

表-1 各駅の得点評価

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
JR札幌	9	7	1	9	8	1	3	1
新琴似	3	3	2	3	3	6	2	5
苗穂	5	1	7	5	5	4	2	3
桑園	5	1	8	5	4	3	6	3
手稲東	1	4	4	1	1	7	9	8
JR琴似	4	2	3	4	3	6	7	5
大通	4	9	1	9	9	1	1	1

表-2に総合評価結果を表す。

この結果、どの場合においても札幌駅の評価が高い。これはアンケートの集計結果においてJR在来線からのアクセスを重視する意見が非常に強かったためである。

一方、苗穂案は欠点が少ないことが評価されN評価、L評価において比較的高い評価を受けている。

JRの幹線に接続しない新琴似、手稲東案は低い評価にとどまっている。

表-2 総合評価結果（順位）

	U評価	N評価	L評価
1	JR札幌	JR札幌	JR札幌
2	大通	苗穂	苗穂
3	桑園	大通	琴似
4	苗穂	桑園	桑園
5	琴似	琴似	新琴似
6	新琴似	新琴似	大通
7	手稲東	手稲東	手稲東

（3）JR札幌駅併設の場合の市民の負担意識

このアンケートでは新幹線駅がJR札幌駅に乗り入れ、建設費の高騰分が運賃に加算された場合、駅立地についてどのように考えるかという設問を設けた。

これによると過半数の53%の人が料金に加算されても新幹線駅はJR札幌駅に併設すべきであるという意見であった。

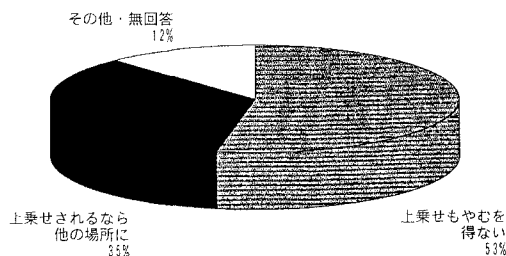


図-4 運賃加算に関して

4. 千歳空港の札幌市内を起点とする旅客の特徴

現在、札幌市内を発着点とする千歳空港の利用客の特徴を平成3年度航空旅客動態調査より明らかにした。それによると、札幌市内を起終点とする旅客のうち、35%が中央区からのものであった（図-5）。これは中央区が業務地区であることが主な理由である。

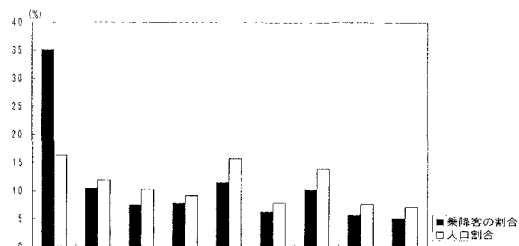


図-5 千歳空港利用客の各区分の内訳

5. 新幹線札幌市内駅の適地について

新幹線札幌市内駅については以下の観点からJR札幌駅に併設するのが望ましい。

- ①業務・商業地区に近接していること。
- ②新幹線駅への交通アクセスが容易であること。
- ③札幌駅周辺の拠点性を高めることが可能なこと。

6. 新幹線の札幌市内の路線について

・新幹線は高架が望ましい

建設費が地下化と比較して安価であり、在来線高架化の際に生じた用地の有効利用が可能なことより。

・新幹線札幌駅の構造

地方中核都市にあり、運行の拠点駅において標準的な2面4線とする。札幌駅南口の土地区画整理事業用地への立地は十分な面積があり可能。

・車両基地

駅他に車両滞泊、検査設備を備えた車両基地が必要。仙台、福岡と同等の基地設備が必要である。線路容量の損失を防ぐには札幌の東部地域に立地が望ましい（江別市角山等）。

7. 終わりに

本研究では新幹線札幌市内駅の立地に着目し、アンケートの集計結果と航空旅客動態調査よりJR札幌駅へ併設が望ましいことを主としてアクセス面から示した。今後は新幹線駅立地と関連して都市計画をどのように行うかが課題である。