

埼玉りそな 経済情報

February 2022 No.218

2月号

- 1 **彩論** 関東地方整備局長 **若林 伸幸** 氏
——— 活力と魅力ある地域づくり
 - 2 **ズームアップ** 株式会社マイタウン
 - 5 **調査** 埼玉県における鉄道の歴史と今後
 - 9 **アンケート調査①** 埼玉県内雇用動向調査
——— 雇用人員は前年より「不足」が増加、先行きはさらに「不足」が増える見込み
 - 11 **アンケート調査②** 埼玉県内企業のDXへの取り組み
 - 13 **県内経済の動き**
 - 15 **月次経済指標**
 - 17 **タウンスケープ** **寄居町**
——— 可能性^{むげんだい}∞ 笑顔満タン よりいまち
- 裏表紙 **市町村経済データ**



風布川の清流(寄居町)



埼玉りそな銀行

RESONA

公益財団法人

企画
編集

埼玉りそな産業経済振興財団

活力と魅力ある地域づくり



関東地方整備局長
若林 伸幸氏

令和4年を迎え、関係者の皆様におかれましては、平素より国土交通行政の推進に多大なるご協力とご支援を頂きまして、厚く御礼申し上げます。

関東地方は、我が国最大の平野である関東平野がほぼ中央に広がり、国土の約13%を占め、約4,600万人(人口の37%)の人々が暮らす、我が国最大の圏域です。また、域内総生産は、約230兆円に上り、我が国のGDPの4割を占めるとともに、観光面では、外国人の延べ宿泊者数の4割(約4,200万人)を占めています。さらに、東京圏には日本企業の本社の約6割、外資系企業の本社の8割以上が立地するなど、関東地方には、我が国の経済中枢機能が集積しています。

昨年は、10月に千葉県北西部を震源とする地震が発生し、埼玉県川口市及び宮代町並びに東京都足立区で最大震度5強を観測しました。埼玉県内で震度5強が観測されたのは、平成23年の東日本大震災以来となります。さらに、令和元年東日本台風や令和2年7月豪雨など、近年は風水害が頻発化・激甚化しているところです。

関東地方整備局は、このような地震災害や風水害等に迅速かつ的確に対応するため、都県、市区町村等の関係行政機関はもちろんのこと建設業界との連携を更に密にし、災害対応に万全を期して参ります。さらに、事前防災対策や大規模自然災害からの復旧・復興、老朽化対策など「防災・減災、国土強靱化」の取組の加速化・深化によって安全・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・プロジェクトを戦略的かつ計画的に展開して参ります。

また、社会資本整備や公共サービスの提供というインフラ分野において、建設生産プロセスの変革による生産性、安全性、効率性の向上や、職員の仕事の進め方の変革による働き方改革を推進することを目標に、国民のニーズを踏まえつつ、データとデジタル技術を活用し、建設業や国土交通省の文化・風土や働き方(業務そのものや、組織、プロセス)の変革によるインフラ分野のDXを強力に推進して参ります。

さらに、建設業が取り組む「担い手確保」と「生産性の向上」を促進するため、原則全ての工事において週休2日制を適用するとともに、大規模構造物等では原則BIM/CIMを活用するなどの取組を積極的に進めて参ります。

埼玉県内では、建設業協会、埼玉県、さいたま市、関東地方整備局の4者で構成される埼玉県地域建設業ICT推進検討協議会において、令和3年5月に建設業におけるICT活用やICT施工の普及促進など「埼玉県地域建設業ICT推進アクションプラン」を策定し、関係者共同による取組を促進しています。

一昨年来、建設業界の皆様にはエッセンシャルワーカーとして、新型コロナウイルス感染症の拡大防止、景気の下支えとなるインフラの整備、維持・管理にご尽力いただき大変感謝しております。皆様とともにこの難局を乗り越えていきたいと思っておりますので、引き続きのご協力をお願い申し上げます。

関東地方整備局では、これまで築いてきた社会資本のストック効果を生かしつつ、「防災・減災、国土強靱化」やインフラ分野におけるDXを強力に推進し、我が国の経済・社会を牽引する活力と魅力ある地域づくりに取り組んで参ります。

地域密着型の経営で30年。自社ブランド住宅 「トラストステージ」で顧客の信頼を積み上げ、成長を続ける

東武東上線・西武線沿線を主な事業エリアとして、不動産仲介業、住宅の建築・販売を手がけるマイタウン。自社ブランドの「トラストステージ」は、顧客の要望に応じて間取りが自由に設計できるフリープラン住宅とシリーズ化した企画住宅で展開され、人気を集める。今後も地域貢献を行いながら、地元が必要とされる企業となるためにたゆまぬ挑戦を続けていく。



代表取締役社長 内田 隆成氏

- 代表者 代表取締役社長 内田 隆成
- 設立 平成4年11月
- 資本金 1,000万円
- 従業員数 96人
- 事業内容 不動産売買・賃貸の仲介業務、新築分譲住宅販売、賃貸管理・注文住宅新築工事、リフォーム工事、建築設計、保険代理店業務、インテリア雑貨・服飾雑貨・日用品雑貨・家具等の企画・製造・卸売および小売、カルチャー教室の企画および経営、各種イベントおよび教室の企画・制作および運営
- 所在地 〒351-0025 埼玉県朝霞市三原2-19-20
TEL 048-470-5600 FAX 048-470-5610
- URL <https://www.asaka-mytown.co.jp/>

株式会社マイタウンは地域密着型の経営で、主軸となる分譲・注文住宅事業と不動産仲介事業を行う企業だ。営業エリアは、本社のある朝霞市をはじめ東武東上線、西武線沿線の志木市、和光市、新座市、西東京市、練馬区、板橋区で、七つある店舗から1時間半以内で移動できる地域を守備範囲とする。

新築工事件数は年間約200棟。志木、朝霞、新座、和光4市の戸建て供給数ではトップクラスを誇る。自社ブランド「トラストステージ」は、自由度の高い設計が特徴のフリープラン住宅とシリーズ化した企画住宅で展開されており、顧客の満足度が高い同社の看板商品だ。

「当社は設立から30年を迎えました。設立当初は不動産仲介事業を主体としていましたが、20年ほど前から分譲住宅事業を開始しました。今は、売り上げの多くが分譲注文住宅事業で、ほぼハウスメーカーに近い感じです」(内田隆成社長)

同社のストロングポイントは地域密着型経営、土地の仕入れから設計・建築・アフターサービスまでのすべてを一気通貫で自社で手がける体制、そして社となる「お客さま第一主義」の実践である。

→リーマン・ショックをチャンスに変える

同社の創業は平成4(1992)年。不動産会社に勤めていた先代の佐藤茂氏が興した。不動産仲介業でスタートし、その後平成13年には分譲住宅事業を開始。分譲新築や中古住宅をリノベーションして販売する買取再販で、施工実績を積み上げていった。

「私が入社したのは平成15年。当時は社員数4名の会社でした。先代の佐藤は土地や不動産の目利きで、それが奏功して当社は少しずつ売り上げと建築棟数を増やし、階段を上っていったように思います」

転機が訪れたのは、リーマン・ショック後の平成22年頃。初めて19区画という大型の土地を朝霞で仕入れたことであった。それが可能となったのは、同社が着実に売り上げを伸ばし、銀行からの信用があったこと、そして先代社長・佐藤氏の時代を読む目の鋭さによるものだった。

佐藤氏はリーマン・ショックが起こる1年ほど前に世界の状況を見て「不動産不況が訪れる」と予想。社員に、自社で抱える在庫をゼロにするよう指示を出していた。そのためリーマン・ショック後に同社が

受けた傷はほとんどなかった。一方、その後不況が訪れて売れ残った土地が安く市場に出され、同社に声がかかったという。

「19区画という大きな案件は、当時の当社の規模で回ってくるような話ではありません。でも、『何とか引き受けてくれないか』と声をかけていただき、融資の審査も通ったので引き受けました」

さらに自社設計を始めていた同社にとって、リーマン・ショックが追い風となったことがもう一つある。不況によって建築業界で人材の流動化が起り、優秀な設計技術を持つ人材が入社してきたのだ。

「自社設計のほうが外にお願いするよりもコストダウンになると考え、優秀な人材を探していました。一貫通貫で手がける仕組みに弾みがついたのです」

多くの企業がリーマン・ショックというピンチに悪戦苦闘するなか、同社はそれをチャンスに変え、自社ブランドの商品開発を進めていった。

➔ 顧客の思いにとことん付き合う

平成22年当時、営業エリア内の戸建ての主流は建てて売る“建売住宅”がほとんどで、建築条件付きの土地を購入したあとで建物を建てる“売建住宅”のスタイルは、まだ見られなかった。

「当時は在庫の回転を早くしないといけない、と考えていました。そこで、土地と建物を分割実行して土地を先行して決済し、建物をあとで決済すれば、家が完成するまで決済されない建売住宅と違って、回転率が上がるのではないかと。先代とプランを考え、この界限でいち早く売建住宅を始めました」

そして、注文住宅よりも価格を抑え、顧客の要望に応じて1軒1軒間取りを設計する、自由度の高い売建住宅「トラストステージ」が誕生する。

「当時、当社のような小さい会社で何を強みとするかを考えた時、他社がやっていないことをやろうと。それで自由設計を始めました。お客さまと何回も打ち合わせをして、スピードよりもお客さまの夢を形にす

