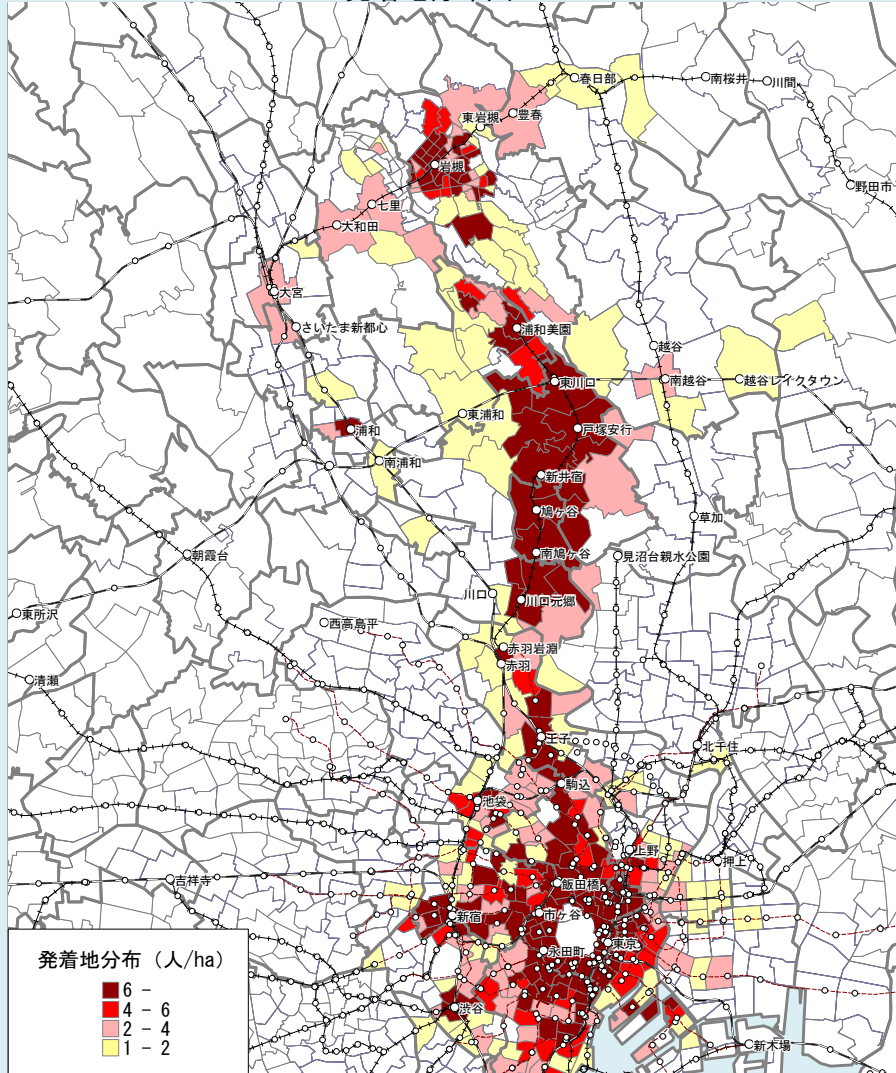


④-3 需要予測結果の分析について(すう勢ケース)

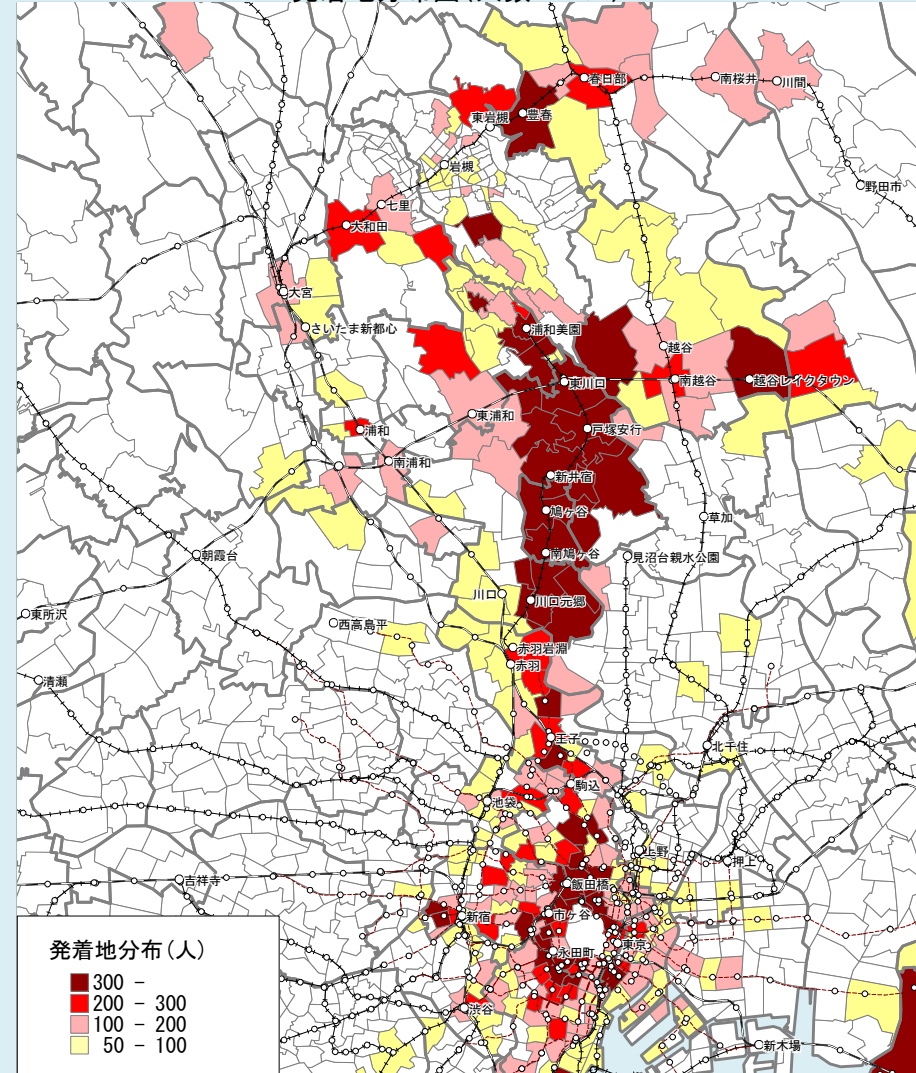
● 7号線延伸区間・埼玉高速鉄道線区間(赤羽岩淵～岩槻)利用者の発着地分布(都市内旅客)

