

大阪港景観形成への参考資料

平成 30 年 8 月

大阪市港湾局

第1章 基本的事項

1 はじめに

大阪港は、埋め立てによる段階的な臨海部の整備に伴い、コンテナターミナル、フェリーターミナルのほか、様々な物流関連施設が集積するとともに、客船岸壁や緑地、文化・レクリエーション施設など利用を多岐に広げてきています。こうした経過や様々な活動により、多様な表情を持つ大阪港ならではの景観が形成されています。

この大阪港を含む臨海部は、大阪市景観計画において臨海景観形成区域に位置付けられ、開放的でうるおいのあるウォーターフロント景観や港らしい景観の形成を目指しています。

本参考資料は、市の景観計画に基づきながら大阪港の地域において建築等を行おうとする方々が景観について考える際の一助となるよう、また、市民等の皆様に大阪港の景観に関心を持っていただけるよう、大阪港の歴史や資源などを整理するとともに、地域特性や周辺景観を読み解く事例や、参考として港湾局が所有する上屋の取り組みもあわせてお示しするものです。

大阪港の景観を魅力的なものにするため、大阪市景観計画に沿って計画・設計を進める際には、本書の事例等も参考に、周辺と調和した良好な景観形成を検討してください。

2 大阪市景観計画

大阪市では、景観法の施行を受け、平成 18 年に大阪市景観計画を策定し、周辺と調和のとれた魅力ある景観形成の誘導を推進してきました。しかしながら、景観に対する市民の意識の高まりや都心の機能更新に伴うまちなみの変容など、本市の景観を取り巻く状況が大きく変わってきており、こうした変化に適切に対応した新たな景観施策のあり方が求められています。そこで、平成 29 年 3 月に大阪市景観計画及び大阪市都市景観条例の改正を行い、「風格・洗練」、「水・緑」、「歴史・文化」そして「にぎわい・活気」といった大阪らしい景観の特徴を踏まえ、地域特性をいかしたよりきめ細やかな景観誘導を行っています。

大阪市景観計画（平成 29 年 10 月策定）

[参考 URL: <http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000394308.html>]

景観形成の目標

都市の風格や活力を高め、まちへの愛着や誇りを育む大阪らしい景観を作る

景観形成の基本方針

市域全域での心地よい市街地景観の形成

地域の特性をいかした景観の形成

- ・大都市らしい風格や洗練された景観形成
- ・水や緑をいかしたうおいと安らぎを感じる景観形成
- ・歴史や文化が息づく景観形成
- ・活気とにぎわいあふれる景観形成

市民と事業者との協同による景観形成

景観計画区域等

市域全域を景観計画区域として定め、景観計画区域は、基本届出区域及び重点届出区域により構成し、基本届出区域はさらに3つの区域に区分して地域特性に応じたきめ細やかな景観形成を図ります。なお、大阪港は、基本届出区域内の臨海景観形成区域に含まれています。

