

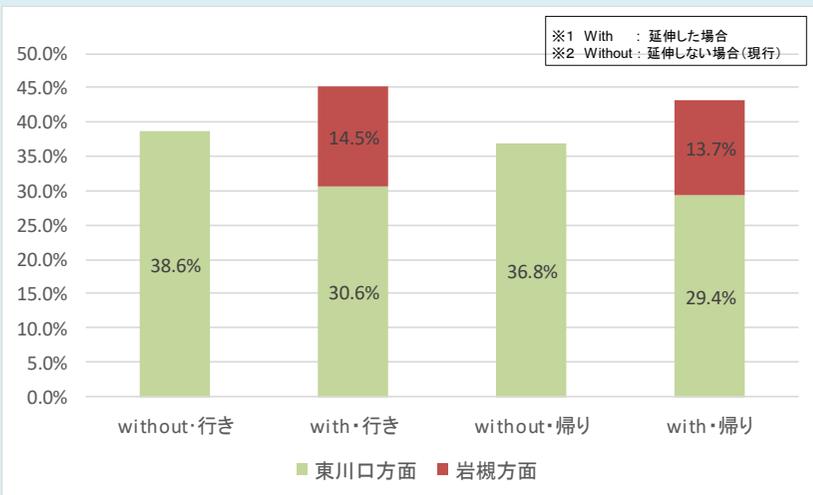
② 需要予測結果について(No1すう勢ケース・⑥埼玉スタジアム旅客)

●平成29年度 ⑥埼玉スタジアム旅客の需要予測結果

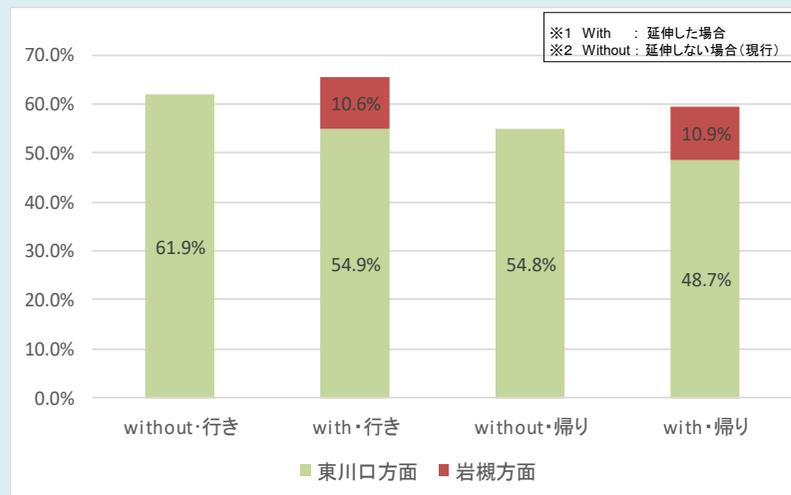
地下鉄7号線延伸区間の埼玉スタジアム旅客利用者数は、Jリーグ17～18千人/試合、代表戦34～37千人/試合となった。年間利用者数は、1日平均で2.4千人となる。

(千人/日)

⑥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
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 ⑥埼玉スタジアム旅客の鉄道分担率

②③ 需要予測結果について(No1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※1	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(片道)

※1 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※2	鉄道利用者数 (人/日)	延伸線 岩槻駅 利用者数 (人/日)
来訪者	私事	411	20%	82	8(片道)

※2 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。

④-1 需要予測結果の分析について(No1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、東武野田線との間の乗換え客数が約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)

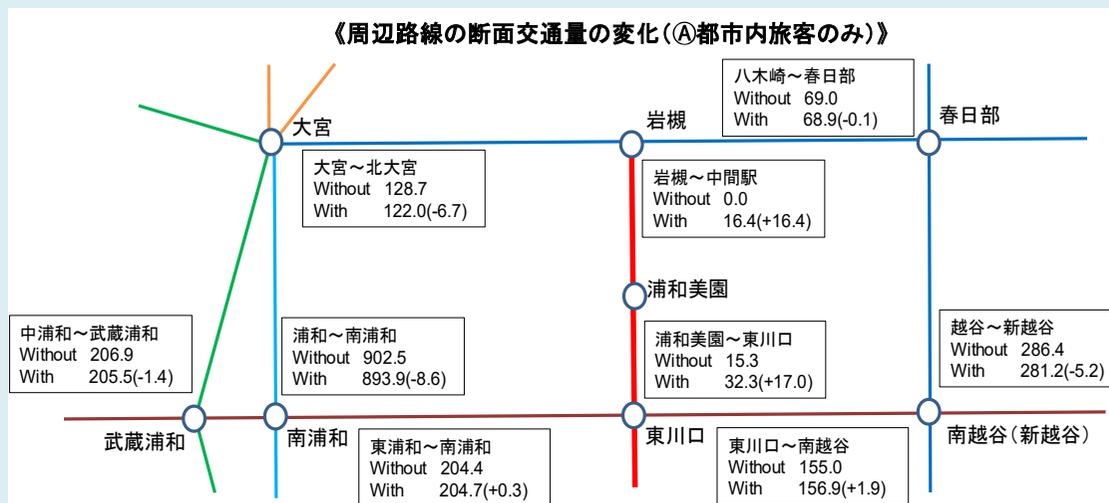
発	着	赤羽岩淵	赤羽岩淵	川口元郷	南鳩ヶ谷	鳩ヶ谷	新井宿	戸塚安行	東川口		東川口	浦和美園	中間駅	岩槻		岩槻	計
		南北線	地元	地元	地元	地元	地元	地元	地元	武蔵野線 東浦和	武蔵野線 南越谷	地元	地元	地元	野田線 東岩槻	野田線 七里	
赤羽岩淵	南北線	0	0	7,879	5,683	8,513	4,746	4,920	372	1,266	4,044	3,608	832	2,511	537	1,696	46,607
赤羽岩淵	地元	0	0	82	55	91	51	75	0	25	81	35	10	15	1	3	524
川口元郷	地元	6,566	89	0	49	138	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	6,819	79	102	0	0	13	57	431	560	95	102	12	150	139	25	8,584
新井宿	地元	3,169	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	34	63	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	462	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	5,808
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	969	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