・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)

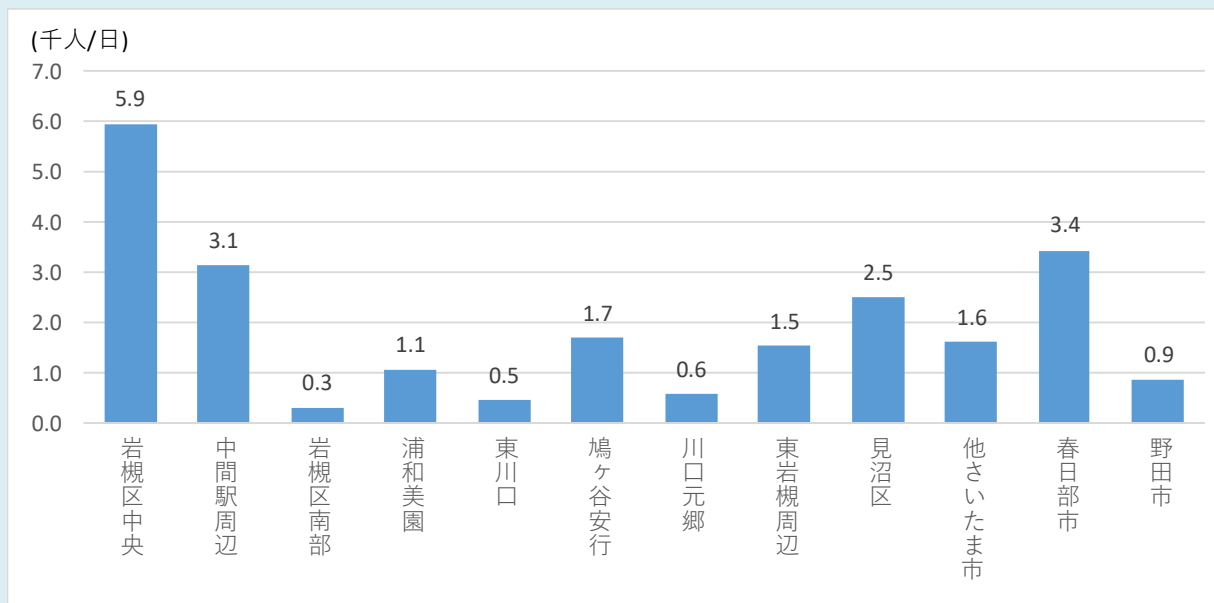


④-4 需要予測結果の分析について(すう勢ケース)

● 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)



④-5 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数と利用率(都市内旅客)

- 7号線延伸区間利用者が多い岩槻区中央エリア、中間駅エリア、見沼区、春日部市について、行き先別の7号線延伸区間利用者数と利用率を示す。
- 岩槻区中央エリア、春日部市から、南北線沿線の千代田・新宿・港区へ向かう利用者が多い。ただし、7号線利用率は、岩槻区中央エリアでは40%、春日部市では10%程度にとどまる。

