

日本新建築
SHINKENCHIKU JAPAN

3

建筑的重生

Redevelopment Architecture

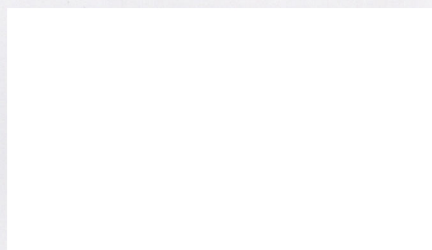
日本株式会社新建筑社 编/译

大连理工大学出版社



日本新建筑3： 建筑的重生

日本株式会社新建筑社 编/译



大连理工大学出版社

新建築

by 株式會社新建築社, 東京

本书中文简体字版©大连理工大学出版社 2009

著作权合同登记06-2009年第287号

版权所有·侵权必究

图书在版编目(CIP)数据

日本新建筑. 3, 建筑的重生 / 日本株式会社新建筑
社编译. — 大连: 大连理工大学出版社, 2010.3

ISBN 978-7-5611-5432-8

I. ①日… II. ①日… III. ①建筑设计—日本—现代
—图集 IV. ①TU206

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第037703号

出版发行: 大连理工大学出版社

(地址: 大连市软件园路80号 邮编: 116023)

印刷: 北京利丰雅高长城印刷有限公司

幅面尺寸: 221mm × 297mm

印 张: 10.25

出版时间: 2010年3月第1版

印刷时间: 2010年3月第1次印刷

出 版 人: 金英伟

统 筹: 房 磊

责任编辑: 张昕焱

封面设计: 苏儒光

责任校对: 杨宇芳

ISBN 978-7-5611-5432-8

定 价: 58.00元

电 话: 0411-84708842

传 真: 0411-84701466

邮 购: 0411-84708943

E-mail: a_detail@dutp.cn

URL: <http://www.dutp.cn>

编委会名单

主 编 (中) 范 悦
(日) 四方裕

编委会成员

中方编委 王 昀 吴耀东 陆 伟

茅晓东 钱 强 黄居正

魏立志 (按姓氏笔画排序)

海外编委 大森晃彦 吉田贤次

目 录

- 007** 从海报到邻里 隈研吾
- 012** 东急东横线 涩谷车站
(东京城铁副都心线相互直通运行化事业) 安藤忠雄建筑研究所+东京急行电铁+日建设计+东急设计咨询
- 022** GranTokyo
南塔+北塔(I 期) 墨菲·杨建筑事务所
东京站八重洲开发设计共同企业体(日建设计·JR东日本建筑设计事务所) JR东日本建筑设计事务所
- 034** 赤坂SACAS 久米设计
- 048** 朝日广播电视台(朝日放送) 隈研吾建筑都市设计事务所
NTT FACILITIES
- 059** 萤町 竹中工务店
竹中工务店·三菱地所设计设计监理共同企业体
石桥清志建筑设计事务所
- 062** 东京天空树 日建设计

070 Mode学园茧壳塔

丹下都市建筑设计

082 代代木Seminer本部
代代木Seminar Tower Obelisk

大成建设一级建筑师事务所

092 BREEZÉ TOWER

三菱地所设计
INGENHOVEN ARCHITEKTEN

104 Ao

日本设计

112 丸之内PARK BUILDING /
三菱一号馆

三菱地所设计

124 上海环球金融中心

森建筑建设公司
科恩·佩德森·福克斯建筑设计公司
入江三宅设计事务所

138 COCOLAFRONT

北山创造研究所
北山孝二郎+K计划事务所 日本设计

从海报到邻里

作为OS的城市规划与设计

隈研吾

(建筑师)

驱动都市的OS(运行系统)是什么?

不知何故,最近城市尺度的项目特别多,我也从零开始思考什么是城市设计。不仅入围了好几个城市设计的竞赛,写了本名叫《新东京论TOKYO》(隈研吾、清野由美著,集英社,2008年)的城市设计入门书,还在大阪一个建于河岸边的电台大楼项目中尝试与周边地段的互动,以面向城市为契机参与城市设计。从对建筑单体思考的夹缝中跳出来,不经意间与更广大的思路重合。这大而广的思路又在不知不觉中超越了城市问题,变成对我们社会的OS(Operation System)的思考。过去感觉是政治驱动了社会和经济,而今天的政治给人“混乱、纠结”感,其实是在政治之外且较之更深的层面上,开始有一种牵引社会和经济的OS在运作。假如对城市的“物质”和“软体”进行科学考察,其中实际运作着的透明的OS就会凸现出来,而我的思考也就从那里开始。

20世纪——大面积更新的时代?

