



北海道の道を活かそう！

第5回



(あべ・ひとし) 1961年東京都生まれ。東京大学工学部都市工学科卒業、修士修了、博士1年中退。88年にJR東日本に1期生として入社し鉄道の実務と研究開発の経験を重ねた。2004年に退職して(株)ライトレールを創業。交通計画のコンサルティングに従事

北海道千年の計の新幹線札幌駅

埼京線の旧渋谷駅を再生？

新幹線札幌駅は、2018(平成30)年にいわゆる「大東案」に決した。現在の札幌駅の東300mに設置し、その目前にJR北海道と札幌市が合同で超高層ビルを建設する。

東京で生活した人は、埼京線の旧渋谷駅と言えはすぐにピンと来よう。かつて渋谷駅にて埼京線は山手線と東横線に挟まれ、やむなく300m先にホームを作った。その後、東横線が地下となり、埼京線は山手線と並んだ。大東案は、不便な埼京線の旧渋谷駅の再生となる。首都圏等と道北・道東・苫小牧、空港と倶知安の行き来とも乗換えが大変だ。地下鉄2線は昭和末期のJR高架化で南北方向が離れ、南北線は東西方向も離れることになる。

札幌東と札幌の2駅に

利用者に不便を強い、鉄道利用が減り、JR北海道は売上を取りこぼす。

超高層ビルとのアクセスに大東案は有効なので札幌東駅とし、現駅への札幌駅設置を提案する。

現在の札幌駅では、同方面・同種の列車が別番線を、異方面・異種の列車が同番線を着発し、非常に分かりにくい。長時間停車も多く効率も悪い。それを図のように、同方面・同種の列車は同番線、異方面・異種の列車は別番線に改めることで、現行のスペース内で新幹線ホームを作れる。

対面・短時間乗換え主体に

より重要なことは、新在乗換えをできるだけ対面とすることだ。在来線の間に新幹線を割込ませる配線とし、新幹線は車両の両側ともホームとする。

4〜7番線は新幹線の上下線に挟ま

手戻りだが千年先を見て

当然ながら、今から本提案に改めると、設計・施工ともに大きな手戻りを生じ、工事費も増す。実務の皆様から「勘弁してくれ」との声が出ることは承知の上で、本提案を強く推したい。貼付け表を見ながら、こういうダイヤを組めるかを想像して欲しい。

新幹線で本州・函館から札幌に着くと、同ホームの右側から旭川ノンストップ特急が2分後に、釧路・長万部特急が4分後に、左側から2分後に旭川多停車特急が出発。空港特快で空港から25分で札幌に着くと、同ホームの右側から倶知安へ25分の新幹線が2分後に出発。いずれの逆方向も同様。こういったダイヤが組めるのだ。

新幹線の上下線が札幌駅の南を通過する大東案が完成した後に本提案に改めることは絶望的だ。北海道の千年先まで見通して実現したい。

れて小樽方面と行き来できず、4・7番線は西方へ引上げ線を設け、5・6番線はホームで折返す。1・10番線のみが小樽方面と行き来する。

各列車の運行頻度は、JR北海道が費用対効果に基づき経営判断することだが、本提案の配線とすることで効率的かつ高利便なダイヤを組める。

新幹線開業以降の札幌駅の使い方(案)

11	学園都市線の折返し
10	小樽→旭川多停車特急、小樽→空港特快、小樽→岩見沢ローカル
9	新幹線下り
8	ホームとして拡張
7	旭川NS特急、釧路・長万部特急、空港快速の出発(西方から掘付け)
6	千歳ローカルの折返し
5	〃
4	旭川NS特急、釧路・長万部特急、空港快速の到着(西方へ引上げ)
3	ホームとして拡張
2	新幹線上り
1	小樽→旭川多停車特急、小樽→空港特快、小樽→岩見沢ローカル

※太いスペースはホーム。新幹線は車両の両側ともホームとする。
※空港特快は札幌→空港を、NS特急は札幌→旭川をノンストップ。
※各方面は以下の始終着駅を含む。
小樽：ほしみ、手稲 岩見沢：江別 釧路：帯広 長万部：東室蘭、苫小牧