

1. 新駅の需要予測

1-1 新駅需要予測のケース設定

- ・ 新駅の需要予測にあたり、需要予測ケースを設定する。
- ・ 予測ケースの設定においては、市民意向調査結果による「新駅に必要な設備等」や「新駅におけるバス乗り入れの必要性」を踏まえて、新駅設置箇所ごとにケース設定を行う（菅野地下道付近、帝石踏切付近）。

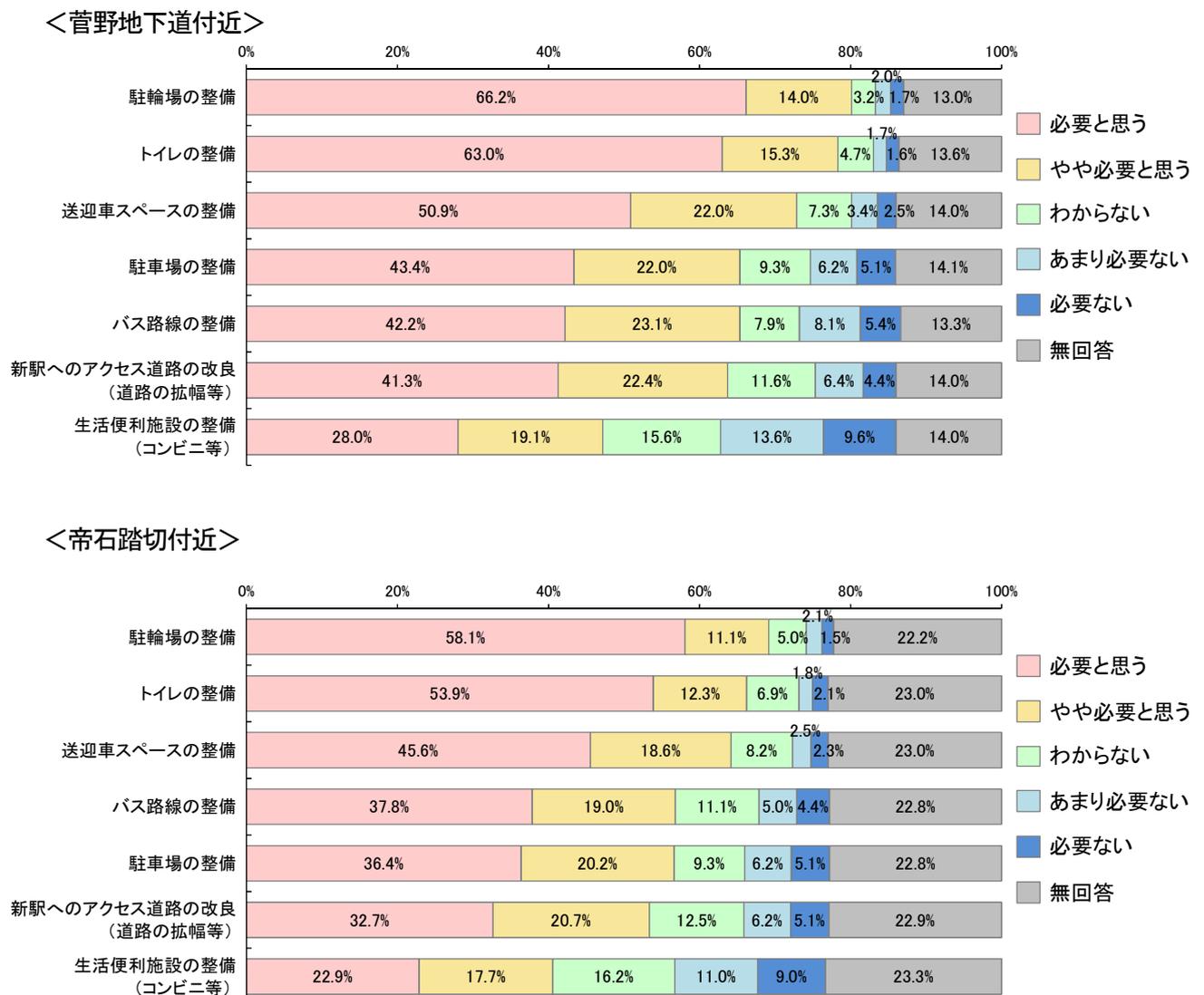
1-1-1 市民意向調査結果にみる新駅に必要な設備等

- ・ 需要予測ケースの設定にあたり、新駅に必要な設備等について、市民意向調査結果から整理を行う。

(1) 新駅周辺地域における市民のニーズ

- ・ 新駅の設備等の必要性については、「駐輪場」「トイレ」「送迎車スペース」が高くなっており、7～8割の市民が必要としている。続いて「バス路線」「駐車場」「アクセス道路」の順となっているが、コンビニ等の生活利便施設については、比較的低い。

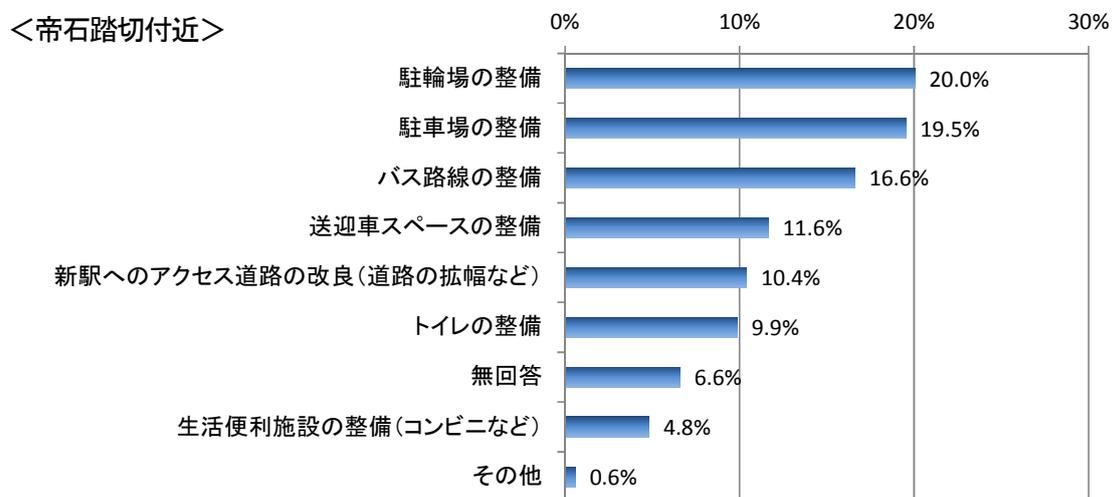
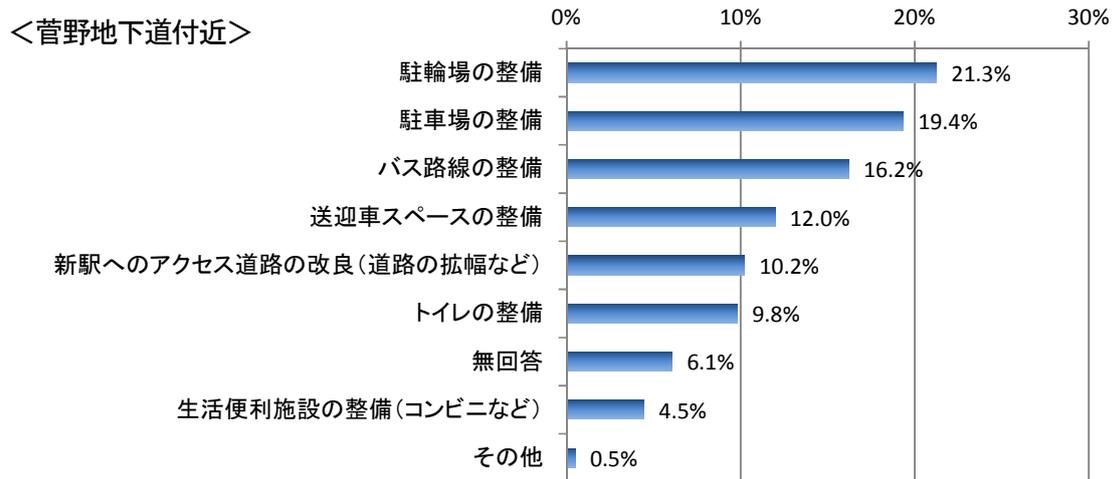
▼図 2-1 新駅に必要な整備等（新駅周辺地域）



