

TOSHIBA

Leading Innovation >>>

FUTURE DESIGN

ELEVATOR NEWS

安全で快適なエレベーターの未来をデザインする

2 0 1 3

vol. **35**

特集◎交通と都市の未来形

東京シームレスシティ 立体緑園都市の新たな可能性

presenters

松田達氏

+ 和田吉史氏

advisers

添川光雄氏

+ 藤原匠氏

東芝エレベータ株式会社
TOSHIBA ELEVATOR AND BUILDING SYSTEMS CORPORATION

eco スタイル

FUTURE DESIGN

ELEVATOR NEWS

安全で快適なエレベーターの未来をデザインする

vol.35 2013

CONTENTS

03-13 特集・交通と都市の未来形

東京シームレスシティ 立体緑園都市の 新たな可能性

14-15 連載・私の忘れられない本・映画

浅野 和之さん(俳優)

16 連載・おもちゃの乗り物博物史(最終回)

はしご車の上の勇敢な消防士

(アンケートにご協力ください)

今号の東芝エレベータ広報誌『FUTURE DESIGN』Vol.35 に対するご感想をお聞かせください。抽選で10名様に「特選品」をお送りします。今号の特選品は、東京の戦後の発展史を体感できる、3層構造の立体パズル「4D CITY SCAPE TIME PUZZLE 東京」です。このパズルは、第1層が1958年の東京の地図、第2層が現代の東京の地図になっており、その上に91個の建物模型を立てていきます。ジオラマをつくる感覚で楽しめるパズルです。

●応募方法

同封のはがきまたはFAX用紙、
E-mailでご意見をお送りください。

●締め切り

2013年11月30日到着分まで有効。



【表紙解説】



東京都心部にそびえ立つ、スパイラル状の緑のチューブが巻き付いたような超高層建築——表紙には、私たちの目にすることがない情景が描かれています。今回の特集は、本誌33号で取り上げた立体緑園都市の新たな可能性を探ってみました。そのなかには、欧米的な合理性を超え、アジアらしい空間を構築することも含まれています。特集を読みながら、頭のなかで、この新しい都市の散歩を楽しんでみてください。

東芝エレベータ株式会社

FUTURE
DESIGN

ELEVATOR NEWS
vol.35 2013

2013年8月31日発行 発行 東芝エレベータ株式会社 広報室
〒141-0001 東京都品川区北品川6-5-27 電話 (03) 5423-3332
URL <http://www.toshiba-elevator.co.jp>
E-mail elevator@po.toshiba.co.jp

制作 有限会社イー・クラフト+有限会社ベル・プロダクション デザイン 手塚みゆき
印刷会社 メディアグラフィックス



地球環境に配慮した植物油インキを
使用しています。

Tokyo Seamless

seamless = 【継ぎ目のない】

特集◎交通と都市の未来形

東京シームレスシティ

立体緑園都市の新たな可能性

本誌33号の対談「都市のスマートモビリティ」を覚えていらっしゃるだろうか？ 森ビル・建築担当部長の添川光雄氏と気鋭の建築家・松田達氏が、立体緑園都市と縦方向の移動の可能性について語り合った対談企画である。

33号で予告したように、今回は対談の結果を受けて、立体緑園都市の新たな可能性を探ってみた。アプローチとしては、まず建築家の松田達氏と和田吉史氏を中心とするチーム（以下、松田チーム）がプロトタイプを提示し、同社の添川光雄氏、藤原匠氏（以下、森ビルチーム）と議論を重ねたうえで、可能性のひとつとなる進化形を提示する方法を採用した。立体緑園都市にはどんな可能性が秘められているのか、じっくりと堪能していただきたい。



▲本誌33号
（対談記事は、<http://www.toshiba-elevator.co.jp/elv/newsnavi/volumes/44/news/index.html>で閲覧できる）

●Advisers



藤原 匠氏
森ビル株式会社
設計統括部
第2設計部
設計企画グループ*

※ 所属、役職は、座談会を実施した当時のもの



添川 光雄氏
森ビル株式会社
設計統括部
第2設計部
担当部長*

●Presenters



松田 達氏
建築家
東京大学 先端科学
技術研究センター
助教 / 松田達建築
設計事務所



和田 吉史氏
建築家
ワダスタジオ
一級建築士事務所



Tokyo
Seamless
City

1st stage
Presentation

●プロトタイプ
提示

Presenters
松田 達
和田 吉史
田邊 隆



スパイラル交通が 都市と建築を シームレスに接続する

立体緑園都市へのスマートモビリティ導入を考えるうえで、
重要なコンセプトのひとつとなっているのが

「ガレージレジデンス」である。

松田チームは、スパイラル交通という

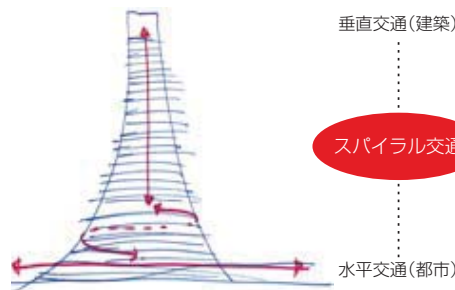
コンセプトを取り入れることで、
水平交通と垂直交通のシームレスな融合を試みた。



シームレスシティの考え方

都市における交通は水平交通が基本となるの
に対し、建築における交通は垂直交通が基本と
なる。超高層建築では、もちろん垂直交通が基
本となる。従来、水平交通と垂直交通がき
わめて重要となる。従来、水平交通と垂直交通
は連続的な関係ではなく、分離されてきた。都
市から建物に入る際には、どうしてもモビリ
ティを切り替える必要があったのだ。

シームレスシティにおいては、水平交通と垂
直交通がシームレスに接続する。カーエレベ
ーターは自動車とエレベーターを融合し、スパ
イラル交通がよりダイナミックに水平交通と垂直
交通を接続させる。



シームレスな交通が、
超高層建築を都市に接続する

19世紀後半のエレベーター
の発明は、建築の高層化を加速した。また、都心の超高層
化を予告したル・コルビュジエの「300万人の現代都市」
の中心部は、自動車、鉄道、
地下鉄など複数の交通の結節
点とされた。つまり、超高層
建築は、水平交通を垂直交通
に切り替えることによって成

緑の立体的ネットワーク

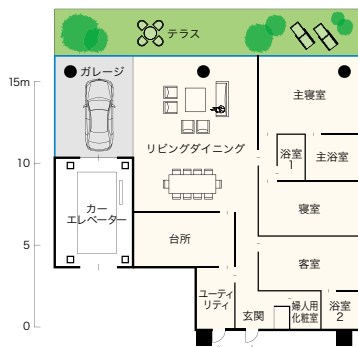
吹き抜けやスパイラル動線
を介して、豊かな緑が建築内

立している。

20世紀の都市と建築が、水
平交通と垂直交通を分離して
いたのに対し、21世紀の超高
層建築は、水平交通と垂直交
通を融合する。さらに、スパ
イラル状の交通が、それらを
シームレスに結びつける。

