

千葉みなとエリアの活性化に向けた取組について

令和8年10月2日

千葉県 県土整備部 港湾課

目次

1. 検討会の進め方

- 1.1. 活性化を検討する対象エリア
- 1.2. グランドデザインのとりまとめイメージ
- 1.3. 検討会のスケジュール

2. 千葉みなとエリアの現状と特徴

- 2.1. 千葉みなとエリアの現状と特徴
- 2.2. ウォーターフロントエリア整備の参考事例

3. 千葉みなとエリア活性化の方向性(案)

- 3.1. 千葉みなとエリア活性化の方向性(案)

4. 先行プロジェクトの考え方

- 4.1. 先行プロジェクトの考え方
- 4.2. 先行プロジェクトに係る制度・参考事例

目次

1. 検討会の進め方

- 1.1. 活性化を検討する対象エリア
- 1.2. グランドデザインのとりまとめイメージ
- 1.3. 検討会のスケジュール

2. 千葉みなとエリアの現状と特徴

- 2.1. 千葉みなとエリアの現状と特徴
- 2.2. ウォーターフロントエリア整備の参考事例

3. 千葉みなとエリア活性化の方向性(案)

- 3.1. 千葉みなとエリア活性化の方向性(案)

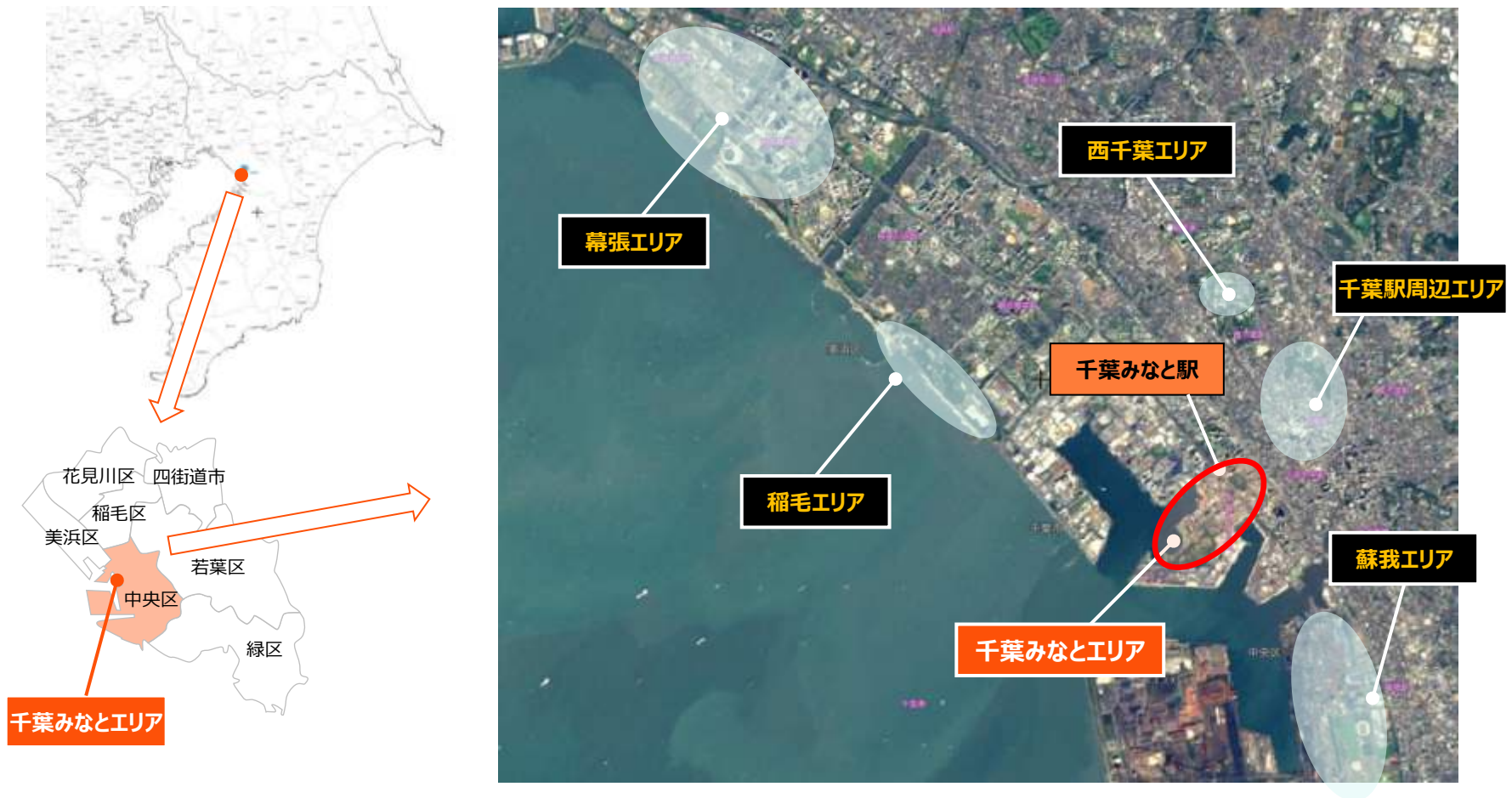
4. 先行プロジェクトの考え方

- 4.1. 先行プロジェクトの考え方
- 4.2. 先行プロジェクトに係る制度・参考事例

活性化を検討する対象エリア(1/2)

活性化を検討する対象エリアは、千葉みなと駅周辺部から千葉ポートパーク方面への面的な広がりを持つ範囲とする。

ランドデザインの策定_対象エリアの位置



出典:地理院地図Vector(国土地理院)を基に作成

活性化を検討する対象エリア(2/2)

活性化を検討する対象エリアは、千葉ポートパークを中心に周辺施設(県立美術館、さんばしひろば、千葉ポートタワー、千葉みなと駅等)が集積するエリアとする。その際、千葉駅周辺(都心機能)や製造工場群・物流拠点(産業機能)からの利用も念頭に置きながら検討する。

ランドデザインの策定_対象エリアの範囲



グランドデザインのとりまとめのイメージ

グランドデザインの構成は、目指すべき将来像の設定と実現に向けた取組方針、導入が期待される機能と回遊性向上の方策、将来像の実現に向けたロードマップ等による項目立てを想定。

