

記事紹介 「プランナーが促した都市の新しいレイアウト (ニューヨークタイムズ 1925 年 6 月 14 日 オリック・ジョンズ)」

明治大学専門職大学院ガバナンス研究科兼任講師 今村保雄

(New Layout for City Urged by Planners, The New York Times June 14th, 1925 By Orrick Johns)

<https://www.nytimes.com/1925/06/14/archives/new-layout-for-city-urged-by-planners-they-foresee-breakdown-unless.html?searchResultPosition=2>

### 【要旨】

この記事は、三人の委員により 1811 年に策定されたマンハッタンの道路計画がもたらした功罪と、当時から見たニューヨークの将来像を題材として書かれた。ニューヨークタイムズに掲載されたのは 1925 年 6 月、今から 100 年前である。

筆者オリック・ジョンズ<sup>1</sup> は都市計画の欠陥とニューヨーク市の発展への影響について論じ、1811 年の道路計画は、都市の成長を過小評価し、公園やレクリエーション用地の確保を怠ったと批判している。また、都市の区画を「碁盤の目 (grid iron)」状とした結果、街並みの単調さや混雑が増加したとしている。

すなわち、1811 年の計画は、人口の増加や住宅地の拡大・外延化についての予測が甘く、予想外の過密を招いていること、また、公園などのオープンスペースを十分に用意していなかったことを指摘する (セントラルパークが計画化されたのは 19 世紀半ばである)。また、また街区 (ブロック) を東西に長いものとしたため、日の出から日没に至るまで、影となる時間帯が長く陰気さを増しているとも指摘している。

1811 年の計画が作られた時点で 9 万人にすぎなかったニューヨーク市は、世界中から移民が集まったために、この記事が掲載された 1925 年には人口が 600 万人、周辺地域を含めれば 900 万人を超え、公衆衛生、住宅、教育などの面における都市問題が引き起こされた。筆者ジョンズは計画策定者のみならず、むしろその後の政策当局の無策を批判している。

こうした状況に対しては、都市の範囲を拡大させるのではなく衛星都市を形成し、過密を

---

<sup>1</sup> オリック・ジョンズ。同名にアメリカの詩人、小説家である Orrick Glenday Johns (1935 年～1937 年、ニューディール政策の一環として設立された公共事業促進局 <WPA: the Works Progress Administration> が進めた連邦作家プロジェクト <the Federal Writers Project> のニューヨークのディレクターを務めた) がいるが、この記事の筆者と同一かは不詳。この記事と同じ年代に、ニューヨークタイムズに、建築と文化、特に高層建築と実験的な挑戦と美との関係などについて扱った記事を数多く寄稿している。

分散させるべきという、いわゆる「都市の分散化」の主張が紹介されている。この記事が掲載された前年の1924年は、大都市の無限の膨張に歯止めをかけるためにいわゆる「7つの原則」<sup>2</sup>が提唱された「アムステルダム国際都市計画会議 (the International Federation for Town and Country Planning and Garden Cities)」が開催された年であり、その発想はこの部分に見られる。

また20世紀に入り四半世紀を経過したこの時点では、エレベーターを用いた摩天楼が建設され始めており、垂直に建物を伸ばすことにより都市空間を有効に使おうとの発想が論じられている。

さらに建築家や都市計画専門家により、新しい交通管理の改善策の実施による交通の分散が提案されていることが記されている。立体交差による交差点の改良、環状道路やバイパス道路の建設、公共交通機関の最適化などである。建築家ハーベイ・W・コルベット<sup>3</sup>は、都市の交通を地下鉄、自動車、歩行者の三層構造で分けるべきだと合理的な提案を行っている。

最終的に筆者ジョンズは都市の未来については楽観的な視点を示しており、計画を適切に進めれば、都市の持続可能な成長が可能であると強調している。そのためにも都市の分断や交通渋滞を回避するための長期的な都市計画が必要であり、建築と都市計画の一体化を進めることが望ましいと結論付けている。(なお訳注を適宜記載している。)

