

本日の流れ

01	開会	KPMG 田村	13:00-13:05
02	人流データを活用した不動産分野等の課題解決実証事業の概要について	国土交通省 矢吹課長 国土交通省 武林課長補佐	13:05-13:20
03	実証地域の取り組みの成果報告		
	・ 東村山市「駅周辺再整備に合わせた公共施設・公共空間の最適化」	東村山市 杉山課長	13:20-13:40
	・ さいたま市（浦和美園駅周辺）「地域ニーズをとらえた商業地域形成」	一般社団法人美園タウンマネジメント 岡本専務理事	13:40-14:00
	・ 鳥取市「中心市街地活性化に向けた空き店舗・遊休不動産活用」	鳥取市 寺坂主幹	14:00-14:20
04	有識者からのコメント・データ活用の取り組み紹介		
	・ 東京都市大学 建築都市デザイン学部都市工学科 秋山祐樹准教授による講評・取り組み紹介	東京都市大学 秋山准教授	14:20-14:40
	・ 一般社団法人オルタナティブデータ推進協議会（JADAA） 代表理事東海林正賢氏による講評・取り組み紹介	JADAA 代表理事 東海林氏	14:40-15:00
05	土地不動産分野における人流データを活用した課題解決手法の整理について	KPMG 石山	15:00-15:15
06	国土交通省の人流事業等の紹介	国土交通省 竹本係長	15:15-15:30
07	閉会	KPMG 田村	15:30

さいたま市では、人流データから浦和美園駅周辺に求められる商業ニーズを分析し、市街地環境変化に基づく将来シミュレーションや不動産事業者等地域関係者とのディスカッションを組み合わせることで、駅周辺の不動産活用促進（商業等賑わい機能充実）に繋げることができるかを検証した。

主な地域課題

- 駅周辺の不動産活用状況・方向性と地域の期待意識(賑わい創出等)の不一致
- 区画整理進展に伴う地価上昇等に起因する店舗数・バリエーション不足

実証により目指す姿

- 人流データを活用し、浦和美園駅周辺に求められる商業ニーズを分析することで、駅周辺の不動産活用促進（商業等賑わい機能充実）に繋げる

実証における実施内容

ステップ 1

不動産課題の特定

- (今後建設予定の新設大学病院も含めた)市街地環境変化も視野に入れつつ、浦和美園駅周辺の不動産活用動向や地権者意向をもとに不動産課題の特定・背景の深掘りを実施

ステップ 2

不動産課題の分析に適したデータの選定

- GPSにより取得した人流データを用いて、埼玉スタジアム2002公園(以下、埼スタ公園)でのイベント開催時・平常時それぞれの人流データを平休日に分けて取得

ステップ 3

人流データ分析準備・分析

- 不動産事業者へのヒアリングやjSTATMAP等をもとに、人流データ分析の方向性を定めるための仮説を考案
- 主に以下を踏まえた分析を実施
 - 現在の商業需要
 - 将来の商業需要

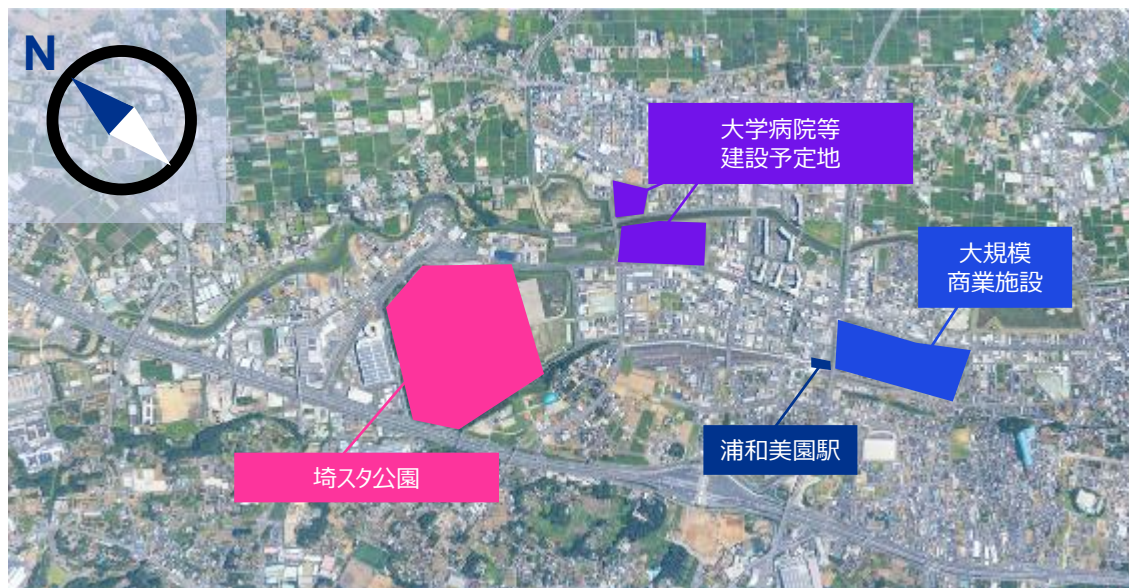
ステップ 4

分析結果を活用した不動産課題解決

- 分析結果をもとに、浦和美園駅周辺の不動産活用に関わる関係者（不動産関連事業者等）との意見交換会を実施することで、不動産活用の阻害要因の特定と地域として今後とるべき施策について議論

03実証地域の取り組みの成果報告 (さいたま市) : エリア概要・課題

埼玉高速鉄道線(SR)浦和美園駅周辺では、現在も土地区画整理事業による新市街地形成が進展中だが、大規模商業施設や埼スタ公園などの集客施設が存在するものの、駅前等はまた暫定的に駐車場として利用されている土地が多く、地域期待の大きい商業等賑わい機能の充実化が課題である。



人口・世帯構成など

- ✓ 人口 (美園地区) : 30,945人 (R6.1)
 - ▶ 新市街地形成の進む「みそのウイングシティ」区域(美園地区外も一部含む約316.5ha)の居住人口は、2010年代後半から急増中。
 - ▶ 同開発区域の人口構成比は、市全域平均と比較して30~40代の子育て世代(及びその子ども)が突出して多い。

地域課題 (一部)

不動産活用状況や方向性と地域の期待意識の不一致

- ✓ 不動産有効活用促進に際しての、駅周辺に期待される商業等賑わい機能の充実化

区画整理進展に伴う地価上昇等による店舗数・バリエーション不足

- ✓ (賃料等負担可能な)ニーズの高いサービス業種・業態の見極め及び誘致(進出意欲向上)

さいたま市の実証では、埼玉スタジアムでの大規模イベント開催時に日常とは異なる人流が発生することを考慮し、イベント開催時/非開催時の両方の平日・休日のデータを個別に取得している。また、美園地域における土地活用促進に関わる様々なプレイヤーと連携し実証を進めた。

活用した人流データ

データの種類	スマートフォン等のアプリのGPS機能により取得した人流データ
データ取得期間	2023年4月13日～19日 ※①イベント時平日、②イベント時休日、③イベントなし平日、④イベントなし休日に分けて取得
基準エリア*1	さいたま市（一部）・川口市・越谷市
対象エリア*1	埼玉県
データ作成上の工夫・留意点等	<ul style="list-style-type: none"> 試合開催日等特定のイベント時のデータを取得する為に、特定期間のデータを抽出。 データ期間を絞ることによるサンプル数の減少については、分析対象地が比較的人口密度の高いエリアであることから、分析精度への影響は軽微であるとの判断。



実証体制（関係者巻き込み）

実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 美園タウンマネジメント（都市再生推進法人） さいたま市都市局（浦和東部まちづくり事務所）
データ取得・分析	<ul style="list-style-type: none"> KPMGコンサルティング GEOTRA
連携・協力	<ul style="list-style-type: none"> まちづくり懇談会参加者（不動産仲介事業者、鉄道事業者、住居系デベロッパー、商業系デベロッパー、地区内事業者、地域住民等）
実証体制構築上の工夫・留意点等	<ul style="list-style-type: none"> 美園地域における土地活用促進に関係する様々なプレイヤーへの働きかけを行った。

*1基準エリアと対象エリアの関係について：起終点のいずれか或いは両方を基準エリア内に持つ対象エリア内の移動をKDDIデータ環境より抽出している。

政府統計や各種指標等、地元不動産事業者ヒアリングをもとに、人流分析をするうえで着目すべきポイントを絞り込んだ。商業ニーズ把握に向けて、人流と施設数の相関性や需要の取り込み・取り逃し、将来的な人流変化等の分析項目を設定した。