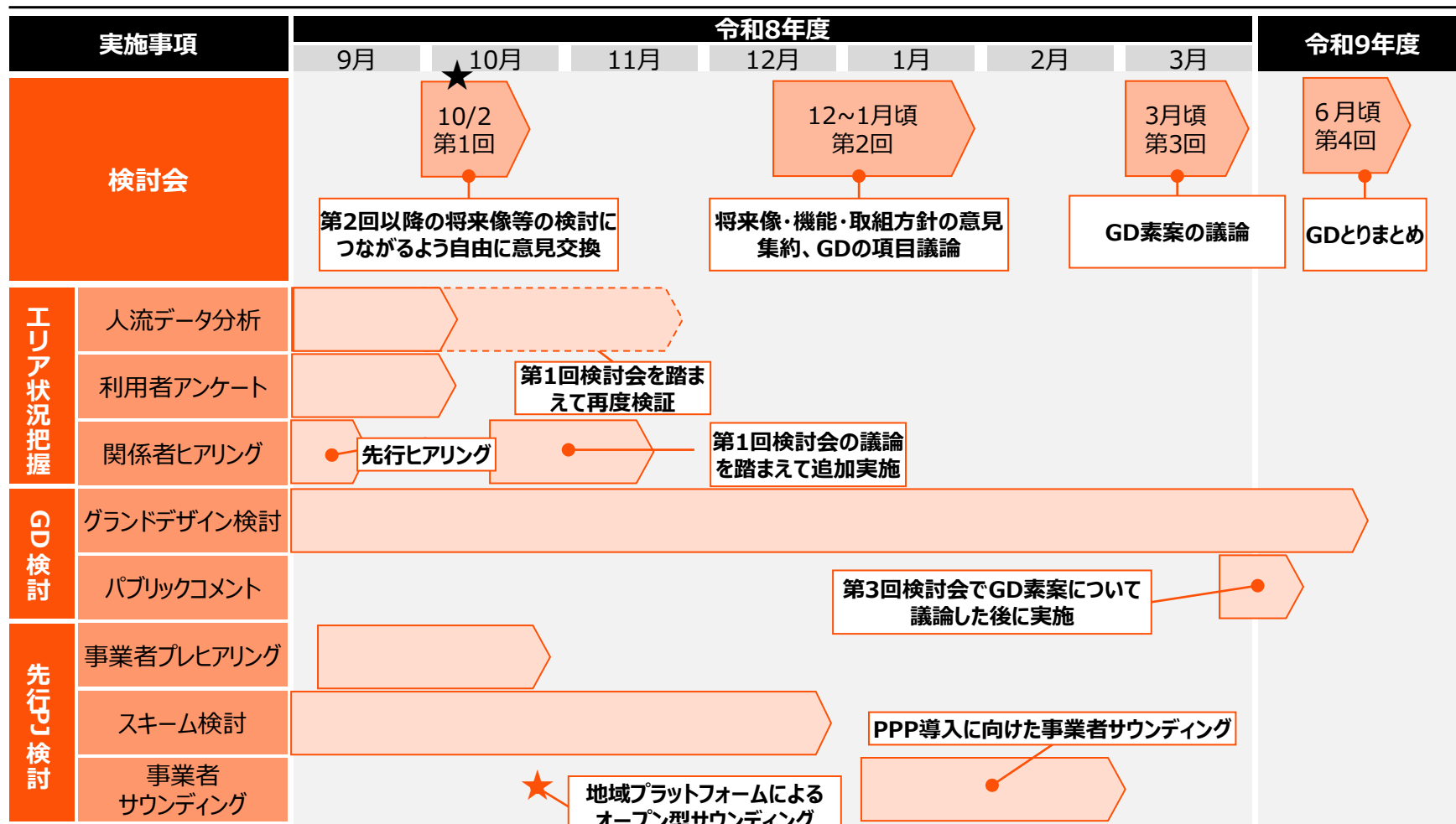
グランドデザインの目次構成案（凡例 ●:主たる議題、▲:必要に応じた議論対象）

#	項目（案）	記載内容	検討委員会との対応			
			第1回	第2回	第3回	第4回
はじめに	千葉みなとエリアのグランドデザイン策定にあたって	策定の背景・目的 グランドデザイン策定の対象範囲	●			
第1章	千葉みなとエリアの将来像（基本理念）	千葉みなとエリアの概要	●			
		千葉みなとエリアの特徴	●			
		千葉みなとエリアの現状・課題	●			
		千葉みなとエリアが目指す将来像（基本理念）	▲	●		
第2章	千葉みなとエリアの将来像（キーワード・取組方針）	検討に当たって重視する視点・キーワード	▲	●		
		想定される将来シナリオ	▲	●		
		千葉みなとエリアの役割分担（ゾーニング）	▲	●		
		各ゾーンにおける取組方針	▲	●		
第3章	千葉みなとエリアにおいて期待される機能	各ゾーンにおいて期待される機能	▲	▲	●	
第4章	千葉みなとエリアにおける回遊性向上の方策	各ゾーンにおける回遊性向上の方策	▲	▲	●	
第5章	将来像の実現に向けたロードマップ	全体スケジュール案			●	
		短期的な取組方針			●	
		中長期的な取組方針			●	
		各実施主体の役割・連携イメージ（取組体制）			●	
		ポートパークにおける官民連携事業の進め方	●	●	●	●
第6章	総括	千葉みなとエリアの将来構想図イメージ			▲	●
第7章	その他	検討体制			—	
		検討経緯			—	
		パブコメ結果				●

検討会のスケジュール

検討会は全4回とし、来年度第1四半期頃に開催する第4回検討会においてグランドデザインのとりまとめを行うスケジュールを想定。

検討委員会のスケジュール（時点版）

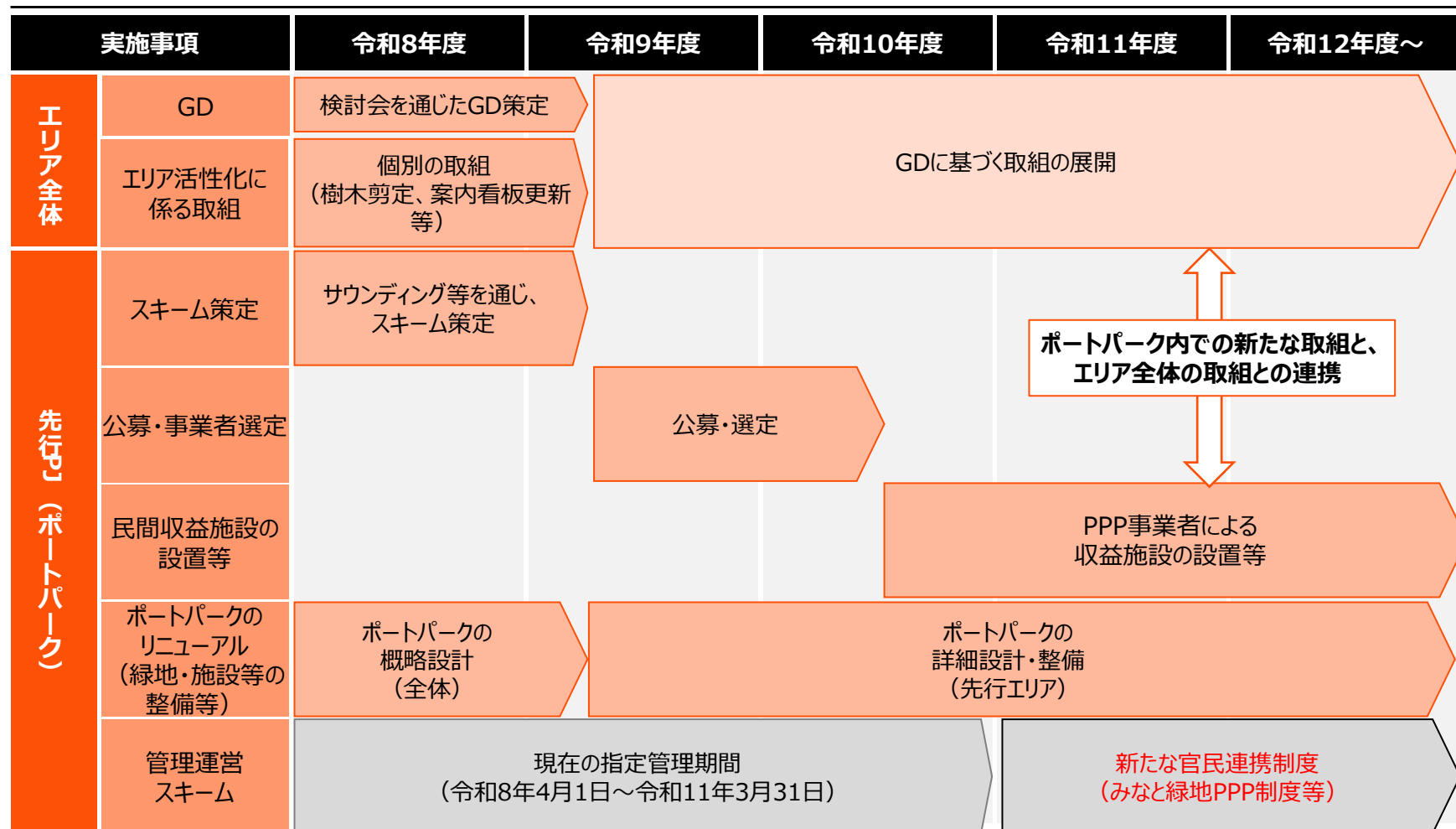


※先行PJ＝千葉ポートパークの官民連携事業を指す

グランドデザインに基づくエリア活性化のロードマップ

千葉ポートパークの指定管理期間が切り替わる令和11年度から新たな官民連携制度の導入することを念頭に置いて、検討・取組を進める。

グランドデザインに基づくエリア活性化のロードマップ（時点版）



目次

1. 検討会の進め方

1.1. 活性化を検討する対象エリア

1.2. グランドデザインのとりまとめイメージ

1.3. 検討会のスケジュール

2. 千葉みなとエリアの現状と特徴

2.1. 千葉みなとエリアの現状と特徴

2.2. ウォーターフロントエリア整備の参考事例

3. 千葉みなとエリア活性化の方向性(案)

3.1. 千葉みなとエリア活性化の方向性(案)

