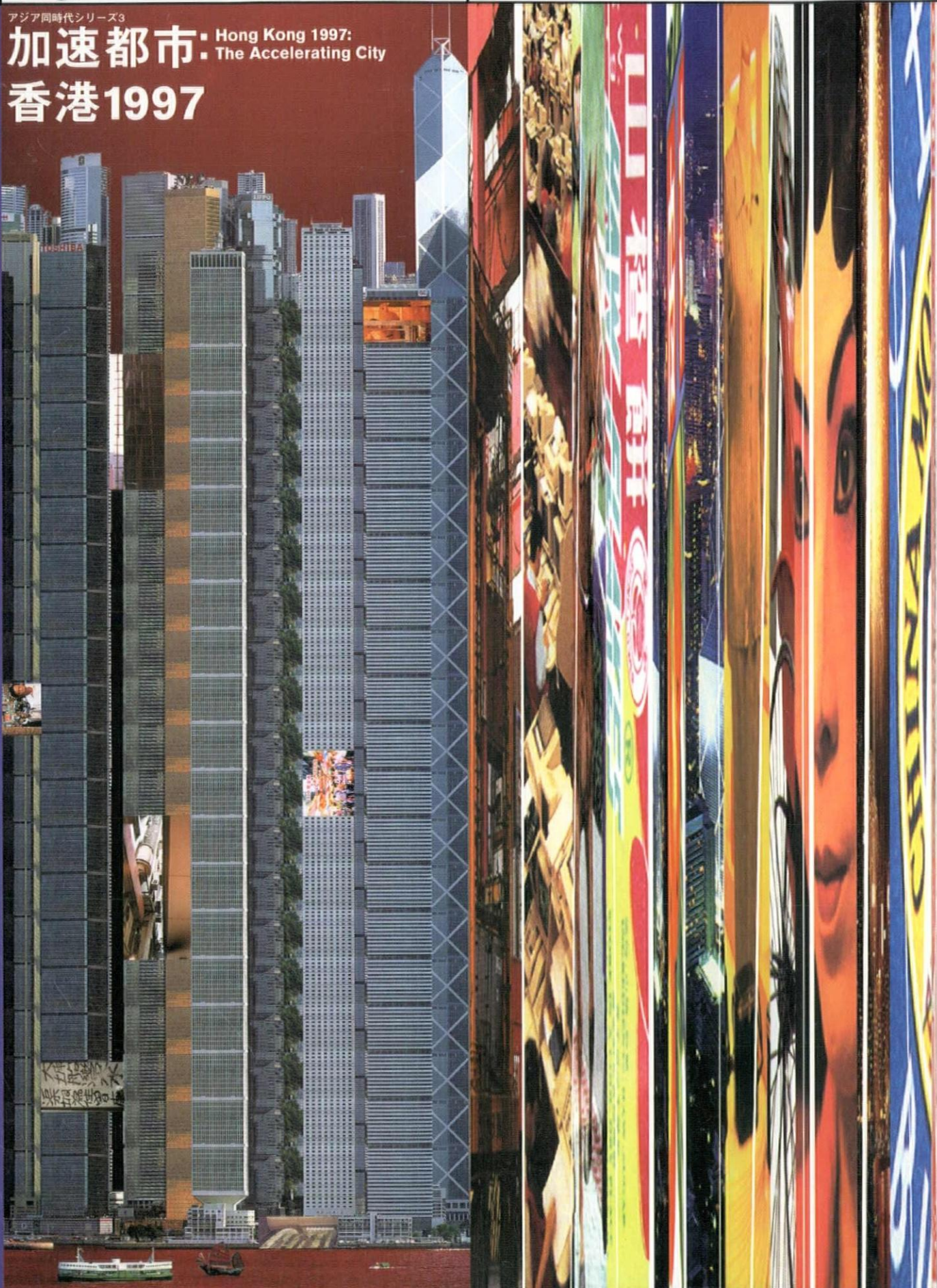
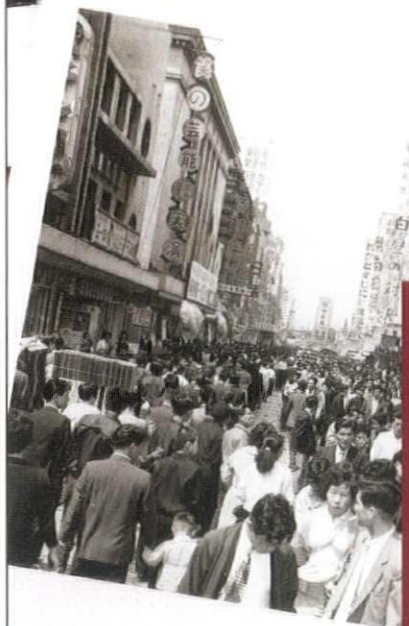
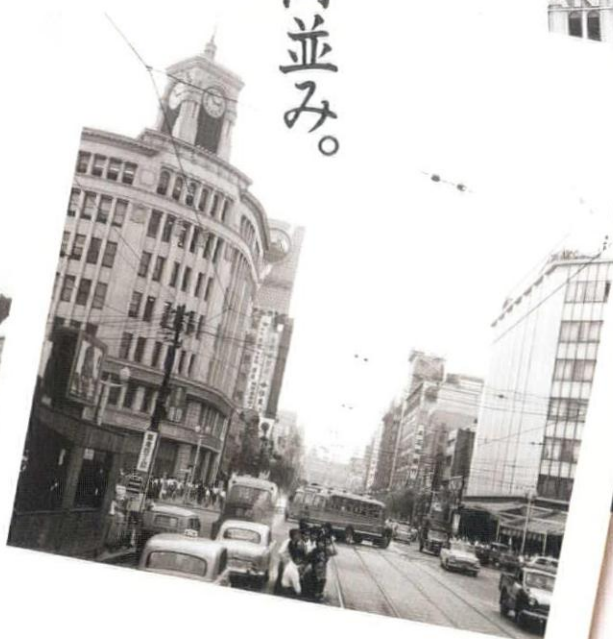
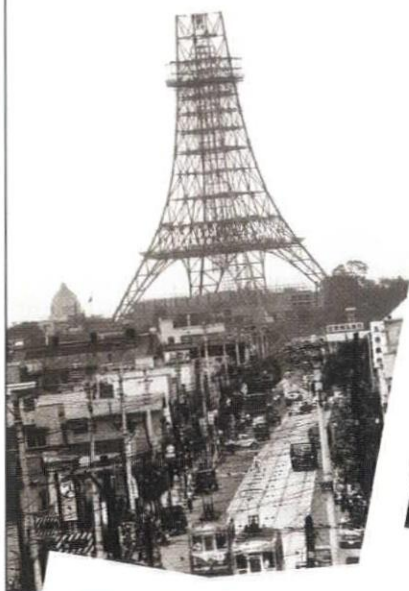
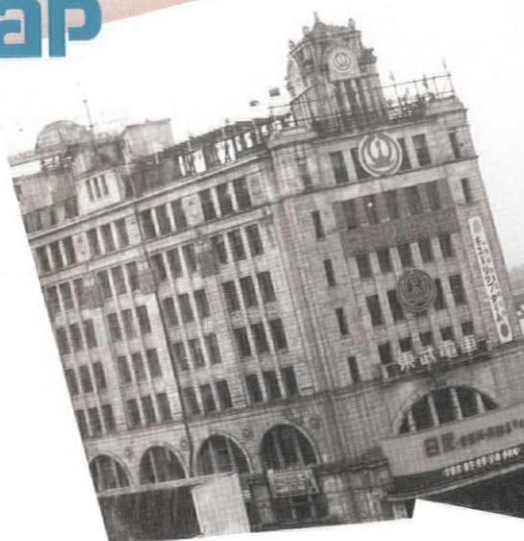


アジア同時代シリーズ3

加速都市: Hong Kong 1997:
香港1997
The Accelerating City

**YKK
ap**

記憶される街並み。



その街の印象を、しっかり残せるような街づくり。

YKK APが目指しているのは、次世代に残せるような街づくり。その街にしかない文化や暮らしを尊重した「風土との調和」をテーマに、プランニングから製造、施工まで、私たちは景観事業のすべてをトータルシステムでご提案します。

プランニングから施工まで

YKK APの景観事業

資料のご請求は/YKK AP景観プロジェクト推進室 ☎03-3625-8844

Y YKKア・キテクチュラルプロダクツ株式会社



自然を慈しみ、
人に愛される、景観づくり。

こころひかれる景観には、まちが培ってきた個性を感じます。

こころときめく建築物には、景観への愛を感じます。

不二サッシがめざしているのは、そのまちと人と

景観にこころひ、建築物への取り組みです。

365日、自然の恵みを享受する超大型

アトリウムも、積み重ねた開口技術

とハイグレードなデザイン研究の

成果です。人にやさしく、まちに

ふさわしい、個性豊かな景観

づくりへ、不二サッシの

活動領域は無限です。

やがて、そのまちのシンボルへ

総合研修センター・安田生命アカデミア／施主：安田生命保険(相) 設計：㈱日本設計 施工：㈱フジタ、鹿島建設㈱、京島建設㈱、五洋建設㈱共同企業体



窓から夢をひろげていきます

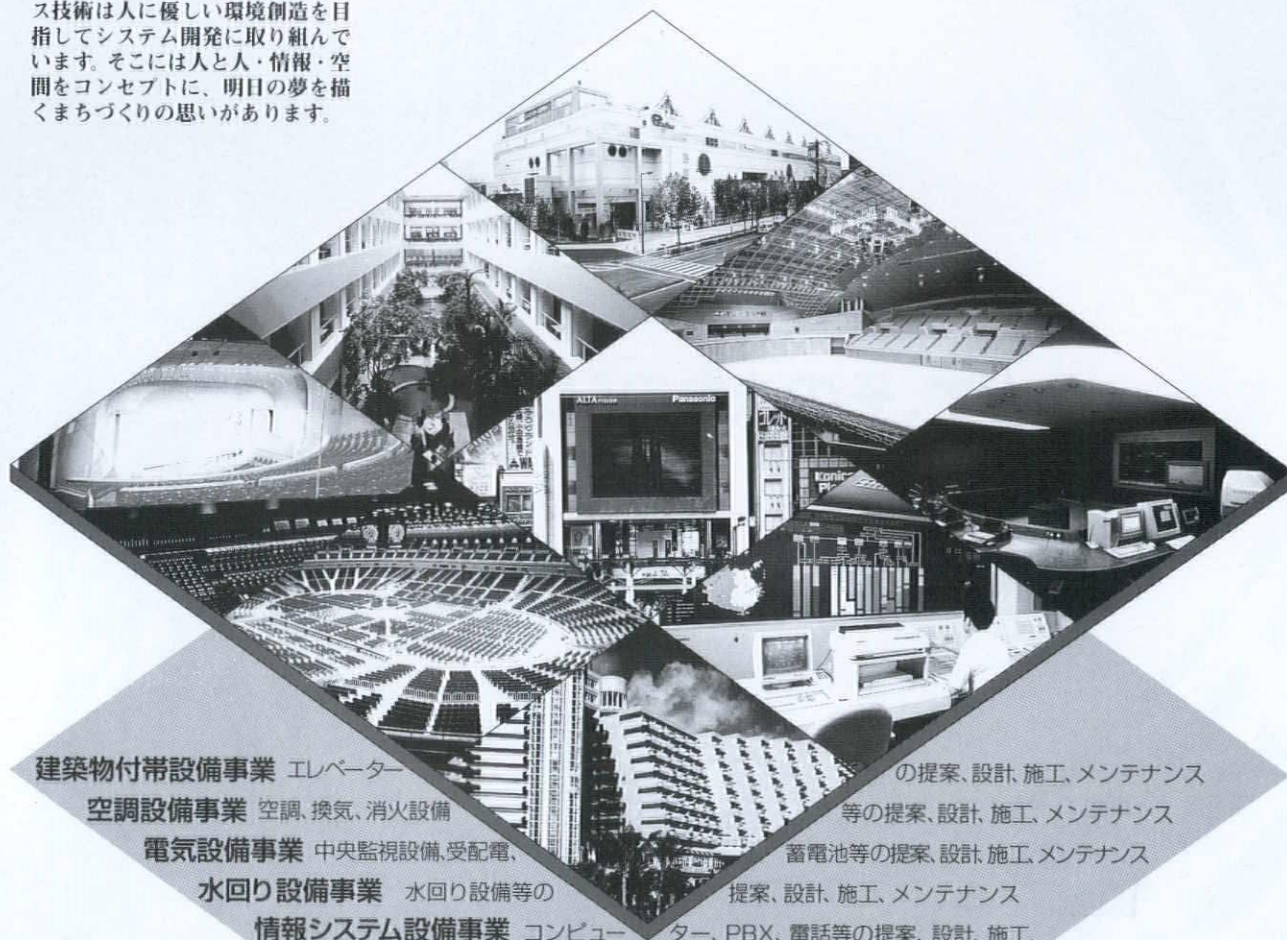
不二サッシ

本 社 〒211 川崎市中原区中丸子135 TEL.044-422-1111
東京本部 〒150 東京都渋谷区桜丘町9-8 TEL.03-5458-7024

National/Panasonic

私たちは快適をシステムにしてお届けします。

松下電器産業の建設エレクトロニクス技術は人に優しい環境創造を目指してシステム開発に取り組んでいます。そこには人と人・情報・空間をコンセプトに、明日の夢を描くまちづくりの思いがあります。



建築物付帯設備事業 エレベーター

空調設備事業 空調、換気、消火設備

電気設備事業 中央監視設備、受配電、

水回り設備事業 水回り設備等の

情報システム設備事業 コンピューター、PBX、電話等の提案、設計、施工、メンテナンス

映像・音響設備事業 映像、音響システムの提案、設計、施工、メンテナンス

まちづくり事業 都市再開発、施設開発、環境創造の提案、設計

の提案、設計、施工、メンテナンス

等の提案、設計、施工、メンテナンス

蓄電池等の提案、設計、施工、メンテナンス

提案、設計、施工、メンテナンス

提案、設計、施工、メンテナンス

提案、設計、施工、メンテナンス

都市再開発、施設開発、環境創造の提案、設計

FLAPS、羽ばたくという意味をもつ新キーワード「AV & CC FLAPS」は映像・音響・情報通信システム・食品流通・照明・空調・水管理・搬送とさまざまな設備システムの融合により真の快適環境を求め夢の実現へと願いをこめて事業展開を進めていきます。



松下電器産業株式会社

建設システム営業本部 ☎03-5500-7504

北海道支店 ☎011-207-7722

東北支店 ☎022-711-3551

新潟支店 ☎025-246-1031

関東支店 ☎0286-37-2241

神奈川支店 ☎045-651-5051

建設システム営業本部中部支店 ☎052-951-6010

長野支店 ☎0262-26-3990

北陸支店 ☎0762-23-1121

静岡支店 ☎054-247-5155

建設システム営業本部関西支店 ☎06-949-2111

中国支店 ☎082-247-5272

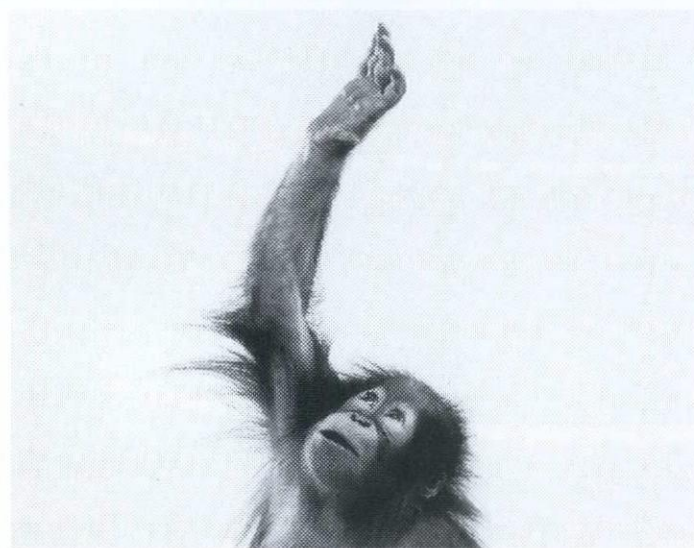
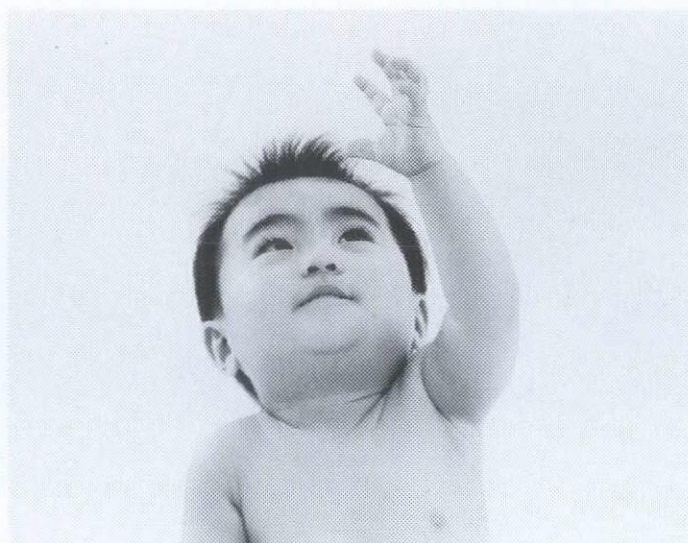
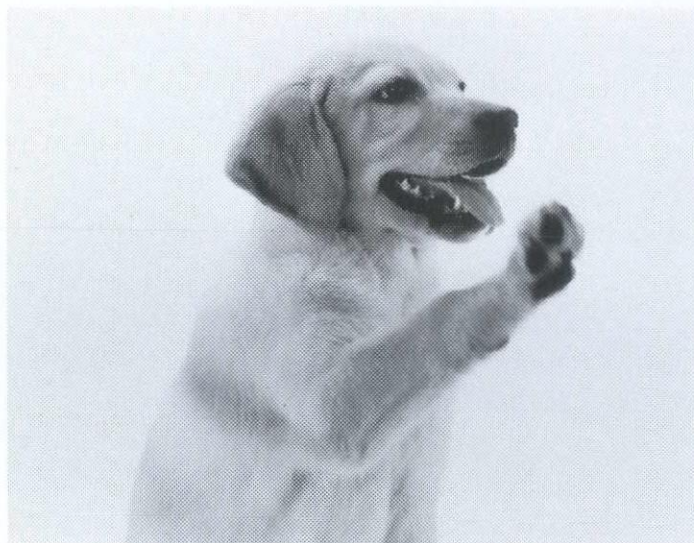
四国支店 ☎0878-26-1711

九州支店 ☎092-431-1100

沖縄支店 ☎098-869-2926

AV & CC FLAPS

AUDIO VISUAL COMMUNICATION COMPUTER FOOD LIGHT AIR&AQUA PASSAGE SOFTWARE&SYSTEM



大切なのは、 何かをつかもうとする心。

電気は光・熱・情報・音響などに姿を変え、私たちの暮らしを支えています。関電工はこうした電気を、住宅で、オフィスで、劇場で、工場で、環境への配慮と安全性を第一に具体的なシステムや設備のカタチでお届けしています。そしてつねに、さらなる可能性を広げようと、新たな夢を描き、日夜さまざまな研究を続けています。今までも、これからも、関電工の技術はいつもあなたの近くにいます。

いつも、人に優しい技術で未来へ。

関電工

本社：〒108 東京都港区芝浦4丁目8番33号
☎：NTT03(5476)2111 TNet03(4431)2111

広告についてのお問合せの際は＜SDを見て＞と御明記願います

SとLを兼ねたMです。

大きなアリーナ。いいですねえ。夢がありますよね。世界大会、大コンサート、何万人もの観衆、沸き上がる歓声…。大空間はやっぱり建築の醍醐味です。でも、最近、空間の巨大さが気になることが、ときどきあるんですよ。というのは、大きな空間になればなるほど、「本来の目的」以外の使い方が、必ず増えてくることがはっきりしてきたからなんです。（プロ野球の本拠地になっているところでさえ、ほかの目的で利用される回数の方が圧倒的に多いそうです。）ところが、いままでのやり方だと、たとえばアリーナ全面を使う必要のない場合でも、無理して全面使ってしまったら、あるいは仮設スタンドを入れても、実は天井から跳ね返ってくる音のことを我慢していたり。人が気持ち良く過ごすことを目指した場所で、結果としてまずその気持ち良さが犠牲にされている。おかしいことだと思いませんか。

長野に世界一のスピードスケートリンクをつくろう、ということになったときは、だから、大イベントだけでなく、他の目的で空間を小さく使うこともほんとに真剣に考えたらどうなるか、初めてやってみたいと思ったわけです。全世界に向け、日本をアピールできる大空間であることと、その後何十年も何百年にも渡り、少しでも多くの地元の方に気持ち良く使っていただけることの両立…。いわば、ほんとの意味で「大は小を兼ねる」といったところでしょうか。

この建物の愛称『M wave（エムウェーブ）』の由来になっている、ドームとは逆に真ん中の下がった「木造吊り屋根構造」は、そんなわけで、「前代未聞の形」とか「日本らしさ」とかそういうこと以上に、アリーナの大きさをいろいろ変えても、気持ちいい空間規模をつくれることが狙いなんです。スタンドだけでなく、照明も音響も含めた全体を可変式にしたのも同じ意図です。その結果、アメフトとママさんバレーが、一流の大コンサートと一流の小コンサートが、じっさい両方できるようになりました。（もちろん、この空間、空調がしやすいので氷の状態がベストに保てるし、木だと結露しにくいのでリンクに露がたれてこないし…と、世界一のスピードスケート競技を実現するたくさんのメリットが集約されているのは、いうまでもありません。ご心配なく。）

ところで、いろいろな仕事で、このようにいろいろな疑問にぶつかり、答えを探していくうち、わたしたちは、こんな考えを持つようになりました。「技術やスケールだけで建築を語る時代は、そろそろ終わりにしよう」。どんなにすごい建物でも、できただけでは、まだ未完成。これからの建築は、そこで人間が様々なドラマを繰り広げて、初めて完成したというべきなんじゃないかな。そう思うんです。

以上。わたしたち鹿島は、そんな視点で、新しい仕事に取り組んでいることを、ここにご報告いたします。

ある日、
その発想に
人は集まる。

in 鹿島

〒107東京都港区元赤坂1-2-7 tel.03-3404-3311 (代表)
http://www.kajima.co.jp

四季会宴

KARUIZAWA
MEETING
& PARTY



軽井沢
ホテル 鹿島/森

ホテルオークラチェーン

ご予約お問い合わせ:

ホテル鹿島/森予約係

☎03(3478)6220

現地☎0267(42)3535(代)

FAX:0267(42)5335



Classical Elegance in Tokyo

19世紀初頭のヨーロッパ様式で統一された本格的都市型ホテル。

すべてのファシリティに調度品に、そしてきめ細やかなおもてなしに漂う欧州の美意識。
ドアマンに迎えられホテルに一步脚を踏み込めば、あなたの新しい物語がはじまります。

モダンを楽しみ、ヨーロッパを想う 東京都現代美術館宿泊プラン

■期間 1998年3月31日まで

※ただし12月28日～1月4日を除く※美術館の休館日は、毎週月曜日(祝日の場合は翌日)となっております。

ホテルから東京都現代美術館へ、徒歩10分。現代美術をゆったりと楽しみホテルで優雅に憩う、そんな心の贅沢を充分に満喫できるプランです。

お一人様料金

1室1名様利用(シングル).....	¥16,500
1室2名様利用(ツイン).....	¥13,000
1室3名様利用(トリプル).....	¥11,500

※一泊朝食付・美術館入場券(常設展)・お土産・サービス料込み、税別。



株式会社 鹿島ホテルエンタプライズ
KAJIMA HOTEL ENTERPRISES, LTD.

ホテル イースト21東京

〒135 東京都江東区東陽6-3-3 TEL 03(5683)5683(代) FAX 03(5683)5775
地下鉄東西線「東陽町駅」より徒歩7分。東陽町駅～ホテル間、ホテル専用シャトルバス運行。

大興物産の海外建材シリーズ

No.5 ツーバイフォー



新検見川マンション販売事務所

大興物産は、米国ツーバイフォーシステム用各種部材をパッケージ輸入しており、企画段階から調達・施工段階までトータルなコーディネーションを致します。

お問い合わせは、大興物産株式会社・海外調達部まで。

〒107 東京都港区元赤坂1-5-31(新井ビル) TEL03-5474-6054 FAX03-5474-6386

建設資機材の総合商社 鹿島グループ 大興物産株式会社

本店 〒107 東京都港区元赤坂1-6-4 安全ビル

本店 ☎(03)3423-2511 FAX(03)5474-6076
東京支店 ☎(03)3423-2511 FAX(03)3423-1915
横浜支店 ☎(045)212-3925 FAX(045)212-3996
名古屋支店 ☎(052)961-6171 FAX(052)961-6179
大阪支店 ☎(06) 762-5661 FAX(06) 762-1074

札幌営業所 ☎(011)231-6841 FAX(011)222-4074
東北営業所 ☎(022)219-6861 FAX(022)219-6867
関東営業所 ☎(03)5632-6717 FAX(03)5632-6719
北陸営業所 ☎(025)247-2286 FAX(025)243-5248
広島営業所 ☎(082)249-9221 FAX(082)249-9270

四国営業所 ☎(0878)39-3191 FAX(0878)35-4722
九州営業所 ☎(092)441-2624 FAX(092)471-7996
シンガポール
オフィス ☎65-3440590 FAX65-3446714

日本アス仕様

それぞれの味を生かし

防水仕様をすべて濃縮!!

メルタン21

カスタムEE

NPシート

ベストロン

NS防水

カナート



総合防水メーカー

日新工業株式会社

営業本部 ■103/東京都中央区日本橋久松町9-2 ☎03(5644)7211(代表)

東京 ☎03(5644)7221 (代表)	福岡 ☎092(451)1095 (代表)
千葉 ☎043(227)9971 (代表)	札幌 ☎011(281)6328 (代表)
横浜 ☎045(316)7885 (代表)	仙台 ☎022(263)0315 (代表)
大阪 ☎048(642)5811 (代表)	広島 ☎082(294)6006 (代表)
大分 ☎097(533)3191 (代表)	松山 ☎0878(34)0336 (代表)
名古屋 ☎052(933)4761 (代表)	金沢 ☎0762(22)3321 (代表)



広告についてのお問合せの際は<SDを見て>と御明記願います

高齢社会の 水まわり、それは



壁掛式大便器コンボ

便器への立ち座りやトイレ使用時の姿勢をラクにするコンボタイプの大便器。手すり、背もたれなど便利な機能も豊富です。



段差解消3枚引戸

浴室入口部の床段差をなくし、水仕舞をよとした段差解消3枚引戸。有効開口幅は930mmでシャワーチェアの出入りもラクに行えます。

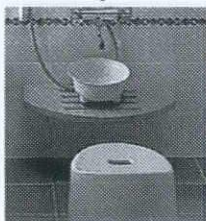


レブリス浴槽

高齢者が自立して入浴できるよう、安全性や使い勝手をトータルに考えた浴槽です。フルタイムバスやブローバスも取付けられます。

洗面器置台

洗面器を置いてラクな姿勢で、洗髪や洗顔ができる置台です。高さの合ったふろいすとセットで使えます。



壁掛角形洗面器

車いすでの使用を考えた洗面器です。洗面ボールの深さを浅めに設定し、洗面器下にひざがラクに入るよう設計しています。



レブリス商品を組合せた空間提案が

「寝室・隣接ニューバスルーム」の発想です。

トイレ・浴室・洗面所を1ヵ所にまとめ、さらに寝室と隣接させることで、省スペース化と動線の効率化、段差解消など、今まで住宅がかかえていた問題を解消しました。

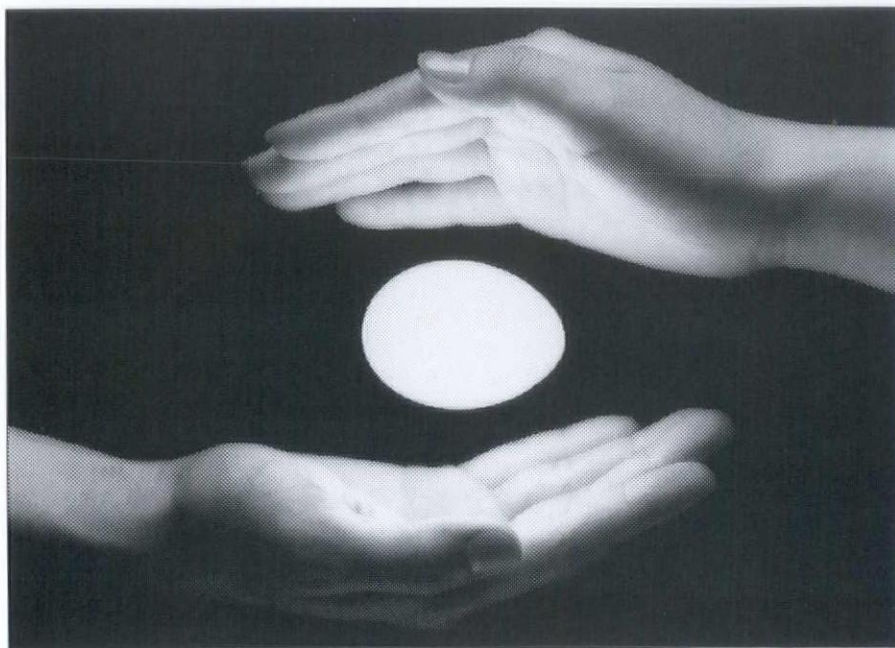
これからの空間提案

寝室隣接ニューバスルーム

(SILVERを新しい視点から考えました。) **レブリスです。**

カタログご希望の方は、〒154 東京都世田谷区桜新町2-24-2 TOTO 広告宣伝部「ニューバスルーム」係まで住所・氏名・電話番号を記入のうえご請求ください。

設備は手にとって選べません。 だから……



大切なのは、技術の信頼性。
豊富な実績と、
そのなかで培われた
確かなノウハウです。
私たち三建設備工業は、
求められる環境を
信頼の技術で創りだします。

望まれる環境を、信頼の技術で。

三建設備工業株式会社

〒103 東京都中央区日本橋蛸殻町1-35-8 TEL03-3667-3431



いろんな技術を結んで、トータルに考える。
トーエネック エンジニアリング

先端技術で、システムする。

TOE/NEC

株式会社 トーエネック

本店/名古屋市中区栄1-20-31 〒460 ☎(052)221-1111
東京本部/東京都豊島区東横1-3-11 〒170 ☎(03)5395-7111
大阪本部/大阪府淀川区新北野3-8-2 〒532 ☎(06)305-2181

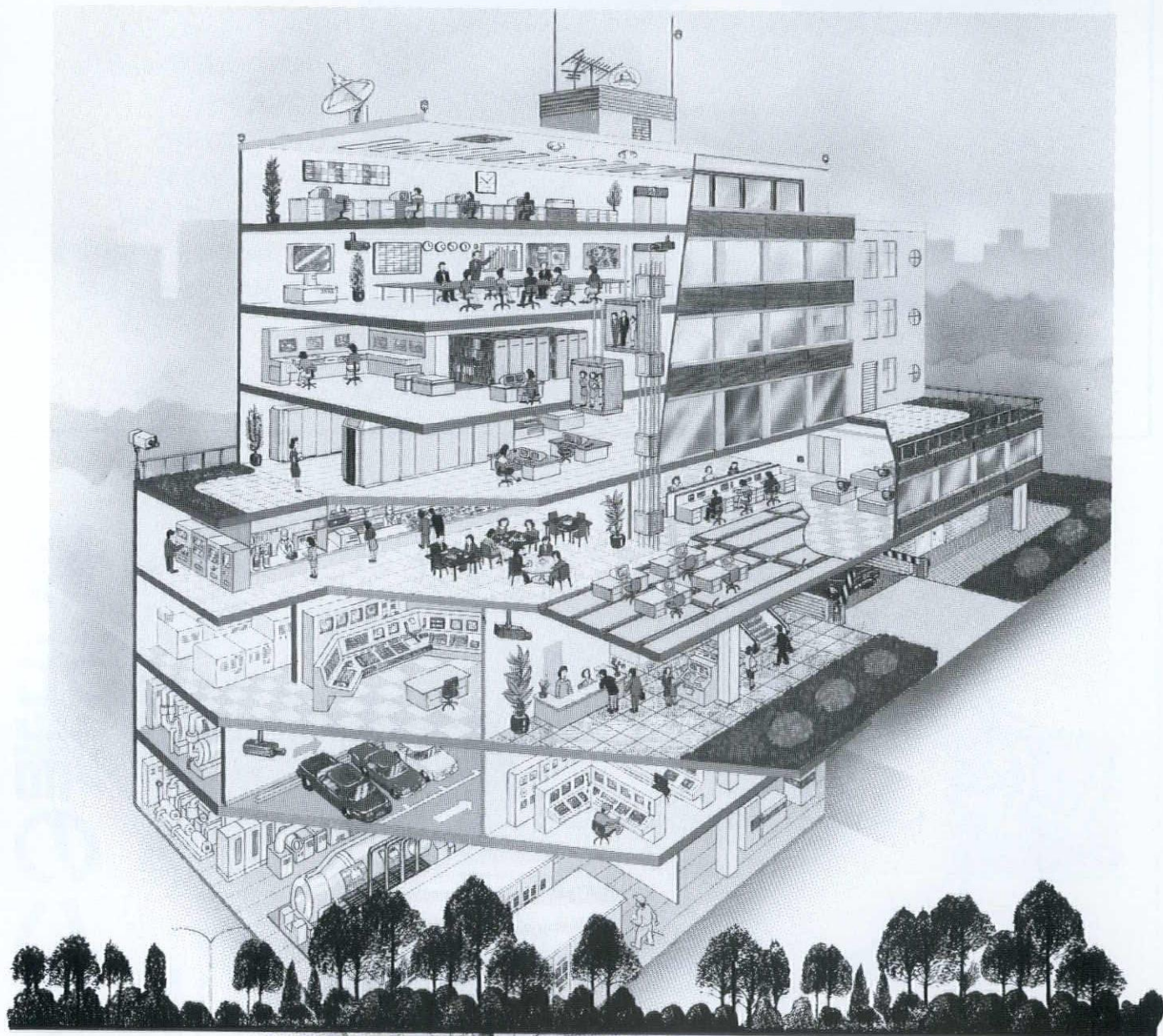
さまざまな先端技術が調和して、「快適」という名のハーモニーを奏でる。トーエネックのエンジニアリングは、まさにそんなイメージです。電気設備をはじめ、情報通信・冷暖房・空調・防災設備など……。システム設計から施工・保守まで、高度で総合的な技術力を活かし、全国主要都市を拠点に幅広いネットワークでみなさまにお応えしています。オフィスビルやマンション、ホテル、工場、さらにはコミュニティ施設。あらゆるスペースを、心地よい技術のハーモニーで包み込みたい。インテリジェント&ヒューマン。私たちは、トーエネックです。

最先端のハーモニー。



快適さは…安全、確実が基本。

快適な環境づくりに、 豊かな経験。



●技術と伝統の…

内線工事 ■ 外線工事

東光電気工事株式会社

本社 〒101 東京都千代田区西神田1-4-5 TEL.(03)3292-2111

支社所在地／札幌・仙台・大宮・千葉・丸の内(東京)・新宿(東京)・横浜・名古屋・大阪・福岡

鹿島出版会

東京都港区赤坂6-5-13
電話 03-5561-2111 (代)
振替 00160-2-180883
Home Page Address:
http://www.kajima.co.jp/kajima_mail/publish/index.htm
年間定期購読料
26,000円 (特別定価号十消費税、送料込み)

SDバックナンバー常備店
[東京]
八重洲ブックセンター
03-3281-8203
三省堂本店(神田)
03-3233-3314
書泉ブックマート
03-3294-0011
紀伊国屋本店 03-3354-0131
大盛堂書店 03-3463-0511
[大阪]
旭屋書店本店

柳々堂 06-443-0167
[札幌]
旭屋書店 011-241-3007
[横浜]
有隣堂本店 045-261-1231
[京都]
大龍堂書店 075-231-3036
[大学生協内書店]
東北工業大学 東京工業大学
法政大学工学部 早稲田大学理
工学部 関東学院大学

9507 柳澤孝彦／美術館の空間とディテール 2752円

作品：東京都現代美術館、富岡市立美術館、郡山市立美術館、他。文：鈴木博之、内藤廣、青木淳、大野秀敏。座談会：宇佐美圭司・柏木博・柳澤孝彦。写真：村井修

9508 まちのパブリックスペース 1988円

人々の日常生活と密着した公共施設である交番・公衆トイレ・駐車場・機・公園などを、アトリエ作家の近作からみる。作品21点。文：中川理、仙田満。オンライン座談会：青木淳・中川理・花田佳明

9509 丹下健三 3873円

最新作シンガポールの超高層ビル（UOBプラザ）、新宿の新たなスカイラインを構成する（新宿パークタワー）を中心に、東南アジア、ヨーロッパ、国内のプロジェクトを通して丹下健三の現在を紹介。

9510 環境に呼応する建築：シーザー・ペリの最新作 1988円

近年、海外での活躍が目されるペリの最新作を紹介。[ランドマーク・グラフィティ——「タワーアート in 通天閣」：ヴァナキュラーな電脳都市展」より]

9511 長谷川逸子：1985—95 3059円

過去10年に渡る主要作品を網羅し、長谷川逸子の現在を紹介。作品：山梨県フルーツミュージアム、新潟市民文化会館他、全30作品。文＝ピーター・ワック、他。対談：多木浩二・長谷川逸子

9512 SDレビュー1995 1988円

第14回SDレビュー誌上発表。由田徹・岡本美樹、季鑑男、トム・ヘネガン・アーキテクチャ・ファクトリー [Villa Romana: ローマのヴィラと庭園] 水戸岡鋭治のトランスポート・デザイン]

9601 都市づくりを仕掛ける建築家たちの実践 2854円

地方自治体主体のまちづくりプロジェクトを紹介。事例：くまもとアートポリス、クリエイティブTOWN岡山、長崎アーバン・ネットワーク、白石メディア・ポリス

9602 建築のメモリア：イタリアの合理主義の流れ 1988円

イタリア建築の基調として流れている合理主義の現在を考察。6人の建築家の作品を紹介する。アントニオ・モネステローリ、フランコ・ステラ、他。

9603 ベトナム建築大博覧 2548円

ベトナムの都市と建築：ハノイ、フエ、ホイアン、チャンパ遺跡、ホーチミン。ベトナムの工業団地、ベトナム現代建築事情、他。文＝重枝豊、中沢信一郎、村松伸、他

9604 大地と光の変様 オーストラリア建築1788-1988円

1788年入植以来のオーストラリア建築の変遷を追う。[ネクストジェネレーション in New York: スミス＝ミラー・ホーキンソンとジョエル・サンダース]

9605 多様性と調和の建築 ゲルカン・マルクの最新作 1988円

コンペの秀作で知られる大規模設計事務所の90年代の新作を紹介。[海と建築——鈴木了二の最新作] 物質試行：佐木島プロジェクト、佐木島の住宅

9606 建築家の椅子111脚 3059円

19世紀後半から現在に至るまでの建築家がデザインした椅子を111脚紹介。C.R. マッキントッシュ、A. ガウディ、O. ワグナー、ル・コルビュジエ、Mvan D. ローエ、C. イームズ、A. ロッシ、他



9607 再考 建築家土浦亀城

戦前、戦後の作品を紹介しながら、昭和初期モダニズムにおける土浦の再評価を試みる。作品：土浦邸（第1、2）[スタジオ建築計画の集住考] 最新作 FH-HOYA-IIを取りあげながら彼らの設計思想を紹介
1988円



9608 マイケル・ホブキンス

「構造上の表現がクリアな」主要作品を紹介。ホブキンス自邸、イギリス国税局新庁舎、ブラック・ハウス。他 [光と空間の夢を訪ねて：ドナルド・ジャッドとウォルター・デ・マリア] 文＝南條史生
2447円



9609 デンマーク・モダンハウスの最盛期

デンマークの50-60年代の住宅を紹介。キンゴー・ハウス、ヨーン・ウッソン、他 [山上の都市と塔の家——イエメン：都市と住居の形態学] 文＋写真＝戸川研究室
1988円



9610 中世の光と空間：フランス中南部のロマネスク建築

ル・トロネ修道院、他。写真＝堀内広治、文＝羽生修二、他 [ふたつの都市考〈近代都市と芸術展〉〈未来都市の考古学展〉] [97の椅子プロジェクト]
1988円



9611 栗生明

彼のみごとなディレクションに裏付けられた、コラボレーションの結晶を紹介。岡崎美術館、植村直巳冒険館、カーニバル・ショーケース、他。[田窪義治のサン・ヴィゴール・ミュージアム礼拝堂プロジェクト]
2548円



9612 SDレビュー1996

第15回SDレビュー誌上発表。ユース・ビザール・パータール・ルゲ (Pysall Ruge Architekten)、高橋昌巳 (シテイ環境建築設計)、城戸崎和佐建築設計事務所 [伊丹満の近作より：石彩の教会、木の教会、土の教会]
1988円



9701 葉祥栄：カリステニクス

柔らかい建築のための12の柔軟体操
キーワード「柔軟体操」をもとに12のカテゴリーに分けて、全主要作品を紹介。老人保健施設サンダイヤル、他。
3059円



9702 木を生かした架構と空間

木の性質を生かした国内外の25例を紹介。全山の火葬場、モルジュのホール、他。文＝川口衛、今川恵英 [アジアを熱くする新世代建築家たち：IAA国際会議より] アジアの都市・建築の現在、未来を問う。
1988円



9703 ミニマル・スペース・アーキテクチュア

ミニマルでシンプルな建築表現が特徴的な、4人の建築家を紹介。ジョン・ボーソン、小川晋一、岸和郎、石田敏明。文＝丸山洋志、他 [東京国際フォーラム] 写真＝堀内広治
1988円



9704 拡張するデジタル・デザイン

コンピュータとネットワーク技術による、建築・都市の新しい環境を造り出すプロジェクトを紹介。文＝田島則行、山口重之、桂 英史、マイケル・ベネディクト、藤嶋正樹、久保田晃弘、坂村健、奥出直人、岡角光男、他
3059円



9705 アフラトピア・スカルバと「ベネトン」

アフラトピア・スカルバによるベネトンのオフィス社屋、ショップなどを紹介。文＝インタビュート写真＝豊田博之 [都市ピサとカルマッシの仕事] カーサ・ムーティ、ヴェルディ劇場修復計画など
2000円



9706 柳澤孝彦：劇場の空間構成

エレメントに焦点をあてて劇場、ホールを紹介。新国立劇場、他。文＝長友宗重、本杉省三 対談＝川向正人・柳澤孝彦 [装飾を排したフォルムデザイン——スウェーデンのグッドデザイン展より]
2000円



アルヴァ・アアルト

巨匠A.アアルトの全主要作品を掲載した総特集。A.アアルトのデザイン・ヴォキャブラリー：武蔵 章、アアルトの年表1899-1976、アアルト建築所在一覧。

3090円



高松 伸

88年度建築学会賞受賞作のキリンプラザ大阪を中心とし、1988年までの全主要作品を一挙掲載。精緻なる細部と大胆な素材の扱い、独特な造形により、磁き澄まされた独自の作品を創り続ける高松伸の世界を紹介する。織障1、III、他。

3800円



横事務所のディテール/TEPIA

機械産業情報会館 (TEPIA) というハイテクの殿堂にふさわしいデザインを支える、精密かつダイナミックなディテールの仕組みを写真とドローイングの構成で解剖する。横文彦のディテールとしては初の作品集。

6800円



菊竹清訓

メタボリスト菊竹清訓の初期から1980年までの作品集。第三世代の建築/とりかえ論1950-1960年/方法論の時代1960年-1970年/私の中の菊竹清訓の作品：内井昭蔵、他/作品データ・主要作品分布図。年表、他。

3090円



早川邦彦

プロジェクト、商業施設、都市型複合建築、集合住宅、住宅、コンペ案まで、初期の作品から1988年までの全主要作品を一挙に紹介した早川邦彦の初作品集。SKY VILAGE、ラビリンス、成城交差点の家、アトリウム、他。

4300円



磯崎新③ 1985-1991 part 1

キーワードを軸に自らの作品をいくつかの流れに分けて、つくばセンタービル以来、1985-1991年の作品群を紹介。水戸芸術館、サンジヨルディパレス、お茶の水スクエア、他。

4800円



白井晟一

孤高の建築家・白井晟一の珠玉の作品集。懐賢館、ノアビル、聖アキラ館、昨宵軒、尻別山寮、虚白庵、他。論文=磯崎新、針生一郎、浅野敏一郎、白井登磨。座談=大江宏+藤井正一郎+宮内嘉久。作品文献年表1935-1975年。

3605円



ドイツ表現主義の建築

1920年代のドイツを席捲した表現主義の嵐。そこにはレンガとガラスを素材とした自由奔放な造形と多様な表情をもった建築が生まれた。近代建築誕生の母体となり、現代にも影響を与える表現主義建築の全容を紹介。B.タウト、他。

3300円



磯崎新④ 1985-1991 part 2

part 1同様、自らの「自註」と共に作品を紹介してゆく。ティームデザインビルディング、北九州国際会議場、シュトゥットガルト現代美術館、パラディウム、[蝶々夫人] 舞台美術、他。

4500円



象設計集団

独自の造形理念により常に新鮮な作品を生み出し続ける象設計集団の初めての作品集。そのユニークな建築群の生々しい姿を捉える。安佐町農協市民センター、名護市庁舎、宮代町立笠原小学校、進修館、他。論文=荒俣宏、宇佐美圭司、他。

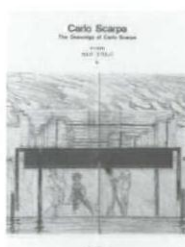
4000円



続・木造建築の現在

海外61作品、国内13作品の木造建築を紹介。豊かで暖か味のある空間を生み、またあらゆる空間構造に対応できる木構造を再評価する。インタビュー：坪井善雄、杉山英男、内田祥哉。対談：今川憲英×安村基。

3708円



カルロ・スカルパ図面集

プリオン家墓地を始めとする主要作品のドローイング約150点を収める。プリオン・ヴェガ墓地、フェルトレの遺跡博物館、ヴェネツィア大学文学・哲学部校舎増改築、他。文：豊田博之、カルロ・スカルパ、他。

3500円



横文彦②

横文彦の80年代の活動を知る第2作品集。そこには増々精緻さと多彩さを加えた作品群が見て取れる。スパイラル、藤沢市秋葉台文化体育館、前沢ガーデンハウス、慶應義塾日吉図書館、電通大阪支社、京都国立近代美術館、他全21作品。

4326円



ブルーノ・タウト

1933-36年滞日期間の活動を中心に、没後40年を記念した特集。作品=熱海の家、ボスボラス海峽に臨む自邸、ヴァイネルト通りの集合住宅、グレル通りの集合住宅、他。タウトの工芸品と著書、他。

2575円



安藤忠雄③ アンビルト・プロジェクト

70年代からの見逃せないアンビルト作品29点を紹介。JR京都駅改築設計競技案、岡本ハウジング、I計画、伊豆プロジェクト、水の劇場、中之島プロジェクトII、Iギャラリー、大淀の茶室、他。

3800円



伊東豊雄

風のように、光のように変化する建築。独自の感性で育かれた作品群。その初期から1986年までの軌跡。中野本町の家、シルバー・ハット、レストラン・ノマド、馬込沢の家、風の塔、東京遊牧少女の家具、ホンダクリオショールーム他。

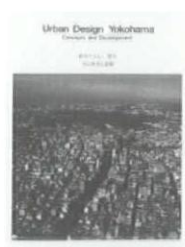
3914円



ボザール：その栄光と歴史

ボザールの全貌を紹介。アカデミーの功罪：高橋秀爾、ボザールその歴史と思想：三宅理一編、ボザールの成立とネオ・グレコの形成、折衷主義の世界、近代の憂鬱、戦後のボザール、パリ・オペラ座の図面と写真、他。

2575円



都市デザイン | 横浜

横浜市の20年にわたる都市デザイン活動の足跡を辿り、これからのアーバンデザインの課題と展望を探る。座談会：都市づくりの新局面へ向けて、横文彦×斎原敬×小澤恵一、他。

5000円

5 特集 アジア同時代シリーズ3

加速都市：香港1997

6
「香港ゴシック」と「加速都市」
村松 伸

編集長：相川幸二
編集スタッフ：
寺田真理子 高木伸哉
大野由美 飯塚りえ
高森和志
制作協力：久世 健
アドバイザー：伊藤公文

発行人：河相全次郎
編集人：長谷川愛子

発行所：鹿島出版会
〒107 東京都港区
赤坂6丁目5番13号
電話：
(03) 5561-2551 営業
(03) 5561-2555 編集
FAX：
(03) 5561-2561 営業
(03) 5561-2565 編集
TELEX：
02422467 KAJIMA J
振替00160-2-180883番
Home Page：
http://www.kajima.co.jp/kajima_mall/publish/index.htm

印刷・製本：
凸版印刷株式会社
〒174 東京都板橋区
志村1丁目11番1号
電話：
(03) 3968-5111 案内

取次店：トーハン・日販・
大坂屋・太平洋・
栗田出版販売・誠光堂・
鈴木書店・西村書店・中央社

定価：2,000円
[本体1,905円]

年間直接購読料：26,000円
特別定価号・消費税・送料込み

表紙CG：
アラン・チャン
マイケル・チャン
ゲーリー・チャン/Edge
クライン・ダイサム・
アーキテクチャ
表紙デザイン：小泉均

13
速度の記述

18人の描く香港の可能性

14
コンテキスト
アラン・チャン

18
流動性
クライン・ダイサム・
アーキテクチャ

20
km/h
江頭 慎

22
イリーガル
マサイアス・ウー

23
エッジ
マイケル・チャン+
ゲーリー・チャン/Edge

26
帰る
浅川 敏

28
住宅
木下 光+
デン・ティンチャイ

31
密度
エルマン・チュウ

32
スピード・ストラクチャ
ウォーレス・チャン

33
居住
松原弘典

34
拡張
貝島桃代

36
ウォン・カーウアイ+速度
アクバー・アバス

40
ダイナミック
タナカノリユキ

42
デジタル+アナログ
アロン・タン

43
コネクション
チャー・ティエナン

44
交通
曲淵英邦

46
情報
タイクーン・
グラフィックス

48
上海
ロウ・ツォンショウ

16
インタビュー：
アラン・チャン
デザインの中の香港
インタビュアー：
村松 伸+木下 光

24
香港の境界
マイケル・チャン

30
住宅とアクティビティ
木下 光

49
香港から浮かび上がる
未来
小嶋一浩

51
速度の設計者達

52
MTRC

53
アラップ・アソシエイツ

54
ロッコ・デザイン・
パートナーズ

59
香港で通用する
デザインの意味
木下 光

55
テリー・ファレル&
パートナーズ

56
OMA Asia

58
オブ・アラップ&
パートナーズ

61
空港都市・香港

21世紀のためのブループリント
松田直則

62
巨利を生む埋め立て事業

66
付加価値を生む空間

69
万能のディベロッパー

75
空港都市

86 連載：apple tomology トムの時空形象学 22 完全平面 戸村 浩

89 連載：サイバートーク 電子メディアのフロンティア 7. (最終回) ヴァーチャルリアリティと建築 岡崎泰之

93 隔月連載：ポーランドのアヴァンギャルド 2 プレスラウのドイツ近代建築／長谷川 章 構成＝長谷川 章

103 展覧会レポート：バーチャルアーキテクチャー——建築における「可能と不可能の差」展より 五十嵐太郎

104 連載：世界の現代美術館探訪——美術館は生まれ変わる 渡辺真理

113 1. 「コンテナ・コンテンツ」問題

新刊紹介

114 書評

116 お知らせ

118 展覧会レポート：「都市の詩学」写真展によせて エス・チャング

121 ニュース：パッケージング・リンケージシステム

125 海外建築情報リミックス：12 Architects 7. ジャン・ヌーベル

5 Special Feature

Contemporary Asia Series 3:

Hong Kong 1997: The Accelerating City

12

**Hong Kong Gothic and
The Acceleration City**

Shin Muramatsu

Chief Editor: Koji Aikawa
Associate Editors:
Mariko Terada
Shinya Takagi
Yumi Ohno
Rie Iizuka
Kazushi Takamori
Production Cooperation:
Takeshi Kuze
Adviser: Kobun Ito

Publisher: Zenjiro Kawai
Executive Director:
Aiko Hasegawa

13
Portraits of Acceleration:
Eighteen Images of the Possibilities for
Hong Kong

14
Context
Alan Chan

18
Mobility
Klein Dytham
Architecture

20
Km/h
Shin Egashira

22
Illegal
Mathias Woo

23
Edge
Michael Chan +
Gary Chang/ Edge

26
The Return
Satoshi Asakawa

28
Housing
Hikaru Kinoshita +
Tan Tin Chai

31
Density
Almond Chu

32
Speed Structure
Wallace Chang

33
Dwelling
Hironori Matsubara

34
Extension
Momoyo Kaijima

36
Wong Kar-Wai + Speed
Ackbar Abbas

40
Dynamic
Noriyuki Tanaka

42
Digital + Analogue
Aaron H.Tan

43
Connection
Ti-Nan Chi

44
Transportation
Hidekuni Magaribuchi

46
Information
Tycoon Graphics

48
Shanghai
Luo Zhong Xiao

16
Interview with
Alan Chan:
Hong Kong and Design

25
Edge of Hong Kong
Michael Chan

30
Activity and Housing
Hikaru Kinoshita

50
The Future Reveals
Itself in Hong Kong
Kazuhiro Kojima

51
The Architects of Acceleration

52
MTRC

53
Arup Associates

54
Rocco Design Partners

60
The Significance of
Design Apposite to
Hong Kong
Hikaru Kinoshita

55
Terry Farrell & Partners

56
OMA Asia

58
Ove Arup & Partners

61
**Hong Kong's Future as an
"Airport City":**
Blueprint for the 21st Century Hong Kong
Naonori Matsuda

62
Reclamation for Profit

66
Space as Value added
Commodity

69
Mighty Developers

75
Airport City

86
Series:
apple tomology 22

Perfect Planes

Hiroshi Tomura

89
Cybertalk: Reports from the Frontiers of Electronic Media
7. (Final Installment) Virtual Reality and Architecture

Yasuyuki Okazaki

93
Bimonthly series:
Poland's Avant Garde 2

Breslau's Modern German Architecture / Akira Hasegawa
Max Berg's High-rise Building Projects / Jerzy Ilkosz

Presentation by
Akira Hasegawa

103
From the Exhibition:
The Virtual Architecture: "The Difference Between the Possible and the Impossible" in Architecture

Taro Igarashi

104
"Museums of the World" Series: The Museum Transforms
1. The "Container Contents" Problem

Makoto Watanabe

113
Book Information

114
Book Review

116
Announcements

118
From the Exhibition:
On the "Poetics of the City" Photography Exhibit

S. Chang

121
News:
Toppan Packaging Linkage System

125
Eminent Works Abroad: 12 Architects
7. Jean Nouvel

特集

アジア同時代シリーズ3

加速都市：香港1997

Special Feature

Contemporary Asia Series 3

Hong Kong 1997: The Accelerating City

我々の感覚を絶えず喚起し、魅力を感じさせ続ける香港。

その魅力とは、都市・建築的な視点として、林立する超高層建築群、鳥かご建築、ストリート・マーケット、錯綜する交通ネットワーク、今は亡き九龍城砦、それらに共通する「密度」。文化的な視点では、ウォン・カーウアイの映画、急速に世界に進出する香港ブランド・ファッションに見るスピード感。そして、1997年7月1日の中国返還を目前にし、さらに急ピッチで進む空港建設、地下鉄敷設、その周辺開発といった巨大プロジェクトによる都市の変貌。

都市の「密度」「変化」「歴史」「多様な文化の混在」。そうした層が重なり、融合し、互いに浸食する。そこに生み出される香港オリジナルの速度。アジアのどの都市とも異なる速度。

未来に向けて加速する都市・香港の姿。

生活、運動、流通、経済、市場、引力、結節点……、都市の振幅数を計るバロメータとしての速度。本特集は、アジア同時代シリーズ第3弾として、都市・香港の持つ「速度」に焦点を当て、そのベクトルを分析する。

香港が未来に対する未知数を多大に含みながらも、その魅力が今後とも変わらず在り続けてくれることを祈りつつ、ここに「加速都市：香港」の現在をお届けする。(編集部)

Hong Kong never fails to excite and fascinate. From the point of view of architecture, it is the "density" of its bristling super high rises, its street markets, intricate transportation networks, and no-longer extant Kowloon fortress. From the cultural point of view, it is the high-paced "speed" of Wong Kar-Wai films and the Hong Kong brand fashions now rapidly spreading throughout the world. On the threshold of the reversion to China on July 1, the face of the city is being transformed by feverish activity on mammoth projects, the construction of a new airport, new subways, and development of surrounding areas.

The city is density, change, history, and a melting pot of many cultures. Its many layers overlap, merge, interlock, generating the original pace—the unique speed—that is Hong Kong. It is a dynamic different from that of any other city in Asia.

Here we present images of the city of Hong Kong, speeding ever-more rapidly toward the future.

Living, transportation, distribution, the economy, markets, gravity, urban nodes—these are the barometers for measuring the amplitude of the city. The third in our "Contemporary Asia" series, we focus on the theme of "speed" in the city of Hong Kong and analyze its vectors.

Hoping that Hong Kong's charms, as well as its future potential, will continue to be as diverse they have always been, we present "Hong Kong 1997: The Accelerating City." (SD Editorial Staff)

監修：村松 伸
小嶋一浩
木下 光

Supervisors: Shin Muramatsu
Kazuhiro Kojima
Hikaru Kinoshita

「香港ゴシック」と「加速都市」

村松 伸

I. はじめに

僕はここしばらく、「香港」に淫している。その理由のひとつは、ソニーのゲーム機プレイ・ステーション用に作られた「クーロンズ・ゲイト」である。今年3月に発売されたこのゲーム・ソフトは、すでに取り壊されてしまった香港の九龍城砦を舞台に展開し、これでもかこれでもかとそのディープな世界に僕を引き込んでいく。

陰と陽で成り立った都市香港の陰の世界に乱れが生じ、それを主人公の風水師になりかわって修正するというアドベンチャー・ゲームとロール・プレイング・ゲームの合体である。そこに登場する香港は、現実さながらのリアルな3Dの映像で、僕を興奮させてくれる。ゲーム内には、時折風水を使って邪気を倒す戦闘場面も折り込まれていて、人間の攻撃的本能を刺激し、最後まで飽きさせない。

「香港ゴシック」。このゲーム・ソフトを制作した作家達は、映像に取り込まれたおどろおどろしい香港世界をそう命名している。もちろん、それは最近流行りのアメリカのテレビ番組に名付けられた映像的「アメリカン・ゴシック」の借り物だろうが。

「香港」に淫したもうひとつの理由は、ウォン・カーウアイの映画、『今すぐ抱きしめたい』『欲望の翼』『恋する惑星』『天使の涙』『楽園の暇』への没頭からだ。フェイ・ウォンの歌を聞きながら、中環あたりの地下道を金城武が疾走するオートバイの姿を見る時、映像を見ている僕の身体も興奮で震える。映像はあざやかな色と音をともなって、加速する香港の若い世代の姿を的確に捉える。

このふたつの興奮、単純に言えば、「香港ゴシック」の香港と「加速都市」の香港は、実は香港の歴史に交互、もしくは二重に出現してきたと言ってよい。別の言葉で言うならば、「香港ゴシック」は、香港と

いう都市に蓄積されてきた中国人の慣習の層であり、「加速都市」は、それを破壊する若い力である。したがって、「香港ゴシック」が通奏低音のごとく常に静かに鳴り響き、突如出現する「加速都市」という主旋律を引き立てる。

これから述べる都市香港の物語の中で、僕はこのふたつの香港の性格——「香港ゴシック」と「加速都市」が錯綜して、150年の歴史のなかに立ち現れては消えるその姿を追いつつながら、さらに現状、未来へと展開させていく。

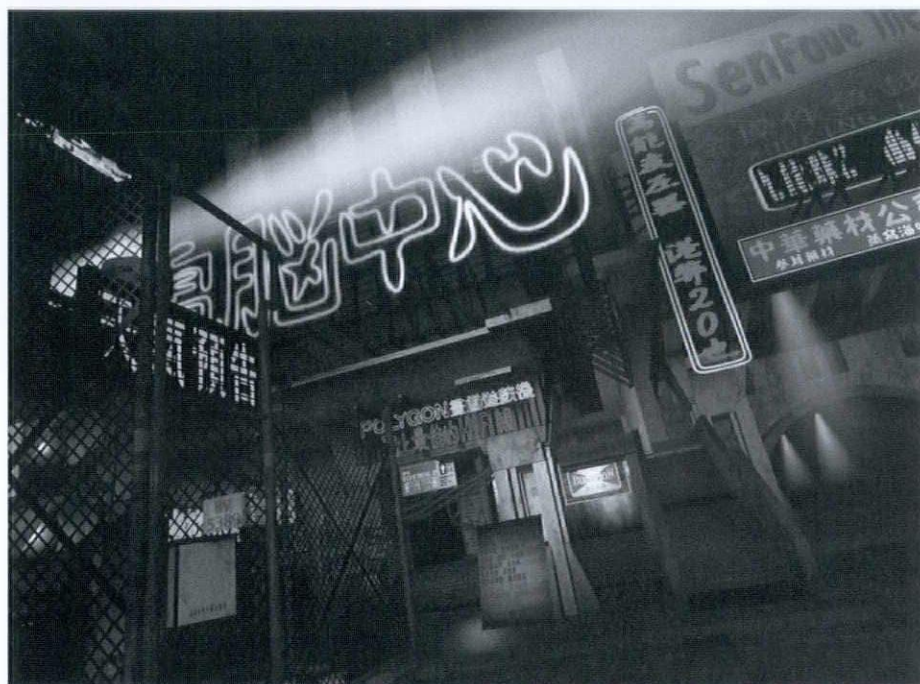
II. 歴史の中の香港

1. イギリス港市都市——1841年

中国の通常の歴史書では、香港の立場を中国寄りにするために、はるか昔に遡ってその物語を開始させる。香港の正統性は中国側にあるというわけだ。ただ、僕達が注目する都市的香港の始まりは、残念ながら西洋人達、とりわけ、イギリス人の極東への侵攻と強い結びつきがある。

15世紀から始まる西洋の世界進出は、文明の栄華を誇っていた東アジアにも、やがて達する。ただ、当時の中国の政権、清朝政府は朝貢体制を強固に敷き、南からやってくる西洋人達との交易——中国流に言うならば朝貢——の口を、広東のみに制限していた。ポルトガルは、1557年、マカオを租借し、広東貿易のための拠点とする。やがてやってきたイギリス人達もとりあえずここを足掛かりとした。

ただ、イギリスは18世紀末から次第に世界帝国への道を突き進み、1830年から始まるヴィクトリア女王の治世には、世界貿易の覇者とし



ゲーム「クーロンズ・ゲイト」の1シーン／資料提供：(株)ソニー・ミュージックエンタテインメント

SD9707



映画「天使の涙」の1シーン／資料提供：プレノン・アッシュ



て君臨する。イギリスの中国への進出は、茶、陶磁器、絹、そんなものであり、自由貿易への道を歩み始めたこの国は、それまで東インド会社による東アジアの独占貿易を廃止し、1833年自由体制へと突入する。

その時、障害となるのは、広東を唯一とする中国の鎖国体制と13の「公行」と呼ばれる中国商社の貿易の独占、そして、イギリス側の入超という不均衡貿易などへの相乗的ストレスであった。イギリスは、アヘンの密輸という発逆転策を発明したが、中国側の強い禁止に出会う。これはイギリスの思うつぼ、そしていわゆるアヘン戦争が、1840年に勃発する。

近世のアジアの大帝国——清、ムガル、オスマンなどが、遅れてやってきた西洋にむざむざとやられてしまったのは、西洋側の発明した兵器の先進性に負けたからであった。清とイギリスも同様の関係で、勝負はあっけなくついてしまい、1842年、南京条約が締結されて、香港島の割譲と、上海、アモイなど5港の開港を、清は余儀なくされた。

香港島は、地図を見ればわかるが、珠江デルタの入口にあり、マカオと対面する位置にある。ポルトガルに牛耳られているマカオと、場所では遜色がない。しかも、自由ときている。1841年1月26日、アヘン戦争のさなか、ポットィンガー将軍は、香港島のポセッション・ポイントにイギリスの旗を立て、この島の占領を宣言した。これが実質上の都市香港の誕生である。

南京条約で香港が割譲されたその時にすでにこの島は、イギリス人達の開発の手が入っている。まず、ヴィクトリア・ハーバーに面した香港島の海岸線に沿って、一本の道路が敷かれ、「クイーンズ・ロード」と命名された。街も、当初、「クイーンズ・シティ」と呼ばれ、やがて、「ヴィクトリア・シティ」と改名された。都市の構造も建物も、あくまでも貿易のために特化している。

クイーンズ・ロードの海岸側には、デント商会、ジャーデン&マゼソン商会、そういったイギリス系大商人達の商社や倉庫が数多く建てられた。交易物資を運び込み、一時貯蔵するという「ポート・シティ」、すなわち「港市」としての香港の都市構造である。船着場一帯は、マカオに倣って「プラヤ」と呼ばれた。上海や横浜の「バンド」と同じく、海岸通りの意味である。

商社の建物は、ヴェランダがついた簡易的ジョージアン様式であり、イギリス人の測量士や軍事技術者達の設計であった。ただ、大工や石工などの労働力は、中国人に頼らざるを得ずここに中国人達の参入の余地が生まれる。それ以外にも、中国人との交易の仲介する買弁中国人、西洋人の家事を受け持つ人々等、種々雑多な中国人が増え続け、現在のセントラルの西や上環付近に、バザールと呼ばれる中国人の街

がいくつも生まれた。

「プラヤ」（もしくは「バンド」）を中心として急成長した都市、そして、中国人街との共存、それは、1819年に誕生したシンガポールや香港と同時期に生まれた租界上海、果ては日本の開港場、横浜などと、都市構造できわめて類似な特徴を持っていた。これが、都市香港の最初の「加速」の時であった。

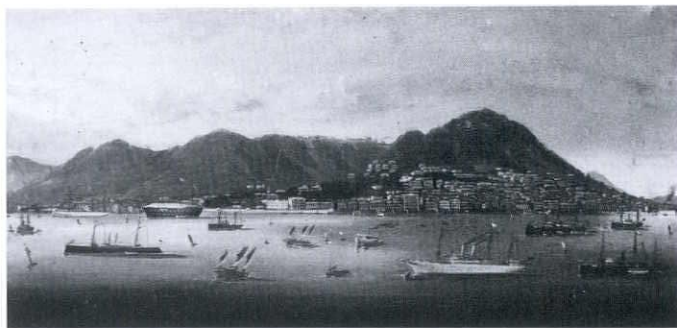
2. 図と地の逆転——1877年

1840年のアヘン戦争で中国は「近代」に突入した、と現在の歴史書で記述される。ついで開港する日本も、西洋のインパクトを受けて新たな展開を遂げるが、日本は近代化の優等生、中国は衰退する巨人ともよく表現される。ただ、中国でもその西洋化の最前線であった租界上海や植民地香港を見ていくと、どうも様相は少し違う。

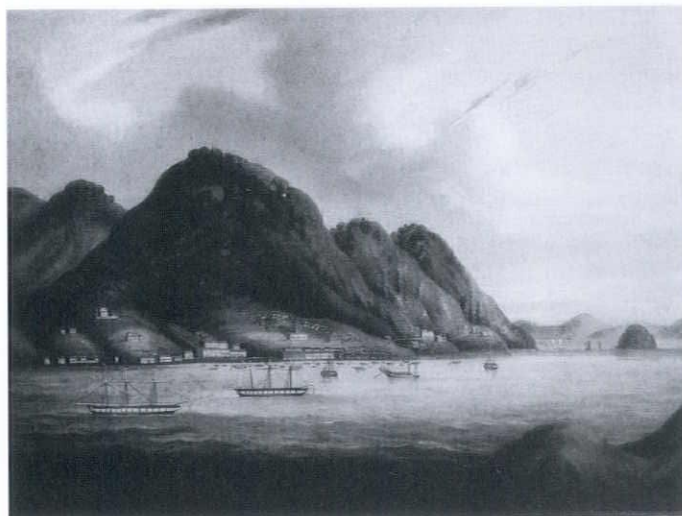
確かに、この頃の香港の写真や地図を見てみると、30年前の開港当初と比べて明らかに発展している。建物は増え、道路も複雑化している。開港当初、ほぼクイーンズ・ロード1本であった単純な道路パターンも、等高線に沿って山側へと入る複数の道、それらを直角につなぐ坂道などを加え、線状都市から面的な都市へと厚みを増すこととなる。

都市施設は、商社やその倉庫ばかりではなく、行政機関、病院、教会などが増加した。前者がクイーンズ・ロードの海岸側に立地したのに対し、貿易業務との直接の関連が薄い後者の施設は山側斜面に設けられている。香港クラブが開設され、競馬場等、余暇のための都市施設もイギリスの他の植民地、租界と同様にすぐに作られた。

ただ、実はこの時期、もっと重要なことが徐々に起こっていた。中国人の香港「占領」である。貿易業務について見れば、西洋人と中国人との力の逆転ははっきりと理解できる。中国人貿易業者達は元来、西洋人商社と内地地の中国人商人達との仲介——貿易品の買いつけ、交渉、通訳——を業とし、もう一方で自らの貿易業をも営んでいた。百戦錬磨の中国人との交渉に圧倒的力を持つのは、彼ら仲介人中国人



1890年代の香港島



1840年代のヴィクトリアン・シティ



1861年の頃のクイーンズ・ロード。建設中の時計塔が見える

である。

彼らは同時に、内陸部の中国人商人に比べて、西洋譲りの近代的な技術や中国外へのネットワークを持っていた。これら香港の中国人商人達がパワーを持つのは、当然であったろう。1867年には香港の商社ベスト20内に、西洋の商社が12占めていたが、その約10年後の1876年には、わずか3つしか入っていない。

節のタイトルに掲げた1877年と言うのは、そんな中国人商人が香港島セントラルに居住することを香港政府に申請した年である。それまで、香港政府はセントラルの一部で中国人の定住を禁止していた。それが力で押し切られてしまったのである。

さらに変容は着々と続く。この頃の香港の都市内の写真を見てみると、中国語の看板が入り乱れ、3階、4階のビルも中国人が使用しているのが判るであろう。この節の冒頭に述べた「どうも様相は少し違う」という妙な感じの由縁である。つまりは、香港の繁栄が人を呼び寄せ、太平天国の乱などの内乱が難民を香港に押し込んだのである。香港の人口はたちまち増加し、1865年には12万5千人となる。ただ、西洋人は5パーセントにも満たず、わずか4千人にすぎなかった。

これまで、ほとんど何もなかった香港に、西洋人社会という「地」が展開され、その中のいくつかの地点に「図」として、中国人の存在がかいま見えた。だが、この時代はもはやそうではない。「地」となるのは中国人の社会であり、その中に小さな西洋人の姿がいくつか「図」となって見える。

「地」と「図」の逆転という現象は、しかし、香港のみの独特のものではない。同じ時期、同じ理由から租界上海も、中国人の街へと変貌を遂げた。中国人の住む建物が増加し、中国人達のストリート・マーケットは道路のあちこちを占拠する。これはまさに、プレイ・ステーションのゲーム、「クローンズ・ゲイト」の世界である。ここで、香港は「香港ゴシック」世界へと変容を遂げたのである。

3. ヴィクトリア女王の島——1898年

しかし、中国大陸全体を大局的に見るならば、中国への西洋列強、そして日本の関与はますます増大していく。香港に関して言っても、1860年の北京条約で、香港島の対岸の九龍半島がイギリスに割譲され、1898年には他の列強との中国分割競争によって、新界も99年間イギリスに租借がなされた。ここに現在の香港の姿が立ち現れ、また、1997年7月1日の香港返還という難問も、この時の新界租借が生み出したものである。

同様に、イギリスの力は香港でより強力に発揮される。いや、忍び寄りより大きな力「香港ゴシック」に対抗して、と言うべきかも知れない。香港のイギリス人商人達は、ヴィクトリア女王のご威光を借り、香港島を大改造したのである。

香港大改造は、主に3点に集約される。第1点は、香港島北側の海

岸線の埋め立て。「新プラヤ計画」と呼ばれるこの大事業は、クイーンズ・ロードの北側を埋め立てて、現在言うデ・ヴォー・ロードを築き、さらにその海岸側に埠頭を新しく設けるというものであり、1904年に完成した。香港政府にとっては土地が増え、税収も増加する。土地所有者である大商人達の利益は言うまでもない。

第2点は最も重要で、香港という都市に求心性を確立するという大改造である。セントラルの中央に、ヴィクトリア・スクエアが設置された。その周囲には、〈シティ・ホール〉、〈香港高等法院〉、〈ホンコン・クラブ〉、〈香港上海銀行〉、そして、〈プリンス・ビル〉、〈クイーンズ・ビル〉と命名されたオフィス・ビルが、整然と新築された。公共建築には、権威を象徴するネオ・バロック・スタイルが用いられ、オフィス・ビルは当時流行りのヴィクトリアン・スタイルで作られている。

設計した建築家も、ただ者ではない。〈シティ・ホール〉は、フランス人建築家エルミットによるものであったし、香港高等法院にいたっては、当時のイギリスでもきっての著名建築家、アストン・ウェブとE.イングレス・ベルに依頼されている。権威志向は、こんなところにも潜んでいた。

ヴィクトリア・スクエアの中央には、ドーム屋根の亭^{あずまや}があり、中にはもちろんヴィクトリア女王の座像が据えつけられている。広場の周囲には、イギリス王室関係の人々の彫像が建てられ、もうそれだけで、この土地が大英帝国の領土であることを示すのである。

1897年は、ヴィクトリア女王治世60周年であり、世界に広がるイギリス植民地や租界各地では、さまざまな行事が執り行われた。上海でも同様で、ロンドンのビック・ベンを模した2代目の〈上海税関〉も、その時の記念建造物のひとつである。だが、上海はあくまでも租界、そして、香港は直轄の植民地、そこで示される大英帝国の表象性の相違は顕著であった。

3つ目は、西洋人達の居住地が、香港島のヴィクトリア・ピークの山裾へと、移転していったことである。もちろん、これは計画された大改造というわけではない。が、香港の都市構造に多大な影響を及ぼした。1877年に、セントラルの禁断の地を中国人に明け渡したが、西洋人達は別の場所を捜し当てた。それが、ヴィクトリア・ピークの山裾である。亜熱帯の香港でも、山に登れば気候はやや涼冷となり、しのぎ易く、香港で唯一の快適居住地帯である。

1888年に、セントラルと頂上とをつなぐピーク・トラムが設置され、便利になったとは言え、日常的な山登りは辛い。土地の高低が階級的高低と一致したのは、金にものを言わせて、住宅建設の資材を運び上げ、登り下りにもチェア・デッキの運搬人を雇わざるを得なかったからだ。その上、西洋人の権威を保つために、この高地から中国人を排除する法律を1904年に通したのである。

植民地とは、権威と権力による地表大改造の結果であると言ってもよい。19世紀末から20世紀初頭、香港の繁栄は、中国人達の海外移民



太平山付近の中国人街 (1868年)



1880年代のウェリントン・ロード



20世紀初頭のヴィクトリア・スクエア。新プラヤが完成している

によってもたらされた。現在と変わらぬ奴隷船に乗り、すし詰めで海を渡る大量の中国人移民達の運搬で、ひと儲けした。金はある。その上、権威を欲した香港のイギリス人商人達が、ヴィクトリア女王を利用して、みずからの地位を高めたと言ってよい。これが、香港2度目の「加速」の内容であった。

4. 沈滞の季節——1925年

19世紀末から20世紀初頭のヴィクトリア女王バブルは、香港のみならず、上海などへも大きな影響を及ぼす。上海のバンドの建物は、この時期、ネオ・バロックへと一挙に衣替えをした。上海は、確かに香港ほど大英帝国の権威を必要とはしなかったが、それでも、ここも小さな極東の貿易の点である「港市」から、西洋人が定住する定住植民都市へと変容した。

だが、ここでふたつの都市の数奇な運命のすれ違いが開始される。最大の原因は、大英帝国の力の低下である。ヴィクトリア女王の治世を過ぎ、イギリスは経済的に沈滞していった。追い打ちをかけたのが、ヨーロッパ全土を巻き込んだ第一次世界大戦で、これによってイギリスは息絶え絶えになってしまった。影響は植民地香港にも訪れて、香港も沈滞の季節に突入する。

イギリスに代わって力をつけたのが、世界ではアメリカ、極東では日本。すでに共同租界となっていた上海は、イギリスや香港の沈滞をよそに、繁栄へと一直線に突き進む。立地から言っても、上海と香港は明暗をわけた。この時期、極東でも社会はすでに工業化へと突き進んでいる。アメリカ資本、日本資本、そして勃興したばかりの中国資本が、次々と上海に工場を建てていった。上海は長江沿岸のネットワークの結節点となり、中国貿易の中心であった。それらが金融業を呼び込んだ。

一方、香港はいずれの点においても、この時期、見るべきものはない。工業には向かない立地、南へ偏在した中国大陆での位置、それがますます沈滞を促進させる。文化も同様であった。上海では高等教育機関が続々と誕生した。アメリカ、ドイツ、フランス、日本等々、各国が競って教育機関に投資したのである。それが中国人の若い知識人を呼び寄せる。建築家達も同様で、イギリス人、アメリカ人、フランス人、中国人、日本人など多国籍建築家達が上海に蟄集した。

上海は消費の巷となり、ここに著名な「上海アール・デコ」が風靡した。デパート、ホテル、映画館、レストラン、さまざまな建物が建てられ、それがいずれもスピードを現す「アール・デコ」で表現された。スカイスクレイパーも林立し、上海は極東の中心となって、さながらニューヨークのごとくであった。

この時期、香港の文化はやはり沈滞した。正統なるイギリスでもなく、かといって植民地の活気はもはやない。アール・デコの建物とて、ほとんどなく、わずかに1935年に建て替えられた〈香港上海銀行〉が

気を吐くのみだった。上海はこの時、3回目の「加速」の時に入るが、香港は19世紀末の姿で化石のように眠り続けていた。

III. 加速する「香港ゴシック」

1. 秩序化される香港

1941年末からの日本軍の香港占拠が、日本の敗戦によって終了すると、香港では再び、急激に人口が増加する。日本軍の占領から大陸奥地に避難していた香港人達が戻ってきたり、戦後の国民党の悪政や共産党政権への拒否反応も人々を多数香港へと向かわせた。とりわけ、上海から脱出した大小の資本家は大量に、戦後の香港を「加速」させる。

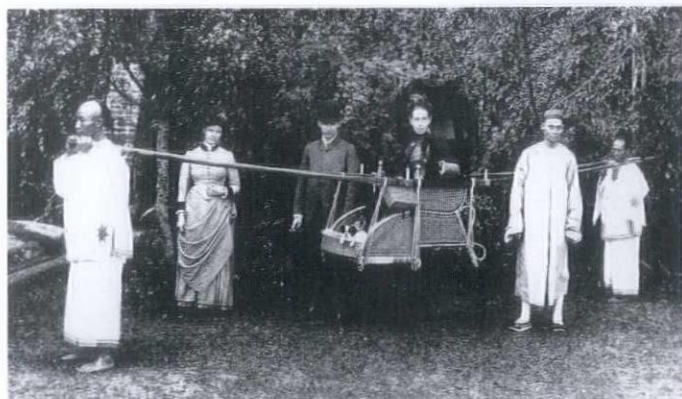
上海人達は人間ばかりでなく、資本や技術や工場を香港にもたらした。沈滞していた香港に、再び活気が蘇ってきたのである。上海との皮肉な運命というのは、ここで生じる。以後、香港は発展を遂げ、1930年代あれほど繁栄を謳歌していた上海が没落して、1920年以降の香港のように、戦後の50年間を化石として過ごすのである。

香港は、日本の戦後にあったのと同様の、すがすがしい楽観で覆われた。1955年、米ソ両陣営の対立は激化し、日本も香港もアメリカ側に入れられてしまう。建築も米ソ対立が起こり、ソ連陣営は社会主義ボザール建築を推奨し、アメリカ側はコルビュジエやミースに発する「インターナショナル・スタイル」を自らの陣営に広めていった。

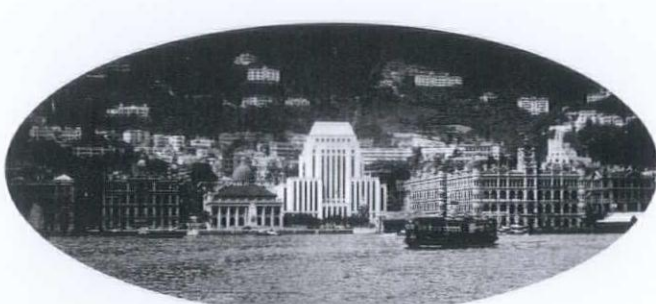
香港で言うならば、1961年に建った〈シティ・ホール〉が「すがすがしい」モダニズムの軀体を香港島の海岸線に見せている。この「すがすがしさ」は、アメリカの世界戦略のひとつの現れだとしても、もう少し説明するならば、都市、建築を分析し、そして、計画するというその精神にある。西洋に誕生したこの分析と計画、もしくは秩序化への指向は、言ってみれば「香港ゴシック」と真っ向から対立する。

西洋人達が香港に足を踏み入れてから、その秩序化と「香港ゴシック」との戦いは数多く残されている。西洋人の居住区をはっきりと設定して、中国人の定住を禁止するという法律に始まって、中国人居住区の移転等々、無謀なことを数多くしてきた。例えば、1882年に提出されたイギリス人衛生技師チャドウィックの調査報告は、疫病の発生をくい止めるため、無秩序を廃して清潔な中国人居住区を作り上げるべきだという文明的な提案であった。

戦後になると、西洋風のこの秩序観は香港の中国人達の間にも普及する。1950年に設立された香港大学建築学科では、モダニストのイギリス人建築家ゴードン・ブラウンが学科主任を務めて、モダニズムの思想を、後に香港政庁の中堅技術者になるはずの中国人学生に伝授した。香港政庁の都市計画を取り扱う西洋人、中国人プランナー達は、スラムを取り除き、公共住宅を建て、ストリート・マーケットを廃止して、ビル内に公共市場を設置した。



チェア・デッキでピクニックをする西洋人



1930年代後半の香港。20世紀初頭とほとんど変わっていない

2. 迷宮九龍城砦

だが、闇を排除して、すべてを秩序化してしまえるほど香港は小さくはない。その上、闇を持った人々が後から後から、中国大陆から侵入してくる。戦後直後もそうだったが、1966年に始まる大陸の文化大革命もその闇供給の一大要因となった。しかし、もっと言うならば、西洋人から無秩序と批判的となる精神が、すべてではないにしても中国人にとって、決して無秩序ではないこと、これが事をややこしくさせている。

九龍城砦は、その無秩序の巣窟のように言われている。確かに、ちょうど10年前の1987年4月25日、九龍城砦に侵入した際、僕は今まで見たこともないその壮絶な風景に、なかば呆れ、なかば感動した。塵芥で満ち満ちた通路、上下水道のパイプや電気、電話の線が、剥き出しになったまま縦横無尽にのたうち回っている。薄暗い空間に突如として眩い裸電球が光輝き、その下の歯医者者のショー・ウィンドウでは数多くの入れ歯が笑い出すかのように並べられている。

騒音をまき散らす工場があるかと思えば、豚や鶏の屠殺施設があり、小さな商店、集会場、廟、そして、住宅など、雑多にここに詰まっている。まさにプレイ・ステーションのクローンズ・ゲイトそのまま、ディープな「香港ゴシック」世界である。いや、そもそもクローンズ・ゲイトの「香港ゴシック」がこの九龍城砦を模倣しているから、それも当然であろう。

1843年の香港割譲とともに設置されたこの九龍城砦は、清朝が倒れてからも曖昧のままで存続し、中国でもイギリスでもないふたつの世界の隙間として命脈を保つ。1960年代後半からは、文化大革命からの逃亡者をかくまい、「土地所有者」達が競って、ペンシル・ビルを、ここに建ち上げた。そこには、香港の建築法規はない。あるのは、中国人の身体に流れる慣習法のみである。それでも、ここに数万という人々が住んでいた。

ひとつの建物に入り、階段を昇って屋上に出た。暗黒の通路から、光溢れる太陽の下に出るのである。闇への驚嘆を反芻し、太陽の恵みに感謝した後、僕はふと、九龍城砦の周囲を見た。そこにも、実は同様の「九龍城砦」が広がっている。汚れ具合や「無秩序さ」ではもちろん本物の九龍城砦に軍配が上がるにしても、それに近似した世界は、実は香港のいたるところに蔓延しているのだ。

中環の超高層ビル地区は別として、そのすぐ隣の地区には、その「無秩序」がはびこっている。九龍半島の油麻地や旺角などは、九龍城砦に限りなく近い。これは、中国人達の空間感覚が生み出したものだけでも、さらにその根源には戦乱、動乱に翻弄された人生観や家族観などと根強く結びついている。

例えば、3人の中国人達が着の身着のまま香港にたどり着き、やっとの思いでわずかな寝る空間を同じ場所に調達できたでしょう。さてここから、いかに生きていこうか、と考える。ある者は、小金を貯めて機械を買い、ダンボールを作り始める。ある者は、ライセンスを頼りに歯医者を始め。またある者は、大陸での技術を生かして、屠殺場を経営する。彼らは生きるために生活し、いわゆる公共道徳を無

視し、仕事に進進する。かくあれば、九龍城砦が瞬間にできあがることは請け合いだ。

香港は、比喩で言うならば、熱帯雨林。さまざまな階層や人種、異なった思想を持った人々が共存する。生活する隙間が多数あって、そこに人々が住みつく。イギリス人達はこの熱帯雨林を、母国の寒冷地の草原へと強引に変容させようとしたのである。そこでは整然と牧草が丘一杯に広がり、雑草など何もない。だが、それは土台無理な話で、本来ならば熱帯雨林に内在する論理を探究して、独自の進化を求めなければならなかった。

3. 立体都市

九龍城砦や九龍城砦もどきが「香港ゴシック」の原型を保ったまま、中国人の空間慣習を発展させたのに対し、別の進化形態も存在していた。それが、香港島のセントラルに1970年代以降に登場する立体都市である。

香港島のセントラル付近は、イギリス人達の夢がかなう唯一の場所であったが、1870年にはすでに中国人の手に渡っていたとは、すでに述べた。

100年後の1970年代、同じこの場所は、不動産投機の戦場となる。20世紀初頭のヴィクトリアン建築で埋まっていたセントラルに、超高層ビルが林立し始める。そこにあるのは、新宿西口やクアラルンプールにある都市のシンボルを建てるというような国家主義的な思想ではない。純粋な資本主義の論理である。しかも、それはやや香港化されている。

都市のシンボルであったなら、国家が主導して、インフラを整備し、技術を共同研究して、まず試作の超高層ビルを建ててみる。すべては計画が先にある、というのが日本のお家芸であった。だが、香港は逆である。一旦儲けられるとわかったなら、瞬間に超高層ビルが並び立つ。技術がなければ、買えばよい。このやり方は、九龍城砦を作り上げた論理と双子の関係にある。

ただ、九龍城砦と中環との差異が生まれたのは、それぞれの隙間に西洋風の秩序観を有した香港政府が介入したか否かの点にある。中環では、疾走する不動産開発に追いつくようにして、地下鉄の駅が配置され、立体道路が作られ、車道と分離するための空中歩廊が設計された。最近になって、中環の地面から山方向に向かう長大なエスカレーターも設けられている。

九龍城砦では、無秩序となってしまった同じ論理が、ここでは西洋風の公共性に支えられて、きわどい一線で秩序の中に踏みとどまっている。埋め立てが日常茶飯事であったり、郊外にペンシル型のニュー・タウンがいくつもいくつも誕生できる理由も、西洋流のモダニズムのみで理解することは難しい。僕は、ここに「香港ゴシック」の「加速」した姿を見るような気がする。

4. オタク達の誕生

しかし、一方で別の側面も存在する。香港が熱帯雨林的都市を維持し



シティ・ホール



九龍城砦



林立する超高層ビル

てきた背景には、天国と地獄のような貧富の差があって、そのはしごをなんとかして昇ろうとするハングリー精神がエネルギーを生み出した。そして、中国大陸という広大なハングリーの供給源がすぐそばに存在していたからだった。

しかし、例えば香港に隣接する深圳、そして、広州を見るとよい。香港のセントラルの立体都市や郊外のペンシル・ニュー・タウンの類似品が、数多く目につく。香港と交互に盛衰を経てきた上海にも、この香港モデルが達している。黄浦江のバンドの対岸は、浦東開発区と呼ばれて、香港のセントラルを越えようと、1000本の超高層ビルが計画されている。今年の5月、僕は2年ぶりで上海を訪れたけれど、この荒唐無稽とも思える計画の一端はすでに実現していて、驚嘆してしまった。

上海の原宿と言われる淮海路を歩いてみれば、商品の豊富さ、人々の着る服装の新しさに目を見張られる。香港とほとんど変わらない地下鉄に乗り、上海に20店舗もあるマクドナルドでビッグ・マックを食べるならば、僕は一体どこにいるかと途方に迷ってしまう。つまり、香港の熱帯雨林を保っていたハングリーなヒンターランドとしての中国大陸が、消失しつつあるということである。

確かに、いまでも旺角のビルの中には、ケージ・ハウスという金網を張ったベッドに老人達や貧しい人々が蠢いている。ビルの屋上には、地表から一掃されたスラムが移転していつている。ただ、明らかに香港は、かつての少数の金持ちと大多数の貧民という状況から、都市の中間層を大量に含んだ新しい姿の社会へと移行しつつある。

都市香港の中間層の特色を、ひとことで述べるならば、金よりも別なことが起動力になるということである。^{リンチヤイ}湾仔の〈東方188商場〉に例えば行ってみよう。ここにあるのは、日本のオタク達の三種の神器——コミック、アニメ、ゲーム、そして、CD、ビデオ、アニメ・グッズ等々を販売する無数の小さな商店の集積である。

それとも、銅鑼灣の超高層複合ビル〈タイムズ・スクエア〉の地下にできたばかりのシティ・スーパーに行ってみてもよい。日本人の資本によってできたややスノッパなスーパー・マーケットは、日本で言えば紀伊国屋に近い。それでも、日本の製品や高級品を求めて、多くの普通の香港人達がここを訪れている。

香港人の外国旅行も増加した。中国大陸ではもう10年以上も前から、若い香港人旅行者の姿を見かけたが、はるか飛んで東京の吉祥寺の井の頭公園で度々香港人の旅行者に出くわした時にはやや驚いた。それが現在では、世界中を席卷する。アメリカ、ヨーロッパ、オーストラリアへの留学も普通のことである。

もはや、香港は熱帯雨林ではないかも知れない。亜熱帯を経て、温暖な気候と生物種が少ない温帯モンスーンへと到達しつつあるのだろうか。ウォン・カーウアイの映像やその登場人物達は、実はこの亜熱帯から温帯モンスーンへの移行過程に誕生したのではあるまいか。そ

して、日本に近い、だが、まだエネルギーを保っている、そんな姿が日本の若者達を魅了するのだろう。

IV. 1997年7月1日——結びにかえて

1997年7月1日、都市香港はイギリスから中国の手に返る。その直前、香港は3度目の「加速」の時にある。1970年代後半から徐々に興ってきた「香港ゴシック」の「加速」化とは別に、突如、イギリス的な大規模な都市改造が始まった。

ランタオ島にアジアで最大の新しい空港を建設し、空港、^{チンシャツイ}尖沙咀、^{セントラル}中環とを高速地下鉄道で結びつける。埋め立てで新しい土地を作って、新九龍駅、新中環駅は、その上に作られる。ここにも超高層ビルや高層住宅群を含む都市が誕生する。設計者や技術者には、イギリス系の建築家達、技術会社が名前を連ねる。北京から九龍までの直通列車が開通し、その豪華な駅も作られている。逃げる前に、儲けられるものはすべて儲けてしまう、との揶揄がイギリス人に投げかけられる由縁である。

一方、中国側はどうしているのか。I.M.ペイに当時香港で最も高層の〈中国銀行〉を設計させたのにはじまって、中国の存在感をアピールしつつある。1993年に九龍城砦を撤去したのは香港政府であったが、北京政府の暗黙の強要があったようだ。19世紀末、香港はヴィクトリア女王の島であることを表明するために、ヴィクトリア・スクエアをセントラルの海岸の突先に作った。日本の占領下、ヴィクトリア女王の像は日本軍に強奪され、現在では銅鑼灣のヴィクトリア公園内にある。この時、香港はイギリス帝国の象徴たることから足を洗った。しかし、今香港は中国のシンボルを作り出そうとしている。

中国の都市が近年の経済発展と裏腹に、「中国」の都市であることに腐心していると、近年別のエッセイで僕は指摘したことがある。上海はその筆頭で、かつての競馬場に北京の天安門広場空間モデルを導入した。南面する〈上海人民政府庁舎〉、その前にあるのが中国の悠久の歴史を表象する〈上海歴史博物館〉といった風である。香港も、返還後の近い内に、この都市の「中国回帰」現象に直面するはずだ。

とりあえず、1997年7月1日の返還セレモニーは、〈セントラル・プラザ〉の先に海を埋め立ててできた〈コンベンション・センター〉で行われる。〈セントラル・プラザ〉は香港随一の超高層ビル、九龍半島のネーザン・ロードを南に直線で延ばした先に建っている。コンベンション・センターは、その前にあって、何やらここに象徴性が潜んでいなくもない。

この日ははさんで、都市香港はどうなるのか。仮説1は、セントラルにあるような、西洋にやや偏った「香港ゴシック」が維持されるという考え。仮説2は、中国の力が増すことにより、西洋的秩序がなくなつて九龍城砦が復活するという考え。そして、仮説3は、中国的な上からの強力な秩序がやってきて、北京と同様の、やや堅苦しい世界に変貌するという考え。

僕の個人的な予測では、仮説2と仮説3の中間状況。香港の成熟を支えているオタク達が口を封じられてひ弱になり、僕達をわくわくさせたウォン・カーウアイのスピードの世界とはややかけ離れるだろう。歴史家として、いかなる変化も観察の対象となり、はやくのはタブーなのだが、僕は同時に香港の内側にどっぷり浸かる香港フリークでもある。香港の行く末は、僕の香港フリークとしての気持ちをあまり満足させてはくれないかも知れない。

●むらまつ・しん／アジア建築・都市論、東京大学生産技術研究所



コンベンション・センター

撮影=テン・ティンチャイ

Hong Kong Gothic and The Acceleration City

Shin Muramatsu

Translated by Hiroshi Watanabe

I've been addicted for some time now to "Hong Kong". One reason I've become addicted is a PlayStation game called "Kowloon's Gate". The software, which went on sale in March this year, is set in Kowloon Walled City and has drawn me ever deeper into its intricate world.

