

# 博多港景観形成指針(案)



## 目次

|                         |       |
|-------------------------|-------|
| 1. 指針の概要                |       |
| 1) 目的と目標像               | ……P 1 |
| 2) 本指針の位置付け             | ……P 2 |
| 3) 対象エリア・対象施設           | ……P 3 |
| 4) 役割・使い方               | ……P 5 |
| 2. 景観形成の視点              | ……P 7 |
| 3. 景観形成の考え方             |       |
| 1) 海（船）からの景観            | ……P 9 |
| 2) 道路からの景観              | ……P13 |
| 3) 中央ふ頭・博多ふ頭の景観         | ……P17 |
| 4. 実現に向けた配慮事項           |       |
| 1) 博多港全体で配慮いただきたいこと     |       |
| i) 道路                   | ……P23 |
| ii) 建築物・工作物             | ……P27 |
| 2) 中央ふ頭・博多ふ頭で配慮いただきたいこと |       |
| i) 道路                   | ……P31 |
| ii) 緑地等                 | ……P35 |
| iii) 建築物・工作物            | ……P39 |

# 1. 指針の概要

## 1) 目的と目標像

福岡は、海を通じた交流により成長してきた長い歴史を持つ都市であり、この中で、博多港は大陸との交流の架け橋として、中心的な役割を担ってきました。また、アジア・世界との物の取引や人の交流が活発になる中、臨海部の港湾機能を強化していくことで、市民生活や経済活動を支え、福岡市の成長に大きく貢献してきました。

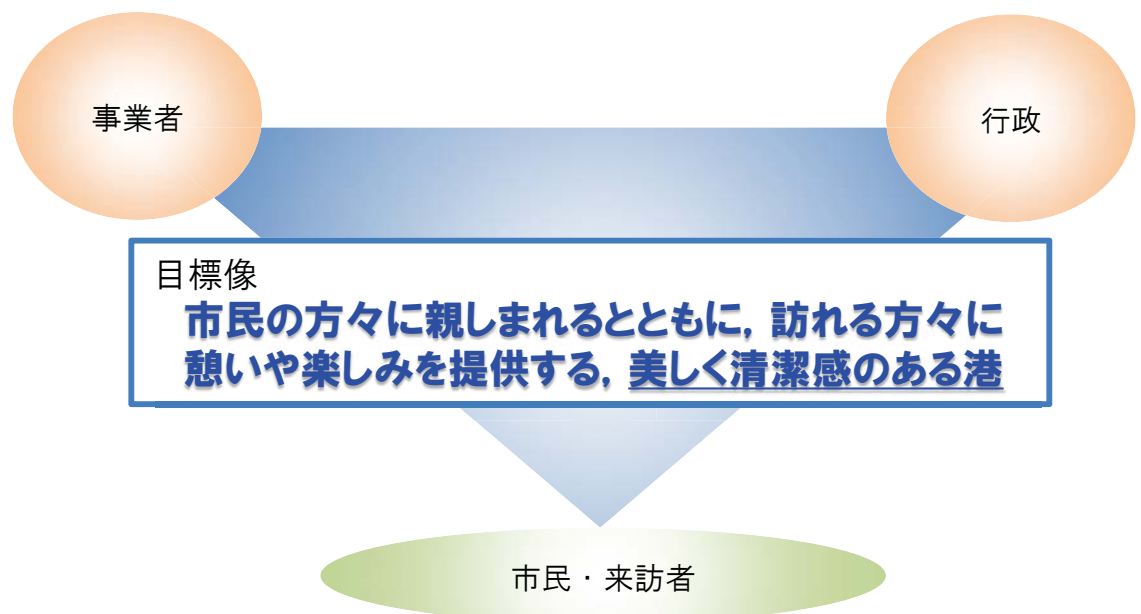
このように、博多港には、福岡市の成長とともに発展してきた歴史があり、海に開かれた美しいみなとづくりを進めるため、シーサイドももち地区やアイランドシティ地区では、景観形成ガイドラインなどにより、良好な景観づくりに取り組んできました。また、クルーズ船をはじめ、国内外の多くの旅客船が発着し、日本有数の海の玄関口となっている中央ふ頭・博多ふ頭地区では、再開発に合わせた親水空間の整備や、おもてなしの景観整備に取り組んできました。

一方で、臨海部の道路整備などにより、市民の方々が港を目にする機会が増えている中、既存のふ頭は、市街地に比べ無機質で殺風景な景観となっており、また、中央ふ頭・博多ふ頭地区では、都心部の新たな拠点として、賑わいや魅力ある景観づくりが求められています。

本指針は、皆様と共に、共有の財産である博多港を、海に親しめる貴重な、潤いを感じられる親水空間として、また、海に抱かれた福岡市の象徴(顔)として、美しく魅力ある港の景観形成を目指し、建築物の新築等を計画する際の配慮事項などを取りまとめたものです。

景観づくりには、関係者が目標を共有し、一体的・持続的に取り組んでいくことが不可欠です。事業者の皆さまには、ぜひこの趣旨にご理解・ご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

<博多港の景観づくりの目標像と一体的な景観づくりのイメージ>



## 2) 本指針の位置付け

本指針は、上位計画である「福岡市景観計画」で示されている港湾ゾーンの景観形成方針を基本に、関連計画である「福岡市新・緑の基本計画」や、博多港の開発・利用・保全に関する関係者共通の指針である「博多港港湾計画」を踏まえ、博多港で建築物の新築等を計画される際に、事業者の皆様にもご理解いただきたい、“景観形成の考え方”や“配慮事項”をとりまとめたものです。

また、アイランドシティ地区と香椎パークポート地区で既に策定されている景観形成ガイドラインとも整合を図っているほか、ウォーターフロント地区（中央ふ頭・博多ふ頭）においては、現在、再整備に向けてまちづくりの検討がなされており、今後、策定予定の再整備計画等とも連携しながら、良好な景観誘導を図ります。

なお、とりまとめにあたっては、「博多港長期構想」などで、これまでに有識者や関係者の方々からいただいた提案や意見なども参考にしています。

<本指針と関連計画等との関係>

### 福岡市景観計画

- 市内全域を5つのゾーンに区分し、それぞれの特性を活かした景観形成方針を定めています。
- 都市景観の形成に大きな影響を与える大規模建築物等について、届出対象行為や行為の制限を定めています。

#### 関連計画等

福岡市 新・緑の基本計画

博多港港湾計画

博多港長期構想

### 「博多港景観形成指針」 ※本指針

- 「福岡市景観計画」における港湾ゾーンの景観形成方針の考え方を基に、目標像の実現のための“景観形成の考え方”や“配慮事項”をとりまとめています。

整合

アイランドシティ  
港湾関連用地・  
香椎パークポート  
景観形成ガイド  
ライン

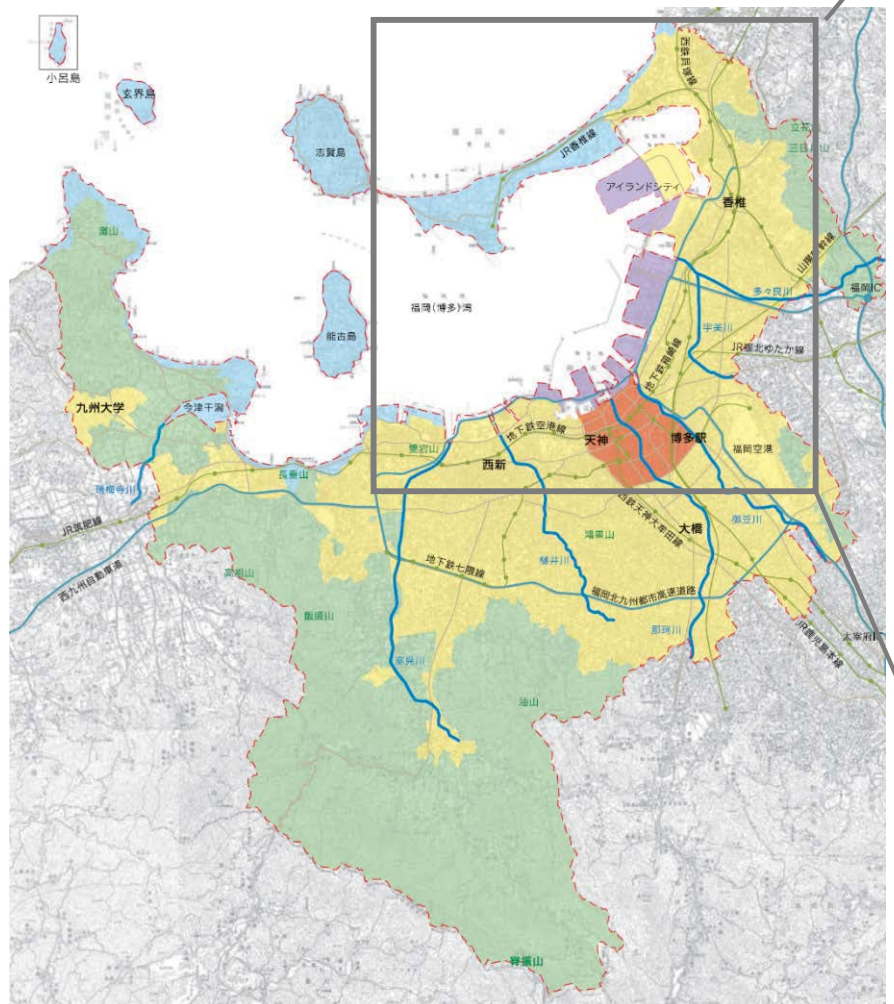
# 1. 指針の概要

## 3) 対象エリア・対象施設

本指針では、「福岡市景観計画」における“**港湾ゾーン**”を対象とします。（ただし、アイランドシティ地区と香椎パークポート地区内の港湾関連用地については、別に「景観形成ガイドライン」が策定されていますので、そちらをご参照ください。）

