

埼玉県における 地域公共交通基本方針 (別冊) 参考資料



目次

1	埼玉県内の現況の整理	1
	(1) 現況人口(2020年)と将来推計人口(2050年)のゾーン別比較	2
	(2) 高齢化の状況	3
	(3) 夜間人口	4
	(4) 夜間人口密度	5
	(5) 夜間人口(メッシュ)	6
	(6) 高齢者人口(65歳以上)	7
	(7) 高齢化率	8
	(8) 高齢者人口・高齢化率(メッシュ)	9
	(9) 生産年齢人口(15~64歳)	10
	(10) 昼間人口	11
	(11) 就業人口	12
	(12) 従業人口	13
2	交通ネットワーク・サービス等の状況	14
	(1) 鉄道路線網	14
	(2) 鉄道利用者数の推移	15
	(3) バス路線網	16
	(4) バス利用者数の推移	16
	(5) タクシー利用者数の推移	19
	(6) 県内におけるライドシェアの状況	20
	(7) 道路網	21
	(8) 道路の混雑状況	22
	(9) 自動車保有台数	23
	(10) 運転免許保有者数	24
	(11) 運転免許自主返納者数	24
	(12) 交通事故件数	25
3	交通流動	28
	(1) 埼玉県全域の通勤・通学流動	28
	(2) 県内10地域の通勤流動	29
	(3) 東京への通勤流動	30
	(4) 県内10地域の私事目的での流動	31
	(5) 外国人流動量(周辺都県)	32
	(6) 外国人流動量(国内)	33
	(7) 外出率	34
	(8) 代表交通手段分担率(10地域)	35
4	土地利用状況等	38
	(1) 埼玉県内の再開発計画の動向	38
	(2) DID地区	40

(3) 市街化区域.....	41
(4) 土地利用状況（100mメッシュ）.....	42
(5) 標高（500mメッシュ）.....	42
5 県政サポーターアンケートの結果.....	43
(1) アンケートの概要.....	43
(2) 日常生活でのバスの利用頻度.....	43
(3) 日常生活でのバスを利用する目的.....	44
(4) バスの利用頻度の変化（コロナ禍前からの変化）.....	45
(5) コミュニティバスやデマンド交通の利用状況.....	46
(6) 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）.....	47
6 県内市町村が実施したアンケート等によるニーズ.....	48
(1) 運行サービスに対する満足度.....	48
(2) 今後の交通サービスのあり方.....	50

1 埼玉県内の現況の整理

「埼玉県における地域公共交通の基本方針」の参考資料として、埼玉県内の現況を整理します。当資料で用いている地域区分は、本編同様に下記の 3 ゾーン及び 10 地域により整理しています。

3ゾーンと10地域区分

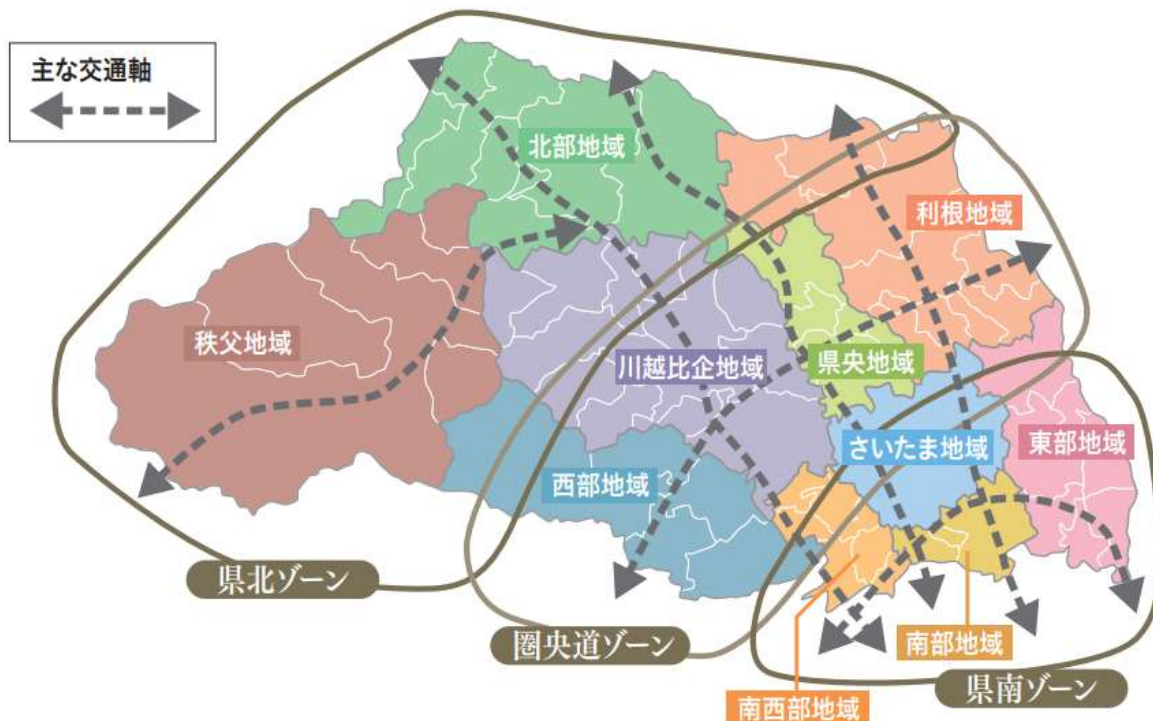


図 埼玉県の地域区分

地域区分と市町村の対応

3 区分	10 区分	市町村
県南ゾーン	さいたま	さいたま市
	南部	川口市、蕨市、戸田市
	南西部	朝霞市、志木市、和光市、新座市、富士見市、ふじみ野市、三芳町
	東部	春日部市、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、吉川市、松伏町
圏央道ゾーン	県央	鴻巣市、上尾市、桶川市、北本市、伊奈町
	川越比企	川越市、東松山市、坂戸市、鶴ヶ島市、毛呂山町、越生町、滑川町、嵐山町、小川町、川島町、吉見町、鳩山町、ときがわ町、東秩父村
	西部	所沢市、飯能市、狭山市、入間市、日高市
	利根	行田市、加須市、羽生市、久喜市、蓮田市、幸手市、白岡市、宮代町、杉戸町
県北ゾーン	北部	熊谷市、本庄市、深谷市、美里町、神川町、上里町、寄居町
	秩父	秩父市、横瀬町、皆野町、長瀬町、小鹿野町

(1) 現況人口(2020年)と将来推計人口(2050年)のゾーン別比較

2020年から2050年にかけて、どのエリアでも人口は減少する推計であるが、エリアごとにその減少数や減少率は異なっており、最も人口の多い県南ゾーンは減少数・減少率ともに最も小さく、現況からは2%程度の減少にとどまる予測です。

一方で、圏央道ゾーン・県北ゾーンでは現況から大きく減少する予測となっています。

年齢3区分の構成比をみると、どのエリアでも0~14歳・15~64歳の割合が減少し、65歳以上の高齢者の割合が増加する予測です。既に高齢化率が30%を超えている圏央道ゾーン・県北ゾーンでは、2050年には40%に到達する予測です。

図 県内3地域区分の現況と将来の人口比較(実数)

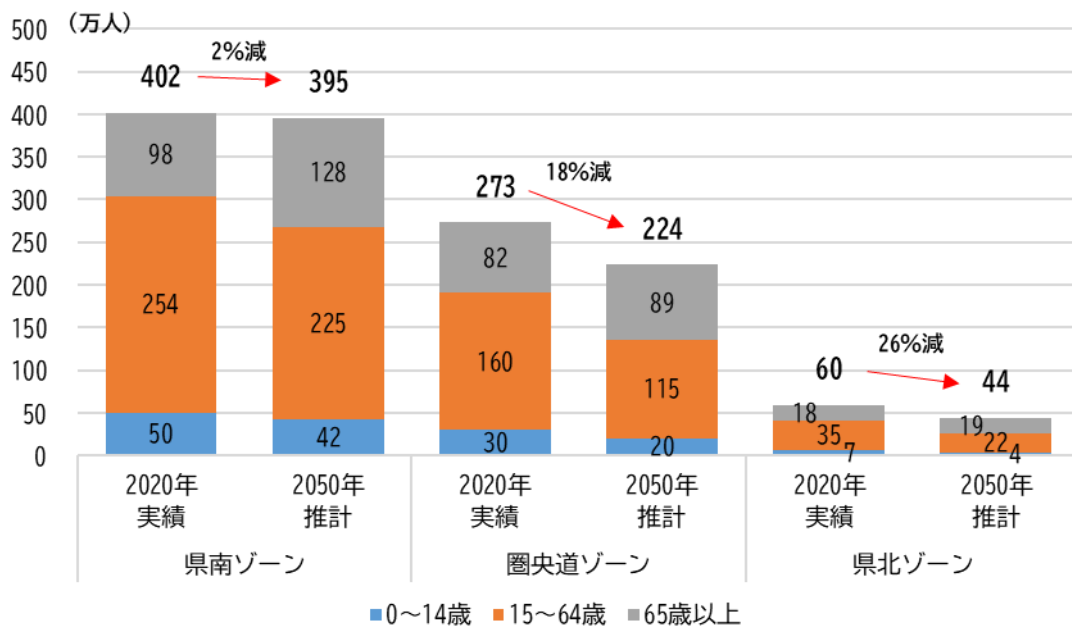
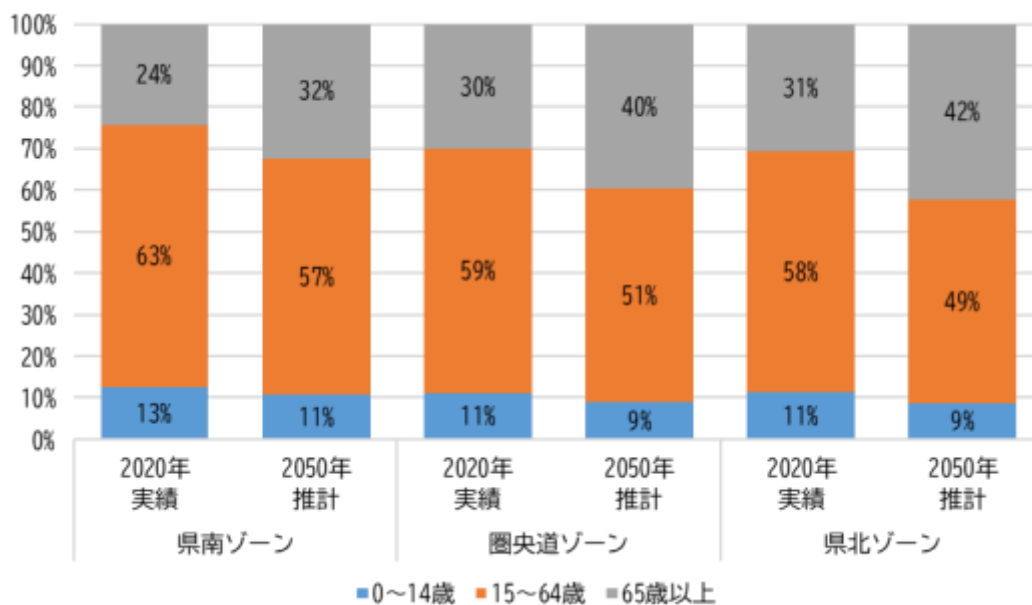


図 県内3地域区分の現況と将来の人口比較(構成比)



出典：2020年までの実績値は国勢調査、2050年の推計値は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口

(2) 高齢化の状況

埼玉県の高齢化率（65歳以上の人口の割合）は、2020年(R2)で27.0%となっており、全国平均の28.6%よりも1.6ポイント低くなっています。高齢者の数は198万人で、全国で4番目に多くなっています。

表 高齢化の状況（2020年）

（高齢化率）

順位	都道府県	総数	65歳以上	高齢化率
1	秋田県	959,502	359,687	37.5%
2	高知県	691,527	245,359	35.5%
3	山口県	1,342,059	464,633	34.6%
4	島根県	671,126	229,554	34.2%
5	徳島県	719,559	245,983	34.2%
：	：	：	：	：
42	埼玉県	7,344,765	1,983,776	27.0%
-	全国	126,146,099	36,026,632	28.6%

（高齢者数）

順位	都道府県	総数	65歳以上
1	東京都	14,047,594	3,194,751
2	神奈川県	9,237,337	2,360,820
3	大阪府	8,837,685	2,441,984
4	愛知県	7,542,415	1,907,392
5	埼玉県	7,344,765	1,983,776
6	千葉県	6,284,480	1,733,870
7	兵庫県	5,465,002	1,601,399
-	全国	126,146,099	36,026,632

出典：令和2年国勢調査

埼玉県は2015年(H27)から2020年(R2)の高齢者の増加率は10%で、全国で3番目に高くなっています。

表 高齢者の増加の状況（2015年→2020年）

順位	都道府県	H27	R02	増加数	増加率
1	沖縄県	281,942	331,404	49,462	17.5%
2	栃木県	509,751	562,216	52,465	10.3%
3	埼玉県	1,803,204	1,983,776	180,572	10.0%
4	茨城県	776,787	850,733	73,946	9.5%
5	滋賀県	340,107	371,668	31,561	9.3%
6	福岡県	1,317,547	1,432,779	115,232	8.7%
7	宮城県	595,994	647,640	51,646	8.7%
-	全国	33,790,006	36,026,632	2,236,626	6.6%

出典：平成27年、令和2年国勢調査

(3) 夜間人口

埼玉県内の市町村別の夜間人口の増減をみると、県の南部は増加している市町村が多く、北部は人口が減少している市町村が多くなっています。

埼玉県内10区分では、さいたま、南部、南西部、東部の人口が増加し、それ以外の地域では人口が減少しています。

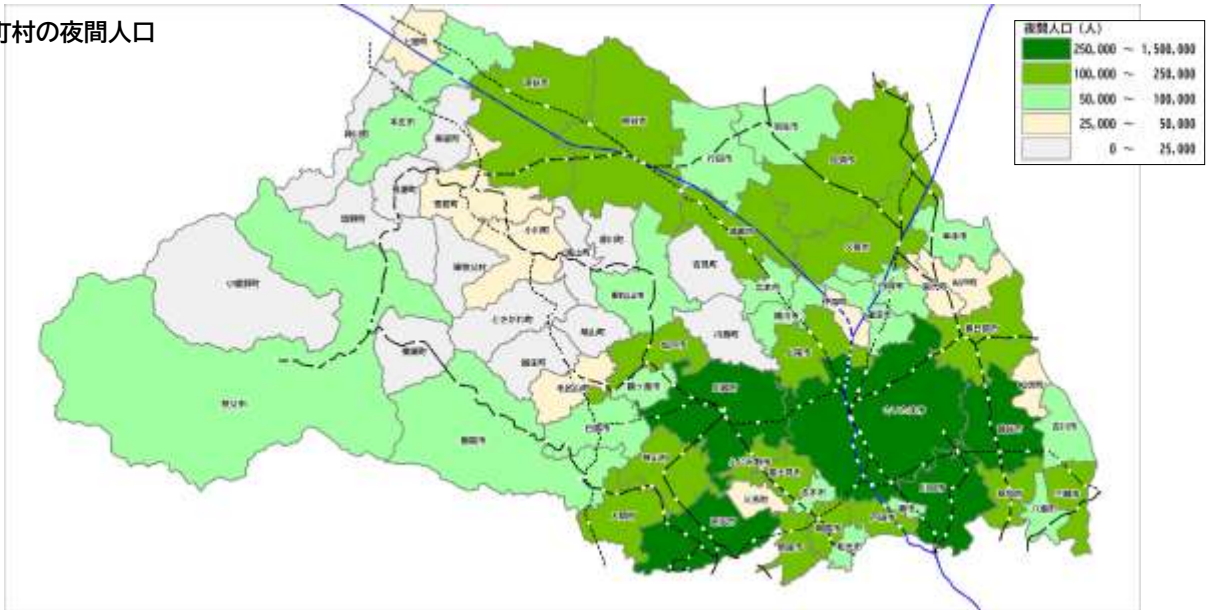
埼玉県内3区分では、県南ゾーンの人口が増加し、圏央道ゾーンと県北ゾーンの人口が減少しています。

県内10地域・3地域区分の夜間人口

10地域区分	H27人口 (万人)	R02人口 (万人)	増減数 (万人)	3地域区分	H27人口 (万人)	R02人口 (万人)	増減数 (万人)
さいたま	126.4	132.4	6.0	県南 ゾーン	390.0	401.9	11.9
南部	78.7	80.9	2.3				
南西部	70.9	73.0	2.1				
東部	114.0	115.5	1.5				
県央	52.9	52.9	-0.0	圏央道 ゾーン	275.5	272.9	-2.5
川越比企	80.0	79.4	-0.6				
西部	77.8	77.2	-0.7				
利根	64.7	63.5	-1.2				
北部	51.0	50.1	-0.9	県北 ゾーン	61.2	59.6	-1.6
秩父	10.2	9.5	-0.7				
合計	726.7	734.5	7.8	合計	726.7	734.5	7.8

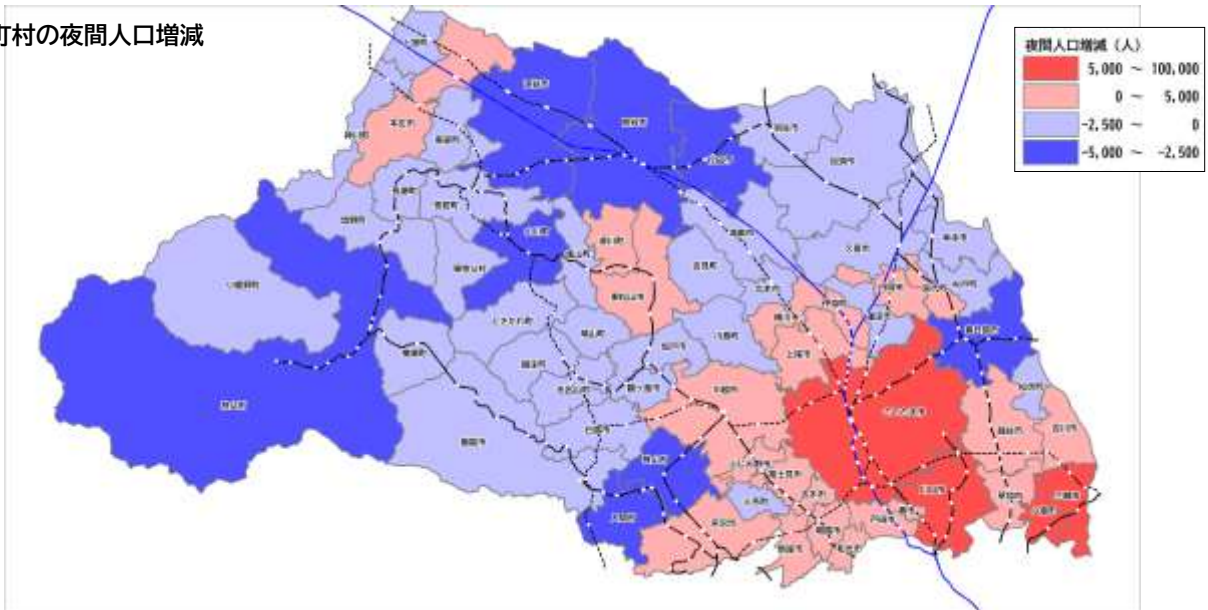
図 埼玉県内の夜間人口

市町村の夜間人口



出典：令和2年国勢調査

市町村の夜間人口増減



出典：平成27年、令和2年国勢調査

(4) 夜間人口密度

埼玉県内の市町村別の夜間人口密度の増減をみると、県の南部は増加している市町村が多く、北部は減少している市町村が多くなっています。

埼玉県内 10 地域区分では、さいたま、南部、南西部、東部の人口が増加し、そのほかの地域の人口密度は減少しています。

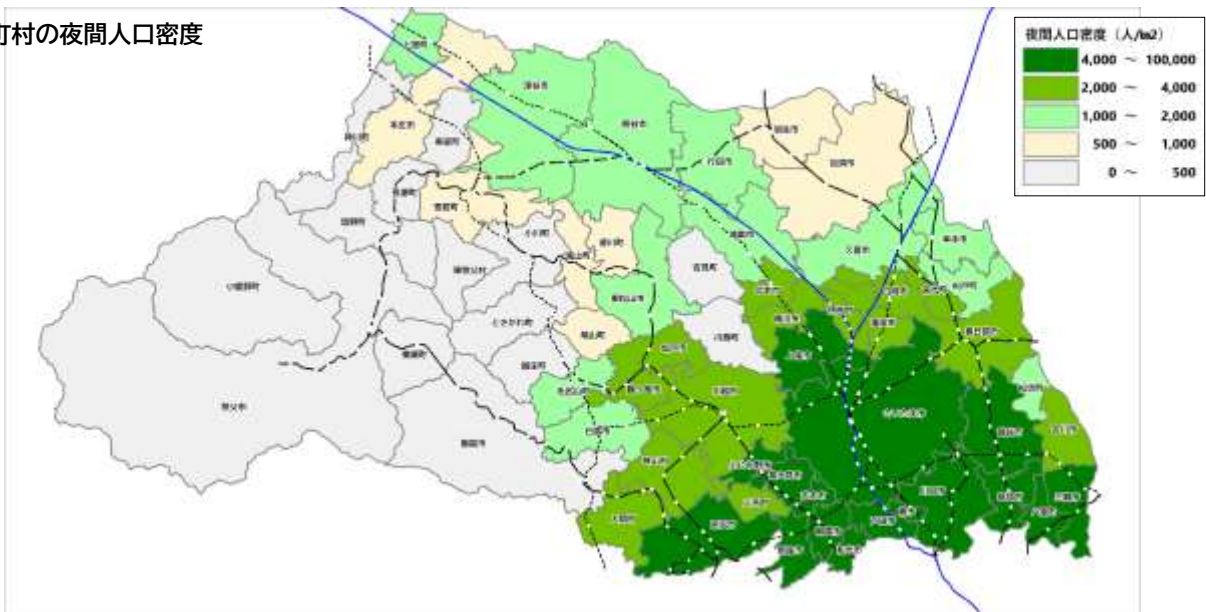
埼玉県内 3 地域区分では、県南ゾーンの人口密度が増加し、圏央道ゾーンと県北ゾーンの人口密度は減少しています。

県内10地域・3地域区分の夜間人口密度

10地域区分	H27人口密度(人/km ²)	R02人口密度(人/km ²)	増減数(万人)	3地域区分	H27人口(万人)	R02人口(万人)	増減数(万人)
さいたま	5,813	6,089	276	県南ゾーン	5,880	6,059	179
南部	9,226	9,495	269				
南西部	6,394	6,582	188				
東部	4,566	4,627	61	圏央道ゾーン	1,640	1,625	-15
県央	3,060	3,057	-3				
川越比企	1,277	1,267	-10				
西部	1,916	1,899	-16	県北ゾーン	420	410	-11
利根	1,365	1,341	-25				
北部	907	892	-15				
秩父	114	106	-8	合計	1,913	1,934	21

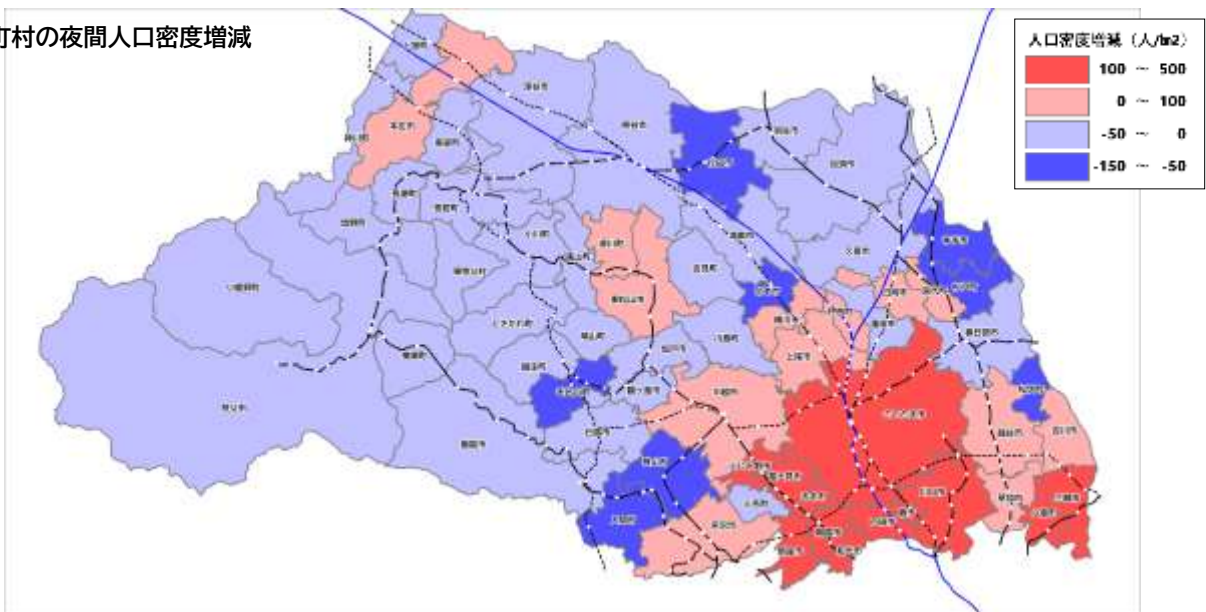
図 埼玉県内の夜間人口密度

市町村の夜間人口密度



出典：令和 2 年国勢調査

市町村の夜間人口密度増減



出典：平成 27 年、令和 2 年国勢調査

(6) 高齢者人口 (65 歳以上)

