

**令和7年度
国の施策・予算に対する提案**

令和6年10月



令和7年度国の施策・予算に対する要望

さいたま市政の推進につきましては、日頃から格別の御高配、御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

本市は、平成13年5月1日に3市合併をし、約103万5千人の人口を擁する都市として誕生しました。その後、指定都市への移行、旧岩槻市との合併を経て、平成30年9月に総人口が130万人を突破し、日本を代表する大都市として、大きく成長を続けてきております。一方で、今後は、少子高齢化の急速な進行により、地域力の低下が懸念されるとともに、公共施設の老朽化や社会保障関連経費等の増大により、財政運営も厳しさを増すことが見込まれます。



私は、このような課題を克服し、将来も成長・発展していくためには、これからの5年、10年が本市の将来にとって最も重要な時期であると認識しております。このため、様々な施策を通じ、本市を取り巻く厳しい状況の影響を少しでも緩やかなものにし、持続可能な発展を続ける東日本の中枢都市としての礎を築くとともに、現状に満足することなく、市民満足度90%の達成を目指してまいります。

今後はこれまで以上に、「東日本の中枢都市」形成のための都市機能の充実やインフラ整備、防災対策の強化等、未来に向けた積極的な投資の実施、「上質な生活都市」づくりのための教育・子育て支援の充実、健幸（けんこう）長寿社会に向けた対策強化等への取組、これらを下支えする強い行財政基盤を構築してまいります。

本要望書は、本市の様々な取組を進めるに当たり、国において制度及び予算などについて、御検討いただきたい主な事項を取りまとめたものです。

つきましては、国も厳しい財政状況にあることは承知しておりますが、今後の施策展開に当たり、本市の要望実現に向けて、御高配を賜りますようお願い申し上げます。

令和6年10月

さいたま市長 清水 勇人

目 次

環境

- 【1】 2050年カーボンニュートラルに向けた次世代自動車の普及促進 …… 1
- 【2】 脱炭素社会の実現に向けた温暖化対策及びエネルギー政策の更なる推進 …… 3

福祉・子ども・子育て

- 【3】 保育士及び幼稚園教諭の人材確保等による安定的な保育施設等の運営や保育の質の向上 …… 5
- 【4】 医療的ケア児保育の推進 …… 7
- 【5】 介護人材の確保 …… 9

教育・スポーツ・文化

- 【6】 「GIGAスクール構想」の推進に向けた支援 …… 11
- 【7】 35人学級実現のための教室の整備と教職員の確保 …… 13
- 【8】 義務教育施設等の改修等の促進 …… 15
- 【9】 学校における指導・運営体制の強化・充実等 …… 17
- 【10】 いじめ対策・不登校等支援等に係る財政的支援 …… 19
- 【11】 部活動地域移行への財政的支援 …… 21

都市インフラ

- 新規** 【12】 スマートシティに関する取組への支援の強化 …… 23
- 新規** 【13】 3D都市モデルに関する取組への支援の強化 …… 25
- 【14】 埼玉高速鉄道線（地下鉄7号線）延伸の早期実現に向けた支援 …… 27
- 【15】 新幹線の大宮駅始発復活に向けた支援 …… 29
- 【16】 大宮駅機能の高度化等に向けた支援 …… 31
- 【17】 駅のバリアフリー化に対する支援の強化 …… 33
- 【18】 東西交通大宮ルート of 構想実現に向けた支援 …… 35
- 【19】 核都市広域幹線道路の計画の具体化 …… 37
- 【20】 新大宮上尾道路の整備促進 …… 39
- 【21】 与野大宮道路の事業中区間の早期完成及び未着手区間の早期事業化 …… 41
- 【22】 新大宮バイパスの町谷立体の早期事業着手及び三橋立体の早期事業化 …… 43
- 【23】 道路整備事業に対する支援 …… 45
- 【24】 市街地整備事業等に対する支援 …… 47
- 【25】 老朽化した浄・配水場等の水道施設の更新事業に対する財政措置の強化 …… 49
- 【26】 公共事業予算の所要額確保 …… 51

目 次

生活安全・防災・消防

【27】 広域防災拠点都市づくりへの支援	… 53
【28】 荒川水系河川整備計画の促進	… 55
【29】 準用河川整備事業等に対する支援	… 57
【30】 下水道施設の耐震化対策への財源確保の継続	… 59
【31】 下水道施設の老朽化対策への国費支援の継続	… 61
【32】 下水道浸水対策への国費支援の更なる拡充	… 63
【33】 防災・減災、国土強靱化の推進に係る予算確保	… 65

地方税財政

【34】 地方一般財源総額の確保・充実等	… 67
----------------------	------

目次（府省庁別）

内閣官房

- 【33】 防災・減災、国土強靱化の推進に係る予算確保 …… 65

内閣府

- 【16】 大宮駅機能の高度化等に向けた支援 …… 31

子ども家庭庁

- 【3】 保育士及び幼稚園教諭の人材確保等による安定的な保育施設等の運営や保育の質の向上 …… 5
【4】 医療的ケア児保育の推進 …… 7

総務省

- 【34】 地方一般財源総額の確保・充実等 …… 67

財務省

- 【26】 公共事業予算の所要額確保 …… 51

文部科学省

- 【3】 保育士及び幼稚園教諭の人材確保等による安定的な保育施設等の運営や保育の質の向上 …… 5
【6】 「GIGAスクール構想」の推進に向けた支援 …… 11
【7】 35人学級実現のための教室の整備と教職員の確保 …… 13
【8】 義務教育施設等の改修等の促進 …… 15
【9】 学校における指導・運営体制の強化・充実等 …… 17
【10】 いじめ対策・不登校等支援等に係る財政的支援 …… 19

スポーツ庁

- 【11】 部活動地域移行への財政的支援 …… 21

文化庁

- 【11】 部活動地域移行への財政的支援 …… 21

厚生労働省

- 【3】 保育士及び幼稚園教諭の人材確保等による安定的な保育施設等の運営や保育の質の向上 …… 5
【5】 介護人材の確保 …… 9

経済産業省

- 【1】 2050年カーボンニュートラルに向けた次世代自動車の普及促進 …… 1
【2】 脱炭素社会の実現に向けた温暖化対策及びエネルギー政策の更なる推進 …… 3
【12】 スマートシティに関する取組への支援の強化 …… 23

目次（府省庁別）

国 土 交 通 省

【1】	2050年カーボンニュートラルに向けた次世代自動車の普及促進	…	1
【12】	スマートシティに関する取組への支援の強化	…	23
【13】	3D都市モデルに関する取組への支援の強化	…	25
【14】	埼玉高速鉄道線（地下鉄7号線）延伸の早期実現に向けた支援	…	27
【15】	新幹線の大宮駅始発復活に向けた支援	…	29
【16】	大宮駅機能の高度化等に向けた支援	…	31
【17】	駅のバリアフリー化に対する支援の強化	…	33
【18】	東西交通大宮ルート of 構想実現に向けた支援	…	35
【19】	核都市広域幹線道路の計画の具体化	…	37
【20】	新大宮上尾道路の整備促進	…	39
【21】	与野大宮道路の事業中区間の早期完成及び未着手区間の早期事業化	…	41
【22】	新大宮バイパスの町谷立体の早期事業着手及び三橋立体の早期事業化	…	43
【23】	道路整備事業に対する支援	…	45
【24】	市街地整備事業等に対する支援	…	47
【25】	老朽化した浄・配水場等の水道施設の更新事業に対する財政措置の強化	…	49
【26】	公共事業予算の所要額確保	…	51
【27】	広域防災拠点都市づくりへの支援	…	53
【28】	荒川水系河川整備計画の促進	…	55
【29】	準用河川整備事業等に対する支援	…	57
【30】	下水道施設の耐震化対策への財源確保の継続	…	59
【31】	下水道施設の老朽化対策への国費支援の継続	…	61
【32】	下水道浸水対策への国費支援の更なる拡充	…	63
【33】	防災・減災、国土強靱化の推進に係る予算確保	…	65

環 境 省

【1】	2050年カーボンニュートラルに向けた次世代自動車の普及促進	…	1
【2】	脱炭素社会の実現に向けた温暖化対策及びエネルギー政策の更なる推進	…	3

1 2050年カーボンニュートラルに向けた次世代自動車の普及促進

① 要望事項

- 1 価格が従来車に比べ高額になる電気自動車、燃料電池自動車などの次世代自動車を、民間事業者等が率先して導入できるよう、補助等により価格差に対する支援及び充電インフラ等の整備に対する支援を継続的に行うこと
- 2 大型の電動車両などの技術開発や量産化、電源活用の拡大等に向けた継続的かつ一体的な支援を行うこと

② 背景・理由

1 車両の価格差・インフラ整備に対する支援

- ・ 次世代自動車については、国により2021年6月18日に策定された「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、乗用車、商用車の具体的な電動化目標が示され、また、2023年10月には「充電インフラ整備促進に向けた指針」が策定された。
- ・ 本市はこれまでも「E-KIZUNA Project」として、自動車メーカーや社会インフラを担う駐車場運営事業者等と、次世代自動車普及の課題に対して、公民＋学の連携により共に汗をかき解決に向けて努力してきたところである。
- ・ 2013年以降は、一部の特殊車両等を除き、公用車の次世代自動車導入率100%を実現しており、市民・事業者に対する電気自動車や燃料電池自動車導入時の補助、地域密着型の啓発活動なども継続して行っている。
- ・ 一方、次世代自動車の普及には、車両価格の低減等による社会受容の拡大、充電スタンド・水素ステーション等のインフラ整備といった課題があり、本市内における2022年の乗用車の新車登録台数に占める次世代自動車（クリーンディーゼル車を除く）の割合は40.6%となっており、より一層、普及に向けた取組が必要である。
- ・ 価格が従来車に比べ高額になる次世代自動車を、民間事業者等が率先して導入できるよう、補助等により価格差に対する支援を継続的に行うことと併せて、安心して次世代自動車を使える環境を整備するために、充電スタンド・水素ステーション等のインフラ整備に対する支援も継続的に行うことを要望するものである。

2 技術開発や量産化等の取組に対する支援

- ・ カーボンニュートラルに向けて、災害時に電源活用も期待できる大型の電動車を公共交通で活用することも効果的であるが、現時点では量産化が進まず、いまだ価格が高騰期にある。また、燃料電池車両については、市販化されている車種が限定的であり、小型バスやワゴン車など公共交通での活用が見込まれる車両を含め、用途に応じた車種を選択する余地がユーザー側にもないことも課題である。さらに、CNG車両についても、開発・製造から撤退する自動車メーカーが相次いだことから、燃料電池車両と同様の課題を抱えている。
- ・ そのため、大型車両の電動化など次世代自動車の本格的な普及に向け、技術開発や量産化、電源活用の拡大など、普及に資する取組に対して、継続的な支援を行うことを要望するものである。

③参考

さいたま市の公用車（次世代自動車）台数内訳

年度	電気自動車	天然ガス自動車	ハイブリッド自動車	燃料電池自動車	次世代自動車計
2019 (R1)	87	143	401	2	633
2020 (R2)	93	121	417	2	633
2021 (R3)	99	53	486	2	640
2022 (R4)	100	17	528	2	647

さいたま市内次世代自動車新車登録台数（クリーンディーゼル車を除く）

年	電気自動車	天然ガス自動車	ハイブリッド自動車	プラグインハイブリッド	燃料電池自動車	次世代自動車計	四輪自動車合計	次世代自動車普及率	全国
2019 (R1)	167	0	13,630	179	8	13,984	38,774	36.1%	35.2%
2020 (R2)	203	0	12,576	150	9	12,938	35,593	36.4%	36.1%
2021 (R3)	266	0	13,254	220	36	13,776	33,707	40.9%	40.3%
2022 (R4)	580	0	12,454	363	9	13,406	33,055	40.6%	44.9%

2 脱炭素社会の実現に向けた温暖化対策及びエネルギー政策の更なる推進

① 要望事項

- 1 2050年までのカーボンニュートラルを踏まえた中期目標「2030年度に温室効果ガス46%削減（2013年度比）」の達成に向け、地域脱炭素移行・再エネ推進交付金や各種補助金等、必要な予算等について安定的・継続的に確保すること
- 2 脱炭素社会実現に向けた自治体の先進的・先導的な取組に対して、自治体規模を問わずに支援するとともに、ペロブスカイト太陽電池等の先端技術の社会実装を積極的に支援すること
- 3 自治体が地域のエネルギー利用実態を把握可能となるような仕組みを構築するとともに、地域間の電力に係る融通等が可能となるよう、ガイドラインの作成やマッチング支援、財政的支援、産地の指定を禁じている「WTO政府調達協定」の適用除外化について検討すること

② 背景・理由

- 1 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた財源の確保
 - ・ 本市では2020年7月に、2050年までに二酸化炭素排出実質ゼロ（ゼロカーボンシティ）を目指すことを表明し、2024年3月には、さいたま市地球温暖化対策実行計画を改定し、2030年度温室効果ガス削減目標を51%（2013年度比）と新たに定めたところである。
 - ・ また、本市は「脱炭素先行地域」「重点対策加速化事業」に選定され、地域脱炭素移行・再エネ推進交付金等を活用し、市内での再生可能エネルギー等の導入の最大化・加速化を図っているところであるが、国立大学法人が交付対象外となることが申請時に示されておらず、事業が未執行になるなど支障を来しているところである。また、脱炭素先行地域事業については、事業期間が2030年度となっているものの、交付金の対象期間が実質2027年度までであることが選定後に示されるなど、先進的な取組を計画・推進するための予算が確保されていない状況である。以上から、対象要件の緩和及び必要な予算について安定

的・継続的な確保を要望するものである。

2 各種補助メニューの要件拡大、先端技術実装のための支援

- 再生可能エネルギーの導入拡大に向けては、系統の活用、電力需給の調整、環境価値取引など幅広い分野で新技術を活用した取組も必要となっており、今後専門的・技術的な知見や大幅な設備投資などの財源確保が必要となる。
- 現在、各省庁においてカーボンニュートラルの実現に向けた支援制度が講じられているが、管轄する省庁それぞれに申請しなければならず、非効率となっている。そのため、手続を一元化するなど、分野を超えた継続的かつ一体的な財政支援及び技術的な助言を行うこと、併せて、公共建築物のZEB化支援等を含めた各種補助制度については、指定都市を対象に含め継続的に支援することを要望するものである。
- また、水素エネルギーの積極的な導入に向け、投資加速及び初期需要創出を国が着実に先導するとともに、ペロブスカイト太陽電池など、大都市の再生可能エネルギー導入拡大に資する技術革新について、産官学の研究開発及びその先の社会実装を積極的に支援することを要望するものである。

3 温室効果ガス排出量の算定支援、地域間の電力融通等に係る支援

- 電力及びガスの自由化等により、情報を保有する事業者が分散化したことで、地域のエネルギー利用実態の把握が困難な状況になっている。
- このことは、本市をはじめとする多くの地方自治体の共通課題になっていることから、自治体が地域のエネルギー利用実態を把握可能となるような仕組みづくりを要望するものである。
- また、本市は、電力の大消費地でありながら市域内の再エネポテンシャルは限定的であることから、市域外からの再エネ電力調達が不可欠である。
- 国においては、地域間の電力に係る融通等が可能となるよう、ガイドラインの作成やマッチング支援、財政的支援を行うとともに、再エネ電力調達における産地の指定を禁じている「WTO政府調達協定」の適用除外化などを要望するものである。

③参考

(脱炭素先行地域事業イメージ)



○ 国における令和7年度予算の概算要求等の状況

地域脱炭素移行・再エネ推進交付金 76,200 百万円 (令和6年度 42,500 百万円)

[担当：環境局環境共生部ゼロカーボン推進戦略課長 中國 忠和 TEL 048-829-1312]

3 保育士及び幼稚園教諭の人材確保等による安定的な保育施設等の運営や保育の質の向上

① 提案・要望事項

- 1 保育士確保施策の更なる推進に資する各種補助事業を充実させ、恒久的な制度とすること
また、保育士宿舍借り上げ支援事業の対象者拡大と併せ、幼稚園教諭に対する借り上げ支援事業を創設すること
- 2 公定価格において、看護師配置等に係る費用に対する加算を創設するとともに、賃借料加算額を都市部の実情に合った金額に見直すこと
- 3 公定価格における地域区分及び支給割合を、東京都特別区との差が最小限となるよう見直すこと
- 4 独立行政法人福祉医療機構が行う社会福祉施設職員等の退職手当共済制度に対する公費助成について、現行制度を継続すること

② 背景・理由

- 1 保育士確保施策の推進に資する各種補助事業の充実及び制度の恒久化、保育士宿舍借り上げ支援事業の対象者拡大、幼稚園教諭に対する借り上げ支援事業の創設
 - ・ 保育所等の利用希望者が増加する中、保育士の確保が不可欠であり、本市でも、令和7年4月に向けて新たに190人程度の保育士を確保する必要がある。
 - ・ 保育需要を踏まえた安定的な保育士確保に向け、保育士宿舍借り上げ支援事業、保育補助者雇上強化事業など保育士確保のための施策を更に充実させるとともに、恒久的な制度とすることを要望するものである。
 - ・ また、保育所には調理員の配置が義務付けられていることや、栄養士や看護師等の配置への需要も大きいことから、保育士宿舍借り上げ支援事業について、保育士以外へ対象者を拡大することを要望するものである。
 - ・ 併せて、保育士同様に確保が難しく人手不足になっている幼稚園も多いため、幼稚園教諭に対する宿舍借り上げ支援事業の創設を要望するものである。
- 2 公定価格における看護師等の配置支援強化、賃借料加算額の見直し
 - ・ 保育の質の向上の観点から、低年齢児、障害児の保育、医療的ケア児及び体調不良児等に対応するため、看護師配置に係る費用に対して、公定価格における加算の創設を要望するものである。
 - ・ また、都市部である本市では、実勢賃借料が公定価格の賃借料加算を超過し

ており、特に保育需要の高い駅周辺に所在する保育所においては年額平均 541 万 1,000 円の超過が生じるなど、保育事業者の負担が大きくなっていることから、**公定価格の賃借料加算額について、都市部の実情に合わせて見直すことを要望するものである。**

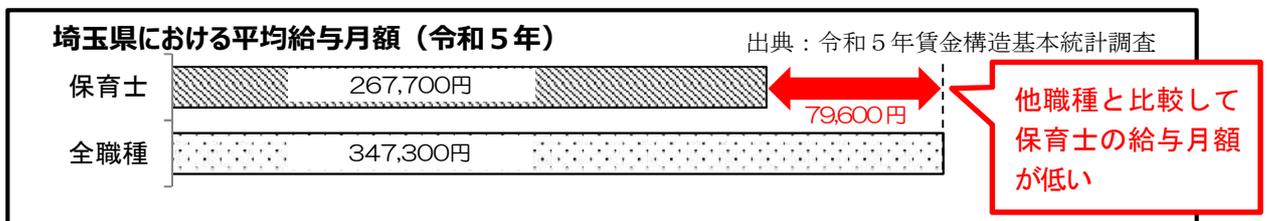
3 公定価格における地域区分及び支給割合の見直し

- 子ども・子育て支援法に基づく公定価格における地域区分について、令和6年人事院勧告に準拠した場合、本市と、本市と近接する東京都特別区の支給割合にこれまで以上の差が生じることから、**施設型給付の幼稚園や保育所等の安定的な人材の確保や、市民サービスの継続的な提供に支障を来す懸念がある。**
- このことから、**公定価格における地域区分及び支給割合を、東京都特別区との差が最小限となるよう見直すことを要望するものである。**

4 独立行政法人福祉医療機構が行う社会福祉施設職員等の退職手当共済制度に対する公費助成の継続

- 独立行政法人福祉医療機構が行う社会福祉施設職員等の退職手当共済制度に対する公費助成は、令和6年度末までに見直しに向けた結論を得ることとされているが、保育所等は社会福祉法人による経営が多数を占めるため、**公費助成の見直しは保育所等の負担を増加させ、保育の質の低下につながる恐れがあることから、現行制度の継続を要望するものである。**

③参考



●公定価格における地域区分の見直しに伴う影響

【現行制度】			【見直し後】		
級地	支給	支給地域の例	級地	支給	支給地域の例
1級地	20%	東京都特別区	1級地	20%	東京都特別区
2級地	16%	横浜市、大阪市 等	2級地	16%	東京都 横浜市、大阪市 等
3級地	15%	さいたま市、千葉市、名古屋市 等	3級地	12%	神奈川県、大阪府 さいたま市、千葉市、名古屋市 等
4級地	12%	神戸市 等	4級地	8%	愛知県、京都府 仙台市、静岡市、神戸市、広島市、福岡市 等
5級地	10%	京都市、広島市、福岡市 等	5級地	4%	茨城県、栃木県、埼玉県、千葉県、静岡県、三重県、滋賀県、兵庫県、奈良県、広島県、福岡県 札幌市、岡山市、高松市 等
6級地	6%	仙台市、静岡市、高松市 等			
7級地	3%	札幌市、新潟市、岡山市 等			

支給割合の差が
拡大する

[担当：子ども未来局子育て未来部幼児政策課長 中根 靖之 TEL048-829-1889]
 [担当：子ども未来局子育て未来部のびのび安心子育て課長 長嶺 智子 TEL048-829-1926]
 [担当：子ども未来局子育て未来部保育課長 柴山 重信 TEL048-829-1863]
 [担当：子ども未来局子育て未来部保育施設支援課長 林 勝弘 TEL048-829-1882]

4 医療的ケア児保育の推進

①要望事項

- 1 保育対策総合支援事業費補助金（医療的ケア児保育支援事業）の補助基準額の上限を拡大すること
- 2 看護師の経験年数に応じた加算分単価を創設すること
- 3 3名以上の医療的ケア児を受け入れる場合に、人数に応じた基本分単価を加算すること

