

様式第4 [基本計画標準様式]

- 基本計画の名称：鹿児島市中心市街地活性化基本計画
- 作成主体：鹿児島県鹿児島市
- 計画期間：平成19年12月から平成25年3月まで（5年4月）

1. 中心市街地の活性化に関する基本的な方針

[1] 鹿児島市の概要

鹿児島市は、県本土のほぼ中央部に位置し、鹿児島湾（錦江湾）をはさんで対岸にある桜島を含む人口約60万人の南九州の交流拠点都市である。

第二次世界大戦の戦火で市街地の約93%を焼失したが、戦後いち早く戦災復興土地区画整理事業により約1,044haの基盤整備を行い、今日の中心市街地の骨格が形成された。その後、経済の発展とともに市街地は次第に拡大し、昭和42年4月には隣接の谷山市と合併して人口38万人となり、昭和55年7月には人口50万人を突破した。

平成8年4月には中核市へ移行し、よりきめ細かな市民サービスの提供と個性豊かな魅力あるまちづくりを積極的に進め、南の拠点都市としてさらなる飛躍を目指すとともに、平成12年4月の地方分権一括法の施行により、地方分権の時代に対応した地域社会づくりの推進に全力を注いでいる。

平成14年には、少子高齢化の進行や環境問題の顕在化、高度情報化の進展など、新たな時代の潮流を踏まえ、第四次総合計画を策定した。同計画では、市民一人ひとりが生き生きと輝き、人・もの・情報の多彩な交流でにぎわう元気な都市を築き、そこで生まれる本市の個性を愛着と誇りをもって国内外に発信する鹿児島市を創造するため、新たな都市像を「人とまち個性が輝く 元気都市・かごしま」と定め、その実現に向けて諸施策を推進している。（平成17年10月に改訂）

平成16年11月には、周辺の吉田町、桜島町、喜入町、松元町及び郡山町と合併し、人口60万人の県都として、新たな一步を踏み出すとともに、政治・経済・社会・文化等多様な高次都市機能が集積した日本の南の拠点都市としてさらなる発展を続けている。



鹿児島市中心市街地 “九州新幹線と桜島”

〔2〕 中心市街地の現状分析

(1) 中心市街地の概況

市街地は、標高 100～300m の丘陵地帯に囲まれており、平野部が少ないことから地形的にコンパクトな都市構造となっており、幹線道路網も市街地中心部から放射状に広がっている。都心部はこれまでの長い歴史の中で、各種商業機能、文化・アミューズメント機能、オフィス・官公庁等の中枢管理機能など様々な高次都市機能が集積する本市のまちな顔として、また南九州随一の繁華街、魅力ある地区として本市の発展に重要な役割を果たしてきた。

しかしながら、都市環境や交通事情の変化、周辺市町等の商業基盤の充実等により、都心部の地位が相対的に低下傾向にあったことから、平成 11 年 5 月に中心市街地活性化基本計画を策定し、様々な事業に取り組んできたところである。

具体的には、平成 16 年 3 月の九州新幹線部分開業に合わせて陸の玄関である鹿児島中央駅前広場を整備し、交通機関相互の乗り継ぎの利便性を向上させた。

また、駅ビル建設による新たな商業施設のオープンやアーケード・カラー舗装などの共同施設設置による商業環境の整備、共同イベント、一店逸品運動の実施など、地元商店街やTMOを含む関係団体等と連携し、ハード・ソフト両面の取組みを展開した結果、交流人口は拡大し、にぎわいを創出した。

一方、近年の消費者ニーズの多様化や大型商業施設の中心市街地外への出店により、小売業年間商品販売額や歩行者通行量が減少するなど、中心市街地の相対的な地位の低下が懸念されているところである。

平成 22 年度末の九州新幹線全線開業に向け、ますます激化する都市間競争のなか、本市が九州の南の交流拠点都市として、さらに発展していくためには、その核となる都心部においてかごしまの個性と魅力を生かしながら、交流機能の強化や観光・商業の魅力向上、安全・快適な生活空間の創出などにより、交流人口の拡大等を図っていくことが必要である。



アミュプラザ鹿児島と中央駅東口駅前広場



天文館アーケード



ウォーターフロントパークとドルフィンポート



西郷銅像とカゴシマシティビュー

(2) 中心市街地に蓄積されている歴史的・文化的資源、景観資源、社会資本や産業資源等の既存ストック状況の分析とその有効活用の検討

①歴史的・文化的資源

本市は、薩摩・大隅（鹿児島県）・日向（宮崎県）の三国を統治した島津氏の城下町として発展してきた。本市が南九州の中心となったのは、第6代当主氏久が東福寺城を居城にした時（1340年頃）に始まるといわれている。

以来500年余りにわたる島津氏の治世を礎として、本市は南九州一の都市として着実に繁栄と進展の歴史をつくりあげた。

また、大陸や南西諸島に近いという立地条件から、琉球を中継地として早くから貿易が発達に行われ、また、大陸文化やヨーロッパ文化の門戸ともなった。16世紀の中頃、フランシスコ・ザビエルが上陸し、わが国に最初にキリスト教を伝えたことなどは、その代表的な例ともいえる。

近世に入ってから、19世紀の中頃新しいヨーロッパの機械文明を取り入れた研究が進み、第28代藩主斉彬のもと磯地区一帯で反射炉や溶鋳炉が造られ、わが国における近代工業の発祥の地となっている。

明治4年に廃藩置県とともに県庁所在地となり、同22年4月には市制を施行し、わが国で初めて市となった都市の一つである。

本市は、明治維新の原動力となり大いに活躍した西郷隆盛・大久保利通、歴代総理大臣を務めた黒田清隆・松方正義・山本権兵衛、軍人の西郷従道・大山巖、教育界では森有礼（初代文部大臣）、実業界では五代友厚が、また文化の面でも黒田清輝・藤島武二（洋画家）、有島武郎（小説家）など、幾多の人物を輩出している。



↑鶴丸城址と「歴史と文化の道」

官公庁街に隣接する鹿児島城（鶴丸城）址は、現在、遺構として石垣や堀、西郷隆盛の私学校跡などが残されている。その石垣には西南戦争の際の弾痕が多数残っており、当時の激しい戦いを物語っている。城址には第七高等学校造士館、鹿児島大学医学部などが置かれたのち、現在は鹿児島県立歴史資料センター「黎明館」、鹿児島県立図書館、鹿児島市立美術館などの文化施設が立地し、市民・県民はもとより、多くの観光客が訪れ、鹿児島の歴史や文化を堪能している。また、付近には県内一の参拝客を誇る照国神社があり、初詣や六月灯（鹿児島の夏の風物詩、県内各地の寺社で開かれる夏祭り）では多くの人でにぎわう。



↑照国神社の六月灯

一方、市内の中心部を流れる甲突川左岸地帯は、西郷隆盛、大久保利通らを筆頭とする維新の英傑を輩出した由緒ある地で、ここにある維新ふるさと館にも多くの観光客が訪れている。

これらの歴史的資源や文化施設は、市民にとってかけがえのないものであり、中心市街地の活性化を図る際にも最大限活用していくことが大切である。

②景観資源

本市は、人口 60 万人の南九州の中核都市でありながら、雄大な桜島と波静かな錦江湾に代表される世界に誇れる自然景観、県庁所在地で日本一の泉源数を持つ豊富な温泉があり、温暖な気候で、都市と自然とが共生する快適な環境の中にある。これらの資源は、市民に癒しと安らぎを与えるかけがえのない財産であると同時に、本市を訪れる人にとってもその魅力を一層高める観光資源となっている。

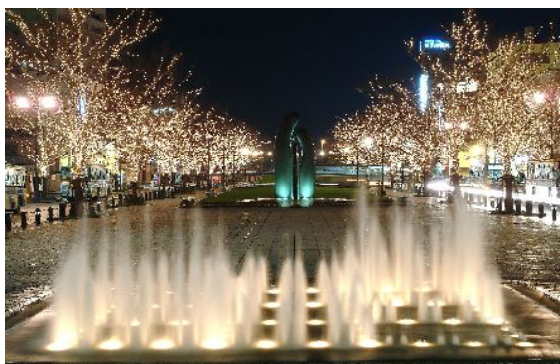


↑ドルフィンポート足湯

[その他景観資源]

また、中心市街地の景観資源として、甲突川とその河畔、城山展望台から桜島への眺望、石造倉庫群、中央駅から錦江湾へ伸びるナポリ通り・パース通りなどを鹿児島市都市景観ガイドプランに位置づけている。

このガイドプランに基づいて、市電センターポール事業、みなと大通り公園整備事業、ロマンチックオブジェ事業、歴史と文化の道整備事業など、本市の個性や特色を生かした多彩な都市景観の形成に積極的に取り組んできた。



↑みなと大通り公園



↑市電センターポール&軌道敷緑化

③社会資本や産業資源

公共公益施設は、市役所等の行政機関、市立美術館や県立図書館、かごしまメルヘン館等の文化施設が中心市街地内及びその周辺に集中して立地している。

このほか、平成 12 年に整備された勤労者交流センターやかごしま市民福祉プラザ、平成 15 年に整備されたかごしま県民交流センターは、中心市街地内の人、文化、情報等の拠点施設として、交流人口の拡大に寄与している。

公共交通は、鉄道・バス・市営電車（市電）などアクセス手段に恵まれている。

鉄道は、JR九州が鹿児島中央駅を起点に鹿児島本線、日豊本線、指宿枕崎線方面への列車を運行している。鹿児島中央駅の乗客数は、九州新幹線の部分開業効果もあり、年間 600 万人を超える。なお、平成 22 年度末の全線開業後は、中国・関西方面からの集客効果ももたらすものと考えられる。

一方、鹿児島空港連絡バスや福岡・大分・宮崎方面への長距離バス、県内各地に向けて運行されているバスは、いずれも起点が中心市街地に集中している。長距離バスでは、福岡便が 30 分ごとに運転されているなど、各方面とも運行本数が多く、運賃が比較的安いため、新幹線と並んで広域交通手段として一般的になっている。

市内バスも数多く運行され、その多くが中心市街地を起点・終点または経由地としている。

特に電車通りの高見馬場～金生町はバス路線が集中している。

今や観光資源のひとつにもなっている市営電車は2系統で運行され、両路線ともに中心市街地を起点・終点とし、多くの停留場を設けている。

大型貨客船等が行き交う鹿児島港は、県内離島や沖縄への商業港としての拠点性があり、物流面においても生産地と消費地が近接しているなどの優位な特性がある。

ところで、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図るためには、公共交通機関の活用を最優先とすべきであるが、中心市街地の活性化には、いづろ・天文館地区における日曜、休日の駐車場対策や放置自転車対策なども必要であり、さらには、歩行者が安全、快適に歩けるバリアフリーに配慮した歩行空間の整備とネットワークの形成が課題となっている。

また、九州内の観光客の利用交通手段における自動車の比率が高いことや、近年、大型駐車場を併設する郊外型の大規模商業施設が、中心市街地の周辺部に相次いで建設されている状況などから、公共交通の至便な都心部においても、さらに魅力的な交流の場とするためには、都市計画駐車場であるセラ602、駐車場マップなどの各種駐車場施策との連携を図りながら、改めて自動車利用者に対する利便性も向上させる必要がある。