## 【訳文】

1811年、ガバヌーア・モリス<sup>4</sup>、シメオン・デ・ウィット<sup>5</sup>、ジョン・ラザフォード<sup>6</sup>の3人の委員がマンハッタンの街路計画を策定するために会合をもったとき、彼らは、この街が自分たちの計画で想定した規模にまで成長することはないだろうと懐疑的な見方を示し

---

<sup>2</sup> 1924年7月にアムステルダムで開催された第8回国際都市計画会議 (International Town Planning Conference Amsterdam 1924) で決議された都市計画の原則 (大都市の無限の膨張の歯止め、衛星都市建設による人口の分散、緑地帯による既成市街地の取り囲み、自動車交通問題の重視、地方計画の重視、弾力性のある地方計画)。

<sup>3</sup> ハーヴェイ・ワイリー・コルベット (Harvey Wiley Corbett、1873年1月8日 - 1954年4月21日)。ニューヨークとロンドンの超高層ビルやオフィスビルの設計を手掛けた建築家で、高層ビルとモダニズムの提唱者。

<sup>4</sup> ガバヌーア・モリス (Gouverneur Morris、1752年1月31日 - 1816年11月6日)。アメリカ合衆国の政治家。1787年にフィラデルフィアで開催されたアメリカ合衆国憲法制定会議に参加。

<sup>5</sup> シメオン・デ・ウィット (Simeon De Witt、1756年12月25日 - 1834年12月3日)。アメリカ独立戦争中の地理学者、大陸軍の測量総監 (Surveyor General)。1784年から亡くなるまでニューヨーク州の測量総監。

<sup>6</sup> ジョン・ラザフォード (John Rutherford、1760年9月20日 - 1840年2月23日)。アメリカの政治家、土地測量技師。1791年から1798年までニュージャージー州選出の上院議員を務めた。

た。

報告書には次のように記されている。「喜ばしいことに、この委員会は、中国の側にあるどの場所よりも多くの人口を収容できるスペースを用意した。ハーレムの南側にある高い丘が都市化する前に、ハーレムに相当の人口が集積することはあり得ないことではない。だが、ハーレムの北側にある敷地に住宅が連なることは（今後何世紀も）あり得ないことだ。」

委員たちがこのような懐疑心を抱いたことは不運なことであった。今日、ニューヨークはそのことを後悔しつつある。もう少し彼らに先見の明があったなら、同じ報告書の中で、将来的に重要な意味を持つことになるもう一つの告白をすることはなかっただろう。それは次の言葉である。「驚くべきことに、新鮮な空気の恩恵を受けて人々が健康を維持するための空き地はほとんど残されていない。しかし、マンハッタン島を取り囲む大きな海は、商業の利便性だけでなく、健康や楽しみの面でも、マンハッタン島を特別に喜ばれる場所に行っている。」

言い換えれば、マンハッタン島にレクリエーションのための恒久的な公園を設置する代わりに、当時は完全にアクセスが可能で、大部分が疑いなく自然の状態にあったノースリバーとイーストリバーの沿岸にその「ツケを回した」ことになる。もし今、三人の委員がこれらを見たらどう思うだろうか？

## 1 各街区の影の中心 (The Heart of Darkness in Each Block)

彼ら「ニューヨーク市の父たち(City Fathers)」が作った実際の計画には、他の点でも欠陥があった。彼らは、最も利便性に富み、実行可能な道路（による街区の）分割計画として、もともとウィリアム・ペン<sup>7</sup>によって導入され、すでに確立されていた「チェッカー盤(Checker Board)」または「網の目(Grid Iron)」の計画を採用した。この「網の目」は、都市が便利な方向に「成長する」ことを可能にし、最小限の監督や意識的な設計を行うだけで済むという直接的な利点があった。

しかしそのため、全体の幸福を顧みることなく、長方形には長方形を、小区画には小区画を加えていくという、このような無謀な成長が、都市の巨大なカオスと醜い単調さを生み出したのである。今日に至るまで、建築家、技術者、そして公務員は、現代の大都市システムの「崩壊」の可能性について深く懸念し始めている。