ガレージ付き住戸タイプ (275㎡)

3LDK+ガレージタイプ。床面積275㎡（ガレージ部分を除く）。カーエレベーターによって直接住戸内にアクセス可能。各寝室は浴室を持つ。ガレージレジデンスの外側にテラスを持つタイプと、リビングに隣接してテラスが設けられるタイプがある。



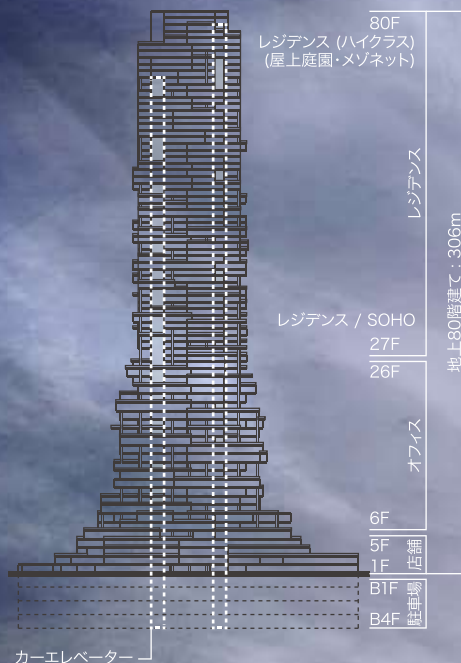
模型写真（中層部）



模型写真（スカイガーデン付近）



外観パース（夜景）



断面模式図 Scale:1/4000

1～5階は商業施設、6～26階はオフィス、27階以上は住居となっている。地下は商業施設およびオフィス用駐車場。



外観パース（全景）

戸建感覚をもたらす 多孔質状の建築空間

各階が平面的に凸凹した形状を持つことにより、多孔質状の建築空間が生み出される。大きな吹き抜けには、樹木が育つスカイガーデンが設けられ、カーエレベーターからも風景の変化の様子が見える。SOHOタイプやスタジオ

に立体的ネットワークを構成する。内部の廊下や階段、エレベーターではなく、外部に面する緑のなかを歩くことができる。テラスには、陽光のもと人々が集い、楽しみ、憩う。この緑と光の空間も、外部の都市空間に連続する。シームレスシティは、交通だけでなく、自然やアメニティにおいても、都市と建築をシームレスにつないでいく。

タイプなど多様な住戸タイプが用意され、共用のオフィスは通勤のない新しい働き方を提案する。ガレージ、テラス、緑の空間によって、高層階にも戸建感覚がもたらされる。

シームレスシティに向けて

ガレージレジデンスを持った立体緑園都市は、様々な可能性を喚起する。シームレスシティは、その可能性のひとつとして今回提案した。

日本においては、都市と建築は物理的にも概念的にも分離してきた。しかし、21世紀には、それらは融合し、シームレスな関係を持つべきと考えられる。シームレスシティはさらに、人と車、住宅とオフィス、自然と人工といった、これまで分離されてきたものを、新しい関係でつなげていくことによって生み出されるだろう。

超高層とモビリティ

添川 松田先生が提示されたモデルはひとつの完成形になっていますが、これをどうやって都市に展開していくかが進化形をつくるうえで重要だと思います。

藤原 非常に面白いプランですが、気になるのは各戸で自動車を外に置くのか、中に置くのかといった住戸と自動車との関係性についてです。また、自動車同士が相互につながる仕掛けを入れると、シームレスシティに住む価値が高められるのではないのでしょうか。

松田 モビリティを建物にどう組み込むかは非常に重要です。超高層建築とモビリティの接点として特に注目しているのは、超小型モビリティの登場です。今回、「都市・住宅」

「モビリティ」「スマート性」という3つのテーマに従って

最近の関連現象を並べてみました。EV（電気自動車）は、その大きさによっていくつかに分類できます。実際、トヨタグループのcomsやi-ROAD、iQ、ホンダのマイクロコミューターなど、1人乗りの超小型EVの開発や実証実験が複数進んでいる、今後、都市とモビリティの関係性を変えるかもしれません。また、カーエレベーターも一種のモビリティといえ、都市と建築をつなぐ大きな鍵のひとつだと思います。

歩車融合の空間

和田 パーソナルモビリティといわれる、歩行に近い道具が登場している点にも注目し

ています。例えば、アメリカでは、セグウェイという電動

立ち乗り二輪車が開発されましたし、日本にも、ホンダのUNICUB、U3-X、モンパル、トヨタのウイングレット、i-REALなどがあります。

藤原 超小型モビリティであっても、部屋のなかや玄関に持って入るかどうかは別ではないのでしょうか。例えば、普通の自転車は持ち込まないのに対して、愛着のある高級自転車は部屋のなかで見たいと思うかもしれません。

