

本渡港周辺環境整備基本計画



令和6年4月

天草市

目次

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計画の位置づけ	5
1) 第3次天草市総合計画・前期基本計画（令和4年(2022年)12月策定）	6
2) 本渡みなとまちづくり基本構想（平成25年(2013年)度）	8
3) 天草市都市計画マスタープラン（平成26年(2014年)11月）	10
4) 天草市観光振興アクションプラン（令和5年(2023年)3月）	16
5) 天草市地域防災計画(令和5年度)	16
6) 天草地域自転車ネットワーク計画（令和元年(2019年)11月）	16
7) 熊本天草幹線道路「本渡道路」	17
8) 九州西岸軸構想	18
3 広域的特性	19
1) 本市の概要	19
2) 広域立地条件	22
4 本渡港の課題	26
第3章 今後のまちづくりの方向性	27
1 まちづくりを方向づけるキーワード	27
1) 交通結節点としてのあり方（2次交通・新たなモビリティ等の状況）	27
2) 天草の“宝”（天草の誇るべきモノ）のあり方	29
3) “交流”のあり方	32
4) 情報発信のあり方	32
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	32
第4章 本渡港周辺環境整備 基本計画	34
1 事業テーマ「港から始まるまちの再生」	34
2 本渡港周辺環境整備のコンセプト	36
3 計画エリアの考え方	36
4 計画エリアに求められる機能	36
5 整備の基本方針	39
1) ①交流・交通拠点の整備の基本方針	39
2) ②親水エリアの整備の基本方針	39
3) ③防災拠点の整備の基本方針	40
4) ④環境学習拠点の整備の基本方針	40
5) ⑤歴史文化拠点の整備の基本方針	40

6 今後の事業化課題	40
1) 既存施設所有者との調整	40
2) 住民意見の反映	40
3) 民間事業者の意見の把握	40
4) 官民連携を推進していくための基盤整備	40
5) 庁内関係部署間の連携体制の構築	40
6) 本渡港周辺のロードマップ作成	40
7) 熊本県との連携強化	40

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39年(1964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3年(1991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。また本渡道路(天草未来大橋¹)の開通により、本渡市街地と分断する可能性が以前より指摘されていたこともあり、加えて本渡道路整備に伴い、沿道には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

¹・天草未来大橋は(仮称)第二天草瀬戸大橋と同義

2) 本渡港の施設

現在の本渡港は、-4.5m岸壁7バース、延長516m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=80m、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=14,880㎡
- ・ 緑地=90,314㎡

○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)10月11日
- ◇ 変更(2) 昭和63年(1988年)2月10日
- ◇ 変更(3) 平成9年(1997年)10月31日

○臨港地区：面積 約 25.8ha(うち7.3haが商港区、残りは分区指定なし)

- ◇ 指定 昭和40年(1965年)6月12日
- ◇ 変更 平成13年(2001年)5月8日

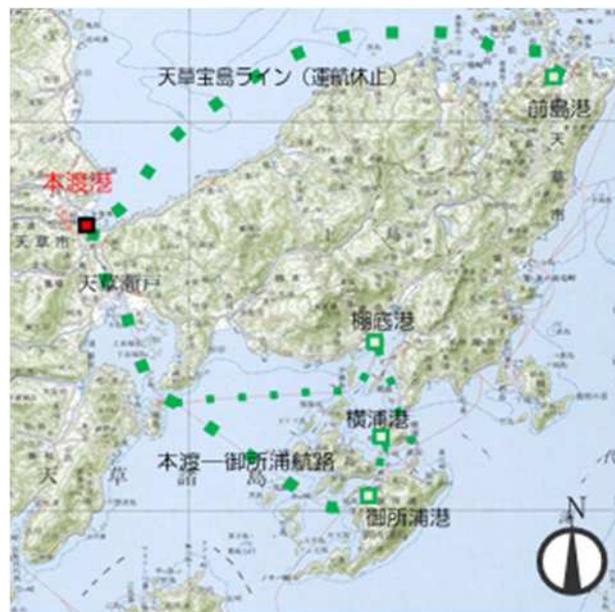


計画地と臨港地区の位置図 (S:1/20,000)

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)への航路が運航されていたが、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」等が運航休止
→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」が運航休止
→平成 21 年 (2009 年) に廃止
- 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
→平成 25 年 (2013 年) に廃止
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）運航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 3 年(2021 年)度には 34,827 人まで減少している。

■本渡港の船舶旅客数 (単位：人)

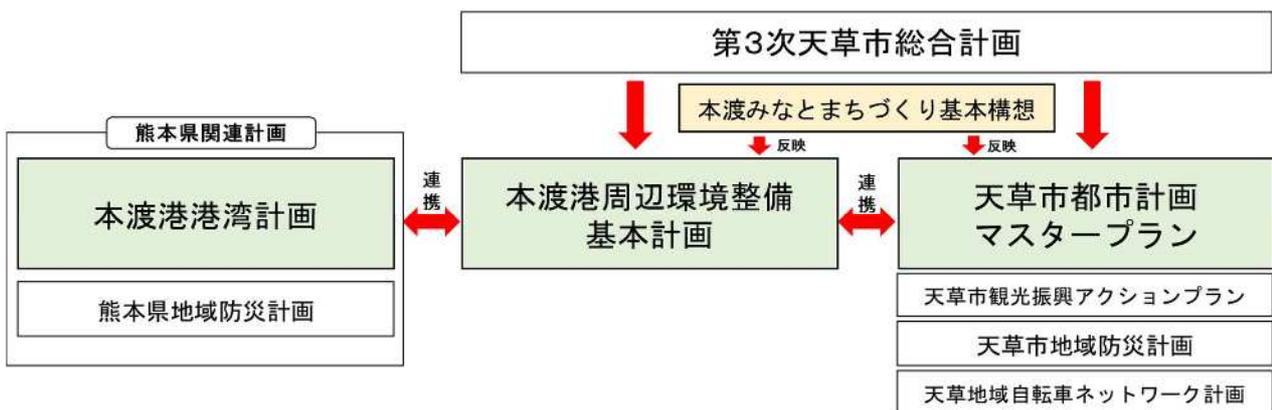
	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
乗船人員	29,703	24,737	24,842	8,078	21,387	24,761	28,723	22,152	21,236	24,612	21,678	17,811	17,191	17,471
上陸人員	31,278	24,884	27,802	10,684	26,278	29,631	29,319	27,860	24,746	25,166	20,547	18,093	17,636	17,362
合計	60,981	49,621	52,644	18,762	47,665	54,392	58,042	50,012	45,982	49,778	42,225	35,904	34,827	34,833



資料：港湾統計資料

2 上位計画・関連計画等における本計画の位置づけ

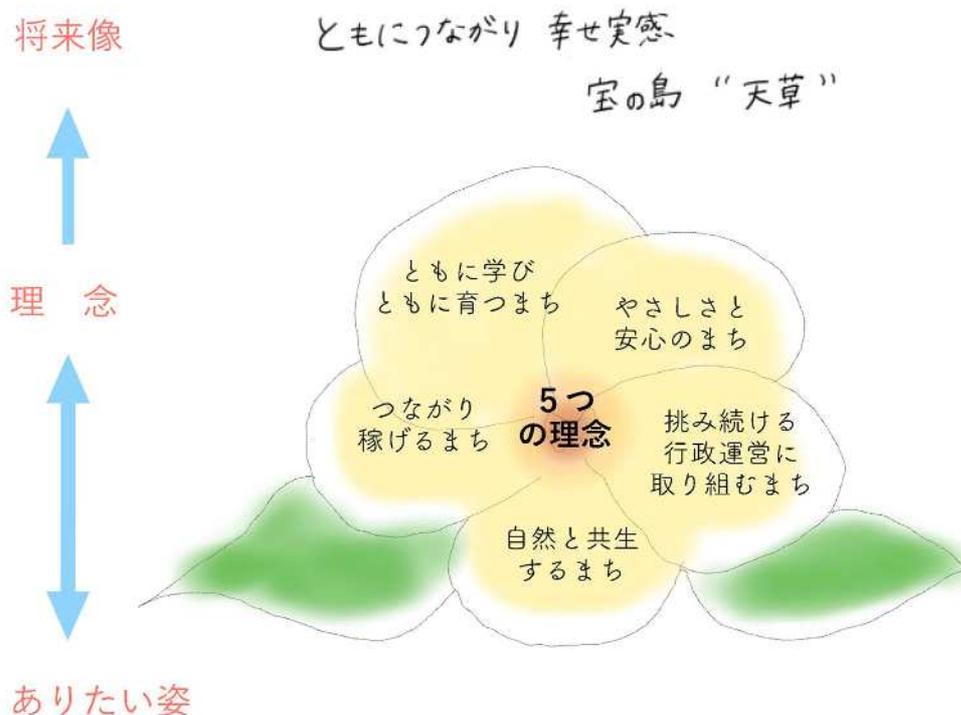
本計画は、天草市総合計画を上位計画とし、同計画の理念、方針に沿った形で策定するものであり、平成 25 年度に策定した「本渡みなとまちづくり基本構想」を反映するとともに、熊本県の本渡港港湾計画や天草市都市計画マスタープランなどの関連計画との連携を図るものとします。