4. 先行プロジェクトの考え方

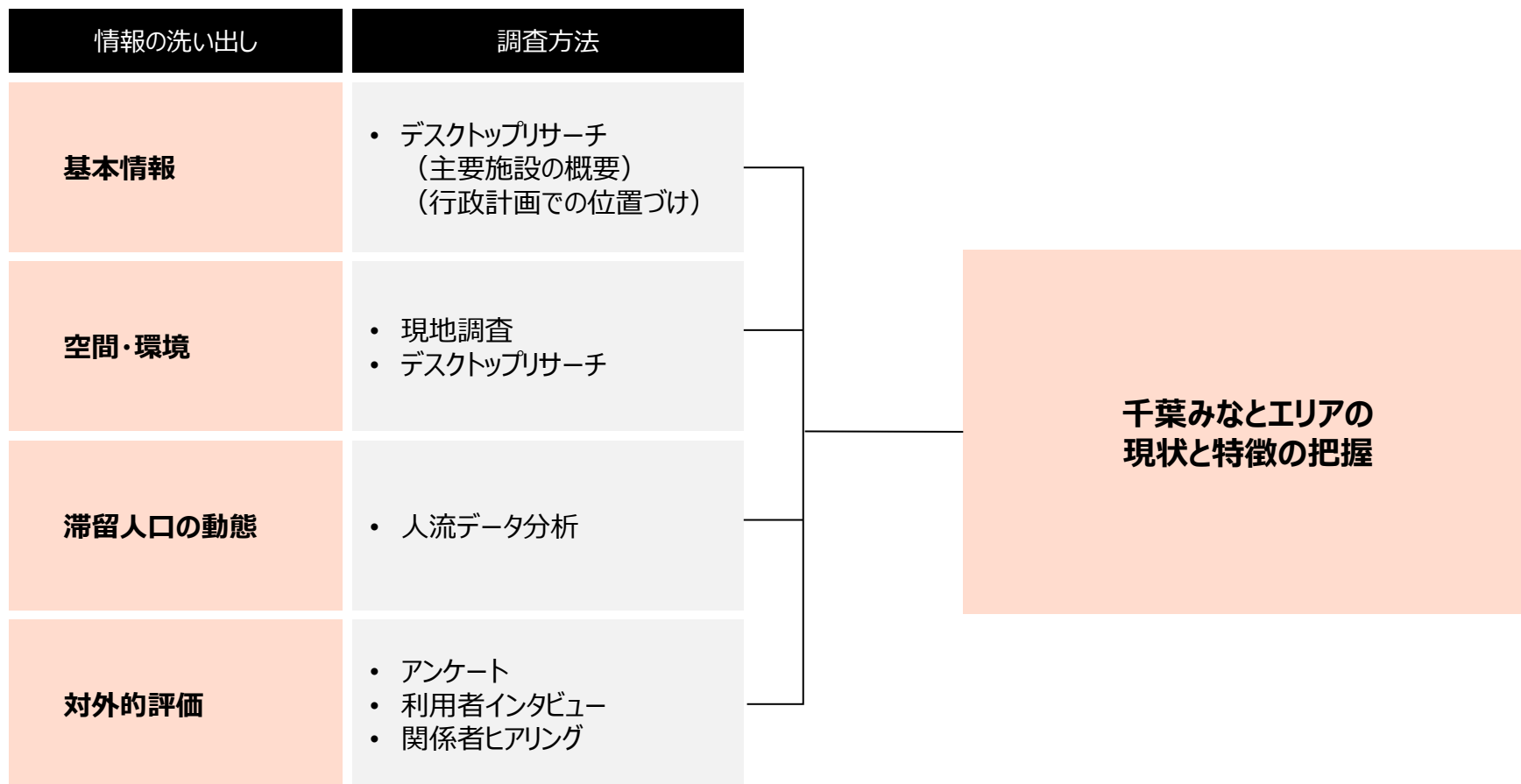
4.1. 先行プロジェクトの考え方

4.2. 先行プロジェクトに係る制度・参考事例

千葉みなとエリアの現状と特徴のとりまとめフロー

人流データ分析やアンケート調査、利用者インタビュー等を実施し、千葉みなとエリアの現状と特徴を把握する。

千葉みなとエリア_現状と特徴とりまとめフロー



基本情報（千葉みなとエリアの主要施設の配置）

千葉みなとエリアは、千葉ポートパークや千葉ポートタワー、千葉県立美術館、さんばしひろば、旅客ターミナル等複合施設等の多様な交流・賑わい施設が立地するウォーターフロントエリアである。

千葉みなとエリアの概要_主な施設



基本情報（千葉みなとエリアの主要施設の概要）

千葉みなとエリアの概要_主な施設

施設名	千葉ポートパーク	千葉ポートタワー	千葉県立美術館	さんばしひろば	旅客船ターミナル等複合施設
所在地	中央区中央港1-10	千葉ポートパーク内	中央区中央港1-10-1	中央区中央港30	中央区中央港1-20-1
アクセス	JR・千葉都市モノレール「千葉みなと駅」徒歩12分		同徒歩10分		同徒歩7分
開業年	1986年		1974年	2021年	2016年
施設概要	千葉ポートタワーと併せて「千葉港発祥の地」である千葉中央地区に開業した港湾緑地	千葉港のシンボルとして、千葉県民500万人突破を記念して開業した展望施設	国の登録文化財（建造物）に登録された、「アートを問う」という新たな理念を掲げる美術館	港湾緑地や都市公園など複数施設で構成される親水空間	旅客船待合スペース、大型水槽やレストラン、オープンカフェ、ダイビングショップなど地区の賑わいを創出する集客拠点施設
主な機能	・港湾緑地 ・BBQ施設 ・飲食(キッチンカー等)	・展望台 ・飲食 ・物販	・美術館 ・飲食※季節限定	・港湾緑地 ・都市公園 ・浮桟橋	・飲食(レストラン・カフェ) ・物販(ダイビングショップ、ジム) ・旅客船ターミナル
土地所有	県	県	県	県/市	市
建物所有	—	県	県	—	民間
管理運営	指定管理（県）	指定管理（市）	直営（県）	直営（市）	民間
利用者数	約32万人(R7)	約39万人(入場者数・R7) 約13万人(展望者数・R7)	約15万人(R7)	—	約9万人 (レストラン、観光船・R7)
施設写真					

出典：千葉県HP、千葉市HP、千葉県立美術館HP

(参考)千葉みなとエリア周辺の動向

千葉駅周辺エリアの複合開発や官民連携、幕張エリアにおける住・商・エンタメの集積、稲毛エリアにおける官民連携、東大西千葉キャンパスの跡地利用等により、各エリアでの盛り上がりが確認される。

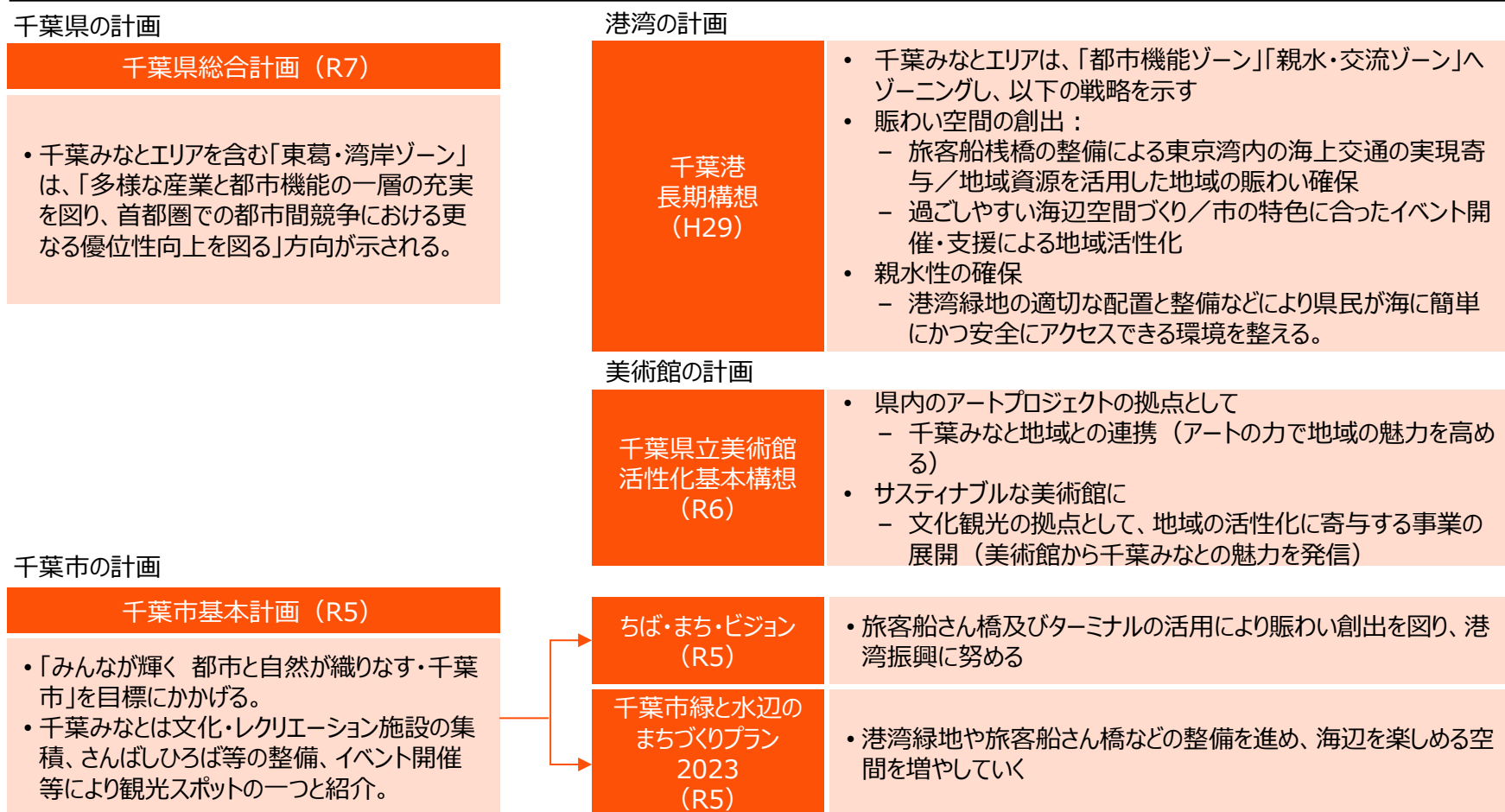
千葉市内他拠点エリアの動向

エリア	エリアの主な動向	
千葉駅周辺エリア	各種再開発事業	 千葉駅の東口・西口、各種民間施設跡地において再開発事業が実施または進行中であり、業務・商業・住宅等機能が継続的に集積
	千葉公園 芝庭	 - 千葉公園では、市内初のPark-PFIによって「いつでも だれでも くつろげる“わたしの芝庭”」をコンセプトに賑わいエリア・芝庭を再整備 - 飲食・物販・スポーツ施設・広場等機能が新たに整備
幕張エリア	幕張海浜公園の再整備	 - 県立幕張海浜公園では、公園北側のA～Cの3ブロックについて、設置者である県と千葉市が管理運営に関する協定を締結 - Aブロックでは、Bリーグ「アルティアリー千葉」新アリーナ建設計画、Bブロックでは、活性化施設の整備運営事業者を募集
稲毛エリア	稲毛海浜公園のリニューアル	 - 稲毛海浜公園では、同施設リニューアル整備・運営事業として施設整備や改修、維持管理運営を一体で行う事業者を募集 - 宿泊・飲食・ドッグラン・公園・美術館（花の美術館）機能を整備
西千葉エリア	東大キャンパスの跡地利用	 分譲マンション、戸建住宅、サービス付き高齢者向け住宅、学生マンション、商業施設、複合施設、介護施設等を整備。約1,300戸・約2,600人規模の新たなコミュニティの形成、「ボードレスにつながるまち」を目指す
蘇我エリア	駅と臨海部を結ぶ空間整備	 - 蘇我臨海部地域において整備される各種施設、また今後導入される業務機能の整備等、主として臨海部の玄関口としての交流拠点づくりを進めるため、駅前広場の拡張や歩車道の見直し及び部分的な改良を実施 - 民間運営のフェスティバルウォークでは週末イベントを継続開催

