



Title	フェリスの摩天楼都市
Author(s)	藤田, 治彦
Citation	デザイン理論. 1991, 30, p. 45-71
Version Type	VoR
URL	<a href="https://doi.org/10.18910/52764">https://doi.org/10.18910/52764</a>
rights	
Note	

*The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA*

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

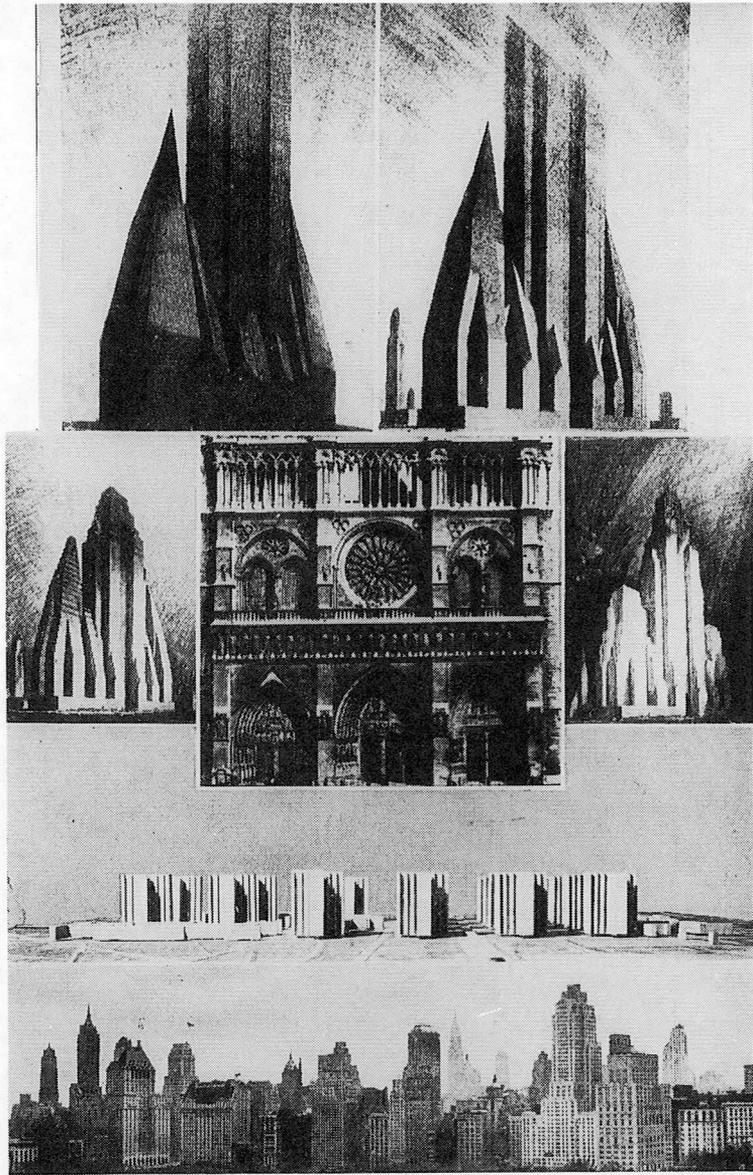
## フェリスの摩天楼都市

1929年までのヒュー・フェリス  
『明日のメトロポリス』の構成  
『明日のメトロポリス』の背景  
デザイン史上のフェリスの位置

藤田 治彦

ふたつの精神が対峙する。フランスの伝統、ノートルダム大聖堂とヴォワザン計画（水平の摩天楼群）、そしてアメリカの路線（騒々しく尖塔を屹立させた新しい中世の最初の爆発段階）である<sup>1)</sup>。

ル・コルビュジエは1935年の著書『輝く都市 La Ville Radieuse』の1ページに、上記のようなキャプションを添え、7点の画像からなる一組の都市の組写真を掲げた（図-1）。中央にはパリのノートルダム大聖堂のファサード、その下にはル・コルビュジエ自身によるパリ都心の大改造計画「プラン・ヴォワザン」、さらにその下には、それとは対照的に多様なマンハッタンのスカイラインの写真が貼り合わされている。最上段とその下、ノートルダム大聖堂の写真の左右に配されている4点は、アメリカのイラストレーター（あるいはレンダラー）、ヒュー・フェリス（Hugh Ferriss, 1889-1962）が描き、1922年の3月に『ニューヨーク・タイムズ』に掲載され、その後も、著書『明日のメトロポリス The Metropolis of Tomorrow』（1929）を含めて、アメリカ内外の出版物に掲載され、セットバック型の摩天楼とヒュー・フェリスの名を永遠に結び付けることになったドローイングの写真である。



図一1 ル・コルビュジェ『輝く都市』  
(1935)の組写真

本論は、主著『明日のメトロポリス』に総括されることになるフェリスの1920年代までの作品と思想を分析し、一時はル・コルビュジエとも並び称され、現在、再び比較検討の対象となりつつあるヒュー・フェリスの持異な位置を、デザイン史上に確認しようとする試みである。

### 1929年までのフェリス

フェリスは生地セントルイスのワシントン大学で建築を学んだ。同校の建築学科は工学部の付設コースとして1899年に開設され、フェリスが卒業する前年の1910年によく独立した新組織であったが、その教育内容は、当時のアメリカのその他の大学の建築学科の多くがそうであったように、パリのエコール・デ・ボザールの教育を色濃く反映したものであったようだ<sup>2)</sup>。フェリスは卒業後、地元のマリナ・アンド・ラボーム建築事務所で実務の修業を始めた。翌1912年にはニューヨークへ出て、キャス・ギルバート (Cass Gilbert, 1859-1934) の事務所に入った。ギルバートは全米にその名を知られた建築家であり、当時、世界一の摩天楼、ウールワース・ビルディングを完成させようとしていた。この理想的な実務経験の機会は、ミズーリ州最高裁判所の判事であったフェリスの父親と、ミズーリ州での仕事を通じてギルバートを知っていたセントルイスでの雇傭主、ルイ・ラボーム (Louis LaBeaume, 1873-1961) の紹介を通じて手にしたものであった。

入所後3年目の1915年、フェリスはギルバートの勧めもあって、ミッドタウンに小さなスタジオを構え、建築家ならぬ「建築画家 architectural delineator」として独立した。なぜフェリスがその特殊な道を選んだのかは明らかではない。フェリスの娘で1980年にフェリスについての一冊の本を著したジーン・フェリス・リーチは、高層建築物の設計においても歴史様式の応用にあげられていた当時の建築実務の世界に対するフェリスの失望を決断の理由のひとつとして推測している<sup>3)</sup>。

絵ではあっても自分の理想の建築物を描きたかったのであろうか。少なくともフェリスは、図面を引くよりも、絵を描くことのほうが好きであったのは確かなようだ。

ギルバート事務所を辞する前年の、雑誌のイラストレーターであったドロシー・ラブハムとの結婚もフェリスにとっては大きな心境の変化をもたらすものであったかも知れない。結婚後、ふたりはグレニッジ・ヴィレッジの 스튜디오・タイプのアパートメントに住み、妻と同様にフリーランスのイラストレーターとなったフェリスが仕事として初めて描いたものも、そのヴィレッジの街の様子であった。1915年の『ヴァニティー・フェア Vanity Fair』誌8月号には“D. and F. Ferriss”という署名の入ったスケッチが掲載されている。