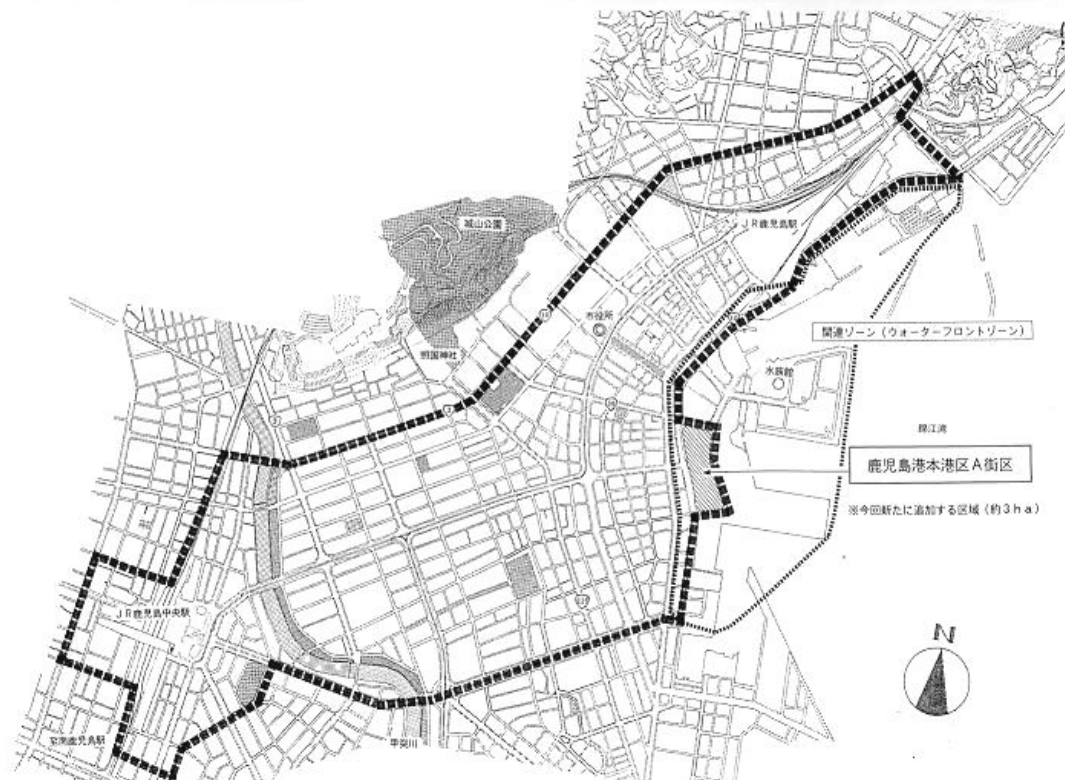
中心市街地の活性化にあたっては、時代の潮流を踏まえるなかで、これらの社会資本や産業資源の特性を生かした施策を推進していくことが必要である。

(3) これまでの中心市街地活性化の取組みと評価

①旧法に基づく鹿児島市中心市街地活性化基本計画(平成11年5月策定)

1) 中心市街地の位置及び区域の設定

旧法に基づく鹿児島市中心市街地活性化基本計画(以下「旧基本計画」という。)における中心市街地の位置及び区域は、当初、鹿児島中央駅～いづろ・天文館～上町・鹿児島駅を結ぶ279haと定めたが、平成16年6月に「鹿児島港本港区A街区」を加え282haとした。



2) 旧基本計画策定時における中心市街地の現状

中心市街地は、商業施設の集積、官公庁のオフィスの立地、文化施設・都市公園の整備などにより、南九州随一の繁華街、魅力ある都心部として発展を遂げてきたが、都市環境や交通事情の変化、周辺市町等の商業基盤の充実等により、その地位は相対的に低下傾向にあった。特に、急激な人口減少(昭和 50 年の 27,900 人から平成 10 年は 20,786 人と 25.5%減少)、県庁、県警本部など公共施設の中心市街地からの移転、大型店の中心市街地外への出店等により空洞化が進んだ。

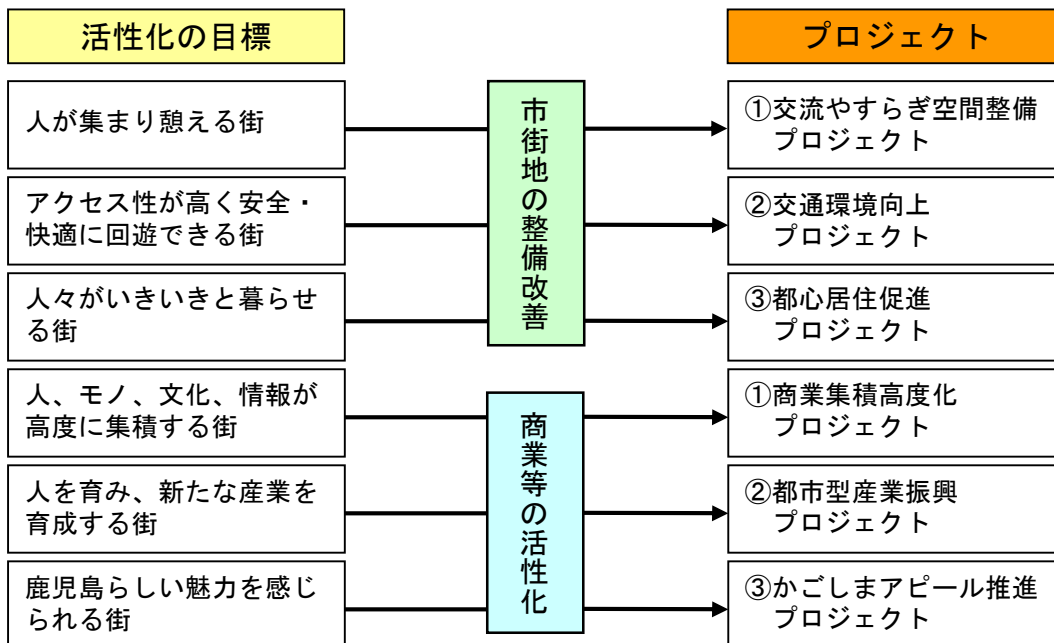
3) 旧基本計画における基本的方向

旧基本計画においては「ホスピタリティあふれるかごしまの創造」をコンセプトとして、活性化の基本的方向、目標及び各プロジェクトを定めて各種事業に取り組んだ。

〔活性化の基本的方向〕

- 南の交流拠点都市のコアとしての機能強化
～広域高速交通ネットワークの形成を見据えて～
- 南九州の経済拠点としての魅力アップ
～商業&観光の魅力向上と新たなリーディング産業の育成に向けて～
- 生き生きとしたバリアフリーのまちの形成
～安全・快適な都市環境の創出を目指して～

〔活性化の目標及びプロジェクト〕



②旧基本計画に基づく中心市街地活性化の取組の評価

1) 旧基本計画に掲げられた事業の実施状況 (H18. 11 総括時)

主に市が実施主体となる「市街地の整備改善」と、主に民間が実施主体となる「商業等の活性化」が進められてきたが、その進捗状況を見ると全 62 事業のうち完了したもの及び実施中のものは約 2/3 で、残り約 1/3 が協議調整中、未着手となっている。

「市街地の整備改善」のための事業

ア. 交流やすらぎ空間整備プロジェクト

- ・ 中心市街地内の人・文化・情報等の交流拠点施設の整備を通じ、交流人口の拡大を図った。
- ・ 中心市街地を訪れる人々が快適でゆとりをもって過ごすことのできる公園・緑地を整備し、人々が憩える快適な都市空間の創出に取り組んだ。
- ・ 基本計画以外でも、民間のポケットパークや県庁跡地の県民交流センターなどの整備が進められた。

区分	番号	事業名	事業期間 (年度)	進捗状況	事業主体
市街地の整備改善	1	勤労者交流施設の整備	H11～H12	完了	鹿児島市
	2	市民福祉プラザの整備	H10～H12	完了	鹿児島市
	3	共研公園の再整備	H13～H15	完了	鹿児島市
	4	甲突川左岸緑地の再整備	H12～	実施中	鹿児島市
	5	ポケットパーク・コーナー広場の整備		未着手	鹿児島市

イ. 交通環境向上プロジェクト

- ・ 本市の陸の玄関である鹿児島中央駅（九州新幹線開業前は、「西鹿児島駅」）の駅前広場を、交通結節点となる総合交通ターミナルとして整備し、鉄道・市営電車・バス等の公共交通機関相互の乗り継ぎの利便性を高めた。
- ・ 高齢者や障害者等が安全で快適に通行できるようにバリアフリーに配慮したまちづくりを進めた。

区分	番号	事業名	事業期間 (年度)	進捗状況	事業主体	
市街地の整備改善	6	西鹿児島駅（鹿児島中央駅）前 広場整備事業	H13～H16	完了	鹿児島市	
	7	西鹿児島駅（鹿児島中央駅） 総合交通ターミナルの整備	H13～H15	完了	鹿児島市及び 関係行政機関	
	8	バリアフリーに配慮した歩道整備				鹿児島市
		・ 天神馬場 3号線	H11	完了		
		・ 中央町 2 3号線	H11	完了		
		・ 広馬場 1号線	H12	完了		
		・ 広馬場 2号線	H13	完了		
		・ 西千石 7号線	H14	完了		
		・ 平之 6号線	H14	完了		
		・ 天神馬場 1号線	H15	完了		
		・ 一条 2号線	H15	完了		
・ 山之口通 3号線	H16	完了				
・ 住吉堀江 2号線	H17～	実施中				

区分	番号	事業名	事業期間 (年度)	進捗状況	事業主体
市街地の整備改善	9	電線類の地中化の推進			鹿児島市
		・ 易居草牟田線	H10～H15	完了	
		・ 甲南線	H11～H13	完了	
		・ 西駅（鹿児島中央駅） 広場横1号線	H13～H14	完了	
		・ 西駅（鹿児島中央駅） 西口線	H14～H15	完了	
		・ 西田30号線	H14～H15	完了	
	・ ナポリ通線	H15～	実施中		
10	第3次渋滞対策プログラムの推進	H10～H14	完了	関係行政機関	
11	緊急渋滞対策プログラム事業 (易居草牟田線)	H11、H15	完了	鹿児島市	
12	新交通システム〔UTMS〕等の導入	H10～	実施中	鹿児島県 警察本部	

ウ. 都心居住促進プロジェクト

- 市街地再開発事業の実施や特定優良賃貸住宅の建設促進を通じ、まちなかで人々が生き生きと暮らせるよう、地域コミュニティの形成に努めた。

区分	番号	事業名	事業期間 (年度)	進捗状況	事業主体
整備改善の市街地	13	西千石町13番街区市街地 再開発事業	H10～H15	完了	民間
	14	都市型住宅の整備促進	H10～	実施中	民間

「商業等の活性化」のための事業

ア. 商業集積高度化プロジェクト

- ・ 鹿児島中央駅ビルの建設により、鹿児島中央駅地区の商業機能の強化が図られた。
- ・ アーケードの建設・改修等により商業環境の整備に取り組むとともに、アーケード空間を活用したイベントを展開するなど、来街者増加のための施策への取り組みが増加した。

区分	番号	事業名	事業期間 (年度)	進捗状況	事業主体	
商業等の 活性化	15	西鹿児島駅（鹿児島中央駅）東口 10番街区市街地再開発事業	H9～H11	完了	民間	
	16	西鹿児島駅（鹿児島中央駅）東口 6番街区市街地再開発事業	H10～H11	完了	民間	
	17	駐輪場の整備				鹿児島市 及び民間
		・西鹿児島駅（鹿児島中央駅） 東口自転車等駐車場の整備	H14～H16	完了		
		・中央地区自転車等駐車場の 整備	H13～	実施中		
	18	商業環境施設の整備				
		★アーケードの整備				民間
		・天文館本通り	H14～H16	完了		
		・中央駅南部地区ジョイントアーケード	H16～H17	完了		
		・納屋通り	H13～H17	完了		
		・中町コア・モール			協議調整中	
			・照国通り中町ジョイントアーケード			協議調整中
		★カラー舗装化				鹿児島市
		・ザビエル線	H11	完了		
		・千日3号線	H11	完了		
・松山通2号線		H12	完了			
・萩原小路2号線		H12	完了			
・中央町ベル通り		H11	完了			
・高野山線	H11	完了				
・天文館通2号線	H13	完了				
・諏訪小路2号線	H14	完了				
・西銀座2号線	H15	完了				
・西駅（鹿児島中央駅）西口線	H15	完了				
・天文館本通り	H16	完了		民間		
・納屋通り	H17	完了				
・中町コア・モール			協議調整中			
	★ゲートモニュメントの設置			協議調整中		

