

案件 1 新駅設置と新たな市街地形成の  
可能性検討について

平成 30 年 12 月 11 日  
都市創造部

# 1 取組概要

## 1-1 概要

檜尾川以東の鉄道沿線において、新名神高速道路の開通や十三高槻線及び淀川渡河橋の事業化など、周辺環境の変化を踏まえ、鉄道新駅設置を含めた新たな市街地形成の可能性について鉄道事業者と共に検討を行う。

## 1-2 背景

### ①道路交通環境

檜尾川以東は、新名神高速道路の供用、十三高槻線及び淀川渡河橋等の事業化により、周辺環境の変化に対応する計画的な土地利用が必要

### ②鉄道駅の状況

対象地区は、JR京都線及び阪急京都線ともに大阪ー京都間で最も駅間が長い

JR高槻ー島本間(5.3km) 阪急高槻市ー上牧間(4.3km)

(参考) JR京都線近隣新駅の整備状況

駅名	開業年月	新駅整備前の駅間距離
JR総持寺駅	H30. 3月	3.7km
JR桂川駅	H20.10月	3.9km
JR島本駅	H20. 3月	7.5km



対象地区周辺の位置図

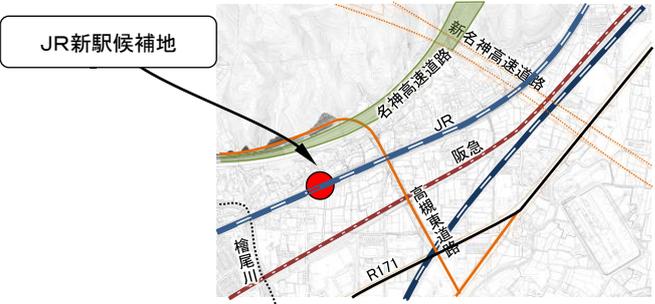
## 1-3 取組経過

年月	主な経過
平成 29 年度	J R 西日本と市が、駅周辺のまちづくりについて意見交換を実施し、檜尾川以東で新駅設置と新たな市街地形成の可能性について検討することに合意
平成 30 年 5 月	市が地元自治会及び農業関係団体に取組内容を説明
7 月	[第 1 回 検討会議] J R 沿線の地域特性や課題などの現状把握
10 月	[第 2 回 検討会議] 新駅及び新市街地整備の対象範囲やアクセス道路の検討
<b>構 成 員</b>	
J R 西 日 本	: 建設工事事務部 , 創造本部
高 槻 市	: 都市創造部 , 総合戦略部

## 2 検討状況

### 2-1 新駅候補地

○新駅の候補地は、駅間距離や檜尾川への影響等を考慮し、下図の位置を中心に整理

位置図	
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅間のほぼ中間地点</li> <li>・ 既成市街地(高垣町等)からの利用者も見込まれ、萩之庄梶原線、西京高槻線バイパスによる交通アクセスに優れる</li> </ul>