当時フェリスがおもに描いたのは、そのころ雑誌の挿絵に典型的なペン画であった。作品はニューヨークの『ワールド World』、『トリビューン Tribune』、『クリスチャン・サイエンス・モニター Christian Science Monitor』などの新聞や雑誌に掲載され、第1次世界大戦中でもあり、戦事テーマの作品も多かった。フェリスのイラストレーションがペンとインクによる線的なものから、木炭、カーボン鉛筆、リトグラフ用クレヨン、パステルなどを併用したマスを大胆に表現するものへと変化していったのは、1917年前後のことであった。

この頃のフェリスにとって重要だったのは、ハーヴィー・ワイリー・コーベット (Harvey Wiley Corbett, 1873-1954) との出会いであった。コーベットは1890年代の中頃にパリのエコール・デ・ボザールに学んだ人物であったが、高層建築や都市交通の問題に関心を示す新しいタイプの建築家であった。コーベットは1912年以来フランク・ヘルムル (Frank J. Helmle, 1869-1929) とパートナーシップを組んでニューヨークを中心として仕事を展開していた。

フェリスが初めてコーベットを訪ねたのは、ヘルムル・アンド・コーベット事務所の設計により西42丁目に竣工したブッシュ・ターミナル・ビルディング

の最上階に彼らが構えた新事務所で、完成後まもないころであったと伝えられているから、それは多分1918年のことであつたらうと推定される。高さ480フィートのブッシュ・ターミナル・ビルディングは、約800フィートの高さにそびえるウールワース・ビルディングには遠く及ばないものの、当時は大きな建造物はまばらであつた42丁目付近では比肩するものがない摩天楼であつた。そのデザインはゴシックのディテールを用いてはいるが、ウールワース・ビルディングよりも斬新で、当時は高く評価された建造物であつた<sup>4)</sup>。ギルバートのもとを離れても、別な摩天楼の事務所を訪ねるところなど、フェリスの指向を如実に物語っている。

その後のフェリスとヘルムル・アンド・コーベット事務所との長く親しい関係は、当時の有力な建築雑誌のひとつ『ペンシル・ポイント Pencil Points』誌などに掲載されているフェリスのドローイングからも伺い知ることができる。例えば、1921年の1月号にフェリスは「レンダリングの3段階」という記事を寄せ、ヘルムル・アンド・コーベット事務所がロンドンに建てたブッシュ・ハウスのレンダリングをその見本として掲載している(図一2)。1925年の11月号では、やはり同事務所が建国150年記念フィラデルフィア博覧会のために建設を計画したソロモンの神殿の実物大レプリカのドローイングを掲載している(図一3)。

フェリスとコーベットとの関係でより重要なのは、彼らが知り合う数年前、1916年に成立したニューヨークのゾーニング法であつた<sup>5)</sup>。ニューヨークにおける摩天楼建設の規制の動きは19世紀末から存在した。過剰な高層ビルディングの建設は、その谷間と近隣から光と空気を奪い、近隣地区の不動産価値を低下させるという懸念は時おり表明されていた。

この危機感は1915年のエクイタブル生命保険会社社屋の建て替えによって現実のものとなつた。同社はブロードウェイに面した19世紀の旧社屋を取り壊して、セットバックなしに542フィートの高さまでまっすぐにたちあがる36階建

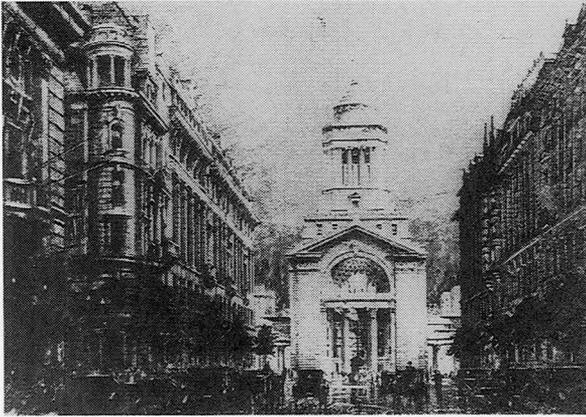


図-2 ヒュー・フェリス「ロンドンのブッシュ・ハウス」  
【ペンシル・ポインツ】1921年1月号掲載

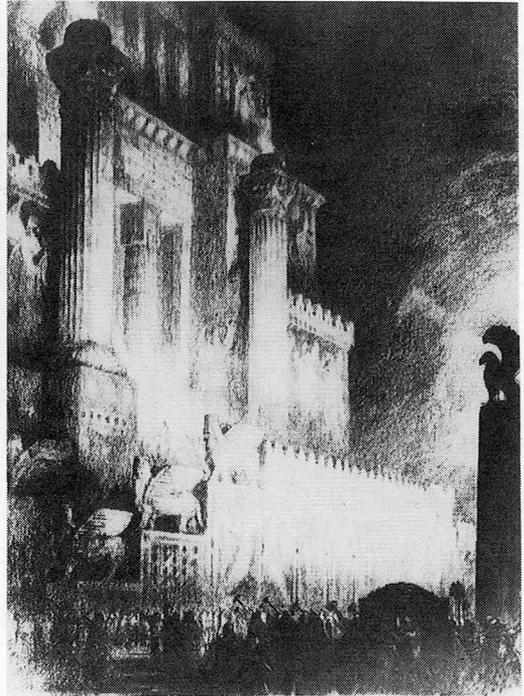


図-3 ヒュー・フェリス「ソロモンの神殿の  
レプリカ」【ペンシル・ポインツ】  
1925年11月号掲載

の巨大ビルディングを敷地いっぱい建設した。1エーカーにも満たぬ土地に120万平方フィートの床面積（敷地面積の約30倍）の新社屋を建設したのである。ニューヨークのセットバックの摩天楼に対抗するかのようにル・コルビュジエが1920年代に提案した「水平の摩天楼」は、それ以前にニューヨークに建てられていたのである（図-4）。ル・コルビュジエが批判的に見るセットバック型の摩天楼はその反省の上に形成されたものであった。

エクイタブル・ビルディングは各方面からの反発を招き、既に摩天楼の問題のみならず、人口集中と深刻な交通渋滞の問題を抱え、建物規制の準備を進めていたニューヨーク市は1916年7月25日にゾーニング法を可決成立させた。

1916年のゾーニング法は、住居地域、商業地域などの用途地区指定によって、



図一4 エクイタブル・ビルディング  
【キングのニューヨーク観覧】  
1915年版より

それぞれの地区内に建設される建造物の機能を規定し、通りに光と空気を確保するために建造物の段階的後退、セットバックを義務づけ、生活および労働の場である建物内部に光を確保するためにその外部に地域指定に応じた大きさの空地の確保を義務づけるものであった。