松田 日本は特に上足、下足が分かれる社会なので、住宅と外部の境界線は大事です。いずれ住宅の内と外をまたぐような新しい乗り物も出てくる

シームレスシティに必要な条件を考える

Tokyo Seamless City

2nd stage

Discussion

●座談会



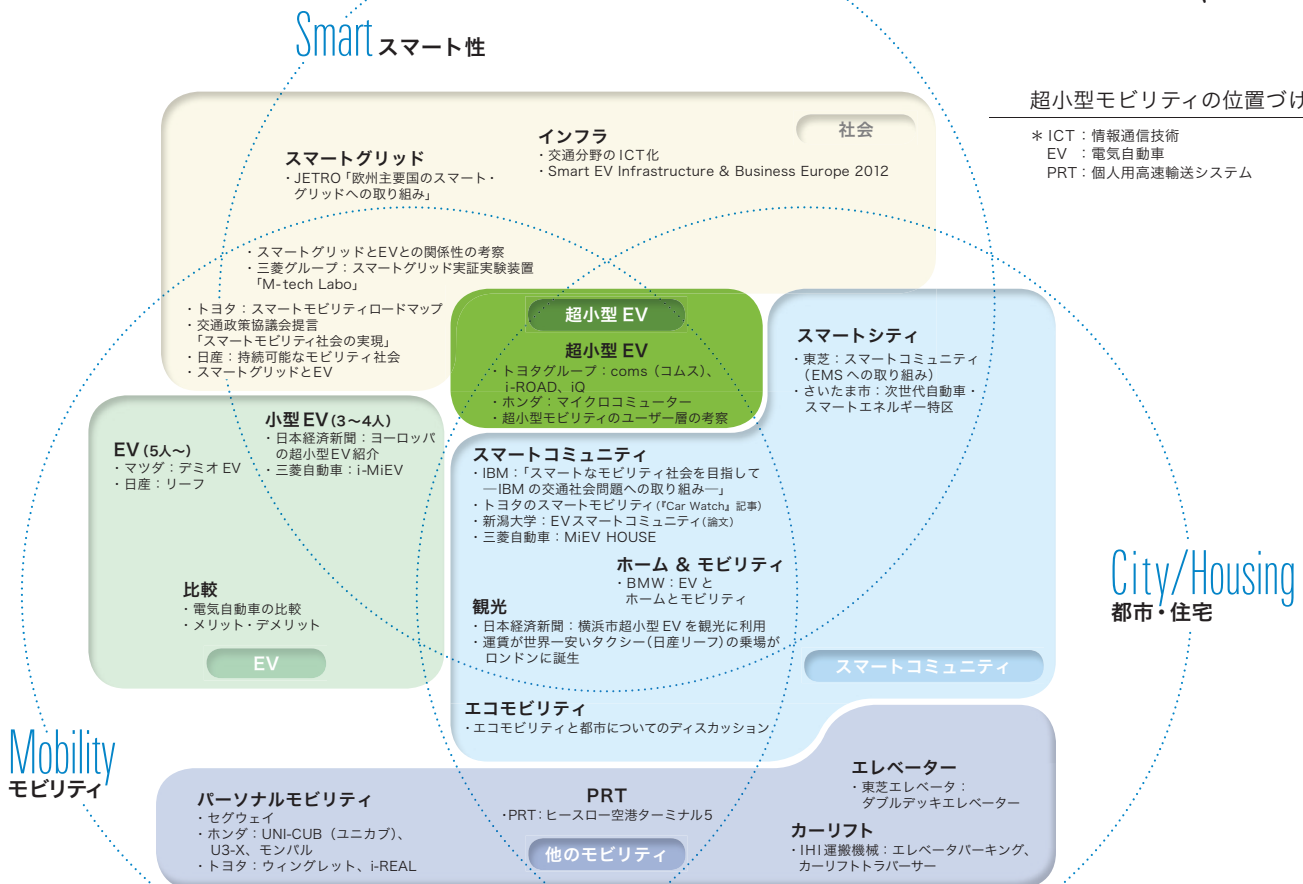
▲松田 達

▲和田 吉史

Presenters 松田チーム

超小型モビリティの位置づけ

* ICT: 情報通信技術
EV: 電気自動車
PRT: 個人用高速輸送システム



4〜5ページで示したモデルは、シームレスシティというコンセプトを形にしたプロトタイプであり、現実の都市のなかに組み込まれた時には、さらなるアイデアの展開が必要とされる。

松田チームは、東京都心部の開発プロジェクトを、数多く手がけてきた森ビルチームと議論することで、プロトタイプをバージョンアップする方向性を探った。



▲藤原 匠 ▲添川 光雄
Advisers 森ビルチーム

かもしれません。20世紀は歩車分離の思想が支配していましたが、21世紀は歩車融合の思想が優勢になってくるかもしれない。超小型モビリティやパーソナルモビリティは、人と共存できるモビリティとなる可能性があるのです。

散歩ができる空間

松田 モビリティを建物に組み込み、交通のシームレス化を実現するために、人や車の動線のシステムについて考えてみました。アメリカの建築家で数学者のクリストファー・アレグザンダー（注1）は、「都市はツリーではない」という論文において、都市が単純なツリー構造ではなく、より複雑なセミラティス構造だと述べました。ツリー型のように集合関係が単純に階層化されず、要素が複数のグループに属するような関係をセミラティス構造という。複数の点を



スキー場では、複数の経路のなかから好きなルートを選択して、麓まで滑り降りることができる。こうした冗長性が、ルートを選択する楽しさを提供している。
図版提供：タングラム現尾東急リゾート

結ぶ経路の関係に置き換えれば、ある点からある点への経路が一意に定められればツリー型で、複数の経路があればセミラティス型といえる。スキー場で、好きなルートをたどって下まで降りる楽しみが生まれるのも、いわばセミラティス構造であるからで、冗長性があるともいえます。もう少し建築に近づけていえば、18世紀のイタリアの建築家ピラネージ（注2）が、過去のローマ建築の要素を組み合わせてながら描いた複雑な立体空間

は、まさにこのようなセミラティス構造や冗長性を感じさせるものです。こういったシステムを持つ動線を、建築に取り入れる可能性を考えています。

添川 例えば80階建ての建物でも、移動はエスカレーター、エレベーターだけではなく、様々なルートで散歩できた面白。坂道を何気なく登ったり、緑のあるゾーンから別のゾーンに散歩していたら目的地にたどり着いたりすると楽しいのではないだろうか。

都市活動への参加

和田 住んでいる人が都市をつくれる可変性も、都市の魅力として大切です。例えば、フランスのサイエンスパークのソフィアアンチポリスは計画的につくられた都市ではなく、大学の周りに自然と研究所が集まり、研究者同士の交流用の飲食店もできました。



電気街として賑わった秋葉原は現在、アイドルに直接会いに出かけられるような、参加型の街へと変貌し続けている。

松田 秋葉原も5年、10年単位でかなり急速に変わってきました。昔は電気街でしたが、今は自らアイドルに会いに行き、イベントに参加できる街になりました。参加可能性は、今後のまちづくりでも重要な概念です。例えば、御茶ノ水にできた「ワテラススチューデントハウス」は、学生がまちづくりに関するイベントなどに参加することによって、ポイントが得られ、家賃が安くなります。

藤原 住んでいる人の思いがあると、街は自然と変わっていく。街をつくるうえで、ソフットの部分でも周辺の街とシームレスにつながっていくことが重要だと思っています。

秋葉原のゴチャゴチャ感やピラネージの空間のように、六本木ヒルズも迷路みたいでわかりづらいといわれますが、歩いていくとイベントや別の風景に出くわす意外性が、街歩きの面白さではないでしょうか。

防災と緑化



複雑にルートが絡み合い、立体的な迷宮が構成されているピラネージの版画（ジョヴァンニ・パッティスタ・ピラネージ『牢獄』第2版XIV「ゴシック式アーチ」）
図版提供：国立西洋美術館

添川 当社は都市づくりの理念として災害時に「逃げ込める街」を目標に掲げています。エレベーターを使った避難も積極的に検討しており、コンピュータを使った避難シミュレーションなども実施しています。当社が建設した上海環球金融中心ではすでにエレベーター利用避難を取り入れ、12フロアごとに中間避難階を設置しています。

松田 建物と一体の内部空間を立体的な緑地として開放すれば、災害時には、その空間を一時的な避難場所として利用できるのではないのでしょうか。一時避難場所として機能すれば、防災拠点としても重要な役割を果たすと思います。

