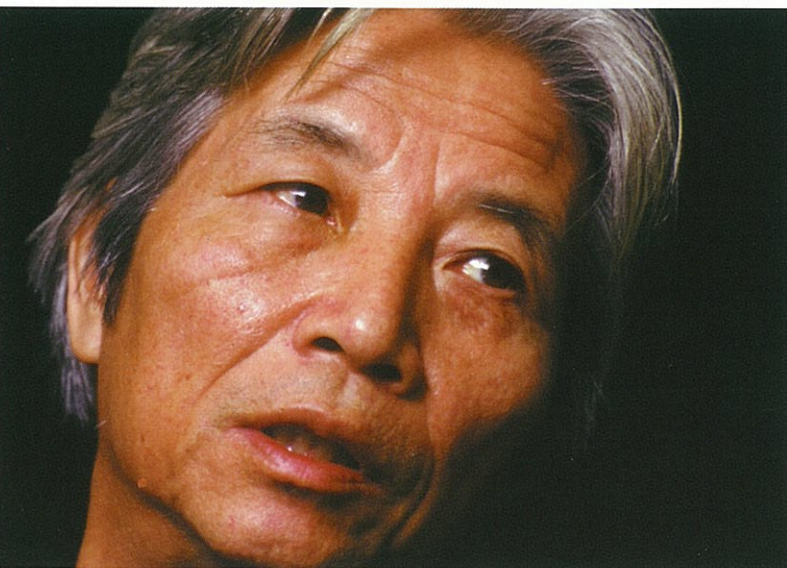


【建築家インタビュー】

原 広 司



東京大学生産技術研究所の教授時代から、設計活動はアトリエ・ファイ建築研究所と共同で行っている。現在は退官され同大学名誉教授に就任。

モノとしての建築から、出来事、空間的な建築への理論的な準備 21世紀のあるべき新しい都市像の方向性とは

世界の集落の研究者としても著名な建築家、原広司（はら・ひろし）氏は、同時に新梅田シティやJR京都駅ビル、そして、2001年に完成予定の札幌ドームといった最先端の現代建築の設計者でもある。同氏は、20世紀の後半において、建築家が都市に対して発言することがなくなり、失語症に陥ってきたと解釈する。その原因は、建築家が、人々との関わり、つまり出来事としての建築を追求することを、さぼってきたことを指摘するのだ。

さらに、機械の時代であった20世紀と、エレクトロニクスのネットワークの時代である21世紀の間に横たわる「様相」の違いにも言及する。さらに、その変化の本質である離散空間についても語っていただいた。

FRONT LINE
【建築家インタビュー】

原 広 司

3

モノとしての建築から、出来事、空間的な建築への理論的な準備

ARRANGEMENT
【導入事例】

西神田コスモス館 博多駅前ビジネスセンター

10

12

VISION

21世紀の都市計画と
駐車場設備のあり方
篠崎道彦 8

NEW Lineup

ELパーキング
・横縦列型 9

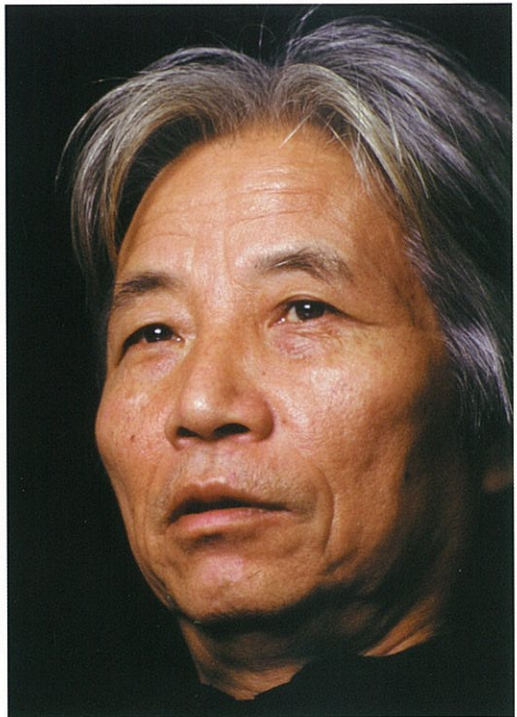
ANOTHER PROJECT

クリアな熱線遮断樹脂
合わせガラス 14

TREND

これからの音楽はインター
ネットで録り、ビットで聴く 15





梅田スカイビルは、従来の超高層ビルによって空中庭園が支えられるという、まさに将来の空中都市を実現している。
写真撮影：大橋 富夫

都市そのものの設計でなくとも 建築の設計は同様の課題をもつ

私は長野県の飯田市というところで育ちました。今でも自然に囲まれた場所です。少年の頃は、自分がいざ数学や物理をやるのではないかと思っていましたね。建築への思いは当時はまだありませんでした。大学に入って建築という分野があるのを初めて知ったというか、その意味を知ったわけです。今でも、自然科学の世界は非常に好きなのですが、そういった数学や物理といった自然科学の世界に自分が居ながらにして、一方で芸術一般が好きで、建築というの、その両方ができるところだと周りの人たちから言われて、それで建築学科に入った。まあ、自分が実際に建築をやるのだというところは、学生時代はあまり、信じていなかったところもあったのですが、大学の頃から、建築というの、すこいことだということが、だんだんとわ

