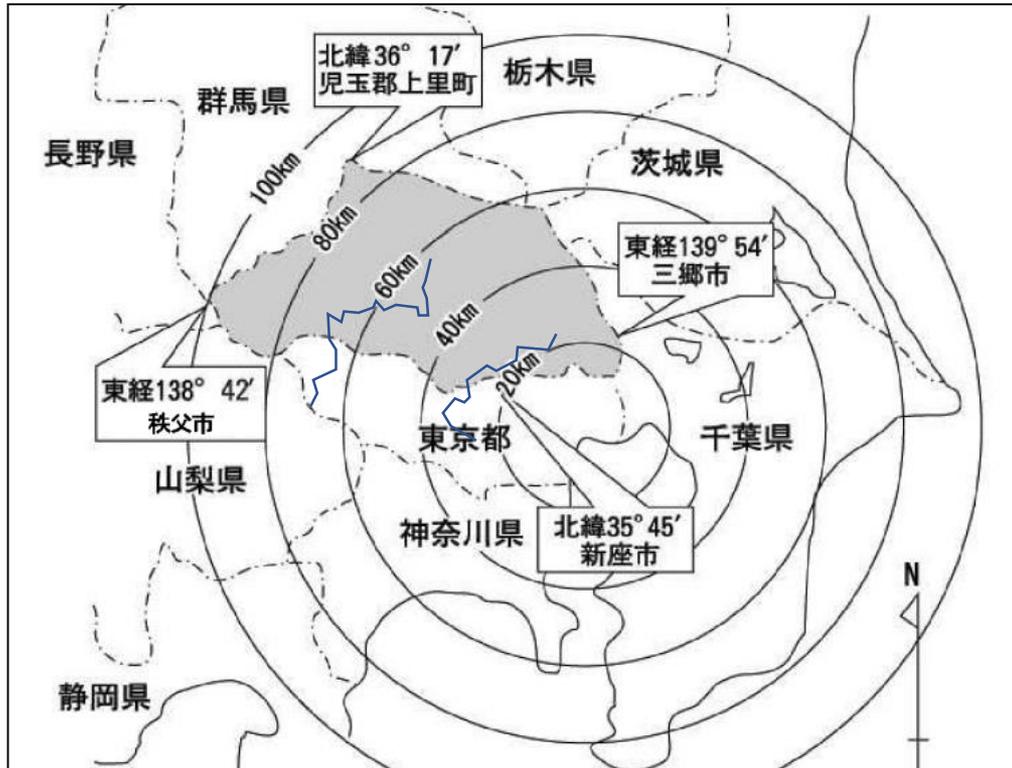


參考資料

1. 県の位置及び地勢

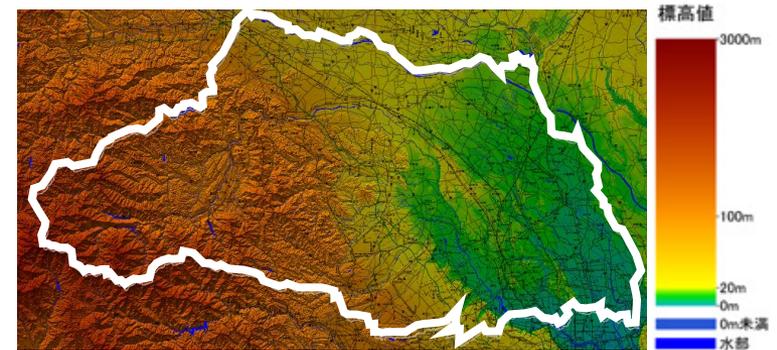
- 埼玉県は関東の中西部に位置し、東京都をはじめとする1都6県に隣接する。
- 全域が都心から約100kmの圏域に含まれており、西部の山地、中央部の丘陵と台地、東部の低地に大別される。
- 台地及び低地の占める面積の割合は、全国の平均が24.7%であるのに対し、埼玉県は60.9%である。

埼玉県の位置



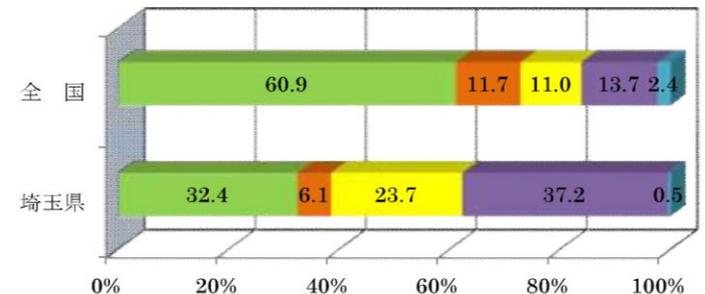
出典：令和5年度 埼玉の土地

埼玉県の地勢



出典：電子国土Webに加筆 (国土地理院)

地形別面積割合

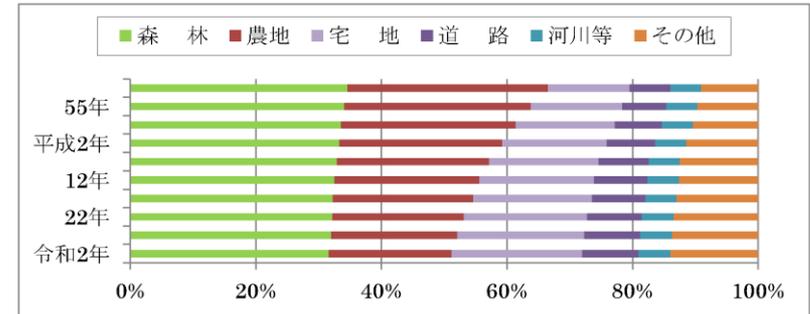


- 山地
- 丘陵地
- 台地
- 低地
- 内水域等

出典：令和5年度 埼玉の土地

2. 県土の利用形態について

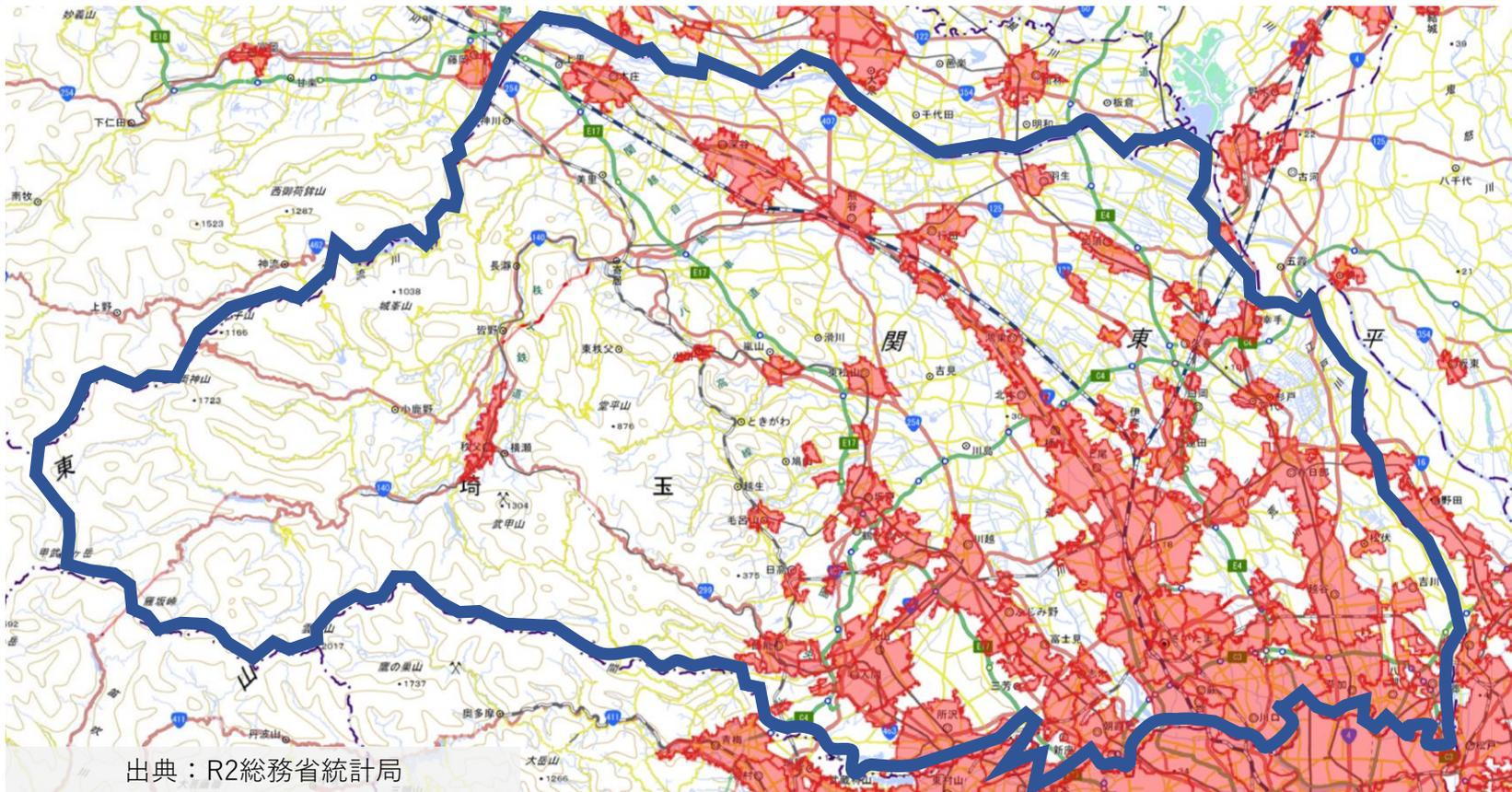
- 令和2年における県土の利用形態は、森林約32%、農地19%、宅地21%、道路9%、河川等5%、その他14%である。
- 市街地面積（D I D）は、令和2年国勢調査において717km²であり、県土の19%を占めている。



