

これらのことをまとめると、地区計画において容積率の最高限度を設定している地区は4地区と少ないものの、ウォーターフロント開発の中核となる商業、業務、交通ターミナル機能を導入する地区において、高い容積率の最高限度が設定され、集積度を一定のレベル以下に抑えようとされているケースがみられる。

#### (4) 容積率の最低限度

一定規模の集積のある地区を形成する観点から、容積率の最低限度が定められている地区もある。

横浜港みなとみらい21中央地区においては、5ゾーンのうちウォーターフロントゾーンを除く4ゾーンにおいて、100%以上とされている。

神戸港東部新都心地区においては、5ゾーンのうち3ゾーンにおいて、それぞれの地区の特性に応じた容積率の最低限度が定められている。具体的には、業務・研究街区Aにおいて200%、業務研究街区Bにおいて150%、住宅街区Bにおいて70%とされている。業務・研究街区は、「当地区の核として地区中央部に位置し、中枢業務機能、新しい産業の育成や健康に関する研究機能並びに震災復興及びインナーシティの活性化の拠点となる種類の機能の導入を図る。」とされている。

神戸港神戸ハーバーランド地区については、文化・商業・業務街区においては200%とされている。文化・商業・業務地区は大きく2地区に区分される。神戸駅から港に向けての軸線上は、情報施設、文化施設及び商業業務施設を配置し、街区の北部は業務施設が集積する地区とされている。

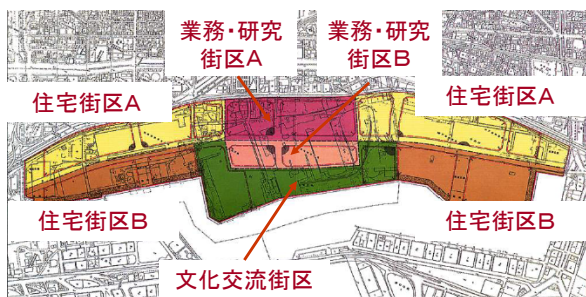


図-4 神戸港東部新都心地区地区計画

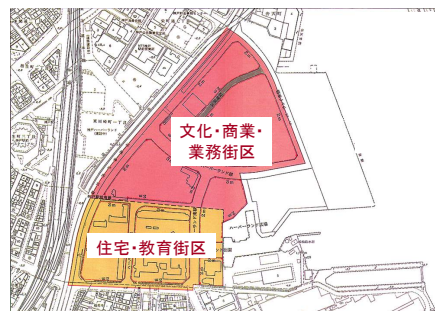


図-5 神戸港ハーバーランド地区地区計画

これらのことをまとめると、ウォーターフロント開発の中核となる商業、業務、研究、文化機能を導入する地区において、一定規模のまとまりのある開発を行う必要性から、容積率の最低限度を設定するケースがみられる。

#### (5) 建築物の敷地面積の最低限度

地区計画等が定められている12地区中7地区において、建築物の敷地面積の最低限度が設定されている。(表-1参照)

敷地面積の最低限度については、各地区・各ゾーンの特性に合わせて設定されるのが原則であるが、2,000㎡～2,500㎡と設定されている地区が多い。

特に大きな街区形成が必要とされる地区においては、大きな面積の最低限度が設定されている。横浜港みなとみらい21中央地区のうち、ビジネスゾーンAにおいては5,000㎡、また商業ゾーンAと国際ゾーンAについては、「街区全体を一敷地として使用する」とされている。

大阪港此花西部臨海地区においては、USJの導入を図るC地区について、10,000㎡と設定されている。

神戸港東部新都心地区、神戸港神戸ハーバーランド地区、広島港宇品内港地区の3地区については、選択的に住宅地区についてのみ敷地面積の最低限度を設定しており、着目に値する。

#### (6) 建築物の高さの最高(最低)限度

地区計画等が定められている12地区中8地区において、建築物の高さの最高(最低)限度が設定されている。(表-1参照)

横浜港みなとみらい21中央地区においては、建築物等の高さの最高限度が、例えば当地区中央部においてICゾーンD:60m、ICゾーンB:100m、プロムナードゾーン:120m、ビジネスゾーンB:180mとなっており、海側から山側にかけて徐々に高く設定されている。また、WFゾー

