

阪神競馬場スタンド

JAPAN RACING ASSOCIATION HANSHIN RACE COURSE

所在地／兵庫県宝塚市駒の町1-1

建築主／日本中央競馬会

設計者／日本競馬施設株式会社

株式会社松田平田

施工者／清水建設株式会社

安藤建設株式会社

株式会社大林組

三井建設株式会社

株式会社浅沼組

大末建設株式会社

西松建設株式会社

前田建設工業株式会社

大日本土木株式会社

村本建設株式会社

竣工／1992年3月31日

Location／Takarazuka City, Hyogo Prefecture

Owner／Japan Racing Association

Architects／Japan Racing Facilities Co., Ltd.

MHS Planners, Architects and Engineers

Contractors／Shimizu Corporation

Ando Construction Co., Ltd.

Obayashi Corporation

Mitsui Construction Co., Ltd.

Asanuma-Gumi Co., Ltd.

Daisue Construction Co., Ltd.

Nishimatsu Construction Co., Ltd.

Maeda Corporation

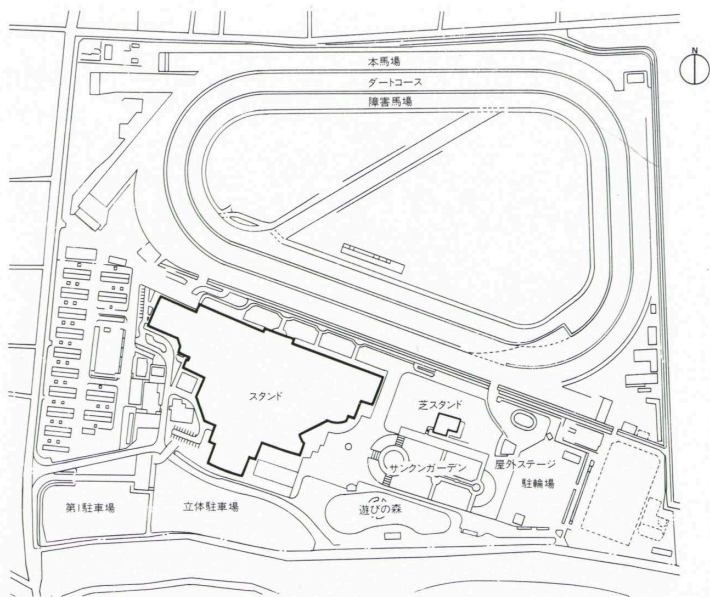
Dai Nippon Construction

Muramoto Construction Co., Ltd.