1) 第3次天草市総合計画・前期基本計画（令和4年(2022年)12月策定）

本市では、令和4年12月に『ともにつながり 幸せ実感 宝の島“天草”』を私たちが目指す天草市の将来像として「第3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。

<総合計画基本構想の体系イメージ>



	<ol style="list-style-type: none"> 地域の個性や特色を生かした地域づくり活動や、課題解決に向けた市民活動が活発に行われています 多様性を認め合い、互いを尊重するまちになっています 生涯にわたり学び、学習活動の成果を地域社会で生かすことができます 歴史と文化を認め合い、天草に誇りを持ち継承されています
	<ol style="list-style-type: none"> 良質な農林水産物が生産され、産地力（生産者数×量）が維持・向上されています ひとづくり・ものづくりで郷土にやりがいを感じ、働ける場所があります 魅力ある天草産品がつくり続けられ、域内経済が好循環となり、域外へ新たな販路が広がっています 多様な地域資源を生かし、魅力ある観光のまちがつくられています
	<ol style="list-style-type: none"> 市民が生き生きとやさしさにあふれた地域で暮らしています 安心して子どもを生み育てられるまちができています 市民が安心して暮らせる環境ができています 市民との協働による安心安全なまちづくりができています 天草での暮らしが共感され、多くの人に移住・定住し暮らしています
	<ol style="list-style-type: none"> 脱炭素社会への取り組みが浸透し、人と自然が共生し活発な環境保全活動が行われています 資源の循環が図られ、快適なまちづくりが行われています 豊かな自然と向き合い、保全・活用する仕組みができています
	<ol style="list-style-type: none"> あらゆる社会変化に対応する行政運営ができています 高い経営意識を持った財政運営ができています 市有財産が効率的かつ効果的に活用されています

【政策（抜粋）】

- ありたい姿 4. 歴史と文化を認め合い、天草に誇りを持ち継承されています
 - 政策 9. 芸術文化の振興と歴史文化の保存・継承
 - 施策計画 2：文化施設等の整備・活用

- ありたい姿 6. ひとつづくり・ものづくりで郷土にやりがいを感じ、働ける場所があります
 - 政策 14. 商工業の振興と多様な働く場の創造
 - 施策計画 1：地場企業の新たな取り組みを応援

- ありたい姿 8. 多様な地域資源を生かし、魅力ある観光のまちがつくられています
 - 政策 16. 魅力ある観光の創造
 - 施策計画 1：地域資源を生かし周遊・滞在・交流につなげる「魅力づくり」
 - 施策計画 2：周遊と滞在を促進する「観光インフラ」の充実

- ありたい姿 11. 市民が安心して暮らせる環境ができています
 - 政策 24. 生活基盤を支える機能的な道路・河川・港湾の整備
 - 施策計画 3：港湾施設の充実
 - 政策 25. 良好なまちなみの形成
 - 施策計画 1：まちなみの形成
 - 政策 29. 公共交通による移動利便性の確保
 - 施策計画 1：多様な交通サービスの連携による持続可能な公共交通の維持確保
 - 施策計画 2：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

- ありたい姿 14. 脱炭素社会への取り組みが浸透し、人と自然が共生し活発な環境保全活動が行われています
 - 政策 34. 脱炭素社会の実現と自然環境の保全・共生
 - 施策計画 2：自然環境保全活動の推進

- ありたい姿 16. 豊かな自然と向き合い、保全・活用する仕組みができています
 - 政策 36. 自然資源を活用した地域の魅力向上
 - 施策計画 2：自然資源に関する拠点施設の整備

- ありたい姿 17. あらゆる社会変化に対応する行政運営ができています
 - 政策 37. 効率的かつ効果的な行政運営
 - 施策計画 1：市民や事業者との協働による行政運営

2) 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。

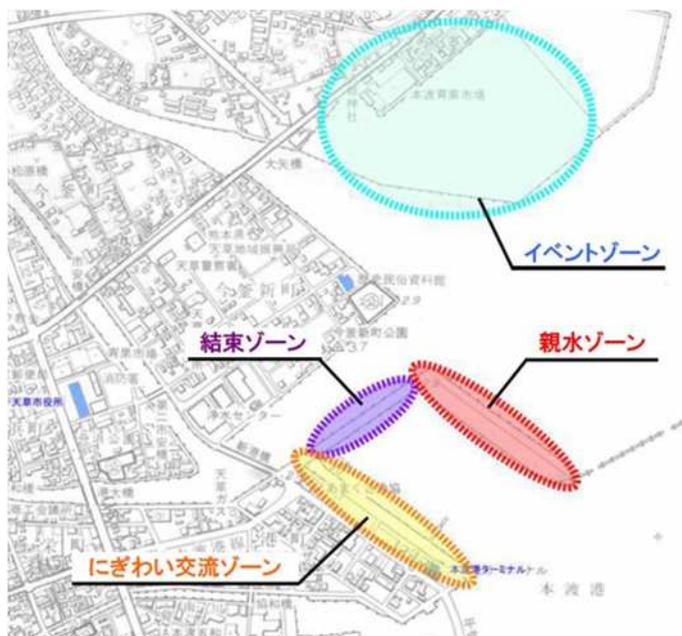
【将来像】「ヒト・モノ・文化」が広がる天草の玄関口

【基本目標】

- 海の玄関口にふさわしい観光・交通拠点の港づくり
- 周辺地域や地場産業との広域連携づくり
- 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”を結ぶ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】

項目	具体案	取組み主体			目標期間		
		行政	官民協働	(地域・民間) 住民	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

