

---

---

# 泉・外旭川新駅（仮称）整備効果等 調査報告書

---

---

## 概要版

－ 目 次 －

1. 調査の目的等	1
2. インタビュー調査および既存駅勢圏	1
3. 泉・外旭川新駅（仮称）利用者数の試算	2
4. 泉・外旭川新駅（仮称）設置の効果・影響等検討	3
5. 先進事例の整理	4
6. 市の各種施策への影響度について	5
7. まとめ	6

平成24年10月

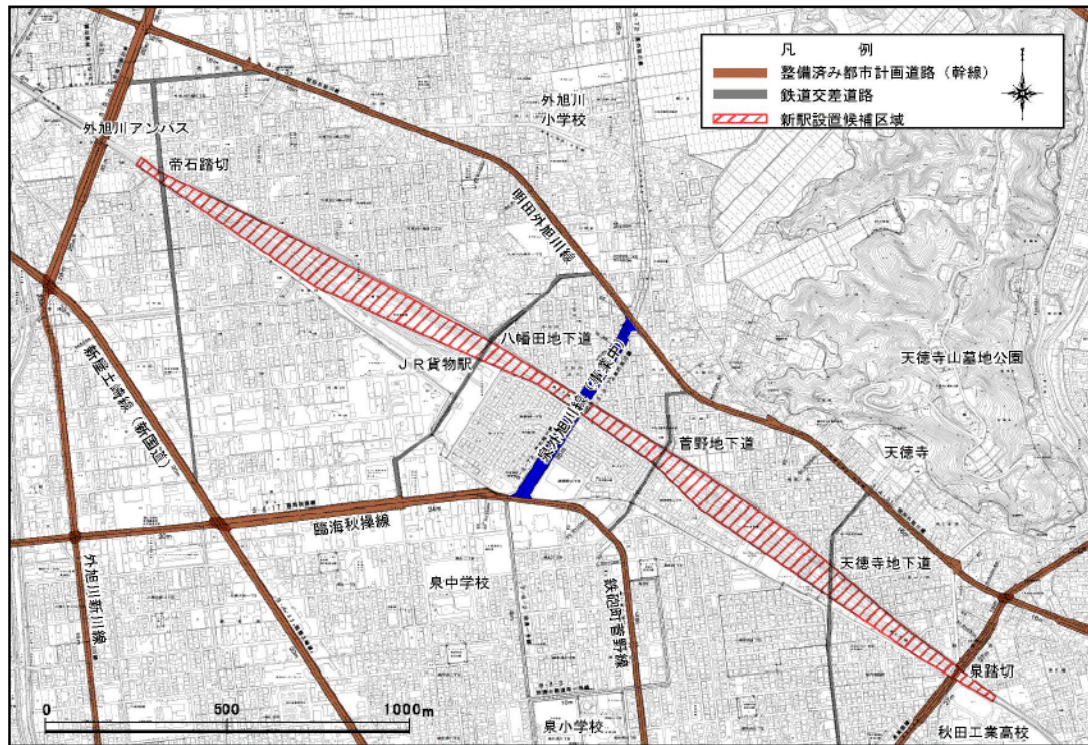
秋 田 市  
ランドブレイン株式会社

## 1. 調査の目的等

### (1) 調査の目的

秋田市では、平成23年3月に策定した「第6次秋田市総合都市計画」において、鉄道交通の利便性の向上を掲げ、泉・外旭川地区に新駅を検討することとしている。

本調査は、JR秋田駅―土崎駅間に位置する泉・外旭川地区に新駅を設置した場合の市民生活面や社会経済面などへの効果や影響を明らかにし、新駅構想の検討に必要な資料を作成することを目的とする。



図－1 新駅設置エリア

### (2) 対象区域およびその周辺地域の現状認識

- 秋田駅―土崎駅間は7.1kmあり、駅間距離が長く公共交通が利用しにくい。
- 新駅設置候補区域周辺は、線路で分断されており、南北の相互アクセスがしやすい環境とはいえない。
- 対象区域周辺は閑静な住宅地で、広幅員の道路が少ない。
- 対象区域周辺は、平成21年度のデータで高齢化率は20%を超えており、平成31年以降も高い高齢化率で推移することが想定されている。