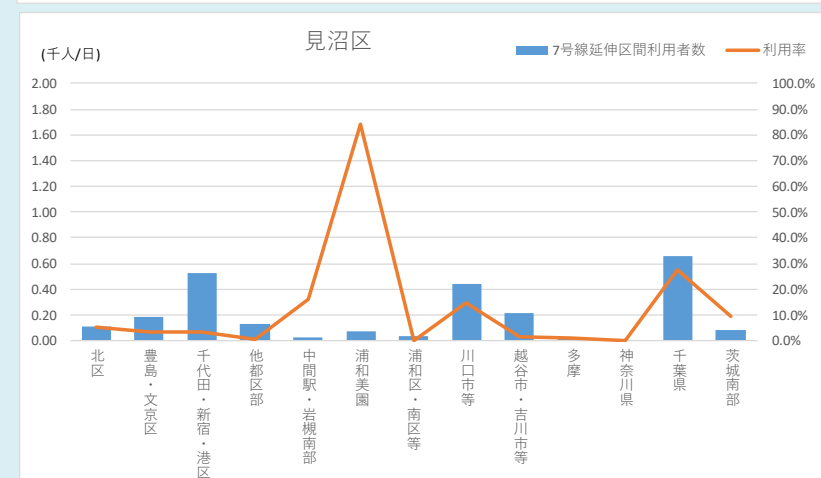
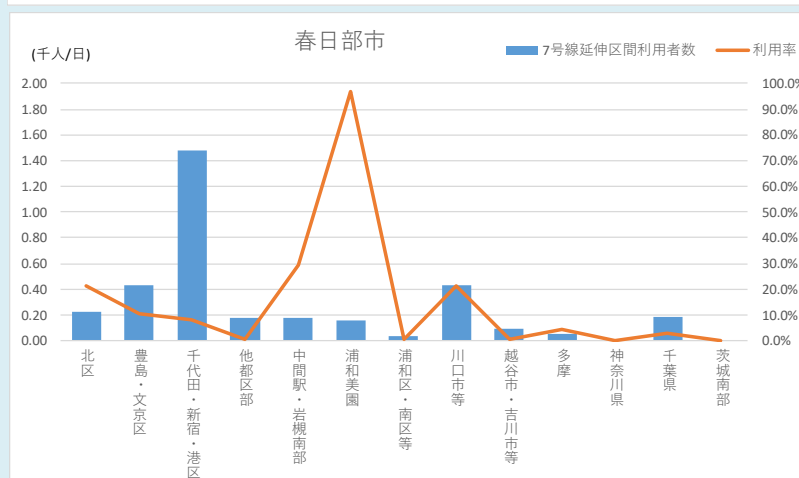
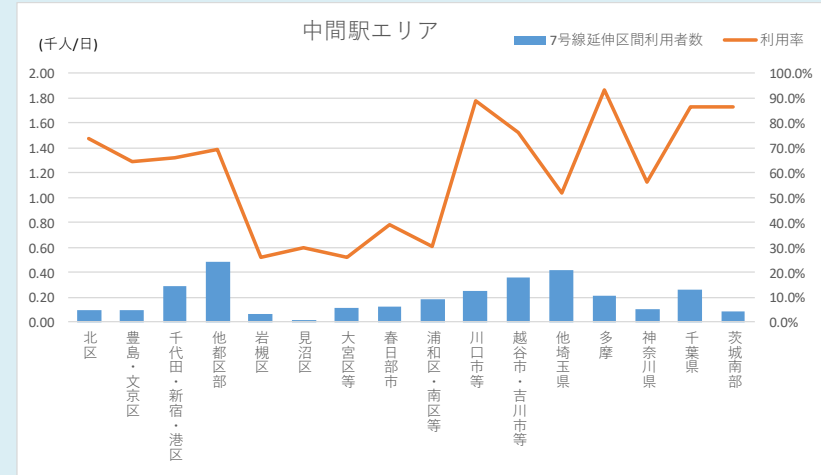
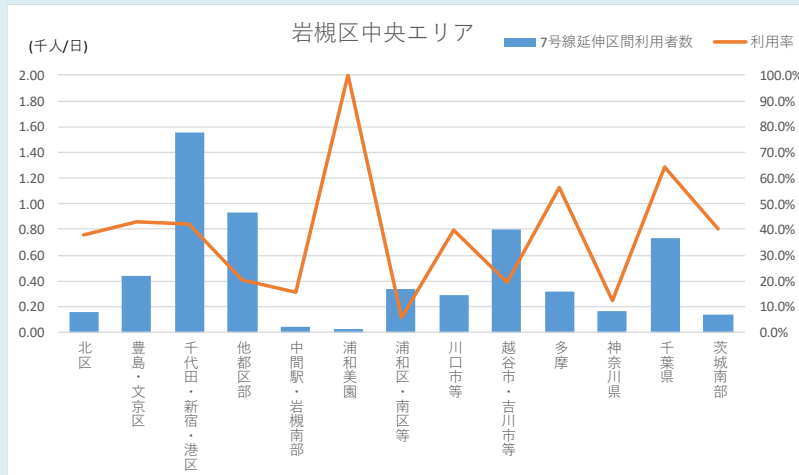
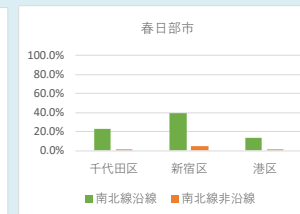
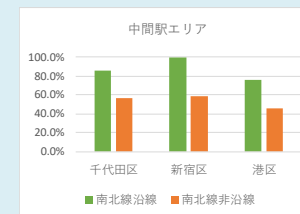
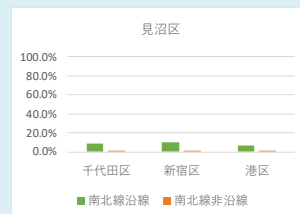
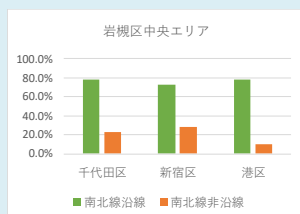


図 行き先別7号線延伸区間利用者数と利用率

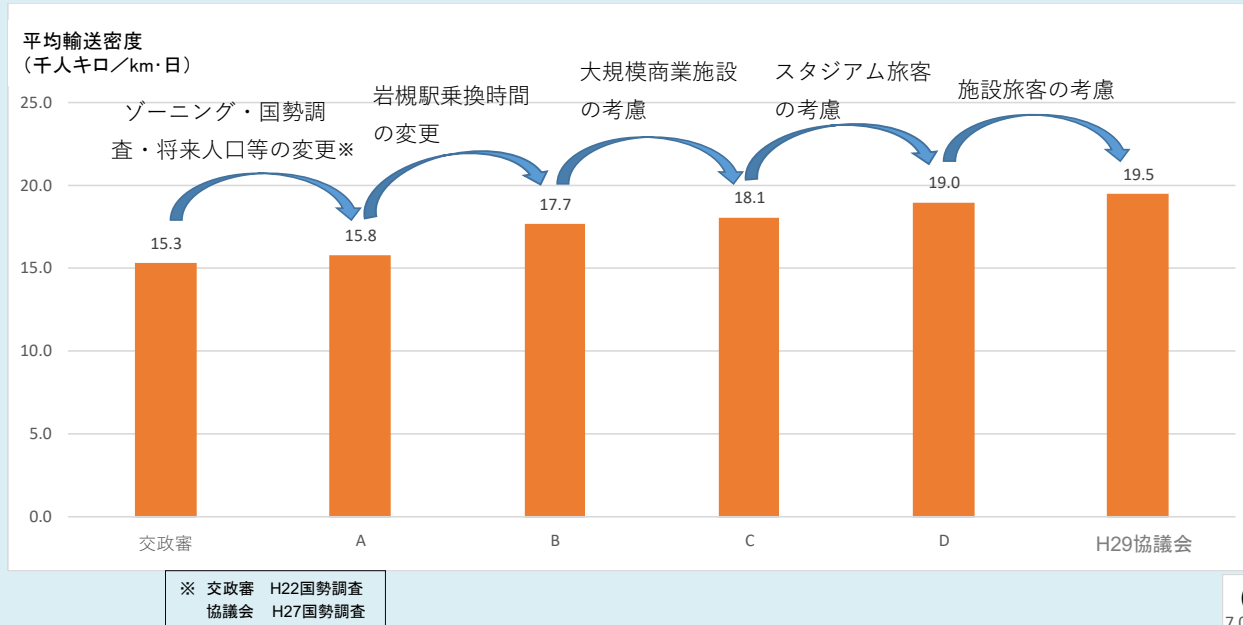


⑤ 需要予測結果の分析について(交政審予測結果との比較)

