------------------------------|
| (1) 第2回幹事会開催概要等について | } 事務局から、事務局配布資料について
説明後、委員による意見交換 |
| (2) ゾーニング素案について | |
| (3) その他 | |

3 閉会

(配布資料)

【事務局(県)配付資料】

- | | |
|-----|-------------------------------------|
| 資料1 | 第2回幹事会報告(これまでの議論を踏まえたゾーニング案の検討の進め方) |
| 資料2 | ゾーニング素案 |
| 資料3 | 鹿児島港本港区エリア コンセプトプラン(仮称)(案) |
| 資料4 | 今後の進め方と概ねのスケジュール |
| 参考1 | 実地調査結果 |
| 参考2 | 県議会における論議の状況 |
| 参考3 | 鹿児島港本港区エリア景観・デザイン調整会議の状況 |
| 参考4 | 海外事例 |
| 参考5 | 国の留保財産(旧鹿児島港湾合同庁舎) |
| 参考6 | 関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン |

【本方委員配付資料】

本港区における「緑地・広場」、「回遊動線」、「施設のアプローチ」の構成について

【鹿児島市配付資料】

多機能複合型スタジアム整備にかかる候補地の整理及び北ふ頭の検討について

2 委員等出席状況

第5回 鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会 出席者名簿

1 委員(15名)

(五十音順, 敬称略)

氏 名	役 職 名	備 考
ありま かつまさ 有馬 勝正	(一社)鹿児島市商店街連盟 会長	
ありむら かずあき 有村 和晃	鹿児島県旅客船協会 会長	
ありやま まりこ 有山 まり子	消費生活アドバイザー	
いわさき よしたろう 岩崎 芳太郎	鹿児島商工会議所 会頭	
おおた まさたか 太田 正隆	(株)JTB総合研究所MICE戦略室 主席研究員	欠席
おおにし えいじろう 大西 英二郎	鹿児島港運協会 会長	
きかた じゅんね 木方 十根	鹿児島大学大学院 理工学研究科 建築学プログラム 教授	
きたざき こうじ 北崎 浩嗣	鹿児島大学 法文学部 法経社会学科 教授	
ごうはら しげき 郷原 茂樹	環錦江湾ネットワーク 代表	欠席
つまがり さだとし 津曲 貞利	鹿児島経済同友会 特別幹事	欠席
にしむら ゆきお 西村 幸夫	國學院大學 観光まちづくり学部長	欠席
ますもと よしゆき 升本 喜之	(一社)ツール・ド・九州 理事・事務局長((一社)九州経済連合会)	
まつやま よしひで 松山 芳英	鹿児島市 副市長	
もり まさのり 森 正則	(株)日本政策投資銀行南九州支店長	
もりした まさみ 森下 晶美	東洋大学 国際観光学部 国際観光学科 教授	欠席

2 アドバイザー

組織名等	備 考
国土交通省 九州地方整備局 鹿児島港湾・空港整備事務所 (所長)	

3 オブザーバー

組織名等	備 考
奄美市 (総務部長)	欠席
鹿屋市 (市長公室長)	欠席
霧島市 (企画部長)	欠席

3 委員の意見等

【鹿児島市配布資料に関する説明】

委員長から、事務局（県）による資料の説明の前に、鹿児島市から配布資料の説明を求める発言があり、松山副市長が多機能複合型スタジアム整備にかかる候補地の整理及び北ふ頭の検討について配布資料に基づき説明。

【委員による意見交換】

事務局（県）による資料の説明後の意見交換における各委員の意見等は以下のとおり。（発言順）

（松山委員）

この資料2につきまして、ここに動線とエリアの関係性、そしてゾーニングの素案が出されております。資料2につきましては、これまでの議論や県民等からのアイディアを踏まえて作成されているものと考えます。また、これまでの議論の中で港湾機能との共存も意見として出されていたと認識しておりますので、その表示方法について申し上げたい。資料2の1枚目の北ふ頭では、「アクティブに楽しむゾーン」は赤色の網掛け、それから「港湾機能空間」は灰色の網掛けが重なって表示されております。一方、2枚目のゾーニング素案におきましては、北ふ頭エリアは「アクティブに楽しむゾーン」は赤色の網かけ、「港湾機能空間」は灰色網かけが、両サイドは全部実線ですが、ここが点線で記載されておりますが、このような点線の表記ではなかなか意味がわかりにくい。そういうことでこの1枚目の表示のように、各ゾーンが重なるような表現にした方がよりわかりやすいのではないかと考えます。それからもう一点、資料1に本港区エリア景観デザイン調整会議における視点場が示されております。資料2に、緑色の矢印、徒歩動線が記載されておりますが、この資料1の視点場と徒歩動線が繋がっておりませんので、ここは回遊性を図る観点からも、この視点場と徒歩動線を繋いだ表現にした方がよりわかりやすいのではないかと考えます。

（有山委員）

スポーツ・コンベンションセンターの配置がドルフィンポート跡地南側になっておりますけれども、この建物の配置について、今一度検討する余地もあるのではないかと。県外視察で香川県の県立アリーナを視察いたしました。まだ建築中ではございましたけれども、港に近接する施設で、瀬戸内海の島々の風景に呼応するような低層の伸びやかなフォルムが大変印象的でした。利活用のアイディアの中にも、配置を変えることで桜島を望む景観への影響を緩和する案もあり、また低層化のご意見も複数あったように思います。本港区エリア周辺とか、錦江湾そして桜島の景観をより効果的に生かせるように、建物の低層化とか配置変更などを柔軟に検討してはいかがかかと思います。

（木方委員）

先ほどゾーニングの素案として資料2が出てきたということで、これについて色々な表現方法について、松山委員からも御指摘がありました。こうしたゾーニング素案に関しては前回の幹事会のときはまだ示されずにいたものです。その後事務局の方でこういうふうにとまとめていただいて出していたわけですが、今後資料2の2枚目にあるこのゾーニング素案というものを肉付

けしていく上では、特にゾーニングというものを考えていく上で、より空間デザインとか、実際の都市計画や建築の技術的な側面も含めての表現方法というものを、きちんとセオリーに従ってやっていかなければいけない側面がある。今日の資料はそのあたりのことを述べたものです。今のところピン留めできるものは港湾施設をきちんと残していくということのほか、ウォーターフロントパークの緑地を残すということしか合意は取れていないので、その2つを前提にした上で、今後どのような形でそれを膨らませていくかということで、その点に限定したところのお話をまとめているものが私の方で作った資料です。経緯としてはこれまで議論されているように、ウォーターフロントパークを保全するという方針がある。それからスポーツ・コンベンションセンターの基本構想では、体育館はドルフィンポート跡地南側に配置し、北側は多目的スペースとして活用していくこと、そしてその多目的スペースというのは中心市街地や駐車場からのアプローチ動線に対応して計画することや、多目的広場、ウォーターフロントパークの連携にも配慮して動線を計画することがうたわれています。また、多くの人々が集う憩いの場というようなご期待も非常に多くの皆さんに共通のご意見としてありまして、こういった部分を担うものはやはり緑地であるとか広場というところになりますので、こういった部分が改めて大事に考えていくべきものとして確認されたのではないかと考えています。ただここでの議論はあくまでふ頭用地であるとか臨港道路の維持という港湾機能の確保は大前提としていますので、そこを変えるものではないだろうというふうに思っています。それで2番目ですけども各要素に必要とされる計画上の与件ということですが、「①緑地広場」、これは全ての人々にわかりやすくアクセスしやすいシンボル性を持つ、くつろぎ憩うことができる、という集いと滞在の中心としての役割があります。対象は全ての人々です。「②回遊動線」というのは、中心市街地や駐車場からの来訪者を導いて、様々な目的を持つ利用者を、施設を含む本港区の歩行者空間には行き渡らせる役割があります。緑地が人を集め、その賑わいを分配して繋いでいく役割というものがこの回遊動線です。「③施設へのアプローチ」ですが、これは回遊動線に適切に連結をして回遊動線から一定の目的を持った利用者を集散させるものです。つまり一定の目的を持った利用者が使う役割。以上①～③の各要素というものを、利用者の広がり、どれだけ幅広い利用者に利用されるかという点から整理をすると「①緑地空間 $\geq$ ②回遊動線 $>$ ③施設へのアプローチ」（の順に幅広く利用される）と表現することができる。これ厳密に定量的に示したものでなくてイメージですけども、要は「①緑地広場」というものが最も広く人を集めるもので、「②回遊動線」は多くの人が集まればそれを回すことがあるかもしれませんが、少し少ない人が集まってくる、「③施設へのアプローチ」というのは一定の目的を持った利用者しか来ないため、限られたものになります。ですから、こういう大きな広がりから少しずつ目的をして狭くなっていくというような動線の構成を適切に取っていく。つまり、とにかく動線を入れれば良いというわけではなくて、それらが階層的にきちんとネットワークになっていないと、ゾーニングとして機能しないということになります。①②③というもののそれぞれ個別のイメージはこの図の通り、図1①は緑地に多くの人々が集まってくると、そういう非常に開かれた集いの様子です。それから図1②というのは、その動線に従って人々が行き来をして、適宜それが分散されていくというイメージになります。この矢印の太さもそういう人流の大きさをイメージもしています。図1③というのは個別の施設にアプローチをしていくものですから、例えばスポーツ・コンベンションセンターであれば、スポーツ・コンベンションセンターを目的に行く人の動線であるということですね。これを構成すると、理想的にあるべき姿として作らなければならないのは、図1構成Aの形です。つまり、多くの

広場に多くの動線が集まり、それを回遊動線が回して、様々な施設であるとかスペースに配っていくという。こういう構成になっていかなければなりません。一方、望ましくない例では、不特定多数の人が集まる動線が、まず最初に施設にぶつかってしまう。それから施設にアプローチする動線が回遊動線にきちんとコネクティングしていないとか、あるいは回遊動線そのものがちゃんと回っていないということです。この辺りのところをきちんと整理をしていかなければいけないわけですし、先ほどの資料2の図の状態ではまだこれできていませんので、今後このあたりは技術的側面としてきちんと確保しないとゾーニングとしては役に立たないということになるだろうと思っています。ただこれはあくまでも図である以上、受け止め方というのは差が出ますので、それに関してはコンセプトプランできちんと文字で説明していく必要があるというのが、まずゾーニングにおける構成ということに関してのお話です。最後にまとめとして、今述べたような各構成のあるべき姿を今後ゾーニング案の検討によって実現する必要があるわけですが、ただそれに対して目下の課題というものがあまして、それを今後の検討で十分に議論すべき論点として以下にお示しします。まず「①緑地と広場のシンボル性の確保」ということです。これは多くの人が集まるための目印になるものですが、鹿児島市の市街地全体において本港区の緑地のシンボル性を確保するには、市街地に対し、現在のウォーターフロントパークをドルフィンポート跡地北部に計画される多目的広場と空間的に一体となった緑地広場としてその存在感を高める工夫が求められます。特にドルフィンポート跡地に施設を計画した残余地、要は建物を建てた残りの土地について、ウォーターフロントパークおよび回遊動線と調和しながら一体的な形を形づくって人々に認知されやすい空間作りを目指すということが必要であります。ここでいう認知されやすい空間作りというのは、認知心理学における「図」との関係において建物を「図」として残余地を「地」として捉えるのではなく、逆に緑地広場の空間を「図」ととらえて建物はその輪郭をつくる「地」になるように計画するということで実現できます。図2は「ルビンの壺」という、認知心理学で一番基本的な教科書に出てくる図で、顔と見た場合は壺の形は認知されなくなります。壺の形が認知された場合は顔の形は「地」になって消えます。つまり認知心理学上は「図」と「地」というのは、輪郭をどちらの属性で捉えるかによって片方が認知され、他方は認知されない。つまり今本港区においてこの空間的なまとまりがなかなか見えにくい一つの大きな原因が私はここにあるのではないかと考えています。つまり今ドルフィンポート跡地に仮に配置されている、スポーツ・コンベンションセンターの形が非常に図としてはっきりした四角い形をしています。そのため残った土地が「地」になってしまっていて、せっかく広い面積取っているのに認知されていない。「図」としても見えないし、おそらくそのまま立てれば空間としても認知されにくい空間になります。そうではなくて、きちんとドルフィンポート跡地の多目的広場とウォーターフロントパークというものを空間として認知できるような形になるように整えていくということが非常に大事になります。ここではデザインの議論はできませんので、ゾーニングにおいては動線の構成であるとか、そういったもので説明していくことになるし、さらに先に景観デザイン調整会議の方で議論がそれに整合してくるという形を取っていくのがいいだろうと思っています。もちろん景観として、スポーツ・コンベンションセンターがどういうふうに見えるべきかということもこれに含まれてくるわけですが、具体的に何が見えるか見えないかということもあり、一方で現実的には、お話をしたようなウォーターフロントパーク及び多目的広場との関係の中で、確保する広場、緑地が生きる形で、例えば地図であるとか、あるいは行ったときの風景であるとか景観としても認知されやすいものとしてつくっていくことが必要です。その

方向に、ゾーニングの議論と景観デザイン会議の議論、さらにはスポーツ・コンベンションセンターの要求水準書、そういったものが一致して作られていくことが求められるのではないかと考えております。

(岩崎委員)

まず、鹿児島県はもう少し当事者意識を持ってこの一連の作業をやっていただきたい。このゾーニングに関して、当然港湾計画が束縛をしているわけですよ。それに関して県はこういう表現をお使いになりましたね。ゾーニングとは別に港湾計画が関わってきているので、それは港湾管理者の考え方によると。港湾管理者は県じゃないですか。そしてこの委員会は県がやっているわけですから、そういういい加減な無責任な発言はやめていただきたい。まずここで作るゾーニングは、平成5年に出来た港湾計画を前提にゾーニングをしているのか。それともここで作るゾーニング計画をもって、できるかできないかは別にして、早速港湾計画の見直しに入るのか。県がこの委員会をやっていて、ここでゾーニングを決めたのに、最後は県が港湾計画を変えられないからそのゾーニングなしですよというような、一般人から見ると、そんな無責任な当事者意識のない話はないんじゃないんですか。そういう意味でいくと、素案のレベルが低すぎる。もうちょっと熟度を上げたものを出していただきたい。ゾーニングに関してはコンセプトualなもので結構ですけど、全員がやっぱり一番大問題だとしている人の動線、物の動線、このゾーンだけじゃなくて、マリンポートとどう繋ぐのかとかですね。この道路の問題を結局解決しない限り、それを無視したゾーニングをしたって、絵に描いた餅にしかない。ゾーニングはコンセプトualでいいですけど、それを裏付ける動線に関してはこんなアバウトな、絵みたいな話じゃ駄目だと思います。港湾事務所なり、国道事務所なり、土木部当事者として道路計画をどう持つかっていうのを、そしてその上に、市電を通すのかバスを通すのか、あくまでも公共交通機関を前提じゃないと体育館は人が来ることができないということがありますよね。そういうことを、しっかり考えていただきたい。

この委員会は私人として、もちろんそれぞれバックグラウンドがあって出ていますけど、ここでコンセンサスを取るための委員会であって、なぜ我々が県民の声を聞くんですか。県民の声を聞くのは県であり、議会であるわけですから、県としていろいろ意見聴取をしたものをこっちにボールを投げるなど、県の中でハンドリングしてください。そしてその結論を我が委員会に投げるのが筋じゃないんですかということを申し上げたい。

次にどっちが上位機関なのかとお聞きしたい。幹事会ですか。この委員会ですか。先ほどから幹事会のお話がありました。幹事会が県民の声を整理していただくのは結構ですけど、我々はそれに制約を受けるんですかと。幹事会が出してきたものを前提に我々がなぜ意見をしないといけないのか。そういう意味じゃタイムリミットを1月に設定するのではなくてしっかり熟度のある素案を作ってそれを喧々諤々やってですよ。本当に全員が賛成するなんてないんですから。どっちを取るかという判断もどこかでしないといけないですよ。相反するものもあるけど、それをどうやってコンセンサスするか。やっぱりそういうことをこの委員会で詰めていくっていうのが大切なので、形式だけでやって熟度の低い素案で、ただ好き勝手に意見言っただけで何気にもみたいな話では僕はないと思います。少なくとも、鹿児島商工会議所としてはですね、ウォーターフロントが鹿児島の今後の経済発展にサステナビリティにとってどうなるかっていうのは本当に重要な問題なんでね。こんなレベルのゾーニングで次に行って欲しくない。体育館をあそこに作るということは、有山委員がご質問

されてましたけども、県議会で決まっていますから難しいと思いますよ。あとは木方委員が心配されているように、どんな形にするのかという話は、景観一つにしても、一般的な県民の人は景観景観と言いますが、景観の定義から議論してないじゃないですか。桜島の景色を綺麗なものを見たいのであったら、極端なことを言えば、体育館が建とうが、どんなものが建とうが、その前のギリギリ海岸まで来て見ればいいだろうという意見だってあるんですよね。私はそっちの方ですよ。もちろん、あのウォーターフロントになんだこの街はってというような建物は建てたらいけないですけど。景観ということで、桜島を見る景観なのか、街としての景観なのか。そのときそのときに価値観が変わりますが、そのまちなみとしての景観は重要ですけどね。安易な、桜島が見える景観という話はちょっと違うと思います。

最後に、スポーツ・コンベンションセンターとウォーターフロントパークのところが別に切り分けられていますけど、PFIはパッケージでやるべきではないですかと。片方がアクティブ、片方は何とかって言っていますが、ウォーターフロントパークのところは何もしないんですかと。駐車場もいらないんですかと。ただ芝生を張っているだけですかと。という意味で、スポーツ・コンベンションセンターとウォーターフロントパークにPFIで提案をさせて、トータルで人が賑わって、かつ県民市民が憩える場所というふうにお金を投資するのが、我々ビジネスの資本主義の中で、民間資本をやっぱり投入して、ウォーターフロントパークを単なる公共事業で税金使って何か公園整備するみたいだったら逆に勿体ないわけじゃないですか。というのが会議所の考え方なのでそういう意味じゃ、なぜゾーニングはそこを分ける必要があるのかなというふうに思っております。

(岩崎委員)

あのゾーニングだと市のプロジェクトは駄目ですよって暗に言っているように思います。さっきの話で港湾計画を現状のままゾーニングをするんですか。それともゾーニングが先に決めて港湾計画を決めていくんですかと言うみたいなところを詰めて、私見を申し上げますと、本港区にサッカー場を作るか作らないかということに関しては、最終的には市が決めることで、今日の段階では市長がウォーターフロントにサッカー場を作りたいと。その方が経済効果があるというふうに思っておられるわけで。あえてそれを作らせないと我々はするのか。作る可能性を何%の割合で可能性を残してあげるのか。というのはポリティカルな判断の中でした方が、あまりその議論に時間をかけるよりは、さらっと流した方が私はいいと思っております。

(木方委員)

先ほどのご指摘のゾーニングがどこまで効力があるのかという話ですね、これに関しては少し私もお確認いただきたいものがございます。岩崎委員のおっしゃる通り、きちんと委員会の場で議論をしてゾーニングを作っていくべきだろうと私は思うんです。それについての手続きというものがそういうことでいいのかどうかということをもう1回確認をしたいんですが。

(岩崎委員)

熟度が低いと申し上げましたが、一応素案が出ましたので、それをベースに議論をすればいいんじゃないかと私は思います。ただ私がお願いしたいのは、これにせめて道路ぐらいいはちゃんと書いてください。今の道路じゃなくて、港湾計画を見直して、かつ外側に対する港も道路も、臨港道路

とか、10号線に繋がる道路とか、そういうことをちゃんと考えて、残りのゾーニングはある程度コンセプトで結構ですけど、道路だけはそんないい加減に作れないので。ぜひそこだけはその中に追加で出していただきたい。

（北崎委員長）

木方委員の方としては、ここで詰めていったゾーニングについては検討委員会として県に提案するという形になりますけど、その効力について議論するということですか。

（木方委員）

先ほどの岩崎委員のご意見の中で、港湾計画とゾーニングとの関係の話が意見として出ていたように思ったものですから。つまり緑地の話なんかも含めて、そもそも計画上也別々じゃなくていいんじゃないかというご意見もあったと思いますが、どのあたりまでゾーニングとして検討していつて提案をするか。もちろん港湾計画の変更等々はその後の手続きもありますので、ここで決めたからといってすぐにできることはないですが、そういったものまで盛り込んでいけるのかどうかということです。

（岩崎委員）

方法論として、先にそれを決めるんじゃなくて、最終的に結果でどこまでいくか。いけないものはいけませんよ、いけるものはいけるんですよ。この委員会でコンセンサスが取れたものは具体性があるってよいですし、意見が集約しないものは非常に大雑把なゾーニングでいいんじゃないんですかね。ただ、さっきから申し上げてるように、それは現状の港湾計画が規制するのか規制しないのかで、現状の港湾計画で規制したら、北ふ頭は利用する方法論は限られてますよね。ということじゃないですか。幹事会でターミナルを有効利用しましょうみたいな話が出てますよね。それは大いに結構ですけど、所詮とりあえずというか苦肉の策でしょう。鹿児島は4月とか5月は引っ越し異動の時期のときに、あの倉庫は引越し荷物でいっぱいになりますから。通年で劇団に貸し出すとかそんなことはできないわけですよ。という現実があるわけですから、そういうことを踏まえるとどこまで具体的にできるのかできないのか。だからその長期的なゾーニングの話と現状をとりあえずどうやって活用するかっていうのは使い分けないといけないんじゃないんですか。

（事務局）

先ほど港湾計画の改定に関するものは港湾管理者の判断に委ねると、その部分だけをご説明したので若干誤解を招いてるかもわかりませんが、ここで描いた絵が実際にできるかどうかは港湾関係者との調整というプロセスが必要になってまいりますので、港湾関係者との調整を踏まえた港湾計画改訂の判断が必要になるということでその部分を読み上げてなかったものですから。丸ごと委ねるような、ちょっと誤解を招いたのかというふうに思っております。港湾関係者との調整がなければ、ここで議論いただいたことも実現できるかどうかはまだわかりませんと、このようなことをお伝えしたかったということでございます。

また、北ふ頭についてでございますが、今有効活用されている、有効活用されていない上屋等がございまして、こういったものは当面の活用を図っていかなければならない。このことを、図の中

