

うめきた新駅と周辺

ふちんかん

今回取材表メインである「うめきた新駅」について

JR西日本のニュースリリースから抜粋すると

- ・大阪駅北地区のうめきたエリアでは、周辺地域との一体的なまちづくり
- ・東海道線支線の旧梅田貨物駅周辺の約1.7キロメートルの地下化
- ・大阪駅の新プラットフォーム（うめきた地下駅）を設置

今まで、京都・新大阪から関空や和歌山へ向かう列車が大阪駅の西側を通過する形で走行していた梅田貨物線がある。その路線を南に寄せる形で作り直した。そして大阪駅との接続を図ったのが、今回の新駅である。

概略図→

↓ 南側からの俯瞰図(白線が新線)



図・写真の多くはJR西日本webより借用・一部加工

↓ 西側からの俯瞰図



OSAKA うめきた新駅 AKA20

なお、今回の路線付け替え・大阪駅接続にともない、おおさか東線の運用も終点が新大阪駅から延長され大阪駅（うめきた新駅）となっている。今回の取材はこの新線部分に乗るために、わざわざ北新地駅から鳴野駅へ向かい、おおさか東線で大阪駅へ向かっている。プチ大回りの旅である。ちなみに大阪駅から先は西九条駅につながっているが、この部分は単線である。走られる列車数が限られるためか特急（と貨物列車）しか運行していない。

ちなみに廃線となる梅田貨物線は、2005年の取材『[苦行の旅：大阪近郊区間大回り乗車最長距離に挑戦](#)』で、特急「はるか」に乗車することで踏破している。ぜひご覧あれ。

さて、うめきた新駅には、社会実験的なものも含み最新の技術が使われているので紹介しよう。

4つあるホームのうち特急専用の21番線には、電車情報などが表示されるホームドアが設置されている。このホームドアは襖のように扉を重ねるように動かすことができ、列車のドアの場所に合わせて開口位置や幅を調整することができる優れたものである。阪急電鉄がホームドアに合わせる形で列車の規格を統一したのとは真逆の発想と言える。JRには様々な列車が走っており、また将来のなにわ筋線の開業時には南海電鉄の車両も乗り入れてくることを見越しているのである。



改札も斬新である。通常の自動改札機の隣には、空港の手荷物検査場のようなゲートがある。鉄道改札で初となる顔認証ゲートである。現時点では実験的な取り組みで、このゲートを利用できるのは「大阪と新大阪の間の定期を持っている」かつ顔画像を登録した人のみである。また、この改札はこの新駅と新大阪駅にのみ設置されているので、顔認証で入場/退場できるのは2駅間のみとなる。かなり利用で



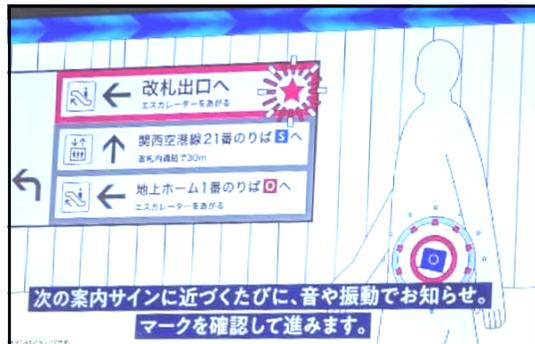
きる人は限られるのだが、さすがWOOの取材陣、8人中2人がこのゲートを利用して改札外へ出ていた。

他にも駅弁の自動販売機やA I案内所などもあり、ちょっとした近未来感を楽しめる。試しにA I案内所に「バーベキューがしたい」とリクエストしたところ、わずか2カ所、それも島根県と愛媛県が候補としてあげられたあたりは、まあご愛敬か。



あとから知ったのだが、さらに近未来なシステムが導入されている。それはサイネージを利用したナビゲーションである。

利用者はあらかじめアプリで行き先を登録しておく、登録時に決められた個別のマークが行く先々のサイネージに表示され、そのマークを目印に移動すれば乗り換えも楽々というものなのである。



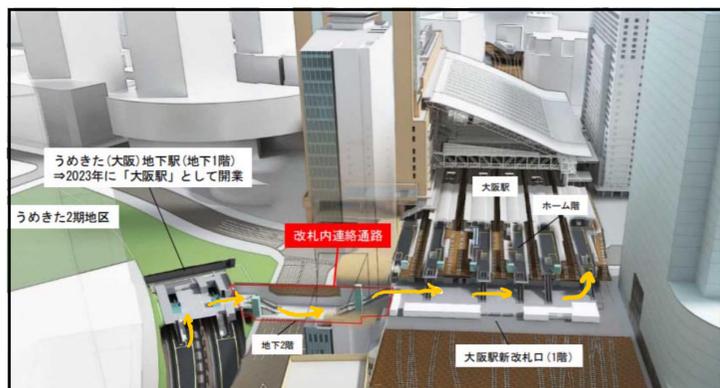
個別対応インフォメーションとは、すばらしいシステムだと思う。しかし実用段階では何人まで対応できるのだろうか。



こういった最新技術を眺めながら、取材陣は環状線に乗るために従来の大阪駅ホームへと移動した。

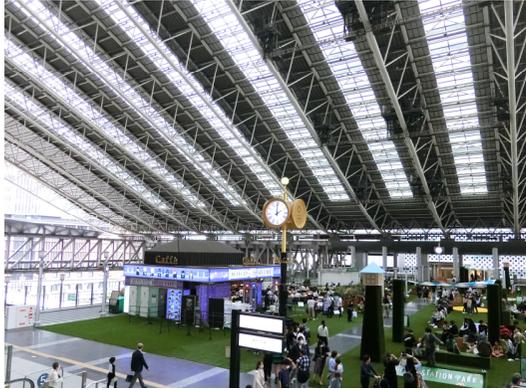
西側からの構造模型 →
左の新駅から、右の大阪駅
西延長部へ移動した

新駅については以上。



大阪駅周辺で見かけたもの

大阪駅 銀屋根

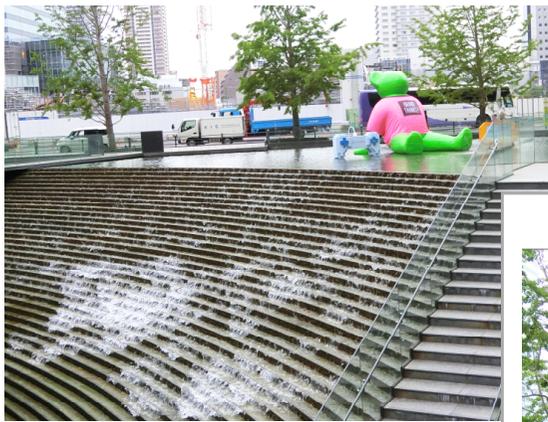


再度大阪駅へ帰ってきた際、反省会までの時間調整にグランフロント周辺を散策した。その際に目を引いたものを紹介してこの項を終わりとしたい。

梅田貨物駅跡 開発中



うめきた広場 水景彫刻 TED HYBER



うめきた広場 彫刻 異物：砂の女



うめきた広場 彫刻 異物：砂の女



…ふだん郊外に引きこもっているので
見るものすべてが新しい www

(了)