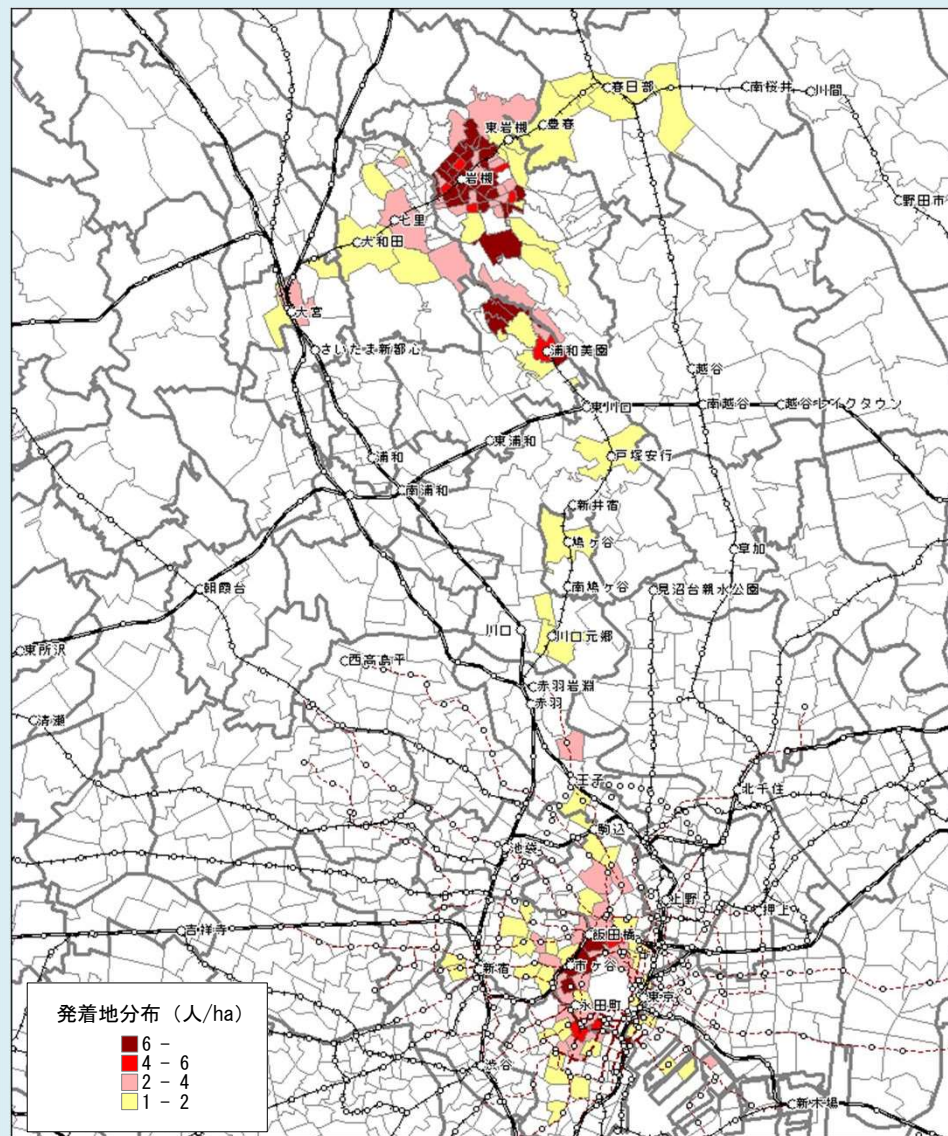


⑨-2 需要予測結果(開発+常設化ケース)

