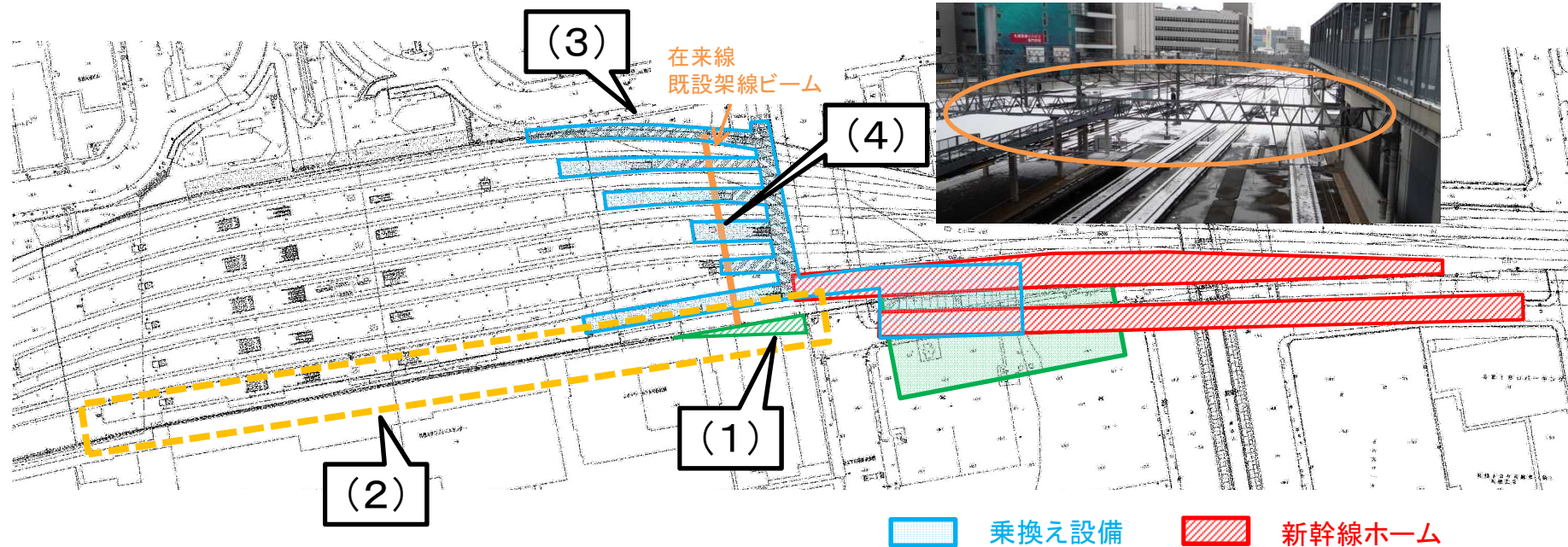


## 東案(その2)に関する技術的な検討事項

平成30年3月2日  
鉄道・運輸機構

- (1) 新幹線構造物と立体駐車場等との離隔の検討
- (2) 線路に付随する保守用通路及び退避用通路幅の検討
- (3) 乗換え跨線橋及び在来線連絡通路に関する構造の検討
- (4) 連絡通路と在来線の既設架線ビームとの位置関係に関する検討