利用形態別土地利用の推移

出典：R5埼玉の土地

※赤色着色部がDID地区

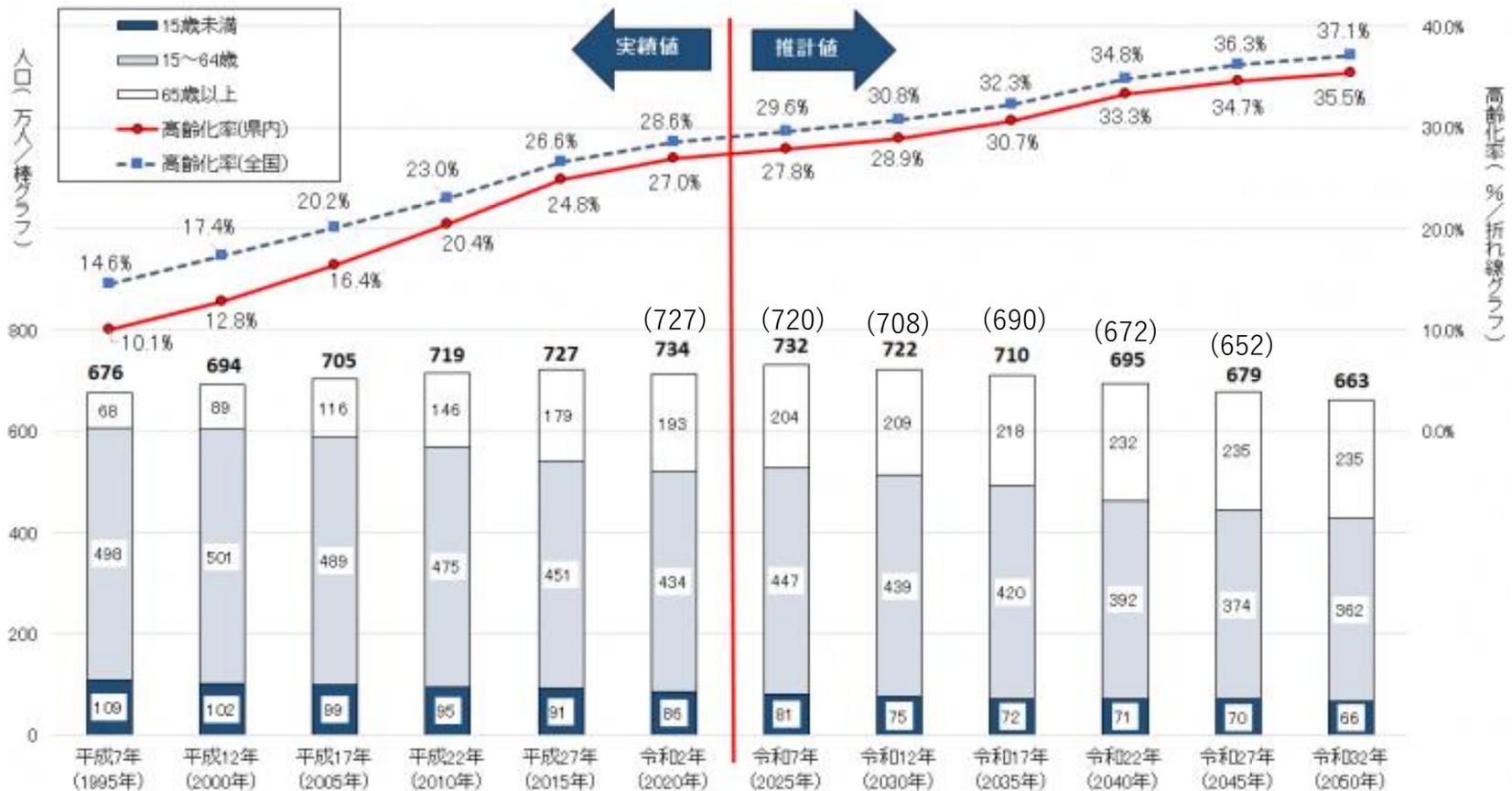


出典：R2総務省統計局

3. 県の人口推計

- 国立社会保障・人口問題研究所の推計では、本県の人口は2025年頃に732万人となり、減少していくとされている。
- 令和2年国勢調査によると、生産年齢人口（15～64歳）は、2000年の501万人をピークに減少が始まり、高齢者人口（65歳以上）は2020年に193万人となり、高齢化率が27%になった。
- 今後も、生産年齢人口の減少が見込まれる一方で、急激な高齢化の進行が見込まれる。
- 年少人口（15歳未満）は、5年間で1～5万人のペースで減少しつづける。

埼玉県の年齢別人口推移の見通し



※()内の数値は、公共交通の利便性向上検討会議（令和2年）時点の推計値を示す

出典：埼玉県の高齢化の状況について
(埼玉県高齢者福祉課)

4. 夜間人口

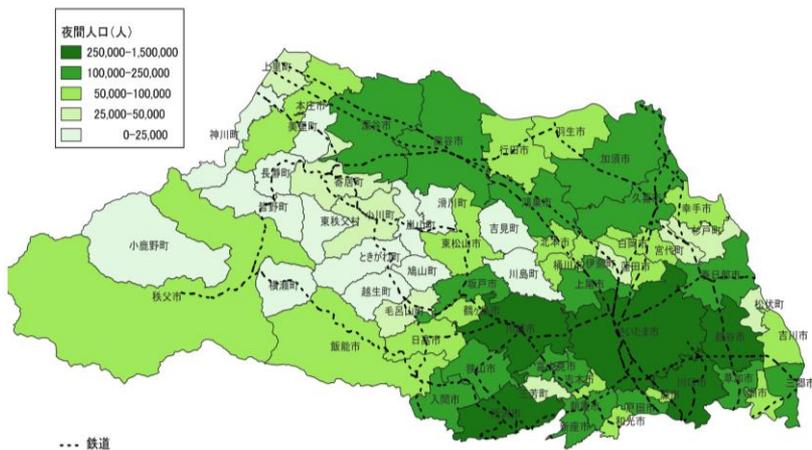
- 夜間人口の多い自治体は県南部に多い。
- 10地域区分の夜間人口は、さいたま・南部・東部で増加し、南西部・川越比企・西部・利根・北部・秩父で減少。
- 3地域区分の人口は県ゾーンで増加し、県央・県北ゾーンで減少。

県内10地域・3地域区分の夜間人口

地域区分		R2人口 (万人)	H27人口 (万人)	増減数 (万人)
県南 ゾーン	南部	81	79	2.0
	南西部	70	71	(1.0)
	東部	116	114	2.0
	さいたま	132	126	6.0
	計	402	390	12.0
圏央道 ゾーン	県央	53	53	0.0
	川越比企	79	80	(1.0)
	西部	77	78	(1.0)
	利根	64	65	(1.0)
	計	273	276	(3.0)
県北 ゾーン	北部	50	51	(1.0)
	秩父	9	10	(1.0)
	計	60	61	(1.0)
計		734	727	7.0

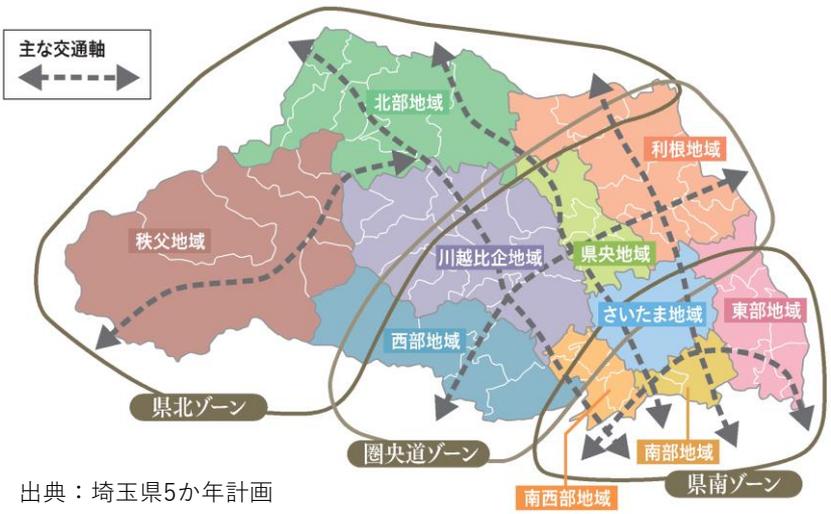
出典：R2 国勢調査

県内市町村の夜間人口 (R2)



