



Jantar Mantar Airport

ーアウラをもった現代建築ー

近代以降、世界中の都市や街には特色がなくなり、苛烈なスピードでの巨大化が進んでいる。それに対し、本研究が言及しているのは、W・ベンヤミン（1892-1940）が、パサージュに対して抱いた、アウラをもった生きられた場の提案である。それは、人々が各々の想いを回想することが可能な密度の濃い特権的な場である。

本研究は、そうした生きられた場の提案を『首都圏第3空港』の提案で試みている。国際空港は、言葉も共有できない多くの人達が訪れるため、明快な機能性と安全性が要求される最も現代的な施設である。しかし、そうした施設に於いてもパサージュや、19世紀の鉄道ターナルステーションがかつて、別れや旅立ち、あるいは新たな出会いの場として強く印象に残る都市の玄関口であったように、経験の場であるべきだというのが本研究の要旨である。

社会背景

インターネットによるグローバリズムは、価値観の多様化、コミュニティの多様化をもたらした。そこで失われたのは、自分の人格形成に於ける、現実のコミュニケーションであり、現実空間に於ける泥臭い、湿っぽい体験なのは言うまでもない。都市の交通網が進歩する以前、個人から群としてのコミュニティ、思想・哲学、それが国家や民族として成立して来たのは自然な流れである。鉄道は場所と場所を短時間に結ぶ事を可能にしたが、インターネットは個人と個人を結ぶ事を可能にした。その結果、今までローカルに言い伝えられてきた地域密着型の思想やコミュニティは意味をなさず、国も行政的な役目を除けば、境界はもはや必要とされないのである。

機能性を求めた都市の交通システムは線である。赤信号、乗り換えの駅など、移動が現実の世界である以上、点と点の間の線は乗り物や法規制、その人の気分など、様々な関係性によって右往左往し、決して直線にはならない。

つまりこのような社会背景のもとでは時間性や場所性は意味が増し、駅やバス停、パーキングエリアなど、もはや線の中の点となった場所こそが、機能主義が超えられない場所であり、地域のイメージをつくりだす建築デザインが求められる場である。このポテンシャルを現代に最大限活かせるプログラムは空港である。空港は国家の玄関口であると同時に都市の交通システムの中の最大容積を必要とする建築である。



アイデンティティが可視化される装飾



人は自分を彩る。例えば就職活動中のスーツのネクタイ。身に付けるアクセサリ。化粧。髪型。不可視的なアイデンティティが、装飾として可視化される。装飾には独自のモノ、または自分でありたいという欲求とともに、他人と同じでありたいという社会に属したいという矛盾を持つものである。

今、必要とされる群としての装飾

建築の装飾は、地域の気候、風土、地形などと共に、地域の原風景の一部をつくってきた。その地域でとれる素材やそれが可能にする工法、ディテールはそれぞれの地域のデザインをつくり、その地域のコミュニティのイメージの一つになっている。つまり、人々の心の中には少なからず、原風景として育った環境の思い出のビジュアルイメージがあり、それは人それぞれのアイデンティティの背景の一つとなっているのである。

線の中にある原風景



家から学校までの距離は 30km ほどあり、移動には 1 時間かかる。移動時間の間に起きる現象こそが、インターネットでは体験出来ない現象である。通学路で出会う風景。通り道の商店街。つまり、リアルな現実には、経験の積み重ねと思い出があり、それが原風景として、アイデンティティを支えているのである。

交通システムの点のデザインはコミュニティのイメージに繋がる

空港は、交通システムの駅の最大たるものであり、国家の玄関口である。

右の写真は、ブータン国の国際空港であるパロ空港である。この建物は国内と国外を空路で結ぶ但一つの玄関口である。また、空港だけではなく、この国は建物のデザインが全てに於いてブータン様式に統一されており、この空港のデザインもそれである。