埼玉県内の市町村別の高齢者人口をみると、県の南部で高齢者人口が多くなっています。

埼玉県内 10 地域区分では、全ての地域で高齢者人口が増加しており、東部、川越比企、さいたま、西部、利根の順で増加人数が多くなっています。

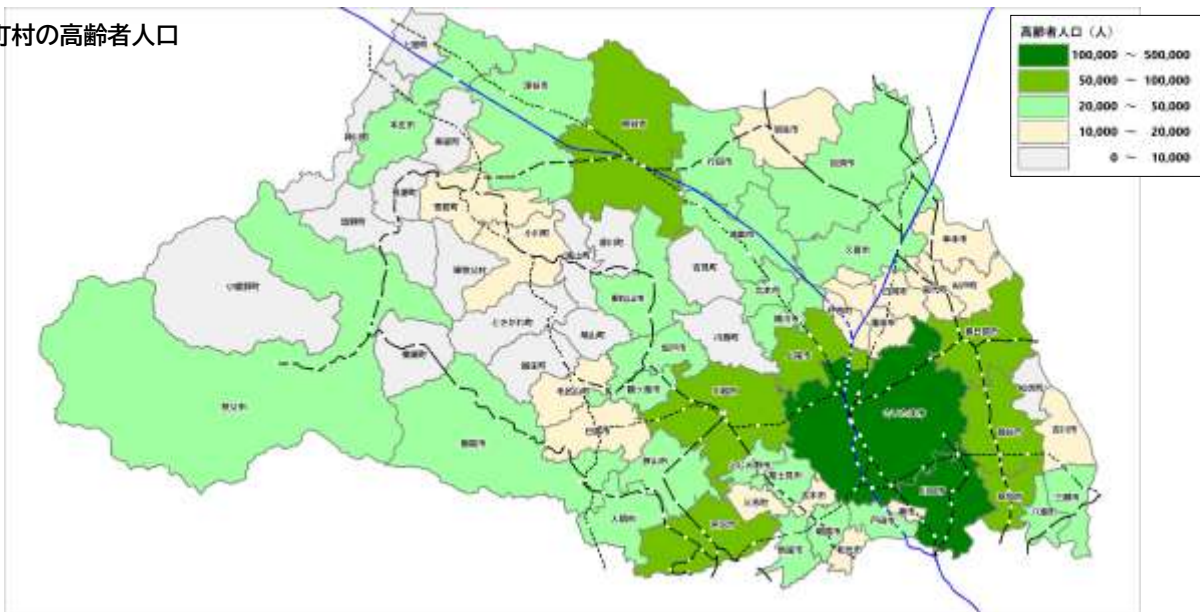
埼玉県内 3 地域区分では、圏央道ゾーンの高齢者人口の増加数が最も多くなっています。

県内10地域・3地域区分の高齢者人口

10地域区分	H27高齢者人口(万人)	R02高齢者人口(万人)	増減数(万人)	3地域区分	H27高齢者人口(万人)	R02高齢者人口(万人)	増減数(万人)
さいたま	28.8	31.3	2.5	県南ゾーン	90.1	97.8	7.6
南部	17.0	18.1	1.1				
南西部	16.0	17.4	1.4				
東部	28.3	31.0	2.7				
県央	13.7	15.3	1.6	圏央道ゾーン	73.5	82.3	8.8
川越比企	21.1	23.8	2.7				
西部	20.8	23.2	2.4				
利根	17.8	19.9	2.1				
北部	13.5	15.0	1.4	県北ゾーン	16.8	18.3	1.6
秩父	3.2	3.4	0.2				
合計	180.3	198.4	18.1	合計	180.3	198.4	18.1

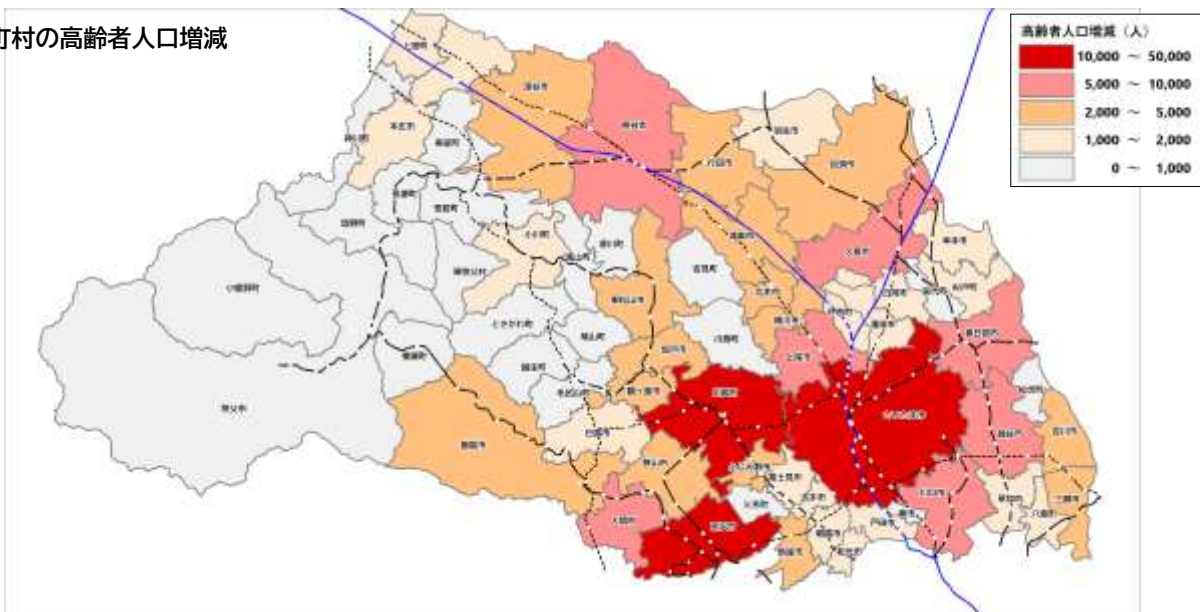
図 埼玉県内の高齢者人口

市町村の高齢者人口



出典：令和 2 年国勢調査

市町村の高齢者人口増減



出典：平成 27 年、令和 2 年国勢調査

(7) 高齢化率

埼玉県内の市町村別の高齢化率をみると、県の北部ほど高くなっています。

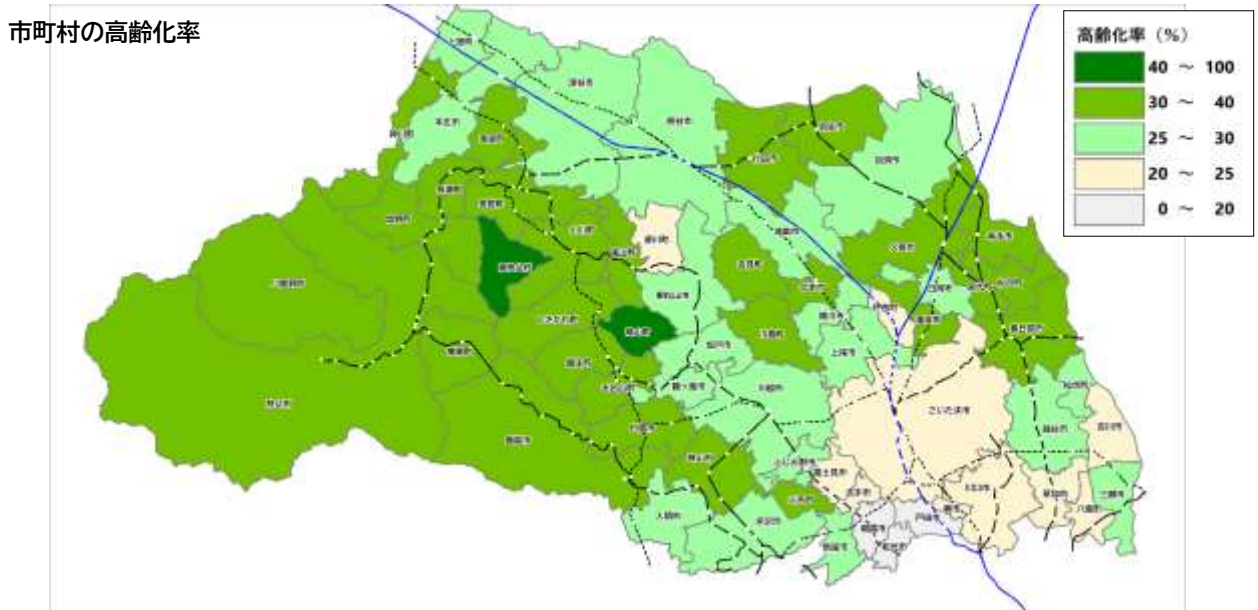
埼玉県内 10 地域区分では、秩父や利根で 4 ポイント近く上昇している一方で、さいたまや南部では 1 ポイント未満の上昇となっています。

埼玉県内 3 地域区分では、圏央道ゾーンと県北ゾーンで 3.5 ポイント程度増加しています。

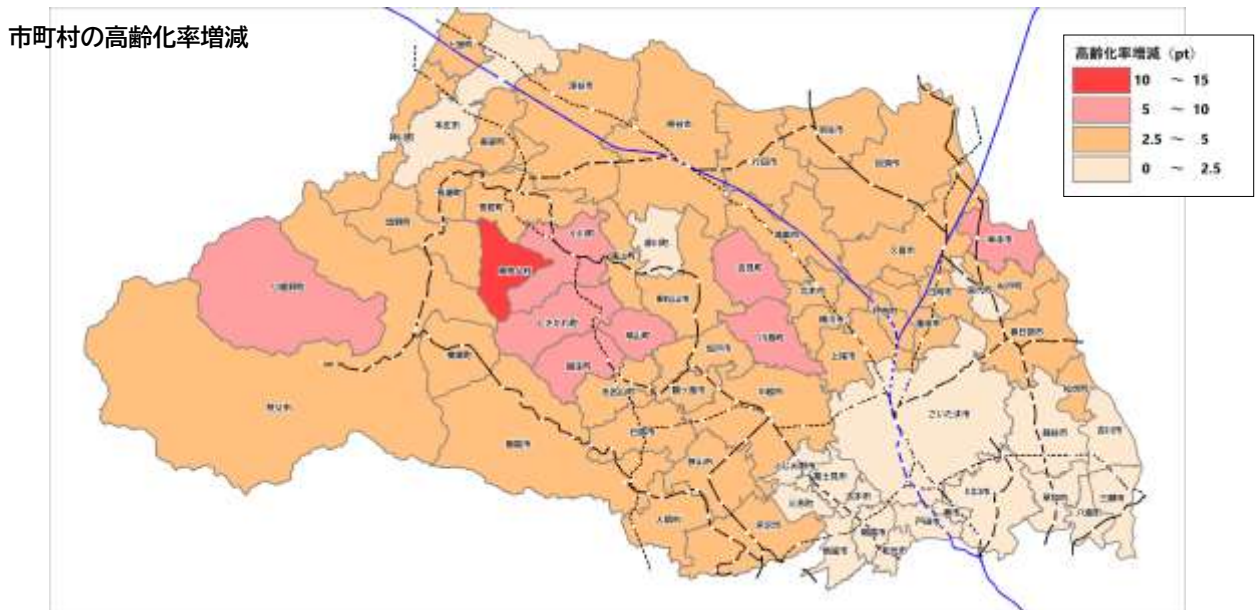
県内10地域・3地域区分の高齢化率

10地域区分	H27高齢化率 (%)	R02高齢化率 (%)	増減数	3地域区分	H27高齢化率 (%)	R02高齢化率 (%)	増減数
さいたま	22.8	23.6	0.8	県南ゾーン	23.1	24.3	1.2
南部	21.6	22.4	0.8				
南西部	22.6	23.8	1.2				
東部	24.8	26.8	2.0				
県央	26.0	29.0	3.1	圏央道ゾーン	26.7	30.1	3.5
川越比企	26.4	29.9	3.6				
西部	26.8	30.1	3.3				
利根	27.5	31.4	3.9				
北部	26.5	29.9	3.3	県北ゾーン	27.4	30.8	3.4
秩父	31.6	35.6	3.9				
合計	24.8	27.0	2.2	合計	24.8	27.0	2.2

図 埼玉県内の高齢化率



出典：令和 2 年国勢調査



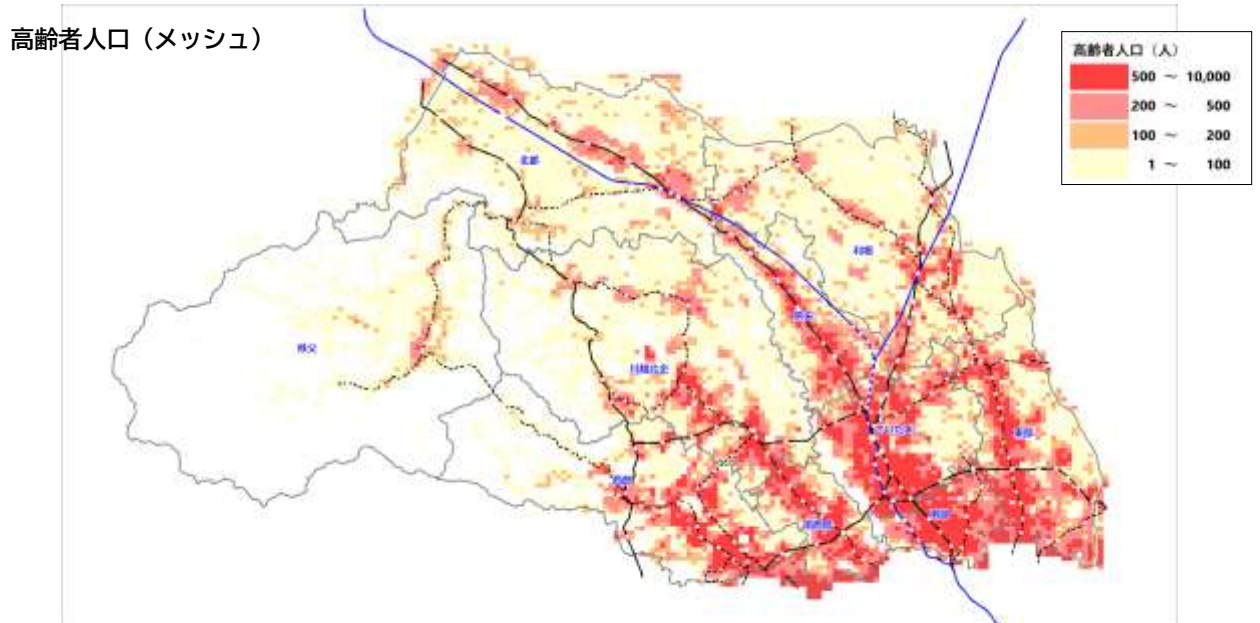
出典：平成 27 年、令和 2 年国勢調査

(8) 高齢者人口・高齢化率（メッシュ）

夜間人口メッシュと同様に、埼玉県内の4次メッシュ（500m×500m）の高齢者人口を見ると、さいたま、南部、南西部、東部を中心に、鉄道沿線に高齢者が集中しています。

高齢化率が高い場所が多いのは、北部、秩父、川越比企、西部などで、これらのエリアでは鉄道沿線のみならず、沿線から離れた地域でも高齢化率が高くなっています。

図 埼玉県内の高齢者人口、高齢化率（メッシュ）



出典：令和2年国勢調査



出典：令和2年国勢調査

(9) 生産年齢人口（15～64歳）

埼玉県内の市町村別の生産年齢人口の増減をみると、増加している市町村は限定的で県南ゾーンに集中しています。

埼玉県内 10 地域区分では、さいたま・南部・南西部のみで増加しており、それ以外の 7 地域では減少しています。

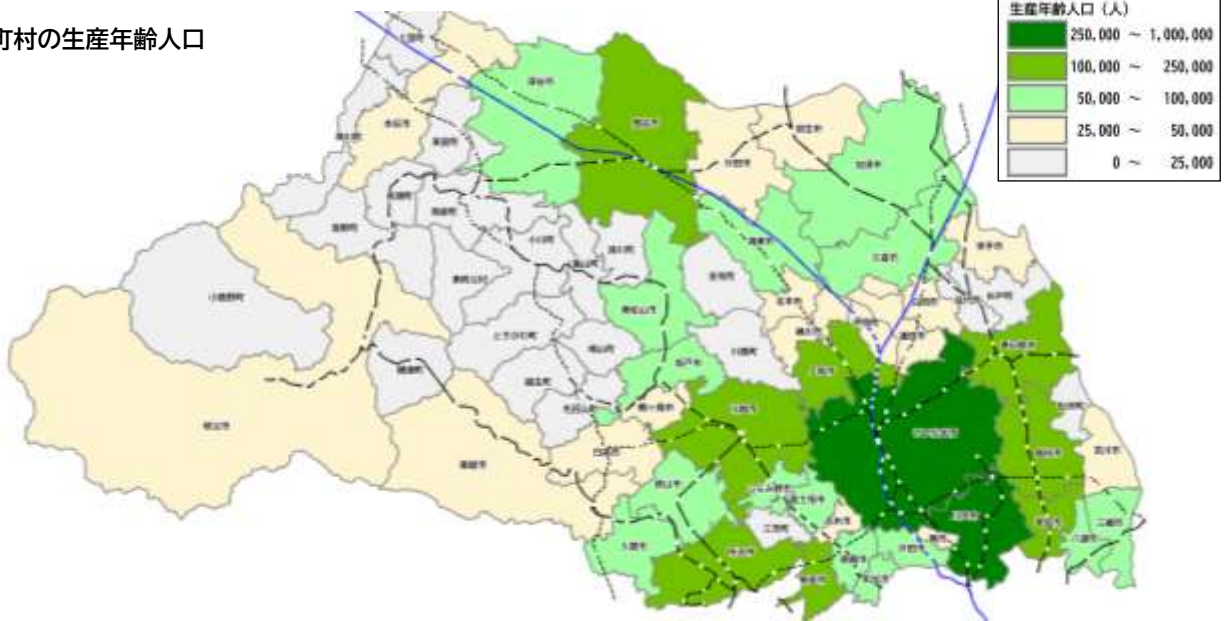
埼玉県内 3 地域区分では、県南ゾーンでは増加、圏央道ゾーン・県北ゾーンでは減少しており、特に圏央道ゾーンの減少が大きくなっています。

県内10地域・3地域区分の生産年齢人口

10地域区分	H27生産年齢人口(万人)	R02生産年齢人口(万人)	増減数(万人)	3地域区分	H27生産年齢人口(万人)	R02生産年齢人口(万人)	増減数(万人)
さいたま	81.1	84.2	3.2	県南ゾーン	249.0	253.9	4.9
南部	51.4	52.8	1.4				
南西部	45.3	46.2	0.9				
東部	71.2	70.6	-0.5	圏央道ゾーン	169.0	160.4	-8.6
県央	32.5	31.4	-1.1				
川越比企	49.3	46.9	-2.5				
西部	47.8	45.4	-2.4	県北ゾーン	37.0	34.6	-2.4
利根	39.4	36.7	-2.7				
北部	31.2	29.5	-1.8				
秩父	5.7	5.1	-0.7	合計	454.9	448.8	-6.1
合計	454.9	448.8	-6.1				

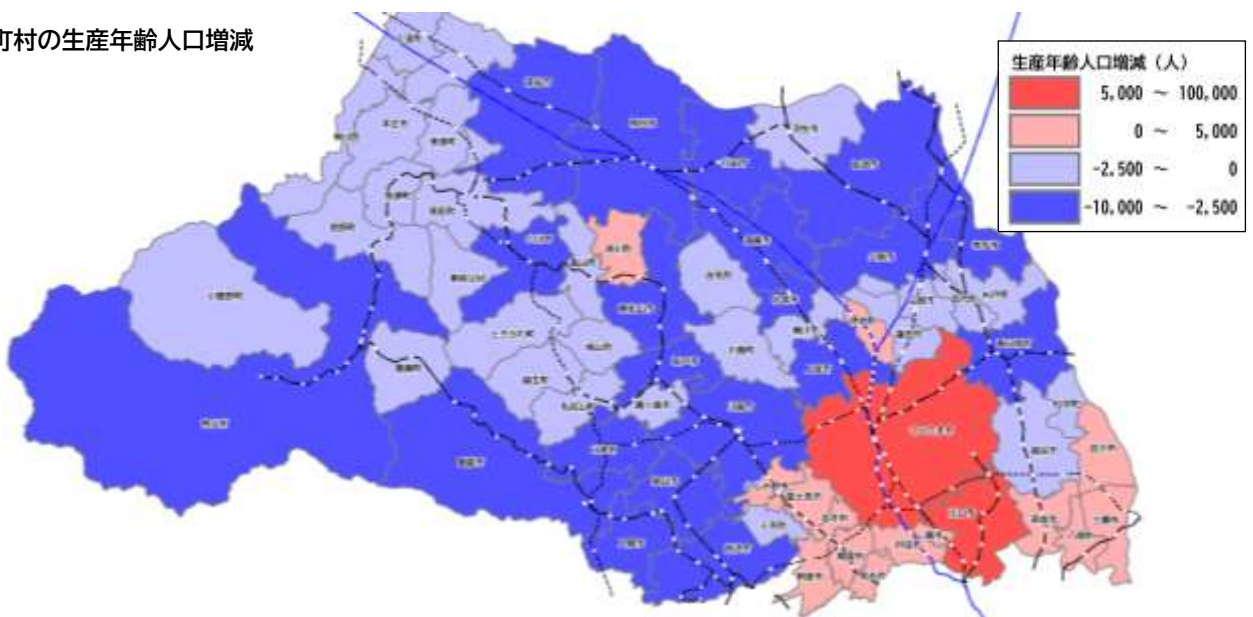
図 埼玉県内の生産年齢人口

市町村の生産年齢人口



出典：令和2年国勢調査

市町村の生産年齢人口増減



出典：平成27年、令和2年国勢調査

(10) 昼間人口

埼玉県内の市町村別の昼間人口をみると、県の南部で多くなっています。

自治体ごとには昼間人口比率が100%を超えている(夜間人口よりも昼間人口の方が多い)ところもありますが、多くの自治体では100%に達していません。

埼玉県内10地域区分では、昼間人口比率が100%を超えている地域はありませんが、北部や秩父、川越比企、さいたまなどで90%を超えています。

埼玉県内3地域区分では、圏央道ゾーンの昼間人口比率が90%を超えています。

県内10地域・3地域区分の昼間人口比率

10地域区分	夜間人口(万人)	昼間人口(万人)	人口差(万人)	人口比(昼/夜)	3地域区分	夜間人口(万人)	昼間人口(万人)	人口差(万人)	人口比(昼/夜)
さいたま	132.4	120.4	-12.0	91%	県南ゾーン	401.9	341.3	-60.6	85%
南部	80.9	64.8	-16.2	80%					
南西部	73.0	59.3	-13.7	81%					
東部	115.5	96.8	-18.7	84%					
県央	52.9	43.6	-9.2	83%	圏央道ゾーン	272.9	244.8	-28.1	90%
川越比企	79.4	75.0	-4.4	94%					
西部	77.2	68.6	-8.5	89%					
利根	63.5	57.6	-6.0	91%					
北部	50.1	48.5	-1.7	97%	県北ゾーン	794.1	700.8	-93.2	88%
秩父	9.5	8.9	-0.6	94%					
合計	734.5	643.5	-91.0	88%					

図 埼玉県内の昼間人口

市区町村の昼間人口



出典：令和2年国勢調査

市区町村の昼間人口比



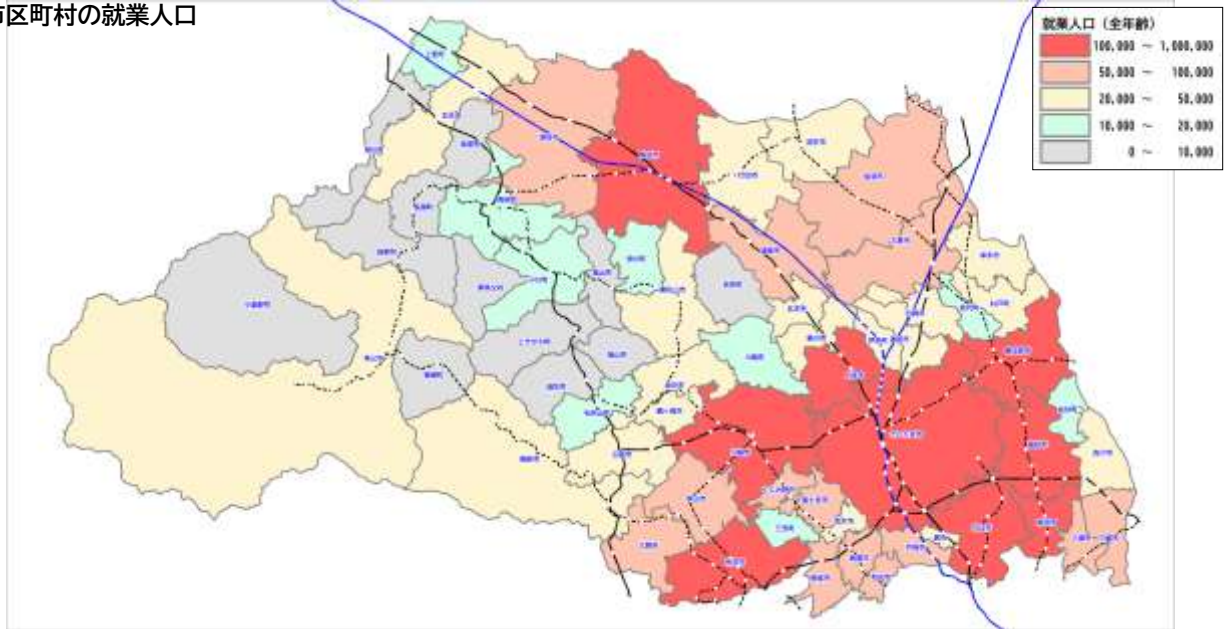
出典：令和2年国勢調査

(11) 就業人口

埼玉県内の市町村別の就業人口をみると、県の南部に就業人口が多い自治体が多くなっています。埼玉県内10地域区分では、さいたま、南部、南西部、東部で就業人口が増加しています。埼玉県内3地域区分では、県南ゾーンの就業人口が増加し、圏央道ゾーンでは減少しています。