恰逢建筑学会主办“[环境·时间·建筑]巡礼”研讨会(第9届系列学术研讨会“建筑论的现在”,2008年5月31日举办),建筑师、景观设计师、密宗建筑学者这样不可思议的组合,在这个建筑理论不毛的时代(在世界各地举办的各种会议上,雷姆·库哈斯之后建筑理论领域本体业已瓦解之论调不绝于耳)能讨论出什么样的建筑理论呢?就在大家眉头紧锁的关头,话题转向城市规划与设计的可能性,竟意外地变得有意思起来。

机缘于东京大学大野秀敏的一个评论。他把柯布西耶的城市设计、

本页图片为“中央市政厅及布达佩斯西站地区城市设计”和“依斯干达经济特区设计”的透视图。图片提供:隈研吾建筑都市设计事务所

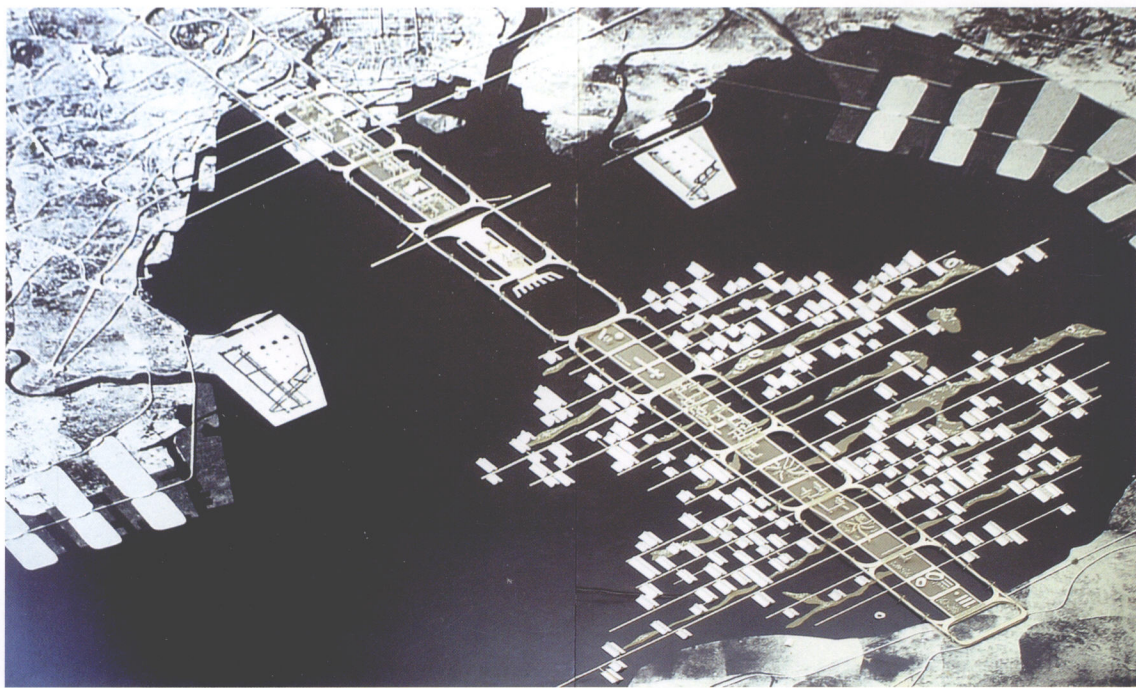
丹下健三的“东京规划1960”(日本《新建筑》6103期)和自己的东京未来设计提案“TOKYO2005fibercity”(日本《新建筑》0606期卷首论文,《JA》63)进行了比较,并指出20世纪正如柯布和丹下所代表的,是大面积整体改造城市的时代,在以面的方式失去现实性的今天,有效介入城市的方法是以线的方式改变现状并与即存空间结合。

虽然对20世纪已有一定的公认评价,但是透过大野描绘的图景,一个难以抑制的疑问涌上心头:柯布和丹下确实认真考虑过在那个时代(20世纪)那样大面积的城市更新的可能性吗?20世纪还不是城市规划的瓶颈,不可能实现大面积更新吗?我把自己的疑问在会场上提了出来。民权意识抬头、官僚机构庞大复杂化都发生在20世纪,大面积更新已经不太可能。19世纪奥斯曼改造巴黎,或者追溯到教皇权威能指挥城市改造的巴洛克时代的罗马,才谈得上是大面积更新的时代。而柯布和丹下正相反,不正是因为面对不可能才画出那样出格的图画吗?

