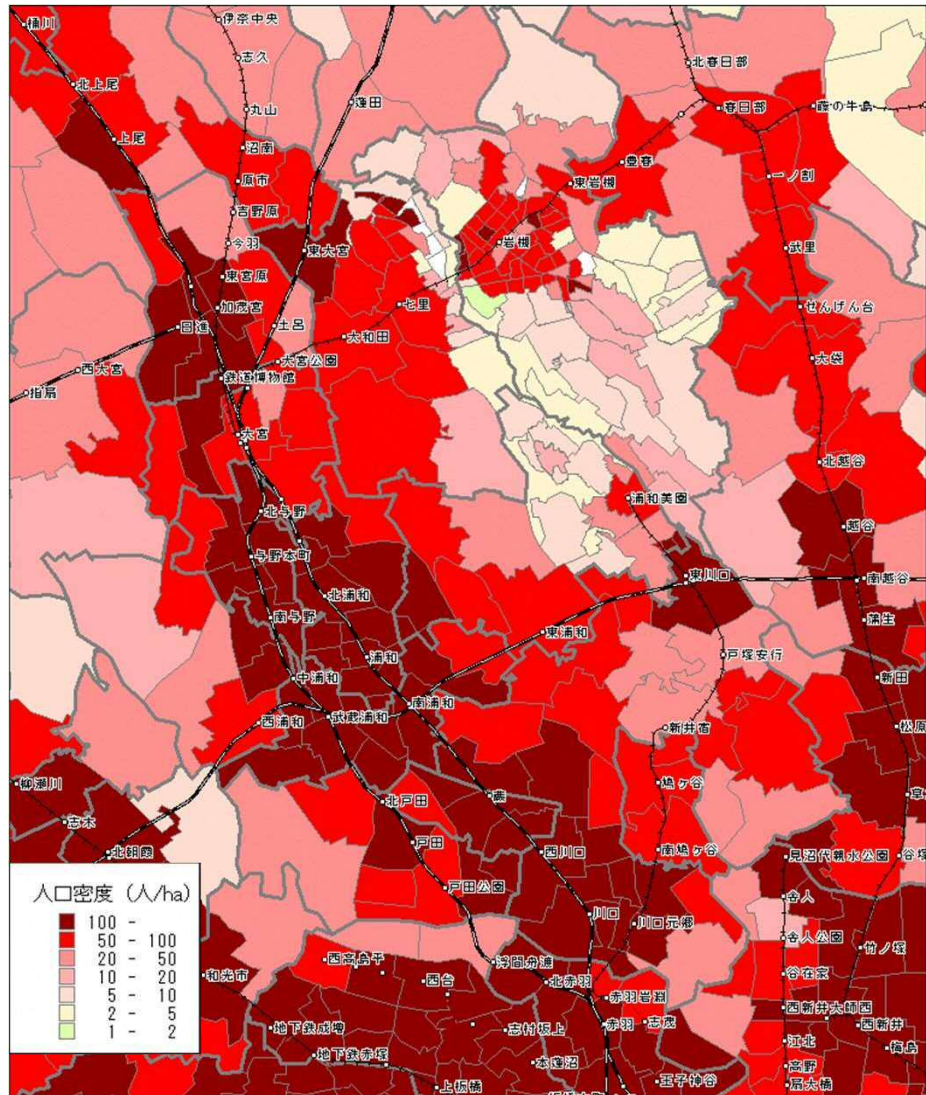


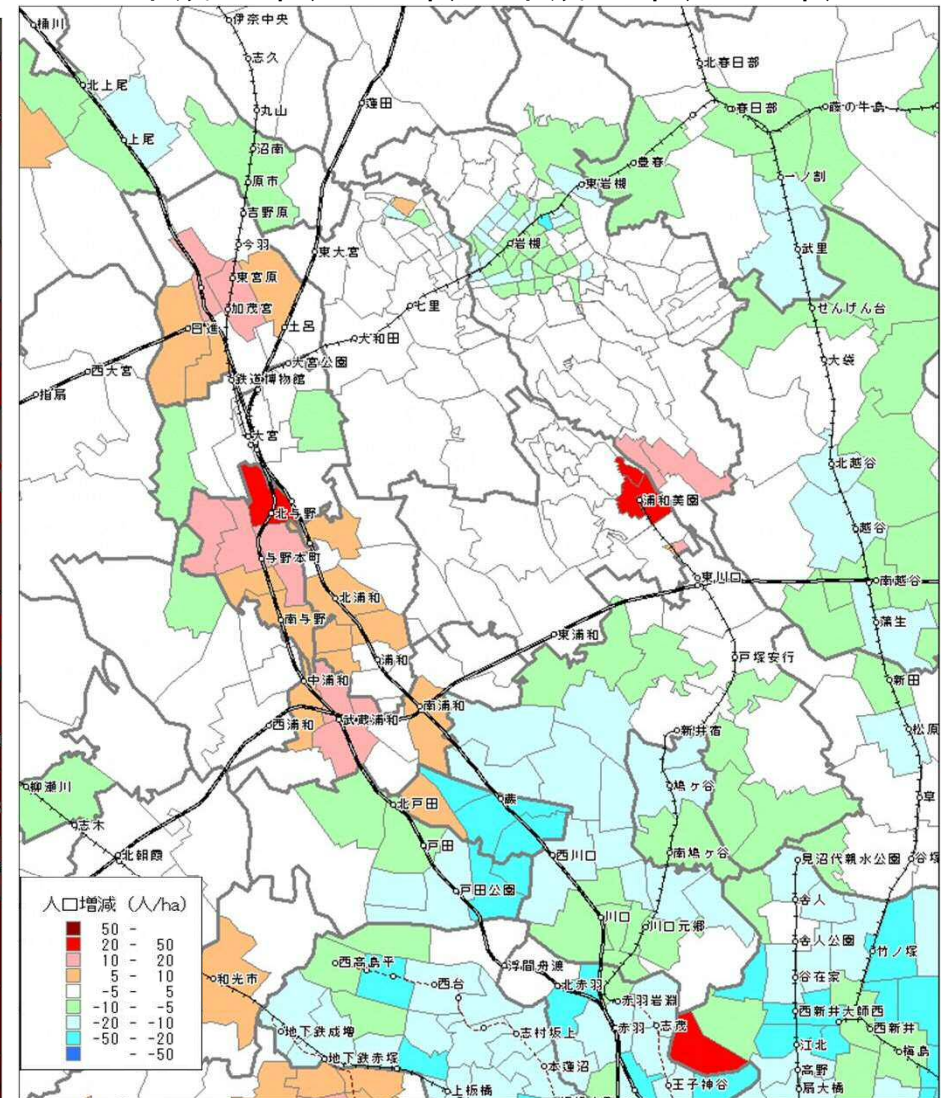
⑪ 将来夜間人口推計結果(すう勢ケース)

