

### 3. 鉄道分科会の報告について(需要予測結果及び需要予測結果の分析について)

#### 内 容

- ①-1 需要予測結果について(すう勢ケース・合計)
- ①-2 需要予測結果について(すう勢ケース・都市内旅客)
- ①-3 需要予測結果について(すう勢ケース・埼玉スタジアム旅客)
- ①-4 需要予測結果について(すう勢ケース・施設旅客)
- ②-1 需要予測結果の分析について(すう勢ケース)
- ②-2 需要予測結果の分析について(すう勢ケース)
- ②-3 需要予測結果の分析について(すう勢ケース)
- ②-4 需要予測結果の分析について(すう勢ケース)
- ②-5 需要予測結果の分析について(すう勢ケース)
- ③ 需要予測結果の分析について(交政審予測結果との比較)
- 【参考1】需要予測結果の分析について(平成26年度検討会議との比較)(1)
- 【参考2】需要予測結果の分析について(平成26年度検討会議との比較)(2)
- 【参考3】需要予測結果の分析について(平成26年度検討会議との比較)(3)
- 【参考4】第18号答申、第198号答申における需要予測モデルの相違について

## ①-1 需要予測結果について(すう勢ケース・合計)

### ●平成29年度 すう勢ケースの需要予測結果

地下鉄7号線延伸区間の利用者数は、①都市内旅客+②埼玉スタジアム旅客+③施設旅客を合わせて、23.1千人/日となった。

### ●平成26年度需要予測ケースとの比較結果

- ・都市内旅客は、平成26年度調査の平成37年予測値と比較して0.9千人少なくなっている。
- ・埼玉スタジアム旅客は、平成26年度調査の予測値と比較して0.2千人多くなっている。

	輸送人員(千人/日)					
	①都市内旅客		②埼玉スタジアム 旅客	③施設旅客 (医療施設・(仮称) にぎわい交流館 いわつき)	合計	
H29協議会 すう勢ケース	平成42年	20.2	2.4	0.5	平成42年	23.1
H26検討会議 慎重ケース	平成37年	21.1	2.2	—	平成37年	23.2
	平成52年	18.3			平成52年	20.5

### ●交通政策審議会答申第198号の予測との比較結果

- ・交通政策審議会答申第198号における予測結果は、平均輸送密度にてしめされている。
- ・都市内旅客の平均輸送密度は、交通政策審議会答申第198号の予測結果に対して、**4千人/日程度多くなっている。**
- ・埼玉スタジアム旅客、施設旅客については、交通政策審議会答申第198号の予測では考慮されていない。

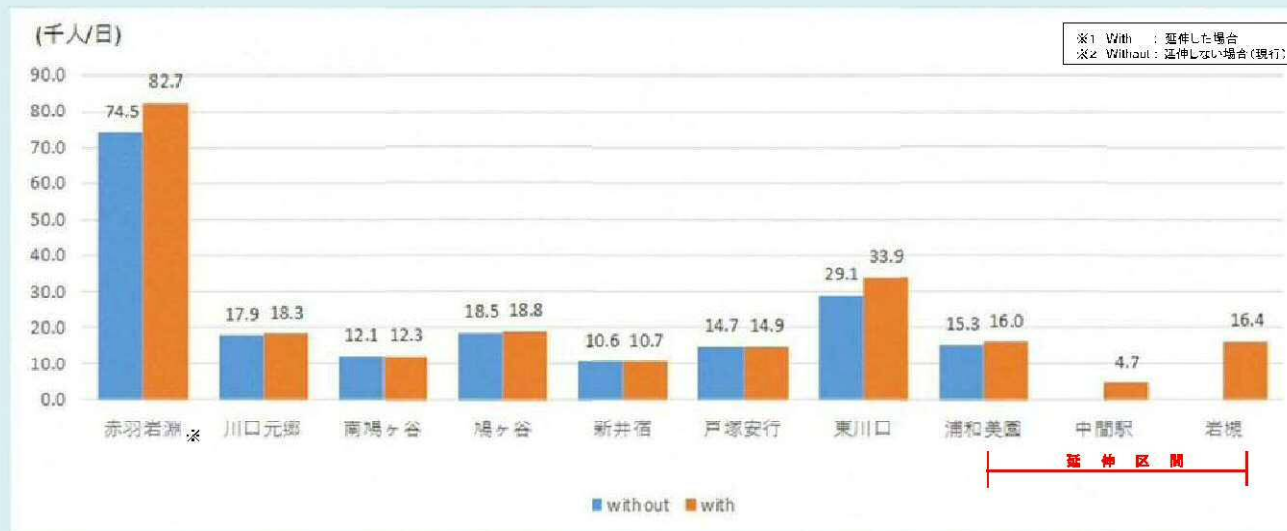
	平均輸送密度(千人キロ/km・日)					
	①都市内旅客		②埼玉スタジアム 旅客	③施設旅客 (医療施設・(仮称) にぎわい交流館 いわつき)	合計	
H29協議会 すう勢ケース	平成42年	18.1	0.9	0.5	平成42年	19.5
交通政策審議会	平成42年	14.9~15.3	—	—	平成42年	14.9~15.3

