



2023年9月13日

北海道ボールパークFビレッジ隣接地に設置する千歳線新駅計画について

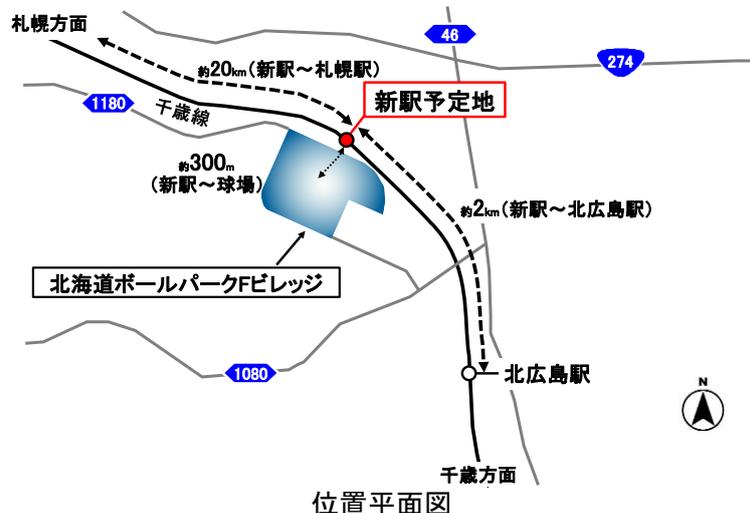
JR北海道では、北広島市（以下、「市」という）から請願を受けた「北海道ボールパークFビレッジ」隣接地に設置する千歳線新駅（以下、「新駅」という。）について、2021年9月に市から調査設計を受託し、新駅計画の検討を進めてきました。

新駅計画の検討においては、労務賃金や資材の高騰により工事費が増加傾向にあり、2023年3月に市から再検討の依頼を受けたことに伴い、工事費圧縮・工期短縮を配慮した見直しを行い、新駅計画を策定しましたのでお知らせします。

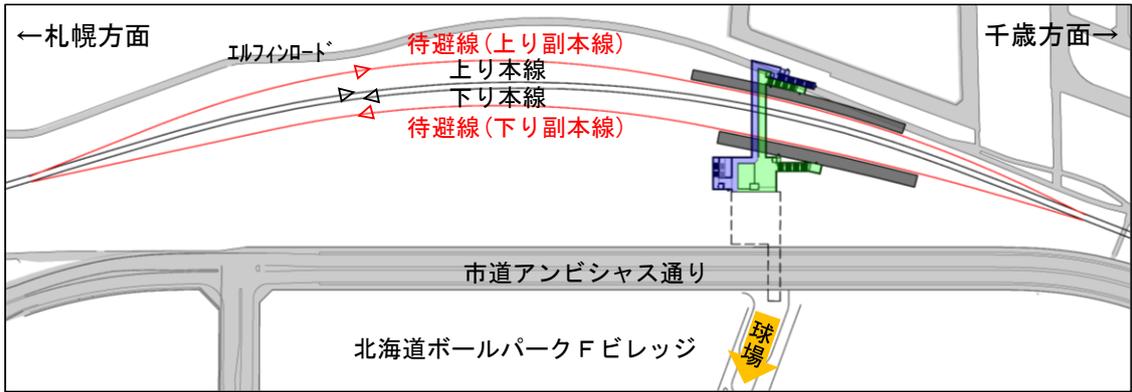
今後、新駅は本計画によって設置することを市と合意した場合は、新駅の工事着手に向けて、当社は新駅施設の詳細設計や鉄道事業法の手続きを行い、市は工事費資金の確保、用地取得、関係する都市計画変更の手続きを進めます。

1. 新駅概要

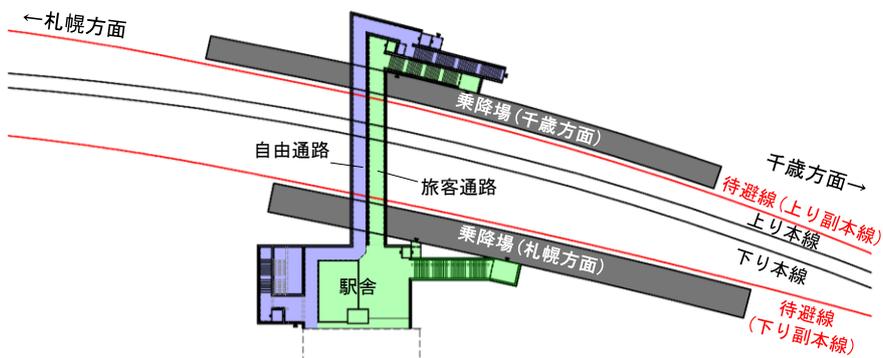
位 置	千歳線 上野幌駅・北広島駅間 (札幌駅から約20km、北広島駅から約2km、球場から約300m)
駅 形 式	相対式2面4線 (乗降場の数：2、待避線に乗降場を設置)
計画において特に配慮した事項	<ul style="list-style-type: none">・お客様が集中しても安全にご利用いただける駅設備・列車通過時のお客様の安全とお客様の列車への乗降時分が十分に確保できる線路配置・臨時列車対応のための折り返し機能の確保（北広島駅設備の利活用）・ボールパークエリアと新駅間のスムーズな移動経路の確保・新駅の位置は新駅周辺の新たなまちづくりが誘導されるよう配慮