都市の構造的な問題に興味をもっていたコーベットはそのゾーニング法に基づいて基本的なダイアグラムを描き、それをフェリスがパースペクティヴのドロ잉に仕上げた。このふたりの共同の結果は1922年3月19日の『ニューヨーク・タイムズ New York Times Book Review and Magazine』に「新しい建築」というフェリスの小論として発表された。それはゾーニング法に応じた高層建築物の4段階の造形法を示すもので、ル・コルビュジエが『輝く都

市」に無断で使用したのもそれらのドローイングである<sup>6)</sup>。

それまでの通常のイラストレーションとは異なり、造形法を取り上げたこの仕事はフェリスにとって大きな転機となったようである。1923年の秋に父親へ宛てた手紙には、実務建築家にはできないオリジナルで創造的な仕事への移行の意志が表明されている。現実の建造物に長く関わらねばならぬ実務家には不可能な、未来を描く仕事をしようというのである。それは建築実務を離れたフェリスの人生の合理化であったかも知れないし、それこそがまさにフェリスが実務を離れた理由だったかも知れない。

フェリスは1925年の4月にパーク街59丁目のアンダーソン画廊で初めての個展、「未来都市のドローイング」を開催した。この個展に展示された27点のドローイングのなかの12点は写真で大きく引き伸ばされ絵画的にリタッチされ、同年10月にブロードウェイ9丁目、ジョン・ワナメイカー百貨店で開催された「ニューヨーク300年記念絵画ページェント」にも出品された。それらの大作は「タイタン都市のヴィジョン・1975年」と題され、50年後の未来都市を描いたものであった。これら1925年の一連の展覧会を通じて、近未来の都市の姿を描くアーティストとしてのフェリスの地位は確立された(図-5)。

同年4月18日の『アメリカン・アート・ニューズ American Art News』誌は次のようにフェリスの仕事を評価した。「ニューヨークのゾーニング法に対しては大いに反論もあった。だが、フェリス氏は、その新しい規制は実際にはすばらしい可能性なのだということを建築家たちに教えた。彼の建物のドローイングは数少ない現代の精神の表現のひとつであり、それは私たちの時代にも、それ自体、何らかの貢献をなしうるのだという感覚を与えてくれた」<sup>7)</sup>。1929年の『明日のメトロポリス』はその充実したフェリスの1920年代を総括するものである。

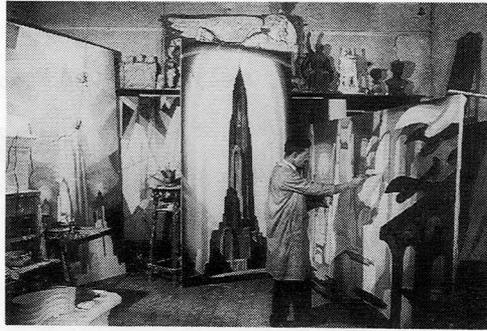


図-5 「タイタン都市のヴィジョン・1975年」(1925)  
の制作をするヒュー・フェリス

### 『明日のメトロポリス』の構成

1929年にニューヨークのアイヴズ・ウオッシュバーン社から出版された『明日のメトロポリス』はフェリスによる59点のドローイングとそれぞれに対応した文章とからなる、なかば画集的なA4版よりひとまわり大きな144ページの出版物である。

『明日のメトロポリス』は「今日の諸都市 Cities of Today」, 「投影された諸傾向 Projected Trends」, そして「想像上のメトロポリス An Imaginary Metropolis」の3部からなる。

第1部「今日の諸都市」では、「夜明けの都市」および「ストリートへの降下」と題された2点のドローイングによって象徴的に表現された導入部に続いて、ニューヨーク、シカゴ、セントルイス、そしてロサンゼルスと、一応、東西をカバーするアメリカ諸都市の新しい建造物が18点のドローイングで紹介されている。それらの建築物と設計者は以下の通りである。

セントルイス電話局 (モーラン・ラッセル・アンド・クラウエル建築事務所)

セントルイス・プラザ (ジョージ・バーネット社ほか)

シカゴ商工会議所 (ホラバード・アンド・ルート建築事務所)

シカゴ・トリビューン・ビルディング (ハウエルズ・アンド・フッド建築事

務所)

アメリカン・ラジエーター・ビルディング (レイモンド・フッド)

シェルトン・ホテル (アーサー・ルーミス・ハーモン)

ベルデン・プロジェクト (コーベット・ハリソン・アンド・マクマリー建築事務所)

マスター・ビルディング (コーベット・ハリソン・アンド・マクマリー建築事務所ほか)

ウォルドーフ・アストリア・オフィス・ビルディング (シュレーヴ・ラム・アンド・ハーモン建築事務所)

デイリーニューズ・ビルディングのロビー (ハウエルズ・アンド・フッド建築事務所)

コンヴォケーション・タワー (パートランド・グロスヴナー・グッドヒュー)

グレーター・ペノブスコット・ビルディング (スミス・ヒンチマン・アンド・グリルズ建築事務所)

フィッシャー・ビルディング (アルバート・カーン)

デイヴィッド・スタット・ビルディング (ドナルドソン・アンド・マイアー建築事務所)

ロサンゼルス新庁舎 (ジョン・パーキンスンほか)

チャーニン・ビルディング (スローン・アンド・ロバートソン建築事務所)

クライスラー・ビルディング (ウィリアム・ヴァン・アレン)

マンハッタンカンパニー銀行ビルディング (クレイグ・セヴランスほか)

以上18の建造物中、ベルデン・プロジェクトとコンヴォケーション・タワーのふたつは未完成のプロジェクトであった。しかし、前者はフェリスと協力関係にあったコーベットがパートナーのヘルムルの死後、新たに結成した建築事

務所、コーベット・ハリソン・アンド・マクマリーのためのドローイングであり、後者はやはりフェリスが学ぶところの大きかったB・G・グッドヒュー(Bertram/ Bertrand Grosvnor Goodhue, 1869-1924)の記念すべき大プロジェクトのためのドローイングであったためにその他の実施作のドローイングとともに第1部に含められたのであろう。

第1部にそのドローイングが選ばれた諸建造物には、それらが異なった建築家によってさまざまな敷地に設計された異なった種類の建物であるにもかかわらず、ふたつの未完成のプロジェクトをも含めて、かなり明らかな共通点がある。それら18点のほとんどすべてが、ゾーニング法の規制に適った、あるいは、その影響を受けた形態、セットバックの形を多かれ少なかれ示しているということである。それをもっとも端的に表わしているのがコーベット・ハリソン・アンド・マクマリーのために描いたベルデン・プロジェクトのドローイングであった(図-6)。フェリスはそのプロジェクトについて次のように語っている。

「ごく最近まで、典型的な商業建築物のファサードは3つの主要な部分に分節されてデザインされていた——ベース部、シャフト部、そして頂部である。地上から2、3階まではひとつのオーダーで包まねばならぬのは、長いあいだ建築家の常識であった——円柱や付け柱のことである。そこから上でようやくファサードは内部のあり方を窓割りでもって率直に表現することができたのだが、最上階近くになると再び列柱が慣習的に用いられねばならなかった。」<sup>18)</sup>

