

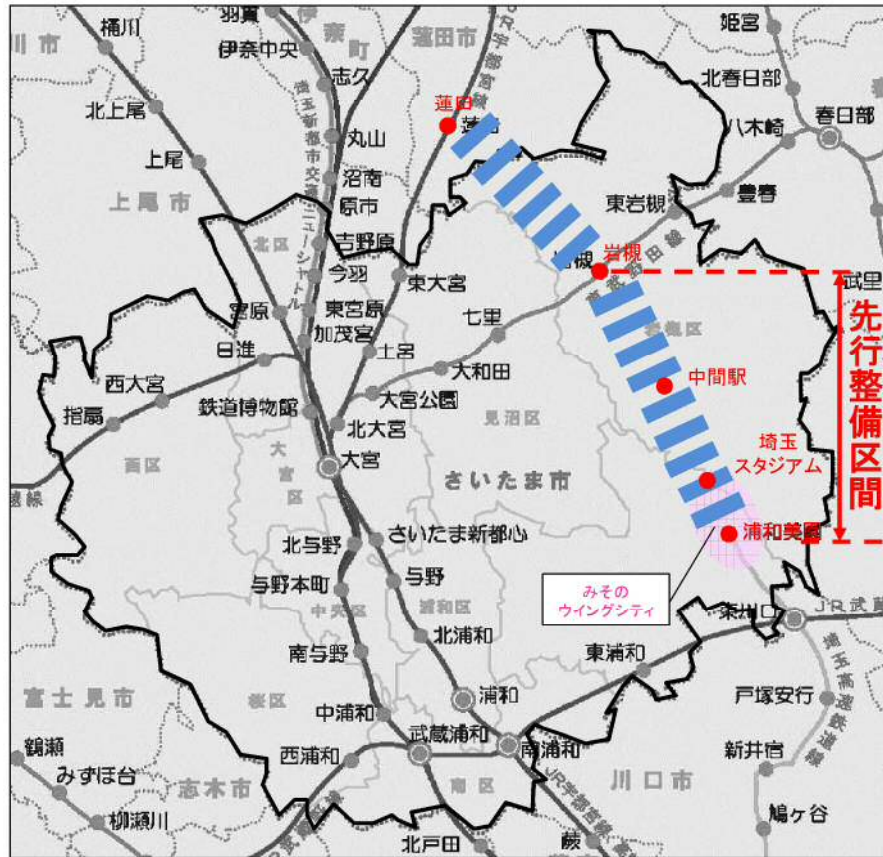
第1回地下鉄7号線(埼玉高速鉄道線)延伸協議会 鉄道分科会の報告について

内 容

- ①延伸計画について
- ②平成29年度需要予測案について
- ③平成29年度すう勢ケース、外3ケースの需要予測の前提条件について
- ④延伸線沿線のゾーニングについて
- ⑤さいたま市将来人口の推計方法について
- ⑥すう勢ケースの浦和美園地区の人口設定(明確な建築計画) 変更案
- ⑦沿線開発ケースの人口設定について 変更案
- ⑧埼玉スタジアム駅常設化について
- ⑨快速運転について