- 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。
- 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。
- 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(2030年)>



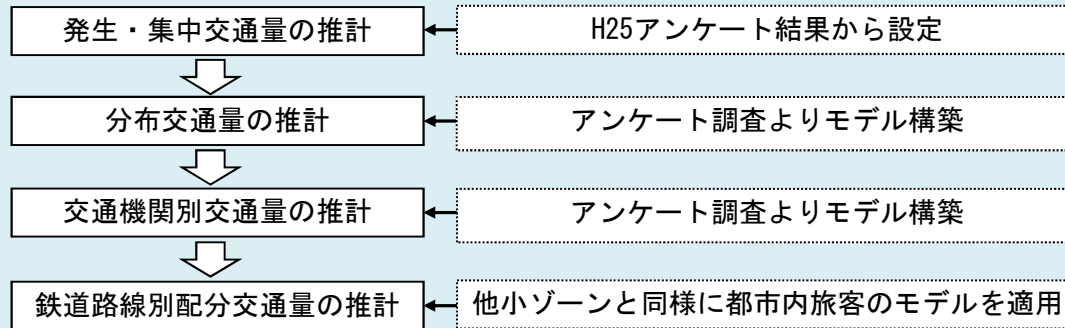
<平成42年(2030年) - 平成27年(2015年)>



⑫ 大規模商業施設について

■ 浦和美園駅に近い大規模商業施設の交通需要(従業者、来店者)は、7号線の需要に大きな影響を与えること、また、休日の需要が多いことから、平成25年度に実施したアンケート調査結果を需要予測に用いる。

● 需要予測フロー



● アンケート結果

(1) 出発地

さいたま市及び川口市で半数以上を占めているが、さいたま市の中では、大規模商業施設が立地している緑区が圧倒的に多い結果となっている。H18に実施したアンケートとの比較すると越谷市や春日部市は近隣に大規模商業施設開業したため減少しているが、緑区は2倍近くまで増えている。H18、H25のアンケート結果の差を以下に示す。

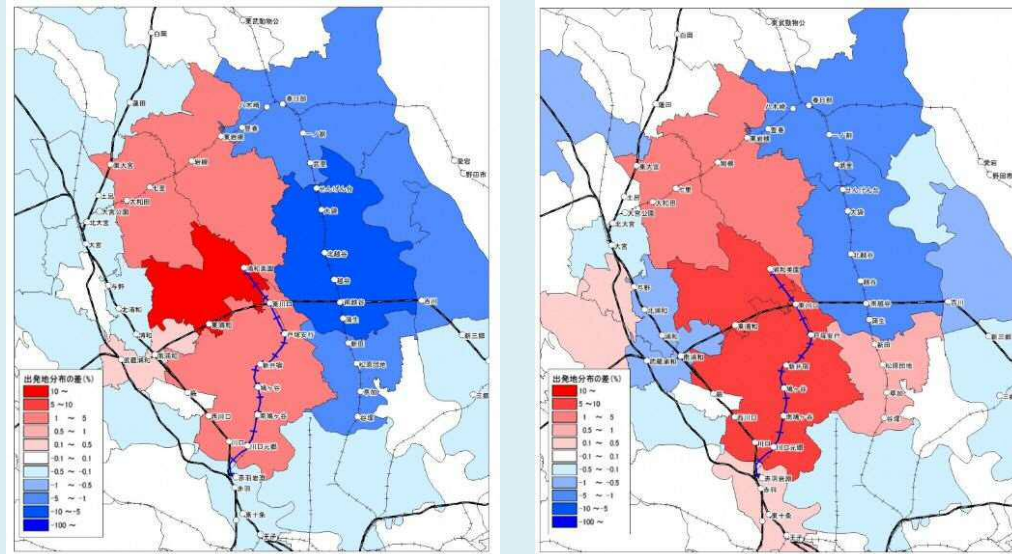


図 来店者の出発地分布の差 (左：平日、右：休日)

(2) 利用交通手段

H18と比較すると、従業者では鉄道、マイカーの利用率が下がり、自転車利用率が増加している。来店者では鉄道利用者が減少し、マイカー、自転車及び徒歩の割合が微増している。以下に調査結果を示す。

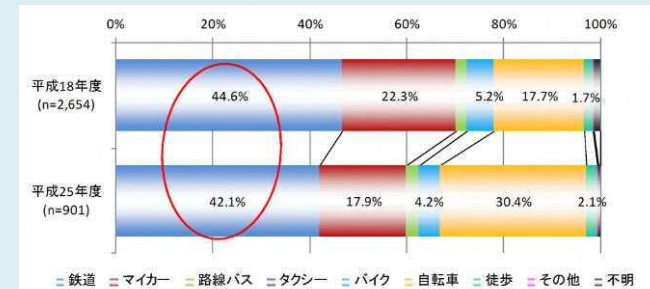


図 大規模商業施設従業者の利用交通手段 (平成18年度と平成25年度)

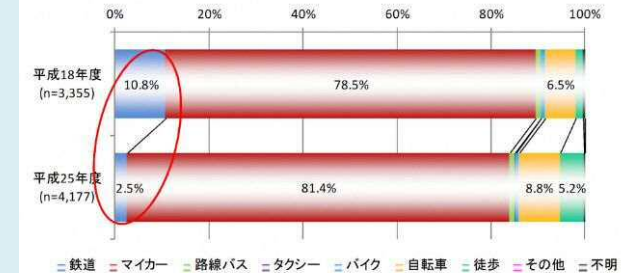


図 大規模商業施設平日来店者の利用交通手段 (平成18年度と平成25年度)

