

7 まとめと今後の課題

7.1 調査の総括

(1) 鉄道事業可能性の検証

鉄道事業としての可能性を検討した結果、高率な公的補助を前提とした場合において事業成立の可能性があることがわかった。

本事業は、12号線の既設区間(大江戸線)の収益を増加させる効果があり、その分(受益相当分)を収入に取り込むことで、現行補助制度なみの公的補助を前提とした場合でも事業の成立可能性のあることがわかった。

以上を踏まえ、既設区間(大江戸線)の受益相当分を考慮できる整備スキームとして、期区間(光が丘駅~大泉学園町駅)を東京都交通局による1種事業として、期区間(大泉学園町駅~東所沢駅)は、公的セクターが整備し東京都交通局が運営する上下分離方式を提案した。

事業リスクを抑え、事業可能性を向上させるためには、今回予測された延伸部需要に対して、さらに約13,000人の12号線利用者の増加が必要となる。

(2) 地域整備方針と交通基盤整備

事業リスク軽減のために必要となる需要増に対応した、沿線における新たな開発規模(約45,000人の人口増加)を想定した。

想定した開発規模に応じた、新駅周辺地域における地域整備と交通基盤整備の方針を整理した。(表5-6参照)

(3) 12号線の段階的な活用方策

新座市南部から期区間の最終駅となる大泉学園町駅までの交通アクセスを確保するための方策として、関越道の東側地域と西側地域に分け、主として現道利用を中心として想定されるアクセスルートの検討を行った。

段階的整備を行った場合に暫定終端駅となる大泉学園町駅において、要求される結節機能(駅前広場面積)を需要予測結果から算定した。その結果、約2,500~3,000㎡程度の駅前広場が必要という結果になった。

7.2 今後の課題

【整備手法に関する課題】

償還型上下分離方式による整備を念頭においた場合、事業主体となる公的セクターの設置や、関係者間の調整に係わる法制度面の整備が課題となる。

本事業に適切な公的セクターの検討

新たな制度設計の必要性の有無等に関する検討

受益相当額の算定方法など、関係者間調整ルールの確立に関する検討

【地域整備に関する課題】

事業リスクを軽減し、事業可能性を向上させるためには、現時点で想定される沿線人口の増加に加え、新たに一定規模の開発が必要となる。そのため各駅周辺においては、新駅整備にあわせた一体的な都市基盤整備や交通施設整備を行い、既成市街地の再整備と新たな市街地整備による人口の定着を図る必要がある。

必要とされる開発規模を実現するための整備方策の検討

上位計画・構想との整合性確保に関する検討

都市計画道路の見直しなど、既存計画との調整に関する検討

【段階的整備に関する課題】

段階的整備を実施した場合における暫定終端駅となる、大泉学園町駅への 期区間方面（新座市南部方面）からのアクセスルートや、大泉学園町駅において要求される交通結節機能（駅前広場）を確保するための方策に関する検討が必要となる。

アクセスルートとして想定される現道整備や駅前広場整備など、アクセス機能強化に関する整備方策の検討

【説明責任の要請に対応した事業評価に関する課題】

厳しい財政制約のもと、公共事業に対する説明責任の要請が高まってきている。こうした状況を踏まえ、本事業の実現に向けた取り組みを進めていくにあたり、合理性と透明性を確保した事業評価の実施が必要になる。

多面的にみた本事業の効果・影響に関する評価

事業が円滑に進める環境にあるかといった視点からの評価

【参考資料】

- 参考 1 需要予測の考え方
- 参考 2 延伸地域における 1 2 号線利用割合
- 参考 3 周辺路線への影響
- 参考 4 駅前広場面積の算出方法

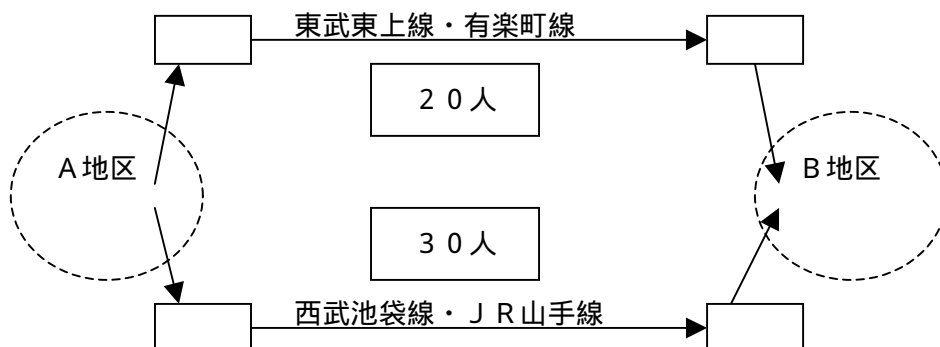
参考 1 需要予測の考え方

(1) 需要予測の流れ

乗客量推計システムにおける需要予測の流れを以下に示す。

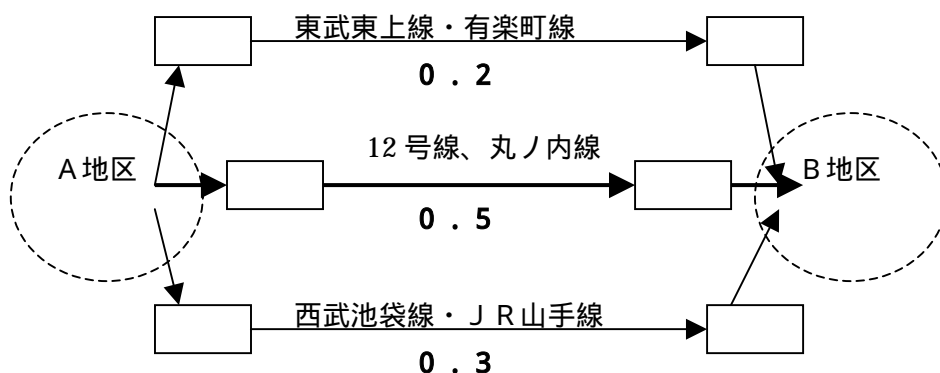
ある地域間において実際に利用されている鉄道利用経路を抽出し、それぞれの経路における利用人数を求める。