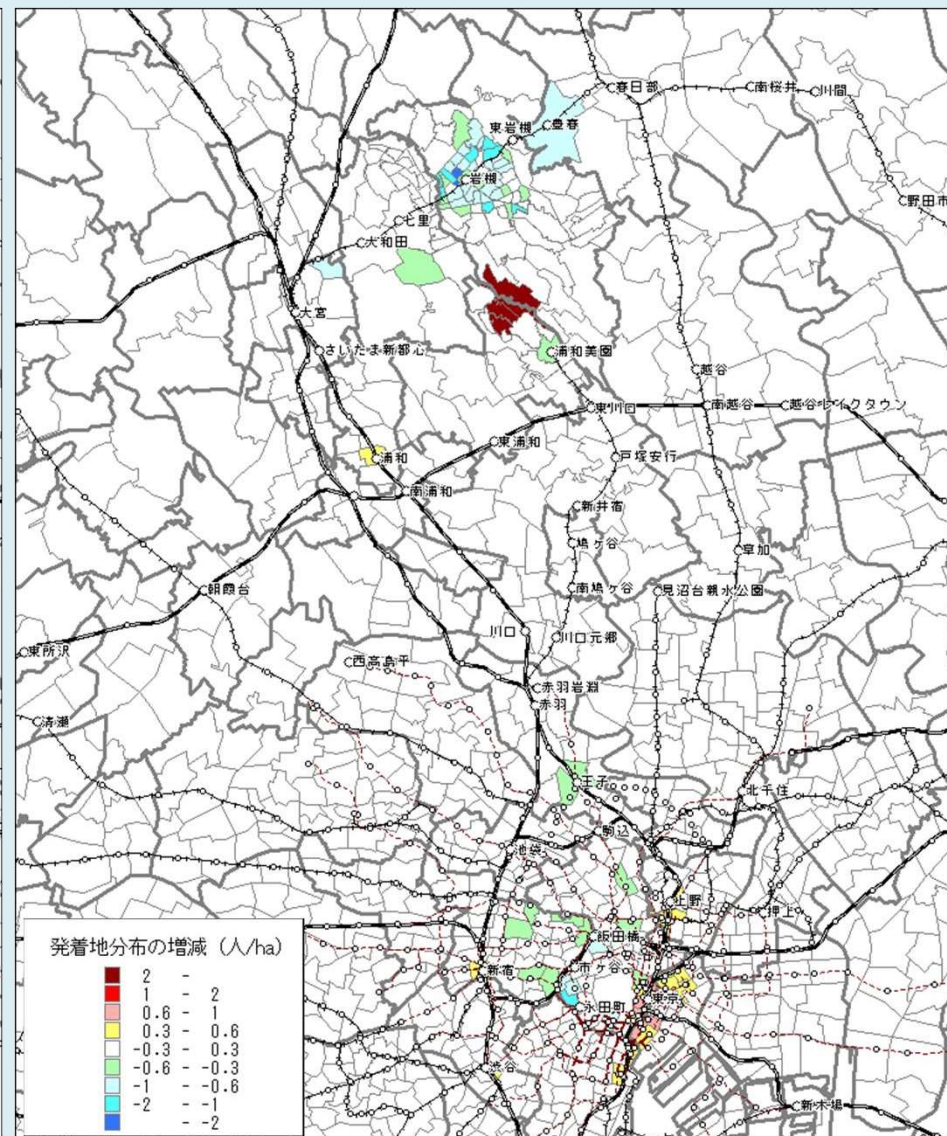
● 7号線延伸区間(浦和美園～岩槻)利用者の発着地分布(都市内旅客)

- ・埼玉スタジアム駅常設化によって、埼玉スタジアム周辺における7号線延伸区間利用者が大幅に増加している。
- ・埼玉スタジアム駅に停車することにより、岩槻駅までの到達時間が長くなることから、岩槻駅周辺および野田線沿線からの利用者は減少している。

7号線延伸線利用者の発着地分布図(開発+常設化ケース)



7号線延伸線利用者の発着地分布図(開発+常設化ケース-開発ケース)



⑩ 快速運転について

■ 快速運転ケース: 延伸線が整備されることにより運行距離が延長されることから、鉄道利用者のサービス向上の一助となるため、快速運転を実施した場合の効果を需要予測に反映し、試算する。

