

埼玉りそな 経済情報

4

月号

April 2025

No.256

- 1 **彩論** 国土交通省関東地方整備局長 **岩崎 福久氏**
—— 持続的なインフラ整備・管理に向けて
- 2 **ズームアップ** **株式会社SHUHARI**
- 5 **調査①** **埼玉県におけるライドシェアの現状と今後**
- 9 **調査②** **駅からみた埼玉県内の世帯の分布**
—— 地域メッシュ統計を用いて
- 13 **アンケート調査①** **埼玉県内企業の2025年経営見通し**
—— 売上・利益は引き続き堅調な見通し。コスト増の懸念強く、対応が課題
- 15 **アンケート調査②** **埼玉県内企業の2024年冬のボーナス支給状況**
—— 県内企業の冬のボーナスは前年比+7.7%、3年連続の増加
- 17 **県内経済の動き**
- 19 **月次経済指標**
- 21 **タウンスケープ** **東松山市**
—— 住みたい、働きたい、訪れたい 元気と希望に出会えるまち 東松山
- 裏表紙 **市町村経済データ**



埼玉りそな銀行

公益財団法人

企画編集 **埼玉りそな産業経済振興財団**



東松山ばたん園に咲く市の花ばたん(東松山市)

持続的なインフラ整備・管理に向けて

国土交通省関東地方整備局長
岩崎 福久氏



皆様には、平素より国土交通行政の推進に多大なご協力とご支援を頂き、厚くお礼申し上げます。

今年は、21世紀の第1四半世紀最後の年です。21世紀に入り、地球温暖化の影響による水害・土砂災害の頻発化・激甚化を実感するとともに、切迫する首都直下地震や南海トラフ地震への対応、及び1月28日に埼玉県八潮市において下水道管の破損に起因すると思われる道路陥没が発生する等、高度経済成長期時代に大量に整備されたインフラの老朽化の加速などのリスクへの対応が急務となっています。さらに、人口減少時代を迎え、生産年齢人口の減少が年々加速化しておりますが、人口減少が進む状況にあっても、持続的な経済成長を実現するため、生産性向上に資するインフラ整備を着実に進めていく必要があります。こうしたリスク等を認知し、それぞれへ対応するため、国土形成計画、国土強靱化基本計画等の全国計画が策定されているところですが、今後、これらに基づき、実際に大きく転換し、本格的に進めなければならない段階にあります。こうした状況の中、関東地方整備局では、安全・安心な地域づくりに取り組むとともに、将来の成長の基盤として経済的な波及効果が大きく、安全で豊かな国民生活の実現に資する政策・プロジェクトを政策的かつ計画的に展開してまいります。

具体的には、埼玉県内において、荒川第二・三調節池整備事業、入間川流域緊急治水対策プロジェクト、中川・綾瀬川緊急流域治水プロジェクト、国道4号東埼玉道路、国道17号新大宮上尾道路、国道17号本庄道路など河川・道路・都市整備等の各分野で多数の主要なプロジェクトを展開して

おります。

このようなインフラ整備にあたっては、「社会資本の整備・管理の担い手」であるとともに、災害時における「地域の守り手」でもある建設業が極めて重要な役割を担っています。しかしながら、厳しい就労条件を背景に、建設業の就業者数は減少を続けているところであり、必要な担い手の確保に向けた対応が喫緊の課題となっております。建設業がその役割を将来にわたって果たし続けられるよう、引き続き必要かつ十分な事業量の安定的・継続的な確保に努めるとともに、令和6年6月に改正された「第三次・担い手3法」を踏まえ、働き方改革、担い手確保等をより一層推進してまいります。

また、インフラDXの取り組みについては「i-Construction2.0、ICT施工StageII等の推進」、「BIM/CIM適用による好事例抽出と水平展開」、「小規模工事へのICT施工の普及強化」、「異分野間の取組共有による創発・高度化」、「各事務所のDXの取り組み推進」の5つの重点項目を示し、積極的に実施していく方針です。さらにDX推進を加速させるため、昨年10月にインフラDX推進室を立ち上げ、局内体制を整えました。ICT施工、DX・BIM/CIM、情報インフラの三分野において、各事務所とも連携しDXの取組推進や外部発信をしていく所存であります。

我が国の中枢である首都圏を支えるインフラを所管する整備局として、今後とも建設業界はじめ関係者の皆さまとの連携・協力を一層深めつつ、関東地方、ひいては我が国全体の経済・社会を牽引する活力と魅力あふれる地域づくりに取り組んでまいります。

保育施設および発達支援施設「元気キッズ」を運営し、 保育・療育の2本柱で多様な子どもたちの元気を受け止める

保育施設と、発達に課題がある子どもの療育を行う発達支援施設を「元気キッズ」の名称で展開するSHUHARI（シュハリ）。子どもの発達の基本は家庭であるとして、子どもだけでなく保護者にも寄り添いサポートを行ってきた。同社は多様な子どもたちの個性あふれる元気を受け止めながら、「今より少しでも良いことはやってみる」の姿勢でさまざまな挑戦を続けている。



代表取締役 中村 敏也氏

- 代表者 代表取締役 中村 敏也
- 創業 平成16年9月
- 設立 平成18年7月
- 資本金 300万円
- 従業員数 385名(2025年2月)
- 事業内容 保育施設の運営、保育所のコンサルティング
- 所在地 〒353-0004 埼玉県志木市本町5-8-5 中村ビル2階
TEL 048-485-8777 FAX 048-235-9275

●URL <https://genki-kids.net/>
※SHUHARIが運営する
「元気キッズ」のホームページ



「保護者の笑顔が子どもたちの笑顔につながる」「先生たちの笑顔が子どもたちの笑顔につながる」という考えのもと、保育・療育（発達支援）事業を営む株式会社SHUHARI。同社は「元気キッズ」のネーミングで志木、朝霞、新座の3市を中心に、幅広く事業を展開している。

保育事業は、認可保育施設や小規模保育施設を運営する「保育」、放課後児童クラブを運営する「学童保育」、一時的に病気の子どもの預かる「病児保育」、子どもの自宅で保育を行う「居宅訪問型保育」を展開。

発達支援事業は、得意な部分と苦手な部分で困難を抱える部分の差が大きく、発達課題や発達特性等がある児童を母子分離で保育・療育する「保育型児童発達支援」「ペア指導型児童発達支援」、専門員が児童の通う施設に出向いて支援を行う「保育所等訪問支援」を展開する。さらに福祉サービスの利用に関する「相談支援事業」も行う。

「活動的に動き回る元気、窓の外を静かに眺めながら頭の中ではアクティブに飛び跳ねているかもしれない元気、自分のことを分かってもらえないと泣いている、こ

のエネルギーも元気だと思うのです。そうした多様な元気を受け止める、これが私たちの保育・療育の姿勢です」（中村敏也社長）

現在、保育18施設、発達支援9施設、相談支援2施設を運営する同社。長年多様な子どもたちの発達を支援するサービスを展開しながら保育・療育の質を高め、保護者との信頼関係を築いてきた。運営する施設の数はその証しとも言える。

→ 保育園待機児童の課題の解消に向けて起業

創業は平成16（2004）年。大手通販会社に勤務していた中村社長が、従妹から「子どもを保育園に入れたくても預けるところがなくて困っている」という話を聞かされたことがきっかけとなり、待機児童解消のために保育事業を始めようと決意。働きながら保育学校に通って学び、会社を辞めて「保育園元気キッズ志木園」を開園した。

スタート時こそ利用者集めに苦戦したものの、イベント案内のPR、体験イベント後のきめ細やかなアプローチ等、地道な活動を続けることで、3カ月ほどで経営が

軌道に乗り始める。翌年には新座に2施設目を開園し、平成18年に株式会社SHUHARIを設立する。その後も新座栗原園、新座栄園、新座新堀園と順次新規施設を開設。同社の保育事業の評判が口コミで広がるのと併せて、当時すでに社会課題となっていた“待機児童問題”が新規施設の開園を後押しし、順調な成長を遂げていった。

「施設が増え、大勢の子どもたちと出会うことで、発達に課題のある子どもたちにも多く出会うようになりました。そこで、より多くの子どもの笑顔のために児童発達支援を3年勉強し、平成27年、保育型の療育支援を行う『児童発達支援元気キッズ新座教室』を開所したのです」

当時は母子で通所する療育施設しかなかった中で、同社は県内で他に先駆けて完全母子分離施設を開設した。そこには、子どもの発達の基本は家庭であり、子どもの発達課題と向き合う保護者に時間的・精神的にゆとりを持ってもらいたい——そうした思いがあった。施設の申し込みに訪れる保護者の中には、「うちの子は走り回るし順番を守れないし、突然かんしゃくを起こしてしまい、周囲から親の責任と言われてきました。だからこんな施設を待っていたんです」と涙を流して喜ぶ人もいたという。

中村社長は自社の存在を、子どもだけでなくそうした保護者も含めた家族を支える伴走者であると位置づけ、ペア指導型児童発達支援、保育所等訪問支援や相談支援事業、病児保育、学童保育など、保育と発達の困りごとを丸ごと支えるサービスを展開していく。こうして保育と療育の2本柱で事業を拡大していった。

➔ 保育事業の特徴

保育施設「元気キッズ」の特徴は、“叱らないで、伝えること”“子どもの自主性を伸ばすこと”だ。

例えば、いけないことをした時は、なぜいけないのかを根気よく伝えて自ら考える力をつけさせていく。また、保育士が決めたカリキュラムに沿って一斉に同じ活動

をする「一斉保育」ではなく、ジャンルごとに用意された遊びのコーナーの中から自ら遊びを選択する「コーナー保育」の環境を整え、子どもの自主性を高める保育を提供している。

「そのほか、子どもが遊びから学びを深める『探求学習』も行っています。例えば、環境問題解決に向けてゴミをどうしようか？ というテーマで、子どもたちから『ゴミで家を作りたい』という意見が出たなら、『じゃあ、まずはゴミ拾いから始めようか』と、子どもが主体的に行動



するよう私たちで促していくのです」

子どもたちの行動を促す支援をすることで、自ら考える力がつくのだという。現在、同社の保育を参考にしたいと全国から大勢の関係者が視察に訪れている。

➔ 児童発達支援事業の特徴

発達支援施設「元気キッズ」は、発達課題や発達特性のある子どもを母子分離で預かる保育型の療育施設。子ども2人に対して1人の職員を配置して、しっかりと目の届く体制を敷いている。

子ども一人ひとりの“できること”“苦手なこと”のアセスメントを行い、育った背景や傾向等を把握して支援計画を作成。専門性を有する保育士、言語聴覚士、作業療法士、心理士等の専門員が連携して日常の生活動作をできるようにしたりコミュニケーションを促しながら、遊びや勉強に取り組む姿勢、集団でのマナーやルール等を教え、集団生活の中でも自分の力を発揮できるように療育支援をしていく。

「保護者の悩みにも寄り添いサポートしています。家



保育の様子



学童保育の様子

庭という愛着の土台がしっかりとでき、子どもにとって安心できる場となれば、それだけで発達のはねは落ちていきます。さらに専門員で適切な療育を行うことで、子どもが大きく成長するのです」

療育施設から保育園や幼稚園に通えるようになった子どもには、そこでの集団生活で自分の力を発揮できるよう専門員が園に出向いて直接子どもの支援を行っている。さらに施設の保育士等に関わり方のポイントを伝え、環境整備に配慮してもらうなど間接的な支援（保育所等訪問支援）も行い、どこまでも子どもたちに伴走しながらその成長を後押ししている。

➔ 良質な保育・療育を提供するための取り組み

同社には、職員全員で共有するルールや思い、行動指針をまとめた「Philosophy Book」があり、そこには「^{フィロソフィーブック}今より少しでも良いことはやってみる」という言葉が掲げられている。このポリシーをよりどころに職員はたゆまぬ努力を続け、同社の成長を支えてきた。