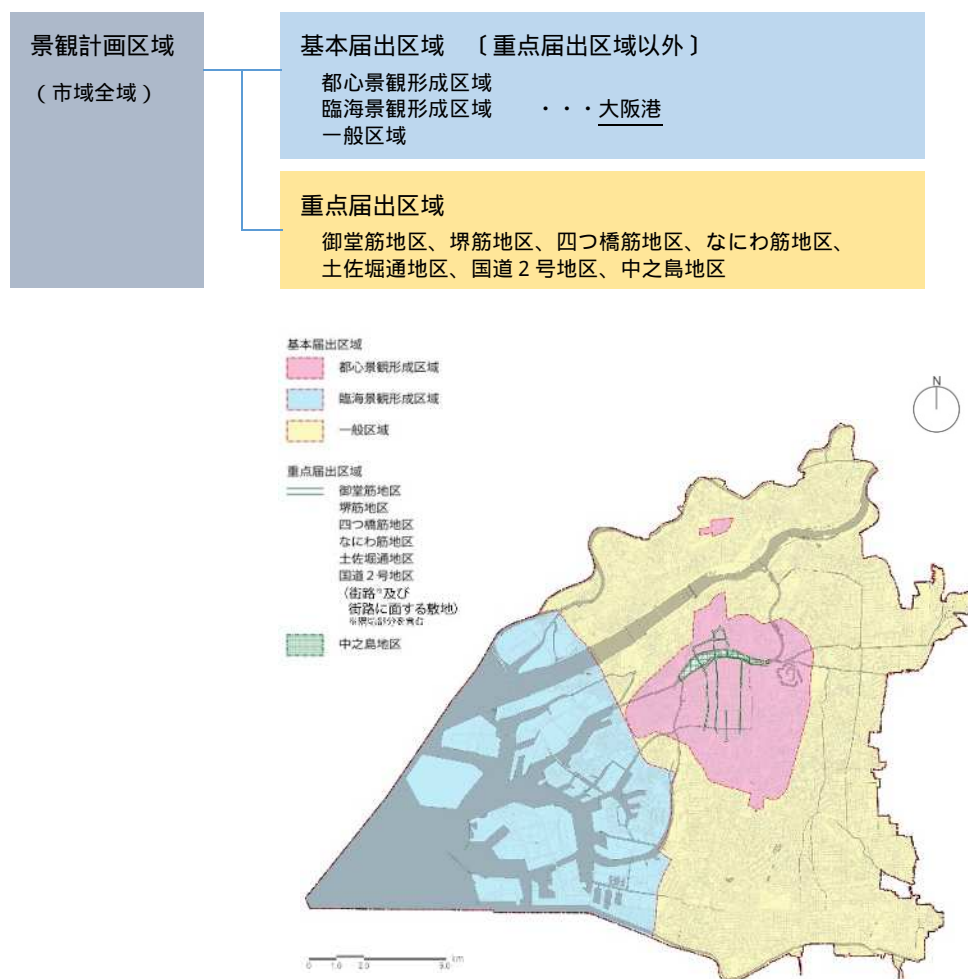


図 1-1 景観計画区域図

景観配慮ゾーン

地形や市街地構造の景観特性に特に配慮した景観形成を図るべきゾーンを位置づけ、景観形成の方針及び基準を定め、基本届出区域及び重点届出区域と重層的に景観形成を図ります。

なお、大阪港エリアにおいては、安治川沿いなど河川沿いに河川景観配慮ゾーンが位置付けられています。(図 1-2)

建築物・工作物の届出制度

大阪港（景観計画区域内）において、一定規模以上の建築物の建築等や工作物の建設等を行う場合は、良好な景観形成を推進するため、景観法及び大阪市都市景観条例に基づき、市長に対して届出を行う必要があります。また、届出の前段階で、届出に係る建築物及び工作物の景観形成基準や周辺への配慮事項について、都市景観条例に基づき事前協議を行います。

大阪港が位置する臨海景観形成区域における届出対象行為の種類及び規模、さらに、景観形成方針及び景観形成基準を以下に示します。

（景観計画では他の区域の方針や基準、重点届出区域の届出対象行為も定められていますが、本稿では臨海景観形成区域に係るもののみを抜粋しています。）

○景観読本

景観形成方針及び景観形成基準に沿って計画・設計を進めるための手順をできるだけ具体的に示した「景観読本」を大阪市ホームページで公表しています。読本では、景観形成に際して前提とすべき敷地の特性や周辺景観の読み解き方をはじめ、それらの特性に沿った景観配慮のための具体的な工夫の例についても紹介しています。大阪の景観を魅力的なものにするためそれぞれの場面に合わせ、ぜひとも景観読本をご活用ください。

[大阪市景観読本: <http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000411338.html>]