個



個人的装飾。それは、自分のアイデンティティを保持する為に行われる。人々は自分を表現する為に自分を他者と差別化し、好きなモノを身につけて、着飾ったりするのである。そこにはその人らしさがない、オリジナリティが現れるのである。

身体的装飾

建築的装飾

個

個別的装飾の建築的な起源は、ある特定の場所に対して個別的場所性を与える事から始まった。日々流動的に変化する自然界の中で、場所を所有するモノとする事は古代人にとっては最重要な事の一つである。比較的固有の場所として認識しやすい、洞窟には居住として密着。ただ広い電灯や草原では結界を、結界を造るときに、自然界にない普遍的で複製可能なモノとして精神幾何学が生まれたのである。

群



社会的装飾。自分の属性を示す為に生まれるある特定の群の中の装飾。その群は、国であったり、地域であったり、好きなアイドルであったり、音楽であったり、と。服装、髪型、化粧、様々である。流行に乗りたいたいという社会的欲求や、制限を背けないといけないというルールであったりする。

群

群としての建築的装飾は、土地によって決まる気候、風土、素材の関係が切手も切り離す事が出来ない。本来はこういった土地との結び付きが衰えたのだが、時代が進むにつれ、民族の思想も発展し、それに属する建物としてのデザインが生まれた。

固有の装飾



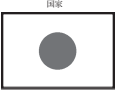
思想



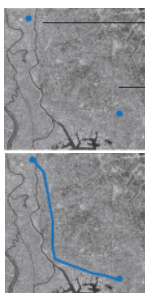
コミュニティ



国家



○ × ↓ × ×



自宅 埼玉県三郷市

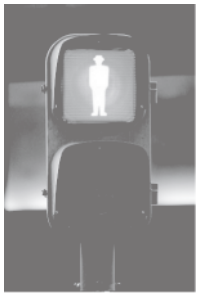
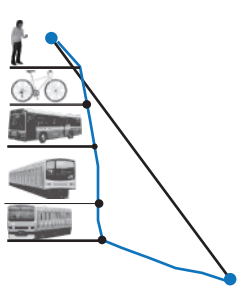
移動時間：数秒

