

**令和6年度
国の施策・予算に対する要望**

令和5年10月



令和6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5年10月

さいたま市長 清水 勇人

目 次

1 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

2 福祉・子ども・子育て

- 3 新型コロナワクチンの円滑な接種への支援 5
- 4 保育士の処遇改善と人材確保等による安定的な保育施設運営の推進 7
- 5 医療的ケア児保育の推進 9
- 6 こども・子育て政策の強化に係る財源の安定確保 11

3 教育・スポーツ・文化

- 7 「GIGAスクール構想」の推進に向けた支援 13
- 8 35人学級実現のための教室の整備と教職員の確保 15
- 9 義務教育施設等の改修等の促進 17
- 10 学校における指導・運営体制の強化・充実等 19
- 11 いじめ対策・不登校等支援等に対応する専門家の配置の支援 21
- 12 部活動地域移行への財政的支援 23

4 都市インフラ

- 13 まちづくりDX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 道路整備事業に対する支援 43
- 23 市街地整備事業等に対する支援 45
- 新規** 24 公共事業予算の所要額確保 47

目 次

5 生活安全・防災・消防

25 広域防災拠点都市づくりへの支援	49
26 荒川水系河川整備計画の促進	51
27 準用河川整備事業等に対する支援	53
28 下水道施設の耐震化対策への財源確保の継続	55
29 下水道施設の老朽化対策への国費支援の継続	57
30 下水道浸水対策への国費支援の更なる拡充	59
31 防災・減災、国土強靱化の推進に係る予算確保	61

6 地方税財政

32 地方一般財源総額の確保・充実等	63
--------------------	----

目次（府省庁別）

内 閣 府	
16 大宮駅機能の高度化等に向けた支援	… 31
こども家庭庁	
4 保育士の処遇改善と人材確保等による安定的な保育施設運営の推進	… 7
5 医療的ケア児保育の推進	… 9
6 こども・子育て政策の強化に係る財源の安定確保	… 11
総 務 省	
6 こども・子育て政策の強化に係る財源の安定確保	… 11
32 地方一般財源総額の確保・充実等	… 63
財 務 省	
6 こども・子育て政策の強化に係る財源の安定確保	… 11
24 公共事業予算の所要額確保	… 47
31 防災・減災、国土強靱化の推進に係る予算確保	… 61
文 部 科 学 省	
7 「GIGAスクール構想」の推進に向けた支援	… 13
8 35人学級実現のための教室の整備と教職員の確保	… 15
9 義務教育施設等の改修等の促進	… 17
10 学校における指導・運営体制の強化・充実等	… 19
11 いじめ対策・不登校等支援等に対応する専門家の配置の支援	… 21
ス ポ ー ツ 庁	
12 部活動地域移行への財政的支援	… 23
文 化 庁	
12 部活動地域移行への財政的支援	… 23
厚 生 労 働 省	
3 新型コロナワクチンの円滑な接種への支援	… 5
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
13 まちづくりDXに関する取組への支援の強化	… 25

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
13	まちづくりDX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の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	道路整備事業に対する支援	…	43
23	市街地整備事業等に対する支援	…	45
24	公共事業予算の所要額確保	…	47
25	広域防災拠点都市づくりへの支援	…	49
26	荒川水系河川整備計画の促進	…	51
27	準用河川整備事業等に対する支援	…	53
28	下水道施設の耐震化対策への財源確保の継続	…	55
29	下水道施設の老朽化対策への国費支援の継続	…	57
30	下水道浸水対策への国費支援の更なる拡充	…	59
31	防災・減災、国土強靱化の推進に係る予算確保	…	61

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 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 要望事項

- 1 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 大型の電動車両や圧縮天然ガス（CNG）車両など、次世代自動車の技術開発や量産化、電源活用の拡大など、普及に資する取組に対しては、継続的かつ一体的な支援を行うこと

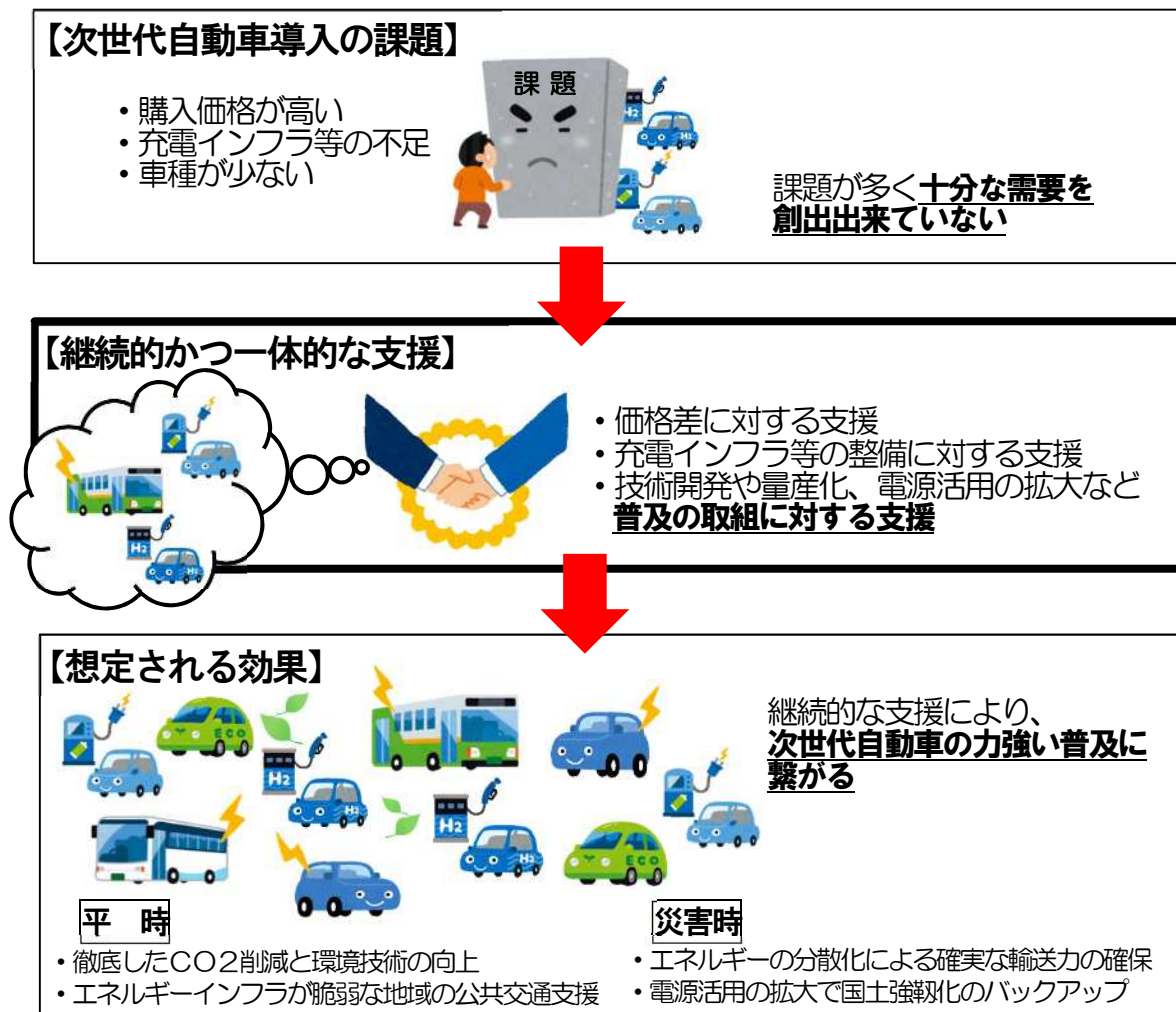
② 背景・理由

- ・ 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。
- ・ さらに、2022 年には「さいたまサステナブル都市サミット」を開催し、国内外の都市や企業等と意見交換を行ったほか、サイドイベントでは次世代自動車等の展示を実施するなど、周知啓発と一層の連携強化を図った。
- ・ 一方、電動車の普及には、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 2021 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 40.9%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に併せて、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。