(例) 大都市交通センサス(平成12年)のデータから、新座市のA地区から千代田区のB地区に、鉄道(定期券)を利用して通勤している人を、その利用経路別に集計する。



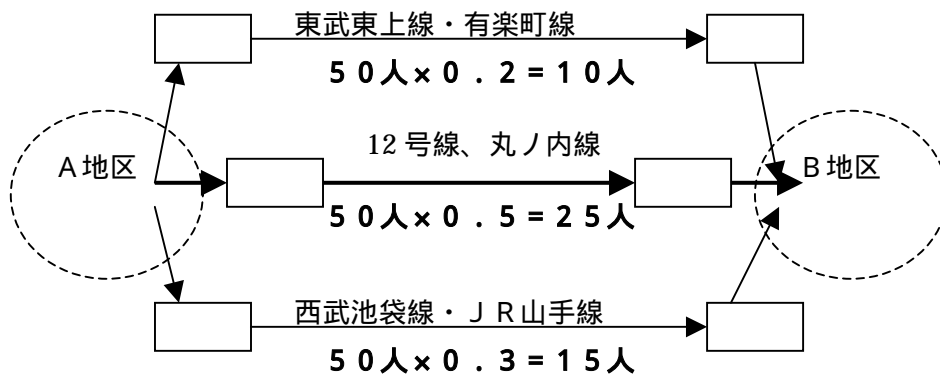
新しい路線が整備されたとき、従来からの既設線利用経路と新線利用経路の利用確率を、各経路の所要時間、運賃などをもとに、鉄道経路選択モデルを用いて推計する。

(例) 新たに12号線が延伸されたことで、上記の2経路の他に、12号線を利用した3番目の経路が利用可能となったとき、A地区からB地区までを鉄道で移動する個人が、3経路それぞれを利用する確率をモデルにより推計する。



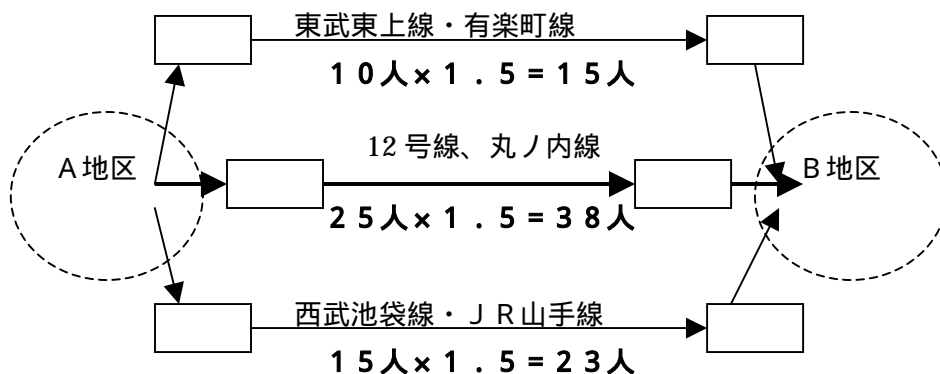
ある地域間の鉄道利用者数(実績)を、で推計された経路別利用確率によって、各経路に配分する。

(例) 実績データから求まるA地区からB地区への鉄道利用者数(50人)を、で求めた経路別利用確率により各経路に配分し、新線整備後の経路別利用者数を求める。



各地域の現在から将来にかけての人口変化率を用いて、で求めた経路別利用者数を、将来時点の利用者数に修正する。

(例) A地区の人口変化率で修正する場合を考える。仮に将来のA地区の人口が現在よりも1.5倍になるとすると、で求めた各経路の利用者数を1.5倍することで将来の経路別利用者数とする。

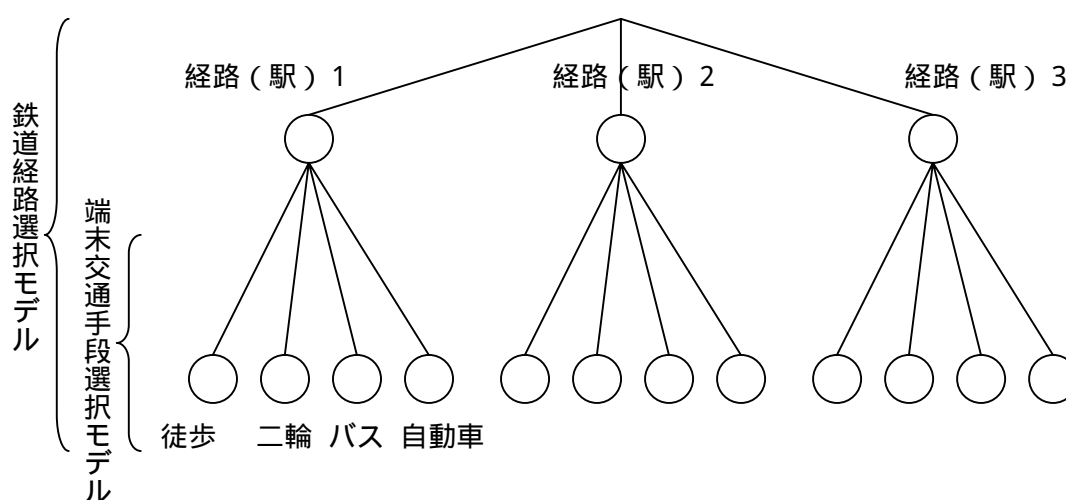


～ の処理を、鉄道利用実績のある全ての地区間で行い、その結果を集計することで、新線および既設路線の需要を求める。

(2) 鉄道経路選択モデルについて

鉄道経路選択モデル式

本システムで用いる鉄道経路選択モデルは、鉄道駅までの端末交通手段選択モデルと、鉄道経路選択モデルの2段階で構成される、非集計型のネスティッド・ロジットタイプのモデル式を採用している。また、モデルパラメータの推定は、平成12年大都市交通センサス調査の一環として実施された、鉄道利用実態調査（鉄道利用者へのアンケート調査）の個票データを用いている。