基本情報（行政計画の位置付け）

千葉みなとエリアは、行政計画において、物流拠点としての港湾機能の充実・強化に加え、交流拠点として海辺空間づくりや地域との連携などにより賑わいの創出を図るエリアとされている。

行政計画等の位置づけ（策定/改訂年度）



出所：千葉県HP、千葉市HP

基本情報（千葉みなとエリアの土地利用制限）

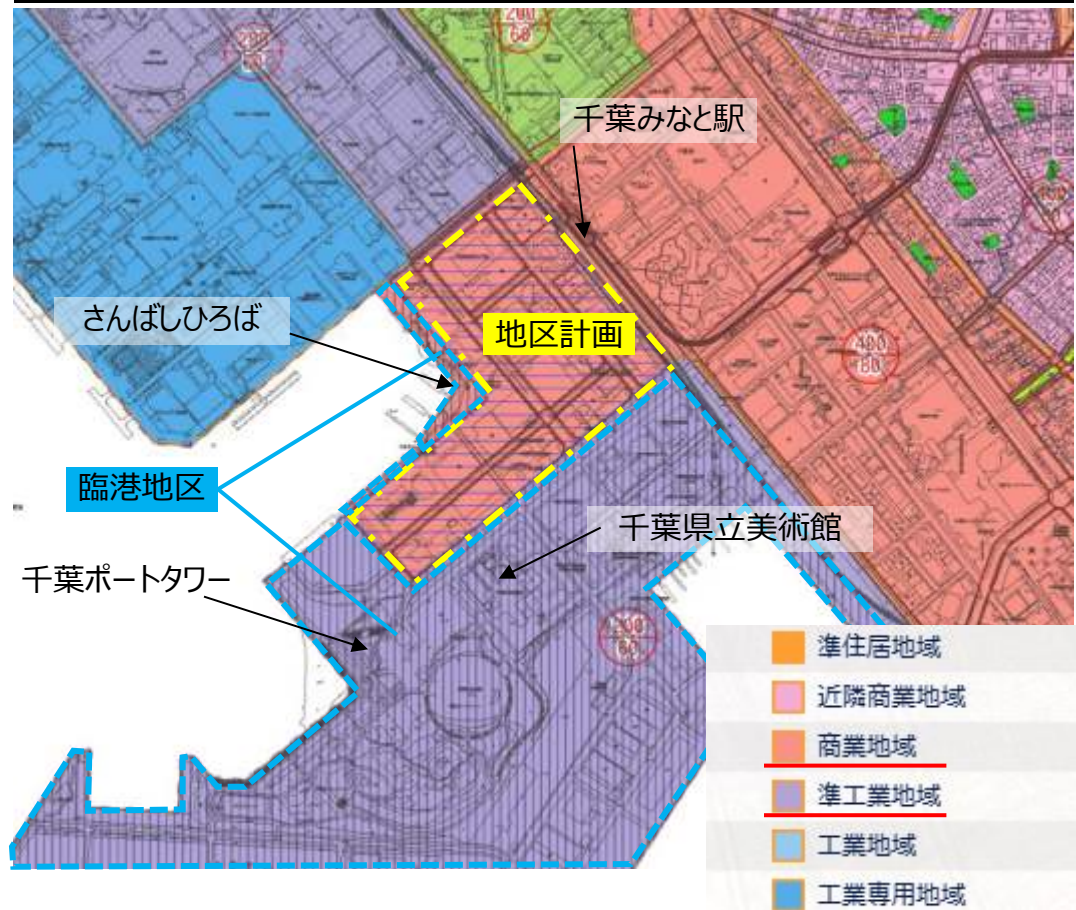
千葉みなとエリアの用途地域は「商業地域」や「準工業地域」で構成。

千葉みなとエリアの概要

千葉みなとエリアの土地利用制限

- 千葉みなと駅北側
 - ・商業地域
(建ぺい率80%、容積率400%)
- 千葉みなと駅南側～さんばしひろば
 - ・商業地域
(建ぺい率80%、容積率400%)
 - ・千葉中央港地区地区計画
 - ・千葉港臨港地区（さんばしひろば部分）
- 千葉ポートパーク・千葉県立美術館等
 - ・準工業地域
(建ぺい率 60%、容積率 200%)
 - ・千葉港臨港地区

用途地域



出典：千葉市地図情報システム

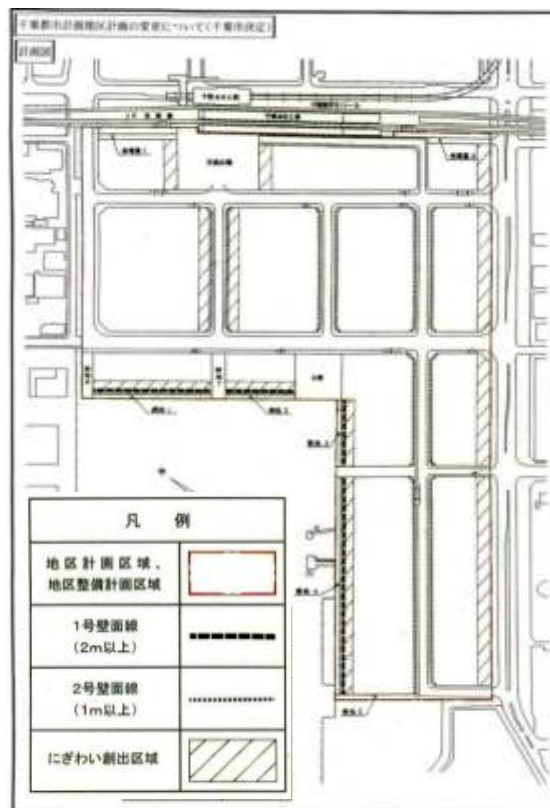
(参考)千葉中央港地区地区計画の概要

千葉中央港地区地区計画では、街・駅・海が一体となった魅力ある街並みの形成を目指すもの。
文化、サービス、居住等の各機能が複合された土地利用の誘導、ウォーターフロント空間形成、歩行者ネットワークの形成などが規定されている。

千葉みなとエリアの概要

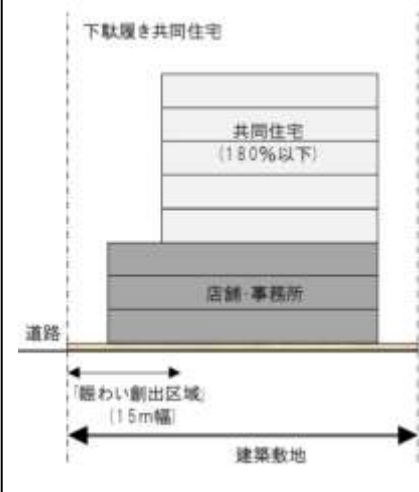
地区計画の概要及び計画図など

名称	千葉中央港地区地区計画
面積	約20.7ha
地区計画の目標	交通の利便性及びウォーターフロントとしての立地性をいかした業務・商業等を中心とした土地利用の誘導を図り、街・駅・海が一体となった魅力ある街並みの形成を目指すもの
土地利用の方針	- 業務・商業を中心とし、文化、サービス、居住等の各機能が複合された土地利用の誘導 - JR千葉みなと駅前における賑わい拠点の形成、親水性の高いウォーターフロント空間形成 - これらと地区内各施設及び臨港公園プロムナード等を結ぶ歩行者ネットワークを形成
建築物等の整備方針	- 業務・商業、文化、サービス等の建築物の用途の積極的な誘導と、共同住宅等の導入による、複合的な市街地の形成 - にぎわいを創出する建築物の誘導による、魅力ある歩行空間の形成 など



建築物等の用途の制限のイメージ

「にぎわい創出区域」に建築敷地がかかる場合には、単独の共同住宅は建てられず、1階部分に店舗、飲食店、事務所等を立地させた場合のみ共同住宅が立地可能になる(共同住宅部分の容積率は180%以下、賑わい創出区域にかかるように建築物を配置することも必要)



※概要説明のために計画内容を抜粋(一部表現を調整)しているため、詳細な計画内容は、「千葉中央港地区地区計画」の都市計画図書、及び「千葉中央港地区地区計画の手引き」を参照のこと
出典：千葉市HP、「千葉中央港地区地区計画の手引き」

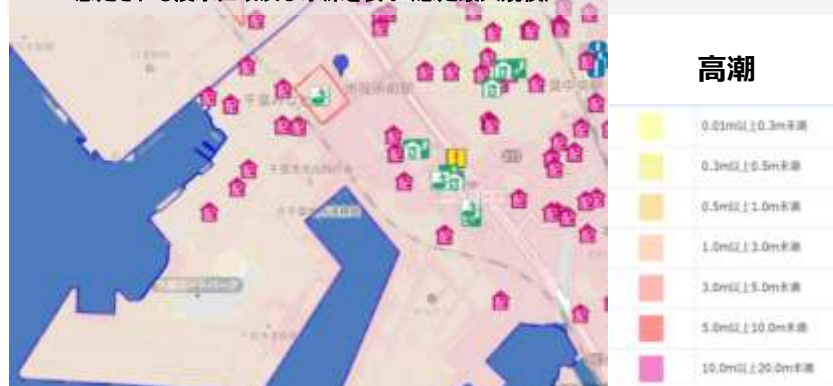
基本情報（千葉みなとエリアの海岸保全施設）

主要な施設は概ね防護ライン(海岸保全施設)の内側に位置する。

海岸保全施設の整備状況

ハザードマップ（高潮・津波時の浸水深想定最大規模）

高潮：1,000～5,000年に1度起こりうる台風に伴う高潮により氾濫した場合に、想定される浸水区域及び水深を表示（想定最大規模）



津波：発生頻度は低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす津波が発生した場合に、想定される浸水区域及び水深を表示（想定最大規模）