では赤点線の短期の利活用エリア。こういったことで困ってございます。他方で市がお考えのような、その抜本的な新たな再開発をどこまで議論できるのか。それを明確にするためにですね、この紫の縁取りをしたところでございます。こちらの方が中長期ということでございます。港湾機能は維持することを前提に考えますと、このL字型になっております黒字の岸壁機能、それから荷捌き地。この機能については外すことができないだろうと。このようなことでこちらは短期それから中長期の利活用エリアからは外しております。その上で残った土地についてはなるべく幅広く中長期として困ったつもりでございます。他方で港湾機能を維持するのであれば、ターミナルですとか上屋または駐車場、こういったものが一定必要になるとは思いますが、これらについてはこの紫で困った利活用の中で施設の再編、そういったことの中で一定の機能は確保する必要がある。このことを配慮しながら、中長期の利活用についてご議論いただきたいと。このような整理を行ったところでございます。

（岩崎委員）

幹事会からコンセプトが出ているじゃないですか。僕はこれ反対です。会議所としては、そこが鹿児島が今後どう発展するかのキーだと思っています。そうすると、やはり県と市が、あそこをどうしていくかっていうことを当事者意識を持って考えるべきじゃないですかと思います。少なくとも私企業の経営の観点からすると、経営責任というか、結果責任を取るべき人間がちゃんとそのベースとなる戦略とか、そういうものを考えるので、結果責任を取るのは、県なり市じゃないんですか。まちづくりに関して。コンセプトというか戦略は、当事者は県と市。そしてあえて申し上げれば、県と市はちゃんとテーブルについて、本音でまず話し合ってからコンセンサスを作ってから委員会にボール投げしていただきたかったですね。

（事務局）

まず委員会と幹事会の関係でございますけども、基本的には検討委員会においてこのゾーニングの取りまとめを行っていくと。その中で作業部会的な意味合いで委員会の方針に基づいて作業すると。実際のところ幹事会の作業部会の作業としても、資料の素案等につきましては県の方でお作りしているのが実態でございまして、また最終的にこのゾーニングの取りまとめ案ですとか、このコンセプトプランとして提案させていただいているもの。これがその誰のクレジットとして作成されるのかと、こういうことについては基本的に委員会の方でご議論いただいた後、最終的には県として決定していくということになるというふうに考えております。

（有村委員）

北ふ頭の関係だけちょっと質問というかお願いがございます。このサッカースタジアムの図面というのは、初めてこの委員会で出されたと思うのですが、今まで市の方はプレスを使って8月の頭ぐらいからずっといろんなことをやってらっしゃって、8月10日（の鹿児島市議会特別委員会）において、県から8項目に渡る色んな質問が出ていることが説明され、それから約1ヶ月近く経っています。この図面よりも本当は更に進んだこの8項目に対する回答みたいなこともやっているんじゃないですか。新聞やプレスを見ていると何か調査したり、色んな関係者ともお話しています、みたいなことが書いてあるので、だったらプレスに最初に出すのではなく、ぜひこの委員会でちゃ

んとした図を出していただきたい。県がいろいろ質問している中で離島航路の色々な問題であるとか、港湾機能の問題だとか、やっぱりその辺を出してもらいたい。本当に抜本的に港湾計画を大幅に変更しなければいけないというような場合に、それをギリギリに出されると、その後が非常に時間がかかると思います。そういうことが心配されるので、本当は手元にまた色々な図面があるのであれば、早く出してもらいたい。

（北崎委員長）

要望として私の方もお願いします。段階が必要だとは思っていますけれども、よろしくお願いします。

（松山委員）

ご指摘いただきましてありがとうございます。この図につきましては、私どもの協議会の方で出した資料でございます。議会、連絡会、それから各種関係団体と協議して出しているものですから、どうしてもスパン的にちょっと遅くなる場所もあったのかなと思いますけれども、今後今おっしゃるように速やかに提案できるような作業の仕方に進めていきたいと思っています。

（岩崎委員）

この委員会じゃなくて、旅客船協会と港運協会と鹿児島市で本当に作らせてあげることができるのか。鹿児島市さんに諦めてもらうのか、3者間できっちりやればいいんじゃないの。反対とかそういう総論じゃなくて、やっぱりちゃんと詰めない駄目でしょう。

（北崎委員長）

検討委員会でも大きな要素ですので、市から説明をいただきたいということでよろしいでしょうか。

（有馬委員）

実感ですが、中央公園と天文館公園があります。公園そのものは立派な公園です。だけど、イベント以外でほとんど人はいません。そういう実態を見ているから、公園づくりをするんですか、まちづくりをするんですかということをはっきり申し上げているので。もう一つ、これは個人的な感触ですけど、多分昔の天文館はモノを目的に買いに来られた方がほとんどでした。その後だんだんモノに飽きてきて、今度はサービスとか、それからイベントとか。そういうコトが足されていきました。今後どうなるかという、多分皆さん望んでおられるのは、もちろん街ですよ。公園は一例ですが、多分時間ですよ。今日1日どう過ごすのかとしたときに、まずここに行って、こういうことをして、こういうことをして、というストーリーを描いてこられる。そのストーリーから外れるようなことをしてしまうと、公園みたいに、「あ、公園。用事ない」ということになってしまうので、要は公園だけでなく、僕も景観はすごく大事だと思うんだけど、そこにやっぱ今の望んでいる時間の中にゆっくりお茶飲みながら、海を見ながら、という、そういうのが必要ですよということで、カフェとかいろいろ申し上げているので、それはあくまで親水ゾーンの近くであった方がベストなんですよ。だから、食で言ったら鹿児島県下の素晴らしい市場なんかがあったら、きっと観

光客も興味を引くんですよ。「生活の質を高める」ということは、「生活を高める時間」だと思っていただければいいし、「アクティブに楽しめる時間」が欲しいということになると思います。ここに時間をつけたらわかりやすいと思うので、景観の上にそういうことが乗かっていくと素晴らしいまち、新しいまちづくりができるのではないかと思います。要は単なる公園では駄目ですよということは申し上げたいと思います。だからそういう意味で、エリアマネジメント、ゾーニングは大事な話だと思うので、その中で目的をいくつか選択できるような形を、この場所でしかできないことを、そういう選択肢を広げるというのは、とても大事なことだと思います。

（木方委員）

私も全く同感で、単純な緑地公園を作れということは申し上げたわけでもないし、そういうご意見をお聞きしているわけでもないと思っています。ただ私もあくまで作り方、形の問題なので、そこは十分整合できるということだというふうに思っていますから、スポーツ・コンベンションセンターとか様々なものの取り扱いも、先ほどご意見があった通り具体的に進めていく部分もありますので、そことの整合の中でどういう場を作るかという意味でご提案をしたということなので、有馬委員がおっしゃっている、まちづくりとしてちゃんと場があるべきだというご意見は私も同感で、それができれば中心市街地とうまく連携して相乗効果を出すような形を作るのが理想だろうというふうに思っています。

（有馬委員）

街を見ていると、昔は「衣食住」だった。今どういうふうに変わっているかというのと、「食住衣」なんですよ。「食」が先に来ているので、要は興味の対象が「食」。つまりコミュニケーションを含めた食ですよ。「住」の中には、生活雑貨も含んでいるので、「衣」は最後なんですよ。だから「衣」の魅力はあんまり感じてらっしゃらない。というのが、今の大きなマーケティングだと思うので、そこもちょっと参考にさせていただけたらいいと思うので。ここに、アウトレットモールみたいなものを書いてありますが、100%、10年ぐらい経ったらなくなりますよ。もう今「衣」はもう絶対無理なので、やっぱもうそこは先見性を持って考えた方がいいなと思います。

（升本委員）

ゾーニングの素案をどこまで議論するかという話になっていますが、ゾーニングの定義にもよると思うんですね。例えばこの資料2に書いています、各ゾーンのその特性みたいなものって、多分もうこれ以上掘りようがないとかですね。本当にちょっとコンセプト的な話になるので、もうそこそこでいいと思うんです。多分この資料に書いてあるゾーニングに何か現実味がないなと思って私も見ているのは、多分ここにその息を吹き込むのは何かっていくつかポイントあると思うんですけど、例えばこのエリアの中で、ウォーターフロントパークと北ふ頭は徒歩で繋ぐという徒歩動線になっていますけど、この連続性はどう持たせるのか。人を歩かせるってことは、そこに連続性がなければ歩くこともしんどいですから、ただ単に歩道を作ればいいってもんじゃないでしょうから。どういう商業施設を持ってくるのか持っていないのか、どういうエンタメ施設を持ってくるのかとか、連続性を、何をもって敷き詰めていくのかという各論に踏み込んでいかないと、多分この資料2のゾーニングの資料っていうのは本当に現実味のない、絵に描いた餅になるのではないかと

いうふうには思います。ですから、もう各論に踏み込めるところは各論に踏み込んで、言葉遊びではない現実味を持ったゾーニングの議論を次はもっとした方がいいのではないかということは私の私見でございます。

（北崎委員長）

こういう形をまず示しながら、各論に入っていこうというふうに思っていたところです。私今日は、具体的な議論を持って行こうとしていたんですが、まだ、例えばここに施設を入れるとか何とかを入れるというふうになると、またいろんな対立が起こるかもしれないので、どういう共通見解があるかを持った上で皆さんの意見を聞いて、次に入れられるものは入れようかという考えです。

（大西委員）

港湾業者としましては、どの図面を見ても周りの道路ですね。これが太くもならず、そのままの状態で書かれておりますけれども、あくまでその臨港道路をしっかりと軸として、余裕を持った形で作っていかなきゃいけないと思うのは、今まで平成からずっと計画していた港湾審議会というのが、それはなんだったつけということになるわけですよね。ここだけの話で臨港道路も曲げましょう、どうしましょうという話ではないわけです。それを要するに港湾事業者、我々のこともありますし、それに伴う物流の流れというかそういうものをスムーズにするという渋滞の緩和がもちろんあるでしょうし、そういうことが軸足となって港湾審議会で話が決まったわけですが、それでまたこの会でこういうふうに変更になると、また港湾審議会で軽微な変更とかいう話をしなければいけないわけですよ。本港の場合は特に港湾事業法の指定港ですので、そういうことははっきり国に報告しなければいけないし、そういう中途半端な道路では話が通らないと。船会社もそうですし、我々港湾運送事業者もそうですけども、年にマラソンとか花火とかそういうものがあるときは、1日限りのことなので、我々が引いて泣くわけですよ。どんなマイナスの要素であれ我々が泣いて引いて、無事開催できるようにするわけです。しかしこれが、同じ動線のままで、スタジアムができて、ということであればそれは年1回のことではなくなるわけですよ。そうすると頻繁にそういうことが行われるということはどういうことかというのは大体想像がつくと思いますけども、渋滞は慢性化するし、もちろん駐車場もない。色んな意味では、もうマイナス要因しか考えられないわけですよ。我々が思うのは動線となる臨港道路、ないしは道路をもうちょっとパイプを太く考えていただきたいと思うんですね。旅客船協会のフェリー等々の船を運航するのは、船会社ですけれども、荷役作業ができないということは船が出れないということですので、そういうことの繋がりが、そういうインフラとかのところにも、発生するんじゃないかなと私は思います。

（北崎委員長）

2点ご意見がある方はお願いしたいのですが、一つは住吉町 15 番街区エリアについて、それからあと旧鹿児島港湾合同庁舎エリアについて、これをどういうふうに扱うかという2点についてご意見があればお願いしたいのですがいかがでしょうか。

（有山委員）

住吉町 15 番街区についてなんですけれども、私はここに食の鹿児島の食の交流拠点を作っては

いかがかと思っております。南北 600 キロに広がる本当に豊かな自然の中で育まれている食材というのがありますし、離島もありますので、それぞれの独自の食文化っていうものが形成されています。鹿児島の農畜水産物を手に入れることができ、そして味わうことができ、またその調理体験などでもできるような、そういう食の交流拠点があればいいと思っています。京都の錦市場ですとか、金沢の近江町市場のように、地元の人だけではなく、観光客の方も多く訪れていて、老若男女を問わず賑わいを見せるようなそういう施設があるといいなと思っております、このことは観光面のみならず、鹿児島の農林水産業の振興ですとか、ひいては食文化の継承ということにも繋がると思いますので、住吉町 15 番街区は、ここが絶対ふさわしいというわけでもないんですけれども、このエリアのどこかにそういったものができるといいなということを感じております。

（岩崎委員）

この委員会は県有地利活用委員会ではなくて、ウォーターフロントのゾーニングの委員会だということで、鹿児島商工会議所としては住吉地区に MICE と言っているわけではなくて、県有地部分プラス南側全体をどう使うのかということ、ゾーニングをどうするのかっていうことを我々は検討しているという意味において、住吉地区だけをどう使うかみたいな話はあまり私としては議論の対象としておりません。

次に県有地利活用検討委員会であつたら、旧港湾合同庁舎の話がこの委員会に出るのも奇異な感じがします。県がやはり国が好き勝手しないようにするという意味じゃそこを押さえるというのは結構ですけど。ただ財務省が定借で決めたからといって、なぜ鹿児島県がそれに従わないといけないのかと。港湾合同庁舎はウォーターフロントの県有地の方に引っ越しているわけで、県有地のところだけ自分が取って、前いたところは財務省が銭儲けに使うのかという話でいけば、ちゃんと県が払い下げするのが筋だと思います。現状では私はあそこ定借を前提に議論したくはないです。

（大西委員）

私の会社の向かいにあるんですけど。相当古い。藪がそのまま、どうせ壊すんだからという考えなんでしょうけども。マイアミ通りから港を見たときの色んなブイや色んなオブジェ的に電気が出る発光するようなものを置いていますけれども、全部藪に隠れてもう何の意味もなさないわけです。現在ですね。それであの辺を観光客が通るし、バスがドルフィンポート跡地で降りてそこを通って街の店舗まで行くわけですよ。藪にまみれた、板を打ちつけたような建物の横を歩いていくのもかわいそうだなと思います。とりあえず壊す前でも藪だけは払っていただきたいなということをお願いしたいなと思っております。

（森委員）

熟度がまだ足りてないというお話はありましたけれども、この資料自体はこれまでの県の皆さんの意見を含め、相当膨大な情報を議論しやすいような形でまとめていただいたんじゃないかなと思います。やっぱりもう少し深い具体的な議論をやっていくということが必要だと思いますので、材料としてはよくまとめていただいたのではないかなと私は思っていますので、次回の具体的なことについての議論ができるといいかなと思っております。

(北崎委員長)

スポーツ・コンベンションセンターの基本構想では、そこ(住吉 15 番街区)は駐車場になっている。立派な駐車場が3列ぐらいきっちりと作られています。県の方ではそこをどう使うかということになると、駐車場だったら駐車場になってしまいますので、今までの経緯についてスポーツ・コンベンションセンター整備課から説明がありませんか。

(県スポーツ・コンベンションセンター整備課)

スポーツ・コンベンションセンターにつきましては、基本構想において住吉町 15 番街区に駐車場を整備するとして整理したところでございます。一方当委員会におきましては、今後住吉町 15 番街区を含めます、本港区エリアについてその利活用の検討を今現に進めていらっしゃると思いますので、県としましては、当委員会の検討状況も踏まえまして、スポーツ・コンベンションセンターの駐車場のあり方については検討することになるものと考えております。仮に住吉町 15 番街区が他の利活用の方向性となった場合におきましては、スポーツ・コンベンションセンターの駐車場については、港湾機能等への配慮、利便性、景観などにも配慮しながら、周辺の県営駐車場の収容台数の増を検討するものになるものと考えています。

(岩崎委員)

住吉町 15 番街区がスポーツ・コンベンションセンターの駐車場として決定しているのなら、ここにゾーニングの対象として出すこと自体が失礼ですよ。会議所は既にあそここの駐車場は反対していますし、台数とかそういうのは全然詰まっていないです。そしてスポーツ・コンベンションセンターに来る人たちの駐車場という話だったら、常識的にありえません。8000 人ぐらいの会場で基本的には公共交通機関ですよ。そうすると、どういう目的の人が、何台ぐらい駐車場が必要ですかと、そこを詰めないで、安易に箱物だけで、動線として脆弱なあそこに駐車場を作るのは、会議所は反対です。そういう話は既に伝えてありますし、最初に申し上げたように、あそこに駐車場がありきならここで何でゾーニングの話をするんですか。そんな失礼な話はないでしょうということです。

(北崎委員長)

私は基本構想を見ながら住吉町 15 番街区は駐車場という形で指定されていたので、それについてはやっぱりある程度県の今の状況を皆さんに知らせておいた方がいいかなという形です。

(木方委員)

今後今のような具体的な議論が積み重なってくると思いますが、あくまでそれは個別の話ではなくて、私が今日ご説明した通り、然るべき構成を持っていなければいけないので、その部分はしっかり素案としても作った上で今後議論をするように、ぜひよろしくお願いいたします。

(北崎委員長)

私の方から今回の委員会をまとめたいと思います。

本日皆様の意見から、次回にはもう少し内容の入った素案を提示していただきたいと思います。

今回宿題として、市の方には北ふ頭でスタジアムの構想がありますけれども、一番最先端の議論、県と市との8項目の問題、それからどういう形のスタジアムを構想しているかというのは港湾関係者とある程度議論を詰めたものを持ってきて頂きたいということが一つです。

それからもう一つは国の留保財産の旧港湾合同庁舎、これについて県の方も少し検討してください。あとですね、ピン止めをしなければいけないと思っています。

ゾーニング案については道路の問題について指摘がありました。

それからスポーツ・コンベンションセンターをどうするかということについて、具体的に議論を深めたいと思いますけど、それについて色んな県民意見のご懸念がありました。そして色々ありますけど、それを含めて、県からスポーツ・コンベンションセンターの設置について資料をお願いしたい。検討をお願いしたいと思っています。他に次回の宿題としてこういうことをお願いしたいということがありましたら、簡潔にお願いします。

(森委員)

ピン止めの議論というのは、まさにその通りでして、元々スポーツ・コンベンションセンターをドルフィンポート跡地に置くことを前提としたこの委員会だと思うのですが、それをそもそもどうするのかということももう一回外すのかという話と、ここ何回か議論してきて、やっぱりウォーターフロントパークは残すべきだ、これも多分ピン止めになったと思いますし、あとは当然大前提なんですけど港湾機能、これは絶対維持しなきゃいけない、ここも決まっていたことだと思いますので、次何を止めていくのかということだと思うのですが、今の前提としてのスポーツ・コンベンションセンターの話というのがまた変わるのかどうかということは、大きな話だと思います。

(北崎委員長)

私としてはスポーツ・コンベンションセンターの基本構想としては、各委員からのご指摘あったように、やっぱり与件としてそれがあいながら、この委員会があると思います。ただ、そのままじゃなくて本港区の中でより良い利活用をするためにどうするかという議論は当然あって然るべきと思います。

(森委員)

場所をどうするかという話と、実際いろんな皆さんがご懸念されている、例えばアイディア公募の中で、日陰になったらどうするんだとかですね、あと景観のことを考えたときに、高さをどうしたらいいのかとかですね。2段階でやったらいいんじゃないとか、色んなアイディアも出てきていたと思います。それはゾーニングが決まった後に、それをどう使っていくかということ、どういうふうにしていくかということと、元々どこにするかということはちょっと議論が違うかなという気がしますので、その辺りも含めて、一度整理していただいた方がいいのかなと思いますので、次回に向けてよろしくお願いします。

(岩崎委員)

ここでするのは変でしょう。なぜゾーニングの委員会で高さどうするとか形どうするとか、それは県がちゃんと結果責任でやってくださいよって話じゃないかな。

（北崎委員長）

設置そのものに対して県民のいろんな意見が出てるんですよね。そういうのをいかに解消できるかということは当然知っておきたいし、高さが何mとかそういうことをここで議論はできないと思います。

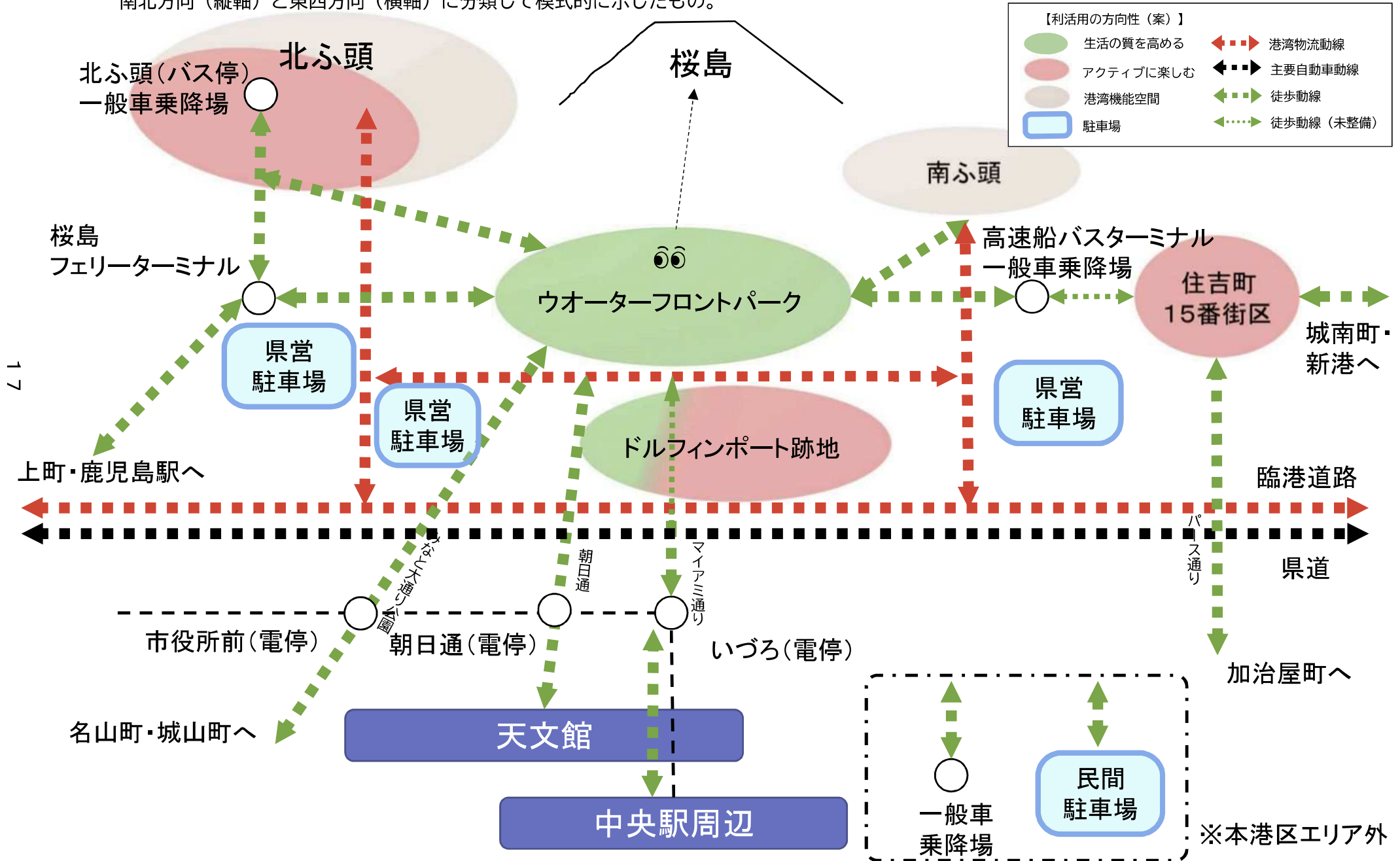
（木方委員）

私が申し上げている通り、これはゾーニングの中での構成の問題として議論するしかできないと思います。その中でやはりきちんと考えていって、その後それを具体的に景観なりデザインをどうするかはやはり各会議、例えば景観デザイン会議でやればいいので、ここはゾーニングの中で何がどう並んでいて、どういう組み合わせで人が動くのかっていうことをしっかり議論して、スポーツ・コンベンションセンターとともに位置付けるということ。それをしっかりやっていくということとはできるんじゃないかと私は思っています。