- また、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。さらに、環境負荷軽減のみならず、国土強靱化の視点からも活用が望ましいCNG車両については、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、市場で入手できる製品が極めて限定的となっており、用途に応じた車両を選択する余地がユーザー側にないことが課題である。
- 上記については、開発段階で一定程度課題を抱える次世代自動車に対する継続的な支援がないため、民間事業者等による積極的な導入に至るまでの十分な需要創出が出来ていないことに起因する。
- そのため、国が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、継続的かつ一体的な支援を行うことを要望するものである。

③参考



[担当：都市戦略本部未来都市推進部副参事 益田 篤志 Tel 048-829-1879]
[担当：環境局環境共生部脱炭素社会推進課長 中園 忠和 Tel 048-829-1312]

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、必要な予算について安定的・継続的な確保を行うこと
- 2 脱炭素社会実現に向けた自治体の先進的・先導的な取組やデジタル技術を活用した取組などに対して、(公共建築物のZEB化支援等を含めた各種補助メニューなど)自治体規模を問わず分野を超えた継続的かつ一体的な支援を行うこと
- 3 地域の特性に応じた効果的な温暖化対策及びエネルギー政策の更なる推進に向けて、自治体が地域のエネルギーの使用実態を把握することが出来るよう、制度の仕組みづくりを図ること

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、2022年3月には、脱炭素化と持続可能でレジリエントな地域を目指したロードマップとして「さいたま市ゼロカーボンシティ推進戦略」を策定した。
 - ・ また、同年4月に、本市の提案が「脱炭素先行地域」に選定され、2023年5月には、重点対策加速化事業に選定されたところである。
 - ・ 国においては、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、「2050年カーボンニュートラル」の実現に向けて、地域脱炭素移行・再エネ推進交付金等を創設するなど、新たなフェーズを迎えている。
 - ・ 本市でも本交付金等を活用し、市内での再生可能エネルギー等の導入の最大化・加速化を図っていくところであるが、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現状である。また、脱炭素化については、国・地方自治体とともに喫緊の課題として取り組むべきものであり、交付金以外の補助メニューの拡充も必要である。以上のことから、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

- 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デジタル技術を活用した取組も必要不可欠となっており、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メニューを講じられているが、管轄する省庁ごとに申請しなければならず、煩雑となっている。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メニューについては、**自治体規模を問わず継続的な支援を要望する**ものである。

3 温室効果ガス排出量の算定支援

- 温暖化対策及びエネルギー政策の更なる推進に向けては、地方自治体が地域のエネルギー消費量の実態を把握し、地域の特性・実情に合わせた効果的な施策の立案及び評価を行う PDCA のプロセスが重要である。
- その一方で、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、本市においても、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で共通の課題になっていることから、自治体が地域のエネルギーの使用実態を把握することが出来るよう、制度の仕組みづくりを図ることを要望するものである。

③ 参考

地域脱炭素移行・再エネ推進交付金

ZEB 化支援事業(環境省 HP 抜粋) 実施期間：令和6年度～10年度、

令和5年度重点対策加速化事業
申請額
140,639 千円
内示額
99,947 千円(内示率 71%)

延べ面積	補助率等	
	新築建築物	既存建築物
2,000㎡未満	『ZEB』1/2 Nearly ZEB 1/3 ZEB Ready 対象外	『ZEB』2/3 Nearly ZEB 2/3 ZEB Ready 対象外
2,000㎡～10,000㎡	『ZEB』1/2 Nearly ZEB 1/3 ZEB Ready 1/4	『ZEB』2/3 Nearly ZEB 2/3 ZEB Ready 2/3
10,000㎡以上	『ZEB』1/2 Nearly ZEB 1/3 ZEB Ready 1/4 ZEB Oriented 1/4	『ZEB』2/3 Nearly ZEB 2/3 ZEB Ready 2/3 ZEB Oriented 2/3

※1 一次エネルギー消費量が省エネルギー基準から、用途に応じて30%又は40%程度削減されている状態。

※2 都道府県、指定都市、中核市及び施行時特例市を除く。延べ面積において新築の場合10,000㎡以上、既存の場合2,000㎡以上の建築物については地方公共団体のみ対象。

○ 国における令和6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 66,000 百万円 (令和5年度 35,000 百万円)

[担当：環境局環境共生部脱炭素社会推進課長 中園 忠和 TEL048-829-1312]

2 福祉・子ども・子育て

3 新型コロナワクチンの円滑な接種への支援

①要望事項

- 1 ワクチン接種に必要となる経費については、地方自治体の負担が生じないように、全額国庫負担とすること
- 2 令和6年度以降のワクチン接種については、今後の接種の在り方に係る方針を速やかに決定し、地方自治体への情報提供を早期に行うこと

②背景・理由

1 ワクチン接種に係る財源確保

- ・ 令和3年2月から開始された新型コロナワクチン接種については、国の指示の下、都道府県の協力により、市町村において予防接種を実施しており、地方自治体においては希望者が安全かつ円滑に接種できるよう、接種体制の整備に全力で取り組んできた。
- ・ 接種開始当初から全額国費負担で実施してきたものの、令和5年度においては、国における方針変更により国庫補助に上限が設けられ、上限超過分は地方自治体の負担となるため、接種体制の確保に苦慮している。
- ・ また、令和5年9月8日の厚生科学審議会予防接種・ワクチン分科会予防接種基本方針部会では、特例臨時接種を今年度末で終了する方針が了承され、予防接種法に基づく定期接種に移行した場合、毎年経常的な財政負担が発生することとなる。
- ・ 定期予防接種については、近年の対象疾患の拡充により市町村の財政負担が増大していることから、**新型コロナワクチン接種に必要となる経費については、地方自治体の負担が生じないように、全額国費による財政措置を要望するものである。**

2 接種体制の速やかな決定と地方自治体への早急な情報提供

- ・ これまでに幾度か行われた接種間隔や接種対象などの制度見直しに際しては、国による制度設計と地方自治体への情報提供に頻繁に遅れが生じていた。
- ・ その結果、市民周知が遅れたことに加え、地方自治体における接種体制が非効率化して事業費が増大するなど、接種に際して大きな混乱が生じた。
- ・ 地方自治体が翌年度以降のワクチン接種体制を構築するためには、関係機関との調整やワクチンの流通体制の確保等、予算措置を含めた準備作業に相応の期間を要することが見込まれる。

- ・ 前出の部会で令和6年度以降の接種方針が示されたところであるが、具体的な内容は未だ示されていない。
- ・ 以上から、地方自治体が十分な準備期間を確保できるよう、接種体制の構築に必要な情報を速やかに提供することを要望するものである。

4 保育士の処遇改善と人材確保等による安定的な保育施設運営の推進

① 要望事項

- 1 保育士の労働実態の広域的な把握・調査を行い、保育所等の職員給与の更なる改善につながる保育士の適正な給与水準などを示すこと
- 2 保育士宿舍借り上げ支援事業、保育体制強化事業、保育補助者雇上強化事業など保育士確保施策や、医療的ケア児等への対応など保育の質の向上・安心安全に資する看護師等の配置の強化支援について、恒久的な制度とし財政措置を講ずること
- 3 施設型給付費（公定価格）における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

② 背景・理由

1 保育士の労働実態の広域的な把握・調査について

- ・ 保育士が安定的・継続的に働くことのできる処遇を実現するためには、保育士の適正な給与水準など、運営費等の経理に係る基準を見直す必要があることから、賃金だけでなく、首都圏における保育士の労働実態（勤務時間、年代別給与、離職率等）も広域的に把握・調査することを要望するものである。