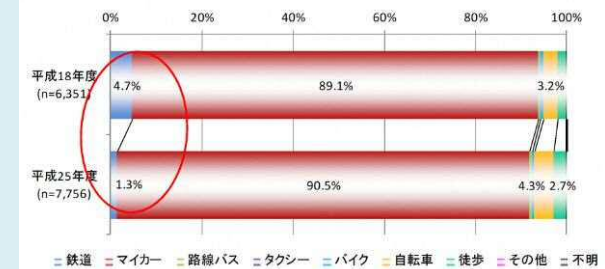


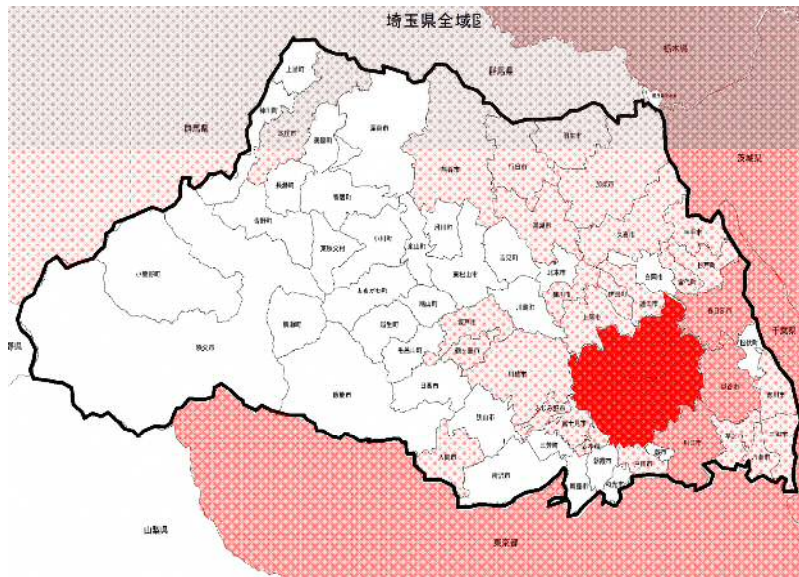
図 大規模商業施設休日来店者の利用交通手段 (平成18年度と平成25年度)

⑬ 沿線大学について

■ 中間駅に近接する沿線大学について、実態に近い数値を採用するために、調査を実施した。以下に沿線大学の学生の出発地の分布を示す。

学生分布図

埼玉県周辺分布



さいたま市全域分布



～凡例～

- :20%以上
- :10%以上
- :3%以上
- :0%以上

○分布交通量

沿線大学が含まれる小ゾーンについては、他に大きな学校が見られないことから、当該小ゾーンに集中する通学目的の交通については、平成29年度(2017年度)の調査結果を用いて分布パターンを設定する。

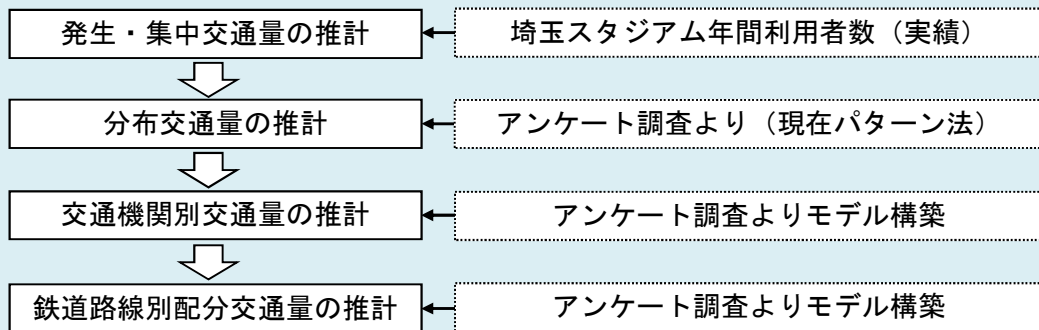
○機関分担

分布交通量と同様、当該ゾーンに集中する通学目的の交通について、平成29年度(2017年度)の調査結果を用いて機関分担率を設定する。

⑭-1 埼玉スタジアム利用者の推計について

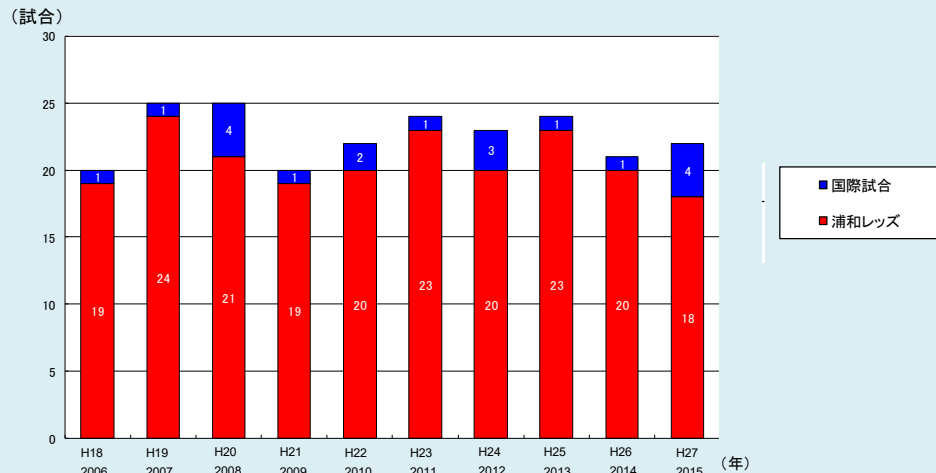
■ 埼玉スタジアム利用者数の予測についても、都市内交通と同様に四段階推計法を用いて需要予測を行い、交通機関分担、鉄道経路選択についてはアンケートをもとに非集計行動モデルを構築して需要予測に用いる。分布交通量については、アンケート調査結果(平成25年度)をもとにした現在パターン法を用いる。

● 需要予測フロー



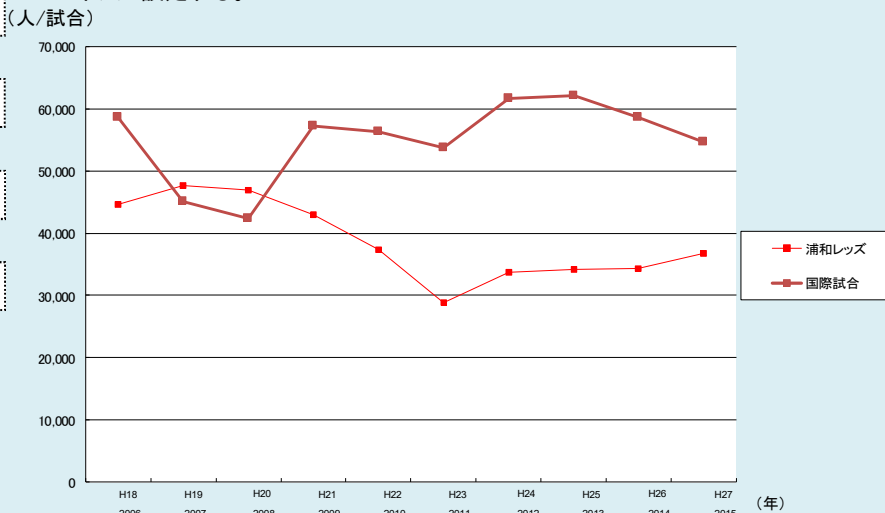
● 開催試合数

Jリーグは浦和レッズが埼玉スタジアムを単独の本拠地とした過去10年間における浦和レッズ関係の年間平均(21試合)、代表戦は過去10年間における日本代表戦平均(2試合)とした。



