

4 . 港湾景観の形成方策

- 4 . 1 景観形成計画の立案
- 4 . 2 景観形成の基本的な流れ
- 4 . 3 景観形成方策例
- 4 . 4 計画の調整
- 4 . 5 景観形成施策の実施



長崎港

4.1 景観形成計画の立案

港湾景観の現状評価に基づき、取組みの場面に応じた適切な景観形成計画を作成することが望まれる。

【解説】

港湾景観の現状評価に基づき整理された課題に対応した計画を作成する。計画の内容は、その目的、対象、範囲等により異なるが、いずれにしても、景観形成に向けて、どこで、どのような方策を講ずるかを具体的に示すものとなる。

これらの個別の内容については、「4.2 景観形成方策例」で詳述するが、港湾空間全体を対象とした取組みでは、港湾景観形成マスタープランとして、施策全般を網羅して体系的に取りまとめることになる。また、取組みの場面に応じて、以下のような個別の計画を作成することも考えられる。

- ・ 視対象、視点場周辺清掃・美化計画
- ・ 視対象周辺修景計画
- ・ 新しい視点場造成計画
- ・ 視点場修景計画
- ・ 土地利用・交通体系再編計画 等

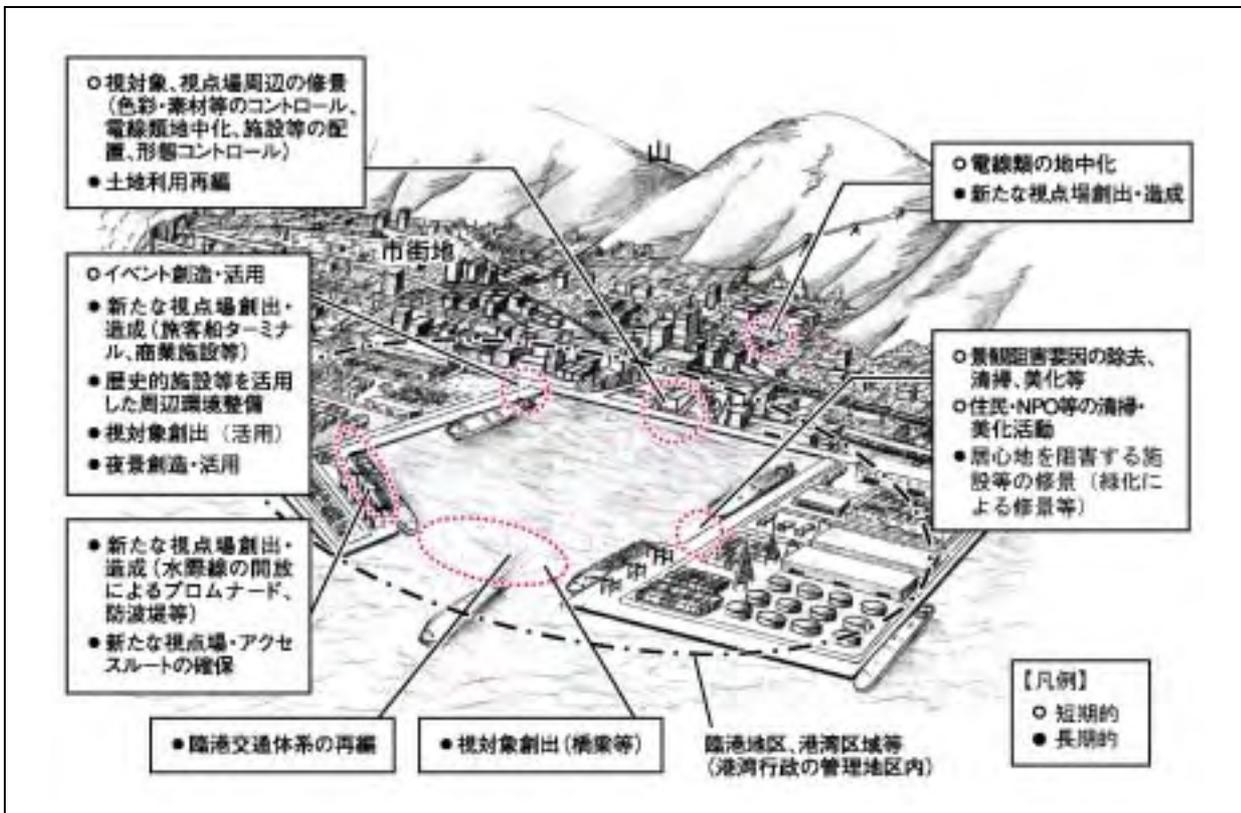


図 4.1 港湾及び背後地で実施できる景観形成方策例

景観形成計画の具体的な内容として検討すべき計画課題とそれに対して講ずるべき対策例の一覧を以下に示す。

表 4.1 景観形成計画で検討すべき課題例と講ずるべき方策例の一覧

課題	景観形成方策
視点場・アクセスルートの居心地改善 (土地利用・交通体系再編計画、新しい視点場造成計画、視点場周辺修景計画 等)	
<ul style="list-style-type: none"> 視点場に近接した、一般市民の居心地を阻害する危険物等を扱う施設の立地 アクセスルートに近接した、大型トレーラー等が通行する大幅員の臨港交通施設の存在 	<ul style="list-style-type: none"> (長期的)土地利用の再編 (一般市民の馴染みやすい土地利用への変更) (長期的)ルート変更、幅員構成や断面構成等を含めた臨港交通体系の再編 (中期的)新たな視点場・アクセスルートの確保 (短期的)居心地を阻害する施設等の修景 (緑化による修景等)
眺望改善 (視対象周辺修景計画、視点場周辺修景計画、土地利用・交通体系再編計画 等)	
<ul style="list-style-type: none"> 電線類による眺望阻害 	<ul style="list-style-type: none"> (短期的)電線類の地中化
<ul style="list-style-type: none"> 高架道路による眺望阻害 	<ul style="list-style-type: none"> (長期的)臨港交通体系再編(ルート変更、地下化等) (短期的)色彩等による改善
<ul style="list-style-type: none"> 施設・構造物等による眺望阻害 	<ul style="list-style-type: none"> (長期的)施設・構造物の位置・高さ変更等形態コントロール等による修景
視対象・視点場周辺の環境改善 (視対象、視点場周辺清掃・美化計画 等)	