移動距離：電流が短く距離

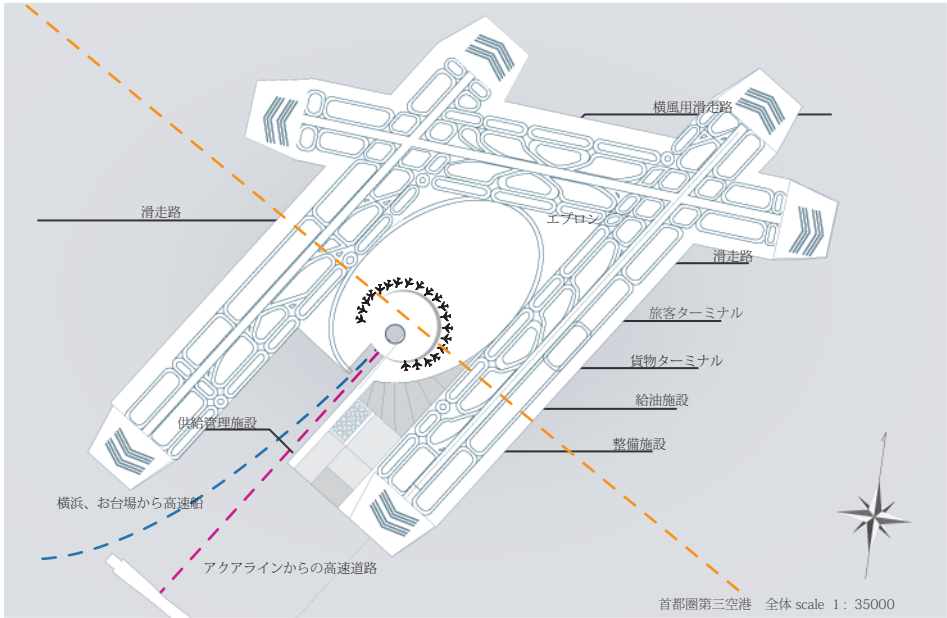
学校 千葉県野田市中野田四丁目

移動距離：約 30km

移動時間：約 1 時間

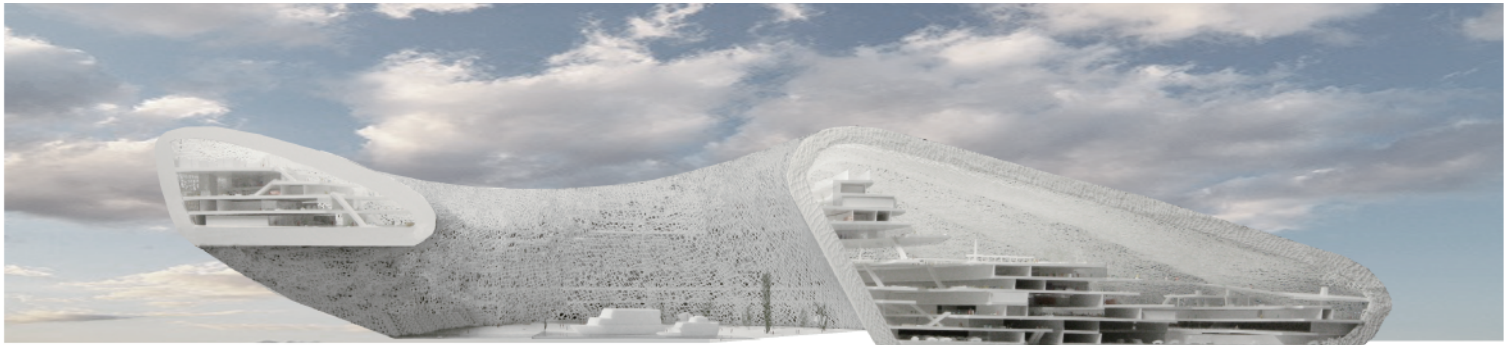






旅客ターミナル地区	40ha	旅客ターミナルビル	年間離発着回数	20 万回
貨物地区	10ha	貨物上屋、メンテナンスセンター、官庁事務所、機内食調整施設	年間利用者数	2,000 万人
管理地区	10ha	官庁事務所、エネルギーセンター	滑走路数	3,500m×60m 3 本
整備地区	30ha	格納庫、整備場、貨物上屋、	運用時間	24 時間
供給処理地区	10ha	排水処理施設、廃棄物処理施設	アクセス	電車：東京駅から 35 分 袖ヶ浦駅から 8 分 車：箱崎から 31 分 高速船：お台場から 15 分 ：横浜みなとみらい 20 分
給油地区	25ha	航空燃料供給施設	駐車場数	6,000 台
海上アクセス地区	5ha	ボートターミナル	空港敷地面積	980ha
エアサイド	850ha	滑走路、誘導路、エプロン、航空保安施設		
空港敷地面積	980ha			

メインターミナル断面模型写真



circulation



リニア方式→放射状方式

従来のリニア方式の構成では、メインターミナルビルとコンコースが分棟形式に計画され、出発動線、到着動線共に飛行機の乗降前後に長いコンコースをひたすら歩かなければならなかった。本計画ではメインターミナルから放射状にコンコースを配置し、一体となった大空間を提案する。動線の明快さ、歩行者の視認しやすさを重視し、同じ屋根の下で様々な空間体験を演出する。

structure



バラストタンク→浮き輪

環境負荷が少なく、安価な工法としてメガフロートによる浮体工法を使用する。メガフロートは、メガフロート技術研究組合を中心に実証実験が行われた結果、平成13年3月に国土交通省内に設置された検討会において、4000m級の浮体空港として利用可能であるとの結論が得られる。このメガフロートを構成する鉄板3mm厚で組まれたバラストタンクの構造を巨大化させ、浮き輪形のターミナル構造とする。滑走路部分は従来のメガフロートを採用し、ターミナルと接合させる。

volume



屋根・柱 → 膜で包む。

空港のデザインの特徴として大屋根がある。メインターミナルの出発ロビーは大スパンを持たせる為に大きなトラス構造による屋根形状が世界中の空港に見られる。それらに共通なのが、メインターミナルとコンコースでボリュームを分けている事である。今回、浮き輪構造を用いることで、従来別々だった二つのボリュームを統合した。また屋根と壁・柱、のように構造を分離するのではなく、浮き輪状に立体トラスを組み、膜を張る事で、大スパンを柱なしで包む事を可能にした。