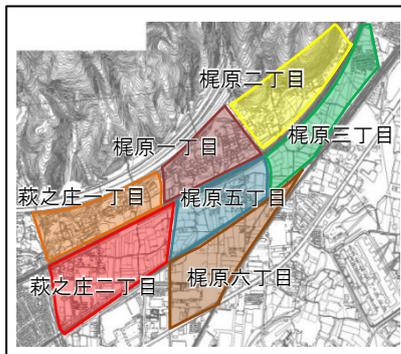
### 2-2 新たな市街地形成の検討

#### (1) 現況

##### a) 人口

○対象地区の高齢化率(40.4%)は、市全体の高齢化率(27.7%)と比べ、非常に高い。

対象地区の区分図



対象地区の階層別人口比率

	15歳未満	15歳～65歳	65歳以上
対象地区の平均	9.4%	50.2%	40.4%
市全体	13.0%	59.3%	27.7%

※ 平成29年度高槻市統計書

##### b) 土地利用状況

○対象地区は市街化調整区域であり、大半が田畑等の農地である。



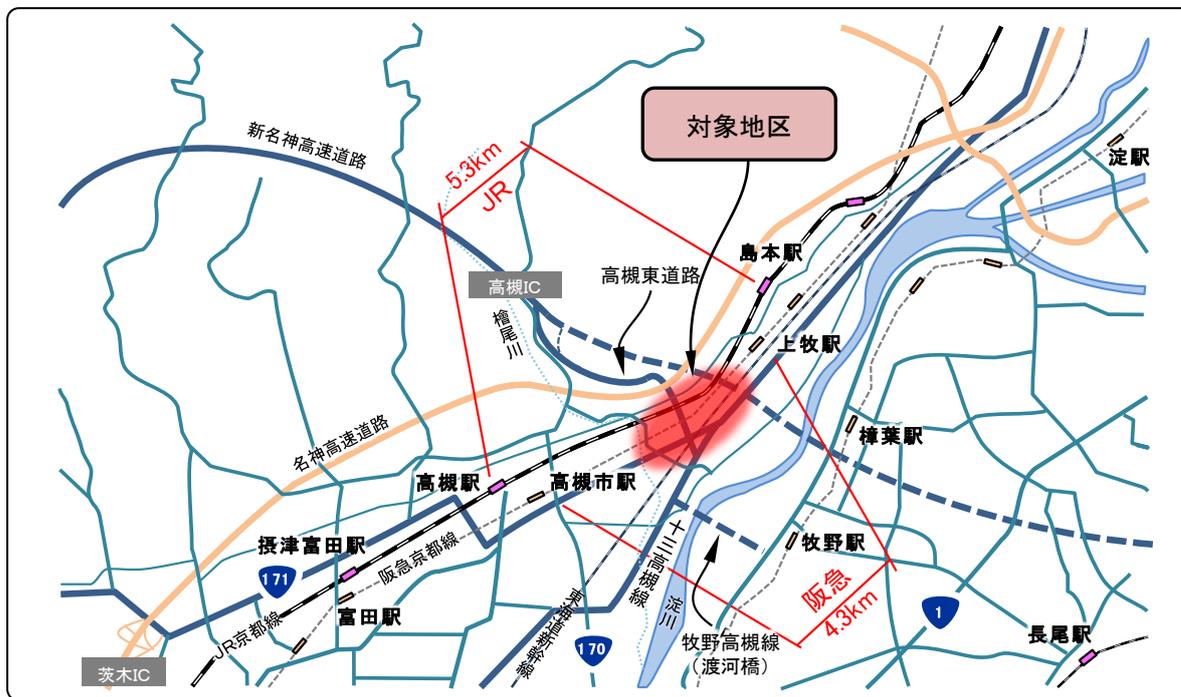
対象地区周辺の土地利用状況

《凡例》

田畑・休耕地
一般市街地
集落地
商業地
工業地
山林・緑地

c) 交通環境

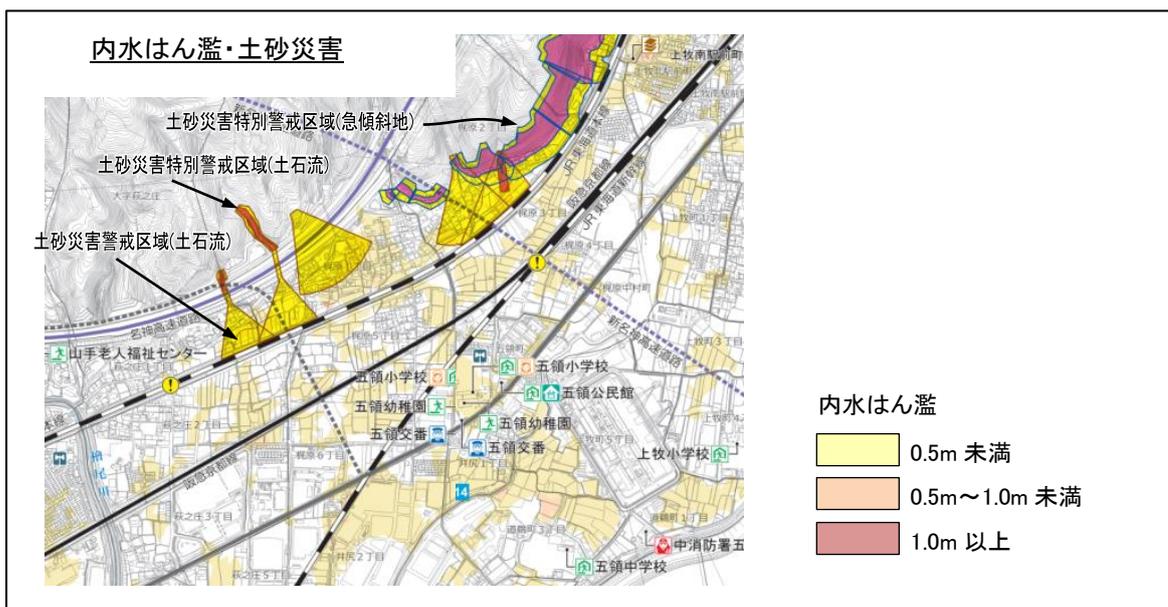
- 高槻東道路及び十三高槻線の供用等により、道路ネットワーク環境が向上するエリア
- 牧野高槻線(渡河橋)の整備により、枚方市側からのアクセス需要が見込まれるエリア
- 対象エリア内は狭隘な生活道路が多く、鉄道により車両通行に制限があるエリア



