3　学識者による事後評価

1　東中野換気所

→ 44 ページ

評価者：岡田昌彰（近畿大学理工学部准教授）

首都高速中央環状新宿線の東中野換気所は、地上高さ 45 mをもつ一対の塔である。周辺には高層マンションや高層オフィスが立地しており随所から眺められるものではないが、道路軸上など視距を確保できる視点場からは色彩・形態の面で周辺地域から突出した特徴的景観を形成している。“ 環境向上のための施設であることの積極的アピール ”, “ 換気施設としての機能の顕在化 ”“ 煙突としての機能の明快化 ” という設計者の意図は十分に達成されているものと言える。白色の六角形断面が対を成して立ち上がる風景は壮観であり、地域の代表景として訪問者の目に留まることは間違いない。視覚的インパクトを正の評価として積極的に採用する手法の嚆矢となり得るか否かについて検証するためにも、完成後の事後的評価を今後実施する必要がある。特に、来訪者と周辺住民との両視点による評価の検証が可能である。このデザインの成功を複数の切り口から確認することが重要であろう。

なお、首都高速道路株式会社はこの施設について 2007 年 8 月、一般市民を対象とした現場見学会を開催した。実際、塔の視覚像の積極的アピールはあるものの、本施設の重要な役割である脱硝, 集塵といった肝心の機能は外観だけからでは判別し難く、景観のみならず機能を含めた実体の公的認知（Public Awareness）を向上させていくイベントの定期的な開催も必要であると思われる。デザインが統一されている中落合換気所とも総合的に評価されるべきものであろう。

2　西新宿換気所

→ 51 ページ

評価者：福井恒明（国土技術政策総合研究所主任研究官）

再開発の高層ビル、バス営業所（駐車場）、コンビニ、クリアランスの低い高架橋に囲まれ、まことに景観上の条件の悪い、混乱した都市景観の真ん中にある敷地に設置された換気施設である。このような条件では、いわゆる修景を行っても周辺環境に良好な影響を与えることは相当困難である。「良好な景観」の手掛りがない中では、見る者に修景の根拠が伝わらないからである。こうした場合には、周辺のさまざまな要素を調停する緩衝要素となるように、具体的には緑化の印象を強めるか、自らが空間の中心的要素になるような主張の強いデザインとするかどちらかであろう。換気塔において前者を実現するには緑化のための敷地を確保する必要があり、後者を実現するには計画段階から力のあるデザイナーを中心とした検討が必須である。

本換気塔は、東側屋上の緑化（写真参照）、山手通り側の壁面緑化（写真参照）を行っていることから前者の調停系を狙う意図が見られる。その一方で、外装デザインを機械室、管理施設、換気塔の各部分に分け、磁器タイルの使用やステンレス排水管のていねいな納めなどから、あるレベルのデザインを目指した痕跡がみられる。しかし、それは構造物の骨格決定後に検討された表層のデザインで、全体の印象を劇的に向上させるほどの効果をあげてはいない。

本換気塔は構造物の骨格決定後に建築物的な外装をまとい、より後の段階になって屋上や壁面への緑化を施した、といった経緯で検討され、計画段階からの一貫的な検討はなされなかったことが想像される。結果として、中景域以遠から見た場合には、構造物全体としての印象は社会基盤一般に見られる武骨な印象、ないしは街中にあるローコスト建築の印象を免れていない。ただし山手通りの歩行者の視点（近景で構造物の上部が見えず、低層部の壁面だけが見える状況）に限れば、一般的なビルと同程度の外装と壁面緑化により、歩行者空間を規定する壁面として、この場所を無意識に通る歩行者にとっては違和感のない状況を作り出す一定の効果はあげていると思われる。見方を変えれば、コストが限られている中で、歩行者の視点に絞って重点的な修景を図ったとも考えられ、設計者の苦心が伺える。

3　井荻北・井荻南換気所

→ 54 ページ

評価者：佐々木葉（早稲田大学理工学術院教授）

【存在の意義と意味の明確性】

本換気所は「道路本線が地下トンネルとなり、その真上の両端に換気塔が存在している」という位置関係がきわめて明快であり、道路が地下化されたことによる環境の向上（地上自動車交通量の圧倒的な低下と地上部に創出されたグリーンベルト）が周辺住民によく納得されている。こうした計画レベルによって決定される事項の特質が、換気塔および施設の意義と意味を極めて明快にしている。したがってそこに出現する構造物は、その意匠が特段人に不快感をあたえることのない素直なものである、という条件をみたせばよいと考えられる。