## 札幌駅ホーム位置に関する旅客利便性について

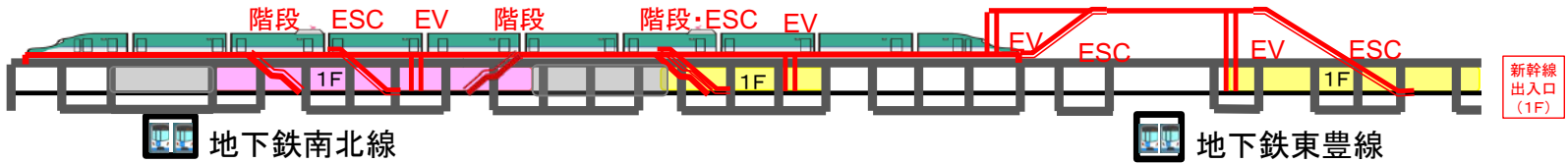
	認可見直し案	東案(その2)
基本構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>1面2線の島式ホーム</li> <li>西1丁目の再開発エリアに新幹線改札口を新設(設置する場合、ランニングコストについては検討を要する)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2面2線の相対式ホーム</li> <li>西1丁目の再開発エリアに新幹線改札口のほかに在来線改札口を新設</li> <li>乗換こ線橋を新設</li> </ul>
主なメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線と在来線の乗り換え距離が近い</li> <li>現駅併設で地下歩行空間への距離が近い</li> <li>西1丁目の再開発エリアからの直接アクセスも可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り換えこ線橋により、既存コンコースを經由せずに新幹線と在来線の乗換えが可能</li> <li>相対式ホームにより到着と発車ホームが異なるため乗車・降車の動線を分離</li> <li>西1丁目の再開発エリアに新幹線改札口のほかに在来線改札口を新設し、利便性が向上</li> </ul>
ホームの幅員※1	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央:約10m、端部:約7m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下りホーム(降車側)中央:約14m、西端部:約11m、東端部:約6m</li> <li>上りホーム(乗車側)約10m</li> <li>※線形の見直しにより変更の可能性あり</li> </ul>
新幹線と在来線の移動距離	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動距離:約80m(約2分※2)</li> <li>(新幹線列車中央から5・6番線のホーム中央まで)</li> <li>既存コンコースを經由して乗り換え</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動距離:約210m(約4分※2)</li> <li>(新幹線列車中央から5・6番線のホーム端まで)</li> <li>乗換こ線橋により、既存コンコースを經由せず乗り換え</li> </ul>
新幹線ホーム上の線	<ul style="list-style-type: none"> <li>同一ホームに30~40m間隔で階段・EV等を設置し、昇降のための動線を確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>別ホームにより、乗車・降車の動線を分離</li> </ul>
地下鉄への接続	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄南北線に近い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄東豊線に近い</li> </ul>
コンコースの広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗換コンコース:約890m<sup>2</sup></li> <li>新幹線専用コンコース:約590m<sup>2</sup></li> <li>新幹線専用コンコース(駅東側改札):約470m<sup>2</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗換コンコース:約670m<sup>2</sup></li> <li>新幹線専用コンコース:約1,010m<sup>2</sup></li> <li>※精査により変更の可能性あり</li> </ul>

※1)ホーム柵内の幅員は、今後の設計による。

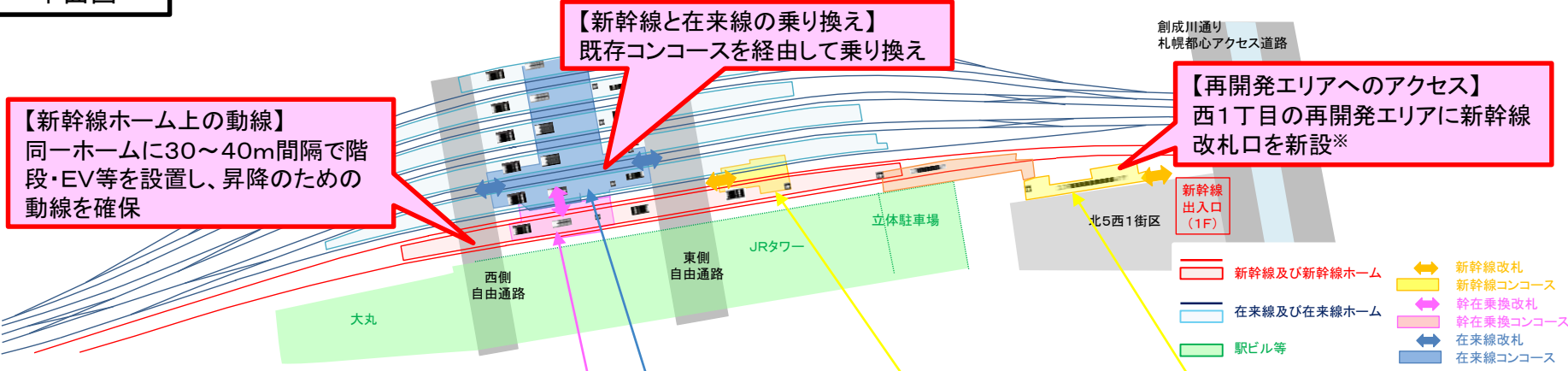
※2)歩行速度は毎分約60m(高齢者平均値)とした(「建築設計資料集成」より)。ホームの混雑具合によっては所要時間は変化する。

