

北海道新幹線 札幌駅ホーム位置に関する確認事項

札幌駅のホーム位置については、平成28年4月より、北海道、札幌市、鉄道・運輸機構、JR北海道の4者で協議がなされ、平成30年2月からは国土交通省を加えた5者で協議がなされてきたところであるが、本日、協議の結果として以下を確認する。

1. 地元(北海道、札幌市、JR北海道)は、地元経済団体等の意見も踏まえ、利用者の利便性や将来の拡張性、地域活性化等の観点から総合的に判断した結果、東案(その2)が望ましいとの意向を示したこと。
2. 認可見直し案と東案(その2)との工事費の差額については、JR北海道が負担すること。
3. 上記を踏まえ、東案(その2)を採用することとし、鉄道・運輸機構においては、新幹線と在来線との乗換え跨線橋等^{注)}を除く施設の基本設計終了後、速やかに工事実施計画の変更認可に係る所要の手続きを行うこと。なお、更なる利便性の向上について、コスト縮減の観点も踏まえ、引き続き、関係者間で検討すること。

注)JR北海道による在来線改良工事として実施

(別添資料「札幌駅ホーム位置に関する旅客利便性について」)

平成30年3月29日

札幌駅ホーム位置に関する旅客利便性について

資料1

北海道新幹線札幌駅ホームに係る懇談資料
(平成30年3月17日)

	認可見直し案	東案(その2)
基本構造	<ul style="list-style-type: none"> 1面2線の島式ホーム 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 2面2線の相対式ホーム 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 乗換こ線橋を新設
事業費	<ul style="list-style-type: none"> 約570億円 	<ul style="list-style-type: none"> 約645億円※3 (「認可見直し案」との差額約75億円については、JR北海道が負担する意向)
主なメリット	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線と在来線の乗り換え距離が近い 現駅併設で地下歩行空間への距離が近い 西1丁目の再開発エリアからの直接アクセスも可能 	<ul style="list-style-type: none"> 乗り換えこ線橋により、既存コンコースを経由せずに新幹線と在来線の乗換えが可能 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 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
ホームの幅員※1	<ul style="list-style-type: none"> 中央:約10m、端部:約7m 	<ul style="list-style-type: none"> 下りホーム(降車側)中央:約10m、西端部:約9m、東端部:約5m 上りホーム(乗車側)約10m
新幹線と在来線の移動距離	<ul style="list-style-type: none"> 移動距離:約80m(約2分※2) (新幹線列車中央から5・6番線のホーム中央まで) 既存コンコースを経由して乗り換え 	<ul style="list-style-type: none"> 移動距離:約300m(約6分※2) (新幹線列車中央から5・6番線の現行の先頭車両まで) 乗換こ線橋により、既存コンコースを経由せず乗り換え
新幹線ホーム上の動線	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 別ホームにより、乗車・降車の動線を分離
地下鉄への接続	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄南北線に近い 	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄東豊線に近い
コンコースの広さ	<ul style="list-style-type: none"> 乗換コンコース:約890m² 新幹線専用コンコース:約590m² 新幹線専用コンコース(駅東側改札):約470m² 	<ul style="list-style-type: none"> 乗換コンコース:約670m² 新幹線専用コンコース:約1,010m² ※精査により変更の可能性あり

※1)ホーム柵内の幅員は、今後の設計による。

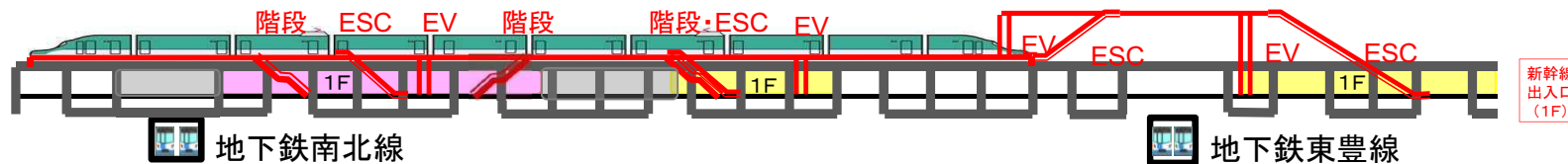
※2)歩行速度は毎分約60m(高齢者平均値)とした(「建築設計資料集成」より)。ホームの混雑具合によっては所要時間は変化する。

