

ロベール・マイヤー：量か質か？

コンクリート建築における量または質^[抜粋]

ロベール・マイヤー

参照 | 本誌 p.3

がつしりとした構造は必然的に頑丈だと考えるのが普通である。力強い柱や分厚いアーチは、それを見る人の心に安心感を生む。一方、軽い部材による構造は、快感よりむしろ不安を呼び起こす。さらに、重々しい建物のほうが長持ちする運命にあると考えるのは素人だけではない。しかしながら、古代の廃墟でマッシヴな壁体が崩れ落ちた隣に、華奢な円柱が屹立しているのをしばしば目にすると。円柱にかかる荷重のほうが大きかったにもかかわらず、ほそりした構造は素人目にも美しく、しまいには厳めしい構造よりはるかに美しく見えることは疑いようもない。

ロベール・マイヤー

「コンクリート建築における量または質」、1930年
[Robert Maillart, "Masse oder Qualität im Betonbau (1930),"
Schweizerische Bauzeitung, 98, 19/09/1931, p.149]



ロベール・マイヤー：アルヴェ川に架かる橋 | 絵葉書、1936

コンツェット・ブロンズィーニ・パートナー——

スイスの3つの橋

現在われわれが「実用的」と呼んでいるものは、時代を問はずいつでも実践的だったもの、つまり理に適ったものとまったく矛盾しない。

ルートヴィヒ・ミース・ファン・デル・ローエ

橋は、いつでも人さまざまに、彼らの道筋に付き添ってゆく。人々は、ためらいながらもせわしくも、橋のここかしこを渡り歩く。人間は、そのようにして(川の)向う岸へ渡り、ついには、死すべき者として、あの彼岸へと至るのである。端は、高くも低くも弓形のアーチを描き、小川の上や谷間に差し架けられて揺れ動く。死すべき者が、橋の道の揺れ動きを気に留めてもそれを忘れても、彼らは、いつでもすでにあの最後の橋へ向かう途上にある。それだからこそ、神的なものの救いへ近づくように、日々の俗事や災いを乗り越えようとする。

マルティン・ハイデッガー

『ハイデッガーの建築論 建てる 住まう 考える』、1954年

[邦訳書: 中村貴志訳、中央公論美術出版、2008]

単一テーマの変奏: ユルグ・コンツェットの3つの橋

マッシモ・クルツィ

参照 | 本誌 pp.4-19

橋を作る意義、その最も深い意味をよく理解するには、マルティン・ハイデッガーがダルムシュタットでの講演録をもとに書いた有名な文章を思い出す必要がある。それとともに、個々の事例を分析してそれぞれの特性を理解することも必要だ。そうした意図をもってユルグ・コンツェットによる最新の橋がある場所を訪ねると、橋というかくも特別な建築的要素の本質を物語るほかの要素も理解することができる。第一に、形態的タイポロジーの選択によって橋が帯びる特別な機能が明示される。また同時に、フォルムの選択には橋が架けられる場所の性質、特に地理、風景、インフラストラクチャーの点での性質が表れる。

本稿で取り上げる3本の橋は自転車・歩行者通行に限定されるため、自動車用の橋が持ついくつかの特徴を省くことができた。その筆頭が構造物の規模であり、自転車・歩行者用の橋の場合は華奢で軽い構造ですむ。

ユルグ・コンツェットの基本原則によると、橋は最も好都合で最も距離が短い地点で横断できるようにすべきである。ただしそうした地点を決めるのは、多くの要因が関わるため難しくなる。固定する地点の地理学的性質、橋によって便利になる道路との近さ、そして建築物の建設が最適な費用で可能になるような場の地形的性質などだ。こうしたテーマを読み解く際に肝要なのが設計者の感性だ。橋の設計者は、場所に関するさまざまな情報をを集め、それらをフォルム、数値、費用に変換させねばならない。

橋へのアクセス路によって支点が決まる。それは静力学と地理学の観点からできる限り安定した場所でなければならない。後に検討するように、橋に中間的支柱が必要な場合、支柱が設置される地点には構造、素材、フォルムが新たに複雑な要素となって現れる。