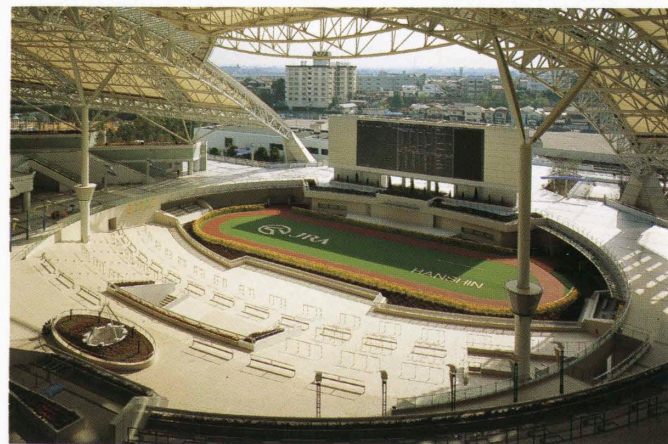
Completion Date／March, 1992



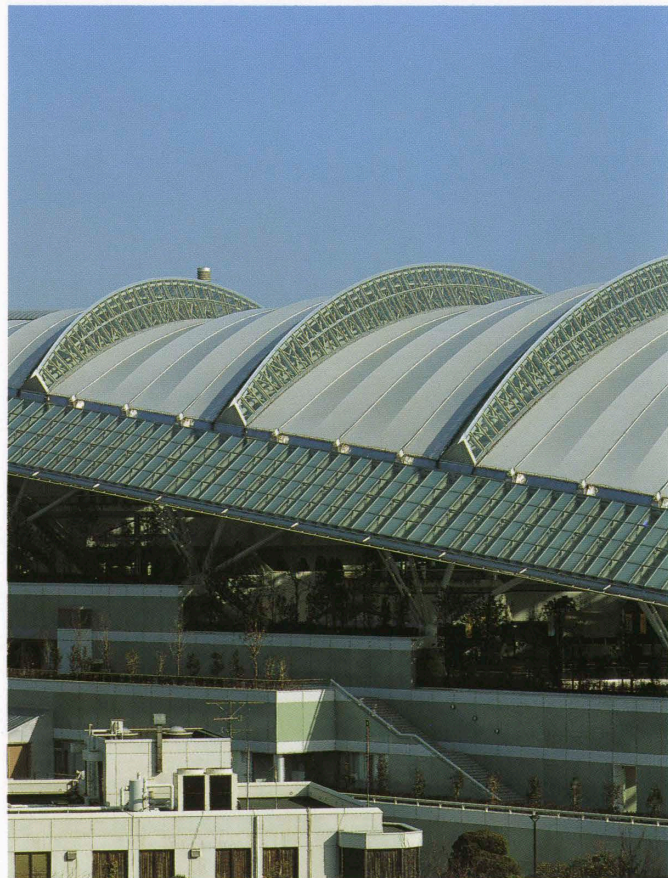
南西側全景 General view from the southwest.



配置 縮尺1/10,000



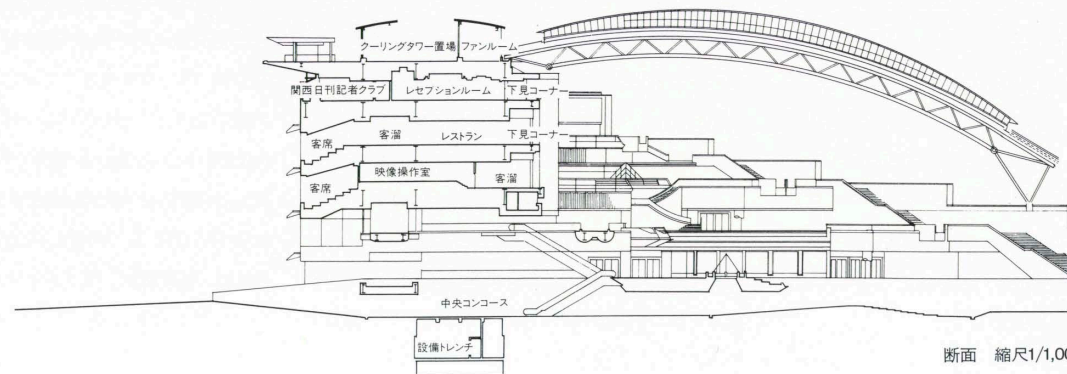
パドックを見下ろす Downward view of the paddock.



テフロン膜とガラスのトップライトで覆われた屋根
Roof covered with the Teflon membrane and skylight.



パドック回りを見る Paddock.



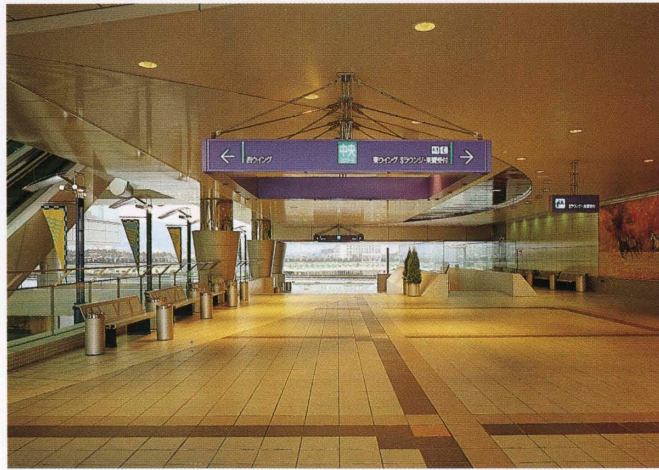
断面 縮尺1/1,000



北側外観 General view from the north.



中央コンコース Main concourse



中央コンコースよりコースを見る Race track seen from the concourse.