<ul style="list-style-type: none"> 視対象や視点場の周辺の道路、空き地等におけるゴミ散乱、放置自転車、不法投棄物 見苦しい(維持管理不徹底)緑地・道路植栽等 水域等における不法係留(放置艇等) 塗装等のメンテナンスの不足 	<ul style="list-style-type: none"> (短期的)除去、清掃、美化等 (短期的)住民・NPO等の協力による日常的な清掃・美化活動 (短期的)法に基づく放置等禁止区域の指定条例等による規制 (短期的)塗装等の定期的メンテナンスの実施
新視点場創出・造成 (新しい視点場造成計画 等)	
<ul style="list-style-type: none"> 良好な視点場の不足 (港湾行政の管理区域内) 	<ul style="list-style-type: none"> (中・長期的)新たな視点場創出・造成 港を俯瞰する視点場の設置(旅客船ターミナル、商業施設等) 水際線開放(水際線プロムナード、防波堤等)
<ul style="list-style-type: none"> 良好な視点場の不足 (港湾行政の管理区域外) 	<ul style="list-style-type: none"> (中・長期的)新たな視点場整備の関係行政機関への要請・実施 (港湾行政として)眺望を阻害しないよう、管轄内の施設・建築物等の配置、高さ、埋立造成等の配慮、規制等
視対象創出(活用) (新しい視対象創造・活用計画 等)	
<ul style="list-style-type: none"> 一般市民等が馴染みやすく、港に足を運びきっかけとなるような視対象の不足 	<ul style="list-style-type: none"> (中・長期的)旅客ターミナル、魚市場(フィッシャーマンズワーフ)等の整備 (長期的)交通体系(アクセス・回遊ルート)再編に併せた橋梁等の魅力的視対象創出 (短期的)イベント創造・活用 (中期的)夜景創造・活用
<ul style="list-style-type: none"> 歴史的施設等優れた視対象の修景 	<ul style="list-style-type: none"> (短期的)素材等のコントロールによる修景 (中期的)歴史的施設等を活用した周辺環境整備

4.2 景観形成の基本的な流れ

港湾景観形成計画に定めた内容は、確実に整備に結び付けるとともに、現状評価を踏まえて計画に定めた当該港湾の景観形成の意図（目標像・方針）を、設計、施工、整備完了に至るまで適切に反映させてゆくことが重要である。

【解説】

港湾景観の現状評価に基づいて作成した港湾景観形成計画を、整備を通じて目に見える形として具現化し、美しい港湾景観形成を実現していくためには、景観形成の一貫性を保持することが重要である。すなわち、計画に定める当該港湾の景観形成の意図（目標像、基本方針）を、設計、施工、整備完了に至るまで適切に反映させて、計画内容を確実に事業に結び付けていく必要がある。

そのためには、具体的な整備の実現方策を、アクションプランとして明確化しておくことが望ましい。また、計画、設計、施工等の各段階において、適切なスケールの図面や模型、CG等の視覚化ツールを用いて景観検討を行う必要がある。そのための、各段階における景観検討やデザイン監理の体制についても、あらかじめ検討しておくことが望ましい。

