

東京国際空港におけるストリートファニチュアのデザイン

The Design Of Street Furniture In Tokyo International Airport

伊藤和央*
Kazuo Itou

稲田雅裕**
Masahiro Inada

西村大司***
Daiji Nisimura

土田知也****
Tomoya Tsuchida

1.はじめに

現在、東京国際空港（羽田空港）では、首都圏における急激な国内航空輸送需要の増大と騒音問題に対応するため、沖合展開事業が実施されている。この事業は旧羽田空港の沖合の埋立地に空港施設を段階的に移転しながら拡張するもので、昭和57年度より、運輸省第二港湾建設局により基盤整備が行われてきた。既に、平成5年9月27日より西側ターミナル地区の旅客施設の供用が始まっている。

運輸省第二港湾建設局では昭和62年度より、中村良夫東京工業大学教授を座長とする「東京国際空港景観研究会」を設置し、ターミナル地区全体の景観の計画から個々の施設のデザインの実施までを行った。デザインの対象施設には、ターミナル地区を東西に結ぶ複数の橋梁と、全ての構内道路と緑地、各種の道路付属物に至るまで、ターミナル地区の公的空間に設置される全ての土木構造物が含まれる。

本論文では、これらの検討内容から、構内道路及び沿道のオープンスペースに設置されたストリートファニチュアのデザインの実施に焦点を当て、その考え方と成果について報告するものである。

2.対象施設に対する基本的な考え方

個々のストリートファニチュアの具体的なデザインの実施に先立ち、対象全体の整備に対する考え方をデザインと整備水準の両面から整理した。

キーワード：景観、公園・緑地

*運輸省第二港湾建設局東京空港工事事務所 次長

**運輸省第二港湾建設局横浜調査設計事務所 工事専門官

***運輸省第二港湾建設局横浜調査設計事務所 工事専門官
(〒231 横浜市中区北仲通5-57 ☎045-211-7458)

****(株)環境創研 チーフデザイナー

(〒152 目黒区文谷碑5-15-1 ☎03-3792-6791)

(1) デザインの考え方

ストリートファニチュアのデザインに対して、当初から課題となったのは次の2点である。

- ・対象地域には様々な種類、膨大な量のストリートファニチュアが設置される。これらのデザインを地区全体で統一するか、設置される空間毎に個別化するかの方針。
- ・対象地区全域におけるストリートファニチュア全体のデザインに対する方向性。

前者の課題に対しては、ターミナル地区の全体景観として捉えたとき、変化と秩序のバランスが必要との考えから、表-1のように各ストリートファニチュアの特性から統一するべきものと、各空間毎に個別化するものに分類した。統一するべきものは連続的に設置され車両からシークエンス景観として認識される道路照明、道路案内標識等と、機能的な意味から統一するべきサイン系のストリートファニチュアである。各空間毎で個別化する要素とは、上記以外の照明・交通系、並びにパーゴラ・ベンチなどの休息、修景系のストリートファニチュアである。

表-1 ストリートファニチュアの統一・個別化の方針

名称		方針
情報系	道路案内標識	統一（シークエンス景観を構成 機能的にも統一すべき）
	規制／警戒標識	統一（機能的な観点から）
	歩行者サイン	統一（機能的な観点から）
	電話ボックス	統一（機能的な観点から）
照明系	道路照明	統一（シークエンス景観を構成）
	歩行者照明	空間毎に個別化
交通系	バスストップ	統一（機能的な観点から）
	車止め	
	P種防護柵 ガードレール	統一（シークエンス景観を構成）
休息系	パーゴラ	空間毎に個別化
	ベンチ	空間毎に個別化
	ツリーサークル	空間毎に個別化
	プランター	空間毎に個別化

後者の課題に対しては、対象空間が広大であり構内の個々の空間により景観的、機能的な役割が大きく異なることから、特に統一の造形テーマを設定しなかった。空間毎に個別化するものは各街路、広場のテーマに沿ってデザインされ、統一化するものは、ストリートファニチュア毎にデザインの方針を設定した。ただし、沿岸地帯としての防錆性に対する配慮と空港らしさとしての「格調」「現代性」の表現は全てのアイテムに共通して必要と考え、本計画で使用される素材は、それらの条件を満たすものとしてステンレスと自然石に統一した。