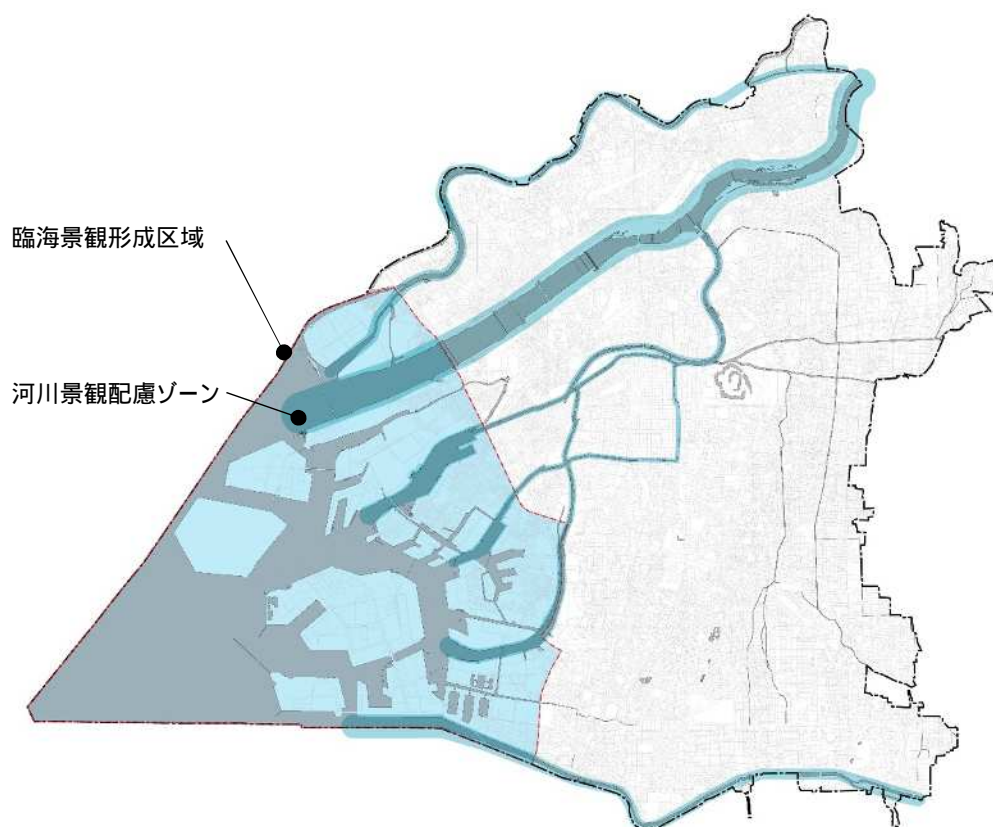


図 1-2 臨海景観形成区域図

臨海景観形成区域の届出対象行為

届出対象行為		
	届出対象となる建築物・工作物	届出対象行為
建築物	敷地面積が 2,000 m ² 以上の建築物で高さが 10m 以上であるもの	・新築 ・増築（増築後の延べ面積が従前の延べ面積の 1.5 倍以内のものを除く。） ・改築 ・移転 ・外観を変更することとなる修繕等（修繕・模様替・色彩の変更でその修繕等に係る面積が従前の外観に係る面積の 2 分の 1 を超えるもの）
	延べ面積が 5,000 m ² を超える建築物で地階を除く階数が 6 以上であるもの	
工作物 1	高架の道路又は高架の鉄道（道路面又は線路の施工基面の地表面からの高さが 5 m 以上の区間が 350m 以上連続しているもの）これらの附属施設を含みます。	施工延長が 350m を超える建設又は外観を変更することとなる修繕等
	河川の護岸（川幅の平均が 100m 以上のもの）	施工延長が 100m を超える建設又は外観を変更することとなる修繕等
	橋梁（橋長が 100m 以上のもの）	
	その他、～ に類する規模及び形態の工作物	建設又は外観を変更することとなる修繕等
工作物 2	独立する工作物 煙突、電波塔・広告塔その他これらに類する工作物（高さが 20m を超えるもの）	施工延長が 350m を超える建設又は外観を変更することとなる修繕等
	建築物 に付随する工作物 建築物に設置する煙突、電波塔、広告塔その他これらに類する工作物（高さが 10m を超えるものであって、かつ、当該建築物との高さの合計が 20m を超えるもの）	・新築 ・増築 ・改築 ・移転 ・外観を変更することとなる修繕等（でその修繕等に係る面積が従前の外観に係る面積の 2 分の 1 を超えるもの）
	橋梁（橋長が 100m 以上のもの）	
工作物 3	コースター、観覧車、その他これらに類する遊戯施設	・新築 ・増築 ・改築 ・移転 ・外観を変更することとなる修繕等（でその修繕等に係る面積が従前の外観に係る面積の 2 分の 1 を超えるもの）

