

3 . 港湾景観の現状評価

- 3 . 1 評価の対象範囲
- 3 . 2 評価の方法
- 3 . 3 視対象の抽出
- 3 . 4 視点場の抽出
- 3 . 5 視対象の見えに関する評価
- 3 . 6 視点場に関する評価
- 3 . 7 課題の整理



横浜港

3.1 評価の対象範囲

港湾景観の現状評価の対象範囲は、港（臨港地区、港湾区域等）に限らず、港を視認できる範囲、及び、港から視認できる範囲を含めた港の周辺空間も含む。

【解説】

港湾景観は、港（臨港地区、港湾区域等）だけで形成されるものでなく、背後の市街地や周辺地形にも大きく影響される。逆に、港は、周辺の高台や展望台から見られる存在でもある。このため、相互に視覚的關係性を持つ周辺地域も含んだ範囲を対象とする。

なお、現地調査等により相互の視認の可否を確認して、その範囲を確定することが望ましい。

3.2 評価の方法

港湾景観の現状評価は、視対象と視点場を抽出し、それぞれの評価を行った後、視対象と視点場の各関係を総合的に勘案した対象範囲全体を通じての現状分析を行い、課題を整理することで行う。

【解説】

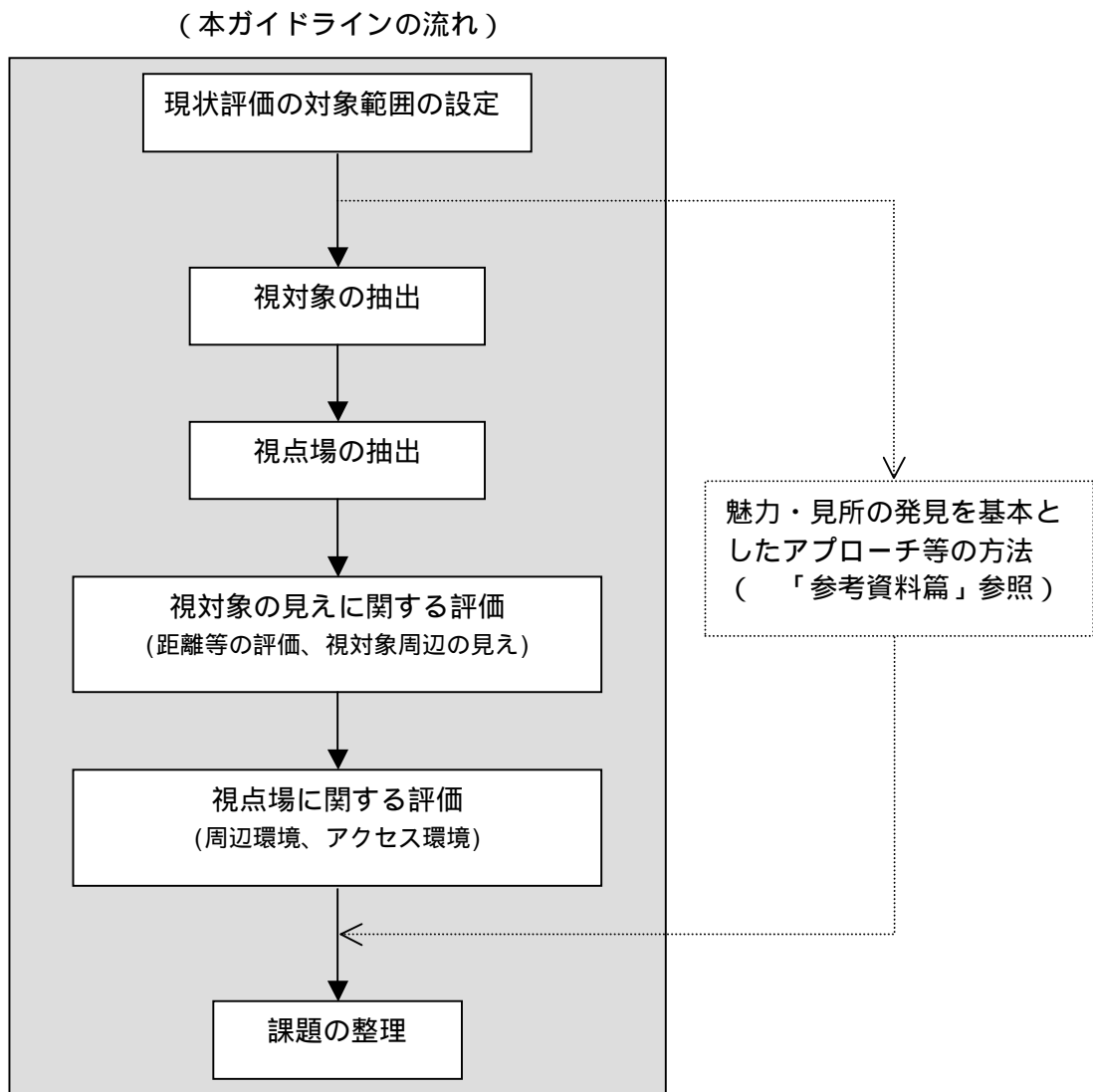


図3.1 港湾景観の現状評価の手順

港湾は広がりのある面的な空間に、様々な施設が立地する複雑な空間であることから、港湾景観を評価するには、様々な手法、深度が想定される。このため、本ガイドラインの流れに即した評価の方法以外にも多様な評価方法が考えられる。その方法の1つとして、港湾景観の見所・魅力からのアプローチもある。(参考資料篇)