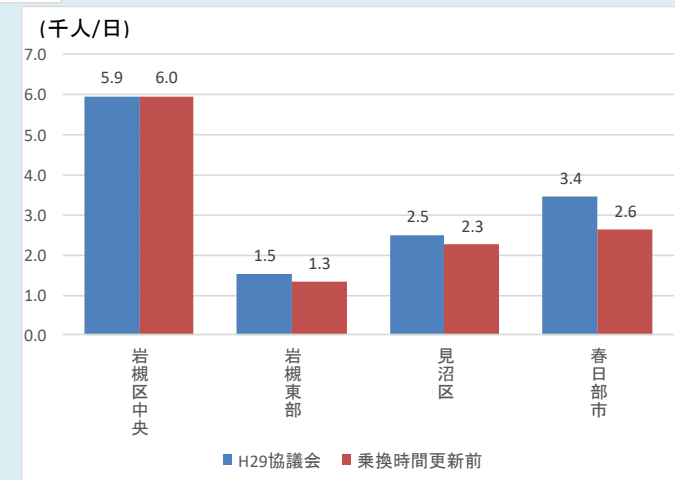
● 前提条件の違いが需要予測結果に影響する度合い

- ・交政審予測結果と比較して、ゾーニングや国勢調査等を更新したことによる影響は0.5千人/日程度に留まった。
- ・H29協議会は、交政審と比較してさいたま市の将来人口設定が3.9%多く、交政審とAの輸送密度の差は3.3%程度であり、さいたま市の人口設定の差とほぼ同じであった。
- ・岩槻駅の乗換時間を3.7分から2.8分に変更したことによる影響は、1.9千人/日程度増加すると予測された。
- ・大規模商業施設やスタジアム旅客を考慮したことによる影響も、合わせて1.3千人/日程度増加する結果となった。

需要予測結果の違いの要因分析(平均輸送密度について交政審198号答申との比較)



7号線延伸区間利用者の比較



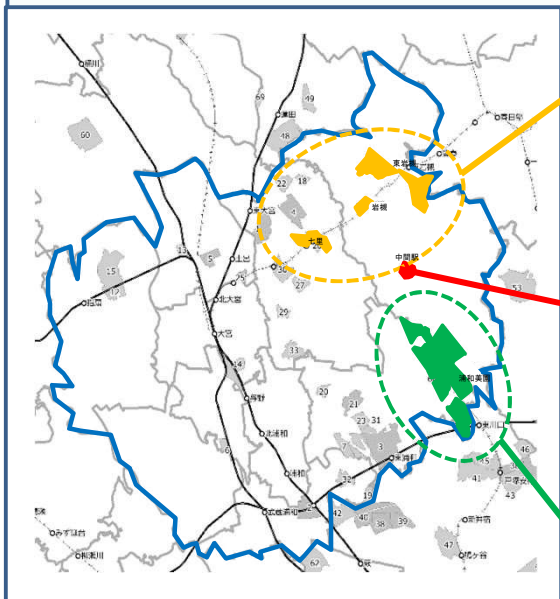
● 乗換時間の違いによる影響

- ・岩槻駅の乗換時間を3.7分から2.8分に変更したことによって、とくに春日部市からの利用者数に影響を与えている。

⑥-1 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（＝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	対象区画整理事業	事業期間	計画人口	当初人口	H27 (2015)実績 (住基)	H42 (2030)人口推計	差	H28年度末進捗率※
岩槻駅周辺	江川	S63～H36	7,600	約3,700	4,898	約7,500	約2,600	96.3%
	南平野	S63～H28	6,000	約500	3,350	約5,900	約2,550	100.0%
	岩槻駅西口	H9～H39	1,160	約800	803	約1,200	約400	73.6%
	風渡野南	H5～H30	1,100	約800	630	約1,100	約500	93.6%
七里駅北側	H14～H49	3,000	約2,200	1,747	約2,800	約1,050	12.5%	
合計			18,860	約8,000	約11,400	約18,500	約7,100	

