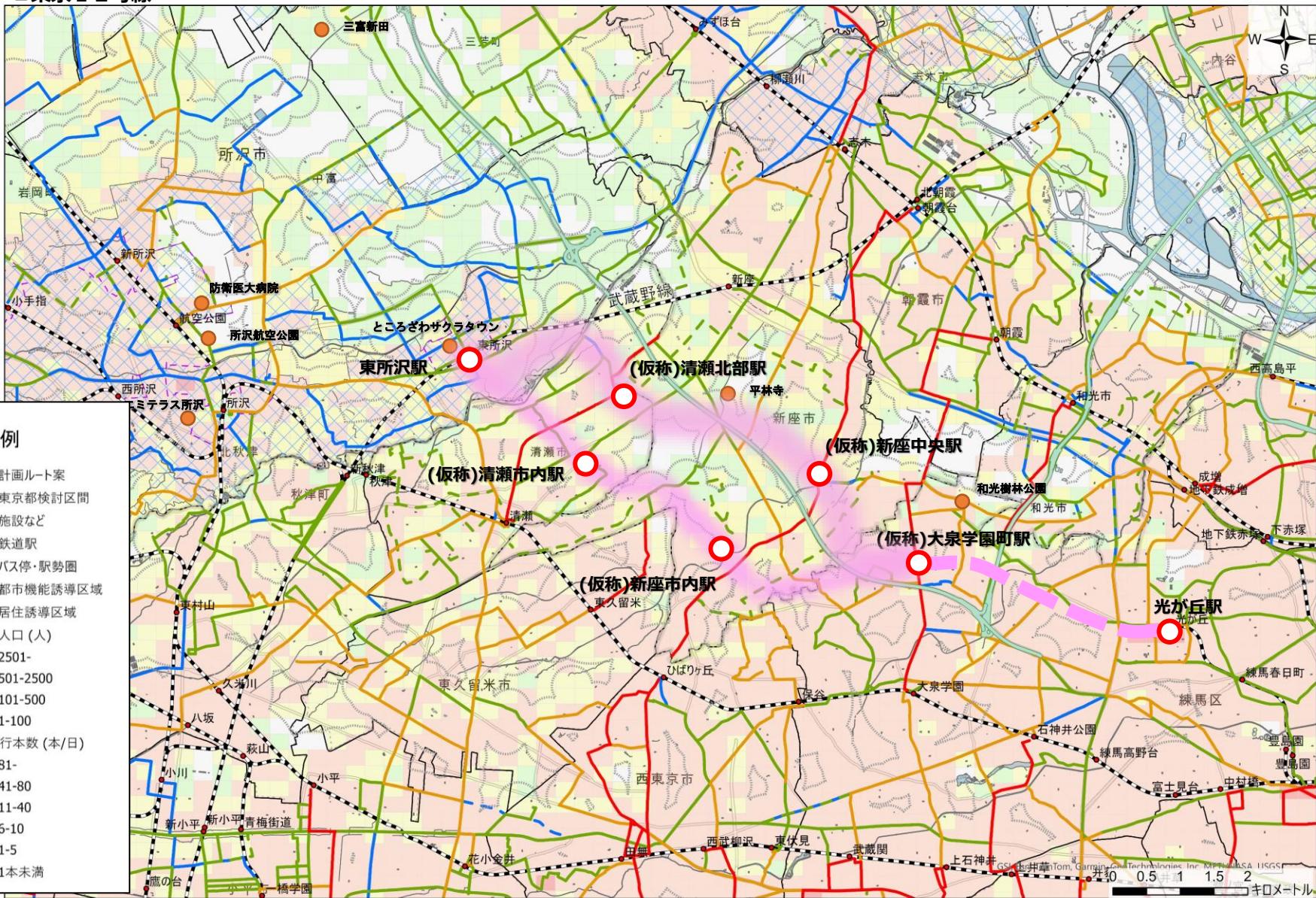


1. 1 人口密度・公共交通等の状況

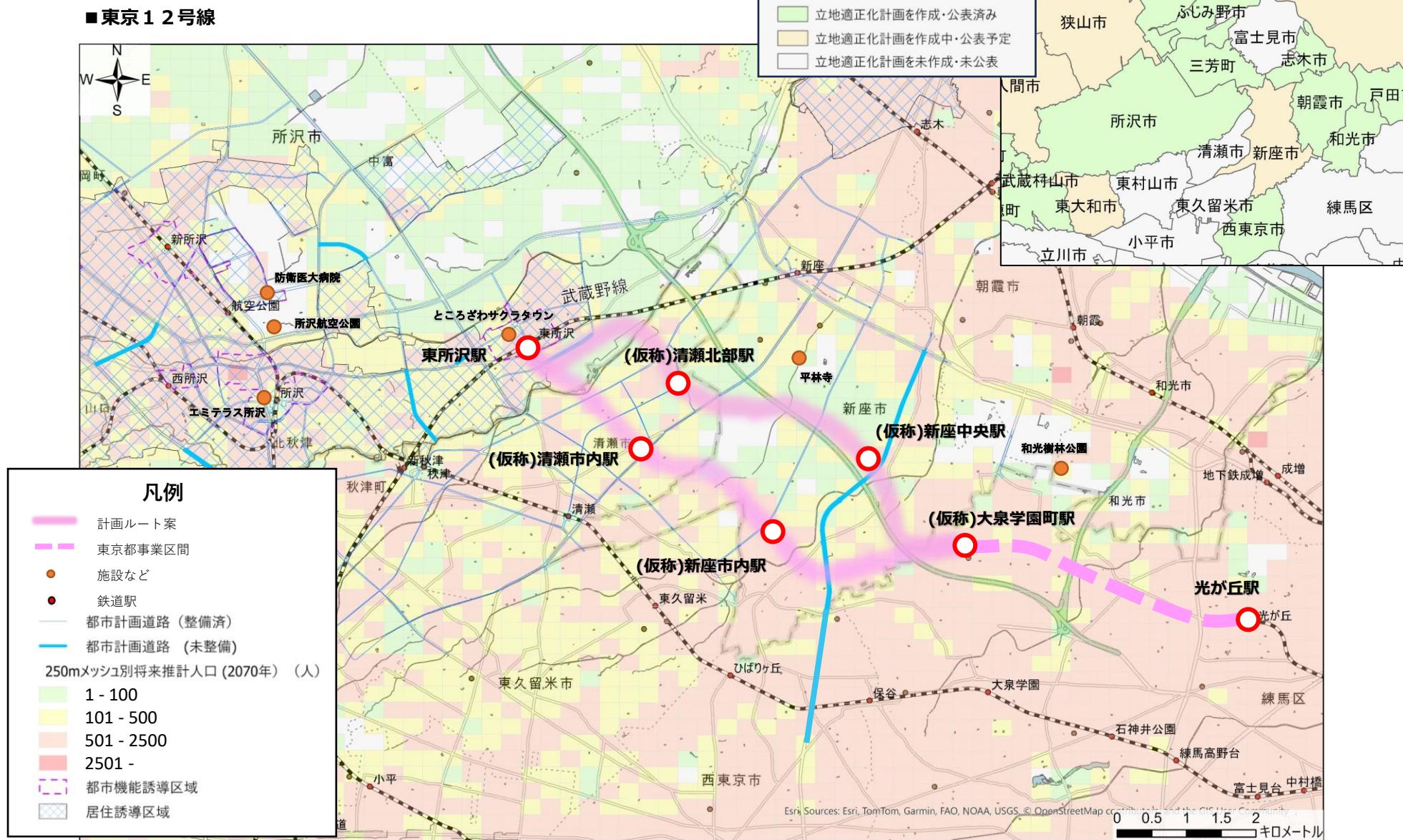
■東京12号線



(【出典】人口メッシュ: 令和2年国勢調査より バス運行本数: 国土政策局国土数値情報バスルートデータより
誘導区域: 各自治体立地適正化計画により 延伸ルート案: 12号線延伸推進協議会平成30年度報告書より 北側案の駅位置は基本ルートのみを記載)