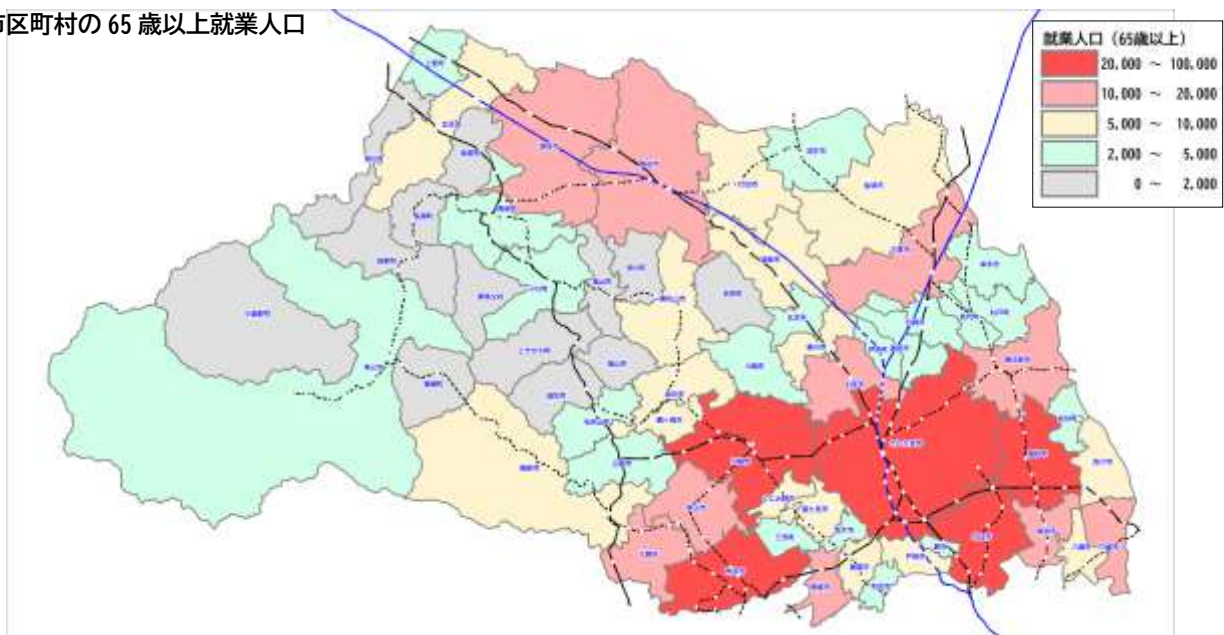
図 埼玉県内の就業人口

市区町村の就業人口



出典：令和2年国勢調査

市区町村の65歳以上就業人口



出典：平成27年、令和2年国勢調査

県内10地域・3地域区分の就業人口

10地域区分	H27就業者 (万人)	R02就業者 (万人)	増減数 (万人)	3地域区分	H27就業者 (万人)	R02就業者 (万人)	増減数 (万人)
さいたま	64.1	70.4	6.3	県南 ゾーン	203.1	217.9	14.8
南部	42.4	45.6	3.2				
南西部	37.6	40.1	2.5				
東部	59.1	61.9	2.8				
県央	26.4	26.7	0.3				
川越比企	40.0	38.1	-1.9	圏央道 ゾーン	137.8	134.6	-3.2
西部	38.9	37.2	-1.7				
利根	32.5	32.6	0.1				
北部	25.8	26.0	0.2				
秩父	4.8	4.7	-0.2	県北 ゾーン	30.7	30.7	0.0
合計	371.6	383.2	11.6	合計	371.6	383.2	11.6

県内10地域・3地域区分の就業人口（65歳以上）

10地域区分	H27就業者 (万人)	R02就業者 (万人)	増減数 (万人)	3地域区分	H27就業者 (万人)	R02就業者 (万人)	増減数 (万人)
さいたま	6.3	7.6	1.3	県南 ゾーン	22.1	26.1	4.0
南部	4.5	5.3	0.8				
南西部	4.1	4.7	0.6				
東部	7.2	8.5	1.3				
県央	3.0	3.7	0.6				
川越比企	5.0	5.9	0.9	圏央道 ゾーン	16.9	20.1	3.3
西部	4.6	5.4	0.8				
利根	4.2	5.1	1.0				
北部	3.2	4.0	0.7				
秩父	0.7	0.8	0.1	県北 ゾーン	3.9	4.8	0.9
合計	42.9	51.0	8.1	合計	42.9	51.0	8.1

(12) 従業人口

埼玉県内の市町村別の従業人口をみると、県の南部が多くなっています。

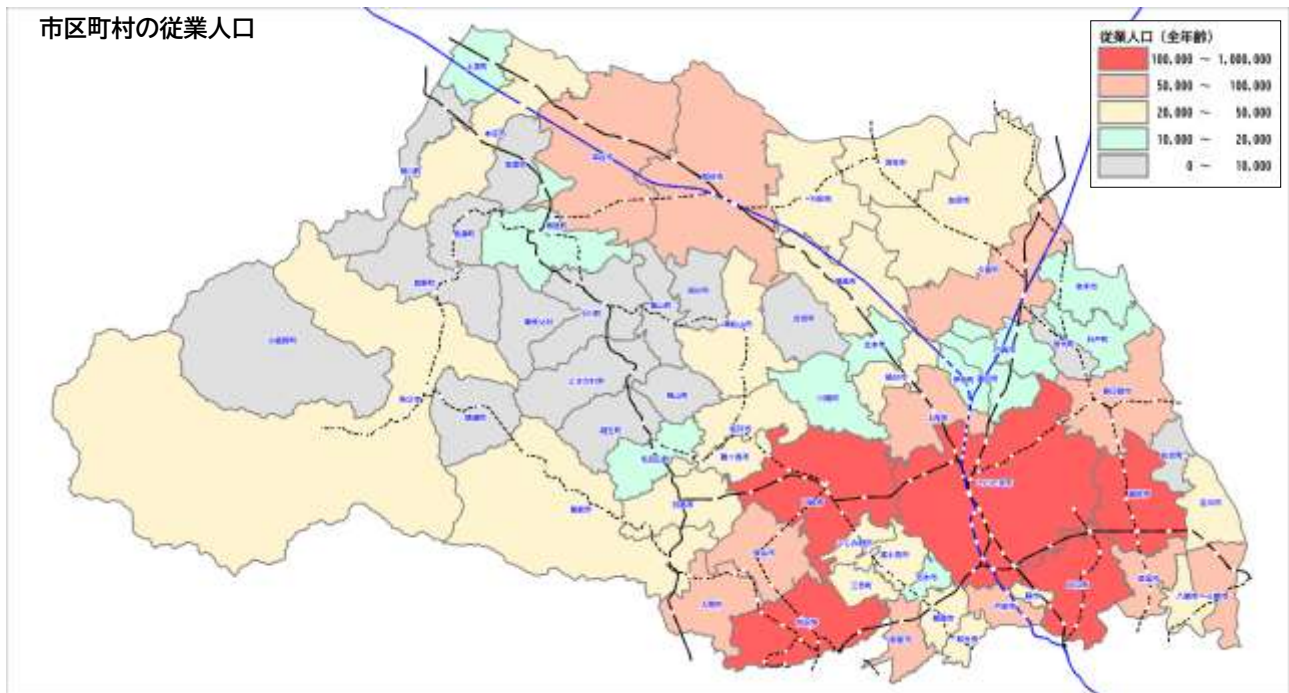
埼玉県内 10 地域区分では、さいたま、南部、南西部、東部などの従業人口が増加し、県央、川越比企、西部などの従業人口が減少しています。

埼玉県内 3 地域区分では、県南ゾーン、県北ゾーンの従業人口が増加し、圏央道ゾーンの従業人口が減少しています。

県内10地域・3地域区分の従業人口

10地域区分	H28従業者 (万人)	R03従業者 (万人)	増減数 (万人)	3地域区分	H28従業者 (万人)	R03従業者 (万人)	増減数 (万人)
さいたま	50.9	51.7	0.8	県南 ゾーン	136.7	139.4	2.7
南部	26.8	26.8	0.0				
南西部	21.7	22.6	1.0				
東部	37.3	38.3	0.9				
県央	15.8	15.6	-0.2	圏央道 ゾーン	96.0	95.3	-0.7
川越比企	30.3	30.2	-0.1				
西部	27.0	26.6	-0.4				
利根	22.8	23.0	0.1				
北部	20.9	21.7	0.8	県北 ゾーン	24.9	25.4	0.6
秩父	4.0	3.8	-0.2				
合計	257.6	260.2	2.6	合計	257.6	260.2	2.6

図 埼玉県内の従業人口



出典：令和3年経済センサス活動調査

2 交通ネットワーク・サービス等の状況

(1) 鉄道路線網

埼玉県内の鉄道路線は、東京都心に向かう放射方向の路線が複数整備されています。

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、高崎線が通っています。また、東西方向には、武蔵野線、川越線、西部には八高線が南北に通っています。

民鉄線では、東武伊勢崎線・日光線・野田線・東上線・越生線、西武新宿線・池袋線・秩父線、秩父鉄道が通っています。

また、新幹線に沿って埼玉新都市交通が通っており、平成 13 年に埼玉高速鉄道、平成 17 年に首都圏新都市鉄道（つくばエクスプレス）が開業しました。

交通政策審議会答申第 198 号では「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を実現する上で意義のあるプロジェクトとして、県内を通る以下の 4 路線が示されています。

- ・東西交通大宮ルート（大宮～さいたま新都心～浦和美園）
- ・埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）
- ・東京 12 号線（大江戸線）の延伸（光が丘～大泉学園町～東所沢）
- ・東京 8 号線の延伸（押上～野田市）

図 埼玉県内の鉄道路線網

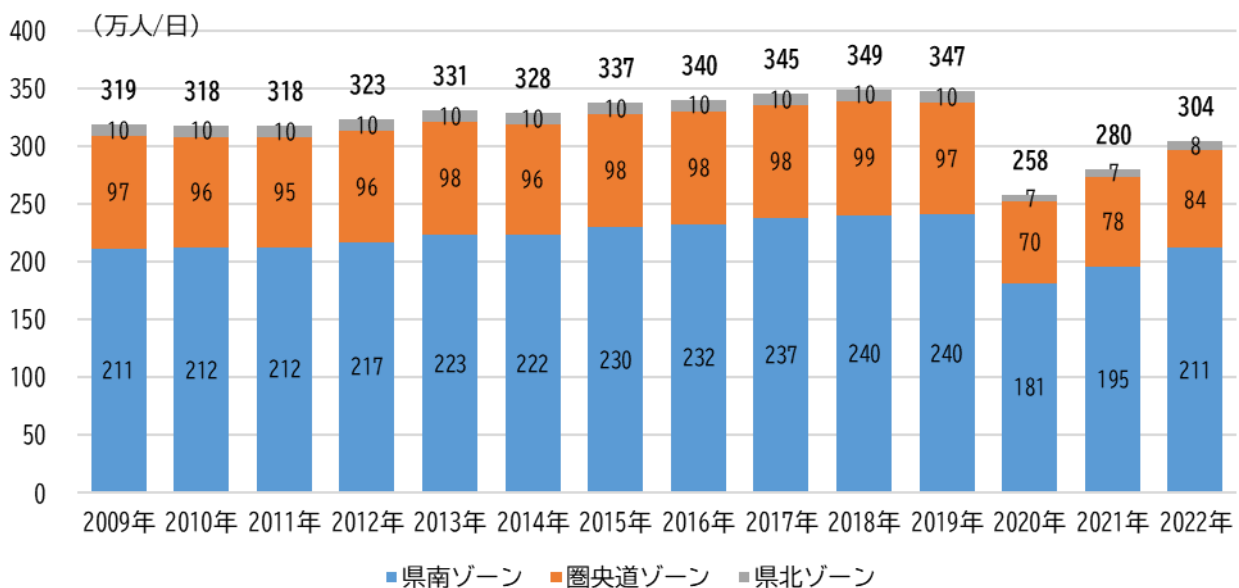
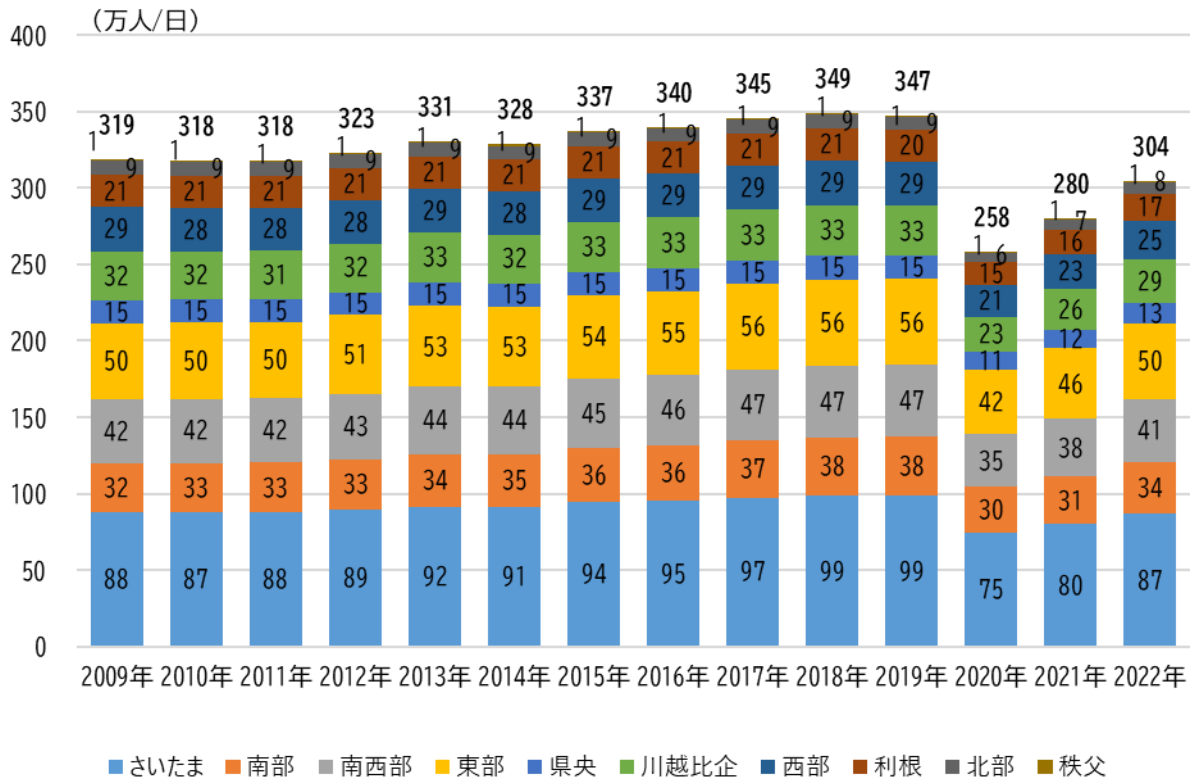


(2) 鉄道利用者数の推移

埼玉県内の鉄道利用者数は、2010年に318万人/日であったものが右肩上がり増加し、2019年には347万人/日まで増加しました。しかし、2020年には新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者が大きく減少しました。以降はまた増加に転じていますが、コロナ前の水準までは戻っていません。

県内10地域区分では、さいたま、東部、南西部の順に利用者が多く、特に3地域区分での県南ゾーンの利用者が多くなっています。県南ゾーンの利用者は2019年まで増加傾向、圏央道ゾーンと県北ゾーンはほぼ横ばいの傾向にありました。

図 埼玉県内の鉄道利用者数の推移

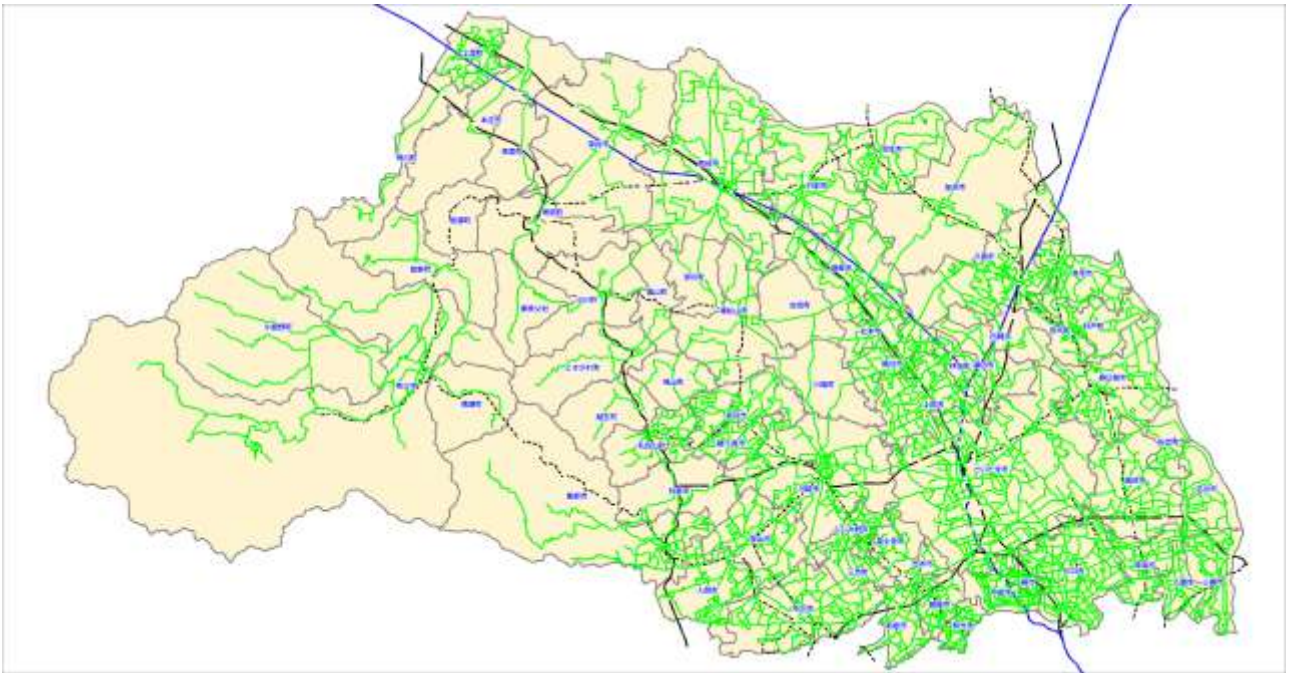


出典：埼玉県統計年鑑

(3) バス路線網

埼玉県内のバス路線網は、県南ゾーンほど密で、県北ゾーンになるにつれて、バス路線が少なくなっています。

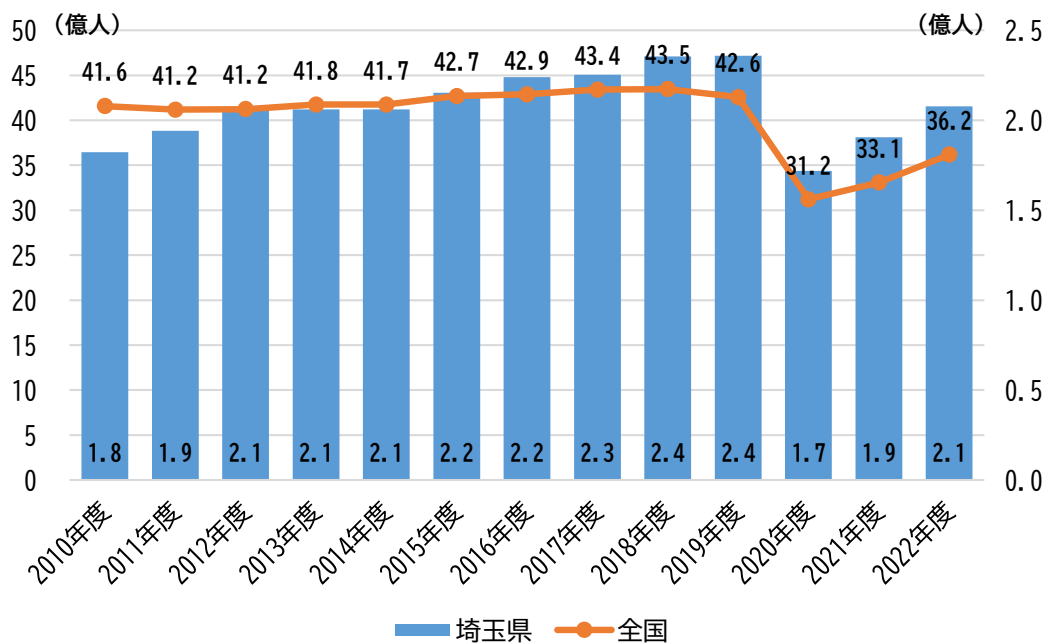
図 埼玉県内のバス路線網



(4) バス利用者数の推移

埼玉県内のバス利用者数は、2010年度の1.8億人/年から増加を続け、2019年度には2.4億人/年に達しました。しかし、2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者が大きく減少しました。以降はまた増加に転じていますが、コロナ前の水準（2019年度）までは戻っていません。

図 埼玉県内のバス利用者数の推移



出典：自動車輸送統計調査

(県内における路線バス運行市町村一覧)

3ゾーン	10地域	バス事業者 運行市町村	朝日自動車	イーグルバス	茨城急行自動車	川越観光自動車	協同貨物自動車	グローバル交通	国際興業	国際十王交通	ジャパントラローズ	西武バス	西武観光バス	大和観光自動車	東武バスウエスト	東武バスセントラル	中田商会	深谷観光バス	マイスカイ交通	丸建つばさ交通	メー トー観光	ライフバス	運行事業者数		
県南ゾーン	さいたま	さいたま市	☎						☎			☎			☎								4		
		南部	川口市							☎							☎							2	
			蕨市								☎														1
			戸田市								☎														1
	南西部	朝霞市								☎			☎			☎								3	
		志木市								☎						☎								2	
		和光市								☎			☎			☎								3	
		新座市								☎			☎			☎								3	
		富士見市											☎			☎							☎	3	
	東部	ふじみ野市											☎			☎							☎	3	
		三芳町											☎			☎							☎	3	
		春日部市	☎		☎																			2	
		草加市	☎							☎							☎							3	
		越谷市	☎		☎					☎		☎					☎							5	
		八潮市															☎							1	
		三郷市															☎			☎				3	
吉川市	☎		☎				☎			☎					☎						☎	6			
松伏町			☎							☎												2			
圏央道ゾーン	県央	鴻巣市	☎			☎										☎							3		
		上尾市	☎													☎					☎		3		
		桶川市	☎			☎										☎							3		
		北本市				☎															☎			2	
		伊奈町	☎																		☎			2	
	川越比企	川越市		☎									☎			☎								3	
		東松山市				☎					☎					☎								3	
		坂戸市		☎		☎										☎								3	
		鶴ヶ島市		☎												☎								2	
		毛呂山町				☎				☎														2	
		越生町		☎		☎																		2	
		滑川町				☎					☎													2	
		嵐山町		☎							☎													2	
小川町		☎		☎					☎													3			
川島町														☎								1			

3ゾーン	10地域	バス事業者 運行市町村	朝日自動車	イーグルバス	茨城急行自動車	川越観光自動車	協同貨物自動車	グローバル交通	国際興業	国際十王交通	ジャパントラローズ	西武バス	西武観光バス	大和観光自動車	東武バスウエスト	東武バスセントラル	中田商会	深谷観光バス	マイスカイ交通	丸建つばさ交通	メーター観光	ライフバス	運行事業者数	
圏央道ゾーン	川越比企	吉見町				☺									☺								2	
		鳩山町				☺																		1
		ときがわ町		☺																				1
		東秩父村		☺																				1
	西部	所沢市										☺												1
		飯能市		☺						☺		☺												3
		狭山市										☺												1
		入間市										☺												1
		日高市					☺			☺		☺			☺									4
	利根	行田市	☺								☺													2
		加須市	☺																					1
		羽生市																						0
		久喜市	☺							☺					☺			☺						4
		蓮田市	☺							☺											☺			3
		幸手市	☺															☺						2
		白岡市	☺																					1
宮代町		☺																					1	
杉戸町	☺																					1		
県北ゾーン	北部	熊谷市	☺			☺				☺									☺				4	
		本庄市	☺				☺																	2
		深谷市					☺													☺				2
		美里町																						0
		神川町	☺																					1
		上里町	☺																					1
		寄居町		☺				☺																2
	秩父	秩父市												☺										1
		横瀬町												☺										1
		皆野町						☺						☺										2
長瀨町																							0	
		小鹿野町										☺											1	
運行市町村数			21	10	4	13	4	1	15	6	3	13	4	1	18	6	2	2	1	4	2	3		

出典) R7.11 埼玉県調べ (アンケート回答 20 社)

(5) タクシー利用者数の推移

県内各エリアのタクシー利用者数は、令和2年（コロナ禍）に大きく減少したものの、その後は回復傾向にあり、概ねコロナ禍前の水準まで戻ってきています。

一方で、タクシーの実働率は、コロナ禍に大きく減少した後は横ばいの傾向が続いています。

図 埼玉県内のタクシー利用者数の推移

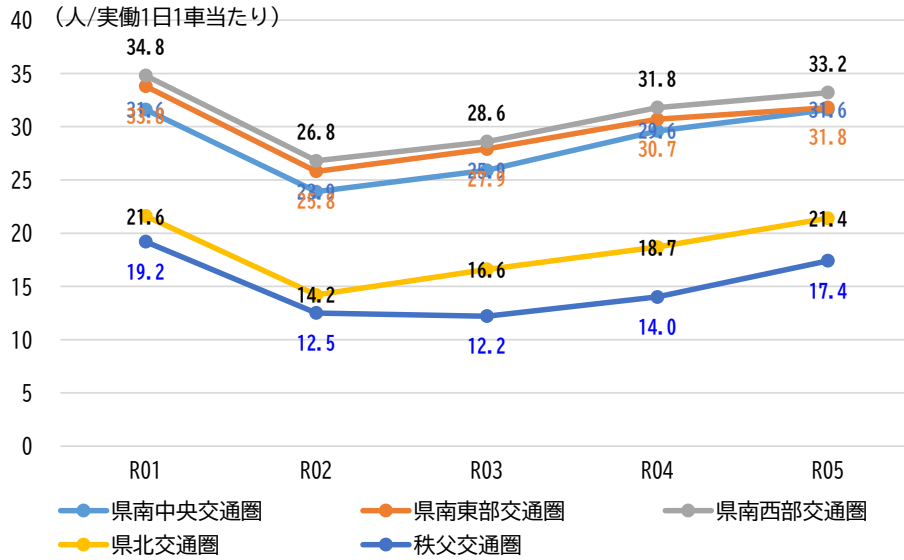
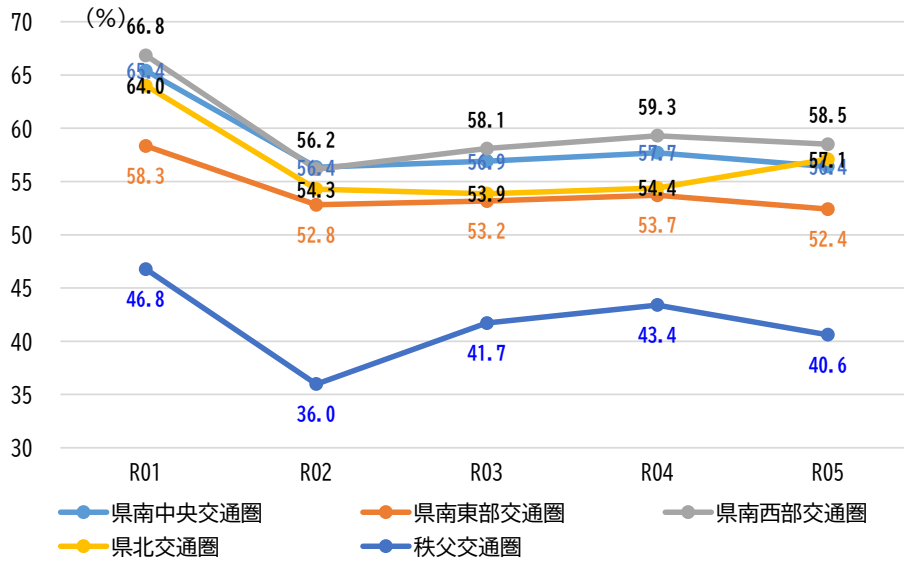