## ①-2 需要予測結果について(すう勢ケース・都市内旅客)

### ●平成29年度 都市内旅客の需要予測結果

地下鉄7号線延伸区間の都市内旅客における利用者数は、20.2千人/日となった。

●都市内旅客	輸送人員 (千人/日)	平均輸送密度 (千人キロ/km・日)	平均乗車キロ (km)
	平成42年	平成42年	平成42年
浦和美園 ～岩槻	20.2	18.1	6.5



※赤羽岩淵駅は乗降人員数と南北線への通過人員数の合算値である。

図 7号線の駅別乗降人員

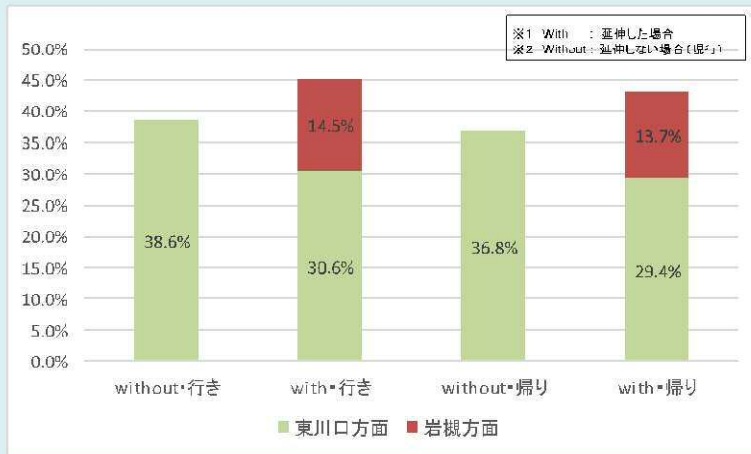
### ①-3 需要予測結果について(すう勢ケース・埼玉スタジアム旅客)

#### ●平成29年度 埼玉スタジアム旅客の需要予測結果

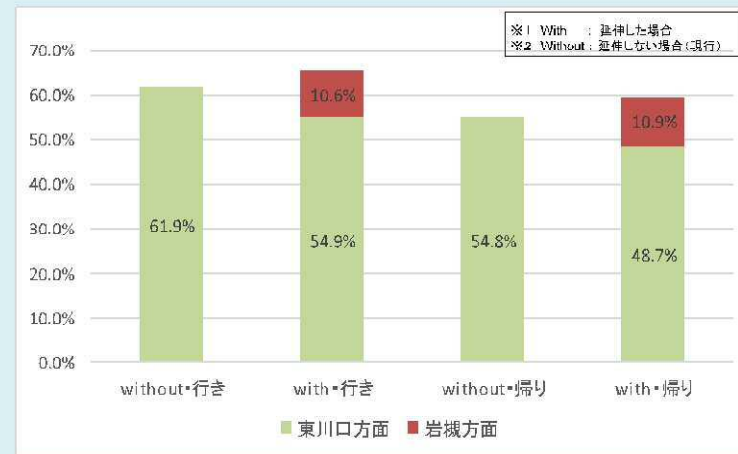
地下鉄7号線延伸区間の埼玉スタジアム旅客利用者数は、Jリーグ17~18千人/試合、代表戦34~37千人/試合となった。年間利用者数は、1日平均で2.4千人となる。