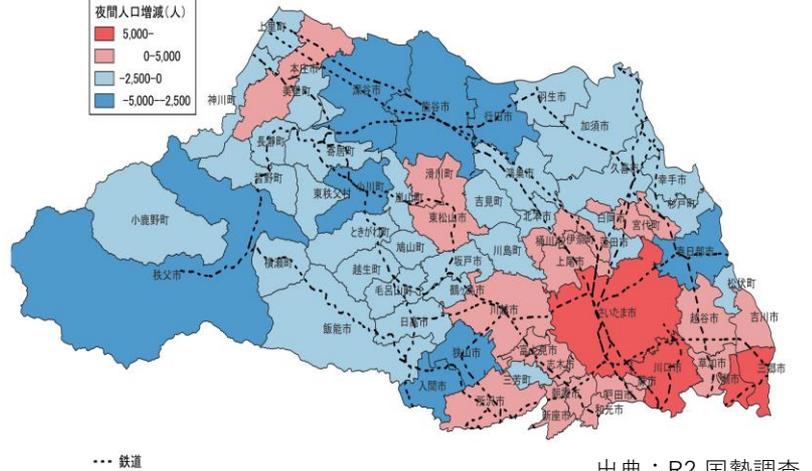
出典：R2 国勢調査

県土の10の地域区分及び3つの地域区分



出典：埼玉県5か年計画

県内市町村の夜間人口増減数 (H27-R2)

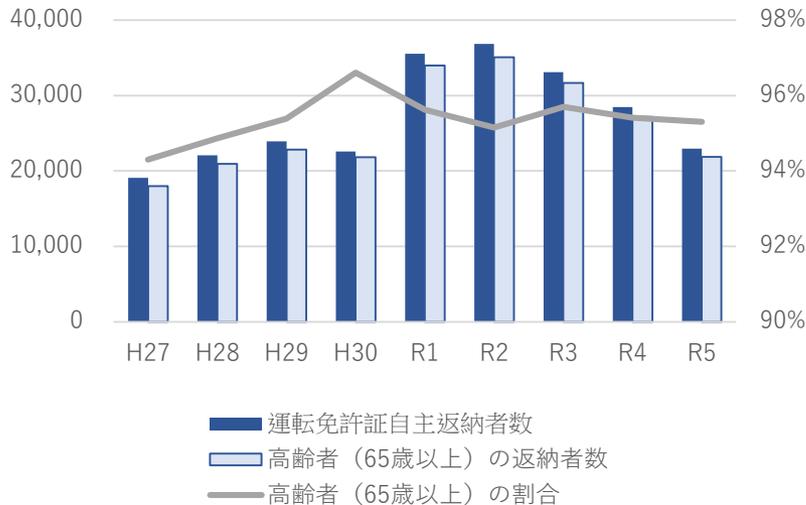


出典：R2 国勢調査

5. 高齢者人口

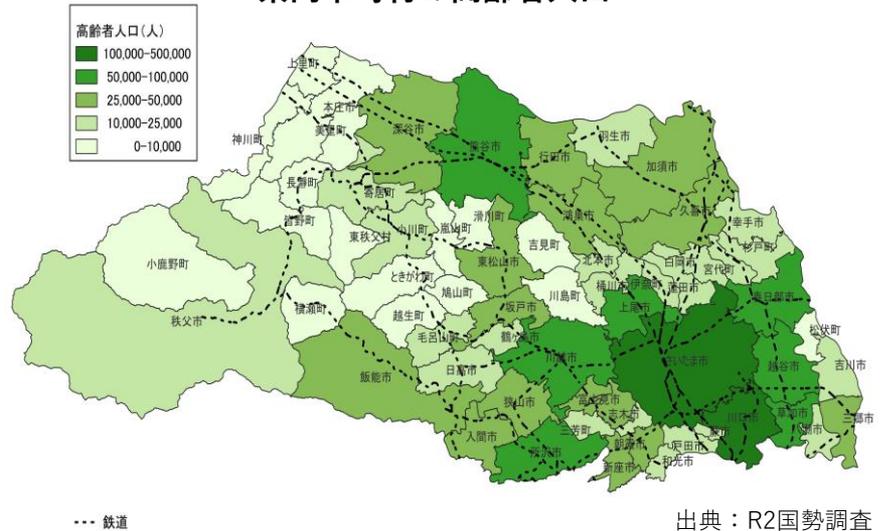
- ・高齢者人口（65歳以上）は、県南部で多い。
- ・高齢者人口の割合は、県北部、県中部で多く、12自治体で35%を超えている。
- ・運転免許自主返納者のうち、高齢者の占める割合は毎年95%前後で推移している。