ファサードの3分節とは古代ギリシア以来、西洋建築では伝統的に用い続けられ、20世紀の摩天楼のデザインにおいてさえ応用されていた「トライアッド triad」あるいは「トライパルタイト tripartite」のことである。フェリスは続ける。

「ベルデン・プロジェクトのデザインでも3つの部分を見ることはできる——だが、慣習的なトライアッドといかに異なっていることか。それらの部分

は理屈だけの、取って付けられたような、2次元的なものではなく——3次元的で、本来的で、自明なものである。そこには大地から垂直にたちあがる建築物の本体がある——マッサが分離し、後退し、多様に展開していく、変転するステージなのである——そしてそのマッサは最終的には高くそびえる頂塔へと収斂して行くのだ。」<sup>9)</sup>

フェリスは建築家の図面をパースペクティブに置き換えていただけではなく、そのレンダリングの際に自分の造形感覚を存分に発揮して形態を調整しながら描き、その結果は設計の次の段階で建築家に影響を与えていたといわれる。少なくとも、コーベットの協力関係にはそのような側面があったであろう。このベルデン・プロジェクトのためのドローイングには、その設計全体におけるフェリスの役割を納得させるところがある。

上記18点中、セントルイス・プラザ、ウォルドーフ・アストリア・オフィス・ビルディング、クライスラー・ビルディング、そしてマンハッタンカンパニー銀行ビルディングの4つは、『明日のメトロポリス』出版の時点では未だ工事中であった。ウォルドーフ・アストリア・オフィス・ビルディングとは後のエンパイアステイト・ビルディングのことである。ウォルドーフ・アストリア・ホテルが現在のパーク街に引越す以前の敷地に巨大オフィス・ビルディングの建設が計画され、その仮称がウォルドーフ・アストリア・オフィス・ビルディングであった。フェリスは1年以内に世界一高い建造物になろうとしているその建物が地上から照らし出された工事中の姿を、白亜の結晶の柱のように描いている。

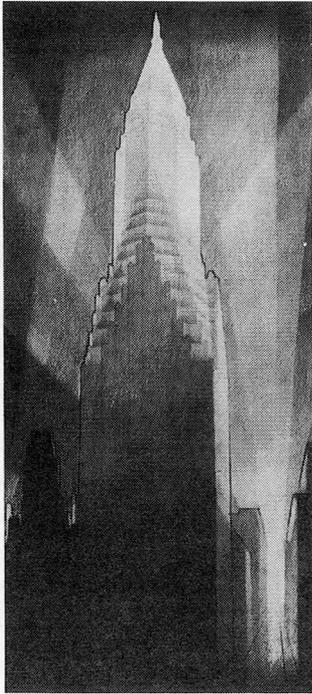
第1部の最後の2作、クライスラー・ビルディングとマンハッタンカンパニー銀行ビルディングのふたつはともに外形がほとんど完成し、その工事は最後の頂塔部の外装を残すのみという状態で描かれている。クライスラー・ビルディングの設計者ヴァン・アレンとマンハッタンカンパニー銀行ビルディングの設計者クレイグ・セヴランスはそれまでのパートナーシップを解消し、当時、

ミッドタウンとダウントウンで世界一の高さの摩天楼の建設を競っていた。この競争は、ヴァン・アレンがクライスラー・ビルディングの内部で密かに組み立てさせた針のような尖塔を頂塔部に突き立てて幕となる。だが、そのほんの数ヶ月後に、そのクライスラー・ビルディングはエンパイアステイト・ビルディングに世界一の座を譲り渡すことになるのであった。『明日のメトロポリス』の第1部は、このように、ある意味では異常な熱気に包まれた、マンハッタンの摩天楼の黄金時代の比類なき肉筆の記録となっているのである。

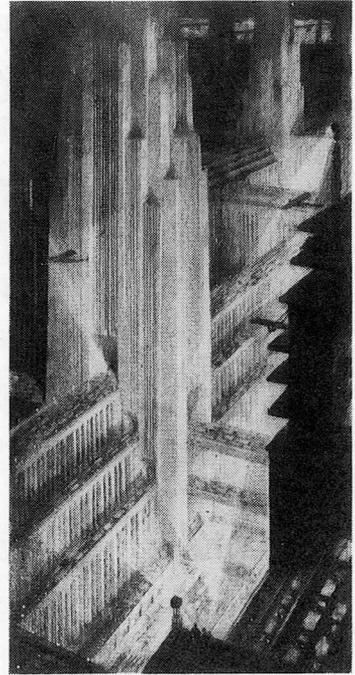
大きく波打つ丘陵地帯に立つ男の前に曇気楼のような巨大な摩天楼都市が現前する「都市の誘惑」と題された幻想的なイラストレーションで始まる『明日のメトロポリス』の第2部は、フェリスが1920年代のニューヨークで進行中の都市建築の諸傾向を抽出し、その将来のあり方を探ってみせようとした部分である。それは1916年のゾーニング法によって示された摩天楼都市の将来の姿を、22点のドローイングを通じて、その造形のヒントを読者に伝える意図をもって構成されていた。

「林立する塔」と「頭上の交通」のドローイングは、その未来派的ヴィジョンと表現主義的ヴィジョンの混交によって注目される（図一7）。「車道の上の歩道」はコーベットの提案をフェリスがパースペクティブにしたものであった。「最上階の教会」のドローイングは表現主義的であると同時にウィーン分離派や初期のサンテリアを想わせる。その発想自体は1920年代初頭に関わったグッドヒューのコンヴォケーション・タワー・プロジェクトに由来するものであろう。次のドローイング、「橋上の集合住宅」はレイモンド・フッドの発想を絵にしたもので、おそらくハドソン川上に構想された巨大な吊り橋の、橋脚はおろか、サスペンション・ケーブルから橋桁までをアパートメントで埋め尽くす壮大な計画のドローイングである。1920年代のアメリカにはこの種のかかなり乱暴なメガストラクチャーの計画が多数存在した。

これらのドローイングに続く4点は、1922年に『ニューヨーク・タイムズ』



図一六 ヒュー・フェリス「ベルデン・プロジェクト」『明日のメトロポリス』(1929)より



図一七 ヒュー・フェリス「頭上の交通」『明日のメトロポリス』(1929)より

に掲載され、セットバック型摩天楼の象徴的図式となった「セットバック型建築物の形成の4段階」である。第1段階ではタワー部分を除いて斜線制限の規則が建物に適用される。第2段階ではその建物を実用に近づけるために、内部に光と空気の導入を可能にするための大きな縦溝がマスの表面に掘り込まれる。第3段階では、そこに多数のセットバックが施される。そして第4段階では、前段階までに行なわれたかなり機械的な操作の結果が美的に修正される。

『明日のメトロポリス』では、それらの4段階があたかもひとつの都市で同時に進行しているように見えるもう一枚のドローイングをフェリスは加えた。

以上のようなセットバック型摩天楼の造形プロセスは、ある意味では、フェリスがコーベットやフッドなどの建築家との共同作業において、自らが取って

いたプロセスであったのかもしれない。もしそうであるならば、そのプロセス自体がフェリスの建築観をそのまま反映したものであったと言えるであろう。それを別な形で表現したドローイングがそれに続く2点、「建築家にとっての荒削りのクレイ・モデル」と「モデリングの建物」である。

