

# HEP FIVE

HEP Five

所在地 / 大阪府大阪市北区角田町5-15

建築主 / 阪急不動産株式会社

株式会社 阪急ファイブ

設計者 / 株式会社 竹中工務店

施工者 / 株式会社 竹中工務店

株式会社 大林組

株式会社 森組

竣工 / 1998年11月

Location / Kita-ku, Osaka City, Osaka

Owners / Hankyu Realty Co.,Ltd.

Hankyu Five Co.,Ltd.

Architect / Takenaka Corporation

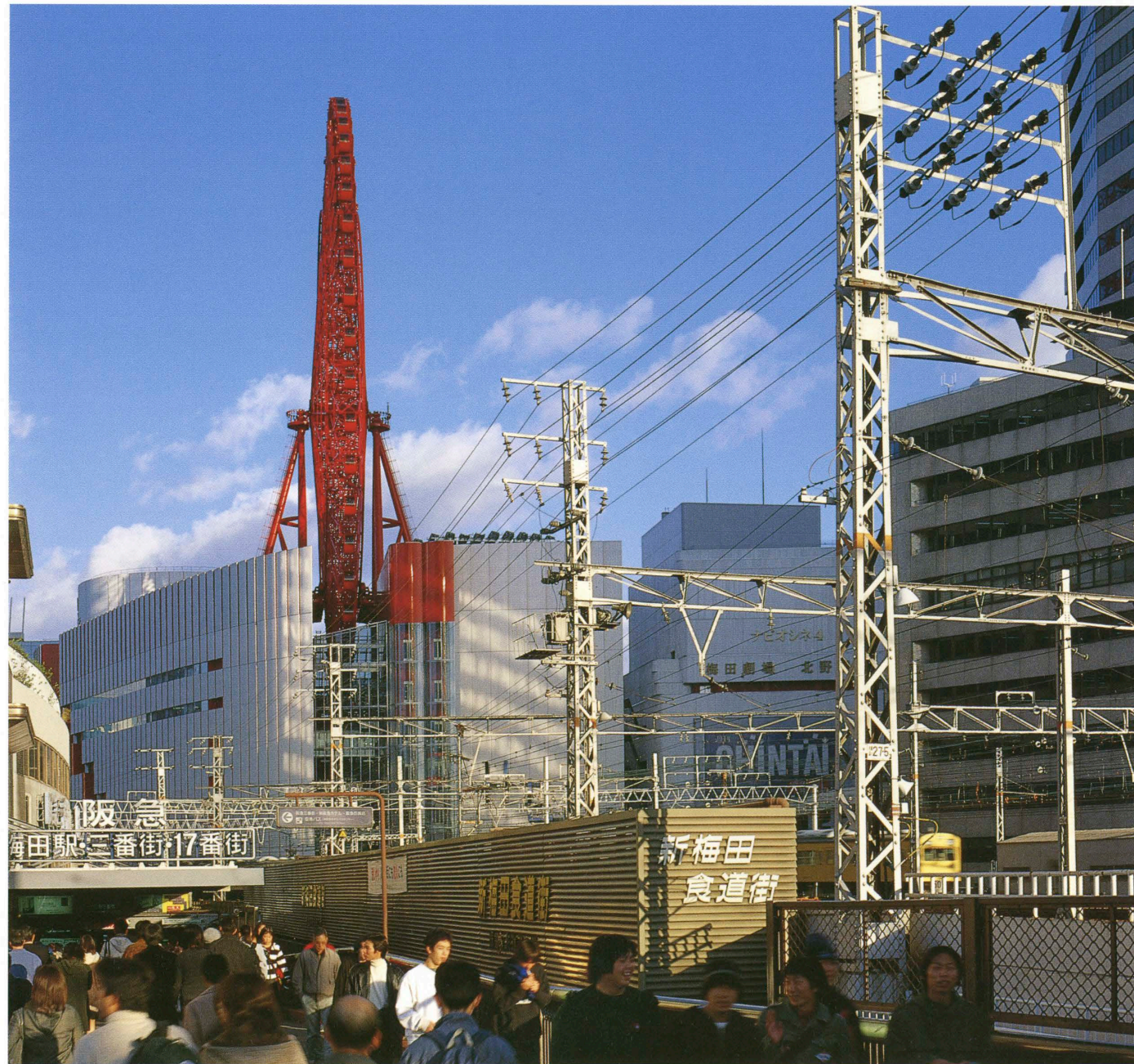
Contractors / Takenaka Corporation

Obayashi Corporation

Mori-Gumi Co.,Ltd.