(参考) 延伸想定地域の状況

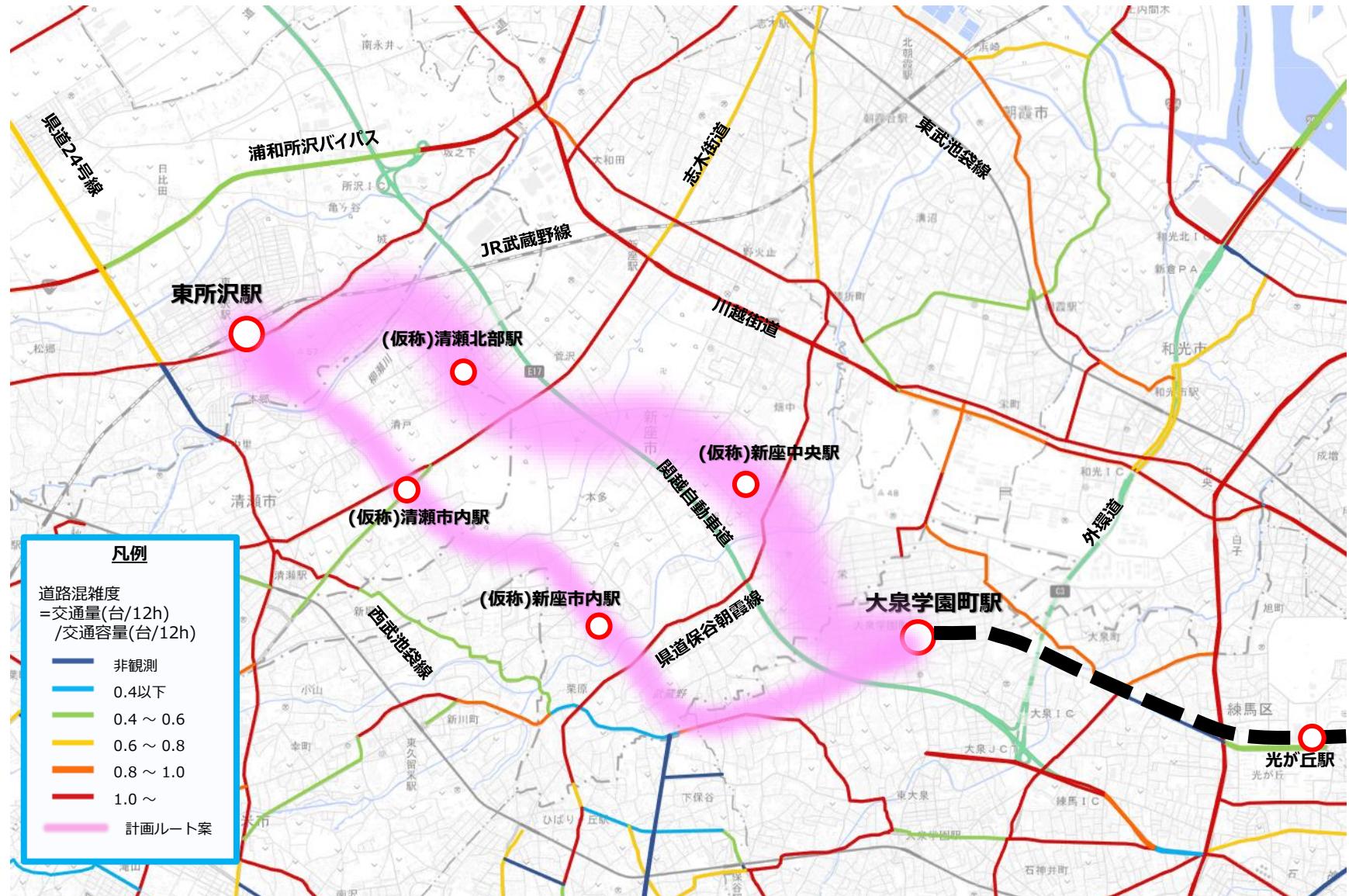
1. 2 人口密度（2070年）と都市計画道路、居住誘導地域の状況



(参考) 延伸想定地域の状況

1. 3 道路混雑状況

■東京12号線