②背景・理由

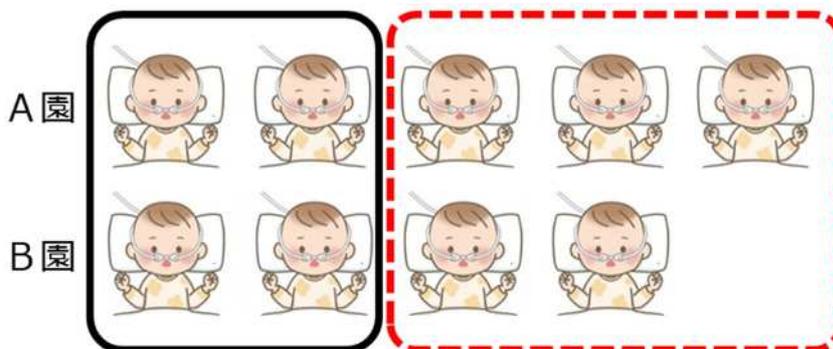
- 1 保育対策総合支援事業費補助金の補助基準額上限の拡大
 - ・ 保育対策総合支援事業費補助金において、看護師の人件費や消耗品の需用費等、幅広い費目に係る費用について補助をいただいている。
 - ・ 一方で、保育所以外でも看護師の確保が難しい現状の中で、看護師に保育所で継続して勤務してもらうためには、現行の補助基準額では足りず、施設に超過分の負担が生じていることから、補助基準額上限の拡大を要望するものである。
- 2 看護師の継続的な雇用
 - ・ 医療的ケアの内容や医療的ケア児の発達段階に合わせた個別の対応が必要であるため、その児童の状態を把握した看護師の対応が望ましい。
 - ・ しかしながら、現行の国の制度は、勤務年数が考慮されておらず、継続雇用した場合の昇給分は施設が負担していることから、経験年数に応じた加算分単価の創設を要望するものである。
- 3 3名以上の医療的ケア児の受入れ
 - ・ 医療的ケア児支援法が施行され、医療的ケア児の支援を行う責務を負うことが定められ、医療的ケア児保育実施園の拡大を進めている状況である。
 - ・ 一方で、現行の補助制度は、医療的ケア児2名までの補助となっており、超過分について施設の費用負担が生じていることから、3名以上の医療的ケア児を受け入れる場合に、人数に応じた加算を要望するものである。

③参考

○「保育対策総合支援事業費補助金」の補助基準額の上限拡大

看護師の人数	1人	2人
補助基準額 (人件費以外の諸経費含む)	529万円	1,058万円
A園での常勤 看護師に係る人件費	580万円	1,160万円

○3名以上の医療的ケア児の受入れ
 現行制度は 2名までの補助 → 人数に応じた加算により 3名以上受入れ



実績のある園での受入れ促進！

●市内の医療的ケア児受入れ状況

令和6年4月1日現在 計 12園、27名 ※補助対象外は4園で合計10名

●市内の医療的ケアを必要とする未就学児の数

令和6年4月1日現在 47名

※障害福祉サービス又は障害児通所支援の支給決定を受けている医療的ケアを必要とする未就学児の数

5 介護人材の確保

①要望事項

介護人材の確保に向け、介護報酬の適正化など必要な対策を講じること

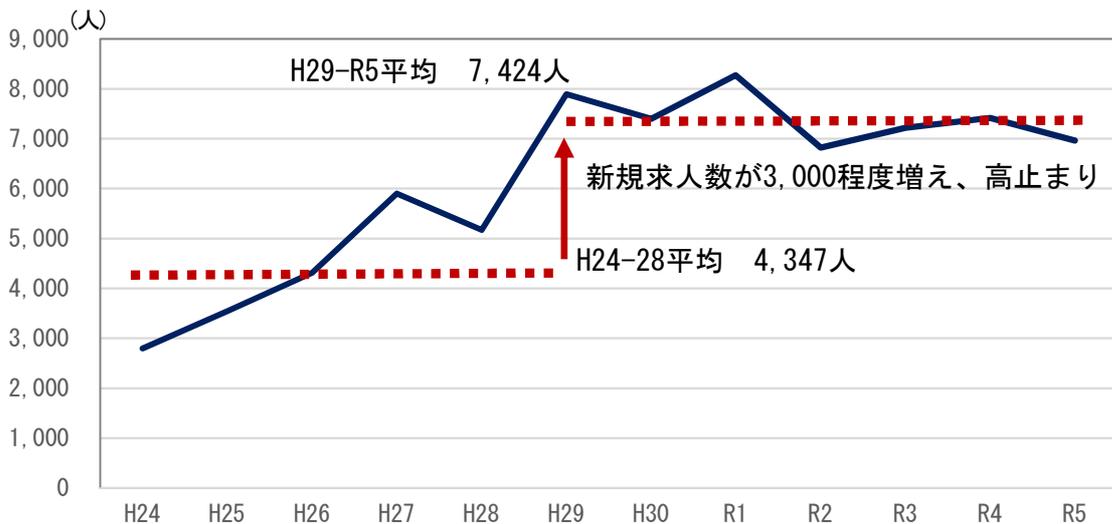
②背景・理由

- ・ 平成29年以降、県内の介護業等の新規求人数は高い水準にあるものの、労働条件が厳しく、賃金水準が他業種に比べ低いこともあり、日頃から「人材が集まらない」との声を介護関係事業者から多く寄せられている。人材確保のため職業紹介を利用する事業者からは、採用を確保するため、紹介料を1人当たり150万円程度支払う必要があることが大きな負担であると聞いている。また、特別養護老人ホームからは、職員が足りずにユニットごと閉鎖しているとの報告を複数受けている。このため、本市では、介護人材の確保が困難であることが市内の介護事業所運営の大きな課題になっており、また、本市の介護保険事業計画の達成に支障を来している。
- ・ このような状況を踏まえ、本市では令和6年度から介護業界未経験者への研修や人材マッチングや、介護職員等処遇改善加算の取得促進支援を新たに始めるなど、市内介護事業者の人材確保に向けた支援に取り組んでいる。また、国においても、累次にわたる介護報酬の改定や処遇改善加算の拡充などにより、介護職員の処遇改善に向けた取組を行っている。
- ・ しかしながら、公定価格である介護報酬が収入源となっている介護業界は、他業種と比べて賃上げ余力に乏しく、厚生労働省の作成した資料によれば、令和4年時点で介護職員の賞与込み給与は、全産業の平均を月額約7万円下回っており、依然として大きな賃金格差が認められている。さらに、政府が新しい資本主義の実現に向け「賃金と物価の好循環」の実現に向けて取り組む中、令和6年は大手企業で5%を超える賃上げが実現し、賃金格差はより広がるものと見込まれる。
- ・ 本市では、年々要介護・要支援認定者数が増加し、今後も増加し続けることが見込まれている。一方で、老人福祉・介護事業所の従業者数は、近年、微増にとどまり、平成28年前後から、要介護・要支援認定者数当たりの従業者数は減少している。今後、2040年にかけて介護給付費は30%以上の増加を見込んでいるが、賃金格差が解消しなければ介護人材の確保が一層困難となり、持続可能な介護保険事業の実施に見通しがつかない状況である。

- ・ 以上から、介護保険制度の継続的な運営のため、介護支援専門員を始めとする介護人材の処遇改善が確実に担保されるよう、介護報酬の適正化に取り組むとともに、利用料、保険料の上昇を抑制する財政措置を要望するものである。

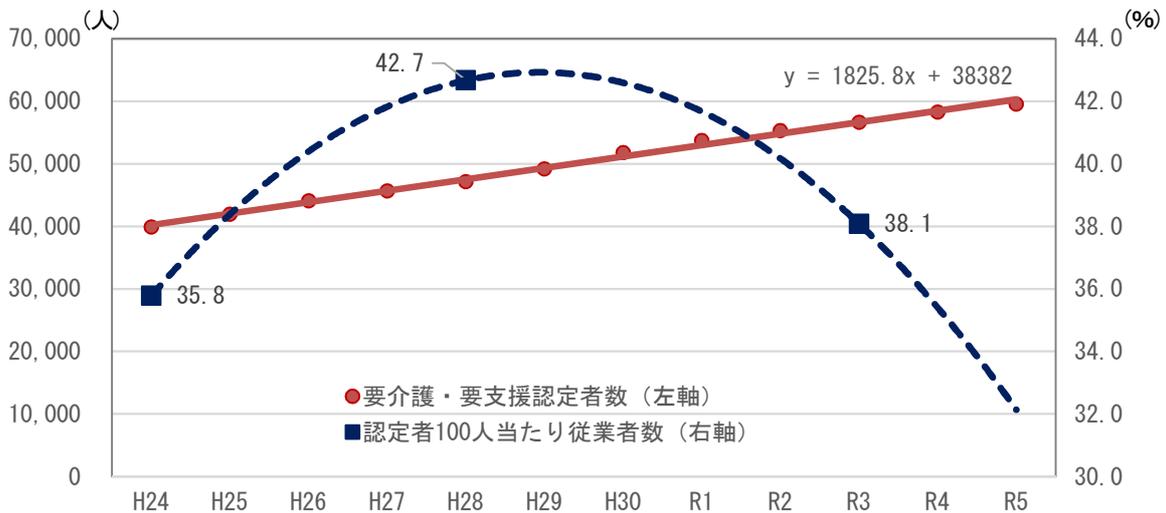
③参考

埼玉県内産業別新規求人状況（社会保険・社会福祉・介護業）



【出典】埼玉労働市場ニュース（各年12月）を基に作成

本市の要介護・要支援認定者数 100人当たりの老人福祉・介護事業従業者数



【出典】介護保険事業状況報告、経済センサス活動調査（H24, H28, R3）を基に作成
 要介護・要支援認定者数は年度末現在（R5のみ9月末現在）
 従業者数は小分類の老人福祉・介護事業の従業者数

6 「G I G Aスクール構想」の推進に向けた支援

①要望事項

「G I G Aスクール構想」推進に当たり、児童生徒1人1台端末等のランニングコスト及びI C T環境整備等に係る経費について、国庫補助の対象とすること

②背景・理由

- ・ 国では、S o c i e t y 5.0時代を生きる全ての子どもたちの可能性を引き出す個別最適な学びと協働的な学びを実現するために、学校現場におけるI C Tの積極的な活用が不可欠との観点から、G I G Aスクール構想を推進している。
- ・ 本市においては、令和2年度末に全ての市立学校への高速大容量通信ネットワークと10万人の児童生徒1人1台端末の整備を完了し、I C Tを活用した授業に取り組んでいる。
- ・ また、令和3年度に実施をした対面授業とオンライン学習指導を併せたハイブリッド授業では、児童生徒の要望に応じた学習環境を提供することができた一方で、ネットワーク環境の不安定さによる課題が明らかとなり、現在では安定的なネットワーク環境が不可欠となっている。
- ・ I C Tを効果的に活用するためには、通信回線費用、各種クラウドサービスの活用に伴うアカウント管理費用並びに1人1台端末の修繕費用及び保守費用等、国庫補助対象外であるにもかかわらず、予算が必要となるものも多く、国が示すG I G Aスクール構想のI C T環境整備には多額の費用が必要である。
- ・ 「教育のI C T化に向けた環境整備計画」に基づき、一部の経費に対する地方財政措置は講じられているものの、G I G Aスクール構想を更に加速させるためには、多額の予算を継続して確保する必要があることから、児童生徒1人1台端末等のランニングコスト及びI C T環境整備等に係る経費について、国庫補助の対象とすることを要望するものである。

③参考

【通信回線ネットワークにかかる当初予算額の推移】

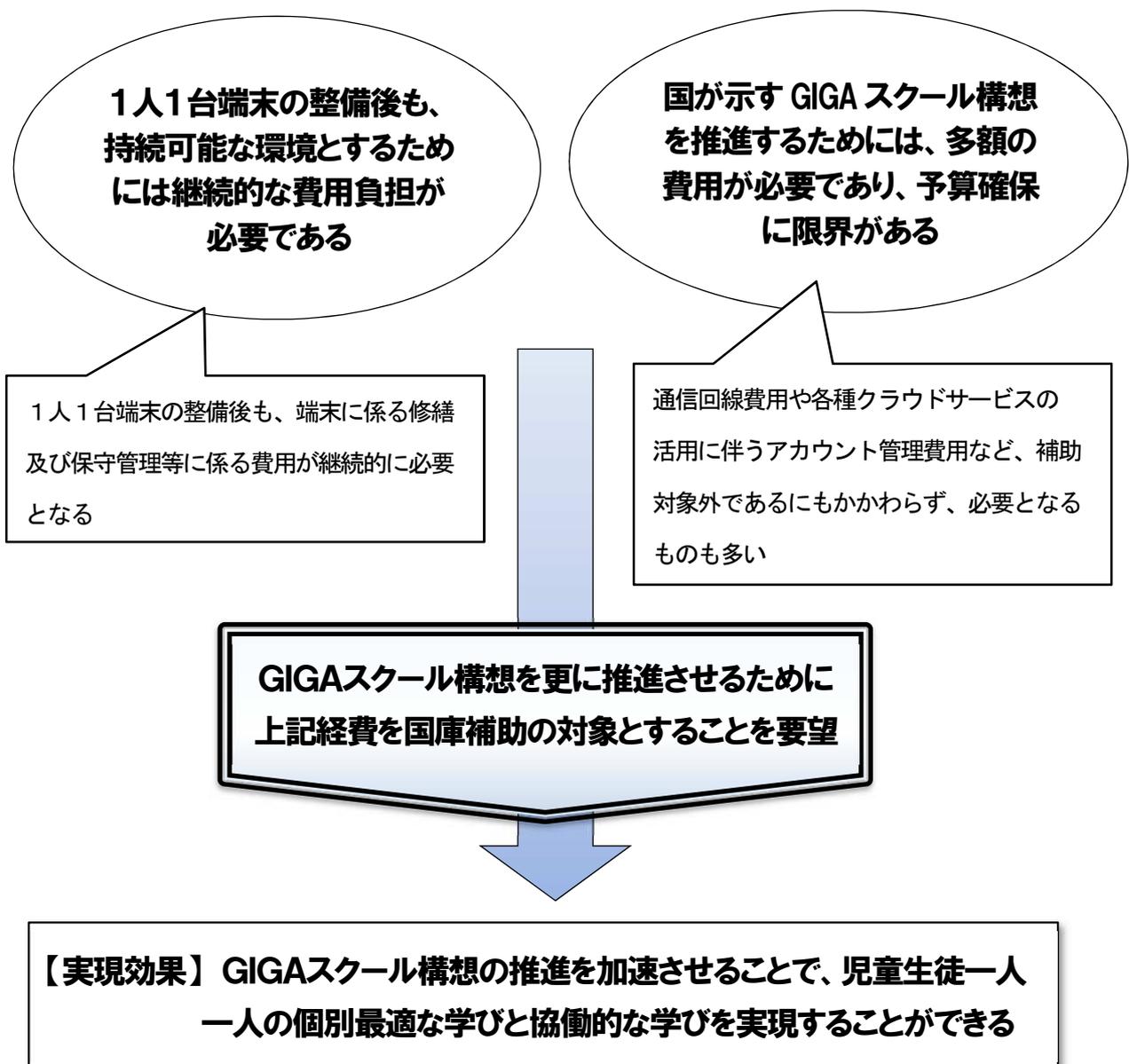
(単位：千円)

R3	R4	R5	R6
19,150	198,149	196,662	196,662

約 10 倍

ネットワーク回線増強（89校分）により費用が増加

【課題と要望の実現効果】



7 35 人学級実現のための教室の整備と教職員の確保

①要望事項

- 1 小学校における 35 人学級の実施に対応するための教室整備に係る財政支援を図ること
- 2 小学校における 35 人学級の実施により基礎定数の大幅な増加が見込まれることに加え、学級数が例年増加し続けている本市において、教育の質の維持及び向上のため、引き続き必要な加配定数を確保すること

②背景・理由

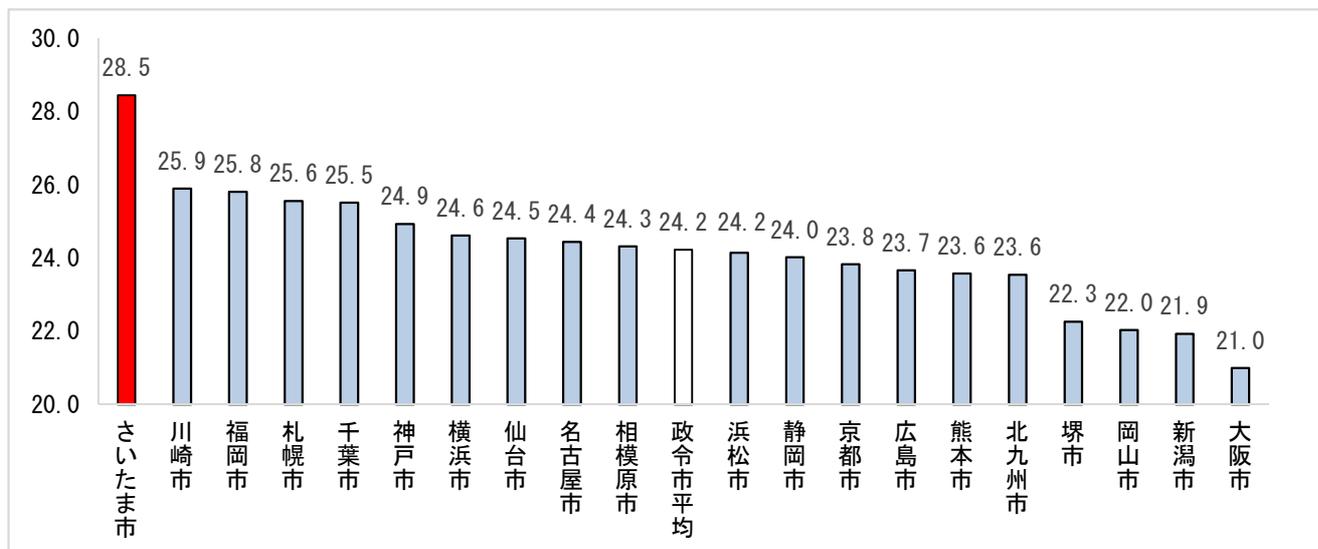
- 1 小学校における 35 人学級の実施に対応するための教室整備
 - ・ 本市は 1 学級当たりの児童生徒数が多く、学級数の増加傾向が続いている。35 人学級の実施により、学級数が更に増加することから、よりきめ細かな教育環境の実現に向けて計画的な整備を行う必要がある。
 - ・ 35 人学級の実施により、令和 4 年度から令和 7 年度までに 200 学級が増加する見込みであり、その分の教室を確保する必要がある。特別教室等の転用や配置変更を行うための改修、仮設校舎（リース校舎）の設置など、教室整備に係る財政支援の更なる充実を図ることを要望するものである。
- 2 必要な加配定数の確保
 - ・ 本市では、令和 4 年度から令和 7 年度までに教職員の基礎定数が 290 人増加する見込みであるため、人件費への影響が非常に大きい。
 - ・ 35 人学級の実施により、基礎定数の大幅な増加が見込まれることに加え、学級数が増加し続けている本市において、教育の質の維持及び向上を実現するため、引き続き必要な加配定数の確保について要望するものである。

③参考

35人学級の実施による影響状況

	R4 (実績)	R5 (実績)	R6 (実績)	R7	計
教室改修等の見込み数	56 学級	48 学級	41 学級	55 学級	200 学級
教職員の基礎定数の増加見込み	77 人	55 人	63 人	95 人	290 人

指定都市における1学級当たりの児童数比較 (令和5年度)



※令和5年度 学校基本調査(令和5年5月1日現在)より算出。

○ 国における令和7年度予算の概算要求等の状況

- ・ 義務教育費国庫負担金 1, 548, 643, 000千円
(令和6年度予算額 1, 562, 712, 000千円)
- ・ 学校施設環境改善交付金 133, 933, 497千円
(令和6年度予算額 17, 727, 380千円)

[担当：教育委員会事務局管理部学校施設管理課長 木村 哲也 TEL048-829-1632]
 [担当：教育委員会事務局学校教育部教職員人事課長 寺内 啓容 TEL048-829-1650]

8 義務教育施設等の改修等の促進

① 要望事項

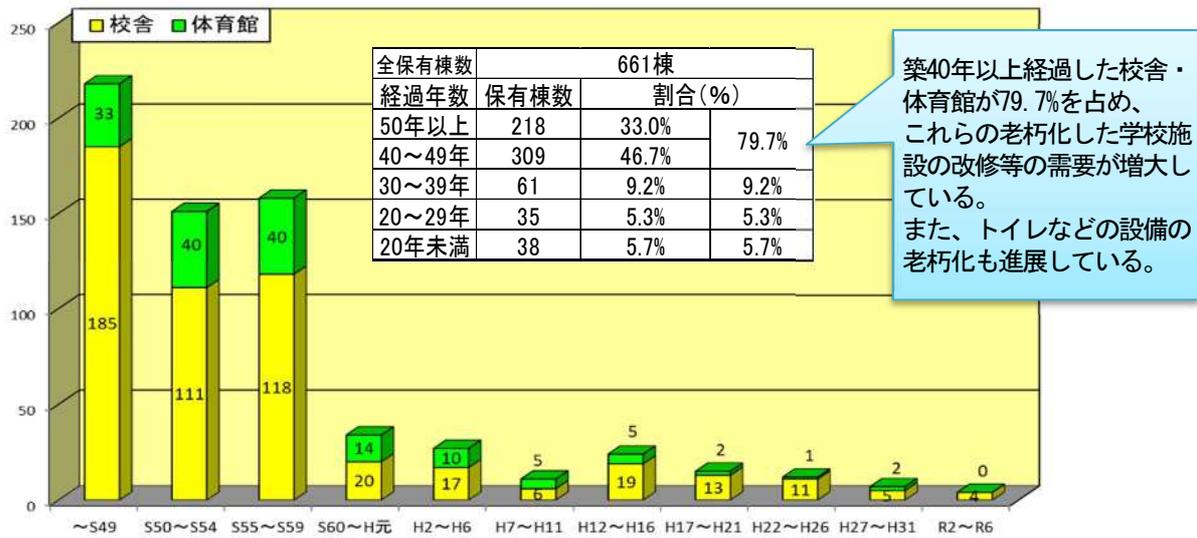
計画的かつ円滑に義務教育施設等の大規模改造及び改築等を行えるよう、事業量に見合った必要な予算総額を当初予算区分において確保すること