運転免許自主返納者数

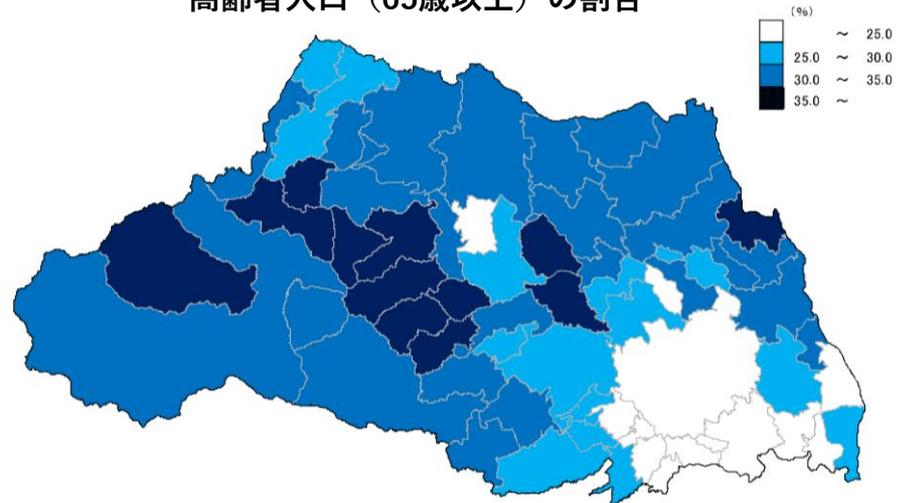


出典：警視庁運転免許統計

県内市町村の高齢者人口

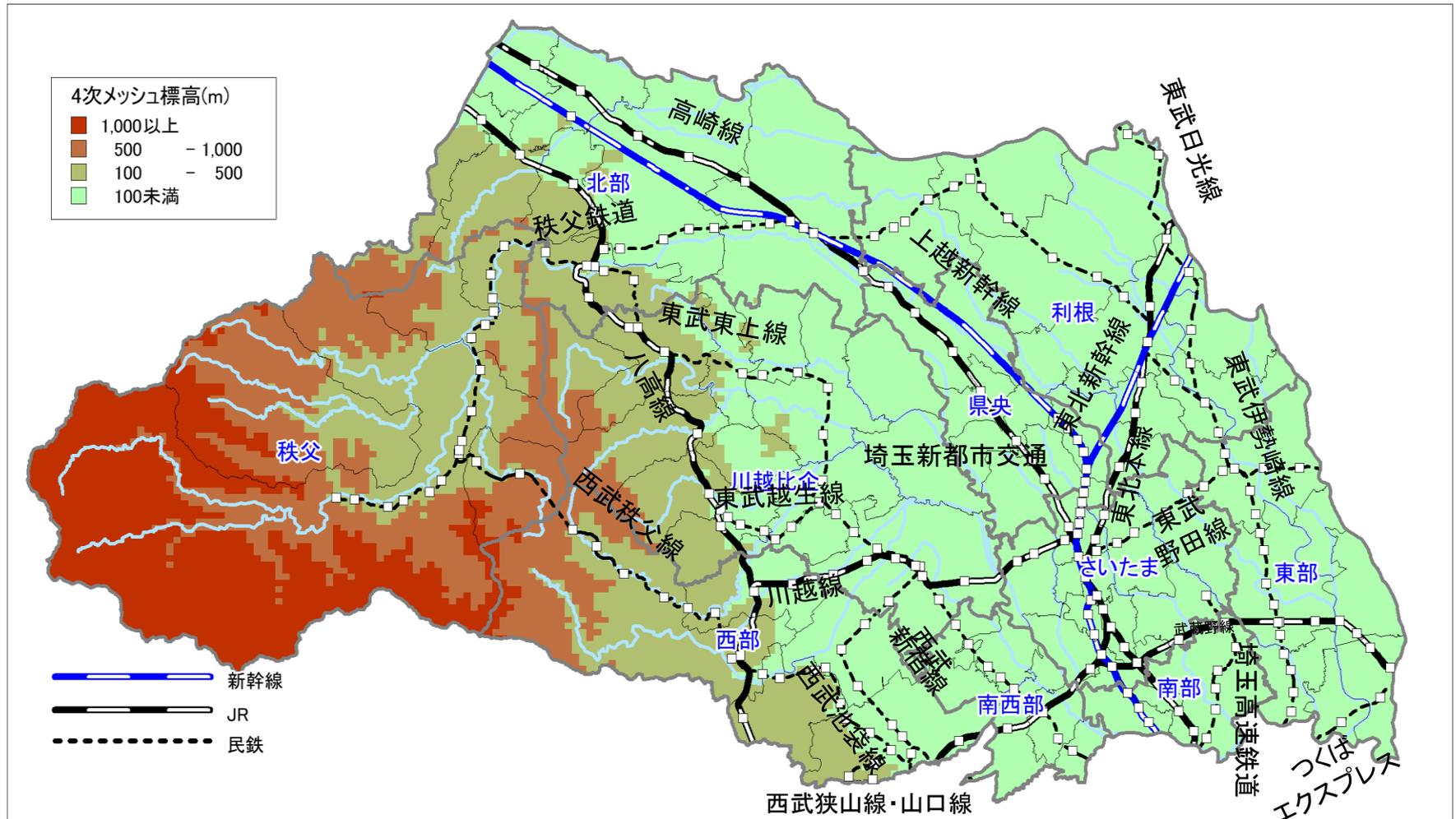


高齢者人口（65歳以上）の割合



6. 県内の鉄道網

- 県内の鉄道網は東京都心に向かう放射方向の路線が複数整備されている。
- JR線では、東北・上越新幹線が南北に、それに並行して東北本線、高崎線が通っており、東西方向には、武蔵野線、川越線、県西部には八高線が南北に通っている。
- 民鉄線では、東武伊勢崎線・日光線・野田線・東上線、西武新宿線・池袋線・秩父線、秩父鉄道等がある。
- 第3セクター線では、埼玉高速鉄道線、つくばエクスプレス、ニューシャトルがある。



7. 鉄道路線別輸送量

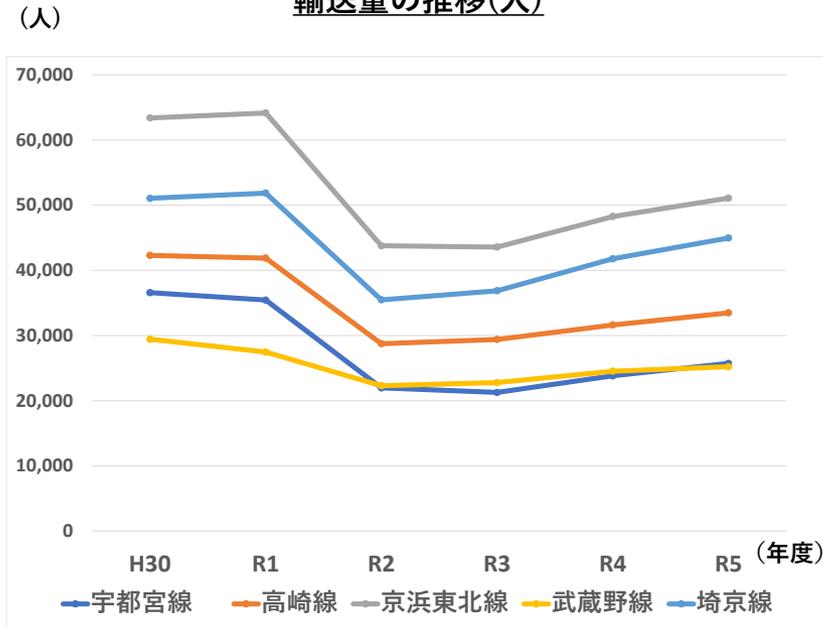
各線の最混雑区間の旅客輸送状況

① JR各線

〈新型コロナ前後（R1-R5）での比較〉

- ・宇都宮線：輸送量は27.4%減
- ・高崎線：輸送量は20.1%減
- ・京浜東北線：輸送量は20.4%減
- ・武蔵野線：輸送量は8.2%減
- ・埼京線：輸送量は13.3%減

輸送量の推移(人)



最混雑区間における旅客輸送状況（1時間当たり）

		H30	R1	R2	R3	R4	R5
宇都宮線 (土呂→大宮) (H16～グリーン車除く)	運行本数(本)	14	14	14	13	12	12
	輸送力(人)	25,816	25,816	25,816	23,972	22,128	22,128
	輸送量(人)	36,580	35,440	21,960	21,260	23,810	25,720
	混雑率(%)	142	137	84	89	108	116
高崎線 (宮原→大宮) (H16～グリーン車除く)	運行本数(本)	14	14	14	14	14	14
	輸送力(人)	25,816	25,816	25,816	25,816	25,816	25,816
	輸送量(人)	42,300	41,880	28,740	29,390	31,620	33,480
	混雑率(%)	164	162	111	114	122	130
京浜東北線 (川口→赤羽) (S60～H26は上野→御徒町)	運行本数(本)	25	25	25	25	23	23
	輸送力(人)	37,000	37,000	37,000	37,000	34,040	34,040
	輸送量(人)	63,390	64,150	43,770	43,570	48,260	51,080
	混雑率(%)	171	173	118	118	142	150
武蔵野線 (東浦和→南浦和)	運行本数(本)	15	14	14	14	14	14
	輸送力(人)	16,992	16,576	16,576	16,576	16,576	16,576
	輸送量(人)	29,430	27,450	22,290	22,770	24,520	25,200
	混雑率(%)	173	166	134	137	148	152
埼京線 (板橋→池袋) H5～H15は池袋→新宿	運行本数(本)	19	19	19	19	19	19
	輸送力(人)	27,960	27,960	27,960	27,960	27,960	28,040
	輸送量(人)	51,050	51,850	35,470	36,860	41,770	44,960
	混雑率(%)	183	185	127	132	149	160

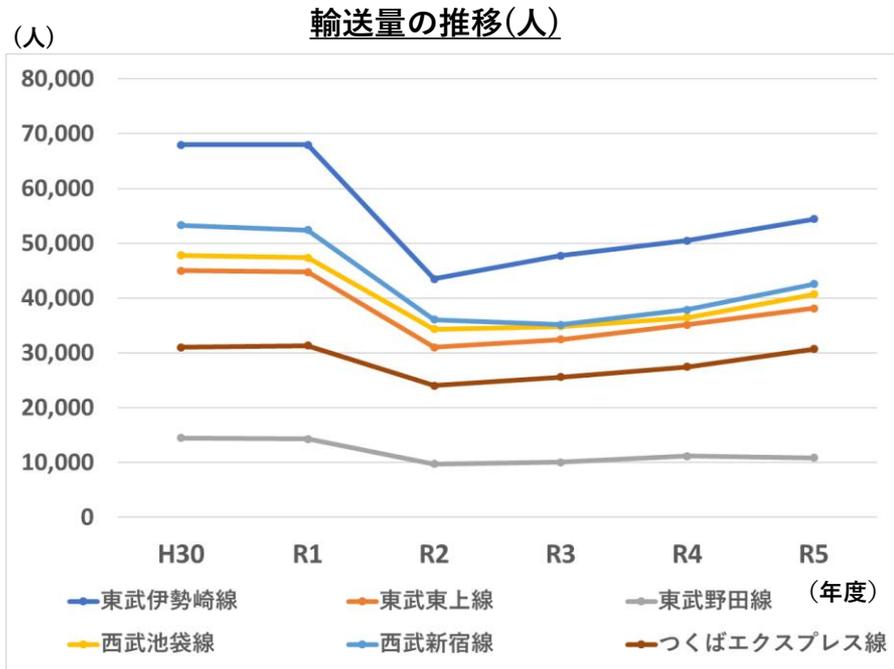
出典：都市鉄道の混雑率調査（国土交通省）
最混雑区間における混雑率（H30～R5）

7. 鉄道路線別輸送量

② 民鉄各線

〈新型コロナ前後（R1-R5）での比較〉

- ・東武伊勢崎線：輸送量は19.9%減
- ・東武東上線：輸送量は14.7%減
- ・東武野田線：輸送量は24.0%減
- ・西武池袋線：輸送量は14.1%減
- ・西武新宿線：輸送量は18.8%減
- ・T X線：輸送量は2.0%減



最混雑区間における旅客輸送状況（1時間当たり）

		H30	R1	R2	R3	R4	R5
東武伊勢崎線 (小菅→北千住)	運行本数(本)	41	41	38	38	37	36
	輸送力(人)	45,314	45,314	41,798	41,798	39,874	39,590
	輸送量(人)	67,956	67,956	43,527	47,768	50,482	54,415
	混雑率(%)	150	150	104	114	127	137
東武東上線 (北池袋→池袋)	運行本数(本)	24	24	24	24	24	22
	輸送力(人)	33,120	33,120	33,120	33,120	33,120	30,360
	輸送量(人)	45,023	44,728	31,035	32,481	35,129	38,159
	混雑率(%)	136	135	94	98	106	126
東武野田線 (北大宮→大宮)	運行本数(本)	14	14	13	13	13	13
	輸送力(人)	11,592	11,592	10,764	10,764	10,764	10,764
	輸送量(人)	14,487	14,322	9,772	10,061	10,580	10,879
	混雑率(%)	125	124	91	93	98	130
西武池袋線 (椎名町→池袋)	運行本数(本)	24	24	25	25	25	25
	輸送力(人)	30,072	30,072	31,464	31,464	31,301	31,276
	輸送量(人)	47,807	47,397	34,340	34,847	36,450	40,717
	混雑率(%)	159	158	109	111	116	130
西武新宿線 (下落合→高田馬上)	運行本数(本)	26	25	25	25	24	24
	輸送力(人)	33,412	32,020	32,020	32,020	30,747	30,022
	輸送量(人)	53,283	52,446	36,075	35,109	37,883	42,588
	混雑率(%)	159	164	113	110	123	142
つくばエクスプレス線 (青井→北千住)	運行本数(本)	22	22	25	25	24	24
	輸送力(人)	18,304	18,304	20,775	20,775	19,944	19,944
	輸送量(人)	31,022	31,324	24,021	25,590	27,480	30,712
	混雑率(%)	169	171	116	123	138	154