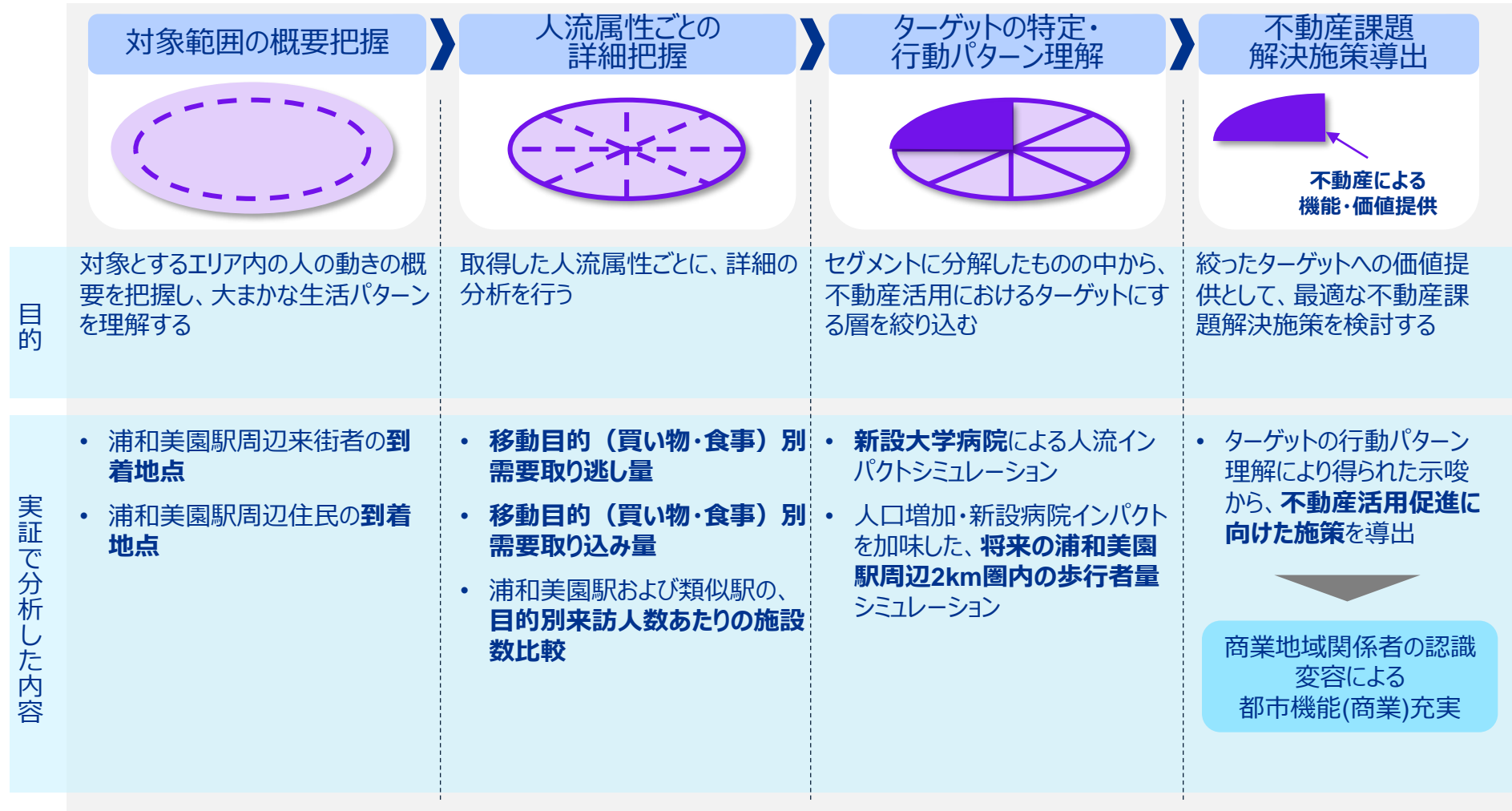
事前情報整理

情報整理方法	情報整理結果
<p>jSTAT MAP (国勢調査・経済センサス) 国勢調査や経済センサス等の政府統計を、地図上で選択したエリア内に絞って集計できるツールを用いて分析</p>	<ul style="list-style-type: none"> 浦和美園駅を西口徒歩5分到達圏(1-A)、西口徒歩10分到達圏(1-B)、東口徒歩5分到達圏(2-A)東口徒歩10分到達圏(2-B)に分けると、駅西側は、単身世帯の割合が比較的高い <p style="text-align: center;">世帯人員別世帯数の割合</p> <p>出典：総務省統計局 jSTAT MAP</p>
<p>地域幸福度 (Well-being) 指標 スマートシティ・インスティテュートが開発・運営している、客観指標と主観指標のデータをバランスよく活用し市民の「暮らしやすさ」と「幸福感 (Well-being)」を指標で数値化・可視化したツールを用いて分析 ※本分析ではさいたま市全体の回答者のうち、浦和美園駅周辺に居住する28名を抽出して分析</p>	<ul style="list-style-type: none"> 浦和美園駅周辺住民は、医療・福祉の主観評価が低い一方で、移動・交通、遊び・娯楽、子育て等の満足度は相対的に高い <p style="text-align: center;">浦和美園駅周辺エリアの地域幸福度, n=28</p> <p>出典：一般社団法人スマートシティ・インスティテュート「地域幸福度 (Well-Being) 指標」</p>
<p>地元不動産事業者ヒアリング 浦和美園駅周辺の不動産活用にかかわる事業者3社を対象にヒアリングを実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> 不動産事業者ヒアリングでは、地権者の共通理解や将来の人流動向、来街者数の定量的な分析のために人流データが有効ではないかというご意見が得られた。 <p style="text-align: center;">不動産事業者ヒアリングから得られたご意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業者サイドが、日中の人通りの少なさを理由に出店躊躇をしているケースがある。 住民の生活利便性に課題は少ないという意見もある一方、来街者がすくないために商業施設の進出が阻まれているという側面もある。観光要素との掛け合わせ余地 (スタジアムやサッカーチームとの連携など) による相乗効果は潜在需要としての深掘りが重要ではないか。 浦和美園駅周辺の商業施設等で働く従業員も少なく、年々増えているため、従業員も地域の需要として一部見込めるのではないかと。 生活スタイル等を可視化し、ヘルソナの整理ができると出店判断に結び付け可能性はある他、地権者の共通理解醸成にも人流データは活かせるのではないかと。 開業予定の大学病院の動向を注視している事業者が多いと感じる。

分析項目設定

カテゴリ	分析内容
人流と商業施設の相関性	<ul style="list-style-type: none"> 浦和美園駅に類似する駅周辺で、人流の量と飲食・物販等の商業施設数には相関関係があるのではないかと。 (類似エリア) 鳩ヶ谷駅、土呂駅、北越谷駅、蒲生駅
他エリアの需要の巻き込み	<ul style="list-style-type: none"> 地区内商業施設・店舗の利用者は、浦和美園駅が最寄り駅の住民(以後、周辺住民)以外の需要も取り込んでいるか。
他エリアへの需要の流出	<ul style="list-style-type: none"> 浦和美園駅周辺住民は、商業施設の利用を目的として周辺地域へ移動している(需要が流出している)のではないかと。
大学病院開業後の人流変化シミュレーション	<ul style="list-style-type: none"> 浦和美園駅周辺に2027年下旬に開設予定の大学病院(以下、新設大学病院)が人流増加にどの程度影響を及ぼすか。
...	<p>※実証内では他の分析項目も設定し分析を行ったが、時間の都合から本報告会での共有は割愛</p>

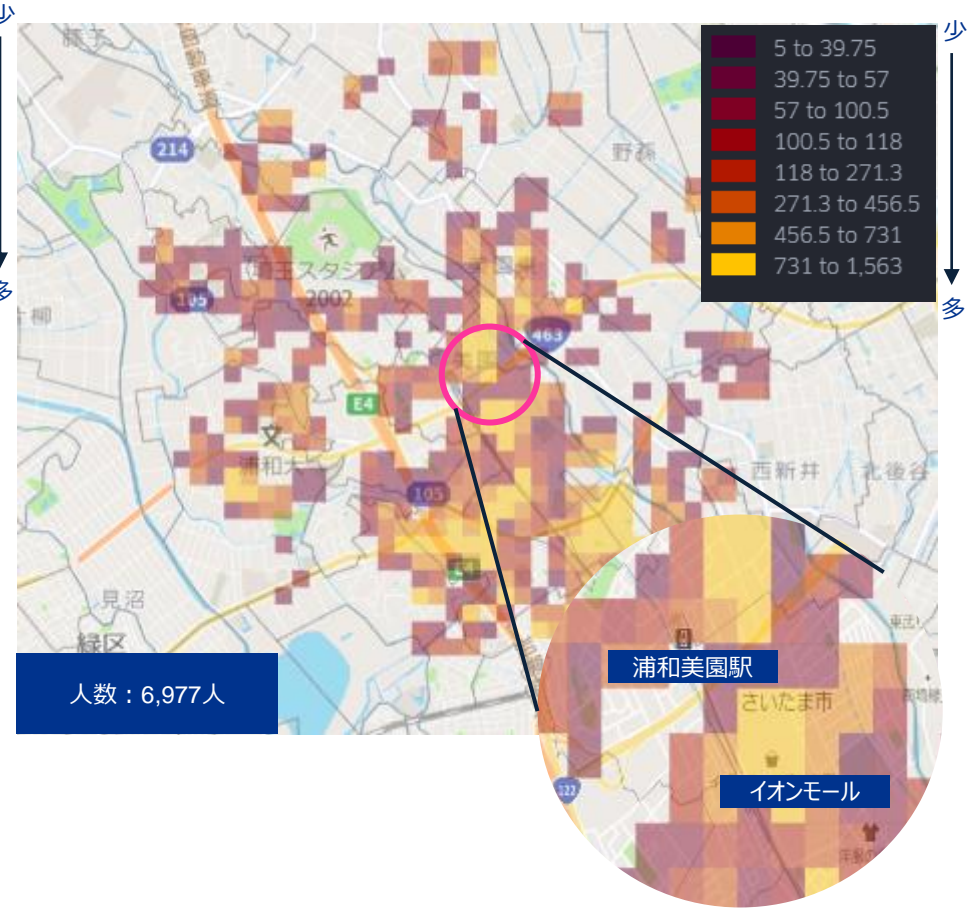
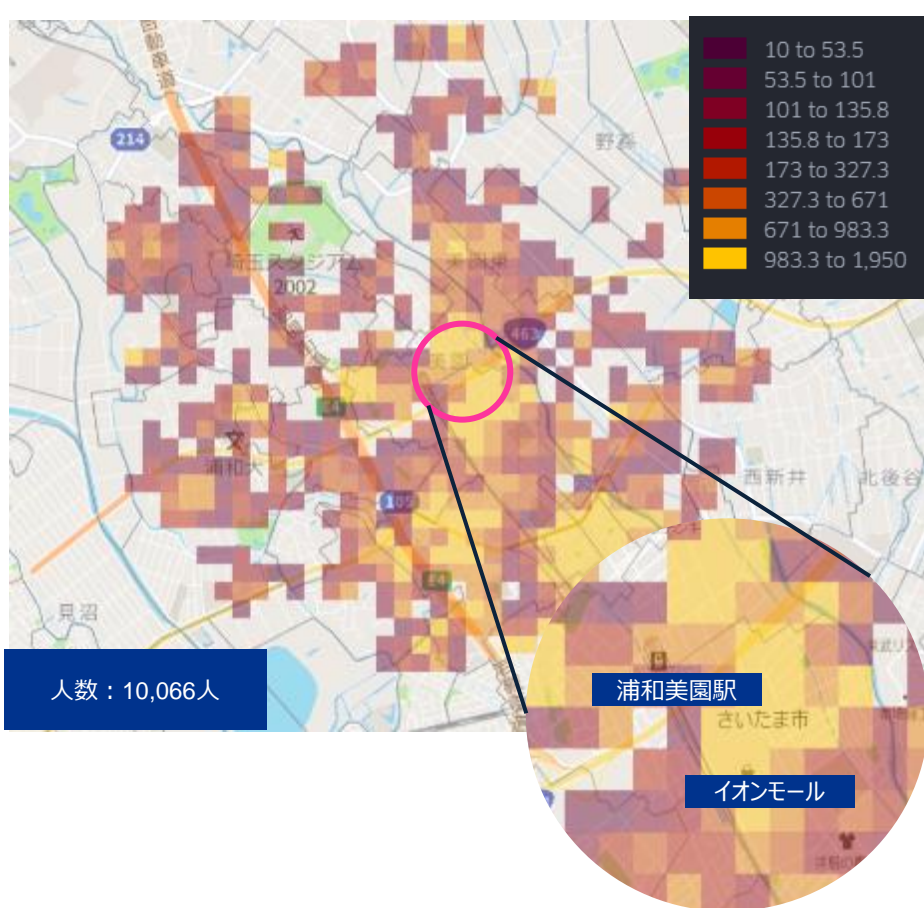
さいたま市浦和美園駅周辺の実証は、駅周辺の商業需要の取り逃し・取り込みを分析し現状のポテンシャルを示すとともに、将来人流変化の影響をシミュレーションし、想定人流の行動パターンを推定したうえで、不動産課題解決施策を導出・検証した。