ガバヌーア・モリスと同僚の委員が、未来の都市を設計したとき一枚のイラストは、都市計画というものは、都市がまだ若いときに策定することが必要であることを切実に思い知

---

<sup>7</sup> ウィリアム・ペン (William Penn, 1644年10月24日 - 1718年7月30日)。イングランド王国の政治家、宗教家、クエーカー。領主としてペンシルベニア植民地、フィラデルフィアを建設。その際に、「方格設計 (grid plan)」を採用。

らせてくれる。

ニューヨークの大通りで構成されるブロックの典型的な平面図 (Ground Plan) は良く知られている。その平面図は、西から東へ走る狭い長方形で構成されている。この長方形は、それ自体が細長く連結している住宅で分割されている。東から昇る太陽は端の家を照らし、日中は長い屋根の列に降り注ぎ、沈むときに西の端の家を照らす。その結果、東西の両端の間に広い「闇の中心」ができ、それが1世紀にわたって続き、何千もの住居に影響を及ぼした。

この三人の委員が最後の瞬間に突然考えを変えて、その結果、製図技師が鉛筆で少し工夫を加えたとしよう。また、長方形が東西ではなく南北に造られたとしよう。広く、日当たりがよく、奥行きが浅い、より陽気で健康的な住宅が建ち、建築デザインにとってはるかに興味深い題材となっていたはずだ。

## 2 より小さな単位への分割 (Division Into Smaller Units)

こうしたことは、過去に恣意的な裁定を下した結果生じた、偶発的な弊害の膨大な集積のほんの一部に過ぎない。ただし1811年当時の計画者たちを弁護するために言っておくと、彼らよりも非難されるべきは、後世の後継者たちであり、彼らも同じように将来への備えを怠ってきたのである。

1811年の計画が採択された当時、ニューヨークの人口は9万人にすぎなかった。現在、ラッセル・セージ財団<sup>8</sup>が資金を提供し、マンハッタンから半径50マイル圏内の全地域について広範な計画調査を行っているが、このニューヨークとその周辺で、地域計画委員会が扱う人口は、900万人に達する。

これは恐るべき成長の結果であり、建築業界と交通業界はこの成長に置いてきぼりにならないよう必死に努力した。その結果、昨年4月にニューヨークで国際都市計画会議 (the international town planning conference)<sup>9</sup>が開催された際には、この問題を検討するように要請され、非常に重苦しい状況が生まれた。この会議では、さまざまな事実の提示や理論の応酬がなされた。現時点では整然と考察することはできないが、熱意と献身をもって作業は進められている。したがって、最近アメリカ大統領でさえ注意喚起をしたという、都市の崩壊という恐ろしい事態は、おそらく起こることはないだろう。

---

<sup>8</sup> ラッセル・セージ財団 (The Russell Sage Foundation) は、1907年にマーガレット・オリビア・セイジによって「米国の社会・生活環境の改善」のために設立された。社会問題をよりよく理解し、十分な情報に基づいた対応を開発するために、社会科学の方法、データ、理論の強化に力を注いでいる。

<sup>9</sup> この記事では「昨年」すなわち1924年に開催されたとあるが、正しくは1925年の4月である (Clarke, J. John, "Report of the International Town Planning Conference, New York", 11 January 1926)。1924年に開催されたのはアムステルダム国際都市計画会議である。

建設的な議論のひとつは、より広い地域に都市機能を再分配し、より小さく住みやすい単位に分割することである。これは、技術者、建築家、公務員からなる会議全体で完全に一致した点である。一言で言えばそれは「分散化」である。

### 3 アクティブな不動産事業者 (The Active Real Estate Operator)

現在の状況と、その原因の一部について簡単に触れておくことは、会議の議論の内容と、それが (50 年後の) 1975 年の都市にどのような影響を与えるかについて考える上で必要である。

「過去の最も厄介な犯罪者の一人は、熱心な不動産業者であった。」エリフ・ルート<sup>10</sup>は言う。「絶え間なく住宅を求め、その住宅に店舗や学校、病院を併設し、都市にとっての基本的な必要性をまったく考慮せず、その住宅建設を取得することに加えて、極めて重要な影響を及ぼしているのが、名誉ある事業を追求する不動産業者である。」

「不動産業者は、あちらこちらの土地を手に入れ、それを地図に描き街区や宅地に切り分けて宣伝して販売し、成長を大きく左右する。都市が直面する困難について考えていない」。