※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が想定される。

(千人/日)



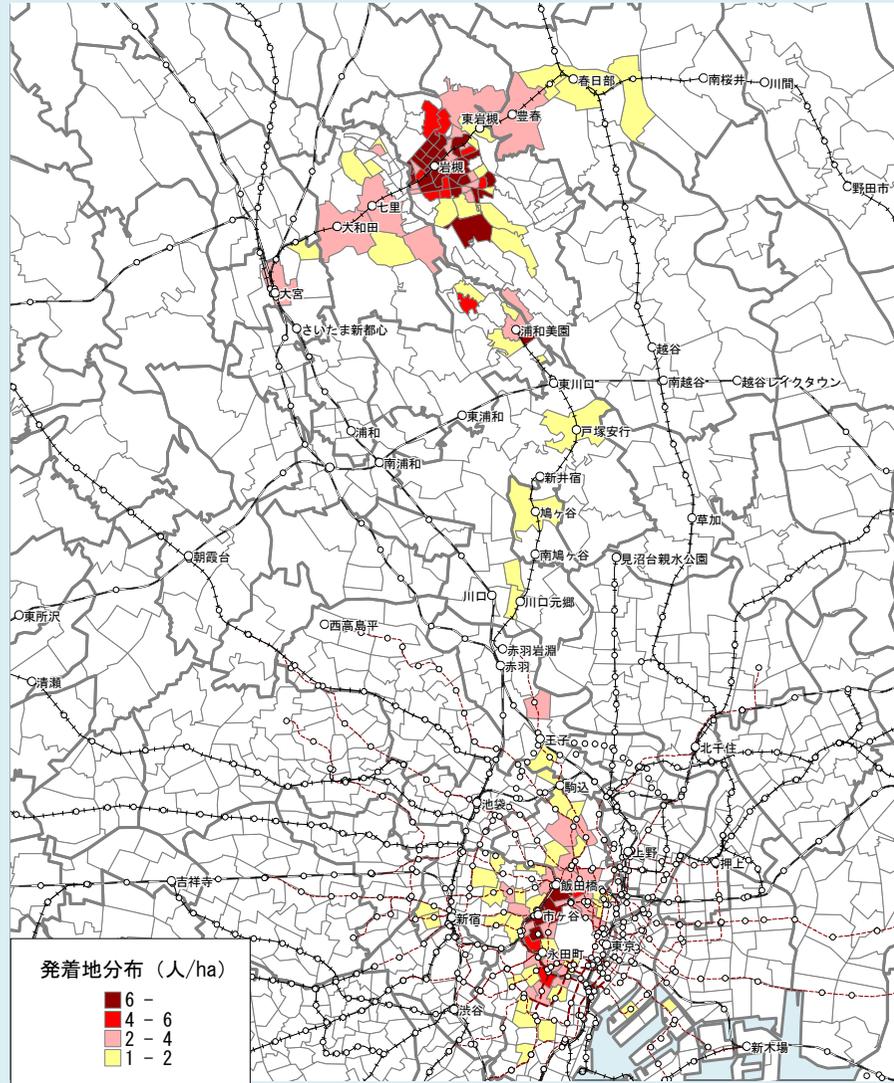
※1 With : 延伸した場合
 ※2 Without : 延伸しない場合(現行)

④-2 需要予測結果の分析について(No1すう勢ケース)