人流データにより、浦和美園駅周辺2km圏内の居住者*1は、休日よりも平日にエリア内に出掛ける人が多いことが分かる。一方で、イオンモールは平日・休日を問わず、多くの人を訪れていることが分かる。

浦和美園駅周辺2km居住者*2の平日到着地点 (グリッドヒートマップ*3)

浦和美園駅周辺2km居住者の休日到着地点 (グリッドヒートマップ*2)

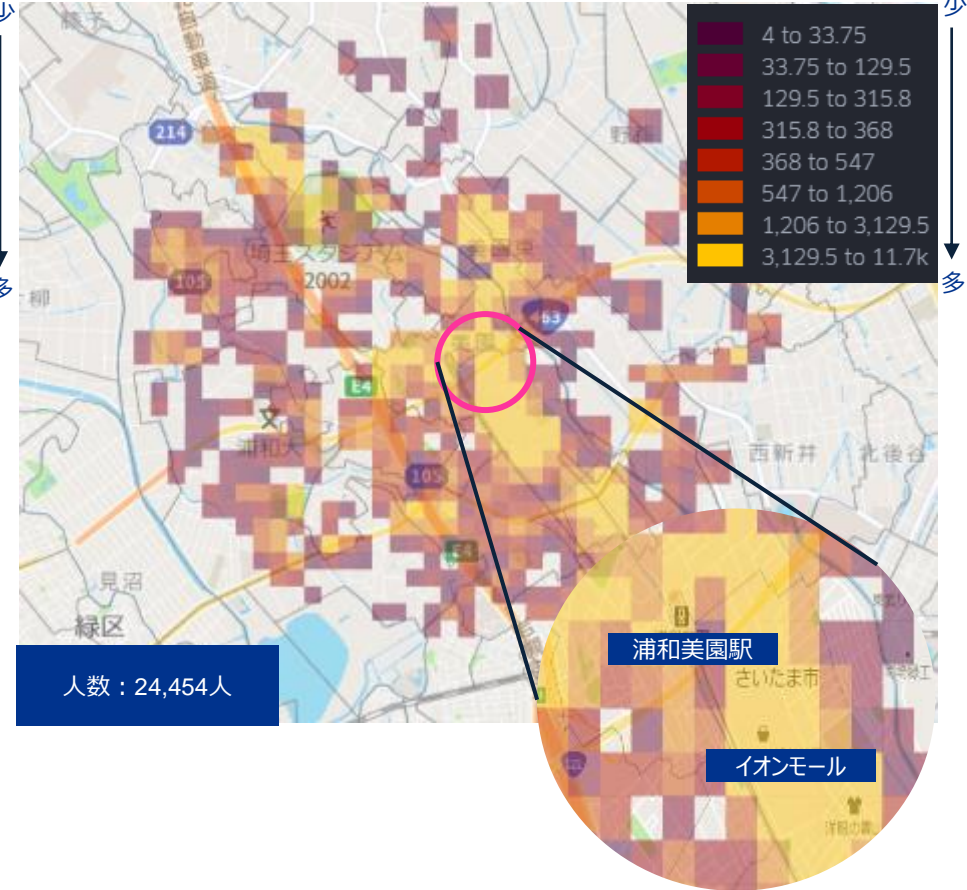
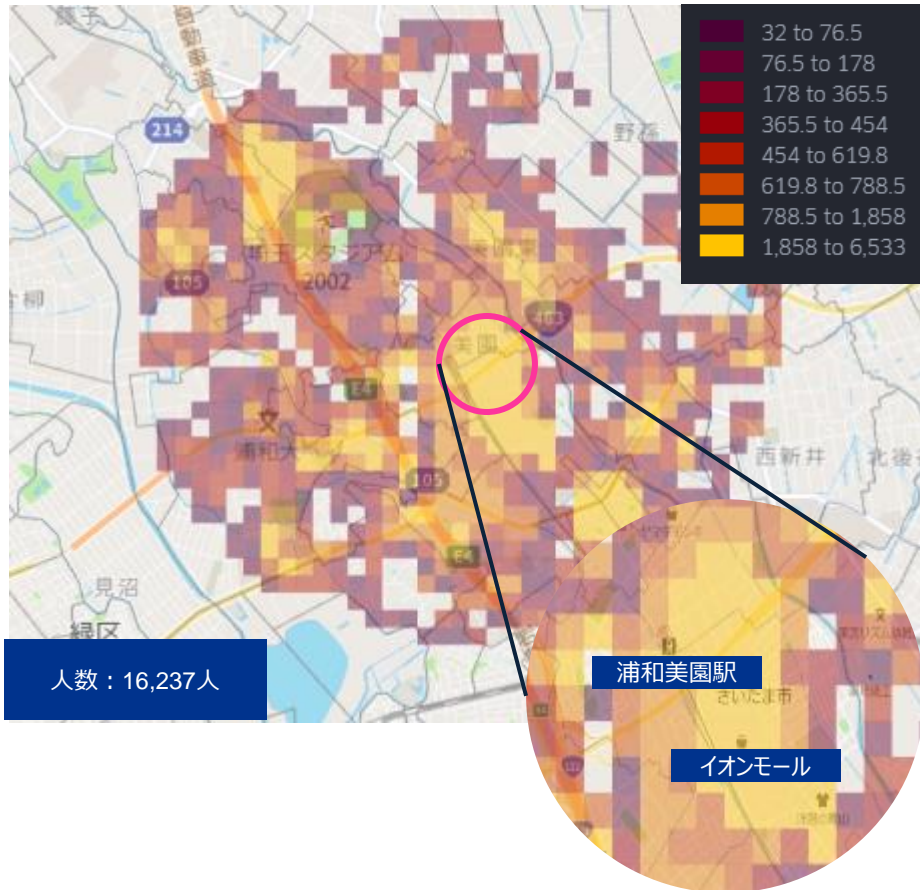


*1令和二年度における浦和美園駅周辺住民 (2km圏内) は34,304人である。
 *2居住者は、KDDI Location Dataに基づき、契約時の住所から判別している。対象エリアは浦和美園駅を中心とした半径2km圏内を範囲としている。
 *3グリッドヒートマップは、色が薄い (黄色に近づく) ほど来訪した人数が多いことを示している。

人流データにより、浦和美園駅周辺2km圏内への来街者は、平日よりも休日に当該エリアを訪れる人が多いことが分かる。また、平日・休日を問わず、大型商業施設（イオンモール等）周辺へ来訪していることが分かる。

浦和美園駅周辺2km来街者*2の平日到着地点（グリッドヒートマップ）

浦和美園駅周辺2km来街者の休日到着地点（グリッドヒートマップ）

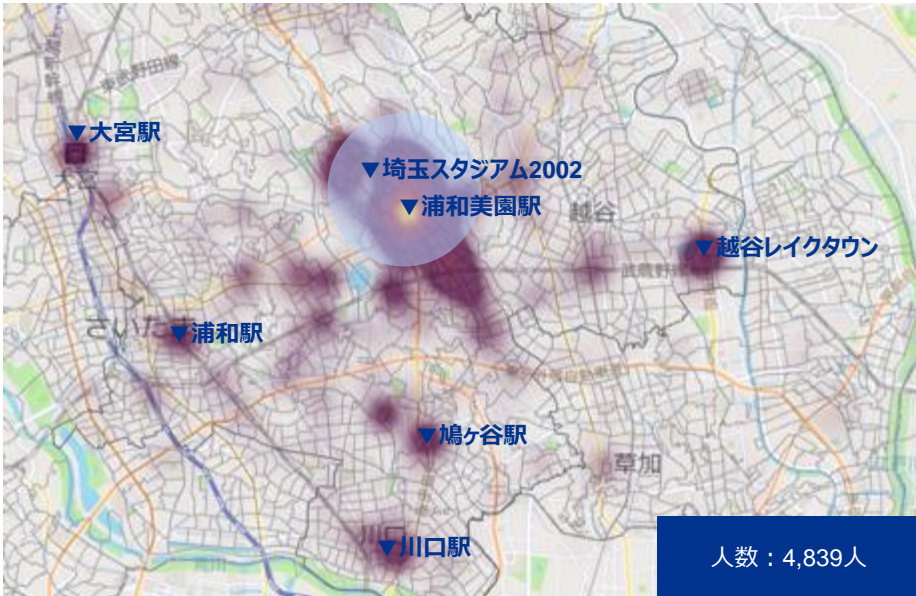


NEXT 浦和美園駅周辺は、住民*1だけでなく来街者にも利用されるまちであり、エリア外の住民を惹きつける目的地があると考えられる。一方で、地元不動産事業者ヒアリングでは、商業地域形成を考えるうえで日中の人通りがないという指摘もあった。後段では、エリア内外の人々の商業目的の動きについて可視化すべく、需要の取り込み・取逃しの分析を行った。