建築概要
敷地面積 522,896.90㎡
建築面積 33,680.60㎡
延床面積 114,914.40㎡
構造 地階：鉄筋コンクリート造
1～6階：鉄骨造
大屋根：パイプトラス骨組膜構造
規模 地下1階 地上6階 塔屋1階
工期 1990年5月～1992年3月
仕上げ概要

外部仕上げ
屋根／スタンド本体：アスファルト露出防水 プラザ：パイプトラス構造＋テフロン膜 軒先：ステンレス⑦1.0mm 外壁／スタンド本体：磁器質タイル45mm角打込PC版 アルミパネル⑦3mm 電解着色プラザ：アルミスパンドレル⑦1mm ABE フッ素樹脂コーティングPC版 スタンド庇：アルキャストABE ポリカーボネート中空板⑦10mm 開口部／スタンド本体：アルミカーテンウォール電解着色FL-19mm 耐震工法 プラザ：アルミサッシュ

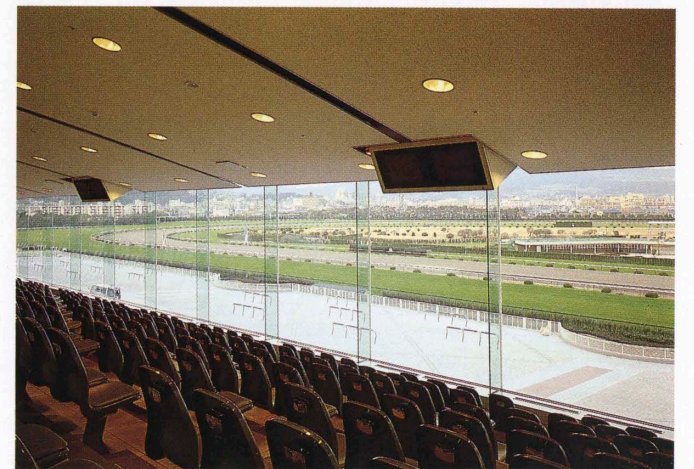
電解着色FL-15mm 外構／スタンド本体：インターロッキング プラザ：磁器質タイル300mm角⑦7mm
内部仕上げ
〔観覧席（1～3階・一般席）〕床／磁器質タイル300mm角⑦7mm 壁／陶板タイル600mm角 天井／FGボード⑦6mm 岩綿吸音板⑦12mm 〔観覧席（4～5階・指定席）〕床／タイルカーペット ボーダー 人造大理石 壁／ガラスセラミック⑦16mm 天井／FGボード⑦6mm 岩綿吸音板⑦12mm 〔中央



5階観客席 Stands on the fifth floor level.



6階Sラウンジ Lounge.



2階観客席からコースを見る Race track seen from the stands.

コンコース〕床／磁器質タイル300mm角⑦7mm模様貼 壁／アルミパネルアクリルウレタン焼付塗装⑦2mm 天井／アルミパネルアクリルウレタン焼付塗装 PB⑦9mm 岩綿吸音板⑦9mm 〔6階特別席（スーパービューラウンジ）〕床／タイルカーペット ボーダー 人造大理石 壁／ガラスセラミック⑦16mm 天井／FGボード⑦6mm 岩綿吸音板⑦12mm 〔メディアストリート〕床／磁器質タイル300mm角（ミガキ＋マット） 壁／人造結晶ガラス⑦15mm 天井／FGボード⑦6＋6mm（ヴォールト天井）

化粧SUS目地入り

設備概要

空調 方式／各階エアハンドリングユニット方式 ファンコイルユニット方式 水冷ヒートポンプパッケージ方式ほか 熱源／ボイラーチラー：冷温水発生機 800RT×6台 100RT×1台 蒸気ボイラー 温水缶×2台
衛生 給水／重力式受水槽100㎡×2台 高架水槽15㎡×2台 雑用水／重力式受水槽300㎡×2カ所 高架水槽30㎡×2台 給湯／局所給湯方式（電気式

貯湯湯沸器 ガス瞬間湯沸器）排水／分流式（生放流）

電気 受電方式／3φ3W22kVA 60Hz 設備容量／4,000kVA×3 予備電源／ディーゼル発電機 2,500kVA×2台

防災 消火／屋内消火栓・専用栓 スプリンクラー ハロン1301 泡消火 屋外消火栓 排煙／機械排煙8系統

選評
REVIEW

長谷川 堯 TAKASHI HASEGAWA

岡 秀隆 HIDETAKA OKA

小野 馨喜 KEIKI ONO

多くの女性を含む若者たちが、新しい競馬ファンとして圧倒的な勢いで増え続けたことによって、日本の社会における競馬に対する認識が、この10年ほどの間に大きく様変わりした。競馬を単なるギャンブルの一種として考えるだけでなく、むしろ見て楽しむスポーツ、あるいはマス・レジャーのひとつとしてとらえる傾向が次第に定着していったからであろう。こうした方向転換を積極的に支持してきた日本中央競馬会は、老朽化し、手狭になった各地の競馬場のスタンドを、そのような時代的な変化に沿って拡張、改築する事業を進めてきたが、その一環として1990年、宝塚市仁川にある阪神競馬場を全面改築のために閉場し、わずか1年半後の1991年11月に新スタンドと新コースをオープンした。