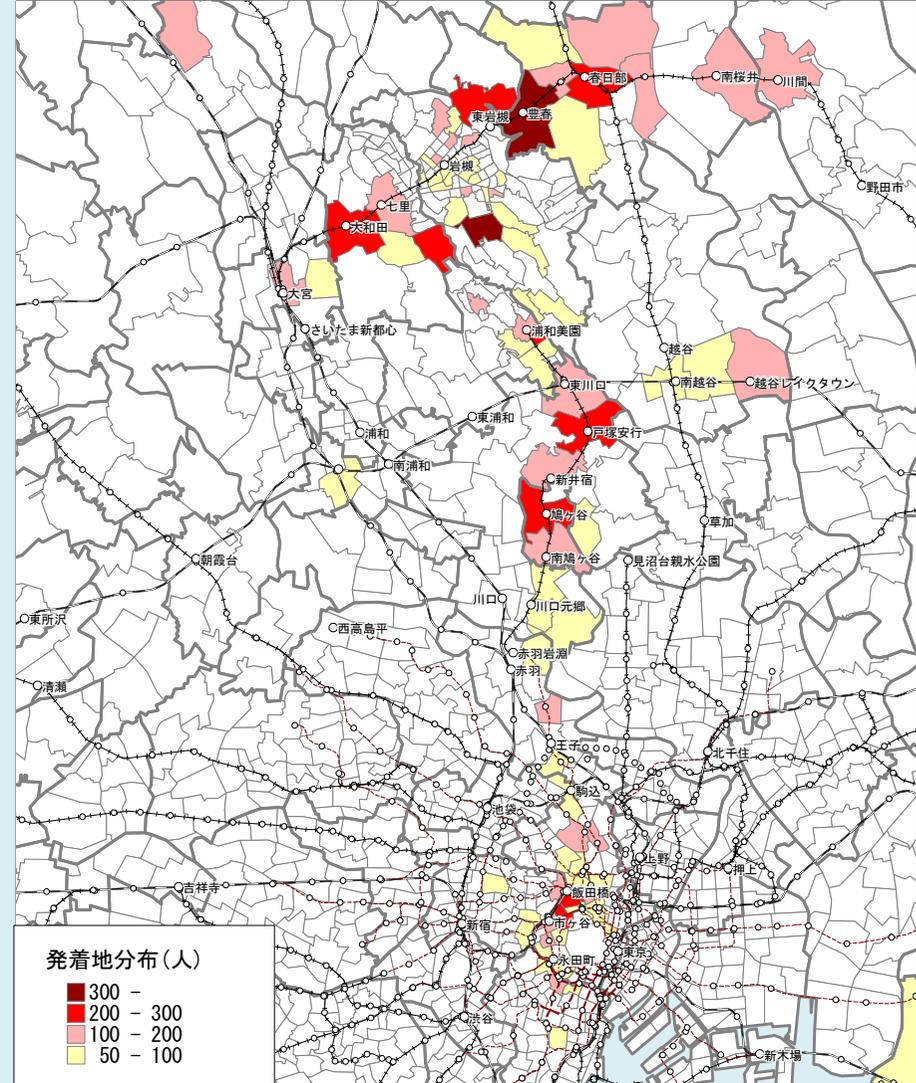
● 7号線延伸区間(浦和美園～岩槻)利用者の発着地分布(Ⓐ都市内旅客)

・7号線延伸区間(浦和美園～岩槻)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号線延伸区間利用者の発着地分布図



7号線延伸区間利用者数の発着地分布図(人数ベース)



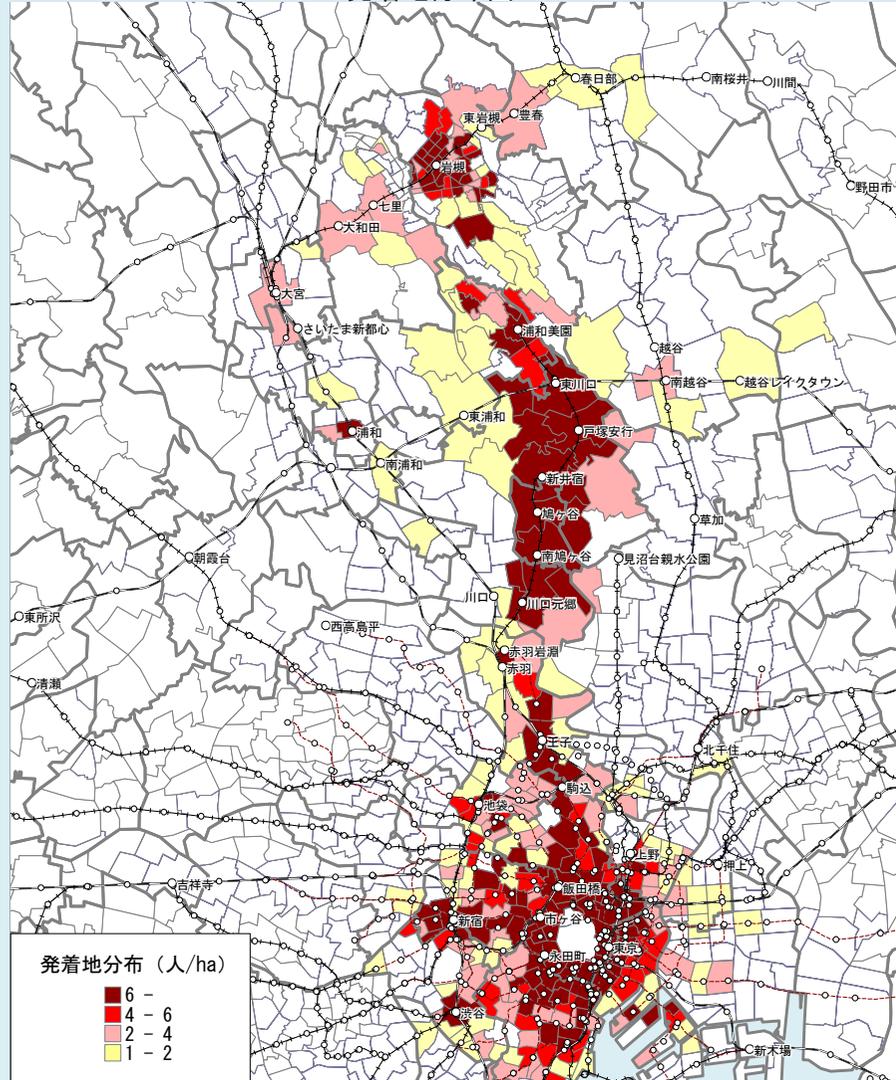
※見沼区からの利用者は、千葉県(武蔵野線方面など)、都区部(文京区など)への利用が多い。
上尾市からの利用者は、浦和美園への利用が多い。

