

# 大阪国際空港ターミナル地区景観設計

岩崎 慎

IWASAKI Makoto

株式会社ニュージェック/大阪本社  
都市地域整備グループ



## 1—はじめに

大阪国際空港(伊丹空港)は、大阪市の北西10数kmの兵庫県伊丹市、大阪府豊中市・池田市にまたがる北摂地域に位置し、市街地の中に存在します。従って、本空港の立地条件を踏まえたターミナル地区の景観形成を図ることは、空港の顔づくりを行うにとどまらず、まちの顔をつくることに他なりません。当社では、平成14年度からほぼ3か年に渡って、大阪空港の景観整備に係わる業務を行ってきました。本稿では、この中の景観改善及び顔づくり、緑被率の確保、エコエアポート構想への寄与等を目的として整備した立体駐車場南側緑地の概要を中心に、中央地区の景観整備、身障者用駐車場のシェルター、バスストップ前の風

除けのデザイン等ターミナル地区全体の景観形成についての取り組みを紹介します。

## 2—ターミナル地区景観形成方針「大阪空港らしさ」

大阪国際空港ターミナル地区の景観形成を考えた場合、誰もが期待するのは「大阪空港らしさ」の創出でありましょう。では一体「大阪空港らしさ」とは、どういったことなのでしょう。

大阪国際空港はまちの真ん中にある空港であるため、数年前までは騒音等の問題から、近隣住民にとって迷惑な施設として捉えられていました。しかしながら近年では、空港の年間利用者1,700万人の内の約3割、実に500万人以上が航空機を利用していないという調査結果が得られて

います。すなわち、本来の空港としての利用に加え、飛行機の見学・ショッピング・レストランでの食事・カルチャーセンターの利用といった商業・レジャー・文化施設として捉えています。このような状況を踏まえ、大阪空港らしい景観形成を図るためには、飛行機に搭乗するといった非日常性に加え、他の空港では見ることのできない地域の顔としての日常性との調和こそが必要不可欠な要素であると考えました。このような切り口から、全体景観の統一や調和、景観的課題の解消といった一般的・物理的な景観形成に加え、地域の潜在的な文化性や特性を情緒的なデザインモチーフとし、ヒューマンスケールのデザインとして具体化させる検討を行ないました。

