

本渡港周辺環境整備事業基本計画（原案）



令和4年8月

天草市

第1章 計画の目的と位置	1
1) 計画の目的.....	1
2) 計画の位置.....	1
第2章 現状把握	2
1 本渡港の現状把握.....	2
1) 本渡港のあゆみ.....	2
2) 本渡港の施設.....	3
3) 航路の運航状況.....	4
4) 本渡港の利用旅客数.....	5
2 上位計画・関連計画等における本渡港周辺の位置づけ.....	6
1) 第2次天草市総合計画・後期基本計画（令和2年(2020年)3月改定）.....	6
2) 天草市都市計画マスタープラン（平成26年(2014年)11月）.....	7
3) 天草市観光振興アクションプラン（平成31年(2019年)）.....	10
4) 天草地域自転車ネットワーク計画（令和元年(2019年)11月）.....	10
5) 本渡みなとまちづくり基本構想（平成25年（2013年）度）.....	11
6) 熊本天草幹線道路「本渡道路」.....	13
7) 九州西岸軸構想.....	14
8) 上位計画・関連計画等における本渡港周辺の位置づけ（まとめ）.....	14
3 広域的特性.....	15
1) 本市の概要.....	15
2) 広域立地条件.....	18
第3章 今後のまちづくりの方向性	24
1 まちづくりを方向づけるキーワード.....	24
1) 交通結節拠点としてのあり方.....	24
2) 天草の“宝”（天草の誇るべきモノ）のあり方.....	27
3) “交流”のあり方.....	29
4) 情報発信のあり方.....	29
2 本渡港周辺整備を契機とし、まちなかの元気再生へと向けた展開.....	30
第4章 本渡港周辺環境整備 基本計画	31
1 事業テーマ「港から始まるまちの再生」.....	31
2 本渡港周辺環境整備のコンセプト.....	32
3 施設に求められるもの・考え方.....	32
1) 施設整備の基本的な考え方.....	32
2) 施設に必要な機能.....	32
4 施設整備の検討.....	33
1) 施設整備の基本方針.....	33
2) 管理運営の基本方針.....	33
3) 導入機能の設定.....	34
4) 施設規模及び概算事業費.....	34
5) 管理運営の在り方の検討.....	34
6) 今後の事業化課題.....	35
5 施設整備計画区域.....	36

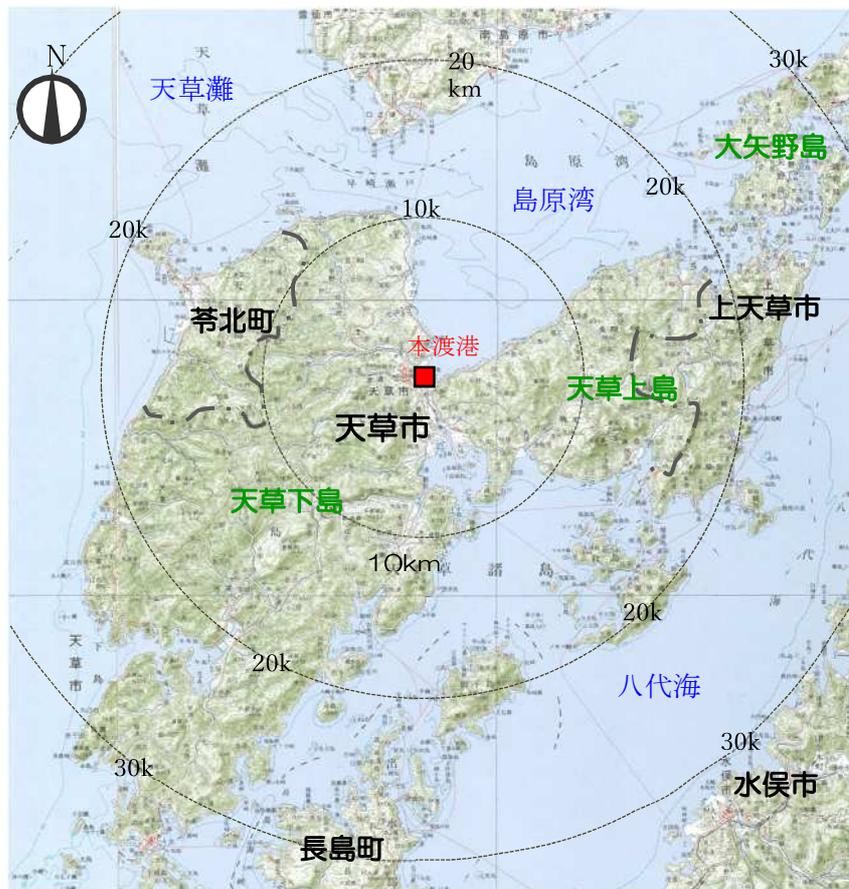
第1章 計画の目的と位置

1) 計画の目的

本渡港周辺環境整備推進事業基本計画は、天草市港町の熊本県管理本渡港の交流厚生施設用地及び港湾関連用地において、市民や来訪者が、人との交流、地場産業や地域資源等に触れて天草の魅力に出会うと同時に、その後、天草中を巡りたくなるような仕掛けづくりの起点となることを期待し、まち歩きやサイクルーツリズム等にも配慮した観光交流、陸と海の交通拠点としての施設整備の方向性等を明確化するために策定するものである。

2) 計画の位置

本渡港周辺環境整備事業（以下「本事業」という。）の対象となる本渡港は本市の本渡地区、天草諸島の天草下島の北東部に位置しており、すぐ東側にある天草上島と天草瀬戸をはさんで隣接している。



本渡港の位置図 (S:1/400,000)

第2章 現状把握

1 本渡港の現状把握

1) 本渡港のあゆみ

本渡港は、町山口川の河口付近にあった港が100年前の大正11年(1922年)に指定港湾となり、昭和12年(1937年)より港湾施設の整備拡充を図ってきた歴史ある港湾である。

港の整備と共に人流も盛んになり、本渡の街が天草の中心市街地として発展してきた。

昭和28年(1953年)に港湾区域として認可された後、昭和29年(1954年)に運輸省直轄工事として瀬戸海峡(天草瀬戸)開さく事業に着手し、昭和35年(1960年)に完成したことにより、有明海と不知火海を結ぶ航路が確保され、本渡港が物流の要衝となった。

その後、社会の成熟化により、港湾には物流機能のほか親水空間の創成による豊かな生活の実現にかかる機能も要請されはじめたことから、平成4年(1992年)には熊本県が主体となり、「本渡港マリンタウンプロジェクト」として、本渡のまちづくりの核となり地域振興の牽引者となる港の豊かなウォーターフロントづくりを基本理念に、港づくりに取り組んだ。

人口減少や交通機能の多様化など、社会情勢の変化に伴い、本渡港の貨物取扱量、旅客利用者数は年々減少し、港が本来持つ活気が薄れてくる中、港湾機能の変革と充実に向けて、本市においては平成20年度以降本渡中心市街地も取り込んだ「みなとまちづくりプロジェクト」を設立し、本渡港周辺の活性化に向けたワークショップや検討会、関連イベント等を開催した。これらの意見や提言を検証し、平成25年(2013年)には、本渡港の未来像やみなとを核とした地域活性化を推進するための「本渡みなとまちづくり基本構想」を策定するとともに、ハード面の整備に関する提言書を熊本県に提出し、本渡港港湾整備計画への反映を求めた。

本渡港は、本市にとって海の玄関口となるべき場所であるが、現状では御所浦航路を残すのみとなっている。また(仮称)第二天草瀬戸大橋(本渡道路)の開通により、本渡中心市街地と分断する可能性があり、加えて本渡道路整備に伴い、沿道には多くの残地が発生することから、この利用可能地の有効活用も検討が必要である。



昭和26年(1951年)の本渡港周辺



昭和42年(1967年)の本渡港周辺

資料：日本図誌大系 九州 II

2) 本渡港の施設

現在の本渡港は、-4.5m岸壁7バース、延長420mが整備され、建設資材、木材、石油類及びフェリー貨物が主な取扱貨物となっており、背後地域である本市の流通拠点港としての役割を果たしている。

○港湾種別：熊本県管理の地方港湾

○港湾施設：

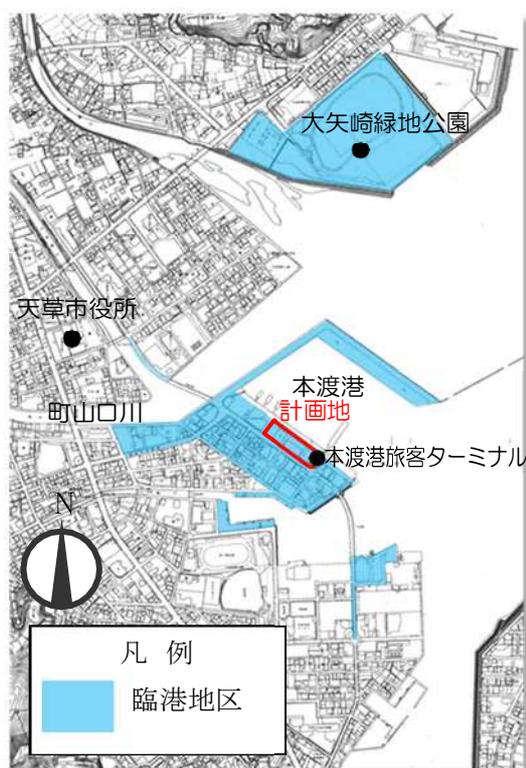
- ・ -4.5m 岸壁=7 バース
- ・ フェリー施設 -4.0m 物揚場=60m、可動橋 1 基、待合所 1 棟
- ・ 旅客船施設 -4.5m 浮棧橋 2 基 (40m×2)(30m×2)
- ・ 野積場・荷捌地=17,066 m²
- ・ 公共上屋=1 棟 950 m²