② 背景・理由

- ・ 本市では、平成26年度に策定した「学校施設リフレッシュ基本計画」に基づき、財政負担の平準化を図りながら老朽化した学校施設の計画的な改修・建替えを推進し、安全・安心で持続的な教育環境の確保に努めているほか、令和2年度に策定した「さいたま市総合振興計画基本計画実施計画」に基づき、子どもたちが不便を感じることはないよう、計画的な洋式トイレの整備に努めている。
- ・ このような学校施設の整備や改修等は、多額の経費を要することから、本市単独で実施するのは非常に困難であり、国庫負担等の支援を欠くことができない。
- ・ 令和5年度については、国の令和4年度補正予算によりトイレ改修工事等が採択され財源が確保されたことで、年度当初から工事に向けた契約事務を円滑に進めることができた。
- ・ 一方、校舎の改修など複数年にわたる工事を要する継続事業については、工事の進捗に応じて次年度への繰越し等に柔軟に対応するため、本省繰越予算ではなく、当初予算区分における財政措置が望ましい。
- ・ 本市では国庫補助事業として、校舎の改修工事、老朽化したトイレ改修工事を進めており、令和7年度事業についても引き続き計画的に事業が実施できるよう、各事業の実情に則した予算区分にて十分な財政措置を講じることを要望するものである。

③参考

さいたま市立小中学校建物経過年数別棟数(令和6年4月1日現在)



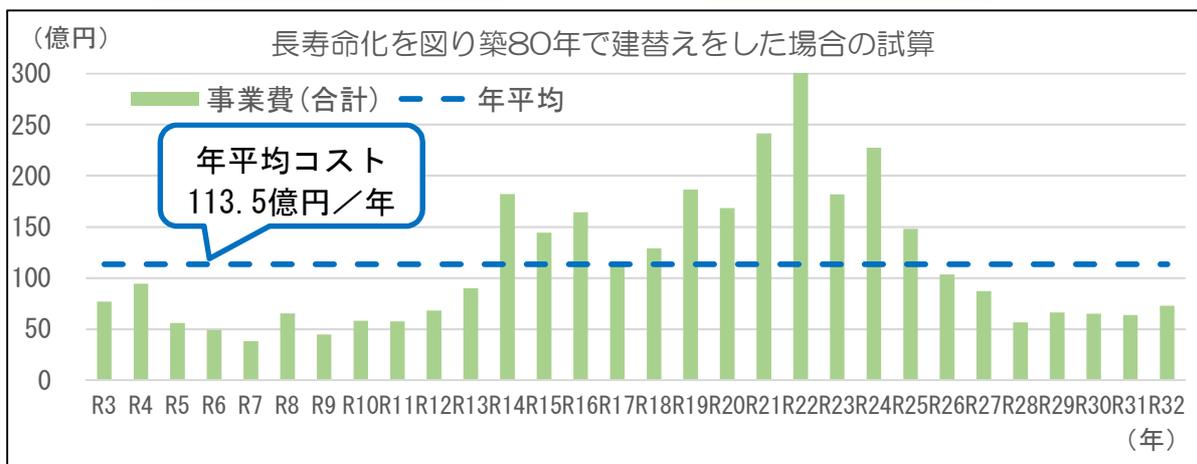
築40年以上経過した校舎・体育館が79.7%を占め、これらの老朽化した学校施設の改修等の需要が増大している。また、トイレなどの設備の老朽化も進展している。

国庫負担等確保による大規模改造等予算化



○老朽化の進展
↓
○大規模改造等の需要増大

☆安全・安心で
快適な教育環境を
確保できる！



期間	年平均コスト	総費用
30年間(令和3~32年度)	約113.5億円	約3,404億円

[担当：教育委員会事務局管理部学校施設整備課長 田嶋 真二 TEL 048-829-1619]

9 学校における指導・運営体制の強化・充実等

①要望事項

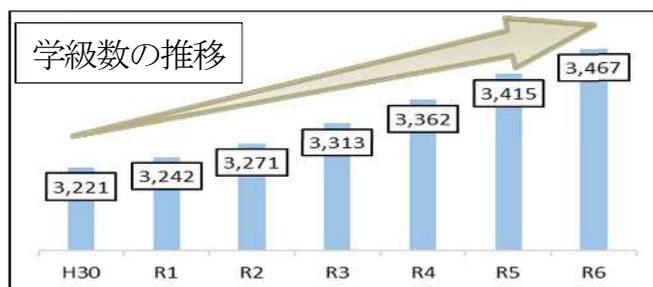
学習指導要領の円滑な実施と学校における働き方改革を目指し、学校における指導・運営体制の効果的な強化・充実等を図るために必要不可欠な、教職員定数の改善を確実に実施するための予算を確保すること

②背景・理由

- ・ 学習指導要領では、新しい時代に求められる資質・能力を子どもたちに育む「社会に開かれた教育課程」の実現を目指し、知識及び技能の習得と思考力、判断力、表現力等の育成のバランスを重視することや、「主体的・対話的で深い学び」を推進すること等が求められている。
- ・ 本市では、学習指導要領を踏まえ、学習を実社会での問題発見・解決にいかしていくための教科等横断的な学習を充実させているほか、ICTの積極的な活用による授業改善や、地域学校協働活動に関する啓発活動など、様々な取組を実施している。
- ・ また、いじめや不登校等の児童生徒への対応、特別支援教育の充実、外国人児童生徒などの個に応じた指導や支援に加え、1人1台端末の適切な管理、食物アレルギー対応など、学校に求められる対応は複雑化・困難化しており、教職員はこれらの課題・ニーズに最前線で対応している。
- ・ 特に、本市は1学級当たりの児童生徒数が指定都市の中で最も多く、教職員の負担は年々増大している。
- ・ このような中、国においては、「義務標準法」の改正による小学校35人学級の実施により増加する学級数への教職員配置の対応について、既に加配されている教職員の振替により行うこととしている。
- ・ しかしながら、1学級当たりの児童生徒数が多い本市においては、加配による教職員が対応している学習内容や習熟度に応じた指導等の実施が困難になるなど、教育の質への影響が大きい。
- ・ 学校が抱える様々な課題を根本的に改善し、教員の負担軽減による教育の質の向上を図るとともに、中・高等学校における学級編制の標準の引下げも含めた少人数による指導の充実を図っていくために、引き続き**教職員定数の改善を確実に実施するための予算確保を要望するものである。**

③参考

- ・学級数の推移
各年度5月1日時点
通常学級・特別支援学級の合計



- ・令和5年度 小学校1学級あたりの児童数 28.5人（指定都市平均24.2人）
中学校1学級あたりの生徒数 32.1人（指定都市平均28.2人）

○ 国における令和7年度予算の概算要求等の状況

- ・義務教育費国庫負担金 1,548,643,000千円
(令和6年度予算額 1,562,712,000千円)

10 いじめ対策・不登校等支援等に係る財政的支援

①要望事項

いじめ対策・不登校等支援等に対応する専門的知識を有する者の安定した配置や、誰一人取り残されない学びの保障に向けた環境整備を行うために、国において確実な財政措置を講じること

②背景・理由

- ・ 国において、児童生徒一人一人に対するきめ細かな指導が可能となるよう、教職員の体制充実に加え、スクールカウンセラー及びスクールソーシャルワーカーなど専門スタッフの配置を充実としている。さらに、令和5年3月31日付「誰一人取り残されない学びの保障に向けた不登校対策について（通知）」において、不登校児童生徒が学びたいと思った時に学べる環境の整備として、校内教育支援センターを設置することが望ましいと示されている。
- ・ 今後、多様化・深刻化した相談に対応するためには、専門家の配置により教育相談体制を一層充実させていくことが必須である。また、学校や関係機関と連携し継続的な支援を行うためにも、専門的知識を有する者の配置は重要である。
- ・ また、登校はできるものの、教室に入れない児童生徒のために、安全・安心な居場所の確保、学習機会の保障に向け、個々のニーズに応じた受け皿を整備することが求められている。
- ・ 現状では、教育支援体制整備事業費補助金（いじめ対策・不登校支援等総合推進事業）の当初予算において、1/3の国の補助が満額確保されておらず、市の超過負担は、令和6年度当初予算においては5,788万円が見込まれている。また、校内教育支援センター設置促進事業については、令和7年度の概算要求において、対象が「新たに校内教育支援センターを設置する学校」とあり、校内教育支援センター設置後の学校に対する環境整備支援については不明確である。
- ・ 今後、いじめ対策・不登校等支援等に対応する専門的知識を有する者を安定して配置するために、当初予算において国が確実に1/3の国庫補助負担とすること及び校内教育支援センター設置後の環境整備支援について、財政措置を講じることがを要望するものである。

③参考

教育支援体制整備事業費補助金（いじめ対策・不登校支援等総合推進事業） の内示額について

（単位：千円）

年度	総事業経費（事業計画時）			国庫補助 1 / 3 （100%）の場合			国庫補助（文科省内示）			不足額
	SC等 活用事業	SSW 活用事業	不登校等児童 生徒に対する 支援推進事業	SC等 活用事業	SSW 活用事業	不登校等児童 生徒に対する 支援推進事業	SC等 活用事業	SSW 活用事業	不登校等児童 生徒に対する 支援推進事業	
R2	210,285	145,342		70,095	48,447		33,989	34,339		50,214
R3	243,580	110,320		81,193	36,773		33,989	36,773		47,204
R4	186,224	115,397	109,047	62,074	38,465	36,348	38,980	38,465	29,078	30,364
R5	182,048	114,820	124,757	60,682	38,273	41,585	40,950	38,273	20,792	40,525
R6	182,990	130,587	130,396	60,996	43,529	43,465	40,950	38,273	10,878	57,889

過去5年間、年度当初に総事業経費に対して、1 / 3の国の補助が満額確保されていない。

市の主な取組状況

- ・スクールカウンセラーを市立全学校に配置
- ・スクールソーシャルワーカーを市立全学校に配置・派遣
- ・市内6か所の教育相談室・教育支援センターに相談員・指導員を配置
- ・市立小・中・中等教育学校（前期課程）に校内教育支援センター（Sola る一む）を導入

11 部活動地域移行への財政的支援

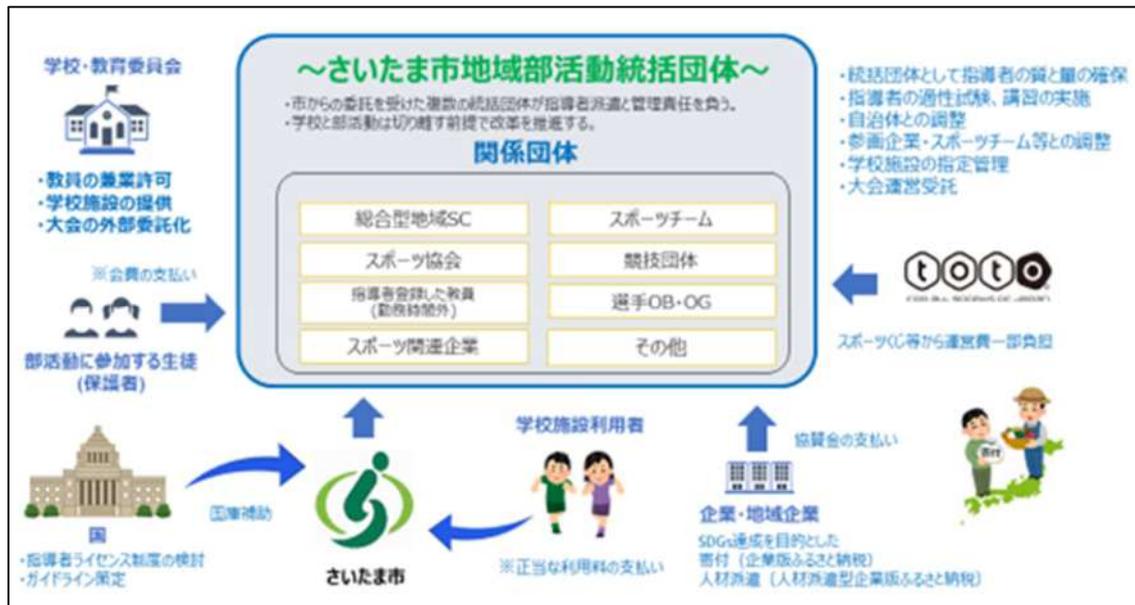
①要望事項

部活動の地域移行が、部活動の在り方の大転換点であることに鑑み、国の責任において、その移行に向けた取組及び移行後の継続的かつ安定的な運営が行われるよう十分な財政措置を講じること

②背景・理由

- ・ 公立中学校等における休日の部活動の地域移行については、令和4年12月にスポーツ庁及び文化庁から発出された「学校部活動及び新たな地域クラブ活動の在り方等に関する総合的なガイドライン」において、令和5年度から3年間の改革推進期間と位置付け、全ての都道府県及び市町村において、推進計画を策定するよう求めており、本市では、地域における持続可能で多様なスポーツ、文化芸術活動の在り方について、継続して検討を進めているところである。
- ・ 本市では、令和5年度は3校をモデル校とし、「統括団体」が派遣する指導者により、休日の部活動の指導を行った。これにより、指導者の募集・登録・派遣・謝金の支払い等の役割を担う「統括団体」の具体的な運営の在り方について検証を行った。
- ・ その結果、指導者の確保や地域移行ガイドラインの作成の必要性など、多くの課題が明らかになった。
- ・ 令和6年度も引き続き、3校のモデル校で上記の実証を行い、成果と課題の検証を進めていく。
- ・ 令和8年度以降、段階的に全市展開を進めていくと想定した場合、人材や施設の確保、その他様々な課題が挙げられるが、必要な財源が無ければ継続的かつ安定的な運営が不可能である。
- ・ 以上から、国から示されている改革推進期間を見通した継続的な財政支援を要望するものである。

③参考



令和8年度以降の全市展開を想定した場合、財源が確保できない

○ 国における令和7年度予算の概算要求等の状況

- ・ 地域クラブ活動への移行に向けた実証事業 4,600,000千円
(令和6年度 1,200,000千円)

12 スマートシティに関する取組への支援の強化

①提案・要望事項

スマートシティの実現に向けた取組への財政的・技術的支援を強化すること

②背景・理由

- ・ 本市は、東日本の玄関口に位置付けられる大宮・さいたま新都心を中心に、駅を核としたウォークアブルでだれもが移動しやすい、人中心に最適化された都市空間・環境を形成する「スマート・ターミナル・シティ」を目指している。
- ・ 令和2年度のスマート・ターミナル・シティさいたま実行計画策定以降、本市は国のスマートシティ実装化支援事業の採択を受け、AI・IoT等の先進技術や各種データを活用し、電動アシスト付自転車・電動サイクル・EVスクーター・小型EVによるシェア型マルチモビリティを中心にモビリティサービスの充実を図るなど、スマートシティ実装に向けた取組を推進している。
- ・ これまでの取組により、シェアサイクルは年間130万回以上利用されるなど、街中エリアを中心に新たな市民の足として定着してきたところであり、今後は事業性の高い街中エリアの採算を基盤に、郊外エリアへの展開を図り、公共交通補完機能としての役割を更に強めていく中で、本市における持続可能なビジネスモデルの構築を図っていく。
- ・ また、パーソナルモビリティ等の歩行空間における先進的なモビリティの実装を目指すほか、これらのモビリティサービスと既存公共交通等とのモード間連携や地域経済連携、関係事業者間のデータ活用や連携の活性化を図っていく。
- ・ 今後もこうした取組を継続・発展させ、持続可能な取組として社会実装するため、スマートシティに関する取組への技術・財政的支援や、継続的に官民がデータに基づき企画立案できるようデータのオープン化・利用促進を図る仕組みの構築を要望するものである。

③参考

さいたま市内先行モデル地区におけるスマートシティ施策の推進



モビリティサービスの充実(国交省)

- シェア型マルチモビリティ(中心市街地型モデルで先行実証)
 - 移動の利便性向上や、都市の回遊性、環境負荷の軽減などを両立する新たな都市交通システムとして、**多様なモビリティのシェアリングサービス**を展開。
- AIオンデマンド交通(郊外住宅地型モデルで先行実証)
 - 既存交通を補完し、多様な地域ニーズに柔軟に応えながら(脱クルマ依存型生活行動)を支える移動手段として、**AIがリアルタイムで最適な配車を行うオンデマンド交通サービス**を民間主導で社会実装。



ライフサポート型MaaSの構築(国交省・経産省)

- モード間連携
 - 鉄道や路線バスなどの既存の**公共交通とシェア型マルチモビリティ**など**新たなモビリティサービスとの連携**による移動の総量の増加・更なる利便性の向上。



- 地域経済連携
 - **シェア型マルチモビリティやAIオンデマンド交通のアプリ**で商業施設やキッチンカー等の情報を発信し、外出のきっかけ作りにより公共交通等の利用促進と地域消費を誘発。



スマートプランニングによるウォーカブルな都市空間・環境の形成(国交省)

- スマートプランニング高度化
 - 歩行者の移動・滞留データと3D都市モデルを活用した日影の投影範囲分析の重畳による**快適な移動空間、滞留空間評価モデルの構築・実証**。デジタルツインによる都市基盤整備。
 - 市民ニーズの収集・分析・施策反映のスマートな仕組み作り(**プランニングプロセスの高度化**や**住民意見集約プラットフォーム**)。



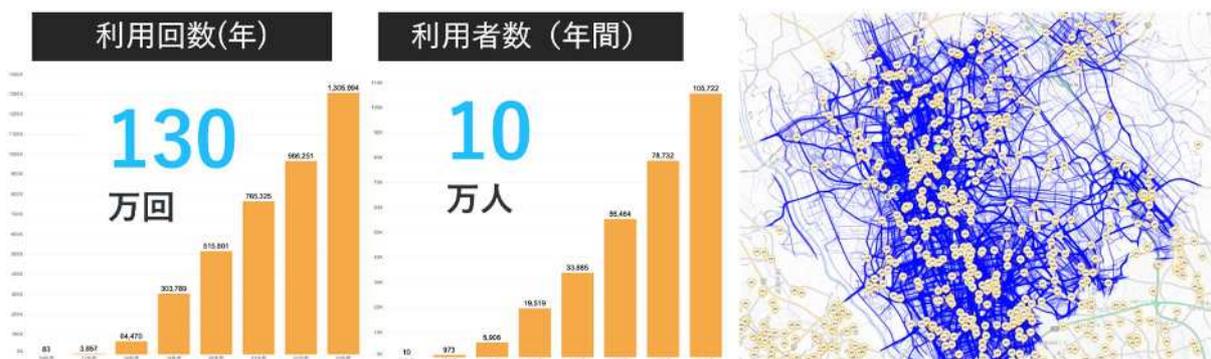
さいたま新都心駅周辺の建築物モデルLOD2等



3D都市モデルを活用した将来イメージの可視化

先行モデル地区の成果を市内他エリア、他都市へ展開・社会実装 さいたま市、ひいては全国のスマートシティ化へ寄与

(これまでの実績)



[担当：都市局都市計画部都市総務課長 星野 正明 Tel.048-829-1390]
[担当：都市局まちづくり推進部浦和東部まちづくり事務所長 田口 昇 Tel.048-878-5145]

13 3D都市モデルに関する取組への支援の強化

①要望事項

3D都市モデルに関する取組への財政的・技術的支援を継続・強化すること

②背景・理由

- ・ 本市では、令和2年度から国土交通省PLATEAUに参画し、まちづくりDXのデジタル・インフラとして、これまで本市の都心である浦和駅周辺地区、大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区の建築物・道路モデルLOD2、さいたま新都心駅周辺の歩行者デッキ等の3D都市モデルのデータ整備を行ってきた。また、まちづくり等を推進するための高度なデータとして活用しており、浦和駅周辺における交通状況・将来イメージの三次元可視化等を進めてきた。
- ・ 令和6年度は、3D都市モデルの補助制度である都市空間情報デジタル基盤構築支援事業を活用し、3D都市モデルの原典データとなる都市計画基本図及び建築物モデルLOD1等のデータ更新や、3D都市モデルから作成するマイクラフトのワールドデータを活用した、こどもによるまちづくり提案イベント及びさいたま新都心駅周辺の交通ネットワークの検討等のユースケース、全国に先駆けて構築した「さいたま市版PLATEAU VIEW」の更新等を実施予定である。
- ・ また、本市は、カーボンニュートラル推進支援システムの水平展開や、熱流体シミュレーションシステムの構築、デジタルライフライン全国総合整備計画のインフラDXといった3D都市モデル関連の国事業のフィールドとして協力しており、先進的なモデル都市として、全国的な3D都市モデルの社会実装に貢献する取組を行っている。
- ・ さらに、国土交通省の技術的支援により、本市を拠点とするシビックテック主催で3D都市モデルのアイデアソンが開催される等、本市におけるオープンデータコミュニティの形成も進んでいるところである。
- ・ 今後も、都市計画基本図及び3D都市モデルの更新を毎年度実施し、鮮度の高いオープンデータとしての価値を維持・向上させるとともに、都市計画・まちづくり分野等の多様なユースケース、国事業への積極的な協力及び地域と連携したオープンデータコミュニティの形成を実施していくため、引き続きこれらの取組に必要な財源の確保・技術的支援を要望するものである。