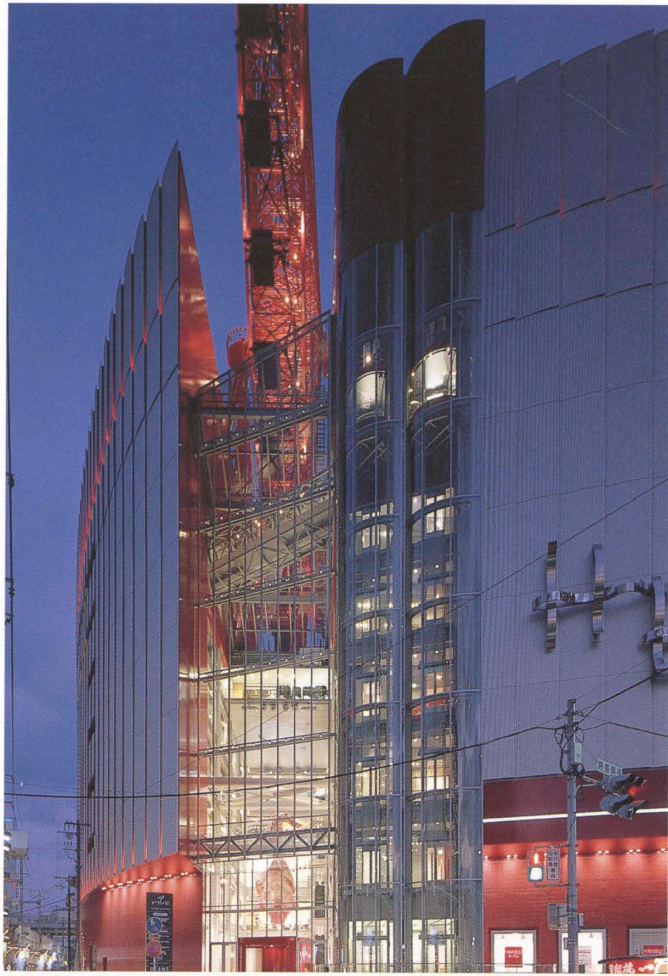
Completion Date / Nov., 1998

右頁：南西側より見る 観覧車の直径は75m facing page: View from the southwest. Ferris wheel with a diameter of 75 meters.

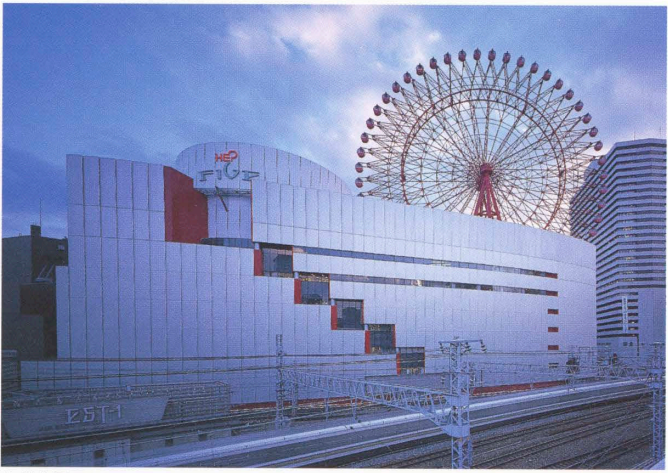


阪急梅田駅付近より見る Distance view from the Hankyu Umeda station.