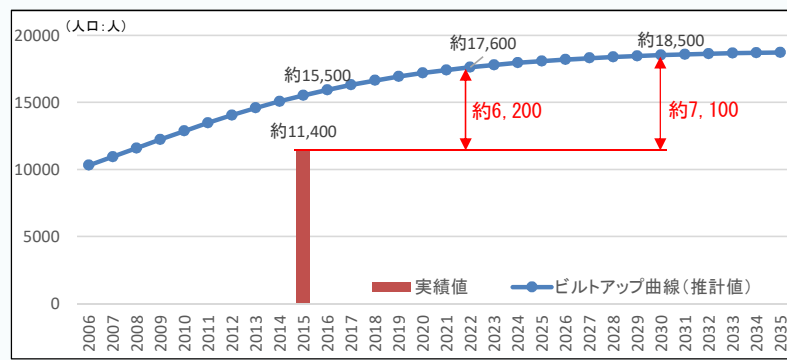
※平成28年度末時点での事業費ベースの進捗率

地区	開発規模	計画人口	
		定住人口	約500
中間駅	小規模	産業系従業者	約3,000

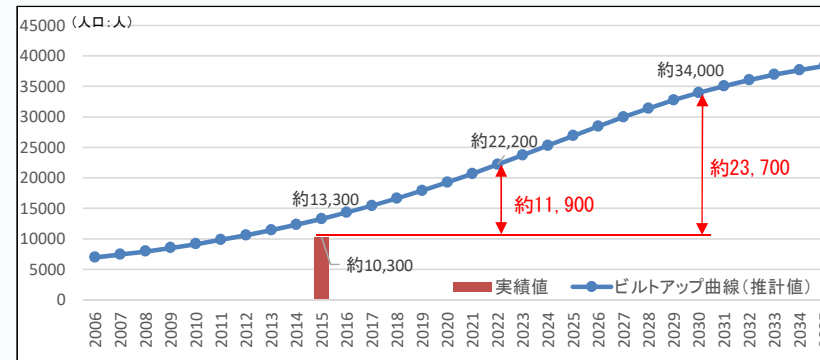
※参考資料「⑩中間駅周辺地区のまちづくり選定案について」の「交流人口創出型(Ⅱ型)」より設定

地区	対象区画整理事業	事業期間	計画人口	当初人口	H27 (2015)実績 (住基)	H42 (2030)人口推計	差	H28年度末進捗率※
浦和美園駅周辺	浦和東部第二	H12～H38	18,300	約1,700	4,700	約13,900	約9,200	100.0%
	浦和東部第一	H11～H28	5,500	約300	621	約4,200	約3,600	72.1%
	岩槻南部新和西	H11～H28	7,400	約400	716	約5,700	約5,000	100.0%
	大門第二	H7～H33	7,200	約1,400	2,089	約7,000	約4,900	49.2%
	大門上・下野田	H4～H42	3,300	約600	2,144	約3,200	約1,000	95.0%
合計			41,700	約4,400	約10,300	約34,000	約23,700	

※平成28年度末時点での事業費ベースの進捗率

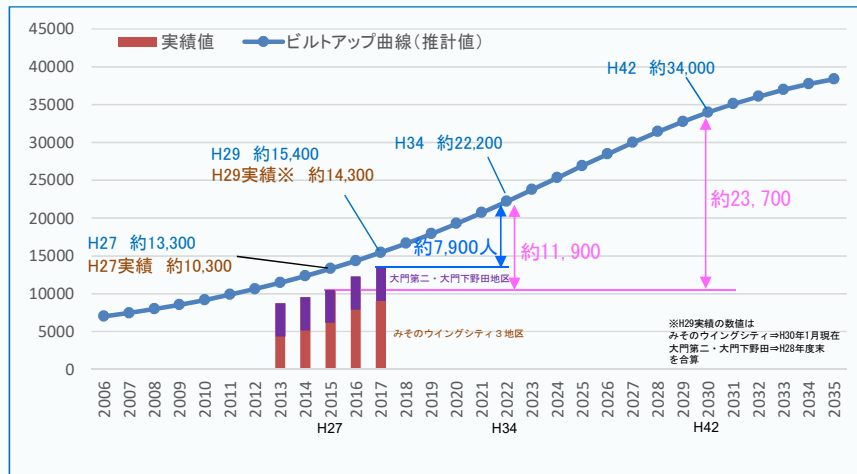


岩槻駅周辺 ビルドアップ曲線

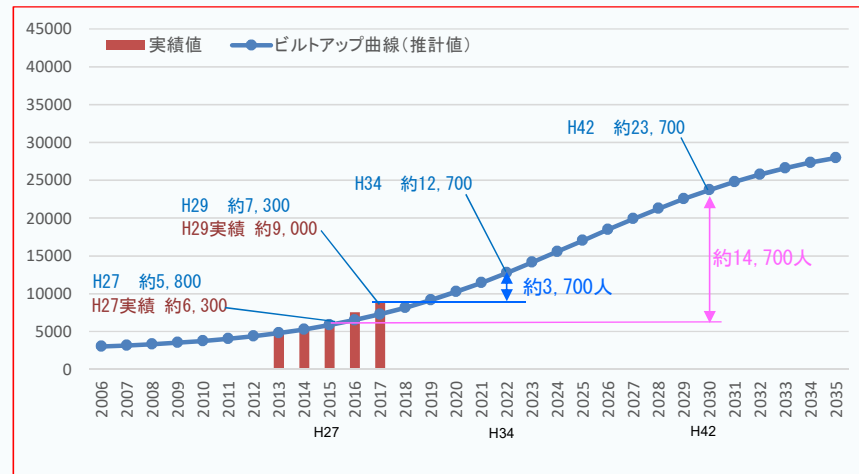


浦和美園駅周辺 ビルドアップ曲線

⑥-2 浦和美園駅周辺地区の開発状況について



浦和美園駅周辺 開発ケースのビルドアップ曲線
【5地区】



みそのウイングシティのビルドアップ曲線
【3地区】 ※実績値は大門下野田地区を含む

地区	対象 区画整理事業	事業 期間	計画 人口	当初 人口	H27 (2015) 実績 (住基)	H42 (2030) 人口推計	差	H28年度末 進捗率※
浦和美園 駅周辺	浦和東部第二	H12~H38	18,300	約1,700	4,700	約13,900	約9,200	100.0%
	浦和東部第一	H11~H28	5,500	約300	621	約4,200	約3,600	72.1%
	岩槻南部新和西	H11~H28	7,400	約400	716	約5,700	約5,000	100.0%
	大門第二	H7~H33	7,200	約1,400	2,089	約7,000	約4,900	49.2%
	大門上・下野田	H4~H42	3,300	約600	2,144	約3,200	約1,000	95.0%
合計			41,700	約4,400	約10,300	約34,000	約23,700	

※平成28年度末時点での
事業費ベースの進捗率

⑦-1 需要予測結果(開発ケース)

●需要予測結果(輸送人員・輸送密度)