「職員同士が尊重し合って気遣う風土を作るための四つのルールのほかに、“良いことはやってみる”というみんなの頑張りを促すものを入れています。これは、常に考え続けて脳に汗をかくということ。この両輪が動き出したことで成長が加速しました」

Philosophy Bookに書かれた項目は職員のスキルチェックシートにも導入され、個人が掲げる課題と合わせて四半期ごとに評価が行われている。

また、保育・療育の質の向上に向けた取り組みでは、保育は定期的に外部講師を呼んで研修を行い、療育はほぼ毎月園内で研修を行うなどして知識や知見を深めスキルアップを図っている。

➔ 地域の悩みごと全般を解決していく

「多くの人が安心して子どもを産み、育てられる社会の実現に貢献していきたい」と語る中村社長。今後はさらなる施設の開設と合わせて、現在大きな社会課題となっている“不登校問題”解決に向けて、新たに取り組みを進めていく考えだ。

「今後は、不登校支援をはじめ地域の悩みごとをとことん解決していこうと思っています。現在私の妻がベーグル店を経営していて、そこを不登校の人や障がいのある人が働ける就労の場にしたいと思っています」

目指すのは、発達に課題があったり障がいがあったりにかかわらず、誰もが社会で主役になれる場所の創出だ。同社はこれから先も子ども・保護者・職員・地域住民の元気と笑顔を引き出しながら、“良いことはやってみる”の姿勢で事業を推し進めていく。その取り組みが、将来、社会全体を前進させていくに違いない。

はじめに

アフターコロナでは経済正常化が進み、最近では人手不足などにより、タクシーがつかまりにくいことや、路線バスの減便や廃止などが話題になることが多い。その対策として、昨年、「ライドシェア」が始まったことが新聞やテレビなどで報道された。

我が国では公共交通機関が発達し、他国からも利便性や正確性に対して評価されてきた。今後も、公共交通の利便性を従来のように享受することができるのであろうか。本稿では、地域の足である乗合バス（以下、「バス」と記載）やタクシーの現状を踏まえつつ、埼玉県にも導入されたライドシェアの現状を概観するとともに、今後を展望する。

ライドシェアとは

昨年4月、東京都、神奈川県、愛知県、京都府の4地域でライドシェアが始まったことがニュースなどで報道された。ライドシェアはもともと、欧米などで始まった、一般ドライバーによる自家用車による有料での運送で、アプリ会社が開発したアプリにより、移動希望者とドライバーをマッチングさせるという、シェアリングエコノミーの一形態である。

日本においては、安全輸送に対するニーズが高かったことから、会社やドライバーが厳格に管理されたタクシー以外の、一般ドライバーによる有料での運送は、過疎地などの一部例外を除き、原則として「白タク」行為として違法とされてきた。

昨年4月に導入されたライドシェアはこの考え方を踏襲し、タクシー会社が一般ドライバーを雇用し、タクシー会社管理のもとで運行管理などを行って実施されるもので、欧米などで実施されているライドシェアとは異なり、「日本版ライドシェア」と呼ばれている。ライドシェアにタクシー会社を介在させることで、安全運転や、乗客が犯罪に巻き込まれるリスク防止を図って

いる。

「日本版ライドシェア」導入に至った背景

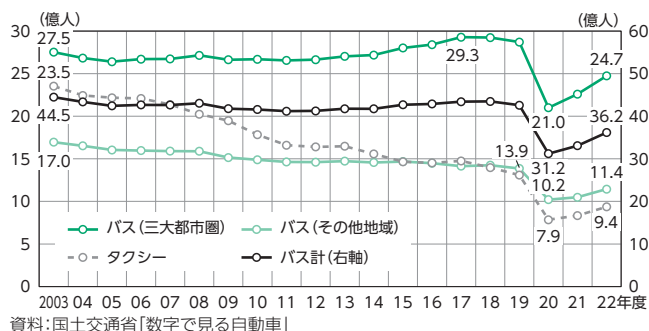
全国のバス・タクシーの輸送人員の推移をみると、三大都市圏（東京・愛知・大阪）以外のバスでは、2003年度の17.0億人から2019年度の13.9億人まで減少し続け、2020年度にはコロナ禍の影響により10.2億人まで減少した。2021年度は増加に転じたものの、2022年度は11.4億人と2003年度の67.1%の水準に留まっている。

三大都市圏のバスでは多少の増減はあるものの、2003年度の27.5億人が2017年度には29.3億人へと増加し、2020年度にはコロナ禍の影響により21.0億人まで減少した。2021年度は増加に転じたものの、2022年度は24.7億人と2003年度の89.8%の水準に留まっている。

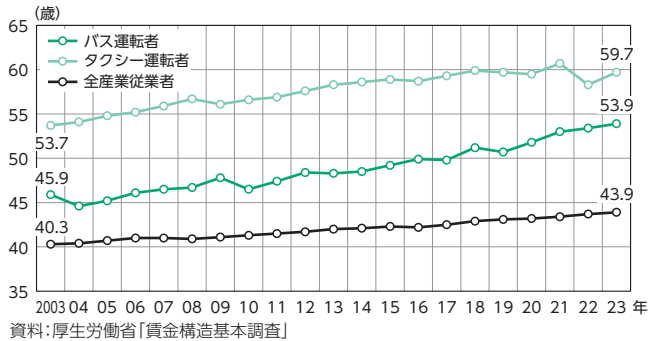
バス全体では、コロナ禍前は三大都市圏の増加もあって、2019年度は2003年度に比べて4.3%の減少にとどまっていたものの、2020年度はコロナ禍の影響により▲29.9%の水準まで落ち込んだ。その後は増加したものの、2022年度は36.2億人と2003年度の81.3%の水準に留まっている。

タクシーの輸送人員の落ち込みはさらに大きい。タクシーの輸送人員は2003年度の23.5億人が、2020年度にはコロナ禍の影響もあって7.9億人まで減少し、その後増加したものの、2022年度は9.4億人と2003年度の40.0%の水準に留まっている。

●バス・タクシー輸送人員の推移(全国)



●バス・タクシー運転者の年齢推移(全国)

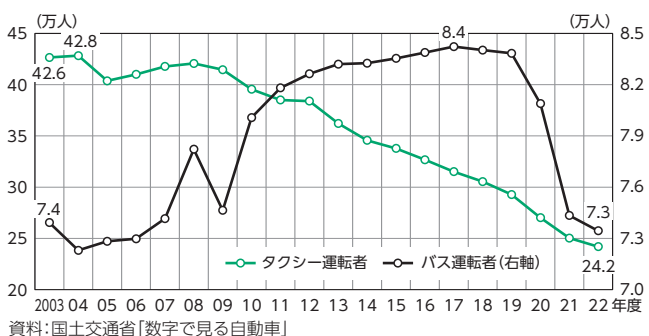


バス・タクシー運転者の年齢についてみると、全産業に比べて高くなっている。全産業従業者の平均年齢は2003年の40.3歳から2023年には43.9歳まで上昇しているが、この間、バス運転者は45.9歳から53.9歳に、タクシー運転者は53.7歳から59.7歳に上昇している。

バス・タクシーの運転者は高齢化していることもあり、運転者数が減少している。バスは2003年度から増減を伴いつつ、2017年度には8.4万人まで増加したものの、2022年度には7.3万人へと2017年度に比べ13.1%減少した。タクシーは2003年度の42.6万人から2022年度には24.2万人へと43.2%の減少となっている。

地方においては都市部よりも早くから人口減少が進み、バスやタクシーの運行がなされないような地域において、自治体や輸送機関等の利害関係者の協議により導入できるとされる「公共ライドシェア」が2006年に導入された。「公共ライドシェア」の導入地域では、バスやタクシーなどの運転に必要な二種免許を持たないドライバーにより、ライドシェアが実施さ

●バス・タクシー運転者数の推移



れている。

都市部においては、コロナ禍において一気に移動需要が消失するとともに、感染を恐れて退職する高齢の運転者が多く、移動サービスの供給が減少した。アフターコロナにおいては、移動需要が回復していくなかで、供給が需要に追いつかなくなった。このような状況に拍車をかけることとして、「2024年問題」と言われる、これまで輸送機関に猶予されてきた新たな労働時間管理が2024年度から適用される問題が挙げられる。働き方改革関連法は2019年に施行されたが、国民の生活に影響のある医療・介護や運輸サービス業、建設業については、猶予期間が設けられて2024年4月からの施行とされ、一昨年夏頃から移動の不足に対する懸念や対策が議論されるようになった。

このような状況下、政府は日常生活における移動の問題の深刻化を受け、関係府省庁が連携し、交通のり・デザイン(再構築)と社会的課題の解決に向け一体的な検討が必要として、一昨年9月に「地域の公共交通り・デザイン実現会議」を発足させた。これと並行して政府は地域の足の確保について検討を行い、一昨年12月の「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」において、タクシー事業では不足している移動の足を、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用する、新たな仕組みである「日本版ライドシェア」を創設する方向性が打ち出された。これを受け、「日本版ライドシェア」はタクシーが不足しているとされる地域や時期・時間を定め

●ライドシェアの種類

公共ライドシェア	内容	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、地方公共団体の主宰する「地域公共交通会議」等で、関係者間で協議が整った場合に実施可
	実施・運営方法	市町村、NPO法人等が実施
日本版ライドシェア	内容	国土交通省が指定する「タクシー不足地域、時期および時間帯」で実施可
	実施・運営方法	タクシー事業者管理の下で、実施

資料:国土交通省「[交通空白]解消本部」Webページ、関東運輸局「日本版ライドシェア、公共ライドシェア等について」より作成

●地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

交通空白地など	地方中心都市など	大都市など
公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難 ⇒地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化 連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要	提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題 ⇒地域の公共交通の再評価・徹底活用	内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足） ⇒利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充
自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用		地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用
↓↓↓		↓↓↓
自家用有償旅客運送（公共ライドシェア） 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		自家用車活用事業（日本版ライドシェア） タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス

資料：国土交通省「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」とりまとめ 概要より作成

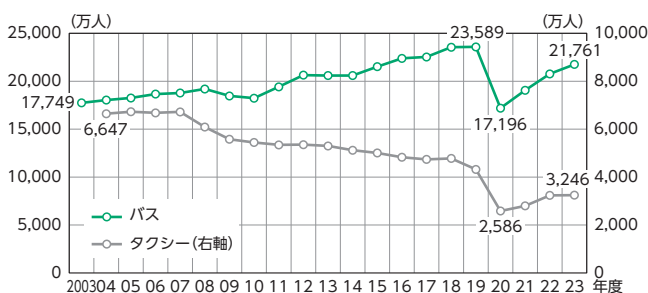
て導入された。「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」では、昨年5月に「とりまとめ」が公表され、「交通空白地など」・「地方中心都市など」・「大都市など」、地域類型ごとの課題解決に向けた方向性が打ち出された。昨年7月には「国土交通省『交通空白』解消本部」が設置され、「とりまとめ」にて打ち出された方向性に基づき、「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」に対する取り組みを強化しており、導入する地域が広がっている。

埼玉県状況

埼玉県のバスの輸送人員については多少の増減はあるものの、2003年度の17,749万人が2019年度には23,589万人へと増加し、2020年度にはコロナ禍の影響により17,196万人まで減少した。その後増加に転じたものの、2023年度は21,761万人と2019年度の92.3%の水準に留まっている。

埼玉県のタクシー輸送人員についても多少の増

●バス・タクシー輸送人員の推移（埼玉県）



資料：国土交通省「自動車輸送統計」、関東運輸局「自動車交通関連統計」

減はあるものの、2004年度の6,647万人が、2020年度にはコロナ禍の影響により2,586万人まで減少した。その後増加に転じたものの、2023年度は3,246万人と2004年度の48.8%の水準に留まっている。

埼玉県のバス・タクシーの運転者の年齢・運転者数についての公的機関による統計はないものの、埼玉県の「公共交通の利便性向上検討会議」資料にあるアンケート調査によると、県内の路線バス事業者・タクシー事業者とも「乗務員の不足」と「乗務員の高齢化」を課題としている。