①延伸計画について

【地下鉄7号線(埼玉高速鉄道線)延伸位置図】

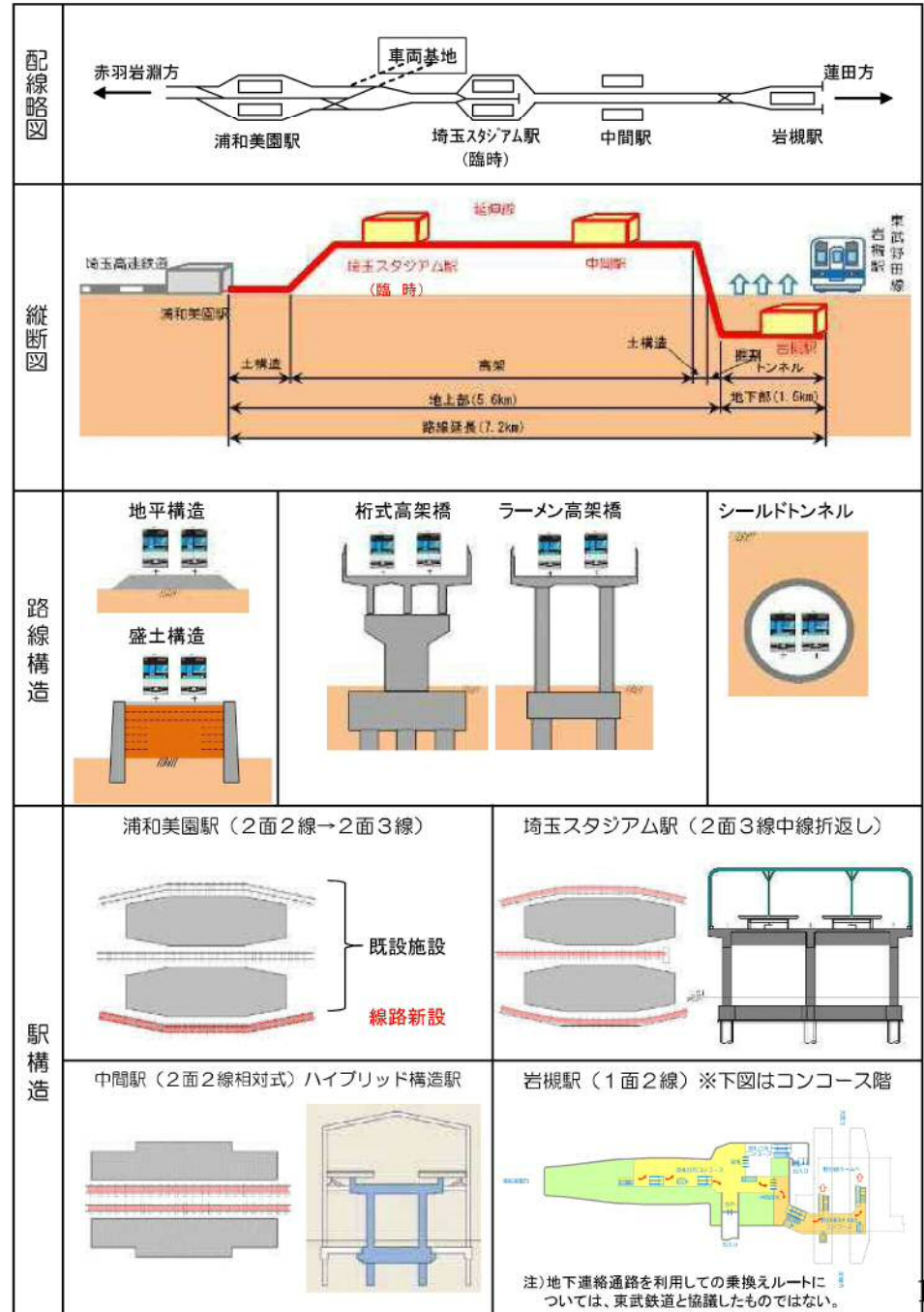


【運行計画】

延伸線延長キロ(km)	約7.2km
駅数	3駅 (埼玉スタジアム駅(臨時※)・中間駅・岩槻駅)
運行形態	各駅停車
所要時間	約7分
運賃	埼玉高速鉄道との通算運賃(消費税10%)
車両編成	1編成(6両)の追加

※埼玉スタジアム2002においてJリーグ戦等のサッカー大会が開催された時のみ開設(停車)する駅

【整備計画】



注)地下連絡通路を利用する乗換えルートについては、東武鉄道と協議したものではない。

②平成29年度需要予測案について

●平成29年度需要予測ケース

《各ケースの基本的な考え方》

1	すう勢ケース	運行は各駅停車とし、開発の進捗に伴う人口増加を見込まないものとする。 しかし、美園地区は、開発による人口増加が著しい現状を踏まえ、確実視されるもののみ考慮する。
2	沿線開発ケース	運行は各駅停車とし、3地区の沿線開発の進捗に伴う人口増加をビルドアップ曲線等により推計し考慮する。
3	沿線開発＋埼玉スタジアム駅常設化ケース	2のケースに加え、埼玉スタジアム駅を常設化した場合を考慮する。
4	沿線開発＋埼玉スタジアム駅常設化＋快速運転ケース	3のケースに加え、運行を各駅停車及び快速運転とする。 ただし、埼玉スタジアム駅に快速運転は停車しないものとする。

《各ケース共通の考え方》

・本協議会では、交通政策審議会で使用した、『鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポート』のパラメータ※1を使用し、答申と同様に平成42(2030)年を予測対象年次とし、需要予測を行う。

