

BCS Prize-winning Work

# 京都駅ビル

Kyoto Station Building

所在地／京都府京都市下京区烏丸通塩小路下る東塩小路町

建築主／西日本旅客鉄道株式会社

京都駅ビル開発株式会社

設計者／原廣司

アトリエ・ファイ建築研究所

施工者／株式会社大林組

鉄建建設株式会社

大鉄工業株式会社

フルーア・ダニエル・ジャパン株式会社

公成建設株式会社

竣工／1997年7月

Location／Shimogyo-ku, Kyoto City, Kyoto

Owners／West Japan Railway Company

Kyoto Station Building Development Co., Ltd.

Architects／Hiroshi Hara

Atelier φ

Contractors／Obayashi Corporation

Tekken Corporation

Daitetsu Kogyo Co., Ltd.

Fluor Daniel Japan Inc.

Kohsei Construction Co., Ltd.

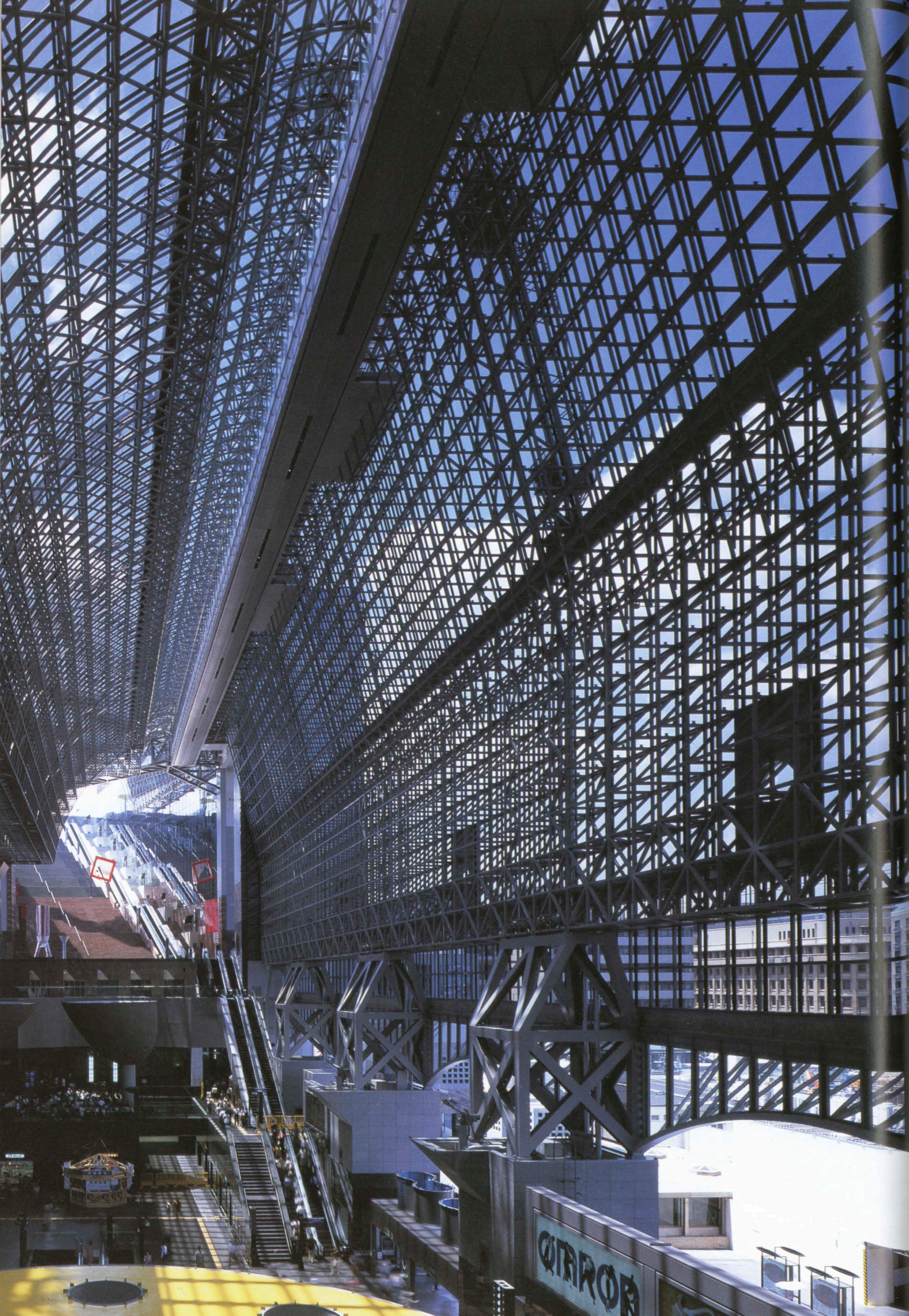
Completion Date／Jul., 1997

駅前広場北側ファサード Facade viewed from the station square on the north.



北東からの俯瞰 Aerial view from the northeast.





左頁：コンコース東側より吹抜けの大空間を見る  
 facing page: Overwhelming space over the central concourse.

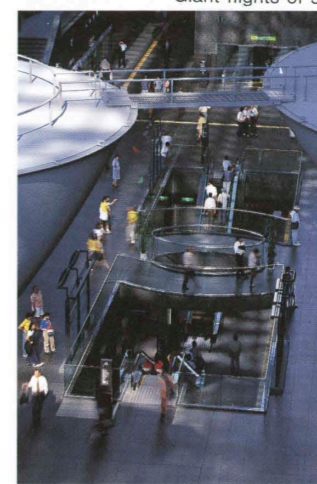


大階段と壁面への映り込み

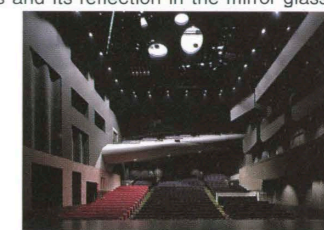
Giant flights of steps and its reflection in the mirror glass.



中央改札口 Central ticket gate.



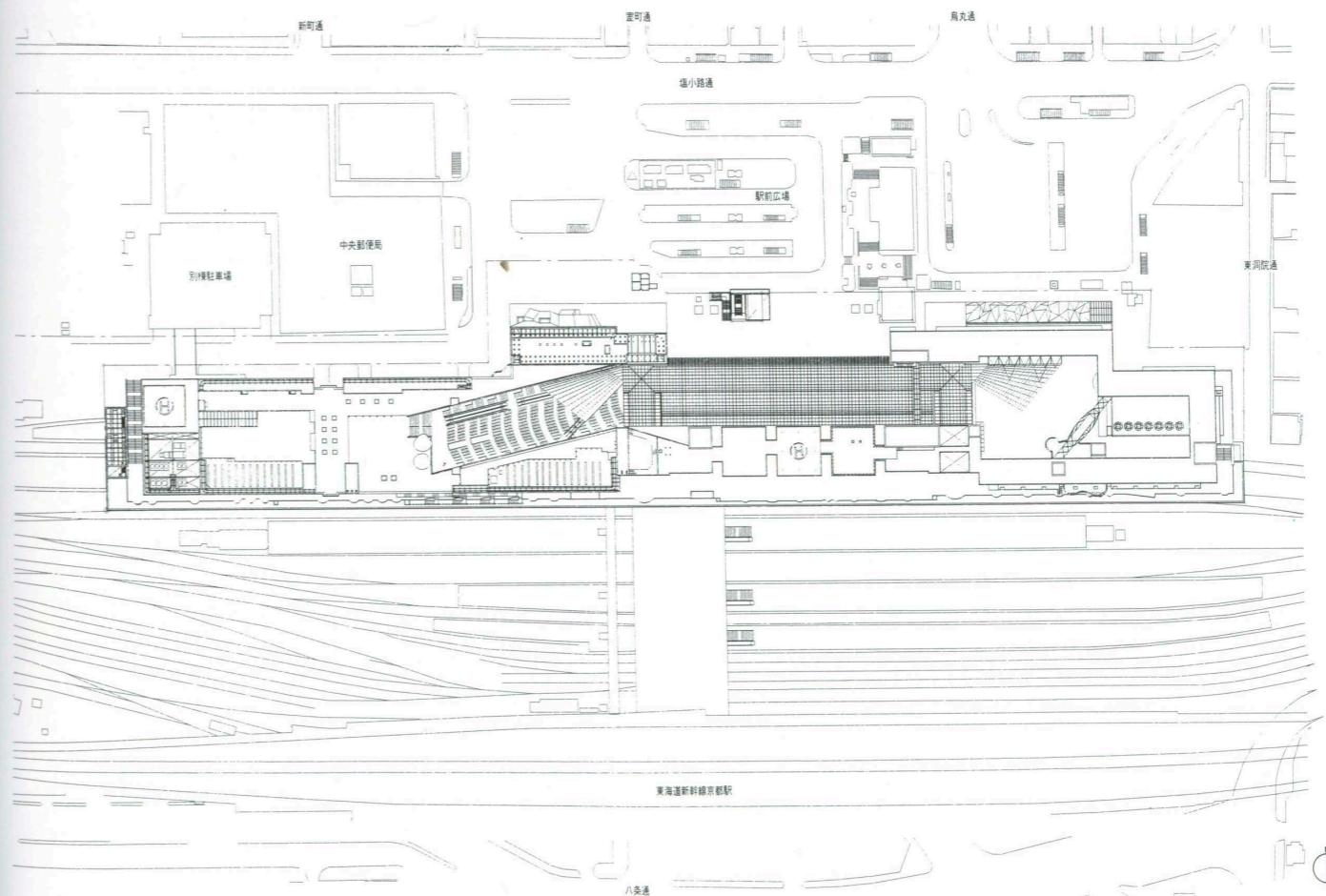
中央コンコース Central concourse.