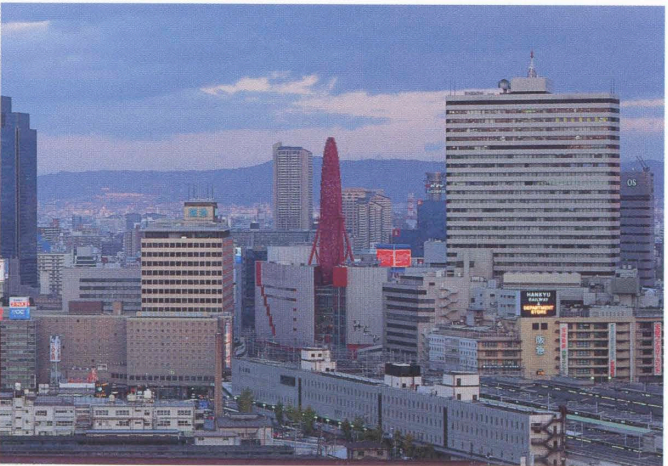




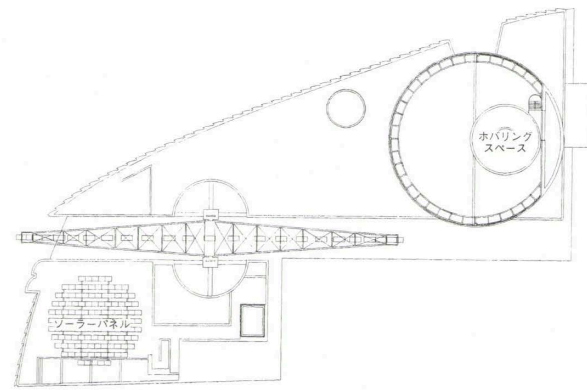
西側外観夕景 Night view from the west.



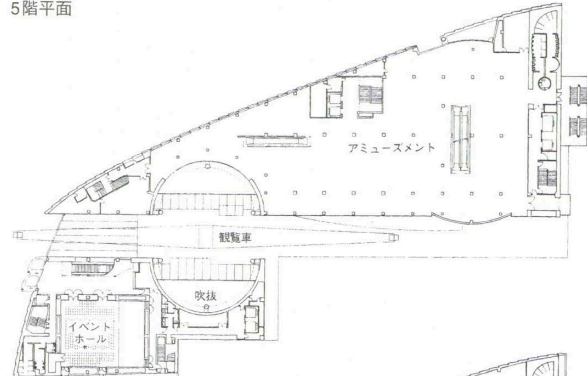
北側全景 General view from the north.



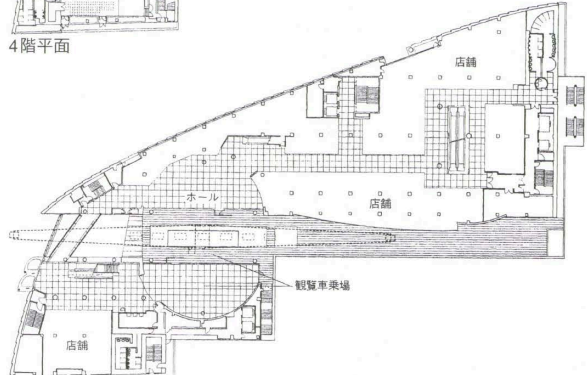
西側遠景 Distance view from the west.



