

JR セントラルタワーズ

JR Central Towers

所在地／愛知県名古屋市中村区名駅1-1-4ほか

建築主／東海旅客鉄道株式会社

ジェイアールセントラルビル株式会社

設計者／阪田誠造（監修）

Kohn Pedersen Fox Associates PC

東海旅客鉄道株式会社

株式会社 坂倉建築研究所

大成建設株式会社

施工者／大成建設株式会社

鹿島建設株式会社

株式会社 大林組

清水建設株式会社

株式会社 熊谷組

株式会社 竹中工務店

鉄建建設株式会社

名工建設株式会社

ジェイアール東海建設株式会社

新生テクノス株式会社

東海交通機械株式会社

竣工／1999年12月

Location／Nagoya City, Aichi Prefecture

Owners／Central Japan Railway Company

JR Central Building Co., Ltd.

Design Supervisor／Seizo Sakata

Architects／Kohn Pedersen Fox Associates PC

Central Japan Railway Company

Sakakura Associates

Taisei Corporation

Contractors／Taisei Corporation

Kajima Corporation

Obayashi Corporation

Shimizu Corporation

Kumagai Gumi Co., Ltd.

Takenaka Corporation

Tekken Corporation

Meiko Construction Co., Ltd.

JR Tokai Construction Co., Ltd.

Shinsei Technos Co., Ltd.

Tokai Rolling Stock & Machinery Co., Ltd.

Completion Date／Dec., 1999

右頁：スカイシャトル部外観 facing page: Exterior of the Sky Shuttle.



東側遠景 Distant view from the east.





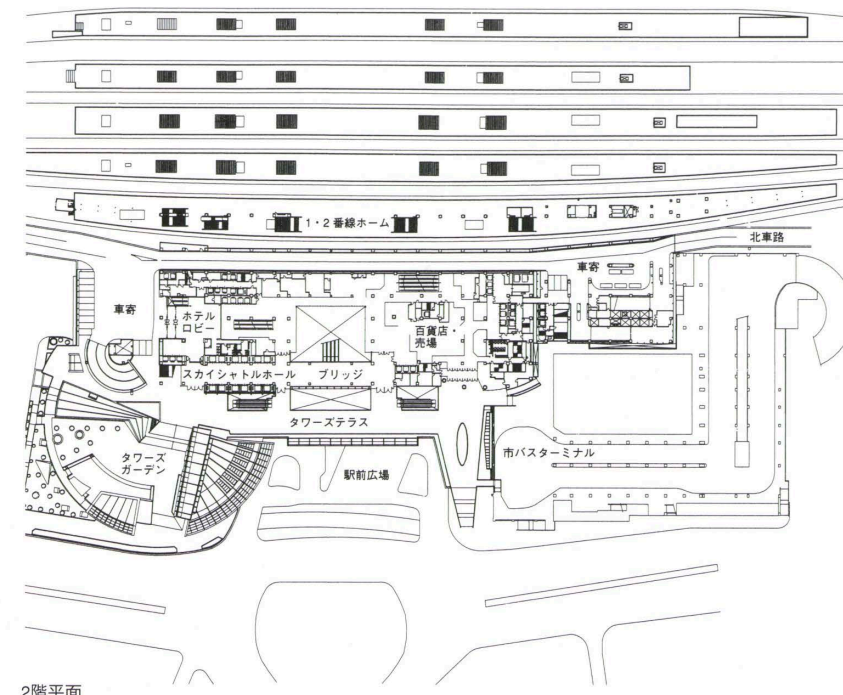
線路越しに西側外観を見る Western exterior viewed across the JR railways.



