

東海道本線（JR 京都線）高槻駅改良

西日本旅客鉄道株式会社 正会員 ○神谷 敦史
 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 正会員 尾谷 和彦

1. はじめに

東海道本線（JR 京都線）高槻駅は、京都～大阪駅間のほぼ中間に位置（大阪駅から 21.2km、京都駅から 21.6km）しており、乗車人員が約 6.2 万人/日（JR 西日本で第 10 位）の駅である。また、複々線区間の機能を活かして京都～大阪駅間を約 30 分で結ぶ新快速が停車し、京都・大阪への通勤・通学等で日々多くのお客様にご利用いただいている。近年は、平成 26 年に整備完了が予定されている JR 高槻駅北東地区開発事業により、マンション、商業施設、学校および病院等が高槻駅からペDESTリアンデッキで直結され、今後お客様のご利用がますます増加することが想定される。

一方、高槻駅はホーム幅員が狭く、朝夕のラッシュ時はホーム上で混雑が発生し、特に列車遅延時にはホーム混雑が著しい状況となっている。本稿では、ホーム混雑の緩和を目的とした高槻駅改良の計画概要について紹介する。

2. 高槻駅の現状

高槻駅現状平面図を図-1 に、ホーム幅員比較表を表-1 に示す。高槻駅のホーム幅員は、京都行きの上りホームで最大 6.3m、大阪行きの下りホームで最大 7.9m であり、京都・大阪・神戸駅間の主要な通勤駅と比較して乗車人員は 1.5～2 倍となるがホーム幅員が同等以下と狭い。また、図-2 の高槻駅列車運転図に示すように、新快速・快速・普通の全列車が同一ホームに停車し、新快速・快速が同一のりばに続行して着発することが高槻駅の特徴としてあげられる。

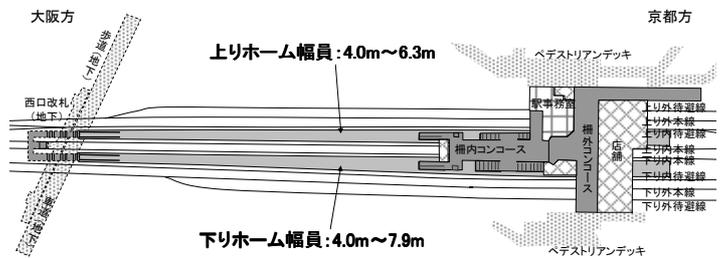


図-1 高槻駅現状平面図

表-1 ホーム幅員比較表

駅	乗車人員	ホーム幅員(最大)
高槻駅	6.2 万人/日	(上り)6.3m (下り)7.9m
芦屋駅	2.9 万人/日	(上り)7.4m (下り)7.0m
茨木駅	4.4 万人/日	(上り)8.2m (下り)8.0m
住吉駅	3.5 万人/日	(上り)7.1m (下り)7.8m

このように、朝夕のラッシュ時のホーム混雑の常態化に加え、新快速・快速が同一のりばに続行して着発することから、列車遅延が波及しやすい配線形態となっており、ホーム上の混雑が助長され、列車遅延・ホーム混雑が相互に増大するという課題がある。

3. 高槻駅改良の計画概要

(1) 「上下ホーム新設」の効果

高槻駅の課題を解決するにあたり、単にホームを拡幅するだけではホーム混雑の緩和に一定の効果があるものの、列車遅延の波及によるホーム混雑は解消できない。そこで、「上下ホーム新設」を改良案とすることにより、列車遅延の波及も含めてホーム混雑を抜本的に解消することとした。

高槻駅改良平面図を図-3 に、設備計画表を表-2 に示す。「上下ホーム新設」は、上下外待避線を廃止・撤去して上下外本線専用ホームを増設する計画である。「上下ホーム新設」により、新快速は新設ホームに停車し、快速・普通は既設ホームに停車することから、お客様が分散してホーム混雑が緩和できる。さらに、新快速・快速の列車遅延の波及も解消できることから、「上下ホーム新設」は非常に効果的な改良案である。

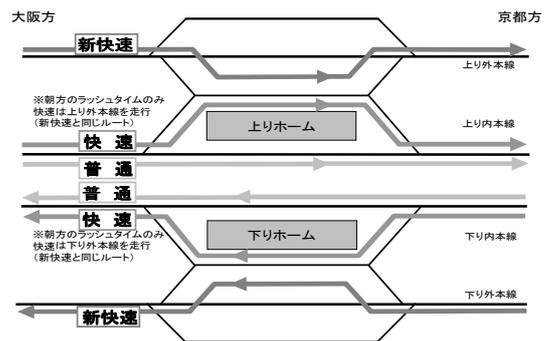


図-2 高槻列車運転図

キーワード 高槻駅改良, ホーム混雑緩和, ホーム新設, ホーム幅員

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 建設工事事部 TEL06-6375-8977

