

**北海道新幹線建設促進北海道・札幌市調整会議
(札幌駅ホーム位置に関する五者会議)の開催について(報告)**

北海道新幹線札幌駅のホーム位置について、下記の通り会議を開催いたしました。
審議資料を公表いたします。

記

1. 日 時 : 平成30年 2月9日(金) 午後4時00分より

2. 場 所 : 北海道庁3階 知事会議室
(札幌市中央区北3条西6丁目)

3. 出席者 :

- | | |
|-------------------------|-------|
| ・【北海道】総合政策部 交通企画監 | 黒田敏之 |
| " 交通政策局 新幹線推進室長 | 高橋利明 |
| ・【札幌市】まちづくり政策局 都市計画担当局長 | 中田雅幸 |
| ・【鉄道・運輸機構】副理事長 | 小島 滋 |
| ・【JR北海道】取締役副社長・鉄道事業本部長 | 西野 史尚 |
| ・【国土交通省】鉄道局施設課長 | 岸谷 克己 |

平成30年2月9日

札幌駅のホーム位置についての考え方及び今後の進め方

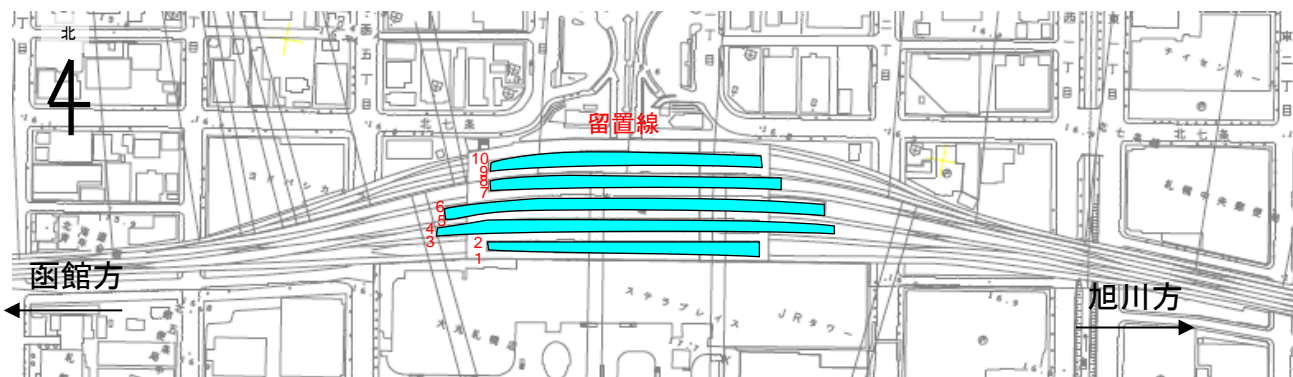
- 認可案についての課題は解消され、駅としての機能は確保されることとなったことから、札幌駅の整備に関しては、認可案が成立することが確認された。
ただし、地元(北海道、札幌市、JR北海道)が、地域の活性化等の観点から、他の案が望ましいとして、認可案の工事費との差額を負担するのであれば、国及び鉄道・運輸機構としては、その案を採用することも可能と考える。
- 東案、地下案でも駅機能の確保は技術的には可能であるが、工事費が多額であり、その差額を負担する者がいないと見込まれることから、検討の対象からは除外する。
- 今般、JR北海道が東案(その2)を新たに提示し、認可案との差額を負担する意向を示していることから、鉄道・運輸機構においては、JR北海道から精査に必要な資料の早急な提出を受け、技術的観点からの確認と事業費の精査を行う。
- 上記の結果を踏まえ、関係者間で調整の上、認可案と東案(その2)のいずれを採用するか本年度末までに決定する。