動線と各エリアの関係性（案）

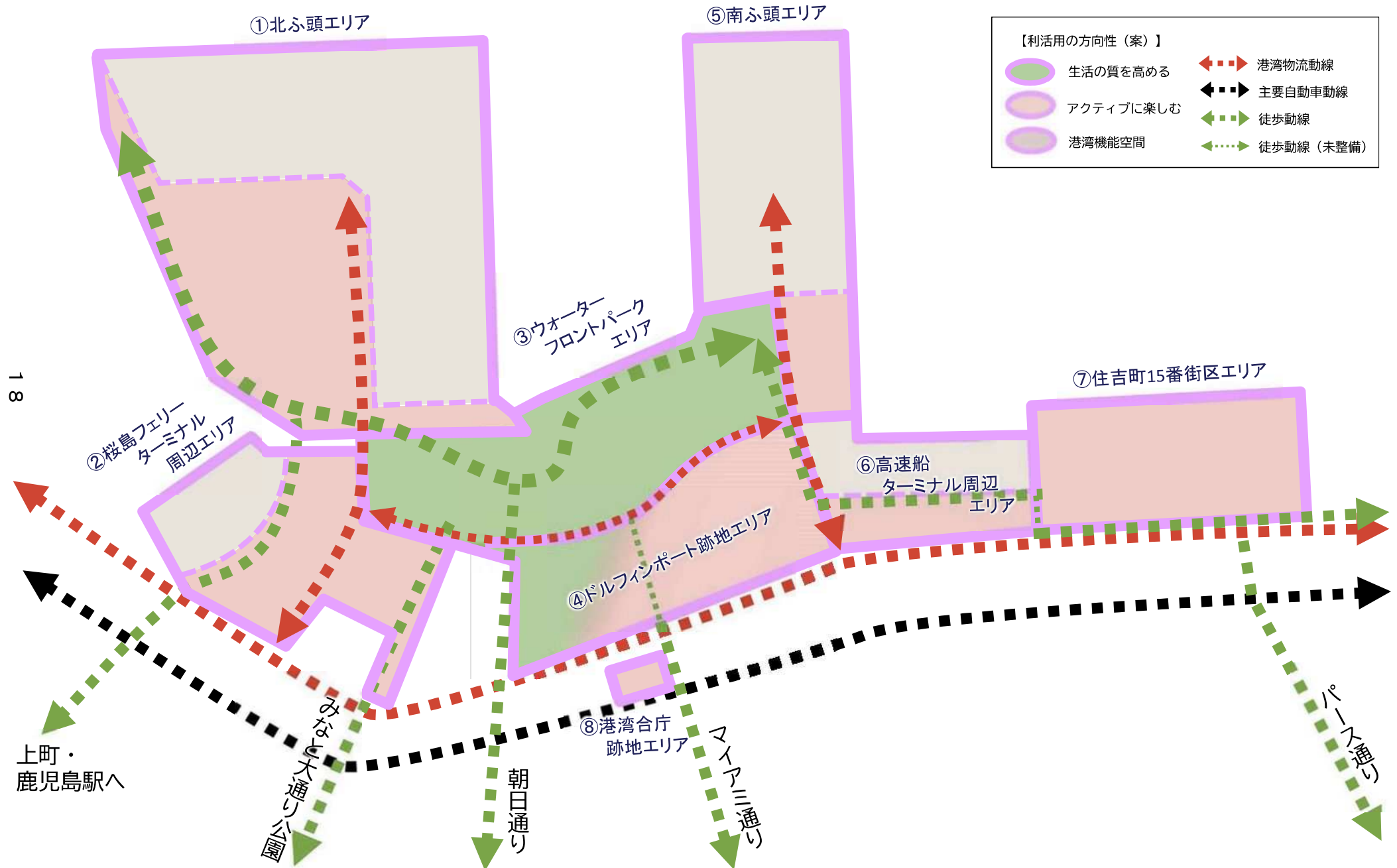
資料2

○ 各エリアの利活用の方向性（案）を示すとともに、それらの関係性を理解するため、中心市街地との徒歩動線や物流動線、主要自動車動線を、南北方向（縦軸）と東西方向（横軸）に分類して模式的に示したもの。



ゾーニング素案

○『動線と各エリアの関係性（案）』のうち、各エリアの利活用の方向性（案）と動線を平面図に落とし込んだもの。



- 「鹿児島港本港区エリアまちづくりグランドデザイン」に示された理念を踏まえ、本港区のまちづくりの方向性や、エリアごとの具体的な利活用の考え方について整理した「鹿児島港本港区エリア コンセプトプラン」を作成する。

【目次構成(案)】

1. コンセプトプランについて

- ① コンセプトプランの目的
- ② コンセプトプランの位置づけ

2. 鹿児島港本港区エリアの位置づけ

- ① 鹿児島市中心部のまちづくりにおける本港区の位置づけ
- ② 桜島や錦江湾の眺望、本港区のまちなみや港の活動などの魅力
- ③ 港湾機能と賑わいの両立

3. 本港区エリアの新たなまちづくり

- ① 本港区エリアのまちづくりに対する期待
- ② 本港区まちづくりのミッション（アイデンティティ、ビジョン等）
- ③ 賑わいのターゲットとまちづくりの方向性
- ④ 利活用の全体像（ゾーニング）

4. エリアごとの考え方

- ① 北ふ頭エリア
- ② 南ふ頭エリア
- ③ 桜島フェリーターミナル周辺エリア
- ④ ウォーターフロントパークエリア
- ⑤ ドルフィンポート跡地エリア
- ⑥ 高速船ターミナル周辺エリア
- ⑦ 住吉町15番街区エリア
- ⑧ 旧港湾合庁跡地エリア

5. グランドデザイン、コンセプトプランの実現に向けて

鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会の
今後の進め方と概ねのスケジュール

年度	開催時期	主な協議事項
R 4	12月23日	[第1回検討委員会] 現状説明, 今後のスケジュール, 鹿児島市の意見（サッカー等スタジアム）, 意見交換
	1月25日	[第2回検討委員会] 商工会議所の意見（まちづくりビジョン）, 意見交換, 県民からの意見募集の手法等
	3月28日	[第3回検討委員会] 環錦江湾ネットワークの意見（錦江湾を活かした都市デザイン）, 意見交換, 令和5年度のスケジュールと視察候補箇所
R 5	5月19日	[第1回幹事会] 利活用のアイディアに関する意見の取りまとめ方法(案), プレゼンテーションの方法(案)
	6月12日 ～13日	[実地調査] 香川県高松港, 長崎県長崎港
	7月22日 ～24日	[第4回検討委員会] 利活用のアイディアに関する ポスターセッション及びプレゼンテーション
	8月29日	[第2回幹事会] ゾーニング案の検討の進め方(案)
	9月6日	[第5回検討委員会] ゾーニング案の検討の進め方, ゾーニング素案の協議・検討
	10月～12月	ゾーニング素案の協議・検討
	1月	ゾーニング案の取りまとめ

多機能複合型スタジアム整備にかかる候補地の整理及び北ふ頭の検討について

1 従前の2候補地の取扱い

ドルフィンポート跡地等及び住吉町15番街区を、スタジアム整備候補地から除外する。

【2候補地の除外に至った経緯・理由】

(1) ドルフィンポート跡地等

- ・ 県の検討委員会において、緑地保全や景観確保等について意見あり。
- ・ 市長、知事とともに、同地での整備は厳しいと認識 など

(2) 住吉町15番街区

- ・ 敷地拡張の必要性、運営収支のマイナス など

2 北ふ頭の検討について

(1) 北ふ頭を検討する理由

- ・ 従前の候補地を取り巻く状況や、平成31年の立地に関する報告書の考え方を踏まえ、あらためて他の候補地の検討の必要性を考える中で、一定の敷地面積のある北ふ頭に着目した。
- ・ 平成30年のサッカー等スタジアムの整備に関する提言書（都心部への立地が望ましい）及び平成31年の立地に関する報告書（「まちとの回遊性」「集客性」が期待できる、「鹿児島らしさ」（桜島・錦江湾）を感じられる立地）の考え方に合致するものと考えている。
- ・ 県のグランドデザインにおける現況（ターミナル等の一部が活用されていない状況）を踏まえるとともに、市としては、多機能複合型スタジアムは、グランドデザインの開発コンセプト（365日にぎわう観光拠点）にも合致していると考えている。

(2) 現状等

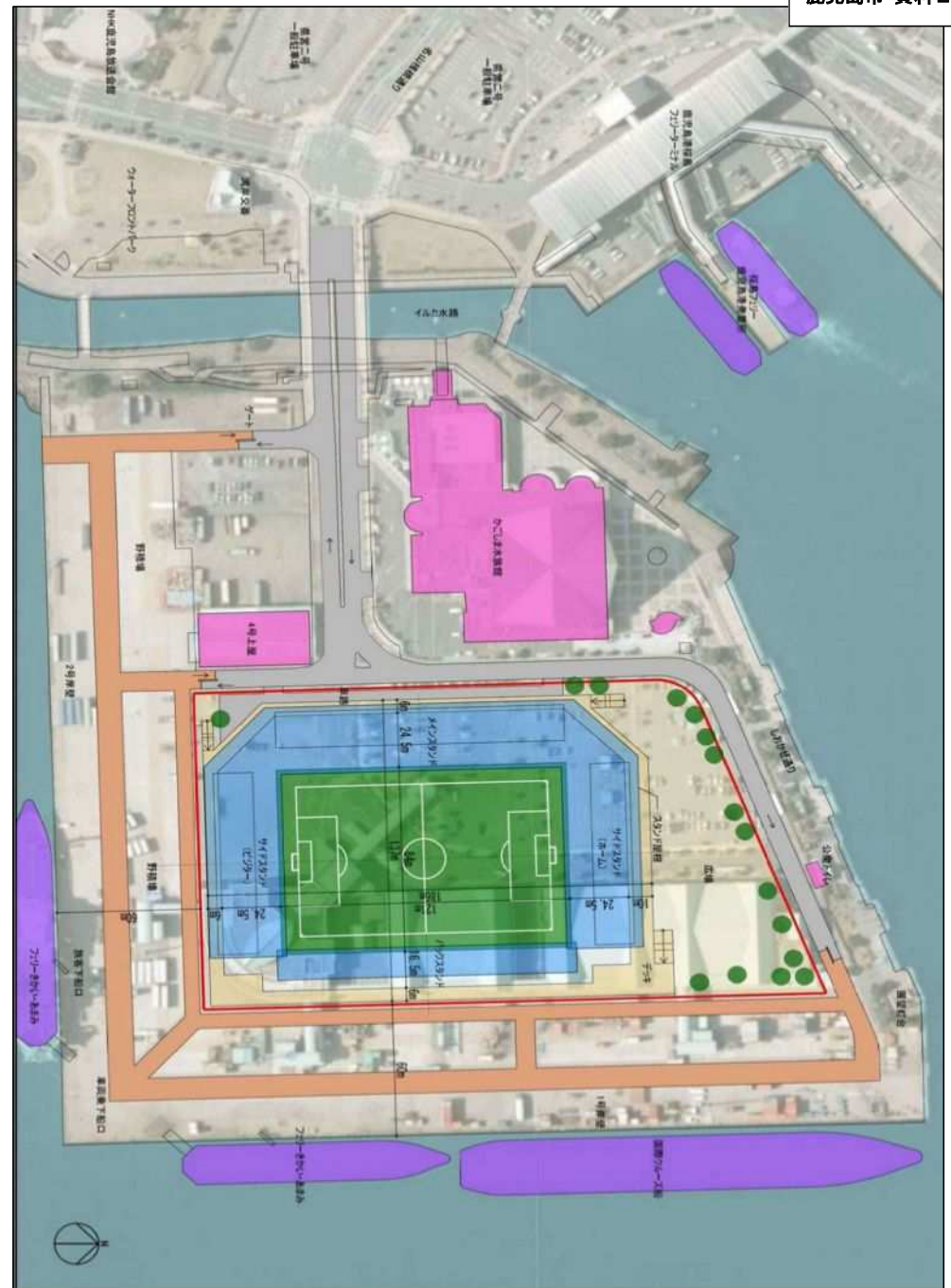
- ・ 定期航路の船舶係留にあわせて、乗降客や荷役作業に利用される旅客ターミナルや貨物上屋あり。
- ・ 同地に水族館あり。
- ・ 東側に国際クルーズ船寄港のための受入環境あり。
- ・ 奄美・喜界航路が就航しており、人流と物流が交錯するなど安全面での懸念あり。
- ・ 同地は、港湾計画上、水族館用地以外は「埠頭用地」及び「緑地」に定められていることなどから、スタジアム整備にあたっては港湾計画の見直し等が必要

現況



配置イメージ

鹿児島市 資料2



令和5年10月27日

鹿児島港本港区のまちづくりに関する調査特別委員会

提出資料 No.3

第2回鹿児島港本港区エリア景観・デザイン調整会議について

(開催日時)

令和5年8月25日(金) 14時～15時30分

(開催場所)

県庁6階大会議室

(会次第)

1 開会

2 議事

(1) 第1回調整会議の概要について

(2) 本港区エリアにおける景観形成ガイドライン(たたき台)について

(3) 意見交換

(4) その他

3 閉会

(配布資料)

資料1 議事録(第1回調整会議)

資料2 本港区エリアまちづくりの景観・デザインに関するガイドライン(たたき台)

第3回鹿児島港本港区エリア景観・デザイン調整会議について

(開催日時)

令和5年10月3日(火) 13時30分～15時

(開催場所)

県庁14階14-A-1会議室

(会次第)

1 開会

2 議事

(1) 第2回調整会議の概要等について

(2) 本港区エリア景観形成ガイドライン(素案)について

(3) 意見交換

(4) その他

3 閉会

(配布資料)

資料1-1 第2回調整会議後の委員意見

資料1-2 議事録(第2回調整会議)

資料2 鹿児島港本港区エリア景観形成ガイドライン(素案)

第2回「鹿児島港本港区エリア 景観・デザイン調整会議」議事概要

- ・開催日時：令和5年8月25日（金）14：00～15：30

（会議に先立ち、11:00～12:00 本港区エリア現場視察を実施）

- ・開催場所：県庁6階（大会議室）
- ・出席委員：全委員11/11人が出席

※以下、議事に従い、第1回会議の議事概要と、景観形成ガイドライン（たたき台）について、事務局からの説明後の内容（発言順）

（高取委員）

- ・ 白灯台の場所は、桜島やフェリー、街も見え、複数の視点を要し魅力的で、この景観は視点場としてもしっかり保全することが大事である。ここへボードウォークで行きたくなくなるような賑わいのイベントスペースなどで人々を呼び込んでいけば、他の水際線を歩いていくような、回遊動線が繋がっていくことになる。
- ・ 水族館付近の魅力のある歴史的な護岸があるエリアは、夜間の景観等も活用しながら工夫できる余地がある。橋と近接する箇所については、下向きライト等で土木遺産を浮かび上がらせる等の工夫もできる。
- ・ ウォーターフロントパーク東側の円形箇所は、視点場として大事。横浜みなとみらいを参考にして、周辺のランドスケープとも一体的になった色々なアクティビティが多様になってくるような空間とした景観としても作られるといい。
- ・ 南側の赤灯台と反対側に白灯台があり、ストーリーとしても魅力的である。
- ・ 散策動線として、石積護岸が連続していて、歴史的にも非常に意味深い動線になる。
- ・ 石造倉庫郡なども回遊性が向上する中で、見て回り、街としても面白い昔ながらの資産の活用を検討しながら、今後に繋げていくとよい。
- ・ 朝日通り、みなと大通り、マイアミ通りは、良い特性を持ち異なる魅力を持った動線だ。それぞれの地区の役割や特性を明確化して回遊動線として位置づけて、建物と海側の一部分が見え隠れする景観をしっかりと視点場として計画していくことが大事。

（小山委員）

- ・ マイアミ通りの視点場で、どのように過去の考え方を受け継ぐのかは大事なところ。その際、桜島側だけではなく、市街地側を見たときに何が見えるのかというところ。朝日通りの延長の水辺では、桜島を見て振り返ると、朝日通りの奥行き感を持って、動いている市電等が景観として、生き生きとした感じがした。マイアミ通りの延長線では、いづろ通りが少し屈曲しているが故に、よく見えていた。そんな動きがある景観を、市街地側に対する眺めとしては、鹿児島ならではの、桜島側は、自然の動き（噴煙）や、船の動きが見えて、市街地側を見ると、市電等の動きが見える。両方見える場所が、このドルフィンポートの跡地だとすると、この視点場は今回決める肝になる。

- ・ ガイドラインの「配慮の方針」に、人の目の高さを重視して、視点場の話に展開していくべき。俯瞰も大事だが、回遊性を考えると、人の目の視点で、何がどう見えているのか。その見えるものが桜島側と市街地側でどのようなものが見えるのかということを議論した上で、視点場を定めるということが今後重要となる。

（川島委員）

- ・ 見透かせるようなところというのは、やはり重要であり、それが視点場という考え方。
- ・ 回遊性は重要。現況は、せっかくな場所なのに駐車場が並んで、バックヤードのような印象がある。機能的に求められるものと、それからそこに生まれる回遊性や居場所空間というものの間に、もうちょっと何か仕掛けを考えていく必要がある。
- ・ 朝日通り、マイアミ通りの視点場に囲われたドルフィンポート跡地、またウォーターフロントパークの在り方というのは、極めて重要。
- ・ ガイドラインの「道路及び緑地・緑化に関する事項」で、南国らしさについては、桜島、錦江湾があって、回遊動線があり皆がそこで賑わっていることが、鹿児島島の姿だと感じる。桜島をもっと生で見させてとか、水辺空間をもっと近く感じさせて等へ誘導することの方が、樹種を決め込むよりは、南国らしさにつながる。

（徳島委員）

- ・ 土木遺産等の利用は、非常に有効。動線と集まる場所を明確にするべきで、見るところで見る、移動するところで移動するというようなメリハリを付けたスペース作りというのが非常に重要である。
- ・ 南国らしさの演出は、桜島があるってということが一番南国らしさを示している。本当に見せる、海の中にそびえる山を見せることが、鹿児島らしさに繋がる。
- ・ 色彩や屋外広告について、目立つものは景観に影響を及ぼすので、色彩を抑える等、違和感が少ない落ち着いた色使いなどの表現としながら、桜島を一番際立たせる空間にすべき。

（中島委員）

- ・ それぞれの視点場に、理由や根拠が示されるのか。土地利用も図られる場所であるが、現状からどここの線までが許容されるのか。
- ・ 「本ガイドラインの位置づけ」の図中、鹿児島市景観計画と鹿児島市屋外広告物条例が連携とされているが、景観計画も、屋外広告物条例も、それぞれ鹿児島市景観計画に定める視点場からの高さ規制があるため、同格の扱いとするべき。

（山中委員）

- ・ 水族館に行く橋の下現状は、歩きたくないだろうという印象を受けるため、ライトアップなどの工夫が必要。
- ・ 歩いて桜島を見るときに、垣根が邪魔になる場所もあるので、撤去することも回遊性の面での気配りになるのでは。

- ・ 一丁台場は、表示がないので、案内があってもよいのでは。
- ・ 鹿児島旧港施設等は、このような資産があるということをガイドラインに記載することで、訪れようとする人も増えるのでは。
- ・ 配慮の方針の記載内容が少し薄いという印象。配慮する事項として記載している内容を何故するのかわかるように、方針の中に記載すべき。
- ・ 配慮する事項 14 項目は、内容がイメージできるようなものを書いた方がよい。例えば先進事例の写真やデザイン等を記載すると、よりわかりやすい。

（富宿委員）

- ・ 遊歩道が橋の下をくぐる構造になっているが、歩行者としては通行するのを躊躇してしまうので、改善が必要。街路樹など緑の歩道を海際まで引っ張っていくことで、魅力ある桜島の景観が広がり、楽しく、歴史性のある場所にたどり着く仕組にすることが、回遊性につながっていく。

（岩元委員）

- ・ スポットとしてはすごく見どころのある視点場があると認識する一方で、それぞれの視点場の回遊性をもたせていくことが必要ではないか。
- ・ 本港区で事業を行う際は、ガイドラインを元に調整が行われると思うが、記述した部分については、背景や根拠があると後々検討する際にも、十分判断がしやすくなるのではないか。