(2) 市域全体における市民のニーズ

- 市域全体を対象とした市民意向調査結果によると、新駅に必要な設備等のランキングは「駐輪場」「駐車場」「バス路線」「送迎車スペース」「アクセス道路」の順となっており、周辺地区に比べると「トイレ」の必要性が比較的低い。

▼図 2-2 新駅に必要な整備等



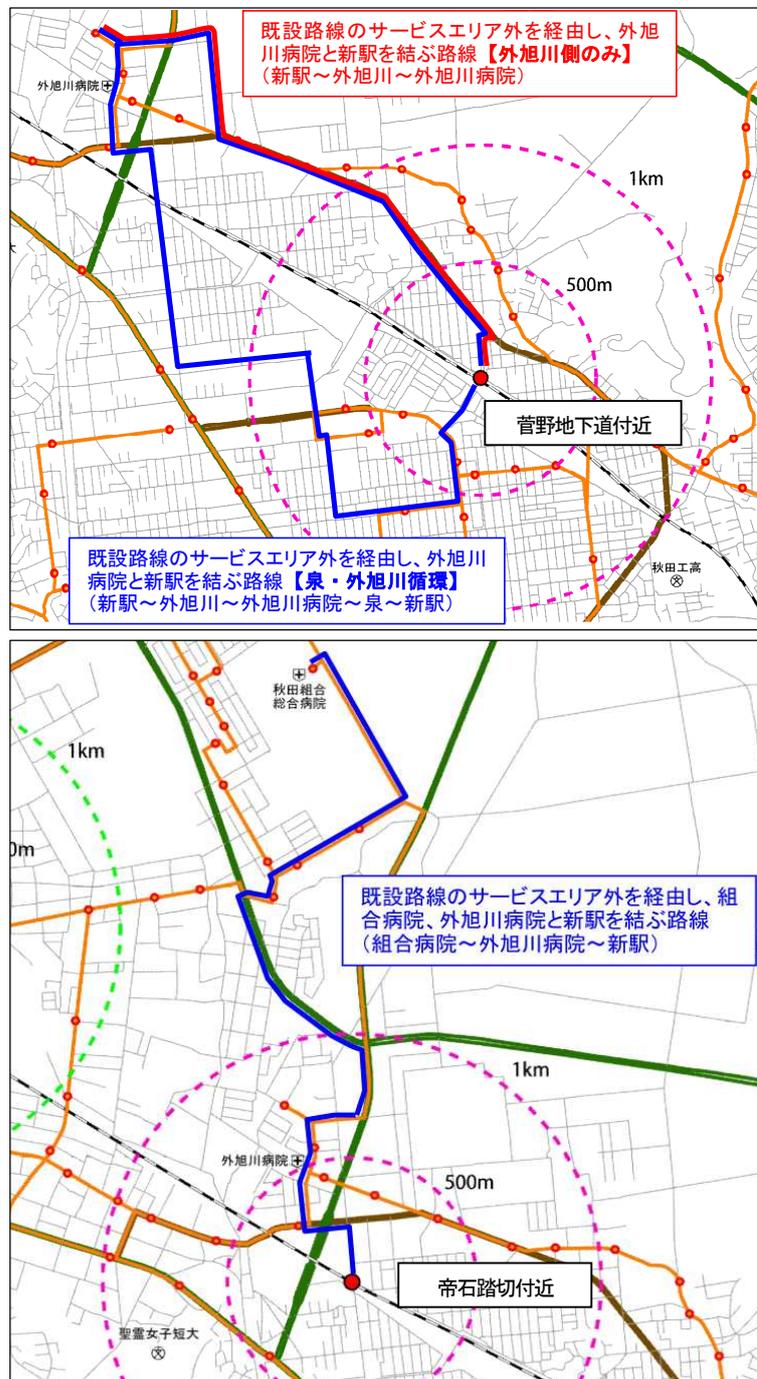
1-1-2 新駅需要予測のケース設定

- 市民調査結果による新駅に必要な設備等や、新駅におけるバス乗り入れの必要性を踏まえ、新駅需要予測ケースとして以下の5ケースを設定した。なお、フィーダーバス路線は、既設バス路線のサービスレベルや人口分布、施設立地状況等を踏まえて下図のとおり設定した。

▼表 2-1 新駅需要予測のケース設定 (5ケース)

新駅設置箇所	フィーダーバスの整備形態
菅野地下道付近	バス有 (両側：泉側、外旭川側)
	バス有 (片側：外旭川側のみ)
	バス無 (単独型)
帝石踏切付近	バス有 (片側：外旭川側のみ)
	バス無 (単独型)

▼図 2-3 予測の前提とするフィーダーバス路線の設定



1-2 需要予測の手法と結果

- 前節で設定した予測ケース（5ケース）について、需要予測を行った。結果は表に示すとおりであり、その根拠等を以下に整理する。

▼表 2-2 新駅需要の予測結果（5ケース）

設置箇所	整備形態 (フィーダーバス)	駅勢圏 人口(人) ①	駅利用率 ②	新駅利用者数(乗車人数)			合計(人) ⑥=③+④+⑤
				駅勢圏内からの 利用(人) ③=①×②	駅勢圏外からの 利用:高校生 (人)④	フィーダーバス 導入による利用増 (人)⑤	
菅野地下道 付近	バス有(両側)	46,296	1.65%	766	220	181	1,167
	バス有(外旭川側のみ)				220	121	1,107
	バス無(単独型)				220	0	986
帝石踏切 付近	バス有(外旭川側のみ)	39,058	1.65%	646	0	248	894
	バス無(単独型)				0	0	646

注: ①半径2kmの範囲(徒歩30分、自転車8分)。ただし、隣接駅との重複を含まず。

②秋田駅からの距離が近似している羽後牛島駅の実績値(半径2km)。④高校生アンケート結果に基づく推定値。

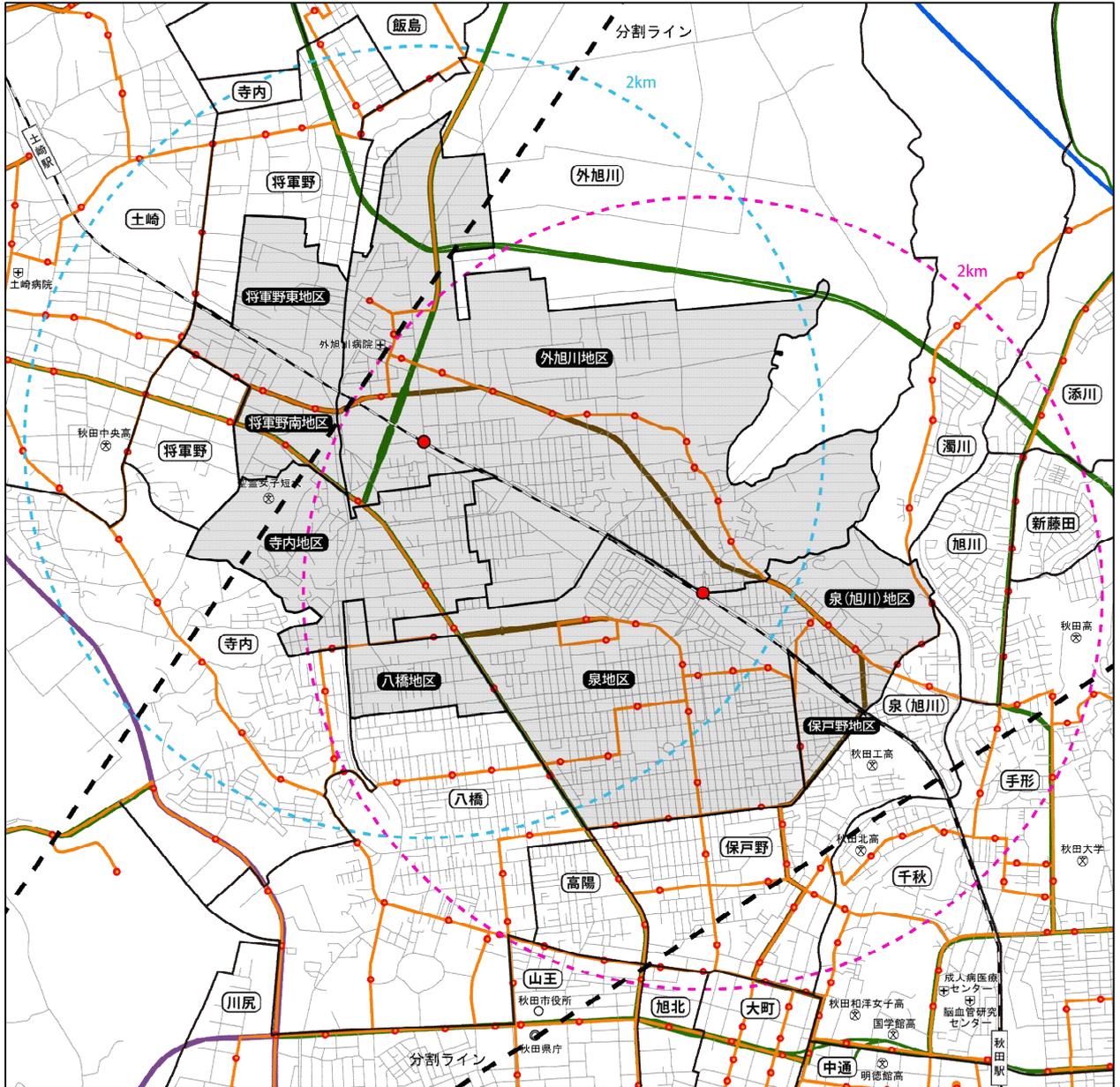
⑤H25.7市民意向調査結果から地区別の利用者数を算定した上で、H20秋田都市圏街路交通調査による予測モデルから推計。