○港湾区域：面積 約 78ha

- ◇ 認可 昭和28年(1953年)9月30日
- ◇ 変更(1) 昭和44年(1969年)9月19日
- ◇ 変更(2) 昭和63年(1988年)2月10日

○臨港地区：面積 約 25.8ha(うち7.3ha が商港区、残りは未区分)

- ◇ 指定 昭和40年(1965年)4月10日
- ◇ 変更 平成13年(2001年)5月 8日



計画地と臨港地区の位置図 (S:1/20,000)

3) 航路の運航状況

本渡港は、本市中央部の海の玄関口となるべき場所であり、過去においてはここを起点として熊本港、八代港、水俣港、三角港(前島港経由)への航路が運行されていたが、いずれも休止・廃止となっており、現状では御所浦航路を残すのみとなっている。現在では、本渡港—御所浦港航路(35～45分、棚底港や横浦港を経由する便は60～65分)が1日往復5便運航されている。

○平成 9 年 (1997 年)

：本渡港—熊本港間に熊本フェリーの超高速船「マリンビュー」が就航

○平成 18 年 (2006 年)

：本渡港—八代港間の天草観光汽船「ブルーライナー」等が運行休止
→平成 23 年 (2011 年) に廃止

○平成 19 年 (2007 年)

：本渡港—水俣港間の南国海運「第三かまがり」が運航廃止

○平成 21 年 (2009 年)

：本渡港—熊本港間の「マリンビュー」が運航休止

本渡港—前島港—三角港間に高速船「天草宝島ライン」が就航

○平成 31 年 (2019 年)

：「天草宝島ライン」の本渡港—前島港間が運航休止



本渡港からの航路 (S:1/300,000)

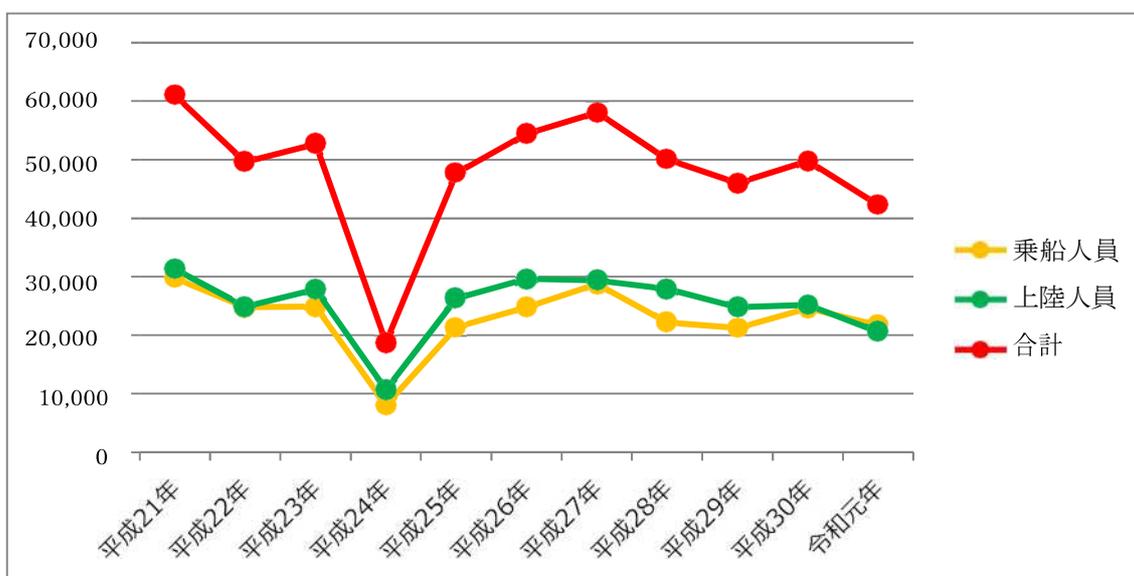
4) 本渡港の利用旅客数

本渡港の船舶旅客数(乗船人員、上陸人員の合計)は、平成21年(2009年)度には60,981人であったが、同年のマリンビュー(熊本港間)運行休止による影響等を受けて減少傾向となり、平成27年(2015年)度には一旦58,042人まで持ち直したが、令和元年(2019年)度には42,225人まで減少している。

	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年
乗船人員	29,703	24,737	24,842	8,078	21,387	24,761	28,723	22,152	21,236	24,612	21,678
上陸人員	31,278	24,884	27,802	10,684	26,278	29,631	29,319	27,860	24,746	25,166	20,547
合計	60,981	49,621	52,644	18,762	47,665	54,392	58,042	50,012	45,982	49,778	42,225

本渡港の船舶旅客数の推移(単位:人)

資料: 港湾統計調査



2 上位計画・関連計画等における本計画の位置づけ

1) 第2次天草市総合計画・後期基本計画（令和2年(2020年)3月改定）

本市では、平成27年3月に『人が輝き(※)活力あふれる「日本の宝島“天草”」』をまちづくりの基本理念とした「第2次天草市総合計画」を策定し、各施策や事業の取組みを進めている。

※「人が輝き」とは、まちづくりにおいて市民が積極的に参画し、その結果として感動や達成感があることを意味している。また、天草の一番の宝は市民であり、宝物が輝きを放つことをイメージしている。

【施策計画（抜粋）】

●産業経済部門〔経営方針：創造性豊かな産業のまちづくり〕

○政策5. 地産地消・地産消の推進

- 施策計画Ⅰ：6次産業化の推進による製品の付加価値向上と雇用拡大
- 施策計画Ⅱ：天草陶磁器の産地化を推進
- 施策計画Ⅲ：もうかる産業づくりをめざした戦略的な販売
- 施策計画Ⅳ：市内での消費循環を拡大
- 施策計画Ⅴ：活気ある商店街づくり

●観光・文化部門

〔経営方針：歴史と文化の薫り高い魅力あふれる観光のまちづくり〕

○政策6. 観光の振興

- 施策計画Ⅰ：地域資源を活かし、周遊・滞在・交流型観光につなげる「魅力づくり」
- 施策計画Ⅱ：観光を支える組織、戦略的な情報発信の「仕組みづくり」
- 施策計画Ⅲ：持続的な観光振興のための「担い手づくり」

○政策7. 観光施設の充実

- 施策計画Ⅰ：観光拠点施設の整備
- 施策計画Ⅱ：観光施設の活用

●地域振興部門

〔経営方針：みんなで築く活力あるまちづくり〕

○政策15. 公共交通による移動利便性の向上

- 施策計画Ⅰ：多様な交通モードの連携による持続可能性のある公共交通網・まちづくり（各拠点の魅力向上・機能維持）に寄与する公共交通網の形成
- 施策計画Ⅱ：行政・交通事業者・市民等の協働による公共交通の利用促進
- 施策計画Ⅲ：交通不便地域対策の推進

●都市基盤整備部門

〔経営方針：暮らしやすい機能的なまちづくり〕

○政策36. 機能的な交通基盤の整備

- 施策計画Ⅰ：陸上交通基盤の充実
- 施策計画Ⅱ：第二瀬戸大橋を含む本渡道路の早期完成

施策計画Ⅲ：地域に密着した生活道路等の整備改修
 施策計画Ⅳ：港湾施設の充実

2) 天草市都市計画マスタープラン（平成26年（2014年）11月）

a) 本渡都市計画区域における将来都市構造

本渡都市計画区域における将来の都市構造において、本渡港周辺は「観光・交通・交流拠点」と位置付けられ、本市の海の玄関口として、(仮称)第二天草瀬戸大橋の整備を生かした陸・海からのアクセス向上を図るとともに、観光交流、情報発信機能の充実などにより、多くの来訪者が海に親しみ、にぎわう拠点として位置づけている。



●観光・交通・交流拠点●

- ・本渡港は、陸・海の複合ターミナルとして交通結節性が高まっている。
- ・(仮称)第二天草瀬戸大橋の開通により交通量が増え、天草の玄関口としての役割を持つようになる。
- ・水辺には誰もが気軽に憩える場がある。
- ・観光物産や観光案内の場が立地し、人・モノ・情報・文化の交流拠点が形成され、まちなかへ歩いて観光する起点となっている。



複合ターミナル



水際の交流・憩い



観光物産販売

将来の都市構造図（めざす都市のすがた）〈本渡都市計画区域〉

b) 本渡都市計画区域における土地利用方針

本渡都市計画区域における土地利用方針において、本渡港周辺は「臨港産業ゾーン」とされ、港湾関連機能や流通施設などの誘導とともに、交通結節、観光物産、情報発信機能を集積し、人・物・情報・文化の交流拠点の形成を図るとしている。



凡 例			
● 中心商業業務ゾーン	● 一般住宅市街地ゾーン	— 幹線道路	— 都市計画区域界 (H26現在)
● 沿道商業業務ゾーン	● 専用住宅地ゾーン	— 補助幹線道路	— 用途地域界 (H26現在)
● 近隣利便ゾーン	● 自然環境共生ゾーン	- - - 航路	
● 臨港産業ゾーン	● 森林保全ゾーン		