劇場 Theater.

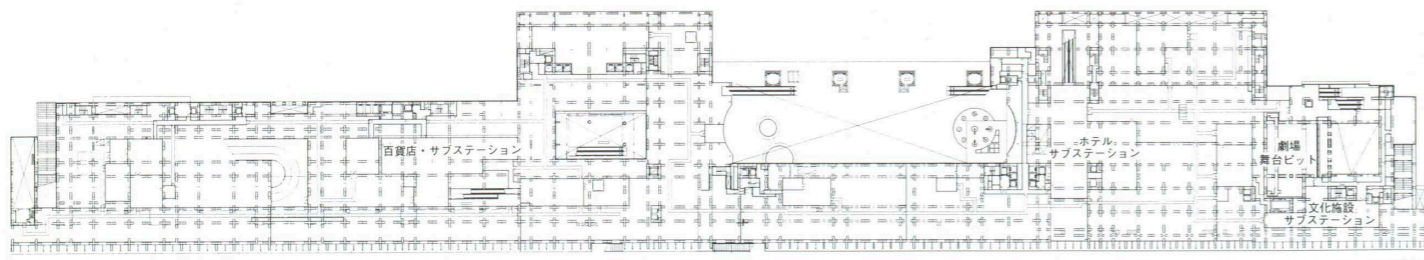


ホテル・エントランスロビー  
 Entrance lobby in the hotel wing.