3.3 視対象の抽出

視対象には様々なものが考えられ、それぞれの港湾の特色に応じて抽出することができる。一般的には、港湾の風景の中心となり得る「船舶等」、及び、「地域の個性等を特徴づける要素」を視対象として抽出する。なお、「地域の個性等を特徴づける要素」については、港湾によっては存在しない場合もあることから、当該港湾の特徴を考慮し、必要に応じて抽出する。

【解説】

(1) 港湾の風景の中心となり得る要素

視対象とは、景観を構成する様々な要素のうち、人々が目を向ける対象となるものであり、一般的に、地域や港が本来持っている特色を醸し出して一つの風景としてまとまるための中心となり得る要素である。

港湾の風景の中心となり得る主たる要素としては、

-) 主に臨港地区や港湾区域内の要素（港湾の景観の個性を左右する要素）
-) 主に港湾の周辺地域における要素（港湾が立地している地域の景観の個性を左右する要素）

があり、以下の例を参考に抽出することができる。

-) 主に臨港地区や港湾区域内の要素
 - ・ 船舶
 - ・ 船舶が往来・発着・停泊する水面（航路、泊地、船溜り、運河）
 - ・ 上記水面を跨ぐ橋梁
 - ・ 港口（主航路の出入り口）
 - ・ 倉庫、防波堤、護岸などのうち歴史的価値を有すると考えられるもの、石積み、レンガ積み等の施設
 - ・ 荷役活動
 - ・ 倉庫やクレーン等の港湾施設
 - ・ 水面
 - ・ 夜景
-) 主に港湾の周辺地域における要素
 - a) 地形的な要素
 - ・ 鉛直方向の立ち上がり特徴的なもの（独立峰、山並み、島嶼等）
 - ・ 日和山や魚見山、先島や岬等の役割を有していた地形的なもの
 - ・ 美しい汀線を提供するもの（砂浜、砂州等の港湾に隣接または含まれるもの、あるいは港湾より望み得るもの）
 - ・ 水面
 - b) 人文的な要素等
 - ・ 沿岸部特有なもの（灯台、漁労・航行関連神社仏閣、旅客ターミナル、植物的要素のうち人文的価値を有すると考えられるもの、旧航行目標の大樹、の松原等）
 - ・ まちの景観的特質を形成するもの（まち並み（港町、漁師町等）、塔、歴史的建築物、異国情緒を醸す建造物等）
 - ・ 祭事等の賑わいの風景

(2) 視対象の抽出

1) 視対象抽出の観点

前項で述べたように、港湾の風景の中心となり得る要素は多岐にわたるが、本ガイドラインにおいては、それらのうち、港の様々な機能の中で、その象徴的な存在として人々が特に関心を寄せる対象である「船舶等」、及び、港湾景観の地域性を特徴付けている要素である「地域の個性等」を特徴づける要素に着目して視対象の抽出を行うこととする。

「船舶等」(= 港の機能の象徴的存在として人々が関心を寄せる対象)

「地域の個性等の特徴づける要素」(= 港湾景観の地域性を特徴付けている要素)

2) 視対象の抽出

抽出作業は、最低限、地形図、港湾要覧、ガイドブックや観光案内パンフレット等の資料に基づいて、担当者が卓上作業で視対象のおおよその見当を付けた上で、現地に赴き、見当を付けた視対象以外に漏れがないか等を確認する。

船舶等

船舶は、港湾内及び周辺のある一箇所に常時とどまっている訳ではない。したがって、実際の作業としては、視対象である船舶が航行あるいは停泊する場所として以下のような主要な場所を想定し、これらの具体的な場所を抽出する。

なお、この段階で、抽出した場所での船舶の存在頻度も、併せて調査しておくことが望まれる。

この際、船舶の存在の有無に関わらず、岸壁に設置されたガントリークレーン等の荷役機械は、それ自体が港湾景観独自の魅力として眺める対象となり得るため、クレーン等の荷役機械を有する荷役施設自体も、適宜、視対象として想定・抽出する。

- 錨地・泊地 (多数の大型船舶が洋上に停泊している様子)
- 港口 (船舶の港への出入の様子)
- 航路 (大型・中型船舶の航行の様子)
- 岸壁・棧橋 (大型・中型船舶の接岸・離岸、旅客の乗降、ガントリークレーン等の荷役機械による荷役作業の様子)
- 船だまり (漁船・プレジャーボート・タグボート・消防艇などの係留の様子)

