

新北九州空港連絡橋は、海上空港である新北九州空港と苅田町の新松山埋立地を結ぶ連絡橋で、空港は2006年春開港予定、それに先立ち連絡橋は2005年秋完成予定である。この連絡橋はその長さ約2kmに及び、海上橋としては九州一の規模となる。

福岡県、北九州市、苅田町が事業主体で建設される運びとなった折、その規模の大きさ、海上橋という建設条件の難しさを鑑み、技術専門委員会が立ち上げられた。構造、耐風、耐震、コンクリート、景観など専門家である大学の先生方を中心とするこの委員会組織は、平成4年に設立され、施工が始まった後には設計施工委員会と名を改めて、13年目を迎えた現在も継続している。

その委員会組織下の分科会の一つが景観部会(初期の名称は景観分科会)である。平成16年9月までに通算41回行われたこの会議では、橋梁全体のデザインを決めていくための現地景観分析、様々な案の作成とシミュレーションを行いつつ景観ガイドプランを平成6年に作成し、その後約10年の間、そのガイドプランに従いながら細部のデザインにまで検討を積み重ねてきた。部会長は九州大学の竹下輝和教授、部会員は前期に大分大学の佐藤誠治教授、後期に九州大学の樋口明彦助教授と有馬隆文助教授で構成された。この間実務をオリエンタルコンサルタツの児玉隆昌氏が担当、筆者がデザインを受け持った。

41回の部会はその回においても、デザインに関する大局的かつ緻密な議論が展開された。本稿では結果だけでなくそのプロセスを、特に重要な部分を取り上げ紹介したい。

1. デザイン検討の方法

この委員会および分科会における検討の方式は、決して事務局案を承認するだけの形式的なものではなく、委員自らが各分科会で実験や検討を行って委員会に報告し、忌憚無い議論を重ねて行くというものであった。景観部会もまた、この精神でこれまで進められてきた。従ってデザイナーが提案するデザインを、景観部会は常にバックアップしながらも厳しい目をもって見据え、検討課題を明らかにし、

再度出された改良案について吟味を加えるというサイクルが一貫して行われた。また委員会は技術本位に傾かず当初から景観デザインをも重要視してきたこともあり、景観部会からの提案は、時に斬新すぎると見なされる局面もあったが、常に構造やその他の分野の専門委員から技術的サポートを受けることができるという体制に恵まれた。

2. 景観ガイドプラン

この橋は茫洋とした苅田沖に、陸域の山稜と海域のいくつかの小島が見渡せる大景観に位置する。主なデザイン条件としては、「取り立てて目印がある景色ではないこと」、「空港へのアプローチは橋手前の陸上部も含めて5kmに渡って直線で単調な道程であること」、また「空港に近接するため空域制限を受け、高さが押さえられていること」、そして「航路確保のため中央部に長いスパンを持つ橋梁(この部分を主橋と呼ぶ)を取り入れること」であった。

景観部会は、陸から海を越えて空へ旅立つ経験にこの橋がシークエンスの核として変化を与えることを重要と考えた。また空への玄関口である空港と大地を繋ぐ役割と、大景観における山稜や小島のアーチのラインとの調和という観点から、主橋部の構造はアーチを提案した。そして歩道が設置されるこの橋梁に、車利用者だけでなく歩行者にいかなるアメニティ性を提供できるかに配慮するとともに、高さ制限など限られたデザイン領域のなかでの橋のシンボル性をどう高めるかが課題であった。直線でアプローチするため走行中は橋の側面が見えない。正面性が弱く、それをいかにカバーするかも課題として常に意識した。以上を取りまとめたのが「景観ガイドプラン」である。

3. 主橋部のデザインー立体的なアーチ

主橋と呼ぶ中央部にどんな橋梁形式を採用するかが、まず委員会の大きな検討事項であった。景観部会からは2本のアーチを組み合わせる案を提案した。その案はいくつものデザインに発展し、いずれも「正面性の弱さをカバーする立体的なデザイン」「橋を渡って空港島に辿りつくという体験を演出す