

⑰(仮称)岩槻人形博物館等について

- 旧岩槻区役所敷地に新たな施設「(仮称)岩槻人形博物館」、「(仮称)にぎわい交流館いわつき」が平成31年度末に開館予定であり、明らかになっているデータから需要予測に反映する。
- なお、両施設はそれぞれ想定来館者数が異なるが、同一敷地内であることから、「(仮称)にぎわい交流館いわつき」の来館者数のみを採用する。



位置図

名称	(仮称)岩槻人形博物館
年間来館者数	7.4万人/年 (203人/日)
開館時期	平成31年度末開館予定



整備イメージ



敷地配置図

名称	(仮称)にぎわい交流館いわつき
年間来館者数	15万人/年 (411人/日) 採用
開館時期	平成31年度末開館予定



整備イメージ

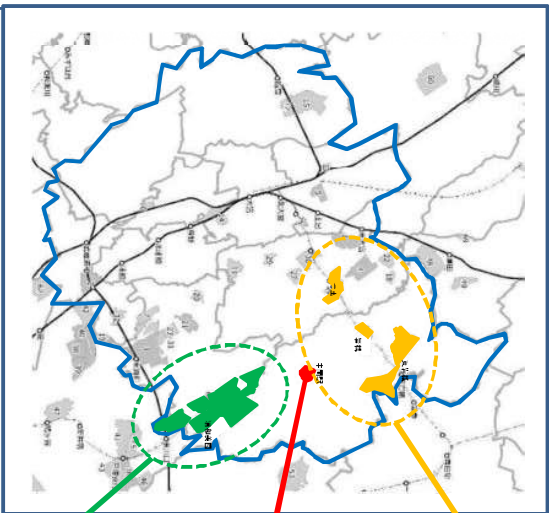
⑩沿線開発ケースの人口設定について

- 沿線開発ケース：岩槻駅周辺地区、浦和美園駅周辺地区については、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、中間駅については、交流人口創出型を設定し、需要予測に反映する。

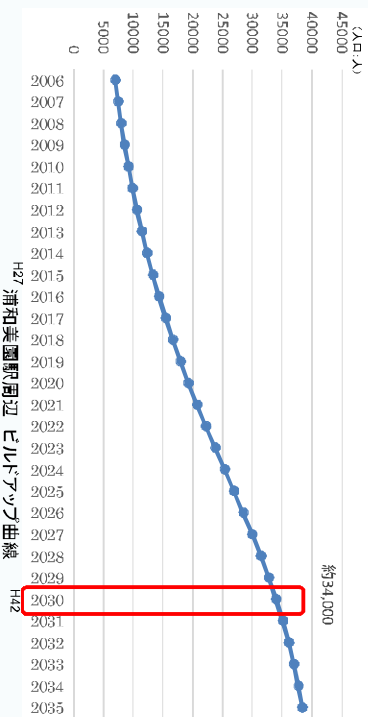
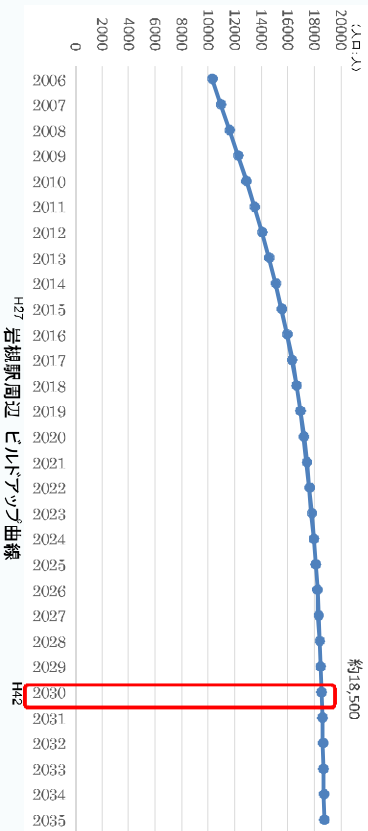
ビルドアップ曲線：開発開始後の経過年次と開発の進捗度（二進捗率）との関係を示す曲線
 将来人口の定着が過去の同規模の開発地域と同様に進捗するという仮定のもと、実績データをもとにビルドアップ曲線を推計し、当曲線を用い将来人口を推計する。