(参考)交通政策審議会 第198号答申(平成28年4月20日)

・概ね15年後(平成42(2030)年)を念頭に置き、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」答申した。

・答申では、『鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポート』(平成28年7月15日)に基づき、東京圏の都市鉄道の各プロジェクトを統一的な基準で相対的に分析を行った。

No.	ケース名	変更案	沿線開発地区			埼玉スタジアム駅		運行形態		途中駅
			美園開発	中間駅開発	岩槻周辺開発	臨時※2	常設	各駅停車のみ	快速運転あり	
1	すう勢ケース (答申準拠ケース) ※資料⑥参照	第1回鉄道分科会	△ ※明確な建築計画のみ	—	—	○	—	○	—	中間駅
		変更案	△ ※明確な建築計画のみ	—	—	○	—	○	—	
2	沿線開発ケース ※資料⑦参照	第1回鉄道分科会	○ 区画整理事業 3箇所	○	○ 区画整理事業 3箇所	○	—	○	—	中間駅
		変更案	○ 区画整理事業 5箇所	○	○ 区画整理事業 5箇所	○	—	○	—	
3	沿線開発 ＋ 埼玉スタジアム駅常設化ケース ※資料⑧参照	第1回鉄道分科会	○	—	—	—	○	○	—	埼玉スタジアム駅 中間駅
		変更案	○ 区画整理事業 5箇所	○	○ 区画整理事業 5箇所	—	○	○	—	
4	沿線開発 ＋ 埼玉スタジアム駅常設化 ＋ 快速運転ケース ※資料⑨参照	第1回鉄道分科会	—	—	—	○	—	—	○	埼玉スタジアム駅 中間駅
		変更案	○ 区画整理事業 5箇所	○	○ 区画整理事業 5箇所	—	○	—	○	

※1 変数にかける係数

補助の変数を用いて、間接的に表示するとき、その補助の変数をいう。

※2 埼玉スタジアム駅(臨時): サッカー開催時のみ停車する駅

凡例

○・・・需要予測に見込む

—・・・需要予測に見込まれない

○・・・変更案

③平成29年度すう勢ケース、外3ケースの需要予測の前提条件について

《各ケースの共通の考え方》

さいたま市の人口が国立社会保障・人口問題研究所の推計値を大きく上回っていることから独自に将来人口を推計し、考慮する。
また、地域特性などを考慮し、データの更新を図る。

		交通政策審議会 第198号答申	H29年度 地下鉄7号線延伸協議会	
			1 すう勢ケース	2 沿線開発ケース・3 埼玉スタジアム駅常設化ケース・4 快速ケース
予測対象年次		H42(2030)年		H42(2030)年
基礎データ	人口	H22国勢調査、H21経済センサス		H27国勢調査、H26経済センサス
	OD	H22国勢調査、H20PT調査		H27国勢調査、H20PT調査
	ゾーニング	交政審ゾーン		交政審のゾーンを再編成 ※資料④参照
	将来人口フレーム(都道府県)	H25.3 社人研推計値		H25.3 社人研推計値
	市町村別人口推計	H25.3 社人研推計値		(さいたま市以外) H25.3 社人研推計値 (さいたま市) H26.4さいたま市総合振興計画後期基本計画を補正 ※資料⑤参照
	将来就業人口	趨勢シナリオ		趨勢シナリオ
	将来従業員人口	集中継続ケース	集中緩和ケース	集中継続ケース
開発人口	沿線開発	関係都県・政令指定都市に対して将来の大規模開発計画に関するアンケート調査を実施 都市計画決定済み(土地区画整理事業、市街地開発事業)の夜間人口2,000人(もしくは総戸数1,000戸)以上、又は従業員人口2,000人(もしくは述べ床面積50,000㎡)以上を考慮		浦和美園周辺の明確な建築計画は見込む 岩槻地区周辺の土地区画整理事業 ビルドアップ曲線から設定 中間駅 まちづくり分科会での検討を踏まえて設定 浦和美園地区周辺の土地区画整理事業 ビルドアップ曲線から設定
	東京都	既存資料「東京大改造マップ2020」等から設定		
大規模商業施設	来店者数	-		平均来店者33.4千人、従業員2300人
	分布・機関分担	-		H25来店者・従業員調査より
沿線大学	教員・学生数分布・機関分担	-		沿線大学(学生)の移動実態調査より
埼玉スタジアム	試合数	-		国際試合2試合、Jリーグ21試合
	平均来場者数	-		10年平均
	分布	-		埼玉スタジアム来場者アンケート(H25)
	機関分担	-		埼玉スタジアム来場者アンケート(H25)をSRデータで補正
鉄道ネットワーク	路線網	H27ネットワーク+事業中路線		H29ネットワーク+事業中路線
	運行本数	ピーク:8本/h		朝ピーク:8本/h、オフピーク:5本/h、夕ピーク:8本/h
	岩槻駅乗換	7号線~野田線 3.7分		7号線~野田線 上りホーム 2.7分、下りホーム 3.0分
	運賃	消費税10%		消費税10%、SR線学生定期割引を反映
需要予測モデル	機関分担	平成20年東京都市圏パーソントリップ調査		平成20年東京都市圏パーソントリップ調査
	鉄道経路配分	平成22年大都市交通センサス		平成22年大都市交通センサス
	アクセス	平成20年東京都市圏パーソントリップ調査		平成20年東京都市圏パーソントリップ調査
	埼玉スタジアム	-		埼玉スタジアム来場者アンケート(H25)
基礎情報	目的区分	10区分		10区分
	年齢階層	性別年齢階層別(段階によって異なる)		性別年齢階層別(段階によって異なる)