②4-3 需要予測結果の分析について(No1すう勢ケース)

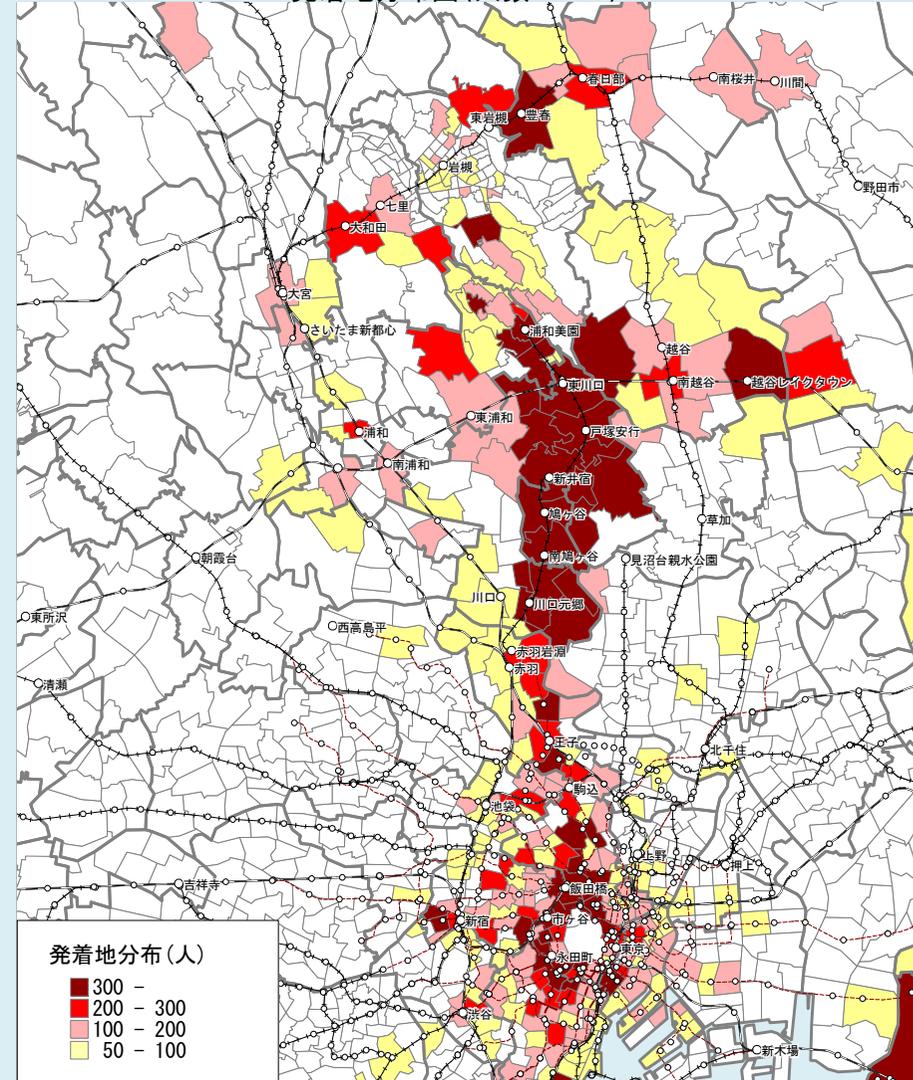
● 7号線延伸区間・埼玉高速鉄道線区間(赤羽岩淵～岩槻)利用者の発着地分布(㊤都市内旅客)

・7号線延伸区間・埼玉高速鉄道線区間(赤羽岩淵～岩槻)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)