る家づくりを最優先に考えました」

建築施工は同社の専属ともいえる大工が行い、基本的に1顧客1組で担当。ゆとりある工期でいいいに建築する。

トラストステージは、販売開始から着実に建築棟数を伸ばし、これまで約1,500棟以上の住まいを供給。同社の売り上げを右肩上がりに上昇させている。顧客からは、“親身になって対応してくれた”“望み通りの家ができた”と満足度が高い。



志本本店外観



施工事例(外観)

➔ サービスと人財力で顧客の心をつかむ

平成26年、同社はアフター・リフォーム事業部を開設する。これによって土地の仕入れから、設計・建築、販売、点検・リフォームまで、すべてを自社で行う体制が整った。

「家を買った周囲のお客さまの話を知ると、『困ったことがあった時、たらい回しにされて対応してくれない』という声があった。そこで、多少コストはかかりますが、すべての困りごとを引き受ける部署をつくろう、と。営業所のある場所から1時間半の地域を業務エリアにしているのはそのためです」

地域に根ざし、顧客の困りごとにしっかりと対応する——そのきめ細やかなサービスで顧客の信頼を積み上げてきた同社。近年では、口コミによるリフォームや売却、建て替えの紹介件数が数倍も伸びているという。また、店舗内のアットホームな雰囲気や、親身になって家づくりを支える社員の対応も顧客から高い評価を得ており、それも口コミの紹介を後押ししているようだ。

「創業当時、佐藤は社内のアットホームな雰囲気を大切にしていました。それを旨に、物心共に達成感と



施工事例・内観(左右)



雑貨店「NATURIM」

満足感を味わえる企業を目指し、社員教育を行ってきました。今でもそれは続いています。その結果が表れてきているのだと思います」

アットホームな雰囲気は、別の形でも効果が現れている。なんと、同社で家を購入した顧客が後に「ここで働きたい」と転職してくるといふのだ。そうした社員が営業部員の3割を占めるというのだから驚かされる。同社スタッフの“人財力”の賜物だろう。

➔ 不動産会社の敷居を下げる

平成30年、同社はマルイファミリー志木店に雑貨

店「NATURIM(ナチュリム)」を開店する。狙いは新たな販売チャネルの獲得である。

暮らしを潤す雑貨は住宅と親和性があり、住宅と違って手ごろでかわいく、気に入ったグッズは衝動買いができるものだ。また、購入者の多くが若い女性や主婦で、同社のターゲットゾーンでもある。そこで雑貨店を入りに口に同社を知ってもらうことで、家づくりの潜在需要を引き出せるのでは、と考えたのだ。

「当社を知ってもらい、種をまいておく。そして、家を探そうというタイミングがきたら、当社を選んでいただければと思っています。うちの社員ならお客さまに選ばれるという自信がありますから」

その後、併設して同社の丸井志木店も開店。雑貨店と不動産事業を合わせて、順調に売り上げを伸ばしているという。

➔ 地域になくてもはならない会社を目指す

同社は地域に愛され、必要とされる企業となるため、地元で貢献できる取り組みを積極的に行っている。朝霞市の子ども食堂「みらい食堂」の支援や地域の駐車場不足を解消するマッチングサービス会社への出資・協賛、さらに朝霞の市民祭り「彩夏祭」にも支援を行い、地域の活性化に力を注ぐ。

長年地域に根ざして事業展開を行う同社にとって、地域をいかに活性化させ、どう雇用を生んでいくかは重要な課題でもある、と内田社長は語る。

「人口減少が叫ばれていますが、当社の事業エリアはまだまだ伸びしろがあると思っています。この先、相続で悩まれているお客さまの相続税対策のための賃貸マンション建設。また、後継者不在で困っている地域の不動産会社等があれば、当社が支援する働きかけも行っていきたいです。そして、地域の雇用と活性化を図っていきたいと思っています」

30年にわたり、地域の信頼を積み上げてきた同社。今後も“ローカルファースト”の姿勢で、地元に必要なとされる企業となるべく、変化と進化を続けていく。

はじめに

昨年は明治4(1871)年に埼玉県が誕生して150年となり、県庁通りには記念フラッグが飾られたほか、県内各地でイベントが開催されるなど、盛り上がりを見せた。また、明治維新後に国内の経済基盤を固めた埼玉県出身の渋沢栄一翁がNHK大河ドラマの主人公になったほか、新一万円札の顔にもなることが決まっており、明治期の埼玉県が注目を浴びた。

渋沢翁は鉄道との関係も深かった。赤レンガ駅舎の東京駅のレンガは渋沢翁が設立に関わった企業により製造された他、鉄道の敷設や鉄道会社の経営にも携わった。

本稿では埼玉県の鉄道の歴史を簡単に振り返るとともに、今後について展望したい。

県内の鉄道の歴史(戦前)

わが国の鉄道で、最も早く開通したのは新橋～横浜間(明治5年開業)であるということについては、歴史の教科書などを通じて多くの国民が知るところである。その後、明治7年に大阪～神戸間、明治10年に京都～大阪間の官営鉄道が開業するも、東海道線が全通するのは明治22年と、しばらく後のこととなる。

埼玉県に鉄道が敷かれたのは比較的早く、明治16年、私鉄である日本鉄道により、上野～熊谷間が開業し、同年内に群馬県新町まで、翌年には前橋まで延伸された。日本鉄道は、第一に東京から青森まで結ぶこと、第二に東京・京都間を中山道沿いに結ぶことなどが企図されて設立された会社で、その名前からも、日本全国に鉄道路線を敷設しようとした意図が読み取れる。日本鉄道は、廃藩置県で藩がなくなり、家禄に代わった秩禄公債を、有利な投資に転換しようとして望んでいた旧大名華族等が中心となって設立され、国の支援も受けて、東北本線や常磐線など、現在のJR東日本の主要な路線を敷設した。

第一の目的地であった青森までの路線の一部となる大宮～宇都宮間は明治18年に開業し、開業に先立って、熊谷方面と宇都宮方面の分岐駅となる大宮駅が設置された。

明治25年には上野～大宮間をほぼ複線化、明治27年には鉄道車両の整備や修繕を行う大宮工場が設置され、多くの技術者や労働者が周辺に移り住み、大宮駅周辺は賑わいを増したという。現在、大宮駅は東北、北海道、上越、北陸の4つの新幹線のほか、秋田、山形のミニ新幹線を加えると、6つの新幹線の列車が集まっており、全国的にみても新幹線の列車が多く乗り入れる駅となっている。また、平成19年に大宮駅近くに開業した鉄道博物館にも多くの見学者が訪れ、「鉄道のまち」と呼ぶに相応しい様相を呈しているが、「鉄道のまち」としての萌芽は、日本鉄道が大宮に分岐点を定めて大宮駅・大宮工場を設置したことにみることができる。

明治期の鉄道は、ひとの移動に加え、物資の輸送も目的としたものが多かった。鉄道の開業により、物資が早く大量に輸送できる大きな効果を実感するようになると、明治20年代から30年代にかけては、全国的に鉄道の開業の動きが加速した。その間、軍事輸送面、交通政策面から鉄道国有化の必要性が高まり、明治39年に鉄道国有化法が成立・公布されると、日本鉄道をはじめ、主要な私鉄が国有化され、国有鉄道は全国鉄道の総延長キロの9割程度を占めるようになった。

現在のJR線以外の県内の主要私鉄の西武鉄道・東武鉄道・秩父鉄道の路線は明治20年代から大正時代までに多くが敷設された。現在の西武新宿線・国分寺線となる川越鉄道による川越～国分寺間が明治28年、東武伊勢崎線となる東武鉄道の北千住～久喜間が明治32年、秩父鉄道秩父線となる上武鉄道による熊谷～秩父間が大正3(1914)年、東武東上線となる東上鉄道による池袋～田面沢(現、川越市内)間が大正3年、西武池袋線となる武蔵野鉄

道による池袋～飯能間が大正4年に、東武野田線となる北総鉄道（開業時は総武鉄道）による大宮～春日部間が昭和4（1929）年に開業し、現在の県内私鉄線の骨格がほぼ形づくられた。

現在のJR八高線や川越線は昭和に入ってからの開業と、比較的遅い。八高線の全通は昭和9年、川越線は昭和15年である。もっとも、大宮～川越間は明治39年に開業した川越電気鉄道（後に西武鉄道）により結ばれていたが、現在の路面電車のような車両で輸送力に限界があり、川越線が開業した昭和15年に運転休止となり、翌年には廃止されている。

特筆すべきは、昭和7年に省線電車（鉄道省による管理のため、そう呼ばれていた）の赤羽～大宮間が、運転区間を大宮～蒲田間として開業したことである。短距離の省線電車が高崎線・宇都宮線の中・長距離列車に混じって同一線路上を走り始め、昭和初期には既に相応の輸送力を用意していたことがわかる。

埼玉県は国勢調査（平成27年）によると、県内人口に占める県外への通勤・通学者比率が最も高い県となっているが、昭和初期から県外へ通う者が多くいたとみられる。この背景には大正12年に関東大震災により東京が壊滅的な被害を受け、郊外に住宅を求め動きがあったものとみられる。