2 保育士確保や保育の質の向上・安心安全に資する看護師等の配置の強化支援の更なる拡充について

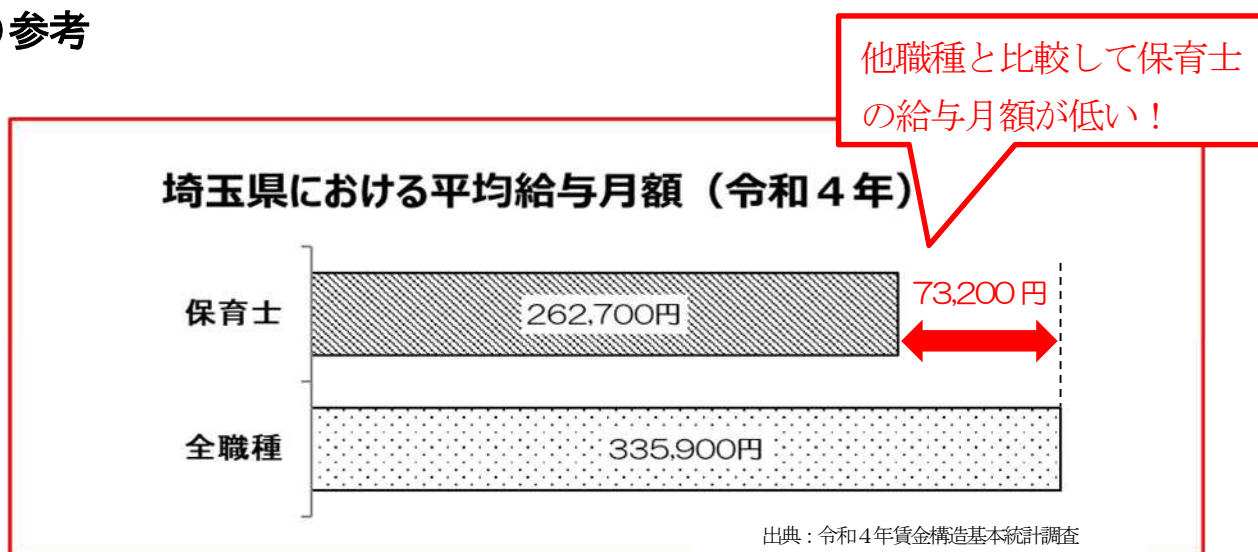
- ・ 保育所等の利用希望者が増加する中、更なる保育の量的拡大を図るためには、保育士の確保が不可欠であり、本市でも、保育ニーズの増加や保育所等の加速的な整備計画を勘案すると、令和6年4月に向けて新たに150人程度の保育士を確保する必要がある。保育需要を踏まえた安定的な保育士確保に向け、保育士宿舍借り上げ支援事業、保育体制強化事業、保育補助者雇上強化事業など保育士確保のための施策の更なる充実とともに恒久的な制度とすることが必要である。
- ・ 保育の質の向上や安心安全の確保の観点から、低年齢児、障害児の保育、医療的ケア児及び体調不良児等に対応するための看護師配置に係る費用に対する運営費加算の創設が必要である。また、障害や心身に発達遅れ等のある児童を保育する保育施設が充実した相談体制を構築するための臨床心理士、作業療法士等の雇用に対する補助の創設が必要である。

- ・ 以上から、保育士確保や保育の質の向上・安心安全に資する看護師等の配置の強化支援の更なる拡充について、十分な財政措置を講ずることを要望するものである。

3 施設型給付費（公定価格）における賃借料加算額の見直しについて

- ・ 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 536 万 8 千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、施設型給付費（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よう要望するものである。

③ 参考



●さいたま市内の民間認可保育所における看護師配置状況（全 251 施設）

（令和4年4月1日現在）

配置施設		配置人数
施設数	割合	
84施設	33.4%	101人

●さいたま市内の保育所等からの障害や心身の発達の遅れのある児童等に対する保育相談件数

年度	相談件数
令和2年度	222件
令和3年度	267件
令和4年度	275件

[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]
 [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 千葉 三文 TEL048-829-1926]

5 医療的ケア児保育の推進

①要望事項

- 1 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 発電機や医療材料備蓄品の購入など、災害時対応のための加算分単価を創設すること
- 3 看護師の技術向上のための研修に対する加算分単価を創設すること
- 4 看護師の経験年数に応じた加算分単価を創設すること

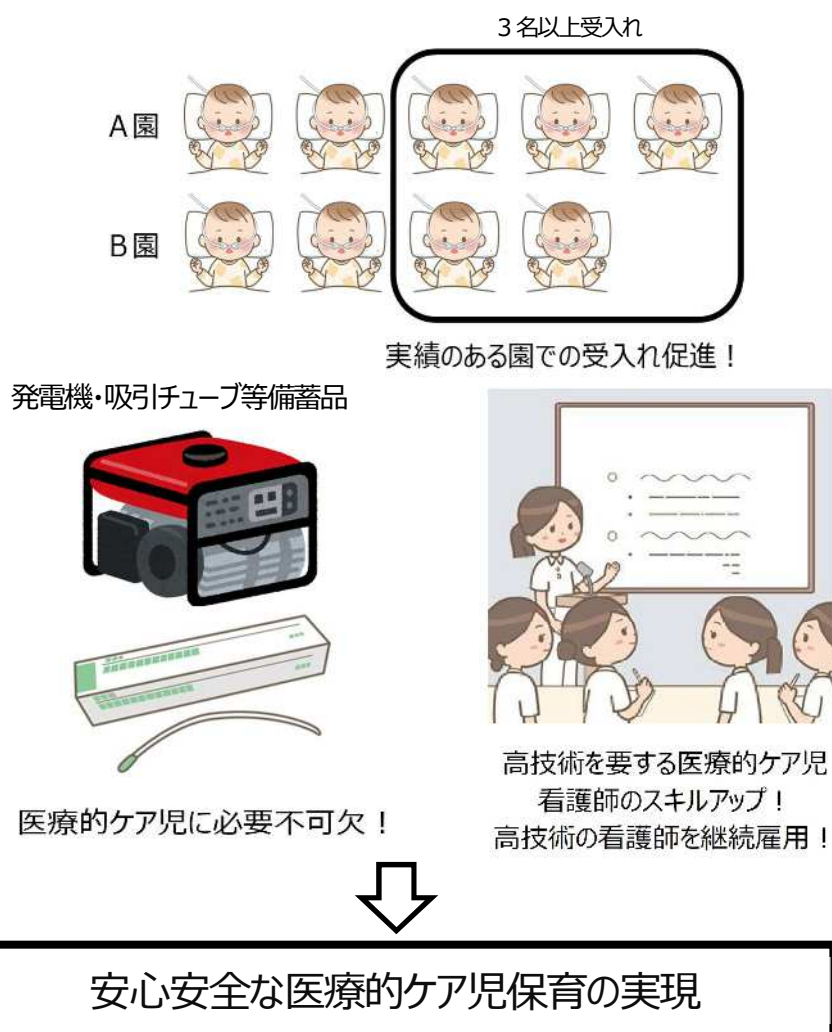
②背景・理由

- 1 3名以上の医療的ケア児の受け入れについて
 - ・ 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。
- 2 災害時における医療的ケア児対応について
 - ・ 酸素濃縮器や吸引器等を使用する医療的ケア児にとって、災害時における電源の確保や吸引チューブ等の医療材料の備蓄は必要不可欠なものである。
 - ・ 現行の国の制度においては、基本分単価が人件費に充当されている実情があることから、災害時対応のための加算分単価の創設を要望するものである。
- 3 看護師の技術向上のための研修について
 - ・ 現行の国の制度において、保育士が喀痰吸引等研修を受講する場合の加算があるが、医療的ケアの種類は多岐に渡っており、高度な技術（酸素療法、緊急時の対応等）を有する看護師でなければ対応できない医療的ケア児も存在する。
 - ・ 様々な医療的ケア児の受入れ推進に当たっては、看護師の技術向上が必要不可欠であることから、看護師の研修に係る加算分単価の創設を要望するものである。

4 看護師の継続的な雇用について

- ・ 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。

③参考



●市内の医療的ケア児受入れ状況

令和5年4月1日現在 計 7園、18名 ※補助対象外は3園で合計5名

●市内の医療的ケアを必要とする未就学児の数

令和5年4月1日現在 38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

6 こども・子育て政策の強化に係る財源の安定確保

① 要望事項

こども・子育て政策の強化に係る財源の安定確保に向けて、国の責任において幅広く検討するとともに、こども・子育て支援施策の充実に伴い生じる財政負担の財源は、国において確実かつ適切に措置すること