1-2-1 新駅需要予測の手法

(1) 需要予測に用いる地区別データ

- 需要予測に用いる地区別データのうち、主なものを以下に示す。いずれも市民意向調査結果を地区別に集計したものである。

▼図 2-5 地区区分図



※ハッチが新駅周辺地域（概ね1km圏域）であり、この地区については「新駅周辺地域」における市民意向調査結果を活用する。

※ハッチ外については新駅周辺地域外となるため、「市域全体」における市民意向調査結果を活用する。ただし、地区別のサンプル数が少ない地区があるため、以下のように地区を集約して活用することとする。

集約を行う地区（市域全体）	集約後の地区名
山王、高陽、保戸野	保戸野等
八橋	八橋
手形、泉（旭川）、旭川、新藤田、濁川、添川	旭川等
寺内	寺内
寺内、外旭川、將軍野	外旭川等

① 新駅が設置された場合の利用意向（新駅周辺地域）

〈 菅野地下道付近 〉

(人)

項目	菅野地下道付近							
	外旭川	寺内	泉	泉(旭川)	将軍野東	将軍野南	八橋	保戸野
利用すると思う	145	14	180	51	1	2	11	6
機会があれば、利用すると思う	118	32	97	16	5	4	12	5
利用しないと思う	101	24	42	8	14	22	10	0
わからない	11	4	8	2	2	1	2	0
合計	375	74	327	77	22	29	35	11

〈 帝石踏切付近 〉

(人)

項目	帝石踏切付近							
	外旭川	寺内	泉	泉(旭川)	将軍野東	将軍野南	八橋	保戸野
利用すると思う	195	48	10	1	12	16	5	1
機会があれば、利用すると思う	104	19	47	20	6	12	7	2
利用しないと思う	77	8	194	42	3	7	18	6
わからない	11	2	12	2	2	0	3	0
合計	387	77	263	65	23	35	33	9

② 新駅が設置された場合の利用意向（市域全体）

〈 菅野地下道付近 〉

(人)

項目	菅野地下道付近				
	保戸野等	八橋	旭川等	寺内	外旭川等
利用すると思う	3	2	1	2	5
機会があれば、利用すると思う	5	7	10	6	13
利用しないと思う	22	11	27	8	36
わからない	1	1	3	0	3
合計	31	21	41	16	57

〈 帝石踏切付近 〉

(人)

項目	帝石踏切付近				
	保戸野等	八橋	旭川等	寺内	外旭川等
利用すると思う	0	2	2	3	5
機会があれば、利用すると思う	3	2	4	8	21
利用しないと思う	25	12	28	7	33
わからない	1	1	5	0	4
合計	29	17	39	18	63

③ 新駅が設置された場合の利用頻度（新駅周辺地域）

(人)

項目	外旭川	寺内	泉	泉(旭川)	將軍野東	將軍野南	八橋	保戸野	合計
ほぼ毎日	42	12	36	4	3	3	2	1	103
週5~6回程度	60	2	43	7	4	2	3	1	122
週3~4回程度	69	6	50	9	3	1	6	0	144
週1~2回程度	199	36	127	45	8	10	6	3	434
2週間に1回程度	142	28	110	18	8	10	7	2	325
月1回程度	132	35	104	26	11	12	8	5	333
年数回程度	110	25	92	14	4	10	6	7	268
合計	754	144	562	123	41	48	38	19	1,729

<年間利用回数の算定>

- ・ 上記の利用頻度結果から住民一人あたりの年間利用回数を算定。
- ・ 算定においては、箇所別の利用者割合（利用意向として「利用すると思う」と回答した割合）を考慮している。

利用頻度	外旭川	寺内	泉	泉(旭川)	將軍野東	將軍野南	八橋	保戸野	合計	年間回数
ほぼ毎日	5.6%	8.3%	6.4%	3.3%	7.3%	6.3%	5.3%	5.3%	6.0%	364
週5~6回程度	8.0%	1.4%	7.7%	5.7%	9.8%	4.2%	7.9%	5.3%	7.1%	286
週3~4回程度	9.2%	4.2%	8.9%	7.3%	7.3%	2.1%	15.8%	0.0%	8.3%	182
週1~2回程度	26.4%	25.0%	22.6%	36.6%	19.5%	20.8%	15.8%	15.8%	25.1%	78
2週間に1回程度	18.8%	19.4%	19.6%	14.6%	19.5%	20.8%	18.4%	10.5%	18.8%	26
月1回程度	17.5%	24.3%	18.5%	21.1%	26.8%	25.0%	21.1%	26.3%	19.3%	12
年数回程度	14.6%	17.4%	16.4%	11.4%	9.8%	20.8%	15.8%	36.8%	15.5%	6
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
年利用回数(菅野・帝石)	88.1	70.4	87.3	77.0	92.0	64.4	91.1	54.6	84.7	
近接箇所	菅野	帝石	菅野	菅野	帝石	帝石	菅野	菅野		
① 年利用回数(菅野)	88.1	70.4	87.3	77.0	84.7	64.4	91.1	54.6		※2箇所のうち、平均値よりも高い場合は遠方の駅の場合に平均値を採用(赤字)
② 年利用回数(帝石)	84.7	70.4	84.7	77.0	92.0	64.4	84.7	54.6		
③ 利用者割合(菅野)	38.7%	18.9%	55.0%	66.2%	4.5%	6.9%	31.4%	54.5%		←箇所別利用者割合(※)を考慮 ※「利用すると思う」と回答した割合
年利用回数(菅野)	34.1	13.3	48.1	51.0	3.9	4.4	28.6	29.8		①×③
④ 利用者割合(帝石)	50.4%	62.3%	3.8%	1.5%	52.2%	45.7%	15.2%	11.1%		
年利用回数(帝石)	42.7	43.9	3.2	1.2	48.0	29.4	12.8	6.1		②×④

④ 新駅が設置された場合の利用頻度（市域全体）

(人)

項目	保戸野等	八橋	旭川等	寺内	外旭川等	合計
ほぼ毎日	0	0	0	2	3	5
週5~6回程度	0	0	1	0	2	3
週3~4回程度	1	1	2	1	5	10
週1~2回程度	1	5	3	6	4	19
2週間に1回程度	3	3	2	3	5	16
月1回程度	3	3	5	5	15	31
年数回程度	5	9	5	4	14	37
合計	13	21	18	21	48	121