地域特性

※青字は「東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関するアンケートについて」のさいたま市回答より設定
なお、交政審は青字部分については非公表

※赤字は交政審の前提条件との相違点

④延伸線沿線のゾーニングについて

■ゾーニングについては、東京圏、都道府県、ブロック、大ゾーン(市町村)、小ゾーン(町丁目)と別れており、交通政策審議会モデルの小ゾーンをベースに、延伸区間の沿線について、概ね町丁目単位に細分化を行う。

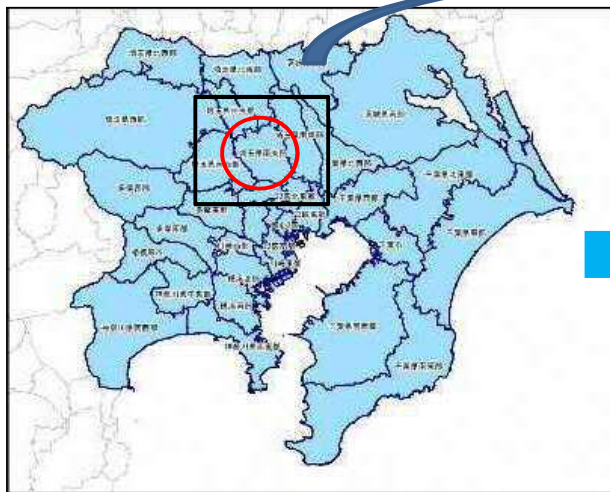


図 東京圏と各ブロック位置図



図 埼玉県南央部ブロック・さいたま市

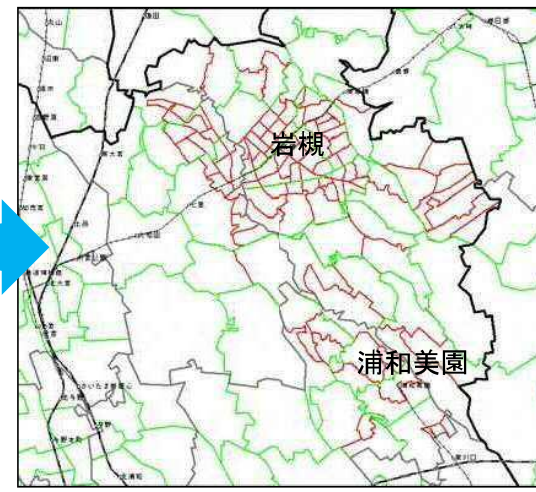


図 地下鉄7号線沿線のゾーニング

— : 交政審小ゾーン
— : 本調査における細分化ゾーン

	H29延伸協議会	参考: 交政審
東京圏計	2,465	2,843
東京都計	1,008	1,008
(1)23区	747	747
(2)多摩	261	261
神奈川県	700	700
埼玉県	559	453
さいたま市	196	90
千葉県	146	545
茨城県南部	52	137
域外	64	64
東京圏計+域外	2,529	2,907

