

第1回 千葉みなとエリアの活性化に向けた検討会 議事概要

1. 開催日時・場所

日時: 令和8年10月2日(金)午後3時から午後4時30分まで

場所: オークラ千葉ホテル3階「エリーゼルームⅡ・Ⅲ」

2. 出席者

出席者名簿のとおり

3. 座長選出

「千葉みなとエリアの活性化に向けた検討会設置要綱」第4条に基づき、構成員の互選により木下委員が座長に選任された。

4. 議事

(1)「千葉みなとエリアの活性化に向けた検討会」の設置について……【資料1】

事務局 資料1に基づき説明。

(2)千葉みなとエリアの活性化に向けた取組について……【資料2】

事務局 資料2に基づき説明。

5. 意見交換……【資料3】

事務局 資料3に基づき説明。

【意見等】

- | | |
|-----|--|
| 構成員 | 千葉ポートパークは、海辺に近いことが最大の魅力である。人工海浜では、水に触れて親しむことができ、SUP や潮風を感じる散策も可能である。また、さんばしひろばには、2基の浮棧橋があり、観光遊覧船が就航しており、休日には家族連れの利用も多く、こうした体験もこの場所の魅力である。さらに、ポートパークの展望広場は眺めが良いことから日常的に利用されている。海辺、水域、遊覧船、展望広場など、この公園の特徴をさらに生かしていけば、人を呼び込みやすくなるのではと思われる。 |
| 構成員 | 水に触れられる点は、このエリアの大きな魅力である。水遊び後に利用できる足洗い場や更衣場所の整備状況を確認したい。 |
| 事務局 | 足洗い場はあるが老朽化しており、更衣場所はない。 |
| 構成員 | 千葉みなとエリアは鉄道、モノレール、遊覧船だけではなく、働く船である貨物船等の港ならではの乗り物もある。「乗り物」をキーワードにエリアの |

	活性化を考えていくのも一つの案と思われる。一方、駅からポートパークまで距離があるため、グリーンスローモビリティ等の新たな移動手段の導入も考えられる。現在、何か検討していることはあるか。
事務局	新たな移動手段の必要性は認識しているが、具体化には至っていない。意見を踏まえ、実現可能性と必要性を検討していきたい。
構成員	駅から公園までの間には、現状では来訪者を引き付ける施設が少ない。エリアのメイン動線となる道路に売店やカフェ等が設けられ、駅から公園まで繋がっていけば、エリア全体の一体的な魅力に繋がる可能性がある。
構成員	千葉みなとエリアは案内看板が不足しており、ポートパーク内の案内看板は老朽化している。横浜や神戸などの港町では、街の中の各所に案内看板が設置されており、街全体で港町の雰囲気が感じられる。千葉みなとエリアでも各施設の方向や距離・所要時間が分かる案内表示を整備することで回遊性の向上につながると思われる。また、途切れた動線を接続することで、各施設との回遊性が高まるとと思われる。何も無いところを歩くと遠く感じるが、いろいろなものを見ながら歩くことができれば、距離の感じ方も変わってくると思われる。さらに、この場所は海に面しており、港ならではの船が見られる場所として、港らしさを伸ばすことも考えられる。
構成員	耐震強化岸壁背後の輸入自動車保管スペースを、将来的に防災拠点やオープンスペースへ転換できる可能性を確認したい。
事務局	耐震強化岸壁背後の荷さばき地は、平常時には自動車の保管場所として利用しているが、災害時には車両を移動し、災害拠点として使用する想定である。このため、恒常的な用途転換は難しい。一方、西側の遊々広場は恒常的に空いているスペースのため、防災拠点としての活用も考えられる。
構成員	エリアの将来像を考えるにあたり、最も重要なことは「誰にとって、何のための場所とするのか」ということである。市民・県民が、自分たちの資源、自分たちの場所として使える場所にする方向がある。一方で、来訪者を多く集め収益拠点としてエリア活性化に繋げる方向もある。この二つに分けて考えた場合、市民、県民、地域の人に向けた空間とする方が、過度に大きな経済を生み出そうとするより、無理がないのではないと思われる。ここはいつでも自分がいて、使いたいように使える場所だという認識があれば、人は来るはずである。 一方で、施設を維持管理するためには、現在生まれていない経済を新たに生み出す必要もある。「働く港」としての姿を見せることが面白いコンテンツになる。この二つを、将来像を考える際の論点として考えるのがよい