（上村委員）

- ・ 平成 7 年に作ったウォーターフロント開発基本計画に基づいて建物が立てられており、今ある建物は、ある程度統一感を持って建てられていると感じた。これらの建物は、今後の建て替えや改修などでは、色彩や材料の統一を図ることが大事だと感じた。
- ・ ガイドライン対象区域は、NHK と水族館を対象区域に加えてもいい。
- ・ 朝日通りやマイアミ通りとドルフィンポート跡地の交差点は大事な場所。ウォーターフロントパークへの導入部分になるので、分かりやすいピクトサインや、案内表示については、ウォーターフロントパークと分かるデザインが大事ではないか。
- ・ アコウやガジュマルの木は根が暴れ、集水枡等を壊すような支障が出てくる可能性もある。

（喜元委員）

- ・ まちづくり・デザイン特別アドバイザーの国吉先生にガイドラインについて以下の通り助言を頂いた。
- ・ 全般としてガイドラインの方向性は間違っていない。
- ・ ガイドラインの対象範囲について、県有地だけでなく、エリア内の他敷地や隣接する街区も含めて景観を良くすることが必要。
- ・ 本港区から見た市街地側の建物の色や形がバラバラ。
- ・ 視点場は箇所事にレベル差を設けてみても良いのではないか。
- ・ 回遊性について、眺望の軸に沿った広場空間が点在することで、人が行きやすくなる。

- 歩行空間や広場では利用を抑える方向ばかりでなく、賑わいを作り出すために、楽しく使えるようにするのがよい。
- 水際空間に関する事項について、水際空間に回遊性のある動線を作っていくことは面白い。これは他のエリアへも展開してほしい。
- 本港区エリアで夜も安心して回遊できるような場を作っていく。ポイントポイントで明るくし、均一でなくてよくメリハリをつける。

（佐多委員）

- 桜島，海，船，この姿が鹿児島島の景観である。
- この港の生きた風景は、離島を多く持っている鹿児島島の魅力の一つだ。朝日通りから桜島も綺麗に見えるが、船も綺麗に見える。全体の景色が見える軸線が大事。
- 朝日通りは、市街地側にいくと両サイドに建物がずっと立っていて、その間から桜島が徐々に見えてきて、ワクワクする道路筋であると思う。
- 本港区から町という人の動きもある。クルーズ船、奄美航路，種子屋久高速線，離島航路など、海から人が入ってくるので、海から町に抜ける景観と動線も考慮し，景観配慮すべき。
- ガイドラインの「配慮の方針」について、港の活動の景観を生かした記載をすべき。
- 視点場で、城山からの景観を考えると、屋根や建物に対する配慮も必要。まちなみ形成に関する事項の中に、壁面や屋上の緑化の内容があるので、屋根・屋上に関する事項のところにも緑化という言葉があってもいい。

第3回「鹿児島港本港区エリア 景観・デザイン調整会議」議事概要

- ・開催日時：令和5年10月3日（火）13：30～15：00
- ・開催場所：県庁14階（14-A-1会議室）
- ・出席委員：全委員11／11人が出席

※以下、議事に従い、第2回調整会議議事概要及び素案作成に向けた委員追加意見と、景観形成ガイドライン（素案）について、事務局からの説明後の内容（発言順）

（佐多委員）

- ・ 県議会の総合政策建設委員会において、ガイドライン素案を提示し説明した際に、委員会の委員から、ガイドラインに関して以下の意見があったので紹介する。当調整会議での意見を頂ければと思う。
- ・ ガイドラインP7において、視点場と回遊動線の設定で、鹿児島中央駅から住吉15番街区に結びつくパース通りを回遊動線に設けてはどうかというような意見があった。
- ・ ガイドラインP22(7)色彩に関する事項において、「アクセントカラーを効果的に使用するなど、個性を演出する」という記載があるが、アクセントカラーについては、今は流行であるが、これが数年後になると、時代遅れになるのではないかという意見があった。

（喜元委員）

- ・ まちづくり・デザイン特別アドバイザーの国吉先生にガイドライン素案を確認いただいたところ、以下の提案があったので紹介する。
- ・ 「4 配慮の方針」と「6 配慮する事項」の繋がりが分かりにくいので、ガイドラインの理念を分かりやすく表すような内容追記について検討した方がよい。
- ・ 具体的には、「①本港区全体に緑地と広場と歩行者回遊動線、桜島への眺望空間や市民活動の場へ」、「②その中心にウォーターフロントパークと一体となった市民活動と憩いの場」、「③中心市街地からの港への眺望確保」、「④眺望の軸と市街地の賑わい空間の接続、緑の軸、賑わいの軸」、「⑤地区内の建築物は極力高さを抑え、広場空間と一体となったランドスケープ的工夫や、桜島への眺望も楽しめるテラス状空間の導入などを行う。また市街地側も含め周辺に対して、閉鎖的になるような壁面設置を避け、賑わい小施設など開放的な空間の配置工夫を行う。」という5つのポイントを追記してはどうかとの提案であった。
- ・ この提案の内容も今後の検討材料としたい。

（岩元委員）

- ・ 「6 配慮する事項」において、実際に運用する時に、空間等がどの程度確保されれば適切ということについては、考えておく必要があると思う。
- ・ ガイドラインP24「7 配慮についての協議・調整」において、確認等を誰がどういう形で行うのかという運用面を考えておく必要があると思う。

（高取委員）

- ・ 回遊動線が歩行者目線で見たとときに、佇みの場とその背景に広がる異なる要素を歩行者目線で快適な空間になるよう一体的に面的なデザインとしていくことが大事である。例えば、ドルフィンポート跡地等で桜島が見えるような広いテラス席を設けて、それと水辺の回遊動線と護岸をどうリンクさせるか、そうした関係性も“面”の要素も含めてみてはどうか。
- ・ 佇みの場という表現は、非常に素敵な表現でとてもいいと思う。

- ・ ガイドライン P22 「(10) 駐車場・駐輪施設に関する事項」については、まちなみの連続性を阻害しないものとなるよう工夫するということは大事であるが、大街区で駐車場だけが続くような景観は、ヒューマンスケールの観点から捉えどころがないものになってしまうので、樹木や花壇などのランドスケープ等の工夫で、歩いて楽しめる空間になるような工夫をするなどの表現も必要ではないか。

（小山委員）

- ・ 今回の素案は、桜島や市街地のことだけではなく、例えばウォーターフロントパークや、ドルフィンポート跡地での「活動の眺め」という記述があり、人の姿が見えてくる活動に焦点が当てられるようになったのは非常にいい。
- ・ 眺めについての記載が、どこも同じような表現になっているので、眺めの中身を具体的に示す必要がある。例えば、P11□3の1丁台場では、荷役作業越しに桜島が見えることが特徴の眺めである。このような記載にすることで、方針と配慮事項の関係性が分かりやすくなるので、もう少し具体化していくとよい。特に、異なる要素の関係性を一体的に感じられるような部分が大事である。
- ・ 同じ佇みの場でも橙色動線上のものと、緑色動線上のものがあり、橙色はベンチなどに座って佇むイメージであるが、みなと大通りや朝日通り等の通り沿いの佇みの場合は、信号待ちで立っているときに桜島が見えるようなイメージである。このような違いを整理してはどうか。

（川島委員）

- ・ 回遊動線や居場所空間の創出ということは、ガイドラインに対して大変重要なポイントであり、魅力ある歩行空間をどう作るかということに、常に力点を置くべきである。
- ・ ガイドライン P24 「7 配慮についての協議・調整」については、ここで議論されていることが、事業者や設計者、今後の街のあり方に踏襲されていくことが重要である。そのためには、単なる手続き上の報告や調整ではなく、共に施設を育てていくような組織体によって、協議調整が進むべきである。高いポテンシャルを持った本港区エリアでは、行政も含めたまちづくりの事業者や設計者及び多くの人たちが一体になって、良いまちづくりを展開するために、調整作業を進めていっていただきたい。
- ・ 我々が力点を置いていたのは、朝日通りやマイアミ通りであり、歩行空間についての内容であった。これは国土交通省が進めているウォーカブル推進都市というような考えもかなり関係していると思うが、パース通りについては、車移動がメインの幹線道路になってくるかと思うので、今回の景観的な配慮は、回遊動線や居場所空間の創出などの歩行者目線での展開を期待するという意味であることから、やはり中核の内容としてマイアミ通りや朝日通り、みなと大通りというところを中心にまず詰めていくべきである。ただし、パース通りの活性化を考えたときには、鹿児島中央駅から甲突川の歩行空間などの整備が重要であり、天文館や本港区エリアの歩行空間が整備されたときに、このパース通りを、単なる車の移動空間ではなく、今後、まちとして成長させていくという段階的な考え方もある必要である。

（徳島委員）

- ・ ガイドライン P22 のアクセントカラーが時代にマッチするかという意見については、あえてここでアクセントカラーを効果的に使用することを記載する必要があるか検討すべき。
- ・ ガイドライン P23 「(11) 夜間景観の演出に関する事項」については、他自治体の事例として、高いところを照らす「俯瞰する光」や、水際で水辺を照らす光、通りを照らす光、ランドマークなどの個の明かりを照らす光というような役割を入れてみてもよいのではないか。

(中島委員)

- ・ みなと大通り、朝日通り、マイアミ通りの三つの線があるが、マイアミ通りからの眺望は、朝日通り等と比べて、桜島への眺望が確保できないという理解でいいのか確認したい。
- ・ 眺望の場と佇みの場で、例えば P9 の☆3 みなと大通りの区域外からの桜島の眺望は確保され、P14 の□8 NHK 横の緑地帯も錦江湾・桜島を眺めることが一番にうたわれている。朝日通りにおいて、P13 の□6 ドルフィンポート跡地角は、桜島・錦江湾の項目がなく、同様に□7 ドルフィンポート跡地付近も、桜島・錦江湾の眺めについて記載がないのは、残念である。

(事務局)

- ・ みなと大通りや朝日通りは、通りを歩きながら、通りの正面に桜島を目にして、港の方に動線として眺望できる。マイアミ通りについては、市街地から歩行して見ていくときに、その直前までのところでは桜島を通りの正面に眺望するという場所ではないという状況である。逆に市街地側の街並みの眺望としては、視点場として確保できるので、マイアミ通りは行き着く先へ佇みの場としての視点場を設定している。佇みの場としては、歩いた先に港の活動であるとか、振り返ったときの市街地の街並み、そういう部分を大事にする視点場という整理をしてきているところ。
- ・ □6・□7 佇みの場については、必要性があるかどうかも含めて整理させていただきたい。

(山中委員)

- ・ ガイドライン P6 の対象区域は、全部が本港区エリアではないか。
- ・ ガイドライン P6 の配慮の方針の文章中に、「賑わい」という言葉が必要ではないか。
- ・ ガイドライン P8 で、みなと大通りは桜島が見えるので、桜島の記載が必要ではないか。
- ・ ガイドライン P18①で、界索性という記載については精査が必要ではないか。
- ・ ガイドライン P18②で、マイアミ通り、朝日通り、みなと大通りから、ウォーターフロントや水際線のプロムナードをつなぐ回遊動線の連続性に配慮するとあるが、この3つの通りをどうしたいのかを記載した方がよいのではないか。
- ・ ガイドライン P19②で、閉鎖的にならないように、建物の内外が一体になった開放的な空間という記載になっていると思うが、横浜市ガイドラインのような絵を使って分かりやすくした方がよいのではないか。
- ・ 実際、建築をされる方が設計をするときに、この方針のどれを守っていけばいいのかというのがはっきりしないので、明確にした方がよいのではないか。

(富宿委員)

- ・ 桜島との間に人の活動、港の活動が入ることが鹿児島港の魅力だが、写真に人が全然見あたらないので、寂しい感じがする。視点場 10・11 の北ふ頭と南ふ頭は、荷役作業をしている姿そのものが1つの魅力だと思うので、港の活動の姿が入っていると、雰囲気が出てよい。
- ・ 佇みの場には、佇む設えが必要だと思うので、ベンチ等は必要ではないか。

(上村委員)

- ・ 回遊動線が定義されたのはよい。
- ・ 回遊動線の候補として、北ふ頭の白灯台のところまであるが、現段階では、港の機能のために動けないと思うが、今入れる必要があるのかと感じた。
- ・ アクセントカラーについては、ガイドライン P22 で写真の例があるが、実際に、北ふ頭の整備を行った際、パステルカラーとアクセントカラーを使って、緑色の屋根にピンク色が少し使われているものが、アクセントカラーとしての使い方だった。新しいガイドラインには、このような内容をこだわる必要はないのではないか。

- ・ 「7 配慮についての協議・調整」について、基本的には民間がいないエリアであり、NHKも整備されているが、確認調整はどこが行うのかというのが、少し曖昧な気がする。このガイドラインの体制として、例えばホームページ上に掲載されると、その中身がわからないこともあるかもしれないので、問い合わせ先を掲載する必要があるのではないかと。

（喜元委員）

- ・ アクセントカラーについて、個性を演出するというのが、必要かとの意見もあるので、ここについては文言を修正すればいいのではないかと。
- ・ ガイドラインの反映については、敷地は県有地がほぼ全体ということで、建築計画として、今考えられるのは、スポーツコンベンションセンターと、利活用検討委員会で議論が進んでいる利活用方策というところ。県がどのようなものを作っていくのかというところが、目下の課題となっているので、そのあたりを上手に反映させることになる。
- ・ 本日の意見も加えたところで、一般の方にもわかりやすいような形で整理ができればいいと思う。

（佐多委員）

- ・ 何故こういう眺めなのかというところは、具体的な記述があった方がいい。特に、港の景観については、人が活動している写真を出していただきたい。
- ・ 高さに関して、ウォーターフロントパークについて、P17 のとおり、「既存の建物、樹木の高さを考慮しながら」という記載はいいと思う。素晴らしいオープンスペースであり、景観計画の高さだけにこだわらず、周りとの調和した高さというのは必要である。
- ・ 夜間照明については、連続性のあるところは全て明るいとか、全て同じ色調とかではなく、メリハリを効かせた照明が必要である。少し薄暗いところから、先の明るいところに向かって歩いていくというような、導きの照明というものも考慮する必要があると思う。

（小山委員）

- ・ □7 の枠みの場については、そこからの眺めとして、「ドルフィンポート跡地やウォーターフロントパークでの活動の眺め」と記載があるので、眺めの対象を桜島だけにするのはなく、人の活動などにも広げて解釈し、☆を打つ（眺望の場に設定する）ということもありうる。回遊性を誘発するという意味では、市街地からの軸線の先端ではなくて、より市街地に近いところにあった方が効果を持つのではないかと。今後、本港区エリアが憩いの場となる方向性であれば、ドルフィンポート跡地やウォーターフロントパークでの活動自体も、眺めの対象になるのではないかと。

（高取委員）

- ・ 視点場では、海から見た景観も非常に大事である。桜島や船など、外から来たときに、鹿児島島の形がどう見えるか、その地域のアイデンティティを示すことが大事だと思う。例えば、横浜も、海から見た視点として、建物のスカイラインを統一的に作っていくことを徹底しているので、ぜひ盛り込んでいただきたい。

（川島委員）

- ・ 回遊動線の候補地に対して補足させて頂く。港湾機能により現在通れない場所は、不要ではないかという意見があったが、より良い将来を見据えたということで、例えば築地は卸売の機能と観光が共存して、かなり大きくなっているような状況もあり、地域の大きな魅力に繋がっていく可能性があるなど感じていて、より多くのきっかけやメッセージに繋がっていくと思う。

鹿児島港本港区エリア 景観形成ガイドライン（素案）【概要版】

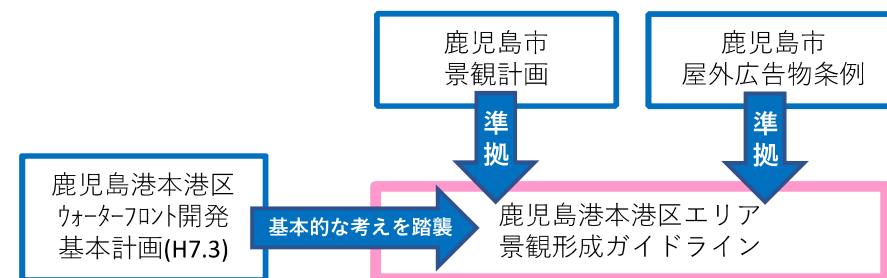
令和5年10月27日
鹿児島港本港区のまちづくりに関する
調査特別委員会

提出資料 No. 4

1 本ガイドラインの位置づけ

ガイドラインP2

桜島の眺望やまちなみ景観など同エリアにふさわしい景観・デザインについて、**基本的な方向性を示す**ことにより、同エリアにおける建築行為や公共土木施設等の整備に反映し、**良好な景観形成と魅力向上を図る**。



2 本港区エリアまちづくりの考え方

ガイドラインP3～5

- ・ 古くからの歴史がある本港区(1840年頃：新波止)
- ・ 市街地が隣接し、自然景観や歴史・文化に恵まれる
- ・ 同エリアまちづくりグランドデザインの実現



3 本ガイドラインの対象区域

ガイドラインP6

下図に示す範囲(点線部内)を対象



4 配慮の方針

ガイドラインP6

●鹿児島ならではの特徴的な景観

- ・ 自然景観や歴史建造物等の景観資源を活かす
- ・ 港の活動等を感じる水際線プロムナードを有す
- ・ 街路を通して見える市街地のまちなみ

活かす

- ・ 回遊性のある歩行者動線を確保
- ・ 歩行者目線での良好な景観を形成
- ・ 建築物等の高さ配慮(市景観計画)



5 回遊動線と視点場の設定

ガイドラインP7～15

同エリアの魅力を感じられる場所を回遊動線上の視点場

★眺望の場：錦江湾・桜島への眺望確保が必要

○佇みの場：まちなみや港の活動を立ち止まって眺める



眺望の場★①



★①から錦江湾・桜島の眺望配慮範囲
佇みの場口 1



眺望の場★②



★②から桜島の見通し確保範囲
佇みの場口 2



眺望の場★③



★③から桜島の見通し確保範囲
佇みの場口 4



佇みの場口 7



佇みの場口 9



6 配慮する事項

ガイドラインP16～24

- (1)建築物等の高さ
- (2)眺望の場からの見通し確保
- (3)オープンスペース、回遊性の確保
- (4)水際空間
- (5)まちなみ形成
- (6)建築物等のデザイン
- (7)色彩
- (8)屋外広告物
- (9)屋根・屋上
- (10)駐車場・駐輪施設
- (11)夜間景観の演出
- (12)道路及び緑地・緑化
- (13)イベント時の緩和
- (14)ユニバーサルデザイン等



壁面後退・セパブリック空間例 質の高い自家用広告物の例



7 配慮についての協議・調整

ガイドラインP24

同エリアにおいて建築行為や、公共土木施設等の整備を実施する際に、**事業者等との協議の場を設け**、設計・施工段階における景観・デザインに関して本ガイドラインの反映状況等について、**確認・調整を行う**。

鹿児島港本港区エリア 景観形成ガイドライン

(素案)

鹿児島県

目 次

<u>1 本ガイドラインの位置づけ</u>	2
<u>2 鹿児島港本港区エリアのまちづくりの考え方</u>	3
<u>3 本ガイドラインの対象区域</u>	6
<u>4 配慮の方針</u>	6
<u>5 回遊動線と視点場の設定</u>	7
<u>6 配慮する事項</u>	16
<u>7 配慮についての協議・調整</u>	24

1 本ガイドラインの位置づけ

本ガイドラインは、桜島の眺望やまちなみ景観など、鹿児島港本港区（以下、「本港区」という。）エリアにふさわしい景観・デザインについて、基本的な方向性を示すことにより、本港区エリアにおける建築行為や、公共土木施設等の整備に反映し、同エリアの良好な景観形成と魅力向上を図るものです。

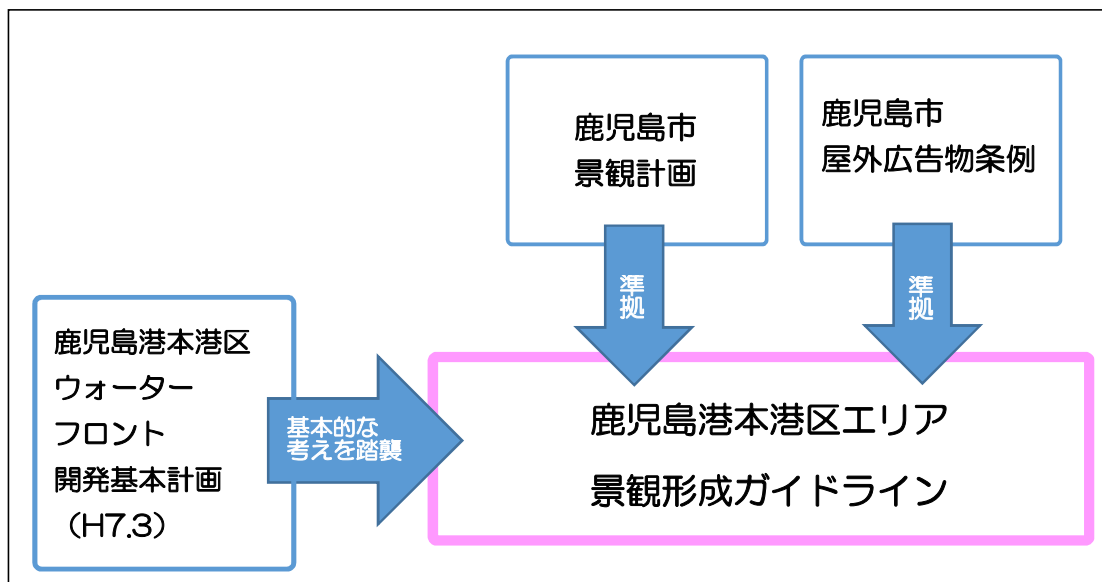


図 1-1 本ガイドラインの位置づけ

2 鹿児島港本港区エリアのまちづくりの考え方

鹿児島港の歴史は、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が、当時は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。

その後、江戸時代に琉球貿易が盛んになるにつれ、海運上の必要から波止場（三五郎波止場;1841年頃）や新波止（1844～1853年頃）、荷役護岸等を建設し、港としての利用が始まったと言われています。

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、明治40年、内務省告示により第2種重要港湾に指定されました。

古くからの歴史がある本港区は、錦江湾や、雄大な桜島の良い景観をはじめ、歴史的建造物である鹿児島旧港港湾施設を有するとともに、背後には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す。