<年間利用回数の算定>

- ・ 上記の利用頻度結果から住民一人あたりの年間利用回数を算定。
- ・ 算定においては、箇所別の利用者割合（利用意向として「利用すると思う」と回答した割合）を考慮している。

利用頻度	保戸野等	八橋	旭川等	寺内	外旭川等	合計	年間回数
ほぼ毎日	0.0%	0.0%	0.0%	9.5%	6.3%	4.1%	364
週5~6回程度	0.0%	0.0%	5.6%	0.0%	4.2%	2.5%	286
週3~4回程度	7.7%	4.8%	11.1%	4.8%	10.4%	8.3%	182
週1~2回程度	7.7%	23.8%	16.7%	28.6%	8.3%	15.7%	78
2週間に1回程度	23.1%	14.3%	11.1%	14.3%	10.4%	13.2%	26
月1回程度	23.1%	14.3%	27.8%	23.8%	31.3%	25.6%	12
年数回程度	38.5%	42.9%	27.8%	19.0%	29.2%	30.6%	6
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

年利用回数(菅野・帝石)	菅野	菅野	菅野	菅野	帝石
	15.5	17.6	28.5	36.7	34.2

近接箇所	菅野	菅野	菅野	菅野	帝石
① 年利用回数(菅野)	15.5	17.6	28.5	36.7	26.5
② 年利用回数(帝石)	15.5	17.6	26.5	26.5	34.2

※2箇所のうち、平均値よりも高い場合は遠方の駅の場合に平均値を採用(赤字)

③	利用者割合(菅野)	菅野	菅野	菅野	帝石
	9.7%	9.5%	2.4%	12.5%	8.8%
	年利用回数(菅野)	0.9	1.0	0.4	2.8

←箇所別利用者割合(※)を考慮
※「利用すると思う」と回答した割合

①×③

④	利用者割合(帝石)	菅野	菅野	菅野	帝石
	0.0%	11.8%	5.1%	16.7%	7.9%
	年利用回数(帝石)	0.0	2.1	1.5	6.1

②×④

⑤ 自宅から新駅までの交通手段（新駅周辺地域）

項目	外旭川	寺内	泉	泉(旭川)	将軍野東	将軍野南	八橋	保戸野
徒歩	419	72	304	65	13	13	11	11
自転車	239	47	143	45	20	19	15	4
車(送迎してもらう)	106	26	77	16	7	11	7	5
車(駅付近に駐車)	83	13	67	8	5	9	3	1
合計(その他除く)	847	158	591	134	45	52	36	21

⑥ 自宅から新駅までの交通手段（市域全体）

項目	保戸野等	八橋	旭川等	寺内	外旭川等
徒歩	1	2	1	2	24
自転車	4	7	5	7	7
車(送迎してもらう)	4	6	4	5	8
車(駅付近に駐車)	6	4	6	7	9
合計(その他除く)	15	19	16	21	48

⑦ 現在の交通手段（新駅周辺地域）

(人)

項目	外旭川	寺内	泉	泉(旭川)	将軍野東	将軍野南	八橋	保戸野
鉄道(秋田駅を利用)	48	13	60	2	6	3	4	4
鉄道(土崎駅を利用)	27	4	3	1	4	9	2	0
路線バス(高速バス含む)	407	88	291	56	19	23	19	11
車(送迎含む)	615	120	431	100	25	40	27	8
タクシー	210	47	163	25	3	13	8	5
自転車	178	25	116	39	8	6	7	7
合計(その他除く)	1485	297	1064	223	65	94	67	35

⑧ 現在の交通手段（市域全体）

(人)

項目	保戸野等	八橋	旭川等	寺内	外旭川等
鉄道(秋田駅を利用)	3	0	1	1	6
鉄道(土崎駅を利用)	0	0	0	3	9
路線バス(高速バス含む)	2	16	5	14	17
車(送迎含む)	13	18	15	17	32
タクシー	2	9	5	5	10
自転車	3	3	7	6	7
合計(その他除く)	23	46	33	46	81

2-2-2 菅野地下道付近の需要予測結果

(2) フィーダーバス整備なしの場合の需要予測結果（菅野地下道付近）

① 新駅利用者数（総数） ～菅野・バス無

- ・ 新駅利用者数（総数）の算定結果は以下のとおりである。

▼表 2-3 新駅利用者数の算定結果（菅野地下道、バス無）

設置箇所	整備形態 (フィーダーバス)	駅勢圏人口 (人) ①	駅利用率 ②	新駅利用者数		
				駅勢圏内からの 利用(人) ③=①×②	駅勢圏外からの 利用:高校生 (人)④	合計(人) ⑤=③+④
菅野地下道付近	バス無(単独型)	46,296	1.65%	766	220	986

注:①半径2kmの範囲(徒歩30分、自転車8分)。ただし、隣接駅との重複を含まず。

②秋田駅からの距離が近似している羽後牛島駅の実績値(半径2km)。④H24.5高校生アンケート結果に基づく推定値。

<算定の考え方>

- ・ 新駅利用者数（総数）の算定においては駅勢圏内外を区分。
- ・ 駅勢圏内からの利用は「駅勢圏人口×鉄道利用率」で算定。
- ・ フィーダーバスがない場合の駅勢圏を「半径2km、かつ隣接駅との重複を含まず」で設定（図参照）。これは、H24 調査（乗客ヒアリング）における市内既存駅の実績を参考に設定されたものである。
- ・ 駅勢圏外からの利用としては高校生（秋田工高、秋田北高、秋田高校）を想定し、H23 年度に実施した「高校生アンケート」により予測を行ったH24 調査結果（220人）を採用。

▼表 2-4 既存駅における駅利用率

駅名	駅勢圏 (km)①	駅勢圏 人口②	乗車人員 (人/日)③	駅利用率 ③/②
土崎	2.5	43,536	2,229	5.12%
羽後牛島	2.0	40,912	677	1.65%

注:①②H24報告書P19～20より ③JR資料より(H23年度1日平均)

