

鈴木 健一郎

Ken-ichiro Suzuki

Walking and thinking of cities
歩きながら都市を考える

ドバイ→サンフランシスコ／建築→アーバン・デザイン

「世界中のクレーン車の 1/3 はここにある」そんな言葉があながち空言とも思えない状況の都市に、私は居た。6 年前のことだ。アラブ首長国連邦、ドバイ。その開発の波の最盛期に、ゼネコン設計部の社員として建築に関わったという体験は、私のその後の人生を変えたといっても過言ではない。

当時、「ドバイは人工的で魅力に欠ける」ということを、建築関係者でさえも言うのに違和感を覚えた。都市のことを評して、「人工的」とは言い得て妙。それはきっと、出来上がる速度があまりに早すぎて、大抵の都市で感じられる多層性に欠けるということだろう。実際、建築を生業としながらも、まさか、都市が出来上がっていく過程を自分の身で体験するとは思ひもしなかった。あまりの衝撃に、アーバン・デザインという分野に転身。その後マーケットが大きくシフトし、中東から中国へ。私は米国西海岸のサンフランシスコ

コに住み、アジアの大型開発プロジェクトに携わるという生活に変わった。

アーバン・デザインという分野とはなにか、という問いには無数の回答がある。「都市」とは何か、という問題自体が一筋縄で行かないので、当たり前だろう。ここでは、その厳密な定義を試みるかわりに、私の仕事での関わり方を簡単に紹介するにとどめる。多くの場合は、ディヴェロッパー、もしくは政府をクライアントとして、小さくは数街区、大きくは数百ヘクタールの敷地を対象としたマスター・プランを描く。すこし細かいスケールに入る時には、マスター・プランに基づいて、それぞれの建築やオープンスペースがどのようなルールに習う必要があるのかというデザイン・ガイドラインを提示することになる。

建築単体のデザインを詰めることよりも、

ヴィジョンを売り、未だそこに存在しないものをどうやって想像させるかという能力が要求される。「表参道のような並木の美しいショッピング・コリドー」、「ニューヨークのブライアントパークのような、心地よい囲まれ感のある広場」といったアナロジーを組み合わせる事によってデザインに息が吹き込まれることも多い。建築と同じく、世界の都市に旅をして得た経験は血肉となってデザインの幅を広げてくれる。

自分自身の日常体験のあちこちにも、都市について考えるヒントが転がっている。ここでは、自宅からダウンタウンのオフィスまでの徒歩30分の道のりで目にするもの、地域をいくつか拾い上げ、サンフランシスコという都市の一断面を切ってみようと思う。ベンヤミンは、「初めて訪れる街は住んでいるかのように歩き、良く知った街は異邦人のように歩け」と言ったが、一見この街の特殊事情かのように思われるいくつかの事象を辿り、見つめ直す事で建築と都市について考えたい。

歩きながら - 道路空間を考える

私の住むアパートを見て、「都市」にあると思う日本人はあまりいないだろう（写真1）。1920年代に建てられた、二階建て。一階は小規模店舗とオフィスの集合体で、二階には17個の住戸がある。ダウンタウンの中心から約2キロ、メインストリートに面しているにも関わらず、容積率にして約1.5程度と極めて低い。1978年に制定されたカリフォルニア州の条例、Proposition 13により、固定資産税は、所有者が変わったり、建て替えを行ったりしない限りは、増額されない。古い建物をそのまま維持するメリットが高いのだ。行政的な取り決めが都市の風景をつくりあげる一因となる、ということに改めて意識する。

アパートのある通り。一昨年から微妙に沿道の様子が変化した（写真2）。ストリート・パーキング¹が一部占拠され、歩道を隔てた正面の飲食店の客が、オープンカフェさながらの空間を楽しんでいる。“Parklet:Pavement to Parks”という、市の制度を利用したものだ。サンフランシスコの土地の約25%も構成する道路空間。その一部を、実験的に年間数百ドルの負担金と維持管理を条件に、企業や個人に貸し出し、仮設のミニ公園にしてい



写真1



写真2

る。市の面積の20%近く²が公園となっているにも関わらず、「高密度な都市空間」としてさらなるオープンスペースの必要性が叫ばれているのがその制度の背景だ。しかし、このケースの場合は、飲食店が破格の賃料で屋外の店舗空間を拡張しているだけである。道路の一部を個人が駐車目的に利用するの

と、どちらの公共性が高いのだろう。車社会の米国で、近年、特に都心部では徐々にカーシェア³をしたり、自転車専用レーンを整備したりしている。その運動と軌を一にするはずだったのが、結果としては、公共空間を合法的に私有化させる結果となってしまったように思える。

