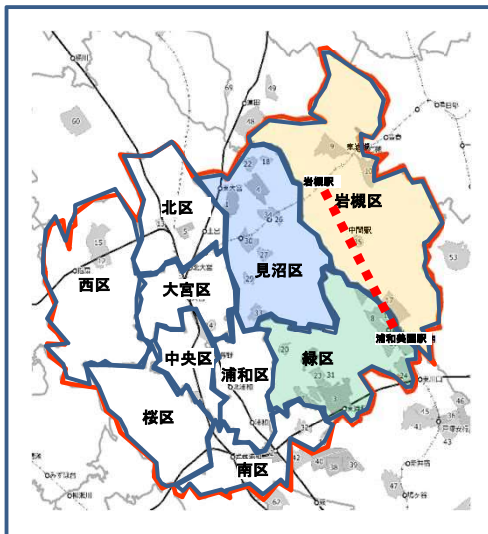


⑫ No2沿線開発ケースにおける将来人口フレーム設定方法について

- さいたま市全体の夜間人口は、No1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、No1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)

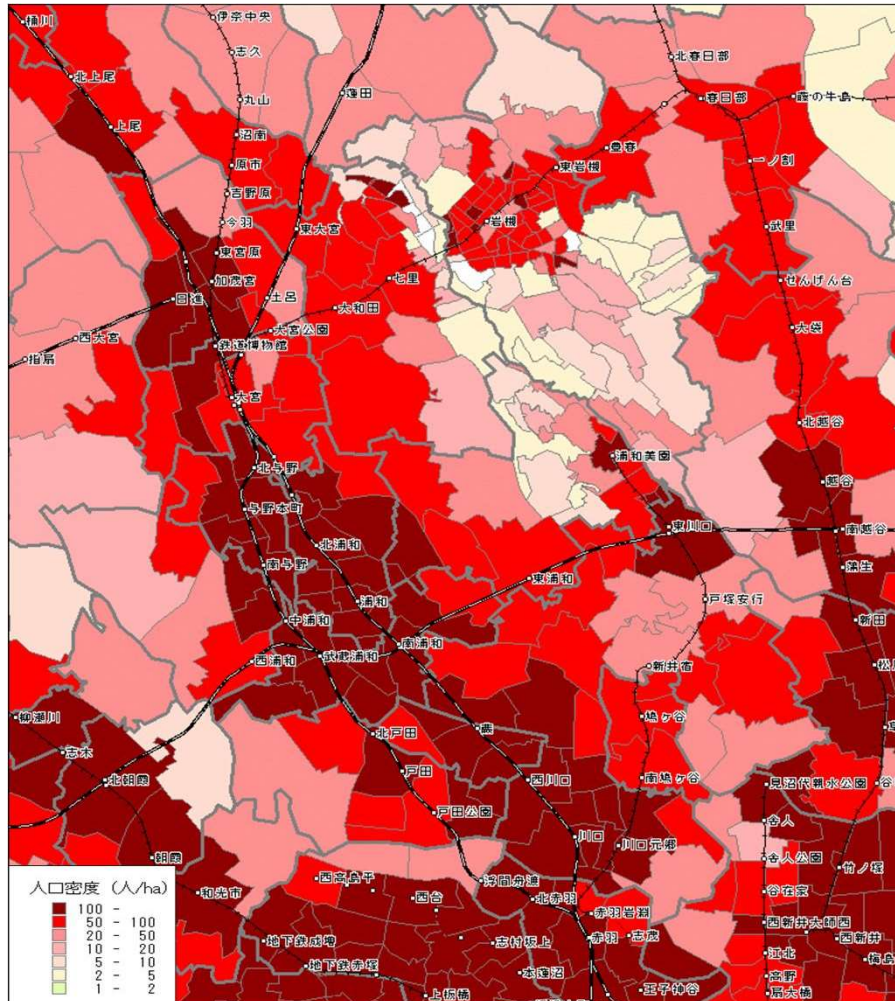
| | | H27国勢調査人口 | No1すう勢ケース (H42時点) | No2沿線開発 ケース (H42時点) | 増減 |
|-------|-----|-----------|----------------------|---------------------------|----|
| さいたま市 | 西区 | 87 | 84 | 82 | -1 |
| | 北区 | 143 | 152 | 149 | -3 |
| | 大宮区 | 114 | 108 | 106 | -2 |
| | 見沼区 | 162 | 157 | 156 | -1 |
| | 中央区 | 99 | 109 | 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。