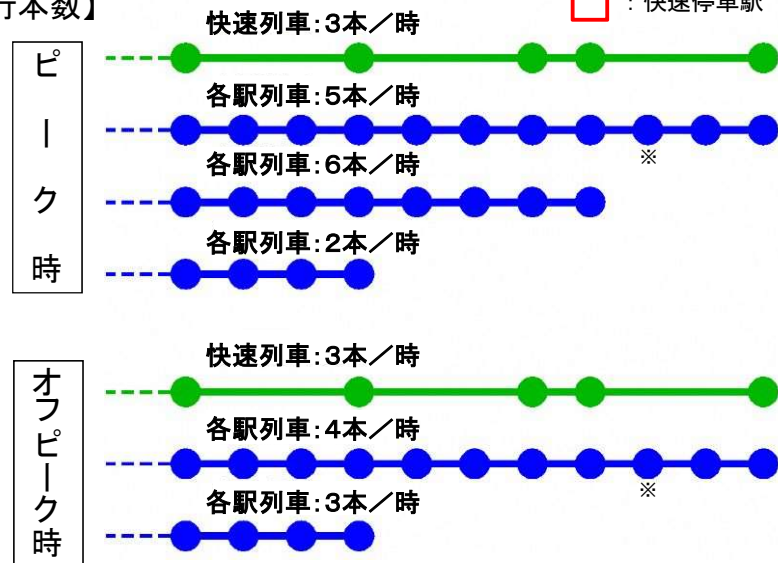
● 「快速運転ケース」における、需要予測の前提条件
 現行 (without) 時は緩行運行とし、延伸 (with) 時に快速運転を実施すると想定。

● 快速運転の運行形態について

- ・ 快速運転区間 埼玉高速鉄道線及び延伸区間
- ・ 各駅停車の追越し 無し
- ・ 時間当たりの運行本数 現行の運行本数を変更せず、各駅停車の内3本を快速に変更



【運行本数】



凡例: 停車駅 ● ●
 ※ 埼玉スタジアム駅
 No. 4 開発+快速ケースの場合、臨時停車駅
 No. 5 開発+埼玉常設化+快速ケースの場合、各駅停車駅 詳細は資料①参照

【所要時間】

駅間	駅間距離 (km)	各駅停車				快速	
		No.4 埼玉臨時駅		No.5 埼玉常設化		No.4・No.5 共通	
		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)	所要時間 (分)	運行本数 (本/時・片道)
赤羽岩淵～川口元郷	2.4	3		3			
川口元郷～南鳩ヶ谷	1.9	3	13	3	13	6	
南鳩ヶ谷～鳩ヶ谷	1.6	2		2			
鳩ヶ谷～新井宿	1.6	2		2			
新井宿～戸塚安行	2.5	3		3		6	
戸塚安行～東川口	2.2	3		3	11		
東川口～浦和美園	2.4	3		3		3	
浦和美園～埼玉スタジアム	1.5			2			
埼玉スタジアム～中間駅	2.7	3	5	3	5	6	
中間駅～岩槻	3.0	4		4			
合計	21.8	26		28		21	

表 所要時間等の設定
 1. 各駅停車の所要時間は時刻表による。
 2. 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。

● 快速運転の主な課題

- 《相互直通運転》
 - ・ ダイヤ検討は行ったが、快速運転の実施に当たっては、相互直通運転を実施している鉄道事業者間の調整が必要。
- 《地域理解》
 - ・ 快速運転の実施に当たっては、通過駅の地域住民等の理解が必要。
- 《設備》
 - ・ 快速運転の実施に当たっては、ホームドア・信号設備等に関する調査が必要。
- 《運行》
 - ・ 一部の電車への混雑集中や、遅延リスク等の解決が必要。

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。

⑪-1 需要予測結果(開発+快速ケース)

●需要予測結果(輸送人員・輸送密度)