県内の鉄道の歴史（戦後）

国勢調査で戦後の我が国の人口の推移をみると、全国では昭和20（1945）年に7,200万人であったが、平成22（2010）年には12,806万人と最大となり、平成27年には12,709万人と減少したものの、昭和20年比では1.77倍に増加している。この間の東京圏の人口増加は著しく、神奈川県は全国1位の4.89倍、東京都が2位の3.87倍、埼玉県が3位の3.55倍、千葉県が大阪府と並ぶ4位の3.16倍となっている（昭和20年データの得られない沖縄県を除く順位比較）。

戦後しばらくは、県内での新たな鉄道路線の敷設はみられなかったが、人口が増加するようになると、県外への通勤・通学者も増え、鉄道輸送力の増強が図られた。昭和43年には、赤羽～大宮間が現在のように3複線化され、京浜東北線が宇都宮線や高崎線と別の線路を走るようになり、輸送力が大幅に向上した。

昭和48年には武蔵野線が開業した。それまでの県内の鉄道は、東京から放射状に伸びる路線が中心であったが、武蔵野線は環状に結ぶ路線であり、県内の東西間の横の移動の時間短縮効果という点で利便性が格段に向上した。

昭和57年には、東北新幹線・上越新幹線が上野～大宮間の工事の遅れから、大宮始発として開業し、昭和60年には上野～大宮間も開業した。新幹線の開業による沿線の騒音問題を、利便性の提供により解決する観点から、埼玉新都市交通（通称：ニューシャトル）や埼京線が順次開業し、通勤・通学の利便性が格段に向上した。

平成も半ばともなると、平成13年に埼玉高速鉄道が、平成17年には首都圏新都市鉄道（通称：つくばエクスプレス）が開業し、さらに便利となった。

また、この頃、直通運転が行われるようになったことによっても、利便性の向上が図られた。平成13年には湘南新宿ラインが開業し、高崎線・宇都宮線が東海道線・横須賀線と直通運転を始めた。平成20年には東武東上線・西武池袋線が東京メトロ副都心線との直通運転を開始した。平成27年には上野東京ラインが開業、高崎線・宇都宮線が東海道線と直通運転を開始した。

戦前が、「路線の新設」の時代であったのに対し、戦後は「輸送力の増強」となり、平成以降は「利便性の向上」と特徴づけられる。

県内の鉄道の現状

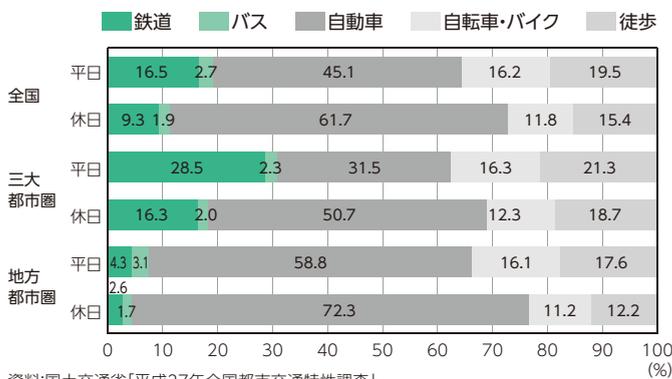
国土交通省「平成27年全国都市交通特性調査」に

よると、平日の移動の交通手段別構成比としては、全国、三大都市圏、地方都市圏の全てで、自動車が多くなっている。但し、自動車と鉄道の構成比の差は地方都市圏が54.5ポイント差であるのに対し、三大都市圏は3.0ポイント差と、三大都市圏では地方都市圏に比べて相対的に鉄道を利用する人が多いことがわかる。

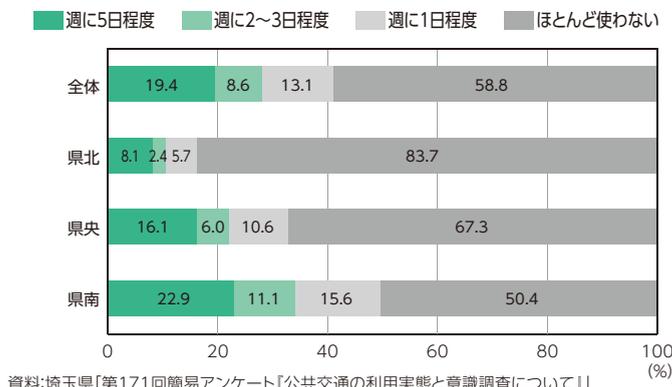
また、三大都市圏における平日の鉄道構成比は28.5%と、休日の16.3%に比べると高くなっており、鉄道が通勤・通学に利用されていることが窺える。三大都市圏にある埼玉県も、交通移動手段に占める鉄道の構成比は相対的に高く、通勤・通学に利用している人が多くいるものとみられる。

但し、県内においても、地域により差がみられる。令和2年10月実施の埼玉県「第171回簡易アンケート『公共交通の利用実態と意識調査』」によると、鉄道を利用する頻度が「週に5日程度」とするのは県北8.1%に対し、県央が16.1%、県南が22.9%と高くなり、「ほ

● 移動の交通手段別構成比



● 鉄道を利用する頻度

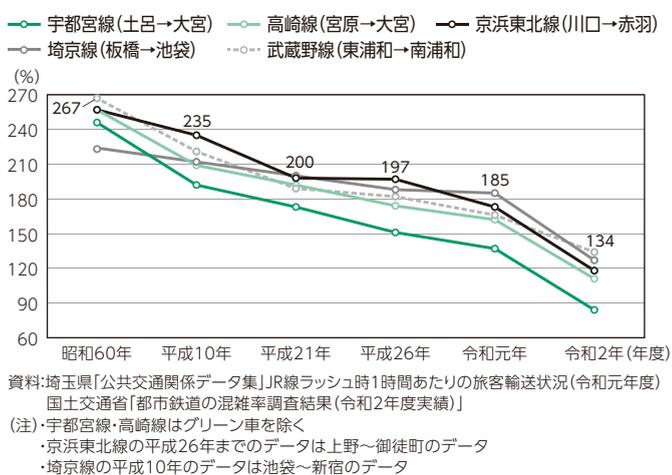


とんど使わない]とするのは、県南50.4%に対し、県央が67.3%、県北が83.7%と高くなり、県南部ほど、鉄道が頻繁に利用されている。

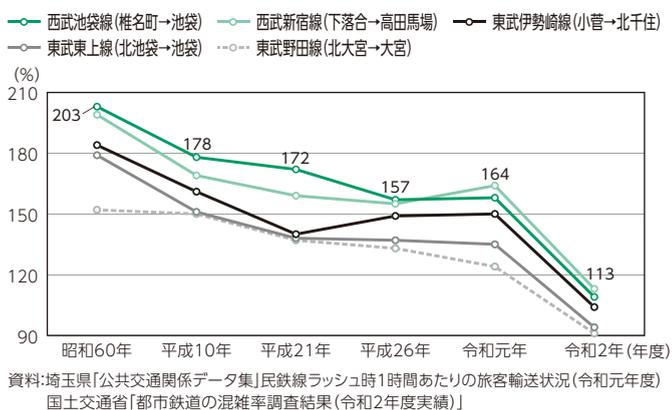
県内の駅の令和元年度1日平均利用者数ランキング(埼玉県統計年鑑)により、鉄道の利用状況を見ると、もっとも利用者数が多いのは、JRの大宮駅51万人であり、次いで浦和駅19万人、和光市駅18万人、川口駅17万人、朝霞台駅16万人となり、県南部の乗り換え駅が多くなっている。

最後に、県民が多く利用する路線のラッシュ時の混雑状況についてみていきたい。JR線では平成10年までは調査対象で混雑率200%以上という区間が多かったものの、平成26年以降は200%以上という数字はみられなくなった。私鉄線については、平成26年以降、170%を超える区間はみられなくなった。輸送力増強や直通

● JR各線のラッシュ時の混雑率推移



● 私鉄各線のラッシュ時の混雑率推移

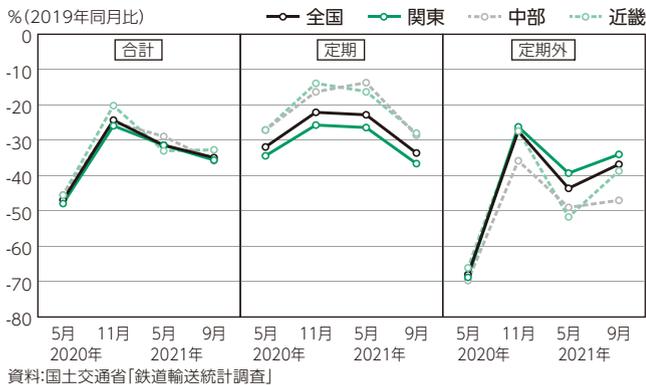


運転等輸送サービスの向上が功を奏したと言えよう。

コロナ禍による鉄道への影響

2020・2021年はコロナ禍により、鉄道事業者をはじめ、旅客輸送業界は大きな困難に直面した。鉄道輸送統計調査で全国・各地域の旅客数量をみると2020年5月は前年比で大きく落ち込み、11月はやや戻したが依然前年割れが続いた。2021年5月・9月を見ても、2019年比では依然マイナスとなっている。定期と定期外に分けてみると、定期外が大きく落ち込む一方、定期の落ち込みはやや小幅となっている。但し、関東の定期は他の地域と比較して回復が遅れている。関東はテレワークが普及したためか、定期の回復が他地域に比べて遅れている。

