

新建築

the japan architect:1985

1



法規がつくる歴史性・風土性

もうひとつのNY, NY.

渡辺治



わたなべ・おさむ/1959年札幌生まれ/
1983年北海道大学建築学科卒業 現在阿
大学院在籍

今回は、1ヵ月半というニューヨークでの滞在期間中、施工者、学生、事務所、市役所、AIAと同時期に関わりを持つ機会にめぐまれた。ここでは私が部屋を借りていたフォレスト・ヒルズ・ガーデンという特異形態を持ち続ける住宅地、およびマンハッタン地区のビルにまつわる法規的な話をすることにする。

□フォレスト・ヒルズ・ガーデン(以下F.H.G.)
ニューヨーク市では19世紀末から20世紀初頭にかけて、ディア・アルヴォードのコミュニティプランを組み込んだプロスペクト・パーク・サウスのハウジング計画が引き金となり、大規模な住宅開発事業が盛んであった。F.H.G. はやはりその時代に計画されたもので、ラッセル・セイジ財団が投資しフレデリック・ロウ・オルムステッド(セントラルパークの計画者)を全体計画、Grosvenor Atterburyを建築の設計に起用している。

ここで重要なのは、この街が建設された当時の姿を保ち続けていることである。そのために住民は、F.H.G. コーポレーションという自治体組織を結社し、建築、その他に関する規則を設定している。この自治体組織は、東京の田園調布にも似たものがある。ただF.H.G. の場合その規則は、建築的行為にまで及んでおり、かつ、かなりの強制力があるところが田園調布のそれとは異なっている点である。建築的行為は、新築、補修を中心に、屋根の素材、色彩など、14項目で指導され、どんな建築行為に対しても、事前にコーポレーションの調査、認可が義務づけられ、街にとって重要なものに関しては、その都度、委員会が設置され討議にかけられるという念の入れ方である。

街には学校、教会、運動施設、アパート、公園、駅、ホテルなども含まれている。住宅はいくつかのプロタイプが用意されており、それらを手本にして設計するように指導されている。デザインはイギリスのチューダー様式で統一され、駅の広場もそのスタイルのホテルで囲まれており、そこから通り抜け可能な道路が数本出ている。他の道は一方通行を多用し、車が環境を悪化させるのを防いでいる。ガレージ・物置などは、道路から見えぬよう設置されており、また、



フォレスト・ヒルズ・ガーデンの住宅

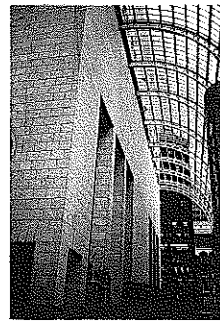
家の前庭には芝のみしか許されず、歩道の芝と連続させ歩道があたかも公園の遊歩道的な構成をなす。加えて詳細な高さ、容積率の規定などがあり、その計画は多岐に渡っている。

さらに特筆すべきことは、建設された当初のみがよい街であるだけでなく、永続的に保存されつつ徐々によい街が形成されている事実であろう。日本の場合、これだけの規制、計画プロセスの適用に対しての住民のコンセンサスを得るのは至難の業である。逆に、黒人が街に住むようになれば、その瞬間から街が廃墟へと向かってしまうアメリカでこそ、住民の受け入れにまで及ぶ厳しい規制は、必要とされてきたものであるゆえ、その存在価値に疑いが持たれなかったという見方もできるのではある。とにかく、ここには住宅地計画のある理想郷が現に存在している。

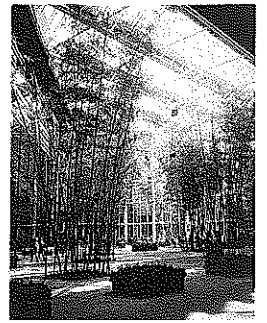
□マンハッタン地区の規制

最近わが国ではポケットパーク(公開空地)をつくろうという動きが高まっている。しかし、当のニューヨークでは現在、ほとんどポケットパークはつくられてはいない。というのも、ある場所に出来たポケットパークのために、基本的に1階が商店、上階が事務所という構成であった街並みがそこでとぎれ、先に人が行かなくなり、先の地区の性格が変化してしまったというのがその見直しの発端であるようだ。その結果、公開空地の解釈の枠が広げられ、インドアガーデンにもボーナス(容積率割増し)が与えられるようになった。しかもポケットパークの場合、建物占有面積が敷地の25%の場合で18倍の容積が与えられるのに対し、インドアの場合には21.6倍の容積率がもらえるようになり、結果的に街路に開放性を守るという意味での規制に圧力を加えた上、最近道路面のほとんどに壁を立ち上げねばならないという指定もされたようである。トランプタワーやIBMビルのインドアガーデンはそのような経緯で、できているのである。

マンハッタン地区のビルに関する規制は、以上の公開空地に関する規制に到達する以前、前面の道路幅による高さの制限、セットバックの指定、タワー部分の建築面積の制限(1916年)か



ATTビル



IBMビルのインドアガーデン

らはじまり、スカイラインの規制(1961年)へと移行してきた歴史がある。現在は、道路面に接する壁を立ち上げること、その上部は、エクスポーネンシャルカーブでセットバックさせる。

(そうすると道路からの圧迫感が減るという理論による)。その上、高さや容積率の規制が加わっている。しかしアメリカの場合、それらをクリアしても、市当局およびその都度結成される委員会が承認しなければ決して計画中のビルは陽の目を見ないことになる。ところが逆に、少々法規に合致していなくとも、他に公共に貢献する部分があれば建つ場合もある。たとえば、ATTビルなどは道路面に接してかなりの壁面が立ち上がっているわけだが、1階が公共に公開されているのと、後部が公開空地的空間となっていることで斜線制限に特別許可が与えられている。

つまり、彼らにとって法規は、日本のようにクリアさえしていれば何でも建てられる、いわゆる“ザル法”ではなく、より良好な建物を建てるための、ひとつの目安であるとも考えることもできる。

また、ビルは法規により形が大きく制限されているため、法規の歴史を知っているのみで、街を歩いていてビルの形式のみで大体その建設年代が解ってしまうのも、ここマンハッタンの特徴なのだろう。法規を調べながら街を見、人と接していると、その法規にも歴史性・風土性が読み取れるのである。そこ人間の特質、歴史の中で育ってきた建築プロセス、法規は確実に根づいている。どうも、日本に帰って、日本の建物が宙にでも浮いて見えたといい過ぎだろうか。



フォレスト・ヒルズ・ガーデン