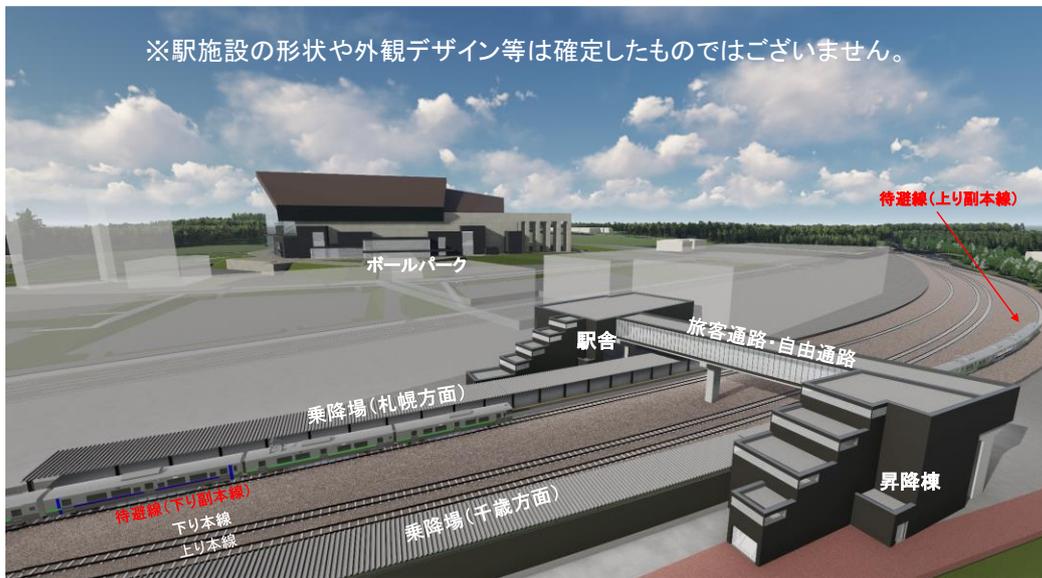
位置平面図



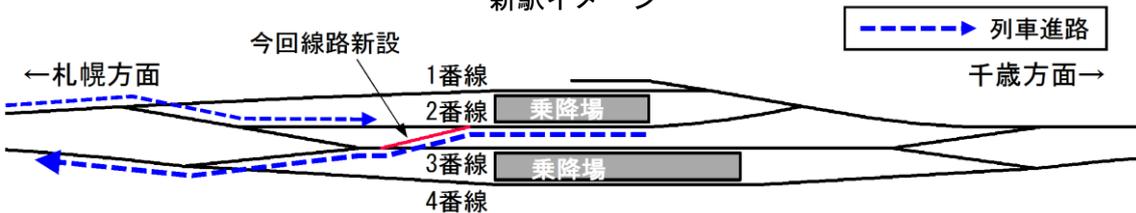
新駅線路平面図



新駅線路平面図 (駅施設部拡大)



新駅イメージ



北広島駅構内概略図 (2番線から札幌方面に折り返す機能を確保)

2. 概算工事費及び工期

- ・概ね 85～90 億円（今後、詳細設計を実施し工事費を精査）
- ・設計・行政手続き約 1 年、工事期間約 4 年（ただし、工事着手の時期は未定）

※計画通りに予算措置されない場合や資材・機器調達が遅れた場合は、工期が延びる可能性があります。

（計画見直しのポイント）

見直しにより、駅の位置を約 200m 北広島駅側に移動させることが可能となり、改札の位置を球場 3 塁側「3rd BASE GATE」から直線上の位置とし、球場までの距離が 400m から 300m に短縮しました。

- ① 支障する歩道の付替えを行うこと等を市から認めて頂いたことで、使用可能となる用地の範囲が広がり、擁壁等の土工設備の設置が不要となりました。
- ② 列車の折り返し機能を北広島駅に確保することとし、新駅に引上げ線の設置をとりやめることで上り本線・下り本線の移設工事を不要としました。
- ③ 工事により新設する待避線及び乗降場を上り本線・下り本線より可能な限り離れた位置に設置することで、本線を走行する列車のために工事を一時中断することなく継続して実施可能としました。
- ④ 改札内旅客通路（鉄道施設）と自由通路（市施設）の構造を一体化することで、構造部材（橋脚等）の数量や桁架設工事の回数を減らしました。

（参考①）検討経緯

- 2016 年 06 月 市はボールパーク誘致に併せて新駅設置を構想
- 2019 年 08 月 新駅調査（線路配置）を実施
- 2019 年 12 月 新駅案の検討状況を報告（概算工事費：80～90 億円規模、工期：約 7 年）
- 2020 年 07 月 市から請願書（市の費用負担による新駅設置要請）を受領
- 2021 年 04 月 新駅周辺の測量・地質調査に着手
- 2021 年 09 月 線路配置計画等の検討開始
- 2023 年 02 月 検討した新駅計画の概算工事費の目途（115～125 億円規模）を市に報告
- 2023 年 03 月 市から再検討依頼（工事費圧縮・工期短縮の要請）

（参考②）当初計画