【見られることを意識した意匠表現】

本換気所の意匠は、上記の条件を満たすとともに、都市の構造物として周囲から見られることを意識した表現となっている。塔の断面分割による表情の変化、無彩色と質感のある仕上げは、周囲から特段浮くことのない意匠として成功している。施設には建築的意匠が施され、その好みは別として、見られることを意識した表現という意味で、適切であろう。

4　北町若木換気所

→ 58 ページ

評価者：福井恒明（国土技術政策総合研究所主任研究官）

高層マンション群に囲まれていることで、45m の高さを持つ換気塔のスケール感が相対的に軽減されている。また、塔としての造形もボリューム感を軽減しつつ破綻無くまとまっており、換気塔の形状や外装材の検討にデザイナーが入って一体的に検討したことの効果が出ていると考えられる。ただ、換気塔本体の基本デザイン終了後に検討されたと思われるものについては、本体のデザインを踏まえた適切な検討がなされたとは思われない。階段、ハシゴ等の付帯設備が無配慮に付け加えられていること、隣接して設けられた歩道橋との連携不足が残念である。

初期の橋梁における景観デザインによく見られた例であるが、橋梁本体のみを対象として景観検討を行うと、排水管、支承点検用歩廊、防音壁などが付加されるにつれて当初の印象が損なわれていく。事業段階ごとにその計画・設計業務の範囲内だけで景観検討を行うことの弊害である。構造物や空間の景観検討では当初から付属物も考慮してデザイン検討・調整をおこなうことは景観の専門家の間では共通認識になっている。本換気塔もそのことを改めて意識させる事例である。

特に東武線を跨ぐ横断歩道橋と本換気塔は一連の構造物とするなどの工夫をすべきであった。これが実現すれば、換気塔上部のデザインの成功に加え、換気塔足元の部分についても、大きなスケールからヒューマンスケールへとうまく遷移し、地に足のついた印象を与える納まりのよい構造物となったものと思われる。

5　新潟みなとトンネル換気所

→ 70 ページ

評価者：岡田昌彰（近畿大学理工学部准教授）

新潟みなとトンネルは、新潟西港の港域である信濃川の河口部を結ぶ沈埋トンネル（全長1,423m）の両端に施された一対の排気塔である。新潟市中心部の道路交通の円滑化に寄与すべく2002年に整備され地域的貢献度もきわめて高く、その社会的意義が市民に対しひろくアピールされてよい事例といえる。

この両岸に、換気施設と監視室を備えた２基のタワー「入船みなとタワー」「山の下みなとタワー」があり、それぞれ展望施設として市民に開放されている。後者には港町新潟の歴史が展示されており、また入船タワー隣にある「新潟みなと館」ではトンネル工事や構造の解説・展示がある。それぞれの展望室からは市街地が一望でき、この地域の代表的な自然景観である佐渡島や粟島なども望むことができる。

この施設には設計者によって「カップル型ツイン」という考え方が採用されており、四周さまざまな方向から眺められることが意図されている。実際、両塔ともに輪郭や分割された段状＋塔状のボリュームの形成する視覚像が視軸方向によって大胆に変化するよう工夫されており、また外部景観のみならず両塔に施された地上～４階レベルまでの大階段内部からは対岸の塔とともに河口付近の特徴的な景観が眺められる。両塔の関係性を視覚的に顕在化することで、トンネルの存在と両塔の役割が現地で直感的に理解できることも特筆すべき特徴である。

本件の難点は、都心からのアクセスにある。これだけのデザイン的な工夫を凝らし、しかも信濃川という地域を代表する河川と日本海の合流地点という絶好の位置にありながら、都心部から入船・山の下の両岸に通ずる公共交通（路線バス）のバス停からの寂れたアプローチ路には、ホスピタリティの極度な欠如を感ぜざるを得ない。少なくとも、この施設の存在を意識したものとは全くなっていない。