この屋根でもなく柱でもない、大きな膜が巨大な内部空間を包むもようは、内部を木漏れ日が降り注ぐ巨木の下のように感じさせ、内部空間の遠景として風景となり、空間を演出する。

敷地

平成12年、首都圏第3空港の必要性が唱えられ学識経験者や関係地方公共団体等からなる「首都圏第3空港調査検討会」が設置された。「調査検討会」は各研究会・懇話会・富津市・川崎商工会議所等より提案のあった16カ所を候補地として選定し検討を行ったが結論を得ず、取りあえず暫定的に羽田空港を再拡張するのが優れているとの結論に落ち着いた。首都圏第3空港は、以上の事柄から一度見合わせとなったが、このままではいづれ絶対に新たな空港、もしくは大幅な羽田、成田の拡張計画が必要になる。今回、本計画では、首都圏第3空港検討会で検討された、敷地、規模などのデータをもとに空港を設計する。

アクセス

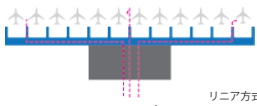
主要アクセスとして東京湾アクアラインからの高速道路、羽田と直結する地下鉄、お台場、横浜からの高速船でのアクセスをとる。また、鉄道や、高速を東京湾環状線から繋ぐことで、空港目的以外にも利用される新たな交通ネットワークを計画する。

配置計画・滑走路レイアウト

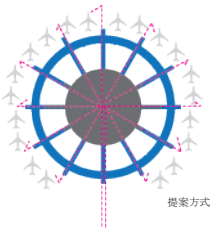
東京湾アクアライン海ほたるパーキングエリアから北東へ2500m程の所に配置する。羽田空港既存滑走路との関係を保持する為、羽田空港のB,D滑走路と平行軸に2本滑走路を配置し、横風時用に1本滑走路を置く。滑走路は羽田と連動したオープンパラレル方式を計画する。この配置により、羽田空港側も危険性の高い井字型の離着陸を試みる必要がなくなり、安全性も高くなる。