② 背景・理由

- ・ 令和6年度のこども家庭庁の概算要求においては、「こども未来戦略方針」で示された「こども・子育て支援加速化プラン」で掲げられている、児童手当の拡充や医療費等の負担軽減など内容の具体化については予算編成過程において検討するとされたところである。
- ・ こども・子育て政策の財源の確保については、国の責任で検討するべきであることから、政策の充実に伴い生じる地方の財政負担の財源は、国において確実かつ適切に措置すべきである。

③参考



【本市におけるこども・子育て政策推進体制】

令和5年8月 「こどもまんなか応援サポーター」を宣言

令和5年8月 庁内に市長を座長とする「こどもまんなか・少子化対策会議」を設置し、全庁を挙げて「こどもまんなか社会」の実現や少子化対策を検討・推進

※スピード感を持って、検討・推進し、早ければ令和6年度当初予算に反映

【本市のこれまでの主な取組】

子育て楽しいさいたま市の実現に向けた取組

- ・保育の受け皿の確保
- ・妊娠期から出産・子育て期にわたる切れ目ない支援
- ・親子の絆を深めるための子育て支援

「こどもまんなか」な事業の実施

- ・「さいたまキッズなCity大会宣言」(H23)
- ・「子どもがつくるまち」の開催(H22～)



- ◆0～14歳の転入超過数が8年連続で全国1位
 - ◆保育所の待機児童2年連続ゼロ
- 子育て世代を中心に選ばれる都市に

【九都県市首脳会議「統一的な子どもの医療費助成制度の創設について」に係る要望】

課題

◆各地方自治体が独自に制度設計

対象年齢(通院)	市区町村数	自己負担	市区町村数
15歳未満	87	あり	605
15歳年度末	832	なし	1,136
16歳以上	822		

※ともに令和3年4月1日現在

⇒ **住む場所により助成内容が異なる**

◆関東圏内では助成費用が増加傾向

(例)さいたま市の医療費支給額の推移

	H25	H27	H29	R1	R3
金額(億円)	50.1	52.5	54.3	55.0	52.5

※R2以降はコロナウイルス感染症の影響により一時的に減少

⇒ **大きな財政負担**

◆国保国庫負担金等の減額調整措置

【イメージ】

地方単独事業を実施していない市町村

地方単独事業を実施している市町村

一部負担金を免除(地単事業)

一部負担金の軽減による医療費の増減に伴う公費負担の増分

※償還払いの場合は波及増が生じないため、減額調整は行っていない

統一的な子どもの医療費助成制度の創設について

- 1 国において、全国統一的な医療費助成制度の創設に向けた検討を早急に実施すること。
- 2 その検討に当たっては、長期的に安定した制度設計となるよう、国と地方自治体による協議の場を設け、共同で議論すること。
- 3 子どもの医療費(地方単独医療費)助成の現物給付に係る国民健康保険の国庫負担金等の減額調整措置については、早急かつ確実に全て廃止すること。

令和5年5月19日に、さいたま市長が九都県市を代表して、小倉将信内閣府特命担当大臣(こども政策)及び渡辺由美子子ども家庭庁長官へ要望

※本市は、子ども医療費助成制度について、県からの補助はない状況

[担当：財政局財政部財政課長 石原 和己 TEL 048-829-1150]
 [担当：子ども未来局子ども育成部子ども政策課長 高橋 格 TEL 048-829-1907]

3 教育・スポーツ・文化

7 「GIGA スクール構想」の推進に向けた支援

① 要望事項

「GIGA スクール構想」推進に当たり、将来にわたり生じる機器更新、ランニングコスト及び ICT 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、Society5.0 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 ICT の積極的な活用が不可欠との観点から、GIGA 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、ICT 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。
- ・ ICT を効果的に活用するためには、通信回線費用、各種ソフトウェアのライセンス費用、並びに 1 人 1 台端末の機器更新及び保守費用等の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 GIGA スクール構想の ICT 環境整備には多額の費用が必要である。
- ・ 「教育の ICT 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、GIGA 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、将来にわたり生じる機器更新、ランニングコスト及び ICT 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費用の推移（当初予算額）】

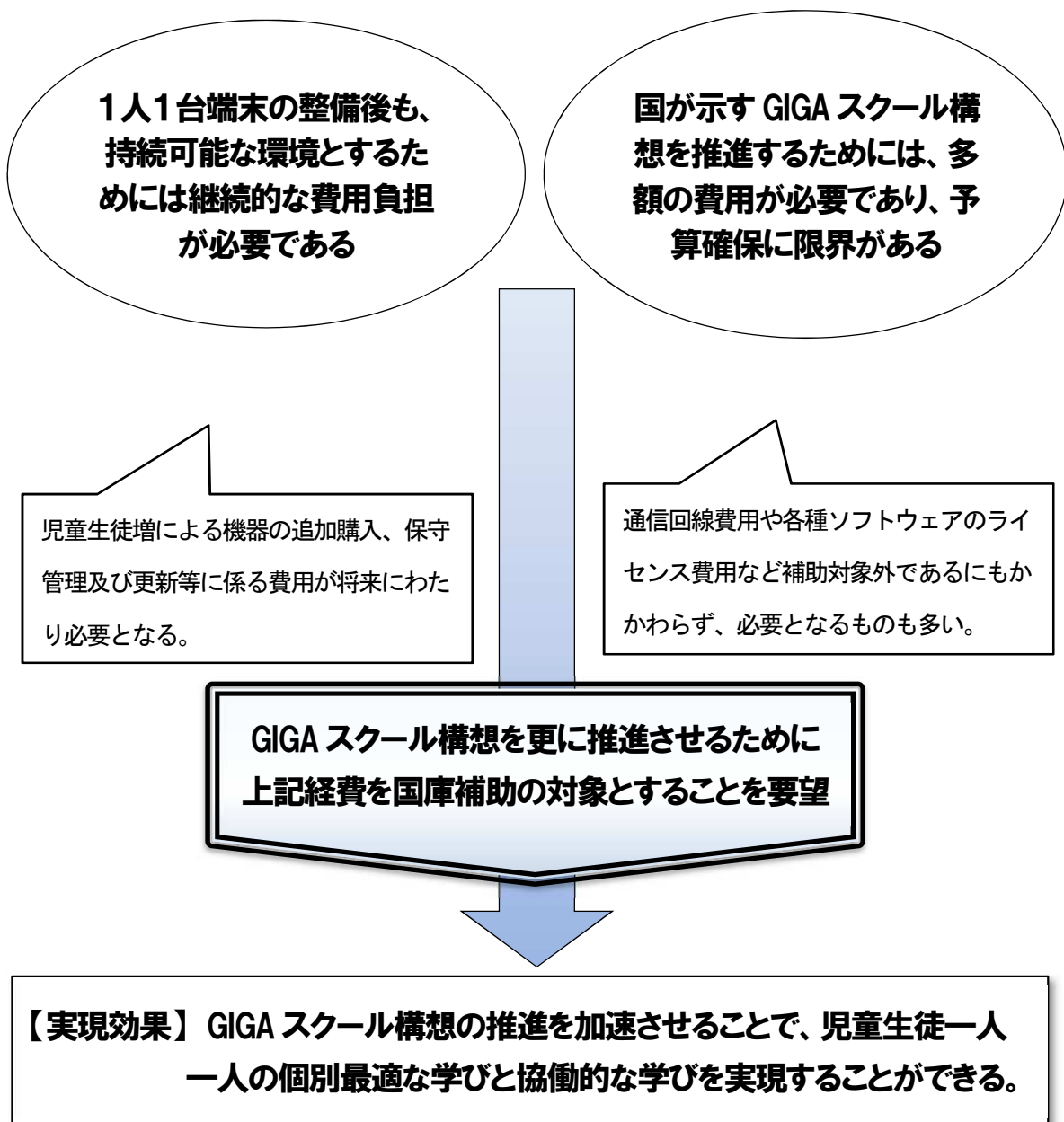
(単位：千円)