(2) 整備水準の考え方

整備水準の検討は、まず、対象地区の各空間を「利用度」と「景観的な役割」から、その重要度に応じて表-2のようにランク付けし、各空間毎の製作／工事コストが、この整備水準を満たしているかどうかを検証した。

基本的にストリートファニチュアは空間を構成する一つの要素として捉え、単独で整備水準を検討することはせず、植栽、舗装を含め総合的に各空間毎の整備水準を検討した。これは、空間の性格により、それぞれの空間構成要素の必要度が異なることに配慮したためである。しかし、ストリートファニチュアのうち全地区共通のデザインとなるものに関しては各空間の景観デザインの方針に影響を受けないため、別個に、そのコストを検討した。

以上のような考え方のもとに基本設計終了時に各空間毎の整備水準を検討した。その結果、A、B、Cの各対象空間のコストはおおよそ3：2：1となりA>B>Cという枠組みを満たすものとなった。

表-2 対象空間のランク付け

空間	景観的な役割	利用度	整備水準
中央広場	◎	○	A
立体駐車場前歩道部	◎	○	A
整備地区ポケットパーク	○	○	A
モノレール新整備場	○	○	A
駅前広場			
整備地区南端広場	△	○	B
整備地区隅きり広場	△	○	B
構内周回道路	△	○	B
及び沿道緑地			
整備地区内道路	△	○	B
及び沿道緑地			
業務地区取付け道路歩道部	△	△	C

3. 主要なデザインの成果

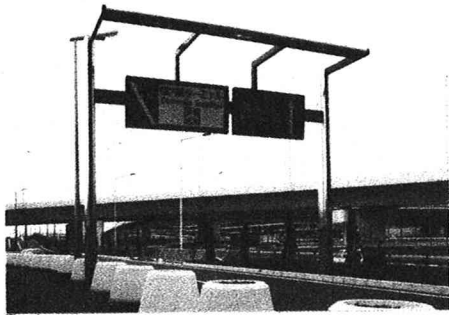
表-1の分類から、本計画によって得られた主要な成果について、以下にその概要を紹介する。対象として取り上げたのは、シークエンス景観を構成する全地区で統一したアイテムの中から道路案内標識、機能的な観点から統一したアイテムの中から歩行者サイン／バスストップ、設置空間毎にデザインを個別化したパーゴラ等である。

(1) 道路案内標識

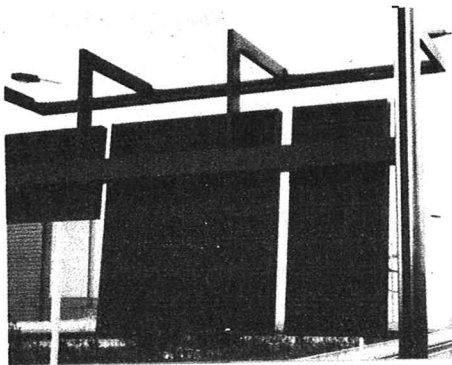
道路案内標識に求められる最も基本的な要件は、走行中の車両から短時間で情報を認識できるようにすることであり、そのためには表示面以外の部分は極力目立たないようにし、情報の読み取りを容易にする必要がある。従って、支柱部分など表示面以外のデザインは装飾的な要素を極力抑さえ、シンプルなさりげないデザインとした。具体的には、図-1に示すように水平垂直を基調としたシンプルな形態とし、支柱部分のボリューム感を軽減するためコーナーに大きなRをかけ、かつ縦方向にスリットを入れたことがあげられる。

表示面のデザインにおいては空港の特性に応じた試みを行った。一つは外部道路に比較して外国人の利用者が多いことが予想されるため、ローマ字表記を一般道路案内標識に比べて大きめに扱ったことである。また、一般来港者の利用が特定の施設に片寄ることから、図-1に示すように国内線ターミナル、駐車場など一般利用者が主に利用する施設の表記を他に比べて強調している。