注1：クリストファー・アレグザンダー（1936年～）オーストリア出身の都市計画家・建築家。1965年に発表した論文「都市はツリーではない」は、多くの建築家に影響を与えた。

注2：ジョヴァンニ・パッティスタ・ピラネージ（1720～1778年）18世紀のイタリアの画家、建築家。考古学にも造詣が深く、都市景観や古代遺跡の版画を多数残した。代表作に版画連作『牢獄』がある。



中層部イメージパース。建物を立体的に取り巻く緑道と、散策する人々。
緑道の内側には、超小型モビリティが通るスロープがスパイラル状に配置されている。

●進化形提示

Presenters

松田 達
和田 吉史
増田 忠史
梅岡 恒治



立体的に交差した4つの帯が、建物の外周部に張り巡らされる。楕円や矩形といった様々な平面形状でも、迷路状の空間を構成することができる。

緑地空間にはそれぞれテーマがあるといですね。



さらに、それらが緑道のスロープでつながっていると面白いと思いますよ。



シームレスシティの可能性を考える

座談会で提起されたテーマを受けて、松田チームは、超高層建築が、東京都心部に立地するものと仮定し、プロトタイプのバージョンアップを試みた。

その進化形は「東京シームレスシティ」と名づけられ、スパイラル状立体緑道、5層バンド基準階、立体ラドバーンシステムなど、複数のアイデアから成り立っている。

それらは緊密に連携しており、シームレスシティの可能性を未来に示している。

立体緑道による緑のネットワーク

人々は様々な経路を選択しながら自由に移動できる。

多様なテーマ性を持ったスカイガーデン

立体緑道が交わった部分は比較的天井高の高い吹き抜け空間になっており、スカイガーデンとして人々が集い、交流する。また、それぞれのスカイガーデンはテーマを持っており、立体的な迷路状の緑地空間をゆっくり散策する楽しさを提供している。例えば、56階に住むある主婦は

東京シームレスシティを最も特徴づけるのは、建物の外周部に張り巡らされた緑のネットワークである。あたかもDNAのように、スパイラル状の緑のチューブが建物に巻き付いている。正確には、互いに逆向きの2つの二重らせん状の緑が幾重にも交差すること、複雑なネットワークを形づくっており、つまりは4本の斜めのラインが立体的に交差していることになる。この複数の立体緑道によって、

スパイラル状の超小型モビリティ用スロープ

緑道の内側には、超小型モ

その日の気分に応じて昼下りに複数のスカイガーデンを訪れながら、ゆっくり建物を一周する。34階に住むある会社経営者の男性は、健康増進のため、早朝に70階まで緑道を登り、スカイガーデンを目印にしながら自宅まで下りてくるという往復を日課にしている。

ビリティが通るスロープがスパイラル状に配置されており、地上から最上階まで登ることができるほか、5層に1層ある超小型モビリティ用フロアに接続する。そのフロアには、超小型モビリティと人が共用できるエレベーターが着床し、また住民がシェアする超小型モビリティ用カーポートが設置されている。スロープは1周すると5層上がり、緩やかな勾配を保ちつつ、この建物に、5層が周期となるリズムを与えている。