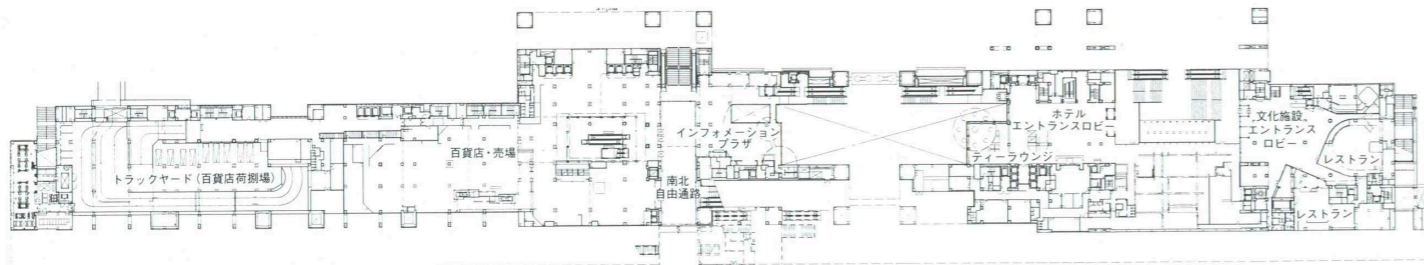


配置 縮尺1/3,000

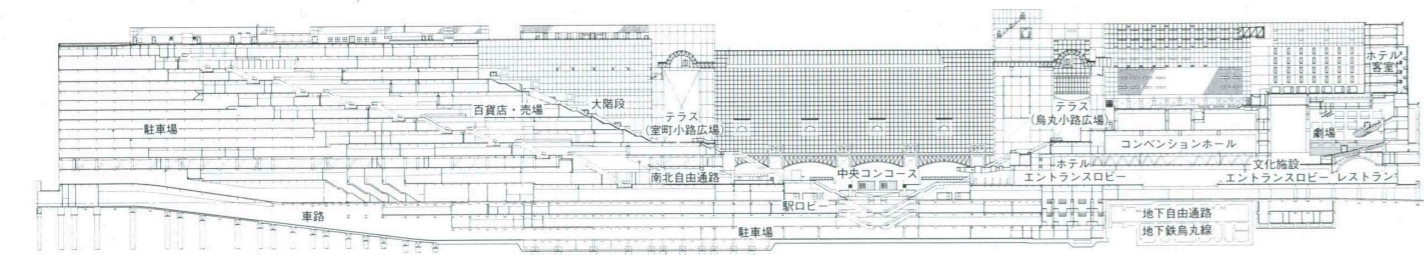
香山壽夫 Hisao Koyama  
 高橋航一 Teiichi Takahashi  
 藤江澄夫 Sumio Fujie



駐車場・百貨店3階、ホテル4階平面



駐車場・百貨店・ホテル2階平面 縮尺1/2,500



断面 縮尺1/2,500

#### 建設概要

敷地面積 38,076㎡  
 建築面積 32,351㎡  
 延床面積 237,689㎡

階数 地下3階 地上16階(ホテル部) 12階(百貨店部) 塔屋1階

構造 地下階：鉄筋コンクリート造

地上階：鉄骨造

工期 1993年12月一部着工

1995年3月全面着工～1997年7月竣工

#### 仕上げ概要

##### 外部仕上げ

屋根/アスファルト防水の上コンクリート直押え仕上げ 熱線反射+網入り合せガラス 外壁/ガラスカーテンウォール：ガラス(熱線反射ガラス・グレー着色)9mm～15mm 透明ガラス9mm～19mm 一部網入り合せガラス) 打込み材料：御影石30mm 50mm角磁器質モザイクタイル(ブルーグレー色2種)7.0mm アルミニウムパネル2.5mm アルミニウムパネル：ユニット工法および在来工法(アルマイト色および各色焼付け塗装)3.0mm スチールパネル：ユニット工法および在来工法(各色フッ素樹脂常温焼付け塗装)1.6mm 2.3mm ALCパネル：素地仕上げ 吹付けタイル仕上げ 御影石・大理石 石貼り：湿式乾式工法 20mm～30mm 石種72種類 その他：現場打ちコンクリート打放し仕上げ(撥水材塗布)など 開口部/アルミニウムサッシュ(2次電解着色 アルマイト色焼付け塗装 現場塗装仕上げ) ステンレスサッシュ(ヘアライン 鏡面仕上げ) スチールサッシュ(焼付け塗装 現場塗装仕上げ) サスペンションガラス 外部床/百貨店屋上広場(大空広場)：

アスファルト防水の上コンクリート直押え仕上げ 一部400mm×600mm磁器質タイル 御影石30mmウォータージェット仕上げ 1階コンコース(中央コンコース)：アスファルト防水シンダーコンクリートの上御影石30mmウォータージェット仕上げ擬石30mm粗面仕上げ 100mm角磁器質タイル貼