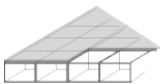
昨年10月に新たに開港した羽田空港のプラン（リニア方式）



リニア方式



提案方式



メガフロートに、、、

ボリュームを乗せるのではなく、、、

それ自体を、、、

浮き輪にする。



羽田新国際線ターミナル断面図



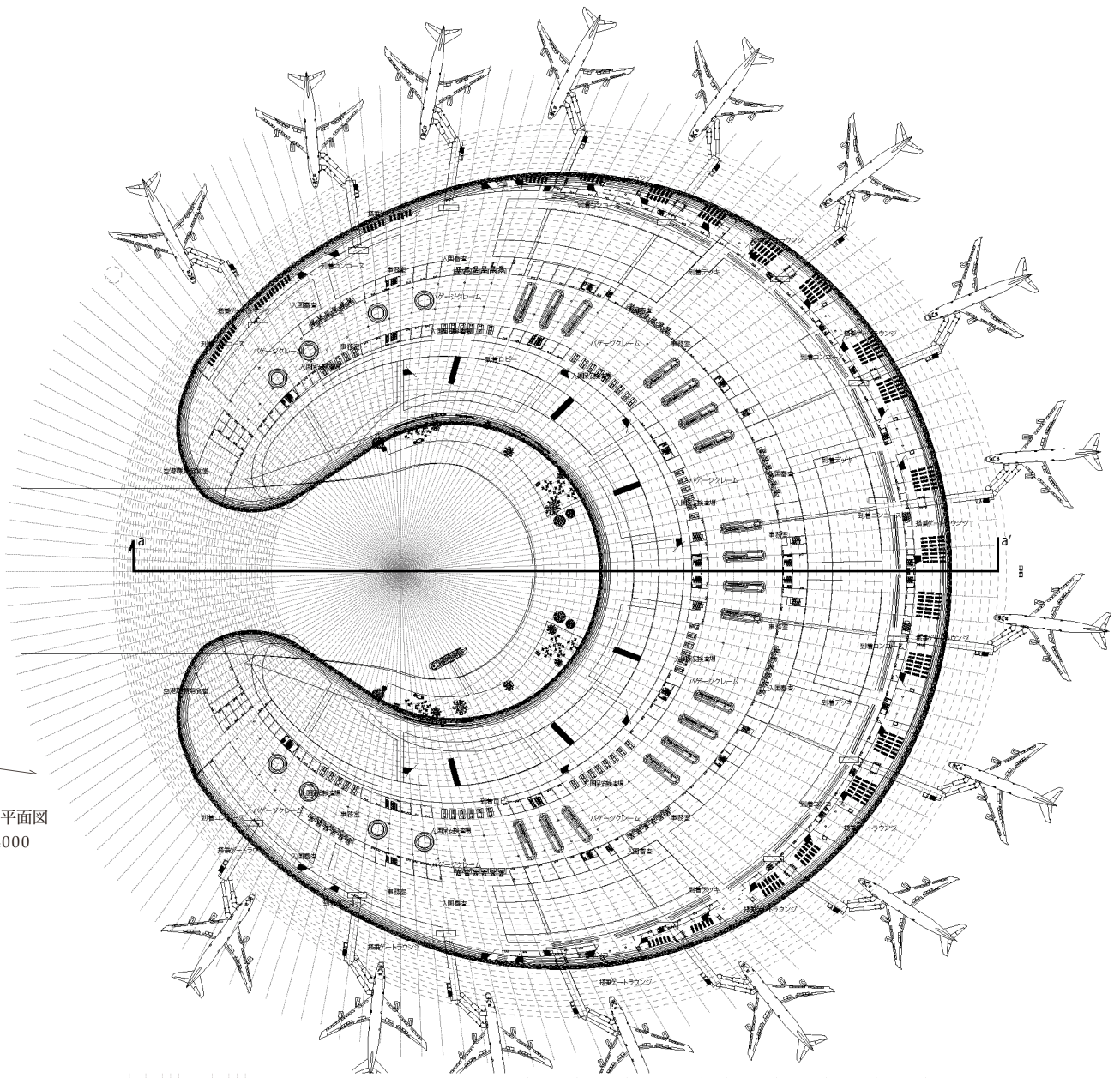
別々だったボリュームを、、、



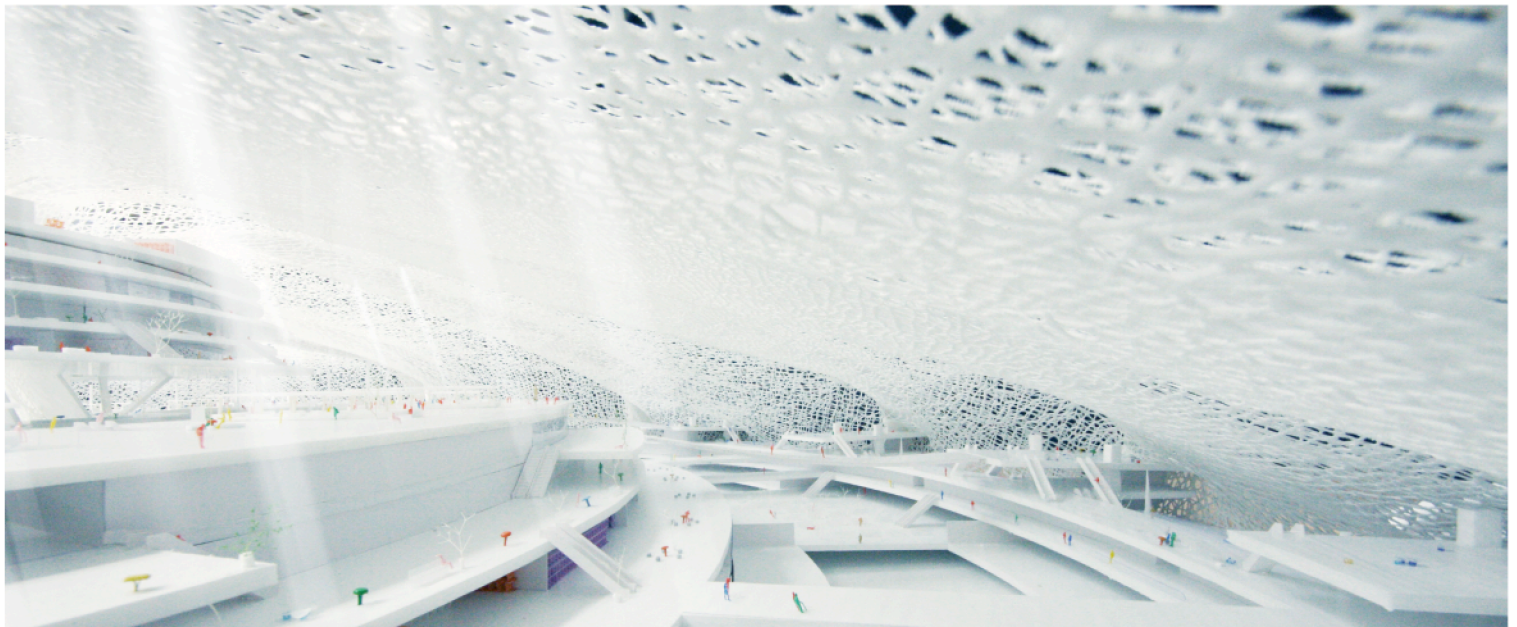
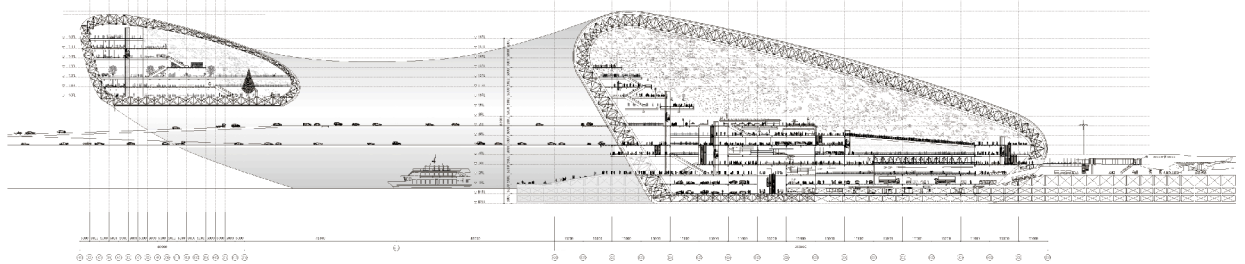
一つにし、、、