(千人/日)

●埼玉スタジアム旅客		岩槻方面		赤羽岩淵方面		合 計	
		Jリーグ	代表戦	Jリーグ	代表戦	Jリーグ	代表戦
H29 協議会	行 き	5.6	6.0	11.9	31.1	17.6	37.1
	帰 り	5.3	6.2	11.4	27.6	16.8	33.8
	年間平均	0.7		1.7		2.4	



<Jリーグ>



<代表戦>

図 埼玉スタジアム旅客の鉄道分担率

## ①-4 需要予測結果について(すう勢ケース・施設旅客)

### ●平成29年度 施設旅客の需要予測結果

地下鉄7号線延伸区間の施設旅客利用者数は、医療施設関連が240人/日、(仮称)にぎわい交流館いわつきが8人/日となった。これは片道であるため、帰宅を含めると合わせて0.5千人/日程度の利用者が見込まれる。

#### <医療施設>

区分		来訪者数 (人/日)	鉄道分担率※	鉄道利用者数 (人/日)	延伸区間 利用者数 (人/日)
職員	通勤	1,500	30%	450	95
委託業者	通勤	500	50%	250	53
周辺薬局	通勤	100	50%	50	11
外来患者	私事	2,200	30%	660	40
見舞客	私事	350	30%	105	6
学生	通学	350	60%	210	35
計		5,000		1,725	240

※鉄道分担率については、類似施設の調査結果を参考に設定。鉄道利用者は全て浦和美園駅を利用すると仮定した。

#### <(仮称)にぎわい交流館いわつき>

区分		来訪者数 (人/日)	鉄道分担率※	鉄道利用者数 (人/日)	SR岩槻駅 利用者数 (人/日)
来訪者	私事	411	20%	82	8

※鉄道分担率については、平成26年に岩槻区で実施したイベントのアンケート調査結果より設定。

## ②-1 需要予測結果の分析について(すう勢ケース)

### ● 7号線延伸線・埼玉高速鉄道線OD (乗降客数は日当りの人員を示す)

- ・浦和美園駅の乗降客数は約16千人/日(うち、岩槻方面は約1.5千人/日)、中間駅の乗降客数は約4.7千人/日、岩槻駅の乗降客数は約16千人/日となった。
- ・岩槻駅においては、乗降客数約16千人/日のうち、東武野田線からの乗換え客数が約10.5千人/日であった。

7号線延伸線・埼玉高速鉄道線 駅間OD表(都市内旅客のみ)

(人/日)

