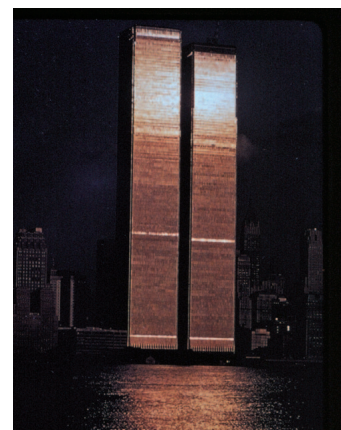


太平洋戦争が終わる頃、中学が終わって次に進むという年齢だったのですが、自分で図面を書いて、それをもとに模型飛行機をつくり、飛ばすことに興味をもっていました。いずれは飛行機の設計をと考えていたのですが、戦争が終わってから日本で飛行機をつくるのが禁じられましたから、ならば、建築が一番近いというのは当時から頭にありました。慶応の予科から大学に進むときに、当時は慶応大学には建築が無かったので、受験してでも行こうということで東京大学に入りました。



1975-2001 ワールド・トレード・センター

2001年の9月11日、私は、設計中だったセントルイス・ワシントン大学サム・フォックス視覚芸術学部の打ち合せのため、セントルイスに滞在していました。会議の途中、ニューヨークのWTC（ワールド・トレード・センター）の北棟に飛行機が衝突との報告があり、次に南棟にも衝突したと知ら

その後、実際に、タワー4のデザイナーに指名されることになり、さらに、

模型飛行機の設計に熱中した

中学時代と建築への志望変更

りました。卒業したあとも短期間、丹下研にお世話になり、1952年の秋にアメリカ留学に出発しました。当時、戦火にみまわれなかったこともあ

り、アメリカはとても勢いがありました。ヨーロッパの多くの優秀な建築家もアメリカへ移住した人が沢山います。それから数年間、学生や事務所につとめたりと、あとはワシントン大学、ハーバード大学と、学生に教えている期間も多かったように思います。そして65年に東京に帰ってきて事務所を開き、来年で50周年になります。

せが入ったところで会議は中止になりました。そのあと、シカゴ経由で日本に帰国するのに4日間かかったことは、今でも鮮明に覚えています。それから、ダニエル・リベスキンドによるWTCの再建計画が発表されていくのですが、当初は、その経過には興味があっても、建築家として、歴史、社会的にこの事件をどう考えるかといったことへの関心は薄かったと思います。しかし、2003年の初め、崩壊したWTCの権利所有者のアドバイザーから、リベスキンドのマスタープランで提案されている超高層オフィスパネル群のひとつのデザインを担当しないかという趣旨のファクスが届きました。そして、承諾してくれるなら、他の選ばれた設計者とともに、指定した日にニューヨークのプレスリリースに参加してほしいという要請でした。

いかにして、いまの時代にあった
人が喜んでくれる建築をつくるのか



メモリアルパークより見上げた
4ワールド・トレード・センター



楨 文彦

Fumihiko MAKI

ニューヨークの9.11跡地の再建計画で初めて建った
タワー4の建築家である楨氏が語る、
建築の永遠の課題とは？

COM Vol.28



CONTENTS

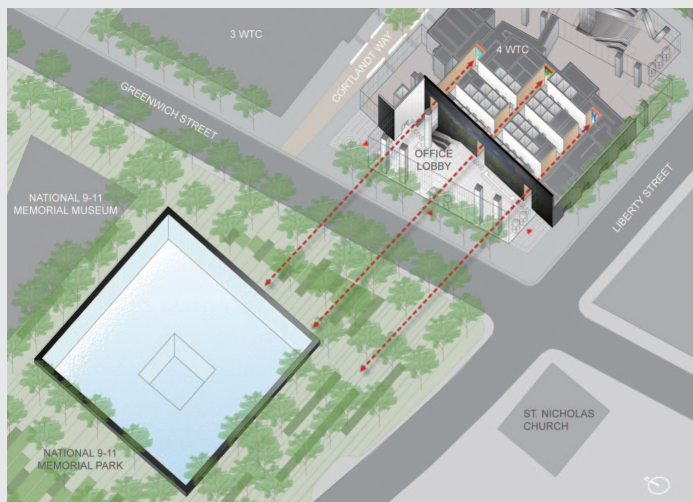
- Front Line ■ 建築家インタビュー **楨 文彦** 2
- News Topics ■ ニューストピックス
電気自動車充電システムと、
自動2輪駐車ホルダー搭載の
最新事例 7
- Replace ■ リブレース事例
リウボウ松尾パーキング 8
- Arrangement ■ 納入事例
トヨタレンタリース大阪 9
- Arrangement ■ 納入事例
資生堂銀座ビル 10
- Arrangement ■ 納入事例
日土地虎ノ門ビル 12
- Arrangement ■ 納入事例
加賀電子本社ビル 14
- Arrangement ■ 納入事例
PMO田町ビル 15
- Information ■ COMプレゼント 16