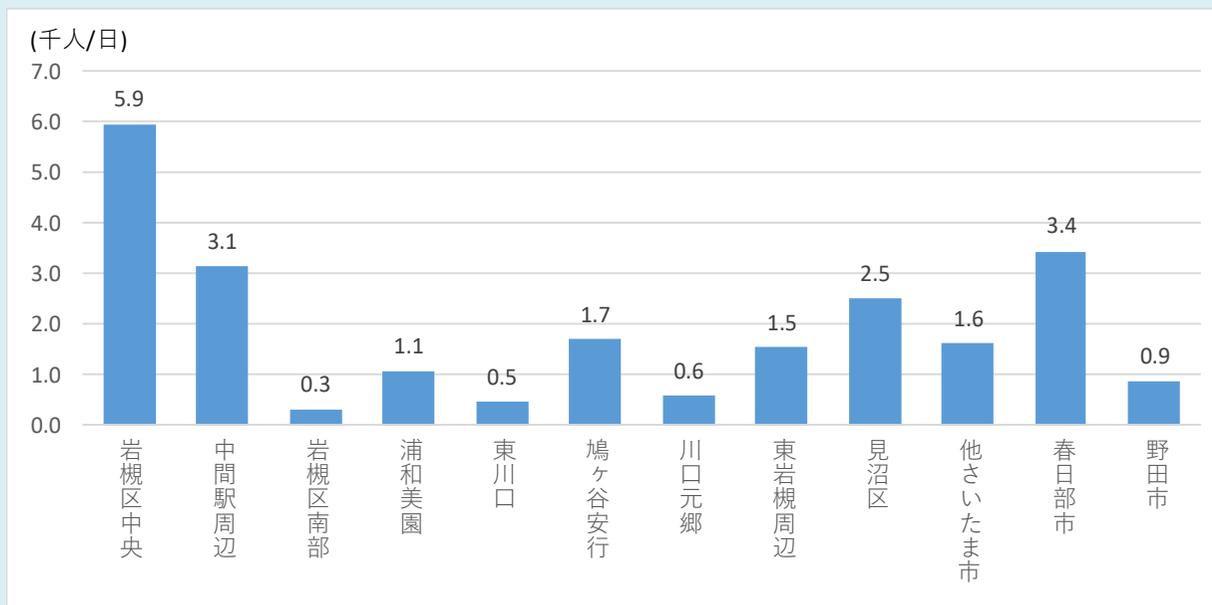


⑭-4 需要予測結果の分析について(No1すう勢ケース)

● 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(No1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。

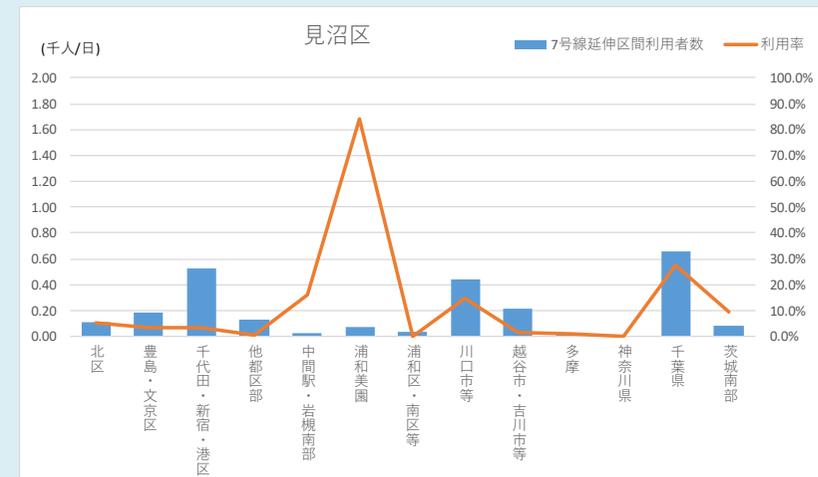
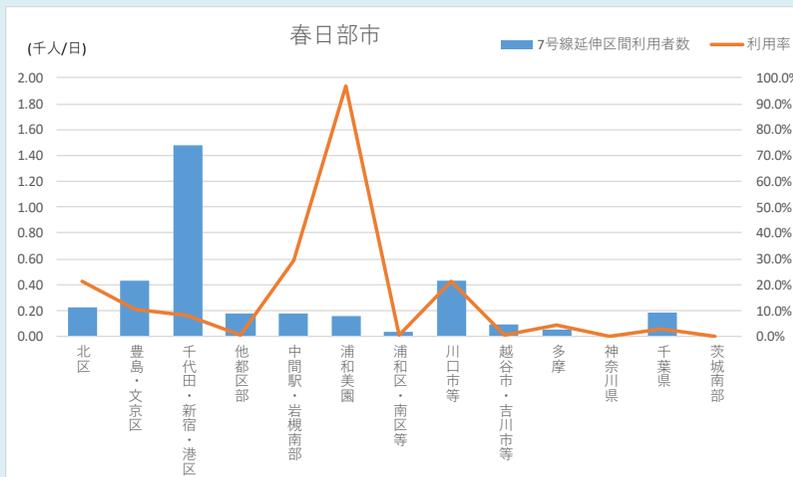
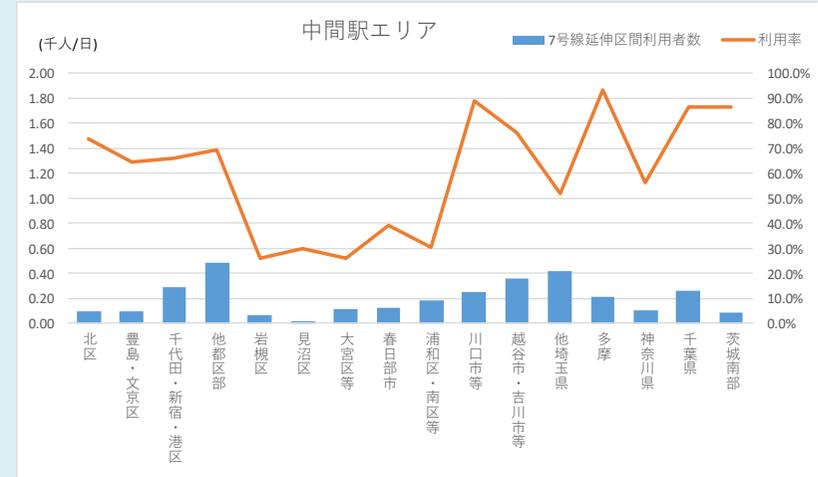
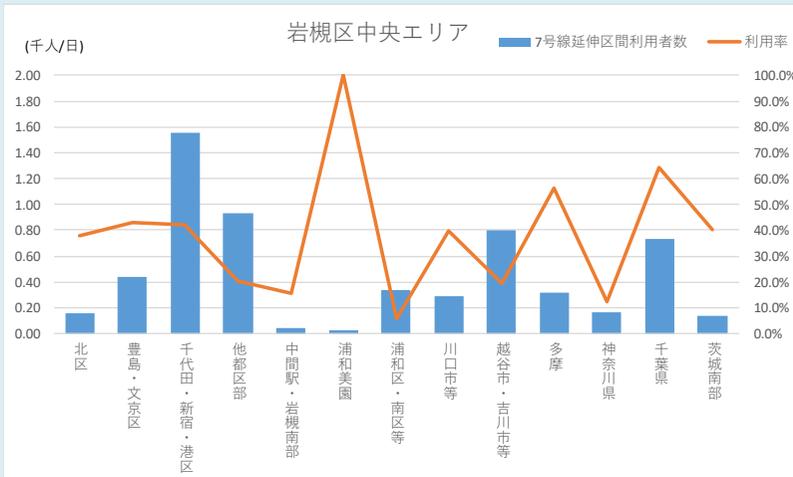
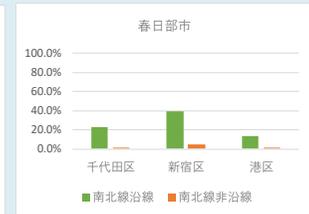
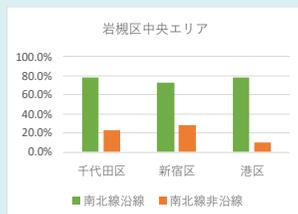