3) 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の都市構造

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

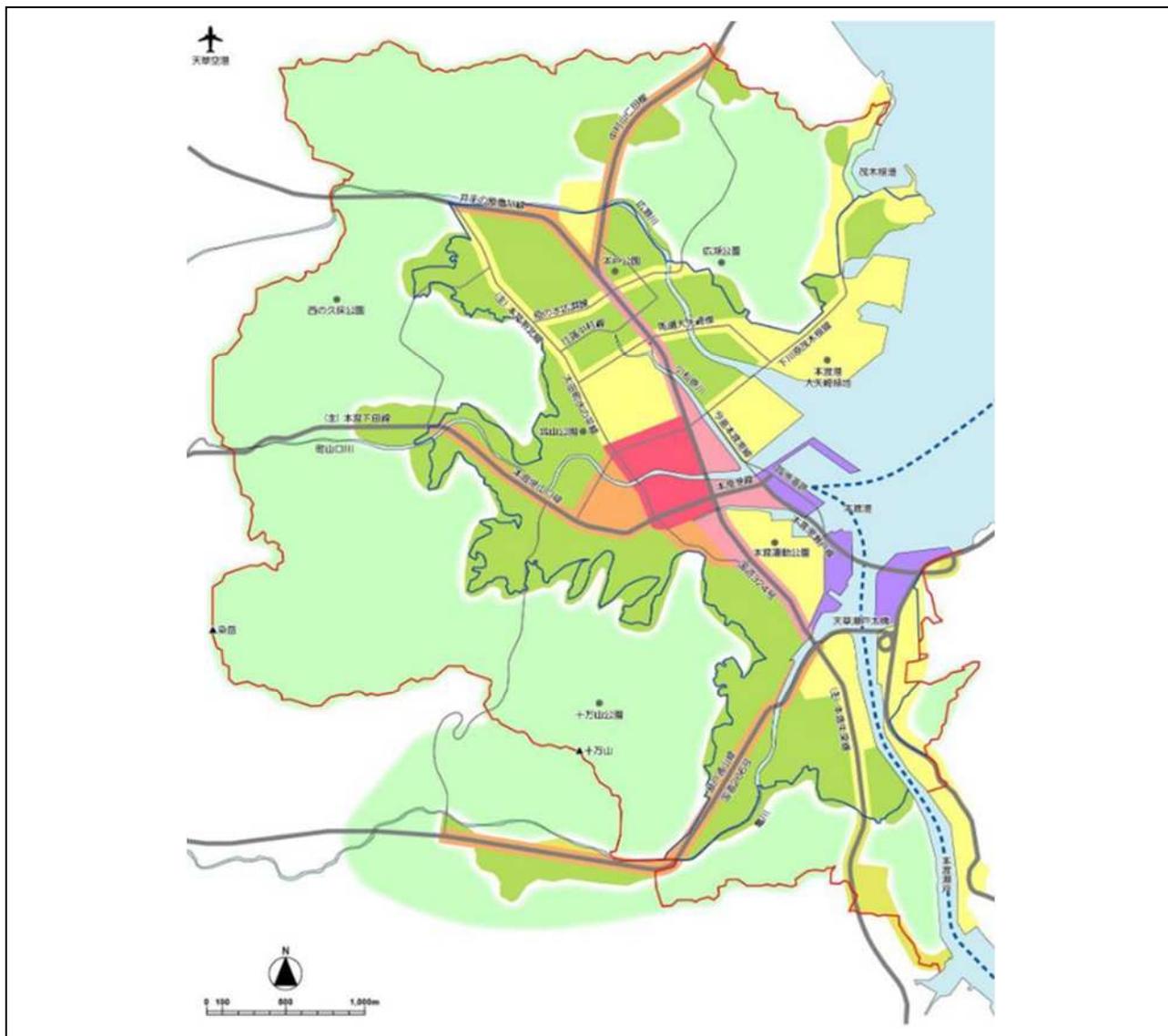


観光物産販売

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・モノ・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	● 森林安全ゾーン		

土地利用の方針図

c) 本渡都市計画区域における道路・交通の整備方針

基本方針として、道路網、歩行者自転車空間及び公共交通の取り組みを示している。
〈天草市都市計画マスタープラン抜粋〉

【基本方針】

①道路網

- 多様な交流を支える広域交通ネットワークの整備促進
- 道路整備の推進による観光ネットワークの形成
- ユニバーサルデザインに配慮した交通環境の実現 防災機能の向上
- 道路・橋りょうの長寿命化の推進

②歩行者自転車空間

- 誰もが安心して快適に回遊できる歩行者自転車空間の創出

③公共交通

- 少子高齢社会に対応した公共交通の維持・充実
- 「天草市公共交通連携計画」に基づく交通不便地域の解消

【整備方針】

(4) 歩行者自転車環境の整備方針

①拠点施設を巡る歩行者自転車回遊ルートの形成

本渡港、中心商店街、主要な観光レクリエーション施設を結ぶ河川沿いや都市計画道路など既存の歩道では、高齢者をはじめ誰もが安心して快適に回遊できる歩行者自転車回遊ルートの形成を目指します。

②歩くことが楽しくなる環境づくり

親水空間の創出やルート沿いへの土産品店、飲食店などの適切な誘導を図るとともに、まち歩きコースや所要時間のわかる回遊案内板、沿道の緑化促進を図ります。

③自転車利用環境の充実

本渡港、本渡バスセンター、中心商店街、主要な観光レクリエーションなどの拠点施設周辺には、自転車駐車場の確保を図ります。

市街地内での自転車利用を促進するため、レンタサイクル・コミュニティサイクルなどの利用手段を検討します。

(5) 公共交通整備の方針

①路線バスの利用促進

路線バスは、通勤時の利用を促進するとともに、身近な都市サービスを誰もが受けられるように、地域のニーズや利用状況に応じた路線の見直し等により、効率的なネットワークの形成に努めます。

循環バスなどのコミュニティ交通は、路線バスを補完する交通手段として、導入を検討します。また、地域の特性に応じてスクールバスの活用についても検討します。

②航路の利用促進

航路は、観光列車と接続する三角港方面へのアクセスを生かしたネットワークの構築を図ります。

利用実態やニーズに応じた定期的なダイヤ、運航ルートの改善により、接続的な運航を目指し、生活環境の向上、交流人口の増大を目指します。

路線バスなどの公共交通とのダイヤ調整をはじめイベントや祭り、新鮮な水産物の提供などのソフト施策と一体となった取組みにより、利用客の増大を図ります。

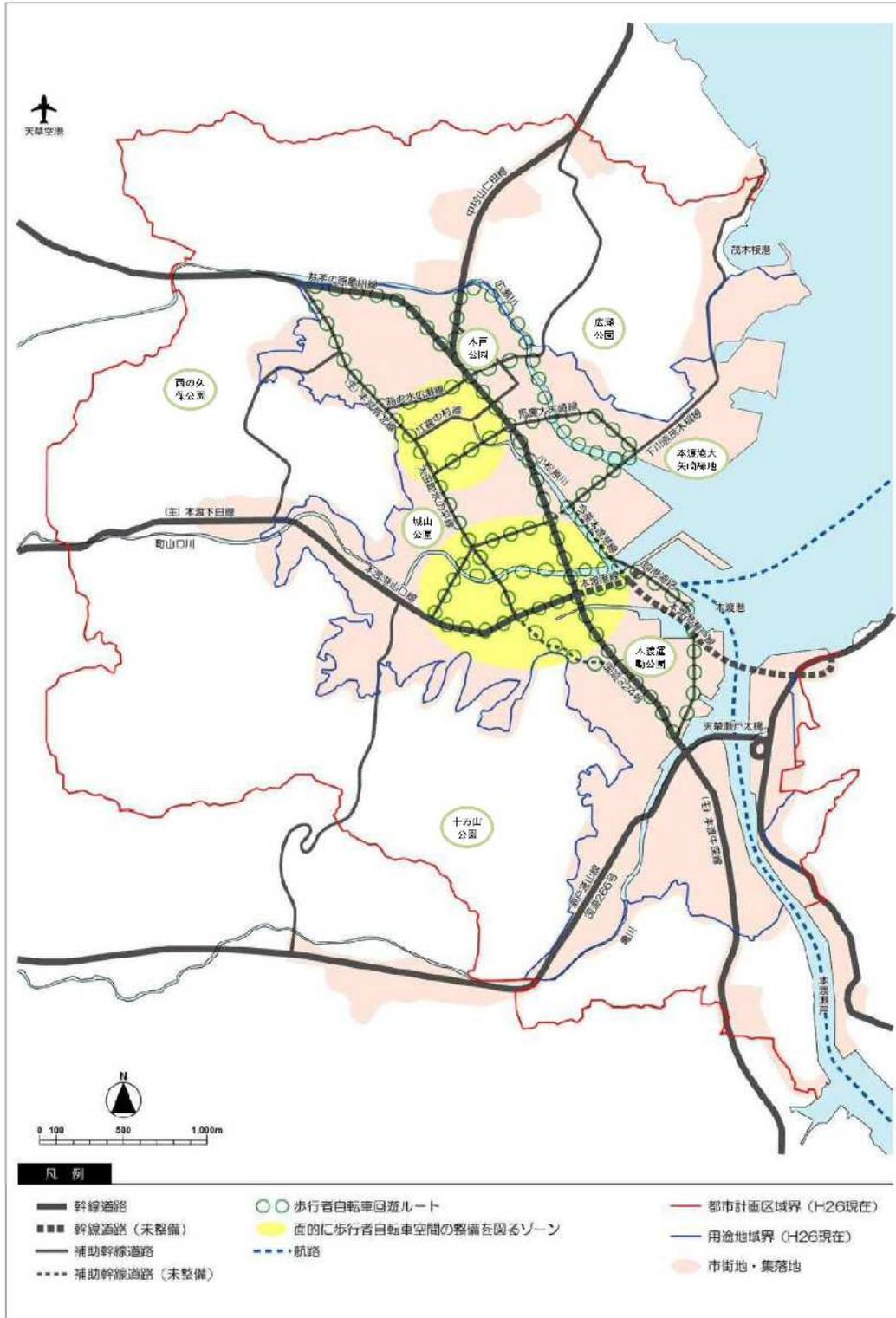
③空路の利用促進

空路は、産業・観光面、生活面における広域交流の増進に向けて、利用促進や医療面での活用を図ります。

④交通結節点の環境改善

停留所は、路線バスなどの生活交通手段の主要な結節点であることから、地域ニーズや利用状況に応じて配置などの検討を行い、誰もが利用しやすい環境づくりを図ります。

●道路・交通の整備方針図



d) 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、「みなとまちづくり基本構想」の推進及び（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。

