

検討用参考資料

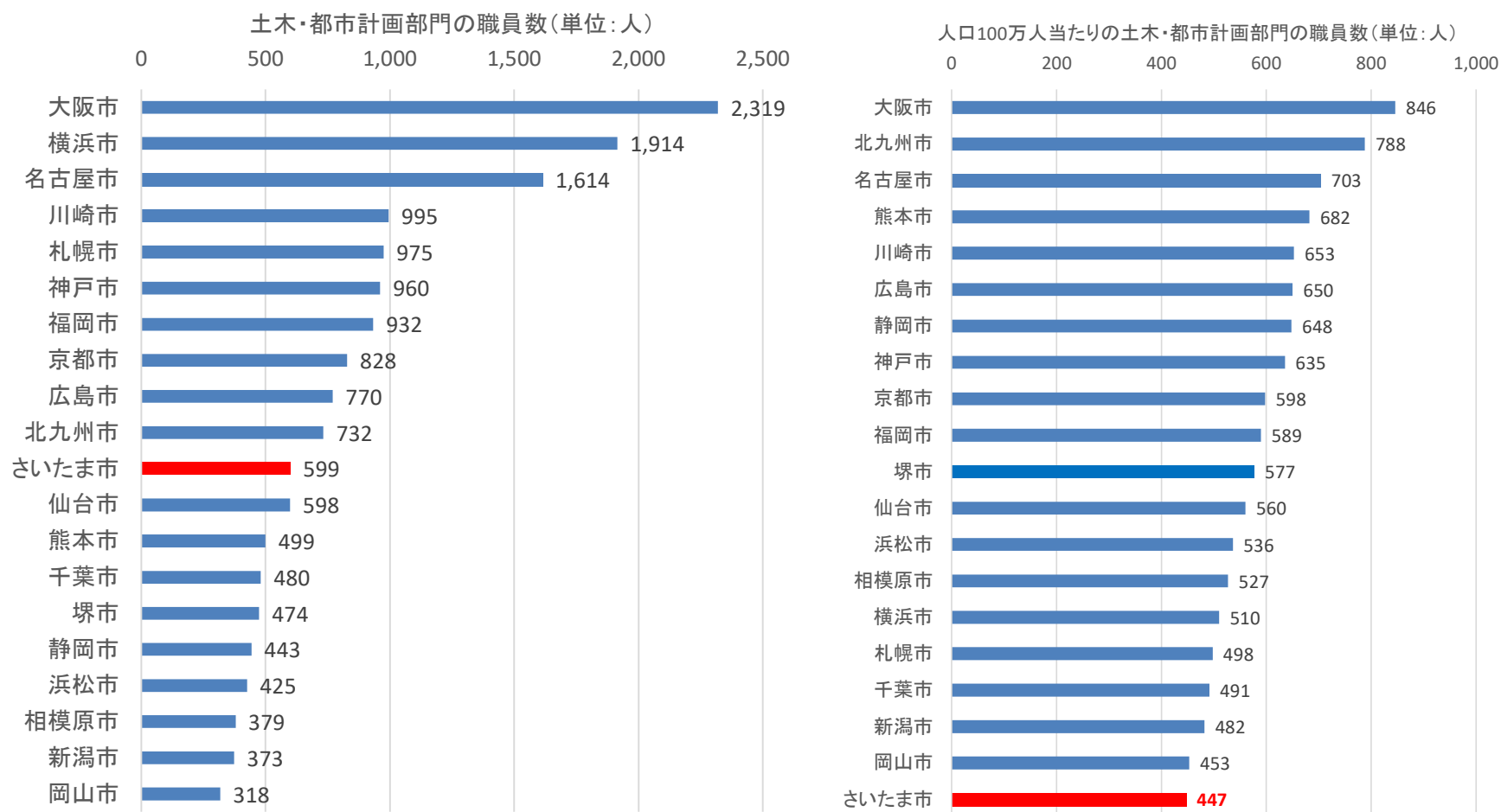
他都市と比較したさいたま市の現状



さいたま市の現状(土木・都市計画部門職員数)

