

歴史的建造物保存における本来の用途・再生後の用途と「体験価値」の関係について

— 米国ニューヨーク John F. Kennedy 国際空港 TWA ターミナルを事例に

正会員 ○ 宋 知苑*

保存活用 用途・体験価値 Adaptive Reuse
モダニズム建築 Eero Saarinen TWA Terminal

1. 背景及び目的: ニューヨーク市の歴史的建造物の保存における条例は米国内で一番規制力が強いことで知られている。これによって保存されたグランドセントラル駅は建造物とその本来の用途の両方を継承したことで評価されている。それから30年余りが過ぎた今日の歴史的建造物保存における再生と活用は経済性を重要視した新しい使い方の流れが強くなっている傾向がある。よって、本稿では米国ニューヨーク所在の指定歴史的建造物である TWA ターミナルを事例に歴史的建造物保存における本来の用途・再生後の用途と「体験価値」の関係について歴史的建造物保存制度と活用の視点から考察する。

2. 用語の定義: 本稿における用語の定義は以下とする。

(1) 本来の用途 (Original Use): 建物がデザインされる最初の時点で建築の目的としてセットされた意図であり、無形の資質である。(2) 体験価値 (Experiential Quality): 建築特有の特徴として、歴史的建造物の物理的特徴(構造やデザイン)と一体となって、建物に意味をもたらす。これは建造物の本来の用途と同じく無形の資質である。(3) 再生後の用途 (Adaptive Reuse): “建築が本来デザインされた用途以外へ転換されるプロセス”¹を指す。よって、用途の変更によって歴史的建造物はまったく新しい建築物になると言える。

建造物によっては最初にデザインされる時点で特定の用途に特化されることによって用途変更への互換性が備わっておらず、適応できない場合がある。特に、指定歴史的建造物においては、用途変更によって建物の重要性や意味を失うことにつながる。なぜならば、用途変更は歴史的建造物に増築などの構造の変化をもたらし、建築空間における体験までも変えてしまうからである。そして、TWA ターミナルはこのことを我々に教えている事例である。

3. TWA ターミナルにおける本来の用途と「体験価値」: TWA ターミナル(以下ターミナルとする)は米国のジェット機時代と呼ばれる1900年代にニューヨークの玄関口として、JFK 空港の需要増加に伴い建設された。建築家のサーリネンはジェット機時代の伝説である航空会社 Trans World Airlines の合意を得て“the spirit of flight”をデザインすることになった。ターミナル5とも呼ばれるこの建物はデザイン初期段階から完成まで、当時代の「飛行

への興奮と特別さを建物の隅々まで一貫して表現しており²、1994年にニューヨーク市(外部・内部)、2005年に合衆国とニューヨーク州の歴史的建造物として指定されている。

現代建築評論家らは、ターミナルについてジェット機時代の建築表現と評価する。³ また、彼らは航空産業及び「飛ぶこと」の体験は今の時代とジェット機時代のそれとでは大きく変わったと指摘し、よってこのターミナルは時代遅れ(Obsolete)だと指摘する。

しかし、「空港」という特化された用途は建築のプログラムとしてその建物の空間内における活動や感情などの身体感覚にしかける。これは建築の言語として捉えることができ、歴史的建造物に普遍的な価値を与えるものと言える。時代とともに変わったのは「旅行者」と「飛行機の使い方」であり、ターミナル全体にデザインを通して仕掛けた「用途」による「体験」は今日にも通じる、変わらない「特質」と言える。

建築評論家の Vincent Scully は最初ターミナルの建築スタイルを非難したが、この建物を実体験した後、その評価を大きく転換した。⁴

4. 歴史的建造物保存における法制度と本来の用途・「体験価値」における限度: 以下に歴史的建造物保存制度のうち、本来の用途・体験価値を中心にターミナル再開発計画と関連したものをまとめた。

表1 ターミナル事例で見る歴史的建造物保存制度とその限度

法制度	内容	役割
Section 106 Review	連邦政府の有害な行為から文化財を守るためのレビュープロセス。合衆国登録文化財に指定または指定が予定された文化財が対象。連邦政府または連邦政府の補助を受ける行為に対しての処置。このプロセスを通して、文化財に有害とされる要素が把握され、協議書(以下 MOA)へと発展。106には拘束力はない。	連邦政府レベルの助言役。開発計画案についてレビューとコメントするのみ。MOAは各主体間で協議する際の基礎情報として使われる。 ⁵
Section 4(f) Review	106と同じくレビュープロセス。特に運輸省関連プロジェクトが対象である。これは合衆国・州・市指定の文化財に対して ⁶ 連邦政府による交通関連プロジェクトが有害と判断された場合に効力を発揮する。106との大きな違いは4(f)自体に実質的なパワーがあること。文化財に有害とされたものは必ずその影響力を小さくし、代案が見つからない場合にの	連邦政府レベルのプロセス。最終権限は運輸省にあり、これに訴えたい場合は訴訟が唯一の方法。