ロックフェラー・センターよりマンハッタン南方を望む



黒御影石壁に映り込んだメモリアルパーク



コンセプト・ダイアグラム: かつて南棟の建っていたプールと面をそそえたオフィスロビーの黒壁

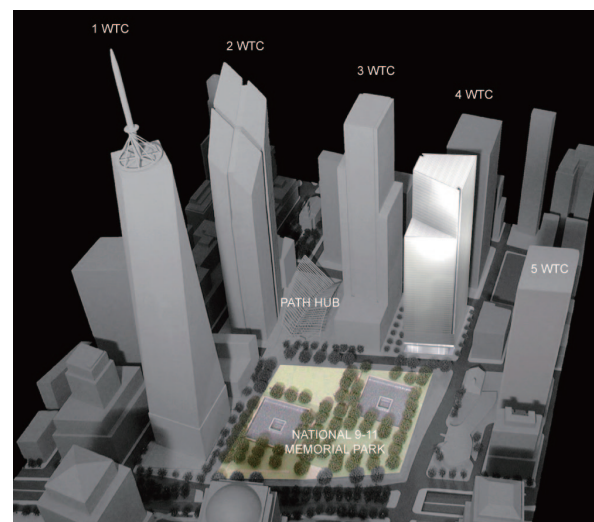
エレベータホールに向う3つのエレベータストリートは、一方がメモリアルパークに開け、その端部は3つのテーマ、樹木、空、水を主題としたメディアアートの壁となっている。一方前面のロビーは南北西に開けると共にエレベータバンクの壁はスウェーデンの黒御影石のリフレクションが前面のメモリアルパークの情景を写し出すと共にロビーに浮遊する西野康造によるチタンの半円状の彫刻もまた完結した円のイメージを提供している。

われわれのタワー4を含む、WTCの再建計画は、最終的にどのような意義をニューヨーク市や市民に与えるものになるのでしょうか。私はメモリアルパーク及び周辺の整備が、セントラルパークやロックフェラー・センターと同様に、マンハッタンのダウンタウン地区の最も重要なパブリックスペースとなることは間違いないで

最もメモリアルパークに接しているタワー4

しよう。われわれにとって幸運だったことは、タワー4はどのタワーよりもメモリアルパークに接して建てることのできたことです。今年完成する3階の西面からのパブリックにオープンなスペースからは、また、メモリアルパークとの新しい視覚的關係が作られていくことを楽しみにしています。

建物は遠方からは彫刻的表現があり、視点が近づくにつれて次第に場所性を展開していかねければなりません。別な表現をすれば、周縁環境とそれに接する建築の開口、そして内部のパブリックスペースが、その場所性を決めるわけです。世界中のいかなる建築においても、人間と場所性の関係は常に存在しています。例の新国立競技場案について、私が問いかけているのも同じ課題だと言えるでしょう。



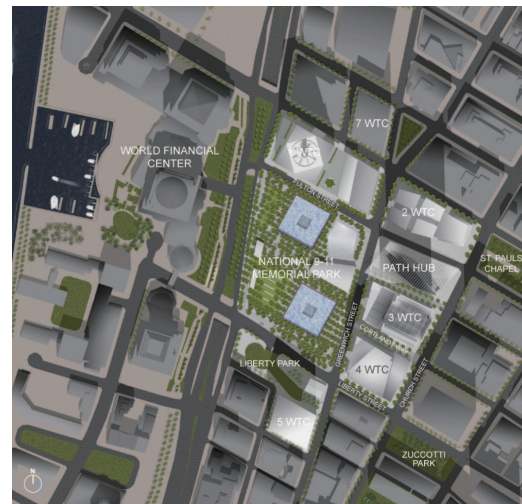
メモリアルパークを取り巻くように建ち並ぶ5つのタワー

に、設計要項とスケジュールが渡されるまで約2年の歳月が流れましたが、その間、事務所の中では、本当にこのプロジェクトを責任を持って遂行できるだけの人員などを含めた体制が作れるのか、真剣な議論を重ねました。われわれは、当選したらその時に考えればいいという態度はとらないようにしています。何故なら、いまの中規模の事務所を、妙に拡大すること