場所とそのアクセシビリティは建設過程に影響を及ぼす。橋の建築的要素は一般的でない規模になることがしばしばあり、部材ごとに輸送しなければならないため、トレーラーの最大長さや部材の最大寸法などを標準的な規格にせざるを得ない。その結果、建設工程や部材を組み立てる筋道の選択は場所と密接に結びつき、それがまた実現費用の確定に影響を及ぼす。

ユルグ・コンツェットの橋において注目すべきさらなる点は、すべての構成要素が構造的に作用しあうよう求められるという事実である。橋脚、ケーブル、橋桁、また欄干も、橋の安全にとって不可欠なため、構造力学に関与することになる。これによって、橋の重量とその構成要素すべては最小限に減らされ、支点の規模、費用、実現可能性といった他の要素に有益に働く。

橋の建設でもうひとつ重要な因子が、すでに述べたように中間支点を設ける場合においても、時間的耐久性を決定づけるかもしれない気象要因を考えても、水である。コンツェットが橋というテーマに取り組む丁寧さと注意深さはマニアックなほどで、それは維持管理をする橋や道路整備に関わるインフラストラクチャーについて彼が何年も積み上げてきた経験の産物なのだ。彼は水の腐食力を知悉しており、彼の言によれば、排水ダクト、水切り、あらゆる建築的細部に構成要素として見出せるフォルムを使って何よりもまず表層から水を遠ざけねばならない。

最後に、橋をめぐるコンツェットの仕事で最も魅力的な要素となるであろう、素材の変形という側面もある。橋は熱変化に応じて動く。構造的部材は、交通や橋を渡る

人々の通過によって生まれる振動が伝わると、個別あるいは集合的に動く。こうして構造に小規模な反作用を引き起こす。橋の上を移動するのは人間的要素であるが、橋という建築物の不可欠な要素でもあり、それによって橋は生きたようになるのだ。

歩行者用または自転車用の橋は、その性質ゆえに構造の限界まで突き詰めることができる。まさに本質への接近によって、このインフラは感受性を高めさらなるクオリティを獲得する。

それゆえ、われわれは皆、**真の建築家として**、ユルグ・コンツエットのこれら最新作を観察するにあたって、ここで上げた要素すべてを考慮しなければならない。また単なる利用者としては、橋を渡るうちにわれわれを満たす驚きのみを抱いて通行することもできるだろう。

[1——ライン川のブフス=ファドゥーツ間に架かる ステール・ボックスの橋]

ライン川に新しい橋が架かり、ブフスとファドゥーツの間につくられたばかりの歩行者・自転車専用道路が開通した。この橋は3スパンの古典的な桁構造で、内部が空洞のコルテン鋼の箱**ボックス**でできている。そのフォルムは一種の三次放物線を描く。両岸との接地点は、橋の膨張を許すコンクリートとステールの混構造だが、橋台は鉄筋コンクリート造だが、特別なコンクリートが使われ、水の流れを最適化するフォルムを特徴とする。橋脚の基礎はマクロ・パイ尔とマイクロ・パイ尔でできている。橋の上の欄干はステンレス・ステールで、手摺の部分は冬でも手で触れやすいよう木製で丸みを帯びている。橋の走行面はアスファルトで舗装された。

この橋によって、ライン川の有名なサイクリング・ロードに自転車専用の横断路がないという重大な問題が解決された。これはサイクリング旅行愛好家に非常に愛された道で、スイスとヨーロッパ北部の多くの国々を結んでいる。

自動車道路用ではない軽量の橋のため、軽度の荷重と応力を考慮して寸法が決められた。

橋の規模としては、ステールのボックス部分だけで幅3.5m、長さ44.68mあり、ライン川の両岸のもともと高さが2.3m違う地点をまたいでいる。見た目は非常に単純だが建築的には最も複雑な部分となるのが、橋の本体を構成するステールの大きなボックスで、すべてコルテン鋼パネルで作られている。コルテン鋼は橋に耐久期間の長さを保証してくれる素材で、アメリカで海軍の造船に初めて使われた特別なステールである。