臨海景観形成区域の景観形成方針

臨海景観形成区域全体にかかる方針	
開放的でうるおいのあるウォーターフロント景観の形成	
	海の玄関口にふさわしい開放的で水辺に映える景観となるよう、建築物のデザインや色彩等に配慮する。
	水辺に接する集客施設については、できるだけ水辺へのアクセスを確保するなど、うるおいを感じる空間づくりを行う。
	海上や対岸、橋上からの見え方にも配慮し、全体としてまとまりが感じられるシルエットにするなど、建築物のデザインや色彩に配慮する。
大規模土木構造物や建築物からなる港らしい景観の形成	
	大規模な橋梁や港湾構造物などは、周囲と調和した港らしい大スケールなパノラマ景観を形成する。
	大規模な工場や物流倉庫が立地するエリアでは、周囲に住宅や商業施設など様々な用途・機能が混在していることを踏まえ、周囲と調和した港らしい景観を形成する。
豊かな暮らしの魅力を感じさせる心地よい生活景観の形成	
	住宅地では、生き生きとした日常の暮らしや様々な活動の営みを感じさせる心地よい景観を形成する。
	周辺に歴史的景観資源が残されている場合は、これらの保全、活用を図るとともに、これら資源との調和に配慮した景観を形成する。
	地域に根差した商店街などでは、人々の活気を感じることでできる親しみとにぎわいの景観を形成する。
	大規模な土地利用転換が図られるエリアでは、これまでの暮らしの歴史を踏まえ、周辺との調和に配慮した景観を形成する。
	駐車・駐輪施設については、適切な規模を配置するとともに、出入り口については集約化するなど、周辺の交通状況や市街地環境等に配慮した計画とする。
	建築物の外壁の仕上材、共同住宅のバルコニーの形態、サービスヤードの配置並びに高架水槽、設備配管、屋外広告物、工作物等について周辺と調和するよう配慮した計画とする。
緑豊かなうるおいある市街地景観の形成	
	身近な緑や街路樹と調和させるとともに、互いの敷地どうしで補完しあうことで、より豊かな緑が感じられるまちなみを創出する。
地域の特性に応じた夜間景観の形成	
	夜間照明においては、住宅地では生活に安らぎを与える配慮、歴史的景観資源の周辺ではそれらとの調和、客船ターミナル周辺では来街者を迎え入れる雰囲気づくり、商業地では活気・にぎわいと秩序との共存など、それぞれの場所の特性に応じた夜間景観の形成に努める。
	橋梁等の公共施設については、光のまちづくり推進委員会の取り組みを踏まえ、魅力とにぎわいに満ちた夜間照明の創出に努める。
上記方針に付加する景観配慮ゾーンの方針	
河川	○ 水辺に映える景観の形成
	対岸、橋上及び水上からの見え方に配慮し、水辺側に建築物のファサードを向ける、屋外広告物を地区の良好なまちなみの形成に資するものとするなど、河川に沿ったまちなみ景観を形成する。