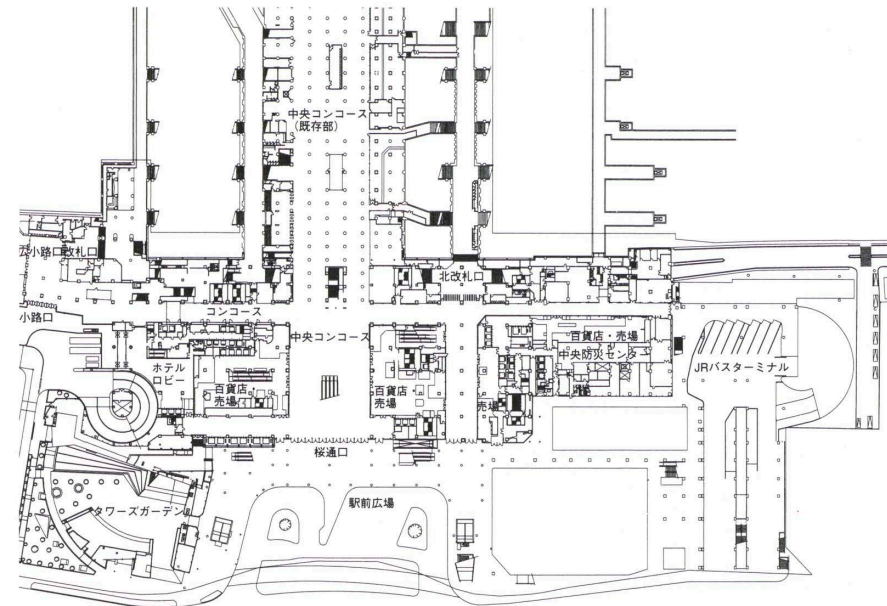
東側外観 Exterior on the east.



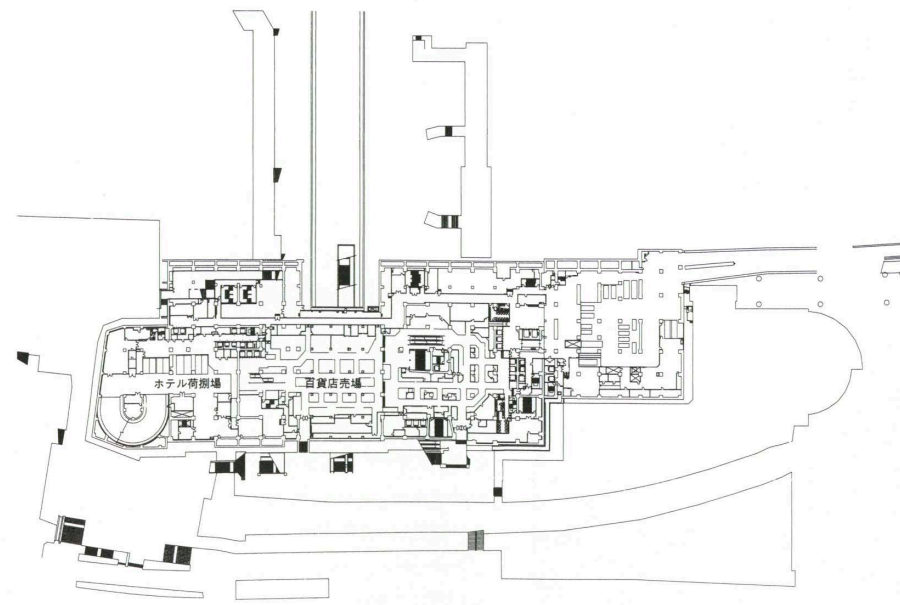
東側足元を見下ろす 手前はタワーズガーデン Downward view of the Towers Garden in front.