ンは60mと低く、先程の商業ゾーンAとビジネスゾーンAは300mとかなり高く設定されている。(図-6 参照)

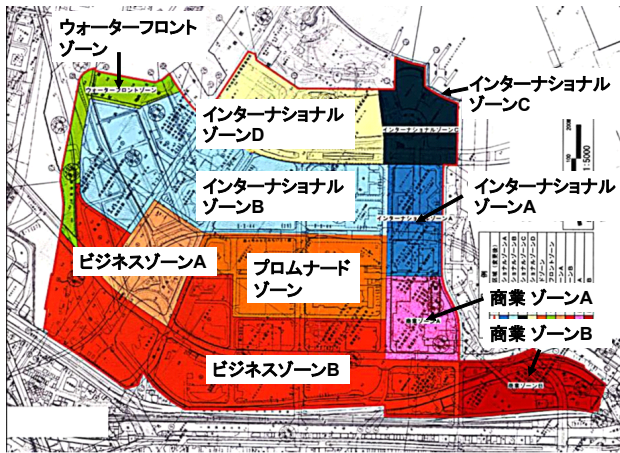


図-6 みなとみらい 21 中央地区地区計画

横浜港みなとみらい 21 新港地区においては、建築物の高さの最高限度について、突堤内のC地区においては20mと低く設定されているが、内陸側の地区(A地区、B地区)については31mと高く設定されており、中央地区と同様の方針となっている。また、「水際線に面する街区では、水際線プロムナード境界から奥行き10mの範囲の建築物の最高高さをおおむね10mとする。」という規制は、当地区にユニークなものである。これは港の開放感を演出するため、建築物の高さを低く抑えるものである。また、「新港3号線沿いの街区では、建築物の軒の高さをおおむね20mとする。」とされている。これらの規制は、「港と歴史を感じることができる、ゆったりとした街並みの形成」に大きく寄与している。(図-7 参照)



図-7 みなとみらい 21 新港地区地区計画

神戸港神戸ハーバーランド地区においては、文化・商業・業務街区においては、商業施設や業務施設を集積させる地区である観点から、建築物の高さの最低限度が15mと設定されている。(対象地区で唯一)

(7) 建築物等の形態又は意匠の制限

地区計画等が定められている12地区中8地区において、建築物等の形態又は意匠の制限が設定されている。(表-1 参照)

その制限内容の多くは、建築物などの形態及び色彩を周辺と調和のとれたものにする、地区全体として一体的で調和したまちづくりをすることといった内容である。多くの制限の中でも特徴的な制限について、下記に記述する。

a) 函館港函館駅周辺地区

- ・建築物の外壁、柱および屋根の色彩は、げばげばしい色彩は避け、周辺との調和に配慮する。
- ・屋外設備等は、道路等の公共空間から見えない位置に配置するよう努める。

b) 八戸港沼館地区(再開発)

- ・建築物等の外壁、もしくはこれにかわる柱の色彩は、原色を避け、周辺の水と緑に調和した色調とする。

c) 横浜港みなとみらい 21 新港地区

- ・駐車場、屋外広告物、高架水槽、クーリングタワー等を設ける場合には、周囲と調和し、周辺地区からの景観に配慮した設置位置、設置方法及び色彩にしなければならない。
- ・屋上に広告物を設置してはならない。

d) 神戸港神戸ハーバーランド地区

- ・文化・商業・業務街区について、神戸ハーバーランド線に面する建築物等の1階又は2階部分のシャッターは透視可能なものとし、また同線に面して車の出入口を設けてはならない。

e) 博多港中央ふ頭地区

- ・高架水槽等の屋外設置物及び工作物は、露出面積を少なくする等景観に配慮するものとする。

5. ウォーターフロント開発地区における景観条例

5.1 景観条例制度の特徴

現在は地方分権、少子高齢化、情報化、住民運動の活発化など社会システムが大きく変化しようとしており、景観づくりに関して総合的、計画的な取り組みを進めていくことが求められている。その実効性を担保する制度的枠組みとして景観条例がある。