臨海景観形成区域の景観形成基準

共通事項（建築物・工作物）		
良好な都市景観の形成に向けて、敷地周辺の景観の状況を把握し、地域の歴史やまちの成り立ちを考慮したうえで、景観形成方針を踏まえ、建築物等の配置、規模、形態意匠及び外構などについて周辺のまちなみと調和のとれたものとなるよう努める。		
建築物の建築等		
配置	敷地内の空地は、歩行者空間の確保や緑化に努め、周辺景観や建築物全体と調和するよう、形態意匠を工夫する。	
	周辺が低層住宅系用途の市街地では、壁面後退や緩衝緑地帯の設置など、周辺との間に空地を設け、周辺の圧迫感の軽減に努める。	
外壁	外壁は、建築物単体のバランスだけでなく、周辺景観と調和するよう、特に周辺に歴史的景観資源がある場合は形態意匠を工夫する。	
	建築物の正面だけでなく、海上、主たる道路や隣接する公園等の公共空間から見える、建築物の側面や背面の形態意匠も工夫する。	
	大規模な壁面は、圧迫感のある単調なものとならないよう、壁面の分節化など形態意匠を工夫する。	
	建築物が主要道路の交差点、屈曲部及び突き当たり等、多くの人の視線を集めやすい場所に位置する場合は、まちなみのアクセントとなるよう景観上の工夫をする。	
	河川	対岸、橋上及び水上からの見え方を意識して、開口部やバルコニーなどを設けた表情のある形態意匠となるよう工夫する。 安治川など舟運ルートが整備されている河川沿川の敷地では、沿川のまちなみと調和した形態意匠となるようファサードデザインを工夫するとともに、植栽などについても水辺と調和のとれたデザインとなるよう努める。
バルコニー等	建築物全体と調和するよう、形態意匠を工夫する。	
	手摺に透明ガラスを使用しないなど、道路や公園等の公共空間から洗濯物や室外機等が見えないよう工夫する。	
材料	外壁などの材料は、汚れが目立ちにくいもの、維持管理が容易なもの又は経年により景観をそこなうことのないものとするよう努める。	
	外壁や屋根などの材料は、太陽光を著しく反射する恐れのあるものを使用しないよう努める。	
色彩	周辺のまちなみや建築物全体の形態意匠と調和のとれた色彩とする。	
	周囲から突出した、圧迫感が強い高彩度の色彩は避ける。	
	色彩は彩度6以下（日本工業規格 Z8721 に定める彩度）とする。（ただし石材・木材等の素材感のある自然材料は除く。）	
	彩度6を超える色彩を用いる場合は、アクセントカラーとして効果的に使用し、各面の見付面積の5分の1未満とする。	
屋外階段	アクセントカラーを中高層部で用いる場合は、少ない面積でシンプルにまとめるよう努める。	
	主たる道路や隣接する公園等の公共空間から見えない位置に設置するよう努める。やむを得ない場合は、修景措置を行うなどにより、建築物全体と調和するよう、形態意匠を工夫する。	
建築設備	配管設備などは、道路や公園等の公共空間に面する外壁に露出させないよう工夫する。やむを得ず露出する場合は、建築物全体と調和するよう、形態意匠を工夫する。	
	高架水槽、冷却塔設備及びその他屋外設備機器を屋上に設置する場合は、主たる道路や隣接する公園等の公共空間から見えない位置に設置するよう努める。やむを得ない場合は、ルーバー等により目隠しをするなど修景を工夫する。	
	テレビアンテナ等は、主たる道路や隣接する公園等の公共空間から見えない位置に設置するよう努める。また色彩は建築物等との調和を図る。	
附属設備	駐車場（サービスマン、機械駐車設備を含む）駐輪場及びごみ置場等は、周辺景観や敷地内の建築物等と調和するよう、形態意匠を工夫する。	
	建築物と一体となった広告物やサインは、周辺景観や敷地内の建築物等と調和するよう、形態意匠を工夫する。	
植栽	植栽は、周辺景観や敷地内の建築物等と調和するよう、樹種も考慮して高木・中木・低木を適切に配置する。	
塀・柵	主たる道路に面して、塀又は柵を設置する場合は、開放的で透過性の高い構造とするなど、周辺景観や敷地内の建築物等と調和した形態意匠とする。	