土地利用の方針図

c) 本渡都市計画区域におけるみなとの整備方針

基本方針として、防災機能の向上および「みなとまちづくり基本構想」の推進、（仮称）第二天草瀬戸大橋の整備と連携した取り組みを示している。

また、整備方針として、港湾の防災機能の向上および交流空間としての活用、水際の親水空間の創造、陸海の複合ターミナルとしての機能の向上を掲げている。

【基本方針】

- 防災機能の向上
- 「みなとまちづくり基本構想」の推進
- （仮称）第二天草瀬戸大橋の整備と連携した取り組み

【整備方針】

○ 港湾の防災機能の向上

長寿命化計画に基づく計画的かつ効率的な維持管理や改修により、港湾施設の保全とともに、防災機能の向上を図る。

○ 交流空間としての活用

陸上交通と海上交通の結節点となる本渡港は、観光・交流・情報発信の機能充実に努めるとともに、まちなか商業拠点や文化レクリエーション拠点との相乗効果が発揮できる交流空間としての利用拡大を目指す。多くの人々がマリナーに親しめるように、ヨット、クルーザーなどのビジターバースの確保に向けた多様な船だまりの活用方策を検討する。

○ 水際の親水空間の創造

開放的な景観形成や誰もが安心して快適に楽しめる親水空間の創造を図る。

○ 陸海の複合ターミナルとしての機能の向上

本渡港は、旅客船と陸路との乗り継ぎの利便性向上などにより、複合ターミナルとしての機能向上を図る。

d) 地域別構想「本渡南地域」

地域別構想において、計画地は本渡都市計画区域のうち本渡南地域に含まれる。本渡南地域における地域づくりのテーマは「『多くの来訪者が歩いて巡りたくなる』にぎわいのまちづくり」とされている。

【基本目標】「多くの来訪者が歩いて巡りたくなる」にぎわいのまちづくり
〈地域づくりの方針〉

- 交流やにぎわいを生む拠点地域づくり
 - ・ 本渡港周辺の賑わい空間の創出
 - ・ 多世代の交流を育む中心商店街の再生
 - ・ 既存資源を生かした魅力ある文化レクリエーションの場づくり
- 歩いて巡りたくなる地域づくり
 - ・ 町山日川を生かしたシンボルオアシスルートづくり
 - ・ 歩行者自転車回遊ルートづくり
 - ・ 眺望を生かしたレクリエーション機能の向上
- 文化とやすらぎを感じられる地域づくり
 - ・ 市街地の快適性や防災性の向上
 - ・ （仮称）第二天草瀬戸大橋整備のまちづくりへの活用
 - ・ 農地や山林などの自然環境の保全

3) 天草市観光振興アクションプラン（平成31年(2019年)）

「道の駅」を拠点とした島内周遊性の向上のため、天草イルカセンターや宮地岳観光交流施設の道の駅認定登録を目指すとしているが、観光施設整備計画(2019～2022年度)では、本渡港ターミナルは現状維持としている。

4) 天草地域自転車ネットワーク計画（令和元年(2019年)11月）

天草市、上天草市及び苓北町を自転車ルートでつなぐ計画のなかで、本渡港は交通結節点（港）として位置付けられている。



5) 本渡みなとまちづくり基本構想（平成25年（2013年）度）

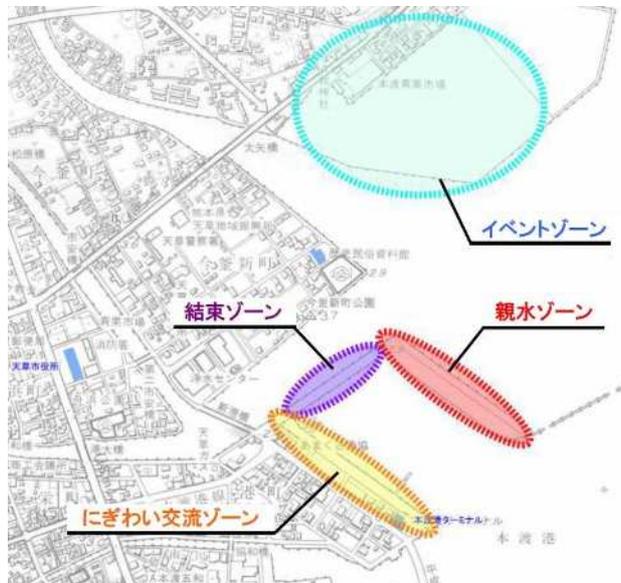
本市が開催した「本渡みなとまちづくりワークショップ」（平成22年（2010年）度）や「本渡みなとまちづくり検討会」（平成23年（2011年）度）を基にして、本渡港の将来像やみなとを核とした地域の活性化についてのアイデアなどをまとめたものである。

○将来像：「ヒト・モノ・文化」が広がる天草の玄関口

○基本目標：

- ①海の玄関口にふさわしい観光・交通拠点の港づくり
- ②周辺地域や地場産業との広域連携づくり
- ③地域資源（ヒト・モノ・文化）を活かしたまちづくり

【空間の基本的な考え方（ゾーニング）】



区分	方向性
本渡港周辺地区	本渡港を中心に周辺地域と連携し、集客効果の本渡地域全体へ波及させていく
にぎわい交流ゾーン	天草市の交通拠点として交通結節機能を強化し、市民と来訪者の観光情報拠点として整備する。また、イベントの開催や憩いの場所として活用するゾーン
親水ゾーン	来訪者が身近に海に親しむことができる憩いのゾーン
結束ゾーン	“にぎわい交流ゾーン”と“親水ゾーン”を結びゾーンとして来訪者が楽しむゾーン
イベントゾーン	イベントの開催や憩いの場所として活用するゾーン
本渡地域	中心市街地と連携を図り、本渡地域全体の活性化を図っていく。

【ハード整備に関する展開施策（案）】

項目	具体案	取組み主体			目標期間		
		行政	官民協働	(地域住民)民間	短期	中期	長期
1.観光案内所の整備	・観光情報や交通情報を発信する案内所の整備を図る。		○		→		
2.船だまりの利活用	・観光客用にヨット、クルーザー等の船だまり（ピシターバース）を整備し、海上からの観光客の誘致を図る。		○		→	→	
3.港の環境美化、修景	・本渡港の景観、環境阻害となっている砂利野積場を移設し、景観改善及び跡地利活用を目指す。 ・港を散策できるようなボードウォークの整備を目指す。		○		→	→	
	・港景観と調和した本渡のシンボルとなるモニユメントの整備を図る。	○					→
	・デートスポットとなるような景観整備を図る。 ・潮干狩りが楽しめる人工海浜等の整備を目指す。		○			→	→
4. 港の防災機能の充実	・災害時等の緊急物資の受け入れ港として機能するような防災機能の充実を目指す。	○				→	→
5.まちなかへのアクセス環境の整備	・本渡港とまちなかをつなぐ歩道の整備や案内看板等の整備を行い、回遊性の向上を図る。	○			→	→	
6.港周辺の緑化の推進	・本渡港周辺の広場や沿道の緑化を推進し、憩いの空間形成を図る。	○			→	→	

※ 目標とする期間

短期・・概ね5年以内 中期・・概ね10年以内 長期・・11年以上

6) 熊本天草幹線道路「本渡道路」

天草地域と熊本都市圏間の「90分構想」の実現に寄与する道路として、熊本天草幹線道路約70kmの西端部となる「国道324号・本渡道路」の建設が進んでいる。

- 開通予定年度：令和4年度
- 開通区間：天草市港町～天草市志柿町
- 延長：L=約1.3km（うち、（仮称）第二天草瀬戸大橋がL=1.1km）
- 幅員：W=10.5m（車道2車線）



7) 九州西岸軸構想

長崎県、熊本県及び鹿児島県にまたがる地域を島原・天草・長島架橋構想を中心とした島原道路、島原天草長島連絡道路の地域高規格道路で結ぶことにより、県境を越えた相互交流、連携を可能にし、新しい経済文化圏を形成しながら地域の活性化を図る構想である。

長崎県諫早市から鹿児島県阿久根市までの約160km を、2つの長大橋（島原～天草架橋4.5km、天草～長島架橋2.0km）と地域高規格道路で結ぶ計画となっている。



8) 上位計画・関連計画等における本渡港周辺の位置づけ（まとめ）

前項までの上位計画・関連計画より本渡港周辺の位置づけを整理する。

本渡港は、牛深港とともに本市を代表する臨海拠点として重要であり、観光・交流・情報発信の機能充実を図るとともに、まちなか商業拠点や文化レクリエーション拠点との、相乗効果が発揮できる交流空間であり、『多くの来訪者が歩いて巡りたくなる』にぎわいの拠点として位置づけられている。

したがって、陸海交通の複合ターミナルとしての旅客船と陸路との乗り継ぎの利便性向上などにより、ハブ機能の向上を図る必要がある。

3 広域的特性

1) 本市の概要

a) 人口

本市の人口（住民基本台帳）は減少傾向が継続しており、平成22年（2010年）度の91,653人から令和2年（2020年）度の77,378人へと、10年間に14,275人・約16%減少している。

天草市の人口推移（単位：人）

平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
91,653	90,343	88,936	87,580	86,116	84,584
平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	R2/H22
83,082	81,589	80,235	78,820	77,378	84%