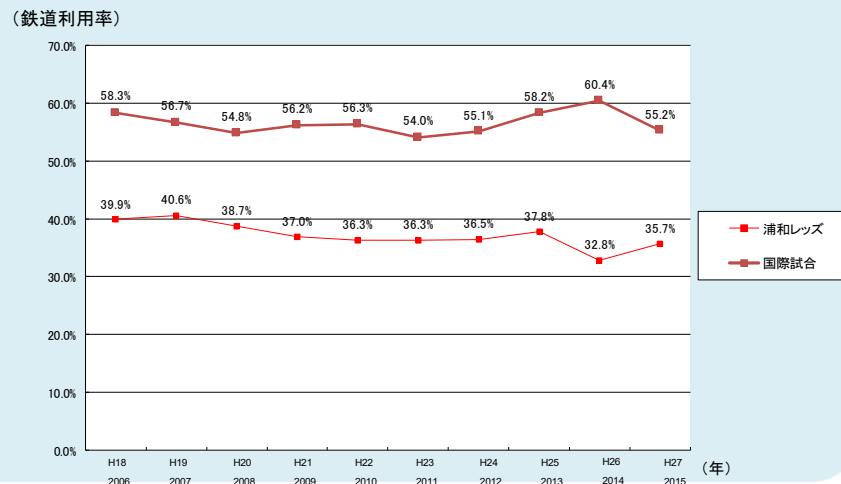
● 平均来場者数 (1試合あたり)

過去10年間の平均として、浦和レッズ戦38.9千人、日本代表戦56.7千人と設定する。



● 鉄道利用率

国際試合の鉄道利用率に大きな変動はないが、浦和レッズ戦は鉄道利用率がやや低下している。なお、予測においては、下記の鉄道利用率を用いるのではなく、交通機関選択モデルを用いて推計する



⑭-2 埼玉スタジアム利用者の推計について

●アンケート結果

(1) 来場者の出発地

来場者の出発地をみると、日本代表戦(平成25.6.4)は、東京都が最も高い割合を占めている。また、市区町村別にみると、首都圏の広い範囲から来場していることがわかるが、中でも千代田区、港区からの来場者が多い。代表戦の試合が平日夜に行われたことから、勤務地から直接スタジアムに来場していることが考えられる。

一方で、J1リーグ戦(平成25.10.27)は浦和レッズのホームタウンである埼玉県がと最も高い割合を占めている。次いで東京都であり、内訳は足立区、板橋区、練馬区の東京都北部が多い。対戦相手のホームタウンがある千葉県の割合も3%である。

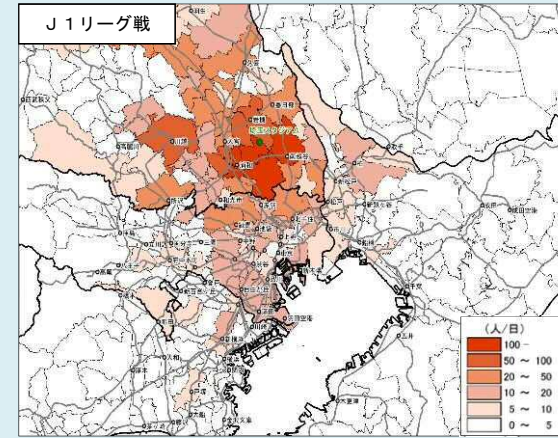
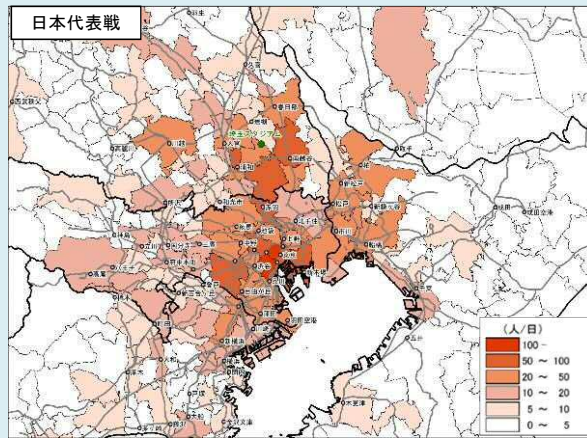


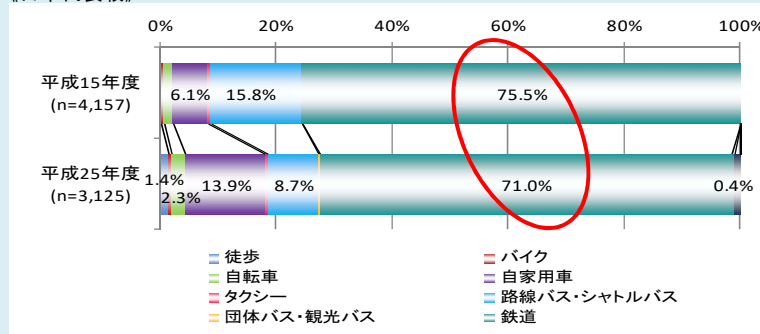
図 来場者の出発地(市区町村別)

(2) 利用交通手段

平成15年度に実施した調査と比較すると、来場者の鉄道利用が減少し、自家用車利用が大幅に増えた。埼玉スタジアム開場(平成13年)から年数が経ち、平成15年度と比較して埼玉スタジアムでの試合開催数も倍以上に増加していることなどから、来場者の来場頻度が高くなり、便利にアクセスできる自動車利用が増加したと考えられる。また、埼玉スタジアム最寄り駅である浦和美園駅から当該施設までの歩行距離が長く、自家用車を利用した方が利便性が高いと判断した来場者が多いと考えられる。