札幌駅ホーム位置に関する比較表

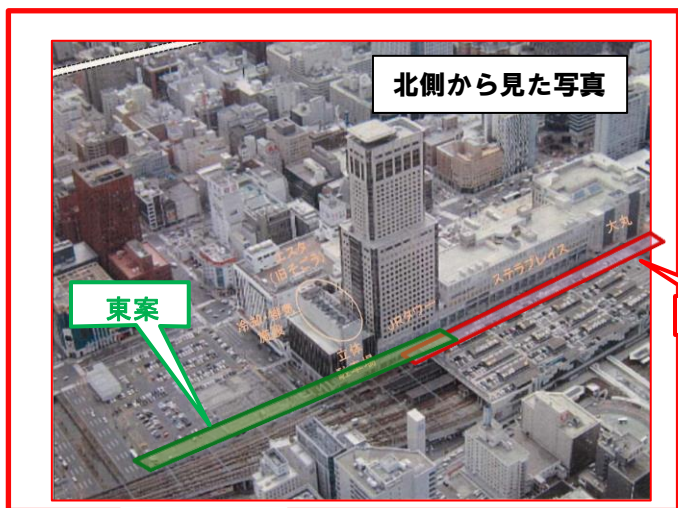
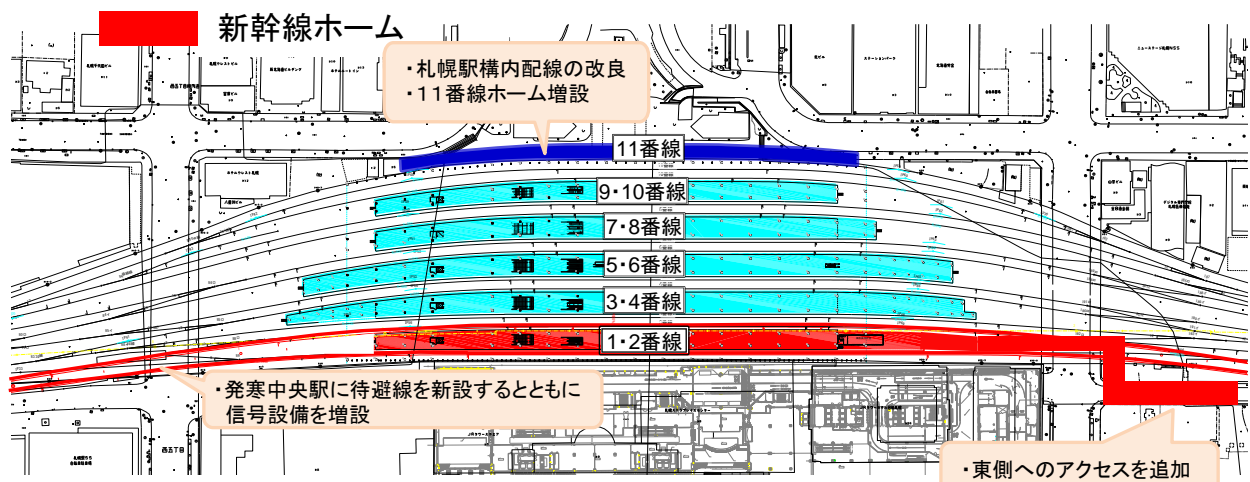
項目	認可見直し案	東案	地下案
工事費	<p>約570億円</p> <ul style="list-style-type: none"> 在来線1, 2番線を活用し、11番線を新設。(新幹線は1面2線の島式ホーム、在来線は5面9線で1線減) 在来線ダイヤへの影響を回避するため、発寒中央駅に待避線2線を新設するほか、札幌駅構内他の信号設備の改良等を実施。 駅東側へのアクセスを向上させるための施設も整備。(※西1丁目に改札を設置する場合は、ランニングコストについて検討を要する。) 	<p>約940億円 (認可見直し案と比較して約370億円増) (うち、JRタワー既存不適格改修費は約115億円)</p> <ul style="list-style-type: none"> 在来線1番線を活用し、0番線、11番線を新設。(新幹線は2面2線の相対式ホーム、在来線は6面10線で線数は±0) 隣接するJRタワー内に0番線ホームを新設するため、事業対象外となる既存不適格部分の取扱いが課題。(最大で52億円程度は補償対象とすることが可能であり、その場合、JR負担は63億円。) 	<p>約1,600億円(札幌駅部に加えて、駅接続区間の地下化に伴うコスト増を含む) (認可見直し案と比較して約1,030億円増)</p> <ul style="list-style-type: none"> 北5条通り地下に新設。(1面2線の島式ホーム) 汚物抜き取り、融雪、清掃、給水のための着発収容線2線も駅終点方地下に新設。 新小樽に仕業検査線等を設置。 地下駅及び接続する札幌トンネル(約28km間)について、地下鉄と同等の防災対策設備が必要。
工期・施工性等	<ul style="list-style-type: none"> 平成42年度末 在来線改修について、施工体制の強化が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成41年12月末 JRタワー建替時の新幹線ホームの改修については、JRタワー側都合による建替、大規模修繕時は原則としてJRタワー側の負担においてホームの機能維持に努める。ただし、ホームを再築する場合には、経年による減耗分を考慮するなど協議を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成42年度末
在来線ダイヤへの影響 (エアポート増発含む)	<ul style="list-style-type: none"> 機構及びJR北海道による検証の結果、発寒中央駅の待避線及び第2場内信号機の設置等により、影響は問題ないレベル(1日約650本の在来線のうち1~10本)まで低減できることを確認。 	<ul style="list-style-type: none"> 影響なし。 	<ul style="list-style-type: none"> 影響なし。
	<ul style="list-style-type: none"> 工事中の在来線ダイヤへの影響及びエアポートの更なる増発の可能性については、今後検討していくものとする。 		
ホームの幅員等	<ul style="list-style-type: none"> 幅員は中央で約10m、端部で約6.8m。 新幹線列車中央から、在来線ホーム中央(5・6番線)までの移動距離は、約80m)。 	<ul style="list-style-type: none"> 幅員は中央で約5.4m、西端で6.5m、グラブラスのある東端で8.7m。 2面2線のため、出発・到着客の動線が分離。 新幹線列車中央から、在来線ホーム中央(5・6番線)までの移動距離は、約220m)。 0番線ホーム(出発側)にJRタワーの柱15本が存置される。 ホームの中心にR=800の急曲線を挿入するため、車両とホームの間に通常より広い隙間(約9cm⇒約18cm)が生じる。 	<ul style="list-style-type: none"> 幅員は中央で約10m、端部で約6.8m。 新幹線列車中央から、在来線ホーム中央(5・6番線)までの移動距離は、約300m(その他、上下移動約40m)。
コンコースの広さ	<ul style="list-style-type: none"> 乗換コンコース887m² 新幹線専用コンコース約1,060m²(うち駅東側へのアクセスに係る部分約470m²) 	<ul style="list-style-type: none"> 乗換コンコース575m² 新幹線専用コンコース1,012m² 	<ul style="list-style-type: none"> 乗換コンコースなし 新幹線専用コンコース約2,500m² (B1階:1,300m²、B2階:1,200m²)