このような視点で見た時、大阪国際空港が位置する豊中や伊丹といった北摂地域は、日本古来の造園や園芸



写真1—大阪国際空港ターミナル地区の概要



写真2—模型によるターミナル地区の景観検討

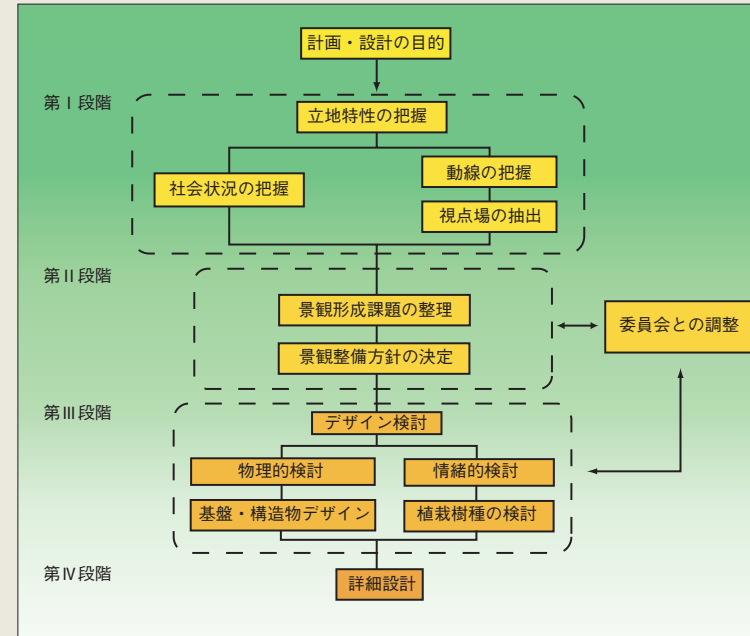


図1—景観デザインの検討プロセス

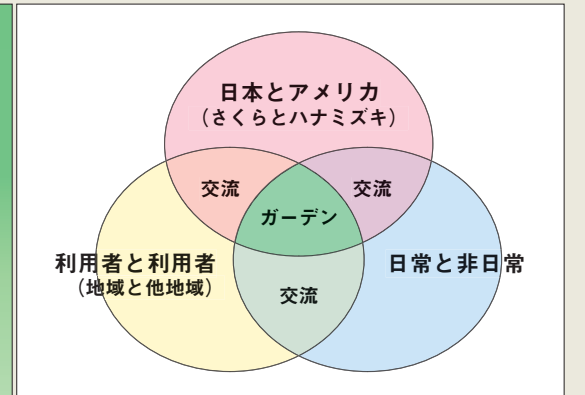


図2—「大阪空港らしさ」創出の概念図

観を構築することができるという方針を導出し、具体的なデザイン検討を行ないました。

の中心地であることに着目しました。

日米友好のシンボルとして80年以上の歳月を経て多くの人々に親しまれ、今やアメリカ有数の観光地となった首都ワシントンD.C.のポトマック河畔の桜並木が伊丹産であることをヒントに、造園材料で象徴される「庭(ガーデン)」というキーワードが、この地域らしさを表現するものと

考えました。このキーワードは、利用する人々をもてなし、その中で交流が生まれるといった大きな概念の中核をなすものとして抽出しました。近隣地域と遠隔地域、日本とアメリカ、日常と非日常、それぞれの利用者の「交流」を表現する「庭」という概念を景観デザインの中心として展開することによって、「大阪空港らしさ」の景

## 3—立体駐車場南側緑地のデザイン

### (1) 物理的景観デザイン

対象地区となる約5,000m<sup>2</sup>の立体駐車場南側緑地を望む重要な視点場としては、特に利用者の多い梅田方面行きのバスストップとモノレール車両からの2つを抽出しました。

バスストップから見た時の景観上の問題点は、モノレールの橋脚が非常に目立つことや、遠景の看板や建



図3—「大阪空港らしさ」を強調した緑地のデザイン





■写真3-緑地のデザイン

■写真4-多彩な植栽



■図4-視点場から見た景観の問題点

建築物の創る景観に一貫性がなく雑然とした印象を受けることです。一方、モノレール車両から見た場合は、約14mの高さのある立体駐車場の存在が目立ち、人工的で固い印象を受けることです。

このような景観の物理的な問題点を改善するためには、図4に示すように、まち側と立体駐車場側の地盤を高く、最大約3mのアンジュレーションを形成し、この部分に植栽を行うことによって、整備後約5年未満の早期においても遮蔽や分節化の効果が期待できるようなデザインとしました。また、バスストップから見た場合、視点場と視対象を結ぶ軸線から植栽する高木の軸線の方向を

ずらすことにより、見た目の緑量を確保するものとした。

#### (2) 情緒的景観デザイン

情緒的・心理的なデザインを行うにあたっては、「庭」というキーワードから「大阪空港らしさ」を表現するような植栽樹種の選定を行いました。日本から贈ったポトマック河畔のサクラと、そのお返しに送られたハナミズキ(花言葉は私の思いを受けて下さい)といった日米交流の史実から、大阪国際空港の「交流」のシンボルと考えました。また「生きている化石植物」と呼ばれていたメタセコイア(アケボノスギ)を、空港の時空を象徴するシンボルとして取り上げ、導入樹種の検討を行いました。

### (3) 景観形成のシミュレーション

実施設計にあたっては、CG手法を用いて景観形成のシミュレーションを行いました。主な視対象が植物であることから、それぞれの視点場から見た景観が季節や成長等により時系列的に大きく変化することを考慮し、短期(2~3年後)・中期(5~7年後)・長期(10年以上経過)の3つのステージに分けた景観をフォトモンタージュ手法により検討しました。これらにより、視点場からの景観形成に対してアンジュレーションの創出は有効なデザイン手法であり、その高さは3m程度が妥当であることがわかりました。特に整備後5年未満の早期の景観では、高木よりはむしろ低木や地被(地上を被う草)類の導入とその配置が重要であることが示唆され、配置計画や樹種の選定に反映させることができました。