夜間景観	夜間景観を主たる道路に面して行う場合は、周辺景観やエリアのイメージと調和するよう夜間景観の形成に努める。	
	公園や広場などのパブリックスペースに隣接する敷地では、夜間照明は周辺の安全・安心に寄与するよう努める。	
工作物の建設等		
配置等	敷地際に空地を設け、周辺への圧迫感や威圧感の軽減に努める。	
	主たる道路や隣接する公園等の公共空間からの見え方に十分配慮し、工作物に附属する駐車場等がある場合は、その周囲及び出入口等の緑化に努める。	
外観	工作物単体のバランスだけでなく、周辺景観と調和するよう、形態意匠を工夫する。	
	工作物の正面だけでなく、海上、主たる道路や隣接する公園等の公共空間から見える、工作物の側面や背面の形態意匠も工夫する。	
	大規模な面は、圧迫感のある単調なものとならないよう、形態意匠を工夫する。	
	周辺のまちなみや工作物全体の形態意匠と調和のとれた色彩とする。	
	工作物と一体となった広告物やサインは、周辺景観や敷地内の建築物等と調和するよう、形態意匠や設置位置を工夫する。	
	材料は、汚れが目立ちにくいもの、維持管理が容易なもの又は経年により景観をそこなうことのないものとするよう努める。	
	河川	対岸、橋上及び水上からの見え方を意識した形態意匠となるよう工夫する。
安治川など舟運ルートが整備されている河川沿川の敷地では、沿川のまちなみと調和した形態意匠となるようファサードデザインを工夫するとともに、植栽などについても水辺と調和のとれたデザインとなるよう努める。		
夜間景観	光のまちづくり推進委員会での取り組みを踏まえ、橋梁等の良好なライトアップに努める。	

2 大阪港の歴史

古代（4世紀後半～）

古代の大阪は、大阪湾につながった河内湖が現在の大阪平野から生駒山麓に広がり、上町大地が半島のように突き出たところでした。大阪を流れる淀川・大和川の水は上町大地の岬に遮られて海へ流れ落ちず河内湖に溜まり、堀江(旧淀川(大川))の開削や淀川左岸の自然堤防の決壊を防ぐための「茨田堤」築造などの治水事業が行われました。(図2-2)



図 2-2 堀江開削（「海と大阪（なにわの海の時空間）」より）

大阪は古来から国際港「難波津(なにわづ)」、「住吉津(すみのえのつ)」を擁し、朝鮮半島や中国大陆など海外に開かれていました。難波津は、畿内政権が国内での支配権を強化する過程では遠征軍の基地として、また地方からの貢納物の集散地としての役割を果たすとともに、4世紀後半から5世紀にかけては遣隋使や遣唐使を通じた中国との交流や新羅との活発な交流の窓口でもありました。(図2-3)

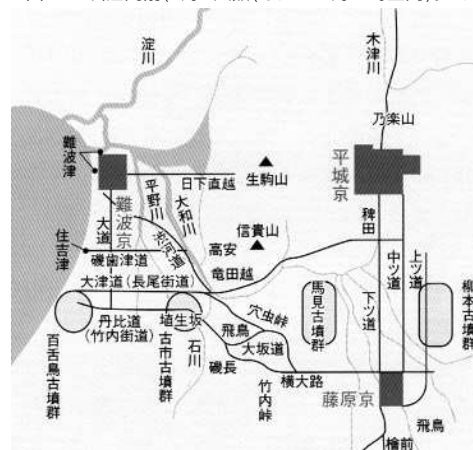


図 2-3 難波津と難波宮(「千年都市大阪」より)

中世～近世（10～19世紀後半（平安時代～江戸時代））

近代都市大阪の母体となるまちづくりは、豊臣秀吉による大坂城の築城と城下町の建設が始まりでした。江戸時代には淀川・大和川の堤防決壊を教訓に河村瑞賢が計画した安治川開削によって新たな水運体系が形成され、大坂川口から舟運に便利な堂島川や堀川沿いに蔵屋敷が集中するようになりました。また同時期に進められた町人による新田開発とも相まって大阪は繁栄を極め、わが国の生産・流通・金融の中心として「天下の台所」と呼ばれるようになりました。

まちと舟運の発展により、北海道や日本海沿岸の地域との間を結ぶ北前船、江戸との間を結ぶ菱垣廻船をはじめ、京都との間を結ぶ三十石船や伏見船など多くの船が往来し、出船千艘入船千艘の活況を呈していました。「菱垣新綿番船川口出帆之図」では、安治川沿いに建ち並ぶ