<参考：各高校からの新駅利用者数推計結果>

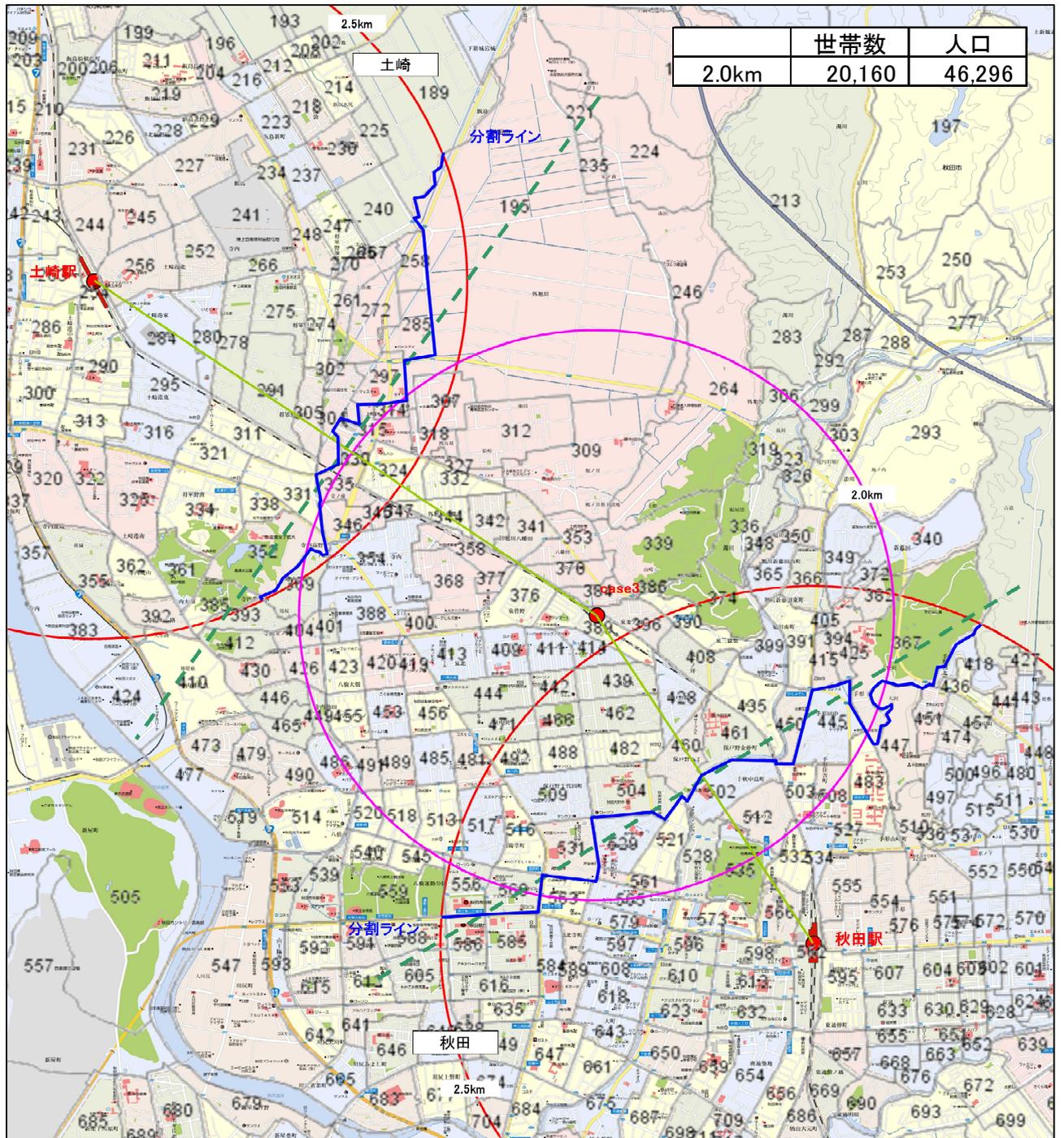
※設置箇所3＝菅野地下道付近

各高校から新駅の利用者数推計結果

	秋田工業高校	秋田北高校	秋田高校	合計
設置箇所1	0人	0人	0人	0人
設置箇所2	94人	0人	0人	94人
設置箇所3	108人	46人	66人	220人
設置箇所4	144人	60人	69人	273人

<参考：「菅野地下道付近」に設置した場合の駅勢圏>

※設置箇所3＝菅野地下道付近

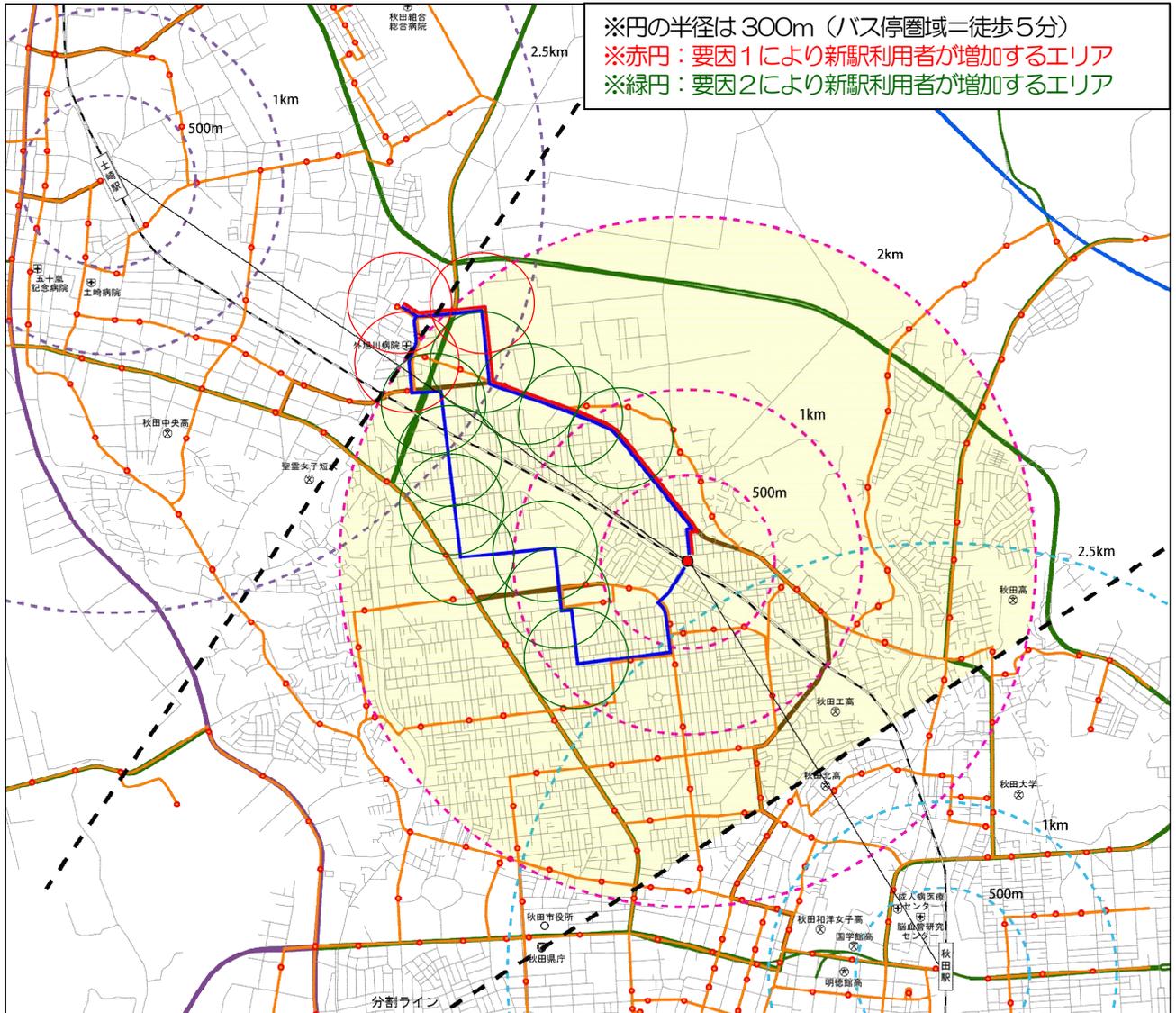


(3) フィーダーバス整備ありの場合の需要予測結果（菅野地下道付近）

① 新駅利用者数（総数） ～菅野・バス有

- ・ フィーダーバスの整備により、新駅利用者数が増加する要因として以下の2つが想定される。
 - > 要因1：駅勢圏が拡大することによる利用者の増加
 - > 要因2：駅勢圏内においてアクセス性が向上し、鉄道利用率が上昇することによる利用者の増加

▼図2-5 フィーダーバスの整備により新駅利用者数が増加する2要因（菅野地下道）



- ・ この要因別に予測を行った結果は表のとおりである（根拠等を以下に整理）。

▼表2-8 フィーダーバスの整備による新駅利用者増加数（菅野地下道）

	要因1：駅勢圏が拡大することによる利用者の増加	要因2：駅勢圏内においてアクセス性が向上し、鉄道利用率が上昇することによる利用者の増加	合計（人/日）
バス両側（外旭川側・泉側）	152	29	181
バス片側（外旭川側のみ）	111	10	121

〈「要因1：駅勢圏の拡大」による利用者増加数の算定〉

- ・ 要因1（駅勢圏の拡大）による新駅利用者増加数の算定結果は以下のとおりである。

▼表 2-9 「要因1：駅勢圏の拡大」による新駅利用者増加数の算定結果（菅野地下道、バス有）

住所番号	住所	18歳以上人口	年平均利用回数(回/人)	対応地区	年利用者数	日利用者数(補正前)	日利用者数(補正後)
272	外旭川字大谷地	337	34.1	外旭川	11,492	31	10
274	将軍野桂町	800	34.1	外旭川	27,280	75	23
291	将軍野東2丁目	1,188	34.1	外旭川	40,511	111	34
297	外旭川字小谷地	159	34.1	外旭川	5,422	15	5
302	外旭川字朝鮮	60	34.1	外旭川	2,046	6	2
304	外旭川字鳥谷場	740	34.1	外旭川	25,234	69	22
305	将軍野向山	498	34.1	外旭川	16,982	47	15
合計(外旭川側)							111
311	将軍野南5丁目	854	34.1	外旭川	29,121	80	25
330	外旭川字神宮田	20	34.1	外旭川	682	2	1
331	将軍野南4丁目	491	34.1	外旭川	16,743	46	14
335	外旭川字堂ノ前	30	34.1	外旭川	1,023	3	1
合計(泉側)							41
合 計							152