<参考> ネスティッド・ロジットタイプのモデル式

$$P(s) = \frac{e^{V_s + \lambda \Lambda_s}}{\sum_{s'} e^{V_{s'} + \lambda \Lambda_{s'}}$$

$$P(m | s) = \frac{e^{V_m + V_{sm}}}{\sum_{m'} e^{V_{m'} + V_{sm'}}$$

$$\text{ただし、} \Lambda_s = \ln \sum_{m'} e^{V_{m'} + V_{sm'}}$$

$P(s)$: 経路 s の選択確率

V_s : 経路 s のみに関わる効用

Λ_s : 経路 s を利用した場合のアクセス手段全ての効用

モデルで採用した説明変数

モデルパラメータの推定を行った結果、モデルで採用した説明変数を示す。

1) 端末交通手段選択モデル

	通勤目的		通学目的		業務	私事
	アクセス ¹	イグレス	アクセス	イグレス		
説明変数	時間 費用 定数項 (徒歩、二輪、バス)	時間 定数項 (徒歩)	時間 費用 定数項 (徒歩、二輪、バス)	時間 定数項 (徒歩)	時間 費用 定数項 (徒歩、バス)	時間 費用 定数項 (徒歩、二輪、バス)
利用可能端末手段	徒歩 二輪 バス 自動車	徒歩 バス	徒歩 二輪 バス 自動車	徒歩 バス	徒歩 バス 自動車	徒歩 二輪 バス 自動車

2) 鉄道経路選択モデル

	通勤目的	通学目的	業務目的	私事目的
説明変数	幹線時間 幹線費用 端末条件(アクセス、イグレス) 乗換回数 始発ダミー	幹線時間 幹線費用 端末条件(アクセス、イグレス) 乗換回数 始発ダミー	幹線時間 乗換+待ち時間 幹線費用 端末条件	幹線時間 乗換+待ち時間 幹線費用 端末条件
時間価値	幹線時間	20.9 円 / 分	5.1 円 / 分	
	乗車時間			25.6 円 / 分
	乗換+待ち時間			46.6 円 / 分

1 幹線時間 = 乗車時間 + 乗換時間 + 待ち時間

2 端末条件：端末手段選択モデルから求まる端末効用（ログサム変数）。駅への行きやすさを表す変数。アクセスは自宅から乗車駅まで、イグレスは降車駅から会社・学校までとなる。

3 始発ダミー：乗車駅からの始発が4本/h以上ある場合に1、それ以外は0。

¹ 出発地から最初に乗車する鉄道駅に至る交通をアクセス交通、最後に降車する鉄道駅から目的地までの交通をイグレス交通という。

< 参考 > モデルパラメータ推定結果

端末交通手段選択モデル

参考 1 端末手段選択モデルパラメータ（通勤、通学）

説明変数	通勤目的（アクセス）	通勤目的（イグレス）	通学目的（アクセス）	通学目的（イグレス）
時間（分）	-0.307613 (-11.37)	-0.110166 (-3.91)	-0.221878 (-8.49)	-0.112693 (-3.38)
費用（円）	-0.026792 (-4.55)		-0.034588 (-4.90)	
定数項	徒歩	5.770740 (12.76)	2.880650 (7.82)	4.511069 (10.60)
	二輪	4.333655 (11.00)		4.188452 (10.14)
	バス	6.153783 (7.75)		3.806729 (6.01)
サンプル数	704	212	460	189
尤度比	0.403	0.453	0.372	0.556
的中率（％）	74.2	85.4	69.8	87.3

注) 表中のカッコ内は t 値。

参考 2 端末手段選択モデルパラメータ（業務、私事）

説明変数	業務目的	私事目的
時間（分）	-0.217606 (-6.79)	-0.206386 (-8.42)
費用（円）	-0.029606 (-2.60)	-0.023741 (-3.64)
定数項	徒歩	4.639362 (9.57)
	二輪	5.295727 (10.03)
	バス	4.106821 (7.14)
サンプル数	363	620
尤度比	0.654	0.554
的中率（％）	88.7	85.2

注) 表中のカッコ内は t 値。

鉄道経路選択モデル

参考 3 鉄道経路選択モデルパラメータ

説明変数	通勤目的	通学目的	業務目的	私事目的	
幹線	乗車時間(分)		-0.127063 (-3.67)	-0.063355 (-2.48)	
	乗換 + 待ち時間(分)		-0.231105 (-5.52)	-0.166455 (-4.43)	
	幹線時間(分)	-0.076278 (-4.77)	-0.037728 (-2.56)		
	幹線費用(円)	-0.003651 (-1.92)	-0.007330 (-1.96)	-0.004957 (-2.34)	-0.009040 (-4.21)
端末	アクセス効用	0.280184 (7.31)	0.532892 (7.72)	0.593953 (6.92)	
	イグレス効用	1.389710 (10.51)	0.880847 (6.88)	0.357384 (4.94)	
	乗り換え回数	-0.319761 (-2.18)	-0.410373 (-2.29)		
	始発駅ダミー	0.909120 (2.92)	0.700563 (2.14)		
サンプル数	622	418	245	214	
尤度比	0.2482	0.2541	0.3337	0.2503	
的中率（％）	71.1	70.1	78.0	74.8	

注 1) 表中のカッコ内は t 値。

注 2) 幹線時間：乗車 + 乗換 + 待ち時間(分)