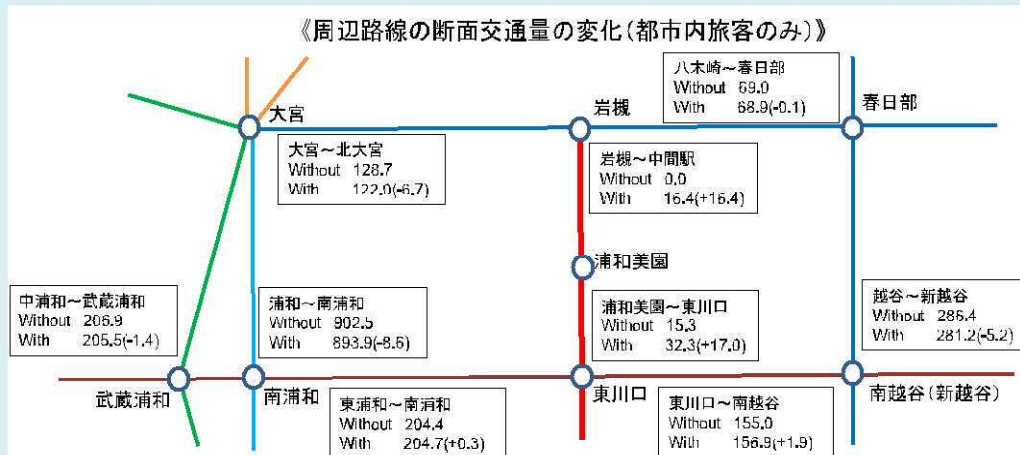
発	着	赤羽岩淵		川口元郷	南鳩ヶ谷	鳩ヶ谷	新井宿	戸塚安行	東川口		東川口	浦和美園	中間駅	岩槻		岩槻	計
		南北線	地元	地元	地元	地元	地元	地元	武蔵野線 東浦和	武蔵野線 南越谷	地元	地元	地元	野田線 東岩槻	野田線 七里	地元	
赤羽岩淵	南北線	0	0	7,879	5,683	8,513	4,746	4,920	372	1,266	4,044	3,608	832	2,511	537	1,696	46,607
赤羽岩淵	地元	0	0	82	55	91	51	75	0	25	81	35	10	15	1	3	524
川口元郷	地元	6,566	89	0	49	138	68	140	51	437	258	434	56	182	40	48	8,556
南鳩ヶ谷	地元	4,721	47	32	0	0	12	22	226	294	55	61	3	60	94	21	5,648
鳩ヶ谷	地元	6,818	79	102	0	0	13	57	431	560	95	102	12	150	139	25	8,584
新井宿	地元	3,189	39	71	20	14	0	91	465	289	176	99	20	74	85	10	4,622
戸塚安行	地元	3,656	60	146	84	83	82	0	1,473	572	215	304	16	106	183	21	6,931
東川口	武蔵野線東浦和	26	0	15	207	482	477	1,540	0	0	0	1,615	438	215	19	560	5,574
	武蔵野線南越谷	752	14	347	329	545	316	591	0	0	0	672	658	366	448	770	5,898
東川口	地元	3,465	51	275	79	110	57	79	0	0	0	260	47	97	93	42	4,655
浦和美園	地元	2,840	22	525	75	121	104	182	2,210	968	248	0	37	366	442	35	8,176
中間駅	地元	605	7	34	1	4	12	15	360	618	37	16	0	179	231	28	2,147
岩槻	野田線東岩槻	1,347	5	162	44	103	56	96	124	153	93	279	163	0	0	0	2,625
	野田線七里	83	0	21	37	67	56	131	7	228	109	345	212	0	0	0	1,296
岩槻	地元	1,149	5	52	1	6	7	15	442	797	43	22	3	0	0	0	2,542
計		35,198	418	9,743	6,614	10,237	6,057	7,954	6,161	6,208	5,454	7,852	2,507	4,321	2,312	3,259	114,295

※茶色で着色した部分が延伸区分のODを表している。

### ● 周辺路線の断面交通量の変化

- ・浦和美園～東川口間の断面交通量の増分(With※1-Without※2)は約17千人となった。
- ・埼玉高速鉄道線に並行する埼京線、京浜東北線、東武伊勢崎線の断面交通量の減分(With-Without)の合計は約15.2千人となった。
- ・これより、延伸による既設線旅客の増加分は、その殆どが周辺路線からの転換となることと想定される。

(千人/日)