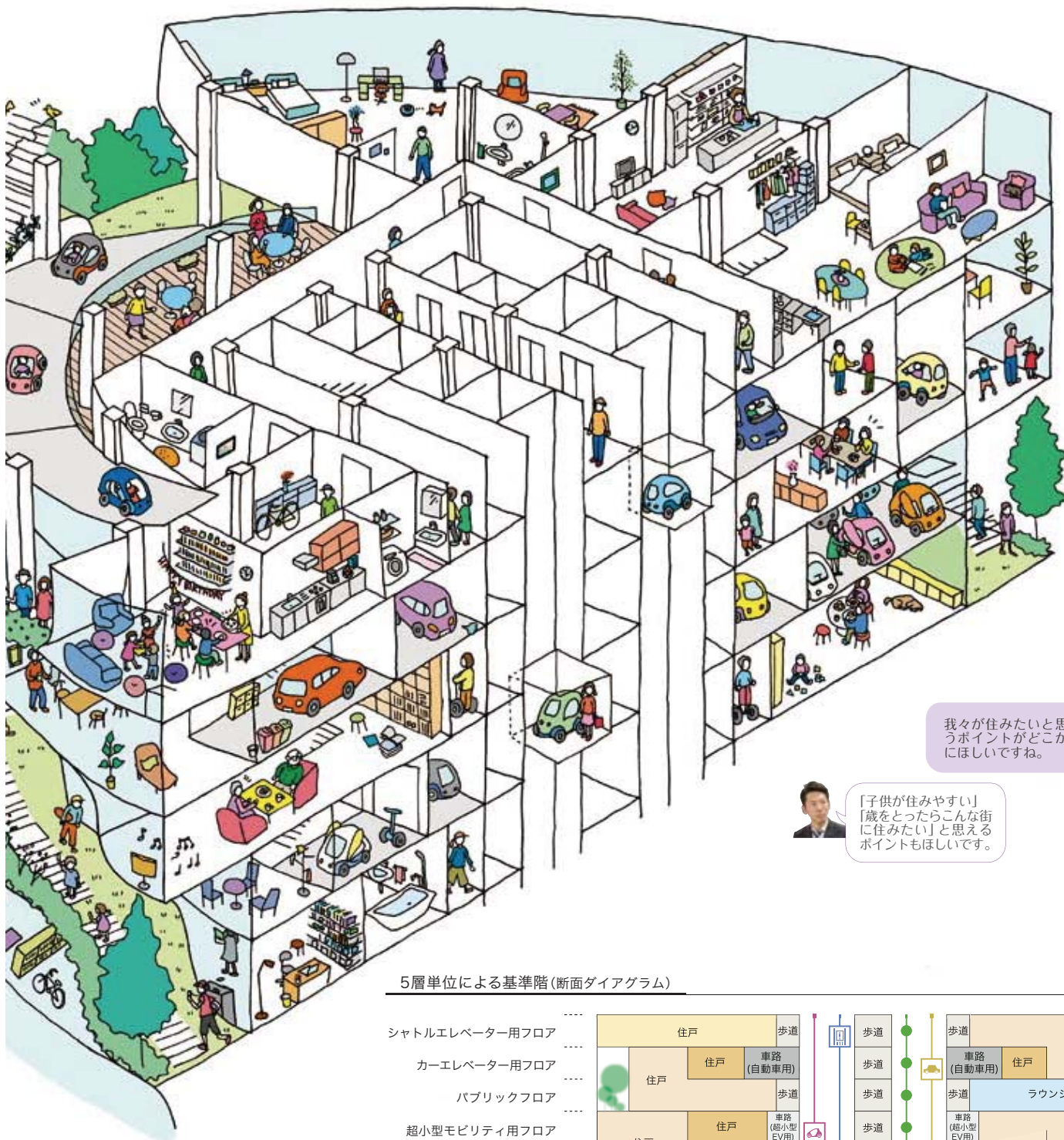


立体緑道が交わる部分には、人々が集い、交流することができるスカイガーデンがつくられている。それぞれテーマ性を持ったスカイガーデンが、散策時の楽しさを提供する。



外周部を巡る、立体的な迷路状の緑道。人々は経路を自由に選択して緑を散策することができる。

人と様々なモビリティが共存し、
多様なアクティビティがシームレスに接続する立体都市。



我々が住みたいと思うポイントがどこかにほしいですね。

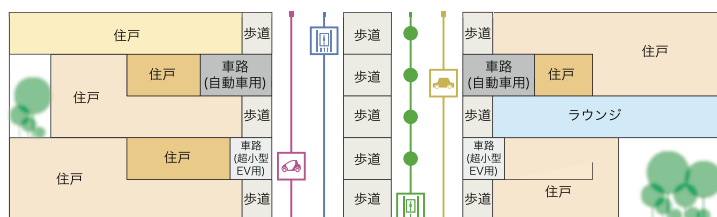


「子供が住みやすい」「歳をとったらこんな街に住みたい」と思えるポイントもほしいです。



5層単位による基準階(断面ダイアグラム)

シャトルエレベーター用フロア
カーエレベーター用フロア
パブリックフロア
超小型モビリティ用フロア
グリーンフロア



超小型モビリティ用エレベーター
シャトルエレベーター
乗用エレベーター
カーエレベーター

5層単位の基準階

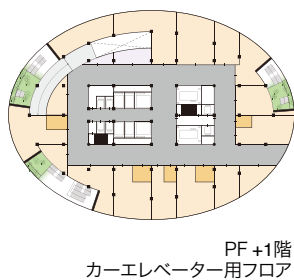
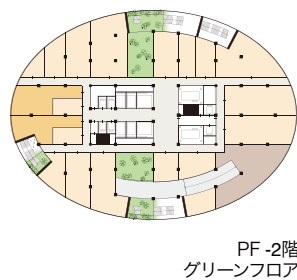
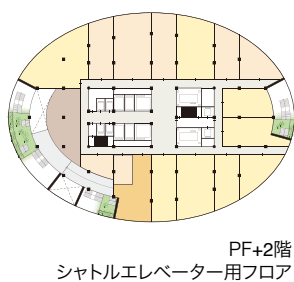
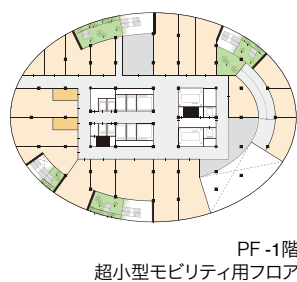
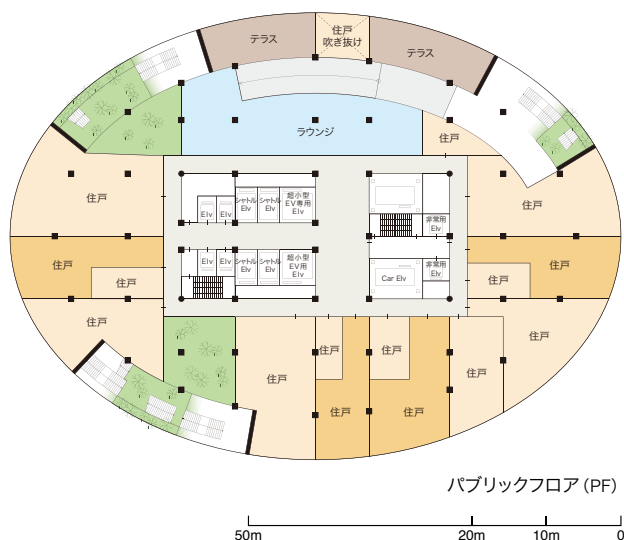
近代建築の巨匠ル・コルビュジエ(注3)の弟子である前川國男(注4)は、師が手がけたユニテ・ダビタシオン(1952年)と同様、3層を単位とする集合住宅を、晴海高層アパート(1958年)で実現した。前者が中廊下であるのに対し、後者は片廊下であり、その廊下を幅広にして住民同士の交流を促進させるなどの工夫が加えられている。

東京シームレスシティの内部構成は、さらに一歩進め、5層が組み合わさって1つの基準階としている。それぞれシャトルエレベーター用フロア、カーエレベーター用フロア、パブリックフロア、超小型モビリティ用フロア、グリーンフロアとなっており、複数のタイプのエレベーターと基本的な動線の分離を5層単位で実現する。

中高層部においても感じられる戸建感

建物のコア部分には、一般エレベーター、シャトルエレベーター、超小型モビリティ用エレベーター(人も同時に乗降可能)、カーエレベーター、非常用エレベーター等がまとめられ、それぞれが対応する階に着床する。最外周部は立

- 住戸(フラットタイプ)
- 住戸(メゾネットタイプ)
- 緑地
- テラス
- ラウンジ
- パーキング
- 車路(超小型モビリティ用)
- 車路(自動車用)



プロジェクトデータ

□基準階床面積	3,864 m ²
□延床面積	332,400 m ²
□緑地面積	22,400 m ²
□階数	地下4階、地上80階
□階高	3,800mm
□最高高さ	310m
□構造	鉄骨造、CFT 柱
□住戸数	メゾネットタイプ：720戸 シングルタイプ：160戸 合計：880戸
□住戸専有面積	120~330 m ²
□昇降機	シャトルエレベーター：4基 乗用エレベーター：4基 カーエレベーター：2基 超小型モビリティ用エレベーター：2基 非常用エレベーター：2基

様々な乗り物や人が共存できる街になると面白いのでは？



車をみんなでシェアできるようにするのいいと思いますね。



超小型モビリティをみんなでシェアできるから、お買い物も便利だわ！



いろんな人や乗り物が共存しているし、まるで街のような建物よね！



今日は赤い実がなってる木の広場を通過って帰ろう！



こっちは初めての道だね！あ！お花が咲いてるよ！



立体ラドバースシステム

ラドバース方式は、1920年代にアメリカで生み出され

体緑道やテラス、スカイガーデンが取り巻き、その内側には超小型モビリティ用のスロープが現れる。そのため外部空間により多く面し、中高層部でも緑地を臨むことのできる、戸建感の強い住戸が多くなっている。

