

ハイム M1 プロトタイプについての提言

住居建築であるハイム M1 プロトタイプによりドコモ委員会が積水化学を顕彰したことは、他の受賞建築作品と比較すれば、異例のこととわかる。実際他の受賞作品は細分化された部門毎の建築学上の傑作または記念碑的作品である。これに対しハイム M1 は住居の工業化という概念で開発された優れた事例である。

私は積水化学とその開発者に対し心よりお祝い申し上げます。

1972 年の2回目の訪日で東京の郊外を周っている時にバスの窓ガラス越しに初めて見る建築を見つけ、なんとかピンぼけ写真を撮ることができた。大変努力してもその場所と正体を知ることはできなかったが、それは外観は多少異質ではあるが、私がヨーロッパで押し進めていた考えに近いものであった。

6年後晴海の日本建築センター(JBC)を訪れ、大手企業が作る住宅の展示を見た。そこに 1972 年に発見したものの新しいタイプを見つけ、その時はしっかりと2枚の写真に収めただけでなく、この住居のプロトタイプを生産した会社を知ることができた。

度重なる訪日を通じて、工業化手法による住宅を生産する主要な工場を訪問する機会があり、そこには「ハウス55」コンクールで生まれたプロトタイプもあった。

全ての中で、私自身の研究に近いハイム M1 だけが私の興味を引いたが、なぜ積水化学がこの考えでの研究を続かなかったか私には全く理解できなかった。そのことは今でも私には不可解である。というのもこのプロトタイプは、将来、積水化学を工業化住宅の世界のリーダーにさせ得るものだからである。

もちろん、自動車や飛行機の生産方式と同じとまでは行かなくとも、それに近づける研究は必要であろう。重い金属骨格構造をまず薄い鉄板で成型した躯体に置き換え、さらにはガラス繊維やカーボン繊維で補強した FRP のような新素材の躯体に置き換える必要があろう。

立体モジュール(ユニット)の考え方を自動車や飛行機の考え方に近づけることが必要であろう。というのは地震の時に、他の構築物の下敷きで潰れる例外を除いて、それら自身が壊れることがないからである。イランのバンの地震でもこのことが確認されている。町は完全に崩壊したが自動車は廃墟の中を走り廻っていた。

躯体は望ましくは内部には、飛行機のキャビンに使う形式の成型間仕切りを装着し、家具や居室があり、照明器具、暖房設備、エアコン、各種電気電子製品、椅子などを備える。外部はバルコニー、テラス、庇屋根といった機能部品で補完し、さらにフラワーポット、特殊照明、オーニング、レリーフパネルなどの装飾部品を配することが可能である。

1972年と1978年に見たプロトタイプの中に、これらの全ての要素を取り入れることができると感じたゆえに、私は惹き付けられたのである。

ハイムM1に特別な表彰が授けられたことは、その研究を再開する機会と捉えるべきである。積水化学はこのような研究を、自動車メーカー或いは航空機メーカーと組み共同で始めるべきである。これらの会社は新しいプロトタイプの開発に役立つ技術、機械、道具を現に所有している。金型製作ノウハウ、成型技術、プレス技術、据え付け配線技術が多くの時間を節約する。二つの産業の知識と経験を合わせれば、1972年に出現した先駆製品をベースに、新ハイムM1をすばやく完成させ得ると私は確信する。

自動車産業が、全ての人が入手し利用できる製品の生産に成功したのとまったく同じく、積水化学は全ての人に手が届く、貧富に関係なく購入できる住居を近い将来世に出すことができるだろう。自動車の場合と同じく、多くのモデル、色、設備仕様を揃えれば、各人がニーズと予算に合わせて選択できる。

インドや中国のように人口が巨大で需要が非常に大きい場合には、新ハイムM1は、1993年に大阪のNEXT21で示されたような多層構造の配置ができるべきである。この多層構造は、住居の集約を可能とし、プライバシーへの欲求も尊重しつつ、それと同時に住居配置の自由度が都市のダイナミズムを表現するだろう。実際に、個々の住居は動機がなんであれ、いつでもはずして多層構造の他の部分に組み入れることができる。それはまさに住居の格納庫である。