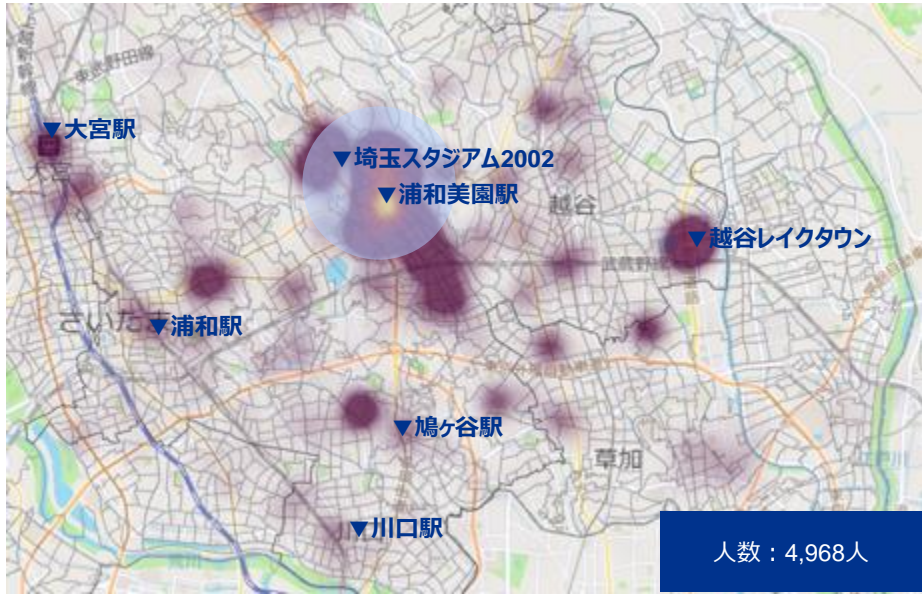
*1令和二年度における浦和美園駅周辺住民（2km圏内）は34,304人である。
*2 来街者は、対象エリア内に訪れた人のうち、居住者と勤務者以外を指している。対象エリアは浦和美園駅を中心とした半径2km圏内を範囲としている。

浦和美園駅周辺2km圏内住民（エリア内住民）のうち、買い物行動をとっている人は平日・休日ともに約5,000人程度*1で、JR沿線等の他駅周辺への来訪も見られる。また、休日には鉄道駅周辺以外の場所への来訪も見られる。

平日の駅周辺住民の買い物訪問先*2*3 (ヒートマップ*4)



休日の駅周辺住民の買い物訪問先 (ヒートマップ)



概観
 エリア内住民のうち、平日は休日同様大宮駅周辺、越谷レイクタウン周辺等で買い物行動をとっている人が多いほか、川口駅周辺や浦和駅周辺への来訪が多い。

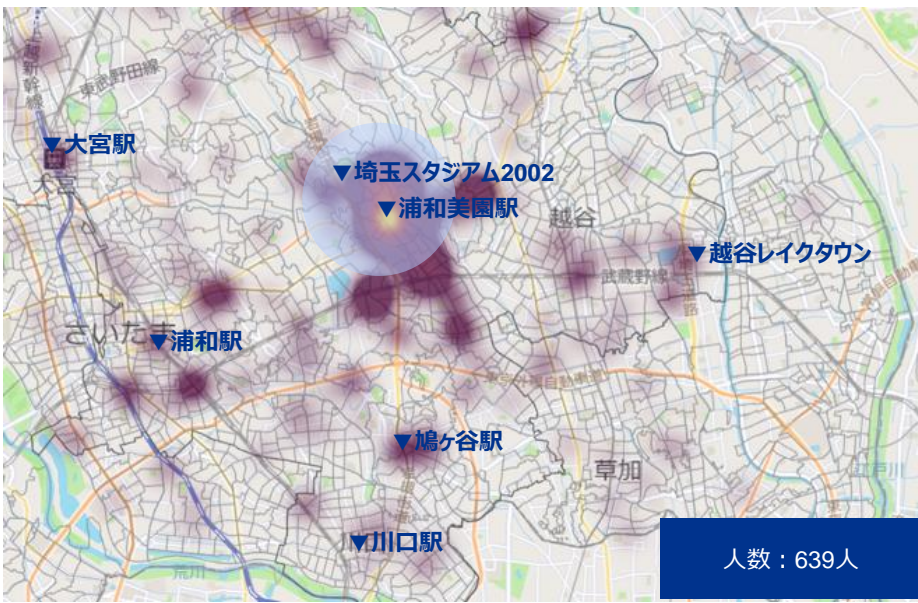
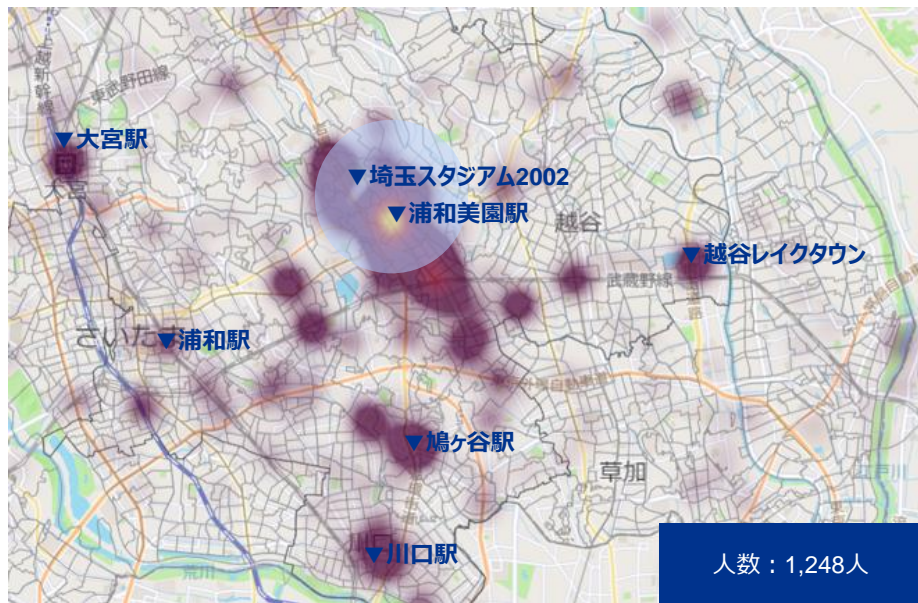
概観
 エリア内住民のうち、休日は大宮駅周辺、越谷レイクタウン周辺等で買い物行動をとっている人が多く、また、鉄道駅周辺以外の場所での買い物行動も見られる。

*1令和二年度における浦和美園駅周辺住民（2km圏内）は34,304人である。
 *2データ上の濃い灰色の線（枠）は、データの取得範囲を示しており、薄い灰色の線は行政区画を示している。
 *3データ上の円は、浦和美園駅周辺2km圏内を示している。本データは、居住地が浦和美園駅周辺2km圏内で、平日・休日の移動目的が買い物となっている人の到着地点をそれぞれ可視化している。
 *4ヒートマップは、色が黄色に近づくほど来訪した人数が多いことを示している。

エリア内住民のうち、東川口駅（SR線の隣駅）周辺に買い物を目的として移動している人が多く、東川口駅周辺は、主要な需要流出先として考えられる。

平日5~9時の駅周辺住民の買い物訪問先*3（ヒートマップ）

平日18~23時の駅周辺住民の買い物訪問先（ヒートマップ）



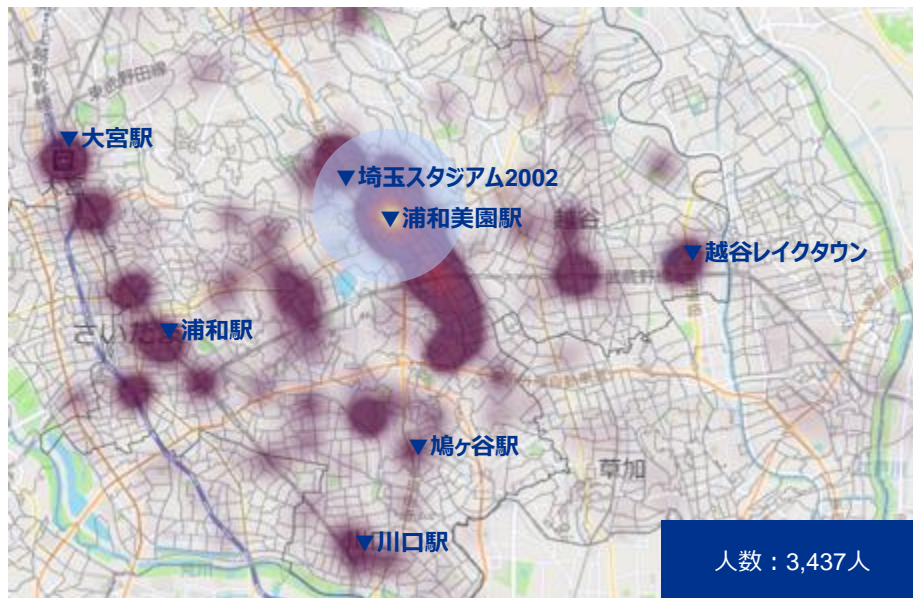
概観
 エリア内住民のうち、平日朝5:00から9:00に東川口駅・鳩ヶ谷駅等のSR沿線駅周辺で買い物行動をとっている人が多い。

概観
 エリア内住民のうち、平日18:00から23:00に浦和駅等のJR沿線駅周辺や、東川口駅等のSR沿線駅周辺で買い物行動をとっている人が多い。

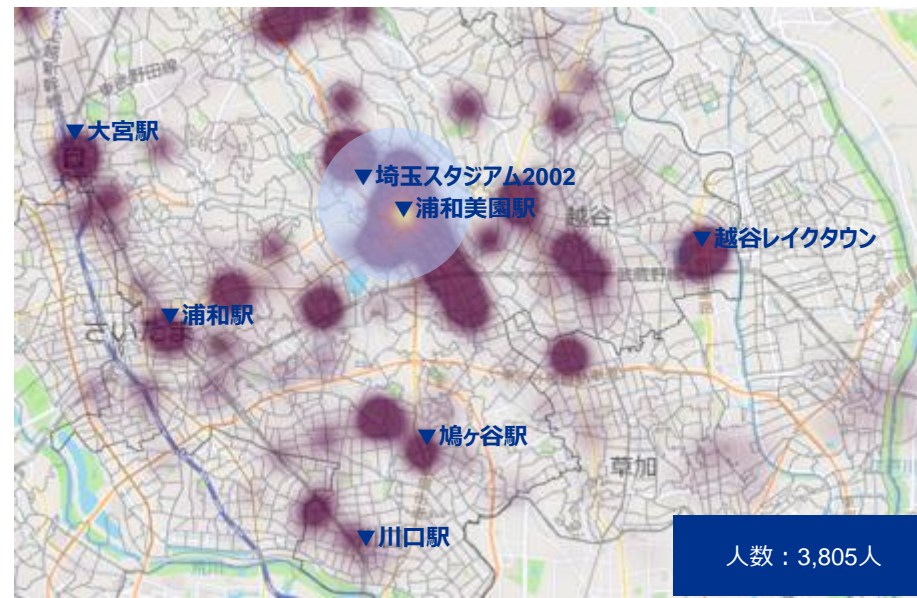
*1本データは、居住地が浦和美園駅周辺2km圏内で、平日の5時～9時、18時～23時における移動目的が買い物となっている人の到着地点をそれぞれ可視化している。