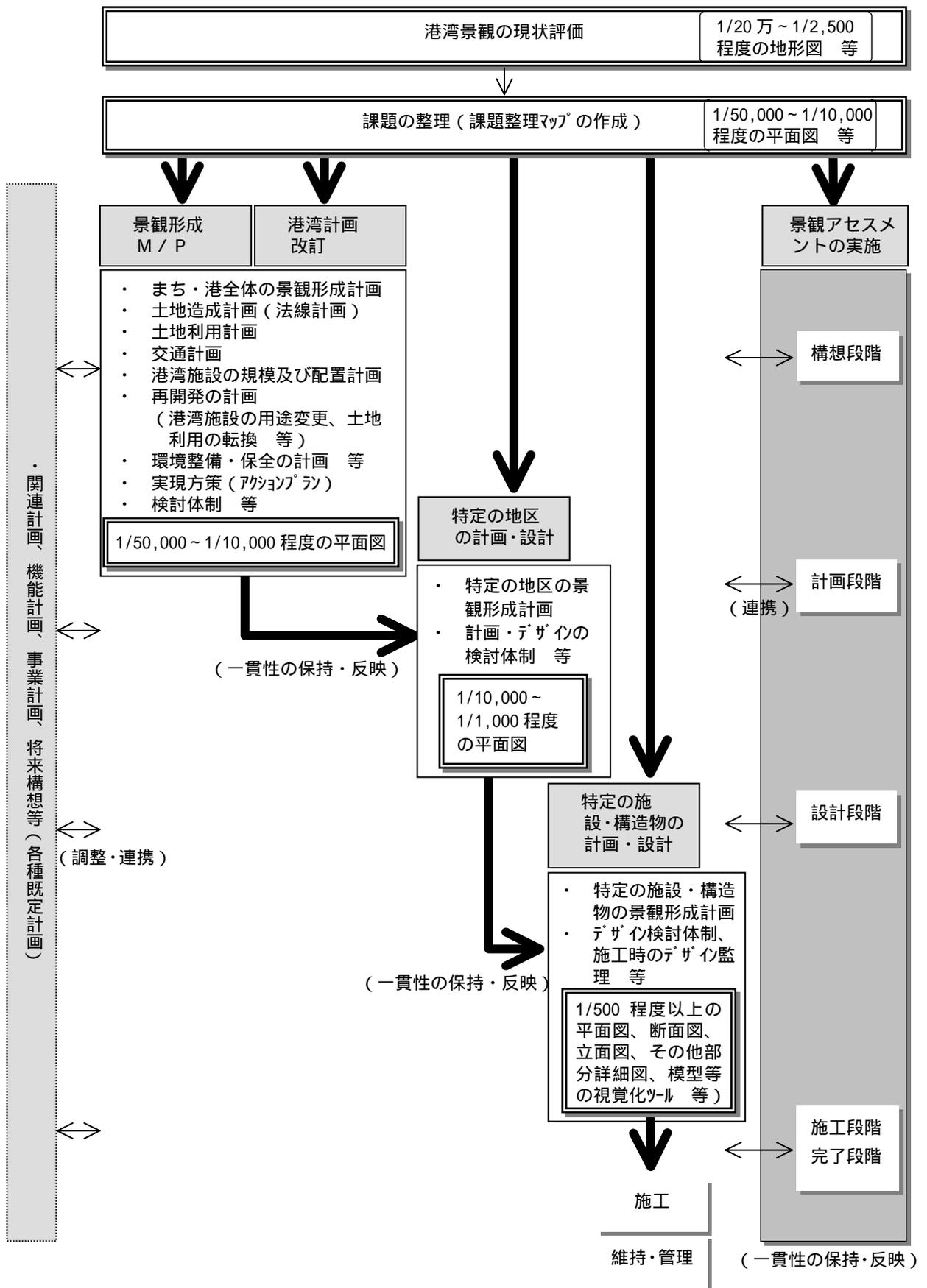


図 4.3 港湾景観形成の基本的な流れ

4.3 景観形成方策例

港湾景観の現状評価に基づき、景観形成計画の立案や実施に当たっては、以下に示す景観形成方策例を参考とすることができる。

【解 説】

整理された課題については、長期的に対応すべきものや短期的に対応できるものなど、様々である。このため、当該港湾の特性や置かれた状況により、適切な景観形成方策を選択、組み合わせることにより景観形成計画を作成する。

(1) 視点場やアクセスルート上の居心地を改善する方策例

視点場や視点場へのアクセスルートの周辺において危険物等を取り扱う施設、大型トレーラー等が頻繁に通行する大幅員の臨港交通施設等がある場合は、長期的には、土地利用の再編、臨港交通体系の再編を検討し、中期的には、新たな視点場、新たなアクセスルートを検討し、短期的には、植栽等による修景等を行うことが考えられる。

【解説】

視点場及びそのアクセスルート周辺の居心地を改善する方策として、以下のことが考えられる。

なお、3.5の記述のとおり、港湾の荷役風景も適切な距離を持って眺められる場合、特にコンテナ埠頭の荷役施設等は港の活力が現れた港独特の魅力とも考えられることから、安易に隠蔽する等の措置を取らず、相互の位置関係をよく把握することで、場合によっては積極的に見せる等の方策を土地利用の再編も含めて適切に選択することも考えられる。