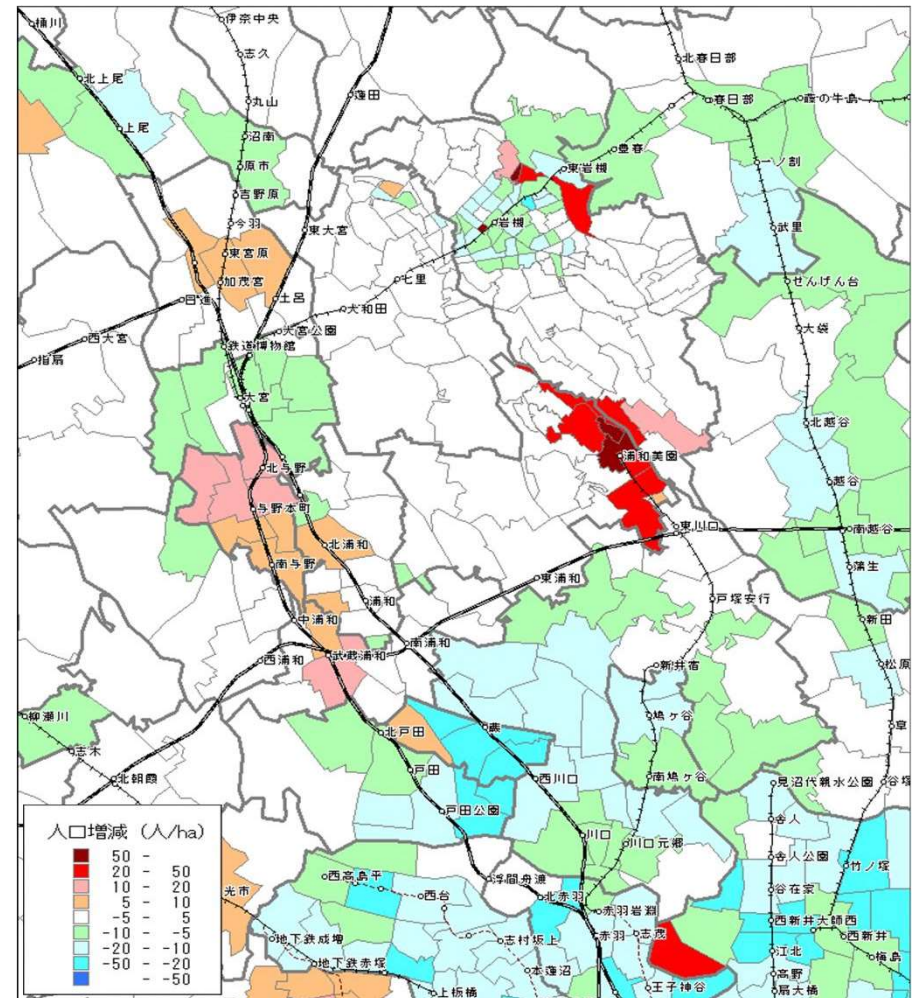
29 将来夜間人口推計結果について(No2沿線開発ケース)

- 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>



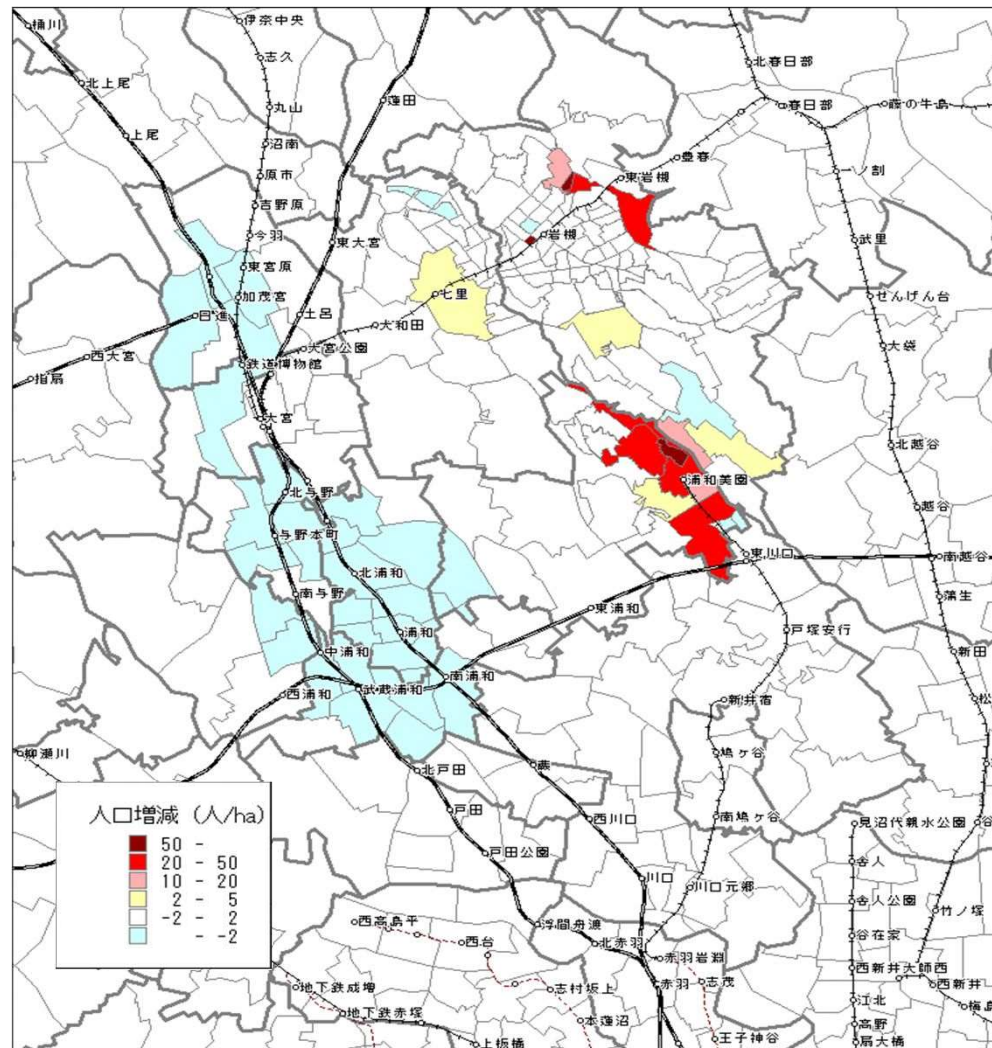
<平成42年－平成27年>



③⑩ 将来夜間人口推計結果について(No2沿線開発ケースとNo1すう勢ケースの差)