中には、大規模商業施設まで自家用車でアクセスし、当該施設駐車場に駐車をして、スタジアムまで徒歩あるいはシャトルバスで来場するといった回答もあったため、大規模商業施設の開店(平成18年)も影響していると考えられる。(浦和美園駅または大規模商業施設まで自家用車でアクセスした来場者については、最終アクセス手段を自家用車としている。)

《日本代表戦》



《J1リーグ戦》

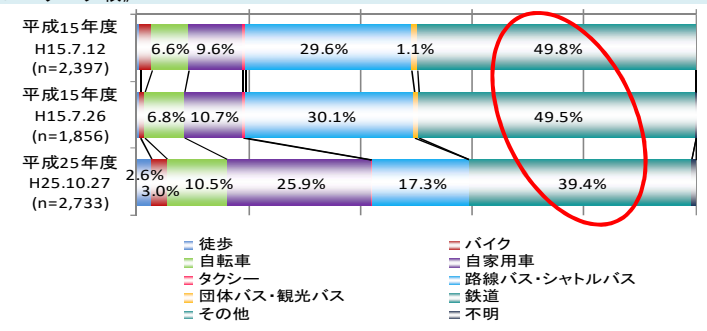


図 来場者の行き最終アクセス手段

⑮-1 医療施設の交流人口の設定について

- 浦和美園駅周辺の大学附属病院等の整備計画について、現在明らかになっているデータや他の事例等から、想定人数を推計し、需要予測に反映する。
(注) 想定人数については事務局が設定

No.	施設	想定人数	内訳			
			職員	見舞客	委託業者	周辺薬局
①	大学附属病院等(予定)	約5,000人/日	1,500人/日…(ア)	350人/日…(イ)	500人/日…(想定)	100人/日…(想定)