R3	R4	R5
19,150	198,149	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】



8 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

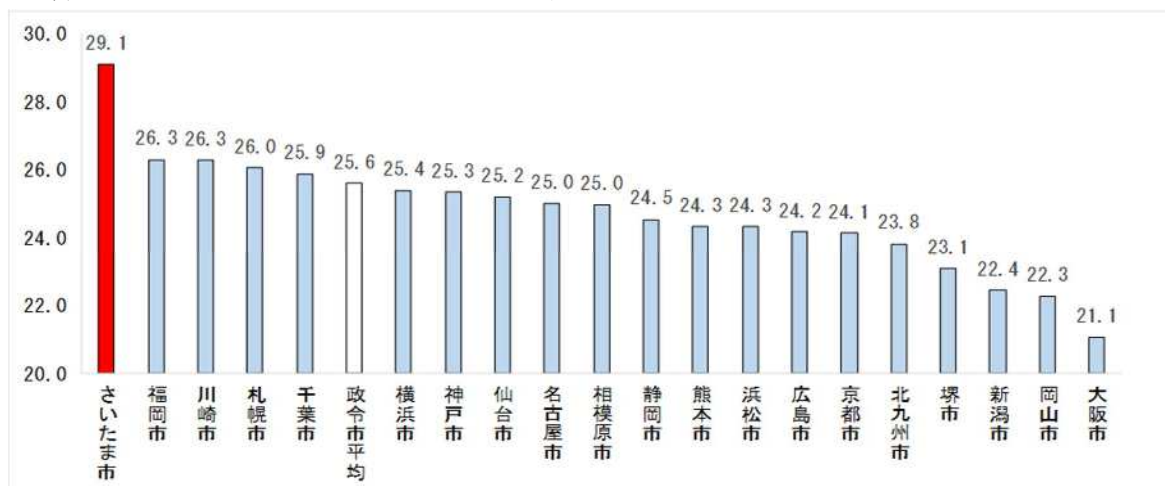
- ・ 本市は 1 学級当たりの児童生徒数が多く、学級数の増加傾向が続いている。35 人学級の実施により、学級数が更に増加することから、よりきめ細かな教育環境の実現に向けて計画的な整備を行う必要がある。
- ・ 35 人学級の実施により、令和 4 年度から令和 7 年度までに 224 学級が増加する見込みであり、その分の教室を確保する必要がある。特別教室等の転用や配置変更を行うための改修、仮設校舎（リース校舎）の設置など、**教室整備に係る財政支援を図ることを要望するものである。**
- ・ また、令和 4 年度から令和 7 年度までに教職員の基礎定数が 261 人増加する見込みであるため、人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	R7	計
教室改修等の見込み数	56 学級	48 学級	65 学級	55 学級	224 学級
教職員の基礎定数の増加見込み	77 人	55 人	79 人	50 人	261 人

指定都市における1学級当たりの児童数比較（令和4年度）



※令和4年度 学校基本調査(令和4年5月1日現在)より算出。

[担当：教育委員会事務局管理部学校施設管理課長 溝上 靖朗 TEL 048-829-1632]
 [担当：教育委員会事務局学校教育部教職員人事課長 高山 裕子 TEL 048-829-1650]

9 義務教育施設等の改修等の促進

① 要望事項

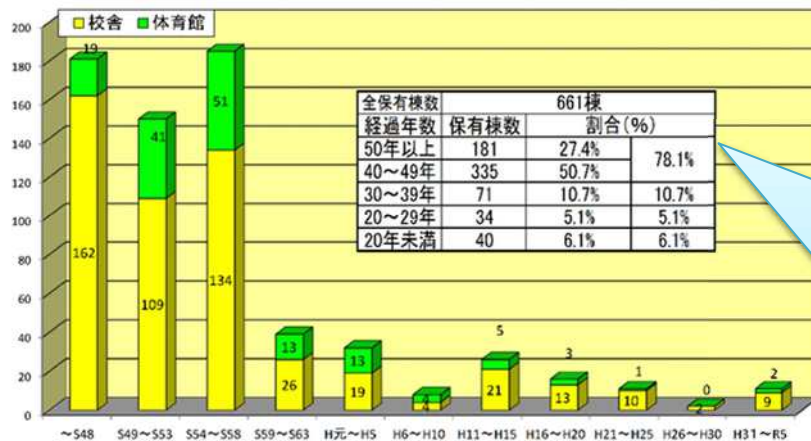
計画的かつ円滑に義務教育施設等の大規模改造及び改築等を行えるよう、事業量に見合った必要な予算総額を当初予算区分において確保すること

② 背景・理由

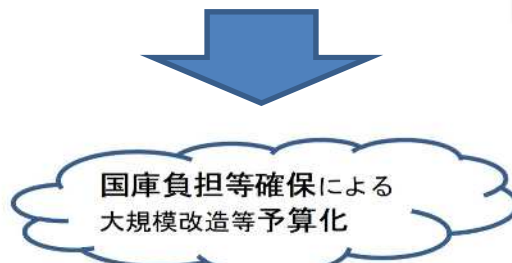
- ・ 本市では、平成26年度に策定した「学校施設リフレッシュ基本計画」に基づき、財政負担の平準化を図りながら老朽化した学校施設の計画的な改修・建替えを推進し、安全安心で持続的な教育環境の確保に努めるほか、令和2年度に策定した「さいたま市総合振興計画基本計画実施計画」に基づき、子ども達が不便を感じることはないよう、計画的な洋式トイレの整備に努めている。
- ・ 一方、老朽化した学校施設の大規模改造及び改築、熱中症対策としての特別教室等へのエアコン設置や、小学校における35人学級編成への対応については、多額の経費を要することから、本市単独で実施するのは非常に困難であり、国庫負担等の支援を欠くことができない。
- ・ 令和4年度については、国の令和3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。
- ・ 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、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6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ず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5年4月1日現在)

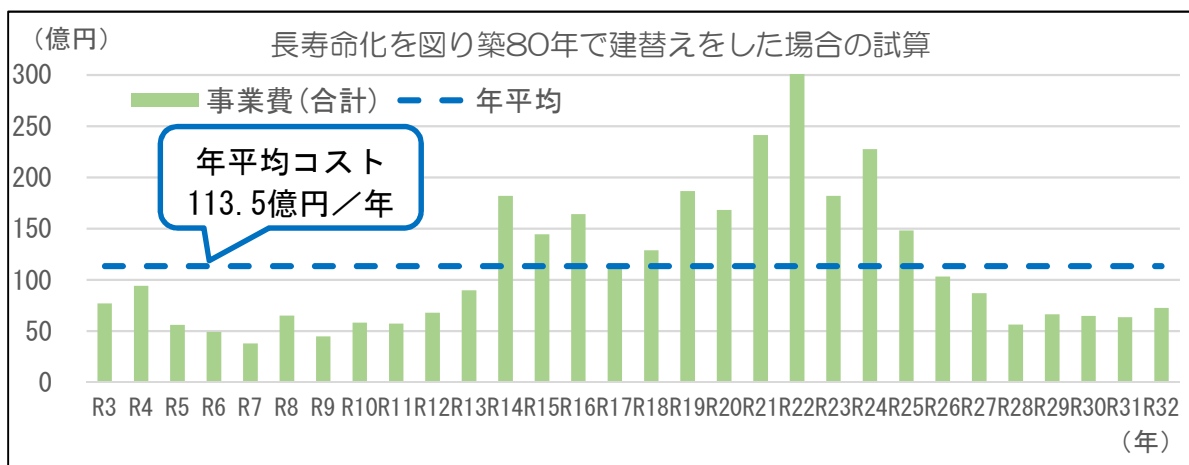


築40年以上経過した校舎・体育館が78.1%を占め、これらの老朽化した学校施設の改修等の需要が増大している。
また、トイレなどの設備の老朽化も進行している。



○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

10 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・能力を子供たちに育む「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、各教科等での学習を実社会での問題発見・解決に生かしていくための教科等横断的な学習を充実させる教育を推進しているほか、ICT 環境を積極的に活用することによる「主体的・対話的で深い学び」の視点からの授業改善や、地域学校協働活動を広く周知し、学校内外への啓発活動を進めていくための取組など、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、外国人児童生徒への対応などの個に応じた指導や支援、各校に導入された一人一台端末の適切な管理、学校給食における食物アレルギー対応など、学校に求められる対応は時代の変化に伴って複雑化・困難化しており、教職員にはこれらの課題・多様なニーズに最前線で対応することが求められている。
- ・ 加えて、本市は指定都市の中でも1学級当たりの児童生徒数が最も多く、教職員の負担が大きい状況下であり、本市の教職員の負担は増大している。
- ・ 一方、国においては、いわゆる「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として、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ことから、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、学校の働き方改革を進め、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を確保することを要望す