出典：千葉市地図情報システム、千葉市防災ポータルサイト

海岸保全施設



凡例

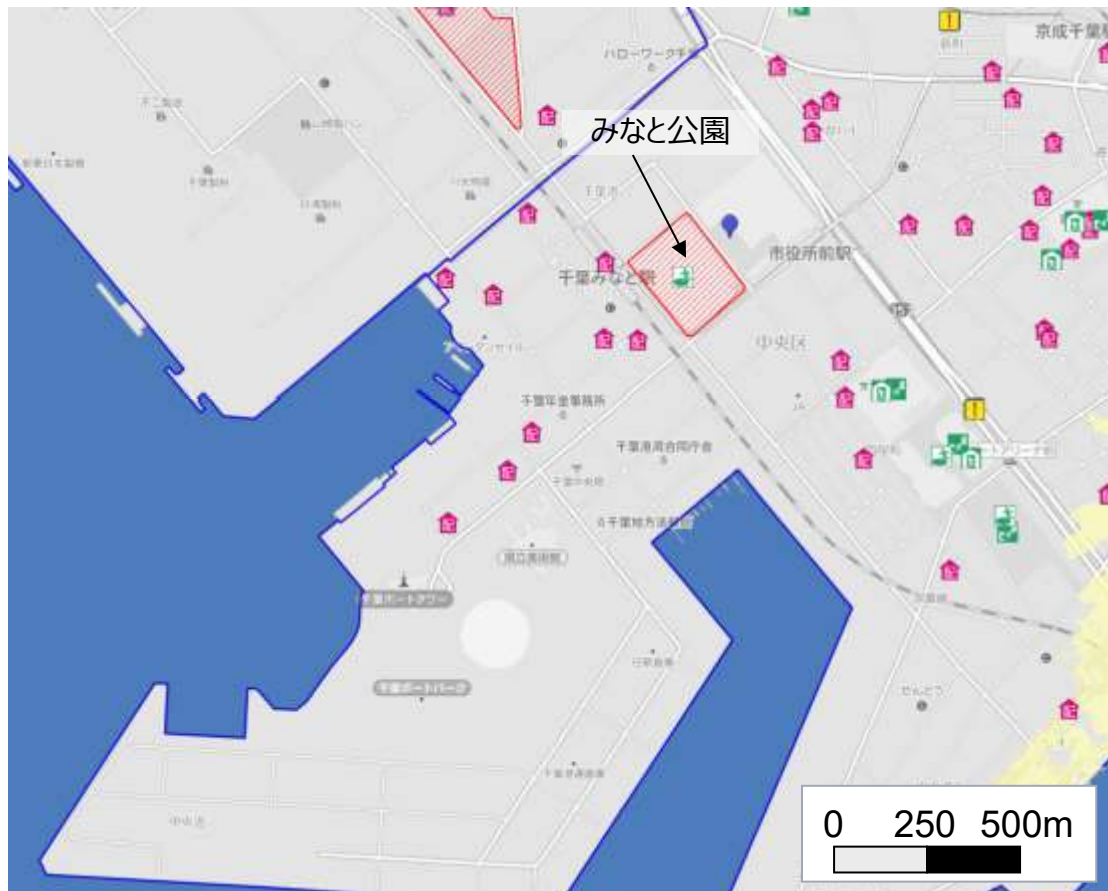
色及び線種	記号
海岸保全区域	堤防・護岸・胸壁等
海岸保全予定区域	護岸堤・消波工
既設海岸保全施設	人工リーフ・岩堤
計画海岸保全施設	突堤等
河川施設	養魚
その他の施設	水門・橋門
防護線	排水機場
港湾・漁港施設整備計画	船渠

出典：東京湾沿岸海岸保全基本計画[千葉県区間]（令和7年3月版） 海岸保全施設平面図

(参考)避難場所等の指定の状況

千葉みなとエリアでは、みなと公園が広域避難場所及び指定緊急避難場所に指定されている。

避難場所等の指定の状況



広域避難場所

大地震等による広域火災などから身の安全を守るための場所で、相当程度のオープンスペースが確保された場所です。



指定緊急避難場所

公園、学校の屋内運動場または校庭等、一時的に身の安全が確保できる施設又は場所です。
また、災害種別により避難に適さない場合があります。詳しくは、こちらをご覧ください。



要配慮者利用施設

社会福祉施設、学校、医療施設その他の主として防災上の配慮を要する方々が利用する施設のうち、浸水想定区域内や土砂災害（特別）警戒区域内にあり、地域防災計画に掲載している施設です。

基本情報（新湾岸道路プロジェクト）

ルート・構造の複数案



空間・環境（エリアの空間・環境的な現状(1/2)）

千葉みなとエリアは、駅・港・水辺・公園等の多様な資源が近接して集積し、優れた交通利便性と良好な景観・自然環境を有している。

空間・環境的な現状（都市機能・利用/交通/景観・緑）

都市機能・ 利用	➤ 土地利用構成 ・ 駅北にはオフィス、駅南は住宅・商業、その南には県立美術館やさんばしひろば、ポートタワー、ポートパーク等集客施設などが立地し、<u>エリア全体として多様な用途が存在。</u> ・ 公共施設や商業施設等に付属する駐車場やコインパーキングなど、<u>来街者向けの駐車場が多数存在。</u> ➤ 沿道利用状況 ・ 臨港プロムナードに沿って、<u>公開空地や植栽帯が存在</u> ・ 遊技場やオフィス等が中心で、<u>賑わいを創出する開放的な店舗等が少ない</u>
交通	➤ 鉄道・公共交通 ・ 千葉みなと駅はJR京葉線と千葉モノレールが乗り入れており、<u>約5万人/日の乗降客数</u> ・ 千葉みなと駅北口に<u>空港への高速バス停が存在</u> ➤ 広域交通（水上） ・ さんばしひろば前には<u>観光遊覧船乗り場が存在</u> ➤ 広域交通（陸路） ・ エリア北端に国道357号があり、<u>車での広域アクセスが可能</u>
景観・緑	➤ 水辺景観 ・ 駅前から海への眺望が確保されている ・ 臨港プロムナード正面にポートタワーがあり、<u>エリアのランドマークとなっている</u> ・ エリア内には「さんばしひろば（みなと）」「ビーチプラザ（ビーチ）」の性格の異なる<u>水辺空間が整備</u> ➤ 緑地資源 ・ 公園や街路樹など緑が集積・連続し、<u>水域とも接続している</u> ➤ 夜間景観 ・ 夜間はさんばしひろばの周辺は<u>ライトアップされている</u> ・ 臨海部の工場や食品コンビニート等の光が、「<u>日本夜景遺産</u>」及び「<u>工場夜景</u>」に登録されている

空間・環境（エリアの空間・環境的な現状(2/2)）

千葉みなとエリアは、多様な資源を支える歩行者空間や都市基盤は整備されているものの、施設間の連続性やネットワーク形成は十分でない。

空間・環境的な現状（基盤・動線）

基盤・動線

歩行者空間・回遊ネットワーク

- **歩行空間基盤**
 - ・ 主要道路を中心に、広い歩道が整備されている
- **施設間接続**
 - ・ 水辺沿いにはプロムナード（さんばしひろば）が整備されている
 - ・ エリア全体や施設間でネットワークされていない
- **案内機能**
 - ・ 各施設間の行き来をサポートする案内表示が少ない
- **南北構造**
 - ・ 鉄道高架がエリア中央を横断しており南北を行き来しづらい

都市基盤

- **施設ストック**
 - ・ ポートパークの一部施設の老朽化が進んでいる（案内板、電気設備の老朽化、野外ステージやモニュメント等の経年劣化、駐車場・足洗い場等の排水不良等）
- **防災基盤**
 - ・ 災害発生時に緊急物資輸送の拠点として活用できる耐震強化岸壁があるものの、他の施設と連携した災害発生時のオペレーション等が定まっていない