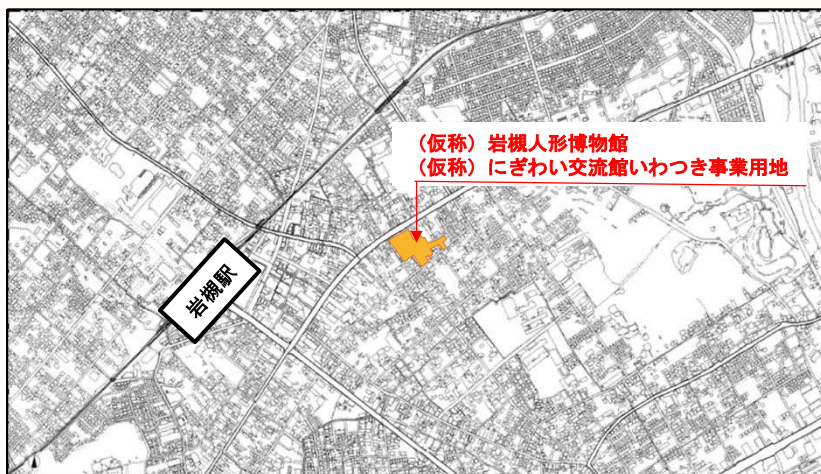
医療施設位置図

⑮-2 医療施設のデータと事例について

	前提条件 ①大学附属病院等(予定)	②順天堂大学医学部附属 浦安病院	③東京慈恵会医科大学 附属病院(本院)	④東京慈恵会医科大学 附属柏病院	⑤東京慈恵会医科大学 葛飾医療センター	⑥学校法人 獨協学園 獨協医科大学越谷病院	⑦防衛医科大学校病院	⑧さいたま市立病院
立地条件	・浦和美園駅から約1km	・JR葉線 新浦安駅から800m(徒歩10分) ・首都高速湾岸線「浦安」出口から約2000m	・都営三田線 御成門駅から300m(徒歩3分) ・首都高速「芝公園」出口から約3分	・JR常磐線 北柏駅から800m(徒歩10分)	・京成線 青砥駅から800m(徒歩10分)	・JR武蔵野線南越谷駅、東武スカイツリーライン新越谷駅から150m(徒歩3分)	・西武池袋線・新宿線・国分寺線、航空公園駅から300m(徒歩5分) ・所沢ICより車で約20分	・JR京浜東北線 北浦和駅からバスで15分
敷地面積 (㎡)	約7.3万㎡	約2.1万㎡ ※6	約0.9万㎡ ※5	約3.5万㎡ ※5	約1.2万㎡ ※5	約1.4万㎡ ※2	約6.5万㎡ ※4	約5.6万㎡ ※2
延べ床面積(㎡)	-	約6.5万㎡ ※1 (H29.5 3号館竣工後の面積)	約5.2万㎡(中央棟のみ)	約4.6万㎡ ※3	約2.8万㎡ ※3	-	-	約3.8万㎡ ※2
病床数(床)	800	785 ※1 (H29.5 3号館竣工後の面積)	1075 ※1	664 ※1	365 ※1	923 ※1	800 ※2	567 ※2
職員数(人)	1400+100=1500 (7)	1449 ※2	2532 ※2	1162 ※2	707 ※2	1643 ※1	737 ※2	821 ※1
うち看護師(人)	900	692 ※2	1036 ※2	656 ※2	385 ※2	776 ※1	434 ※2	506 ※1
うち事務職員・その他職員(人)	250	-	373 ※2	-	-	-	249 ※2	49 ※1
学校関係者数(人)	-	1043 ※4	2483 ※3	-	-	-	-	-
うち教職員(人)(非常勤含む)	-	177 ※4	1650 ※3	-	-	-	-	-
うち学生(人)	240+90=350 (4)	866 ※4	833 ※3	255	-	-	-	-
平均外来受診者(人/日)	2200 (7)	2181 ※2	2769 ※1	1528 ※2	1141 ※1	1,750 ※1	1196 ※1	954 ※1
平均入院患者(人/日)	780	617 ※2	867 ※1	572 ※2	302 ※1	702 ※1	463 ※1	460 ※1
医療機能(診療科数)	-	31科(平成29年4月1日現在) ※3	32科(平成29年4月1日現在) ※1	25科(平成29年4月1日現在) ※1	18科(平成29年4月1日現在) ※1	23科(平成29年4月1日現在) ※1	28科(平成29年4月1日現在) ※1	27科(平成29年4月1日現在) ※1
主な附属施設	大学院教育・研究施設、医療系学部施設、教職員・学生用宿泊施設等	売店、喫茶店 ※3	レストラン、喫茶店、コンビニエンスストア、書店、生花店、理容室等 ※1	売店、コンビニエンスストア、レストラン、生花店、理容室等 ※1	コンビニエンスストア、喫茶店、生花店 ※1	コーヒーショップ、食堂、売店、銀行ATM ※1	院内売店、外来者用食堂、理容、美容 ※1	売店 ※2
駐車場台数	-	336 ※3	186台 ※1	509台 ※1	127台 ※1	202 ※2	280 ※1	310 ※3
周辺施設	大学院(医学研究科)併設予定	調剤薬局(5店) 順天堂大学浦安キャンパス(看護学部) ※5	調剤薬局(1店) 慈恵医科大学西新橋キャンパス ※4	調剤薬局(7店) 慈恵看護専門学校 ※4	調剤薬局(4店) ※4	ドラッグストア(10店) ※3	ドラッグストア(7店) ※3 国立障害者リハビリテーションセンター ※3	調剤薬局(6店) ※4
※出典資料	・黒字は埼玉県議会提出資料 ・赤字は「平成28年病院運営実態分析調査の概要」に記載されている100床あたりの人数または面積から推計した概算値(2017.3.6時点) ・青字は埼玉県議会提出資料に看護学校や先進医療分の人数を想定 ・緑字は他の医療施設の事例を参考に設定	※1順天堂大学発行資料(2014.2.7発行) ※2順天堂大学医学部附属浦安病院的採用情報記載のHP(2017.9.27時点) (⇒増床前のスタッフ数であると想定される) ※3順天堂大学医学部附属浦安病院HP(2017.9.27時点) ※4順天堂大学作成資料 ※5グーグルマップによる調査 ※6航空写真による図上求積	※1東京慈恵会医科大学附属病院HP(2017.9.27時点) ※2「東京慈恵会医科大学附属病院的業務に関する報告」(2015.10.3時点) ※3学校法人慈恵大学HP(2017.10.16時点) ※4グーグルマップによる調査 ※5航空写真による図上求積	※1東京慈恵会医科大学附属病院HP(2017.9.27時点) ※2東京慈恵会医科大学附属病院的採用情報記載のHP(2017.9.27時点) ※3建通新聞記事(2013.8.1時点) ※4グーグルマップによる調査 ※5航空写真による図上求積	※1東京慈恵会医科大学附属病院HP(2017.9.27時点) ※2東京慈恵会医科大学附属病院的採用情報記載のHP(2017.9.27時点) ※3竹中工務店HP(2017.9.27時点) ※4グーグルマップによる調査 ※5航空写真による図上求積	※1獨協医科大学越谷病院HP(2017.10.24時点) ※2がん情報サービスHP(更新日:2017/05/08) ※3日本全国ドラッグストア/調剤薬局マップ ※4航空写真による図上求積	※1防衛医科大学校病院HP(2017.10.24時点) ※2採用案内パンフレット(看護師(助産師)の方向け)(2017.10.24時点) ※3日本全国ドラッグストア/調剤薬局マップ ※4グーグルマップによる調査 ※5航空写真による図上求積	※1平成29年度病院概要 さいたま市立病院 ※2さいたま市立病院HP(2017.9.27時点) ※3医療機関検索HP(2017.9.27時点) ※4グーグルマップによる調査

⑯ (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

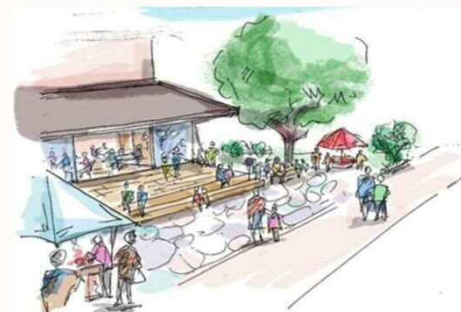


整備イメージ



敷地配置図

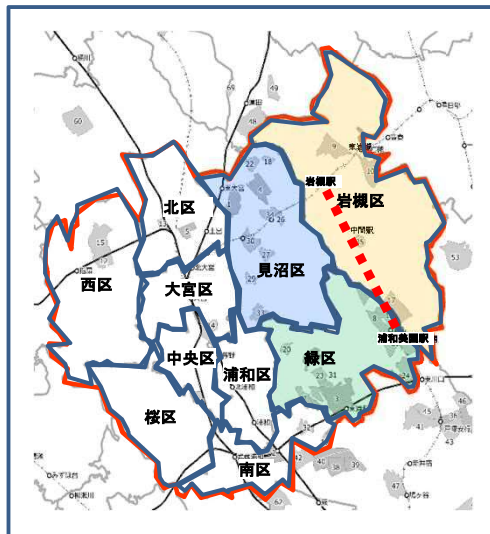
名称	(仮称)にぎわい交流館いわつき
年間来館者数	15万人/年 (411人/日) 採用
開館時期	平成31年度末開館予定



整備イメージ

⑰ 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)