表 地域別小ゾーン数一覧表

地域	H29延伸協議会	参考: 交政審
さいたま市	196	90
西区	4	4
北区	10	10
大宮区	8	8
見沼区	30	9
中央区	7	7
桜区	6	6
浦和区	11	11
南区	9	9
緑区	23	11
岩槻区	88	15

表 さいたま市 小ゾーン数一覧表

■ : さいたま市東部地域

⑤さいたま市将来人口の推計方法について

■将来人口の推計方法

- ・さいたま市における将来人口は、さいたま市総合振興計画後期基本計画における推計値を基本とする。
- ・ただし、同推計値における平成27年値を、平成27年の国勢調査実績値が上回っているため、その差分を将来推計値に上乘せする。
- ・さいたま市の区別人口についても、同じ考え方により総合振興計画推計値の補正を行う。
- ・その数値を今年度実施する需要予測に使用する。

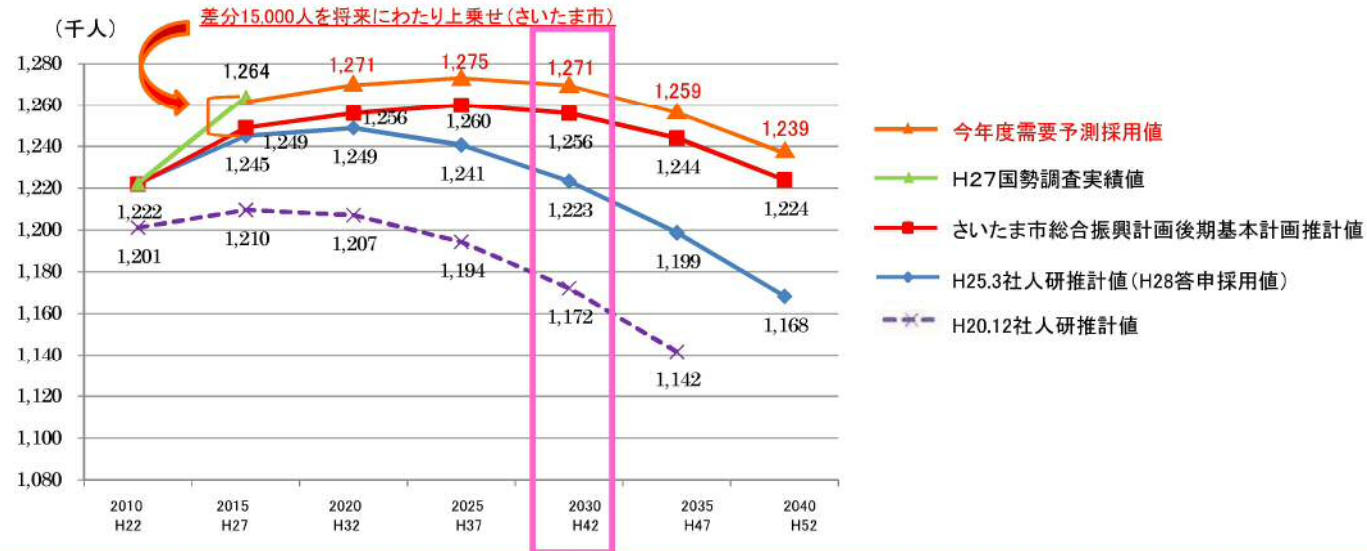


表 緑区・岩槻区・見沼区の将来人口推計



《延伸線のさいたま市内の行政区》

⑥すう勢ケースの浦和美園地区の人口設定(明確な建築計画) **変更案**

■ すう勢ケース: 浦和美園地区の人口について、平成29年までの人口定着の実績値(住民基本台帳)、建築確認申請がされたもの及び保留地の建築など、确实視される人口の増加分を需要予測に反映させ、試算する。

《現人口(住民基本台帳)》

① 現在のみそのウイングシティの人口
(平成29年8月1日現在)

9,034人

- ・浦和東部第一特定土地区画整理事業地区内
- ・浦和東部第二特定土地区画整理事業地区内
- ・岩槻南部新和西特定土地区画整理事業地区内
- ・大門下野田特定土地区画整理事業地区内の住民基本台帳の合計

《明確な建築計画》

② 建築確認申請(平成29年8月以降完成分)

	戸数※1	平均世帯数※2	人数※3
戸建住宅	135	2.3	約310
共同住宅	139	2.3	約320
共同住宅(単身用)	70	1	約70
	344		約700