It's an adventure game in which one assumes the role of the geomancer-protagonist who must restore equilibrium to a Hong Kong in which the element of yin is out of kilter. Hong Kong in this game is rendered in highly realistic and exciting three-dimensional images. The fearful world depicted by the images has been characterized as "Hong Kong Gothic" by the creator of the software. The tag of course is borrowed from "American Gothic", the title of a recently popular and graphic television series.

My addiction to Hong Kong can also be traced to immersion in the movies of Wong Kar-wai, namely "*As Tears Go By*", "*Days of Being Wild*", "*Ashes of Time*", "*Chungking Express*" and "*Fallen Angels*". The sight of Takeshi Kaneshiro speeding on a motorcycle on an underground road somewhere in Central as Faye Wong sings on the sound track gives me a thrill. The brightly colored images and restless sounds capture the spirit of the accelerating young generation of Hong Kong.

"Hong Kong Gothic" might be described as a stratum of Chinese customs that the city has accumulated, and what I call "Acceleration City" is the youthful power that acts destructively upon that stratum. The Hong Kong of "Hong Kong Gothic" and the Hong Kong of "Acceleration City" have in fact been alternating or overlapping in the course of history. "Hong Kong Gothic", like a ground bass, is a quiet, repeated reverberation that enhances "Acceleration City", which suddenly appears like a melody.

The outpost of Hong Kong, born of the Opium War between Britain and China in 1840, has been a British colony but the overwhelming majority of the population have been Chinese. The adjoining continent has witnessed frequent changes of government, revolts and war. Since the middle of the 19th century there have been the Taiping Rebellion, the invasion by the Japanese military, the resurrection of the Kuomintang and the Cultural Revolution, and these events have sent large numbers of Chinese fleeing to Hong Kong.

Hong Kong has always been about poverty and escape from poverty. This has given birth to overcrowding and confusion. Hong Kong's success story—the development of the Westerners' district in Central on Hong Kong Island and its present profusion of skyscrapers—is in fact superficial.

When Central was born, residential districts for large numbers of Chinese were already being created right next door. "Hong Kong Gothic" thus has deep roots. By the 1870s, control over trade, the very foundation of Hong Kong's existence, had passed in large measure from the British to the Chinese. Central District, which had been closed to would-be Chinese residents, was opened in 1877.

Die-hard Westerners who preferred not to mix moved to the lower slopes of Victoria Peak.

In its 150-odd years as a colony, Hong Kong has in fact been prosperous only three times. The first time was at its birth in 1840, the second time was at the height of the Victorian era at the end of the 19th century, and the third time is now, just before reversion to Chinese rule at the end of the 20th century. The first period of prosperity was occasioned by the opium trade, the second by the conveyance of immigrants from the continent to Southeast Asia and the United States, and the third mainly by Asian finance and trade.

However, in a demonstration of the importance the British attach to infrastructure, Hong Kong has been remade completely during those three relatively short periods of prosperity. As a result, the world of "Hong Kong Gothic", which by slow degrees has eaten away at the city, has been transposed to another dimension.

In the first period, the British undertook the laying of Queen's Road and the construction of Colonial style buildings with verandas. In the second period of "acceleration", at the end of the 19th century, the reclamation of Victoria Harbor, the construction of Victoria Square and the development of the Kowloon Peninsula were carried out. During the first two periods of "acceleration", Hong Kong had an effect on architecture in East Asia. The influence of Hong Kong during the early period as a colony extended via Shanghai to Kobe, Yokohama and Ginza. At the end of the 19th century, the "acceleration" of Hong Kong astonished Japanese visitors.

Now, the city is entering a third period of "acceleration". The enormous projects underway at the end of the 20th century are almost too numerous to mention. They include the construction of skyscrapers, a new airport, a high-speed railway linked to the airport and reclamation works. However, this third "acceleration" is different from the earlier ones. In the two previous periods, urban and architectural spaces born in the West were all considered admirable and introduced without qualm into Hong Kong.

Architects from Europe and the United States have again descended on Hong Kong with the latest technologies and designs. However, this time they are not an overwhelming force as in the past. They seem to be waving with hesitation somewhat rusty swords as all around them an Asian civilization rises once more.

That is, "Hong Kong Gothic", which has hitherto been only a ground bass, has acquired power through economic growth in recent years and has itself "accelerated" to become all at once the melody. I have no idea therefore where this third "acceleration" of Hong Kong will lead us. However we have no alternative but to jump in. Instead of remaining bystanders, we ourselves must become protagonists of "acceleration".

●Research associate, Institute of Industrial Science, University of Tokyo

速度の記述

18人の描く香港の可能性

Portraits of Acceleration

Eighteen Images of the Possibilities for Hong Kong

「1997年7月の中国返還に向けて加速される都市：香港」のもつ様々な速度のヴィジュアルな記述。

この招待状は、以下の作家に対して発送された。

各参加者には、各々キーワードが与えられる。キーワードは変更が可能である。それらの記述の相対の先に、私達自身の「未来」の一端が読み取れるようなヴィジョンを期待している。(小嶋一浩)

Visual portrayal of "Hong Kong, the city accelerating toward the return to China in July 1997."

This letter of invitation has been sent to the following writers: A keyword was given to each participant, who was free to modify it if desired. Through this visual record, perhaps we will get a glimpse of our own future. (Kazuhiro Kojima)

- ・コンテキスト——アラン・チャン（グラフィック・デザイナー、Alan Chan Design Co. 主宰）
- ・流動性——クライン・ダイサム・アーキテクチャ（建築家、Klein Dytham Architecture 主宰）
- ・km/h——江頭慎（建築家、アーティスト、AAスクール）
- ・イリーガル——マサイアス・ウー（建築家、舞台美術集団「Zuni」）
- ・エッジ——マイケル・チャン+ゲリー・チャン/EDGE（建築家、EDGE 主宰）
- ・帰る——浅川敏（写真家、Zoom 主宰）
- ・住宅——木下光（建築家、関西大学）+テン・ティンチャイ（建築家、フリー）
- ・密度——エルマン・チュウ（写真家、Almond Chu Photography 主宰）
- ・スピード・ストラクチャー——ウォーレス・チャン（建築家、ARCH 主宰）
- ・居住——松原弘典（建築家、伊東豊雄建築設計事務所）
- ・拡張——貝島桃代（建築家、アトリエ・ワン・オフィス 主宰）
- ・ウォン・カーウェイ+速度——アクバー・アバス（評論家、香港大学）
- ・ダイナミック——タナカノリユキ（アーティスト、タナカノリユキ・アクティビティ 主宰）
- ・デジタル+アナログ——アaron・タン（建築家、OMA Asia）
- ・コネクション——チー・ティエナン（建築家、李鐵男工作所 主宰）
- ・交通——曲淵英邦（建築家、都市空間計画論、東京大学）
- ・情報——タイクーン グラフィックス（グラフィック・デザイナー、タイクーン グラフィックス 主宰）
- ・上海——ロウ・ツォンジョウ（建築家、日建設計）

- ・Context——Alan Chan (Graphic Designer, Alan Chan Design Co.)
- ・Mobility——Klein Dytham Architecture (Architects, Klein Dytham Architecture)
- ・Km/h——Shin Egashira (Architect, Artist, AA School)
- ・Illegal——Mathias Woo (Architect, Zuni)
- ・Edge——Michael Chan+Gary Chang/EDGE (Architect, EDGE office)
- ・The Return——Satoshi Asakawa (Photographer, Zoom office)
- ・Housing——Hikaru Kinoshita (Architect, Kansai Univ.)+Tan Tin Chai (Architect, Freelance)
- ・Density——Almond Chu (Photographer, Almond Chu Photography)
- ・Speed Structure——Wallace Chang (Architect, ARCH)
- ・Dwelling——Hironori Matsubara (Architect, Toyo Ito Office)
- ・Extension——Momoyo Kaijima (Architect, Atrier Bow-Wow)
- ・Wong Kar-Wai+Speed——Ackbar Abbas (Critic, Univ. of Hong Kong)
- ・Dynamic——Noriyuki Tanaka (Artist, Tanaka Noriyuki Office)
- ・Digital+Analogue——Aaron H. Tan (Architect, OMA Asia)
- ・Connection——Ti-Nan Chi (Architect, Chi's Workshop)
- ・Transportation——Hidekuni Magaribuchi (Architect, Planning of Urban space, Univ. of Tokyo)
- ・Information——Tycoon Graphics (Graphic Designer, Tycoon Graphics)
- ・Shanghai——Luo Zhong Xiao (Architect, Nikken Sekkei)

凡例

キーワード

作家名

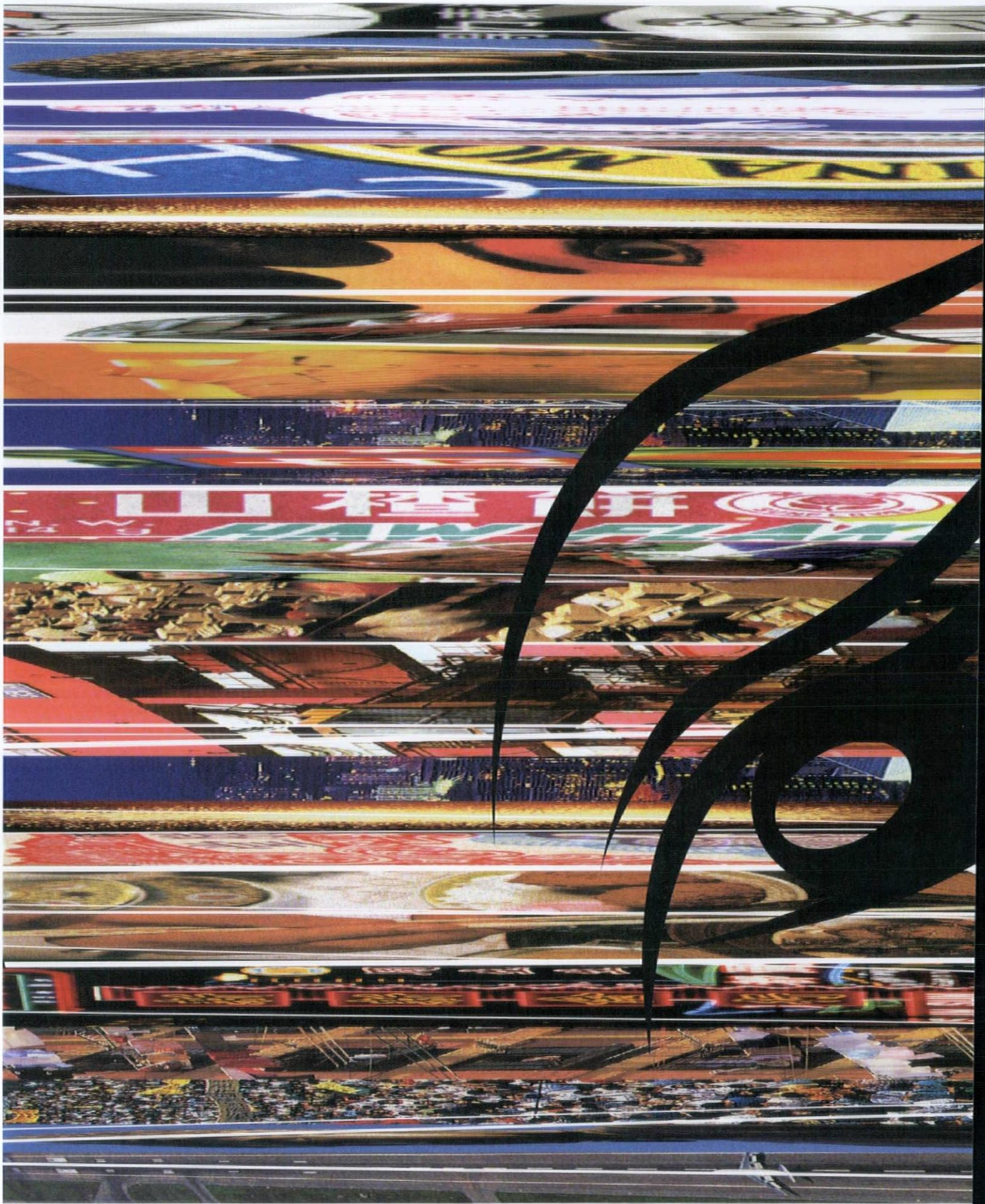
職業、出身地、活動地

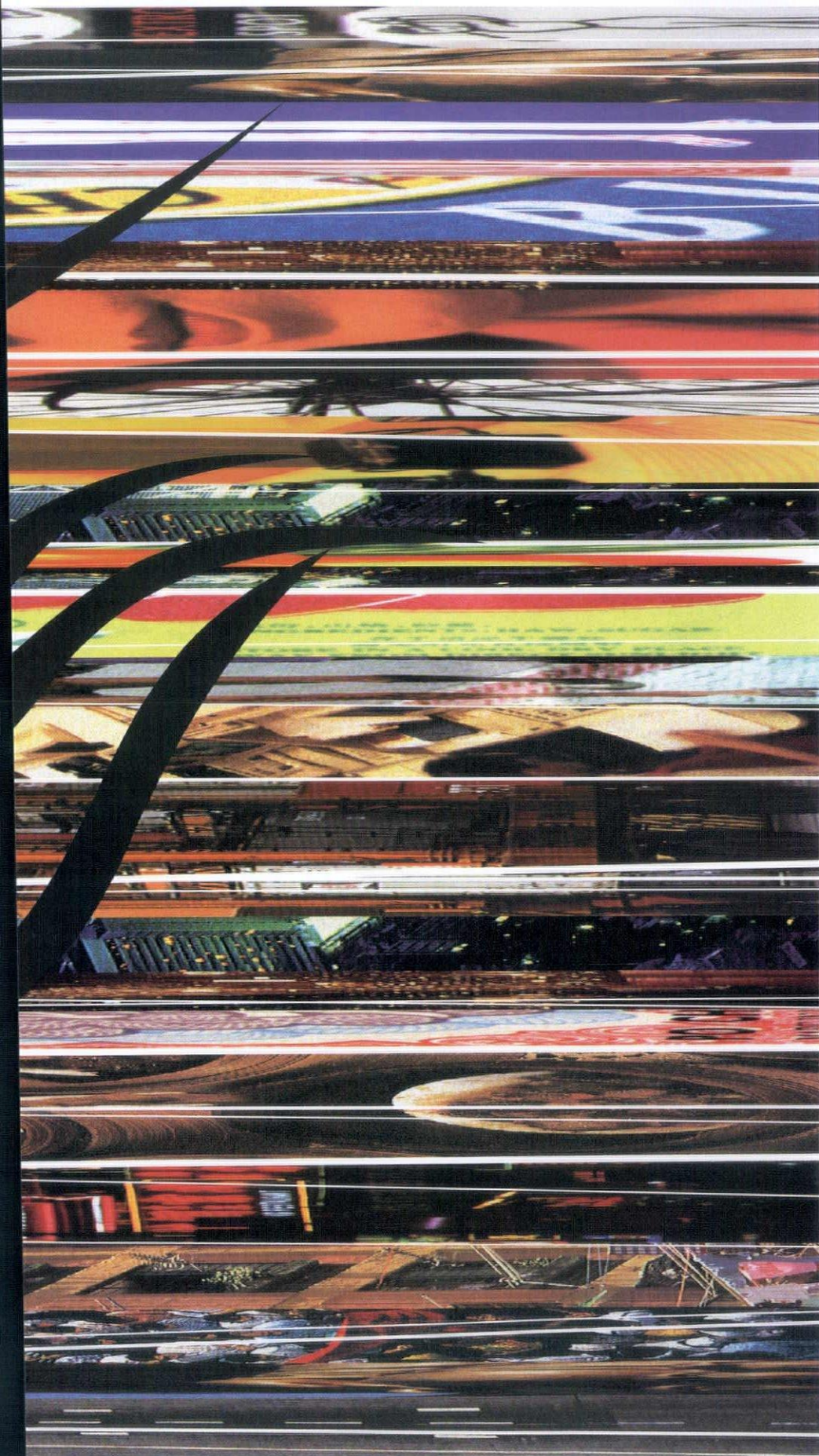
example

Keyword

Name of participant

Profession, Birthplace, Office location





コンテキスト

アラン・チャン (陳 幼堅)
グラフィック・デザイナー、香港、香港

Context

Alan Chan
Graphic Designer, Hong Kong, Hong Kong

アラン・チャン (Alan Chan)

- 1950年 香港生まれ
- 1970年 香港にて10ヶ月間の夜間コースでグラフィック・デザインを学ぶ
- 1980年 Alan Chan Design Co.設立
- 1990年 プロダクト商品を中心に展開するAlan Chan Creation設立
- 1991年 東京で香港デザイナーとして初の個展
- 1996年 1996年度の世界ベスト・グラフィック・デザイン・ファームのひとつとしてニューヨークのグラフィック・プレスにより選出される

デザインの中の香港

インタビュアー：村松 伸+木下 光

デザインの文化的背景

——チャンさんには今回、デザインと香港についてお聞きしたいと思います。まず、チャンさんの経歴と最近の仕事の様子を簡単に教えて下さい。

もともと私は、グラフィック・デザイナーでなく、いわゆるADA、例えばテレビ・コマーシャルのデザイン、新聞広告をデザインするある広告代理店のデザイナーでした。その後、自分としてはグラフィック・デザインそのものにだんだん興味が沸いてきたので、オフィスを設立してグラフィック・デザイナーとして独立しました。その後、香港でグラフィック・デザインのプロジェクトを数多く手がけましたが、最近では、特に海外のクライアントからはグラフィック・デザインの周辺のことまで含めたクリエイターとしての仕事の依頼が増えています。

——香港では、中国の文化をレトロな表現でデザインされたのは、チャンさんが初めてなのでしょうか。

いいえ。私が先駆者ではないと思いますが、私がデザインしたことで一般の人々に受け入れられ、親しんでもらっているということは確かだと思います。また、中国の文化的遺産を見直すきっかけになったかもしれません。私は、テーマとして東洋と西洋の文化を融合し、デザインに生かすという非常に稀なチャンスを与えられ、それをふたつのビジネスとして展開しています。そのひとつは、デザイン・ビジネスとしての〈アラン・チャン・デザイン〉。これはCI計画やイメージ・デザイン、パッケージ・デザインです。その傍ら、プロダクトの会社〈アラン・チャン・クリエイション〉の方で、そのテーマを生かしながら実際の商品、プロダクトをデザインしています。

西洋と東洋を融合してデザインしていくことは、香港の人々に対して歴史的遺産に親しんでもらうことに役立ちました。香港の政治的、経済的背景というのは、返還を目の前にした今、非常に重要な時点にあると思います。非常に早いスピードで香港の経済は発展しています。私は同時にデザインをも発展させ、人々に香港の政治、経済の立場を理解してもらいたいと思っています。

——チャンさんは、よく東洋と西洋の融合という言葉方をされますが、しかし、我々からみるとチャンさんのおっしゃる東洋というのは、中国のことを指すのではないのでしょうか。

「はい」、と言えますし、「いいえ」とも言えます。つまり「はい」というのは、5千年の歴史に育まれた中国の文化を意識しているからですが、また隣国である韓国、日本に絶大な影響を与えているということも見逃せません。日本はそもそも土着の文化があったにしても、特に洗練された文化がないところに中国の文化が非常に影響を与え、それを吸収し、独自の文化にしていっただと私は認識しています。

——ただ中国文化といってもいろいろあります。上海も文化的に独自な発展をしていますし、台湾、シンガポールなど、それぞれ東と西の融合ということであることが進んでいますけれども、そういう中で香港の位置づけはどうなりますか。

もちろん、それらの国々では東洋と西洋の融合が実現されていますけれど、その中でも香港における融合は、とても調和のとれた洗練された形であると思います。シンガポールは香港と同様にイギリスの植民地でしたが、シンガポールの人々は自分達にとって、イギリスあるいはヨーロッパの影響はプラスではないと考え、自分たちは中国人である、シンガポール人であると非常に抵抗しました。そして台湾の場合も、中国人であるというプライドが非常に高いので、アメリカや西洋の文化を否定して、自分達のアイデンティティを示そうとしている。しかし、香港の場合はあまりエゴが強くなく、柔軟性があるので、植民地でありながらもイギリスのものを自然な形で受け入れ、認め、融合していつていることが特徴と言えます。香港が国ではなく、ひとつの都市であるということが、こういった様々なものを融合していくことに対する気軽さを導いたのではないかと思います。

香港の都市的速度

——香港という都市には非常にスピードがあり、そして西と東というパースペクティブがあります。しかし、そこで使っているモチーフは古い伝統です。その中で、チャンさんはなぜ過去のものを使いなが

ら、それをブレンドし前に進んでいくのでしょうか。またそれはどのような方法によってですか。

ここでははっきりさせておかなければならないのは、決して西洋と東洋の融合、特にレトロをテーマにするということを昔から考えていたわけではないということです。たまたま、クライアントの要求、さまざまな仕事を通して、中国の伝統を今の時代の文脈に合わせ表現することで作品ができるというプロセスがあったので、それを使ってきました。ですから、17年前の事務所設立時からのテーマであったわけではないのです。70年代から80年代にかけては、さまざまな技術的な進歩や革命があり、急速にいろいろなことが発展したのですが、今の人々は多分この急速な発展に疲れを感じているのではないかと思います。私のテーマは、もともと伝統的な文化を活性化するというものではなく、たまたまこういう時代のなかで、東洋と西洋の文化を融合させたり、レトロを活性化させることで、自分たちの伝統的文化のルーツに戻るというプロセスを実現することなのです。それがその時代、人々の要求しているもの、感じているものにタイミング的に合っていたといえます。また70年代、80年代というのはどちらかというと西洋を見て、西洋に学ぶという時代でした。時代が進み、様々な技術が進歩してくると、やはり非常に人間的なものが失われていくという状況があります。そういった状況を見て、自分としても時代に対して失望している時期でした。その中で古いもの、例えば古い布、建築でも家具でもよいのですが、非常に暖かみのある老人の顔のように親しみを持って自分の感情を移入できる要素が大きかったのです。そういったものが、レトロとしてテーマになっていったのだと思います。

今のアジアは、自分たちの国やルーツに戻ってもう一度そこから出発し、自信をもってそれを未来に生かしていくという時代に来ていると思います。ですから、私も自分たちのルーツに戻って、アイデンティティを確立して自信をもって未来へ進んでゆくというスタンスを取っています。

——今北京の美術界ではさまざまな新しい動きが





グラフィック誌のベスト・テンに選ばれた自主制作記念ポスター

あり、そのなかで方方釣というアーティストがいます。彼は文革の時代に生きてきましたが、決して自分の表現するテーマを文革、もしくは過去にせず、現在を描いています。過去には決して戻っていません。そして、世界は彼を現在のアーティストとして見えています。映画では、香港のウォン・カーウアイも最近では、対象は現在の香港であり決して過去を表現していません。そこに「現在」の都市の速度を我々は感じるのですが、チャンさんは今後、そのような「現在」をテーマとはされないのでしょうか。

その人の作品というのは、やはりその人の性格であり、生き立ちであり、自分の心の表現であると思います。ウォン・カーウアイに関しては、もちろん彼は才能があると思いますが、『恋する惑星』、『天使の涙』といった彼の作品で表現されている世界というのは、彼が育ってきた、とてもなじみ深い、自分の存在のある世界を表現しているわけです。それが彼の作品になるのです。彼も新しいことをやっているようですが、決してそれは新しくも現代的でもないと思います。つまり、香港の過去を振り返り、自分の生きてきた環境を見つめ直しているに過ぎないのです。

私の作品に関して未来的な要素があるのかといえば、よく分かりません。しかし、自分の気に入っているものや親しみのあるものを追求していくことが、未来のデザインになり得ると思います。つまりデザインは、自分の心の表現が自分にとっての未来の表現になるのではないのでしょうか。

デザインの原風景

——チャンさんにとっての原風景というのは何でしょうか。ウォン・カーウアイで言うと、自分の居場所というか、好きな風景を映画にしたのではということですが、チャンさんにとって作品が生まれる風景はどこでしょうか。

私は貧しい家庭で育ちました。両親と弟と私とで非常に狭い部屋で暮らしました。私の父は広東から香港にきた時はほとんどお金もなく、中国からの果物を売ったり、両替の仕事をしたり、小さな小間物屋を経営したりしていました。母はマカオの人で、やはり教育もそれほど受けていませんが、私が両親に関して自信をもって言えることは、とても正直で親切で、心の温かい人だったということです。



〈スリア〉プロジェクトのCI計画

自分がどうしてグラフィック・デザイナーになったかという、父の影響が非常に大きかったと言えます。例えば、父はキャビネットにしてもリングの木箱を利用して使って、ラッカーを塗ってお店のディスプレイ・ユニットのような什器にしたり、また看板を自分でいろいろ描いたり作ったりしていました。私も空き箱や木箱を使ってパチンコのようなゲームを作ったりした記憶がありますが、これも父の影響です。私の人生を振り返れば、それほど波瀾万丈の人生ではなく、まっすぐ来たと思いますが、しかし、決してお金があったわけではなく、父がよく質屋に通っていたのを覚えています。その父も10年前に亡くなり、今は母と一緒に暮らしています。母はよく私に言います。「今、あなたは有名になって、まあまあ暮らしができるようになったけれども、いつも覚えておかなければいけないことは、花というのは100日間は咲かないということ。花は咲くときもあるけれども、いずれはしぼんでしまう」と。

——ところで休日は何をされていますか。休日の過ごし方がデザインに影響しますか。

私にとっていつが休みかと定義するのは難しいことです。例えば、休みの日にハリウッド・ロードの骨董屋さんに行っているときもリサーチをしているようなものですし、休暇で海外のレストランやホテルに行ったりするときは、決してただ休んでいるわけでないで、本当にいつが休みなのか分かりませんね。

また好んで行く所は、本屋、骨董品屋、おいしいレストランで、一番好きなことは旅をすることです。こういったことを通して、様々な歴史や文化に触れていこうと思っています。

——中国に旅行した際、中国人として故郷に帰るといことは、それなりの感傷あるいは思いがあると思いますが、チャンさんの場合はいかがですか。

中国では、偉大な歴史や伝統があるのにも関わらず、それが良い状態で継承されていません。これがうまく継承されていれば、自信をもって世界の人々に見せることができたと思います。すると自然と涙が出て、悲しくなります。



〈茶語/Cha Yu〉のインテリア、CIおよびパッケージ・デザイン

香港の今後

——今のチャンさんの仕事は、香港のものが多いのですか。

いいえ。アジアが多くなってきました。マレーシアで3つ、他にはタイ、日本の仕事です。それぞれのテーマはやはり、その国の文脈に基づいてのデザインです。マレーシアでは、新しく建設された〈ペトロナス・タワー〉やそのショッピングモールのCI、マラッカでは巨大なウォーター・フロントで、伝統的なヴィレージやショップハウスなどを計画し、商品からCIまでデザインしました。

——今まで香港は中国に対して、またイギリスに対して非常にニュートラルなスタンスであったと思います。ただ現在、香港の中で中国に帰属することに対する意識、ナショナリズムが起こりつつあるように我々には思えますが、チャンさんは影響されますか。

私自身は今までも、そしてこれからもクライアントを分析し、クライアントにとって良いものは何かというスタンスでやってゆくので、基本的に経済的、もしくは政治的背景が変わったとしても、自分のデザインは変わらないと思います。ですから北京から仕事が来れば、北京にとってベストなものは何かを考えますから、基本的にはスタンスは変わらないと思います。

もちろん7月1日や2日に、突然、言論の自由がなくなったり、新聞の報道が制約されるとは思えません。ただし、8月になって北京の政府から突然、私に「あなたは毛沢東のTシャツをデザインしていますが、それをやめなさい」とおふれがくるかもしれない。しかし、どんな国でも制限はあるので、自分としてはそれなりに受けとめていく用意はあります。

——1997年7月1日はチャンさんにとって重要ですか。

もちろん歴史的にも重要ですが、中国人として、また自分の一生のなかでも記憶に残る日だと思います。ですから、その場において目撃したいと願っています。

(1997年3月21日、於：アラン・チャン事務所)

流動性——垂直都市のための垂直空港

クライン・ダイサム・アーキテクチュア

建築家、ドイツ+イギリス、東京

Mobility: Vertical Airport for Vertical City

Klein Dytham Architecture

Architect, Germany + U.K., Tokyo



香港啓徳空港への到着は衝撃的である。

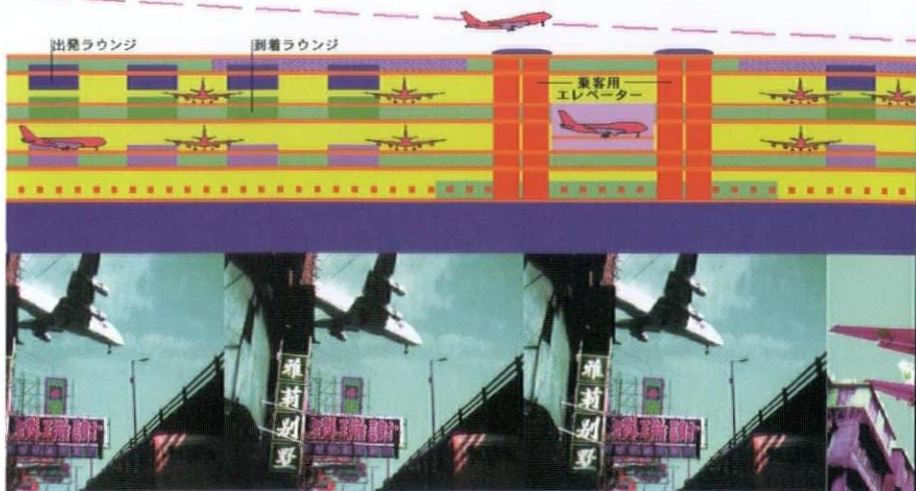
着陸直前の40秒間、驚くべき光景が窓一杯に広がり、心臓が飛び出そうになる。そして空から降り立つと、もう香港のど真ん中。15分ほどタクシーに乗れば香港のどんな所でも行くことができる。成田と比べてみよう！

動いていることが香港だ。港に行けば、フェリーやサンパンが水面を行き来し、見上げれば、ヘリコプターが飛び去り、香港警察も上空をパトロール。地下には島との間にいくつもトンネルがあり、大規模な交通網ができています。歩行者レベルの都市はカオティックで、ノイジー。露店、観光客、路面電車、人々は次々に予定が押し寄せ走り回っている。この都市の中では飛行機のノイズさえもかき消されてしまう。啓徳「都心」空港は、便利で機能的で高密度な過密垂直都市のための空港だった。

間もなく香港も他の都市と同じように、市街地の中心から40kmも離れた人工島に空港を持つことになる。さらに新空港と鉄道、高速道路、橋、人工島などのインフラストラクチャ整備費用は、200億US\$。世界で最も熱狂的な到着劇は、莫大な費用とともに失われることになる。この金額を啓徳空港のアップグレードに使ったらどうなるだろうか？ 過密垂直都市のための過密垂直空港が誕生か？

空港を水平に広げると、建設地を遠隔地に求めなければならず、ただ単に辿り着けない空港になる。しかし、積み重ねれば小さく保てる。滑走路の構造を持ち上げて下にあらゆる機能を設ける。飛行機は、巨大なエレベーター・プラットフォームで移動し、牽引車で誘導される。まるで巨大な航空母艦のようなこの空港の高さは、116mにおよぶ。空港施設のトップで離着陸することによって、空からのアプローチは容易になり、九龍地区のビルの高さ規制を緩和することができる。新空港と関連施設の整備に比べると、啓徳空港と既存部分との接続のアップグレードは、より環境に対してのインパクトが小さいものになる。

アップグレード版空港は、海上のフロートの上で建造され、設置のためのレールが、既存滑走路のサイドに建設される。空港はフロートに乗ったまま接岸し、レールに乗せて最終的な位置まで引き上げられ固定される。アップグレード版空港稼働までの準備は短い期間で完了する。そしてその後、古い空港ターミナルや周辺も再開発され、生まれ変わる。

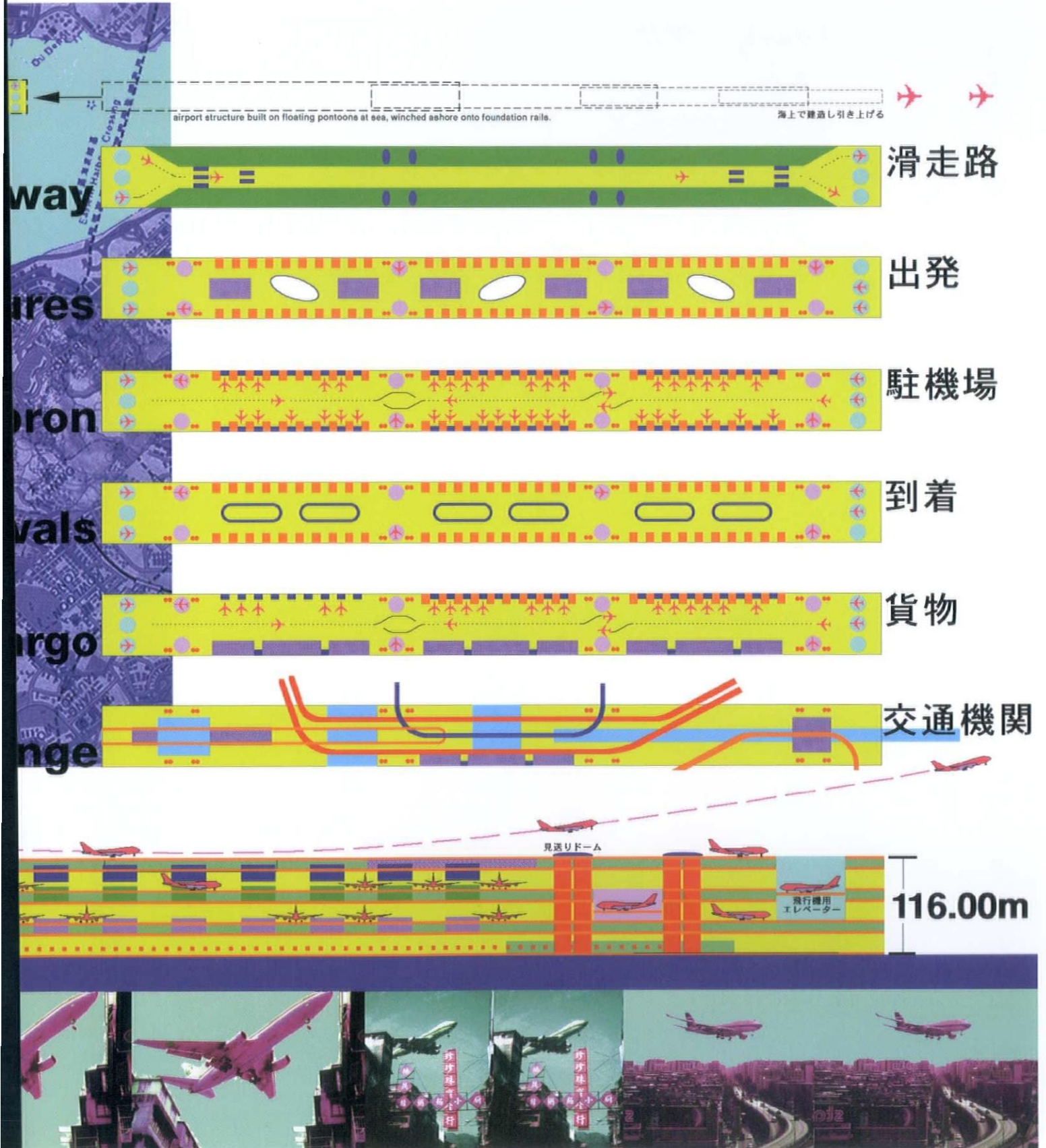


アストリッド・クライン (Astrid Klein)

1962年 イタリア、パレーゼ生まれ
 1985年 イタリア、フランコ・ヘニー・スタジオ
 1986年 フランス、エコール・ド・アール・デ
 コラティーフ、インテリア・デザイン学科卒業
 1988年 イギリス、ロイヤル・カレッジ・オブ・
 アート大学院修了 (建築)
 1989年 伊東豊雄建築設計事務所
 1990年 Klein Dytham Architecture設立
 1997年〜 日本大学理工学部建築学科講師

マーク・ダイサム (Mark Dytham)

1964年 イギリス、ノーサンブトンシャー生まれ
 1985年 ニューキャッスル大学建築学科卒業
 1988年 イギリス、ロイヤル・カレッジ・オブ・
 アート大学院修了 (建築)
 1985年 イギリス、ミルトンキーンズ開発会社
 1986〜88年 SOM勤務 (シカゴ、ロンドン)
 1989年 伊東豊雄建築設計事務所
 1990年 Kelin Dytham Architecture設立
 主な作品: (IDEEワークステーション) (1996年)



Km/h——速度ゲーム「Double Island」

江頭 慎

建築家、アーティスト、日本、ロンドン

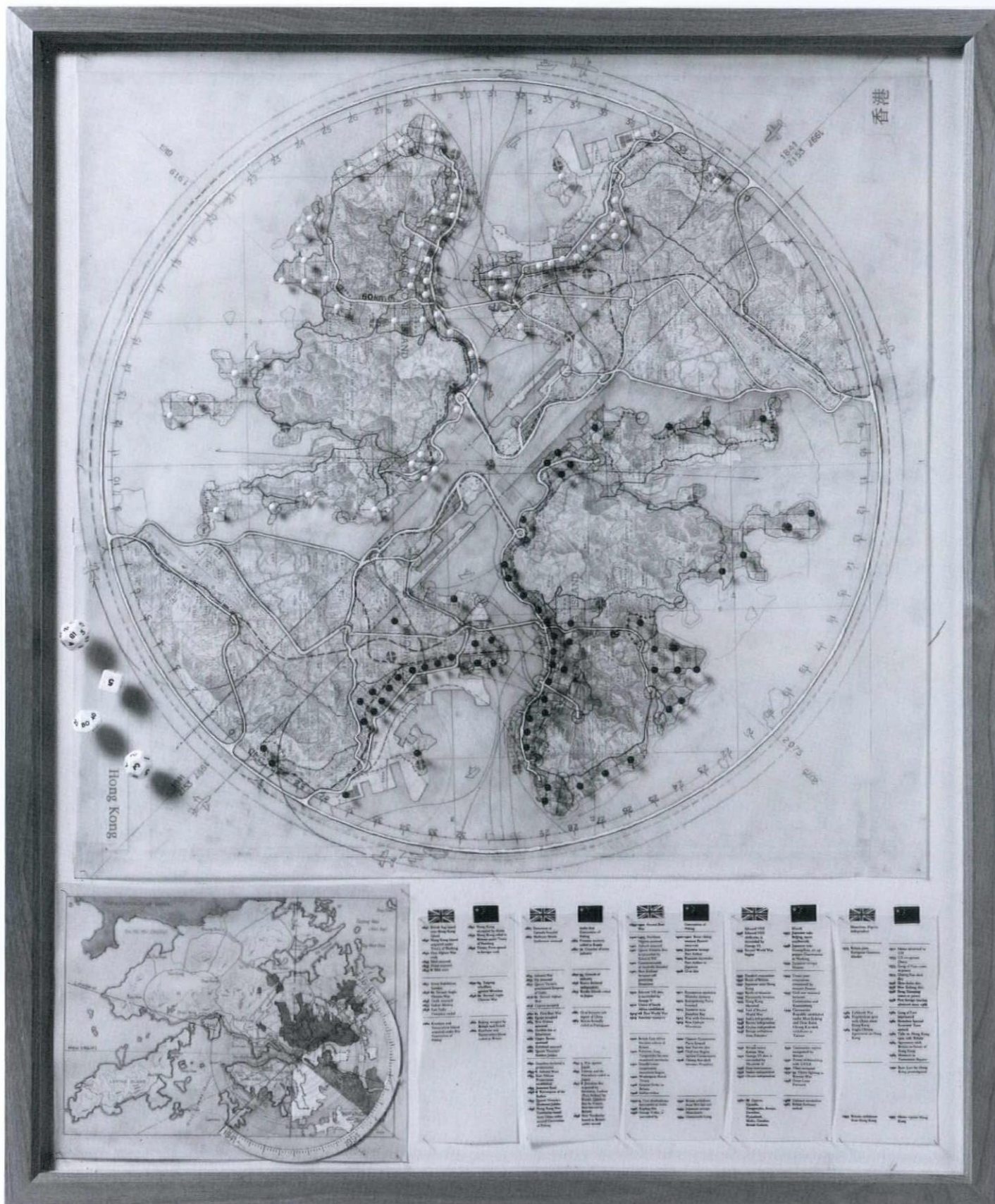
Km/h: The Game of Speed "Double Island"

Shin Egashira

Architect, Artist, Japan, London

Double Island——パラレルな関係性とゲームの構造

例えば、濃度の異なる塩水を浸透膜を隔て並置すると、液体が濃度の高い側に向かって流動を始めるこの干渉運動は、均質の濃度に至るまで減速しつつ、境界線が消失するまで継続される。この例は、地理的に特殊な条件、具体的に言えば、香港のように境界として機



ゲーム・スタート

能してきたものが、政治、経済の差異によって生じる干渉運動の末に消失してゆく過程に似ている。

もうひとつの例は、相似なるものを対置したときに生じる干渉運動である。そこに現れる境界面とは鏡のように双方を写し出す同一性に基づく隔たりである。ここに派生する干渉のパターンは差異によって生じる場合と異なる、

決して消失することのない永久的なゲームのような構造を持ち得る。

干渉運動の末、島の輪郭が消失した後に残されるテクスチャは、流通に関する構造物、道路、鉄道、航路、等、境界面と直交し、拡散してきた多様な速度の抜け殻である。この流動パターンを啓徳空港の滑走路を軸に180度回転させ、相似する島を対置することか

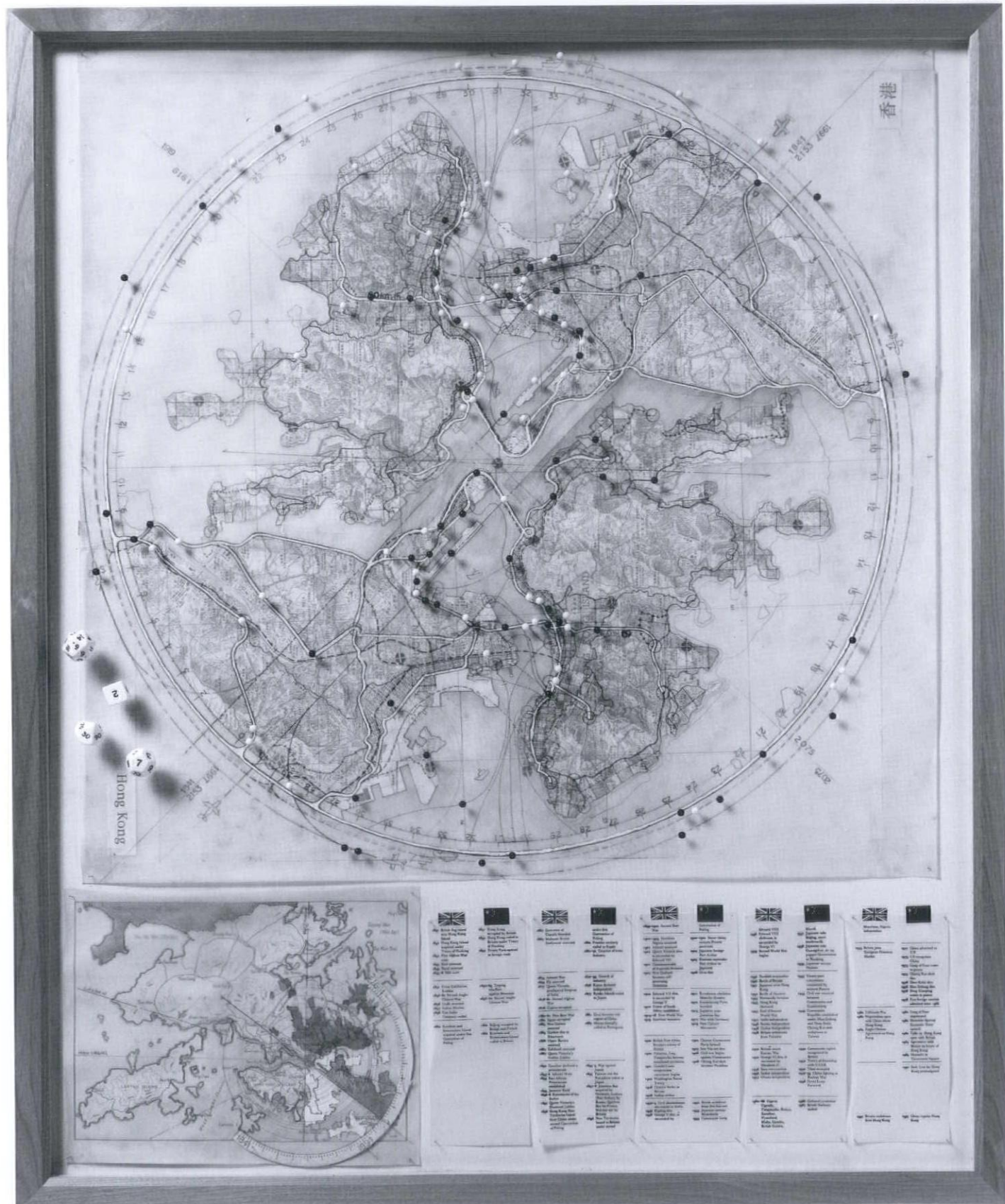
ら、この地図は半永久的なゲームボードのプロトタイプとして機能するであろう。

これは、4種類の流動パターンと速度に従って、手前の島から対面の島へと時間内にできるだけ多く移動させるゲームである。

江頭 慎

1963年 東京生まれ
1988年 東京芸術大学美術学部建築学科卒業
1990年 ロンドン、AAスクール修了
1990~92年 AAスクール講師、パートレット・スクール講師
1992年~ AAスクールのユニット・マスター
主な展覧会: 「English House」(1991年)、「Woorld Map in a Cabinet」(1993年)、「不可能な(乗り)もの」(1994年)、「Beauty of our Pain」(1994~96年)

パネル制作協力=野老朝雄



ゲーム・プログレス

イリーガル

マサイアス・ウー (胡 恩威)

建築家、香港、香港

Illegal

Mathias Woo

Architect, Hong Kong, Hong Kong

今年が1997年ということで、法と秩序、民主主義、表現の自由が、今や香港での一番の関心事だ。

人々は香港の内でも外でも、7月1日以降、香港の自由や法と秩序がぐっと狭まるのではないかと心配しきりである。アーティストとして、「自由」は何といっても大事である。

このSDでの香港特集への参加の依頼があった時、「非合法」という言葉が主題としてあった。自由と非合法は、いつも隣り合わせのものだ。

紙の上に線を描き始めた。何でも頭に浮かんだものを描いていく。青いボールペンで……。それしか持っていなかった。描き上げるのに3時間半かった。そして私はこのドローイングを分析し始める。新しい意味を探る。非合法に見えるだろうか。数多くの問いと答えがある。

芸術を楽しむ、あるいは創造することの良いところは、それによってさらに多くのアイデアが触発されることであると思っている。

だから、香港と他の世界とが、互により多くのアイデアを交換していくことは、とても大事なことである。

Illegal Time / 非法時間

Illegal Space / 非法空間

Illegal Concept / 非法概念

Illegal Identity / 非法身分

Illegal Action / 非法行動

Illegal Function / 非法機能

Illegal Exercise / 非法練習

Illegal Formula / 非法様式

Illegal Unit / 非法単位

Illegal Sense / 非法感覚

Illegal Idea / 非法意見

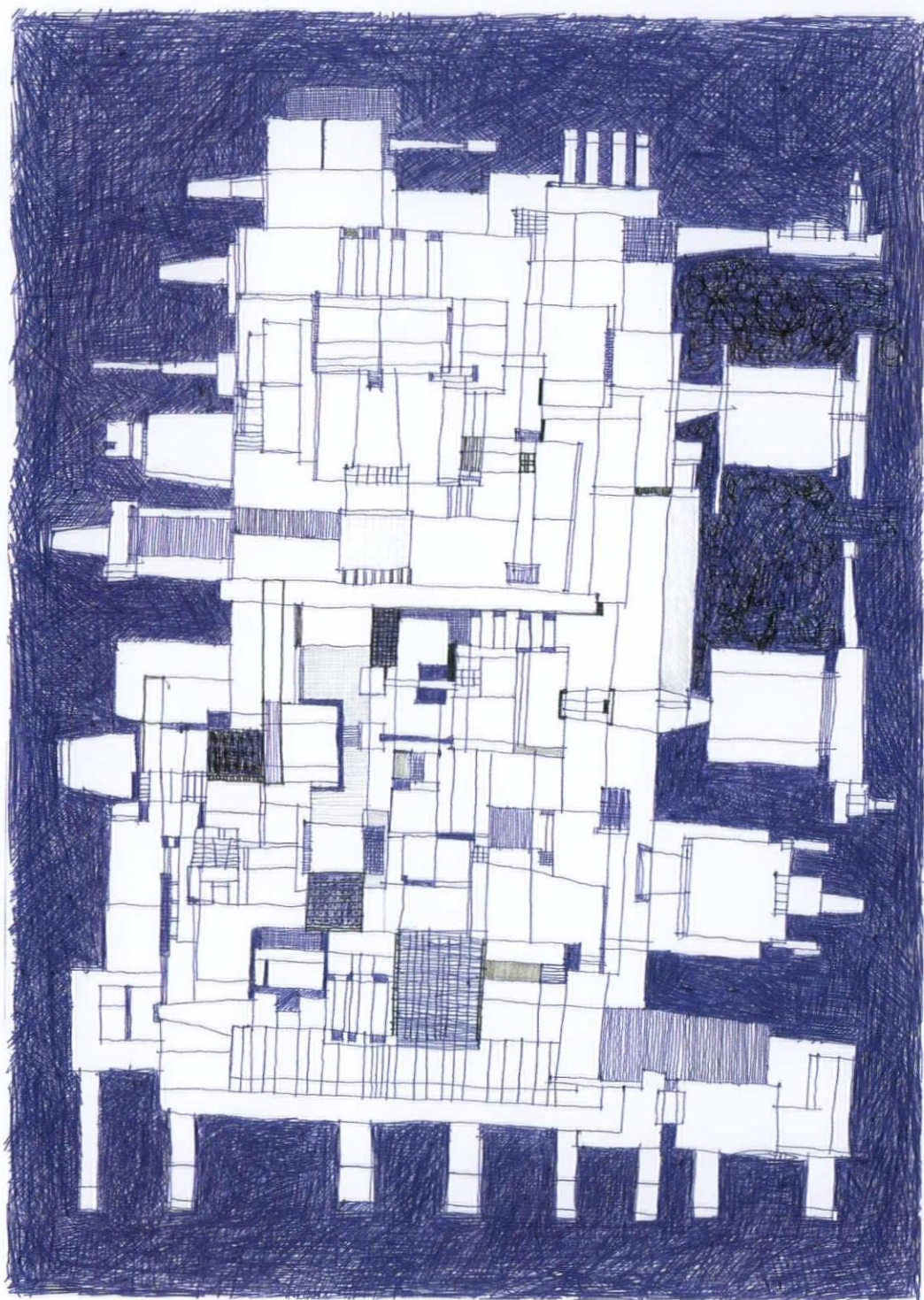
Illegal Drawing / 非法図像

Illegal Comment / 非法評論

Illegal Direction / 非法方向

Illegal Mind / 非法精神

Illegal Structure / 非法架構



マサイアス・ウー (Mathias Woo)

1968年 香港生まれ

1989年～ 舞台芸術集団「Zuni」のメンバーとして参加

1992年 香港大学建築学科卒業

現在、Hong Kong Development and Strategic Research CentreおよびHong Kong Cultural Sector Joint Conferenceの委員長。

また、Film and Media Arts Committeeおよび

Hong Kong Arts Development Councilのメンバー

エッジ

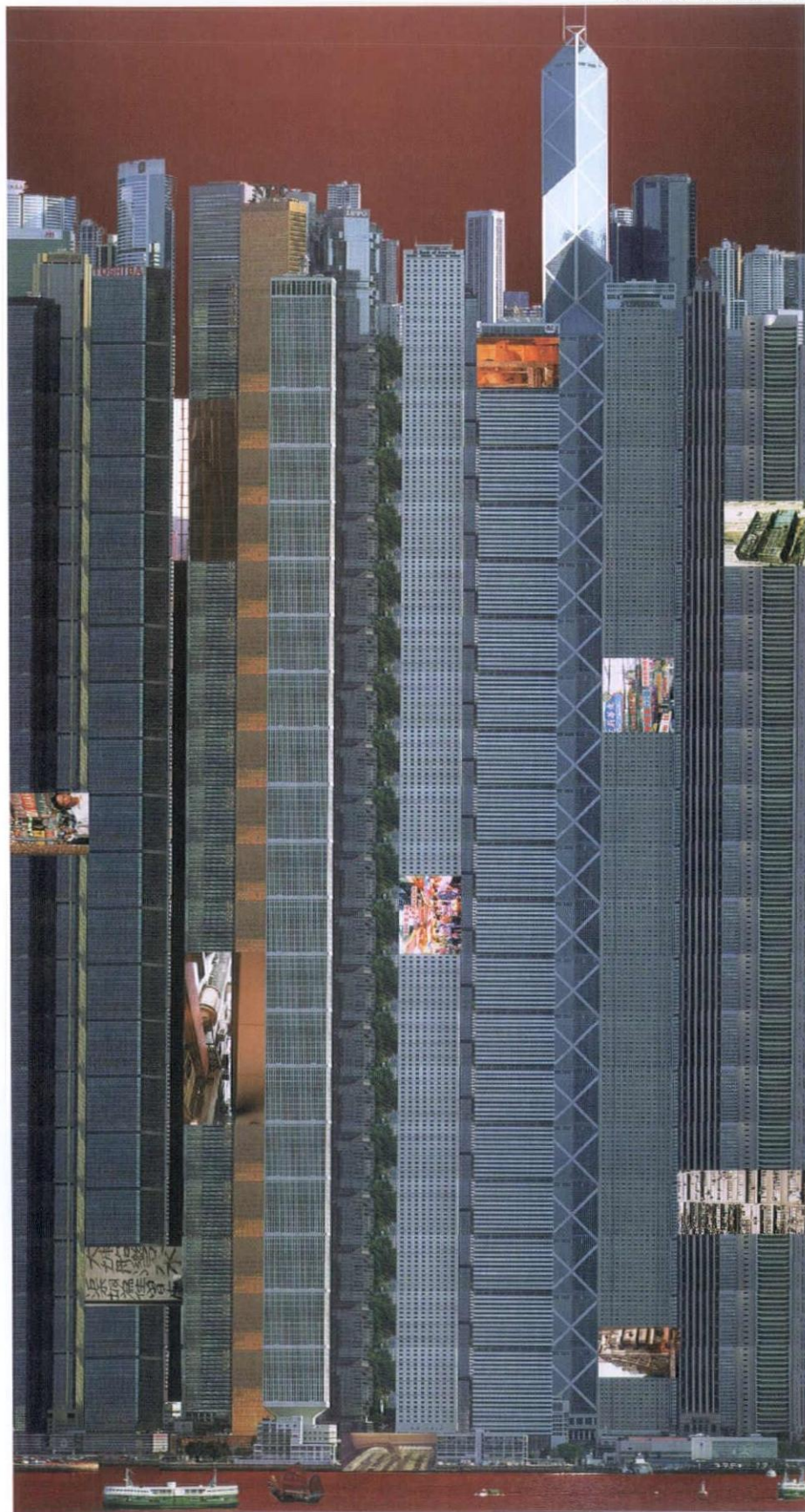
マイケル・チャン (陳詩華) + ゲーリー・チャン (張智強) / EDGE
建築家、香港、香港

Edge

Michael Chan + Gary Chang / EDGE
Architect, Hong Kong, Hong Kong

香港の人々は毎日、今まで体験したことのない新しいフロンティアへ向かって高速で押しやられている。この新しい環境は、我々の昨日の策略の結果であり、それに慣れるために、我々はまた新しい策略をつくり出すことによって生き延びるのだ。街並みを見れば、建物はより高く伸びていく——密度と経済の発展における歓喜の象徴だ。しかし、それらは一体どこまで高くなれるのだろうか？ 限界はあるのだろうか？ この政庁は必然なのか、それとも単なる結果なのか？ こういった、まさに繁栄を象徴する印象的でモダンなファサードの裏には、不法建築や横町の市場、竹でできた間に合わせの劇場などが、ひしめいている。これらはずっと自然発生的で、しかも何の手も加えられていない、もうひとつの成長を意味している。自己組織化と自己順応的な発展の仕方は、基本的必然性の名のもとにその存在を主張する。それらは予期された秩序、美の価値に挑戦し、さらにもしかしたら「混沌（カオス）の淵」にあって、都市がいかに発展するかに対する洞察をもたらすものかもしれない。

CG制作協力=Alan Lam Wong



マイケル・チャン (Michael Chan)

1967年 香港生まれ
1991年 香港大学建築学科卒業
1992年 Kwan & Associates Ltd.勤務
1992-95年 Anthony Ng Architects Ltd.勤務
1995年 Gary ChangとEDGE設立
1996-97年 〈Broadway Cinematheque〉で
「Presidents' Prize 1996」および「The Grohe
Design Award 1997」受賞

ゲーリー・チャン (Gary Chang)

1963年 香港生まれ
1987年 香港大学建築学科卒業
1987-94年 P & T Architects and Engineers
Ltd.勤務
1995年 Michael ChanとEDGE設立
主な作品：〈Broadway Cinematheque〉(香港)、
〈The Cinema Complex At Shanghai Plaza〉(上海)、
〈トヨタ自動車ショールーム・プロジェクト〉(成都、青島、南寧)、他

香港の境界

フランス人の詩人が、「境界」について次のようにふれている。

「ここへ来なさい」

「恐いんです」

「ここへ来なさい」

境界の縁を歩いてくる

突き飛ばすと

舞い上がった

ものの境界とは、ある意味では人の知覚に左右されるものである。境界の外には別の見方があるのだという可能性から目をつぶってしまうと、その視点は狭い心と情性に閉ざされてしまう。境界は場合によっては危険な場所となる一方で、潜在力と可能性のある場所にもなりうるのである。

「境界」の状態を表現するときに、オランダ人物理学者ベルバクの砂の杭による図式に基づいて考えると、恐らくより良い理解が得られるだろう。砂の杭の上から砂粒がどんどん流れ落ちてくるために、杭はどんなに高く伸びていっても遅かれ早かれ新しい砂粒が降りかかり、砂粒が周囲から零れ落ちて、上に伸びてゆくことはできないのだ。この状態で杭は、外力や規制もないままに恒常体を保っており、「カオスの境界」にあって伸縮することなく、平衡を保っているのである。

速度の概念は、新しい砂粒を加える比率とそれに対する杭の反応時間との関係であると考えることができる。落ちる粒が早ければ早いほど、杭は適合しようとして（不安定な境界部分は）崩れたり崩したりしながら（創造的で天才的な）流動性をみせるのであり、香港はまさにそのような状態にあるのである。

小さく平穏な漁村から発展した香港は、いくつかの重大な出来事に遭遇した。英国の植民地化によって西欧の影響を受けたり、1940年代から60年代までの大陸からの大量入植、80年代のベトナムからの移民、台風による破壊など。こうした出来事は、今世紀を通じてこの都市の物理的限界や社会構成としての限界を拡大したのである。しかし、さまざまな人間や組織それぞれが自己実現し、適応することによって、香港は自らを失わないどころか巨大な港湾と国際空港および地域空港を持

った都市へと進化し、全世界規模の社会を迎え入れる主要な金融ビジネスセンター、世界の旅行者にとっての目的地となったのである。

都市香港は、今や複雑に絡み合った下部組織の集合体であり、それは「カオスの境界」上にある砂の杭のように、組織を改変したり調整したりする新陳代謝のすべての速度が、ちょうどカオスと安定の境界上に保たれるようになっているかのようである。何の巨大な全体計画もなく、古いものが新しいものへと自己調整能力によって取り替えられる。多くの建築家や都市計画家が、大計画に取り憑かれていた時代であって、これは注目に値するものである。

こうした相互運動の連鎖や協調関係は、生物学的な環境組織を理解することによってさらに研究が進められるだろう。蛙の舌が伸びる進化を遂げれば、蠅は早く逃げる方法が自分をまずくする物質を生成する方法を学ばねばならないし、今度はそれに対して、蛙はその味に耐えることを学ぶのである。いずれにしても「カオスの境界」は、単一の条件や数少ない要素によって達成できるものではない。共同進化という演出によって成立するのであって、各個体が経済的、政治的、社会的、文化的、環境的、建築的に適合しようと努力を続けることが必要なのである。

我々は、香港という砂の杭に住んでいる。金属の箱や違反構造物が建物にとりついていたり、無数の屋台が建物の後退した空間を占拠していたりという光景は、急速な発展の速度に合わせた適応力の表現であり、「カオスの境界」にあるということの危険な側面の存在を無視することは、決してできないのである。現実をみれば、生活のリズムはさまざまな区切りによって常に分断されていることがわかるが、それは我々の周りに砂粒がバラバラ落ち続けているところで突発する出来事であり、たとえば株式の暴落や大量の難民、政権の交代などである。この突発事態はあらゆる大きさで起こり得るが、組織に小さな変化をもたらし、何の影響も与えないようなことでも、破滅的な崩壊が起こって砂の杭や組織のほとんどを破壊することもあり得るのである。「カオスの境界」にあっては高い水準の感受性が、劇的に大きな結果をもたらしたり、安定した状態をつくり出したりする。これはバタフライ効果と言われるもので、初期条件において小さな違いが、全く異なる結果を生み出し、実り多いこともあれば、悲惨な結果になることもあるのだ。1997年7月の香港返還は何の変化ももたらさず、むしろ誰かの発言が経済破綻を引き起こすかもしれない。災難は地域的な問題だと考えがちだが、それは間違っ

ている。地域的に起こったとばかり思っていた事柄も、地球の互いに組み合わせあった全体の一部なのであって、隣国の政治的動乱によってインフラが脅かされたり人口の急増があったりするような、連動する現象なのである。問題となる組織の部分部分は、個別に理解してはならないのだ。地域にみられる複合性は、その場の内に秘める証言であり、万能の砂杭にある性質、つまり宇宙なのである。

建築家の中には、香港の建築には美学がないと感じる者もいるだろうが、それはここにある進化と適応の魅力を見落としているのである。建築を一冊の文化的DNAと考えることもできるだろう。それは変化が生じるときには必ず新しい化身を見せるのだ。そこでは自然な選択や自己適応が、動きや速度を常により良い状態へと推進させる原動力となる。こうした意味で、香港のような都市を発展させる動因とは、進化的なメタ力学であり、「カオスの境界」で内部組織を共鳴させるように調音する過程なのである。

香港が強制された体制の中に陥り、選択肢もなくすべての方向性を決められてしまっても、閉じ込められた人間の感受性は、突破口を求め開かれた解決に向いて行くだろうことは想像に難くない。しかし、それは政治的な意味では非常に微妙な問題なのである。もし体制が堅固であり、自由がなければ、仕事を演出することを学ぶ以外にできることは何もない。ただし、組織の中の各個人に自由がなんとか残っていて、いろいろな可能性を発信することができるのであれば、それぞれが共同進化によって利益を得ることになり、そうであるとするならば、この7月の香港から中華人民共和国の特別行政区へと変わるということが、より良いことだとも思えるのだ。

香港は、山の稜線上を真っ暗闇の中で高速走行するような、危険のすれすれにいる。我々には、奈落の中に投身することなく、少なくとも速度が保てるように、道路標識を照らすヘッドライトのような道具が必要なのである。

●マイケル・チャン

(訳＝櫻井義夫)

Edge of Hong Kong

I have come across a French poet writing about edge:

"Come here."

They say: "We are afraid."

"Come here!"

They come and walk on the edge.

He pushes them.

They fly.

The edge of something is, in a sense, dependent upon the perception of oneself. By closing oneself off to the possibility that beyond the edge there are other perspectives, one's viewpoint may be shuttered by narrow-mindedness and inertia. The edge, in some cases, can be a place of danger. However, it can be a place of potential and possibilities.

Perhaps the condition of "edge" can be better understood by relating it to the sand pile paradigm of the Danish-born physicist, Per Bak: Imagine a pile of sand with a steady drizzle of new sand grains raining down from above. As the pile grows higher and higher, sooner or later that sand pile can't grow any more—new grains come and old grains cascade down the side and off. At this point the sand pile reaches the steady state by itself without anyone shaping and giving order to it. In this state of criticality, it cannot grow any steeper and teeters on the "edge of chaos".

The notion of Speed can be thought of in relationship to the rate of new sand grains added and the reaction time of the pile to accommodate them. The faster the grains fall, the more fluid (creative, ingenious) the pile must become at adapting to them lest it implode or explode (falling off its precarious edge). We can consider Hong Kong in these terms.

Developing from a small, sleepy fishing village, Hong Kong has experienced certain momentous events, like the injection of Western influence by British colonization, mass immigration from the mainland in the 40s & 60s and from Vietnam in the 80s, and destruction caused by typhoons. These kind of events have rapidly stretched the city beyond the capacity of its physical and social limitations during the past century. Yet through self-organizing and adaptive ways of different individuals or systems, Hong Kong sustained itself and evolved into a major port with an international and regional airport, a primary financial and business center hosting a community of people from world-wide backgrounds and a

sought after destination for the world-aware tourist.

The city of Hong Kong is now a mass of intricately interlocking subsystems, like the sand pile on the "edge of chaos" with metabolic rates of all speeds adjusting and rearranging the system just often enough to keep it poised on the edge of stability and chaos. Old events metastasize to give space for new events by means of self-adaptation without any giant master planning. This is notable in an era when many architects and city planners have been obsessed with producing giant master plans.

Perhaps these kinds of interacting links and correlations can be studied more by understanding biological ecosystems: If the frog develops a longer tongue, the fly has to learn how to escape faster or produce a chemical to make itself more distasteful, which then in turn induces the frog to learn to tolerate that taste. In any case, the "edge of chaos" can not be achieved by a single or a few contributions. It arises from the dance of co-evolution, as each individual constantly tries to adapt to all the others—economic, political, social, cultural, environmental and architectural.

We are living in a sand pile called Hong Kong and while examples such as the grafting of metal cages and illegal structures to building sides and the proliferation of mobile vending booths to offset back of available space may show how continuous adaptation can balance the pace of rapid growth, we can not ignore the aspect of danger in existing at "the edge of chaos". Reality tells us that the cadence of our life is always interrupted by different punctuation points—bursts of activities where grains of sand keep tumbling around us (e.g. stock market crashes, immigration waves, government change). There will be bursts of all sizes and while some may cause a tiny shift in the system or effect nothing at all, it is also possible that a catastrophic landslide may occur and destroy a large part of the sand pile or the systems. The high level of sensitivity at the "edge of chaos" may lead to dramatically large consequences or settle into a state of stability. This is often characterized as the so-called butterfly effect: Slight differences in initial conditions produce totally different outcomes, which can be fruitful or disastrous. The hand over in July 1997 may have no effect to Hong Kong but a speech from someone may cause

a huge economic collapse. Additionally, we might be tempted to believe that disasters are dealing with a local phenomenon, but we are wrong. The local punctuations observed are an integrated part of a global, co-operative phenomenon as we may have to deal with a swelling of population and stressing of current infrastructure due to political upheaval in a nearby country. Parts of the critical system cannot be understood in isolation. Problems in architecture or cities cannot be solved internally. The complexity observed locally is evidence of its place within and the nature of the omnipotent sand pile that is the universe.

Some architects may feel there is no beauty or aesthetic in the architecture of Hong Kong. However, they may miss the allure in its nature of evolution and adaptation. One could think of architecture as a kind of cultural DNA. Every time it undergoes a mutation it takes a step from its current incarnation to a new one. Additionally, natural selection or self-adaptation ensures that motion and speed are always propelling the way towards greater fitness. So in this sense, the agent essential to the development of a city like Hong Kong is an evolutionary metadynamic, a process that tunes the internal organization to a point at which it resonates at the "edge of chaos...".

It is easy to imagine if the city of Hong Kong was mired deep within an ordered regime, where everything was predestined without alternative possibilities, then caged human sensibility would be forced to make a break and head for a more open solution. This aspect is definitely sensitive in a political sense. If systems are so static and without latitude, all one can do is learn how to perform the job and nothing else. However, it's clear that if each individual in the system is allowed a little more freedom to explore different possibilities, then everyone will benefit in terms of co-evolution, a point which seems even more apropos in light of the status change of Hong Kong to S.A.R. of the P.R.C. this July.

Hong Kong is like a high speed car driving on the edge of the mountain ridge in total darkness—miles away from danger. We need devices like headlights or road signs so that we can at least maintain our speed and prevent ourselves from catapulting over and into the chasm.