(参考) 延伸想定地域の状況

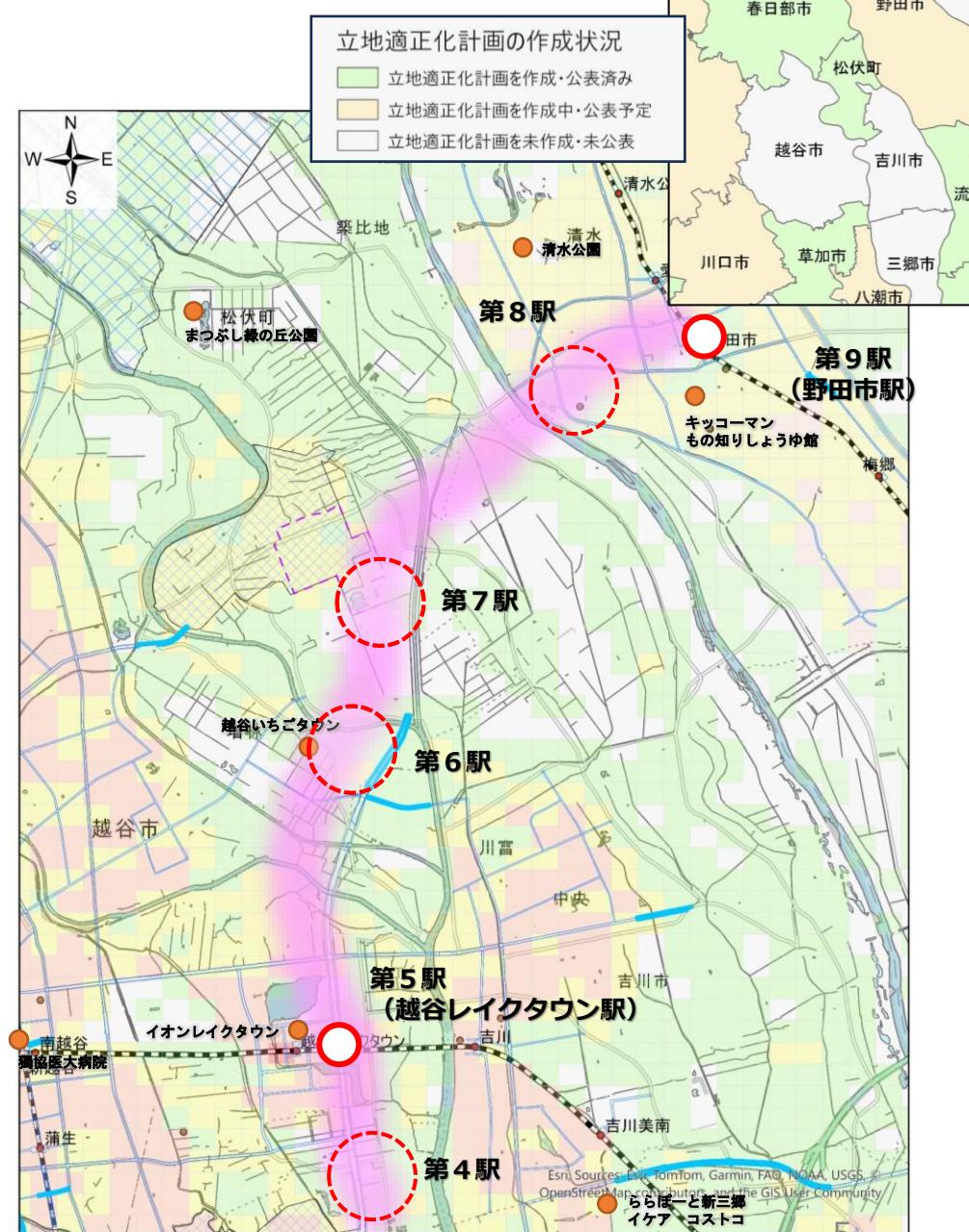
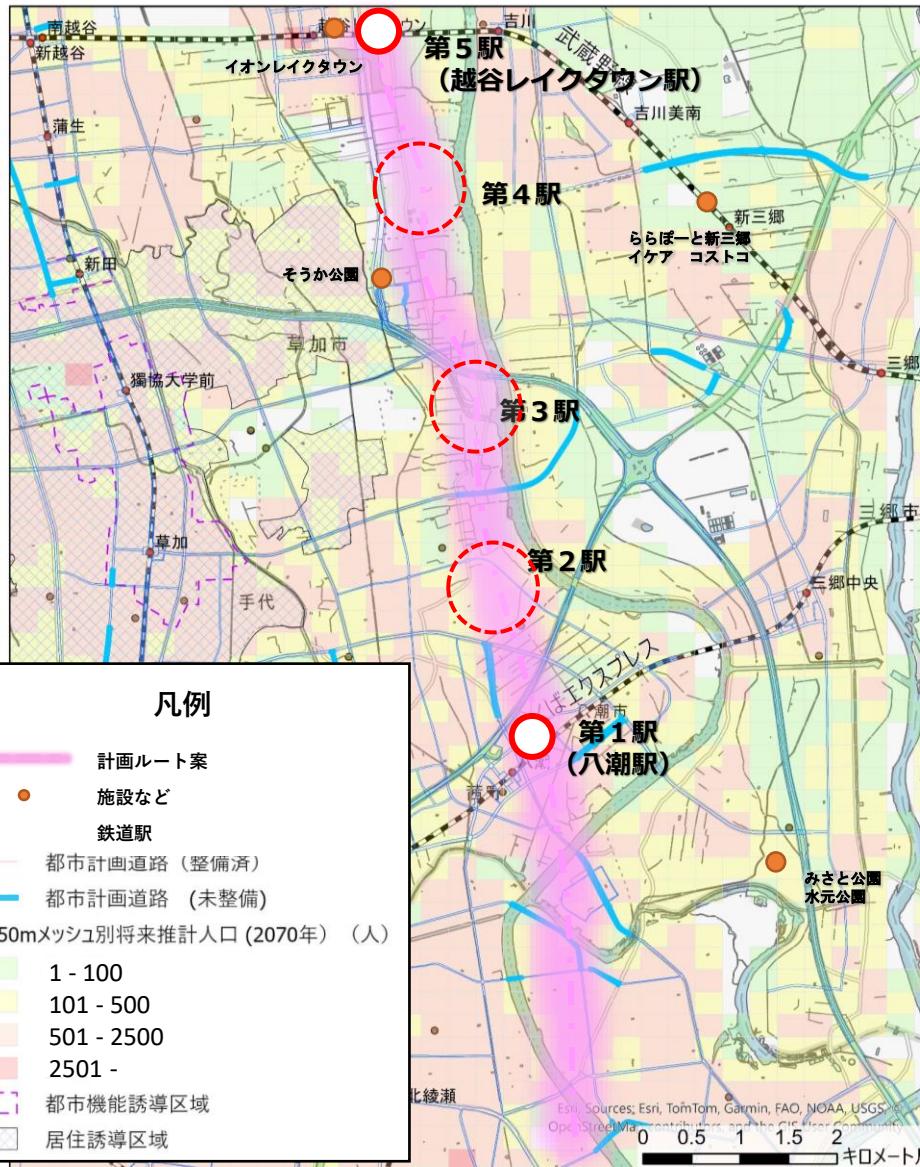
2. 1 人口密度（2020年）・公共交通等の状況