※3)乗換え跨線橋等のコストについて、JR北海道において精査中のため、変更の可能性あり。

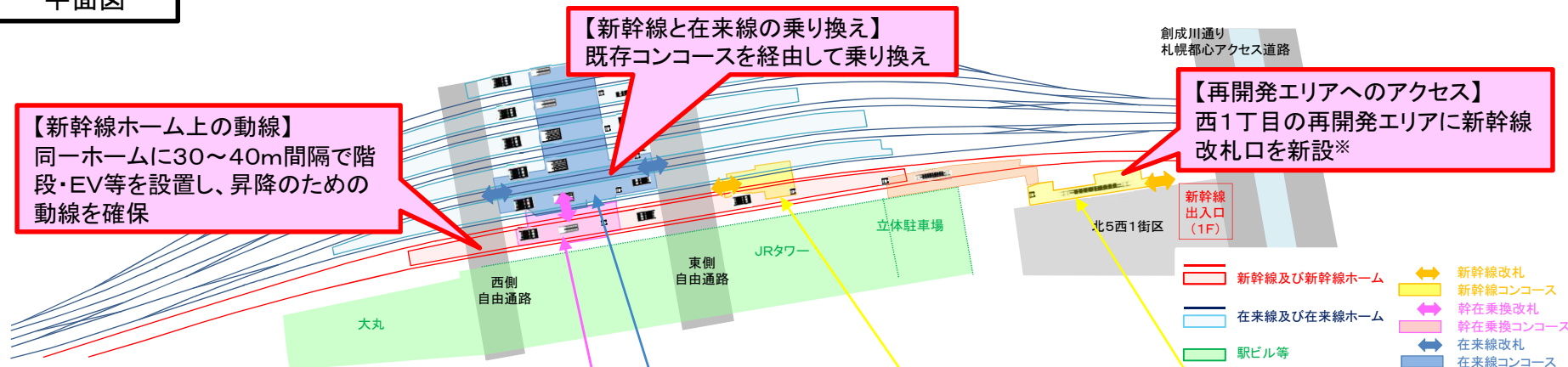
認可見直し案〔旅客利便性〕

北海道新幹線札幌駅ホームに係る懇談資料
(平成30年3月17日)