は、アトリエ事務所としての本質を失うからです。タワー4のプロジェクトに立ち向かうだけの体制づくりは、簡単ではありませんでした。なぜなら、作業の大半は東京で行うことが、われわれの一貫した姿勢だったからです。その点、もし、今日のインターネットのサービスが無かったら、とても不可能なことだったのかもしれない。

タワー4は簡明で気品あるものであってほしい

われわれは大きなサイトモデルをつくって、タワー1〜4や周縁の主な建物群の中で、タワー4はいかにある



マスター・プラン

べきか模索し、検討を始めました。しかし、形態のシルエットを尊重した、ミニマリズムの彫刻のような建物にしたいという決定に至るまでの時間はそうかかりませんでした。なぜなら、2001年9月11日を記念するメモリアルパークに接して建てられるタワー4のデザインは、簡明で気品のあるものであってほしいという気持ちが強かったからです。それは1階のロビーのデザインに関しても同じ考え方でした。

しかし、ミニマリズムの彫刻のようなシルエットをもつ形態を実現するのは、生易しいことではありません。表層をできるかぎりガラス面とし、ガラス面を支持するサッシは、表現の主役とならないミニマムなものにするという要請を満たすため、一年以上にわたって世界中のガラスメーカーを調査し実験を繰り返し、西海岸にモックアップをつくることで実現しています。



チャーチ・ストリート北側より4ワールド・トレード・センターを望む

面を支持するサッシは、表現の主役とならないミニマムなものにするという要請を満たすため、一年以上にわたって世界中のガラスメーカーを調査し実験を繰り返し、西海岸にモックアップをつくることで実現しています。

電気自動車対応

Battery Car

電気自動車対応の充電トレーを 搭載したフレキシブルパークが登場！

少しづつニーズが増えつつある機械駐車での「電気自動車充電」。フレキシブルパークでもオプションではありますが、採用物件が竣工しました。



トレー前側、右端に充電スタンドを装備。



乗込み口で充電スタンドに接続。



写真の物件では2カ所、充電トレー採用。



地下の定位置にて充電スタート。

特徴

1. 単層200Vにより短時間での充電が可能です。
2. 利用者の電力使用量(参考値)を表示できます。

●充電仕様

- ◆電源容量：単層200V 20A×電気自動車収容台数
- ◆感電対策：1台／回路毎に漏電ブレーカを設置
- ◆充電ケーブル：車付属の充電ケーブルを使用
- ◆充電用トレー：電気自動車充電専用トレー
- ◆コンセント：スタンド式
- ◆充電ケーブル：充電専用トレーの外周にガイドを設置
はみ出し対策 光電センサによる検出(庫内格納時)

●収容車寸法

サイズ		給電位置	全長(mm)	全幅(mm)	車高(mm)	重量(kg)
大型車 LS	普通車	なし	5,300	1,950	1,550	2,300
		前側給電	5,100	1,950		
	HR車	横側給電	5,300	1,750	2,000	2,300
		なし	5,300	1,950		
	HR車	前側給電	5,100	1,950	2,000	2,300
		横側給電	5,300	1,750		

※収容車寸法内でも給電口の形状により入庫できない場合があります。
収容可能車種(2012年1月現在)：I-MiEV(三菱自動車)、リーフ(日産自動車)