ゾーニング法でその頂部を斜めにそぎ落とされた粘土の峰々が建築家を、デザイナーを、あるいは彫刻家を待っている。「未来の都市の荒削りのクレイ・モデルはすでにそこにたっているのだと想像するのもよいだろう。彫刻家の技法を用いて、荒削りのクレイを最終的な形に仕上げる建築家が来なければならない。」<sup>99</sup> フェリスはこのように語る。

これらのふたつのドローイングと、それに続く「広大なアヴェニューと垂直の建物」のドローイングに登場する結晶体のような建造物の表現は、『明日のメトロポリス』の図版の中で、表現主義や構成主義など20世紀初頭のヨーロッパで展開された近代造形運動の影響をもっとも強く感じさせるものである。

それらとは対照的に、それらに続く、6点のドローイングは、非常に歴史的な印象を与えるものである。「ふたつの街区を占める巨大建築物」と「ふたつの街区を占める巨大建築物の下のヴィスタ」の2点は、当時のニューヨークで現実のものとなりつつあった大通りをまたぐ大建造物の出現を取り上げたものだが、その絵は暗く、ピラネージの版画作品にも似た不気味な迫力をもっている。

「過去の様式への復帰」(図-8)、「高所のテラス」(図-9)、「屋上の庭園」、そして「現代のジグラット」の4点は、ゾーニング法と折衷主義との結び付きという観点から興味深い。フェリスは早くから、ゾーニング法の規制によって生まれる階段状のテラスの有効利用を説いていた。ゾーニング法がピラミッドやジグラットなどの古代遺跡と結び付けられたのは1920年代のアメリカの特性であった。

第2部の最後は近代建築の3つの新材料で作られた建造物のドローイングで

結ばれている。「ガラス」、「コンクリート」、そして「スチール」である。だが、フェリスのドローイングに登場するのは、デッソウのパウハウス新校舎やミス・ファン・デル・ローエのガラスの摩天楼計画案に見られるような近代建築ではなく、やはりここでもセットバックの建造物、つまり、もうひとつの近代建築であった。

第2部の諸傾向を総合し、フェリスは第3部で「想像上のメトロポリス」を描く。それは「ビジネス・センター」、「アート・センター」そして「サイエンス・センター」の3つの核をもち、幾何学的にレイアウトされた大都市であった。「ビジネス・センター」は、フェリスも一部関与して計画が進められていたロックフェラー・センターを、「アート・センター」はアンコール・ワットなどを想わせるものであるのに対して、「サイエンス・センター」の建造物だけが国際様式のデザインであるのが注目される。

第3部も、第2部同様、種々の影響を示すイメージの混交物である。例えば「サイエンス・ゾーンの夜」と「パワー・プラント」のドローイングに描かれた建造物は表現主義建築を想わせ、「テクノロジー」や「インダストリアル・アーツ」のドローイングに描かれた建物は、国際様式風である。そして、その「想像上のメトロポリス」の全体の整形されたプランには、フェリスが受けた建築教育の出発点にあったエコール・デ・ボザールの名残がある。

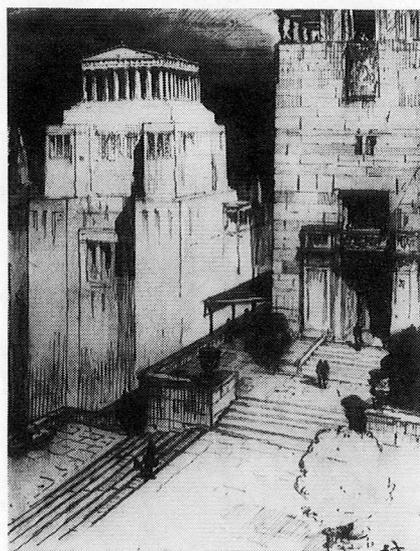
『明日のメトロポリス』の「想像上のメトロポリス」は、1925年にアンダーソン画廊で開催された個展の一部を成していた「未来都市」の内容に基づくものである。1925年の個展は、「現在のニューヨークのゾーニング法から帰結するマスの性質の研究」、「ゾーニング法の下での現代の諸展開の図解を伴う、種々の建築家によってデザインされた建築物の研究」、そして「未来都市の研究」の3つの部分で構成されていた。つまり、「想像上のメトロポリス」に限らず、主著『明日のメトロポリス』の構成は、全体として、アンダーソン画廊におけるフェリスの最初の個展の構成を踏襲したものであったのである。

## 『明日のメトロポリス』の背景

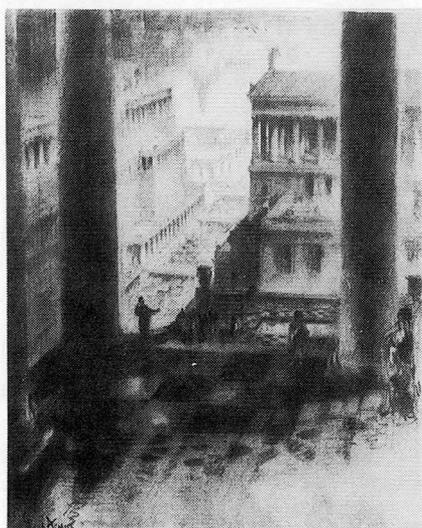
次に『明日のメトロポリス』成立の背景の検証を試みることにする。先ず同時代的背景を、続いて歴史的背景を検討することにした。

『明日のメトロポリス』の陰の貢献者はコーベットとレイモンド・フッド (Raymond M. Food, 1881-1934) であったと言えるであろう。フェリスは巻頭の謝辞で、コーベット・ハリソン・マクマリー建築事務所の名を最初に、次にレイモンド・フッドの名を挙げている。

その第1部では、コーベットの事務所のためのドローイングとしては、既に論究した「ベルデン・プロジェクト」に加え、ニューヨークのリヴァーサイド・ドライブに竣工した「マスター・ビルディング」を選んでいる。フッドに関しては、フッドの個人事務所のためのドローイングは「アメリカン・ラジ



図一8 ヒュー・フェリス「過去の様式への復帰」『明日のメトロポリス』(1929)より



図一9 ヒュー・フェリス「高所のテラス」『明日のメトロポリス』(1929)より

エーター・ビルディング」だけだが、ジョン・ミード・ハウエルズとの共同事務所、ハウエルズ・アンド・フッドのためのドロイングを2点加えている。「シカゴ・トリビューン・ビルディング」と「デイリーニューズ・ビルディングのロビー」である。

第2部にもコーベットとフッドに関わりのあるドロイングは多い。「車道の上の歩道」は1923年頃にコーベットが提案した分離交通システムを基盤にしたものであろう(図-10)。フェリスはコーベットの描いたパースペクティブを洗練させる役割を果たしていた(図-11)。ニューヨークは、フェリスのドロイングによって、ゴンドラならぬ自動車が行き交う運河に浮かぶヴェネチアとなる(図-12)。「橋上の集合住宅」は、既に述べたように、フッドのプロジェクトであった。そして、何よりも重要な「セットバック型建築物の形成の4段階」を示す4点のドロイングはコーベットとの共同作業の結果である。それに続く「過去の様式への復帰」、「高所のテラス」、「屋上庭園」、そして「現代のジグラット」などには、ゾーニング法だけではなく、1925年の『ペンシル・ポイント』誌にそのドロイングが掲載された「ソロモンの神殿」プロジェクトに代表される、ヘレムル・アンド・コーベット事務所のもうひとつの側面、折衷主義的傾向が影を落としているように見える。