- 将来夜間人口推計結果について、平成42年(2030年)時点でのNo2沿線開発ケースとNo1すう勢ケースの差を表している。
- No1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、No2沿線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 No2沿線開発ケース－H42 No1すう勢ケース>



③1-1 需要予測結果について(No2沿線開発ケース)

●需要予測結果(輸送人員・輸送密度)

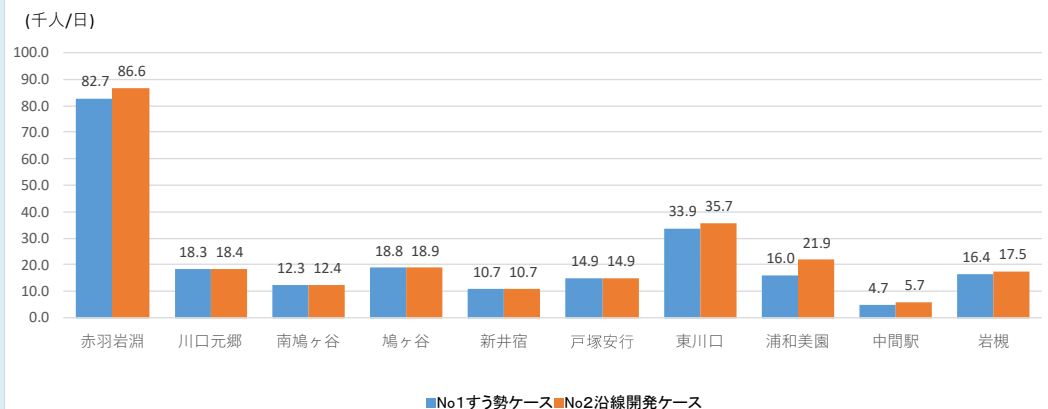
- ・No2沿線開発ケースの利用者数は、①都市内旅客+②埼玉スタジアム旅客+③施設等旅客を合わせて、24.6千人/日となった。No1すう勢ケースと比較して1.6千人/日増加している。
- ・7号線延伸区間・埼玉高速鉄道線区間(赤羽岩淵～岩槻)では、No1すう勢ケースと比較して7.0千人/日増加している。

| | 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 |
| No2沿線開発ケース | 21.8 | 2.4 | 0.5 | 24.6 (+1.6) |
| No1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 (浦和美園～岩槻) | 延伸区間・ 埼玉高速鉄道線区間 (赤羽岩淵～岩槻) | 延伸区間 (浦和美園～岩槻) | 延伸区間・ 埼玉高速鉄道線区間 (赤羽岩淵～岩槻) |
| No2沿線開発ケース | 21.8 | 121.3 | 19.2 | 45.6 |
| No1すう勢ケース | 20.2 | 114.3 | 18.1 | 42.4 |