(参考) 延伸想定地域の状況

2. 2 人口密度（2070年）と都市計画道路、居住誘導地域の状況

■東京8号線

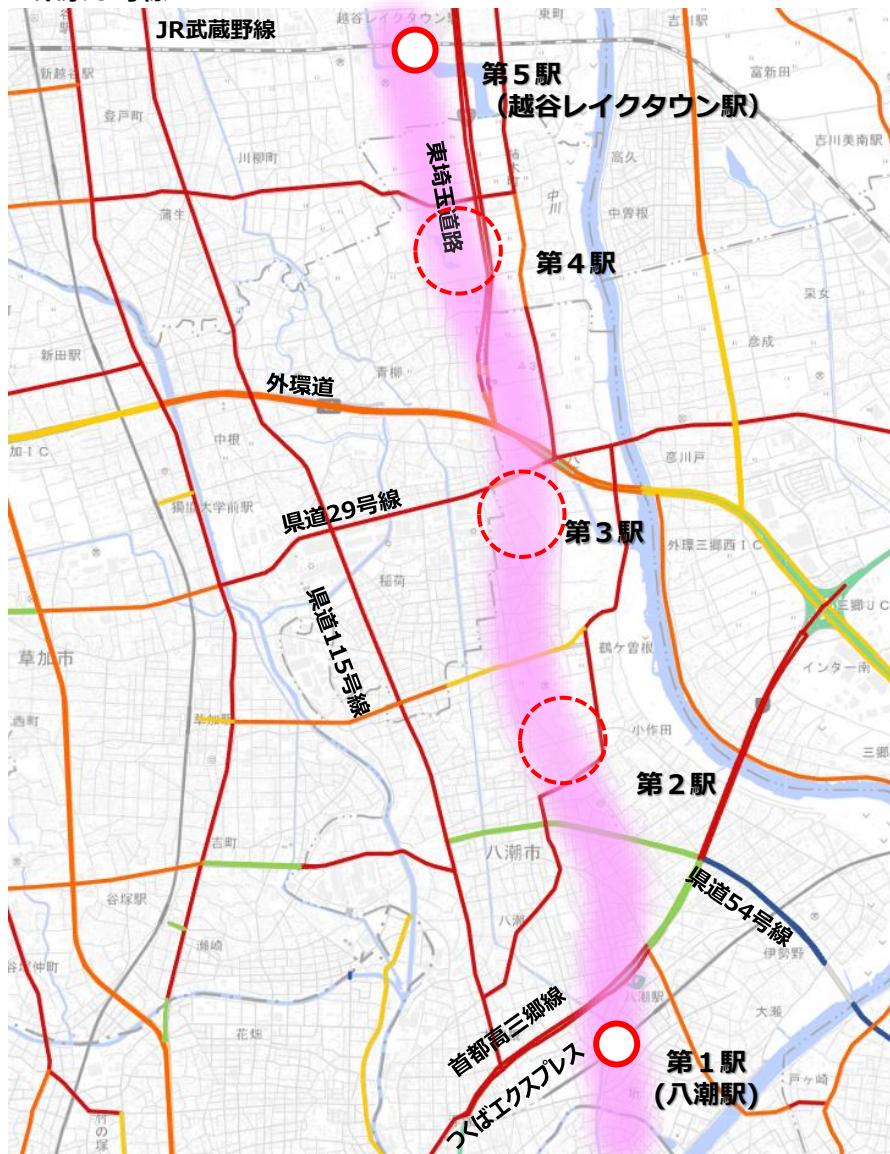


(【出典】 人口メッシュ：国政局「250mメッシュ別将来推計人口データ」
誘導区域：各自治体立地適正化計画より 延伸ルート案：令和7年6月期成同盟会報告書より

(参考) 延伸想定地域の状況

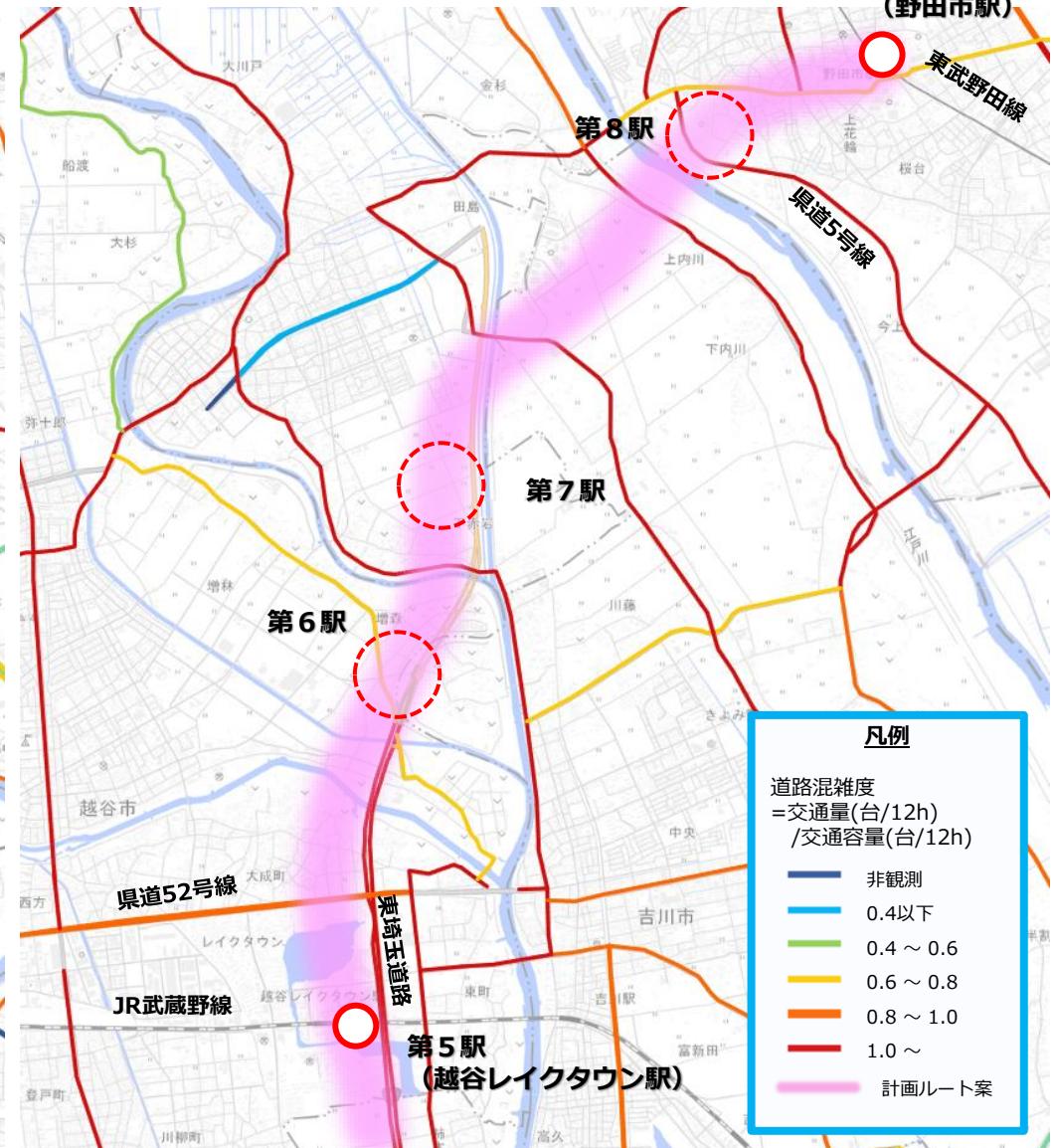
2. 3 道路混雑状況

■東京8号線



(出典 :

令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ（可視化ツール）より、道路混雑度に計画ルートを重ね合わせ
誘導区域：各自治体立地適正化計画より 延伸ルート案：令和7年6月期成同盟会報告書より