図 2-4 菱垣新綿番船川口出帆之図(「なにわの海の時空間展示総合図録」より)

蔵の白壁、吹流しと昇り旗を掲げた小舟や水夫達の華やかな風景が描かれています。(図 2-4)

また、安治川や木津川の河口部では土砂の堆積による川底の上昇のため、治水や舟運上の支障が生じることから恒常的な川浚が必要でした。そのため江戸幕府は天保 2 年（1831 年）から 3 年にかけて安治川、木津川などの大規模な川浚を行い、その時の土砂が積み上げられて天保山が生まれました。(図 2-5)

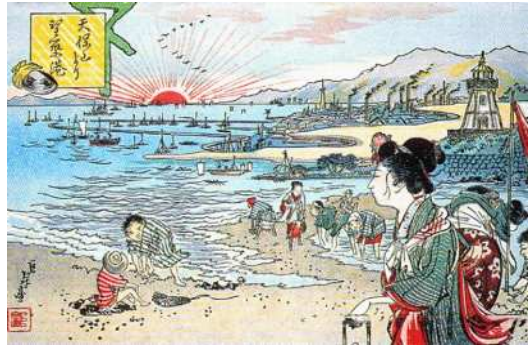


図 2-5 天保山から見る築港（『千年都市大阪』より）

近代（19 世紀後半～20 世紀前半（明治時代～第二次世界大戦））

慶応 4 年（1868 年）に川口運上所が開設され、大阪は諸外国に対して開港されました。川口には居留地がつけられ、異国の文化香る文明開化の中心として賑わうなど、大阪港は、当時は安治川を主とする河川港でした。

明治時代になると綿花の輸入や綿糸、綿織物の輸出が増加し、大型外航船舶が入港できる近代港湾の建設が求められるようになり、政府がオランダから招聘した技師ヨハネス・デ・レーケの計画を基にした築港計画がつけられました。(図 2-6) 明治 18 年（1885 年）夏の淀川大洪水に続いて明治 22 年、29 年と立て続けに大洪水に見舞われたこともあり、明治 30 年に、従来までの川口港に代わり安治川と木津川の河口に新たな港を建設する本格的な築港工事に着手しました。こうした築港計画と淀川大改修によって大阪は近代港をもつ国際都市としてさらなる発展を遂げました。



図 2-6 大阪築港計画（『大坂築港誌図譜』より）

現代（第二次世界大戦～）

大阪を襲った昭和 25 年（1950 年）のジェーン台風、昭和 36 年の第二室戸台風によって、大阪港や臨海部の市街地は大きな被害を受けました。また、大阪港は第二次世界大戦の被害が極めて大きく、こうした高潮や戦災の被害から立ち直るため、戦後すぐ、大阪港修築計画が立てられ、港湾復興が図られました。この計画では、安治川・尻無川などの河川拡張をして大阪港の「内港化」をして都心からの距離を短縮し、大型船舶の係留を可能とするものでした。(図 2-7)

昭和 33 年からは、臨海工業用地の造成をめざして南港の造成が始まり、再び大阪港の「外港化」が進められました。以降、昭和 44 年には大阪港コンテナ埠頭第一



図 2-7 大阪港の「内港化」計画
（『大阪港修築十ヵ年計画図』より）

号岸壁が供用開始、昭和 46 年には大阪港フェリー埠頭に第一船が就航、昭和 40 年代後半から 50 年代前半には環境整備への要請の高まりなどに応じて、南港野鳥園、北港ヨットハーバーが整備されるなど利用を多岐に広げてきました。

新規の埋め立て地の整備が進展する一方で、在来臨海部の更新が大きな課題となり、これまでに海遊館などの施設整備を中心とする天保山地区の再開発（平成 2 年）や、ユニバーサルスタジオジャパン（平成 13 年開業）を核とする大規模な集客エリアを整備する此花地区の再開発などが行われました。

また、平成以降に竣工した舞洲及び夢洲では、広大な用地を活用して、物流機能の強化、大規模事業用地の確保、スポーツ・レクリエーション機能の導入、業務・研究開発機能の導入などを図り、大阪の経済発展を支えるまちづくりに取り組んでいるところです。夢洲においては、平成 29 年 8 月に策定された「夢洲まちづくり構想」に基づき、新たな国際観光拠点の形成に向けても取り組んでいます。