このほか新潟市内には、主要ポイントに点在する“ステーション”のいずれからでも貸出・返却のできる「にいがたレンタサイクル」という優れたシステムがあるほか、観光循環バス「ドカベン号」「犬夜叉号」といった観光客向けの小型ノンステップバスなども運行されているが、いずれにおいてもコースはおろか案内マップからも本施設は外されている。トンネルには十分な幅員をもつ自転車道が併設されていることからも、特に前者は惜しまれよう。ランドマークとして整備された本施設をランドマークとして認知できる範囲にどれだけの人がアクセスできるのかについても再検討が必要ではないか。

なお、両塔を結ぶトンネル内の歩道（自転車道を兼ねる）には比較的人の流れが見られた。ジョギングやウォーキングを愉しむ年配の方の姿もあり、施設のもつポテンシャルは決して小さくはないことを示している。市民のみならず観光客へのアピールとアプローチ路のホスピタリティが整えば、間違いなく新潟市を代表する観光地，あるいは設計者の言葉通り“市民の憩いの場”として機能するに違いない。

なお、新潟市内には既に「日本海タワー」という展望施設があるが、これは給水塔に展望機能を併設した特徴的なものである。既存の土木施設をうまく活用しながら新機能を加えインフラの付加価値を高める手法としては本施設もこれと同等に評価できるものである。

6　十条換気所

→ 74 ページ

評価者：大窪健之（立命館大学 COE 機構教授）

高速道路のルートが琵琶湖疏水の下を潜らなければならない条件から、山肌から離れた鴨川付近にその坑口が設定されている。道路面が地表付近に位置し、地下水面も高いため、換気塔についても地下式構造とすることが困難な敷地条件となっているようで、この結果大部分が地上に現出している。（写真１）周辺は工業系土地利用となっているが、民家やマンションも多く立地しており、道路関連施設のボリュームが突出した状況となっている。

かさ高さを低減するため、換気塔は換気設備や工事情報館と合築されつつも、ボリュームとして分割されており、外観は伏見の酒蔵をイメージした配色とされている。（写真２）

しかしながら、特に高さのある換気塔部分と、実際の酒蔵とのスケール感の相違は大きく、意匠的な違和感は否めない。酒蔵のイメージを踏襲するのであれば、施設側との一体感を演出するよりも、換気塔部分だけでも例えば酒造工場の煙突として、数は増やさなければならないだろうが素直にデザインする方向性もあったのではないだろうか。

理想的には、山科側と同様に山腹に換気塔を設置して大部分の排気をそこで処理し、平地となる坑口側にまで大型の設備が出ないような計画が望ましいが、断面計画や山地にかけられた歴史的風土保存地区規制の関係で困難も予測される。（写真３）

いずれにせよ本計画は、周辺環境の緑化、意匠への取り組みという観点から細やかな配慮が見て取れる（写真４）ものの、高さのある換気塔部分を空へと溶け込ませる（ガラスのような）映り込みのある素材で仕上げる等、テーマにとらわれないデザイン指針についても考慮される必要があったのではないかと思われる。

写真１　鴨川越しに換気塔を望む

写真２　酒蔵がイメージされた外観

写真３　換気塔の背後に広がる山並み

写真４　基壇部分の緑化

7　山科換気所

→ 78 ページ

評価者：大窪健之（立命館大学 COE 機構教授）

敷地の特性を活かし、その大部分が地下式となっているため、山を背景にしていても稜線よりも低い高さに換気塔の高さが収まっている。（写真１）これにより山のシルエットが保全され、外装材も自然なムラのある瓦調のタイルが使用されているため、周辺景観への影響は最小限に留まっている。楕円形断面が採用されており、あわせて縦方向のスリットを施すことで壁面が分割されており（写真２）、そのボリューム感を低減することにも配慮がなされている。

ただ、スリットに関しては、凹ませた部分も同じタイルで仕上げられているため、遠景から見た場合はその壁面分割効果が十分に活かされていると言えない点が残念である。（写真３）もし凹みの部分を、暗灰色の縦型アルミルーバー等で仕上げることが出来れば、内部の熱の放熱効果を高める機能も期待され､凹みの影（奥行き）を強調しつつ機能性も表現できたのではないだろうか。少なくとも、光沢のない落ち着いた色の大判タイルで仕上げる等により、そのボリューム感の分割効果をより高めることができたと思われる。