〈算定の考え方〉

- ・ 駅勢圏が拡大するエリアの町丁目別人口に、隣接する駅勢圏の新駅利用回数を乗じることによって利用者数を算定（全数を予測した際と同様の補正を行う）。

〈「要因2：駅勢圏内の鉄道利用率上昇」による利用者増加数の算定〉

- ・ 要因2（鉄道利用率の上昇）による新駅利用者増加数の算定結果は以下のとおりである。

▼表 2-10 「要因2：鉄道利用率の上昇」による新駅利用者増加数の算定結果（菅野地下道、バス有）

地区名：泉北【泉側】				地区名：寺内字三千刈【泉側】			
フィーダー無の新駅利用者 (人/日)		フィーダー有の分担率		フィーダー無の新駅利用者 (人/日)		フィーダー有の分担率	
徒歩自転車	89	75.4%	徒歩自転車	40	75.5%	徒歩自転車	60.3%
車	29	24.6%	車	13	24.5%	車	24.3%
バス	0	-	バス	0	-	バス	15.4%
計	118	100.0%	計	53	100.0%	計	100.0%
※市民意向調査結果に基づく予測値				※市民意向調査結果に基づく予測値			
総利用者数の推計				総利用者数の推計			
118人 × 1/(1-6.9%) = 127人				53人 × 1/(1-15.4%) = 63人			
つまり、				つまり、			
127人 - 118人 = 9人(増加分)				63人 - 53人 = 10人(増加分)			
徒歩自転車		89		徒歩自転車		40	
車		29		車		13	
バス		0		バス		0	
計		118		計		53	
70.1%		22.8%		63.5%		20.6%	
7.1%		100.0%		15.9%		100.0%	
計		127		計		63	
100.0%		100.0%		100.0%		100.0%	
泉北				寺内字三千刈			

地区名：外旭川八柳【外旭川側】			
フィーダー無の新駅利用者 (人/日)		フィーダー有の分担率	
徒歩自転車	101	77.1%	徒歩自転車
車	30	22.9%	車
バス	0	-	バス
計	131	100.0%	計
※市民意向調査結果に基づく予測値			
総利用者数の推計			
131人 × 1/(1-7.0%) = 141人			
つまり、			
141人 - 131人 = 10人(増加分)			
徒歩自転車		101	
車		30	
バス		0	
計		131	
71.6%		21.3%	
7.1%		100.0%	
計		141	
100.0%		100.0%	
外旭川八柳			

■泉北地区に含まれる住所(町丁目)

番号	住所	アクセス手段(フィーダー無)			合計
		徒歩	自転車	車	
368	外旭川字三千刈	8	5	4	17
400	泉字登木	4	2	2	8
413	泉北1丁目	9	4	4	17
419	八橋大畑1丁目	2	3	2	7
444	泉中央2丁目	22	10	10	42
456	八橋跡沼町	0	0	0	0
471	泉中央1丁目	13	7	7	27
合計		58	31	29	118

■寺内字三千刈地区に含まれる住所(町丁目)

335	外旭川字堂ノ前	2	1	1	4
346	外旭川字野村	4	3	2	9
347	外旭川字在家	1	1	0	2
354	寺内字三千刈	5	4	3	12
388	寺内字イサノ	2	1	1	4
401	八橋字イサノ	1	1	0	2
420	八橋大畑2丁目	7	7	6	20
合計		22	18	13	53

■外旭川八柳地区に含まれる住所(町丁目)

307	外旭川字待合	0	0	0	0
312	外旭川字神田	14	8	7	29
314	外旭川字待合	0	0	0	0
315	外旭川字三後田	4	2	2	8
318	外旭川字四百刈	1	1	0	2
324	外旭川八柳3丁目	9	5	4	18
327	外旭川字松崎	2	1	1	4
330	外旭川字神宮田	0	0	0	0
332	外旭川八柳2丁目	9	5	4	18
341	外旭川八幡田1丁目	8	5	4	17
342	外旭川八幡田2丁目	9	5	4	18
344	外旭川八柳1丁目	8	5	4	17
合計		64	37	30	131

⇒増加数【泉側】 = 9 + 10 = 19人/日

増加数【外旭川側】 = 10人/日

〈算定の考え方〉

- ・ 駅勢圏内でフィーダーバスのバス停 300m以内となるエリア（ただし、駅から 500m以上）を対象に、バス導入の有無による交通手段分担率から増加量を算定。
- ・ フィーダーバス有の手段分担率は秋田都市圏街路交通調査の予測モデルにより算定。

1-2-3 帝石踏切付近の需要予測結果

(1) フィーダーバス整備なしの場合の需要予測結果（帝石踏切付近）

① 新駅利用者数（総数） ～帝石・バス無

- ・ 新駅利用者数（総数）の算定結果は以下のとおりである。

▼表 2-15 新駅利用者数の算定結果（帝石踏切、バス無）

設置箇所	整備形態 (フィーダーバス)	駅勢圏人口 (人) ①	駅利用率 ②	新駅利用者数		
				駅勢圏内からの 利用(人) ③=①×②	駅勢圏外からの 利用:高校生 (人)④	合計(人) ⑤=③+④
帝石踏切付近	バス無(単独型)	39,058	1.65%	646	0	646

注:①半径2kmの範囲(徒歩30分、自転車8分)。ただし、隣接駅との重複を含まず。

②秋田駅からの距離が近似している羽後牛島駅の実績値(半径2km)。④H24.5高校生アンケート結果に基づく推定値。

<算定の考え方>

- ・ 新駅利用者数（総数）の算定においては駅勢圏内外を区分。
- ・ 駅勢圏内からの利用は「駅勢圏人口×鉄道利用率」で算定。
- ・ フィーダーバスがない場合の駅勢圏を「半径2km、かつ隣接駅との重複を含まず」で設定（図参照）。これは、H24 調査（乗客ヒアリング）における市内既存駅の実績を参考に設定されたものである。
- ・ 駅勢圏外からの利用としては高校生（秋田工高、秋田北高、秋田高校）を想定し、H23 年度に実施した「高校生アンケート」により予測を行ったH24 調査結果（0人）を採用。

▼表 2-16 既存駅における駅利用率（再掲 p134）

駅名	駅勢圏 (km)①	駅勢圏 人口②	乗車人員 (人/日)③	駅利用率 ③/②
土崎	2.5	43,536	2,229	5.12%
羽後牛島	2.0	40,912	677	1.65%

注:①②H24報告書P19～20より ③JR資料より(H23年度1日平均)