地域の個性等の特徴づける要素

地域の個性等の特徴づける要素は多岐にわたるとともに、船舶等とは異なり、当該港湾の形成経緯、歴史的経緯、地形的条件等により様々である。したがって、個別の港湾の特色を考慮して、必要に応じて、以下の諸要素等を抽出する。

) 主に臨港地区や港湾区域内の視対象

- 土木史上、重要とみなされる港湾関連施設 (石積防波堤、護岸等) 等
- 建築史上、重要とみなされる建築物 (レンガ倉庫、石づくり倉庫等) 等
- 港湾の夜景 等

) 主に港湾の周辺地域における視対象

a) 地形的な要素

- 著名な山岳、島嶼、岬などの特徴的な地形や、役割を有していた地形的なもの等

b) 人文的な要素

- 都市史上、重要とみなされる伝統的集落 等
- 民俗学的に重要とみなされる行事 等

なお、これらの抽出に当たっては、抽出した視対象が視認できる良好な視点場が存在しない場合や、視点場自体が存在せず、一般市民が視認不可能な場合も考えられる。このような場合であっても、新たな視点場の創出や視点場から視対象までの間の建築物や構造物の操作等により視対象として活用できる可能性があるものについては、極力抽出することが望まれる。

また、専門家の助言を得つつ、前項で述べた港湾の眺めの中心となり得る様々な要素を必要に応じて追加抽出することも考えられる。

3.4 視点場の抽出

抽出した視対象を視認できる具体的な場所を、視点場として抽出する。
 このうち、港湾区域及び臨港地区等に位置する視点場については、一般市民の当該視点場への立ち入り可能性も併せて把握する。

【解説】

港湾区域、臨港地区及び港湾隣接地域等、港湾行政が管理を行っている区域と、それ以外の背後の市街地及び地形により形成される高台等の地区に区分して、先に抽出した視対象を視認できる具体的な場所を、視点場として抽出する。

(1) 港湾行政が管理を行っている地区（港湾区域及び臨港地区等）

上記の抽出作業と併せて、港湾区域、臨港地区及び港湾隣接地域等、港湾行政が管理を行っている地区においては、表3.1の区分に基づき、一般市民の立ち入り可能性（開放状況）を把握する。

なお、特に、積極的に風景を眺める場所として設置された施設等一般市民の利用が前提となっている場所（表3.1、区分 ）については、抽出した視対象の視認性の如何に関わらず、視点場として抽出しておく。

表3.1 視点場の区分

区分	内容	各区分に相当する施設等
	一般市民の利用が前提となっている場所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 積極的に風景を眺める場所として設置された施設（緑地、展望台、旅客ターミナル、親水防波堤等） ・ 一般市民の利用を想定して整備された場所（緑地、展望台、旅客ターミナル、親水防波堤等） ・ 一般市民の利用に供される自然海岸 ・ 背後地の商業地域・住居地域（用途地域）と接する水際線、商港区（分区）
	一般市民が自由に立ち入りでき、立ち入りの制限はないが、特別立ち入りを意図した場所ではない	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共岸壁（係留） 堤防・護岸 ・ 漁港、船溜まり ・ （臨港）道路 等
	原則としては立ち入り禁止だが、一部地域は接近可能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共岸壁（荷役） ・ （コンテナふ頭） ・ 工場等跡地、その他、低・未利用地 等
	一般市民が利用する移動視点資源	<ul style="list-style-type: none"> ・ フェリーや渡船等の船舶 ・ バスや自家用車等 ・ 軌道等の公共交通機関



写真 3.1 区分の親水防波堤（高松港）



写真 3.2 区分の船溜まり（函館港）



写真 3.3 区分の岸壁（尾道系崎港）



写真 3.4 区分の船（尾道系崎港）

（２）上記以外の地区

背後の市街地及び地形により形成される高台等においては、前記で抽出した視対象が視認可能な場所を抽出する。

具体的な例として、以下のように、公園や広場等のオープンスペース、高台の展望所、展望施設、公共の建築物等や、市街地の中から街路や道路等を介して視対象が垣間見られる場所等を抽出する。



写真 3.5 港湾背後の高台からの眺望の例（尾道系崎港）



写真 3.6 まち中から水面や船を眺望することのできる例（函館港）

3.5 視対象の見えに関する評価

抽出した視対象は、間近で眺めることが望ましいものや、遠方から眺めることが望ましいもの等、その特性により、それを眺める望ましい場所が異なる。また、視対象周辺の状況も、景観全体に大きく影響する。このため、視対象毎に、同対象を眺める場所の有無を含めた視対象との距離等に関する評価、視対象周辺の状況等の評価を行う。

【解説】

抽出した視対象と視点場との関係から評価を行う。このために、抽出した視対象と視点場を図にプロットするとともに、以下に示す見えに関する評価を行い、景観的な問題点や魅力を抽出する。この評価は、以降の作業の最も基本となる重要なプロセスであるため、専門家等の助言を得つつ行うことが望ましい。