区分	番号	事業名	事業期間 (年度)	進捗状況	事業主体
商業等の活性化	19	アーケード内サイン・情報提供システムの整備		未着手	民間
	20	街路空間のアメニティ向上	H12～	実施中	民間
	13	西千石町13番街区市街地再開発事業	※再掲（市街地整備の13番に記載）		
	8	バリアフリーに配慮した歩道整備	※再掲（市街地整備の8番に記載）		
	21	いづろドームの再開発		未着手	民間
	22	駐車場の整備		未着手	民間
	23	西鹿児島駅（鹿児島中央駅）ビルの建設	H14～H16	完了	JR九州ほか
	24	西鹿児島駅（鹿児島中央駅）ビル立体駐車場の建設	H14～H15	完了	JR九州ほか
	25	休憩スペース・トイレなどの整備		協議調整中	民間
	26	シーソーシャッターや照明による夜間の演出		未着手	民間
	27	ファサード（店舗前面）が魅力的な店舗づくり		協議調整中	民間
	28	防犯対応設備の整備	H15～H16	完了	民間
	29	鹿児島中央駅南部地区再開発事業	H17～	実施中	民間
	30	鹿児島港本港区A街区暫定開発事業	H16～H17	完了	民間
	31	共通駐車券事業の拡大	H14～	実施中	民間
	32	買物情報の提供の充実	H13～	実施中	民間
	33	ハンズフリーサービスの実施		未着手	民間
	34	通信販売システムの導入		未着手	民間
	35	商店街カード事業の導入	H13～	実施中	民間
	36	共同イベント・共同販促の実施	H13～	実施中	民間
	37	個店の競争力の強化		未着手	民間
	38	一店逸品運動の導入	H15～	実施中	民間
	39	夜間性飲食店街優良店認定マーク運動の推進		未着手	民間
	40	夜間の営業時間延長		未着手	民間
	41	環境美化の推進		協議調整中	民間
	42	民間の歴史的建築物等のライトアップ		未着手	民間
	43	テナントミックスの推進	H18～	実施中	民間
	44	チャレンジショップの設置	H15～	実施中	民間
	45	公共交通利用券事業の導入	H14～	実施中	民間
	46	IT（インターネット等）関連の活用	H13～	実施中	民間
	47	宅配サービスの実施		未着手	民間
48	朝市の活性化	H16～	実施中	民間	
49	共同集配事業の実施		未着手	民間	
50	タウンモビリティ事業の実施		未着手	民間	
51	循環バスの運行	H17～	実施中	民間	

イ. 都市型産業振興プロジェクト

- ・ 情報関連産業育成支援拠点施設「ソフトプラザかごしま」の整備により、情報関連産業の育成や地元産業の情報化を支援する拠点施設としての役割を果たしている。
- ・ 対事業所支援ビジネスを含むSOHO事業者の育成支援や産学官連携セミナーの開催やインキュベーション・マネージャーを配置するなど都市型産業育成のための環境づくりに取り組んだ。

区分	番号	事業名	事業期間 (年度)	進捗状況	事業主体
商業等の活性化	52	ソフトプラザかごしまの整備	H11~H12	完了	鹿児島市
	53	都市型産業の誘致	H11~	実施中	鹿児島市
	54	事業者の支援ビジネスの振興	H13~	実施中	鹿児島市 及び民間
	55	事業者がアドバイザーを受けられる体制の整備	H13~	実施中	民間
	56	不動産情報の一元管理と情報提供		未着手	民間

ウ. かごしまアピール推進プロジェクト

- ・ ザビエル鹿児島上陸 450 周年を記念してザビエル公園を再整備したほか、九州新幹線部分開業に合わせて、市内の観光案内サインを鹿児島らしいデザインに全面リニューアルするとともに3カ国語表記とするなど、国際観光都市をPRした。
- ・ 都市景観ガイドプランを見直し、鹿児島らしい都市景観の保持と創出に取り組んだ。

区分	番号	事業名	事業期間 (年度)	進捗状況	事業主体
商業等の活性化	57	ザビエル公園の再整備	H11	完了	鹿児島市
	58	亜熱帯性樹木・花の植栽		協議調整中	鹿児島市 及び民間
	59	天文館ブランドの開発・PR		未着手	民間
	60	天文館PR（通り名）		協議調整中	民間
	61	都市景観ガイドプランの見直し	H12~H13	完了	鹿児島市
	62	鹿児島夏のイベントの開催とPR	H12~	実施中	民間

※旧基本計画に掲げられた事業のうち、H18.11 総括時点以降に事業着手したもの

番号18

- ・ 中町コア・モールアーケード及びカラー舗装化・・・H19 年度実施中（11 月完成予定）
- ・ 照国通り中町ジョイントアーケード・・・・・・・・・・H19 年度実施中（11 月完成予定）

番号21

- ・ いづろドームの再開発（民間テナントビル建設） H19 年度建設中（12 月完成予定）

2) 旧基本計画に掲げられた事業の評価と課題

表 旧基本計画の取組状況 (H18.11時点)

種 別	全 体	着手事業	内 訳		未着手 協議調整中	
			完 了	実施中		
市街地の整備改善	①交流やすらぎ空間整備プロジェクト	5	4	3	1	1
	②交通環境向上プロジェクト	7	7	4	3	0
	③都心居住促進プロジェクト	2	2	1	1	0
商業等の活性化	①商業集積高度化プロジェクト	37	21	6	15	16
	②都市型産業振興プロジェクト	5	4	1	3	1
	③かごしまアピール推進プロジェクト	6	3	2	1	3
合 計	62 (100%)	41 (66.1%)	17	24	21 (33.9%)	

※再掲の2事業は除く

平成11年に旧基本計画を策定して以降、庁内横断組織として「鹿児島市中心市街地活性化対策調整会議」を定期的で開催し、市の実施する事業についての見直しや進行管理に努めてきた。また、民間事業者、関係行政機関、有識者や地域住民等の参画を得た「鹿児島市中心市街地活性化対策推進協議会」を原則年2回開催し、旧基本計画の推進及び見直しを行ってきた。

こうしたチェック機能にも関わらず、約1/3の事業が未実施に終わった原因はどこにあったのか、また、着手事業のうち、完了及び実施中の現状や今後のあり方など、各プロジェクトごとに事業評価を行い、それらを課題として今後どのように生かしていくか検証を行った。

「市街地の整備改善」のための事業の評価

ア. 交流やすらぎ空間整備プロジェクト

- 中心市街地内に交流拠点施設の整備が進んだが、市民ニーズの強い高齢者や親子で利用できる施設の整備が計画されていなかったことから、今後はこうした少子高齢社会に対応し、市民ニーズに配慮した施設の整備が必要である。
- 本市の歴史的・文化的背景のある地域において、市民や観光客などが歴史や文化を感じられるような整備事業を現在推進しており、引き続き着実に進めていく。

イ. 交通環境向上プロジェクト

- 旧計画では、総合交通ターミナルの整備により、公共交通の結節機能の向上が図られたが、

今後は公共交通のバリアフリー化を進めるなど、更なる利用者の利便性増進を図り、中心市街地に来街しやすい交通環境づくりに取り組むことが必要である。

- 引き続き、中心市街地内の回遊性を高めるため、バリアフリーに配慮した快適な歩行者空間を確保しまち歩きを促進するとともに、まちなかの景観に配慮した電線類の地中化を図るブルースカイ計画事業等を推進していく必要がある。

ウ. 都心居住促進プロジェクト

- 市街地再開発事業の実施により、職住近接による都心居住の利便性を実感できる都市型住宅の整備が図られたが、今後も現在進められている市街地再開発事業を着実に推進するとともに、地権者等の協力を得た民間事業者による整備を促進していく必要がある。

「商業等の活性化」のための事業の評価

ア. 商業集積高度化プロジェクト

- 実施主体及び実施時期等が明確にされないまま旧計画へ掲載された事業については、結果的に未着手となっている。
- 旧計画では、「共同イベント・共同販促の実施」を位置づけて取り組んだが、中心となってコーディネートする組織（団体）が存在しなかったことから、共同の範囲が一部の商店街単位に限定された結果、PR等が不足し十分な効果が得られなかった。
- 「一店逸品運動の導入」といった商店街全体での取組みでは、郊外型の大型商業施設等との差別化や独自の商品発掘などにより実施当初は効果があったが、その後、事業本来の趣旨である継続的な取組みとして展開されておらず、効果が一過性のもので終わっている例が見受けられる。
- 天文館地区の加盟店により、共通駐車券事業及び市営電車・バス等の公共交通で利用可能な公共交通利用券事業として「天文館フリーチケット」が発行されているが、来街者アンケートによると約9割の人がその存在を知らないなど、その周知と活用実施が徹底されていないことから、事業実施のあり方等について検討する必要がある。
- アーケード等の整備は、旧基本計画においても主要事業として、国の補助制度を活用しながら年次的に整備を進めてきた結果、これらの地区ではアーケード空間を活用したアメニティ機能創出をはじめとするにぎわい創出効果が出ていることから、今後も各アーケード連携によるショッピングモール化を実現していく必要がある。

イ. 都市型産業振興プロジェクト

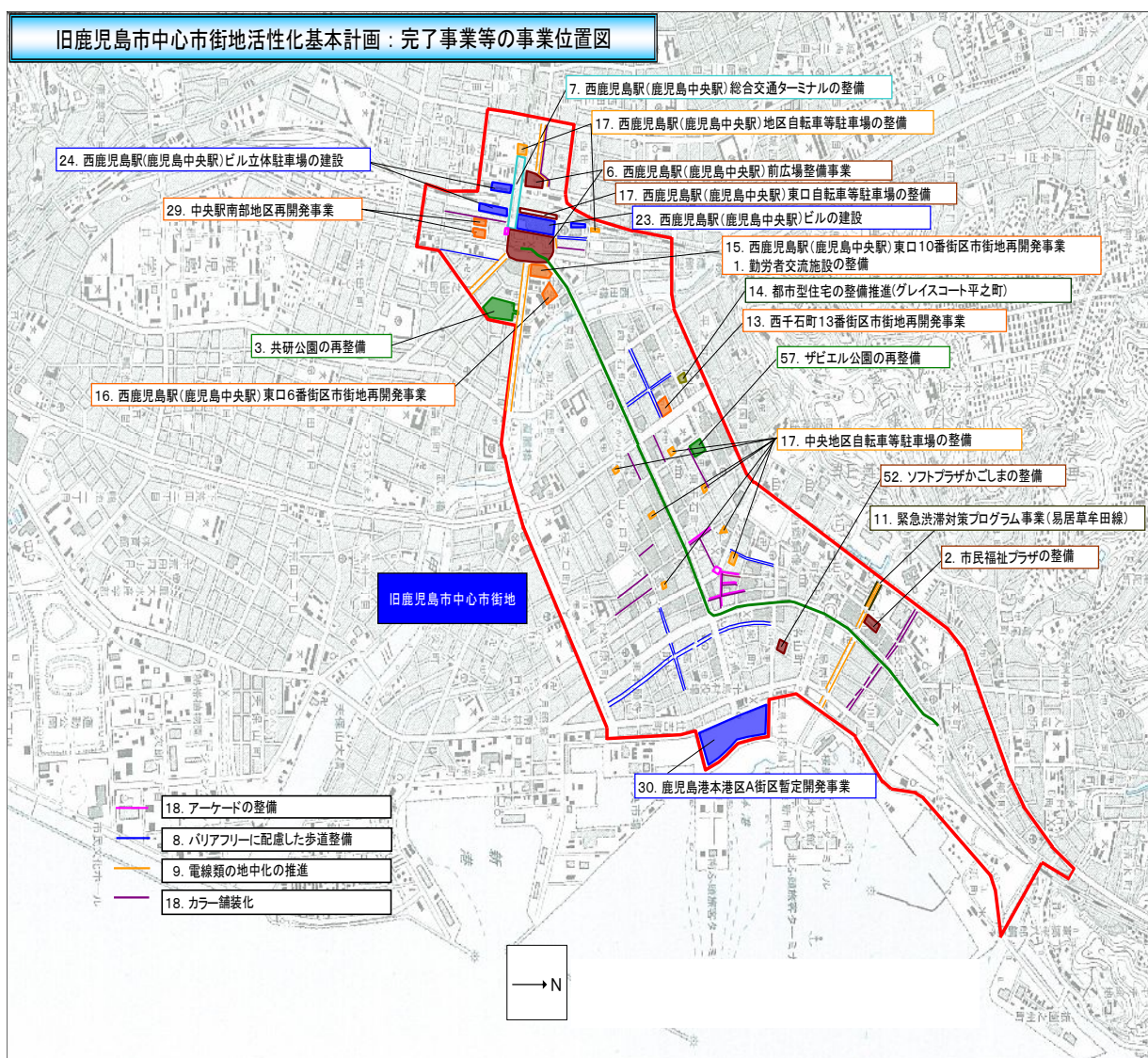
- 中心市街地における人材・情報・技術等のポテンシャルを活用し、情報関連産業等の育成を図ることから、「ソフトプラザかごしま」及び「ソーホーかごしま」を整備し、これらを拠点として、事業者等への支援を通じた新規創業等を促進してきているが、引き続き着実に事業の展開を図っていく。
- 起業を目指す人材の養成や事業者への具体的な経営アドバイスを行うなどの育成支援体制の充実により、効果的な事業運営に結びついていることから、今後も支援体制の充実・強