図 埼玉県内のタクシー実働率の推移



出典：埼玉県乗用自動車協会資料

(参考) 埼玉県内のタクシー交通圏 (埼玉県乗用自動車協会より)



(6) 県内におけるライドシェアの状況

公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）

バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村や NPO 法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送

① 交通空白地有償運送

交通空白地において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行うもの

・市町村が実施するもの（5 市町）

運行主体	路線または運送の区域	運送する旅客の範囲
皆野町	浦山～役場入口 西立沢～役場入口	皆野町民、観光旅客その他の皆野町を来訪する者
小鹿野町	日向大谷口～三峰口駅 白井差口～小鹿野町役場 薬師の湯～西武秩父鉄道駅	小鹿野町に在住する住民及びその親族、その他小鹿野町に日常の用務を有する者と、小鹿野町へ来町する観光客
秩父市	秩父駅前～影森中学校前～浦山大日堂 市立病院～影森中学校前～浦山大日堂 三峰口駅～大滝温泉遊湯館～川又	秩父市に在住する住民及びその親族、秩父市に日常の用務を有する者、観光客等の来訪者
神川町	矢納線 ①鬼石～冬桜～浜の谷～鬼石 ②鬼石～浜の谷～冬桜～鬼石 ③鬼石～冬桜～鬼石 阿久原線 ①神泉～鬼石～神泉 ②鬼石～住居野～鬼石	神川町に在住する住民及びその親族、観光旅客その他神川町を来訪する者
ときがわ町	慈光寺入口～明覚駅～日赤病院前	ときがわ町民、観光旅客その他のときがわ町を来訪する者

・NPO 法人が実施するもの（2 団体）

運行主体	路線または運送の区域	運送する旅客の範囲
NPO 法人 ふれあいやま びこ会	東秩父村	東秩父村住民全員（一部利用者、利用内容と運送区域限定）
NPO 法人 奥武蔵グリー ンリゾート	飯能市内吾野地区及び東吾野地区	吾野・東吾野地区の住民で、利用登録した者 観光客等の来訪者（ただし、乗降車とも吾野・東吾野区内とする）

② 福祉有償運送

単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの

・県内 230 事業者（R7.3.31 現在）

(8) 道路の混雑状況

埼玉県内の主要道路の平日混雑時の走行速度・混雑度では、県南ゾーンに 20km/h 未満や混雑度が 1 を超えている区間が多く見られ、道路混雑や渋滞が発生していることが推察されます。

図 埼玉県内の混雑時走行速度



図 埼玉県内の道路混雑度



出典: 埼玉県 HP

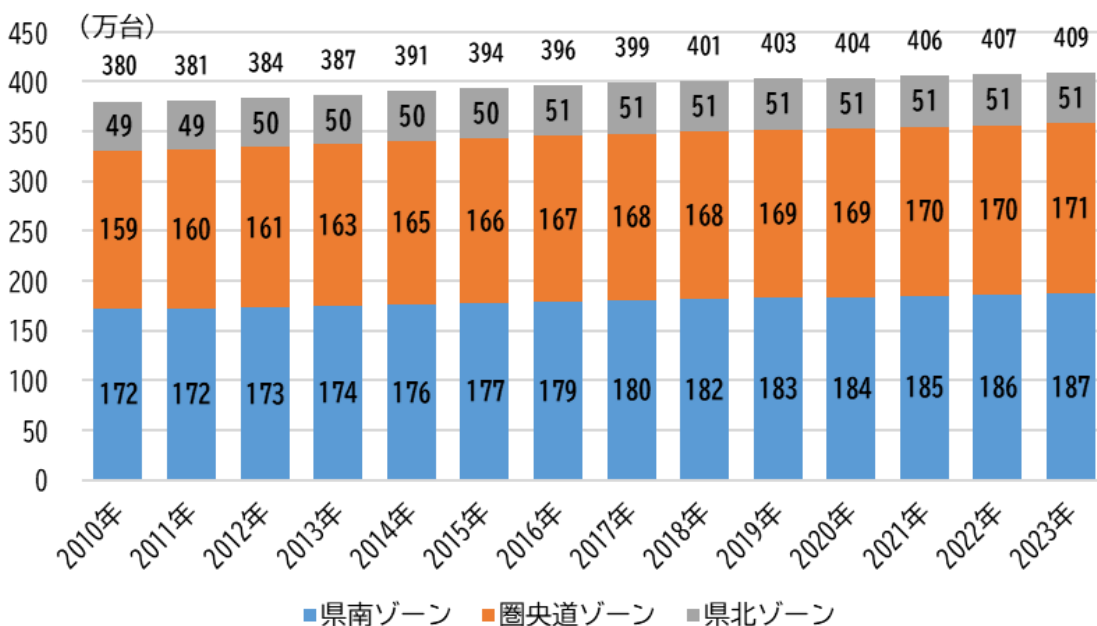
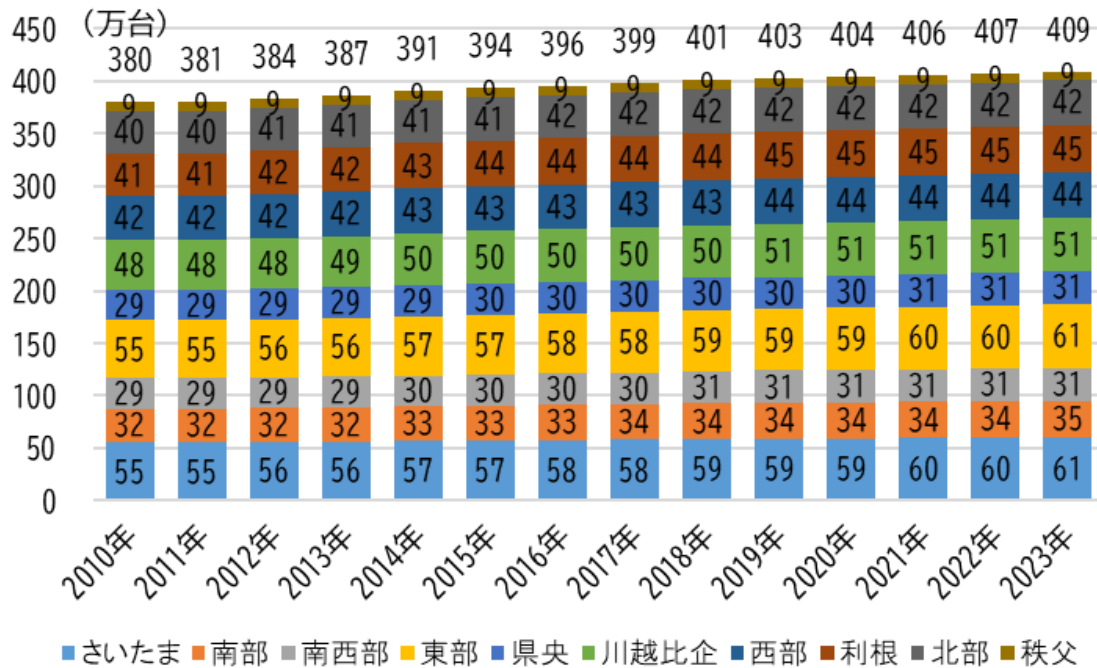
(9) 自動車保有台数

埼玉県内の自動車保有台数は、2010年に380万台でしたが、それ以降右肩上がり、2023年には409万台となりました。

県内10地域区分では、さいたま、東部、川越比企の順に保有台数が多くなっています。

県内3地域区分では、2010年以降県南ゾーンと圏央道ゾーンでは10%弱の増加ですが、県北ゾーンではほぼ横ばいとなっています。

図 埼玉県内の自動車保有台数の推移



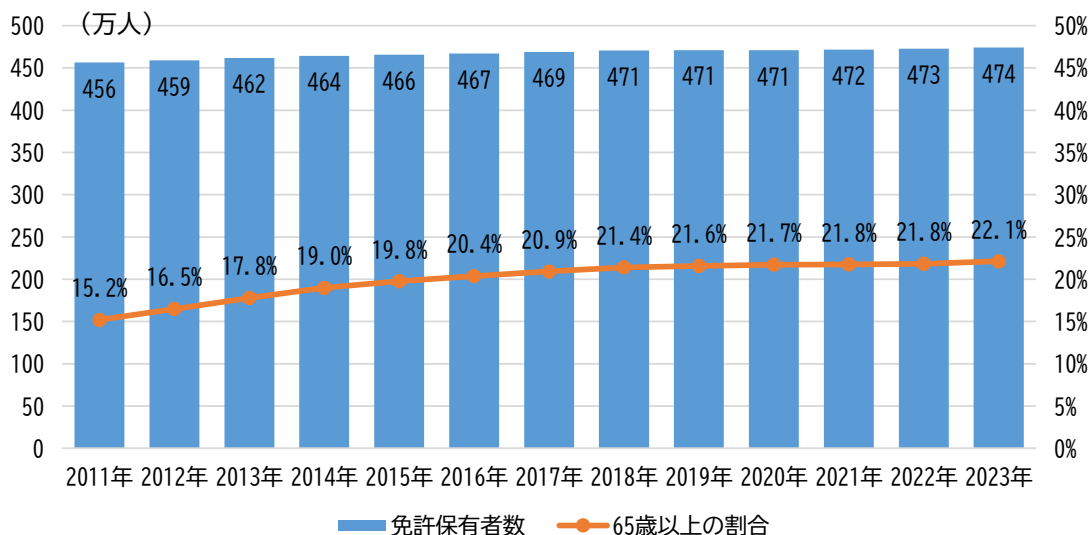
出典：埼玉県統計年鑑

(10) 運転免許保有者数

埼玉県内の運転免許保有者数は、2011年に456万人だったものが、2023年には474万人となり、13年間で18万人程度増加しています。

そのうち、65歳以上の高齢者の割合は年々上昇しており、2023年には22.1%となり、2011年に比べると約7ポイント上昇しています。

図 埼玉県内の運転免許保有者数の推移



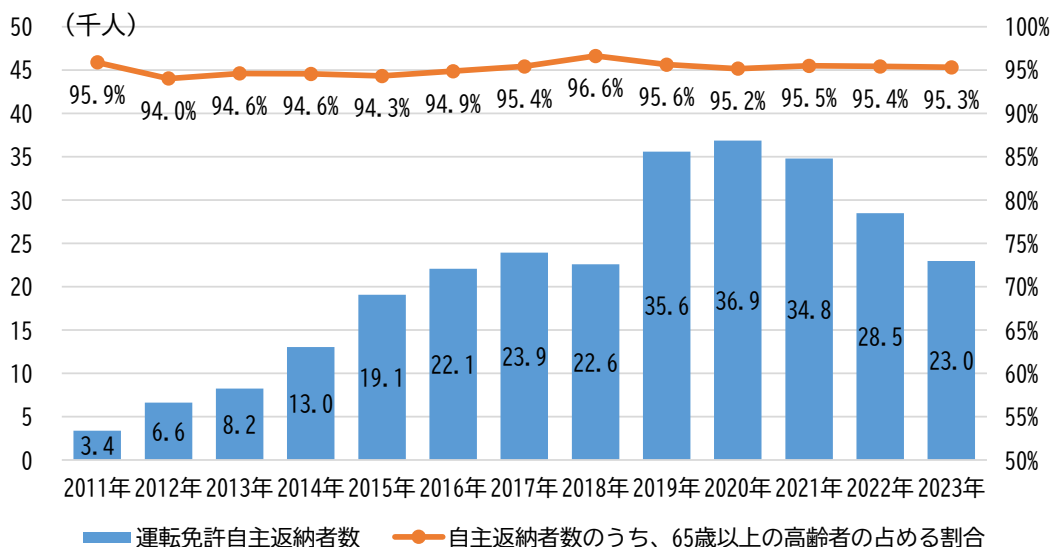
出典：免許統計

(11) 運転免許自主返納者数

埼玉県内の運転免許自主返納者数は、2011年に3.4千人だったものが、ピークの2020年には36.9千人となり、その後返納者数は減少傾向で、2023年には23.0千人となっています。

返納者数のうち高齢者が占める割合はどの年次でも概ね95%を占めており、ほとんどが高齢者の免許返納であると考えられます。

図 埼玉県内の運転免許自主返納者数の推移



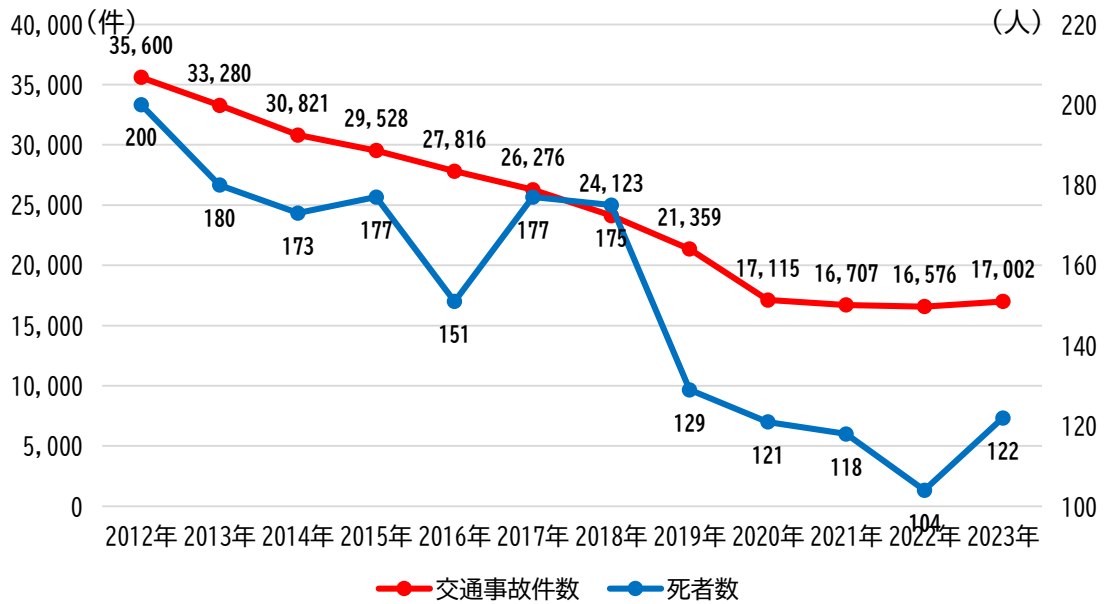
出典：免許統計

(12) 交通事故件数

埼玉県内の交通事故件数は減少傾向にあり、2012年の35,600件から半減して2023年には17,002件となっています。ただ、2020年以降の事故件数は、横ばい傾向にあります。

死亡者数は年によって凹凸がみられる部分もありますが、全体的には減少傾向がみられます。

図 埼玉県内の事故件数、死者数の推移

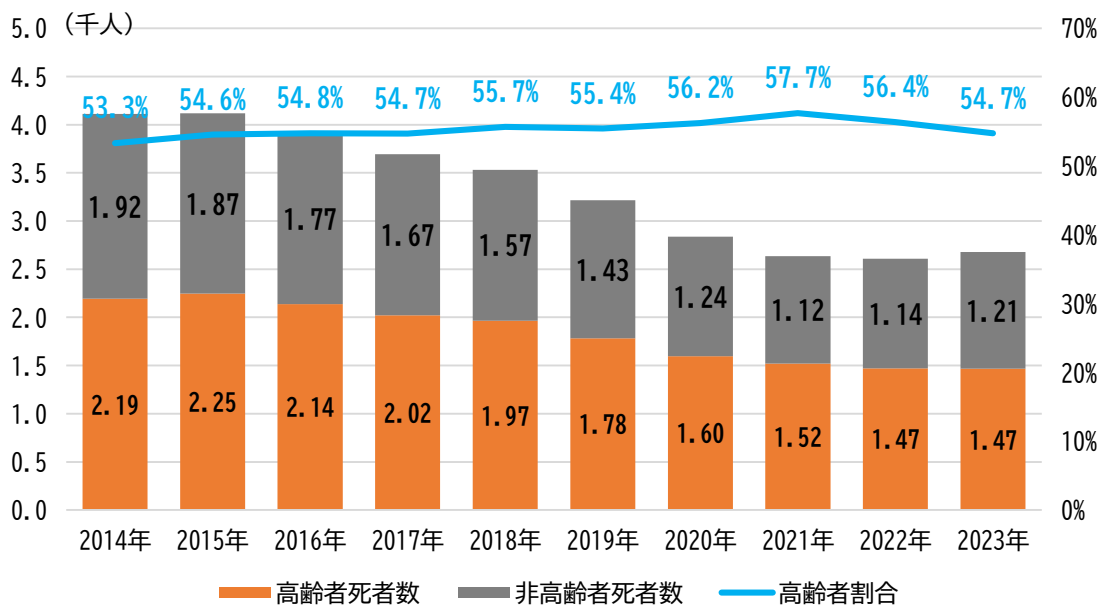


出典：免許統計（警察庁）

《参考》交通事故死者数に占める高齢者の割合（全国値）

ここ10年程度、交通事故による死者数は減少しています。そのうち、高齢者は半数以上を占めています。

図 交通事故での死者数（高齢・非高齢）と高齢者の占める割合（全国）



出典：交通事故統計（警察庁）

(参考) 県内市町村別運転免許自主返納及び高齢者の支援施策等

3ゾーン	10地域	市町村名	主な支援施策
県南ゾーン	さいたま	さいたま市	—
		川口市	—
	南部	戸田市	・戸田市運転免許証自主返納促進事業
		蕨市	・ぶらっとわらび75歳以上無料化 ・蕨市高齢運転者運転免許自主返納奨励事業
		朝霞市	・朝霞市運転免許自主返納啓発事業 ・高齢者バス・鉄道共通カードチャージ料の交付
	南西部	志木市	・志木市デマンド交通 ・志木市運転免許証自主返納啓発事業
		和光市	・市内循環バス優待乗車制度
		新座市	・新座市コミュニティバス無料乗車制度
		富士見市	・市内循環バス特別乗車証交付事業
		ふじみ野市	・お出かけサポートタクシー
		三芳町	・三芳町高齢者運転免許証自主返納支援制度 ・公共交通利用補助事業
	東部	春日部市	・運転免許証自主返納制度の促進
		草加市	—
		越谷市	—
		八潮市	—
		三郷市	・三郷市運転免許証自主返納者支援事業
		吉川市	・タクシー利用料金助成事業
松伏町		・高齢者タクシー等利用料金助成事業	
圏央道ゾーン	県央	鴻巣市	・公共交通維持事業（鴻巣市コミュニティバス「フラワー号」無料乗車証の交付） ・デマンド交通運行事業（デマンド交通・乗合型デマンド交通割引） ・公共交通維持事業（鴻巣市コミュニティバス「フラワー号」免許返納者運賃割引） ・公共交通維持事業（鴻巣市コミュニティバス「フラワー号」特別乗車証の交付） ・デマンド交通運行事業（鴻巣市デマンド交通ひなちゃんタクシー） ・デマンド交通運行事業（このす乗合タクシー）
		上尾市	・運転免許証自主返納者支援事業
		桶川市	・市内循環バス運転免許自主返納者運賃割引事業 ・市内循環バス高齢者運賃割引事業
		北本市	・北本市デマンドバス運行事業
		伊奈町	・町内循環バス運行管理事業 ・いきいき長寿バスポート事業
	川越比企	川越市	・川越シャトル 特別乗車証 ・川越市デマンド型交通
		東松山市	・デマンドタクシー事業
		坂戸市	・坂戸市運転免許証自主返納者支援事業 ・坂戸市市民バス特別乗車証交付事業
		鶴ヶ島市	・つるバス・つるワゴン特別乗車証
		毛呂山町	・毛呂山町コミュニティバス（もろバス）運行事業
		越生町	・越生町地域交通対策事業
		滑川町	・デマンド交通
		嵐山町	・高齢者運転免許証自主返納支援事業 ・高齢者外出支援事業
		小川町	・小川町デマンドタクシー運行事業 ・小川町高齢者自動車等運転免許自主返納促進補助金
		川島町	・かわみんタクシー運行事業
		吉見町	・吉見町デマンド型交通
		鳩山町	・町内循環バス・デマンドタクシー事業
		ときがわ町	・ときがわ町路線バス高齢者定期 ・高齢者運転免許証自主返納支援補助金 ・ときがわ町乗合タクシー
		東秩父村	—
		西部	所沢市
	飯能市		・飯能市乗合ワゴン運行事業 ・飯能市運転免許証自主返納奨励金
	狭山市		・市内循環バス運行事業 ・高齢者運転免許証自主返納事業助成費 ・市内の病院の送迎バスを活用した高齢者外出支援事業
	入間市		・入間市運転免許証自主返納高齢者コミュニティバス特別乗車回数券交付 ・入間市コミュニティバス特別乗車証の発行
	日高市		・日高市高齢者等の路線バス利用補助事業 ・日高市おでかけタクシー
	利根	行田市	・運転免許証自主返納者支援事業 ・高齢者通いの場等移動支援事業 ・乗合型AIオンデマンド交通事業 ・通いの場乗合型AIオンデマンド交通利用補助事業 ・市内循環バス運行事業 ・地域共生型移動販売事業 ・いきいき・元気サポート制度事業

3ゾーン	10地域	市町村名	主な支援施策
圏央道 ゾーン	利根	加須市	・コミュニティバス「かぞ絆号」運行事業 ・地域ブロンズ会議事業（移動スーパー） ・ちょこっとおたすけ絆サポート事業（加須市商工会）
		羽生市	・羽生市のりあいタクシー
		久喜市	・久喜市運転免許返納推進事業 ・くきふれあいタクシー（補助タク）事業 ・デマンド交通運行事業
		蓮田市	—
		幸手市	・幸手市運転免許証自主返納者支援事業
		白岡市	・免許証返戻支援事業
		宮代町	・高齢者運転免許証自主返納支援事業
		杉戸町	・高齢者運転免許証自主返納支援事業 ・町内巡回バス利用の運賃減額支援
県北 ゾーン	北部	熊谷市	・熊谷市ゆうゆうバス ・路線バス定期バス割引
		本庄市	・デマンドバス、シャトルバス回数券割引事業
		深谷市	・深谷市コミュニティバス「くるりん」運賃割引
		美里町	・美里町高齢者運転免許証自主返納支援事業
		神川町	・高齢者外出支援タクシー利用料金補助事業
		上里町	・運転免許証自主返納者支援事業 ・上里町コミュニティバス高齢者無料バス交付事業 ・上里町高齢者お出かけサポート助成事業
	秩父	寄居町	・寄居町高齢者福祉タクシー利用料金助成事業 ・愛のりタクシー運行事業
		秩父市	・運転免許返納事業
		横瀬町	・秩父地域運転免許証自主返納者公共交通利用券交付事業 ・乗り合いデマンド交通運行
		皆野町	・高齢者外出支援タクシー利用料金助成事業 ・公共交通利用券の交付
		長瀬町	・ちちぶ定住自立圏事業秩父地域運転免許証返納者公共交通利用券交付事業
		小鹿野町	・秩父地域運転免許証返納者公共交通利用券交付事業

出典：埼玉県 HP¹

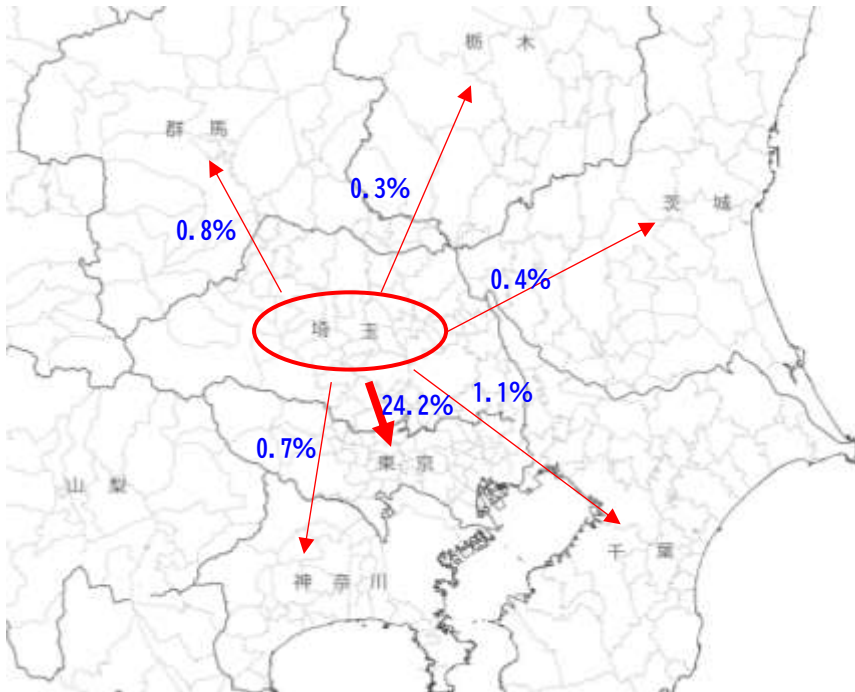
¹ 事業の詳細は埼玉県ホームページを参照 (<https://www.pref.saitama.lg.jp/a0311/idoshien/menu.html>)

3 交通流動

(1) 埼玉県全域の通勤・通学流動

埼玉県に住んでいる人の通勤・通学先を見ると、県内の通勤・通学が72%、東京への通勤が24%を占めており、県外への通勤・通学の大半が東京都への通勤・通学となっています。