北海道新幹線 札幌駅ホーム位置について

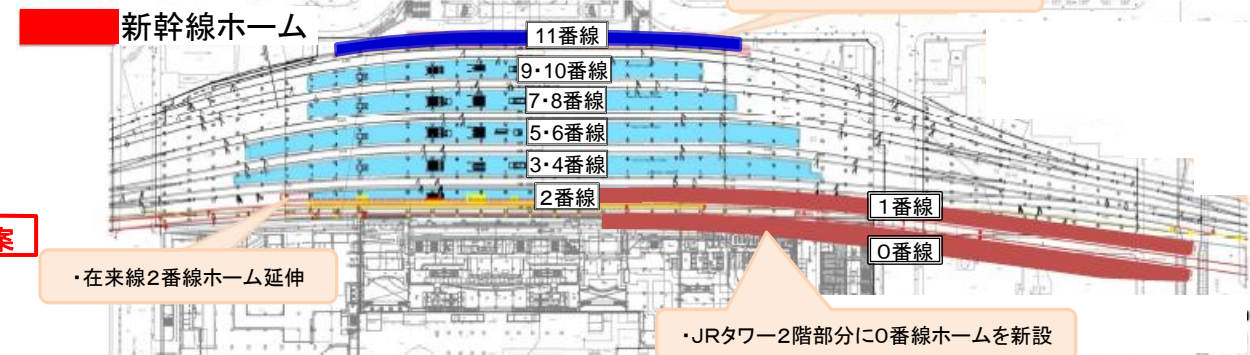
現在の札幌駅



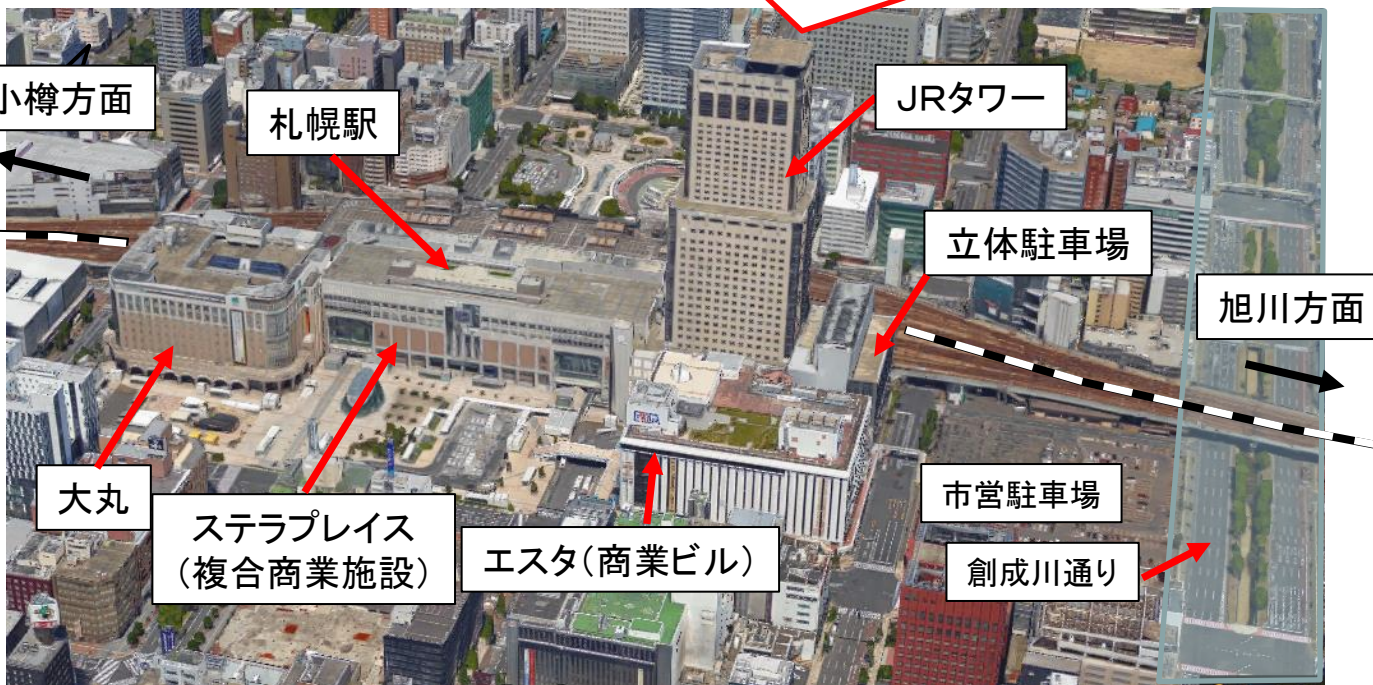
認可見直し案（約570億円）



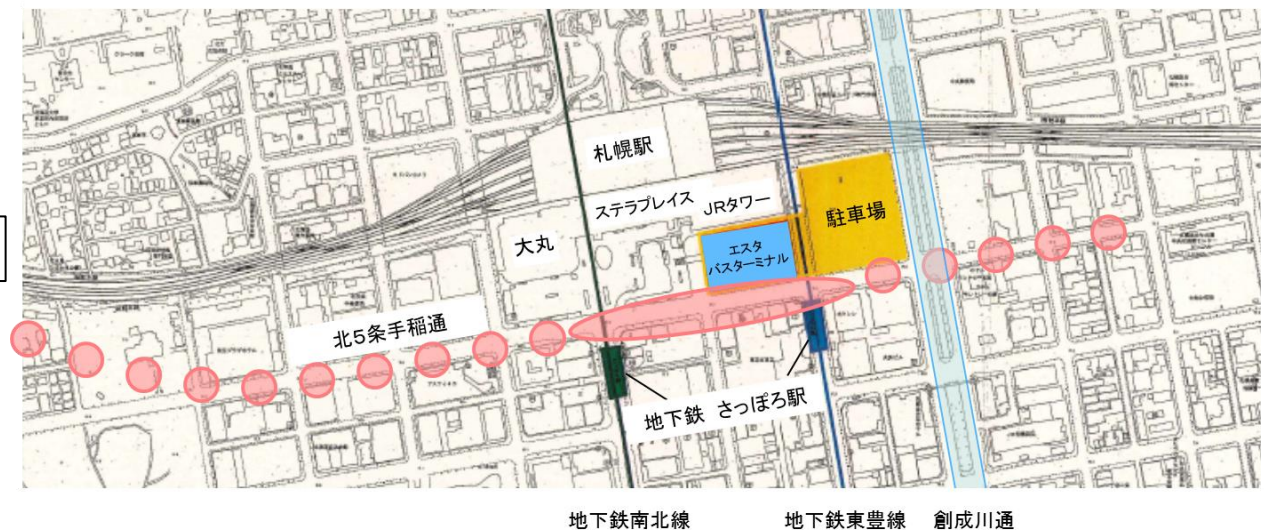
東案（約940億円）



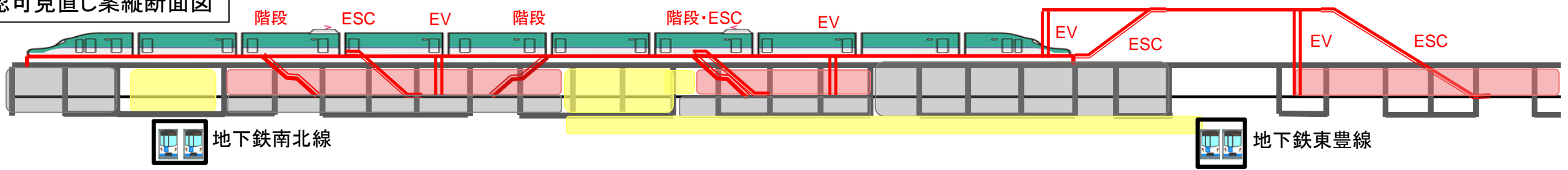
札幌駅周辺図