写真 2-1 大正 15 年の鹿児島港本港区（出典：鹿児島港の歴史変遷）

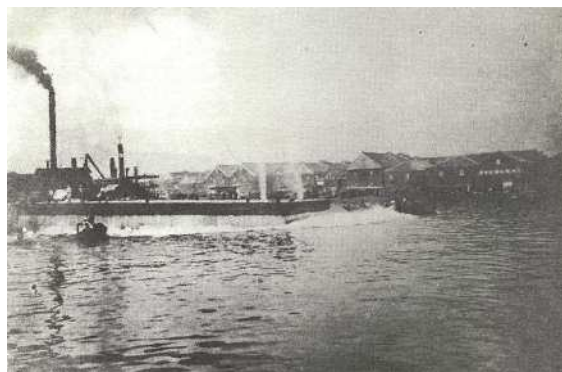


写真 2-2 昭和 7 年の本港区
（出典：鹿児島港の歴史変遷）



写真 2-3 昭和 30 年頃の本港区
（出典：鹿児島港近代化百年のあゆみ）



写真 2-4 昭和 57 年頃の防波堤（新波止, 遮断防波堤, 一丁台場）と赤灯台（旧北防波堤灯台）

（出典：鹿児島港近代化百年のあゆみ）



写真 2-5 ドルフィンポート（H17～R2）（出典：鹿児島港近代化百年のあゆみ）

本港区エリアは、これまでに「ウォーターフロントパーク」や「ドルフィンポート」，「種子・屋久高速船旅客ターミナル」などが整備され，新たな交流人口と賑わいが創出されてきました。

現在は，桜島フェリー，種子・屋久航路，三島・十島航路及び奄美・喜界航路が就航する，鹿児島の海の玄関口として重要な役割を果たしており，多くの県外客も訪れる「いおワールドかごしま水族館」などが立地するなど，多様な人々が行き交うエリアとなっています。

また、同エリアにおいては、平成 31 年に策定された『鹿児島港本港区エリア
まちづくりグランドデザイン』（以下、グランドデザイン）をもとに、

- ① 鹿児島の多彩な魅力を発信する人・モノ・情報の交流拠点
 - ② 鹿児島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）を活かした魅力ある空間
- の 3 つを要素として、「年間 365 日 賑わう拠点の形成」をコンセプトとする
利活用の検討が進められています。

そこで、本ガイドラインを、グランドデザインを実現するための景観やデザイン
についての指針として活用し、同エリアの良好な景観形成と魅力向上に必要な
取組を進めます。

なお、同エリアにおいて、各種計画の変更や新たな計画の策定などが生じた場
合は、必要に応じて本ガイドラインの見直しを行います。

表 2-1 本港区の歴史

1341年頃	島津家5代貞久が多賀山の東福寺城を6代氏久の居城としたときに鹿児島港の歴史が始まるとされる
1602年頃	島津家18代家久が鶴丸城を築き鹿児島に居を構えてから城下町を整備、加えて港の整備が進められる
1789年～1853年	弁天波止・屋久島岸岐・三五郎波止・新波止を順次築造 ※1844～1853年 新波止築造
1863年	新波止は薩英戦争時、砲台を備え英国艦隊を迎え撃ったとされる
1872年頃	一丁台場築造(その後桜島の大正大噴火により被災を受け、修復)
1901年～1905年	明治の大改修実施(物揚場、防波堤、浮桟橋等の整備) ※1905年 遮断防波堤築造
1907年	第2種重要港湾に指定(内務省告示)
1923年～1934年	大正・昭和の大改修実施(防波堤、岸壁、浚渫等) ※1934(S9)年 赤灯台(旧鹿児島港北防波堤灯台)築造
1951(S26)年	重要港湾に指定(港湾法)
1986(S61)年	本港区再開港に着手
1992(H4)年	北ふ頭 埋立竣工
1993(H5)年	北ふ頭旅客ターミナル 供用開始
1997(H9)年	いおワールド かがしま水族館 開館 , 南ふ頭 埋立竣工
1998(H10)年	桜島フェリーターミナル 供用開始
2002(H14)年	南ふ頭旅客ターミナル 供用開始 , ウォーターフロントパーク 供用開始
2005(H17)年	ドルフィンポート 開業
2006(H18)年	湾岸交番 開設 , NHK鹿児島放送会館 開館
2007(H19)年	種子・屋久高速船旅客ターミナル 供用開始
2022(R2)年	ドルフィンポート跡地 暫定活用開始

3 本ガイドラインの対象区域

本ガイドラインでは、本港区エリアのうち、下図に示す範囲を対象とします。

なお、県有地に隣接する範囲（青色の範囲）についても、本ガイドラインを景観・デザインを考える上での参考にしていただきたいと思います。



図 3-1 本ガイドラインの対象区域

4 配慮の方針

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魅力ある空間を目指します。

特に水際線においては、錦江湾・桜島への眺望や、行き交う船と港の活動、歴史性を感じられるプロムナード（水際線のプロムナード）を有し、同エリアから朝日通りなどの街路を通して見える市街地のまちなみや、色とりどりの路面電車やバスが行き交う姿は、鹿児島ならではの特徴的な景観であると考えます。そこで、これらを活かした回遊性のある歩行者動線を確保し、歩行者目線での良好な景観を形成します。

また、鹿児島市内全域を対象とする鹿児島市景観計画においては、色彩や緑化等の基準が設けられています。同エリアは桜島及び城山への眺望確保のため建築物・工作物の高さにも基準が設けられていることから、建築物等の高さに配慮します。

5 回遊動線と視点場※の設定

水際線のプロムナードや、背後の市街地中心部からプロムナードへと繋がり、錦江湾・桜島、本港区エリアの歴史やまちなみ、活きた港の活動など、同エリアの魅力を感じられるルートを回遊動線として設定し、景観形成に配慮することとします。

また、同エリアの魅力を感じられる場所を回遊動線上の視点場として、錦江湾・桜島への眺望を確保する必要がある場所を「眺望の場」、まちなみや港の活動などを立ち止まって眺める場所を「^{たずみ}佇みの場」として設定します。



図 5-1 本港区エリアの回遊動線と視点場（地理院地図を使用）

※ 本ガイドラインでは、「視点場」を、鹿児島市景観条例に規定する視点場（遠景を眺望することができ、眺望の良さが広く市民等に認知され、眺望の良さを確保するための維持管理が継続して行われることが見込まれる場所）ではなく、景観や活動を眺める場所、としての意味で使用しています。

回遊動線とその特色

1. 水際線のプロムナード ● ● ●

白灯台から、国の重要文化財である鹿児島港旧港施設（新波止・遮断防波堤・一丁台場）を経て、国の登録有形文化財である赤灯台へと至る、本港区の歴史性を感じられる動線。

錦江湾・桜島や港の活動を眺められる動線。

2. 水際線のプロムナードと中心市街地・北ふ頭・南ふ頭・ 住吉町 15 番街区を結ぶ回遊動線 ● ● ●

（朝日通り）

両側に建ち並ぶビル群の間から見る桜島，港の活動
市街地のまちなみ，路面電車やバスが行き交う姿を眺められる動線。

（マイアミ通り）

港の活動，市街地のまちなみ，
路面電車やバスが行き交う姿を眺められる動線。

（みなと大通り）

市役所から本港区エリアへと繋がる緑地景観を楽しむことができる動線。
水際線のプロムナードへアクセスしながら，港の活動を眺められる動線。

（臨港道路本港区線）

大正年代に建造された石倉群（離島航路の荷物保管場所）の歴史性を感じることができる動線。

ドルフィンポート跡地での活動，港の活動を眺められる動線。

（臨港道路北ふ頭線・南ふ頭線）

北ふ頭・南ふ頭旅客ターミナルへアクセスしながら，錦江湾・桜島や港の活動を眺められる動線。

「眺望の場」及び「^{たたずみ}佇みの場」

眺望の場

★① マイアミ通りの延長線にあるウォーターフロントパークの中央付近



★①から
錦江湾・桜島への
眺望に配慮する範囲

★② 朝日通りと県道（鹿児島停車場線・鹿児島港線）との交差点付近



★②から桜島への
見通しを確保する範囲

★③ みなと大通り公園と県道（鹿児島停車場線）との交差点付近



★③から桜島への
見通しを確保する範囲

たたずみ
「佇みの場」

□ 1 白灯台

- ・ 錦江湾・桜島や，北ふ頭の港の活動の眺め
- ・ 桜島フェリーの出入りなど港の風景の眺め



□ 2 鹿児島水族館付近

- ・ 錦江湾・桜島や，北ふ頭の港の活動の眺め
- ・ 桜島フェリーの出入りなど港の風景の眺め



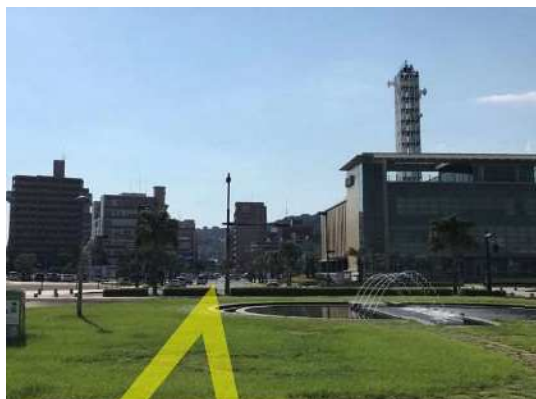
□3 一丁台場

- ・ 錦江湾・桜島や、北ふ頭・南ふ頭の港の活動の眺め
- ・ 離島航路の出入りなど港の風景の眺め
- ・ ウォーターフロントパークでの活動の眺め



□4 朝日通りを望む四阿付近

- ・ 錦江湾・桜島や、北ふ頭・南ふ頭の港の活動の眺め
- ・ 離島航路の出入りなど港の風景の眺め
- ・ ウォーターフロントパークでの活動の眺め
- ・ 市街地中心部の活動の眺め



市街地中心部の
まちなみを望む

□5 マイアミ通りを望む四阿付近

- ・ 錦江湾・桜島や、北ふ頭・南ふ頭の港の活動の眺め
- ・ 離島航路の出入りなど港の風景の眺め
- ・ ウォーターフロントパークでの活動の眺め
- ・ 歴史性のある赤灯台の眺め



□6 ドルフィンポート跡地角

- ・離島航路の出入りなど港の風景の眺め
- ・ドルフィンポート跡地やウォーターフロントパークでの活動の眺め
- ・市街地を行き交う路面電車やバスの姿の眺め



市街地中心部の
まちなみを望む



□7 ドルフィンポート跡地付近

- ・離島航路の出入りなど港の風景の眺め
- ・ドルフィンポート跡地やウォーターフロントパークでの活動の眺め
- ・市街地行き交う路面電車やバスの姿の眺め



市街地中心部の
まちなみを望む



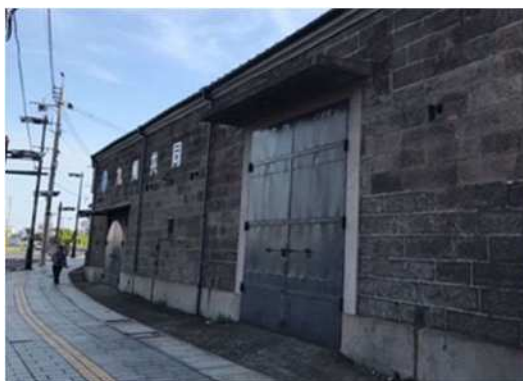
□ 8 NHK横の緑地帯

- ・ 錦江湾・桜島の眺め
- ・ ドルフィンポート跡地やウォーターフロントパークでの活動の眺め
- ・ みなと大通りやNHK横遊歩道の緑地景観の眺め



□ 9 石倉倉庫周辺

- ・ 錦江湾・桜島の眺め
- ・ 歴史性を感じられる大正年代に建造された石倉群の眺め
- ・ 南ふ頭の港の活動や、離島航路の出入りなど港の風景の眺め



□10 北ふ頭ターミナル付近

- ・ 錦江湾・桜島の眺め
- ・ 北ふ頭・南ふ頭の港の活動の眺め
- ・ 離島航路の出入りなど港の風景の眺め



□11 南ふ頭ターミナル付近

- ・ 錦江湾・桜島の眺め
- ・ 南ふ頭・北ふ頭の港の活動の眺め
- ・ 離島航路の出入りなど港の風景の眺め



6 配慮する事項

以下に示す項目について、景観への配慮を行います。

(1) 建築物等の高さに関する事項

①建築物等の高さは、鹿児島市景観計画に準拠した高さとする。

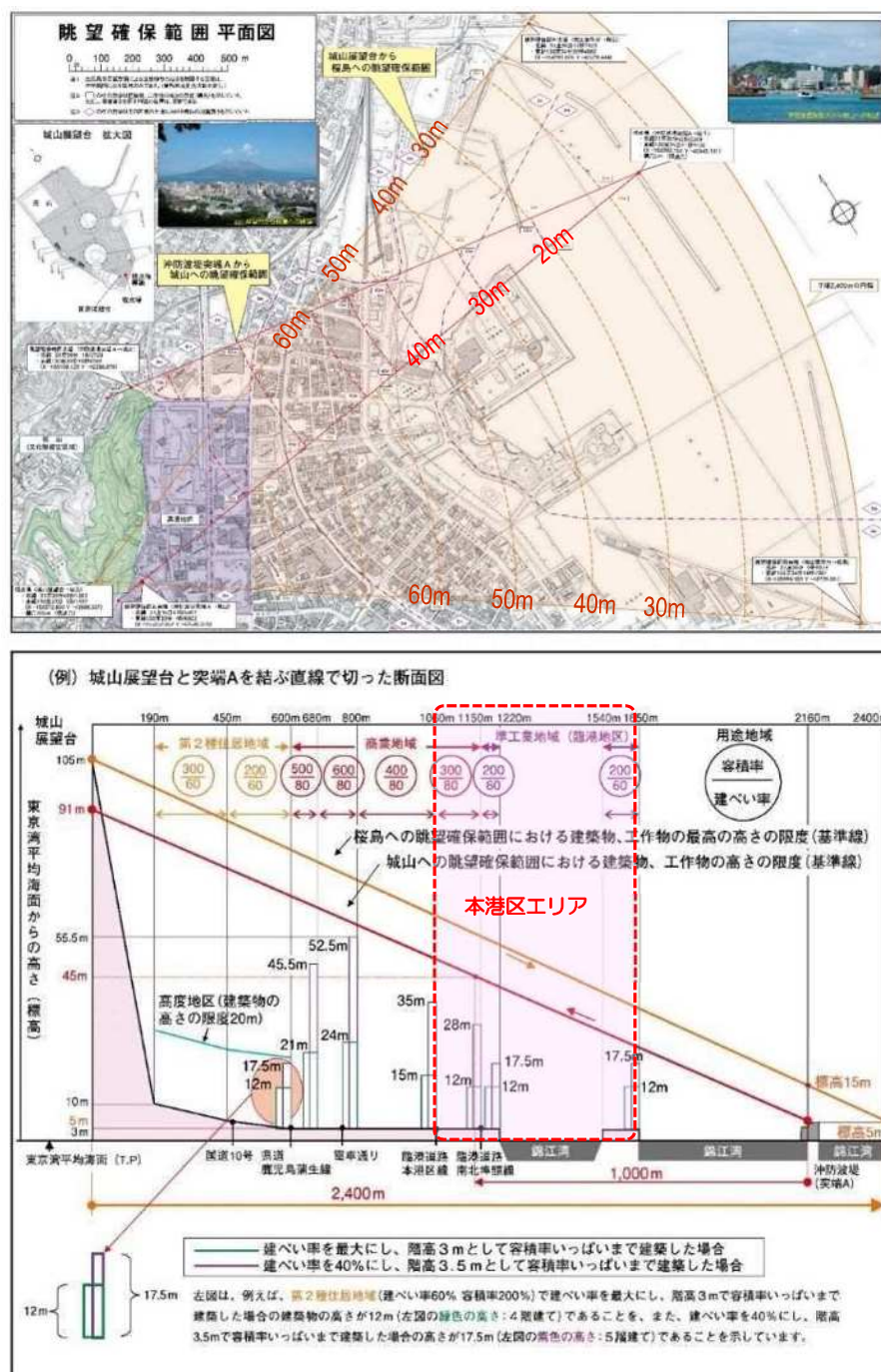


図 6-1 桜島・城山への眺望確保範囲と建築物等の高さの限度（鹿児島市景観計画に加筆）

- ②入港する船舶からの眺めや、水際線のプロムナードに配慮し、ウォーターフロントパーク内に設置する建築物等は、圧迫感を与えない高さ（3～4 m程度）とする。



写真 6-1 ウォーターフロントパークの四阿や樹木の高さ

（２）眺望の場からの見通し確保に関する事項

- ① **眺望の場★①**から錦江湾・桜島への眺望や、港湾としての機能を考慮し、「眺望の場★①からの眺望に配慮する範囲」の建築物等については、港の活動の眺めを構成する既存の港湾施設と同程度の高さとする。

- ② **眺望の場★②・★③**から桜島への見通しを考慮し、壁面位置をセットバック（壁面後退）させるとともに、周辺に圧迫感を与えないよう建築物等の形態意匠を工夫する。また、開放的な構造を取り入れるなど、外部空間と内部空間の連続性を形成する。



写真 6-2 外部空間と内部空間の連続性の例

(3) 回遊動線におけるオープンスペース，回遊性の確保に関する事項

- ① 水際線のプロムナードにおいては，界隈性※・賑わい性を演出するため，比較的狭あい曲線的なものを基本とし，立ち止まって錦江湾，桜島への眺めや活きた港の活動を感じられる場所（**佇みの場口1～5**）及び旧港港湾施設の歴史的建造物等をつなぐ回遊性を確保する。

（※界隈性 商店街の賑わいや生業の活気等，生活感あふれる雰囲気を感じさせる個性的まちなみ）

- ② マイアミ通り，朝日通り，みなと大通りから，ウォーターフロントパークや水際線のプロムナードをつなぐ回遊動線の連続性に配慮する。
また，立ち止まって錦江湾・桜島への眺めとともに，本港区エリアのまちなみや海への開放感，港の活動や市街地における活動を感じられる場所（**佇みの場口6～11**）においては，ウォークアブルな空間の創出や，オープンスペースを確保する。

- ③ ウォーターフロントパーク及び水際線のプロムナードの回遊性を確保するため，ウォーターフロントパーク内に設置される建築物等の配置・形状や空地の確保に配慮する。

(4) 水際空間に関する事項

- ① 水際線のプロムナードとして、「鹿児島港発祥の地」の歴史を伝える赤灯台※1、歴史的石積み護岸※2、白灯台の保全・活用を図る。
- ② 居心地が良く快適な水際空間をつくるため、水際線のプロムナードに接する敷地内の建築物では、建築物内外が一体となった開放的な空間を確保する。

※1 赤灯台（鹿児島旧港防波堤灯台）（1934（S9））は、国の登録有形文化財に指定（H20）。

※2 新波止（1844～1853）、一丁台場（1872（M5））及び遮断防波堤（1904（M37））は、国の重要文化財に指定（H19）。

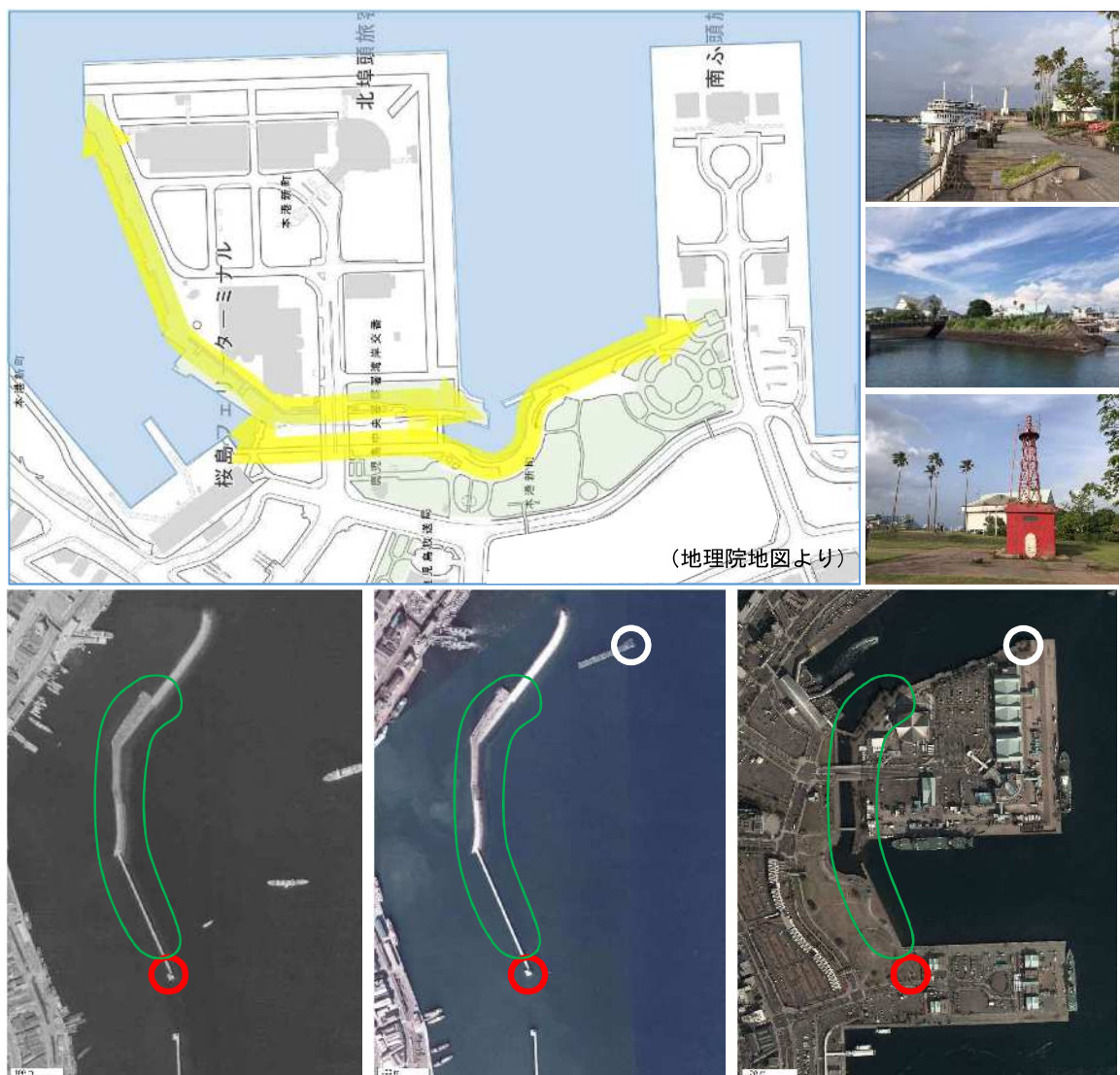


写真 6-3 1961～1969 年頃, 1974～1978 年頃と 2015 年の鹿児島港（地理院地図より）

(5) まちなみ形成に関する事項

- ① 地区全体として調和のとれた沿道景観を形成するために、沿道建築物の壁面後退やセミパブリック空間を充実する。



写真 6-4 壁面後退・セミパブリック空間の例

- ② マイアミ通りからの回遊動線では、活気あるまちなみをつくるために、本港区エリアへの入口や歩行空間の連続性を意識し、エリア内の建築物の低層部の機能や形態、外構の工夫を行うとともに、橋・デッキ等の活用により動線上の眺望に変化を与える。



