

「特殊進化」を遂げた空港ターミナルビルに関する研究 A STUDY ON AIRPORT TERMINAL BUILDING UNDERGOING “ SPECIFIC EVOLUTION ”

建築デザイン分野 川口 昂史
Architectural Design Takafumi KAWAGUCHI

航空を取り巻く環境は急速に変化し、それに伴い空港もまた飛躍的な進化を遂げてきた。従来の空港は、単に機能性や意匠性といった大変狭い視野で論じられてきたため、進化を続ける空港には未だ見ぬ魅力が潜在している。その深層的な魅力を掘り起こし、空港をより創造性豊かなものとして価値づけることが本研究の目的である。空港の特質を「特殊進化」をキーワードに読み解くことで、空港ターミナルビルに潜在する進化の歴史的層性を問い質し、空港デザインの新たな展開を明示した。

As the aviation environment changes rapidly, airports are undergoing evolution dramatically. Airports have been discussed from too narrow point of view of simply functionality or merely aesthetic so far. As a result, airports undergoing evolution still has latent charms. The aim of this study is to find out the latent charms and value the airport as more creative ones. By deciphering the nature of the airport using "special evolution" as a keyword, the layered history of the evolution inherent in the airport terminal building was clarified. Furthermore new development of the airport design was shown.

1. 序論

1-1. 研究背景

空港は驚異的な速度で変化する社会環境に適応し、進化を遂げてきた。その結果として、今日世界中に見られる空港ターミナルビルの空間形態は実に多種多様である（図1）。このような多様性のある空港は、長い歴史の中で自然環境に適応し、進化を遂げてきたまるで生物のような存在であると言える。



図1. 空港ターミナルビルの多様な平面形態¹⁾

そのため本研究では、生物学的に定義される「進化」を基本的な前提とし、多様性のある空港ターミナルビルの特質を探る。ここで言う生物の「進化」とは、「ある個体が周囲の環境に適応するため、累積的に変化する現象」であり、それに対して、空港の「進化」とは、「航空を取り巻く様々な環境に適応するため、累積的に変化する現象」であると言える。つまり、空港は生物と似通った進化を遂げてきたのである。ここでは、そのような生物という側面から見た空港の進化のことを「特殊進化」と呼んでいる（図2）。

特殊進化(Specific Evolution)

進化する過程において、その場所にある固有の環境に対応して変化する事。 「特殊進化」を遂げた空港は、その場所固有の特異な空間形態をもつ。

図2. 「特殊進化」の定義

「特殊進化」の一例を挙げると、福岡空港の国内線ターミナル地域では、ターミナル1、2、3と順に拡張が行われてきたが、ターミナル2と3の間には特異なズレが生じている。これは、航空機の進歩に伴って大型化した航空機を駐機させるため、エプロン（駐機場）を拡張するようにターミナル3を建設したことが要因である（図3）。ここでは、ズレという特異な空間形態の考察を通じて、航空機の進歩という環境要素に対応して進化を遂げたターミナルビルの歴史を知覚することができる。

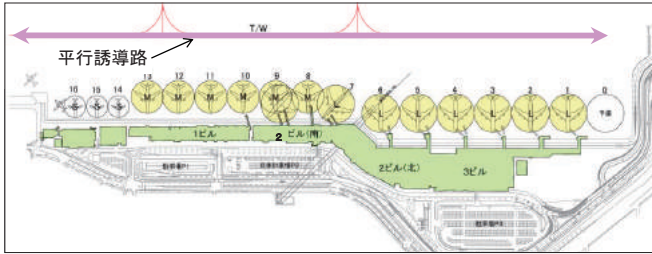


図3. 福岡空港 国内線ターミナル地域²⁾

1-2. 研究目的

本研究の目的は、「特殊進化」を遂げた世界の空港を対象として、その特異な形態の生成要因とその特質を考察し、空港ターミナルビルに内在する進化の歴史性を明らかにすることである。

そこでまず、空港全体計画と空港ターミナル計画の二つに大別し、「特殊進化」の要因を考察する(2章・3章)。次に、「特殊進化」を遂げた空港ターミナルビルの事例を調査・分析し、それらの要因によって生じる空間形態の特質とその歴史性を明らかにする(4章)。更に、「特殊進化」をプロセスによって分類することで、歴史性を内包した空港デザインの今後の展開を明示する(5章)。