<参考：各高校からの新駅利用者数推計結果>

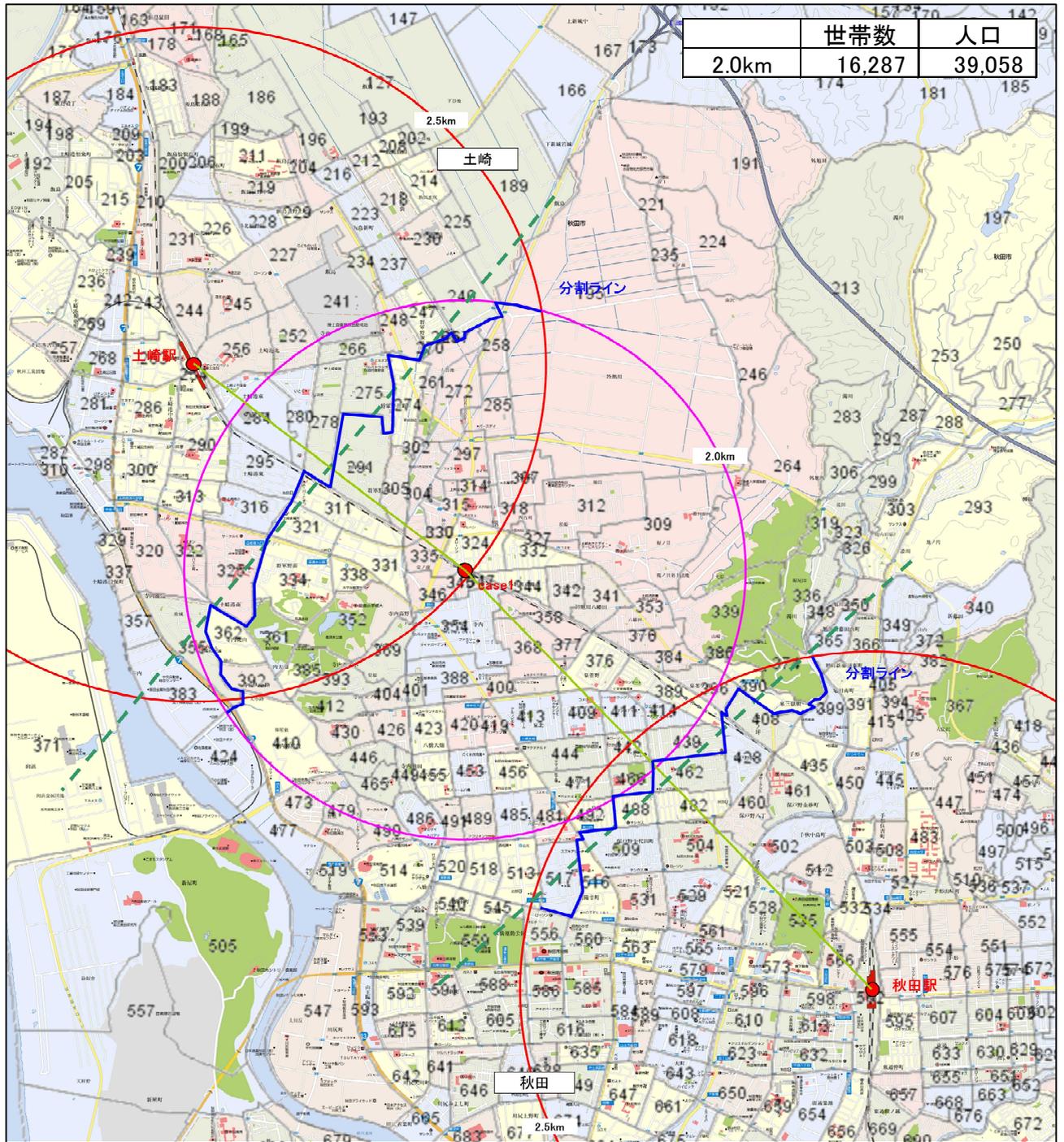
※設置箇所1＝帝石踏切付近

各高校から新駅の利用者数推計結果

	秋田工業高校	秋田北高校	秋田高校	合計
設置箇所1	0人	0人	0人	0人
設置箇所2	94人	0人	0人	94人
設置箇所3	108人	46人	66人	220人
設置箇所4	144人	60人	69人	273人

<参考：「帝石踏切付近」に設置した場合の駅勢圏>

※設置箇所1 = 帝石踏切付近

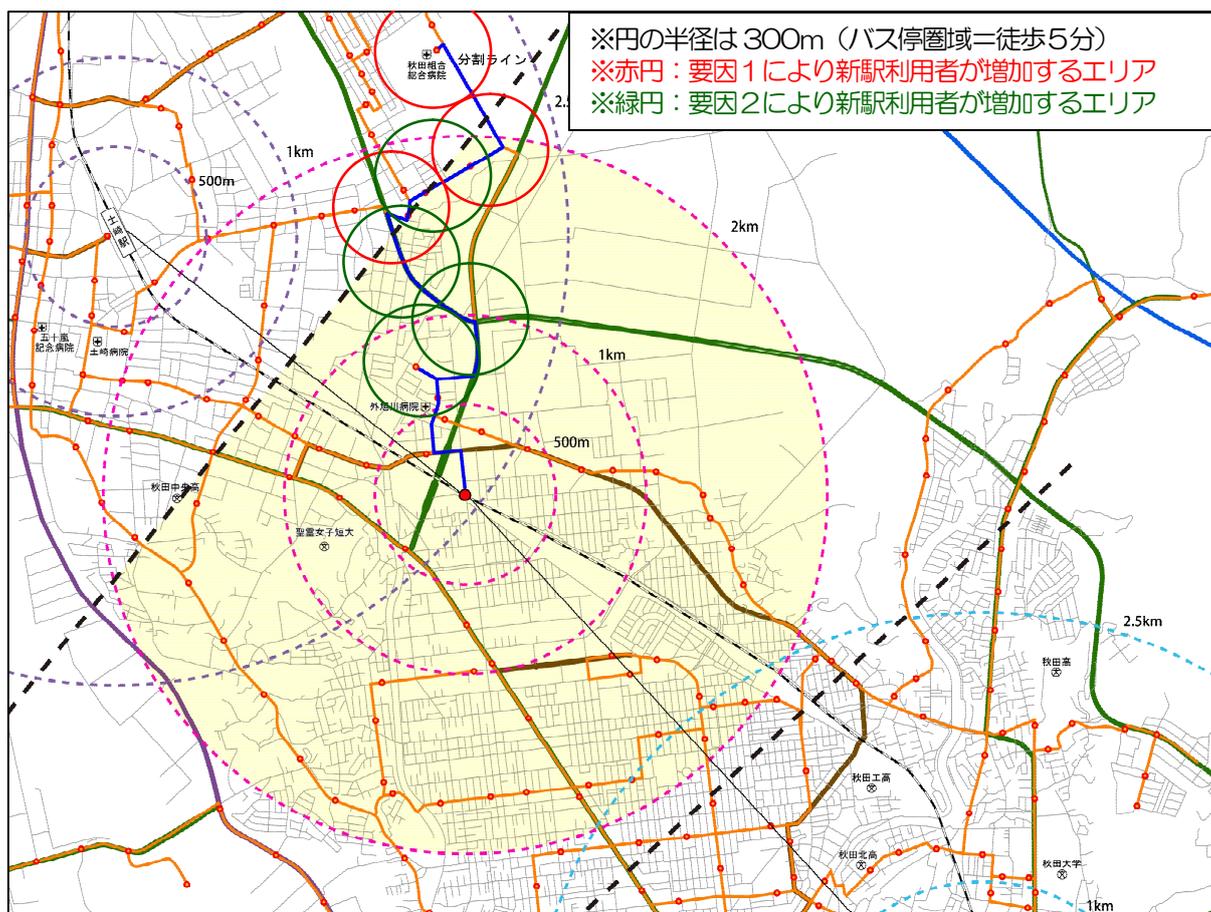


(2) フィーダーバス整備ありの場合の需要予測結果（帝石踏切付近）

① 新駅利用者数（総数） ～帝石・バス有

- ・ フィーダーバスの整備により、新駅利用者数が増加する要因として以下の2つが想定される。
 - > 要因1：駅勢圏が拡大することによる利用者の増加
 - > 要因2：駅勢圏内においてアクセス性が向上し、鉄道利用率が上昇することによる利用者の増加

▼図 4-7 フィーダーバスの整備により新駅利用者数が増加する2要因（帝石踏切）



- ・ この要因別に予測を行った結果は表のとおりである（根拠等を以下に整理）。

▼表 2-20 フィーダーバスの整備による新駅利用者増加数（帝石踏切）

	要因1：駅勢圏が拡大することによる利用者の増加	要因2：駅勢圏内においてアクセス性が向上し、鉄道利用率が上昇することによる利用者の増加	合計 (人/日)
バス片側（外旭川側のみ）	242	6	248

