

氏 名	ペドロ ホルミゴ Pedro HORMIGO
学位(専攻分野)	博 士 ( 学 術 )
学 位 記 番 号	博 甲 第 3 9 5 号
学 位 授 与 の 日 付	平成 17 年 7 月 25 日
学 位 授 与 の 要 件	学位規程第 3 条第 3 項該当
研 究 科 ・ 専 攻	工芸科学研究科 機能科学専攻
学 位 論 文 題 目	<b>GAPSPACES AND GAPSCAPES: A STUDY ON THEIR FORMATION PATTERNS AND IMPACT ON THE CITY</b> (ギャップスペースとギャップスケープ: その構成形態と都市への影響に関する研究) (主査)
審 査 委 員	教授 森田孝夫 教授 石田潤一郎 教授 中川 理

### 論文内容の要旨

本研究は、都市における空き・分離・隔たりの状態にある空間や空間の関係をギャップスペースとギャップスケープという新しい空間言語でとらえ、その言語が都市空間の認識や記述に寄与するかを論じ、そして都市におけるギャップを調査分析し、ギャップと都市の成長の関係を明らかにすることが目的である。論文は、序、1章(ギャップと都市分析)、2章(東京におけるさまざまなギャップ)、3章(都市と高架鉄道のギャップスペース)、4章(都市と高架道路におけるギャップスペース)、5章(渋谷におけるギャップスペースの歴史的変容)、結論から構成されている。

1章ではギャップに関係がある既往研究をさぐり、ギャップから都市の高密度化を空間の連続と分離のしくみを考える立場を、既往研究の中で位置づけた。2章においては、ギャップの事例が多いJR渋谷駅地区を調査し、ルイス・マンフォードがいう「空間を食べる人」となって百貨店などの複合商業施設がギャップスペースを巨大構築物の中に取り込んでいった過程を論述した。

3章は、都市の高架鉄道と地上との間にあるギャップスペースに焦点をあてて分析したものである。東京JR山手線にある高架下のギャップスペースでは、店舗、事務所、倉庫などが建てられ、すべての空白を占有しようとする開発時代の欲望と必要性を反映している。高架下の建物機能が、高架による地区の分断を緩和している。ところが4章で分析する大阪の高架高速道路では、失われた均衡を取り戻すために都市が空白を保存し始めた次の時代を象徴し、高架下のギャップは空白のまま残される例が多い。それは、ギャップが緊張をさける機会を提供し、生活弱者や路上生活者などの社会的グループの生活の場になって彼等を守り、都市の記憶の再解釈を提供している。都市における緊張の圧力をへらし、地区を分離するギャップである。

5章においては、JR渋谷駅地区をふたたびとりあげて、空間を消費する圧力と増加する混み合い、電子スクリーンによる仮想の景観の展望、幾層にも立体化した歩道橋と高速道路にみられる高さを分離したレイア(層)などのギャップの例を調査して、都市の緊張や圧力をやわらげるために時間、情報、高さといった変数を、渋谷エリアがどのように活用しているかを提示した。

都市の高密度化がギャップスペースを活用し、時には新たにギャップスペースを生み出すダイナミックな成長過程を解き明かし、これまでなかった都市空間言語であるギャップのエピステマ－(M.フーコーのいう「認識」)を構築した。

## 論文審査の結果の要旨

本研究は、空間の空きや空間どうしの分離や隔たりの状態をギャップと呼び、その空間を Gapspace (ギャップ空間)、その視覚的な姿を Gapscape (ギャップ景観) とよぶ新しい空間認識言語を示し、ギャップのある空間と都市の高密度化との関係を論じている。そして、空間の相互関係をとらえる Françoise Choay の <The Competence to build(建てるための能力)> や Philippe Bonnin <seuil or threshold (境界)> などにならぶ概念の構築を試みるものである。

東京の JR 渋谷駅地区、JR 山手線全線、大阪市内の高架高速道路全線をフィールドワークしてギャップの様相と周辺との関係を記録した。渋谷駅地区では、鉄道施設を核に、小さな空地や建物群の隙間のわずかの有用性を利用しながら、徐々に物理的な空間を増やしながら複合商業施設を成長させて、まちを高密度化してきた過程をギャップスペースから論考している。次に JR 山手線高架下のギャップスペースが店舗等の利便施設に利用され、シカゴやパリの都市高速鉄道高架下と比べて都市の連続性を保ち、まちに成長もたらしていることを解き明かした。それは、高架鉄道のギャップを積極的にプラスとして再考したものである。山手線と大阪の高架高速道路の比較は、建設時期の違いから難しいと指摘されたが、高架高速道路の下のギャップは、川や公園などの対立物を共存させ、緊張の圧力を吸収する効果があると、ユニークな考えを提示した。最終章においては、渋谷駅地区において、高さ、時間、情報といった異なった変数を使ったギャップが、どのような効果を作っているかを提示した。

以上から、ギャップが都市空間認識言語として多くの魅力と可能性をもつことを明らかした。ギャップが時代の欲望と必要性を反映するエピステメーであるとの主張に対しては、都市の基本構造とギャップ生成の関係分析が求められるが、空閑地が消費され密度が上がってもギャップが次々に生れ、ギャップスペースが都市の変化に連続的に役立っていくとの結論は重要であり、これまで見逃されたギャップが重要な空間構成のしくみであるとする空間認識は、新しいエピステメーであると評価できる。

### <学術論文>

1. Hormigo, P. and Morita, T. (2004) Urban Gapscares: Problems and Opportunities in Urban Design - Analysis of Gapspaces Originated by Elevated Railways, *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*. 3-1, 181-188.
2. Hormigo, P. and Morita, T. (2004) Gapscares and Gapspaces: Considerations on their Role at the Shibuya Station's Area, *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*. (投稿中)
3. Hormigo, P. Morita, T. Cluzel, J. (2005) Promenade dans les gap: l'impossible vide de Tôkyô. *Espaces et Sociétés*. Editions L'HARMATTAN, Paris. (Accepted and scheduled for publication)

### <参考論文>

1. Hormigo, P. and Morita, T. (2004) Gapscares and Gapspaces: Problems and Opportunities in Urban Design, Analysis of Shibuya, Tokyo. *Proceedings 5th International Symposium on Architectural Interchanges in Asia*. 603-608