化を図る必要がある。

ウ. かごしまアピール推進プロジェクト

- 旧計画に掲載された都市公園整備や都市景観ガイドプランの見直しなどにより、国際観光都市にふさわしいまちづくりを推進したが、鹿児島らしさを十分にアピールするまでには至っていないことから、今後は本市の伝統的なイベントをはじめ、既存の歴史的・文化的ストックを有効に活用した取組みによるPRなどが必要である。

○ 事業位置図



3) 旧基本計画の総括と今後の課題

- ・ 旧基本計画に盛り込んだ各種プロジェクトのうち、交流拠点施設の整備や鹿児島中央駅総合交通ターミナルの整備などの市街地の整備改善が進んだ。しかし、中心市街地外への大型商業施設の出店や多様化する消費者ニーズへの対応の遅れなどにより、歩行者通行量や小売業年間商品販売額の低下など中心市街地全体の活力が低下している。
- ・ 未着手事業の原因を分析すると、事業実施時期を「短期・中期・長期」と不明確な位置づけをしていたことや、事業が構想段階のものであり、その内容に具体性がない事業も盛り込まれていたことなどが事業実施に至らなかった原因の一つと言える。従って、新基本計画の策定にあたっては、実施主体、スケジュールの明確化など事業の実現可能性を重視し、まちの活性化に資する事業の厳選を行う必要がある。
- ・ 旧基本計画の反省を踏まえ、新基本計画の策定にあたっては、施策を確実に実現するための事業推進体制及び施策の進行管理のためのチェック機能の整備・充実を図るとともに、明確な活性化のための目標設定を行って施策を実現していく必要がある。
- ・ 近年の相次ぐ中心市街地外への大型店の出店を受け、中心商店街においてはこうした大型店との差別化を図った取組みが求められる。
- ・ 今後は多様な民間主体によって構成される中心市街地活性化協議会を中心として、地域全体でまちづくりの課題に取り組む必要があることから、民間活力の更なる喚起と結集によりまちづくりを推進していくことが望まれる。

③ 鹿児島市都心部地区都市再生整備計画（平成 18 年 3 月策定）

平成 16 年 3 月の九州新幹線鹿児島中央・新八代間の開業は、予想以上のエネルギーを生み出し、鹿児島ににぎわいと活気をもたらし、人・もの・情報の交流機会が拡大しつつある。

また、鹿児島中央駅の駅ビルやウォーターフロントにおける新たな商業施設の開業の一方で、谷山地区や与次郎ヶ浜地区など天文館地区以外への大型商業施設の相次ぐ出店など、中心市街地を取り巻く環境も大きく変化してきている。

さらに、人口減少時代や超高齢社会の到来など激変する今後の環境変化に対応し、本市が南の交流拠点都市としてさらに発展していくためには、その核となる都心部の整備をより総合的・一体的に進めることが喫緊の課題となっている。

そこで、計画期間の半分を経過していた旧基本計画をベースに、平成 22 年度末の九州新幹線鹿児島ルート の全線開業に向けて、新幹線の部分開業効果を踏まえ、また、今後の経済社会環境の変化に対応する新たな取組みを追加した鹿児島市都心部地区都市再生整備計画（以下、「都市再生整備計画」という。）を平成 18 年 3 月に策定した。

平成 22 年度までの 5 年間を計画期間として、都心部のさらなる活性化を図るため、国土交通省のまちづくり交付金を活用した各種事業を総合的・一体的に実施しているところである。

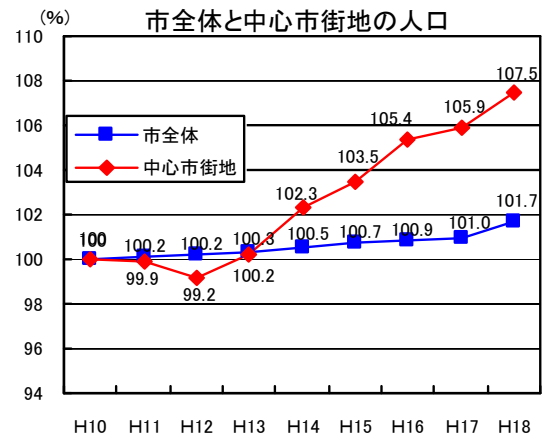
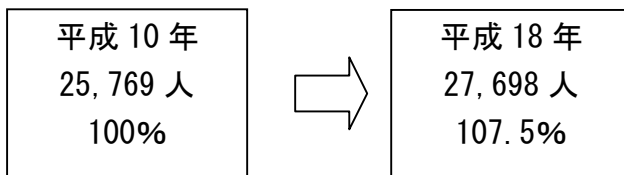
(4) 地域の現状に関する統計的なデータの把握・分析

① 社会環境の変化

1) 市全体と中心市街地の人口

本市の人口は、平成16年11月の吉田町、桜島町、喜入町、松元町及び郡山町との合併の要因を除いても増加傾向にある。(平成17、18年は旧鹿児島市で比較)

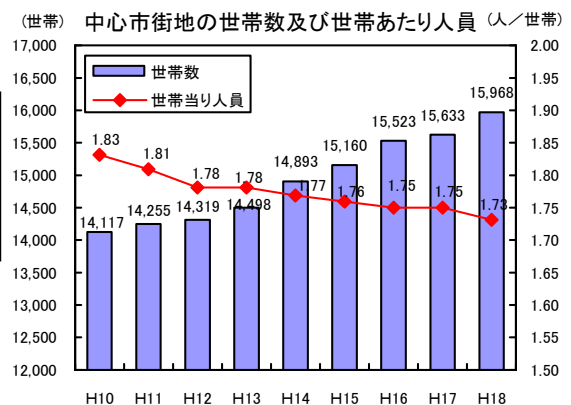
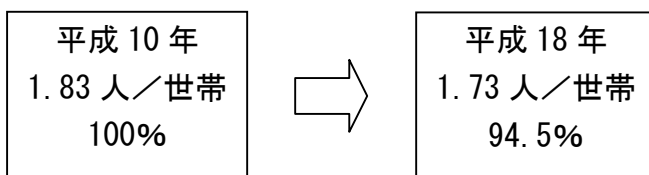
新鹿児島市中心市街地活性化基本計画のエリアの中心市街地の人口については、平成10年以降平成12年まで減少傾向にあったが、平成12年の25,555人(平成10年に対して99.2%)を境に、それ以降増加傾向に転じており、全国の主要都市の中心市街地人口が減少傾向にあるなかで稀有な例となっている。



(資料：住民基本台帳)

2) 中心市街地の世帯数及び世帯当たり人員

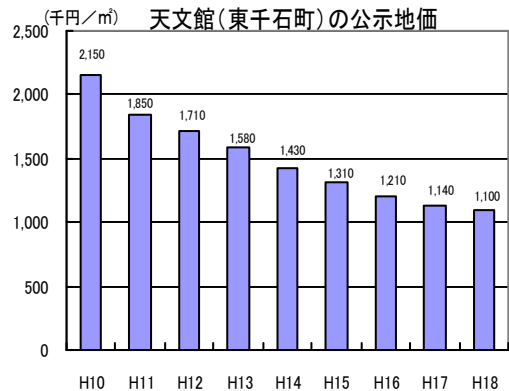
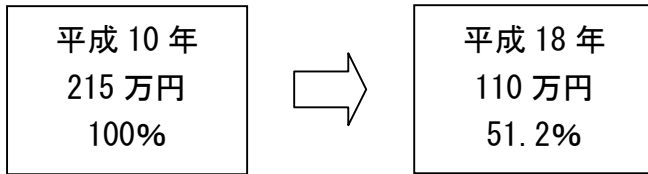
中心市街地の世帯数は、平成10年から一貫して増加している。中心市街地における人口が増加傾向にあるなか、それを上回る世帯数の増加が続いていることから、1世帯あたりの人員は減少傾向にあり、核家族化や単身世帯化が進んでいることが伺える。



(資料：住民基本台帳)

3) 中心市街地の地価（天文館（東千石町）の公示地価）

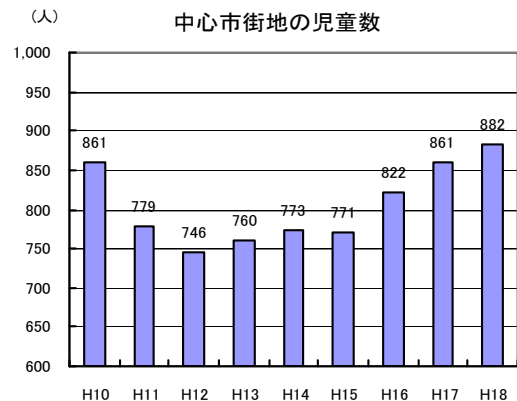
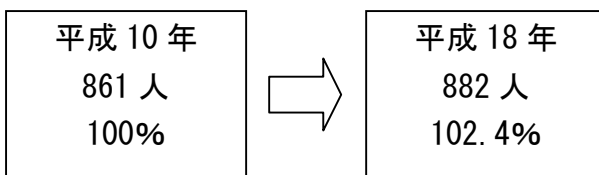
中心市街地の地価は下落が続いており、商業地区において最も地価の高い東千石町の公示地価は、平成18年には平成10年の約半分となっている。



(資料：国土交通省地価公示)

4) 中心市街地の児童数

児童数の推移をみると、全市では少子化の影響から児童数の減少傾向が続いているのに対して、中心市街地（計画区域内）の名山小、山下小、中洲小においては、減少傾向から平成12年を境に増加傾向に転じている。

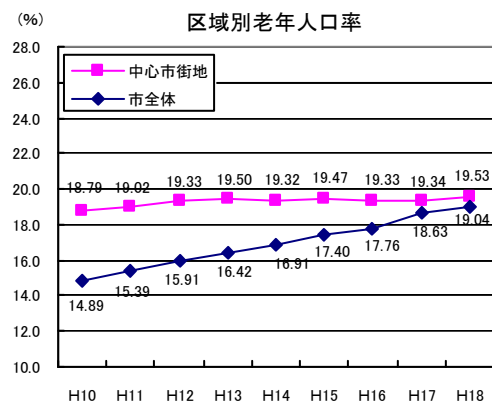
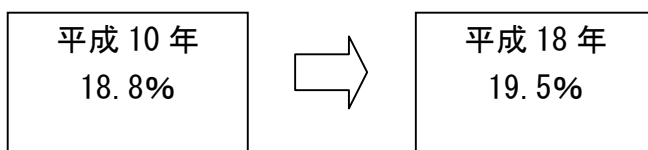


(資料：市教育委員会)

5) 中心市街地の老年人口率

平成10年における中心市街地の老年人口（65歳以上）率は、市全体の平均を大きく上回る数値を示していた。その後、本市の老年人口率が増加し続けるなか、中心市街地においては横ばい・微増となっており、高止まり状態が続いている。

本市及び中心市街地の老年人口率の割合は、将来人口推計（厚生労働省、国立社会保障・人口問題研究所）で示されている全国的な傾向と同様、今後着実に増加し、超高齢社会（高齢化率20%以上）を迎えることが予想される。



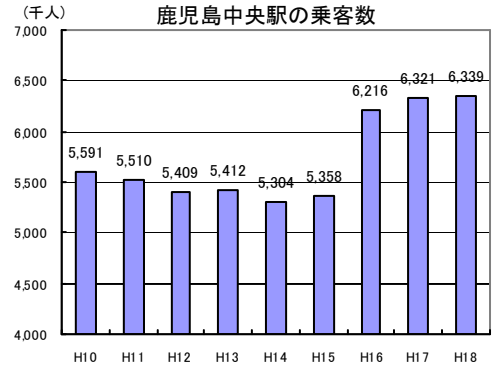
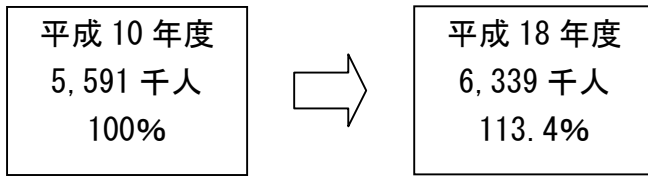
(資料：住民基本台帳)

②都市環境の変化

1) 鹿児島中央駅の乗客数

平成 16 年 3 月 13 日に鹿児島中央駅・新八代駅間で、九州新幹線が部分開業したことにより、これまで博多駅まで約 4 時間かかっていたものが、最短 2 時間 12 分で移動可能となり、鉄道の高速化による時間短縮効果がもたらされた。

鹿児島の陸の玄関である鹿児島中央駅の乗客数は、平成 14 年度まで緩やかな微減傾向にあったが、平成 16 年の九州新幹線部分開業後は 600 万人台に乗客数が大幅に増加し、その傾向は現在も続いている。



