

景観資源としての 灯台の活用可能性

キーワード 灯台, 景観, シーニックバイウェイ北海道, ドライブ観光

はじめに

北海道の壮大な自然景観は、その独自性と多様性により国内外から高い評価を受けている。その中で、海岸線に点在する灯台は、周囲の自然景観と調和しながら、明治期からの開拓の歴史を今に伝える重要な文化的景観資源である(図1)。世界では、オーストラリアの Great Ocean Road やアメリカの Maine Lighthouse Trail など、灯台を地域固有の景観資源として観光に活用する事例がみられる。このような海外での取り組みは、住民の地域の歴史文化への理解に加えて、地域の景観をめぐる、楽しむような周遊観光において灯台の観光目的地としての可能性を示唆している。



図1. 選奨土木遺産に認定されたチキウ岬灯台(写真提供:原口征人氏)

コロナ禍を経て、国内旅行における自動車利用は約6割を維持しており(観光庁, 2023)、特に北海道では広大な土地を自由に移動できる自家用車やレンタカーでの観光が定着している。こうした点から、本稿は北海道のドライブ観光を想定し、景観資

源としての灯台の価値を明らかにするため、北海道の灯台を対象に、その景観の特徴を分析した。

北海道の灯台景観の分析

灯台を景観資源として観光等に効果的に活用するためには、灯台に関する景観(以下、灯台景観とする)の特性を体系的に分析する必要がある。特に、自動車や自転車などの移動を考える場合、灯台を単独の景観対象として見るのではなく、移動中に徐々に姿を現し、変化していくシーケンス景観の一部として捉えなければならない。また、自動車から降りて徒歩で移動するなど、移動モードの変化にも目を向けるべきである。移動手段の変化に伴い、視点の高さや移動速度、景観の知覚の仕方が変容するため、これらの要素を総合的に検証することが重要となる。さらに、灯台周辺での滞留時間、そこでの行動、眺望の特性など、移動と滞在の両面から景観を解明する視点が求められる。

1. 灯台景観の特徴と類型

灯台景観は、「灯台を視点場とする景観」と「灯台を見る景観(以下、灯台の外部景観とする)」という二つの異なる視点から捉えることができる。灯台を視点場とする景観は、灯台やその立地場所を視点場として海や周辺地域を見渡す眺望を指す。灯台は船舶の安全な航行支援という本来の機能上、多くの場合、周囲を一望できる高さや立地を有し、優れた眺望点としての価値を有している(図2)。一方、



図2. 鷺泊灯台(ベシ岬)からの眺望(利尻富士町)

灯台の外部景観は、灯台自体が景観要素として機能する眺めであり、海岸線や道路からの見え方が重要となる。本稿は、主に灯台の外部景観の構造を分析する。

灯台を対象とした外部景観に関する研究として、Gomólka (2022) はポーランド北西部の自転車ルートを対象とした灯台景観を分析している。視点場と景観要素の関係性分析において、視点の変化や景観要素の出現・消失によって生み出される「視覚的緊張感」に注目し灯台の景観分析を行い、灯台への「期待感」や「興味の持続」が、観光地としての魅力向上に寄与すると述べている。一方、道路の内部景観の分析に関する研究としては、Appleyard et al. (1960) がニュージャージーからニューヨークへの高速道路走行中の視覚体験の変化やイメージマップを用いた分析を行っている。これらの知見は、移動に伴う動的な視覚体験がもたらす心理的効果の重要性を示唆している。

灯台の外部景観は、灯台の立地する特性から独立型と港湾型に大別できる。独立型は半島や岬の先端に単独で立地し、周辺からの視認性が高くランドマーク性を有する。北海道では開拓期の主要航路の安全確保のため、納沙布岬灯台(初点灯明治5年)、宗谷岬灯台(初点灯明治18年)など主要な岬に灯台が建設された。また、主要な都市間が離れて立地し、比較的単調な起伏の少ない海岸線に突き出た岬が多いという地形的特徴も、独立型灯台が分布する要因となっている。一方、港湾型は、防波堤や橋梁、周辺市街地等と一体となった景観を構成する。港湾型の例として函館港入船漁港の防波堤灯台(図3)や利尻島の鷺泊灯台(図4)などがあり、これらは複数の視点場から見た場合に港湾や周辺市街地と一体となった景観を形成している。本稿では、岬

等に立地する独立型の灯台の景観の特徴について分析する。



左) 図3. 函館港入潤防波堤の灯台(函館市)
右) 図4. フェリーからみた鷺泊灯台
(左/ベシ岬, 右/利尻富士町鷺泊地区市街地)

