

5 JR高槻駅について

1 主な経過

年月日	主な経過
平成18～20年度	JR西日本・国・府・市が連絡調整会議を5回にわたって開催
平成21年5月18日	市及び市議会がJR西日本にホーム拡幅を要望
平成21年度～	JR西日本と打合せ
平成24年度	JR西日本と打合せ、一定の方向性を整理

2 JR高槻駅の課題と対応方針（案）

■現状と課題

- ・約12万3千人／日が乗降するJR西日本管内で第10位の利用者の多い駅
- ・ラッシュ時には列車到着直後を中心として、狭小なホーム・階段に乗降客が輻輳するため、ホーム上での安全性確保とスムーズな流動に大きな課題

上り線（京都市行）



下り線（大阪行）



■各種計画における位置づけ

[高槻市都市計画マスタープラン]
 鉄道駅についても利用者が安全快適に利用できるよう取り組む。

[高槻市中心市街地活性化基本計画]
 より一層安全・快適な駅利用環境の整備を目指し、ホームの拡幅、階段の増設・拡幅などを検討。

■対応方針（案）

- ・乗降人数に見合ったホーム空間を確保することで混雑緩和を図り、安全性と快適性を向上させる。

【参考】乗降人数とホーム面積の比較

駅名	乗降人数 (H23年度)	ホーム面積	乗降者100人当たりの ホーム面積
高槻	12.3万人／日	3,220㎡	2.6㎡/100人
茨木	8.8万人／日	3,510㎡	4.0㎡/100人
住吉	6.9万人／日	3,320㎡	4.8㎡/100人
芦屋	5.7万人／日	3,070㎡	5.4㎡/100人

3 ホーム改良方針（案）

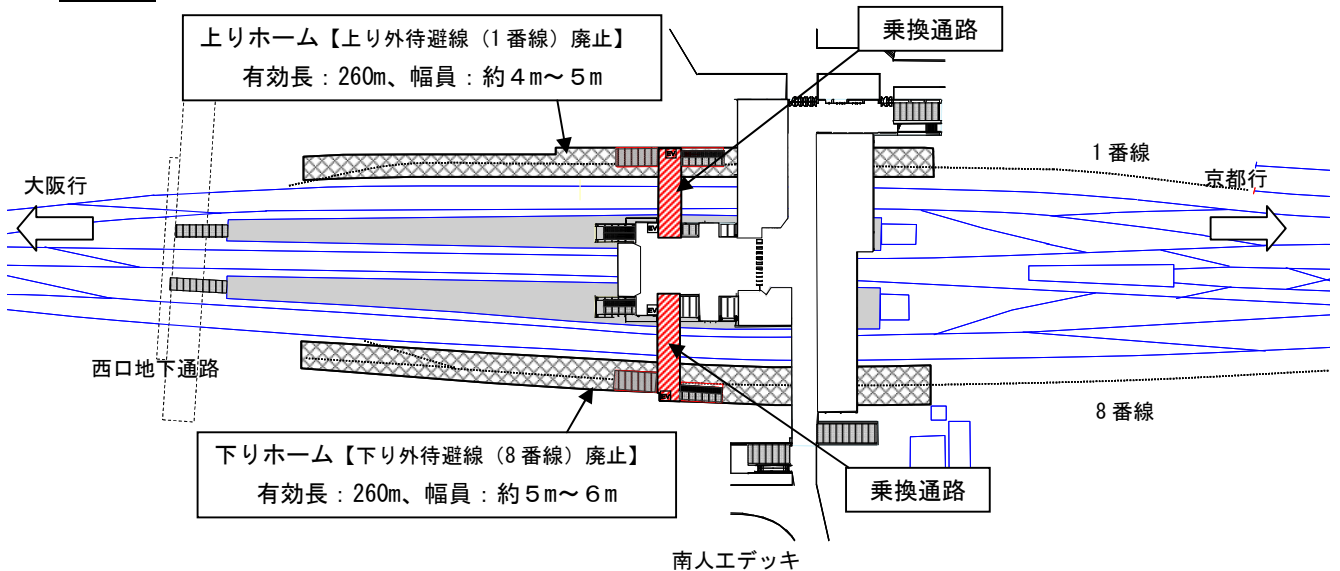
	事業案（ホーム新設案）	【参考】従前想定案（上りホーム拡幅案）
概要図		
概要	<ul style="list-style-type: none"> 外側の待避線を廃止し、そのスペースを利用して、新快速専用ホームを新設 	<ul style="list-style-type: none"> 上り線外側の待避線を廃止し、そのスペースを利用して、既設ホームの外側を拡幅
ホーム面積	<p>上り：1,450 m² + 1,350 m² = 2,800 m²</p> <p>下り：1,770 m² + 1,450 m² = 3,220 m²</p> <p>合計 6,020 m²</p> <p>100人当りホーム面積 4.9 m²/100人</p>	<p>上り：1,450 m² + 530 m² = 1,980 m²</p> <p>下り：1,770 m² + 0 m² = 1,770 m²</p> <p>合計 3,750 m²</p> <p>100人当りホーム面積 3.0 m²/100人</p>
効果	<ul style="list-style-type: none"> ホーム面積が大幅に増加することから、上下ホームとも混雑が大きく緩和 	<ul style="list-style-type: none"> 上りホームの混雑が、若干緩和
費用	約50億円	約40億円
その他	<ul style="list-style-type: none"> 新快速専用ホームの設置により列車の定時性が確保され、利用者の利便性も向上する 新快速ホームと快速・普通ホームが分かれることにより乗り換え利便性が低下する 	<ul style="list-style-type: none"> 一晩でホームを拡幅する必要があるため、工事費が割高