欧米の豊かな国々は住居生産を工業化する能力があるにも拘らず、その世界的市場に興味を示さないのはなぜだろうか。それは幾つもの実現されたプロトタイプや、CRAUプロトタイプ¹⁾のようにとても成功したもののさえもが、一般大衆からは見向かれず、つまり求められなかったことがあったからである。需要がないと新しい製品は作らないと業者が決定を下すように、悪循環に陥ってしまった。

最近、現場事務所として一般的に使用される立体モジュールの手法で、幾つかの新たな試みがなされた。このとても実用的やり方によって、成功裏に説得力ある建築が実現したが、この説得力は、実際に見ること入ることができ、なによりも実用に供されているところから来ている。「百聞は一見にしかず」という日本の諺を持ち出すまでもない。

オランダのデルフトとユトレヒトの大学が、学生寮をこの立体モジュールで最近建築した。ロンドンの郊外ではデベロッパーが、中古の海上コンテナを使った学生と芸術家向け住宅を製造した。オランダの「スペース・ボックス」²⁾の学生やロンドンのコンテナ居住者³⁾が、いずれこの新住居の促進役となり、高まる悪循環を断ち切るであろう。

先進的企業が住まいの世界市場に関心を持つ時は来た、と私は思う。

ハイム M1 はモダンとかモダニストでなく、単に人類の基本的権利でありながら相変わらず満足できない権利、即ち住居、住宅を満足させる解答なのである。

ドコモによって表彰されたハイム M1 は、積水化学にとって重要な切り札である。

2004 年 12 月

ジャン・アングルベール

リエージュ大学建築学科名誉教授

参照文献

1. A. “C.R.A.U.システム”

《材料構造エンジニアリングにおけるプラスチック》ICP/RILEM/IBK 国際シンポジウム、第1部及び2部、Éd. R.A. Barès、チェコスロバキア・科学アカデミー、理論応用力学研究所 プラハ 1981 年、P563～P570

B“未来都市に向けた都市と建築の提案”

《IYSH 論文集 住宅のプランニングとデザインについての国際会議》、南京技術研究所、第2巻、1987 年、P374～P382

C“住居は自動車を生産するように作れるか？”

《Noroit》、326 号、Arras、1994 年、P1～P15

2. www.hollandcomposites.nl

3. “コンテナ・シティで生きる”、Anthea Masey 著、

Courrier international 別冊 2004 年 10-11-12 月、P34(www.courrierinternational.com)

経歴

ジャン・アングルベール

1928 年 10 月 16 日

フィールサーム(ベルギー)生

1955 年

土木エンジニア及び建築士(リエージュ大学)

1958 年

エンジニア及び都市計画士(リエージュ大学)

1958 年及び 1959 年

アーヘン工科大学奨学金

1966 年～1994 年

(リエージュ大学)応用科学学部 建築学都市計画学複合講座 常勤教授

1994 年

名誉教授

1967 年以降

リエージュ大学建築及び都市計画研究センター(CRAU)創立者及び理事

1985 年～1995 年

リエージュ大学サール・ティルマン・キャンパスでの調整役建築家

1991 年

CEJUL(リエージュ大学日本研究センター)創立メンバー及び理事長

1994 年

CECLI(リエージュ大学中国研究センター)創立メンバー

「ジュニア国際会議所」No. 10303 評議員

コーネル大学、フィレンツェ大学、南京大学で教鞭

ドイツ、カナダ、フランス、英国、イタリア、日本、ルクセンブルグ、オランダ、米国、ハンガリー、

ルーマニア、オーストリア、チェコスロバキア、ポーランドで講義

多数の建築物を実現し、受賞多数

135 件の出版物、多数が英語、ドイツ語、オランダ語、イタリア語、日本語に翻訳

1995 年 4 月 29 日

「勲三等瑞宝章」授与

1998 年

A.I.J.(日本建築学会)より文化賞受賞

2003 年

住宅建設システムの進歩についての論文に対して、I.A.H.S.(住宅科学国際協会)より特別賞受賞