エリア内住民は、平日・休日ともに3,500人前後が外食行動をとっており、平日休日ともJR線・東武線等の他駅周辺への来訪が目立つ。休日には鉄道駅周辺以外の場所への来訪も見られる。

平日の駅周辺住民の食事訪問先*1 (ヒートマップ)



休日の駅周辺住民の食事訪問先 (ヒートマップ)



概観

エリア内住民のうち、平日は大宮駅・浦和駅・越谷レイクタウン駅等JR線沿線や越谷駅等東武線沿線の他駅周辺への来訪が目立つ。

概観

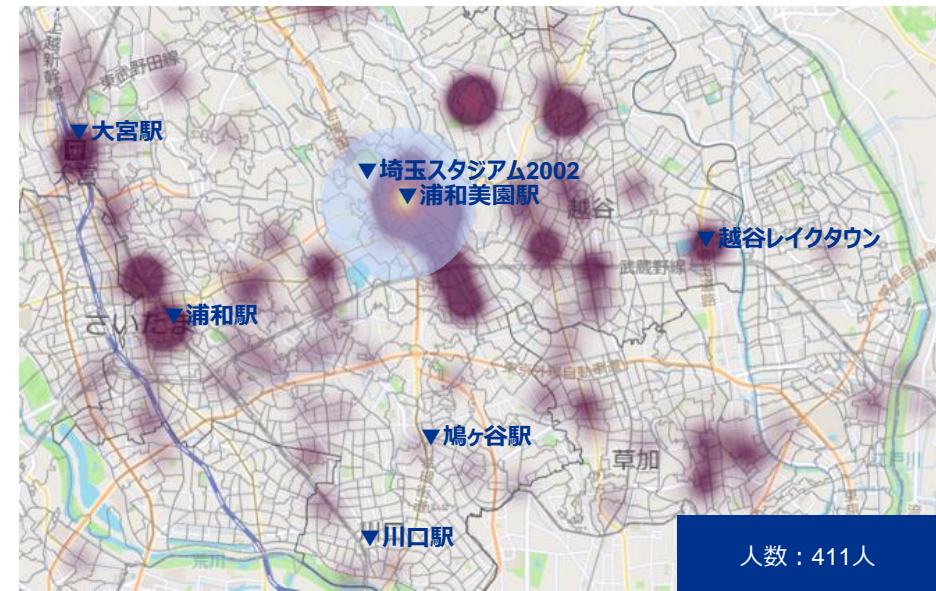
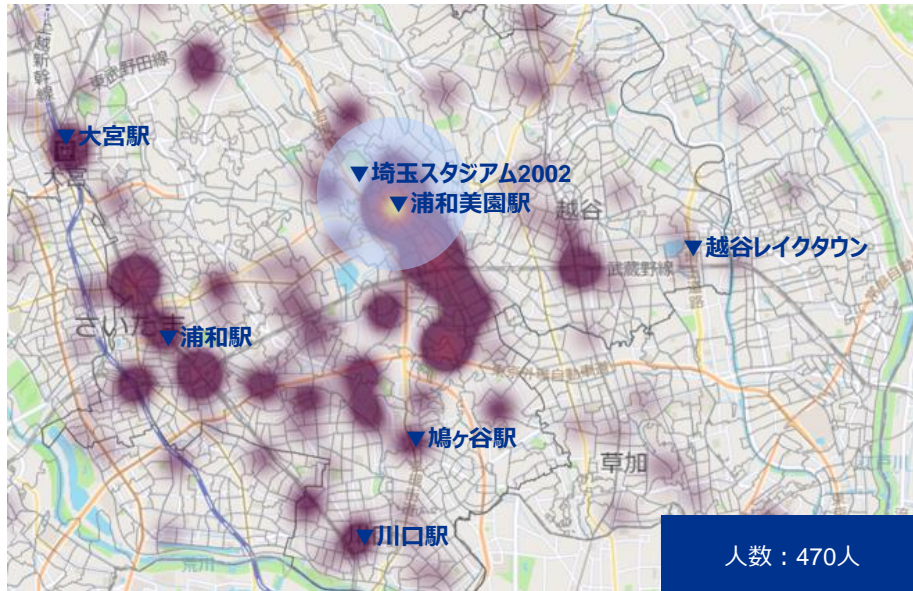
エリア内住民のうち、休日は大宮駅・浦和駅・越谷レイクタウン駅等JR線沿線や岩槻駅・越谷駅等東武線沿線の他駅周辺への来訪がに加えて、鉄道駅周辺以外の場所への来訪も見られる。

*1本データは、居住地が浦和美園駅周辺2km圏内で、平日・休日の移動目的が食事となっている人の到着地点をそれぞれ可視化している。

エリア内住民は、平日、休日の夜間（18:00~23:00）にJR線沿線等の他駅周辺での外食行動が見られる。休日には、鉄道駅周辺以外の場所への外食行動も見られる。

平日18~23時の駅周辺住民の食事訪問先*1（ヒートマップ）

休日18~23時の駅周辺住民の食事訪問先（ヒートマップ）



概観

エリア内住民のうち、平日18:00から23:00に浦和駅・大宮駅等のJR沿線他駅周辺で外食行動をとっている人が多い。

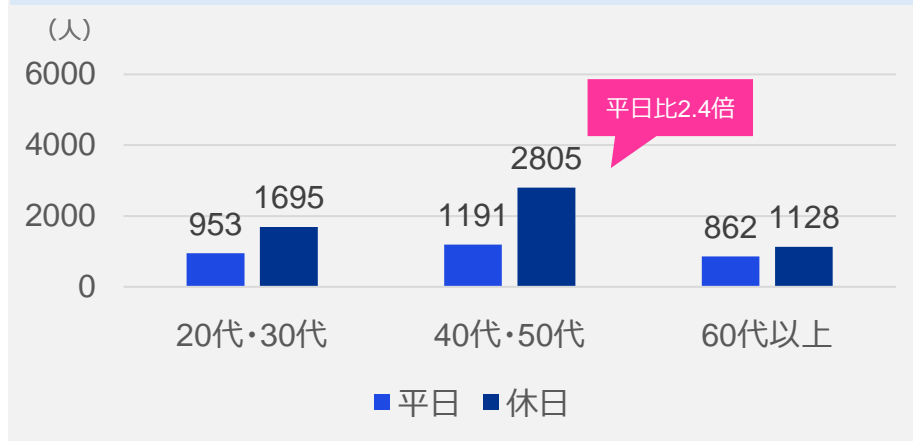
概観

エリア内住民のうち、休日18:00から23:00には、平日と比較し、東武線沿線で外食行動をとっている人が増加している。また、駅から離れたエリアへの来訪増加も見受けられる。

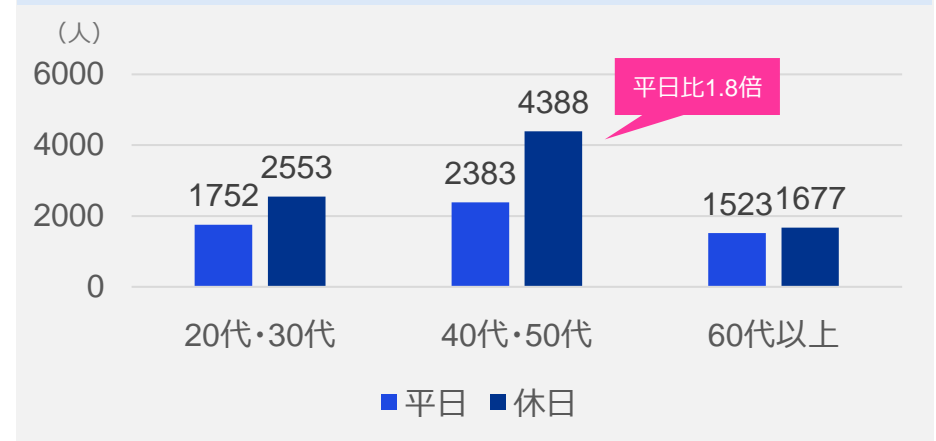
*1本データは、居住地が浦和美園駅周辺2km圏内で、平日、休日の18時~23時における移動目的が買い物となっている人の到着地点をそれぞれ可視化している。

次に、浦和美園駅周辺2km圏外に住んでいる人（以下、エリア外住民）の浦和美園駅周辺への来街行動を、目的別で分析した。買い物や食事に訪れる人数*1は、ほとんどの時間帯で平日よりも休日の方が多いが、特に日中(9時～18時)は顕著であり、2倍近くに増加する。また、年代別の傾向としても平日よりも休日の方が多いが、特に40代・50代の増加が顕著である。