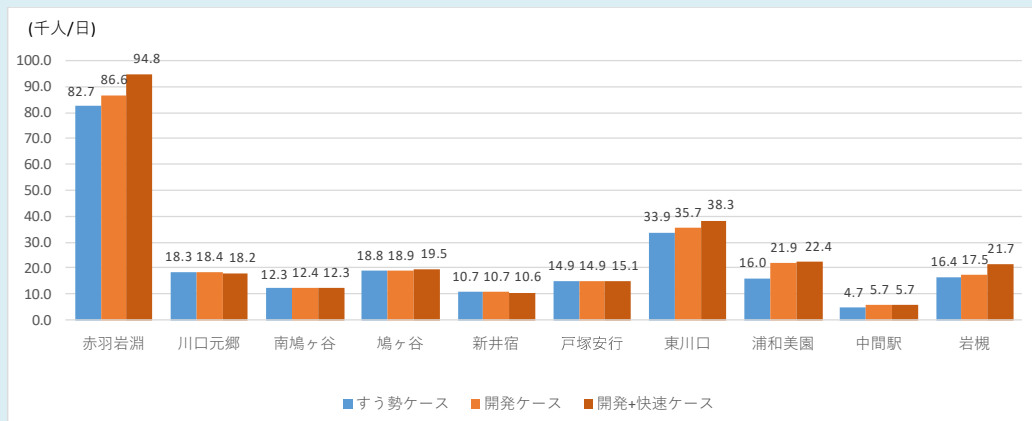
- ・開発+快速ケースの利用者数は、①都市内旅客+②埼玉スタジアム旅客+③施設等旅客を合わせて、28.8千人/日となった。開発ケースと比較して4.2千人/日増加している。
- ・SR全線(赤羽岩淵～岩槻)では、開発ケースと比較して9.0千人/日増加している。

	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+快速ケース	26.0	2.4	0.5	28.8 (+4.2)
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+快速ケース	26.0	130.3	23.4	52.2
開発ケース	21.8	121.3	19.2	45.6