1-3. 既往研究

まず本研究では、宮本が提唱するように、建築は常に人間にとっての記憶の器としての側面をもつ³⁾という定立を基本的な前提とする。

そして本研究を進めるに当たり、世界各国の209空港と日本の97空港を網羅し、包括的に記した『世界の空港事典』⁴⁾は、各空港の特徴を多角的に捉える重要な手掛かりとなった。空港ターミナルビルに関する既往研究では、単に機能性や意匠性という限定的な側面から、個々のプロジェクトの優越性や正当性について論じたもの⁵⁾が大多数を占めており、空港の全貌解明には到っていないと言える。

2. 空港全体計画

2-1. 航空機の「身体性」

航空機の「身体性」の歴史的変遷と空港全体計画に与える影響を考察した。ここで言う「身体性」とは、航空機という巨大な機体が持つ物理的かつ機能的な性質のことを意味する。

航空機の進歩を通史的に概観することにより、航空機の「身体性」は総じて向上していると言える。そして、その「身体性」がもたらす影響は、航空機が安全かつ効率的に離着陸するために要求される「空港の施設基準」と「空港周辺の環境条件」の大きく二つに類別することができる。その内、空港全体計画に大きな影響を及ぼす要素は以下の図に集約される(図4)。ここでは、【空港を取り巻く周辺環境】と【航空機の「身体性」がもたらす影響】とが、関わり合う関係にあると言える。

空港の施設基準	空港用地	空港は航空機の運航を支援する多様な施設が一体的に機能する複合体として成立しているため、空港は全体として非常に広大な敷地を要する。
	滑走路長	巨大な航空機が加減速するために必要となる滑走路長は、航空機の大機化に伴い長大化している。滑走路幅も同様に、大型化の影響が見受けられる。
	滑走路の方位	離着陸の際に可能な限り横風を受けないようにするため滑走路の方位は、本来的に風向という気象条件によって定まる。
空港周辺の環境条件	滑走路の本数と配置	一本の滑走路では急増する航空需要を処理しきれない場合、空港処理能力を向上させるため複数の滑走路を有することとなる。滑走路の本数と配置の種類には、「平行滑走路」と「交差滑走路」がある。前者は更に「クロスパラレル滑走路」と「オープンパラレル滑走路」に分類され、後者は「オープンV滑走路」と「インターセクション滑走路」に分類される。「交差滑走路」は基本的に横風対策として計画されるものであるが、航空機の進歩に伴い航空機は横風に強くなったため、横風用滑走路は姿を消しつつある。
	制限表面	空港とその周囲の上空部に一切の障害物を排除した一定の無障害物空間を確保するため、制限表面が設けられている。
	飛行空域	安全な飛行経路を確保するため、高度と広がりに限られた上空の一定範囲を飛行空域として設定している。
	航空機騒音	航空機騒音は空港周辺の生活環境に悪影響を及ぼすため、空港は騒音被害を軽減・解消するべく様々な取り組みが行われている。

図4. 航空機の「身体性」がもたらす影響

2-2. 立地の変遷

空港の立地を通史的に概観することにより、空港を取り巻く周辺環境の空間的な変遷を考察した。

初期の空港は航空機の離着陸を主目的とする飛行場の施設を活用し、拡張することが主流であった。

その後、拡張だけでは充分に対応できない場合には、人口の集中する都市に可能な限り近い位置に空港が新設された。しかし、航空機の騒音問題が深刻化した影響から、空港は都市から遠ざかることとなる。結果として、都市と空港の間には、利便性を向上させるための求心力と、騒音などの環境問題が生み出す遠心力が同時に作用している。不即不離の状態にある都市と空港の関係を如何に昇華するかが、今に至るまで空港計画に要請されている重大な課題となっている。

2-3. 空港に見られる特異な風景

「特殊進化」を遂げた空港全体としての風景について考察した。調査を重ねた結果、特異な風景は、【空港を取り巻く周辺環境】と【航空機の「身体性」がもたらす影響】との関わり合いによって生じており、周辺環境別に大きく三つに類別することができる。以上の認識を踏まえた上で、以下のカテゴリーに基づき特異な風景を考察した(図5)。

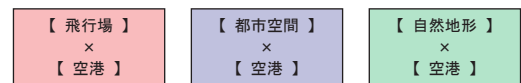


図5. 空港に見られる特異な風景の要件

2-3-1. 飛行場 × 空港

飛行場を公共用へと転用した多くの空港で、飛行場時代の痕跡を確認することができる。これは航空機の進歩に伴って滑走路などの施設基準が大きく変化することが主な要因である。