併せて本線側のトンネル坑口の仕上げについても、脱落の危険から打ち込みタイルは使用できないにせよ、換気と同系色の材料で仕上げることが出来れば、換気塔とトンネルとの関連性を、わかりやすい意匠として表現できたのではないだろうか。（写真４）

いずれにせよ本計画は、高さ、仕上げ、意匠への取り組みという観点から細やかな配慮がなされており、秀逸なデザインとなっていると言えよう。

写真１　大石神社の奥に換気塔を望む

写真２　スリットの刻まれた外装

写真３　遠景より見た換気塔のスリット

写真４　換気塔とは仕上げの異なる坑口

8　風の塔／13 号地換気所／千鳥ヶ淵換気所／鍛冶橋換気所

→ 94 ／ 90 ／ 87 ページ

評価者：曽根真理（国土技術政策総合研究所主任研究官）

●風の塔

【バブル経済期の象徴】

東京湾横断自動車道の排気のための施設である。“ 海ほたる ” は道路が海の途中でなくなる錯覚がする不思議な施設だが、この “ 風の塔 ” も “ 海ほたる ” から見ると中々不思議な施設である。今から考えると想像できないバブル経済期のプロジェクトの象徴である。この道路を造るために、橋梁、トンネル等の最先端ハード技術に加えて、PFI 技術が初めて導入された。この時の PFI は建設のみを民間道路会社が行い、財政面のリスクは当時の道路公団が負うという不思議な PFI であった。この象徴的換気塔は 100 年すると歴史的建造物になるはずである。

● 13 号地換気所

【海底トンネルを実感】

首都高速の湾岸線の１３号埋立地（有明）と大井埠頭を結ぶ東京港トンネルの上部に設置された換気塔である。浜松町から日の出ふ頭、竹芝ふ頭から出る水上バスのほとんどはレインボーブリッジの下をくぐった後、この二つの換気塔の間を抜ける。

首都高湾岸線の南側区間開通により東京横浜間の交通状況は大幅に改善された。開通当時、有明地区は更地が多く、この換気塔と船の科学館が際だって目立っていた。周辺からこの換気塔を見ると航路を両側から挟むように建っておりこの下にトンネルがあることが容易に想像できる。トンネルは通常その存在を実感することはできないが、この換気塔があるおかげで海底トンネルの存在を実感できる。

●千鳥ヶ淵換気所

【換気塔とは気づかない】

千鳥ヶ淵公園は、桜の季節になるとお花見客でにぎわう。千鳥ヶ淵公園の下には首都高都心環状線が通っていて、首都高開通以来慢性的渋滞区間である。この換気塔は大きさが小さいため気をつけないとトイレと勘違いしてしまいそうな施設である。筆者はお花見の時トイレと間違えて近くに行って入り口を探したことがある。花吹雪もあまりなくて果たしてほんとに換気しているのかと疑ったことがある。存在感を見事に消した換気塔である。

●鍛冶橋換気所

【果たして嫌われているのか】

東海道新幹線に乗ってすぐに左手に見える構造物である。換気塔の高さは基本的には排気が周辺の建物にかからないように設置される。この換気塔の場合、設置当初は周辺の建物より高かったが、現在は周辺にずっと高いビルが建っている。排気が十分に浄化されているためか、隣のビルが煤けているようには感じない。排気がかかってもビル側は気にしないのではないかと考えてしまう。また、昼休みになると換気塔の周りのベンチに腰掛けているサラリーマンを見かける。この換気塔は特に嫌がられていないのではないかと感じる。

首都高速道路の地下化と換気塔

首都高速道路の日本橋付近の景観が騒がれて久しい。首都高速道路の多くは江戸城のお堀の上に高架構造で建設されている。首都高速道路建設以前はこうしたお堀は運河として利用されており物流の動脈的な役割を果たしていた。首都高速道路の出入り口の多くは必然的に以前船着き場のあった箇所に設置された。舟運の航路の上に道路が建設され､船着き場に出入り口が設置されたことは、手段が舟からトラックに変わりつつも同じ空間を利用して物流が維持されていると考えることができる。こうした地理的な好条件もあって首都高速道路自体は日本の高度成長期の経済発展に大きく貢献したことは間違いのないところである。こういう意味で商業拠点であった日本橋に首都高速道路が建設されたのは必然であったともいえる。一方、東京オリンピックに向けて開通時期が定められた中で、河川空間への建設を選んだことは用地取得の期間短縮に貢献したはずである。また、当時の逼迫した財政状況にもかかわらず、東海道新幹線、東名・名神高速など巨大プロジェクトを同時並行的に推進したことから資金的制約は相当厳しい状況であったはずである。日本橋を地下化できなかった状況は理解できる。