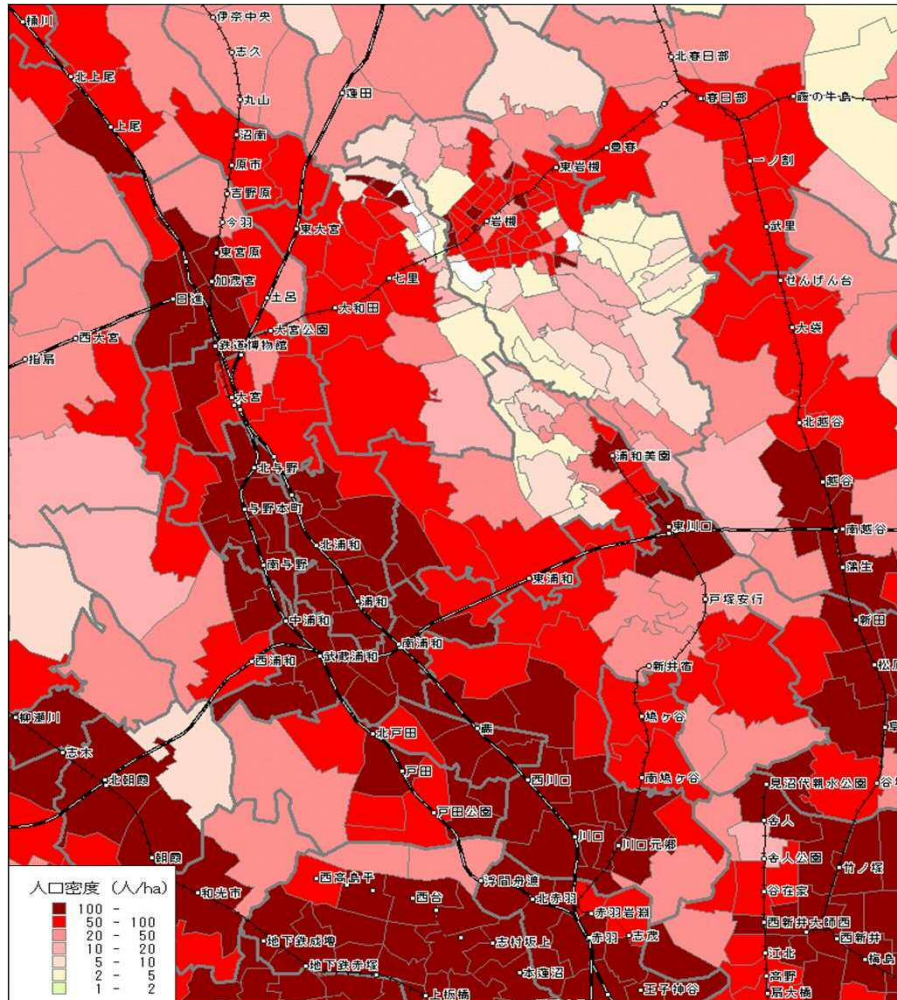
		H27国勢調査人口	すう勢ケース (H42時点)	開発ケース (H42時点)	増減
さいたま市	西区	87	84	82	-1
	北区	143	152	149	-3
	大宮区	114	108	106	-2
	見沼区	162	157	156	-1
	中央区	99	109	108	-2
	桜区	98	96	94	-2
	浦和区	154	158	155	-3
	南区	180	188	185	-3
	緑区	117	121	132	11
岩槻区	110	101	106	5	
計		1,264	1,271	1,271	0

※四捨五入の関係から合計が合わないことがある。

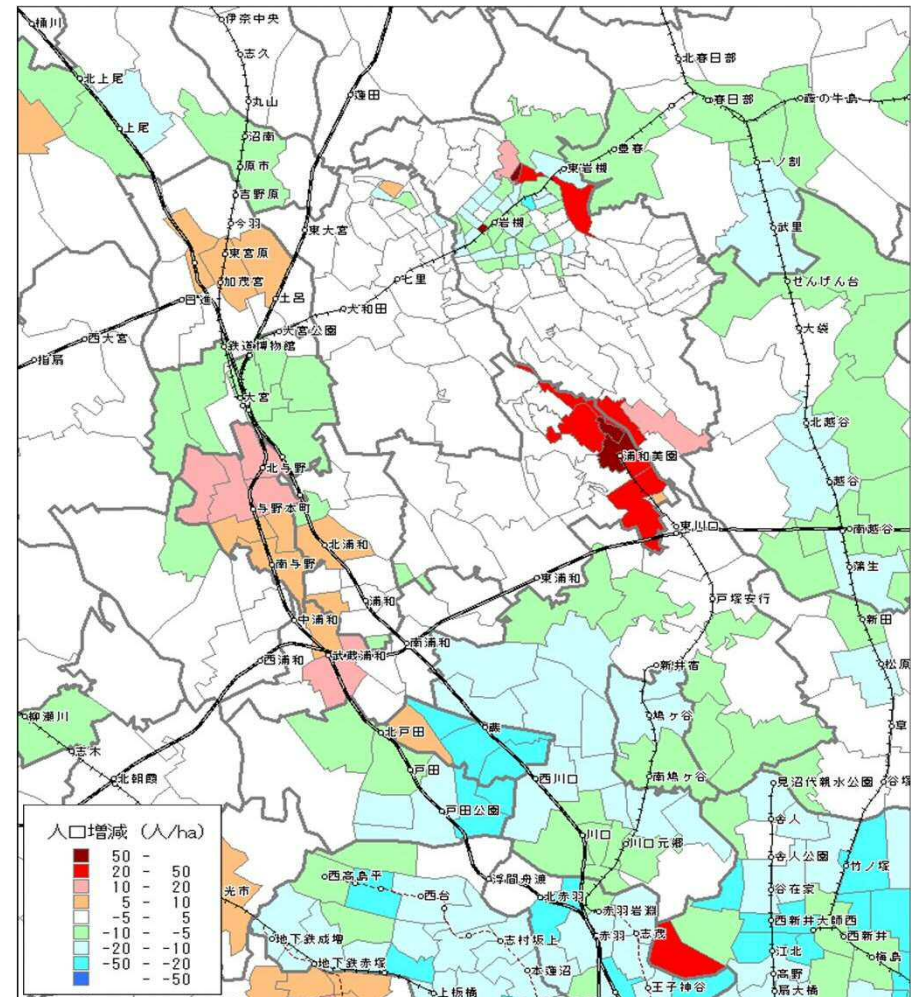
⑱ 将来夜間人口推計結果(開発ケース)

- 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した、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＞