視対象と視点場との距離等に関する評価

）港湾行政が管理を行っている地区について

3.4の結果をもとに、視対象と視点場の組み合わせ毎に、以下に示す視対象との距離関係等について評価を行う。なお、3.3で抽出した視対象のうち、視点場を持たない視対象については、この段階で視点場の創出等について検討を行う。

- a) 工場や野積場等を伴う船舶や荷役活動の眺めは、危険を感じる場合が少なくない。従って、これらの眺めは視点場から中・遠景となることが望ましい(中・遠景の場合に高い評価を与える)。但し、コンテナ埠頭の荷役風景など、港らしい活動を近景で眺めることが高い評価が与えられる場合もあり、注意を要する。
- b) 小型船や旅客船等、市民が馴染みやすく、近づいて眺めることが望まれる視対象は、近景を中心に、多様な距離で、様々な場所から眺められる場合、評価が高いと考える。
- c) 歴史的建築物や構造物、伝統的集落や行事等については、間近で眺めることで、そのディテールを確認したり、臨場感が体感できることが必要となることから、近景の評価が高い。

なお、距離を指標とした視対象の見え方の違いや印象度の違い等の詳細は、参考資料篇「C.景観に関する指標・分析手法等の解説」を参照されたい。



写真 3.7 危険物埠頭等は、危険性や圧迫感を感じる場合が少なく、近接した場所で眺めるより、水面越しやある程度の距離を設けて眺める方が望ましい。(高松港)



写真 3.8 造船所等の施設は、大規模で圧迫感を感じる場合もあり、水面越しやある程度の距離を設けて眺める方が望ましい場合もある。(尾道糸崎港)



写真 3.9 コンテナ埠頭等での荷役活動は、近くで見ることにより港湾らしい活動や動きを感じられるものもある。(高松港)



写真 3.10 造船所のクレーンの動き等も近くで見ることにより港湾らしい活動や動きを感じられるものもある。(尾道糸崎港)



写真 3.11 フェリー、RORO船の荷役活動は、ある程度の距離でその活動を見ることにより港湾らしい活動や動きを感じられるものもある。(常陸那珂港)



写真 3.12 マリーナ等プレジャーボートの係留風景は、ディテールが確認できる近景で見える場合も港らしいが、やや離れた距離で、背後の地形や建築物との関係により港らしい風景を楽しむこともできる。(小樽港)



写真 3.13 小型船は、近くで見ることにより、ディテールが確認できるが、周辺の地形や建築物との関係により港らしい風景を造る。(函館港)



写真 3.14 船舶を眺める場合、一般的には船舶の正面、または真後から 30~60° の方向が望ましいとの研究成果があるが、その船舶の形状、視点場との関係により、様々な可能性を持っている。(高松港)



写真 3.15 歴史的資源等は、近くで見たり、その場を歩くことにより、ディテールが確認できるとともに、臨場感が体感できる。(御手洗港)



写真 3.16 歴史的建造物等は、近くで見るによりディテールが確認できるとともに、全体を眺めることのできる視点場も重要となる。(北九州港)

) 上記以外の地区について

港湾区域、臨港地区及び港湾隣接地域等、港湾行政が管理を行っている地区以外で抽出された視点場についても、距離関係等に基づく評価を行う必要があるが、元来、距離のある場合も少なくないことから、視対象を街中から眺めることができるだけで高い評価を与えることも考える。

視対象周辺の見えに関する評価

視対象の見えを悪くしている周辺の構造物、施設等はないか等を検討する。



写真 3.17 道路つき当たりの施設がなければ、街中から水面や船を眺めることが可能である視点場の例



写真 3.18 道路のつき当たりに埋立地や建物が整備され、水域への眺望が減少した例

3.6 視点場に関する評価

前記で抽出した視点場を、港湾行政が管理を行っている地区及びそれ以外の地区に区分して、そこからの眺望一般、及び、同視点場周辺の環境（居心地の良さ、アクセス性等）について評価する。

【解説】

港湾行政が管理を行っている地区の視点場

視点場の環境、市街地などからその箇所へ至るアクセスの環境等、以下の視点で評価する。

）眺望一般

視点場に関して、視対象の見え以外の眺望一般の評価を行う。「3.5 視対象の見えに関する評価」の視対象、視点場の組み合わせ毎の評価では取扱うことが困難な以下のような点について、評価する。

- ・ 当該港湾景観を特徴付けている地形やまち（市街地）の姿、荷役施設等の他の要素を背景に、水域を介して視対象を一体的・印象的に眺めることができるか
- ・ 当該視点場から複数の視対象を眺めることができるか 等