③参考



さいたま新都心駅周辺の3D都市モデル



マイクラフトワールドデータの作成・コンテストの開催



シビックテック主催のアイデアソン



カーボンニュートラル推進支援システム実証

○ 国における令和7年度予算の概算要求等の状況

- ・都市空間情報デジタル基盤構築調査 18.5億円 (令和6年度 11.0億円)
- ・都市空間情報デジタル基盤構築支援事業 27.5億円 (令和6年度 11.0億円)

[担当：都市局都市計画部都市計画課長 小宮 正靖 TEL048-829-1400]

14 埼玉高速鉄道線（地下鉄7号線）延伸の早期実現に向けた支援

① 要望事項

鉄道延伸とまちづくりの一体的な事業を早期に実現するための補助制度適用に関する技術的支援及び事業進捗に応じた予算の確保、都市鉄道における予算枠の拡大を図ること

② 背景・理由

- ・ 埼玉高速鉄道線（地下鉄7号線）の延伸については、平成28年4月の交通政策審議会第198号答申において、浦和美園駅から蓮田駅までの区間について、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトに位置付けられ、「埼玉県東部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待」とする意義が示された。
- ・ 答申区間のうち、浦和美園駅から岩槻駅までを先行整備区間と位置付け、令和5年度には、埼玉県、川口市、本市で構成する「地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸推進自治体連携会議」において、都市鉄道等利便増進法を活用した際の要請先を整備主体は（独）鉄道・運輸機構、営業主体は埼玉高速鉄道（株）とする方向性を合意した。
- ・ また、令和6年1月に鉄道事業者に対する技術支援要請を行うとともに、（独）鉄道・運輸機構、埼玉高速鉄道（株）、埼玉県、本市で構成する「地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸連絡調整会議」を設置し、令和6年度は、埼玉県と共同で調査業務を発注し延伸計画の深度化を進めている。
- ・ 新駅となる中間駅周辺のまちづくりについては、令和5年3月に策定したまちづくり方針に基づき、今年度、地域住民とまちづくりのビジョンを共有するための検討や、土地区画整理事業に係る基礎的調査等に着手しており、地下鉄7号線延伸と一体的に事業を進めていく。
- ・ 埼玉高速鉄道線（地下鉄7号線）の延伸は、東京圏の鉄道ネットワーク強化や代替路線機能の強化に寄与する重要な事業であることから、早期実現のために取り組んでいるところである。
- ・ そこで、今後、事業の早期実現に向けて、鉄道延伸とまちづくりの一体的な事業を早期に実現するための補助制度適用に関する技術的支援及び事業進捗に応じた予算の確保、さらに都市鉄道における予算枠の拡大を要望するものである。

③参考

【埼玉高速鉄道線（地下鉄7号線）延伸の効果】

1. 東京圏の鉄道ネットワーク強化

- ・東武アーバンパークライン、JR宇都宮線へ結節
- ・安定した鉄道輸送サービス提供

2. 災害時等の代替路線機能の充実

- ・多様な代替ルートによるリスク回避

3. 未来に向けた地域の成長・発展

- ・個性的なまちづくりを推進（浦和美園～岩槻）

4. 環境負荷の低減、地域活性化



【中間駅まちづくり方針：土地利用配置方針と基盤整備イメージ】



[担当：都市戦略本部未来都市推進部参事 中村 幸夫 TEL048-829-1026]
[担当：都市戦略本部未来都市推進部副参事 石橋 俊郎 TEL048-829-1872]

15 新幹線の大宮駅始発復活に向けた支援

① 要望事項

「東日本の中枢都市」の実現のため、新幹線の大宮駅始発復活に向けた支援の強化を図ること

② 背景・理由

1 首都圏広域地方計画での位置付け

- ・ 首都圏広域地方計画において、「大宮」は東日本の玄関口となる連携・交流拠点として位置付けられ、リニア中央新幹線により形成されるスーパー・メガリージョンの機能をより強化する役割を果たすことが期待されている。

2 新幹線の大宮駅始発復活に向けた支援の強化

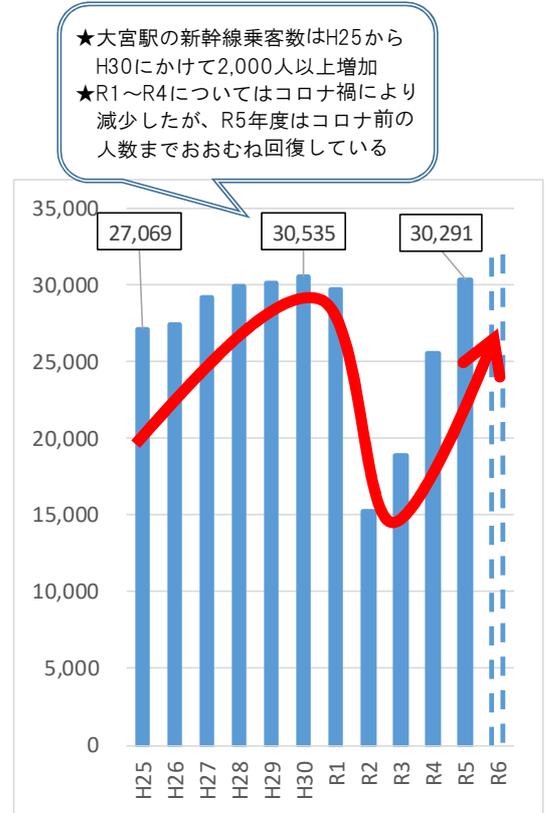
- ・ 本市においては、「東日本の中枢都市」を将来都市像に掲げており、大宮駅周辺及び隣接するさいたま新都心周辺地区を都心として位置付け、様々な都市機能の集積を進めている。
- ・ 平成28年3月の北海道新幹線開通以降、大宮駅は、北海道・東北・秋田・山形・上越・北陸新幹線の6路線が乗り入れており、さらに令和6年3月には北陸新幹線が敦賀まで延伸され、**新幹線のニーズの更なる増大**が見込まれる。
- ・ 一方、東京駅～大宮駅間においては、新幹線の建設経緯から走行速度が制限されている上、既に北海道・東北・秋田・山形・上越・北陸新幹線が集中しているため、各新幹線の運行上のボトルネックとなっている。
- ・ なお、平成29年度から新幹線大宮駅始発の**臨時便**が運行され、**平成29年度に6便、平成30年度に13便、令和元年度に20便、令和2年度に13便**が運行されていたが、大宮駅始発列車の利用状況及び新型コロナウイルス感染症による利用者の意識や行動の変化の影響から、鉄道全体の需要が低下していることもあったためか、**令和3年度～令和5年度は0便**であった。
- ・ 令和5年度の大宮駅新幹線乗客数は、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年度の水準まで回復しており、今後も更なる増加が期待される。
- ・ また、新幹線を始めとする列車の速達性・定時性をいかして地域産品などの荷物を輸送するため、一部客室を利用した輸送サービスが令和3年10月より開始され、大宮駅を終着とする臨時便も運行されている。
- ・ 今後、高速交通網の更なる活用に向けて、大宮駅を終着とする新幹線を折り返し始発の便とすることや、**定期便も含めた新幹線大宮駅始発復活に向けた支援の強化を要望する**ものである。

③参考

●大宮駅は東日本の玄関口



●大宮駅新幹線乗客数（人/日）



- ★新幹線開業当時は、**大宮駅が始発駅**となっていた
- ★東海道新幹線では、停車駅である**品川駅、新横浜駅が始発運行**
- ★北海道新幹線が開通し、**新幹線6路線が乗り入れる大宮駅は**、ニーズの更なる増大が期待
- ★新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年度には、新幹線大宮駅始発の**臨時便が20便運行**

16 大宮駅機能の高度化等に向けた支援

①要望事項

- 1 大宮駅グランドセントラルステーション化構想の実現に向けた支援の強化を図ること
都市計画道路氷川緑道西通線及び大門町三丁目中地区の市街地再開発事業への重点的な財政支援を図ること
- 2 (仮称) バスタ大宮に係る事業計画の早期策定を図ること

②背景・理由

首都圏広域地方計画と交通政策審議会での位置付け

- ・ 首都圏広域地方計画において、「大宮」は東日本の玄関口となる連携・交流拠点として位置付けられ、リニア中央新幹線により形成されるスーパー・メガリージョンの機能をより強化する役割を果たすことが期待されている。
- ・ また、交通政策審議会において、大宮駅は東京圏北部の交通の要所であり、鉄道路線間の乗換改善や東西連絡通路及び東口駅前広場の整備等による回遊性の向上を図ることが位置付けられている。

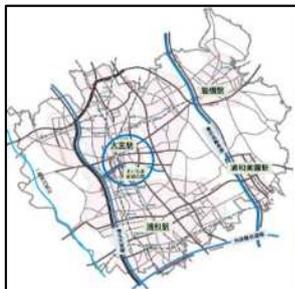
1 大宮駅機能の更なる高度化等に向けた支援の強化

- ・ 現在、「デジタル」、「グリーン」、「安心・安全」といったキーワードを始め、「市街地整備2.0」など、これからの都市づくりに向けた新たな視点を組み入れたGCSプランの更新に取り組んでいる。
- ・ また、GCSプランに基づく駅及び駅周辺開発は、羽田空港アクセス線の開業と併せて、我が国の国際競争力の強化に資するプロジェクトとなるよう検討を進めていることから、特定都市再生緊急整備地域の指定を目指している。
- ・ 現在、大宮駅東口では、渋滞解消に寄与する都市計画道路氷川緑道西通線の整備や、令和7年度には県内初となる都市再生特別地区を活用した大門町三丁目中地区の再開発事業の組合設立認可を予定している。併せて、駐車場地域ルールである駐車施設配置計画を策定し、令和6年5月から運用を始めている。
- ・ これらは、今後のGCS構想を牽引する重要な事業であるため、重点的な財政支援を要望するとともに、本件の連絡調整を受け持つ担当窓口の継続、配置計画運用に関する助言、新東西通路や駅前広場等の整備に際して、都市再生整備計画事業や国際競争拠点都市整備事業、鉄道駅総合改善事業等の支援制度の活用についての技術的な助言及び重点的な財政支援を要望するものである。

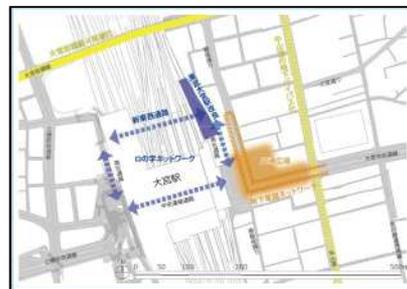
2 (仮称) バスタ大宮に係る事業計画の早期策定

- 大宮駅は、新幹線6路線のほか、多くの在来線が乗り入れる国内有数のターミナル駅であるものの、大宮駅西口を中心に高速バスの乗降場が分散しているなど、交通結節点としての機能が十分に発揮されていない状況である。
- 一方、大規模災害時には、バス輸送の公共交通としての役割が高まるとともに、帰宅困難者や外国人旅行者に対応する指定緊急避難場所となり得る面的空間や災害情報の提供など、防災機能の強化が求められている。
- 国と本市が事務局である「大宮駅西口交通結節点事業計画検討会」は令和3年4月の設置以降、第3回を令和5年12月に開催したところであるが、候補箇所の選定まで至っていない状況である。
- 一方、本市では、大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区の一体的な都心形成に向け、大宮駅西口交通結節点事業をいかした両地区の中間エリアにおける新たなまちづくりの検討の推進について、令和6年3月に改定した「さいたま新都心将来ビジョン」に位置付けたところである。
- 以上から、東日本の玄関口「大宮」において、国直轄事業による交通拠点の機能強化及び大規模災害発生時の支援拠点に寄与する空間の創出に向け、早期に位置の決定を含めた事業計画の策定を図ることを要望するものである。

③参考



さいたま市全域



大宮駅グランドセントラルステーション化構想

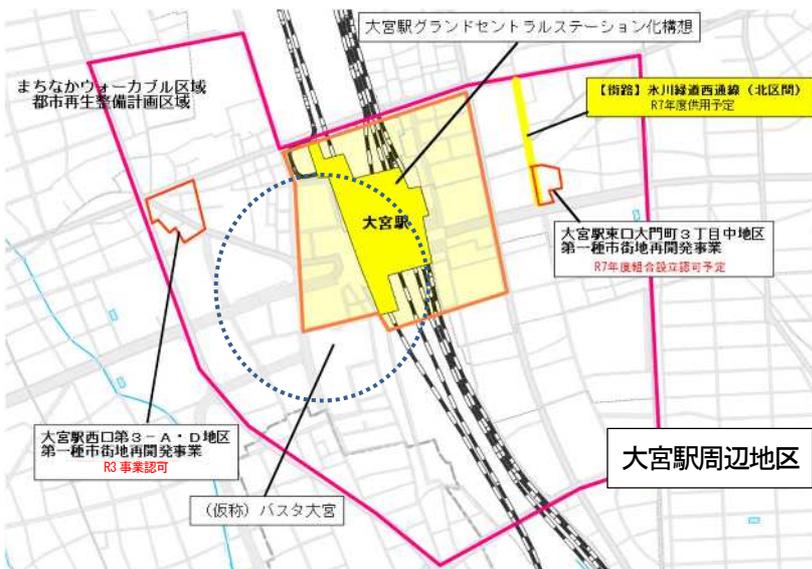


写真: 第1回大宮駅西口交通結節点事業計画検討会資料より

[担当: 都市局都心整備部東日本交流拠点整備課長	小林 功	TEL 048-646-3277]
[担当: 都市局都心整備部大宮駅東口まちづくり事務所長	島崎 基	TEL 048-646-3288]
[担当: 都市局都心整備部大宮駅西口まちづくり事務所長	桑原 真理	TEL 048-778-8411]
[担当: 都市局都市計画部交通政策課長	村川 宗央	TEL 048-829-1050]
[担当: 都市局都心整備部都心整備課長	秋元 宏友	TEL 048-829-1575]

17 駅のバリアフリー化に対する支援の強化

①要望事項

駅のバリアフリー化を促進するため、鉄道事業者に対し、鉄道施設総合安全対策事業に係る国庫補助金を満額確保するとともに、補助制度の拡充を図ること

②背景・理由

1 ホームドアの速やかな整備

- ・ 本市では、高齢者や障害者の自立した日常生活や社会参加の機会を確保するため、移動の手段となる公共交通機関等のバリアフリー化を進め、利便性や安全性を高めることが喫緊の課題であるとの認識の下、鉄道駅を中心としたバリアフリー化を進めている。
- ・ 段差解消については、市内33駅中32駅においてエレベーターの設置が完了しており、今後は更なる利用者の安全を確保するため、転落防止対策を主として取り組むことが重要である。
- ・ 令和2年11月には、バリアフリー法に基づく基本方針の次期目標に関する「最終とりまとめ」が示され、1日当たりの利用者数が10万人以上の駅については、ホームドアの優先的な整備を引き続き推進することとされている。
- ・ さらに、10万人未満の駅についても、事故発生リスクが高いなど、ホームドア整備の必要性が認められる番線があるため、国は番線の整備目標を設定し、全体で3,000番線の整備を予定している。
- ・ 現在、鉄道事業者はホームドアの整備促進を発表し、市内JR駅では、埼京・川越線及び大宮駅以南の宇都宮・高崎線・東北貨物線、武蔵野線において、2031年度末頃までの整備が予定されている。
- ・ しかしながら、鉄道事業者による整備時期が示されていない大宮駅以北の宇都宮・高崎線においても、駅ホームの安全性向上を求める地元住民の声が多く、ホームドアの早期整備が必要となっている。
- ・ 以上から、引き続きホームドアの更なる整備促進により一層の駅ホームの安全性向上が求められていることから、計画的な整備が実施されるよう、支援の強化を要望するものである。

2 国庫補助金の満額確保及び補助制度の拡充

- ・ 駅のバリアフリー化は、鉄道事業者が取組の主体となるが、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」には、国の責務、地方公共団体の

責務もうたわれており、国、市共に、鉄道事業者に対し、設置費用について補助を行い、事業の促進を図ることが重要である。

- ・ 以上から、更なる利用者の安全を確保するため、**鉄道施設総合安全対策事業に係る国庫補助金を満額確保し、更なる事業の促進を図ることを要望するもの**である。
- ・ 一方で、令和3年12月に創設された「**鉄道駅バリアフリー料金制度(※)**」を活用して鉄道事業者がバリアフリー設備を整備する場合、国による補助対象とはならないと示されている。
- ・ 今後も鉄道事業者がバリアフリー設備を計画的かつ円滑に整備できるよう、**鉄道事業者が鉄道駅バリアフリー料金制度を活用してバリアフリー設備を整備する場合においても、鉄道施設総合安全対策事業に係る補助対象とするよう、制度の拡充を要望するものである。**

※「鉄道駅バリアフリー料金制度」

鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者に薄く広く負担をいただく制度。鉄道事業者が利用者から収受した料金を、ホームドアやエレベーターなどのバリアフリー設備の整備に充てられる。第2次交通政策基本計画において示された方向性を踏まえ、令和3年12月に創設。

③参考

○市内駅のホームドア整備状況

◆整備済駅

JR京浜東北線

さいたま新都心駅	使用開始：2017年9月
浦和駅	使用開始：2017年10月
南浦和駅1番線	使用開始：2019年2月
北浦和駅	使用開始：2019年12月
南浦和駅4番線	使用開始：2020年2月
与野駅	使用開始：2020年12月
大宮駅	使用開始：2023年8月

※与野駅、大宮駅は右図のスマートホームドア®により整備

埼玉高速鉄道線 浦和美園駅

使用開始：1・2番線 2001年3月 ※開業時
臨時ホーム 2019年3月



ホームドア未整備駅の様相 (JR宇都宮線東大宮駅)



JR京浜東北線与野駅のスマートホームドア®

○ 国における令和7年度予算の概算要求等の状況

- ・ 鉄道施設総合安全対策事業 10,073百万円 (令和6年度 4,514百万円)

[担当：都市局都市計画部交通政策課長 村川 宗央 TEL048-829-1050]

18 東西交通大宮ルート of 構想実現に向けた支援

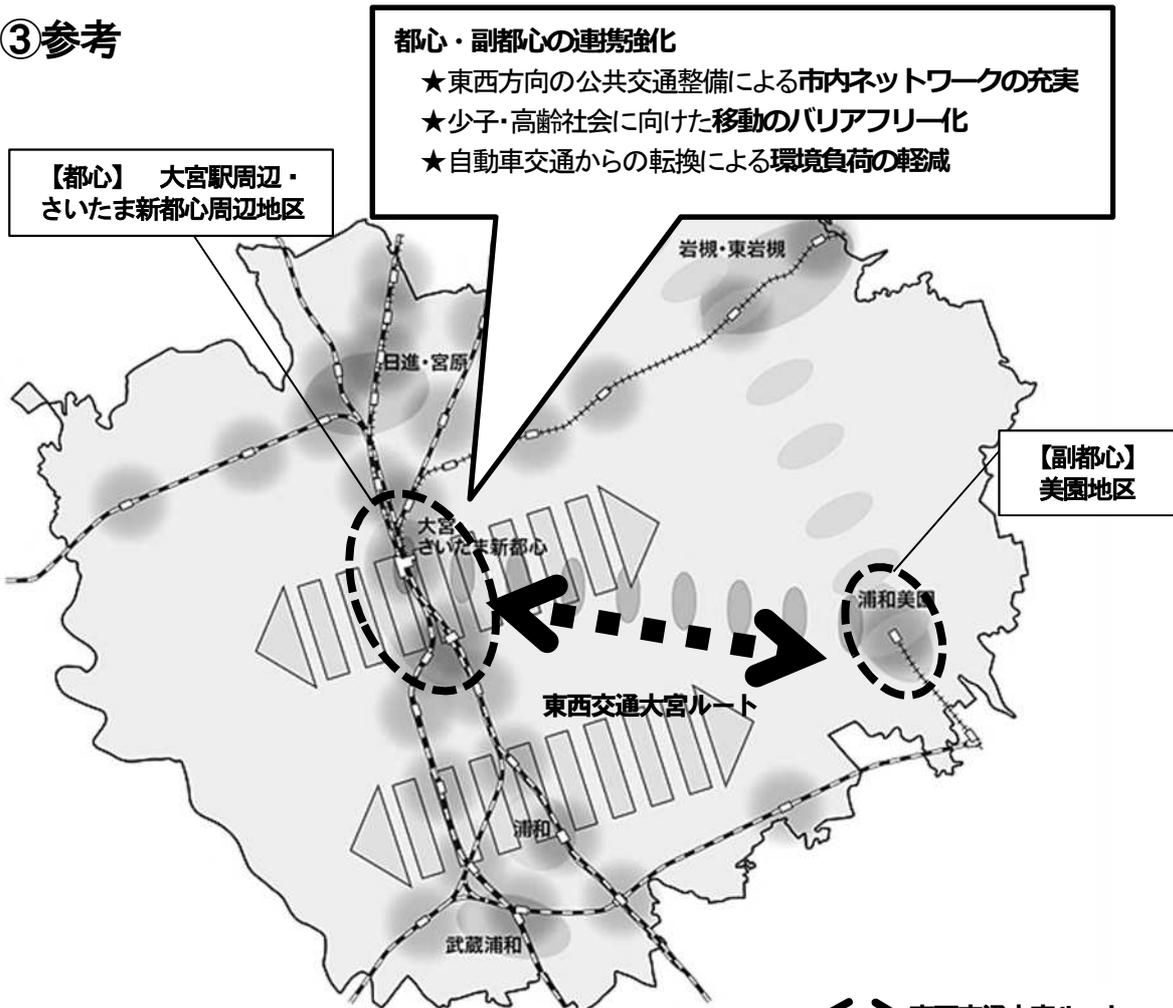
① 要望事項

交通政策審議会の答申に位置付けられた「東西交通大宮ルート」の構想実現に向けた支援を強化すること

② 背景・理由

- ・ 平成28年4月の交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」において、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトの一つとして、「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））」が答申された。
- ・ 本市は、都心部を中心とした南北の公共交通軸が充実している一方、東西の公共交通軸が比較的弱いことから、今後、南北方向と東西方向が一体となった公共交通ネットワークの構築が必要である。
- ・ 新たな東西公共交通軸に関しては、本市のまちづくりに求められる「都心・副都心の連携強化」、「移動のバリアフリー化」、「環境負荷の軽減」、「自動車交通からの転換」といった諸課題に対応可能なLRTなどのコンパクトな交通システムが有効であると考えている。
- ・ しかしながら、答申では、収支採算性に課題があり、利用者の増加につながる取組を進めるとともに、事業計画についても十分な検討が行われることを期待する旨の記載がなされた。
- ・ このため、令和元年7月の地域公共交通協議会で東西交通専門部会を設置し、この部会等で東西交通大宮ルートの推進に向けた検討を深度化していく。
- ・ また、近年は、MaaS等を活用した都市交通問題の解決も課題となっており、シームレスな交通結節点などのインフラ整備の一環として、本路線の位置付けも整理していく必要がある。
- ・ 以上から、本路線の構想の実現は、より質の高い東京圏の都市鉄道ネットワークの構築に寄与するものであるが、いまだ多くの検討すべき課題も抱えていることから、引き続き、東西交通専門部会での協議や交付金制度等活用に係る技術的な助言などの支援を要望するものである。