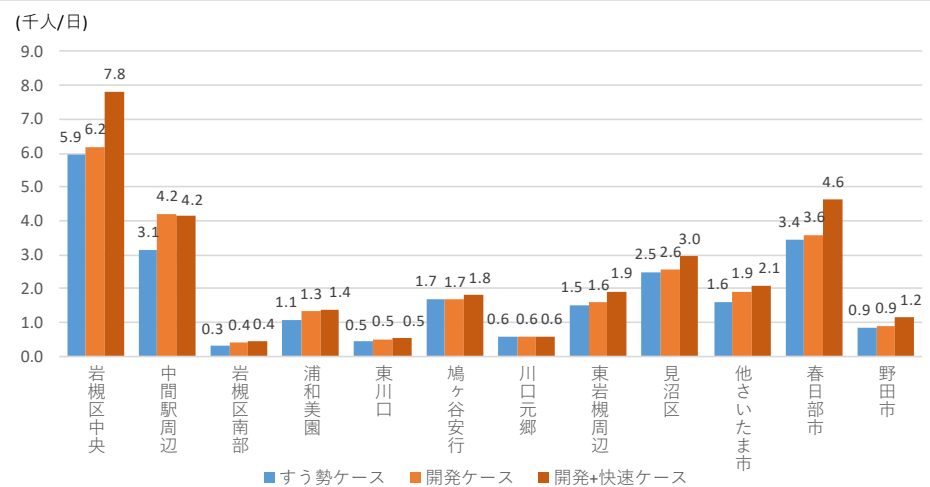
●駅別乗降人員

- ・開発ケースと比較して、岩槻駅、東川口駅などの快速停車駅における乗降人員が増加している。



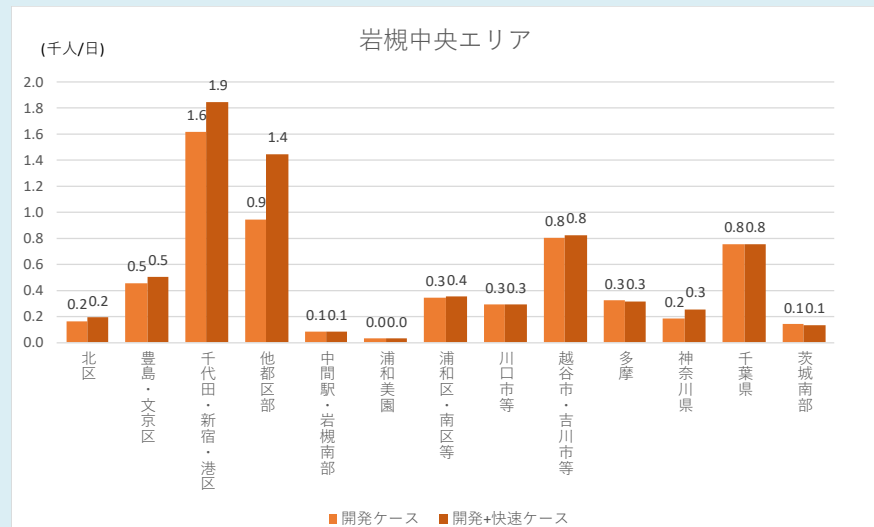
●エリア別7号線延伸区間利用者数

- ・開発ケースと比較して、岩槻区中央エリアからの利用が大幅に増加している。
- ・東武野田線沿線の見沼区、春日部市などからの利用者についても、増加がみられる。



●エリア別7号線延伸区間利用者の内訳

- ・快速運転によって、南北線沿線以外の都区部へ向かう利用者が増加している。

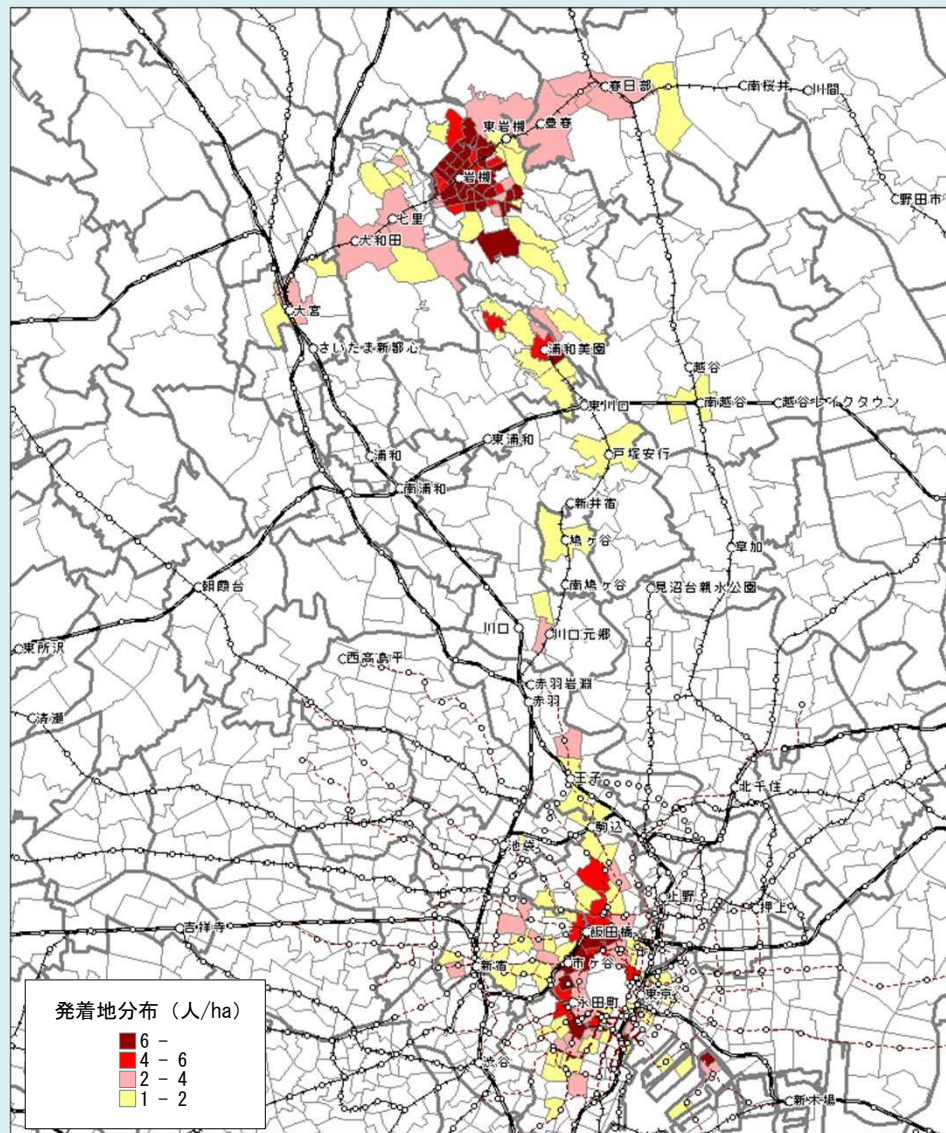


⑪-2 需要予測結果(開発+快速ケース)