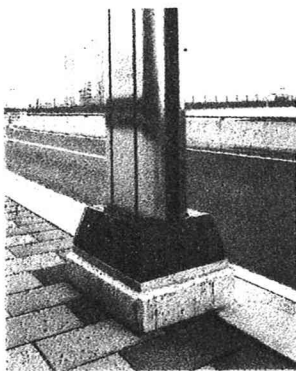
歩行者に対する景観に配慮しディテールに対しても細心の注意が払われた。例えば、一般の案内標識において補強の金具や取付けボルトなどが露出し、景観的な配慮が見られないことの多い表示板裏面を、図-2に示すようにパンチングメタルのカバーで覆いすっきりと見せている。また、標識柱の街路への取付け部は基本的に図-1のように地中部分への埋め込みとしているが、構造物上に取付けられるものに関しては埋め込むことが難しいため、図-3に示すように台座と取付けボルトの部分をカバーで覆っている。その他の接合部や取付け部においても、ボルトや溶接部を見せないように配慮されている。



図一1 道路案内標識



図一2 標識表示板裏面



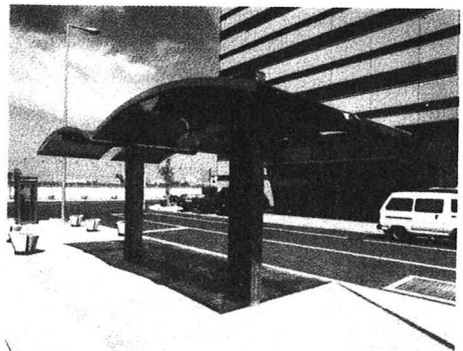
図一3
標識取付部

(2) バスストップ／歩行者サイン

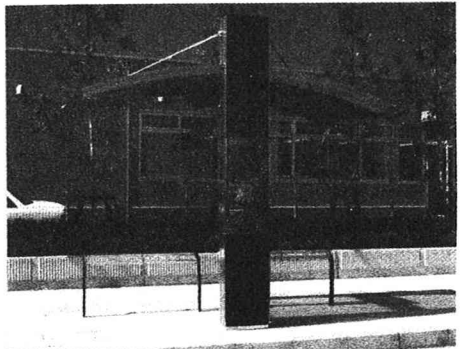
バスストップは歩行者サインを含めたシステムとして計画され、シェルター、照明、ベンチ、サポート、歩行者サインが総合的にデザインされた。

バスストップ／歩行者サインに求められる要件としては、歩行者が容易に設置場所を見つけられるようにある程度のランドマーク性を有すること、バスストップが周回道路歩道部に多く設置されるため設置面積をとらないこと、駅前広場に設置・歩道に設置など立地特性から生じる要求機能の違いに応えられるようにすることがあげられる。

ランドマーク性に対する配慮としては図一4、5に示すようにシェルターの屋根を曲面とし、支柱の一部に大理石を使用して街路景観のアクセントとなるようなデザインを目指した。また、一本の支柱にサインを組み込み設置面積を最小とする機能の集約化に留意している。さらに、立地特性の違いに対応して図一4のような大拠点型、図一5のような拠点型、サイン単独の3タイプが、極力共通化されたパーツを使用して統一されたデザインイメージのもとに展開されている。



図一4 バス・ストップ大拠点型



図一5 バス・ストップ拠点型

(3) 設置空間毎にデザインを個別化したもの

立体駐車場前の街路は対面にターミナルビルが位置し、構内で最も交通量の多い空港のメインストリートである。従って、この場所に設置されたパーゴラ／ベンチ等は図一6のように、賑わいと華やかさを表現することに留意された。また、図一7に示すように夜間の景観にも配慮し、演出照明を組み込んでいる。

図一8に示すパーゴラはモノレール新整備場駅前広場に設置されたものである。この広場はモール型の広場で駅の入り口が広場の奥の目立たない場所に

位置するため、街路と広場のアクセス部分にパーゴラを設置し、駅のランドマークとしての役割をもたせている。また、パーゴラの背後には大型の管理系の施設が設置されているため、これの目隠しも兼ねている。植栽帯と連続した大きな曲面を描く壁面には、サポーターを一体化し待ち合わせ等の用途への配慮がなされている。