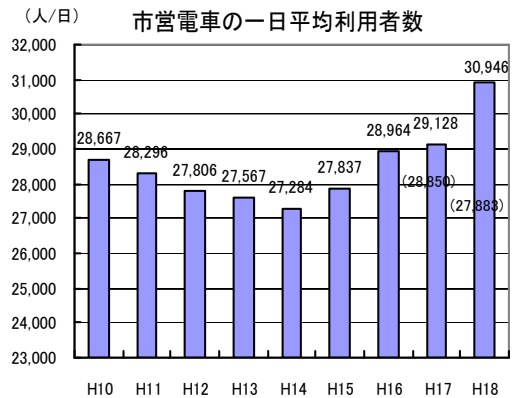
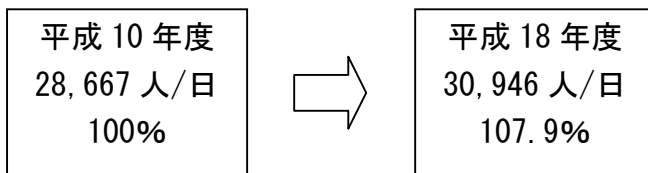
(資料：JR 九州鹿児島支社)

2) 市営電車の一日平均利用者数

市営電車の 1 日平均利用者数は、前述の鉄道の利用状況と同様に、平成 14 年度まで減少傾向にあったが、平成 15 年度から増加傾向に転じた。

平成 16 年 3 月の九州新幹線の部分開業、駅ビル「アミュプラザ鹿児島」の開業、さらにはウォーターフロント地区の「ドルフィンポート (商業施設)」の開業等に対応して、運行間隔の短縮や増便などによるダイヤ見直し、ICカードの導入による利用者のサービス向上、さらには、新型低床電車の導入等が利用者の増加につながっていると考えられる。

市営電車は、人や環境にやさしい公共交通であること、また、市営電車自体が本市の観光資源であることから、中心市街地の回遊性や活性化に有効な公共交通機関である。



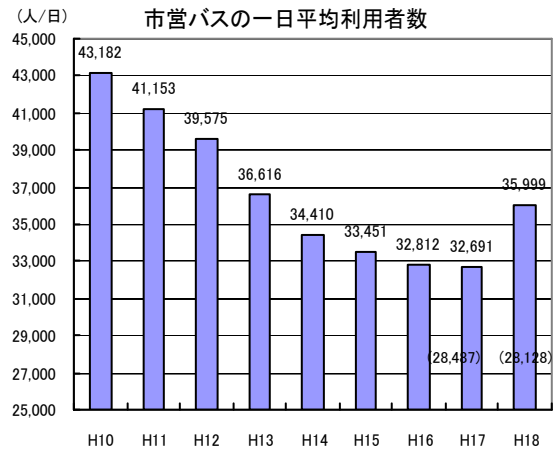
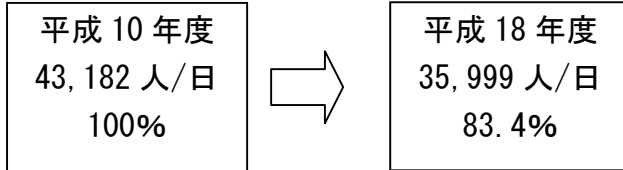
※H17、18は敬老パス一部負担利用者を含む。()内は含まない。

(資料：市交通局)

3) 市営バスの一日常利用者数

ほとんどの路線が中心市街地を発着または経由する市営バスの1日平均利用者数は平成10年度以降年々減少していたが、この数年、その傾向は緩やかに推移している。

また、平成18年3月から、敬老パスによる一部負担利用者の把握が可能となり、それを加算すると平成18年度は、35,999人となり、平成17年度を大きく上回っている。

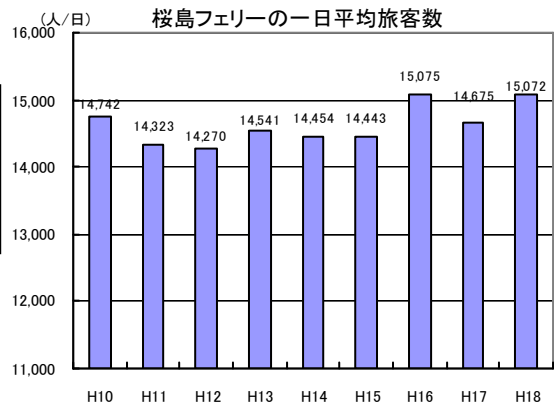
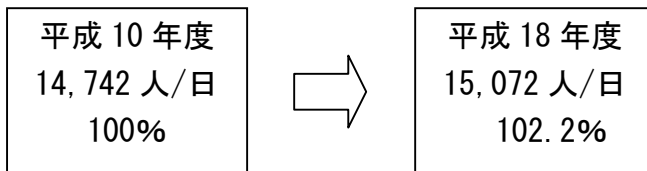


※H17、18は敬老パス一部負担利用者を含む。()内は含まない。

(資料:市交通局)

4) 市営桜島フェリーの一日常利用者数

桜島フェリーは、桜島住民の中心市街地への唯一の公共交通であるとともに、観光客の桜島へのアクセス手段であり、さらには、大隅半島と薩摩半島を繋ぐ人・物流の重要な交通・輸送手段であることから、その役割は中心市街地の発展にも大きな影響を与えている。



(資料:市船舶部)

参考)

- ・平成16年11月の旧桜島町との合併により、本市が引き継ぎ、市営フェリーとして事業を開始し、現在、船舶6隻を所有、24時間運航を実施。
- ・平成18年度年間旅客約550万人、車両約160万台もの世界屈指の輸送量を誇る。

5) 市営観光周遊バス（カゴシマシティビュー）、定期観光バスの利用者数

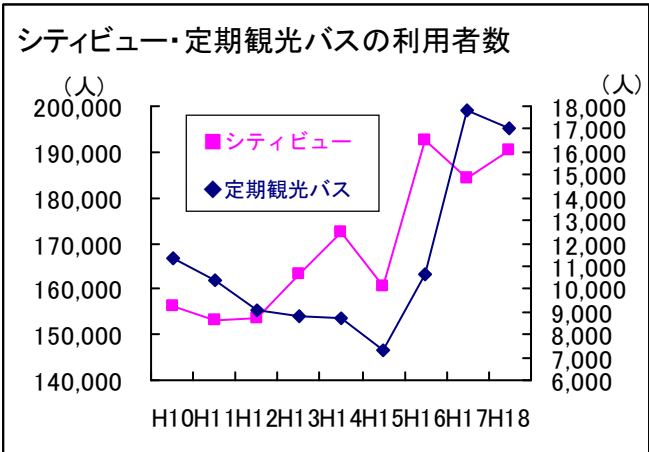
市内の主要観光スポットを巡るカゴシマシティビュー（平成6年3月運行開始）と、市内の歴史探訪と桜島遊覧の2コースを運行する定期観光バスの利用者数は、九州新幹線部分開業後、堅調に増加している。

○カゴシマシティビューの利用者数

平成10年度 156,100人 100%	⇒	平成18年度 190,210人 121.9%
----------------------------	---	------------------------------

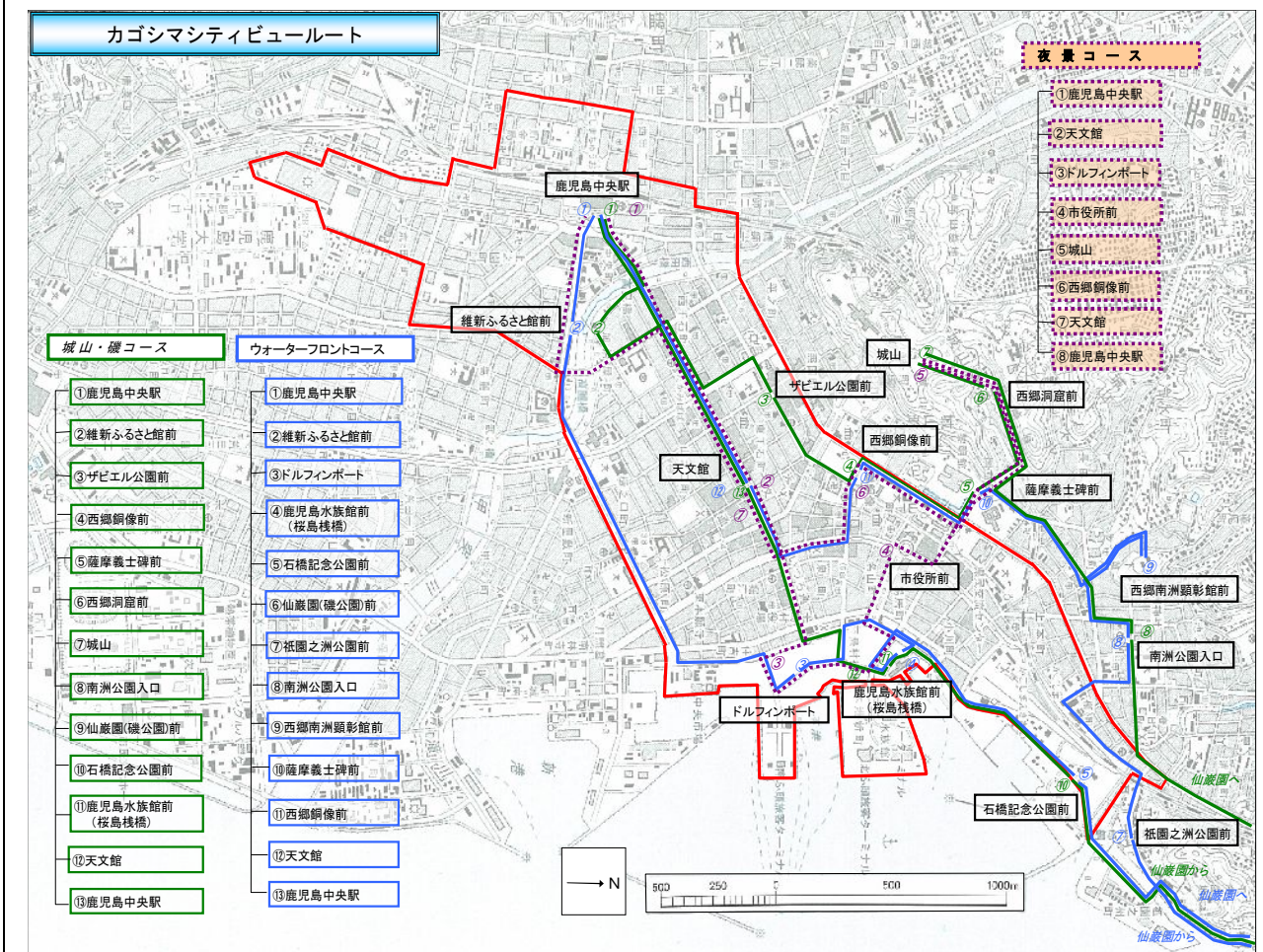
○定期観光バスの利用者数

平成10年度 11,329人 100%	⇒	平成18年度 17,047人 150.5%
---------------------------	---	-----------------------------



(資料：市観光統計)