产品和海报

他们是丝毫没有任何余地介入城市的建筑师。遭受现实挫折,于是作为发泄才描绘出那般壮阔的夸张与妄想。我忽然悟出他们的图画实际上不就是“宣传产品的海报”嘛。他们以贩卖产品(建筑单体)为生计,那些图纸为推广促销而做,这么去想的话,很多事情就容易理解了。

其后富永让发言道出比我更精辟的说法,“对柯布西耶来说,那样的图画好比‘文学作品’或‘宣传手册’。果真把巴黎的城市设计委任于他,肯定不会做那种设计吧。”富永让很熟悉柯布西耶,对柯布以“300万人口城市”(1922年)肇始的城市设计思想的想法,我和他有同



“东京规划1964”。在东京湾架设超大结构体，延伸构成海上新城市。
图片提供：丹下都市建筑设计

感。最初在19世纪以前，贩卖建筑产品是不需要广告的。建筑产品在本身的装饰“完美的比例”之类的驱使下，升华为无价之宝般的艺术品。物体本身具有诱人的魔力的话，广告之类是根本不需要的。从另一个方面来说，19世纪的建筑产品属于订单生产，没有必要启用面向不确定的芸芸大众的广告手段。

进入20世纪，情况就变了。缺少装饰、一眼望穿的“平凡的”产品怎么作为特别的東西展示给人，于是就需要冠名为“城市规划与设计”的海报了。通过这张海报，那些普通的产品变成了“世界”，而且非单纯的“世界”，它通往谁都没有见过的新“世界”。产品在海报的造势下立刻身价百倍。这就是20世纪的（建筑设计）产品销售系统的高明之处。

研究密宗建筑的藤井惠介经过上述思辨开始关于空海和密宗书院的发言。他对密宗是否也可看做是通过广告（曼陀罗）来销售（用句好听的话说叫“救赎”）产品很感兴趣（我的转述可能稍有偏颇）。真言宗有灌顶之法事，其仪轨可看做是在会场内布置高价物品和以曼陀罗为名的海报的巧妙组合，引导人进入悟道之境地；同时，以保障产品销售与海报的正统性为名，宗教团体又获得了经济自立。产品销售和广告的组合也许就是百态人间往复上演的历史的定式OS。再仔细琢磨的话，曼陀罗和20世纪的城市设计“海报”其实很像。“物品”通过与“博大精深的画”组合成对，从而被赋予正统性，这样一来作为部分的“物品”就被嵌到整体中去。整体不能销售，部分（产品）却可以买卖。宗教也罢，经济也罢，它们都在以海报和曼陀罗为中介的机制中持续运行，我觉得很有意思。

废墟，对封闭的城市的想象力

这样去比较21世纪，现代主义时代大量生产的海报仅仅被看做海报的话，是不是有点太阴暗了呢？其实对像巴黎或东京这样的城市摆出破坏的姿态，明眼人一看就知道违反常理；相反，对阿尔及利亚（“奈穆尔城市规划”，1933年）和印度（“昌迪加尔城市规划”，1952~1959年）的提案被称为相对具有现实性，我看其实恰恰暴露了粗鲁的殖民主义（差别意识），真是想奉承几句都找不到好词儿。最早意识到这种阴暗性的一个人就是矶崎新。1968年，矶崎在米兰三年展上展出的“数字迷宫”（Electric Labyrinth）一画，如果被当做对20世纪城市设计阴暗面的告发来看就很容易理解。这幅画曾经被认为是矶崎“废墟趣味”的一例，或者是1968年一连串“百家争鸣”的矶崎版本。充满虚无主义的破坏性，这很难想象是出自本来该扮演“建设者”角色的建筑师之手；若从城市规划与设计的文脉去考量，则能窥见其另一面。在我看来这正是矶崎向师傅丹下健三诀别的明证，向20世纪城市规划与设计诀别的宣言。而且，这幅画明摆着又是一幅旗帜鲜明的海报——矶崎耐人寻味地亮出一幅新海报来挑战丹下派的海报。将两者比较后，发现矶崎出手远远要精致许多。彼时与丹下抗衡，他不得不将广告界的最新技巧和现代艺术的趣味吸收进来武装自己的虚无主义阵营。这次推广活动之后，矶崎在产品销售市场上顺利出位，不得不说是靠这幅海报奠定的基础。