〈「要因1：駅勢圏の拡大」による利用者増加数の算定〉

- ・ 要因1（駅勢圏の拡大）による新駅利用者増加数の算定結果は以下のとおりである。

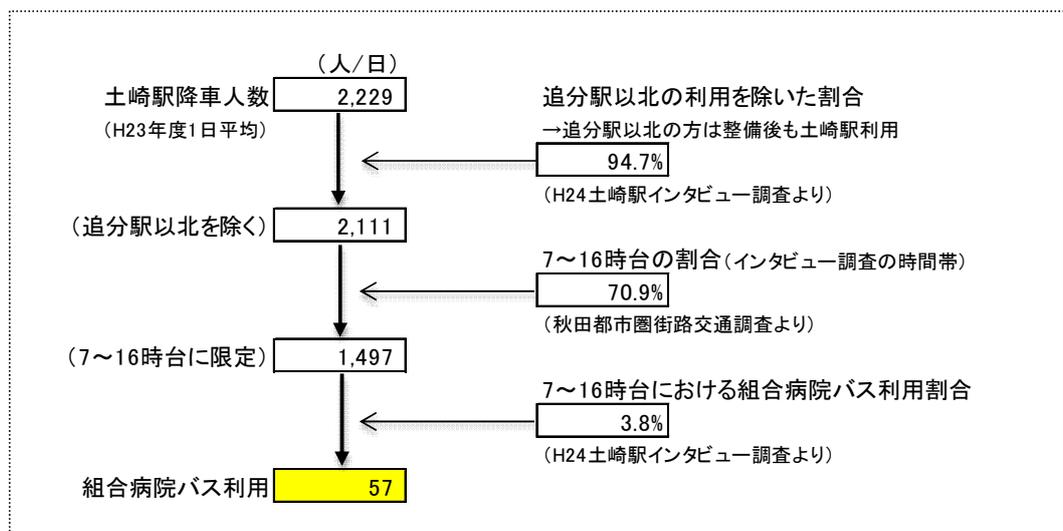
▼表 2-21 「要因1：駅勢圏の拡大」による新駅利用者増加数の算定結果（帝石踏切、バス有）

住所番号	住所	18歳以上人口	年平均利用回数(回/人)	対応地区	年利用者数	日利用者数(補正前)	日利用者数(補正後)
214	飯島飯田1丁目	244	42.7	外旭川	10,417	29	9
218	飯島新町2丁目	591	42.7	外旭川	25,232	69	22
225	飯島南場掛	26	42.7	外旭川	1,110	3	1
236	飯島西袋1丁目	31	42.7	外旭川	1,323	4	1
237	飯島新町1丁目	622	42.7	外旭川	26,555	73	24
246	飯島字大袋	92	42.7	外旭川	3,928	11	4
247	将軍野堰越	1,279	42.7	外旭川	54,605	150	47
248	将軍野青山町	512	42.7	外旭川	21,859	60	19
266	将軍野東4丁目	732	42.7	外旭川	31,252	86	28
275	将軍野東3丁目	833	42.7	外旭川	35,564	97	30
合計(外旭川側)							185
秋田組合総合病院利用者		※駅勢圏外からの利用					57
合 計							242

〈算定の考え方〉

- ・ 駅勢圏が拡大するエリアの町丁目別人口に、隣接する駅勢圏の新駅利用回数を乗じることによって利用者数を算定（全数を予測した際と同様の補正を行う）。
- ・ 秋田組合総合病院利用者（駅勢圏外からの利用）については、土崎駅から路線バス利用となっていた利用者の一部が、新駅からフィーダーバス利用となるものと想定して算定(下表参照)。

▼図 2-8 秋田組合病院へのバス利用者の算定根拠（帝石踏切、バス有）



〈「要因2：駅勢圏内の鉄道利用率上昇」による利用者増加数の算定〉

- ・ 要因2（鉄道利用率の上昇）による新駅利用者増加数の算定結果は以下のとおりである。

▼表 2-22 「要因2：鉄道利用率の上昇」による新駅利用者増加数の算定結果（帝石踏切、バス有）

地区名：外旭川小谷地【外旭川側】

フィーダー無の新駅利用者 (人/日)			フィーダー有の分担率	
徒歩自転車	56	76.7%	徒歩自転車	69.3%
車	17	23.3%	車	23.3%
バス	0	-	バス	7.4%
計	73	100.0%	計	100.0%

※市民意向調査結果に基づく予測値

↓

総利用者数の推計
 $73人 \times 1/(1-7.4\%) = 79人$
 つまり、
 $79人 - 73人 = 6人(増加分)$

↓

フィーダー無の新駅利用者 (人/日)			フィーダー有の分担率	
徒歩自転車	56	70.9%	徒歩自転車	72.0%
車	17	21.5%	車	0.0%
バス	6	7.6%	バス	28.0%
計	79	100.0%	計	100.0%

※秋田都市圏街路交通調査のモデルに基づく予測値

外旭川小谷地

■外旭川字小谷地地区に含まれる住所(町丁目)

番号	住所	アクセス手段(フィーダー無)			
		徒歩	自転車	車	合計
272	外旭川字大谷地	6	4	3	13
274	将軍野桂町	1	0	1	2
285	外旭川字中谷地	1	0	0	1
297	外旭川字小谷地	3	1	2	6
302	外旭川字朝鮮	1	1	0	2
304	外旭川字鳥谷場	14	7	7	28
305	将軍野向山	6	10	5	21
合計		32	23	18	73

■外旭川字前谷地地区に含まれる住所(町丁目)

番号	住所	アクセス手段(フィーダー無)			
		徒歩	自転車	車	合計
258	外旭川字潟堰下	0	0	0	0
261	外旭川字前谷地	1	0	0	1
265	飯島字田尻堰越	0	0	0	0
270	寺内字通穴	0	0	0	0
合計		1	0	0	1

⇒ 増加数 = 6 + 0 = 6人/日

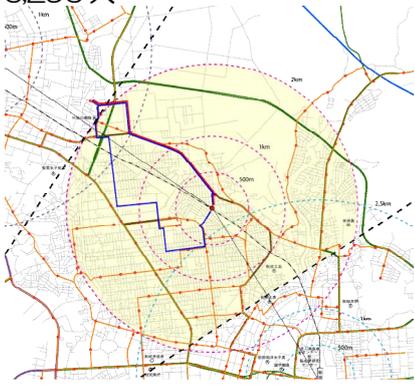
〈算定の考え方〉

- ・ 駅勢圏内でフィーダーバスのバス停 300m以内となるエリア（ただし、駅から 500m以上）を対象に、バス導入の有無による交通手段分担率から増加量を算定。
- ・ フィーダーバス有の手段分担率は秋田都市圏街路交通調査の予測モデルにより算定。

1-3 需要予測結果等を踏まえた新駅設置箇所の評価

- ・ 需要予測結果等を踏まえ、「菅野地下道付近」「帝石踏切付近」の比較を行った結果、「菅野地下道付近」が優位と評価される。

▼表 2-25 「菅野地下道付近」「帝石踏切付近」の比較評価

	菅野地下道付近	帝石踏切付近
駅勢圏人口 (半径2km)	○ 46,296人 	△ 39,058人 
駅利用者数 (乗車人員)	○ 986~1,167人/日	△ 646~894人/日
利用意向 (市民意向調査)	○ 64%(新駅を利用する、機会があれば利用すると回答した割合)	△ 46%(同左)
整備効果	○ 利用者数が多いため、整備効果も大きい	△ 利用者数が少ないため、整備効果が比較的小さい
事業費	○ 市有地である地下道やJR用地の活用が考えられるため、比較的安価となる 	△ 私有地であるため用地取得が容易でなく、比較的高価となる 
事業期間	○ 市有地やJR用地の活用が可能であるため、用地取得が比較的容易であり、事業期間も短い	△ 私有地であるため用地取得が容易でなく、事業期間が長い
安全性	○ 地下道により立体交差となっていることから、安全性は優れている	△ 踏切という平面交差点を多くの利用者が利用することとなり、安全性が低い
アクセス性	△ 幹線道路までのアクセスを確保するため、改良等が必要	○ 補助幹線道路(市道)によるアクセス性が確保されている
総合評価	○ アクセス道路の改良等が必要であるものの、利用者数が多く見込まれる他、市有地等の活用により安価な事業費で、かつ事業期間も短い	△ 駅へのアクセス性は優れるものの、利用者数が比較的少ないことが見込まれ、また用地確保の困難性から事業費が高額で、事業期間が長い