③参考



【都心】大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区

【副都心】美園地区

【都心】大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区
両地区の連携を深め、一体的な都心の形成

【副都心】美園地区
埼玉スタジアム2002を擁し、「スポーツ、健康、環境・エネルギー」をテーマとする交流拠点の形成

- ◀▶ 東西交通大宮ルート
- ▬▬▬▬ 主要幹線系公共交通強化軸
- 鉄道駅周辺のアクセシビリティ強化地域
- 都心
- 副都心



【出典】交通政策審議会答申
平成28年4月20日

- 国における令和7年度概算予算等の状況
 - ・ 鉄道整備等基礎調査委託費 467百万円の内数（令和6年度 246百万円の内数）

[担当：都市局都市計画部交通政策課長 村川 宗央 TEL048-829-1050]

19 核都市広域幹線道路の計画の具体化

① 要望事項

- 1 核都市広域幹線道路の埼玉新都心線から東北道付近までの計画の具体化のため、概略計画の検討（計画段階評価）を推進すること
- 2 道路の整備において有料道路事業を活用し、地方負担軽減を図ること

② 背景・理由

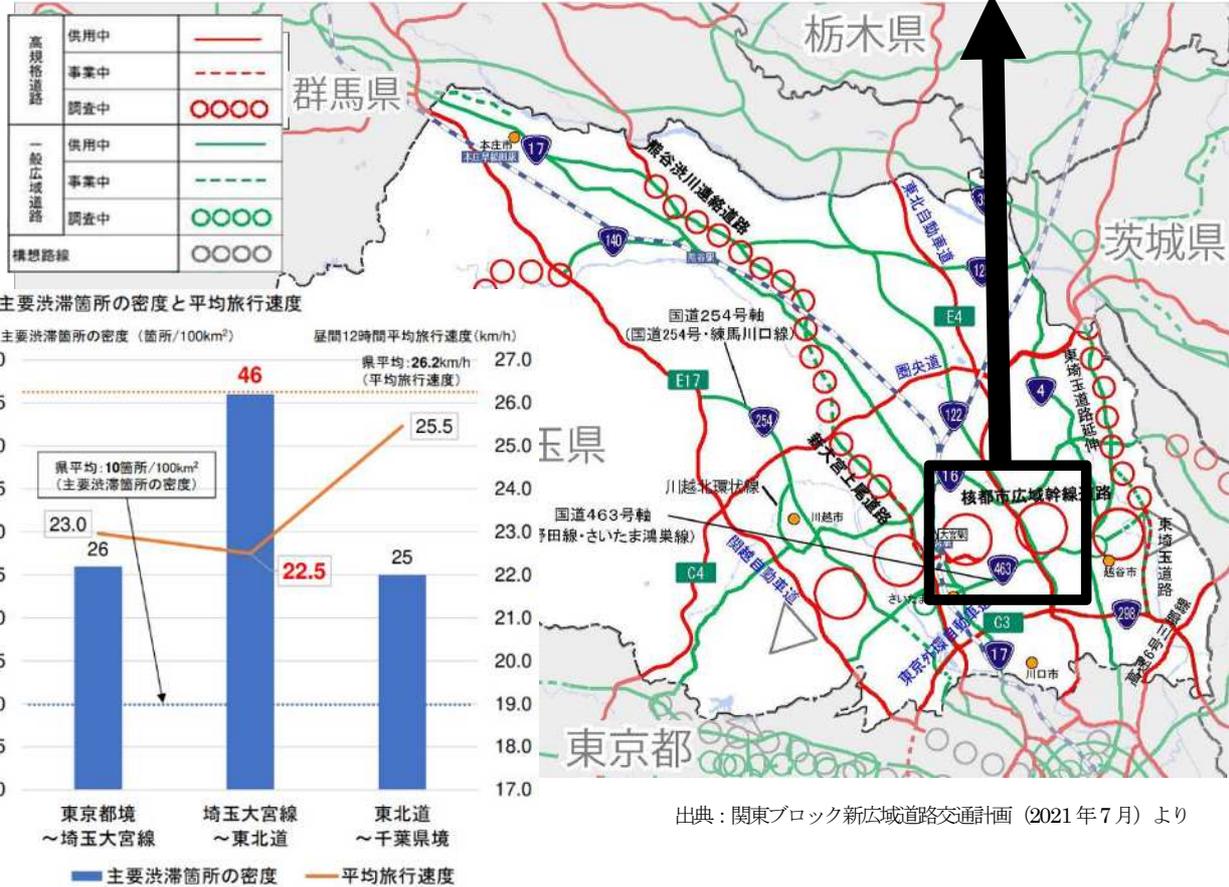
- ・ 埼玉新都心線は、与野 JCT を起点にさいたま新都心を経由し、さいたま見沼 IC まで開通している。
- ・ さいたま新都心は、災害対策基本法上の指定地方行政機関が設置されており、災害応急対策・復旧活動及び広域後方支援活動に関する指示機能等を担っている。広域防災拠点であるさいたま新都心を経由する核都市広域幹線道路は、首都圏の広域的な環状道路を形成し、多重性・代替性のあるネットワークの確保が期待できることや、救援活動や物資輸送などの支援活動が図られる重要な路線である。
- ・ 令和3年7月に策定された新広域道路交通計画において、関越道から東埼玉道路までの区間が調査中路線に位置付けられた。また、令和3年12月に開催された埼玉県東西軸道路検討会においては、埼玉県南部における慢性的な混雑を改善し、圏央道と外環道間の東西方向の連携を強化する観点から、埼玉新都心線から東北道までの区間が優先的に検討する区間となり、さらに、概略計画の検討（計画段階評価を含む）を進めることを目的として、令和5年1月に有識者と国、埼玉県、さいたま市で構成される地元検討会が設立された。
- ・ 概略計画の検討に当たっては、地域の重要な区域・施設を把握し、見沼田圃を始め生活環境、自然環境、歴史・文化資源等に配慮するため、本市が中心となり、国や埼玉県と連携しながら、地域住民の理解が得られるよう道路の必要性等について情報提供や意見把握を行っている。
- ・ これらの状況を踏まえ、さいたま新都心が災害時の拠点機能を十分発揮するためにも、核都市広域幹線道路の東北道付近までの計画の具体化のため、概略計画の検討（計画段階評価）の推進について要望するものである。
- ・ また、本市の財政規模等に鑑み、事業費の負担軽減及び道路の整備において有料道路事業^{*}を活用し、地方負担軽減を図ることを要望するものである。

^{*}有料道路事業：道路建設等に係る費用を借り入れ、供用後に料金を徴収することによって当該借入金を償還に充てる仕組み。

③参考

核都市広域幹線道路の計画の具体化

埼玉新都心線と東北道をつなぐことで、多重性・代替性のあるネットワークの確保による、さいたま新都心の防災機能向上が図られるとともに、圏央道南側の効果的な渋滞対策として期待される。



出典：関東ブロック新広域道路交通計画（2021年7月）より

資料：ET2.0ブローチング（令和2年7月）※主要地方道以上を対象に集計
出典：埼玉県東西軸道路検討会（2021年12月10日）より

20 新大宮上尾道路の整備促進

① 要望事項

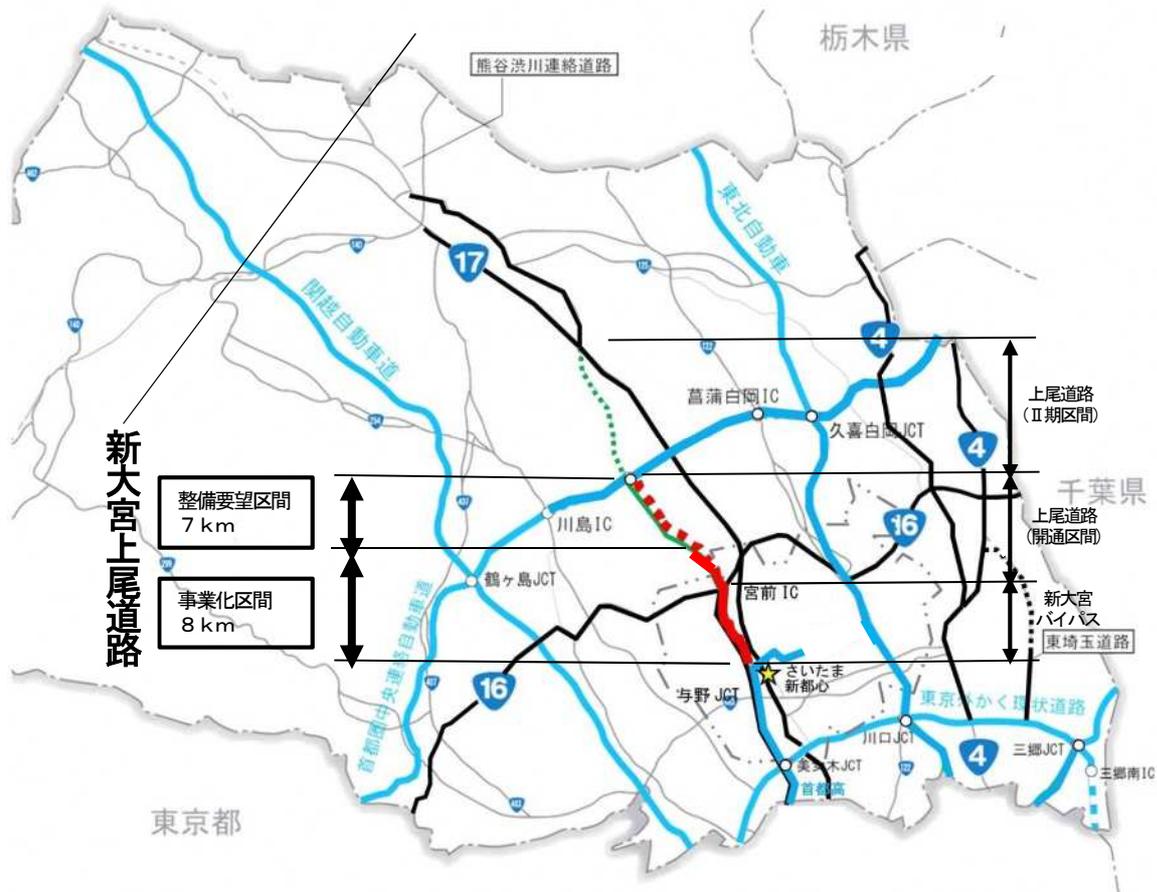
新大宮上尾道路の整備を促進すること

② 背景・理由

- ・ 国道17号新大宮バイパスは、令和3年度道路交通センサスによると、実交通量が1日当たり約7万台であり、慢性的な渋滞が発生している。
- ・ また、さいたま新都心は、災害対策基本法上の指定地方行政機関が設置されており、災害応急対策・復旧活動及び広域後方支援活動に関する指示機能等を担っていることから、災害時の首都機能のバックアップ拠点として、新大宮上尾道路の整備によるアクセスの強化が求められている。
- ・ 国道17号の自動車専用道路部分である新大宮上尾道路は、与野JCTから上尾南ICまでが、国と首都高速道路株式会社との合併施行で事業化が行われており、本路線の整備後には、国道17号新大宮バイパス及び周辺道路の渋滞緩和に効果を発揮するものと期待されている。
- ・ このように、通過交通による渋滞の緩和や、さいたま新都心が災害時の拠点機能を十分に発揮するためにも早期開通が必要であるが、まだ十分に事業費が確保されているとはいえない。計画的な事業執行をするためにも、**更なる事業費を確保し、早期開通を要望するものである。**
- ・ 併せて、本市の財政規模等に鑑み、**コスト縮減や有料事業費の拡大を図るなど、可能な限り公共負担の軽減を図ることを要望するものである。**
- ・ さらに、事業化された区間の整備効果を高めるため、**新大宮上尾道路の圏央道までの延伸についても要望するものである。**

③参考

- ★国道17号の混雑が緩和されるとともに、首都圏と地方を結ぶ物流の効率化が図られる。
- ★圏央道まで延伸することで、圏央道沿線から都心へのアクセスが強化され、さいたま新都心の防災機能向上が図られる。



21 与野大宮道路の事業中区間の早期完成及び未着手区間の早期事業化

① 要望事項

- 1 与野大宮道路の事業中区間 1.5 kmを早期完成させること
- 2 与野大宮道路の未着手区間 1.2 kmを直轄事業により早期事業化させること

② 背景・理由

1 与野大宮道路の事業中区間の状況

- ・ 与野大宮道路は、国道17号の一部であり、さいたま新都心に隣接した中心市街地に位置し、JR埼京線北与野駅付近で鉄道と交差しており、沿道にはマンション、事業所、学校などの公共施設が多数立地している。
- ・ このような状況の中、本路線は完成区間と暫定区間の境で交差点間隔が短く、円滑な交通が確保されていないことから、事業中区間の渋滞による損失時間が高い状況である。
- ・ さらに、第三次救急医療機関に指定されているさいたま赤十字病院及び県立小児医療センターがさいたま新都心駅周辺地区西側に位置していることから、当該地区を結ぶ本路線は、救急搬送等の重要な役割を担っている。

2 与野大宮道路の未着手区間の状況

- ・ 加えて、未着手区間1.2kmは、大宮駅周辺の都市再生緊急整備地域内に位置し、現在、沿線においては土地区画整理事業を進めている。
- ・ また、大宮駅グランドセントラルステーション化構想推進事業においては、本路線を自動車ネットワークの強化・拡充を図る路線の一部として位置付け、持続可能な経済成長を推進する一環として、大宮駅の交通結節機能の強化についても検討していることから、事業化への期待は高まっている。
- ・ 以上から、与野大宮道路については、大宮駅からさいたま新都心駅周辺を中心市街地を連携する4車線ネットワークの一部として、慢性的な渋滞緩和を図る上で重要な路線であり、事業中区間の早期完成及び未着手区間の直轄事業による早期事業化を要望するものである。

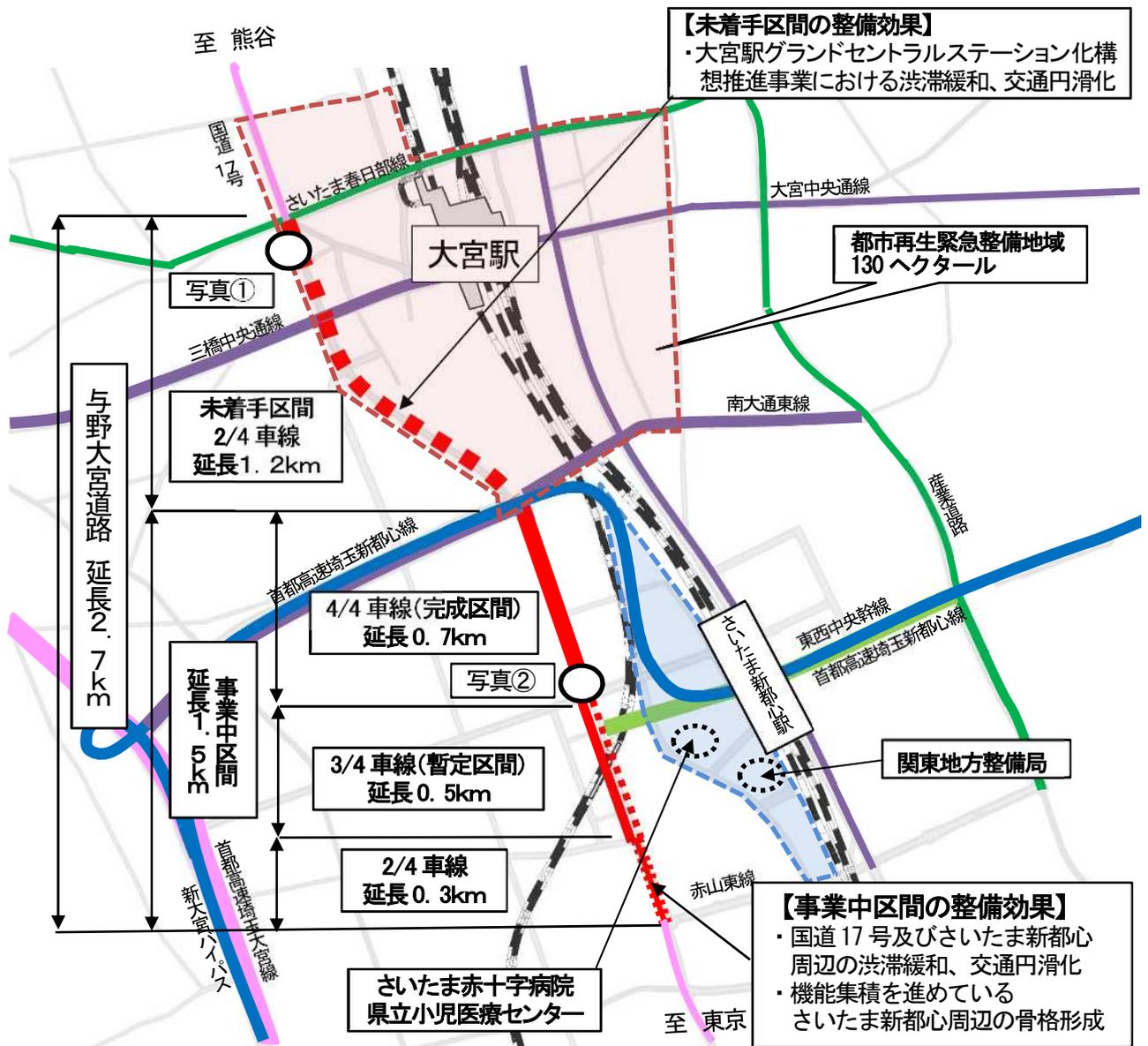
③参考



【未着手区間】桜木町交差点付近の渋滞状況



【事業中区間】さいたまスーパーアリーナ
入口交差点付近の渋滞状況



[担当：建設局土木部広域道路推進室長 瀬庭 一仁 TEL048-829-1500]

22 新大宮バイパスの町谷立体の早期事業着手及び三橋立体の早期事業化

①要望事項

新大宮バイパスの町谷立体の早期事業着手及び三橋立体を早期事業化させること

②背景・理由

- ・ 新大宮バイパスは、一般国道17号の混雑緩和を図るため、東京都練馬区北町を起点に、板橋区、戸田市を経て、さいたま市北区吉野町に至る延長23.2kmのバイパスであり、都県市が整備を進める接続道路と広域ネットワークを形成し、物流等を支援するものである。
- ・ また、沿線の開発も進んできており、さいたま市桜区の町谷付近や大宮区の三橋2丁目交差点等では主要渋滞箇所位置付けられており、朝夕を中心に上下線ともに渋滞が発生している状況である。
- ・ 一方、本市においては、町谷地区では、新大宮バイパス東側において、都市計画道路道場三室線が令和6年3月に暫定2車線供用、同年4月には4車線供用し、西側においても用地買収を進めているところである。
- ・ さらに、三橋2丁目交差点では、新大宮バイパス東側において、都市計画道路三橋中央通り線が平成30年度に4車線で供用開始し、西側についても令和4年度に事業着手し、現在用地買収を進めているところである。
- ・ これら都市計画道路の整備により、広域ネットワークが形成され、交差道路の交通は更に増加することが見込まれている。
- ・ 新大宮バイパスが立体化されることにより、町谷地区及び三橋2丁目交差点付近の渋滞緩和に寄与することから、新大宮上尾道路の整備と併せて、**町谷立体事業の早期事業着手及び三橋立体事業の早期事業化を要望するものである。**