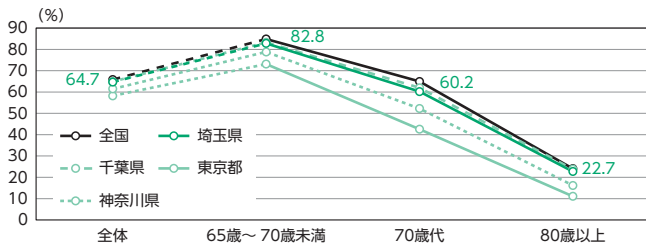
埼玉県においては、国土交通省がタクシーが不足しているとする、さいたま市や川口市・上尾市など県南部において昨年5月に「日本版ライドシェア」が開始され、草加市・越谷市・春日部市など県南東部、新座市・川越市・所沢市など県南西部にサービス提供エリアが拡大した。また、自治体が申請する手法もあり、昨年11月に、行田市が関東運輸局埼玉運輸支局に申請し、許可を受けて12月に開始されている。行田市では、夜間における駅や市内での飲食後等の移動手段を確保するため、タクシーが不足する夜間に、不足車両数を2台として申請している。

埼玉県におけるライドシェアの今後

今後、埼玉県は高齢化が進んでいき、自家用車以外による移動需要が急速に高まることが予想される。

警察庁「運転免許統計」によると、全国の運転免許の申請取消（以下、「返納」と記載）件数は2019年に急増した。この背景には、2019年に東京、池袋で発生した高齢者の運転による母子死亡加害事故が影響しているとみられる。

●高齢者の運転免許保有率



資料：警察庁「運転免許統計」、総務省統計局「人口推計」
(注) 2023年12月末現在の年齢別運転免許保有者数を2023年10月1日現在の当該年齢人口で除して算出

埼玉県においては2020年に運転免許返納件数は36,861件とピークをつけ、その後減少傾向ではあるものの、2023年においては22,966件と引き続き高い水準にある。23年の運転免許返納件数22,966件のうち、65～69歳では6.0%と低いものの、70～74歳で23.8%、75～79歳で25.3%と、80歳までの返納率は55.1%と返納者の約半数を占める。年齢層別に見た運転免許の保有率をみても、80歳以上になると急低下する。70歳代で60.2%である免許の保有率は、80歳以上では22.7%に低下している。

80歳で運転免許を返納すると仮定した場合、今後毎年3～4万人程度の免許返納が予想され、移動の手段を公共交通に頼らざるを得ない高齢者が多くなるとみられる。「2024年問題」を受けてバス路線の廃止や減便が実施されるなか、ライドシェアに対するニーズは今以上に高まるとみられる。

先に触れた「地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ」においては、地域類型を「交通空白地など」・「地方中心都市など」・「大都市など」と分類しているが、埼玉県においてはこれらをすべて含んでいると思われる。埼玉県においては各種計画などを策定する際に、県内を3ゾーン10地域に分類することが多いが、3ゾーンの代表交通手段分担率を見ると、ゾーンごとの交通手段の違いがわかる。

県南ゾーンについては、他のゾーンに比べて鉄道・バスなどの公共交通分担率が高い他、2輪車や徒歩の分担率も高くなっている。今後、高齢化の進展により、2輪車や徒歩からバスなどへのシフトも予想され

●埼玉県内の代表交通手段分担率

10地域	3ゾーン	鉄道	バス	自動車	2輪車	徒歩
さいたま	県南	22	1.3	30	23	22
南部						
南西部						
東部						
県央	圏央道	16	0.8	46	17	17
川越比企						
西部						
利根						
北部	県北	7	0.4	64	13	13
秩父						

資料：埼玉県第1回公共交通の利便性向上検討会議資料(2020年6月開催)

るが、バス減便が進むなかで、ライドシェアに対するニーズが高まることが予想される。圏央道ゾーンと県北ゾーンについては自動車の分担率が高く、高齢化の進展により免許返納者の増加が予想され、ライドシェアに対するニーズが高まることが予想される。地域の足として埼玉県内において既に導入されているコミュニティバスやデマンド交通に加え、「公共ライドシェア」、「日本版ライドシェア」なども選択肢に加わることになる。

但し、コミュニティバスやデマンド交通、「公共ライドシェア」については今後、地域の運転手の高齢化が進むこと、「日本版ライドシェア」についてはタクシー会社が運転手を雇用していることから、今後高まることが予想される需要に対し、十分なサービスの提供につながっていかない可能性がある。運転手の供給可能性を高めるためには、①「公共ライドシェア」と「日本版ライドシェア」の機能を統合させ、②ライドシェアを行う地域を、高齢化の進んでいる地域とあまり進んでいない地域を混在させて広域的な実施区域とし、③現状、「日本版ライドシェア」でタクシー会社による雇用としている形態を業務委託とする、など幅広く手法を検討することが必要かもしれない。

ライドシェアの要素を取り入れつつ、市町村、交通事業者などの利害関係者、利用者がともに納得できる、持続的な「地域の足」が確保されることを期待したい。移動の足の確保に困らず、「誰もが暮らしやすい埼玉」と感じられる生活環境がこの先もずっと続くことを願う。

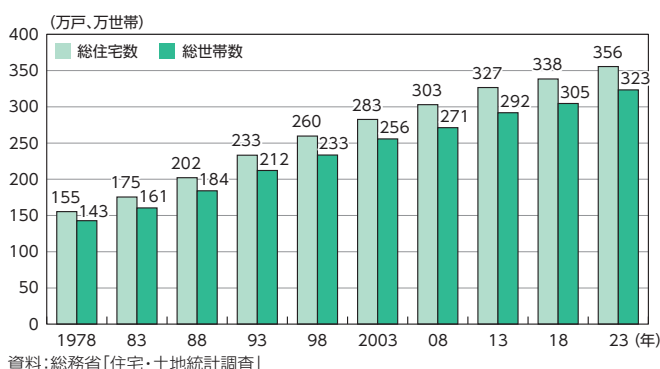
(太田富雄)

駅からみた埼玉県内の世帯の分布 — 地域メッシュ統計を用いて —

はじめに —増加する県内の住宅と世帯—

昨年9月に公表された「令和5年住宅・土地統計調査」によると、埼玉県の総世帯数は323万2,900世帯、総住宅数は355万5,100戸と、いずれも過去最多となった。県内の世帯と住宅はこれまで一貫して増加をしてきた。

●総住宅数と総世帯数の推移(埼玉県)



地域にとって世帯は、住宅の需要を生み出す重要な経済主体である。そしてその動向は、家計の消費として、地域経済の将来に大きく関わってくる。

本稿では国勢調査に関する「地域メッシュ統計」を用いて、交通の拠点となる鉄道の駅を中心に県内の世帯の分布を捉え、動向をみる。住宅の需要側である世帯の変化を通して、今後の住宅の供給や、県内のまちづくりの考察につなげていきたい。

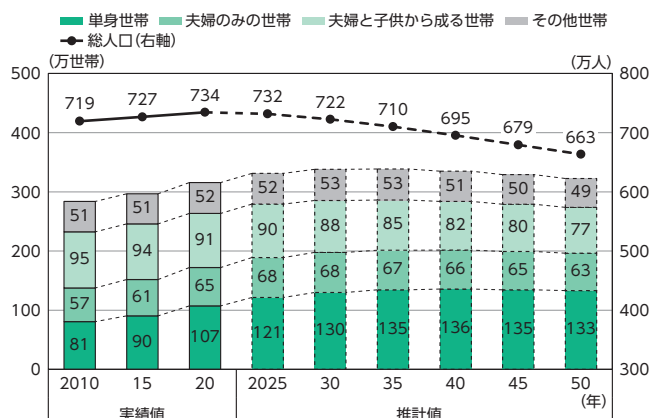
なお、本稿での世帯数は、寮・寄宿舎の学生・生徒や、病院・療養所の入院者、社会施設の入所者などの「施設等の世帯」を対象としない「一般世帯」を用いている。

単身世帯を中心に増加し、やがて減少に転じる世帯

国立社会保障・人口問題研究所が令和2年国勢調査を基準に実施した将来推計(2024年11月)によると、埼玉県の総人口は2025年より減少に転じる見通しとなっている。一方で、一般世帯数は2035年まで増加を続ける。その内訳をみると、「単身世帯」と「夫

婦のみの世帯」が増加に寄与していることが分かる。特に単身世帯の増加によるところが大きい。単身世帯は、2025年から2035年にかけて、約14万世帯が増加し、一般世帯全体の4割まで増加する見通しだ。そして2035年以降には、県内の一般世帯数は減少に転じる。

●一般世帯数・総人口の実績と将来推計(埼玉県)



今後の住宅の需要を捉える上で、注目すべきは、埼玉県全域を見渡して、この世帯の増加と減少が県内の「どこで」生じてくるのかである。県内の住宅需要を見極めるきっかけにもなりそうだ。

「地域メッシュ統計」を用いた分析

世帯の動向を捉えるために、本稿では「地域メッシュ統計」を用いた。地域メッシュ統計とは、「緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目(メッシュ)の区域に分けて、それぞれの区域に関する統計データを編成したもの」(総務省)である。

国勢調査に関しては、現在、基準地域メッシュ(1kmメッシュ)及び2分の1地域メッシュ(500mメッシュ)、4分の1地域メッシュ(250mメッシュ)の結果が作成されている。本稿で使用した令和2年国勢調査に関する4分の1地域メッシュ統計では、国勢調査で回答された個票の住所に基づき、県内33,827ある地域メッシュに該当する区域を特定(同定作業と

●地域メッシュのイメージ図



資料:国土交通省「国土数値情報」より作成
(注)イメージ図は埼玉県の標準地域メッシュ(1kmメッシュ)を示したものの

呼ばれる)し、集計されている。なお、総務省による同定作業では、一部埼玉県外にまたがる地域メッシュがあることから、他都県の値が混入する。公表されている埼玉県全体の統計の値より約1%弱、多く集計されている。

地域メッシュの作成方法は、「統計に用いる標準地域メッシュおよび標準地域メッシュ・コード(昭和48年行政管理庁告示第143号)」により定められているため、地域メッシュのひとつひとつの区域の緯度・経度は変わらない。従って、同じ区域を時系列に比較することも可能となっている。

地域メッシュの位置情報を公表している国土交通省では、他にも全国の鉄道の駅、警察署や消防署などの位置情報も公表している。今回、この地域メッシュと、埼玉県内外の鉄道の駅ひとつひとつの中心座標を割り出し、各地域メッシュの区域から直線距離で最も近い駅(最寄り駅)を距離と共に特定した。

駅を中心にして、距離別に統計を再集計することで、県全体の統計の数字には表れない変化をみてみる。距離別の同心円内の人口・世帯数の把握は、小売店舗の商圈分析などで用いられている方法である。

駅前でも3倍近く異なる県内世帯の密度

埼玉県はベッドタウンとしての特性が強い。東京に近い地域ほど、通勤・通学的手段に電車を利用してい

●駅と地域メッシュ間の距離の計測(イメージ図)



資料:国土交通省「国土数値情報」より作成
(注)最短距離は、2次元平面上を前提に算出している。標高差と道順等は考慮していない。

る人口が多い傾向にある。今回は国勢調査で「東京40km圏」とされた市区町村と、そうでない市町村とを分けて傾向の違いをみた。

●東京40km圏内(外)の市区町村(埼玉県)



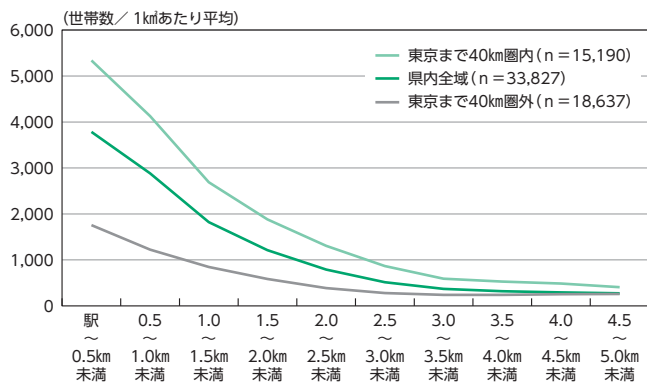
資料:国土交通省「国土数値情報」、総務省「国勢調査」より作成(以下、同じ)