●地域別旅客数量増減率



今後の動向

東京圏における鉄道については、過去8度の交通政策に関する審議会答申に基づき整備が進められ、埼玉県においても輸送力の増強や直通運転の実施による利便性の向上につながった。

直近の平成28年の交通政策審議会第198号答申では、埼玉県では以下のプロジェクトが掲載され、路線の開業・駅の整備に向けた調整が行われている。

○東西交通大宮ルートの新設(大宮～さいたま新都心～浦和美園(中量軌道システム))

- 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)
- 駅空間の質的变化に資するプロジェクト

- ・広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト…大宮駅
- ・地域活力の創出に資する駅(駅高架化等)…春日部駅

また、埼玉県では、上記のほか、以下のプロジェクトについても、有識者が入る「公共交通利便性向上検討会議」において検討している。

- 日暮里・舎人ライナーの県内への延伸
- 多摩都市モノレールの県内への延伸

鉄道の敷設・延伸は莫大な費用がかかることからこれまで説明責任を果たすためにも、貨幣換算が可能な効果を中心に検討されてきた。高齢化が急速に進む今後は、高齢者の移動しやすさなども踏まえた、より幅広い検討が必要となろう。

一方、既存路線については、今後進展する少子高齢化やポストコロナの動きを踏まえると、東京圏であっても需要が減少し、維持が困難となるケースが出てくるのが危惧される。最近では、大阪圏や名古屋圏などの都市圏であっても、需要が減少した鉄道路線の維持を図るため、線路等鉄道施設の保有主体と運行主体を分ける上下分離方式の仕組みを導入する取り組みがみられる。やむを得ず、鉄道の存続を検討せざるを得ない状況になった際には、上下分離方式なども含めた幅広い検討が必要となろう。

さらに、鉄道は他の輸送手段に比較して、二酸化炭素排出量が少ないことが強みであり、路線の新設・維持について検討する際には、この点を積極的に評価すべきである。

充実した鉄道ネットワークは埼玉県の魅力のひとつであり、今後も充実した鉄道ネットワークの維持・拡充を期待したい。
(太田富雄)

埼玉県内雇用動向調査

雇用人員は前年より「不足」が増加、先行きはさらに「不足」が

埼玉県内企業を対象に雇用動向についてのアンケート調査を実施した。結果は以下の通り。

✓ 雇用人員の過不足感

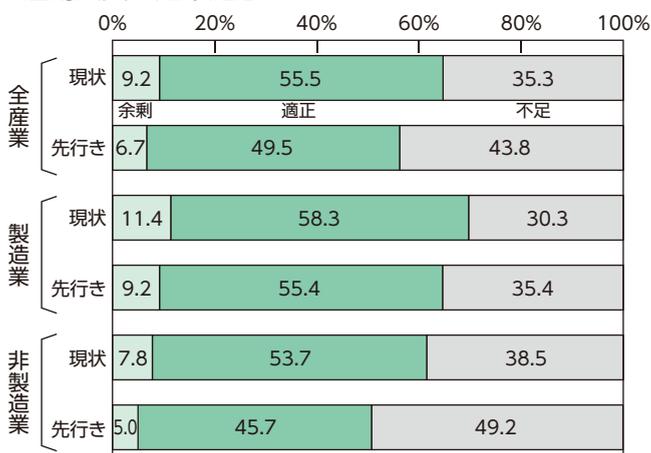
雇用人員の過不足感をみると、現状は「余剰」9.2%(前年比▲10.1ポイント)、「適正」55.5%(同▲1.1ポイント)、「不足」35.3%(同+10.7ポイント)となった。前年と比べ「余剰」が減り「不足」が増え、「不足」が「余剰」を大幅に上回った。

先行きは、「余剰」6.7%、「適正」49.5%、「不足」43.8%となり、「不足」は現状より8.5ポイント増えた。

前年調査では、新型コロナウイルス感染症の影響により景気が悪化するなか、人手が「不足」とする割合が大きく減少した。今年度は景気に持ち直しの動きがみられるなか、「不足」とする企業が前年より増え、先行きは「不足」を見込む企業がさらに増える結果となった。

業種別にみると、製造業は「余剰」11.4%(前年比▲23.6ポイント)、「不足」30.3%(同+20.3ポイント)となり、前年に比べ「不足」が大幅に増加し、「余剰」が大幅に減少した。非製造業では「余剰」7.8%(同▲3.0ポイント)、「不足」38.5%(同+6.1ポイント)となり、前年に比べ「余剰」が減り、「不足」が増加した。両業種ともに「不足」が「余剰」を上回り、前年より人手不足感は強まっている。

● 雇用人員の過不足感



✓ 雇用人員の動向

正規従業員の雇用人員が前年同期と比較して「増加」した企業は28.0%(前年比+5.9ポイント)、「変わらない」が48.5%(同▲6.8ポイント)、「減少」が23.5%(同+0.9ポイント)となった。

前年調査では新型コロナウイルス感染症の影響により景気が悪化するなか、雇用人員は増やさず現状を維持するところが多かった。今年度は景気に持ち直しの動きがみられるなか、雇用人員は「増加」した企業が増えており、県内企業の雇用状況は前年に比べ改善している。

業種別にみると、製造業は「増加」が25.4%(前年比+12.9ポイント)、「減少」が28.5%(同▲1.5ポイント)、非製造業は「増加」が29.6%(同+2.2ポイント)、「減少」が20.4%(同+1.9ポイント)となった。製造業は「減少」が「増加」を上回るものの、前年に比べ「増加」が大幅に増えた。非製造業は前年調査同様、「増加」が「減少」を上回った。

パート・アルバイトなど臨時従業員等については、「増加」が20.7%(前年比+9.4ポイント)、「変わらない」が61.2%(同▲2.3ポイント)、「減少」が18.1%(同▲7.0ポイント)となった。前年に比べ「増加」が増え、「減少」は減っており、前年に悪化したパート・アルバイトなど臨時従業員の雇用状況は改善傾向にある。

● 雇用人員の動向

	正規従業員		臨時従業員	
	増加	減少	増加	減少
全産業	28.0 (22.1)	23.5 (22.6)	20.7 (11.3)	18.1 (25.1)
製造業	25.4 (12.5)	28.5 (30.0)	27.3 (5.7)	13.2 (28.6)
非製造業	29.6 (27.4)	20.4 (18.5)	16.5 (14.3)	21.3 (23.3)

(注) ()内は2020年調査結果

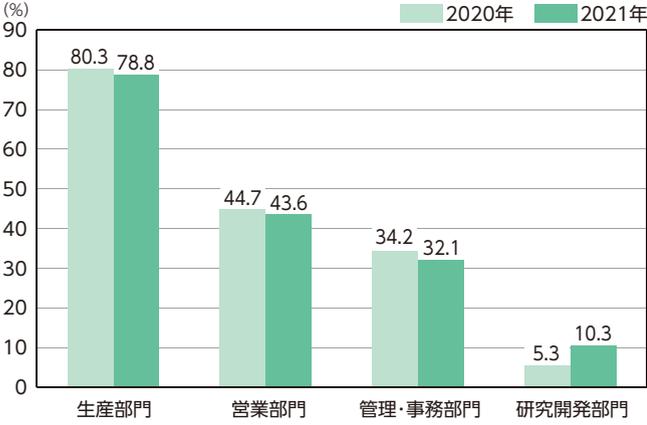
増える見込み

☑ 人手不足部門とその対応策

雇用人員が「現状または先行きで不足」とする企業で人手に不足がでている部門は(複数回答)、「生産部門(建設・サービス等では作業現場)」が78.8%(前年比▲1.5ポイント)で最も多く、以下順に「営業部門」43.6%(同▲1.1ポイント)、「管理・事務部門」32.1%(同▲2.1ポイント)、「研究開発部門」10.3%(同+5.0ポイント)となった。前年調査同様「生産部門」、「営業部門」で「不足」とするところが多い。

人手不足の対応策は(複数回答)、「中途採用」を挙げる企業が最も多く77.3%(前年比+2.3ポイント)、次いで「パート・アルバイト・派遣社員の採用」33.6%(同+7.8ポイント)、「定年の延長・再雇用」26.6%(同▲16.2ポイント)と続いた。

● 人手不足部門



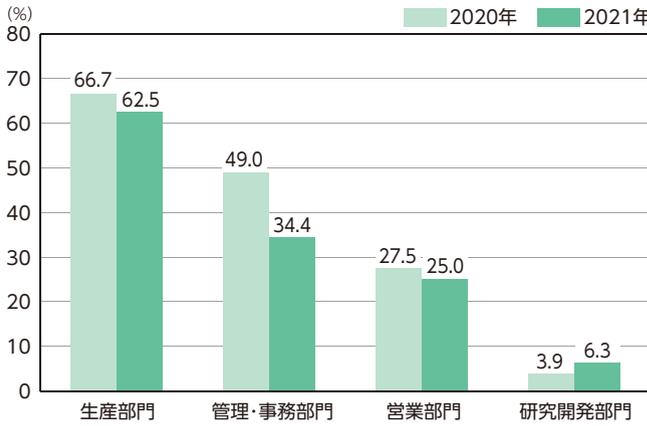
☑ 人手余剰部門とその対応策

雇用人員が「現状または先行きで余剰」とする企業で、人手に余剰がでている部門は(複数回答)、「生産部門(建設・サービス等では作業現場)」が62.5%(前年比▲4.2ポイント)で最も多く、以下順に「管理・事務部門」34.4%(同▲14.6ポイント)、「営業部門」25.0%(同▲2.5ポイント)、「研究開発部門」6.3%(同+2.4ポイント)となった。前年と比べ「管理・事務部門」の大幅な減少が目立った。