ヒースロー空港 [イギリス・ロンドン] では、航空機の大機化に伴って、飛行場時代の異なる複数の滑走路が誘導路に転用されている(図6)。

2-3-2. 都市空間 × 空港

都市近郊に位置する空港では、人々の生活のための都市空間と航空機の離発着のための空港施設が相互に作用することによって、特異な風景が生じている。

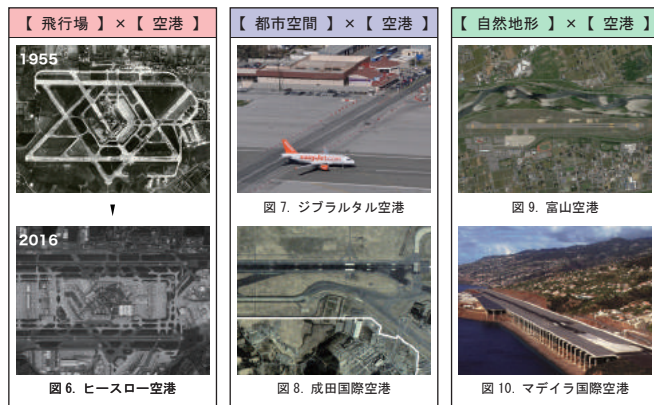
スペインの国境付近に位置するジブラルタル国際空港 [イギリス・ジブラルタル] では、その国境を跨ぐ

道路が滑走路を貫通するように交差している（図7）。成田国際空港では、空港敷地内に民有地がある影響から、誘導路が「へ」の字に屈曲している（図8）。

2-3-3. 自然地形 × 空港

自然地形の形態を継承したものと、空港の機能性に特化した形態が存在する。厳しい条件の地形に即して空港という人工的な形態を如何に適応させるかが計画上の重大な課題であったと言える。

富山空港では、神通川の河川敷に滑走路を設置している（図9）。マデイラ国際空港[ポルトガル・フンシャル]では、険しい崖を克服するために設けられた橋桁の上に滑走路が建設されている（図10）。



2-4. 小結

空港全体計画における「特殊進化」の要因は【空港を取り巻く周辺環境】と【航空機の「身体性」がもたらす影響】との関わり合いであると言える。また、その関わり合いによって生じた特異な風景は、大小様々な数多くの空港で見受けられた。

3. 空港ターミナル計画

3-1. 人と航空機のインターフェイス

ターミナルビルは小さな人間と巨大な航空機の橋渡しをする空間であり、「人と航空機のインターフェイス」とも規定できる。余りにも掛け離れた人と航空機のモジュールの違いこそが、ターミナル計画における最大の課題である。また、人と航空機の出会いを取り持つターミナルビルには、両者が出会う接触面、つまりインターフェイスが明確に現象している（図11）。

ここで、建築におけるインターフェイスの在り方を事例に基づき考察すると、京都府与謝郡伊根町における漁村の風景（図12）では、漁業という生活の一部に対して漁民が平等にアクセスできるよう「人と舟の経済的インターフェイス」を考慮することで、漁村の風景が構成されている⁶⁾。伊根の漁村風景のようにインターフェイスとして機能する建築や風景などの空間形態は、ある目的に対応したインターフェイスを考慮することによって決定している。

つまり、インターフェイスが明確に現象している空

港ターミナルビルに関して言えば、その空間形態を決定する要因は、明快な旅客動線を確保しつつ、航空機の駐機数を最大化させるという目的に対応した、人と航空機のインターフェイスにあると言える。

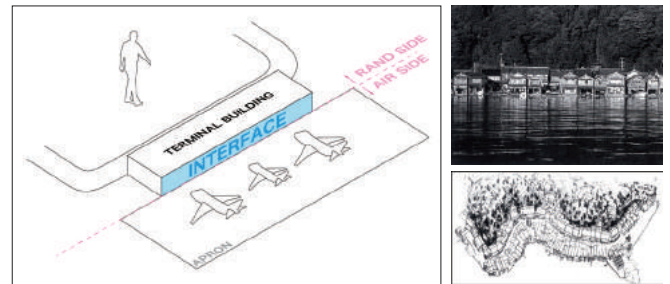


図11. 人と航空機のインターフェイス

図12. 伊根の漁村風景⁶⁾

3-2. ターミナルコンセプト

人と航空機のインターフェイスは、エプロンとターミナルビルを一体的に組み合わせたターミナルコンセプトとして、今日まで様々なプロトタイプが考案されてきた。ターミナルコンセプトとは、航空需要の急増に伴うターミナルビルの無用な拡大を防ぎ、旅客の歩行移動距離を一定限度以下に抑えるために生まれた概念である。これにより、人のアクティビティと航空機の操作性・駐機数を相互的に考慮した空間形態のターミナルビルが次々と建設された。

そのターミナルコンセプトを通史的に概観することにより、そのプロトタイプが如何に発生し、如何にしてその制約を越えようとしたのかという進化の変遷は、以下に示す系統図に集約される（図13）。