また、本指針では、建築物・工作物のほか、道路・緑地や港湾施設などの公共施設も対象とします。

<福岡市景観計画のゾーン区分（福岡市景観計画より）>



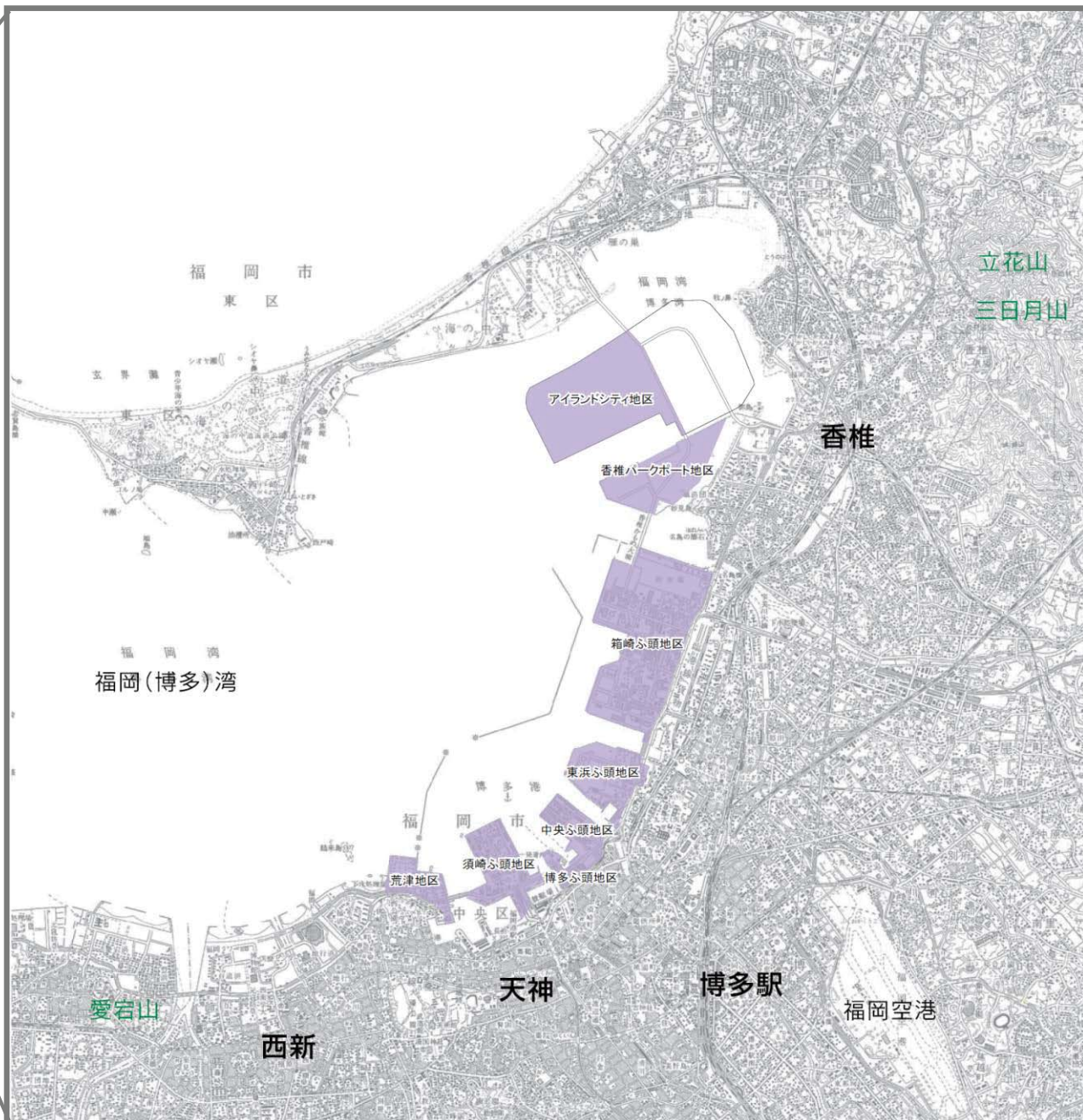
### 凡例

- 都心ゾーン
- 一般市街地ゾーン
- 山の辺・田園ゾーン
- 海浜ゾーン
- 港湾ゾーン = 本指針の対象エリア





<本指針の対象エリア>



※アイランドシティ地区と香椎パークポート地区の港湾関連用地では、本指針とは別に、『アイランドシティ港湾関連用地・香椎パークポート景観形成ガイドライン』が策定されていますので、そちらのルールを守って下さい。

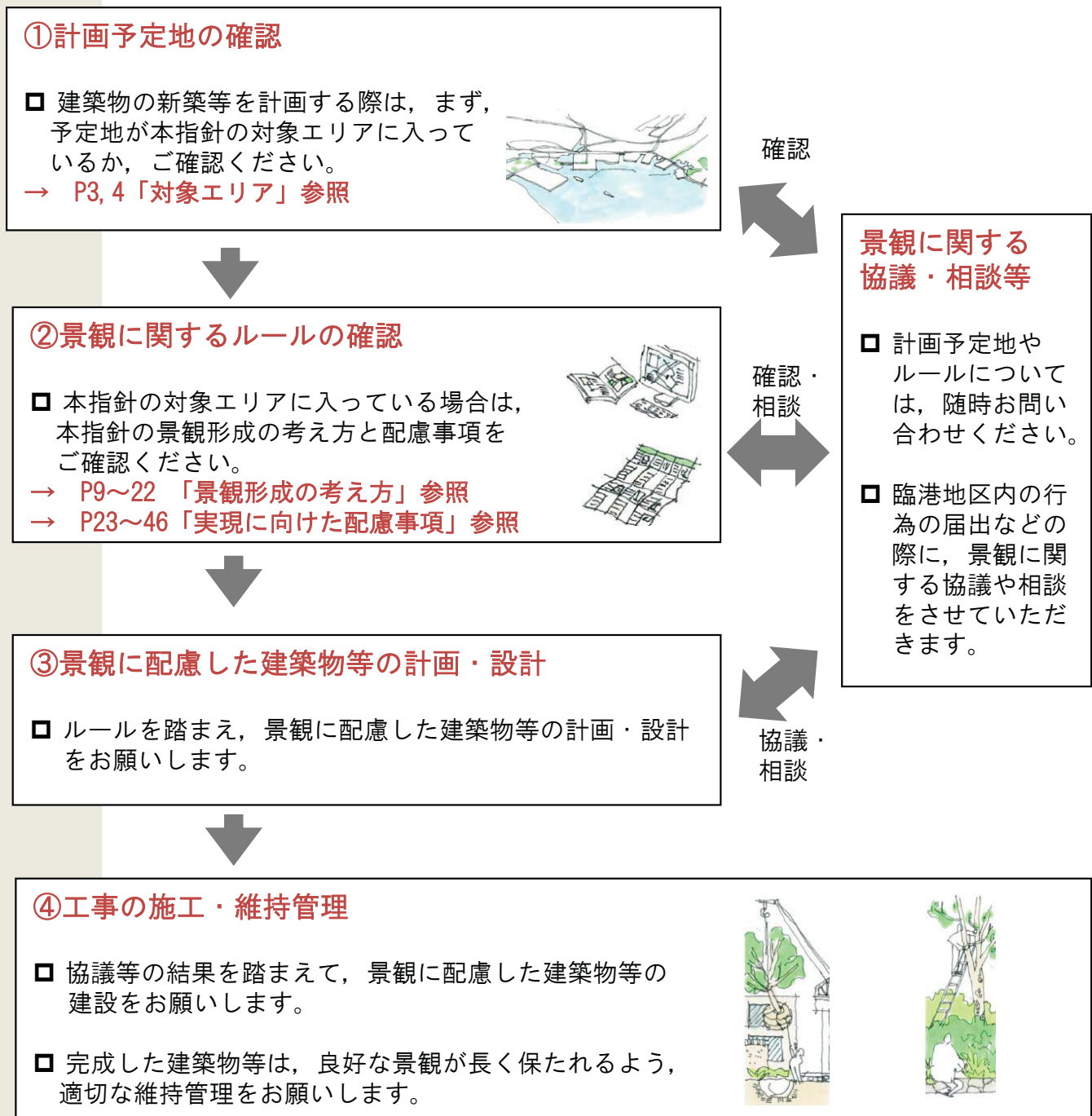
# 1. 指針の概要

## 4) 役割・使い方

博多港で建築物の新築や改築などを計画される際には、本指針をご確認いただいた上で、景観へのご配慮をお願いいたします。

なお、建築物の新築等を計画される際の、本指針の活用フローは以下のとおりです。

＜建築物等を計画する際の本指針活用フロー＞





【本指針に係る問い合わせ・相談窓口】

福岡市港湾局計画部計画課

TEL : 092-282-7131,7133 E-mail : keikaku..PHB@city.fukuoka.lg.jp

※左図は本指針による景観への配慮に係る流れをフロー化したものですが、以下の場合は、下記窓口への届出等が必要となりますのでご確認ください。

□ 景観法に定める大規模建築物等に該当する場合

→ 届出対象行為

<http://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/toshikeikan/machi/keikankeikaku/keikankeikaku.html>

