

平成 29 年度

泉・外旭川新駅(仮称)
費用便益分析等業務委託

報告書
< 概要版 >

目次

1. 概要	1
2. 費用便益分析	2
3. 市域への効果検討	4

平成 29 年 8 月

秋田市 都市整備部 交通政策課
株式会社 福山コンサルタント

1. 概要

1-1 目的

- ・ JR秋田駅－土崎駅間に計画されている泉・外旭川新駅（仮称）について、現在最新の需要予測結果や概算事業費等に基づく費用便益比の算定および効果検討を行い、当該計画の妥当性を検証した。

1-2 条件

- ・ 「平成25年度泉・外旭川新駅（仮称）整備効果等調査業務」において検討された【菅野地下道付近現道改修・バス両側・ホーム内側】の配置計画案を対象とした。
- ・ なお、算定にあたっては「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）国土交通省鉄道局」に準拠するものとし、新駅の需要予測にあたっては、過年度の市民意向調査結果など既存データを活用するほか、概算事業費等の必要な諸条件については発注者より提供を受けた。



2. 費用便益分析

2-1 新駅の需要予測

- ・ 類似駅（土崎駅）における H27 現況乗車習慣率（駅勢圏人口に対する鉄道利用率）を参考に、国立社会保障・人口問題研究所が公表している秋田市の将来推計人口を考慮して、新駅開業予定年度である H33 時点の新駅利用者数を予測した。
- ・ 予測結果は下表のとおりであり、新駅の H33 利用者数は 2,118 人と予測される。

▼類似駅の乗車習慣率の設定（H27 現況）

駅名	設定 半径 2km	駅勢圏 人口 (人)	乗車人員 (人)		乗車習慣率 (%)	
			定期外	定期	定期外	定期
土崎駅		37,148	529	1,645	1.4	4.4

注) 乗車人員: 2015年度駅別乗車人員(定期・定期外)(JR東ホームページ)より

▼駅勢圏人口の算出（将来）

駅名	年度別駅勢圏人口(人)					
	H32	H33	H34	H35	H36	H37
土崎駅	35,652	35,307	34,962	34,617	34,272	33,928
新駅	36,884	36,528	36,171	35,814	35,457	35,101