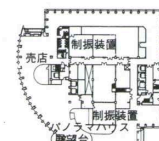
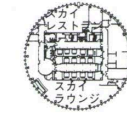
2階平面



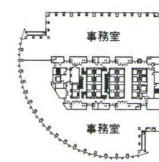
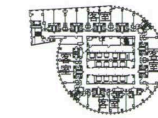
1階平面 縮尺1/3,000



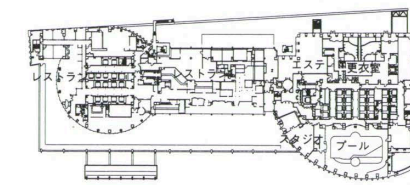
地下1階平面



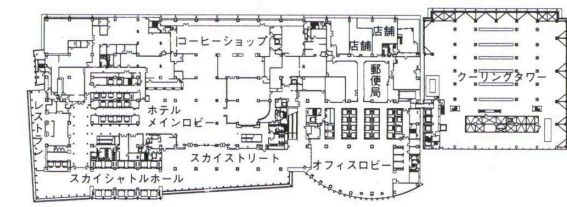
ホテルタワー52階／オフィスタワー51階平面



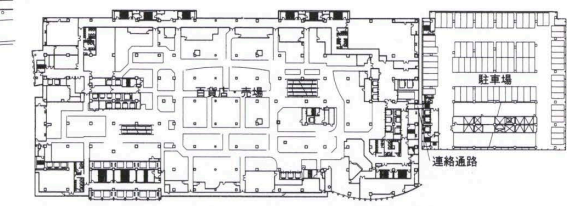
高層棟基準階平面



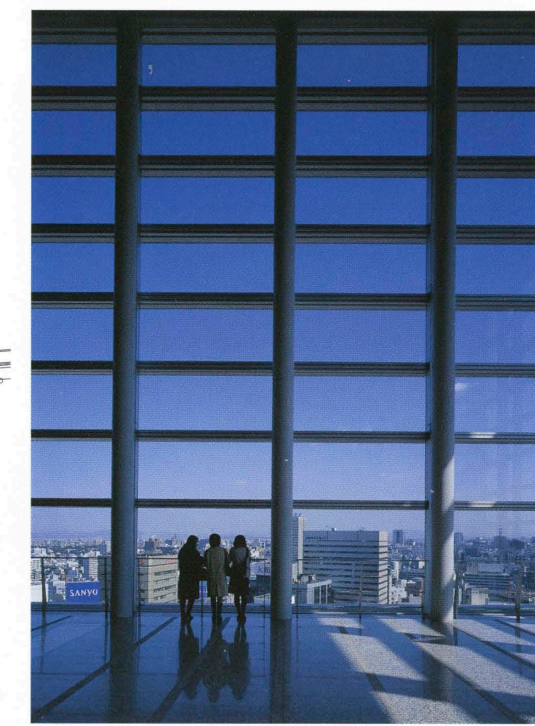
18階平面



15階平面



低層部基準階平面



15階スカイストリートから市街地を望む
Sky Street on the 15th floor.



スカイシャトルホール Hall for the Sky Shuttle.



51階パノラマハウス Panorama House on the 51st floor.



タワーズテラス Towers Terrace.



スカイストリート Sky Street.



1階の桜道口 Entrance facing on the Sakura-dori street.

建築概要

敷地面積 82,191㎡

建築面積 18,220㎡

延床面積 416,565㎡

階数 地上53階 地下4階 塔屋3階

構造 鉄骨造 鉄骨鉄筋コンクリート造(フレーム
チューブ+耐震間柱)

施工期間 1994年7月～1999年12月

仕上げ概要

外部仕上げ

高層部曲面外壁パネル／マリオン部：PC版t=230mm
mフッ素樹脂塗装(ゴンドラガイド組込) 腰部：
PC版 特注磁器質タイル打込145×45.95mm角
一部タイル下に電波吸収体打込 高層部フラット
外壁パネル／マリオン部：PC版t=780mmフッ素
樹脂塗装 一部化粧アルミ押出型材打込 電解2次
着色 ゴンドラガイド：アルミ押出型材打込 電
解2次着色 腰部：PC版t=230mm 特注磁器質
タイル打込145×45.95mm角 一部タイル下に電
波吸収体打込 低層部外壁パネル／スパンドレル
部：PC版t=190mmフッ素樹脂塗装 主要部：東
側PC版t=190mm 特注磁器質タイル打込227×
60.90mm角 一部電波吸収体打込 西側：PC版
t=190mmフッ素樹脂塗装 特殊模様吹付 スカイ
ストリート・スカイシャトル外壁パネル／マリオン
部：PC版t=600mmフッ素樹脂塗装 先端部化粧床：
PC版t=150～740mmフッ素樹脂塗装