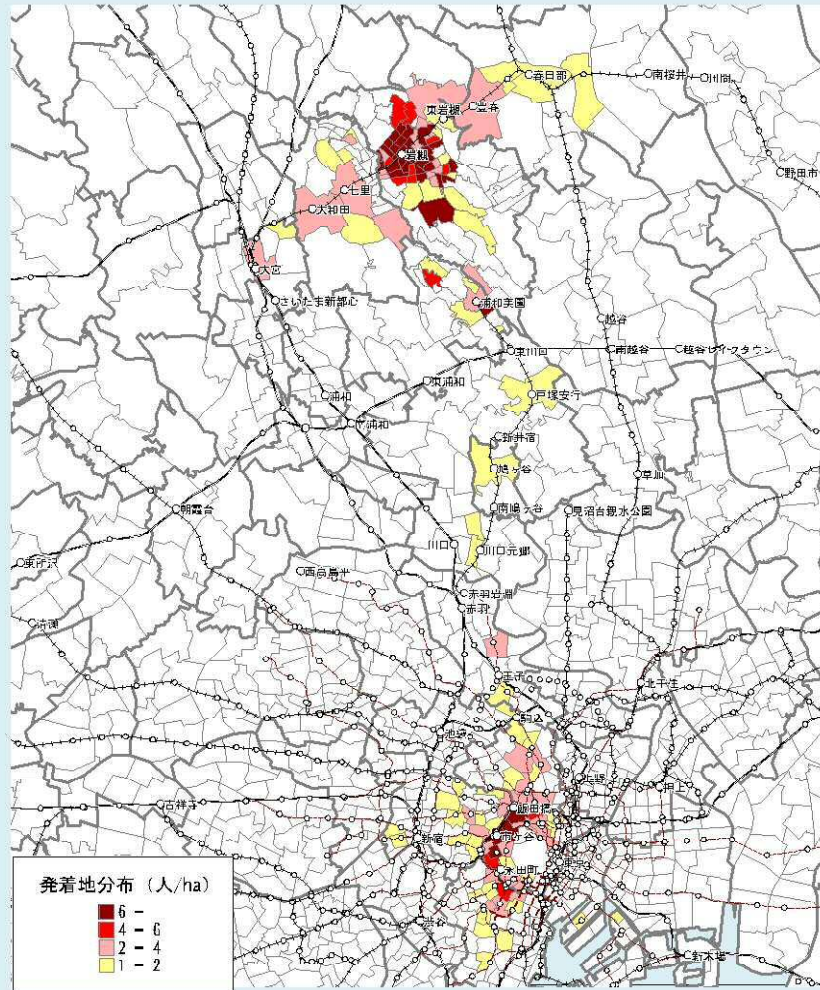
※1 With : 延伸した場合  
 ※2 Without : 延伸しない場合(現行)

## ②-2 需要予測結果の分析について(すう勢ケース)

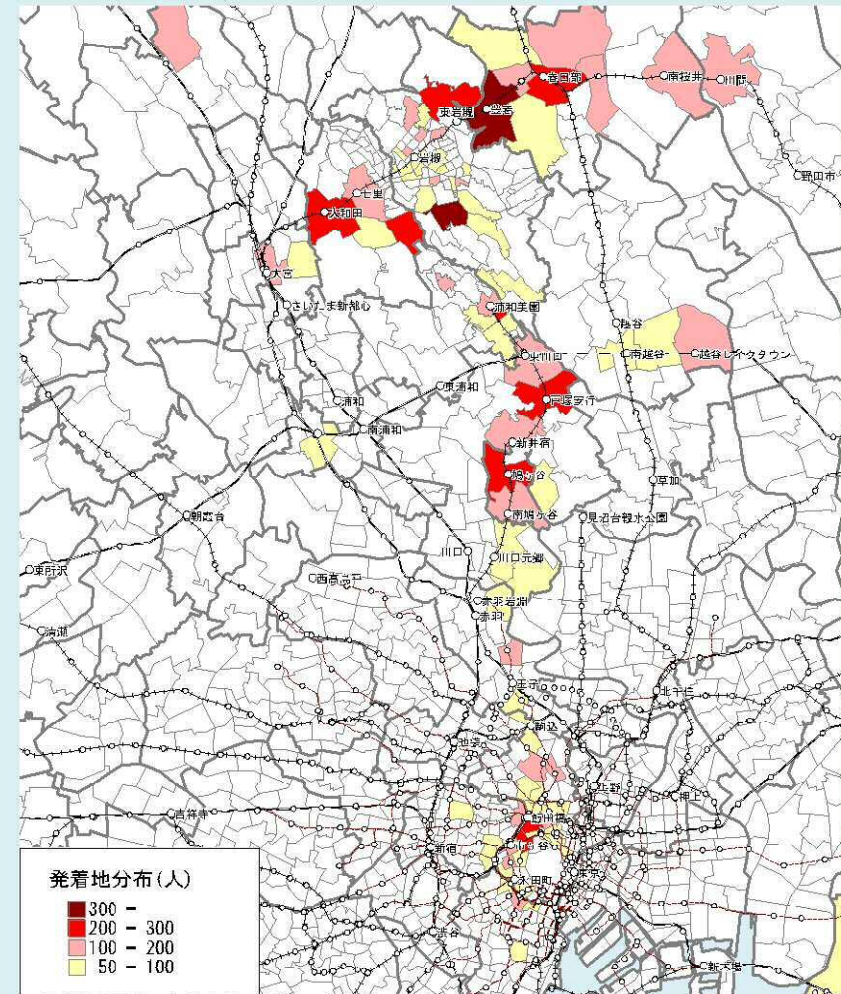
### ● 7号線延伸区間(浦和美園～岩槻)利用者の発着地分布(都市内旅客)

