

山陽線 (JR 神戸線) 御着・姫路間新駅設置

西日本旅客鉄道株式会社 正会員 ○楡井 太郎
 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 寶 聡

1. はじめに

姫路市は、兵庫県の南西部、播磨平野のほぼ中央に位置する播磨地方の中核都市であり、京阪神、中国、山陰を結ぶ交通の要衝となっている。当社も山陽新幹線、JR 神戸線、姫新線、播但線の4路線が乗入れており、市内では平成23年に完了した姫路駅付近連続立体交差化事業（以下「連立事業」という）をはじめ、播但線電化、姫新線輸送改善、ひめじ別所駅、はりま勝原駅の設置等、多くの鉄道関連のプロジェクトが実施されており、市のまちづくりに一定の貢献を果たしてきた。

今回、これらに続く新たなプロジェクトとして、姫路市との協働によりJR 神戸線御着・姫路駅間に新駅を設置することとなったので、本稿ではその計画の概要を紹介する(図-1)。

2. これまでの経緯

新駅設置予定箇所は、連立事業において平成9年に切换えた高架取付部の盛土区間である。新駅北側は、切换前に存在した旧貨物駅等の鉄道関連施設跡地であり、現在は「姫路駅周辺地区総合整備事業(キャストィ21)」と称し、土地地区画整理事業、道路整備等の基盤整備や、姫路警察署の移転、姫路市すこやかセンターや県立ものづくり大学の設置等の施設整備が行われ、播磨地方の中核都市にふさわしい都心を形成すべくまちづくりが進められている。

(図-2) また、新駅南側の阿保地区においても、良好な住環境の整備を目指し、土地地区画整理事業が行われている。

(表-1)

上記の通り、まちづくりが一定進展するなかで、当社としても、新駅設置がお客様の利便性向上と鉄道の利用促進に繋がるだけでなく、姫路市が進めるまちづくりに寄与するものと考え、市に対し新駅設置の共同検討を提案した。

一方、姫路市にとっては、より一層のまちづくりの推進に繋がるほか、図-3に示す通り新駅予定地周辺は中心市街地にありながら駅間が長く、鉄道網へのアクセス性向上を課題と捉えていたこともあり、平成22年夏頃から本格的に協議を開始した。(表-2)



図-1 新駅位置図

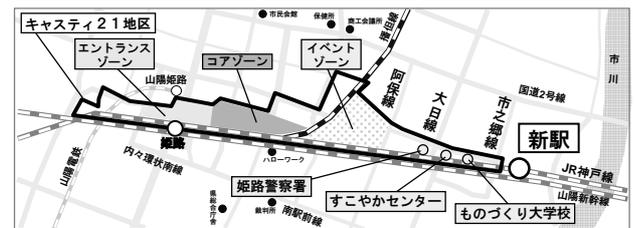


図-2 新駅北側でのまちづくり

表-1 阿保地区土地地区画整理事業の概要

| | | | |
|------|--------|------|-------------|
| 施行者 | 姫路市 | 事業期間 | H8.12~H30.3 |
| 施行規模 | 90.6ha | 土地利用 | 住居、準工業 |
| 事業費 | 390億 | 計画人口 | 5,500人 |

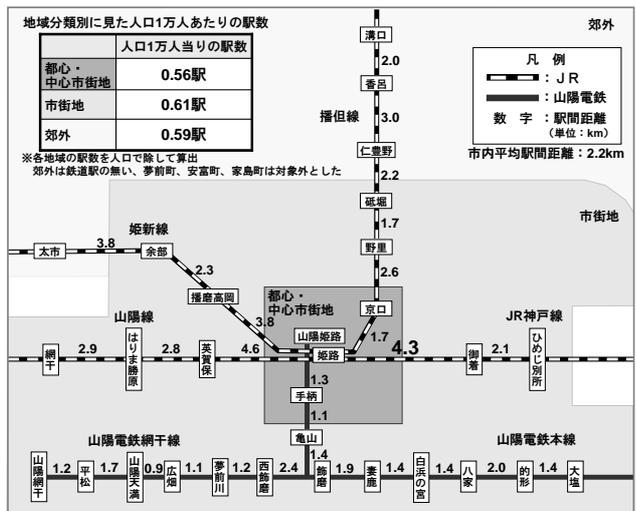


図-3 姫路市内における鉄道の駅間距離 (姫路市総合交通計画より)

キーワード 御着・姫路間新駅, 協働, まちづくりの推進

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 建設工事業部 TEL06-6375-8977

表-2 これまでの経緯

| | |
|---------|--------------------------------------|
| H6.3 | 貨物駅移転(別所へ) |
| H8.12 | 阿保地区土地区画整理事業着手 |
| H9.4~6 | 一期高架切換完了(下り4月、上り6月) |
| H10.2~3 | 都計道3路線交差部供用開始 (大日、阿保線:2月、市之郷線:3月) |
| H14.4 | すこやかセンター開業 |
| H17.8 | 姫路警察署移転 |
| H22.7 | 新駅共同検討の開始 |
| H23.4 | 県立ものづくり大学校開校 |
| H25.4 | 工事協定締結 |