2. 移動経路からみた灯台の景観特性

灯台景観は、灯台自体の形態や地形条件、道路との関係性により、異なる特徴を持つ。本節では、Gomólka (2022) の分析を参考に、北海道内の周辺に港や市街地等の隣接しない独立型の灯台2事例を対象に、Google Earth、国土地理院地形図、陰影起伏図、現地写真を用いて、移動に伴う景観の変化を分析する。

利尻富士町の石崎灯台は、平坦な地形に立地し、利尻島の外周道路からの視認性が高い。灯台自体の高さと赤白の塗装が、道路景観のアイストップとして機能しており、利尻山と単調な海岸線が続く中でアクセント的な景観要素となっている(図6-A, B)。主要な視点場である二ツ石海岸公園では、開けた草地の中に独立して立地する灯台がランドマーク性の高い景観を形成している(図6-C)。しかし、灯台の立地は海岸線とほとんど標高差がなく距離があるため、海への眺望と灯台の景観が分離している(図6-C, D)。また、海岸線と利尻山が180度反対方向に位置し、両者を一望できる視点場へは歩道のない海岸線を北側に回り込む必要があるため、灯台と周辺景観を一体的に捉えにくい(図6-E, F, 図5)。さら

に、保守用通路は道路側のみに設置されており、公園から灯台への直接的なアプローチがないため、近景での体験が制限されている(図5)。



図5. 石崎灯台(利尻富士町)の周辺図

一方、浜中町の湯沸岬(とうふつみさき)灯台は、崖地形を活かした多様な視点が形成されている(図7)。目的地である灯台を断続的に視認できる視覚的な連続性があり、緩やかなカーブを描く道路から駐車場まで漸進的な景観を提供している(図8-A~C)。また、尾根線を活用した保守用通路が徒歩での動線として機能し、異なる角度からの眺望を可能にしている(図8-D)。灯台の先には霧多布岬の展望所が設けられており、復路も往路とは異なる景観が得られる(図8-E,F)。

これらの事例から、灯台のランドマーク性は単なる視認性の高さだけでなく、アプローチ過程での視点の変化によって高められる可能性があることが

分かる。遠景から近景への移行過程での見え方の変化は、来訪者の空間認識を段階的に深化させると考えられる。特に、道路の曲線に沿って灯台が視界に入ったり消えたりする視認パターンは、訪問者の興味を持続させ、周辺地形との関係性の理解を促進する。平坦地に立地する石崎灯台のような場合でも、灯台を取り巻く歩行動線の設定や、わずかな地形の起伏を活かした視点場の配置により、より豊かな景観を創出できる可能性がある。このような漸進的な景観の創出は、移動プロセス自体を価値あるものとし、観光資源としての灯台の魅力が高めることにつながる。



図7. 湯沸岬灯台(浜中町)の周辺図

ドライブ観光における灯台の活用可能性

北海道の主要な灯台の多くは、現在、シーニックバイウェイ北海道の14のルート上や近傍に位置して

いる¹⁾(図9)。これらの灯台は、高所からの優れた展望性、周辺景観との調和、明治期からの歴史的価値など、観光資源としての多面的な価値を有している。特に、前章で分析したように、アプローチ過程での景観は、周遊観光における重要な要素となり得る。シーニックバイウェイ北海道の秀逸な道などの取り組みにおいて、観光資源としての灯台の活用は限定的であり、宗谷岬灯台などの一部を除き、灯台を観光資源として明確に位置づけたルートはほとんど見られない(北海道開発局, 2020)。多くの場合、灯台そのものではなく、立地する岬が紹介される傾向にある。一方、シーニックバイウェイ北海道の指定範囲外ではあるが、チキウ岬灯台や神威岬灯台のように、観光目的地として定着している灯台も存在する。

今後は、各灯台の景観特性を活かしたアクセス路の設定や視点場の確保など、来訪者の体験価値を高める空間設計が求められる。また、地域住民等との連携による灯台を核とした観光プログラムの展開も期待される。このような取り組みは、シーニックバイウェイ北海道のような地域づくり制度とも親和性が高く、持続可能な観光振興につながる可能性を持つ。

今後の展開可能性と課題

本稿では、北海道の灯台を対象に、簡易的にその景観的特徴の分析を試みた。今後の灯台を活用した



図9. シーニックバイウェイルートと主要な灯台の位置(シーニックバイウェイ「秀逸な道」(北海道開発局))