※ ただし、H16年11月以前の旧桜島町営定期観光バスの利用者数を含まない数値である。

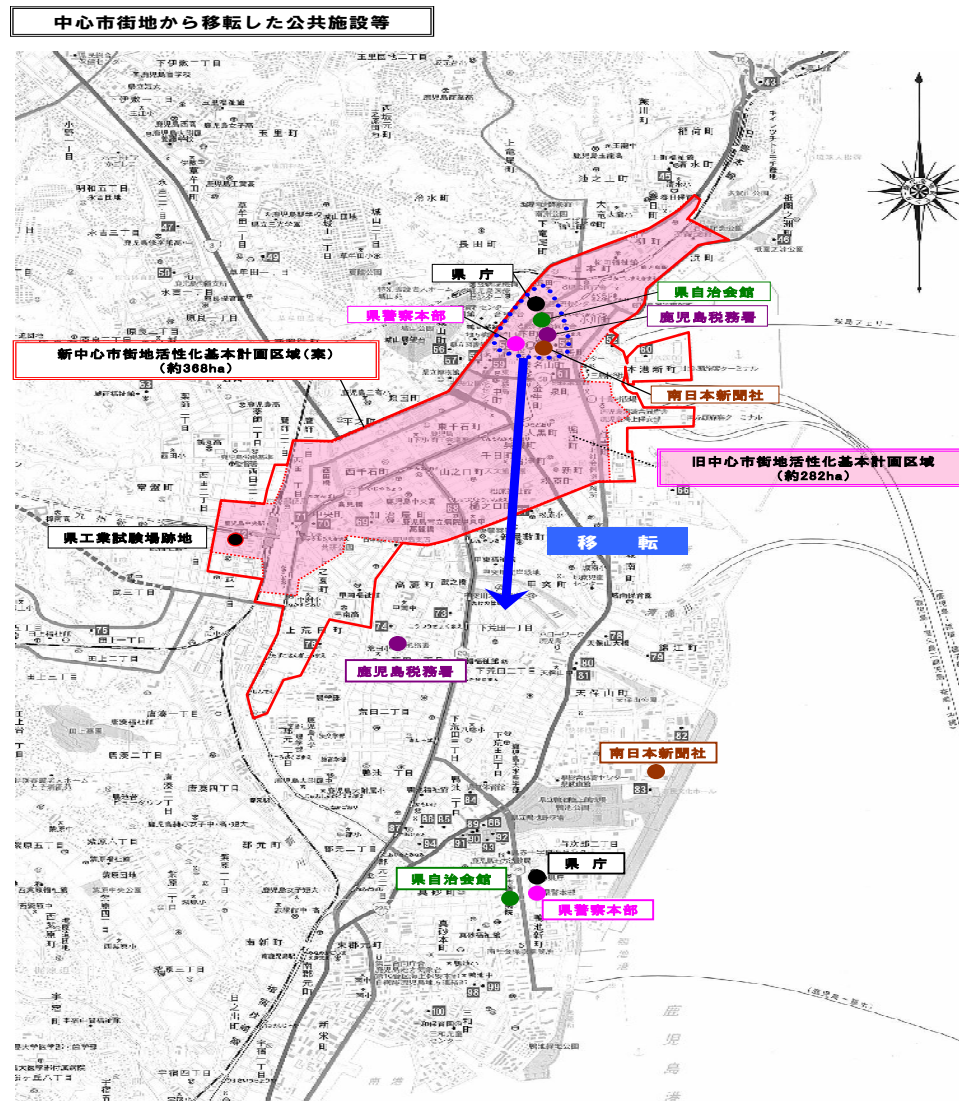


6) 中心市街地から移転した公共施設等

近年、中心市街地からの主な公共施設等の区域外への移転状況は下表のとおりである。県庁等が与次郎ヶ浜地区に移転したが、それらの跡地には公共施設を整備するなど、都市機能やにぎわいと活力の低下を生じさせないための対応を行っている。しかし、鹿児島中央駅に隣接する県工業試験場跡地や市役所に隣接する県警察本部跡地については、利用計画が未定である。なお、県工業試験場跡地については、周辺街区を含め、現在、鹿児島中央駅西口地区開発連絡会（鹿児島県、九州旅客鉄道㈱、日本郵政㈱及び鹿児島市）において、活用策の検討が進められている。

○中心市街地から移転した公共施設等

施設名	移転年	敷地面積(m ²)	職員数等	跡地利用
県庁	H8	約 23,170	約 2,200 人	県民交流センター
県警察本部	H8	約 3,685	約 700 人	未定
県自治会館	H8	約 2,338	年間宿泊者:約 23,000 人	消防庁舎・
			会議:約 3,000 回	かごしま市民福祉プラザ
南日本新聞社	H13	約 3,583	約 560 人	市役所みなと大通り別館 及び駐車場
鹿児島税務署	H13	約 2,352	約 200 人	



7) 中心市街地に整備された新たな都市機能施設等

平成 10 年以降、中心市街地に整備された主な都市機能施設は下表のとおりである。前述の公共施設等の移転を受けて、跡地活用等により整備された公共施設に加え、鹿児島中央駅周辺やウォーターフロント地区の整備により新たな商業施設がオープンして、中心市街地のにぎわい拠点が生まれている。

○中心市街地に新たに整備された主な都市機能施設（H10 年以降）

施設名	設置年	備考	
鹿児島市勤労者交流センター	平成 12 年	公共施設（市）	市街地再開発ビル保留床取得
消防庁舎・かごしま市民福祉プラザ	平成 12 年	公共施設（市）	県自治会会館跡地
ソフトプラザかごしま	平成 12 年	公共施設（市）	
かごしま県民交流センター	平成 15 年	公共施設（県）	県庁跡地
ソーホーかごしま	平成 16 年	公共施設（市）	旧南日本新聞社ビル活用
市役所みなと大通り別館	平成 16 年	公共施設（市）	旧南日本新聞社ビル活用
駅ビル（アミュプラザ鹿児島）	平成 16 年	商業施設（民間）	鹿児島中央駅ビル
ドルフィンポート	平成 17 年	商業施設（民間）	鹿児島港本港区

③経済環境の変化

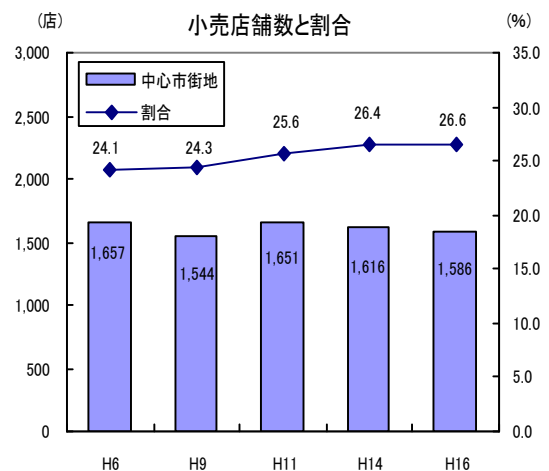
1) 中心市街地の小売店舗数

市全体の小売店舗数が減少傾向にあるなか、中心市街地の小売店舗数も、平成 9 年まで減少傾向にあったが、平成 11 年調査では 1651 店まで増加したものの、再び微減傾向となっている。その一方、中心市街地の小売店舗数の市全体に対する割合は平成 6 年調査以降、微増傾向にあり、中心市街地への小売店舗の集積が伺える。

平成 6 年
1,657 店
100%



平成 16 年
1,586 店
95.7%



(資料：商業統計調査)

2) 中心市街地の小売業年間商品販売額

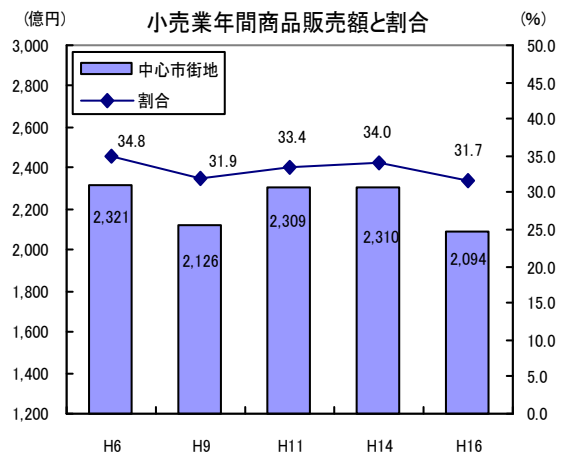
中心市街地の小売業年間商品販売額は、本市全体の3割強を占めているが、平成11年に減少から増加に一時転じたものの、直近の平成16年商業調査では平成6年の90.2%の2,094億円まで減少している。

また、平成16年9月にアミュプラザ鹿児島、平成17年4月にドルフィンポートの商業施設が中心市街地内にオープンするとともに、中心市街地外への大型商業施設の相次ぐ出店など、本市の商業を取り巻く状況に大きな変化が生じている。

平成6年
2,321億円
100%



平成16年
2,094億円
90.2%



(資料：商業統計調査)

3) 中心商店街の平均歩行者通行量

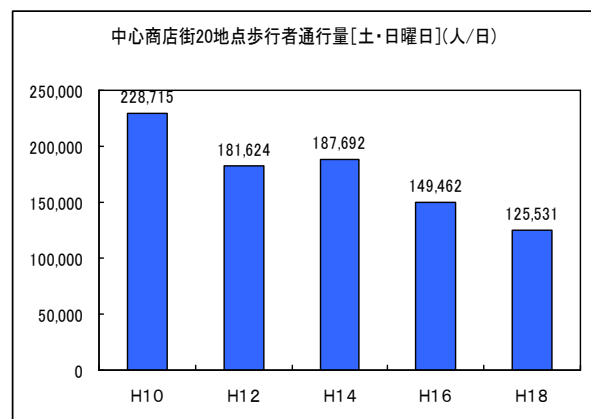
中心商店街(20地点)の1日平均歩行者通行量(土曜日、日曜日)は、高い水準を維持していたが、平成18年の調査においては、天文館地区にあった映画館の閉館や、大型商業施設の中心市街地外への出店等の影響もあり、平成10年と比較して45.1%の大幅な減少となっている。

今後も、中心市街地外における大型商業施設の立地、さらには消費者ニーズの多様化などにより、中心市街地の商業環境が大きく変化することが懸念される。

平成10年
228,715人/日
100%



平成18年
125,531人/日
54.9%



(資料：市商店街歩行者通行量調査・市企業振興課)

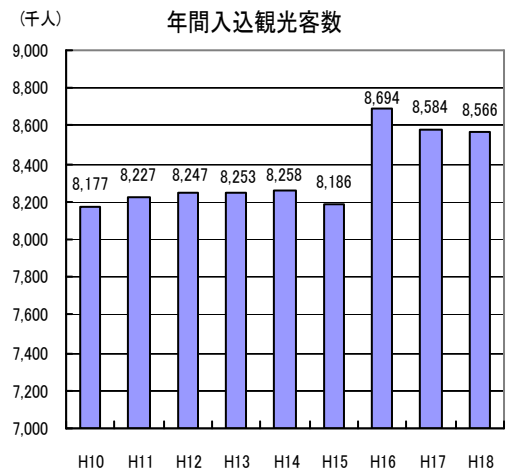
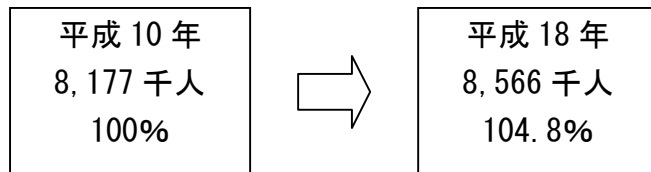
4) 年間入込観光客数及び年間宿泊観光客数

本市の年間入込観光客数は、平成10年以降、おおむね820万人台で推移してきていたが、平成16年3月の九州新幹線の部分開業により、平成16年は869万4千人を記録し、その後は微減傾向にあるものの、850万人台を維持している。

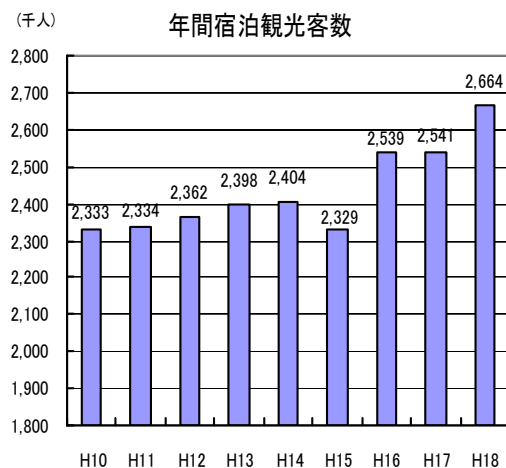
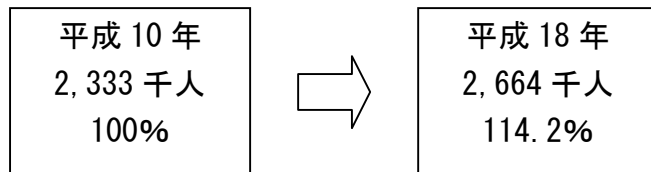
九州新幹線の利用者は引き続き好調であるが、平成18年は前年に比べ1万8千人減少し、年間入込観光客数は2年連続の減少となっている。