写真 6-5 デッキの活用の例

- ③ 建築物の壁面や屋上の緑化に努め、敷地内に緑地スペースを設ける。



写真 6-6 屋上緑化の例



写真 6-7 壁面緑化の例

(6) 建築物等のデザインに関する事項

- ① 建築物等のデザインについては，単調な壁とならないような工夫を行うとともに，分節化や低層階の工夫などにより圧迫感の軽減に努めるなど，回遊動線からの建物の見え方に配慮する。



写真 6-8 単調な壁とならない工夫の例



写真 6-9 低層階の工夫による圧迫感の軽減例



写真 6-10 分節化の例

- ② 公衆トイレ等は，周囲の建築物のデザイン・色彩と調和のとれたものとする。

(7) 色彩に関する事項

色彩は、鹿児島市景観計画に準拠するとともに、統一性に配慮しつつ、アクセントカラーを効果的に使用するなど、個性を演出する。



写真 6-11 アクセントカラーを使用した例

(8) 屋外広告物に関する事項

- ① 屋外広告物については、鹿児島市屋外広告物条例に準拠するとともに、街区内には屋外広告・貼紙等を、原則として設置しない。(案内板は除く)



写真 6-12 質の高いデザインの例

- ② 店舗名などの自家用広告物については、鹿児島市屋外広告物条例に基づき設置を認めるが、景観形成に留意し、色彩を抑え落ち着いた色使いとするなど、質の高いデザインとする。



写真 6-13 質の高いデザインの例

(9) 屋根・屋上に関する事項

城山の斜面緑地や、市街地側の建築物などからの見下ろし景観、海上からの眺望を意識し、屋根や屋上をデザインするとともに、屋上の緑化に努める。

(10) 駐車場・駐輪施設に関する事項

駐車場・駐輪施設の位置や形態は、まちなみの連続性を阻害しないものとなるよう工夫する。



写真 6-14 1階部分を工夫した駐車場の例

(1 1) 夜間景観の演出に関する事項

- ① 街区内の夜間景観を演出するため、照明の工夫に努めるとともに夜間の賑わいの演出に配慮する。



写真 6-15 夜間景観の照明の例



写真 6-16 夜間景観の演出例

- ② 鹿児島旧港港湾施設の歴史的建造物等を活用し、落ち着いた魅力的な夜間景観となるよう演出を工夫する。また、自家用広告物であっても、派手なネオンサインは設置しないものとする。



写真 6-17 夜間照明の例

(1 2) 道路及び緑地・緑化に関する事項

- ① 歩行者や利用者の安全性と快適性を高めつつ、その周辺のまちなみの特性に配慮した良好な景観の形成を図る。
- ② 歩行空間には、周辺の景観や歩きやすさに配慮した素材を使用する。



写真 6-18 歩行空間の例

- ③ ガードレール・交通標識(法令に基づくものは除く)・信号・街路灯は、歴史・文化性を採り入れ、周囲の景観に配慮するとともに、個性ある景観づくりに寄与するようなデザインとするよう努める。
- ④ 標識類は、形状や色彩が周囲の景観を損なわないことを基本とする。

- ⑤ 緑地・ポケットパーク等のオープンスペースを設けることにより，快適性と開放感を確保する。
- ⑥ 街路樹は緑陰を形成し，かつ地域特性を考慮して，火山灰に強く，耐潮性のある樹種を基本とする。

(13) イベント時の緩和に関する事項

- ① オープンスペースは街の賑わいを創出するために，イベントを行う空間として積極的な活用を行う。
- ② イベントを行う場合，屋外広告物の取扱いを緩和する。



写真 6-19 オープンスペースのイベント活用例

(14) その他

- ① 自動ドアの設置や案内板の多言語化，ピクトグラム化を行うなど，ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを行う。
- ② 各所で，水に親しむ機会の創出に努める。



写真 6-20 ピクトグラムの使用例

- ③ 自動販売機の設置に際しては，街区の美観を損ねないように配慮する。

7 配慮についての協議・調整

本港区エリアにおいて建築行為や，公共土木施設等の整備を実施する際に，事業者等との協議の場を設け，設計・施工段階における景観・デザインに関して本ガイドラインの反映状況等について，確認・調整を行うこととします。

多機能複合型スタジアム整備にかかる各種調査等の報告

令和5年10月27日
鹿児島港本港区のまちづくりに関する調査特別委員会
提出資料 No.6

目次

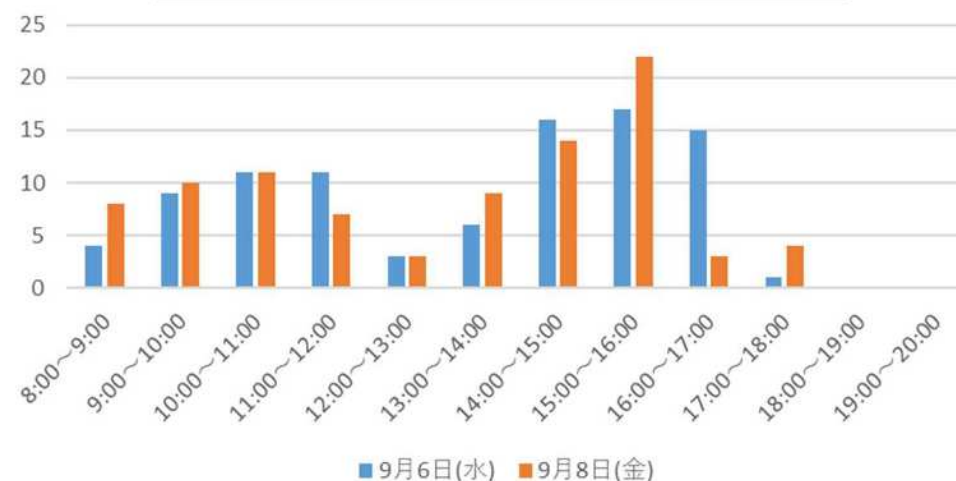
1. 北ふ頭における交通量調査	2
2. 奄美・喜界航路利用者へのアンケート	3
3. かごしま水族館来場者へのアンケート	5
4. 鹿児島ユナイテッドFCホーム戦来場者へのアンケート	7
5. ピッチ・スタンド利用の稼働率試算	8
6. 国際クルーズ船との連携	9
7. 多機能複合型スタジアムの情報発信	10
8. 令和4年度需要予測等調査に対する意見募集結果の分析	11
9. 北九州市における住民説明の事例	12
10. 北ふ頭における地盤状況の推定	13

1. 北ふ頭における交通量調査

調査日 (8:00～ 20:00)	左折車	内訳		右折車 (港湾関係)	内訳		右左折車両 (台数計)	北ふ頭に進入した 歩行者 (水族館客を除く)
		大型車 (バス含む)	大型車以外		大型車	大型車以外		
9月6日(水) フェリーあまみ 入港&出港	611	74	537	193	93	100	804	162
9月8日(金) フェリーあまみ 入港&出港	723	83	640	208	91	117	931	59
9月9日(土) フェリーきかい入港 自衛艦の停泊 (一般公開あり)	1,482	67	1,415	102	60	42	1,584	242
9月10日(日) フェリーあまみ入港 自衛艦の停泊 (一般公開あり)	2,325	51	2,274	54	27	27	2,379	1,061



9月6日(水)・8日(金)の時間帯別 右折大型車数
(港湾関係車両)



2-1. 奄美・喜界航路利用者へのアンケート

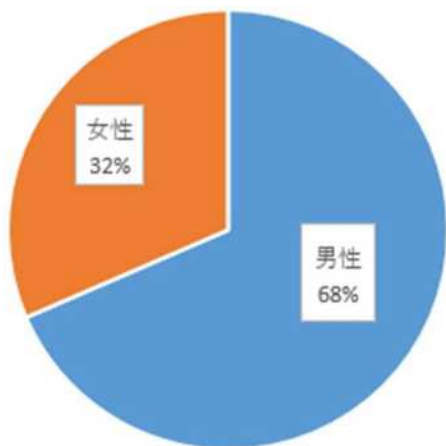
○アンケート概要

概 要：北ふ頭旅客ターミナルにおいて、フェリーあまみ、フェリーきかいの利用者を対象にアンケートを実施。

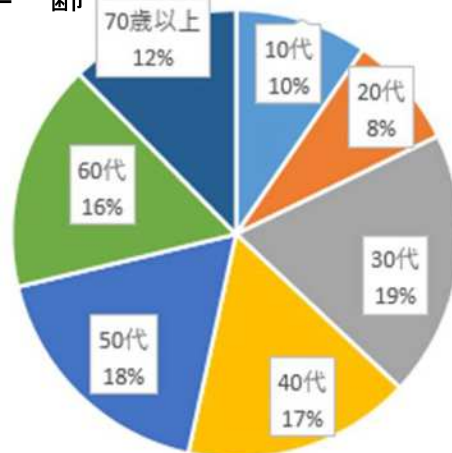
実施期間：8月27日～9月12日（計7回）

回答数：73人

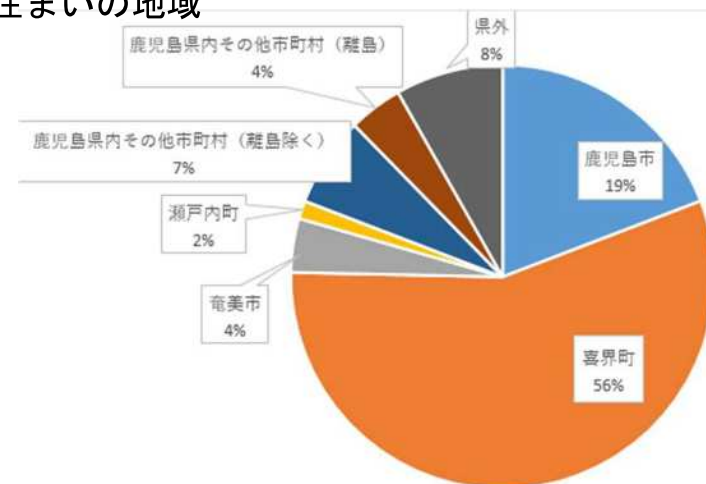
性 別



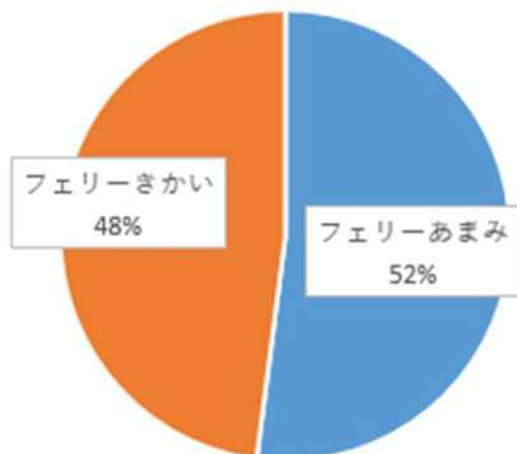
年 齢



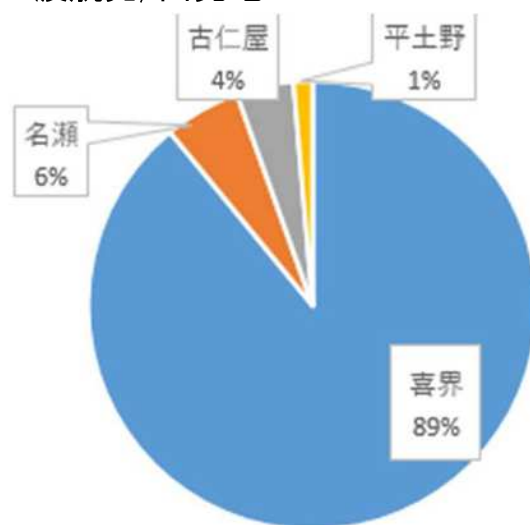
お住まいの地域



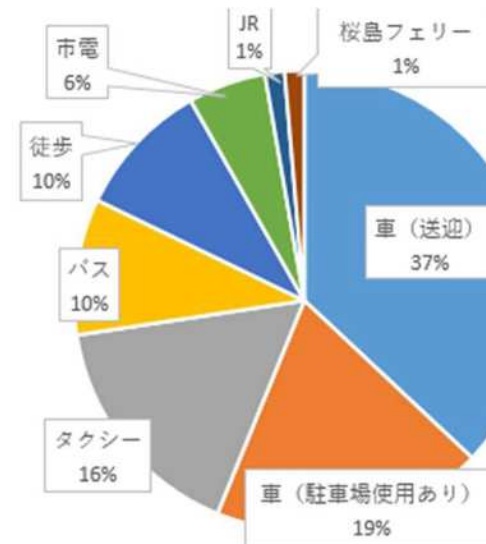
使用航路



渡航先/出発地



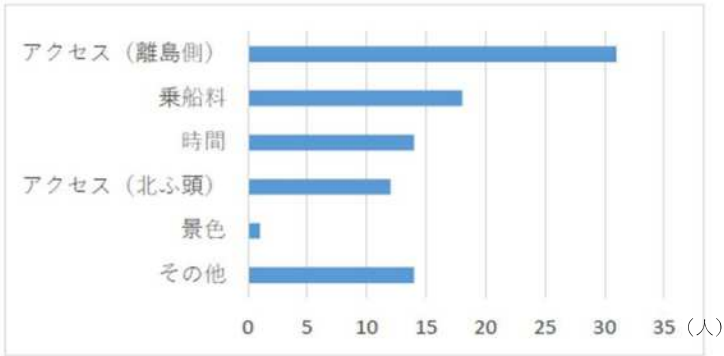
北ふ頭まで/北ふ頭からの主な交通手段



2-2. 奄美・喜界航路利用者へのアンケート

北ふ頭発着の船を使用する理由（※複数回答可）

	離島側の港から 目的地が近いから	他の交通手段に比べて 乗船料が安い	到着時間・出発時間 がちょうど良い	鹿児島新港と比べ アクセスしやすいから	景色を楽しみたい	その他
回答数	31	18	14	12	1	14
割合	42.5%	24.7%	19.2%	16.4%	1.4%	19.2%



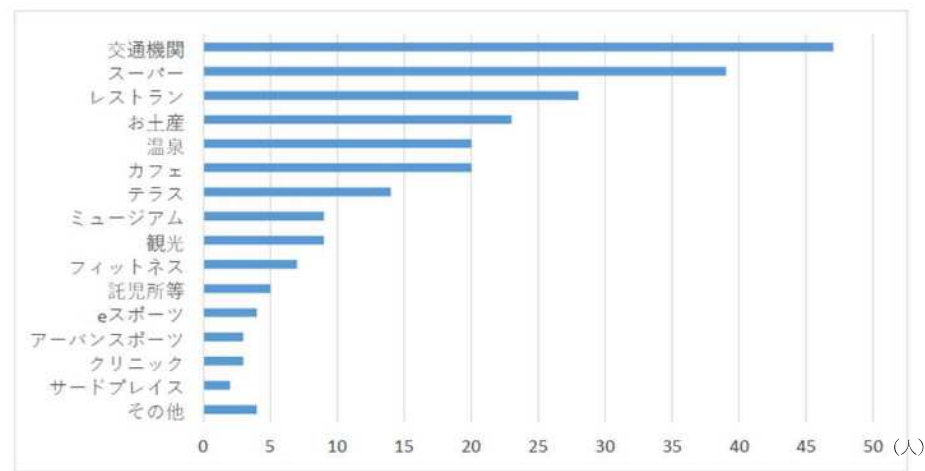
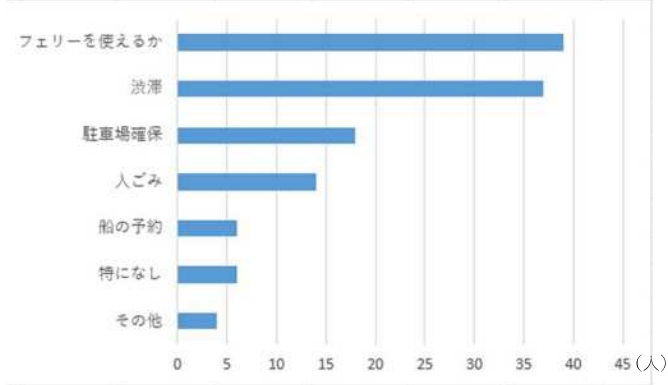
北ふ頭にどんな機能があれば良いと思うか（※複数回答可）

	（市公共 電・交通 機関）	スーパー・ コンビニ	レストラン	お土産物屋	温泉	カフェ	展望テラス・ デッキ	スポーツ アム ミュージ
回答数	47	39	28	23	20	20	14	9
割合	64.4%	53.4%	38.4%	31.5%	27.4%	27.4%	19.2%	12.3%

	観光案内 拠点	フィットネス 施設	託児所等	eスポーツ 施設	アーバン スポーツ 施設	クリニック	サード プレイス	その他
回答数	9	7	5	4	3	3	2	4
割合	12.3%	9.6%	6.8%	5.5%	4.1%	4.1%	2.7%	5.5%

北ふ頭にスタジアムが整備された場合に不安なこと（※複数回答可）

	フェリーを従来 通り使用できる か	交通渋滞	駐車場の確保が しにくくなる	人ごみ	人流が増え船の 予約が取りにくくなる	特になし	その他
回答数	39	37	18	14	6	6	4
割合	53.4%	50.7%	24.7%	19.2%	8.2%	8.2%	5.5%



3-1. かごしま水族館来場者へのアンケート

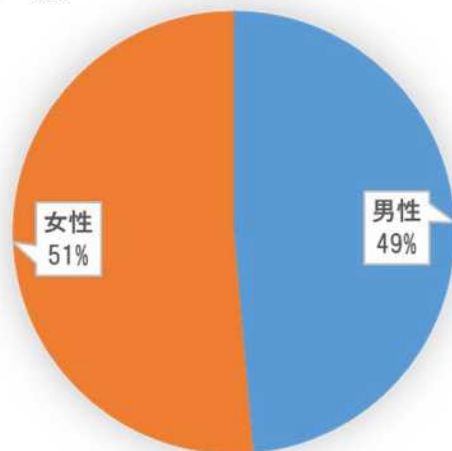
○アンケート概要

概 要：水族館来場者にアンケート実施

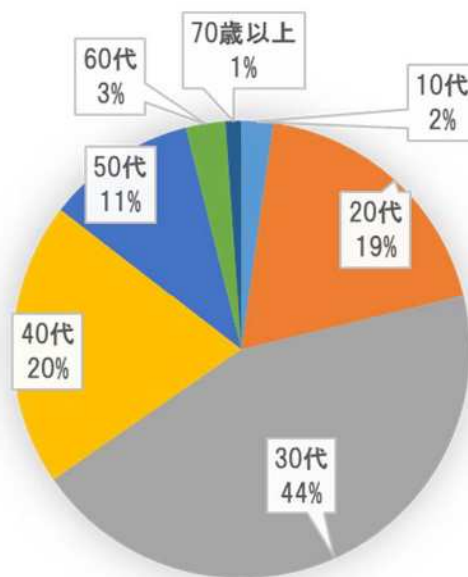
実施期間：9月9日～9月30日

回答数：179人

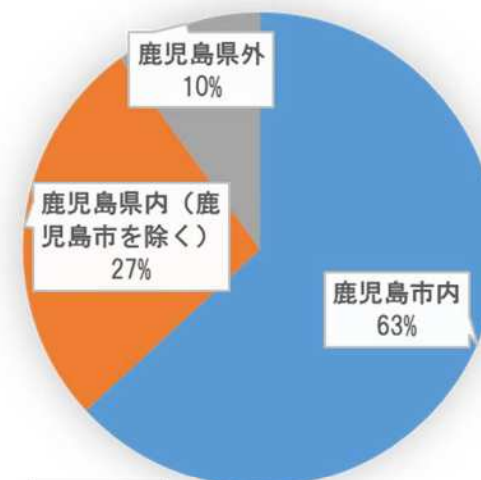
性 別



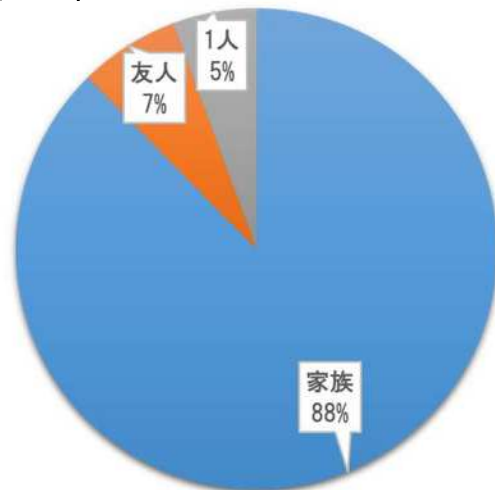
年 齢



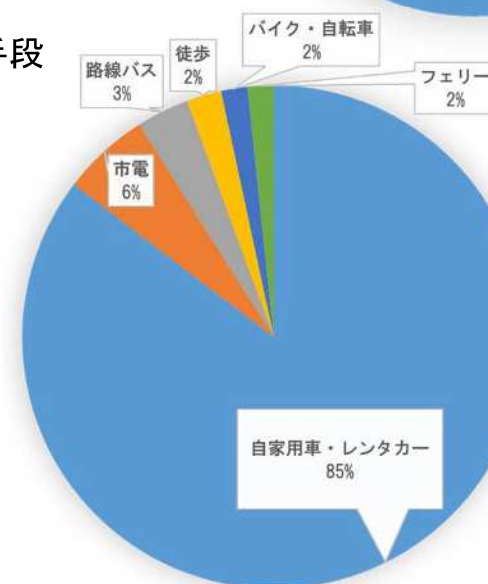
お住まいの地域



だれと来たか



交通手段

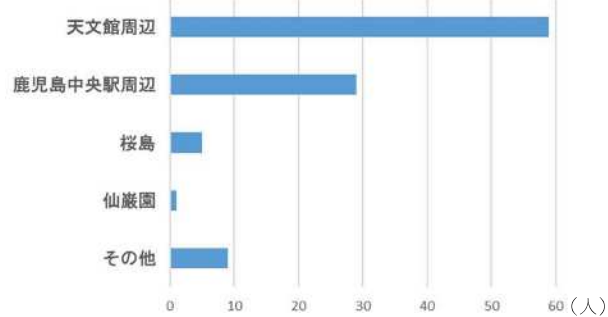


3-2. かごしま水族館来場者へのアンケート

Q 1. 来場前後で買い物や観光をする予定か

項目	回答数	割合
買い物や観光をする（すでにした）	103	57.5%
しなかった（予定もない）	76	42.5%

Q1-2. どこで買い物や観光をするか（したか）



Q 3. スタジアムに求められる複合施設は（複数回答可）

項目	回答数	割合
カフェ・レストラン	144	22.6%
子供の知育につながる施設（木育広場や絵本図書館など）	74	11.6%
温泉、サウナ	72	11.3%
コンビニ	72	11.3%
バーベキューやキャンプができる場所	53	8.3%
展望デッキ	51	8.0%
映画館	33	5.2%
居酒屋	31	4.9%
保育園や託児所	25	3.9%
観光案内所	22	3.5%
ボルダリング施設	19	3.0%
フィットネスジム	18	2.8%
eスポーツエリア	17	2.7%
病院、スポーツクリニック	5	0.8%