不動産業者の背後には、往々にしてともに都市周辺部を無差別に搾取し、交通を発展させてきた者がいる。

この点で初期の市民は、都市における交通路の集中的な発展や、その結果中心部の混雑が拡大し、周辺地域の 1 平方マイルが征服されるごとに混雑が拡大してきたという悪循環を、全く予見することができなかった。

ピッツバーグ市都市計画委員長のモリス・ノウルズ<sup>11</sup>は、このような状況について次のように語っている。

「前世紀、私たちは馬車鉄道、ケーブルや電気などを用いたさまざまな種類の路面電車、地下鉄、高架鉄道など、多様な輸送手段の段階を経て、今日に至っている。この点、私たちは早い時期から自動車の交通問題に直面している。交通問題の恒久的な解決は、都市計画者の手に委ねられている。今後 100 年以内に自動車に取って代わるものが何であるかはわからない。したがって、交通問題を恒久的に解決しようと試みるならば、現在の状況から予測される交通状況を第一に考えなければならない。」

---

<sup>10</sup> エリフ・ルート (Elihu Root、1845 年 2 月 15 日 - 1937 年 2 月 7 日)。アメリカの法律家・政治家。ウィリアム・マッキンリーとセオドア・ルーズベルト政権にて 41 代目アメリカ合衆国陸軍長官及びセオドア・ルーズベルト政権にて 38 代目アメリカ合衆国国務長官を務め、1912 年にノーベル平和賞を受賞。

<sup>11</sup> モリス・ノウルズ (Morris Knowles、1869 年 10 月 13 日 - 1932 年 11 月 8 日) アメリカの技師。マサチューセッツ工科大学 1891 年卒業。ピッツバーグ市の水道水供給の改善に貢献。

#### 4 交通渋滞を引き起こすもの (Causes of Traffic Jams)

交通計画の欠如が、いくつもの厄介な軋轢を生んでいる。かつて牛が通っていた道や小道が、今では自動車を通すために必要とされ、広い通りが狭い通りに入り込み、また、多くの通りが1本の通りにつながり、「ボトルネック」のような状況を生み出している。通過交通は、混雑した地区では迂回することが許される代わりに、短距離の交通と同じ通りに詰め込まれる。

狭い横断道路をゆっくり走る車は、街路の連続的な流れを妨げがちだ。外部からの高速道路には、車が適切に合流する入口がなく、市街地を上手に通過させることもできない。橋やトンネルなどは、車がそこへ到達する、あるいはそこから出てくるための十分な手段がないまま設置されている。大きなビルは大都市の最大の問題であり、交通や、人間の生活に必要なあらゆるサービスの困難を倍加させる。しかし、大きなビルは多くの点で望ましいものでもあり、それ自体、何百万人もの人々が郊外から中心部に働きに来ることを可能にした高速交通手段の産物である。

英国建築省の主任であるレイモンド・アンウィン<sup>12</sup>は、そのプロセスを次のように鮮明に示した。

「中心部に多くの建物が密集し、その結果、空き地がすべて占有される。これは地価の上昇によってさらに進行し、新しい交通路や道路の整備、中心的な機能を果たす建物の増築など、人口の増加に伴って必要となる必要なもののためにさえ、空き地を確保することが非常に難しくなる。」

「利用可能なすべての土地に建物を密集しているため、第二に明らかとなった反応は、そのような建物の高さを増して階を重ねて、ニューヨークで有名な輝かしく、一方では恥ずべき建造物のように、天頂部が空にある雲を削るまでになることだ。」

#### 5 高層ビルが占めているのは地域の8%の面積にしか過ぎない (Skyscrapers on 8 Per Cent. of Area)

しかし、道路や舗道が混雑しているマンハッタンでは、平均してロンドンのウェストミンスターより高いビルはない。10階建て以上の建物は1,600棟しかなく、7階建て以下の建物

---

<sup>12</sup> レイモンド・アンウィン (Raymond Unwin, 1863年 - 1940年)。イギリスの都市計画家。労働者の住宅環境の改善に尽力する。エベネザー・ハウードの田園都市構想に影響を受け、イギリス初のガーデン・シティであるレッチワースの設計や、ロンドン北部のハムステッド・ガーデン・サバークの都市計画を手がけた。