## 4—その他の景観デザイン

### (1) 中央地区の景観デザイン

中央地区は南北の通路として、モノレールの駅舎と空港ビルに挟まれた空間にあり、従来から薄暗く閉鎖的な印象を持たれていました(写真7)。そこで、ショッピングモールのイメージも含めた景観形成計画を行いました。デザインにあたっては、ターミナル地区全体の景観形成方針を踏襲しながら、既にオープンしていた屋上緑化施設である展望デッキ「ラ・ソーラ」との一体化を図りました。通路としての機能を確保しながらも飛行機やバスを待つ間の憩いの場として、あたかも「庭」でくつろいでいるような空間を目指して、ウッドデッキや植栽等をデザインしました。

### (2) 身障者用駐車場とバスストップ前のデザイン

身障者用駐車場のシェルターは、既設の施設との調和を図り、かつ非



■図5-視点場からのフォトモンタージュによる時系列的なシミュレーション

日常のデザインを象徴するものとして、幕構造を採用し、今にも空に飛び立つような飛行機や大きな鳥をイメージしたデザインとしました。駐車スペースは、できる限り「庭」のイメージで緑化することとし、コリウス(シソ科の観葉植物)等の導入を図りました。

また、バスストップ前の風除けウォ

## 5—おわりに

大阪国際空港ターミナル地区の景観整備やバリアフリー化の先駆けとして、立体駐車場南側緑地・中央地区・身障者用駐車場等が完成しました。これらの整備は、市街地の中に位置する大阪国際空港の景観形成を、都市の顔づくりとして捉え、「大



■写真5-整備前の中央地区

■写真6-整備後の中央地区



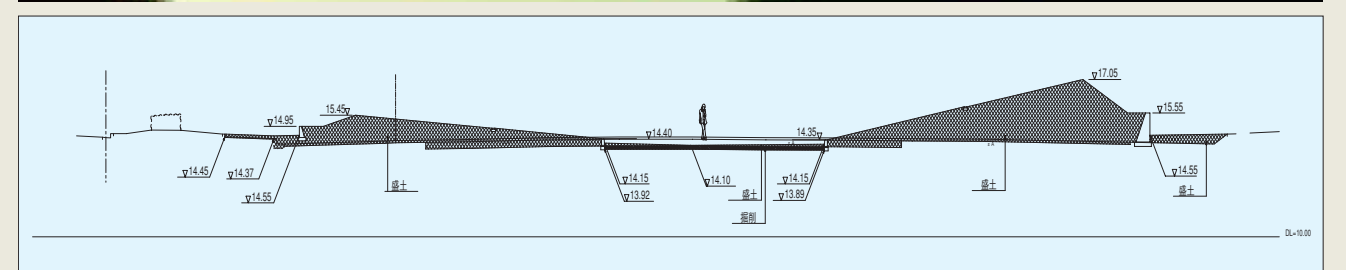
■写真7-身障者用駐車場のシェルター

■写真8-バスストップ前の風除けウォール

阪空港らしい]景観形成を図るべく、いかにして「らしさ」をデザインに結びつけるか努力しました。

また、物理的及び情緒的側面から検討を加えデザインしていったプロセスは、空港といった特殊な場所の景観形成にとどまらず、都市の顔となるべき駅前空間のリノベーション、河川緑地、港湾緑地、都市緑地等の整備に広く応用できると考えています。今回紹介した事例が、今後の美しく魅力あるまちづくりに、少しでも貢献できれば幸いです。

また、物理的及び情緒的側面から検討を加えデザインしていったプロセスは、空港といった特殊な場所の景観形成にとどまらず、都市の顔となるべき駅前空間のリノベーション、河川緑地、港湾緑地、都市緑地等の整備に広く応用できると考えています。今回紹介した事例が、今後の美しく魅力あるまちづくりに、少しでも貢献できれば幸いです。



■図6-アンジュレーションによる景観阻害要因の緩和