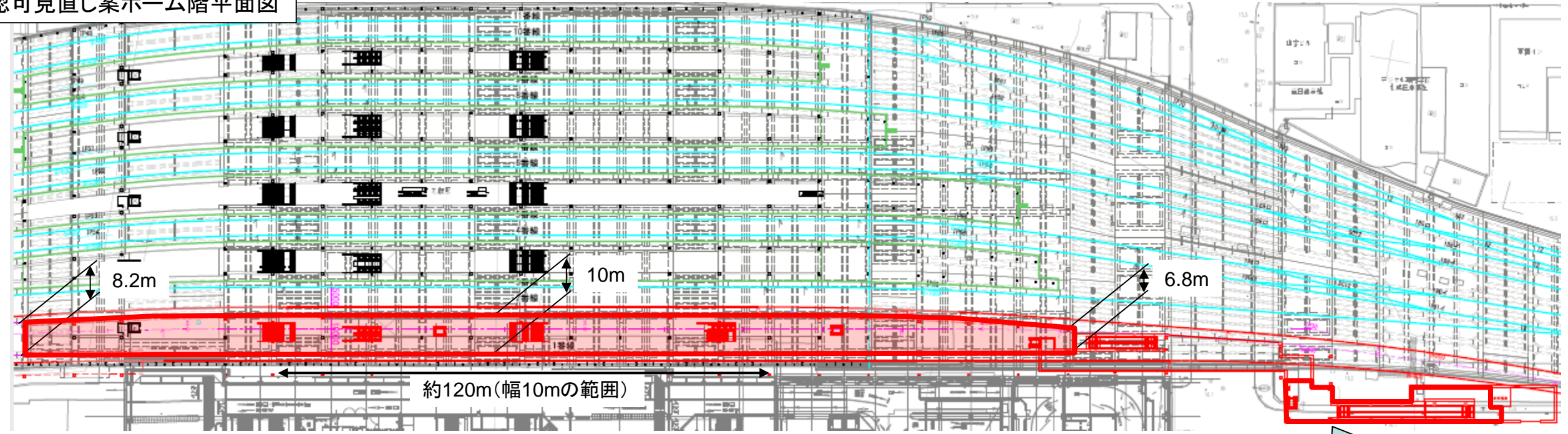
地下案（約1,600億円）



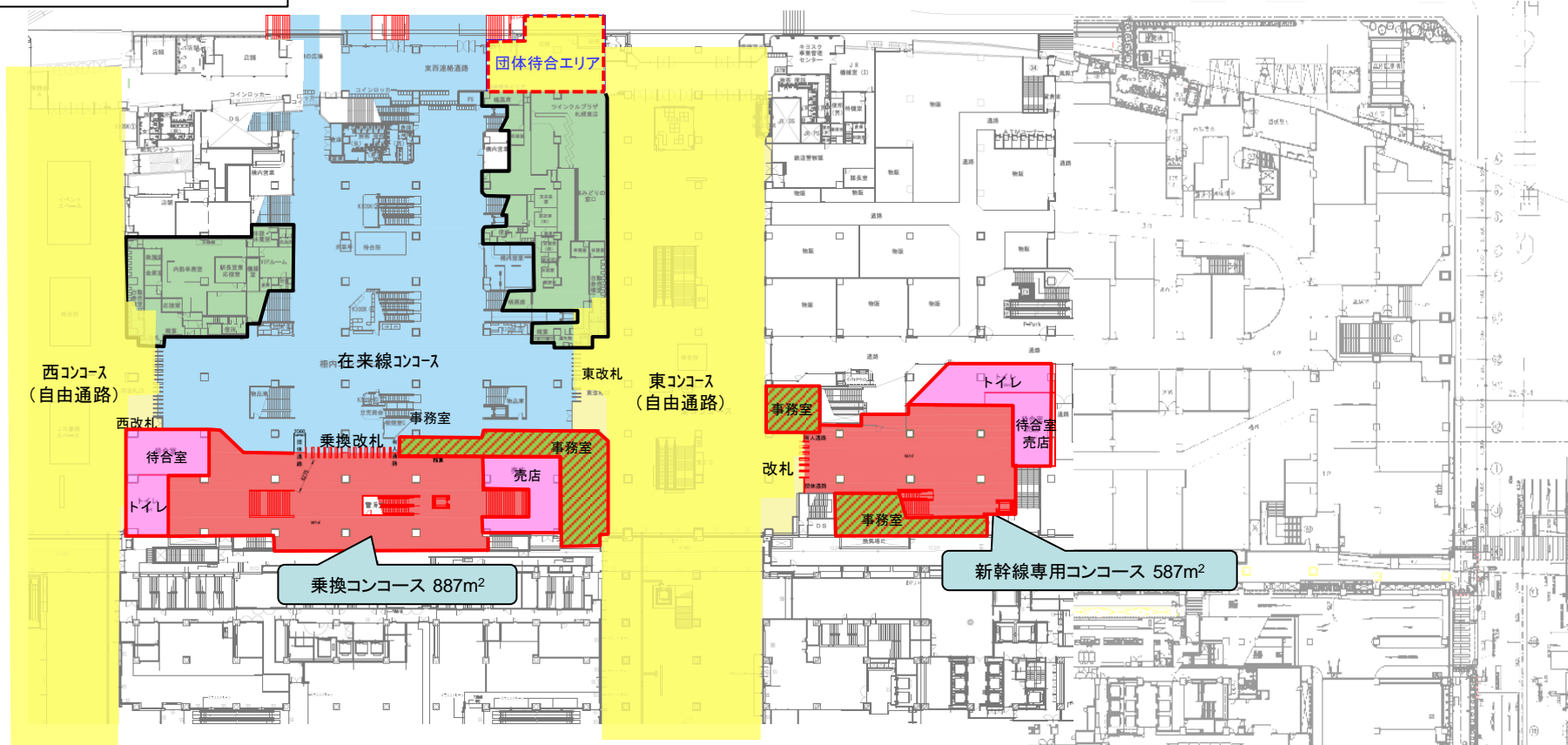
認可見直し案縦断面図



認可見直し案ホーム階平面図



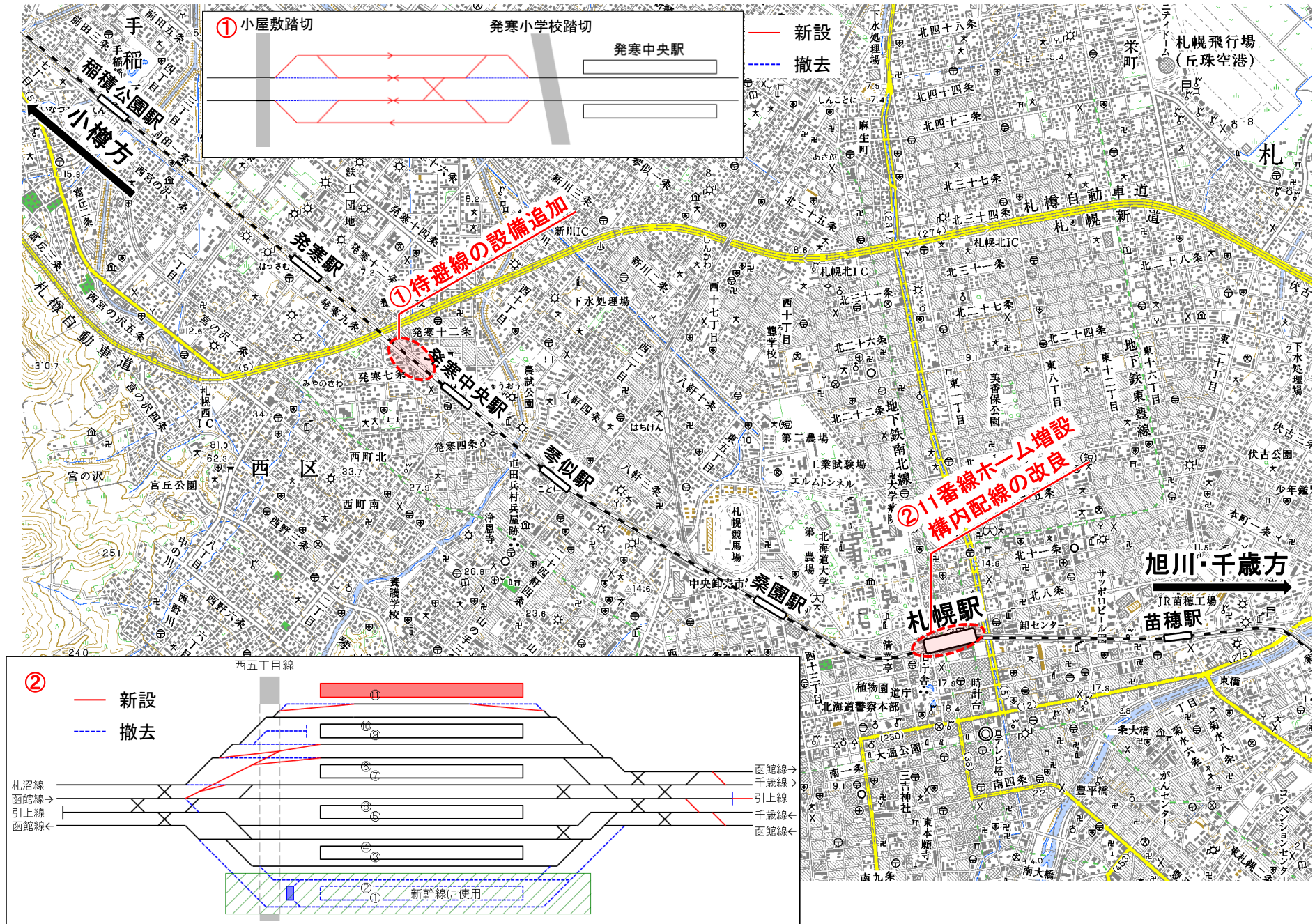
認可見直し案コンコース階平面図



(西一丁目)新幹線専用コンコース 470m²

※西1丁目に改札を設置する場合は、ランニングコストについて検討を要する。