土地利用の再編

優れた視点場に近接した形で一般市民の居心地を阻害する危険物等を取り扱う施設が立地している場合等は、長期的には、その周辺の土地利用を一般の市民にとって、馴染みやすいものに変えてゆく等土地利用を再編することが考えられる。

臨港交通体系の再編

優れた視点場へのアクセスルートに近接して大型トレーラー等が通行する大幅員の臨港交通施設が存在する場合等は、長期的には、そのアクセスルートが快適となるように臨港交通体系のルートの変更、幅員構成や断面構成の変更等を含め再編することが考えられる。

新たな視点場の発見、アクセスルートの検討

当該視点場周辺の土地利用の再編、臨港交通体系の再編が難しい場合等は、中期的に一般市民が馴染みやすい場所やアクセスしやすい場所を視点場として利用できないかを検討したり、新たな視点場やアクセスルートの整備を検討する。

緑化等による修景の検討

長期的な検討と併せて、短期的に、一般市民が馴染みやすいよう、その空間（及び周辺）や施設に緑化などによる修景を検討する。

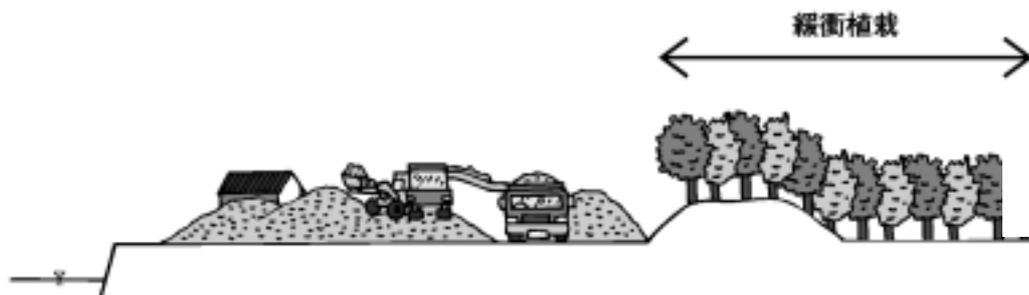


図 4.4 バルキーな貨物等を取り扱う埠頭の影響を緩和するための緩衝緑地

(2) 視対象の眺望を悪くしている箇所を改善する方策例

視対象の眺望を悪くしている箇所がある場合は、前述の植栽による修景や電線類の地中化を検討する。さらに、高架道路等、眺めを物理的に阻害している施設があれば、位置や高さの調整等ができないか、長期的な視点で検討する。

【解説】

電線類の地中化

港を背後から眺める場合等、視線や眺望を遮る、あるいは、雑然とした印象を与える電線や電柱等の位置等について地中化等の対策の必要性を検討することが望まれる。



写真 4.1 背後からの眺望を電柱や電線が妨げている



写真 4.2 背後からの海への視線を電柱や電線が妨げている

高架道路による景観阻害の緩和

港湾空間と背後の都市空間の間に高架の幹線道路等が設置され、視覚的、物理的に眺めを阻害している場合は、ルートの変更、地下化等を検討することが望ましい。また、その阻害要因を緩和するように、色彩等についての検討を短期的方策として取り上げることも考えられる。