資料：天草市統計書

b) 世帯数

本市の世帯数（住民基本台帳）も減少傾向が継続しており、平成22年（2010年）度の37,796世帯から令和2年（2020年）度の36,570世帯へと、10年間に1,226世帯・約3%減少している。

天草市の世帯数推移（単位：世帯）

平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
37,796	37,787	37,731	37,629	37,479	37,336
平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	R2/H22
37,201	37,013	36,867	36,745	36,570	97%

資料：天草市統計書

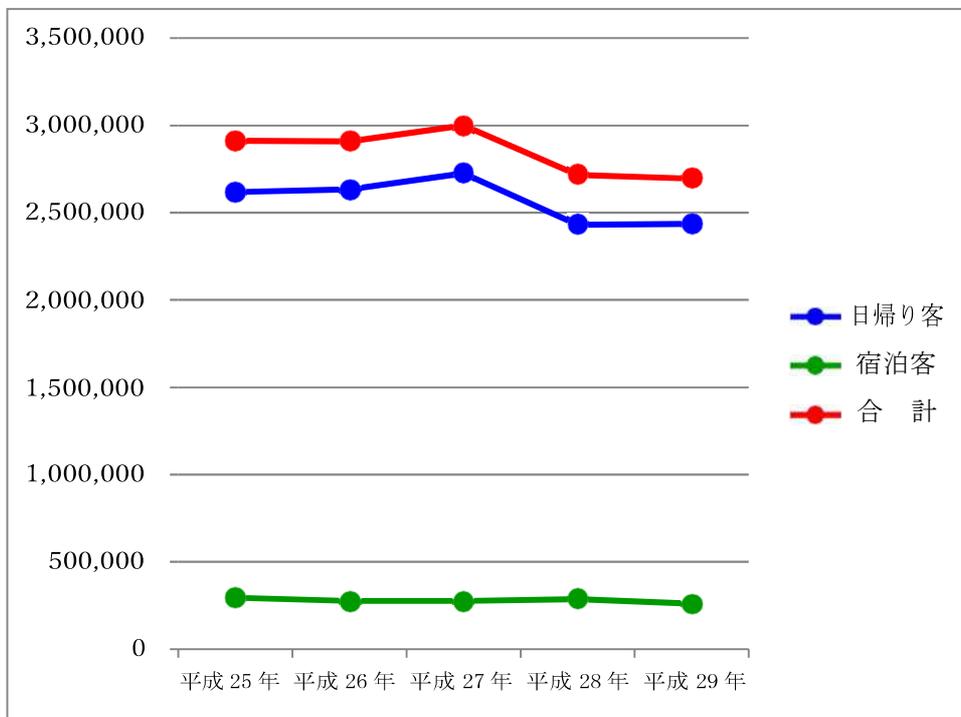
c) 観光入込

本市の年間観光入込客数は、平成25年(2013年)～平成27年(2015年)は290～300万人で推移していたが、平成28年(2016年)4月に発生した熊本地震の影響で日帰り客を中心に大きく減少し、平成29年(2017年)においても270万人と熊本地震前の水準に戻っていない状況にある。

さらに、宿泊客においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は201,803人(観光振興課集計データ)と、平成29年度と比較して約58,000人減少している。

天草市の観光入込客数の推移(単位:人)

	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	H29/H25
日帰り客	2,618,031	2,634,702	2,725,007	2,430,468	2,435,737	93%
宿泊客	293,684	274,606	275,777	285,441	259,771	88%
合計	2,911,715	2,909,308	3,000,784	2,715,909	2,695,508	93%



資料: 天草市観光振興アクションプラン

d) 航空旅客

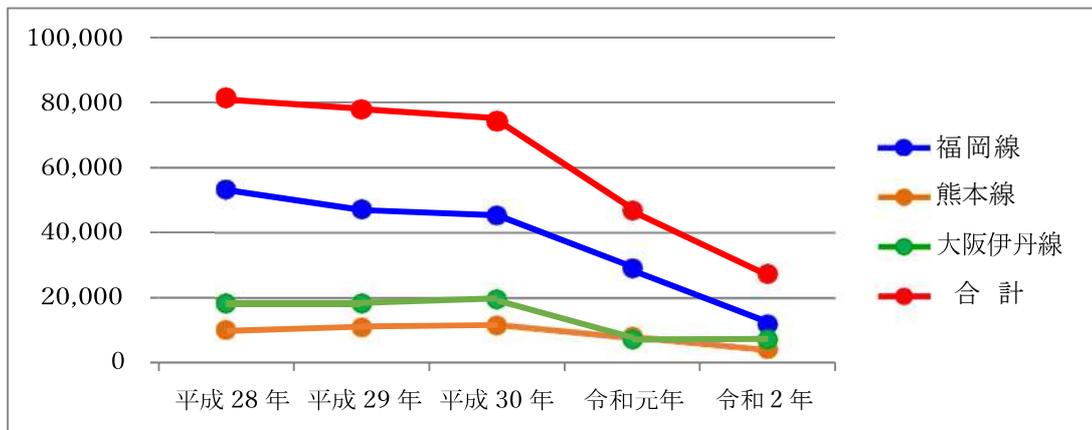
天草エアラインの旅客輸送実績は、平成28年(2016年)度の83,993人をピークに減少傾向にあり、令和元年度からの2年間は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大幅に減少している。路線別では福岡線が減少、熊本線、大阪伊丹線(熊本空港経由)が増加傾向にあったが、令和元年を境に大きく減少している。

便数では、3路線(福岡線、熊本線、大阪伊丹線(熊本空港経由))の出発便・到着便合計で、平成28年(2016年)度の3,205便から令和2年(2020年)度の2,826便と減少している。路線別では大阪伊丹線は増加しているものの、熊本線と福岡線は減少している。

便当たりの旅客数でみると、平成28年(2016年)度の26.2人/便から令和2年(2020年)度の8.8人/便と大幅に減少している。路線別でも、3路線ともに減少している。

天草エアライン旅客輸送実績の推移

旅客数(人)	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	R2/H28
福岡線	51,650	46,713	42,033	30,913	13,450	26%
熊本線	12,910	13,412	13,951	9,026	3,163	25%
大阪伊丹線	19,433	19,468	20,259	8,021	8,220	42%
合計	83,993	79,593	76,243	47,960	24,833	30%



便数(便)	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	R2/H28
福岡線	1,974	1,986	1,842	1,478	1,609	82%
熊本線	609	643	631	532	482	79%
大阪伊丹線	622	595	645	343	735	118%
合計	3,205	3,224	3,118	2,353	2,826	88%

便当たり旅客数(人/便)	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	R2/H28
福岡線	26.2	23.5	22.8	20.1	8.6	33%
熊本線	21.2	20.9	22.1	17.0	6.6	31%
大阪伊丹線	31.2	32.7	31.4	23.4	11.2	36%
合計	26.2	24.7	24.5	20.4	8.8	34%

資料：天草市統計書

2) 広域立地条件

a) 広域交通ネットワーク

本市の交通ネットワークは、天草上島では国道266号、324号、天草下島では国道266号、324号、389号が環状の骨格を形成しているが、本渡港周辺は2つの環状ネットワークの結節点となっている。

本渡道路の開通(2023年予定)によって、広域交通ネットワークのみならず本渡港周辺の交通環境が大きく変わることとなる。

熊本市中心部から本渡港周辺までは約80km・車で約120分の距離にあり、さらに本渡港周辺から世界文化遺産・天草の崎津集落周辺までは約35km・約40～50分、本市南端の牛深ハイヤ大橋周辺までは約45km・約50～60分の距離にある。

また、本渡港周辺から車で約7km・約10～20分の距離に天草空港があり、天草エアラインを利用した場合、熊本空港まで20分(1日1便)、福岡空港まで40分(1日3便)となる。



広域交通ネットワーク図 (S:1/400,000)

b) 周辺観光施設の立地状況

本市の南西部には世界文化遺産長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産「天草の崎津集落」、天草コレジオ館、天草ロザリオ館、大江教会及び崎津教会といった歴史文化資源や下田温泉、西平椿公園などがある。南部には牛深ハイヤ大橋、遠見山公園、本渡地区の中心部には天草キリシタン館といった観光施設がある。また、御所浦地域では御所浦恐竜の島博物館が建設中である。

さらに本市には、5箇所の道の駅が設置登録されている。

全 国 1,194駅(令和4年2月9日時点)

熊本県 35駅

天草市内 5駅

「有明(有明町)」「うしぶか海彩館(牛深町)」「崎津(河浦町)」

「天草市イルカセンター(五和町)」「宮地岳かかしの里(宮地岳町)」

本渡港交流施設の整備にあたっては、多様な主体のネットワーク拠点としての役割や機能を担いつつ、ここをハブとして、市内観光拠点や既設「道の駅(5駅)」と連携し、人流や交流をより展開していくための空間機能を有することが最も重要であると考えられる。



周辺観光施設の立地状況図

c) 本市の産業

令和元年度の天草市の経済成長率は対前年度比2.5%増のプラス成長となっている。

産業別に見ると、第一次産業は対前年度比6.6%の減少となっており、この主な要因として、農業（対前年度比14.0%減）の減少がある。

次に、第二次産業では同14.6%の増加となっており、この主な要因として、建設業（同30.1%増）の増加が挙げられる。

続いて、第三次産業は同1.7%の増加となっている。宿泊・飲食サービス業（同4.9%減）、不動産業（同3.1%減）の減少があったものの、運輸・郵便業（同9.6%増）の増加など、その他の業種で増加したことが要因となっている。