この分析によると、県内の世帯の密度が最も高い区域は、JR川口駅より500m圏内である。250m四方の区域で1,675世帯が居住している区域が存在する。また東京40km圏外の地域の中で最も世帯の密度が高いのは、東武東上線鶴ヶ島駅より500m圏内で、250m四方の区域に725世帯が居住している。駅からの距離別に県内全域を確認すると、駅前に世帯が集中していることが分かる。埼玉県においては世帯の約8割が駅前から2km圏内に集中している。

世帯の集中度合いをみるために、250m四方の区域の世帯を1km当たりの「密度」に割り戻し、距離別に地域メッシュを分類して平均を求めた。埼玉県内の東京40km圏内と圏外では、駅前でも平均で3倍近く

世帯の密度が異なる。またどの地域でも駅前から離れるほど、世帯の密度は低くなる傾向にある。

●駅からの距離別の世帯の平均密度(1kmあたり)(埼玉県)

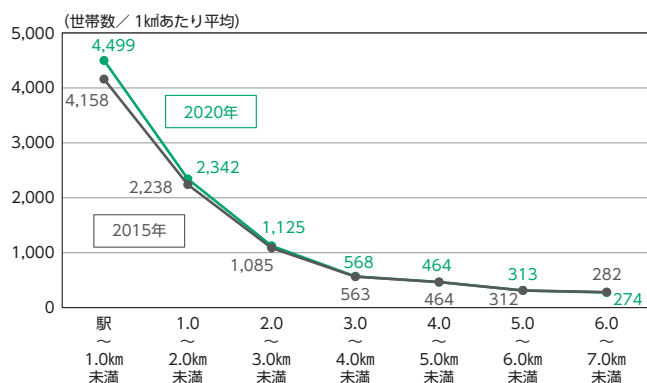


(注) 駅から10km圏まで集計を行ったが、5kmまでの区域を示している。

東京40km圏内の駅前で見られる単身世帯の流入

国勢調査の地域メッシュ統計を、2015年と2020年で比較した。東京40km圏内の県内市区町村では、5年間で駅前3km圏内の地域で世帯の密度の上昇がみられる。3km圏外の世帯の密度には大きな変化は見られなかった。駅前から近い範囲に世帯の増加が生じている。

●東京40km圏内地域の世帯の平均密度2015年と2020年の比較



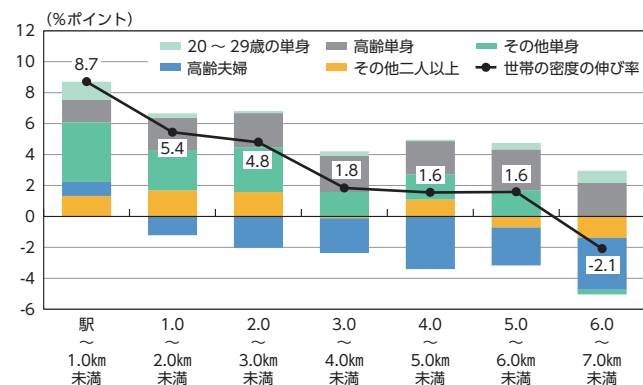
(注) 7.0km以上～8.0km未満区域は対象がごく少数(n=9)のため除外した

距離別にみた世帯数の伸び率を、世帯の区分毎に寄与度で確認すると、単身世帯の流入が全体を押し上げていることが分かる。駅から1km以内の「駅近」には、20～29歳の単身世帯の「一人暮らしの若者」の上昇も目立つ。一方で6km以上の地域では伸び率

はマイナスに転じる。要因は高齢夫婦をはじめとした2人以上世帯が押し下げていることが分かる。

高齢夫婦は伴侶の死別や福祉施設への転居に伴い、高齢単身世帯に転じることも多いとみられる。同地域での高齢夫婦の減少と高齢単身世帯の増加は、高齢化に対応した事象であると考えられる。

●東京40km圏内地域の2015年→2020年の伸び率と寄与度



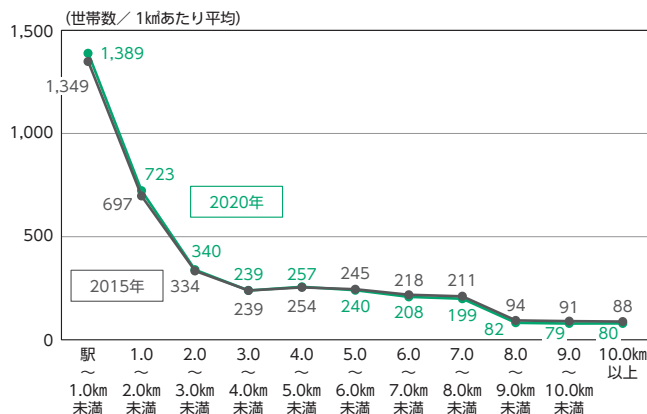
(注) 7.0km～8.0km未満区域は対象がごく少数(n=9)のため除外した
前のグラフで示した平均密度の基準とは異なる

東京40km圏外で見られる世帯が減少する地域

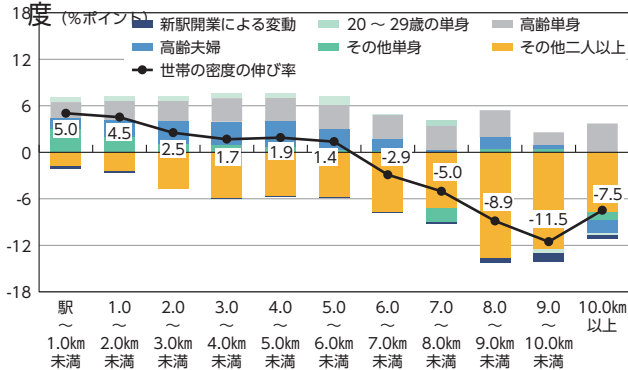
同様に東京から40km圏外の地域をみると、駅前の区域に若干の上昇がみられるものの、40km圏内と比較して伸び率は小さい。注目したいのは、駅前から5km以上の地域で世帯の密度に低下が生じている点である。

寄与度でみると、高齢者世帯の増加が全体を押し上げている一方で、それ以上に二人以上世帯の減少が伸び率のマイナスに寄与している。駅から離れている世帯で高齢化による影響以上に世帯の減少がみら

●東京40km圏外地域の世帯の平均密度2015年と2020年の比較



●東京40km圏外地域の2015年→2020年の伸び率と寄与



(注) 新駅の開業(県内2駅)による距離の分類の変動による影響を除去した前のグラフで示した平均密度の基準とは異なる

れる。転居による地域からの退出が生じている可能性がある。

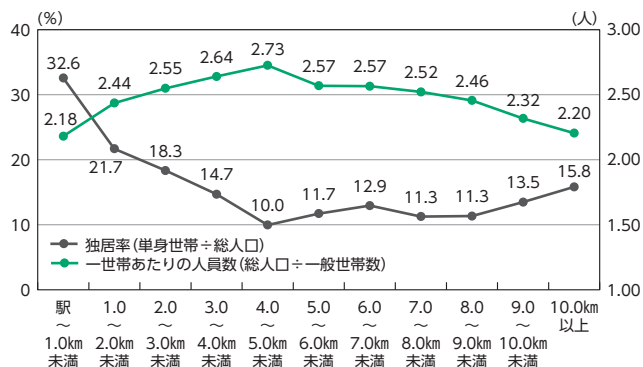
駅からの距離別にみた世帯人員の構成

総じてみて、駅からの距離別に世帯の分布をみると、地域全体で世帯の高齢化が進むなか、駅から近い地域では一人暮らしの若者を含めた多様な単身世帯が増加していく一方、駅から離れた地域では世帯の密度は低下している。

独居率(総人口に占める単身世帯主の割合)は駅前1km圏内で最も高く、地域内の総人口の3割以上が単身世帯主であるが、5km未満にかけて独居率は低下する。更に駅から離れるにつれて、再び独居率がなだらかに上昇していく。距離別にみて、増加する単身世帯は距離別に2極化が進んでいるようだ。

また、総人口を世帯数で除して求める「一世帯あた

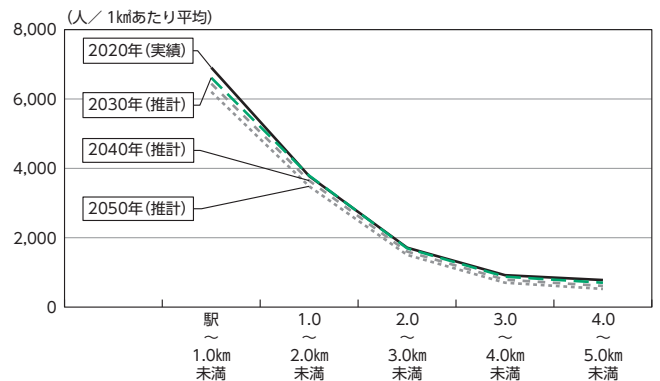
●駅からの距離別の独居率と一世帯あたりの人員数(埼玉県)



りの人員数」も駅から4km離れた地域でピークとなる。この地域ではファミリータイプを中心として、間取りが広い住居も多いと思われる。

本年2月に国土交通省より地域メッシュ統計を用いた令和2年国勢調査に基づく将来推計人口が公表された。駅からの距離別に推計された人口密度を集計すると、県内の人口密度は今後全体的に低下していく見通しのようだ。

●駅からの距離別の人口密度(推計・1kmあたり平均)(埼玉県)



(注) 5kmまでの区域を示している

集中する世帯と孤立していく世帯

今後、約10年は単身世帯の増加が続くだろう。都心に近く、駅前の単身世帯向けの賃貸物件は様々な世代から引き続き需要を集めるだろう。需要は駅前に集中しており、賃料の上昇は生じやすくなる。また駅前の地価は高騰し、戸建住宅は広い土地の確保がさらに困難になる。高まる密度に応えるように、駅前タワーマンションの建築は今後も進むと思われる。県内の主要な駅の近くは、更に高層化が進むだろう。

世帯が高齢化するなか、駅から離れ、交通の利便性が低い地域では世帯数の減少が進む。インフラの維持や機動的な商業・サービスの提供が課題になる。

そして10年先の将来、世帯が減少に転じるとき、駅から離れたまちは、地域を支える若い世帯が希薄となっていく。紡いできた地域の文化と歴史をつなげていくために、様々な世代が参加するまちづくりと、持続可能性の高い地域経済の形成が急がれる。(齋藤康生)



アンケート調査①

埼玉県内企業の2025年経営

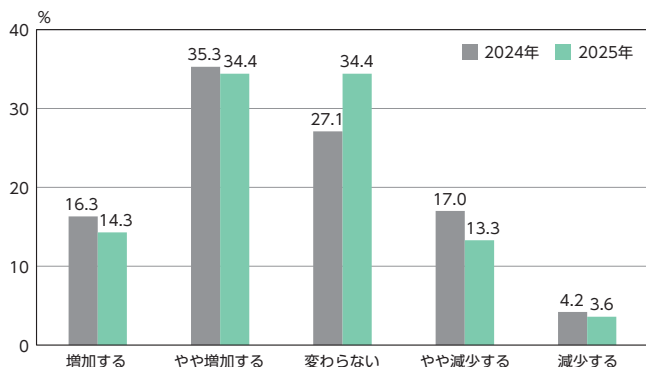
売上・利益は引き続き堅調な見通し。コスト増の懸念強く、対

2025年の売上・利益、販売価格・仕入価格・諸経費価格の見通し、経営に影響を与える懸念事項などについて、県内企業へのアンケート調査を実施した。

✓ 売上の見通し

2025年の売上の見通しについては、「増加する」14.3%、「やや増加する」34.4%、「変わらない」34.4%、「やや減少する」13.3%、「減少する」3.6%となった。「増加する」と「やや増加する」を合わせると48.7%の企業で「増加」とし、「減少する」と「やや減少する」を合わせた16.9%を上回った。景気の持ち直しが続き、業況が回復しているところも多く、引き続き売上の増加を見通しているところが多い。前回2024年調査と比べると「変わらない」が7.3ポイント増え、「増加」が2.9ポイント、「減少」が4.3ポイント減った。