・7号線延伸線の利用者は、岩槻区、延伸線・埼玉高速鉄道線・東京メトロ南北線沿線や東武野田線沿線に多く見られる。

7号線延伸線利用者の発着地分布図



7号線延伸線利用者数の発着地分布図(人数ベース)



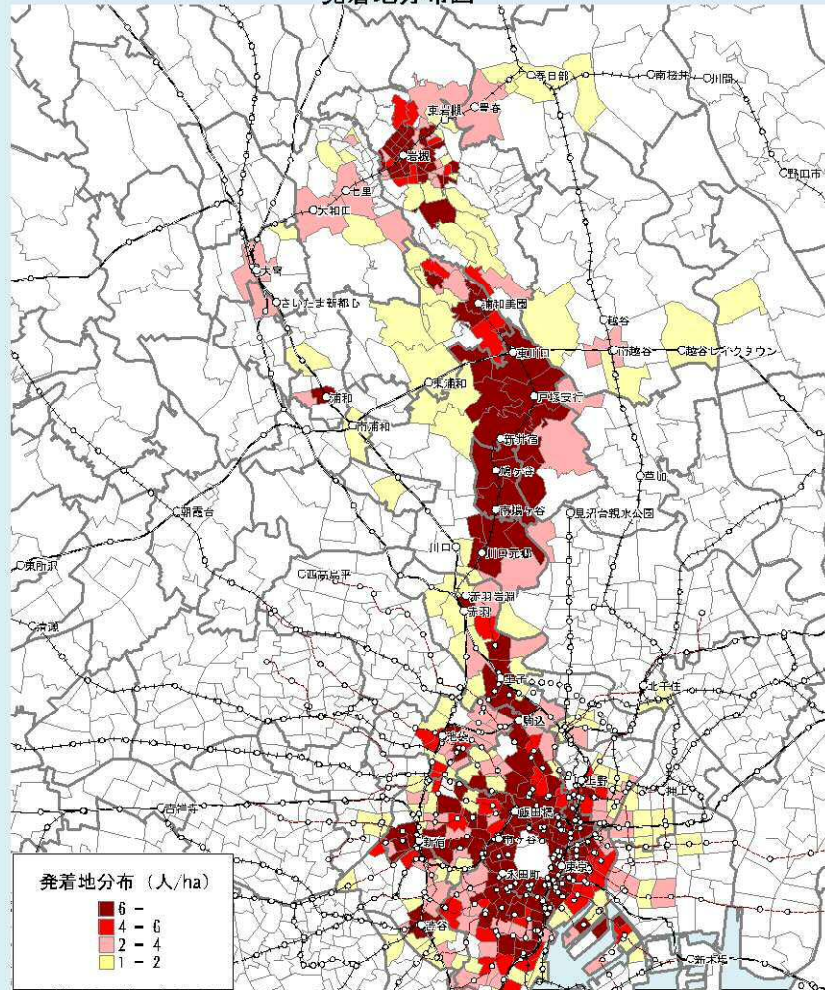
※見沼区からの利用者は、千葉県(武蔵野線方面など)、都区部(文京区など)への利用が多い。  
上尾市からの利用者は、浦和美園への利用が多い。