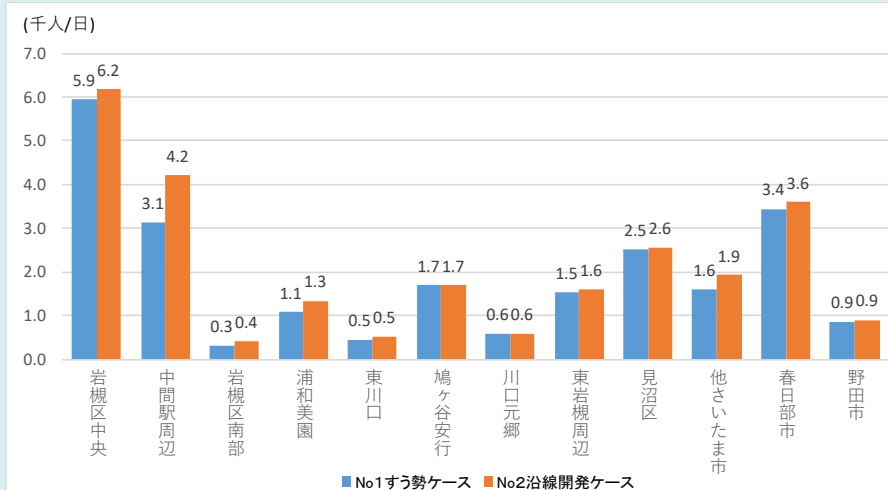
●駅別乗降人員

- ・No1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

- ・No1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。

| | No2沿線開発ケース-No1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

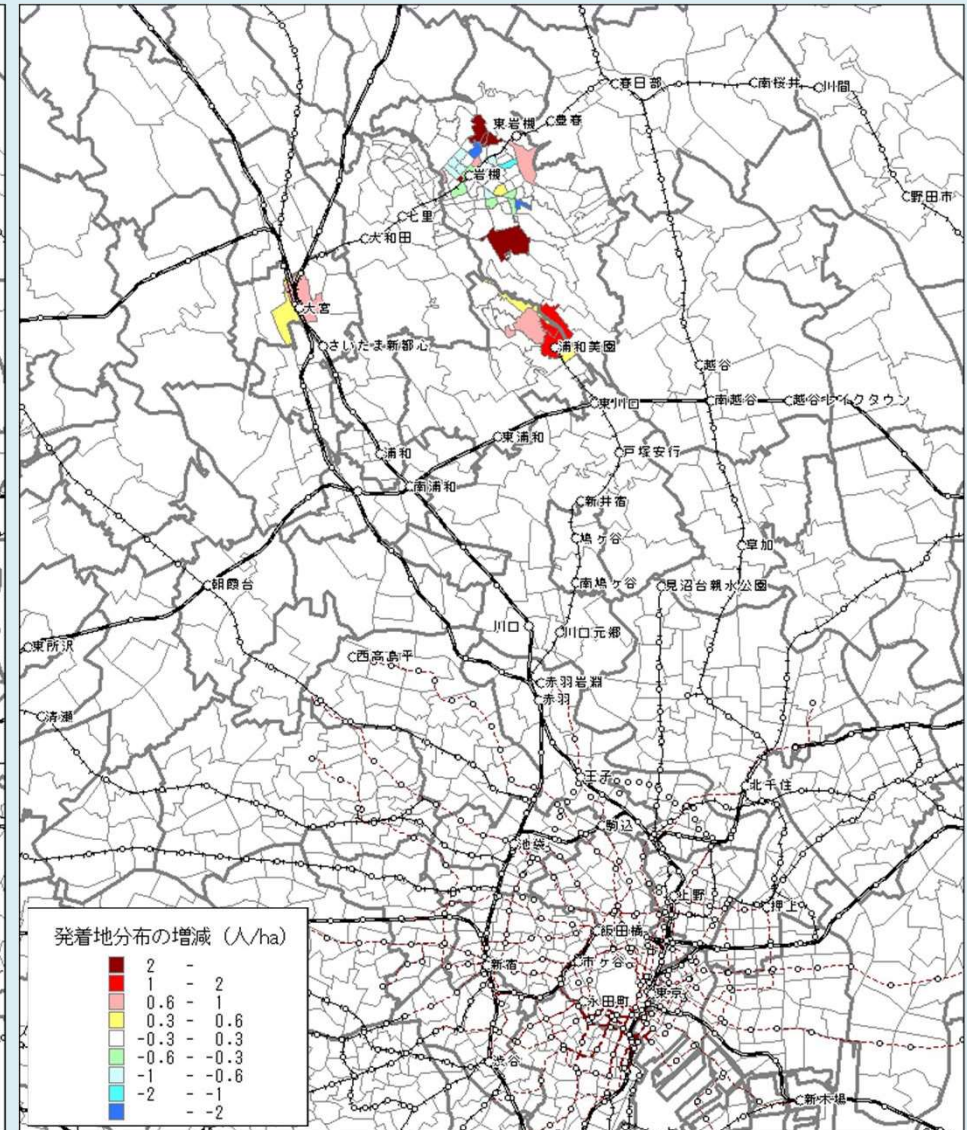
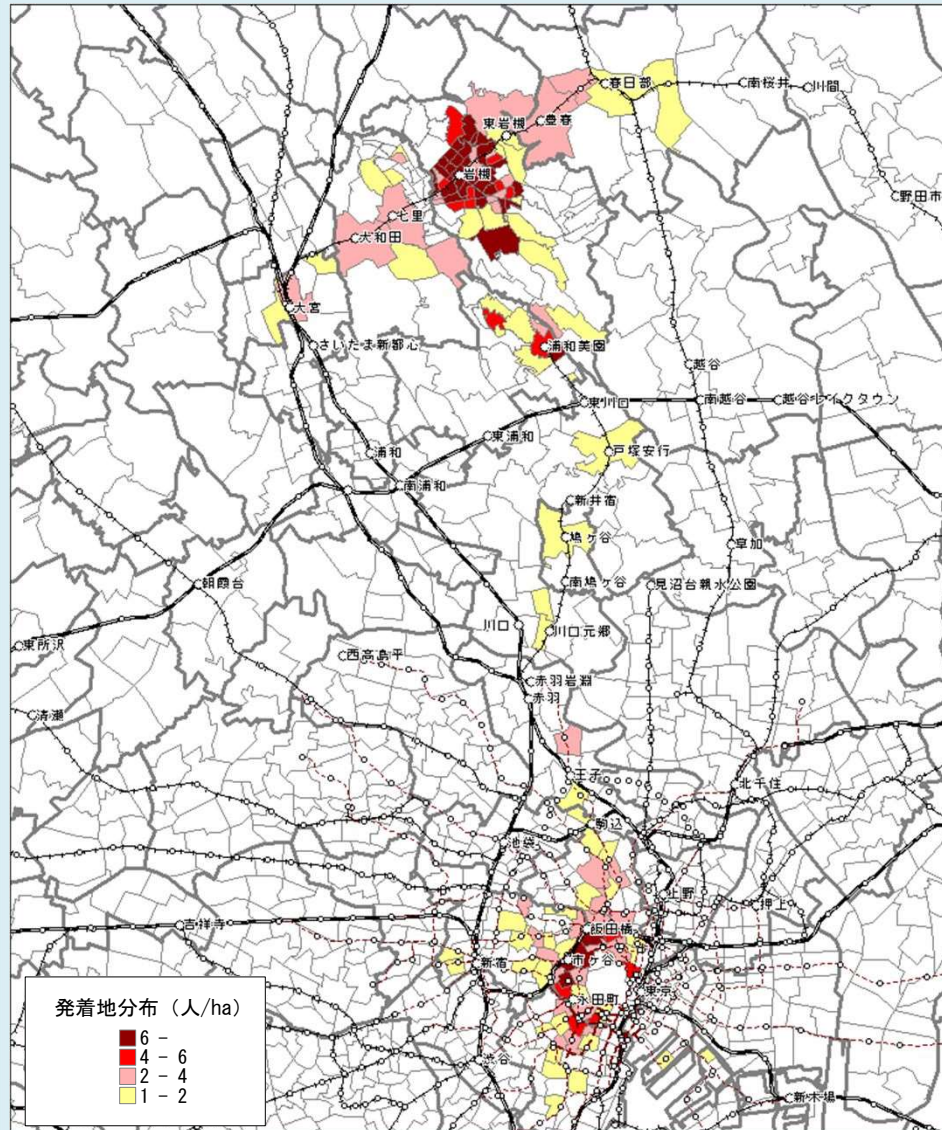
③1-2 需要予測結果について(No2沿線開発ケース)