写真 4.3 道路を半地下構造として人のアクセスを容易にし、分断感を軽減している例（博多港）

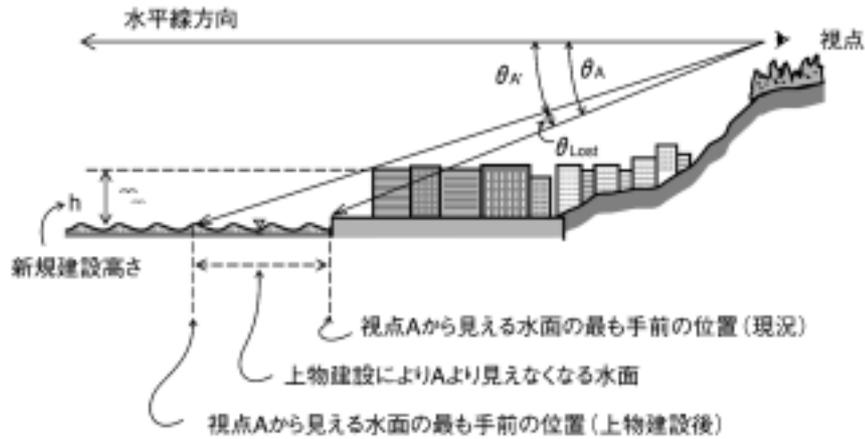


写真 4.4 道路を半地下構造とし、周辺施設等と一体的にアクセス路の整備がなされている例（博多港）

施設の位置、高さの変更による眺望の改善

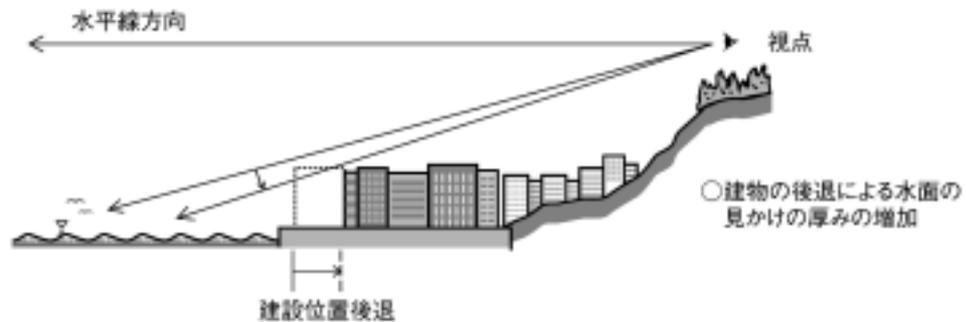
施設・構造物が水面や船舶、橋梁等の眺めを大きく阻害したり、対岸から陸域を眺めたときに見られる印象的な山や山並みのスカイラインを阻害している場合、その施設、構造物の位置、高さが変更できないか長期的視点で検討する。この場合、以下の検討方式が参考になる。

i) 現況と既計画



θ_A : 視線Aから見える水面の厚み(鉛直視覚)(現況)
 $\theta_{A'}$: 視線Aから見える水面の厚み(鉛直視覚)(上物建設後)
 θ_{Lost} : 上物建設に伴って失われる、視線Aからの水面の見かけの厚み

ii) 建物の後退による効果



iii) 建物の高さの減少による効果



図 4.5 施設・建築物の配置や高さの工夫による水面や水際線の眺望の改善

(3) 景観を損ねている環境の改善方策例

視対象や視点場周辺の道路、空き地、水域等における放置自動車、不法投棄物や放置艇等の存在、あるいは、塗装等の定期的なメンテナンスが実施されずにみすぼらしく見える施設、伸び放題になっており見苦しい緑地や道路の植栽等、景観を損ねている環境が見られる場合は、これらの清掃や除去、美化等、適切なメンテナンスが必要である。

【解説】

清掃、美化等

港湾は広大な面的広がりをもっており、雑然とした空間が現出せざるを得ない面もあるが、少なくとも、評価の結果、視対象、視点場の組み合わせで改善すべきとされたものについては、除去、清掃、美化等の対策を行うことが望ましい。管理者が、費用、人材等の問題で対応できない場合は、周辺立地企業や港湾関連業者、あるいは、地域住民・NPO等との協力により、日常的な清掃、美化活動（緑や花を植える等）等を行うという方策も考えられる。また、水域においては法に基づく放置等禁止区域を適切に指定することにより、放置艇による景観悪化を防止することができる。



写真 4.5 フェリーターミナル前の空間が雑然としている場合は、美化が望まれる。



写真 4.6 市民等の協力により、岸壁沿いの美化活動が行われている例（釧路港）

塗装等の定期的メンテナンスの実施

港湾施設や都市施設として整備された構造物や建築物の多くは、港湾における煙突、タンク、上屋・倉庫等港湾の機能上必要な施設である。これらのうち、施設の構成素材の性質上、塗装を要するものは、少なくともその存在が視対象と同時に眺められた時にその眺めに悪影響を与えたり、視点場周辺の居心地を悪くすることがないように、塗装の塗り替え等の定期的メンテナンスを実施することが重要である。

なお、施設・構造物等に色を塗ることにより港湾景観の美化を行おうとする場合、施設・構造物等に絵を描いたり、個々の施設・構造物等の色彩を個別に検討したりしても、港湾景観改善にとって必ずしも良い結果を生まないことが多い。したがって、このような場合には、港湾全体にわたる施設・構造物等の色彩計画を立案する等した上で、それに基づいて個別の施設・構造物等の色彩を検討することが望ましい。

(4) 不足している視点場を提供する方策例

優れた視対象が存在するにもかかわらず、それを眺望することのできる視点が確保されていない、あるいは、より望ましい視点場が潜在的に存在するにもかかわらず、その視点場が活用されていない等の場合には、新たな視点場の創造・造成を行うことが望まれる。

【解説】

現状において、視対象を眺める望ましい場所が確保されていない場合、あるいは、視対象を眺めることはできるが、その場所が活用されていない等の場合、視点場を創造、造成することを検討する。特に、優れた視対象が存在するにもかかわらず、その視対象を望ましい姿で眺めることのできる場所がない場合等や、港湾空間において視点場の少ない場合には検討が望まれる。

港湾行政が管理を行っている地区における視点場の創造・造成

港湾行政が管理を行っている地区において一般市民に開放される地区が少なく、港湾景観の望ましい眺めが相対的に不足している場合は、積極的に新たな視点場を創造・造成することを検討する。この場合、今まで規制や構造物により立ち入ることができなかつた水際線のうち、安全管理上問題のないものについては、市民に開放することにより、新たな視点場を創造する方策も検討すべきである。このような市民への水際線の開放を行う際には、ユニバーサルデザインを考慮した整備を行うことにより、安全な賑わい空間を創出することに留意する。