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	■江川	7,600	約3,700	4,898	約7,500
		■南平野	6,000	約500	3,350	約5,900
		■岩槻駅西口	1,160	約800	803	約1,200
		■風渡野南	1,100	約800	630	約1,100
		■七里駅北側	3,000	約2,200	1,747	約2,800
※資料【参考3】参照						

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
中間駅	小規模	定住人口	約 500			
		産業系従業者	約3,000			
※2. (4)中間駅周辺地区のまちづくり運定案について「I」の「交流人口創出型（II型）」より設定 ※資料【参考2】参照						

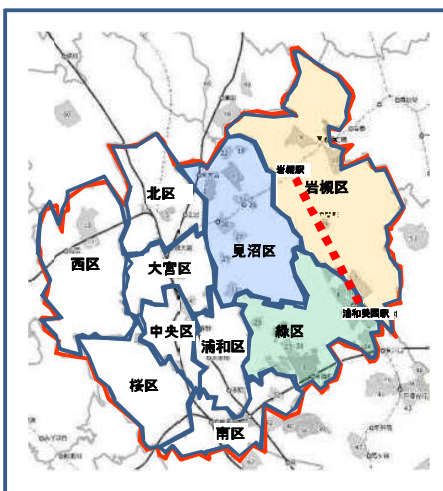


地区	開発規模	対象 区画整理事業	計画人口	当初人口	H27 (2015) 実績	H42 (2030) 人口
浦和美園駅 周辺	中規模	■浦和東部第二特定	18,300	約1,700	4,700	約13,900
		■浦和東部第一特定	5,500	約300	621	約4,200
	小規模	■岩槻南部新和西特定	7,400	約400	716	約5,700
		■大門第二特定	7,200	約1,400	2,089	約7,000
		■大門上・下野田特定	3,300	約500	2,144	約3,200
※資料【参考4】参照						



⑱開発ケースにおける将来人口フレーム設定方法

- さいたま市全体の夜間人口は、すう勢ケースと同じとする。
- さいたま市の区別夜間人口は、以下の手順により推計する。
 - ① さいたま市全体の夜間人口から、開発による増加人口を除く
 - ② ①の人口を、すう勢ケースにおける区別夜間人口の比で割り振る
 - ③ ②に開発による増加人口を加える



＜さいたま市の区別人口の設定＞

(千人)

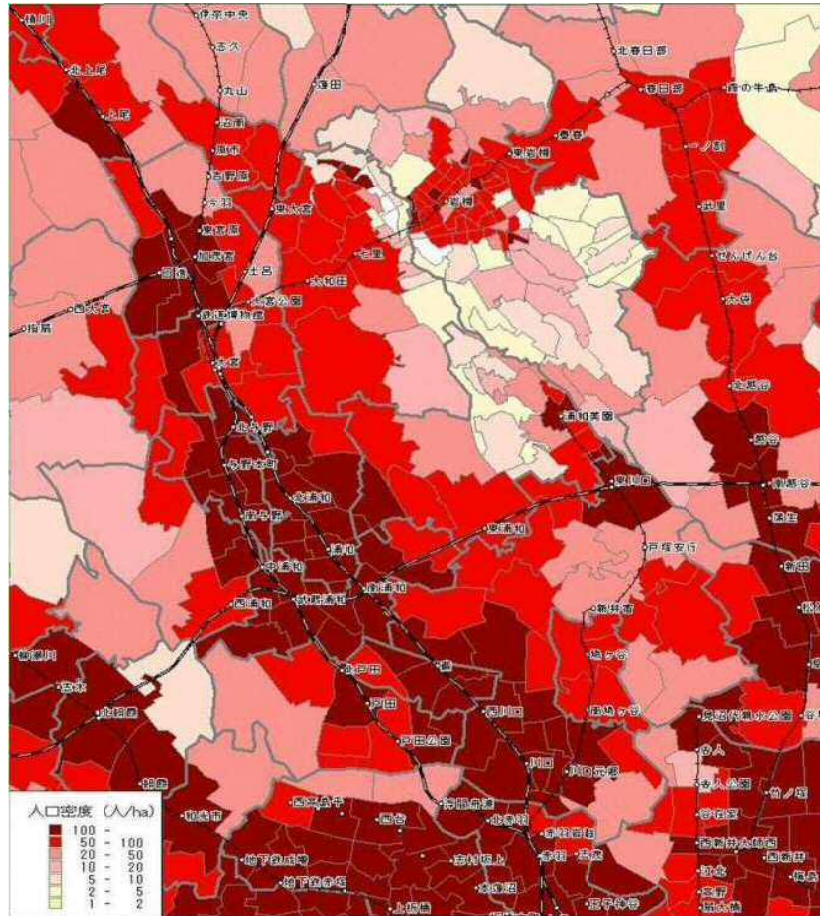
		H27国勢調査 人口	すう勢ケース (H42時点)	開発ケース (H42時点)	増減
さいたま市	西区	87	84	82	-1
	北区	143	152	149	-3
	大宮区	114	108	106	-2
	見沼区	162	157	156	-1
	中央区	99	109	108	-2
	桜区	98	96	94	-2
	浦和区	154	158	155	-3
	南区	180	188	185	-3
	緑区	117	121	132	11
	岩槻区	110	101	106	5
計		1,264	1,271	1,271	0