阪神の新スタンドは、大きくふたつの部分に分かれており、中心はいうまでもなく、コースを見下ろす観客席などの6階分の空間を収めたメインスタンド棟である。最近建設された日本の競技施設のスタンド棟の多くがそうであるように、ここでもスタンド内の客席は、コースに面した前面を広大なガラス壁で仕切り、室内を外気から遮断して空調しており、また観客用の椅子、発券窓口等もゆったりとしたゆとりのある配置にして、戦後まもなくつくられたこれまでの競馬場のスタンドの雰囲気とは、かなり異なる内容を印象づけている。

しかしこの阪神競馬場の場合の建築的な独創性は、このメインスタンド以上に、その背後のパドック（馬見所）の空間の設定にあり、同時にこのふたつの空間を、非常に機能的に結びつけた合理的な平面計画にあったことははっきりしている。コースに平行して東西に長く伸びたメインスタンドのほぼ真中で、2階レベルの中央コンコースでもっとも幅広く直結された南側のパドックは、他の多くの日本や海外の競馬場とは違った、一種独特の空間に包まれている。あたかも古代の劇場か競技場かなにかを思わせるように、1階にあるパドックが、2階から5階のレベルに向かって緩やかに連続して昇っていくプラザ（観客席）によって三方から囲まれ、下見をする観客に見下ろされている。プラザはそれぞれのレベルで背後のメインスタンドの空間と馬券売場につながっている。さらに三角形の平面をもつこのスタンド全体を、パドックの上だけ残して、雨天の場合でも傘をささずに出走馬を観察できるように、巨大な屋根が覆っているのだ。翼を広げたような姿の、パイプトラスによる骨組膜構造のこの大屋根は、テフロン膜とガラスによってトップライトを取り、雨天の時の屋内の明るさを確保しつつ、また晴天時の強い日差しを遮断して、観客に快適さを約束している。

18ヵ月という限られた工期の中で、これだけの規模の建築をまとめあげた施工者の工業化、省力化の工夫や、施工上の精度の確保の努力も見逃せない点であり、そうした積み重ねの中で、このアトリウム空間を含む新しい競馬スタンドは、今やマス・レジャーのひとつとなった日本の競馬事業に呼応する施設になったといえるだろう。今後の日本の競馬場施設の姿を方向づける注目すべき作品である。

Over the past decade, the people of Japan have gradually stopped thinking of horse racing as primarily gambling and have come to regard it more as a spectator sport and a leisure pastime for the masses. With this development, its popularity has grown dramatically, especially among young people, including young women. A major motivating force in this attitude shift has been supplied by the Japan Central Racing Association and its program of rebuilding and expanding dilapidated, cramped racetracks. One such project was the rebuilding of the Hanshin Race Track Stands, which reopened in November, 1991, after an eighteen-month closure for construction.

The new Hanshin stands are divided into two major parts. The first is the six-story building housing the stands themselves. As is becoming fairly common in Japan, instead of being open to the outside air, the spectators seats face glass walls. The interior spaces are air conditioned, and seats and ticket windows are generously positioned. In short, the mood of these stands differs considerably from that prevailing at race tracks built shortly after the end of World War II.

At the Hanshin stands, however, architectural creativity is most apparent in the paddock space behind the stands and in the extremely rational planning whereby these two functional zones are connected. The spacious main concourse positioned on the second-floor level at about the center of the main-stands building leads straight south to the paddock. It has a spatial mood of its own quite unlike anything encountered at racetracks anywhere else in Japan or overseas. Located on the first-floor level, the paddock is surrounded on three sides by a gently rising plaza extending from the second- to the fifth-floor level in a composition reminiscent of an amphitheater. The plaza space connects on each level with the stands and ticket windows in the rear. An immense roof spreading over the plaza and leaving only the paddock itself open to the sky protects spectators from both rain and the intense heat of the sun. The roof is composed of a Teflon membrane on a pipe truss with glazed, strip skylights.

In order to complete a building of this scale in only eighteen months, the contractors used industrialized methods, devised ingenious ways to conserve energy, and exerted great effort to ensure construction accuracy. Their skills and hard work made possible the construction of a building that should set the course for Japanese racetrack architecture of the future.