# 認可見直し案〔旅客利便性〕

断面図



平面図



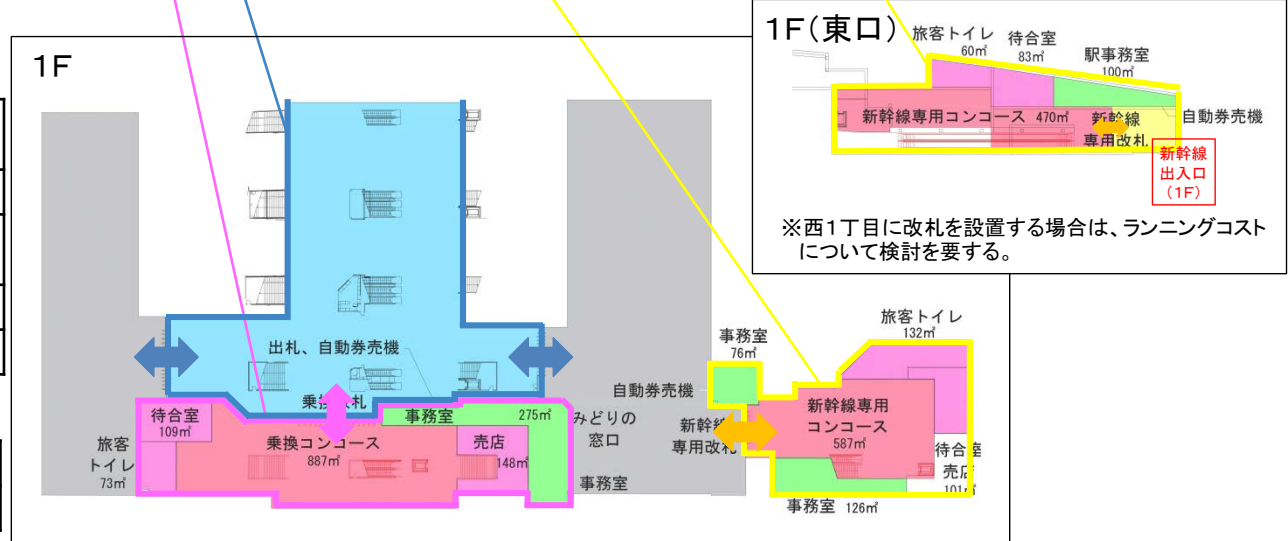
コンコース図

〔新幹線〕

面積	乗換	専用	専用 (東口)
新幹線コンコース	887m <sup>2</sup>	587m <sup>2</sup>	470m <sup>2</sup>
待合室・売店・トイレ・喫煙室	330m <sup>2</sup>	233m <sup>2</sup>	143m <sup>2</sup>
事務室等	275m <sup>2</sup>	202m <sup>2</sup>	100m <sup>2</sup>
ラチ外コンコース	-	-	112m <sup>2</sup>