景観条例は、美観を創出することのみならず、対象地域での景観づくりの基本方針を広く示すとともに、地域の取り組みを促進する支援や誘導の枠組みを示すもので

あり、地域の景観形成の基本となる条例である。また、まちづくりの基本法である都市計画法、建築基準法、屋外広告物条例などの法令と深い関連を持っている。

景観条例において規定される主な項目としては、下記のもの挙げられる。

- (ア) 景観形成方針
- (イ) 景観形成基本計画
- (ウ) 景観形成のための地区
- (エ) 景観形成基準、修景ガイドライン
- (オ) 景観審議会
- (カ) 建築物等の届出、勧告制度
- (キ) 景観上重要な建築物等の指定
- (ク) 市民組織の認定
- (ケ) 補助・助成制度（ハード、ソフト）
- (コ) 景観アドバイザーの指名制度
- (サ) 専門家派遣制度
- (シ) 景観に関する表彰制度

## 5.2 ウォーターフロント開発に関する景観条例の概要

調査の結果、以下の景観条例等がウォーターフロント開発地区に適用されていることが分かった。それぞれの景観条例の概要は、「付録-B ウォーターフロント開発地区における景観条例の概要」に示す通りである。

- (ス) 小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例（小樽港若竹地区）
- (セ) 横須賀市景観条例（横須賀港浦賀地区）
- (ソ) 大阪市都市景観条例（大阪港此花西部臨海地区、大阪港天保山地区）
- (タ) 神戸市都市景観条例（神戸港ハーバーランド地区）
- (チ) 関門景観条例（下関港あるかぼーと地区）
- (ツ) 福岡市都市景観条例（博多港博多中央地区）
- (テ) 心やさしい海辺のまち・佐世保の景観づくり要綱（佐世保港三浦地区）

また、横浜港みなとみらい21新港地区については、「みなとみらい21街並み景観ガイドライン」という景観ガイドラインが定められている。

## 5.3 ウォーターフロント開発地区における景観条例の内容

### (1) 景観形成地域等

全ての景観条例に共通して、市長が景観形成地域等を指定することとされている。

小樽港においては「特別景観形成地区」（第21条）、

横須賀港においては「景観推進地区」（第8条）、大阪港においては「景観形成地域」（第6条）、神戸港においては「都市景観形成地域」（第10条）、下関港においては「関門景観形成地区」（第7条）、博多港においては「都市景観形成地区」（第10条）、佐世保港においては「景観形成地区」（第7条）と名称はそれぞれ異なるものの、都市景観の形成を図る必要がある地域について景観形成地域等を定めることとされている。

### (2) 景観形成方針等、景観整備方針等

また、景観形成地域が定められた地区においては、それぞれ名称は異なるものの景観形成方針等、景観整備指針等が定められている。

小樽港においては「地区景観形成計画」（第23条）、「地区景観形成基準」（第23条）、横須賀港においては「景観づくりに関する指針（地区指針）」（第9条）大阪港においては「景観形成方針」（第6条）、「景観整備指針」（第7条）、神戸港においては「景観形成方針」（第11条）、「景観形成基準」（第11条）、下関港においては「関門景観基本構想」（第4条）、「関門景観形成指針」（第8条）、博多港においては「地区景観整備方針」（第11条）、「地区景観形成基準」（第11条）、佐世保港においては「景観形成計画」（第7条）、「景観形成基準」（第7条）を定めることとされている。

景観形成方針等については、景観形成の目標、景観形成のための基本方針（整備方針）、その他景観形成に必要な事項が定められることとされている。

景観形成整備指針等については、概ね下記の項目について定めることとされている。

- (ト) 建築物等の規模、位置
- (ナ) 建築物等の形態、色彩、意匠
- (ニ) 土地の形質
- (ヌ) 樹木の態様（緑化および外構等）

これらの項目の他には、広告物の規模、位置、形態、意匠などを挙げているのは、小樽港、横須賀港、神戸港の3地区である。建築物の一階部分および屋上の形態を挙げているのは、神戸港と博多港の2地区である。照明を挙げているのは、横須賀港、神戸港、下関港の3地区である。また、神戸港においては独自に眺望点からの見え方を挙げている。

### (3) 市長への届け出

景観形成地域等が指定されることに伴い、様々な行為について市長への届出が必要となる。代表的なものを下記に記載する。

- (ネ) 建築物等の新築，増築，改築，移転，除却，  
外観の変更を伴う修繕，模様替え，色彩の変更等（全  
ての地区）
- (ノ) 広告物の設置，改造，移転，修繕，表示の変  
更など（小樽港，神戸港，佐世保港）
- (ハ) 土地の区画形質の変更（小樽港，神戸港，下  
関港，博多港，佐世保港）
- (ヒ) 樹木の伐採（小樽港，神戸港，博多港，佐世  
保港）