輸送に備えて、ステール・ボックスは2段階に分けて組み立てられた。まず最初に、標準的な貨車で輸送できる約20m分の部材が製作され、工事現場の近くで箱形に成形された。最終的に、8箱分の部材が特別車輌でラインの川岸に運ばれ、「時計の交換」と呼ばれる方法で順に設置された。8個のボックスは長さ5.585mで、つなげると合計44.68mの長さになる。下部が平坦な橋の躯体とするため、個々のボックスはまず厚さ18mmの底板から製作され、支点にあたる部分はさらに補強された。側面の長いパネルは厚さ15mmで、ボックスの壁を作る。その内側に厚さ12mmの別の長いパネルが並べられた。外側の長いパネルの下端は縁部より数cm下に伸ばされて、雨水が構造体に流れ込まないようにになっている。内側の長いパネルは、断熱層も兼ねた斜材で耐風補強された。上部のパネルは三次放物線の動きに沿って、水を通さないようボックスを閉じる。

8個の部材は現場で組み立てられ、溶接された。溶接の「傷跡」は職人の優れた手作業で視覚的に消された。

[2——ライン川に架かるハルデンシュタインの吊り橋]

本計画の主たる目的は、ライン川の上に長さ89mの自転車・歩行者用の橋を架けることだった。橋は单ースパンとし、川底に中間支点を作る必要がない。そこですぐに考えられたのが、この種の課題を解決するのに最適な吊り橋とすることである。地理的条件を踏まえて、川の両側に以前からあった土手の上に2つのタワーを建てることが可能となった。これは典型的な吊り橋で、非常に単純で無駄がない。ステーやトラスを使う変化形と掛け離れた、一種の原型と言える。構成要素は少数かつ単純である。この橋の場合、ケーブルは4本で、ステール・ロープを固くまとめるステール製の保護材「ストッキング」で覆われている。ケーブルは縦型のステール・ジョイントで固定された。橋桁はコンクリート部材で作られ、アスファルト舗装によって下層の部材を保護し密封する。橋をさらに安定させるため、熱式亜鉛メッキ加工と塗装を施したステールでフレーム形の欄干が作られ、両側に取り付けられた。欄干の手摺は檻材でできているため、厳寒期でも手で触れた時に温かみを感じられる。すべての素材はきれいに年を重ねられるよう考案されており、多くのメンテナンスを必要としない。橋は足場を使わずに組み立てられるよう設計され、工費のさらなる削減が図られた。基礎は、タワーを支える鉄筋コンクリート造の橋台を適切に固定できるようマイクロ・パイ尔でできている。橋台の底は長期保持アンカーブロックに結合された。橋桁は軽量コンクリートのプレファブ・パネルでできており、各パネルは約70kgと作業員2人だけで持ち上げられる重さだ。どの部材も切断部



ブフス=ファドゥーツの橋



同：工事写真



ハルデンシュタインの橋



同：工事写真

[2——ハルデンシュタインの橋]

ライン川にかかるクール=ハルデンシュタインを結ぶ低速交通用の橋——古典的な吊り橋。堅固な橋桁をトラス構造のスチールの欄干で挟み、ポストテンション処理したコンクリート造の牽引部材に連結している。

作品:ハルデンシュタインの橋 | 設計:コンツエット・プロンズイニ・パートナー

施工:Mettler Prader AG, Chur; Cresta Geo AG, Chur; Tobler AG, Haldenstein

素材:現場打ちコンクリート、プレファブ・コンクリート、鉄骨、スチール・ケーブル、カラマツ材

建築主:クール市、ハルデンシュタイン町 | 委嘱形態:招待設計競技、第1等

用途:サイクリングロード | 規模:スパン 91.66m、幅 3m | スケジュール:設計・施工 2015-17年

所在地:ライン川、クールとハルデンシュタインの間

参照:本誌 pp.11-15



川岸より見る



タワー頂部

[3——ヴィアマーラ峡谷の橋]

向かい合う相似形の小さな橋によって劇的な横断が創出される。非常に軽い構造は移動式クレーンで設置された。

作品:ヴィアマーラ渓谷の橋 | 設計:コンツエット・プロンズイニ・パートナー

協働者:Iseppi Kurath GmbH, Architects(コーディネート)