特に、観光入込客数は、平成25年以降をみるとほぼ横ばいとなっており、宿泊客が占める割合は全体の約1割で、観光客の多くは日帰り客となっている。

また、商業に関しては、年間販売額・事業所数は人口減少に伴う地元消費の落ち込みなどの影響もあり大きく減少しているものの、本市の食品類等の地元購買率は9割以上で、その他の商品についても、県下では上位の地元購買率を保っており、独立した商業圏を形成していることが伺われる。

さらに、経済面のみから捉えた本市の産業構造は、マイナス成長の傾向が顕れているものの、自然豊かな本市では、豊富な水産物や柑橘類をはじめとする農産物、優良な木材(天草ヒノキ)など、良質で多品目な産品が獲れている。また質の高い陶石から生み出される天草陶磁器は国の伝統的工芸品に指定されている。

これらの「天草の宝」を活用して6次産業化による高付加価値化や販路拡大に取り組むつつ、第一次産業の担い手を確保するため、独自の新規就業者支援にも取り組んでいる状況である。

d) 本渡港周辺における関連施設等の整備状況等

① 銀天街

銀天街は普段は人通りがほとんどないが、月に一回第三日曜日に開催されている「まちはみんなの遊園地」は1日で800～900人の人が集まる賑わいをみせている。

隣接する天草宝島国際交流会館ポルトには天草宝島観光協会が入居している。

本渡港との位置関係は、車で約4分、徒歩では約15分、市街地循環バス「のってみゅうかー」の経由地でもある。

② 複合施設“ここらす”

令和2年4月オープンした“ここらす”は、図書館・中央保健福祉センター・市民活動の場を合わせた複合施設であり、年間利用者数は約12万人（うち図書館が約97,000人、会議室等の利用者が約24,000人）を超え、幅広い年齢層の人が集う施設となっている。

本渡港との位置関係は、車で約5分、徒歩では15分、市街地循環バス「のってみゅうかー」の経由地でもある。

③ 運動公園・大矢崎緑地

新たな陸上競技場等のスポーツ拠点施設となる大矢崎緑地公園（本渡町広瀬）は400mトラックや多目的広場を設け、今後様々な競技の大会や合宿等に対応できるよう現在整備中であり、令和5年7月供用開始予定。

本渡港との位置関係は、車で約5分、徒歩では約15分。

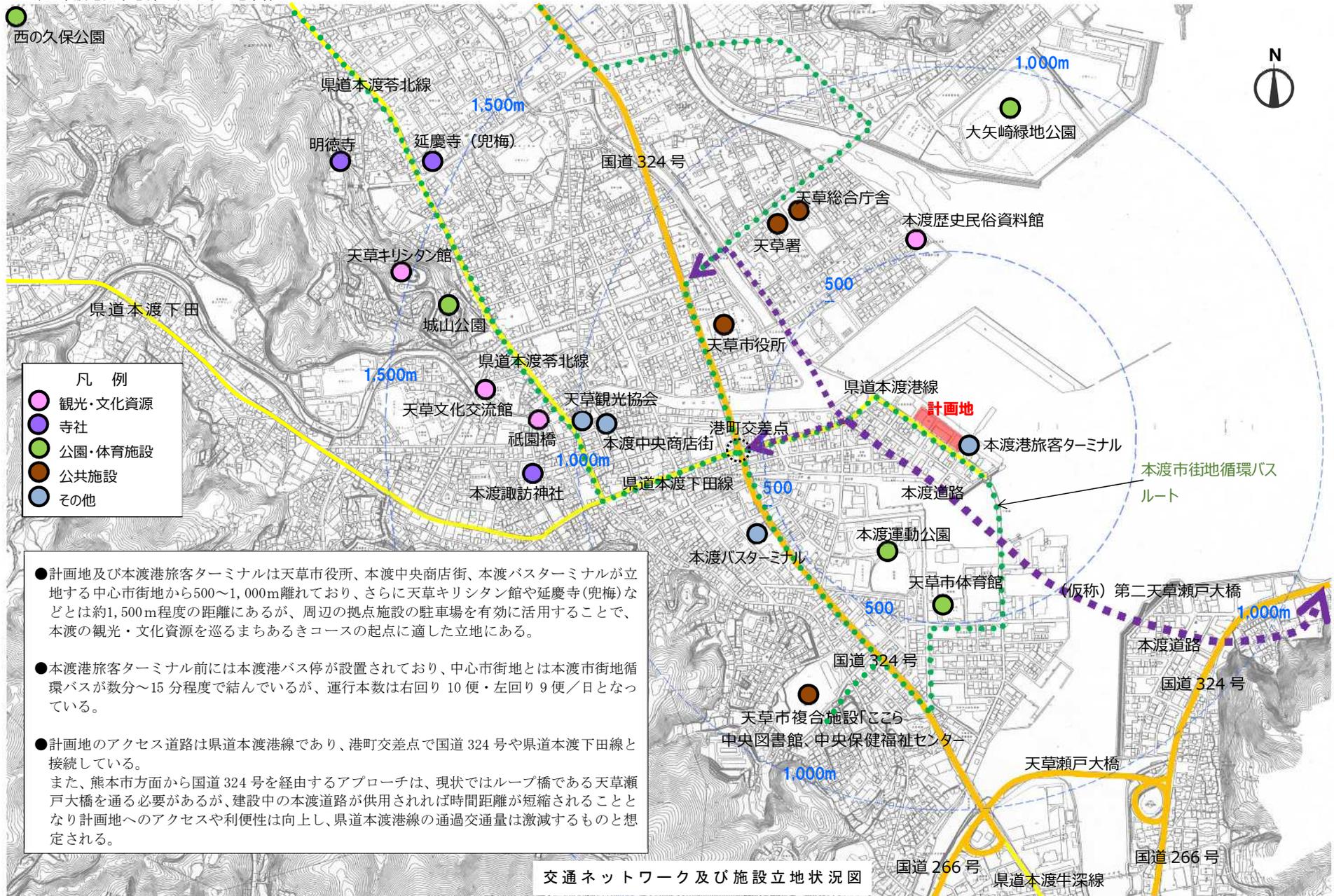


▲銀天街

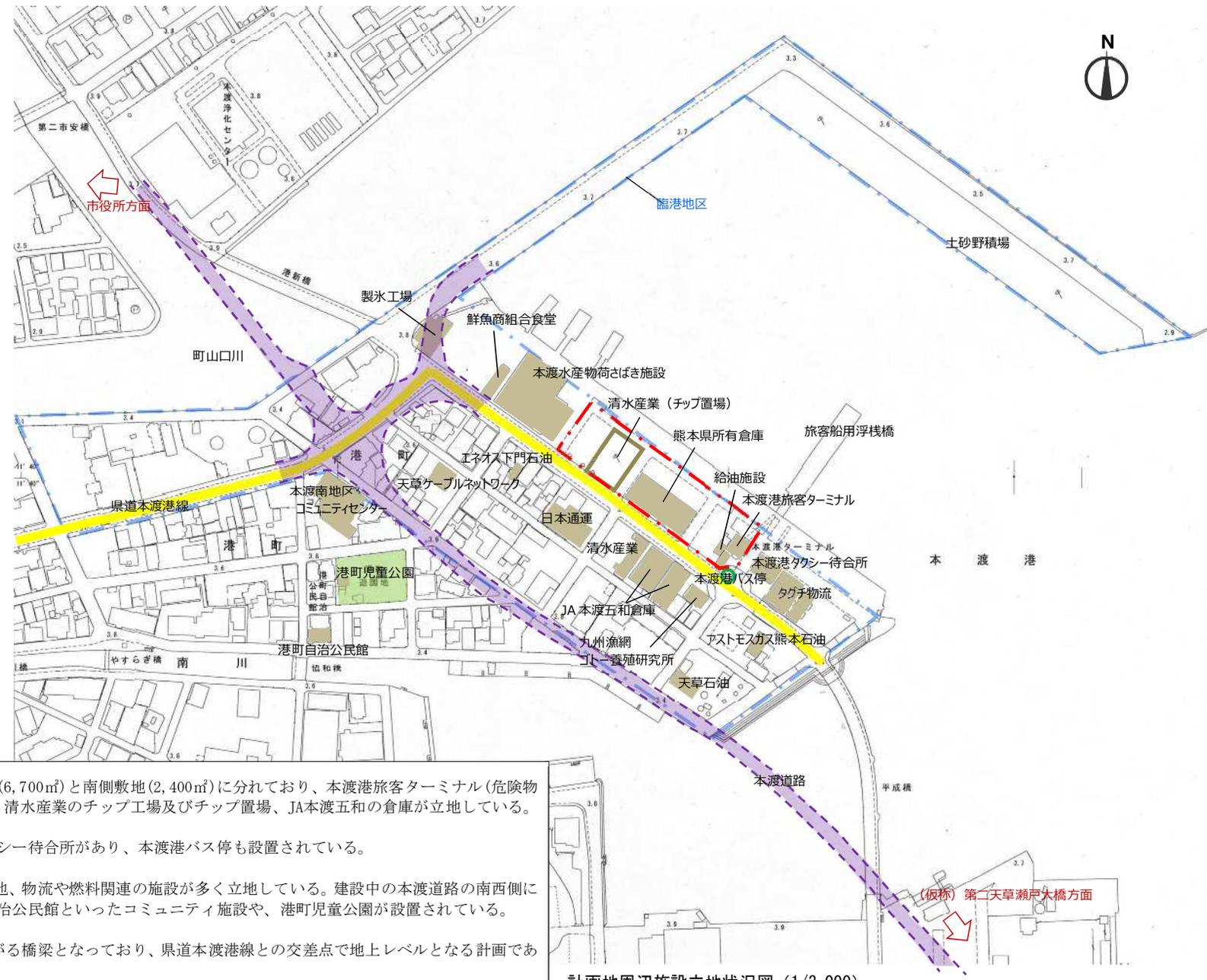


▲複合施設“ここらす”