- さいたま市の土木・都市計画部門職員数は599人で、政令指定都市の中では、中位に位置している。
- 人口100万人当たりになるとさいたま市は約450人で、政令指定都市の中で最も少ない。

○政令指定都市別の土木・都市計画部門の職員数(左;令和5年度、右:同 人口100万人当たり)

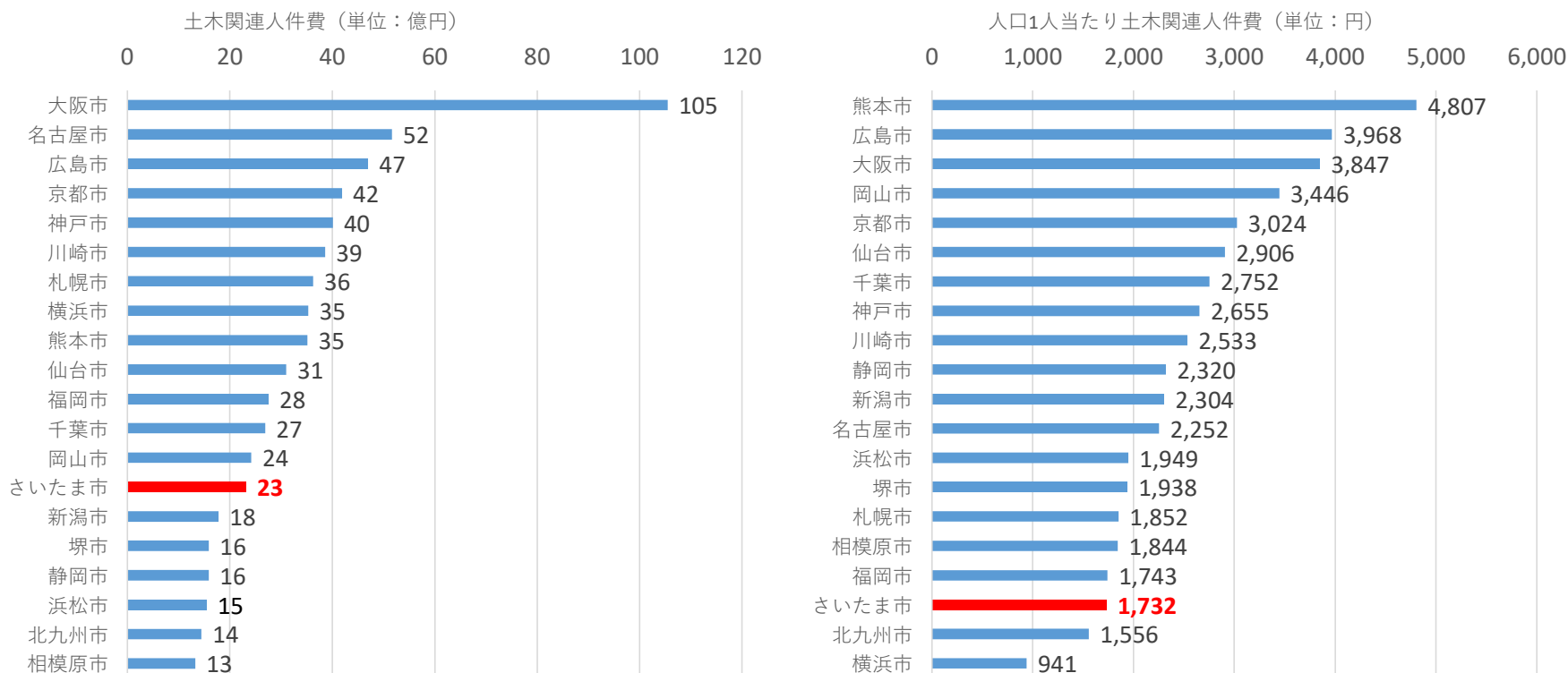


出典:総務省「地方公共団体定員管理関係」(都道府県、指定都市、市区町村データ)(令和5年)及び「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」2023年1月 より作成