〈天草市都市計画マスタープラン抜粋〉

【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】

①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ります。

②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としての利用拡大を目指します。

多くの人々がマリンレジャ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スの確保に向けた多様な船だまりの活用方を検討します。

③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ります。

④陸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ります。

e) 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〉

①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

②歩いて巡りたくなる地域づくり

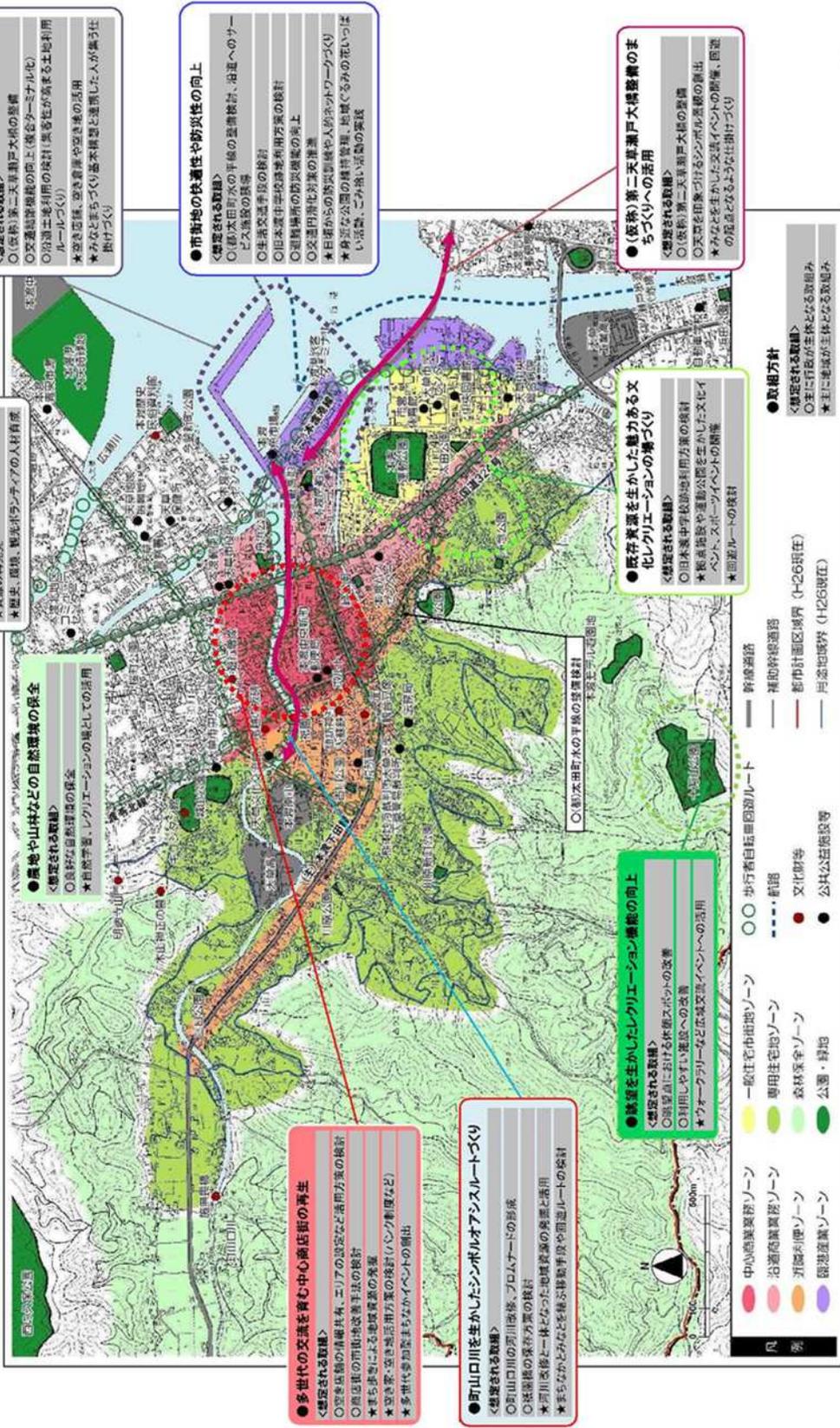
- ・ 町山口川を生かしたシンボルオアシスルートづくり
- ・ 歩行者自転車回遊ルートづくり
- ・ 眺望を生かしたレクリエーション機能の向上

③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

本渡南 地域づくりの方針図

「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



4) 天草市観光振興アクションプラン（令和5年(2023年)3月）

第4章 観光の振興 II. 周遊と滞在を促進する「観光インフラ」の充実

道の駅などの観光拠点施設において、地域の特性を活かした取り組みや情報発信機能の充実など、独自の魅力づくりに努めるほか、老朽化施設の統廃合を進め、効率的な施設運営を行います。

また、関連部署や団体等と連携して、地域資源である景観の維持や、宿泊・飲食・物産・体験施設等と連動することで観光客の受け皿の充実を図るとともに、陸海空の交通事業者、旅行事業者等と連携し、観光客の利便性の維持・向上を図ります。

5) 天草市地域防災計画(地震・津波災害対策編)(令和5年度修正)

第2章 災害予防計画

第13節 公共施設等災害予防計画

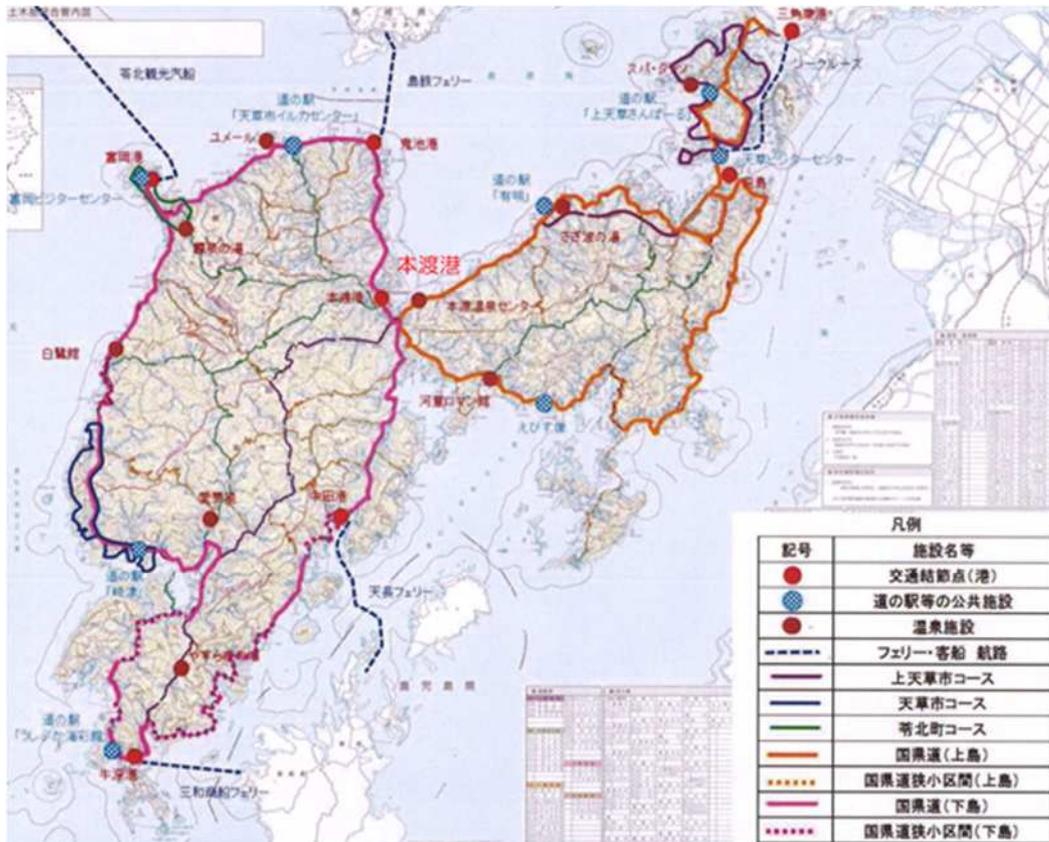
(3) 港湾

港湾施設は、人流、物流の拠点として、地域の生活と産業活動に深く関わり、重要な役割を果たしており、国土交通省令で定める基準に従い、地震発生時の地域的危険度、構造物の重要度及び地盤を考慮して、通常地震に耐えられるよう整備する。