「広大なアヴェニューと垂直の建物」のドロイングは、ラッセル・セージ財団の財政支援を得て1922年前後から活動を開始した都市計画家や地域計画家を中心とした研究グループがまとめた報告書 *The Regional Plan of New York and Its Environs* のイラストレーションのいくつかと多くの共通点を持っている(図-13)。それはフェリスの盗作でも、その反対でもない。フェリスもそのグループの一員であった<sup>14)</sup>。この種の未来都市像は1920年代のニューヨークの都市計画関係者たちの共有物であった(図-14)。

ところで「広大なアヴェニューと垂直の建物 *Verticals on Wide Avenues*」という表現は、「垂直の建物 *Verticals*」という箇所を「水平の摩天楼 *Les*

gratte-ciel horizontaux/Horizontal Skyscrapers」と置き換えれば、マンハッタンのアンチテーゼであるル・コルビュジエの現代都市像となる。フェリスの理想都市像とル・コルビュジエのそれとの対照は第三者によって過度に際だたされたところがある。フェリスがル・コルビュジエの諸著作に触れる機会はいくらでもあったはずである。『ウルバニスム Urbanisme』の出版は1924年であり、その内容の多くはそれ以前に『レスプリ・ヌーヴォー L'esprit nouveau』誌でも読むことができた<sup>19</sup>。

『ウルバニスム』はフレデリック・エッチェルズによって英訳され、『明日のメトロポリス』と同じ1929年にイギリスでも出版された。その英語版のタイトルは『明日の都市 The City of Tomorrow』であった<sup>20</sup>。『明日のメトロポリス』第3部の「インダストリアル・アーツ」の建物の、フェリスにしては珍しく水平性を徹底的に強調したドローイングなどは（図—15）、ル・コルビュジエが『明日の都市』にも再掲載した「現代都市」のパーспекティヴのひとつを想わせるところがある（図—16）。『明日のメトロポリス』と『明日の都市』との関係が暗示し、本論の冒頭で触れた『輝く都市』の組写真が明示するように、フェリスとル・コルビュジエとの間には、重要な相互作用の関係が存在することだけは確かなようだ。

以上のような同時代の背景を探る作業を通じて確信できるのは、少なくとも1920年代には、ニューヨークの都市計画の関係者たちの間でだけでなく、大西洋の両側で、ひとつの未来都市像が共有されていたということである（図—17）。

しかしながら、さらに『明日のメトロポリス』の歴史的背景を検討するならば、19世紀末から20世紀初頭にかけてアメリカで描かれた近未来の摩天楼都市像がその両者に先駆けていたことが確認されるであろう。『キングのニューヨーク観覧 King's Views of New York』の著者、モーゼス・キング（Moses King, 1853-1909）が1908年に描かせた「キングのニューヨークの夢 King's

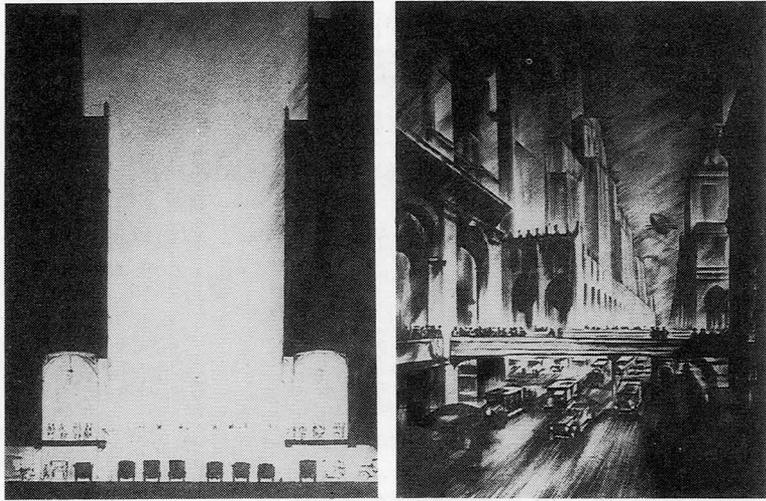


図-10 H・W・コーベット「ニューヨークの交通渋滞を緩和するための提案」(1923)

Dream of New York」である<sup>14)</sup>。『明日のメトロポリス』の世界も、ドイツ映画『メトロポリス』の世界も、約20年早く、そこに先取りされている(図-18)。

その「キングのニューヨークの夢」に先駆けた図像がひとつある。ルイス・サリヴァン(Louis Henri Sullivan, 1856-1924)が1891年の12月に『グラフィック The Graphic』誌に発表した小論、「高層建築の問題 The High Building Question」に添えられた「セットバック摩天楼都市」のイラストレーションである(図-19)。ニューヨークのゾーニング法が成立する四半世紀も前に描かれたイメージであった<sup>15)</sup>。

一方、フェリスのドローイングの世界は、アメリカ絵画の伝統にも根ざしている。『明日のメトロポリス』に描かれた摩天楼都市のイメージは(図-20)、エラスタス・ソールズベリー・フィールド(Erasutus Salisbury Field, 1805-1900)の1876年頃の大作「アメリカ共和国の歴史的記念碑」を経て(図

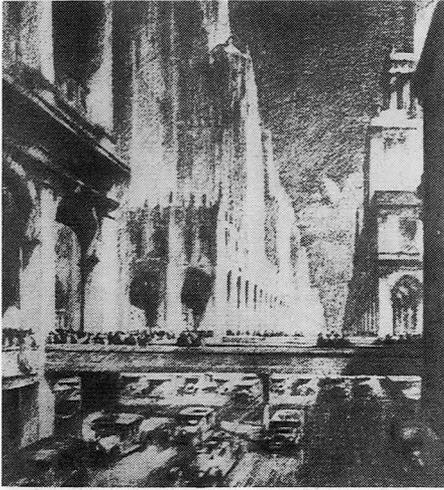


図-11 ヒュー・フェリス「車道  
と歩道の立体的分離」  
(1923)

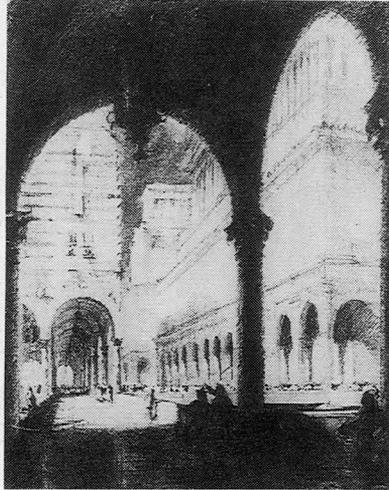


図-12 ヒュー・フェリス「車道上の  
歩道のアーケード」(1923)