● 売上の見通し

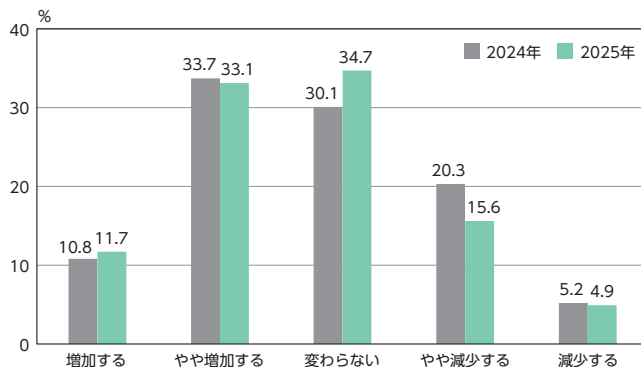


✓ 利益の見通し

2025年の利益の見通しについては、「増加する」11.7%、「やや増加する」33.1%、「変わらない」34.7%、「やや減少する」15.6%、「減少する」4.9%となった。「増加する」と「やや増加する」を合わせると44.8%の企業で「増加」とし、「減少する」と「やや減少する」を合わせた20.5%を上回った。前回2024年調査と比べると「増加する」、「やや増加する」は合わせてほぼ横ばいとなり、「変わらない」が増えた。売上増や価格転嫁が進んでいることから、利益を確保できる環境

となっているとみられる。

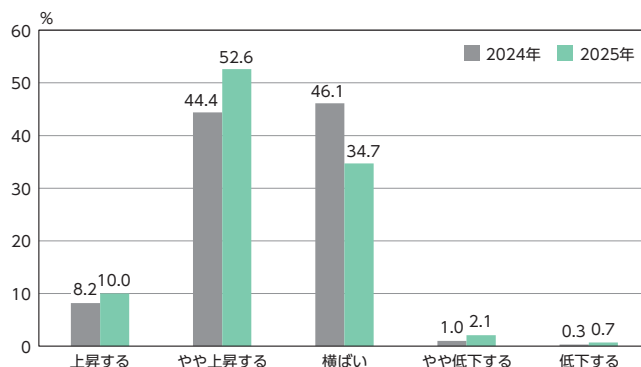
● 利益の見通し



✓ 販売価格、仕入価格、諸経費価格の見通し

2025年の販売価格（製品、商品、サービスなど）については、「上昇する」10.0%、「やや上昇する」52.6%、「横ばい」34.7%、「やや低下する」2.1%、「低下する」0.7%となった。「上昇する」と「やや上昇する」を合わせると62.6%の企業で販売価格は上昇するとしている。前年調査では合わせて52.6%であり、10.0ポイント増加した。物価上昇が続くなか、価格転嫁も進んでいることから、販売価格は上昇とするところが多くなった。

● 販売価格の見通し



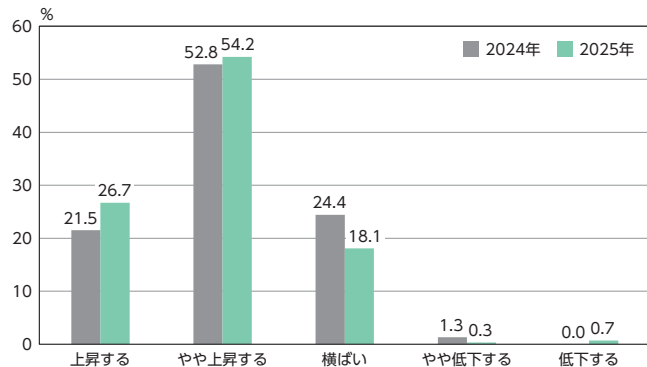
仕入価格（原材料、仕入商品など）については、「上昇する」26.7%、「やや上昇する」54.2%、「横ばい」18.1%、「やや低下する」0.3%、「低下する」0.7%となった。「上昇する」と「やや上昇する」を合わせると、80.9%の企業で仕入価格は上昇するとしている。前年

見通し

応が課題

調査と比べると、「上昇する」と「やや上昇する」を合わせると6.6ポイント増加しており、仕入れ価格の上昇は今後も続くところが多い。

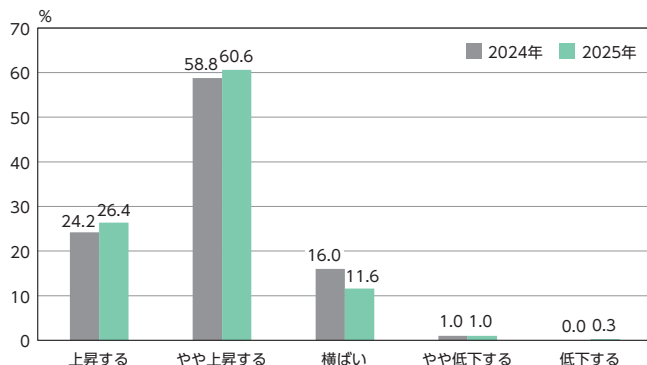
●仕入価格の見通し



諸経費価格(光熱費、運送費、外注費など)については、「上昇する」26.4%、「やや上昇する」60.6%、「横ばい」11.6%、「やや低下する」1.0%、「低下する」0.3%となった。「上昇する」と「やや上昇する」を合わせると87.0%の企業で諸経費価格が上昇するとしている。前年調査と比べると、「上昇する」と「やや上昇する」を合わせると、4.0ポイント増加しており、諸経費価格の上昇は今後も続くところが多い。

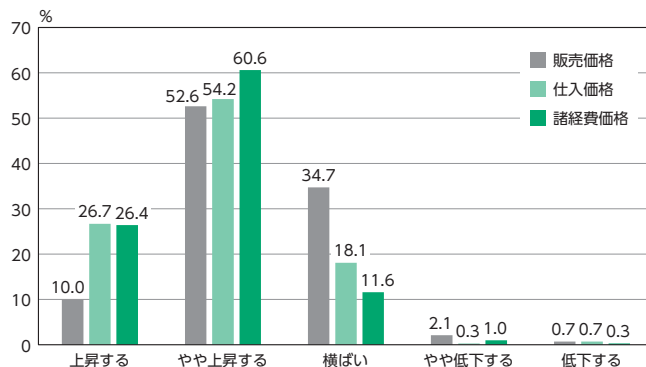
各価格の見通しをみると、「上昇する」は販売価格で10.0%、仕入価格で26.7%、諸経費価格で26.4%となっている。一方、「横ばい」は販売価格で34.7%、仕入価格で18.1%、諸経費価格で11.6%である。全体に価格は上昇しているものの、販売価格は横ばいとするところが3割以上あり、価格転嫁は進んでいるものの、

●諸経費価格の見通し



仕入価格、諸経費価格の上昇を販売価格には十分に転嫁できないと考えている企業も依然あるようだ。

●各価格の見通し



☑ 経営に影響を与える懸念事項

2025年において経営に影響を与える懸念事項としては(複数回答)、「仕入価格・諸経費の上昇」が最も多く75.3%、次いで「国内景気・経済の悪化」67.7%、「人件費の上昇」65.6%、「人手不足」55.7%、「価格競争の激化」20.3%などとなった。「仕入価格・諸経費の上昇」が7割以上、「人件費の上昇」が6割以上となり、コスト増への対応が大きな課題と考えられている。「人手不足」も多くの企業があげており、引き続き大きな問題と考えられている。(吉嶺暢嗣)

●経営に影響を与える懸念事項(複数回答)

単位:%

	全産業	製造業	非製造業
仕入価格・諸経費の上昇	75.3	73.9	76.1
国内景気・経済の悪化	67.7	72.1	65.0
人件費の上昇	65.6	63.1	67.2
人手不足	55.7	41.4	64.4
価格競争の激化	20.3	18.0	21.7
海外景気・経済の悪化	17.9	32.4	8.9
為替の変動	13.7	22.5	8.3
金利の変動	12.7	8.1	15.6
部品・資材などの調達難	10.0	9.9	10.0
海外情勢の緊張	7.9	14.4	3.9
気候変動・自然災害	6.9	4.5	8.3

2025年1月実施。対象企業数1,013社、
回答企業数308社、回答率30.4%。



アンケート調査②

埼玉県内企業の2024年冬の

県内企業の冬のボーナスは前年比+7.7%、3年連続の増加

2024年冬のボーナス支給状況について、県内企業へのアンケート調査を実施した。

☑ ボーナス支給実績の有無

2024年冬のボーナスの支給実績をたずねたところ、「正社員・パートともに支給」とした企業は58.3%、「正社員のみ支給」とした企業は35.7%、「支給しない」とした企業は6.0%となり、ボーナスを支給する企業は9割以上となった。

前年実績と比較すると、「正社員・パートともに支給」は1.1ポイント増加、「正社員のみ支給」は0.5ポイント減少、「支給しない」は0.6ポイント減少した。2020年調査では、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による業績の悪化から、「支給しない」とする企業が増加するなど、支給状況は悪化したが、その後改善が続いている。

● 2024年冬のボーナス支給実績の有無

単位:%

	全産業	製造業	非製造業
正社員・パートともに支給	58.3 (57.2)	68.7 (65.0)	51.9 (52.4)
正社員のみ支給	35.7 (36.2)	26.1 (29.1)	41.6 (40.6)
支給しない	6.0 (6.6)	5.2 (6.0)	6.5 (7.0)

()内は2023年実績

☑ ボーナス一人当たり支給額

2024年冬のボーナス支給総額を支給人員で割った、一人当たり支給額は452,351円となり、前年実績の420,113円から7.7%の増加となった(ボーナス支給額を記入いただいた企業211社を集計)。

当財団の調査で2024年の賃上げ率が3.6%と高かったことに加えて、ボーナスの支給月数が前年の1.72ヵ月から、1.78ヵ月と0.06ヵ月増加(月数を回答した194社の平均)したことにより大きな増加となった。7.7%の増加は冬のボーナスではリーマンショックで大きくボーナスが減少し、翌年回復の動きがみられた

2010年の5.1%以来の大きな増加であり、2005年1月調査開始以来最も大きな増加となった。企業業績が比較的好調なことに加え、人手不足などへの対応のためとみられる。

業種別にみると、製造業は513,270円と前年の457,778円から12.1%の増加、非製造業は426,637円で前年の404,106円から5.6%の増加となった。

● 2024年冬のボーナス一人当たり支給額

単位:社、円、%

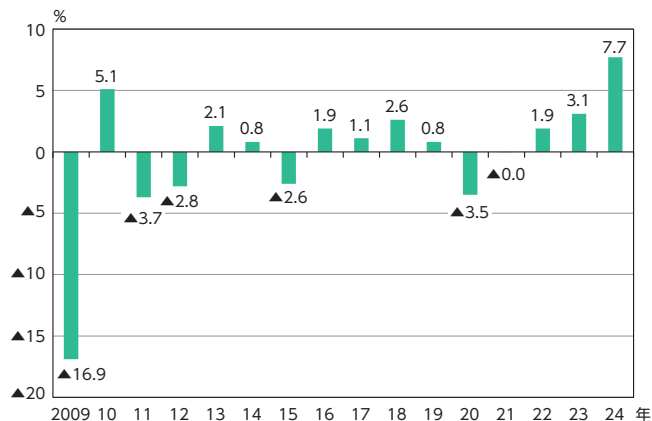
	企業数	一人当たり支給額		
		2024年	2023年	前年比
全産業	211	452,351	420,113	7.7
製造業	86	513,270	457,778	12.1
非製造業	125	426,637	404,106	5.6