さいたま市の現状(道路関連人件費)

- さいたま市の道路関連人件費は約23億円となっており、政令指定都市の中で中位に位置している。
人口1人当たりになるとさいたま市は約1,730円で、同じく政令指定都市の中で下位から3番目に位置している。

○政令指定都市別の人件費(左:令和5年度、右:同 人口1人当たり) ※下記①②③合計



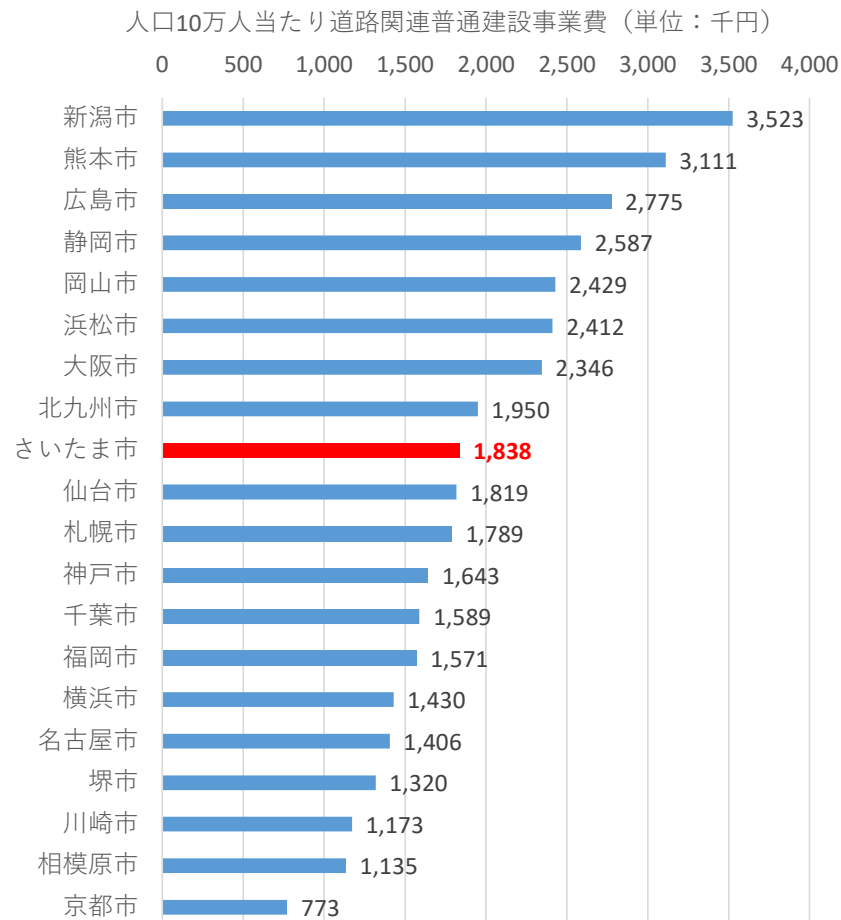
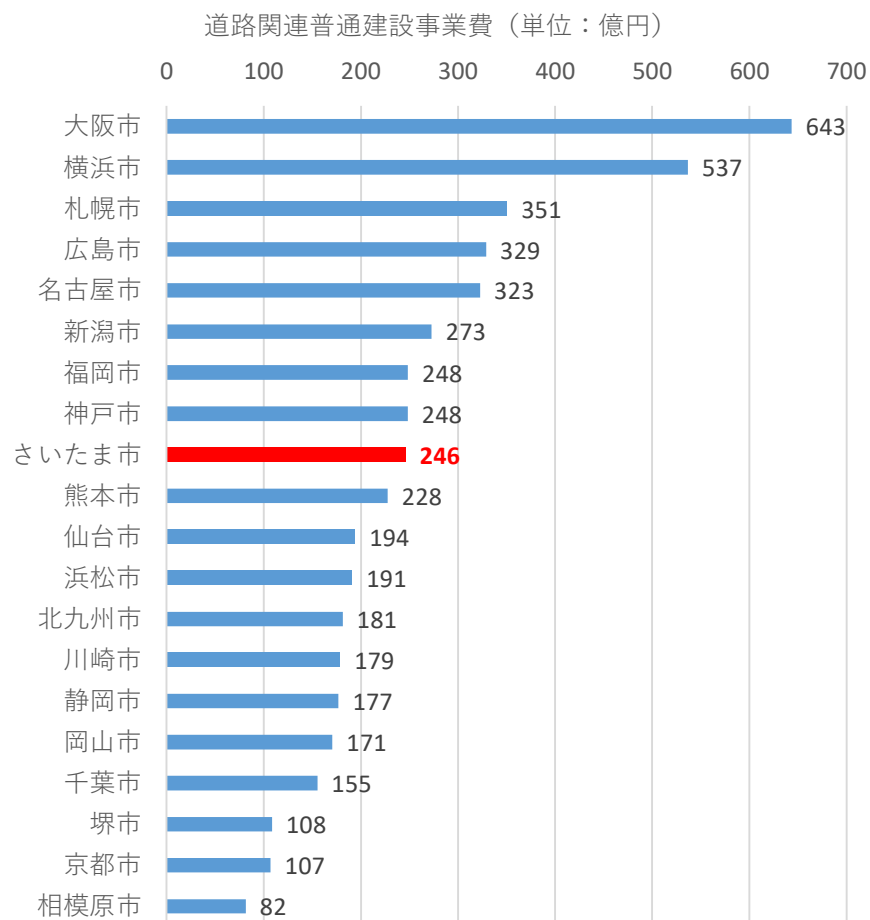
出典:総務省「地方財政調査 令和6年度」(令和5年度データ)及び
「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」2023年1月 より作成