図 埼玉県常住者の通勤・通学先



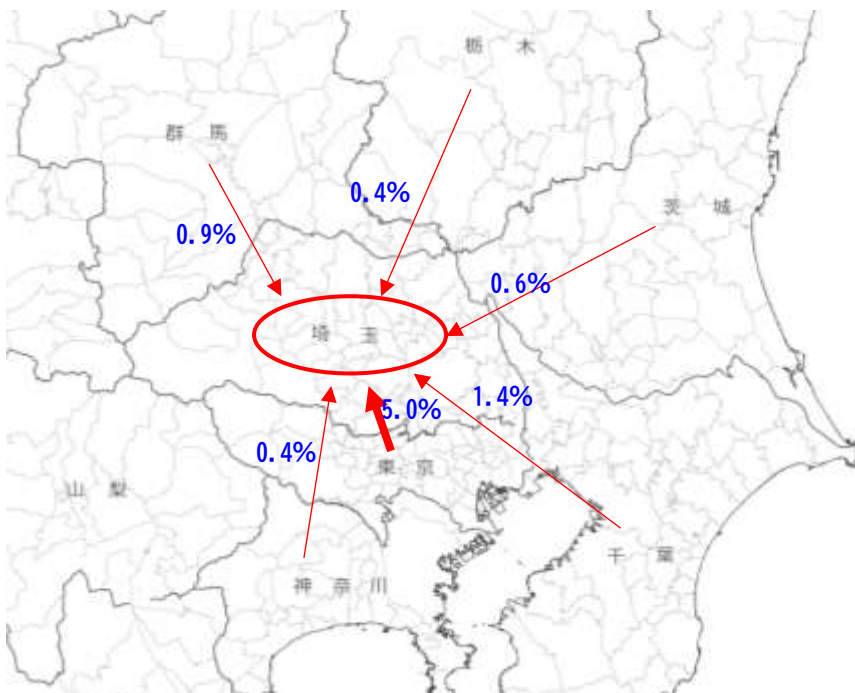
	埼玉県に住んでいる人の通勤・通学地 (R02)	
	人数	比率
総数	3,899,283	-
県内へ通勤・通学	2,820,111	72.3%
県外へ通勤・通学	1,079,172	27.7%
うち茨城県	15,776	0.4%
うち栃木県	10,637	0.3%
うち群馬県	31,929	0.8%
うち千葉県	43,395	1.1%
うち東京都	943,444	24.2%
うち神奈川県	27,174	0.7%
その他	6,818	0.2%

	埼玉県に住んでいる人の通勤・通学地 (H27)	
	人数	比率
総数	3,858,637	-
県内へ通勤・通学	2,791,719	72.3%
県外へ通勤・通学	1,066,918	27.7%
うち茨城県	14,381	0.4%
うち栃木県	9,991	0.3%
うち群馬県	29,065	0.8%
うち千葉県	42,850	1.1%
うち東京都	930,050	24.1%
うち神奈川県	28,067	0.7%
その他	12,514	0.3%

出典：令和2年国勢調査

埼玉県へ通勤・通学する人の出発地を見ると、県内を出発する人が91%、東京を出発する人が5%を占めています。

図 埼玉県への通勤・通学者の出発地



	埼玉県に通勤・通学している人の居住地 (R02)	
	人数	比率
総数	3,094,625	-
県内から通勤・通学	2,820,111	91.1%
県外から通勤・通学	274,514	8.9%
うち茨城県	17,340	0.6%
うち栃木県	12,109	0.4%
うち群馬県	29,030	0.9%
うち千葉県	42,896	1.4%
うち東京都	153,477	5.0%
うち神奈川県	13,718	0.4%
その他	5,944	0.2%

	埼玉県に通勤・通学している人の居住地 (H27)	
	人数	比率
総数	3,052,874	-
県内から通勤・通学	2,791,719	91.4%
県外から通勤・通学	261,155	8.6%
うち茨城県	17,714	0.6%
うち栃木県	11,952	0.4%
うち群馬県	27,766	0.9%
うち千葉県	41,286	1.4%
うち東京都	139,434	4.6%
うち神奈川県	13,980	0.5%
その他	9,023	0.3%

出典：令和2年国勢調査

(2) 県内10地域の通勤流動

埼玉県内での通勤流動は、各エリアともにエリア内での通勤が最も多くなっています。

エリアをまたぐ移動では、さいたまへの通勤が集中しており、南部・東部・県央・利根からは2万人以上が通勤をしています。その他には、さいたまから南部が3.1万人、川越比企から西部が2.3万人と多くなっています。

図 埼玉県常住者の通勤先



出典：令和2年国勢調査（15歳以上の通勤者を対象）

図 埼玉県常住者の通勤先（OD²形式での移動量及び割合）

10地域区分	さいたま	南部	南西部	東部	県央	川越比企	西部	利根	北部	秩父	計
さいたま	246.0	31.0	8.1	14.2	13.6	7.6	2.9	8.9	2.0	0.1	334.4
南部	25.7	134.7	3.3	11.0	1.4	1.3	1.0	1.4	0.3	0.0	180.2
南西部	9.1	4.2	117.8	1.7	0.9	13.8	8.9	0.5	0.4	0.0	157.4
東部	25.2	13.5	2.2	230.1	1.6	1.2	0.7	10.3	0.3	0.0	285.2
県央	36.5	4.1	1.5	2.2	100.6	8.6	1.0	15.5	5.8	0.1	175.9
川越比企	10.8	1.8	18.7	1.0	4.9	191.0	22.7	2.0	8.1	0.3	261.2
西部	4.6	1.3	9.2	0.8	0.6	17.8	171.9	0.4	1.0	0.4	207.9
利根	22.4	3.0	0.8	13.2	12.6	2.8	0.5	146.5	7.4	0.1	209.2
北部	5.6	0.6	0.4	0.3	4.7	9.8	0.6	7.1	149.2	1.7	179.9
秩父	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.6	1.0	0.1	3.9	32.3	38.0
計	386.0	194.1	162.2	274.5	140.9	254.6	211.1	192.6	178.4	34.8	2,029.2

10地域区分	さいたま	南部	南西部	東部	県央	川越比企	西部	利根	北部	秩父	計
さいたま	73.6%	9.3%	2.4%	4.2%	4.1%	2.3%	0.9%	2.7%	0.6%	0.0%	-
南部	14.2%	74.8%	1.8%	6.1%	0.8%	0.7%	0.5%	0.8%	0.2%	0.0%	-
南西部	5.8%	2.6%	74.9%	1.1%	0.6%	8.8%	5.6%	0.3%	0.3%	0.0%	-
東部	8.8%	4.7%	0.8%	80.7%	0.6%	0.4%	0.3%	3.6%	0.1%	0.0%	-
県央	20.8%	2.3%	0.9%	1.3%	57.2%	4.9%	0.6%	8.8%	3.3%	0.0%	-
川越比企	4.1%	0.7%	7.2%	0.4%	1.9%	73.1%	8.7%	0.8%	3.1%	0.1%	-
西部	2.2%	0.6%	4.4%	0.4%	0.3%	8.5%	82.7%	0.2%	0.5%	0.2%	-
利根	10.7%	1.4%	0.4%	6.3%	6.0%	1.3%	0.2%	70.0%	3.5%	0.0%	-
北部	3.1%	0.3%	0.2%	0.2%	2.6%	5.4%	0.3%	3.9%	82.9%	0.9%	-
秩父	0.3%	0.1%	0.1%	0.0%	0.2%	1.6%	2.6%	0.2%	10.1%	84.8%	-
計	19.0%	9.6%	8.0%	13.5%	6.9%	12.5%	10.4%	9.5%	8.8%	1.7%	-

出典：令和2年国勢調査

² OD：出発地（O=Origin）から到着地（D=Destination）

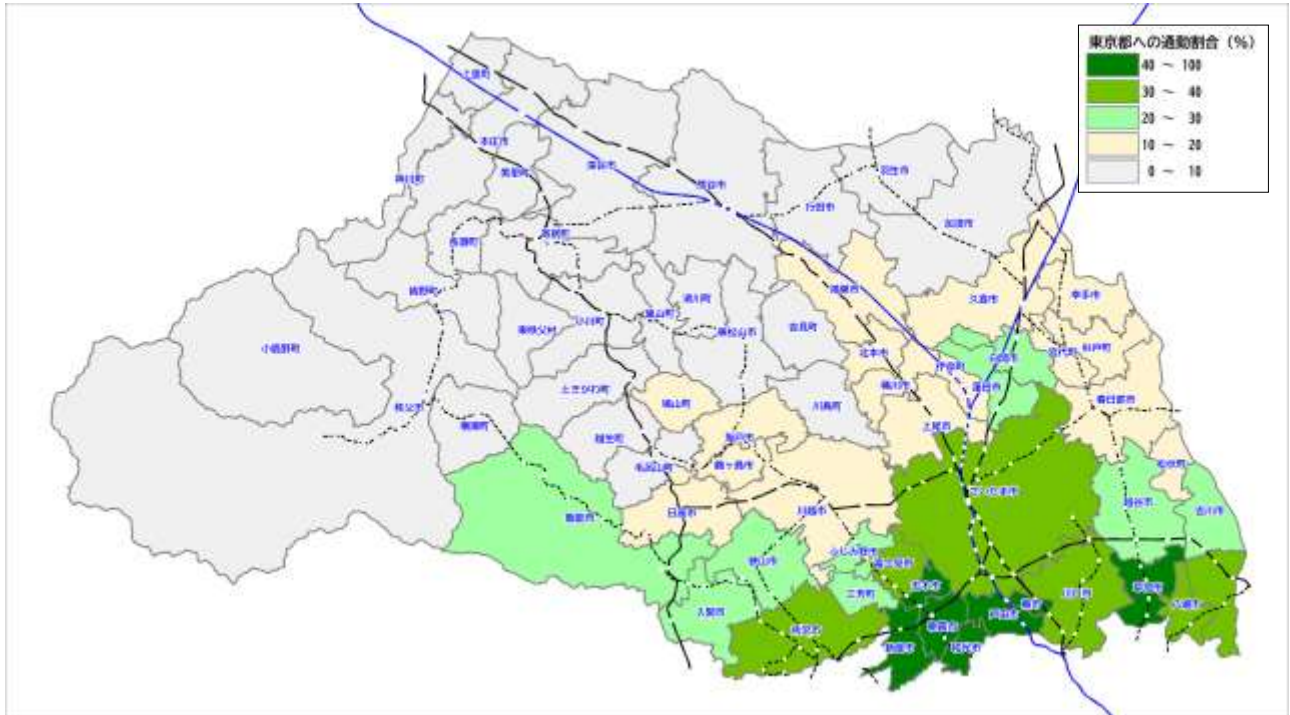
(3) 東京への通勤流動

埼玉県在住者の東京に通勤する割合では、東京都心に近いエリアほどその割合は高く、40%を超える地域も存在します。

10地域区分では、南部と南西部で東京都への通勤割合が40%を超えています。

3地域区分では、県南ゾーンが最も高く、約35%となっています。

図 東京都への通勤割合



出典：令和2年国勢調査

県内10地域・3地域区分の東京都への通勤者数

10地域区分	R02東京への通勤者数(万人)	R02東京への通勤割合(%)	3地域区分	R02東京への通勤者数(万人)	R02東京への通勤割合(%)
さいたま	17.1	31.3%	県南ゾーン	58.8	34.8%
南部	14.1	40.4%			
南西部	12.9	41.9%			
東部	14.8	30.3%	圏央道ゾーン	21.7	18.9%
県央	4.0	17.5%			
川越比企	4.6	14.3%			
西部	9.5	29.9%			
利根	3.5	12.8%	県北ゾーン	1.1	4.2%
北部	1.0	4.6%			
秩父	0.1	1.7%			
合計	81.6	26.4%	合計	81.6	26.4%

出典：令和2年国勢調査

(4) 県内10地域の私事目的での流動

埼玉県居住者の私事流動は、各エリアともにエリア内での私事流動が最も多くなっています。特に、北部・秩父では、エリア内の移動が90%を超えています。

エリアをまたぐ移動では、さいたまへの私事が集中しており、南部・県央からは2万人以上が私事で訪問をしています。その他には、さいたまから南部が2.3万人と多くなっています。

県外への移動では、南西部・東部・西部・南部を中心に多くなっています。

図 埼玉県居住者の私事目的での行き先（自宅発）



出典：平成30年パーソントリップ調査

図 埼玉県関連の私事目的での行き先（OD形式での移動量及び割合）

10地域区分	さいたま	南部	南西部	東部	県央	川越比企	西部	利根	北部	秩父	東京都	千葉県	神奈川県	茨城県	合計
さいたま	741.2	22.6	2.8	9.0	11.7	3.6	1.4	4.4	0.6	0.4	35.3	4.3	2.7	0.7	840.7
南部	26.8	387.8	1.0	9.6	0.9	0.3	0.3	0.8	0.2	0.1	37.4	1.5	1.9	0.4	469.0
南西部	5.2	1.8	339.6	0.4	0.2	14.0	4.7	0.3	0.5	0.9	60.5	1.5	1.3	0.1	431.1
東部	15.6	6.4	0.5	629.0	1.5	0.4	0.3	2.8	0.1	0.0	44.5	11.8	1.5	2.0	716.4
県央	26.5	1.0	1.1	0.8	286.5	3.9	0.3	15.6	3.5	0.8	9.9	0.9	1.0	0.3	352.2
川越比企	4.7	1.1	12.9	0.4	3.6	454.5	13.7	0.9	5.0	1.3	18.9	0.8	1.0	0.1	518.8
西部	3.0	0.3	3.8	1.2	0.6	13.6	467.9	0.3	0.8	1.7	46.7	1.9	2.0	0.2	543.9
利根	13.3	0.4	0.1	9.4	12.2	1.8	0.8	348.4	6.4	0.4	9.6	1.8	0.6	4.0	409.3
北部	2.4	0.1	0.1	0.2	2.2	4.9	1.2	5.9	283.7	0.8	4.7	0.3	0.6	0.1	307.2
秩父	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.7	0.1	3.3	63.2	0.3	0.0	0.0	0.0	68.0
東京都	12.1	13.0	23.0	14.7	1.3	8.7	27.5	2.5	2.0	1.4	-	-	-	-	106.2
千葉県	2.8	0.8	0.3	10.5	0.4	1.3	0.9	1.0	0.3	0.2	-	-	-	-	18.4
神奈川県	3.5	0.4	1.0	0.4	0.3	2.3	1.2	0.3	0.4	0.3	-	-	-	-	10.1
茨城県	1.5	0.2	0.3	1.2	0.3	0.3	0.1	5.0	0.0	0.0	-	-	-	-	8.9
合計	858.7	436.0	386.4	686.7	321.9	509.8	520.9	388.2	306.9	71.7	267.8	24.8	12.7	7.8	4,800.2

県内10地域と周辺との自宅発私事流動（割合）

10地域区分	さいたま	南部	南西部	東部	県央	川越比企	西部	利根	北部	秩父	東京都	千葉県	神奈川県	茨城県	合計
さいたま	88.2%	2.7%	0.3%	1.1%	1.4%	0.4%	0.2%	0.5%	0.1%	0.1%	4.2%	0.5%	0.3%	0.1%	-
南部	5.7%	82.7%	0.2%	2.0%	0.2%	0.1%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	8.0%	0.3%	0.4%	0.1%	-
南西部	1.2%	0.4%	78.8%	0.1%	0.0%	3.3%	1.1%	0.1%	0.1%	0.2%	14.0%	0.3%	0.3%	0.0%	-
東部	2.2%	0.9%	0.1%	87.8%	0.2%	0.1%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	6.2%	1.7%	0.2%	0.3%	-
県央	7.5%	0.3%	0.3%	0.2%	81.4%	1.1%	0.1%	4.4%	1.0%	0.2%	2.8%	0.3%	0.3%	0.1%	-
川越比企	0.9%	0.2%	2.5%	0.1%	0.7%	87.6%	2.6%	0.2%	1.0%	0.2%	3.6%	0.2%	0.2%	0.0%	-
西部	0.6%	0.1%	0.7%	0.2%	0.1%	2.5%	86.0%	0.1%	0.2%	0.3%	8.6%	0.3%	0.4%	0.0%	-
利根	3.2%	0.1%	0.0%	2.3%	3.0%	0.4%	0.2%	85.1%	1.6%	0.1%	2.4%	0.4%	0.1%	1.0%	-
北部	0.8%	0.0%	0.0%	0.1%	0.7%	1.6%	0.4%	1.9%	92.4%	0.3%	1.5%	0.1%	0.2%	0.0%	-
秩父	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.4%	1.0%	0.1%	4.9%	93.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	-
東京都	11.4%	12.2%	21.7%	13.8%	1.3%	8.2%	25.8%	2.3%	1.9%	1.4%	-	-	-	-	-
千葉県	14.9%	4.1%	1.5%	56.9%	2.2%	7.0%	4.9%	5.5%	1.9%	1.1%	-	-	-	-	-
神奈川県	34.7%	4.4%	9.7%	4.4%	3.1%	22.3%	12.0%	2.5%	3.7%	3.4%	-	-	-	-	-
茨城県	16.6%	2.5%	3.4%	13.8%	3.3%	3.3%	0.9%	56.1%	0.0%	0.0%	-	-	-	-	-
合計	17.9%	9.1%	8.1%	14.3%	6.7%	10.6%	10.9%	8.1%	6.4%	1.5%	5.6%	0.5%	0.3%	0.2%	-

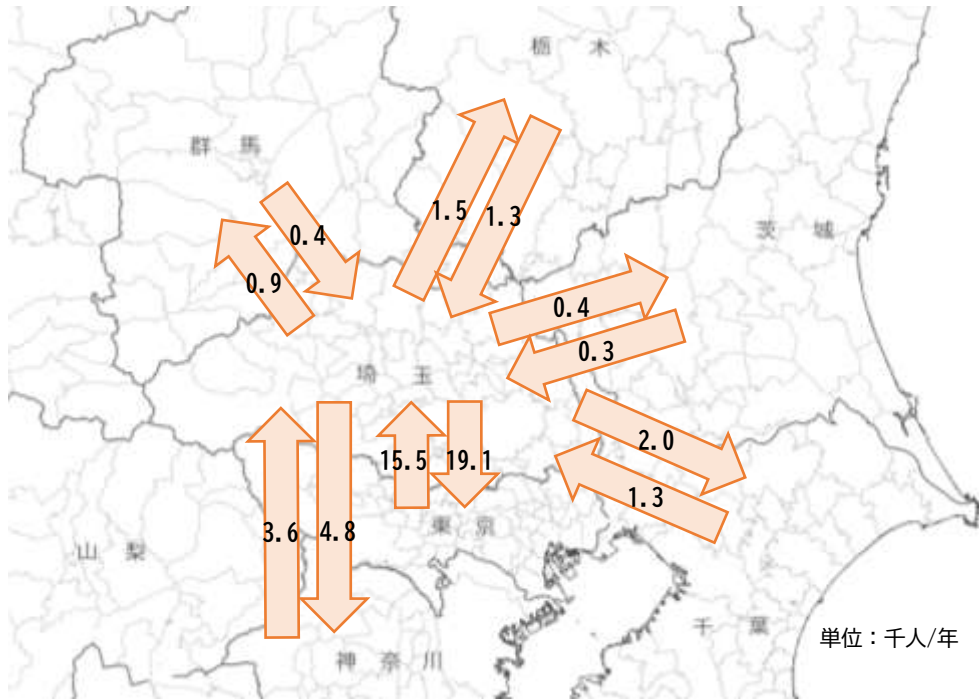
出典：平成30年東京圏パーソントリップ調査

(5) 外国人流動量（周辺都県）

周辺都県との外国人の流動では、東京都との流動が最も多く、埼玉県から東京都が19.1千人、東京都から埼玉県が15.5千人となっています。

2022年はコロナ禍で入国制限もあったため、2019年に比べると大幅に外国人の数が減少しています。周辺都県から埼玉県を訪れる外国人は、ほとんどが鉄道で訪れています。

図 埼玉県と周辺都県の外国人の流動



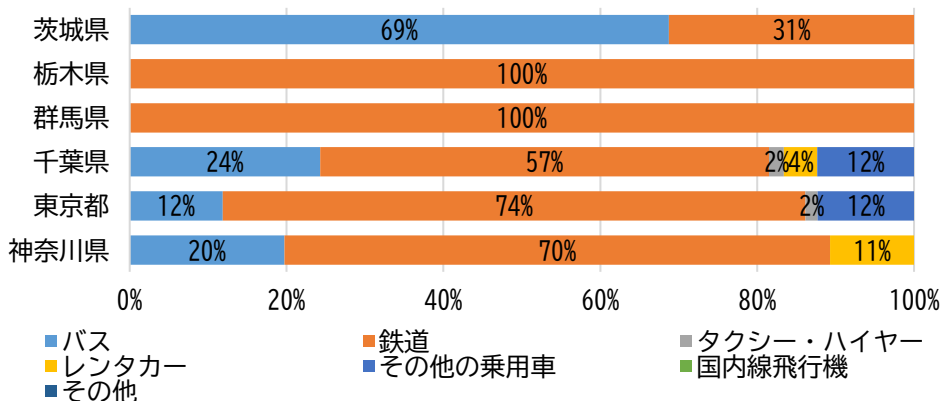
出典：FF データ（訪日外国人流動データ）（2022年）

図 埼玉県と周辺都県の外国人の流動（2019年と2022年）

埼玉県へ			2019年	2022年	差分	埼玉県から			2019年	2022年	差分
茨城県	→	埼玉県	1.6	0.3	-1.3	埼玉県	→	茨城県	2.0	0.4	-1.6
栃木県	→	埼玉県	6.6	1.3	-5.3	埼玉県	→	栃木県	7.1	1.5	-5.6
群馬県	→	埼玉県	2.9	0.4	-2.5	埼玉県	→	群馬県	2.8	0.9	-1.8
千葉県	→	埼玉県	11.4	1.3	-10.1	埼玉県	→	千葉県	12.7	2.0	-10.7
東京都	→	埼玉県	85.1	15.5	-69.6	埼玉県	→	東京都	87.8	19.1	-68.7
神奈川県	→	埼玉県	18.7	3.6	-15.2	埼玉県	→	神奈川県	14.9	4.8	-10.0

出典：FF データ（訪日外国人流動データ）（2019, 2022年）

図 埼玉県を訪れる外国人の交通手段



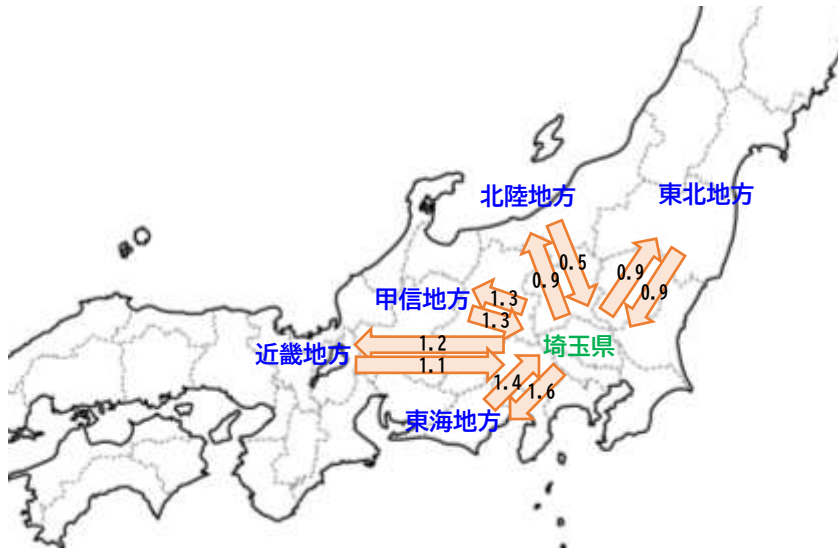
出典：FF データ（訪日外国人流動データ）（2022年）

(6) 外国人流動量（国内）

国内各地域との外国人の流動では、東海地方との流動が最も多く、東海地方から埼玉県が 1.4 千人、埼玉県から東海地方が 1.6 千人となっています。

2022 年はコロナ禍で入国制限もあったため、2019 年に比べると大幅に外国人の数が減少しています。国内各地域から埼玉県を訪れる外国人は、ほとんどが鉄道で訪れています。

図 埼玉県と各地域の外国人の流動



出典：FF データ（訪日外国人流動データ）（2022 年）

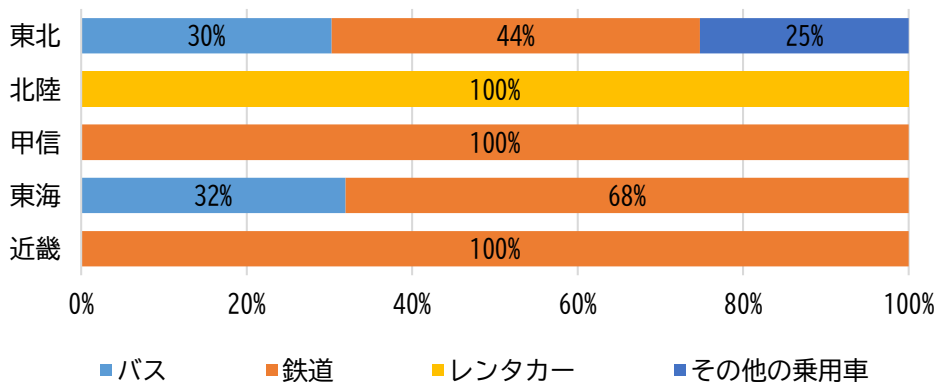
図 埼玉県と各地域の外国人の流動（2019 年と 2022 年）

単位：千人/年

埼玉県へ			2019年	2022年	差分	埼玉県から			2019年	2022年	差分
東北	→	埼玉県	2.4	0.9	-1.5	埼玉県	→	東北	1.6	0.9	-0.7
北陸	→	埼玉県	2.0	0.5	-1.5	埼玉県	→	北陸	4.6	0.9	-3.7
甲信	→	埼玉県	12.0	1.3	-10.8	埼玉県	→	甲信	12.1	1.3	-10.8
東海	→	埼玉県	7.6	1.4	-6.3	埼玉県	→	東海	8.3	1.6	-6.7
近畿	→	埼玉県	6.7	1.1	-5.6	埼玉県	→	近畿	12.2	1.2	-11.0