● 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、No1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号線延伸区間利用者の発着地分布図(No2沿線開発ケース)

7号線延伸区間利用者の発着地分布図(No2沿線開発ケース- No1すう勢ケース)



③② 埼玉スタジアム駅常設化について

■No3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)

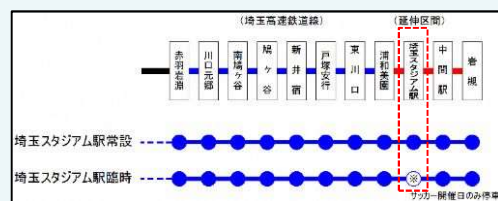


埼玉スタジアム駅のイメージパース



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

- 常設化により、停車時間等が増加し、延伸区間の利用者が減少する。
- 常設化により、埼玉スタジアム周辺の浦和美園駅利用者が、埼玉スタジアム駅を利用することになることから延伸区間の利用者が増加する。

③③-1 需要予測結果について(No3沿線開発+常設化ケース)

●需要予測結果(輸送人員・輸送密度)

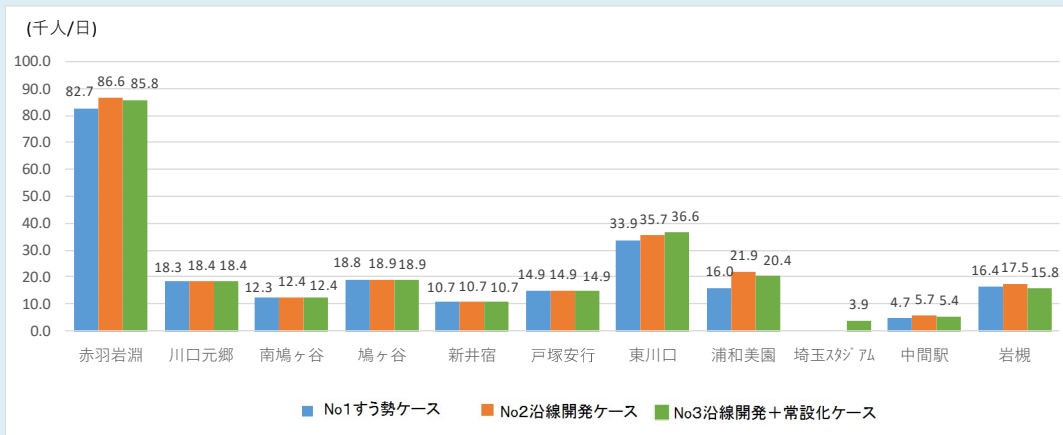
- ・No3沿線開発+常設化ケースの利用者数は、①都市内旅客+②埼玉スタジアム旅客+③施設等旅客を合わせて、26.1千人/日となった。No2沿線開発ケースと比較して1.4千人/日増加している。
- ・7号線延伸区間・埼玉高速鉄道線区間(赤羽岩淵～岩槻)では、No2沿線開発ケースと比較して0.3千人/日の増加にとどまる。

| | 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 |
| No3沿線開発+常設化ケース | 23.2 | 2.4 | 0.5 | 26.1 (+1.4) |
| No2沿線開発ケース | 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 (浦和美園～岩槻) | 延伸区間・ 埼玉高速鉄道線区間 (赤羽岩淵～岩槻) | 延伸区間 (浦和美園～岩槻) | 延伸区間・ 埼玉高速鉄道線区間 (赤羽岩淵～岩槻) |
| No3沿線開発+常設化ケース | 23.2 | 121.6 | 17.9 | 44.8 |
| No2沿線開発ケース | 21.8 | 121.3 | 19.2 | 45.6 |