☑ 冬のボーナス一人当たり支給額(前年比)の推移

冬のボーナス一人当たり支給額(前年比)の推移をみると、2009年にリーマンショックの影響を受け、企業収益、雇用環境の悪化などにより2ケタ減と大幅な落ち込みとなった。2010年は生産の回復等により、製造業を中心に収益の改善に応じてボーナス支給額を回復する動きがみられたが、2011年、2012年と再び減少となった。

2013年は景気の持ち直しにより、企業収益にも改善の動きがみられ、冬のボーナスは2010年以来3年ぶりに前年を上回り、2014年も2年連続で増加となった。

● 冬のボーナス一人当たり支給額(前年比)の推移



ボーナス支給状況

2015年は前年の消費増税の影響が長引き、業況回復が遅れたことから、3年ぶりの減少となった。2016年以降は企業業績の回復に加え、人手不足感の強まりから4年連続で増加となったが、新型コロナウイルス感染症の影響から2020年、2021年は2年連続の減少となり、2022年に3年ぶりで増加となり、本年まで3年連続で増加となった。

☑ ボーナス支給総額と支給人員

アンケート回答企業の2024年冬のボーナス支給総額は125億36百万円で、当該企業の前年実績115億1百万円から9.0%の増加となった。支給人員は前年比1.2%の増加となり、支給総額、支給人員ともに前年比増加となった。

業種別にみると支給総額は、製造業が前年比12.5%の増加、非製造業が同7.3%の増加。支給人員は製造業で前年比0.4%の増加、非製造業で同1.6%の増加となった。製造業、非製造業ともに、支給総額、支給人員とも増加となった。

● 2024年冬のボーナス支給総額と支給人員

	支 給 総 額			支 給 人 員		
	2024年	2023年	前年比	2024年	2023年	前年比
全 産 業	12,536	11,501	9.0	27,713	27,376	1.2
製 造 業	4,216	3,746	12.5	8,214	8,183	0.4
非製造業	8,319	7,756	7.3	19,499	19,193	1.6

☑ ボーナス支給額決定に当たって重視すること

ボーナス支給額決定に当たって重視することについては(複数回答)、「業績・収益状況」が最も多く88.9%、次いで「従業員のモチベーションの維持・アップ」76.0%、「雇用の維持・確保」62.4%、「物価動向」14.3%、「他社や業界などの水準」12.2%、「景気の先行き」5.9%、「政府による賃上げ等の要請」2.4%となった。

ほとんどの企業で「業績・収益状況」をあげており、

「従業員のモチベーションの維持・アップ」も多い。「政府による賃上げ等の要請」は少なかった。

業種別にみると、大きな差はみられないが、「雇用の維持・確保」で非製造業が製造業に比べてやや多く、「他社や業界などの水準」、「景気の先行き」などで製造業が非製造業に比べて多かった。

● ボーナス支給額決定に当たって重視すること(複数回答)

	全産業	製造業	非製造業
業績・収益状況	88.9	90.8	87.6
従業員のモチベーションの維持・アップ	76.0	78.9	74.2
雇用の維持・確保	62.4	61.5	62.9
物価動向	14.3	16.5	12.9
他社や業界などの水準	12.2	15.6	10.1
景気の先行き	5.9	10.1	3.4
政府による賃上げ等の要請	2.4	2.8	2.2

☑ 2025年夏のボーナス支給予定

2025年夏のボーナス支給予定については、2024年夏のボーナスに比べて、「増加」26.5%、「変わらない」62.4%、「減少」6.6%、「支給しない」4.5%となった。「変わらない」とするところが6割以上と多いが、「増加」が「減少」を上回った。

業種別にみると、製造業では「増加」が32.4%、「減少」が4.6%。非製造業では「増加」が22.9%、「減少」が7.8%と、いずれも「増加」が「減少」を上回っている。

(吉嶺暢嗣)

● 2025年夏のボーナス支給予定

	増加	変わらない	減少	支給しない
全 産 業	26.5	62.4	6.6	4.5
製 造 業	32.4	59.3	4.6	3.7
非製造業	22.9	64.2	7.8	5.0

2025年1月実施。対象企業数1,013社、回答企業数304社、回答率30.0%。

県内経済の動き

概況

埼玉県の景気は持ち直している

景気動向指数 下げ止まりを示している

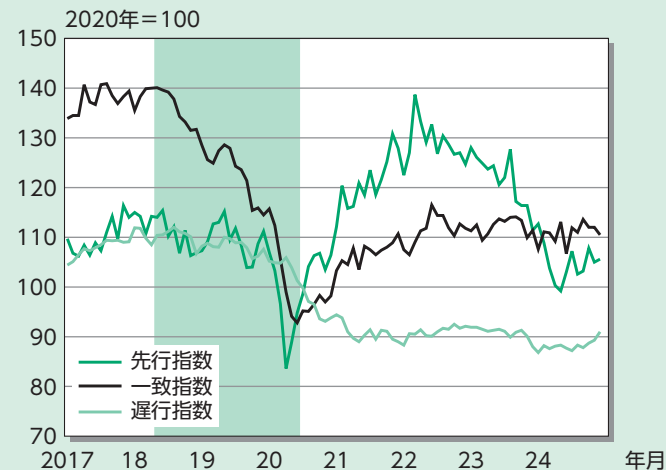
12月のCI（コンポジット・インデックス）は、先行指数：105.6（前月比+0.6ポイント）、一致指数：110.5（同▲1.5ポイント）、遅行指数：91.0（同+1.7ポイント）となった。

先行指数は2カ月ぶりの上昇となった。

一致指数は2カ月ぶりの下降となった。基調判断となる3カ月後方移動平均は、前月比▲1.03ポイントと、4カ月ぶりの下降となった。埼玉県は景気の基調判断を4カ月連続で「下げ止まりを示している」としている。

遅行指数は3カ月連続の上昇となった。

景気動向指数の推移



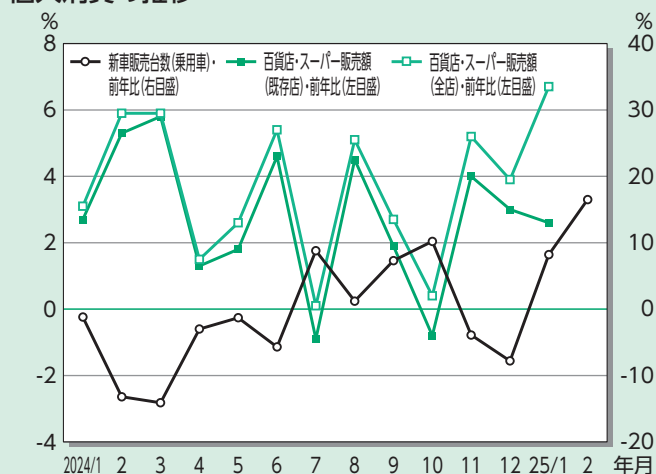
資料：埼玉県（注）網掛け部分は埼玉県の景気後退期

個人消費 百貨店・スーパー販売額は3カ月連続で増加

1月の百貨店・スーパー販売額は1,234億円、前年比+2.6%（既存店）と3カ月連続で増加した。業態別では、百貨店（同+1.0%）、スーパー（同+2.8%）とも増加した。新設店を含む全店ベースの販売額は同+6.7%と32カ月連続で増加した。

2月の新車販売台数（乗用車）は12,892台、前年比+16.5%と2カ月連続で増加した。車種別では普通乗用車が8,877台（同+8.5%）、小型乗用車は4,015台（同+39.0%）だった。

個人消費の推移



資料：経済産業省、日本自動車販売協会連合会

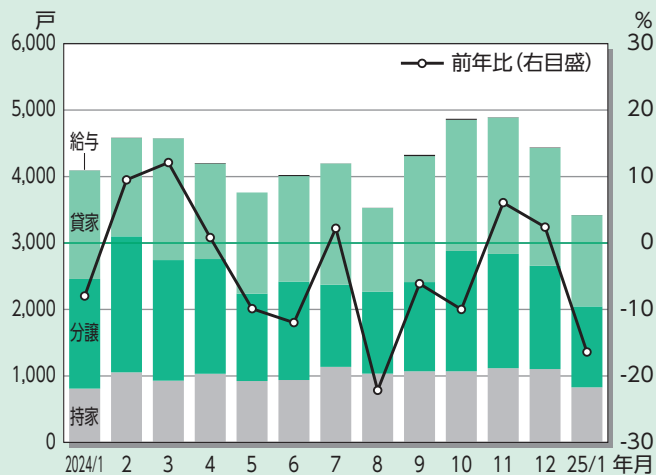
住宅 3カ月ぶりに前年を下回る

1月の新設住宅着戸数は3,422戸となり、前年比▲16.4%と3カ月ぶりに前年を下回った。

利用関係別にみると、持家が830戸（前年比+2.6%）と5カ月連続で増加したものの、貸家が1,373戸（同▲15.9%）と3カ月ぶりに、分譲が1,217戸（同▲26.3%）と9カ月連続で減少した。

分譲住宅は、マンションが249戸（同▲56.6%）と2カ月連続で、戸建てが945戸（同▲11.8%）と13カ月連続で減少した。

新設住宅着工戸数の推移



資料：国土交通省

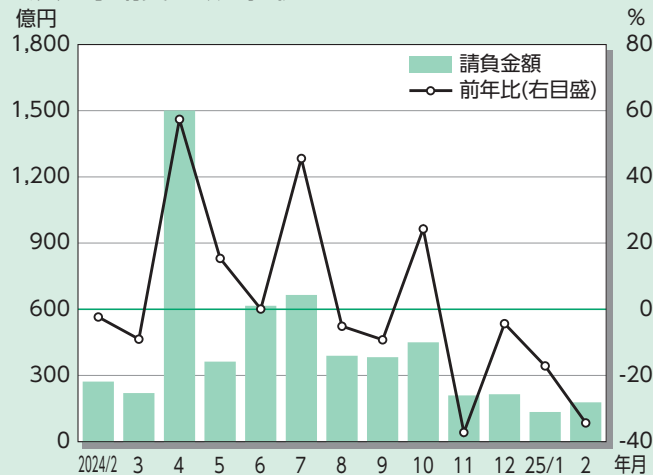
公共工事 4カ月連続で前年を下回る

2月の公共工事請負金額は182億円、前年比▲34.1%と4カ月連続で前年を下回った。2024年4～2025年2月の累計は、同+12.8%と前年を上回っている。

発注者別では、国(同▲21.3%)、独立行政法人等(同▲56.4%)、県(同▲51.7%)、市町村(同▲28.6%)が減少した。

なお、2月の請負件数も230件(同▲15.4%)と前年を下回っている。

公共工事請負金額の推移



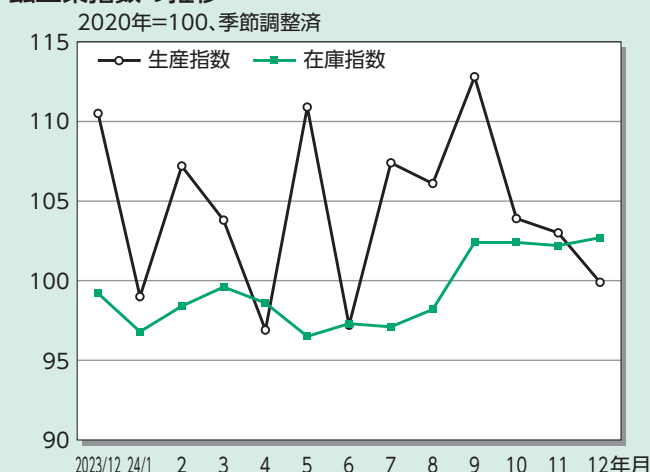
資料:東日本建設業保証(株)

生産 3カ月連続で減少

12月の鉱工業指数をみると、生産指数は99.9、前月比▲3.0%と3カ月連続で減少した。業種別では、輸送用機械、食料品、情報通信機械など10業種が増加したものの、化学、業務用機械、生産用機械など13業種が減少した。