##### 内部仕上げ

【地下1階・駅ロビー(地下コンコース)】床/御影石30mm本磨きおよびウォータージェット仕上げ 大理石30mm本磨き 壁/御影石・大理石25mm本磨き PB12.5mm2枚貼りの上塗装 天井/PB12.5mm下地岩綿吸音板(一部リブ付き)9mm塗装 【1階出札ロビー(きっぷうりば)】床/御影石30mm本磨き フリーアクセスフロア タイルカーペット仕上げ 壁/御影石・大理石25mm本磨き PB12.5mm2枚貼りの上塗装 天井/PB12.5mm下地岩綿吸音板(一部リブ付き)9mm塗装 プレキャストコンクリート素地 【2階自由通路(南北自由通路)】床/御影石30mmウォータージェット仕上げ 擬石30mm粗面仕上げ 壁/御影石・大理石25mm本磨き PB12.5mm2枚貼りの上塗装 天井/PB12.5mm下地岩綿吸音板(一部リブ付き)9mm塗装 PB12.5mm+9.0mm2枚貼り塗装 乳白アクリル板1500φほかの光天井 【2階文化施設エントランスロビー(メインエントランス)】床/御影石30mm本磨き フェルト下地カーペット敷き ゴムタイル貼り 壁/御影石・大理石25mm本磨き スチール5.0mm溶融亜鉛メッキ コンクリート打放し PB12.5mm+9.5mm2枚貼塗装など 天井/PB12.5mm下地岩綿吸音板(一部リブ付き)9mm2枚貼り塗装 乳白アクリル板1500φほかの光天井

#### 設備概要

空調 方式/空調機(単一ダクト方式)外気処理空調機+FCU方式 外気処理空調機+天井埋込型ターミナルAHU方式 外気処理空調機+水熱源ヒートポンプ方式 熱源/蒸気2重効用吸気式冷凍機：1,665RT×4台 ブラインターボ冷凍機：600RT×2台 氷蓄熱槽(地下ピット利用)：6,400RTH(蓄熱量) 800㎡(容積) 熱気ボイラー(炉筒煙管)：10t/h×3台

衛生 給水/受水槽(上水)：1,326㎡ 鉄パネルタンク 受水槽(雑用水)：1,227㎡ 地下ピット利用 給水引込み：150A×2(既設) 上水受水槽へ引込み 給水引込み：200A×1(新設) 雑用水受水槽へ引込み 給水方式：ポンプ圧送方式 上水7系統 雑用水4系統 給湯/各施設区分毎の中央給湯方式(貯湯槽室5カ所) 排水/下水放流：自然排水・ポンプアップ(4カ所)公共下水へ接続)屋内外分流(汚水・雑排水・厨房排水)

電気 受電/受電電圧22kV 3回線スポットネットワーク受電 特高変圧器10MVA×3台(ガス絶縁変圧器) 高圧受変電室(サブ電気室)14カ所設置 自家発電/非常兼用・常用ガスタービン発電機×2台 2,625kVA(コージェネレーション発電機) 防災 統括+分散拠点防災システム/統括中央防災センターおよび百貨店・ホテルの各サブ防災センターの3カ所 警報/非常放送の隣接鳴動と誘導灯の活性化装置の連動システム 消火/スプリンクラー消火(低層用・高層用にゾーン分け) 開放型壁付き散水(劇場舞台・ホテルホワイエ) スプリンクラー補助散水栓 2号消火栓 連結送水管 泡消火設備など 排煙/機械排煙 一部自然排煙

一般的な社会通念で考えれば、個々の建築は都市の構成因子のひとつである。ところがこの「京都駅ビル」は、巨大な建築が1個の都市的機能を内包している。設計者、原廣司の言葉を借りれば、建築の中に都市をつくるということになる。建築面積38,076㎡、基準階面積13,925㎡、延床面積は実に237,689㎡という途方もない巨大空間の中に都市がある。ひとつの公共施設としては、わが国においてもその巨大さにおいて最大級の規模であろう。そしてこれほど巨大で複雑な建築物が、平成5年の暮にスタートしてから、平成9年7月竣工までわずか4年8カ月の工期の中で完成している。まことに驚くほかはない。その驚きは、わずかに半日はあったが、設計者自身の案内によってこの建築に含まれるホテル、百貨店、文化施設、専門店街等々をめぐって見て、そこに込められた設計者の信じ難いほどのエネルギーと、その設計図書を忠実かつ確実なディテールとしてつくり上げている施工部隊の凄まじいばかりの施工能力を実感することによって倍加される。