【窓口】福岡市住宅都市局都市づくり推進部都市景観室

TEL : 092-711-4395 E-mail : toshikeikan.HUPB@city.fukuoka.lg.jp

□ アイランドシティ地区・香椎パークポート地区内の港湾関連用地に位置する場合

→ アイランドシティ港湾関連用地・香椎パークポート地区景観形成ガイドライン

<http://island-city.city.fukuoka.lg.jp/other/data.html>

【窓口】福岡市港湾局アイランドシティ経営計画部計画調整課

TEL : 092-282-7037 E-mail : keikaku-c.PHB@city.fukuoka.lg.jp

<港湾ゾーン（＝臨港地区）における規制等について>

□ 港湾ゾーン（＝臨港地区）内では、「博多港の臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例」により、構築物の用途が規制されていますので、ご確認ください。

→ 臨港地区及び分区指定図

<http://port-of-hakata.city.fukuoka.lg.jp/download/pdf/shitei02.pdf>

→ 臨港地区内の分区における構築物の規制

<http://port-of-hakata.city.fukuoka.lg.jp/download/pdf/todoke02.pdf>

□ また、港湾ゾーン（＝臨港地区）内で、施設を建設・改良するなどの一定の行為をしようとするときは、港湾法第38条の2の規定により、港湾管理者（福岡市港湾局）に届け出る必要がありますので、ご確認ください。

→ 臨港地区内の行為の届出

<http://port-of-hakata.city.fukuoka.lg.jp/download/pdf/todoke04.pdf>

【窓口】福岡市港湾局総務部理財課財産運用係

TEL : 092-282-7173 E-mail : rizai.PHB@city.fukuoka.lg.jp

## 2. 景観形成の視点

博多港は、国際・国内の定期旅客船をはじめ、市営渡船や湾内周遊船、近年急増しているクルーズ船など、大小様々な旅客船が行きかう、国内有数の旅客者数を誇る港であり、これらの船上から、多くの方々が博多港を目にします。

また、市民の憩いの場となっている志賀島や海の中道、能古島からも、博多湾を挟んだ対岸に、博多港を望むことができます。

一方、陸域に目を向けると、アイランドシティ地区から荒津地区にかけて、コンテナや完成自動車をはじめ、穀物、建設資材、石油製品など様々な貨物を取り扱う物流機能が集積しています。これらのふ頭は、これまであまり一般の目に触れる機会はありませんでしたが、海の中道大橋の開通などにより、近年、一般市民の方々がふ頭の中を目にする機会が増えています。

また、博多港の中でも、中央ふ頭・博多ふ頭は、クルーズ船や定期旅客船が発着する海の玄関口であるとともに、水際線は広く市民や来訪者に開放されており、多くの方々が回遊する、他のふ頭とは異なる特性をもっています。

本指針では、このような視点場や上位計画である「福岡市景観計画」の景観形成方針などを踏まえ、以下の3つの視点で、目標像の実現に向けた景観形成の考え方や配慮事項を整理します。

### 視点① 海（船）からの景観

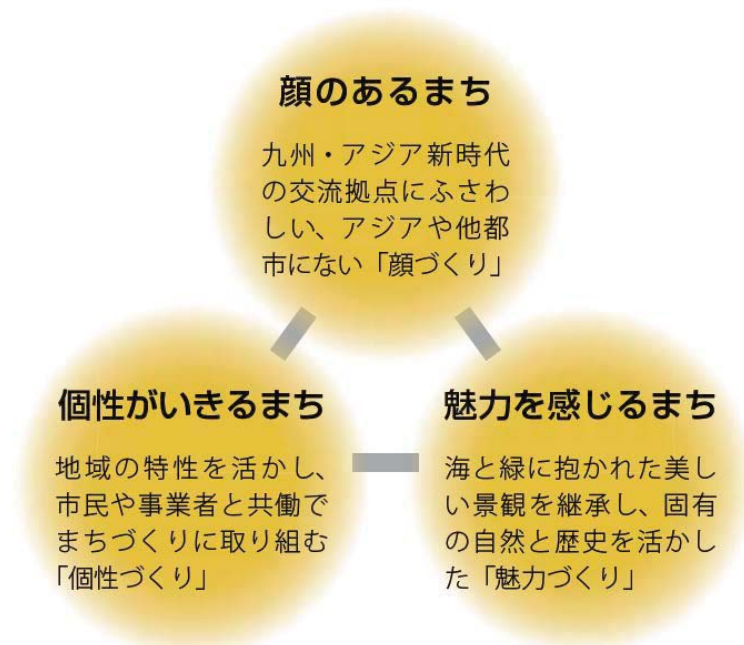
### 視点② 道路からの景観

### 視点③ 中央ふ頭・博多ふ頭の景観



<福岡市景観計画における目標像（福岡市景観計画より）>

「福岡市景観計画」では、福岡市の景観特性を踏まえて、市民はもとより来訪者にとって魅力と心地よさが感じられる、大都市の賑わいと地方都市の優しさが調和した、福岡らしい都市景観の形成を目指し、以下の目標像が示されています。



<港湾ゾーンの景観特性・景観形成方針（福岡市景観計画より）>

### 景観特性

- 博多埠頭，中央埠頭には国際航路等の旅客ターミナルやコンベンション施設が集積し，人・物・情報が交流する海の玄関口としての交流拠点となっています。
- 須崎埠頭，東浜埠頭，箱崎埠頭は，計画的な基礎整備が行われ，物流倉庫や資材置場などが集積し，わかりやすく単純なまちなみにまっています。
- 最新鋭の港湾施設を備えるアイランドシティは，対岸の香椎パークポートとともに国際物流拠点機能を果たし，大型のコンテナクレーンなどが国際港らしい湾岸景観を構成しています。

### 景観形成方針

- 博多湾の自然環境と調和した美しい港づくりを進めるため，海からの眺望を大切にするとともに，後背市街地との調和を図る観点から，色彩への配慮や緑化等による修景に努めます。
- 博多埠頭，中央埠頭においては，アジアをはじめとした海外から多くの方が訪れる海の玄関口として，またコンベンション機能が集積する賑わいの場として，博多らしさやおもてなしを感じる景観づくりに努めます。
- アイランドシティや香椎パークポート地区においては，新しいみなとづくりを進めるとともに，港の躍動感の演出や周辺と調和した色彩，緑化等による景観づくりに努めます。

# 3. 景観形成の考え方

## 1) 海（船）からの景観

### ○現状・特性

福岡は、都市の魅力と豊かな自然環境が調和するコンパクトシティです。特に博多湾を囲む湾曲した独特の地形は、豊かな自然とそこに抱かれ躍動する都市を360度のパノラマで感じることができる福岡ならではの貴重な景観を生み出しています。

