

新大阪駅の位置決定

かなり前から、なぜ大阪の東海道新幹線駅が「新大阪」なのか疑問に思っていた。新横浜も同じだが。新大阪駅の近く、といっても JR 東淀川駅、地下鉄・東三国駅に近いところに転居して、ますます興味をもつようになった。

『新大阪の建設』という事業誌に新大阪駅の位置決定の経過が書かれており、抜粋して紹介しておきたい。

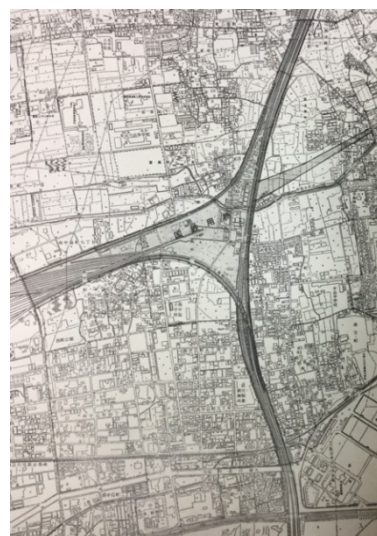
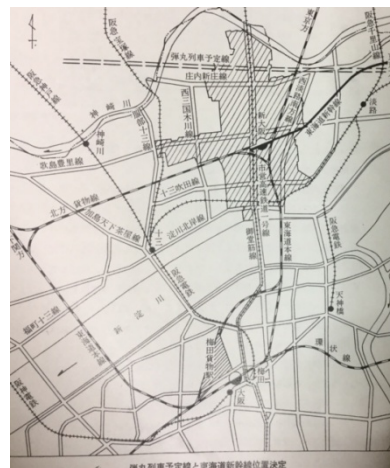
新幹線新大阪駅の位置については、当初から 2 案があった。現大阪駅に併設する案と、現大阪駅から離す案であるが、後者の現大阪駅から離す案には国鉄東淀川駅付近という含みがあった。それは、弾丸鉄道計画の際の新大阪駅予定地がそこにあり、約 1 万 m²の国鉄用地がすでに確保されていたことなどによる。

国鉄と大阪市は、新幹線軌道および駅舎の位置について早くから打合わせを開始しており、そこで、東淀川駅付近が適当ではないかという一応の方向が出されていた。その理由は、国鉄は、将来は山陽新幹線も考えていたから、現大阪駅併設では、東海道本線に沿って旧市内の用地買収をするのはきわめて困難であろう。それに対して東淀川駅付近は、西へ抜けるには適当であるというものである。ただし、戦前の弾丸鉄道予定地を通すのは、その前後の軌道の関係でやや無理があるとの資料が国鉄側にあったようである。

国鉄と大阪市との打ち合わせは、しかし公式のものではない。むしろそれだけで決定されるべき問題ではなく、広く民意を聞いてみるべきであろうという結論に達して、大阪経済振興連絡協議会で協議されることになった。

大阪経済振興連絡協議会は、昭和 31 年春、大阪商工会議所内に事務局を置いて設立されたものだが、その設立の背景となったのは、①大阪府と大阪市の行政上の対立が激化していたこと。②朝鮮動乱以降の大阪経済の伸び率がにぶり、いわゆる経済の地盤沈下が、学者・経済界共同の実態調査の結果、はっきり出てきたこと、などである。

協議会のもとに、新幹線特別委員会が設置され、原案作成の小委員会での検討が続いた。小委員会でも検討された案は、①現大阪駅に併設する案、②現大阪駅の北側に直角に



接し、梅田貨物駅に併設する案、③現東淀川駅付近で東海道本線と交差新設する案の3案であり、大勢は③の東淀川駅付近に傾いていた。その理由は要約すると、次のような点が挙げられた。

- ① 現在の大阪駅に、これ以上人口集中することは、都市施設、都市交通をさらに混乱させる結果になり、行政上好ましくない。
- ② 大阪は、御堂筋を軸として、四つ橋線、堺筋線に大都市機能が集中しているが、地域が狭いから、今後は、東または西に拡大しながら、なおかつ、国土幹線の通っている北側に求心力が強い。すなわち、
 - イ 千里ニュータウンの建設計画
 - ロ 大阪国際空港
 - ハ 名神高速道路の建設計画および西国街道のけん引力などであり、大阪の発展方向は御堂筋を軸とした北であるとすれば、現時点では大阪駅が北への発展に対してストップをかけているかたちであり、この時に東淀川駅付近に新大阪駅を設置することは、行政、経済、都市機能のあらゆる角度から考えて必要である。
- ③ 現大阪駅に新駅を併設すると、新幹線は曲線で淀川を2回渡ることになり、非能率である。
- ④ 現大阪駅北側に、T字型の新駅ホームを設けることは、列車がいったんホームに入って折り返すかたちになり、将来、新幹線が西に伸びることを考えた場合、これも合理性に欠ける。

昭和33年から34年にかけては、国鉄内部においても意見が一致しておらず、したがって、大阪経済振興連絡協議会でも、さらに慎重に審議を重ねた。結局、34年9月に、東淀川駅付近西中島町に、東海道新幹線の新駅を設置することが適当であると公式に発表、国鉄側は、翌35年1月27日に、東京は現東京駅八重洲口側に新駅を、大阪は東淀川区西中島町に新大阪駅を設置することを正式決定し、発表した。

(2018年1月16日)