また、平成18年の年間宿泊観光客数は、昭和50年以降では最高だった平成17年の254万1千人を12万3千人上回り、266万4千人であった。

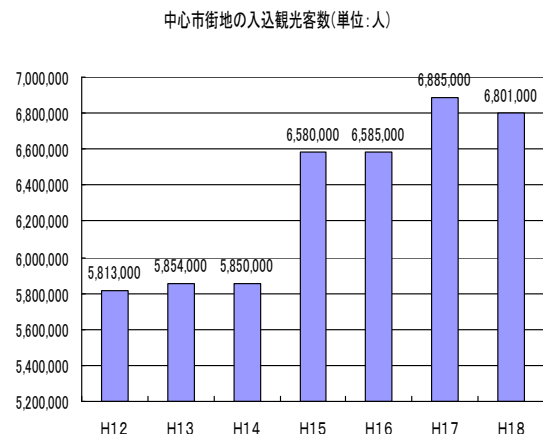
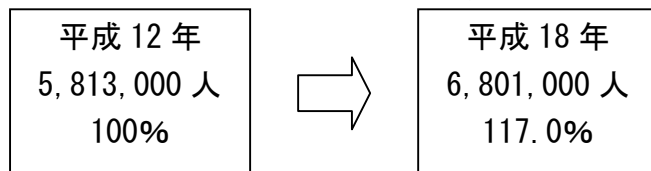
○年間入込観光客数の推移



○年間宿泊観光客数の推移



○中心市街地の年間入込観光客数の推移



(資料: 市観光統計)

[3] 地域住民のニーズ等の把握・分析

(1) 九州新幹線及び駅ビル開業に伴う影響等調査報告書（平成17年10月）

同報告書は、平成16年3月の九州新幹線の部分開業や同年9月の駅ビル「アミュプラザ鹿児島」のオープンが本市の地域経済に与えた影響や、九州新幹線の全線開業時のストロー現象などの影響及びまちづくりに対する方策を検討するために、アンケート調査を行った結果を整理したものである。

- ・ 調査時期：平成17年7月4日～7月20日
- ・ 調査対象：地元商業者（商店街代表者、商店主）・消費者（市内及び近隣自治体の居住者）・観光客（県外居住者、市内宿泊客）・事業所（県外企業、市内事業所）・有識者（県内及び県外居住者）
- ・ 調査方法：郵送調査及び配付回収
- ・ 調査数及び回答率：（全体6,850件、回答数2,711件、回答率39.6%）

① アンケート調査結果

1) 「九州新幹線の開業による鹿児島市の商業への影響について」

【全線開業時のプラス効果】

- ・ アミュプラザ、天文館、ドルフィンポートの回遊性向上による経済効果
- ・ 来鹿人員の増加による商業施設やホテル、観光事業等のビジネス拡大
- ・ 若者の入込み増加、関西以西からの入込みの増加、北部九州との交流増大
- ・ 観光資源や受入れ態勢の整備、情報発信の向上により観光関連の来街者の売上増加

【全線開業時のマイナス効果】

- ・ 中央駅一番街等の既存商店街の経営的苦戦
- ・ 福岡へのストロー現象
- ・ 宿泊客が日帰り客になることが予想される

2) 「鹿児島市がどのような街になれば、観光客に対して大きくアピールできるか」

- ・ 行政と住民が一体となった景勝地や市街地の美観の維持、夜間の繁華街における防犯対策の強化
- ・ わかりやすい観光案内所や案内板の設置、観光スポット間の回遊性強化
- ・ 住民が自分のまちに誇りと愛着を持ち、懇切丁寧に対応できるホスピタリティ
- ・ 観光客に対するもてなしは「物のサービス」だけでなく「心のサービス」の重要性
- ・ 安心安全なまちづくり
- ・ 夜中までまち全体が明るく、ゆったりと安心して楽しめる都市環境づくり
- ・ 路面電車をもっと活用した歩けるまちづくり

3) 「九州新幹線の開業による鹿児島市の観光への影響について」

【全線開業時のプラス効果】

- ・ 福岡からだけでなく、中国、関西、関東方面からの旅行者の増加
- ・ 移動時間短縮によるツアーの増加による観光客の増加
- ・ ばらばらだった観光サービスから「九州はひとつ」という観光戦略の展開

- ・ 韓国、中国など東アジアからの観光客の増加

【全線開業時のマイナス効果】

- ・ 通過観光地になる恐れ
- ・ 観光全体のブラッシュアップがないとリピーター確保が困難で持続的発展は危うい
- ・ コンサートや芝居観賞など週末に若者層が福岡へ流出

②調査結果からの課題等

1) 「商業振興に関する課題・問題点」

- ・ 商業者の新幹線開業への期待度は高いものがあるが、部分開業時の来店客数や売上高への影響はプラス、マイナス両方の影響が見られ、また、その影響は中央駅地区や中央地区で顕著である。全線開業時にはプラス影響をいかに増加させるか課題である。
- ・ 商業者は新幹線開業への対策の必要性は感じつつも具体策が取れていない。実際、部分開業時に対策を取った商業者の6割以上が効果を認めていることから、今後も引き続き対策を取ることが必要である。
- ・ 新幹線を利用して福岡方面へ買物に行った理由をみると、商品の豊富な品揃え、百貨店やショッピング街など魅力的な商業施設の集積を上位にあげており、消費者ニーズの的確な把握が求められている。
- ・ 中央駅地区と中央地区の回遊性の向上が急がれる。

2) 「観光振興に関する課題・問題点」

- ・ 鹿児島における「温泉」、「景勝地めぐり」、「旧跡・史跡めぐり」、「食べ歩き」などの観光資源のPRを効果的に行い、来訪に結びつけることが課題である。
- ・ 魅力ある観光資源の体験により、観光都市「鹿児島市」を印象付け、リピーターに結びつけていくことが課題である。
- ・ 今後の情報化社会の進展を考えると、消費者ニーズにあわせたインターネットによる情報発信の充実が必要である。
- ・ 「周辺観光地との交通アクセスが便利な街」、「独特の文化や歴史を体感できる街」が本市への訪問回数が増えるための条件として多く、また「案内が分かりやすく歩いて楽しい街」も比較的多いことから、鹿児島独自の広域的かつ利便性の高いまちづくりが望まれている。

③今後の商業振興及び観光振興の方策・提言

1) 「新幹線全線開業に向けた商業振興の取り組み方向」

ア. 新幹線開業による交流人口の増大を商業振興に結びつける

- ・ 地域独自の特産品や飲食メニューの開発・提供に取り組む個店の導入や店舗展開の促進、「わかりやすい公共交通の案内」や「商店街マップ等による商店街のPR」、心から歓迎する意識や姿勢の醸成など「もてなし」の取り組みなどによって新幹線全線開業によるさらなる交流人口の拡大を商業振興に結びつけることが重要である。

イ. 消費者ニーズに対応した商業機能の充実を図る

- ・ 南九州の中心商業地としての地位を高めるため、消費者ニーズに対応した魅力ある個

店づくり、商店街づくりを行うなど、商業機能の充実を図ることが重要である。

ウ. 中心市街地の回遊性を高める

- ・ 駅ビルと駅周辺商店街、中央駅地区と天文館地区との回遊性を高めるため、人々を歩かせる仕掛けづくり等に取り組むことも必要である。

エ. 開業効果をまちづくりに生かす

- ・ 新幹線の全線開業により都市間競争はますます激化することが予想されるが、これに対応するためにも開業効果を生かした、観光客や市民にとってさらに魅力あるまちづくりを進めることが重要であり、商業関係者、地域住民、行政の協働によって実効ある施策の実現が望まれる。

2) 「新幹線全線開業に向けた観光振興の取り組み方向」

ア. 観光振興による地域経済の活性化を図る

- ・ 時間短縮による集客エリアの拡大、交流人口の拡大による観光客の増加やこれに伴う多様な観光需要が発生することが見込まれる。観光の振興は、宿泊、飲食だけではなく、交通機関、特産品、娯楽、サービス等他の産業への波及効果が大きいことから、さらに魅力的な観光都市づくりを進めることにより地域経済の活性化を図る必要がある。

イ. 観光客に優しいホスピタリティに満ちたまちづくりを進める

- ・ 新幹線の開業効果を持続させるためには、観光客にやさしいホスピタリティに満ちたまちづくりを市民、行政、商店街等が一体となってソフト、ハード両面から取り組む必要がある。

ウ. 南九州観光の拠点機能を高め、広域国際ネットワークを形成する

- ・ 陸、海、空の高速交通体系の拠点性を生かし、鹿児島県内の観光地や離島、宮崎県までを含めた各種の観光情報の発信などをさらに強化する取り組みが必要である。

エ. 観光都市にふさわしい景観形成、独自の風土・食文化を生かしたまちづくりを行う

- ・ 観光都市にふさわしい都市景観を形成し、地域独自の自然や観光資源を生かしたまちづくりに取り組む方策が必要である。

オ. 効果的な観光PR戦略を策定する

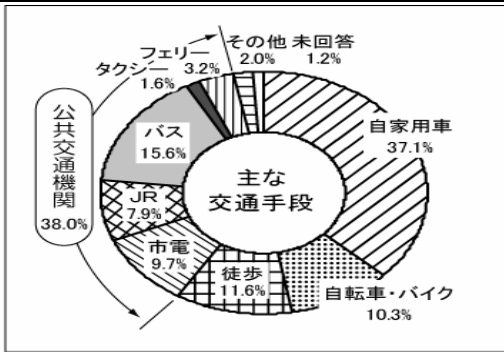
- ・ ターゲットとなる地域への基本戦略や誘客方針に合わせた効果的な観光PR戦略を策定する必要がある。

(2) 天文館中央地区アメニティ空間づくり社会実験報告書（平成 18 年 2 月）

多様な顔を持つ天文館地区商店街において来街者へのニーズ調査を通じて、よりゆとりや楽しみを持ってもらえるような魅力的で快適な商業空間、賑わいとハイアメニティなまちづくりを推進するために、国土交通省の支援を得て社会実験を行い、来街者を対象にヒアリング調査を行った結果を整理したものである。

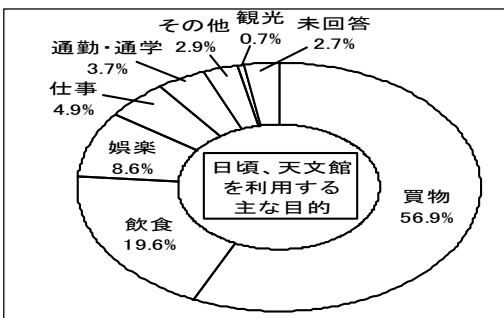
- ・ 調査日時：平成 17 年 11 月 5 日（土）、6 日（日） 11：30～18：00（6.5 時間）
- ・ 調査対象：来街者に対する街頭ヒアリング調査
- ・ 調査数及び回答率：（全体 500 件、回答数 474 件、回答率 94.8%）

こちらまで来た主な交通手段は何ですか？（複数回答、全 507）



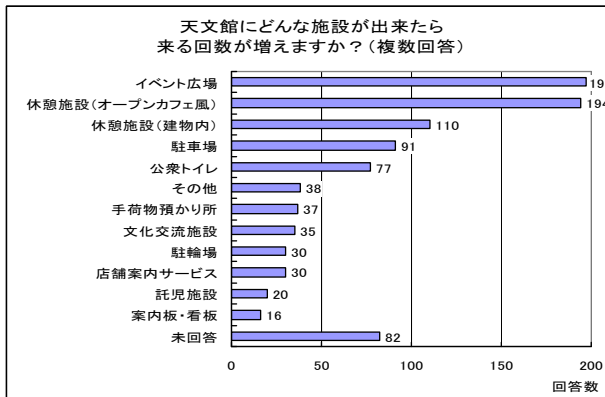
・主な交通手段は、自家用車及びバスや市電等の公共交通機関の利用が、それぞれ約 40%を占めている。

日頃、天文館を利用する主な目的は何ですか？（複数回答、全 592）



・天文館を利用する主な目的は買物が全体の約 60%を占めている。
 ・その他の目的としては、“友人との交流のため”に来街している意見が多かった。

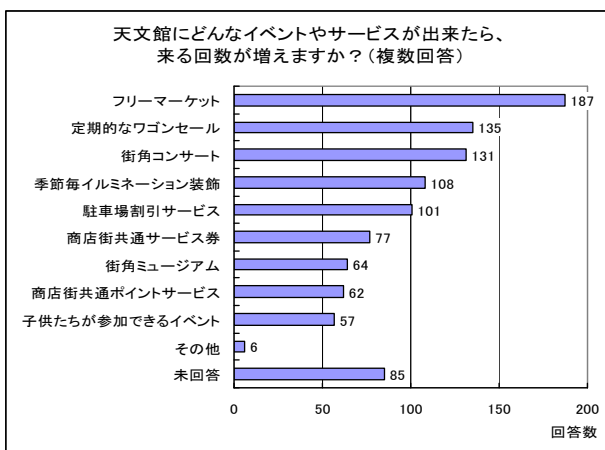
どんな施設が出来たら、天文館に『来る回数』が増えますか？



・来る回数が増えるために天文館に欲しい施設ベスト 3
 1位『イベント広場』
 2位『休憩施設(オープンカフェ風)』
 3位『休憩施設(建物内)』
 ・年代別にみても欲しい施設の上位は、順位の前後があるものの同様な意見である。