③参考

写真①

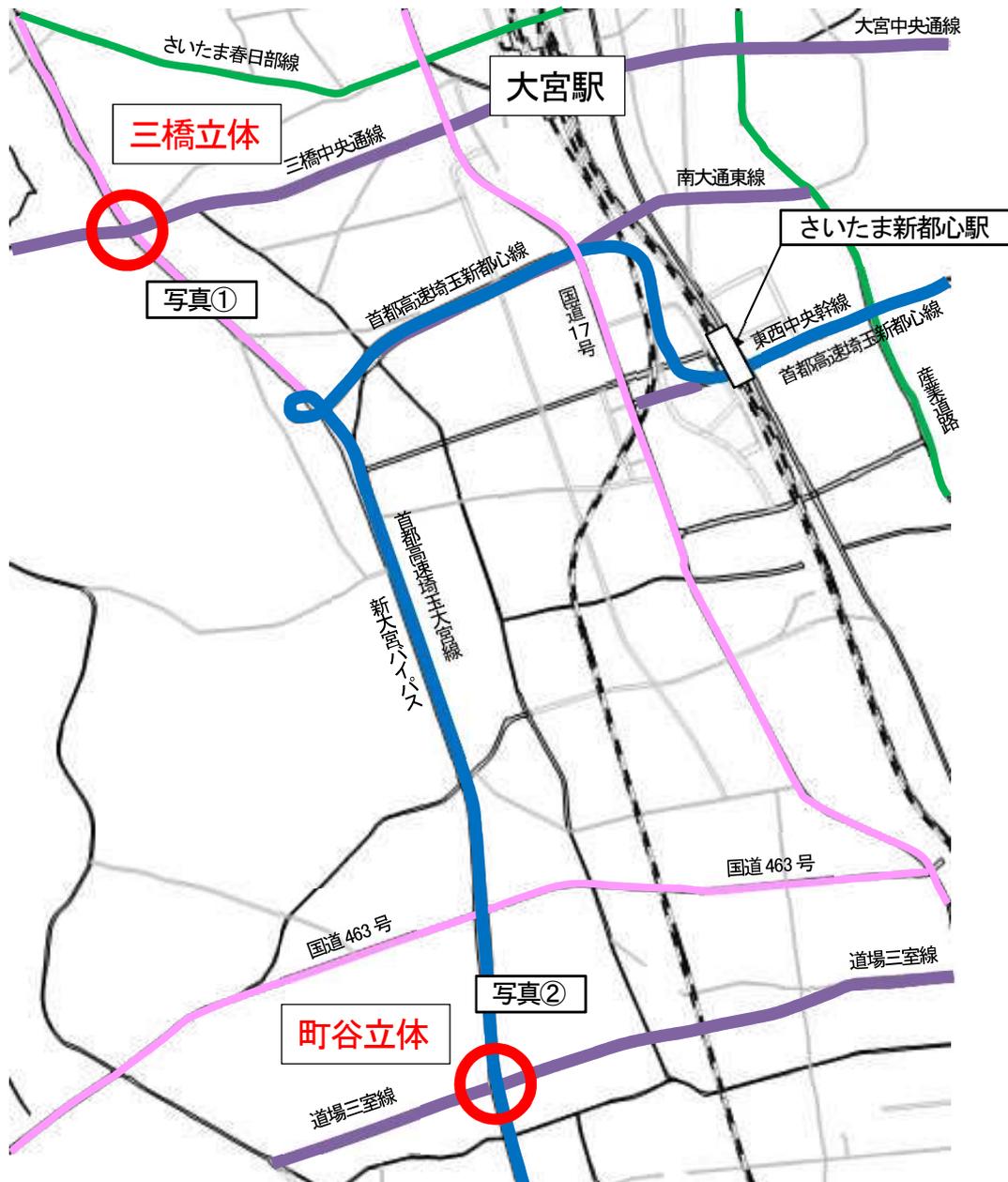


三橋二丁目交差点付近の渋滞状況

写真②



新大宮バイパスと道場三室線交差点付近の渋滞状況



[担当：建設局土木部広域道路推進室長 瀬庭 一仁 TEL 048-829-1500]

23 道路整備事業に対する支援

①要望事項

交通渋滞解消等に向けた都市計画道路道場三室線（栄和工区）、都市計画道路大宮岩槻線（大和田工区）などの幹線道路等の整備について、防災・安全交付金事業や個別補助制度などの財政支援の強化を図ること

②背景・理由

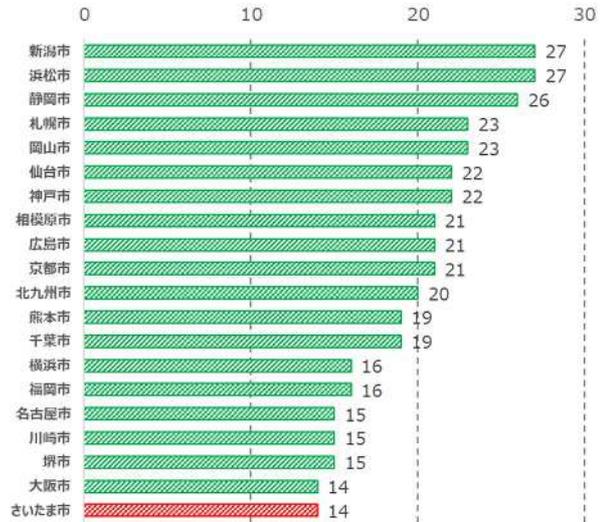
- ・ 本市の都市計画道路整備率は、令和5年度末で55.3%であり、指定都市における都市計画道路の平均整備率78.8%に比べ、低い状況にある。
- ・ 市内の幹線道路の整備が不十分であることから、慢性的な交通渋滞が発生しており、多大な経済損失及び環境負荷の増大を引き起こしている。
- ・ このため、本市では、市民や道路利用者の活力ある都市活動を支える幹線道路や、交通渋滞のボトルネックとなる交差点を整備することが急務となっている。
- ・ 例えば、都市計画道路道場三室線（栄和工区）は本市のぜい弱な東西方向の交通を担う重要な道路であり、当該道路の整備により一般国道463号や主要地方道さいたま鴻巣線で発生している慢性的な渋滞の解消が図られることから、早期に整備を実施する必要がある。
- ・ また、市内には通学路に指定されているにもかかわらず、歩道が整備されていない路線もあるため、幹線道路整備と併せて、歩道や自転車通行空間を整備することで、児童生徒、歩行者、自転車利用者、車いす使用者等の安全で快適かつ円滑な通行が確保される。
- ・ 道路整備に合わせて電線共同溝事業を行うことで、国土強靱化や、景観形成にも寄与する。
- ・ 以上から、道路事業の推進に向け、幹線道路等の整備に対し、防災・安全交付金や個別補助などの財政支援の強化を図ることを要望するものである。

③参考

写真①



市内幹線道路の慢性的な渋滞状況



指定都市における混雑時平均旅行速度の比較
※平成27年全国道路・街路交通情勢調査より集計

★財源確保により、広域幹線道路の整備が進み、慢性的な渋滞が解消され、都市活力の向上や環境負荷の低減に寄与する。



○ 国における令和7年度予算の概算要求等の状況

- ・ 防災・安全交付金 1,040,491百万円
(令和6年度 870,652百万円)

[担当：建設局土木部道路計画課長 石瀬 真生 TEL048-829-1494]

24 市街地整備事業等に対する支援

① 要望事項

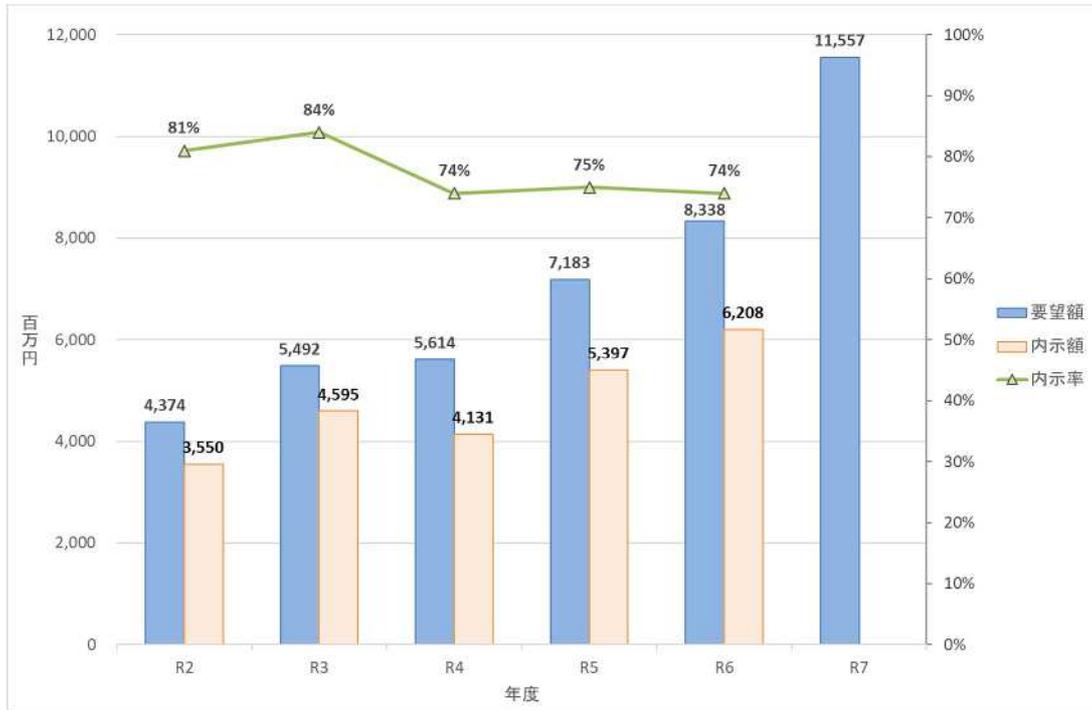
- 1 浦和駅西口南高砂地区第一種市街地再開発事業への重点的な財政支援を図ること
- 2 大和田特定地区の大和田南大通線整備事業、南与野駅西口地区の南与野駅南通り線整備事業等の土地区画整理事業への重点的な財政支援を図ること
- 3 ウォーカブルなまちづくりを実現するため、都市再生整備計画関連事業への重点的な財政支援を図ること

② 背景・理由

- ・ 本市では市街地再開発事業が3地区で施行中であり、そのうち浦和駅西口南高砂地区では建築工事が施工中で、令和7年度に工事の最盛期を迎えることから、多額の事業費を要する。また、新たに大宮駅東口大門町3丁目中地区において都市計画決定するなど、都市防災機能の強化に向け、地域交流センターの整備や都市計画道路の整備と併せて、積極的に事業を推進している。
- ・ 土地区画整理事業は、21地区（うち令和6年度補助金要望11地区）で施行中であるが、近年の財源不足は事業長期化の要因の1つとなっており、防災性に優れた良好な住環境の供給を図るため、都市計画道路整備と併せて、早期完了に向けた積極的な取組が必要である。特に、大和田駅南口へ直結する大和田南大通線、南与野駅西口へのアクセスを担い地区の骨格となる南与野駅南通り線の整備を推進していく。
- ・ 都市再生整備計画関連事業では、まちなかウォーカブル推進事業を4地区（大宮駅周辺地区、浦和駅西口周辺地区、岩槻駅周辺地区、美園地区）で実施しており、既存ストックを最大限活用した修復・利活用の取組により、人中心のウォーカブルな空間への転換を積極的に推進している。
- ・ これらの事業の早期完了に向けた取組を推進し、国の配分方針である、国民の安全・安心の確保、持続的な経済成長の実現及び個性をいかした地域づくりと分散型国づくりを図るため、令和7年度予算において市街地整備事業（関連道路事業含む）及び都市再生整備計画関連事業等の着実な推進に必要な財源の確保を要望するものである。

③参考

- 市街地整備事業（関連道路事業含む）及び都市再生整備計画事業等に係る本市の国庫補助金内示状況（当初予算）



- 市街地開発事業の状況（令和6年4月時点）



[担当：都市局まちづくり推進部市街地整備課長 栗原 淳 TEL048-829-1462]

25 老朽化した浄・配水場等の水道施設の更新事業に対する財政措置の強化

① 要望事項

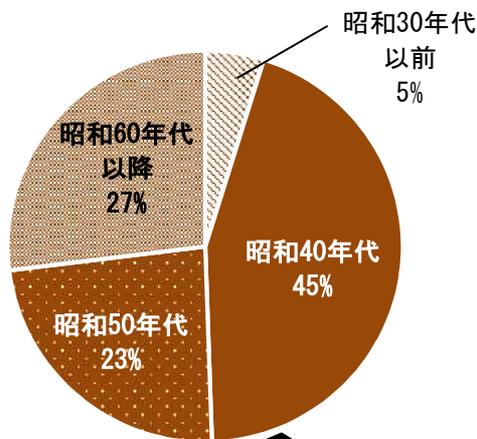
老朽化した浄・配水場等の水道施設の更新事業に対する財政措置を強化すること

② 背景・理由

- ・ 本市の浄水場は昭和 30 年代に、配水場は昭和 40 年代から 50 年代にかけて多く整備されたため、配水池などの土木施設や管理棟などの建築物は老朽化が進んでおり、これらの水道施設は今後一斉に更新時期を迎える。
- ・ 水道管路は昭和 40 年代から 50 年代にかけて多く整備されており、法定耐用年数を超過する管路延長（令和 4 年度末で約 415 km（基幹管路：99 km、配水支管：316 km））は、今後更に増加する見込みであり、水道水の安定供給確保のため、計画的に更新を実施していく必要がある。
- ・ また、能登半島地震の発生や、南海トラフ地震臨時情報が発表されるなど、いつ大規模地震が発生してもおかしくない状況であり、長期的な断水被害を防ぐためにも、速やかに水道施設の耐震化を進めていく必要がある。
- ・ このため、本市では毎年度、更新率 1% を目標に老朽管を更新しており、老朽管の更新と併せて管路の耐震化を進めている。
- ・ しかし、水道管路の更新には莫大な事業費が必要であり、特に配水支管は法定耐用年数超過管路の約 76% を占め、これらの更新に係る事業費の割合が大きい。また、**今般の物価上昇の影響等により、事業費は年々増加しており、水道事業運営の大きな負担**となっている。
- ・ 本市における令和 5 年度の老朽管更新に係る事業費（約 109 億 1,000 万円（税込、決算額））に対して、補助金の占める割合は約 2.6% であった。（補助金：埼玉県生活基盤施設耐震化等補助金）
- ・ 今般の物価上昇が水道施設の更新事業に与える影響は大きく、財政支援や措置の必要性が高いことから、老朽化した浄・配水場等の水道施設の更新事業を対象とした既存の補助メニューの拡充等、**事業費に対する財政措置の拡充を要望する**ものである。
- ・ 具体的には、**社会資本整備総合交付金の老朽管更新事業を対象とした補助メニューについて、採択基準を緩和し、対象施設に配水支管を加えることを要望する**ものである。

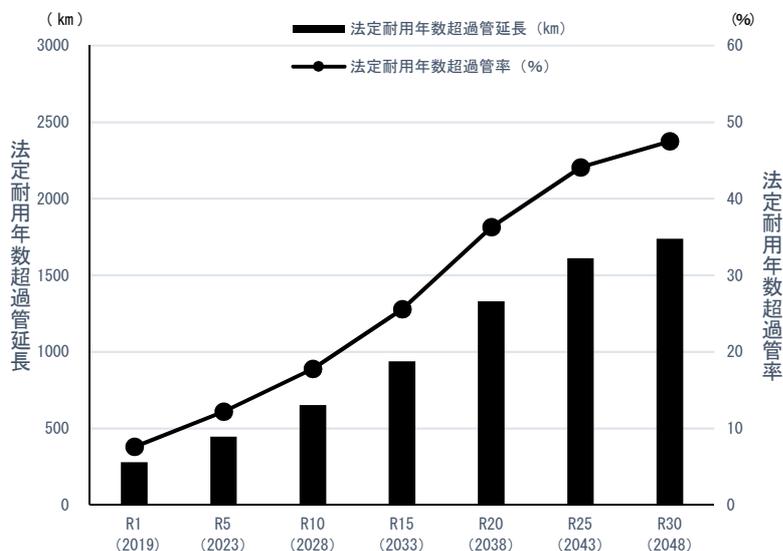
③参考

【浄・配水場の建設年度別施設能力比】



昭和40年代から50年代に整備された配水場が全体の約7割
⇒ 今後一斉に更新時期を迎える

【法定耐用年数を超過する管路】



【社会資本整備総合交付金交付要綱 抜粋】

ロー7 水道・下水道事業

(1) ⑥ 水道管路耐震化等推進事業

「老朽管更新事業」

●要件

平成27年度以前に採択された事業及び平成28年度に実施する事業であって、次のいずれにも該当する事業であること。

[略]

●内容

布設後20年以上経過した塩化ビニル管、鋳鉄管及びコンクリート管並びに、布設後30年以上経過したダグタイル鋳鉄管であって、次に掲げる管路の更新事業であること

- ①導水管
- ②送水管
- ③配水管

ただし、塩化ビニル管及びダグタイル鋳鉄管については基幹管路(導水管、送水管、配水本管)に布設されているものに限る。

新規事業においても対象とすること

⇒本市では、平成27年度以前に採択された事業がないため

配水支管も対象とすること

⇒更新に係る事業費が大きいため

26 公共事業予算の所要額確保

① 要望事項

公共事業の適確な推進かつ未来に向けた積極的な投資を行うため、社会資本総合整備計画に基づく交付金、個別補助金及び国直轄事業予算の所要額の総枠を確保すること

② 背景・理由

本市における公共事業の推進

- ・ 本市は、質の高い生活環境の提供を目指し、地域の安全・安心かつ円滑な交通の確保、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び住生活の安定の確保・向上を図るため、道路・河川・下水道・都市公園の整備及び市街地再開発・土地区画整理などについて、社会資本総合整備計画に基づく交付金及び個別補助金を活用し、計画的に推進しているところである。
- ・ また、国道17号の慢性的な交通渋滞の緩和や埼玉県中央地域の健全な発展などを目的とした新大宮上尾道路の整備は、国と首都高速道路株式会社が共同で事業を進めているところである。

公共事業予算の確保

- ・ 本市の都市構造の骨格となる幹線道路整備、通学路における安全対策、都市再生整備計画事業及び市街地整備事業は、地域経済の活性化や市民生活の利便性向上に加えて、災害時における市民の安全・安心の確保に大きく貢献するものであり、これらを積極的に推進する必要がある。
- ・ また、激甚化・頻発化する風水害や大規模地震に対する防災・減災対策、予防保全に向けた老朽化対策なども不断に推進するとともに、多重性・代替性を有した道路ネットワークの構築による防災機能向上も必要である。
- ・ このような中、公共事業予算における国庫補助金の配分額は、令和2年度から令和6年度までの当初予算要望額に対する内示率が5年間の平均で8割に満たない状況である。また、国直轄事業予算も十分に事業費が確保されているとはいえない状況である。
- ・ こうした公共事業を適確に推進するとともに、未来に向けた積極的な投資を行い、将来にわたり真の豊かさを実感できる社会の構築に向けて、各事業の進捗に応じた社会資本総合整備計画に基づく交付金、個別補助金及び国直轄事業予算の総枠を確保することについて要望するものである。

③参考

★社会資本整備総合交付金事業

- ・道路事業（大和田特定地区、南与野駅西口地区 など）
- ・都市再生整備計画事業（大宮駅周辺地区、浦和駅西口周辺地区、岩槻駅周辺地区、美園地区）
- ・都市公園・緑地等事業
- ・地域住宅計画に基づく事業（市営住宅等外壁改修・屋上防水改修 など）
- ・住環境整備事業

★防災・安全交付金事業

- ・市街地整備事業（浦和駅西口南高砂地区、指扇地区 など）
- ・道路事業（街路：三橋中央通線（三橋2工区）、大宮岩槻線 など）
- ・都市公園・緑地等事業：グリーンインフラ活用型都市構築支援事業（荒川水系地区、見沼田圃周辺地区 など）
- ・その他総合的な治水事業（準用河川：新川、上院川、黒谷川）
- ・下水道事業（浸水対策・地震対策・老朽化対策）
- ・地域住宅計画に基づく事業（公営住宅の建替：馬宮住宅 など）
- ・住環境整備事業

★個別補助事業

- ・道路メンテナンス事業（盆栽陸橋 など）
- ・無電柱化推進計画事業（街路：道場三室線、大宮岩槻線 など）
- ・地域防災拠点建築物整備緊急促進事業（建築物耐震対策緊急促進事業）など
- ・社会課題対応型都市公園機能向上促進事業（（仮称）埼玉県立総合教育センター跡地公園、与野公園、（仮称）さいたま市農業交流公園）

★国直轄事業

- ・新大宮上尾道路（与野～上尾南）の整備
- ・荒川第二・三調節池の整備 など



浦和駅西口南高砂地区 第一種市街地再開発事業
(建築工事中)



三橋中央通線（三橋2工区）（事業中）

[担当：都市局都市計画部都市総務課長 星野 正明 TEL 048-829-1390]
[担当：建設局土木部土木総務課長 小峰 喜樹 TEL 048-829-1480]

27 広域防災拠点都市づくりへの支援

①要望事項

- 1 **さいたま新都心周辺において、災害応急部隊の集結拠点としても活用可能な「さいたまセントラルパーク」の用地取得に必要な財源を確保すること**
- 2 **核都市広域幹線道路（埼玉新都心線～東北道付近）の計画を具体化すること**

②背景・理由

TEC-FORCEの進出拠点としての位置付け等

- ・ 平成28年3月に決定・公表された首都圏広域地方計画において、国の出先機関が集積する「さいたま新都心」付近を、TEC-FORCE（国土交通省緊急災害対策派遣隊）の進出拠点として位置付けるとされた。また、令和4年4月にさいたま新都心への市役所本庁舎の移転（消防本部を含む。令和13年度供用開始予定）が決定したことから、新都心周辺の広域防災拠点としての更なる機能強化が望まれる。