滞留人口の動態（居住人口、利用者数）

千葉みなとエリアの居住人口は40代が最も多く、30~50代の子育て層も多い。
千葉みなと駅は約5万人/日の乗降客数、主要集客拠点は年間数十万人の来訪者数がある。

千葉みなとエリアの滞留人口の動態（居住人口／来訪等の人口）

エリア内の居住人口の動態*1

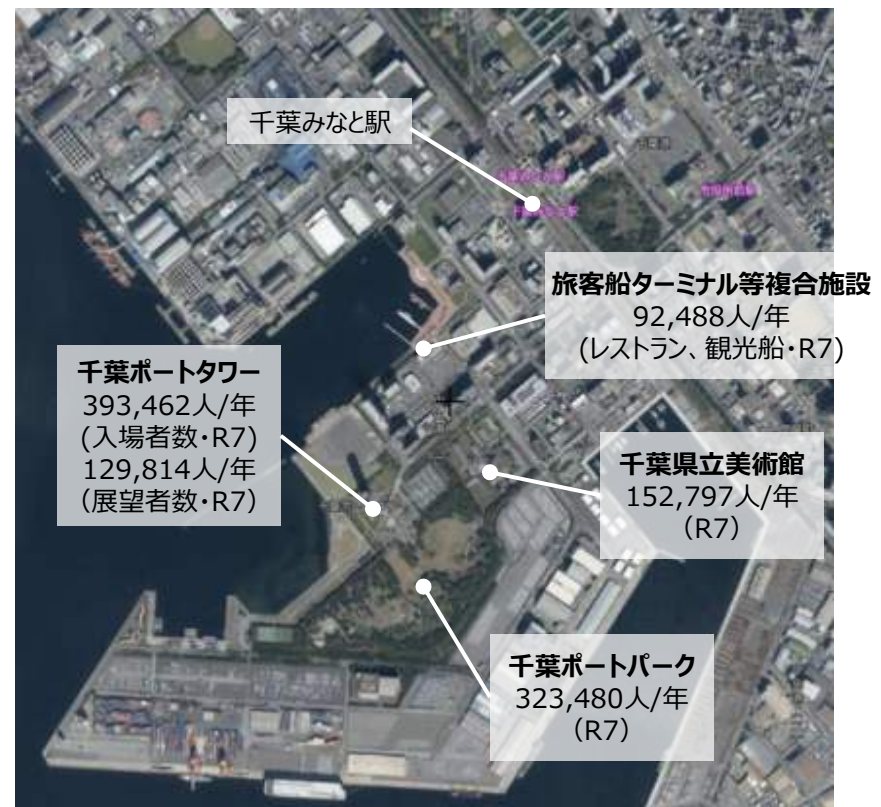


千葉みなと駅から半径1km圏内に位置する上記赤枠内の居住人口
総人口：20,692人
(令和2年国勢調査結果(総務省統計局)を加工して作成)

利用統計データ（交通）*2

JR千葉みなと駅 1日平均乗車人員(R6)	17,267人/日
千葉都市モノレール千葉みなと駅 1日平均乗車人員(R6)	6,910人/日
千葉みなと駅1日平均乗車人員計	24,177人/日

各集客拠点来訪者数*3



出典 *1: LocationAI(株)/ロケーションエーアイ(株)Location AI Platform、地理院地図電子国土WEB(国土地理院)を基に作成、*2: 千葉市HP、*3: 千葉ポートパーク指定管理者管理運営状況評価、千葉ポートタワー指定管理者総合評価シート、千葉県HP、地理院地図Vector(国土地理院)を基に作成

滞留人口の動態（人流データ分析）

千葉みなとエリアは、駅の南北で滞在人口の特性が異なり、駅北側は平日に滞在人口が増大し、駅南側は曜日による変動は目立たないが、拠点となる公園等は平日利用・夜間利用が少ない。
また、エリア全体として、駅の南北間・各拠点間を行き来する人流は少なく、エリア内を回遊する行動パターンが生まれていないことが推察される。

人流データ分析のサマリー

人流データ分析実施概要		
・使用ツール：滞留人口把握に①RESAS(地域経済分析システム)、エリアの滞在者数把握に②Location AI Platform(LAP)を使用 ・対象期間：①2025年1月1日～2025年12月31日 ②2025年9月1日～2026年8月31日 ・エリア設定：①千葉みなと駅を境に南北の2つのエリア、②ポートパーク・さんばしひろば・みなと公園の3か所		
項目	分析内容	結果
①エリア全体の滞留人口	RESAS（地域経済分析システム）を用い、125mメッシュでの滞留人口分布を把握	・ エリア内の滞在人口の分布は、大規模マンションの区画が多い。 ・ 県外・市外からの滞在人口に限定すると、千葉みなと駅周辺や、宿泊・業務・商業施設の立地する箇所の分布が多い状況。
②駅南北での滞留人口	スマートフォンデータをソースとした人流分析ツールを用いて、南北に分けたエリアの年間・時間帯別の滞在者数（5分以上滞在）を比較	・ 駅北側：<u>平日日中（8～17時）に集中し</u>休日は半減。 ・ 駅南側：<u>平日と休日の差が小さく、エリア内の滞在人口（総数）は、曜日による大きな変動が生じていない状況。</u>
③拠点別の来訪状況	スマートフォンデータをソースとした人流分析ツールを用いて、3つのオープンスペース（千葉ポートパーク／さんばしひろば／みなと公園）をエリアのにぎわい状況を測る地点として設定。 来訪者数・属性（年齢・居住地）と季節・曜日・時間帯の変動を比較	・ ポートパーク：平日に対し、<u>休日の来訪者数が多い</u>。冬・夏は相対的に利用者数が少なく、時間帯では日中利用が中心。 ・ さんばしひろば：<u>季節や曜日による来訪者数の変動が小さい</u>。時間帯では日中利用が中心で、<u>夜間にも一定の滞在者が存在</u>。 ・ みなと公園：<u>平日日中に来訪が増加傾向</u>。 ・ ポートパーク、さんばしひろばは、最大来訪はイベント日。<u>市外・県外からの来訪者は3割程であり、みなと公園と比較してやや多い傾向</u>。
④拠点間の回遊状況	スマートフォンデータをソースとした人流分析ツールを用いて、5拠点（3公園・広場＋千葉市役所周辺＋千葉県立美術館）を対象に、同一日に複数拠点を訪れた人の併用率を、南側施設間／北側⇄南側で集計	・ <u>北側（みなと公園／市役所周辺）から南側への流入は弱い</u>。 ・ 南側施設間（ポートパーク～美術館～さんばしひろば）の回遊では、<u>ポートパーク・さんばしひろば来訪者は同日の県立美術館への来訪割合は少ない</u>。一方で、<u>美術館来訪者のうち4割弱がポートパークを来訪する傾向が見られた</u>。

出典：LocationMind xPop©LocationMind Inc.、LocationAI(株)/ロケーションエーアイ(株) Location AI Platform

対外的評価（アンケート）

近隣住民やファミリー層の利用は定着しており、そうした層によるエリアに対する休息・飲食の場としての期待も高く、飲食や温浴、遊具といった来訪動機施設の需要も確認される。

アンケート分析に係る考察

アンケート実施概要		
・調査期間：2026年8月12日～2026年9月25日 ・調査方法：①ちば電子申請サービスによるWebアンケート、または②紙配布によるアンケート ・実施対象：①ポートパーク・タワー・県立美術館の利用者、②県内集客イベント来訪者*、③地域住民(企業・自治会・学校) ・回答結果：合計431回答（①Webアンケート283回答、②紙アンケート148回答）		
項目	結果概要	考察
来訪頻度	・4人に1人が数ヶ月に1回、5人に1人が1ヶ月に数回の来訪 ・中央区等近隣は月に複数回の来訪が多く、30～50代の頻度が比較的高い	・エリアに対して、 <u>休息・飲食の場としての期待が高く、来訪動機となる施設として飲食や温浴施設の需要も高くなっている</u> と考えられる ・また、回答者の5割以上が子連れであることもあり、 <u>子供が遊べる遊具や子供向けのイベント需要も高い</u> と考えられる ・ <u>エリアへの課題は幅広く、近隣住まいでは情報発信や施設連携・集積に対して遠方住まいはアクセスやエリア内交通と分散</u>
同行者	・回答者の5割以上が子連れの家族、約3割が自身のみの利用 ・3,40代の親世代は子連れがメインで、1,20代の若年層は友人・知人が多い	
交通手段	・電車やモノレール等公共交通の利用の方が多く、自家用車も近い割合の利用 ・中央区等近隣は徒歩や自転車、遠方になるにつれて車やJRの利用が多くなる	
来訪目的	・「日常の休息・気分転換」と「イベント参加」が主な目的となっている ・若年層はイベント、親世代は子育て利用、高齢者層は日常利用が主と別れる	
よく行く施設	・今回の回答では、千葉ポートパーク及びさんばしひろばが主な施設となっている	
エリアへの期待	・近隣にとっては休息・飲食の場として、遠方になるにつれて海辺や子供との場の期待がある。親世代は子供との場、高齢者層は散策を楽しむ場の期待が強い	
エリアの課題	・近隣は情報発信や施設連携・集積を、遠方になるにつれて交通を課題に認識	
来訪動機施設	・概してカフェ・レストラン等飲食や遊具、温浴施設の需要が高い	
希望するイベント	・概して飲食・子供向け・音楽イベントの需要が高く、子供向けは親世代の需要	
ポートパーク満足度	・住まい別・年代別ともに「やや満足」が中心 ・次いで「どちらでもない」「とても満足」といった評価	
ポートパーク来訪目的	・散歩・ジョギング、広場利用、タワー利用が多い ・親世代は広場利用を目的とすることが多く、年齢が上がるにつれ散歩等も増加	
ポートパーク来訪動機施設	・概してカフェ・レストランといった飲食や遊具、散策路の需要が高い	

対外的評価（利用者インタビュー(1/2)）

行ってみたい施設は、温泉と遊具の人气が高く、飲食・ホテルニーズも確認された。



インタビュー 実施概要

- ・実施期間：2026年9月13日（日）開催の「さんばしまつり」
- ・調査方法：千葉県ブースを設置し、来訪者343名にシール4枚/人を渡し、
行ってみたいと思う施設、やってほしいイベントを合わせて最大4回答を選択
- ・回答結果：行ってみたいと思う施設:768票、やってほしいイベント:501票