e) 本渡地区中心部における立地条件



f) 計画地周辺の立地条件



- 計画地は本渡港の臨港地区内にあって北側敷地(6,700㎡)と南側敷地(2,400㎡)に分れており、本渡港旅客ターミナル(危険物保管所や公衆トイレも隣接)、熊本県所有倉庫、清水産業のチップ工場及びチップ置場、JA本渡五和の倉庫が立地している。
- 本渡港旅客ターミナルに隣接して、本渡港タクシー待合所があり、本渡港バス停も設置されている。
- 計画地の周囲には、本渡水産物荷さばき施設の他、物流や燃料関連の施設が多く立地している。建設中の本渡道路の南西側には、本渡南地区コミュニティセンター、港町自治公民館といったコミュニティ施設や、港町児童公園が設置されている。
- 本渡道路は(仮称)第二天草瀬戸大橋からつながる橋梁となっており、県道本渡港線との交差点で地上レベルとなる計画である。その交差点からは町山口川に新たな橋梁を整備し、市役所方面に連絡するルートとなっている。

計画地周辺施設立地状況図 (1/3,000)

第3章 今後のまちづくりの方向性

1 まちづくりを方向づけるキーワード

前章において整理した現況および上位計画・関連計画等を踏まえて、今後のまちづくりの方向性を以下に整理する。

現況および課題より導いた方向づけるキーワードは、次の4点である。

- 交通結節拠点としてのあり方(歩いて暮らせるまちづくり)
- 天草の“宝”(天草の誇るべきモノ)のあり方
- “交流”のあり方
- “情報発信”のあり方

1) 交通結節拠点としてのあり方

(2次交通・新たなモビリティ等の状況)

a) 世界的な潮流

車社会の進化による車を主要な移動手段とする都市づくりは、結果的に、インフラ整備維持費の増加、コミュニティの崩壊、中心市街地の衰退、大気汚染等を引き起こし、多々の地球規模の環境、健康、財政、社会問題を抱えるようになった。しかし、1990年代に入って、アメリカやヨーロッパの諸都市では、「歩いて暮らせるまちづくり」の取り組みが行われるようになり、移動手段の選択肢を増やし、歩行と公共交通を併せて推進していくことがグローバルな潮流となりつつある。

b) 日本国内の状況

我が国においては、1960年代後半には生産年齢人口が社会の大半を占め、モータリゼーションの急激な進展に伴って増加する交通需要に対応するため、需給調整規制の規制緩和を進めつつ、全国一律の制度に基づき、競争を基本とした効率的な交通システムの構築を進めてきた。しかし、競争が成立する大都市部では、交通サービスが多様化し利便性の向上が図られる一方で、競争が成立しにくい地方部では、人口減少等を背景として、交通サービスの維持・確保が困難となる地域が増加する結果となった。

このことは、現在の超高齢化および人口減少が進行する社会においては、移動手段を持たない交通弱者(子ども、高齢者、障がい者等)のアクセシビリティや外出率および住民相互の交流機会等の低下につながっている。

将来にわたって地域住民の生活の持続性を確保し、活力ある地方を創るためには、都市のコンパクト化の本格的な展開とあわせて、公共交通および新たなモビリティ等の効率的・効果的な導入によって移動手段の選択肢を増やすと共に、地域コミュニティの再生や市民の安全性・安心感を向上させ、都市の魅力やにぎわいの再生、市民の健康の維持管理等を図り、都市への環境負荷を軽減させていくことが求められている。

c) 天草市内

本市は、県下一という広大な面積を有するが、公共交通機関が少なく、車が生活に欠かせない交通手段となっている。また、天草市の高齢化率は令和3年時点では41.1%(熊本県31.6%)であり、2040年には47.2%となり本渡地域を除く地域が50%を超えると推測されている。

今後運転免許返納を行う高齢者が増え、マイカーで移動することが困難になる住民が増えることが予想されるが、そのような社会情勢等を踏まえた上で、誰もが利用しやすい公共交通体制や、車に変わる新たなモビリティ等、本市の現状に即した交通手段を検討するとともに、中心市街地内においては様々な拠点を歩いて廻るための手段も検討すべきである。

マーケットの整備、病院、学校、育児所の整備、そしてビジネス拠点の誘致も求められる。

本渡港をはじめとする市街地整備は、このようなテーマを内包している。

参考・新たなモビリティ

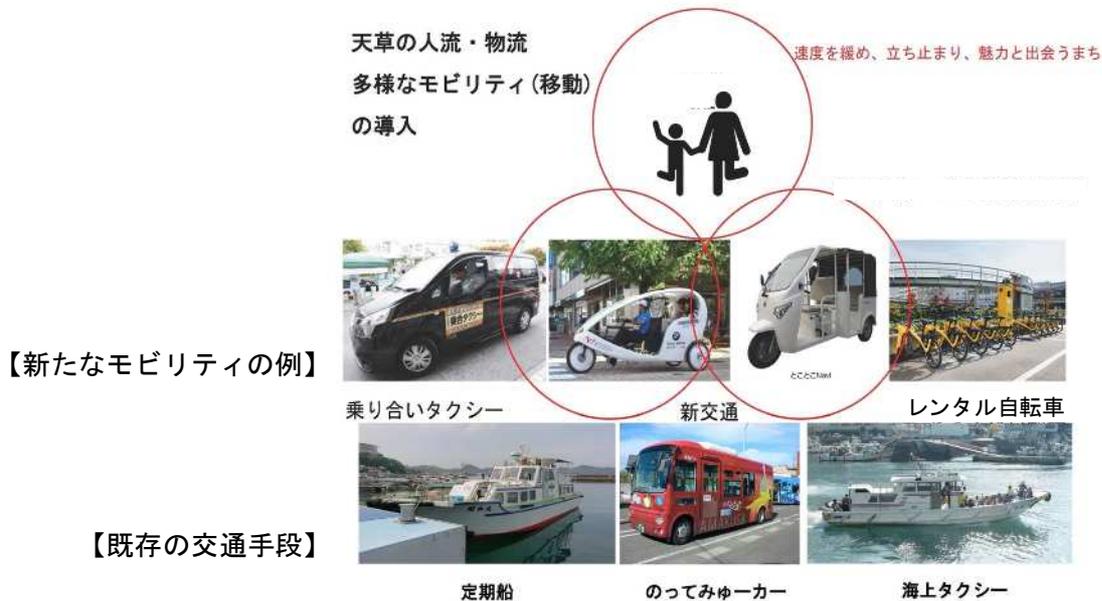
交通(特に自動車)を取り巻く環境および産業構造は大きな転換期を迎えようとしており、2040年までの約20年間に100年に一度の変化が生じると言われている。

交通環境が変革期を迎える要因としては、世界的な生産人口減少、超高齢化社会の到来および地球環境保全へ向けた脱炭素社会への潮流の加速化等が挙げられている。

このことから、従来のガソリン車から電気自動車への転換と共に、急速な技術開発によって「新たなモビリティ(移動手段)」と呼ばれている「超小型モビリティ(パーソナルモビリティ)」「スマートバス」等の主に高齢者の移動手段を改善するものと「スマートモビリティ」「自動運転」「カーシェアリング」等が現実化しつつある。

さらには、自動車に依存しない社会の在り方(健康的な街路政策、自転車利用、公共交通の改善等)を見据えた将来交通ビジョンや戦略が重要となっている。

このような動きに対して、本市においても従来型の交通施策のみでは対応出来なくなってくることから、本渡港周辺環境整備においてもこのような将来ビジョンを見据えた計画づくりや戦略づくりが求められている。



2) 天草の“宝”(天草の誇るべきモノ)のあり方

a) 人(天草人の人柄、暮らし等々)

天草には古くから伝わる「のさり」という言葉がある。今ある自分の境遇は、いいものも悪いものも天からの授かりのものであり、否定せず全て受け入れるという意味が込められており、天草の人の寛容で優しい人柄もこの考え方が原点となっている。

また、「のさり」にも通じるが、天草の人は自分の仕事をこなしつつ、地域や周りの人のためにも一汗かくような献身さがあり、困ったときは近所の人同士、地域の人同士でお互いに支え合って暮らしている。現代社会で希薄になってきたと言われる人間関係において、一部ではお節介すぎる、干渉しすぎると言われるものの、人間が人間らしく生活するために古き時代の良き文化を継承していく必要があり、天草にはその土台が存在する。

b) 歴史(キリシタンの歴史)