施工:Beni Bau AG, Thusis; Schneider Jorimann AG, Bonaduz

素材:コンクリート、ステンレス・スチール、カラマツ板

建築主:Betriebsgenossenschaft ViamalaInfra, Thusis | 委嘱形態:特命受注

用途:歩行者用通路 | 規模:スパン 6.08m / 7.52m、幅 0.70m

スケジュール:設計・施工 2013-18年 | 所在地:Gola della Viamala, Thusis, Swiss

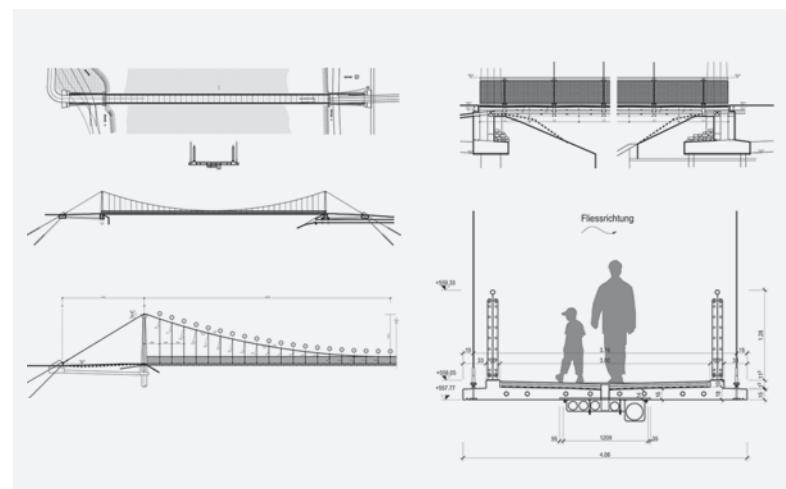
参照:本誌 pp.16-19



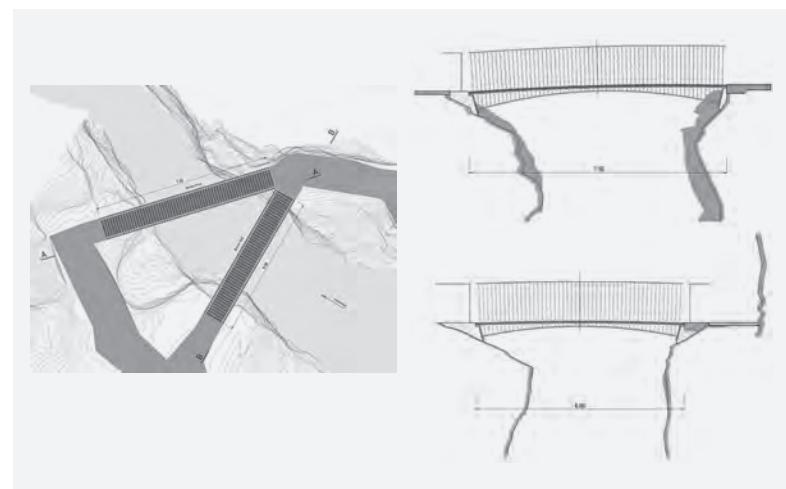
全景



崖下より見る



橋梁製作図



橋梁製作図

無断での本書の一部、または全体の複写・複製・転載等を禁じます。

©2019 Arnoldo Mondadori Editore

©2019 Architects Studio Japan

[1——BUGAウッド・パヴィリオン]

シェル構造：ロボットを使って製作した木製パーツからなる多角形の木箱は、表面に紫外線防護が施された。モミ合板パネルの上に紫外線防護層、EPDM(エチレンプロピレンゴム)の防水層、カラマツ材を3枚重ねた合板を3軸CNC(コンピューター数値制御)機器で切断したものからなる。

設計チーム：ICD(シュトゥットガルト大学コンピューター・デザイン&建設研究所)——Achim Menges, Martin Alvarez, Monika Göbel, Abel Groenewolt, Oliver David Krieg, Ondrej Kyjanek, Hans Jakob Wagner; ITKE(シュトゥットガルト大学建築構造・構造デザイン研究所)——Jan Knippers, Lotte Aldinger, Simon Bechert, Daniel Sonntag; Müllerblaustein Bauwerke GmbH, Blaustein: R. Müller, D. Müller, B. Schmid; BEC GmbH, Reutlingen: M. Buck, Z. Bhiri; Bundesgartenschau Heilbronn 2019 GmbH: H. Faas, O. Toellner