また、近年発生する大規模地震・津波に鑑み、通常地震ばかりでなく大規模地震・津波発生時においても、緊急物資及び避難者の輸送を行い、さらに被災した港湾施設が復旧するまでの間、港湾施設が麻痺することを避け、背後地域の経済活動を維持する機能を発揮することが求められている。

6) 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。



7) 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、熊本天草幹線道路の建設が進んでいる。天草未来大橋を含む約1.3kmについては令和5年2月に開通した。

なお、天草市志柿町区間約2.8kmが本渡道路Ⅱ期として整備区間に指定されている。

- 開通：令和5年2月
- 開通区間：天草市港町～天草市志柿町
- 延長：L=約1.3km（うち、天草未来大橋がL=1.1km）
- 幅員：W=10.5m（車道2車線）



本渡道路概要図

8) 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。



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23年（2011年）度の90,343人から令和3年（2021年）度の75,738人へと、10年間に14,605人・約16%減少している。

天草市の人口推移（単位：人）

平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
90,343	88,936	87,580	86,116	84,584	83,082
平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	R3/H23
81,589	80,235	78,820	77,378	75,738	83.8%

資料：天草市統計書（令和4年度版）

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23年（2011年）度の37,787世帯から令和3年（2021年）度の36,298世帯へと、10年間に1,489世帯・約4%減少している。

天草市の世帯数推移（単位：世帯）

平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
37,787	37,731	37,629	37,479	37,336	37,201
平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	R3/H23
37,013	36,867	36,745	36,570	36,298	96.1%

資料：天草市統計書（令和4年度版）

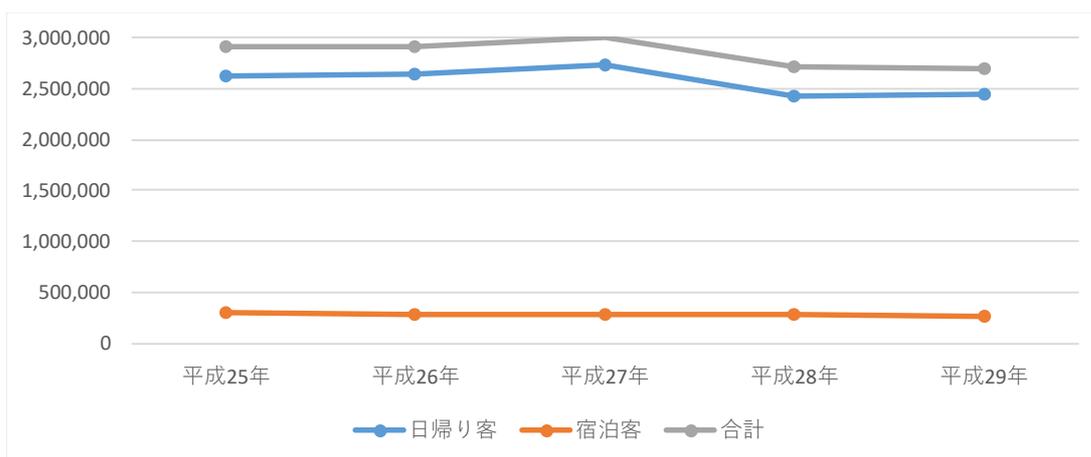
c) 観光入込

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。

■天草市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	93.0%
宿泊客	293,684	274,606	275,777	285,441	259,771	88.5%
合計	2,911,715	2,909,308	3,000,784	2,715,909	2,695,508	92.6%



資料：天草市観光振興アクションプラン [2019(平成31)年度～2022年度]

※ 日帰客数については、平成30年以降は、推計を行っていない。

d) 宿泊者数

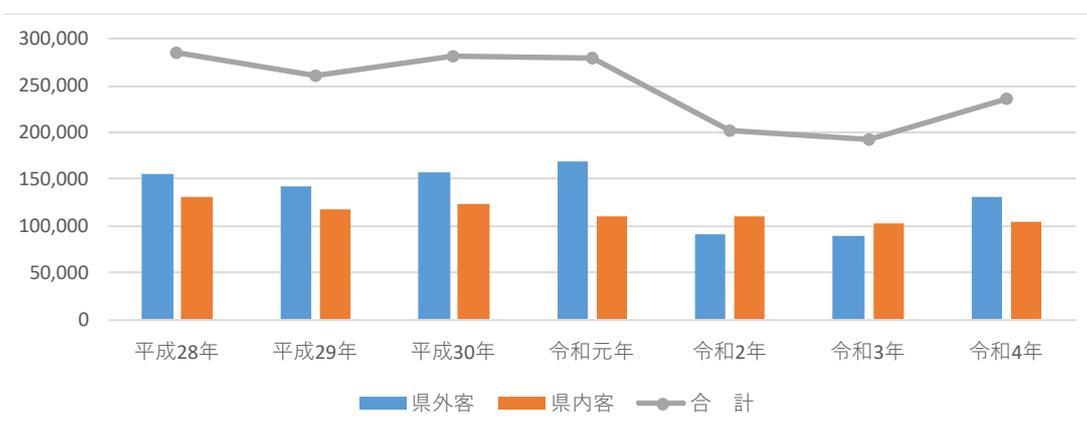
令和4年(2022年)の本市の宿泊客数は236,347人(泊)となっている。平成30年(2018年)の「天草の崎津集落」の世界文化遺産に登録に向けて徐々に増加していき、令和元年(2019年)まではその水準をキープしましたが、令和2年(2020年)、令和3年(2021年)は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け大きく減少している。

また、令和2年(2020年)以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により、近場を旅するマイクロツーリズムが主流となったことに加え、県内旅行に限定した宿泊助成が行われたことから、県外客と県内客の割合が逆転している。

令和4年(2022年)は新型コロナウイルス感染拡大による行動制限が緩和され、宿泊キャンペーンの実施や水際対策の緩和により、県外からの宿泊が増加するなど回復がみられた。

■ 宿泊客数の推移 (単位：人)

宿泊	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
県外客	155,090	142,397	157,460	169,394	91,313	90,098	131,165
県内客	130,351	117,374	123,479	110,786	110,490	101,715	105,182
合計	285,441	259,771	280,939	280,180	201,803	191,813	236,347