ア) 潜伏キリシタン

長崎・天草地方では、江戸幕府の禁教令により宣教師やキリシタンに対する弾圧が激しくなる中でも密かに信仰を継承し続け、明治時代にキリスト教が解禁されるまでの間、日本独特のキリスト教信仰を育んだ。天草の崎津集落は、禁教期において、仏教、神道、キリスト教が共存し、漁村特有の信仰形態を育んだ集落で、世界中に類を見ない資産であると評価され、平成30年、長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産の構成資産として世界文化遺産へと登録された。

イ) 天草コレジオ(天草学林)

16世紀末、宣教師の養成を目的に「天草コレジオ(天草学林)」が天草に作られた。各地のセミナリオ等で学んだ者の中から選抜されて天草にやってきた青年たちは、当時最新のヨーロッパの情報・文化を学んだ。

当時の「天草コレジオ(天草学林)」は高等教育の場であったと言われており、幾何学や天文学等を学んでいたと言われている。

また付設の印刷所では、日本で初めて活版印刷が始まったと言われる天草。天正遣欧少年使節が持ち帰ったグーテンベルク印刷機を活用し、「天草本」と呼ばれる金属活字による活版印刷物が多数印刷された。現存する「平家物語」や「イソップ物語」、「ラポニチ辞典」などは、国語研究の一翼を担っている。

ウ) 天草陶磁器

古くから陶磁器の優れた原料といわれる天草陶石の産地として知られてきた。その陶石を使って、天草地域で作られる焼き物が天草陶磁器である。原料や製法・窯道具など、江戸時代から伝わる技術や技法が受け継がれており、現在も身近な生活の器として使われている。

c) 環境(自然環境、素材、産業等)

祭り、風習、民俗芸能(ハイヤ祭り、陶磁器)などの文化的資源を有しているほか、雲仙天草国立公園に代表される自然景観や特色ある農林水産資源を生かした食文化などの天然資源も豊富である。

ア) 山

天草市の森林面積は、約46,277haで、総面積の68%を占め、そのうち人工林が43%、天然林・その他が67%となっている。天草地域の人工林は生長が遅いといわれ、年輪の感覚が狭く、質の良い木材として知られている。

また、天然林については、雑節の燻製加工用に使われるチップ材や薪材、木炭の素材として使用され重要な森林資源となっている。

イ) 海

天草市は、有明海、八代海、天草灘の3つの海に囲まれており、多種多様な海洋生物

が生息しており、地域ごとに特色のある様々な漁法によって漁獲されている。その漁獲量は約12,600トンで熊本県の約70%を占めている。

一方、養殖業も盛んに行われており、主にマダイやブリといった魚類養殖のほか、アオサやワカメなどの海藻養殖、車エビ養殖、貝類養殖などがあり、その生産量は約14,600トンとなっている。全国でも有数の生産量で養殖マダイは市町村別でも全国3位を誇る。

ウ) イルカ

自然豊かな五和町の沖合の海域は魚類の宝庫となっていて世界的にも珍しい野生のミナミバンドウイルカが生息地として知られている。イルカウォッチングは一年を通して可能で、遭遇率は9割強を誇る。

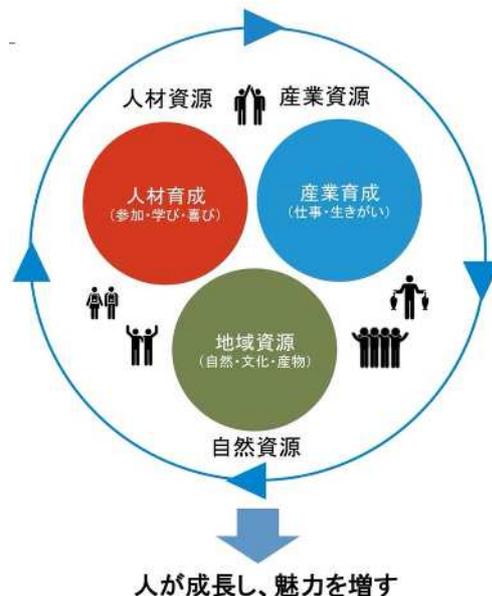
また、五和町の沖合では昔から素潜り漁が行われるなどイルカとの共存が図られており、イルカが常にいる環境によりサメなど人に危害を加える危険性が高い生物が現れない環境となっている。

d) 人材という“宝”

「第2次天草市総合計画」のまちづくり基本理念である「人が輝き 活力あふれる 日本の宝島“天草”」では、「人が輝き」とは“まちづくりにおいて市民が積極的に参画し、その結果として感動や達成感があることを意味している。また、天草の一番の宝は市民であり、宝物が輝きを放つことをイメージしている”と掲げていることから、天草の“宝”である“人材(市民)”を育むことが重要だといえる。

また、未来への新しい価値は、経済資源と人材資源のバランスである。

経済を起すのも“人”であり、人を魅了するのも“人”である。天草にはまだまだ沢山の魅力ある資源があるといえる。



3) “交流”のあり方

「交流」とは、物見遊山的な観光に來たりお土産物を買ったりすることではなく、沢山の人が流動し、沢山の地域や社会と関わる時代へ変革するということである。社会は、副業可能、就業時間の社会還元、働き方改革、在宅勤務、シニアの社会参画と言われていたが、新型コロナの影響でその動きは加速し、観光も、消費型から体験型、社会参加型のツアーが台頭している。

これからの地域に求められていることは、この流動人口を掴むための仕組みを開発する事であり、地域観光のあり方は、消費を軸に置いた「浅い交流」ではなく。地域を体験し深く味わい、共感し、共に地域を創造する、共創者としての「深い交流」を推進する必要がある。

「交流」とは、地域の新しい価値を創出する事を共に行う「混じり合い」「共創関係」共同体のことを意味する。

4) 情報発信のあり方

どんなに良い場所、良いモノであっても知られていなければ訪ねられることも買われることもない。天草の魅力や宝を天草の中に留め、外部からの来訪をただ待つのではなく、市民が相互に繋がりをつくり、人が集まる情報を発信し、人を集める仕組み、人が集まる場を作り出すことが重要となる。

また、上記の交流のあり方でも述べたように、これからの地域観光のあり方は「深い交流」を推進することである。

このためには、訪れた場所にある情報発信のみではなく、様々なツールを活用した情報発信、またクチコミなど従来からある方法の活用など多くのメディア・方策を活用し、幅広く発信する必要がある。

本渡港施設においては、従来型の観光情報のみならず、市内各地における物産や素材、技術、人材、取り組みや風景など天草の魅力や情報を集める場、国内外に発信し、人を集めていく場としても機能させていくことが望まれる。

2 本渡港周辺整備を契機とし、まちなかの元気再生へと向けた展開

「都市計画マスタープラン」においては、“歩いて巡りたくなる”にぎわいまちづくりが位置づけられている。

現状において、本渡港周辺は、水辺の親水空間を有しているもののその資源を十分に活用できていないことから、本渡港周辺整備を契機として、中心市街地全体並びに市内全体へと波及させていくための展開シナリオを以下のように設定する。

- 1) 本渡港から街中まで歩道を整備し、結びつけることで、水辺の景観を楽しみながら街中を歩いて巡りたくなるまちづくりへと繋げていく。
- 2) ウォーターフロントデッキゾーンを整備し、スポーツイベント拠点と本渡港を繋ぐことで、海辺を楽しみながらスポーツやイベント客を回遊させる仕組みを創っていくものとする。
- 3) 新たなモビリティの活用等により、文化やスポーツの拠点である天草市民センターや運動公園、複合施設ここらす等との回遊性を高め、市街地全体へと賑わいが波及していくような整備を図っていくものとする。

本渡港周辺 交通ネットワークの変化とまちなかへの展開・まちなかの各拠点を繋ぐ



第4章 本渡港周辺環境整備 基本計画

1 事業テーマ「港から始まるまちの再生」

本渡港は、海や陸のさまざまな交通の要衝であり、開放的な親水空間を有した海の玄関口として、また、本渡道路開通後には中心市街地の玄関口として、本市の新たな観光・交流・情報発信拠点となり得る場所である。このポテンシャルを引き出し、効果を市内全域へ波及させていくためには、来訪者や市民が、人やコトと出逢い、豊かな地場産業・地域資源とつながり、新しいモノや楽しみと出会い、まちを歩いて巡る豊かな仕組み創りが必要である。

そのため、本渡港にはその拠点施設として来訪者や市民が、新しい学びや出会い、新しい体験やモノに触れることができる施設を整備する。

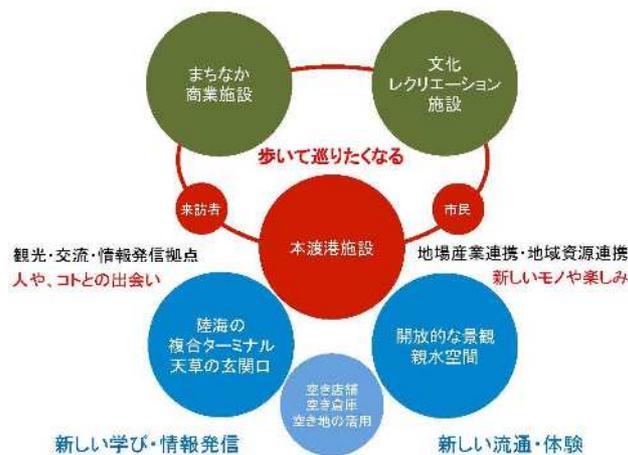
この施設には天草の新しいまちづくりの出発点として、天草の陶磁器をはじめとした様々な魅力ある資源を紹介、体験することができる“インデックス機能”を持たせ、ここから天草全体に足を運んでもらうような仕掛けを創ることで、市内全体への回遊性の向上をも果たせるような豊かな未来へのハブとなることを目指す。