歩きながら - 「町のなかの町」を考える

Parkletの使用権を、8ドルのパンケーキと2ドルのコーヒーで勝ち取った人々を横目にダウンタウンに向かって歩いて15分程度、真っすぐに続く下り坂の先にサンフランシスコ湾が広がって見える。その間には漢字で書かれた街のサイン、賑わいのあるマーケット、さながらアジアのどこかに入り込んだかのような。ここは、欧米における最古の、そして最大のチャイナタウン。10万人の生活の場であると同時に、観光客の約40%⁴が訪れるところ。市の主要財源が、年間約4.8億ドル⁵の観光関連の税収であることを考えれば、貴重な資源だ。

今年はじめにオバマ大統領も激励しに訪れたそんなチャイナタウンも、今世紀の初頭には、増え続ける中国人人口を脅威に思い、そこを非衛生的かつ危険な場だとした白人たちから目の敵にされていたという。1906年の大地震による建物の状態の悪化を期に、ここを市の中心から辺境に移してしまおうという行政的な試みさえあった。苦肉の策として、中国人商人たちは、

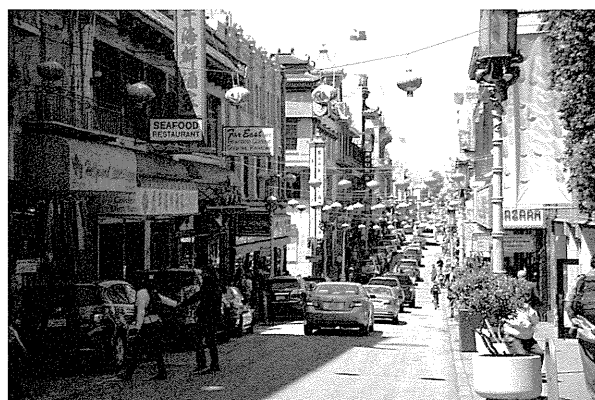


写真3

仏教建築のモチーフを多用した看板建築の並んだ「チャイナタウン」を生み出した（写真3）。白人の観光客に喜ばれるような観光の場、「中国的」テーマパークとして生き残ることを選んだのだ。そんな風景も今ではある種のオーセンティシティーを醸し出している。フェイクだという批判はもはや当を得ない。

歩きながら - 「公」と「私」を考える

山積みされた青梗菜を横目にチャイナタウンを抜ける。ダウンタウンに向かう坂をほぼ下りきったところで、グリッド状のブロックをバッサリと切り分けるかのように斜めに走

るColumbus Avenueにあたる。斜めに視線を追った先に見えるのが、Transamerica Pyramid（写真4）、市で一番の高さ（260m）のオフィスタワー。今ではサンフランシスコ

のスカイラインはこの建築無しでは想像できないが、1972年の完成当時は、史上最も嫌われた建物だったという。ついその形状の奇抜さに目が行くが、それは、大きな木のように高さがあっても足下に太陽の光が届くような建築にしたいというTransamerica社の当時の社長の願いを反映したものだという。その美談が本当かはともかく、この建築が街に与えている豊かさは、確かに足下にあるのかもしれない。50本を越えるセコイアの大木のある庭園が、平日の朝から夕方まで一般に開放されている(写真5)。このような空間は、Privately owned public space (POPS)として、日本における公開空地と同じように、規制されている高さや容積率に緩和を設ける条件として生まれたものだ。しかし、これほどまでに愛され、利用されている公開空地がどれだけ東京にあるだろう。噴水のある小さな池のほとりで太極拳をする老人を横目に、緑の香りのする空気に満ちた庭園を通ることによって、オフィスのあるFinancial Districtに入る心の準備をする。



写真 4



写真 5

歩きながら - 「都市としての建築」を考える

Financial Districtは、サンフランシスコ湾のすぐ南側にあるオフィス街だ。10ブロックにわたって広がる再開発地域のGolden Gatewayのあるあたりは、ゴールドラッシュで港が最盛期を誇った19世紀には赤線地帯だった。John Portmanの代表作のひとつのEmbarcadero Centerは、この再開発地域の役半分を占める4ブロックにわたる両端にホテルを置き、その間を低層商業と高層オフィス、空中歩廊でつないだ巨大建築だ。ガイドブックなどには、「都市の中の都市」というクリシェで紹介される。

60年代に建造されたブルータリズム⁶の建築が方々の都市で傷み始め、その保存の是非が問われているのが北米の近況だ⁷。打ち放

しコンクリートが主要部を構成するこの建築も、一般人に好かれているとはいいがたい。初めて訪れたとき、そう、「建築」を勉強していたときには、正直に言ってこの建築の魅力がよくわからなかった。ちなみに、ディヴェロッパーでもあったPortmanは、Koolhaasが再評価するまでは、「建築家」としてはあまり高い評価を得ていなかった。改めて毎日ここを通り抜けるなかで、この建築がいかによく考えられているか分かる。2つのホテルをアンカーとして、飲食、店舗、ジム、駐車場など、それらを支える機能を納めたインフラとして構成された、長い低層部。圧迫感を感じさせる事なく、高い容積率を実現した4本のタワーの配置方法なども一筆に