●Michael Sze Wan Chan

帰る

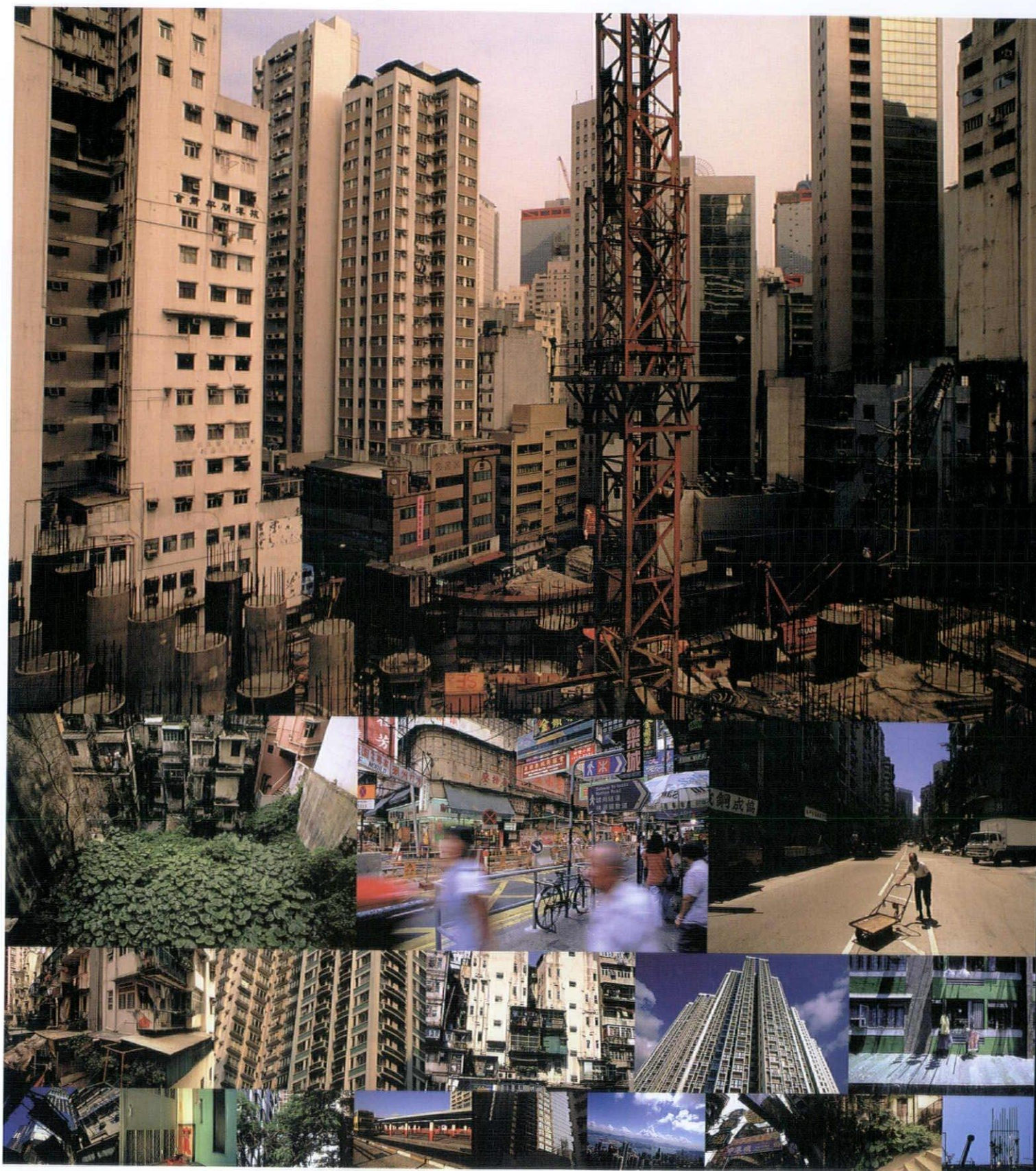
浅川 敏

写真家、日本、東京

The Return

Satoshi Asakawa

Photographer, Japan, Tokyo



香港。密度→→→密度。密度→→→密度
 帰る→→→どこへ行くのですか→→→
 上昇→→→スピード→→→エネルギー→→→密度
 回帰→→→どこへ行くのですか→→→
 棲処。鳥かごの家。密集するビル→→
 帰る→→→人々の流れ→→→活気と喧騒→

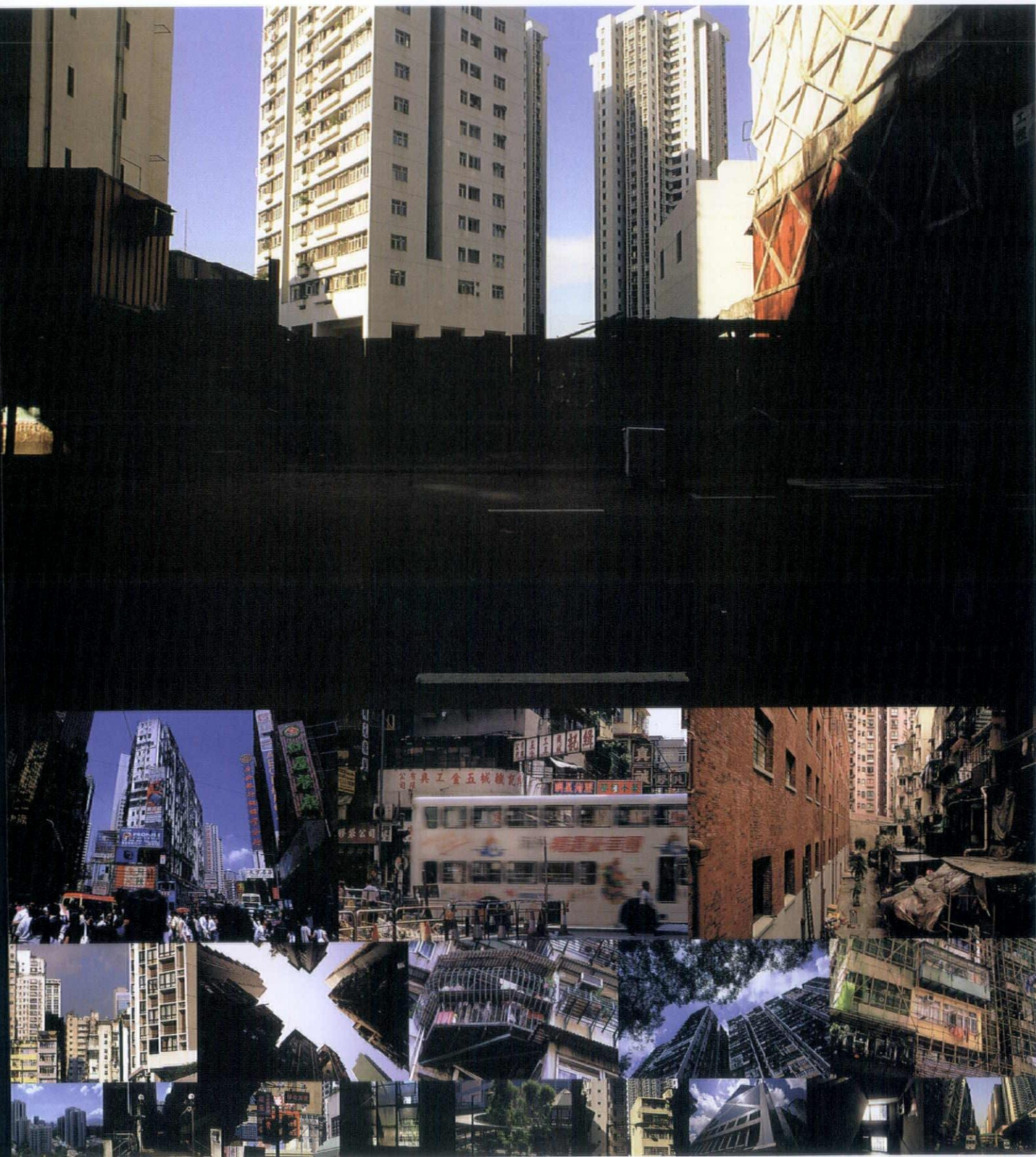
街へ帰る→→→どこへ行くのですか→→→
 街へ帰る→→→→→→→→→→→→→→→
 伝統と歴史。情報の
 流れの先。時を越え、そして心の中へ
 やがて帰る。

浅川 敏

1959年 東京生まれ

1980年 東京工芸大学卒業

現在、国内、アジアを中心に建築、アートなどの
 写真を撮影
 主な展覧会：「裏町」（1979年）、「学校は全ての
 の人々の舞台だった」（1994年）、「アジア・
 スタイル」（1997年）



住宅

木下 光

建築家、日本、大阪

テン・ティンチャイ (鄧 天齋)

建築家、香港、香港

Housing

Hikaru Kinoshita

Architect, Japan, Osaka

Tang Tin Chai,

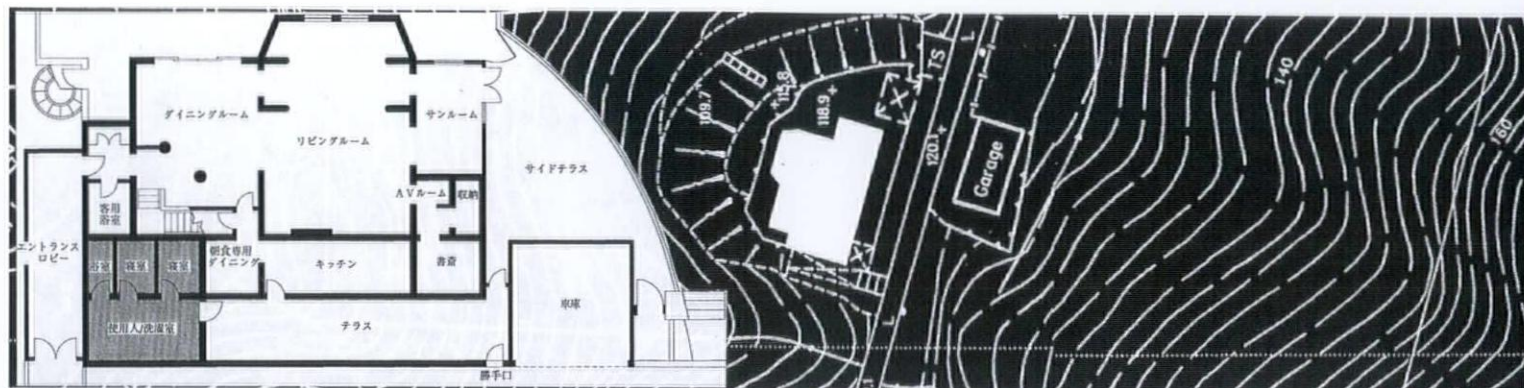
Architect, Hong Kong, Hong Kong

香港寶雲道

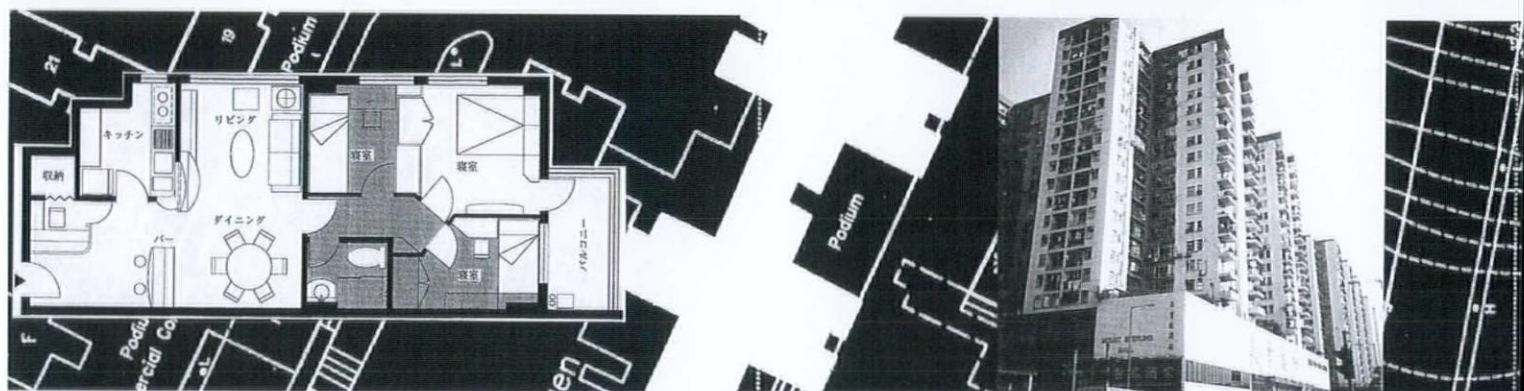
ミッドレベルにある戸建住宅＝豪邸。
アマ（使用人）のスペースの大きさが
目につく。香港島中心部は目と鼻の先
にも関わらず、周辺は緑に囲まれ、不
動産名称の通りオアシスである。

美孚新邨

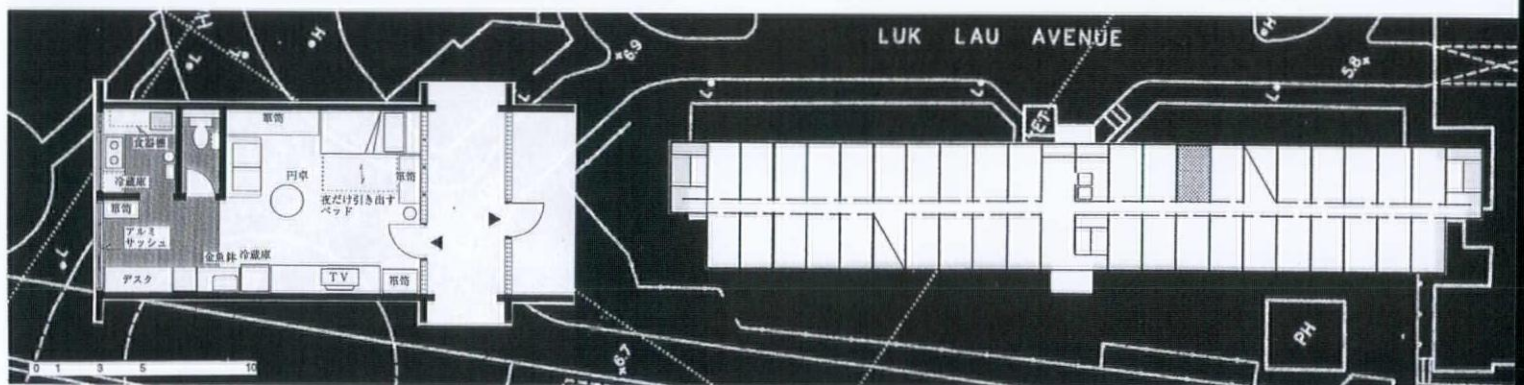
地下鉄駅上の典型的民間開発。ポディ



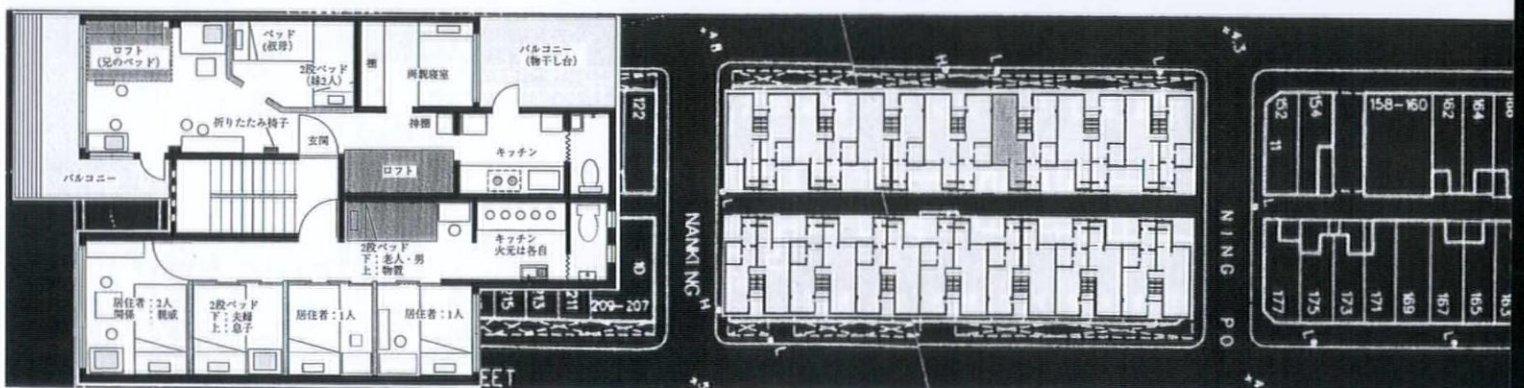
香港寶雲道



美孚新邨



彩虹邨



油蔴地新填地街

SD9707

28

ウムレベルにはショッピングモール、基準階には8住戸、EV+階段室のコアと現在の模範プラン。住戸プランは様々で、今日のように収斂されていない。

彩虹邨

1960年代の代表的公共住宅。20階建の高層7棟、7階建の低層3棟と学校群で構成される。住戸はトイレ・騎楼（テ

ラス）+ワンルームで、水廻りを外部扱いにする合理的なプランである。

油蔴地新墳地街

高密度街区の典型的住宅。水廻り+ワンルームの住戸は、居住者によって様々なプランとなる。ロフトやバルコニーがつくられ、パーティションで仕切り、数世帯のカプセルハウスとなる。

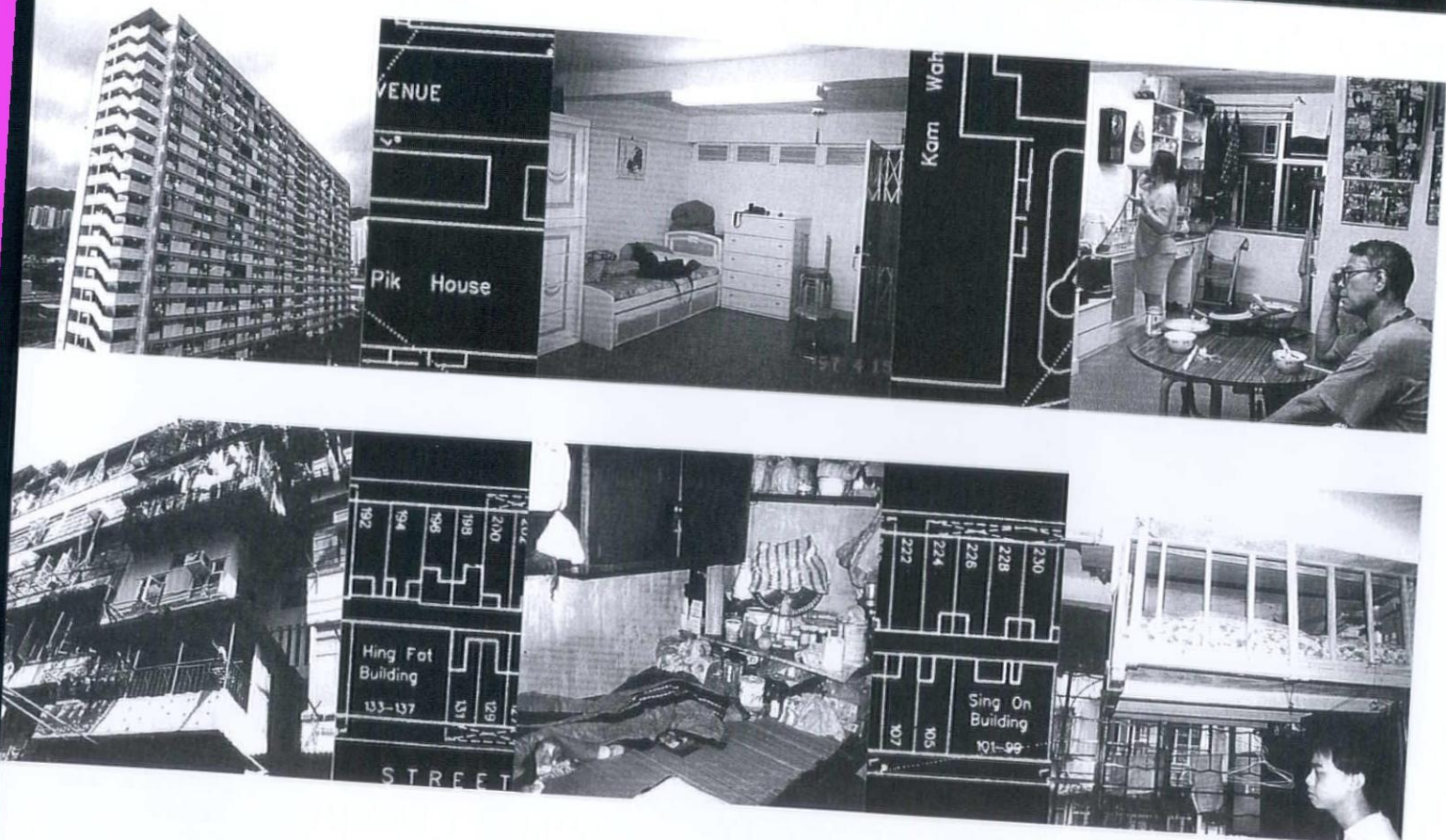
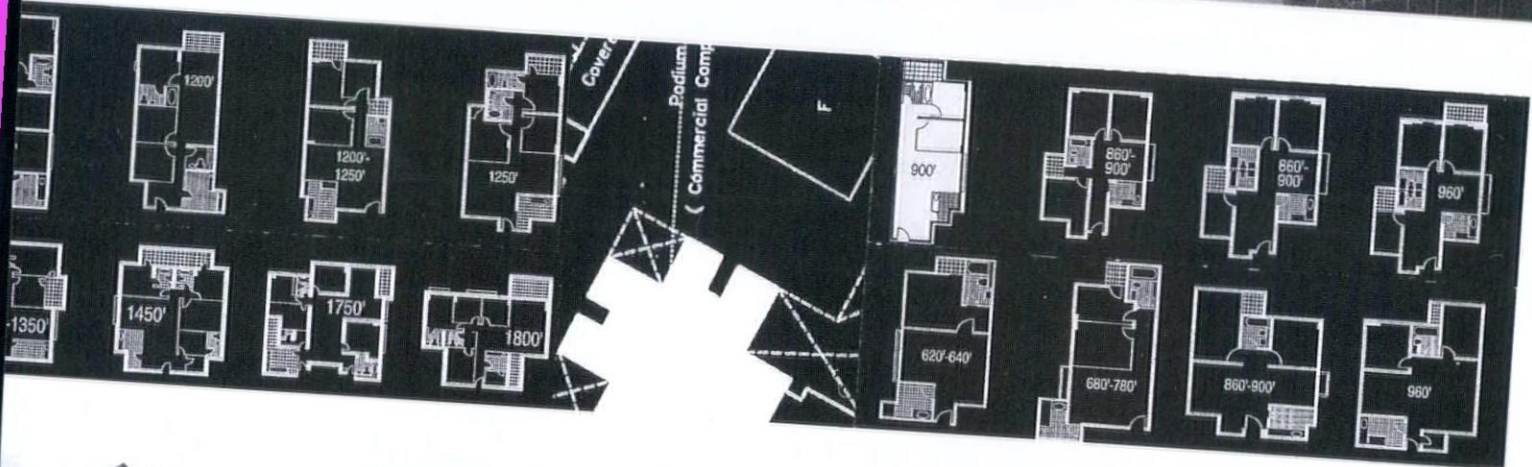
木下 光

1968年 福岡県生まれ
1992年 京都大学建築学科卒業
1996年 東京大学大学院都市工学専攻博士課程
中退
1996年～ 関西大学建築学科助手

テン・ティンチャイ (Tang Tin Chai)

1965年 香港生まれ
1993年 筑波大学大学院芸術研究科デザイン専攻修了
1993～95年 長谷川逸子・建築計画工房勤務
1995年 Wong Tung & Partners勤務
1996年～ フリーで設計活動中

協力者＝宮武淳夫、熊田剛夫、中井徹



住宅とアクティビティ

香港の空間は昨今、感じるほど実はカオスではないかもしれないと思いつけている。合理性と実用性だけを追求した空間構成ではないかと。複雑に見えるのは、あまりに多様な人間のアクティビティがその単純な構造を覆い隠しているため、なかなかその空間の本質をみることができないからである。住宅を考えると、今つくられているもので言えば、基本的にひとつのタイプしかない。EV+階段室をコアとする各階8戸のH型高層住宅である。これが公共住宅となると各階20戸以上に巨大化したH型となる。これまでの変遷として見ると、いくつかのハウジング・タイプが挙げられる。特例的にピークやミッドレベルなどで見られる戸建住宅、すなわち豪邸がある。次に民間開発の不動産と公共住宅地。現在、民間住宅と公共住宅の違いは交通施設、商業施設、オープン・スペース、住宅を垂直に積み上げるか、機能を混在させることなく水平に配するかでしかない。だが、70年代初頭までの公共住宅では中廊下型のリニアなものが主流であった。そして古い居住街区。ha当たり1000~2000人の超高密居住では単身者から大家族まで幅広い世帯構成があり、それ故同じスケルトンから改造や増築によって様々なインフィルが居住者自身によってつくられている。インテリアを変えるというのは、住宅タイプに関わらず日常的なことであるが、高密度な街区において最も住み手のアイデアが満ち溢れ、結果的には不法なバルコニーのよ

うに建物形態を変えてしまうところまでいく。しかし、戸建住宅を除けばスケールや形態に違いはあるものの、空間構成のコンセプトは同じである。すなわち、地上およびポディウムレベルに商業施設、その上に住宅を可能な限りコンパクトにつくるというものである。例えば、彩虹邨では引き出し型のソファベッド、油麻地新填地街では2段ベッドとロフトが用いられている。究極的には、ケージハウスのようなベッド=住居であるだろう。そして、狭い住宅は差こそあれ、1日の起点と終点の意味しか持ち得なくなるところまで、都市の構成要素の中で相対化されている。

住宅の役割が加速度的に縮小される代わりに、「住まい」とはベッドと街をつなぐ空間にこそ存在するようになる。その空間の組み合わせが住まい方（ライフスタイル）であり、その間を移動するアクティビティの高さが重要になってくるのである。だからこそ香港は、「結果としてアクティビティがあるのではなく、最初から高度なアクティビティを目的としてつくられた都市」なのである。空間そのものに固定的な意味があるのではなく、その空間を誰が占有するかによって、空間の意味も変化していく。建物の形態の意味が薄れ、重さが置かれなないひとつの背景でもある。このアクティビティの要となるものは、ショッピング・モールであり、ストリート・マーケットやナイト・マーケットの位置づけは徐々に低下している。これは新界の人口が約50%

になろうとし、サンドイッチ・クラスと呼ばれる中間層が台頭していることの反映でもあるだろう。しかし、住宅プランが収斂されているように、単純にショッピング・モールへとすべてのアクティビティが飲み込まれていくわけではない。ショッピング・モールもアクティビティをつなぐ重要な節点であるが、油麻地新填地街におけるストリート・マーケットのように街区や住まい方（ライフスタイル）の核となり得ているわけではない。ショッピング・モールは住宅と同様に均質化している都市空間の象徴であり、建築だけでは場がつかなくなりつつある事例である。そのことを端的に示すようにストリート・マーケットを構成している小販（hawkers）ですら、都心部においてゲリラ的に出没するようになり、携帯電話、ポケットベルの方が個々の都市空間以上に重要性を帯びつつある。したがって、それは一層、空間に束縛されないライフスタイルを押し進める結果となっている。これまで、密度は居住階層を反映し、アクティビティに表れ、結果として住宅プランや住宅地形態という空間におちてきた。アクティビティ・パターンは空間の種類と対応していたのである。しかし、その関係性は薄れつつあるといえるだろう。街区単位の高密度居住ではなく、都市全域におけるアクティビティの高い居住という言い方が適切かもしれない。

●木下光



ストリート・マーケット



ナイト・マーケット



ショッピング・モール

密度

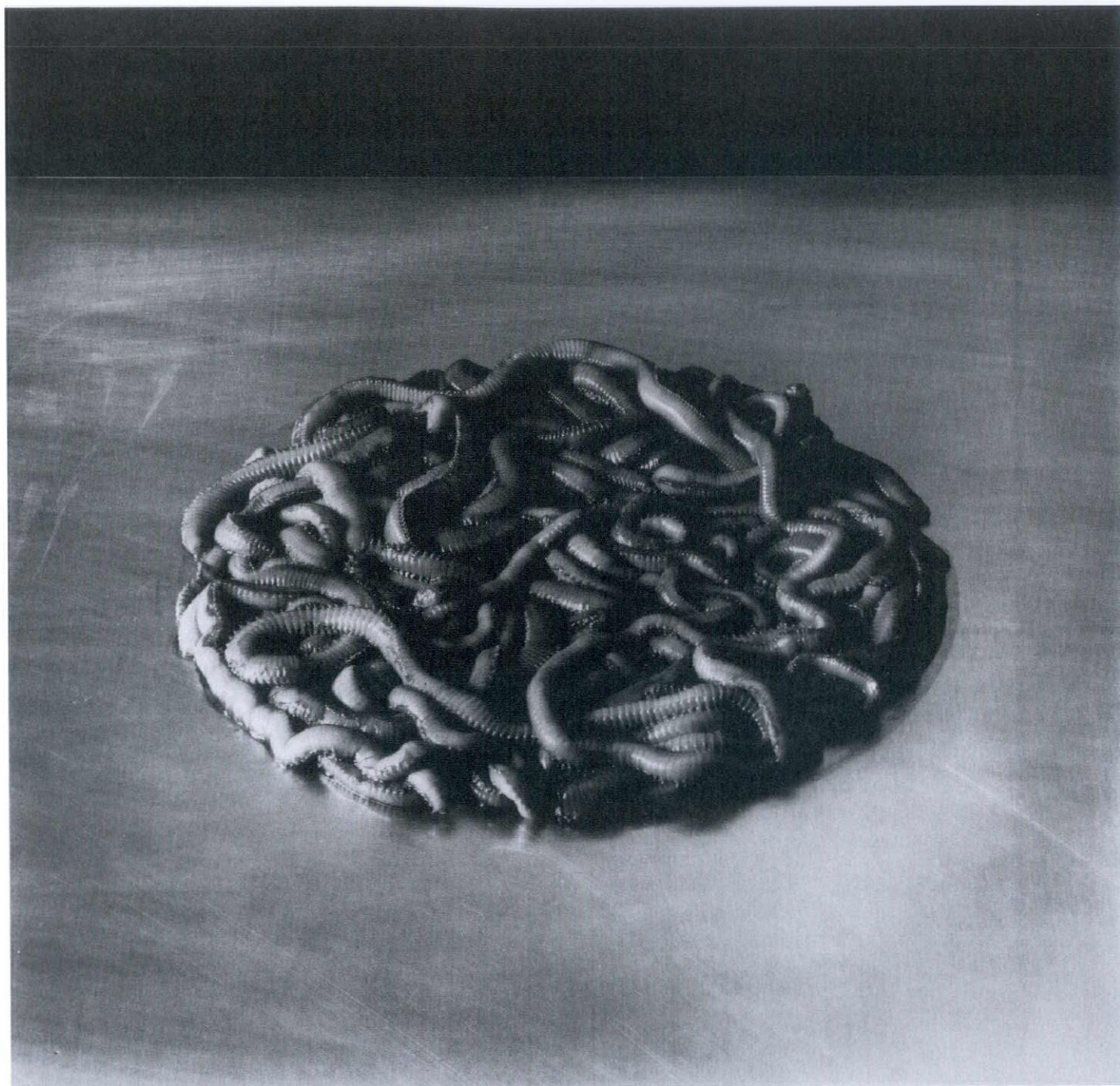
エルマン・チュウ (朱 徳華)

写真家、香港、香港

Density

Almond Chu

Photographer, Hong Kong, Hong Kong



私はみみず
そうだろうか？
いや、ちがうだろうか？
そんなにぎっしりひしめきあわないで
くれ
息が詰まりそうだ

でも、この方が安全じゃないだろう
か？
汚らしいし……忙しすぎる
ああ……それが人生ってもんさ、それ
だけさ
君と私との違い？

さあ……同じじゃない？
どこか他へ行ってみる？
……うん、もしかしたら、
でも……どこへ？
教えて

エルマン・チュウ (Almond Chu)

1962年 香港生まれ
1986年 東京総合写真専門学校卒業
1995年 「Hong Kong 4A's Best Photography Awards 1995」 シルバー・メダル受賞
1996年 「Asian Media & Marketing Award 1996, Best Photography Award」 受賞
主な展覧会：「Almond Chu Portraits—Asian Artists in New York*」(1994年)、「Isolated Object」(1987年)、「Portraits」(1990年)、他

スピード・ストラクチャ——仮設劇場

ウォーレス・チャン (鄭 炳鴻)

建築家、香港、香港

Speed Structure: "Temporary Theater"

Wallace Ping Hung Chang
Architect, Hong Kong, Hong Kong

Hungry Ghostの祭りの時期が来ると、住民達は、例えば西地区のヒル・ロードに沿った地域のような古い地区で、コミュニティごとの式典や歌劇などの上演を計画する。そして車が行き交う高速道路の下に、ほんの1週間で竹と錫箔で手早く組み立てた臨時の小屋が出現する。そこには1週間だけ使われる廟と中国式オペラハウス（京劇用劇場）と寺院があり、祭りが終われば姿を消してしまう。かくも短い命ながら、毎年曆通りに、この竹製建築は、香港の都市開発の急速な流れのただなかを、何十年も静かに生き延びてきた。それは一時的に形をとりながら、土地を占有することなく、広範な多様性をもつ敷地に自身を適応させる。しかし興味深い点は、その組み立ての簡便性が、まさに香港の人々の持つ共通の価値観にぴったりはまっていることである——すなわち、安さ、実用性、そしてスピードである。

ウォーレス・チャン (Wallace Chang)

1963年 香港生まれ

1989年 香港大学建築学科卒業

1989～91年 KNW 建築設計事務所勤務

1991～93年 Anthony Ng 建築設計事務所勤務

1993年 Lo Kin Leung、Agnes NgとARCH
Design Architects Limited設立

1995年 MIT大学大学院修了

1995年～ 香港中文大学講師

主な作品: 〈Public Toilet〉〈Extension of Ma Wui Hall〉〈Residential Development〉、他



居住

松原弘典

建築家、日本、東京

Dwelling

Hironori Matsubara

Architect, Japan, Tokyo

香港の特徴である高密度居住を、より意識的に再構成した計画案。居住密度をエスカレートさせる一方で、住棟を単に閉じた密実の量塊にするのではなく、周辺に空隙をとりこんだスカスカの線の集合として組み立てる。図では5.9haの敷地に全長4665mの線状住棟が折れ曲がって配置されることで1haあたり1000人の居住密度を確保している。下に職、上に住という職住近接の形を多くとる香港中心地区では、人の移動は「下に降りてゆく」ものが主流だが、こうした立体線状住棟の中ではより多方向なアクティビティが発生してくるだろう。様々な速度を同時に内包したものとしての立体線状住居計画。

松原弘典

1970年 東京生まれ

1995年 東京芸術大学美術学部建築学科

1976年 モスクワ建築大学研究生

1997年 東京大学大学院建築学科修士課程修了

現在、伊東豊雄建築設計事務所勤務



拡張——メイド・イン・ホンコン

貝島桃代

建築家、日本、東京

Extension: Made in Hong Kong

Momoyo Kaijima

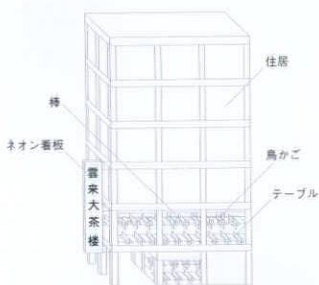
Architect, Japan, Tokyo

1. バードカフェ

機能：バードカフェ+集合住宅

住所：旺角（モンコック）

バードストリートそば。鳥を飼っている人達が集まって、お茶を飲みながら、自分の鳥の鳴き声や姿を互いに自慢をする。昔風の天井付けの扇風機がまわる高い天井の上の方には、棒が張り巡らしてあり、客は自分の鳥籠を引っかける。インテリア（天井高）の空中利用。2層にわたるカフェを鉄砲階段がつかなく。

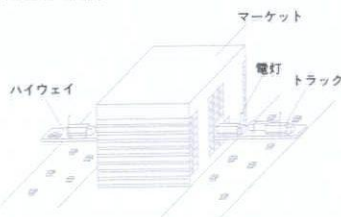


2. ドライブスルー垂直マーケット

機能：玉器市場

住所：油麻地（ヤマティ）

マッシブな市場の建物をネイザンストリートと交差する高架道路が貫通する。トラックが列をなして通り過ぎている。外観は抽象的。ブラックボックスを彷彿とさせる。

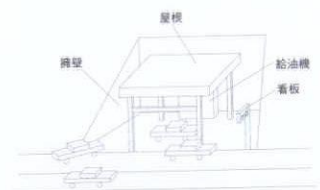


3. 擁壁ガススタンド

機能：ガソリンスタンド

住所：西環（サイワン）

山の掘削してできた土地に建つ。香港島の西、香港島を一周する幹線道路沿い。山を削った斜面に土止めの吹き付けコンクリートでつくられたダイナミックな擁壁を防火壁にもつ。山全体が防火壁？ 擁壁から1本木が生えている。山へのエクステンション。

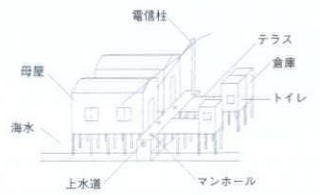


4. インフラ・プラグインシティ

機能：住宅

住所：大澳（ダイオー）

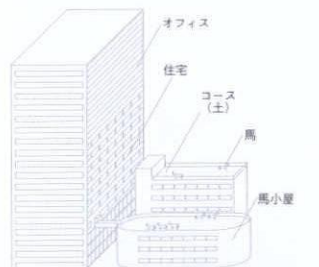
入り江から海にのびたインフラ（上水道と電信柱）のコンクリートの道に接続する水上住宅の集落。排水は海に。それぞれの住宅の外壁は銀色の鉄板で覆われている。ひとつの家が道をはさんで母屋、デッキ+トイレに分かれているものもある。道を歩くとき家のなかを通過してしまっているような感じ。かつては船上生活だったらしいが、今は固定。最近現在のようにインフラも整備されリメイクされた。海の上へエクステンション。最小限の土地開発。



5. 馬コンプレックス

機能：オフィス+調教場+馬小屋+調教師住宅

住所：跑馬地（ハッピー・ヴァレー）
馬と人が一緒に住む。馬を調教する床が土のコート。四角と丸の調教場がある。ロイヤル・ホンコン・競馬クラブ所有。

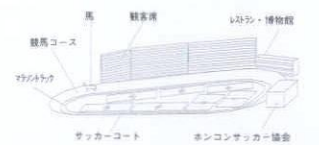


6. スーパースポーツ・コンプレックス

機能：競馬場+競馬博物館+レストラン+サッカーコート+ラグビーコート+マラソントラック

住所：ハッピー・ヴァレー

1846年来歴史のある競馬場。谷いっぱいにとられた競馬場の中の空き地にあるサッカーのコート。その周りを陸上トラックが廻っている。中のコートにはコース下のトンネルを抜けて出る。「ロイヤル・ホンコン・競馬クラブ」と「ホンコン・サッカークラブ」が入り交じって所有する。競馬場の外周には道路がまわり、トラムも走る。谷に面する山の斜面にはホンコンの高層集合住宅が林立し、谷全体がまさに劇場となっている。そばを通過する高速道路から全望可能。臨場感あり。そばに馬をタダで近距離で見られる公園あり。

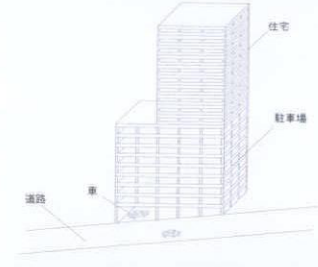


7. ハーフ&ハーフタワー

機能：住宅+駐車場

住所：銅鑼灣（コースウェイベイ）

香港で多く見られるビルディングタイプ。ビルディングの下半分が駐車場で、上半分が住宅。駐車場の割合が極めて大きい？ 平面的に駐車場がとれないため、駐車場も建物として塔状に。

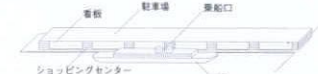


8. ターミナル・バベルアイランド

機能：鉄道駅+バスターミナル+立体駐車場

住所：九龍（カオルン）

九龍駅。鉄道の駅による基壇の上に車とバスと歩行者それぞれの道路が、巻きついて垂直に伸びていく構成。香港の街に浮かぶ大きな島に、様々な交通が集まってきている。ホンコン・コロシウムとも連続する。



メイド・イン・ホンコン
わずかな土地に多くの人が住む香港では、土地は空中も含めて最大限利用されている。また土地が足りなければ、山を削り土地をつくり、海に住む。その空間を獲得しようとする欲望がこの

都市の建物のユーモラスさにつながっている。同じアジアでも、経済の論理に忠実に高度な機能主義を追求することで、都市の生態系を垣間見せる東京の建物とはまた違う。メイド・イン・ホンコンでは、どうやって床をつくり、

空間をつくり出すかという極めて物理的な問題（そのあまり機能のつじつまが合わなくなることあり）によって定義された、香港特有の建物16物件を紹介する。

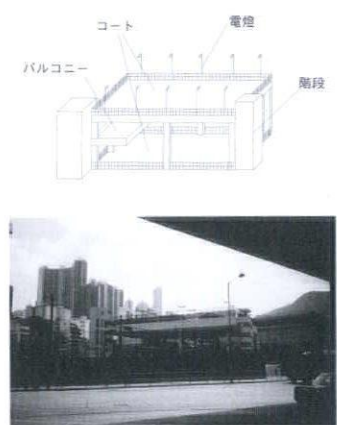
貝島桃代

1969年 東京生まれ
1991年 日本女子大学住居学科卒業
1992年 アトリエ・ワン設立
1994年 東京工業大学修士過程修了
現在 東京工業大学博士過程在学中
1996年9月よりスイス連邦工科大学奨学生として留学
主な作品：〈ハスネ・ワールド・アパートメント〉

9. フライングコート

機能：クリケットクラブ+クリケットコート

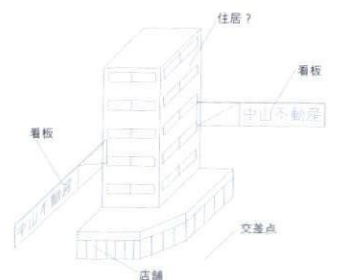
住所：跑馬地（ハッピー・ヴァレー）
スーパースポーツ・コンプレックス脇。
コートの2段積み。夜はコートが浮いて見える。



10. 旗あげビル

機能：オフィス

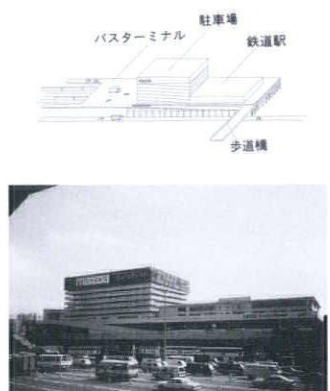
住所：油麻地（ヤマティ）
不動産会社のビル。交差点に面してどこの通りからも見えるように看板が突き出している。ビルの大きさに拮抗する看板。どことなくユーモラス。



11. ショッピングピア

機能：ショッピングモール+駐車場+出入国管理事務所+ピア

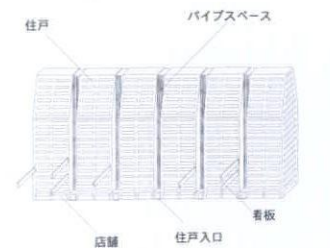
住所：オーシャン・ターミナル
海へ延びる埠頭が立体的に立ち上がり、そのままショッピングセンターとなっている。南側の外壁いっぱいに対岸から見るための巨大な看板が並ぶ。ピンクに塗装された、わりとチープな感じの外観とは対照的にインテリアはゴージャス。客船が横付けされ船客は香港中を歩かずとも一流の商品を買うことができる。現代版出島。



12. 超過密住宅

機能：住宅+商店+オフィス
住所：マンシング・ストリート

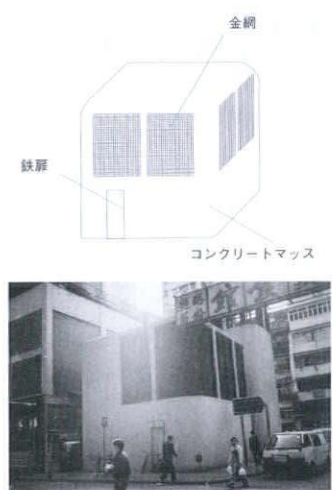
フェリー・ストリートから突き出した埠頭のような土地にある8街区分の超過密集合住宅。容積率いっぱい垂直に立ち上げられたヴォリュームにインフラのためのスリット（パイプスペース）がある。ポスト・カウル。間の道は昼間でも暗い。



13. 通気口ビル

機能：通気口

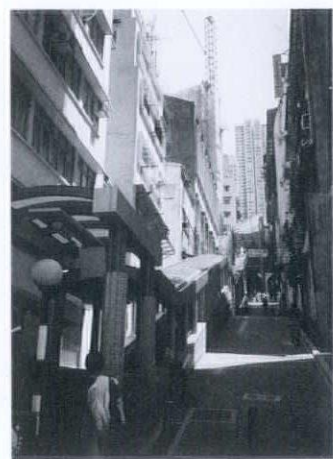
住所：油麻地（ヤマティ）
コンクリートの塊の上部に金網の張られた開口部がある。入り口は裏側にひとつ。おそらく地下道の通気口か。街の中の交差点に唐突にあり。ほかに機能なし。類例は香港の所々にあり。



14. ウォーク・ハイウェイ

機能：エスカレータ

住所：中環（セントラル）
ビクトリア・ピークの中腹にある高級住宅街へ抜けるエスカレータ。800m近く続く。隣家の中がよく見える。山へ住むための垂直的インフラ。



15. ネオンコートビル

機能：動物愛護協会事務所+ロイヤル・ホンコン・競馬クラブ事務所

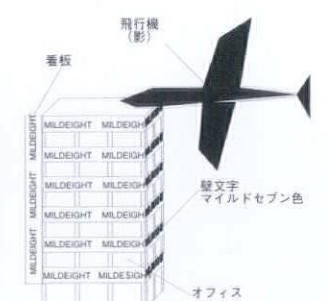
住所：灣仔（ワンチャイ）
コの字型の平面形を持つ。九龍から見て北側のファサードの屋上にある広告の赤いネオンでコートが赤くなる。南側のファサードにはホンコンビーク側から見る広告がある。ファサードを延長させて、最大活用している。



16. タバコビル

機能：オフィス?

住所：九龍（カオルン）
香港啓徳国際空港脇。飛行機から見る広告塔として、ファサードすべてがマイルド・セブンのロゴと色彩でパッケージ。表面の延長。付近に類例あり。



ウォン・カーワイ+速度

アクバー・アバス
評論家、香港、香港

Wong Kar-Wai+Speed

Ackbar Abbas
Critic, Hong Kong, Hong Kong

空間、速度、映画：ウォン・カーワイの映画

イタロ・カルヴィーノの素晴らしい都市のタイポロジー（都市と記憶、都市と欲望、都市と記号、精緻な都市、連続都市、隠れた都市など）に、今や私達は速い都市や遅い都市、時間の果ての首都というタイポロジーをつけ加えなければならない。この「時間の果ての都市」というポール・ヴィリリオの言葉から、私達は1997年の6月30日、香港の中国返還前夜のメロドラマや一連の出来事としての歴史へと導かれるというよりはむしろ、リアルであると同時に茫漠としたもうひとつの歴史、空間の変容の歴史、出来事の歴史を横断する空間の歴史へと導かれるのである。これらの変容の歴史は、確かに速度のテクノロジー（複製や情報、運動の速度）によって引き起



「いますぐ抱きしめたい」／資料提供：ユーロスペース

Space, Speed and Cinema: Wong Kar-Wai's Films

To Italo Calvino's wonderful typology of cities which cannot be experienced through sight alone (cities and memory, and desire, and signs; thin cities, continuous cities, hidden cities and so on), we must now add: fast cities, slow cities, capitals at the end of time. This last phrase (Paul Virilio's) refers us not so much to June 30 1997 and the melodrama of the return of Hong Kong to China; nor to a history seen as a series of events. Rather, it refers us to another kind of history, at once real and nebulous: a history of the transformations of space, a spatial history crosscutting and undercutting the history of events. These transformations are produced to be sure by technologies of speed (the speed of movement, as well as of reproduction and information); but they are just as much the consequences of some barely conscious social adjustments or

こされる。しかしそれは、かろうじて意識的な速度に対する適応ないし、不適応の結果と同様のものである。「速度は突然すべての時間物理的尺度を無効にする主要な側面になる（ヴィリリオ）」。したがって「借りものの時間、借りものの場所」、清算の契機としての1997年、隷属と自由とを分かちあうメロソニックソング線が問題なのではない。むしろ、「時間の果て」とは何よりも、速度によって印づけられた歴史がその尺度を失ってしまい、けた違いで前例がなく、途方もないものになってしまったということを意味しているのである（香港ニューシネマのいくつかの例が示しているように）。ますます古い歴史は消滅しつつある。歴史は今や主に空間的な矛盾や逆説として、また愛情関係のゆがみとして否定的に経験されている。この否定的な



「いますぐ抱きしめたい」

maladjustments to speed. "Speed suddenly becomes a primal dimension that defies all temporal and physical measurements" (Virilio). Hence, not a question of "borrowed time, borrowed place", 1997 as a moment of reckoning, an historical Mason-Dixon line demarcating freedom from slavery. Rather, "the end of time" signifies above all that a history marked by speed has lost its measure; that it has become incommensurable, unprecedented, exorbitant. More and more (as certain examples of the New Hong Kong Cinema show us) there is less and less of the old history left. History is now experienced primarily in negative terms, as spatial paradoxes or contradictions, or as the skewing of affective relations. It is this "lived" experience of the negative that provides a first line of entry to the subject of Wong Kar-wai's films.

The English title of Wong's first feature film is not without a certain inanity: "As Tears Go By". The Chinese title is more to the

アクバー・アバス (Ackbar Abbas)

1942年 香港生まれ

1963年 香港大学卒業 (学士号取得)

1967年 香港大学大学院修了 (修士号取得)

1979~80年 プリンストン大学研究員

1987年 ウィスコンシン・ミルウォーキー大学
客員教授

現在、香港大学比較文学系高級講師

主な著書：* Hong Kong: Culture and the
Politics of Disappearance, Minneapolis,
University of Minnesota, 1997

のの生きられた経験こそ、ウォン・カーワイの映画の主題への最初の導入となるのである。

ウォン・カーワイの最初の長編映画の英語タイトル『As Tears Go by/いますぐ抱きしめたい』は、いささか馬鹿げた感じがしないでもない。中国語のタイトル『モンコク・カルメン』はもっと的を得ている。カルメンとはもちろん、ビゼーのロマンティックなヒロインである。とは言え、ウォンの映画においてヒロインは、ちょうど核による大量虐殺の生き残りのように、最初医療用のガーゼ・マスクをして現れるのだが。またその一方で、^{モンコク}旺角は、香港の3大アクティビティの場である。『モンコク・カルメン』は、こうして空間と感情性とを並列させる。こうした並列



「欲望の翼」／資料提供：(株)プレノン・アッシュ

point: "Mongkok Carmen." Carmen is of course Bizet's romantic heroine. Except that in Wong's film the heroine first appears wearing a medical gauze mask, like some survivor of a nuclear holocaust; while Mongkok is one of the major sites of triad activity in Hong Kong. Mongkok / Carmen then juxtaposes space and affectivity, a juxtaposition that we find in different forms in all five of Wong's films; as if the affective now, precisely because of its errancy, were a kind of litmus test that showed up the lineaments of an otherwise imperceptible space. For example, we see characters (especially in the later films) stricken by a kind of pathological or genetic reticence, as if the language of affect has been forgotten or has never been properly acquired in the first place. We think of Ah Faye in "Chungking Express" with her cover version songs: Ouyang Feng in "Ashes of Time", the hero caught in resentment because he is afraid of speaking words of love; and the dumb boy in "Fallen Angels"

は、ウォンの5つの映画すべてに形を変えて見出されるものである。あたかも感情が、まさにそれが間違いを引き起こしやすいがゆえに、一種のリトマス試験紙のように、他の場合ならば知覚できないような空間の輪郭を浮かび上がらせるかのようである。例えば主人公達は（特に近作において）、生まれつきあるいは後天的に無口で、あたかも感情を表現する言語を忘れてしまったか、最初に正しく習得しなかったかのように見える。『恋する惑星』のフェイ・ウォン扮するアー・フェイを彼女のカバー・バージョン・ソングとともに思い浮かべてみよう。『楽園の瑕』のオーヤン・フェン。彼は愛の言葉を語ることを恐れるがゆえにル・サンチマンに囚われている。そして、『天使の涙』のビデオ・カメラを持った聾啞の少年。スクリーン上の主人公達の会話は、メタ言語的な画面外の解説によってかわられてしまう。あたかも日常言語がわけのわからないものなので、注釈や解釈が必要であるかのようである。こうした言語のレベルでの損なわれてしまった会話は、速度と遅鈍さとのあいだの矛盾をはらんだ関係を表していて、これがウォンの映画のいたるところに見出されるのである。



『欲望の翼』

with his video camera. Dialogue between characters on screen gives way to a kind of metalingual off-screen voice-over, as if everyday language were a kind of gibberish that required glossing and commentary. The damaged dialogue shows, on the verbal level, the paradoxical relation between speed and inertia that can be observed elsewhere in Wong's films.

Consider in this regard another set of juxtaposed relations: between genre and image. All Wong's films to date begin with a recognizable genre: gangster movie, nostalgia film, urban comedy or martial arts flick. Genre decides plot, character, setting. This history/genre couple is then dislocated in and by an unfamiliar space. The main clues that lead us to surmise that such dis-locations have indeed taken place can be found in the filmic images: Something has decidedly happened to them. But *nota bene*: If we say that Wong's images are a response to a space transformed by speed, this is

この点に関してもうひとつの並列関係を考察してみよう。それはジャンルと映像との間の並列関係である。現在までのウォンのすべての映画は、はっきりそれとわかるジャンルで始まっている。ギャングスター映画、ノスタルジア映画、アーバン・コメディ、格闘技映画。ジャンルが筋や主人公や舞台を決定する。そしてこの歴史/ジャンルの対は、なじみのない空間のなかで、なじみのない空間によって脱臼させられる。そのような脱臼が確かに起きたのだと私達に思わせる最大の手がかりは、映画の中の映像に見出される。確かににはっきりと何かが起きたのである。しかし注意しよう。ウォンの映像は、速度によって変容させられた空間に対するひとつの反応である。ただしそう言ったからといって、ただ単に彼が時として素早いカッティングとステップ・プリンティング・テクニックを使っていることに注意を促したいわけではないのだ。速度は可動性と同義ではない。それはむしろ、どんな動きの状態にあろうとも認識に働きかけるような映像の微妙な可変性と関係があるのだ。言い換えればそれは物理学や形而上学の問題なのではなく、認識論の問題なのである。分類し得ないタイプをウォンが使用する



『楽園の瑕』／資料提供：ピタース・エンド

emphatically not merely to take note of the occasional use he makes of quick cutting or step-printing techniques. Speed is not synonymous with mobility; it has more to do with the subtle instabilities of the image, which challenge cognition whatever their state of motion. In other words, it is neither a question of physics or metaphysics but rather of epistemology. Wong's use of generic types is accompanied by the invention of a series of innovative images: the irresolute image, the disappointing image, the image of delayed immediacy, and so on. Visual images are appointed the paradoxical task of problematizing visually.

"As Tears Go By" is plotted in the standard way as a story of love and violence. What is non-standard however are the images throughout the film that evoke an overall sense of spatial ambiguity, like the very first shot that juxtaposes a neon-lit department store sign with multiple television screens that flicker without content. Two kinds of

ことに伴って、一連の革新的な映像が発明される。決定不能な映像、当てはずれの映像、即時性が遅延された映像などがそれである。視覚映像は、視覚性を問題にするという矛盾をはらんだ役割を割り当てられるのである。『いますぐ抱きしめたい』は、ごく普通のやり方で愛と暴力のストーリーとして構想されている。しかしながら普通でないのは、映画の中のイメージが空間の両義的な感覚すべてを喚起することである。ちょうどデパートのネオンと意味もなく明滅するいくつものテレビスクリーンとを並列させる最初のショットのように。ふたつの種類の空間と速度。古くからある日常の物理的空間と、非物質化されて場所を欠き、すぐにでも取り替え可能な新しいテレビの空間。こうした両義性は、色彩の使用においても繰り返される。アンダーの露出とオーバーの露出とが交互に現れ、決して適切な露出にならないのだ。感情的にはヒーローは、恋人と友人の間でさまざまな方向に引き寄せられる。彼は恋人の住む牧歌的な大嶼島と、友人がマフィアと抗争しているモンコックの狭い路地との間を、当惑させるようなリズムで行ったり来たりする。しかしある一点を境にして、ふたつの空間は別々のもので



『楽園の瑕』

space and speed: The older physical space of the commodity; and the newer space of the televisual—dematerialized, placeless and instantly commutable. It is an ambiguity repeated in the film's use of color which looks by turns under-and over-exposed, never just right. Affectively, the hero is pulled in different directions between lover and friend. He moves back and forth in a disconcerting cadence between idyllic Lantau Island where the lover lives and the main streets of Mongkok where the friend gets into trouble with the mob. After a point though the two spaces cannot be held separate. In the film, both love and violence erupt suddenly, and they are shot in the same way, in slow motion, which nevertheless fails to capture what is essential about either. It is as if both love and violence are now so problematic that slowing them down reveals nothing further, no insight into how things work. It is exactly these *irresolutions*, understood in both a visual and cognitive sense, that characterize the film. In this

はあり得なくなる。映画の中で愛と暴力は突然噴出し、そして愛も暴力もともにスローモーションで同じように撃ち抜かれてしまい、それでもやはりそれぞれにとって本質的なものをつかみそこねてしまうのだ。あたかも愛も暴力も疑わしく、愛や暴力の速度を減速させたとしてももはや何も明らかになりはしないし、事態がどのように進展するのかかわかりはしないのだ。映画を特徴づけているのは、まさに視覚や認知によって理解されたこのような決定不能性である。この点において『いますぐ抱きしめたい』は、よく比較されるMTVとは全く正反対である。MTVはスクリーンを視覚情報で満たすことで私達の注意を惹こうとするが、ウォンの映画は、視覚的な飽和状態が速度の問題を解くことはできないということを示しているのである。

『いますぐ抱きしめたい』の狂気じみたアクションのあとでは、『欲望の翼』にはいささか驚かされる。60年代の香港を舞台にして、それはがっかりするほど遅いのだ。しかしながらこの映画は、速度は可動性とはほとんど関係がないのだということをうまく説き明かしてくれる。それは香港映画に新たな種類の

映像をもたらしたのである。いわゆる当はずれの映像である。映画の冒頭の緑の森をバーンするショットを例にとってみよう。これは純粋な自然の映像、もしくは未だ侵されざる起源の映像だろうか。そうではない。なぜならスクリーンを横切る何本かの線は、徐々にそれが電線か電話線であることがわかってくるからである。映像は満たされない期待を高めるのである。もうひとつの例を挙げよう。主人公ユディは、脚をなくして飛び続けなければならない鳥の話をするのだが、その話は運動をロマンティックなものにしている。しかし結局は脚のない鳥は、休むことを知らないエネルギーの映像よりはむしろ、死産した生き物の映像であることがわかる。ある臨界点を越えると速度は遅鈍さになり、アクションと愛情は結果として麻痺することになる。『欲望の翼』において、こうした麻痺は一連の反復構造のうちに巻き込まれた愛情関係の中に表れている。映画は、6人の主人公達の間のあり得べき関係の組み合わせを交換させ、それぞれの関係は不可避免的に失望に終わる。幸福な結末になるストーリーは存在せず、誰もが次善策を取るようになる。こうした愛情関係の歪みこそが、速度空間という把

握しがたい空間の(否定的な)記号なのである。

アクションと愛情の麻痺(速度/遅鈍さの対の記号)は、『楽園の瑕』でもさらに推し進められている。そこでは、格闘技ジャンルの主人公の慣習に奇妙なよじれが与えられている。映画は主人公のひとりであるオウヤン・フェンがヒロイックな格闘をしているところから始まる。しかしこの格闘のシーケンスは、もはや人間のアクションを描いたものではなく、光と色彩の抽象的なコンポジションであり、そこでは全てのアクションと認知できる人間の身体は溶解している。一種の「アクション」ペインティングである。アクションは光と運動の過剰を通して盲目になったのである。しかしさらに興味深いのは、盲目のアクションの短い瞬間の間に(それが「ヒロイック」だということになるのだが)、何かが起きるのを待ち望む長い時間が存在することをこの映画が示していることである。最初の格闘のあとオウヤン・フェンはもはや格闘をしようとはしない。その代わり彼は金銭と引き換えに殺し屋になる。不幸を待ち望む男になるのである。『楽園の瑕』において、ず



『恋する惑星』/資料提供:(株)ブレノン・アッシュ



『恋する惑星』



『恋する惑星』

respect, "*As Tears Go By*" is the exact opposite of MTV to which it has often been compared. While MTV tries to hold our attention by saturating the screen with visual information, Wong's film suggests that no amount of visual saturation can hope to resolve the problematics of speed.

After the frantic action of "*As Tears Go By*", "*Days of Being Wild*" was something of a surprise. Set in a Hong Kong of the sixties, it struck many as being disappointingly slow. What it illustrates very well however is the point that speed has little to do with mobility. What it introduced was a new kind of image in the Hong Kong cinema, what we might call the disappointing image. Take the great panning shot of green forests that opens the film. An image of pure nature or unspoiled origins? Not quite, because crossing the screen are some lines that gradually become discernible as electric wires or telephone lines. The image raises expectations that are not met. Another

example: The story the hero Yuddy tells of the legless bird that has to keep flying is a story that romanticizes movement; but it turns out in the end that the legless bird is an image not so much of restless energy as of a creature that is still-born. After exceeding a certain critical point, speed becomes inertia, and both action and affection end up in paralysis. In "*Days of Being Wild*" the paralysis is shown in affective relations which are caught up in a serial structure of repetition. Much of the film is taken up with permutating the sets of possible relations among the six main characters, each set ending up inevitably in disappointment. No story has a happy conclusion and everybody comes off second best. It is this skewing of affective relations that is the (negative) sign of a space that is hard to grasp, a space of speed.

The paralysis of action and affection (the sign of the speed/inertia couple) is taken even further in "*Ashes of Time*", where the

heroic conventions of the martial arts genre are given a number of strange twists. The film opens with one of the heroes Ouyang Feng engaged in a heroic fight. However this fight sequence is no longer a choreography of human action that we see, but an abstract composition of light and color in which all action and recognizable human figures have dissolved: A kind of "Action" Painting, where action has become blinding, through an excess of light and movement. But even more interestingly, the film shows that between the brief moments of blind action (which is what the "heroic" now amounts to) are the long moments of waiting for something to happen. After the first fight, we do not see Ouyang Feng do any more fighting. He becomes instead a death broker, an entrepreneur who arranges killings and assassinations for a fee, a man waiting on misfortunes. In "*Ashes of Time*", time is a heavy wait/weight, a void to be filled if only by a dead body. As for living bodies, they are all split, like the

っしりと時間は重く、待ち望む時間は長い。空白は死体によってのみ満たされるのだ。彼らはみなムーロン・ヤン／ムーロン・インの分裂した人物のように引き裂かれている。ヤンとインとが身動きがとれなくなった男／女は、ダブル・バインドに囚われている。ここでもまた、このような愛情の病理を通して速度の盲目的性質が引き出されるのである。

もし速度が、私達の慣れ親しんだ空間を変容させる力を持っているとしたら、そこからコメディを作り出すことも可能かもしれない。『恋する惑星』でやろうとしたことは、明らかにそれである。『恋する惑星』は、ゆがんだ空間に対して主人公たちが感情的に適応しようとして引き起こすコミカルな結果を見せてくれる。最も一般的に言ってこの映画はファースト・フードなどの世界を扱っている。言い換えれば使い捨て文化を扱っているのだ。そこではものや人々、さまざまな関係にすべて使用期限がつけられている。このような状況に対するこの映画の反応は、使い捨ての映像とでも言うべきものを生み出すことである。すなわち衝撃があとになって初めてやってくるような何気ない映像である。例えば



『天使の涙』／資料提供：(株)プレゾン・アッシュ

schizoid figure of Murong Yang/Murong Yin, the man/woman in whom Yang and Yin are deadlocked, caught in a double-bind. Once again, it is through affective pathologies like these that the blinding nature of speed is evoked.

If speed has the capacity to anamorphize the space we are familiar with, it might still be possible to make comedy out of it—which, remarkably, is what “*Chungking Express*” manages to do. It shows us the comic results of characters trying to adjust emotionally to a skewed space. In most general terms, the film deals with a world of fast food, quick fixes and one night stands; in other words, with a throw-away culture where objects, people and relationships are all marked in one way or another with a “use by” date. The film’s response to such a situation is to come up with what we might call throw-away images, i.e., casual looking images whose impact comes only later. For example, how many in the audience would

映画の後編の3人の主人公たちがヒッチコック風に前編にほんの少しだけ出ていたことに気付いた観客がどれだけいるだろうか。彼らは短い間接的なショットにあらわれているのだ。ここでのユーモアは、ダブル・テイクのユーモア、遅延した反応のユーモアである。あとになってはじめて笑いがこみ上げてくるようなジョークである。この非即時性、遅延、つまりは遅延した即時性というコミックの原理は、速度に対するひとつの反応である。そのために、特急という意味をあわせもつ『恋する惑星』というタイトルが、慎重にかつ品よくアイロニカルなものになっているのである。ウォンの全ての映画の中でこの映画は、親密さと喜びの可能性の微候が見分けがたくなっている唯一の映画である。

映画と建築をめぐる最後の覚え書き。もし建築が構築技術だけに関わるのではなく、文化空間の構築にも関わるものだとすれば、ウォンの映画で喚起された空間は、香港を始めとするあらゆる建築家の関心を惹くものであるにちがいない。ウォンの映画は、香港文化のとりわけ豊かで問題をはらんだ80年代、90年代に生まれ出た。ありとあらゆる変化と選択の



『天使の涙』

have noticed that the three main characters in the second part of the film all made brief appearances a la Hitchcock in the first part? But they are there, in short oblique shots. The humor then is that of the double-take, the delayed response. The joke is one that we laugh at only later. This comic principle of non-immediacy and delay, or better still, of delayed immediacy, is one response to speed. It makes the title “*Chungking Express*” with its connotations of the fast relay look quite deliberately, but also gently, ironic. Of all Wong’s films, this is the only one where some signs of the possibility of intimacy and pleasure are discernible.

A final note about cinema and architecture. If architecture is concerned not just with construction techniques, but also with the construction of cultural space, then surely the kind of space evoked in Wong’s films must be of great interest to architects in Hong Kong and elsewhere. Wong’s films themselves come out of a particularly rich

可能性が巷に溢れ、香港の文化史におけるこの時代は、返還とともに終わるものなのだろうか。ウォンの最近作『天使の涙』では、この問いに対して両義的な答えが示されている。これはおそらく彼の映画の中でも、もっとも様式化されていて革新性が少ない映画である。最初私達は、ウォンが「ウォン・カーウァイ映画」を作ろうとしているのだと感じる。そして問いは次のようなものになる。これは香港の空間の歴史のもうひとつの転換点になり得るだろうか。

●アクバー・アバス／評論家、香港大学比較文学部高級講師

この短い論文での議論は、私の著作『香港：消失の文化と政治』(Hong Kong: Culture and the Politics of Disappearance (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1997))でさらに十分に展開されている。

(訳＝後藤武)



『天使の涙』

and problematic moment in Hong Kong culture, the period of the eighties and nineties, when all kinds of changes and options were in the air. Is this moment of Hong Kong’s cultural history over with the hand over? Wong’s last film “*Fallen Angels*” provides an ambiguous answer. It is probably the most stylized and least innovative of all his films. For the first time, we feel that Wong is trying to make a “Wong Kar-wai film”. The question then becomes: Could this be another turn in Hong Kong’s spatial history?

●Critic, Senior Lecturer, Department of Comparative Literature, University of Hong Kong

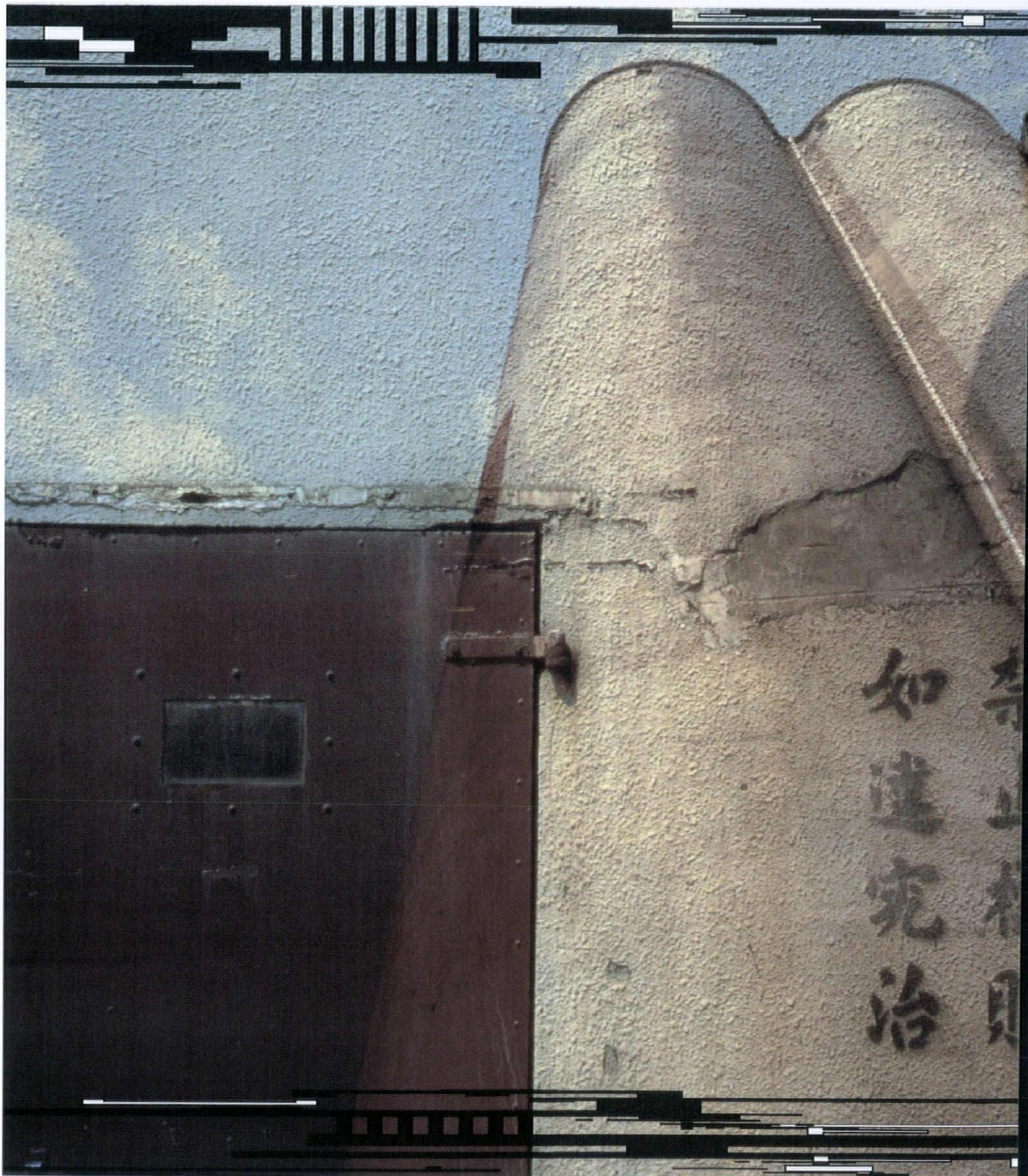
*The arguments in this short piece are more fully worked out in my book Hong Kong “*Culture and the Politics of Disappearance*” (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1997)

ダイナミック

タナカノリユキ
アーティスト、日本、東京

Dynamic

Noriyuki Tanaka
Artist, Japan, Tokyo



運動變容臭觸覺惡言語菌分裂型免疫
方向憶矛盾危怪增殖霸構築暴力性能
電影頂逃走脫資本暗熱狂異共生烈五感
強中心都皮膚原生肉體夢食物命龍力金
記号音飛行祥人工速情報華話港高層慶
建築海未完夜多層謎衝擊書橫斷氣場所

天生死空活力美貿易進欲望突完全愛世
界事破壞的已看板成距離入墨榮果實光
飲公司然極血斷急細胞現最統戰交會龜
裂雜閃魅排泄香複義芸術色粹激刺活純
養電子磅位不准泊車禁止標貼如違究治

タナカノリユキ

1959年 東京生まれ

1983年 東京芸術大学デザイン科卒業

1985年 東京芸術大学大学院修了

現在、インスタレーション、CG、家具、写真、映像などへと活動の領域を拡大。その表現を様々なメディアに展開している

主な展覧会：「GOKAN—都市の深層」（1989年）、「Xデパートメント」（1991年）「Explore Reality／現実の条件」（1993年）、「PAGES」、「Power Room」（1996年）



デジタル＋アナログ

アaron・タン (陳喜漢)
建築家、シンガポール、香港

Digital + Analogue

Aaron H. Tan
Architect, Singapore, Hong Kong

アaron・タン (Aaron Tan)

1963年 シンガポール生まれ

1985年 コロンビア大学土木学科卒業

1988～89年 ウィリアム・リム・アソシエイ
ツ勤務 (シンガポール)

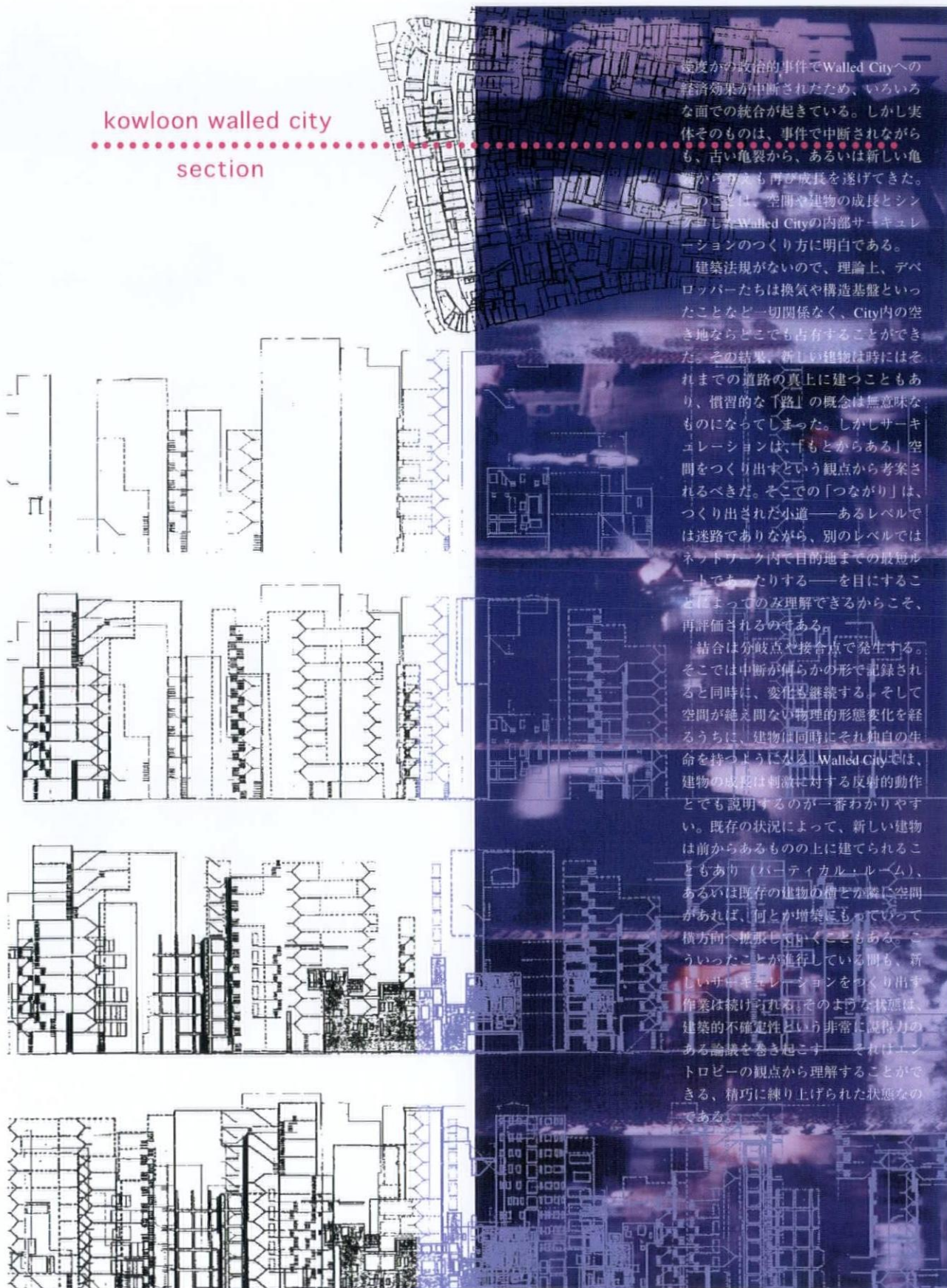
1993年 ハーバード大学大学院修了 (建築)

1994年 レム・コールハースと共にOMA Asia
を香港に設立

現在、香港を始め、シンガポール、マレーシア、
台湾、中国などの都市計画、建築プロジェクト
を手掛ける

kowloon walled city

section



高度が政治的事件でWalled Cityへの経済効果が中断されたため、いろいろな面での統合が起きている。しかし実体そのものは、事件で中断されながらも、古い亀裂から、あるいは新しい亀裂からさえ再び成長を遂げてきた。このことは、空間や建物の成長とシンガポールのWalled Cityの内部サーキュレーションのつくり方に明白である。

建築法規がないので、理論上、デベロッパーたちは換気や構造基盤といったことなど一切関係なく、City内の空き地ならどこでも占有することができた。その結果、新しい建物は時にはそれまでの道路の真上に建つこともあり、慣習的な「路」の概念は無意味なものになってしまった。しかしサーキュレーションは、「もともとある」空間をつくり出すという観点から考案されるべきだ。そこでの「つながり」は、つくり出された小道——あるレベルでは迷路でありながら、別のレベルではネットワーク内で目的地までの最短ルートでもありすぎる——を目にすることによってのみ理解できるからこそ、再評価されるのである。

結合は分岐点や接合点で発生する。そこでは中断が何らかの形で記録されると同時に、変化も継続する。そして空間が絶え間ない物理的形態変化を経るうちに、建物は同時にそれ独自の生命を持つようになる。Walled Cityでは、建物の成長は刺激に対する反射的動作とでも説明するのが一番わかりやすい。既存の状況によって、新しい建物は前からあるものの上に建てられることもあり (パーティカル・ルーム)、あるいは既存の建物の側面から空間があれば、何とか増築にもっていつて横方向へ拡張していくこともある。こういったことが進行している間も、新しいサーキュレーションをつくり出す作業は続けられる。その巧みな様子は、建築的不確定性という非常に説得力のある論議を巻き起こす——それはエントロピーの観点から理解することができる、精巧に練り上げられた状態なのである。

コネクション

チー・ティエナン (季 鐵男)

建築家、台湾、台北

Connection

Ti-Nan Chi

Architect, Taiwan, Taipei



中国への玄関口としての香港は、1997年以降、今まで本土とは切り離されていた中国社会を統合する上での中心的役割を担うことになる。これまで香港は何年にもわたる開拓の日々の間に、九龍と香港島を結ぶ新しい橋を架けようとしてきた。人々が忙しく行き交う道路では、高層ビルから突き出たような歩道が力強い線を描きながら空間に交錯している。そこには中国社会のネットワークとの政治的な結びつきが、でなければ土地を物理的に拡張してゆき、より多くのレベルで連続したサー

キュレーションを求める姿が強く表されている。

ここにあるのは、昨今の香港の高く聳える縦方向の開発とは対照的に、横方向に広がる都市風景の今後に向けて、新しい層が出現しつつあることを告げる半透明の土地である。それは海上に建てられたメガストラクチャーであってもよい。しかし基本的には、香港という都市の連結機構として、あるいは、ごく普通の中国文化圏の一地域におけるシンボリックな存在として捉えられるであろう。

ここでのパターンは、都市計画におけるいろいろな連絡、あるいは連結の可能性を示唆する。そしてこの加速都市における無数の束の間の交換、または遭遇のための容積拡大は、構造面での調停によって引き継がれる。中央の開口部は、新しい平面と既存の男根崇拜的建造物——これらは吊り下げられた柱として、また地上交通網との接点として機能する——との間の繋がりを保つ。

今回提示するのは、香港の未来のイメージである。我々はアジア、さらに

は世界における都市概況の、想像もつかない次の段階に向けて、自身のイマジネーションを掻き立てていかなければならない。

チー・ティエナン (Ti-Nan Chi)

1957年 台北生まれ
1981年 台湾東海大学建築学科卒業
1986年 イェール大学大学院修了
1990年 台湾東海大学建築系副教授
1993年 季鐵男工作所設立

交通——香港、その「動き」の密度

曲淵英邦

建築家、日本、東京

Transportation: The Density of Movement in Hong Kong

Hidekuni Magaribuchi

Architect, Japan, Tokyo

2種のスケールの航空写真。Kowloon駅を中心に重ねて表示されている。香港の主要交通機関の路線とその一定時間の軌跡が重ねられる。軌跡の長さはさまざま。しかし、この移動はあくまで一定時間で体験されるものである。そこで、中心から放射状に拡大/縮小して各経路を「同じ長さ」に揃えてみた。拡大率の違いは体験の「きめ」の疎密を示している。多様な交通が高密度に集積して相互に関連している。たくさんの時間が重なり合って現象している。

遅くなって申し訳ありません。考え込んだ挙げ句にようやく、試してみたいことが定まってきましたので、作品のイメージスケッチをお送りいたします。が、スケッチがこれまた一向に要領を得ない状態なので、少々ご説明を追加することになりました。***私に与えられたキーワード「交通」から非常に直截に、「ここ」に存在する交通機関を調べてみました。国泰航空 (Cathay Pacific Airline)・九広鉄道・MTR (地下鉄)・(自家用車)・(バイク)・エアーバス・タクシー(的子)・九龍バス(巴子)・中華バス・ミニバス(子巴)・トラム(路面電車)・ピークトラム(登山電車)・周辺諸島へのフェリー・スターフェリー・(自転車)・(徒歩)...想像の範囲内で「速度順」に並べてみたわけですが、この狭い地域内に存在する移動手段のヴァリエーションの豊富さに関しては、「ここ」は、ずば抜けた場所であると思われます。少し意味を拡大解釈して「交通」を「何が」の行き来」と捉えるならば、「ここ」が国際貿易の要地であることは、とりもたおさず、物資、貨幣、価値、情報などの「交通」がとても高いレベルで現象していることを意味しています。StarTVはCNNと並んで今や世界的な情報供給源ですし、はやりインターネット経由の情報発信の量も(日本を除く?)アジアの他の都市の比ではありません。私は飛行機以外の「ここ」を未だ知りません[しかも、激しく食中りをした状態でしか]。この件に関わる私の知識は全てインターネット経由の情報です。さらに拡大解釈を続ければ、「ここ」は中国と英国、東洋と西洋の間を、激しく「行き来」し、おそらく、2つの経済体制の間を世界をゆさぶりながら「行き来」することなのでしょう。要するに、「ここ」は「交通」のカタマリだ、ということです。私に与えられたキーワードは「アタリ」だ、ということです。が、***「で、それがどうした、というのか?」、が、しばらく考え込んでいた問題でした。「都市」は一般にそういう存在ではないのか? そもそも「ここ」は「特別」な都市なのか?***現代都市の物理的な構築のシステムを資本主義的な経済原則が支配するようになって以降、一種の病理が都市の成長に作用するようになりました。同量の床面積を構築する際に、都市の中心部に立て替えを伴う高密度(高層)の建築を行なうより、都市の外部に低密度で簡便な建築を行なう方が安価だ、という一般則です。このメカニズムで都市が拡大すると、周縁の低層部が発達後の都市の中心部となっても、スケールが変わっただけで前述の一般則は成立し続けるので、中心部の高密度化は進まず、周縁のみが低密度に広がっていきます。アリ地獄に自ら落ち込むような、この自縄自縛の低密度平面充填システムは「スプロール」として知られるものですが、これは農地を奪い、都市活動のための交通量の総和を無駄の多いものとしていくのです。***第2次北京条約で英国が清国政府から香港島と九龍半島(全面積 1,040 平方km, 小島を除くと 990 平方km)を1898年7月1日から本年6月30日まで租借します。当時の人口約40万人は1995年7月現在554万2,869人。とてもうっかりした話なのですが、「ここ」での状況が全く見事に「スプロール」系の都市発展の可能性に関する99年間にわたる壮大な実験であったことにより気がつきました。990平方kmは南北30km×東西33kmとして皇居を中心に当てはめてみると、北は川口、南は羽田、東は市川、西は三鷹となる長方形です。東京がこの範囲を遥かに越えて、神の見えざる手に引かれるまま、スプロールしていったことは言うまでもありません。そし



雨後の筈のようなビル群に突っ込む航空機。轟音をまえぶれに、街の底から見上げる空を一時黒く塞いで、そのまま落ちて行く……。遠ざかる轟音……。あれで正常な着陸だったのだ、これが日常だったのだ、とようやく固唾を飲み込む。そこは、つい先ほどまでと同じ喧騒の街路上だった。

香港。人々の成した、モノの集積。

人々が動いた、コトの集積。高密度に重層した交通は、相互に観察され、相互に関係を生じる。逃れようもなく「香港」の意味するところを思い知らされる。

地上の熱を逃れて（きっと、幾分かは摩擦熱だろう）、冷えた場所から眺めてみたくなった。九龍駅から上昇を開始する。しかし、わずか数年の違い

で、航空写真の海岸線は一変している。香港では人だけが動いていたわけではなかったのだ。

さらに上昇。香港島の島影と「国境」とが視界に入る頃、国家と体制の間をも動き回ろうとする「香港」が見えはじめた。

曲渕英邦

1960年 大阪市生まれ

1983年 東京大学工学部建築学科卒業

1989年 同大学院博士課程単位取得退学

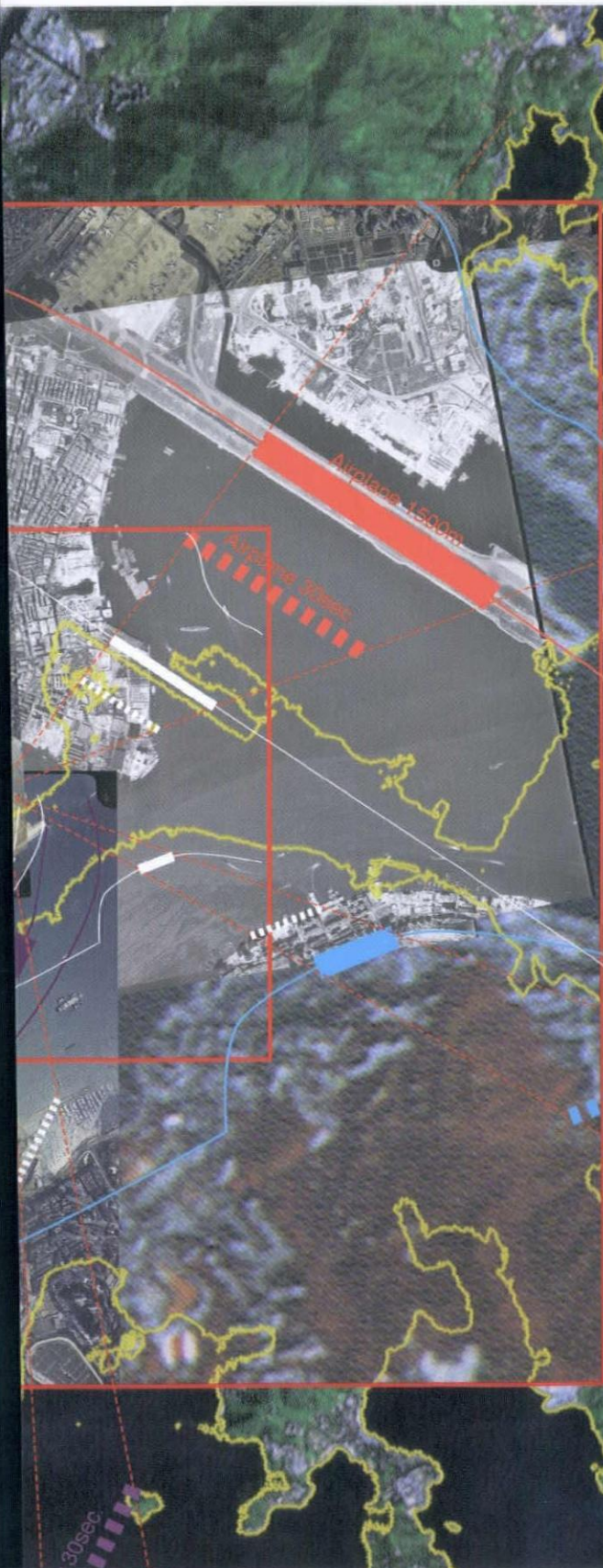
現在、東京大学生産技術研究所助教授。工学博士。

東京大学キャンパス計画室室員、建築家。

主な作品：〈東京大学校見川セミナーハウス〉

〈同駒場II地区キャンパス・マスタープラン〉〈同

柏地区キャンパス・マスタープラン〉（いずれも東京大学キャンパス計画室にて設計）



て「ここ」は、何が起ったのか？***「ここ」の空間から強く喚起されるイメージの一つに「速度」があることには全く同意です。今回私はこの「速度」感を、「ここ」が「非スプロール系拡張都市」であることのみ起因して生じている、と考えてみようと思っています。「ここ」が海と山に囲まれたアジアのモンスーン地帯にあり、中国人が大多数の住民で、多くが仏教徒であり、経済的に豊かで、租界であり、宗主国としての英国の影響が加味されて...といったもろもろの条件とは全く無関係に、＜非スプロール系拡張都市＞の一般性質として「速度」感がある、という割り切りです（元々この仮説に多少の自信がありますが、皆様のご意見は如何でしょうか）。***さて、この仮説のヴィジュアルズに関してですが、今は以下のような方針でいます。＜非スプロール系拡張都市＞を仮に＜多層都市＞と限定します。この＜多層性＞は最初にしたさまざまな交通機関の交通網が地図または航空写真の上で複雑に入り組むことで表現できていると思います。その各種路線の上をその交通機関が「単位時間」に移動した軌跡を色を変えて太く表現します。「速い」交通機関（例えば飛行機）の軌跡は長く引かれ、「遅い」交通機関（たとえば登山電車）の軌跡は短くなります。＜平面的＞には飛行機は多くの地点と関係結び、登山電車はその逆です。一方、これらは同一の時間に生じた事象ですから、それら乗客の意識の中には「同量」または「同密度」で格納されると仮定することもできそうです。さきほどの＜平面的軌跡＞を重ねて、各乗り物で同じ長さの＜意識上の軌跡＞が描かれます。登山電車の上を飛行機が飛び過ぎます。2種類の軌跡がそれぞれ交点を結びます。＜平面的軌跡＞は大きな点として交点が出来上がります。しかし、＜意識上の軌跡＞は様相が異なります。飛行機から見る登山電車は高遠に巻くような巻物のような光景を背景にして一瞬現れるに過ぎません。一方、登山電車のゆったりした光景に飛行機は遥かに大きな痕跡を残すことになるのではないのでしょうか。飛行機の＜意識上の軌跡＞には登山電車印のついた小さな記号が交点の印として描かれます。登山電車の＜意識上の軌跡＞には飛行機印のついたとても大きな記号が交点の印として描かれます。2人が関係結び、かつ同一現象が2人に異なる経験を与えたことを記念して、飛行機と登山電車の＜意識上の軌跡＞の交点同士を＜既関係＞の記号で結んでおきます。このような軌跡相互の交点と＜既関係＞の記号は、あつという間に加速度的に増えていきます。（それは「ここ」が＜非スプロール系拡張都市＞であり、多様な移動手段をとる多くの主体者が平面的に非常に近接して関係を結ぶからで、ダイヤグラムはあつという間に線と記号だらけになり、下地の航空写真さえ判然としない状態に...***という、混乱状態のドローイングの上にオーバーレイして、皆さんに今読んでいただいているこのテキスト自体をグラフィカルにレイアウトしようと思っています。まだ姿のない作品に関する作者の論説、それを読む監修者、時間を経て後のドローイングとそのテキストとの重ね合せを、また異なる時間に目にする本誌の読者、時間と媒体の入り組んだこれら全体は、最初の拡大解釈を許していただけるならば、「ここ」を契機とした「都市の交通」であり、この複雑性こそが「都市の速度」、なのではないのでしょうか。今はそのように考えています。

情報

タイクーン・グラフィックス
グラフィック・デザイナー、日本、東京

Information

Tycoon Graphics
Graphic Designer, Japan, Tokyo

脱出と侵略、侵略と統治、
SFコミック、スペース・オペラ、
情報、ミクスチュア、
オーヴァー・ダブ、
非現実感、混沌、携帯、
ネオン、色彩、TVアンテナ、箱庭、
インスタント、コピー、宇宙船

鈴木直之

1964年 新潟生まれ
1987年 東洋美術学校卒業
1987年 コンテムポラリー・プロダクション
1990年 渡米。ニューヨークにてデザイン修行
1991年 宮師雄一とタイクーングラフィックス設立

宮師雄一

1964年 東京生まれ
1985年 (株)ダイヤモンドヘッズ入社
1990年 渡米。ニューヨークにてデザイン修行
1991年 帰国後、鈴木直之とタイクーングラフィックス設立

現在、CDジャケットのグラフィックなどを中心に、エディトリアル、パッケージ、企業広告などの分野で活躍中



NEXT WEEK: A PLAN TO BEAT THE ALIENS!