注 3) 端末：端末手段選択モデルで求まる、アクセス、イグレスの端末効用（ログサム変数）

尤度比：0 と 1 の間にあり、1 に近いほど、モデルの適合度がよいことを示す指標。通常 0.2~0.3 程度あれば十分と言われている。

(3) ゾーン区分

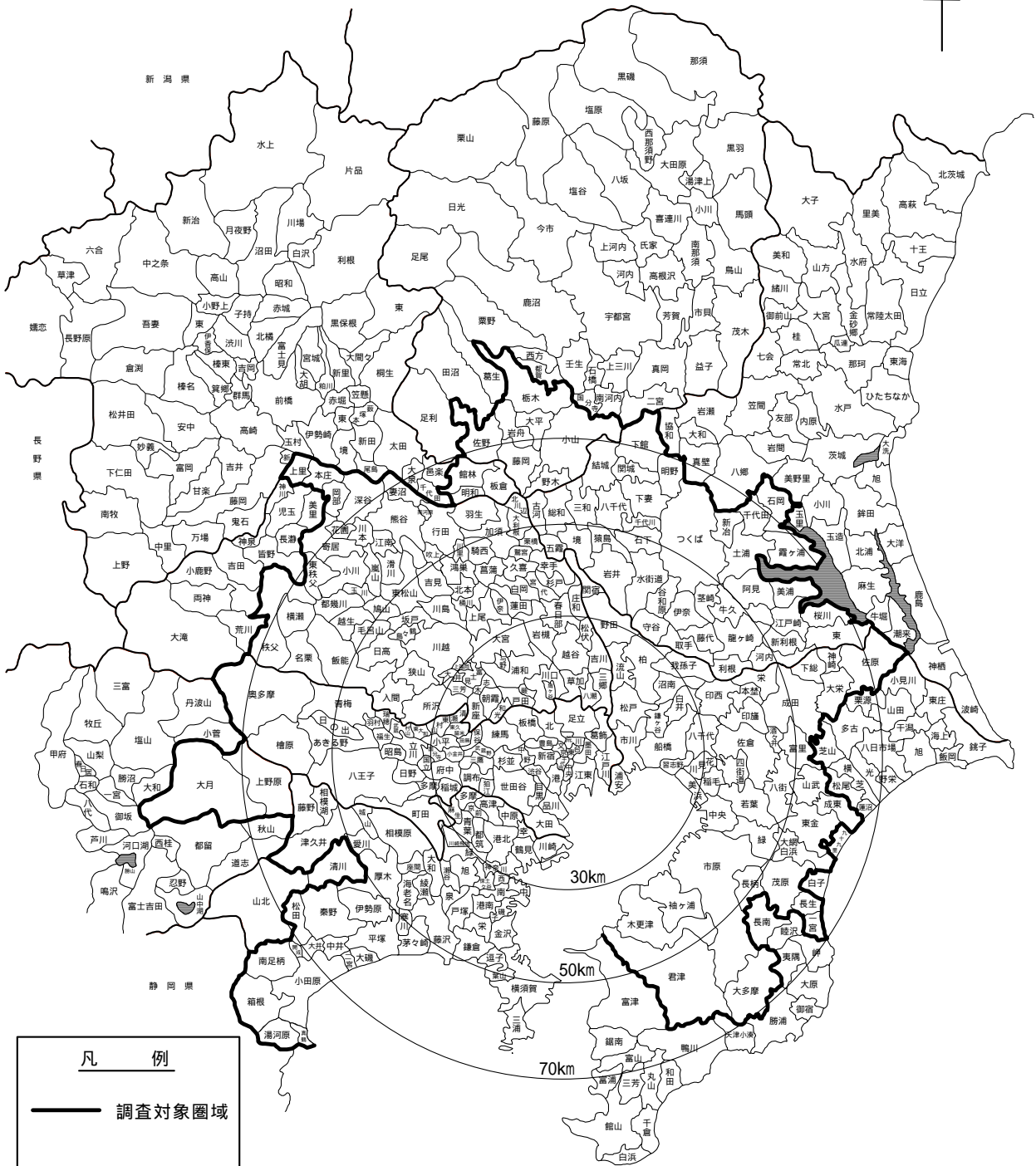
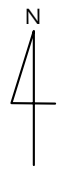
(1)に示したように、本システムにおける需要予測では、個々の鉄道利用者の行動を地域間流動の単位に集約したうえで推計を行っている。そのときに用いる地域区分(ゾーン)としては、大都市交通センサスで設定されている基本ゾーンがベースとなるが、地下鉄網の密である都心部については、同一路線の複数の駅が1つのゾーンに含まれないことを目安としたゾーンの細分化を行っている。また、今回の予測にあたっては、12号線延伸部についても周辺既設線との競合関係等を考慮しゾーンの細分化を行った。

参考 4 沿線自治体のゾーン区分数

自治体	ゾーン数	センサスゾーン数
練馬区	36	35
新座市	10	6
清瀬市	4	3
所沢市	8	7
小計	58	51
和光市	3	2
計	61	53

参考 5 調査対象圏域内のゾーン数

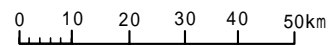
	ゾーン数	センサスゾーン数
東京都区部	604	488
その他	1,126	1,118
合計	1,730	1,606



凡 例

—— 調査対象圏域

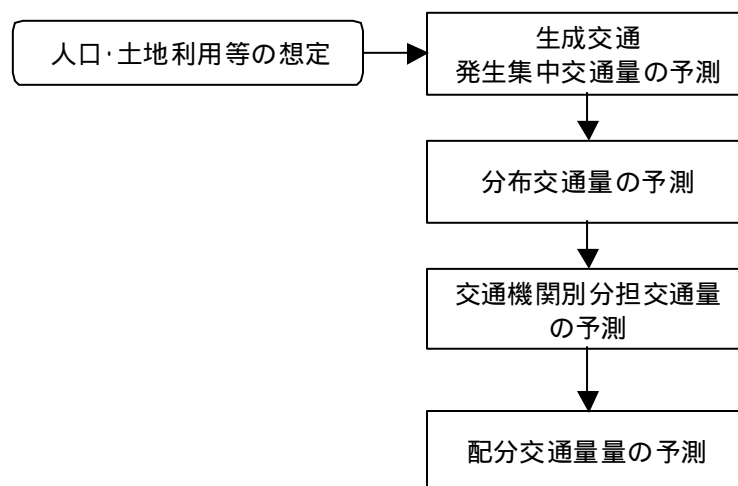
参考 6 大都市交通センサス調査圏域



(4) 4段階推定法の考え方

4段階推定法とは、交通行動を発生・集中、分布、分担、配分という4つの段階に分けて交通量を予測する方法である。

以下に4段階推定法における交通需要予測の基本的プロセスを示す。



参考 7 4段階推定法における基本的プロセス

参考2 延伸地域における12号線利用割合

参考8 ゾーン別駅別利用割合(その1)