また、海に面して都市が広がる福岡には、臨海部に様々なランドマークがあり、各ふ頭のシンボルとして人々に親しまれています。

<海からの見え方と臨海部にある自然やランドマーク>



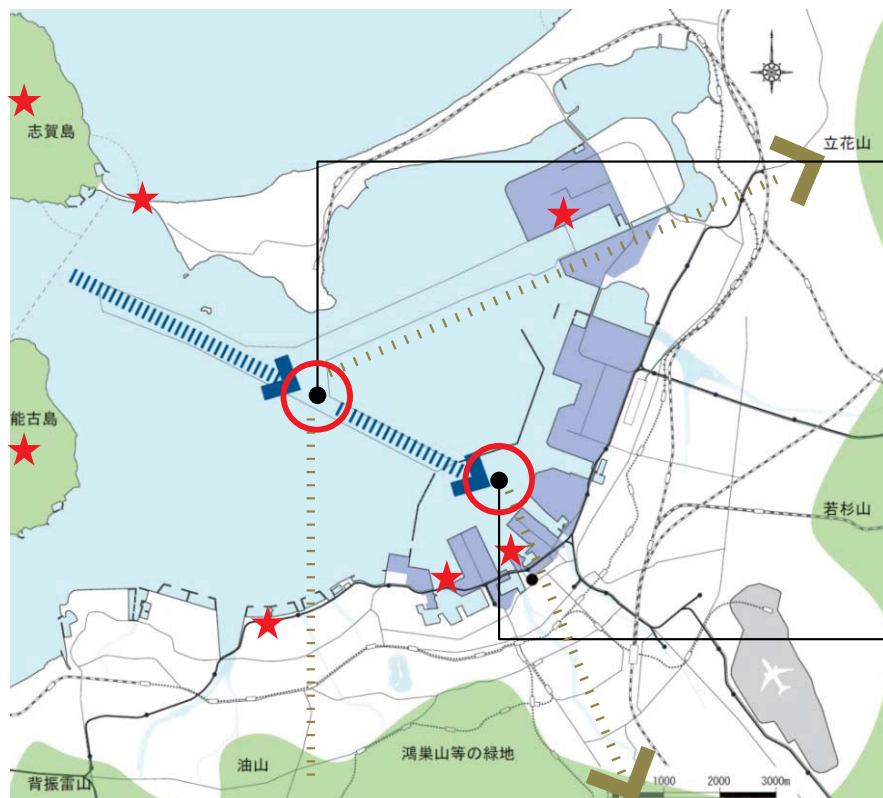
玄界灘に浮かぶ島々



海ノ中道



ガントリークレーン



シーサイドももち



荒津大橋

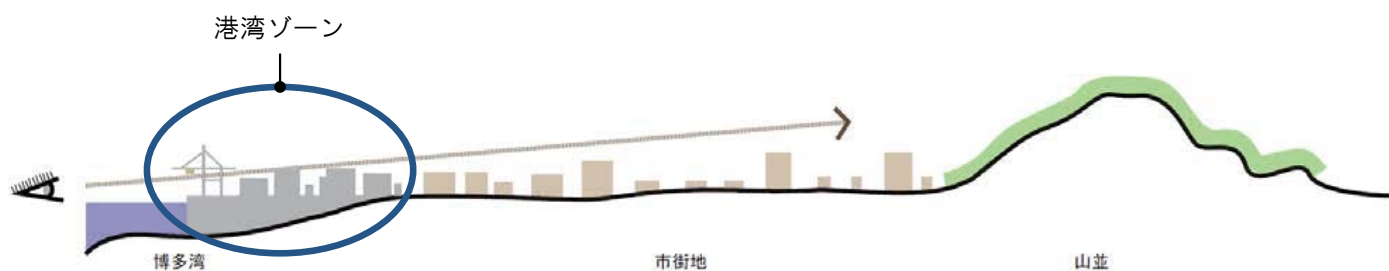


博多ポートタワー

★ 自然やランドマーク



<海から見たときの各方面の見え方>



海から福岡市を眺めると、一番手前に港が見え、その背後に市街地と自然豊かな山並みが見えます。海から見える景観を考える際には、一番手前に見える港と、その背後に見える山並みが重要な要素となります。

- 豊かな自然を感じられる志賀島と能古島の間を抜け、湾内に入ると、アイランドシティ・香椎パークポート方面では、立花山・三日月山を背景にガントリークレーン、高層タワーマンション、百道方面では、油山・脊振を背景に、福岡ドームや福岡タワーを望むことができる。



アイランドシティ地区等



百道地区等

- 旅客ターミナルのある中央ふ頭・博多ふ頭・須崎ふ頭が近づくと、都心部のビルなどを背景に、博多ポートタワーや、穀物サイロなどが視界に入る。



中央ふ頭・博多ふ頭等



須崎ふ頭等



# 3.

## 景観形成の考え方

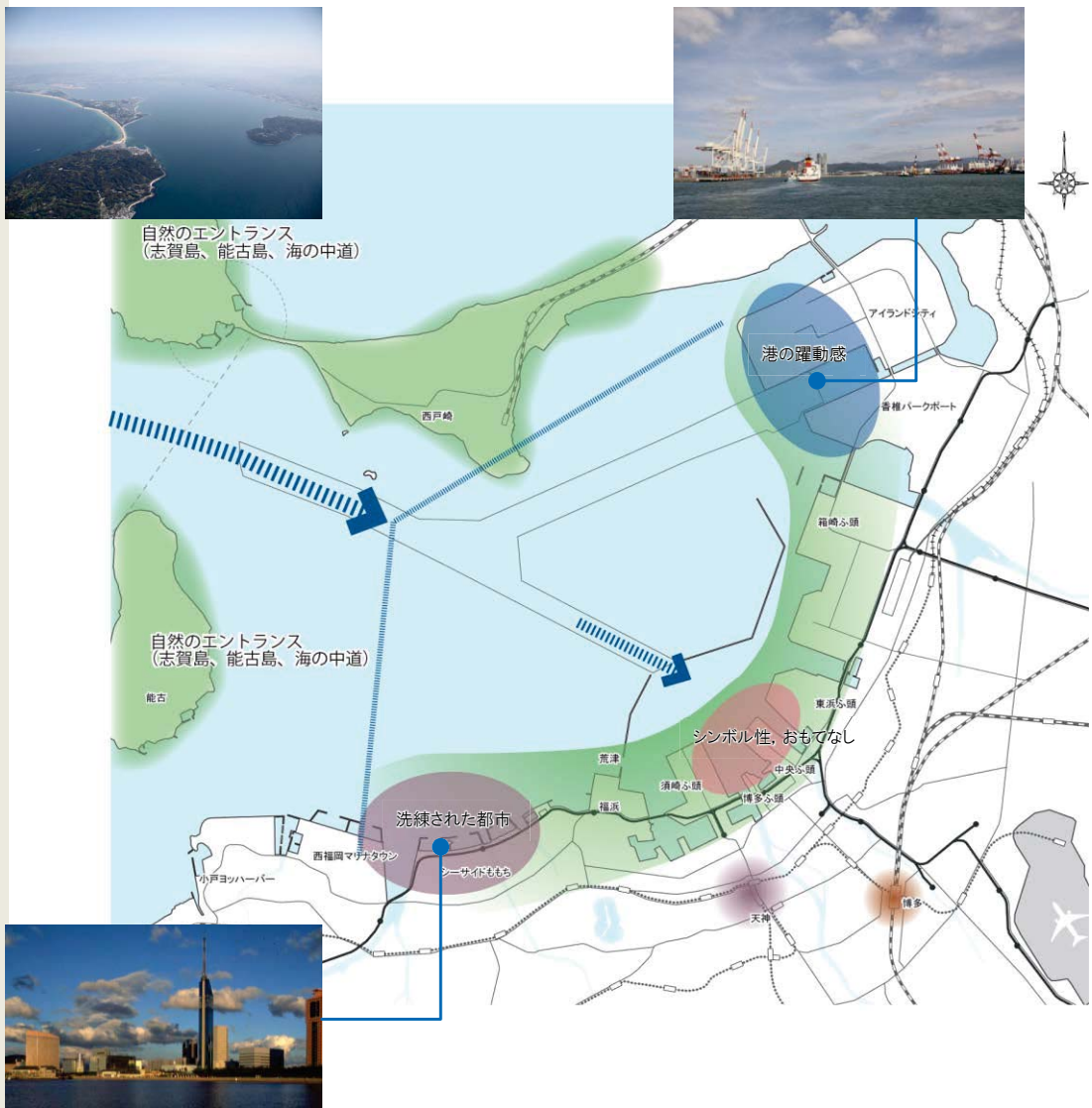
### ○景観形成の方向性

#### 自然との調和と、海に向かった都市の表情づくり

豊かな自然が感じられる海からの景観を、これからも守っていくため、海から見える建築物などは、色彩の工夫により、背後に見える豊かな自然との調和を図ります。

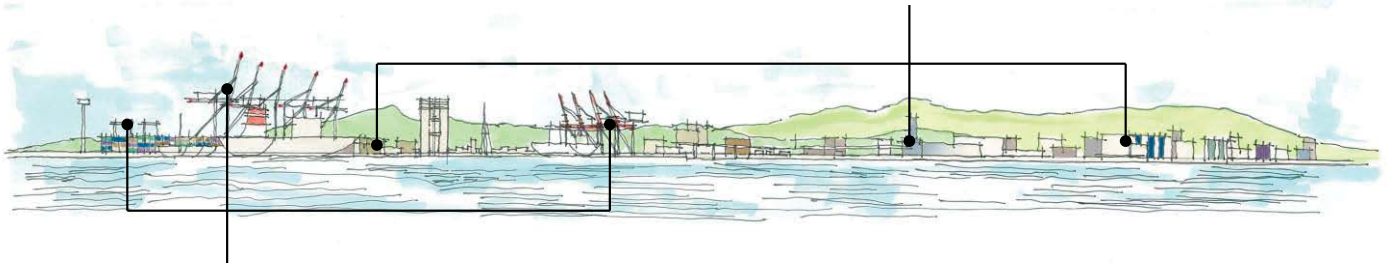
また、港の象徴である、アイランドシティ・香椎パークポートのコンテナターミナルにおける“港の躍動感”の演出や、国内有数の海のゲートウェイである中央ふ頭・博多ふ頭における“シンボル性”や“おもてなし”の演出など、地区の特性を活かした景観づくりにより、海に向かった都市の表情づくりを進めます。

