

東海道本線（JR 京都線）摂津富田・茨木間新駅設置

西日本旅客鉄道株式会社 正会員 ○田村 暢慶
 西日本旅客鉄道株式会社 松尾 優
 西日本旅客鉄道株式会社 桐畑 修一

1. はじめに

東海道本線京都～大阪間（以下、「JR 京都線」という）は、当社（JR 西日本）の主要線区の1つである。特に高槻～大阪間は、大阪や京都、神戸等へ通勤・通学されるお客様が多数居住されており、日々多くのお客様にご利用いただいている区間であり、当社管内でも極めて輸送密度が高い線区の一つである。

一方、沿線の茨木市は、大阪から約15kmの位置にあり、茨木～大阪間の所要時間は13～17分（当社線利用の場合）である。近年は大規模マンションの建設等が進んで、年々人口が増加しており、中でも市北東部（安威川東部地域）の人口増加数が際立っている。しかし、当該地域を貫くJR 京都線上に現在駅は無く、新駅を設置すれば周辺エリアの交通利便性の向上に寄与することが期待される。

本稿では、市北東部のJR 京都線摂津富田・茨木間に計画した新駅の概要について紹介する（図-1）。

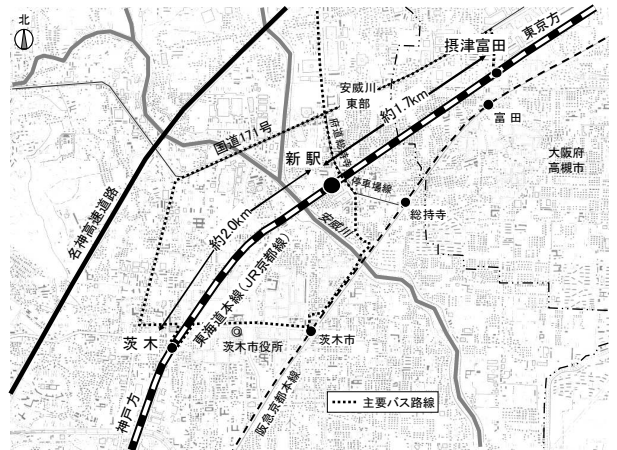


図-1 新駅位置図

2. これまでの経緯

摂津富田・茨木間（駅間距離約3.7km）のほぼ中間地点の線路沿いには、大手昇降機メーカーの主力工場があったが、機能の大半が他県に移転したことに伴い、約2.4haの空地が発生していた。この跡地については、ディベロッパー3社JV（以下、「DV」という）が平成18年に取得し、マンション事業等を計画していた。

一方、古くからの市街地である市北東部は、上述のとおり人口が増加しているが、周辺の交通環境はいくつかの課題を有している。具体的には、道路や駅前広場の整備が遅れており、安威川東部地域を通る路線バスは、最寄りの阪急総持寺駅ではなく、隣の阪急茨木市駅やJR 茨木駅へ乗り入れている。そのため、地域にお住まいの方の交通利便性向上を図るためには、鉄道駅までの到達時間（バス乗車時間）を短縮する必要がある。

こうした背景を踏まえ、当該地域付近に新駅を設置し、開発用地の一部を利用してバス進入可能な駅前広場やアクセス道路を整備することが、茨木市、DV、さらには当社にとってもメリットがあることから、平成21年春頃から関係者間で協議を進めてきた次第である。

3. 計画概要

(1) 新駅計画の概要

新駅計画の概要を、表-1および図-2に示す。なお、新駅は、摂津富田・茨木間の盛土区間内（盛土高：約3.5m）に計画しており、駅設備は盛土下に構築する（図-3・4）。

また、島式ホーム1面の新設は、必要となる線路切換を実施し、現上下内側線の軌道撤去後に行う。線路切換は、まず現在の上下外側線の外側に腹付盛土を構築し、計画外側線を敷設して切り換え、続けて現外側線を計画内側線として供用すべく、さらに線路を切り換える計画である。

表-1 新駅計画の概要

| | |
|--------|--|
| 設置位置 | 東京起点 539k740m付近 上下内側線間 (摂津富田-<1.7km>-新駅-<2.0km>-茨木) |
| 線形 | 曲線半径 : R=3,000~直線 (外側線130km/h, 内側線120km/h対応) 勾配 : Level |
| 駅舎・乗降場 | 盛土下駅舎 島式ホーム : 1面 (165m×8.2~8.9m) ホーム上家 (7両編成対応) |
| 主な駅設備 | 自動改札 : 4通路 (うち1通路は幅広) 階段 : 1箇所 エレベータ : 1基 エスカレータ : 2基 (上下) 旅客トイレ : 1箇所 (男・女・多機能) |