こうした経緯により、臨海部では、現在の入り組んだ海岸線が形成され、対岸の建物が見渡せるなど、大阪港ならではの景観が形成されるとともに、多様な表情を持つ海辺のまちなみが生み出されました。



図 2-8 大阪港天保山岸壁周辺

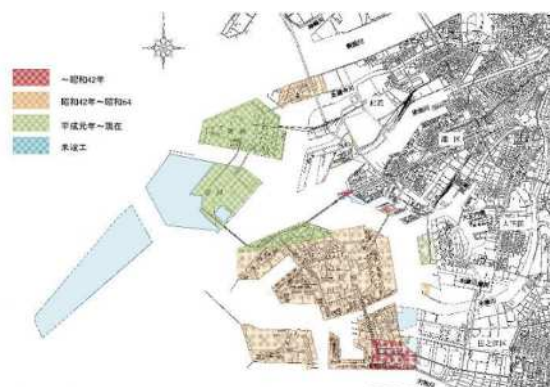


図 2-9 大阪港年代別竣工認可位置図
（「大阪市景観計画」より）

3 大阪港の活動・営み

物流・コンテナ

大阪港は、近畿圏の経済・産業活動や安定した市民生活を支える都市型港湾としての役割を果たしており、現在、年間約 8,000 万トンの貨物を取扱い、世界約 140 の国と地域、約 600 の港と結ばれています。

定期コンテナ航路は、北米・豪州・アジアなど世界の主要港と 299 便 / 月運航されており、夢洲・咲洲のコンテナ埠頭では、約 197 万個のコンテナ貨物が取り扱われています。こうした多彩な色のコンテナを積載するコンテナ船は、大阪港内で目にする機会が多い船であり、ガントリークレーンを有するコンテナふ頭とともに物流景観を形成しています。

コンテナの色は濃い赤茶から白まで様々ですが、大阪港では、赤茶系、青系の色のコンテナが多いように思われます。



図 2-10 コンテナ埠頭等位置図



図 2-11 夢洲コンテナターミナル



物流・フェリー

大阪港の内航フェリーターミナルからは、西日本各地を結ぶ大型フェリーが1日5～6便就航し、国内最大級の中・長距離フェリー拠点となっています。夜間に運航し、昼間はフェリーターミナルに停泊している船が多く、港の景観要素となっています。

咲洲の国際フェリーターミナルでは、上海、釜山間で定期外航フェリーが就航しており、2015年には年間約7万人の乗客が利用し、約99万トンの貨物を取り扱っています。

これら内航、外航フェリーは、ほとんどが明るい白を船体の基調とし、オレンジや青など各社のカラーで塗り分けやシンボルマークを描いています。



図 2-12 フェリーターミナル位置図



図 2-13 さんぶらわあターミナル



図 2-14 大阪南港フェリーターミナル



図 2-15 大阪港国際フェリーターミナル



クルーズポート

国際集客都市としての海の玄関口である天保山客船ターミナルには、毎年多くのクルーズ客船が寄港しています。大阪港は、港外から天保山岸壁まで高さの障害となる橋梁がないため、超大型船の入港が可能です。

近年、クルーズ船は大型化が進んでおり、2016年に寄港した超大型客船「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」は、全長348m、全高71m、総トン数168,666トンにも及びます。クルーズ船の上部構造は、概ね真っ白の船体に客室が並び、ファンネル（煙突）を各社のシンボルカラーや模様で描かれることが多く、また、船の下部が濃紺や黒などで塗り分けられた船もあります。クルーズ船の寄港時には、その規模や華やかさから船が景観の主要素となっています。



図 2-16 天保山客船ターミナル位置図



図 2-17 天保山客船ターミナル



運航船

大阪港には、港を遊覧する観光船や対岸を結ぶ定期旅客船、渡船なども運航されており、港の景観の一部であるとともに、船上から港を望むことができます。