値するが、やはり、道空間を建築化したのがその最大の特色だ。3層にわたって、すべてのブロックの中をつらぬく「道」。再開発前に存在した、それぞれの街区を半分に割る路地が何十年もの時間を隔ててよみがえり、さらに立体化されている（写真6）。中を歩く経験が単調にならないように、数十メートルおきに視線を受け止め、雁行する動線空間の妙。近年までこの建築と海を隔てていた2段構成の高速道路の古い写真（写真7）を見つけ、Portmanは車の為のこの構造体をアナロジーとして、歩行者のためのハイウェイを作ったのではないかとさえ思ったことがある。間にこの巨大な複合建築が建っているのにも関わらず、通勤路の一地点から、500メートル近く離れたフェリービルディング⁸の塔の姿がフレーミングされる瞬間を体験するたびに、一般的な評価を裏切るかのような、コンテクスチュアルな側面を持ったPortmanを感じる（写真8）。

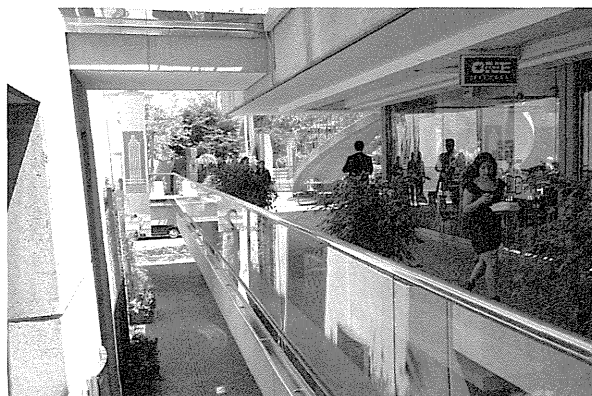


写真 6



写真 7 (© Telstar Logistics)

ここからは、あと2,3分の道のり。一畳にも満たない小さなコーヒースタンドに立寄って喉の乾きを潤し、うっすら立ちこめる霧による肌寒さを和らげる。夏でもそのような日のある不思議な気候の街、サンフランシスコ。オフィスに到着する。スケッチし、模型をつくり、世界のどこかに都市空間をつくりあげる試みをする新たな一日が始まる。そして、その社会的な意味を、ふと考える。



写真 8

都市化の効用 - 身体性

2011年には都市に住む人々が世界人口の半分を超えた、と国連が発表した。このダイナミズムがピンとこないとすれば、我々日本人の多くが既に、約3700万人の東京大都市圏

という世界で一番人口の高い「都市」に住むからであろう。今ほど「都市」そして「都市化」という事象が着目されている時代はない。もはや都市化は不可避であるからこそ、

そのリスクを最小限にとどめ、効果を最大限に生かすことが必要だ。

20 年以内に、3.5 億人の都市人口が増える
とされている中国では、公共交通手段のノードを中心とした高密度開発が奨励され、車中心のスプロール型開発を避ける傾向が見られる。一方、米国では、密度高く都市に住む事がかえって環境保全のためになるというロジックだけでは、20 世紀中盤に都市を捨てて郊外に夢の暮らしを求めた富裕層を都心に呼び戻す事はできなかったという経緯がある。そのような中で、今世紀初頭、Richard Florida は、Creative Class、つまり都市を活躍の舞台とした新たな知的層の台頭を描いた⁹。そのコインの裏側は、「人は都市に住む事によって知的に発達し、そこで多種多様な人々と刺激しあうことによって社会を発展させる」という、都市礼賛の物語だ。これに追従するかのようには、経済学者の Edward Glaeser は『Triumph of the City 都市の勝利』において、統計を導入することでこの説得性を増す事に成功した。マンハッタンに住む米国人は、郊外に住むそれよりも平均寿命が長い、都市に住む人間は、郊外に住む人間よりもエネルギーの使用量が約 40% 少ない、等々。その副題は "How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier", 都市化の効用を理論化する試みだ。

そのような再評価の流れと平行して、最も場所性を問わないように思われる業界の近傍で、近年、変化が見受けられる。SNS（ソーシャル・ネットワーク・サービス）やクラウド・コンピューティングなど、距離を超えた関係性を手軽に構築する手段をつくった主体である西海岸の IT 関連企業の多くが、旧来のシリコンバレーの、キャンパス型の「人工的な」ミニ都市のようなオフィス形態をとるのをやめて、本物の都市を求めてサンフランシスコに移ってきてつつある¹⁰。さらに、「フォースクエア」¹¹のように、都市の体験