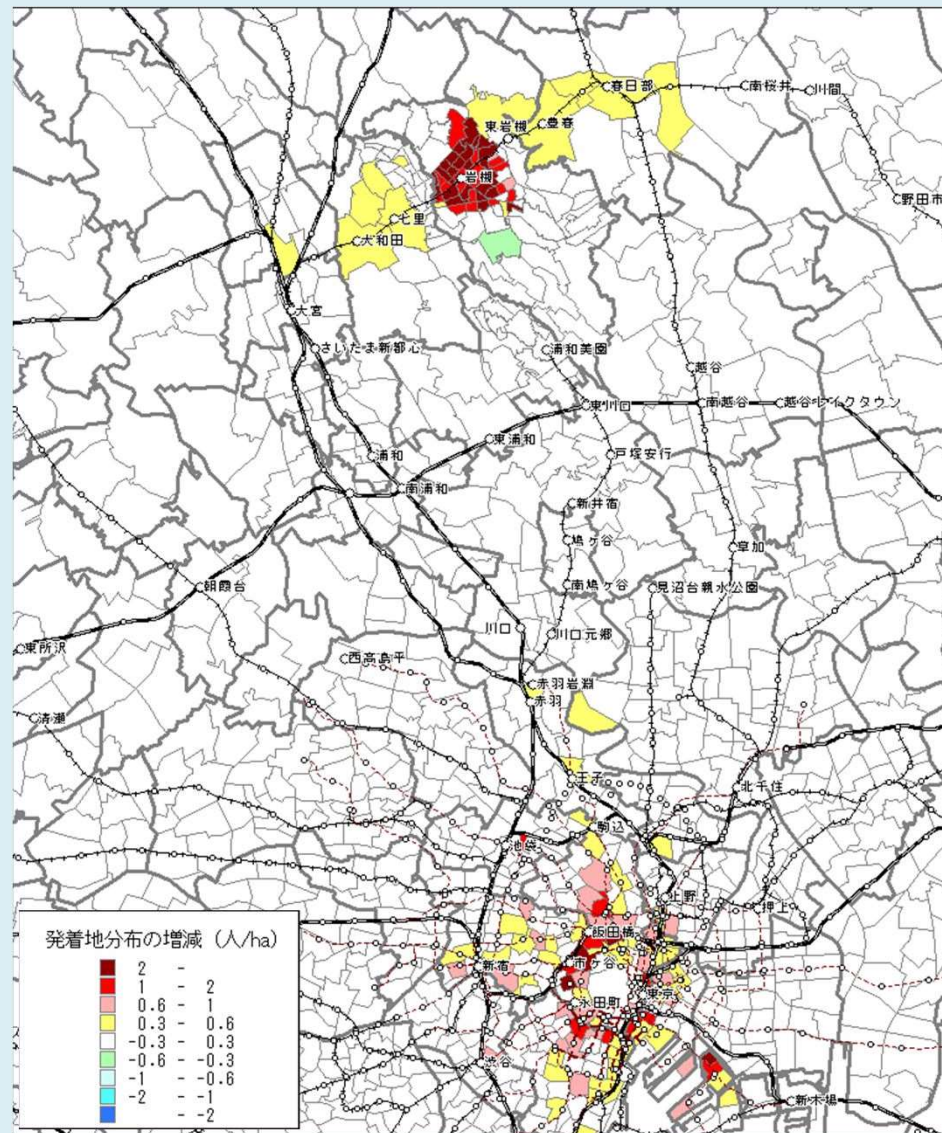
● 7号線延伸区間(浦和美園～岩槻)利用者の発着地分布(都市内旅客)

- ・快速運転によって、岩槻駅周辺および野田線沿線からの利用者が増加している。
- ・中間駅の停車本数が減少することにより、中間駅周辺からの利用者は減少している。

7号線延伸線利用者の発着地分布図(開発+快速ケース)



7号線延伸線利用者の発着地分布図(開発+快速ケース-開発ケース)