[illegible]

上海——伸び盛りの都市

ロウ・ツォンショウ (陸 鐘驍)

建築家、中国、東京

Shanghai: The Growing Metropolis

Luo Zhong Xiao

Architect, China, Tokyo

標高：香港スカイレベル「HKSL+0」
都市には標準水平面を表示する基準点がある。例えば、東京の場合「Tokyo Point」がそれである。その基準点によって、その都市のあらゆる場所の高さが相対化される。一方、我々が都市を認識するときに地表にとどまることなく、度々その都市の代表的なスカイラインを想起することが多い。特に今のアジアでは、世界一の高さを争うことで自ら経済資本の中心都市であることをアピールするものは少なくない。

同じ現象も今中国の各大都市に起きている。「第二の香港：上海」、「小香港：深圳」、「北方の香港：大連」……。引用される物差しは皆同じく香港である。ここでの「香港」はもはやただの都市名でなく、無意識のうちに「現代化都市」の代名詞となっている。その表層的な表現として、香港のスカイラインの高さのイメージが、社会主義建国以来40年ほとんど変わっていなかったそれらの都市の計画目標となり、巨大化開発の勢いの原動力となった。

1997年7月1日／香港スカイレベル「HKSL+0」。仮にこのスカイラインの水平面が存在するならば、これは100年間の植民都市の終焉を語るとともに、内陸で増殖しつつある新たな「資本社会主義都市」の一種の基準線を示しているに違いない。また、香港にとってもこれは歴史が新しく始まる転換点となる。

ロウ・ツォンショウ (Luo Zhong Xiao)

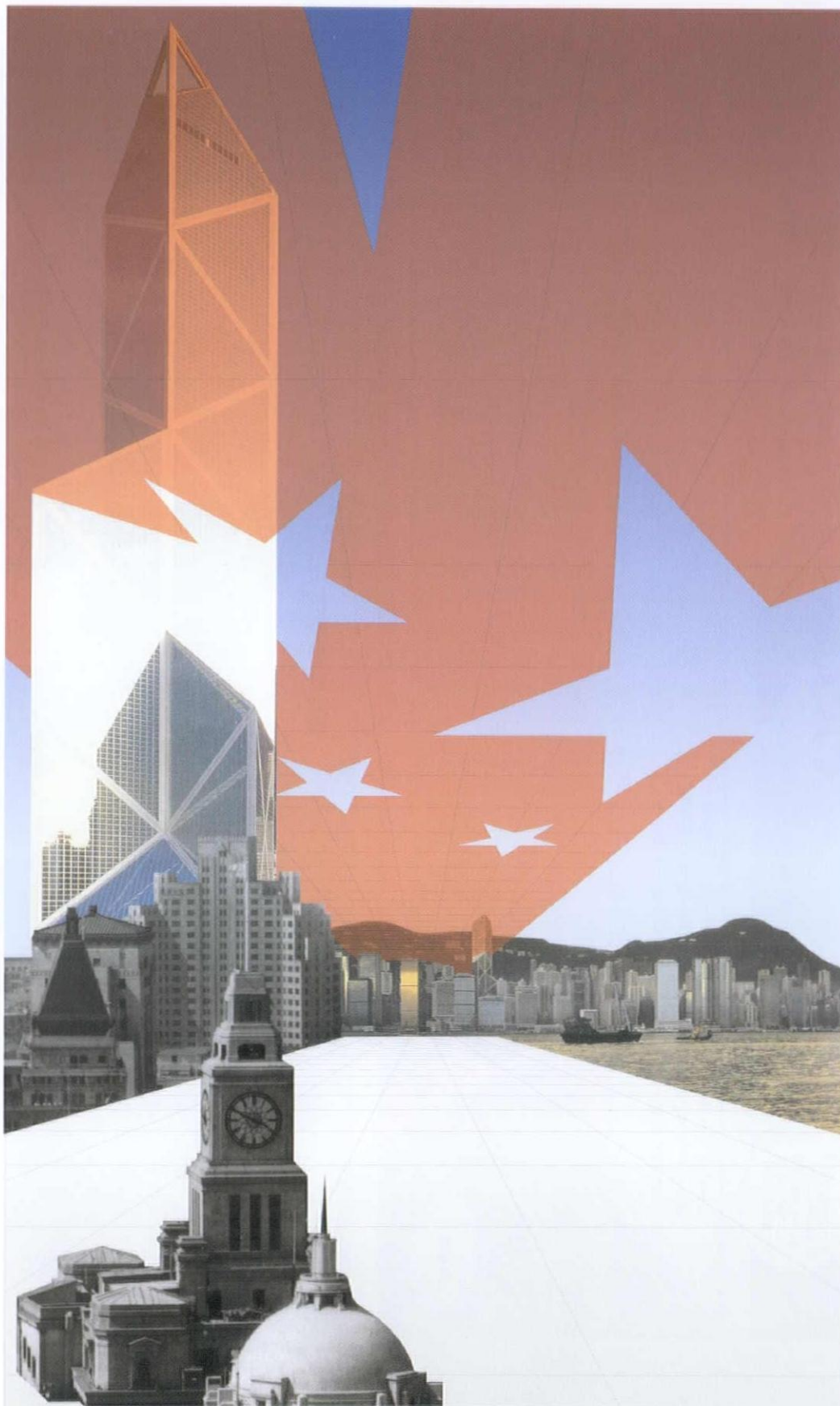
1966年 中国上海生まれ

1986年 同済大学中退。来日

1994年 東京工業大学修士課程修了

現在、日建設計勤務。上海のプロジェクトを数多く手がける

主な作品：〈上海国際金融大廈〉〈浙江省国際金融大廈〉〈上海信息樞紐大樓〉



香港から浮かび上がる未来

小嶋一浩

香港の魅力は、その活動にある。路上に、都市のスカイラインに、あるいは交通に、その他あらゆるものにアクティブな活動が視覚化されている。密度と速度が一体となってその魅力を強化し続ける香港。その密度については、すでに「超級都市香港」(SD9203号)として特集している。今回は速度である。「返還」という具体的な日付に向けて、ここ数年香港は加速し続けてきた。途中には減速もあったが、いずれにしても穏やかなものではない。香港ではあらゆることは極端に現れる。そこには当然多くの人々の戦略が見え隠れする。圧倒的な速度が大陸にも火をつけて、今では「返還」は終わりではなく、始まりと印象づけるところまでできてしまった。その勢いそのものは、今ではむしろ上海や沿海州一帯の方が凄まじいかもしれない。しかし、大陸には迷いや躊躇がない。その歴史を終えようとする植民都市香港は、本質的に不安定であり、全ては微妙なバランスの上にあった。成功して資産を築いた人々は、その資産を海外に移動する。その後は大陸から次の成功を夢見た人々が流れ込む。海外に移動した資産家も再びチャンスを伺っては舞い戻る。ここは高度資本主義の一大実験場の様相を持ちつつ、資本家がどんどん入れ替わることで誰にでもチャンスがあるように見えるダイナミックな変化の可能な場所であった。イギリス政府出先の香港政府は常にバランスを優先する。土地私有が認められていない(香港そのものが租借地であるから、全ての土地は政府に帰属する)から、資産があっても持続的にアイデアが必要である。誰も簡単には保守化できない。優れた企画に政府が土地を99年の期限付きで貸し出す。一見成り行きまかせに見える土地利用や都市計画はそこに直接の利権のな

い他者である政府の若くて優秀な香港の中国系人種によって完全にコントロールされてきた。そして香港では壮大なフィクションが実現された。

香港では、ほとんどの人が中国名と英語の名前を持つ。国籍を複数持つ人も多い。資産家の移動が示すように、香港では誰もがここを終の住処などとは考えていないように見える。人々にとって香港は機会の待ち受ける場所、何かが実現する空間だ。もちろん、それは生まれたり育ったりして、今生きている香港に愛着がないなどと言うことではない。

冒頭にも書いたように、この特集号では香港の「超高密度」が直接生み出している現象には焦点を当てていない。「速度」が運動を示すとしたら、香港には様々な速度、様々な運動が同時多発的に高密度に混在している。そこに「機会」が開かれている。都市現象としての「高密度」がその原因なのか結果なのかを論じるよりは、「地球上で香港に一番可能性を見出せるようなことがあるとしたら何か」を多くの作家の記述としてまとめてみた。そこには、現代を生きる作家ならば誰でも何かしら「香港」あるいは香港的なものと無関係ではないだろうという想いがある。巷で多くの「香港特集」が出版されている中、本特集では生の写真による香港の風景の記述は排し、表層の風景は他の誌面に譲っている。私達にとって香港は、ノスタルジーの対象などではない。

「速度の記述」では、最初に私達からデザイナーや写真家、建築家、比較文学者への問い掛けがあり、途中でヴィジュアルやコメントによるドラフトを提出してもらい、さらに私達がコメントを返すといったインタラクティブなやりとりを行った。ファックスが中心

だったが、MOなどのメディアもかなり含まれていた。幾人かとは電話でもやりとりした。多くの見方、解釈があることがあらためてわかったし、それがまた香港の持つ可能性だと思われた。キーワードと参加作家は私と編集者に村松伸氏が加わって決めた。香港の表層だけではなく、持続する変化、活動の深層やそれがもたらす可能性といったものを浮かび上がらせることを意図している。また、この特集号が「アジア同時代シリーズ」のひとつであることが示すように、東京で活動している私達にとっての日常の延長として香港を捉えようとしている。香港の現象をエスニックとして見ることに興味はない。参加作家がキーワードを変更することは拒否していない。実際いくつかのキーワードは作家によって変更された。参加作家についても、実際に香港で活動している人々に併せて、返還のもう一方の主体である中国大陆や同じ民族でありながら今回は傍観者かもしれない、台湾、シンガポール、そして日本、ヨーロッパの若手に依頼した。ジャンルは意識的に拡散させた。その中で建築家には、特に次の世紀に活躍するであろう世代に入ってもらった。

作品は、中間のドラフト段階ではコラージュ的な、香港という現象そのものをダイレクトに記述する傾向が強かった。やりとりの中で、最終的なアウトプットは1枚のヴィジュアルがそのまま香港の様相を示すものではなく、作家が捉えた切り口に絞り込まれてきた。だから、個々の作品それ自体では一見香港だか、何だかわからないものも入ってくる。その総量の中に私達自身の「香港から浮かび上がる未来」が織り込まれている。

●こじま・かずひろ／建築家(シーラカンス)、東京理科大学助教

The Future Reveals Itself in Hong Kong

Kazuhiro Kojima

Translated by Hiroshi Watanabe

What makes Hong Kong attractive is its activity. That activity is visible in everything from Hong Kong's street life and urban skyline to its traffic. In Hong Kong, density and speed act in concert and reinforce the city's appeal. Hong Kong's density has already been the subject of a special issue entitled "Hong Kong: Alternative Metropolis" (SD, March issue, 1992). This time the subject is Hong Kong's speed. For several years now, Hong Kong has been accelerating toward a specific date, namely the date of reversion to Chinese rule. There has been deceleration along the way as well, but in any case nothing has been on an even keel. In Hong Kong everything is carried to an extreme. Naturally, this reflects the involvement of many different interests with different stratagems. Meanwhile, the continent too has reached an overwhelming speed, and now there is a feeling that reversion will be not an end but a beginning. Today, Shanghai and the coastal region seem to display even greater vitality than Hong Kong. That is because there is no doubt or hesitation in those areas. The colonial city whose history is now drawing to a close was intrinsically unstable. Everything depended on a subtle equilibrium. People who had been successful and amassed capital would move overseas and take their capital with them, and others would arrive from the continent dreaming of success. The wealthy who had moved overseas would eventually return, looking for further opportunities. This city took on the guise of an enormous laboratory of intensive capitalism. It was a place where dynamic change was possible, and the financiers constantly changing places created the impression that everyone had a chance. The Hong Kong government, an arm of the British government, always gave priority to balance. It did not recognize private ownership of land (all land belongs to the government since Hong Kong itself is leased land). Therefore, one always had to come up with new ideas, even if one had

capital. No one could rest on one's laurels. The government leased land for 99 years for promising projects. The land use or city plan, which may seem at first glance outrageous, was completely controlled by young, bright Hong Kong Chinese in the government who were disinterested parties. Hong Kong was in a sense a spectacular fictional achievement.

In Hong Kong, practically everyone has both a Chinese name and an English name. There are also many people with multiple nationalities. As the movement of financiers suggests, no one seems to consider Hong Kong a permanent place of residence. Hong Kong is a place where people wait for opportunities and plans are implemented. Of course that does not mean people who were born and raised there or live there do not have a love for the place.

As I stated at the outset, this issue does not focus on phenomena directly generated by Hong Kong's super-high density. If "speed" is an indicator of "movement", then diverse speeds and movements are mixed together at high density in Hong Kong. There, opportunities arise. We have chosen not to examine whether or not high density as an urban phenomenon is the cause or effect of opportunities. Instead, we have asked a number of people in fields of creative endeavor this question: In what, if anything, does Hong Kong have the greatest potential in the world? Implicit in that question is a belief that every contemporary artist has some connection to Hong Kong or to something that is "Hongkongite" in character. There are, by the way, many special publications on Hong Kong being put out. This issue makes no attempt to describe Hong Kong's landscape through original photographs and will leave the surface description of the city to others. For us, Hong Kong is not an object of nostalgia.

In "Describing Speed", we took an interactive approach. We first put questions to designers, photographers, architects and scholars of comparative literature and had

them submit drafts of visual material or comments. Then we sent them our comments. This exchange took place mainly through fax, although other media such as MO disks were also employed. There were telephone conversations with a number of persons. We discovered there were many views and interpretations, and that too seemed an indication of Hong Kong's potential. The keywords and the participating artists were chosen by me, the editor and Shin Muramatsu. This issue is intended to express not just the surface reality of Hong Kong but the enduring deep layer of change and activity and the potential that layer possesses. Moreover, as the inclusion of this special issue in the "Contemporary Asia Series" indicates, we attempted to view Hong Kong as an extension of the everyday life we lead in Tokyo. We are not interested in viewing Hong Kong as an ethnic phenomenon. We allowed participating artists to change keywords if they wished, and in fact a number of keywords have been altered. With respect to the participating artists, we invited young people from China, the other party in the reversion drama, Taiwan and Singapore, which may be a bystanders this time though their population too are Chinese, and Japan and Europe, as well as people active in Hong Kong. We deliberately chose people representing very different genres. In particular, we asked architects who will no doubt be active in the next century to participate.

In the intermediate, draft stage, the works tended to be direct expressions in collage-like form of the phenomenon of Hong Kong. As we exchanged messages, the works became less direct and began to reflect the diverse viewpoints of the artists. Thus there are works included that, taken singly, may not at first glance seem to be about Hong Kong. It is in their entirety that "the future revealing itself in Hong Kong" may be read.

●Architect (Coelacanth), associate professor, Tokyo University of Science

速度の設計者達

The Architects of Acceleration

膨大な埋立によってヴィクトリア・ハーバーはヴィクトリア・リバーと揶揄されるほど、地形そのものから加速度的に変貌を遂げている香港で、3月末、6つのオフィスを訪ねる機会を得た。インタビュー対象は、返還を背景として成立している都市改造プロジェクトの発注者・設計者や香港を拠点にアジア全域を視野に入れている設計組織、すなわちMTRC、アラップ・アソシエイツ、テリー・ファレル&パートナーズ、ロッコ・イム、OMA Asia、オブ・アラップ&パートナーズである。香港における開発の速度、すなわち計画立案および設計から建設に至るプロセスは、アジアのプライム・シティにおけるひとつのモデルであり、これら組織はその「速度」の設計者達とも言える。このインタビューを通して、我々にとっての計画やデザインとはやや異なり、市場における商品としてその価値が追求され続ける香港建築の意味を理解したい。そして、その意味には香港だけでなく、アジアで通用する技術あるいは受け入れられるデザインの秘密が隠されているはずである。(木下光)

At the end of March I had the opportunity to visit six offices in Hong Kong, which is undergoing an accelerated process of transformation, beginning with its very topography, on such a scale that, after enormous reclamation works, Victoria Harbor is now being referred to in jest as "Victoria River". The subjects of the interviews are all involved in the urban reorganization projects being carried out against the background of reversion as client, architects or architectural organizations that are centered in Hong Kong with an eye toward the entire Asian region, namely MTRC, Arup Associates, Terry Farrell & Partners, Rocco Design Partners, OMA Asia and Ove Arup Partners. In its speed, the development process in Hong Kong, from the drafting of plans and design to construction, is a model for major cities in Asia, and these organizations might well be called "the architects of speed". Design and planning in Hong Kong are not quite the same as design and planning in Japan. Works of architecture are valued almost exclusively as marketable commercial products. It is hoped that these interviews will deepen our understanding of the background against which architecture in Hong Kong is created. In them may be hidden the secret of techniques that are applicable and designs that are acceptable, not only in Hong Kong, but throughout Asia. (Hikaru Kinoshita)

- ・ MTRC
- ・ アラップ・アソシエイツ / Arup Associates
- ・ ロッコ・デザイン・パートナーズ / Rocco Design Partners
- ・ テリー・ファレル&パートナーズ / Terry Farrell & Partners
- ・ OMA Asia
- ・ オブ・アラップ&パートナーズ / Ove Arup & Partners

MTRCはMass Transit Railway Corporationの略称であり、香港島北側および九龍において3つの既存地下鉄路線を有する公団である。駅数は38、駅周辺に持つ不動産は住宅地、ショッピング・センターなど19にのぼる。1995年における総利用者数は8億1300万人であるから、香港の総人口約600万人から考慮してもその高い利用状況がうかがえる。地下鉄の高い利用率の追求は、地下鉄そのものの運営だけにとどまらず、不動産においても行われている。駅上の開発を含め、その周辺に高密度かつ大規模な開発であり、ステーション・シティともいえる駅の利便性を高めるプランニングへ結実しているのである。ライフスタイルにおけるアクティビティを高めることが地下鉄の利用を押し上げ、結果としてMTRCの価値が増すという極めてシンプルな考え方である。

この思想は、新空港と香港中心市街地を結ぶ空港鉄道においても脈々と流れている。23分で空港と市街地を結ぶというその速度へのこだわりこそが、MTRCや香港自体がインフラストラクチャーに求められる意義をいかに認識しているかを表している。香港駅から新空港まで最大で8分間隔、90年の試算では50香港ドル（約750円）で接続する予定である。香港政府自身、新空港の付加価値を高める意味でも新空港へのアクセスの選択肢を増やすことの重要性を認識している。政府の支援、鉄道としての速度、価格、これらに加えて付加価値となっているものが個々の駅で行われる「巨大」開発とタウン・チェック・システムの名称で呼ばれている香港駅と九龍駅で行われる飛行機へのチェックイン・システムである。「巨大」開発の概要は別表の通りであるが、新空港までの6駅のうち5駅で開発が行われる。タウン・チェック・システムは、基本的に新東京国際空港における箱崎や関西国際空港における大阪シティエアターミナルと似たものであるが、空港と市街地を結ぶ鉄道を運営するMTRC自身による提案であり、香港の中心的地域にある両駅で利用者を荷物から解放させ、可能な限り香港でのアクティビティを高めようとする点で、まったく異なるコンセプトに則っている。

駅および駅上開発は1994年11月、中国政府

とイギリス政府間の財政面の合意を受けて始まった。駅上開発は長期間を要するが、駅は1998年6月に利用が開始されるわけであるから、埋立計画からその土地のリースを含めた政府の絶対的バックアップはあるものの、竣工まで約4年弱という脅威的なスピードで事業が進んでいる。この計画にはトンネルなどの土木、駅という建築、そして車両、プラットフォームなどのプロダクト、さらには運営管理の技術などあらゆるスケールおよび分野が含まれている。開発はいくつかのパッケージに分けられ、パッケージごとにいくつかのディベロッパー数社がJVを組み、コンサルタント、建築家がMTRCの思想を絵にしていける。MTRC側では最大で1200人のスタッフがこの開発計画に関わっている。

上環にあるMTRCのギャラリーには、空港線の開発概要を紹介する様々な模型や空港高速鉄道の原寸大の車両などが展示され、MTRC

のこのプロジェクトにかかる意気込みを感じるには十分すぎる。返還という時間的、政治的制約により立案から施工に至るまでの仕事の速度が要求されているが、そのような状態においても、開発コンセプトは十分検討されている。そして、そのコンセプトは利用する側にとっての高度な機能性や利便性、さらには香港的資本主義の競争原理の中で、ひとつの「デザイン」へと導かれている。そのためにコンサルタント、建築家、施工者、ディベロッパーは皆、選び抜かれた人間ばかりである。限られた時間の中でいいものをつくらなければならない、言い換えるならば、どうせ巨額を投じてつくるならば、長期間香港において価値あるものをつくらなければ意味がないという発注者の思想と、そのイニシアチブのあり方を考えさせらるインタビューであった。(木下光)



空港鉄道ルートマップ

駅	Hong Kong (香港)	Kowloon (九龍)	Tai Kok Tsui (大角咀)	Tsing Yi (青衣)	Tung Chung (東涌)
敷地面積 (ha)	4	14	17	5	22
住宅戸数	—	5,126	5,250	3,500	15,000
オフィス (㎡)	223,650	264,450	110,000		15,000
商業 (㎡)	90,000	89,550	65,000	46,170	56,000
ホテル客室数	1,210	2,400	1,100		400
総延床面積 (㎡)	415,900	1,090,026	628,000	291,870	843,120
開発区分	1	7	3	1	3
概算工期	8	12	7	4	8

空港鉄道の開発計画

アラップ・アソシエイツは1963年に設立され、当初はオブ・アラップ&パートナーズの計画部門であった。アラップ・アソシエイツは組織内に建築デザインだけでなく、構造・設備部門も有している。オフィス需要があった1970年代および80年代を除いて、専門的建築、すなわちスタジアム、研究所、大学、交通計画を中心に設計業務を行ってきた。1992年に香港駅プロジェクトの国際競争入札に設計チームとして参加しないかという誘いがあった。この基本的な計画コンセプトは、ロッコ・デザイン・パートナーズによるもので、設計組織としてJVを組むという話であった。これにより、アラップ・アソシエイツは香港にオフィスを構えることになった。香港オフィスは、アラップ・アソシエイツが初めてロンドン以外につくった組織である。あくまで香港駅の設計において、ロッコ・イムとJVを組むプロジェクト・オフィスという位置づけである。

アジアにおけるプロジェクトとしては他に、入札段階ではあるが、オブ・アラップ&パートナーズと組んで行っているバンコクの地下鉄計画がある。

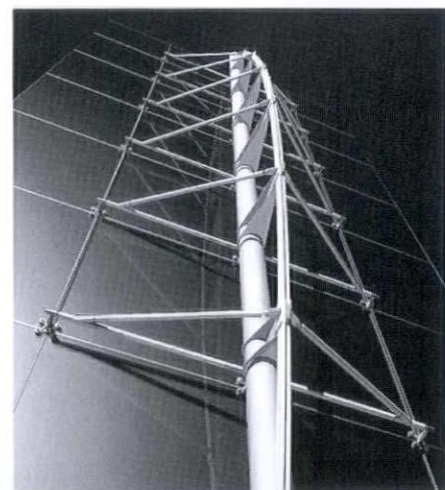
この香港駅のプロジェクト・スタッフは全体で32人であり、4年以上前に設立されている。そのうちアラップ・アソシエイツの所員は10人で、4人のコア・スタッフ、香港で採用した5人、およびシビル・エンジニアとしてオブ・アラップ&パートナーズから出向しているひとりである。このJVの仲介をしたのはもちろん、ロッコ・イムと数多くの仕事を香港でしていたオブ・アラップ&パートナー

ズである。アラップ・アソシエイツとロッコ・イムのコラボレーションは、両者の長所および特徴を補完しながら、それを最大限引き出せる組み合わせである。ロッコ・イムは、香港の建築において相当の経験と知識を持っており、マーケットやクライアントに対しても精通している一方で、アラップ・アソシエイツは国際的に交通施設を把握・経験している上に、香港では一般的ではない組織内部に構造および設備スタッフを抱えている。

香港駅プロジェクトは、Phase1とPhase2に分かれている。Phase2は実施設計が始まったばかりであり、現在ディテール・デザインを行っている。Phase1の駅の完成は1998年6月、Phase2の完成は2001年12月が予定されている。全体のコンセプトはロッコ・イムによるものであるが、ディテール・デザインはアラップ・アソシエイツとロッコ・イムの協同作業で進められている。アラップ・アソシエイツの主な役割は、香港駅や周辺開発のマスタープラン、さらには香港駅と駅周辺開発とのインターフェース（境界部分）をいかにデザインするかであり、高層タワーのデザインには関与していない。香港駅は地下通路によって既存の中環駅と接続する他、ポディウムレベルではフェリーターミナルや既存の空中歩廊と動線が接続するように幾つもデッキが計画されている。すなわち、中環地区に張り巡らされている空中歩廊のネットワークとリンクするためである。駅のエントランス・ホールは飛行機のチェックインがいつでも可能なタウン・チェックイン・システムに対応し、さながら

飛行場のようなものである。幅150m、高さ20mの巨大なホールにはレストランや店舗が内包され、緩やかなカーブを描くチタンを用いた屋根を持ち、デザインされた構造システムをもつガラスのファサードは、吹き抜けを通してコンコース・レベルまで自然光を透過させる。

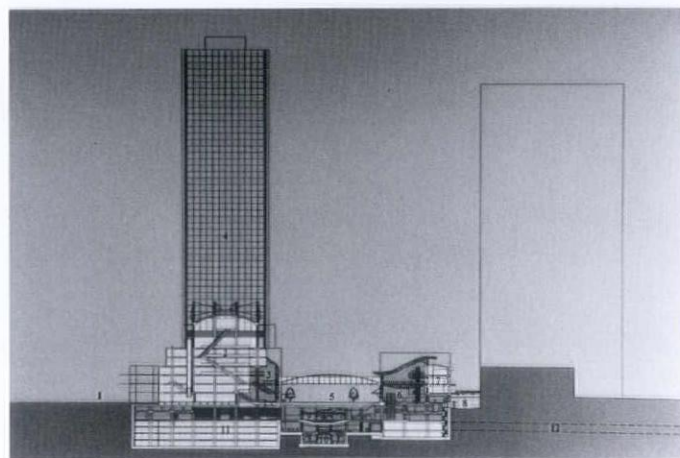
アラップ・アソシエイツはまた、MTR全線において採用される新しいシステムに対応する駅、およびプラットフォームの管理ブースやガラスを用いた公衆トイレのプロダクト・デザインや、新界で計画されている新線のコンセプトデザインも行った。これら香港でのプロジェクトは、アラップ・アソシエイツにとって貴重な経験であると共に、今後、国際的プロジェクトへ参加していく上での礎となっていくであろう。（木下）



ガラスを支えるシステム



香港駅内観パース



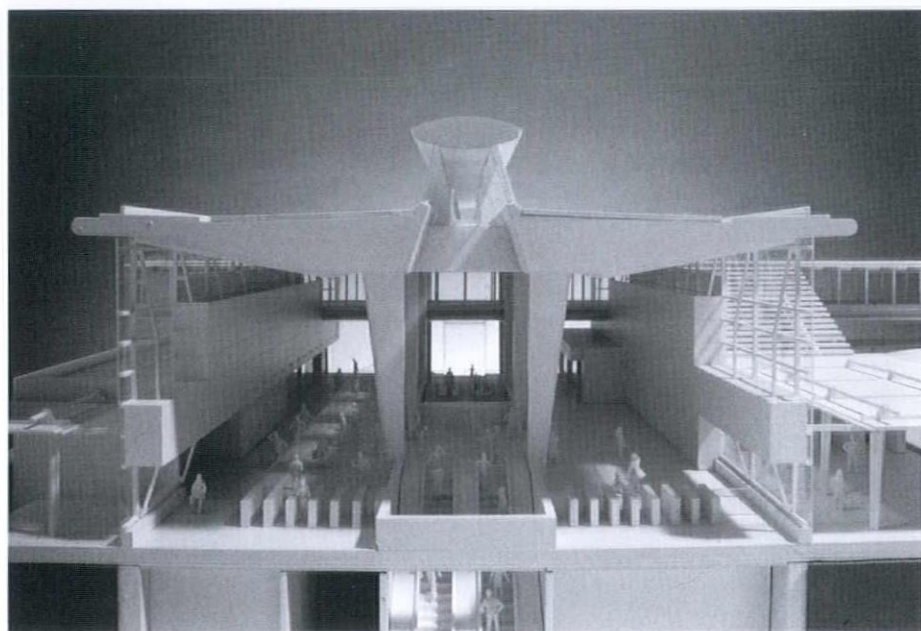
香港駅断面図

ロ可可・デザイン・パートナーズの代表者であるロ可可・イムは、MTRCの新空港関連の駅舎および開発を手掛けている数少ない香港ローカルの建築家である。現在進行中のプロジェクトとしては、2000年竣工予定の新界のスタジアム、公共住宅、都心部における中規模のオフィスビル数件がある。また香港以外のアジア地域では北京での商業・オフィスビルが完成したばかりである。MTRCのプロジェクトでは3つの駅の設計を行っている。香港駅は新空港の始発駅であり、プロジェクト最大の開発である。駅上開発では4つの高層建築が計画され、オフィス、ふたつのホテル、ショッピング・センターが主な機能である。この開発は、4つのディベロッパーによる開発企業体によって入札で400億香港ドル（約7000億円）で競り落とされている。開発における総延床面積は415,900㎡であり、マスタープランはロ可可・イムによるものであるが、88階建て、約400mの高層ビルに関してのみディベロッパーの意向でロ可可・イム、シーザ・ペリ、SOMによってコンペが行われ、その結果シーザ・ペリが外観およびファサード・デザインを担当することになった。実施段階ではロ可可・イムが管理することとなっている。その他にロ可可・イムが担当する荔枝角駅と東涌

駅では単独で設計を行っている。ライキン駅は荃灣線の既存駅と並行して構造的には独立させながら、ふたつの駅を統合するプロジェクトである。このプロジェクトは駅のみであり、関連する開発計画はない。この駅は大嶼山線（空港線であるが、エクスプレスではないローカル線）と唯一乗り換え可能であり、既存の地下鉄（MTR）網とのネットワーク上、重要な駅である。なぜなら、九龍東側および沙田といった新界と空港を接続するだけでなく、荃灣線を結果として複線化し、香港島CBD地区へのアクセスを高めることになるからである。駅は三層構成になっているが、中間階のコンコース・レベルをはさんで、最上階に中環行き大嶼山線と荃灣線が引かれ、最下階に新空港行きの大嶼山線と荃灣行きの大嶼山線および新空港へのエクスプレスの通過線路がある。最下階が既存のMTRのレベルであるため、中環行きの荃灣線は大嶼山線に対応するために現行より2層分上げられることになる。一方、東涌駅は新空港のひとつ手前の駅であり、新空港島の対岸に主に新空港で働く人々が居住する目的でつくられるニュータウンの駅である。このニュータウンはMTRCにおける新空港路線最大の敷地による周辺開発であ

り、当初の設定人口は約2万人である。駅自体のプランは既存の駅と変わるところはない。地上レベルはコンコースであり、中間階に駅の設備、機械をまとめ、最下階がプラットフォームとなっている。また、屋根の高さを決めているのは香港に欠かせない空中歩廊であり、周辺の建物と駅を接続させている。駅のデザインは荔枝角駅同様、ファサードにガラスを用いることで光を取り入れ、軽い仕上がりになっているが、東涌駅がニュータウンの中心に位置づけられ、また新空港の対岸というゲート的な意味合いから、より象徴的なものとなっている。

これまでのロ可可・イムの作品を通して、香港という都市への理解や解法をうかがい知ることができる。すなわち、それは都市の密度や集中への関心であり、人のアクティビティの媒介となるコネクターとしていかに建築をデザインするかというテーマであった。この意味で駅のデザインはその集大成とも言える。MTRCやアラップ・アソシエイツのインタビューからもロ可可・イムのデザインに対する高い評価が感じられたが、そのことは全部で6駅の開発のうち、半分をロ可可・イムが担当していることに端的に表れている。（木下）



東涌駅断面模型

SD9707



荔枝角駅模型



荔枝角駅模型

テリー・ファレル&パートナーズはロンドンと香港、さらに小さなオフィスをエディンバラに構えている。総勢120人余りであり、香港オフィスは55人のスタッフを抱えている。テリー・ファレル&パートナーズが香港に来たのはそんなに昔のことではない。きっかけは、1992年に行われた〈ピークタワー・コンペ〉であった。このコンペは2週間という非常に短期間のコンペであった。クライアントはピークトラムも経営しており、オーナーのピークタワーへ個人的関心も高かったとデザイン・ディレクターのスティーブ・スミスは述懐している。ピークタワーのデザインにおいて香港のスカイラインを意識した象徴的な形態を提案したことは、その意味からも正解だったのかもしれない。

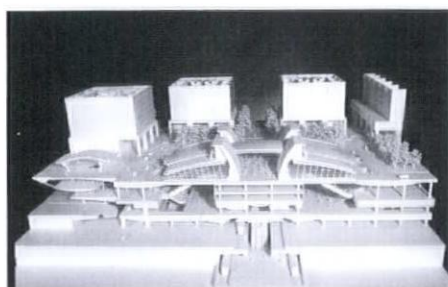
このピークタワーは主に観光客を対象としたもので、ピークトラムの駅を最下階に内在させ、3層の商業施設および屋上を広場として開放させている。眺めを確保することがいかに重要かは住宅、ホテル、オフィス同様、ここでも変わることはない。さらにこの建物はその名称のごとく、タワー状に劇場、映画館が象徴的な形態で持ち上げられている。また、〈ブリティッシュ・カウンシル〉および〈イギリス領事館〉のコンペも勝ち取っている。

このコンペは〈ピークタワー・コンペ〉によって香港に事務所を開設した直後であり、事務所が香港で大きくなるきっかけとなった。すなわち、香港における彼らの存在をアピールすることになり、その結果、空港関連の九龍駅プロジェクトに参加する資格を得ることになったのである。九龍駅開発はインタビュー形式のコンペが1992年に行われている。現在は、工事が急ピッチで進行し、埋立の全貌および計画のアウトラインは明らかになっているが、コンペ時点では海上に絵を描くようなものであったという。香港らしい話である。九龍駅開発ではホー&パートナーズというローカル事務所と組んで仕事を進めているが、このプロジェクトに限っての話であり、常に固定的に組むローカル事務所はない。プロジェクトに必要な分野の数だけ、その性質に合わせて適切なローカルの別組織とプロジェクト単位で組むという手法を取っている。

また、韓国でもプロジェクトを抱えている。新空港につくられる5つの交通機関を統合させる交通センターの計画である。地下部分だけで273,000㎡あり、羽ばたく鳥をイメージしたその象徴的な形態は、韓国人の成功や威信のシンボルであり、将来における統合を表すものでもあるという。交通計画はその特異性

から経験が必要なプロジェクトであり、テリー・ファレル&パートナーズはローカルに比べて、蓄積された高度な技術と経験こそがコンペに勝てる要因のひとつであろう。実際、今後、香港で計画されている鉄道網の駅を彼らが6駅担当することがすでに決まっている。九龍駅開発は10年以上かかる長期開発であることから、テリー・ファレル&パートナーズにとって香港は、重要な都市のひとつであり続けるだろう。インタビューに応じてくれたスティーブ・スミスは、プロジェクトの進む速度が刺激的だと述べている。ロンドンはピクニックをしているみたいだと笑って話していたが、その比喩は香港のビジネスの速度を暗示するのに的確である。

彼の発言の中で極めて興味深かったのは、ヨーロッパに比べて、アジアではクライアントが異常なほど建物の形態に重きを置くという点であった。コンペを次々に取っている状況を「very lucky」という言い方で濁していたが、彼はテリー・ファレル&パートナーズが香港を含め、アジアで人気の高いふたつの理由、すなわちインフラストラクチャー計画の経験とテリー・ファレルのデザイン性を冷静に把握しているようであった。(木下)



九龍駅断面模型



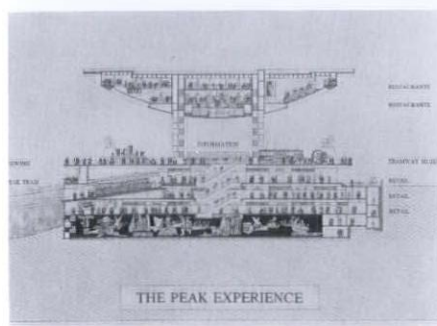
駅周辺開発計画模型



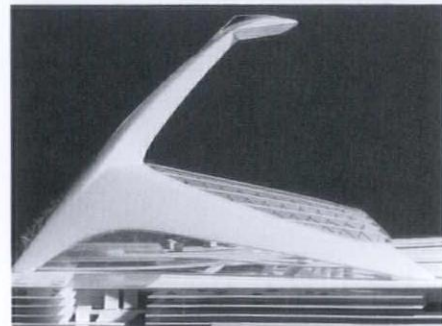
駅インテリアCG



ピークタワー外観



ピークタワー断面図



韓国インチョン国際空港模型

OMA Asiaは、アーロン・タンを代表としてハーバードGSD、レム・コールハースの卒業生が中心となって1994年末に設立された。現在、所員数は10人程度で5人のコアとスタッフで構成されている。国籍は多様で、シンガポール、アメリカ、カナダ、日本といった具合である。

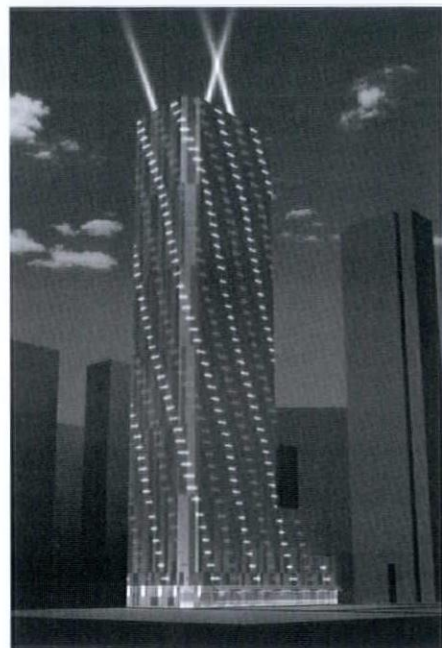
OMA Asiaは都市の新しい観察者であり、新たな調査を試みることで、建築への新たな方法論を模索する姿勢を取っている。この原点にはアーロン・タンによる九龍城調査がある。彼は九龍城が急速に自己増殖していった1960年から80年代において、並行する世界の建築論の流れとの奇妙な一致と分離を指摘している。すなわち、チーム10、メタボリズム、アーキグラムなどが欧米や日本の建築界を席巻した同時代に九龍城は、理論も建築家もなく生成したにもかかわらず、その空間は建築家のイマジネーションを刺激するものであった。そして、アーロン・タンにとって九龍城は、他の多くの研究者が九龍城とは何かという答えを探求したのとは異なり、九龍城をどのように分析するか、その新たなアプローチや方法論を探求する対象であったと答えている。設立してからの2年余において、OMA Asiaは、リサーチを含む様々なプロポーザルの中で注意深く組織としての戦略を検討し、近年プロジェクトとして実を結びつつある。プロ

ジェクトはアジア全域に広がっており、香港を中心に台湾、マレーシア、シンガポール、中国にある。OMA Asiaのデザインコントロールは、主にロッテルダム事務所によって行われるが、その手法はプロジェクトの規模や内容によって異なる。スケールが多岐にわたるマスタープランのようなプロジェクトでは、その経験からロッテルダム主導となる。シンガポールのコンペ〈メガ・ホール〉はその端的な事例である。一方、オフィスや住宅といった地域特有のプロジェクトは、主にOMA Asiaのデザインであり、コールハースはスーパーバイザーにすぎない。香港では現在、4つのオフィスビルを手掛けており、大半のものが来年、1998年には竣工する予定である。ここでのテーマは決まりきった高層建築のスキンに対してコストを含む技術的な側面を踏まえながら、どう新たな提案を試みるかということである。〈エレクトリック・ロード・プロジェクト〉では、3つのパネルによるカーテンウォールのピッチの幅を細くしたり、広くしたりしながら、螺旋状に光らせることでその表情に変化を加えている。また、〈クイーンズ・ロード・セントラル・プロジェクト〉では行き交う人々を意識して、最も滑らかなビルのコーナー・デザインに主眼が置かれている。その結果、地上階から最上階まで計3mにわたって徐々に張り出す形でプランを微妙に変

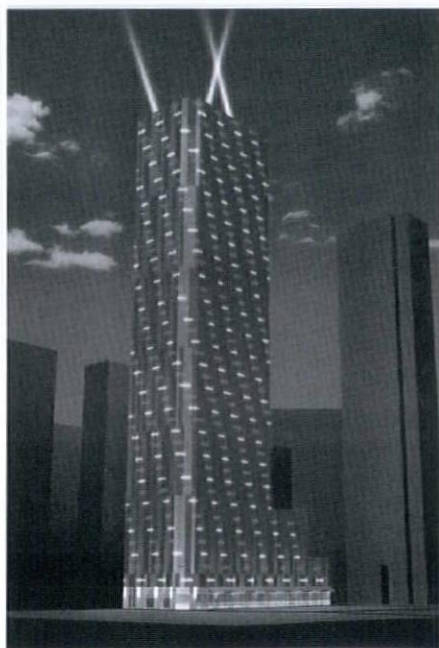
化させているが、同時に価値を生む高層階に限られた延床をより多く配分するというマーケットのルールを守る形態でもある。これらがパーティカル・プロジェクトであるならば、〈メガ・ホール〉はホリゾンタル・プロジェクトであり、台湾の新しい高速道路における〈Chin Swei Centre〉もこれにあたる。このプロジェクトは20haのパーキングエリアであり、トイレやレストラン等を内包する施設だけでなく、駐車スペースやランドスケープを含む全体プログラムのデザインも行っている。また、施設屋上にはルーフ・ガーデンが提案されている。

OMA AsiaはロッテルダムにあるOMAの単なるブランチ・オフィスではなく、より独立した位置づけになっている。すなわち、ロッテルダムにおける経験をバックグラウンドに、コールハースのインスピレーションをもとにした、コラボレーションというかたちをとっている。コールハースのハーバード大学におけるアジア都市研究、その一成果でもあるアーロン・タンの九龍城研究、香港が持つ強大なキャピタリズムへの関心、さらにはコールハースの思想や知識の共有、伝播が可能な組織の構築、これらを背景としてOMA Asiaは香港に誕生したといえる。

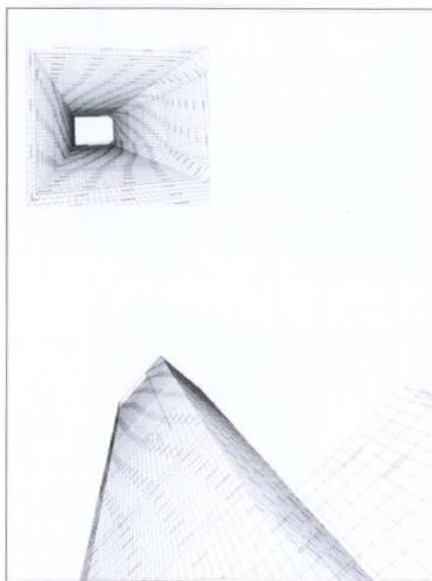
- 1:「エレクトリック・ロードの商業ビル・プロジェクト」。カーテン・ウォールに埋め込んだネオン管ボックスによるライティングパターン1
2:ライティング・パターン2
3:地上40mの中間階の屋上にあるプールのフロアパターン
地上40mの中間階の屋上にあるプールのフロアパターン



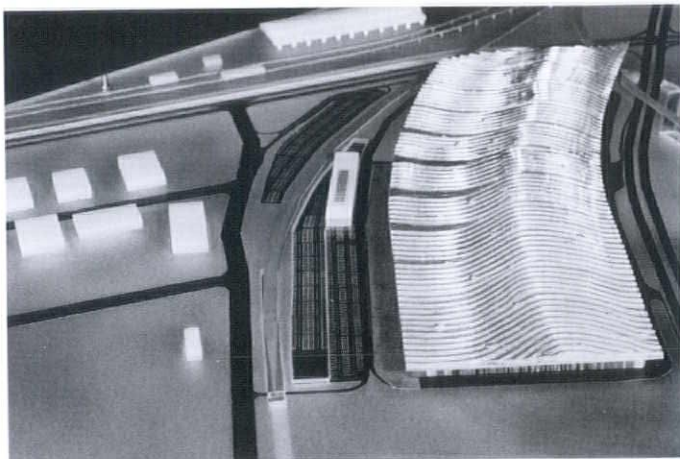
SD9707
56



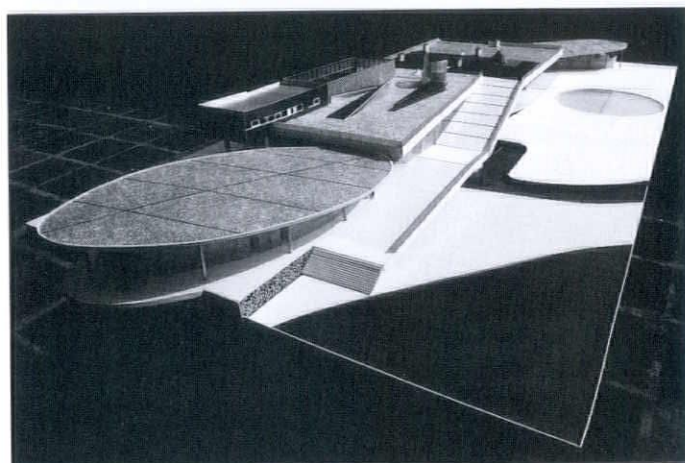
2



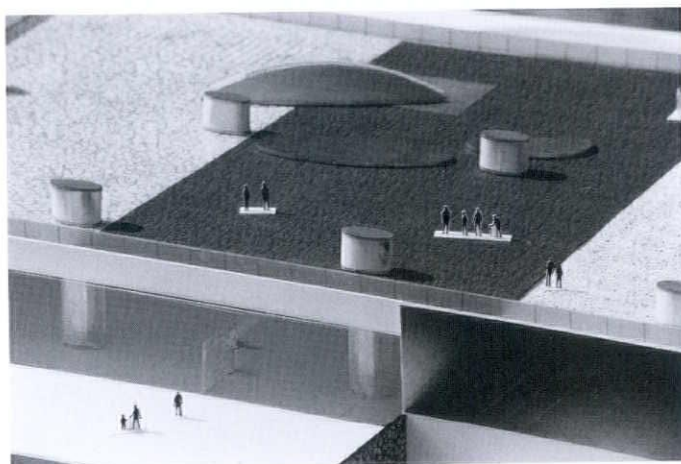
3



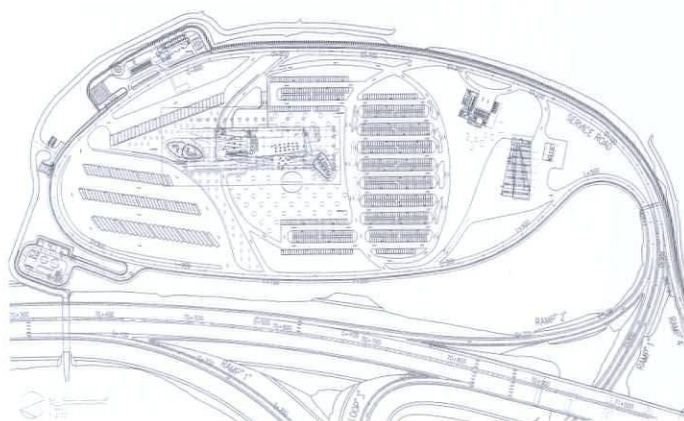
メガ・ホール・プロジェクト (シンガポール)



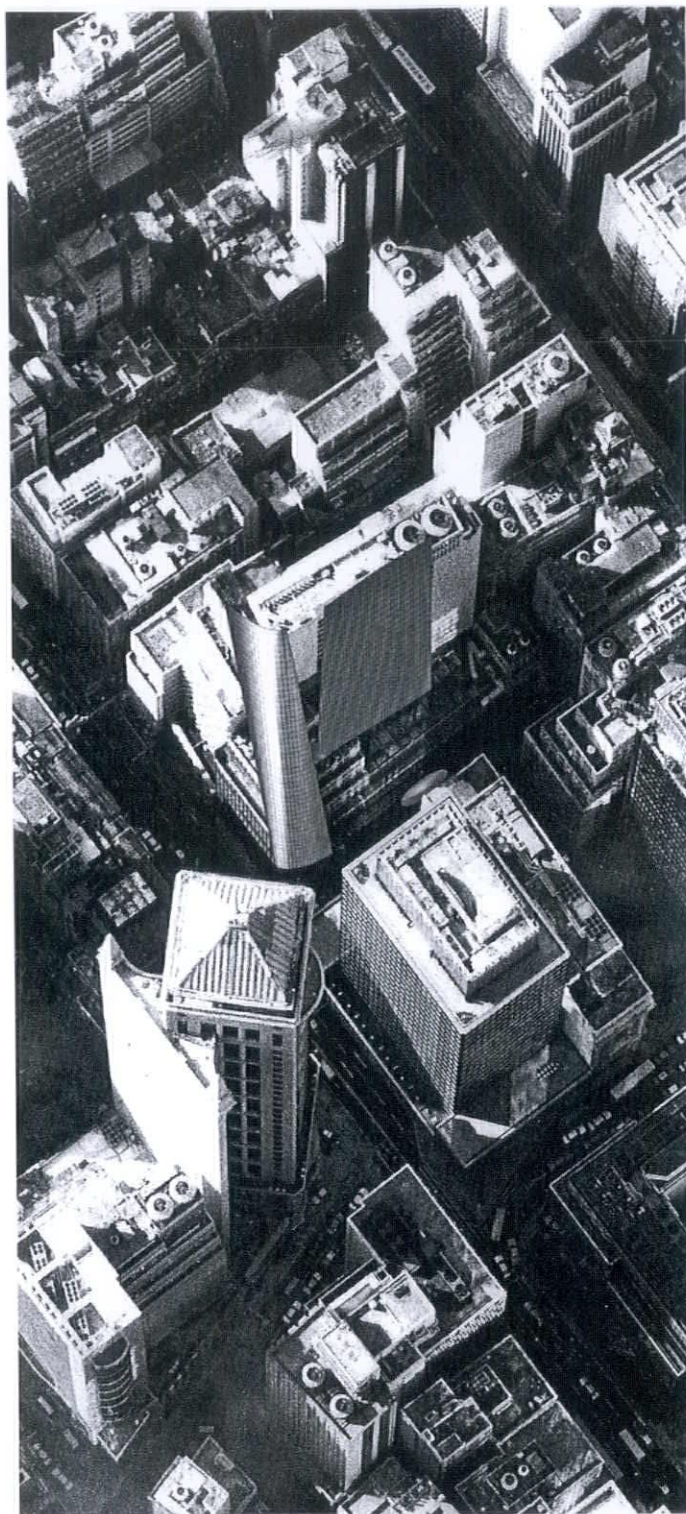
Chin Sui Service Centerプロジェクト (台湾)



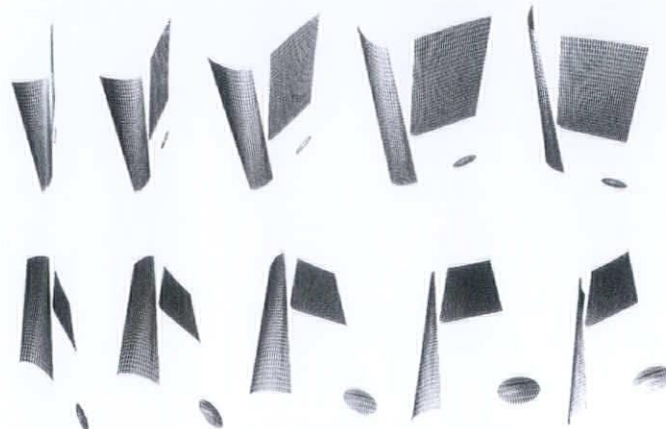
同上



同上



クイーンズ・ロード・セントラルのプロジェクト。敷地は様々な世代のテクノロジー (ファサード) の混在する地区で、そこに次の世代のファサード (カーテン・ウォール) を挿入する。



浮遊するファサード。ねじられたコーナーが路地空間を大通りへと開放する

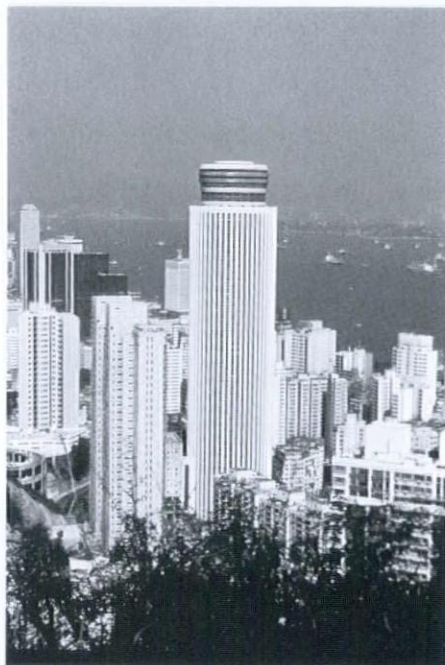
オブ・アラップ&パートナーズは1996年で設立50周年を迎え、同時に香港では20年の歴史がある。全世界40ヶ国に50以上のブランチ・オフィス、4000人以上のスタッフを有しており、その中で香港オフィスは680人を抱え、ロンドンに次ぐ規模である。その重要性は非常に高い。参考までにアジアではシンガポールが約60人、東京、上海、深圳、バンコク、ジャカルタ、マニラが40人以下、クアラルンプールがローカル組織と組むかたちで約300人である。また台北にはブランチ・オフィスは構えていないが、プロジェクトはある。以上のことからアジアの位置づけの高さは明らかであり、その中心が香港であるといえる。オブ・アラップ&パートナーズの香港での最初の仕事は、1976年にミッドレベルで起きた山崩れに対するコンサルティングであった。翌77年には、湾仔^{ワンチ}にある当時アジアで最も高層の建築であった〈ホープウェル・センター〉の構造コンサルティングを行っている。この仕事を契機に79年には所員数は20人、80年には香港上海銀行、太古のショッピングセンターである〈シティプラザ〉と、次々と大規模建築のプロジェクトを手掛け、82年には300人にまで組織規模は増大している。さらに92年には新空港およびその関連プロジェクトによって650人まで拡大している。まさにオブ・アラップ&パートナーズの香港における急速な発展は、1970年代からの都市の拡張および高層化と軌を一にしているといっても過言ではない。

オブ・アラップ&パートナーズの業務は、構造コンサルティングだけではない。いわゆる施工業務を行わない以外は、エンジニアリングを背景としてすべてをこなす。調査報告書や都市計画、環境計画、あるいはプロジェクトのマネージメントや土木、構造および設備デザイン、インフラストラクチャーから建築・ファサードに至る施工周旋、さらには維持管理や検査補修まで手掛ける。まさに多くの専門領域を持つ巨大企業なのである。調査報告書では、政庁のヴィクトリア・ハーバー埋立計画、交通計画、ごみ処理地計画を作成しているし、中国における火力発電所や高速道路、バンコクでの鉄道計画といったBOTプロジェクトにも参加している。また、公共住宅や古い公共建築の補修、修復や珍しい所で

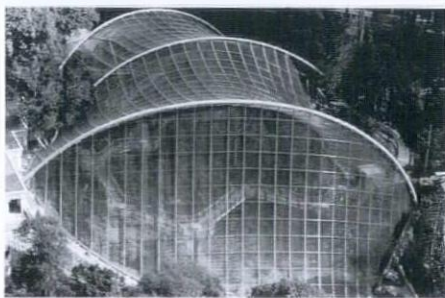
は香港公園内にある大きな鳥の檻のデザインも行っている。これは構造=デザインとなるプロジェクトということだけでなく、香港人の最大かつ伝統的趣味のための重要な施設を手掛けたという言い方もできる。

構造デザインとしてはやはり、香港島のスカイラインを構成する高層建築群が挙げられるだろう。まさに香港高層建築の歴史は香港でのオブ・アラップ&パートナーズの歴史でもある。前述した〈ホープウェル・センター〉、〈香港上海銀行〉、〈エクスチェンジ・スクエア〉に加えて、近年では〈パシフィック・プレイス〉、〈コンベンションセンター〉、〈シティバンク〉、〈セントラル・プラザ〉がある。また香港駅に計画されているシーザ・ペリのデザインによる約400mの超高層オフィスビルも当然、オブ・アラップ&パートナーズによるものである。まさに香港はオブ・アラップ&パートナーズの独壇場である。デザインとは対照的にエンジニアリングという客観的評価が可能な分野だからこそである。そして、最も興味深いことは、オブ・アラップ&パートナーズにとって建築における構造コンサルティングはその一部門に過ぎないという多角性であろう。この背景には80年代後半からデザインに力を入れる建築が増え始めてはいるものの、高層建築では基本的にコンクリートを用いるケースがほとんどであり、構造設計においてオブ・アラップ&パートナーズの価値を示せるほど高度なものは非常に少ないという香港の事情がある。したがって、常に新しい分野を開拓していく結果となっている。エンジニアリングというインターナショナルに通用する技術を武器に進出してきたが、その姿勢からは20年を経て、香港およびアジアのコンテ

クトを把握したローカルなスタンスを感じることができる。(木下)



ホープウェル・センター



香港公園の中にある飼鳥園



シーザ・ペリ・デザインの超高層プロジェクト

香港で通用するデザインの意味

木下 光

ランタオ島のチェップ・ラップ・コックに建設される新空港と香港市街地を接続する高速鉄道の駅毎に大規模開発を計画するMTRCは、組織内に不動産部門、建築部門など多くの専門家を抱え、強力にプロジェクトを遂行している。建築家やコンサルタントとともに入念に設計が進められ、ディベロッパーと連携しながら変化の早い市場における価値に対応する。それはアクティビティを前提とする香港という都市に対して、的確に符合する計画を結果として生み出しているのである。OMA Asiaを除く事務所がこの開発に参加している。

アラップ・アソシエイツ、テリー・ファレル&パートナーズはイギリスの設計事務所であり、香港での歴史は浅く90年代に入ってからにすぎない。それにもかかわらず、香港やアジアにおいて存在価値を持ち得ているのは、共に交通計画における蓄積された経験があるからである。またテリー・ファレル&パートナーズのデザインには、高層オフィスにおけるシーザ・ベリやKPFのようにアジアでうけるわかり易さがある。一方、ロッコ・イムは香港を代表する建築家であり、そのデザイン性は多くのローカル事務所がクライアントや市場原理に迎合する中で、香港の都市性に適合するオリジナリティを有している。オブ・アラップ&パートナーズもイギリスの会社であるが、この組織を我々が知っている有名な構造設計事務所と見るのは間違いかもしれない。フィージビリティ・スタディ（プロジェクト実施の可能性を探る調査報告書）を含むエンジニアリング・コンサルティングからビルディング・メンテナンスに至るまで、多角的かつ総合的なエンジニアリング・カンパニーであり、デザインという地域的かつ恣意的に陥り易い分野とは違って、エンジニアリングという確かな技術に裏打ちされた信頼性は香港のみならず、アジアにおいてこの会社の存在を確固なものにしている。オブ・アラップ&パートナーズのアジアにおける歴史の古さからも明らかである。一方でOMA Asiaのスタンスは極めて特異である。OMA Asiaは、組織・スタッフともにイギリス、香港と距離を置く。このコンテキストのなさがオフィス・プロジェクトにおいて、香港を支配しているシステムに対するクールな姿勢に表れており、

その明晰な香港分析をデザインにまで持ち込んでいる。それは眺めの良いオフィスをいかに高効率につくるかという香港の絶対的命題から、高層建築のデザインをスキンとビルディングトップのみに集約させるという結論を導いているのである。一見、複雑かつ高速に思えてしまう香港の変化を見定め、そのシニカルともとれるデザインをひとつの現象として香港のバイオリズムに符合させている。最もキャピタリズムが追求される都市で、OMA Asiaは彼らの知的な実験を試みているのであり、この実験結果は、アジアにおいてひとつの手法として用いられるであろう。

このOMA Asiaの「知的戦略」とオブ・アラップ&パートナーズの「エンジニアリング」というふたつの「技術」こそが、香港という一地域にとどまることなく、アジアにおいて通用可能な方法論ではなからうか。これら国際的組織が香港に登場する契機は、1997年という政治的儀式が生んだ様々な開発であることは自明であり、その結果、少数の例を除いてデザインのコピーすら許し、経済原則のみを重んじてきたこれまでの香港に新たなベクトルを加えている。これらの開発がひとつのモデルとなって香港を含むアジアのブライムシティを加速させていくことは想像に難くないが、オブ・アラップ&パートナーズの「エンジニアリング」がもたらすものは、結果としての均質性であり、OMA Asiaの「知的戦略」は、その加速度的なテンポで繰り広げられる均質性を前提として成立している点で両者はコインの裏表なのである。エンジニアリング技術によって早々とアジアに登場し得たオブ・アラップ&パートナーズがつくりあげた下地の上に、OMA Asiaが今新しい枠組みを提示しながら、結果としてはデザインレスな建築の追求を加速させようとしている。

また、都市形態そのものが次なるステージに移行しようとしている香港を含めたアジアのブライム・シティにおいて、交通計画にたけたアラップ・アソシエイツやテリー・ファレル&パートナーズはビジネス・チャンスを得られる組織といえる。都市の移行期だけでなく、それ以後も彼らの価値が有り続けるかは不確定であろう。そして、これらに対抗できるローカル事務所は数少なく、香港ではロ

ッコ・イムが代表しているのかもしれない。ロッコ・イムはアラップ・アソシエイツとのコラボレーションからさらなる飛躍を遂げるであろうが、現実的にはロッコ・イムに続き得るローカル事務所の数以上に、多くの欧米設計事務所がアジアに登場するだろう。地理的、文化的に如何に距離があろうとも、建築生産のシステムがイギリスの遺産である以上、アジアは欧米の延長上に位置づけられるからである。

しかし、そのようなアドバンテージを別にしても、ここで取りあげた組織のように蓄積された経験、技術、あるいは迅速な計画立案力、都市の分析力に裏打ちされながら、狭義の意味でのデザインとは異なる、すなわち形態そのものを主張し、かつ売りにするのではなく、クライアントの要求する質と速度に対応可能であることは非常に重要な能力であるといえるだろう。それは形により固執しない姿勢を導き出す、新たなインターナショナル・スタイルと呼べるものかもしれない。だが、現実の都市で同時多発的に起きている現象は、ローカルも非ローカルも多くは建築デザインにおける形態の安売りであることは否定できない。発注者が要求する仕事の速度、それに対応する建築家の速度、このふたつの速度は共鳴し合いながら、加速感を増し、MTRCに見られるような大規模開発からコピーされたデザインが横行する高層ビル群に至るまで、すべての建築をキノコのように出現させる。そして、キノコに生える条件があるように、建築を成立させる条件として唯一かつ絶対的な香港の都市コンセプト、個人のアクティビティにおける自由度、および速度のあくなき追求がある。返還を背景としたこの先の見えない、一種の物語の欠如（あるいは物語が存在し得ないという物語）と、一流ではなく超二流的な現象はウォン・カーウエイの映画のようであり、香港でしか誰も味わうことないスピード、すなわち都市と個人が一体となったスピードというインフラストラクチャーを生み出している。しかし、このスピードは一流であり、異なる視点に立てば新たな文化を作る素地となるかもしれない。

●きのした・ひかる／関西大学建築学科助手

The Significance of Designs Apposite to Hong Kong

Hikaru Kinoshita

Translated by Hiroshi Watanabe

MTRC, which is planning large-scale development projects at every station on the high-speed railway linking the new airport at Chek Lap Kok on Lantau Island and the urban area of Hong Kong, has many specialists in fields such as real estate and architecture within its organization and is energetically carrying out projects. Together with architects and consultants, it is proceeding carefully with design, and working in coordination with developers, it is adapting to rapidly changing values of the market. The results are projects that are in accord with a city premised on activity. Firms discussed here, with the exception of OMA Asia, are participating in this development.

Arup Associates and Terry Farrell & Partners are British architectural offices and have been in Hong Kong only since the '90s began. They are nevertheless able to maintain a presence in Hong Kong and other parts of Asia because they both have experience in transportation planning. In addition, the designs of Terry Farrell & Partners, like the skyscraper designs of Cesar Pelli and KPF, are welcomed in Asia because they are easy to understand. On the other hand, there is Rocco Yim, a well known Hong Kong architect. Unlike many local architects who simply follow the wishes of the client or are ruled by market principles he possesses an originality that is expressive of Hong Kong's urbanity. Ove Arup & Partners is also a British firm. We are apt to see it merely as a famous structural design firm. In fact this organization is a multidirectional and comprehensive engineering firm, doing everything from engineering consulting, including feasibility studies, to building maintenance. Its reputation, backed by sound skills in engineering as opposed to design, which is apt to become regional as well as willful in character, has given it a solid position in not only Hong Kong but all of Asia, as is evident in the long history of Ove Arup & Partners in Asia. OMA Asia, on the other hand, has a very distinctive approach. The organization and staff of OMA Asia are at a remove from both Hong Kong and Great Britain. This absence of context is reflected in office projects in a cool, objective attitude toward the system ruling Hong Kong. Its designs are the product of a clear-sighted analysis. Since it is the main task of an

architect designing a skyscraper in Hong Kong to create office spaces with good views in a highly efficient manner, OMA Asia has concluded that design efforts ought to be concentrated on the skins and tops of buildings. Having recognized the nature of change in Hong Kong, which is apt to seem complex and fast in pace, the firm has adopted what can be interpreted as a cynical design approach that reflects Hong Kong's bio-rhythm. OMA Asia is carrying out an intellectual experiment in the most capitalistic city in the world, and that experiment will no doubt produce a method to be applied in other parts of Asia.

These two approaches, namely the intellectual strategy of OMA Asia and the engineering know-how of Ove Arup & Partners, represent methodologies that may be apposite not only in Hong Kong but in the whole of Asia. The various development projects generated by the political ceremony that will take place in 1997 have clearly provided the opportunity for the emergence of these international organizations in Hong Kong. As a result, the climate in Hong Kong, which has hitherto stressed economic principles and has given short shrift to design, even permitting outright copies, is changing. These development projects may well become a model and help to accelerate change in the primary cities of Asia including Hong Kong. The engineering know-how of Ove Arup & Partners and the intellectual strategy of OMA Asia are in a way two sides of the same coin, since the former ends up producing uniformity and the latter is premised on a uniformity that is spreading at an accelerating pace. It is on the foundation built by Ove Arup & Partners, which was able to penetrate Asia early because of its engineering skills, that OMA Asia is now proposing a new framework and pursuing a design-less architecture. In the primary cities of Asia, including Hong Kong, where the urban structure itself is entering a new stage of development, firms with expertise in transportation planning such as Arup Associates and Terry Farrell & Partners are likely to find business opportunities. It is not yet certain they will continue to be valued once those cities are past their transitional periods. However, there are few local firms that can compete with them. In Hong Kong, Rocco Yim's is perhaps the best known

competitive firm. The firm of Rocco Yim will no doubt develop into an even bigger presence through its collaboration with Arup Associates, but many more Western architectural firms are likely to descend on Asia than local firms are able to emulate Rocco Yim. Although geographically and culturally at a distance, Hong Kong has inherited its system of building production from Britain. That being so, Asia, including Hong Kong, are, from the standpoint of architectural activity, an extension of the West.

However, even without such advantages, the organizations that have been mentioned have the advantage of possessing an extremely important ability, namely the capacity to adapt to the quality and speed demanded by a client, backed by accumulated experience and know-how or the ability to rapidly draft plans and analyze cities, as opposed to design ability in the narrow sense of asserting and marketing form itself. One might call it the new International Style, one not fixated on forms. However, much of the architectural work going on in the city, whether by local architects or non-local architects, is undeniably a cut-rate marketing of forms. The speed of work demanded by clients and the speed adopted by architects in response reinforce each other and produce acceleration, so that buildings ranging from large-scale development as in the case of MTRC to skyscrapers with copied designs come up in no time like mushrooms after the rain. Just as there are conditions for the growth of mushrooms, there are conditions for buildings in Hong Kong. The one and only urban concept in Hong Kong is the endless pursuit of freedom and speed for individual activity. Against the background of reversion, there is uncertainty about what will come next. This absence of narrative (or rather the presence of a narrative that makes the existence of narrative impossible) and the supremely second-rate nature of the phenomenon recall the movies of Wong Kar-Wai. The result is an infrastructure of speed unique to Hong Kong—speed in which the city and the individual are one. In speed, however, Hong Kong is first-rate, and perhaps if a different viewpoint is adopted it may yet provide fertile ground for the creation of a new culture.

●Research associate, Kansai University

空港都市・香港

21世紀のためのブループリント

Hong Kong's Future as an "Airport City" Blueprint for the 21st Century Hong Kong

1984年の12月、英国は苦海十余年の末に到達した中国との合意を公にし、この時から英国の土地政策も大きな方向転換をすることになる。1997年6月末日で期限切れになる「新界」の租借権をめぐる、70年代の終りに香港では深刻な議論が戦わされていた。解決の糸口を見つける目的で、当時の総督は意を決して北京へ出向いたという。この時の鄧小平主任(当時)の言葉は香港人を安心させた。

それから数年後の共同声明で明らかになったことは、中国が香港全領土の主権を取り戻すこと、ただし現在の香港住人の生活を支える諸制度は1997年から50年間、そのまま据え置くという内容であった。

その共同声明には香港「収回」の年までの12年、すべての新しい土地取り引きの対象地を限定し、その収益は、香港(英国)政庁と将来の特別行政区(中国)政府との間で折半するという条文がある。香港政庁が従来から行ってきた集中高密度の土地利用による政策を突然変更し、一気に広大な埋め立てを行い、投資を鼓舞する政策に切り変えた背景としてこの条文を読むと、その意味の重要性が理解できる。

香港の全領土に展開する巨大プロジェクトは、香港を世界のネットワークの中で位置づけようとするものだ。世界最大のコンテナポートと国際空港を建設する計画である。すでに始められた建設事業は1997年を越え21世紀へ向けて継続される。中国の「収回」を目前にしながら、極めてリスクの高いこの大事業は今猛烈なスピードで、広大なスケールで進んでいる。香港特有の行政と華人資本家との古い関係は、今新しい局面を迎えている。香港政庁の土地策の過去を振り返り、香港を21世紀の空港都市とする巨大プロジェクトを仕掛けた香港政庁と投資家達の性向について考えてみたいと思う。

Hong Kong land development policy was turned on its head by the signing of the Sino British Joint Declaration in December 1984. The issue of 30th June 1997, the date for the expiry of the British leasehold of the New Territories, was brought to the attention of China by the British Government eighteen years ago in 1979. At that time, clarifying the fate of the lease beyond 1997 became urgent as investor's concerns grew. It was the Governor of Hong Kong who initiated dialogue in Beijing, in order to sound out China's reaction to the subject of the New Territories lease, and he returned with reassurance from Deng Xiaoping.

As it turned out, five year later China declared her intention to recover sovereignty of the whole territory, but the existing lease may be extended for fifty years after 1997. The enforcement of the provisions of the Joint Declaration limits the extent of land for new leases to fifty hectares a year up to June 1997, urging investors and the government to re-think land development strategy.

Early policy was to create scarcity by condensing development space to a calculated limit. However, with the Joint Declaration, time became a crucial factor, and the government faced the limitation of leasable land. In a bid to exploit this situation, the government switched to a policy of expansion. For this multi-trillion dollar port and air-port projects were created. This about-face has heralded a new stage in the interplay between state policies, patronage, and the urban space which is peculiar to Hong Kong. (Naonori Matsuda)

文＝松田直則

Text: Naonori Matsuda

巨利を生む埋め立て事業

Reclamation for Profit

集中高密度政策がつくった都市環境

香港の都市景観も、他の大都会と同様に都市計画や建築の法規制による産物だと言える。資本主義が高度に発達している土地では、許容される制限一杯に建物はつくられ、外壁面や屋根は法の限界を正確に表わしている。都市づくりの初期段階では自由であった建物の用途や大きさに、国が法の規制を加えるようになったのは、都市生活の衛生と安全に加え、市民のための公共空間を創造することを目指したからだ。だが香港では、事情を全く異に

する。

個人の事業に関与をしないという香港の経済行政の原則はそのまま、都市環境をコントロールする政府の役割を最小限に留めるという方針にも現われている。第二次世界大戦後、飛躍的に発展を見せた経済成長や急激に増えた人口によって発生した都市問題に対しても、法の規則を最小限とする原則は動かされなかった。法は存在するが、その解釈と適用性の柔軟さが、香港の不動産への投資を助長させた。政府と民間の投資事業家達は、共通

の目的を追求して都市建設業で協力し合い、その結果、香港は世界に類を見ない急速な発展を遂げ、短期間に最も密度の高い都市に成長した。

高密度都市をつくったダイナミックな力の正体を知るためには、特異な都市建設業の推進者達の性格を理解する必要がある。香港の消費社会をかたち付け、建設業を発展に導くパトロンとはどのようなものだろうか。

香港政庁は、そのうちで最も強力な存在である。土地製造を営み、不動産営業を行う。

A Policy for High Density Environment

Like many other large cities, the built environment of Hong Kong is primarily a product of the laws and codes which govern planning and building practice. Where aggressive capitalism aims at optimum land development, the volume of consumable spaces meets exactly with the limitations of the prescribed building envelope. However in the western tradition, laws and codes of practice are presumed to regulate the city's environment, taking account not only of the economics of its construction, but also of the social and aesthetic values of the city. Coming out of the initial laissez faire stage of urban development, most capitalist cities of Western Europe and North America have established legislation systems through which the state controls the intensity of private development in balance with public needs.

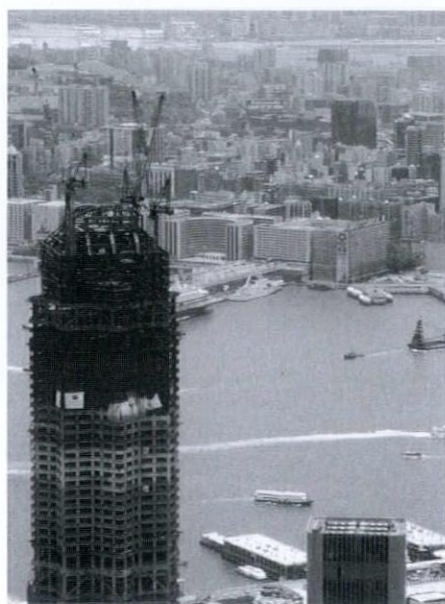
These systems often conflict with the interests of developers. But this is not the case in Hong Kong.

The minimalism of state control over the built environment is in line with the 'positive non-intervention' policy of the Hong Kong government in its economic development. Despite problems associated with rapid economic growth and a massive increase in the population in the post-war era, the planning legislation systems were kept to a minimum until quite recently. The elastic and adaptable system has been effective and has encouraged the concentration of investment in Hong Kong, particularly in the building industry. Here the government and private developers shrewdly share a common interest in the construction of the city, resulting in one of the fastest growing and most highly populated cities in the world.

To examine the driving forces which generate the built environment of Hong Kong, it is necessary to look into the nature of its patronage; the patronage which upholds consumerism and directs the building industry. The most powerful force is the Hong Kong government whose role as land producer and property agent. It monopolises land dealings and influences the real-estate business. The Hong Kong government exercises the state power and the compelling private developers invest in the real estate industry. They are the dominant players in the consumption of city space. The state and capital are the inseparable partners in patronage, creating a unique city where the limits of a high density environment are challenged and where the eccentricity of capital investments is unpretentiously exposed (Fig.1, 2).



1: ヴィクトリアピークから見た九龍半島の埋め立て地。左方に5月に開通したばかりの3番目の海底トンネルの出入口が見える



2: ピークから九龍半島の先端を眺む

土地の取り引きを一切専売し、不動産の市場を操作する。政府として国家的な権力を行使する香港政庁と、実際の不動産を営む民間の大企業家達は、この高密度都市の空間消費を操る仕掛人として官民のパートナーシップを組んでいる。高密度の限界に挑み、豊かさと貧しさが何のためらいもなく背中合わせに共存する、ユニークな都市環境のシナリオライターとして、このパートナーシップの役割は絶大である(図1、2)。

植民地都市として150年余りの都市化の歴史を通じて、香港の土地は常に投資の対象とされてきた。政庁が行う不動産事業による収入は政庁の大きな財源である。行政庁として民間の有力な土地取り引き業者や投資家と一体になって、土地製造販売業を促進させる強力な機構を組織し、大きな成果を上げてきた。新しい土地の売却の仕組みは十分に検討され、土地行政の力を確固にしてきた。香港政

庁はこのメカニズムを利用して、土地の需要と供給のバランスを随意に刺激するため、土地不足の状態は意図的に作りだされているという見方は納得できる。

香港政庁の土地製造業

港を埋め立てて土地を拡張する事業は、香港の植民地時代の初めから行われてきた。香港島と対岸の九龍半島先端までの短い距離はさらに縮められて、今日までの1世紀半の間に、ほぼ半分になってしまった(図3)。ヴィクトリア・シティ中心は香港島の北岸の真中にある。ここに設営された交易船の棧橋と軍艦の基地によって誕生した小さな街が、今日、国際金融を動かす都市の心臓部に変身を遂げた。ヴィクトリア・シティは今、セントラル・ビジネス・ディストリクト(CBD)と呼ばれている。ここでは40階という高さは普通であり、どの土地にも容積制限一杯に建物が建

っている(図4)。クイーンズ・ロードは、ここを起点にはほぼオリジナルの海岸線に沿って東西へ伸びている。18世紀の中葉にはすでに、東洋と西洋を結んで急速な繁栄への道を出していた(図5)。土地不足はこの当時からのものだ。切り立った岩山の急斜面は、そのまま海へ落ち込み、海際に平らな土地はほとんどない(図6)。クイーンズ・ロードの大部分も新しく埋め立ててつくられたところが多い。これ以降5回ほど、大規模な埋め立て事業が繰り返され、クイーンズ・ロードは800mも内陸になってしまった。海岸線と平行の層状につくられた埋め立て地の街区は、その時代の経済力を反映して、現在の海岸に近い建物の規模を大きくつくってきた(図7)。

新しい埋め立て地は商品であり、その価格は取り引きの方法によってさまざまである。租借地以外の香港の土地は、ほとんどすべて英国王室の所有財産とされてきたため、土地

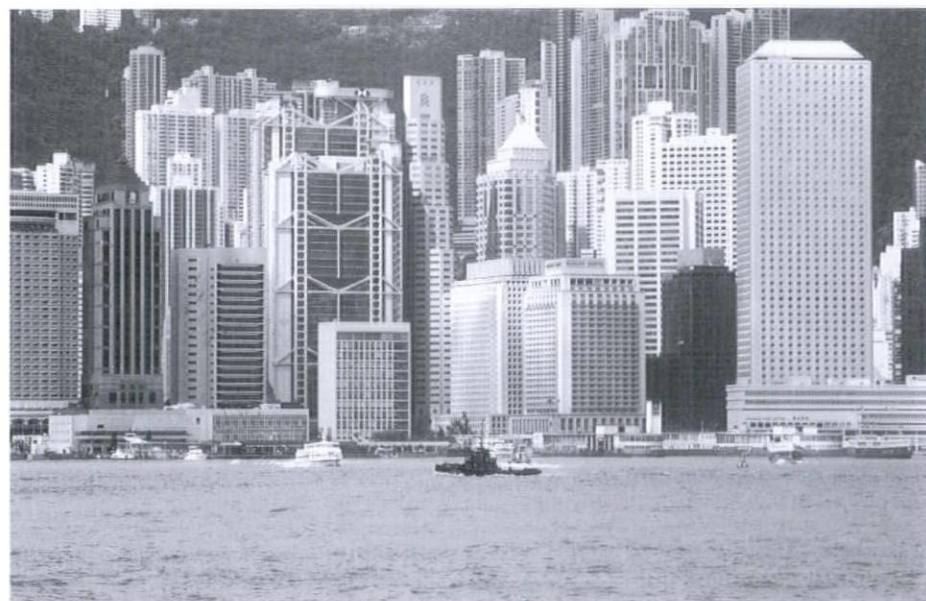
A colonial society is driven by capital and the state. For over one and a half centuries of the colonial history of urbanisation, the land of Hong Kong has been the instrument for property speculation. State patronage in the form of the Hong Kong government itself, together with closely associated land dealers and their financiers, has been operating a powerful mechanism for the production and processing of land. The government has devised enormously productive policies for the land deals and property transactions which has been generating a large part of the total revenue each year. The Government has secured the power to influence land values by controlling the land supply and devising the mechanism for land release. For this, a myth around the scarcity of available land and the time limitation on the city's space may, as one would

suspect, have been created artificially in order to excite the balance between supply and demand.

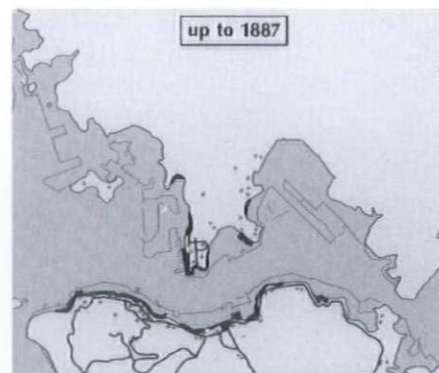
Reclamation on Demand

The government has been investing the revenue in production of land reclaimed from the harbour since the beginning of colonial history. The past reclamations were carried out over more than one and half century ago and it has reduced the shortest distance across the narrow harbour to nearly half (Fig.3). The City of Victoria situated in the midst of the harbour on the north coast of Hong Kong Island. The city was burgeoned out of the trading port and frontier naval base to become one of the leading capitals in today's financial world. The city of Victoria now called the Central Business District (CBD) is the heart of the

financial centre. Here 40-storey buildings are standard, and buildable space is consumed to the city's limit (Fig.4). From here Queen's Road runs east and west on the original coastline of Victoria Harbour. This used to be the main street of the old business centre, bringing the west and the east together a century and a half ago (Fig.5). Land was scarce from the birth of the City, as it is constrained geographically. The range of mountains of Hong Kong Island falls sharply into the water, leaving small areas of level land between the mountain foot and the coast line (Fig.6). Much of Queen's Road was on the first reclaimed water front. There have been five major reclamations since then, and Queen's Road is now half a mile inland from the existing waterfront. The strips of reclaimed land constitute layers of urban fabric from different generations. Each new reclamation



4: 香港島中環(セントラル地区)のCBD ©香港政庁



3: 1887年の湾岸線と最近の埋め立ての海岸線



5: 1850年頃のヴィクトリア・シティの地図

取引はすべて借地権による。貸地人として香港政府は、新しい土地の借地条件を規定し、古い借地条件の改訂を借地人と交渉する。植民地社会では本国の権力が絶対で、利潤の追求が支配する。借地権は公開の競売で売却されるのが普通であるが、時には競争入札という方法で最高値をつけたディベロッパーに売られたり、政庁との直接交渉による場合もある。土地開発業者の関心は「容積率」に集まる。これは通常、借地条件として明記されているが、建築・都市計画法に規定された方式で割り出すこともある。容積率は、立地の大きさと周辺道路との関係から計算され、最大の延床面積の限定とし、開発できる建物の密度を制限する。ところが香港では、この容積率が政庁との交渉によって変えられる場合がある。借地権の値に上乗せしたり、土地の一部を公共スペースに割くことにより、容積率は増すことができる。したがって、これ

は事業計画の上での利潤計算の指標となり、ディベロッパーの関心の的になる。借地条件は、地主である英国王室と個々の借地人との契約のための条件であって、法的な強制力はない。しかし、この契約条件は都市計画法のような方法で、土地開発における用途や容積率を規定し、他の細かい使用条件と共に、借地期限を明記している。1841年の早い借地契約では、条件なしで75年間、後の1849年には香港島の借地期限は99年に延長された。土地の使用条件に関する細かい具体的な制限は、近年になってからのものだ。しかしこの制限も、交渉によっては変更可能である。スケールの大きな開発計画になるとその制限は一層緩やかになり、実際の具体的な限界は、建築法に基づく全体計画の申請が承認されるかにかかってくる。

緩い制限

土地利用と開発密度を法で制限するのを、最小限にしようとする政庁の方針は、地区区分による大枠の規制を抽象的に行い、後は細かい具体的な制限を範囲の狭い開発地区計画として個別に行うというシステムをつくり出した。これは両者の規制の中間部分を大きな空白状態として放置することになった。この空白地帯に当然、多くのディベロッパー達は土地からの利益を最大限に拡大するように策を講じる。香港の都市計画法は1939年に施行されたものだが、それは主に土地開発の用途と密度を制限するための手続きに関するものであった。この法律のもとで法的な強制力をもつものは、地区規制概要(Outline Zoning Plan、略してOZP)と呼ばれ、地区ごとに具体的な「用途」を規定している(図8)。密度については計画法ではなく、建築の法規に規定されているのが、香港だけに見られる特殊な方法で

programme increases the size of development lots and roads, which tempts developers to expand building volume and height as their capacity increases (Fig.7).

The new land is a commodity whose value is manipulated with various kinds of land deals. Because almost all the land in Hong Kong is owned by the Crown, land is operated through a leasehold system. As lessor, the government draws up lease conditions for new land grants or modifies the conditions of the existing lease through negotiation with lease holders and developers. Lease of land is sold mainly by public auction or in some cases by tender to the highest bidder, or the direct negotiation between the government and usually the dominant developers. The developers' first interests are in "plot ratio", which is stipulated normally in the "Lease Condition", but in detail, it has been worked out from Building (Planning) regulation. The "plot ratio" defines the maximum buildable gross floor area, calculated according to the lot area and the condition of the lot in relation to the abutting roads. Since it is to circumscribe intensity of

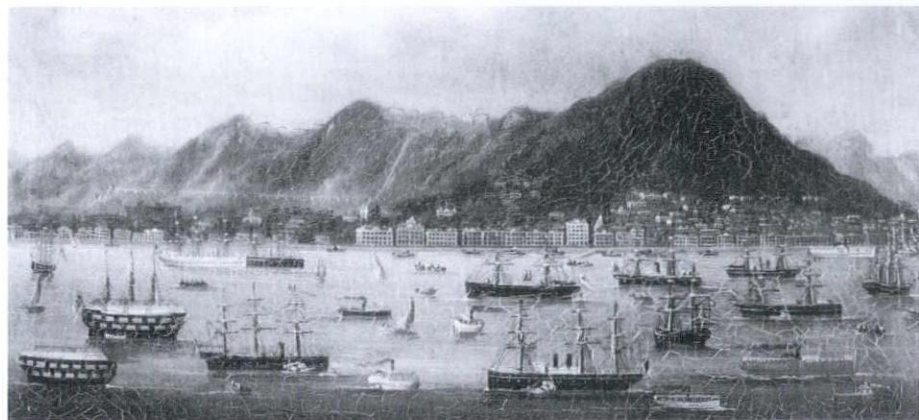
building development, the "plot ratio" indicates a degree of profit making. Because in Hong Kong "plot ratio" can be negotiated, either by increasing the premium or by offering some contribution for public use, it then becomes the preoccupation of the developer.

The lease condition is a form of contract between the Crown Government and individual lessors with no power of statutory enforcement. The conditions nevertheless limit the type of development, designate the "plot ratio" in the similar way of urban planning regulations, as well as number of years for lease and other restrictions. These are known as 'rate and limitations'. In the early days, leases were normally issued unrestricted for 75 years, extended to 99 years in 1849 on Hong Kong island. The detailed conditions and explicit limitations were included in recent years. These can however be "modified" for the benefit of both parties. In the case of comprehensive large scale private development particularly, modifications of the terms and conditions were made elastic, subject to approval by the authority of the Building

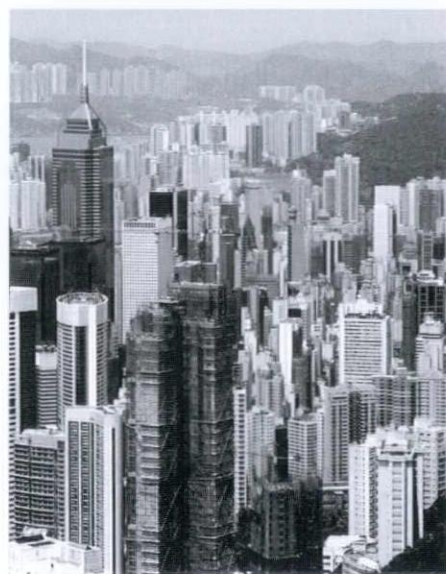
Ordinance of a master layout plan.