断面図



平面図



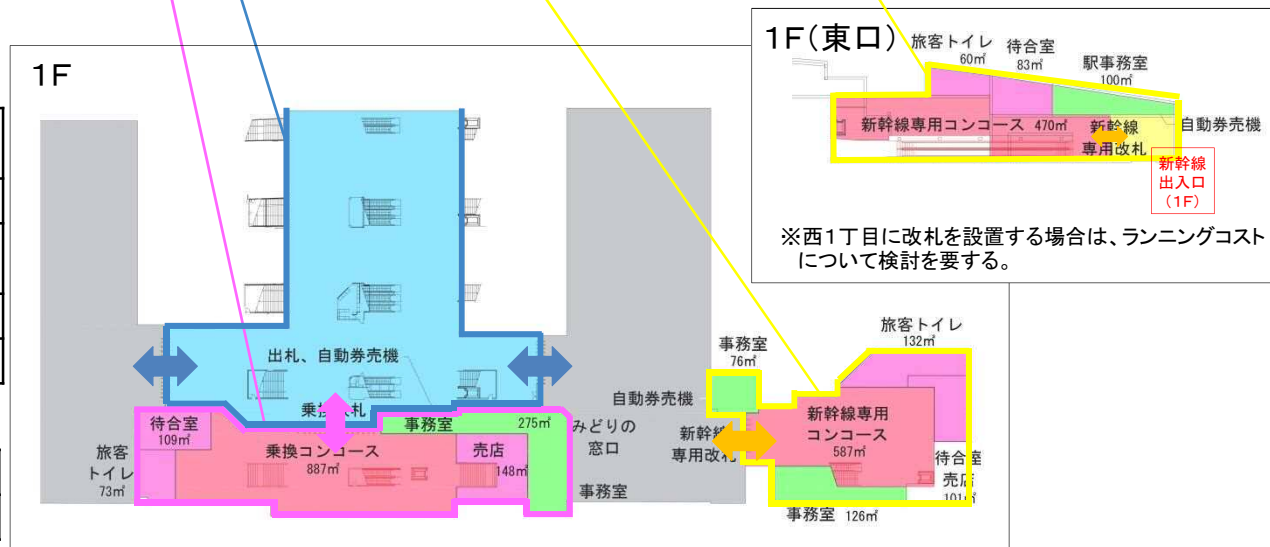
コンコース図

〔新幹線〕

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

〔在来線〕

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

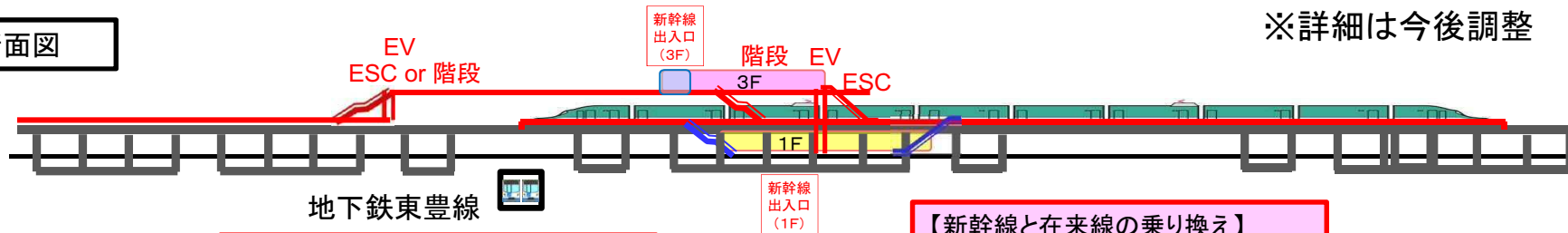


東案(その2)〔旅客利便性〕

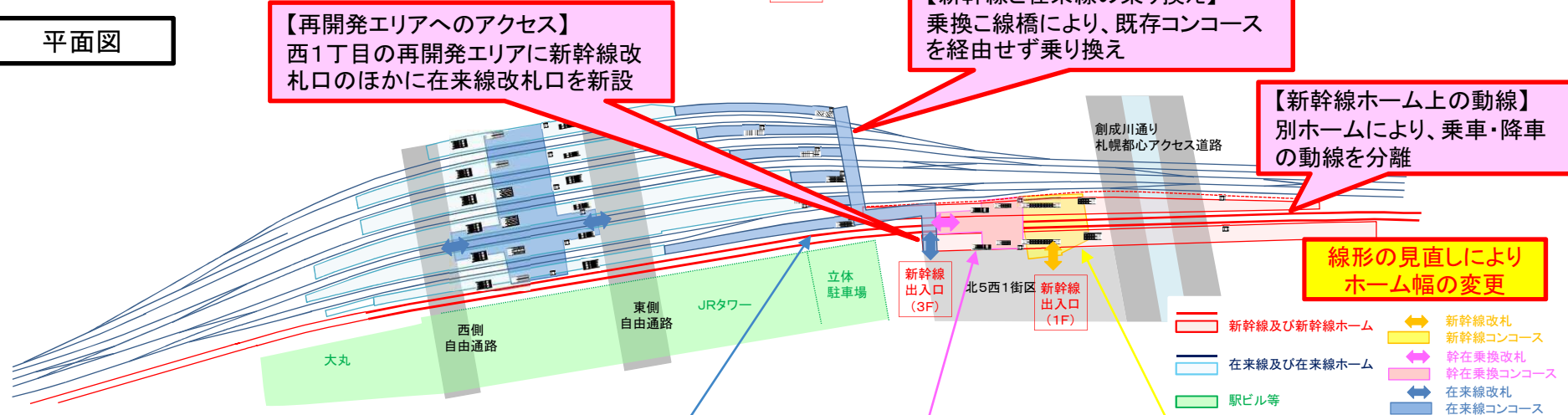
北海道新幹線札幌駅ホームに係る懇談資料
(平成30年3月17日)