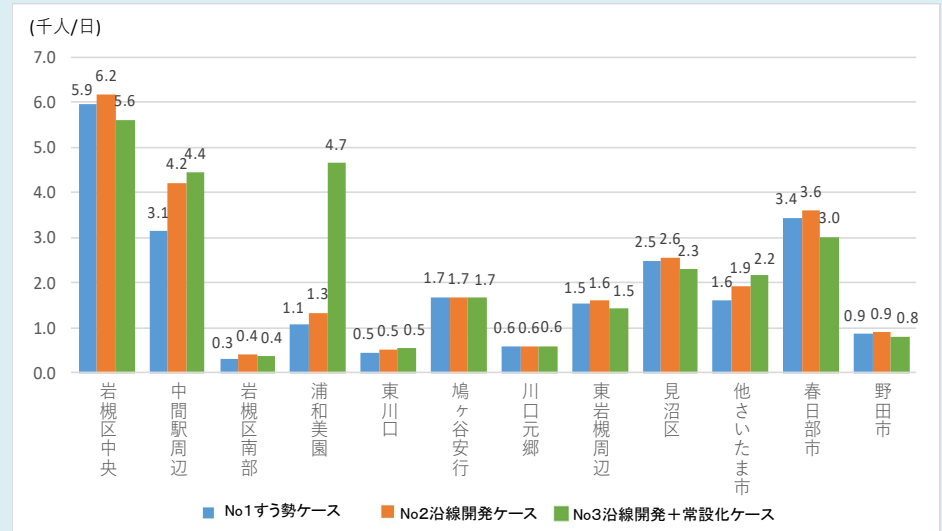
●駅別乗降人員

- ・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。
- ・No2沿線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。

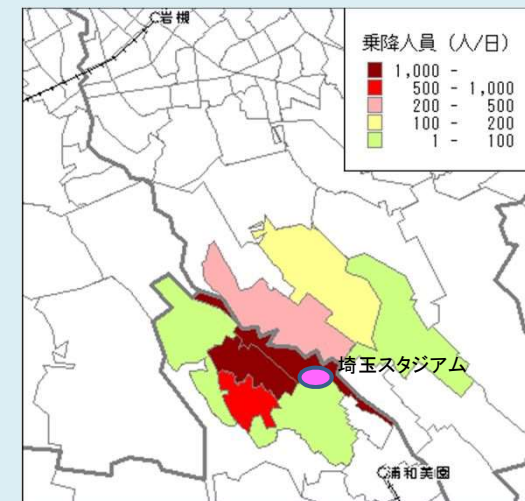


●エリア別7号線延伸区間利用者数

- ・No2沿線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することにより、延伸区間利用者としてカウントされるようになっ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

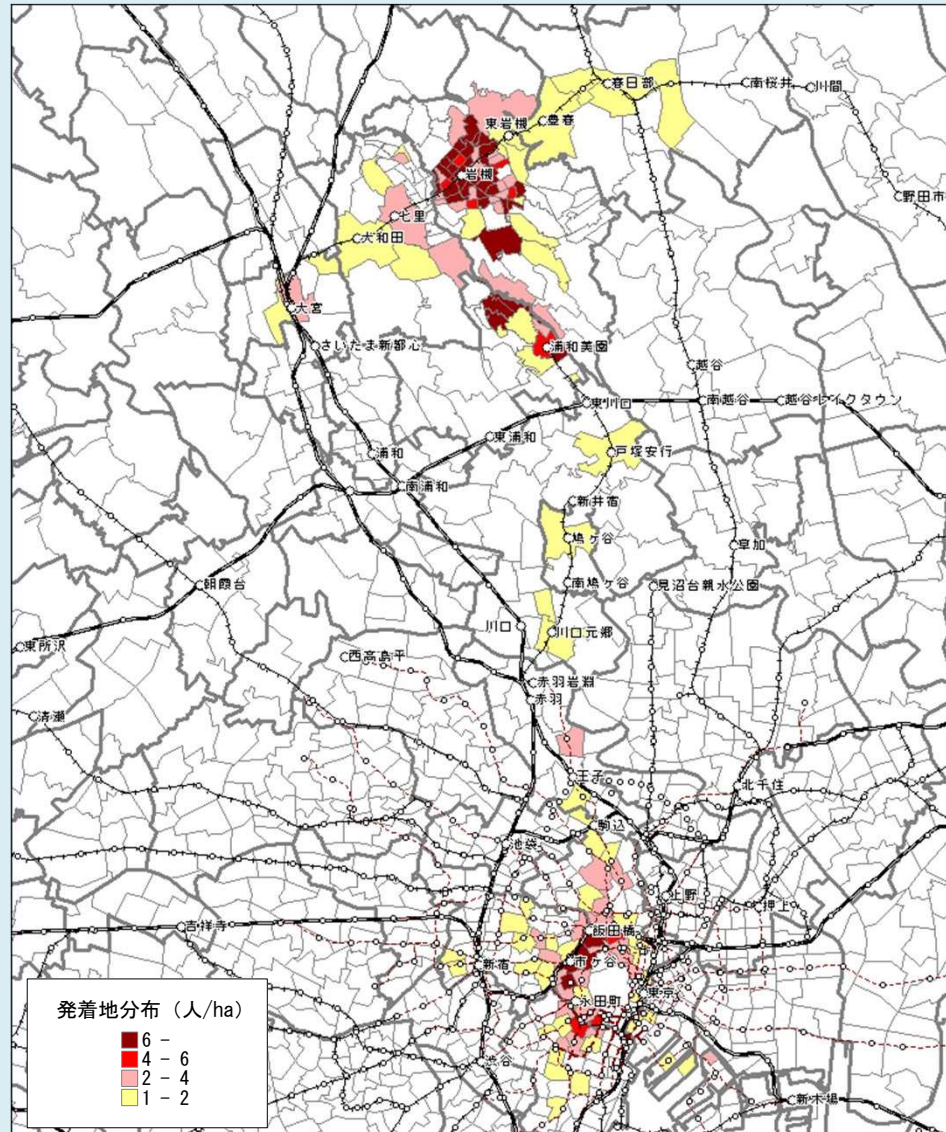


③-2 需要予測結果について(No3沿線開発+常設化ケース)