は 87,000 棟もある。フルトン・ストリート以のマンハッタンの面積について、ダニエル・F・ターナー技師は次のような驚くべき事実を述べている。

「この地区の面積は約 245 エーカー、1 平方マイルの 3 分の 1 強であるが、建築面積はその 48 パーセントに過ぎない。残りの 52 パーセントは道路、公園、墓地である。建築面積のうち、24 階建て以上の建物があるのは全体の約 3 パーセント、4 エーカーだけで、そのような建物は 10 棟しかない。地区全体の平均的な建物の高さはわずか 7、8 階建てである。」

この区間はニューヨークで交通量がピークとなる有名な区間であり、ロワー・ブロードウェイやナッソー・ストリート、ブロード・ストリート、ウォール・ストリートでの交通渋滞を生み出している。この地域における計画の必要性は十分に明らかである。公園のスペースも同様に深刻な問題となっている。

アンウィンと言う。「今日、多くの大きな都市が、古くからのパレード会場やマーケット会場を幸運にも確保できたことを喜んでいる。」ウェストチェスター郡の公園委員会の責任者であるジェイ・ダウナーは、最近のインタビューで次のように話している。「1851 年、A.C. キングスランド市長がコモンカウンシルに書簡を送り、セントラルパークが設立されるまで、大西洋岸の主要都市には、ボストン・コモンを除いて公共の公園は存在しなかった。そのため 1831 年から 40 年代に至るまで、墓地は公共の憩いの場として大いに人気があった。」

大都市の周辺都市は、混雑に起因する問題を抱えている。そして、その周辺都市を苦しめているのは、大都市の中心部なのだ。

モリス・ノウルズと言う。「リンカーン・ハイウェイ、イエローストーン・ハイウェイ、ナショナル・ハイウェイ、ディキシシー・ハイウェイのような米国を貫くハイウェイ・システムは、もともと都市と都市を結ぶ古くからある道路や小道に沿って配置されていた。実際、一般的なハイウェイが指定された当時、いくつかの都市はこれらの幹線道路が競い合うようにそれぞれのビジネス街の中心を貫いていた。バイパスを通ろうとする試みは、即座に争いの対象となった。その結果、これらの重要な州間高速道路や国道はすべて多数の都市の中心を通過することになり、今日では交通渋滞という深刻な支障をきたし、バイパスが検討されるようになっていく。」

## 6 交通負荷の分散 (Decentralizing the Traffic)

カムデンやブリッジポート、ブルックリンの一部など、多くの都市が「玄関マット」になりつつあることに気づき、交通を迂回させたり、分散させたりする手段を積極的に考案している。これらの都市が直面している深刻な問題は、地域全体の再計画を一挙に進めるというセージ財団の計画の先見性を示している。

この現状を複雑にし、混雑に拍車をかけているのは、水、光、熱、電力、電話、下水道、

食料といったさまざまな供給のラインである。都市の崩壊をどのように避けるか、秩序ある「分散化」をどのように指示するか。この仕事は、大まかに2つに分けられる。それには目先の悪の是正を目指す一時的なものと、はるか将来を見据えた恒久的なものがある。

一つは、タワー、信号による交通管制、一方通行道路、駐車規制、地下鉄の増発、緊急建築法などによる交通規制を通じた緩和のみを行うことである。もう一つは、実際の再建を伴う、統一された規模で設計されるもので、今後数年間の状況を想定したものである。これについては以下のようにノウルズによって要約されている。

交差点の角切りをして改良する。交差点における視界の障害物を除去する。区画整理を行い、混雑に歯止めをかける。重要な交差点における（歩車）交通を分離または等級を設ける規定を制定する。オーバースペースやアンダースペースを構築して、道路交差点において歩行者の通行を排除する。

実現が可能で現実的な場合には、道路を拡張して線形を直線化する。コストを妥当なものとする必要がある場合は、新しい道路を貫通させる。規制だけでなく、主に設計や適切な施設によって、異なる種類の交通を分離する。