※詳細は今後調整

断面図



平面図



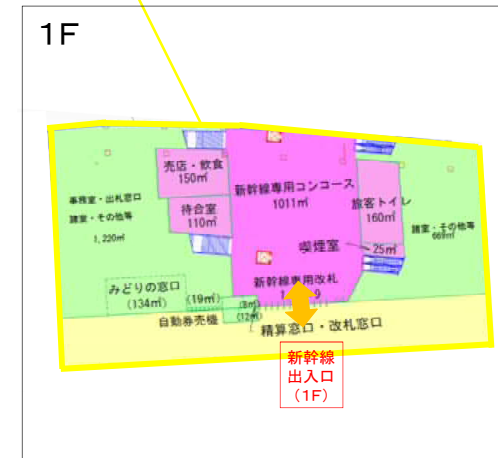
コンコース図

〔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㎡

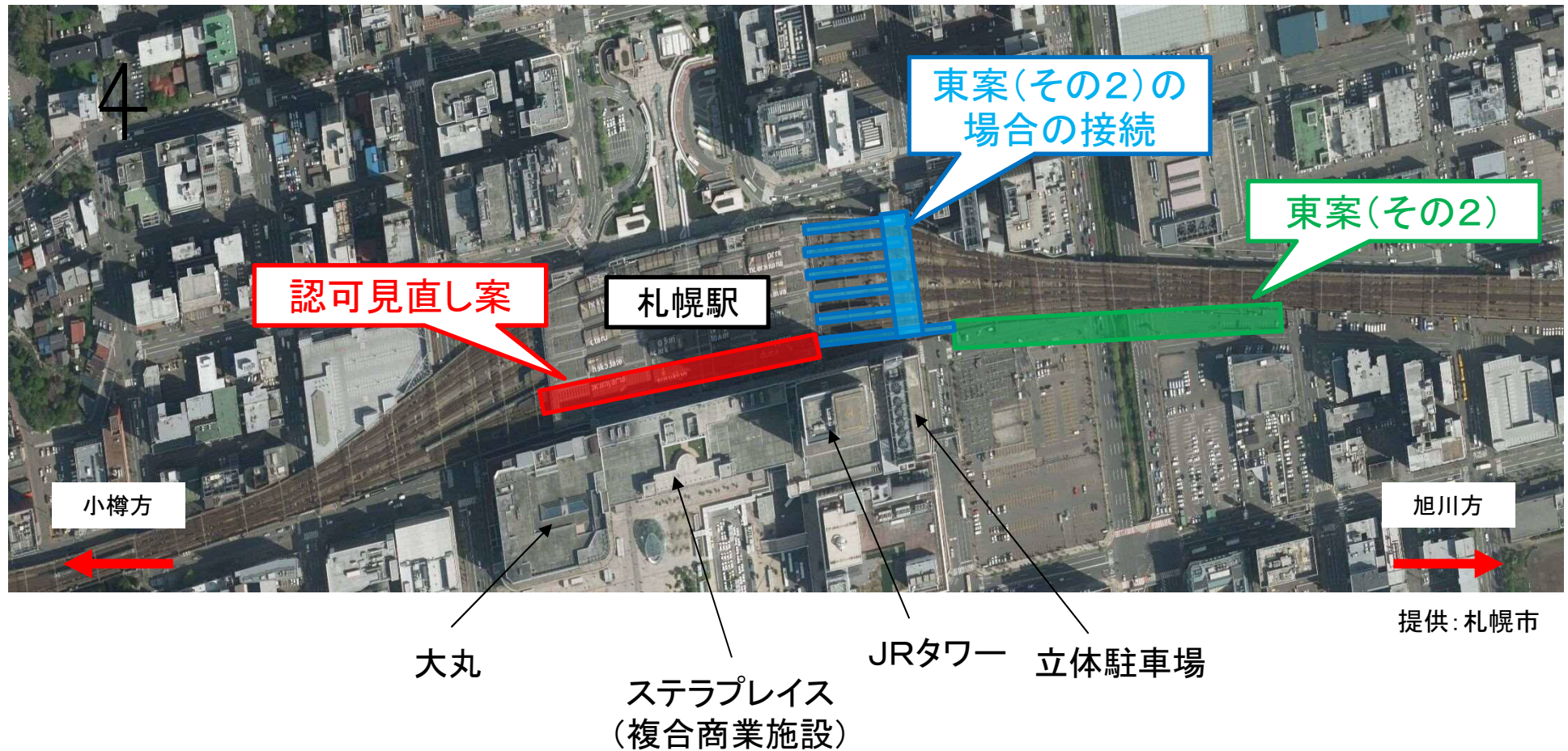
〔在来線〕

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

北海道新幹線札幌駅ホームに係る懇談資料
(平成30年3月17日)



北海道新幹線札幌駅ホーム位置に係る経済団体との懇談

日時：平成30年3月17日（土）11:00～11:50

場所：ホテルポールスター札幌 4階 ライラック

■ 各団体からの主な発言

【北海道商工会議所連合会 岩田会頭】

- ・ 身体の不自由な方でも安心して移動できるなど、円滑な乗換や、全道各地に向けて、バスなど他の交通機関とのシームレスなアクセスが確保される駅であってほしい。
- ・ 「東案その2」の場合、新幹線から在来線の移動距離が長くなることから、動く歩道などの設備を設けていただきたい。

【北海道経済同友会 横内代表幹事】

- ・ 今後の利用客の増加を見込むと、駅のスペースの確保が必要であり、将来性を考えると「東案その2」の方がメリットがある。
- ・ 最終案が固まった場合には、新駅の実現、札幌市の都市計画に関して、経済同友会として全面的に応援してまいりたい。

【北海道観光振興機構 堰八会長】

- ・ インバウンドの増加など、2030年度の札幌開業の時期を見込むと、現駅の中にホームをつくるには無理があり、「東案その2」がよい。
- ・ 「東案その2」の場合、一般乗用車の乗り入れスペースの確保が期待できる。

【北海道経済連合会 瀬尾専務理事】

- ・ ポイントは、利便性の向上、快速エアポートの増便との両立、ゆとりある設計も含めて、将来に向けた拡張性をしっかり確保しておくこと。VIPラウンジなど、お迎え施設の整備が必要。
- ・ 札幌延伸の効果を道内各地に波及できるよう、道経連としても、全面的に協力してまいりたい。