整備地区にあるポケットパークのパーゴラはそれ自体が、図-9のように広場の景観を決定づけるものとなっている。ポケットパークの周辺は見通しがよく、巨大でシンプルなデザインの建築物が多い。このような地区の就業者の憩いの広場として機能させるために、空間を分節化しヒューマンスケールのものであるとする目的から計画された。

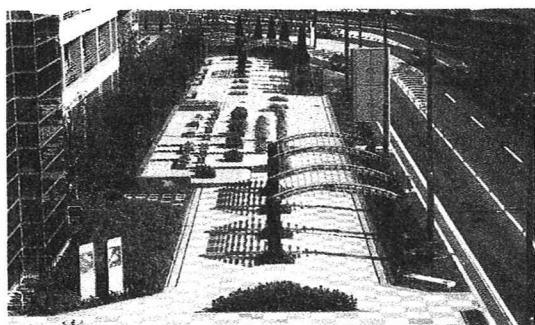


図-6 立体駐車場前街路

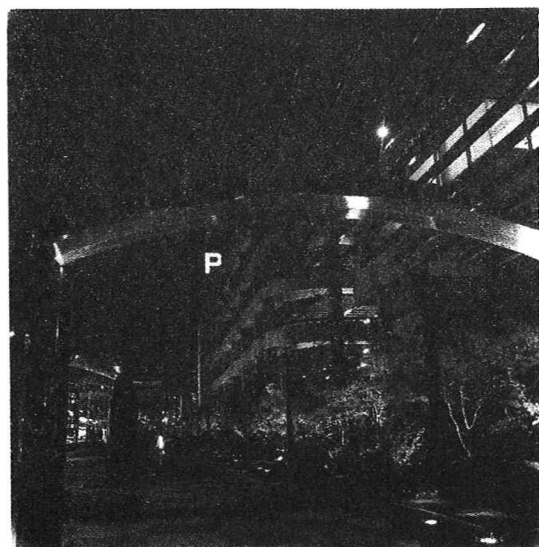


図-7 立体駐車場前街路夜景

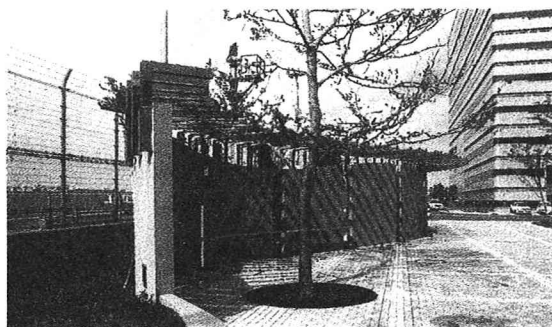


図-8 東京モノレール駅前広場パーゴラ

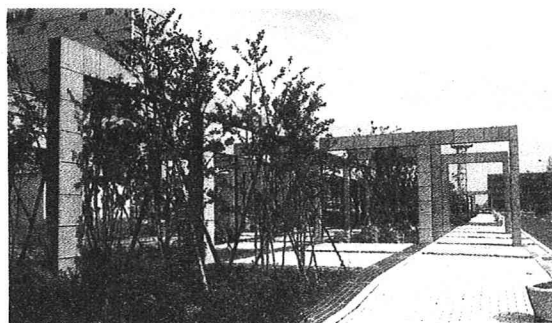


図-9 ポケットパーク・パーゴラ

4. おわりに

東京国際空港は現在も新C滑走路／東側ターミナルビル等、3期工事の完成に向けて工事が続けられている。この成果を十分に踏まえて、コンセプト、デザインの継続性に配慮しつつ、今後も快適で機能的な環境づくりのために景観デザインを進めていきたいと考えている。

最後に、景観研究会における議論を通じて、貴重な御意見をいただいた委員の方々に感謝の意を表するとともに、今後とも関係各位の御支援と御協力をお願いするものである。