人手余剰の対応策(複数回答)として最も多かった

のは「生産・業務体制見直し」、「社内配置転換」で、ともに39.5%(それぞれ前年比+16.2ポイント、同+12.1ポイント)、次いで「採用中止による自然減」34.9%(同+14.3ポイント)となった。

● 人手余剰部門



☑ 来年度の新卒者の採用

来年度(2022年4月入社)の新卒者の採用は、「事業拡大のため採用を増加する」3.9%、「人手が不足しているため採用を増加する」18.1%、「例年の採用を確保する」41.9%、「採用は行方が例年より減少する」11.0%、「現状の人員に余裕があるため採用を見送る」25.2%となった。「事業拡大のため採用を増加する」、「人手が不足しているため採用を増加する」及び「例年の採用を確保する」を合わせると63.9%で、前年より12.7ポイント増加しており、例年並みまたはそれ以上の採用をおこなう企業が増えている。

(社 和)

● 来年度(2022年4月入社)の新卒者の採用 (%)

	全産業	製造業	非製造業
事業拡大のため採用を増加する	3.9	2.4	4.8
人手が不足しているため採用を増加する	18.1	12.2	21.9
例年の採用を確保する	41.9	44.7	40.1
採用は行方が例年より減少する	11.0	10.6	11.2
現状の人員に余裕があるため採用を見送る	25.2	30.1	21.9

2021年10月中旬実施。対象企業数1,025社、回答企業数336社、回答率32.8%。

埼玉県内企業のDXへの取り

デジタル技術の急速な進展は、ビジネス環境に大きな変化をもたらしており、変化への対応のためDX(デジタルトランスフォーメーション)への取り組みが求められている。DXとはデータとデジタル技術を活用して、新たな製品やサービスの提供、新たなビジネスモデルの開発により、業務や組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立することとされている。DXへの取り組みについて県内企業へのアンケート調査を実施した。

✔ 新たな製品、サービス、新たなビジネスモデル開発などの必要性

デジタル技術が進展するなか、新たな製品やサービス、新たなビジネスモデルの開発や業務・組織の変革などの必要性を感じるかについて聞いたところ、「強く感じている」が27.1%、「ある程度感じている」が52.2%、「あまり感じていない」が20.6%となった。「強く感じている」と「ある程度感じている」を合わせると「感じている」ところは8割近くとなり、デジタル技術の進展により企業間の競争が厳しくなるなか、新たな製品やサービス、ビジネスモデルの開発の必要性を感じているところが多い。

業種別では、「感じている」とするところは、製造業で75.5%、非製造業で81.7%と非製造業で製造業に比べ多かった。

● 新たな製品、サービス、新たなビジネスモデル開発などの必要性

	単位:%		
	全産業	製造業	非製造業
強く感じている	27.1	24.4	28.8
ある程度感じている	52.2	51.1	52.9
あまり感じていない	20.6	24.4	18.3

✔ DXへの取り組み状況

DXへの取り組み状況については、「すでに取り組んでいる」が27.1%、「関心はあるが取り組みに至っていない」が46.3%、「取り組む予定はない」が26.5%

となった。半数近い企業で「関心はあるが取り組みに至っていない」としており、DXへの取り組みには難しい面があるものと考えられる。

業種別では非製造業で製造業に比べ、「すでに取り組んでいる」とするところが多い。

● DXへの取り組み状況

	単位:%		
	全産業	製造業	非製造業
すでに取り組んでいる	27.1	25.2	28.4
関心はあるが取り組みに至っていない	46.3	49.6	44.3
取り組む予定はない	26.5	25.2	27.4

✔ DXに取り組む目的

DXに「すでに取り組んでいる」、「関心はあるが取り組みに至っていない」とするところに取り組む目的を聞いたところ(複数回答)、「業務効率化・コスト削減」86.3%、「企業文化・働き方の変革」60.0%、「ビジネスモデルの変革」41.7%、「既存製品・サービスの高付加価値化」35.0%、「新製品・サービスの創出」26.7%となった。「業務効率化・コスト削減」が8割以上と多いが、「企業文化・働き方の変革」も6割の企業であげており、DXによる企業文化等の変革を期待するところも多い。

業種別では製造業で「既存製品・サービスの高付加価値化」、「新製品・サービスの創出」が非製造業に比べ多く、非製造業で「企業文化・働き方の変革」、「ビジネスモデルの変革」が製造業に比べ多くなっている。

● DXに取り組む目的

	単位:%		
	全産業	製造業	非製造業
業務効率化・コスト削減	86.3	85.3	86.9
企業文化・働き方の変革	60.0	52.6	64.8
ビジネスモデルの変革	41.7	34.7	46.2
既存製品・サービスの高付加価値化	35.0	44.2	29.0
新製品・サービスの創出	26.7	35.8	20.7

✔ DXにより成果が出ている分野

DXにすでに取り組んでいるところに、成果が出ている分野について聞いたところ、「成果が出ている」とす

組み

るところが多いのは、「業務効率化・コスト削減」41.1%、「企業文化・働き方の変革」21.7%、「既存製品・サービスの高付加価値化」16.4%、「新製品・サービスの創出」10.5%、「ビジネスモデルの変革」10.3%となった。

一方、「成果が出ていない、期待できない」とするところが多いのは、「新製品・サービスの創出」22.8%、「ビジネスモデルの変革」17.2%であった。DXによる新製品・サービスの創出、ビジネスモデルの変革には難しい面があるようだ。

●DXにより成果がでている分野

単位:%

	成果が出ている	成果が期待される	成果が出ていない、期待できない
業務効率化・コスト削減	41.1	54.8	4.1
企業文化・働き方の変革	21.7	73.9	4.3
既存製品・サービスの高付加価値化	16.4	70.5	13.1
新製品・サービスの創出	10.5	66.7	22.8
ビジネスモデルの変革	10.3	72.4	17.2

☑DXに関して取り組んでいる、取り組みたいこと

DXにすでに取り組んでいるところに、取り組んでいることを聞いたところ、「取り組んでいる」が多いのは、「テレワーク・オンライン会議など働き方の変革」81.3%が最も多く、次いで「ホームページ・SNSなどによる情報発信」72.2%、「社内決裁や契約手続きなどの電子化による業務効率化」47.4%、「AI、IoT、RPAなどによる生産性の向上」41.3%、「Eコマースやオンライン商談など販売チャネルの多様化」26.0%、

●DXに関して取り組んでいる、取り組みたいこと

単位:%

	取り組んでいる	今後取り組みたい	取り組む予定はない
テレワーク・オンライン会議など働き方の変革	81.3	10.7	8.0
ホームページ・SNSなどによる情報発信	72.2	19.4	8.3
社内決裁や契約手続きなどの電子化による業務効率化	47.4	46.1	6.6
AI、IoT、RPAなどによる生産性の向上	41.3	53.3	5.3
Eコマースやオンライン商談など販売チャネルの多様化	26.0	43.8	30.1
ICTなどの活用による生産性の向上	17.6	55.9	26.5

「ICTなどの活用による生産性の向上」17.6%となった。

今後取り組みたいこととしては、「ICTなどの活用による生産性の向上」55.9%、「AI、IoT、RPAなどによる生産性の向上」53.3%、「社内決裁や契約手続きなどの電子化による業務効率化」46.1%、「Eコマースやオンライン商談など販売チャネルの多様化」43.8%などとなっている。

☑DXに取り組む上での課題

すべての企業にDXに取り組む上での課題について聞いたところ(複数回答)、「人材がない」が最も多く59.7%、次いで「ICTなど技術的知識不足」47.8%、「進め方がわからない」32.8%、「活用方法がわからない」30.6%、「業務改革への抵抗が大きい」26.6%、「資金の余裕がない」24.4%、「成果が期待できない」15.9%となった。

「人材がない」、「ICTなど技術的知識不足」など、取り組みに当たって人材面が大きな課題となっており、この分野での新たな人材確保や人材育成が難しいことが窺える。

「すでに取り組んでいる」ところと、「関心はあるが取り組みに至っていない」と「取り組む予定はない」を合わせた「取り組んでいない」の別でみると、「進め方がわからない」、「活用方法がわからない」が「取り組んでいない」企業で「取り組んでいる」企業に比べて多くなっている。
(吉嶺暢嗣)

●DXに取り組む上での課題

単位:%

	全体	すでに取り組んでいる	取り組んでいない
人材がない	59.7	52.9	62.2
ICTなど技術的知識不足	47.8	52.9	45.9
進め方がわからない	32.8	16.1	39.1
活用方法がわからない	30.6	6.9	39.5
業務改革への抵抗が大きい	26.6	39.1	21.9
資金の余裕がない	24.4	21.8	25.3
成果が期待できない	15.9	5.7	19.7

2021年10月実施。対象企業数1,025社、回答企業数339社、回答率33.1%。

県内経済の動き

概況 埼玉県の景気は、厳しい状況が徐々に緩和されるなかで、

景気動向指数 足踏みを示している

10月のCI(コンポジット・インデックス)は、先行指数:124.9(前月比+3.5ポイント)、一致指数:80.8(同+0.7ポイント)、遅行指数:86.9(同+0.3ポイント)となった。