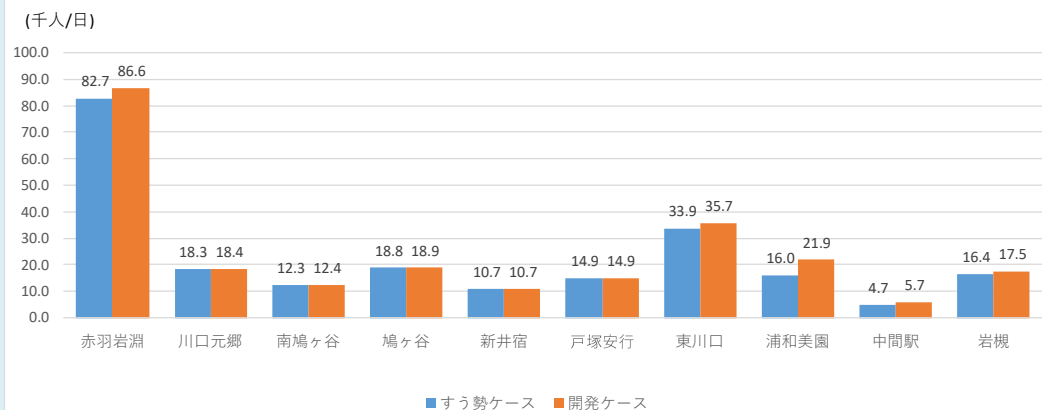
- ・開発ケースの利用者数は、①都市内旅客+②埼玉スタジアム旅客+③施設等旅客を合わせて、24.6千人/日となった。すう勢ケースと比較して1.5千人/日増加している。
- ・SR全線(赤羽岩淵～岩槻)では、すう勢ケースと比較して7.0千人/日増加している。

	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	合計
開発ケース	21.8	2.4	0.5	24.6 (+1.5)
すう勢ケース	20.2	2.4	0.5	23.1

	輸送人員(都市内、千人/日)		輸送密度(都市内、千人km/日・km)	
	延伸区間	埼玉高速鉄道線全線	延伸区間	埼玉高速鉄道線全線
開発ケース	21.8	121.3	19.2	45.6
すう勢ケース	20.2	114.3	18.1	42.4

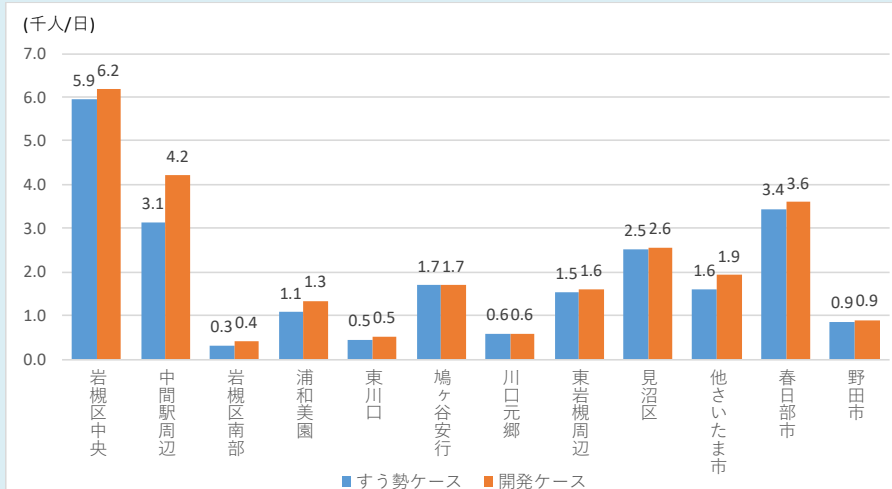
●駅別乗降人員

- ・すう勢ケースと比較して、中間駅の乗降人員が1.0千人/日、岩槻駅が1.1千人/日増加している。
- ・浦和美園駅の乗降人員は、5.9千人/日と大幅に増加している。ただし、その多くは東川口方面へ向かう利用者である。



●エリア別7号線延伸区間利用者数

- ・すう勢ケースと比較して、中間駅エリアでは1.1千人/日、岩槻区中央エリアでは0.3千人/日程度増加している。
- ・浦和美園エリアにおける増加は0.2千人/日にとどまる。



●開発による効果

- ・中間駅周辺開発によって、7号線利用者は1.1千人/日程度増加する。
- ・浦和美園エリアは、鉄道利用者は9.2千人/日増加するが、このうち7号線延伸区間利用者は0.4千人/日程度である。

	開発ケース-すう勢ケース(千人/日)		
	開発人口	鉄道利用者数	延伸区間利用者数
浦和美園	23.7	9.2	0.41
中間駅	夜間 0.5 従業 3.0	1.1	1.09
岩槻	5.6	2.6	0.46
見沼	1.5	0.8	0.04
計	夜間 31.3 従業 3.0	13.7	2.00