⑫-1 需要予測結果(開発+常設化+快速ケース)

●需要予測結果(輸送人員・輸送密度)

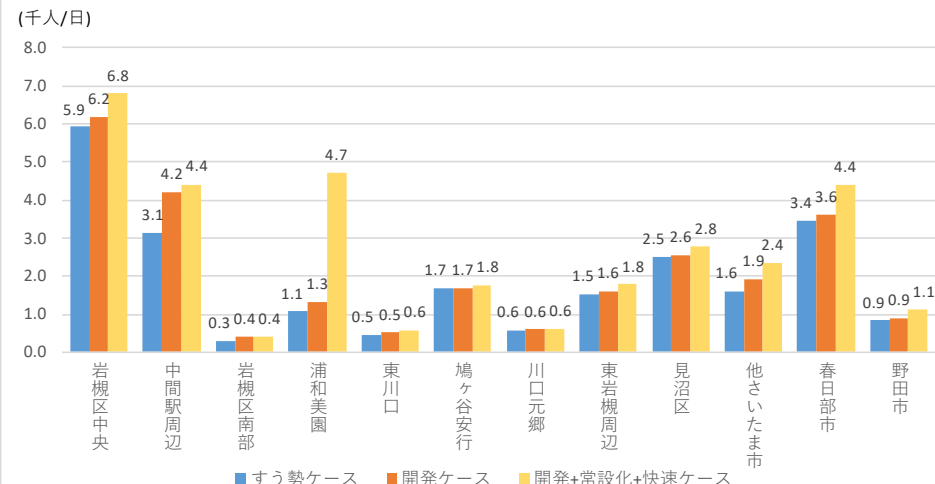
- ・開発+常設化+快速ケースの利用者数は、①都市内旅客+②埼玉スタジアム旅客+③施設等旅客を合わせて、30.4千人/日となった。開発ケースと比較して6.2千人/日増加している。
- ・SR全線(赤羽岩淵～岩槻)では、開発ケースと比較して9.3千人/日増加している。

	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+常設化+快速ケース	27.5	2.4	0.5	30.4 (+6.2)
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+快速ケース	27.5	130.6	22.2	51.4
開発ケース	21.8	121.3	19.2	45.6

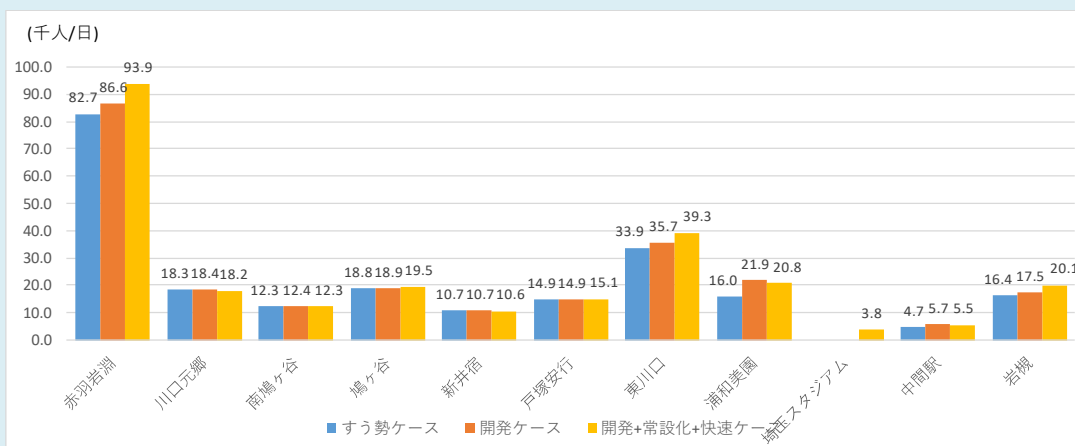
●エリア別7号線延伸区間利用者数

- ・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、春日部市等についても、快速の効果により増加している。



●駅別乗降人員

- ・埼玉スタジアム駅の乗降人員は、3.8千人/日と予測された。
- ・開発ケースと比較して、浦和美園駅、中間駅の乗降人員は減少している。これは、埼玉スタジアム駅利用へ転移したと考えられる。一方、岩槻駅の乗降人員は増加している。