## 2. インタビュー調査および既存駅勢圏

上飯島駅、土崎駅、羽後牛島駅におけるインタビュー調査を実施し、全交通手段で駅を利用する範囲である駅勢圏を整理した。

駅勢圏：土崎駅 半径2.5km、上飯島駅 半径1.8km、羽後牛島駅 半径2.0km

表－1 駅ごとの駅勢圏における世帯数・人口

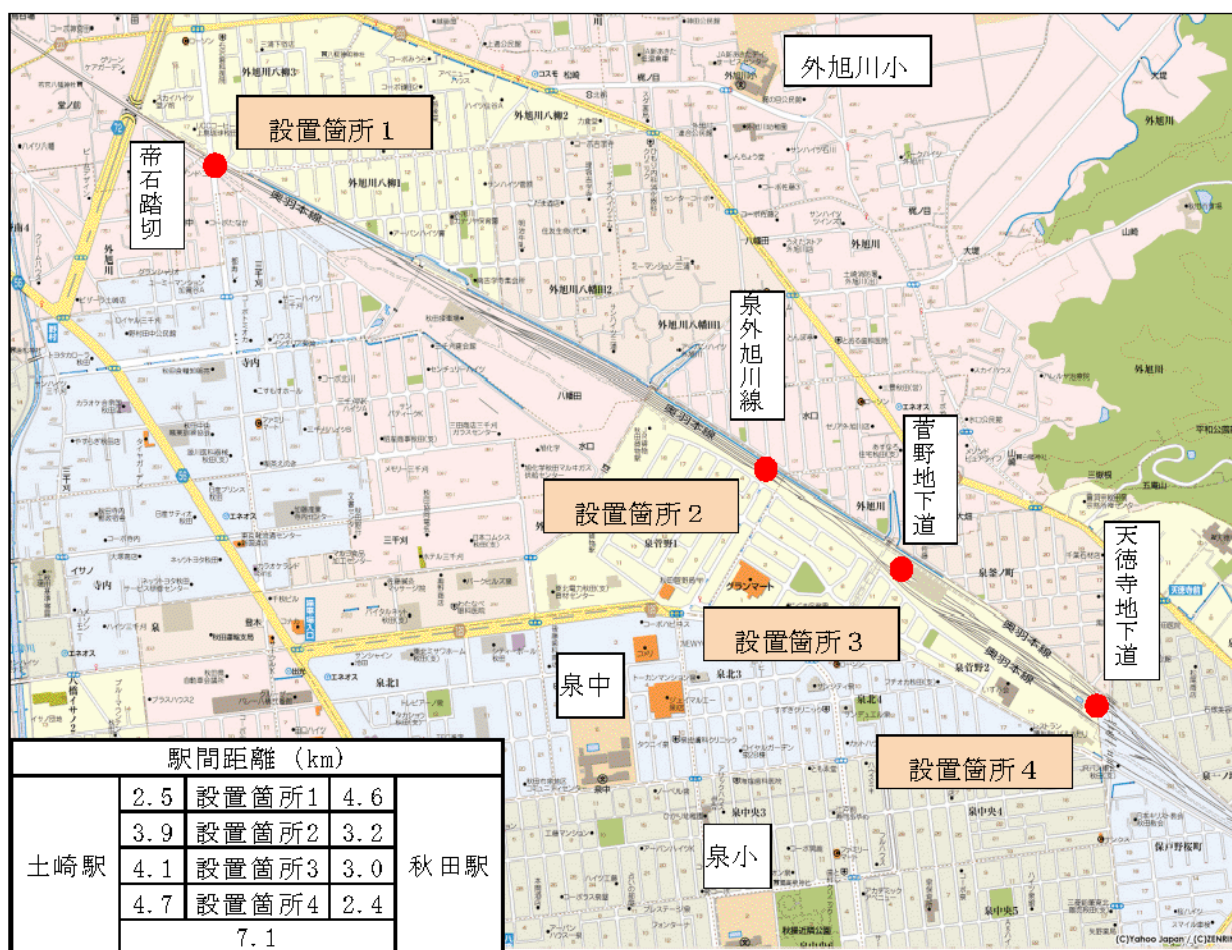
駅名	世帯数（世帯）	人口（人）
土崎駅	17,239	43,536
上飯島駅	4,663	12,435
羽後牛島駅	17,112	40,912