在庫指数は102.7、前月比+0.5%と3カ月ぶりに増加した。業種別では、生産用機械、情報通信機械、非鉄金属など11業種が増加したものの、金属製品、窯業・土石製品、食料品など9業種が減少した。

鉱工業指数の推移



資料:埼玉県

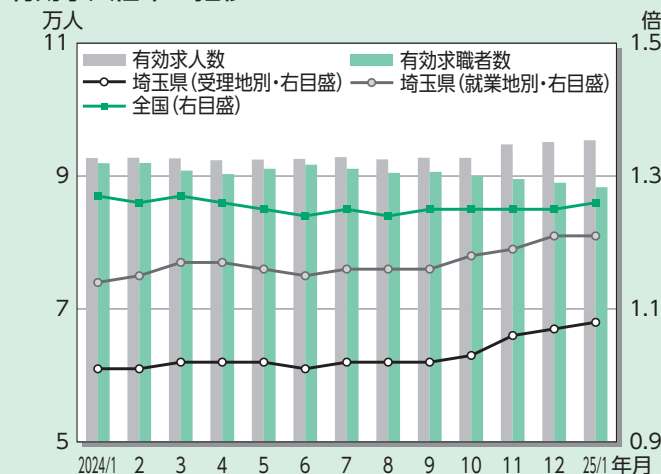
雇用 有効求人倍率は前月から上昇

1月の受理地別有効求人倍率は、前月から0.01ポイント上昇の1.08倍となった。

有効求職者数が88,337人(前月比▲0.8%)と、4カ月連続で前月を下回るなか、有効求人数は95,384人(同+0.3%)と3カ月連続で前月を上回った。新規求人倍率は、前月から0.19ポイント上昇の2.06倍となっている。

なお、1月の就業地別有効求人倍率は、前月から横ばいの1.21倍であった。

有効求人倍率の推移



資料:埼玉県労働局 (注1) 使用している値は季節調整値
(注2) 就業地別有効求人倍率は、埼玉県内を就業地とする、県外での受理分を含めた求人数で算出された参考値

月次経済指標

	鉱工業生産指数(季調値)				鉱工業在庫指数(季調値)				建築着工床面積(非居住用)			
	埼玉県		全国		埼玉県		全国		埼玉県		全国	
	2020年=100	前月比(%)	2020年=100	前月比(%)	2020年=100	前月比(%)	2020年=100	前月比(%)	1,000㎡	前年比(%)	1,000㎡	前年比(%)
2021年	104.3	4.3	105.4	5.4	96.1	▲ 1.8	98.5	6.4	2,929	24.0	48,460	9.5
2022年	105.1	0.8	105.3	▲ 0.1	96.9	0.8	101.2	2.7	2,454	▲ 16.2	47,203	▲ 2.6
2023年	105.9	0.8	103.9	▲ 1.3	98.5	1.7	100.7	▲ 0.5	1,974	▲ 19.6	43,448	▲ 8.0
2024年	103.9	▲ 1.9	101.5	▲ 2.3	102.0	3.6	98.7	▲ 2.0	2,144	8.6	39,200	▲ 9.8
23年12月	110.5	10.2	105.0	1.2	99.2	▲ 0.5	102.7	▲ 0.9	85	▲ 50.8	3,426	1.0
24年 1月	99.0	▲ 10.4	98.0	▲ 6.7	96.8	▲ 2.4	101.0	▲ 1.7	138	▲ 48.2	3,269	▲ 16.1
2月	107.2	8.3	97.4	▲ 0.6	98.4	1.7	101.6	0.6	117	▲ 25.9	3,105	▲ 13.0
3月	103.8	▲ 3.2	101.7	4.4	99.6	1.2	102.6	1.0	161	22.9	3,242	15.7
4月	96.9	▲ 6.6	100.8	▲ 0.9	98.6	▲ 1.0	102.4	▲ 0.2	139	▲ 35.2	4,045	▲ 15.8
5月	110.9	14.4	104.4	3.6	96.5	▲ 2.1	103.3	0.9	136	▲ 9.1	2,874	▲ 11.7
6月	97.2	▲ 12.4	100.0	▲ 4.2	97.3	0.8	102.6	▲ 0.7	135	▲ 43.5	3,394	7.8
7月	107.4	10.5	103.1	3.1	97.1	▲ 0.2	103.0	0.4	202	159.7	3,294	▲ 8.8
8月	106.1	▲ 1.2	99.7	▲ 3.3	98.2	1.1	102.2	▲ 0.8	273	22.8	3,053	▲ 13.4
9月	112.8	6.3	101.3	1.6	102.4	4.3	102.3	0.1	345	114.6	3,480	▲ 3.8
10月	103.9	▲ 7.9	104.1	2.8	102.4	0.0	102.3	0.0	112	▲ 35.5	3,361	▲ 27.3
11月	103.0	▲ 0.9	101.8	▲ 2.2	102.2	▲ 0.2	101.3	▲ 1.0	115	19.4	3,149	▲ 0.6
12月	99.9	▲ 3.0	101.6	▲ 0.2	102.7	0.5	100.6	▲ 0.7	271	218.7	2,935	▲ 14.3
25年 1月			P100.5	P▲ 1.1			P101.5	P0.9	83	▲ 39.6	2,487	▲ 23.9
2月												
資料出所	埼玉県		経済産業省		埼玉県		経済産業省		国土交通省			

●鉱工業在庫指数の年の数値は年末値

	新設住宅着工戸数				所定外労働時間(製造業)				常用雇用指数			
	埼玉県		全国		埼玉県		全国		埼玉県		全国	
	戸	前年比(%)	戸	前年比(%)	時間	前年比(%)	時間	前年比(%)	2020年=100	前年比(%)	2020年=100	前年比(%)
2021年	50,154	4.4	856,484	5.0	13.4	9.1	15.3	14.7	98.9	▲ 1.1	100.3	0.3
2022年	52,138	4.0	859,529	0.4	15.0	11.8	16.0	4.3	99.0	0.1	99.7	▲ 0.6
2023年	53,228	2.1	819,623	▲ 4.6	15.4	2.3	15.2	▲ 5.3	99.2	0.2	100.4	0.8
2024年	51,488	▲ 3.3	792,098	▲ 3.4	14.5	▲ 4.5	14.6	▲ 3.5	99.3	0.1	101.6	1.2
23年12月	4,332	▲ 1.1	64,586	▲ 4.0	16.7	5.7	15.5	▲ 6.0	99.8	0.4	101.0	1.1
24年 1月	4,093	▲ 8.0	58,849	▲ 7.5	13.4	▲ 4.3	13.5	▲ 6.9	99.4	0.2	100.7	0.9
2月	4,583	9.5	59,162	▲ 8.2	14.2	▲ 8.4	14.6	▲ 6.4	99.3	0.6	100.6	1.0
3月	4,575	12.1	64,265	▲ 12.8	15.0	▲ 5.1	14.9	▲ 5.7	99.0	0.7	100.0	1.2
4月	4,203	0.8	76,572	13.9	15.4	▲ 3.8	14.6	▲ 5.8	99.8	1.0	101.6	1.1
5月	3,760	▲ 9.9	65,921	▲ 5.2	13.5	▲ 6.9	13.6	▲ 2.9	99.6	0.4	101.9	1.2
6月	4,023	▲ 12.0	66,285	▲ 6.7	14.4	0.0	14.3	▲ 4.0	99.9	0.2	102.1	1.4
7月	4,198	2.2	68,014	▲ 0.2	15.3	4.1	14.9	▲ 1.3	99.3	▲ 0.3	102.1	1.3
8月	3,530	▲ 22.2	66,819	▲ 5.1	13.7	▲ 2.8	14.0	▲ 1.4	98.8	0.3	101.9	1.3
9月	4,327	▲ 6.1	68,548	▲ 0.6	14.8	0.7	14.8	▲ 2.0	98.7	▲ 0.6	101.8	1.2
10月	4,869	▲ 10.0	69,669	▲ 2.9	15.2	▲ 5.6	15.5	▲ 1.3	99.6	▲ 0.2	102.0	1.4
11月	4,891	6.1	65,037	▲ 1.8	15.0	▲ 6.8	15.6	▲ 1.3	99.4	▲ 0.1	102.0	1.1
12月	4,436	2.4	62,957	▲ 2.5	14.6	▲ 13.1	15.1	▲ 2.6	99.1	▲ 0.7	102.1	1.1
25年 1月	3,422	▲ 16.4	56,134	▲ 4.6			P14.0	P3.8			P101.8	P1.1
2月												
資料出所	国土交通省				埼玉県		厚生労働省		埼玉県		厚生労働省	

●所定外労働時間、常用雇用指数はいずれも事業所規模30人以上、Pは速報値

月次経済指標

	有効求人倍率(季調値)		新規求人数				百貨店・スーパー販売額			
	埼玉県		全国		埼玉県		全国		埼玉県	
	倍	倍	人	前年比(%)	千人	前年比(%)	億円	前年比(%)	億円	前年比(%)
2021年	0.93	1.13	29,706	3.2	782	4.1	13,225	0.4	199,071	0.6
2022年	1.03	1.28	32,480	9.3	866	10.8	13,431	0.6	206,603	3.2
2023年	1.06	1.31	32,370	▲ 0.3	867	0.1	14,020	3.6	216,049	4.2
2024年	1.02	1.25	31,526	▲ 2.6	836	▲ 3.6	14,505	2.7	224,065	3.6
23年12月	1.02	1.27	31,051	▲ 6.8	821	▲ 3.3	1,440	2.9	22,846	2.5
24年 1月	1.01	1.27	32,969	▲ 5.0	911	▲ 3.0	1,157	2.7	18,264	3.3
2月	1.01	1.26	33,610	▲ 0.7	893	▲ 3.6	1,097	5.3	17,021	7.2
3月	1.02	1.27	28,888	▲ 5.4	831	▲ 7.4	1,225	5.8	18,886	6.5
4月	1.02	1.26	30,006	▲ 5.2	822	▲ 2.3	1,137	1.3	17,612	2.7
5月	1.02	1.25	32,267	▲ 1.5	829	▲ 0.6	1,184	1.8	18,212	4.1
6月	1.01	1.24	28,299	▲ 9.4	792	▲ 9.4	1,194	4.6	18,675	6.6
7月	1.02	1.25	30,897	1.2	843	1.2	1,213	▲ 0.9	18,990	1.1
8月	1.02	1.24	32,115	▲ 6.6	792	▲ 6.5	1,233	4.5	18,664	4.3
9月	1.02	1.25	28,653	▲ 7.7	807	▲ 5.9	1,161	1.9	17,394	1.6
10月	1.03	1.25	36,103	4.8	919	1.2	1,178	▲ 0.8	17,895	▲ 0.4
11月	1.06	1.25	34,903	8.0	802	▲ 2.6	1,231	4.0	18,976	3.5
12月	1.07	1.25	29,602	▲ 4.7	791	▲ 3.7	1,495	3.0	23,477	2.9
25年 1月	1.08	1.26	35,089	6.4	907	▲ 0.4	P1,234	P2.6	P19,022	P2.9
2月										
資料出所	埼玉労働局	厚生労働省	埼玉労働局		厚生労働省		経済産業省			