4 事業内容(案)

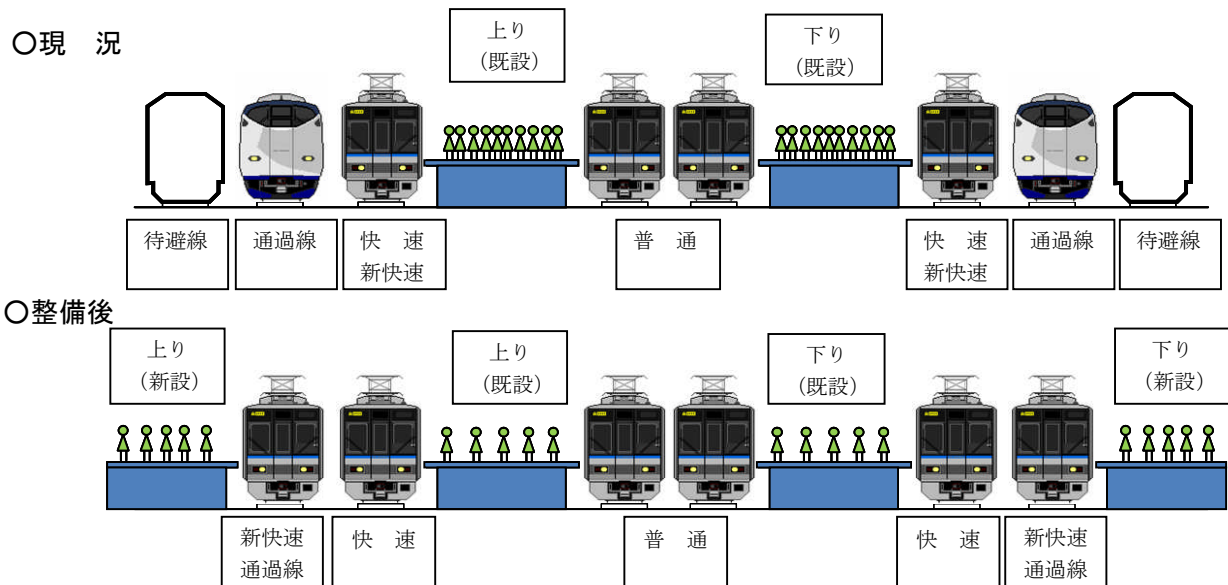
(1) 鉄道施設整備(案)

事業者	JR西日本			
工事内容	<ul style="list-style-type: none"> 配線変更工事：軌道撤去・新設、分岐器撤去・新設、電気設備移転 ホーム新設工事：ホーム新設、電気設備工事 乗換通路工事：乗換通路新設、駅舎改築、昇降設備設置 (EV、ESCA、階段) 支障移転工事：き電線・電力設備・信号設備・通信設備 			
工事工程	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
	詳細設計 			付帯工事 ▼H28春 供用開始予定

平面図



断面図



(2) 西口アクセス(案)