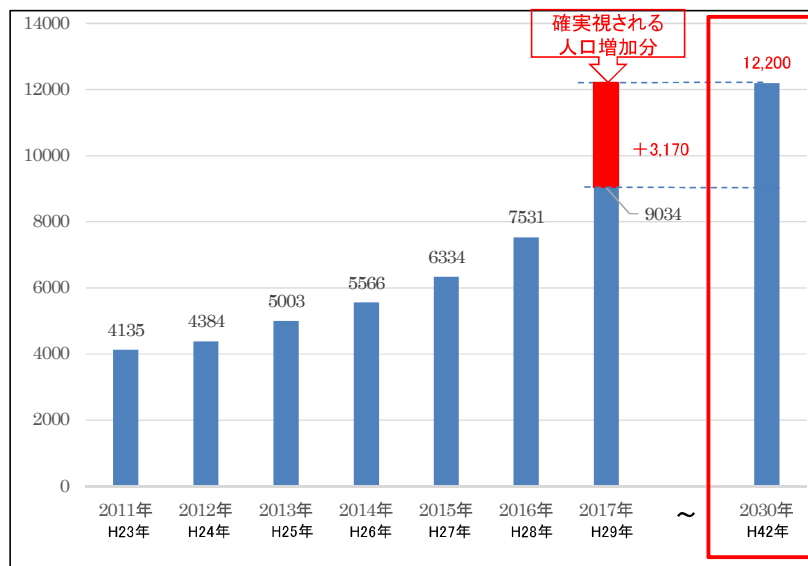
- ※1 さいたま市に申請されたみそのウイングシティ内の建築確認申請より算定
- ※2 みそのウイングシティの人口の実績値÷世帯数の実績値=平均世帯数として仮定
- ※3 一桁台を四捨五入して表記

③ 保留地 建築見込み(平成30年度以降)

	戸数	平均世帯数※2	人数※3
戸建住宅※4	418 ※6	2.3	約960
共同住宅※5	657	2.3	約1,510
	1,075		約2,470

- ※4 スマートホームコミュニティを含む
- ※5 現在建築中のマンション(入居が平成30年度以降)を含む
- ※6 みそのウイングシティの保留地の販売実績及び最低敷地制限より算出

《みそのウイングシティ 人口の推移》



确实視される浦和美園地区の人口

=

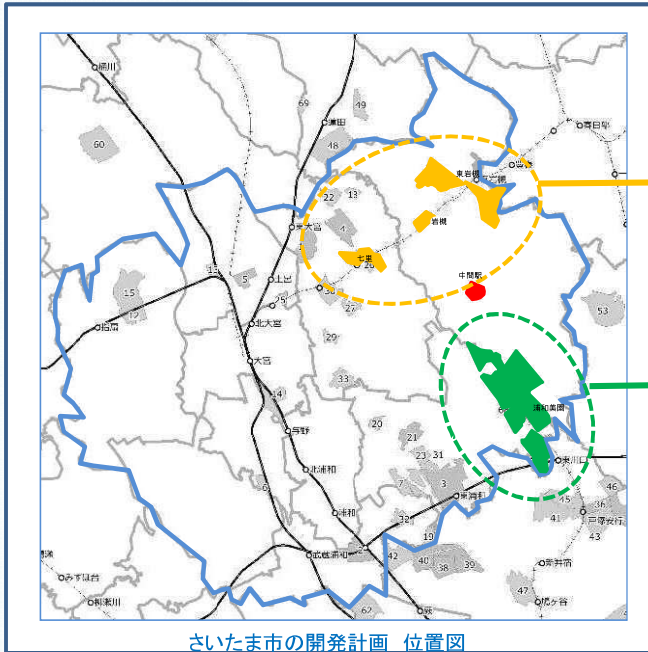
①+②+③
9,034+700+2,470
=約12,200人

今回の需要予測推計値として採用

⑦沿線開発ケースの人口設定について **変更案**

■ 沿線開発ケース:3つの地区の土地区画整理事業が進展した場合の人口をビルドアップ曲線等により推計し、需要予測に反映し、試算する。

ビルドアップ曲線:開発開始後の経過年次と開発の進捗度(=進捗率)との関係を示す曲線
 将来人口の定着が過去の同規模の開発地域と同様に進捗するという仮定のもと、実績データをもとにビルドアップ曲線を推計し、当曲線を用い将来人口を推計する。