先行指数は2カ月連続の上昇となった。

一致指数は4カ月ぶりの上昇となった。基調判断となる3カ月後方移動平均は、前月比▲0.73ポイントと、2カ月連続の下降となった。埼玉県は2カ月連続で景気の基調判断を「足踏みを示している」としている。

遅行指数は2カ月連続の上昇となった。

景気動向指数の推移



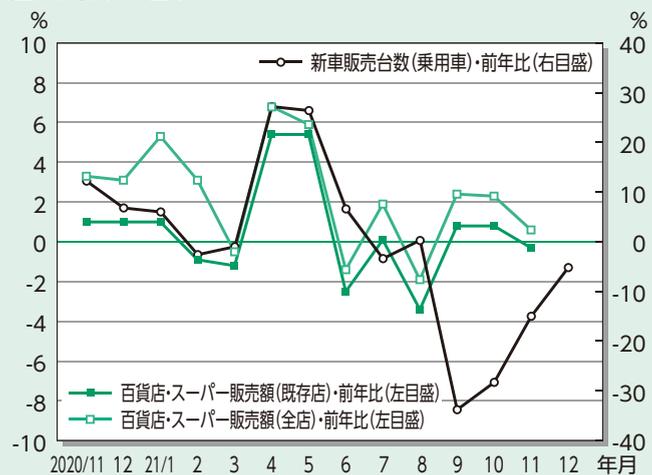
資料:埼玉県 (注)網掛け部分は埼玉県の景気後退期。2018年5月に景気の山を暫定設定。それ以降の谷は未設定。

個人消費 百貨店・スーパー販売額は3カ月ぶりに減少

11月の百貨店・スーパー販売額は1,089億円、前年比▲0.3%(既存店)と3カ月ぶりに減少した。業態別では、百貨店(同+6.0%)は増加したが、スーパー(同▲1.2%)は減少した。新設店を含む全店ベースの販売額は同+0.6%と3カ月連続で増加した。

12月の新車販売台数(乗用車)は10,897台、前年比▲5.2%と4カ月連続で減少したが、減少幅は縮小した。車種別では普通乗用車が6,669台(同▲6.9%)、小型乗用車は4,228台(同▲2.4%)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

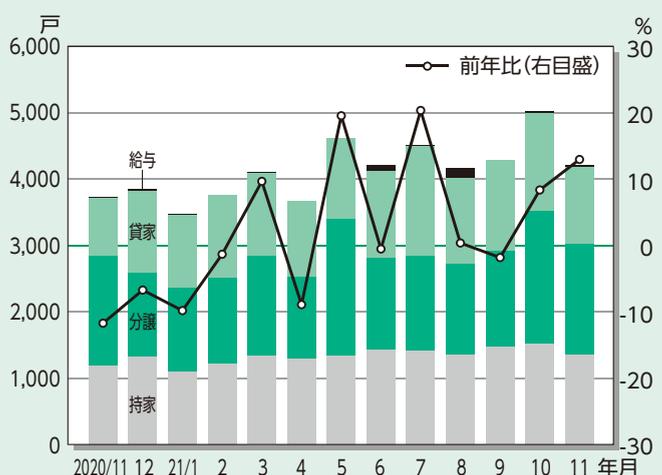
住宅 2カ月連続で前年を上回る

11月の新設住宅着工戸数は4,222戸、前年比+13.0%と2カ月連続で前年を上回った。

利用関係別では、貸家が1,149戸(同+29.4%)と2カ月ぶりに、分譲が1,678戸(同+1.1%)と2カ月連続で、持家が1,350戸(同+14.3%)と12カ月連続で増加した。

分譲住宅は、マンションが326戸(同▲43.0%)と2カ月ぶりに減少したものの、戸建てが1,348戸(同+24.9%)と5カ月連続で増加した。

新設住宅着工戸数の推移



資料:国土交通省

このところ持ち直しの動きがみられる

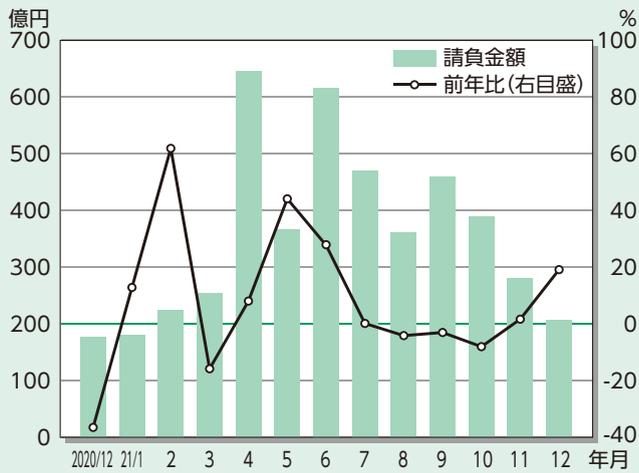
公共工事 2カ月連続で前年を上回る

12月の公共工事請負金額は210億円、前年比+19.6%と2カ月連続で前年を上回った。2021年4～12月までの累計も、同+7.7%と前年を上回って推移している。

発注者別では、独立行政法人等(同▲52.0%)が減少したものの、国(同+96.5%)、県(同+48.1%)、市町村(同+16.4%)が増加した。

なお、12月の請負件数は570件(同▲4.4%)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)

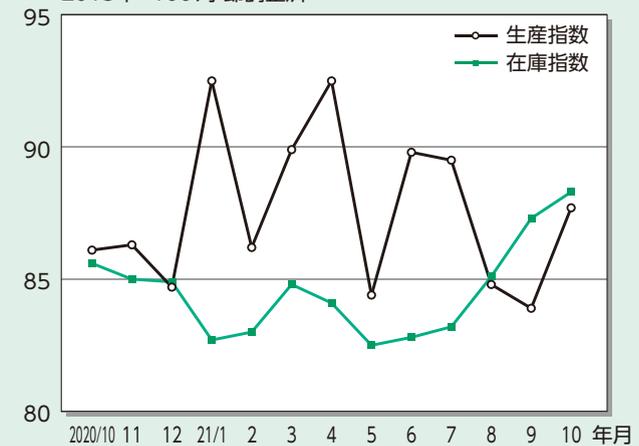
生産 4カ月ぶりに増加

10月の鉱工業指数をみると、生産指数は87.7、前月比+4.5%と4カ月ぶりに増加した。業種別では、化学、情報通信機械、輸送機械など13業種が増加したものの、生産用機械、窯業・土石製品、プラスチック製品など10業種が減少した。

在庫指数は88.3、前月比+1.1%と5カ月連続で増加した。業種別では、パルプ・紙・紙加工品、プラスチック製品、金属製品など11業種が増加したものの、化学、電気機械、輸送機械など9業種が減少した。

鉱工業指数の推移

2015年=100、季節調整済



資料:埼玉県

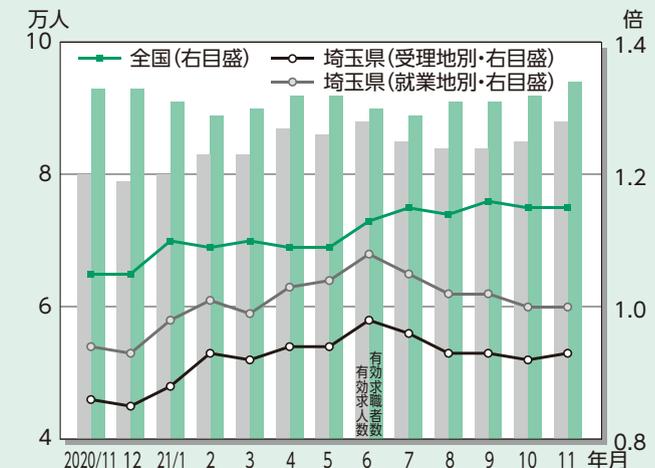
雇用 有効求人倍率は前月から上昇

11月の受理地別有効求人倍率は、前月から0.01ポイント上昇して0.93倍となった。

有効求職者数が94,392人(前月比+2.7%)と、2カ月連続で前月を上回るなか、有効求人数も87,811人(同+3.4%)と2カ月連続で前月を上回った。新規求人倍率は、前月から0.03ポイント上昇の1.81倍となっている。