これらの検討に当たっては、港湾緑地、旅客ターミナル、親水防波堤等の整備と併せて検討することも考えられる。また、併せて、快適なアクセス環境を提供するとともに、各視点場を回遊できるよう配慮することも検討する必要がある。

) 俯瞰できる展望施設の設置

港湾施設として整備する旅客ターミナル、業務ビル等に展望施設、展望レストランなど俯瞰できる視点場を設置することを検討することも重要である。



写真 4.7 船舶の離接岸を眺められる視点場をフェリーターミナルビルに設置する方法もある。(那覇港)



写真 4.8 業務ビルの上層階も船舶を眺められる良好な視点場である。(高松港)

) 水際線に沿った眺望施設の設置

水際線に沿ったプロムナードや防波堤、さらに、商業施設なども船舶等を眺望できるよう視点場として検討することが重要である。



写真 4.9 護岸等は、間近で出入港する船舶を眺められる良好な視点場である。(下関港)



写真 4.10 水際線に商業施設を設け水際線方向に開放空間を確保する方法もある。(博多港)

港湾行政が管理を行っている地区外における視点場の創造・造成

港湾行政が管理を行っている地区外においても、港湾らしい風景を眺望できる箇所（港湾背後の高台、建築物、道路、広場等）があれば、積極的に視点場としての整備を関係行政機関に要請するとともに、港湾管理者も当該視点場からの眺望を確保できるよう、管轄内の建物の配置・高さ、埋め立て造成等について考慮する。



写真 4.11 背後の高台等については、眺望点として重要である。一方、これらの地点は木々等で視界を遮られている場合も少なくないことから、日常的な管理（木々の剪定等）を行う必要がある。(尾道系崎港)



写真 4.12 市街地の道路の軸線上に港湾の存在を意識できる。(鹿児島港)



写真 4.13 港湾管理者と都市行政が協力して、駅前広場からの海への視線が確保されるよう建物、施設の配置を変更している。駅前広場から港への眺望。(北九州港)



写真 4.14 左記（写真 4.13）の取組みの結果、港から駅舎や駅前広場、背後の山等が眺められ、両空間相互に視線が通じている。港から駅前広場への眺望。(北九州港)

(5) 魅力ある視対象の創出の方策例

一般市民がなじみやすく、港に足を運ぶきっかけとなるような視対象が不足している場合等は、視対象を創造することも検討する。

【解説】

港を特徴づける施設等の創出

旅客ターミナルや魚市場等、港を特徴づける独特の施設等を整備することにより、新たな魅力ある視対象を創出することについて検討する。



写真 4.15 運河の整備による視対象の創出（小樽港）



写真 4.16 跳ね橋の整備による視対象の創出（北九州港）



写真 4.17 灯台や橋梁は港を特徴付ける施設である（下関港）



写真 4.18 市場等も港を特徴づける施設である（下関港）

素材等のコントロールによる修景

視対象が非常に優れている場合には、対象施設と同様の素材を使用して周辺の港湾施設を整備する等、調和のとれた景観形成の方策も検討すべきである。



写真 4.19 歴史的港湾施設を中心として緑地を修景した事例（三角港）



写真 4.20 歴史的な石積防波堤を中心に石を活用した緑地の修景例（鹿児島港）

イベントの創造・活用

まちや港の景観の大きな魅力の一つは、そこが人々の営みが集結している場であり、人々の活動する姿が見えることである。人々の活動する姿が見えることによって、港を形成する様々な風景の要素と人々との関係が視覚的に明らかとなり、港らしい風景の意味も見る側に伝わってくるようになる。

このような水辺の賑わい、港と人々との関係性が目に見える形で捉えにくくなっていることが現在の港湾景観の課題のひとつと考えられ、そのような賑わいを創出する一つの重要な方策として、イベントを位置づけることができる。また、このようなイベントを通じて、希薄になりがちな一般市民の港湾に対する認識を深めてもらう、という効果も期待できる。

イベントにも、常設の大規模な施設を伴うコンベンションから、展覧会、水域を活用したボートレースや水泳大会、興行的なイベント、花火大会、コンサート、地域の人々の暮らしと密着した朝市、地域のお祭等、様々なものがある。したがって、その場や周辺環境の特性を踏まえた視対象となるイベントなどを検討することも必要である。



写真 4.21 海上花火大会（小名浜港）



写真 4.22 朝市（西郷港）



写真 4.23 運河を活用したイベント（伏木富山港）

夜景の創造、活用

明かりの存在もまた、人々の活動を伝えるものであり、港の夜景もそこにいる人々の存在や活動を伝えてくれるものである。

また、日中は煩雑に見えた景色も、夜になると暗闇の中にそうした煩雑な背景が隠れて、照明に照らされた施設や構造物のシルエットが鮮やかに印象的に浮かび上がり、日中見ていた施設や構造物とは全く異なる印象を我々に与えてくれる。