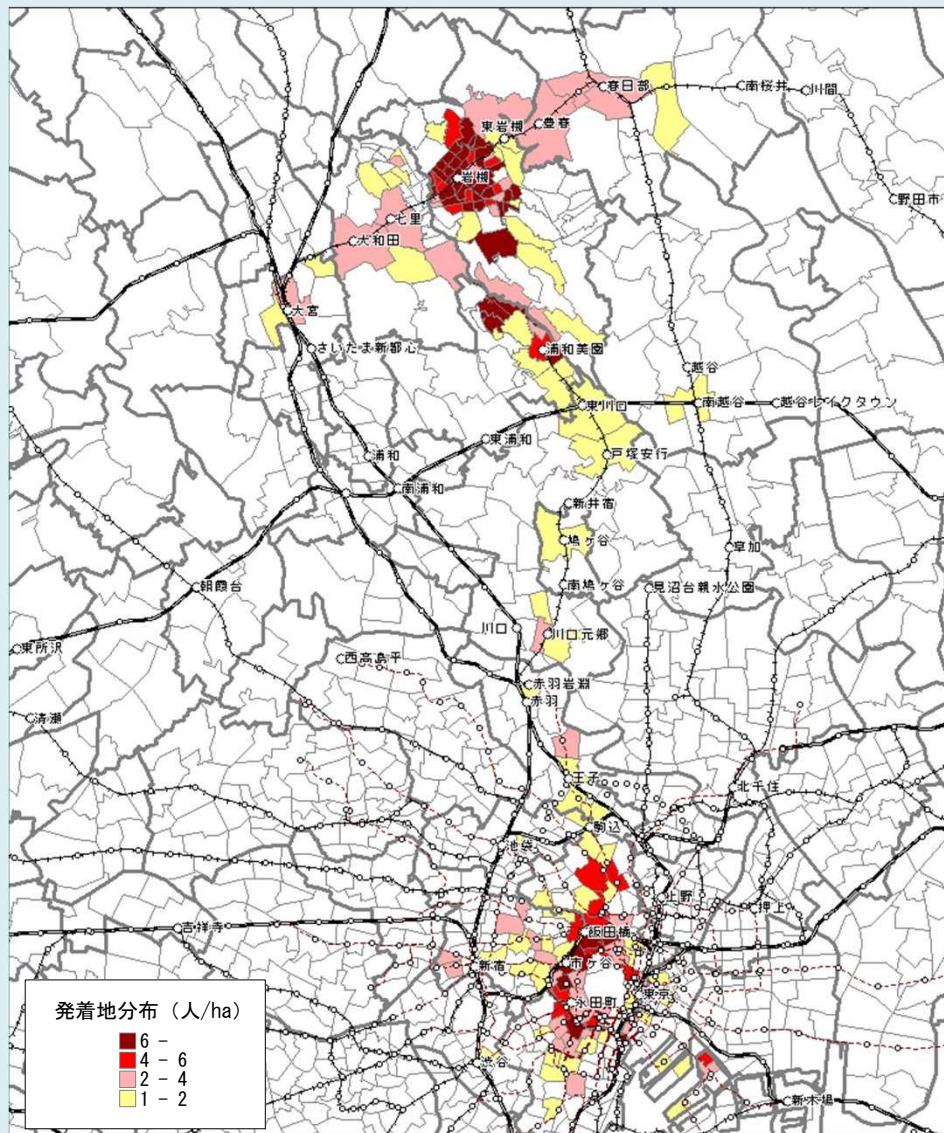


⑫-2 需要予測結果(開発+常設化+快速ケース)

● 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)

- ・埼玉スタジアム駅常設化によって埼玉スタジアム周辺の利用者が、また快速運転によって、岩槻駅周辺および野田線沿線からの利用者が増加している。
- ・中間駅の停車本数が減少することにより、中間駅周辺からの利用者は減少している。

7号線延伸線利用者の発着地分布図(開発+常設化+快速ケース)



7号線延伸線利用者の発着地分布図(開発+常設化+快速ケース-開発ケース)