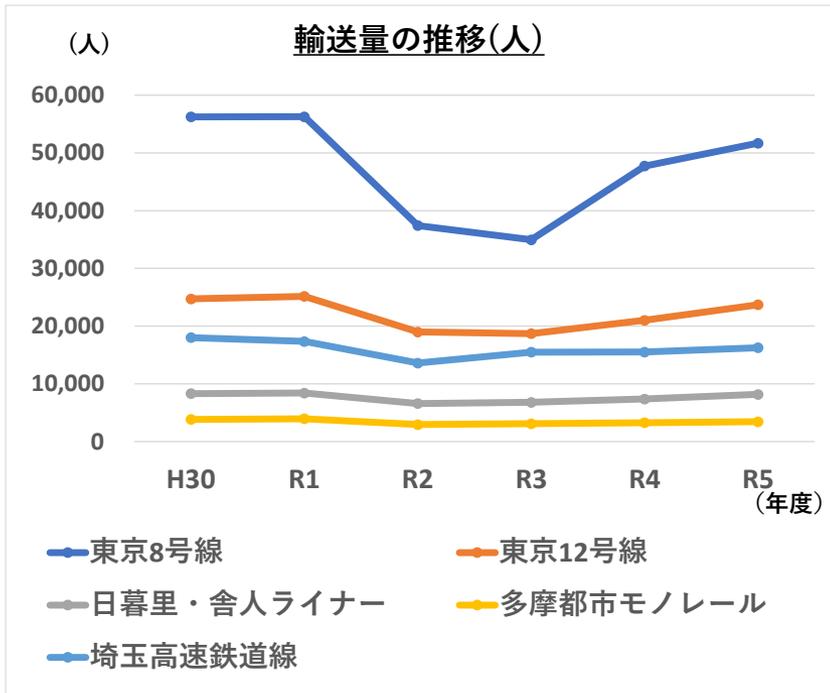
出典：都市鉄道の混雑率調査（国土交通省）
最混雑区間における混雑率（H30～R5）

7. 鉄道路線別輸送量

③ 延伸対象各線

〈新型コロナ前後（R1-R5）での比較〉

- ・東京8号線 : 輸送量は8.2%減
- ・東京12号線 : 輸送量は5.8%減
- ・日暮里・舎人ライナー : 輸送量は2.6%減
- ・多摩都市モノレール : 輸送量は13.2%減
- ・埼玉高速鉄道 : 輸送量は6.3%減



最混雑区間における旅客輸送状況（1時間当たり）

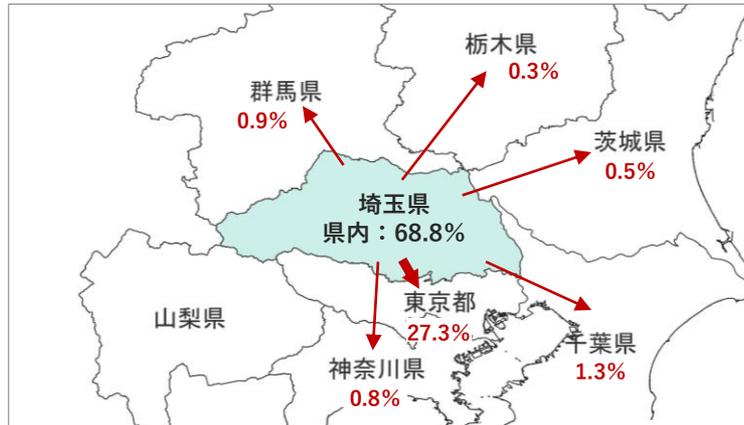
		H30	R1	R2	R3	R4	R5
東京8号線 (東池袋→護国寺)	運行本数(本)	24	24	24	24	24	23
	輸送力(人)	34,176	34,176	34,176	34,176	36,432	34,914
	輸送量(人)	56,254	56,269	37,419	34,959	47,726	51,673
	混雑率(%)	165	165	109	102	131	148
東京12号線 (中井→東中野)	運行本数(本)	20	20	20	20	20	20
	輸送力(人)	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600	15,600
	輸送量(人)	24,726	25,158	18,999	18,700	21,014	23,709
	混雑率(%)	159	161	122	120	135	152
日暮里・舎人ライナー (赤土小学校前→西日暮里)	運行本数(本)	18	18	19	19	19	19
	輸送力(人)	4,410	4,441	4,734	4,720	4,771	4,788
	輸送量(人)	8,322	8,407	6,604	6,815	7,389	8,187
	混雑率(%)	189	189	140	144	155	171
多摩都市モノレール (~R2泉体育館→立飛 R2~柴崎体育館→立川南)	運行本数(本)	10	10	9	9	8	9
	輸送力(人)	4,120	4,120	3,708	3,708	3,296	3,708
	輸送量(人)	3,841	3,966	2,960	3,098	3,281	3,444
	混雑率(%)	93	96	80	84	100	93
埼玉高速鉄道線 (川口元郷→赤羽岩淵)	運行本数(本)	16	15	16	16	16	16
	輸送力(人)	14,112	13,230	14,112	14,112	14,112	15,012
	輸送量(人)	18,019	17,350	13,601	15,488	15,523	16,253
	混雑率(%)	128	131	96	110	110	108

出典：都市鉄道の混雑率調査（国土交通省）
最混雑区間における混雑率（H30～R5）

8. 通勤・通学先の分布

- ・ 県内常住者の通勤・通学先は、県内への通勤・通学が68.8%を占め、東京への通勤・通学が27.3%を占めている。
- ・ 県外への通勤・通学の大半が東京都への通勤・通学となっている。
- ・ 埼玉県を着地とする通勤・通学者の起点をみると、県内が起点の割合は89.8%、東京が起点の割合は5.6%を占めている。

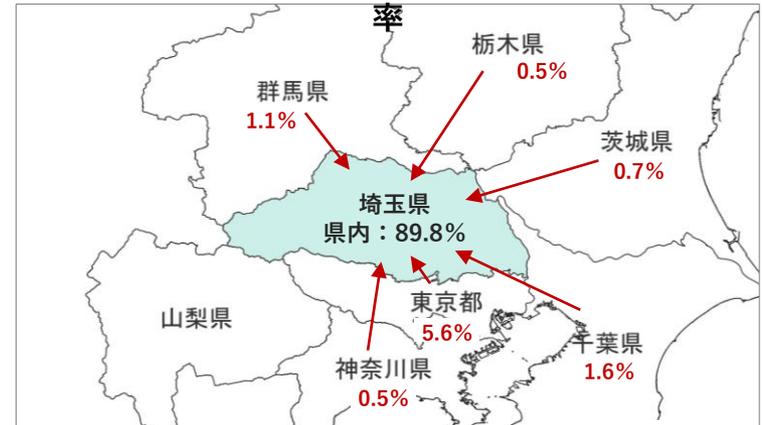
埼玉県常住者の県外への通勤通学率



	人数	割合
県内へ通勤・通学	2,239,220	68.8%
県外へ通勤・通学	1,015,175	31.2%
東京都	887,449	27.3%
千葉県	40,820	1.3%
群馬県	30,028	0.9%
神奈川県	25,654	0.8%
茨城県	14,779	0.5%
栃木県	10,009	0.3%
その他	6,436	0.2%
総数	3,254,395	100.0%

出典：R2国勢調査

県外から埼玉県への通勤通学率

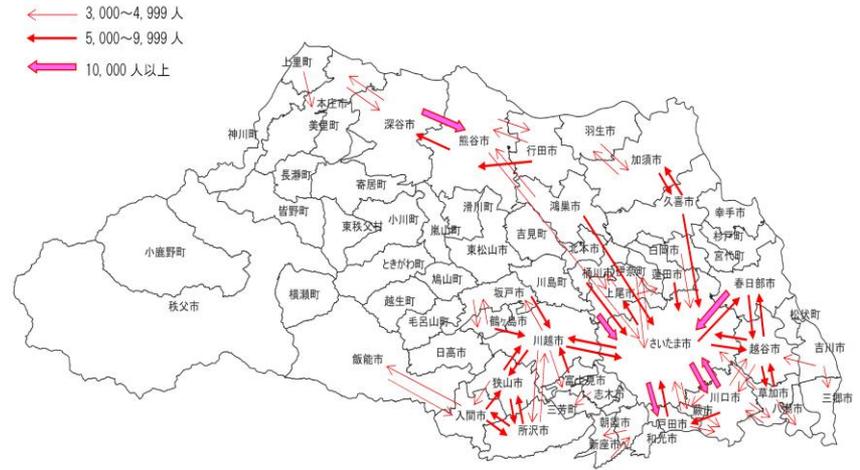


	人数	割合
県内から通勤・通学	2,239,220	89.8%
県外から通勤・通学	254,884	10.2%
東京都	140,318	5.6%
千葉県	40,097	1.6%
群馬県	27,830	1.1%
神奈川県	12,882	0.5%
茨城県	16,525	0.7%
栃木県	11,523	0.5%
その他	5,709	0.2%
総数	2,494,104	100.0%

