

## 「新大阪駅」開業頃の風景

新大阪駅は自宅から近いこともあり、よく利用する。駅が複雑な構造なので、とまどうことも多い。写真は『新・大阪モダン建築』（青幻社、2019年）に掲載されていた1964年頃の新大阪駅周辺。まだ新大阪から北へ新御堂筋や地下鉄は延びていなかった。写真上に東三国の公団住宅（現在のUR）が見える。高層建物もほとんどない。新大阪駅について、抜粋して紹介する。

建設用地は東海道本線、宮原操車場の回操線、そして北方貨物線の国鉄3線に囲まれた三角地帯で、それに加えて地下鉄御堂筋線の高架線と、都市計画道路御堂筋線の高架道路（新御堂筋）が計画されるという、極めて複雑な交通動線の交差とその連絡を解く必要があった。そこで東側の東海道線と西側の



地下鉄をつなぐように駅舎を架け、2階に駅機能を設けてプラットフォームを3階レベルに設定。また今後も増加を続けるだろう自動車利用を見越して2階に人工地盤を設けて交通広場し、高架道路とのスムーズな接続を図った。その結果、ガラスカーテンウォールとアルミスパンドルからなる、400メートルの長く四角い筒が上空に持ち上げられたような、極めて軽快な外観が現れた。

周辺のまちづくりは土地区画整理事業によって進められ、新幹線の計画と歩調を合わせて1961年3月に都市計画決定されたが、その後28年をかけて1989年に事業が完了した。新大阪駅の計画地を中心に、土地区画整理事業としては異例の約288ヘクタールが事業区域に設定され、将来副都心としてビジネスセンターが形成されることを想定し、街区はスーパーストリックによって区画された。

1964年10月10日の東京オリンピック開幕直前の10月1日に東海道新幹線が開通、国鉄新大阪駅が開業した。新大阪駅は、新幹線・東海道線（在来線）・地下鉄御堂筋線の鉄道、新御堂筋の道路が交差する地点に作られた難工事であった。地下鉄御堂筋線の新大阪駅は、これに先立つ9月24日開業している。1972年には、山陽新幹線の新大阪～岡山開通に伴い起点にもなった。

そのため駅の構造はかなり複雑であり、3階に改札口とコンコース、2階は商店街と地下鉄への連絡通路、新幹線ホームは4階、在来線のホームは1階となっているが、水平に長い駅舎に上手く収めている。

新大阪駅は、高度経済成長期に作られた代表的な建造物であるとともに、近代において都市の周辺部であった梅田よりもさらに北に都心を拡張させた象徴的な存在であるといえる。まさに、大阪の「新・伸」を体現した建築といえよう。

(2022年10月13日)