かってきて、それで今日に至るといふのが、私の単純な回顧になるでしょうか。建築というのは、そういう自然科学的思考と芸術学的な興奮の統合であるかという、決してそうではないと、今ではそう思っています。ただ、私自身考えてみると、少年時代の趣味というか、単なる興奮でしかなかったとは思いますが、哲学とか思想も含めての全般的なその興味というものが何か、良かれ悪しかれ実際の建築の設計活動にも影響を与えている、今も同じようないろんな分野を見ながらものを作っているという傾向はかなり強いと思います。若い頃、30歳ぐらいの時に『建築に何が可能か』という本を書きました。その頃は、まだほとんど建物は造っていないなかったけれども、そこで立てた問い、それはサルトルが『文学に何が可能か』と立てたと同じよ

うな傾向をもっていたと思うのですが、著作の内容というの、そんなにサルトルに強い影響を受けているわけではありません。その建築に何が可能かという問いを、今日まで同じように問い続けているわけですが、建築とは何かという問いであるならば、これが建築であるという終点というか、ひとつの本質というか、そういうものを問うている形になると思います。しかし、建築に何が可能かという問いは、これが建築だということではなく、建築の社会に対する様々なあり方になります。それはヘーゲルやマルクス流の弁証法のように、正しいものに進んでいくというような考えではありません。逆にそういった問いのもとでは拡散していきます。簡単に言えば、あることが可能であって、それが現実世界になっていくと、むしろ可能な世界というのほどにどん広がついていくという考え方ですね。

また、都市そのものを設計することは、建築家にとつてはあまりないことですが、建築を設計することは、都市を設計すると同じような課題をもちます。多くの人々に対して、何か関与していくという、そうして都市に参加していくという考え方です。おそらく、抽象的に見れば、もつと違った言い方ができるでしょうが、ごく一般的にわかりやすい説明をすれば、そういうことになりす。実際に若い頃、住宅などを設計していた時には、住居に都市を埋蔵するという、比喩的な言い方もしてきました。実際に梅田の連結超高層とか、京都駅とか、今、建設中の札幌ドームとか、非常に大きな建物を設計する機会の中では、本当に都市の一部分を設計しているというスケールを作るようになってきました。それ自体、建築を本当に都市化していくという作業を意図的にしてきたと思います。もし、建築が都市に対して閉じた要素を作ったとしても、それが一つの都市へのかかわり方

であるというふうになれば、実際に都市のあり方を示しているわけです。

そういった私の都市への思いというのは、長い間、大学で世界の集落を調べてきたことと表裏一体になっていると思います。集落の教えというのは、その根本に都市を忘れているのではないかと提議します。ル・コルビュジェらCIAM（サイアム）近代建築国際会議）の人達などが、いろんな都市像を出していました。

しかし、20世紀後半になると建築家からは多少の都市へのイメージが述べられるに過ぎなくなりました。殆ど都市に対して黙ってしまおうという期間が今日まで続いています。都市像を出すことができないのです。その原因は、建築家の問題設定が自己閉鎖的な問いの立て方をずつとしてきたからです。また、様々な社会と建築家の思っていることとのずれもあると思います。いずれにしても、都市の理念が欠如しているのです。それは、やはり社会の、集団を考えたりも個を先行するという指向の中で出てきたと思うのです。これは都市に対しての失語症と言わなければならない。

建築に何が可能かという問いは、建築自体の中でどういう技術的展開、あるいは空間的な措置が可能かという意味ではなく、人々とのかわりにおいて、いかなる建築が可能であるかということ。言い換えれば、モノとしての建築ではなく、出来事としての建築であるということ。はじめに建築に何が可能かという問いが展開してくるはず。また、出来事というものは人々の生活と言い換えてもいいかもしれませぬ。出来事とは、ヴィトゲンシュタインなどが今世紀の初頭に宣言したことですが、つまり、世界の本質は物ではなくて出来事



である。そのことは、建築では空間という言葉で表現されてきました。皆そうは言ったものの、空間としての建築、あるいは出来事としての建築を追求することを、20世紀後半は非常にさぼったわけです。従ってそこでは建築のファッション化という現象も起こって、人々との本質的な関わりをロジカルに述べることもできなくなりました。したがって都市を語ることもできないという手続きの中に入ってきたわけです。