※四捨五入の関係から合計が合わないことがある。

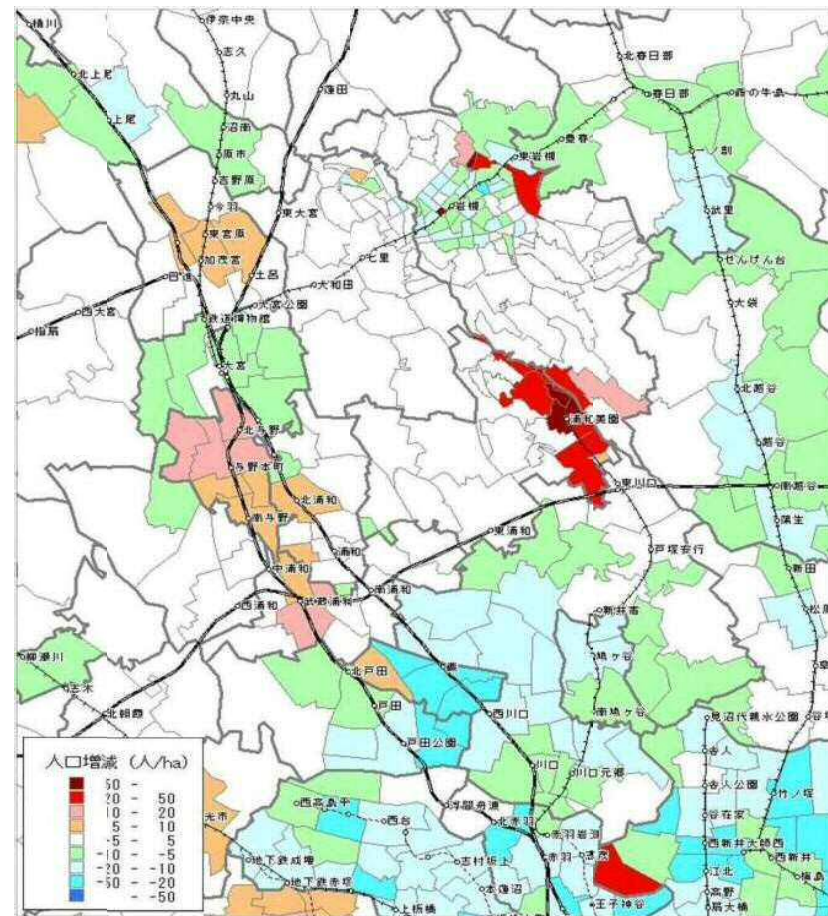
⑳将来夜間人口推計結果(開発ケース)