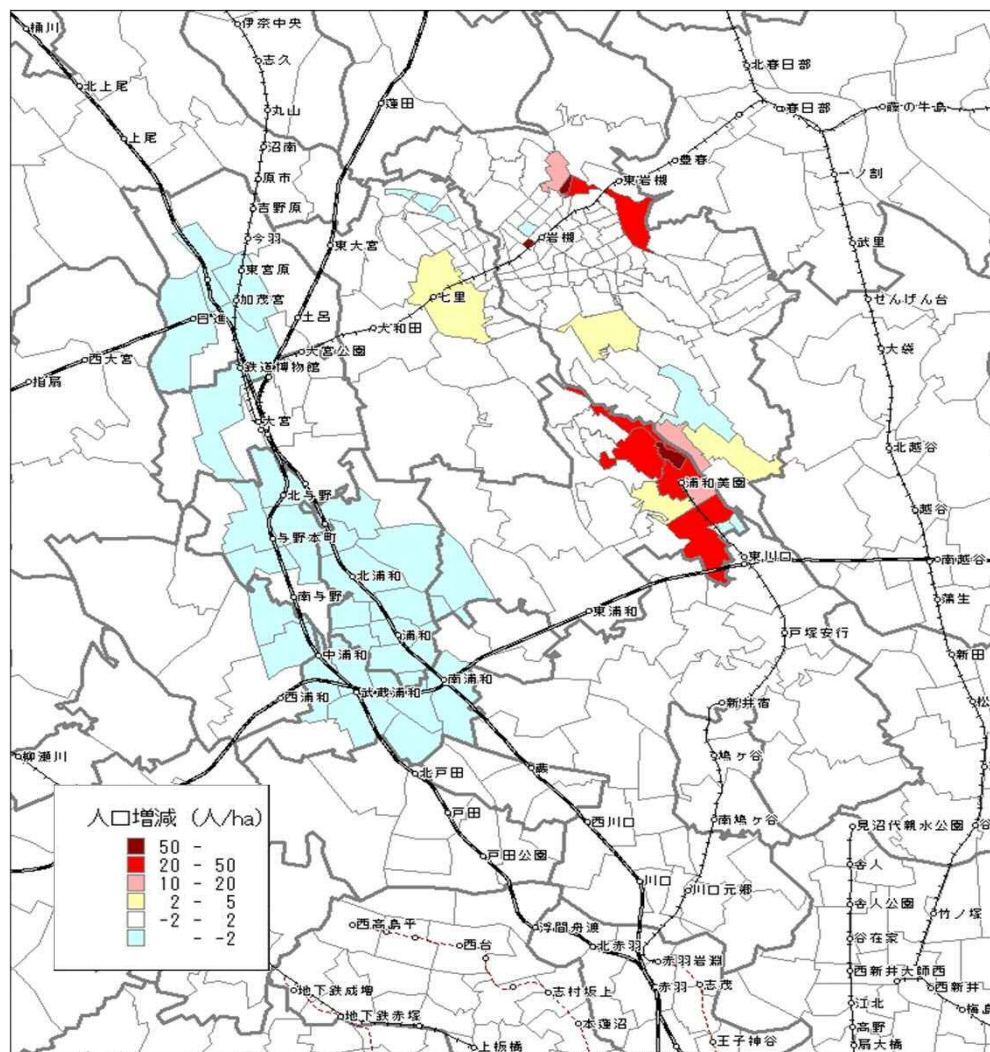


＜平成42年－平成27年＞



- 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-H42すう勢ケース>



⑱ 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

H26検討時には第18号答申の予測手法を用い、H28検討時には第198号答申の予測手法を用い検討を行った。

①人口構成の変化への対応
性年齢階層区別や旅行目的区分、サービス変数等について細分化を行っている。

②都市・交通ネットワーク構造の変化への対応
大規模開発や新たなネットワークの構築による人々の新たな交通流動を推測したモデルとなっている。

③政策目的への対応
東京都市圏の国策競争力強化に向け、幹線交通アクセスに特化した需要推計モデルを構築し、幹線交通へアクセスする利用者特性を考慮した分析が可能となっている。

④東京圏の都市鉄道に特有な課題への対応
混雑問題への対応のため、混雑率を考慮した経路選択や混雑緩和による利用者への効果を計測可能となっている。また、駅構内の混雑率も加味し、乗換え行動も分析することが可能となっている。

第18号答申における推計手法の課題

将来人口の推計値と実績値の乖離

- ・夜間人口の設定に用いた首都圏基本計画^{※1}の推計値が過小。
- ・都心回帰が始まった時期と重なったため、社会移動率が実績と乖離。
- ・過去トレンドから設定した女性の就業率が伸び悩み。
- ・過去トレンドから設定した従業人口の将来伸び率が実績と乖離。

将来の変化として考慮すべき観点

社会、ライフスタイルの変化

- ・人口の減少。
- ・少子化、超高齢化社会の到来。
- ・就業の構造変化（高齢者、女性の就業者増）。

都市構造の変化

- ・東京中心部の一極集中、郊外の活力低下。
- ・東京中心部等で大規模開発が進展。

国際競争力の向上

- ・国家戦略特区の指定等。^{※2}
- ・国際線の発着枠の拡大。

社会インフラの整備

- ・整備新幹線、中央リニア新幹線の開業。
- ・三環状道路等の整備。

鉄道サービスの成熟化

- ・相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線の開業等。

観光立国の推進

- ・訪日外国人旅行者数の増加。

巨大災害の切迫とインフラの老朽化

地球環境の変化

社人研推計値^{※3}を採用

将来の人口減少、都心回帰等の長期トレンドを踏まえた**社人研推計値^{※3}**を採用。

年齢階層別に社会移動率を設定

年齢階層別で最寄駅からの距離別に地域の転入転出傾向を分析し、**年齢階層別、距離帯別に社会移動率**を新たに設定。

将来シナリオを構築し就業人口を設定

国勢調査^{※4}や労働研推計^{※5}、日本再興戦略^{※6}を踏まえ**将来シナリオ**を構築し、将来就業率を設定。

夜間運動/非運動型別に従業人口を設定

夜間人口と相関関係にある医療・福祉、サービス産業の従業人口増加を踏まえ、**夜間運動、非運動別に従業人口**を推計。

目的区分、性年齢階層別区分を細分化

高齢者や女性の社会進出等による行動特性の多様化に対応するため、**目的区分や性年齢階層別区分を細分化**。

乗換時間を細分化

鉄道経路選択の説明変数において、**乗換時間の細分化（乗車待ち、上下移動、水平移動）**を実施。

開発による人口増を考慮

対象とする**開発計画を拡大**（夜間人口、従業人口2千人以上）し、人口増を考慮。

交通パターンの変化を考慮

リニアの開業、大規模開発により**新たに発生する交通パターン**を考慮し、モデルにより推計。

道路の時間信頼性の向上を考慮

三環状道路整備等による空港アクセスにおけるバス利用等の増加に対応し、交通機関選択の説明変数として、新たに**所要時間信頼性**を導入。

その他既存の最新データを反映

交通政策審議会等の**各審議会、委員会等の最新データ**を反映。

etc.

□ 需要推計の前掲条件は外生的に与える必要があるが、将来のイベントリスク等の想定は困難。

○ 需要推計は将来の変化を反映しない

※1 「第5次首都圏基本計画」国土庁

※2 現時点で把握できる開発計画についてのみ反映。

※3 「日本の地域別将来推計人口」H25.3回や社会関係・人口問題研究所

※4 「国勢調査」総務省統計局

※5 「労働力推計の推計」2013年度（推）労働政策研究・研修機構

※6 「日本再興戦略 改訂2014—未来への挑戦—」官報官邸