写真 3.19 異なった種類の船舶を同時に視認できる場合は、貴重な視点場。（尾道糸崎港）



写真 3.20 船舶、まち、地形を同時に視認できる場合は、貴重な視点場。（尾道糸崎港）

）視点場周辺の環境

視点場周辺の居心地の良さ等の環境、そこに至るアクセス環境等の評価を行う。

a) 視点場周辺の環境（居心地）

- ・ 安全性は確保されているか
- ・ メンテナンスは適切か
- ・ 周辺に工場や野積場等危険物を取扱う施設が立地していないか 等

b) 視点場へのアクセス環境

- ・ 市街地からの物理的距離は近い
- ・ 幹線道路を横断する頻度は少ない
- ・ 歩行者用信号や歩道の設置等の環境は高い
- ・ 沿線の土地利用状況（廃棄物や資材の放置等）は快適
- ・ 歩道等と敷地の境界環境（植栽やフェンス等）は快適
- ・ 大型車の通行が多い場合、歩車の分離（植栽、車線分離）がなされているか 等

なお、上記以外に、駐車場、公共交通機関の有無、アクセスルート上の船舶等への眺望の確保等についても、当該港湾の特性を鑑み、評価することが望ましい。

上記以外の視点場

同視点場の環境を に準じてチェックするとともに、視対象を俯瞰できるか等の評価を行う。



写真 3.21 俯瞰できる視点は、港やまち、地形を把握することができる貴重な視点場。(尾道系崎港)



写真 3.22 街中でも道路に沿って俯瞰できる視点場は、港への眺望が優れた貴重な視点場。(函館港)

3.7 課題の整理

前述した視点場、視対象の組み合わせ毎の評価等に加え、各関係を総合的に勘案した対象範囲全体を通じての現状分析を行い、課題を整理する。

【解説】

港湾景観の現状評価に基づき、具体的な景観形成につなげるために、総合的な現状分析を行う。

(1) 総合的な評価結果の分析

3.3~3.6に至る個々の評価を整理し、全体として取りまとめる。以下はその着目点の例であり、これらにより、課題の整理を行う。

港湾行政が管理を行っている地区において、市民に対して良好な景観が十分に提供されているか

港湾行政が管理を行っている地区における一般市民に開放された地区の分布状況、数、面積、アクセス性等を視対象との関係等により整理することで、以下について分析する。

- ・ 良好な視点場が不足していないか。
- ・ 既存の視点場が十分機能しているか。
- ・ より優れた視点場はないか。
- ・ より優れた潜在的な視対象が隠されていないか。

上記以外の地区における港湾への眺望が確保されているか等の分析

港湾行政が管理を行っている地区以外から港湾への良好な眺望が十分に提供されているかを視対象と視点場との関係等より分析する。

- ・ 眺望を阻害しているものはないか。特に、既に喪失しているが、以前は良好な眺望が確保されていた箇所はないか。
- ・ さらに、優れた潜在的な眺望箇所はないか。

将来、現状の港湾への眺望が喪失する可能性はないか等の分析

将来の計画・構想において、現在、提供されている港湾への眺望が喪失する可能性がないかを検討する。

その他

(2) 課題のとりまとめ

上記の分析結果を整理し、景観形成に向けた課題として取りまとめる。

なお、課題整理にあたっては、次頁以降図3.2~図3.5に示す課題整理マップの作成例を参照し、現状評価の結果得られた当該港湾の魅力・課題と該当する具体的な箇所等を地図上に整理し、マップとして取りまとめることが望ましい。