- 左図は、国立社会保障・人口問題研究所における推計値をもとに、平成42年(2030年)時点(予測対象年次)の人口密度を表している。但し、さいたま市については、総合振興計画後期基本計画における推計値をもとにしている。
- 右図は、平成42年(2030年)と平成27年(2015年)(国勢調査の人口)の差を表している。

＜平成42年＞

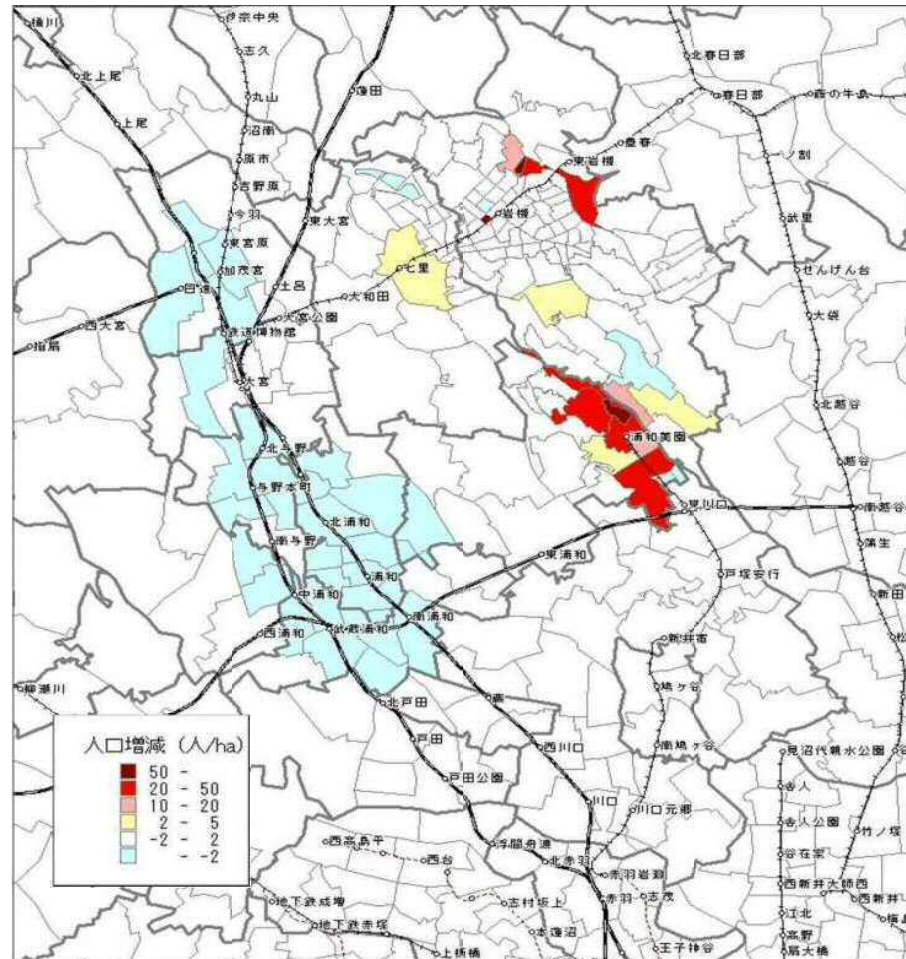


＜平成42年－平成27年＞



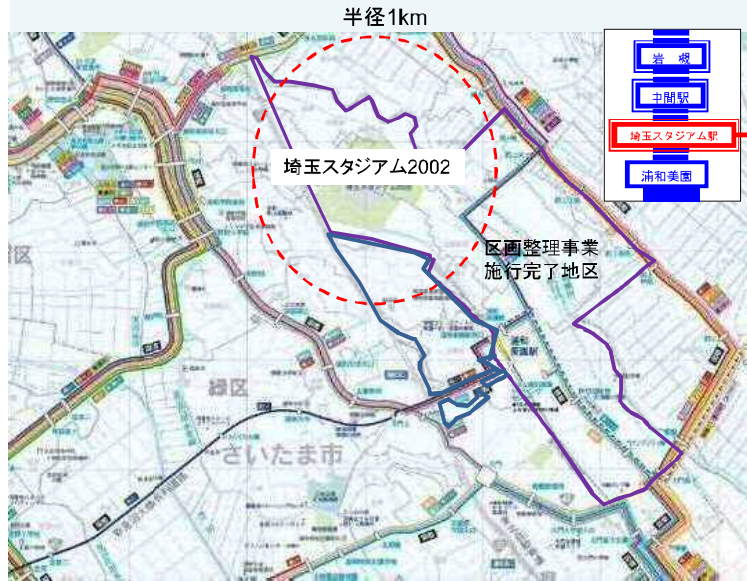
- 将来夜間人口推計結果について、平成42年(2030年)時点での開発ケースとすう勢ケースの差を表している。
- すう勢ケースは、浦和美園地区については、建築確認申請がされたもの及び保留地の建築など、确实視される人口の増加分を反映している。また、開発ケースの岩槻駅周辺地区、浦和美園駅周辺地区については、土地区画整理事業が発展した場合の人口を推計し、反映させている。

<参考 H42開発ケースーH42すう勢ケース>



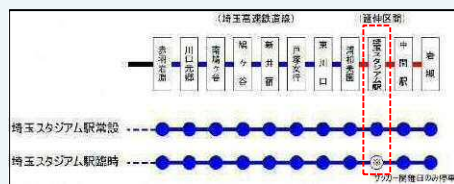
②1 埼玉スタジアム駅常設化について

- 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