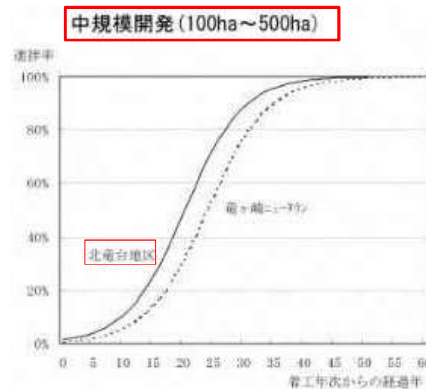


地区	開発規模	対象区画整理事業	計画人口	当初人口	H27(2015)実績	H42(2030)人口
岩槻駅周辺	小規模	<ul style="list-style-type: none"> 江川 南平野 岩槻駅西口 風渡野南特定 七里駅北側特定 } 追加	18,860	8,000	11,428	約18,500
浦和美園駅周辺	中規模	浦和東部第二特定	41,700	4,400	10,567	約34,000
	小規模	<ul style="list-style-type: none"> 浦和東部第一特定 岩槻南部新和西特定 大門第二特定 大門上・下野田特定 } 追加				

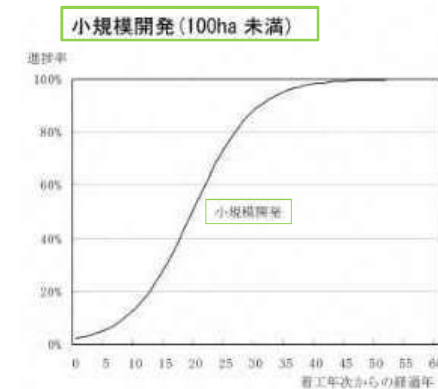
※中間駅周辺については、まちづくり分科会における検討を踏まえて設定する。

実績データ

過去の同規模の開発地域として、
 ・中規模開発のビルドアップ曲線(100ha~500ha)
 ・小規模開発のビルドアップ曲線(100ha未満)
 と同様に開発が進捗すると仮定し、岩槻駅周辺、浦和美園駅周辺のビルドアップ曲線を推計する。



注1) 中規模開発については、規模によって進捗が異なると考えられるため、300ha未満は北竜台地区、300ha以上は電ヶ崎ニュータウンのビルドアップ曲線を適用することとする。



注2) 小規模開発タイプについては、複数の類似した開発地域の実績データに基づき、パラメータ推定を行った。

⑧埼玉スタジアム駅常設化について

■ 埼玉スタジアム駅常設化ケース: 現行の延伸計画では、サッカーの試合時にのみ開設する臨時駅として計画されている埼玉スタジアム駅を、みそのウイングシティのまちづくりの進展と埼玉スタジアム周辺エリアの交通利便性向上を鑑み、常設の駅として需要予測に反映し、試算する。



埼玉スタジアム2002とバス路線の関係位置図



生徒数
公立高校...約980人
私立高校...約2,800人
(各高校HPより)

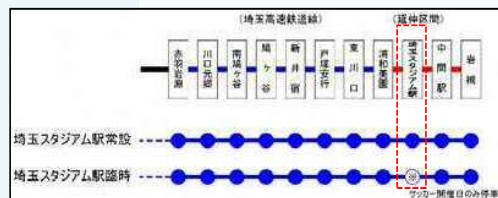


埼玉スタジアム駅のイメージパース



住宅建築が進む埼玉スタジアム周辺

《停車駅》



埼玉スタジアム2002サブグラウンド等で行われるイベント(平成28年度実績)

主なイベント等	年間来場者数
キッチンカースタジアムグルメ選手権	約32万人
みんなの「埼スタフェスタ」	
フリーマーケット	
スポーツスクール	

常設化の効果

- みそのウイングシティの南北軸形成
- まちの核となる結節点の形成
- 交通空白地域の解消による新規需要の発掘
- 周辺の学校への通学利便性向上
- バス事業との連携による新たな顧客の確保

常設化の留意事項

- 停車時分による速達性の低下
- 事業採算性への影響
- 建設費(追加費用2億円 → エスカレータ設置 + 駅務関係諸室の設置)
- 運営費の増加
年間約1億3千万円(※再調整)