Loose Control

The 'minimalism' of the Government's legislation policy over land use and density has created a large void between abstract zone planning and adhoc and detailed land development control. In this void developers naturally take the opportunity to maximize the potential use value of the land. Town Planning Ordinance enacted in 1939, provides mainly procedural instruments for controlling the nature and intensity of development. The only statutory control under this ordinance is called Outline Zoning Plans (OZP) which designate the usage of land (Fig.8). It is uncommon elsewhere, but in Hong Kong the statutory provisions controlling density of development is included, not in the Planning Ordinance, but in the Building Ordinance and its



6: 1850年頃のヴィクトリア・ハーバーを描いた油絵 © 香港歴史博物館



7: 香港島北岸の高密度都市

ある。前述のように個々の土地の借地条件の中でも開発できる用途と、密度についての記述がある。土地利用と密度に関する地区規制の計画書作成のプロセスは、基本的な原則にとどまるのに対し、各々の開発計画への具体的な規制は、計画書申請を義務付け、その承認という手続きを通じて行われる。

香港では建物を建設することが商売であり、スペースは商品である。資本主義が強力なところでは、法の効力を最少にすることに精を尽す。これを受けて計画の法制限に対する緩和の方法が、計画申請、承認手続きの中に講じられている。これは特に大型の開発計画に「計画規制手続きの私物化」と言われるほど有効に働くので、一握りの巨大なディベロッパー達の資本を土地開発に集めることになった。

1939年につくられた古い計画法は、1991年になってやっと改正される。手続きの私有

化を防止し、個々の開発計画を公開して一般の意見を採り入れ、法の透明性と平等性を高めるのが目的であった。改正以前は、その土地開発で直接の影響を受ける近隣が意見を申し立てるシステムは存在せず、土地の所有者本人も計画を知らないうちに承認される場合もあり、計画の申請者だけが、承認手続きに関係していた。

巨大な総合開発の典型的な例として、70年代の後半に計画されたものがある。21.4haの住居用の土地を開発する計画で、48,000人、13,800戸の住居棟および広大なショッピングセンターと娯楽施設を総合したものだ(図9)。これは単独のディベロッパーの手で、わずか7年の間に完成した。開発計画がこのような巨大で総合的になると、提案されたマスタープランに従って、既成の法規制は容易に変更される。時には行政の上層部の協力を得て、開発計画は投資者にとって益々魅力的なもの

になる。この先例に従って、1980年代は巨大住居区総合開発が次から次へ、香港全土に出現した。先に民間のマスタープランが作成されてから、法規制が追従するというパターンが一般化した時期であった。

香港政庁のこのようにあいまいで、確定しない規制方針が、都市の建設を急速に発展させる力として働いたことは明らかだ。都市計画法は90年代の初め、大きな見直しが行われ、基本的な改訂がなされた。しかし、香港の経済状態が最も良かった80年代の終りには、すでに大型開発のプロジェクトは承認され、香港独特の商業居住区開発が至るところに出現することになっていた。

Building/Planning Regulations. The lease condition also describes permissible density with other restrictions, case by case. While the government's plan making process concerns land use and density zoning policies in principle, the planning application system, which was incorporated in the Town Planning Ordinance in 1976, assesses and directs the individual land development proposals more precisely.

In Hong Kong, where buildings are business and space is a commodity, the aggressive capital interests reduce the effectiveness of laws to the minimum. The means of appeal for the modification of planning restrictions, particularly favorable for large-scale development, commonly known as "privatisation of the development control process" is the mechanism which has concentrated investments into a handful of mammoth developers.

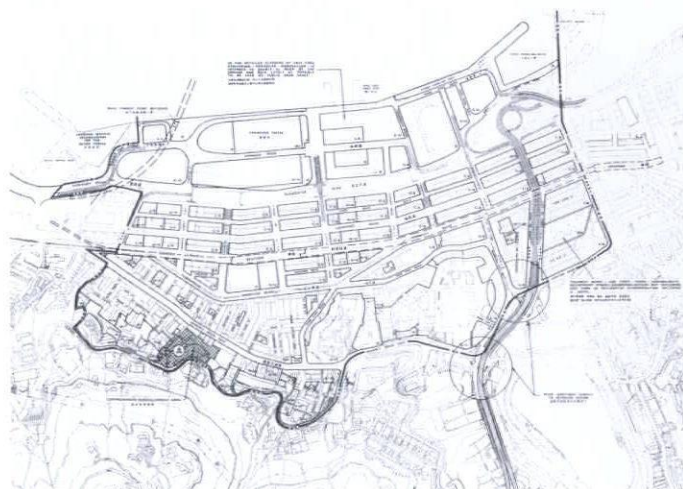
Apart from Outline Zoning Plans (OZP) and the Building/Planning Regulations, no other statutory instruments controlled private developments before the new legislation was

enforced in 1991. Since the developers' proposals normally intend to maximise the profit potential of the leased land, the limitations are often challenged. In the Government's planning application/approval system provisions are made for appeal, with room for negotiation in the case of refusal of permission. This process is administrative and is mainly for the assessment of proposals under the guidance prescribed in all the related Ordinances. Moreover the operation of the planning application system hardly provided facilities for public involvement, even for lease owners who may be directly affected by the proposed development, and only the applicants were involved in the process.

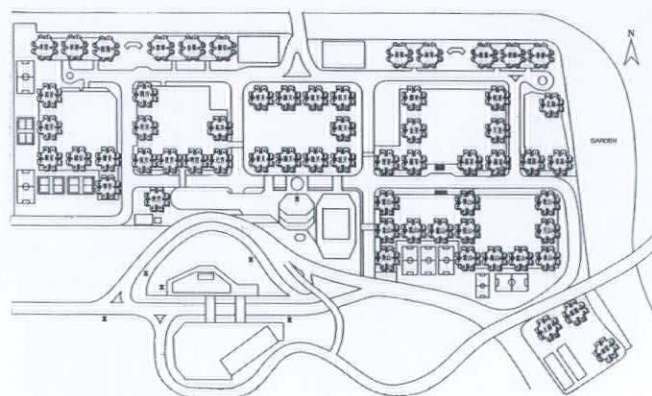
For an example in the late seventies, a development of a 21.4 hectare site for residential use, with shopping and entertainment centres accommodating 48,000 people living in 13,800 flats, was realised by a single private developer within seven years (Fig.9). For such comprehensive developments, the planning

limits can easily be modulated in accordance with the proposed master planning and often by exercising 'discretionary power' in the process of government's approval. This was the beginning of a series of massive and comprehensive developments by private developers in the eighties, and it became a norm for large development that the developer initiates an undertaking and government supplies the legal tools for implementation.

It is this ambiguity and indeterminacy of government control that has been the prime vehicle for generating the fast growth of the city. The planning Ordinance was amended significantly at the beginning of the nineties to prevent abuse of the planning application process. However, the majority of applications for large comprehensive developments had gone through before the end of the eighties, when Hong Kong's economy was at its peak and the peculiar type of extra large developments were spreading and dominating the whole territory.



8: OZPの例。香港島中環の東灣仔(ワンチャイ)と銅鑼灣(トンロワン)地区



9: 最初に完成した商住総合開発の典型: 太古城

私空間につくられる公共スペース

質の良い都市環境は、質の良いパトロンによってつくられるものだ。そのパトロンの質は、公共的な都市の機能をどうつくってゆくか、また美しさへの文化的な配慮の仕方によって決まってくるものである。香港のパトロンについては、すでに経済的なゆとりができて、質の良い素材でつくられた大きなスペースを公共に提供するようになったと見える。だがこれは、政庁の仕事ではなく、消費者を対象に創作されたプライベートな領域だけに限られている。第二次大戦後は、都市のパブリック・スペースにはパトロンが存在しない。19世紀の終り、ヴィクトリア朝の英国人達は、彼ら自身の権力と位階を象徴するものとし

て、建築に威厳を添え、広場づくりに積極的だった。しかし、こうして建設されたものは今日、跡形もない。公共の領域における政府の行政の不在、パブリック・スペースをつくってゆく機構の不在の結果、民間の企業家は都市空間の、許される限界まで占有してしまった(図10)。

失われた一般人のための公共の都市空間は皮肉なことに、プライベートな領域の中で発生した。都市の広場や街路の機能が、ショッピングセンター内のアトリウムや、モール、アーケード、ホテルのロビー、あるいは銀行のホールに見出される(図11)。デベロッパや、建物の持ち主達は、高価な貸床面積の大部分を削っても公共のために提供するこ

とで、大量の消費者を引き込むことができ、直接収入が減少することにはなるが、長い目で見れば増収になることを知っている。その上、場合によっては、公共奉仕ということで、床面積のボーナスが考慮される場合がある。

香港島のセントラル(CBD地区)では興味深い現象が見られる。公共の道路の上空を横切り、ビルとビルの間を橋渡ししてできた一般人のためのネットワークである。ひとつの私空間から隣のプライベート・スペースへ、小店舗が並び、空調され、よく手入れされた安全な公共の道として、この地上8m程の高さの歩行専用通路は、CBD地区に広がる重層した街路空間である(図12)。これは19世紀の後半にパリ、ブリュッセル、ロンドンなどのヨ

Public Space for Consumers

A good city environment owes its quality to good patronage. "Good" patronage depends on well-intentioned social programmes and a cultivated appreciation of aesthetic values. Although patronage in Hong Kong can now afford quality materials and the luxury of space, this is however only evident as a marketable commodity. Patronage for the benefit of the public realm does not exist in post-war Hong Kong. Around the turn of the century, the Victorians produced a wealth of public spaces and public and private institutional buildings, symbolizing the power and

superiority of the state, but today these have almost totally vanished (Fig.10). Instead, in the absence of a state patron in the public realm, and with no effective mechanism for managing public space, private enterprise has expanded its territory to the ultimate limit.

It is ironic that despite the loss of public space in the city, places for the public have spontaneously been created inside private developments. The functions of the city plaza and street in the urban space are found in shopping arcades and atriums, hotel lobbies and banking halls (Fig.11). Developers and building owners have realized that giving large,

valuable, lettable floor area away to public use, (of course by doing so, they often gain a handsome amount of bonus for "Plot Ratio") while produces no direct income, nevertheless attracts large numbers of consumers to their territory, thus securing a higher income in the long run. In the CBD area, links have been constructed between private shopping arcades in different buildings, establishing and expanding public pedestrian networks ten metres above ground. This has provided well-maintained, air conditioned and enjoyable public paths for pedestrians through private territory (Fig.12). This is typologically akin to



10: 1885年に完成した最初の香港上海銀行



11: 私空間の公共広場中環のランドマークのアトリウム



12: 空中の街路から見た中環の街路

ヨーロッパの都市に出現した「アーケード」と(上から自然光が入らないが)、タイポロジカルには同型の商業空間だ。香港の「アーケード」の場合も、パブリックな表通りの背後にあるプライベートの領域を貫いて一般歩行者のための街路の延長として機能している。

この香港のプライベート空間を貫く一般の歩行者のための空中街路は、各々に独立したショッピング・エリアをつなぐだけでなく、オフィスのエレベータロビーや、ホテル、銀行のホールを結んで、CBD地区全体に広がってきている。これと時を同じくして、政府も同じレベルに歩行者用のデッキウォークのネットワーク建設を始めていた(図13)。政府の場合は、高すぎる容積率による開発で、身動きのとれなくなった地上レベルの歩行者を救う目的で建設されたが、これが商業的ネットワークと結び付けられることによって、民間の事業主はこれによるメリットを早速利用した。貸床単位面積当たりの価格は通常、1階部分が最も高く、上階へゆくほど下がるものだが、デッキレベルで他所と連絡することによって、少なくとも3層分の単位が

上昇し、4、5階レベルも商業価値として開拓できるようになったのである。官と民がこのように助け合って商業空間を拡大することができたという自信が、政府の借地条件のひとつとして、周辺の状態が整合すればその土地に空中でつなぐ公共通路を設けることを義務付けるようにした。これは、臨機応変の借地条件によるコントロールが、ユニークな都市づくりを推進させるもとになり得るという好例である。香港の他の市街地域や、新界でのニュータウン開発でも、この「空中の街路」はひとつの開発モデルとなっている。

貧民街の荒療治

この十年間、数の増えたデベロッパー同士の競争は年々激しくなり、各々の助力を誇示して過熱気味になってきている。目映いばかりのショッピング・センターのアトリウムや豪華なホテルロビーなど、そして銀行の営業ホールの壮麗さはどれも、顧客を引きつける目的でつくられる。「ポストモダン」の消費社会を反映して、街並みのファサードも揃って着飾っている。これは私企業の価値観の変

化が、表面に現れたものと見て取れる。今や香港の商業空間としては一流となり、コマース的なパトロンは拡大の余地を求め始めた。山と海という地理的な限界の中にあって、こうした欲望は容易には満たされない。繁華街のすぐ隣りの古く崩れかかった旧市街へ向けられたデベロッパーの目は、政府の人間の肩をたたくことになる。

崩れかかった旧市街区の再開発をするために1987年の12月、政府は土地開発公社(LDC)を設立した。80年代の中葉から香港の経済は高度成長を続け、オフィス用のスペースも不足状態になっていた。これを補うために開拓される対象地は、低層で古く、小さな建物が密集しているところである。構造的に危険であるために取り壊しをするというのが主な理由だが、環境として腐蝕しているという見方の方が本音のように聞える。しかし、このような所があつてこそ、香港が最も香港らしくなる。

昔から住み着いた住人達の生活が街路にあふれていているところだ(図14)。LDCの仕事は、このような街区の所有者と住人に働きかけて

the nineteenth century's "Arcades" in Paris, Brussels and London; the private domain of the back side of the main streets were turned into public commercial space, thoroughly for pedestrians, fronted with many kinds of small business establishments.

When this over-lay of pedestrian network in the private domain was spreading over CBD, linking not only several independent shopping areas, but also office lobbies, hotels and banks, the Government simultaneously started to build networks of pedestrian bridges and walkways above ground. The Government's bridges are constructed virtually as a solution to the

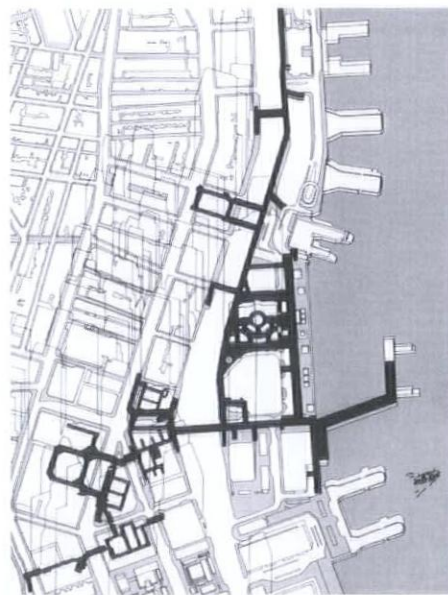
problems of desperate congestion at ground level created by over-prescribed planning density (Fig.13). But when they are connected to the private walkways, the network is recognized as a new commercial opportunity which has invigorated use and value of the upper levels of the buildings. The success of integration with the private network led the Government to implement this as a condition and included in the terms of new leases. Here is the positive side of collaboration between the state and capital overcoming problems inherent in high density development, and this advantage implied in the flexible 'lease

condition' system has been exploited in other area of the city.

Subverting the Old Fabric

During the last decade, competition between developers has extended into overt demonstrations of financial strength. Dazzling shopping atriums, lavish hotel lobbies and grand banking halls are designed to seduce consumers, and the down town city streets are entirely dressed for the post modern consumer society. This reflects, on a surface, the changing values of private patronage. The city now has some of the best commercial establishments and is looking forward to further expansion. Faced with the geographical limitations of the mountains and the harbour, demands for the city's renewal have reached a high enough level to be accommodated in the Government strategy.

In order to re-develop the decaying parts of the urban area, the Land Development Corporation (LDC) was established by the government in December 1987. The city's economy was growing strong and more office space was needed in the mid eighties. The target area for renewal is where buildings are small, low and old, deteriorating not necessarily from the point of view of structural safety, but rather in environmental terms. But this is also the area where the most characteristic aspects of Hong Kong culture are propagated by the dense population of older residents (Fig.14). The task of LDC is to recover land for re-development, which must be carried out by private developers since the Corporation is



13: 中環のビルを貫いて広がる空中の街路 (図版制作: 東京大学大野研究室)



14: 既成市街地内の再開発対象地の例

意見調整をし、土地を回収することだが、政府からの財政的な支援はほとんどないために、自ら営業を行わなくてはならない。彼等は「慎重深い商業的な原則」を守りながら、民間のディベロッパーと組んで仕事を進めるより他に、方法がないのである。

私企業が土地開発をするとなれば、そのやり方は常に同じである。古い住人の生活や文化は拭き取られ、営利のための仕事が進められる。LDCが掲げていた慎重深さ、古いコミュニティを支えるという目的は、脇へ押しやられる。ディベロッパーが土地の商業価値を最大限に引き出そうとするときに、政府は目敏く協力の手を差し延べる。別の見方をすれば、この再開発事業でも香港の経済発展を操る「圧力団体」が、政府の権力を最も効果的に、最大に利用しているとも言える。

新しい金持ち層の住居

香港の産業は製品生産業から貿易と金融関係の産業へと急速に変わってきている。これにともなって過去20数年余りの間に社会経済の構造も大きく変化した。70年代に香港のニュー

ーリッチ(新興中産階級)が登場し、香港政府の建設事業計画は住宅の供給へ向けられた。この頃には、オフィスを含めた商業建築に没頭していた民間のディベロッパーも80年代に入ると、政府の事業計画に参画し、住居開発に乗り出した。このため事業への投資額は以前の3倍にもなった。民間が住宅産業に投資をすることによって住居建築も多様化し、やや高い年齢層のニューリッチが求める市街地の高級住宅から、政府が「サンドウィッチクラス」と呼んでいる若い層のニューリッチが購入できるニュータウンのアパートまで、幅の広い選択が可能になった(図15)。新界のニュータウンに大量生産されたアパートに住む若いカップルは、彼等の両親の家族と一緒に生活するケースが多いが、政府はこうした若い層へ住宅購入の資金援助政策も同時に行っている。こうして誰もが家持ちになれるようになると、不動産業が栄える。80年代の終わりに住宅不動産が高騰したと無縁ではあり得ない。

教育を受けた若い中産階級が都市の空間を買う市場の主客になった。90年代には量的な

需要について一応の供給ができ、生活環境や働く場所の質の向上が要望されるようになった。高密度に開発された市街地は、許容できる密度の限界に達し、質の高い公共のオープン・スペースに対する要求は切実である。より良い都市環境をつくるため、都市は再構築されなければならない。こうした仕事は通常、都市計画家というよりはむしろ建築家が、社会の現象を開拓して具体的な計画をつくるものと考えられる。ところが香港ではそういうわけにはいかない。

required to conduct its business along "prudent commercial principles", with almost no support from the government.

Wherever any development is carried out by a private developer, it follows the usual path; traditions and culture are swept away and business is carried on. The LDC's apparent objective of conservation and sustaining the old community is forgotten. The government never seems to miss the opportunity to collaborate with the developers in extracting the full commercial potential of land value, or supposedly the power of government is exploited most effectively and extensively by the so-called "Pressure Group", who navigate Hong Kong's economic development.

Housing "Nouveau-Rich"

The mode of production has been changing rapidly from manufacturing to trade and finance related service industries. This has been generating the significant socio-economic structural shift in the last quarter of this century. During the seventies when the "nouveau-riche" of Hong Kong began to emerge, the state policy for construction programmes was geared towards residential projects while the private sector was investing in commercial developments. In the eighties, the private sector joined with the state programme for residential developments, where the total value of investments tripled during that decade. This has widened the range of residential building types. The affluent young and middle aged live in the up-market

residential towers in the city (Fig.15). The less well off young couples, named officially as "sandwich class", and possibly with their parents' family, settle in the new town apartments in the New Territory. The government provided financial help to enable the "nouveau-rich" to become home owners, which perhaps not quite expectedly contributed to the over heated property market around the end of eighties.

The fast growing population of more educated middle class is the major consumer of space. Now that quantitative needs have been nearly satisfied in the preceding decades, there

are demands for higher quality for both working and living environments. The intensive developments in the urban area have reached the limit of tolerable density, and the need for more and better public open space is desperate. The city has to be restructured to create a better environment, and for this it is normally the architects who have to assume responsibility for projecting a social ideology through concrete schemes. However, in Hong Kong, the situation is a perplexed one.



15: ニューリッチが住む香港島ミッドレベルの高級アパート群

サービス業の建築家

建築のパトロンは権力につながっている。そしてこの権力が、投資家の手中にある場合には、建築家の仕事は実利的な仕事を進めるだけのサービスに限られてしまう。建築家は、彼らの独創性を求められることはまずないと言える。過去30年間、日本や欧米では建築家が都市化についての理論を議論し、建築家は自らの仕事を理論づける必要があると考えられてきた。しかし香港では、反対に建築家が自分の理論を持てば仕事に差障りがあると思われる。70年代の後半からは特に、私企業の施主の実力は増大し、自ら専門家としての知識を持つようになった。それは徹底し、建築家が建築のプログラムに口を出したり、

形について意見を言えることもなくなった。施主が自ら、自分が気に入っている欧米の建築を手本とするよう、建築家に指示することさえしばしばである。デザインの質自体が重要な商品と考えられた場合には、彼らは著名な外国の建築家をコンサルタントに使うか、インテリアやファッションのデザイナーに仕事を一任する。香港の建築家は専ら、申請をして承認を得るために必要な仕事の専門家という役割だけを求められている(図16)。

香港の市街地に展開する建築事業の大部分は、ほんの一握りの巨大な組織をもつディベロッパー達の手によって行われている。彼らは組織内に建築家を抱え、またクォンティティ・サヴェイヤーや技術および市場調査分析

の専門家を雇っている。しかし、大きな建設会社が、社内に建築設計のセクションを設ける日本の場合とは異なり、香港ではディベロッパーが建築業務をする部門を内部に設けない。その代わり、独立した特定の建築事務所と特別な関係を築いている。そうした建築事務所は、実務的な仕事を正確に迅速に無駄なく行い、建築費のコントロールに優れ、関連政府部門との折衝に長け、予定通りに建物を完成させることに専念する。香港ではディベロッパー自体が建設業者の場合もある。しかし建築設計業務については独立、あるいは一見独立しているかのようになっている。これは恐らく表面的ではあれ、建設業と建築家とは明確に分離している英国の伝統に従ってい

Architects for Services

Patronage of architecture is inevitably linked with power. When this power is in the hands of speculators, an architect is often limited to providing practical services, and the opportunity for creative potential is, in most cases, suppressed. For the past three decades or so, there have been numerous theories on urbanism by architects in most of the developed countries, and there architects are expected to theorize their practice.

Since the late seventies, private co-operative patronage has become dominant and has also become increasingly professional. So much so

that architects can seldom initiate building programmes and influence built form. Quite often they are precisely instructed in the style of building by their clients (Fig.16).

A handful of mammoth development companies operate on a large portion of the urban land. They employ qualified architects in-house together with quantity surveyors, engineers, and property market analysts. But unlike Japan, where large construction companies have an architectural division as an integral part of their business activity, Hong Kong developers do not carry out professional architectural work themselves. Instead large

developers have exclusive relationships with particular independent architectural firms who are obliged to concentrate on the practical side of their profession, and are outstanding for their fast, efficient service for cost control, for smooth relations with local authorities and for finishing jobs on time. It is very common for developers in Hong Kong to have their own subsidiary construction companies, or construction companies are themselves developers. However architectural practice, is or at least appears to be, independent, ostensibly following the tradition of architectural practice in Great Britain.

In Europe and North American countries, independence for architectural practice is vital, to allow architects to protect their profession within the building industry, and to reinforce their position by maintaining a legally enforced monopoly in their field. The association of architects is considered less important in Hong Kong, or any other colonial city in Asia for that matter. Here, the strong ties between large architectural firms and large development companies encourage isolation and architects compete with each other to establish relationships with clients rather than associating to protect their own professional status. Practicing under such circumstances, architects in Hong Kong are faced with enormous difficulties in establishing and maintaining their professional integrity. It seems that the architects must demonstrate their competence in the market place before starting to project professional ideals, either in social programmes or in the area of their own creativity. With



16: 大きな穴があいているので有名になったレパルスベイの高級アパート

るようだ。

欧米では建築業務を独立させ、建築産業の中でその職業的な役割を確立させることが重要だと考えられている。そして、建築家の職能が建設分野において法の保護を受けた独占的な存在であることを確実にするべきだとされている。欧米では常識となっている建築家の結束は、香港では大して重要と考えられていないようだ。同じことが植民地の歴史をもつ他のアジアの国々の都市にも言えるかも知れない。ここでは大きな開発業者と大建築事務所の強いつながりが、建築家同士の間に競争を起させ、職能的な社会的地位を築くことよりも、施主との関係を確固にすることの方が重要とされている。このような状況下で仕事をする香港の建築家達にとって、職能の本来の役割を果そうとする努力は大きな壁につきあたる。香港では社会への配慮や、建築を創作と考える前にまず、同業の市場における能力を実証して見せなければならない。したがって、極めてまれな例外はあるが、ほとんどの建築家はサービス業としての役割しか果たせないことになる。

very few exceptions architects have become harnessed into the service industry.

Profit Takes Command

It is said that there are more towers in Hong Kong than in any other city in the world. However the only thing that makes Hong Kong's city-scape impressive is its density. Very few buildings can stand up to close scrutiny. With the exception of several internationally acclaimed buildings designed by internationally known imported architects, most buildings are boxes dressed by out-dated "Post Modern" package design of Hong Kong style with a pyramid shaped roof-top to give them some identity.

Hong Kong has been, and perhaps still is, the city which pays the least respect to architecture. In its history Hong Kong has had several state-of-the-art buildings, but almost all of these have given way to more profitable developments. The challenge is more for building height, less for quality architecture. I.M. Pei, the architect of the new Bank of China Building, knew this well. He set himself a task to achieve the tallest structure with the minimum cost (Fig.17). The Headquarters of the Hongkong Shanghai Banking Corporation may be one of the few exceptions of quality architecture, because the building is intended to be a symbol of capitalism and a monument securing the creditability of the Bank. Although impressive is the view from the public square in front responding to the demand of the historically dignified location,

すべては利潤追求のために

香港には世界一の数を誇る高層ビルが建っているという。しかし数が多いだけで、香港の都市景観を印象付けているのは、その密度以外にはなく、ほとんどの建物は個別に評価できる対象とは言い難い。国際的に著名な外からの建築家によって設計された建物を例外として、多くは単純な箱型の建物の外壁を、時代遅れになった、いわゆる「ポスト・モダン」スタイルの香港風で装い、頭にはピラミッドの冠を載せた建物である。

香港は、過去に威厳のある名建築がいくつもあった。しかしどれも皆、もっと利益を生む開発にとって替わられた。香港という都市は、「建築」に対する敬意を払うことがなかったし、恐らく今も変わっていない。今日では建築の質よりも、その高さの方が意味ある挑戦である。I.M.ペイはこのことをよく理解していた建築家であると思われる。セントラルに建つ〈中国銀行〉は、縦横比が非常に高い超高層を最小限の鉄骨重量と建設費で実現させたことで評価が高い(図17)。隣りの〈香港上海銀行〉は、質の高さにおいては唯一の例外であるが、これは資本主義を象徴するも

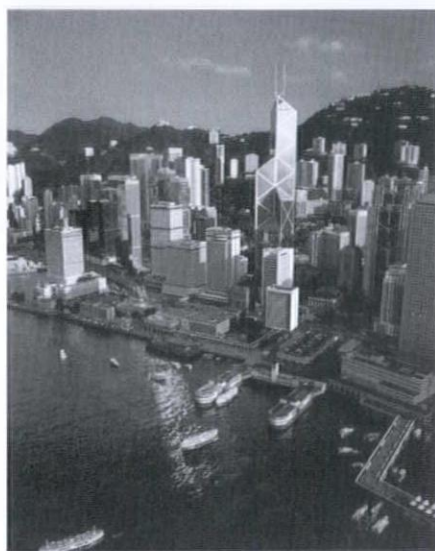
のとして、銀行の信用を確固にするという目的があるからだ。皇后像広場から見上げるファサードは確かに立派であるが、この記念性に敬意を払うよりはむしろ、10階分ある内部のアトリウム空間の壮大さに感じ入る人が多いだろう(図18)。狭い通りに高い建物が隙間なく並んでいるような所では、建物の外観はあまり気にならない。それよりも建物の内部に費用をかけて、特別な印象を持たせた方が得策である。それも普通の構造で安くつくれる内部空間が望まれる。

不動産市場の相場を熟知し、都市計画法に精通している事業主は、たとえ一寸四方の分でも利益が減少することを許さない。そして建築家に利益を最大にする計画をつくることを命ずる。建設会社は最も安く、速くできる工法を追求し、最も効率の良い普通の構造を好む。その結果、単純であること、均一の平面図と立面図で建てられる建物が至る所に出現する。こうした事情は、香港の建築に限ったことではないが、その要求の強さは絶大であり、今後も建設業界を支配し続けるであろう。このことは取りも直さず、都市環境の質はパトロン^{patron}の質そのものの現れだと言える。

people appear to be more impressed with the ten storey banking hall inside the building than appreciating the monumentality of the facade (Fig.18). Obviously where tall buildings are closely packed along a street, the external form of the building is less significant. It is common practice that more money is spent to create an arresting interior space, preferably with an inexpensive conventional building structure.

A client who speculates in the property market and who knows every detail of the fine print of planning law will not tolerate losing the potential profit of even a square inch of floor area, and will demand that the architect to plans

for the highest profit. Contractors seek out the cheapest and fastest form of construction and the most cost-effective structural system which demands simplicity and repetitious floor plans and elevation. This situation is not unique to Hong Kong architects, but its dominance is paramount, and will prevail in the building industry in Hong Kong. It follows then that the quality of the built-environment will follow very closely the quality of patronage.



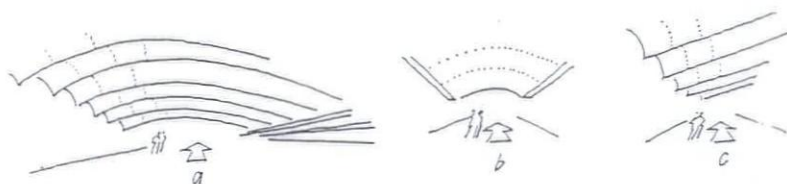
17: 中国銀行の高さが象徴的な中環のイメージ



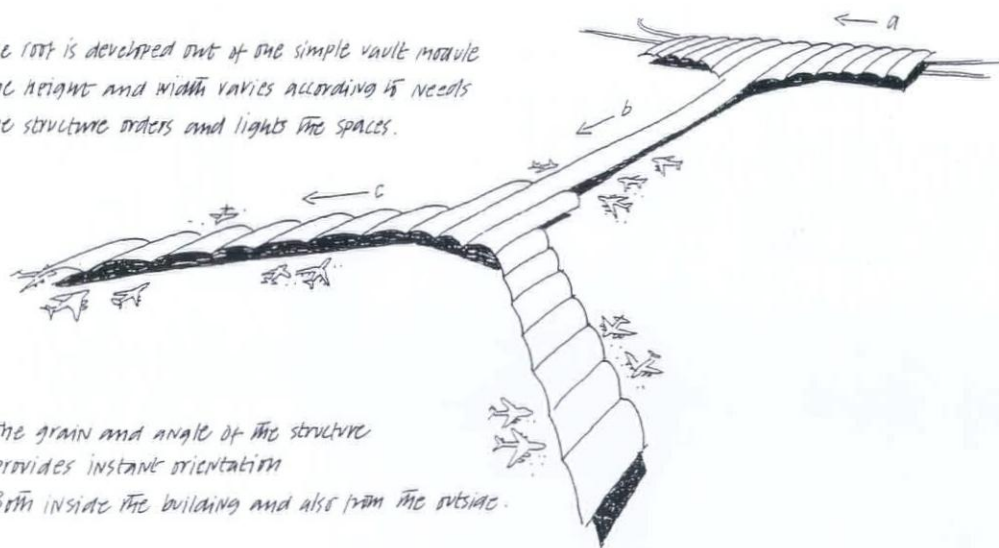
18: 香港上海銀行のアトリウム



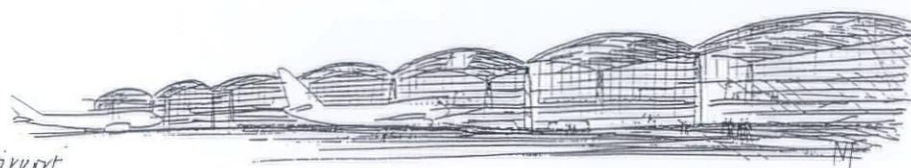
〈Chek Lap Kok空港〉、コンペ時の模型



The roof is developed out of one simple vault module.
The height and width varies according to needs.
The structure orders and lights the spaces.



The grain and angle of the structure
provides instant orientation
Both inside the building and also from the outside.



Hong Kong Airport

ノーマン・フォスターによるコンセプト・スケッチ



空港建設現場風景（1997年5月14日）



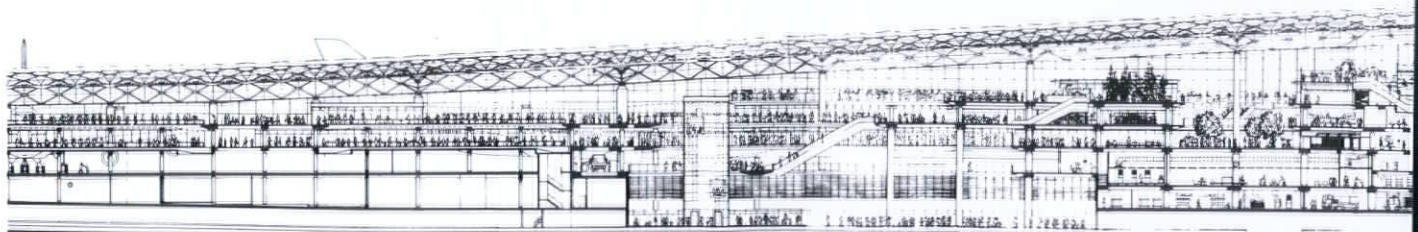
到着ターミナル部分、1996年9月



空港外観、1997年5月

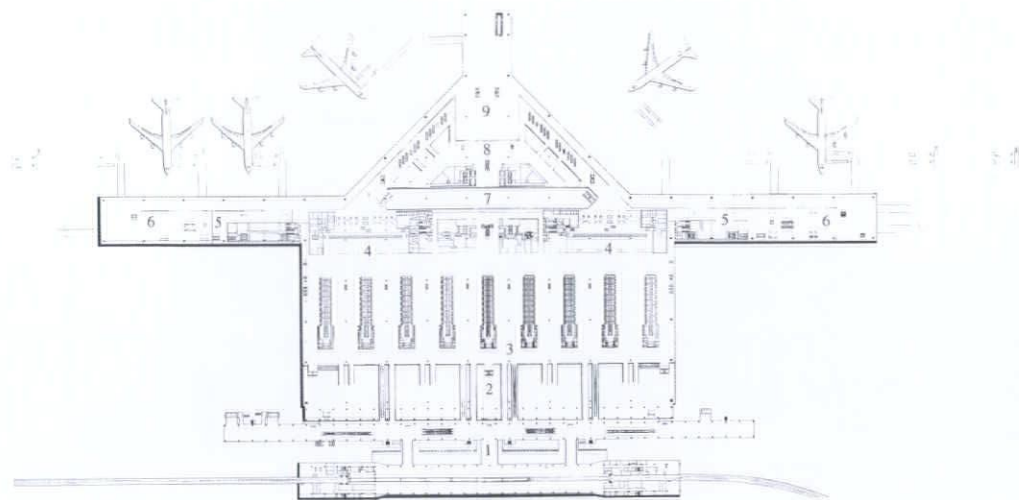


到着ターミナル部分、1997年3月

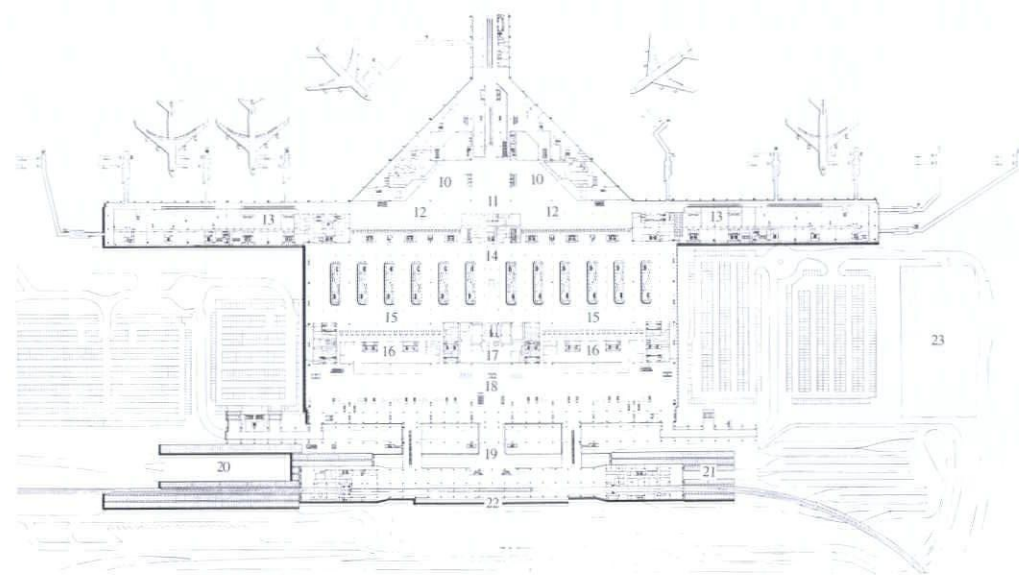


断面図

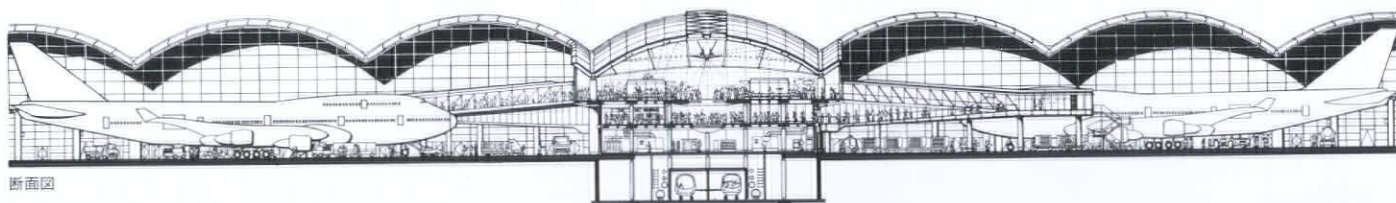
- 1: 交通センター
- 2: 送迎ロビー
- 3: チェックイン・ホール
- 4: 出国管理およびセキュリティ
- 5: 商業エリア
- 6: CIPラウンジ
- 7: 到着ロビー
- 8: レストラン・エリア
- 9: ゲート・ラウンジ
- 10: 乗り換えラウンジ
- 11: 到着ロビー
- 12: 入国管理およびコントロール
- 13: 航空会社用オフィス
- 14: バゲージ・クレーム
- 15: 税関
- 16: バッファ・ゾーン
- 17: 商業エリア
- 18: 送迎用ロビー
- 19: 空港高速鉄道 (AER) 駅
- 20: バス乗り場
- 21: タクシー乗り場
- 22: リムジン乗り場
- 23: ホテル



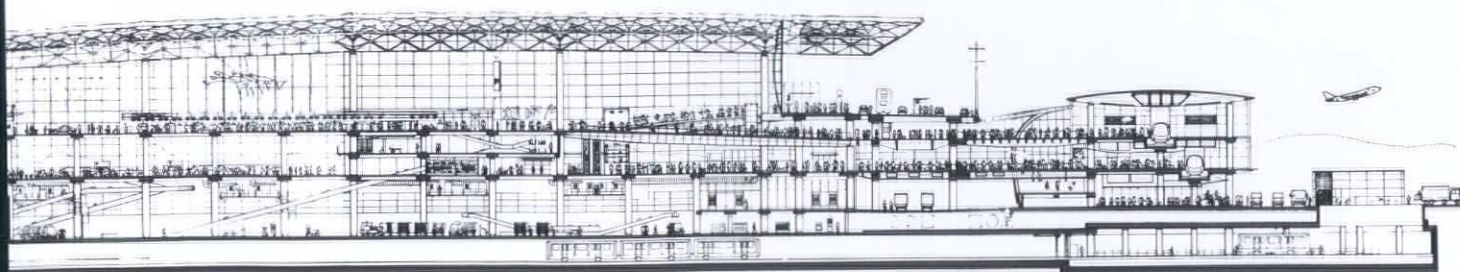
出発レベル平面図

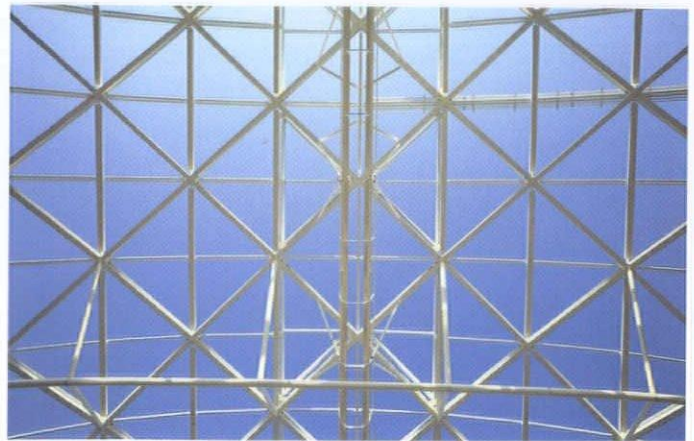


到着レベル平面図



断面図





Credits

Client : Airport Authority Hong Kong
Mott Consortium Members:
Architects & Designers: Foster Asia (Hong Kong) Ltd

Engineering and Project Management: Mott Connell Ltd
Airport Planning, Operational and Aspects and Systemms:
BAA Plc

転換の時

植民地都市としての都市化の最後の時に向けて、香港の英国政府は土地政策を変えてきた。従来の抑制する政策から、広域のネットワーク建設を目指して拡大する政策への大転換である。香港の郊外地域を開発するのを抑え、土地不足状態を意図的に作り出し、市街地での土地の価格をつり上げる方法は、1997年以降の英国政府とは無関係である。しかし、香港を中国と世界を結ぶ都市としての位置を不動にするためのインフラストラクチャ建設へ投資すれば、その利潤が1997年7月1日以降も英国に還元される。

1984年の中英共同声明は、いわゆる「借りた時間」の延長を認めたかたちになっている。つまり、1997年から後の50年間は、これまでの法律や契約、通貨などはそのまま変えずに継続させることになった。英国政府が策を講じることができるのは、もはや「スペース」だけではなく、「時間」も考慮しなくてはならない。何らかのかたちで、英国がこの古い植民都市に存続するためには、古い土地政策

を変えるより方法がない。従来のように埋め立て地をつくるだけでは不十分で、インフラストラクチャ建設事業への投資を一体にして、新しい土地の付加価値を高めるのが得策である。

共同声明文の中に、土地委員会の設立に関する取り決めが記載されている。この委員会は英国側と中国側からの3人ずつで構成され、香港を会合の場とする。この会合は、借地契約に関する事柄、埋め立て事業、その他の土地に関係のある事項について、双方が合意するためであり、声明が実効する1985年から1997年6月30日までの期間、機能するとされた。共同声明ではこの期間に行われる土地の取り引きによる収入は、必要経費を差し引いた残りの利益分を現在の香港(英国)政庁と、将来の中国特別行政区(SAR)政府との間で折半し、また新しく埋め立ててつくる土地を含めて取り引きの対象となる土地の面積を、年間50haまでと上限を規定している。さらに、こうした事項についての声明は、中国の承諾を得なくてはならないと明記してある。この

合意によって、香港の英国政府は土地政策の見直しを迫られ、埋め立て事業予定を再編成し、主権を中国へ引き渡す(hand-over)以前に土地開発のための戦略を立てるように駆り立てられたものだと考えられる。

1985年の8月、共同声明が実効してわずか3ヶ月後、香港島の中心地区中環の海岸線一帯180haの埋め立てを行う調査報告が発表される。引き続き、現在の啓徳国際空港を閉鎖し、新しい空港を建設する提案を明らかにした。これらの提案は、後半「メトロプラン」と「港湾・新空港開発計画/PADS」としてまとめられ、21世紀の香港の都市像を描く青図とされた。このふたつの計画案は、中国側の懐疑的な抵抗があつて話し合いも難航し、スムーズな香港の引き渡しには不可欠と考えられていた中国の合意を得ないまま、5年が経過した後、英国は公式発表に踏み切った。

The Turning Point

Toward the end of colonial epoch of urbanization, the Hong Kong Government has been adjusting its land policy, from suppression to expansion, by promoting global network construction. The policy of suppressing development in rural areas of Hong Kong artificially to create 'scarcity', in order to optimize the value of urban land will no longer be practiced after 1997. On the other hand, investment in infrastructure which will place Hong Kong in the right position between China and the rest of world will continue to produce money well beyond.

The Sino-British Joint Declaration of December 1984 guarantees the extension of the 'borrowed time', during which the existing laws, contracts, currencies and so on, will remain unchanged for fifty years after 1997. It is no longer with space, but with time that the British Government is able to devise a strategy for her survival in the old colony, and changing the concept of land policies is inevitable. Investments in production of land alone would not be sufficient, but investments in infrastructure would increase the value of the new land. Under the Joint Declaration, the Sino-

British Land Commission was established and started to function in 1985. The Commission consists of three officials from each side and they meet in Hong Kong to agree on matters related to land leases, reclamation and other. The Joint Declaration stipulates that the premium income from land transactions after deduction of all the necessary cost is to be shared equally between the present Hong Kong Government and the future SAR Government of China from the date of the Joint Declaration up to the end of June 1997. According to this agreement, the total amount of new land, which is mainly reclaimed from the sea, is limited to 50 hectares a year. For this, Hong Kong Government has to obtain consent from China through the Land Commission. It is reasonable to assume that this agreement urged the British Government of Hong Kong to re-evaluate their land deal policies and reclamation scheduling, and to create a strategy for land development before the hand-over. In August 1985, merely three month after the enforcement of the Joint Declaration, the government published the feasibility study for a one hundred and eight hectare reclamation project right in front of the busiest centre of Hong Kong Island.

Subsequently the study proposal for the relocation of the existing international airport at Kai Tak was announced. These proposals were eventually consolidated as "Metro Plan" and the "Port and Airport Development Strategy" (PADS) as blue prints for the 21st century of Hong Kong. It took nearly five years for these two documents to be published officially, after a difficult voyage through the Chinese channels, and finally without the blessing of China which had been considered essential for their smooth transition.

PADS: 港湾機場核心計画

通称PADSと呼ばれる計画書は、赤鱗角(Chek Lap Kok)に新空港を建設する計画と、既存のコンテナ・ターミナルの施設を拡張する計画を軸に、新空港から古い香港島の中心地区を直結する道路、鉄道等のインフラストラクチャーの10項目から成る大事業計画をまとめている。この新しい全長33.6kmのルートは、新空港と国際金融都市の心臓部を約25分で連絡する(図19、20)。

新空港はランタオ島という大きな島の北岸にあった小島を埋め立ててつくられた。このランタオ島は1898年、新界と同時に租借された島だが、今日までほとんど政庁による開発の手が加えられていなかった。島は香港島の面積の2倍もあり、山もヴィクトリア・ピークの530mに比べても、934mとずっと大きい。新しい空港への交通のためのインフラストラクチャーは、このランタオ島の北岸に沿って

建設され、既成の市街地から資本と労働力と物資を未開発の島へ運ぶことになる。新空港は、この島を将来開発するためのパイロット・プロジェクトである。新しい高速道路と高速鉄道は、水の上を走り、山を貫き、港の海を潜って古い都市の中心へ至る(図21、22)。

都市の空港化への道

空港と香港の中心を結ぶインフラストラクチャーは、九龍半島西側の埋め立て地を通り、香港島の北岸の埋め立て地に到着する。この新設の道路と鉄道が、すべて既存の市街地の中心に隣接して新しくつくられた土地に建設されるという幸運な例は珍しい。これは空港局と鉄道会社が協力して、新しい空港のための完全に統合されたシステムをつくり出すのに絶好の機会である。つまり、普通は空港の中にあると考えられている機能の一部を、既成の都市の中心にもってくる。例えば、出発

便に乗る客が荷物のチェックインをして搭乗券をもらうという搭乗手続きを街の中で済むようにする。このためには、空港と都市間の交通が安全で時間的に正確でなければならないが、空港専用鉄道はこれを可能にし、空港全体の機能との一体化を図れる。

これと全く同じサービスは、すでに多くの大都市に存在している。航空会社が独自に行っている「シティ・チェックイン」と言われるサービスである。これを利用して出発客は、泊まっているホテルのすぐそばで荷物を預け、搭乗券を手にし、後は出発ぎりぎりまで街の中で仕事を続けたり、買物を楽しんだりできる。本来空港でする手続きの半分以上を都市の中で済ませ、空港内での待ち時間を最小限にし、街の中での貴重なビジネスの時間を少しでも長くもつことが可能だ。しかし、既存のシティ・チェックインの場合は、いろいろと制約があって、通常は現地の交通機関の事

PADS: Port, Airport Development Strategy

PADS was a commissioned study to assess alternative strategies for accommodating forecast growth in demand both airport and port facilities. The study was completed in 1989 and in October that year, the Hong Kong Government announced the adoption of the strategy based on a new international airport at Chek Lap Kok, together with expansion of the existing port facilities (Fig.19). The strategy consists of ten major core projects, mainly along the route between the new airport and the existing city centre on Hong Kong Island, including the construction of highways, railways, bridges, termini and a new town on the reclaimed land near Chek Lap Kok. The new route of twenty one miles will connect the new airport and the heart of the financial centre with a train journey time of approx. twenty five minutes (Fig. 20).

Lantau Island, where the new airport will be located off the northern coast, came under British sovereignty in 1898. However the island has been practically untouched since. The area of the island is twice as large as that of Hong Kong Island (77.5 km²). The mountains are grand, rising to a height of 934m

above sea level, compared with the 530m of Victoria Peak on Hong Kong Island. The new airport is a pilot project which may kick off the future development programme of this virgin island. The new motor-way and express railway will run above the water, penetrate through the mountains of another small island and cross under the harbour to the established urban areas (Fig. 21, 22).

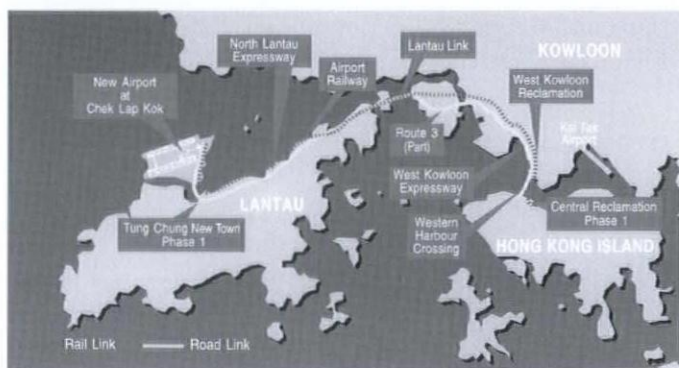
An Airport City

This brand new infrastructure will be built on and under the brand new reclaimed land of the west of Kowloon Peninsula and the North coast of Hong Kong Island. One great advantage is the fact that a railway system was planned right from the beginning of the construction of an airport to create a fully integrated system for the new airport, so that parts of the airport functions can be extended into the heart of the urban area. Facility for baggage handling services and the issue of boarding cards for departing air passengers can be located within the city, providing a secure and punctual transportation system between the city and the airport.

City check-in services by individual airline

companies are commonly found in most large cities nowadays. The service offers air passengers the opportunity to check in their luggage and to obtain a boarding card near their hotel, so that they can be free from constraints by getting through half of the necessary procedures for boarding. The facility maximizes valuable business time by eliminating waiting time at the airport. The services of the existing city check-in are normally limited, and only run by local airlines who are wholly responsible for transport to the airport, and who stand the risk. Although the demand for such a service is expanding quickly in Hong Kong, the airlines tend to regard it as a complementary service.

Hong Kong's new airport infrastructure offers the opportunity for integration of the city check-in services inside the city, as an extension of the airport functions. The Mass Transit Railway Company (MTRC), which operates the underground railway network in Hong Kong, has been involved in constructing the direct rail link between the new airport terminal and the heart of the CBD. Expecting 50% of air passengers travelling to the city centre will take their train service, MTRC made



19: PADS (Port, Airport Development Strategy) 計画のコアとなる10項目の巨大プロジェクト

SD9707

76



21: 西九龍とランタオ島を結ぶ青洲大橋と汲水門(遠景)

情に詳しく、交通の途中で起り得る事故などのリスクを負うことのできる航空会社に限られてしまう。また、便利なシティ・チェックインに対する要望は高まってきている一方で、今もこれは航空会社の補足的なサービスとしか考えられていないのが現状だ。

香港の新空港の空港専用高速道路は、この街中での搭乗手続きをシステム化し、空港との直結を図っている。このような構想は、古い制約が多い都市では具体化されにくい、香港の既成市街地から新空港までのルートは、広大な埋め立て事業と一体に計画されたので実現できた。香港に地下鉄網をもつMTRC(The Mass Transit Railway Company)が建設しているAER(Airport Express Railway)線は、空港のターミナルビルと香港島のCBDの中心とを直接に結び、搭乗手続きのできる駅を既成市街地に隣接する埋め立て地に3ヶ所設けている(図23)。AER線の

車輛には特別に設計された荷物の車輛が連結されていて、空港局の協力を得て街中の駅から空港の中までの独立した安全なシステムが組織された。AER線の空港駅ではプラットフォームは、空港ターミナルビルの出発・到着のホールと直に結ばれている。荷物もAER線の車輛から空港の内側へ直接運ばれる(図24)。すでに街中の駅で手続きを済ませた出発客は、パスポート・コントロールとセキュリティ・チェックを通過するだけで、直接待っている飛行機に乗り込める。

香港の新空港に降り立った到着便の乗客は、飛行機の扉を出ると、最新型のAPM(Automated People Mover)に乗って、西端のホールから700m離れたターミナルビルの中心まで2~3分で行ける(図25)。パスポート・コントロールを経て荷物を受け取り、到着ホールに至るまで、最短の距離を方向を一度も変えることなく、文字通り一直線である。サ

ー・ノーマン・フォスターの基本設計では、この到着ロビーに、市街地へ向うAERが直に横付けしていた。まるでエレベーターに乗る感覚で、水平に移動する車輛に乗りれば23分で金融街の中心へ行ける。当初のアイデアではAERの料金は出口で支払い、空港駅で切符を購入する必要もない。したがって改札口は不要となり、空港の出口は都市の真ん中ということになる(図26、27)。空港の境界から飛び出した都市の中の空港機能には、都市と空港という通常は不可避な境界を取り除く効果がある。少なくとも心理的には、このような考えをさらに進展させれば、都市全体が空港化するという見方が可能だ。

香港の新空港には開港が予定されている1998年には1年間で3,500万人の旅客が利用すると見込まれている。今世紀の終りには年間4,500万人、50年後の2040年頃には8,700万人がこの空港を通過すると予想している。

a positive step forward to initiate the city check in service as an integrated system for boarding and disembarking with the support of the Airport Authority. The new Airport Express Railway (AER) provides a facility for specially designated luggage compartments and carrier systems (Fig.23). At the airport AER terminal station, railway platforms are connected directly to the departure and arrival halls, and baggage can be transported straight to or from the handling areas of the air side (Fig.24). There is no time wasted for passengers, and the rest of the boarding procedure is simply for passport control and security checks.

On landing at the new Hong Kong airport, the latest model of people mover system brings the arriving passengers from the doors of the

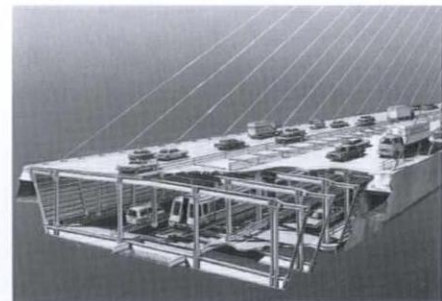
plane to passport control points in a few minutes (Fig.25). The passengers terminal's meeting and greeting area is directly linked to the AER platform for proceeding to the city. If MTRC manages to arrange so that AER fares can be collected at the exit station, there would be no need for a ticketing barrier at the airport. And if it might be possible at all that a system of the railway could successfully be integrated with the Airport Authority, so that the accompanying baggage could be picked up either at the airport or at one of the city AER stations. AER serves also one of two intermediate stations, offering the same well planned interchange facilities from vehicular to rail transport for air passengers, with baggage handling and check-in for most of major

airlines (Fig.26, 27). The final exit from the airport might then be in the middle of the city, far beyond the physical boundary of the airport site. If the boundary between the city and the airport were dissolved, the entire city may then be regarded as an airport itself.

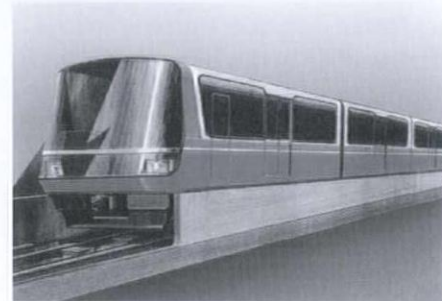
The new Hong Kong airport terminal building is designed to handle 35 million passengers when it opens in 1998. This is expected to increase to 45 million by the end of this century. Expansion is planned to accommodate 87 million passengers each year at around 2040. Comparing these figures with the present six point two million Hong Kong residents, it appears clear that in terms of population, the airport itself resembles a city.



20: ランタオ島(左下)の北岸の新空港から香港島までの空港高速鉄道と道路のルート



22: 斜張橋汲水門(かっぱすいもん)大橋の断面構成を示す図



23: AER車輛の想像図



KCRC/九龍広東鉄道・九龍駅増改築プロジェクト



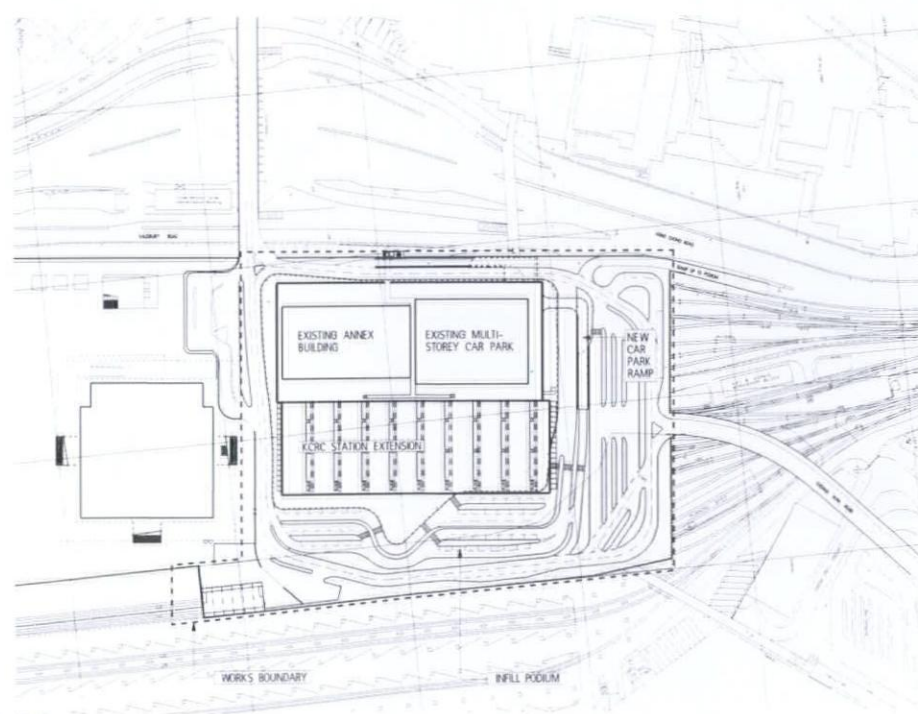
九龍駅敷地模型



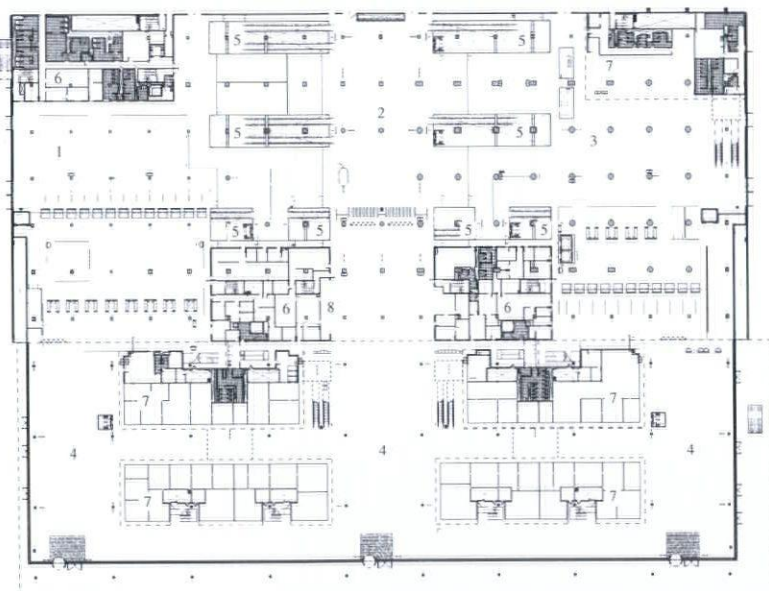
ガラス棟模型

KCRC/九龍広東鉄道・九龍駅増改築プロジェクト

現在の九龍駅は1970年代の半ばに建設された。以来九龍広東鉄道の利用客の数は予想を大きく越え、機度も拡張を重ねてきたが、1980年代にKCRCはフォスター・アジアに総合計画と建築設計を依頼した。施主の要求は増大する施設の総合的な見直しと、今世紀末に計画されている中国へ直結する2階建列車のための施設を計画することであった。新しい駅の部分は既存駅舎の東側を軽量鉄骨造のパヴィリオンとし、現在のコンコースを倍にするものである。この増築部分は現在使われている駅の上部にあたり、既存のボーディアムと基礎を利用する。軽量の波打つ屋根と全面ガラスの側壁は、駅舎のすべての部分に自然光が届くように設計されている。これによって、内部空間の質は高くなり省エネルギーにもなる。駅の機能上のダイアグラムも非常に簡潔になり、拡張されたコンコースは3ゾーンに分割される。中国本土への出発ゾーン、中国本土からのゾーンとローカル用のゾーンである。これらはすべて空調され、店舗、レストラン、待ち合いの場と大きくなった駅の事務空間、移民局と税関のコントロール施設がある。これらの標準仕様は、新しい国際空港と同じである。(Foster Asia, Hong Kong)

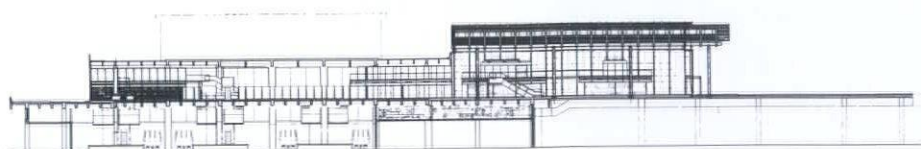


配置図



コンコース平面図

- | | |
|-------------------|------------|
| 1: 到着ロビー (中国本土から) | 5: エスカレーター |
| 2: ローカル線構内 | 6: オフィス |
| 3: 出発ロビー (中国本土へ) | 7: キオスク |
| 4: コンコース | 8: 切符売り場 |



東西断面図



南北断面図



Credits

Client: Kowloon Canton Railway Corporation
 Architect: Foster Asia (Hong Kong) Ltd.
 Engineer: Ove Arup and Partners
 Cost Planning: WT Partners
 Management Contractor: Hsin Chong-Taylor Woodrow International Ltd Joint Venture

現在620万人という香港の人口と比較すると、空港自体が、都市となり得る数字である。

空港が限りなく拡張を繰り返し、巨大に膨らんでゆく傾向は、今日では世界中に見ることができる。ロンドンのヒースロー空港はヨーロッパ最大で、年間5,400万人が通過する。現在5番目のターミナルビルを計画して、もう3,000万人の旅客を受け入れようとしている。巨大化が止まらない空港は、それ自体が都市化していると言える。空港の内部には大きなショッピング・センターが出現し、ロンドンの有名な通りにあるブランドの専門店やデパートが出店している。レストラン街や英国風のパブがあり、子供の遊び場やテーマパーク、ホテル、ビジネスセンター、健康クラブなどもでき、都市の中の要素がすっかり空港の内部に入り込んできている。これはミニ・ロンドンとして、先を急ぐ旅客を誘う計画(構造)である(図28)。

しかし香港の場合、これとは逆の方向に進んでいる。新しい空港の交通システムは既存の都市を統合できるからだ。香港は少なくとも後50年間は、これまで通りフリーポートであり続ける。現在の空港でも税関のコントロールは実際には存在しないのに等しいし、移民局も空港よりは中国本土との争いで厳しくなるであろう。しかし、ロンドンの空港の場合は、都市と空港間の交通機関がどのように発達しても、空港の境界がなくなることはなく、空港の都市化は今後も続くであろう。

空港と都市の間の境界がなくなるという考え方は、香港の新空港ターミナルビルの建築計画に大いに影響する。もちろん建築家が自分の仕事の領域を越えて、飛行機の旅客の到着と出発に関するすべてのシステムをつくり変えることはできないが、サー・ノーマンが、この都市と空港の新しい関係を見ていたと推測することは十分にできる。16haの広がりをもつ大屋根の下では、旅客が通らなくてはならないプロセスが、ちょうど自動車やTVセットの製造工場のように整然と広がっている。ここでの設計主旨のポイントは、効率とスピードである。今日の空港は、日常化した旅のひとつの通過点にすぎず、昔のような送迎のドラマが行われる劇場ではなくなっている。今日の旅人は、できるだけ妨げられることなく、ビジネスに急ぐことを望んでいる。ロンドンの空港と異なり、香港では到着や出発のラウンジは、そのために意匠を凝らした空間とはされず、巨大な屋根の下の一部にすぎない。基本設計では飲食店や免税店の規模も少し抑えられ、ここが香港の玄関口であるよりはむしろ、通過点であるように考えられた形跡を示している。

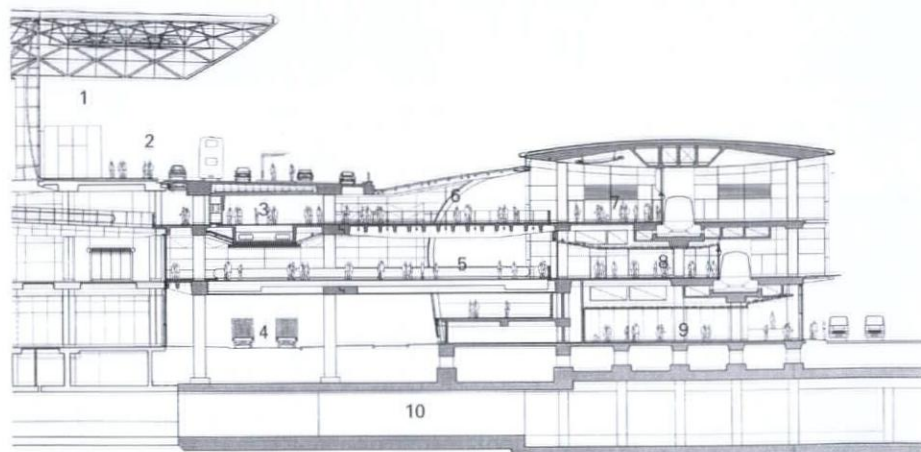
香港から4~5時間の飛行で、世界人口の約半分が住む地域をカバーできる。過去30年間という短い間に、中国では622の都市が出

new airport. It is outside of an architect's professional role to restructure the entire system of embarking and disembarking air passengers, however it is not unintelligible to suppose that the architect of the new airport has had a new vision of the relationship between the city and the airport. The sheer scale of the vast new airport — 16 hectares under a floating light-weight skin of translucent roof — resembles a huge factory housing a multitude of different processes. Numerous automated production lines carry people rather than cars or TV sets. Here the primary concerns are efficiency and speed of processing. Today's airport is no longer the theatre for the ceremonies of travel, for the royal send-off or the celebrity welcome, but the place for passengers who want to carry on their business

The endless expansion is in fact a familiar phenomenon in many large airports in the world. London Heathrow airport, the largest and busiest in Europe, with 54 million passengers passing through every year, is constructing its fifth passenger terminal which will accommodate thirty million more passengers annually. The ever-more expanding airport has itself become a city, with many amenities. Within the boundary of the airport, the passenger terminal buildings accommodate large shopping centres with London's famous brand shops and department stores, restaurants, English-style pubs, hotels, playgrounds, theme parks business centres, health and fitness facilities, and so on. It is Mini London at the cross point of air traffic for grasping the busy tourists on their way to other cities in the Continent (Fig.28).

In Hong Kong, things will be different. Here the new transport infrastructure integrates the existing city into the airport. Hong Kong has been and will be a free port for at least the next fifty years. There is practically no customs control at the airport, and immigration and custom control would be tighter at the border with mainland China than at the airport. At London airport, on the other hand, the importance of such controls means that the boundary between city and airport will remain firm, no matter how much transport links are improved. Then the tendency that city's amenities in the airport increases in complexity and quality will be more encouraged.

The idea is that the dissolution of the boundary between the city and the airport would greatly influence the architecture of the passenger terminal building in the Hong Kong's



- 1: ターミナル/Terminal
- 2: 出発専用道路/Departure Road
- 3: 乗り換え用デッキ/Transition Deck
- 4: サービス道路/Services Road
- 5: 到着ロビー連絡通路/Arrivals Level Link Bridge
- 6: 出発ロビー連絡通路/Departures Level Link Bridge
- 7: 出発用プラットフォーム/Departures Platform
- 8: 到着用プラットフォーム/Arrivals Platform
- 9: ホテル専用車乗り場/Hotel Car Waiting Area
- 10: APMトンネル/APM Tunnel

24: 旅客ターミナルとAERの空港駅との関係を示す断面図

現したという。これらの都市における急激な人口の増加と生産力の向上に、これまで香港の果たした役割は大きい。そしてこれから先中国の開発計画にも関与しようとしていることは、インフラストラクチャーの網の目を香港の境界を越えて、珠江デルタ地域の全体に広げるという視点で香港政府の提案がされていることでも分かる。PADSが、この将来を見る視点でインフラストラクチャー建設と埋め立て計画を一体にした提案にしているのに対し、メトロプランは、埋め立て地の土地利用のイメージを鼓舞するために、今世紀初めのガーデン・シティをモデルにしている。

メトロプラン

ヴィクトリア・ハーバーの埋め立ては、PADS計画のインフラストラクチャーに必要な広さをはるかに越えて、広大である。メ

トロプランによれば、香港島の高密度な中心市街地区の海岸線約5kmほどの長さにわたり、800m余りの幅で新しい埋め立て地が、また九龍半島の密集地帯の両側の海も334ha余り埋め立てられることになっている(図29)。さらに現在の啓徳空港の滑走路周辺の広大な海を埋めて土地をつくることになっている。歴史的に由緒のあるヴィクトリア・ハーバー、その名前はいずれ消えることになるであろうが、その名前と共に港自体も消えるほどの埋め立て事業が予定されている(図30)。

メトロプランに見られる特徴は、この広大な埋め立て地の大部分を、主には自動車のための交通に必要なインフラストラクチャー開発に供している点である。おそらく21世紀になっても、自動車が都市交通の主要な手段であることに変わりがないであろう。また境界を越えて、中国本土からの大量の自動車が香港に流入してくると予測される。将来の自動

車による都市交通をどう計画するかは、大きな問題である。自動車によらない都市内交通にもとづく革新的な企画によって、今の交通計画を根本的に考え直さない限り、この超高密度都市はマヒ状態に陥るであろう。現在の市街地は、通常の密度をはるかに越えているが、集中高密度の土地開発が経済的に有利に働いたことを香港は実証してきた。この点を評価せず、ただ単純に密度を下げることをのみを理由に、港を埋めて、新しい土地をつくるとメトロプランは謳っている(図31)。香港にとって港自体が都市の重要なオープン・スペースであり、ちょうどロンドンの中心にある大きな公園のように、香港の港というオープン・スペースは周囲の地区をつなげて都市全体の構造の要となっているのだ。一度埋め立てられた土地が、提案そのままに公園として存続するかどうかは保証の限りではない。メトロプランに描かれた街路樹のあるアヴェニュ

without interruption or impediment. Unlike London Airport, Hong Kong's new airport provides no designated arrival hall or departure lounge. The original design included the bare minimum facilities for waiting, eating, and duty-free shopping in the terminal building, giving credence to the notion of the terminal building as a through gate rather than the entry gate to the city of Hong Kong.

Hong Kong can be reached within a maximum of four hours by half of the world's population. In the short period of the last thirty years, 622 cities have emerged in China. These cities are rapidly increasing their population and productivity. Hong Kong has been playing a major role in the prodigious growth, and in the strategic planning for further development. The scope of a proposal for future infrastruc-

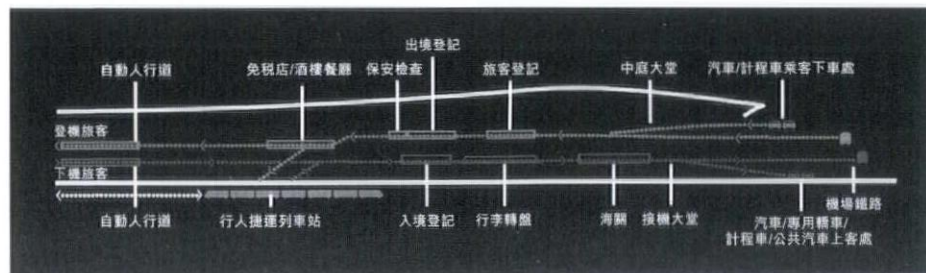
ture networks extends to cover the whole region of the Pearl River Delta. While PADS concentrates, with this vision of future, on the infrastructure together with associated land reclamation, "Metro Plan" is concerned with promoting the image of a traditional garden city on the newly created land.

Metro Plan

The reclamation project in the harbour is immense, far beyond the need of the infrastructure just for PADS projects. According to the "Metro Plan", the existing coast line of Hong Kong Island will be pushed forward up to over half a mile for a length of about three miles in front of the densely built-up area. On the west of Kowloon Peninsula, 334 hectares of new land will be reclaimed from the sea (Fig.29).

There will be reclamation on the east side and also the area around the runway of the existing airport at Kai Tak. So extensive is the latest reclamation project that the renowned Victoria Harbour, whose name will soon be changed, might become merely a wide river (Fig.30).

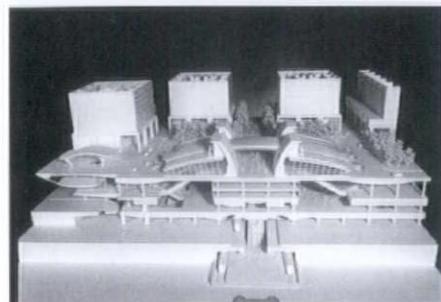
The significance of Metro Plan is that a vast area of reclaimed land is devoted to the development of transport infrastructure, mainly for motor vehicle traffic. Presumably cars will continue to be a primary mode of transportation in the 21st Century, and a huge flow of cross-border traffic is expected. Planning the management of the motor car will be a major concern for the future city. Without a radical change in ideas about modes of transportation, that do not depend on motor cars, the present city will soon stop functioning. Although the



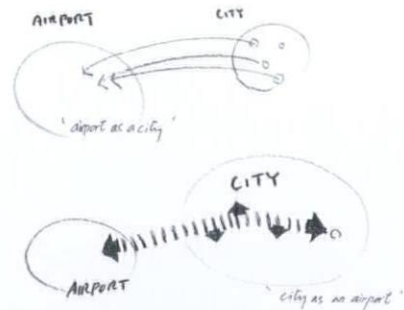
25: 出発到着の旅客の流れを示すダイアグラム



26: AER香港駅断面(アラップ・アソシエイツとロッコ・デザイン・パートナーズ設計)



27: AER九龍駅(設計、写真提供: テリー・ファレル&パートナーズ)



28: 都市と空港との関係を示すダイアグラム



29: メトロプラン

ューや公園、そして住人のための公共施設は、まさに長い間香港のパトロンがほとんど関心を払ってこなかった領域である。

PADS計画もメトロプランも、今世紀の終末を越えて、段階的に発展させる計画である。新空港のインフラストラクチャに直接関連する主なプロジェクトは、1997年7月までに完成される予定になっている。中国の抵抗によって着工は大幅に遅れたが、建設は猛烈なスピードで進展し、巨大プロジェクトのいくつかはすでに完成している。埋め立て工事も香港政庁の描いたブループリントに従って、港の全域に展開している。それにしても、この土地の将来像を描くメトロプランは不可解だ。すでに主権を引き渡すことに合意した英国の政庁の免罪符にすぎないのだろうか。

このブループリントは、英国に本籍をもつ多くの都市計画事務所による膨大な量の意見報告書の総まとめである。広大な埋め立て地

の上に描かれた、独善的な田園都市のイメージは、これまで植民地時代のパトロン達が求めていたものとはほど遠く、ストレスがなく、緑に覆われ、広々としている(図32)。公園の中に散在する中高層ビルというイメージは、1910年代に描いたル・コルビュジェの都市像、あるいは50年代のロンドンLCCが完成させたプロジェクトを喚起させる。理想像であるのかも知れないが、このためには港を狭めるという大きな犠牲が伴う。香港の港として、誰もが思い起すウォーター・フロントの生き生きと活力のある風景は、このような埋め立てでは永久に失われてしまうだろう。

ブループリントの真価は、新しい都市のパトロンの実体と照らし合わせて評価されなくてはならない。間もなく中国の特別行政区(SAR)の政府が営む資本主義へと香港は移行し、新しいパトロンが生まれる。この移行は

緩やかだろう。香港に特有の都市開発の伝統は、英国の植民地政府のもとでつくられてきたが、過去100年の間、これを受け入れ、住み変えてきたのは住民人口の98%を占める中国人であるからだ。労働の集中と高密度の生活は中国自身の文化の側面であり、これがあってこそ、今日までの超高密度の都市環境は生存してきた。しかし、都市が存続してゆくためには、都市環境の密度をコントロールしなくてはならない。時がたてば都市は広がるものだが、その方法は、従来とは原則的に違った方法を探さなくてはならない。ただ単に、既成市街地を再構築して空地をつくるのではなく、今日の発達したコミュニケーションとトランスポーターションのシステムを採用した都市の拡張を探すべきで、これには新しい型のパトロンが必要となるだろう。

existing urban area exceed by far normal density limit, Hong Kong has shown economic advantages of high concentration development. It is unfortunate to find that the stated goals of Metro Plan is simply focusing to reduce the intensity of the present urban built-up area by expanding into the newly created land by reclamation (Fig.31). For Hong Kong, the harbour itself has been the major open public space which integrates the various part of the city into a coherent structure, like large parks in London. There is no guarantee that the harbour reclamation will be for park land as proposed in Metro Plan. The proposal will demand a public patronage for the construction of the tree lined avenues, open space and communal facilities. In fact, a public patronage is the areas where the colonial government has been playing a minimal role. Both PADS and Metro Plan are intended to be carried out in phases, extending well beyond the end of this century. The major projects of the new airport infrastructure are scheduled for completion before the end of June 1997. Despite the persistent resistance of China, the long delayed construction has been progressing with remarkable speed. Work on

the vast area of the reclamation follows the blue print by the present colonial government. But the function of Metro Plan is not intelligible, as Britain's sovereignty will shortly be handed over to China, and seems to be an indulgence when political commitment already exists for reclamation of the harbour.

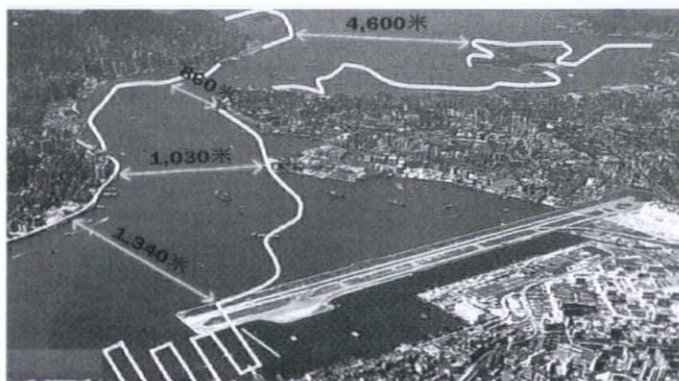
The blue print is the consolidation of massive consultation work carried out by British based urban planning firms. Their idiosyncratic images drawn on the latest and as yet the widest strip of reclamation, sing the praises of spaciousness, the green and stress free image far from the demands of traditional colonial patronage (Fig.32). It resembles the images drawn by Le Corbusier in the 1930's, or early London County Council in the 1950's, "towers in park land". However it is possible only at the expense of the greatest loss of the harbour. The unique characteristics of active and rich waterfront, which is the renowned image of the Hong Kong, will be lost forever.

The value of the blue print has to be measured against the reality of the new patronage which will be shifting towards a capitalist system under the Special Administrative

Region (SAR) of China. The shift may be fractional since the peculiar tradition of urban development under the colonial government has already been modified for and accepted by the 98% of the Chinese residents in Hong Kong for a century. Concentration of labour and high density living are aspects of the Chinese culture, which have been sustaining Hong Kong's dense built environment. However controlling the intensity of urban environment is vital for survival of a city, Hong Kong has to look for its expansion of space in a radically different manner, not by means of restructuring the built-up urban area with spatial expansion, but probably with the advanced communication and transportation systems. For this, the city needs a new kind of patronage.

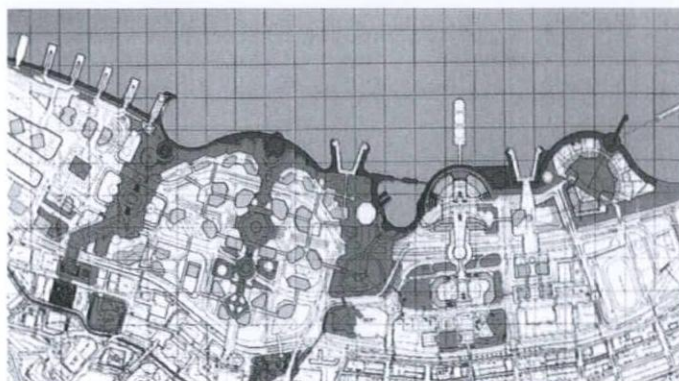
Transition

PADS, and Metro Plan to a certain extent, propagates a city of infrastructure, which extends the scope of Hong Kong's vision of itself beyond the present border with China. The future development of the infrastructure may cause the physical boundary to become less clear. Hong Kong's 'national' patronage



30: メトロプランによるヴィクトリア・ハーバーの埋め立て範囲

SD9707



32: 香港島中環(セントラル)湾仔地区の埋め立て利用計画

変わる都市

PADS計画も、ある意味ではメトロプランも、都市をインフラストラクチャとして見ることに重点を置いている。その視点は中国本土との境界を越えている。また将来のインフラストラクチャ建設によって、現在の境界は次第にあいまいになるであろう。過去10年間に香港は、英国主体のパトロンから多国籍なパトロンへと移行してきた。香港政府の「積極的な非介入」と「自由競争による開かれた扉」という経済の国際化を図る政策が、この都市の急激な成長にとっての一対の車輪であった。そして何よりも香港政府は、植民統治の歴史を通じ、常に社会安定のための番人ではなく、社会生産のための献策者であった。この点において、資本投資をする政府の役割は、国際金融都市として最良の場を供給し、最大の港湾と空港のためのインフラストラクチャを備えるという願望をもって発展する

都市のイメージをつくりあげた。香港は常に変移を続けてきた都市である。中国からの大量に流れてきた政治的な避難民によって築かれてきた都市である。その多くはかつて祖国へ戻る日を夢みていた。香港はまた、人や物の通り抜ける都市である。外部で生産されたものを扱い、外部からやってくる人々による、外部に住む人々のためビジネスが営まれる都市である。国籍をもたず、領域をもたない香港の深層の顔が人と物と資本を香港へ集めるのではないだろうか。

都市環境の創造を担うパトロンは、一般的に都市のネットワークのためのスペースを受持つ国家と、生産と消費のためのスペースをつくる資本に分割できるとされている。しかし、香港ではこの分割は、植民地政府設立の時から一度も存在しなかった。香港の新しいパトロンがこれまでと変わることは避け難い。そして、すでに描かれたブループリント

は、新しいパトロンのパートナーによって描き直されるであろう。しかし、香港という都市の存続は、この新しいパートナーが香港をどのように自由な港と空港へと育ててゆくかにかかっている。もしも、これが都市の空港化という可能性を推進し、旧来の交通手段に安住しないインフラストラクチャの建設を目指すのであれば、香港は21世紀の都市として最初の空港都市になるだろう。

●まつだ・なおのり／建築家、香港大学建築系副教授

has been transferring to the multi-national during the last decade. It is said that the 'positive non-interventionist' and 'open door and fair competition' policies of the Hong Kong government have been the two wheels of vehicle for the rapid growth of the city's economy and above all the government has not been the upholder of policy for social stability, but rather the policy maker for social productivity. To this end, the government's role, with an interest in capital investments, has created a fantastic image of a highly successful city with the prospect of providing the world's best financial facilities, and with the largest port and airport infrastructure construction programme. Hong Kong has been the city of transient, built up by a large population of political refugees

from China who dream to return home some day. Hong Kong is also the city of transit whose main business deals only with products produced elsewhere, by people outside and for people outside of Hong Kong.

The usual consensus is that there is a clear division of patronage for the built environment — the state for space of networks, and capital for spaces of production and consumption. In Hong Kong this division has never existed since the foundation of the colonial government. It seems to be inevitable that Hong Kong's future patronage will be transformed, and that the blueprint for the future city will be redrawn by the new partners in patronage. However Hong Kong's survival will depend on the degree to which the new partnership is

committed to the development of the city as a free port and free airport. If the new partners agree to form a patronage for evolving the concept, 'city as airport', and for constructing infrastructure which would free the traditional modes of transport, Hong Kong will be the first "Airport City", a city of the 21st century.