このように、夜景は、港の賑わいを創出したり、港の風景を日常とは違ったより印象的な景色として演出するためには、大変効果的であり、夜景の創造も必要に応じて検討する。



写真 4.24 「みなとまちづくり」の取組みの一貫で、市民等の協力によって、背後のまちから港に通じる道のゆきあかりを演出している（稚内港）



写真 4.25 港湾管理者や民間事業者等が協力して、水際線付近の施設・構造物等のライトアップを行い、夜景を演出している（北九州港）



写真 4.26 橋梁のライトアップにより夜景を演出している例（東京港）

4.4 計画の調整

(1) 港湾行政内での景観形成計画の反映措置

計画的な景観形成を進めるためには、港湾計画にその内容を反映させることが望ましい。
また、事業の各段階において実施される「景観アセスメント(景観評価)」の実施時期に合わせて、本ガイドラインを活用して港湾景観の現状評価を実施し、その成果を適切に景観アセスメントに反映させることが望ましい。

【解説】

港湾計画への反映

港湾計画は、通常概ね10年から15年の将来を目標年次に想定して策定される。この港湾計画の策定にあたっては、港湾及び港湾の周辺地域における景観について配慮するとされている。また、必要に応じて、景観形成を計画的・重点的に進めるため、良好な港湾の景観形成を図る区域を港湾計画に定めることができるとされている。したがって、港湾景観の形成を計画的に進めるにあたっては、4.1の景観形成計画の内容を極力、港湾計画に反映させることが望ましい。

また、港湾景観、地域景観の形成の観点に立てば、地域の骨格の再編、土地利用の再編等、長期的な視野から取り組むべき課題への対応が必要とされる場合も想定される。したがって、港湾計画の策定時に、同時に、背後地域を含めた景観形成の視点に立った4.1の景観形成計画を立案し、これとの整合性が取れた港湾計画を策定することが望まれる。

さらに、港湾計画を変更・改訂する際は、その都度「港湾景観の現状評価」を実施するなどして、その結果を適宜港湾計画にフィードバックするとともに、長期的な課題への対応方針が適宜港湾計画に反映されるよう適切な措置を取ることが望ましい。

景観アセスメントシステムとの連携

港湾事業の各段階において実施される「景観アセスメント(景観評価)システム」では、「対象となる施設や空間」と、「対象となる施設や空間とこれを取り巻く周辺景観との関係」の両者を包括する景観整備方針を設定することとされている。

「景観アセスメント(景観評価)」の実施時期に合わせて、本ガイドラインを活用して港湾景観の現状評価を実施し、得られた成果を適宜景観アセスメントに反映させる等の措置を取ることが望ましい。この場合、可能な限り初期の事業段階(構想段階)から、本ガイドラインを活用した検討を行うことが有効である。

(2) 港湾行政外の関係者及び関連計画との調整・連携

4.1の景観形成計画を実効力あるものにするためには、計画段階から、多様な主体、関係者間との積極的な調整を図り、関連計画や、隣接地区の事業計画等との積極的な調整・連携を図ることが必要である。

【 解 説 】

4.1の景観形成計画を具体化するためには、関係する主体間の連携が不可欠であり、計画段階から、他の事業主体に対して積極的に働きかけ、要望する等、積極的な調整・連携が必要である。

また、関連計画（背後地域の都市計画、道路・公園・河川等の計画）、隣接地区の事業計画等との積極的な調整・連携を図ることも重要である。

4.5 景観形成施策の実施

(1) 港湾関連規制の適用と関連事業の活用

港湾景観形成計画に沿って関連施策を実施していく場合、まず港湾管理者をはじめとする港湾関係行政機関が持つ規制や事業実施のツールの活用を図るべきである。

【解説】

港湾景観形成計画に盛り込まれる施策は、必ずしも全てが既存の港湾関係の行政ツールを適用できるものではない。むしろ、関係者の努力に期待したり、他の行政機関の協力を求めなければ実施に移されないものも多いと考えられる。

しかしながら、下に示すような港湾区域や臨港地区における種々の行為規制があり、これらの適用を積極的に検討すべきである。また、各種公共事業の中で対応すべきものも多くあり、これについても積極的な活用が望まれる。

- ・ 水域の占用許可
- ・ 公共用地の使用許可
- ・ 臨港地区の分区条例
- ・ 国有海浜地の占用許可 等

(2) 景観法制等の活用

港湾の景観形成に取り組む場合には、背後地域との連携のもとに、長期的な土地利用の再編等も視野に入れた戦略的な景観形成を図っていく必要がある。

そのためには、景観法制等を活用し、港湾を有する地域の地方公共団体（景観行政団体）と調整して景観計画との連携を図る等、地域一体となった景観形成の取組みを積極的に進めていく必要がある。

【解説】

1) 景観計画

港湾を有する地域において、港湾を成立せしめた地形等の自然条件、港の成り立ち、港湾とともに発展してきた地域の歴史的経緯やその結果としての地域の姿等は、港湾に限らず、背後の都市の発展や人々の生活との深い関わりを持った地域の重要な資源であり、地域の個性そのものである。