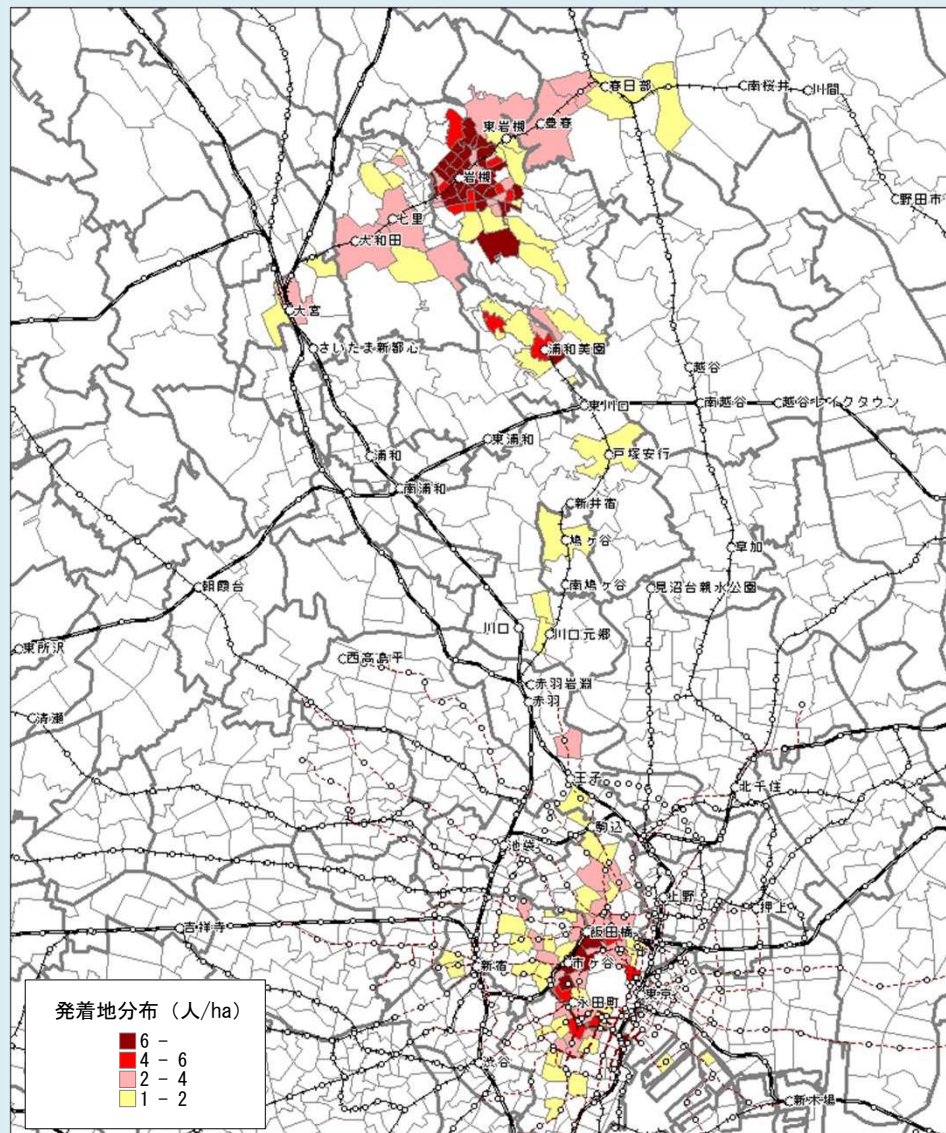
注: 計には、重複する利用者が含まれる

⑦-2 需要予測結果(開発ケース)

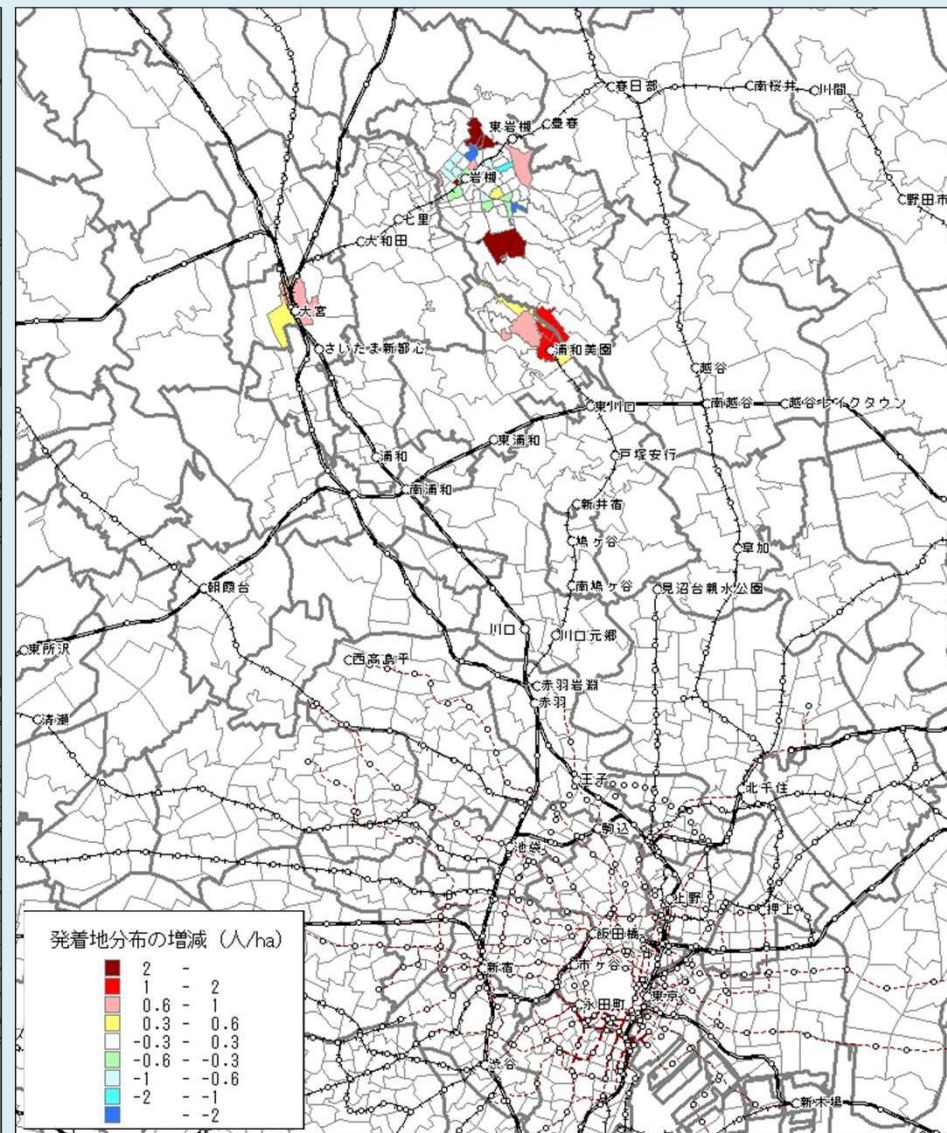
● 7号線延伸区間(浦和美園～岩槻)利用者の発着地分布(都市内旅客)