設計者は、この「京都駅ビル」の設計に対して、一貫したひとつのコンセプトを考えている。それはこの巨大建築のすべての部分が、ここに訪れる人びとをアミューズさせるために、いかにすれば、その人たちの娯楽性に奉仕するために、その細部に至るまで完璧に構成されている。さらにその娯楽性は、最も非日常的な空間の中で達成されている。その最たるものは、建築そのものを地形と見立てた(ジオグラフィカル——原廣司)深い谷底から見上げた極めて立体的な空間構成である。それは、設計者原廣司にとってはアルジェリアの古代都市ガルダイヤであったかもしれないし、筆者の経験からいえば、インド、タール砂漠の中にポッカーリと浮かぶ城塞都市ジャイサルメールを思い出させる。旅をすることは一般者にとって日常ではない。その非日常性は、駅空間の場合、娯楽性以外に求められるものはないだろう。だから設計者がこの1点にフォーカスして、あらゆる部分を構成していった手法は正解というべきであろう。

問題はこの建築のプログラムにある。これだけ巨大な建築物がなぜ京都駅前に立ち塞がらねばならなかったか。あの異常なバブル経済の崩壊寸前に企画されたこの巨大建築のプログラムが、果たして歴史都市京都の門としての正当性を勝ち得るものであるかどうか、という議論はやや長い時間の中でじっくりと検討されるべきものであろう。設計者はこの問題に対しても密かにひとつの仕掛けを用意している。地上10～15mの構造マトリックスは、京都駅以南をつなぐメガストラクチャーとして十分なスケールをもつものだと考えられるからだ。その時鉄道は当然地下に埋設されるべきであろう。

Ordinarily, an individual building is merely one compositional element of the city. However, the Kyoto Station Building is an enormous structure serving an urban function. As the architect, Hiroshi Hara, has remarked, the project involved the creation of a city inside a building. The city is contained in a gigantic space with a building area of 38,075 square meters, a typical floor area of 13,925 square meters and a total floor area of 237,690 square meters. It is probably one of the biggest public facilities in Japan. Despite this enormous size, construction took only four years and eight months; it began at the end of 1993 and ended in July 1997. This is truly amazing. The architect gave us a half-day tour of the hotel, department store, cultural facility and specialty stores within the building, and we saw with our own eyes the unbelievable amount of energy the architect had invested in the project and the tremendous ability shown by the builder in faithfully and accurately translating the architectural drawings into reality.

In designing the Kyoto Station Building, the architect believed that all the parts of this enormous structure, down to the smallest details, should be arranged in order to amuse, that is, to entertain, visitors. This is most evident in the extraordinary spaces in the building, particularly the three-dimensional spatial composition in which the architect has created a topographical (or, as Hara puts it, a "geographical") interpretation of architecture. It is as if one were looking up from the bottom of a deep ravine. Hara may have been inspired by Ghardaia, an ancient city in Algeria, though it reminded me also of Jaisalmer, a walled city in the middle of the Thar Desert in India. To travel is for most people an extraordinary experience. A station can only suggest an extraordinary quality through its power to entertain. The architect was right, therefore to focus on this point and to organize everything accordingly.

The problem lies in the building program. Why did such an enormous building have to rise over Kyoto Station? The program for this building was devised just before the bubble economy burst. Can a building that was constructed according to such a program ever become accepted as the gate to the historic city of Kyoto? This question needs to be debated carefully over time. The architect has himself considered this problem and has prepared a possible solution. The 10 to 15 meter high structural matrix is of a sufficient scale to serve as a megastructure providing a connection to the area south of Kyoto Station. If such a connection were ever to be constructed, the railway tracks ought to be buried underground.