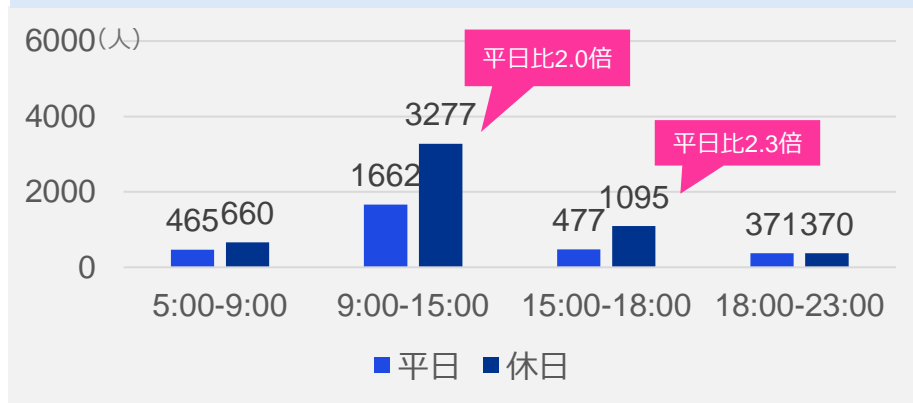
【年代別】 域外からの需要取り込み*2（食事）



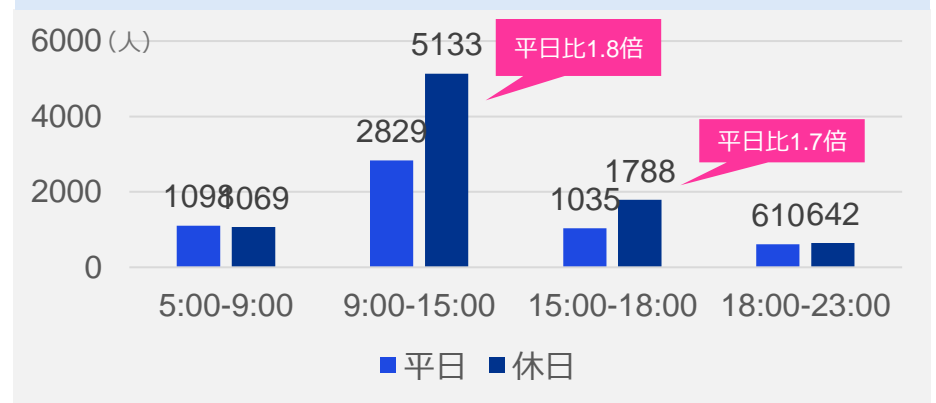
【年代別】 域外からの需要取り込み（買い物）



【時間帯別】 域外からの需要取り込み（食事）



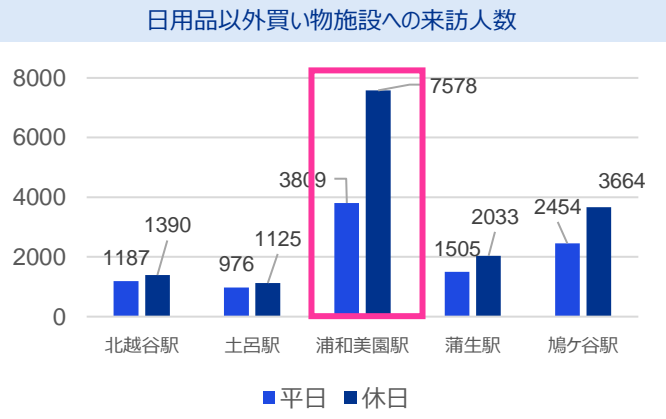
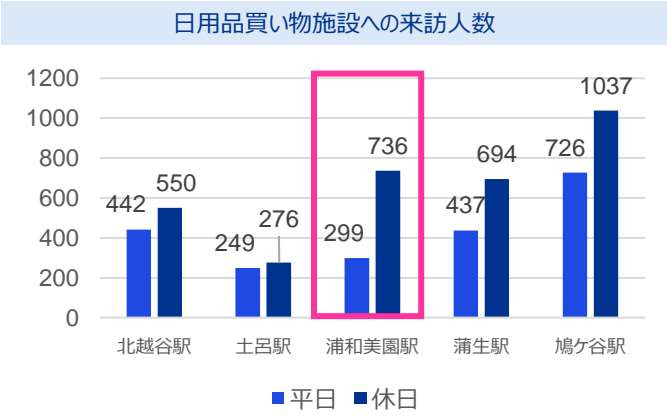
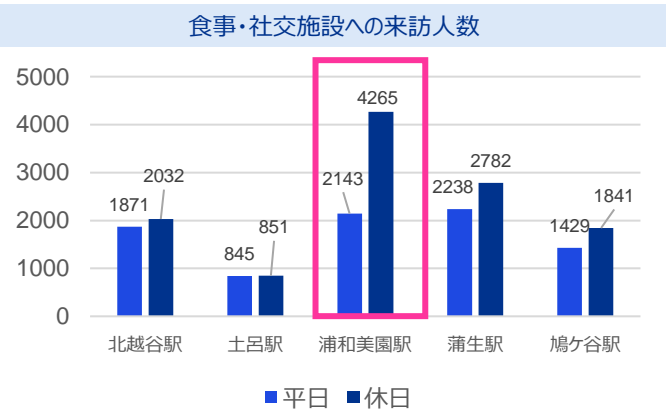
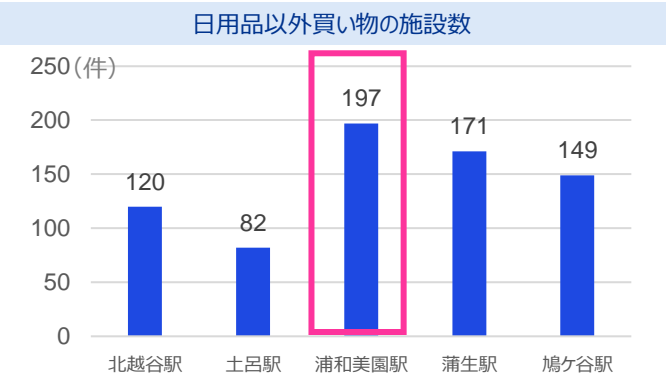
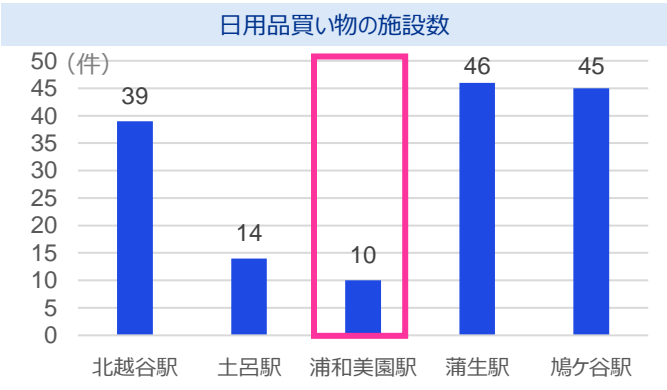
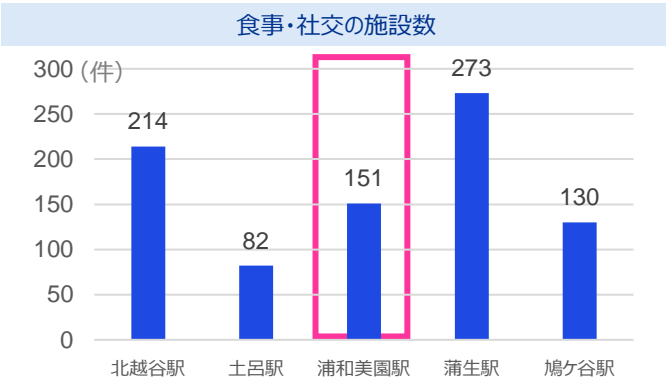
【時間帯別】 域外からの需要取り込み（買い物）



*1来訪者にエリア内居住者も含まれているが、勤務等でエリア外に出て、その後エリア内に買い物として移動していることが想定される
*2本データは、到着地が浦和美園駅周辺2km圏内で、平日、休日における移動目的が買い物もしくは食事となっている人数をそれぞれ可視化している。

さらに、浦和美園駅と県内類似駅*1について、駅周辺施設数*2とその施設来訪人数*3を比較した。浦和美園駅周辺は、他の類似駅周辺よりも来訪者1人あたりの施設数が少なく、少数の施設に来訪者が集中していると言える。

浦和美園駅



来訪人数当たりの施設数 (食事・社交/平日・休日)

北越谷	土呂	浦和美園	蒲生	鳩ヶ谷
0.055	0.048	0.024	0.054	0.040

来訪人数当たりの施設数 (日用品/平日・休日)

北越谷	土呂	浦和美園	蒲生	鳩ヶ谷
0.039	0.027	0.010	0.041	0.026

来訪人数当たりの施設数 (日用品以外/平日・休日)

北越谷	土呂	浦和美園	蒲生	鳩ヶ谷
0.047	0.039	0.017	0.048	0.024

*1類似駅は、駅立地条件 (都内からの距離や始発・乗換駅との位置関係)、乗降客数、駅周辺の用途地域 (商業地域、近隣商業地域) が浦和美園駅と類似していることなどを総合的に判断し選定している。
 *2本書における「施設数」は、駅周辺の徒歩10分圏内 (駅から歩いて行ける兆行地域と考えられる範囲。以降「対象エリア内」) に存在する施設種類の与えられた地点 (POI) データを集計し算出している。
 *3来訪人数は、対象エリア内にエリア外から来訪した人数を集計しており、エリア内の住民、エリア外居住の来訪者を区別していない。

新設大学病院による創出人流を予測するため、類似する近隣医療機関・教育機関の人流を分析した。その値を、公開されている新設大学病院の計画規模(病床数、学生数等)に適用することで、将来の人流インパクトを推計した。

類似規模施設の人流分析 新設病院の創出人流シミュレーション 駅周辺エリアへの人流インパクト推計

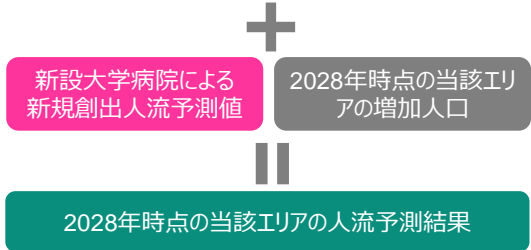
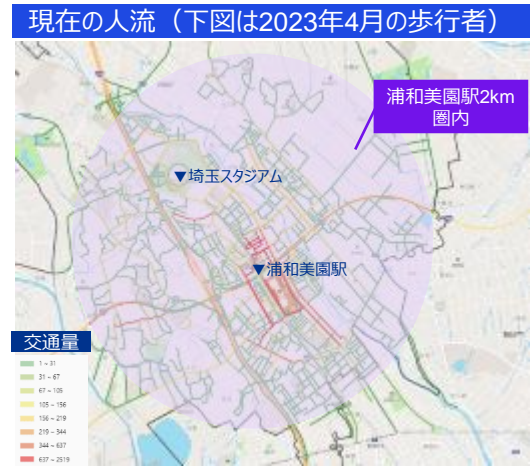
人流参考値取得のため、今回のデータ取得範囲内に所在する6つ医療機関・教育機関を類似規模施設として選定。それぞれの人流データ¹を、入院患者、外来患者、病院職員、大学来訪者、の4つの属性ごとに取得

類似規模施設の公開情報上の関係者数(病院職員数、外来患者数、大学教員数、学生数等)と、新設大学病院の計画されている関係者数の比率から、新設大学病院による一日あたり想定人流を導出