- ・浦和美園、中間駅、岩槻等において、7号線延伸区間利用者数が増加している。
- ・岩槻駅周辺については、すう勢ケースと比較して人口が減少することにより、7号線利用者も減少している。

7号線延伸線利用者の発着地分布図(開発ケース)



7号線延伸線利用者の発着地分布図(開発ケース-すう勢ケース)



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)

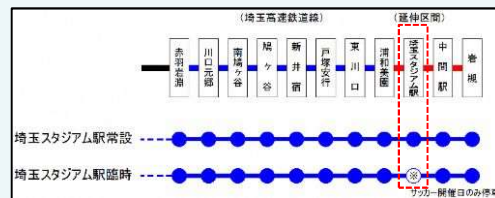


埼玉スタジアム駅のイメージパース



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

需要予測に影響する事項

- 所要時間の増加による、需要減

⑨-1 需要予測結果(開発+常設化ケース)

●需要予測結果(輸送人員・輸送密度)

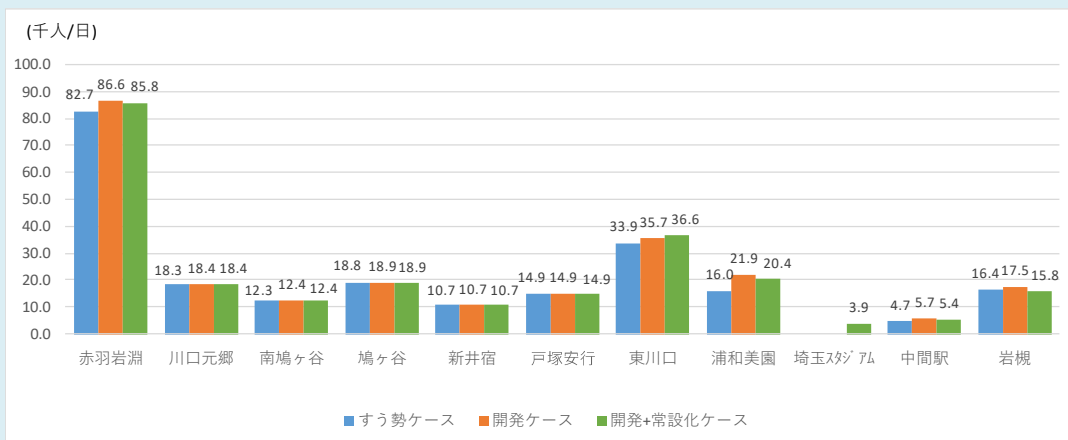
- ・開発+常設化ケースの利用者数は、①都市内旅客+②埼玉スタジアム旅客+③施設等旅客を合わせて、26.1千人/日となった。開発ケースと比較して1.5千人/日増加している。
- ・SR全線(赤羽岩淵～岩槻)では、開発ケースと比較して0.3千人/日の増加にとどまる。

	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	合計
開発+常設化ケース	23.2	2.4	0.5	26.1 (+1.5)
開発ケース	21.8	2.4	0.5	24.6

	輸送人員(都市内、千人/日)		輸送密度(都市内、千人km/日・km)	
	延伸区間	埼玉高速鉄道線全線	延伸区間	埼玉高速鉄道線全線
開発+常設化ケース	23.2	121.6	17.9	44.8
開発ケース	21.8	121.3	19.2	45.6

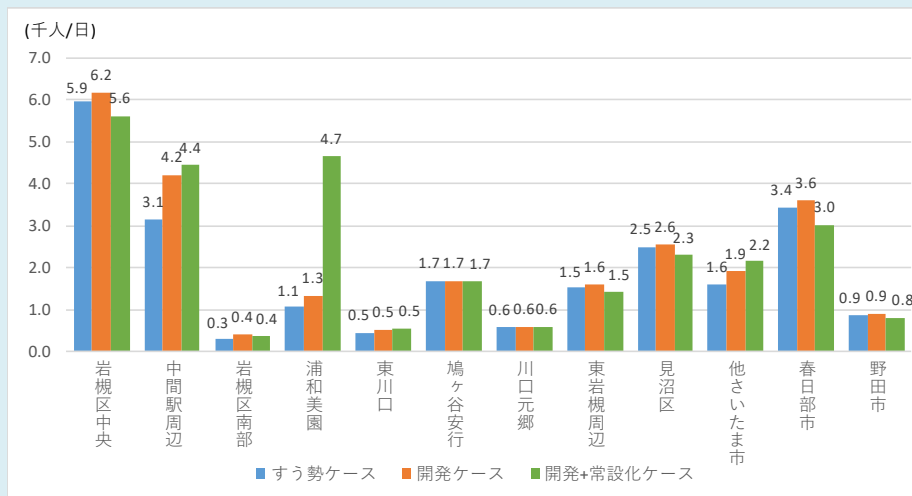
●駅別乗降人員

- ・埼玉スタジアム駅の乗降人員は、3.9千人/日と予測された。
- ・開発ケースと比較して、浦和美園駅、中間駅、岩槻駅の乗降人員はいずれも減少している。浦和美園駅と中間駅は埼玉スタジアム駅利用への転移、岩槻駅については所要時間増加による影響と考えられる。



●エリア別7号線延伸区間利用者数

- ・開発ケースと比較して、浦和美園エリアが大幅に増加している。これは、浦和美園駅利用から埼玉スタジアム駅利用に転移したためと考えられる。
- ・岩槻区中央エリアや見沼区、春日部市等は減少している。



●埼玉スタジアム駅利用者の発着地分布