Q 2. 中心市街地との行き来が活発になるにはどうすればいいか（複数回答可）

項目	回答数	割合
市電の電停がもっと近くにあればいい。	111	32.3%
シャトルバスがあればいい。	89	25.9%
水族館で、天文館などで使える割引券を配布すればいい。	59	17.2%
渋滞がなければいい。	41	11.9%
アーケードがずっとあればいい。	36	10.5%
歩道の段差がなければいい。	7	2.0%
タクシーをすぐに拾えばいい。	1	0.3%

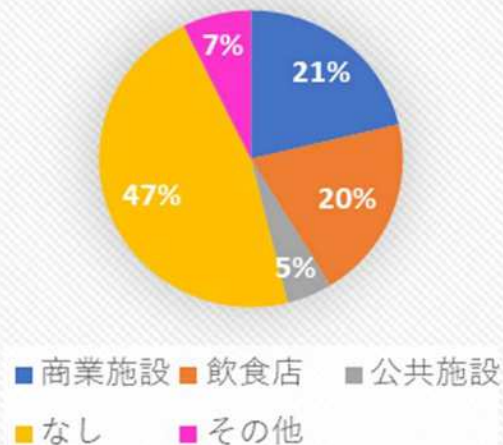
4. 鹿児島ユナイテッドFCホーム戦来場者へのアンケート

○アンケート概要

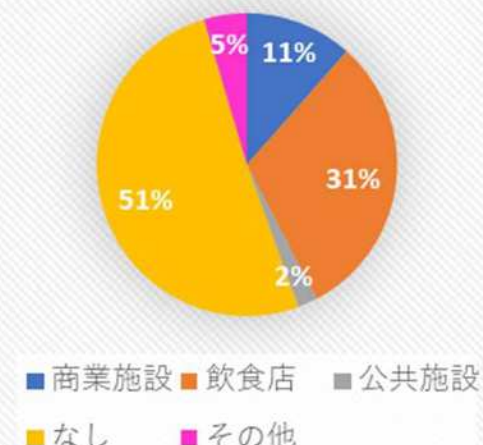
回遊性等について、鹿児島ユナイテッドFCに協力をいただき、

今シーズン鹿児島ユナイテッドFCのホーム戦を一度でも観戦した方を対象にアンケートを実施（回答者1,525人）

【試合観戦前】
よく立ち寄る施設は？
（ホーム戦）



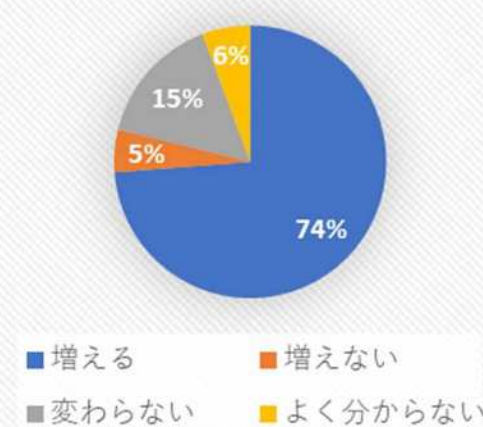
【試合観戦後】
よく立ち寄る施設は？
（ホーム戦）



アウェイ観戦前後にはど
のような場所に立ち寄り
ますか？



スタジアムと繁華街が
徒歩20分以内の場合、
試合前後に繁華街に
立ち寄る機会が増える
と思いますか？



5. ピッチ・スタンド利用の稼働率見直し

■利用区分別の日数及び稼働率

【R4 需要予測等調査・整備検討支援業務：最終報告】

利用区分	日数(日)	備考
スポーツ利用(準備・撤収日含)	83	
スポーツ外利用	71	
大規模イベント(準備・撤収日含)	12	※芝養生期間は必要と想定
パブリックビューイング(PV)	9	※芝養生期間中開催可能と想定
自主事業	6	
教室利用	44	※芝養生期間中開催可能と想定
芝養生期間	157	
プロ利用等後の芝養生必要期間	140	
オーバーシード(OS)期間	17	
残り供用可能日	48	
休館日	6	
計	365	
稼働率	下記の通り	
形式稼働率(利用日/365とした場合)	42.2%	(83日+71日)/365日
実質稼働率(利用日/全供用可能日)	76.2%	(83日+71日)/202日

※「全供用可能日」= 202日(365-〔芝養生期間(157日)〕-〔休館日(6日)〕)として設定

<年間利用モデルの考え方>

稼働率の積算を行うにあたり、スタジアムの運用において、Jリーグの芝規格を維持するための芝生養生期間及びオーバーシード期間を十分に設定したケースとして、
形式稼働率= 42.2% との試算結果が示された。



【R5. 9月時点検討内容】

利用区分	日数(日)			備考
	芝	芝周辺	スタンド等	
スポーツ利用(準備・撤収日含)	100		121	
大会等	85			
キャンプ受入等	7			
グラウンドゴルフ	8			競技後芝養生が必要
ナイトラン(コンコース利用)			121	芝養生期間中開催可能と想定
スポーツ外利用	120	4	3	
大規模イベント(準備・撤収日含)	12			芝養生期間は必要と想定
パブリックビューイング	9			芝養生期間中開催可能と想定
自主事業	6			
教室利用	44			芝養生期間中開催可能と想定
結婚式(前撮り等)	6			芝養生期間中開催可能と想定
花火大会	1			実施後芝養生が必要
一般開放日(無料開放)	14			芝養生期間中開催可能と想定
キッズイベント	6			芝養生期間中開催可能と想定
スタジアム見学会(社会科見学会含む)	12			芝養生期間中開催可能と想定
ナイトヨガ	10			芝養生期間中開催可能と想定
アウトドアキャンプ(芝周辺利用)		4		
ピアガーデン(スタンド・コンコース利用)			3	芝養生期間中開催可能と想定
芝生養生期間	126			
プロ利用後の芝養生必要期間	109	-	-	※1
オーバーシード(OS)期間	17	-	-	
残り供用可能日	13			
休館日	6	(6)	(6)	
計	365	4	124	
稼働率				
形式稼働率(利用日/365とした場合)	60.3%	1.1%	34.0%	(100+120)/365日

※1 芝養生期間中開催可能な事業のうち、芝養生と並行して実施している事業開催日数を除いて計上

<見直しの際の留意点>

- ①ピッチ・スタンドの稼働率見直しに当たっては、最終報告の年間利用モデルの考え方を基本に、他県のスタジアムで実績のある事業等を調査し、稼働率を試算。
- ②芝の養生に影響の少ない事業を検討し、養生期間内に実施することで、形式稼働率の向上を図る。

6. 国際クルーズ船との連携

(1) 北ふ頭における国際クルーズ船の受入実績

平成30年度：8隻（2,033人）

令和元年度：7隻（2,028人）

令和4年度：1隻

令和5年度：7隻（9月末時点）

※ 早朝に入港し、夕方出港するケースが多い。

※ 欧米系の観光客が多い。



▲ナショナル・ジオグラフィック・レゾリューション（9月13日 北ふ頭入港）

(2) クルーズ船受入と多機能複合型スタジアムとの連携案

- クルーズ船が着岸する場所にスタジアムがある都市は世界になく、下船後、スタジアムの展望デッキから絶景を望めるのは魅力的。クルーズ船誘致の推進が期待できる
- C I Q等の各種手続き終了後、スカイボックスやラウンジで、桜島・錦江湾の雄大な景観を見ていただくことは最高のおもてなしとなる。また、スカイボックス等は、市民との交流の場や伝統工芸品等の展示、ショップスペースとして活用可能
- 工芸品等を自国に持って帰っていただくことで、鹿児島県のPRに繋がり、産業振興にも資する
- コンコースは、県内の観光や食文化のPRブース等を展開できるほか、ツアーバスの手続きスペースとしても活用可能
- 桜島、錦江湾を望みながら展望デッキでのんびり過ごす場を提供
- ピッチ、スタンドを開放し、ファミリー等が自由に遊べ、くつろげる場を提供
- スカイボックスで、地元食材を使った食事を楽しみながらサッカー観戦ができるツアーの創出



▲かごしま水族館（展望ホール）からの景色

7. 多機能複合型スタジアムの情報発信

○多機能複合型スタジアム検討ワークショップ

◆概要

学生によるワークショップを開催し、本市が検討を進めている多機能複合型スタジアムに付けてほしい施設や機能などのアイデアを出してもらい、グループごとに意見の集約を行う。検討結果をまとめた広報用パネルを作成し、その後、市内の施設等に順番に展示し、広く市民の目に触れることで機運向上に繋げる。

◆参加者

鹿児島市内の大学生、短大生 26人（女性19人 男性7人）

◆スケジュール

第1回 8/21（月）10:30～15:00 @Mark MEIZAN

第2回 9/8（金）10:30～15:00 @Mark MEIZAN

第3回 10/7（土）13:00～16:00 @Hittobe

※鹿児島ユナイテッドFCホームゲームバックヤードツアー&試合観戦

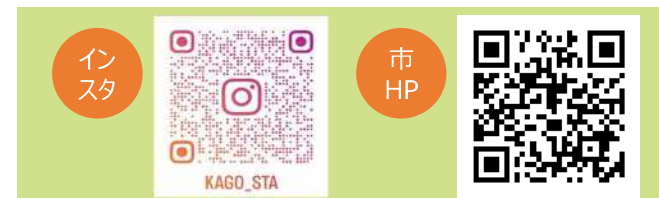
9/2（土）17:00～21:00 白波スタジアム

◆今後のスケジュール等について

- ・各グループの案をまとめたパース図を作成（11月6日（月）目途）
- ・各グループのパネルとパース図を、桜島フェリーターミナル、センテラス天文館、よかど鹿児島を含む市内の商業施設等に順次展示予定。



（参考）鹿児島市の情報発信の手法



8. 令和4年度需要予測等調査に対する意見募集結果の分析

【各質問項目の性別クロス集計表】

○設問6「スタジアムの機能・設備としてあったら良い、利用してみたいと思われるもの」

性別	ピッチ多目的	スカイボックス	VIP_ビジネスラウンジ	キッチン_ケータリング	会議室	コンコース	広告媒体	その他_機能	合計
男性	20.3%	12.6%	9.3%	18.1%	9.0%	17.6%	10.8%	2.3%	100.0%
女性	23.0%	11.5%	7.0%	20.5%	8.0%	19.6%	7.8%	2.6%	100.0%
合計	20.8%	12.4%	8.8%	18.6%	8.8%	18.0%	10.2%	2.4%	100.0%

○設問7「スタジアムの複合施設としてあったら良い、利用してみたいと思われるもの」

性別	飲食施設	物販施設	スポーツミュージアム	観光案内	サードプレイス	展望テラス	フィットネス	クリニック	アーバンスポーツ施設	eスポーツ施設	託児所等	その他_複合	合計
男性	19.7%	15.3%	10.1%	7.2%	8.1%	14.0%	6.0%	3.3%	3.6%	4.2%	6.8%	1.8%	100.0%
女性	21.0%	16.4%	8.8%	7.8%	10.0%	15.3%	4.5%	2.8%	2.2%	2.3%	7.6%	1.4%	100.0%
合計	19.9%	15.5%	9.8%	7.3%	8.5%	14.3%	5.7%	3.2%	3.3%	3.8%	7.0%	1.7%	100.0%

※端数処理のため、必ずしも合計は100%にならない

◆ 上記 設問6「機能・設備」、設問7「複合施設」のクロス集計表のその他の回答について男女別にテキストマイニングを行った。
(第1回協議会資料 P33と同様の手法) ※”施設””スタジアム””鹿児島””スポーツ””サッカー”は削除して作成。

男性

(男性回答：1,776件　うちその他回答：のべ283件)



結果、全体と同様「温泉」が最も多く、次いで「宿泊」「駐車」が多かった。

単語	出現回数
施設	77
温泉	31
スタジアム	29
宿泊	18
機能	18
スポーツ	17
駐車	17
ホテル	16
鹿児島	14
利用	12
スペース	11
試合	10
足湯	10
遊べる	10

女性

(女性回答：483件　うちその他回答：のべ63件)



結果、全体と同様「温泉」が最も多く、次いで「子供」「子ども」が目立った。

単語	出現回数
施設	15
温泉	7
スポーツ	5
場所	5
子供	5
遊べる	5
鹿児島	5
スタジアム	4
子ども	4
駐車	4
エリア	3
ジム	3

9. 北九州市における住民説明の事例

◆概要

北九州市では、スタジアム整備を進めるに当たって、市民の意見を聞き、より市民理解を深めることは大変重要であると考え、平成22年11月17日に基本方針を発表して以来、市民説明会の開催や、各種イベント時での広報活動など、丁寧に説明を行った。

◆期間、人数等

平成22年11月に基本方針を公表してから、平成29年1月にスタジアムが完成するまでの約6年間で市民説明会を200回開催し、8749人に説明を行った。

年度	回数（単位：回）	人数（単位：人）	整備スケジュール
H22	9	124	「新球技場の基本方針」の公表 （建設候補地の決定、概算事業費の算出など）
H23	54	1,700	
H24	34	1,324	
H25	46	1,610	
H26	17	978	
H27	21	2,257	工事着工
H28	19	756	ミクニワールドスタジアム北九州完成
計	200	8,749	

【説明団体内訳】

地元、自治会	48回
まちづくり団体	36回
社会教育団体	58回
スポーツ団体	15回
企業商業団体	43回
計	200回

10. 北ふ頭における地盤状況の推定

○隣接するかごしま水族館は

地上5階建て鉄筋コンクリート造（一部鉄骨造）で建設されており、杭径450～600φ、杭長約40m程度、1柱9本までの摩擦杭による杭基礎形式となっている。

○同じ階数程度の観覧場を含むスタジアムを

水族館と比較した場合、柱1本当当たりの重量はスタジアムの方が軽い可能性も十分に考えられるが、大幅な軽量化が見込まれることもなく、液状化層以深の層により摩擦杭を用いて、柱1本当たり複数杭での支持が必須となることが予想される。

○水族館が建設され、現時点で不同沈下等の異常が確認されておらず、スタジアムの建設は可能な地盤であると考えられる。

周辺施設

施設名	建物規模	基礎形式 ^{※1}	地盤の強度 ^{※2}
北ふ頭旅客ターミナル (平成5年12月竣工)	地上3階建て (最高高さ) 約24m (建築面積) 約2,311㎡	杭基礎	(深度30mまで) 10以下 (深度30～60m) 10～20
南ふ頭旅客ターミナル (平成14年9月竣工)	地上1階建て (最高高さ) 約13m (建築面積) 約1,122㎡	杭基礎	(深度30mまで) 10以下 (深度30～50m) 10～20
高速船旅客ターミナル (平成19年3月竣工)	地上1階建て (最高高さ) 約13m (建築面積) 約1,007㎡	杭基礎	(深度30mまで) 10以下 (深度30～50m) 10～30
桜島フェリーターミナル (平成10年3月竣工)	地上2階建て (最高高さ) 約13m (建築面積) 約2,765㎡	杭基礎	(深度30mまで) 10以下 (深度30～50m) 10～20
かごしま水族館 (平成9年5月竣工)	地上5階地下2階建て (最高高さ) 約31m (建築面積) 約6,688㎡	杭基礎	(深度30mまで) 10以下 (深度30～50m) 10程度 (深度50～100m) 10～20
NHK鹿児島放送局 (平成18年10月竣工)	地上4階建て (最高高さ) 約24m (鉄塔約58m) (建築面積) 約2,661㎡	杭基礎	(深度30mまで) 10以下 (深度30～50m) 10程度 (深度50～100m) 10～20

※1 基礎形式は、杭基礎のほか、直接基礎（べた基礎、布基礎）などがある。

※2 地盤の強度は、大まかなN値を示したものの。

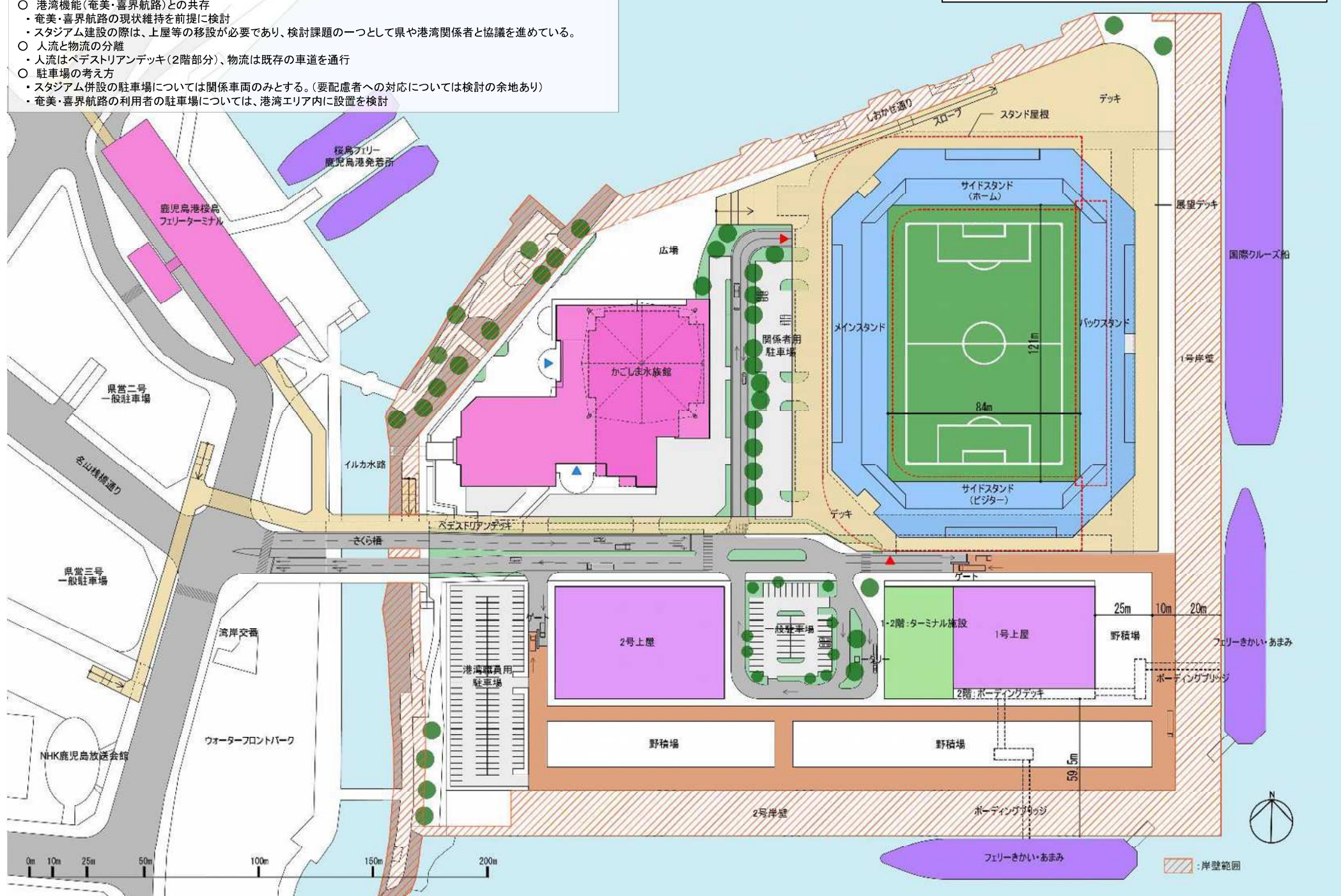
※ 出典 スポーツ・コンベンションセンター整備検討事業
～整備予定地地盤調査事業の調査結果の概要～

※ 施設配置等については、現在、県・港湾関係者と協議中であり、本配置図は確定したものではない。

令和5年10月27日
鹿児島港本港区のまちづくりに関する調査特別委員会
提出資料 No. 7

【配置図案の基本的な考え方】

- 港湾機能(奄美・喜界航路)との共存
 - ・奄美・喜界航路の現状維持を前提に検討
 - ・スタジアム建設の際は、上屋等の移設が必要であり、検討課題の一つとして県や港湾関係者と協議を進めている。
- 人流と物流の分離
 - ・人流はペDESTリアンデッキ(2階部分)、物流は既存の車道を通行
- 駐車場の考え方
 - ・スタジアム併設の駐車場については関係車両のみとする。(要配慮者への対応については検討の余地あり)
 - ・奄美・喜界航路の利用者の駐車場については、港湾エリア内に設置を検討



team

A これであなとも鹿児島ファン?!

