

## 時の歩みと駅の歩み 尼崎駅

JR 東西線開通において尼崎駅は3線の接続駅となるため、大規模改修が行われました。それまでは、東海道線・福知山線合わせて島式3面6線のホームでした。各ホームと駅舎を繋ぐ地下通路は薄暗く、幅は僅か3 m 程でした。当時は周辺に工場が建ち並び、旅客駅というよりも貨物を主とした駅で、施設や設備、線路も貨物主体に配置されていました。駅北のロータリーの場所は、貨物線のヤードと取り扱い施設でした。旅客線の外側には、貨物列車の待避線もありました。駅舎も木造の貧弱なものでした。

1989年(平成元年)の国の認可申請では、ホームを4面に6線とするものでしたが、福知山線の電化と高速化によって、利用客数が大幅に増えました。それまでは、三田方面の客は、宝塚で阪急電車に乗り換えていましたが、以後は直通利用するようになりました。また、大阪までの通勤や通学が便利になると、沿線人口も大幅に増加しました。さらに、東海道線も、快速、新快速の増発などで、利用客が増えました。

こうした経緯から、計画は4面8線、ホーム長12両対応(245m)に変更されました。旅客線だけでなく、貨物線や付帯設備などが複雑に入り交じる駅の改修は、かなり難度の高い工事でした。特に福知山線の付け替え工事は、ルート自体が変わるだけに、大変だったようです。1997年(平成9年)東西線が開業。JR 神戸線の新快速・快速がすべて停車するようになり、大改修は完工しました。しかし、福知山線-東海道線間の列車と、JR 東西線-東海道線間の列車が、同一ホーム乗り換えできない不便さが残ったため、その後渡り線を新たに増設し、乗り換え可能としました。

このようにして新たにすっかり生まれ変わった尼崎駅ですが、その後も客は増える一方で、乗降客数は合わせて8万人を超えるようになりました。ラッシュ時はホームいっぱい人があふれんばかりで、安全が憂慮される事態になり、JR は駅舎増床と昇降通路の増設を決定しました。2014年に供給を開始、床面積はそれまでの2.6倍になりました。

駅構内には薬局やコンビニなど8店舗も入居し、特急列車を含め全列車が停車するようになってますます、利便性が高まりました。周辺地域は、道路がさらに整備や新造され、マンションも林立するなど、駅は地域と共にますますの発展をみます。昔の駅の様子を知る人にとっては、まるで別世界のような感じです。時は刻々と流れていきます。懐かしい昔をふり返る時、何とも言えない感慨や思い出に浸り、歳を感じる今日この頃です。

参考文献と写真：Wikipedia 「JR 尼崎駅」



年度別1日平均乗車人員<sup>1</sup>

年度	1日平均乗車人員	
	総数	定期
1995年(平成7年)	24,223	15,523
1996年(平成8年)	24,274	15,707
1997年(平成9年)	26,546	17,178
1998年(平成10年)	27,830	17,748
1999年(平成11年)	28,520	17,887
2000年(平成12年)	30,107	18,844
2001年(平成13年)	30,520	19,127
2002年(平成14年)	30,769	19,262
2003年(平成15年)	32,626	20,710
2004年(平成16年)	33,078	21,426
2005年(平成17年)	33,506	22,001
2006年(平成18年)	34,499	22,631
2007年(平成19年)	35,610	23,443
2008年(平成20年)	36,496	24,324
2009年(平成21年)	38,959	25,546
2010年(平成22年)	40,085	26,347
2011年(平成23年)	40,679	26,898
2012年(平成24年)	41,793	27,629
2013年(平成25年)	42,921	28,872
2014年(平成26年)	43,071	