た、住宅地で平面的に完全な歩車分離を行うシステムである。ここではその方式を応用し、立体的な歩車分離を実現している。メゾネット型の住戸の一部は2戸セットとなっており、一方の階に歩行者用の入口が2つ、もう一方の階に車・超小型モビリティ用の入口が2つある。入口がそれぞれ2層にわたってあるため、入口近くでは間口が狭めだが、外周部ではいずれの住戸も1層となり、より幅広い眺望と採光を得ることができる。

のように歩車分離を行うことはほぼ不可能であるが、2層以上を組み合わせることで歩車分離が可能となる。我々はこれを「立体ラドバースシステム」と呼んだ。一方、超小型モビリティは歩車分離の度合いがより低く、人との関係はエレベーター内部を中心に歩車融合的であり、ここでは歩車分離と歩車融合が共存することになる。

注3...ル・コルビュジエ(1887~1965年)20世紀を代表する建築家の一人。近代建築を確立し、晩年にはそれを自ら乗り越えていった。

注4...前川國男(1905~1986年)ル・コルビュジエに学び、モダニズム建築の旗手として活躍した。



keyword 都市活動参加型居住

建築が都市やまちづくりに参加するためには、そこに居住する人が地域のコミュニティやその活動に参加することが重要である。そのようなソフトの仕組みをハードの建築とともに用意する。

図版提供：安田不動産株式会社



keyword 超小型モビリティシェアポート

都心部のマンションにおいて、超小型モビリティはシェアをすることで、使用率の向上、高齢者の外出増加、経済的負担の軽減など、大きなメリットが得られる。



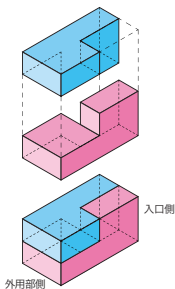
keyword 5層バンド基準階

ル・コルビュジエや前川國男による3層を単位とした集合住宅を踏まえ、ここでは5層を単位とした集合住宅の可能性が考えられている。複雑なモビリティ動線の整理や、エレベーター効率の最大化が図られている。



keyword 立体ラダーシステム

住戸数が増え、さらに、入口がメゾネット式で人と車の2層分になれば、当然間口は狭くなる。一方、集合住宅において幅広い視野と採光を得ることは重要である。それを立体的に可能とする住戸の組み合わせが、立体ラダーシステムである。



keyword 現代のピラネージ空間

18世紀のイタリアの建築家ピラネージは、ローマの古代遺跡などを着想源として、立体的に複雑に絡む空間を版画として描いた。レム・コールハース(※)はそのような立体的に複雑な空間を「ピラネージ空間」と呼んだ。立体緑道空間の交差は、まさに現代の「ピラネージ空間」といふべき空間的複雑さと迷宮性を生む。



keyword 垂直防災緑地

建物をスパイラル状に覆う立体緑道空間は、災害時には居住者だけではなく、周辺の住民の一時避難場所としても機能する。非常時に逃げ込める、垂直防災緑地である。

※ レム・コールハース(1944年～)
オランダ出身の著名な建築家。作品だけでなく、『錯乱のニューヨーク』などの著作でも世界的に知られており、彼の建築理論は、現代の建築家に多大な影響を及ぼしている。

Tokyo
Seamless
City
Epilogue

Discussion
and Keywords

●座談会
& キーワード

Advisers
添川 光雄
藤原 匠

Presenters
松田 達
和田 吉史



アジア的な超高層建築を目指して
東京シームレスシティは、アジアにおける超高層建築として、欧米的な合理性を超えた都市的建築空間を目指す。そのための様々なアイデアを、キーワードとして紹介する。

合理的空間性を超えて

添川 超高層建築は、基本的に合理的な考え方をもとに成り立っています。しかし、欧米的な合理性とは別の前提から生まれた、アジア的な超高層建築はあると思いますか。

松田 線路をマーケットとして用いること、屋上が自動車教習所であるスーパードライビングなどは、アジア独特の時空間の使用法です。東京シームレスシティでは、そのようなアジア的空間の可能性を重ね合わせることを模索しました。複数のモビリティを同時に存在させること、冗長性のあるセミラティス型ネットワークを利用することなどは、アジア的な空間利用方法のひとつです。

ハードとソフトのシームレス

藤原 今後の人口縮小高齢化社会において、都市や街が生きていくためには、トックダウン式のマスタープラン型都市計画だけではなく、ボトムアップ的な市民参加によるまちづくりも重要になるのではないのでしょうか。

message from-Presenters

松田チーム



松田 達氏 (まつだ たつ) 1975年生まれ
建築家。東京大学助教。東京大学大学院工学系研究科建築学専攻修了。隈研吾建築都市設計事務所を経て、パリ第12大学にてDEA課程修了後、松田達建築設計事務所設立。2011年より現職。作品に《JAIST ギャラリー》等。共著に「記号の海に浮かぶくしま>」(磯崎新建築論集2)等。



和田 吉史氏 (わだ よしふみ) 1977年生まれ
石川と東京の2カ所を拠点に活動している建築家。日本大学大学院修士課程修了後、TOKOLO.com、阿部に史アトリエ等を経て、2009年よりワダスタジオ一級建築士事務所を主宰。作品に《小松空想はつとプラザ北陸》、《聖愛幼稚園子育て支援施設》等。

建築と都市の融合を目指して

森ビルさんは、これまでずっと「都市」について考えてこられました。中心的思想である立体緑園都市はもちろん、安全・安心のまちづくり、都市の緑化、公共空間の確保、スマート化などに加え、今回ガレージレジデンスという未来志向の考え方が明らかになりました。

それらすべてに我々は大きく啓発されました。今回我々は、その森ビルチームから様々な貴重なアドバイスをいただきながら、「東京シームレスシティ」という、日本の大都市の未来に様々な示唆と大きな可能性をもたらすであろう、魅惑的なプロジェクトに参画させていただきました。

中心となるアイデアは「シームレス」です。添川さんと対談させていただいた時に出てきた重要なキーワードで、ここにすべてが集約されているといっても過言ではありません。人と車、建築と都市、自然と人工、ソフトとハードといった、これまで分離されてきた物事をつなげていこうという考えが、このプロジェクトに通底しています。

物事の明示的な境界は、物事のシームレスな遷移的境界を見えなくしていたかもしれないかもしれません。そのような不可視の曖昧性を積極的に捉えることによって、アジア的といえるかもしれない新しい超高層建築の可能性を、明らかにしたいと考えています。それはまた、建築と都市を融合することにもなるだろうと思っています。



田邊 曜氏 (たなべ ひかる) 1979年生まれ
2004年 Renzo Piano Building Workshopにて研修。2005年早稲田大学理工学研究所建築学専攻修士課程修了。2005～2012年伊東豊雄建築設計事務所勤務。《ベルビュー・レジデンス》等を担当。2013年 hkl studio 設立。現在、千葉大学建築学科非常勤講師。