从海报与海报之争的角度形成了我对20世纪的认识。丹下试图在海报里把产品和“世界”联系起来，矶崎反其道而为之，以“世界”的捣毁为宣传内容。“世界”都已经毁坏了，还有人挣扎着为秩序摇旗呐喊，



上图：“再次沦为废墟的广岛”(1968年)。装置“电子迷宫”中矶崎新使用的图画。图片提供：矶崎新事务所

左图：大阪KPO麒麟广场开馆15周年纪念展“EXPOSE2002——向梦的彼岸 矢延宪司×矶崎新”中展示的“电子迷宫”。图片提供：麒麟集团

不是很阴暗吗——矶崎仅仅用一张纸就把20世纪的大海报们全盘否定了。这幅广告作品的颠覆性的破坏力到现在还余影未消。放眼世界，建筑师也好，建筑评论家也好，至今还没有谁成就超过矶崎颠覆乾坤之犀利。在他之后高唱后现代主义的人也只能说动摇了世界的范式，还称不上颠覆了世界。矶崎藉此宣言成为世界明星，并在脚下的日本行使了巨大的破坏力。换言之，“博大精深海报=城市规划”被宣告死刑，矶崎的观点含糊其词，不仅否定了20世纪以来的“博大精深海报”，（建筑）产品向外延展扩张想象力本身也被否定了。在此影响下，对日本，特别是年轻人造成了极大的约束。这也许是矶崎个人的成功，而对1970年以后的日本建筑文化整体来说却是不幸的。确实20世纪的“大海报”有其阴暗的一面，但至少对从事（建筑）产品设计的人来说，还可以稍微发挥自己的想象力介入具体现实，也算是良性发展。而矶崎的广岛海报完全置之如粪土。这一论调的隐性操控使日本大多数建筑师至今还漂游其中。认为个人对城市无能为力之论调蔚然成风，日本建筑师们不能从中解脱。城市无序论、城市规划不可能之论调被视为有些良心作家的最底线，此风至今仍然存在。仅仅是换个说法停留在同一论调上的重复，就这样过去了十几年。对日本的城市来说，不幸莫大于与城市拉开距离这种思想的蔓延与扩散。

黑川和矶崎，两个媒体建筑师

这种情况下，看黑川纪章去世时矶崎在悼文（产经新闻，2007年10月6日）中所流露出的同情，就颇显意外了。因为矶崎的隐形操控之破

坏力波及最大的无外黑川纪章。黑川是柯布西耶、丹下之流“大海报”的忠实追随者。或许他也曾怀疑过大海报对（建筑）产品贩卖的作用，然而作为建筑师的他抱着从（建筑）产品的外延扩张想象力的责无旁贷的重任于己身，保持着自身平衡。矶崎的广岛海报面世后，一举将黑川扩张志向的想象力在世人眼里沦为陈词滥调。

黑川去世之际，矶崎感言痛失惟一理解自己的盟友，我不敢苟同。矶崎同时还称黑川为世界上第一个媒体建筑师。从参透大众传媒的精髓、最有效地投放“海报”的方面来说，矶崎作为媒体建筑师的功力远远高于黑川。或者说正因为黑川不能像矶崎一样有效地操纵媒体，只好委曲求全迎合媒体，结果往往弄巧成拙。在这个意义上，黑川只算得上是一个正直却不中用的人。

再看得透彻一点的话，矶崎的意思是：黑川也好，自己也好，海报对照起来也好，一切都是通过海报来鼓动世界，从这个意义上来说自己的盟友别无他人。这可能算是对黑川的人生概括吧。对这样的一个概括，我倒是不反对。

再向城市看齐

那么除了海报之外，针对城市问题就没有其他办法了吗？黑川死后，我对自己的拷问越来越多。支配了时代的媒体的特性不能说对这个时代的建筑没有影响，也不能说没有对这个时代的设计行为产生约束。一言以蔽之，20世纪是大众的世纪，大众传媒的时代，广告的时代。海报是面向不确定的多数（大众）发放的，是单纯化了的视觉画面。21世纪的网