内部仕上げ

[1階コンコース]床／花崗岩水磨+JP 一部レジン
コンクリートタイル 壁／花崗岩水磨 天井／ア
ルミパネルフッ素樹脂塗装 [15階スカイストリ
ート・オフィスロビー]床／花崗岩水磨+JP 一部レ
ジンコンクリートタイル 壁／大理石本磨 天井
／アルミパネルフッ素樹脂塗装 [オフィス基準階]
床／OAフロア+タイルカーペット 壁／PB下地
ビニールクロス 天井／岩綿吸音板システム天井
[51階パノラマハウス(展望台)]床／フローリング
およびカーペット 壁・天井／PB t=12.5mm下地
AEP [15階ホテルロビー]床／大理石本磨 壁・天
井／クロス [ホテル客室]床／カーペット 壁・天
井／クロス

設備概要

空調 方式／デパート：各階空調機+アネモファン
方式 オフィス：分散マルチ空調機+VAV方式
ホテル客室：外調機+FCU・4パイプ方式 その他：
ゾーン別空調機+FCU方式 熱源／地冷プラント
より冷水・温水・蒸気受入 自動制御設備 電気式・
空気式・電子式併用

衛生 給水／本体ビル：引込み300A 高架水槽方
式および減圧弁方式の併用 給湯／ホテル：セント
ラル方式 その他：局所式

電気 受変電／特別高圧77kV2回線 地冷との設
備共用：トランス送ガス風冷式15,000kVA×4台
受電方式／3φ3W420V 1φ3W210V/105V 予
備電源／非常専用発電機4,000kVA×1基3φ6.6kV
非常兼用コ・ジェネ発電機1,875kVA×3基 蓄電
池／非常用・操作用・CVCF用 中央監視／中央・
ホテル・オフィスの3防災センターにて監視制御・
光LANにて統合

BCS Prize-winning Work

選評

Review

JR名古屋駅は東京、大阪を結び、東西につながる新幹線の拠
点であり、毎日約32万人の乗降客がある。また、駅周辺には私
鉄、地下鉄、バスなどの公共交通機関が集中し、全体では1日約
110万人の乗降客が往来する中部地区最大の交通拠点である。
さらに現在進行中の中部国際空港の開港後は世界各国の玄関口
としての役割を果たすことになる。

1990(平成2)年に老朽化した駅舎の建替え計画の基本構想
が発表されて以来、完成までに10年の歳月を要した。その間、
事業主としてのJR東海関連企業、国内外の建築家、事業協力者
としての施工会社共同企業体とが企画、基本構想、設計、施工
へとまさに三者一体となって事業が進められた。

施設は、名古屋デザイン博覧会に合わせて整備された駅の東
西を結ぶコンコースと一体化したもので、交通拠点としての総
合ターミナル機能と都市生活の中心的施設である百貨店、ホテ
ル、オフィス、レストラン、文化施設、展望台、駐車場などを駅
直上に積み重ねた“立体都市”を基本コンセプトにした新しい街
をつくり出している。各事業、施設は独立性を保ち、都市的な
多様性を満足させながら、利用時間、目的の異なる膨大な来訪
者のため、明快でスムーズな動線を実現し、施設の利便性を高
めることで、事業を成功へと導いた。