浦和美園駅周辺の現在の人流を基に、新設大学病院開業後(2028年時点)の対象区域内の人口増加、およびシミュレーション導出した創出人流を加えた将来人流予測を可視化

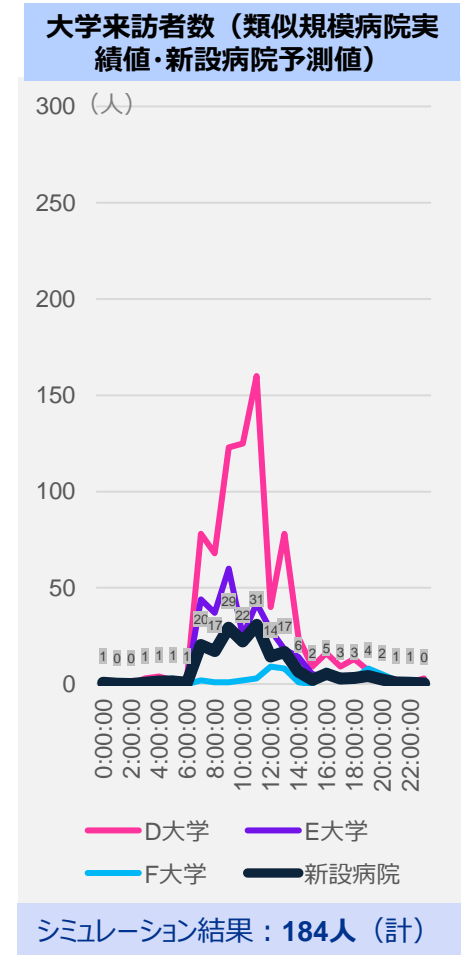
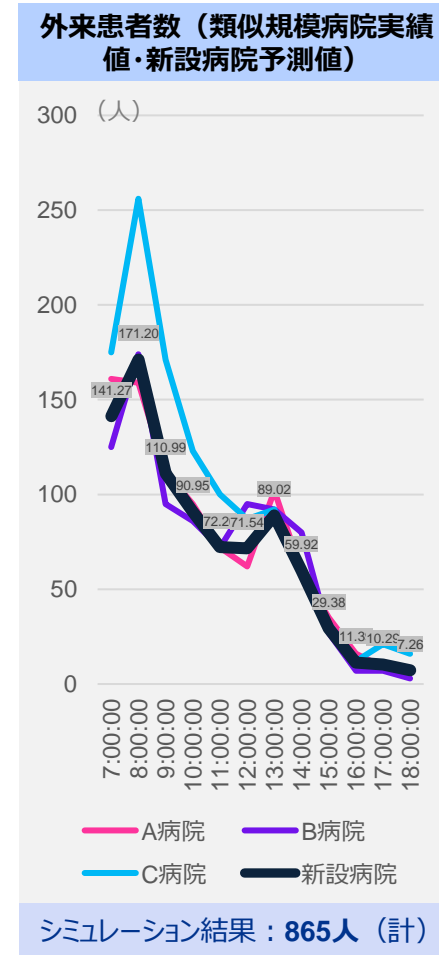
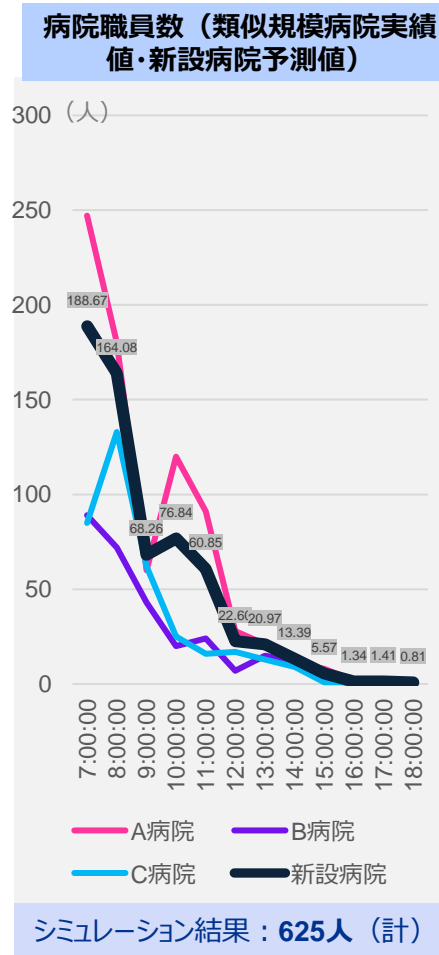
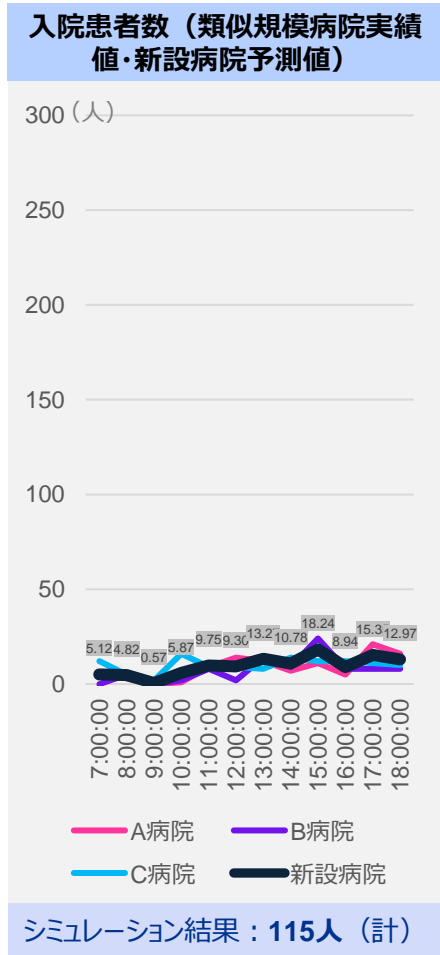


	類似規模施設	新設大学病院
入院患者	A病院 637病床	800病床
	B病院 628病床	
	C病院 928病床	
外来患者 (見舞客含む)	A病院 925人	1,197人 ※類似施設の平均外来患者数÷医師数の平均値から医師一人あたり外来患者数を算出し推定
	B病院 1,443人	
	C病院 1,874人	
病院職員	A病院 1,048人	1,583人
	B病院 1,306人	
	C病院 1,582人	
来訪者 ³ 大学	D大学 1,816人	697人 ※学生数は学年ごと生徒数(看護学部160名/年)から推定し、教員数は類似施設の学生数÷教員数の平均値から推定
	E大学 651人	
	F大学 1,059人	
類似規模施設の人流実績値平均(属性ごと)		上記比率に基づいた人流予測値(属性ごと)



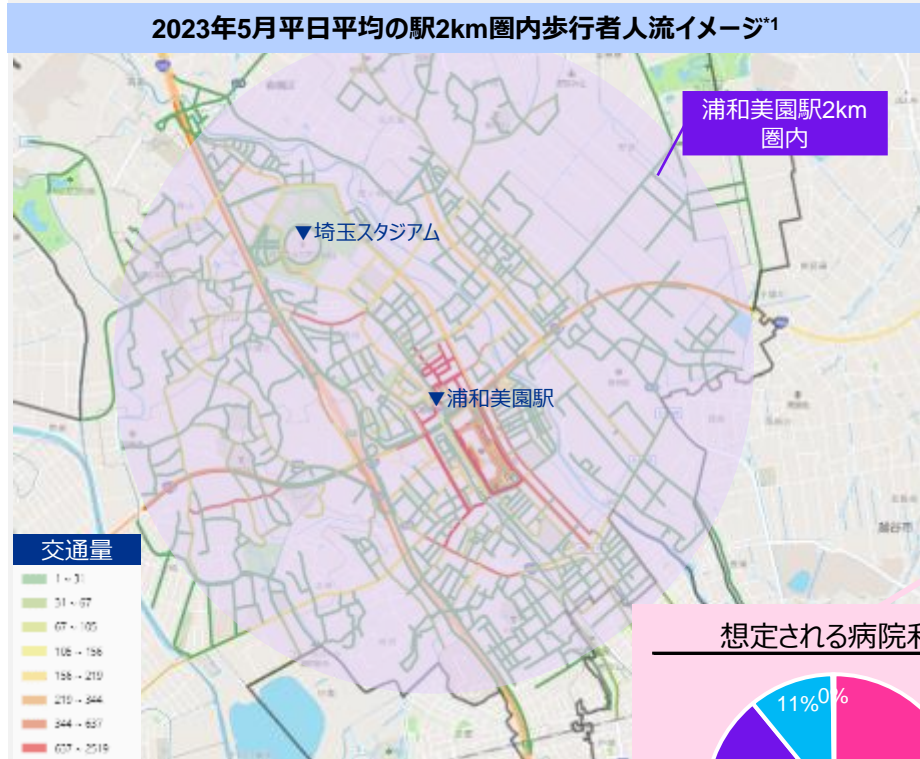
* 出典：各病院の公式HP、マイナビRESIDENT、令和5年度第1回埼玉県医療審議会資料
¹ シミュレーションでは、23年4月13~19日・平日のデータを用いる。
² 本シミュレーションでは病院間のおおよその人数比率を求めることが目的であるため、厳密な入院患者数ではなく各病院の病床数を代替値として使用している。
³ 人流データからは教員と学生の判別が困難なため、学生・教員を大学来訪者として合算している。
 入院患者(居住者)・・・KDDIの契約時に記載されている居住地情報を参照している。居住地に関してはプライバシーの観点から市区町村単位でのみ集計しており、ランダムに配置している。
 病院職員数(勤務者)・・・平日の昼中(8:00-20:00)に1km範囲で6時間以上自宅以外に滞在した場合。
 外来患者数(来街者)・・・あるエリアに来訪した人のうち、居住者・勤務者以外。
 大学来訪者(来訪した人)・・・あるエリアに来訪し、15分以上滞在した人全員。

類似規模病院から得られた数値をもとに、新設大学病院のウェブ公開されている計画情報に応じた入院患者数・病院職員数・外来患者数・大学来訪者数を推計したところ、一日当たりの総来訪者数は約1,800人と推定される。