一方、当初の首都高速道路の中には、地下構造となった区間もいくつかある。東京駅の八重洲口の区間がその一つである。東京駅を新幹線で出るとすぐ左側に鍛冶橋換気塔が建っている。換気塔のデザインを見ると景観上の配慮が十分になされており、地下化による景観保全の効果も大きい。資金制約がある中でもこの区間を地下道路として計画したことは、新幹線の始発駅前の景観保全として適切な対応であると評価できる。結果的に、経済発展の象徴的な場所の景観が日本橋のような歴史的な場所の景観より優先された形となったのは、当時の社会情勢からやむを得なかったと考える。

ここに高架道路があったら
東京駅前としてふさわしかっただろうか

もう一つは皇居周辺の内堀通りの区間である。この区間はトンネルであるにもかかわらず勾配が急で見通しも悪く、交通安全上の配慮よりも、道路の地下化が優先されたように見える。換気塔も高さが抑えられており、公園の植樹と街路樹に隠れるようにして配置されている。これらは、皇居周辺の景観維持に貢献するとともに、皇居への見通しがきく場所を作らないという治安維持上の効果も発揮していると評価できる。結果的に日本橋よりも皇居周辺の地下化が優先されたことも合理的に理解できる。

首都高速道路の換気塔を見ると、当時から必要な場所では十分な景観上の配慮が行われていたことが解る。一方で、当時の成長途上の日本では、東京駅、皇居に匹敵するプライオリティは日本橋にはなかったのだろう。首都高建設初期の財政状況を考えると、日本橋が地下化されなかったことは止むを得なかったのではないだろうか。日本橋の地下化は日本社会の成熟に伴って発生したニーズなのだと考える。

ここに高架道路があったら
皇居の景観はどうなっていただろうか

9　ビッグディグ事業の換気所群

→116ページ

評価者：佐々木葉（早稲田大学理工学術院教授）

まず、換気塔のデザインについてコメントする前に、ビッグディグ事業全体についての印象を述べたい。本事業はその物理的な規模の大きさと予算額において、他に比類のない事業であり、いってみれば「とてもまねのできない」事業であると認識されかねない。確かに日本においてこのように大規模な事業を行うことのリアリティはあまり高くはないだろう。日本橋上空の高架高速道路の地下化と比しても、延長距離において約８倍という規模である。しかし、様々な前提条件が異なる事例からも学ぶべきことは見出せるはずである。ビッグディグ事業については、少なくとも以下の点が注目された。

まずは、単に道路の地下化ではなく、都市の再開発、再生のための多様な計画との連携が図られていることである。ウォーターフロントへの多様なアクセス確保とウォーターフロント空間自体の魅力向上、歴史的構造物への配慮、歩行者空間の確保と質の向上、民間事業の活性化、などがビッグディグの事業の一環としてまた密接な連携をとって進められている。これによって、ボストンという都市の都市構造が非常に大きく、しかし歴史性や立地といった基本的特性を生かした形で変化し、今後も徐々に変化していくであろうことが予想される。

ついで、事業の進め方については、上記のように極めて多様で複雑な計画のマネジメントが、非常に重視されていることである。ややもすれば建設行為としての技術や知恵に力点が置かれがちであるが、ここではプロジェクトマネジメントといういわばソフトな部分も同様に重視されているように感じられた。膨大な構造物の設計のためのガイドライン作成はその一例であろう。後述するように換気塔のデザインについてもガイドラインによってそのデザインコンセプトと基本的形態が方向づけられていることによって、特徴のあるデザイン展開が可能になっている。また、道路が地下化されたことによって生じたオープンスペースのデザインにおいて、都市構造上重要度の高い場所には、やはりより優れたランドスケープデザイナーがコンペによって選ばれている、といった戦略的な仕掛けが見られる。膨大な事業費がかかったとはいえ、その中では、ヴァリューエンジニアリング的な考え方によるプロジェクトマネジメントがあったのではないかと思われる。その詳細は今回の視察では十分把握できなかったが、こうした背景があったうえでの最終的な仕上がりとしてのデザインであることは、記憶にとどめておく必要があろう。