#### <海から見える景観形成の考え方>



<海から見える景観のイメージ>

建築物等の色彩の工夫により、背後に見える豊かな自然と調和した美しい港



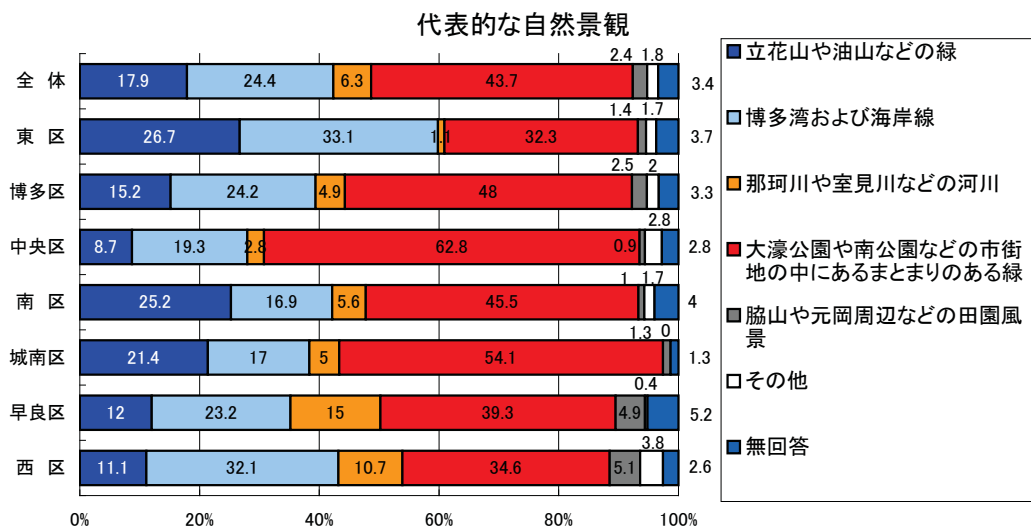
建築物等の形態や色彩の工夫などにより、港の躍動感など海に向かった都市の表情が感じられる

<シンボル性やおもてなしを感じる建築物等の事例>



<博多湾に対する市民意識（福岡市 新・緑の基本計画より）>

■福岡市内の代表的な自然景観に対する市民意識



- 市政に関する意識調査では、福岡市内の代表的な自然景観として、「大濠公園や南公園など」に次いで、「博多湾および海岸線」, 「立花山・油山」の順で多く挙げられており、博多湾や背後の山並みへの関心の高さが伺えます。

# 3. 景観形成の考え方

## 2) 道路からの景観

### ○現状・特性

近年、アイランドシティのまちづくりや、海の中道大橋などの東部交通体系の整備などにより、市民の方々が臨港道路を利用する機会が増えています。

その一方で、臨港道路から見える箱崎ふ頭などの既存ふ頭では、緑が乏しく、立ち並ぶ倉庫等の建築物は、その性格上、壁面が大きく、窓が少ないため、単調な印象を与え、市街地に比べて無機質で殺風景な景観となっています。

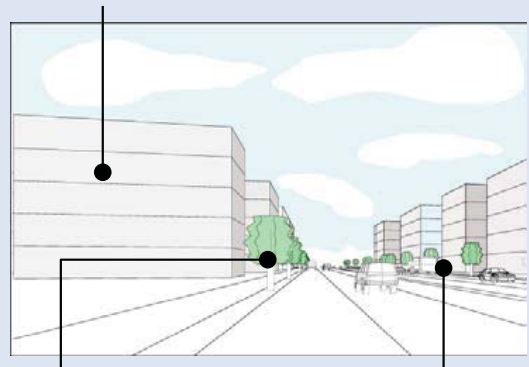
特に、都市部と港が接する部分では、景観面でのギャップが生じており、近寄りやすいイメージを与えています。

<港湾ゾーンと都市部の景観面でのギャップ>

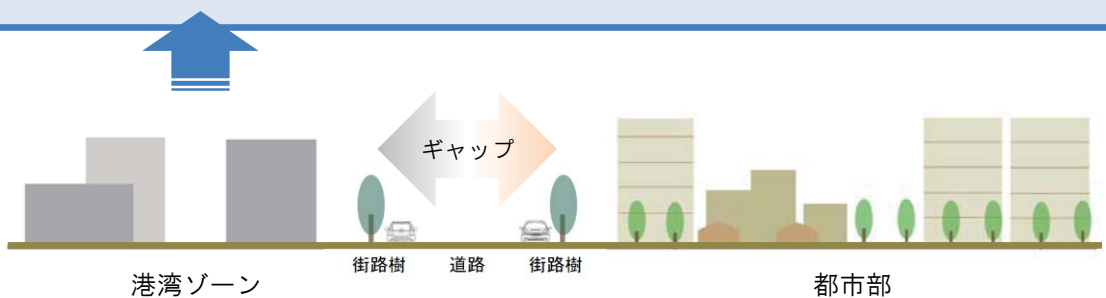
#### ■港湾ゾーンの景観



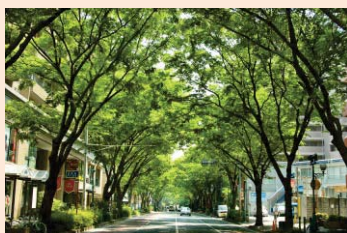
建築物は壁面が大きく窓が少ないため単調な印象



街路樹はボリューム感や連続性に乏しい オープンスペースに緑が少ない



#### ■都市部の景観

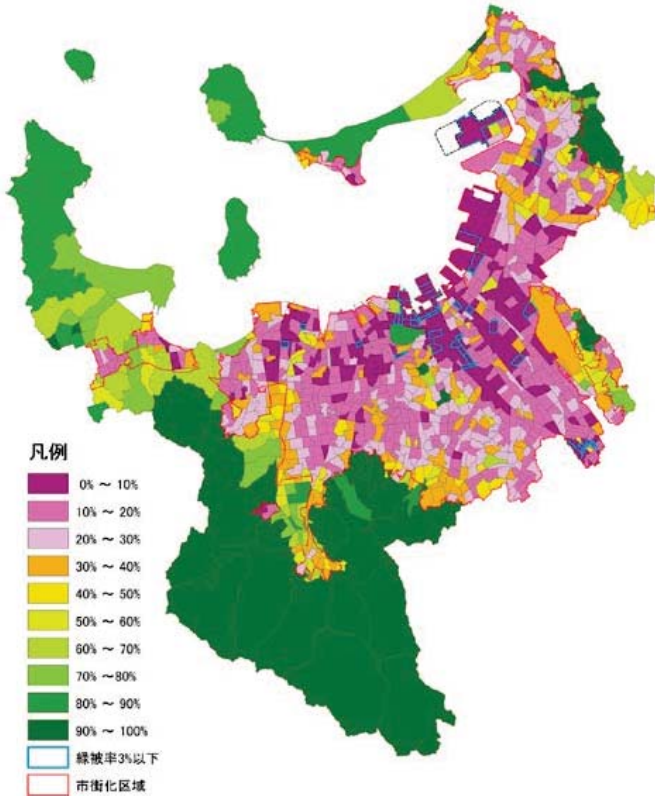


- 道路やオープンスペースの緑化により、潤いを感じる
- 建築物は、窓が多くデザインが分節化されており、色彩もコントラストがあり表情豊か



< 港湾ゾーンにおける緑の状況（福岡市 新・緑の基本計画より） >

■ 町丁目別の緑被率（平成19年）



■ 緑被率が特に低い地区  
（平成14年撮影のSPOT5衛星画像による値）

| 街区名     | 緑被率  | 備考       |
|---------|------|----------|
| 那の津三丁目  | 2.8% | 臨港地区     |
| 千早四丁目   | 3.6% |          |
| 那の津四丁目  | 3.8% | 臨港地区     |
| 沖浜町     | 3.8% | 臨港地区     |
| 箱崎ふ頭一丁目 | 4.0% | 臨港地区     |
| 博多駅中央街  | 4.4% |          |
| 那の津五丁目  | 4.5% | 臨港地区     |
| 港一丁目    | 4.5% | 臨港地区に接する |
| 那の津二丁目  | 4.8% | 臨港地区     |
| 長浜三丁目   | 4.8% |          |
| 寿町一丁目   | 5.0% |          |