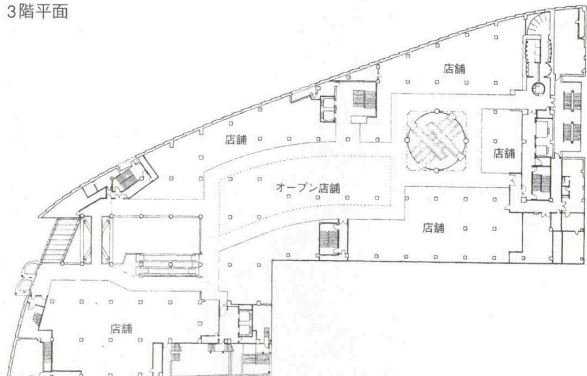
5階平面



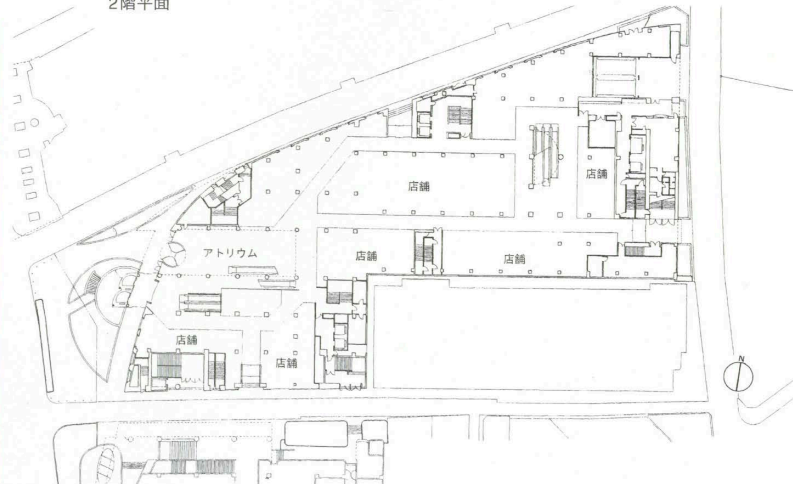
4階平面



3階平面



2階平面

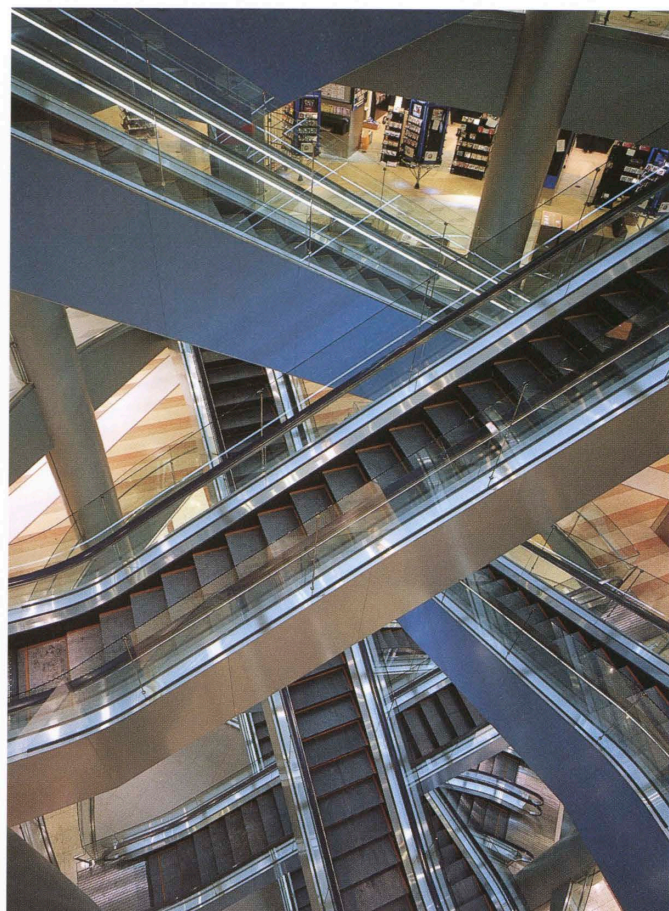


1階平面 縮尺 1/1,500

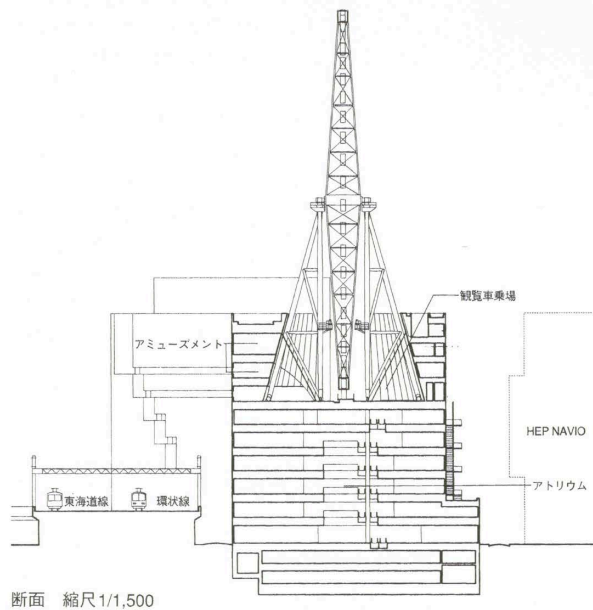




観覧車乗り場のあるホール Hall with the wheel stop.