需要予測に影響する事項

- 所要時間の増加による、需要減

⑨ 快速運転について

■ 快速運転ケース: 快速運転の実施を需要予測に反映し、試算する。

● 快速運転の前提条件

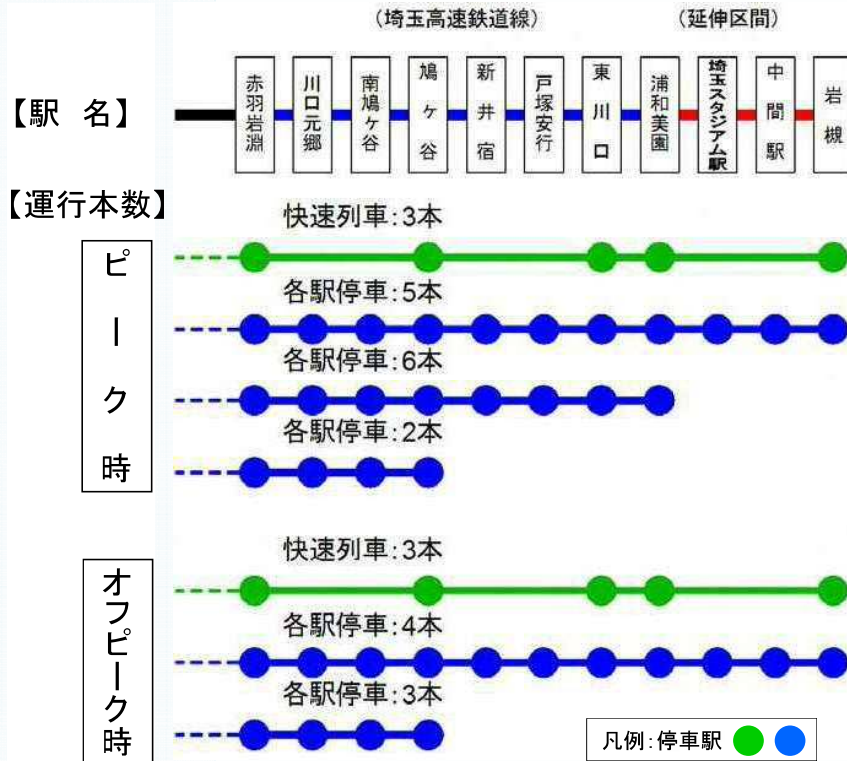
(1) 運行形態

○ 快速運転区間は、埼玉高速鉄道線内のみ

(2) 運行本数

○ 現行の運行本数は変更せず、各駅停車の内3本を快速に変更

注) 快速運転の検討については
鉄道事業者等と協議をしたものではない。



【所要時間】

駅間	駅間距離 (km)	各駅停車		快速	
		所要時間 (分)	運行本数 (本/時・片道)	所要時間 (分)	運行本数 (本/時・片道)
赤羽岩淵～川口元郷	2.4	3	13	6	3
川口元郷～南鳩ヶ谷	1.9	3			
南鳩ヶ谷～鳩ヶ谷	1.6	2			
鳩ヶ谷～新井宿	1.6	2	11	6	
新井宿～戸塚安行	2.5	3			
戸塚安行～東川口	2.2	3			
東川口～浦和美園	2.4	3	3		
浦和美園～埼玉スタジアム	1.5	2	5	6	
埼玉スタジアム～中間駅	2.7	3			
中間駅～岩槻	3.0	4			
合計	21.8	28	21		

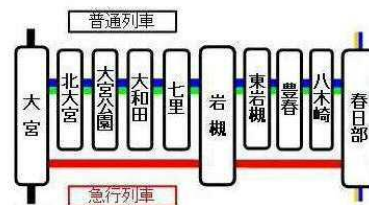
表 所要時間等の設定

- 各駅停車の所要時間は時刻表による。
- 浦和美園～岩槻間の所要時間及び快速列車の所要時間は既往調査を参考に設定した。

《快速運行の事例》

- 東武アーバンパークライン (大宮～春日部間)
- 都営浅草線 (押上～泉岳寺間)
- 小田急多摩線 (新百合ヶ丘～唐木田間)
- 京急空港線 (京急蒲田～羽田空港国内線ターミナル間)

【東武アーバンパークライン 路線図】



東武鉄道 HPより

【小田急多摩線 路線図】



小田急電鉄 HPより