出典：FF データ（訪日外国人流動データ）（2019, 2022 年）

図 埼玉県を訪れる外国人の交通手段



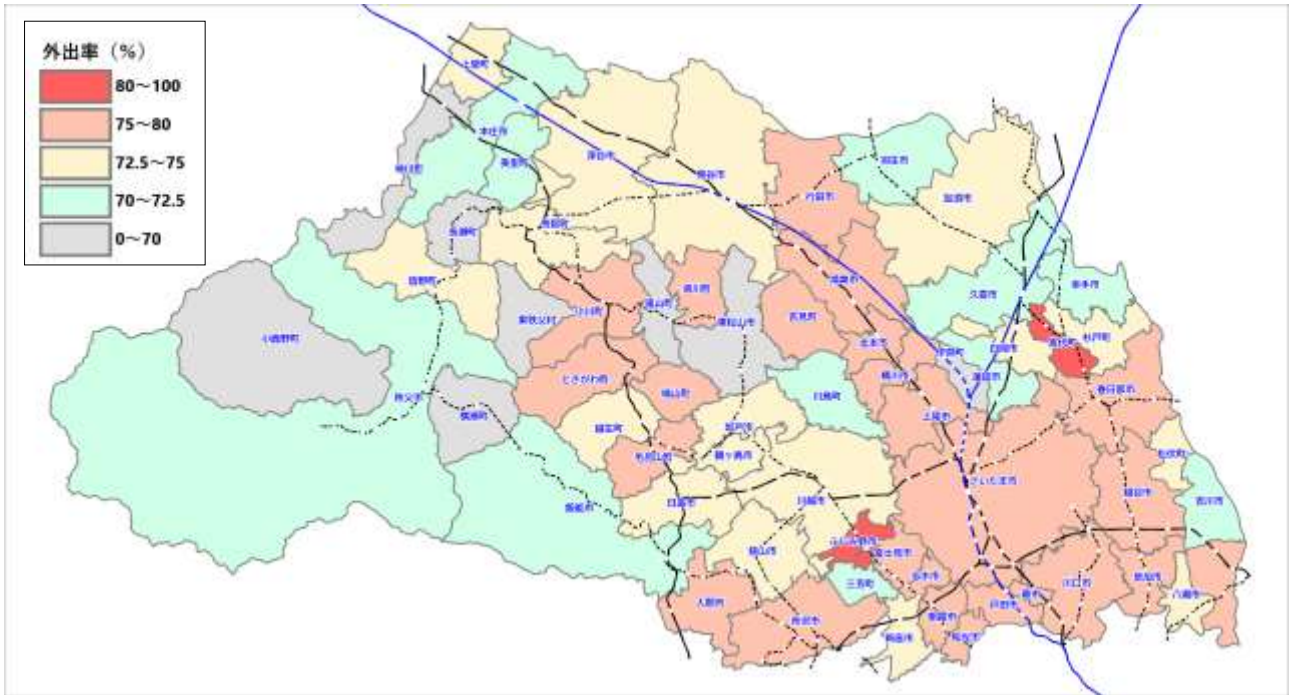
出典：FF データ（訪日外国人流動データ）（2022 年）

(7) 外出率

外出率は県南ゾーンの自治体ほど高く、また高崎線沿線や八高線沿線の自治体で高くなっています。

外出率は、平成 20 年と比べて平成 30 年の方が小さくなっています（外出した人が少ない）。高齢者は全年代平均と比べて外出率が低く、高齢になるほど外出頻度が低いことが伺えます。

図 埼玉県内の外出率



出典：平成 30 年パーソントリップ調査

県内10地域・3地域区分の外出率

10地域区分	H20外出率	H30外出率	変化量	3地域区分	H20外出率	H30外出率	変化量
さいたま	86.6%	78.2%	-8.3%	県南 ゾーン	86.7%	77.0%	-9.7%
南部	87.4%	76.7%	-10.8%				
南西部	86.5%	77.3%	-9.3%				
東部	86.3%	75.6%	-10.7%				
県央	85.3%	75.7%	-9.6%	圏央道 ゾーン	84.4%	74.5%	-9.9%
川越比企	83.8%	73.9%	-9.8%				
西部	85.2%	74.7%	-10.5%				
利根	83.4%	73.8%	-9.6%	県北 ゾーン	83.1%	73.0%	-10.1%
北部	84.2%	73.7%	-10.5%				
秩父	77.8%	69.0%	-8.7%				
合計	85.5%	75.7%	-9.8%	合計	85.5%	75.7%	-9.8%

県内10地域・3地域区分の外出率（65歳以上）

10地域区分	H20外出率	H30外出率	変化量	3地域区分	H20外出率	H30外出率	変化量
さいたま	68.8%	59.1%	-9.7%	県南 ゾーン	70.1%	58.6%	-47.0%
南部	70.1%	57.0%	-13.1%				
南西部	71.8%	59.5%	-12.2%				
東部	70.5%	58.5%	-12.0%				
県央	67.5%	60.6%	-6.9%	圏央道 ゾーン	66.2%	57.6%	-33.6%
川越比企	65.2%	55.3%	-9.9%				
西部	69.4%	59.6%	-9.8%				
利根	62.6%	55.5%	-7.1%	県北 ゾーン	60.0%	52.8%	-11.4%
北部	62.4%	53.7%	-8.7%				
秩父	51.4%	48.8%	-2.7%				
合計	67.5%	57.6%	-9.9%	合計	67.5%	57.6%	-9.9%

(8) 代表交通手段分担率 (10 地域)

① 通勤目的での鉄道分担率 (代表交通手段)

通勤目的での鉄道分担率は、さいたま、南部、南西部で高く、50%を超えています。一方で、北部や秩父地域では、20%以下と低い分担率になっています。

図 通勤目的での鉄道分担率 (代表交通手段、10 地域)

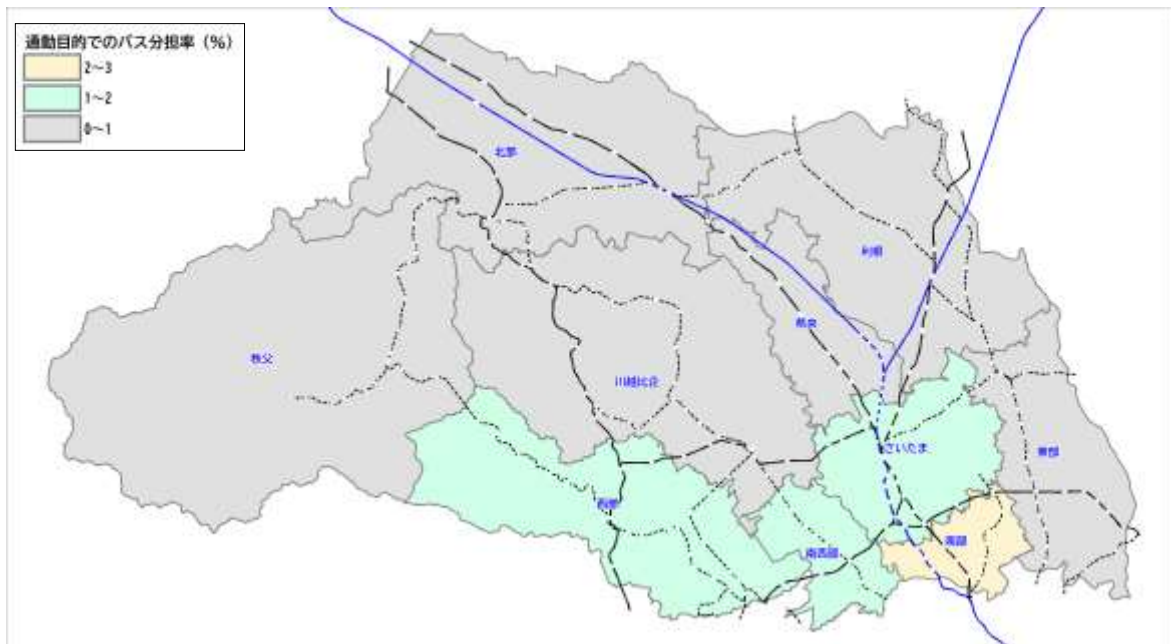


出典：平成 30 年パーソントリップ調査

② 通勤目的でのバス (代表交通手段) 分担率

通勤目的でのバス分担率は、どの地域でも 5%に満たず、最も高い南部地域でも 2%台と低い値になっています。

図 通勤目的でのバス分担率 (代表交通手段、10 地域)

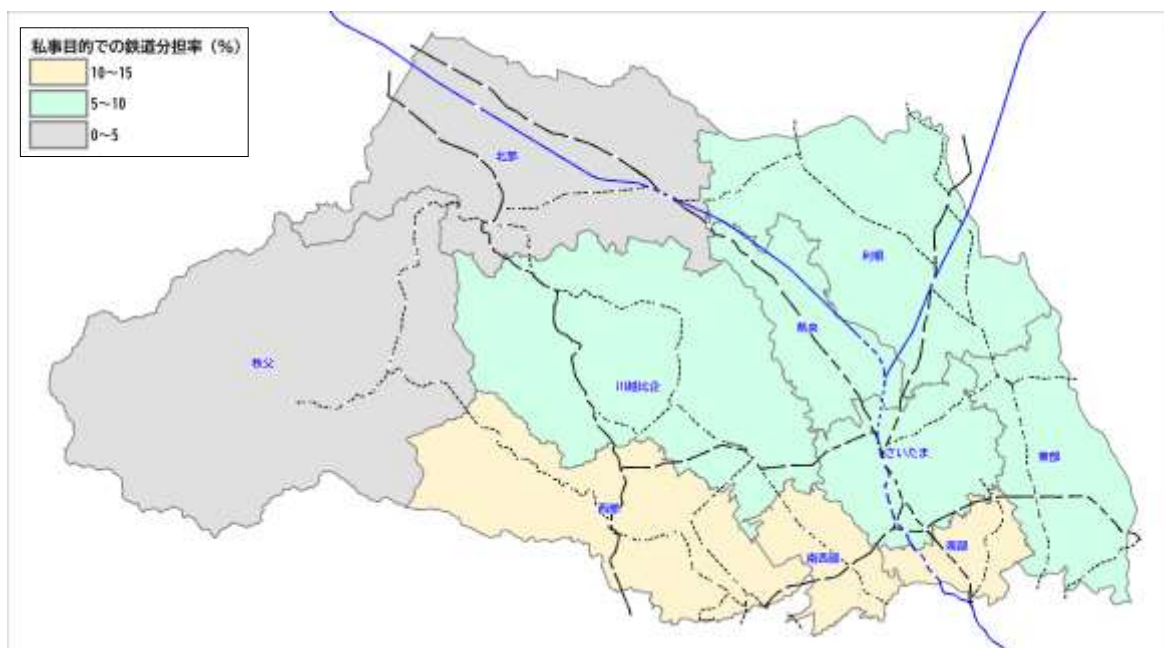


出典：平成 30 年パーソントリップ調査

③ 私事目的での鉄道分担率

私事目的での鉄道分担率は、南部、南西部、西部で10%を超えています。それ以外の地域では10%に満たない状況です。特に北部や秩父では5%未満と低くなっています。

図 私事目的での鉄道分担率（代表交通手段、10地域）

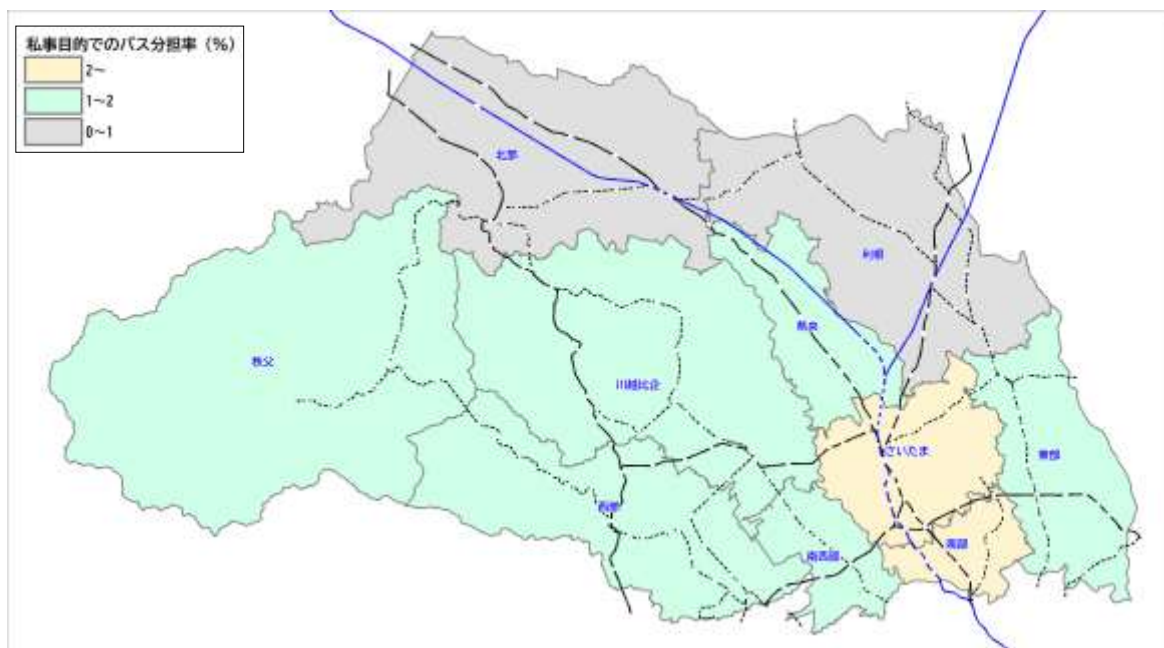


出典：平成30年パーソントリップ調査

④ 私事目的でのバス分担率

私事目的でのバス分担率は、通勤目的と同様にどの地域でも5%に満たず、最も高いさいたま、南部地域でも2%台と低い値になっています。

図 私事目的でのバス分担率（代表交通手段、10地域）

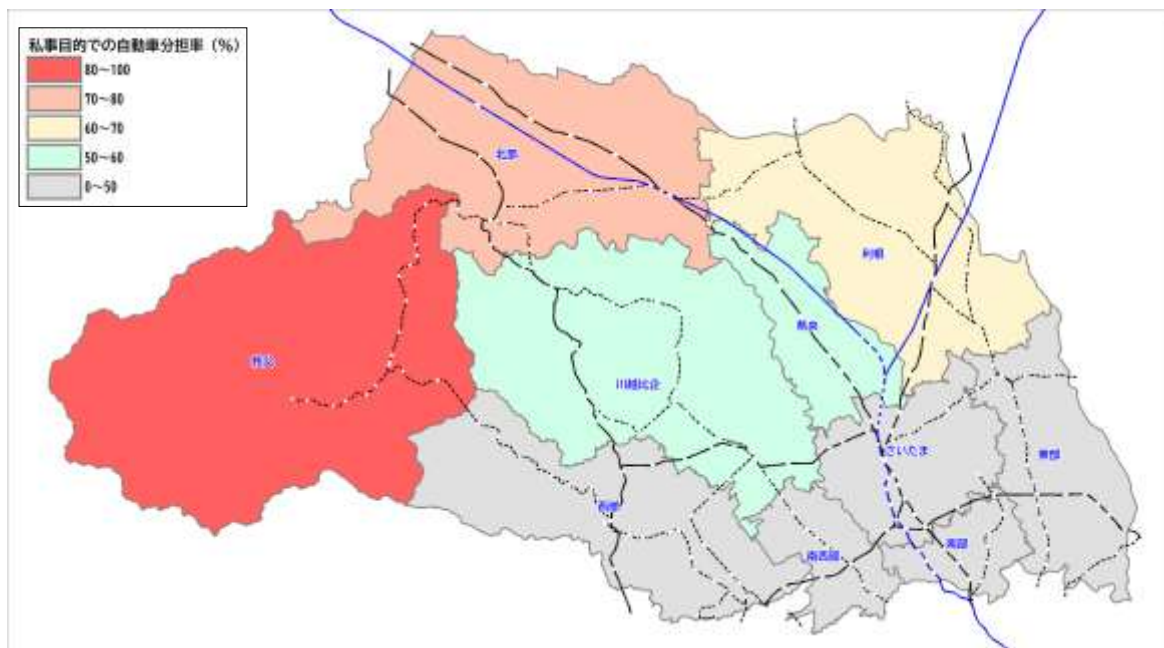


出典：平成30年パーソントリップ調査

⑤ 私事目的での自動車分担率

私事目的は自動車分担率が大きく、秩父では 80%を超えています。また、北部でも 70%を超えるなど、県北ゾーンほど私事目的での自動車分担率が高い傾向にあります。県南ゾーンは 50%未満と比較的に低い傾向にあります。

図 私事目的での自動車分担率（代表交通手段、10 地域）

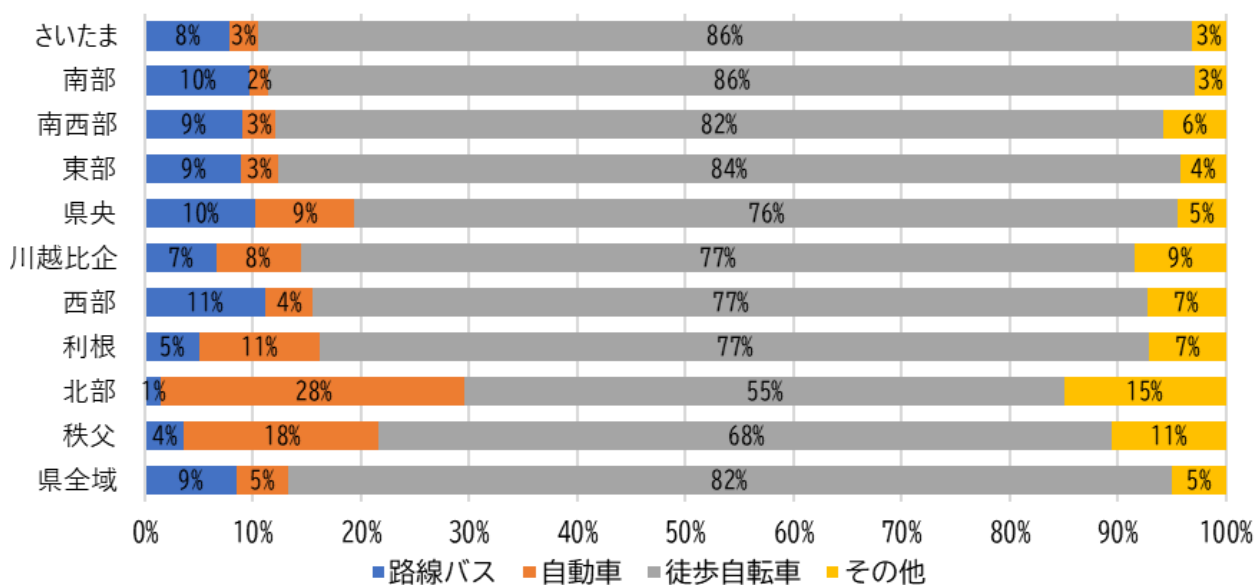


出典：平成 30 年パーソントリップ調査

⑥ 鉄道駅端末交通手段分担率

県内 10 地域の鉄道駅端末交通手段は、どの地域でも最も分担率が高いのは徒歩自転車です。南部や県央、西部では路線バス分担率が 10%を超えています。県全体で見れば 10%に満たず少ない割合です。県北ゾーン（北部・秩父）では他の地域に比べて自動車の分担率が高くなっています。

図 鉄道駅端末交通手段分担率（10 地域）



出典：平成 27 年大都市交通センサス

4 土地利用状況等

(1) 埼玉県内の再開発計画の動向

埼玉県内の再開発事業は、県南ゾーンに集中しています。

図 埼玉県内の再開発計画位置図



《開発計画一覧》 (自治体 HP より確認)

- 埼玉 02 大宮駅西口第三-A・D
- 埼玉 03 浦和駅西口南高砂
- 埼玉 04 大宮鐘塚 B
- 埼玉 08 川口本町四丁目 9 番
- 埼玉 09 蕨駅西口
- 埼玉 10 春日部市中央一丁目
- 埼玉 11 さいたま市役所庁舎移転
- 埼玉 12 和光市駅北口地区

(参考) 埼玉県の開発計画

No.	市区町村	事業名称	街区・建物名等	住所	周辺駅との直線距離	階層	敷地面積 (㎡)	主要用途	延床面積 (㎡)	用途別延床面積 (㎡)	戸数/部屋数	建蔽率 (%)	容積率 (%)	事業認可年	着工年	竣工年
埼玉-02	さいたま市 大宮区	大宮駅西口第三-A・D	オフィス棟 住宅棟	さいたま市大宮区桜木町二丁目の一部	大宮：721m	地上21階	9,500	事務所	85,000	43,000	—	—	650	—	2022年3月	2028年3月予定
						地上27階		店舗		12,000 (全域計)	—					
埼玉-03	さいたま市 浦和区	浦和駅西口南高砂	—	さいたま市浦和区高砂一丁目、二丁目の各一部	浦和：170m	地上27階 地下2階	10,565	店舗 事務所 住宅	99,700	— — —	— — 525	80	700	—	2023年1月予定	2026年6月予定
埼玉-04	さいたま市 大宮区	大宮鐘塚B	—	さいたま市大宮区桜木町一丁目の一部	大宮：687m	—	16,100	事務所 店舗 公共施設	149,800	— — —	— — —	60	750	—	—	—
埼玉-08	川口市	川口本町四丁目9番	—	川口市川口本町四丁目9番	川口：388m 川口元郷：1,087m	地上28階 地下1階	4,754	住宅 店舗 事務所	25,223	— — —	225 — —	60	350	2021年10月	2023年9月予定	2026年7月予定
埼玉-09	蕨市	蕨駅西口	Aエリア	蕨市中央一丁目 他	蕨：115m	地上29階 地下1階	13,000	住宅	—	—	415 (全域計)	40	480	2020年8月	2021年7月	2027年7月予定
			Bエリア			地上27階 地下1階		事務所 住宅 公共施設 店舗			— — — —					
埼玉-10	春日部市	春日部市中央一丁目	—	春日部市中央一丁目	春日部：243m 八木崎：946m	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
埼玉-11	大宮区	さいたま市役所庁舎移転 (仮)	—	さいたま市大宮区北袋町1丁目603番地1,2	さいたま新都心：436m 与野：742m 北与野：1,036m	—	17,317	事務室 議会	43,000	13,700 3,000	— —	—	—	—	—	2032年度目標
埼玉-12	和光市	和光市駅北口地区	—	—	和光市：41m	—	7,100	住宅 商業施設	56,500	— —	300 —	—	—	—	—	—

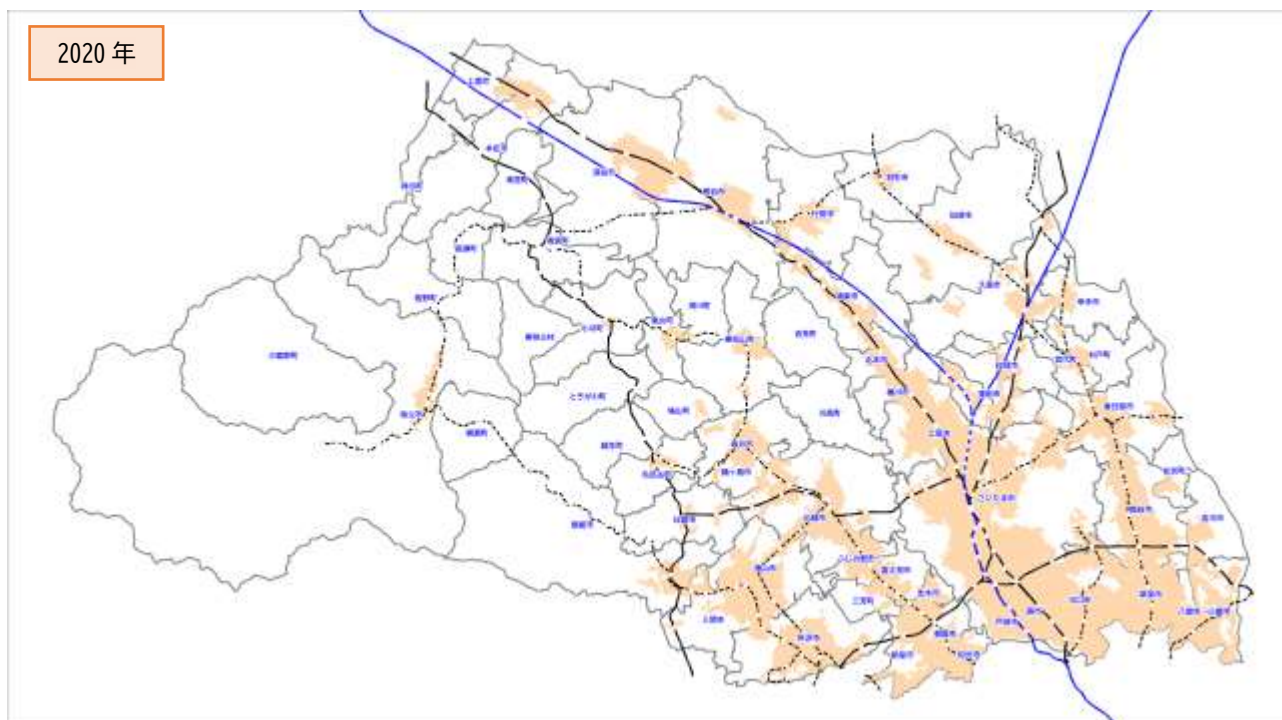
出典：各開発計画は、自治体 HP や開発事業者 HP 等より収集して整理

(2) DID 地区³

埼玉県内の DID 区域は、各鉄道路線沿線を中心に広がっています。

エリアごとには、さいたま、南部、南西部ではエリアの半分以上が市街化区域である一方で、北部では10%未満であり、北部ほど市街化区域面積の割合が低くなっています。

図 DID 地区 (2020 年)



出典：国土数値情報

図 エリアごとの DID 地区面積と割合 (2020 年)

10地域区分	DID地区 面積 (km ²)	面積 (km ²)	DID地区 面積割合	3地域区分	DID地区 面積 (km ²)	面積 (km ²)	DID地区 面積割合
さいたま	122.5	217.4	56.3%	県南 ゾーン	380.9	663.3	57.4%
南部	72.7	85.3	85.3%				
南西部	62.6	111.0	56.4%				
東部	123.2	249.7	49.3%				
県央	62.6	172.9	36.2%	圏央道 ゾーン	277.0	1,679.7	16.5%
川越比企	69.0	626.5	11.0%				
西部	83.0	406.3	20.4%				
利根	62.4	474.0	13.2%	県北 ゾーン	56.3	1,454.7	3.9%
北部	48.4	562.1	8.6%				
秩父	7.9	892.6	0.9%	合計	714.2	3,797.8	18.8%
合計	714.2	3,797.8	18.8%				