※町丁目で区分した地区（市を1,108地区に区分）の中から、緑被率が5%以下の地区を抜き出している。

出典：平成16年度 緑の基礎調査報告書

- 市内の町丁目別に見ると、港湾ゾーンにおける緑被率は低い傾向にあり、緑被率が特に低い（緑被率5%以下の地区）地区も存在しています。
- 同計画では、臨港地区における水際線の緑の連続性がとぎれがちになっていることが指摘されており、緑化や水辺空間の創出が求められています。

### 3. 景観形成の考え方

#### ○景観形成の方向性

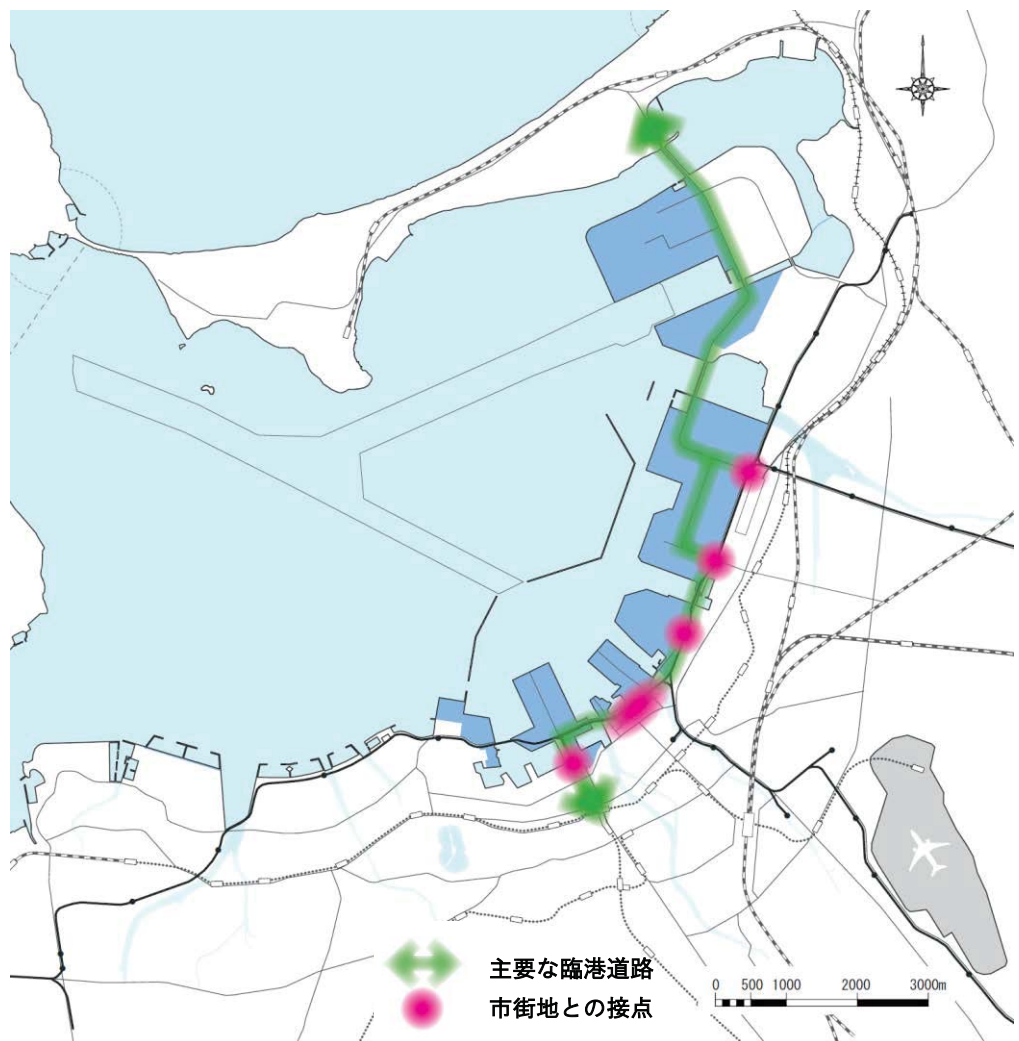
#### 潤いがあり，明るく活気のある景観づくり

臨港道路から見える港の景観を明るいイメージに変え，市街地との一体感や連続性を高めていくため，沿道の緑や色彩，建物の配置などの工夫により，潤いがあり，明るく活気のある景観形成を図っていきます。

