

嵯峨野線 京都・丹波口間新駅設置

西日本旅客鉄道株式会社 正会員 ○濱上 洋平

西日本旅客鉄道株式会社 正会員 松尾 優

西日本旅客鉄道株式会社 岡田 亮兵

1. はじめに

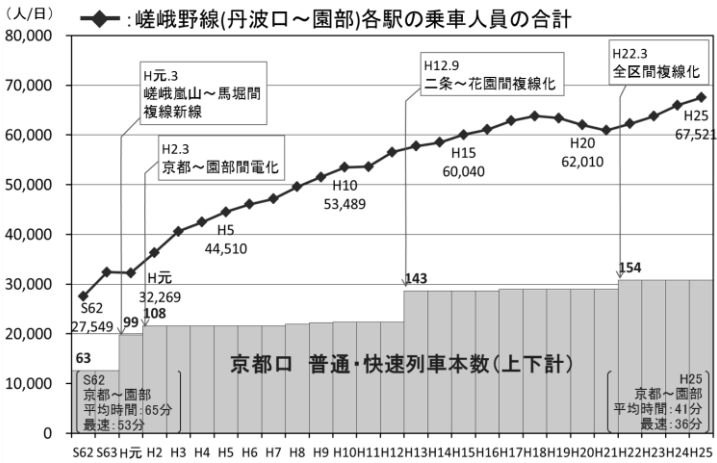
『嵯峨野線』の愛称で親しまれる山陰線の京都～園部間は、JR 発足以降、電化(H2.3)、複線化(H22.3)などの継続的な輸送改善施策の実施および新駅設置(太秦駅、円町駅)により、輸送サービスや利便性を向上させ、着実にご利用者数を伸ばしてきた線区である。(図－1)

今回、この嵯峨野線において、京都市の協力を得て京都・丹波口駅間に新駅を設置することとなった。本稿ではその計画の概要を紹介する。(図－2)

2. これまでの経緯

平安建都 1200 年を記念して整備された梅小路公園境界では、平成 24 年 3 月に京都水族館が開業、平成 28 年春には当社の京都鉄道博物館が開業を予定するなど民間開発が進む一方で、既存鉄道駅からの移動距離が長く、当社としても交通アクセスが課題であると考えていた。しかしながら、当該エリアへの新駅設置については、線路線形や周辺環境(道路、公園、市場など)による制約が大きく、新駅実現のためには京都市の協力が必要不可欠であった。

そのような中、京都市が中心となって進める京都市中央卸売市場の再整備、市場を含む「京都駅西部エリア活性化」への取り組みが本格化し、まちづくり推進への機運が大きく高まり、京都商工会議所や梅小路活性化委員会、地元自治連合会から七条通付近への新駅設置の要望書が提出された。これらを踏まえ、上記の通りまちづくりが一定進展する中、当社としても新駅設置が当該エリアのアクセス性向上と嵯峨野線全体の魅力アップに繋がるだけでなく、京都市が進めるまちづくりに貢献できるものと考え、新駅設置に向けた検討を京都市と共同で進めてきた。その結果、平成 27 年 2 月 2 日に新駅設置に関する基本合意書を京都市と締結するに至った。(表－1)