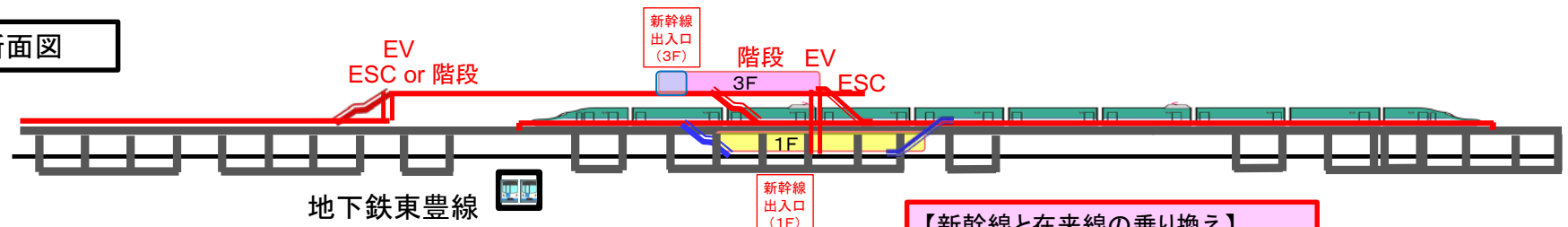
〔在来線〕

面積	認可見直し案	現在
在来線コンコース	3,442m <sup>2</sup>	3,376m <sup>2</sup>

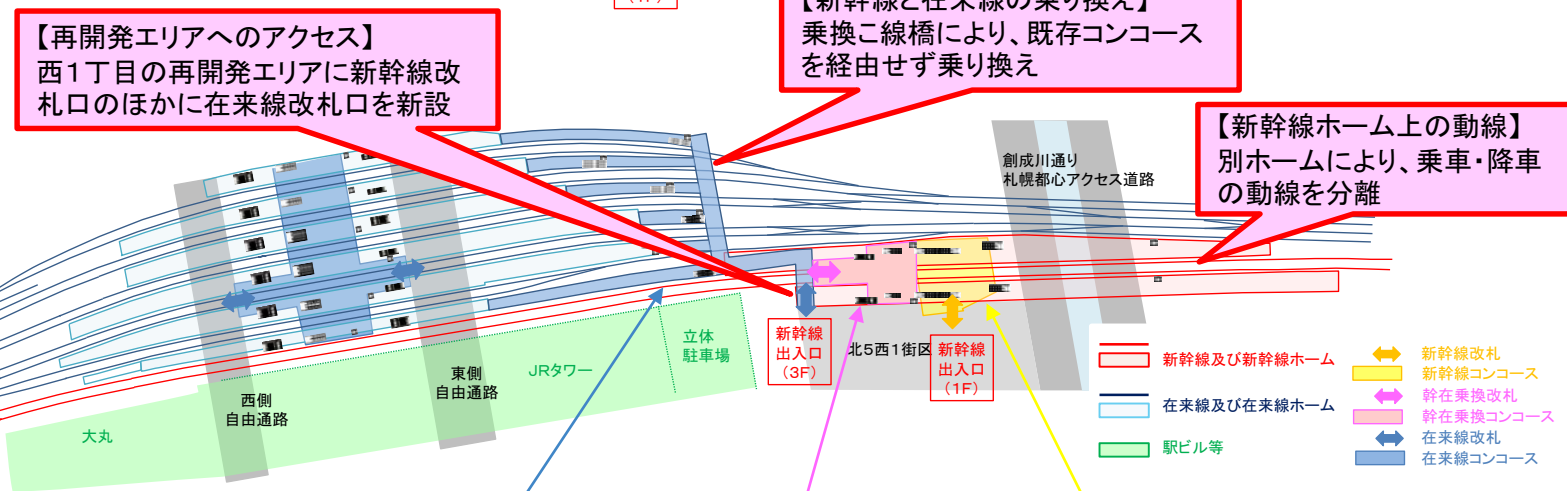


# 東案(その2)〔旅客利便性〕

断面図



平面図