増田 忠史氏 (ますだ ただふみ) 1980年生まれ
建築家。早稲田大学大学院修士課程修了後、矢萩喜一郎建築計画事務所を経て、2013年増田建築計画事務所を設立。同年より中央工学校非常勤講師。作品に《住宅 和合》(峰谷伸治氏と共同)、《GISELE 表参道ショールーム》ほか。



梅岡 恒治氏 (うめおか こうじ) 1982年生まれ
建築家。東京大学大学院修士課程修了後、磯崎新アトリエ勤務を経て、2013年より梅岡設計事務所を設立。磯崎新アトリエでは、《中国河南省鄭州市鄭東新区龍湖地区副 CBD 都市計画》を担当。

【東京シームレスシティ制作メンバー】
立案・制作：松田 達、和田 吉史、田邊 曜 (1st stage)、増田 忠史 (Final stage)、梅岡 恒治 (Final stage) / 模型制作および指導 (1st stage)：沼崎恵三子 / CG 制作協力：小林 浩 / イラスト：寺田 晶子

message from-Advisers

森ビルチーム

※所属、役職は座談会を実施した当時のもの



添川 光雄氏 (そえかわ みつお)
森ビル株式会社 設計統括部 第2設計部 担当部長。六本木ヒルズ森タワーのエレベーター計画ほか、同社プロジェクトに多数参加。二重自動扉構造によって外気流入量を抑える出入りシステムである「バスマース」を開発。



藤原 匠氏 (ふじわら たくみ)
森ビル株式会社 設計統括部 第2設計部 設計企画グループ。2006年に同社に入社し、第2設計部設計企画グループに配属。昇降機設計監理（環状二号线Ⅲ街区プロジェクト等）、昇降機計画立案支援（21・25 森ビル建替計画等）等を担当した。

日本の大都市の魅力向上を目指して

今回、このプロジェクトにアドバイザーとして参加させていただき、私たちが従来提唱してきた立体緑園都市や都市のスマート化の方向性について再認識する機会を得て、非常に啓発を受けたと思っています。東京シームレスシティのコンセプトは今後、日本の建築や都市設計に一石を投じるのではないのでしょうか。

また、今回、都市に住む人の視点に立った様々なアイデアや仕掛けのご提案を受け、超高層建築の新たな可能性を改めて考えることができました。

当社は都市のことをずっと考えてきたという自負があります。アークヒルズ時代から緑化に取り組み、高層ビルでも人の憩える場を提供してきましたし、災害時にも「逃げ込める」安全・安心なまちづくりを目指してきました。当社では、スマートシティという言葉が普及する以前から、それを構成するすべての要素に取り組んできたのです。

私たちは、日本の大都市を魅力ある都市にしたいと願っています。そのために 10 年、20 年先を見すえて、今何をすべきかを考えています。

今回の座談会には、そのためのアイデアやヒントがたくさん詰まっていたのですが、特に大きく共感したのは、計画どおりに都市はできないということです。無駄な路地や緑地があり、ちょっと猥雑で複合的な部分が好き。ピラネージの夢想した複雑な建築空間、アレグザンダーの唱えたセミラティス構造の話も面白かったですね。まさに「都市はツリーではない」です。また、アジアでは時間軸の変化によって空間の利用法が変わるという発想も私たちが発想しにくい考え方でした。

そんななか、森ビルが中心に関わった「環状二号线Ⅲ街区プロジェクト（虎ノ門ヒルズ）」が2014年竣工予定です。地下に環状二号线が通る地上52階建ての超高層複合施設になります。これは、立体緑園都市のひとつの形です。今後東京のランドマークとして、さらに地域のコミュニティの中核として機能していくでしょう。

今回の対談で、今後都市のグランドデザインを思い描き、世界の都市間競争に打ち勝つための戦略を練っていきたいという思いを強くしました。



森ビルが理想として掲げる立体緑園都市 (Virtual Garden City) に最新のモビリティシステムを導入した新しい都市のイメージのひとつ。
図版提供：森ビル

和田 先に紹介したワテラスでは、学生は地域活動に参加することで、家賃サポートを受けられます。若年層の都心居住を推進し、希薄化が進む地域コミュニティを刺激させ

ようとしているのです。地域コミュニティが弱くなりがちな都心部では、参加型都市居住システムのようソフトの仕組みは大きな可能性を持っています。東京シームレスシ

ティは、建築が都市に参加するため、ハードとソフトのシームレス化も目指しました。**松田** 東京シームレスシティの立体緑道空間は、周囲の街にも開放されています。特に

災害時には一時的な避難場所となり、大きな立体緑地空間が、逃げ込める場所として機能します。つまり、東京シームレスシティは地域における防災拠点にもなるのです。

『真夜中のカーボーイ』

演技派俳優の 映画に注ぐ眼差し

浅野和之さん（俳優）



ダスティン・ Hoffman に
魅せられて

浅野和之——舞台・テレビ・映画と幅広く活躍している俳優さんである。スマートな身体に切れのいい身のこなし、喜劇からシリアスまで、演技の幅も広い。それもそのはずだ。浅野さんは幾多の演劇遍歴を重ね

てきた人なのである。桐朋学園で古典芸能からパントマイムまで演劇の基礎を学び、卒業後は安部公房スタジオで、安部公房本人から不条理演劇を教えられた。友人と起こした劇団電劇では徹底的に身体演技を鍛え上げ、さらに夢の遊眠社では、舞台狭しと動き回る野田秀樹演出を経験しながら、役者としての年輪を重ねてきた。

2002年の三谷幸喜さんとの出会いも劇的だ。三谷さん演出の舞台『You Are The Top 今宵の君』で代役のオファーを受け、2時間出ずっぱりの役を見事に演じきった。以来、三谷さんの絶対的な信頼を勝ちえ、三谷作品には欠かせない俳優になったという。

そんな演技派の浅野さんが「私の忘れられない映画」として挙げてくれたのは『真夜中のカーボーイ』。浅野さんがこの映画と出会ったのは、18、9歳の時だったという。桐朋学園の演劇科に入った頃のことだ。

まず、音楽に魅了されたという。ハリ・ニルソンの「うわさの男」。ジョン・ヴォイトがテキサスを出てニューヨークへ向かう、その期待に胸を躍らせるシーンでこの音楽が流れ出す。わくわくするよ



うな軽快な曲だ。その後も折に触れて流れるこの音楽は、ともすると暗くなりがちなストーリーを救う役割を果たしている。今も浅野さんはこの曲を携帯音楽プレイヤーに入れて聴いているという。