なお、課題と対応方策（景観形成方策）の具体例は、4.3「景観形成方策例」を参照されたい。

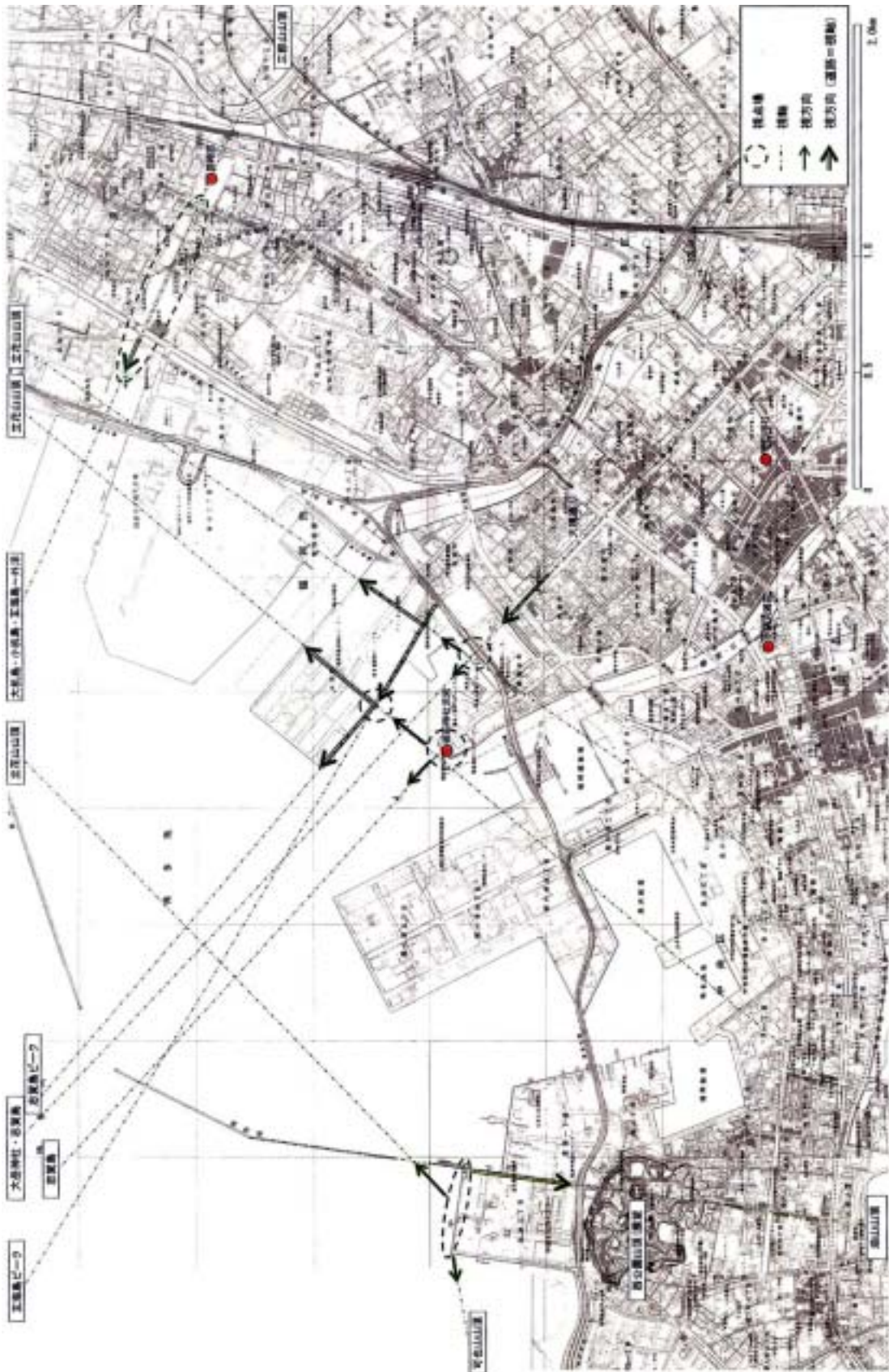


図 3.2 港湾景観の魅力と課題を項目ごとに整理したマップの作成例（視対象（地形）と視点場の関係）
 （出典：東京工業大学社会理工学研究科青藤潮研究室・国土交通省国土技術政策総合研究所空港ターミナル研究室、
 「博多港の景観形成分析」）