認可見直し案における在来線の設備改良について



「認可見直し案」に関する検討結果

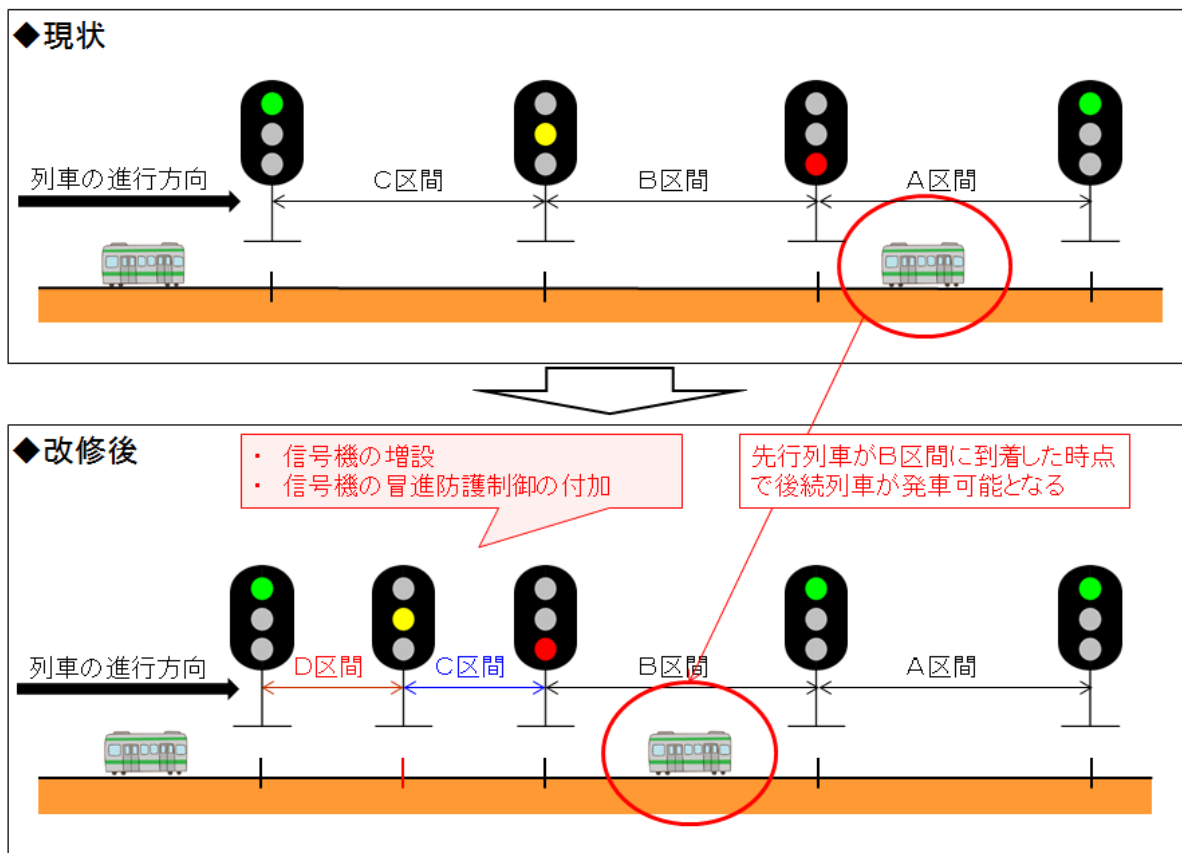
平成 30 年 2 月 9 日
鉄道・運輸機構
J R 北海道

新幹線札幌駅ホーム位置については、平成 29 年 10 月 10 日に、「認可見直し案」における快速エアポートの増発に伴う在来線輸送影響を少しでも少なくする方策について、引き続き検討を進めることをご報告いたしました。その検討結果についてご報告させていただきます。