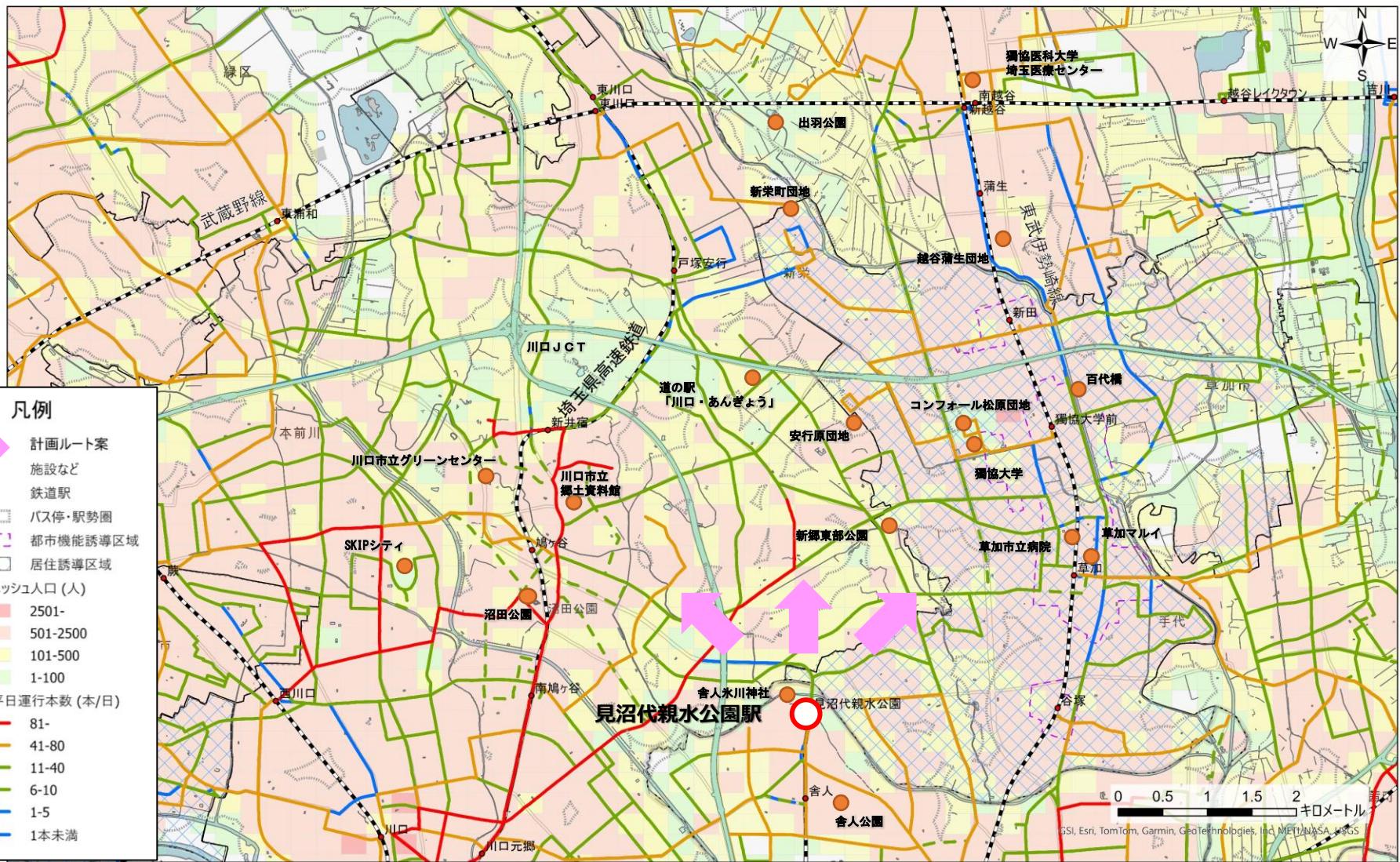
凡例

道路混雑度 =交通量(台/12h) /交通容量(台/12h)
非観測
0.4以下
0.4～0.6
0.6～0.8
0.8～1.0
1.0～
計画ルート案

(参考) 延伸想定地域の状況

3. 1 人口密度（2020年）・公共交通等の状況

■日暮里・舎人ライナー

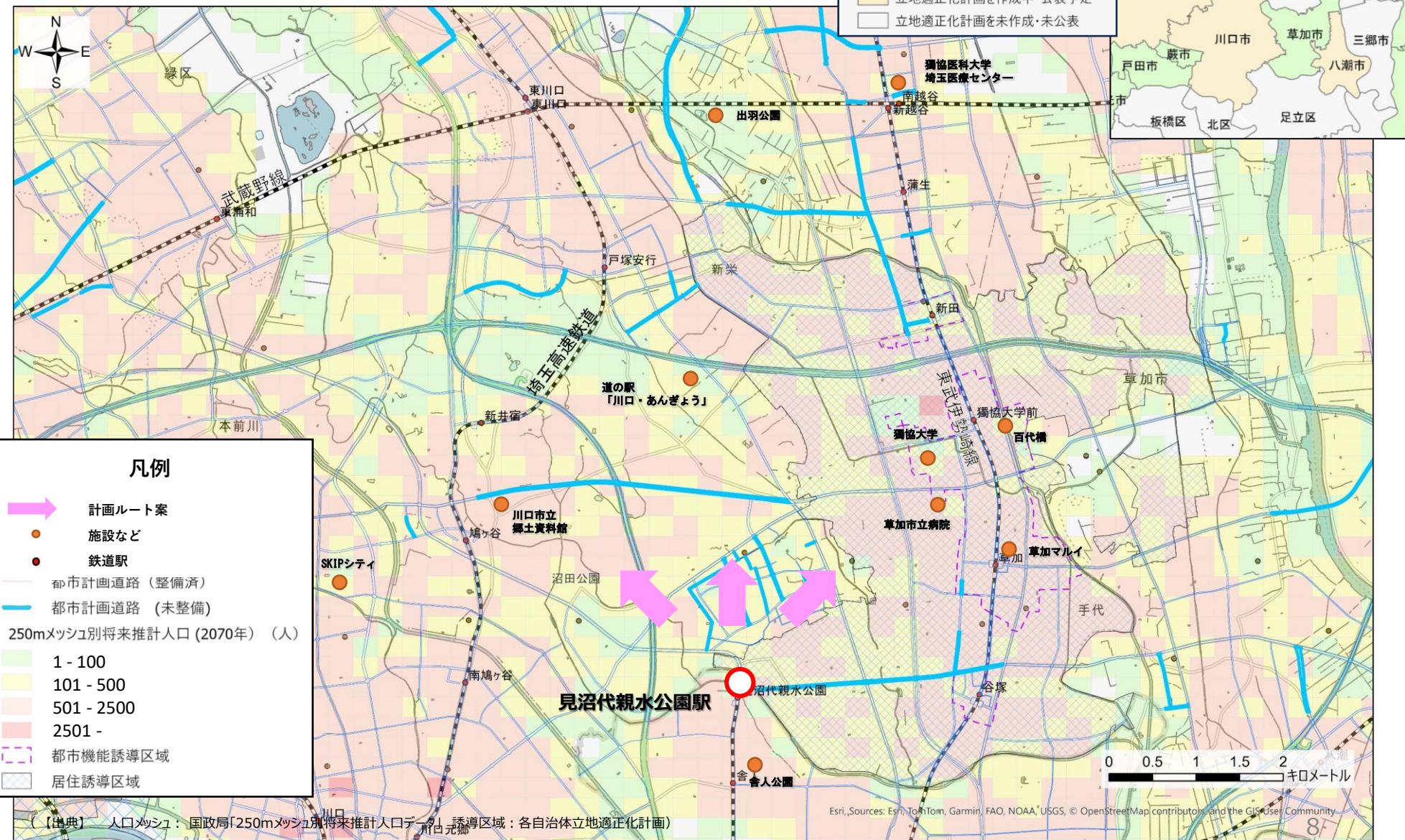


(【出典】人口メッシュ：令和2年国勢調査より バス運行本数：国土政策局国土数値情報パスルートデータより 誘導区域：各自治体立地適正化計画より)