出典：R2国勢調査

9. 地域別通勤・通学流動

- ・ 県内から県内への通勤・通学している者の着地は、さいたま市への通勤・通学者数が多くなっている。
- ・ 次いで、熊谷市や川越市などへの通勤・通学者数が多くなっている。
- ・ 埼玉県内から東京に通勤・通学する人数とその割合は、10地域区分では、さいたま、南部、南西部、東部、西部地域が多い。
- ・ さいたま地域では都内方向への通勤・通学の割合が20%を超えている。



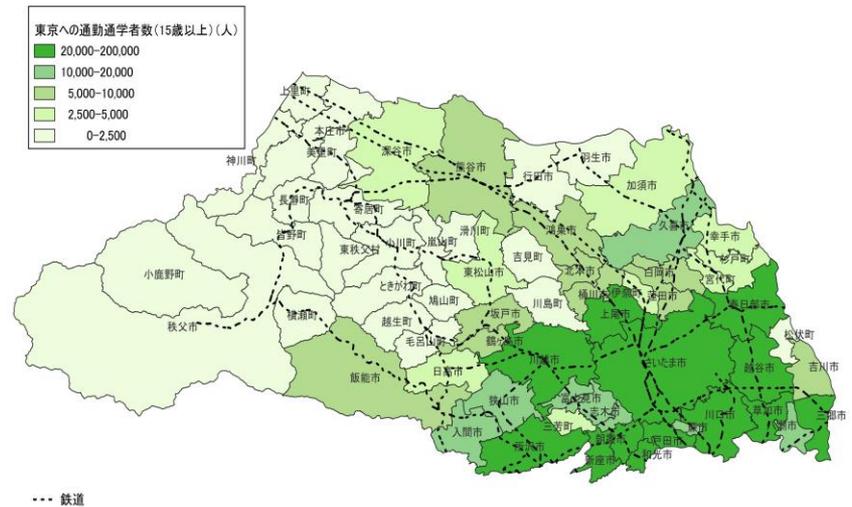
東京都への通勤通学者数・通勤通学率
(令和2年 15歳以上)

地域区分		人数(万人)	割合
県南ゾーン	南部	15.2	17.1%
	南西部	13.8	15.6%
	東部	15.7	17.7%
	さいたま	18.5	20.9%
	計	63.3	71.3%
圏央道ゾーン	県央	4.5	5.1%
	川越比企	5.3	5.9%
	西部	10.4	11.7%
	利根	3.9	4.4%
	計	24.1	27.1%
県北ゾーン	北部	1.3	1.4%
	秩父	0.1	0.1%
	計	1.4	1.6%
計	88.7	100.0%	

出典：R2 国勢調査

図：埼玉県内常住者の県内他市町村への通勤・通学者数

出典：R2 国勢調査



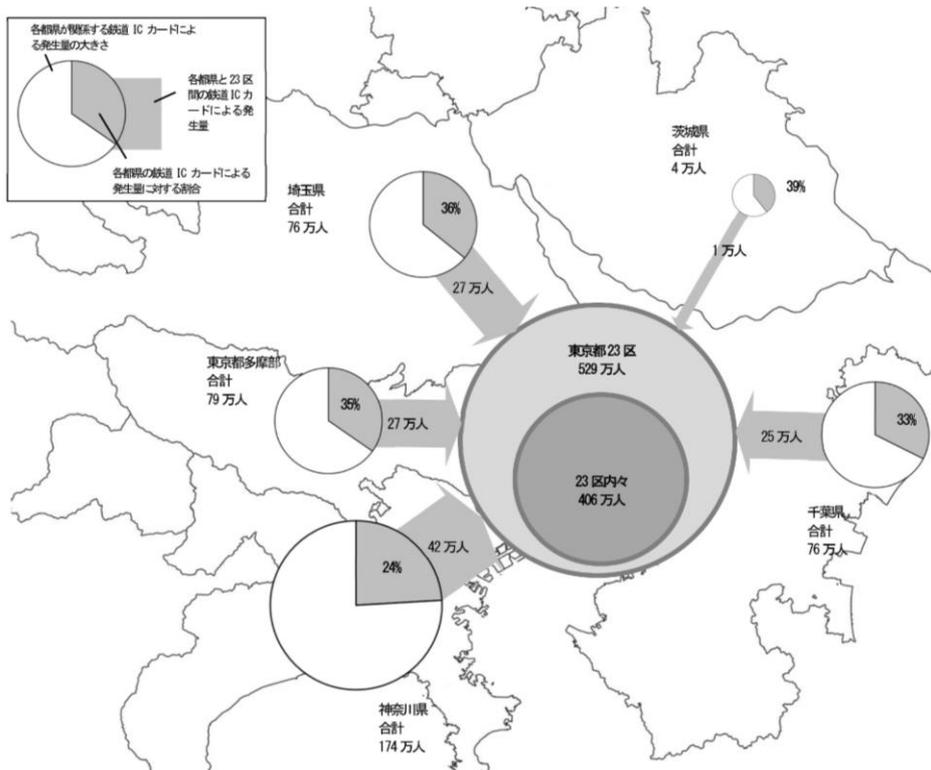
図：地域別東京都への流出割合

出典：R2 国勢調査

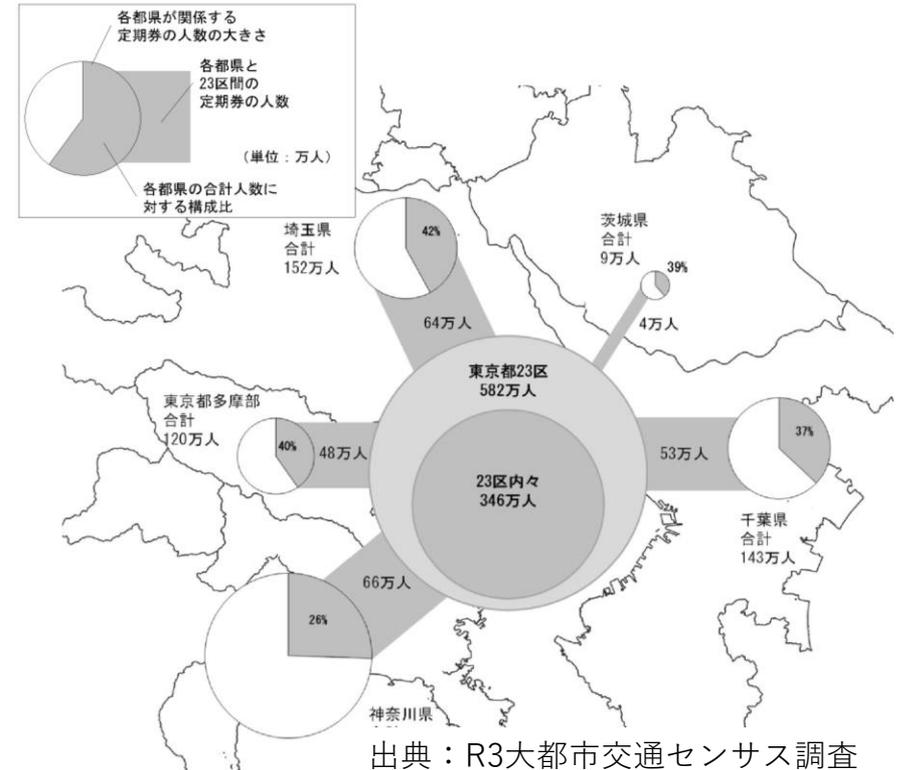
10. 通勤・通学の鉄道利用者

<首都圏の地域間移動人員>

鉄道ICカード(定期券外)利用者発駅人員



定期券利用者 発着人員



- 本県が関係する鉄道ICカード(定期券外)利用者は76万人おり、うち約4割にあたる27万人が東京都区部を着地としている。
- 首都圏から東京都区部へ到着する定期券外利用者は123万人おり、そのうち埼玉県の割合は22%である。

- 本県が関係する定期券利用者は152万人おり、うち約4割にあたる64万人が本県と東京都区部を発着している。
- 首都圏から東京都区部へ到着する定期券利用者は236万人おり、そのうち埼玉県の割合は27%である。

1.1. 買い物流動

- ・ 県内他市町村で食料品・日用品等の買い物を行っている人の割合をみると、秩父市や本庄市などへの流動の割合が高くなっている。
- ・ 埼玉県内の洋服・衣料品等の他市町村への買物流動割合をみると、秩父市や本庄市、深谷市、東松山市、久喜市、越谷市などへの流動割合が高くなっている。