これまでのまちづくりは、単色の絵の具だけで描くように重なりやつながりに乏しく全体としての魅力に欠けるようなものだった。しかし、パレットの上で絵の具を混ぜあわせて、新たな魅力ある色を生み出すように、まちづくりも人と人、天草内の人と天草外の人、モノとコトが混じりあうことで新たな魅力、特色が生まれる。

本計画は、施設整備が終わりではなく、まちづくりの始まりとなるような「新たなモノ・コトの生まれる場所」としていくことを目指している。

さらに、この施設は時代の変化や社会の状況に応じて配置や機能を随時更新できるような“流動性のある運営体制づくり”を図っていくものとする。

港から始まるまちの再生



2 本渡港周辺環境整備のコンセプト

前章までに整理した位置づけやまちづくりの方向性等を踏まえた上で、本計画の整備コンセプトを設定する。

本計画においては、港から始まるまちの再生を目標とし、かつては地域の物語の始まりの地であった本渡港を取り戻すべく取り組む必要がある。時代の流れとともに交通の変化が起こり地域の物語の始まりの地から外れ、通過点となった本渡港。そして街中からも人影が薄れてしまった今日において、次のコンセプトを掲げ取り組みたい。

【整備コンセプト】

モノ・ヒト・コトを結ぶ場所 新しい「みんなの^{えき}驛」

現在の「駅」は、交通を乗り継ぐ場所としての機能が主となっているが、鉄道開通以前のかつての「驛」は、宿場町ができる前から、人や物、情報が行き交う重要な場所であり、その土地の人と旅人との交流の場でもあった。

本渡港周辺整備にあたっては、かつての「驛」が有していた以下の機能に着目した。

〈「驛」の有する機能〉

驛は、交通を乗り継ぐ場所

驛は、人々を癒し、食事や物販の提供場所

驛は、地域と旅人との交流場所

驛は、情報の収集、発信場所

この考え方を基本として、

本渡港周辺を「驛」の機能を兼ね備えた新たな「港」拠点として再生する。

3 施設に求められるもの・考え方

1) 施設整備の基本的な考え方

当初、本渡港に整備する拠点施設（以下「拠点施設」という。）は市内の周遊観光の強化の観点から道の駅の整備を含めた案を検討した。しかしながら昨今の社会情勢の変化を踏まえ、観光施設のみとしての整備ではなく、地域住民が日常から使う施設、事業者が商いを営む施設、また新たな学びを創造し、そこに訪れる地域外の方との交流等により「新たなモノ（価値）を生み出す施設」として、施設整備で終わりではなく、まちづくりの始まりとなるよう計画することとした。

拠点施設においては、地域住民および地元事業者は当然のことながら、地域外の企業・人が訪れ、天草の観光拠点の周遊や新たなビジネス展開を促す起点となり、新たな動きの発信点となる施設を目指すものである。

2) 施設に必要な機能

拠点施設に全てを詰め込むのではなく、天草の宝の“インデックス機能”を備え、さらには中心市街地全体に商業機能や文化・レクリエーション機能などを分散配置し、補完し合うことが前提条件で必要な施設機能を以下のように設定する。

○ターミナル(交通結節)機能

港湾施設である本渡港には、船舶ターミナル機能は必要不可欠であることから、既存施設を含め整備について検討する。

また、天草の海の玄関口として新航路の増設などに寄与し、天草内への周遊の開始場所ともなるべき場所を検討する。

○ラボ、工房、ファクトリー機能

「新しいモノ」を生み出す場所として、研究・加工ができる場所、工房としてモノを作り出す場所、体験できる場所を検討する。

○イベントスペース、ステージ機能

人が集まる施設となるようイベントスペースや、人が集まって成果を発表できる場所、子供たちが気軽に自己表現できる場所を検討する。

○新商業スペース機能

天草のモノ・コトに出会う場所、新たな周遊のきっかけ作りとする場所として、販売方法を工夫し、天草ならではのモノに出会えるようにする。また、天草の情報発信の場所を検討する。

○ミール、カフェ機能

天草には美味しい・外に発信したい食がある。素材を生かした調理で多くの人をもてなすこと、美味しい食事を提供することができる場所を検討する。また、天草外からのアイデアを付加することで、天草全体の食に関する更なる質の向上を図るなど、交流人口の増加につながる方策も検討する。

○事務所機能

施設運営のための事務所スペースを設ける。

4 施設整備の検討

1) 拠点施設整備の基本方針

a) 施設配置の基本方針

本渡道路方面からアクセスしやすい駐車場を整備する。
駐車場と旅客船棧橋の両方から利用しやすい位置に建物を配置する。
また、屋外のイベントスペースとして芝生広場等の設置も検討する。

b) 機能構成の基本方針

建物内には、ターミナル機能、ラボ・工房・ファクトリー機能、イベントスペース、ステージ機能、商業スペース機能、ミール・カフェ機能、事務所機能などを導入する。
施設の集客力・収益性を高めるとともに効果的な事業展開ができるよう、建物内における機能の配置・デザインについては、可能な限り管理運営者の意見を反映させたものとする。

2) 管理運営の基本方針

拠点施設は、公益性と収益性の両方を併せ持つ施設であり、旅客ターミナルを中心に、収益性・採算性を確保しつつ、公益的な役割（ラボ、防災拠点等）を実現するため、効果的な事業展開ができるよう体制の構築に取り組む。

より効果的な事業展開により、多様で質の高いサービスを提供し、新規来訪者の立ち寄りやリピーター客に利用され続けるため、民間による管理運営を基本とし、組織・経営・資金調達等のあり方について精査・検討していく。

3) 導入機能の設定

拠点施設に導入する基本的な機能については、以下の機能を基本としつつ、施設の有効活用によって地域の活性化を促すため、地域住民のニーズを反映させるよう努める。

施設名称	施設概要
駐車場	・24時間利用可能なもの
芝生広場	・地域住民・観光客両方の憩いの場 ・イベントスペース等としての利用
旅客船ターミナル	・本渡港発着の船舶の待合スペース ・チケット売り場 ・事務室
バス・レンタカーターミナル	・市内循環バス・空港シャトルバスの待合スペース ・レンタカー受付カウンター
トイレ	
ラボ・工房・ファクトリー	・新しいモノを生み出す場所、 ・研究・加工ができる場所 ・工房としてモノを作り出す場所 ・体験できる場所
イベントスペース、ステージ等	・人が集まって成果を発表できる場所 ・子どもたちが気軽に自己表現できる場所
商業スペース	・天草の情報発信の場所 ・天草のモノ・コトに出会う場所 ・新たな周遊のきっかけ作りとする場所 ・天草ならではのモノに出会う場所
ミール・カフェ	・天草の素材を生かした調理で多くの人をもてなす場所 ・天草全体の食に関する質の向上が図れる場所（天草外からのアイデア付加）
事務所	・施設運営のための事務所スペース

4) 施設規模及び概算事業費

拠点施設は、将来的な維持・管理等を考慮し平屋建てを基本とし、天草産木材使用または天草産木材により木質化するものとする。

新設する施設の駐車場整備等も含めた全体事業費は10億円程度を想定する。

※管理運営者等の提案内容・施設規模によって、全体事業費は変動する。

※地元住民、事業者等の意見を反映させた施設とするため、建物の建築面積は流動的であり、最終的には採用された管理運営者の提案内容・規模によって決定する。

5) 管理運営の在り方の検討

収益性・採算性が求められる施設の管理運営は、民間企業の創意工夫を活かす形が望ましい。

管理運営主体の決定にあたっては、地域課題の解決に取り組んでいる市内事業者と市外事業者とが連携して管理運営を担うなど、天草の素材及び商品のデザイン、商品化、プロモーションなど多様な面で地域の活性化につながるような仕組みを検討する。

6) 今後の事業化課題

拠点施設を、管理運営者の意見を反映させた機能・デザインとするためには、基本設計・実施（詳細）設計を委託する事業者の選定にあたり、運営と設計の連携を最大限高める手法の検討が必要である。

また、地元企業の育成及び将来的な施設の維持管理の観点から、施設の設計に地元建築業者が関わるような仕組みも検討する。

a) 既存施設所有者との調整

計画地には木材置場、給油施設等があり、これらの所有者との補償についての協議を進めていく必要がある。

b) 住民意見の聴取

拠点施設は、市民や来訪者が、人との交流、地場産業や地域資源等に触れて天草の魅力に出会う場所であり、まちづくりの始まりの場所としていくことを目指している。そのため基本計画等の策定にあたっては、まちづくりの担い手である地元住民等の意見を、可能な限り反映させたものとするよう努める。

c) 民間事業者の意見の把握

拠点施設の建設によって、本渡港に地域内外の人が訪れ、天草の観光拠点の周遊や新ビジネス展開を促す起点として、また、新たな動きの発信点となること目指し、運営者目線を最初から取り入れた現実的かつ独創的な施設建設を目指す。

そのうえで、建設する施設への民間事業者の参入意欲を向上させるため、事業発案段階や事業化段階において、事業内容や事業スキーム等に関して、直接の対話により民間事業者の意見や新たな提案の把握を行うなど、多方面での情報収集に心掛ける。

5 施設整備計画区域