図－1 嵯峨野線のご利用状況と輸送改善の推移



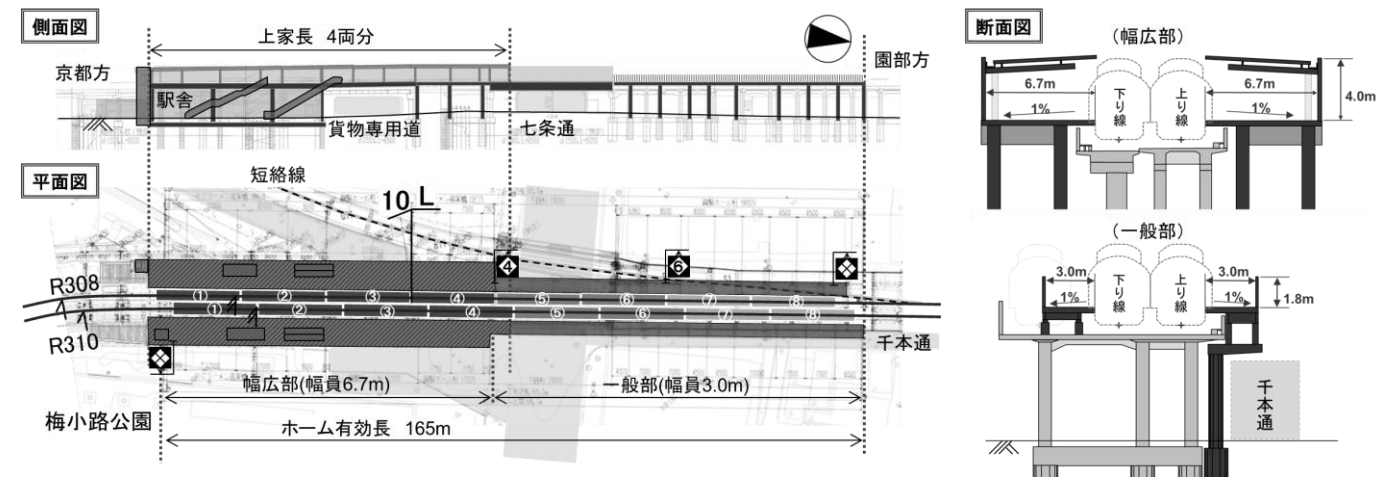
図－2 新駅の計画位置図

表－1 これまでの経緯

H24.6	京都市が「京都駅西部エリア活性化」の検討を開始
H26.3	京都市が中央卸売市場整備の基本構想を策定
H26.5.8	京都商工会議所が七条通付近への新駅設置の要望書を京都市及び JR 宛に提出
H26.8.11	梅小路活性化委員会、地元自治連合会が七条通付近への新駅設置の要望書を京都市及び JR 宛に提出
H26.8.19	JR 京都支社長が京都市副市長に新駅設置の共同検討を申し入れ、合意 ⇒ 共同で検討を進める旨を公表
H27.2.2	京都市と JR で「JR 嵯峨野線京都・丹波口間新駅設置事業に関する基本合意書」を締結
H27.2.27	新駅設置に関する事業基本計画の変更認可申請ならびに東海道線(梅小路～丹波口間)の第一種鉄道事業の廃止を近畿運輸局に届出

キーワード 新駅，嵯峨野線，京都・丹波口間，梅小路，まちづくり

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 TEL 06-6375-8977



図－３ 新駅計画の概要

3. 計画概要

(1) 新駅計画の概要

新駅計画の概要を図－３および表－２に示す。駅舎は、梅小路公園内の集客施設に近接し、道路に支障しない南側の高架下に設置する計画とした。ホームは、京都方に急曲線があるため、曲率 $R=800\text{m}$ となる地点を南端とし、その位置から北側に七条通を跨ぐ形で配置することとした。

当新駅は、梅小路公園(京都鉄道博物館)の最寄り駅であり、行楽目的で初めてご利用されるお子様連れのお客様を全国から多くお迎えする当社のCSの象徴となる駅である。このような当新駅の特別な性格と顕著な波動利用を勘案し、駅舎空間や駅設備について対応可能な計画とした。

(2) 七条通架道橋部の計画概要

七条通架道橋(図－４)の側主桁に新設ホームが支障する。本計画では、京都市の協力により、付近に一定規模の工事ヤードが確保できることなどから、ホーム一体桁への架替え案を採用した。工事は多軸式特殊台車を用いて旧桁の撤去、新桁の架設を一晩で行う計画である。

(3) 東海道線梅小路～丹波口間(短絡線)の廃止

短絡線は当社が第一種鉄道事業者として継承したが、定期的な旅客輸送を行っておらず、専ら貨物営業に供していた。今回、新駅設置に支障し、将来的にも営業線として有効に使用する予定がないこと、高架橋の一部を活用して新駅や梅小路公園と七条通北側(市が計画する賑わいゾーン)を結ぶ歩道橋を整備する方向で京都市が検討を進めており、実現によりまちづくりに寄与できることから、同線を廃止することとした。

4. おわりに

嵯峨野線京都・丹波口間新駅は、まちづくりの進展やそれを背景とした地元要望により、京都市との共同検討を経て実現に至ったプロジェクトである。今後は、平成31年春の開業を目指し鋭意工事を進めていく。

最後に、平成28年春開業予定の京都鉄道博物館と併せて、ご利用者・地域の皆様に長く愛される駅となり、当該地域の発展、嵯峨野線の利用促進に寄与することを願うとともに、関係者の方々に深く感謝の意を表する。

表－２ 新駅計画の概要

設置位置	京都起点 1k710m 付近 (京都－1.7km－新駅－0.8km－丹波口)
線形	平面：直線(一部緩和曲線含む) 縦断：勾配 10‰～Level
駅舎・乗降場	高架下駅舎 相対式ホーム：2面(165m×3.0～6.7m) 旅客上家：4両編成対応
主な駅設備	自動改札：4通路、券売機：3台 エレベータ：2基(15人乗り) エスカレータ：4基(各ホーム上下各1基)



図－４ 七条通架道橋の概要

表－４ 短絡線の過去の経緯

大正 7 年 6 月	東海道線の貨物支線として梅小路～丹波口間が開業
昭和 51 年 3 月	丹波口駅付近の高架化に併せて短絡線高架化
昭和 62 年 4 月	当社が第一種鉄道事業、JR 貨物が第二種鉄道事業を取得
平成 18 年 4 月	JR 貨物が第二種鉄道事業を廃止