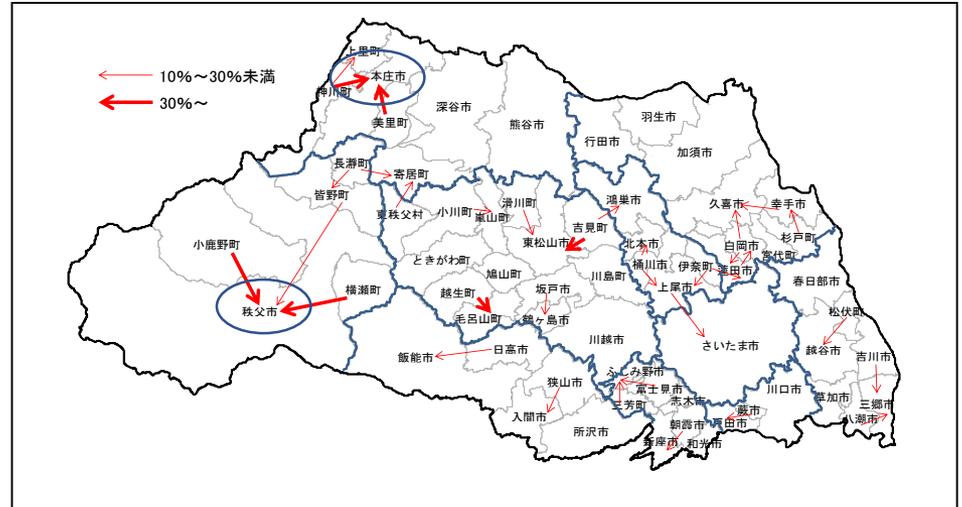


図 埼玉県内他市町村への買物流動（食料品・日用品等）

出典：H27埼玉県広域消費動向調査

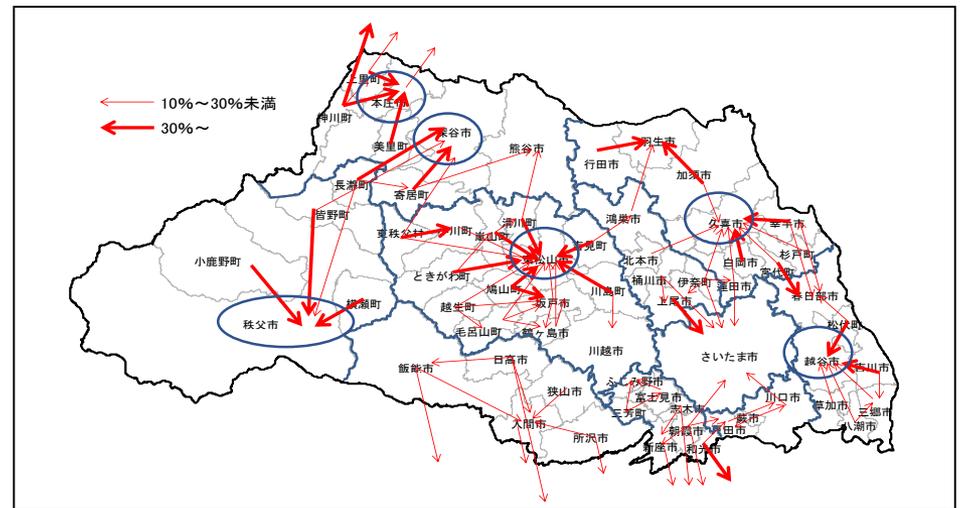


図 埼玉県内他市町村への買物流動（洋服・衣料品等）

出典：H27埼玉県広域消費動向調査

1 2. 近年の都市鉄道の新規開通

相鉄・JR直通線 相鉄・東急直通線

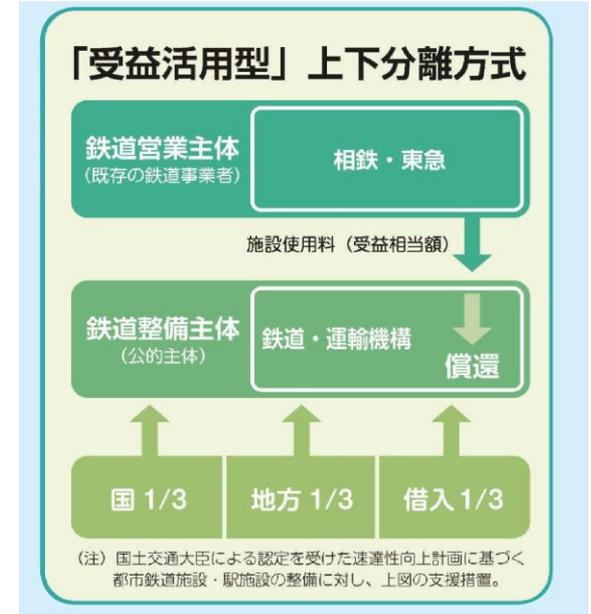
①これまでの経緯

- H19.4 速達性向上計画の大臣認定
- H22.3 都市計画決定（相鉄・JR直通線）
- H24.10 都市計画決定（相鉄・東急直通線）
- R1.11 相鉄・JR直通線開業
- R5.3 相鉄・東急直通線開業

②事業概要

- ・整備区間：西谷駅付近～横浜羽根沢駅付近（2.7km）
横浜羽沢駅付近～日吉駅（10.0km）
- ・建設キロ：約12.7km
- ・総事業費：約4022億円【約402（億円/km）】
（建設物価の高騰、工法等の変更等により約2739億円から変更）
- ・費用便益比：2.0（計算期間30年）
- ・整備主体：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
- ・営業主体：相鉄鉄道株式会社 東急電鉄株式会社

③事業負担



出典： 神奈川東部方面計画路線マップ（鉄道・運輸機構HP）

1 2. 近年の都市鉄道の新規開通

福岡市営地下鉄七隈線（天神南～博多）

①これまでの経緯

H24.4 国土交通大臣に鉄道事業許可を申請
H25.4 都市計画決定
H25.12 工事契約・着工
R1.2 軌道工事・着工
R5.3 延伸区間開業

②事業概要

- ・整備区間：天神橋南～博多
- ・建設キロ：約1.4km
- ・総事業費：約587億円【約419（億円/km）】
費用便益比：4.6（計算期間30年）
- ・整備主体：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
- ・営業主體：福岡市

③事業負担

都市鉄道整備事業費補助（地下鉄補助）を活用

- ・補助率：補助対象建設費の約35%
- ・補助対象建設費：新線建設、耐震対策工事、浸水対策工事等
- ・補助対象事業者：公営地下鉄事業者、東京地下鉄



出典：福岡市地下鉄HP

1 2. 近年の都市鉄道の新規開通

宇都宮LRT

①これまでの経緯

- H27.11 宇都宮ライトレール株式会社設立
- H28.5 都市計画決定
- H28.9 国土交通大臣の認定を受け軌道事業の特許取得
- H30.6 LRT整備工事着手
- R5.8 開業

②事業概要

- ・整備区間：宇都宮東口～芳賀・高根沢工業団地
- ・建設キロ：約14.6km
- ・総事業費：約684億円【約47（億円/km）】
費用便益比：1.07（計算期間30年）
- ・整備主体：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
- ・営業主體：宇都宮ライトレール株式会社



③事業負担

公設型上下分離方式の採用

芳賀・宇都宮LRT事業では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を適用し、「公設型上下分離方式」を採用しました。
宇都宮市・芳賀町が軌道整備事業者として、軌道施設や車両を整備・保有し、維持管理の責任を持ち、宇都宮ライトレール株式会社が軌道運送事業者として、それらを借り受け、運行サービスを提供します。

●事業スキームの概念図



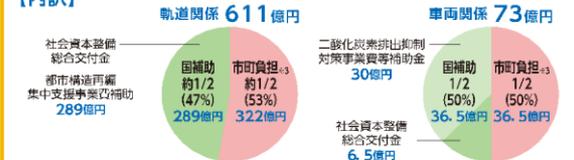
事業費と財源

LRTの事業費 **684億円** (金額は税抜)

国補助 約1/2 **326億円** 市町負担※1.2 **358億円**

※1. 宇都宮市:313億円、芳賀町:45億円
※2. 栃木県から83億円(税込)の補助を受けております。
(建設時:25億円、地方債償還時58億円)

【内訳】



※3.市町負担については、地方債を活用しており、その一部は国から交付税措置(地方債発行額の約2割)を受けております。

出典：宇都宮市HP
MOVE NEXT うつのみやHP

1 2. 近年の都市鉄道の新規開通

北大阪急行線（千里中央～箕面萱野）

①これまでの経緯

- H27.12 都市計画決定
- H28.8 都市計画事業認可取得
- H28 工事着工
- R5.3 延伸区間開業



②事業概要

- ・整備区間：千里中央駅～箕面萱野駅
- ・建設キロ：約2.5km
- ・総事業費：約874億円【約350（億円/km）】（資材労務単価の上昇や設計深度化による構造変更に伴い650億円から変更）
費用便益比：1.58（計算期間30年）2004年の近畿地方交通審議会答申第8号より
- ・整備主体：北大阪急行電鉄→千里中央駅から箕面船場阪大前駅南端までの区間及び箕面船場阪大前駅から箕面萱野駅までのうち、線路や駅内装など車両の増備
箕面市→箕面船場阪大前駅から箕面萱野駅までのうち、コンクリート構造物や駅舎など
- ・営業主体：北大阪急行電鉄