なお、11月の就業地別有効求人倍率は、前月から横ばいの1.00倍であった。

有効求人倍率の推移



資料:埼玉労働局 (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	
	2015年=100	前月比(%)	2015年=100	前月比(%)	2015年=100	前月比(%)	2015年=100	前月比(%)	1,000㎡	前年比(%)	1,000㎡	前年比(%)
2017年	100.8	0.6	103.1	3.1	92.5	3.8	98.8	4.1	3,014	26.1	52,968	4.4
2018年	101.3	0.5	104.2	1.1	88.5	▲ 4.3	100.5	1.7	2,950	▲ 2.1	52,432	▲ 1.0
2019年	96.4	▲ 4.8	101.1	▲ 3.0	88.3	▲ 0.2	101.7	1.2	2,818	▲ 4.5	48,687	▲ 7.1
2020年	84.3	▲ 12.6	90.6	▲ 10.4	84.5	▲ 4.3	93.2	▲ 8.4	2,363	▲ 16.2	44,236	▲ 9.1
20年10月	86.1	5.3	93.5	2.1	85.6	▲ 1.4	96.6	▲ 1.0	207	19.7	3,635	▲ 7.3
11月	86.3	0.2	94.2	0.7	85.0	▲ 0.7	95.4	▲ 1.2	95	▲ 61.8	3,371	▲ 10.1
12月	84.7	▲ 1.9	94.0	▲ 0.2	84.9	▲ 0.1	96.0	0.6	159	▲ 44.2	3,565	▲ 14.8
21年 1月	92.5	9.2	96.9	3.1	82.7	▲ 2.6	95.1	▲ 0.9	278	155.0	3,364	13.2
2月	86.2	▲ 6.8	95.6	▲ 1.3	83.0	0.4	94.4	▲ 0.7	277	86.5	3,345	▲ 7.2
3月	89.9	4.3	97.2	1.7	84.8	2.2	94.8	0.4	254	▲ 11.1	4,272	14.9
4月	92.5	2.9	100.0	2.9	84.1	▲ 0.8	94.7	▲ 0.1	357	77.0	4,207	3.0
5月	84.4	▲ 8.8	93.5	▲ 6.5	82.5	▲ 1.9	93.7	▲ 1.1	102	▲ 71.8	4,277	4.9
6月	89.8	6.4	99.6	6.5	82.8	0.4	95.7	2.1	207	8.4	4,275	12.6
7月	89.5	▲ 0.3	98.1	▲ 1.5	83.2	0.5	95.0	▲ 0.7	225	15.1	4,082	5.9
8月	84.8	▲ 5.3	94.6	▲ 3.6	85.1	2.3	94.9	▲ 0.1	210	▲ 30.4	3,127	▲ 14.6
9月	83.9	▲ 1.1	89.5	▲ 5.4	87.3	2.6	98.1	3.4	148	41.4	3,700	▲ 4.9
10月	87.7	4.5	91.1	1.8	88.3	1.1	98.7	0.6	208	0.4	5,328	46.6
11月			97.5	7.0			100.7	2.0	416	335.6	3,737	10.9
12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(%)	2015年=100	前年比(%)	2015年=100	前年比(%)
2017年	59,617	▲ 3.8	964,641	▲ 0.3	17.0	3.1	17.9	2.4	99.4	▲ 0.3	102.3	1.4
2018年	58,517	▲ 1.8	942,370	▲ 2.3	17.4	2.4	18.0	0.6	100.8	1.4	102.7	0.4
2019年	50,660	▲ 13.4	905,123	▲ 4.0	15.2	▲ 12.7	16.7	▲ 7.4	102.7	1.9	104.0	1.3
2020年	48,039	▲ 5.2	815,340	▲ 9.9	12.3	▲ 19.4	13.4	▲ 19.8	103.4	0.7	104.3	0.3
20年10月	4,632	22.4	70,685	▲ 8.3	11.8	▲ 21.4	14.1	▲ 15.6	102.7	▲ 0.7	104.3	▲ 0.1
11月	3,735	▲ 11.7	70,798	▲ 3.7	13.0	▲ 13.4	15.0	▲ 9.7	103.9	0.9	104.4	▲ 0.1
12月	3,853	▲ 6.7	65,643	▲ 9.0	13.4	▲ 17.3	15.3	▲ 6.2	103.9	0.0	104.3	▲ 0.3
21年 1月	3,471	▲ 9.8	58,448	▲ 3.1	11.9	▲ 10.5	14.2	▲ 4.0	103.9	0.4	104.0	▲ 0.3
2月	3,768	▲ 1.3	60,764	▲ 3.7	12.8	▲ 11.2	15.0	▲ 5.6	102.9	▲ 0.4	103.8	▲ 0.4
3月	4,101	9.7	71,787	1.5	13.5	▲ 7.5	15.7	▲ 0.7	102.3	▲ 0.8	103.1	▲ 0.2
4月	3,676	▲ 8.9	74,521	7.1	13.6	2.3	15.7	17.2	102.7	▲ 1.1	104.6	▲ 0.3
5月	4,628	19.6	70,178	9.9	12.2	19.5	14.2	43.3	102.6	▲ 0.3	104.6	0.2
6月	4,217	▲ 0.5	76,312	7.3	13.4	34.0	15.2	49.0	101.6	▲ 1.7	104.5	0.0
7月	4,506	20.4	77,182	9.9	14.1	31.8	16.4	43.8	101.6	▲ 1.7	104.5	▲ 0.1
8月	4,170	0.4	74,303	7.5	12.3	16.1	15.1	29.0	101.0	▲ 2.5	104.2	▲ 0.2
9月	4,292	▲ 1.8	73,178	4.3	14.1	17.5	14.9	13.8	101.0	▲ 2.2	103.9	▲ 0.3
10月	5,021	8.4	78,004	10.4	14.0	18.6	15.1	7.1	101.0	▲ 1.7	104.0	▲ 0.3
11月	4,222	13.0	73,414	3.7			P16.1	P7.4			P103.8	P▲ 0.6
12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		全国	
	倍	倍	人	前年比(%)	千人	前年比(%)	億円	前年比(%)	億円	前年比(%)
2017年	1.23	1.50	35,167	14.4	963	5.7	10,101	▲ 0.1	196,025	0.0
2018年	1.33	1.61	36,049	2.5	977	1.5	10,141	▲ 0.8	196,044	▲ 0.5
2019年	1.31	1.60	35,779	▲ 0.7	959	▲ 1.8	10,030	▲ 1.5	193,962	▲ 1.3
2020年	1.00	1.18	28,794	▲ 19.5	751	▲ 21.7	12,572	0.6	195,050	▲ 6.6
20年10月	0.87	1.04	32,981	▲ 14.5	789	▲ 23.2	1,058	6.5	16,303	2.9
11月	0.86	1.05	26,679	▲ 23.2	709	▲ 21.4	1,082	1.0	16,781	▲ 3.4
12月	0.85	1.05	27,135	▲ 18.6	722	▲ 18.6	1,342	1.0	21,036	▲ 3.4
21年 1月	0.88	1.10	30,540	▲ 8.9	786	▲ 11.6	1,080	1.0	16,284	▲ 7.2
2月	0.93	1.09	30,591	▲ 10.1	766	▲ 14.6	1,011	▲ 0.9	14,969	▲ 4.8
3月	0.92	1.10	28,915	▲ 8.2	829	▲ 0.7	1,097	▲ 1.2	16,701	2.9
4月	0.94	1.09	27,830	17.4	756	15.2	1,044	5.4	15,526	15.5
5月	0.94	1.09	26,778	4.7	686	7.7	1,114	5.4	15,410	5.7
6月	0.98	1.13	29,971	5.8	797	5.4	1,084	▲ 2.5	16,420	▲ 2.3
7月	0.96	1.15	27,505	▲ 0.6	758	8.3	1,109	0.1	17,137	1.3
8月	0.93	1.14	27,253	2.5	729	10.0	1,103	▲ 3.4	16,079	▲ 4.7
9月	0.93	1.16	30,306	8.9	808	6.6	1,071	0.8	15,563	▲ 1.3
10月	0.92	1.15	33,300	1.0	857	8.7	1,083	0.8	16,518	0.9
11月	0.93	1.15	32,496	21.8	796	12.3	1,089	▲ 0.3	17,078	1.5
12月										
資料出所	埼玉県労働局	厚生労働省	埼玉県労働局		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(%)
2018年	156,244	▲ 1.3	2,895,454	▲ 1.6	361	80,882	8,235	1,485,469	99.7	0.9	99.5	1.0
2019年	152,208	▲ 2.6	2,821,886	▲ 2.5	329	58,282	8,383	1,423,238	100.2	0.5	100.0	0.5
2020年	136,363	▲ 10.4	2,478,832	▲ 12.2	348	34,146	7,773	1,220,046	100.0	▲ 0.2	100.0	0.0
2021年	130,303	▲ 4.4	2,399,862	▲ 3.2	282	38,106	6,030	1,150,703				
20年10月	12,095	35.2	221,487	34.5	31	1,298	624	78,342	99.7	▲ 0.7	99.8	▲ 0.4
11月	12,115	12.2	219,040	6.4	24	1,299	569	102,101	99.3	▲ 1.5	99.5	▲ 0.9
12月	11,493	6.8	210,696	8.2	30	1,708	558	138,518	99.2	▲ 1.7	99.3	▲ 1.2
21年 1月	11,347	6.0	208,279	8.0	24	1,801	474	81,388	99.4	▲ 1.0	99.8	▲ 0.7
2月	12,560	▲ 2.6	226,954	▲ 2.7	25	6,139	446	67,490	99.3	▲ 0.9	99.8	▲ 0.5
3月	17,082	▲ 1.0	329,239	2.3	38	6,374	634	141,453	99.6	▲ 0.8	99.9	▲ 0.4
4月	9,830	27.2	182,760	26.3	19	724	477	84,098	98.8	▲ 1.6	99.1	▲ 1.1
5月	9,072	26.4	165,932	34.1	17	847	472	168,664	99.1	▲ 1.2	99.4	▲ 0.8
6月	10,870	6.6	198,108	8.8	32	4,531	541	68,566	99.3	▲ 0.8	99.5	▲ 0.5
7月	11,318	▲ 3.4	212,707	2.5	14	2,255	476	71,465	99.5	▲ 0.6	99.7	▲ 0.3
8月	9,253	0.3	175,530	3.7	24	1,749	466	90,973	99.5	▲ 0.6	99.7	▲ 0.4
9月	9,112	▲ 33.8	169,723	▲ 32.7	20	6,117	505	90,860	99.7	▲ 0.1	100.1	0.2
10月	8,667	▲ 28.3	150,608	▲ 32.0	25	3,437	525	98,464	99.7	0.0	99.9	0.1
11月	10,295	▲ 15.0	188,723	▲ 13.8	17	2,832	510	94,101	100.0	0.7	100.1	0.6
12月	10,897	▲ 5.2	191,299	▲ 9.2	27	1,300	504	93,181				
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			