交差するエスカレーター View of the intersecting escalators.



断面 縮尺 1/1,500

**建築概要**  
敷地面積 5,542.14㎡  
建築面積 4,878.35㎡  
延床面積 45,732.53㎡  
構造 鉄骨造 鉄骨鉄筋コンクリート造 鉄筋コンクリート造 鋼管コンクリート柱 (CFT)  
施工期間 1996年6月～1998年11月  
**仕上げ概要**  
**外部仕上げ**  
屋根/コンクリート直押え アスファルト防水断熱工法 アトリウムトップライト/アルミサッシュ B-FUE+合せガラス 外壁/低層部: 2丁掛磁器タイル 西・北・南面: アルミスバンドレルフ素タイル 東・南面: 押出成形セメントパネルフッ素塗

料 開口部/ショーウィンドウ: SUS-3S 出入口扉: SUS-3S 観覧車乗場床/天然木 外溝/300mm角磁器タイル  
**内部仕上げ**  
【店舗通路】床/フローリング 大理石 人造大理石 磁器タイル ビニル床タイル スタンプコンクリート 壁/GB-R t=12.5mm EP-2 天井/直天EP-2 岩綿吸音版 GB-R t=12.5mm EP-2 アルミルーバー・スチールパネル スチールトラス 【イベントホール】床/タイルカーペット 壁/スチールパネル 一部ガラススクリーン 天井/GB-R t=12.5mm ×2ダンピングシートばさみ グラスウール グラスクロス  
**設備概要**

**空調** 方式/店舗・共用通路: 外気処理空調機+FCU 事務室: 直膨式空冷パッケージAC+全熱交換器 熱源/ガス吸取式温水発生機+水蓄熱システム  
**衛生** 給水/加圧給水方式 (リニアポンプ式) 給湯/局所式電気温水器 排水/自然排水+ポンプアップ 排水槽: 雨水 雑排水・汚水 湧水槽  
**電気** 受変電方式/特別高圧22kV3回線 スポットネットワーク 設備容量/13,880kVA 契約電力/4,500kW 非常電源/1,250kVA ディーゼル発電機  
**防災** 消火/連結送水管 屋内消火栓 スプリンクラー 開放型スプリンクラー (放水型ヘッド・開放ヘッド) 泡消火設備 HFC23 排煙/機械排煙 (専用排煙2系統 その他3系統)

選評

Review

古谷誠章 Nobuaki Furuya  
宮本忠長 Tadanaga Miyamoto  
横沢国夫 Kunio Yokozawa

駅と百貨店を結びつけた草分けともいえる阪急が、1969 (昭和44) 年以来開発してきた阪急梅田駅周辺のテーマパーク型商業施設群を、発展的に統合して「HEP」(Hankyu Entertainment Park) と名づけた新事業である。単に商業施設の規模を拡大して多くの客を集めようとするのではなく、都心に必要なアミューズメント性の創出を期して構想された。旧施設への来館者にアンケート調査を行った結果、「都市にも遊園地が欲しい」という若者層の声が強かったという。それらを集約するかたちで、物販、飲食、イベントホール、大観覧車が組み合わせられた、阪急という事業者ならではの痛切な建築物が実現した。

93 (平成5) 年、すでに事業計画をまとめて実施に移そうとしていたが、95年に阪神大震災が起き、構造的な見地から全面的に再検討を行い、96年に改めて観覧車の支柱を左右対称なものとする現在の実施計画案をまとめた。98年11月の開業以来2年間で観覧車300万人、全館で4,000万人の来場者を記録する成功を収めている。雑多な建築の建ち並ぶ梅田界限で、真っ赤な観覧車はひととき人目を引くものだが、単に奇をてらったものに陥らず、大阪らしい賑わいと楽しさをうまく作り出した点が高く評価された。近隣のビル群や道路、鉄道などが、至近の距離で輻輳し合うこの環境ならではの相乗性があり、動くものを眺める楽しさと、動きながら都市を眺める楽しみが、ともに効果的に演出されている。