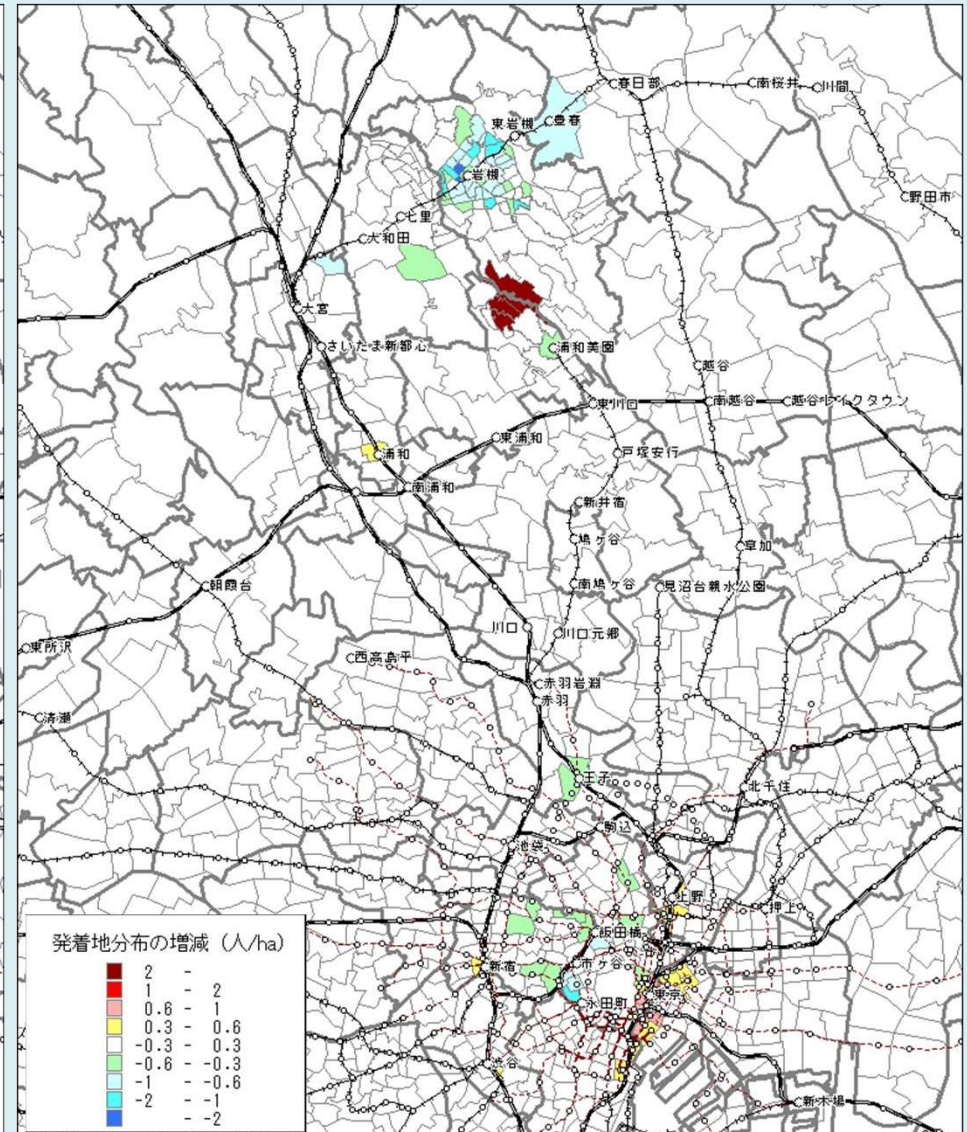
● 7号線延伸区間(浦和美園～岩槻)利用者の発着地分布(Ⓐ都市内旅客)

- ・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(浦和美園～岩槻)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号線延伸区間利用者の発着地分布図(No3沿線開発+常設化ケース)



7号線延伸区間利用者の発着地分布図
(No3沿線開発+常設化ケース-No2沿線開発ケース)



③④ 快速運転ケースの選考について

●快速運転検討

(1) 運行形態

快速運行区間

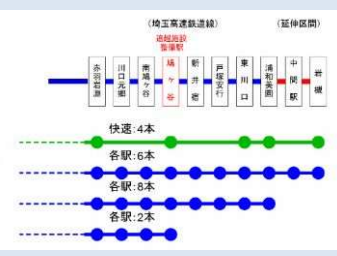
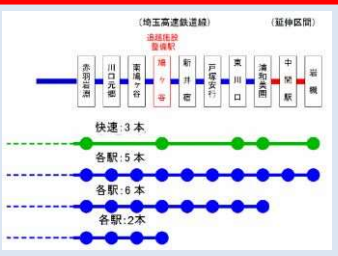
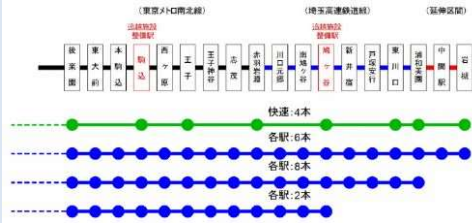
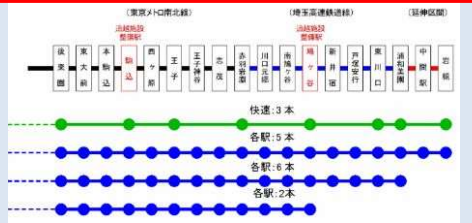
○SR線内のみ