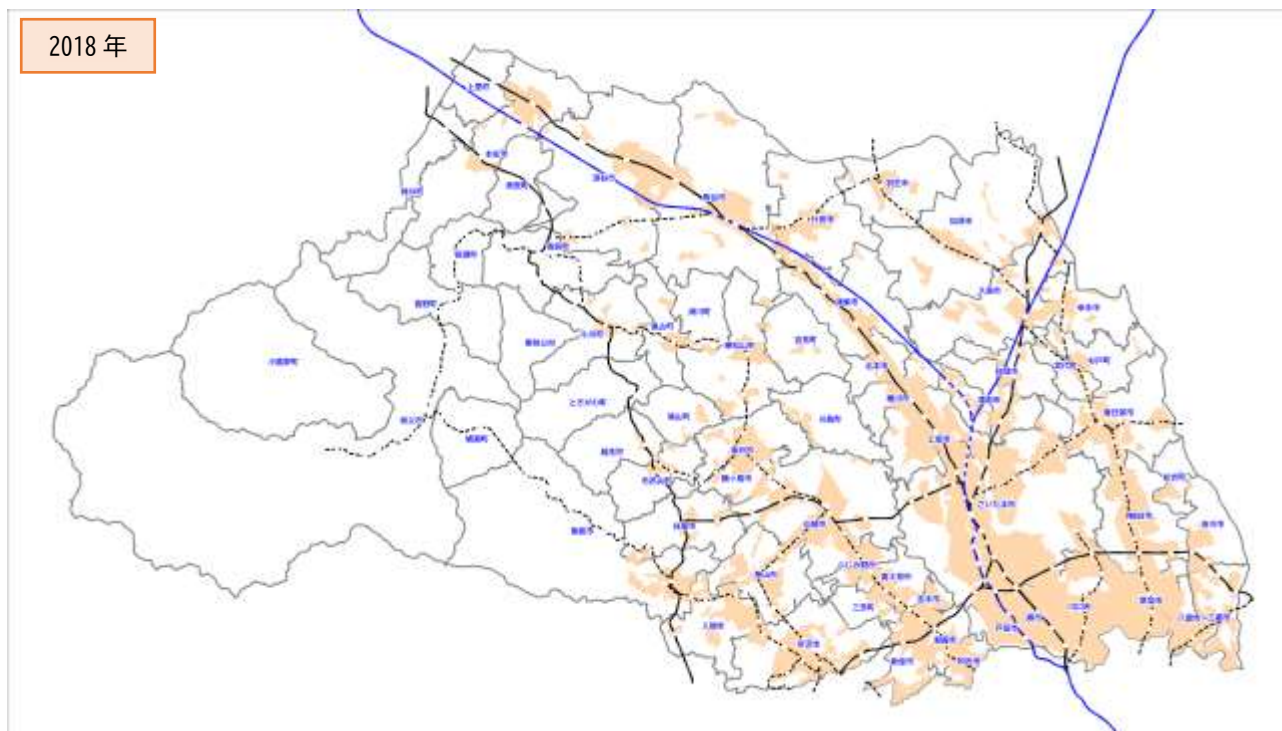
³ 人口集中地区：1)原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有するこの地域

(3) 市街化区域⁴

埼玉県内の市街化区域は、DID 地区と同様に各鉄道路線沿線を中心に広がっています。

エリアごとには、さいたま、南部、南西部ではエリアの半分以上が市街化区域である一方で、北部では10%と、北部ほど市街化区域面積の割合が低くなっています。

図 市街化区域 (2018 年)



出典：国土数値情報

図 エリアごとの市街化区域面積と割合 (2018 年)

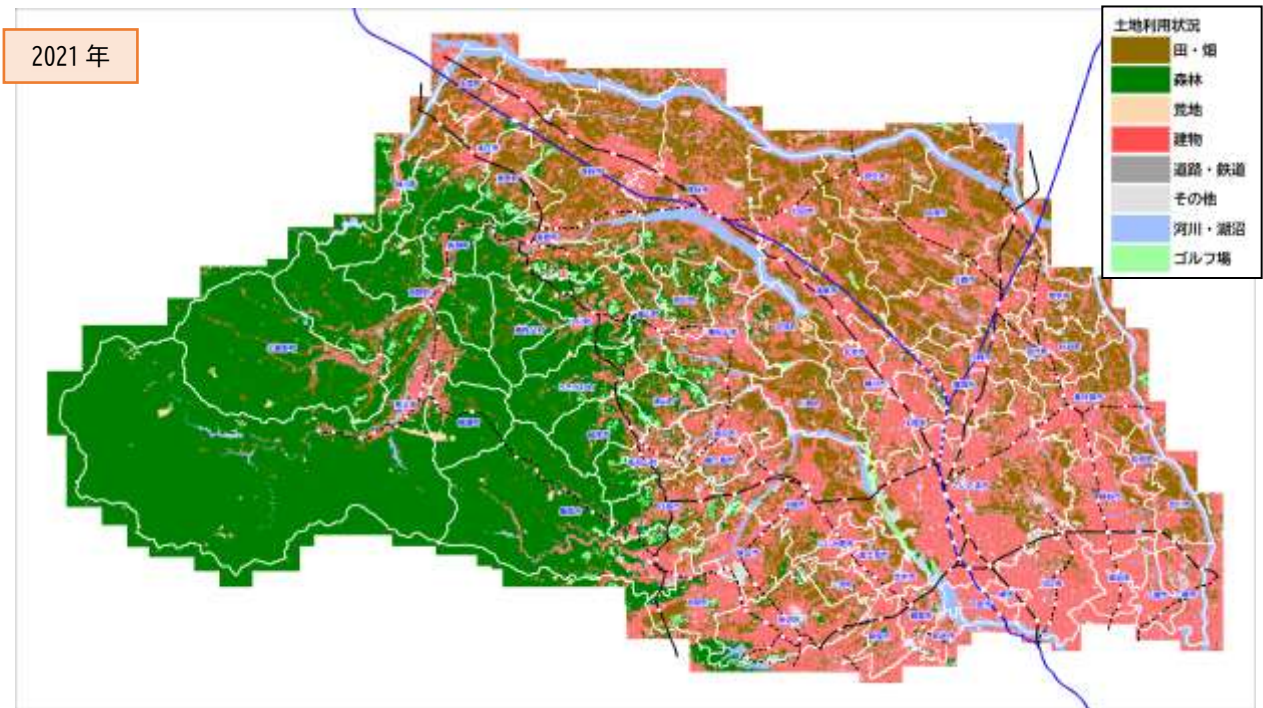
10地域区分	市街化区域 面積 (km ²)	面積 (km ²)	市街化区域 面積割合	3地域区分	市街化区域 面積 (km ²)	面積 (km ²)	市街化区域 面積割合
さいたま	117.1	217.4	53.9%	県南 ゾーン	361.0	663.3	54.4%
南部	72.8	85.3	85.4%				
南西部	58.1	111.0	52.3%				
東部	112.9	249.7	45.2%				
県央	61.6	172.9	35.6%	圏央道 ゾーン	301.3	1,679.7	17.9%
川越比企	85.0	626.5	13.6%				
西部	75.5	406.3	18.6%				
利根	79.2	474.0	16.7%				
北部	59.9	562.1	10.6%	県北 ゾーン	59.9	1,454.7	4.1%
秩父	0.0	892.6	-				
合計	722.1	3,797.8	19.0%	合計	722.1	3,797.8	19.0%

⁴すでに市街地を形成している区域及びおおむね十年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域

(4) 土地利用状況 (100m メッシュ)

埼玉県内の土地利用状況は、県北ゾーンには森林が広がっているエリアが多くあり、県南ゾーンや圏央道ゾーンには建物用地や田畑が多く広がっています。

図 土地利用状況 (2021 年)

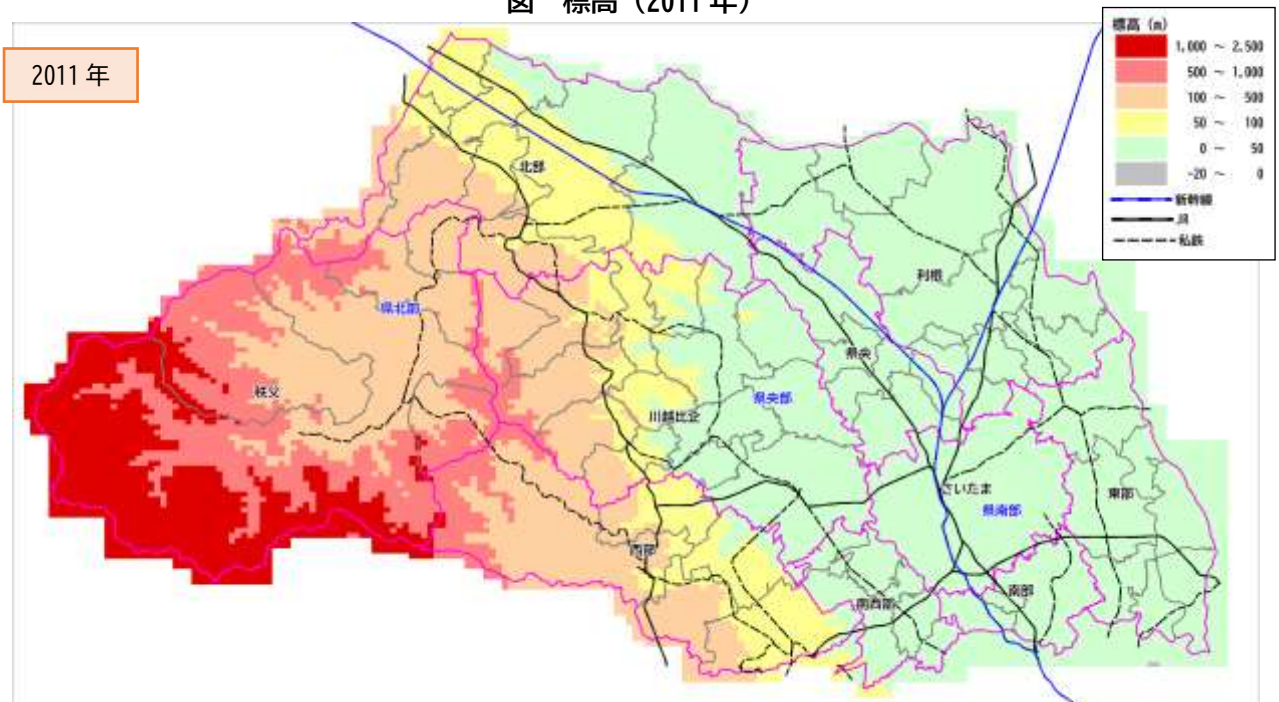


出典：国土数値情報

(5) 標高 (500m メッシュ)

埼玉県の地勢は、西部の山地、中央部の丘陵と台地、東部の低地に大別されます。西部の山地部は標高が 500m 以上、中央部と東部は概ね 100m 未満となっています。

図 標高 (2011 年)



出典：国土数値情報

5 県政サポーターアンケートの結果

令和6年2月に実施した県政サポーターアンケート「地域公共交通の利用実態と意識調査について」から、公共交通の利用状況やニーズ等を整理しました。

(1) アンケートの概要

①アンケート期間

令和6年2月1日～令和6年2月7日

②回答数

2,498人（配布数3,569人、回答率は70.0%）

(2) 日常生活でのバスの利用頻度

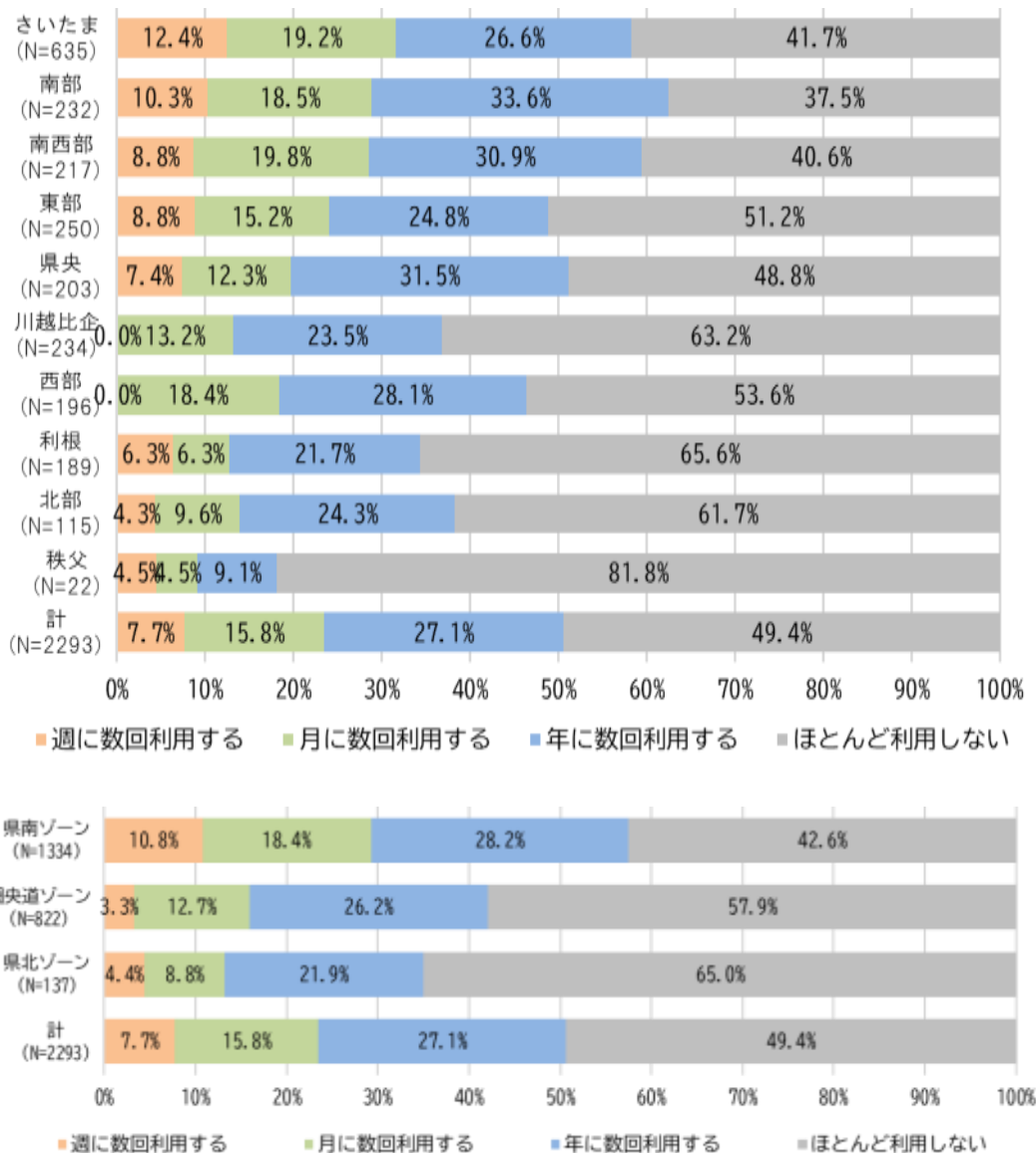
普段の生活ではバスをほとんど利用しない人がどの地域でも多く、県全体では約半数に上ります。

利用頻度は「年に数回利用する」→「月に数回利用する」→「週に数回利用する」と頻度が高くなるにつれて割合は小さくなっています。これは10地域、概ね同じ傾向です。

地域別では、県南ゾーンのさいたま・南部地域で「週に数回利用する」割合が10%を超えており、他の地域よりも頻度の高い利用が多くなっています。

北部に行くほど、「ほとんど利用しない」人の割合が高くなっています。

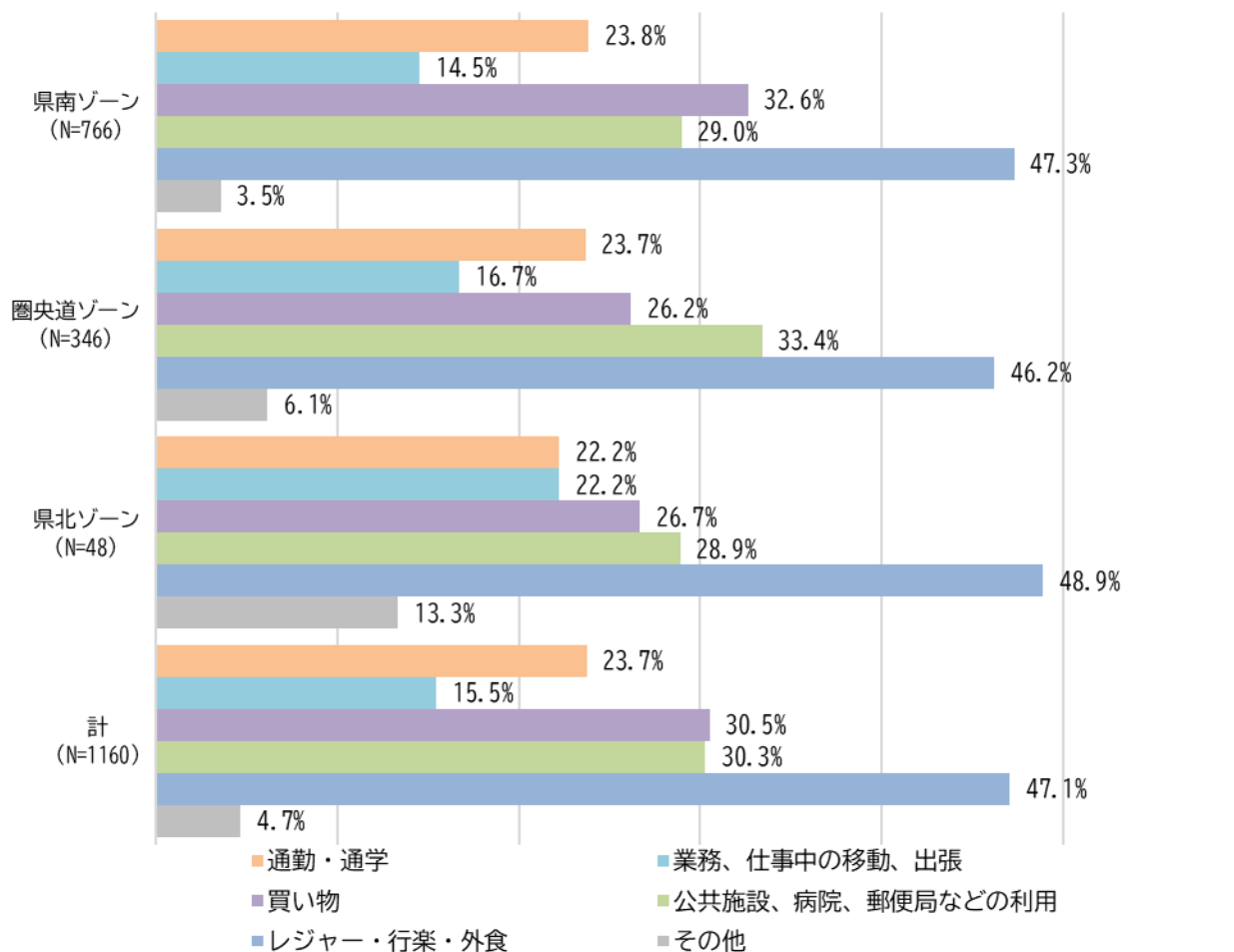
図 日常生活でのバスの利用頻度（上段：10地域、下段：3地域）



(3) 日常生活でのバスを利用する目的

普段の生活でのバスの利用目的は最も多いのが「レジャー・行楽・外食」でどの地域でも概ね半数程度に上ります。次いで多いのは「公共施設、病院、郵便局などの利用」や「買い物」で、買い物での利用は県南ゾーンほど高く、圏央道ゾーン・県北ゾーンではやや低い結果となっています。

図 日常生活でのバスの利用目的



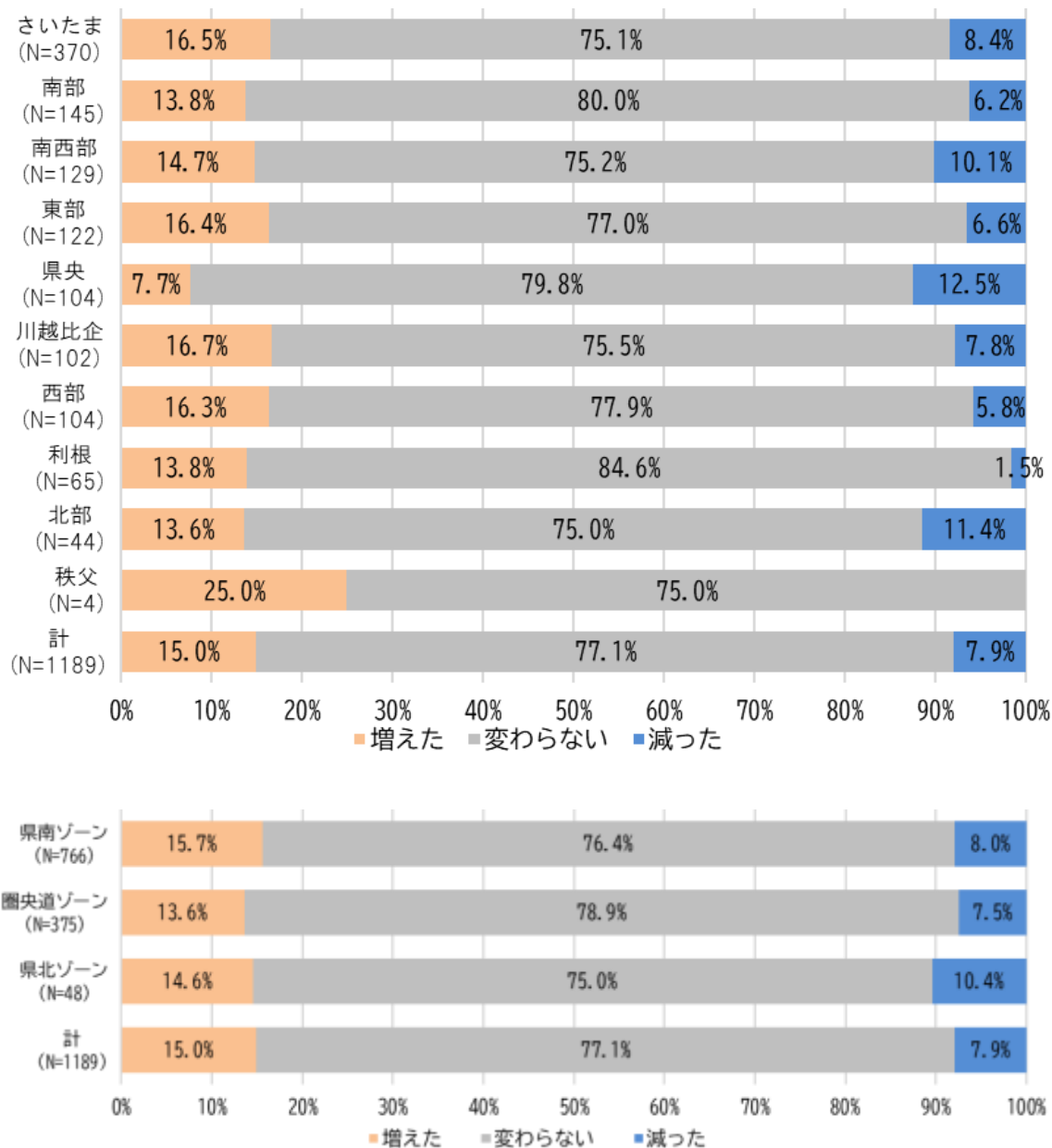
(4) バスの利用頻度の変化（コロナ禍前からの変化）

コロナ禍前後でのバス利用頻度の変化では、県全体で 80%程度が「変わらない」状況で、増えた人と減った人を比べると、増えた人（15%）のほうが減った人（8%）を上回っています。

地域別でも、県全体と同様の傾向ですが、県央地域（10 地域区分）だけ、バスの利用頻度が減少した人が、増加した人を上回っています

ただ、北部の地域ほど、コロナ禍前に比べて「減った」と回答した人の割合が大きい傾向が見られます。

図 日常生活でのバスの利用頻度の変化（上段：10 地域、下段：3 地域）



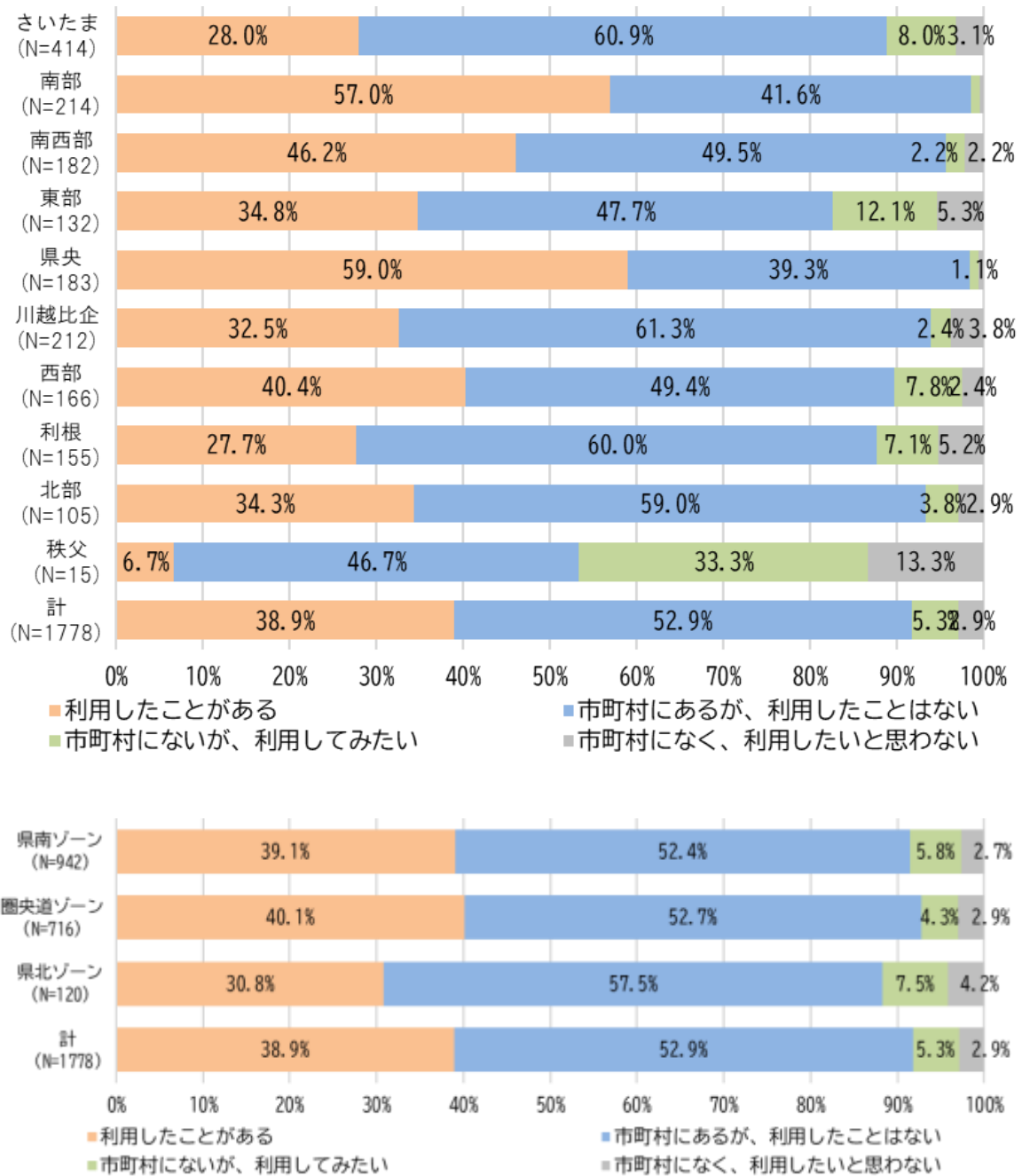
(5) コミュニティバスやデマンド交通の利用状況

コミュニティバスやデマンド交通を利用したことがある人は県全体では40%程度で、市町村にコミュニティバス・デマンド交通があっても利用したことがない人の方が多くなっています(53%程度)。また、市町村で運行されていない場合でも、利用してみたいと思う人は5%程度にとどまっています。