- ①土木管理費(土木管理関係の人件費、土木共通経費(土木機械の集中管理経費、自動車保険料等))
②道路橋りょう費(道路橋りょう関係の人件費を始め、道路橋りょうの新設改良・維持補修、その他管理及び調査計画に要する経費並びにトンネル、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となってその効用を全うする施設に要する経費)
③街路費(街路の新設、改良、舗装等街路事業に要する経費)

さいたま市の現状(道路関連普通建設事業費)

- さいたま市の道路関連普通建設事業費は約246億円となっており、政令指定都市の中で中位に位置している。
人口10万人当たりになるとさいたま市は約183万円で、同じく政令指定都市の中で中位に位置している。

○政令指定都市別の道路関連普通建設事業費(左:道路管理・道路橋りょう費・街路費の合計、右:同 人口10万人当たり)



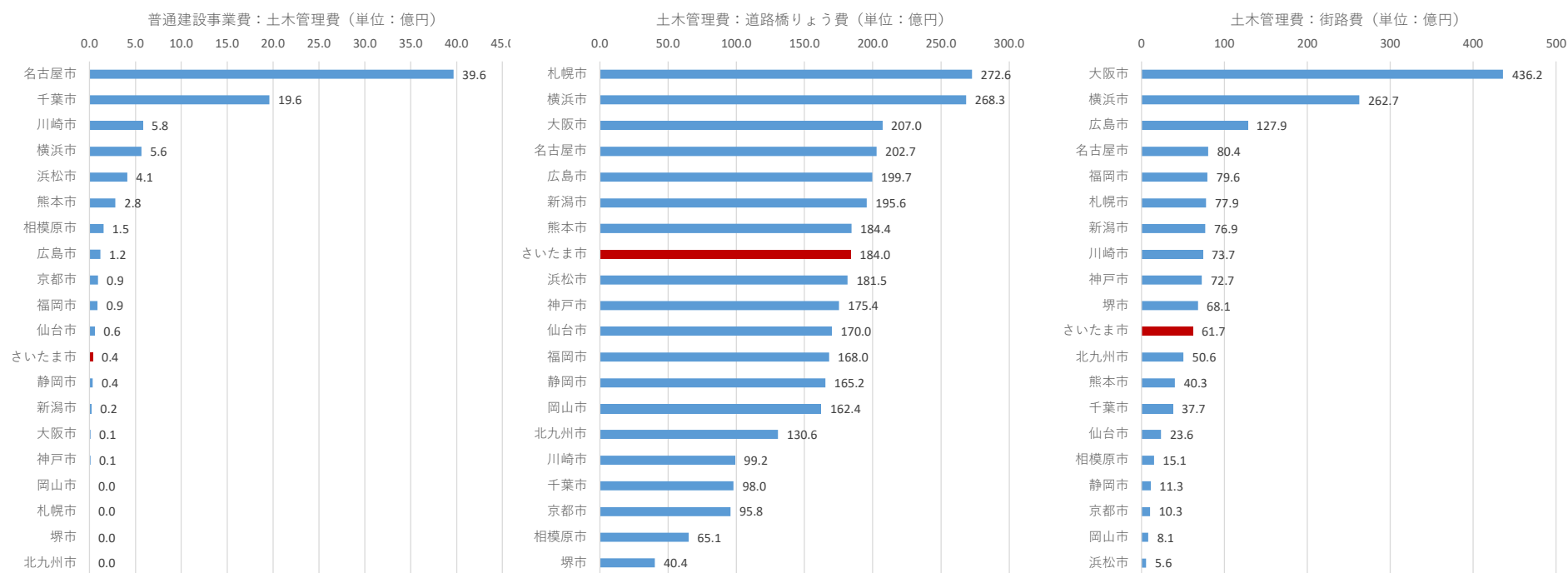
出典: 総務省「地方財政調査 令和6年度」(令和5年度データ)及び
「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」2023年1月 より作成

- ①土木管理費(土木管理関係の人件費、土木共通経費(土木機械の集中管理経費、自動車保険料等))
 ②道路橋りょう費(道路橋りょう関係の人件費を始め、道路橋りょうの新設改良・維持補修、その他管理及び調査計画に要する経費並びにトンネル、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となってその効用を全うする施設に要する経費)
 ③街路費(街路の新設、改良、舗装等街路事業に要する経費)

さいたま市の現状(道路関連普通建設事業費一内訳)

- さいたま市の土木管理費、道路橋りょう費、街路費は、それぞれ政令市例都市の中では中位に位置している。
- 土木管理費は、名古屋市、千葉市の事業費が突出しており、さいたま市のように1億円未満の都市も多く存在する。
- 道路橋りょう費、道路管理費も同様に、札幌市は道路管理費、横浜市は道路橋りょう費及び街路費、大阪市は街路費が突出しているものの、さいたま市は、その他の都市の中では平均的なところに位置している。

○政令指定都市別の普通建設事業費(左:道路管理費、中:道路橋りょう費、右:街路費)