●百貨店・スーパー販売額の前年比は既存店ベース

	新車販売(乗用車)台数				企業倒産				消費者物価指数			
	埼玉県		全国		埼玉県		全国		埼玉県		全国	
	台	前年比(%)	台	前年比(%)	件数(件)	負債額(百万円)	件数(件)	負債額(百万円)	2020年=100	前年比(%)	2020年=100	前年比(%)
2021年	130,303	▲ 4.4	2,399,862	▲ 3.2	282	38,106	6,030	1,150,703	99.5	▲ 0.5	99.8	▲ 0.2
2022年	120,086	▲ 7.8	2,223,303	▲ 7.4	285	1,164,079	6,428	2,331,443	101.8	2.4	102.3	2.5
2023年	140,830	17.3	2,651,397	19.3	339	36,671	8,690	2,402,645	104.9	3.0	105.6	3.2
2024年	137,496	▲ 2.4	2,523,105	▲ 4.8	400	60,321	10,006	2,343,538	107.5	2.5	108.5	2.7
23年12月	10,945	10.4	200,630	11.0	33	7,341	810	103,228	105.9	2.2	106.8	2.6
24年 1月	10,838	▲ 1.2	193,162	▲ 4.5	28	3,716	701	79,123	105.9	1.9	106.9	2.2
2月	11,069	▲ 13.2	202,640	▲ 14.4	28	3,082	712	139,596	106.0	2.5	106.9	2.8
3月	14,216	▲ 14.1	268,843	▲ 18.6	37	9,665	906	142,252	106.4	2.4	107.2	2.7
4月	9,768	▲ 3.0	181,633	▲ 5.9	48	2,936	783	113,423	106.9	2.3	107.7	2.5
5月	9,660	▲ 1.3	176,693	▲ 1.7	40	3,416	1,009	136,769	107.3	2.7	108.1	2.8
6月	10,970	▲ 5.7	211,131	▲ 6.9	31	9,326	820	109,879	107.3	2.6	108.2	2.8
7月	12,684	8.8	229,683	3.6	35	12,052	953	781,206	107.5	2.5	108.6	2.8
8月	9,923	1.2	180,385	▲ 1.6	32	2,317	723	101,370	108.1	2.8	109.1	3.0
9月	13,480	7.3	240,399	1.1	39	7,600	807	132,754	107.7	2.2	108.9	2.5
10月	12,765	10.2	231,474	7.8	27	1,110	909	252,913	108.4	1.9	109.5	2.3
11月	12,030	▲ 3.9	222,424	▲ 1.0	30	2,680	841	160,223	108.6	2.5	110.0	2.9
12月	10,093	▲ 7.8	184,638	▲ 8.0	25	2,421	842	194,030	109.3	3.2	110.7	3.6
25年 1月	11,725	8.2	216,664	12.2	45	3,178	840	121,449	109.7	3.6	111.2	4.0
2月	12,892	16.5	234,257	15.6	35	2,859	764	171,277				
資料出所	日本自動車販売協会連合会				東京商工リサーチ				総務省			



東松山市長 森田 光一氏

市長のメッセージ

花とウォーキング、そしてノーベル物理学賞受賞者である梶田隆章博士^{かじ たかあき}が生まれ育ったまち、東松山市は、昭和29年に1町4村の合併により誕生し、昨年に市制施行70周年を迎えました。また、教育・医療機関や働き場所、商業施設などがそろっており、生涯にわたり住み続けられる自己完結型のまちとして、東洋経済新報社が毎年発表している「住みよさランキング」では2022年から3年連続で県内1位となりました。

これからも「観光振興」「産業振興」「子育て支援」「防災・減災対策の推進」「地域福祉の充実」を中心に、全ての市民の皆様が住み慣れた地域でいつまでも安全・安心に暮らせる社会の実現に向け、全力で取り組んでまいります。

はじめに

東松山市は、都心から50km圏内、埼玉県のほぼ中央に位置する。市内には関越自動車道、国道254号・407号バイパスが交差するほか、東武東上線が南北に走り、交通の利便性が高いまちである。恵まれた立地条件と交通体系により、都市機能と住環境が相まって発展しながらも、緑と清流を身近に残す東松山市は、比企地域の中心都市として、古くからその役割を担っている。

花とウォーキング、文化・芸術の振興

本年で第48回を迎える「日本スリーデーマーチ」は、世界第2位、日本一の規模を誇る国際ウォーキング大会である。日ごとに変わる5kmから50kmまでの6つのコースが用意されている。昨年実施された大会では世界各国、日本各地から3日間で延べ4万人以上のウォーカーが参加した。

誰もが生涯にわたって元気に活躍できる社会の実現が求められる中、ウォーキングは気軽に楽しみながら心身の健康増進を図ることができる生涯スポーツとして愛好者が増えている。日本スリーデーマーチの開催地として、市のアイデンティティとなっているウォーキングを更に普及させるために、市では多くのウォーキングコースの整備やイベントの開催に加え、幼児を対象とした歩育事業^{ほいく}や月例ウォーキングといったウォーキングを軸とした事業を展開し、ウォーキングの魅力を広く発信している。

さらに、世界各国・日本各地から参加する大勢のウォーカーたちを花で歓迎しようと始まった「花いっぱい運動」。ボランティアや自治会、商店会が中心となり、各地区四季折々の花を楽しめるまちづくりに取り組んでいる。現在では地域コミュニティ醸成のツールとしての役割も担っている。

また、東松山市では文化・芸術の振興にも力を入れている。高坂駅西口から約1km続く高坂彫刻プロムナード^{たか た ひろあつ}「高田博厚彫刻群」及びそのほぼ中央にある中通公園で、昨年10月に「ひがしまつやまアートフェスタin高坂彫刻プロムナード2024」が行われた。東松山市にゆかりのある音楽家によるステージ演奏や地元芸術家、大学生によるワークショップが行われ、多くのキッチンカーやアート系ワークショップの出店もあり、市民が芸術に触れる機会を提供するとともに、地元アーティストの発掘や育成、活動機会を提供する場となっている。



自然の中をウォーキングする「日本スリーデーマーチ」

東松山市概要

人口(2025年3月1日現在)	91,063人
世帯数(同上)	43,718世帯
平均年齢(2025年3月1日現在)	48.1歳
面積	65.35km ²
製造業事業所数(経済構造実態調査)	152所
製造品出荷額等(同上)	3,303.7億円
卸・小売業事業所数(経済センサス)	699店
商品販売額(同上)	1,487.6億円
公共下水道普及率	52.9%
舗装率	57.6%

資料:「令和6年埼玉県統計年鑑」ほか



主な交通機関

- 東武東上線 東松山駅、高坂駅
- 関越自動車道 東松山ICから市役所まで約3km

☀️ 安心で楽しい子育て環境づくり

東松山市では子育て支援に力を入れている。昨年4月に、妊産婦、子育て世帯、こどもへの相談体制や支援を一層充実させるため、これまでの「子育て世代包括支援センター」と「子ども家庭総合支援拠点」の両機能を一体化し、切れ目なく相談・支援を行うため「こども家庭センター」を開設した。「こども家庭センター」では保健師、社会福祉士などの専門相談員が妊娠期から子育て期まで、家庭に寄り添う伴走型の相談・支援を行っている。

また、在宅で子育てをしている家庭の育児負担軽減を目的として、リフレッシュチケットを交付している。同チケットを使って、こどもを預けたい時は一時保育、短時間保育、病児保育などのサービスを、親子で楽しみたい時は、東松山市農林公園内や埼玉県こども動物自然公園などで割引のサービスを受けることができる。

☀️ 観光振興の推進

東松山市には身近に自然を体験できる様々な施設がある。

「東松山市化石と自然の体験館」では、東松山市が海の底だった約1,500万年前の地層から出たサメの歯等の貴重な化石を見ることができるほか、ふるいを使ったり、岩塊を割ったりして化石発掘体験ができる。発掘体験者は間もなく10万人を迎える。

「東松山市農林公園」では、イチゴの摘み取り体験

のほか、タマネギやジャガイモ、サツマイモなど旬の農産物の収穫体験ができる。また、農林公園で採れたイチゴをのせたよもぎ草もち作りや、フラワーアレンジメントのワークショップなど各種教室も開催している。春にはサクラ、夏にはヒマワリ、秋にはコスモスなど四季折々の花を楽しむことができる。

「東松山ばたん園」では、4月中旬～5月上旬に約3万m²の園内で、関東有数の規模である約5,000株の市の花「ばたん」が色鮮やかに咲き誇る(表紙写真)。ばたんのほかにも、アジサイやイロハモミジ、ロウバイなどが植栽されている。大型遊具や展望台などもあり、様々なイベントも開催され、一年を通して楽しむことができる。

市では市内の観光拠点を活用するとともに、高速道路への良好なアクセスを生かし、首都圏からの来客を呼び込む取組を行うことで、更なる地域活性化を図っている。(吉嶺暢嗣)



東松山市化石と自然の体験館

市町村経済データ

世帯数・人口

(2025年1月1日現在)

市町村名	世帯数	人口	前年比 (%)	市町村名	世帯数	人口	前年比 (%)	市町村名	世帯数	人口	前年比 (%)
さいたま市	620,239	1,351,535	0.4	朝霞市	66,068	144,018	0.7	滑川町	8,133	20,039	0.0
川越市	161,185	354,282	0.0	志木市	34,082	75,059	▲ 0.2	嵐山町	7,744	17,481	▲ 1.1
熊谷市	83,145	189,591	▲ 0.6	和光市	41,887	84,680	0.2	小川町	11,857	26,770	▲ 1.6
川口市	280,744	594,450	0.2	新座市	77,733	166,189	0.2	川島町	7,445	18,303	▲ 1.1
行田市	32,979	76,142	▲ 0.7	桶川市	32,153	73,710	▲ 0.4	吉見町	7,016	17,123	▲ 1.4
秩父市	23,580	55,551	▲ 1.8	久喜市	65,494	148,901	0.1	鳩山町	5,465	12,844	▲ 1.4
所沢市	159,857	340,660	▲ 0.3	北本市	28,803	64,413	▲ 0.2	ときがわ町	4,196	9,822	▲ 1.9
飯能市	34,781	79,081	▲ 0.6	八潮市	45,086	94,599	0.6	横瀬町	3,043	7,450	▲ 1.9
加須市	47,441	110,785	▲ 0.1	富士見市	54,042	113,174	0.2	皆野町	3,537	8,655	▲ 1.9
本庄市	34,606	77,484	▲ 0.6	三郷市	63,714	141,472	0.2	長瀬町	2,561	6,286	▲ 2.3
東松山市	42,560	92,758	0.2	蓮田市	26,688	61,025	▲ 0.4	小鹿野町	3,995	9,736	▲ 2.6
春日部市	102,615	225,923	▲ 0.5	坂戸市	46,915	99,462	0.1	東秩父村	946	2,379	▲ 2.7
狭山市	66,838	146,896	▲ 0.4	幸手市	21,556	48,494	▲ 0.5	美里町	3,971	10,620	▲ 1.2
羽生市	22,465	52,156	▲ 0.3	鶴ヶ島市	32,646	70,062	▲ 0.3	神川町	5,422	12,717	▲ 1.0
鴻巣市	50,390	116,355	▲ 0.0	日高市	23,361	53,367	▲ 0.4	上里町	12,593	30,001	▲ 0.0
深谷市	58,859	139,117	▲ 0.4	吉川市	29,272	71,149	▲ 0.4	寄居町	13,741	30,999	▲ 1.2
上尾市	101,840	227,825	▲ 0.0	ふじみ野市	51,741	113,624	0.2	宮代町	15,205	33,757	0.3
草加市	118,974	250,109	0.3	白岡市	21,729	52,189	▲ 0.5	杉戸町	18,709	42,910	▲ 1.0
越谷市	148,600	338,793	▲ 0.2	伊奈町	18,963	45,000	0.0	松伏町	11,092	27,161	▲ 1.0
蕨市	38,669	74,922	1.0	三芳町	15,452	37,637	▲ 0.2				
戸田市	67,677	142,181	▲ 0.1	毛呂山町	16,229	34,199	▲ 0.9				
入間市	63,234	141,776	▲ 0.9	越生町	4,680	10,407	▲ 1.0				
								市町村計	3,326,243	7,326,255	▲ 0.1

資料:埼玉県「推計人口」

埼玉りそな経済情報 2025年4月号

2025年4月1日発行

発行 株式会社 埼玉りそな銀行
企画・編集 公益財団法人 埼玉りそな産業経済振興財団
〒330-0063 さいたま市浦和区高砂2-9-15
Tel:048-824-1475 FAX:048-824-7821
ホームページアドレス <https://www.sarfic.or.jp/>