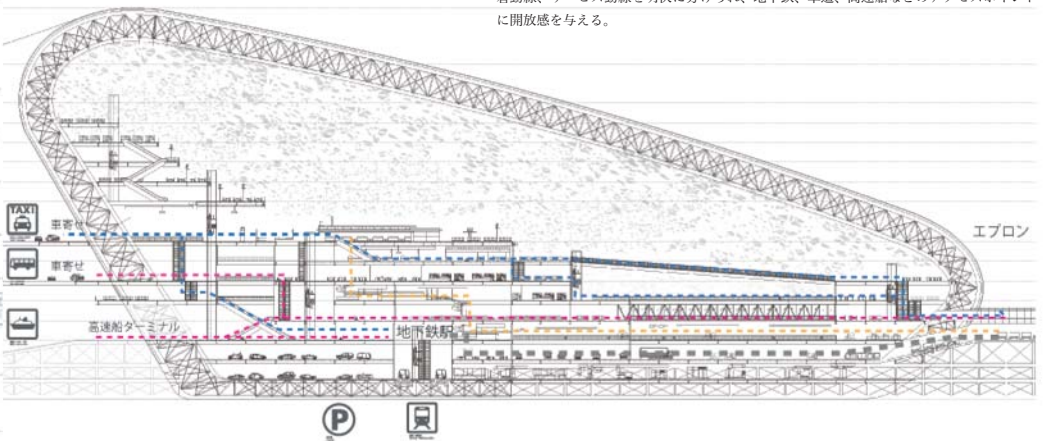
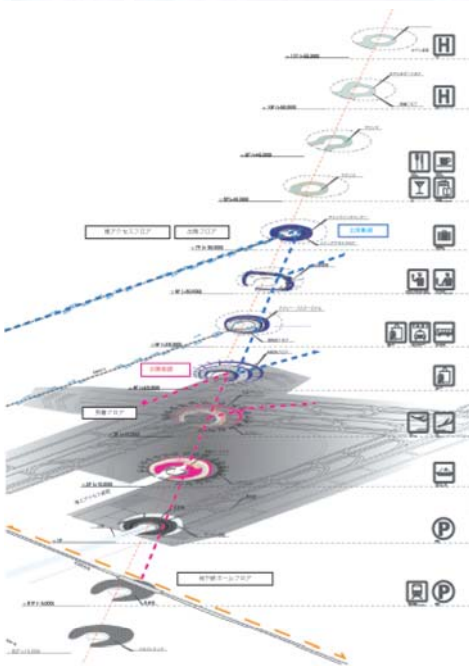
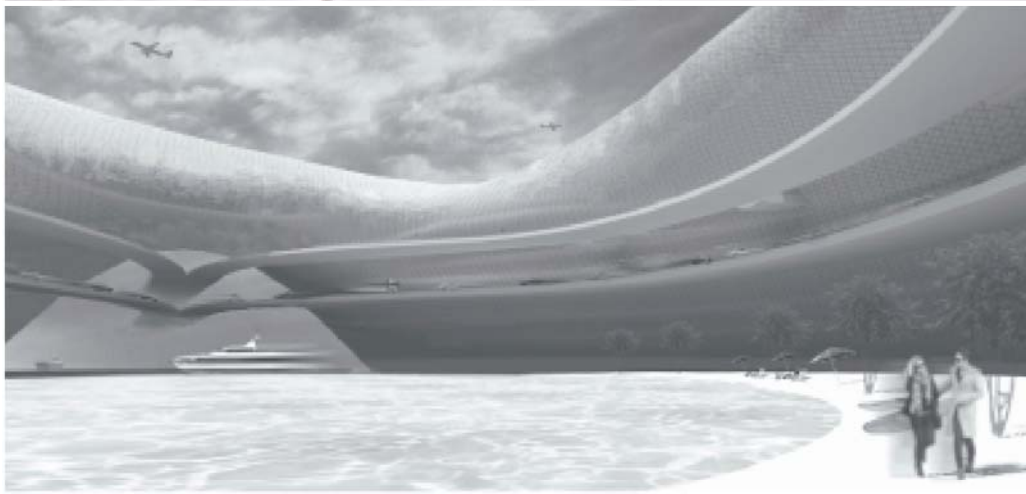
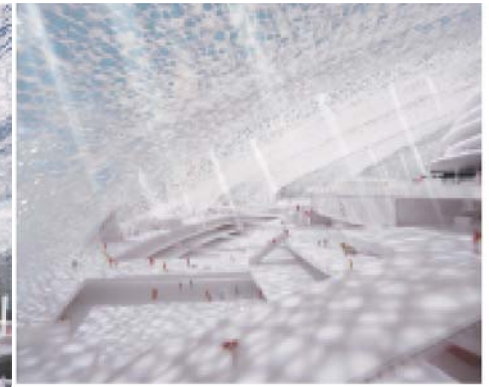
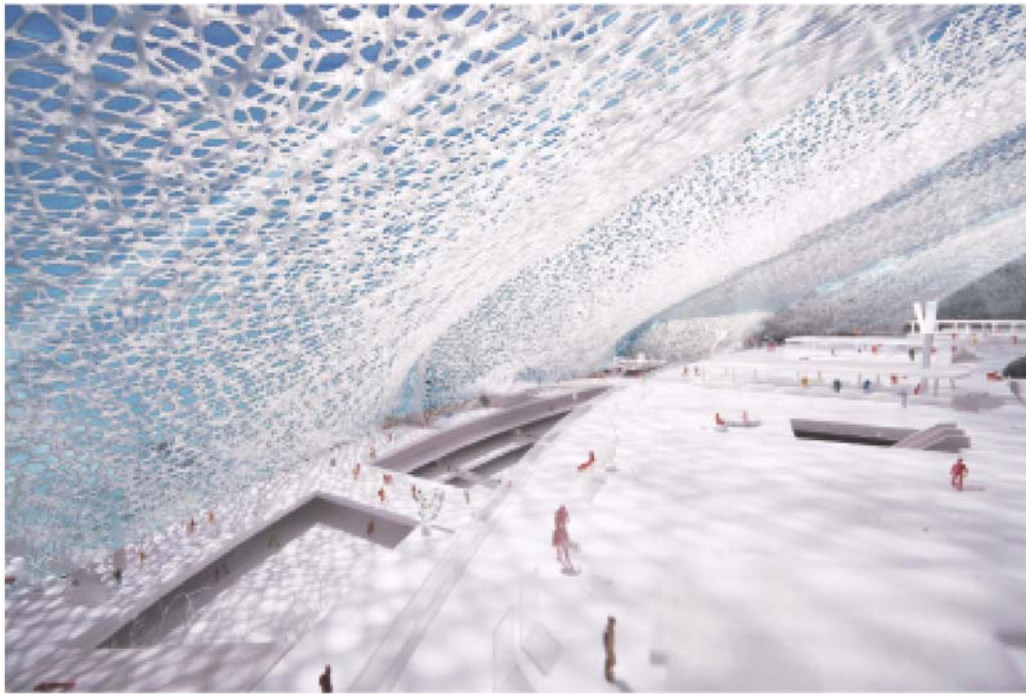