寄居町長 花輪 利一郎氏

町長のメッセージ

寄居町では、町が目指す将来像を「可能性^{むげんだい}∞ 笑顔満タン よりいまち」とし、町民の皆様、地域団体、民間事業者など、多彩な主体との協働による「共創の姿勢」を大切にしまちづくりを進めております。

コロナ禍の長期化により困難な状況が続いておりますが、感染防止対策、生活支援対策、地域経済対策など新型コロナウイルス感染症対策を最優先事項として取り組むとともに、「第6次寄居町総合振興計画」に基づき重要プロジェクトを着実に展開し、未来へ向け、町民の皆様と共にしっかりと歩んでまいりたいと考えております。

はじめに

寄居町は、埼玉県の北西部、都心から70km圏に位置している。東西約13.7km、南北約12.0kmで、面積は64.25km²、人口は3万人を超えている。

寄居町は、関越自動車道花園ICを玄関口として、国道140号と254号が町内を縦横に走るほか、寄居駅を結節点として東武東上線、JR八高線、秩父鉄道が接続しており、町内に9つの鉄道駅を擁する交通の要衝地となっている。

町の中央を荒川の清流が流れ、豊かな水と緑に恵まれた寄居町は、1985年に「風布川^{ふうぷがわ}・日本水^{やまとみず}」が環境庁（現在の環境省）の「名水百選」に、1995年に町全域が国土庁（現在の国土交通省）の「水の郷百選」に、「日本水の森」が林野庁の「水源の森百選」にそれぞれ認定された、全国でも数少ない「水の三冠王」の町として知られている。



現在整備中の「寄居駅南口駅前広場」と「中央通り線」

寄居町中心市街地活性化基本計画

寄居駅南口の中心市街地は、かつての秩父往還の街道筋にあり、江戸時代から物資の集散地として栄えた。また昭和初期には、中心市街地南側の玉淀河原は、荒川が造り出した奇岩・絶景の景勝地として多くの観光客で賑わい、荒川沿いには著名人の別邸・邸宅が多く立地した。

しかし、昭和40年代以降、中心市街地の人口は減少に向かい、唯一の大規模小売店が閉店したこともあって、空洞化が進んできた。こうした状況を打破するため、町は2017年度に寄居町中心市街地活性化基本計画を策定した。町と寄居町商工会、民間事業者等で組織した中心市街地活性化協議会を中心に、老若男女問わず多くの人が暮らしやすい街にするため、コンパクトな地域として中心市街地の整備を進め、賑わいの創出に努めている。

寄居町全体の活力創造と広域交通・観光の拠点として、「歩きたくなる・歩いてお得なまち」を目指すという基本方針で進められている中心市街地活性化事業の一つが、寄居駅南口駅前拠点施設の建設である。現在、寄居駅前には来訪者が自由に滞在できる施設がなく、「観光案内や休憩ができる施設が欲しい」といった声がある。このため、寄居の顔となり、町の歴史や観光、特産品などを来訪者が知ることができ、誰でも自由に滞在することができる、来訪者と地元の人たちが交流する拠点となるような施設の建設を予定している。

寄居町概要

人口(2021年12月1日現在)	32,560人
世帯数(同上)	14,738世帯
平均年齢(2021年1月1日現在)	50.5歳
面積	64.25km ²
製造業事業所数(工業統計)	79所
製造品出荷額等(同上)	3,916.3億円
卸・小売業事業所数(経済センサス)	222店
商品販売額(同上)	372.4億円
公共下水道普及率	25.0%
舗装率	53.4%

資料:「令和2年埼玉県統計年鑑」ほか



主な交通機関

- 東武東上線 寄居駅、玉淀駅、鉢形駅、男衾駅、みなみ寄居(ホンダ寄居前)駅
- JR八高線 寄居駅、折原駅、用土駅
- 秩父鉄道 寄居駅、桜沢駅、波久礼駅
- 関越自動車道 花園ICから町役場まで約5km

※「みなみ寄居(ホンダ寄居前)駅」開業

本田技研工業株式会社(ホンダ)は、2013年7月から、埼玉製作所狭山工場に加えて、寄居町南部の郊外に建設した寄居工場でも操業を始めたが、寄居工場の従業員や来訪者の多くは、自家用車を利用するか、小川町からの送迎バス等に頼らざるを得ず、近年は工場にアクセスするための道路の渋滞なども問題となっていた。

こうしたなか、ホンダが東武鉄道に対して設置を要請してきた新駅「みなみ寄居(ホンダ寄居前)駅」が、2020年10月31日に開業した。寄居工場の東側に隣接するこの駅は、東武東上線としては39番目の駅で、2002年に滑川町に開業した「つきのわ駅」以来18年ぶりの新駅である。

駅名は、寄居町の南部に位置することから「みなみ寄居」とされたが、寄居工場の関係者が駅利用者の多数を占めることに加え、ホンダが駅舎建設費用を全額負担したこともあり、副駅名として「ホンダ寄居前」が添えられた。

ホンダは、2021年度を目途に生産機能を狭山工場から寄居工場へ集約させることを発表している。今後、寄居工場への交通アクセスのよい場所に、関連企業等の工場や事務所、倉庫などの集積が進んでいけば、これら工場等の寄居町への立地も増え、あわせて相当数の新規雇用が生まれるとみられることから、町の産業の今後ますますの活性化が期待されている。

※寄居町まちなか住宅取得支援補助金

寄居町の人口は、近年減少傾向をたどり、2025年以降、人口が3万人を下回っていくとともに、少子高齢化が急速に進展すると予想されている。町は、人口減少や少子高齢化の進展を緩やかにすることを目指し、町民の結婚・出産・子育てを取り巻く環境や転入・転出の動向の改善など、居住地としての魅力づくりのための様々な施策を展開している。

その一つが寄居町まちなか住宅取得支援補助金で、子育て世帯や40歳未満の方が、中心市街地の区域内に新築住宅または中古住宅を取得・登記した際に、それぞれ100万円と50万円の補助金を支給するものである。本制度の期限は2022年3月18日までだが、利用者はフラット35地域連携型の借り入れにあたって、優遇金利の適用も可能なので、興味のある方は検討してみてもいいだろう。

(井上博夫)



東武東上線みなみ寄居(ホンダ寄居前)駅

市町村経済データ

農業経営体数及び基幹的農業従事者数(個人経営体)

(単位:経営体、人)

市町村名	農業 経営体数	基幹的農業 従事者数	市町村名	農業 経営体数	基幹的農業 従事者数	市町村名	農業 経営体数	基幹的農業 従事者数
さいたま市	1,611	2,404	朝霞市	119	234	滑川町	251	299
川越市	1,252	1,743	志木市	87	125	嵐山町	154	167
熊谷市	1,614	1,884	和光市	78	183	小川町	260	274
川口市	364	643	新座市	292	498	川島町	566	645
行田市	885	990	桶川市	215	318	吉見町	467	578
秩父市	291	363	久喜市	1,254	1,418	鳩山町	168	166
所沢市	730	1,369	北本市	228	322	ときがわ町	111	143
飯能市	133	173	八潮市	126	256	横瀬町	59	77
加須市	2,303	2,508	富士見市	462	642	皆野町	63	75
本庄市	636	1,142	三郷市	330	566	長瀬町	41	56
東松山市	420	483	蓮田市	318	440	小鹿野町	118	163
春日部市	957	1,025	坂戸市	314	373	東秩父村	26	34
狭山市	432	768	幸手市	695	682	美里町	357	453
羽生市	749	810	鶴ヶ島市	116	176	神川町	263	348
鴻巣市	1,069	1,467	日高市	296	383	上里町	400	616
深谷市	2,123	3,686	吉川市	405	482	寄居町	319	443
上尾市	301	439	ふじみ野市	181	294	宮代町	330	383
草加市	52	105	白岡市	344	481	杉戸町	494	605
越谷市	411	625	伊奈町	168	225	松伏町	140	188
蕨市	8	8	三芳町	233	542			
戸田市	9	9	毛呂山町	120	136			
入間市	332	420	越生町	146	130			
市町村計	27,796	37,683						

資料:農林水産省「2020年農林業センサス」

(注1)調査日は令和2年2月1日現在

(注2)農業経営体数、基幹的農業従事者数ともに個人経営体(個人または世帯で事業を行う経営体)の値

(注3)基幹的農業従事者とは、15歳以上の世帯員のうち、ふだん仕事として主に自営農業に従事している者をいう

埼玉りそな経済情報 2022年2月号

2022年2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/>



この冊子は FSC® 認証用紙および環境調和型の植物性インキを使用しています。