—21), ハドソン・リヴァー派の開祖, トマス・コール (Thomas Cole, 1801-1848) の「タイタンの盃」に代表される幻視の画家たち Visionary Painters の作品にまで遡行できるのである<sup>16)</sup>。

### デザイン史上のフェリスの位置

フェリスは、『明日のメトロポリス』に、制作中の作品を立てかけたイーゼルが置かれた、摩天楼都市をみはるかすベランダや、屋上のアトリエの外に設置した大きなイーゼル上の作品の前で摩天楼の街を見下ろすアーティストの姿を描いている (図-22)。それらは17世紀以来、ヨーロッパの風景画家が好んで描いたテーマの連続であった。

画家が描く行為を自ら描く時、その画家は自然と人工との対照を描いているのである。大勢の人々がつめかけた画室で画家がモデルを描く絵の中で、その

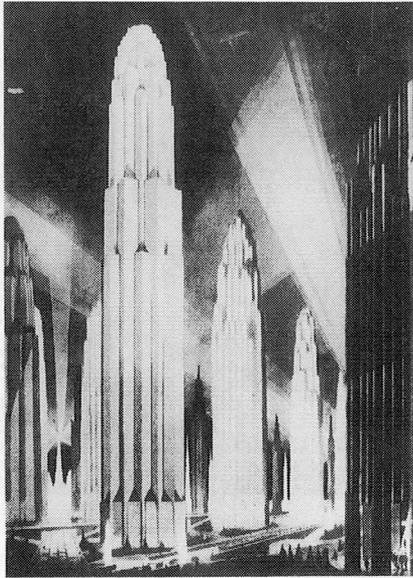


図-13 ヒュー・フェリス「広大な  
アヴェニューと垂直の建物」  
『明日のメトロポリス』(1929)より

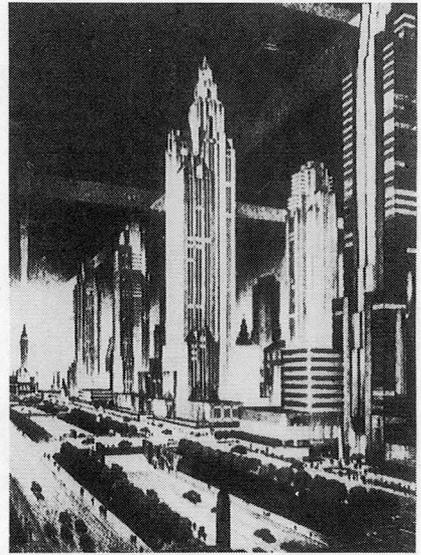


図-14 E・マックスウェル・フライ  
「クリスティー・フォーサイス・パー  
クウェイ」『ニューヨークおよび  
近郊の地域計画』(1931)より

創造行為をもっとも意識しているのは無論その画家自身である。そのとき画家は無自覚な自然の中で唯一の人工である。クロード・ロランが大自然の中の小さな館を描く画家を描くとき、その関係は二重の構造を持つ。自然と人工との対照を描くという人工的な行為を営む人間を、大自然の中に対照的に捕えているのである。(図-23)。

フェリスの場合はどうであろうか。彼が描くのはまったくの人工の世界である。その中ではむしろ人間が唯一の自然であるように見える(図-24)。そこに描かれている人物は、クロードが描いた風景画家がクロード自身であったように、フェリス自身である。その手前に見える球体は大きな地球儀であろう。T定規を左手を持った世界のデザイナーの姿である。しかしながら、それは創造者の姿であるはずなのだが、そのありようは、初めて接する大自然の壮観さに無邪気に反応する18世紀人のようにあまりにもナイーブである(図-25)。フェリスはこのナイーブさをもって摩天楼の谷間へと降りて行き、『明日のメ

トロポリス』を描いたのであった (図-26)。

フェリスにはもう一冊の著書がある。1953年にコロンビア・ユニヴァーシティー・プレスから出版された、『明日のメトロポリス』よりもひとまわり小さなドローイング集、『建造物のパワー Power in Buildings』である<sup>10)</sup>。だが、そのタイトルに反し、この晩年の著書に収められた作品には『明日のメトロポリス』のドローイングに匹敵する迫力を有するものは少ない。建築材料や構造技術の変化、そして様式の変化とともに、フェリスが創造的な役割を果たした時代は終わっていたのである。

巨大建造物に対するフェリスの指向は少しも変わっていなかった。しかし、『明日のメトロポリス』以後の巨大技術はフェリスの造形法を超えたところに展開していったのである。巨大技術の中にフェリスが描いた小さな人間は、再び、大自然のただ中の18世紀人のようである。あるいは、その人工の自然の中で、それよりもはるかに不安な存在であるように見える (図-27)。自然を描き、あるいは、大自然の中にささやかな人工を営む行為であったデザインが、好むと好まざるとにかかわらず「第2の自然」と呼ばねばならぬほどの規模の人工環境の形成に関わる行為となった時代の最初のデザイナーのひとりがヒュー・フェリスであった。