千葉みなとエリアに新しくできたら行ってみたいと思う施設

■ 1位 ■ 2位 ■ 3位

		施設名													合計
		レストラン	カフェ	コンビニ	温泉	遊具	ホテル	キッチンカー	ランニング ステーション	サイクル ステーション	SUP	キャンプ・ BBQ	ドッグラン・ ペットショップ	アート施設	
属性	幼稚園・ 保育園	3票	7票	3票	13票	36票	8票	10票	2票	6票	9票	10票	8票	4票	119票
	小学生	7票	14票	8票	46票	29票	37票	1票	1票	16票	5票	6票	6票	5票	181票
	中学生	4票	6票	1票	6票	8票	1票	1票	—	—	—	2票	—	—	29票
	高校生・ 大学生	—	1票	—	4票	1票	—	1票	—	—	1票	4票	—	1票	13票
	大人	59票	62票	11票	103票	60票	15票	14票	20票	13票	25票	27票	9票	8票	426票
合計		73票	90票	23票	172票	134票	61票	27票	23票	35票	40票	49票	23票	18票	768票

対外的評価（利用者インタビュー(2/2)）

やってほしいイベントは、子ども向けイベントの人気の高い。

年齢が上がるにつれナイトイベントや音楽イベントも高い需要が確認された。



千葉みなとエリアでやってほしいイベント

1位 2位 3位

		イベント名							合計
		スポーツイベント	音楽イベント	ペットイベント	学習イベント	子ども向けイベント	飲食イベント	ナイトイベント	
属性	幼稚園・保育園	1票	6票	6票	10票	65票	16票	5票	109票
	小学生	7票	15票	11票	9票	37票	7票	14票	100票
	中学生	—	5票	2票	—	—	3票	5票	15票
	高校生・大学生	—	7票	—	1票	—	1票	6票	15票
	大人	25票	44票	10票	44票	56票	35票	48票	262票
合計		33票	77票	29票	64票	158票	62票	78票	501票

対外的評価（関係者ヒアリング）

関係者からは、空間・機能における滞在・アクセス・回遊面の課題やこれらを整備することによる将来への期待が述べられた。

エリアの評価（千葉みなとエリア関係者）

ヒアリング対象	現状評価	将来への期待
エリア運営主体 (まちづくり関係者/ 施設運営事業者)	日陰、トイレ、電源、給排水、駐車場等のイベント利用を支える基礎インフラ不足	- 大屋根など、真夏のイベント用の日陰ともなり、雨天開催できる<u>屋根付きの場所</u> - 案内看板の改善等により、さんばしひろば等との接続性向上による<u>人流形成</u> <u>水辺空間を活かした名物の組成</u> <u>行政による基盤整備と民間コンソーシアム形成支援</u>
集客・送客主体 (交通事業者/ 観光・MICE)	ポートパークへの路線バスは、現状では利用者がいないため、再開が困難。今後のポートパークの集客規模次第で再検討可能。	- 来訪目的となる施設の創出 <u>夜間利用を可能にし、幕張等でのMICE開催後などのパーティ利用を可能に</u> <u>県立美術館もユニークベニューとして活用可能</u>
地域企業 (金融機関/メディア等)	- 歩きやすいが目的地が少ない - 駐車場、飲食店、子どもの遊び場が不足	- アクセス課題を解決する<u>周遊バス</u> - 既存の耐震強化岸壁を活かした<u>防災機能の強化</u> - 美術館、BBQ場等<u>既存施設の活用と魅力発信</u>

※2026年1月9日から2026年6月23日にかけて千葉みなとエリアに関するヒアリングを実施

参考事例 – YOKOHAMA HARBORFRONT

横浜市の臨港パークから山下公園、山下ふ頭へと繋がる水際線では、海辺の景色を楽しみながら快適に移動できる歩行者空間や居心地の良い滞在空間、新たな魅力スポットなどの創出が取り組まれている。

参考事例の紹介_YOKOHAMA HARBORFRONT（自らまちづくりコンセプトプラン）



参考事例 – 神戸ウォーターフロント

神戸市の旧臨海部では、「移動・回遊」・「緑とオープンスペース」・「夜景・ナイトタイムエコノミー」・「民間投資によるまちづくり」を戦略として、開放的な海辺空間や交流拠点形成、誘客施策が取り組まれている。

参考事例の紹介_神戸ウォーターフロント（神戸ウォーターフロントグランドデザイン）



目次

1. 検討会の進め方

1.1. 活性化を検討する対象エリア

1.2. グランドデザインのとりまとめイメージ

1.3. 検討会のスケジュール

2. 千葉みなとエリアの現状と特徴

2.1. 千葉みなとエリアの現状と特徴

2.2. ウォーターフロントエリア整備の参考事例

3. 千葉みなとエリア活性化の方向性(案)

3.1. 千葉みなとエリア活性化の方向性(案)

4. 先行プロジェクトの考え方

4.1. 先行プロジェクトの考え方

4.2. 先行プロジェクトに係る制度・参考事例

千葉みなとエリア活性化の方向性(案)

基本理念として、通常時には住民、勤務者、観光客等が憩い、賑わう場として、災害発生時には地域の防災拠点や半島支援向けの海上支援拠点として、フェーズフリーに活用されるエリアを目指すこととしてはどうか。

エリア活性化に向けた方向性_基本理念（時点版）

千葉みなとエリア活性化の 基本理念

- 千葉みなとエリアは、賑わい、物流、防災の機能を備えているが、現状、そのポテンシャルを十分に活かしていない。
- 今後、交通ネットワークの充実が期待されることから、当該地域（千葉市・千葉港）だけでなく広域（千葉県・東京湾）の視点をもって、各機能のポテンシャルを十分に発現させ、エリアの価値を最大化する取組を検討し、実施する。
- この考えの下、通常時には住民、勤務者、観光客等が憩い、賑わう場として、災害発生時には地域の防災拠点や半島地域向けの海上支援拠点として、フェーズフリーに活用されるエリアを目指す。



キーワード・取組方策例

回遊性・一体性

- 施設間の連携による相乗効果の発揮（美術館とポートパークの連携等）、空間デザイン・サイン計画による視認性の向上、二次交通となるモビリティ導入 等

防災機能・ フェーズフリー

- 耐震強化岸壁の活用による防災拠点化 等

官民連携

- 千葉ポートパークへの「みなと緑地PPP」制度の導入、体験アクティビティの充実 等

地域との協働

- 推進体制のアップグレード
- 栈橋、水域の活用、千葉市の公園や臨港プロムナードの活用 等

千葉みなとエリア活性化の取組方策例

千葉みなとエリア活性化の取組方針として、回遊性・一体性の向上、防災機能の強化や地域との協働を目指し、エリアの周辺環境や既存設備を活かした活性化の取組が考えられる。

エリア活性化に向けた方向性_取組方策例



防災拠点としての考え方

千葉みなとエリアが有する耐震強化岸壁や緑地を活用し、災害対応拠点及び半島地域等に対する海上支援拠点として、防災機能の強化を図る。

防災拠点化検討

防災拠点化検討の背景

【社会要請】

頻繁・激甚化する洪水・地震・土砂災害等の災害への備え

【既存ストック】

耐震強化岸壁・エリアに広がる広大な緑地

災害への備えの必要性といった社会要請に対して、既存ストックを防災面で活用できる可能性

千葉みなとエリアの災害対応拠点化・海上支援拠点化のイメージ

災害対応拠点として、災害発生時に内陸部各地へ物資等を運搬

半島地域等

千葉ポートパークにおける
防災機能

耐震強化岸壁の活用

広大な緑地の活用

臨港プロムナード

千葉市役所等

海上支援拠点として、災害発生時に半島地域等に物資等を運搬

目次

1. 検討会の進め方

1.1. 活性化を検討する対象エリア

1.2. グランドデザインのとりまとめイメージ

1.3. 検討会のスケジュール

2. 千葉みなとエリアの現状と特徴

2.1. 千葉みなとエリアの現状と特徴

2.2. ウォーターフロントエリア整備の参考事例

3. 千葉みなとエリア活性化の方向性

3.1. 千葉みなとエリア活性化の方向性(案)

