日本経済新聞　平成30年8月3日付　29面

関西

大深度地下に新大阪駅整備

北陸新幹線延伸で構想

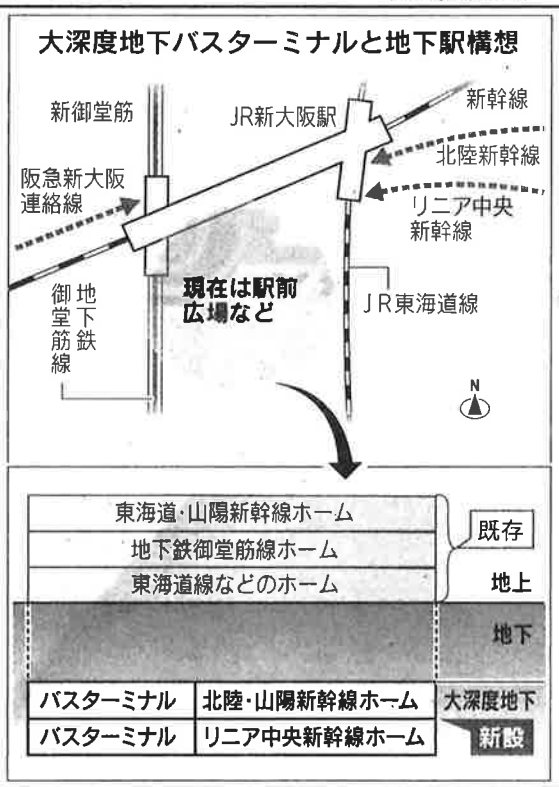
建設コンサル協

建設コンサルタント会社の業界団体である建設コンサルタンツ協会近畿支部（大阪市）は、新大阪駅（同）の大深度地下に北陸新幹線と山陽新幹線が乗り入れる地下駅を整備する構想をまとめた。同駅に乗りいれる北陸新幹線とリニア中央新幹線は大深度地下を通るため、今回の構想は今後の計画づくりに影響を与えそうだ。

新幹線駅南側のタクシー乗り場や駐車場に利用されている広場の地下空間を活用し、リニア中央新幹線の駅や、長距離バスターミナルも大深度地下に同時に整備して、新大阪駅を西日本有数の長距離移動の拠点とする。バスターミナル建設に対する国交省の補助金を使えれば、地下空間の建設費負担を抑制できる。

長崎新幹線が2022年度に開通後、接続する山陽新幹線の交通量が増えて新大阪駅の地上ホームだけでは対応できなくなるため、国土交通省が3月に新大阪地下駅構想を打ち出した。

同支部の構想では、地下40㍍以下の大深度地下を通って新大阪駅とつながる北陸新幹線と、山陽新幹線の共用ホームを設け、北陸と山陽・九州新幹線を直結させる。ただ、現在は地上を走る山陽新幹線を新大阪駅の地下に導くルートは未定で、今後の課題だ。



リニア中央新幹線のホームはより深い地下に設ける。阪急新大阪連絡線の新大阪駅は新御堂筋の西側になる見通しだ。