## ②-3 需要予測結果の分析について(すう勢ケース)

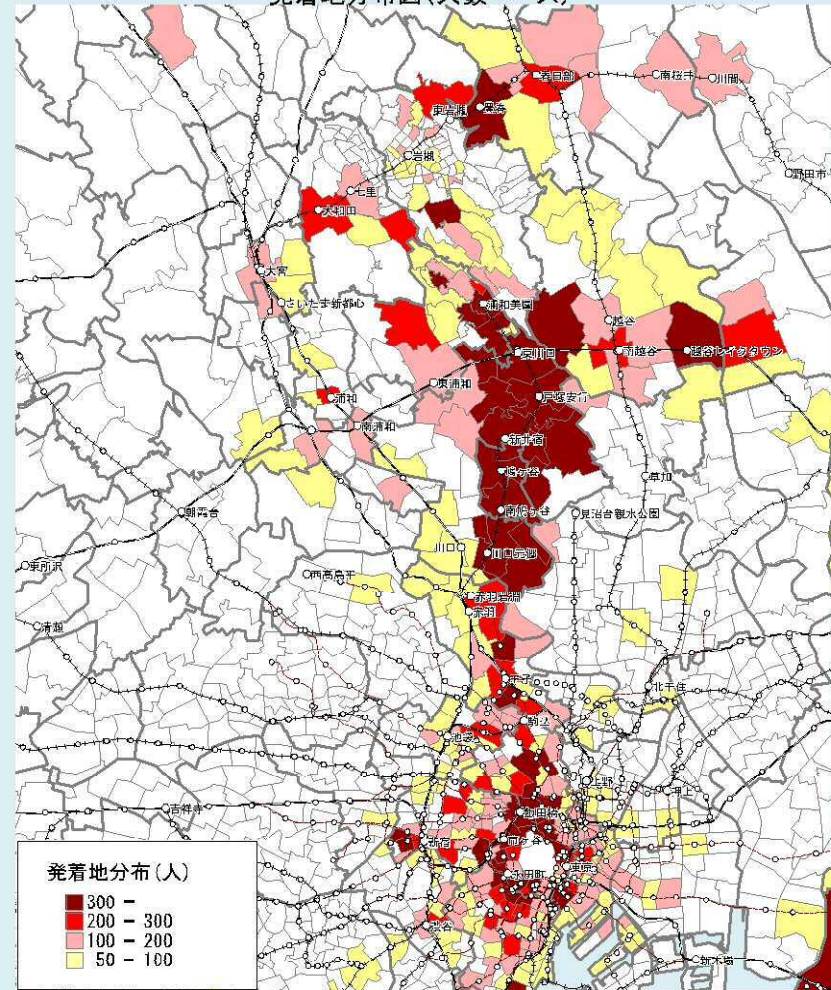
### ● 7号線延伸区間・埼玉高速鉄道線区間(赤羽岩淵～岩槻)利用者の発着地分布(都市内旅客)

・7号線全区間の利用者は、埼玉高速鉄道線・東京メトロ南北線沿線やJR武蔵野線沿線に多く見られる。

7号線延伸区間・埼玉高速鉄道線区間利用者の  
発着地分布図



7号線延伸区間・埼玉高速鉄道線区間利用者数の  
発着地分布図(人数ベース)





## ②-4 需要予測結果の分析について(すう勢ケース)

### ● 7号線延伸区間利用者の発着地(都市内旅客)

- ・ 岩槻区中央エリア発着の利用者が最も多く、利用者20.2千人/日の約30%を占める。
- ・ 次いで、春日部市、中間駅周辺エリア、見沼区発着の利用者が多くなっている。

7号線延伸区間の利用者の発着地(都市内旅客)