(単位:人、%)

市区	ゾーン	路線名	駅名	人数	利用率
練馬区	120110	12号線	(光が丘)	380	(8%)
			(土支田)	2,532	(56%)
		有楽町線	(地下鉄成増)	758	(17%)
		西武池袋線	(石神井公園)	343	(8%)
		東武東上線	(成増)	479	(11%)
		小計		4,492	(100%)
練馬区	120140	12号線	(光が丘)	319	(5%)
			(土支田)	4,026	(63%)
		有楽町線	(地下鉄成増)	4	(0%)
		西武池袋線	(練馬高野台)	462	(7%)
			(石神井公園)	1,566	(24%)
		東武東上線	(下赤塚)	2	(0%)
			(成増)	34	(1%)
		その他	(その他)	2	(0%)
小計		6,415	(100%)		
練馬区	120150	12号線	(光が丘)	5	(0%)
			(土支田)	1,810	(26%)
		西武池袋線	(練馬高野台)	644	(9%)
			(石神井公園)	4,168	(61%)
		東武東上線	(大泉学園)	250	(4%)
			(成増)	2	(0%)
小計		6,879	(100%)		
練馬区	120100	12号線	(光が丘)	326	(2%)
			(大泉町)	8,858	(67%)
		有楽町線	(和光市)	4	(0%)
			(地下鉄成増)	20	(0%)
		西武池袋線	(石神井公園)	2,026	(15%)
			(大泉学園)	1,874	(14%)
			(保谷)	6	(0%)
		東武東上線	(東久留米)	4	(0%)
			(成増)	30	(0%)
		小計	(和光市)	5	(0%)
	13,153		(100%)		
和光市	329021	12号線	(土支田)	547	(3%)
			(和光市)	4,863	(26%)
		有楽町線	(地下鉄成増)	5,591	(30%)
		西武池袋線	(大泉学園)	91	(0%)
		東武東上線	(下赤塚)	1	(0%)
			(成増)	2,451	(13%)
			(和光市)	4,869	(26%)
		その他	(志木)	1	(0%)
小計	(その他)	6	(0%)		
	18,420	(100%)			
和光市	329022	12号線	(大泉町)	3,143	(26%)
			(和光市)	1,633	(13%)
		有楽町線	(地下鉄成増)	3,937	(32%)
		西武池袋線	(大泉学園)	76	(1%)
		東武東上線	(池袋)	2	(0%)
			(下赤塚)	1	(0%)
			(成増)	1,944	(16%)
			(和光市)	1,567	(13%)
		その他	(志木)	4	(0%)
		小計	(その他)	2	(0%)
	12,309	(100%)			

参考 9 ゾーン別駅別利用割合（その2）

（単位：人、％）

市区	ゾーン	路線名	駅名	人数	利用率
練馬区	120011	12号線	(大泉学園町)	6,624	(70%)
		有楽町線	(和光市)	3	(0%)
			(地下鉄成増)	7	(0%)
		西武池袋線	(石神井公園)	2	(0%)
			(大泉学園)	2,140	(23%)
		東武東上線	(保谷)	660	(7%)
			(成増)	5	(0%)
			(和光市)	1	(0%)
その他	(朝霞)	2	(0%)		
その他	(その他)	4	(0%)		
小計			9,448	(100%)	
練馬区	120012	12号線	(大泉学園町)	6,195	(46%)
		有楽町線	(和光市)	5	(0%)
			(地下鉄成増)	6	(0%)
		西武池袋線	(江古田)	2	(0%)
			(石神井公園)	4	(0%)
			(大泉学園)	5,721	(42%)
		東武東上線	(保谷)	1,491	(11%)
			(成増)	42	(0%)
			(和光市)	10	(0%)
		その他	(朝霞)	4	(0%)
その他	(その他)	8	(0%)		
小計			13,488	(100%)	
練馬区	120020	12号線	(大泉学園町)	2,208	(22%)
		西武池袋線	(大泉学園)	2,134	(21%)
			(保谷)	5,788	(57%)
		その他	(その他)	0	(0%)
小計			10,130	(100%)	
新座市	330041	武蔵野線	(新座)	5	(0%)
			(北朝霞)	69	(1%)
		12号線	(大泉学園町)	2,284	(45%)
		有楽町線	(新座南部)	1,202	(23%)
			(地下鉄成増)	5	(0%)
		西武池袋線	(大泉学園)	63	(1%)
			(保谷)	8	(0%)
		東武東上線	(ひばりヶ丘)	278	(5%)
			(朝霞)	990	(19%)
その他	(朝霞台)	225	(4%)		
小計			5,129	(100%)	
新座市	330042	武蔵野線	(新座)	295	(5%)
			(北朝霞)	158	(3%)
		12号線	(大泉学園町)	318	(5%)
		有楽町線	(新座南部)	3,431	(59%)
			(地下鉄成増)	4	(0%)
		西武池袋線	(大泉学園)	43	(1%)
			(保谷)	4	(0%)
		東武東上線	(ひばりヶ丘)	65	(1%)
			(朝霞)	33	(1%)
		その他	(朝霞台)	1,459	(25%)
その他	(志木)	2	(0%)		
小計			5,812	(100%)	
新座市	330061	12号線	(大泉学園町)	1,141	(14%)
			(新座南部)	4,057	(50%)
		西武池袋線	(大泉学園)	1,258	(15%)
			(保谷)	28	(0%)
			(ひばりヶ丘)	1,611	(20%)
		東武東上線	(東久留米)	29	(0%)
(朝霞台)	2		(0%)		
小計			8,126	(100%)	