4. 先行プロジェクトの考え方

4.1. 先行プロジェクトの考え方

4.2. 先行プロジェクトに係る制度・参考事例

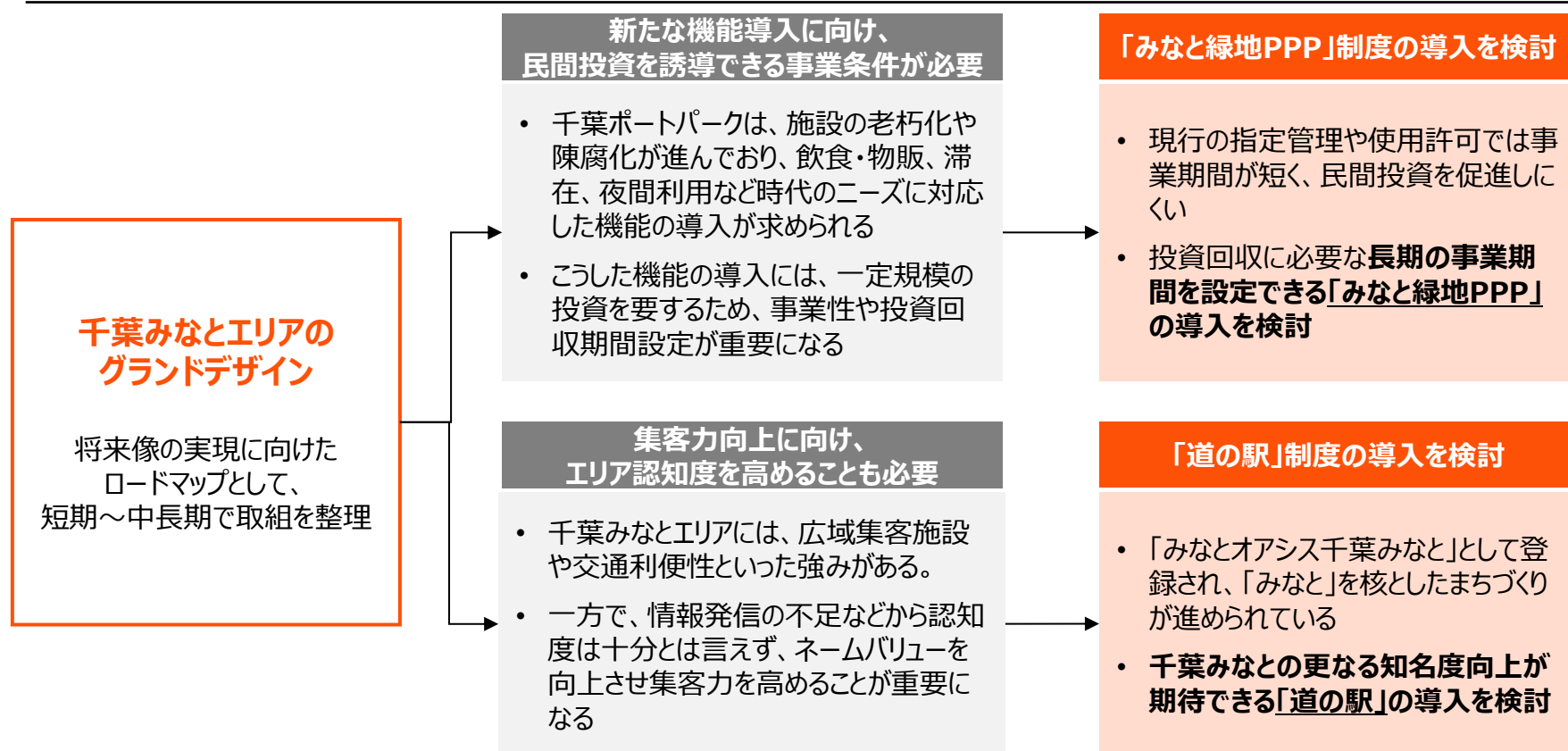
先行プロジェクト－取組の背景

一部施設が老朽化・陳腐化している千葉ポートパークの再整備にあわせ、エリアの回遊性向上や、エリアに必要なコンテンツの導入を図る。

その際、民間投資を促すため、「みなと緑地PPP」など官民連携制度の導入について検討する。

また、千葉みなとの知名度向上や広域からの集客促進が期待できる「道の駅」制度の導入も検討する。

先行プロジェクトの取組の背景



事業対象－千葉ポートパーク

千葉ポートパークは千葉港発祥の地に整備された港湾緑地であり、約23haの広大な敷地を有する千葉市を代表する海辺のレクリエーション施設である。

施設概要

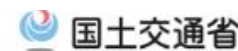
施設名	千葉ポートパーク
所在地	千葉県千葉市中央区中央港1丁目10
アクセス	JR京葉線・千葉都市モノレール「千葉みなと駅」から徒歩約10～12分
開園年	1986年
敷地面積	23.2ha
都市計画	用途地域：準工業地域、その他：臨港地区
建蔽率/ 容積率	【建ぺい率】60% 【容積率】200%
港湾計画	港湾緑地
土地所有者	千葉県
管理運営者	グリーン・アンド・ビーチ共同事業体 (代表者：東急グリーンシステム株式会社)
管理運営手法	指定管理
管理運営期間	3年間（令和8年4月～令和11年3月末）
その他	駐車場 -ポートタワー側：乗用車250台、大型バス13台 -庭球場側：普通車57台

敷地航空写真



みなと緑地PPP制度の概要(1/2)

民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備



背景・必要性

- 緑地等の老朽化、陳腐化が進展。財政制約から公共による更新投資も限界
- 他方、民間能力を活用して魅力ある賑わい空間としたいニーズが顕在化
- ⇒ 既存制度では民間投資を呼びこむための環境が不十分

【老朽化・陳腐化した港湾緑地の例】



改正内容

港湾緑地等において、**収益施設(カフェ等)の整備**と当該施設から得られる**収益を還元して緑地等のリニューアル等を行う民間事業者**に対し、**緑地等の行政財産の貸付**を可能とする認定制度を措置



民間事業者が**収益施設と公共部分を一体的に整備・運営**

⇒ **民間活用の更なる推進により、
水際線を生かした質の高い賑わい空間を創出**

認定を受けた民間事業者に対する支援措置

- 緑地等の行政財産の貸付け(国有財産法等の特例)
貸付け可能な行政財産の範囲拡大(建物所有目的の土地に加え、広場等のオープンスペースや海上構造物(釣り桟橋)等の貸付けが可能)
- 港湾区域内の占用等許可の特例
釣り施設等の設置に必要な許可手続をワンストップ化

公共還元により整備する港湾施設の例(イメージ)



休憩所

案内施設 (デジタルサイネージ)

みなと緑地PPP制度の概要(2/2)

港湾環境整備計画制度(みなと緑地PPP)と Park-PFI制度との違い 国土交通省

	みなと緑地PPP(港湾法)	Park-PFI(都市公園法)
制度目的	良好な港湾環境の形成、 港湾管理者の財政負担の軽減	民間を活用した公園利用者の利便の向上、 公園管理者の財政負担の軽減
制度概要	港湾環境整備計画を港湾管理者が認定 緑地及び広場(行政財産)を貸付け	公募占用計画を公園管理者が認定 施設設置許可(行政処分) ※都市公園は私権の行使(貸付け等)が禁止
条件	事業者が設置する飲食店等から得られる 収益を休憩所、案内施設等の港湾施設の 整備や緑地の清掃等に還元すること	事業者が設置する飲食店等から得られる 収益を園路、広場等の公園施設の整備に 還元すること
事業期間	概ね30年以内 (賃貸借契約による)	20年以内(計画認定期間) ※設置許可は10年だが更新を保証
収益施設の 建ぺい率	規制なし (用途地域の一般的な規制に準じる)	上限12%(公募対象施設) ※通常の都市公園は上限2%
占用物件の 特例	— ※各港湾管理者の条例による	あり 駐輪場、看板、広告塔を利便増進施設として占用可
水域利用	港湾区域等の工事等の許可の みなし特例	—

参考事例－万代テラス

新潟市都心部にも近接する万代テラスでは、当該エリアの更なる賑わい創出及びまちなかの活性化を企図し、長期貸付が可能なみなと緑地PPPを活用して民間投資を呼び込む。

参考事例の紹介

事業概要

- 新潟県新潟市に所在する万代テラスは、信濃川を一部埋め立てた港湾緑地で、新潟市都心部に近接した優れた立地特性を持つ
- 今後の万代島地区における更なる賑わいの創出、都心部まちづくりとの連携によるまちなかの活性化を図るため、みなと緑地PPPを活用した万代テラスの長期的な貸付、収益施設と公共部分を一体的に整備及び管理運営する事業者を募集（計画認定済）
- 選定事業者はかねてから万代テラスで使用許可を得て事業を行っていたが、本制度をもって投資回収期間を見据えた事業が可能に

導入機能（予定）

- 賑わい施設（行政財産の貸付による施設の設置運営）
 - バーベキュー施設
 - サウナ施設
 - テナント施設
 - 周遊船・遊漁船ボート等
- 花壇・ベンチ等休憩スペース（収益還元による整備）



出典：新潟県HP、新潟県報道発表資料

事業体制

新潟県

株式会社ピーエイ

提案要求内容

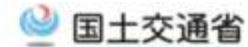
- 収益施設整備・運営事業
- 賑わい創出事業（ソフト事業）
- 収益還元（収益を植栽・ベンチ等の環境整備等に充当）
- 緑地の維持管理（事業区域外の万代テラス全体で実施）
※緑地の維持管理に係る費用は事業者負担

事業期間

- 30年間

道の駅制度の概要

「道の駅」の目的と機能



「道の駅」の目的

- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域の振興に寄与

「道の駅」の機能

休憩機能

- ・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ

情報発信機能

- ・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供

地域連携機能

- ・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

「道の駅」の基本コンセプト

地域とともに作る
個性豊かな
にぎわいの場



災害時は、
防災機能を発現

出典：国土交通省

防災道の駅

都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置づけられている道の駅について、「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための重点的な支援が実施される。

参考事例－川場田園プラザ

道の駅川場田園プラザは、川場村の商業・情報・ふれあいの核であるタウンサイトであり、多様な機能で来村者や村民のニーズに応えている施設である。また、防災道の駅として非常時の防災機能も具備。

参考事例の紹介

施設概要

- 群馬県川場村にて成熟した村づくりを進める中、一連の重点事業の中核的な事業として、川場村の商業・情報・ふれあいの核であるタウンサイト形成を目指しながら、段階的な整備・事業展開を実施
- 防災道の駅の要素も持ち、非常食等の備蓄倉庫、災害時のヘリ離発着所等もあり

道の駅の主な施設

施設の配置



休憩施設



災害時は避難施設になる大屋根

アスレチック



モビリティ



防災



防災備蓄倉庫



ヘリポート