10地域別でみると、南部や県央では利用したことがある人が半数以上いるが、さいたまや利根では30%に満たないなど、差が見られます。

3地域別では、県北ゾーンの「利用したことがある」人の割合が他の2地域に比べて低くなっています。

図 コミュニティバスやデマンド交通の利用状況(上段:10地域、下段:3地域)



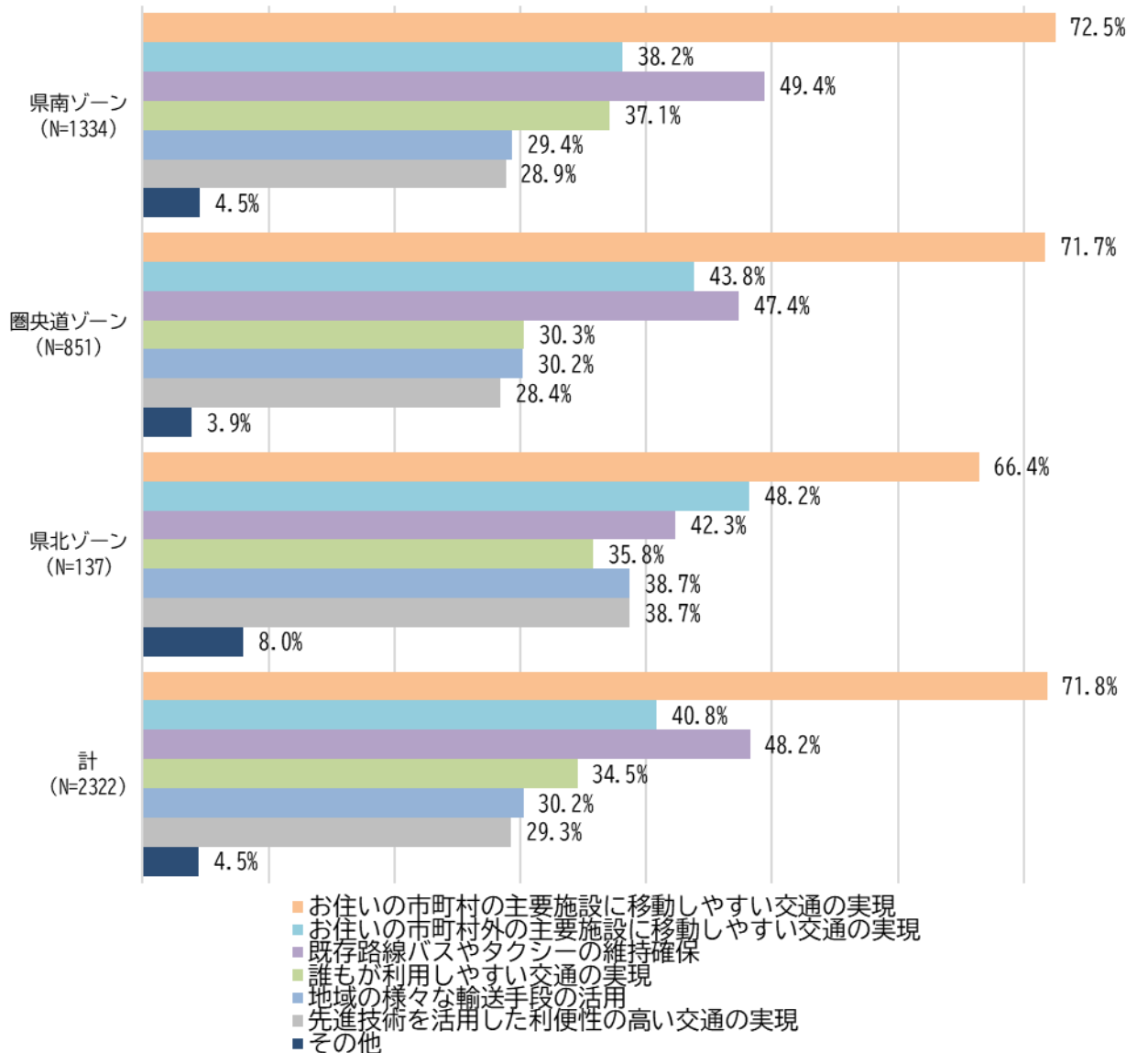
(6) 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）

各エリアの住民が、埼玉県が行うべき支援と考えている項目は、「お住いの市町村の主要施設に移動しやすい交通の実現」が概ね2/3以上あり、市町村内交通の充実を望んでいることがわかります。

また、「既存路線バスやタクシーの維持確保」も半数程度あり、今ある路線が無くなってしまふことを危惧していることもうかがえます。

地域差は比較的小さいものの、県北ゾーンほど「お住いの市町村外の主要施設に移動しやすい交通の実現」を支援すべき内容と考えている人が多くいます。

図 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）



6 県内市町村が実施したアンケート等によるニーズ

市町村が地域公共交通計画等を策定する際には、住民アンケートや利用者アンケート等を実施しており、その中では今後の交通のあり方に関する取りまとめもされています。

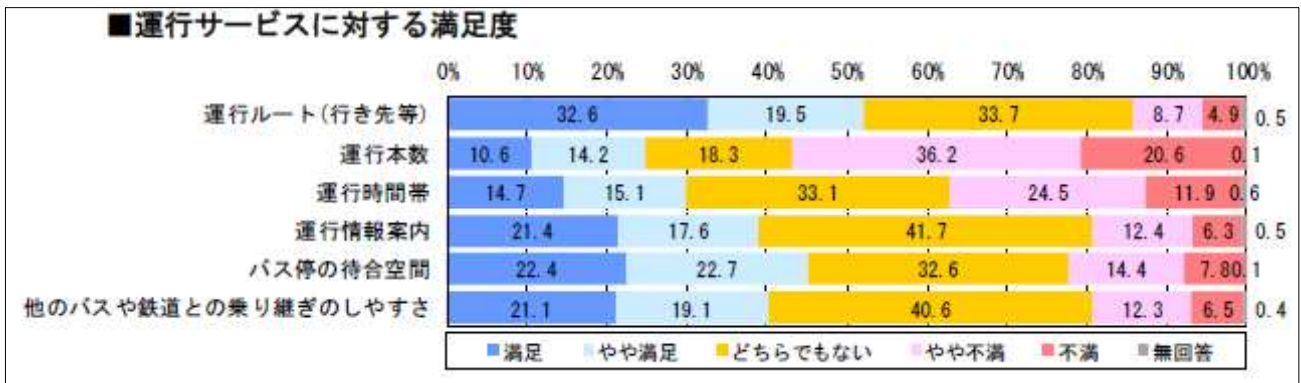
以下に、県内3地域における一部のアンケート結果を示します。

(1) 運行サービスに対する満足度

① 県南ゾーン（八潮市）

八潮市の路線バス利用実態調査によると、運行サービスに対する満足度は、「運行ルート（行き先）」で満足率が高いものの、「運行本数」や「運行時間帯」で不満率が高くなっています。

図 運行サービスに対する満足度（路線バス利用実態調査の結果）

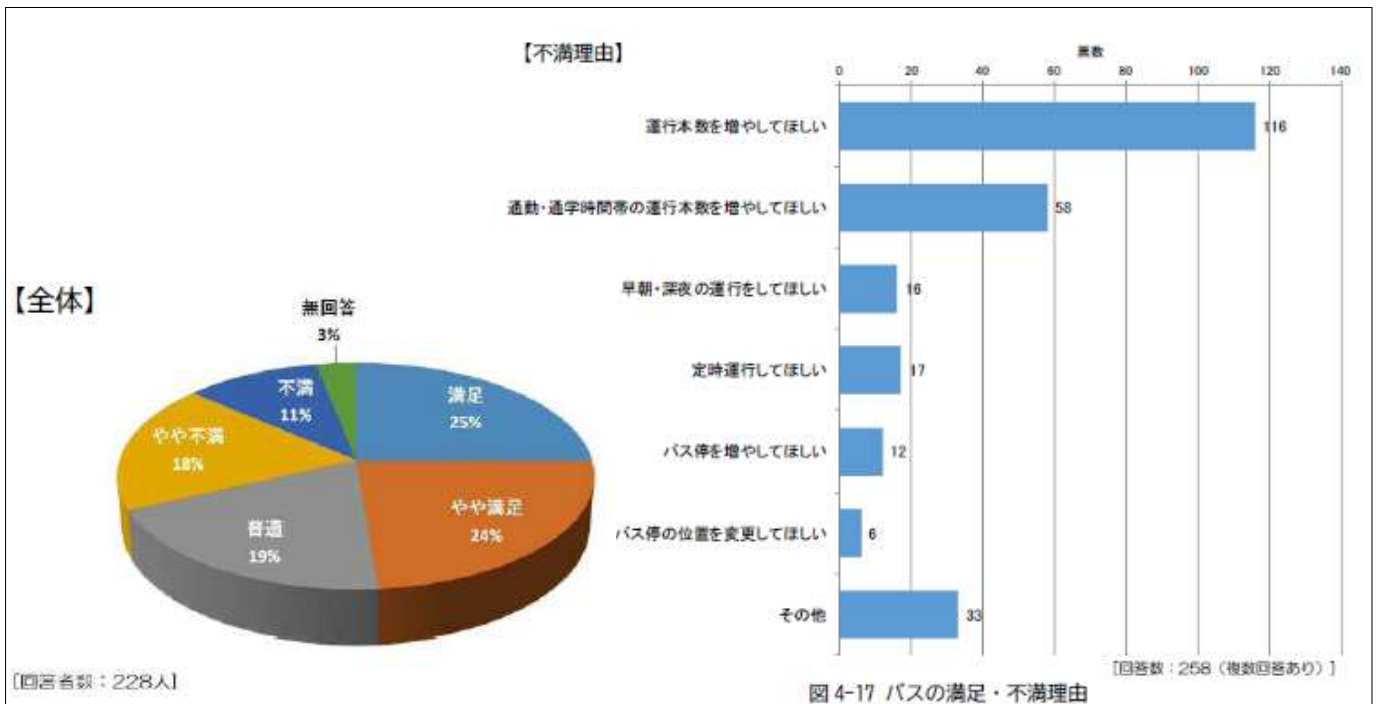


出典：八潮市地域公共交通計画

② 圏央道ゾーン（入間市）

入間市のバス利用者意識調査によると、路線バスの満足度は約半数で、満足が不満を上回っています。不満を感じる理由は、「運行本数を増やしてほしい」が多くなっています。

図 運行サービスに対する満足度（路線バス利用意識調査の結果）

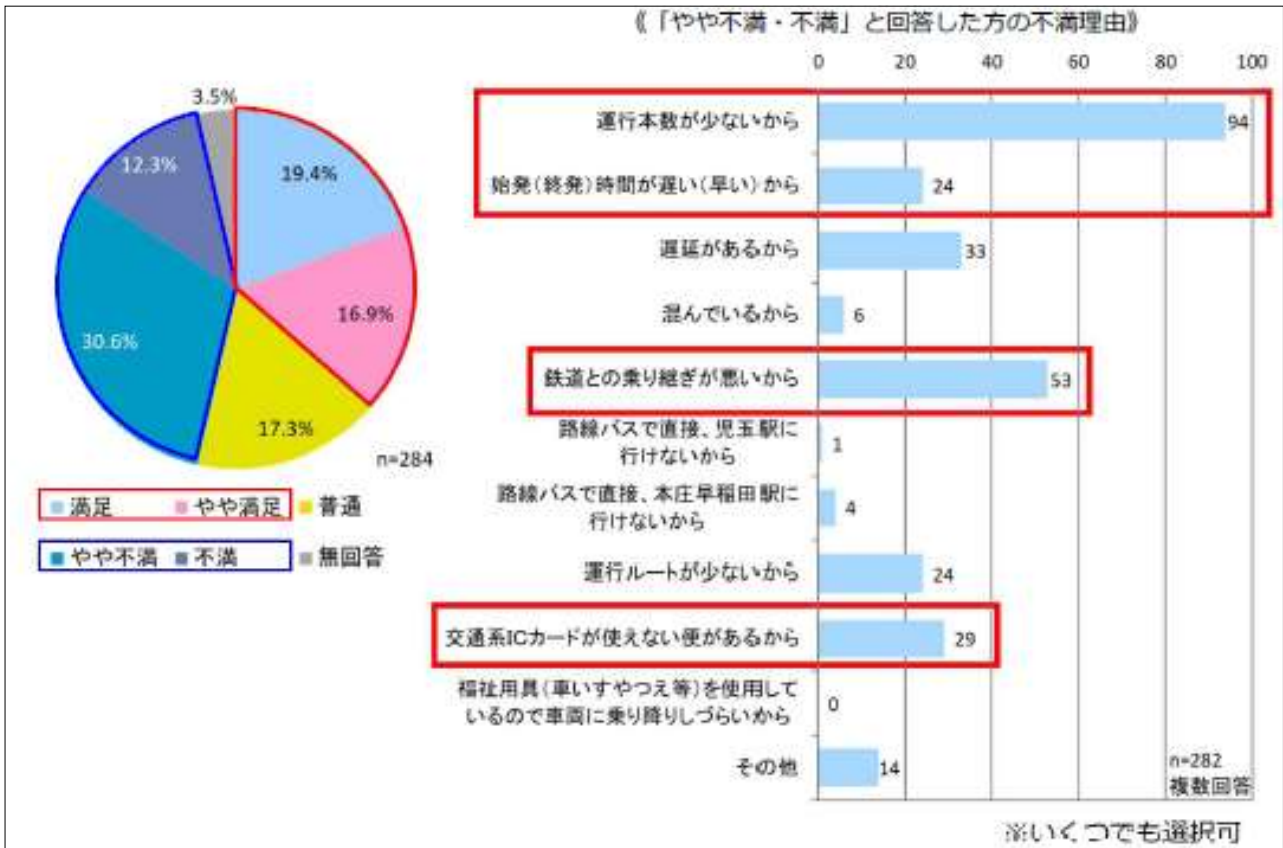


出典：入間市地域公共交通計画

③ 県北ゾーン（本庄市）

本庄市の路線バス利用実態調査によると、路線バスの満足度は、「やや不満・不満」が「満足・やや満足」を上回り、その理由として「運行本数が少ない」や「鉄道との乗り継ぎが悪い」、「ICカードが使えない」ことが多く挙げられています。

図 運行サービスに対する満足度（路線バス利用実態調査の結果）



出典：本庄市地域公共交通計画

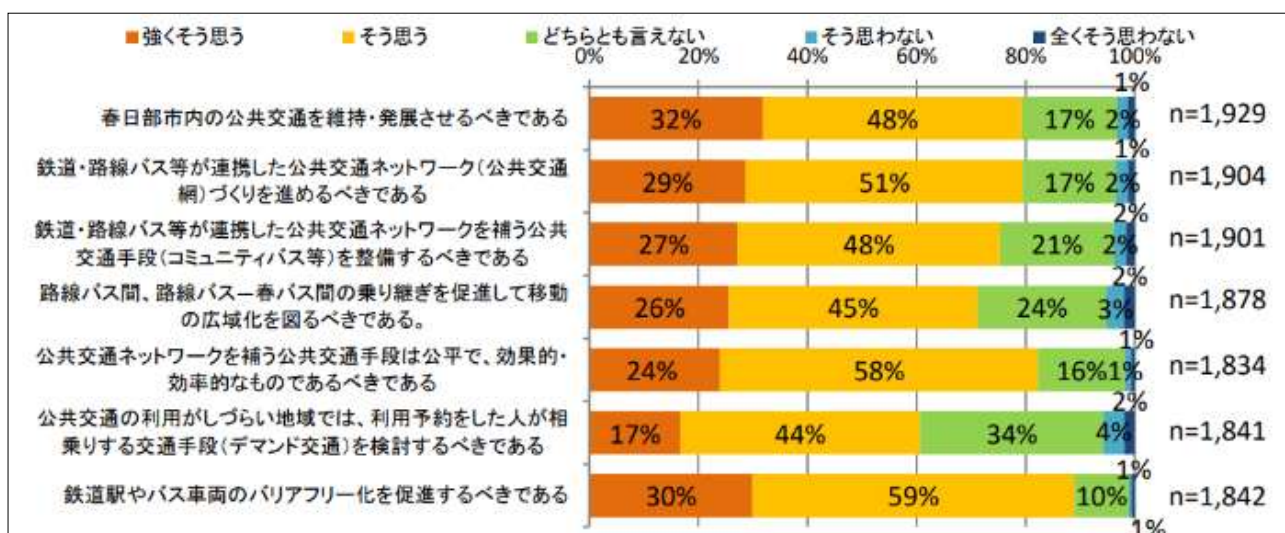
(2) 今後の交通サービスのあり方

① 県南ゾーン（春日部市）

春日部市地域公共交通計画では、市民が考える目指すべき交通サービスのあり方のアンケート調査結果が掲載されています。

バリアフリー化の促進を除き、取り組みの方向性として望まれているのは、「公共交通ネットワークを補う公共交通手段は公平で、効果的・効率的なものであるべき」や「市内の公共交通を維持・発展させるべき」などへの肯定的な回答が多くなっています。

図 公共交通全般に関する市の取り組みの方向性について（市民アンケート）



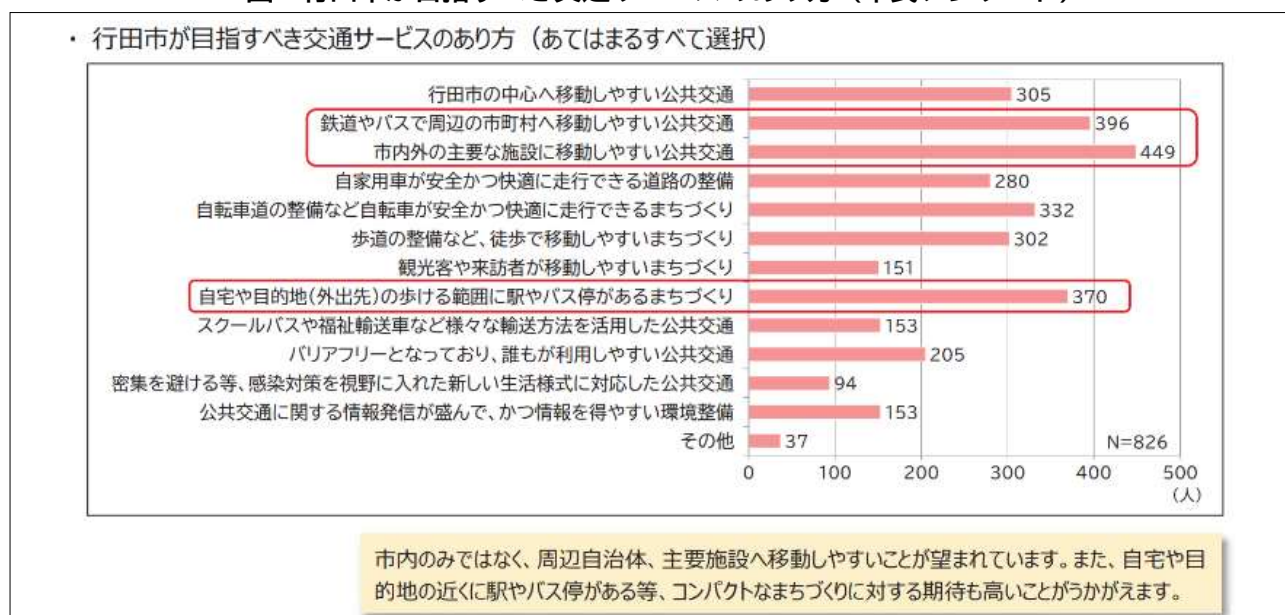
出典：春日部地域公共交通計画

② 圏央道ゾーン（行田市）

行田市地域公共交通計画では、市民が考える目指すべき交通サービスのあり方のアンケート調査結果が掲載されています。

市民は、「市内外の主要な施設に移動しやすい公共交通」や「鉄道やバスで周辺市町村へ移動しやすい公共交通」などを目指すべき交通サービスのあり方と考えています。

図 行田市が目指すべき交通サービスのあり方（市民アンケート）



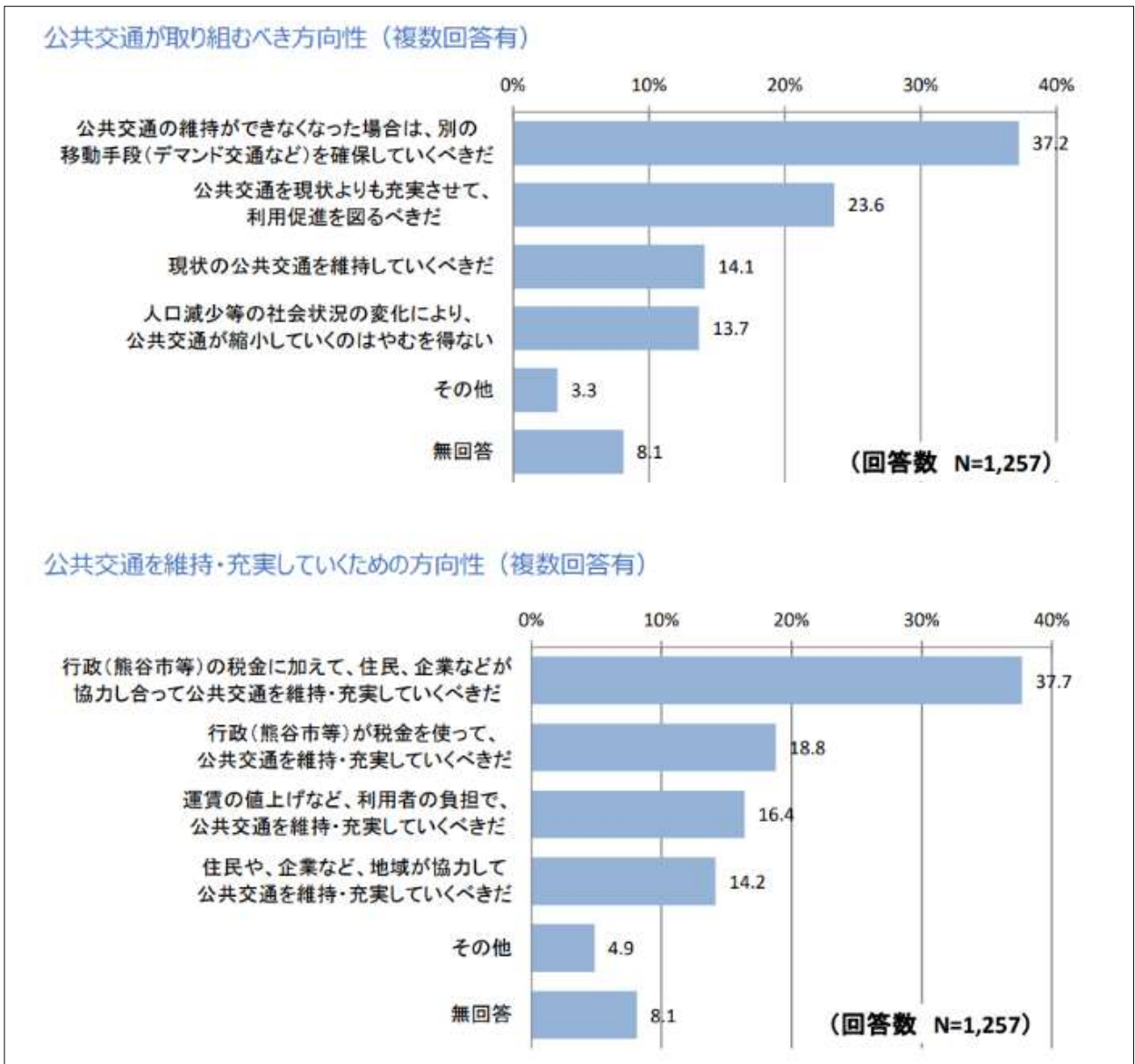
出典：行田市地域公共交通計画

③ 県北ゾーン（熊谷市）

熊谷市地域公共交通計画では、市民が考える公共交通が取り組むべき方向性や公共交通を維持・充実していくための方向性が掲載されています。

今後取り組むべき方向性としては、「公共交通の維持ができなくなった場合は、別の移動手段を確保していくべき」、維持・充実していくための方向性としては、「行政の税金に加えて、住民、企業などが協力し合って公共交通を維持・充実していくべき」と考えている人が多い状況です。

図 熊谷市が目指すべき交通サービスのあり方（市民アンケート）



出典：熊谷市地域公共交通計画