络代替大众传媒登场，取代了大众传媒的单向信息流，使个体对个体直接的、相互的消息传达成为可能。在这样一个时代，取代大众传媒所对应的“海报”是不是有更加具体的、个别的城市设计的可能性呢？

带着这样的想法，我开始参与到现实中具体的竞赛投标中，幸运的是还得了奖。一个是匈牙利首都布达佩斯西站周边地区的“中央市政厅及布达佩斯西站地区城市设计”（日本《新建筑》0710期），一个是马来西亚政府在与新加坡国境交界处新山市的“依斯干达经济特区设计”（日本《新建筑》0806期，第21页相关报道）。

布达佩斯西站坐落着亚历山大·居斯塔夫·埃菲尔（Alexandre Gustave Eiffel）于1887年设计的精美的钢结构车站，周边交通便利，多瑙河沿岸风景秀美，但却是布达佩斯治安最差的地区之一，感觉非常荒凉。计划将中央市政厅全部移走，把私人办公楼、住宅和商业一体化开发，实现地区再生。这个项目公共性极高，重要程度关系到布达佩斯的未来发展。另一案例，依斯干达经济特区，是石油、柴油资源依赖型的马来经济与观光贸易型的新加坡经济抗衡的一步棋，是计划以免税与可持续性为支柱的经济特区。对马来西亚的前景也具有极高的重要性，是创造新城市的项目。

仅从关键条目就能读出其目标之高、任务之具体，这样左右一国之未来的公共项目是和“海报”“标语”所不同的实现性很高的设计，当然值得期待。然而，进入设计阶段后，事态却开始朝着和预想完全不同的方向发展。简而言之，就是那里的项目都是把我们被选中的方案图当做吸引投资者，即募集开发商和基金的“海报”。没有资金对这幅海报感兴趣而参与投入的话，国家的项目无论如何也没法开始。国家经济一

方面由于政治领导权被弱化而收缩；而另一方面是全球化和利用金融技巧进行风险投资而壮大的民间资本，两者相互作用，而使经济越来越偏向民间依存型的不均衡方向倾斜。

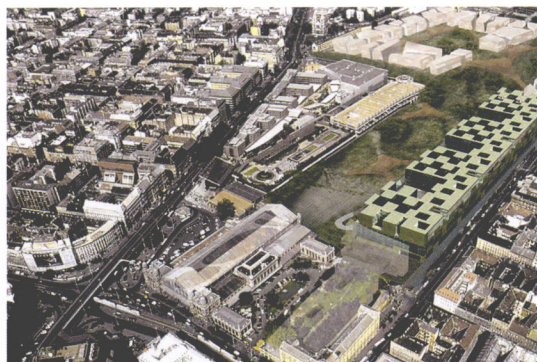
回头想想，这是我们一开始没有看清形势过于幼稚的表现。真正能够集合公共财力，以压倒性主体权利来实施大面积规划设计的时代已经过去。公共主体能做的事情，现在最多只有“墨迹未干的新海报”了。竞赛也不过是遴选“墨迹未干的最新海报”这种活动的别名罢了。

孔洞与邻里，与扩张结合的OS

在这么多痛苦的体验中，惟一有点儿安慰的是大阪的朝日电台本部项目。按城市设计和建筑单体设计划分的话，朝日电台当然属于建筑单体设计。民间私营企业的本部大楼，称单体项目不为过。而这个项目和通常单体建筑的不同关键体现在实现与“邻里”之间的对话这一点上。

项目基地在原来阪医院旧址，当时沿着流经大阪市区的堂岛川紧邻的两块地的两个项目几乎同时启动。东侧的“邻居”是高层公寓——多功能大厅与商业设施综合体，借着与其同时并行设计的幸运，两块地在东西方向贯通生成了“长孔”。沿着两地边界夹出步行道，在南北方向又生成了另一个跨界线的“孔”。

一旦作出了“孔”，对其外侧也产生了不可思议的影响。两个“孔”之间流动的人、风和光的动线以连接贯穿堂岛川对岸为目的，催生了NPO组织“中之岛SORIA”的出现（<http://www.nakanoshima-soria.com>）。对岸是国立国际美术馆（日本《新建筑》0405期）以及绪方洪庵