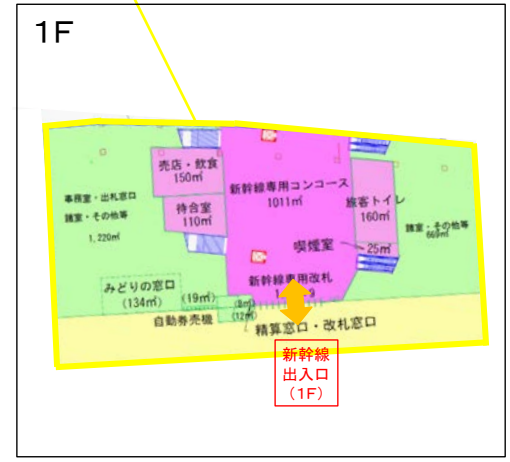
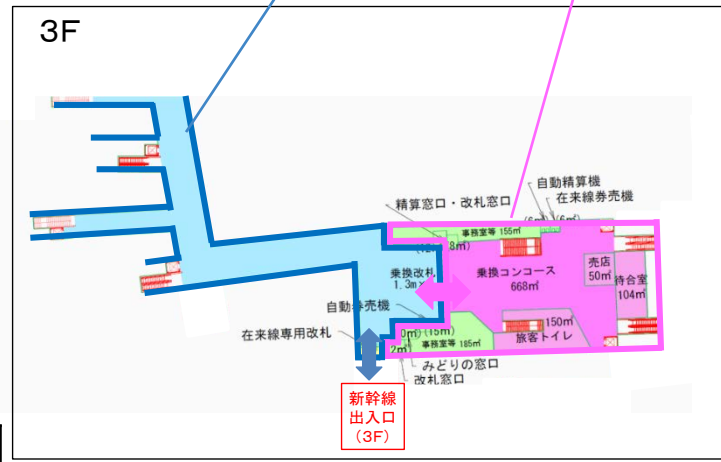
コンコース図

〔新幹線〕

面積	乗換 (3F)	専用 (1F)
新幹線コンコース	668㎡	1,011㎡
待合室・売店・トイレ・喫煙室	304㎡	445㎡
事務室等	340㎡	1,889㎡
ラチ外コンコース	—	980㎡