膜でつむ。



a-a' 断面図
scale 1 : 4000





- - - 出発動線
 - - - BHS(Baggage Handling System=手荷物取扱システム)
 - - - 到着動線
 - - - サービス動線

アウラとは時間と場所がつくりだす一回性をもった現象とベンヤミンは述べている。それは日常生活に於いて、常に起きている当たり前の現象全てに当てはまる。ネットが進歩した事で一步外に出たとき偶然出会う人、空の色、人の混雑、風の匂い、そんな日常の風景の意味が増し、現在求められている気がする。そのような身近な現象を大きくつくるか小さくするか、悩んだ末に選んだのは空港という巨大な建築物の中に風景をつくり出す事だった。

空港は国の GDP や人口など、国家の社会背景を考慮し設計される。また、巨大であ

り、プログラムが複雑なため機能性やコストを重視した特色のないデザインが世界各地でされている。今回、人やモノの動きを可視化させ、陽の光をデザインに取り入れた事で、訪れた人に時間軸と場所がつくりだす一回性をもった空間体験もたらす。それを包み込む大きな屋根はあるのかないのか分からないぐらい高く、壁や柱が無い事で内部なのか外部なのか分からないぐらい広い空間が出来た。この建築は東京湾近郊から見えるシンボルであり、日本の新たな玄関口である。