特に，主要な臨港道路では，視認性を確保しつつ，緑の連続性や量感を確保し，樹種を工夫することにより，通行する人に楽しみを与える演出を図ります。

また，港へのエントランスとなる市街地との接点の景観は，港の印象に大きく影響することから，まとまりのある緑や四季感の演出などにより，印象を高めます。

<主要な臨港道路と市街地との接点のイメージ>

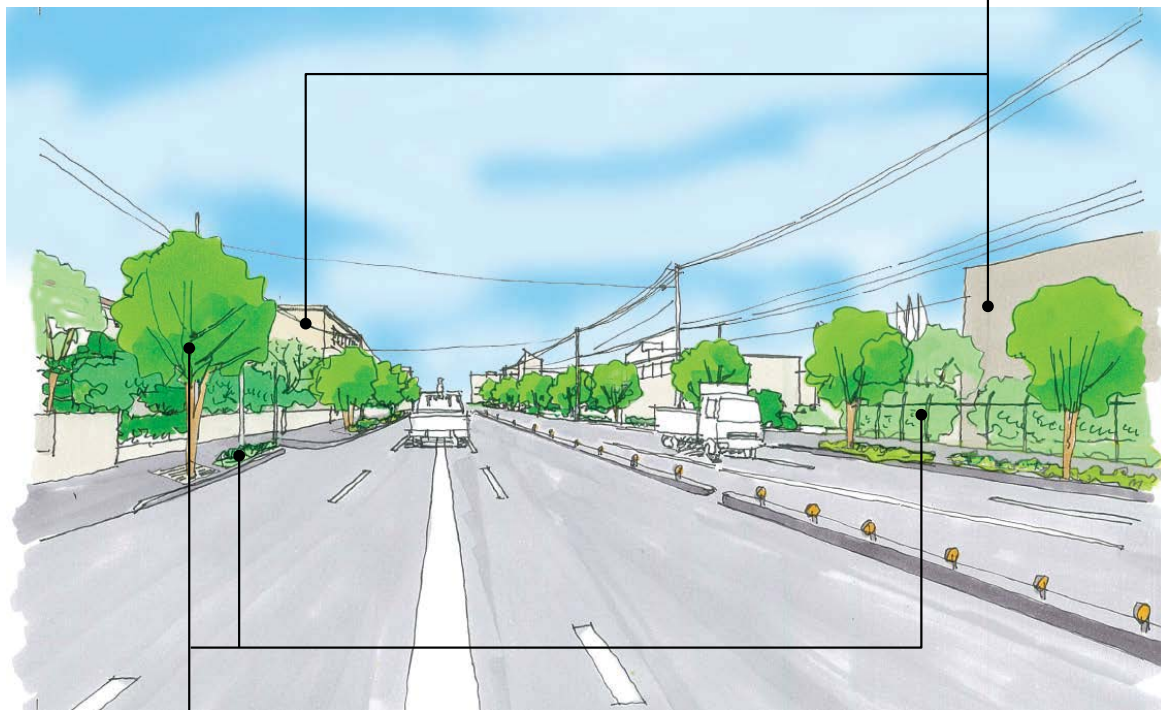






## <主要な臨港道路のイメージ>

建築物等の色彩の工夫などにより、明るさや活気を感じる景観が形成されている



道路植栽の連続性や量感の確保，樹種の工夫に加え，建築物の敷地前面などの緑化により，潤いのある景観が形成されている

## <市街地との接点のイメージ>



# 3. 景観形成の考え方

## 3) 中央ふ頭・博多ふ頭の景観

### ○現状・特性

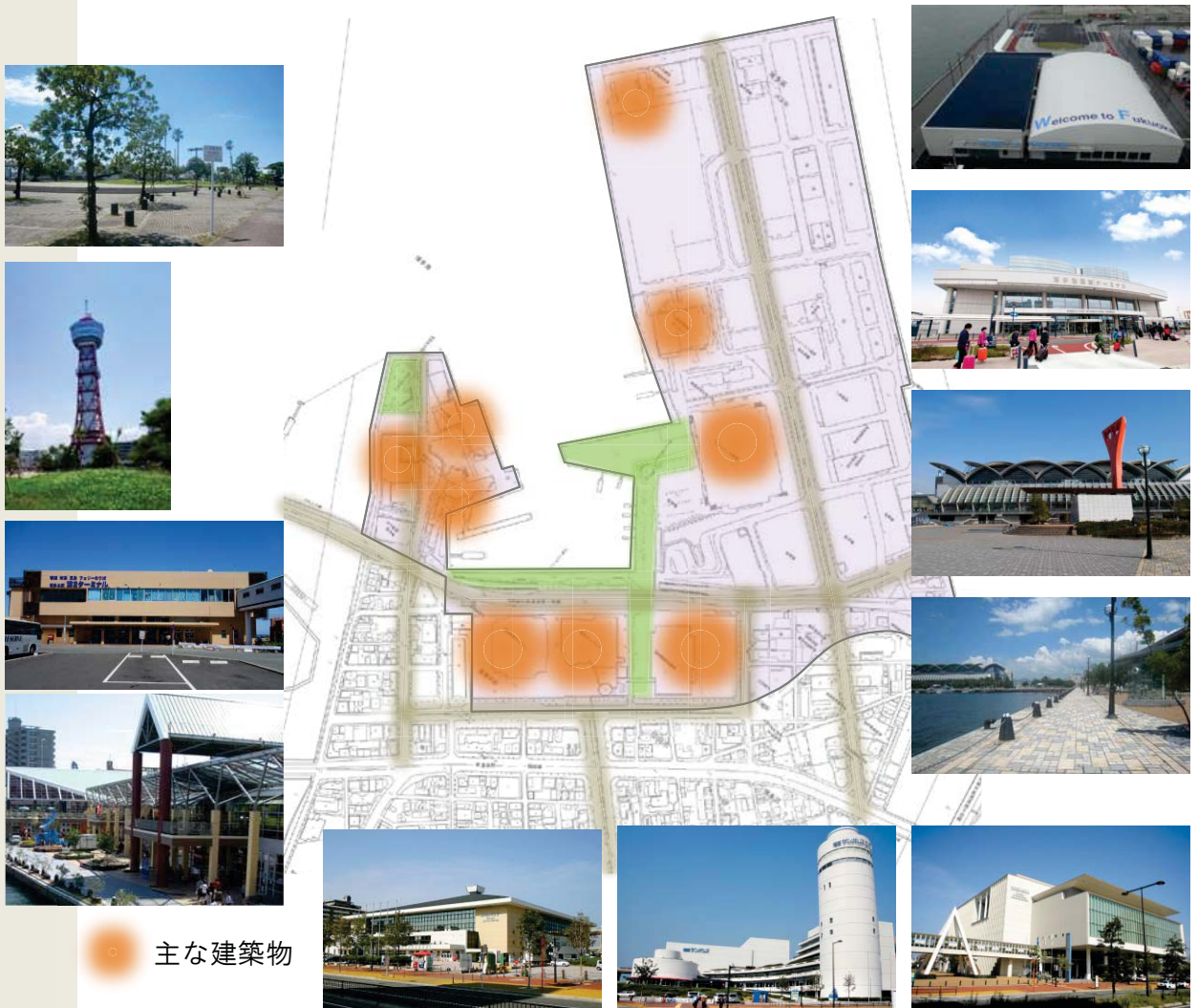
中央ふ頭と博多ふ頭は、定期旅客船やクルーズ船が発着する海の玄関口であるとともに、数多くの国際会議等が開催され、1年を通して国内外から多くの人々が訪れるエリアです。

また、中央ふ頭は、博多港で最も長い歴史を持つ博多港発祥の地でもあり、港の歴史を感じることができるモニュメントも設置されています。

このような歴史の中で、建築物や公共空間のデザインは、それぞれの時代に求められた役割や機能が反映されていますが、一体感や連続性に乏しく、再整備に合わせて魅力を高め、賑わいのある水辺空間としていくことが求められています。

なお、現在、中央ふ頭・博多ふ頭地区については、都心部の新たな拠点として、MICE機能の更なる強化や、集客交流機能、港湾機能の充実・強化に向けて、港湾計画の改訂やウォーターフロント再整備計画の検討が進められています（右頁参照）。

<中央ふ頭・博多ふ頭の主な建築物等の現況>



○ 主な建築物

■ 緑地・公共空間



## <ウォーターフロント地区（中央ふ頭・博多ふ頭）再整備の方向性>

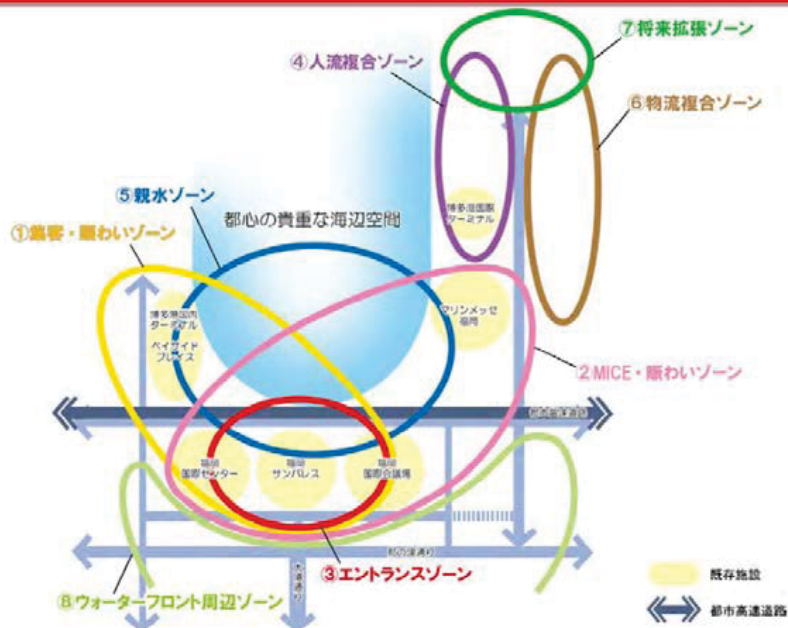
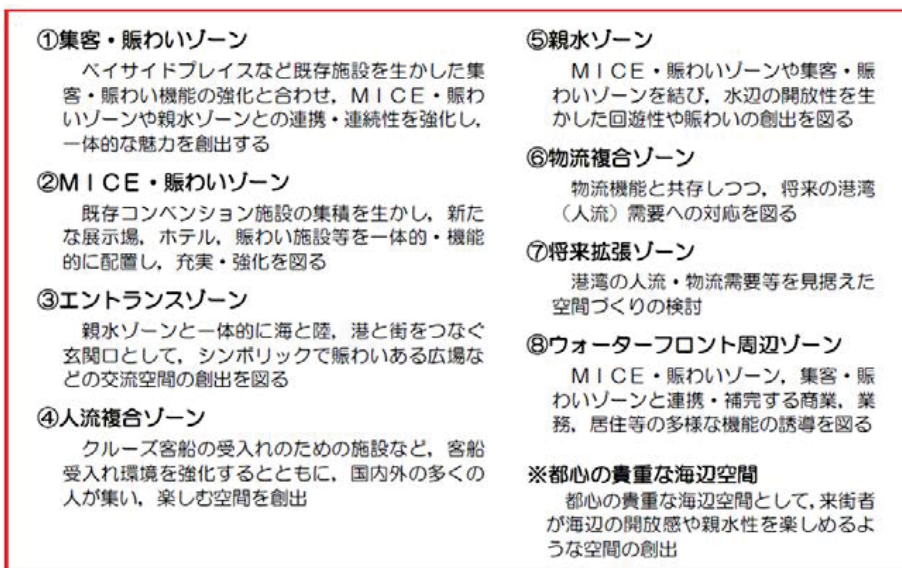
### (1) 基本的な考え方

- 1) 天神・渡辺通地区，博多駅周辺地区に次ぐ，都心部の新たな拠点として，都市機能を高めるとともに，地区間の連携強化を図り，福岡市の成長エンジンとなる都心部の国際競争力の強化を図ります。
- 2) 民間活力やノウハウを積極的に活用しながら，既存施設との連携を図りつつ，MICE機能の更なる強化や集客交流機能，港湾機能の充実・強化により，MICE機能と港湾機能が近接した地区の強みを生かした一体的な再整備を行います。
- 3) 市民をはじめ国内外からの来街者が海に出て楽しめるよう，水辺を生かしたシンボリックな空間や賑わいが連続した憩いと潤いのある空間の創出と，海や街からの眺めや緑を大切にしたい景観形成を図り，福岡の顔となる都心部の新たな拠点をめざします。

### (2) 将来イメージ

将来イメージについては，MICE機能や集客交流機能，港湾機能の強化など，早急に取り組むべき課題や，エリア内の既存施設の立地状況等を考慮し，「導入機能」，「交通」，「回遊」の3つの観点から整理したうえで，全体イメージとしてとりまとめました。

#### 1) 導入機能イメージ



# 3. 景観形成の考え方

## ○景観形成の方向性

中央ふ頭・博多ふ頭では、来訪者が水辺に親しみ、憩い、楽しめる空間としていくために、景観を構成する主な空間である「道路空間」と「水辺・回遊空間」が調和・連携しながら、海の玄関口にふさわしい個性のある景観を形成することで、エリア全体としての一体感や魅力を高めていきます。