Secretary of the Interior's Standards and Guidelines	み文化財の活用を認める。代案がある場合は文化財への影響を検証するための環境影響評価を要求。 ヴェニス憲章(1964年)をそのルーツとする。一定の条件を満たした歴史的建造物を再建する際に、税優遇策を受けるためには、このガイドラインに従う必要がある。初期版～1970年版までは「用途」を歴史的建造物の重要な特徴の1つとして認識し、建物の本来の用途を継承した活用と最小限の建物の用途変更を推奨している。1995年以降～現在に至るまでは歴史的建造物保存において、活用のための「新しい用途」へとその重点が動いた。	連邦政府レベルのアドバイス。現在のガイドラインは「再生後の用途」における「自由さ」と「柔軟さ」を歴史的建造物保存活動に与えている。
Listing on the State and National Registers of Historic Places	1935年のHistoric Site Actのもとに制定。1966年のNational Historic Preservation Actによって拡大。文化財に対して最小限の保護を提供、国の文化財としての指定における重要性を確立。ターミナルにおいては、1960年代～2000年までに施された建物への増築や構造変更によってサーリネンによる本来のデザインの質が損なわれたことを指摘しているが、「用途」によって建物に内在された特質については述べていない。	合衆国・州レベルのツール。「用途」については触れない。
NYC Exterior and Interior Landmark Designation	1965年制定。1973年の改正で建造物の内部と景観による歴史的・文化的・建築的重要性を取り込み、単体の建造物と歴史的地区指定の権威を有する。これは連邦や州政府の制度よりも文化財保存においてはるかに強い拘束力を持つ。しかし、上位行政機関が介入する再開発プロジェクトにおいてはその法的権威を失う仕組みとなっている。また、「用途」の規制はしない。	ニューヨーク市歴史的環境保護条例。歴史的建造物を取り壊しや不適格な改築から守る。 ⁷
Special Permit	土地利用規制とセットで歴史的建造物本来の用途保存に働きかけられることができる。しかし、ターミナルの再開発計画のように土地利用が含まれない場合は適応されない。	ニューヨーク市都市計画条例。歴史的建造物の本来の用途維持。

5. ターミナル再開発計画における議論：「ターミナル5/6再開発計画」⁸として知られるターミナル再開発計画は複数の計画案を有し、2000年以來議論が続いている。ターミナルにおける改善の必要性は文化財保存と開発両分野で把握されている。2004年に建物の所有者であるPAと連邦航空局、そしてSHPOの三者はターミナルを再開発・活用することで合意、活用における議論にも拍車がかかることになる。

各ステークホルダーが提案した再開発・活用計画の内容は次のようにまとめることができる。

表2 ターミナル再開発における活用計画案

用途・活用	ステークホルダー
航空関連	Municipal Art Society
商業関連	New York Landmarks Conservancy, Port Authority

企業関連	JetBlue Airways
------	-----------------

活用案として出された用途はホテル、イベントホール、スパ施設、博物館、レストラン、LRTシステム等である。

このうち、サーリネンのデザインした「航空体験」の意図を生かしながら「空港」として使い続ける提案をした保存側のMASと所有者であるPAによる建物の一部を取り壊して活用する提案はゲート数にして1つしか違わなかった。⁹しかし、MASの提案は否認された。

6. まとめ：以上、米国ニューヨーク州所在のターミナルの事例を歴史的建造物保存における法制度と再開発議論の視点から建造物における本来の用途・再生後の用途と「体験価値」の関係についての考察を述べた。なお、ターミナルのHead houseは現在も「活用案」を模索しているところである。2014年1月30日付けのCrain's New York Business記事¹⁰によるとターミナルをホテルとして活用する計画が2年以上の話し合いの結果、PAとディベロッパ一間で合意にたどり着けず、取り消しとなった。その翌月に筆者がJFK空港で見たのは使われないままのターミナルであった。今後、これを機に「空港」としての継承の実行可能性が見直され、後世に「特別な飛行体験」が継承されていくことを期待したい。

¹ Murtagh, William. *Keeping Time: The History and Theory of Preservation in America*. The Main Street Press; New Jersey. 1988. p.116

² 1960年代よりTWAターミナルは増築が繰り返されているが、Head Houseと呼ばれるメイン部分は保存されている。本稿の本来の用途・再生後の用途と「体験価値」についての議論はこのHead Houseを中心に扱う。

³ 現代の建築評論家らとは、Robert Stern, Allan Temko, Antonio Roman及びJayne Merkel等を指す。

⁴ Scully, Vincent. "Rethinking Saarinen" in Albrecht, Donald and Pelkonen, Eeva-Liisa (ed.) *Eero Saarinen: Shaping the Future*. 2006. p.24.

⁵ 主な実施機関はAdvisory Council of Historic Preservation (ACHP)とState Historic Preservation Office (SHPO)となる。

⁶ 対象となる文化財はHistoric Sites; Parks; Wildlife Refuges; Recreation Areas等。

⁷ 実施機関はNew York City Landmarks Preservation Commissionである。

⁸ Terminal 6はJetBlue Airways Terminalとしても知られている。再開発計画に関わっている主なステークホルダーはMunicipal Art Society (MAS), New York Landmarks Conservancy (NYLC), JetBlue Airways (JetBlue), Port Authority (PA), New York State Historic Preservation Office (SHPO)である。各機関はTWAターミナルの所有者であるPort Authority of New York and New Jerseyの再開発計画案に対してそれぞれの「計画案」を提案している。

⁹ PAによる再開発計画案でのトータルゲート数は51。これに対して、MASによる提案でのゲート数は52であった。ターミナルの「空港」として使い続けることの実行可能性があるにも関わらず、MASの計画案は否認された。

¹⁰ Fickenscher, L. "Talks to turn TWA Terminal into hotel fall apart," *Crain's New York Business*. January 30, 2014.

■参考文献

宋知苑 (2008) *Preservation Challenges in Preserving Experiential Quality: Trans World Airlines Flight Center, JFK International Airport*. 米国コロンビア大学、建築・都市計画・歴史的環境保存大学院、修士論文。

*東京大学大学院・工学系研究科・都市工学専攻博士課程

*Doctoral Candidate, Dept. of Urban Engineering, School of Engineering, the University of Tokyo