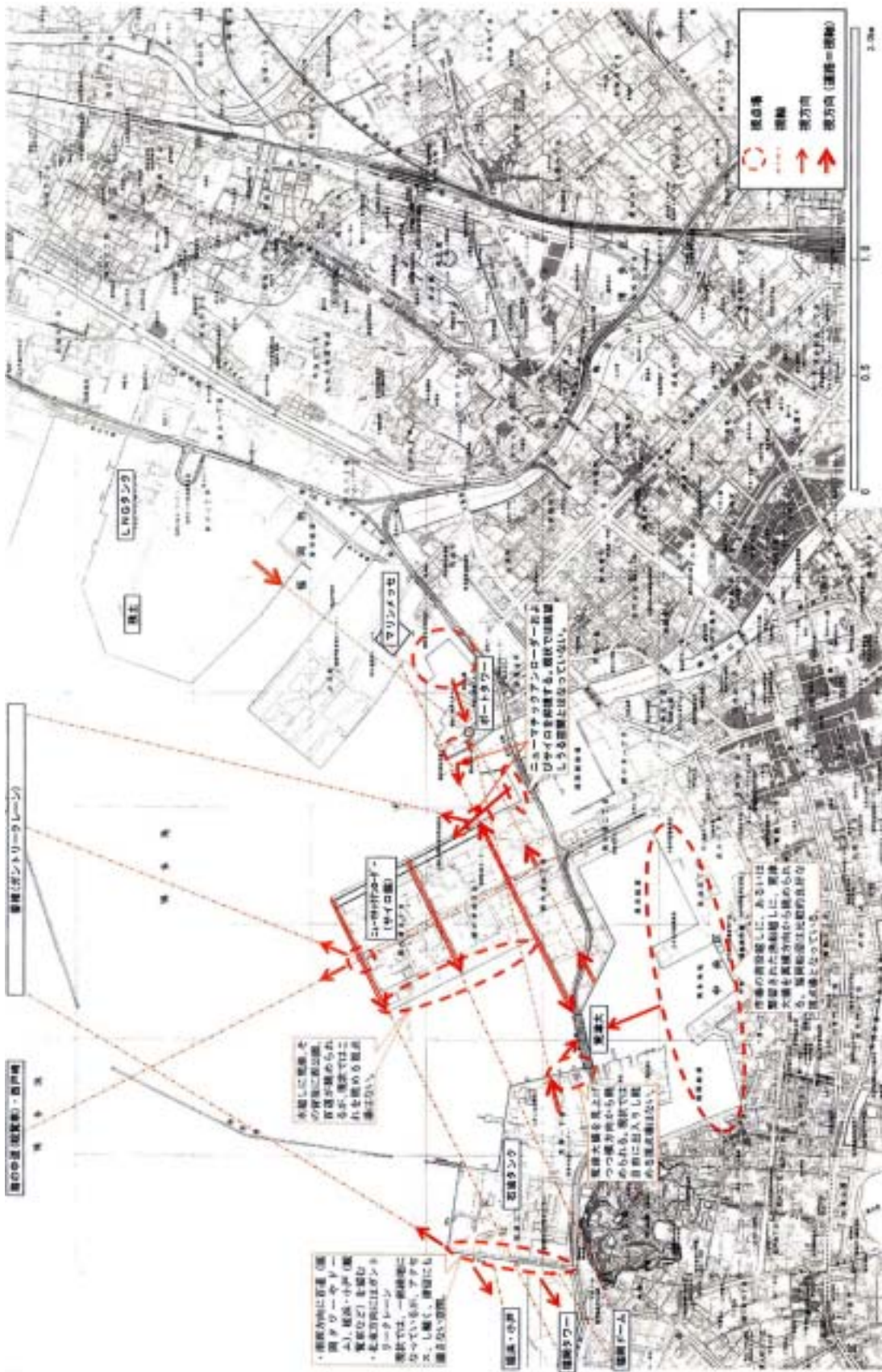


図 3.3 港湾景観の魅力と課題を項目ごとに整理したマップの作成例（視対象の見えに関する魅力と課題）
 （出典：東京工業大学社会理工学研究科青藤潮研究室・国土交通省国土技術政策総合研究所空港ターミナル研究室、
 「博多港の景観形成分析」）