建設許認可：Landesstelle für Bautechnik: Stefan Brendler, Willy Weidner

技術検査官：Hugo Rieger; MPA Stuttgart: Simon Aicher

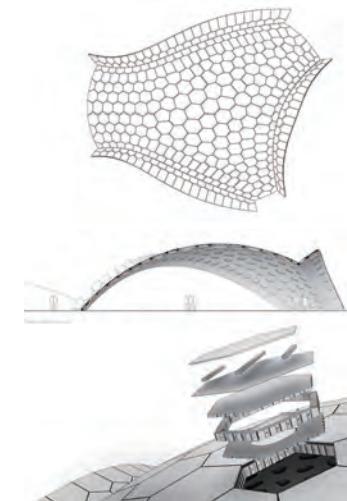
出資：バーデン=ヴュルテンブルク州；シュトゥットガルト大学；EFRE European Union；GETTYLAB；DFG German Research Foundation；Carlisle Construction Materials GmbH；Puren GmbH；Hera GmbH & co.KG；Beck Fastener Group；Schmalz；Niemes Dosiertechnik；Jowat Adhesives；Raithle Präzisionswerkzeuge & Service；Leuze electronic；Metsä Wood Deutschland GmbH

規模：32×25×7 m / 屋根面積 500 m² / シェル面積 600 m² / 木造構造重量 36.8 kg/m²

参照：本誌pp.47-52



シェルを見上げる



平面図/断面図/システム構成図



上空より見る



曲線による構成



屋根面のディテール

[2——BUGAファイバー・パヴィリオン]

60個の構造パーツでできたファイバー製パヴィリオン。

ファイバー・パーツはロボットによる自動工程で製作され、

150,000mのガラス繊維と炭素繊維から抽出された。

透明な脚部はETFE(テトラフルオロエチレン・エチレン共重合体)フッ素樹脂を機械でプレストレス処理した。

設計パートナー：ICD(シュトゥットガルト大学コンピューター・デザイン&建設研究所)——Achim Menges,

Serban Bodea, Niccolò Dambrosio, Monika Göbel, Christoph Zechmeister;

ITKE(シュトゥットガルト大学建築構造・構造デザイン研究所)——Jan Knippers, Valentin Koslowski,

Marta Gil Pérez, Bas Rongen; FibR GmbH, Stuttgart: Moritz Dörstelmann, Ondrej Kyjanek,

Philipp Essers, Philipp Gölke; Bundesgartenschau Heilbronn 2019 GmbH:

Hanspeter Faas, Oliver Toellner

建設許認可：Landesstelle für Bautechnik: Stefan Brendler, Steffen Schneider

技術検査官：Achim Bechert, Florian Roos; DITF Deutsche Institute für Textil- und Faserforschung/

German Institutes of Textile and Fiber Research: Götz T. Gresser, Pascal Mindermann

出資：バーデン=ヴュルテンブルク州；シュトゥットガルト大学；

Baden-Württemberg Stiftung GETTYLAB; Pfeifer GmbH; Ewo GmbH; Fischer Group

規模：直径 23 m / 屋根面積 400 m² / 複合繊維構造重量 7.6 kg/m²

参照：本誌pp.53-59



パヴィリオン内側より見上げる



平面図/断面図/模型



上空より見る



公園内の遊歩道より見る



脚部のディテール

CASABELLA JAPAN レクチャー

Carnesecchi e Figli, Firenze 1911 [=Bardi, Roma 1967 e 1971; prima edizione: G. C. Sansoni, Firenze 1882].

31 —— Cfr. F. Furlan, "Introduction: Momus seu de Homine," cit., p.XXX.

32 —— この研究者はディ・グラードを引用している (*ibid.*, p.XXXI). Antonio Di Grado, "Introduzione. L'ombra del camaleonte," *Leon Battista Alberti, Momo o Del principe*, cit., pp.1-18: 8.

33 —— F. Furlan, "Introduction: Momus seu de Homine," cit., p.XXXI.

34 —— *Ibid.*

35 —— *Ibid.*

36 —— *Ibid.*, p.XXXIV.

37 —— *Ibid.*, pp.XXXIV-XXXV.

38 —— *Ibid.*, p.XXXV.