(参考) 延伸想定地域の状況

3. 2 人口密度（2070年）と都市計画道路、居住誘導地域の状況

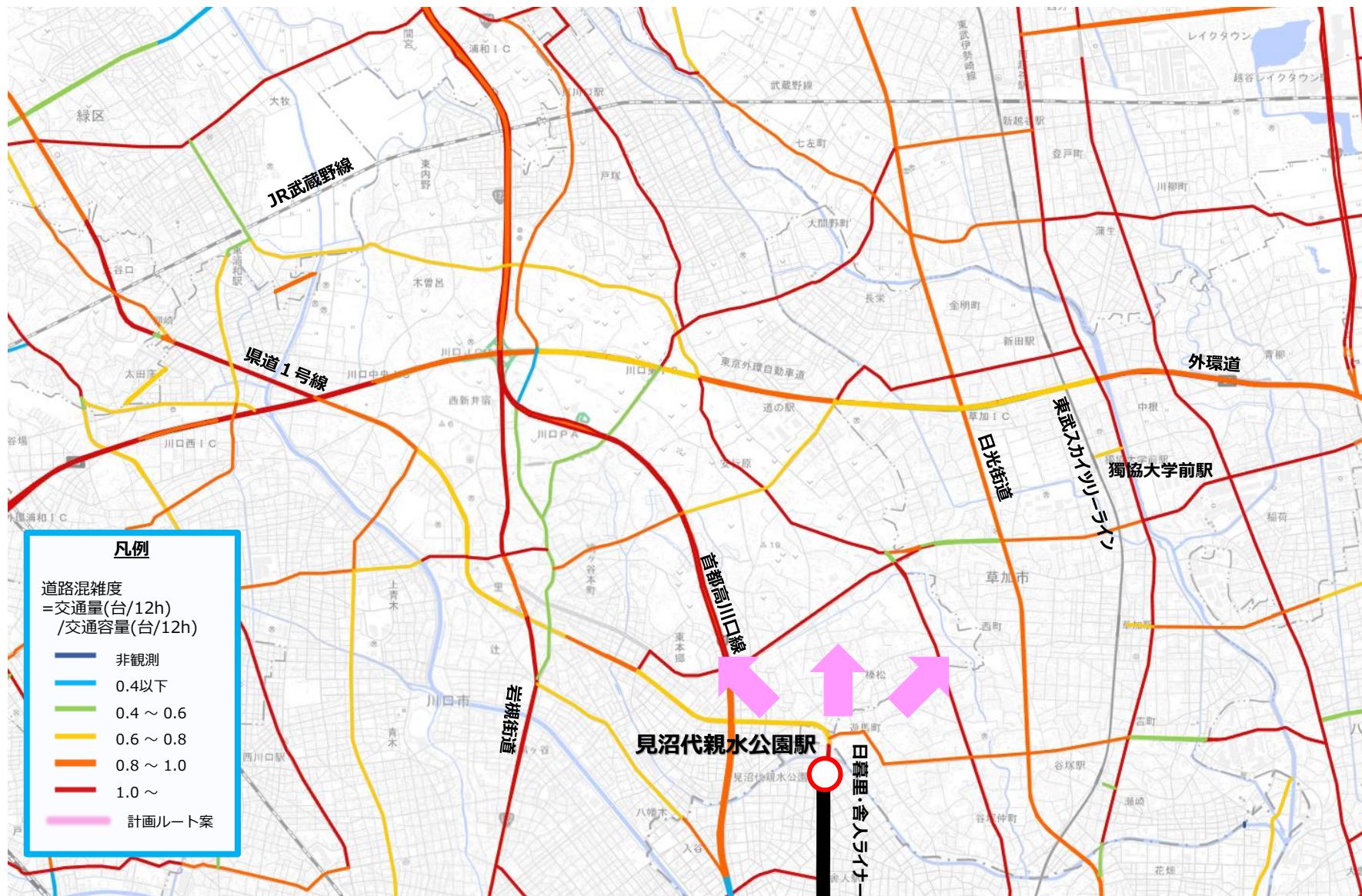
■日暮里・舎人ライナー



(参考) 延伸想定地域の状況

3. 3 道路混雑状況

■日暮里・舎人ライナー

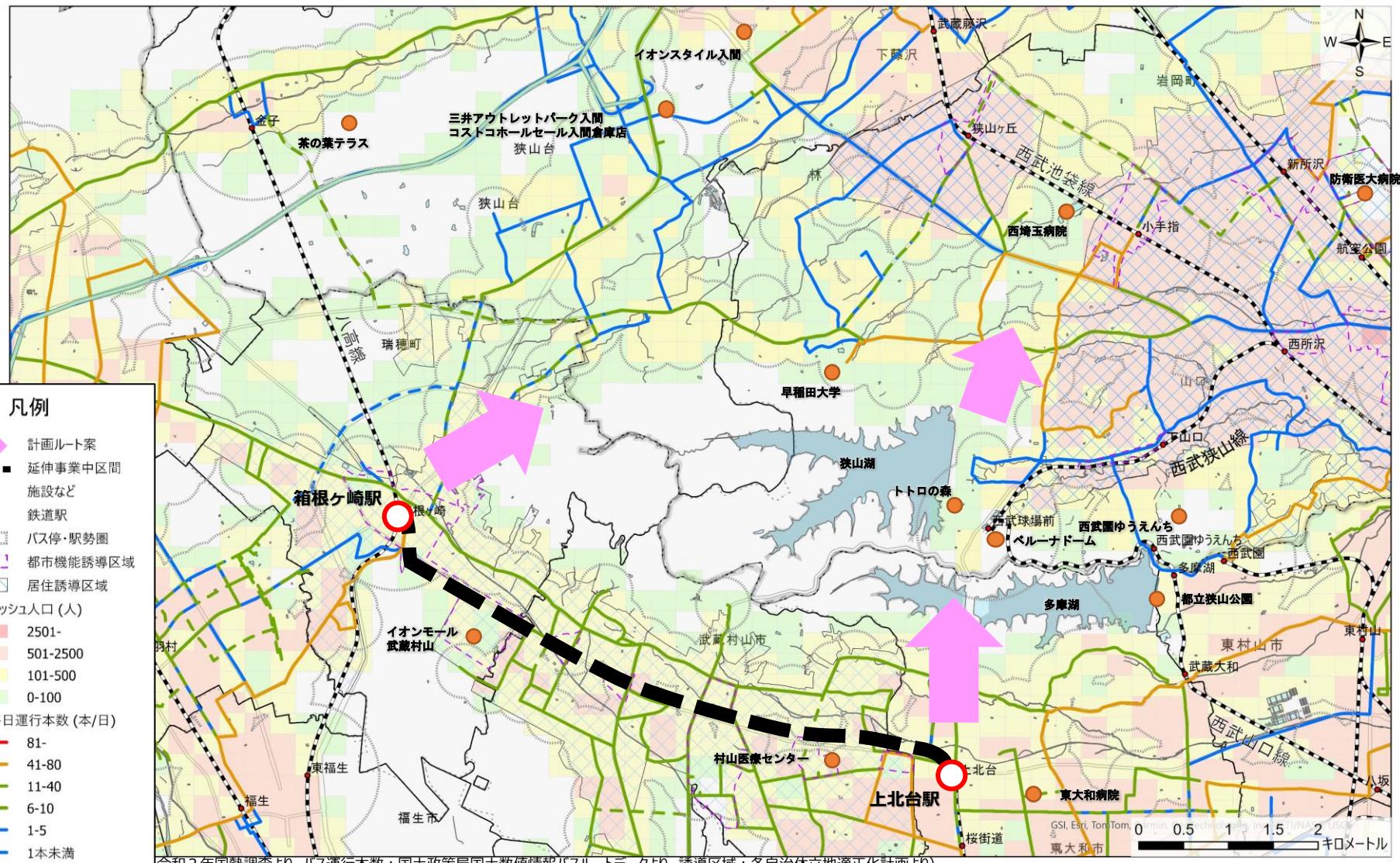


(出典: 令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ (可視化ツール) より、道路混雑度に計画ルートを重ね合わせ)