《停車駅》



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

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「埼玉スタフェスタ」	
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

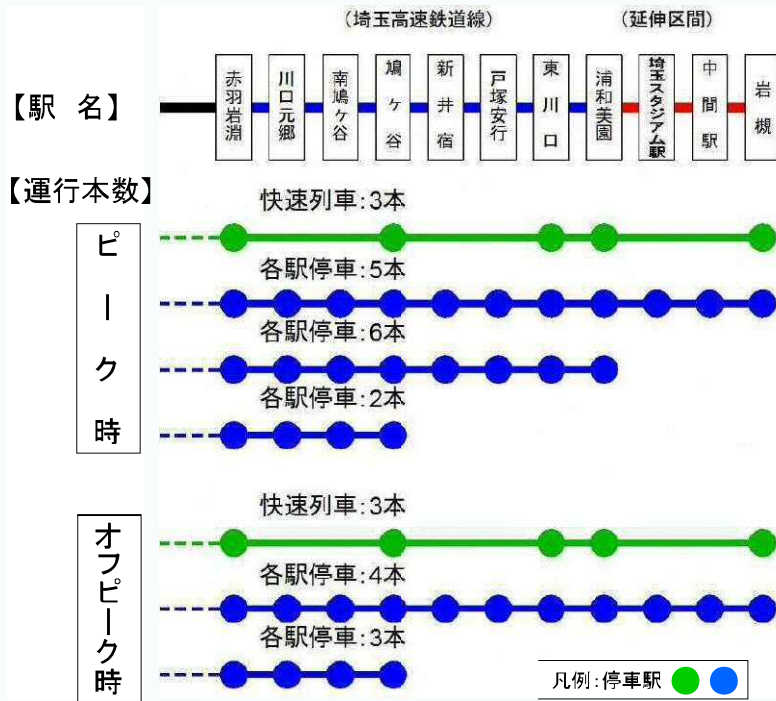
②快速運転について

■ 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	11	6	
鳩ヶ谷～新井宿	1.6	2			
新井宿～戸塚安行	2.5	3			
戸塚安行～東川口	2.2	3	3	6	
東川口～浦和美園	2.4	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	

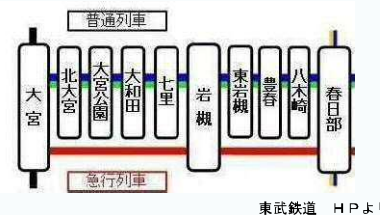
表 所要時間等の設定

- 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】



【小田急多摩線 路線図】