自動二輪車対応

Motorcycle

自動二輪車のホルダースタンドをトレーに設置することで、 パーキング稼働率を高める。

一部地域で附置義務化されている自動二輪。オプションでの対応ですが、フレキシブルパークでも採用物件が竣工しました。



1トレーに付き2台の自動二輪駐車。



前輪固定式でしっかりタイヤをホールド。



広く駐車しやすい乗込み口



地下循環部での自動二輪トレー

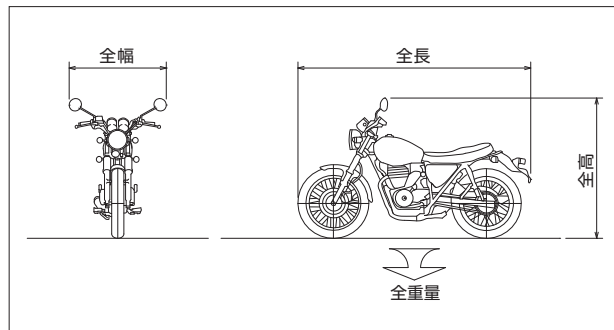
特徴

1. 1トレーに1台～2台収容
2. 収容スペースを最小限に抑えたホルダースタンドを採用。

●自動二輪車寸法

	全長(mm)	全幅(mm)	全高(mm)	全重量(kg)
LSトレー	2,550	900	1,380	300
LSRトレー	2,550	900	1,730	300

●自動二輪車制限寸法



グリーンウィッチ・ビレッジより
4ワールド・トレード・センター高層部を望む

たまたま私は30年前に国立競技場に隣接する東京体育館の設計をやっていたものですから、国立競技場のコンペでこういう案になりましたという記事を新聞で見た時に、どれくらい大きいのかすぐにわかりました。実際、あの場所は、そんなに広くありません。敷地面積はロンドン五輪のメインスタジアムの70%しかない場所に、3倍のものを建てられるのかと。景観上も大きすぎます。また、敷地いっぱい建てる、非常事の安全を確保することも難しくなります。そういう疑問をエッセーで投げかけたわけですが、実際に東京に五輪が来る段になって、みなさんからも、大変多くの賛同の声が上がり、それはすごい反響でした。

私はデザインのことを言っているのではなく、その前にあるプログラムがおかしいのではと言っているわけです。風致地区で、高さが70mに達する大ボリュームな建物が五輪というところで、認定されています。そのプロセスもおかしいと思っています。五輪の施設は国の権限ですから、そこには都民も地域住民もいないわけです。われわれの、ニューヨークのタワー4の設計では、この建物はメモリアルパークに対して、どういう関係性をもつのかをきちんと説明し、もちろん、地元の同意も受けています。この国立競技場の場合も、競技場に来る人以外に、外苑をジョギングする人や新聞配達をする人など、地域に住む人や関係性をもつ人が、その建物をどういう風に感じるかが大切なのだと思っています。いま、われわれも、世界中で数多くのプロジェクトを進めています。すべての場所で直面している課題も、まったく同じです。建築の永遠のテーマとは、いかにしてその時代にふさわしい、そして、人が喜んでくれる建物を作るか、なのではないでしょうか。

新国立競技場案が投げかけた
すべての建築に共通する課題

運転者の安全性を高めるインフラとして普及を期待する

立体駐車場は、駐車場所まで自分で運転していく必要がなく、事故防止の点からも、利用者の安全性に大きく貢献しています。実際に、自分で運転する人にはとても親切な施設だと思っています。スペインのバルセロナでも、公営でとても大規模な機械式駐車場が導入されていました。ただし、課題としては導入に初期コストがかかりますから、日本でも利用は都心の建物に限られてしまっているのが残念です。



P R O F I L E

横 文彦 Fumihiko MAKI

1928年東京生まれ。1952年、東京大学工学部建築学科卒業。1954年、ハーバード大学修士課程修了。1956-1965年、ワシントン大学、ハーバード大学準教授を歴任。1965年、横総合計画事務所設立。1979-1989年、東京大学工学部建築学科教授。

主な受賞

1962年、日本建築学会作品賞「名古屋大学 豊田講堂」。1974年、芸術選奨文部大臣賞「ヒルサイドテラス」。1984年、日本建築学会作品賞「藤沢市秋葉台文化体育館」。1993年、プリッカー賞、朝日賞、国際建築家連盟(UIA)ゴールドメダル。1999年、高松宮殿下記念世界文化賞建築部門。2000年、日本建築学会大賞。2011年、AIAゴールドメダル。

主な作品

「名古屋大学 豊田講堂」、「藤沢市秋葉台文化体育館」、「ヒルサイドテラス」、「スパイラル」、「京都国立近代美術館」、「幕張メッセ」、「風の丘斎場」、「福井県立図書館・文書館」、「国立国語研究所」、「島根県立古代出雲歴史博物館」、「三原市芸術文化センター」、「セントルイス・ワシントン大学 サム・フォックス視覚芸術学部」、「シンガポール理工系専門学校キャンパス」、「マサチューセッツ工科大学 新メディア研究所」、「4ワールド・トレード・センター」。