外観は、垂直性と水平性の協調をテーマとしている。ホテル、
オフィスの入る高層部は、白い左右非対称のツインタワーとし、
それぞれに垂直性を強調した表情を与えている。低層部は、周
辺の街並みとの調和を考慮し水平性を強調したデザインとして
いる。また、ガラス張りの中層部のスカイストリートとスカイ
シャトルは低層部と高層部を融合する役割を果たしている。延
床面積40万㎡強の巨大な複合ビルは、通常では周辺に大変な
威圧感を与えることになるが、高層部のタワーをはじめ各部の
ディテールを繊細につくりこむことで威圧感を軽減しており、
彫刻的でオリジナリティ溢れる建物を実現させている。駅前広
場に面して設けられたタワーズガーデン、タワーズテラスは周
辺街区に進められている再開発計画との連続性と協調、共生に
も役立っていくものと思われる。この名古屋で初めての200m
級の超高層建物の実現により、新しい景観が創出された。

建物の地上部は形状、規模の異なるふたつのタワーをもつ高
層部とそれを一体化する中低部で構成されており、地下部は地
下鉄を挟んでふたつに分断されている。市街地の中心部であり、
また公共交通機関に隣接することから、施工面では細心の注意
が払われた。鉄道輸送を妨げないことはもとより、毎日約110
万人の乗降客に対する安全性の確保、工期の短縮、作業効率の
向上、廃棄物の大幅低減を行いながら難条件を克服し無事故で
工事を完成させた高度な施工技術は高く評価したい。

小林克弘 Katsuhiro Kobayashi

島田孝好 Takayoshi Shimada

藤縄正俊 Masatoshi Fujinawa

JR Nagoya Station is a major stop on the east-west Shinkansen line
that connects Tokyo and Osaka and is used by approximately 320,000
passengers daily. Other means of public transportation such as private
railways, subways and buses are concentrated in the vicinity of the station.
A total of approximately 1.1 million passengers come and go, making
this the largest transportation center in the Chubu district. Furthermore,
once the Chubu International Airport, which is now under construction,
opens, it will become a gateway to the rest of the world.

The project to rebuild an aged station building took ten years to
complete from the time the basic concept was first announced in 1990.
During that time, the JR Tokai-related enterprises that implemented the
project, domestic and foreign architects, and a joint venture of construction
companies all worked together to plan, develop the basic concept, design
and construct.

The facility is integrated with an east-west concourse serving the station
which was built in conjunction with the Nagoya Design Exposition. A
new vertical city has been created. Facilities that serve the comprehensive
terminal functions of a transportation center as well as key facilities of
urban life such as a department store, hotel, offices, restaurants, cultural
facilities, observation deck and parking area have been stacked on top of
the station. The independence of each enterprise or facility is maintained,
and urban diversity is achieved. At the same time, clear, smooth lines of
movement and convenient access to all facilities have been provided for the
huge number of people who use the building at different times of the day
for many different purposes.

The theme of the exterior design is the reconciliation of verticality and
horizontality. The hotel and offices in the upper levels of the complex
form a white, asymmetrical twin tower in which verticality is emphasized.
In the design of the lower levels, horizontality is emphasized to harmonize
the complex with the surrounding townscape. The glazed "sky street" and
"sky shuttle" on intermediate levels serve to integrate the lower and upper
levels. This enormous multi-use building, with a total floor area in excess
of 400,000 square meters, might ordinarily have had an overwhelming
impact on surrounding areas. However, that impact was mitigated by
making the details of the towers and other parts of the complex delicate in
character. The result is a sculptural building highly original in character.
Towers Garden and Towers Terrace, which face the stationfront area,
serve to provide continuity, and maintain harmony, with redevelopment
projects underway in nearby blocks. The construction of Nagoya's first
200-meter class high-rise building has produced a new landscape.

The aboveground portion of the building consists of two towers of
different size and low- and middle-rise portions linking those towers.
The basement is divided in two by a subway. Great care was taken in
construction, in as much as the site is in a central district, in an area next
to public transportation. Those involved made admirable use of advanced
construction technology to overcome many difficulties and complete the
project without an accident. They succeeded in keeping railway transport
open, assuring the safety of 1.1 million daily passengers, shortening the
construction period, improving efficiency of work, and greatly reducing
the production of waste.