参考 10 ゾーン別駅別利用割合（その3）

（単位：人、％）

市区	ゾーン	路線名	駅名	人数	利用率
新座市	330062	武蔵野線	(北朝霞)	16	(0%)
		12号線	(新座南部)	3,564	(23%)
		西武池袋線	(大泉学園)	898	(6%)
			(保谷)	52	(0%)
			(ひばりヶ丘)	10,719	(70%)
		東武東上線	(朝霞台)	1	(0%)
		その他	(その他)	17	(0%)
小計		15,267	(100%)		
新座市	330031	武蔵野線	(新座)	540	(20%)
		12号線	(新座中央)	1,610	(59%)
		有楽町線	(和光市)	1	(0%)
		西武池袋線	(清瀬)	10	(0%)
		東武東上線	(朝霞台)	19	(1%)
			(志木)	563	(21%)
		小計		2,743	(100%)
新座市	330032	武蔵野線	(新座)	2,265	(42%)
		12号線	(新座中央)	1,562	(29%)
			(清瀬北部)	1,079	(20%)
		有楽町線	(和光市)	1	(0%)
		西武池袋線	(清瀬)	15	(0%)
		東武東上線	(朝霞台)	31	(1%)
			(志木)	436	(8%)
小計		5,389	(100%)		
新座市	330051	武蔵野線	(新座)	185	(8%)
		12号線	(新座中央)	1,454	(61%)
		西武池袋線	(東久留米)	548	(23%)
			(清瀬)	167	(7%)
			(西所沢)	4	(0%)
		東武東上線	(朝霞台)	2	(0%)
			(志木)	13	(1%)
小計		2,373	(100%)		
新座市	330052	武蔵野線	(新座)	92	(1%)
		12号線	(清瀬北部)	380	(5%)
		西武池袋線	(東久留米)	3,286	(46%)
			(清瀬)	3,399	(47%)
			(西所沢)	10	(0%)
		東武東上線	(朝霞台)	1	(0%)
			(志木)	26	(0%)
小計		7,194	(100%)		
清瀬市	144031	武蔵野線	(東所沢)	1	(0%)
		12号線	(清瀬北部)	3,737	(73%)
		西武池袋線	(東久留米)	229	(4%)
			(清瀬)	952	(19%)
			(秋津)	173	(3%)
小計		5,092	(100%)		
清瀬市	144032	武蔵野線	(新秋津)	2	(0%)
			(新座)	2	(0%)
		12号線	(清瀬北部)	4,026	(40%)
		西武池袋線	(ひばりヶ丘)	4	(0%)
			(東久留米)	1,228	(12%)
			(清瀬)	4,767	(47%)
			(秋津)	153	(2%)
		東武東上線	(朝霞台)	1	(0%)
			(志木)	2	(0%)
小計		10,185	(100%)		

参考 11 ゾーン別駅別利用割合（その4）

（単位：人、％）

市区	ゾーン	路線名	駅名	人数	利用率
清瀬市	144020	武蔵野線	(新秋津)	1,963	(10%)
			(東所沢)	4,469	(23%)
		12号線	(東所沢)	2,171	(11%)
		西武池袋線	(清瀬)	7,765	(40%)
			(秋津)	3,073	(16%)
小計		19,441	(100%)		
所沢市	308062	武蔵野線	(新秋津)	1,160	(11%)
			(東所沢)	4,326	(39%)
		12号線	(東所沢)	2,891	(26%)
		西武池袋線	(清瀬)	14	(0%)
			(秋津)	1,878	(17%)
			(所沢)	341	(3%)
		東武東上線	(西所沢)	1	(0%)
			(鶴瀬)	0	(0%)
その他	(その他)	398	(4%)		
小計		11,009	(100%)		
所沢市	308070	武蔵野線	(東所沢)	6,466	(56%)
			(東所沢)	3,880	(34%)
		12号線	(清瀬)	550	(5%)
			(秋津)	219	(2%)
		東武東上線	(朝霞台)	6	(0%)
			(柳瀬川)	1	(0%)
			(みずほ台)	8	(0%)
		その他	(その他)	367	(3%)
小計		11,497	(100%)		

参考 3 周辺路線への影響

西武池袋線

参考 12 駅別乗車人員

駅名	延伸有り	延伸無し	比率
池袋	265,927	278,918	0.95
椎名町	18,670	18,695	1.00
東長崎	14,731	14,771	1.00
江古田	23,952	24,854	0.96
桜台	14,251	14,509	0.98
練馬	51,431	53,146	0.97
中村橋	16,547	16,693	0.99
富士見台	13,815	13,938	0.99
練馬高野台	11,473	11,789	0.97
石神井公園	34,300	38,230	0.90
大泉学園	32,092	39,175	0.82
保谷	27,071	29,684	0.91
ひばりヶ丘	33,370	36,993	0.90
東久留米	30,075	31,336	0.96
清瀬	33,213	37,378	0.89
秋津	50,149	54,451	0.92
所沢	64,613	64,938	0.99

単位：人/日

参考 13 駅間通過人員

駅名	延伸有り	延伸無し	比率
池袋	543,085	568,987	0.95
椎名町	538,230	564,330	0.95
東長崎	521,636	547,879	0.95
江古田	498,424	523,941	0.95
桜台	485,832	512,261	0.95
練馬	492,708	530,567	0.93
中村橋	471,443	509,872	0.92
富士見台	452,253	490,566	0.92
練馬高野台	439,644	477,676	0.92
石神井公園	398,603	430,787	0.93
大泉学園	365,948	389,752	0.94
保谷	329,195	349,728	0.94
ひばりヶ丘	301,598	316,421	0.95
東久留米	282,690	296,075	0.95
清瀬	260,934	270,723	0.96
秋津	246,787	247,268	1.00
所沢	183,647	183,551	

単位：人/日

東武東上線

参考 14 駅別乗車人員

駅名	延伸有り	延伸無し	比率
池袋	293,593	299,598	0.98
北池袋	13,173	13,103	1.01
下板橋	7,656	7,654	1.00
大山	27,987	27,990	1.00
中板橋	21,536	21,567	1.00
ときわ台	24,803	24,827	1.00
上板橋	33,435	33,413	1.00
東武練馬	32,945	32,916	1.00
下赤塚	17,503	17,511	1.00
成増	42,666	43,311	0.99
和光市	63,479	66,501	0.95
朝霞	20,080	21,682	0.93
朝霞台	56,730	60,472	0.94
志木	43,189	43,723	0.99
柳瀬川	8,793	8,787	1.00
みずほ台	16,433	16,096	1.02
鶴瀬	18,779	18,511	1.01
ふじみ野	18,879	19,299	0.98
上福岡	21,109	22,868	0.92
新河岸	9,897	9,894	1.00
川越	27,303	27,743	0.98
川越市	12,899	13,621	0.95