	と思われる。
構成員	工場や港を巡る遊覧船があり、各種イベントと連携したチケットも販売している。産業観光を目的とすることも活性化方策の一つである。また、観光客だけでなく、市民が日常生活から少し離れることも観光になり得る。市民が日常的に利用している場所であれば、来訪者も、観光集客施設を目的にしながら、途中でまちの雰囲気を楽しむことができる。徒歩であれば、歩く人の目線で楽しめる動線を考える必要がある。徒歩、自転車、モビリティ等さまざまな移動手段を考慮し、美術館、ポートタワー、ポートパークといった目的地へ、どう移動してもらうか検討するのが良いと思う。
構成員	まち全体として統一的な案内サインが無く、案内標識自体も十分でない。案内標識は、案内機能も大事だが、アートサインやアートファニチャー等を導入し、その道を歩くこと自体を楽しくするという視点が必要である。千葉みなどには美術館がある。文化的な要素が無い中で作られた賑わいは、恒常的に続きにくい。文化をまち全体に広げ、美術館とエリアがどのように連携していくか考える必要がある。「働く港」や「港の暮らし」等のブランディングをしっかりと行えば、愛着も生まれてくる。
構成員	ポートパーク等から美術館への来訪が少ないことは、美術館の魅力が不足しているということではないと思われる。
構成員	案内標識の充実と併せて、「アートなみなど」等のコンセプトを掲げ、広報やブランディングを通じて人をつなぎ、呼び込むことが重要である。
構成員	今回の検討範囲に含まれるみなと公園は、千葉市でも再整備を検討している。周辺住民へのアンケートでは、カフェ等の賑わい施設や流行を取り入れた施設よりも、休憩場所、子ども向け遊具、芝生広場、緑に親しめる場所等、日常的で基礎的なものが求められていた。その中で、最も大きな課題の一つがトイレであり、市全体として改善に取り組んでいる。エリア全体の仕掛けも大切であるが、来訪者が滞在したくなるように、基礎的な施設を改善することも重要である。県が実施した利用者アンケートでは、トイレを含めた施設上の課題を把握しているか。
事務局	県が実施したアンケートでも、トイレに関する課題はあった。その他にも、設備の老朽化、入りやすい飲食店やカフェの不足、回遊やアクセス、駅前の閑散とした状況、夜間の暗さ等が課題として挙げられた。
構成員	プロジェクト全体の検討とは別に、ポートパークのトイレは早期に対応すべきだという印象を持った。また、ターゲットについては、幅広い来訪者があるのが望ましい一方で、ある程度絞り込んで検討することも重要である。オフィス街に近接する港と公園という特徴を踏まえ、周辺オフィスの勤務者がポートパークにどのようなイメージを持っているか、意向調査を行う

事務局	とターゲット設定の参考になると思われる。 官民連携制度を導入する前提として、行政側で老朽化対策と併せて、民間事業者が投資したくなる最低限のインフラ整備を行い、民間事業者に参入してもらいたいと考えており、その中でトイレも改修したいと考えていた。一方で、再整備までの当面の対応をどうするかも考える必要があると認識した。今回のアンケートでは、千葉みなと周辺で働く企業にも協力を依頼しているが、回答者に占めるオフィスワーカーの割合は確認できていない。エリア内の企業において社内アンケートを実施したと聞いているため、その結果を紹介いただきたい。
構成員	さんばしひろばで開催したスポーツフェスティバルの企画に当たり、千葉みなとやさんばしひろばの認知状況を把握するため、社内アンケートを実施した。千葉みなと駅を利用して通勤する職員であっても、会社と反対側に降りたことが無く、さんばしひろばを訪れたことがない人が半数程度いた。また、飲食や懇親会は、千葉みなとではなく千葉駅方面を利用する人が多く、千葉みなとに飲食店があること自体、十分に知られていなかった。スポーツフェスティバルは、職員を含む未訪問者に地域を知ってもらう目的もあった。スポーツフェスティバル来場者の約3分の1が初訪問者であり、非常に嬉しい結果となった。より多くの方に地域を知ってもらえるという意味で、継続する意義があると感じている。
構成員	千葉みなとだけではなく、県全体、さらには東京圏も意識しながら、この地域のポテンシャルを最大限発揮する場所とする考え方が非常に良いと思われる。県の公園や港湾施設という位置付けであれば、県全体の魅力発信に繋げやすくなる。千葉みなとは県外や海外からの玄関口でもある。県立美術館もあるため、海の魅力や千葉県の魅力を発信していく場として活用できればと思う。また、千葉市では駅前の大型案内板や分岐型の小型サインを整備しているが、内容の更新や維持管理に課題がある。公園空間が中心であるため、どの方向に行けば何があるのか分かるよう、エリア全体で統一したサイン計画が必要であり、将来の更新や維持管理まで見据えて考える必要がある。
構成員	景観や色彩に関する部分として、現地視察において、ケーズハーバー周辺には比較的統一感があるものの、エリア全体では十分ではないという印象を受けた。また、地元の人にとってどういう場所にするかという視点も重要である。道の駅等では地元住民の日常利用によって賑わいが生まれていることから、地域とのつながりを意識した計画が必要である。
構成員	千葉みなとは、稲毛・幕張の海辺活性化とは異なり、港そのものの活性化として棧橋や周辺施設の活用を中心に進めてきた経緯がある。地区計

画では、当初、商業・業務機能を強化することでまちづくりを進めようとしていたが、経済状況の変化もあり、事業性から一定の割合で共同住宅を認めながら開発を進めてきた。駅前からポートパークへ向かうメインストリートは、1階部分に店舗等が連続して並び、賑わいを創出することを想定していたが、当初想定した状況にはなっていない。

構成員

千葉みなと駅から徒歩さんばしひろばへ向かう通りは重要であるが、少し寂しい印象であり、海へ向かう期待感を高める空間になっておらず、改善の余地がある。アンカーのモニュメント等はあるものの少し殺風景である。街路樹や街並み景観について計画はあるか。

構成員

駅から徒歩海への通りは市が維持管理しているが、海風の影響で街路樹の植栽管理が難しく、生育状況が良くないことは把握している。ランドデザインの議論も踏まえながら、今後の街路樹の在り方について検討していきたい。

構成員

駅から伸びるメインストリートは、計画通りに使われていないと感じた。本来は、路面店が並び、道路に向かって開かれた空間になることを想定していたと思われる。しかし、1階部分が道路に開かれていないなど、計画段階で意図した街並みになっていない。建物の建替えは難しいが、歩行者中心の空間とするなど、道路空間の使い方を再設計することは考えられる。また、トイレ等の施設改善をすべて大規模な PPP の中で解決する必要はなく、ネーミングライツの活用等の小規模な官民連携や、維持管理を地元企業に関わってもらうような官民連携も検討できるのではないか。空間を整備するだけでなく、整備後に「どう使うか」という視点を重視した方がよい。

以上