#### (4) 指定景観形成物等

都市景観の形成上重要である建築物等について，小樽港，大阪港，神戸港，博多港の4地区においては，市長は指定景観形成物等として指定することとされている。

（小樽港：登録歴史的建築物，大阪港：指定景観形成物等，神戸港：景観形成指定建築物等，景観形成重要建築物等，博多港：都市景観形成建築物）なお，その場合市長は所有者の了解を得なければならない。

そのうち博多港を除く3地区においては，建築物の増築，改築，移転，除却，外観の変更を伴う修繕，模様替え，色彩の変更等が市長への届出の対象となっている。また，その所有者は現状を変更し，又は所有権を移転する時は，市長に届け出なければならないとされている。ただし，大阪港は所有権の移転時のみである。小樽港においては，歴史的建造物として保全すべき「登録歴史的建築物」が登録できるとされている。市長は登録歴史的建造物の保全についての計画（保全計画）を作成しなければならないとされている。

#### (5) 空地に係る助言及び指導

小樽港，神戸港，博多港の3地区において，市長が景観形成地区内等において，空地が著しくその周辺の景観を阻害している認められるときは，その所有者に対して指導，助言，勧告できるとされている。

### 5.4 関門景観条例による景観整備

関門景観条例は，第3条の基本理念において，「関門景観の形成は，両市（下関市及び北九州市）及び両市民はこれを連携して行わなければならない。」（第1項），「関門景観の形成は，市域内部における景観のみならず，関門海峡の対岸及び海上からの眺望にも配慮しなければならない。」（第2項）の2点が記述されており，これらは他の景観条例にはない特徴であり注目される。複数の自治体が県域を越えて景観に関して同一名称・同一条文の条例を制定する事例は，関門景観条例が初めてである。

地区の景観的特色や地域特性から，関門景観形成地区は，「ゲート」「核」「緑」「まちなみ」「水際」の5つの景観と17の地区に区分し，誘導方針に沿った景観形成を図っていくとされている。

関門景観形成指針においては，17地区について，「将来イメージ」「配置」「高さ」「形態」「色彩」「建築設備等」「広告物」「緑化および外構等」「土地の形質」「夜間照明」「公共施設」の各項目について，大まかな（定性的な）指針が定められている。

関門景観独自の基本理念よりほとんどの地区において付加されている項目としては，下記のもが挙げられる。

「高さ」に関しては，「建築物等は，航路上の船舶や対岸からみて，周辺の街並みから突出しない高さとする。／周辺と連続感やリズム感を持った街並みとする。」。「形態」については，「海峡から望める建築物等は，海峡からの見え方に配慮した形態となるように努める。」。「広告物」については，「船舶や対岸から見える大規模な広告物は掲出ししない。」。「緑化および外構等」については，「駐車場やその他の付帯施設は，船舶や対岸からの見え方に配慮した配置や緑化等に工夫する。」。

「色彩」については，定性的な指針が定められているほか，用いてはならない色相，明度，彩度が定められている点が特徴的である。

関門景観基本構想においては，6つの方針が定められている。(1)景観のまとまりと豊かな表情をつくる「山並みの緑」の保全・修復，(2)海峡を隔てて互いに魅力を高め合う「まちなみ」の形成，(3)海峡沿いの両岸に連なる「水際」の形成，(4)海峡が培う厚みのある「歴史」の継承と活用，(5)関門の新たな魅力となり，両岸に広がる「夜景」の演出，(6)両市・両市民・事業者の連携による「景観づくり」の推進

### 5.5 みなとみらい21地区街並み景観ガイドラインの特徴

みなとみらい21地区街並み景観ガイドラインは，建物高さ，空地の確保に関する事項，街並み形成に関する事項，建物のスケール感・デザインに関する事項などを港湾部局が主導しているのが特徴である。

「建物高さに関する事項」については，内陸から海に向かって徐々に低減させることを目標にして，誘導指針において，臨港幹線道路から関内地区側については31m，同海側については20m，両突堤内については20mとされている。また，水際に面する部分は建物の高さを低くし，海辺の開放感を演出することを目標にして，水際線プロムナード境界から奥行き10mの範囲の建物高さは10mと