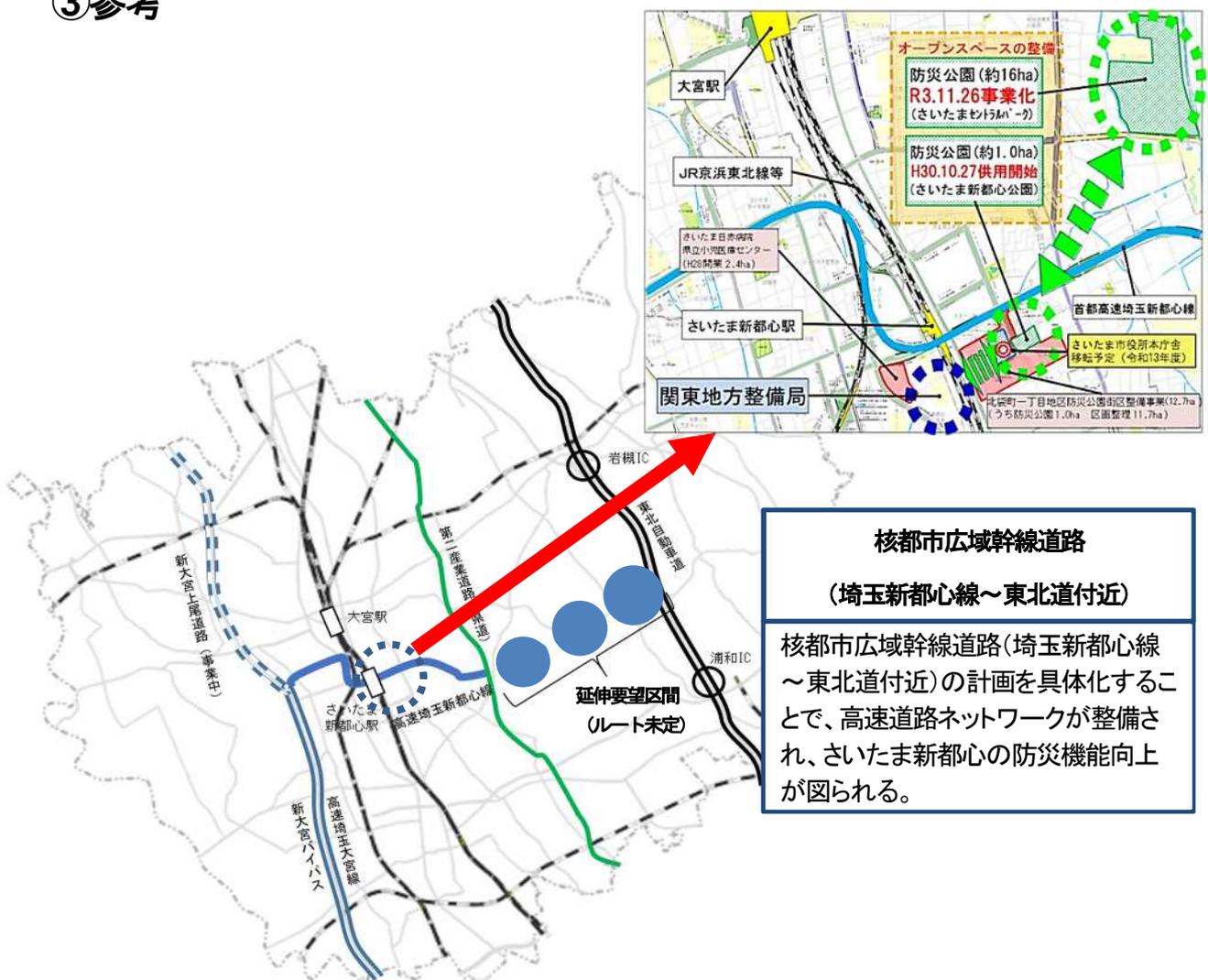
1 オープンスペースの整備を推進するために必要な財源の確保

- ・ さいたま新都心周辺エリアでは、大規模災害発生時の避難場所及び活動拠点となるオープンスペースが不足しており、更なる防災機能の強化・充実を図るためにはオープンスペースの確保が必要である。
- ・ そのため、本市では、さいたま新都心東側エリアにおいて、独立行政法人都市再生機構施行による防災公園街区整備事業を活用し、約1ヘクタールの防災機能を持った都市公園の整備を行い、平成30年10月に供用を開始した。
- ・ また、見沼田圃区域内に約16ヘクタールの防災機能を持った都市公園を整備するため、令和3年8月に「さいたまセントラルパーク」として都市計画変更後、令和3年11月に都市計画事業認可を取得したところである。
- ・ 令和12年度の供用開始を目指し、令和5年度から防災・安全交付金を活用し、用地取得を開始しており、令和6年度も継続していく。
- ・ 以上から、被災時における首都圏の応急復旧及び早期復興に不可欠となる災害応急部隊の集結拠点としても活用可能なオープンスペースの整備に、本市が主体的に取り組むに当たり、「さいたまセントラルパーク」の整備を推進するために必要な財源の確保を要望するものである。

2 核都市広域幹線道路（埼玉新都心線～東北道付近）の計画の具体化

- 令和3年12月に開催された埼玉県東西軸道路検討会において、東西方向の渋滞要因としては、交通容量の超過や長距離トリップの割合が高いことなどが交通課題として指摘されており、さいたま新都心周辺が広域的な防災拠点としての役割を果たすためには、東西方向の渋滞解消は必要不可欠である。
- 以上から、核都市広域幹線道路（埼玉新都心線～東北道付近）の計画を具体化することで、高速道路ネットワークの代替性や多重性の確保など、一層の防災力強化が図られ、広域防災拠点のさいたま新都心周辺のポテンシャル向上が期待できるとともに、国道16号、国道463号周辺の渋滞緩和及び沿線地域の生活環境改善も期待できることから、核都市広域幹線道路（埼玉新都心線～東北道付近）の計画の具体化を要望するものである。

③参考



[担当：都市局みどり公園推進部都市公園課長 川名 啓之 TEL048-829-1416]
 [担当：建設局土木部広域道路推進室長 瀬庭 一仁 TEL048-829-1500]

28 荒川水系河川整備計画の促進

①要望事項

- 1 荒川調節池群の整備を促進すること
- 2 河川防災ステーションの整備を促進すること
- 3 JR川越線橋梁の早期架替と将来の複線化が可能な構造に関する技術的支援を行うこと

②背景・理由

近年の集中豪雨・大型台風を踏まえ、市民に一層の安全・安心を提供するため、現在推進している荒川流域整備の早期完成を要望する。

1 荒川調節池群の整備促進

- ・ 令和元年東日本台風では、荒川第一調節池において約 3,500 万立方メートルが貯留され、下流域への洪水被害防止に貢献された。
- ・ 計画されている荒川調節池群が整備されることで、効果的にピーク流量を低減させ下流への負荷低減が見込まれることから、早期整備について要望するものである。
- ・ また、荒川第二・三調節池の整備に際しては、首都近郊のウォーターフロントとして早期に河川空間の利活用が図れるよう、協力を要望するものである。

2 河川防災ステーションの整備促進

- ・ 河川防災ステーションは、洪水時における水防活動及び洪水や地震時における復旧活動の拠点であり、市民の生命や財産を守るために重要な役割を果たす拠点として整備が進められている。
- ・ 本市では、河川防災ステーションの整備に併せて、有事の際の緊急復旧活動拠点として「(仮称)さいたま市水防センター」を整備することとなっている。
- ・ 河川防災ステーションはD I D地区(人口集中地区)が隣接しており、首都直下地震の発生時には、緊急復旧活動拠点としても有効であることから、早期整備を要望するものである。

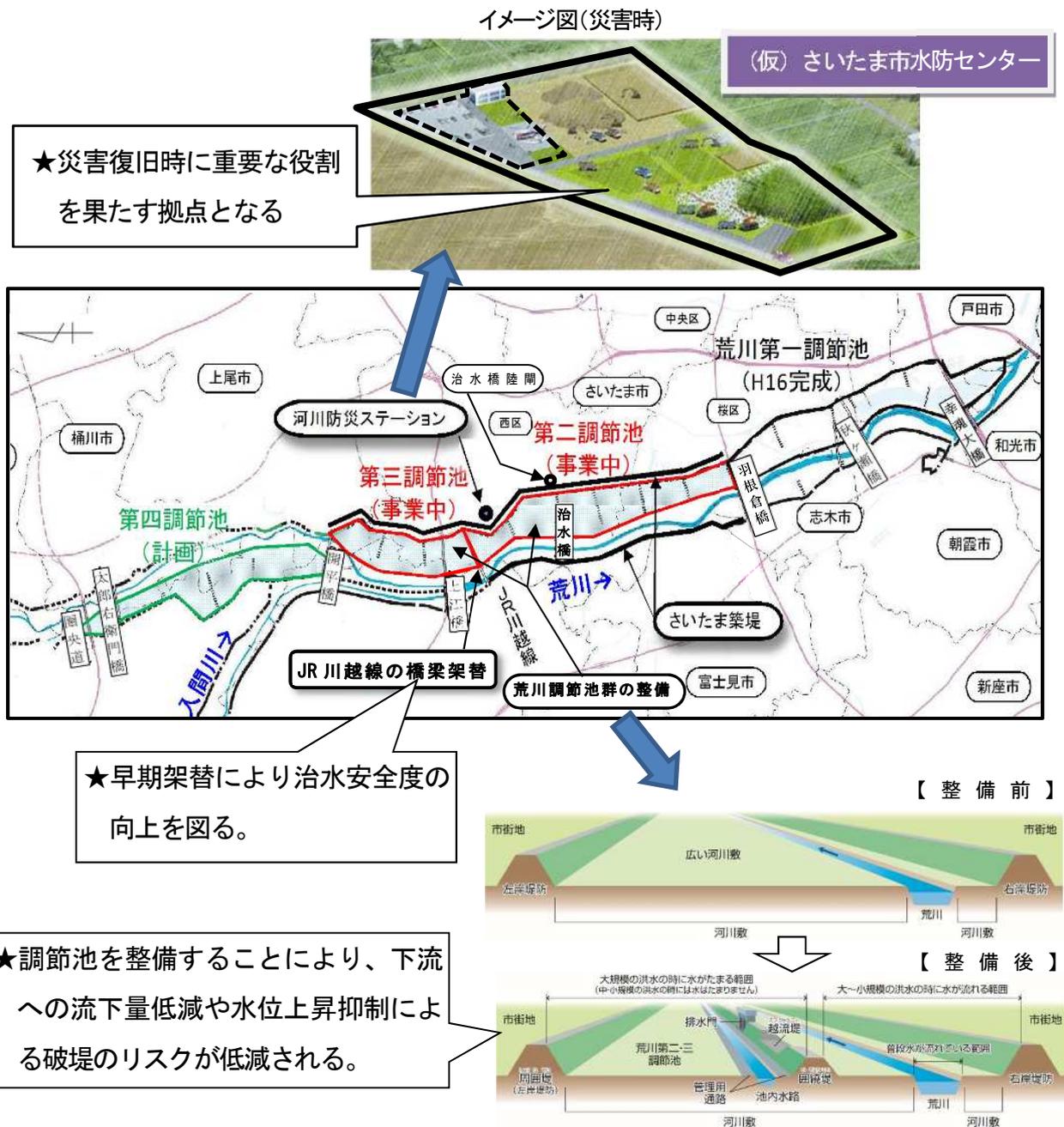
3 JR川越線橋梁の早期架替と将来の複線化が可能な構造に関する技術的支援

- ・ JR川越線橋梁については、荒川第二・三調節池の整備と合わせて架替が実施されるが、本市の治水安全度の向上のため、洪水の安全な流下の阻害となっ

ている現橋梁の早期架替について要望するものである。

- また、JR川越線の沿線では、まちづくりの進捗によって定住人口の増加が続いており、今後も利用者の増加が見込まれているが、日進駅以西は単線であるため、運転本数や運転速度に制約が生じている。
- 以上から、将来の複線化が可能な構造に関する技術的な支援を要望するものである。

③参考



[担当：建設局土木部河川課長 横田 聡 Tel 048-829-1582]
 [担当：都市局都市計画部交通政策課長 村川 宗央 Tel 048-829-1050]
 [担当：都市局みどり公園推進部都市公園課長 川名 啓之 Tel 048-829-1416]

29 準用河川整備事業等に対する支援

①要望事項

- 1 治水安全度向上のため、準用河川整備に対する補助率を引き上げること
- 2 準用河川で行っている流域貯留浸透事業に対する継続的な支援を行うこと

②背景・理由

- ・ 本市では、市街化の進展や開発に伴う雨水流出量の増大、農地の減少に伴う保水・遊水機能の低下により、準用河川新川や準用河川黒谷川流域においては、流下能力が不足する区間を中心に、著しい浸水被害が発生している。令和元年東日本台風では、新川流域、黒谷川流域で45戸の床上・床下浸水が発生した。
- ・ 本市が管理する河川は、準用河川及び普通河川に限られているが、浸水対策の根幹となる準用河川等の整備が不十分な状況であり、治水事業の推進、また、「事前防災」の強化推進のために河道の整備が急務である。これにより市民の安全安心に寄与されることから、必要な財源確保のために準用河川等で行う事業についても一級及び二級河川と同様に補助率の引上げを要望するものである。
- ・ 令和3年3月に一級水系の協議会ごとに「流域治水プロジェクト」が策定・公表され、本市としても交付金や地方債を活用し、流域治水の取組の推進を図っている。
- ・ 本市が準用河川で行っている流域貯留浸透事業は、治水安全度の向上に繋がる一方で、財政負担が課題であることから、計画的に治水対策を推進するため、継続的な支援や制度の充実について要望するものである。

③参考

写真①

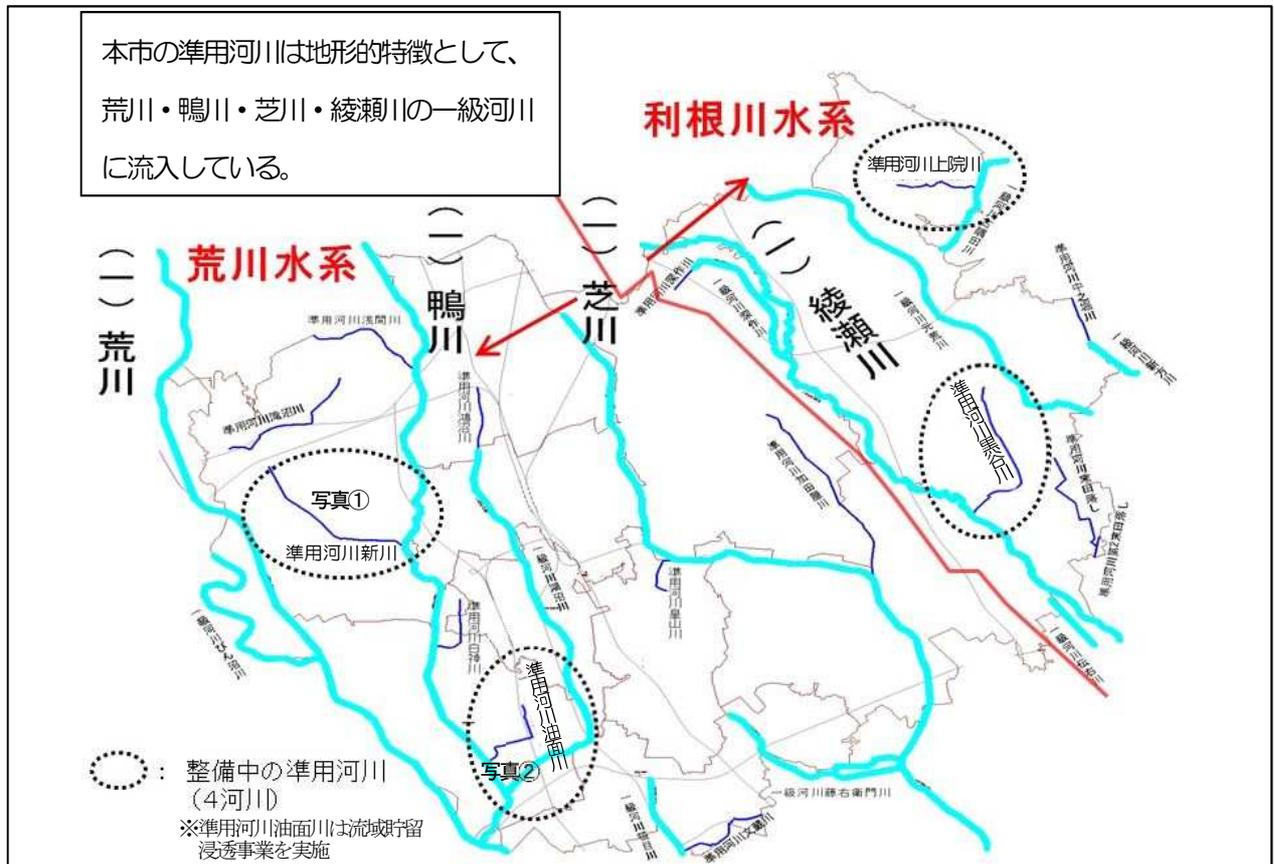


【準用河川新川】支川合流部

写真②



【準用河川油面川】流域最下流部



★要望実現による整備推進

河道、排水機場、調節池、流域貯留浸透
施設の整備

★要望実現による効果

浸水被害の軽減及び災害に対する治水
安全度の向上に寄与

30 下水道施設の耐震化対策への財源確保の継続

① 要望事項

下水道施設の耐震化を計画的かつ着実に実施するため、必要な財源確保を継続すること

② 背景・理由

- ・ 近年、南海トラフ地震や首都直下地震の発生する可能性が高まっており、令和6年能登半島地震のような大規模地震が大都市で発生すると、その影響は国全体に及ぶおそれがあるため、被災時においても社会的な影響を最小化し、交通障害の防止や下水道の機能を確保するため、地震対策を強化することが急務となっている。
- ・ 下水道総合地震対策事業では、緊急輸送道路及び軌道・河川などの下に埋設される管路施設や防災拠点、避難所などからの排水を受ける管路施設を「重要な下水道管」と位置付け、耐震化を進めてきた。
- ・ さらに、令和元年度に重要物流道路及び代替、補完路下の管路施設の追加、次に令和3年度に感染症拠点病院と終末処理場を接続する管路施設、令和5年度に帰宅困難者受入れ施設に係る管路施設について、下水道総合地震対策事業における、交付要件の拡充が図られた。
- ・ また、下水道総合地震対策事業の要件拡充と合わせ、同事業の計画期間は、令和9年度までの5か年で延伸され、重要な下水道管の更なる耐震化に取り組むことが重要となっている。
- ・ 令和6年度からは水道事業が国土交通省に移管されたことを受けて、上下水道一体の地震対策をより効率的に取り組み、基盤強化を図る必要がある。
- ・ 本市における重要な下水道管の耐震化率は、令和5年度末で30%であり、令和9年度末の目標が41%であることから、計画期間以降においても引き続き「防災」と「減災」を組み合わせた、総合的な下水道施設の耐震化を計画的かつ着実に実施するため、必要な財源確保の継続を要望するものである。

③参考

下水道施設耐震化による地震対策のイメージ

重要な下水道管 約 770 km

重要な下水道管の耐震化率

現在 30% (令和5年度末)

目標 34% (令和7年度末)

緊急輸送道路などの下に埋設される下水道管

防災関連施設からの排水を受ける下水道管

広域防災拠点：さいたま新都心周辺地区

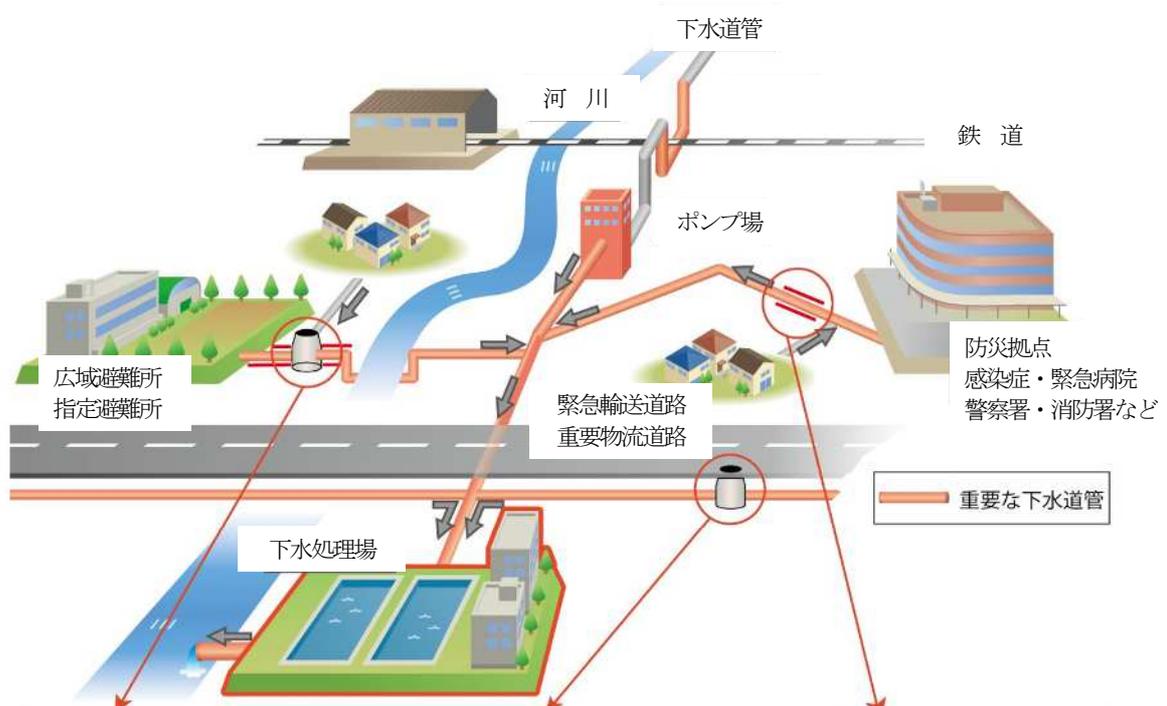
防災中枢拠点：市役所

防災中核拠点：10区役所

広域避難所：大宮公園など

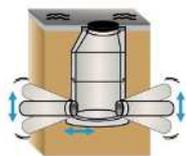
指定避難所：小・中学校、高等学校など

災害拠点・感染症病院：さいたま市立病院など



下水道管とマンホールの接続部分の耐震化

地震で壊れやすい下水道管とマンホールの接続部を動きやすい構造に改良します



マンホールの浮上防止対策

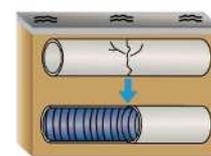
マンホールを重量化することなどによりマンホールの浮上を防止します

東日本大震災による被害事例



下水道管の耐震化

地震で下水道管が壊れないように管更生工法などを行います



○ 国における令和7年度予算の概算要求等の状況

・ 防災・安全交付金 1,040,491百万円

(令和6年度 870,652百万円)