中心業務地区を囲む環状道路を建設する。郊外に、渋滞地域をバイパスする高速道路を建設する。

路面鉄道のためだけでなく、時には車両による交通のためにも、高架または地下に高速輸送施設を建設する。踏切を廃止する。代替施設を提供することにより、路上駐車車両を撤去する。運動場やレクリエーション・センターを設置する。

## 7 交通を三層構造にする（Putting Traffic on Three Levels）

このプログラムの一環として、建築家グループを率いるハーベイ・W・コルベットがセージ財団に呼ばれたとき、道路交通を処理する方法を提案した。コルベットは、すべての交通を鉄道、車両、徒歩の3種類に分けるという論理的なアイデアを思いついた。相対的な重量と必要なスペースから、鉄道は地下に、自動車は地上、そして歩行者は頭上と結論づけたのである。

すべての交差点にバスケット織りのスロープが設置され、自動車の横断が完全に排除された。自動車専用道路も歩道も、アーケードの建物の下を通ることになった。

このようにして、長いアーケードと橋によって、通りはすっきりとした格好良い外観となり、屋根付きの一段低い場所には、自動車用の停車、発進、駐車スペースが設けられた。この計画だけで、既存の街路のキャパシティは100倍になり、さらに、電車や自動車が全方向から高速で通行でき、歩行者にも絶対的な安全性が確保されると予測された。

コルベットの効果を、ゴンドラの代わりに自動車で埋め尽くされた運河を、歩行者が見下ろしているベネチアの街のようだと、まるで絵に描いたように表現した。

ニューヨーク市に推奨される、さらなる直接的な対策としては、ハドソン川とイーストリバーのウォーターフロント沿いに、新しく貫通する高速道路を整備すること、ウェストチェスターとブルックリンに新しい幹線高速道路を整備すること、ハーレム川のマンハッタン側に高速道路を整備して街路をつなぎ、通過交通が利用しやすくすることなどが挙げられる。

いわゆる「都市の分断」は、地下鉄、高速道路、街路と密接に結びついていることがわかるだろう。言い換えれば、これこそが、都市計画家にとってのここ数年における大発見である。この稠密な人間の「供給ライン」のネットワークが、科学的に再構築され張り巡らされても、今後 30~40 年間、衝撃や負担なくその流れを受け入れることができれば、真に「美しい都市」の計画をつくり、疫病の発生箇所を取り除き、また、古い格子状のパターンに多様性や広さ、明るさを導入し、さらには大規模な建築効果を育成することは、自然に生じる需要と容易なるプロセスによって達成されるだろう。

アンウィンやクラレンス・スタイン<sup>13</sup>の学派に属する都市計画家たちは、このような方法でもたらされる正常な人の流れが、一定規模以上の都市の成長を最終的に抑制するものと考えている。

ニューヨークはすでに扱いにくい都市になっており、同じことを繰り返すべきではないと彼らは主張している。また、混雑した大都市の大部分を一括して放棄し、その郊外から遠く離れた場所に新しい「衛星都市」を建設することを望んでいる。これは、エベネザー・ハワードの努力によって建設された「ガーデン・シティ」である英国のレッチワースやウエルウィンで実現したことだ。

ロード・ブライス<sup>14</sup>が「人口 10 万人の都市が等しく享受できないような、非常に大きな都市が提供できる利点はない」と語っていたことを引き合いに出し、アンウィンは次のように続ける。「村や町の継続的な拡大が…その状況が中心地にとって望ましい最終的な規模であると示した限界に近づき始めたら、それは新たな成長の中心地の形成を刺激する時期は過ぎているということになる。」

---

<sup>13</sup> クラレンス・スタイン (Clarence Samuel Stein、1882 年 6 月 19 日 - 1975 年 2 月 7 日)。アメリカ合衆国の都市計画家、建築家。ガーデン・シティをヒントにつくられた都市ラドバーンの設計者として知られる。

<sup>14</sup> ジェームズ・ブライス (LORD Bryce ; James Bryce, 1st Viscount Bryce、1838 年 5 月 10 日 - 1922 年 1 月 22 日)。イギリスの法学者・歴史学者・政治家。1886 年、外務次官。1892 年~1894 年、ランカスター公領大臣。1894 年~1895 年、商務院総裁、アイルランド事務相。1907 年~1913 年、駐米イギリス大使。「地方自治は民主主義の最良学校であり、その成功の最良の保証人である」という箴言を残す。