図 行き先別7号線延伸区間利用者数と利用率

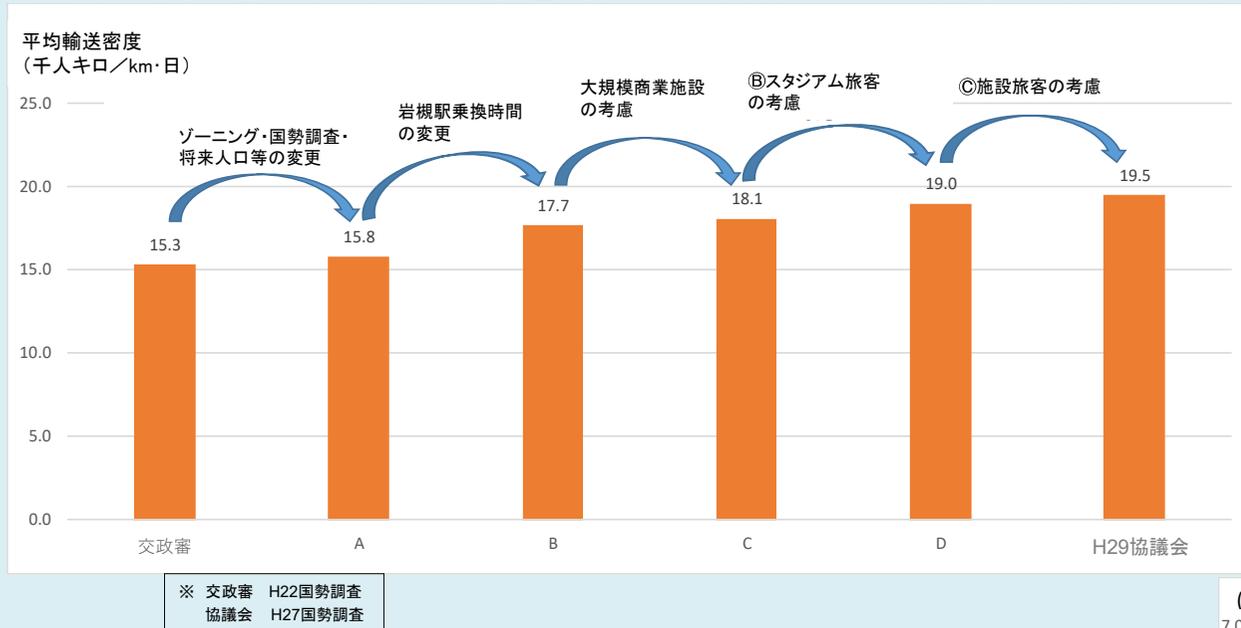


②⑤ 需要予測結果の分析について(すう勢ケースと交政審第198号答申との比較)