31 下水道施設の老朽化対策への国費支援の継続

①要望事項

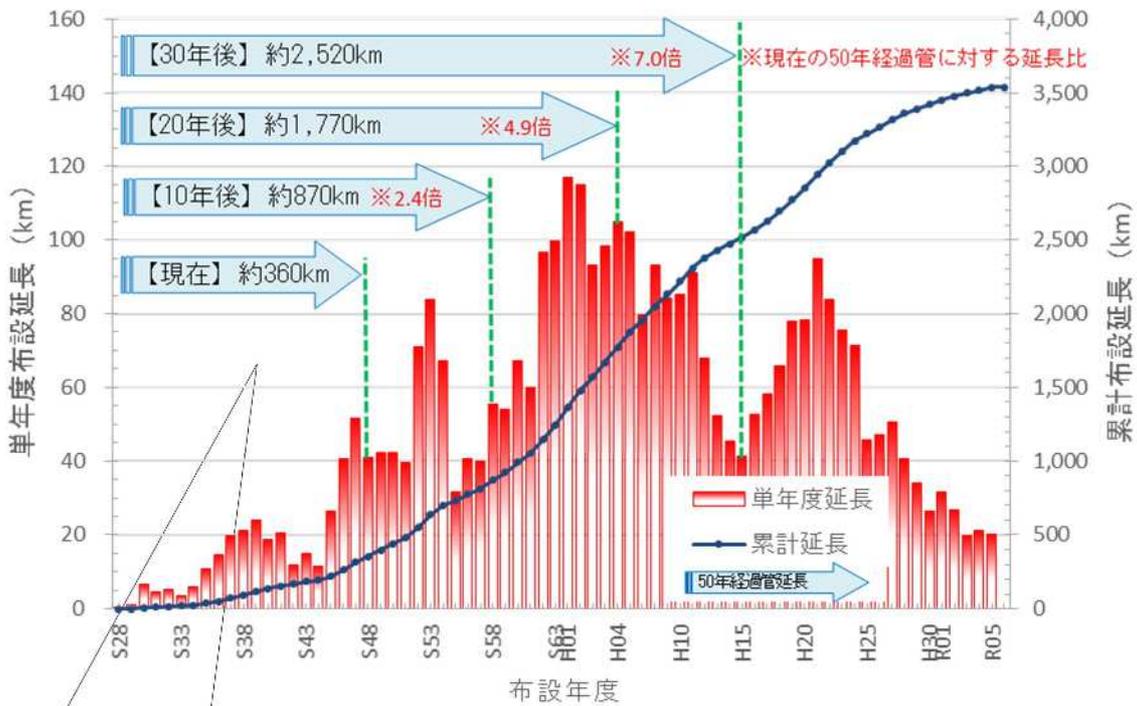
下水道施設の予防保全型の老朽化対策を継続的かつ計画的に実施するため、国費支援を確実に継続すること

②背景・理由

- ・ 下水道施設は、生活環境の改善のほか、浸水の防除や公衆衛生の確保などの役割を担う極めて公共性の高い必要不可欠な社会資本であり、市民の安心安全な暮らしに資する重要なライフラインとして認識され、高度成長期以降も都市化の進展に伴い集中的に整備が進められた。
- ・ 一方で、施設整備に必要な国庫補助金などは、国が義務的に支出する負担金として整理されているが、国の財政制度等審議会では、受益者負担の原則を徹底し、改築に必要な費用を使用料で賄うべきとの指摘がなされ、令和3年度から合流式及び分流式污水管の改築に係る補助要件が縮小された。
- ・ また、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（令和3～7年度）」では、**予防保全型インフラメンテナンスへの転換**に向けた、下水道施設の老朽化対策の取組が盛り込まれているが、時限的な対応となっている。
- ・ 膨大な下水道施設を有し、都市機能が集中する都市において、適切な国費負担が得られず十分な対策が困難になると、**道路陥没のほか、下水道施設の機能停止**がもたらす感染症のまん延など、**社会経済活動や市民生活に重大な影響を及ぼす**ことが懸念される。
- ・ 耐用年数50年を経過する下水道管渠の布設延長は、現在360kmあり、10年後には870km、20年後には1,770kmと、老朽化する施設が増加することを踏まえ、**予防保全型の老朽化対策を継続的かつ計画的に実施することが非常に重要**である。
- ・ 老朽化する施設が増加する中、アセットマネジメント手法などの導入によりコスト削減を図るなど様々な経営努力を行っているが、**下水道事業を将来にわたり持続させ地方公共団体及び下水道使用者の負担増とならないよう、下水道施設の改築に係る国費支援について、確実に継続することを要望する**ものである。

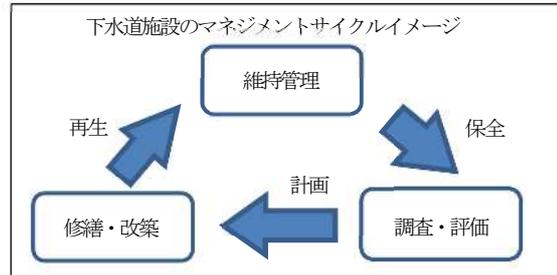
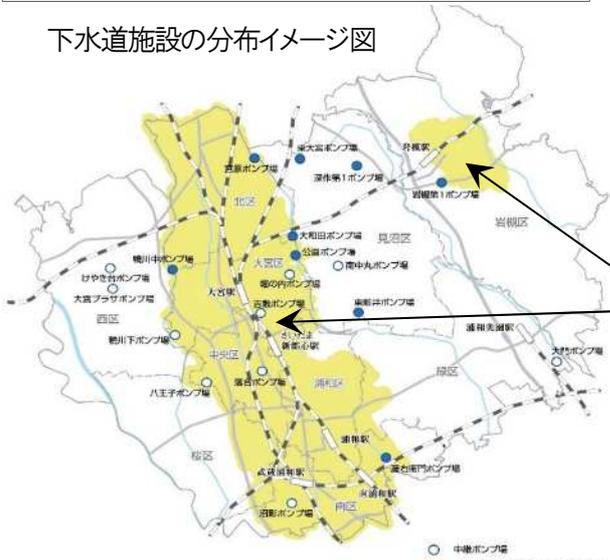
③参考

さいたま市の下水道管渠布設延長（令和5年度末）



老朽化が懸念される標準耐用年数50年を経過する管渠延長は、今後急速に増加

下水道施設の分布イメージ図



布設年度が古い市街地の下水道区域
都市機能が集中する中心市街地周辺

管渠破損による道路陥没やポンプ施設の機能の停止が及ぼす社会的影響が大

計画的な改築により、
事故発生や機能停止を未然に防止

○ 国における令和7年度予算の概算要求等の状況

- ・ 防災・安全交付金 1,040,491百万円
(令和6年度 870,652百万円)

32 下水道浸水対策への国費支援の更なる拡充

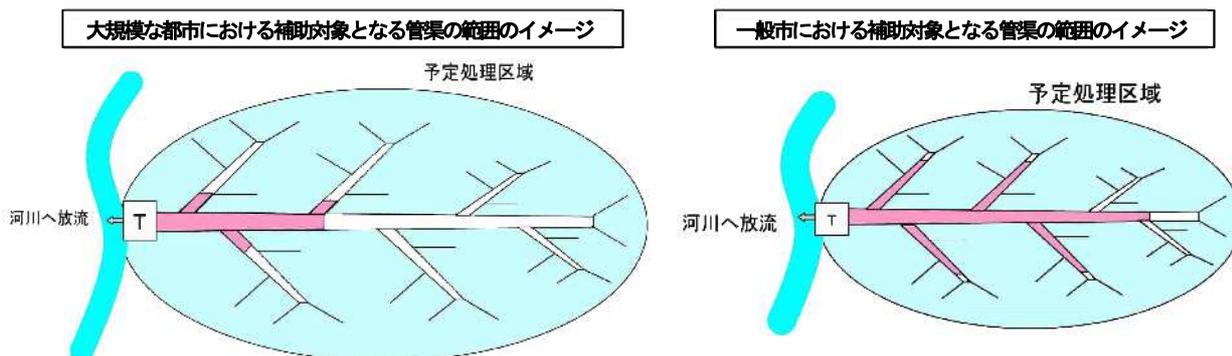
① 要望事項

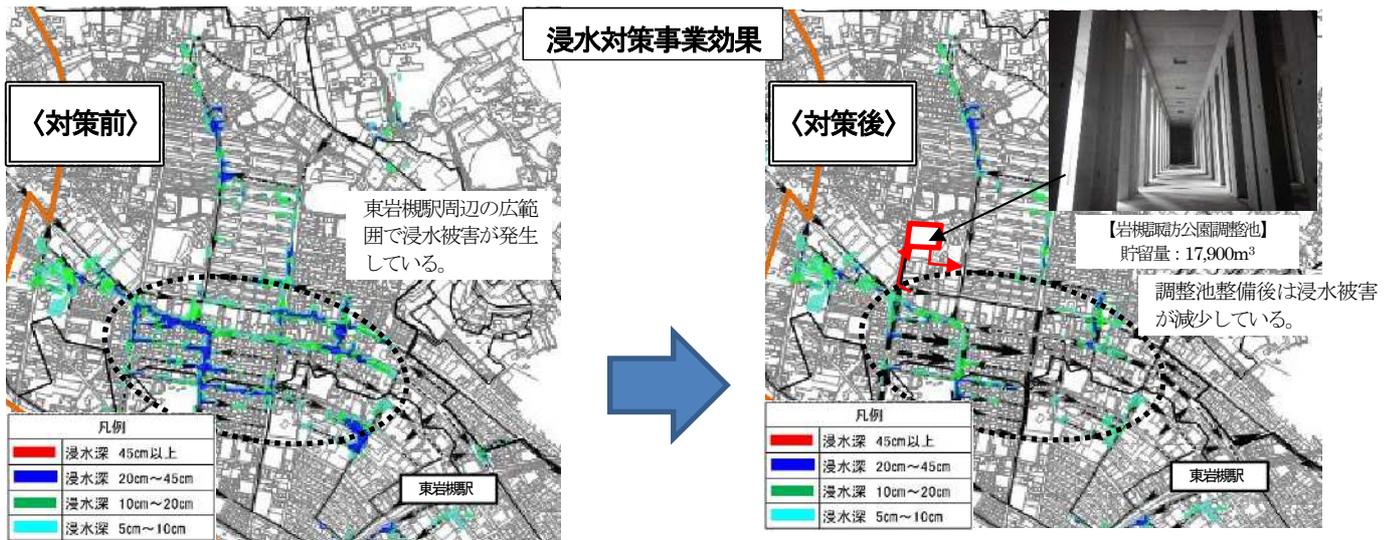
下水道浸水対策に係る国費支援について、市民の生命及び財産を守るため、社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金、個別補助金制度の拡充を図ること

② 背景・理由

- ・ 近年、気候変動による台風の大型化、局地的大雨の増加、都市化の進展による雨水流出量の増大などにより、内水氾濫が発生するリスクが高まっている。
- ・ 令和元年東日本台風では、本市においても床上浸水 1,184 件、床下浸水 420 件等、甚大な被害が発生し、市民生活に多大な影響を及ぼしている。
- ・ 本市は内陸都市であるため、雨水の放流先が河川に限られ、河川の整備状況によっては、雨水管の整備のほか、大規模な貯留施設や低地における強制排水施設等の整備など、地域特性を踏まえた浸水対策が急務となっている。
- ・ 一方、令和 5 年度より浸水被害軽減総合事業の交付対象事業の要件に特定都市河川流域が追加されたが、本市では特定都市河川流域以外でも被害が多く発生している。
- ・ また、補助対象となる管渠の範囲は、規模の小さい自治体ほど基準が緩く設定されているが、本市は最も補助が制限される区分に分類されており、国費支援を受ける事業は全体事業費の約 12% (令和 7 年度概算) と、国費支援を受けられない事業を多く抱えている。
- ・ 以上から、多発する大雨から市民の生命・財産を守るため、特定都市河川流域以外の地域特性を踏まえた浸水対策も含め、更なる国による支援の拡充を要望するものである。

③ 参考





★要望の実現による効果

- ・雨水管や雨水貯留施設を整備することにより、浸水被害の軽減に寄与する。
- ・国費支援の要件を拡充することにより、効率的かつ効果的な浸水対策を行うことができる。

○ 国における令和7年度予算の概算要求等の状況

・防災・安全交付金	1,040,491百万円	(令和6年度 870,652百万円)
・下水道防災事業費補助	96,950百万円	(令和6年度 80,450百万円)

[担当：建設局下水道部下水道計画課長 板橋 和彦 TEL048-829-1562]

33 防災・減災、国土強靱化の推進に係る予算確保

①要望事項

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」について、継続的な事業執行のため、必要な予算を別枠・上乗せで確保すること

国土強靱化実施中期計画を早期に策定し、対策期間完了後も中長期的見通しの下、必要な予算を別枠で安定的・継続的に確保すること

②背景・理由

本市における防災・減災、国土強靱化の推進

- ・ 本市の風水害、大規模地震などへの対策としては、市民生活の安全・安心を守るため、準用河川整備などの治水安全度向上、下水道浸水対策、民間建築物や道路・橋りょう・下水道施設の耐震化、無電柱化、幹線道路や都市公園の整備などを計画的に実施しているところである。
- ・ また、本市の道路・橋りょう、下水道などの土木施設や市営住宅については、長寿命化計画や耐震化計画を策定し、維持管理に係る費用の平準化、適正な管理に努めているところである。

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に係る予算の確保

- ・ これまでの防災・減災、国土強靱化の推進に向けた予算においては、国庫補助金の配分額がまだまだ少ない状況である。
- ・ 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」における重点的に取り組むべき対策について、追加的に必要となる事業規模は、令和3年度から令和7年度までの5年間で概ね15兆円程度を目途とされており、令和2年度から令和5年度までの4年間では約12.5兆円が予算措置されたところである。
- ・ 今後も、継続的に防災・減災、国土強靱化に取り組めるよう、必要な予算について、通常予算とは別枠・上乗せで確保することを要望するものである。
- ・ また、国土強靱化実施中期計画を早期に策定し、対策期間完了後も中長期的見通しの下、必要な予算を別枠で安定的・継続的に確保することを要望するものである。

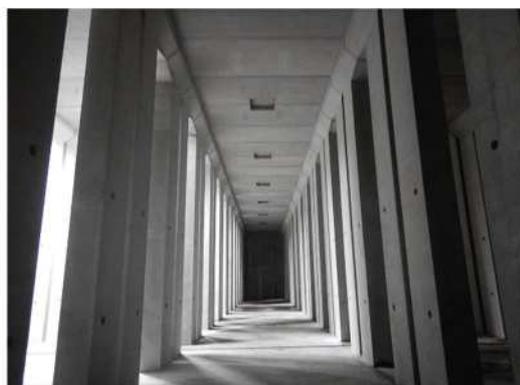
③参考

★防災・減災・国土強靱化に資する事業

- ・ 幹線道路整備の推進
- ・ 計画的な橋りょうの修繕
- ・ 良好な道路環境の向上（道路舗装）
- ・ 無電柱化の推進
- ・ 治水対策施設の整備推進
- ・ 下水道浸水対策の推進
- ・ 下水道施設の健全化の推進（地震対策・老朽化対策）
- ・ 既存建築物の耐震化促進
- ・ 市営住宅建替の推進
- ・ 都市公園の老朽化対策の推進
- ・ グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進 など



幹線道路整備・無電柱化の推進



公園の地下を活用した雨水調整池の整備



グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進

[担当：都市局都市計画部都市総務課長 星野 正明 TEL 048-829-1390]
[担当：建設局土木部土木総務課長 小峰 喜樹 TEL 048-829-1480]

34 地方一般財源総額の確保・充実等

① 要望事項

- 1 地方の安定的な財政運営に必要な地方一般財源総額については、社会保障関係費の一層の増加を踏まえ、確実な充実を図ること
- 2 地方の歳出や税収の動向を的確に把握し、地方交付税総額を増額するとともに、臨時財政対策債を縮減し、廃止すること

② 背景・理由

1 地方一般財源総額の確保・充実

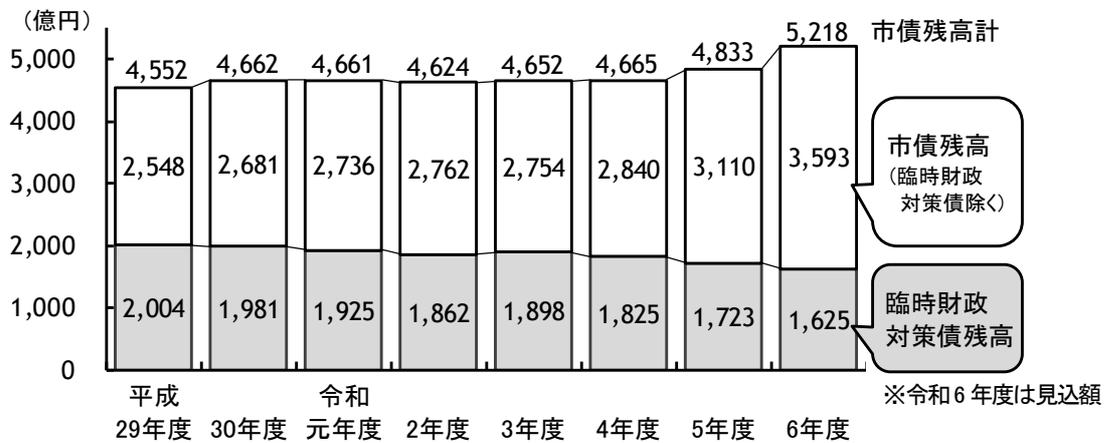
- ・ 令和6年8月に公表された、令和7年度の地方財政収支の仮試算では、地方一般財源総額について、社会保障関係費や人件費等の増加が見込まれる中、令和6年度地方財政計画の水準を下回らないよう実質的に同水準を確保することとされているが、令和7年度の地方財政計画において、令和6年度と同水準にとどまらず確実な充実を図ること。
- ・ 特に、教職調整額の水準や各種手当の見直しなどの教員の処遇の改善に当たり、地方の負担が生じる場合には、所要の財源を確実に確保すること。

2 臨時財政対策債の更なる縮減等

- ・ 臨時財政対策債については、令和7年度の地方財政収支の仮試算において、発行を抑制することとされているが、令和6年度地方財政計画と比較し、増額されていることから、地方交付税の本来の姿に立ち戻り、法定率の引上げなどにより地方交付税総額の確保を図ることとし、縮減・廃止すべきである。

③参考

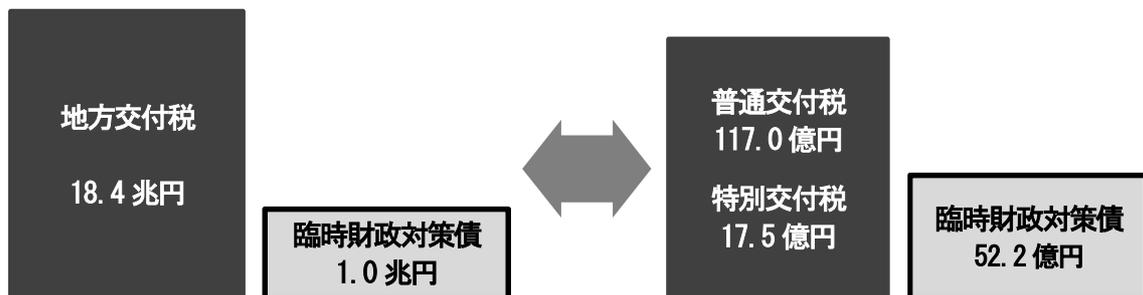
【本市における臨時財政対策債・市債残高の推移（一般会計）】



【普通交付税と臨時財政対策債の割合】

(令和5年度地方財政計画)

(本市 令和5年度決算)



(本市における普通交付税と臨時財政対策債の割合の推移)

年度	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
普通交付税	31%	32%	37%	38%	42%	54%	69%	84%
臨時財政対策債	69%	68%	63%	62%	58%	46%	31%	16%

※令和6年度は決定額ベース

令和7年度国の施策・予算に対する要望（後期要望）

令和6年10月

発行 さいたま市都市戦略本部 都市経営戦略部

〒330-9588

埼玉県さいたま市浦和区常盤6丁目4番4号

電話番号：048-829-1033（直通）

ファクス：048-829-1997



健幸で元気に暮らそう！
Smart Wellness **さいたま**
スマートウエルネス

さいたま市PRキャラクター

つなが竜 ヌウ

日本最大規模を誇る都心緑地空間“見沼田んぼ”の主の子孫。

生まれ育った見沼（ミヌマ）から「ヌウ」と名づけました。
ヌウ=nu にはフランス語で「飾り気のない」「素」の意味があります。

「つなが竜（りゅう）」には、さいたま市の魅力を伝え、
人々の「つながり」を深める役割を担う意味がこめられています。



もっと身近に、
もっとしあわせに

さいたま市は、2030年までに市民満足度90%以上を目指す
「さいたま市 CS90^{プラス}運動」に取り組んでいます。

* CS…Citizen Satisfaction = 市民満足度