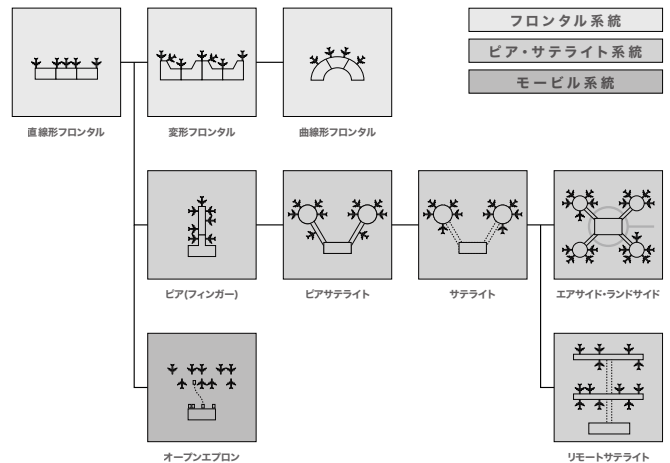


図13. ターミナルコンセプトの系統図

ターミナルコンセプトの概要（図14）と世界の空港の現状を考慮すると、これらのターミナルコンセプトの中でも、曲線形フロントルや円形のサテライトなど、ターミナルビルの拡張性に乏しいものは、時代の変遷とともにその姿を消しつつある。その一方、ピアやリモートサテライトなど、拡張性が高く限られた用地内で様々な形態に変化可能な方式については、今日数多くの空港で取り入れられている。つまり、ターミナルコンセプトは、ターミナルビルの拡張性に重点を置いて試行錯誤が繰り返されてきたことが伺える。

ターミナルコンセプト	概要	利点	欠点	
フロンタル系統	直線形フロンタル	単純ユニットを単に横に長く拡張させた形。	ターミナルの形がシンプルなため、旅客の方向性が分かりやすい。	航空機の駐機数を増やせばその分、旅客の移動距離が長くなる。
	変形フロンタル	直線形フロンタルターミナルのエアサイド側を変形させた形。	旅客の方向性が分かりやすい。拡張性があり、航空機の駐機数が増加した。	航空機の駐機数を増やせば、旅客の移動距離が長くなる。
	曲線形フロンタル	直線形フロンタルターミナルのエアサイド側を曲線状に湾曲させた形。	旅客の最短歩行距離を確保しながら、航空機の駐機数を増加できた。	乗り継ぎ旅客の移動距離が非常に長くなる。拡張性に乏しい。
ピア・サテライト系統	ピア(フィンガー)	ターミナルビルの機能を「本館」と航空機乗降機能を特化した「ピア」に分離した形。	より少ない施設で航空機の駐機数を最大化できる。拡張性が非常に高い。	旅客動線の方向性が分かりにくい。拡張により航空機の接続性が低下する。
	ピアサテライト	本館から伸びるピア形のコンコースの先端に円形のアトリウムサテライトを持ち、その周囲に航空機が駐機する形。	拡張による旅客の移動距離拡大を防ぎつつ、航空機の駐機数を増やせる。	円形サテライトの場合は、拡張性に乏しい。
	サテライト	サテライトと本館を接続する通路部分を地下に移動した形。	駐機場における航空機の機動性が向上した。	円形サテライトの場合は、拡張性に乏しい。
	リモートサテライト	複数のサテライトを並列配置した形。本館とサテライトの間は旅客移動システムで結ばれた。	拡張性が高い。本館をコンパクトにできる。航空機の機動性が向上した。	乗り継ぎ旅客の移動距離が長く、また利用ゲートにアクセスしにくい。
モバイル系統	エアサイド・ランドサイド	「航空機の取扱施設(エアサイド施設)」と「旅客・地上交通の取扱施設(ランドサイド施設)」を物理的に分離した形。	処理機能を二分することで、柔軟性があり、拡張性が高い。	乗り継ぎ旅客の移動距離が長くなる。
	モバイルラウンジ	「多数のスポット」と「旅客ターミナルビル」をお互いに離して配置し、その間をモバイルラウンジと呼ぶ「動く搭乗待合室」で移動し、昇降機で航空機搭乗口に直結する形。	旅客の歩行動線が短い。航空需要の増加には、モバイルラウンジの台数を追加するだけで良い。	モバイルラウンジのメンテナンスと運用コストの増加。頻繁にモバイルラウンジの運搬した。