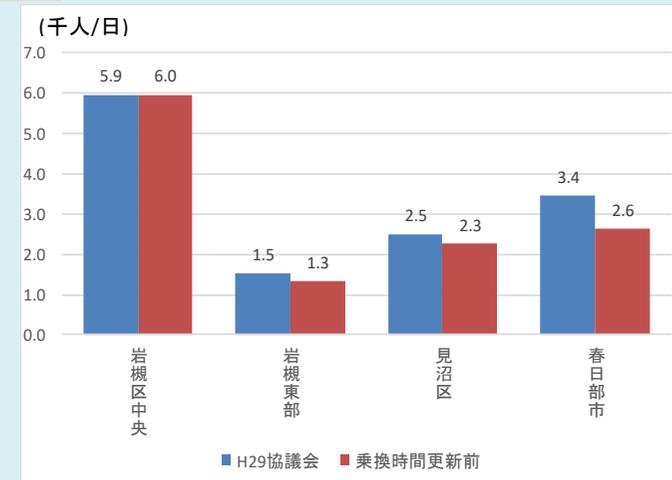
● 前提条件の違いが需要予測結果に影響する度合い

- ・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すう勢ケースと交政審第198号答申との比較)



7号線延伸区間利用者の比較



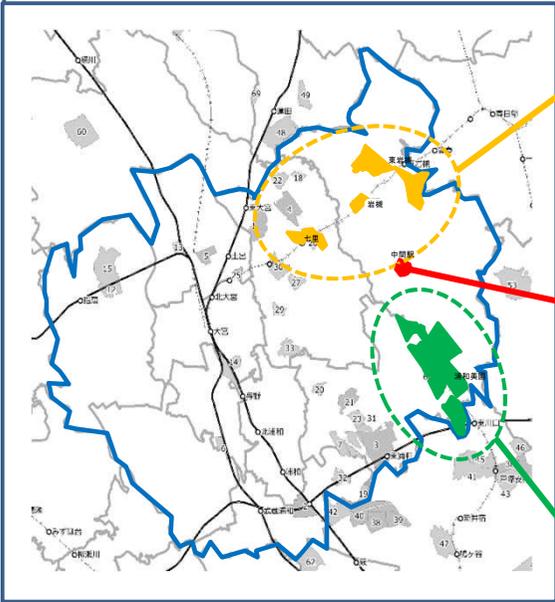
● 乗換時間の違いによる影響

- ・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。

②6 No2沿線開発ケースの人口設定について

■ No2沿線開発ケース: 岩槻駅周辺地区(七里駅周辺地区含む)、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ト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。

ビルトアップ曲線：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トアップ曲線を推計し、当曲線を用い将来人口を推計する。



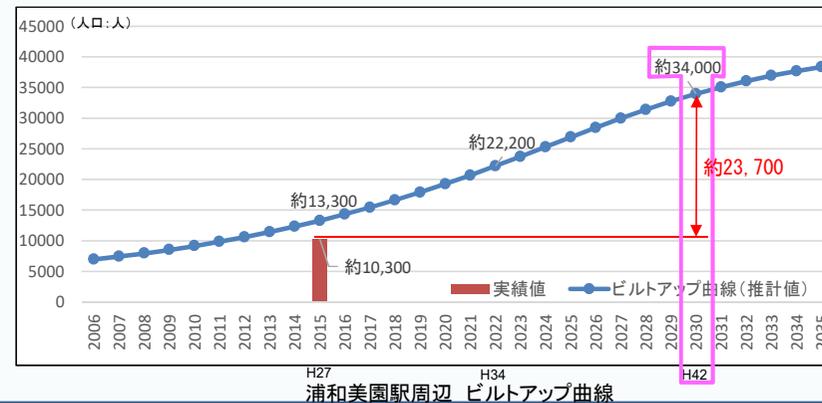
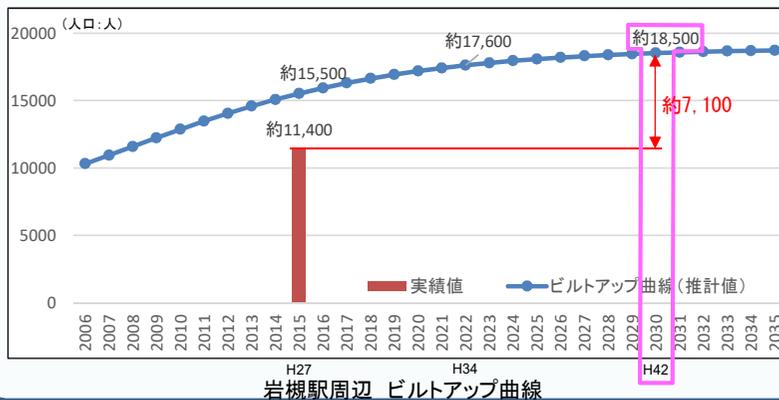
地区	対象区画整理事業	事業期間	計画人口	当初人口	H27 (2015)実績 (住基)	H42 (2030)人口推計	差	H28年度末進捗率※
岩槻駅周辺	江川	S63~H36	7,600	約3,700	4,898	約7,500	約2,600	96.3%
	南平野	S63~H28	6,000	約500	3,350	約5,900	約2,550	100.0%
	岩槻駅西口	H9~H39	1,160	約800	803	約1,200	約400	73.6%
	風渡野南	H5~H30	1,100	約800	630	約1,100	約500	93.6%
	七里駅北側	H14~H49	3,000	約2,200	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	
中間駅	小規模	定住人口	約 500
		産業系従業者	約3,000

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	H11~H28	18,300	約1,700	4,700	約13,900	約9,200	100.0%
	浦和東部第一	H12~H38	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