を自分なりにカスタマイズして、友人と共有しあうアプリケーションが人気を呼ぶのを見ると、テクノロジーが都市空間に新たな次元を生み出しているのを感じる。

環境との調和、人間に対する効用（効能）、新しい技術との融合。様々な切り口で語られる「都市化」だが、今さらながら、都市の魅力と都市化の積極的意義は、身体性を抜きにして考える事はできないと思う。日本ほど公共交通手段の発達していない米国では今、Walkability、つまり車無し、徒歩中心で生活できるという評価軸が見直されている。特定の住所の Walkability を 100 点満点の数字に換算した点数で評価する¹²Web サイト、Walk Score¹³は、今では不動産業界に利用されている感も否めないが、その点数が高い都市ほど、一般的に魅力が高いとされているということは、ただの偶然ではないだろう¹⁴。東西を問わず、都市が都市である所以は、歩くことを通して得られる経験の多様性にあるといっても過言ではない。一方、都市を知るには歩いて自分の肌で感じる事が一番だということは、旅先で多くの人々が実感することだと思う。歩きながら都市を考えることによってこそ、歩くことが終わることのない喜びであるような空間づくりができると信じた。自らの足で都市の裏を丁寧になぞることによって得られる感受性が、他の身体性を刺激する場面をつくりあげる、と。

歩きながら都市を考える、ことを通して、歩く都市を想像する。

どうせなら、時間の流れに耐える「人工的」ではないものを。

1. 車道の一部をコインメーター式の公共の駐車場として
いるもの。
2. ちなみに、東京都都市公園区市町村別面積・人口比率
表（平成23年4月1日）によれば、東京都は6.7%。寺
社の所有地など、事実上公園に近い空間がこれに含まれて
いないことを勘案しても、差は大きい。
3. 時間単位のレンタカー制度。町の駐車場で無人管理さ
れた車を一時間あたり10ドル程度で借りるZipcar（2000
年設立）は、その手軽さと車種の豊富さから、多くの人が
車を個人で所有する事をやめるきっかけとなった。
4. <http://sanfrancisco.travel/members>,
“Statistics and Research”
5. 同上
6. 装飾、化粧材を排除し、コンクリートや鉄などの生々
しい素材感と、幾何学的な構成美で見せることを狙った建
築のスタイル。Portmanはその代表的存在の一人とみな
される。
7. [http://www.nytimes.com/2012/04/07/arts/
design/unloved-building-in-goshen-ny-prompts-
debate-on-modernism.html?pagewanted=all](http://www.nytimes.com/2012/04/07/arts/design/unloved-building-in-goshen-ny-prompts-debate-on-modernism.html?pagewanted=all) など。
8. 19世紀末に建てられた、旧フェリー・ターミナル。
サンフランシスコのランドマークのひとつ。
9. *The Rise of the Creative Class*, 2003
10. クラウド・コンピューティング・サービスの大手
Salesforce社は今年始め、サンフランシスコ本社の3万
7千平米の拡張計画を発表。*San Francisco Business
Times*, January 6, 2012
11. 位置情報に基づいたSNS。利用者の、場所に対する
評価（飲食店などを考えると分かりやすい）を読み合うだ
けでなく、お互いの位置情報を共有することで、気に入っ
た場所に気軽に集まることを可能にする。
12. 徒歩5分圏内に日常生活に必要な施設があることが
得点につながる。400メートル＝徒歩5分圏内というの
は、アーバン・デザイン界ではよく使われる指標。20分
程度歩くのに抵抗の無い、我々日本人にとっては驚きだ。
13. <http://www.walkscore.com/>
14. 1. New York 2. San Francisco 3. Boston 4.
Chicago 5. Philadelphia 6. Seattle と続く。車社会
のLAは含まれないので、そのあたりは「魅力」との相関
性に対する評価が分かれるところだろう。 [http://www.
walkscore.com/rankings/](http://www.walkscore.com/rankings/)

鈴木健一郎

建築家、アーバン・デザイナー。鎌倉生まれ。1996年京都大学工学部建築系学科卒業、1998年に同大学院（竹山研究室）を卒業後、大成建設株式会社に勤務。Kohn Pedersen Fox Associatesへの派遣、大成でのドバイ勤務を経て、2009年、Harvard University Graduate School of Design で Master of Architecture in Urban Design を取得。現在は、Skidmore, Owings, and Merrill LLP San Francisco, Urban Design and Planning Studio にシニア・デザイナーとして在籍。主に、東アジアでのマスタープランニング・プロジェクトを担当。