図 14. ターミナルコンセプトの概要

3-3. 小結

人と航空機のインターフェイスの最適解を実証的に模索し続ける中で進化を遂げてきたターミナルビルでは、航空需要の急増に応じた拡張性が重要な課題であった。拡張に当たっては、社会の要請に迅速に対応し、限られた用地内を有効活用することが求められ、その際にターミナルビルは当初の計画と異なる空間形態へと進化を遂げた可能性が考えられる。つまり、空港ターミナル計画における「特殊進化」の要因は、ターミナルビルの拡張性であると言える。

4. 事例研究

4-1. 調査と分析の方法

調査方法に関して、まず世界の空港計画の基準となる ICAO Annex 14 などを参照し、ターミナルビルが本来志向する基本的な計画を確認した。その後、そのような本来の計画から逸脱しているターミナルビルの空間形態を設計資料や航空写真などから収集し、その生成要因や形態のもつ特質を読み解く作業へと移行した。これにより、特異なターミナルビルの中でも「特殊進化」を遂げた空港に相応しいものを厳選することに繋がった。

調査を重ねた結果、「特殊進化」を遂げた空港ターミナルビルの空間形態は、その生成要因によって三つのプロトタイプに分類することができる(図 15)。

分析方法に関して、2章「空港全体計画」と3章「空港ターミナル計画」で確認した「特殊進化」の要因から【環境型】【拡張型】【環境型 × 拡張型】それぞれのターミナルビル事例について詳細に分析を行った。

【環境型】	空港に見られる特異な風景を生じる要件である空港を取り巻く周辺環境が、ターミナルビル計画に作用することによって生じる特異な空間形態のこと。
【拡張型】	人と航空機のインターフェイスであるターミナルビルが拡張する際、本来のターミナル計画の秩序が乱れることによって生じる特異な空間形態のこと。
【環境型 × 拡張型】	上記の二つの「特殊進化」が同時に進行することにより、複合的に生じる特異な空間形態のこと。

図 15. 生成要因による「特殊進化」の特性分類

4-2. 環境型

【環境型】では、空港を取り巻く周辺環境がターミナルビルに作用することによって特異な空間形態が生じている。ここでは、空港を取り巻く地域の歴史がターミナルビルとして顕在化していると言える。

4-2-1. 堤防 × 搭乗橋

富山空港では、滑走路とエプロンが河川敷に位置する一方、ターミナルビルや駐車場などの工作物については、本来の河川の機能を阻害しないよう河川敷の外に設置されている。そのため、エプロンとターミナルビルの間には河川堤防があり、搭乗橋はその堤防を跨ぐように設計されている(図 16)。

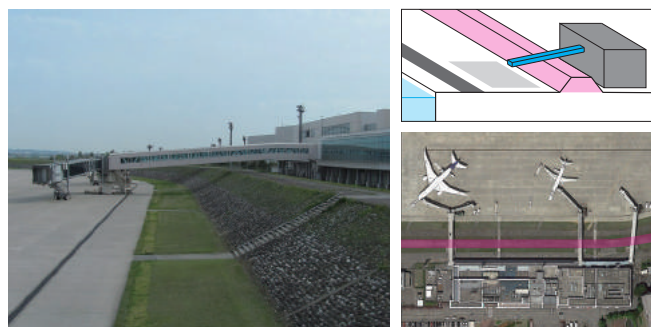


図 16. 堤防 × 搭乗橋 [富山空港]

4-2-2. 交通機関 × 滑走路

ジブラルタル国際空港では、道路と滑走路が交差している影響からターミナルビルのエアサイドとカーブサイドが直交方向に位置している。そのような状況下、ターミナルビルの運営に必要な諸施設のための空間距離を確保するため、旅客動線は直線的に結ぶのではなく、遠回りするように計画されている(図 17)。

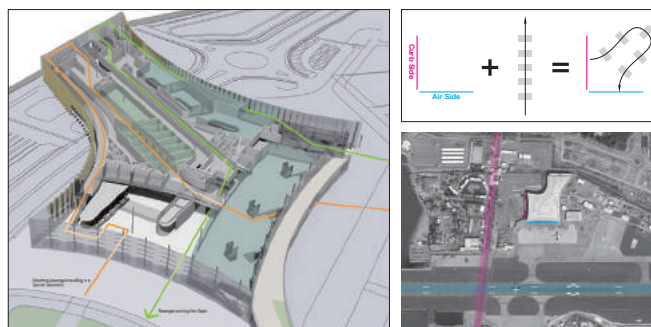


図 17. 交通機関 × 滑走路 [ジブラルタル国際空港]

4-3. 拡張型

【拡張型】では、拡張の際に本来のターミナル計画の秩序が乱れることによって特異な風景が生じている。ここでは、拡張によって人と航空機の歴史がターミナルビルとして顕在化していると言える。