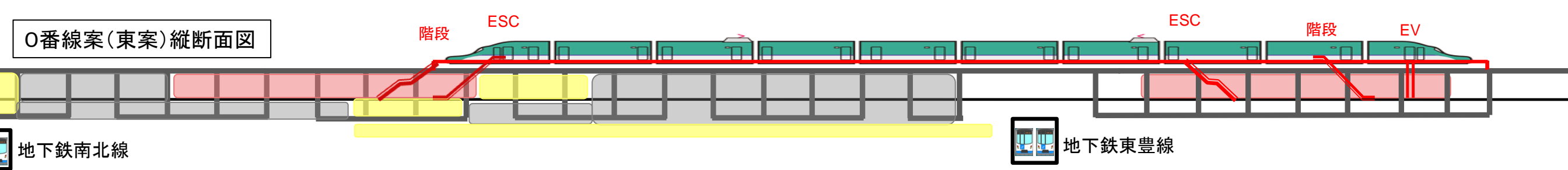
○検討結果

- ・ 信号システムの改修により、余裕時分・続行時分の短縮が可能となり、ダイヤの自由度がますため、快速エアポートの増発を 26 本とした場合、在来線ダイヤへの影響は問題ないレベルまで低減出来ることを確認しました。

信号システムの改修効果



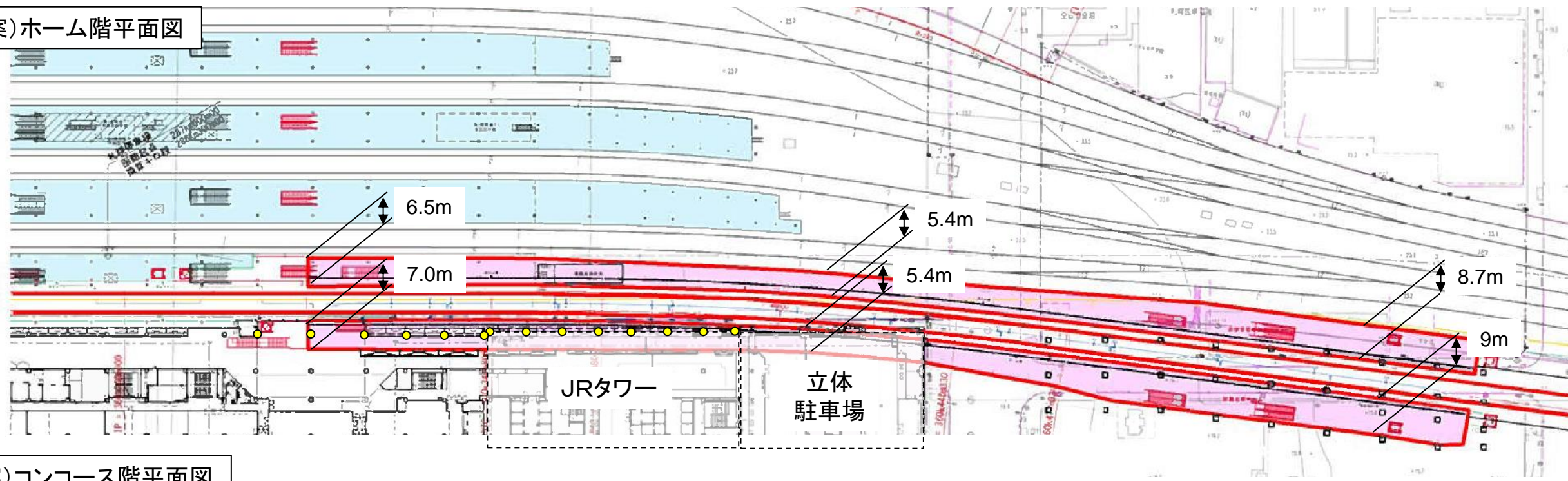
0番線案(東案)縦断面図



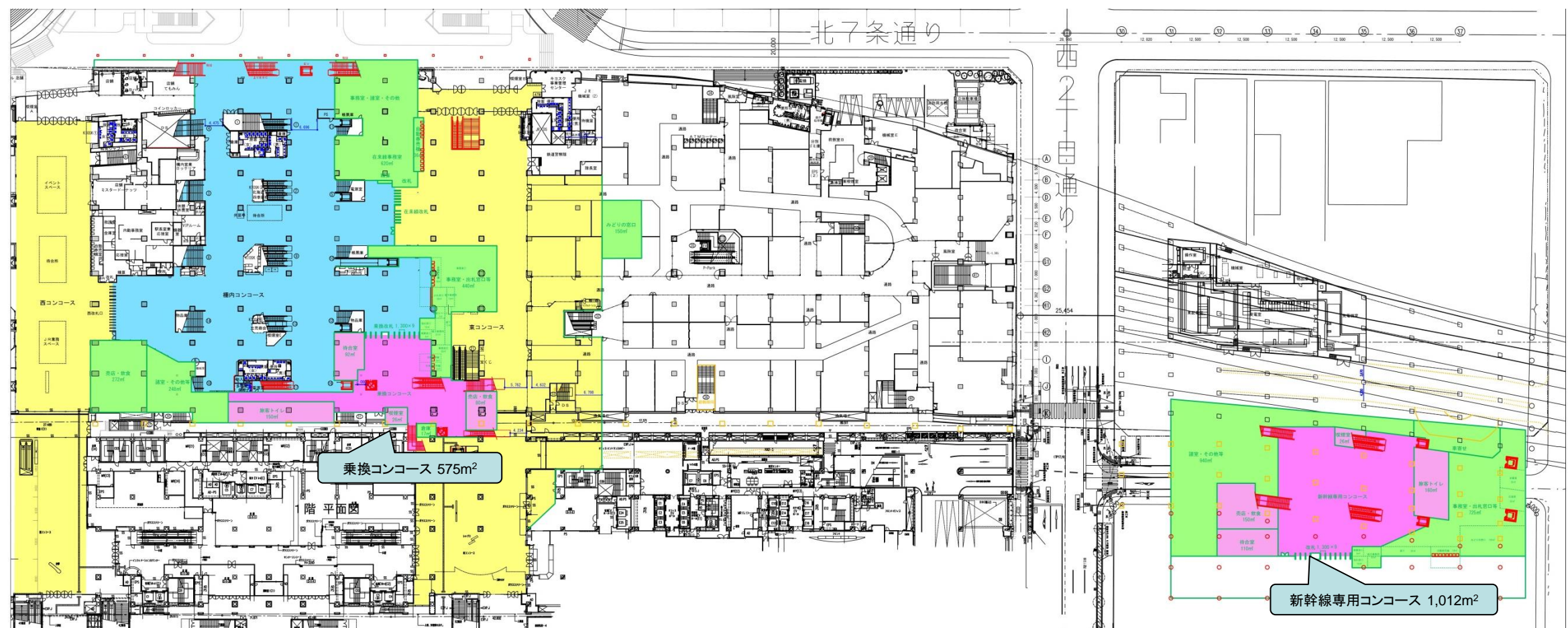
地下鉄南北線