(参考) 延伸想定地域の状況

4. 1 人口密度（2020年）・公共交通等の状況

■多摩都市モノレール



(参考) 延伸想定地域の状況

4. 2 人口密度（2070年）と都市計画道路、居住誘導地域の状況

■多摩都市モルール

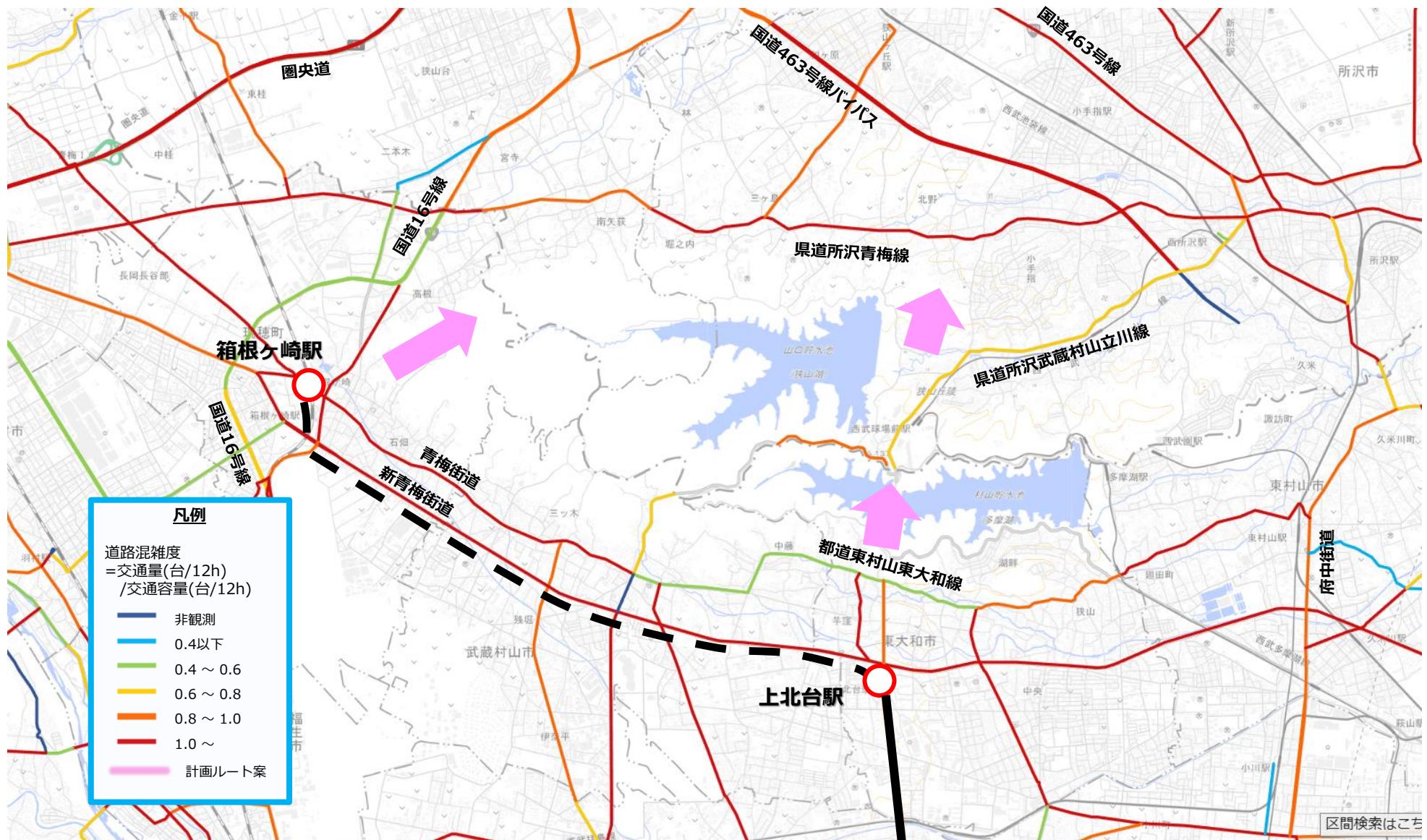


(【出典】 人口メッシュ：国政局「250mメッシュ別将来推計人口データ」誘導区域：各自治体立地適正化計画

(参考) 延伸想定地域の状況

4. 3 道路混雑状況

■多摩都市モノレール



(出典: 令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ (可視化ツール) より、道路混雑度に計画ルートを重ね合わせ)