されている。

「空地の確保に関する事項」については、歴史的・景観的な通景空間を確保することを目標にして、誘導指針において、自動車道から赤レンガ倉庫へのビスタ空間を確保するとされているが、他地区では見られない斬新な誘導指針である。

「街並み形成に関する事項」の誘導指針については、建物の低層部において街に活気を生み出すための機能的、形態的配慮を行うため、全街区を対象とした低層部における市民利用機能の導入（アクティビティフロア）や、新港3号線沿道街区を対象としたコロネードの設置などによるセミパブリック空間の充実が特徴的な項目として挙げられる。

「建物のスケール感、デザインに関する事項」の誘導指針については、建物のスケール感を小さく抑えて、全体にヒューマンなスケールの街並みを形成するため、建物の分節化を誘導することや、地区の歴史性を継承し、また周辺市街地と調和した街並みを形成するため、レンガを基調とした素材・色調を選択することが特徴的な項目として挙げられる。

「その他の景観形成要素：屋外広告物に関する事項」の誘導指針のうち、「建物のサインの誘導」が具体的に指針を定めており興味深い。1)ビルサインの種類の限定（企業、建物所有者、建物、施設名称に限定）、2)ビルサインの設置位置、大きさ等の制限、3)ビルサインの色彩、照明方法等の誘導の3項目が挙げられている。

「その他の景観形成要素：夜景景観の演出等に関する事項」において、「夜景景観の演出」が誘導指針として定められているのは先進的である。海からの眺望、周辺の高層建物から見下ろされる景観に配慮し、魅力的な夜景景観の演出を行うため、1)水際の広場や通景空間、建物低層部のセミパブリック空間の演出、2)赤レンガ倉庫等、ランドマークとなる建物のライトアップの2項目が挙げられている。

## 6. おわりに

本調査においては、現在ウォーターフロント開発が進められている地区に適用されている地区計画と景観条例を調査し、それぞれの特徴を整理した。

地区計画については、全国の12地区を対象にゾーン分け、建築物の用途制限、容積率の最高限度、容積率の最低限度、建築物の敷地面積の最低限度、建築物の高さの最高（最低）限度、建築物等の形態又は意匠制限の各項

目について整理を行った。

景観条例については、景観形成地域等、景観形成方針等・景観整備方針、市長への届け出、指定景観形成物等、空地に係る助言及び指導などの項目について整理を行った。また、関門景観条例やみなとみらい21地区街並み景観ガイドラインの特徴についても整理した。

これらの調査結果が国内において今後ウォーターフロント開発を推進するための参考資料とされることを期待する。

(2006年2月15日受付)

## 参考文献

- 井上聰史, 石渡友夫 (1986) : 港湾の空間計画に関する基礎的考察, 港湾技術研究所報告 Vol25:No4, 運輸省港湾技術研究所, pp57-101
- 川口宗敏, 寺嶋俊二 (1998) : 都市型ウォーターフロント開発地の開発パターンの分類化と利用者特性, 日本沿岸域学会論文集, pp65-78
- 川端直志 (1994) : 地域修復型ウォーターフロント開発, 都市計画 188, 日本都市計画学会, pp16-24.
- 桜井ら (1998) : ウォーターフロントの特性を活かす住宅団地計画の研究, 日本建築学会計画系論文集第 513号, pp301-306.
- 丹野光明 (1994) : ウォーターフロント開発の経済効果とリスクマネジメント—民活事業を中心に—, 都市計画 188, 日本都市計画学会, pp33-38.
- 西禎治 (2004) : ウォーターフロントの低・未利用地が都市に及ぼす影響に関する研究—東京湾臨海部の自治体が捉える実態と対策—
- 西林大介, 岡田昌彰 (2005) : ウォーターフロント夜景の特長とその評価に関する研究, 海洋開発論文集第 21 巻, pp199-203
- 本田陽子ら (2000) : ウォーターフロント開発が周辺地域に及ぼす空間的波及の実態に関する研究, 第 37 回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp1087-1092
- 横内憲久 (1994) : ウォーターフロント開発と港の変容, 都市計画 188, 日本都市計画学会, pp25-32.