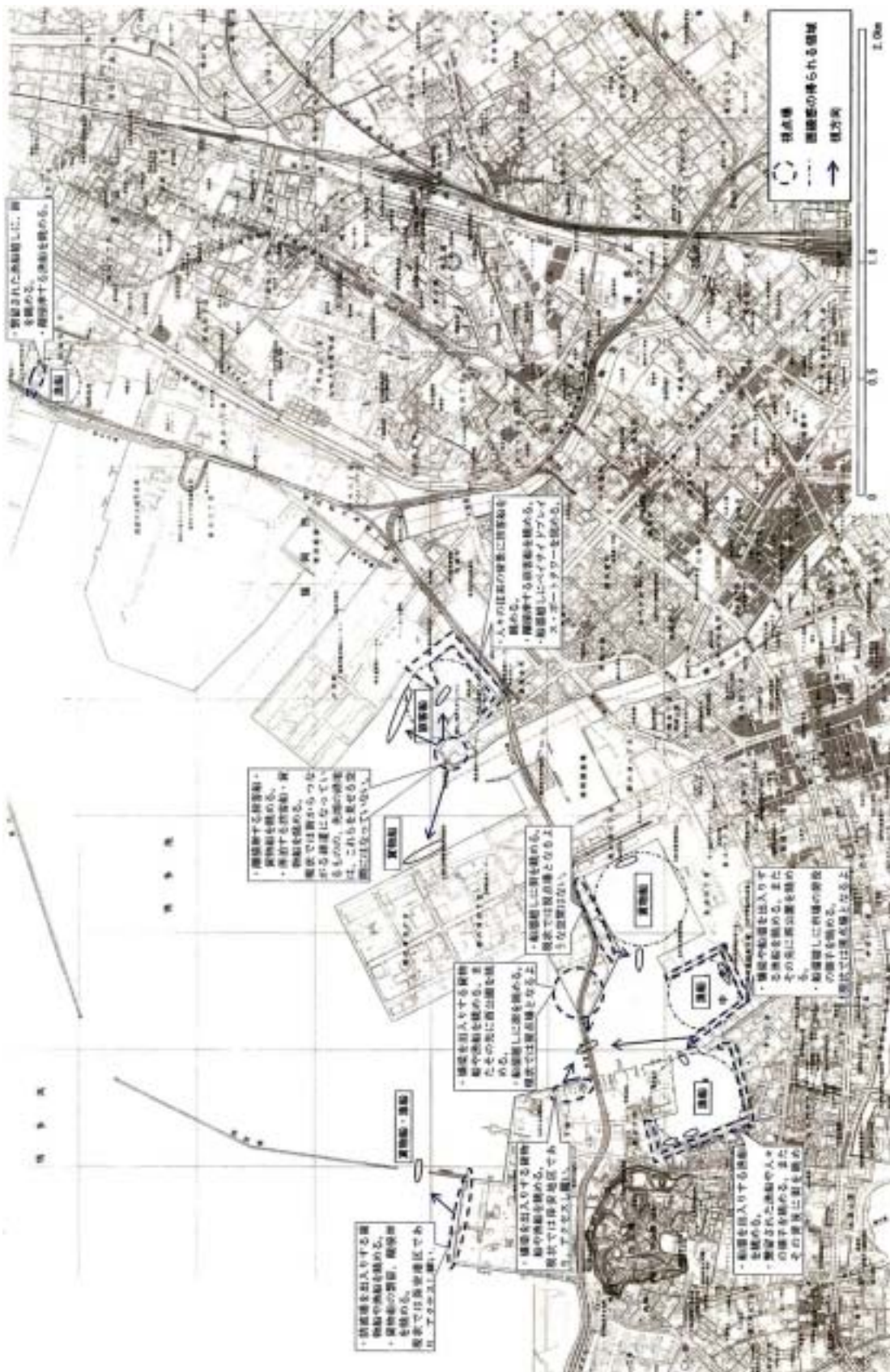


図 3.4 港湾景観の魅力と課題を項目ごとに整理したマップの作成例（視点場周辺の魅力と課題）

（出典：東京工業大学社会理工学研究科青藤潮研究室・国土交通省国土技術政策総合研究所空港ターミナル研究室、「博多港の景観形成分析」）

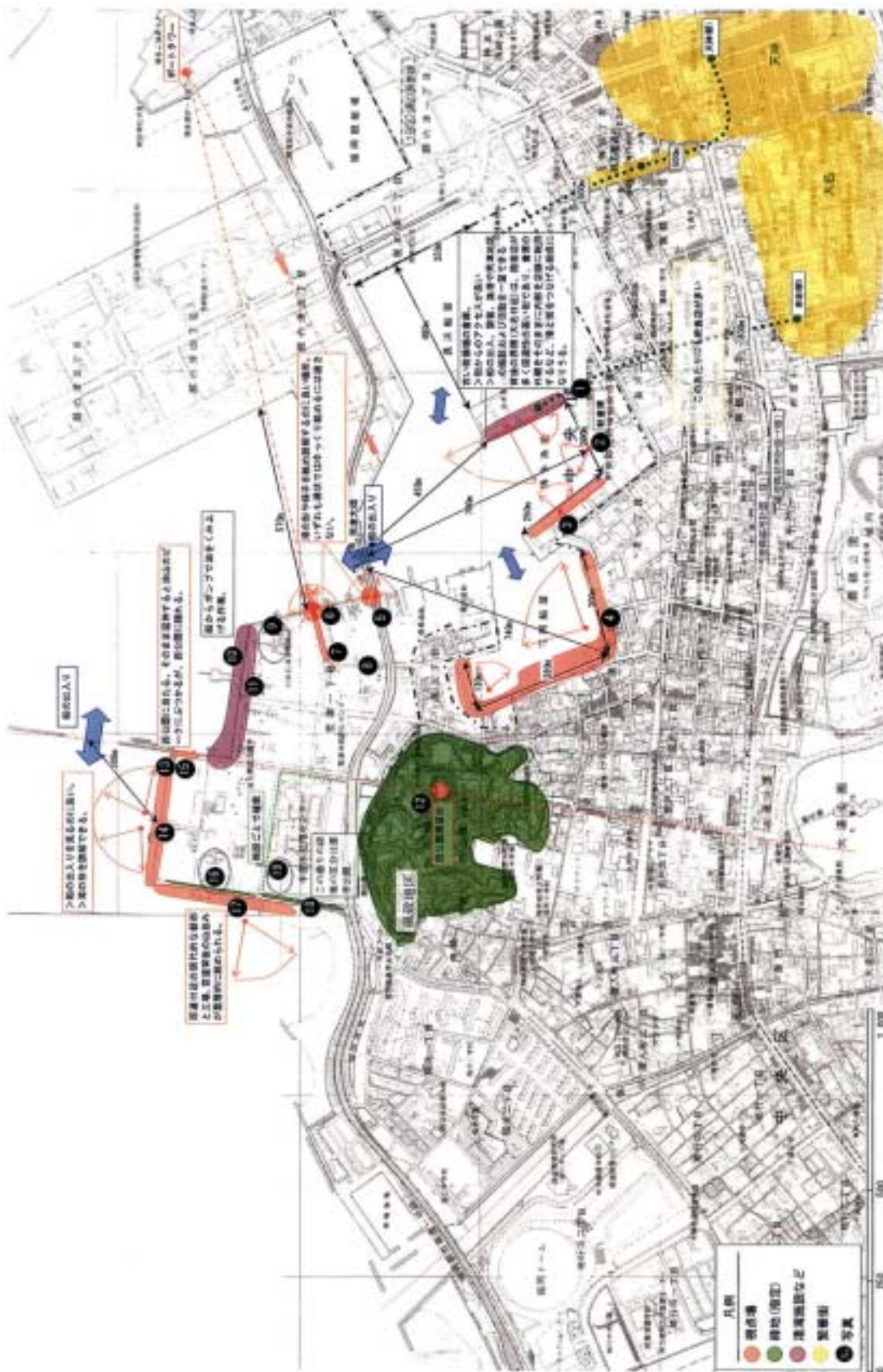


図 3.5 港湾景観の魅力と課題を項目ごとに整理したマップの作成例（魅力と課題の総括マップ）

（出典：東京工業大学社会理工学研究科藤潮研究室・国土交通省国土技術政策総合研究所空港ターミナル研究室、「博多港の景観形成分析」）