

社会資本総合整備計画 事後評価書

令和05年03月15日

計画の名称	持続可能な公共交通ネットワークの形成に資する新たな交通結節点整備												
計画の期間	平成30年度 ~ 平成32年度 (3年間)								重点配分対象の該当				
交付対象	秋田市												
計画の目標	新駅を核とした交通結節点を整備することにより、新たな移動手段が確保されるとともに鉄道とバスが連携され、公共交通の利用促進による過度に自家用車に依存しないライフスタイルへの変革や、利便性向上による居住誘導の推進に寄与する、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを形成する。												
全体事業費(百万円)	合計(A+B+C+D)	1,415	A	1,415	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C/(A+B+C+D)	0	%

番号	計画的成果目標(定量的指標)	定量的指標の現況値及び目標値		
		定量的指標の定義及び算定式		
		当初現況値	中間目標値	最終目標値
		H30当初	H31末	H32末
1	日常の移動手段における自家用車から鉄道への転換を促進する。 新駅利用者のうち、日常の交通手段を自家用車から鉄道に転換した者の割合	226%	226%	227%
2	新駅周辺地区への居住の誘導を図る。 泉・外旭川地区の人口が市内総人口に占める割合	83%	83%	86%

備考等	個別施設計画を含む	-	国土強靱化を含む	-	定住自立圏を含む	-	連携中枢都市圏を含む	-	流域水循環計画を含む	-	地域再生計画を含む	-	避難確保計画の策定	避難行動要支援者名簿の提供
-----	-----------	---	----------	---	----------	---	------------	---	------------	---	-----------	---	-----------	---------------

A 基幹事業																				
基幹事業(大)	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名/ 港湾・地区名	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	費用 便益比	個別施設計画 策定状況	
												H30	H31	R02	R03	R04				
一体的に実施することにより期待される効果																				
備考																				
市街地整備事業	A13-001	都市交通	一般	秋田市	間接	JR東日本	-	-	泉・外旭川新駅(仮称) 等整備事業	鉄道施設及び連絡通路	秋田市						777	2.46	-	
	A13-002	都市交通	一般	秋田市	直接	秋田市	-	-	泉・外旭川新駅(仮称) 等整備事業	駅前広場等	秋田市						638	2.46	-	
											小計						1,415			
										合計						1,415				

事後評価

事後評価の実施体制、実施時期	
事後評価の実施体制	事後評価の実施時期
市民を対象としたアンケート調査等の実施	令和5年1月～3月頃
	公表の方法
	ホームページへの掲載
事業効果の発現状況	
定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況	<ul style="list-style-type: none"> ・駅の整備により、当該地域における公共交通ネットワークが強化され、自家用車から鉄道へと交通手段の転換が促進された。 ・コロナ禍の影響はあるものの、公共交通の利便性向上に伴う居住誘導および人口の集積も今後期待される。
定量的指標以外の交付対象事業の 効果の発現状況（必要に応じて記述）	平成29年度以前は下落傾向だった事業地域の地価が、整備後は上昇に転じている。公共交通の利便性向上により居住地としての評価が着実に高まっていると考えられ、将来的には人口の集積が期待される。
特記事項（今後の方針等）	
<p>近隣住民や地域全体に鉄道利用を前提とした生活スタイルが根付くまでには一定の期間を要する。コロナ禍により一時的に移動が抑制されたものの、高齢化が進む本市では公共交通のニーズは高まり続けることが予想されることから、今後の動向を注視しつつ、マイカーへの過度な依存から脱却を目指し持続可能な公共交通ネットワークの形成を後押ししていく。</p>	

目標値の達成状況			
番号	指標（略称）		
	目標値 / 実績値	目標値と実績値に差が出た要因	
1	最終目標値	227% _o	燃料費高騰等により自家用車から公共交通機関へ転換が促進された事に加え、定時性および速達性、経済性が優れているなどの理由から他公共交通機関より鉄道利用を選択する市民が多かったためと推察される。
	最終実績値	265% _o	
2	最終目標値	86% _o	秋田市中心市街地において大規模マンションの建設が相次ぎ人口の集積が図られた結果、相対的に泉外旭川地区を含む他地域での総人口比率が低下したと推察される。また、コロナ禍によるリモートワーク等の普及で居住地に交通の利便性よりも居住空間の広さなどを求める動きが高まったことも要因の一つではないかと推察される。
	最終実績値	82% _o	