景観法においては、景観行政団体は、地域の特性にふさわしい良好な景観を形成する必要があると認められる土地の区域等について、景観計画を定めることができるとされている。この景観計画においては、景観計画区域の指定、景観重要公共施設の整備に関する事項等が定められ、景観法上の様々な措置が講じられる。港湾において良好な景観形成に取り組む場合においても、景観行政団体と連携しつつ、港湾を含み港湾と一体的に景観形成を図るべき地域を景観計画区域に指定し、港湾の施設を景観重要公共施設として景観計画に位置づける等、景観計画を積極的に活用することが望ましい。

また、平成16年度から創設された「景観形成事業推進費」は、以下の項目に該当する事業及びこれを推進するために必要な調査で当初予算措置ができなかったものを対象としている。

「景観法」に基づき策定された景観計画に定められた事業

次に掲げる地域又は区域において行われる良好な景観形成に係る事業

ア) 景観計画に定められた景観計画区域又は景観地区

イ) 「都市計画法」に基づく都市計画により定められた風致地区、その他の法令に基づく景観に係る規制の対象となる地域又は区域

したがって、景観形成事業推進費を活用する観点からも、景観法における景観計画の積極的な活用が必要である。

2) 景観重要公共施設の指定

景観計画に定めるものとされている景観重要公共施設等は、景観重要公共施設の種類に応じて定められる方針または計画に適合するものでなければならないとされている（景観法第8条第8項）。一方、景観重要公共施設の整備は、景観計画に即して行わなければならないとされている（景観法第47条第1項）。

したがって、港湾管理者は当該地域の景観に関連する行政機関（景観行政団体）等と連携し、関係部局と十分な情報交換を行うとともに、必要に応じて、景観重要公共施設の指定を要請する等、景観行政団体の定める景観計画に適宜反映させ、これと連携して、地域の景観形成の方針と調和した港湾景観の形成を図るべきである。

景観重要公共施設として港湾の施設が位置付けられない場合でも、港湾を含む地域が景観計画に定める景観計画区域に位置付けられた場合、景観形成区域内で整備を図る場合には、景観行政団体への通知が必要となり、景観行政団体は必要に応じて協議を求めることが可能であることから、あらかじめ景観行政団体と連携・調整し、当該区域全体の景観計画との調和を積極的に図る

べきである。

3) 景観協議会の構成員としての港湾管理者

景観計画区域における良好な景観形成を図るために必要な協議を行うため、景観行政団体、景観計画に定められた景観重要公共施設の管理者及び景観整備機構等は、景観協議会を組織することができる（景観法第15条第1項）。必要に応じて、公安委員会等の関係行政機関や、観光関係団体、商工関係団体、公益事業者、住民その他、良好な景観形成の促進のための活動を行う者を加えて、様々な立場の関係者が、景観計画区域における良好な景観形成を図るために必要な協議を行うものである。

景観計画に、港湾の施設が景観重要公共施設として定められている場合には、港湾管理者が景観行政団体等とともに、景観協議会を組織することができることから、港湾管理者は構成員として景観協議会に積極的に参画し、港湾及び周辺地域の景観形成の取組みが円滑に実施されるよう、関係機関との情報交換、連絡調整を図り、事業実施においても他事業と連携した一体的な景観形成の取組みを進めるべきである。

例えば、港湾を中心とする当該区域の骨格を形成するような主要な軸線（駅から港に通ずる骨格道路等）等を整備しようとする場合に、景観行政団体、港湾管理者、道路管理者、鉄道事業者その他関係機関・景観整備機構（住民団体等）を構成員とする景観協議会を組織し、当該地区の景観整備方針に係る協議を行ったり、沿道の土地利用や建築物・工作物の規制、舗装や街路樹、街灯等の整備に関する事項を景観計画に定めることができる。

4) 景観整備機構の活用

景観行政団体の長は、景観形成に関する一定の能力を有する公益法人・NPOを、その申請により景観整備機構として指定することができる（景観法第92条第1項）。景観整備機構は、情報提供や人材派遣、管理協定に基づく景観重要建造物・樹木等の管理、景観重要公共施設に関する事業の実施又は事業への参加、事業に有効に利用できる土地の取得・管理・譲渡、景観形成に関する調査研究等、良好な景観形成を促進するために必要な様々な業務を行うことができる。

港湾の景観形成を図るためには、日頃から港湾を活動の場とするNPO法人等との連携が必要であり、景観整備機構は、景観形成に係る様々な業務を行う他、景観協議会の構成員ともなり得ることから、港湾の景観形成に取り組む上で重要な役割を担い得る存在である。

したがって、港湾に関連するNPO法人等が存在する場合には、港湾管理者は景観整備機構への指定の申請を促すとともに、景観整備機構に指定されるよう、景観行政団体に対して適宜情報提供をするなど働きかける必要がある。