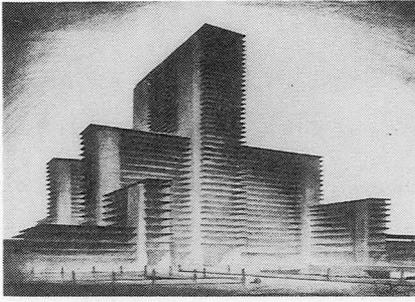


図-15 ヒュー・フェリス「インダストリアル・  
アーツ・ビルディング」『明日のメト  
ロポリス』(1929)より

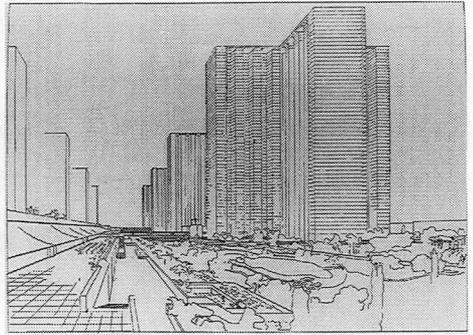


図-16 ル・コルビュジェ『現代都市』  
『明日の都市(ユルバニスム)』(1929)  
より

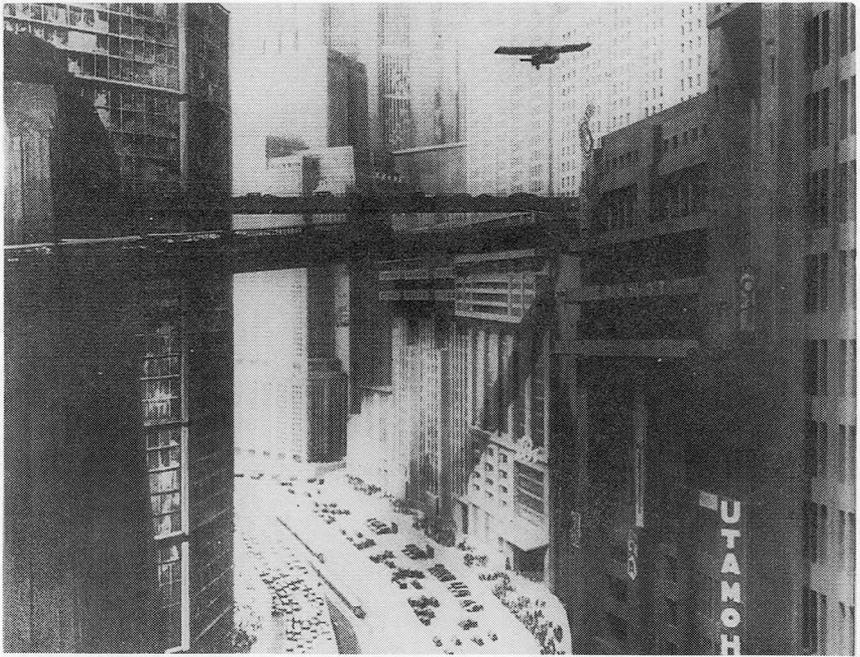


図-17 ドイツ映画「メトロポリス」(1926)の1シーン(セット・デザイン:オットー・ハンケ)



図-18 ハリー・ペティット「キングの  
ニューヨークの夢」【キングの  
ニューヨーク観覧】1908年版  
より



図-22 ヒュー・フェリス「都市の夜明け」  
【明日のメトロポリス】(1929)より

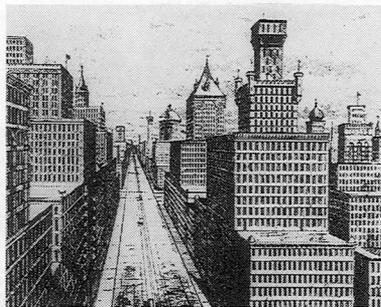


図-19 ルイス・サリヴァン(原案)  
「セットバック摩天楼都市」  
【グラフィック】(1891年  
12月19日)掲載

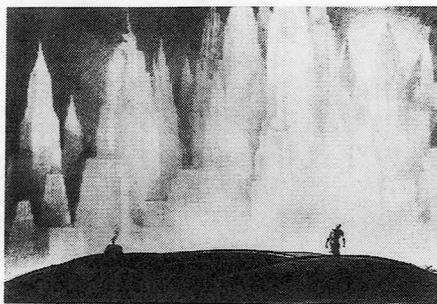


図-20 ヒュー・フェリス「都市の誘惑」  
【明日のメトロポリス】(1929)より

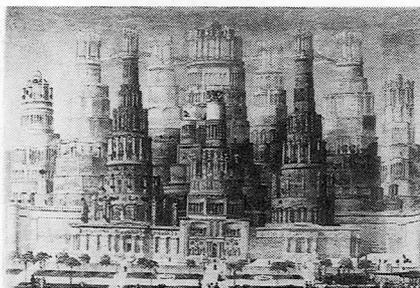


図-21 E・S・フィールド「アメリカ共和国の  
歴史的モニュメント」1876年頃  
スプリングフィールド美術館  
(マサチューセッツ州)蔵



図-23 クロード・ロラン「岩山の風景」17世紀前半(1640年代) テイラー博物館 (オランダ・ハーレルレム) 蔵



図-24 ヒュー・フェリス「ガラス」 『明日のメトロポリス』(1929)より

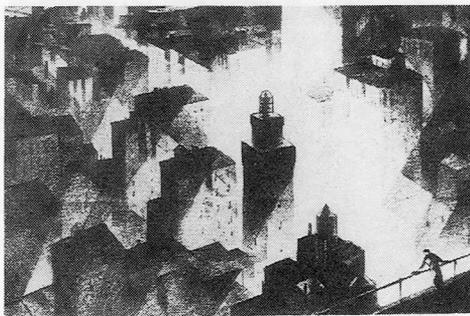


図-25 P・J・ド・ラウザーバーグ (J.-P. ド・ルーテルブール) 「ルギーの滝」18世紀後半 ヴィクトリア・アンド・アルバート美術館 (ロンドン) 蔵

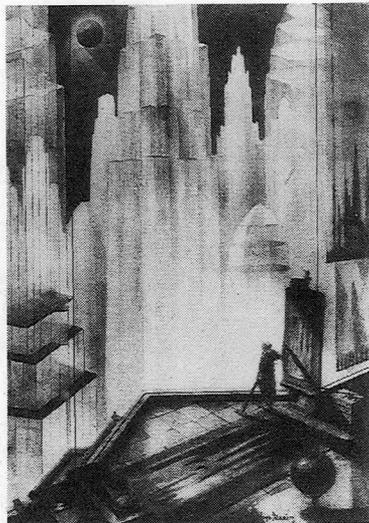


図-26 ヒュー・フェリス「ストリートへの降下」『明日のメトロポリス』(1929)より

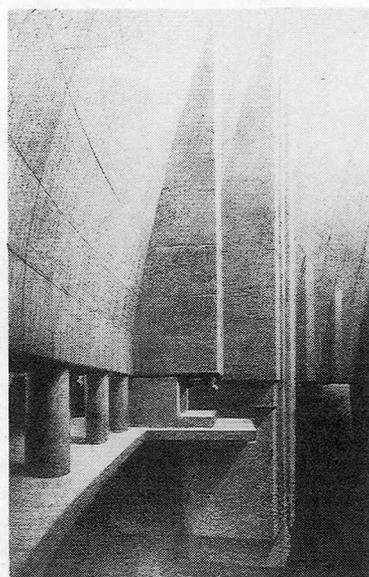


図-27 ヒュー・フェリス「フーパー・ダム」 『建造物のパワー』(1953)より

註

- (1) Le Corbusier, *La Ville Radieuse*, Paris, 1935, 133.
- (2) James Philip Noffsinger, *The Influence of the Ecole des Beaux-Arts on the Architects of the United States*, Doctool Dissertation (The Catholic University of America), Washington, D.C., 1955, 43-64.
- (3) Jean Ferriss Leich, *Architectural Visions, The Drawings of Hugh Ferriss*, New York, 1980, 20-21.
- (4) Sheldon Cheney, *The New World Architecture*, New York, 1930, 141-142.
- (5) New York Building Zone Resolution, 1916.
- (6) 厳密には、第4段階のドロイングは多少異なる。
- (7) *American Art News*, April 18, 1925, 7.
- (8) Hugh Ferriss, *The Metropolis of Tomorrow*, New York, 1929, 32.
- (9) *Ibid.*, 32.
- (10) *Ibid.*, 82.
- (11) Manfredo Tafuri et al., *The American City, From Civil War to the New Deal*, Cambridge, Mass., 1983, 389-528.
- (12) Le Corbusier, *Urbanisme*, Paris, 1924.
- (13) Le Corbusier, *The City of Tomorrow*, London, 1929.
- (14) Moses King, *King's Views of New York*, 1908.
- (15) Louis Henri Sullivan, "The High-Building Question," *The Graphic* 5, December 19, 1891, 405.
- (16) Abraham A. Davidson, *The Eccentrics and Other American Visionary Painters*, New York, 1978, 1-96.
- (17) Hugh Ferriss, *Power in Buildings*, New York, 1953.