

鹿児島港中央港区開発推進協議会 平成28年度研修会 報告書

平成29年2月8日(水)13:30から、標記研修会を行いました。

今回は、中央港区開発に関する知識の修得を図るために、「鹿児島県の交通政策について」と「マリナー業界の展望等」という幅広い視点からの研修を行い約60名の会員に参加していただきました。

柴立 鹿児島港中央港区開発推進協議会会長から今回の研修会の目的、開発計画の現状及び将来見通し等を含めた挨拶がなされました。

その後、研修が始められました。まず、「鹿児島県の交通政策について」講師の鹿児島県企画部交通政策課 仲澤 課長から鹿児島県の陸・海・空交通に関する統計資料を駆使した丁寧な説明がありました。

臨港道路事業化のための要望の留意点として以下の3項目を挙げられた。

- ① 物流の円滑化
- ② 人流の活発化
- ③ 救急医療体制を含めた渋滞緩和

次に、「マリナー業界の展望と東京夢の島マリナーのご紹介」講師の夢の島マリナー管理を総括されているスバル興業(株)河西 徹マネージャー より写真等を活用したわかり易い説明が行われました。

その中で、マリナーの現状や業界の問題点についての説明後、夢の島マリナーの運営についてイベントや地域貢献・社会貢献等も含めて幅広い役割があるとの講演をしていただきました。

最後に、鹿児島港におけるマリナーの必要性として、以下の3点を指摘されました。

- ① 年間100隻近くのプレジャーボートが沖縄に向かうが、その給油地、避難港がない。太平洋側の重要拠点となりうる。
- ② 近隣の大型マリナー(福岡・長崎・沖縄)はほぼ満席、地方マリナー契約者の半数は本土都市部からの別荘型利用であり、町の活性化になる。
- ③ マリナーは、様々なイベントや花火大会など文化交流拠点として活用されている。ヨットレースや鹿児島国体の拠点として期待される。

研修終了後、質疑応答があり、内容は以下のとおりです。

- (Q) 鹿児島港旧木材港の印象は
貯木場跡地でイオンや街が近くにあり、ロケーションとしてはOKである。
静穏度が高く、台風対策としても好条件である。
- (A) 夢の島マリナーのボートとヨットの割合は、また、マストの高さは
全国的には、ボート 8 : ヨット 2であるが、夢の島マリナーの場合は
ボート 7 : ヨット 3 の割合である。葉山マリナーはボート 1 : ヨット 9
と特異な例である。
マストは、大型ヨット22~23m、中型ヨットは15~16mである。
- (Q) 夢の島マリナーは空きはあるのか。
- (A) 小型は10艇空きがあるが、大型は20艇待ちの状況である。全国的には
マリナーが不足している状態である。
- (Q) 東京湾は定期航路も多く、ヨット等の航行に支障はないのか。
- (A) 定期航路1日500往復、それに加え漁船も多いが、航路ルールを順守する
ことで問題は生じていない。

質疑応答後、横小路 副会長から閉会の挨拶があり、研修会を終了した。

講師を引き受けていただきました県交通政策課 仲澤課長及び夢の島マリナー河西 マネージャーには深く感謝申し上げます。

今回の研修の2テーマは、幅広い観点からの講演でありましたが、今後も、地域振興につながる開発計画を推進するための研修を行ってまいります。

協議会活動や研修等に対する意見がありましたら、事務局までご連絡ください。