- 事業案では、西口利用者(約1.6万人/日)が新設ホームにアクセスするためには、約300mの移動が必要(西口～既存ホーム～乗換通路～新設ホーム)
- そのため、西口利用者の利便性を向上させるため、JR西日本が新設ホーム西端に改札口を新たに設ける
- 併せて、本市が周辺都市基盤整備として、既存西口との連絡性を高めるため、屋根設置などの各種方策を検討する

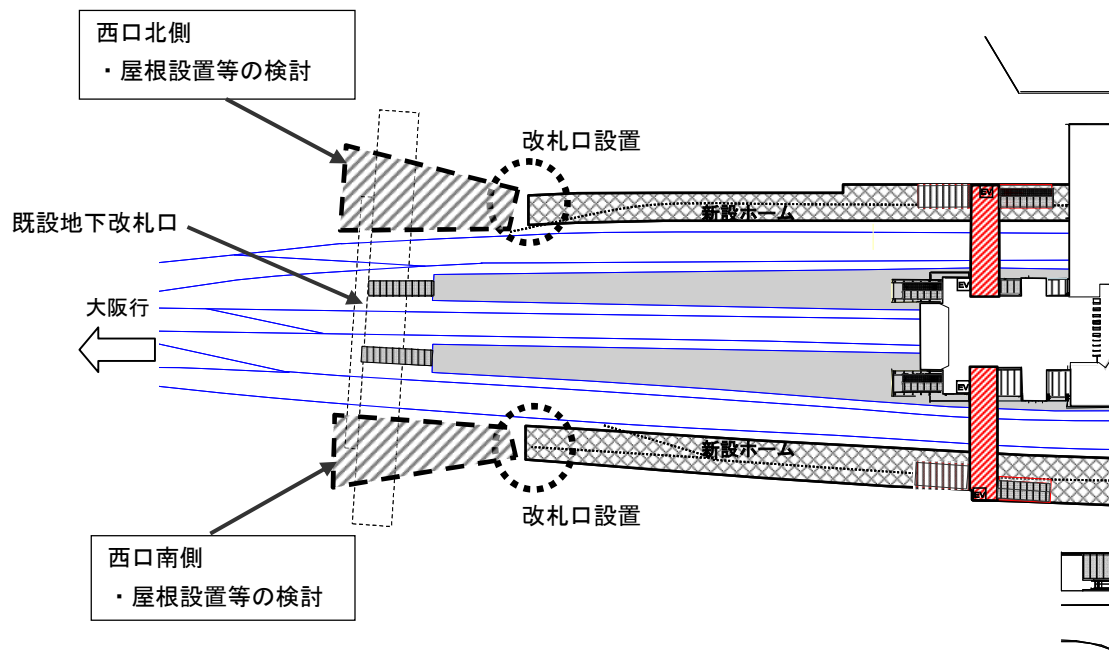


表 西口整備案の概要

	事業案	(参考)橋上化案	(参考)地下接続案
概要	・新設ホーム西端に改札口を設置	・西口を橋上化し、既存地下改札を廃止	・新設ホームから既存西口へ地下通路を設置
長所	・新設ホームへのバリアフリー動線の確保 ・工事費は数億円程度と想定	・既設・新設ホームともバリアフリー動線を確保 ・西口地下通路の混雑改善	・改札口内で利用ホームを選択可能
課題	・西口利用者は改札前に利用ホームを選択する必要 (地下への階段の入口付近への電光掲示板設置により案内誘導する予定)	・線路直上で施工するため工事費が割高(約30億円(用地費含まず))	・市道芥川町107号線(西口アンダー部)と干渉し、物理的に施工が不可能

5 本市の対応方針

- 公共性・公益性の高いJR高槻駅のホーム拡充に対して、国補助制度を活用しながら本市も支援を行う。
- JR西日本と、費用負担及び工事实施に必要な基本的事項等に係る各種協定を締結し、適切な事業推進を図る。

表 活用予定の国補助制度

名 称	社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）
目 的	都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立し、もって公共の福祉に寄与することを目的とする
採択要件	都市・地域の将来像実現のための都市交通施策や実施プログラム等を内容とする総合的な交通戦略を策定している又は策定することが確実と見込まれる区域（今後、総合的な交通戦略の策定が必要）
補助対象	「公共空間等の整備」と一体となった鉄道施設等の整備のうち設計・施設整備にかかる費用
負担割合	国は地方公共団体が当該事業を行うものに対し負担する費用の2分の1以内で、かつ当該事業に要する費用の3分の1以内を補助 （国：市：JR＝1：1：1を想定）