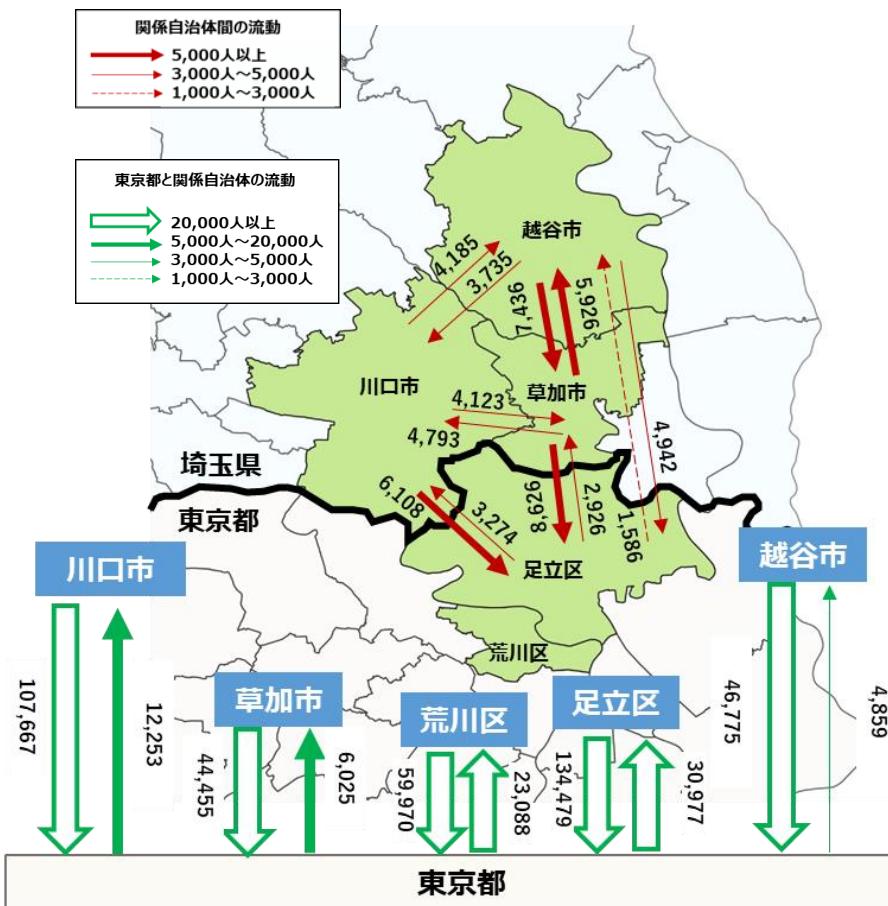
(参考) 延伸想定地域の状況

関係自治体の通勤・通学流動

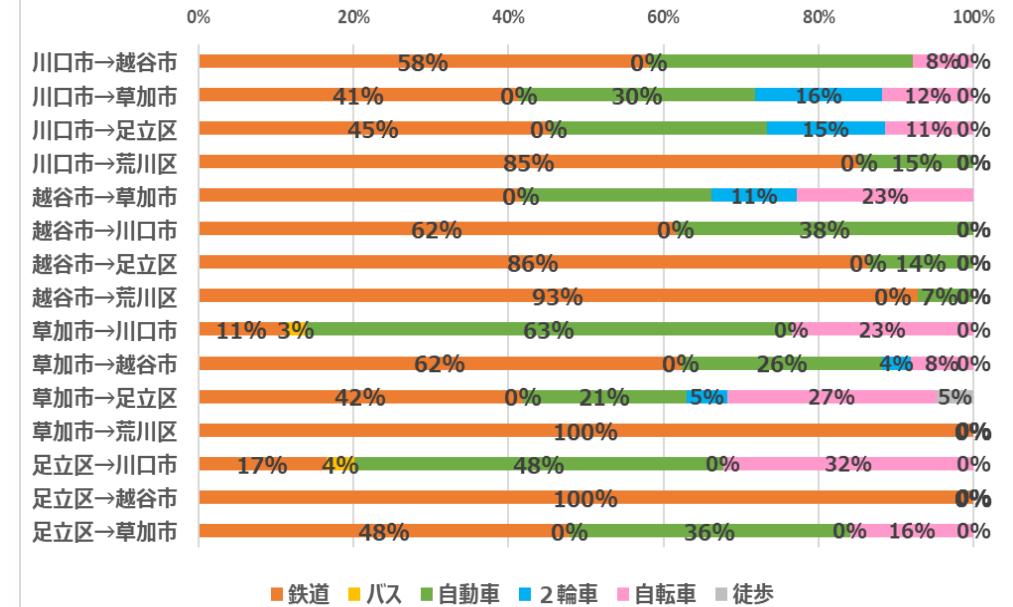
5. 1 日暮里・舎人ライナー

- ・ 東京都内と関係自治体との通勤・通学者の流动の合計は川口市が119,920人と最も多い。

就業者・通学者（15歳以上）の流動



通勤・通学交通手段割合



※「自宅-勤務」「自宅-通学」の発生集中トリップ数合計で比較

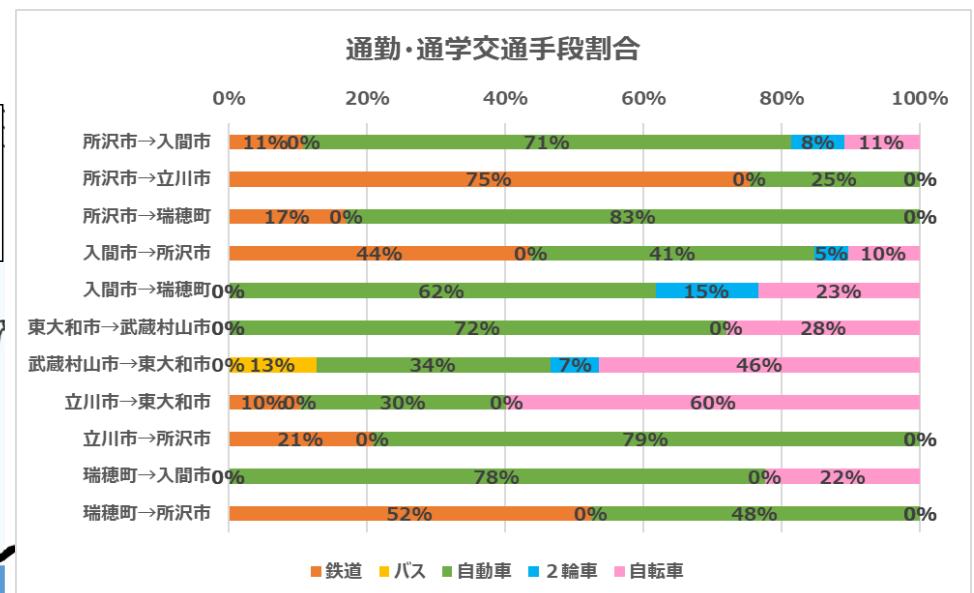
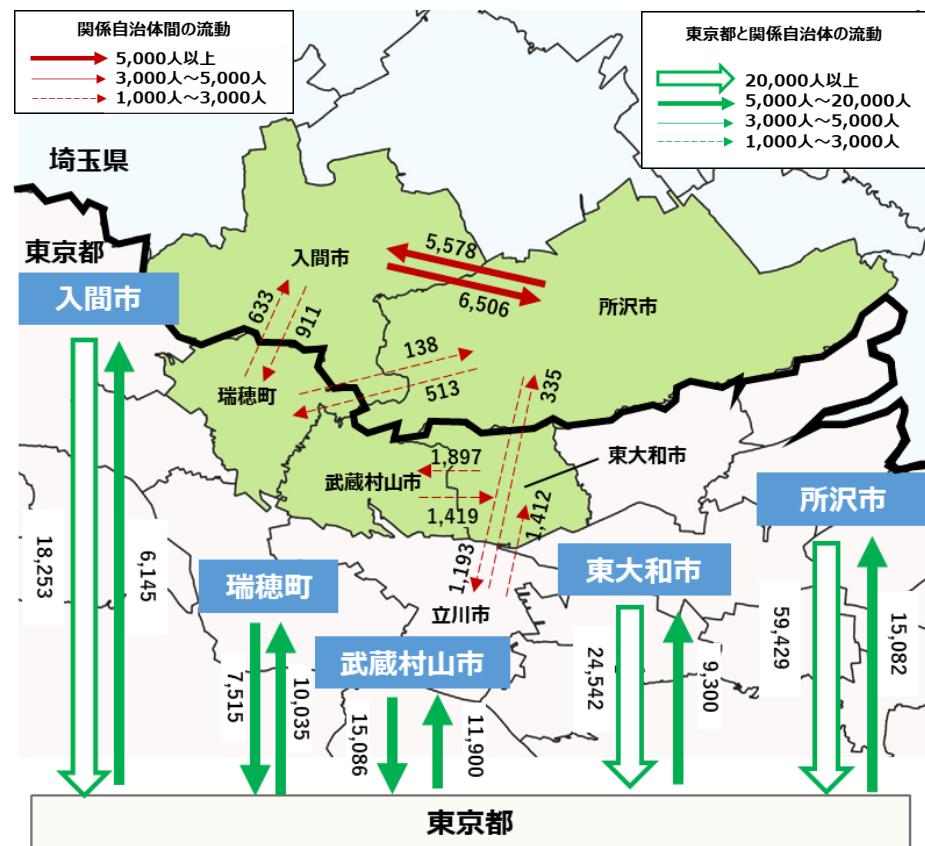
出典：国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計及びH30 東京都市圏パーソントリップ調査結果を基に埼玉県で作成

(参考) 延伸想定地域の状況

5. 2 多摩都市モノレール

- 東京都内と関係自治体との通勤・通学者の流動の合計は所沢市が74,511人と最多多い。

就業者・通学者（15歳以上）の流動



※「自宅-勤務」「自宅-通学」の発生集中トリップ数合計で比較