これらの衛星都市が画一的なパターンを採用することは望まれていない。それぞれが個性的なプランとシルエットを追求することが奨励される。

過去に不動産プロモーターによって引き起こされたステレオタイプな単調さは、建築設計の指針に取って代われ、存在しなくなるだろう。新しい分譲地は、投機家が購入して住宅地にされる前に、まず紙の上で巧みにレイアウトされるだろう。

他の専門家たちは、平野に都市を分散させるのはそう簡単なことではないと考えている。バビロンは、外部からの誘致にもかかわらず、今後数年で、より高く、より密に、自らの中で成長し続けるだろう。空間が適切に分配され、供給されれば、マンハッタンだけで 5,000 万人は収容できると言われている。

コルベットは 50 年後の都市を描いている。その都市は高さが半マイル、幅が 60 マイルになり、水平に動く部屋は現在の垂直に動くエレベーターと同じように見慣れたものになり、人々は時速 100 マイルで小包のようにチューブを通して運ばれるようになるだろう。「人間の群れる本能はさらに強くなる」と彼は言う。「数年前、建築図面が公開されたとき、『不条理、空想的、不可能』と評されたような都市が形作られるのを、私たちはすでに目にしている」。

## 8 次なる建築の進歩 (The Next Architectural Advance)

これまで、未来の都市に関するこれらの計画では、技術者が最前線に立ってきた。ニューヨーク地域計画を推進した故チャールズ・ダイアー・ノートン<sup>15</sup> のようなリーダーシップと広い視野を持った人物に始まったが、その仕事の大部分は数学的、社会学的なものであり、調査、データ、法的な調査を伴うものであった。現在、都市計画の醍醐味は、遠いユートピアの夢に浸る人たちではなく、現代生活の巨大な縦と横の複雑に絡み合った糸を、熱心に追いかけることのできる、注意深い観察力を持った人たちのためにある。

この運動の成功には建築家の視点が不可欠であるにもかかわらず、なぜか建築家はこの運動から距離を置いてきた。しかし、建築家の仕事が効果的で永続的なものであるためには、建築家が都市計画を必要としているのと同じく、都市計画も建築家を必要としているのである。

ルートはこう言っている。「この街における悲惨なことのひとつは、建築家が作品を通じて不滅の価値を確保することにとっても苦勞していることだ。建築家が高貴な建物を設計して建てたのに、数年後に誰かがやってくるまで壊して別の建物を建てる。都市がどのように発展していくべきか、どのように発展していこうとしているのかという知的な考えに基づいて建物

---

<sup>15</sup> チャールズ・ダイアー・ノートン (Charles D. Norton 1871 年 3 月 12 日 - 1923 年 3 月 6 日)。アメリカの銀行家で、ウィリアム・ハワード・タフト大統領の財務次官補および次官を務めた。

は配置されていなかったのだ。ニューヨークの街では、美しく気高いものに近づこうとしない。私たちはいつもそのようなものを追いかけている。偉大で高貴な芸術作品はたくさんあるのに、私たちはいつもその横を通り過ぎている。首をかしげなければ見ることができない」。これが網の目の効果なのだ。

アメリカ建築家協会の地域計画委員会の報告書 — この文書は、明日の建築家たちの福音となるべきものである — は、専門家に対する熱烈な嘆願書である。

「建築の次なる大きな進歩は、地域と敷地の要素を建築がコントロールできるようにすることである。すなわち地域社会に計画と建築をひとつのプロセスとしてとらえることである。18世紀、建築家はエジンバラやロンドン、バース<sup>16</sup>の貴族の居住区を整備する際に、このコントロールの力を行使していた。私たちはそれを取り戻し、コミュニティ全体の利益のために大規模に行使しなければならない」。

---

<sup>16</sup> バース (Bath) はイングランド西部、サマセット州にある都市。人口約 94,000 人。古代ローマ時代には公衆浴場が建設された。近年では観光業のほか、ソフトウェア産業、サービス業、出版業が発達。