②7 中間駅周辺地区のまちづくり選定案について

■ 地下鉄7号線延伸線のまちづくり
 延伸計画(浦和美園～岩槻間:約7.2km) → 鉄道空白地帯が存在 → 中間駅設置・まちづくりの必要性 → **開発需要調査(定着人口約4,000人) + α 産業集積拠点の検討**

■ 駅周辺の検討テーマ

浦和美園駅周辺 〈ニュータウンの建設促進〉 副都心の形成	スタジアム臨時駅周辺 スポーツ基地づくり	中間駅周辺 地域資源の有効活用	岩槻駅周辺(既成市街地+既設駅との結節) 〈歴史市街地の再生〉 副都心の形成
------------------------------------	-------------------------	--------------------	--

■ まちづくり案の統合
 まちづくりの将来像・基本方針の検討 → 「コンセプト3案(A・B・C) × 開発パターン3案(I・II・III)」9案を作成し検討。 → 下記の「コンセプト3案(A・B・C統合) × 開発パターン2案(II・III)」6案に絞る。

■ コンセプト
【キーワード】 A案:エコ B案:長寿・健康 ABC案:エコ、長寿・健康、自然

■ 開発パターン

- ・交流人口創出型(II型):産業系中心のまちづくり
- ・定着・交流バランス型(III型):定着人口約4,000人の住宅系と産業系の複合型のまちづくり

A案:環境にやさしい新しいまちづくり
 「街じゅうがエコ 太陽を活かす未来都市」
 E-KIZUNA Project 導入
 エコ産業が集積したまちづくり
 エコ・環境・エネルギー産業の誘致
 研究開発ビジネス
 環境にやさしい新しいまちづくり
 自動車で頼らない「歩いて暮らせるまち」
 自然エネルギーを利用した住宅地
 緑多い菜園付住宅

【考え方】
 ・省エネルギーや二酸化炭素の排出削減という、グローバルなニーズにこたえるエコをテーマとするまちづくり。
 ・E-KIZUNA Projectも導入し、さいたま市らしさを打ち出す。

B案:長寿社会に対応したまちづくり
 「長生きをサポートする 健康先進都市」
 スマートウエルネスシティの理念
 健康・医療・福祉施設が集積したまちづくり
 健康・医療・福祉系産業の誘致
 医療モール
 スポーツビジネス
 長寿社会に対応したまちづくり
 ユニバーサル住宅
 緑多い菜園付住宅
 ヘルシーロード、健康スポーツ公園

【考え方】
 ・これからの超高齢社会の中で、長寿と健康を支えるため、ハード・ソフト両面から施策を展開するまちづくり。
 ・スマートウエルネスシティの理念も取り入れる。

ABC統合案
 「健康と自然を育む木漏れ日の街」
 E-KIZUNA Project 導入
 スマートウエルネスシティの理念
 環境にやさしい新しいまちづくり
 エコ・健康・医療・福祉系産業の誘致
 研究開発ビジネス、医療モカ、ホップビジネス
 長寿社会に対応したまちづくり
 緑多い菜園付住宅、ユニバーサル住宅
 ヘルシーロード、健康スポーツ公園
 自然環境と共生したまちづくり
 緑豊かな住宅地、自然を活かした散策路

【考え方】
 ・これからの社会にとって、いずれも必要なエコ・健康・自然全てのコンセプトを取り入れ、10年・20年という長い目で柔軟に地域を育てていくまちづくり。

交流人口創出型(II型)

基本構成

- 開発規模 約45ha
- 定着人口 約500人
- 交流人口 約3,000人(産業など)
- 鉄道利用者推計 約600~1,200人(生産・事務所・研究施設等)※H23推計
※H29協議会の推計は、改めて算出する
- 概算事業費 約250億円(地区外整備約80億円含む)

【II型とIII型の比較】

- 1 開発規模が小さい
- 2 事業期間が短い
- 3 事業費が安い
- 4 鉄道利用者数は立地の産業系業種により左右される

定着・交流バランス型(III型)

基本構成

- 開発規模 約65ha
- 定着人口 約4,000人
- 交流人口 約1,500人(産業など)
- 鉄道利用者推計 約1,200人(住宅・事務所・研究施設等)
- 概算事業費 約330億円(地区外整備約70億円含む)

【II型とIII型の比較】

- 1 開発規模が大きい
- 2 事業期間が長い
- 3 事業費が高い
- 4 鉄道利用者数は住宅系+産業系であり一定数が見込める

1. コンセプトについて

【選定案】ABC統合案「健康と自然を育む木漏れ日の街」

【考え方】 今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応できるまちづくりを目指す

中間駅周辺地区は、市街化調整区域であるため直ちに開発することは難しく、鉄道建設時に合わせてまちづくりを行う。そのため、今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応し、中間駅周辺地区に求められる機能を誘導できるよう、幅を持ったコンセプトとする。

2. 開発パターンについて

【選定案】交流人口創出型(II型)

【考え方】 人口減少社会に対応した持続可能なまちづくりを目指す

将来的に人口減少を迎える中で新たな定着人口を創出することは難しい状況にある。そのため、企業誘致等により交流人口(就業人口等)を創出するまちづくりを展開する。

選定案

コンセプト

【ABC統合案】

開発パターン

【交流人口創出型(II型)】