るものである。

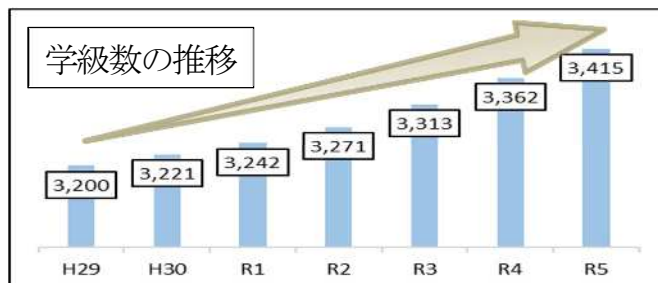
③参考

●さいたま市の実態

・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4年度 小学校1学級あたりの児童数 29.1人（指定都市平均25.6人）
中学校1学級あたりの生徒数 32.2人（指定都市平均29.0人）

11 いじめ対策・不登校等支援等に対応する専門家の配置の支援

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を安定して配置するため、国において確実な財政措置を講ずること

② 背景・理由

- ・ 平成29年に改定された「いじめの防止等のための基本的な方針」において、いじめの防止等のため、心理や福祉の専門家であるスクールカウンセラー・スクールソーシャルワーカー等の活用が求められている。また、不登校児童生徒等に対する教育の機会の確保について定めた「義務教育の段階における普通教育に相当する教育の機会の確保等に関する法律」（平成28年12月14日公布）において、人材の確保の面から、児童生徒一人ひとり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。
- ・ 本市では、スクールカウンセラー等を全市立学校及び各教育相談室に配置し、教職員や保護者への指導・助言や児童生徒の心の相談に対応するとともに、スクールソーシャルワーカーを全小学校に配置、中・高等・中等教育・特別支援学校に要請派遣し、児童生徒をとりまく環境に働きかけた支援を行っている。
- ・ さらに、スクールカウンセラースーパーバイザー及び常勤職員の精神保健福祉士を配置し、スクールカウンセラーやスクールソーシャルワーカーへの助言を行う体制を整備したことで、教育相談体制の強化に効果を上げている。
- ・ また、「SNS等を活用した相談体制整備事業」については、4月中旬から年度末までの約1年間実施し、相談に係る多様な選択肢を用意することで、教育相談体制の一層の強化を図り、悩みへの早期対応を目指している。
- ・ 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。さらに、コロナ禍の影響による、児童生徒の抱える悩みや不登校児童生徒数の増加に伴い、専門家による支援の促進が求められている。
- ・ 今後、スクールカウンセラー・スクールソーシャルワーカー等の専門的知識を有する者の配置を維持していくためには、当初予算において**1／3の国庫補助を受ける**ことが重要である。
- ・ 現状では、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5年度当初予算においては4,052万円が見込まれている。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の国庫補助負担すること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）

	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	
R 2	210,285	145,342		70,095	48,447		33,989	34,339		50,214
R 3	243,580	110,320		81,193	36,773		33,989	36,773		47,204
R 4	186,224	115,397	109,047	62,074	38,465	36,348	38,980	38,465	29,078	30,364
R 5	182,048	114,820	124,757	60,682	38,273	41,585	40,950	38,273	20,792	40,525

過去4年間、年度当初の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。

12 部活動地域移行への財政的支援

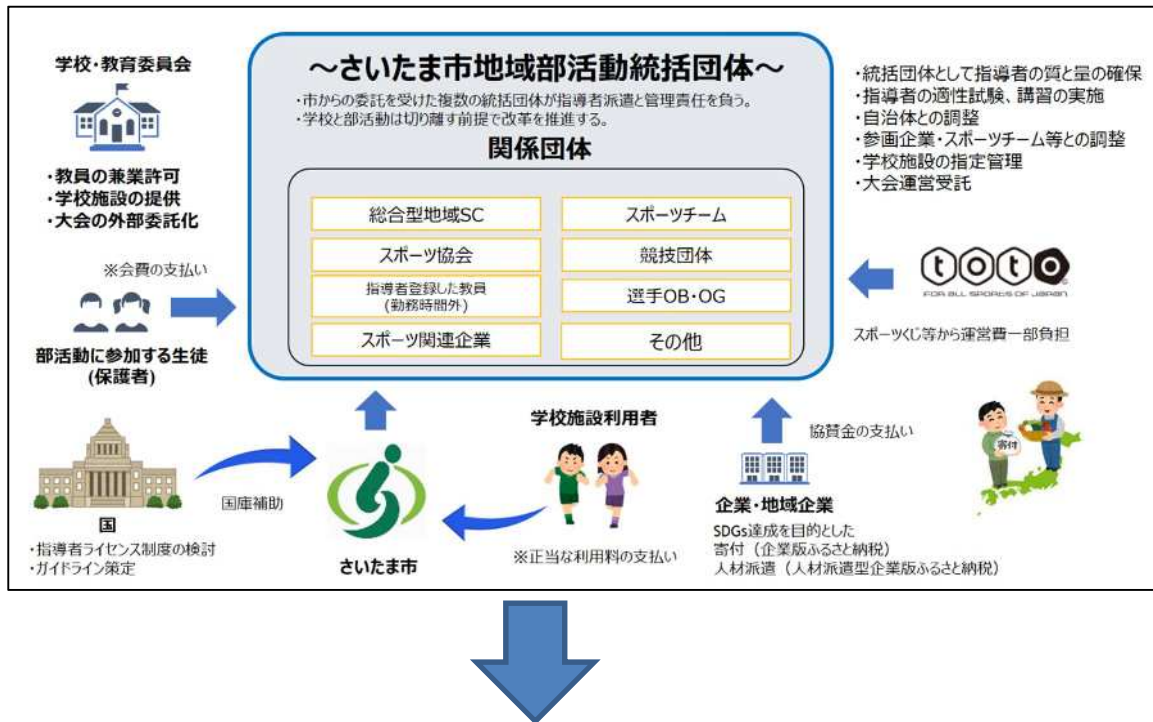
① 要望事項

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ずること

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、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年間を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、本市においては、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。
- ・ 本市では、スポーツ庁の「地域運動部活動推進事業」において、令和3年度には野球部5校へ、令和4年度には13校12部活動へ指導者を派遣した。また、経済産業省の「未来の教室」実証事業において、「新しい時代にふさわしい部活動の在り方に関する調査」や、プロスポーツ指導者派遣による実証やアプリ等でデータを共有・活用することで、個別最適化や効率的な活動の実現を目指した「スマート部活動」等、部活動の地域移行に係る実践研究を積極的に進めてきた。
- ・ 令和5年度は、3校のモデル校において、「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ている。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ている。
- ・ 令和8年度以降の全市展開を想定した場合、人材、施設、その他、様々な課題があげられるが、特に必要な財源がなければ継続的かつ安定的な運営が不可能である。
- ・ このことから、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。

○地域スポーツクラブ活動体制整備事業（令和5年度予算）

モデル校における休日部活動実証 51,942千円（複数校で指導者派遣による休日部活動を実施、統括団体の運営の在り方検証）

本市におけるスポーツ・文化環境の在り方検討のための協議会設置

（委員謝金として）186千円

[担当：教育委員会事務局学校教育部指導1課長 藤田 昌一 TEL 048-829-1656]
 [担当：教育委員会事務局管理部教育政策室長 田中 修 TEL 048-829-1625]