地下鉄東豊線

0番線案(東案)ホーム階平面図



0番線案(東案)コンコース階平面図



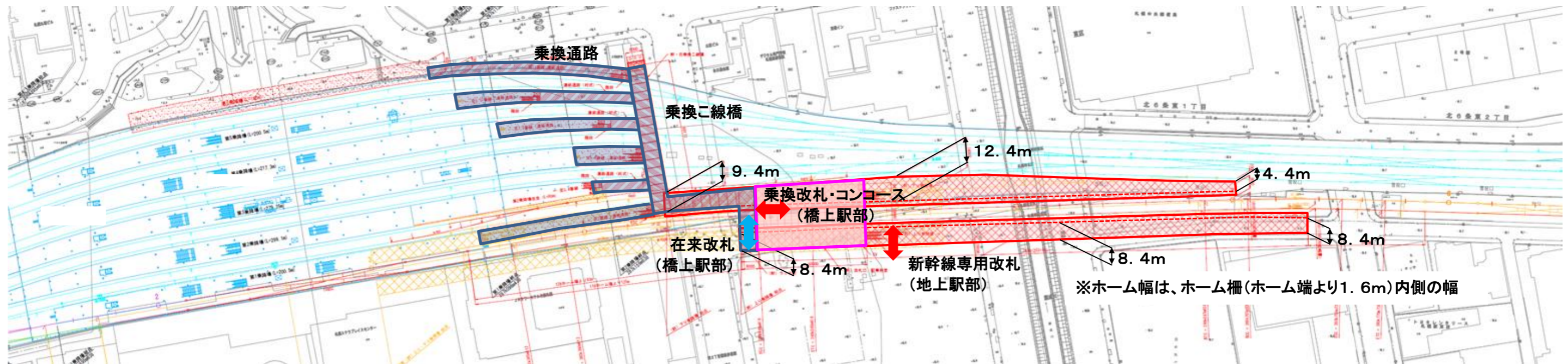
「0番線その2案(東案)」に関する検討結果

平成30年2月9日
JR北海道

新幹線札幌駅ホーム位置については、平成29年10月10日に、「地下駅案」および「認可見直し案」の検討と共に、「0番線その2案(東案)」におけるJRタワー改修に伴う既存不適格対応について、引き続き検討を進めることをご報告いたしましたが、その検討結果についてご報告させていただきます。