資料：観光文化部観光振興課

e) 航空旅客

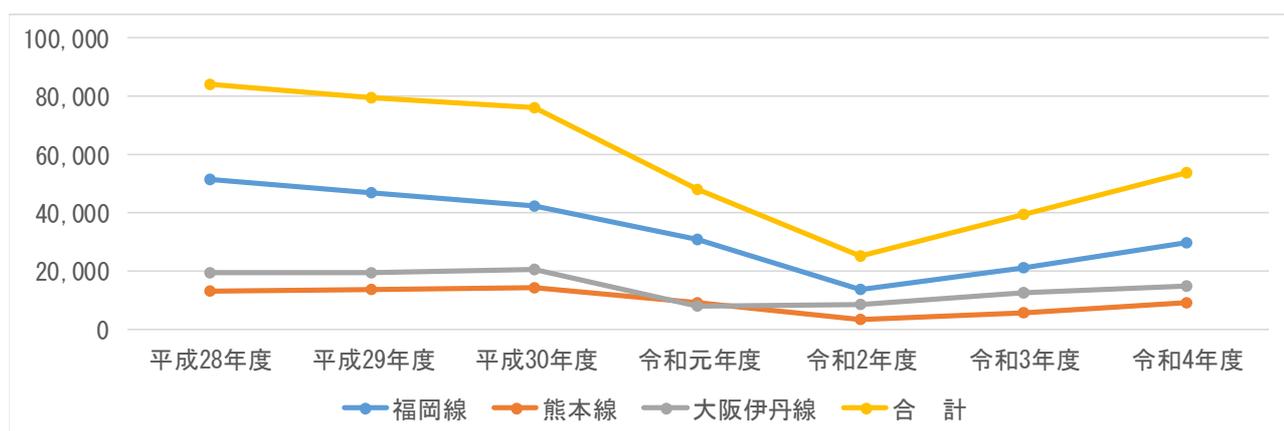
天草エアラインの旅客輸送実績は、新機体の就航を機に平成28年（2016年）度に83,993人を記録したが、令和元年（2019年）度はパイロットの病気休職による長期運休の影響により、令和2年（2020年）度から令和3年（2021年）度にかけては新型コロナウイルス感染拡大による収支減便を行った影響もあり、便数・旅客数ともに減少した。令和4年（2022年）度においては、航空需要も回復傾向が見られるものの、長引くコロナ禍の影響を受け利用者の回復には時間を要しており、平成28年（2016年）度の旅客数の約64%にとどまっている。

■天草エアライン旅客輸送実績

旅客数

(単位：人)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	R4/H28
福岡線	51,650	46,713	42,033	30,913	13,450	21,131	29,731	57.6%
熊本線	12,910	13,412	13,951	9,026	3,163	5,517	9,011	69.8%
大阪伊丹線	19,433	19,468	20,259	8,021	8,220	12,726	15,054	77.5%
合計	83,993	79,593	76,243	47,960	24,833	39,374	53,796	64.0%



便数

(単位：便)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	R4/H28
福岡線	1,974	1,986	1,842	1,478	1,609	1,848	1,838	93.1%
熊本線	609	643	631	532	482	603	624	102.5%
大阪伊丹線	622	595	645	343	496	624	634	101.9%
合計	3,205	3,224	3,118	2,353	2,587	3,075	3,096	96.6%

便当たり旅客数

単位（人/便）

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	R4/H28
福岡線	26.2	23.5	22.8	20.9	8.4	11.4	16.2	61.8%
熊本線	21.2	20.9	22.1	17.0	6.6	9.1	14.4	68.1%
大阪伊丹線	31.2	32.7	31.4	23.4	16.6	20.4	23.7	76.0%
合計	26.2	24.7	24.5	20.4	9.6	12.8	17.4	66.3%

天草エアライン(株)

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（天草未来大橋）の開通によって、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事となった。

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 往復 2 便)、福岡空港まで 40 分(1 日 3 往復 6 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」の一つである天草の崎津集落をはじめ、天草コレジヨ館、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令和6年3月20日にリニューアルオープンした。

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 1,209 駅(令和5年8月4日時点)
 熊本県 35 駅
 天草市内 5 駅

駅名	登録年月	名称(位置)
有明	H7.4	リップルランド公園(有明町)
うしぶか海彩館	H27.4	うしぶか海彩館(牛深町)
崎津	H30.4	崎津集落ガイドセンター(河浦町)
天草市イルカセンター	H31.3	天草市イルカセンター(五和町)
宮地岳かかしの里	R2.3	天草市宮地岳観光交流施設かかしの里(宮地岳町)

本渡港エリア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、市内観光拠点施設や「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2年度の天草市の経済成長率は対前年度比7.9%減のマイナ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8.3%の減少となっており、この主な要因として、水産業（対前年度比15.2%減）の減少がある。

次に、第二次産業では同5.0%の減少となっており、この主な要因として、建設業（同9.4%減）の減少が挙げられる。

続いて、第三次産業は同8.4%の減少となっており、宿泊・飲食サービス業（同49.3%減）、運輸・郵便業（同40.1%減）の減少が主な要因となっている。

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、豊富な農畜水産物や優良な木材などの資源に恵まれており、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、地産地消による域内での経済循環を図るとともに、ブランド化による高付加価値化や販路拡大に取り組みつつ、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。

また、これまで培ってきた技術や事業を継承するための支援や環境整備のほか、多様な働き方を創出し、安心して働けるまちづくりに取り組んでいる。

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「のってみゆうかー」の経由地でもある。

②天草市複合施設ここらす

令和2年4月オープンした「ここらす」は、中央図書館・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、令和4年度の年間利用者数は約16.3万人（うち図書館が約11.1万人、会議室等の利用者が約5.2万人）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、徒歩では約15分、市街地循環バス「のってみゆうかー」の経由地でもある。

③ あましんスタジアム（天草市陸上競技場）

令和5年7月供用開始した「あましんスタジアム」は400mトラックや多目的広場を設けた新たな陸上競技場等のスポーツ拠点施設であり、様々な競技の大会や合宿等が行われている。

本渡港との位置関係は、車で約5分、徒歩では約24分。



▲銀天街



▲天草市複合施設こいらす



▲あましんスタジアム(天草市陸上競技場)

4 本渡港の課題

本渡港は、定期航路の休廃止や御所浦地域の人口減少により船舶の利用旅客数が減少している。

また、道路網の整備による移動手段の変化により、市民の交通拠点としての利用機会が減少しており、発展的要素を活かすため、港の利便性・機能向上などに対する施策の策定が望まれている。

本渡港を核としたまちづくりを進める上で、交流が重要な要素となっており、本渡港へ行きたいと思える良好な環境づくりや景観形成、また、市民や来訪者が身近に海を親しむことができるよう、港や海という特性を活かしたイベントなどの施策の展開を図ることが望まれている。

また、地域住民や事業者、行政が一体となり、まちなかと連携したまちづくりを推進していくことが求められている。

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。

- 交通結節点としてのあり方
- 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、県下という広大な面積を有するが、鉄道などの高速陸上交通網が整備されておらず、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5年9月末時点では42.3%（熊本県32.1%）であり、令和22年（2040年）には49.6%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。

d) 本渡港周辺

本渡港周辺は、本渡道路（天草未来大橋）の開通を契機とした広域交通ネットワークの変化に対応するとともに、近辺はもとより天草市全体にとっても陸上交通、海上交通の拠点となり得る場所であるため、交通結節点として整備していく必要がある。

これにより、近くは歩いて回れる環境が作られ、また天草外から訪れる人にとっても、天草市内を周遊する拠点ができることになる。

e) 歩いて巡りたくなるまちづくり

歩いて巡りたくなるまちは、地域のコミュニティの復活と産業の育成、そして環境整備に伴い、やがて観光の拠点としても再生される可能性がある。

小さなスケールでの地域循環、持続するまちの再生は、地域の新しい価値の再生の始まりだともいえる。そのためには、歩くことが楽しくなるような歩道の整備、広場、コミュニティ、マーケットの整備、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キリスト教信仰が許されなくなった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約250年間、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、仏教や神道と共存しながら漁村特有の潜伏キリシタン信仰を育んだ集落である。世界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) 天草コレジヨ

16世紀末、宣教師の養成を目的に「天草コレジヨ」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宣教師になるために九州各地から天草にやってきた青年たちは、当時最新のヨーロッパの語学や神学を学んだ。

また付設の印刷所では、日本で初めて金属活版印刷が始まったと言われる。天正遣欧使節が持ち帰ったゲ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」、「羅葡日（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国の伝統的工芸品に指定されている天草陶磁器である。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（ハイヤ節、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44%、天然林・その他が56%となっている。天草地域の人工林はゆっくり成長するため、年輪の間隔が狭く、質の良い木材として知られている。熊本県全体の人工林におけるヒノキの割合が37%に対し、天草市においては70%と高くなっており、天草ヒノキを活用したブランド化の事業展開を図る。

また、天然林については、雑節の燻製加工用に使われる薪材の他、チップ材、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、多種多様な魚介類が生息しており、海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8,600トンで熊本県全体の約70%を占めている。