4-3-1. ピア+ピア

アムステルダム・スキポール空港 [オランダ・アムステルダム]では、方位の異なる滑走路に従ってターミナルビルが拡張した際に生じた不整形な土地に、スキポール・プラザという空港と都市の交通結節点を新設している。これにより、都市空港間のアクセスは大

幅に向上した。また、単一ターミナル思想に基づいた拡張方式を採用することで、旅客動線の方向性が明確となっている（図 18）。

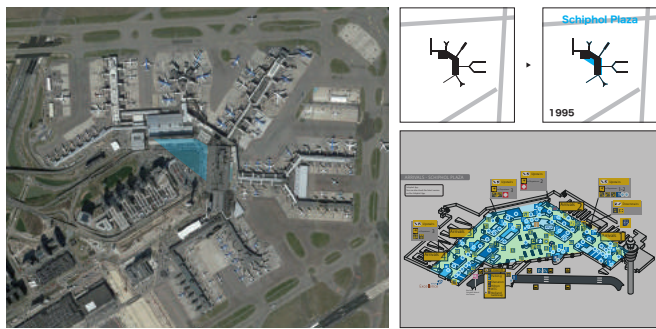


図 18. ピア+ピア [アムステルダム・スキポール空港]

4-3-2. 曲線形フロントル+直線形フロントル

新千歳空港では、拡張のための用地を事前に確保しているにも関わらず、それを無視するかのよう拡張に踏み切っている。曲線形フロントル方式は拡張性に乏しく増設には不向きであったため、現在の国内線ターミナルとは反対向きの 300m 離れた位置に直線形フロントル方式の国際線ターミナルが設けられた。その後、分散されたターミナルの機能を連結する長大な連絡施設が建設されることとなった（図 19）。

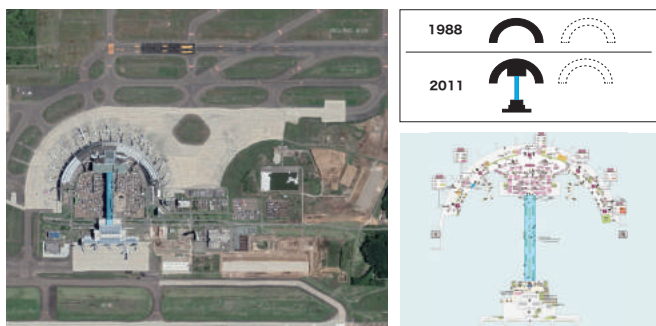


図 19. 曲線形フロントル+直線形フロントル [新千歳空港]

4-4. 環境型 × 拡張型

世界の主要空港では、様々な社会的な要求に応じて常態的に空港を拡張する必要がある。また、大規模な空港ほど多くの周辺環境を包括的に考慮する必要がある。そのため、主要な大規模空港では、「特殊進化」が常態化していると言える。それにより【環境型 × 拡張型】では、同空港内に数多くの「特殊進化」の痕跡を見出すことができる。ここでは、その地域の歴史、そして人と航空機の歴史という二つの進化の歴史性がターミナルビルとして顕在化していると言える。

4-4-1. 民有地 × (ピアサテライト+ピア)

成田国際空港では、建設反対派による土地買収問題の痕跡が各所に見られる。ターミナル 1 は建設反対派が建てた団結小屋を避けるようなかたちで 1970 年に着工を開始した。その後、航空需要の急増や航空機の大規模化に伴ってターミナルビルの拡張が求められ、南ウイングでは円形サテライトが廃止され、直線形のピア方式が採用された。拡張に際しては、土地買収問題に

よって建設されなかった C 滑走路の軸線をターミナルビル設計に取り込んでいる（図 20）。

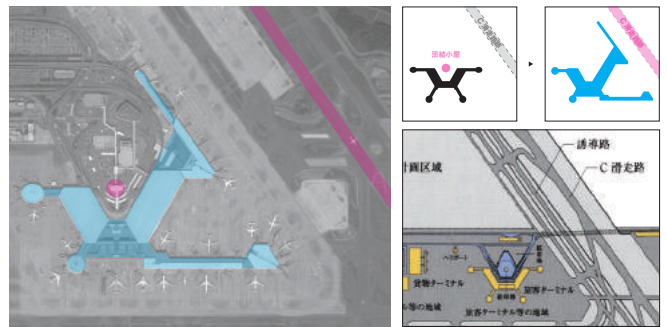


図 20. 民有地 × (ピアサテライト+ピア) [成田国際空港]

4-4-2. 飛行場 × (ピア+ピア)