魅力的で持続可能な地域づくりの展開に向けて、以下の課題が挙げられる。第一に、視点場-灯台-地形の関係性による景観構造の分析を進め、灯台自体の形態的特徴、地形条件のより詳細な分析、現地での景観を分析する方法論の検討が求められる。第二に、夜間における光の効果を含めた総合的な景観構造の解明や、歴史的資源としての多角的な活用など、灯台の多面的な価値を地域づくりに反映させる具体的な方策の検討、第三に、シーニックバイウェイ北海道などの既存の地域づくりの取り組みとの戦略的な連携が重要である。特に、近年、シーニックバイウェイ北海道で取り組まれている「秀逸な道」制度は、灯台を目的地とした周遊観光の可能性に繋がり、灯台を活用した魅力的で持続可能な地域づくりの展開が期待される。

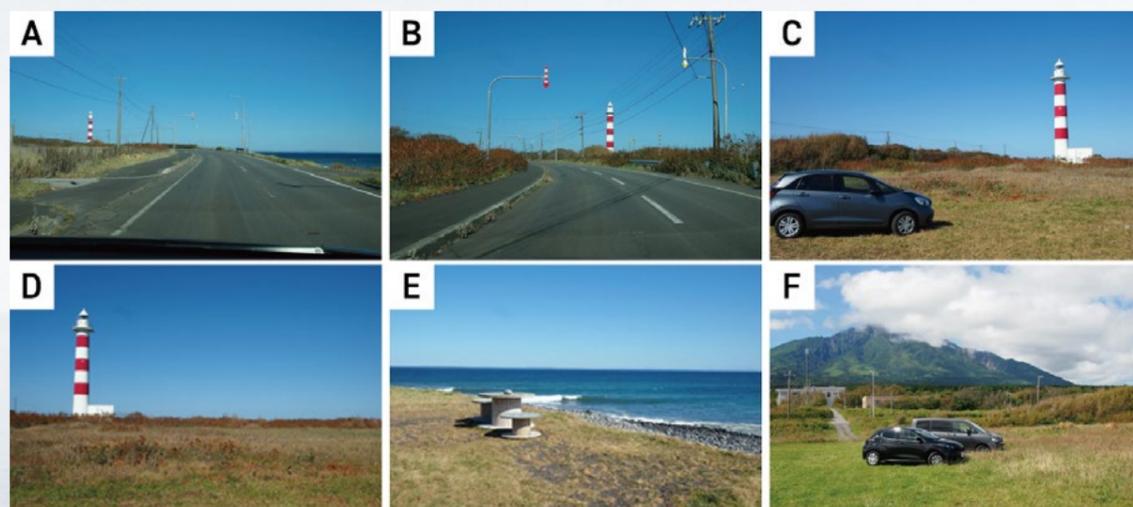


図6. 移動に伴う石崎灯台の見え方の変化

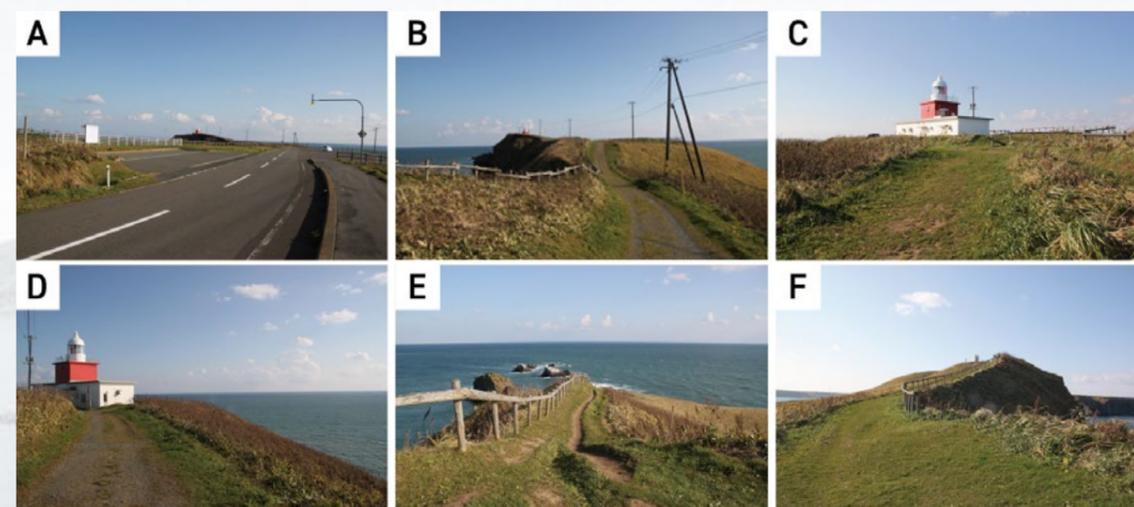


図8. 移動に伴う湯沸岬灯台の見え方の変化

1) シーニックバイウェイ北海道におけるルートとは、経路や路線を指す用語ではなく、図9に示すように市町村にまたがる道路網を包含した広域的な地域エリアを意味する(北海道開発局, 2020)