

●制作

翔き

—モノレール車窓からの視覚的体験を考える羽田空港周辺緑地の再設計—

柳澤 佳歩

園芸学部 緑地環境学科 環境造園学プログラム (主指導教員: 霜田 亮祐)

YANAGISAWA Kaho

1. 対象地と目的

羽田空港と浜松町を結ぶ東京モノレールの車窓景観は、湾岸都市から空港へと変化していく風景が特徴的である一方で、点在する緑地はどれも芝生地に常緑樹が列植されている画一的なものである。これは緩衝緑地と公園としての機能から生まれたかたちである。また、羽田空港は現在、空港施設拡大移転後の空港跡地の再開発中であり、そのマスタープランによると屋外空間は公園化されようとしている。¹⁾「ソラムナード羽田緑地」は飛行機への眺望空間として羽田空港内にすでに施工された公園であるが、総面積 1,515ha という空港敷地の広大さからくるアクセスの悪さにより利用者が少ない。都市緑地は主に自然環境への貢献と公共性の担保という二つの目的で整備されるが、それにより単調な風景となっている空港周辺緑地においてはそれぞれの敷地に合わせた目的の選定とそれに伴うかたちの追求を行うべきだと考える。現在、成田空港をはじめとする日本の空港の多くは施設の老朽化とインバウンドによる需要拡大で新設・移転計画が構想されており、羽田空港は先進事例と位置付けられるため、羽田空港周辺緑地の新たな利活用提案は有意義だと考える。

本研究では対象地を東京モノレールの整備場駅～天空橋駅間の約 2ha の空地とする。ここは羽田空港跡地でありながらそのアクセスの悪さから再開発ゾーンには含まれていない余白地であり、モノレールがトンネルに入るまでの約 20 秒間の車窓景観である。そこに対象地の場所性を見出し、既存の空港緑地とは一線を画した、旅立つ前の一瞬の風景を作り出す設計提案とその役割についての考察を行う。



図1 羽田空港の再開発ゾーンと対象地

2. 方法

現地調査と空港周辺土地利用についての文献調査から、本対象地は人の利用空間としての可能性は低い人が作った場所でありモノレールからの視線がある、人がいない人主体の空間であると結論づけた。公共性の高い利用が考えづらいという点から対象地を東京湾沿岸の失われている生態系の保護

区として位置付け、自然環境へ貢献する場にするとともに車窓景観として人を惹きつける風景を実現するため、モノレールの視線の高さの変化を軸とした構図の分析を行った。それらを踏まえた上で、ピクチャレスクな新たな空港緑地のあり方を提案する。

3. 調査・分析

「国内外の空港における SDGs に関する取組」²⁾によると、ヨーロッパを中心とした海外の事例では敷地に隣接する自然保護区を持ち CSR 活動の一環として積極的に空港が管理する事例が多く見られ、今後日本においても一般化していくと考えた。その際バードストライクは切り離せない問題であるが、滑走路周辺の草地を鳥が好むように刈り込むと、空港への鳥の飛来数が同一でも鳥の衝突件数が大幅に減少したという報告がある。³⁾ 空港敷地内に海鳥の営巣地を作ることがバードストライク件数日本一の羽田空港において、環境配慮だけでなく航空交通の安全につながると考えた。

加えて車窓景観としての対象地の分析を、東京モノレールから注視角である 30° にカメラを向けて動画を撮影するという方法で行い、周辺環境やモノレールからの視線について平面図にプロットした。受動的に風景が流れていくため、人の視線を惹きつける「絵になる風景」をつくる必要があると考え、風景画でありつつ視線を惹きつける独自の構図が特徴的である浮世絵を参考にした。都市景観や河口の風景など描かれる場所によって視線の高さと構図が決定することがわかり、視線の高さによって構図の違いに注目すると以下のことがわかった。⁴⁾

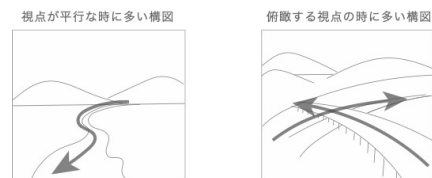


図2 浮世絵の視線の高さによる構図

4. 提案の方向性

東京湾の現代失われつつある礫地に生息する生物を引き込むと同時に構図の分析を元にモノレールに乗る人の視線を引き込む地形を作り、そこに離陸する飛行機や夕陽、四季による植物や渡り鳥の種の変化など時間によって変化するレイヤを重ねることで、旅立つ前の一瞬の風景を作り出した。

引用文献

- 1) 国土交通省「羽田空港跡地利用基本計画」
- 2) 一般財団法人 関西空港調査会「国内外の空港における SDGs に関する取組報告書」
- 3) 国土交通省「各空港における鳥衝突防止対策」
- 4) 坂井猛、出口敦、萩島哲、朴鍾敏、菅原辰幸「広重の浮世絵風景画にみる景観分類に関する研究」



DESIGN DIAGRAM