建築本体の上に、乗り場が地上31m、直径75mの大観覧車が載るといった難度の高い計画であったが、NASAや原子力プラントなどの安全性評価法である「信頼性手法」により、予想されるトラブルを網羅的系統的に検証することで、それを克服した。地震に対するさまざまな難条件も、乗りカゴの制震装置の開発などに工夫を凝らして解決している。また旧ビルの地下躯体を再利用することで、新築時の省資源化はもとより、近接するJR軌道に対する地下工事の影響緩和、工期を12カ月も短縮するなど、多くの技術的な提案を行っている。

施工上も、都心部の限られた作業スペース、さらに建屋上での観覧車の組み立てなど、難しい工程、仮設計画を緻密かつ挑戦的な施工計画によってクリアしており、事業の企画、建築のデザイン、構造的解決、施工法に至るまで、設計の強い意思が貫かれている。設計施工一貫の事業体制があり、それを最大限に生かしたからこそできる、きわめて稀有な建築の事例だといえる。

既存地下街との接続や公共空間と民地とのスペース融合など、継続的な開発を通じた事業者と行政との長期の信頼関係にも負うところ大である。大型の都市再開発が各所で進捗する昨今、敷地規模こそ必ずしも巨大ではないが、既成都心域での周辺の建築や都市環境をも巻き込んだ再開発事例として今後を示唆するものも大きい。

Hankyu has been a pioneer in building department stores over railway stations. Since 1969, it has developed a group of theme park-type commercial facilities near the Hankyu Umeda Station. HEP (Hankyu Entertainment Park) Five is a new project that builds on and integrates those facilities. The project was conceived as an opportunity, not just to enlarge the scale of commercial facilities and to attract many customers, but to create a spirit of entertainment in the middle of the city. According to the results of a questionnaire of visitors to the old facilities, young people feel that cities are in need of theme parks. Hankyu's answer was to create this delightful building that combines stores, restaurants, an event hall and a Ferris wheel.

The project was expected to start in 1993 but underwent a complete structural review after the Great Hanshin-Awaji Earthquake of 1995. The final scheme, with the Ferris wheel supported symmetrically, was arrived at in 1996. Since its execution, the project has been a success. In the two years since its opening in November 1998, three million people have ridden on the Ferris wheel and 40 million people have visited the building as a whole. Even in Umeda, a district of diverse buildings, the bright red Ferris wheel attracts a great deal of attention. It has been praised for being more than just an anomaly and creating a sense of activity and fun that is in the Osaka character. Its effect is magnified by its environment, where office buildings, streets and railways are crowded together. People are able to enjoy both the sensation of looking at things in movement and the sensation of looking at the city while in movement.

The project was quite difficult, involving the placement of a Ferris wheel—with a diameter of 75 meters and the boarding area at a height of 31 meters aboveground—on top of the building proper. Using the "reliability method" used by NASA and atomic power plants to evaluate safety, potential problems were comprehensively and systematically identified and resolved. Various difficult seismic conditions also had to be overcome, for example through the development of a device to control the vibration of the Ferris wheel cages. Many other technical solutions were also devised. For example, reusing the underground structure of the old building conserved resources, diminished the project's effect on the nearby JR railway line, and shortened the construction period by twelve months.

With regard to the construction, difficult problems related to the construction schedule and the temporary construction work such as the limited work space available in the middle of the city and the need to assemble the Ferris wheel on top of the building were overcome by means of careful yet bold planning. Intentions articulated at the start of the project informed the planning of the project, the design of the building, the design of the structure and the method of construction. This is a rare example of a project that took full advantage of the system whereby a contractor provides both design and construction services.

A long-term relationship based on trust that has continued through many years of development between the client and administrative authorities is responsible for many features of the project such as the connection to an existing underground mall and the mixing of public and private spaces. Today, large-scale urban development is being undertaken in many places. This project, though built on a relatively small site, offers many lessons for redevelopment projects in existing central urban areas that seek to interact with surrounding buildings and the urban environment.