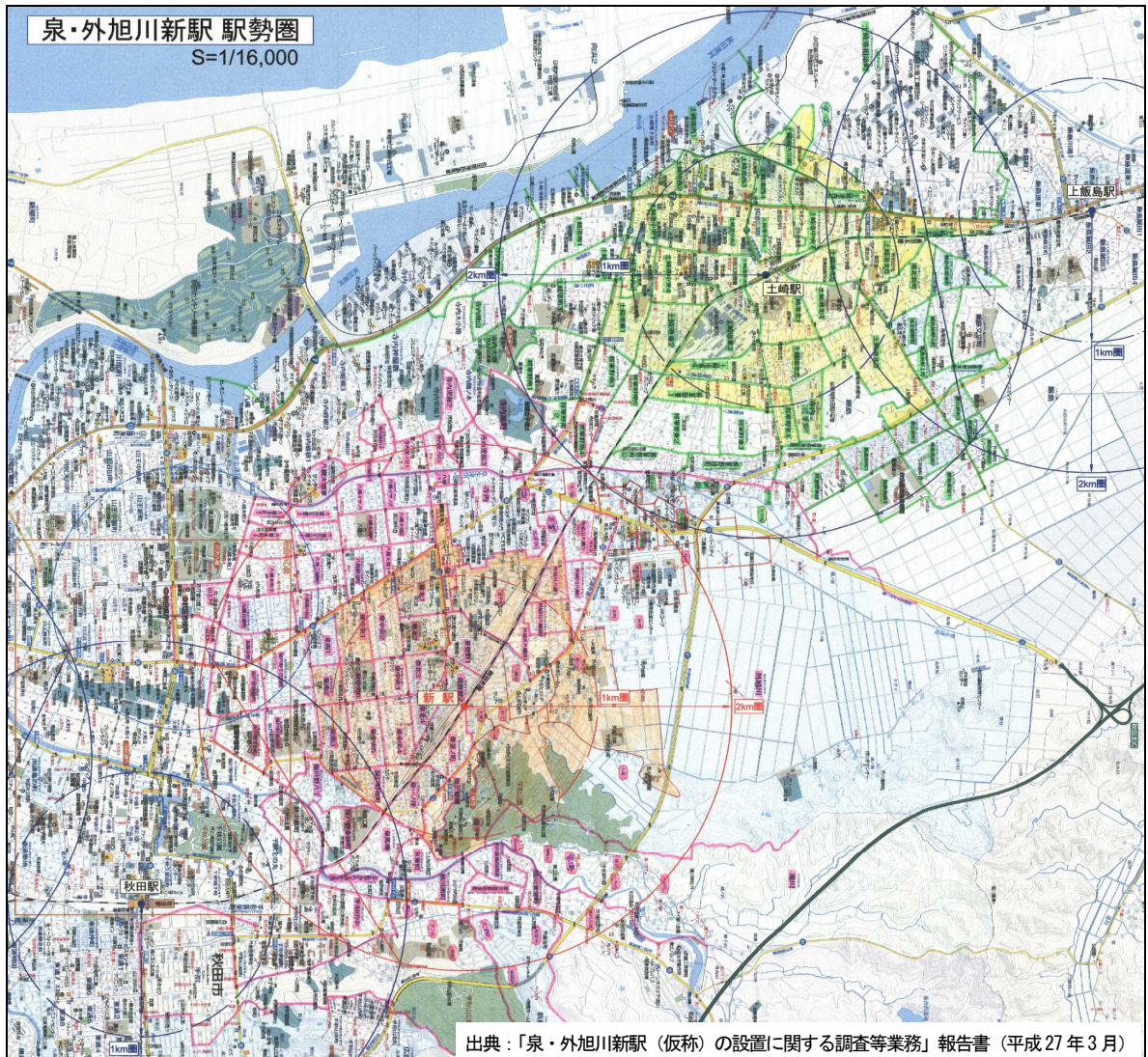
注) 『日本の市区町村別将来推計人口』(平成25年3月推計)
(国立社会保障・人口問題研究所)における秋田市の将来推計人口の伸びより

▼駅利用者数の予測（将来）

駅名	区分	想定乗車人員(人)				
		H32	H33	H34	H35	H36
土崎駅	定期外	499	494	489	485	480
	定期	1,569	1,554	1,538	1,523	1,508
	計	2,068	2,048	2,027	2,008	1,988
新駅	定期外	516	511	506	501	496
	定期	1,623	1,607	1,592	1,576	1,560
	計	2,139	2,118	2,098	2,077	2,056

備考) 乗車習慣率(再掲) 定期外1.4%、定期4.4%

▼駅勢圏町丁目区分図



2-2 費用便益比の算定結果

- ・計測対象とした便益、及び費用便益比の算定結果は以下のとおりであり、B/C=2.46 となった。

▼計測対象とした便益一覧

分類	概要（考え方）
1.利用者便益①新駅利用	・JR 利用者のうち、新駅利用者の効果
1-1.所要時間の短縮	・新駅利用者が移動に係る所要時間短縮によって得る効果
1-2.交通費用の減少	・新駅利用者が移動に係る経費減少によって得る効果
2.利用者便益②秋田駅～土崎駅	・JR 利用者のうち、秋田駅～土崎駅間利用者のマイナス効果
2-1.新駅停車による所要時間の遅延	・秋田駅～土崎駅間のJR利用者が、新駅停車に伴う所要時間の増加によって被るマイナスの効果
3.供給者便益	・交通事業者（JR）の効果
3-1.営業収入の増加	・利用者増に伴うJRの収入増加
3-2.営業経費の増加	・新駅維持管理費増加に伴う、JRの経費増加（マイナス効果）
4.環境等改善便益	・環境や道路利用者の効果
4-1.CO ₂ 排出量の減少	・道路交通量の減少に伴う、CO ₂ 排出量減少の効果
4-2.NO _x 排出量の減少	・道路交通量の減少に伴う、NO _x 排出量減少の効果
4-3.交通事故の減少	・道路交通量の減少に伴う、交通事故減少の効果
4-4.道路混雑の緩和	・道路交通量の減少に伴う、道路混雑緩和の効果 →自動車の所要時間短縮、交通費用減少