ヒースロー空港では、飛行場時代の方位の異なる複数の滑走路を大型化した航空機の運用効率を高めるための誘導路に転用、または延長することで現在も滑走路として活用しているが、このような飛行場時代の影響は、ターミナルビルにおいても見受けられる。航空需要の急増に伴って次々にターミナルビルが建設されたが、これらは飛行場時代の複数の滑走路グリッドに従っており、結果として、中央に密集したターミナル群では、旅客動線の方向性が複雑化している。（図 21）。

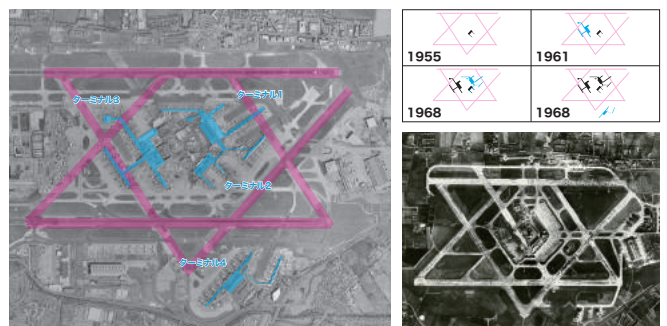


図 21. 飛行場 × (ピア+ピア) [ヒースロー空港]

4-5. 小結

「特殊進化」を遂げた空港ターミナルビルとして顕在化する進化の歴史性とは、その地域の歴史、そして人と航空機の歴史であると言える。また、両方の歴史を内包する【環境型 × 拡張型】では、「特殊進化」が常態化しつつあり、その空間形態からは進化を遂げた空港の歴史的な重層性を知覚することができる。

5. 考察・「特殊進化」のプロトタイプ

5-1. 「特殊進化」のプロセス

4章「事例研究」の結果から、「特殊進化」を遂げたターミナルビルには、異なるプロセスが存在していると考えられる。そこで「特殊進化」が常態化している【環境型 × 拡張型】を対象とし、そのプロセスについて比較検討した。その結果、ヒースロー空港における「特殊進化」では、飛行場時代という環境要素を単純に複合させているのに対し、成田国際空港では、用地買収問題という環境要素をターミナルビルの新たなデザイ

ンとして適切に流用していると言える（図 22）。

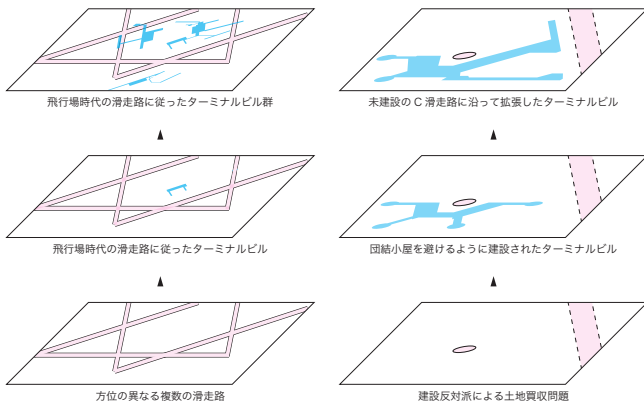


図 22. ヒースロー空港（左）・成田国際空港（右）における特殊進化のプロセス

以上より、「特殊進化」はプロセスによって、【単純複合】と【アプロプリエイト】という二つのプロトタイプに大別することができる（図 23）。既存の環境要素を【単純複合】させるプロセスに対して、【アプロプリエイト^{註1)}】する空港ターミナルビルの「特殊進化」は、極めて高尚なプロセスであり、止揚的なデザイン手法であると言える。

【単純複合】	進化の過程において、その場所にある固有の環境に対して受動的に変化しており、ここでは、既存の環境要素を単純に複合させている。
【アプロプリエイト】	進化の過程において、その場所にある固有の環境に対して能動的に変化しており、ここでは、既存の環境要素を適切に流用している。

図 23. プロセスによる「特殊進化」の特性分類

5-2. エアロポリス

エアロポリス^{註2)}を舞台に、「特殊進化」する空港の展開を考察した。世界が一体化し、多方面において世界各地の相互依存・相互関係が大変強固なものとなった現代において、首都圏をはじめとする空港では都市化が大きく進行している。

エアロポリスにおける「特殊進化」の今後の展開に関して、まず【単純複合】するヒースロー空港では、その空港にしかない特異な空間形態のターミナルビルは開発によって排除され、新しく空港がつくり直されていくことが伺える。これは、【単純複合】によって生じたターミナルビルが、空港の運営面において悪影響を及ぼしていることが大きな要因である（図 24）。