単位：人／日

参考 15 駅間通過人員

駅名	延伸有り	延伸無し	比率
池袋	594,306	606,299	0.98
北池袋	593,305	605,437	0.98
下板橋	602,395	614,509	0.98
大山	569,463	581,600	0.98
中板橋	549,466	561,646	0.98
ときわ台	535,998	548,206	0.98
上板橋	509,242	521,393	0.98
東武練馬	496,590	508,676	0.98
下赤塚	482,482	494,527	0.98
成増	437,044	448,345	0.97
和光市	525,220	541,869	0.97
朝霞	491,535	504,762	0.97
朝霞台	454,028	459,807	0.99
志木	368,239	372,943	0.99
柳瀬川	350,921	355,639	0.99
みずほ台	318,730	324,211	0.98
鶴瀬	282,199	288,294	0.98
ふじみ野	246,209	251,365	0.98
上福岡	205,036	206,589	0.99
新河岸	185,894	187,454	0.99
川越	141,625	142,258	1.00
川越市	125,639	125,424	

単位：人／日

J R 武蔵野線

参考 16 駅別乗車人員

駅名	延伸有り	延伸無し	比率
府中本町	64,743	62,046	1.04
北府中	6,459	5,982	1.08
西国分寺	92,702	91,482	1.01
新小平	11,491	11,284	1.02
新秋津	48,388	51,538	0.94
東所沢	17,966	12,847	1.40
新座	8,467	9,922	0.85
北朝霞	47,217	50,081	0.94
西浦和	5,275	6,512	0.81
武蔵浦和	44,628	45,461	0.98
南浦和	28,197	28,128	1.00

単位：人／日

参考 17 駅間通過人員

駅名	延伸有り	延伸無し	比率
府中本町	128,292	122,899	1.04
北府中	132,897	128,252	1.04
西国分寺	207,240	208,158	1.00
新小平	205,277	205,889	1.00
新秋津	176,181	173,369	1.02
東所沢	166,718	167,928	0.99
新座	162,876	166,782	0.98
北朝霞	124,448	125,122	0.99
西浦和	125,714	126,227	1.00
武蔵浦和	108,840	108,210	1.01
南浦和	118,146	117,670	

単位：人／日

参考4 駅前広場面積の算出方法

(1) 28年式による算定

28年式による駅前広場面積の算出方法は、鉄道駅乗降人員に基づき、電車站、汽車站別に回帰式により駅前広場面積を簡易的に算出する方法である。

算定基準式は、以下の表の通りである。(大泉学園町駅における駅前広場の算定式は、「電車站、上限」の算定式を使用した。)

参考18 28年式による駅前広場算定式

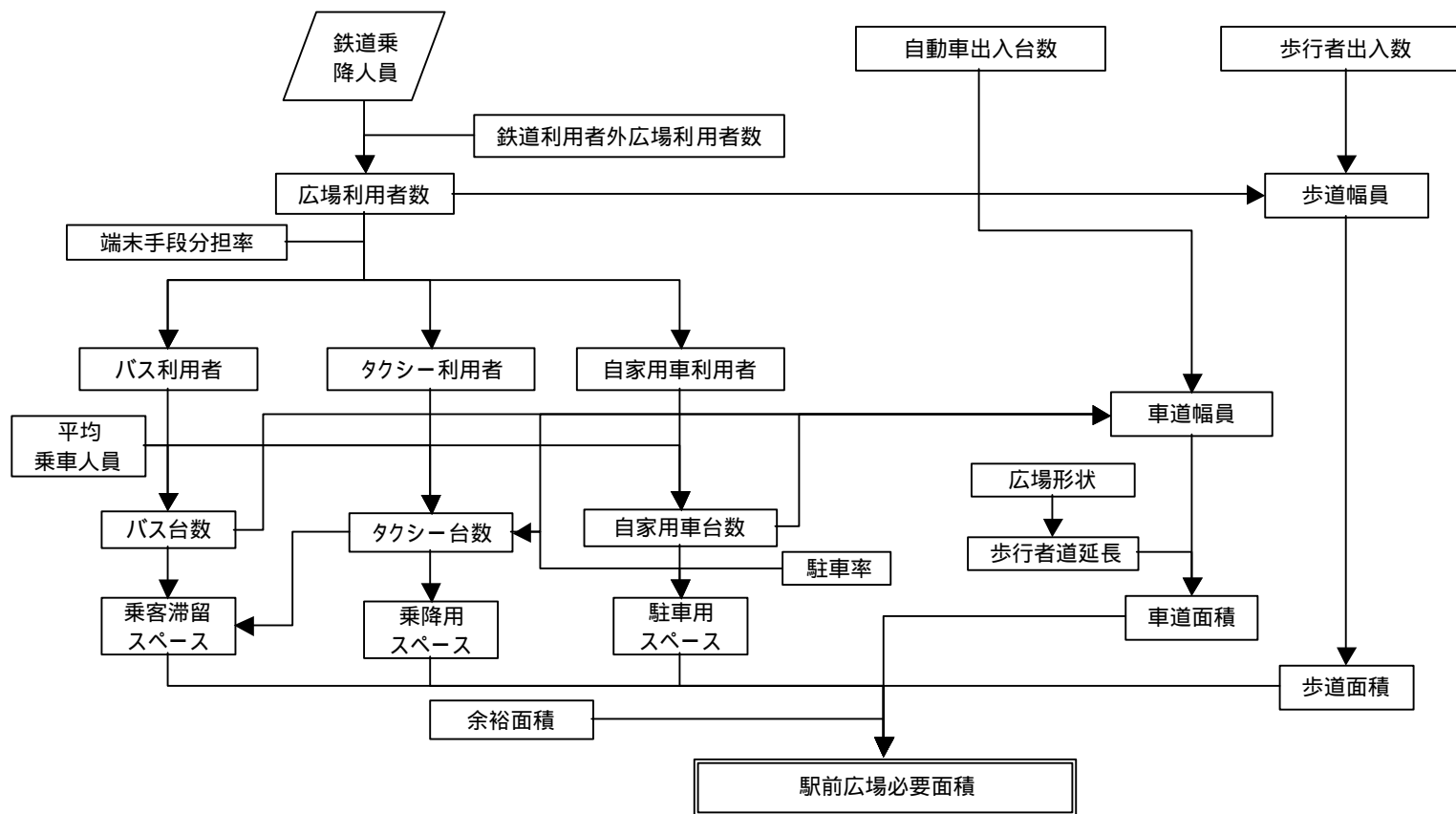
	電車站の場合(通勤駅など)	汽車站の場合(中小都市駅など)
標準	$A=0.119x$ (ただし $x \leq 73,000$)	$A=0.238x+9.85\sqrt{x}$ (ただし、 $x \leq 30,000$)
	$A=0.0259x+25.09\sqrt{x}$ (ただし、 $x>73,000$)	$A=51.65\sqrt{x}$ (ただし、 $x>30,000$)
上限	$A=0.128x$ (ただし $x \leq 73,000$)	$A=0.271x+11.22\sqrt{x}$ (ただし、 $x \leq 30,000$)
	$A=0.0277x+26.85\sqrt{x}$ (ただし、 $x>73,000$)	$A=58.90\sqrt{x}$ (ただし、 $x>30,000$)
下限	$A=0.088x$ (ただし、 $x \leq 73,000$)	$A=0.217x+8.99\sqrt{x}$ (ただし、 $x \leq 30,000$)
	$A=0.0189x+18.30\sqrt{x}$ (ただし、 $x>73,000$)	$A=47.16\sqrt{x}$ (ただし、 $x>30,000$)