“中央市政厅及布达佩斯西站地区城市设计”。



马来西亚“依斯干达经济特区设计”。

两项图片提供：隈研吾建筑都市设计事务所

开办的义塾旧址。而朝日电台的地段也曾是福泽谕吉的出生地。虽然还没有形成完整的滨水空间，但已经有好几个“点”散布于附近。在“孔”所诱导的流线下，把这些“点”都串了起来，这个NPO的原动力就是开拓并改变堂岛川的未来。

过去堂岛川的水路和大阪的人与文化一脉相承。而20世纪汽车时代的到来，不仅使河川失去了与都市的“联系”，更变成了“切断”城市交通联系的障碍。NPO的活动目的就是凭借沿着河岸在城市里浮现的“孔”再次将河川复苏为城市的中心，即大阪的再生。

朝日电台前设置栈桥，连通堂岛川，使大都市的中央获得新生。受洪庵、谕吉泽被的大阪大学、庆应义塾大学联合，在河流周边设置了好几个私塾一样的非正式教育场所。仅仅一个民间的单体建筑，在小小的机缘下产生了联动，这联动的齿轮（或者说“孔”）渐渐扩大，带动着项目设计和施工的进行。仅仅是两块相邻地段的联动，却在大都市中产生了如此的“扩张”与“联系”。我感到这“扩张”与“联系”是在城市规划与设计层面的东西。曾经称为城市规划的冠冕堂皇的“大海报”近乎梦与妄想，与城市规划具体的工作没有一点关系。面向大众的“海报”并不能带动城市规划的协同合作。城市规划要从与“邻居”的面对面、肩并肩的相互致意开始。

NPO这个组织的活动也跨越了“客户”“地段”等20世纪的归类框架。国家和资本的二元对立之外，还有各种各样的组织和机构成立。依靠“海报”，“国家”和“行政”什么也动不了。所以说，不管是布达佩斯还是依斯干达，都要废弃那墨迹未干的“海报”，试着开始拍拍邻居们的肩。挨家挨户地拜叩照会，也许还有启动城市规划的希望。与其这

么说，不如说当今的城市规划与设计非这样才行得通不可。首先让我们忘了“海报”的事情，开始和邻居们一对一的交流。产品并不是通过海报和全体联系在一起的，而是通过和邻里的协作结成整体，并与世界相通的。世界并没有一个完整的全貌，但也不是遭破坏的废墟。

世界在于邻里。邻居们一个一个彼此结合，部分与整体的结合源自部分与部分具体相连。不靠产品与曼陀罗，挨家挨户延伸至全体，这样的OS是我小小的希望之托。

（翻译 张光玮）



“朝日电台”的大台阶。台阶前方是河栈桥。远处可以看见旁边的“萤火虫街区”B街区。



右边为“朝日电台”，左边为“萤火虫街区”B街区内的公寓“The Tower Osaka”。两个建筑物之间是南北向开敞的公共空地，和堂岛川连接。



“朝日电台”和“萤火虫街区”B街区之间可以走通。

东急东横线 涩谷车站(东京城铁副都心线相互直通运行化事业)

设计 安藤忠雄建筑研究所+东京急行电铁+日建设计+东急设计咨询

施工 涩谷站开业设备工事共同企业体(鹿岛建设·东急建设·大成建设)

所在地 东京都涩谷区

TOKYU TOYOKO-LINE SHIBUYA STATION

architects: TADAO ANDO ARCHITECT & ASSOCIATES + TOKYU CORPORATION
+ NIKKEN SEKKEI + TOKYU ARCHITECTS & ENGINEERS

地下2层。由椭圆形外壳的“地飞船”(浮游在地下的宇宙船)的内部看北面的检票口和共享空间。从最底层(地下5层)的站台到共享空间的最高层,高度为14300mm。现在东京城铁副都心线已经开始运营。东横线与副都心线相互直通运行开始后,共享空间正下方的站台部分将成为轨道空间。





由车站内的中央大厅看椭圆形的“地宙船”。“地宙船”宽24m，长78m，高12m。其端头有长条的切口处。“地宙船”的屋顶采用由车站躯体悬吊的结构。



从车站内的各个地方都可以看到“地宙船”的外壳。在复杂的地下空间中，它成为帮助乘客辨别方向的明显标识。

