

阪神電車(阪神電鉄) 阪神尼崎駅 注目はホームの設計にあり

海の手を走る阪神電車には、庶民的で活気あふれるイメージがあります。本線は駅間が短く、沿線は早くから開発が進み成熟した感があります。関西の大手私鉄の中で、最も営業距離が短いですが、その割には旅客数が多いのは、人口密度が高い沿線だからです。

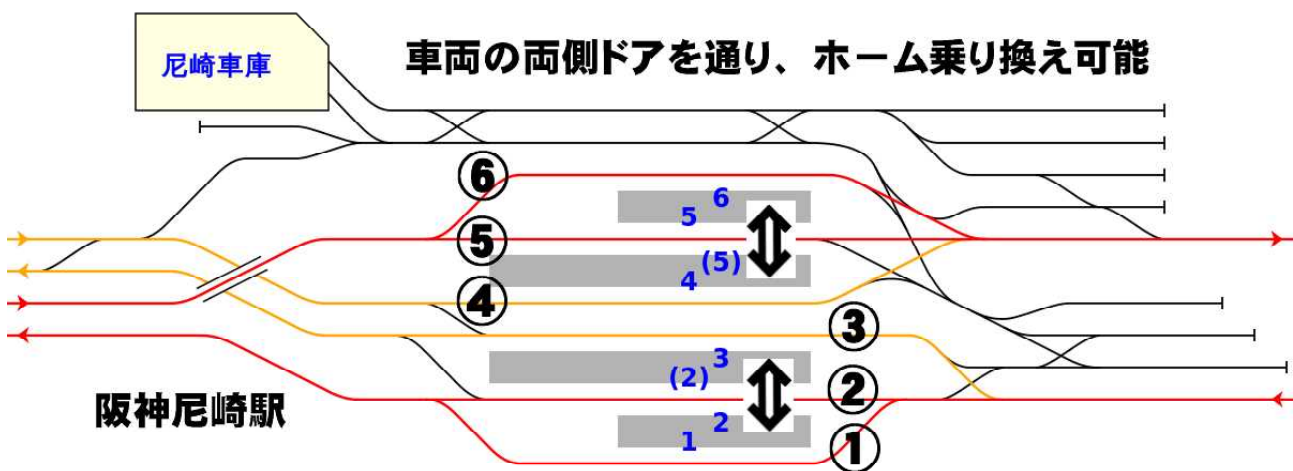
限られた営業基盤を活かすために、近鉄奈良線や山陽電車との相互乗り入れで、増収を図っています。同じく神戸高速鉄道に乗り入れる阪急電車が新開地止まりなのに対して、阪神電車は、神戸高速鉄道を経て山陽姫路まで足を延ばしています。

近鉄奈良線への乗り入れは、西大阪線(尼崎～西九条)の延伸によって実現しました。西九条から難波まで通じることで、近鉄との乗り入れが可能となって、路線名も阪神なんば線と改称されました。このなんば線ですが、西九条からなんばまでは、第三セクターの西大阪高速鉄道が線路を保有し、近鉄や阪神の電車が運行されています。神戸高速鉄道に乗り入れる阪神、阪急、山陽と同じ構図です。

本線となんば線の分岐駅となった阪神尼崎駅は、その際に大改修が行われました。ホームの増設とホーム長の延伸、駅舎の改築です。2番線は本線上りホームと阪神なんば線上りホーム、5番線は本線下りホームと阪神なんば線下りホームで挟まれる形となり、本線と阪神なんば線相互の同一平面上での対面乗り換えが可能となりました。梅田・難波方面を例にとると、3番線のなんば線ホームから2番線の本線列車へ、さらには、その2番線列車を通り抜けて1番線の本線列車へ、直接乗換えることができます。そのため、配線上では2番線と5番線が主本線ですが、緩急接続時には待避する普通列車の方が主本線に入線し、優等列車の方が待避線(1番線および6番線)に入線する形にすることで、円滑な乗り換えができるようにしています。なお、2番線は大阪難波方面への発車にも対応しています。

年次	1日平均乗降人員	1日平均乗車人員
2001年(平成13年)	45,466	22,458
2002年(平成14年)	45,984	22,745
2003年(平成15年)	46,473	23,059
2004年(平成16年)	45,907	22,758
2005年(平成17年)	46,038	22,740
2006年(平成18年)	46,409	22,945
2007年(平成19年)	46,396	23,018
2008年(平成20年)	46,636	23,292
2009年(平成21年)	47,813	23,738
2010年(平成22年)	48,540	24,158
2011年(平成23年)	48,660	24,220
2012年(平成24年)	49,868	24,800
2013年(平成25年)	49,500	24,658

ホーム有効長は、1番線と2番線(1番線側ホーム)は近鉄電車6両編成対応の130 m、2番線(3番線側ホーム)、3番線、4番線は近鉄電車10両編成対応の215 m、5番線、6番線は阪神・山陽電車6両編成対応の120 mとなっています。各社乗り入れを考慮して、この駅は設計されているのです。少子化で多くの駅が減少しているのに対して、尼崎駅の利用者数は、乗り入れを機に概ね増加傾向にあります。



参考文献、転載資料 Wikipedia 「尼崎駅」「西大阪高速鉄道」