### 3. 泉・外旭川新駅（仮称）利用者数の試算

#### (1) 新駅の設置パターンの設定について

##### ■ 新駅設置箇所の選定

旧秋田運転支所跡地内において、駅前広場の設置が可能な空間があり、アクセス道路の整備可能な4箇所を想定し、各々の箇所における駅形式を単独型およびフィーダー型の2パターンで設定した。



図－2 新駅設置想定箇所

##### ■ 駅形式の設定

単 独 型：駅舎と駐輪場を有する形式

フィーダー型：上記のほか、駅前広場を有し、バスが乗り入れる交通結節点機能を持つ形式

##### ■ 新駅における駅勢圏の設定

単 独 型：半径2.0kmの範囲

2.0 kmは徒歩30分（時速4 km /h）、自転車8分（時速15 km /h）

フィーダー型：半径2.5kmの範囲

2.5 kmは徒歩37分（時速4 km /h）、自転車10分（時速15 km /h）

## (2) 新駅設置による利用者数の試算

### ■新駅の利用者数試算結果

高校生利用意向調査による利用者も考慮し、新駅利用者数（乗車人員）を試算した。

新駅利用者数 単 独 型：625 人～961 人

フィーダー型：960 人～1,355 人

表－2 新駅設置による利用者数試算結果

設置箇所	設置パターン	駅勢圏人口 (人)	駅利用率	新駅利用者数 駅勢圏内利用 (人)	新駅利用者数 駅勢圏外(高 校)からの利 用者数 (人)	新駅利用者数 合計 (人)
		a	b	c=a×b	d	e=c+d
設置箇所1	単独型	39,058	1.6%	625	0	625
	フィーダー型	48,019	2.0%	960	0	960
設置箇所2	単独型	45,029	1.6%	720	94	814
	フィーダー型	52,946	2.0%	1,059	94	1,153
設置箇所3	単独型	46,296	1.6%	741	220	961
	フィーダー型	53,983	2.0%	1,080	220	1,300
設置箇所4	単独型	40,725	1.6%	652	273	925
	フィーダー型	54,105	2.0%	1,082	273	1,355