歴史性にも配慮したウォーターフロント公園

都心の重要な場所の質の高いデザイン

個別の換気塔のデザインについては、大窪氏のコメントによって重要な指摘は網羅されていると思われる。一部重複する点も含めて以下に列記しておく。

複数の換気塔に対して感じたことは、アーバンマトリクスとでもよべる都市の主に街路による骨格構造の秩序と換気塔の位置関係が、その見えの印象に影響を与えている、ということである。それは大別して、グリッド状の敷地にうまくおさまり、周辺のスケール感もふくめてなじんでいる場合（事例集の No.3,4,7,8,a,b,）と、空間秩序の変化点に立地しているために目をひきつけやすい存在となっている場合（事例集の No.1,5,6）である。後者の例のうちの No.7 はスケール感を抑えることと低層部は周辺の街路方向などにあわせることでバランスをとっている。これに対して、No.1 と 5 は、周辺街路のアイストップとなる位置に見えることも多く、いやおうなくランドマーク的な存在となっている。しかし上層部に遠方からも識別可能な塔が複数林立することで、換気塔としての機能を表現し、新たなランドマークとしての定着を図ろうとしているのではないかと考えられた。

周辺のアーバンマトリクスに収まっている換気塔

周辺の街路からアイストップの位置になる換気塔

また低層部の建築的部分については、どちらの場合もアクセントとなる色を使うことによって、やはりランドマーク性を意識していると思われた。これに対して前者の周辺秩序になじんでいるものは、いずれも換気塔であることをあまり感じさせず、特に低層部の建築的部分の意匠は、それぞれ周辺になじんだ素材と構成をとっており、「ブレンドイン（Blend in)」というコンセプトが体現されている。つまり、表層材や面の分割などの工夫だけでランドマークとしたりなじませたりすることには限界があり、周辺の空間的な流れに照らしてどのような位置にどのような方向性をもったものとして換気塔が出現するのかによって、基本的性格が決まるのではないかと思われる。日本の都市部においては欧米ほどアーバンマトリクスの秩序が明快でないためこうした考え方を適用するのは困難であるかもしれないが、換気塔のデザインにおいてはその立地が極めて大きな影響を与え、その後のデザイン方針を左右するとことは理解しておきたい。

またいずれの換気塔もプロポーション的に破綻している、という印象は持たなかった。国内においては、プロポーションという概念がまったくもたれていないではないかと思われる事例を多く目にする。これは、機能的な条件がたまたま幸いしたのかもしれないが、やはり塔部と低層部、またそれぞれ自体の部分について、プロポーション的なバランスということは考えられているように思われる。時には必要以上の面を付加してバランスをとることもあるだろうが、基本的には機械配列の時点でその外形自体がどのような印象を与えるかを考慮して、可能な限り破綻のないプロポーションに近づける努力は必要であると考えられる。

その他においては、敷地内に跡付けのように出現する小規模で本体とのデザイン的関連性がない要素がほとんど見られないこと、植栽に安易にたよっていないこと、などが注目された。

評価者：大窪健之（立命館大学 COE 機構教授）

■全体概要

- 景観配慮の主な方針は「周囲の景観要素をブレンドする」こと。形状はプラント設備に忠実な構成となる。
- 素材の選定に際して、立地特性が反映されている。
  空港地区＝アルミ、住居地区＝煉瓦タイル、港湾地区＝マリンペイント（灰色）、
  事業地区＝カラーパネル
- ＲＣ造の基壇部、鉄骨ラーメン構造の中層部、排気塔の林立する上層部という３層構造を基本とし、鉄骨構造部のＰＣパネルの仕上げ、排気塔の外装仕上げによって地域特性を表現（周囲の景観要素をブレンド）している。
- プラント構成に従った機能的なデザインが徹底されており、かつ土木的構造物でありながらディテールのデザインに細心の注意が払われており、オーバースケールで大味になりがちな換気所に、繊細なヒューマンスケールを取り込んでいる。