③事業負担

延伸事業の事業費負担内訳

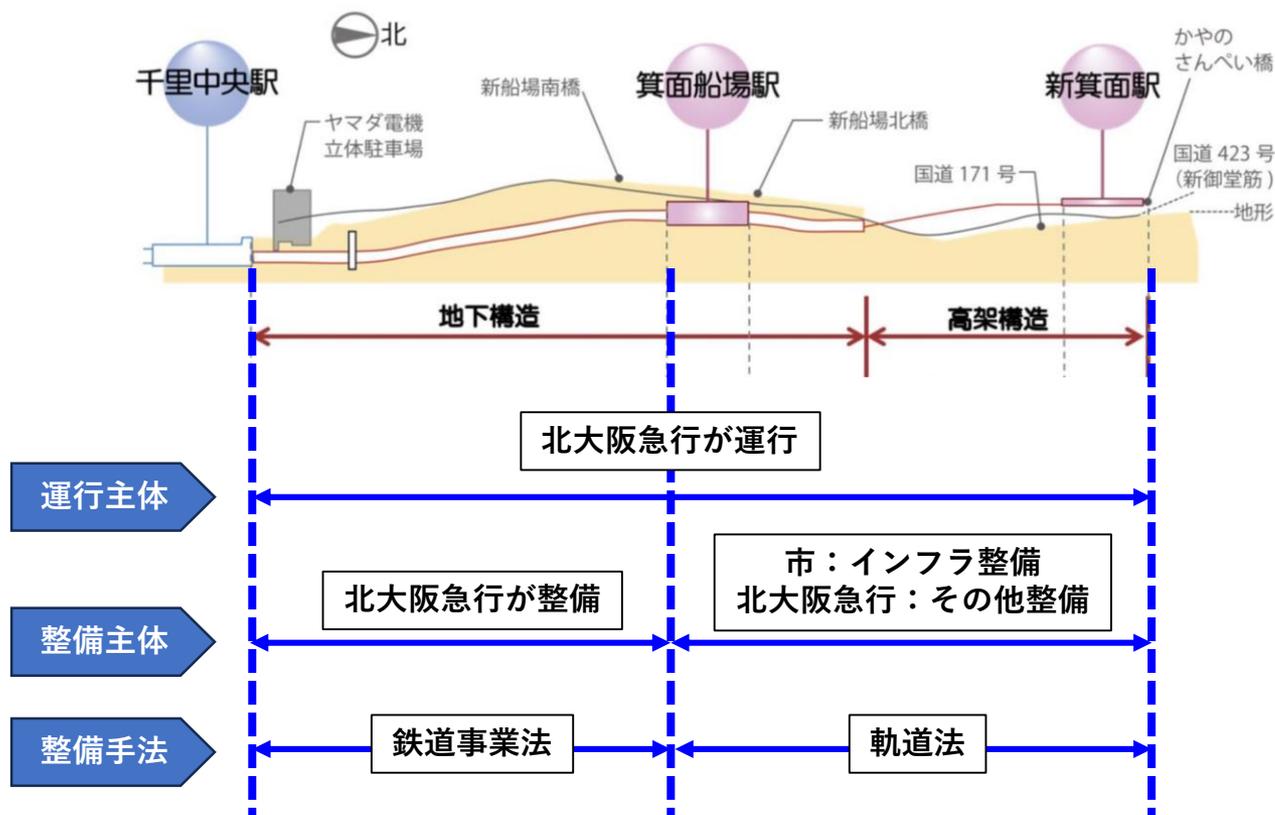
国 382 億円	箕面市 282 億円	大阪府 100 億円	北大阪急行電鉄株式会社 110 億円
----------	------------	------------	--------------------

1 2. 近年の都市鉄道の新規開通

④整備手法

- 同一路線であるが、軌道の敷設位置によって**鉄道事業法と軌道法の両方**が適用されている。

路線名	鉄道事業法の適用区間	軌道法の適用区間
北大阪急行線	民地上と道路法による道路の地下区間	道路法による道路の地下区間と高架区間



1 2. 近年の都市鉄道の新規開通

沖縄都市モノレール（首里～てだこ浦西間）

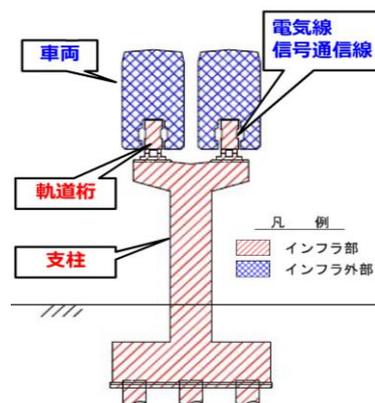
①これまでの経緯

- H8.3 運輸事業特許取得
- H8.10 都市計画道路事業認可
- H15.8 那覇空港・首里間新規開業
- H24.1 延伸区間について運輸事業特許取得
- R1.10 延伸区間開業

②事業概要

- ・整備区間：首里駅～てだこ浦西駅
- ・建設キロ：約4.1km
- ・総事業費：全体事業費350億円
【約85.3（億円/km）】
費用便益比：1.5（計算期間30年）
- ・事業主体：（インフラ部）沖縄県、那覇市、浦添市
（インフラ外部）沖縄都市モノレール株式会社

都市モノレールの整備に関する法律に基づきモノレール等の支柱および桁等のインフラ部分を道路構造物の一部として公共投資で建設する制度が確立。



【インフラ外部】（運輸事業者施工・維持管理）
運行に必要な車両や信号システムなど（インフラ外部）の建設とモノレールの運行・経営は、自治体や民間企業などが出資し、運輸事業者が実施

【インフラ部】（道路管理者施工・維持管理）
モノレールは、道路交通の補助的機関として、道路交通の一部を分担し都市活動を支える基盤施設であり、公共性が高い事業であるため、支柱や桁及び駅舎の基本構造物（インフラ部）を道路構造物として、道路管理者が建設

出典：長寿命化修繕計画～沖縄都市モノレール～（沖縄県）



出典：路線図（ゆいレールHP）

1 2. 近年の都市鉄道の新規開通

東京BRT（参考）

①これまでの経緯

- H26 基本方針の策定、事業協力者の公募
- R1 東京BRT株式会社設立
- R2 プレ運行開始
- R5 プレ運行（二次）開始
- R6 選手村ルート運行開始

②事業概要

- 使用車両：燃料電池バス、定員77名
- 輸送力：2000人/時、片道運行基本便数：20便
(全4ルート時)
- 走行空間：一般道路
- 運行主体：京成バス株式会社
東京BRT株式会社
(鉄道・運輸機構による出資制度の活用を検討)



1 3. 脱炭素化について

1 3. 1 鉄道における脱炭素化の現状

- 日本の鉄道の分担率は諸外国に比べて大きい。
- 鉄道は単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量が低く環境優位性を有している。

各国の旅客輸送の分担率(2019年度、人キロベース)

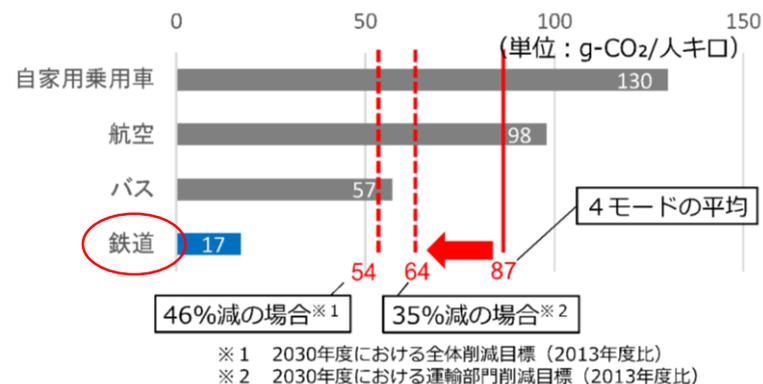
	鉄道	道路交通	その他
日本	30%	63%	7%
イギリス	9%	90%	1%
ドイツ	9%	85%	6%
フランス	11%	87%	2%
アメリカ	1%	84%	15%

(出所) 日本は鉄道統計年報、自動車輸送統計年報等から、他国は各国公表資料から鉄道局が作成

※ 1 道路交通は自家用乗用車、バス等。その他は航空等。

※ 2 国により調査方法や定義が異なる場合がある。

旅客輸送機関の単位輸送量当たりのCO2排出量(2019年度)



(単位: g-CO₂/人キロ)

	2013年度比▲35% を当てはめた場合 (運輸部門目標)	2013年度比▲46% を当てはめた場合 (全体目標)
主な旅客輸送機関平均 (2013年度: 87)	64 (鉄道※の 3.8 倍)	54 (鉄道の 3.2 倍)
自家用乗用車 (2013年度: 149)	97 (鉄道の 5.7 倍)	80 (鉄道の 4.7 倍)

※ 鉄道については、2019年度時点ですべて17 (g-CO₂/人キロ)。

出典: 鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会
(国土交通省)