キーワード 摂津富田・茨木間新駅, 交通利便性向上, 五反田架道橋改築, 協働, 地域との共生

連絡先 〒530-8341 大阪市北区芝田二丁目4番24号 西日本旅客鉄道株式会社 建設工事部 TEL06-6375-8977

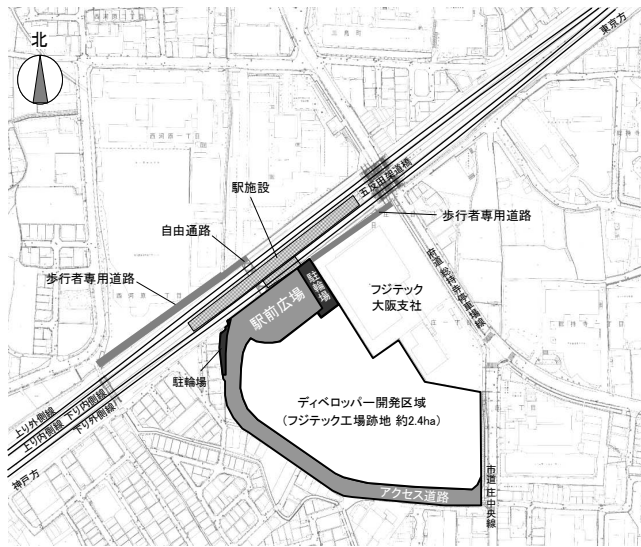


図-2 新駅計画の概略図

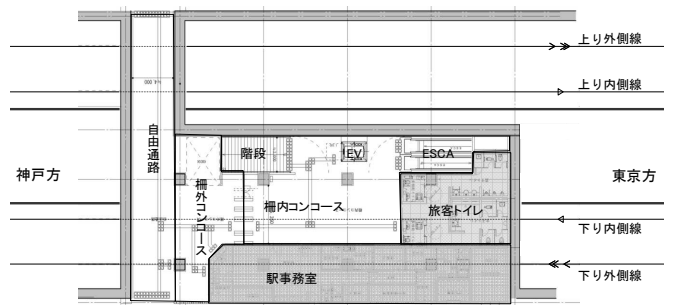


図-3 新駅平面図

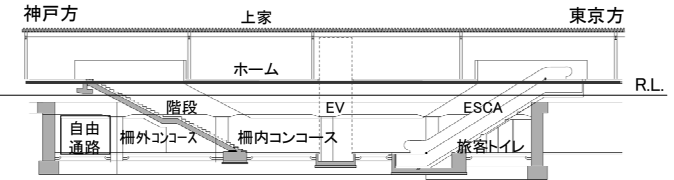


図-4 新駅断面図

(2) 五反田架道橋改築の概要

新駅計画位置付近を通る府道総持寺停車場線との交差部に五反田架道橋（2 径間上路デッキガーダー）が架設されている。ホーム設置に向けて(1)で述べた線路切換を行うが、これに合わせて計画線の桁を新設する必要がある。今回の計画では、現状と同じ2 径間の桁を構築するよりも、都市計画上の道路幅員（16m）に合わせた方が経済的であると判断し、1 径間の桁を採用した。

また、当該府道は、茨木市の中心市街地方面に向かう自動車国道171号等から多数流入することから終日交通量が多い。しかし、五反田架道橋は、安威川左岸（東部地域）の鉄道盛土区間に設けられた避溢橋であり、現在は1 径間のみを歩車道の用に供しているが、空頭が3.0mと低いため、トラック等の桁への衝撃事故（防護工への衝撃も含む）が、年平均4件程度発生している。そこで、今回の新駅設置に際し、五反田架道橋の桁種別を無道床の鋼桁（桁厚：約1,500mm）から有道床のH鋼埋込桁（桁厚：約800mm）に変更するとともに、盛土下駅舎の必要内空高さを確保するために軌道こう上も行う。これらを合わせると、結果として現状3.0mの桁下空頭は、約3.8mに改善されることから、上述の衝撃事故件数の低減に寄与するものと期待される。五反田架道橋改築の概要を、図-5に示す。

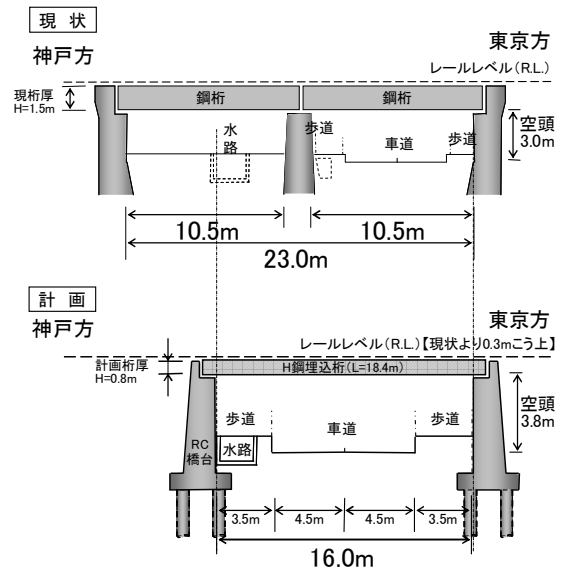


図-5 五反田架道橋改築の概要図

4. 新駅設置に合わせた周辺整備計画の概要

2. で述べたように、茨木市北東部は、近年人口増加が顕著であるが、鉄道アクセスの利便性に課題があるなど、計画的なまちづくりが立ち遅れているのが現状である。そこで、新駅設置をまちづくりに活かすべく、茨木市（用途地域の変更・都計道路の廃止は大阪府）は、駅前に相応しい土地利用を誘導するため、都市計画の変更を表-2のように実施した。

表-2 都市計画の変更

| | |
|------------------|-------------------------------------|
| 用途地域・建ぺい率・容積率の変更 | 準工業地域・60%・200% ⇒ 近隣商業地域・80%・300% |
| 高度地区の変更 | 第5種高度地区 22m ⇒ 第7種高度地区 31m |
| 都計道路の廃止 | 都計道路阪急茨木駅総持寺線の一部（開発用地内含む）を廃止 |

5. おわりに

JR 京都線摂津富田・茨木間新駅は、茨木市や DV と協働で実施に漕ぎつけたプロジェクトであり、地域との共生を目指す当社としても期待するところが大きい。新駅が、茨木市北東部における新たな交通結節点として機能し、市が進める“活力ある魅力的なまちづくり”に大きな役割を果たすことを切に願う次第である。