一方、マダイやブリ、マグロの養殖業も盛んに行われており、養殖マダイは全国でも有数の生産量で、熊本県は都道府県別で全国2位を誇り、その中でも天草市が一大産地となっている。

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おり、世界的にも珍しい野生のミナミハンドウイルカの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) 私たちが目指す天草市の将来像

将来にわたって夢と希望に満ちあふれた宝の島の実現に向けて、市民と行政が共に知恵を出し合い、共に創るまちづくりを目指し、第3次天草市総合計画の将来像を次のように定めています。

将来像「ともにつながり 幸せ実感 宝の島“天草”」

天草市には、人情豊かな“ひと”と美しい自然や豊富な農林水産物、受け継がれてきた歴史や伝統文化など、多くの誇れる“地域資源”があります。これは素晴らしい宝です。

その中でも一番の宝である私たち“ひと”が地域を見つめ直し、何事にも他人ごとではなく“自分のこと・みんなのこと”としての気持ちをもつことが大切です。“ひと”が多様な価値観を認め合いながらともに手を取り合い、ともにチカラを合わせ、ともに地域資源を磨き上げていくことで、より光輝く魅力ある宝の島“天草”で日々暮らせることの幸せが実感できている姿を目指し、将来像を『ともにつながり 幸せ実感 宝の島“天草”』と定めます。そして、誰もが天草に誇りをもち、心豊かに暮らせ、いつまでも住み続けたいと思える天草市を目指します。

※市民と行政がともに作り上げる計画とするため、「私たち＝市民と行政」という表現を用いています。



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。

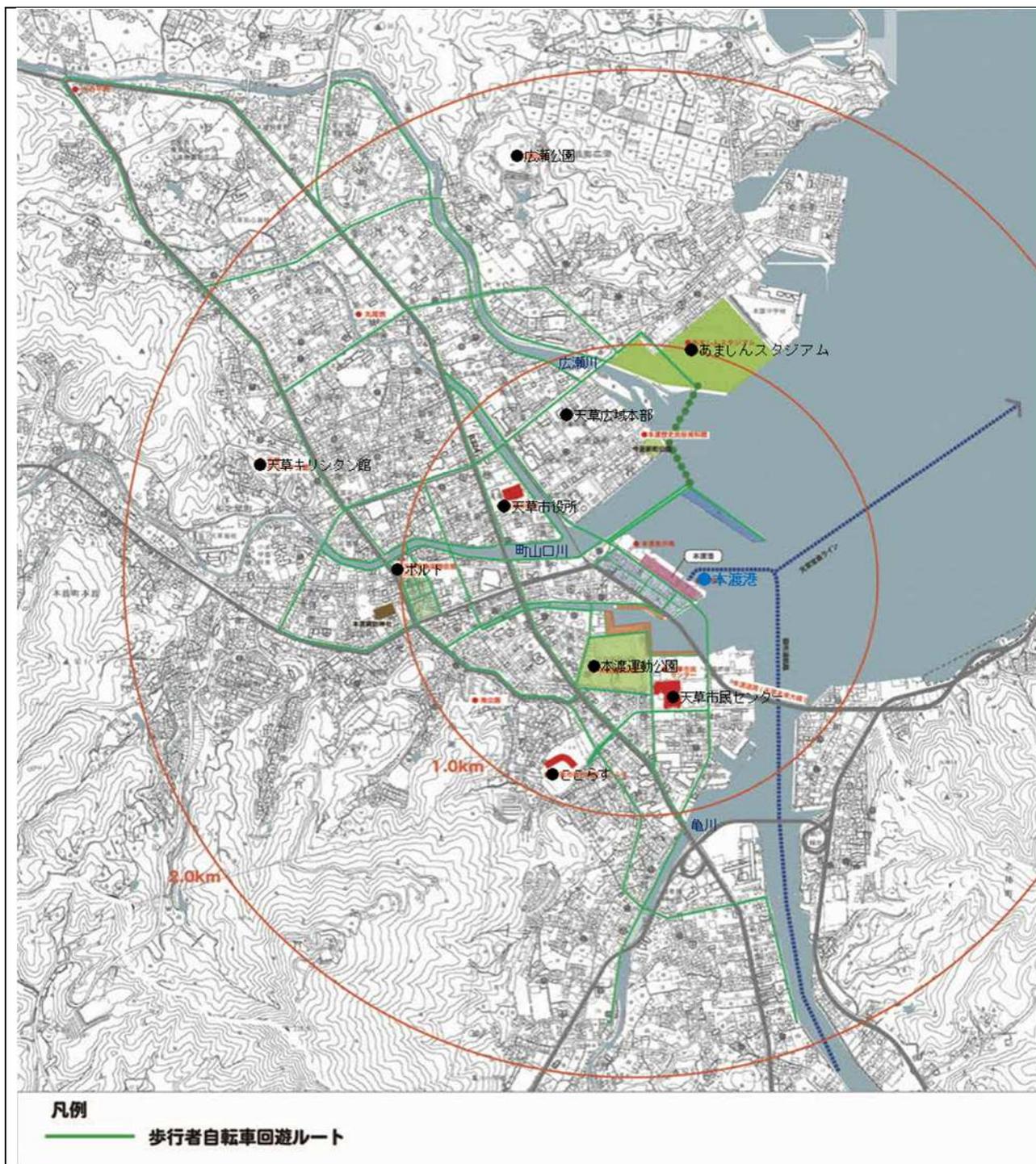
本渡港周辺においては、従来型の観光情報のみならず、市内各地における物産や素材、技術、人材、取り組みや風景など天草の魅力や情報を集める場、国内外に発信し、人を集めていく場としても機能させていくことが望まれる。

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、本渡南地域の地域づくりテーマは「多くの来訪者が歩いて巡りたくなる」にぎわいまちづくりと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) 本渡港は、広瀬川、町山口川、亀川の二級河川が流れ込んでおり、本渡瀬戸航路をはさみ、瀬戸地域まで干潟が形成されている。この干潟を活用し、本渡港一帯を生き物の観察地や潮干狩り等、市民や来訪者が身近に水辺を親しむことができる憩いの親水ゾーンとして位置づける。
- 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あましんスタジアムや本渡運動公園、天草市民センター、複合施設こころ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図

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（天草未来大橋）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逢い、まちを歩いて巡る豊かな仕組み創りが必要である。

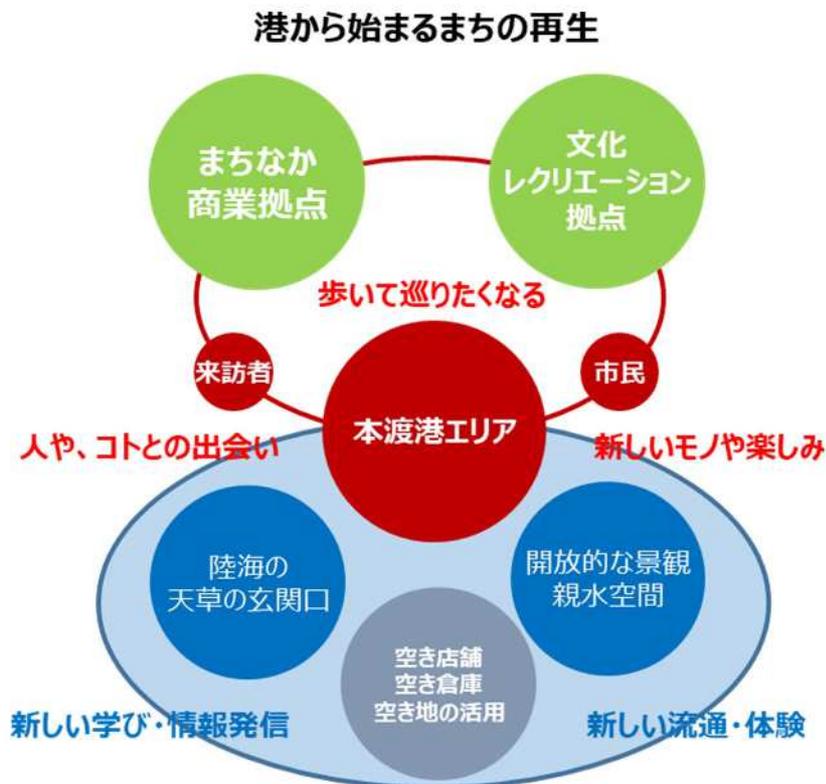
そのため、本渡港にはそれらを実現するための機能があり、来訪者や市民が、新しい学びや出逢い、新しい体験やモノに触れることができるエリアを整備する。