39 —— Cfr. *ibid.*, p. XXXV, note 43-45.

40 —— *Ibid.*, p.XXXVI.

41 —— *Ibid.*

42 —— Cfr. *ibid.*

43 —— *Momus / Momus*, ed. cit., I, 65, p.51. 2007年のモンタドーリ社版でマリオ・マルテッリは「あらゆる悪事に手を染めた上品な建築家」と訳している。

44 —— *Ibid.*, IV, 9, p.217.

45 —— L.B. Alberti, *L'architettura [De re adificatoria]*, ed. cit., IX, 10, p.855 (*ibid.*, p.854, trad. di Giovanni Orlando | 邦訳書: 相川浩訳、中央公論美術出版、1982年)

46 —— *Momus / Momus*, ed. cit., III, 69, p.205.

47 —— Cfr. Eugenio Garin, *Rinascite e rivoluzioni. Movimenti culturali dal XIV al XVIII secolo*, Roma-Bari, Laterza 1975, 2007, pp.131-196. この章は2つの論文、“Per un ritratto,” “Miseria e grandezza dell'uomo”と2つの補遺[*I morti, Il sogno*]から構成される。

48 —— *Momus / Momus*, ed. cit., IV, 48, p.243.

49 —— *Ibid.*, IV, 46, p.243. これらのテーマについてはわれわれの機関誌に掲載した拙論を参照されたい。“Et flores quidem negligitis: saxa admirabimur? Sul conflitto natura-architettura in L.B. Alberti,” *Albertiana*, VIII, 2005, pp.57-83; “Attraverso lo specchio”. Addenda al rapporto *Momus / De re adificatoria*, “Leon Battista Alberti. Actes du Congrès international *Gli Este e l'Alberti: tempo e misura*, Ferrara, 29 XI-3 XII 2004, Edites par / A cura di / Edited by / Francesco Furlan e Gianni Venturi, Fabrizio Serra editore, Pisa-Roma 2010, vol.I, pp.159-175; “Leon Battista Alberti: 'conservatore' o 'distruttore'?” *Albertiana*, XIV, 2011, pp.103-117.

現代建築デザイン論 赤坂喜顕

第5.2回 反近代主義——建築と都市 |

2.集落への回帰[II-II]

前回のフィンランドにおける2つの集落的思考の展開は、いずれも歴史的文脈の希薄な、野性あふれる北ヨーロッパのいわゆる非都市な環境を前提条件として成立していましたが、同じ北欧系の建築家による今回のアメリカにおける展開も、都市とはいえ、やはりアメリカ特有の歴史性の希薄な環境を前提条件として、これを逆手にとった非歴史的な異化が成功して独自に固有の集落的“場”を開示したと言えます。これをイエール大学でのエーロ・サーリネンの挑戦から見ていきましょう。

II-II——アメリカにおける2つの集落的思考の展開

[3——イエール大学エズラ・モース・カレッジ

(エーロ・サーリネン, 1962): 拡散型-連結系]

アアルトが活躍する以前のフィンランドにおける近代建築の開拓者は、ヘルシンキ中央駅を設計したエリエル・サーリネン(1873-1950)ですが、彼はシカゴ・トリビューン・コンペ(1922)の2位入選を機に、息子のエーロ(1910-61)を連れてアメリカに移住し、クランブルック・アカデミー・スクールで教鞭を執り、エーロもここで建築教育を受けました。戦後のアメリカ建築の全盛期を牽引し活躍した偉大な建築家であるエーロ・サーリネンは、クライアント固有の建築条件から独自のデザイン的解釈を導き出し、各プロジェクトごとに異なるバラエティに富んだ意表をつく造形と、質の高いディテールをもつ優れた作品を、その短い生涯の中で数多く残しました。また、ケヴィン・ローチ、シーザー・ペリ、ロバート・ヴェンチューリ、グンナー・バーカーツやチャールズ・イームズなど、その後のアメリカをリードする数多くの建築家やデザイナーを輩出し、彼らはサーリネン・スクールと呼ばれました。しかし、ル・コルビュジエやミースなどのような個性礼讃をモットーとした近代建築的歴史観の延長線上においては、作家としての思想的な理論武装や概念的な造形性について近代主義的な形式(スタイル)の一貫性が見られないとの不当な評価が多く、正当な評価は未だなされていないと言えます。しかし、今日の資本主義社会における多くの建築は、発注芸術ではなく、あくまで