D-Sta

鹿児島市のスタジアムも
思い描くワークショップ

県外から来られる方へ鹿児島をアピールしたい



Team
B

鹿児島

{ 暮らし
に無い }

わく
わく

を生み出す

スタジアム

D-S+a

鹿児島市のスタジアムを
思い描くワークショップ

暮らし

>>>

県外の人



鹿児島県の食のお店
に囲まれたイートイン
スペース併設の広場

無い

>>>

市民



多世代

桜島



鹿児島の食



食の広場

スタジアムを
中心として
十の要素が
周りに
くっついてくる

桜島を見ながら
キャンプ



泊まれる
スタジアム



ファン同士の交流

お会



ライブ



テーマ
パーク



施設の設備

温泉



観戦



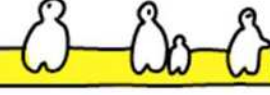
移動ツール

動くゆっくりな歩道

鹿児島の人の
歩くペースに
合わせる

Point

>>>



>>>

SLOW ROAD

全ての人が使える 全ての人にやさしいスタジアム

屋根付きの客席

各チームの
更衣室

客席の
座り心地

選手や
スタッフの場所



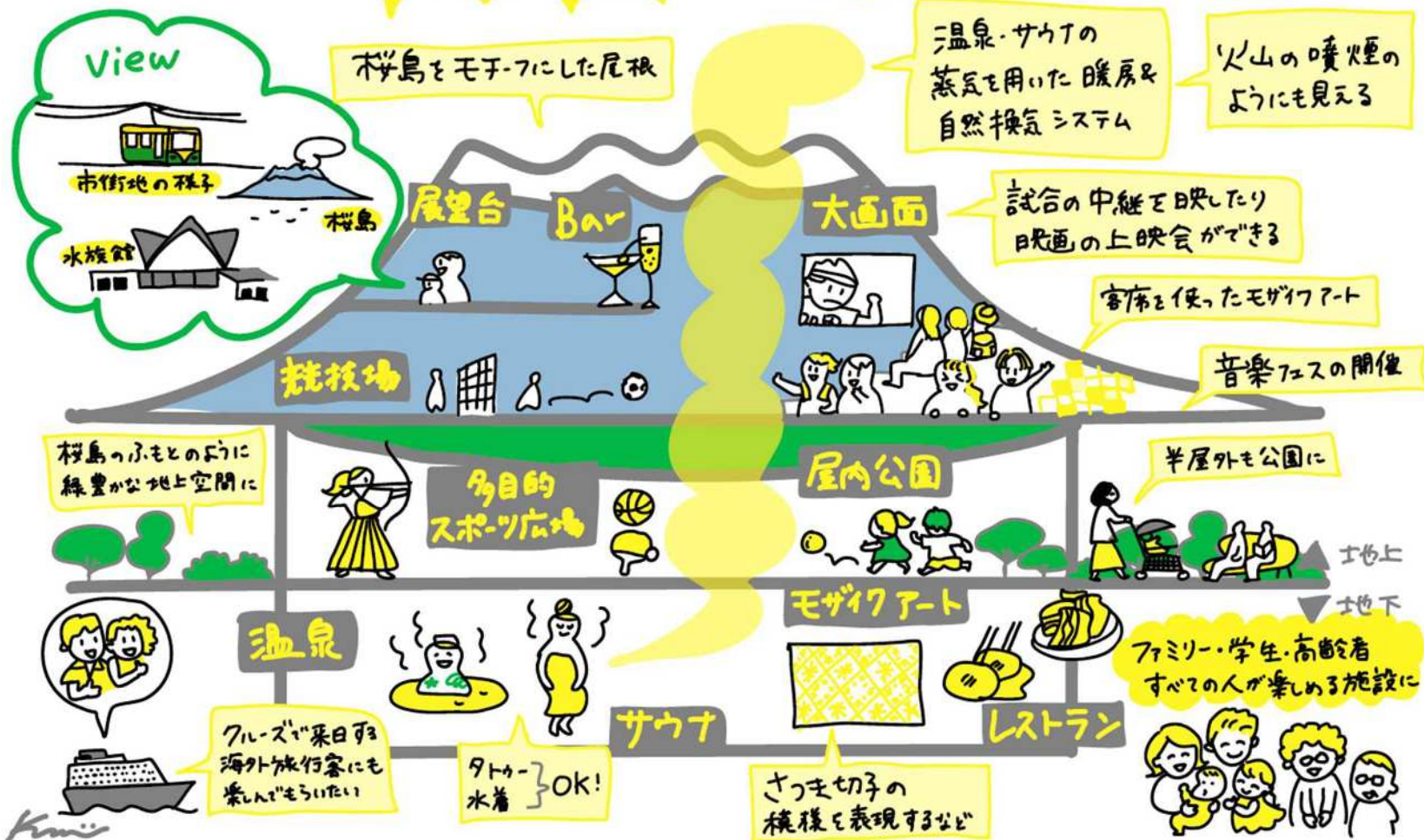
Kumi

team
G

非日常を日常に

D-Sta

鹿児島市のスタジアムを
思い描くワークショップ



team

D 誰がいつ来ても楽しい場所

D-Sta

鹿児島市のスタジアムも
思い描くワークショップ

point

地元の人にも使える!

県外の方(アウェー)もおもてなし♡



スイートルーム
兼VIP席

桜島が見える
露天屋上風呂

スポーツ
ショップ
Shopping / 買う



駐車場完備

一般の人にも
選手も泊まれる

HOTEL

ハンディキャップの
ある人も観れる

座り心地の
良い観客席

ドーム型の屋根

桜島の火口みたいに開く

課題 火山灰どうする?

- 桜島がよく見えるように屋根は
ガラス張りにしたい...!
- 自然通風したいけれど灰が...!

サポーター
活動



鹿児島の人の暮らし
の一部として紹介



イルカが
水族館から
案内してくれる

スタジアム

アウェー席から
桜島がよく見える

マルシェや屋台で鹿児島の食を
楽しめる♡

アウェー席でも場所をつくる

Kumi

team
E

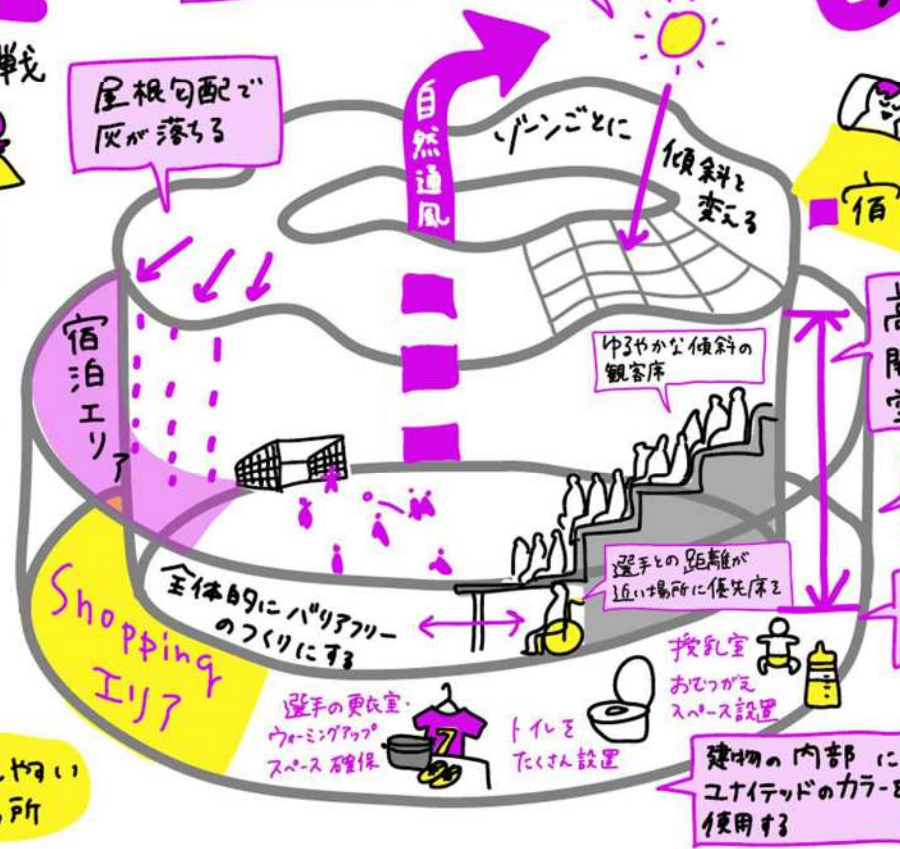
わくわくできる場所 リラックス

D-Sta
鹿児島市のスタジアムを
思い描くワークショップ

わくわく要素



再生可能エネルギーを適用



リラックス要素



Kumi

第2回鹿児島市多機能複合型スタジアム検討協議会について

1 開催概要

- (1) 日時 : 令和5年10月18日(水) 9時30分～11時30分
- (2) 場所 : ソーホー鹿児島 会議室(鹿児島市役所みなと大通り別館 6F)

2 委員出席状況

委員14名のうち、山田聡委員については欠席

3 オブザーバー出席状況

- ・鹿児島県 : スポーツ・コンベンションセンター整備課(課長補佐ほか1名)
本港区まちづくり推進室(室長ほか1名)
- ・競技団体 : 鹿児島陸上競技協会 ※欠席
鹿児島県サッカー協会(副会長)
鹿児島県ラグビーフットボール協会(理事長)
- ・関係団体 : 鹿児島港運協会(事務局長)
鹿児島県旅客船協会(事務局長)
鹿児島ユナイテッドFC(代表ほか1名)

4 傍聴者等人数

傍聴者 : 2人、最大ライブ配信視聴者 : 43人

第2回鹿児島市多機能複合型スタジアム検討協議会の議事概要

委員の主な意見

(J 委員：専門家)

スタジアムの判断は最終的には地元の行政、住民の方々に決まるものだと認識しているが、エビデンスを揃えている進め方や若い世代の意見の取り入れは良いと考える。今後もエビデンスを揃えていただきたい。北九州のスタジアム等を実際に訪れ、周辺エリアの人流がどうなっているか、事務局の皆様の実例を見ていただきたい。

広島も以前、港にスタジアムを作る案があり、最終的にまちなかになった。港湾関係者がスタジアムにどういう意見を示されたか広島市に客観的にヒアリングしても良いかもしれない。「まちなか」「港湾関係者」という点で良い事例。

民間主導で進めていた議論を行政も入ってスタジアムの議論が活発になっているのは秋田。スタジアムとアリーナが同時進行で進んでおり、参考になるかもしれない。

以前のスタジアム整備の考え方は、駅から徒歩で10数分のところにスタジアムを整備し、人が滞留しないようにしたが、現在、時間差でスタジアムから退出するような手法が主流、駅に近くても良いと考える。ただ、駅からスタジアムまでの空間が楽しいと思えるのであれば良い。

バリアフリーデザインはきちんと取り組む必要がある。ユニバーサルデザインは禍根を残すので丁寧な議論が必要。

シャトルバスについて、商業事業者との連携を密に考えると、ホテルエリア、繁華街を經由地に設定することで回遊性を生み出すことができる。

(H 委員：専門家)

先日、鹿児島ユナイテッドFCのJ1ライセンスが交付されたが、スピード感が重要と考える。今後の計画等があれば教えてほしい。

港湾計画等の変更で10年という長い期間がかかると報道で目にする。間に合うか心配。

(G 委員：専門家)

稼働率の見直しの件で、60.3パーセントという数字はどう見るべきか。この数字から見えてくるものは何か。学生のワークショップや各種調査で様々な意見が出たと思うが、鹿児島市が一番大切にしたい価値観というのは何か。軸となる部分について教えてほしい。

関係者用駐車場については、誰が使用することを想定しているか。ユニバーサル観点で、配慮が必要な人に駐車場がないのは、反発も予想される。

(A委員：関係団体)

北ふ頭の交通量調査について、イベント時の数字ではなく平時の方が参考になるのではないかと。県、港湾関係者という関係者がいるなかで、10年でも難しいのではないかと。

災害があったときに橋1本だけでは安全面でも不安がある。また、港湾とスタジアムが一緒になるというのは非現実的な側面もあるのではないかと。

行政だけでは難しい、官民学で一体となって進めてほしい。また、何よりも場所の選定をしてほしい。

(K委員：学識経験)

観光資源としてのポテンシャルが非常に高い場所であるが、現状、立地を生かし切れていない。桜島が非常に近く、潮風・海風を感じられる。桜島を見ながら食事等ができるスタジアムになれば。また、多目的ホールは無目的ホールと言われる。多機能だから良いものではなく、全てが中途半端に終わる危険性も孕んでいるため、核となるシーンを決めて、そこから付随してできるものを探っていく考え方が重要。

(C委員：関係団体)

港湾関係者が一番重要。港湾関係者との協議はどのあたりまで進んでいるか。また、デッキを作るというのは画期的で良い考えと思う。港湾関係と人流・物流を分離する一助となる。場所に関しては早期決定を。様々なところが発展していくことが一番望ましい。人流・物流が活性化し、経済効果が生まれ、鹿児島県の発展につながる。

港湾関係者と協議を継続し、進めてほしい。

(E委員：学生)

ワークショップに参加した中で、学生からもエンターテインメントが少ない中で、多機能複合型スタジアムやスタジアムに行くまでのストリートがにぎわうことが重要ではないか、という意見もあった。天文館や中央駅のまちづくりも重要。

港湾関係者の同意が得られていないことについて、どのような点で得られていないのか。

(H委員：学識経験)

港湾関係者の明確なポイントが捉えづらいところではあるが、人流・物流のことだと推測すると、時間帯ですみわけが可能ではないかと。

ペデストリアンデッキについては、歩いて楽しめるまちづくりという考え方が、都心化してきている鹿児島にとって軸になりえるポイント。

交通系ではエコシステム論というものがあるが、健康上の生涯教育、生涯スポーツとしても、歩けるまちづくりという考え方が非常に重要。

視察の際に、公共性が高く絶景なのに利用されていないことがもったいないと感じた。

生活航路自体を眺めることも観光資源にしながら、コンビニやカフェがあれば、人が普段から通いやすい場所になる。

イメージを持ちやすくするために、スタジアムの賑わいと生活航路の維持した絵を、グラフィックデザインとして表したらどうか。

(L委員：関係団体)

学生の意見を取り込む進め方に共感。夢やわくわく感を残したい一方、予算面等でもどのようなラインが現実的か。ペDESTリアンデッキや上屋の移設等、港湾機能と共存するうえで、当初と比べ予算面はどのように変わったのか。

(F委員：学生)

徒歩の移動は観光客にとって、風景を楽しむことであり、移動手段そのものが楽しむポイントであるとする。スタジアムまでの道中の活性化や、スタジアムで行うイベントを歩いてでも参加したいと思える魅力的なものにすることが重要。

地元の人も楽しめる工夫が必要。

スタジアムを作ったことにより渋滞の悪化や応援に伴う騒音の面等、周辺住民への配慮はどのように考えているか。

(D委員：学生)

ワークショップのアイデアについて、分かりやすい絵として示されており、とても良い。ポジティブに言うとは学生や若者のわくわくする意見が詰まったものだと思うが、ネガティブに言うとは実現可能性はあまり考えられていないと感じた。

(B委員：関係団体)

天文館もジョイントアーケードの建設準備中。金生通りのアーケードを作った時、天文館の商店街はアーケードが密集しており、鹿児島特有の気候に合わせたまちづくりとなっている。もっと街を歩いてもらうためにアプリの検討をした。

楽しく、ポイント還元もできる、というアプリを作って、市民に街を歩いてもらうということも広まれば良い。

(会長)

ユナイテッドもクラブとして、教育的な価値の創出の活動をされている。行政とユナイテッドとコミットして行ってほしい。

渋滞対策についてどのように考えているのか、また、水族館は市が経営していて30周年になると思うが、スタジアムと一体的に整備されるのか。

県発出「北ふ頭へのサッカー等スタジアム整備検討について」への考え方

No.	県からの確認事項	鹿児島市の見解
1	サッカー等スタジアムについては、稼働状況が年間の半分にも満たないことを踏まえると、北ふ頭への整備を検討するとした場合であっても、年間365日賑わう拠点を形成することを開発コンセプトとした鹿児島港本港区エリアのランドデザインとの整合性をどのように図られるのか。	県におかれては、ピッチ・スタンドの昨年の需要予測調査における稼働率が、42.2%であるとして、施設のメインとなる機能の稼働率でランドデザインとの整合性を判断するという考えを示されておりますが、本市としては、開発コンセプトは、エリア全体で365日賑わうことと解釈していること、また、稼働率については複合施設を含む施設全体の稼働率で整合性を捉えていただきたいと考えております。 なお、芝生への影響に配慮しながら、他都市の実績を参考に、グラウンドゴルフやナイトヨガ、キッズイベント、結婚式の前撮りなどを盛り込むことで稼働率を60%以上に引き上げることが可能と試算しております。 また、スタンド下のコンコースをランニングコースとして活用するなど、日常的に利用される施設になると考えております。
2	奄美・喜界航路や上屋を移転しなければならない可能性があることについて、どのように考えておられるか。	北ふ頭での整備につきましては、現在の港湾機能の維持が前提であると考えており、航路の移転は考えていないところですが、上屋・旅客ターミナルについて、スタジアムの整備をする際には、埠頭内での移設が必要と考えております。 現在、県や港湾関係者の意見を聞きながら、人流と物流が交錯することなく、スタジアムと港湾機能が共存できる配置案を検討しております。
3	北ふ頭へのサッカー等スタジアムの整備については、本県や市議会や市民、経済団体、商店街関係者、港湾関係者、離島航路利用者並びに関係自治体、海外クルーズ会社等の意向について、どのように把握されているか。	6月に市議会において北ふ頭における整備検討を表明して以降、県をはじめ、関係団体等にこれまでの経緯や取組状況などの説明を行ってきているところです。 7月には、商工会議所や経済同友会、天文館商店街振興組合連合会、学生等で構成する多機能複合型スタジアム検討協議会を立ち上げ、各面から意見を聴取しております。 また、港湾関係者には、適時、検討状況を共有しご意見を頂いているほか、離島航路利用者へのアンケートや関係自治体との意見交換を行い、意向把握に努めております。 国際クルーズ船関係者とも意見交換を行い、「クルーズ船が着岸する場所にスタジアムがある都市は世界になく、下船後、スタジアムの展望デッキから絶景を望めるのは魅力的。クルーズ船誘致の推進が期待できる。」との意見を伺ったところです。 県におかれては、多くの項目を検討する必要がある、課題もあるため、現時点で、何かを申し上げる段階にないと伺っております。

No.	県からの確認事項	鹿児島市の見解
4	貴市におかれては、サッカー等スタジアムについて、まちづくりの観点から、その必要性や北ふ頭への整備について、どのように整理されているのか。	平成30年の提言書では、地域・経済の活性化につながるようなスタジアム整備が必要であると整理されております。 また、第6次総合計画では、「にぎわいの核となる施設の充実」として、スタジアム整備を掲げているほか、第二次かごしま都市マスタープランにおいて、「にぎわい創出の拠点としての役割が期待されるスタジアムの整備実現に向け、オール鹿児島での取組を進める。」としており、北ふ頭の位置する本港区エリアは、広域交流・業務ゾーンとして、「観光交流機能やスポーツ・娯楽レクリエーション機能などの集積によるにぎわいあふれる交流拠点の形成を図る。」こととしております。 北ふ頭は、桜島・錦江湾などの鹿児島らしさを感じられるだけでなく、中心市街地との回遊性が期待できる立地であり、多機能複合型スタジアムを核としたにぎわいと交流の空間づくりを行うことで、いづろ・天文館地区等と連携した取組が出来るなど、本市の将来の発展、経済波及効果などの観点から高いポテンシャルを持つエリアと捉えております。
5	北ふ頭に整備を検討するサッカー等スタジアムの具体的な機能・規模・構成・配置案などについて、市としての成案を得た上でお示しいただきたい。	現在、県や港湾関係者と協議しながら、港湾機能の維持を前提にスタジアム等の配置案を検討しております。 施設の機能や規模などについては、令和4年度の調査結果をベースに検討を進めておりますが、今後、鹿児島港本港区エリアの利活用に係る検討委員会での議論を踏まえ、検討段階に応じて、市議会や協議会のご意見をお聞きしながら、基本構想の策定などに取り組む中で、成案の熟度を上げてまいりたいと考えております。
6	北ふ頭へのサッカー等スタジアム整備に当たり、航路や上屋の移転、船社や荷役業者等の移転、新たな岸壁の整備などについて、どのくらいの期間を見込まれているのか。	北ふ頭での整備にあたっては、現在の港湾機能の維持が前提であると考えており、航路の移転は考えていないところであり、これまでどおり既存岸壁を使用可能と考えております。 検討委員会の議論を踏まえながら、今後、県等と上屋やターミナルの埠頭内での移設について協議・検討を行う中で、必要となる工期を算出したいと考えております。

No.	県からの確認事項	鹿児島市の見解
7	北ふ頭へのサッカー等スタジアム整備は、相当の期間を要すると考えられる一方で、スタジアム整備見直しがライセンスに影響する可能性についてＪリーグから言及があったと聞き及んでおりますが、北ふ頭での整備スケジュールがライセンス継続に及ぼす影響について、どのように考えているのか。	北ふ頭は、中心市街地に近く、利便性も高いことから、Ｊリーグが推奨する、まちなかスタジアムを体現できると考えており、Ｊリーグからは、スタジアムの整備が着実に進められることに、大きな期待が寄せられているものと考えております。 引き続き、県とオール鹿児島島の体制でスピード感を持ってスタジアム整備に取り組む必要があると考えております。
8	北ふ頭は第１種特定建築物制限地区であり客席部分の床面積の合計が１万㎡を超える観覧場は建築不可となっていること、また、北ふ頭は、水族館敷以外は臨港地区の商港区に指定されていることから現状ではサッカー等スタジアムが建築できませんが、これらの点についてどのように考え、貴市として具体的にどのように対応される予定でおられるか。	港湾計画の見直しについて、港湾管理者である県は「利活用検討委員会における検討の結果、港湾計画の改訂等が必要な場合には手続きを進める。」と、県議会において答弁されております。 一方、港湾法の規定により、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ことから、用途地域等の見直しについては、港湾計画の見直し等と十分連携を図りながら、検討してまいりたいと考えております。