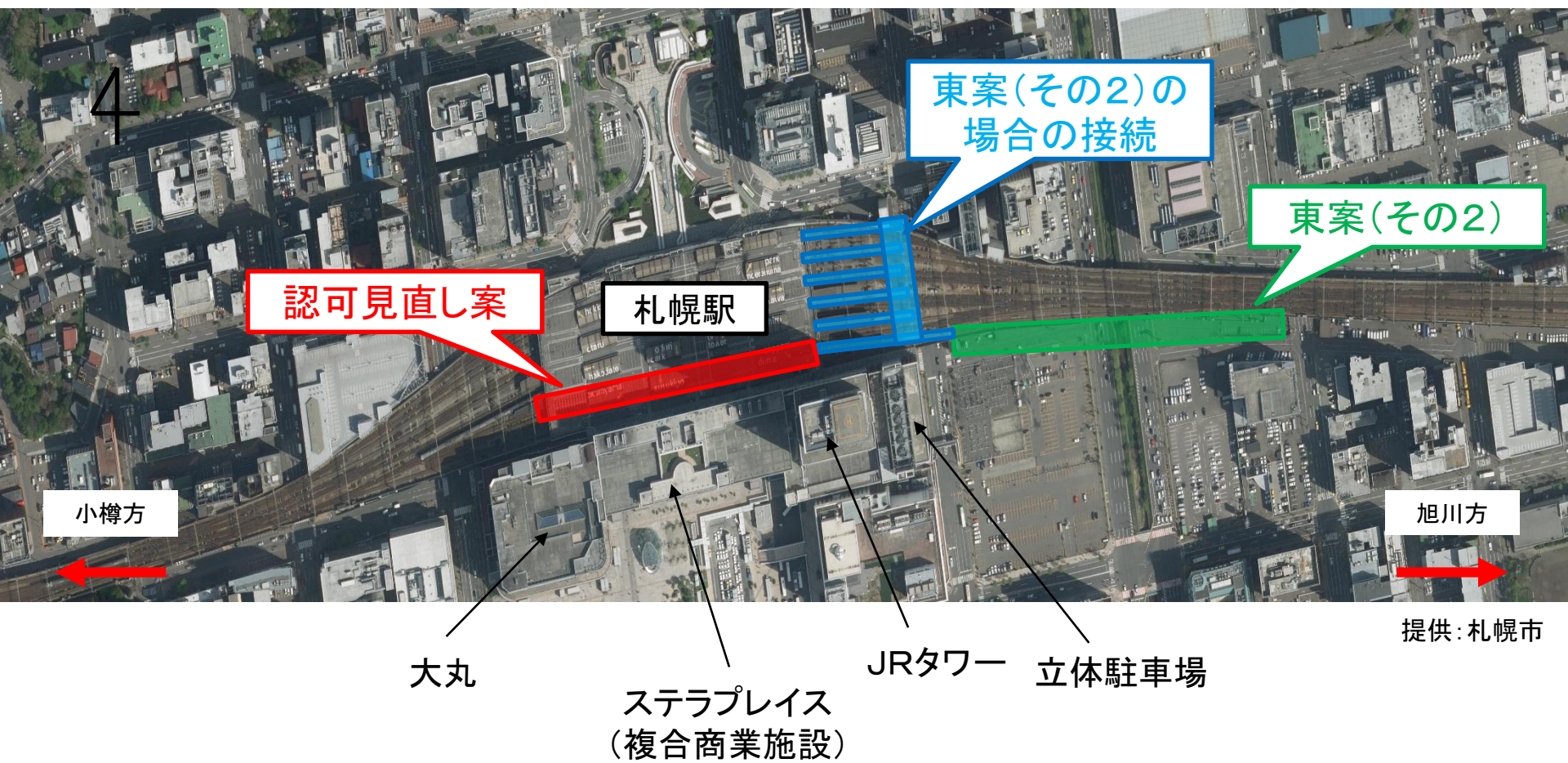
〔在来線〕

面積	東案(その2)	現在
在来線コンコース	3,845㎡	3,376㎡





# (参考)札幌駅周辺図



## ◎ ラチ内面積諸元

駅名	発着本数	乗降人員	駅構成	ホーム幅	ホームドア 離隔※ <sup>1</sup> (ホーム端から)	ラチ内 コンコース※ <sup>2</sup>
札幌駅(認可見直し案)	約34本想定/日	約17,000人	1面2線島式	10,000mm	540mm	1,480㎡ (1,950㎡)
札幌駅(東案その2)	約34本想定/日	約17,000人	2面2線相対式	下り14,000mm 上り10,000mm	1,400mm	1,680㎡

※1 ホーム柵内の幅員は、今後の設計による

※2 ( )は、西1丁目に改札を設置する場合

## &lt;参考&gt;

駅名	発着本数	乗降人員	駅構成	ホーム幅	ホームドア 離隔 (ホーム端から)	ラチ内 コンコース
東京駅(JR東日本)	約330本/日	約155,000人	2面4線島式	11,200mm	固定柵:約600mm	1,350㎡
博多駅(JR九州)※ <sup>3</sup>	約100本/日	—	1面2線島式	9,000mm	固定柵:約600mm	580㎡
金沢駅	約80本/日	約17,400人	2面4線島式	9,080mm	540mm	1,030㎡
熊本駅	約100本/日	約14,800人	2面4線島式	9,000mm	540mm	1,100㎡
新青森駅	約40本/日	約9,400人	2面4線島式	9,680mm	1,400mm	1,430㎡

※3 博多駅は、JR西日本が管理しているコンコースと一体となっており、表はJR九州が管理している11、12番線に係る数値である