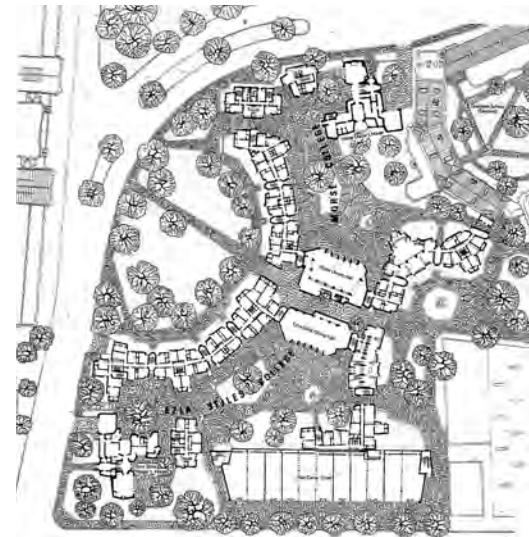


Fig.25: エズラ・モース・カレッジ | 全体配置図 / 1階平面図

受注芸術であるとの本来の認識に立つなら、個人の“観念”を優先した近世ルネサンスから近代以降のこのような特命的な考え方は、一方向的で形成的な旧いものと言わざるを得ません。そして、むしろ発注者側のさまざまな潜在力を優先的に可視化したサーリネン的な無私の生成的な設計方法こそ現代的と言えます。このような方法こそ、今回のテーマである独自の集落性へと連鎖していく“非個性的個性”的新しい現れとして再評価しなければならないと思います。

サーリネンの作風は、ミース以降の流れを汲む古典主義的な純粋幾何学形態による抽象性の高い作品から、ロマン主義的な非整合のフォルムをもつ有機性の高い作品まで多様な表情をもっていますが、常に日本の今日的状況に多く見られる単調なデザイン的反復性を特徴とする安易なパターンズムを、当初から慎重に回避した単独的な一回性のデザイン“ONLY ONE”を目指すスタイルは一貫していました。すべてに共通するのは、独自の発想に基づく大胆なフォルム・デザインと、これを支える工芸的なまでに洗練された独自のディテール・デザインです。その短い生涯の中で、晩年の作風は、イエール大学ホッケーリング(1959)に始まり、ニューヨークのケネディ国際空港TWAターミナル(1962)やワシントンのダレス国際空港(1962)へと続く、均質な直角的グリッド・システムに乗らない大胆な構造システムを駆使した、力動的で有機的なフォルムへと急傾斜していきました。これは潜在していた出生地である北欧のロマン主義的な表現性が堰を切っ

無断での本書の一部、または全體の複写・複製・転載等を禁じます。

©2019ArchiMnbdRhe

©2019ArchisubJpn

たように噴出したように思われます。特に死後の1962年に完成したイエール大学のエズラ・モース・カレッジは、それまでのスーパー・モダンとも言える有機性から一転して、伝統的で野性的な素材の構築性を伴った、まさに自然生成的な有機性をもった現代の集落として姿を現しました。ここには、サーリネンならではの最高度の独自性が横溢していく、有機性という“形相”^{フォーム}が、来たるべき未来と過ぎ去った伝統的過去を相互交換的に通態するという、前例のない世界を最後に切り開くことになりました。

単位空間が連結されて大きく開いたウイングをもつ拡散型の集落タイプとして、この作品を見ていきましょう。敷地はアメリカ東海岸のニュー・ヘイブンにあるイエール大学の広大なキャンパス内の、北側に向かって緩やかな湾曲線を描く角地にあり、敷地の東西の境界側にはすでに既存のカレッジ校舎と生協売店が建っていました。配置計画はまったくユニークなもので、まるでこの土地の海岸で獲れる名物の、大きなハサミをもった食用エビのロブスターを思わせるデザインと言えます。ここでは、有機的な曲線を描いて伸びた2本の寄宿舎棟ウイングが食堂棟によって接合されたセットが、敷地中央をパッサージュのように貫通する通りを挟んで相称的に対面しています。既存の生協売店のプロックと連鎖的に連なって閉じた中庭を形成している西側のゾーンが、エズラ・カレッジであり、この反対側の既存のカレッジ校舎と同じように連鎖的に連なる、もうひとつの閉じた中庭を形成しているのがモース・カレッジとなっています。つまり、平面計画は開いたU字型の2つのプロックが通りを挟んで背中合わせに対面するという、曲線的に歪んだHの字が水平に二分されて離接した構成がとられています。[Fig.25]