〔※上記表内の数字は回答者数〕

どんなイベント(催し物)やサービスが出来たら、天文館に『来る回数』が増えますか？



・来街者数が増えるために天文館に欲しいイベントやサービス ベスト 3
 1位『フリーマーケット』
 2位『定期的なワゴンセール』
 3位『街角コンサート』
 ・その他の欲しいイベントやサービス(自由意見)
 イベント、オープンカフェ、映画の割引、試食サービス、歌やおどりのイベント、高知のよさこい祭りのような年齢を問わず楽しめるイベントや祭り

(※上記表内の数字は回答者数)

[4] 中心市街地活性化の課題分析と中心市街地活性化の必要性

(1) 中心市街地活性化の課題分析

中心市街地の現状についての社会、都市及び経済環境に関する統計的なデータの把握・分析結果やこれまでの取組み・検証等から、今後の中心市街地活性化のための課題について整理すると、以下のとおりである。

① 社会環境の変化に関わる課題 ※ ○は活性化を促進する因子 ●は活性化を阻害する因子を示す

- 平成 12 年以降、中心市街地人口・世帯数は増加
- 児童数も中心市街地では近年増加
- 本市の高齢化率は上昇傾向、中心市街地は高止まり
- 人口減少・少子高齢化の進行

近年、中心市街地の人口・世帯数は活発なマンション建設等を反映して増加に転じており、今後、本格的な人口減少社会を迎え、都市活力を維持していくために、一層の人口定着を図る必要がある。また、同様に近年、児童数も増加傾向で推移している。一方、高齢化率も市全体と比較すると依然として高い状況にある。今後もさらに進むであろう少子高齢化を考慮すると、子供から高齢者まですべての人にやさしいまちづくり、生活支援型の都市機能の充実や、安全・安心で快適な居住環境の整備が必要である。

あわせて、周辺の居住環境に配慮したマンション建設や、低・未利用地の有効活用を促進するなど、良質な都市型住宅の供給を誘導して街なか居住を推進する必要がある。

② 都市環境の変化に関わる課題 ※ ○は活性化を促進する因子 ●は活性化を阻害する因子を示す

- 九州新幹線部分開業に伴う交流人口の増大
- 新たな公共施設や商業施設等の立地による都市機能の増進
- 鹿児島中央駅の駅前広場整備等による交通結節機能の向上
- 天文館における映画館の閉館による娯楽文化機能の低下
- 中心市街地内の回遊性の低下（商店街歩行者通行量の減少）
- 低・未利用地の増加（平面時間貸駐車場の増加）
- 中心市街地の慢性的な交通渋滞ポイント

九州新幹線鹿児島ルートの中線開業など、広域高速交通体系の整備により、交流人口がさらに増大し、都市間競争はますます激化することが予想されることから、それらに対応するため、気軽にまち歩きを楽しめる回遊性の高いまちづくりを進め、かごしまの特性を生かした都市型・滞在型観光の推進などにより交流人口のさらなる増大を図る必要がある。

また、鉄道・バス・市営電車などの公共交通機関の利便性の一層の向上により、来街しやすい交通環境づくりを図る必要がある。

さらに、これまで整備してきた観光施設や公共施設等を最大限活用するとともに、新たな都市福利施設の充実による市民サービスの向上を図る必要がある。

③ 経済環境の変化に関わる課題 ※ ○は活性化を促進する因子 ●は活性化を阻害する因子を示す

- 商店街等による自発的まちづくりへの取組み（We Love 天文館協議会等）
- 小売業年間商品販売額の減少

●中心市街地歩行者通行量の減少

●大型商業施設の中心市街地外への出店

●消費者ニーズの多様化・購買行動の変化（TVショッピング・インターネット販売等）

本市の中心市街地においては、老舗大型店と周辺商店街等が中心商業集積地を形成し、競争と協調のもと商業活動が行われてきているが、近年の大型商業施設の中心市街地外への出店等により、中心市街地の相対的な地位の低下が懸念されている。

また、区域内の居住人口の増加が、中心商店街の活性化に結びついていない状況を踏まえ、今後、中心市街地の求心性と活力を維持・向上させるため、大型店や商店街等が一体となったハード・ソフト両面での集客性と魅力を持つ商業機能の充実が必要であるとともに、多様な交流と賑わいを育む仕掛けづくり（情報発信、イベント開催等）が必要である。

④その他の要因に関わる課題

地形的な制約などにより、本市の市街地は比較的にコンパクトに形成されており、様々な都市機能が中心市街地に集積しているとともに、社会基盤の整備も進んでいる。今後、本格的な人口減少時代の到来や超高齢社会を迎え、様々な社会的課題に対応するためには、これまでに整備された社会基盤を最大限、有効に活用したまちづくりを進めることが必要である。

⑤上位計画等における課題

「第四次鹿児島市総合計画」では、今後、総人口がピークを迎え、社会経済の安定成長が基調となる情勢のもとでは、これまでに蓄積した社会資本ストックの活用を図ることにより、効率的かつ効果的な市街地の整備を進めるとともに、広域高速交通網の整備進捗に伴う交流人口の増大に対応して、交通結節拠点を中心に土地の高度利用と都市機能の集積を進めることによって、わが国の南の拠点都市として個性と魅力ある都市空間を創出することが必要であるとしている。

さらに少子高齢化の進行に対応してバリアフリーのまちづくりを推進するとともに、防災性の向上を図り、安全で住みよい市街地環境の整備を進めることが必要であるとしている。

「かごしま都市マスタープラン」では、中央地区については「誰もが利用しやすい広域拠点づくり」、「かごしまの景観、歴史文化を感じさせる都市空間の形成」及び「にぎわいを維持、回復する都心居住の回復」を、また、上町地区については「にぎわいを失いつつある鹿児島駅周辺地区の拠点機能の再生」、「かごしま発祥の地としての貴重な歴史、桜島、錦江湾の眺望・景観などの地域資源の活用」等を主要課題としている。

「(旧)鹿児島市中心市街地活性化基本計画」では、「ホスピタリティあふれる かごしまの創造」を活性化のコンセプトに平成11年度から各種事業を実施してきた。

一般的には、行政が主体となって取り組む市街地の整備改善に係るハード事業については、概ね順調に進捗している一方、民間が主体となって進める商業等の活性化の取り組みについては、関係者の合意形成に時間を要することや、財源や用地の確保が難しいことなどにより順調でない部分も見受けられる。

今後は、市街地の整備改善に係る事業については、引き続き計画的な整備を進めていき、民間主体の事業については、事業の一層の推進を図るために関係者の意識醸成や合意形成づくりに努めるとともに、さらなる市民・事業者・関係団体・行政との連携体制が必要である。

(2) 中心市街地活性化の必要性

中心市街地活性化の課題分析から、本市が中心市街地の活性化に取り組む必要性は、以下のとおりまとめられる。

①鹿児島市及び周辺地域の経済的社会的な中心の役割を担う地区

本市の中心市街地は、戦災復興土地区画整理事業等により、今日の都市基盤が形成され、そこに商業・業務機能はじめ多様な都市機能や歴史的文化的資源などが集積して都市活動が展開されている。また、本市は周辺の隣接市町を含む広域な商圈及び通勤通学圏を形成しており、中心市街地はその経済的社会的な中心として重要な役割を担う地区である。

②中心市街地のにぎわいと活力の低下は、市全体の活力低下

近年、中心市街地の人口・世帯数は増加に転じているものの、その一方で小売業年間販売額や商店街の歩行者通行量は減少傾向にあるなど、商業を取り巻く環境は厳しい状況にある。こうした状況が続き、中心市街地の経済活力が低下することは、市全体の活力低下に大きな影響を及ぼすと考えられることから、早急にまちの魅力アップやにぎわいの創出を図ることが必要である。

③既存ストックの有効活用

中心市街地には、これまで道路、公園、教育・文化、医療・福祉、交流施設等の多様な社会基盤や都市福利施設等が整備され機能している。今後、少子高齢社会を迎え、厳しい行財政運営が求められる状況の中で、効果的な投資を行ってまちづくりを推進するためにも、これらの既存ストックを最大限、効率的に活用することが必要である。

④鹿児島市のまちの顔・アイデンティティの存続

本市の中心市街地は、島津氏の城下町として繁栄発展し、明治以降今日まで南九州の中核都市である本市のまちの顔の役割を担ってきた。中心市街地に残る数多くの歴史的文化的資源等は、もともと鹿児島らしさを象徴するものである。また、南九州最大の繁華街・天文館、さらには九州新幹線の発着駅である鹿児島中央駅は至近の距離にある。

これらがコンパクトにまとまった中心市街地は、市民県民をはじめ観光客等の記憶に残るかごしまのアイデンティティを持つ地区として、これからも存続していく必要がある。

(3) 中心市街地の街づくりの方向性

中心市街地の現況分析や環境変化、これまでの取組み等の検証による中心市街地活性化の課題や必要性及び市民等のニーズ調査の結果などを総合的に踏まえ、今後の中心市街地のまちづくりの方向性を次のとおり整理する。

- ①少子高齢化社会に対応した、すべての人にやさしいまちづくり
- ②既存ストックを活かしたコンパクトな市街地の形成
- ③都市福利施設の充実による市民サービスの向上
- ④交流人口拡大に対応した都市型・滞在型観光の推進
- ⑤商業機能の魅力・ホスピタリティ（おもてなしの心）の向上
- ⑥都市型産業の誘致・育成
- ⑦来街しやすい交通環境づくり
- ⑧郊外（準工業地域）における大規模集客施設の立地抑制

【5】 中心市街地活性化の基本的な方針

(1) 基本的方針の考え方

中心市街地は様々な高次都市機能が集積し交通結節点としての高い利便性を有する本市のまちの顔として、また南九州随一の繁華街天文館をはじめとする広域商業地区として本市経済の発展に重要な役割を果たしてきたが、近年の消費者ニーズの多様化や大型商業施設の中心市街地外への相次ぐ出店等により、小売業年間商品販売額や歩行者通行量は減少するなど、その相対的な地位の低下が懸念されている。

平成 23 年春の九州新幹線の全線開業により、ますます都市間競争の激化が予想されるなか、本市が南の交流拠点都市としてさらに発展していくためには、その核となる中心市街地の魅力を生かしながら観光・交流機能の強化や商業の活性化、安心安全・快適な都市環境の創出などにより、持続可能なまちづくりを推進することが喫緊の課題となっている。

こうした状況を踏まえ、本基本計画においては中心市街地活性化の着実な推進と実現のために各種施策事業を重点的かつ効果的に展開することとし、次のとおりコンセプトと 3 つの基本的方針を設定する。

(2) コンセプト

「海と陸を結ぶ 南の“歓・交” 拠点都市の創造

～観光・商業・交流によるにぎわいのあるまちづくり～

(3) 基本的方針

基本的方針 1： 気軽にまち歩きを楽しめる回遊性のあるまちづくり

人々が安心してまちを訪れ、快適に、かつ楽しく時間を過ごせるような、にぎわいとやすらぎのある都市空間を整備し、中心市街地がこれまで培ってきたまちの多様性や海と陸の玄関としての交通結節機能を生かして、市民・県民はもとより、観光客等を含むすべての来街者が、気軽にまち歩きを楽しめる回遊性のあるまちづくりを推進する。

基本的方針 2： 人々が住まい、集い、活気のあるまちづくり

中心市街地として、住民や来街者のニーズを満たす多様な都市施設の整備、民間や行政の各分野におけるサービスの充実により、まちなかの利便性・快適性を生かした高齢者を含む多くの人々が暮らしやすいまちづくりを推進するとともに、本市固有の歴史や文化が育んだ中心市街地の個性と特色を生かした都市型観光、着地型観光を展開し、国内外から多くの観光客が訪れる活気のあるまちづくりを推進する。

基本的方針 3： 多面的な魅力とにぎわいあふれるまちづくり

広域から集客できる中心市街地の核となる商業機能の充実と迎え入れ態勢の強化、おもてなしの心の醸成を図るとともに、まちなかに出かける楽しさを演出することにより、長時間滞在したくなる多面的な魅力とにぎわいあふれるまちづくりを推進する。