▼費用便益比算定結果

新駅利用者予測（乗車人数/日）		2,118		
概算総事業費（百万円・税込）		2,050		
50年間 （割引後）	便益(B) （百万円・税抜）	利用者便益①	所要時間の減少	1,795
			交通費用の減少	498
		小計	2,293	
	利用者便益②	新駅による秋田～土崎間の遅延	-3,281	
		小計	-3,281	
	供給者便益	営業収入の増加	2,025	
		営業経費の増加	-45	
		小計	1,981	
	環境等改善便益	CO ₂ 排出量の減少	19	
		NO _x 排出量の減少	23	
		交通事故の減少	392	
		走行時間の短縮	2,630	
		走行費用の減少	774	
		小計	3,838	
		便益(B)の計	4,830	
費用(C) （百万円・税抜）	整備費	駅施設、都市施設の整備費	1,729	
		小計	1,729	
	維持管理費	都市施設の維持管理費	236	
	小計	236		
	費用(C)の計	1,966		
	B/C	2.46		

3. 市域への効果検討

- ・ 新駅設置による市域への波及効果について、他都市の事例収集を行い、秋田市で発現が期待される効果を検討した。

(1) 公共交通カバー率の向上

- ・ 現在の泉・外旭川地区は、土崎駅及び秋田駅から2km以上離れている地域や、バス停から300m以上離れた地域が存在している。
- ・ 新駅の設置により、これらの公共交通不便地域はすべて新駅2km圏に含まれ、公共交通の利便性向上が期待される。

(2) 地価の下落の緩和

- ・ 「IGR いわて銀河鉄道青山駅（平成18年3月開業）」では、青山駅開業後、周辺地区の公示地価の下げ幅が緩和。周辺地域では大型商業施設の立地や宅地開発等があり、新駅設置の波及効果により地価下落に歯止めをかける要因となっていると考えられる。
- ・ 泉・外旭川新駅（仮称）周辺地域においても、周辺住民等の利便性向上や未利用地等の利活用が促進されることで、当該地域の地価の下落についても緩和が見込まれる。

(3) 交通ネットワーク上の効果

- ・ 泉・外旭川地区は『都心環状道路』と『市街地環状道路』に挟まれ、周辺には新国道など郊外部と都心を結ぶ幹線道路が整備。また、当該地区は土地区画整理事業や宅地開発などが進み、良好な居住環境を有するとともに、人口が密集する地域となっている。
- ・ 新駅の設置により、主に当該地区と都心部を結ぶ鉄道と路線バスによる新たな交通アクセス手段が増え、交通ネットワークの強化が図られる。

(4) 新国道・中心市街地への渋滞緩和効果

- ・ 平成24年度に特定された秋田県の主要渋滞箇所（62箇所）のうち、約6割（36箇所）が秋田市内に集中している。（平成28年度に2箇所解除され、現在は全体60箇所・秋田市内35箇所）
- ・ 新駅設置により、自動車利用から鉄道（及び路線バス）利用への転換が進むことで、新国道や中心市街地における渋滞緩和が期待される。

(5) バス利用の増加

- ・ 新駅へのアクセス手段として、既存バス路線の利用増加や新駅関連のフィーダーバス新設など、バス利用者の増加が期待される。〔他都市における新駅開業に伴う路線バス新設事例あり〕

(6) 中心市街地への流れの増加

- ・ 泉・外旭川地区は土地区画整理事業や宅地開発などが進み、良好な居住環境を有するとともに、人口が密集する地域となっている。
- ・ 新駅設置により秋田駅までの公共交通の利便性が向上し、自家用車の利用が困難な高齢者や学生をはじめ、中心市街地への新たな人の流れが生まれることが期待される。〔他都市における新駅開業に伴う周辺観光地の入込客数増加事例あり〕