対象地区周辺の広域道路ネットワーク

d) 災害に対する状況

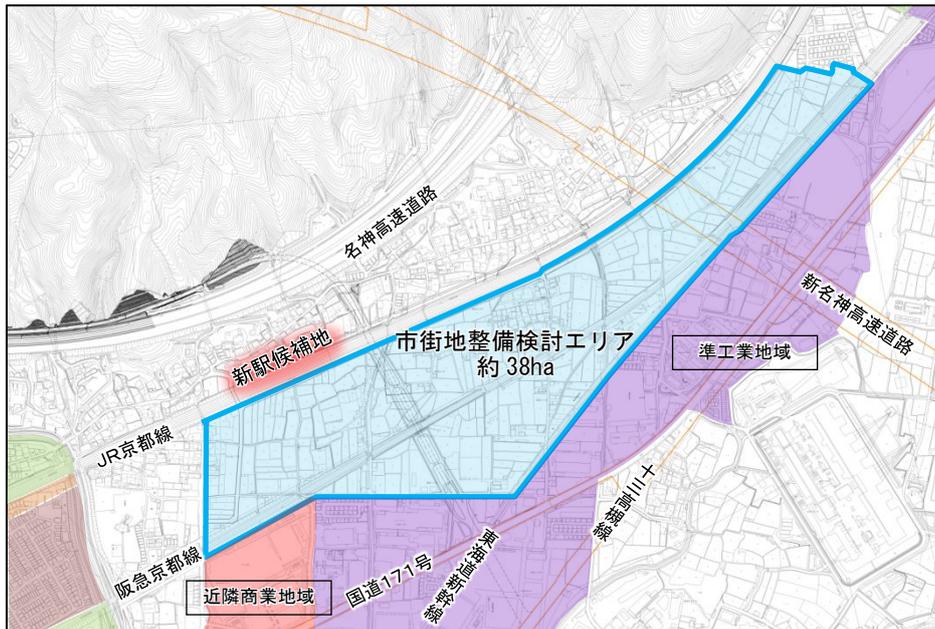
- JR京都線以北は、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域が多い
- JR京都線と阪急京都線の間は、0.5m未満の外水はん濫区域(檜尾川)と内水はん濫の区域が多い



※ 高槻市 水害・土砂災害ハザードマップ(平成 29 年 3 月)

(2) 検討エリア等

○市街地整備の検討エリアは、JR京都線以南で既存の市街化区域に接する範囲

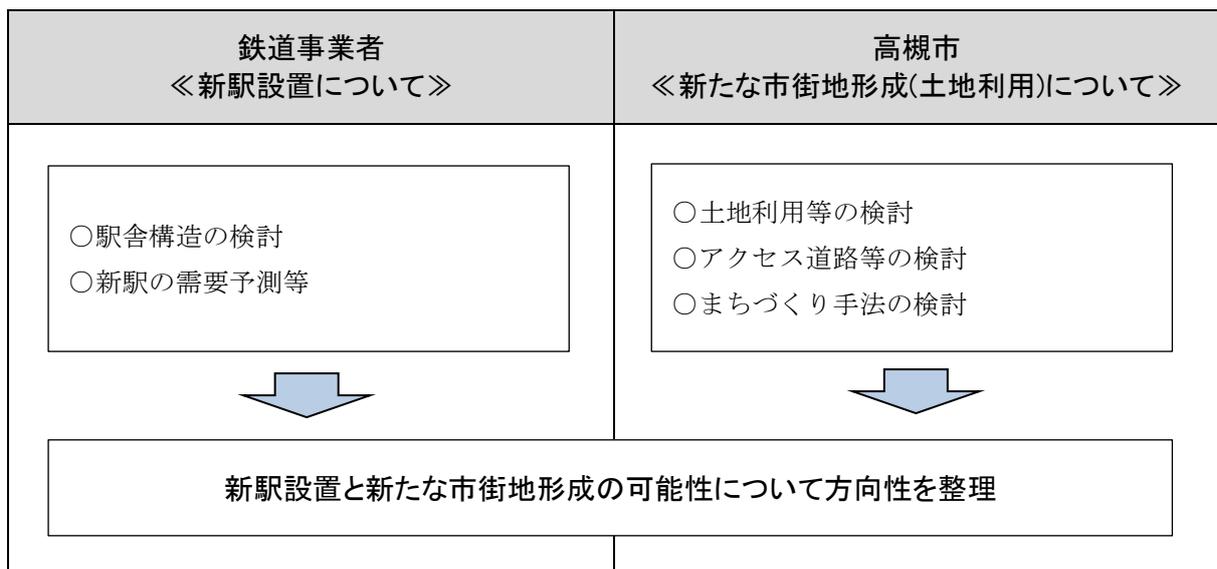


(3) 検討課題

- 国道171号から検討エリア内へのアクセス
- 新駅整備と連携した土地利用の転換
- 事業手法の選定

3 今後の進め方

○鉄道事業者と市が課題共有しながら、引き続き検討を進める。



※ なお、阪急電鉄から申し出があり、阪急新駅の可能性についても、適宜、勉強会を開催していくことで合意