ですから建築はもう、洋服や靴と同じように、ある定式化された、あるいは機能を保持することで定まった中でとらえられる傾向が強くなっています。あるパターン化された哲学の中で、装いをそれぞれに変えていくという形になりました。そのレベルでの可能性の追求もあり得ると思えますが、もつと都市や人間の集団に対応した建築のスタイルや、価値判断などを提起することを怠っていると思います。ですから、ひとつの私の作業は、モノとしての建築から、出来事、空間的な建築へと理論的な準備や、それを確かめていくための建築を造っていくという側面が強いですね。

物の論理から空間の論理に 転化させる「記号場」の理論とは

梅田の場合は、いくつかテーマがありましたが、ひとつには均質空間、これは今日でも我々の意識を規定していると思います。それが、それに対してどんな回答を与えるか、それが大きなテーマでした。

今、オフィスビルでは室内の機構の条件からしても、均質空間から逃れるのは不可能に近い。例えば暖房温度など気温の場を考えた時に、それがバラバラな空間というのは作り得ない。ほかの建物ならできますが、オフィスビルではもちろん温度は常に変わらない。光にしても常に同じ照度を保たせています。均質性というのは、我々の思考の原点でもあるわけです。ほとんど、以上の論理は崩すことができないですよ。

私がやるうとしたのは、均質空間自体を否定するのではなくて、均質空間を部分化する、相対化してしまうことでした。それが展望台なり、下の広場のスペースなのです。少なくとも求心的な空間をもっているわけで、二つの空間を並置することになります。そのように、いろんな空間が同時存在することが可能である。つまり、均質空間ばかりではない。控えめに言うとうそいうことだと思えます。

ほかにも思いは色々あるのですが、もう一点は、やはり空中都市への準備ですね。いろんなスカイ・スクレーパーからなる、新宿やニューヨーク、香港のような都市があります。しかし、皆、あれは立体方向に対してクルデサック（袋小路）な都市なのです。一度上がっていったら、降りてこなければいけない。そういう建築がいっぱい建っているわけです。もちろん袋小路の

都市というのはあり得るわけです。例えばイスラムのメディーナ、日本ではカスバと呼ばれていますが、あれは袋小路の都市です。平面図を見れば袋小路だらけで、一目でイスラムのメディーナとわかるくらいはつきりとしています。それもひとつの形態であって、そういう意味では、今のニューヨークや香港も、ひとつの都市の形態であることにはかわりがない。しかし、真に三次元的な都市は、もっといろんなレベルで繋がっていないと袋小路は破れないわけです。

真に立体的な都市は空中のエスカレーターとか、空中のブリッジとか、そのような道具立てによって実現されるでしょうが、それがなかなか準備されていないのです。様々な空中都市、ミッド・エア・シティというイメージを実現するために必要な一連の道具立てとは、単に絵を書いてできるものではありません。地震もあるし風もあるわけですから、そういった技術的にも、どのような条件を満たしていればいいのかという工夫も必要なのではないかと。

京都駅の場合は、それをもうちょっと一般的に使ってみたいらどうなるかということでした。コンコースを谷の地形で造って、そのコンコースの延長線上の中で、高さは低くても、空中都市・梅田で用意した道具立てをいろいろ使ってみようという意図です。コンコースの上に長い道が走っていたり、橋は3本架かっているし、わかりやすく言えばそういうことです。それよりもっと大事なのは、私がモノから空間へという、モノから出来事へという、そういう意識の中で一番難しいことは、温

度や湿度といった物理現象は、もともと場、フィールドの理論でだいたい捉えられている、それをみんな使って設計しているわけです。例えば、音響設計をする時にも、音の場の理論を使って設計しています。

そういうことはできるけれども、それだけ、我々が見るモノを空間へどのように転化していくかという、その手続が実はものすごく難しいのです。それで、京都駅の場合は谷の形をした台の上に、記号を離散的に分布させています。それは特異点と同じなのですがアトラクターと呼んでいます。私の頭の中にある「記号場」を、建築の論理に入れて、物の論理から空間の論理に転化させていく。その空間の特異点として扱っているということなのです。

基本的には、私は場の理論で全体を統一させようと思っているわけです。もつとわかりやすく言うと、19世紀の終わりから確立されたエレメンタリズムの近代建築も含めて、屋根・壁・床・天井・窓・柱等々という、建築とはそのような論理なのです。今、言ったのはすべてモノです。モノもひとつの出来事かもしれないけれど、本