[A:総面積(m²) x:1日鉄道乗降人数(人)]

(2) 48年式による算定

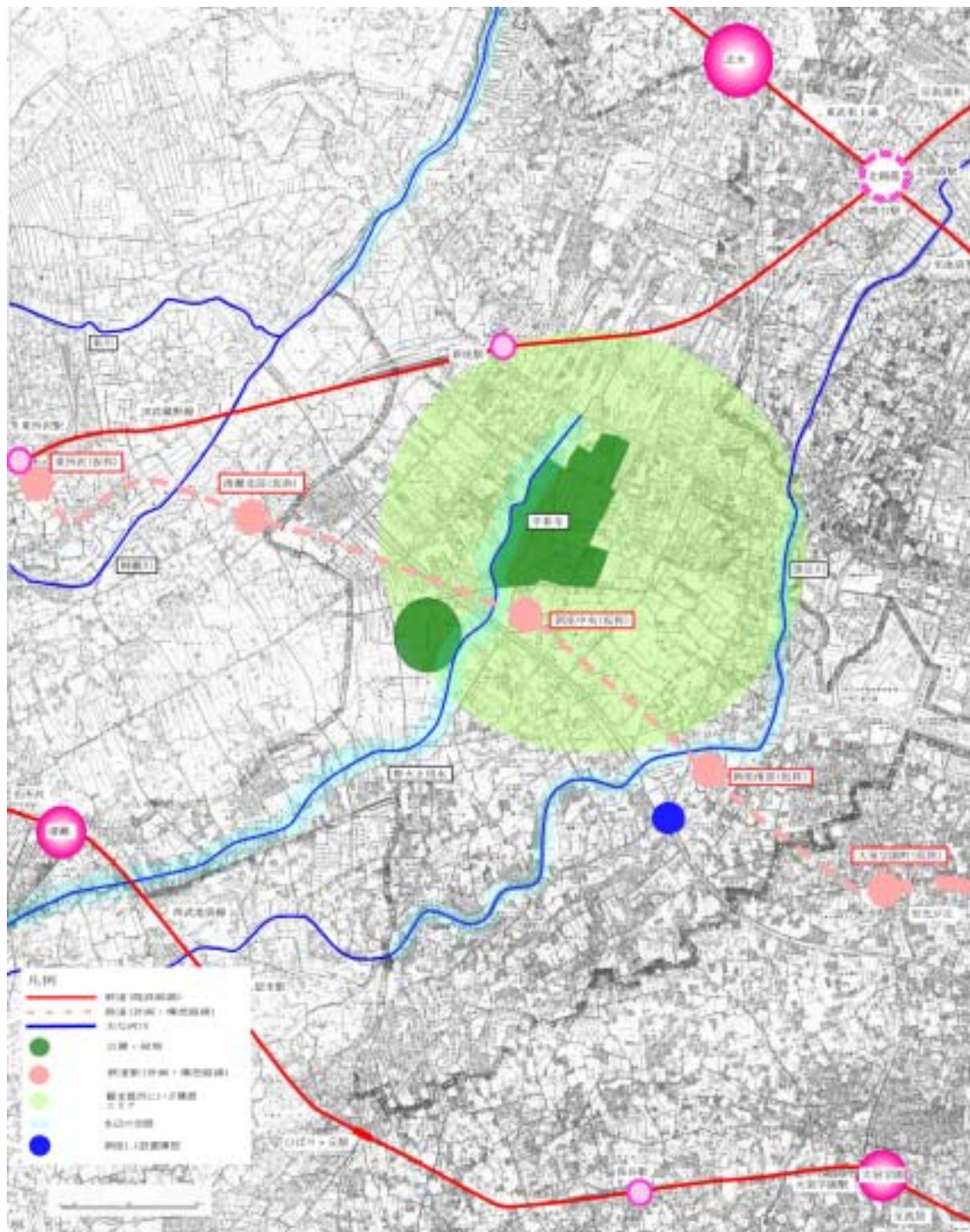
48年式における駅前広場の算定方法は、端末手段別利用者数から駅前広場の要素別に必要面積を積み上げて計算を行う方法である。

48年式における面積算定フローチャートは以下の図の通りである。



参考 19 48年式による面積算定フローチャート

参考 5 沿線地域構想イメージ



参考 20 沿線地域構想イメージ