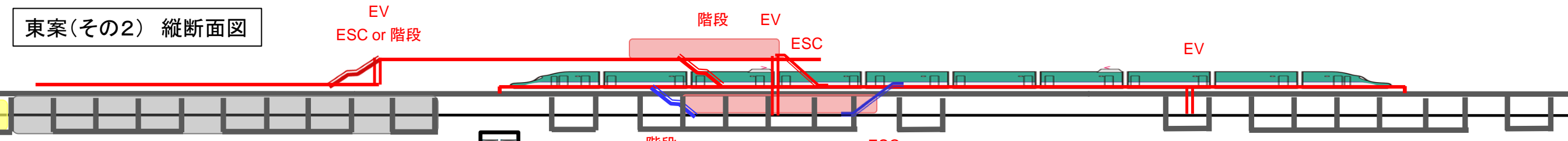
○検討結果

既存不適格対応を回避する方策として、新幹線ホームを現在の案よりも東側へ移動させた場合について検討した結果は以下のとおりです

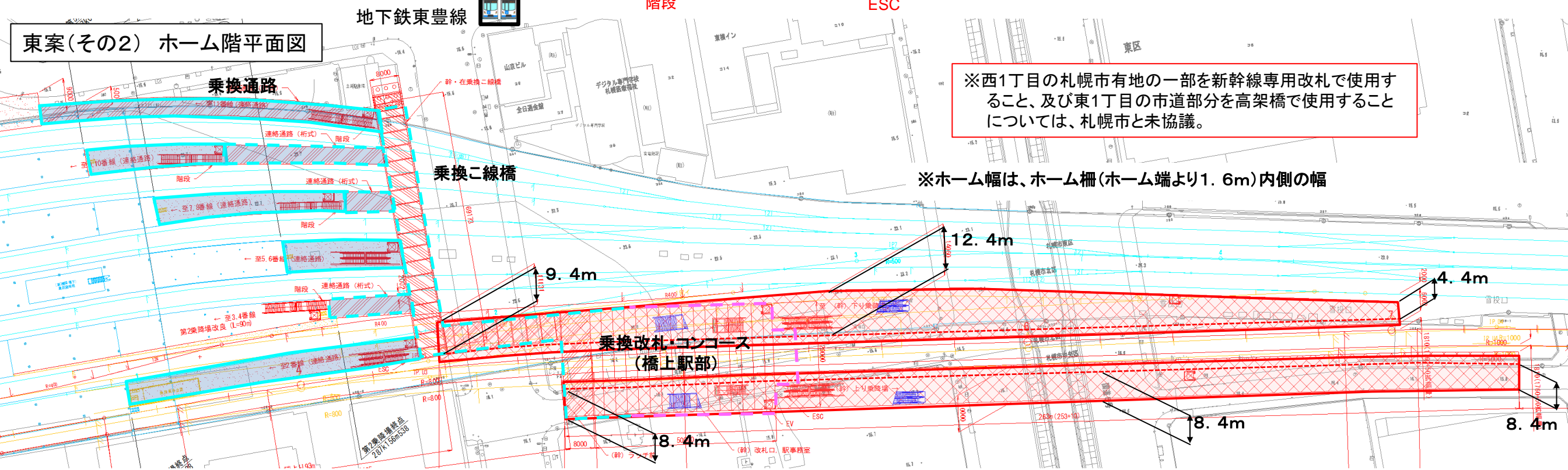


項目	東案(その2)
工事費	<ul style="list-style-type: none"> ・約625億円(JR試算) ・在来線1番線を新幹線下り線に活用し、新幹線上り線(0番線)を新設。ホームは2面2線(乗車専用ホームと降車専用ホーム)とする。また、在来線11番線ホームを新設 ・新幹線と在来線の乗換のために、乗換こ線橋を新設
工期・施工性等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成41年12月末
在来線ダイヤへの影響 (エアポート増発を前提)	<ul style="list-style-type: none"> ・影響なし
ホーム幅員等	<ul style="list-style-type: none"> ・ホーム柵内側の幅は、下りホームの中央で約12.4m、西端部で約9.4m、東端部で約4.4m、上りホームは全長に亘り約8.4m (精査により変更の可能性あり) ・新幹線列車中央から、乗換こ線橋を經由して在来線5・6番線ホームに至るまでの水平移動距離は約210m ・乗換コンコースおよび改札を橋上駅部に新設し、乗換こ線橋と接続することにより、混雑している既存コンコースを經由せずにスムーズに乗り換えができる ・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つくることができ、利便性が向上する ・グランクラス、グリーン車の位置に専用EVを設置し、地上に専用の貴賓室や車寄せを設置する
コンコースの広さ	<ul style="list-style-type: none"> ・乗換コンコース668㎡、新幹線専用コンコース1,011㎡ (精査により変更の可能性あり)

東案(その2) 縦断面図



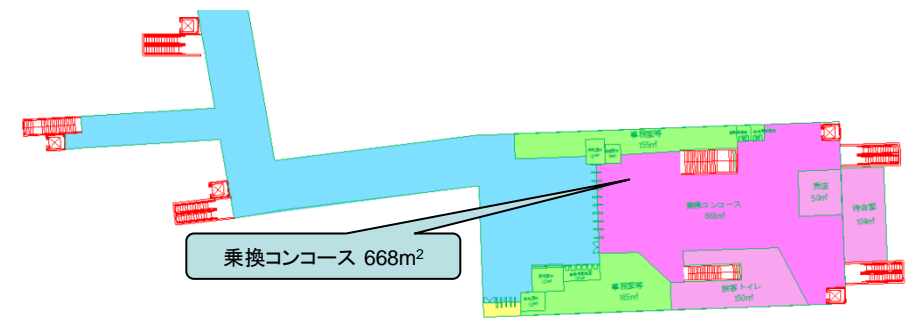
東案(その2) ホーム階平面図



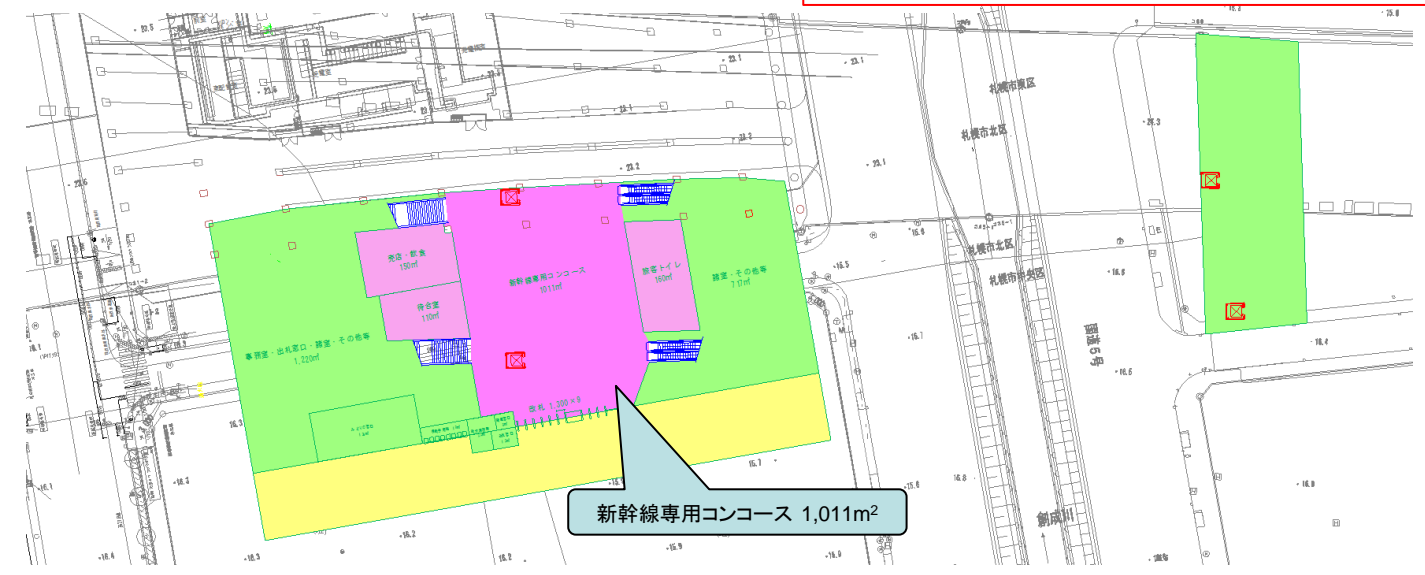
※西1丁目の札幌市有地の一部を新幹線専用改札で使用すること、及び東1丁目の市道部分を高架橋で使用することについては、札幌市と未協議。

※ホーム幅は、ホーム柵(ホーム端より1.6m)内側の幅

東案(その2) 3階平面図



東案(その2) 1階平面図



※西1丁目の再開発との関係は札幌市と未協議。調整の結果により、変更となる場合がある。