<中央ふ頭・博多ふ頭の景観を構成する主な空間>



サンセットパーク



びあピア緑地



イベントバース



中央ふ頭1号線



道路空間

水辺・回遊空間

港湾ゾーン

※主な空間は、大まかな位置を示したものであり、今後の計画を示すものではない。

※道路空間は、連続性を考慮し、周辺を含めて図示している。

※なお、この景観形成指針については、中央ふ頭・博多ふ頭地区における良好な景観を誘導していくための基本的な考え方を示したものであり、現在検討中の港湾計画の改訂や、今後策定予定のウォーターフロント再整備計画等と連携し、魅力的な景観形成に向けて運用を図っていきます。





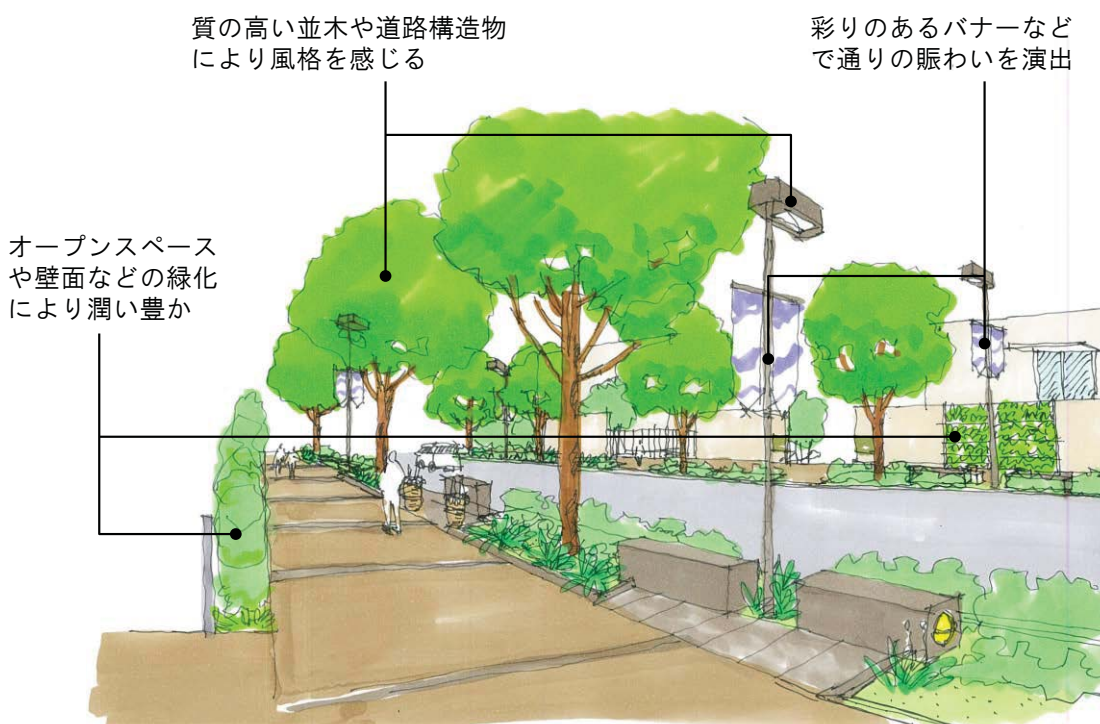
## i) 道路空間

### 潤い豊かで質の高い軸線づくり

道路空間は、地区の骨格であり、地区内外を結ぶ主動線となることから、連続した高質な緑により並木を形成するとともに、道路照明・サイン類の高質化や、電線類の無電柱化などにより、周辺地区との連続性を保ちながら、潤い豊かで質の高い軸線を形成します。

また、歩道は、必要な幅員を確保しつつ夜間照明等により安全性・快適性を高めるとともに、植栽帯等による緑化、沿道の建築物等と一体となった演出などにより、彩りや活気のある景観を形成します。

#### <道路空間の景観形成のイメージ>





### 3. 景観形成の考え方

#### ii) 水辺・回遊空間

#### 人々が憩い、賑わう、象徴的な交流空間の形成

水辺・回遊空間は、地区内の各施設を結び、回遊性やシンボル性を高めていく上で非常に重要な空間です。

このため、歩行空間は、十分なゆとりや視認性を確保しつつ、バリアフリー化や夜間照明により安全性・快適性を高めるとともに、サインなどにより、おもてなしを感じさせ、誘導性を高めます。

また、適所に緑陰やベンチなどによる居心地の良い滞留スペースを設け、季節を問わず快適に散策できる回遊空間を形成します。

周辺の建築物等では、公共空間と一体で良質なパブリックスペースを形成し、色彩や、花、照明を用いた演出などにより、賑わいのある通り景観を形成します。

特に、水辺を中心とした一帯は、様々なイベントの開催も想定し、十分なオープンスペースを確保しつつ、建築物等の配置の工夫などにより、水辺への見通しやアクセス性を高めるほか、シンボル性のあるデザインなどにより、開放的でシンボリックな空間を形成します。

さらに、照明、ベンチ、サインなどの構造物では、海を活かしつつ統一性のあるデザインとすることで、一体感を高め、ここならではの雰囲気を感じる景観を形成します。

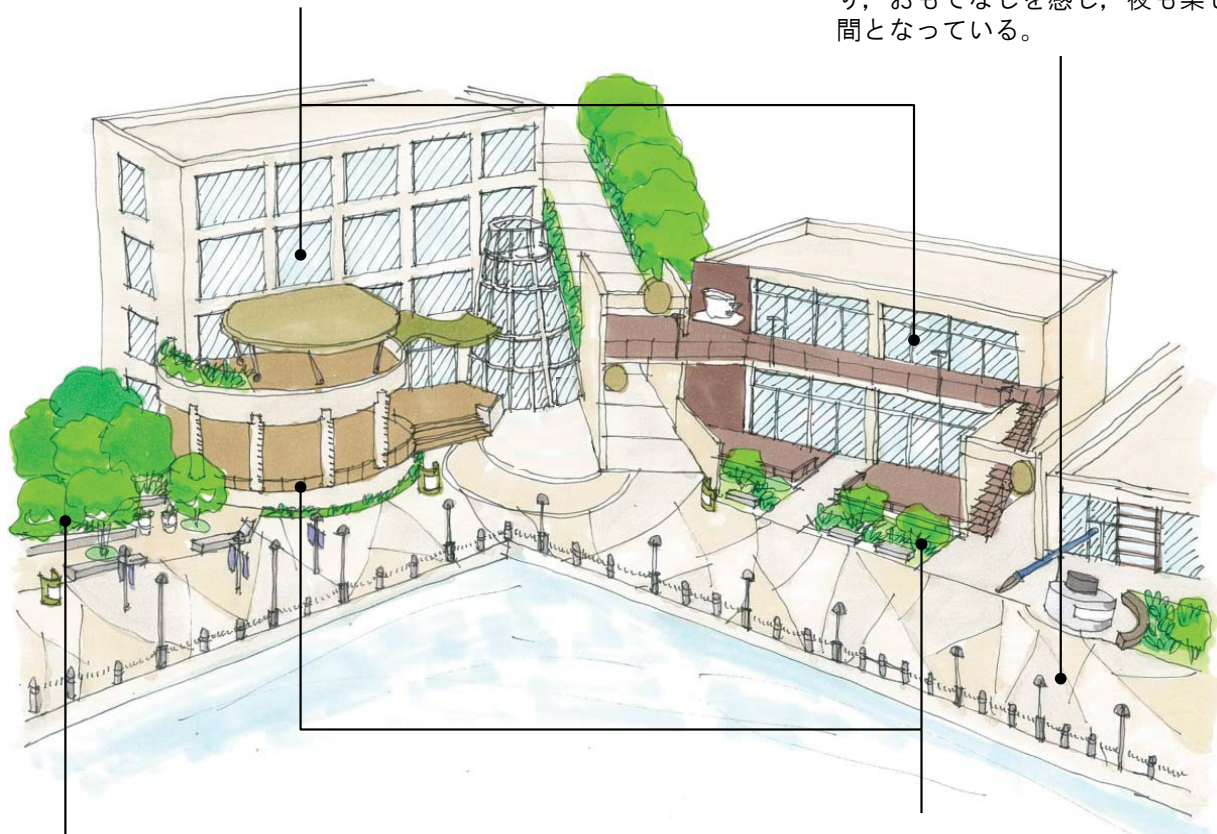




### <水辺・回遊空間の景観形成のイメージ>

建築物等は、配置や形態・意匠が工夫され、水辺・回遊空間に開放感や賑わいを生んでいる

歩行者空間は、夜間照明などの工夫により、おもてなしを感じ、夜も楽しめる空間となっている。



適所に、居心地の良い緑陰やベンチが確保されている。

建築物の敷地前面はパブリックスペースとして開放され、水辺・回遊空間にゆとりや賑わいが生まれている。

※上記図はイメージであり、具体的な計画を示すものではありません。