●Naonori Matsuda/ Architect, Associate Professor, Department of Architecture The University of Hong Kong



31:メトロプランの計画地のひとつ。現在の啓徳空港跡地利用計画の模型

編集協力 Editorial Cooperation

フォスター・アジア Foster Asia

香港空港局 Airport Authority Hong Kong

前田建設香港支店 Maeda Corporation

松田直則 Naonori Matsuda

テン・ティンチャイ Tang Tin Chai

室野和子 Kazuko Muroto

写真クレジット Photo Credits

Richard Davis p.71

Airphoto International p.72 (1段目および2段目左)

Jone Nye p.72 (2段目中央)、p.72 (2段目右)、p.74 (1段目、2段目右、3段目)

Greg Girard p.74 (2段目左)

Foster Aisa p.78

Taylor Woodrow p.79 (1~3段目)

Bobby Sum p.79 (4段目)

翻訳 Translation

尾崎澄子 Sumiko Ozaki p.22、p.23、p.31、p.32、p.42、p.43

後藤武 Takeshi Goto pp.36~39

櫻井義夫 Yoshio Sakurai p.24

渡辺洋 Hiroshi Watanabe p.12、p.50、p.51、p.60

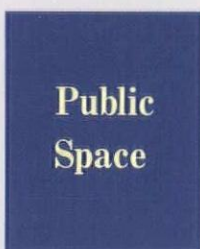
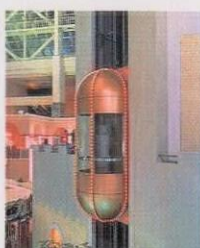
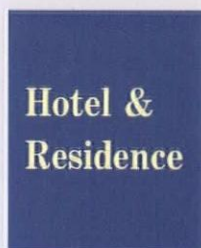
リン・リッグス Lynne Riggs p.5、p.13

HITACHI

広がる生活空間を、
やさしく、
速やかに結びます。

日立エレベーター・エスカレーター

地上数百メートルの超高層ビルから一戸建ての住宅まで。日立は、ますます多層化する暮らしを、より快適にするエレベーター・エスカレーターの研究・開発を続けています。たとえば、定格速度810m/分の「超高速エレベーター」や、身近な暮らしの中で利用される、車いす用ステップ付きエスカレーター、ホームエレベーターなど、施設に応じた設備で、誰もが住みやすい街づくりをサポートします。



Office Building



Shopping Center

超高速エレベーターから、ホームエレベーターまで。



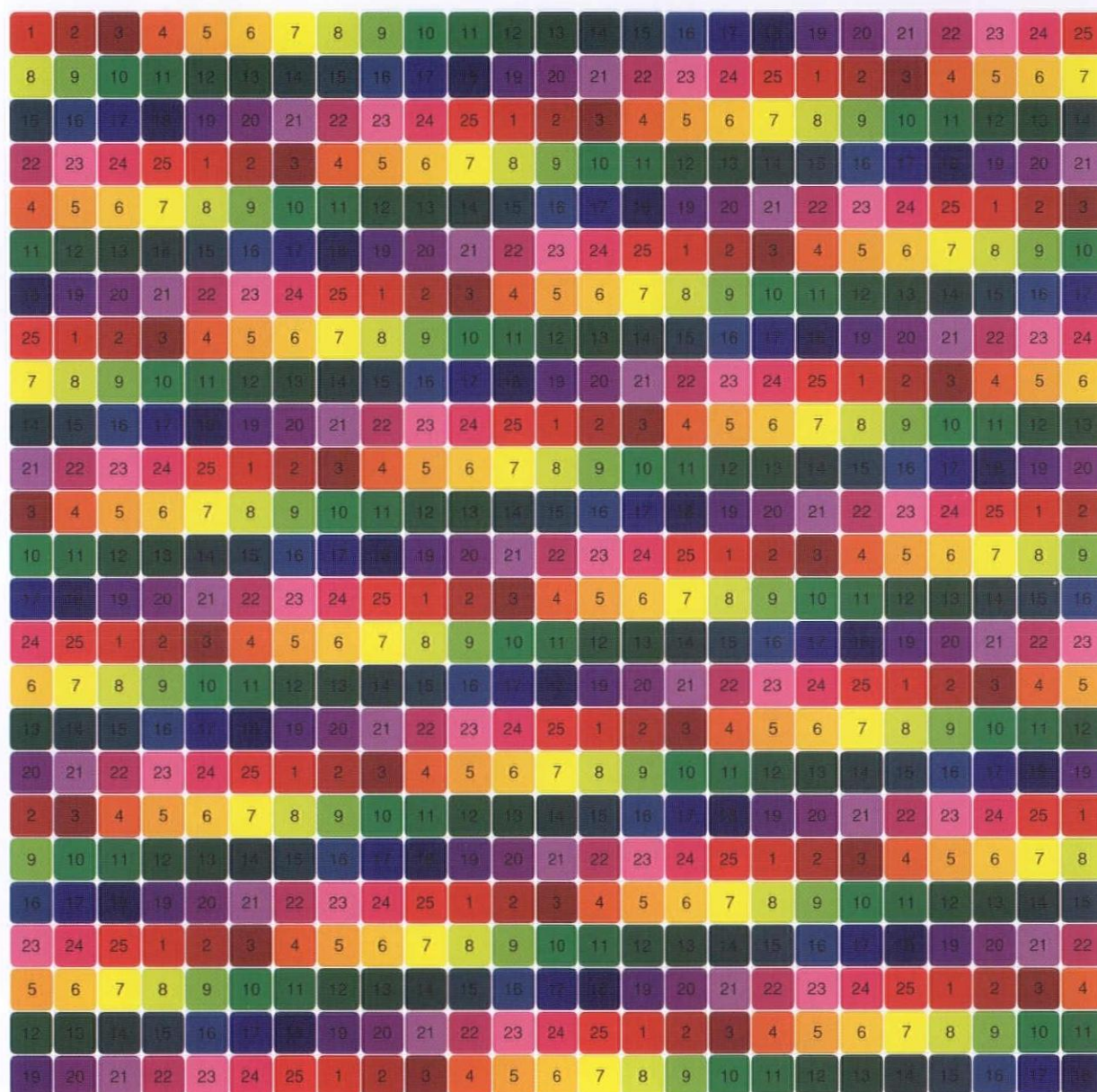
◎ 株式会社 日立製作所

お問い合わせは＝電機システム事業本部 昇降機事業部/電機システム統括営業本部 〒101-10 東京都千代田区神田駿河台四丁目6番地
電話/(03)3258-1111(大代) または最寄りの支社へ 北海道(011)261-3131・東北(022)223-0121・横浜(045)451-5000
北陸(0764)33-8511・中部(052)243-3111・関西(06)616-1111・中国(082)223-4111・四国(0878)31-2111・九州(092)852-1111



戸村 浩

完全平面



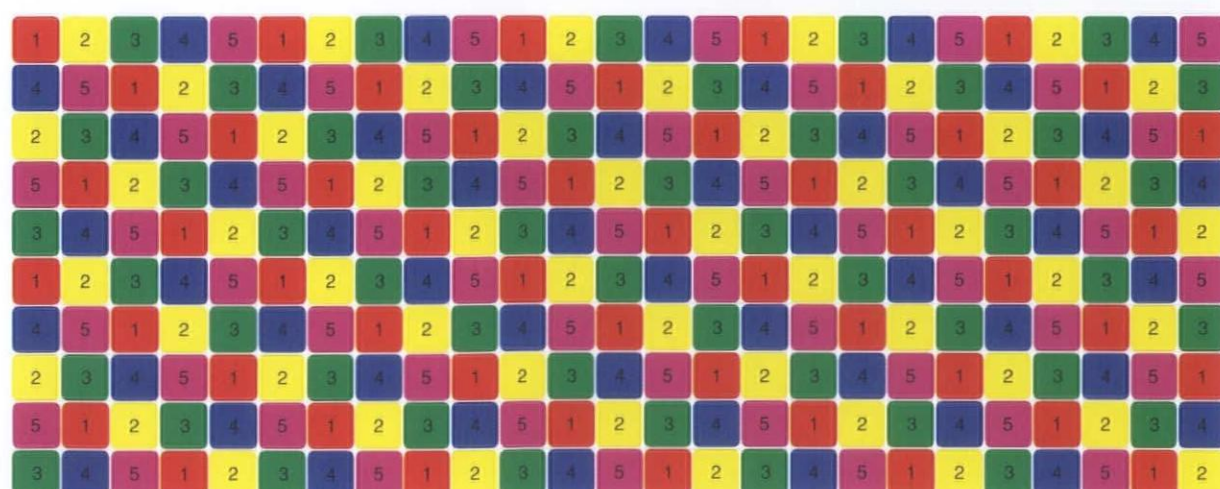
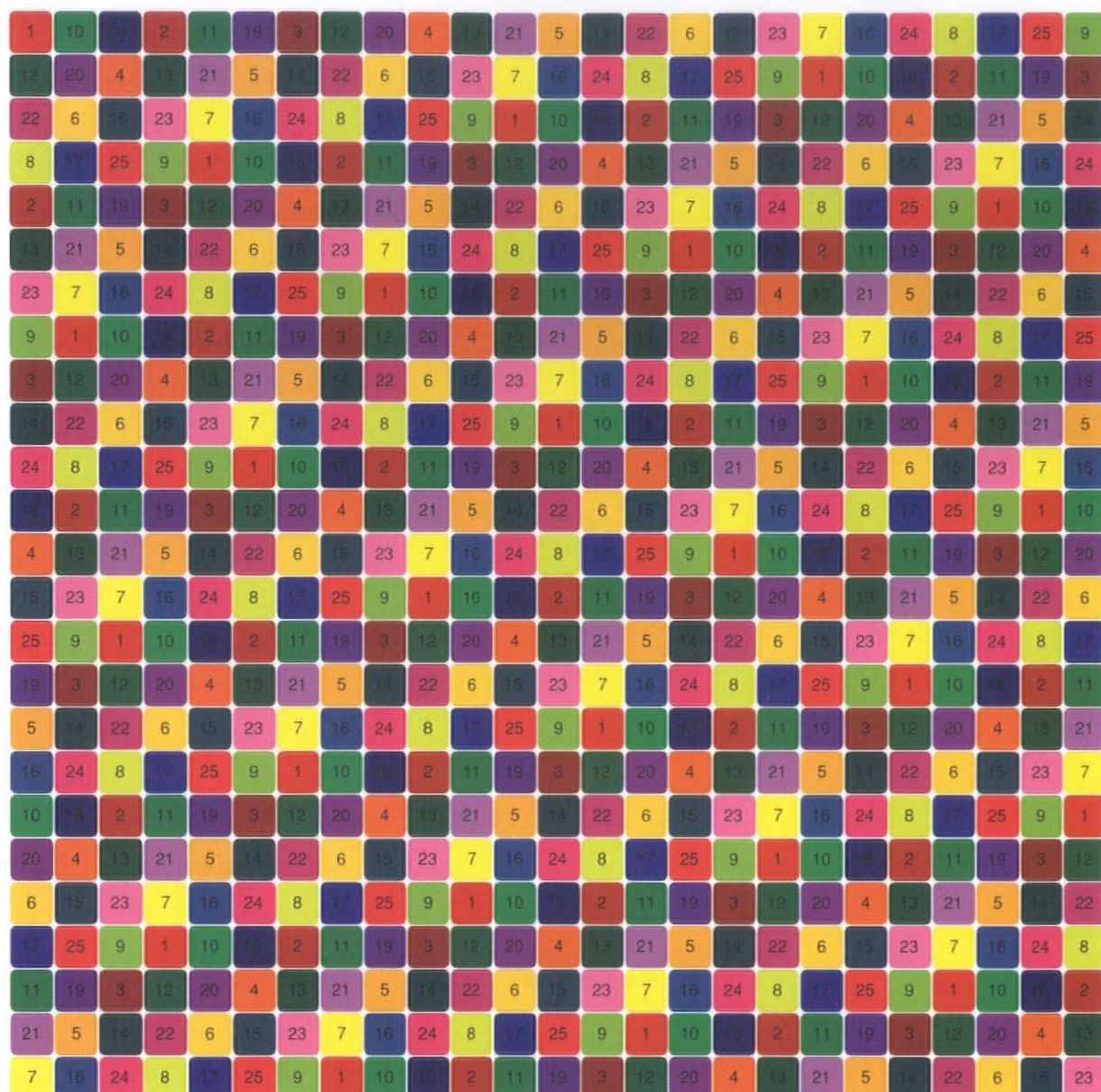
今、不連続や不規則なパターンが大きな話題になっている。とは言え、我々が規則性のあるものに熟知した訳ではない。却って、規則性の中にこそ豊かな多様性を見いだすのである。

与えられた要素や色が、均一に配置された平面、その「完全平面」は、何色の場合でも成立することではなく、先号の5色のごとく完璧に成立するのは稀である。そして「100色のタイルを均一に張るには」ということで始めたのに、ちょうど100色ではこの完全平面を得ることが出来ないのは大変皮肉なことである。10色で見たような例を除き、60

色ぐらいまでの完全平面を挙げると、5色、13色、17色、25色、37色、41色、61色のたったの7種ということになる。左ページは、その25色の場合をレインボーカラーで構成し、数字を入れたものである。右ページ上も同じ25色だが、最上部の基本色の配置換えをただで、全くイメージの異なった完全平面となっている。

これらをユニットとして連続させれば、下の5完全平面で示しているごとく、どんなに大きな壁面でも均一の平面としてタイル張りすることを可能にする。

●とむら・ひろし／造形美術家



将来計画相談所

在宅投資家になる！

株式・株式ミニ投資・ダイワMMF・中期国債ファンド
インターネットで口座開設～売買注文～代金精算ができます。

大和ホームトレードセンター

情報収集、口座開設のお申込みは…

<http://www.daiwa.co.jp>

☎ 0120-030303

受付は営業日の9:00～17:00まで

大和証券

ヴァーチャル・リアリティは新しい設計プロセスや空間認知を提示してくれる可能性がある技術である。そしてヴァーチャル・リアリティは建築家が慣れ親しんでいるCADやCGとは一線を画した技術である。今回は建築デザインにとっては新しい技術であるヴァーチャル・リアリティ技術とその事例を紹介する。

CYBERTALK: 電子メディアのフロンティア

vol. 7(最終回)

ヴァーチャル・リアリティと建築

Presented by

岡崎泰之 Yasuyuki Okazaki

1963年生まれ。建築家。

SCI-ARC (Southern California Institute of Architecture) 卒業後、Morphosis、アライ・アーキテクトを経て慶應義塾大学大学院 奥出研究室にてヴァーチャル・リアリティの研究に携わる。

ヴァーチャル・リアリティとは

ヴァーチャル・リアリティ(以降VR)の特徴をあげると以下のようになる。

(1) コンピュータによって作りだされた世界(=環境)であり、実際にはない、デジタル空間上の空間。

(2) 視覚、聴覚といった人間の五感の内、ひとつ以上の感覚に対応している入力、出力のデバイスを持つ。マウスとキーボードに限らずジョイスティック、ゲームパッドなどの人の感覚に対応した入力デバイスによる入力、ディスプレイ、スクリーン、ゴーグルといった出力デバイスによる映像や画像などの視覚情報の出力、聴覚情報のスピーカーやヘッドホンによる出力、を行えること。

(3) VRを操作する人の動きにリアルタイムで反応する。現実の世界では右を向いていたなら視界には右にあるものが見える。それと同様にVRの世界で同じ動作(入力)をすれば右にあるものが見えるのである。操作に反応してコンピュータが右のイメージをリアルタイムに描画してくれるからである。VRは操作する度に、必要な画像を計算して描画する。このことにより、VR環境の中でも実世界と同様な人間の動きが可能であり、コンピュータの世界に現実感を感じられるのである。このリアルタイム性ゆえにVRは能動的なメディアとなり、受動的なメディアであるCGとは異なる。動きに合わせて視点が変化するVRに対しCGは予め設定された視点が動くアニメーションであり、操作することができない。

また、VRで大切な要素として没入感がある。没入感とは五感に訴えかける入出力デバイスとリアルタイム性のおかげで操作する人や観察者はあたかもその世界の中に入ってしまったような感覚になることである。

次にVRの制作方法である。VR制作はCADやCGのアプリケーションによるデータ作成とは異なりソフト開発である。各3次元データ、音響データ、テクスチャ・データを作成しプログラムによってそれらを統合するといった手順を繰り返す方法でVRは制作される。実際の建物には構造や法規といった規制があるようにVRの建築デザインにもコンピュータ独特の規制がある。例えば、コンピュータの描画速度を速くするためにデータ容量を軽くしなくてはならないなどである。それらの問題を解決しつつ制作を行うには高度なプログラミングやコンピュータの知識が必要になってくるのである。

VRの歴史

1968年にアメリカのイワン・サザーランドによって開発された頭部搭載型3次元ディスプレイがVRのプロトタイプと言われている。HMD(Head Mounted Display)と呼ばれるものであり、映し出される3次元イメージがユーザーの頭の動きに反応して動くといったものである。

その後、VRの技術はフライト・シミュレーターや軍事シミュレーションといったアメリカの軍需産業やNASAなどによる宇宙開発に応用された。冷戦終結後、VR技術はハリウッドなどのエンターテインメント業界と結びついた。軍事技術やNASAの技術にハリウッドの表現技法が融合したのだ。フルデジタルムービーである「トイ・ストーリー」はVRの技術を使って制作された映画として知られている。

日本では、ゲーム産業にVR技術が応用されている。アーケード・ゲームや任天堂64、プレイステーション、セガサターンなどの家庭用ゲーム機がそうである。例えば、スーパーマリオ64はコンピュータが作った、音が鳴ったり動画があったりする3次元空間の中をマリオ(=プレイヤー)がゲームパッドを操作して自由に動き回れる。VRの特徴を持つミニVRマシンとでも呼べる機械である。制作においてもゲーム制作とVR制作の方法、手順はほぼ同様である。

他のVRの応用例としては、医師の遠隔操作による治療といった医学への応用。ロボットなどの遠隔操作によるテレオペレーションの応用。旅客飛行機などの複雑な現場での組立支援をするオーギュメントド・リアリティ(VRの世界をリアルな世界へ結びつけるVR技術)。仮想空間内に分子の3次元データを作成し仮想空間内で分子操作を行うといった科学での応用、などVRはさまざまな分野で応用されている。

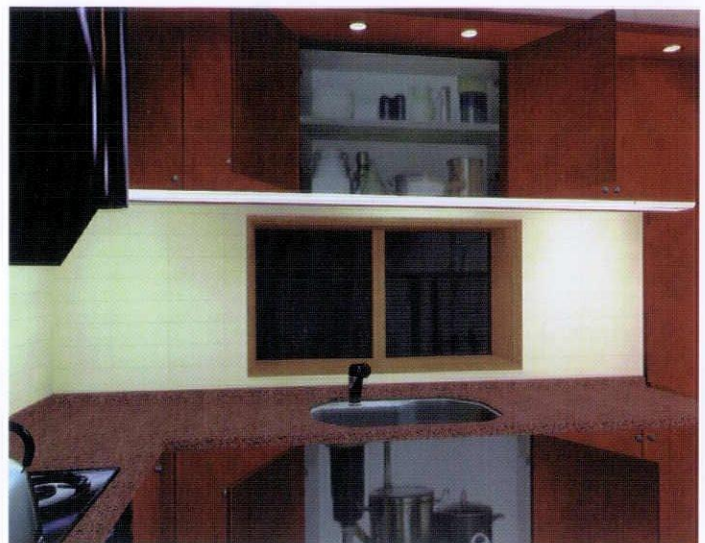
建築でのVRの現状、そして可能性

では、建築にVRはどのように応用できるのであろうか。また、その可能性はどうであらうか。

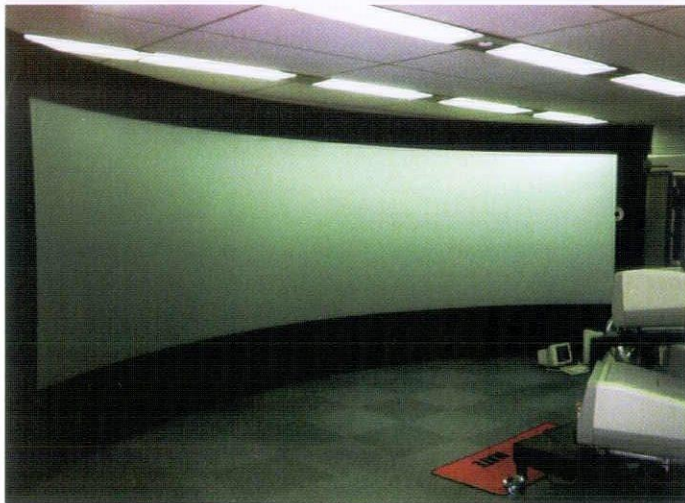
建築へのVRの応用研究は始まったばかりで普及にはまだ時間がかかりそうである。理由として次の2点があげられる。(1)コストの問題: 高すぎるVR制作費。(2)人材、研究機関の不足。建築の知識を有し、さらにVR作成ができるコンピュータの知識がある人材、教育機関が不足している。現在、日本の大学の建築学科でVRの研究をしているところは無いが将来的には建築学の一部としてVRの教育も含ま



KIPSによるキッチンの全体イメージ



キッチンの開口部を確認できる



湾曲した大型スクリーンとプロジェクター

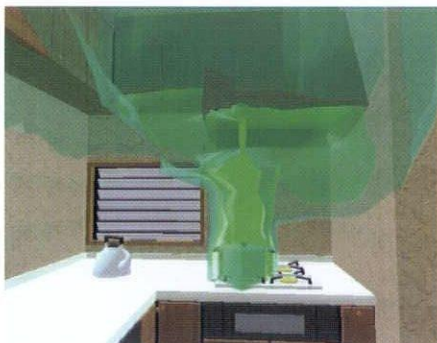
ヴァーチャル・キッチンではキッチンウォークスルー、キッチンユニットの機能確認、ユニットの交換、ユニットの扉柄やカウンターキッチンの色柄変更、キッチンカウンターの高さ変更、などが可能である。



選んだガスコンロを取り付けた例



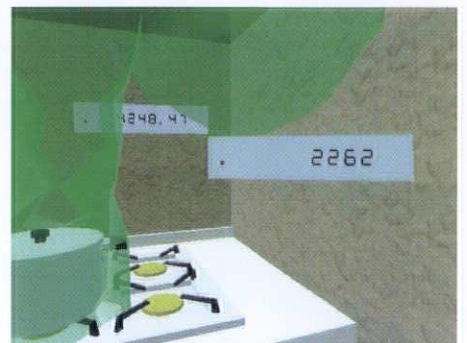
選んだシンクを取り付けた例



室内空気の汚染状況を見る



ガスコンロの粒子の流れを見る



汚染物質のデジタル表示

松下電工では音・振動、温熱環境、安全性・耐久性など目に見えないものをヴァーチャル・リアリティの中

で可視化して住宅の快適性のデザインに取り組もうという研究もなされている。これは住宅デザインが

これまでの視覚に訴えかけるデザインから五感に訴えかけるデザインへと変化する予感を感じさせる。



幕張ベイタウン鳥瞰

千葉市の幕張ベイタウンではデザインガイドラインに沿った景観デザインを行うためにヴァーチャル・リアリティの技術が使われた。景観検討会ではリアルタイムにアングルを変えながら景観の検討が行われたという。限られた視点からの景観検討に留まらなかったのはVRならではの特性のためであろう。

都市開発や地域開発のようなプロジェクトでは、住民と行政の協調こそが、良好な都市計画・景観の創造の基本たるべきことを考えると、インタラクティブでリアルタイムな参加・協調型の検討を行うようなプロジェクトには、VRは最適なデジタル技術であろう。



幕張ベイタウンを横断歩道から車の視点で見る

大阪、京都、奈良の3府県にまたがる京阪奈丘陵に計画されている総面積15,000haの文化・学術・研究都市である学研都市ハーモニーヒルズでは、街開き

にヴァーチャル・リアリティの体験デモを行った。参加者は限られた時間内でデジタル上に出来たハーモニーヒルズを自由に動き回って体験できるという

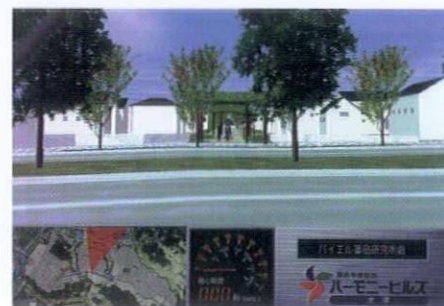
ものだ。そのためインターフェイスには左から自分の視点の方向、デモの時間を示す時計、自分のいる場所の名称が表示される。



住宅地を人の視点でウォークスルー



ハーモニーヒルズ全景



住宅地入り口を見る

れるようになるだろう。

次に建築におけるVRの応用、研究課題についてである。表現、インタラクティブなウォークスルー、認知、シミュレーション(光、エネルギー、音、都市計画)、教育、オーギュメントド・リアリティ(建設支援)などが応用、研究課題としてあげられる。

建築におけるVRの方向性は大きく分けてふたつあるように思われる。ひとつはデジタルスペース上に建設する建たない建築である。VR環境内での建築の表現自体が最終目的であり、デジタル・ミュージアム、デジタル・シアター、デジタル・ライブラリー、ゲームの中の建築、インターネット上に成立するVRMLによる建築といったものである。もうひとつは実際の建築のためのVRの応用である。デザイン支援としてのVR、建設支援としてのオーギュメントド・リアリティ。データベースと結びついたVRなどがそうである。

では、VRによって建築はどのような変化をするのであろうか。(1)ユーザーによるデザイン (2)建築家の職能の変化 (3)デザインプロセスの変化 (4)建築そのものの変化、等が予想される。

(1)前述のKiPSのように、部材などがデータベース化されそれらの組み合わせでデザインが可能になると、ユーザーが自分で好みのデザインをできるようになる。

(2)VRによってユーザーによるデザインが可能になると建築家の図面を引く、模型を作るといった技術的な職能に変化が起ることが予想される。KiPSの例でもクライアントが建築家と一緒にKiPSを体験すると、建築家はクライアントのデザイン・ナビゲーター的な役になるという。この場合、クライアントの持っている良いデザインをどのように引き出させるかが建築家の役割になる。

(3)その場でデザインの変更が可能リアルタイムなインタラクティブ性をもつVRは、建築のデザインプロセスに変化をもたらすであろう。また、デザイン、部材、工法などがデータベース化されれば、施工図を書くといった作業がなくなり代わりに3次元データベースを持つVRの開発に変わるだろう。

(4)かつて、遠近法という技術がその誕生以前と以後でわれわれの空間認知の方法を変えてしまったように、VRはわれわれに新しい空間認知の方法を発見させてくれる可能性を持つ技術である。VRにおける認知や表現を研究することにより、新しい空間概念を生み出し新しい建築が登場する可能性があるということだ。

現在、VRの建築への応用は未発達であり、他のコンピュータ技術や昔ながらのプレゼンテーション手法を用いれば、格安で簡単にVRとほぼ同等のことができる。しかし、それらの技術はもう限界点に達しているがVRはこれからの技術であり多くの可能性に満ちている。VRの建築を開発しなくてはならない。VR開発自体が独自の設計手法、建築デザインを作り出す可能性があるのだから。

次に実際の建築のためのVRの事例を紹介する。

キッチン疑似体験システム：KiPS

松下電工が開発したキッチン疑似体験システムKiPS(Kitchen Planning System)である。実際に松下電工のキッチンのデザインや営業に使われており、多人数の顧客が同時に疑似体験しながらヴァーチャル・プロダクトとしてのキッチンを体験・編集することができる。

松下電工ではVR技術を用い仮想空間内でヴァーチャル・プロダクトを使って製品を顧客が試すことにより、顧客自身が企業の設計・製造プロセスに参加し、顧客のニーズを製品に反映することによって顧客満足度を向上させる目的でヴァーチャル・キッチンを開発したという。

KiPSでのデザインプロセスは「もと」データを作成しユーザーがそれを検証、デザイン変更を繰り返し行うというものだ。KiPSでの注目すべき点は

(1)コミュニケーション

3次元で空間を体験するため図面から空間を読みとる専門的な知識が必要でなくなり、一般の人と専門家の間でのコミュニケーションロスがなくなった。また、多人数で同じ空間体験が可能のためコミュニケーションがスムーズに進む。

(2)ユーザーによるデザイン

KiPSは部材、工法などが決まっておき組み合わせによってデザインが可能のためユーザーによるデザインが可能になった。よって、ユーザーの商品に対する満足度は向上する。

(3)デザインが工場と直結している

キッチン製造CADシステムによるキッチンデータをネットワークを介して読み込むか、登録されている商品のデータベースから読み込むかで「もと」データは作られ、出来上がったキッチンのデザインは再びネットワークを介してキッチン製造CADシステムに送られる。さらに詳細図面、詳細見積りが出力され、さらに受注生産用CIMデータが出力される。KiPSは建設業界の流通の仕組みに合理的に適合してゆくことを感じさせる。オーギュメントド・リアリティにも関わる領域であるが、実際には存在しないVR空間とリアルな空間がシームレスに結びつくことが可能だということだ。

都市計画、地域開発などの大規模プロジェクトでのVRの応用

次にCADセンターの幕張ベイタウンを例に都市計画、地域開発などの大規模プロジェクトでのVRの活用事例を見てみる。

幕張ベイタウンではデザインガイドラインに照らした街並み景観の検討が長期にわたり行われており、ヴォリューム配置検討の段階から実施設計にいたるさまざまな段階において3次元データを作成し、デザイン調整や、計画各部の形状・色彩の検討などがVRを使って行われたという。最近の景観検討会においては、VRは高速なグラフィック・ワークステーションの画面を大スクリーンに映して、リアルタイムにアングルを変えながらビジュアルな検討を行うことにより、議論の円滑な進行が図られているという。VRの持つインタラクティブでリアルタイムな特性は参加・協調型の検討で密度の高い計画や円滑な合意形成にきわめて有効であるという。

以上のようにキッチンから大規模プロジェクトまでVRの建築への応用の可能性は幅広い。すべてのプロジェクトに対し、同じような応用が利くわけではないが、これからの建築を切り開いてくれる技術であることは間違いない。また、VRによる新しい建築の登場にも期待したい。

隔月連載

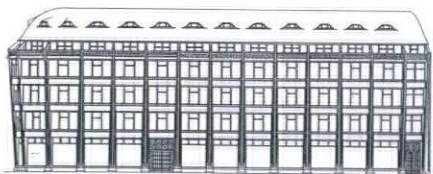
ポーランドのドイツアヴァンギャルド

構成=長谷川 章

第2回

ブレスラウのドイツ近代建築/長谷川 章

マックス・ベルクのブレスラウ高層建築プロジェクト/イエジ・イルコシュ



②□

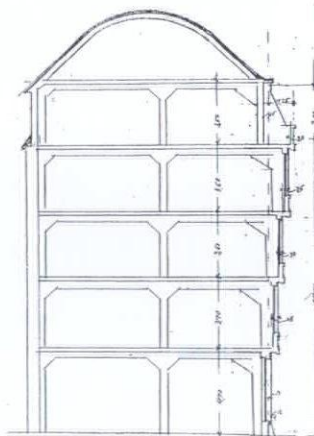
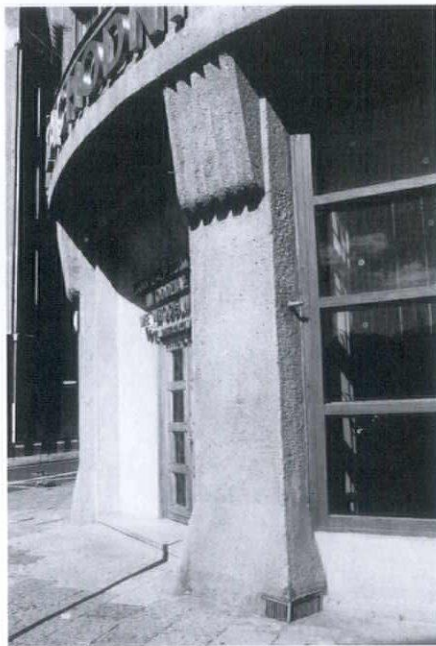
ユンケルン通りの事務所 (Geschäftshaus in der Junkernstrasse)

作家=ハンス・ベルツィヒ (Hans Poelzig)

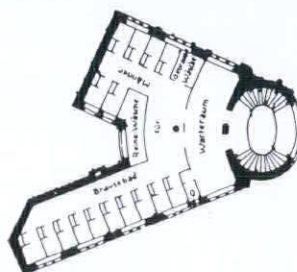
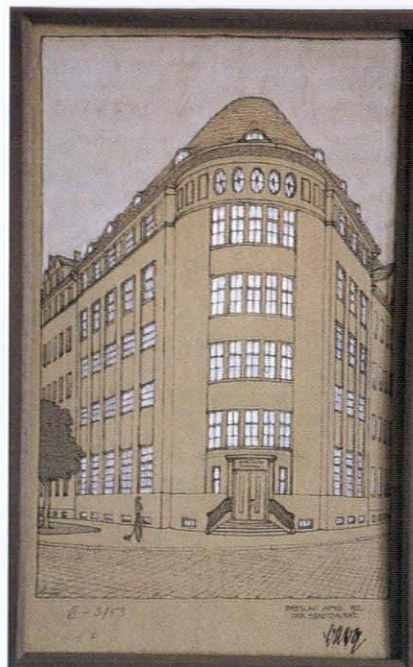
竣工=1911年

ベルツィヒが設計したこの事務所ビルは市内中心部の繁華街に建つ

それまでの正面と側面に分断された建築に対して、この角地に建つ建築がその2面を連続させることによって運動感を内在させたファサードを生み出した。後にE.メンデルゾーンによって理論化され洗練されていくこのデザインの先駆的な試みであった



一方床からの立ち上がりの壁を連続させることによってファサードの水平の分節を強調しているが、実はこれは柱を控えながら上層ほど迫出すその断面構造にも負っている。これは伝統的な木骨住宅 (ファッハヴェルクハウス) を彷彿させるという意味で伝統と近代が混在している1910年代の典型的な建築と言うことができる

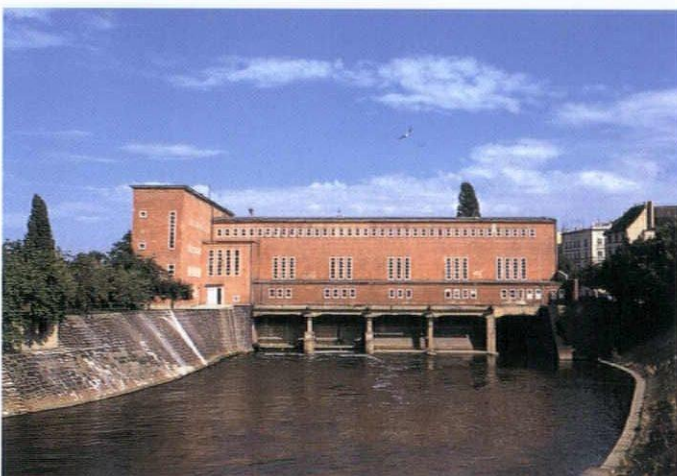


⑤□ クアハウス (offentliches Kurhaus)

作家=マックス・ベルク (Max Berg)

竣工=不明

三角形の角地に計画されたこの建物はシンメトリーを組んだプランとそのユーゲントシュティールの外観により愛らしいまとまりを成している。現在はレストランとして再利用されている。最近改装された

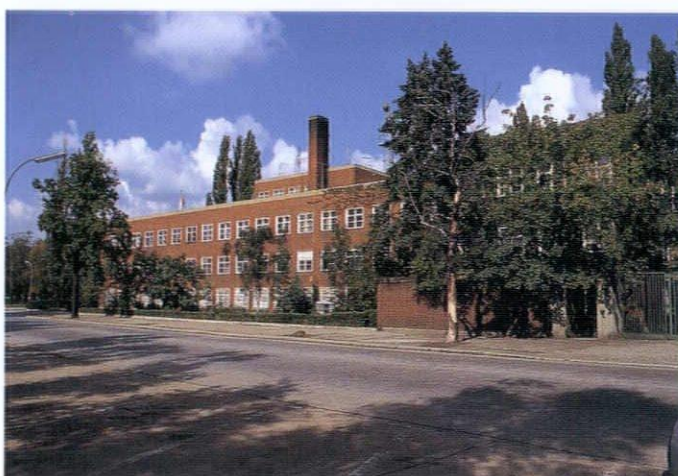


⑦□ 水力発電所 (Wasserkraftwerk)

作家=マックス・ベルク+ルートヴィヒ・モスハマー (Max Berg+Ludwig Moshhammer)

竣工=1924年

市街地に接するオーデル河に設けられた。水平と垂直の要素を際立たせて構成されたその精悍な外観には新即物主義への移行期の性格を読み取ることが出来る



⑮□ 軍司令本部 (Stabhaus)

作家=オットー・ルドルフ・サルヴィスベルク (Otto Rudolf Salvisberg)

竣工=1927年

最近のドイツの本にも未確認とされていたサルヴィスベルクの作品
現在も軍の施設として使われているためこれ以上の撮影は困難。全体として彼らしい新即物主義風の落ち着いた作品である



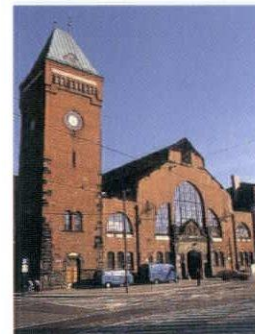
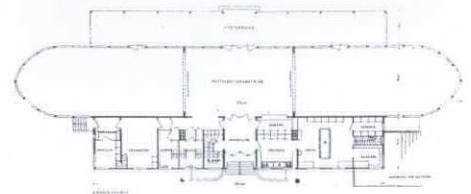
⑬□

「自然治療同盟」クラブハウス (Klubhaus "Naturheilverein")

作家=マックス・タウベルト (Max Taubert)

竣工=1924~25年

川岸の緑に隠れるように建つ。自然治療の施設として納得する敷地である。そのHヘーリング調の外観が特徴的だ。木造建築ながらよく保存されている。道路側には大きな扁平な壁面を立てて均等に方形の窓を配している



⑭□

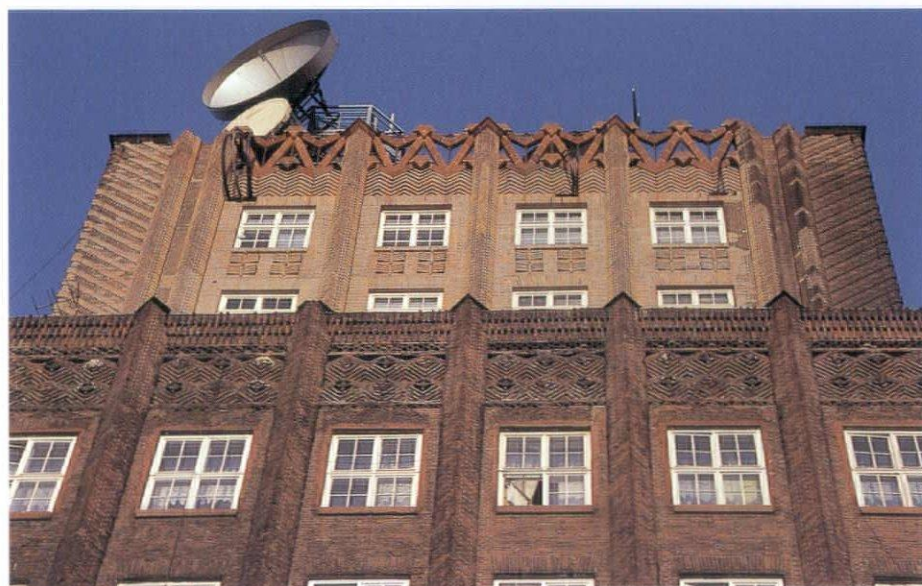
マーケットホール (Markthalle)

作家=リヒャルト・ブリュデマン+ハインリヒ・キュスター (Richard Pluddemann + Heinrich Kuster)

竣工=1906~08年

コンクリートの構造デザインが美しい。近代の素材にユーゲントシュティールの残照が覆いかぶさる。過渡期の時代をおおらかに反映したという意味で評価できる。市民が毎日利用するマーケットである

外観は16世紀古い建築をそのまま継承している



⑮□

郵便為替局 (Postscheckamt)

作家=ロタール・ノイマン (Lothar Neumann)

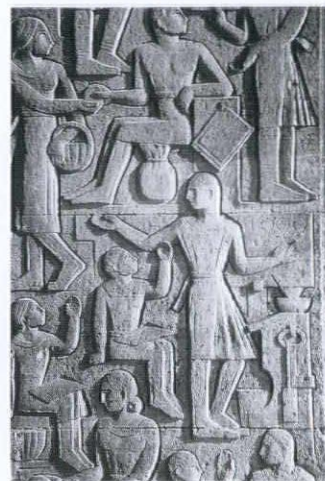
竣工=1930年

煉瓦表現主義の典型的作品。ブレスラウの初期の高層建築であり現在も市東部のシンボリック的存在だ

外壁のテキスタイルのような緻密な煉瓦のパターンが美しい。塔頂部には王冠状の装飾が施されており当時の「都市の冠」の思想が垣間見える



③□
貯蓄銀行 (Stadtische Sparkasse)
作家=ハインリヒ・ルンブ (Heinrich Rump)
竣工=1929~31年
市庁舎前に建つこの事務所ビルはすでに新即物主義的傾向を見せている。均質な窓の配列ながら水平のボーダーや配置計画に繊細な感性が読み取れる
入口の三方枠には外観とは相いれないエキゾチックなデザインが認められる。そこにはエジプト風のレリーフに労働者の姿が描かれている

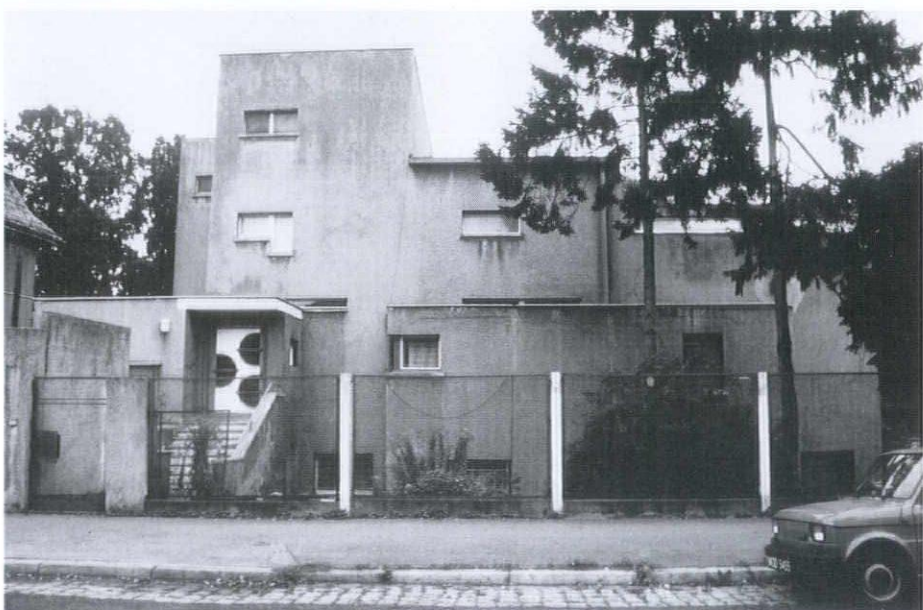


⑧□
オッドフェロー=ロジ (Loge der Oddfellows)
作家=アドルフ・ラーディンク (Adolf Rading)
竣工=1925~26年
通りに面したスケール感のある大きなファサードが印象的だ。現在も映画館として利用されている。ファサードの中央の装飾的なレリーフは同時のラーディンクの考え方をよくあらわしている

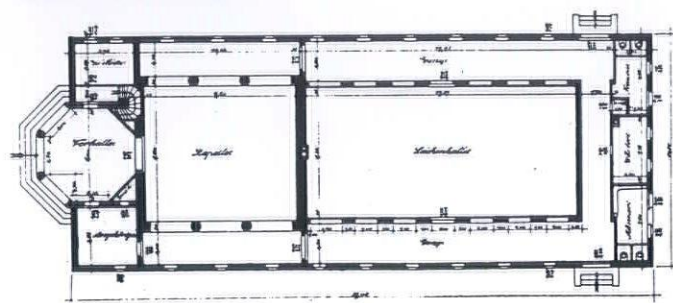
当時のインテリアでは照明や窓や壁や床が一体として構築されシンメトリーの強い空間となっている



⑪□
集合住宅 (Mietshaus)
作家=ハインリヒ・ラウターバッハ (Heinrich Lauterbach)
竣工=1938年
何の変哲もないようなこの集合住宅にはラウターバッハならではの繊細なディテールを認めることができる。安価な素材を巧みに使い分けるその手法は他の彼の作品にも共通する



⑨□
クリーベル博士の家 (Haus Dr. Kriebel)
作家=アドルフ・ラーディンク (Adolf Rading)
竣工=1927年
立方体の積木に小さな窓という構成は道路側だけであり、中庭側に対しては大きな開口部とガラスの庇による開放的な構成となっている
玄関の扉を含めて外観はほぼ当時のままである



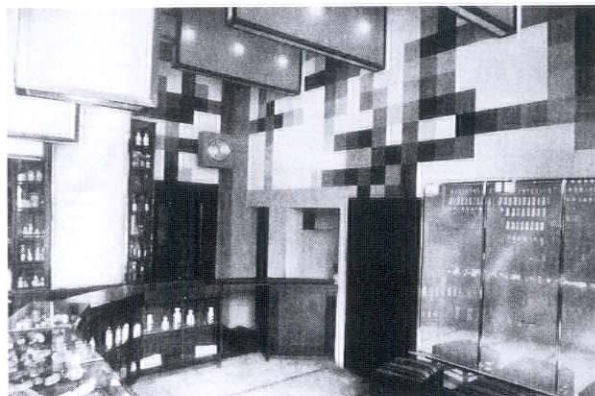
⑥□

墓地の礼拝堂 (Friedhof Kapelle)

作家=マックス・ベルク+アルベルト・ケンプター (Max Berg+Albert Kemper)

竣工=1921年

市北部オーデル河に接する広大な墓地のための礼拝堂である。内装はステンドグラスを除いては新しい。キュービックな積木を組立のようなその外観は深い影を落としている



⑩□

モーレン薬局 (Mohrenapotheke)

作家=アドルフ・ラーディンク (Adolf Rading)

内装=ハンス・ライスティコウ (Hans Leistikow)

竣工=1928年

広場に面する建築の都市的な性格を忠実に守り、現在では当り前の、当時では最も近代的な外観を呈している

内部はすでに当時の面影はないが、ライスティコウによって店舗である薬局のインテリアが設計された。非常に前衛的なものであった



⑬□

住宅 (Wohnhaus)

作家=パウル・シュミットヘンナー (Paul Schmitthenner)

竣工=1912年

市郊外に計画した田園都市は実施されずこの一軒の住宅だけがその証のようにカロヴィッツの地に建つ。保守的伝統主義者で知られたシュミットヘンナーらしいシンメトリーの構成の愛らしい住宅である

当時市内のゾプテンにM.ベルクとP.ハイムにより計画された田園都市 (1913年) にはこのシュミットヘンナーの住宅を彷彿とさせる透視図が残されている

ブレスラウのドイツ近代建築

長谷川 章

ブレスラウはオーデル河が北へ少し膨らんだその流れに抱きかかえられるように造られた中世都市を核として現在の広域化した街の姿がある。しかし現在この街はドイツ近代建築の生きた博物館の様相を呈している。その密度はベルリンに匹敵するのではないか。

ヘルマン・ムテジウスがイギリスの最新デザインの調査から1903年帰国したとき、プロイセン商務省の工芸学校担当であった彼は美術学校の任命管理を行うことができた。彼の意向に適う人物に重要な地位を与えた。ギリアン・ネーラー著『バウハウス』によると、こうしてペーター・ペーレンスはデュッセルドルフ美術学校の校長に、ブルーノ・パウエルはベルリン美術学校の校長に、そしてブレスラウ美術学校の校長に任命されたのがハンス・ベルツィヒであったのだ。若干34歳の気鋭の建築家はこうしてこのプロシア東部のシレジア地方を中心に教育と設計活動を開始した。特に西ドイツには作品が少なかったベルツィヒの主な作品や、都市建築監督官であったマックス・ベルクの珠玉の作品が、ここかしこに認めることができる。もちろん、今も西側には無名ながら、しかし中心的に活躍した多くの才能のある建築家たちが前衛的な作品の数々をこの街に残している。

そればかりではなかった。ここではシュトゥットガルトのヴァイセンホーフに匹敵するドイツ工作連盟の住宅展が行われ、あるいは当時ドイツ最大規模のRC造の大空間である〈世紀のホール〉が建設されるなど、近代建築の歴史的局面を演じてきた街でもある。さらにベルツィヒが率いたブレスラウ美術学校における教育も時代の先駆的なものであった。当時の芸術の中心がベルリンであったことは確かであるが、しかし今まで実態が明らかにされてこなかったこの現ポーランドのシレジア地方のブレスラウこそ、かつてのハプスブルク帝国の文化を継承し、プロシアの肝煎りでゲルマン文化の育成が試みられ、近代建築に積極的に挑戦した実験都市であったのだ。



ブレスラウ市建築案内図 (□は号に写真掲載。■は写真掲載なし)

①■市庁舎 (Rathaus)

作家=ジョヴァンニ・バチスタ (Giovann Battista)
竣工=1550~60年

②□エンケルン通りの事務所

(Geschäftshaus in der Junkernstrasse)
作家=Hans Poelzig ハンス・ベルツィヒ
竣工=1911年

③□貯蓄銀行 (Städtische Sparkasse)

作家=ハインリヒ・ルンプ (Heinrich Rump)
竣工=1929~31年

④■世紀のホール (Jahrhunderthalle)

作家=マックス・ベルク (Max Berg)
竣工=1913年

⑤□クアハウス (offentliches Kurhaus)

作家=マックス・ベルク (Max Berg)
竣工=不明

⑥□墓地の礼拝堂 (Friedhof Kapelle)

作家=マックス・ベルク+アルベルト・ケンプター
(Max Berg+Albert Kempter)
竣工=1921年

⑦□水力発電所 (Wasserkraftwerk)

作家=マックス・ベルク+ルドルフ・モスハマー
(Max Berg+Ludwig Moshhammer)
竣工=1924年

⑧□オッドフェロー=ロッジ (Loge der Oddfellows)

作家=アドルフ・ラーディンク (Adolf Rading)
竣工=1925~26年

⑨□クリーベル博士の家 (Haus Dr.Kriebel)

作家=アドルフ・ラーディンク (Adolf Rading)
竣工=1927年

⑩□モーレン薬局 (Möhrenapotheke)

作家=アドルフ・ラーディンク (Adolf Rading)
内装=ハンス・ライスティコウ (Hans Leistikow)
竣工=1928年

⑪□集合住宅 (Mietshaus)

作家=ハインリヒ・ラウターバッハ (Heinrich Lauterbach)
竣工=1938年

⑫■ペーテルスドルフ百貨店 (Kaufhof Petersdorf)

作家=エーリヒ・メンデルゾーン (Erich Mendelsohn)
竣工=1927~28年

⑬□住宅 (Wohnhaus)

作家=パウル・シュミットヘンナー (Paul Schmitthenner)
竣工=1912年

⑭■ヴェルトハイム百貨店 (Kaufhof Wertheim)

作家=ヘルマン・デルンブルク (Hermann Dernburg)
竣工=1928年

⑮□「自然治療同盟」クラブハウス (Klubhaus "Naturheilverein")

作家=マックス・タウベルト (Max Taubert)
竣工=1924~25年

⑯□軍司令本部 (Stabshaus)

作家=オットー・ルドルフ・サルヴィスベルク
(Otto Rudolf Salvisberg)
竣工=1927年

⑰□マーケットホール (Markthalle)

作家=リヒャルト・ブリュンデマン+ハインリヒ・キュスター
(Richard Plüddemann+Heinrich Kuster)
竣工=1906~08年

⑱□郵便為替局 (Postscheckamt)

作家=ロタール・ノイマン (Lothar Neumann)
竣工=1930年

⑲■ジードルンク (WUWA Siedlung WUWA)

作家=H.シャロウン、A.ラーディング、M.ハッダ他
(H.Scharoun, A.Rading, M.Hadda)
竣工=1929年

① シュヴァイトニッツ漆の高層建築

② レッシング広場の高層建築

③ ズィーベンファーヘン通りの高層建築

④ 環状道路の高層建築

マックス・ベルクのブレスラウ高層建築プロジェクト

イエジ・イルコシュ 編訳＝長谷川 章

ブレスラウには数多くのドイツ近代建築が残っている。そして当時の設計図や透視図やスケッチといったものは市内の建築記録保管所にほとんど全てが所蔵されている。その資料が収められた棚の並ぶ様子は壮観である。マックス・ベルクの世紀のホールの平面図は2m四方もあった。こうした資料を管理研究しているのが本稿を執筆された記録保管所所長のイエジ・イルコシュ氏である。彼が現在ブレスラウの建築博物館で企画されているベルクの高層建築プロジェクトの研究の概要をここに紹介したいと思う。(長谷川)

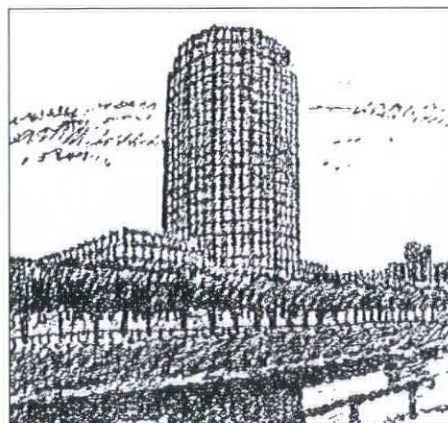
1890年頃からドイツは当時のシカゴやニューヨークの高層建築へ多大な興味を抱き始めていた。高層建築の可能性は真剣に討議されていたが、1910年の「大ベルリン」設計競技でブルーノ・シュミッツが提案した高層建築案は耳目を集め、機運は高まった。マックス・ベルク自身も実はこの設計競技に参加していた。ベルクがブレスラウに都市建築監督官として着任した1909年とはこのような時代であったのだ。

彼はすぐにこのブレスラウにおける高層建築による都市開発のプロジェクトに取り組んだ。ドイツでは第二次世界大戦後にわかに高層建築への関心が高まっていた。1921～22年に行われたベルリンのフリードリヒ通り駅の高層建築の設計競技では、ミースのガラスの高層建築案が注目された。しかし新しい時代の高層建築についてベルクはこう述べている。

「中世の大聖堂が当時の精神的な刻印であったように、将来生まれる高層建築は経済と知的生産の寺院として独自の都市像を秩序付けることが要求される」(1922年『Bauwelt』誌)。こうしたロマンチズムを漂わせた彼の発言は戦後ドイツに成立したワイマール共和国におけるユートピア志向といった建築状況を考えれば理解できる。しかしベルクは1921年に『未来の文化表現としてのブレスラウにおける未来の建築芸術』という論文を発表し、体系的に都市の諸問題の解決を図るべきだとしてブレスラウにおける再開発案を提示したのである。彼の良きパートナーであるリヒャルト・コンヴィアルツとルードヴィヒ・モスハマーとともにこの再開発計画は練り込まれていった。

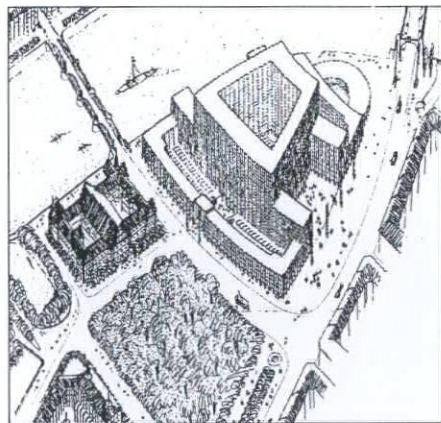
1920年ベルクはブレスラウ市の建築会議の場で高層建築による都市開発を発表した。当

時の新しい技術であるコンクリートを用いて機械化された施工による合理性を説いた。また彼は同時に高層建築によって生み出される公共スペースの有用性を説き、延床面積の4分の1をこれに当てることを提案した。さらに採光や平面計画についての言及もしていたのである。彼は高層建築が様々な社会的な要求を満たし、かつ都市の抱える諸問題を解決できる有効な手段であると確信していた。「良好に建設された都市はその住人を高貴な人格の人間にならしめる」(ヴォルフガング・ペーント)と彼は信じていた。都市には十分な緑地帯、光と風に満ちた屋上庭園が不可欠と考えていた。彼は役人と建築家と都市計画家にこのプロジェクトへの参加を促し、また国に対してもドイツ全体でこうした都市開発に取り組むための全国会議を開催するよう請願書を提出さえした。しかし内閣はこれを棄却し



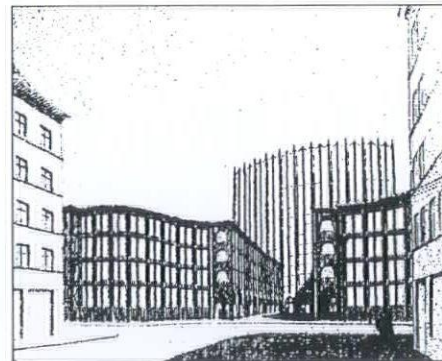
① シュヴァイトニッツ塔の高層建築

この計画はルードヴィヒ・モスハマーとともに計画された。中央に円形の光庭を囲む外観も丸い筒状の高層建築であり、そのまわりに四階建ての低層部が配列されている。周辺道路と高層建築の関係が最も理想的に考えられた計画案である。低層部は周辺の建築物や塔と高層建築との間の緩衝帯として機能している。建物の外観を見ると、そのデザインは簡素化されて幾何学的な軀体表現にまで還元されているのがわかる。統一的なリズムでファサードが頂部まで分節され、当時よく見受けられた冠状の装飾が排除されている。



② レッシング広場の高層建築

敷地は都市の中心部である商業地区と郊外の教育文化地区の接点に位置する。この高層建築全体は三角形のプランをしており光庭を中央に持つ。東と西側には2階建ての低層部が回り込み、低層部を含めて10階と20階の3種類の高さのmassのコンプレックスとなっている。ベルクは「周辺は広い空地となっている。高層建築の採光には十分である。近くに住宅もないので日影の問題の心配もない」としてこの敷地を選定した。敷地南西側には応用美術館の新館の建設を想定し、また東側のオーデル河の対岸には大学施設の建設が計画されていた。南側は商業地区であり道路が拡張されているのがわかる。



③ ズィーベンフーヘン通りの高層建築

この提案はリヒャルト・コンヴィアルツとともに計画された。このプロジェクトは工業地区における高層建築のあり方を提案した例である。隣接してガスタンクや鉄道があり、この建築には商取引や事務所のスペースを提供することが想定された。また高層部分を取り囲むように4階建ての低層部が設けられ都市景観を構成している。建物の外観はシュヴァイトニッツ塔の計画案と同様に簡素なものを目指している。ベルクはこのファサードを「ユニフォーム」と称している。高層部分は段状のものや箱状のものなど幾つかのバリエーションが提案されている。

た。国は歴史的都市景観と生活環境の急激な変化や悪化を懸念していたのである。

事実ベルクはアメリカの高層建築を批判していた「それは経済システムの産物であり環境への配慮がない。四角い箱でただ天に向かって伸びているだけだ」そして「アメリカの都市的、建築的、社会的な解釈はドイツには参考にならない。」(『Deutsche Bauhütte』誌、1922年)として、そのルネサンスやピラミッドのモチーフをちりばめたデザインを批判した。そしてベルクもペルツィヒも古典建築のモチーフを極力避け、統一された垂直の分節を通してファサードを構成しようとした。格子構造のプロポーションのデザインを洗練することによってモニュメンタリティを獲得できると確信していたのである。

こうしてベルクによってまとめられた高層建築プロジェクトは1920年6月に開催された「ブレスラウ芸術展1920」にて発表された。ここで彼はブレスラウにおける4つプロジェクトを提案している。

1. シュヴァイトニッツ壕の高層建築
2. レッシング広場の高層建築
3. ズーベンファーヘン通りの高層建築
4. 環状道路の高層建築

この計画案は当時の新聞雑誌に掲載され評判を呼んだ。これを機にドイツ工作連盟、ドイツ建築家協会シレジア支部、シレジア芸術家同盟やブレスラウ博物館館長の代表者が集結

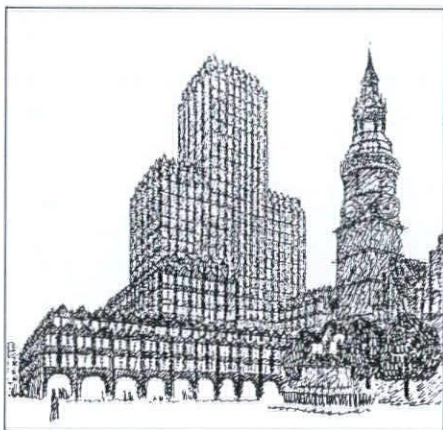
し、実現に向けて1920年8月にブレスラウ市の知事を手始めに各種政治団体に働きかけた。しかしこうしたベルクの熱意に対して政府側は否定的な返答を繰り返すばかりであり「高層建築は敷地と建材と労働力の多大な浪費である」(『東ドイツ新聞』)としたのである。当時シレジアで活躍していたエルンスト・マイは高層建築よりも市民への住宅供給こそ火急の課題であるとして、この問題解決に寄与しない高層建築計画はユートピアに過ぎないと暗に批判していた。しかしマイはシレジア故郷保護同盟の会議の席上ではベルクを支援する意見を述べ、建築家の創造性と独立性の確立を訴えたのであった。この会議の詳細は発表されドイツ全土の建築家に好意的に受け入れられた。

しかし1922年にアメリカで行われた歴史的な「シカゴトリビュン社屋」の設計競技の後、なぜかヨーロッパの建築家達の高層建築への興味は薄らいでいったのである。それまで高層建築はブルーノ・タウトの「都市の冠」と同様、ひとつのユートピアの実現という側面があったが、その夢が醒めてくると、より落ち着いた「水平の秩序」(レイナー・バンハム)が台頭し始めたのだ。ベルク自身の「水力発電所」(1924年) [P.94⑦] の作品にもその傾向が認められる。しかしベルクは諦めたわけではなかった「もし自分を人生の実践者と名のってよければ、溢れる夢ばかり描いて

いる幻想建築家よりも、ペーパープランのほうを私は好む。高層建築の時代は経済的な必然性から必ずやってくるだろう。それを裏付けるかのように次第にヨーロッパの大都市にも高層建築が建設され始めた。

しかしベルクの高層建築のプロジェクトは実現されることもなく彼は1925年にブレスラウを後にする。その5年後の1930年にはブレスラウの地元の建築家ロタール・ノイマンによる「郵便為替局」 [P.95 ⑱] が高層建築で建てられた。またベルクが審査員を務めた設計競技で「ブリューハー広場に立つ貯蓄銀行」 [P.96③] の高層建築がハインリヒ・ルンブによって設計され1930/31年に完成した。こうしてブレスラウにおいても高層建築は社会的に認知されていった。経済的、社会的、技術的、美的な諸問題が解決され、積極的な評価を受けるようになった。同僚であったパウル・ハイムは1925年ベルクをこう評した。「ベルクは妥協しない道を選んだ。こうしたやり方は対立者を生む。最も辛辣な対立者はふたつの事実を認めようとしなかった。即ちベルクの希望の純粋性と彼の才能の偉大さである。彼の建築には将来に渡って継続する意味が内包されている。彼の作品は明瞭で純粋で利便性があり人々の生活を背景に設計されていた」

●Jerzy Ilkosz/ブレスラウ建築記録保管所所長



④ 環状道路の高層建築

旧市庁舎に近い敷地でありブレスラウ市の象徴であるエリザベス教会を優に越える、高さ93mの最も高層のプロジェクトである。ベルクは「この高層建築の問題点は歴史的に価値のある建築物との調和である。市庁舎に連続する部分は低層にしてこのゴシックの宝石との調和を図った」と述べ低層部が高層部周辺を取り巻くように計画されている。全体としては9階、18階、28階の3段階にして段状に高まるような外観の構成として隣接する建築物との連続性に配慮している。延べ床面積は約3万6千 m^2 である。

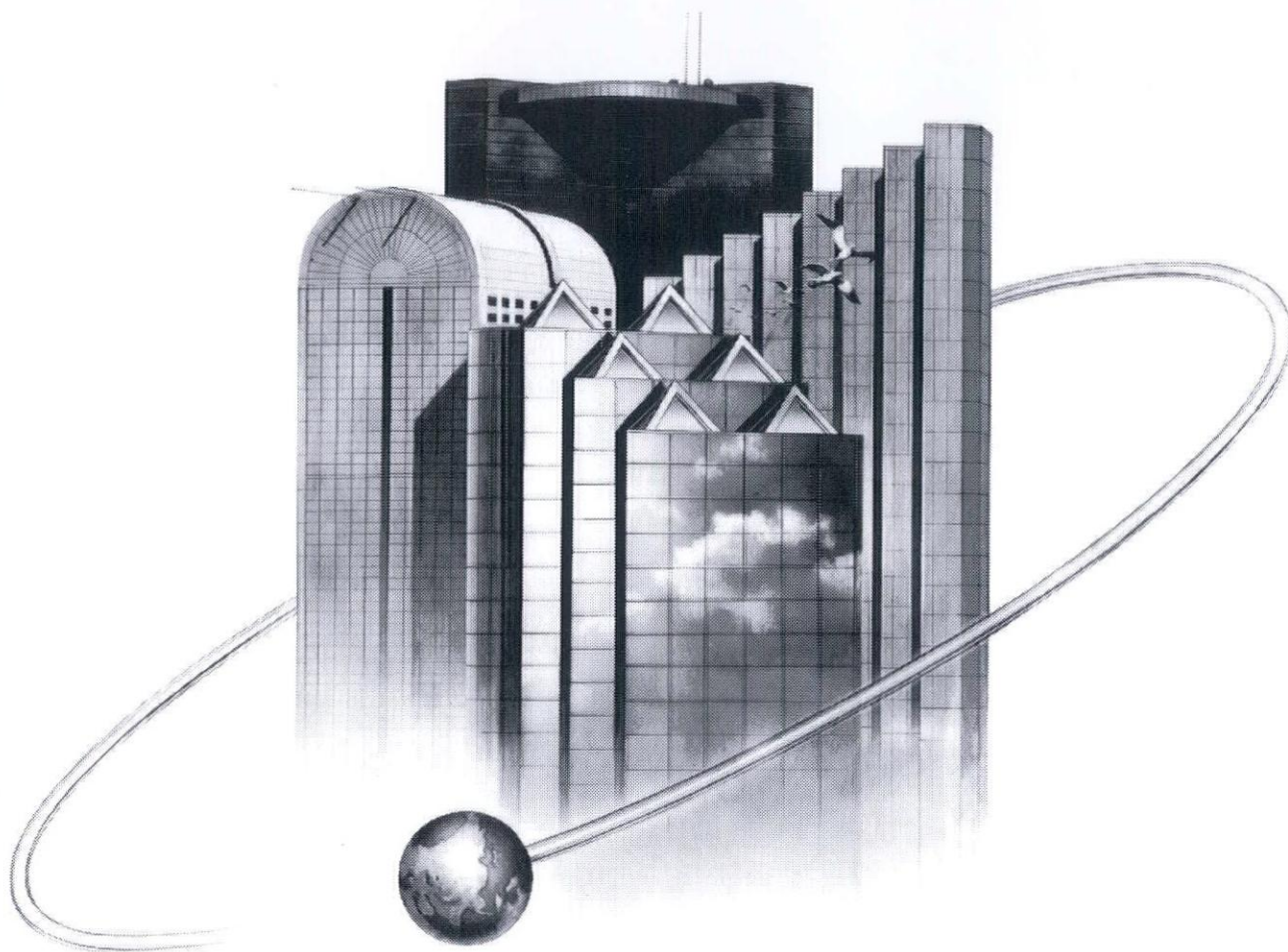


郵便為替局、1930年



貯蓄銀行、1929～31年

快適創造



人と自然と機能が調和した理想の快適環境を。

人と自然、そして機能が調和した新しい快適環境を創造する。

それが三機工業のめざす総合エンジニアリングです。

都市、コミュニティ、産業施設…人をとりまくさまざまな環境について考え、

その理想を追いつづけている三機工業は、

いま、地球環境という視点にたって、すばらしい未来にむけての新しい環境のかたちを提案しています。

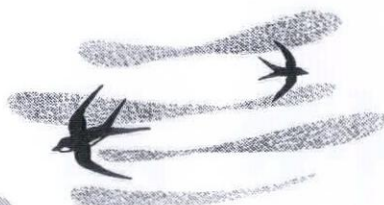


三機工業株式会社

〒100 東京都千代田区有楽町1-4-1 TEL03 (3502) 6111

空気の歳時記

ツバメが渡ってきたか確かめたくて
入り江に近い河原を歩く。
頬に当たる風は冷たいが、
水面の眩さはもう紛れもなく春だ。



春

目をこらすと
何の稚魚だろうか
スイスイと元氣である。
何万年も繰り返されてきた
自然の鼓動を体の奥に
感じる瞬間。
ピュイー、ピュイー。
澄みわたった空気に、
待望の囁りを聞いた。

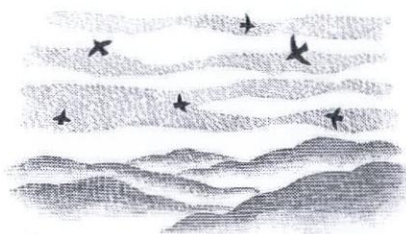
林道を逸れて、森へ深く入る。
額に汗をにじませながら、
一步一步標高を稼ぐ。
セミの合唱に負けじと
梢で声を



夏

張り上げているのは
クロツグミだろうか。
樹齢は数百年に
及ぶだろう、
ブナの巨木を見上げると、
突然、時間の感覚が薄れていく。
鬱蒼とした空気のなかで
息もつまるような濃緑の季節。

尾根を越えてくる風の冷たさで
季節の深まりを知る。
山の秋は短い。
頂から麓へ向かって
早くも赤や黄に色づきはじめた



秋

林の中を歩くと、
よく南へ旅する渡り鳥に出会う。
例えば、エゾビタキ。
ヒラリヒラリと木の葉のように
舞いながら
フライ&キャッチを繰り返す
この鳥が姿を消す頃、
あたりは冬の長い眠りに入るのだ。

休日。ちよつと早起きして
近くの山に足を運んでみた。
枯れ落ちた木の葉を
踏むたびに



冬

ガサッガサッという音が
林全体に響き渡る。
見上げると
餌を探しているのだろうか、
シジュウカラの仲間の群れが
盛んに鳴き交わしながら
枝から枝へ飛び回っている。
凍てついた空気のなかで
精一杯生きている小さな命。

日本の四季の空気を、ずっと考えてきています。

◆新菱冷熱

SHINRYO CORPORATION

本社：〒160 東京都新宿区四谷2-4 ☎03-3357-2151 代 支社：札幌・仙台・千葉・横浜・名古屋・富山・大阪・広島・福岡

「バーチャル・アーキテクチャー／建築における可能と不可能の差」展より

もはや時計の針は戻せないのか。我々の目に見えるかたちで、電子化への道は進む。今年、メディア・アートを本格的に展示するインターコミュニケーション・センターがオープンしたことはよく知られているが、博物館の世界においても、東京大学総合研究博物館がデジタルミュージアムとして生まれ変わろうとしている。その最初の試みは冬季に行われ、この度、第二弾というべき「バーチャル・アーキテクチャー」展が開催された。現在、バーチャルという言葉は、何らかの未来像や可能性を示唆するものらしい（いつかそれは「プログレッシブ・ロック」のように、古いイメージをもつ日が来るのだろうか）。

全体は二部構成で、「幻の建築としてのバーチャル・アーキテクチャー」（青木淳や入江経一ら36の作家）と、「コンピュータと深く関わりのある建築としてのバーチャル・アーキテクチャー」（ザエラ・ポロや伊東豊雄など11の作家）から成る。無料の展覧会としては、実によく集めたものだと思う。ただし展示物を見る限り、前者と後者の区別はやや分かり難いし、前者に含まれるコンピュータとはあまり関係がないプロジェクトは、確かに幻の建築なのだが、結局、ここで主張したいバーチャルとは何だったのかという、いささかの疑念を持たないでもない。そうした意味では、総数は減ったとしても、後者の展示を中心に構成した方が、明確にメッセージが伝わったのではないかな。

実際、展覧会にあわせて5月16日の午後に行われたシンポジウムは、おおむね議論の内容がコンピュータと建築の関わりに集中していたのである。故に、ここでは展覧会よりもシンポジウムに即してレポートすることにした。立場も意見も異なる6人の発表者の講演をバーチャルなものに対する態度を軸に整理すれば、以下になるだろう。まず楽観的かつ全面的な肯定論者は、坂村健氏と本江正茂氏。コンピュータを専門とし、当博物館のデジタル化を推進するディレクターの坂村は、自ら電腦建築家を称し、あるデジタル・ミュージアムの計画案も披露する。また本江は、非常にわかりやすいコンピュータの歴史を復習した後、建築とコンピュータ、それぞれの専門家が仲良く手を取り合おうと提言する。

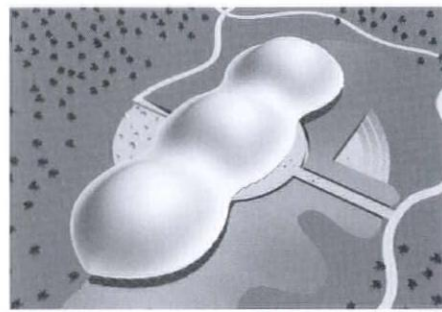
隈研吾氏とグレッグ・リン氏は、実際の制作者らしく、コンピュータ・デザインの可能性を示してくれた。特に隈の「慰霊空間」は興味深い。リアル・スペースに介入する、情報の浮遊したサイバー・スペースの設計自体は必ずしも目新しくはないが、それが死者のメモリーにアクセスする記憶喚起装置のプログラムを持つことから、サイバー・スペースと亡霊的なものとの親和性が読み取れたからだ。リンは、最初にふたつのモデルとしてデカルト的空間（静的な場）とライブニッツ的空間（力と時間の干渉する、動的な場）を提示し、後者のデザインをコンピュータにより探究しているという。議論の進め方はなかなか魅力的だったが、結局、そのデザインが理屈の多いデジタル表現主義から抜け出していないのは気になった（新しい技術の登場は、いつも表現主義を生むのだろうか）。

冷静な、あるいは批判的な立場をとったのが、鈴木博之氏と田中純氏である。鈴木は、現代建築の考察を通して、バーチャルの語をどちらかといえば否定的なニュアンスで用いていたように思うが、カタログに寄せた論文でも、空間を優位とするバーチャル・リアリティの「場所なき建築は、はたしてどこまで可能なのだろうか」と問いを投げかけている。そして最もクリティカルな意見を述べたのが、田中だった。論旨は『10+1』8号に寄稿されたものと重複するが、サイバー建築の流行に対し、今やサイバースペースの方が資本主義の要請に合うことや、建築家が生き残りを賭けてバーチャル・エリートなる特権階級への参加を目指すことを批判している。むしろ、建築を巡る思考に内在する根源的な不可能性をこそ、バーチャル・アーキテクチャーとして問題にすべきであること。またメディア環境の浸入により、すでに我々の身体感覚が変容していることなどを論じていた。

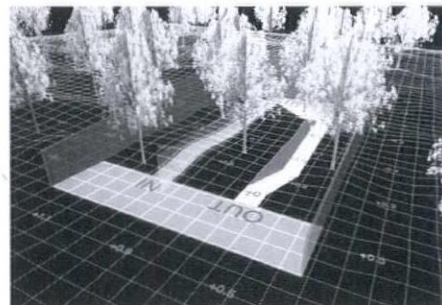
このように、各自の主張はともすれば対立するものであったが、最後の講演が終わったとき予定の時間を超えていたために、全体の討議が全く展開されなかったのは物足りなかった。私見によれば、恐らく語られるべきことは、まだまだ残されている。例えば、サイバー・アーキテクトは、ルネサンスの総合的な建築家像を復権しようとしているのか。ま

たコンピュータ・デザインの進化は、ひだ状の建築の流行に見られるように、装飾と構造の二項対立をなし崩しにしていけるのか。そして、テクノロジーの他者としてのサイバー・アーキテクチャーを考えることなど。シンポジウムの議論が終わったわけではない。我々は、そのためのスタートラインに着いたばかりなのだから。

●五十嵐太郎／エディフィカーレ主宰



坂村健（デジタルミュージアム）。3つの豆は水面に映り補完される



隈研吾（慰霊空間）。死者の記憶が漂う森を仮想散策する



長倉威彦（デジタルマ）。アームを回転しながらハギア・ソフィアの内部を疑似体験する



妹島和世（PLAN）。白いアルコーヴに妹島空間を投影

美術館の思考

—連載のはじめに—

太田泰人

人類の文化的遺産を大切に守り保存する場所は古来存在してきたが、そのような施設が公共に対して集積した品々を展覧するようになったのは、フランス革命前後に始まる限定された近代の出来事にすぎない。

ということはつまり、ミュージアム、ミュージー（美術館、博物館）と呼ばれる施設は、人類の歴史の長い時間に根ざした側面を持つと同時に、近代という短い時間に固有の、人間社会の産物に対する「選択」と「移動」と「集積」と「提示」という所作を内包した、ひとつの演出装置であるということになる。

たしかにそこにあるモノは、歴史や距離を越えて「今、ここに」あるモノであるが、それが今、ここに「ある」ということ自体はニュートラルな条件ではあり得ない。我々はアフリカの部族彫刻の美しさをヨーロッパの近代都市の美術館で味わえるが、その彫刻がそこにあるということそのものに、それを生み出した部族社会に対する文化的蹂躪が潜在している。

だが、だからといって、すべてのモノを本来の場に戻す、本来のコンテクストを復元するといえ、それもまた自らを偽るアナクロニクな虚構になるであろう。ほの暗い教会の祭壇に奥深く秘蔵されていた聖母子像の輝くようなみずみずしさを発見し、我々の精神的体験に記帳することを可能にしたのは、この「移動」と「提示」だからである。

このことに対する自覚から、現代の新しい美術館の思考は生まれているといってよいであろう。「モノ」との対話の場を形成しながら、同時に、その形成のあり方そのものが内包する精神、美術館という「場」がもっている特性への考察を深めるという運動である。

美術館のこの思考は、現代美術との関係においてとりわけ先鋭で実験的な形となって現れる。なぜなら、マルセル・デュシャンの「便器」や1970年代のアースワーク、インスタレーションの作品などを想起しても明らかなように、現代美術そのものがこの美術館という「場」の論理との反撥と親和の入り交じったやりとりをその内に組み入れて発達してきたからだ。

1970年代以降、世界の各地でこのような新しい美術館の思考にしたがって様々な可能性が試みられてきた。そして、それらの試みは今日、ある安定、小康状態に到達しているように思われる。もし我々が、次の時代に向けてこの美術館の思考をいっそう実り豊かなものとして発展させようと思うなら、なにが現在までに行われてきたか、その点検をする好機であろう。2年程前、ひとりの建築家とひとりの博物館学者とふたりのキュレーターが集まって、そのようなことを考え始めた。

今回から連載するのは、その点検作業の中間報告ともいべきものである。我々は、なるべく新しい欧米の美術館のなかから、興味深い例となりうる美術館を紹介したいと思う。その選択の視点としては、建築として、見せる空間として優れたものだけではなく、もっと多面的に美術館の思考が生み出した様々な試みに触れることを配慮した（ちなみに、現代美術の作品が活きる空間については、すでに南條史生氏が1991年のSD誌上で優れた選択を行っている）。我々が見ていきたいのは次のような美術館である。

1. 展示空間のあり方において優れていると考えられるもの。それはたとえば、メニル・ファンデーシンのように自然の光を繊細に

取り込むことで成功した例から、オーストリア国立工芸美術館の展示のように芸術的な演出装置を試みたものまでである。

2. 美術館が観光産業など現代社会の動きを捉え、あるいはそれに刺激を与えることで、広範な社会文化的成果をあげたもの。大ルーヴル計画、ポンピドゥー・センターの20年の総括、フランクフルト市の芸術文化政策などすでに旧聞に属するものも、あらためて検討したい。

3. もっと小規模ではあるが、キュレーターや建築家の活動が、プロセスとして現代美術との間に優れた協力関係を作り出したもの。DIAファンデーシオン、ホルドー現代美術館、シナティ・ファンデーシオン、ゲッツ・ギャラリーなどの例も取り上げたい。

4. 現在、世界的に話題となっているマルチメディアの発達との関係においては、カールスルーエ・マルチメディア芸術センターなどに触れる必要があるだろう。

5. また、それと関連して、新しいメディアを駆使した情報の集積、ネットワークを図る専門性の高い文化研究センター。今秋、オープンするゲッティ・センターや、フランス文化省などのデータベース戦略を取り上げたい。

我々の視点は、ここにあげた項目に略述されているように多元的である。しかし、我々は、建築家とキュレーターとその他の専門家の緊密なコラボレーションがこれからますます不可欠のものとなっていくであろうという認識では共通している。この連載がさらに広い協力への土壌となることを念願している。

●おた・やすと／神奈川県立近代美術館学芸員

連載：世界の現代美術館探訪

美術館は生まれ変わる

第1回

「コンテナ・コンテンツ」問題／渡辺真理

グロニンガー美術館＋ボンファンテン美術館

■W. O. M² (21世紀美術館調査隊)

太田泰人／神奈川県立近代美術館学芸員

水沢 勉／神奈川県立近代美術館学芸員

渡辺真理／建築家、法政大学教授

松岡智子／倉敷芸術大学芸術学部講師



ボンファンテン美術館（マーストリヒト）

「コンテナ（容器）」と「コンテンツ（内容）」の問題は、現在、美術館をとりまく問題点のうちでも最もクリティカルといえることができるだろう。

「コンテナ・コンテンツ」問題という表現は一般にはなじみにくい言いまわしかもしれない。しかし、以下のような例をあげるとこの問題を解決するのは必ずしも容易ではないことがおわかりいただけるだろう。

具体例その1。1985年のシュトゥットガルト美術館の開館に際してのハプニング。建築家ジェームズ・スターリングがヨーゼフ・ボイスの作品に対して「このジャンク（ガラクタ）をギャラリーから放り出してくれ」と要求。ボイスも「このギャラリーと比べたら、自分が最近個展を開いた旧ボタン工場の方がよほどマシだ」と詳細にわたって反論¹⁾。

具体例その2。アメリカのアーティストの間で流布しているスラングに「AAA（トリプルA）」がある。AAAは通常「American Automobile Association（わが国のJAFに相当する）」の略称だが、ここでは「Architect Against Art」（アートを敵視する建築家）ということになる。そしてピーター・アイゼンマンやフランク・ゲーリーなどの著名建築家がAAAの対象としてリストアップされている。冗談半分とはいえ、これはアーティストから見た建築家のブラックリストである。

アーティスト側から言わせると、美術館建築の最大の問題はアートを理解しない建築家（AAA）が美術館（＝容器）の形を決定してしまうところにある。アートは建築に従属すべきものだという建築家の姿勢がアーティストの神経を逆なです。

その背景には、美術館という建築型の特異性が見えかくれしている。ここで美術館の起源や出自について議論をすることは差し控えるが、美術館を「文化の神殿（Temple of Culture）」とみなす考え方が18世紀以来綿々と続いているのは紛れもない事実である。ここではあくまで欧米社会を念頭において記述しているのだが、「文化の神殿」という発想にはその対極としてのもうひとつの神殿（＝宗教）とバランスをとっているところがあった。ところが今日では宗教がかつてほど社会的に影響力を及ぼさなくなったために、「文化神殿」の比重が相対的に増加するという現象が生じた。実際、心の平安を求めて美術館を訪れる人も少なくないのである。

かつてカテドラルは「宗教神殿」を体現するものであり、その建設の任をあたえられる

ことは建築家にとって大きな名誉だった。現在では美術館が以前にカテドラルが荷っていたような社会的な役割を帯びているなら、その設計の重要度も推しはかれようというものである。アートがはたして「失われた宗教」を社会生活のなかで補完できるかどうかという問題はさておくとして、現代のカテドラル設計者の重責を託された美術館建築家の意気込みもまた当然ではないかとも思われる。

伝統的な「美術館＝神殿」モデルに対して、アーティスト側からのカウンター・プロポーザルがある。建築家の神殿モデルが建物の外観や建物全体の構成にかかわるものであるのに対して、アーティスト側のモデルは展示室にその関心を集中しているところに特徴がある。それを「倉庫 (Warehouse)」モデルと仮に呼ぶことにしよう。倉庫モデルはその名のとおりに展示スペースとして倉庫や工場などの空間を理想とする。それはまた現代のアーティストたちが探索のすえに発見した自らの作品制作の場所でもある。制作の場と同質の空間条件(光、空間のプロポーシオン、床、壁、天井の材料、色など)をもつ場所が作品発表と作品鑑賞の場としてベストであるというアーティストからの主張もまた納得のいくものである。ただ倉庫モデルの根底には、「建物(美術館)はアートの背景であるべきだ」というアーティストの自負心がひそんでいるのも見逃すことはできないのだが。

以上がコンテナ・コンテンツ問題のあらましである。神殿美術館のそこかしこにかかげられた永遠の宝物(＝アート)を拝観するという図式は、ルーブルや大英博物館のような伝統あるミュージアムには適わしいかも知れないが、今後すべての美術館に適合する形式であるとするのはいかにも無理がある。また、仰々しいエントランスや派手なロビーを排して、展示空間を最重要視する倉庫美術館の基本姿勢には大いに共感するものの、それを美術館の一般解とすることにはためらいがないわけではない。かつてのカテドラルがそうであったような公共性(シビック・プライド)の視点が、倉庫美術館には欠落しがちだと思われるからである。

そういったコンテナ・コンテンツ問題の存在を念頭におきつつ、ふたつの美術館をとりあげてみたい。ひとつは、グローニンゲンにあるグローニンガー美術館、もうひとつはマーストリヒトのボンファンテン美術館である。このふたつの美術館には少なからぬ共通点が見うけられる。先ずロケーション。共にオランダ国内にあること。グローニンゲンが北海に近い北部の都市であり、マーストリヒトは南部の、ドイツ、ベルギー両国との国境都市

とでも呼べるような位置にあるが、建物の竣工時期も1994年で一致しているし、両美術館ともにオランダ人の建築家でなくイタリアの「ビッグ・ネーム」(アレッサンドロ・メンディーニとアルド・ロッシ)を起用したという点でも共通している。共通点をさらにあげたらうなら、グローニンガー美術館が市内の運河の中にあり、ボンファンテン美術館はマース川河畔に位置しているから、建物と水の関係もきわめて近いものがある。