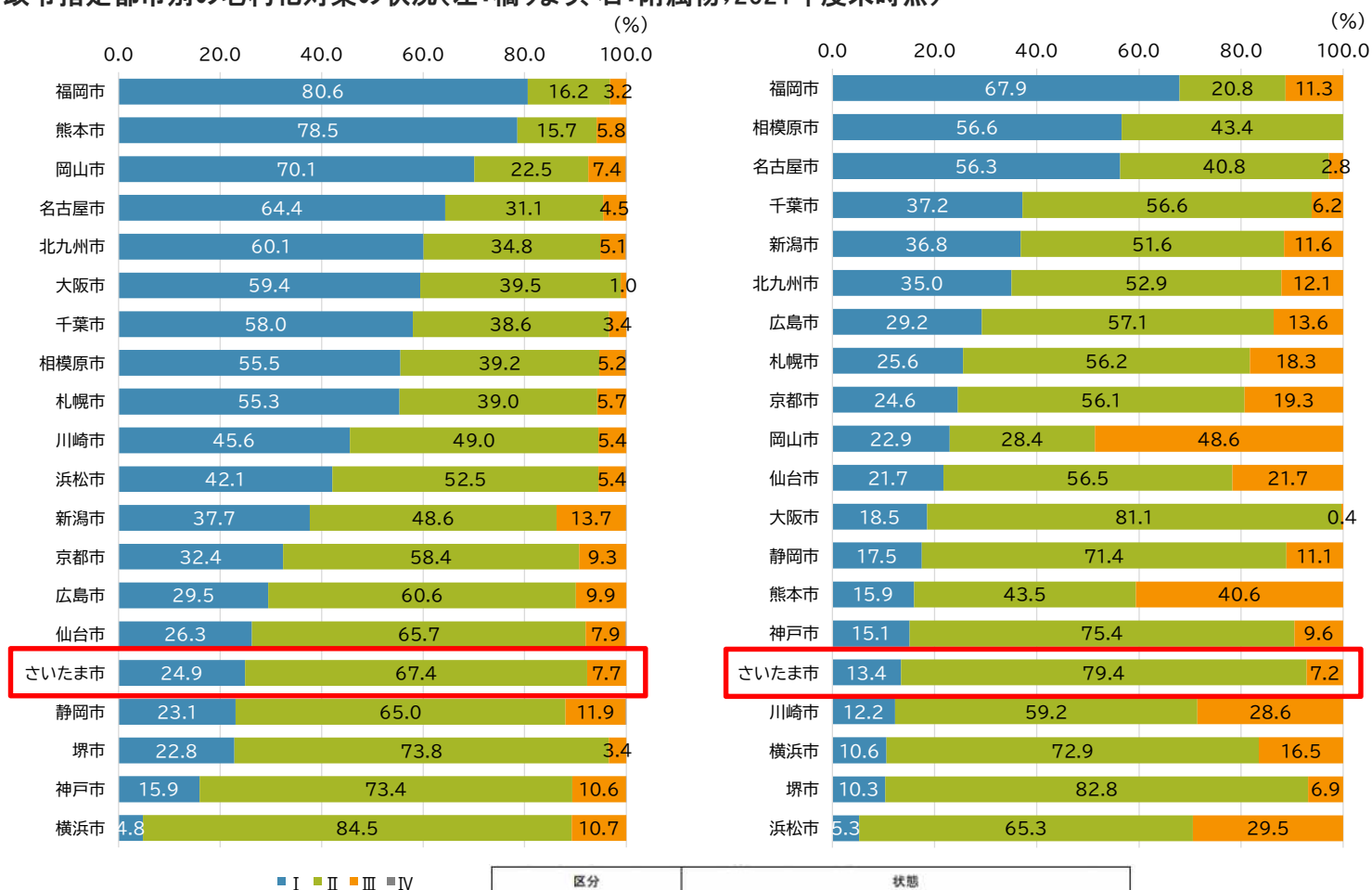
出典：道路統計年報より作成

- ①土木管理費（土木管理関係の人件費、土木共通経費（土木機械の集中管理経費、自動車保険料等））
- ②道路橋りょう費（道路橋りょう関係の人件費を始め、道路橋りょうの新設改良・維持補修、その他管理及び調査計画に要する経費並びにトンネル、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となってその効用を全うする施設に要する経費）
- ③街路費（街路の新設、改良、舗装等街路事業に要する経費）

さいたま市の現状(老朽化対策の状況)