^{コーナー カーブ} 角の曲線状の大通りに面した外空間は、大きく腕を



Fig.27: 同 | アプローチ前庭と外観ファサード



Fig.28: 同 | 中庭よりエズラ・カレッジの食堂棟と寄宿舎棟を見る



Fig.30: 同 | 外壁開口部詳細



Fig.29: 同 | エズラ・カレッジの寄宿舎棟と旧ゴシック・タワー



Fig.31: 同 | エズラ・カレッジ寄宿舎棟タワー

半円状に広げた2つのウイングによって、ゆったりと抱きかかえられるように開いた前庭となり、この中心軸を抜けるパッサージュを挟んだ2つの食堂の東西奥には、不整形に歪みながらも、親密に閉じた2つの求心的な中庭が形成されています。集落的な単位空間の種類は、2部屋からなる整形の四角形、3部屋からなる不整形の五角形、さらに4部屋からなる不整形の六角形という、大きく3つのタイプのユニットからなっています。これをそれぞれひとつの小さな部分として、これらが屈折しながら大きな曲線を描いて有機的に連結されたもうひとつの大きな部分集合となり、さらにこの部分集合が、食堂を中心にして両側に直結されたより大きな部分集合となります。これがエズラとモースの2つのカレッジであり、相称形に抱き合わせて最も大きなエズラ・モース・カレッジが完成するわけです。ここにはさまざまなスケールをもった単位空間が、まるで甲殻類のように屈折する節となって非整形に断続されたり連結されているので、全体としては表側と裏側の外空間が、さまざまな隙間から複雑に流入出する非近代的とも言える有機的な流動性が生み出されています。[Fig.26]

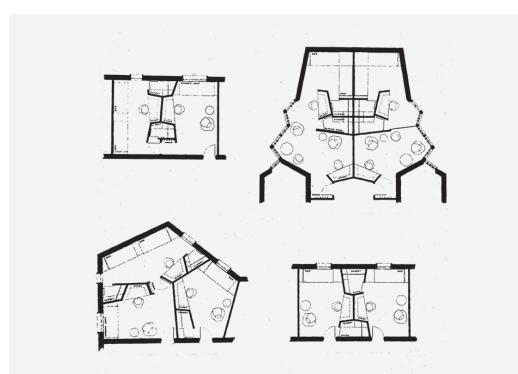


Fig.26: エズラ・モース・カレッジ | 寄宿舎タイプ別平面詳細図

このように新たに設計された建築ボリュームと外部のオープン・スペースが、まったく同じレベルで部分と全体の相互交換的な通態性を成立させているだけでも、充分に伝統的な集落的精神の現代的再生と言えるわけです。しかし、最も注目すべき第1の重要な点は、この集合体が既存の生協売店とカレッジ校舎を、閉じた中庭のための生産的な単位空間のひとつとして取り込んでいくことです。つまり、これは極めて優れた増築計画としても、終わりのない変化を続ける非均質で多様な集落的都市の可能性へ向けた現代建築の提案であるわけです。また注目すべき第2の重要な点は、この新しい施設が古い集落のようにこのニュー・ヘイブン地方で採掘できるベージュの砂岩を第一材料として用いていることと、これをRC造の型枠の中に巨大な碎石として組み込み、外部の仕上げとして表出させたユニークな現代の組積造としての独自性にあります。そして第3の重要な点は、この構法が、これまでの垂直荷重のみを重く受け止めるだけという組積造のもつ静的な限界を越えて、外壁の一部がまるで内部から膨れ出す“内発”力によって水平方向へ力

無断での本書の一部、または全体の複写・複製・転載等を禁じます。

©2019 Arnoldo Mondadori Editore

©2019 Architects Studio Japan