グローニンガー美術館は、グローニンゲンの旧市街(インナー・シティ)と工業地帯の間を貫通する運河、カナルリンクの中に島のようにおかれている。美術館の正面は市の中央駅だからアーバンデザイン上のかなめとしての役割をあたえられていて、駅からインナー・シティへ向かう歩行者のためのふたつの橋が美術館島の中央を貫いて架けられている。この場所が最終的に美術館用地として選出されるに至った経緯についてはここではつまびらかにする紙数がないが、ヨーゼフ・クライフスとレム・コールハースというふたりのアーバン・デザイナーの確執や、やっと3つに絞られた美術館の候補地がおのおのの社会民主党、保守党、キリスト教民主党の支持するところとなり極度に政治化した顛末など、まさにドラマよりドラマチックな様相を呈している*2。

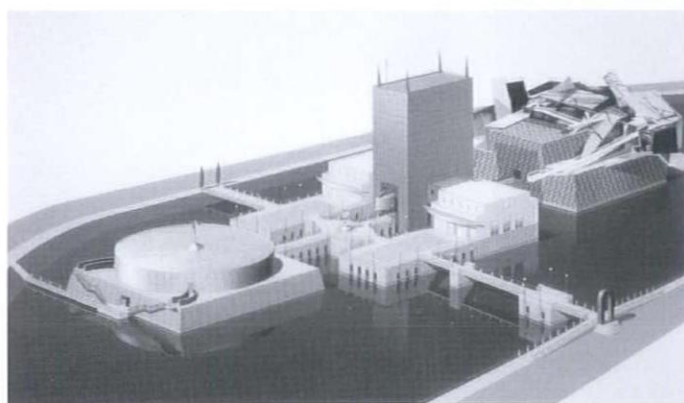
この美術館の設計にメンディーニは、彼が「ゲスト建築家」と呼ぶ、フィリップ・スタルク(仏)、ミケーレ・デルルッキ(伊)、コープ・ヒンメルブラウ(奥)からなる、インターナショナルなスーパースター・チームを編成した(建築家である弟のフランチェスコ・メンディーニも参加。コープ・ヒンメルブラウはフランク・ステラからバトン・タッチした。メンディーニの初期のメモには上記の他、ピーター・アイゼンマンの名も載っている)。この4者は美術館のコレクションと対応する。すなわち、グローニンゲンの古代から中世までを展示する歴史博物館はデルルッキの設計、その上階にはスタルクが担当した陶芸を中心とする応用美術部門がおかれ、メンディーニの設計する企画展示および現代美術ギャラリーの上にコープ・ヒンメルブラウの「オールド・アート」ギャラリーが乗るという構成。

メンディーニはこれ以前にもくす福の家(アレッシ邸)(1988年)で、ゲスト建築家方式を実践したことがある(ロッシ、ソットサス、ヴェンチュリーなどが参加)から、グローニンガー美術館はその2回目の応用ということになる。が、ここでの議論にたち戻るなら、それはコンテンツ(美術館の各セクション)毎にコンテナ(外観)のデザインを変えるとい

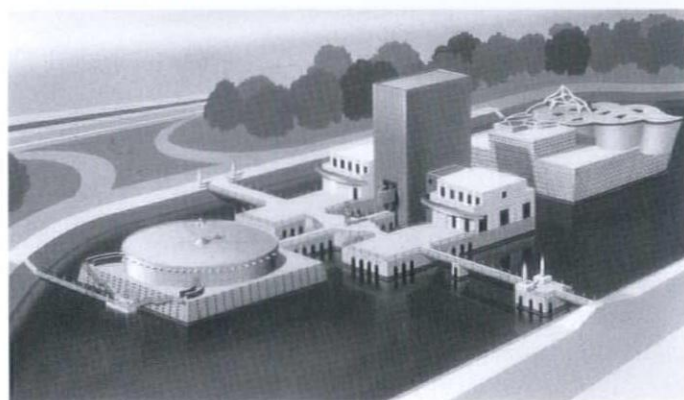
う建築家の判断に他ならない。約9,000㎡という規模は美術館建築としてさほど大きなものではないから、そこに4人のタレントが集結した結果が「ポストモダニズムの多元主義」

(チャールズ・ジュンクス*3)と呼びうる範囲におさまったのはメンディーニの技量かも知れない。コープ・ヒンメルブラウの受けもった東ウィングの造形がとかく話題になる(実際はくちちを案内してくれたグローニンゲン市民のレンジー・リーファースさんも、美術館のあの部分は一般市民にとっては賛否両論などといったたぐいの話ではなく、驚きと落胆と憎悪の対象でしかないと述べていた)が、第三者の眼から見ると、施設全体のきわめてスタイリッシュな(メンディーニの言い方に従えば、儀礼的な)配置計画の中ではむしろピクチャレスクな心地よい破綻のデザインのようにも見える。とはいっても、ここが「オールド・アート」部門(この美術館の定義に従うなら1500年から1950年までのエスタブリッシュされたアート)であるというのはいささか驚いた。歪曲され、強化されたロフト空間というのが東ウィングの単的な印象だから、ある種の現代美術以外は展示しようがないであろうというのは誰しも予測のつくところだからである。

その疑問については、工事着工のおよそ4ヶ月前までこの部分はフランク・ステラが設計していたという事情を説明してもらって一応納得した。木の葉型の平面型をもつステラ案は、市当局からも大きな期待を集めていたので、テフロン膜で全ての屋根カバーをするという彼のアイディアのためにステラ・パビリオンの工事費を約4.8億円まで増額した(平米単価65万円。といっても世界的に見て建設コストの異常に高いわが国では誰も驚かないかもしれませんが、脱線ついでに付け加えると建物の総工事費は約21.7億円。延床面積はおよそ9,000㎡だから24万円/㎡ということになる)が、ステラからの壁面もテフロン膜にしたいという更なる提案で「皆結局のところどいつもこいつも皆チキン(臆病者)だ」(ステラの言葉*4)という結果をむかえた。熱負荷や紫外線の問題さえ解決されるなら、テフロン膜の光環境下のギャラリースペースには興味をひかれない訳ではないし、自身著名なアーティストでもあるステラの初めての建築を見てみたかったというのは関係者だけの無念ではないだろう。しかし、それは建築だったのかアートだったのか——美術館側は3次元の大規模芸術作品としての対価を用意したようであるが。ステラが建築家でなくアーティストだったのでコストや工程を理解しなかった——という説明はわかりやすい方便のように

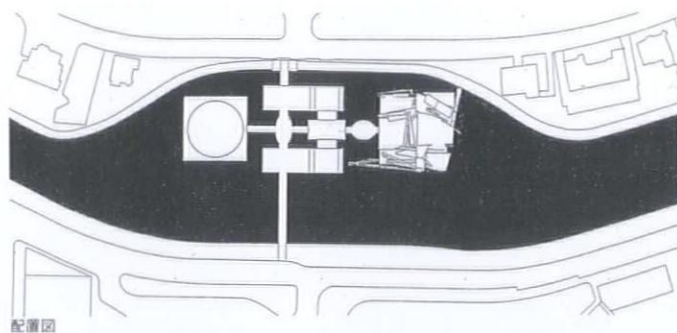


グロニンガー美術館

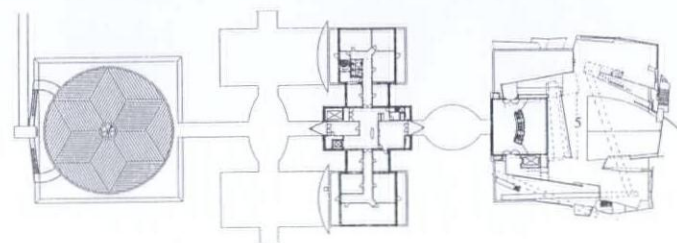


一番奥がフランク・ステラの計画案

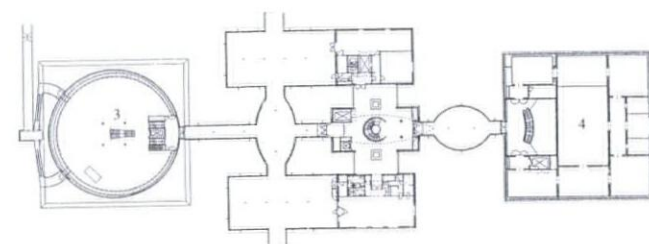
- 1: 歴史博物展示室 (設計=ミケーレ・デ・ルッキ)
- 2: 企画展示室 (設計=アレクサンドロ・メンディーニ)
- 3: 応用美術展示室 (設計=フィリップ・スタルク)
- 4: 現代美術展示室 (設計=アレクサンドロ・メンディーニ)
- 5: オールド・アート展示室 (設計=コープ・ヒンメル・ブラウ)



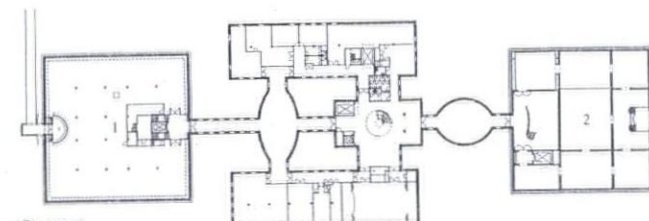
配置図



3階



2階



1階平面図

思える。そのふたつを理解しない建築家もいないわけではないからである。

逆にいうなら、コープ・ヒンメルブラウの「作品」もメンディーニの主張するようにアーティストックな美術館を構成する「アート」であるとみなすこともできる。複合的な物語性をもったオブジェクトの集積による美術館。実際、機知に富んだメタファーあふれるこの建物は、読解の楽しみを与えてくれる。たとえば、中央のタワーは金色の金属パネルで仕上げられているが、「金メッキ」の塔は宝物庫の象徴であり、この美術館の収蔵庫がこのタワー内に設けられていることを暗示している、などなど。ただそういった、意味の重層性がさまざまな材質や色彩の表面仕上げに依存しているところがやや物足りないところで、「コンテナ・コンテンツ」の関係で言うなら、それはパッケージ・デザインに過ぎないことになる。しかし、ここにはそういった表層性へのアイロニーはあまり感じられない。むしろ、すぐれたパッケージ・デザインこそ

建築の未来に求められることだ、というのがメンディーニの本意なのかと思われるほどである。

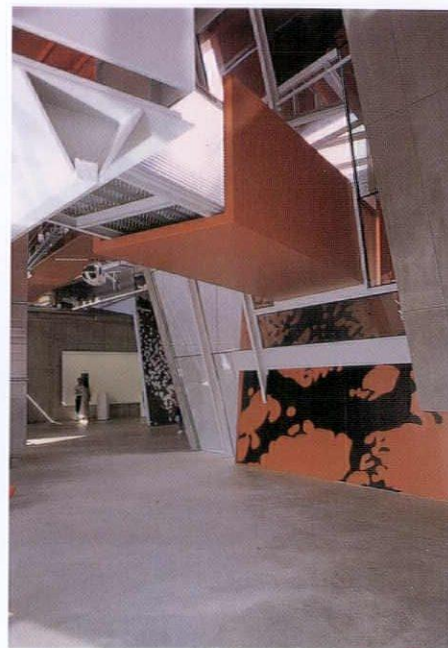
ボンファンテン美術館からはそういったデザインの凱歌は聞こえてこない。グレヴェンスタイン館長のアルド・ロッシ宛の手紙にはアドルフ・ロースを引用しながら以下のように述べている。「以前の時代に装飾がそうであったように、今日ではデザインが良い趣味の証とされているように思われる。その上、デザインはかつて与えられたことのない地位も手にした。現代では、ほとんど全てのものがデザインされているか、様式化されている。デザインのみが建築家のランクづけの対象とされるようになったために、製作、建設、作図といった営為は単なる技巧としておとしめられるに至った。しかし、デザインのような交換可能なものが『考えぬかれている』などと得意気に表現されているのは驚嘆にたえない。デザインとは『良く考えぬかれている』など

というごたいそうなものではなく、単に良いか悪いかに過ぎないのではなかったのだろうか。(中略)デザイン行為はその結果として製作行為や建設行為のアンチテーゼとなり、したがってアートや、とりわけ建築のアンチテーゼとなると私には思われる」⁶⁾。このテキスト(むろんそのために書かれたものではないが)を、グロニンガー美術館に重ね合わせてみると、その論旨が明瞭になってくる。

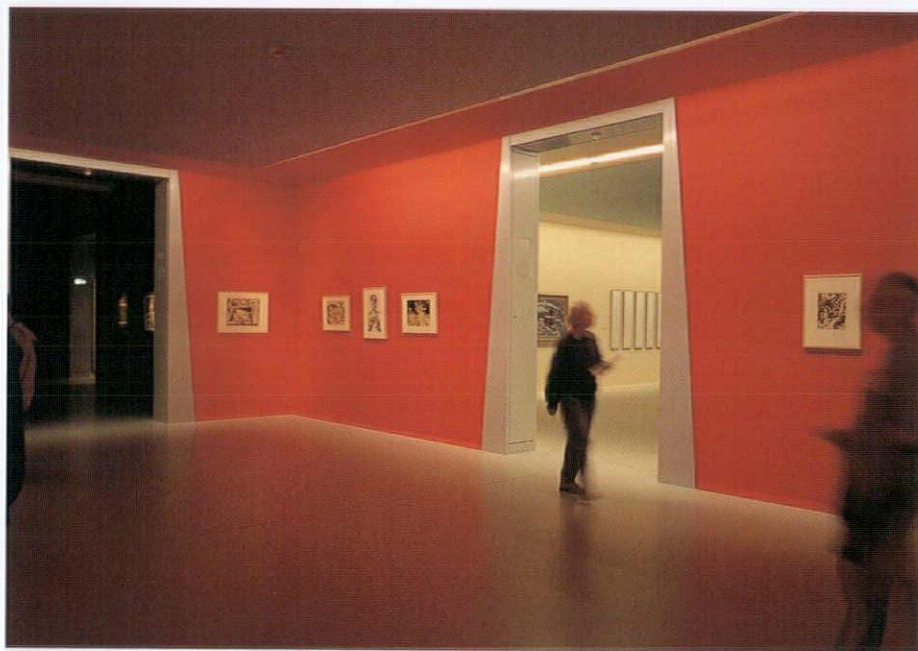
グロニンガー美術館は「新しい美術館の建物は80年代のアートと建築の発展のサンプリングでなければならない」⁸⁾と高らかに宣言する。それに対し、ボンファンテン美術館は、「美術館建築は隆盛をきわめているだけに、われわれの建物も現在の流行に支配され本当に重要なものから注意をそらされるという危険に直面している。建築家は、自然光、展示壁面長、観客動線といった美術館が満足させなくてはならない条件を完璧に満たすことを求められている」とデザインの暴走に警告を発する。⁹⁾



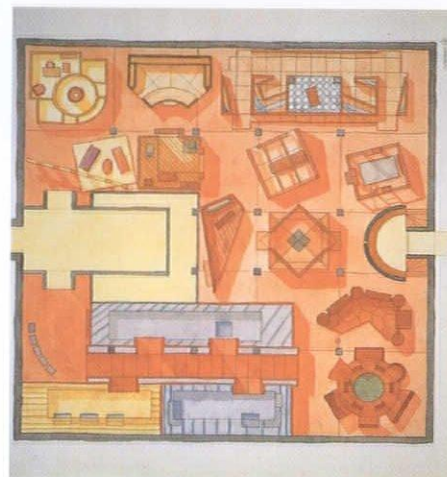
フィリップ・スタルク設計の応用美術展示室



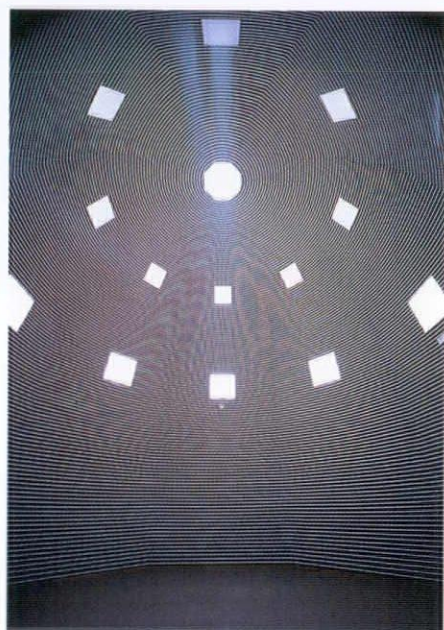
コップ・ヒンメル・ブラウ設計のオールド・アート展示室



ミケーレ・デ・ルッキ設計の歴史博物館展示室

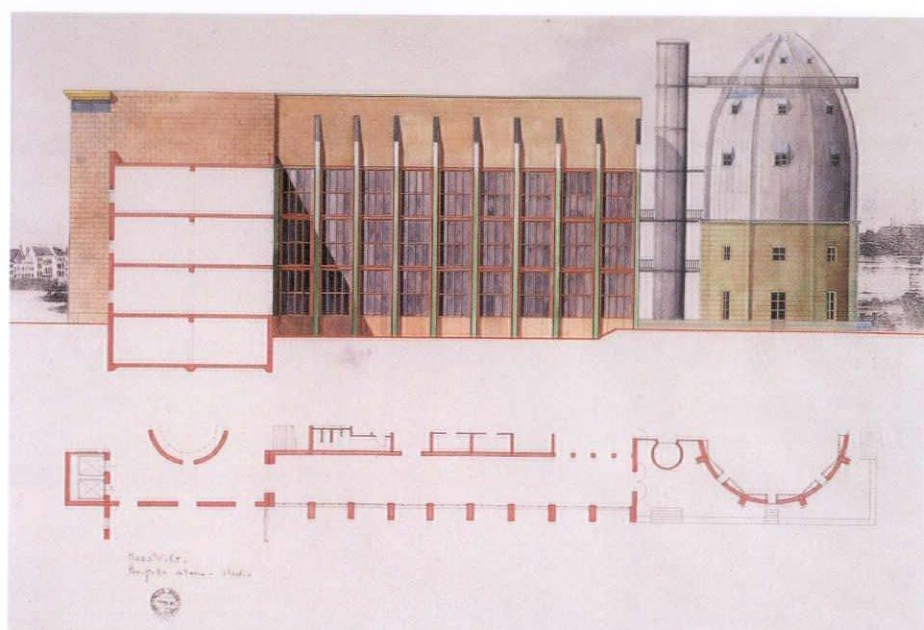


デ・ルッキの平面図



ボンファンテン美術館、クーボラ内の展示

SD9707
108



ボンファンテン美術館、立面図



P. スタルク設計の展示室



ボンファンテン美術館ヴィーベンガハレ4階彫刻展示室、ヴィレム・デ・クーニングの作品



ヒンメル・ブラウ設計の展示室。現在は現代美術が展示されている



ボンファンテン美術館の現代美術展示室

ボンファンテン美術館は延床面積12,200㎡総工費29.1億円であるので、グロニンガー美術館より、ひとまわり大きな建物ということになるが、このうちの2,400㎡はウィーベンガハレ（1911年建設のオランダ初の鉄筋コンクリート造の建物をギャラリーに改装した施設、別棟）の分である。

グロニンガーがDutch Gasの創立25周年を記念する2500万ギルダー（約16.2億円）の寄付を基金としているのに対し、ボンファンテンはリンブルグ州政府の大々的な後援を得て設立された。人件費、光熱費、作品購入費、展覧会企画費などの年間必要額2億8千万円のうち2億3千万円を州政府が補助することになっている。

コレクションの上からはボンファンテンもグロニンガーのように一種の総合博物館の形式をとっている。歴史と伝統のなせる業なの

だろうか、旧石器時代から中世までをカバーする古代部門、1650年までのオランダ南部と中世彫刻を中心とする巨匠（オールドマスター）部門、そして60年代以降のミニマル・アート、アルテ・ポーヴェラ、コンセプチュアル・アートを中心とする現代美術部門の3つの分野がコレクションの柱となっている。人生と同じように本当に美しいコレクションというのも非常に稀なものだ、とロッシも書いている*が、彼はE字型の平面図をもつ美術館の2階に古代および巨匠部門をまとめ、3階にスカイライトからの自然採光の可能な展示室を設けて現代美術部門とした。

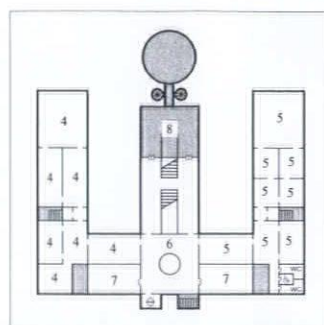
エンランスホールやミュージアムショップのある1階と2、3階は建物中央の大階段で結ばれている。この建物の中ではこの階段室が最も成功したスペースであろう。幅約5mの階段は木仕上となっている。木床はオランダ

の造船の伝統うんぬんというプレテキストはともかくとして、木床と壁のレンガ積と全面的なスカイライトのとりあわせは、光の満ちあふれる活き活きとした空間をつくり出した。それは古今のミュージアムの中央階段の多くがいかに権力の宝物庫といった印象の冷たい大理石仕上であつたりするのと好対照である。また、とにかく方向を見失いやすい美術館の中央に明確なオリエンテーションをもたらすしかけとしてもよく機能している。そしてそれは、美術館はアートを鑑賞するための場なので、案内サインのたぐいは極力はふきたい、という館長の意向をよく反映したものとなっている。

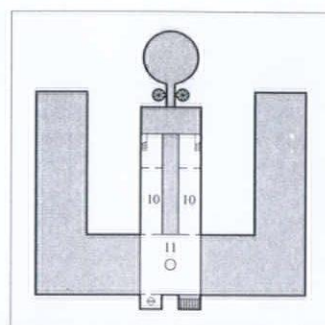
この美術館のもつもうひとつの視覚的な特徴は、マース川に面して立つ高さ28mのクーポラである。美術館のEの字部分が主にレンガ積によってモノリシックに構成されているのに



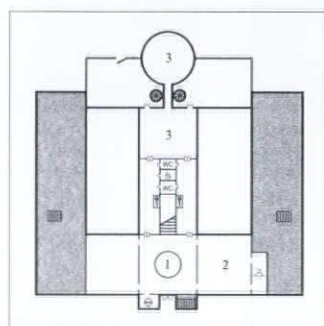
ボンファンテン美術館の正面階段



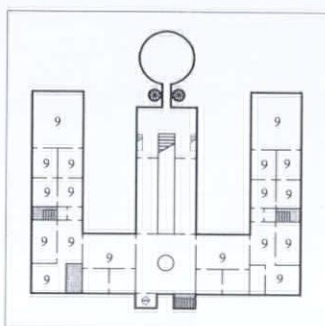
2階



4階



本館1階平面図



3階

- 1: エントランスホール
2: チケット売場、ミュージアムショップ
3: カフェ
4: 展示室 (考古学)
5: 展示室 (中世絵画1300-1650)
6: 展示室 (中世彫刻)

- 7: 講義室1、2
8: 図書室
9: 展示室 (現代美術)
10: 展示室 (版画)
11: スタジオ



ボンファンテン美術館正面入口。右がヴィーベンガレ



ヴィーベンガレ2階常設展示室。展示作品はルチアーノ・ファブロ



廊下のような空間も利用している。展示作品はヨーゼフ・ボイス

対して、クーボラの外壁には亜鉛が貼られてはっきりとしたコントラストを示している。クーボラについてロッシは、古典的建築の伝統に従うものであり、平坦なオランダのランドスケープのなかで川と運河と海の間の傑出したランドマークとなると述べている*。クーボラは1階ではカフェテリア、3階は現代美術館ギャラリーの特別展示室となっている。高いドーム天井と小さな正方形（と中央の八角形）の開口部をもつ特別展示室はたしかに興味深い空間ではあるが、すべてのアーティストが使いこなせる部屋ではなさそうである。他の展示室とは異なり、ここではコンテナがコンテンツの上に君臨している。それとも、これこそは「美術館は未来と記憶のダイナミックなパラドックスを形成する」というロッシの思弁の反映なのだろうか。

ロッシは、ポルトガルの詩人が自国をヨーロッパの始まりであり終わりであるとたとえ

たのにちなんで、オランダ南端のマース川畔の美術館を「オランダの始まりであり終わりである」ランドマークと呼んだが、ほくはオランダ北端のグローニンゲンの建物にも同じ呼称をあたえたいと思う。その意味する内容の違いこそ現代というものかもしれないからだ。

●わたなべ・まこと/建築家、法政大学教授

出展

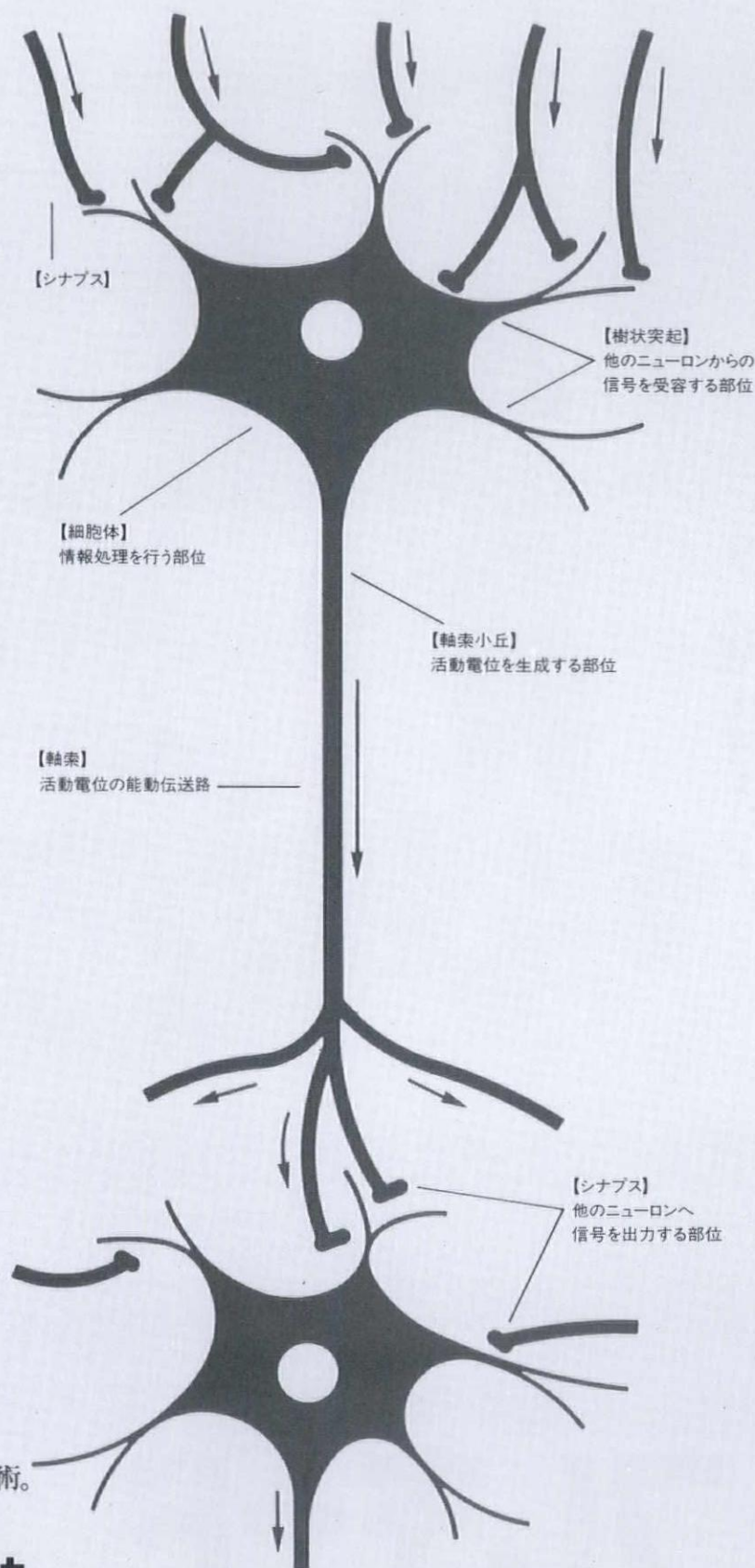
- *1 Ulrike Julle-Schulte Strathaus 『From the Aesthetic Church to the Factory of Aesthetic, Information in the Architectural History of Museums』, p.33
*2 『MENDINI! STARCK! DE LUCCHI! HIMMELBLAU! IN GRONINGEN』, pp.53-69
*3 『ibid.』 p.9
*4 『ibid.』 p.123
*5 『Domus 762, July/August '94』, p.21
*6 『The Groninger Museum: the architecture』, 美術館パンフレットより

- *7 ボンファンテン美術館のプレスキットからの抜粋
*8 『Domus』 762, pp.15-16
*9 『ibid.』 p.12
〈コンテナ・コンテンツ〉問題
グローニンガー美術館（グローニンゲン）とボンファンテン美術館（マーストリヒト）

美術館データ

- グロニンガー美術館 (Groninger Museum)
竣工年=1994年
設計=アレックス・メンディーニ (Alessandro Mendini)
フィリップ・スタルク (Philippe Starck)
ミケーレ・デルルッキ (Michele de Lucchi)
コップ・ヒンメルブラウ (Coop Himmelblau)
延床面積=約9,000m²
所在地=Museumeiland 1-9711 ME Groninger, Nether land
- ボンファンテン美術館 (Bonnefanten Museum)
竣工年=1994年
設計=アルド・ロッシ (Aldo Rossi)
敷地面積=10,500m²
延床面積=16,000m²
所在地=Avenue Ceramique 250, Postbus 1735, 6201 BS Maastricht, Nether land

21世紀の空調は、人間の脳神経がお手本になる。



私たちは「ニューラルネットワーク」理論を応用した、次世代の空調システムの開発に取り組んでいます。誰もが心地よい空気を作り出すことは、本来、極めて微妙なコントロールを必要とします。もっと簡単かつ鋭敏に、人が求める快適さを感じてくれないだろうか。そのテーマに応えるべく、私たちは生体の脳回路に着目。脳の神経細胞が行う高度な学習機能や適応能力を応用することで、エア・デザインング技術の新たな主流となるシステム研究を始めています。

東洋熱工業株式会社 〒104 東京都中央区京橋2-5-12 TEL 03-3562-1351

時代の呼吸に応える技術。



東熱

地震は玄関ドアを直撃する。



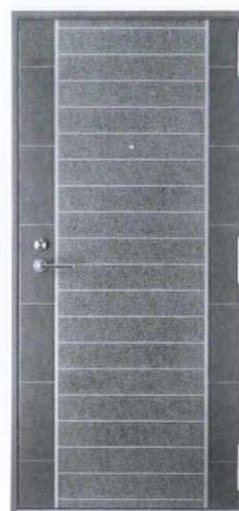
(突然おそう地震)

中高層集合住宅等では、地震は玄関ドア枠にゆがみを与えます。枠の変形や傾きが生じると、開閉に必要な扉とのクリアランスがなくなり、緊急時の迅速な避難に支障をきたします。建築基準法施行令第82条2項では、地震力によって各階に生ずる水平方向の層間変位の高さに対する割合が、間仕切りやドアなど非構造部材に関しては120分の1以内と規定されています。つまり、それだけの変異が生じても開閉のできるものが、ドアにも要求されているのです。三和の耐震ドア「フレキード」は、地震に対する機能を備え、毎日の生活に安心をお届けします。

三和の耐震ドア

フレキード

鋼製軽量ドア・鋼製重量ドア



●詳しくはカタログをご参照ください。

三和シャッター工業株式会社

本社 〒163-04 東京都新宿区西新宿2-1-1 新宿三井ビル52階 ☎03(3346)3011(代表)

『建築家の学校——京都精華大学の実験』

上田篤=編

B5判 272頁

住まいの図書館出版局 2350円

京都大学、大阪大学で22年間教鞭をとった著者だが、日本の大学の在り方に疑問を抱き、自由競争教育という大胆な制度でこれを改革しようと試みる。本書は、同学でこの制度の一環として外部講師に招かれた山本理研、片木篤らの報告など10年間の実験報告を通して、建築教育の問題点を浮き彫りにする。



『アントニオ・ガウディ論』

入江正之=著

A5判 390頁

早稲田大学出版部 3800円

著者によれば、ガウディの作品とその人格がある意味で伝説化してしまったなかで、その研究は表面的と言わざるを得ない。本書では散乱するガウディ研究に系譜を与え、本人の自筆原稿や言葉といった一次資料を論拠に、彼の内的ビジョンを映し出そうというもの。1987年刊行の新装版。



『アジアが都市を超える』

TNブロープ=編

B5判変形 252頁

TNブロープ 1619円

96年10月に開催された同名のシンポジウムでは、急激な速度で変化するアジアの6都市に焦点をあて、各国の具体的な政策や現況が語られた。モデレーターのコールハースを始め、黒川紀章、横文彦ら日本人とアジア各国から参加した10人の白熱した議論には、そのままアジアの現状が映し出されている。



『ゾーニングとマスタープラン——アメリカの土地利用計画・規制システム』

福川裕一=著

A5判 384頁

学芸出版 4000円

日本は欧米諸国から都市計画の手法を導入しているが、その背景にあるシステムや思想はなおざりにされている。本書では、同様の手法を採用しながらも日本よりも優れた成果を生んだアメリカの土地利用や規制を基本構造にさかのぼって検証する。



『庭とのふれあい——つくられた空間』

佐藤京子=著

四六判 220頁

相模書房 1800円

日本の庭派、人々が日常の営みの中でも空間への広がりを感じていることが感じられると言う著者。本書では「祭祀の空間」「雅びの空間」「武家文化の空間」などに分け、西芳寺、桂離宮、寂光院などの庭に込められている意味を探る。時代順庭園略表を併載。



『ル・ノートルの庭園』

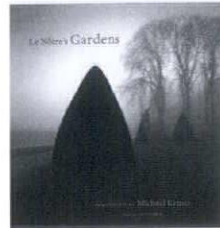
マイケル・ケンナ=写真

エリック・T.ハスケル=文

B4判変形 80頁

トレヴィル 4300円

17世紀フランスの造園家、ル・ノートルが手掛けた庭園をマイケル・ケンナが20世紀の視点で撮影。背景となった虚飾や権力への欲望と同時に、その美しさ、機知をも描き出す。各庭園の系譜や作品ごとの解説などテキストも豊富。40作品を掲載。



情報とエネルギーの
ネットワークをつくる
日立電線



情報やエネルギーを伝える技術を中心に、人と人、人と世界を結ぶグローバルなネットワークをつくり、「私達の住む地球をまわるくつむぎ」。日立電線は、いま、快適で豊かな暮らしの創造をめざして多彩な活動を展開しています。21世紀に向かって、ますます進展する情報化社会——たえず革新を続ける情報・通信、エレクトロニクス、エネルギーの世界でひとつの大きな役割を担っているもの——それは、ハイテク技術を駆使した日立電線の製品です。

日立電線株式会社 東京(03)3216-1616

『生きている住まい』
——東南アジア建築人類学』
ロクサーナ・ウォータソン＝著
布野修司＝監訳
B5判 304頁
学芸出版社 8000円



評者＝
八木幸二

伝統的住まいに見る多様性と人間性

著者はケンブリッジ大学で社会人類学を学び、インドネシア、スラウェシ島のタナ・トラジャやスマトラ、チモール、スンバ、ニアスなどで調査を行っている。現地調査による写真の他にケンブリッジ考古学人類博物館、

バリ人類学博物館、アムステルダム王立熱帯研究所、ライデン王立民族文化博物館、スミソニアン研究所、UCLA自然史博物館などの写真資料や、既往の研究書の図版をふんだんに駆使しているので、大著にもかかわらず生き生きとしている。

著者のフィールドはインドネシアであるが、より広く、日本、台湾、フィリピン、中国南部、インドシナ半島などを含むプロト・オーストロネシア語圏を視野に入れて、東南アジアにおける住居の社会的役割について、親族関係、性のシンボリズム、宗教、儀礼、宇宙観、社会の変化などをテーマとして論を展開している。

第1章では建築様式の起源や、建築と空間の社会的、象徴的役割の類似性を探ることから始めている。私自身も、1975年にバプアニューギニアからソロモン諸島、1979年にトラジャ地方の住居・集落を調査しているので、高床や鞍型(船型)屋根の起源に関する従来の諸説に異を唱え、オーストロネシア語族の創造物とする著者の説に興味を覚えた。

第2章、第3章では、住居、穀倉、墓、宗教建築、仮設建築などの建築形式に、どのような社会的概念が表現されているか論じている。住居としての機能がいくつかの建物や軒下、露台などに分散しているにもかかわらず、私的、公的、儀礼的空間に連続性が存在することを論じ、住居の意義に着目している。

第4章、第5章では、技術とシンボリズムの関係と住空間のコスモロジーを扱っている。柱梁組構造は共通しているのに、地域によって材料や技術が異なり、屋根の形態などが様々であることを論じ、建築全体あるいは部分としての象徴的要素を考察している。また、住居の部分とその内外から集落全体に至る宇宙観について、オーストロネシア語圏

に共通する言語表現と、場所の概念を検討することによって、個人的な宇宙観と、社会的な階層性が結びついていることを示している。

第6章「生きている住まい」がこの本の主題である。住まい自身をひとつの生命とするような考え方が東南アジアに広く存在することを様々な角度から論じている。土地や建物に精霊や先祖が宿するという考え方は多くの文化で存在するが、生命の象徴である樹木を素材とする住まいにおいて、より人間的な言語表現や儀式に発達したのであろう。

第7章、第8章では、住まいの社会的な側面を扱っている。レヴィ・ストロースにおける「家社会」即ち「家に帰属する集団」という考え方を適用することによって、インドネシアの多様な親族関係における住居と社会の位置づけを整理している。父系、母系、双系や男性、女性といった概念から家と社会を論じているこの辺りが、著者ロクサーナ・ウォータソン女史の最も論じたかった部分であろう。

第9章「死者の家」は「生きている住まい」の対極のようでありながら、コスモロジーなどは同じであり、遠い一族まで集まる壮大な第二の葬儀に表れているように、死後も「家社会」の一部であることを強調している。

終章で、現代の東南アジアにおける国内および海外への移住の背景や、近代化と伝統の問題を論じ、西洋の影響による均質化や無分別な規格化の誘惑に抵抗するためにもヴァンキュラーな建築様式、即ち「生きている住まい」の重要性を説いている。

社会人類学者らしい詳細な記述であるが、個別のケースの記述がもう少し整理されているともっと分かり易くなったという気がする。

●やぎ・こうじ／東京工業大学教授

Metropolitan Library

7月の評者＝
橋爪紳也

変化の速度の早い「情報」なるものを、手に取って読む既存の「紙媒体」に、いかに表現し得るのか。さまざまな試みがあるが、なかなか楽しく読めるものがなく、不満であった。とりわけ学術研究という領域においては、時代に応じた「叙述のスタイル」が、発明されているとは思えない。

ところが藤本氏の著書を手にして、わが蒙は、久々に開かれた。本書には、高校生だけが理解できる形容、あるいはオタクや芸術家でしかついでにゆけない比喩が、文字通り「満載」されている。また、著者の造語と思われる「新語」、とりわけ複数の概念や単語を繋ぐ、いわば「ハイブリッドで多義的な複合語」が充填されている。

しかも、それらのすべてに注釈がないのだ。こんなに不親切な本も珍しい。なかには文中で単語の意味を説明しようと試みているところがあるが、そ

こにも不可解な比喩が余るほどにあり、余分な「意味」を乗じている。論旨の骨格をシンプルに読みとこうとすればするほど、読者は「操作不能」の陥穽にはまってしまう。

しかし面白くないかというと、そうではない。難解かということ、そうでもない。意味をきちんと理解しないままに、修飾語の用法に潜む「過剰」「饒舌」「多義性」と、文体の「疾走感」が生むドライブ感によって、一気に頁を繰ってしまう。そのうちに著者の主張は、何となく理解できてしまう。読後の感は、書物を通読したというよりも、断片的な情報の洪水に身を浸したという感じである。

書物という「筆記空間」に、情報化という「口述の文化」を封じ込める大胆な試みとして評価したい。なかに2～3年前に書かれた文章もある。そこにはすでに、時代遅れの情報、死語を発見できる。「意味

『小建築論』

——または生活・環境構成論への試み——

田中喬＝著

A5判 308頁

ナカニシヤ出版 4000円



評者＝

松畑強

『小建築論』について

著者はすでに、『建築術の實踐』や『建築家の世界』といった、建築論を発表している建築学者である。本書では、全編を通して短歌論が散りばめられているところが、前二作に対して「小」建築論と名付けられた理由の一つでもあるかもしれない。つまり本書は、ときに詠うように展開していく建築論である。あるいはハイデッガーが、ヘルダーリンやトラークルの詩に着目したとするなら、著者は斉藤茂吉をはじめとした短歌に着目し、「詠うように」思考しているとも言えるだろう。

著者自身の謂いに倣っていうなら、これは家や庭や道に関心する「いわゆる」建築論に対し、「本来の」建築論を示唆するものであり、「本来の」建築論とはさしあたり、「生を写す」ことにあり、これが「倣うべく、引きよせられて限定される」ために、「歌論」がここで持ち出されているとも言える。つまりいわば「小」建築論とは、「いわゆる」建築論による仮象に捕らわれないための、周到な戦略でもあるわけである。さらに作歌の基本的な態度とは、「いわゆる比喩としての連想法、空想的、概念的志向に対峙」し、あるいは「過去の記憶表象の目前への安易な間接的介入」もまた「戒められる」と述べられるが、これはまた建築における態度でもあろう。

本書は、中間部をはさんで起承転結という簡潔な構成がなされている。全体を通底する歌論とともに、転部ではさらに西田幾多郎のいくつかの概念が発動され、「場所」論や「建築論」が、「詠うように、抒べるように」展開されていく。そして掉尾においては、いわば善の實踐としての建築的實踐が示唆されることになる。

ところで、カントの第二批判として知られる『実践理性批判』は、たいへん構築的な書

である。あるいは『ディコンストラクションの建築』の著者であるマーク・ウィグリーののような建築論者なら、こうした高度に構築的なあり方にこそ脱構築の契機を見出すのかもしれないが、ともあれ実践理性とは、形而上学を志向するものであり、そして形而上学の究極の目的の一つとは、ほかならぬ「道徳＝自由」である。カウフマンやグリーンバーグという今世紀のモダニストの理論家は、この第二批判のいささか異なる読解に拠っていたようにも思えるのだが、いずれにせよこの批判書は多くの理論家のあり方にも、いくばくかの影を落としてきたと言える。

話が横道に逸れてしまったが、本書で言われる「よく生きること」や「建築的実践行為」をカント的な形而上学や「実践」と結びつけて考えるのは、あるいはあまりに拙速にすぎるのかもしれないが、しかしながら評者はさしあたり、そう考えてみたい誘惑にもかられる。道徳的であるとは自由であることでもあり、建築もまたそうした自由を志向しているようにも見えるからである。

本書のような建築論はもともと商品化されることを拒絶しており、なるべく人目に付かぬ方がよからうとはいえ、僭越ながら書評させていただいた。文体はたいへん格調高い。装丁はきわめて簡潔で、それが本書のおくゆかしさを予感させるものとなっている。

●まつはた・つよし／建築家

が急速に陳腐化する意味」をも考えさせられるところだ。

もちろん「時代の気分」を後世に伝える、巧みな「記述＝プレゼンテーション」だけではなく、内容も示唆に富む。確かに本書で述べられているように、女子高校生たちは、まるで二丁拳銃、三丁拳銃のように複数の情報機器を携帯、都市という空間を巧みに使いこなしている。彼女たちの実践をめぐる分析、さらには自身の被災体験に基づく防災情報への問題提起、家庭と情報化に関する論考など、情報化に応じた「新しい都市論」として読める。

また、情報化社会における都市の意義を考える上で、近過去を採る歴史研究に学ぶべき点が少なくないと思う。藤井氏の著者は、戦後の歌謡曲から「都市」と「家郷」の変容を論じている。有山氏の新著は、甲子園を舞台とする高校野球の歴史を、ス

ポーツ史ではなく、メディア論の立場から検証したもの。新聞社や放送局が、甲子園球場を「メッカ」「晴舞台」として造り上げる過程が語られる。毎日新聞社と朝日新聞社とが、イベント戦略を競い合うくだりなど、実に面白い。

マスメディアが、人々の郷土愛を刺激しつつ、「教育」「大衆娯楽」との境界に「仮想の場」を築き上げてゆく。その方法論に、都市と情報化を考える本質的な課題が潜むことを再認識した。

『ボケベル少女革命——メディアフォークロア序説』

藤本憲一＝著

エトレ 1700円

『望郷歌謡曲考』(気球の本)

藤井淑雄＝著

NTT出版、1339円

『甲子園野球と日本人 メディアのつくったイベント』(歴史文化ライブラリー)

有山輝雄＝著

吉川弘文館 1751円

'97彩の国さいたま景観賞作品募集

応募対象：埼玉県内で、優れた景観を創出している町並みや、1992年以降に完成した建築(国、県の施設は除く)

募集期間：1997年6月16日(月)～7月31日(木)

応募資格：自薦、他薦を問わない

応募方法：埼玉県内の各市町村にある窓口で応募用紙を入手し、所定の記載を行い写真を添付の上、持参あるいは郵送のこと

表彰：1997年12月上旬に建築主、設計者、施工者を表彰。応募者全員に記念品

問い合わせ：埼玉県住宅都市部政策監付 景観・まちづくり推進担当

Tel：048-824-2111(内線5365、5366)

イサム・ノグチと三宅一生 アリゾナ展

三宅一生によるブリーツを含むここ数十年の仕事と、イサム・ノグチの金属の彫刻と「あかり」のシリーズと道具が、三宅一生のディレクションのもとに美術館の空間全体を構成し、ふたつの世界が融合合う夢のある空間が生まれる。

会期：1997年6月22日(日)～8月31日(日)無休

会場：丸亀市猪熊弦一郎現代美術館

問い合わせ：丸亀市猪熊弦一郎現代美術館担当：植松
Tel：0877-24-7755 Fax：0877-24-7766

第1回イソバンド・イソダッハ・デザインコンテスト作品募集

イソバンド、イソダッハを使用した建築物、構築物の施工例写真コンテスト

審査員：伊東豊雄、鈴木博之、木本哲雄

賞：グランプリ1点50万円/優秀賞(イソバンド・壁部門)1点30万円/優秀賞(イソダッハ・屋根部門)1点30万円/入選10点各5万円/特別賞30点各1万円+記念品

応募資格：1995年1月1日～1998年8月31日までの期間に日本国内で竣工した建築物、あるいは構築物で、イソバンド、イソダッハを使用したものに限る。

登録方法：指定の登録ハガキ、官製ハガキ、またはFaxに氏名(フリガナ)、住所(郵便番号)、年齢、電話番号、勤務先、勤務先住所(郵便番号)所属部署名、勤務先電話番号、Fax番号を明記の上、登録先宛に送付

登録締切：1998年7月31日(金)当日消印有効

提出締切：1998年8月31日(月)

持参の場合は正午まで、郵送の場合は当日消印有効
提出先：「第1回イソバンド・イソダッハ・デザインコンテスト」事務局係 〒113東京都文京区湯島2-30-8 K.I.A内 Tel：03-3818-1961

問い合わせ：大同銅板株式会社「第1回イソバンド・イソダッハ・デザインコンテスト」事務局
担当：根本 〒103東京都中央区日本橋1-13-1

Tel：03-3279-0753

SD9706

116

ビニールハウス(夢の探求)

北嶋俊治 写真展

会期：1997年7月7日(月)～7月26日(土)

11:00～19:00日曜祭日休、最終日17:00まで

会場：Egg Gallery

〒150東京都渋谷区神南1-13-10 エッグビル2F

Tel：03-3780-5023 Fax：03-3780-6049

ランドスケープ・ワークショップ川西日本側参加者募集

今年で5回目となるAASchoolユニットマスター江頭慎氏によるランドスケープ・ワークショップ

募集人数：日本側8人、AA School学生8人

日時：8月17日(日)～9月7日(月)

場所：新潟県川西町白倉地区

講師：江頭慎(AA School Dipl.ユニットマスター)

インストラクター：峯田建、伊原仁、野老朝雄

宿泊、作業場：川西町小白倉の旧小学校

参加費：7万円

申込方法：参加希望者はFaxにて下記に募集要項を申請

申込・問い合わせ：4D「ランドスケープ・ワークショップ」係 Fax：03-5996-9613または0424-25-4128

第10回村野藤吾賞受賞式結果報告

村野藤吾記念会は5月15日、第10回村野藤吾賞の授賞式、記念講演、シンポジウムを兵庫県宝塚市庁舎で開催した。同賞に選ばれた〈パーク・コート杉並〉の早川邦彦氏らが出席した。審査委員を代表して香山壽夫氏は「現代的な明快さ、さわやかさなど、早川さんの造形美がパーク・コートでさらに明記された。個性を通して社会に対して喜びを与えた」と評した。

中米建築探検ツアー参加者募集

ルイス・バラガン、フェリックス・キャンデラ、リカルド・レゴレタ、テオドロ・ゴンザレス・デ・レオンを含むメキシコ現代建築や数々の遺跡を見学。またキューバの異オカリド・ポロロやロベルト・ゴッタルディの有機的建築も訪問。さらに未知なるジャマイカ建築にも挑戦する。

日時：1997年9月25日(木)～10月5日(日)

定員：30名(申込先着順)

訪問地：メキシコ・シテイ、メリダ、ハバナ、キングストン

講師：淵上正幸(建築ジャーナリスト)

参加費：49万8千円

申込み、問い合わせ：近畿日本ツーリスト東京千代田支店 担当：江藤、松井 Tel：03-3263-5522

「ヘルシンキ：森と生きる都市」展

会期：1997年7月1日(火)～7月31日(木)

11:00～19:30(最終入場19:00)日曜祝日休

7月1日のみ11:00～15:30(最終入場15:00)

会場：TNブローブ 東京都港区六本木5-14-35

Tel：03-3505-8800 Fax：03-3505-8810

建築学生のための英語夏期コース参加者募集

9月からのAA School新入生のための準備講座として、1997年7月、8月、9月の3カ月にわたり、英語夏期コースを開催する。コースプログラムは、個別のワーク・スケジュールに沿って、各人が1単位以上、2週間から最長10週間にわたって参加できるようになっている。クラスは通常6～10人の少人数制で、AA Schoolによる最新情報に基づいた建築およびその他の文化的関連問題を題材として、話し方、リスニング、リーディング、書き方、文法等の全般にわたって編成される。

指導教授：Christine Petters

期間：

第1単位 7月14日～7月25日

第2単位 7月28日～8月8日

第3単位 8月11日～8月22日

第4単位 8月25日～9月5日

第5単位 9月8日～9月19日

費用：ひとり1単位(2週間)につき£320

問い合わせ：Christine Petters

Architectural Language course c/o 36 Bedford Square
London WC1B 3ES England

Tel：44-0-1582-29898 Fax：44-0-1582-458964

「劇場空間の再発見」展——表現と伝達の視点からみた舞台美術

本展では劇場空間の持つ機能の中で、表現装置としての側面とコミュニケーション装置としての側面にスポットを当てて展示する。また劇場を取り囲む環境である「界限」にまで視点を広げ、劇場空間がいかに変遷してきたのかを紹介するとともに、コンピュータ・ネットワークなどの発展により「未開の劇場空間」が新たに注目されていることを踏まえ、青山円形劇場におけるサイバーシアター公演などを例に、これまでにない劇場空間におけるコミュニケーションの可能性についても検証する。

会期：1997年7月3日(月)～7月29日(火)

会場：武蔵野美術大学美術資料図書館展示室

東京都小平市小川町1-736

出展者：高田一郎、小石新八、川口直治、堀尾幸男、

逢坂卓郎、小竹信雄、牧野良三、他

問い合わせ：武蔵野美術大学美術資料図書館

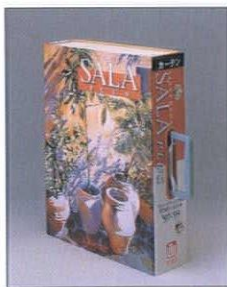
Tel：0423-42-6003



サーラプラス '97-'99

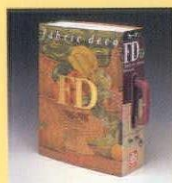
SALA PLUS
新発売

- サーラ……3,000円/㎡までの商品
- エクセ……5,200円/㎡までの商品



色に、柄に、素材に、時代をビビッドに映す
リリカラのカーテンコレクション“サーラ”。
インテリアの多様化、高級化にいち早くお応えするために、
今回、従来よりもワンランク上の
上質なクラス“エクセ”を加え、
見本帳を“SALA”から“SALA PLUS”にバージョンアップ。
クォリティとボリュームの両面からいっそうの充実を図りました。

リリカラ
カーテン見本帳
ラインナップ



カーテン総合
ファブリックデコ



スタイルカーテン
ネオ



コントラクト
カーテン Vol.5

新インテリアイズムを創造する

リリカラ

本社:〒160 東京都新宿区西新宿7-5-20 Tel.03-3366-7865

「都市の詩学」写真展によせて

村井修写真展「パリ・都市の詩学」
会期：1997年5月16日～5月30日
会場：グランパークホール

巴里野郎がきこしめすと、往々にしてがなりたてるのが、この街の古い古い演歌である。ミスタンゲットが、忘れられないしゃがれ声で絶叫した歌詞をうる覚えの記憶から翻訳すると、こんなことになる。

バリーよ。
おまえさんはブロンズ^{あねご}姐かい。
ツンと空にむいたその小鼻。
人を馬鹿にしたようなその目付き。
バリーよ。
おまえさんは気遣いだ。

気遣いのように美しいこの都ほど、芸術家にとって手ごわい題材は、ちょっとない。写真家の場合も、全くご同様といわねばなるまい。ダゲールの時代から現代にいたるまで、何万人のプロ・カメラマンが、この研磨されつくされたような市街と取り組んだか。考えるだけでもため息がでる。

ため息をつかなかったのが、建築写真の大家とされる村井修氏である。

アッという間に、バリーを撮った。そのフィルムを海野弘氏による実に詩的な散文と連結して、たちまち一冊のポートフォリオにした。「都市の詩学」(河出書房新社)である。それから、プロジェクトからの当然きわまりない延長として、5月末日まで東京は田町のグランパークで展示されたのが、その写真の一部であった。まさにポップ・ステップ・ジャンプ(三段飛び)方式の仕事ぶりである。大家と呼ばれるには村井氏は、まだあまりにス

ピードとエネルギーが溢れすぎている。

若いスピードとエネルギーにまかせて、村井氏が何十キロ、何百キロ、バリーをてくって、シャッターをきりまくったか、私は知らない。

明々白々な事実がひとつある。それは、影を光で彫刻することをライフワークとするこの写真家が、ヴィル・リュミエール(光の街)と呼ばれるバリーと対面したときの反応に関することである。水をえた魚のように潑刺としたカメラワークをみせていた。ことに心憎いのは、黄昏、それから夜の帳を透して村井氏のカメラに録画されたこの街の表情である。海野氏が愛してやまないアポリネールの詩を想起させる。

しかし、この光彩が皮肉にも、写真による都市アンソロジー(詩集)の不完全さを露呈してはいないだろうか。

それは、バリーの生命根源としてすべてであるパリジャンが、二、三のフレームは例外としても、ほとんど顔をみせないことである。村井氏はあえてこうした写真選択をしたようだが、私の中では、この消滅は、とても残念なことに思える。建築写真をメチエ(生業)とする芸術家たちの作品に往々にして非日常的空間を見る私にとって、それが何やら気にかかってしまうのである。

その結果として、この詩集から響いてくるのはラモーのような、またラベルのようなにしみる音楽であっても、ミスタンゲットやモンタン、それに下町の天才歌手シュバリエが唄った人間的な、余りにも人間的なシャン

ソンとは、異なったものとなった。

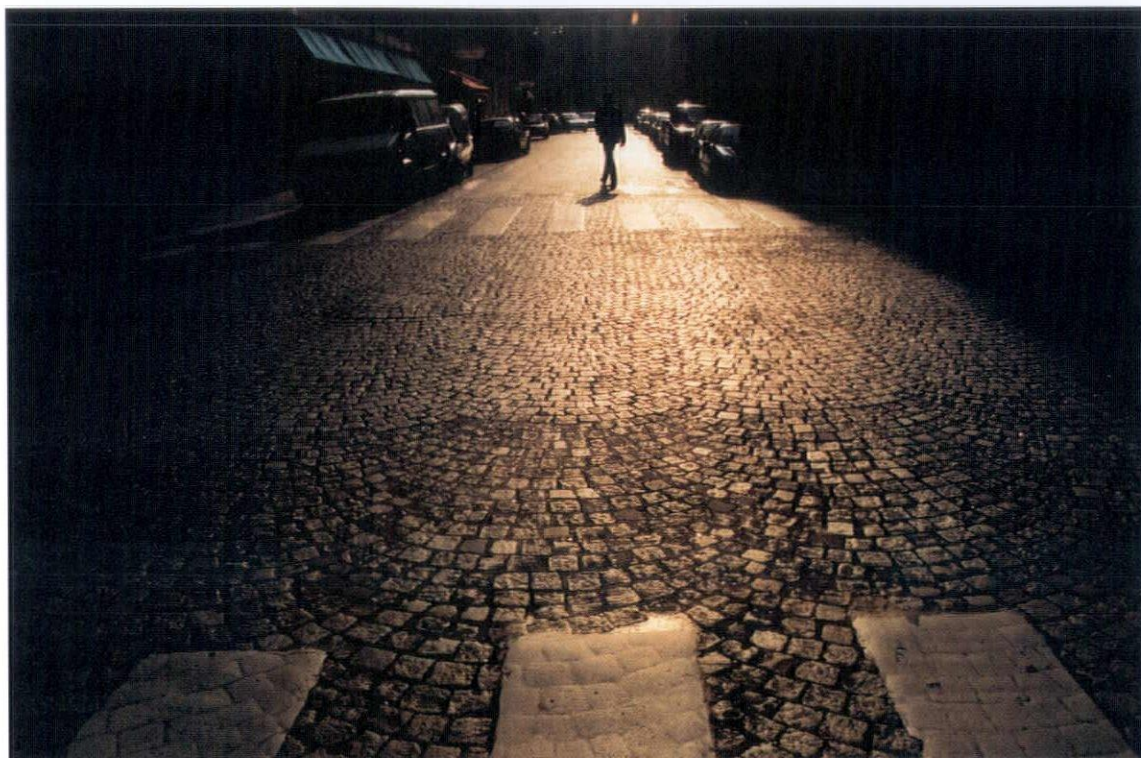
このことに村井氏は、明らかに気づいている。それは、展覧会場のアレンジメントで判然とする。

ディスプレイの空間全般にわたって、仕切りのパーティションを非人間的な直線に置かず、常にカーブする曲線にそった回廊の連続としたことが、そのことを物語っていた。

効果は、てきめん。会場を半周もしないうちに、一瞬、私は幻想におそわれそうになった。バリー人のいう心の古里であるカルチエと、その曲がりくねったポエジー(詩)の^{こみち}徑に足を踏みいれるというファンタジーにである。

田町で、私は都市の詩学に入門した。

●エス・チャング／ジャーナリスト

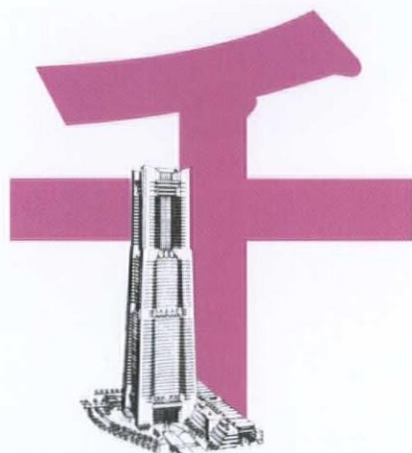


トレモワル通り



デ・ゾー通り

いろいろな未来を乗せています。



夢の分速1,000mを目指して。

乗用エレベーターで世界最高速、ただいま分速750m。**高層・高速エレベーター**
横浜の新しい顔、ランドマークタワー。そのビル内交通を支えるのが、私たちのエレベーターです。現在、乗用としては世界最高速。高性能・省エネルギーの最新インバータ制御方式を採用し、安全性についても最先端技術を結集しています。



カタチが変われば、気分も変わる。

そこで、途中にほっと一息つける工夫をしました。**踊り場付きエスカレーター**
長くて急なエスカレーターの、あの不安な視界をやわらげたい。そこで、私たちはエスカレーターに踊り場を設けました。生まれたものは、今までにない安心感。子供からお年寄りまで、すべての人に快適を。三菱電機のひとつの答えです。



近ごろの空間設計は、千差万別。

それでは、こんなフォルムはいかがでしょうか。**スパイラルエスカレーター**
あなたはお乗りになりましたか。三菱電機ならではの技術が生んだ、カーブを描くエスカレーター。ショッピングセンターを始めとする、全国の様々な施設で大活躍。動くほどに変わってゆく光景と広がる視界が、なかなかの評判です。



ビルにあわせてお化粧するエレベーター。

乗って、眺めて、ますます楽しい乗り物になりました。**展望エレベーター**
美しいビルに気付いたら、エレベーターにもご注目を。きれいにお化粧した展望エレベーター。単なる移動手段をこえて、ビルの空間に溶け込む、美しい乗り物へ。多様化するビルとともに、個性豊かに進化していく三菱電機のビル内交通です。

あんなこと、こんなこと。ビル内交通の“もっと快適”を実現します。
三菱電機のビル事業

パッケージング・リンケージシステム

凸版印刷株式会社は、パッケージ（包装材料）の製造ノウハウをベースに、クライアントの商品開発のサポートを行っている。

今回、デザイン開発からパッケージや販促ツールの生産、多メディアへの展開までをデジタルネットワークで結ぶ『パッケージング・リンケージシステム』を構築し、商品開発段階での作業スピードの向上、品質の向上はもとより、マーケティング活動をトータルにサポートするシステムを強化した。

デザイン開発を得意先と共同進行していく中で、デザインパーツのデータベース（図1）を3次元のパッケージ構造（図2）に合わせ、3次元のデザイン・シミュレーション（図3）を行う。高精細かつ3次元ならではの具体的な商品イメージが画面上で確認できるように

なった。

この3次元商品情報は、仮想店頭でのシミュレーション（図4）に展開され、店頭陳列や大人や子供の視点の違い（図5）による商品力の確認を行う。また、カラーシミュレーションによる視認性評価なども、デザイン仕様の意思決定のために大変役立つと考えている。

商品開発段階でのダミー（試作品見本）制作によるやりとりを、極力シミュレーションによる検討に移行していくことにより、大幅な作業効率化が図れる。

『パッケージング・リンケージシステム』の3次元商品情報データベースは、実際にパッケージ生産の際に使用する構造データベースとデザインパーツデータを基礎としている。従って、シミュレートされたデザインデ

ータをそのままリアルタイムにパッケージやPOP・商品カタログなどの販促物の生産ラインへ展開することができる。商品仕様が最終決定されれば、販促物一切と商品・パッケージの実生産が同時スタートできるようになり、商品ライフサイクルが短期化し、取引先が販売先と商談を開始する時期が極めて早期化している現状で、大きく貢献するシステムである。

今後は、インターネットでの活用（EC）をはじめ、イントラネット、エクストラネットへの展開、電子POP、モバイル端末、バーチャルモールなど次世代メディアとのリンケージを図っていく予定である。

お問い合わせ先：トッパン パッケージングセンター
Tel：03-3817-3465

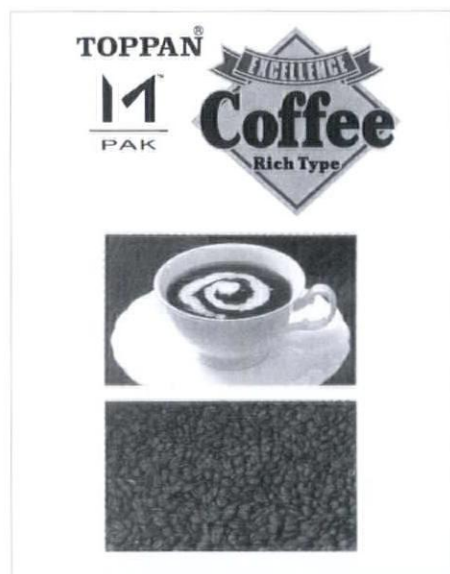


図1：デザインパーツのデータベース



図2：パッケージ構造の3次元表現

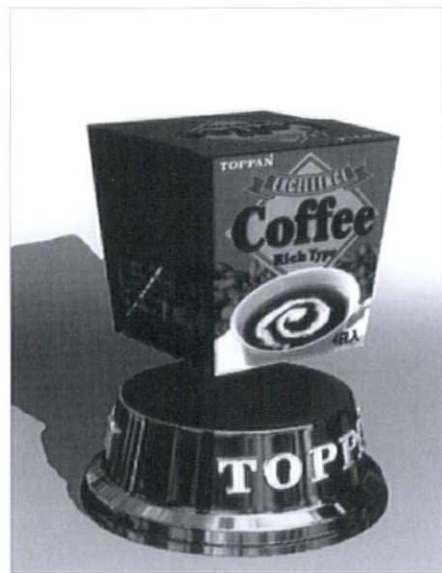


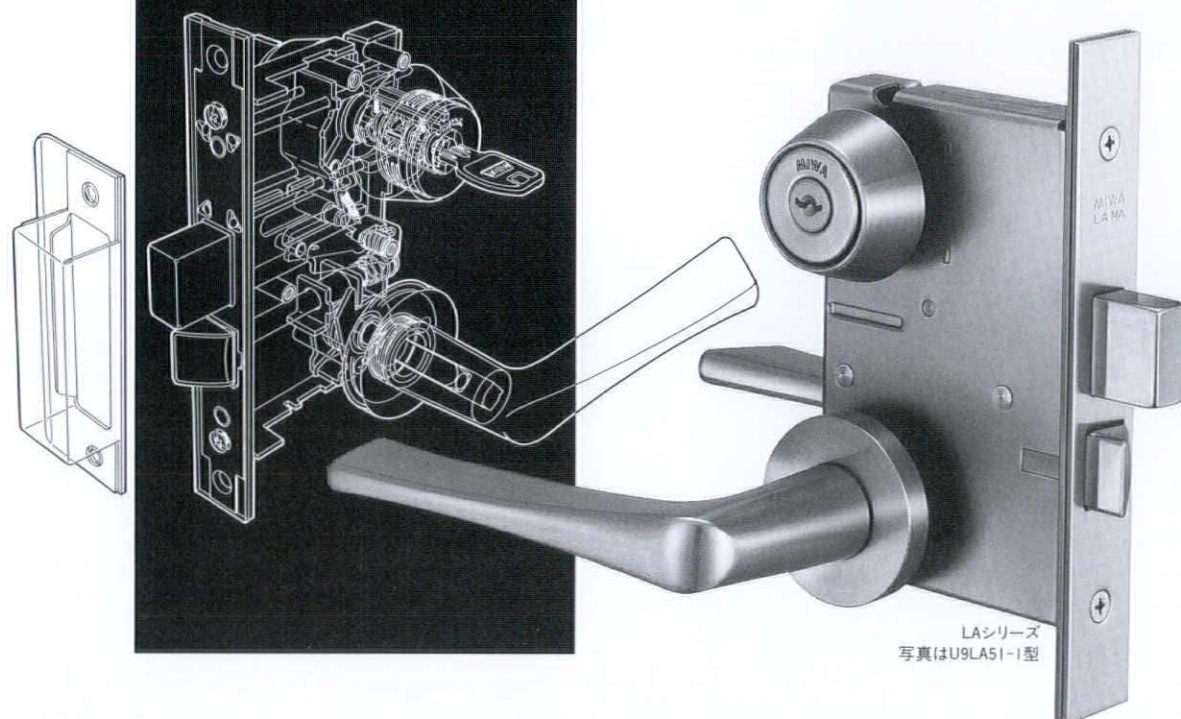
図3：3次元でのデザインシミュレーション



図4：店頭陳列シミュレーション



図5：視点の違い（主婦と子供）による商品の見え方



高品質な錠前を社会に提供するために。

昭和32年。MIWAは社会の安全には真に信頼できる錠前が不可欠と考え、独自のアイデアで「HM型本締り付きモノロック」を開発。その品質の高さは、同じ基本設計のまま今日でも生産が続けられているほどです。

しかし現在は、より防犯性の高いケースロックタイプが主流。MIWAの製品群の中でも広く信頼を得て、最も生産台数が多い中心的な製品がLAシリーズです。誕生以来およそ10年の間に約1,200万セットもの採用実績をもつこのレバーハンドルタイプのケースロックに、MIWAの技術と理念がどのように活かされているか、それをあらためてご紹介しましょう。

①錠前は、まず堅牢でなくてはならない。

錠前はなによりも堅牢でなくてはなりません。さまざまな破壊工作を想定し、各部の部品を大きくしっかりと設計することで暴力破壊に対する対破壊強度を高めています。

たとえばLAシリーズのデッドボルト。不正な押し込みやこじ開けに耐えるため、押し込み強度



は10,000N(約1,000kg強)レベルで設計。断面わずか25×12mmほどのデッドボルトの先端で、14～15人もの体重が支えられる計算になります。また一定の性能を長年維持する耐久性も大切です。すべての鋼製部品に防錆メッキを施し、スプリングにはステンレス材を使用して錆や磨耗、変質を極力防止。完成した試作品は、あらゆる部品への荷重テストや破壊テスト、数十万回もの繰り返しテスト、塩水噴霧テストなどを行って耐久性を確かめました。しかも、生産ラインの中からランダムに抽出した製品も同じテストを行い、その品質を維持しています。

②カギ違いが多くなてはならない。

対破壊強度、耐久性とともに錠前の基本条件となるのがカギ違いです。今日はシリンドラー錠が主流ですが、シリンドラーには複雑なキーシステム



を構築するとカギ違い数が急激に減少してしまう共通の特性があります。そのため錠前が広く普及し、しかもなんらかのキーシステムが構築される今日では、とにかく膨大なカギ違い数が不可欠です。そこでMIWAは新たに「U9」シリンドラーを開発。もちろんLAシリーズにも標準装備されています。

ロータリーディスク方式を採用した「U9」シリンドラーは約1億3400万通りものカギ違いを得ながら、キーシステムを構築しても原理的に比較的カギ違い数が減少しない特長があり、大

規模な工事や複雑なキーシステムにも安心してご採用いただけます。しかも不正解錠に強く、カギの抜き差し感も滑らかになりました。

③気持ちよく使える作動感も大切。

カギの挿入感やレバーハンドルの操作感など、滑らかな感触や作動音も大切です。LAシリーズでは部品のはめ合い公差をより精密に見直し、ラッチボルトをはじめ要所所にナイロンなど樹脂系素材を多用。感覚的な満足感も得られるよう配慮しています。

④多様化するニーズに細やかに応える。

LAシリーズにはカタログ記載の仕様だけでも「U9」を含む4種類のシリンドラー、7種類の機能、5通りのバックセット寸法、5段階の扉厚範囲があります。さらに30種類ものレバーハンドルのデザインが用意され、その材質と仕上げを組み合わせると約100通りものバリエーションになります。これらを単純に掛算すると約7万種類にも及ぶことになりますが、もちろん組み合わせは自由です。

⑤柔軟に展開できなければならない。



LAシリーズの完成度の高いメカニズムは、さまざまな製品に展開されています。新世代のラン

<美和ロック>が見えてくる LAシリーズ。



④ランダムテンキーロック TK2L型
⑤ハイブリッドカードロック MC20型



住宅用電気錠



高齢者向け仕様の
「UR」シリンダー

ダムテンキーロックやハイブリッドカードロック、住宅用電気錠などもLAシリーズのメカニズムがベース。ドアメーカーやサッシメーカーの制成品として特注デザインやプッシュプルタイプの機構にも対応し、広く採用されています。さらにリバーシブルキーや大型のサムターンなど、各部を操作しやすいよう配慮したさまざまな高齢者向け製品を用意。その展開の広さで優れた資質を証明しています。

⑥効率的な新しい生産方式が不可欠。

このように、幅広いラインナップを持つLAシリーズを受注し生産するためには「量産の中で一個作りをも可能にする」効率のよい生産体制が不可欠になります。

MIWAでは長年の研究の結果「すべての工程であらゆるムリとムダを省く」「必要なものを必要なときに、必要な数だけ作る」という明快なコンセプトを得ました。三重県伊勢市郊外にある新鋭の玉城工場。そこではプレスや冷間鍛造、機械



加工からメッキ、溶接、研磨、そして組み立てと工程順にレイアウトされた最新鋭の設備による一貫生産ラインを敷き、ひとりで複数の工程を受け持つ多工程持ち方式を採用。工作機械と人の巧みなリンクによって、個々に異なる注文にも素早く対応する独自の多品種少量生産を実現しています。

⑦アフターサービス体制も必要。

どんなに優れた錠前でもアフターサービスなしでは、真の安心は得られません。MIWAでは錠の調整、修理、交換からセキュリティシステムの施工までを良心的に行うアフターサービス体制の整備も、メーカーの社会的責任だと考えています。そこで組織したのが、「SD」(美和ロックサービス代行店)です。

「SD」は専用の研修施設で専門知識と実技、社会的モラルの研修を行い、厳重な資格審査の上で優秀なロックミス(錠前技術者)だけを認定。確かな技術と信用できるアフターサービスを提供するシステムで、現在約600店が全国各地で活躍しています。



MIWAの理念を象徴するLAシリーズ。

LAシリーズは、お客さまに満足していただくために精魂込めて考え、製造し、アフターサービスを行っている製品です。1セット約1万円前後という手頃な価格帯にありながら、そこには技術のすべてと創立以来持ち続けてきた「人の生命財産を守り、快適で安全な社会づくりに貢献する」という理念が、あますことなく込められているのです。これからもMIWAはこの基本を忘れず、あらゆるお客さまからの、あらゆるご要望にお応えできるセキュリティ機器メーカーを目指します。

※カタログをご希望の方は、美和ロック株式会社までご請求ください。

美和ロック株式会社 〒105 東京都港区芝3丁目1番12号 TEL.03(3452)5551代 FAX.03(3454)6547

TOSHIBA



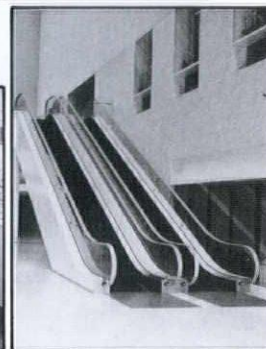
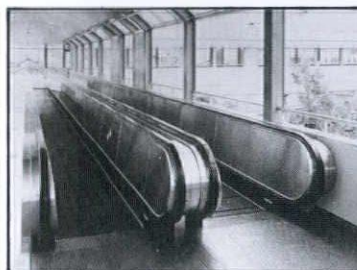
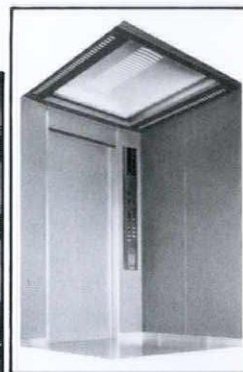
乗る人の気持ちを考える。 そこから始まる技術、 すすめています。

21世紀を生きる、私たちの子供たち、その
また子供たちが安心して利用できるエレベ
ーター・エスカレーターづくりを。

そのために東芝が理想としている技術をひ
と言でいえば、それは、技術を感じさせない
技術こそ、私たちの理想です。

人やモノを運ぶタテの輸送機関から、人の
気持ちを考えたアメニティ空間へ。

私たち東芝は、21世紀を見すえた都市環境
づくりに取りこんでいます。



東芝エレベーター・エスカレーター

株式会社 **東芝** 昇降機事業部

本社 〒105-01 東京都港区芝浦1-1-1(東芝ビルディング) TEL(03)3457-4613

■太田浩史

OとさまざまなV、さまざまなS

私達の身の回りの全てのものは、目で観察したり、手で触ったり、名前を付けて呼んだりするその局面々で、すでに複雑な現れ方をしている。なにかひとつのものを取り上げて、言葉で

その意味をあれこれと吟味しようとするそのことだけを考えてみても、私達はそれを社会を経由して語ったり、個人に生じたエモーションな事件として語ったり、あるいは即物的に組成に還元して語ったり、実にいろいろな方法でものを捕捉しようとする。それは対象がひとつのリングであっても、または何かの建築であっても同じである。どんな場合でも、ものの複雑さは意識の複雑さによって支えられているということが基底にあって、それゆえ私は、人の意識の複雑さと広がりに興味を持っている。

こうした興味のあり方を、私はジャン・ヌーヴェルに教えられた。彼が建築の複雑性について言及するときに、それは空間や形態の問題ではないと断りを入れるのは、建築を把握するさまざまな局面のそれぞれを、彼が同じ重みを持って評価していることの証しであると私は

海外建築情報リミックス

12Architects

#7: Jean Nouvel

Staff: 太田浩史(東京大学生産技術研究所助手)、小川次郎(東京工業大学坂本研究室)、西沢立衛(妹島和世建築設計事務所)、堀井義博(ユービーエム)、丸橋浩(アーキベルク)

思う。つまり、目の前のものに対して、私達が関わりを持つときの、その関係の経路の多様性こそがヌーヴェルの言う建築の複雑性であるのだと、そう私は理解している。中学校で教える英語の構文に即して言うならば、S+V+Oという構文、「人(S)」は「行い(V)」によって「対象(O)」と関わるのだという、あの世界

把握の定式において、さまざまなSと、さまざまなVのその振幅こそがO=オブジェクトの複雑性を決定するのである。そこでは決してオブジェクト自身の形態の複雑性は重要ではない。リングの複雑性を理解したいならば、それを食べたり、放ったり、山に行って摘んでみたりすればいいのであって、三角や四角に変形ばかりしていても意味がないのと同じである。

「オブジェクト」という言葉は、私達が日常的に使っている「もの」と同義ではない。対象論理学という分野では、「対象」は「客体」と「事態」のふたつに大別されているのだけれど、私達が使う「もの」はどちらかと言えばこの前者を意味している。例えば円い机が目前にあったとき、「この円形の机」という言い方は、それを私の外側にあり、形態を持つ実在として認めるという言い方であって、これが「客体」

12Architects #7: Jean Nouvel

コズミック・ブラック

今井公太郎

彼をコンテクスチャリストと呼んだところで、何かが明らかになるということはない。環境という意味でのコンテクストを、彼が切断しようと取りかかったときに立ち現れるオブジェ、あるいは切断を起こすために挿入した彼独自のアトラクタが、果たして時代という意味でのコンテクストにどのようにコミットしているのかという問題は、どちらかといえば、謎の塊である。オブジェとして現れるもの、都市の残余空間に投げ込まれた黒い容器という彼独自の建築類型は、パリのロックコンサート案にはじまり、オペラ座の完成に至るまで数年に一度の割合で定期的に提出され、オーソドックスなものになっている。ゲームセンターは初期の2番目の計画であるが、実現しなかったために黒い容器性は明快に保存されている。さらに、ゲームセンターという現代的なビルディングタイプであることが、ラ・ヴィレットというサイトをはじめ、あらゆる空間的環境に対する切断へのエクスキューズとなっている。

私には、黒い容器は、慣性を表現しているように思える。慣性は重さとは違って、本格的にはアポロ計画で視覚化された概念であり、古典的というカールカイックな美学に属する概念ではない。慣性を純粋静力学の言葉ではなく、建築の修辭的な表現内容と仮定した場合に、彼の黒い容器の慣性はいかなるものか。

まず素材の水準では、慣性の度合いは、ヴィリリオのコンクリートの量塊、あるいはナチスの要塞には及ばないが、そこまでの不動性をそもそも狙っていないと推察される。もちろんスチールやステン

レスの3次曲面パネル張り、あるいは圧力ダイキャスト鋳造であるから、軽量であるわけでもない。無理矢理いえば、ロケット噴射を続けられれば少し軌道が修正できる程度である。「2001年」のモノリスの素材は、金属でもプラスチックでも石でも土でもないもの、しかし、すべてであるもの、として描写されているが、相対化し得ないユニヴァーサル・マテリアルの比重を追求する美学といったものがあるなら、それを意識させる。

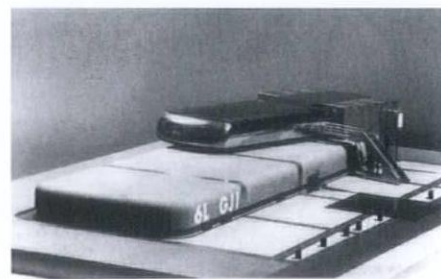
次に構造表現の水準では、ゲームセンターの例は比較的解しやすく、上のヴォリュームは下のヴォリュームに、スラブを共有することなく、軸までずれて、無造作にポンと置かれている。情景としては転覆した船の上に着陸したサンダーバード2号に近い。つまり、ヴォリュームの接合面を境として構造的に別の出来事が起きている。これが誘導するのは、建築の可動性(=構造的自律性)の表現であり、接合面を境として別々の慣性力が働いている状態、もしくは別々の慣性が同時に存在し得るようなコズミックな空間である。

最後に、フォルムの水準でいえば、最大限、慣性を表現する形状は分節のないものではないかと思われるが、輪郭を浮上させる手段としての黒さはそれを強化している。無分節のフォルムを包絡する曲面は修辭的にはスキンと呼ばれるが、スキンは「シェル」という言い方とは違って構造的意味をもってはいない。しかし、彼のスキンは表面張力や内圧をはらんだ形状として現れる。これは構造的なシェルと似ていて、強い容器性を表現している。このため、表現として大きな穴を開けたりすることは禁物で、ボトルのような先細りの穴が、ゲームセンター案のようなパンチングホールしか開けられない。慣性と容器性の間には直接的な因果関係があるのかどうかは怪しいが無分節であることを媒介に連想されていることは疑いがない。このような容器性の出現は、

地球外建築のように環境的条件により不可避的に要求される場合か、劇場、ゲームアーケード、ホールなどのような現代的かつ、高度に機械化された機能が格納される場合に限られるという特性がある。私は、この容器は修辭的にスキンやシェル、エンヴェロブとは別に、例えばサーモス(魔法瓶)と呼ばれるべきであると考え。つまり、黒い容器が大きな慣性を従えたサーモスであることはフォルムの水準において、融合して表現されている。

以上、私が直観的に見て取る、彼の黒い容器の特性を慣性という視点から分析してみた。結論としては、時代とのコンテクストにおいて、宇宙的慣性力とそれから派生する宇宙的密閉性を彼の黒い容器から読みとることを期待されているように感じる。共に同時代を生きる我々は、それを感じる素材感覚、自律した物体の感覚、あるいはサーモスのような新たな修辭を読み解く視力を要求される。(東京大学生産技術研究所助手、kotaro@cc.iis.u-tokyo.ac.jp)

図版出典: "Jean Nouvel", Edition du Regard

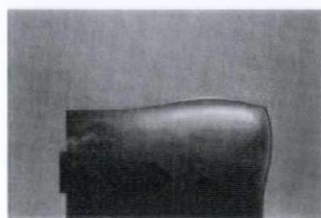


(Galerie des Jeux Informatiques)

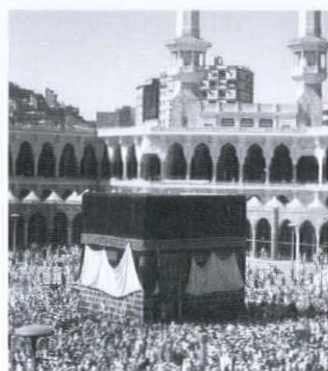
である。それに対して、同じ机を「机の円形であること」として把握するのが「事態」からの把握であって、これは物的に対象を捉えるというよりも、そこに含まれている性質や状況から対象を把握するということを示している。2月号で私はピーター・ズントーについて、「もの」の建築家というよりも、「こと」の建築家と呼ばれるほうがふさわしい、と書いたのだけれど、ズントーの建築に含まれている「束ねる」という「こと」に着目することは、まさにオブジェクトに含まれている「事態」に注目していることにほかならない(ちなみにこの「事態/Sachverhalt」という用語はズントー自身が使っていて、遡ればミースがトマス・アクィナスから学び、自らの建築論に登場させている言葉でもある)。私はそうやって目の前の建築を、まず「オブジェクト」として抽象的に定立しておいて、それが持つ「もの」としての触感や組成も、背後にある操作系も時代性も、そのオブジェクトの属性として同列に置く語り口が好きである。それは「操作」というデザイナーのマジックを、世界の理解のひとつの方法として救うことができる語り口であるし、それを含めたさまざまなV、人が対象に持てるさまざまな関わりをそのまま豊かさとして受けとめられる言い方だと思うからだ。

「複雑性」という言葉のその周辺を、ぐるぐるとまわりながらヌーベルがたどり着いた「第二国立劇場」のスケッチは、それゆえ私には深く、重い意味を持っている。輪郭だけが明瞭で、しかも大きく、ひとつだけ切り離されて、意識の捕捉の対象として圧倒的な存在感を放

っている「二国」は、「それはそれである」ということしか示していない。つまり「二国」は純粋なO=オブジェクトなのであって、それを劇場であるとか、謎であるとか、エモーショナルであるというように関係づけていくのは、私達さまざまなSと、私達の様々なVなのである。そうやって相対的に関わり合いを持ちながら、やがて私達ひとりひとりが持つ個人というSさえも、多面的に規定していくオブジェクトの単純性と複雑性は、確かに「建築」という言い方を超えて、「世界」のひとつの表象となつてはいないか。(ota@cc.iis.u-tokyo.ac.jp)



第二国立劇場コンペ案(1986年)



カアバの神殿(630年-)

12Architects #7: Jean Nouvel

視線の禁忌とテクノロジー

機橋 修

セーヌ川に背を向けて立つ〈アラブ世界研究所〉(以下IMA)。その南ファサードはアラブ世界と最新鋭のテクノロジー、すなわち条件と今日のコンテクストを同時に表現する二重の象徴である。ガラスパネルと、アラベスクに模して並べられたカメラのダイヤフラムのような調光シャッターによるスクリーンは、シャッターの開閉によってさらにその中心にハ芒星を創り出すという、多重のシンボル機械である。ここで用いられたふたつのメタファー、すなわちアラベスクとカメラは、ヌーヴェルの魔術的な魅力を呼び起こす一方で、ヌーヴェルに限らず現代建築が背負い込んでいる「内在的なコンテクスト」をあらわにしていると読み込むこともできるだろう。

アラブ世界はカメラを嫌悪する。イスラム教の根強く残る地域では、男性から女性への「よこしな視線=邪視」を避けるために、子供以外の女性は往来で肌を晒してはならない。女性とモスク内での撮影禁止はアラブ世界を旅行する際の常識である。視線を向けることや凝視することが、権力を振るうことであるという解釈がイスラムの思想に根ざしているということは、偶像崇拝の禁止にも表れている。イスラム教はアラブ世界の全体秩序の維持のために、個人の視線そのものに使用規制を課しているのである。カアバ神殿が黒く覆われているのは、「デザイン」論的に言えば、まさに「視ることの拒絶」のためのデザインに他ならない(第二国立劇場のコンペ案は、谷崎の「陰影礼讃」的な空間を表現する「カアバに飲み込まれたクジラ」と呼ばれるショッ