- 政令指定都市の橋りょうの老朽化対策の状況をみると、構造物の機能に支障がない健全及び予防保全段階を合わせると、ほぼ同水準となっている。また、附属物の老朽化対策の状況をみると、橋りょう同様となっている。

○政令指定都市別の老朽化対策の状況(左:橋りょう、右:附属物;2021年度末時点)

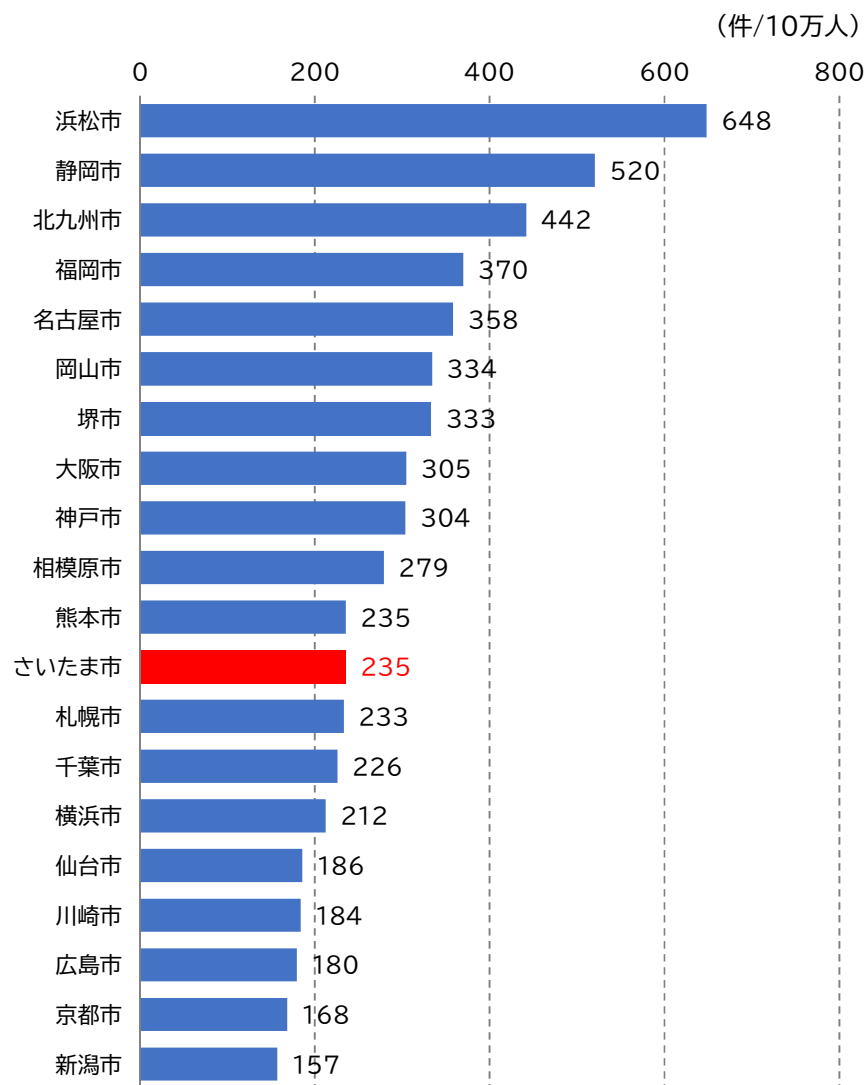


区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

さいたま市の現状(人口10万人当たり事故件数)