※駅利用率：H17～H20 秋田都市圏街路交通調査より設定した。

単独型は、鉄道利用率（1.6%）（上飯島駅周辺ゾーンより）

フィーダー型は、バス利用率＋鉄道利用率（2.0%）（土崎駅周辺ゾーンより）

## 4. 泉・外旭川新駅（仮称）設置の効果・影響等検討

### (1) 市民生活面の効果・影響等

#### ■効果

#### ①秋田都心への移動時間短縮

居住地から秋田都心部（秋田駅）への所要時間は、**13分～16分**の短縮（バス→鉄道）。

時間短縮となるゾーン人口は、**1,560人～1,784人**となっている。（徒歩5分圏、半径300m）

#### ②公共交通不便地域の解消

新駅設置により新たな交通手段を確保できる人口は **1,611人**（公共交通不便地域の人口）。

#### ③まちづくりの効果（バリアフリーに対応したエレベーター設置による利便性の向上）

自由通路に接続するエレベーターを利用する人数は鉄道利用者以外に **73人～82人**。

#### ④移動制約者の利便性向上

移動制約者の公共交通利用に対する潜在需要の増加は **371人**。

#### ⑤中心市街地の活性化

中心市街地への来街者の増加は **312人～433人**、そのうち高齢者は **234人～325人**。

#### ■影響

新駅設置による秋田駅～土崎駅間の遅延時間

秋田駅～土崎駅間の所要時間が増加、整備前7分から整備後9分。**2分の増加**。



## (2) 社会・経済面の効果等

### ■効果

#### ① 自家用車からの転換

自動車利用から鉄道利用へ転換する潜在需要は、地区に在住する運転免許保有者のうち**3,273人**。

#### ② 自家用車走行距離の減少による地域環境の改善・安全性向上の効果

自動車交通量は、**198台**が鉄道利用へ転換。

CO<sub>2</sub>排出量減少便益 **17.0～25.6万円/年**

NO<sub>x</sub>排出量減少便益 **20.8～31.4万円/年**

#### ③ 費用便益

周辺の道路の混雑緩和による便益 **3,826～5,678万円/年**

新駅利用者の移動時間短縮による便益 **69～78万円/分**

#### ④ 定住人口への影響

夜間人口減少幅は、多少の緩和が見込める。

#### ⑤ 事業所への影響

未利用地等の利活用により、増加が見込める。

#### ⑥ 従業人口への影響

未利用地等の利活用により、増加が見込める。

#### ⑦ 地価への影響

地価減少は続いているが、下落率の緩和が見込める。

設置箇所毎に  
貨幣換算し比較

先進事例を参考に  
定性的に評価

## 5. 先進事例の整理

他都市の先進事例駅における新駅設置後の効果を見ると、新駅と隣接駅をあわせた利用者が増加している駅としては、「住宅地に設置」、「バスの乗り入れ」、「駅周辺の開発」などの相乗効果によるものと思われる。近隣の青山駅(盛岡市)では、平成18年の開業から駅周辺の宅地開発などが行われ、乗降客数が年々増加しており、地価は下落しているものの、下落率は緩やかになっている。

他都市新駅の利用者数の推移(事例16駅で比較)

新駅自体の開業2年目/開業3年目

○増加: 14駅    △減少: 2駅

両隣接駅含む開業前年度/開業3年目

○増加: 8駅    △減少: 8駅

## 6. 市の各種施策への影響度について

### ○第6次秋田市総合都市計画

アウトカム指標の1つに「公共交通（鉄道・バス）の利用率」を掲げており、目標を「現状以上」としている。

新駅の整備により自動車利用から鉄道利用への転換が図られ、その潜在需要は3,273人と推測されることから、部分的ではあるものの市全体の公共交通利用率の向上が図られる。

鉄道利用率：現状6.1% → 新駅設置後7.2%→1.1%上昇

### ○秋田市エイジフレンドリーシティ構想

エイジフレンドリーシティ構想に対して新駅設置により支援、貢献できるトピックとしては、「交通機関」、「社会参加」があり、その課題として「交通手段の確保」が挙げられる。

社会参加向上として、中心市街地への来街者（高齢者）の増加（234人～325人）が期待されることから、高齢者の社会参画を促し、生き生きとした生活を送ることのできる環境の整備が図られる。

### ○あきたスマートシティ・プロジェクト

プロジェクトの1つである「低炭素型モビリティ事業」の事業内容の1つには、「鉄道・バスの運行情報などの交通情報を提供する総合交通情報システムを構築すること」が掲げられ、この中では、市内移動の利便性を向上させ、公共交通や自転車等の低環境負荷型の移動手段の利用促進を期待することができる。

新駅の整備により自動車利用から鉄道利用への転換が期待され、潜在的な需要も新駅周辺で3,273人と推定され、温室効果ガスに含まれるCO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>が削減されることにより、本プロジェクトが目指す「温室効果ガスの削減目標に近づける」ことが期待される。

### ○秋田市中心市街地活性化基本計画

中心市街地活性化の目標の1つである「訪れる人による賑わいづくり」の目標値として、歩行者・自転車通行量（平成24年42,000人（休日））を掲げており、「認定中心市街地活性化基本計画フォローアップに関する報告（平成24年3月）」では、中心部の面的整備による増加分や、買い回り客の増加分等を見込んだ試算を行い、目標達成は可能と見込んでいる。