そして、何よりもこの映画で心打たれたのは、ダスティン・ホフマンの演技だった。ニューヨークの街なかを歩く

シーンが映画の前半にある。ヴォイトと喋りながらも、ホフマンは一瞬、電話ボックスに手を入れてガチャガチャと音を立てる。最初は何をしていないかと思っただが、おつりの返却口にお金が残っていないかと指で探っている姿だとわかった時、浅野さんはその緻密な演技に興奮を覚えた。咳の仕方ひとつ取ってもホフマンの演技は胸を患った人間のリアリティを備えてい

た。冬なのに熱のせいで汗をかいて震えているホフマンを観ていると、画面から今にもツーンとすえた臭いが映画館のなかに漂ってきそうに感じられたという。すでに、当時から浅野さんの映画を観る眼は役者の視点だった。

演技を観る眼と執念

幼い頃から、人前で目立つことをするのが好きな子どもだった。貴金属の宝飾を生業としていた家には、いつも住み込みの職人さんが4、5人いた。その人たちの歩き方を聴き分けて皆の前で披露したり、映画『バンド・ワゴン』に出ていたフレッド・アステアをまねて父親の靴を履いてタップまがいのことをしてみたり。小学校では学芸会に出たいがために知恵を絞り、そ

の秘訣は国語の読みだと喝破して、ひたすらよどみなく教科書を読む練習を重ねて、学芸会での役を射止めた。中学・高校では演劇部に所属したものの、自分の思った方向とは違っていたため、文学座をはじめとする劇団に軒並み電話して入団を申し込む。だが、どこからも、高校を卒業してからと断られ、老舗の俳優養成所として名高い劇団ひまわりに所属したこともあったという。そんな浅野さんだからこそ、普通ならストーリーを追って映画を楽しむところを、役者の細かい演技のほうに強く惹かれたのだろう。

浅野さんの演技を観る眼は鋭い。例えば、ロバート・デ・ニーロ。彼が誰かと喋っている場面で、相手とは違うほうに視線を向けることがよくある。もし、映画の演出上の必然ならば、視線の先に何があるのかを映すはずだが、それもない。浅野さんはそれがデ・ニーロ本人の演出だと見破った。人は動いているほうについて視線を向けてしまう。観客の眼を自分に注目させるために、デ・ニーロはわざとそうしてみせたのである。

黒澤明監督の映画『野良犬』を観ていた時のこと。拳銃をすられた刑事役の三船敏郎が、

スリ係の河村黎吉とやりとりする場面で、ハッと息をのんだ。河村がほんのわずかだが、せりふを噛んだのだ。普通なら撮り直すだろう。しかも、監督はあの黒澤明である。だが、これは監督がいかに河村を信頼していたかの証しではないかと浅野さんは考えた。後日、黒澤監督の娘さんに会った時、そのことを話題にすると、父はカットをかけたくないと思ったからそのまま続けたんだすといわれて、納得がいった。

役者には2つのタイプがあると浅野さんはいう。1つは自分のなかに役を取り込むタイプ。さすがはあの役者だ、と思わせる人だ。もう1つは役のなかに自分が入り込むタイプで、あくまでも役に忠実な人。どちらも突き詰めるのは難しいが、最後に浅野さんにどちらのタイプを目指しているかと聞いてみた。

「ぼくにとつて最高の賛辞は、『えつ、あの役はあの人演じていたの！』と驚いてもらうこと。しょせんは自分から抜けられないのはわかっていますが、でも迫りたいのはそこなんです」。演技に執拗にこだわり続ける浅野さん。いずれそんな演技を私たちの前で見せてくれるに違いない。



あさの・かずゆき ●俳優。1954年生まれ。シス・カンパニー所属。人気のテレビドラマ『JIN—仁—』では、東芝の創業者・田中久重からくり儀右衛門を演じた。11月には出演映画『清須会議』（三谷幸喜監督）の公開が控えている。



『真夜中のカーボーイ』
ブルーレイ 発売中
2,500円(税込)
20世紀フォックス ホーム
エンターテインメント ジャパン

テキサスから一旗揚げようとニューヨークにやってきたジョー（ジョン・ヴォイト）だったが、そこは思い描いていたとはまるで違う厳しい世界だった。ある時、ジョーはスラム街に住むラッツォ（ダスティン・ホフマン）と知り合う。いったんはラッツォに騙されてさんざんな目に遭わされたジョーだったが、やがて2人は一緒にの部屋で暮らすようになる。どうにかジョーにチャンスが訪れた時、胸の病を患っているラッツォの容態が悪化する。冬の寒いニューヨークを出てフロリダ行きを望むラッツォを見かねたジョーは、思わず殺人まで犯して金を手に入れる。そして2人はフロリダ行きのバスに乗り込むのだった……。

Pick Up 今回取り上げた映画

『真夜中のカーボーイ』

監督：ジョン・シュレシンジャー
出演：ジョン・ヴォイト
ダスティン・ホフマン
1969年公開

消防自動車

(1950年代：ブリキ、日本製)

横浜ブリキのおもちゃ博物館
館長 北原照久氏



はしご車の上の 勇敢な消防士

はしご車の上で、今にも水を噴出しそうなホースを手に身構えている消防士の姿が、いかにも魅力的なおもちゃである。

「このはしご車はタイヤもブリキ製なのです。ゴムではないのは、このおもちゃが戦後まもなくにつくられたことを物語っています。当時はまだゴムが手に入りにくかったため、タイヤもブリキでつくらなくてはならなかった。一方、消防士のほうにはセルロイド製です。セルロイドのおもちゃは、昭和初期がピークで、次第にプラスチックやビニール素材へと替わっていきまので、この頃使われているのは珍しいのです」(北原氏)

今のおもちゃなら、間違いなく消防士は自動ではしごを登っていくところだろう。だが、このおもちゃにはそんな機能はない。はしごに開けられた穴の好きな場所に消防士を差し込むようになっている。当時の子どもたちは、消防士を指でつまみ、自分でその位置を上によらしめていった。おそらくそうした遊びのなかで、子どもたちは、真っ赤に燃える建物に立ち向かってゆく勇敢な消防士の姿を想像し、自分自身を重ね合わせたことだろう。はしごの上まで登りつめた子どもたちは、もうすっかり消防士気分だ。そして、こんな言葉が口をついて出る。

「準備よし、放水開始！」

日本ではしご付き消防自動車の歴史は、大正9(1920)年にドイツから輸入されたことに始まる。この時のはしごは木製ながら、25mまで伸ばすことができた。高い建物はほとんどなかった当時であって、この距離は十分な長さだったろう。やがて、建物の高層化が進むにつれて、はしごの長さもどんどんと伸びて、現在では50m級のものまである。

おもちゃのなかでも消防自動車の人気は高い。赤く染められた車体がサイレンを鳴らして火事場へと急行するその勇ましい姿が、子どもたちの心を捉えて離さないのは、昔も今も変わらない。(資料提供：北原照久氏)