- さいたま市の人口10万人当たりの事故件数をみると、政令指定都市の中では中位であるものの、首都圏内の政令指定都市の中では、事故件数が多い状況である。

○政令指定都市別の人口10万人当たり事故件数

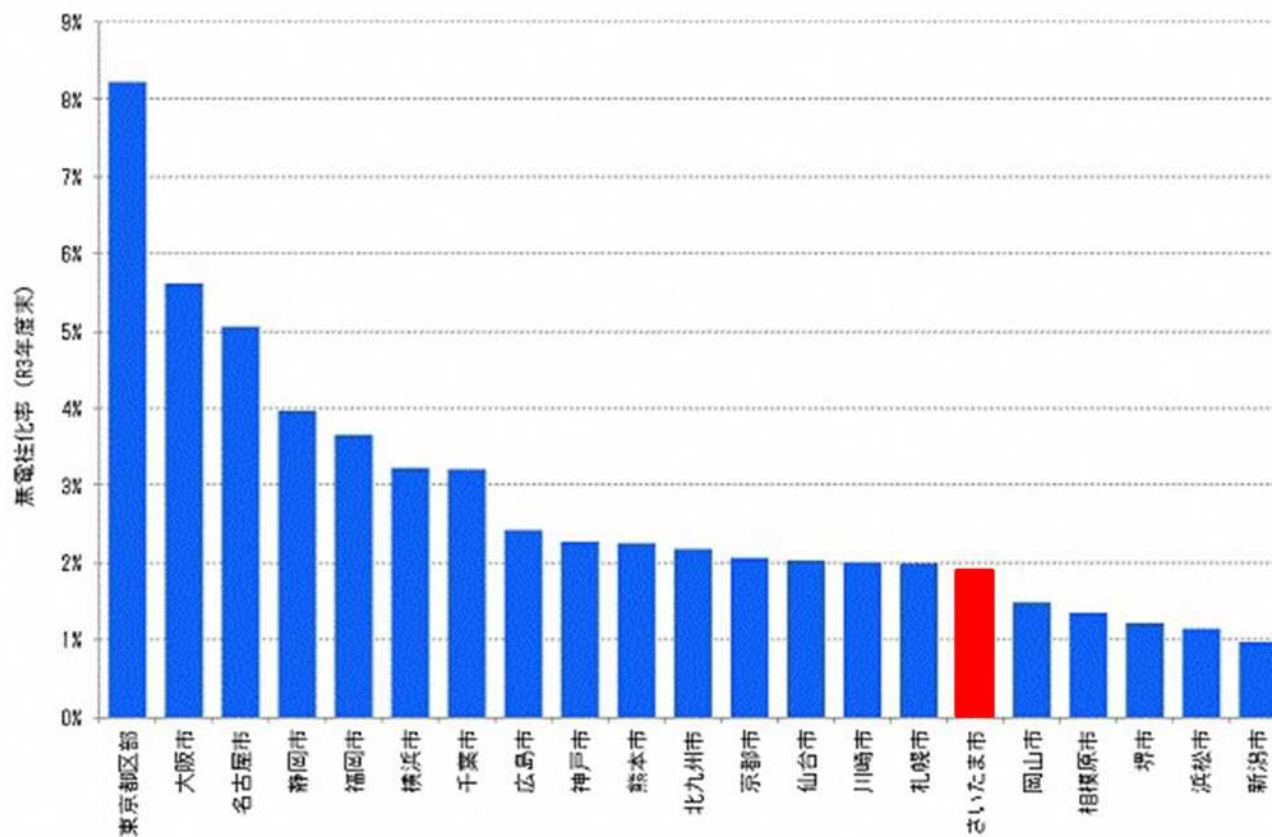


出典：全国市区町村別・事故件数 死傷者数(イタルダ)※2024.4.17集計値

さいたま市の現状(無電柱化率)

- 無電柱化整備計画に基づき整備を進めているが、事業期間、整備費用及び地元調整等の課題から、無電柱化の整備には多くの年数を要するため、さいたま市を含む政令指定都市等の中でも無電柱化率が5%を超えているのは、東京23区、大阪市及び名古屋市のみである。また、さいたま市は政令指定都市の中で下位に位置している。

○政令指定都市別の無電柱化率



出典：都道府県・政令市別の無電柱化率(国土交通省)