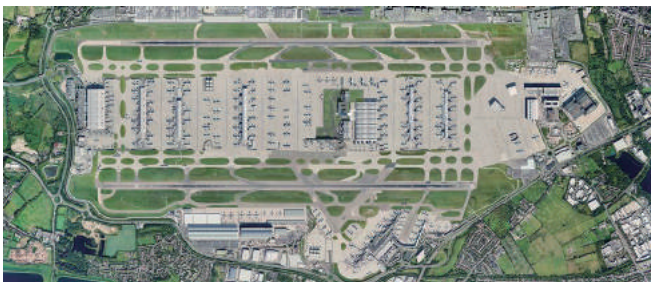


図 24. ヒースロー空港の将来計画⁷⁾

それに対して、【アプロプリエイト】する成田国際空港では、従来の進化のプロセスと同様、既に存在する環境要素を新たな空港のデザインとして適用するこ

とで、都市化に対応しつつ、歴史の重層性を更に高めた空港へと進化していくことが伺える（図 25）。

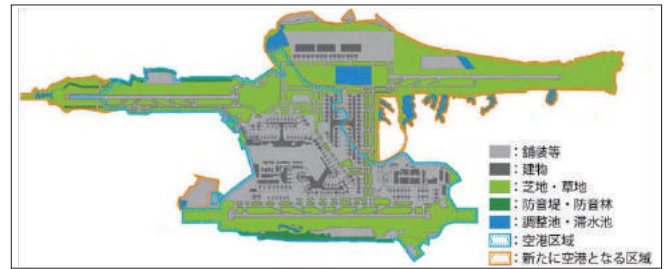


図 25. 成田国際空港の将来計画⁸⁾

5-3. 小結

「特殊進化」のプロトタイプは、要因（Factor）とプロセス（Process）によってカテゴリ化され、以下の図に集約される（図 26）。そして、「特殊進化」の中でも【アプロプリエイト】に関しては、進化の歴史性を内包しつつ、都市化に適応できる点において、最良のデザインプロセスであると言える。

		FACTOR		
		【環境型】	【拡張型】	【環境型×拡張型】
PROCESS	【単純複合】	シブアルタル国際空港	新千歳空港	ヒースロー空港
	【アプロプリエイト】	富山空港	アムステルダム・スキポール空港	成田国際空港

図 26. 「特殊進化」のプロトタイプ

6. 結論

本研究では、「特殊進化」を遂げた空港ターミナルビルが内包する進化の歴史性とは、その地域の歴史、そして人と航空機の歴史であることを明らかにした。ここでは、「特殊進化」という側面からの分析によって、空港を利用する多くの人々が、進化の歴史性を知覚できるようになり、これまで語られてこなかった空港の価値を見出すに当たって、重要な指針を示した。

また、「特殊進化」の中でも【アプロプリエイト】する空港は、進化の歴史性を顕在化させる空港デザインとして最も有効なデザインプロセスであると位置づけた。ここでは、「特殊進化」という概念を空港デザインに応用することで、進化の歴史的層性を演出する空港デザインの今後の展開を示した。

空港は進化の歴史性を内包する生きた都市構成物として、更なる高みへと「特殊進化」を遂げるであろう。

註記

註1) 「アプロプリエイト」とは、建築史・建築批評家の五十嵐太郎が1990年代の若手建築家の態度を表す概念として用いた言葉であり、「適切な、ふさわしい」、または「流用する」という意味をもつ。

五十嵐太郎 (2001) 「アプロプリエイトする若手建築家」『GA JAPAN』No.49, A.D.A.EDITA Tokyo. 参照

註2) 「エアロポリス (Aeropolis)」とは、「航空」を意味する接頭辞「Aero-」と、「大都市」を意味する「Metropolis」を併せた造語である。

参考文献

- 1) 安藤直美・種田元晴 (2008) 「多様な建築平面の形態特性に関する考察」 p.88, 図学研究.
- 2) 国土交通省 九州地方整備局 (2016) 「国内線旅客ターミナル地域再編事業について」資料 4, (PDF).
- 3) 宮本佳明 (2007) 『環境ノイズを読み、風景をつくる。』彰国社.
- 4) 岩見宣治・唯野邦男・修士清志 (2018) 『世界の空港事典』成山堂書店.
- 5) 長谷川愛子編 (1994) 『SD 特集 シティ・ターミナルの空港建築』No.362, 1994年11月号, 鹿島出版会.
- 6) 中谷礼二 (2004) 「セグメンタルネス 事物転用のかたち」『10+1』No.37, pp.14-15, INAX 出版.
- 7) Heathrow Making every journey better (2013) 「Transforming Heathrow」 (PDF).
- 8) 国土交通省 (2014) 「(別紙 3) 首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ 参考資料」 (PDF).