水平方向470メートルにわたり展開された地理学的なコンコースの上に、さまざまな経路と空中ブリッジが配された京都駅。
写真撮影：石黒 守

に人々にとつての出来事と結びつけるには距離があります。あくまでもそれはモノの世界です。また今、気温が15度であるというのとはちょっと違うわけです。気温が15度であるというのは直接的な出来事なわけです。今、人々に関与している。でも、そこに屋根があるというのは一体何を意味しているのか。無理に説明をすれば、雨をしのぐためということ、あるかもしれない。また、空気を漏らさないためですか、光を採るために穴がある等々、説明はほかにもできるでしょうが、空間の説明にいつまでたっても届かない。

それを交換するために、記号という論理を使って、そこに生じている記号があるのだとかいう、そういった空間へ移行する、

シフトさせる、変換装置が必要になってきます。そのような変換装置というものをどのように組み立てたらいいのか。また、そういった「記号学」的な実験の「場」として京都駅はあるわけです。

20世紀は機械の時代でしたから、隣接しているモノ同士の関係が重要でした。ですから、コミュニティにしても、近いところに住む人々の論理であったわけです。このように機械の美学とは、一種の呼応する関係だとも言えます。それがモノの世界の様相だったと思うのです。

しかし、エレクトロニクス、そしてコンピュータの時代には、モノが近くにある、遠くにあるという関係は、もはや何の意味もありません。インターネットやネットワ

ークの関係の構造を見るまでもなく、エレクトロニクスの世界では、すべてが等距離に存在しています。そういう空間を離散空間と呼んでいるのですが、その中には機械的に何も繋がってはいません。

ですから、離散空間にある都市像とは、その離散性をさらに実現していくことにはかなりません。もちろん京都駅も、京都の人達だけのものではなく、世界中の人たちから等距離な関係にあるわけです。

今後の課題としては、離散性を高めていくことで、どう具体的にモノを出来事に交換していけるのかが、新たな都市像の方向であると思っています。

都市の駐車場の確保は自動車メーカーも 自分の責任負担をすべきではないか

駐車場を確保することは、梅田でも、京都駅でも何せ大変な仕事でした。現在進めている札幌ドームでは2000台分も確保しなければならぬのです。建物の駐車場という機能の中に埋めていくしかないのですが、私は建築家からはあまり評判の良くない機械式の立体駐車場のタワーも、むき出しであってもクールに立っているということ、ひとつの景観だとは思っています。なるべくなら地下に入れてしまえばいいのですが、今日の都市計画では予算的に不可能に近いですね。また、地下はスペースがないので機械式を入れて自動車を立体的に収納することになります。

自動車も本当は危険なことです。できれば美観よりも本当は危険なことです。できれば美観よりも本当は危険なことです。できれば美観よりも本当は危険なことです。

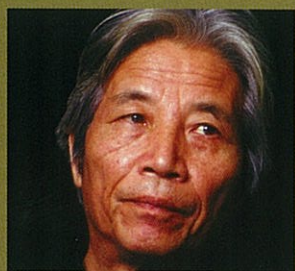


とめてしまえば、そうした方がいい。しかし、いつも思うのですが、本来なら自動車メーカーが資金的に関与すべき問題であると、考えています。

自動車メーカーは車をどんな作るだけで、高速道路を作ることも、道を整備することにも、駐車場を作ることにも一切資金を提供することはありません。一種の製造者責任ではありませんが、車を作りつばなしで、そういった施設をタダで利用するだけではなく、駐車場を自分自身でお金を出しても作るべきではないかと思うのです。駐車場

PROFILE

1936年川崎市生まれ。建築家。東京大学名誉教授。59年、東京大学工学部建築学科卒業。64年、東京大学数物系大学院（建築学専攻）博士課程修了。同年、東洋大学工学部助教授に。69年、東京大学生産技術研究所助教授。70年～、設計活動をアトリエ・ファイ建築研究所と協同する。82年、東京大学生産技術研究所教授。退官し現在は設計活動に専念。



■主な作品・受賞■

田崎美術館（日本建築学会賞）／ヤマトインターナショナル（第1回村野藤吾賞・BCS賞）／飯田市美術博物館（中部建築賞）／梅田スカイビル（日経BP技術賞大賞）／内子町立大瀬中学校（BCS賞・公共建築百選）／京都駅改築設計競技最優秀賞入賞／札幌ドーム設計・技術提案競技最優秀作品

■主な著書■

『建築に何が可能か』（学芸書林）／『住居集論1～5』（鹿島出版会）／『新建築学体系23』共著（彰国社）／『空間（機能から様相へ）』（岩波書店）／『集落への旅』（岩波書店）／『SD9401〈建築の可能性〉』（鹿島出版会）／『GA ARCHITECT13』（A.D.A.EDITA TOKYO）／『集落の教え100』（彰国社）