○SR線内+メトロ線内 ※SR線内は既設線及び延伸線内を示す

(2) 運行本数

○最大本数ケース：ダイヤに可能な限り快速（4本）を入れるケース

○同一本数ケース：現行の運行本数は変更せず、各駅の内3本を快速に変更するケース

| | 最大本数ケース | 同一本数ケース |
|--------------|---|--|
| SR線内 |  |  |
| | <p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 本数が増え、快速運転を実施するため、需要が増える。 SR線内の速達性が向上する。 | <p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 本数が同一であるが、快速により需要がアップする。 本数が同一のため、経費のアップが快速によるもののみで僅かである。 SR線内の速達性が向上する。 追越し施設を設置する必要がない。 |
| | <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 本数が増えるため、経費が大幅に増える。 鳩ヶ谷に追越し施設を設置する必要がある。 | <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 4案の中では需要が少ない。 |
| 総合評価 | <p>○</p> <p>・需要は増えるが、鳩ヶ谷に追越し施設を設置するため大規模改良が必要</p> | <p>◎</p> <p>・他事業者への関与や施設の大規模改良が不要で、最も施策を実行しやすい</p> |
| SR線内 + メトロ線内 |  |  |
| | <p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 本数が増え、快速運転を実施するため需要が増える。 4案で最も需要が増えるケース。 SR+メトロで速達性が向上する。 | <p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 本数が同一であるが、快速により需要がアップする。 本数が同一のため、経費のアップが快速によるもののみで僅かである。 SR+メトロで速達性が向上する。 |
| | <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 本数が増えるため経費が大幅に増える。 鳩ヶ谷と駒込に追越し施設を設置する必要がある。 | <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 駒込に追越し施設を設置する必要がある。 |
| 総合評価 | <p>△</p> <p>・需要は最も増えるが、2駅に追越し施設を設置する必要があり、かつ他事業者との調整も必要となる。</p> | <p>△</p> <p>・需要は増えるが、東京メトロ線内に追越し施設を設置する必要があり、かつ他事業者との調整も必要となる。</p> |

| 駅間 | 駅間距離 (km) | 各駅 | | 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 | | | |
| 川口元郷～南鳩ヶ谷 | 1.9 | 3 | 13 | 6 | |
| 南鳩ヶ谷～鳩ヶ谷 | 1.6 | 2 | | | |
| 鳩ヶ谷～新井宿 | 1.6 | 2 | | | |
| 新井宿～戸塚安行 | 2.5 | 3 | | 6 | 3 |
| 戸塚安行～東川口 | 2.2 | 3 | 11 | | |
| 東川口～浦和美園 | 2.4 | 3 | | 3 | |
| 浦和美園～中間駅 | 4.2 | 3 | | | |
| 中間駅～岩槻 | 3.0 | 4 | 5 | 6 | |
| 合計 | 21.8 | 26 | | 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。

③⑤ 快速運転について

■ No4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。

● 「No 4 快速運転ケース」における、需要予測の前提条件
 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

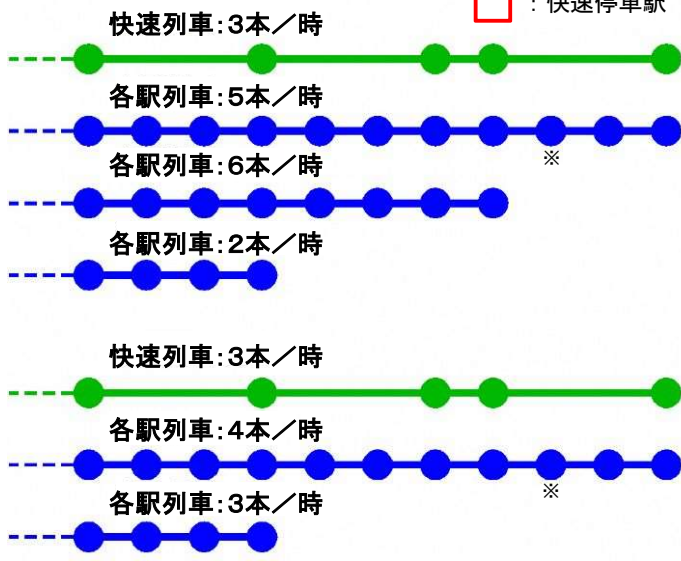
- ・ 快速運転区間 埼玉高速鉄道線及び延伸区間
- ・ 各駅停車の追越し 無し
- ・ 時間当たりの運行本数 現行の運行本数を変更せず、各駅停車の内3本を快速に変更



【駅名】

ピーク時

オフピーク時



凡例: 停車駅 ● ●
 ※ 埼玉スタジアム駅は
 No. 4 沿線開発+快速運転ケースの場合、臨時停車駅
 No. 5 沿線開発+常設化+快速運転ケースの場合、各駅停車駅

【所要時間】

| 駅間 | 駅間距離 (km) | 各駅停車 | | | | 快速 | |
|--------------|--------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|
| | | No.4 埼玉駅(臨時) | | No.5 埼玉駅(常設) | | 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である。
- 《地域理解》
 - ・快速運転の実施に当たっては、通過駅の沿線自治体や地域住民等の理解が必要である。
- 《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である。
- 《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である。

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。