4 都市インフラ

13 まちづくり DX に関する取組への支援の強化

① 要望事項

スマートシティ、MaaS、3D 都市モデルの社会実装に向けた取組への財政的・技術的支援の強化を図ること

② 背景・理由

- ・ 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・スクーター・超小型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、スマートシティの実装に向け取組を推進している。
- ・ 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等により、市民生活を支える MaaS を構築するためには、交通事業者を始め、関係事業者間によるデータ活用や連携が必須である。そのため、令和5年度は地域公共交通共創モデル実証プロジェクトの人材育成事業を活用し、関係事業者や行政を対象に先進的技術や官民データを活用した地域課題の解決をテーマに講演会やワークショップを開催している。
- ・ 本ワークショップでは、具体的な交通課題を題材として、データを活用しながら施策や事業プランを企画する予定であり、次年度以降に実証に取り組んでいきたいと考えている。この実証に加え、スマートシティ・MaaS に関する取組への財政的・技術的支援や、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・利用促進を図るための仕組みづくりを要望する。
- ・ 都市デジタルツインの基盤となる3D都市モデルについては、令和2年度から国土交通省 PLATEAU に参画し、本年度はデータ整備として建築物・道路モデル LOD2 整備範囲の拡張や橋梁モデル（歩行者デッキ）等地物の追加、ユースケースとして交通状況・将来イメージの三次元可視化に取り組んでいるところである。次年度以降においても、3D 都市モデルの整備・更新や、その原典データとなる都市計画基本図の更新に加え、まちづくりへの市民参画促進に向けた取組及びウォーカブルな空間づくりに向けた将来イメージの共有などのユースケース開発を進めていくことから、引き続きこれらの取組に必要な財源の確保を要望する。

※LOD：Level of Detail の略でモデルの詳細度。建築物モデルの場合、LOD1 は箱型モデル、LOD2 は屋根形状が再現されたモデルとなっている。

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。

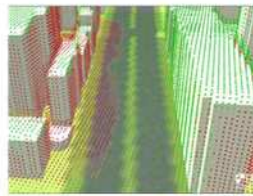


バス停情報を表示したアプリ画面

スマートプランニングによるウォークブルな都市空間・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)。



3D都市モデルを活用した日影解析



駅前広場のバス等の滞留状況解析

スマートシティ施策を下支えする都市OS「共通プラットフォームさいたま版」

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

○ 国における令和6年度予算の概算要求等の状況 ()内は令和5年度予算	
国土交通省	
地域公共交通の「リデザイン」等に対する支援	282.19億円(222.47億円)
スマートシティ実装化支援事業	3.5億円(2.8億円)
都市空間情報デジタル基盤構築支援事業	25億円(10.5億円)
経済産業省	
無人自動運転等のCASE対応に向けた実証・支援事業	51億円(65億円)

[担当：都市局都市計画部都市総務課長	山田 匡志	TEL 048-829-1390]
[担当：都市局都市計画部都市計画課長	小宮 正靖	TEL 048-829-1400]
[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	横田 時夫	TEL 048-878-5145]
[担当：都市戦略本部未来都市推進部副参事	益田 篤志	TEL 048-829-1879]

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を行うこと

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。
- ・ 本区間のうち、浦和美園駅から岩槻駅までを先行整備区間と位置付け、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、速達性向上事業に関する計画の素案作成や、地方公共団体間の費用負担割合について協議を行ってきた。
- ・ 現在は、上記自治体連携会議において、「要請者」、「要請先」、「地方公共団体間の費用負担割合の基本的な考え方」について方向性に合意するとともに、埼玉県と共同で概算建設費や概算工期等の精査、鉄道事業者への事業実施要請に向けた関係者協議を鋭意実施している。
- ・ 地域のまちづくりについては、これまでの浦和美園～岩槻地域の成長発展に向けた取組とともに、令和4年度には、新駅となる中間駅周辺について、まちづくり方針を策定する等、地下鉄7号線延伸と一体的に事業を進めている。
- ・ 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、令和5年度に鉄道事業者への事業実施要請、令和6年度に鉄道事業者による速達性向上事業の国への申請を目標に取り組んでいるところである。
- ・ そこで、今後、事業の早期実現を図っていかねばならないことから、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を行うこと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 井上 公雄 Tel.048-829-1787]
 [担当：都市戦略本部未来都市推進部 副参事 石橋 俊郎 Tel.048-829-1872]

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について

- ・ 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26日には北海道新幹線が開通し、大宮駅は、北海道・東北・秋田・山形・上越・北陸新幹線の6路線が乗り入れることとなり、新幹線の二一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年度及び令和4年度は0便であった。
- ・ 現在、新幹線を始めとする列車の速達性・定時性を活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ところである。
- ・ 今後は、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。

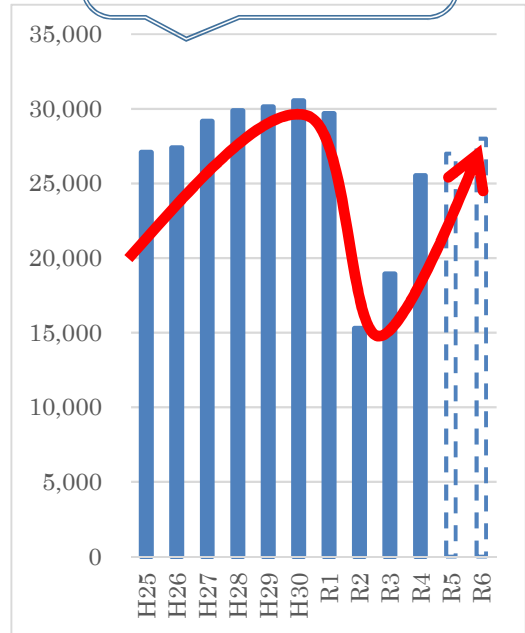
③参考

●大宮駅は東日本の玄関口



●大宮駅新幹線乗客数（人/日）

★大宮駅の新幹線乗客数はH25からH30にかけて2000人以上増加
 ★R1～R3についてはコロナ禍により減少したが、R4年度はコロナ前の約8割程度まで回復した



- ★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宮駅西口第3-B地区、西口第3-A・D地区、大門町3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について

- ・現在、「デジタル」、「グリーン」、「安心・安全」といったキーワードをはじめ、「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、大宮駅西口では、2地区の再開発事業を推進している。また、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市内初となる都市再生特別地区を活用した大門町3丁目中地区の再開発事業の都市計画決定を予定している。併せて、駐車場地域ルールである駐車施設配置計画の策定にも取り組んでおり、国からも様々な助言をいただいている。
- ・これらは、今後のGCS構想を牽引する重要な事業であることから、重点的な財源支援をお願いするとともに、本件の連絡調整を受け持つ**担当窓口の継続**、新東西通路や駅前広場等の整備に際しては、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源支援を要望する**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について

- ・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。
- 国とさいたま市が事務局である「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2回を令和5年3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。
- バスターミナルを中心としたまちづくりを進めるため、本市の役割の一つである大宮駅周辺・さいたま新都心周辺及び（仮称）バスタ大宮の全体を包含するまちづくり計画の検討に着手したところである。
- 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っていただくよう要望するものである。

③参考

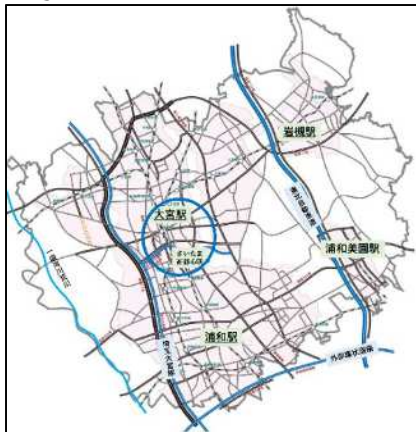


図 さいたま市全域



図 大宮駅グランドセントラルステーション化構想



図 大宮駅周辺地区

（仮称）バスタ大宮

写真：第1回大宮駅西口交通結節点事業計画検討会資料

[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	金内 裕	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	飯野 慎一	TEL 048-778-8411]
[担当：都市局都市計画部交通政策課長	古谷 健	TEL 048-829-1050]

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が求められている

- ・ 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。
- ・ さらには、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番線に整備することとされている。
- ・ 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。
- ・ 以上のように、引き続きホームドアの更なる整備促進とともに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 転落防止対策を促進するため、国庫補助金の満額確保並びに補助制度拡充を

- ・ このような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謳われており、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されているところである。
- ・ 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