このエリア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、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、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。



めざすまちのすがた



●まちなか商業拠点●

- ・若者向けのカフェ、チャレンジショップ、レストランなどが集積している。

●文化レクリエーション拠点●

- ・音楽、スポーツ・健康など様々な市民交流、文化交流の活動が行われている。

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、本渡港エリアを「驛」の機能を兼ね備えた新たな「港」拠点として再生する。

【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」

＜「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

3 計画エリアの考え方

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、単に観光施設のみの整備ではなく、地域住民が日常から使う機能や事業者が商いを営む機能をもたせ、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・コトの生まれる場所」として、施設を整備して終わりではなく、まちづくりの始まりとなるよう計画することとした。

そのため、本渡港を中心にまちなか商業拠点、文化レクリエーション拠点を結び、新しい学び、情報発信、新しい流通・体験を生み出し回遊性の向上を図ることとする。

4 計画エリアに求められる機能

拠点施設に全てを詰め込むのではなく、本渡港エリアとして天草の宝の“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、補完し合うことを前提条件として、計画エリアにおける機能を次のように設定する。

【①交流・交通拠点】

○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、既存施設を含めた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、天草市内への周遊の開始場所ともなるべき場所を検討する。

御所浦へ行く観光客を本渡港へ誘導する案内機能の充実や多言語による案内サインの充実。

想定スペース：旅客船、バス、レンタカー、レンタサイクルの待合スペースなど

○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。

○宿泊機能

関係人口の滞在時間を延ばし、天草の新しい起点となる場所。

○ミール（食事）、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。

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。

○テレワーク機能

多様な働き方ができる環境づくりとビジネスイノベーションが展開できる場所。

想定スペース：コワーキングスペースなど

○メディア機能

スタジオ機能を導入することで、市民自らも情報発信ができる場所。

○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。

○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・コトに出会えるようにする。また、天草の情報を発信できる場所。

○事務所機能

施設運営のための事務所スペース。

【②親水エリア】

市民や来訪者が身近に水辺を親しむことができる場所。

【③防災拠点】

災害時の緊急物資の受け入れ拠点となる場所。

平常時は、防災訓練の実施など、多目的に活用できる場所。

【④環境学習拠点】

豊かな自然資源を紹介し発信できる場所。

【⑤歴史文化拠点】

歴史文化の拠点となる場所。

5 整備の基本方針

1) ①交流・交通拠点の整備の基本方針

a) 基本方針

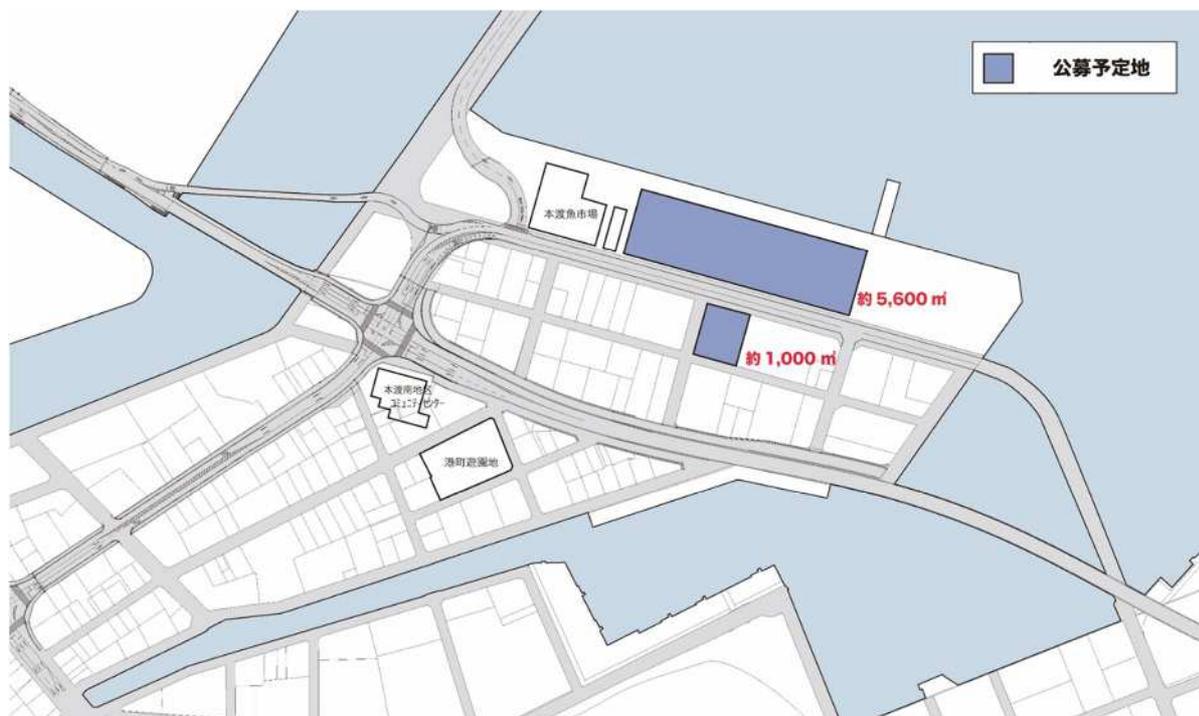
地域住民および地元事業者は当然のことながら、地域外の企業・人が訪れ、天草の観光拠点の周遊や新たなビジネス展開を促す起点となり、新たな動きの発信点となる拠点施設の整備を行う。

施設整備にあたっては、公民連携による拠点整備を基本とし、市で確保できているエリア（公募予定地）において、事業主体者を公募により採択する。

事業主体者とは、施設の設計・施工を行い、その後の運営を行っていく事業者或いは事業者グループとする。

事業費（施設整備費・運営にかかる経費などを想定）は事業主体者において調達することを前提とする。

ただし、公益性の観点から市が担うべき部分については協議により決定する。



b) 機能構成の基本方針

前項に示す機能のうち、事業主体者において効果的な事業展開ができるよう、必要な機能を取り入れ配置し提案することとする。

c) 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、民間事業者の創意工夫を生かす形が望ましい。

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、民間事業者による管理運営を基本とする。

2) ②親水エリアの整備の基本方針

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。

3) ③防災拠点の整備の基本方針

災害時等の緊急物資の受け入れ港として、防災岸壁の整備を行い、港湾施設の保全とともに、防災機能の向上を図る。

4) ④環境学習拠点の整備の基本方針

本渡港周辺の干潟や雲仙天草国立公園などの環境学習の拠点機能を持った施設の整備を行う。

5) ⑤歴史文化拠点の整備の基本方針

本渡歴史民俗資料館の魅力向上を図る。

6 今後の事業化課題

1) 既存施設所有者との調整

既存施設所有者とは、各エリアの整備段階において、必要に応じて協議を進めていく。

2) 住民意見の反映

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、これまで実施してきた住民アンケート等の結果や令和5年度に実施した実証実験の来場者アンケート結果を可能な限り反映させたものとするよう努める。

3) 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。

4) 官民連携を推進していくための基盤整備

公有地活用（定期借地契約等）の事業手法の適用も含めた民間事業者の収益事業の阻害にならない事業手法の適用と官民が連携し、互いの役割を担うことで本渡港周辺エリア全体のにぎわい創出、シナジー効果、アクセス性の向上が実現できる基盤整備（官民の役割分担等）を検討する。

5) 庁内関係部署間の連携体制の構築

本渡港エリア全体の拠点性を高めていくために、関係する庁内の担当部署との連携体制を構築する。

6) 本渡港周辺のロードマップ作成

周辺の開発余地のある土地について、本事業を契機にシナジー効果が期待できる機能を誘導していくためのロードマップの作成を検討する。

7) 熊本県との連携強化

港湾管理者である熊本県との連携を強化し、各エリアにおける整備を一体となって推進していく。