■換気所 No.7（空港近くに立地する換気所）

空港というメカニカルな地域イメージを反映させ、鉄骨のフレームワークをH型のリブを外部に見せる形で表現しており、細かな陰影によって輪郭をシャープに見せることに成功している。うるさくなりがちな鉄骨接合部についても、溶接あるいは意匠的なカバーを施すことによって、シンプルに見せる処理がなされている。足下のＲＣ基壇部は、巨大な壁面に人間が近距離で接することになるが、壁面に型枠によるリブを細かく配し、照明をスパン毎に設置することで、ヒューマンなスケール感を演出している。この結果、土木的構造物でありながら “Parker Award for Design Excellence” という建築賞を受賞している。

惜しむらくは、特に中層部のプロポーションが大きいために排気塔のプロポーションが短くなりすぎている感があり、もう少し地下に本体を沈めることができれば、スレンダーな塔が林立する姿を強調することができたのではないだろうか。

10 ホーランドトンネル換気所

→ 128 ページ

評価者：岡田昌彰（近畿大学理工学部准教授）

アールデコは2つの世界大戦を挟む 1920-40 年代に、建築のみならずファッションや家具，鉄道車両，ステージセットなど多岐に渡るデザインに影響を与えているが、ニューヨークにおいても一時は “ 現代 ” の象徴なるほど、デザイン史上重要な一時代を築いている[1)]。

1927 年に竣工したこの換気所の外観には、同時代のデザイン思潮が明快に反映されている。ルーバーの形状と配列といった全体の形状から管理用入口のディテールに至るまで、典型的なアールデコスタイルにまとめられている。同様のデザインは 1940 年竣工の NY ラガーディア空港ターミナル（現存せず）のファサードのほか、入口に幾何学的形態を等比配列する事例は 5th アヴェニュー 261 にある商業建築（Ely Jacques Kahn (1884 - 1972)：1920 年代に NY で活躍した商業建築家）による）などにも見られる。マンハッタン地区にはクライスラービルディング（1930）やアーヴィントラストビル（1932）など同デザインの大規模建築が随所に見られるが、この換気所はこれら摩天楼の集積地区からは5km ほど離れており、ボストンのような周辺環境への Blend-in 策というよりもむしろ竣工当時のデザイン思潮の積極的な反映と捉えるのが妥当であると考えられる。

竣工後 80 年ほどを経過しなおかつ強い存在感を示していることから、地域住民には何らかの愛着がもたれて然るべき構造物であるが、ニュージャージー側には近年新たな住宅開発が進められており、新住民にとっては単なる迷惑施設との認識のほうがが強いと管理者は認識している。

なお、この換気塔はアメリカ土木学会（American Society of Civil Engineers）が 1964 年から継続している “ 歴史的土木ランドマーク (historic civil engineering landmarks) ” にも認定されており[2)]、土木遺産としての一定の評価を受けている。この制度では一般大衆への認知度促進もその目的として掲げられており[補注]、認定 15 年を経た現在その効果がある程度現出してきているものと期待される。今回得た負のイメージは単に管理者の実感としてヒアリングできたにすぎず、その実態は社会調査などによって明確に把握する必要があろう。既存構造物周辺に新たな地域コミュニティが生成した場合の景観評価という課題をも浮かび上がらせる重要な事例であるといえる。

【参考文献】
１）David Garrard Lowe (2004)Art Deco New York, Watson-Guptill Pubns
２）American Society of Civil Engineers 公式 HP：
http://content.asce.org/history/ce_landmarks.html（2008 年２月現在）
【補注】
歴史的土木ランドマーク制度は、歴史的に重要な地域的, 国家的, あるいは国際的な土木プロジェクト, 構造物, 敷地に対して行われている。制度の目的としては、①土木技術者に対する、自身の歴史及び遺産に対する関心の向上，②米国及び世界の発展への土木技術者の貢献に対する公的評価の向上，③米国及び他国の発展及び土木技術者の職能に対し顕著な貢献をした歴史的土木構造物の明確化と認定，④適切かつ実施可能な場所での、重要な歴史的土木構造物の保存促進，⑤工学部の学生，プロの作家，研究者，及び歴史家の使用する歴史的土木ランドマークのアーカイブの作成，及び⑥一般大衆が用いる百科事典，ガイドブック，地図などにおける、歴史的土木ランドマークの関連情報の掲載促進　が掲げられている。