

1. 事業内容

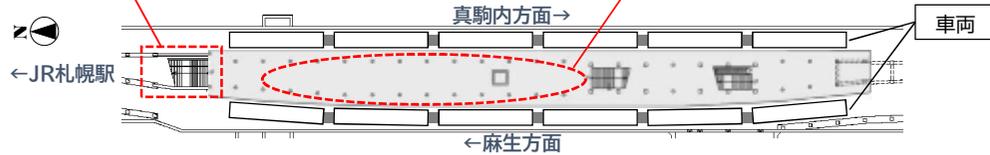
事業の背景・必要性

○南北線さっぽろ駅の混雑の常態化

- ・南北線さっぽろ駅の一平均の乗車人員は5万7千人(2018年度実績)で、札幌市営地下鉄最大の混雑駅
- ・現在のホーム形状は島式で狭く、JR札幌駅への最も一般的な経路である北側の階段は著しい混雑が常態化

○南北線さっぽろ駅とJR札幌駅とを結ぶ北側経路の移動円滑化

- ・ホームの北側経路は階段のみで、移動の円滑化、利便性の向上にはエスカレーターの設置が必要だが、現行の島式ホームのままでは北側階段の混雑解消は図れず、エスカレーターの整備も困難な状況



○北海道新幹線札幌駅開業とJR札幌駅周辺の開発動向

- ・新型コロナウイルス感染症の影響から地下鉄利用者数は減少しているものの、北海道新幹線札幌駅の開業や北4西3地区をはじめとしたJR札幌駅周辺の大規模な再開発事業の計画により、さっぽろ駅の利用者数は増加する見込み

北4西3地区

北8西1地区

北6東3周辺地区

北5西1・西2地区

JR札幌駅

新幹線札幌駅

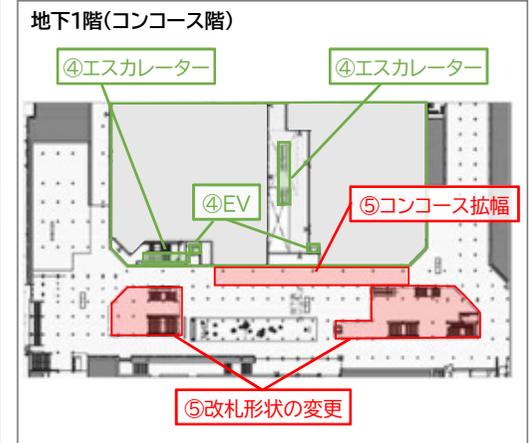
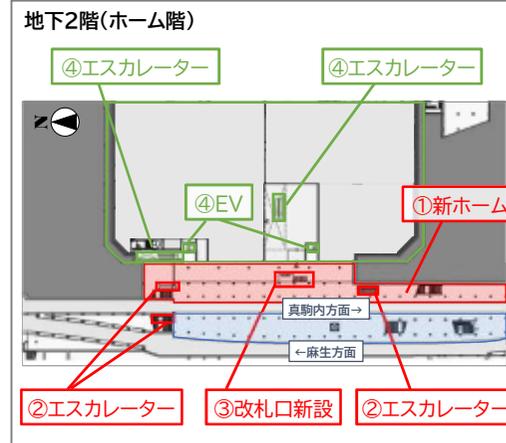
南北線さっぽろ駅

東豊線さっぽろ駅

※パースは事業主体より提供を受けたものを掲載しています。  
※今後の協議・検討により変更となる可能性があります。

整備概要

- ① 東側にホームを増設し、現ホームを麻生方面専用、新ホームを真駒内方面専用とする
- ② ホームにはエスカレーターを整備し移動の円滑化・利便性の向上を図る
- ③ 新ホームには改札口を設置し、北4西3地区再開発建物と接続
- ④ 北4西3地区再開発建物とは、地下1階コンコース及び地下2階ホームで接続し、エレベーター、エスカレーター及び出入口を一体的に整備することでアクセシビリティや交通結節機能の向上を図る
- ⑤ コンコースでは、通路部を拡幅し改札形状の変更を行う



2. 事業の効果

利用者への効果・影響

○バリアフリー化の推進

- ・新ホームにはエスカレーターを整備するとともに、再開発建物と一体的にホーム～地上間のエレベーターを整備
- ・ホーム増設による階段の混雑解消後は、麻生方面ホームの北側階段にエスカレーターを整備

○再開発計画との一体整備による利便性向上

- ・真駒内方面ホームには、再開発建物と直接つながる改札口を整備し、アクセシビリティや交通結節機能の向上を図る
- ・再開発建物と一体的に整備することで、駅周辺の賑わいの形成に貢献

○ホーム上の混雑緩和

- ・真駒内方面のホームが増設され、現在のホームは麻生方面の旅客のみで使用することとなり、混雑が緩和される
- ⇒ 歩行速度の向上や滞留の減少による駅構内移動時間の短縮
- ⇒ 乗降時間の短縮による列車遅延時間の短縮

費用便益分析

- ・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年改定版)に基づき費用便益比(B/C)を算定
- ・費用便益分析は、事業実施によって発現する多種多様な効果のうち、貨幣換算の手法が比較的確立されている効果を対象に便益(Benefit)を計測した上で、事業における建設投資額等の費用(Cost)と比較

費用便益比(B/C):費用に対する便益の相対的な大きさの比。数値が大きいほど効率的な事業と評価できる

○分析結果 計算期間30年(50年)

費用(Cost)	91億円 (92億円)	貨幣換算した主要な費用	建設費、ランニングコスト
便益(Benefit)	100億円 (124億円)	貨幣換算した主要な便益	移動時間短縮、列車遅延解消
費用便益比(B/C)	1.1 (1.4)		