キングな案だが、これに至ってはメタファーのレベルですでにカアバに対する「ガイジ的な誤解」がある)。これは邪視ならぬ邪推ではある。しかし「IMAがアガ・カーン賞を受賞しているのだから、そんなことは問題ではない」とか、「ヌーヴェルはイスラムに対する理解が欠如していたか、または知っていながら批判的デザインとしてそうした」などといった議論に陥りさえしなければ、この誤解も無駄ではないだろう。すなわち、ヌーヴェルがカメラによって巧妙に引き寄せたコンテクスト、「テクノロジー」を宙つりにするかぎりにおいて、この「邪推」は決してよこしまなものではない。

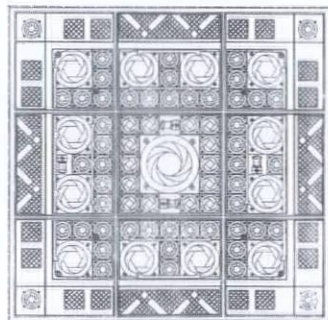
「テクノロジーは法的正義にも似て社会的に盲目である」という、マルクーゼを中心とするフランクフルト学派による「批判理論」のなかでの主張は、テクノロジーを中立的な「道具的な存在」として取り扱うことによる合理性が、すでに資本主義的な支配-被支配の構造を内部に有しているということを批判するものである(否定ではない)。そうした道具としてのテクノロジーが特定の支配体制の中で用いられる場合、デザインも含めすべての合理性に基づく「行為(action)」は、その支配体制を再生産する傾向を有するのである。建築家は、職業柄オブティミストであることを余儀なくされる。ヌーヴェルもまた自らをオブティミストであるといつてはばからない。彼がデザインのモチベーションとする「今日的なコンテクスト」というとき、明らかにこのオブティミズムとの無矛盾が前提となつて、コンテクストはすでに彼自身によって選別されている。タヒチでの核実験が再開され、陸続きのボスニアで戦況が悪化した状況下において、「軍隊の世界は未来を先取りする」とか「武器ほど美しいものはない」という発言ができる背景には、ヌーヴェルの道具的・中立的なテクノロジー観が消し去れないものとして浮かび上がってくるだろう。しかし、テクノロジー自

体が政治性を内在させていると考える限り、テクノロジーとデザインは渾然一体であり、デザインのためのコンテクストとして外部から代入される性質のものではない。そして特に1945年以降、地球規模のオブティミズムにとって、デザインとテクノロジーがいかに分割し得ぬものであったかは、その牽引者でもあるアメリカのデザイン史をひもとけば即座に了解できるだろう。

デザインによって、いかなる未来を先取りするのか。先取りすべきものがあるのか。この問いは必然的に作家を自己言及へと追いやる。しかし、もはや自己言及でさえ不毛だと言っておれないのが、「今日」という時代でもあるのではないだろうか。

(東京大学生産技術研究所藤井研究室、tsuki@cc.iis.u-tokyo.ac.jp)

図版出典: "L'Architecture d'Aujourd'hui", 8402



〈アラブ世界研究所〉の調光シャッター



同上

差異を吸収するシステム

ヌーヴェルは捉えどころのない建築家である、といわれることがある。確かに彼の建築家としての全体像を問題としようとする、幾重もの困難に突き当たることがわかる。コンテクスチュアルな建築家である、という自己の定義も、コンテクスチュアルという概念自体が、モダニズム以降幾度か読み換えられ変形を被った結果、現在ではしばしば「建築を取り巻く現代的な状況に充分注意を払うこと」といった程度に用いられることもあることを考慮すれば、これを字義通り受け取ることはできない。また、あの独特のカタチの選択に関する要因が、建物周辺の現実的なコンテクストであるように見えたり、あるいは電子機器や兵器といった現代のプロダクト・デザインや、はたまた彼自身の美学的な嗜好にあるように見えたりと、次々にスライドしてゆくことにもどかしさを感じるの、筆者だけではあるまい。しかし、彼の作品の中で、これらの形態が主調となっているものよりは、むしろ何故ここまで抑制的な形態を選択したのだらうと思わせるものに、より多くの魅力が感じられる。そこでこの稿では少々素朴に、そうした例のひとつを構成的操作といった視点から分析することを試みてみたい。

パリの〈カルティエ財団ビル〉の構成には、塀とも建築のファサードとも判別し難い巨大なガラス面や、その面内および建築ヴォリューム

の表面を覆い尽くす微細なサッシュ割りなど、何らかの単位を繰り返す「反復」と呼べる単純な操作によってつくり出された部分が多々見られる。ヌーヴェルが比較的単純な幾何学形態を好むことを差し引いても、こうした反復操作の背景には何らかの意図が感じられないだろうか。例えば、敷地内での建築ヴォリュームの配置に関しては、街路に平行なガラスの直立面を敷地方向に反復し、その隙間を前庭および内部空間としている。もし、この比較的広い敷地の中央付近に建築のヴォリュームを配置すれば、いわゆるモダニズムの教条的なイデオロギーであるミッド・スペース・タワーといった文脈を引き寄せてしまいただろう。かといって、街路に面して隣接する建物と壁面線を揃えてヴォリュームを配置し、その背後にバックヤードをとる構成では、単純に敷地のもつ物理的・歴史的なコンテクストに従属した建築と捉えられかねない。これに対して、先に述べた配置は、こうしたモダン／コンテクスチュアルあるいは建築／敷地といった習慣的な分節を巧妙に回避しているように見える。また、建物内でのヴォリュームの配分に関しては、上階に行くに従ってジグザグ状にセットバックしてゆく部分があるが、こうした階毎のヴォリュームの多少がガラスのファサードのサッシュ割りのモジュールと対応することで、輪郭が曖昧になっている。さらに、地表面を介してのヴォリュームの分配に関しては、地上・地下1階に展示空間が、地上2～8階に執務空間が、また地下2～8階に駐車場が設置されている。これだけならこの種のプログラムをもつ建物のオーソドックスな機能の配置計画に思えるが、興

12Architects #7: Jean Nouvel

見えるもの、見えないもの

安田博道

誰でもこんな経験のひとつやふたつはあるだろう。複数の人と連れだって建築を見に行く。その印象について話し合ったとき、他人の意見の中から自分が見逃してしまったものにはたと気づいてしまったことを。曖昧な自分は一体何を見てきたのか？ 見るとは光の受容において、僕たちの取るひとつの態度であり、実在する情報の選別である。つまり、眼は光の受容を制限し、実在する世界の膨大な部分を差し引いている。僕たちが見たものは、一方で実在する世界の肯定的部分であるが、他方では排除され、取りこばれた膨大な部分の反面でもある。

フランス南部の街ベルフォールの中心部に、ジャン・ヌーヴェルが改築計画した市立劇場がある。8年も前であり、見た当時の印象はもはや曖昧になりつつあるが、ひとつだけ僕の記憶に鮮明に残っているものがある。ファサード正面に既存建築(19世紀の物)のスラブと壁の欠き取られた部分が、そのまま荒い表情として露出しているのだが、さらにダメを押す形で、ブルーのストライプ状のペイントが施されていた。まさに「断面」である。ただでさえ不気味に露出したテクスチュアに、なぜストライプのペイントが？ ジャン・ヌーヴェルも言及しているが、通常図面で描く線そのものが、建築において表現されている。つまり、ロットリングによって図面上の建物の断面部に斜線を表示するというきまりをそのまま原寸大にしているということである。そして、彼はこれに関して興味深い発言をしている。「図面という機能を認めたグラフィックな遊びです」と。ここで重要なのは「図面という機能を認めた」

にある。たかだか「断面」に、なぜ図面の機能にまで言及する必要があったのか？ 通常実用的な図面では、あくまで情報量を限定することで他人に伝達しようとする。例えば記号としての部材(この場合断面)以外の意味を発生させてしまうような図面では役に立たない。実用的な図面とは、約束事による情報の限定によって、実在する世界の膨大な部分を差し引くことで機能している。図面に載る記号とそれ以外の膨大な情報との切り分け、つまり境界線の明確さが要求される。

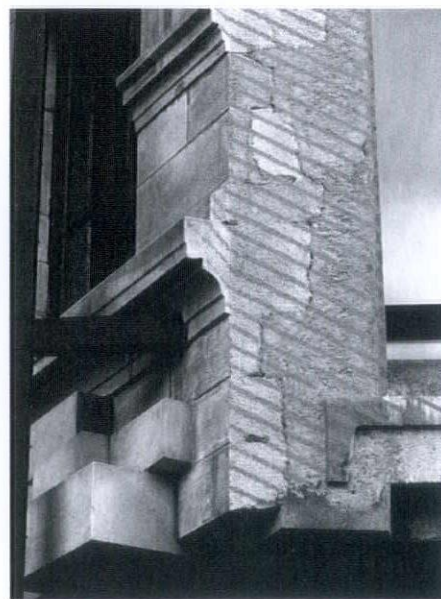
最近の彼の仕事は、光を主題としたものが多い。〈オニックス文化センター〉もそのひとつに挙げられるだろう。駐車場越しに建物を見通した夜景写真は壮絶だ。闇の中に浮上する光。車の配列に合わせて光を点させた面的な広がり、羽田空港での体験を思い出す。夜、空港に着陸したときの体験は鮮烈な記憶として残っているが、闇の中に光のラインだけが浮上し、見るものを釘づけにする。空港においては、滑走路に無事着陸することのみが必要でありそれ以外の情報は排除されなければならない。そのような機能上の必要が何故かくも人の眼を惹きつけるのか？ ここに存在するのは、見えるものと見えないものの境界線の強度である。光を見るものとして顕在化すること。光を眼差しに浮上させること、つまり見えるものと見えないものとの間における境界線の強度を高めること。ジャン・ヌーヴェルは見る行為とは、まさに不可避免的に生じてしまう情報の選別であるということにきわめて意識的であると思われる。光の受容における境界線は、例えば〈僕の視点〉と言った言葉で表されるように、どこにでも存在するが曖昧な知覚にとっては大した意味はない。その強度のみが僕たちを魅惑するのだ。時にその境界線は、僕達の知覚境界線とのずれを生み、その強度が故に安定した僕達の知覚構造に対し、知覚の変容を促すのである。(ワークステーション、

yasuda@yyy.or.jp)

図版出典: "Jean Nouvel", Edition du Regard



(オニックス文化センター)

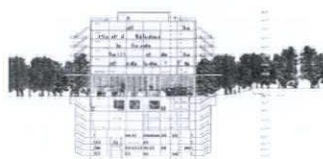


(ベルフォールの劇場)

味深い点は、これらの地上・地下のヴォリュームが短手方向はおろか、長手方向の断面においてもほとんど同じプロポーションとなるように配分されていることである。つまり、執務室と駐車場といった用途上の差異を除けば、グラウンド・ラインおよび立面の中心線を軸として、上下・左右いずれの方向においてもほぼ対称(鏡像)の関係が成立しているのである。ここまで見てくると、この執拗なまでの「反復」といった構成的操作は、建築が実体として成立する際に事後的に生じてしまうさまざまな計画の水準における差異を打ち消すように、設計の構想的段階から周到に用意されたツールであるとは考えられないだろうか。結果として、ガラスやポリカーボネイトといった素材の使用によって得られるリテラルな透明性を越えて、計画の水準といった概念上の極めて中性化された空間が浮上する。つまり、ここでは徹底的に差異を吸収するシステムを提案することで、デザインとは差異を発見し(あるいは無理矢理作り出し)、表象・再現することであるといった、ここ数年の現代建築におけるオブセッションを相対化しているように見えてくるのである。

WEST8の回(SD3月号)でも述べたことだが、本来不連続な複数の計画の水準を、建物を成立させる上での等価な条件として捉え、それらを極めて単純な構成的操作で統合するといった方法は、幾つかの現代建築に共通した傾向として見られる。例えば、今回採り上げたヌーヴェルは、こうした概念のルーツをヴェンチュエリの思考にあることを認めた上で、現代建築はこれを批判的に乗り越えてゆく必要があると

述べている。当のヴェンチュエリとはといえば、「ラスベガス」における形態/意味の記号操作に関する考察があまりに鮮やかであったせいか、近代以降の建築思想の地として理解されるあまり、意外に現在の建築を通して検証されることは少ない。しかし、いわゆるポスト・モダンの時期を経て、あたかも自明の理の如く肯定的に受け入れられている感のある形態や意味の多様さ、複雑さといった価値も、元とはいえば彼が記号操作の手法を通じて開いた、建築の様々な操作可能な領域といった思考に根ざしているともいえるのではないかな。もしそれが計画にとって決定的な条件であるならば、広告(看板)の様に見える建築があっても良いはずだ。そこで次回8月号では、今回のヌーヴェルのテキストの幾つかに見られた構成的分析の発展的な展開として、言説に比べ、これまで言及されることの少なかったヴェンチュエリの実作やプロジェクトを構成の水準から考察し、彼の言うところの複合の概念の再定義を中心として議論を進めてみたい。(jogawa@o.cc.titech.ac.jp)



(カルティエ財団)

図版出典: "El Croquis" 65/66

次回予告 #8: Robert Venturi

12Architects #7: Jean Nouvel

デカールとウェザリング

小山 光十美濃部幸郎

ユーラリールを見に行った。その表皮は、矢印や数字、点線などのマークで覆われている。ふと見るとそのマークのひとつが剥がれていた。プラモデルで戦車や飛行機を作るのは、男の子ならほとんどの人が一度は経験するものだが、このユーラリールの外壁のマークは、そのプラモデル作りには欠かせない「デカール(シール)」を思い出させる。

メディアパーク・コンプレックスもその表皮全体が、「デカール」のようなCIロゴ、階数などの番号で覆われている。商業施設は広告という要素が、非常に重要でかつ避けることのできない条件なのであるが、実際、後天的に広告ウィルス、サインウィルスに侵食されてしまっている建物が都市には多く見られる。その一方で、美術館や博物館においては、順路のサインが小さいために、職員が上から手書きのサインを貼ってしまうという状態に陥っている場合が多い。このことはR.ヴェンチュエリの「ラスベガス」による広告、サインと建築の関係の可能性の提示の後も尚、多くの建築家はそれらを排除しようと努めていることを示している。しかしこのメディアパークでは、こうした広告という設計上の不可避な条件に飲み込まれるわけではなく、またそれを排除するのでもなく、これを積極的に包括することで全体を成立させようとしている。またここではさらに、広告という記号としてのコードを保持しながら、広告を実体として成立させている「デカール」の物性にも注目し、建物内部への様々な色の透過光の着色材、外部への発光体として利用することで、記号水準での不可避な条件を物性的水準にまで展開してい

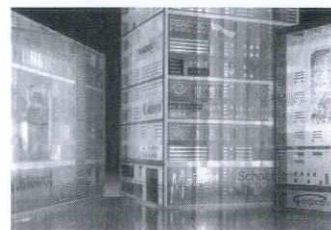
ると思われる。

プラモデルで「デカール」と並ぶテクニックとして「ウェザリング」がある。これはサビなどを見立てた汚しをいれるもので、モデルにリアリティを与える重要なテクニックである。サンジェルマンにあるフランスの広告代理店のオフィスであるCLM/BBDOの壁面には、ペンキで塗装した贗物のサビ、つまり「ウェザリング」が施されている。物質の塊である建築は当然老朽化し、汚れるものである。汚れは、これまた建築の不可避な条件のひとつで、汚れの目立たない素材の使用や、ディテールでの処理によって、極力排除することが求められる。しかしCLM/BBDOでは、サビに見える塗装「サビ=金属+水」という記号水準にまで展開することで、建物表面の材質(金属)、建物の立地する周辺状況(川沿い立地、船上生活者)という意味の連続性を、辛づる式に引き出しているのである。

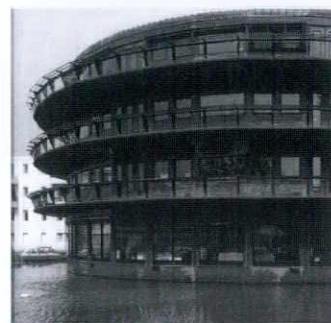
文脈主義は歴史・地域との連続性を作り出そうとしたが、そこでの文脈が、非常に大袈裟でかつ教条的になる場合も少なくない。それに対してJ.N.は、いままでも排除されやすかった広告や、汚れといった不可避な条件も積極的に文脈として評価している。不可避な条件を評価すること自体は、「ラスベガス」の影響といえるが、その展開の仕方は非常に興味深い。広告という記号水準にのった不可避な条件の場合、物性的水準という全く正反対の水準にまで展開し、逆に汚れの場合は物性的水準から記号水準という逆の方向の展開をしている。この手法は、建築を単なる歴史・地域を表す記号にしてしまうような文脈主義でもないし、全てを物質の特性にのみ還元する物質主義でもない。記号水準と物性的水準といった建築の引き受ける複数の水準を縫い合わせつつ、付加的に扱われやすい条件を積極的に拡大しているのである。(東京工業大学坂本研究室、akira@path.or.jp、yminobe@o.cc.titech.ac.jp)



ユーラリールの剥がれたデカール/撮影 小山光

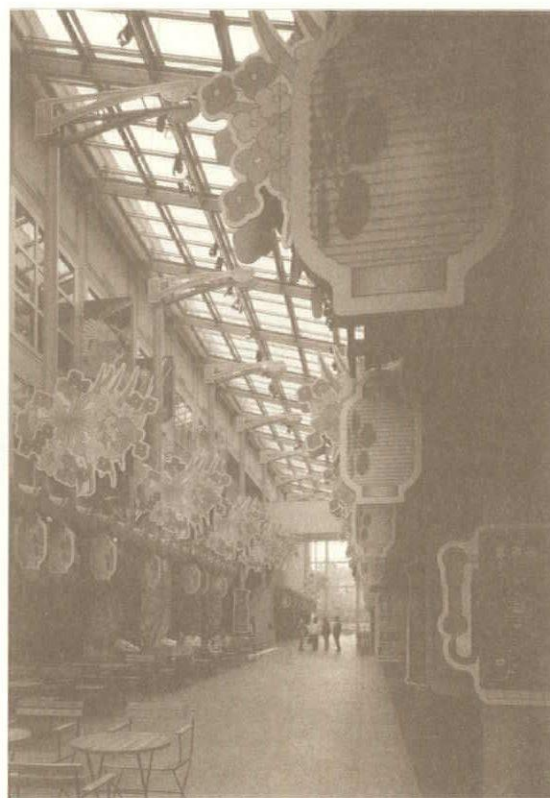
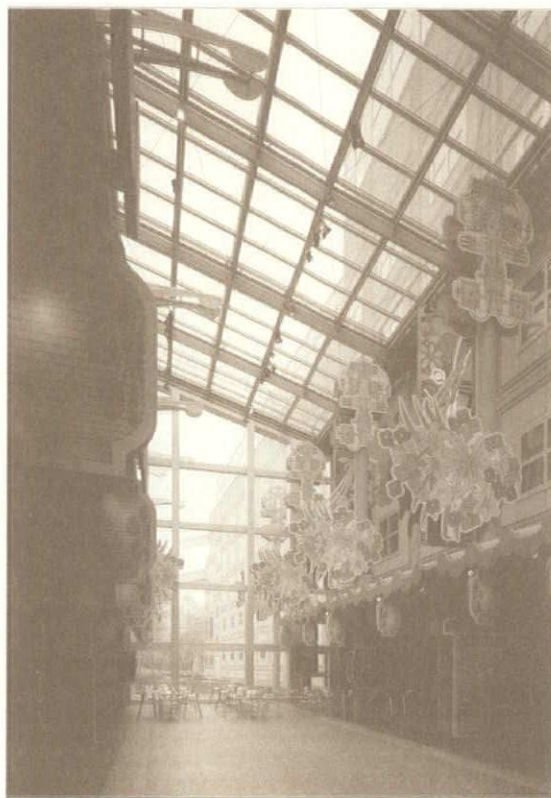


(メディアパーク)



(CLM/BBDO)

図版出典:
"El Croquis" 65-66
"Jean Nouvel" Edition du Regard



〈メルバルク日光霧降〉「ヴィレッジ・ストリート」、設計＝ロバート・ヴェンチャーリ、写真＝堀内広治

9708

特集

ロバート・ヴェンチャーリ：90年代の仕事

今世紀後半の建築界に、作品においても著作においても大きな刺激を与え続けてきた建築家ロバート・ヴェンチャーリ。その刺激とは、シンボリズム、伝統、文化、地域性等々を通しての建築デザインにおける警句であるとも言える。本特集では、日本での処女作となる〈メルバルク日光霧降〉を中心に、90年代のヴェンチャーリの仕事を紹介する。

作品＝

メルバルク日光霧降、ペンシルバニア大学学生センター、ホワイトホール・フェリーターミナル計画、ハーバード大学メモリアルホール改修、デラウェア大学学生センター、バード大学図書館増築、サンディエゴ現代美術館増改築、ナショナルギャラリー・サンズベリー館、他

文＝ロバート・ヴェンチャーリ、香山壽夫 安山宜之 曾我部昌史、他

ジ・アザー・アーキテクチャ：岐阜ハウジング・プロジェクト展より

公営住宅計画に新たな視点を、と磯崎新氏が提唱し推進する岐阜県営北方住宅プロジェクト。女性の建築家、ランドスケープ・アーキテクトだけの参加による試みを紹介する。

文＝磯崎新、松永安光(建築家)

参加者＝クリスティン・ホーリィ、エリザベス・ディラー、妹島和世、高橋晶子、マーサ・シュワルツ、福沢えみ、宮脇愛子

短期隔月連載：ネットワーキングの極意2／伊藤公文

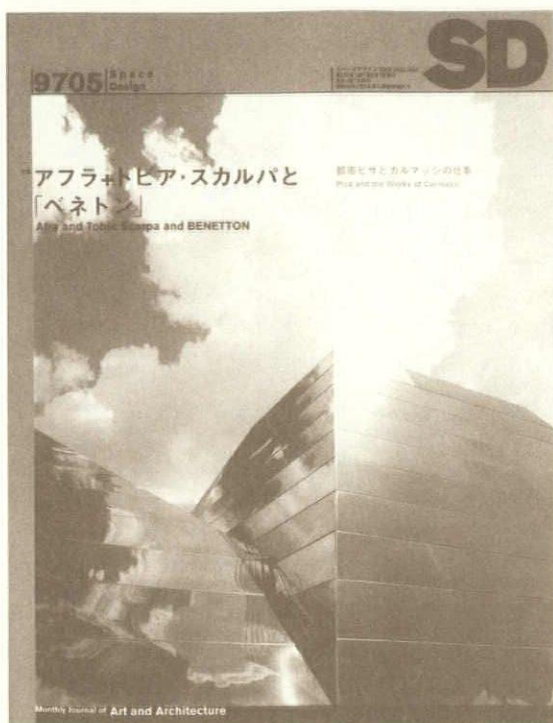
連載：世界の現代美術館探訪2／太田泰人

連載：トムの時空形象学23／戸村浩

連載：海外建築情報リミックス：12 Architecture #8「ロバート・ヴェンチャーリ」

SD

バックナンバー



9705

特集

アフラトピア・スカルパと「ベネトン」

約30年にわたり、建築家アフラトピア・スカルパとアパレル企業ベネトンとの協力関係が維持され、この間にトピア達は、ベネトン本部、工場、ショップ等の設計を手掛けてきた。本特集では、企業の成長の一面を支えてきた建築家の仕事と、企業のデザイン思想について触れる。

【作品】ベネトン・ボンツァーノ工場、超自動化倉庫、ウール工場、ジーンズ工場、ベネトン本部、ベネトン・ショップ(ロンドン、他)のデザイン展開、他。

【インタビュー+文】豊田博之

特集2

都市ピサとカルマッシの仕事

古代ローマ時代からの歴史を持つピサの都市形成史を軸に、1974年よりピサ市都市計画局長も務めるマッシモ・カルマッシの仕事を通して、現代イタリア建築の手法レスタウロ(修復)を考える。

【文】マッシモ・カルマッシ、神内秀信、野口昌夫、黒田泰介

【作品】カーサ・ムーティ、サン・ミケーレ・イン・ボルゴ教会地区再生計画、ヴェルディ劇場修復計画、他。

短期隔月連載：ポーランドのドイツ・アヴァンギャルド1／

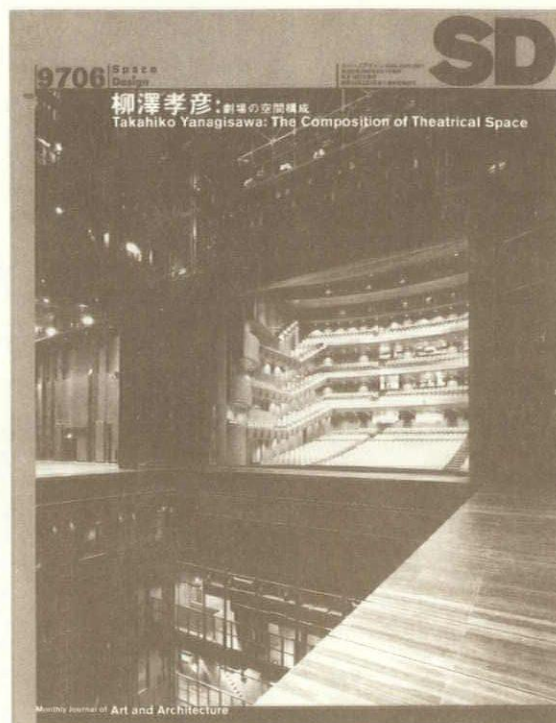
長谷川章+マンフレッド・シュバイデル

連載：トムの時空形象学20／戸村浩

連載：サイバートーク：電子メディアのフロンティア 5／石原弘明

海外建築情報ミックス：12 Architects #5「Archigram」

定価=2,000円／本体1,905円



9706

特集

柳澤孝彦の劇場空間

日本の大規模公共施設の国際コンペとして多くの注目を集め、その完成が待たれた新国立劇場が竣工した。設計者である柳澤孝彦氏は、すでに美術館・ホールなどの多くの公共施設の設計を手掛けその高い完成度で知られる。本特集では、同氏の近年の劇場・ホール建築の空間とそれを構成するエレメントに焦点をあて紹介する。

【作品】新国立劇場、東京オペラシティ、三鷹市芸術文化センター、桶川市民ホール

【空間構成エレメント】光、素材、地勢、音響といったキーワードのもと各建築空間を解析する。

【文】長友宗重、小倉善明、本杉省三、川村純一

【対談】川向正人+柳澤孝彦

【写真】村井 修

装飾を排したフォルムデザイン——スウェーデンのグッドデザイン展より

日常生活に根差して生まれた、質素な簡潔さと機能性を重視したスウェーデン・デザインを紹介する。

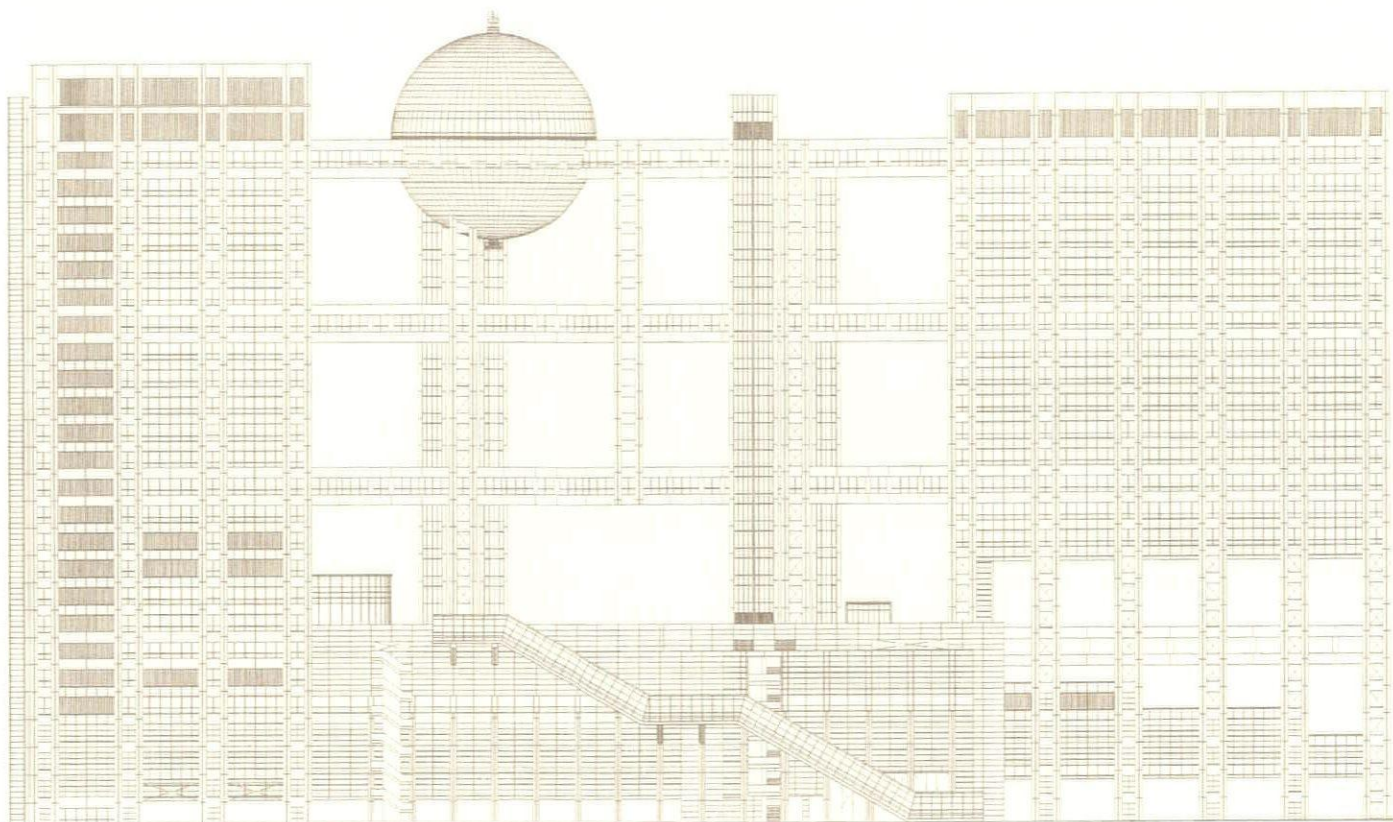
短期隔月連載：ネットワークの極意1／伊藤公文

連載：トムの時空形象学21／戸村浩

連載：サイバートーク：電子メディアのフロンティア6 エンバイロメント／馬場正尊

海外建築情報ミックス：12 Architects #6「エンリック・ミラレス」

定価=2,000円／本体1,905円



SD別冊29

フジテレビ本社ビルの記録

「高度情報化社会の大規模複合建築の原点を求めて」

判型・体裁：A4判変形・並製

総頁：168頁

定価：3500円

好評発売中

臨海副都心台場地区に建設されたフジテレビ本社ビル（設計：丹下健三・都市・建築設計研究所）は、豊かな人間性と文化性を取り込んだ創造的な空間を、都心部地域では得られない恵まれた環境の中で実現している。それはまた次世代のオフィスビルとしての最新の機能と、躍動感溢れる美しさを備えている一方で、放送を中核としたさまざまなメディアの受信・発信基地として高度な安全性と最先端の通信技術を有する。

本別冊では、さまざまな角度からフジテレビ本社ビルを紹介するが、その中には、全体構成の詳細な検討過程、新しい構造システム、最新のスタジオの詳細、直径32mの球体のリフトアップ工法などが含まれる。

建築の設計、施工に携わる人はもちろん、新しい建築技術に興味を持つ人、都市の将来像、放送施設やオフィスビルの未来像に関心のある人などにとっても興味のある内容。

目次抜粋

【プロセス編】

臨海副都心事業とプロジェクトの始まり

基本設計から実施設計までのスタディ

【コンセプト編】

オフィス計画

スタジオ計画

構造計画

設備計画

防災計画

外構計画

【デザイン編】

基準階外装

球体外装

シースルーエスカレーター

1階シアター

展望室

大会議室

V4スタジオ

V9報道スタジオ・オフィス

DAVスタジオ

試写室

ラジオ・スタジオ

【施工編】

SD

鹿島出版会 建築図書案内



※表示価格には消費税は含まれておりません。

ポスト・モダンの座標

松葉一清著 四六・¥1,800

現代建築ポストモダン以後

松葉一清著 四六・¥2,300

グッドバイ・ポストモダン—11人のアメリカの建築家

隈 研吾著 四六・¥2,400

現代建築の位相

藤井博巳, 三宅理一共編 四六・¥2,000

空相の現代建築

藤井博巳, 三宅理一共編 四六・¥2,200

近代建築ガイドブック〈関東編〉

東京建築探偵団著 四六・¥2,300

近代建築ガイドブック〈関西編〉

石田潤一郎他共著 四六・¥2,800

東京現代建築ガイド

松葉一清著 四六・¥2,800

西洋館漫步—建築スケッチの旅

田中 薫著 四六・¥1,900

アジアの都市と建築

加藤祐三編 四六・¥2,800

金沢の家並—近代文学にみる原風景

島村 昇著 四六・¥2,500

ヨコハマ建築慕情

吉田綱市著 四六・¥2,800

ヨコハマ建築案内—1950-1994

吉田綱市著 四六・¥2,700

西洋温泉事情

池内 紀編著 A5・¥2,900

木造校舎の旅

清水慶一, 中島清治共著 A5・¥3,200

建築の七つの力

鈴木博之著 四六・¥1,800

建築の現代思想—ポスト・モダン以後へのパラダイム

杉本俊多著 四六・¥2,500

建築と断絶

B. チュミ著 山形浩生訳 四六・¥2,900

マスメディアとしての近代建築—アドルフ・ロースとル・コルビュジエ

B. コロミーナ著 松畑 強訳 四六・¥3,000

現代建築の潮流

V. M. ラムプニャーニ著 川向正人訳 A5・¥4,800

新世紀末感覚101

若松久男他共著 四六・¥2,500

私の建築辞書

石井和紘著 A5・¥2,900

ロンドン・アヴァンギャルド

浜田邦裕著 四六・¥2,800

かたちに見る造形の構成—イメージ・ジェネレーターの展開

島田良一編著 B5・¥3,400

住まいのコンセプト—有形建築への道

C. ノルベルグ=シュルツ著 川向正人訳 A4変・¥4,800

20世紀の住宅—空間構成の比較分析

原口秀昭著 A4・¥3,600

住まいの人間工学

宇野英隆著 B6・¥1,200

住宅の保守管理の手引

鹿島建設建築設計本部編 B5・¥1,800

(新版)もめことなしに住宅を建てる法—はじめて家をつくる人のために

島田良一, 藤森正男共著 四六・¥1,800

コーポラティブ・ハウジング

神谷宏治, 池沢 喬他共著 四六・¥2,800

集まって住むことは楽しいナ—住宅でまちをつくる

延藤安弘著 四六・¥1,800

居心地のよい集合住宅—子どものための住環境デザイン・ガイドライン

カナダ・バンクーバー市都市計画局編 湯川利和他訳 A5・¥2,800

マンションを長持ちさせる100章

棚沢成明著 B6・¥1,800

マンションをよみがえらせる100章

棚沢成明著 B6・¥1,200

マンションの法律100章

折田泰弘著 B6・¥1,600

マンションのインテリア100章

木村俊介著 B6・¥1,800

鹿島出版会 建築図書案内



※表示価格には消費税は含まれておりません。

マンションの買い方と売り方100章

中村幸安著 B6・¥1,600

住まいの建て方と選び方100章

中村幸安著 B6・¥1,500

住まいを長持ちさせる100章

棚沢成明著 B6・¥1,800

住まいの法律100章

田中峯子, 中村幸安共著 B6・¥1,600

住まいづくり・男の注文100章

棚沢成明著 B6・¥1,400

住まいにオヤジの居場所をつくる100章

棚沢成明著 B6・¥1,400

住まいと子どもの居場所を考える100章

東 孝光著 B6・¥1,500

住まいの台所100章

正宗量子著 B6・¥1,500

住まいの収納100章

渡辺武信, 林田 研共著 B6・¥1,500

住まいの庭100章

小野敬也著 B6・¥1,600

住宅ローン100章

山本公喜著 B6・¥1,800

住宅資金の相談100章

山本公喜著 B6・¥1,800

だれにでもできる住まいの診断100章

中村幸安著 B6・¥1,500

賢く家の売買をする100章

石井勝利著 B6・¥1,800

現代の民家再考

降幡広信著 四六・¥2,900

住み続けるための新まちづくり手法

佐藤 滋, 新まちづくり研究会編著 A5・¥3,200

みっともない人体 (からだ)

B. ルドフスキー著 多田道太郎他共訳 菊変・¥2,900

さあ横になって食べよう—忘れられた生活様式

B. ルドフスキー著 多田道太郎監修/奥野卓司訳 A4変・¥3,800

幻想のオリエント

S. コッペルカム著 池内 紀他共訳 A5・¥3,800

数寄屋の思考

石井和紘著 四六・¥3,500

数寄屋の美学—待庵から金属の茶室へ

出江 寛著 四六・¥2,800

時計塔—都市の時を刻む

横山 正編 四六・¥1,800

東京路上博物誌

藤森照信, 荒俣 宏共著 A5・¥2,800

住まいと厠

李家正文著 四六・¥1,400

都市美の京都—保存・再生の論理

大西国太郎著 四六・¥2,800

水の神ナーガ—アジアの水辺空間と文化

S. ジュムサイ著 西村幸夫訳 A5・¥3,900

架空旅行記

池内 紀著 四六・¥2,500

建築語源考—技術はコトバなり

飯塚五郎蔵著 四六・¥2,100

ヒンドゥ教の建築—ヒンドゥ寺院の意味と形態

G. ミッチェル著 神谷武夫著 A5・¥5,000

近代和風建築

村松貞次郎, 近江 栄共編 A5・¥3,700

日本の近代住宅

内田清蔵著 四六・¥2,900

建築夢の系譜—ドイツ精神の19世紀

杉本俊多著 四六・¥2,900

桂離宮—ブルーノ・タウトは証言する

宮元健次著 四六・¥2,300

日本のすまい・内と外

E. S. モース著 上田 篤他共訳 四六・¥2,900

口紅から機関車まで—インダストリアルデザイナーの個人的記録

R. ローウィ著 藤山愛一郎訳 四六・¥2,800

建物はどのように働いているか

E. アレン著 安藤正雄他共訳 四六・¥2,500

鹿島出版会 インテリア・デザイン書

※表示価格には消費税は含まれておりません。

インテリア関連法規の知識〈インテリアデザイナーのための〉

芝木 達著 四六・¥2,600

内装仕上げのデザインと材料〈インテリアデザイナーのための〉

内堀繁生著 四六・¥2,200

品質管理とコストコントロール〈インテリアデザイナーのための〉

坂本信義著 四六・¥2,300

住空間の収納の基礎〈インテリアデザイナーのための〉

橋本周明著 四六・¥1,800

住宅設備設計の知識〈インテリアデザイナーのための〉

石崎清士著 四六・¥2,200

ファニシングデザイン資料集

内堀繁生著 B5・¥6,500

インテリアと家具の基礎知識

内堀繁生著 A5・¥2,600

建築・室内・人間工学

小原二郎, 内田祥哉, 宇野英隆共編 B5・¥3,600

インテリア・ウォッチング

押野見邦英著 四六・¥2,500

現代の家具と照明—デザイナーズブランドコレクションズ

大廣保行著 A5・¥2,900

続・現代の家具と照明—ニュー・ラテンヨーロッパ・トレンディ

大廣保行著 A5・¥2,500

デザイナーのためのインテリア家具のエッセンス

内堀繁生著 A5・¥1,800

ホームオフィス [モダンデザイン・カタログ]

J. マイヤソン, S. カッツ共著 太田佳代子訳 A5・¥2,600

テーブルウェア [モダンデザイン・カタログ]

J. マイヤソン, S. カッツ共著 太田佳代子訳 A5・¥2,600

キッチンウェア [モダンデザイン・カタログ]

J. マイヤソン, S. カッツ共著 太田佳代子訳 A5・¥2,600

光と照明器具 [モダンデザイン・カタログ]

J. マイヤソン, S. カッツ共著 太田佳代子訳 A5・¥2,600

インテリア・デザインの美学

S. アパークロンビー著 芦田 智・紀子共訳 A5・¥2,700

インダストリアルデザイン事典

(社)日本インダストリアルデザイナー協会編 A5・¥5,900

機械化の文化史—ものいわぬものの歴史

S. ギーディオン著 GK研究所, 榮久庵祥二共訳 A5・¥9,800

アメリカの機械時代—1918-1941年

R.G. ウィルソン, D.H. ビルグリム他共著 永田 喬訳 A4・¥13,000

高齢化と製品環境

J.A. コンセリック著 清水忠雄・清水純子共訳 A4変・¥6,800

パッケージ・デザイン—夜も地球もパッケージ

金子修也著 A5・¥4,300

立ちどまってデザイン

竹原あき子著 四六・¥2,200

ハイテク時代のデザイン

竹原あき子著 四六・¥1,903

モダニズム以降のデザイン—ものの実体を超えて

J. サッカラ編 奥出直人他訳 四六・¥2,900

欲望のオブジェ—デザインと社会1750~1980

A. フォーティ著 高島平吾訳 A5・¥4,900

絵で見る近代建築とデザインの歩み

B. ライズベロ著 越智卓英, 内田 茂共訳 A5・¥2,600

第一機械時代の理論とデザイン

R. バンナム著 原広司校閲/石原達二, 増成隆士共訳 A5・¥4,800

デザイナーのためのパースの技法

岡村行生著 B5・¥2,900

ブーム—イタリアの企業・デザイン・社会

F. モラーチェ著 鶴沢 隆訳 四六・¥3,200

デザインのモダニズム

P. グリーンハルジュ編 中山修一, 吉村健一他訳 A5・¥4,200

バックミンスター・フラー [デザイン・ヒーローズ]

M. ポーリー著 渡辺武信, 相田武文共訳 四六・¥3,200

レイモンド・ローウィ [デザイン・ヒーローズ]

P. ジョダード著 高島平吾訳 四六・¥3,200

エットーレ・ソットサス [デザイン・ヒーローズ]

J. パーニー著 高島平吾訳 四六・¥3,200

商品とデザイン [広がるデザイン②]

栄久庵憲司監修 伊坂正人+磯GK著 四六・¥2,600

デザインの産業パフォーマンス [広がるデザイン③]

栄久庵憲司監修 黒田宏治+磯GK著 四六・¥2,600



9603 Contemporary Asia Series 2: A Panorama of Architecture in Vietnam: Architecture and Vietnamese City: Hanoi, Hue, Hoi An, The Champa Ruins in South-Central Vietnam, Ho Chi Minh. Themes: Dwellings of Vietnam's Minority Peoples, Vietnam's Industrial Parks, Contemporary Architecture Today. Text: Y. Shigeeda, S. Nakazawa, S. Muramatsu, etc.. ¥2,548



9604 Transformation of Ground and Light: Australian Architecture 1788-: Shows how Australian architecture has changed since the arrival of first settlers in 1788. Texts and photos: Tokyo Metropolitan University, Kobayashi Lab. **Next Generation in New York:** Smith-Miller + Howkinson and Joel Sanders: Latest works by New York architects. ¥1,988



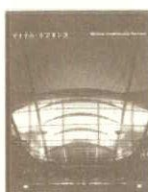
9605 Architecture of Diversity and Harmony: Recent Works of von Gerkan, Marg and Partner: They are known for the winning of competition many times. Introducing their '90's works including competition designs. Texts: Masahiko Yamashita, Klaus-Dieter Weiss **The Sea and Architecture: Suzuki Ryoji's Latest Work:** Sagishima Project 'Ring', House in Sagishima. ¥1,988



9606 111 Chairs Designed by Architects: Reintroducing 111 chairs designed by overseas architects from 19 century to now. Architects: Adolf Loos, Charles Rennie Mackintosh, Antonio Gaudi, Otto Wagner, Eliel Saarinen, Walter Gropius, El Lissitzky, Erik Gunnar Asplund, Le Corbusier, Mies van Der Rohe, Bruno Taut, Charles Eames, Carlo Scarpa, Aldo Rossi, etc. ¥3,059



9607 The Architecture of Kameki Tsuchiura: A Reappreciation: Reintroduce Kameki Tsuchiura's works before and after world war II. Works: Tsuchiura House I and II, Tokuda Building, Hosaka Clinic, etc. **Multi-unit Housing by the Kenchiku Design Studio:** Introduce the idea of housing which Kenchiku Design Studio have kept showing new FH HOYA-II project. ¥1,988



9608 Michael Hopkins and Partners: Introduce the important works by M. Hopkins and Partners. Hopkins House, The Inland Revenue Centre, Bracken House, Schlumberger Cambridge Research Centre, David Mellor Offices and Showroom, New Parliamentary Building, etc. **Visiting Dreams of Light and Space: Donald Judd's and Walter De Maria:** Text: Fumio Nanjo ¥2,447



9609 The Heyday of the Modern House in Denmark: Introduces Danish modern houses of the '50s and '60s: Summer Residence of Niels Bohr, Vilhelm Wohlert; Soholm I, Arne Jacobsen; Kingo Houses, Jom Utzon; etc. text: L.B. Jorgensen, Riichi Miyake, etc. **Yemen: Mountaintop Villages and Tower Houses:** Photo+Text: Ashikawa Research Institute ¥1,988



9610 Light and Space in the Middle Ages: Romanesque Architecture of Central and Southern France: Introduces Romanesque church and monastery, Abbaye du Thoronet, Abbaye St-Martine de Canigou, etc. Photo: Koji Horiuchi, text: Shuji Hanyu, etc. **Studies of Two Cities:** text: Yoichi Iijima, Minoru Tanokura **Ninety-seven Chairs:** text and photo: The Poor Boys Enterprise ¥1,988



9611 Akira Kuryu: Introduces the works crystalizing the fine collaboration supported by his outstanding direction. Okazaki Art and Historical Museum, Core Yamakuni, Patrie+Kyosato Museum of Photographic Art, Uemura Naomi Memorial Museum, Carnival Showcase, etc. text: Yoichi Iijima, etc. **Project pour La Chapelle de St. Vigor de Mieux Par Takubo-3** ¥2,548



9612 SD Review 1996: Publishing the result of SD Review contest with comments from the screening committee. Participants: Justus Pysall and Peter Ruge, Masami Takahashi, Nagisa Kidosaki & Associates. **From the Recent Works of Jun Itami:** Chapel of Stone, Chapel of Wood and Chapel of Earth. ¥1,988



9701 Shoji Yoh: 12 Calisthenics for Architecture: Introduces major works demonstrating the "calisthenics" prescribed for architecture under twelve categories. Uchino Community Center for Seniors and Children, Sundial, Welfare Facility for Seniors, Glass House with Breathing Grating, etc. ¥3,059



9702 Frameworks and Space for Wood: Twenty-five examples of architecture in Japan and Around the world featuring the beauties of wood as architectural material. **The New Generation of Architects Exciting Asia:** Looks at architecture and metropolises in Asia and how they will look in the future. ¥1,988



9703 Minimal Space Architecture: Introduces simple architecture we call 'minimal': John Pawson (John Pawson House, Jigsaw), Shinichi Ogawa (Glass House), Waro Kishi (House in Nipponbashi), Toshiaki Isida (NOS House). Text: Hiroshi Maruyama, Tsuyoshi Matsuhata, etc. **Tokyo International Forum:** Photo: Koji Horiuchi. ¥1,988



9704 Expanding Horizons of Digital Design: introduces projects creating new environment of architecture and city with computer and network technology. Texts: Noriyuki Tajima, Sigeyuki Yamaguchi, Eisi Katsura, Michael Benedikt, Masaki Hujihata, Akihiro Kubota, Ken Sakamura, Naohito Okude, Mitsuo Morozumi, etc. ¥3,059



9705 Afra & Tobia Scarpa and Benetton: They have worked together for about 30 years. Introducing the office building, warehouse, shops etc they designed. Text+Interview: Hiroyuki Toyota. **Pisa and the Works of Massimo Carmassi:** Casa Muti, Restoration of the Teatro G.verdi, etc. ¥2,000



9706 Takahiko Yanagisawa: The Composition of Theatrical Space: Introduces recent works focusing on the elements. New National Theatre, Tokyo Opera City, etc. Text: Muneshige Nagatomo, Yoshiaki Ogura, Shouzo Motosugi, Junichi Kawamura Discussion: Masato Kawamukai and Takahiko Yanagisawa **Swedish Good Design: Undecorated Form Design** ¥2,000



Space Design
Hardcover Edition
and Order Form

Space Design published its first issue in 1965 as a monthly journal for a general readership introducing noteworthy achievements and leading works in the fields of architecture, urban problems, design, and the fine arts. The journal has established a solid reputation over the years in the fields of architecture and design. It enjoys the support of a broad readership in an age when up-to-date information on contemporary design, urban planning, and architecture is in heavy demand. **SD** endeavors to make its features and articles ever richer in content, focusing attention on the methodological, and aesthetic themes of modern architecture, the city, design, and the arts. The text of **SD** is mainly in Japanese, but in certain cases English translations or summaries are provided for feature articles.

Send your order for subscriptions to **Space Design** and/or for back issues or hardcover editions by:

Filling in the order card below and faxing it to:
Space Design: 81-3-5561-2560

Or mail the card to:

Subscriptions Department
Kajima Institute Publishing Co., Ltd.
6-5-13 Akasaka, Minato-ku,
Tokyo 107, Japan
tel: 81-3-5561-2550

An invoice will be sent immediately. Upon receipt of the invoice, you may pay by check or international money order or bank check.

Order Card

Name (in block letters please):

Address:

Fax number (if available):

Occupation:

Please check one of the options below:

- ☐ Please enter my SUBSCRIPTION to
Space Design,
starting in

	sea mail	air mail
12 issues	¥30,000	¥55,000
24 issues	¥50,000	¥80,000

Price includes postage and bank charges.

- ☐ Please process my order for the following BACK ISSUES and/or HARDCOVER EDITIONS of **SD**:

The invoice includes:

1. Price of the publication
2. Bank charges (¥1,500 per order)
3. Postage (determined upon receipt of order)

Alvar Aalto

A special comprehensive collection of celebrated architect Alvar Aalto's major works. Aalto's Design Vocabulary, by Akira Mutoh / Chronological Review of A. Aalto's Life: 1898-1976 / Worldwide Distribution of Alvar Aalto's Works ¥3,090

Tadao Ando

His 21 works since 1981 including Church with the Light are classified into five categories and introduced at once here. The 10-meter long drawing of Nakanoshima Project lets the readers feel his vigorous approach to architecture. ¥4,800

Arata Isozaki

Introduces whole of Isozaki's major works, 1976-1984, especially his shocking work: Tsukuba Center Building. Ministry of Foreign Affairs of Saudi Arabia, MOCA, Blick of Flats, Berlin, Okanoyama Graphic Art Museum, ¥4,944

Kiyonori Kikutake

Collection of Metabolist Kiyonori Kikutake's works from the early years to 1980: Architecture of The Third Generation, On the Notion of Replaceability, Phase of Methodological Search, Data, Location of Works ¥3,090

Kisho Kurokawa

13 major works for these 10 years, including Hiroshima City Museum of Contemporary Art which won 1990 The Prize of the Architectural Institute of Japan, and 2 other Museums are introduced. ¥4,300

Seiichi Shirai

Introduces a collection of the gem-like works by Seiichi Shirai, an architect of proud loneliness. Kaisetsu-kan, Noa Building, Sei-Akira-kan, Sasetsuken, Kohakuan, etc. Essays by Arata Isozaki, Ichiro Haryuu, Ikuma Shirai ¥ 3,605

Atelier Zo

Presents the first collection of the works by Atelier Zo who has continuously brought forth fresh works by their original formative ideas. Nago City Hall, Shinsyukan Community Center, etc. Essay by Hiroshi Aramata ¥4,000

Kenzo Tange

29 projects are introduced at a stroke so that his footwork in 1980's can be seen. Also, the noticeable new Tokyo City Hall is introduced through many drawings and photographs of new model. Full English text. ¥4,100

Fumihiko Maki

Presents the second collection of Maki's works which show his activities in 1980s. Spiral, Keio University Hiyoshi Library, Fujisawa Municipal Gymnasium, Hillside Plaza, Tokyo Metropolitan Gymnasium, etc. ¥4,326

Toyo Ito

9 projects of his semi-permeable architectures such as restaurant NOMAD and Silver Hut and 11 projects of Transformations by Light are introduced. The Shinorama Space by Kishin Shinoyama shows White U. ¥3,900

Shin Takamatsu

All of his major works including Kirin Plaza Osaka which won 1988 The Prize of the Architectural Institute of Japan are introduced. His working field in which he has continuously been creating his sharp works can be observed. ¥3,800

Kunihiro Hayakawa

His original pastel-colored works such as ATRIUM and STEPS give the architectures allegro rhythm and feast one's eyes. His works and projects for 10 years since 1978 show his world. ¥4,300

Kazuhiro Ishii

His Sukiya-village which won 1990 The Prize of the Architectural Institute of Japan and 51 other works introduce his method of composition. ¥4,300

The Expressionist Architecture of Germany

Meaning of the Expressionism which is the mother of the modern architectures and has influence on the contemporary ones is introduced by 12 architects' works. ¥3,300

Wooden Architecture Today 1989

Introduces works of Europe, mainly German, Swiss, and French, as well as of the United States, Australia, and Japan. Works in Japan include those by Shoen Yoh, TAKE-9, Hideaki Katsura and others. ¥3,708

Bruno Taut

Introduces his activities mostly while staying in Japan 1933-36. Features in memory of Taut in 40th year of his death. Architect's Own House Istanbul, Housing on Erich-Weinert Strasse, etc. Taut's Handicraft and Books ¥2,575

Ecole des Beaux-Arts and its Glorious Tradition

Updated: Essays: History and Credo, Thought Backbone/ On the Grand Prix: List of Recipients and their Presentations/ Genealogy of its Ateliers/ Collections: Notre-Dame at Lorette, Opera Theater, Paris, etc. ¥2,575

Details by Maki & Associates

Shows detail at Forum TEPIA, a showcase of high technology using a variety of new materials. The work features studies in surface, point, and line and develops numerous types of detail. ¥6,800

Kim, Swoo Geun

Introduces his 30 projects, mainly in Korea. Masan Cathedral, Korean Overseas Development Corporation Building, Art center of Korean Cultural and Arts Foundation, Seoul Sports Complex, Nam Dae Mun Market Redevelopment Plan, etc. ¥3,090

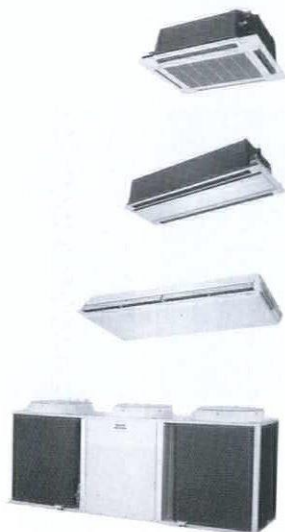
Architects Own Houses of the World

Introduces famous architects' own houses of the World. Architects: Richard Foster, Frank Gehry, Don Hisaka, Wilhelm Holzbauer, Michael Hopkins, Barton Myers, Christopher Owen, Arthur Erickson, Ulrick Franzen, Paul Gray, etc. ¥4,944

業務用パッケージエアコン

ローコストマルチ 2シリーズ

三洋電機株式会社



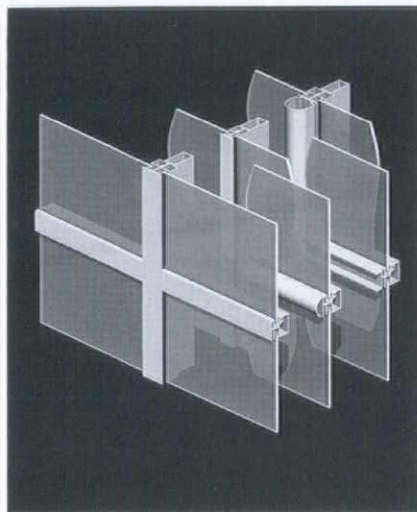
三洋電機株式会社では、業務用パッケージエアコン、大空間同時運転マルチと個別ツインマルチの2シリーズを新発売した。大空間同時運転マルチは、大型店舗、工場などの広い空間をローコストで空調でき、しかも省エネ性に優れたシステムである。室外機は、30馬力一体型の1機種。室内機は、4方向天井カセット形6馬力×5台、2方向天井カセット形6馬力×5台、天吊り8馬力×4台いずれかの組合わせとなる。運転は室内機同時運転であるが、圧縮機の数制御により4段階の圧縮機運転制御が可能で、ON-OFF制御の従来のシングル店舗用パッケージ6馬力×5台と比較してSEER（期間エネルギー消費効率）が約25%（当社比）向上。機器本体価格も従来の店舗用パッケージに比べて約6%ダウン。システムを30馬力の大容量にまとめ、冷媒配管工事費の低減が可能。個別ツインマルチは、空調負荷がほぼ同レベルの分割された2部屋を個別に空調するのに適したシステムである。室外機は、4馬力・5馬力・6馬力の3機種。室外機は、4方向天井カセット形、2方向天井カセット形、高天井用1方向カセット形、天吊り形、床置き形の同タイプ・同容量室内機2台を組合わせる。室内機は個別運転、室外機はインバータを使用せずに50%容量制御ができるパワーコントロール圧縮機を採用。

三洋電機株式会社
東京都文京区本郷3丁目10番15号
〒113 Tel 03-5803-3466

カーテンウォール

YC300

YKKアーキテクチュラル プロダクツ株式会社



YKKアーキテクチュラル プロダクツ株式会社では、中低層ビル用カーテンウォール、YC300を新発売した。同製品は、方立・無目のプロファイルに工夫を加え、意匠表現の範囲を大きく広げ、結露水や雨水の排水処理、さらには施工性の向上も図った、スタンダードカーテンウォールである。

特長

- ①無目と方立が同一面の仕上がりとなり、フラットな格子模様のデザインが可能である。
- ②無目の意匠カバーはフラットタイプに加えフィンタイプと半丸タイプがあり、水平ラインを強調できる。
- ③方立はフラットタイプとして見付75mmとスリムな見付50mmがあり、見付75mmには意匠カバーとして半丸タイプを用意、垂直ラインを強調できる。
- ④無目・方立の意匠カバーはデザインオーダーが可能であり、表情に広がりを持たせられる。
- ⑤無目材内側の結露受けの立ち上がりを増やすことにより、結露水のオーバーフローを防ぐ。
- ⑥無目カバー方式の採用により、外押縁の雨水が直接かからず水密性が向上する。
- ⑦窓ユニットの取付けは、方立にセットされた固定金具にあらかじめ窓ユニットに固定した段付ネジを引掛り吊り込むことにより、施工性の向上を図っている。

YKKアーキテクチュラル プロダクツ株式会社
東京都千代田区神田和泉町1
〒101 Tel 03-5610-8152

門柱

セラーニ

三協アルミニウム工業株式会社



三協アルミニウム工業株式会社では、タイル張りタイプのユニット門柱、セラーニを新発売した。

特長

- ①タイルを張る前の下地（BOX型アルミ材組立品）は、約25kgと軽量のため、1人で持ち運びが可能である。また、タイルは下地のアルミ材のフィンに接着剤を塗布し、引っ掛けるだけの乾式工法なので、工期を大幅に短縮できる。
 - ②標準仕様の他に、単調になりがちなエントランスに変化をつけるL型タイプを用意した。L型タイプは片側・両側いずれも出隅・入隅対応が可能で、幅広い施工条件に対応できる。
 - ③照明・表札・インターホン別途、市販品の取付けが可能である。また、前入れ・後ろ出しで利用できるポスト（OS-1型）の取付けができる。エントランスに必要な機能の一つに集約した。
 - ④両開き仕様と独立仕様の2タイプを用意。目的、用途にあわせて幅広いエクステリア設計が可能である。
 - ⑤グレー調、ベージュ調、レンガ調と自然な風合いの3色を用意。
- 価格（写真タイプ）
335,400円（扉本体・照明・表札・インターホンは含まれない）

三協アルミニウム工業株式会社 広報室
富山県高岡市早川70番
〒933 Tel 0766-20-2332

● 飲用熱湯浄水冷水器

のむのむ

● 株式会社日本イトミック



● 株式会社日本イトミックは、水道水を一度100℃まで沸騰させてから冷やすこと（沸騰浄水機能）により、衛生的でおいしいミネラル冷水と熱湯が同時にとれる飲用熱湯浄水冷水器、「のむのむ」を開発し、専用粉末茶と共に販売およびレンタルを開始した。

特長

- ①水道水を100℃に沸騰させてから冷水にするので、現在問題になっているO-157やレジオネラ菌や雑菌を殺した衛生的な冷水である。
- ②さらに備長炭を予冷槽に採用することにより、冷水に雑菌が繁殖せず、天然水に近いミネラル冷水である。
- ③独自の熱交換システムで加熱した熱量は、貯水槽の予熱に無駄なく再利用され、同時に冷却槽の予冷にもなるので熱ロスがほとんどなく、1日の電気代は、20人程度の事務所でも沸騰ポットと同じ約40円程度。
- ④補給された水が沸騰ヒーターを必ず通過することにより水をいつ補給してもお湯も冷水も温かくならない。
- ⑤手近な場所に置き、熱湯と冷水が同時にとれ、併せて多種類揃っている粉末茶やコーヒーを利用すれば、簡単に好きな飲料を選んで飲み、生ゴミも出ない。
- ⑥給茶機リースと比べて月々約6割、天然水宅配サービスと比べ約4割で済み、低ランニングコストである。

価格 98,800円

株式会社日本イトミック

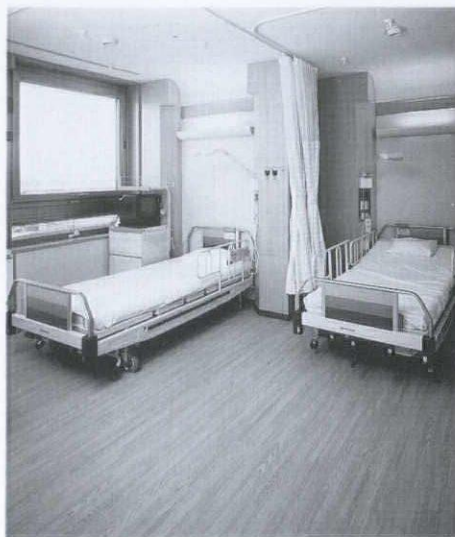
東京都墨田区業平5丁目11番3号

〒130 Tel 03-3621-2156

● 張床

ACフロア28/35/60

● 株式会社タジマ



● 株式会社タジマでは、衝撃吸収性、断熱性など数々の機能を持つ、連続気泡フォームバックビニル床シート、ACフロア28/35/60（抗菌仕様）の色改訂、新色発売を行った。生まれ変わったACフロアは、トーン分類によるカラーシステムとテクスチャーにより、そのバリエーションを57色に拡大した。フロアデザインの可能性を大幅にアップ。しかも全品種抗菌仕様とした。表面テクスチャーの種類も、グラノー、マーブル、ブレンに加え、木目調やカーペット調、SR調（エンボス）を追加した。福祉施設、病院、幼児施設、学校、庁舎、会館、スポーツ施設、多目的ホールなど幅広い用途に対応する。

価格

ACフロア28：2.8mm（厚さ）×1.820mm×9m

4,400円/㎡（工事費別）

ACフロア35：3.5mm（厚さ）×1.820mm×9m

5,500円/㎡（工事費別）

ACフロア60：6.0mm（厚さ）×1.820mm×9m

9,000円/㎡（工事費別）

株式会社タジマ

東京都千代田区岩本町3丁目11番13号

〒101 Tel 03-5821-7731

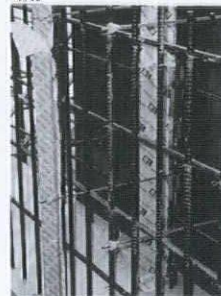
● クラック誘発目地材

サンタック スパンシール誘発目地材

● 早川ゴム株式会社

■誘発目地材取付け例

A部材



B部材



● コンクリート構造物は、水和熱や外気温などによる温度変化、乾燥による収縮などの影響でひび割れが発生することが多く、建築・土木の各分野でその対策が求められている。早川ゴム株式会社では、コンクリートの温度変化による、ひび割れを所定の位置に集中させ、漏水を防止するとともに、施工に手間がかからないクラック誘発材、スパンシール誘発目地材を開発した。

特長

- ①鉄筋被り部に誘発目地材（A部材）を設けるため、コンクリート表面の化粧目地へひび割れを集中できる。
- ②コンクリートと密着するブチルゴム被覆タイプなので、漏水を防ぎ鉄筋を腐食から守る。
- ③A部材、B部材を組み合わせることにより、1.0mまでの壁厚なら、30%以上の欠損率を確保できる。
- ④誘発目地材は、鉄筋に結束線などで固定するだけで、コンクリート打設時にも完全固定できるので、溶接作業および水平鉄筋の切断作業などを必要とせず、熟練者でなくても簡単に施工できる。

早川ゴム株式会社

広島県福山市箕島町南丘5351番地

〒721 Tel 0849-54-7801

ビルの、工場の、街の、 すみずみに、つながろう。

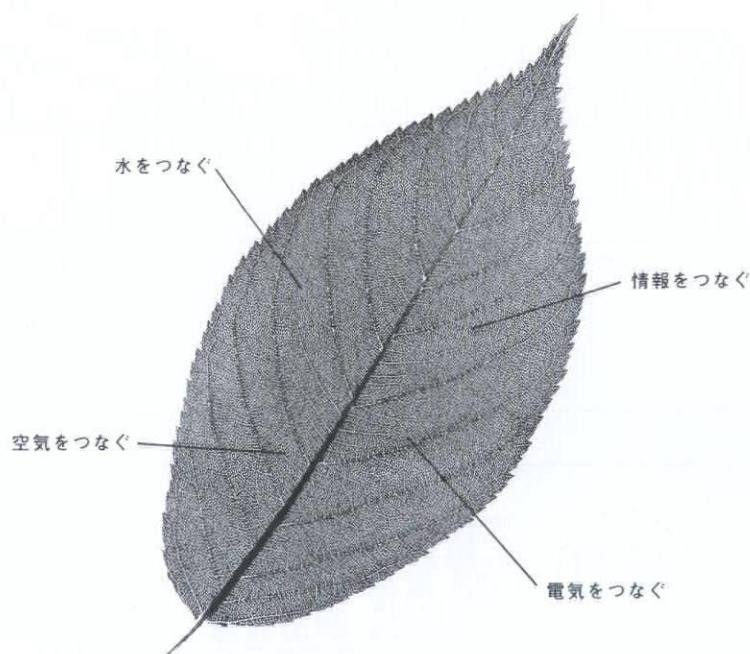
私たちの仕事は、ビルに、工場に、
街に、生命を与える葉脈として、
そのすみずみにつながっています。

もっと、人が快適になる環境へ。

総合設備業の

リーディング・カンパニーとして、
先端の技術で、高度な未来を
提案し続けます。

あなたと快適をむすびます。



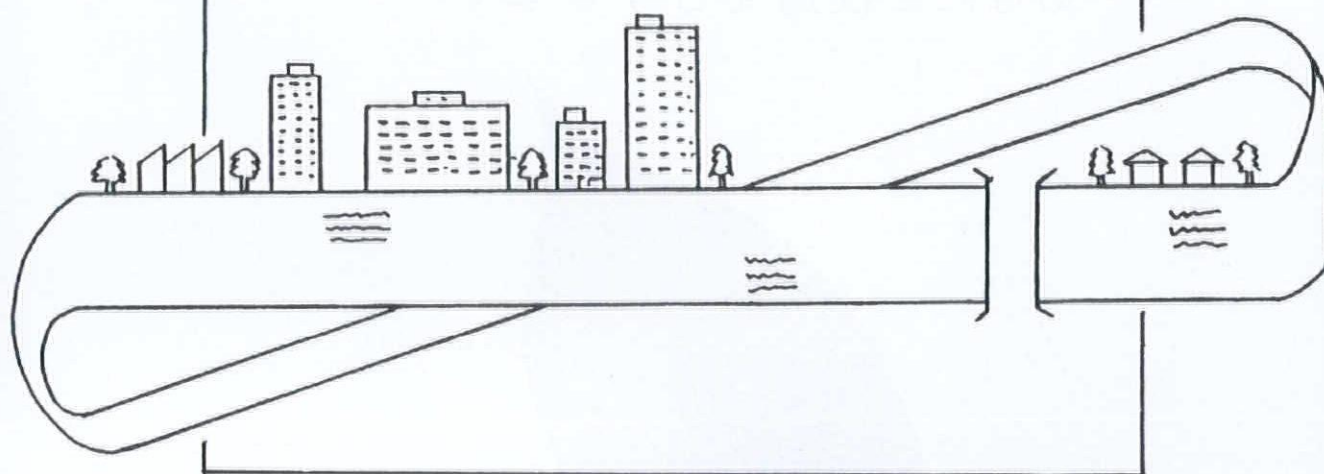
住友電設株式会社

大阪本社 〒550 大阪市西区阿波座2-1-4 Tel 06 (537) 3400
東京本社 〒105 東京都港区芝2-2-17 Tel 03(3454) 7311

営業種目：電気設備／空調・給排水・衛生設備／
プラント設備／情報通信設備／電力流通設備／その他

水環境を

クリエイトする



株式会社
西原
衛生工業所

東京都港区芝浦3-6-18
TEL.(03) 3452-7441 大代

支店/札幌・東北・新潟・東関東・横浜・名古屋

N 日章工業株式会社

●本社 千101 東京都千代田区内神田3-11-7(日立神田別館) ☎03-3254-3000
 ●大阪支店 千541 大阪市中央区高麗橋2-4-6(大正不動産ビル6階) ☎06-201-5704
 ●仙台営業所 千980 仙台市青葉区中央3-2-27(日産生命ビル) ☎0222-21-6989

日立製作所エレベーター・機電特約店
 日立製作所OAシステム特約店
 日立金属フリーアクセス、ハイベース特約店
 旭化成建材パイル・ヘーベル代理店
 大和ハウス工業代理店

施設商品

エレベーター・エスカレーター
 立体駐車場設備(新明和工業)
 バスユニット(日立化成工業)
 住宅機器類
 集中浄化槽
 受水槽
 ソーラー
 受変電設備

自家発電設備
 無停電定電圧定周波電源装置
 ビル監視制御装置
 冷暖房空調設備
 通信設備
 ターボ冷凍機・吸収式冷凍機
 各種ポンプ設備・換気設備

OAシステム機器

パーソナルコンピューター
 ワードプロセッサー
 ファクシミリ
 オフィスコンピューター

建材商品

AHSパイル
 ヘーベル
 フリーアクセスフロア

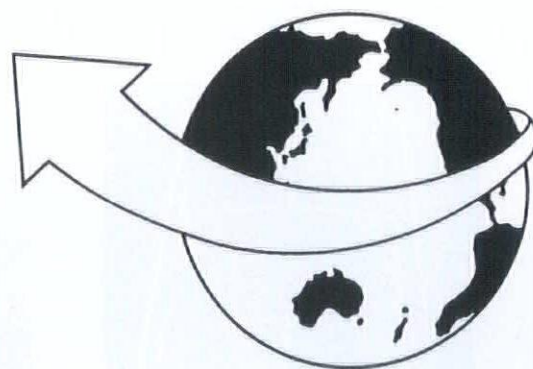
ハイスプリット・ハイベース
 鉄骨
 大昭和ユニボード

建設商品

クローラクレーン
 ショベル
 軽量鉄骨プレハブ規格建築物
 軽量鉄骨系プレハブ住宅

未来に向って...

限りある資源
 限りある空間の中で
 より快適な環境づくりの
 ために努力しています。



●営業品目

空気調和・冷暖房・給排水・衛生設備・設計施工



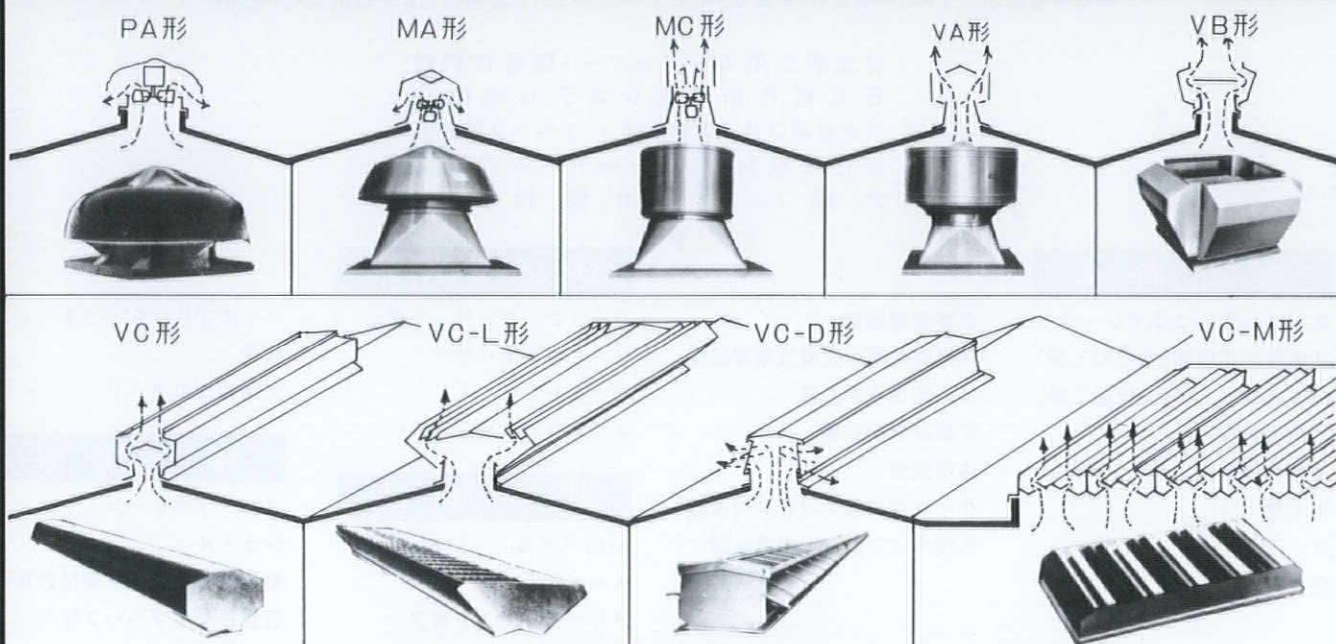
株式会社朝日工業社

本社・東京支社 千105 東京都港区浜松町1-25-7 電話 03(3434)5 7 1 1
 大阪支社 千532 大阪市淀川区加島1-58-59 電話 06(302)2 2 7 3
 支店 北海道/東北/北関東/横浜/名古屋/中国/九州

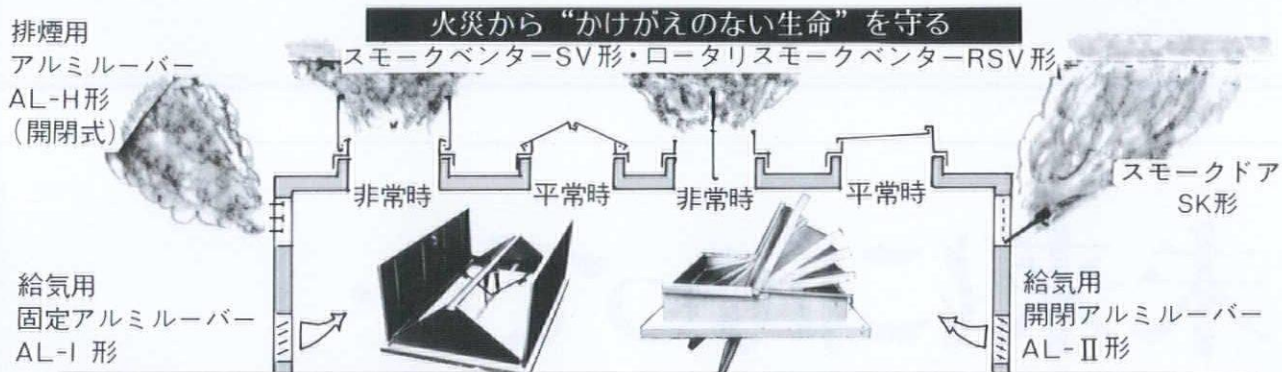
坂本商会は創業80年 換気・排煙・採光の専門メーカーです

“自然の風”を効率よく招く坂本式ルーフベンチレータ群

強制換気・自然換気装置

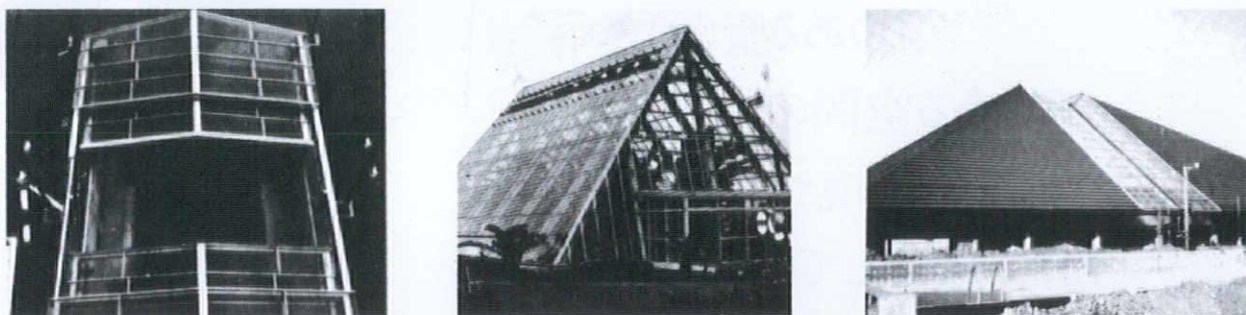


排煙・ルーバー装置



採光装置

“太陽の恩恵”を全身でウケとめる坂本式スカイライト



株式会社 坂 本 商 会

本 社	東京都中央区日本橋2-16-12(江戸ニビル)	〒103 電話 東京 (03)3271-5591(代)
松戸工場	千葉県松戸市松飛台420番地	〒270 電話 松戸 (0473)87-6595(代)
技術研究所	千葉県松戸市松飛台217番地	〒270 電話 松戸 (0473)87-3148
施工部	東京都墨田区東向島2丁目15番11号	〒131 電話 東京 (03)3619-2221(代)

広告目次

SD誌に広告をお申込みの際は下記広告代理店にご用命下さい(五十音順)

●共栄通信社

東京——東京都中央区銀座8-2-1

新田ビル (3572) 3381

FAX (3572) 3590

大阪——大阪市北区西天満3-6-8

笹屋ビル06 (362) 6515

FAX06 (365) 6052

●建報社

東京——東京都文京区湯島2-30-8

(3818) 1961

FAX03(3818)1968

大阪——大阪市中央区淡路町1-4-9

昭栄ビル06 (231) 4548

FAX06 (227) 0268

●新建社

東京都中央区八丁堀2-1-10

ハヤシビル (3552) 8247(代)

FAX (3552) 8249

●中外

大阪——大阪市北区浪花町14-25

日本生命天六ビル06 (379) 1791

東京——東京都千代田区神田須田町2-5-2

須田町佐志田ビル (3255) 8411

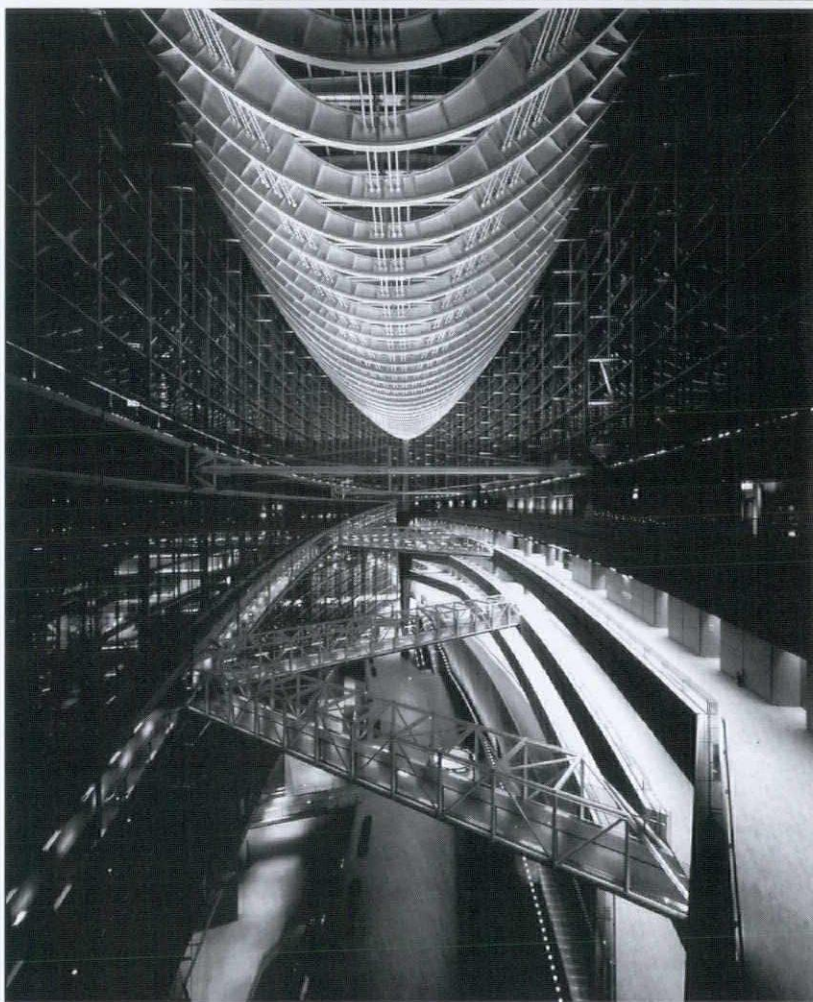
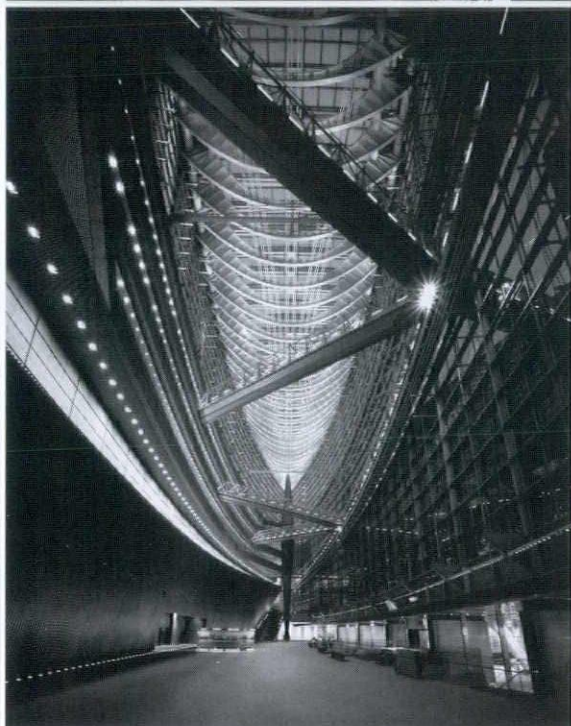
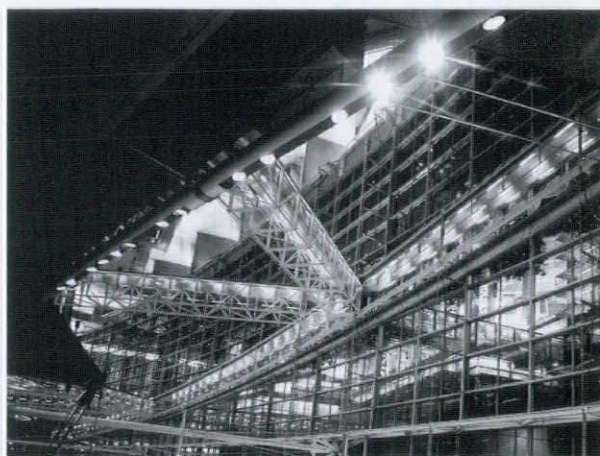
名古屋——名古屋市中区錦2-2-13

名古屋センタービル052 (221) 7641(代)

ア	(株)朝日工業社	A17
カ	(株)関電工	A3
	鹿島	A4・A5
	軽井沢ホテル鹿島ノ森	A6
サ	三建設備工業(株)	A11
	三機工業(株)	101
	三和シャッター工業(株)	112
	(株)坂本商会	A18
シ	新日軽(株)	表4
	新菱冷熱工業(株)	102
ス	住友電設(株)	A15
タ	大興物産(株)	A8
	大和証券(株)	88
ト	東陶機器(株)	A10
	(株)トーエネック	A11
	東光電気工事(株)	A12
	東洋熱工業(株)	111
	(株)東芝	124
ニ	日新工業(株)	A9
	(株)西原衛生工業所	A16
	日章工業(株)	A17
ヒ	(株)日立製作所	85
	日立電線(株)	113
フ	不二サッシ(株)	A1
ホ	ホテルイースト21東京	A7
マ	松下電器産業(株)	A2
ミ	三菱電機(株)	120
	美和ロック(株)	122・123
ヤ	山田照明(株)	A20
リ	リリカラ(株)	117
ロ	ロンシール工業(株)	表3
ワ	YKKアーキテクチュラルプロダクツ(株)	表2

表情多彩

照明は空間づくりの重要なポイント。
人々に、常に気持ちよく空間を利用してもらいたい・・・。
山田照明ではさまざまな条件やニーズを満たすために、
多種多様な照明器具を用意。ベストなあかりで、
ひとつひとつの空間を、個性的・機能的に演出し、
表情多彩な空間創造を力強くバックアップしています。



設計監理：東京都財務局営繕部国際施設建設室
ラファエル ヴィニオリ建築士事務所



山田照明株式会社

本社/ショールーム 〒101 東京都千代田区外神田 3-16-12 TEL.03-3253-5161
仙台支社/ショールーム 〒980 仙台市青葉区二日町 11-11 (ANDOUビル) TEL.022-267-1630 横浜支社/ショールーム 〒220 横浜市西区南幸 2-20-1 TEL.045-311-1731
大阪支社 〒542 東大阪市桃根 2-2-6 TEL.06-745-6811 福岡支社 〒810 福岡市博多区店屋町 8-30 TEL.092-282-7635 札幌営業所 〒003 札幌市白石区菊水七条 2-61 TEL.011-811-2215
北関東営業所 〒370 高崎市緑町 3-14-8 TEL.0273-63-1442 名古屋営業所 〒460 名古屋市中区 5-16-14 (新栄ビル) TEL.052-252-5161 静岡出張所 〒420 静岡市西草深 23-9-502 TEL.054-247-0811
広島営業所 〒730 広島市中区十日市町 2-2-34 TEL.082-293-6119 鹿児島営業所 〒890 鹿児島市上之園町 4-14 (第6相模ビル) TEL.0992-58-0031 宇都宮出張所 〒382 宇都宮市海道町 818-2-1002 TEL.0286-60-1381