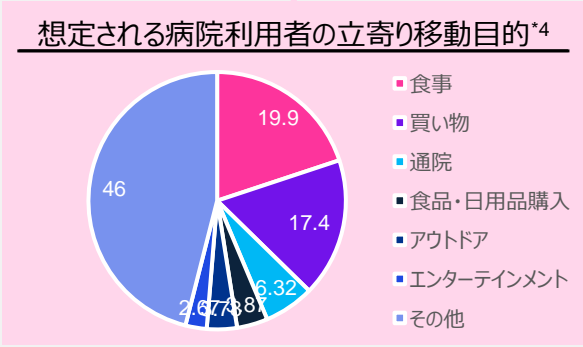
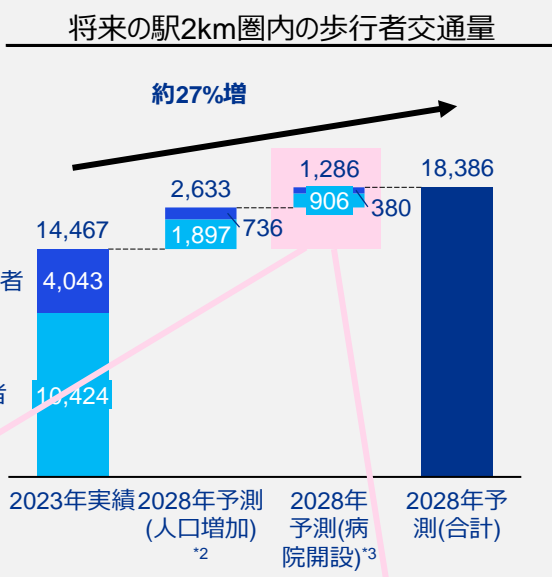
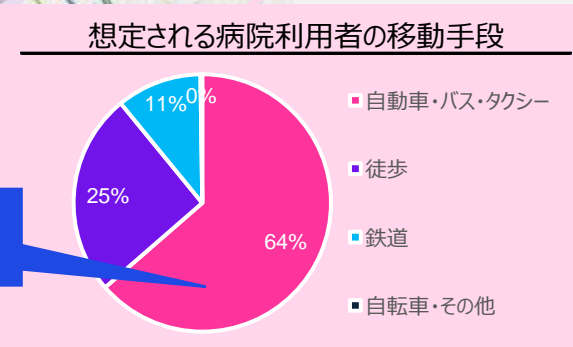


全体で、一日当たり1,789人が来訪すると推定される。同様に移動手段選択率を類似規模病院から算出すると、「車・バス・タクシー」は1,131人、「徒歩」は453人、「鉄道」は190人、「自転車等」は4人と推計される。

浦和美園駅周辺2km圏内の徒歩での人流は、2023年時点では14,420人であるが、居住人口の増加及び新設大学病院の開業により2028年には約27%の人流増加が見込まれ、18,386人が徒歩で移動すると推定される。



病院利用者の64%が自動車・バス・タクシーで異動すると想定される。



^{*1} 2km圏内の徒歩移動について、エリア内に発着する移動のみを集計対象とし、エリア内外にわたる移動は含めていない。徒歩のみでの移動を「歩行者」、浦和美園駅を使う鉄道利用者を「鉄道利用者」とし、鉄道利用者も電車下車後に徒歩での移動を行うと仮定し集計に含めている。鉄道利用後、自動車による移動も想定されるが、データ上計測できないため除外していない。

^{*2} 2028年予測（人口増加）は、将来人口増加率から、2023年を基準とした2028年の増加率（約18.2%）を実績値に掛けて算出している。前提として、エリア外居住者の来訪も人口と同じ比率で増加すると仮定している。

^{*3} 2028年予測（病院開業）は、病院シミュレーション結果から、電車利用が想定される来訪者が全員浦和美園駅を利用すると仮定している他、徒歩来訪者も浦和美園駅周辺2km圏内から来訪すると仮定している。また、病院への往来で1往復（2回）の移動が発生すると仮定している。

^{*4} 立ち寄り移動目的は、シミュレーションで分析した類似施設のうち、最も回遊率（病院来訪前後の、自宅・勤務先以外への来訪）の高いB病院を参考としている。

人流データの分析結果から、他地域への商業需要の流出や、特定施設への来訪者の集中、将来人流が増えても多くは自動車利用であること等が明らかになった。不動産課題解決の施策としては、需要を取り逃さないための店舗誘致やウォーカブルな空間づくりが一案として考えられる。

分析結果

- 平日の早朝と夜間の時間帯に、買い物を目的とした東川口駅周辺への需要流出が見られる

- 浦和美園駅周辺では日用品買い物の店舗数が少ない
- 来訪者1人あたりの施設数が少なく、少数の施設に来訪者が集中している

- 新設病院開設により、約1,800名の人流増加が見込まれる

- 2023年から2028年にかけて、約27%の人流変化が想定される
- 想定される病院利用者の移動手段は車利用者が大半を占めている

不動産課題解決施策 (仮説)

域外流出需要を捕捉する飲食・物販等商業機能の誘致

特に通勤時間帯において、乗換駅である東川口駅周辺が利用されていることから、近くで手軽に買い物を済ませたいという需要があると考えられる。浦和美園駅前においても、手軽に買い物ができる施設の需要が一定数見込めるのではないかと。

特定の施設から周囲への購買行動等の範囲拡大

施設数に対して需要の流入が一定存在するという強みを生かし、例えば、特定の大型商業施設から周囲への購買行動等の範囲拡大を図ることが施策の一つとして考えられる。

■ 具体例

- 大規模施設のテナントとの差別化を図り、巻き取れていない需要を駅周辺で補完する
- 大規模施設と連携し、駅周辺回遊促進のための情報発信を行う

車に頼らない移動環境づくり

現状では、病院開設により1,800名の人流増加が見込まれるものの、大半が車・バス・タクシーで来訪すると考えられる。徒歩移動者は限定的であるため、ウォーカビリティ向上や域内モビリティ充実等が必要である。

人流データの分析結果を踏まえ、浦和美園駅周辺の地域関係者向けの認知変容イベントを実施した。現在および将来の商業需要をそれぞれ可視化することで、商業等賑わい機能充実に向け必要な施策等、今後の駅周辺まちづくりに関する建設的な議論に繋がった。

検証の狙い

人流分析結果にもとづき、不動産所有者やエリア形成に携わる不動産デベロッパー、不動産仲介事業者に対する認知変容の有効性検証を行う。具体的には、地区内商業需要規模の懸念や、将来的な市街地環境変化(新設大学病院の開設による人流変化等)に備えての不動産活用の逡巡等の現状認識を、人流分析結果を示すことで解消・または解消施策等の具体化を行うことができるのか検証する。

人流分析結果

不動産所有者・開発関係者の認知変容

実施例

不動産活用への懸念等に対し、商業需要をデータで示し関係者の認知を変容・共通化



ニーズに基づいた都市機能の充実

実施例

店舗進出や回遊性向上により、便利で賑わいのある都市空間を形成



検証概要

概要

浦和美園駅周辺の商業等賑わい機能充実のために必要な施策について、不動産活用に関わる地域関係者と人流データ分析結果(現状分析・将来シミュレーション)をもとに意見交換を行う。

実施内容

- ①人流データ分析結果の報告
 - ・現在の商業需要について
 - ・将来の商業需要について(人口増加や新設大学病院開業によるシミュレーション等)
- ②意見交換

対象者

浦和美園駅周辺の不動産活用に携わる地域関係者(土地建物権利者等)や不動産関連事業者など

開催時期

2024年1月23日(火)



人流データを活用し、住民・来訪者の行動分析を行うことで需要の取り逃し・取り込みの状況を可視化できた。地域不動産関係者との意見交換を行うことで、人流分析に基づく不動産課題解決施策の有効性が一定程度確認できた。

01 検証結果・今後の施策への展開

- 参加者アンケート*1によると、「美園地域の住民・来訪者ニーズについてこれまでの認識に変化はあったか」という問いに、参加者の58%が、住民・来訪者ニーズについてこれまでの認識に変化があった*、また、「美園地域の商業地域としての魅力についてこれまでの認識に変化はあったか」という問いに、参加者の半数が、現状分析・将来シミュレーションを通して美園地域の商業地域としての魅力についての認識に変化があった*2と回答した。人流データを用いた需要把握や、地域の現状や将来に関する共通理解の獲得に向けて、有効性が一定程度検証されたと考えられる。
- ディスカッションでは、人流分析結果に対し以下のような意見が得られ、地域として取り組んでいくべき施策が具体的になった
 - 人流分析にもとづき導出された施策仮説にある通り、ウォークブル加速のための仕掛けづくりは必要であると感じる。新設大学病院の開業に合わせて、域内交通手段の充実化を進めてほしい。
 - 隣駅周辺への需要流出を「競合」と捉えるのではなく、浦和美園駅周辺は隣駅と同じ生活圏内にあると捉えたまちづくりが有効ではないか。

02 より人流データを活用していく上での方向性

- 検証イベントでの議論を踏まえると、人流データによるさらなる示唆・施策導出に向け以下のような方向性が考えられる。
 - 三次元のデータを用いることで、建物内や駅構内等の階層別の分析等に活用
 - 浦和美園駅のみならず隣駅等も巻き込んだ、一体の生活圏を成す準広域的なまちづくり方向性検討
 - 前項も踏まえた、単体エリアのまちづくりビジョン・戦略等の更新・見直し など

*1地域不動産関係者との意見交換に参加した12名を対象にアンケートを実施した。

*2認識が大きく変わった、認識が変わった、どちらともいえない、認識はあまり変わらなかった、認識は全く変わらなかったの5つから回答

本実証により導出した不動産課題解決施策の仮説をもとに、①生活圏としてのまちづくり方向性を踏まえた商業等誘致戦略検討、②域内回遊促進を支える環境整備等に取り組んでいくことを検討している。

人流分析により導出した不動産課題解決施策 (仮説)

- 域外流出需要を捕捉する飲食・物販等商業機能の誘致
- 特定の施設から周囲への購買行動等の範囲拡大
- 車に頼らない移動環境づくり

01

市境を超えた生活圏としてのまちづくり方向性を踏まえた商業等誘致戦略検討

浦和美園駅周辺のみならず市境を超えた隣駅も含めた関係者意見交換等を進め、一体の生活圏を成すエリアとしてのまちづくり方向性を踏まえながら、浦和美園駅周辺としての特性・個性を見極めた商業等誘致戦略を検討していく。



02

域内回遊促進を支える環境整備等の検討・推進

域内回遊の促進のための基盤的な環境整備として、シェアモビリティ・AIオンデマンド交通サービス等の域内モビリティ充実化や、案内サイン整備・歩行滞留空間づくり等のウォーカービリティ向上に関する施策を検討・推進する。