新駅の整備により中心市街地への来街者数の増加（312人～433人）が期待される。

## 7. まとめ

### (1) 新駅の設置効果の検証

新駅設置の効果・影響と市の各種施策への影響等について、定量的、定性的な評価軸から設置箇所別の評価を行った。

表-3 新駅設置に関する設置効果の整理表

		駅タイプ	設置箇所1	設置箇所2	設置箇所3	設置箇所4
利用者数（駅勢圏外からの利用者含む）		単独型	×	△	◎	○
		フィーダー型	×	△	○	◎
鉄道駅設置の 効果影響	1. 鉄道利便性向上の効果					
	(1) 秋田都心への移動時間短縮	単独型	◎	◎	○	△
		フィーダー型	◎	◎	○	△
	(2) 公共交通不便地域の解消	単独型	◎	◎	◎	○
		フィーダー型	◎	◎	◎	◎
	2. まちづくりの効果 バリアフリーに対応したエレベーター 設置による利便性の向上	単独型	◎	○	○	○
		フィーダー型	◎	○	○	○
	3. 移動制約者の利便性向上	単独型	◎	◎	◎	◎
		フィーダー型	◎	◎	◎	◎
	4. 中心市街地の活性化	単独型	×	○	◎	△
		フィーダー型	×	△	◎	◎
	5. 新駅増加による秋田駅～土崎駅間 の遅延時間	単独型	×	×	×	×
		フィーダー型	×	×	×	×
	6. 環境改善・安全性向上効果					
	(1) 自家用車からの転換	単独型	◎	◎	◎	◎
		フィーダー型	◎	◎	◎	◎
	(2) 自家用車走行距離の減少による 地域環境の改善・安全性向上の効果	単独型	◎	○	△	×
		フィーダー型	◎	○	△	×
	7. 経済効果					
	(1) 費用便益	単独型	◎	○	△	×
フィーダー型		◎	○	△	×	
(2) 新駅利用者便益	単独型	△	◎	○	×	
	フィーダー型	△	◎	○	×	
(3) 上下移動の快適性向上便益	単独型	○	×	○	△	
	フィーダー型	○	×	○	△	
総合評価		単独型	○	○	◎	△
		フィーダー型	◎	○	◎	△

◎	特に優れている
○	優れている
△	やや優れている
×	劣る

## (2)新駅設置で想定される効果

- 新駅周辺住民の公共交通利便性が向上
- 公共交通不便地域の解消
- 高齢者や移動制約者への交通手段の提供
- 自動車利用から鉄道利用に転換することによる、地域環境の改善、交通事故の減少

### 市の各種施策への貢献

- 新駅設置による利用者数は、単独型で625人～961人、フィーダー型で960人～1,355人と試算され、秋田都心部への移動時間短縮など新駅周辺住民の公共交通利便性が向上する。
- 駅間距離が長い秋田駅～土崎駅間の公共交通不便地域が解消される。
- 高齢者や移動制約者に対し、社会参加活動のほか、買い物や通院等の日常生活を支えるための重要な交通手段となりうる。
- 自動車利用から鉄道利用に転換するため、地域環境の改善や交通事故の減少が期待される。

## (3)事業化に向けた課題の整理

- 新駅へのアクセス道路や駅前広場等の施設規模の検討
- 新駅周辺地域の未利用地の活用・土地の高度利用

- 新駅が設置されることで、周辺地域居住者、通勤・通学者の利便性が向上するとともに、フィーダー型新駅の場合は、路線バスとの交通結節機能が整備されることとなる。しかし、新駅設置の候補地周辺は良好な居住環境が形成されていることから、新駅へのアクセス道路や駅前広場等の施設規模の検討が必要である。
- 新駅周辺は、未利用地が点在しており、商業施設や事業所などの立地が予想されることから、駅利用者の増加を図るためにも、土地利用誘導方策として、周辺地域における土地の高度利用などの検討も必要であると考えられる。

## (4)今後の検討項目

本調査では、新駅の利用者数、新駅設置の効果・影響、各種施策への影響度について整理し、検証を行った。今後、新駅設置に向けた検討としては、更により細やかな調査や整備効果について検証を行う必要がある。

- 新駅設置沿線を含む全市民へのアンケート
- 詳細な需要予測
- 概略施設の比較検討
- 費用便益分析（B/C）