表-3 新駅計画の概要

| | |
|--------|--|
| 設置位置 | 神戸起点52k910m付近 (御着-2.4km-新駅-1.9km-姫路) |
| 線形 | 曲線:下りR=1,000~∞、上りR=800~∞ 勾配:8‰(姫路方へ上り勾配) |
| 駅舎・乗降場 | 地平駅舎 相対式ホーム:2面(245m×3.0~4.0m) ホーム上家:6両対応 |
| 主な駅設備 | 自動改札:3通路(うち1通路幅広) 階段:2箇所、エレベータ:2基 |

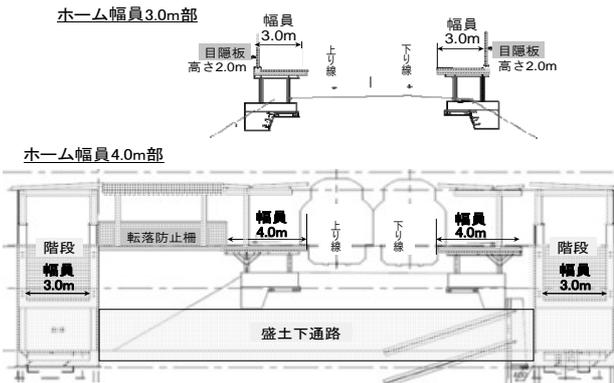


図-5 新駅断面図

表-4 河川改修に関する関係箇所との確認

| | |
|--------|--|
| 河川改修計画 | 向こう30年の河川改修計画は策定済みだが、その後の計画は未定。当面の計画に支障しないことから、新駅設置は問題無い。 |
| 都市計画 | 橋りょう架替えに支障するのはホームのみで、建築物である駅舎が支障していないため、都市計画上新駅設置は問題無い。 |
| その他 | 橋りょう架替えにより今回補助金で設置したホームを撤去することになるが、早くとも耐用年数(32年)を経た後であることから、新駅を補助対象としても問題無い。 |

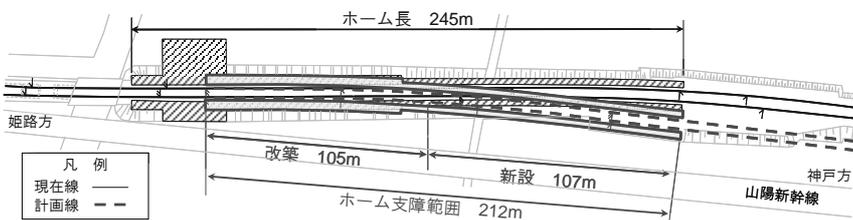


図-6 橋りょう架替え時平面図

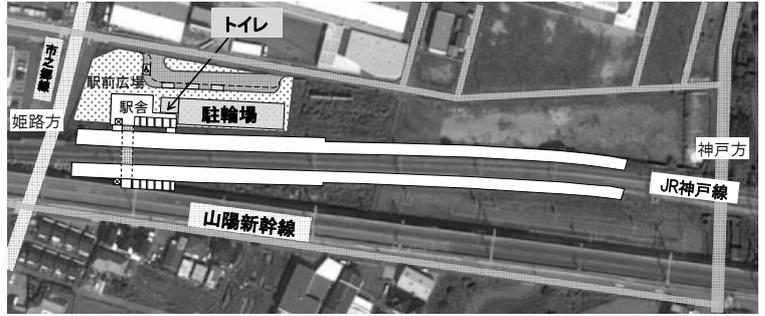


図-4 新駅概略図

3. 計画概要

(1) 新駅計画の概要

新駅計画の概要を、図-4および表-3に示す。駅舎は、市街地に近い西側(キャスティ21地区)からのご利用が多いと予想されることと、都市計画道路市之郷線とのアクセスを重視し、姫路駅寄りに設置する計画とした。

なお、前述の都市計画道路市之郷線により新駅南側からのアクセスも良好であることから、駅舎は北側のみに地平駅舎として設置することとしており、これと盛土上のホーム(盛土高:約5.0m)を結ぶ柵内通路を盛土下に設置する計画とした。(図-5)

また、新駅設置による新快速へのダイヤ影響を回避するため、貨物列車の待避機能を御着駅で確保することとした。

(2) 市川河川改修計画

新駅は、二級河川市川に架かる橋りょうの約100m姫路方に設置される。向こう30年の河川改修は、河床掘削と橋りょうの根固めで計画されており、橋りょうの架替えは不要であるが、100年確率の降雨に対しては架替えが計画されており、連立事業に合わせ都市計画決定済である。

架替えは現橋りょうの下流側に予定されていることから、図-6に示す通り新駅付近で線路の移設およびホームの一部撤去・新設が必要となるが、河川改修計画や都市計画上問題無いことを関係者と確認し計画を進めた。(表-4)

4. おわりに

姫路市においては、事業認可から22年という長きにわたり実施されてきた連立事業が完了し、今年4月の新駅ビルの開業等、姫路駅周辺の整備が最盛期を迎えているが、今後はキャスティ21計画でコアゾーン、イベントゾーンと位置付けられる姫路駅東側の整備も本格化する予定である。また、新駅南側の土地区画整理事業も平成30年の完了を目指し事業が進められており、JR神戸線御着・姫路間新駅は、これらのまちづくりの推進に寄与するものと考えている。