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状況（宇都宮線東大宮駅）



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6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 9,882 百万円 （令和5年度 5,035 百万円）

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

18 東西交通大宮ルート of 構想実現に向けた支援

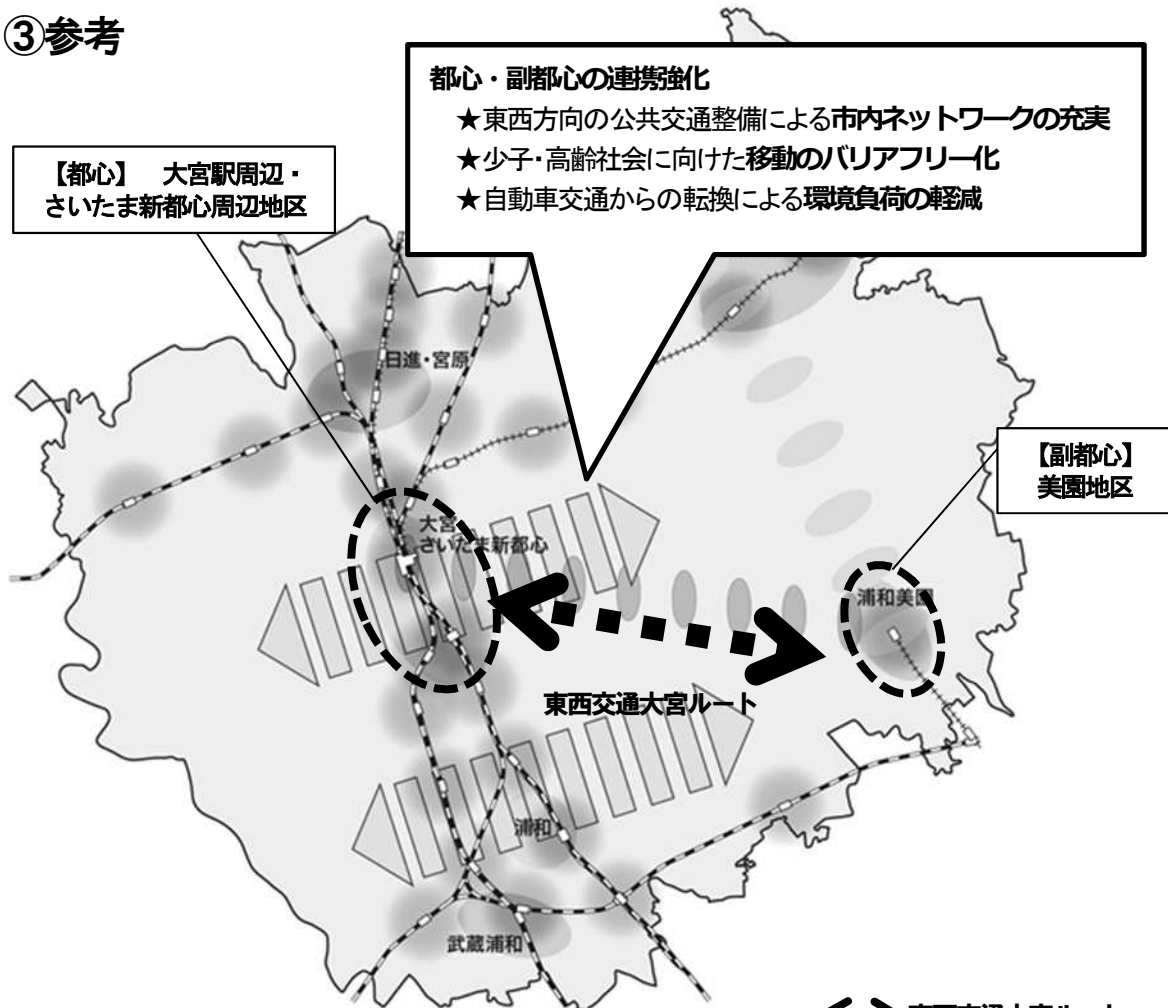
① 要望事項

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の強化を図ること

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ひとつとして、「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、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・副都心の連携強化

- ★東西方向の公共交通整備による市内ネットワークの充実
- ★少子・高齢社会に向けた移動のバリアフリー化
- ★自動車交通からの転換による環境負荷の軽減

【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

東西交通大宮ルート

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

【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



【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6年度概算予算等の状況

- ・ 鉄道整備等基礎調査委託費 502百万円の内数 (令和5年度 294百万円の内数)

[担当：都市局都市計画部交通政策課長 古谷 健 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 高速道路の整備においては有料道路事業を活用すること

② 背景・理由

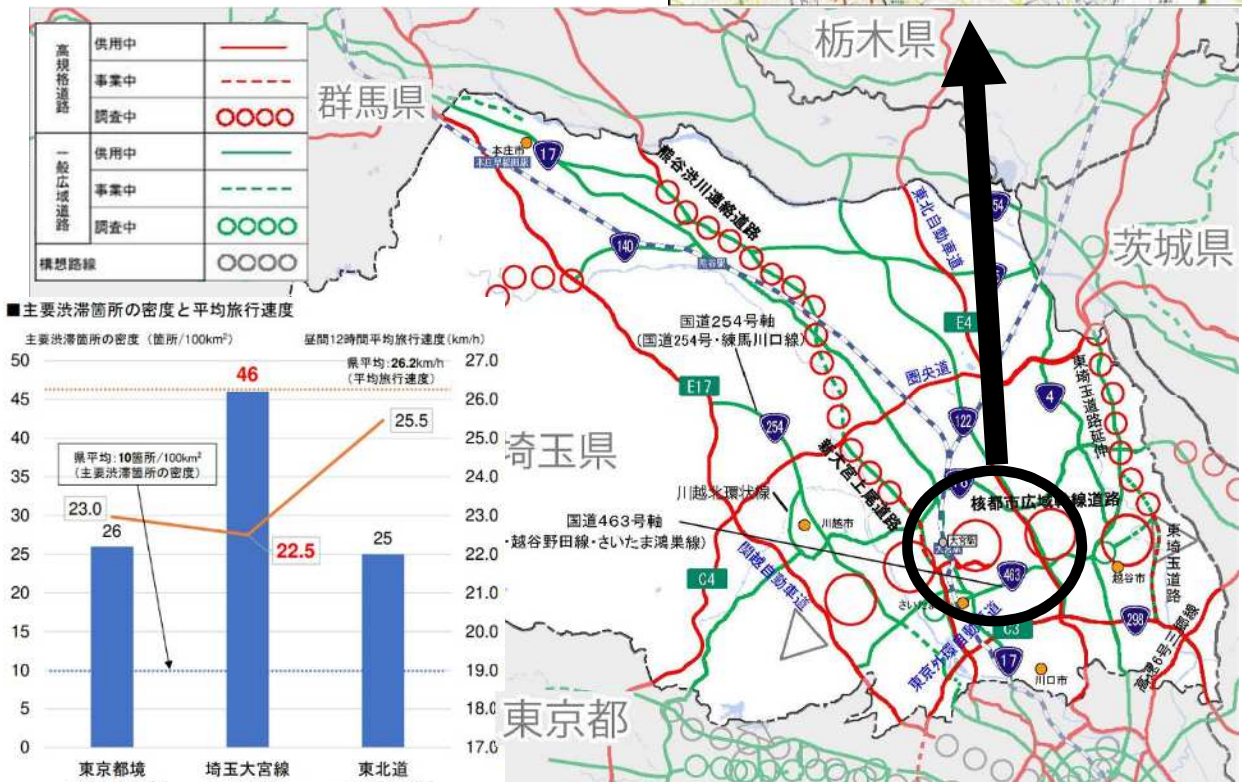
- ・ 埼玉新都心線は、与野 JCT を起点にさいたま新都心を経由し、さいたま見沼 IC まで開通している。
- ・ さいたま新都心は、災害対策基本法上の指定地方行政機関が設置されており、災害応急対策・復旧活動及び広域後方支援活動に関する指示機能等を担っている。広域防災拠点であるさいたま新都心を経由する核都市広域幹線道路は、首都圏の広域的な環状道路を形成し、高速道路ネットワークの代替性や多重性の確保が期待できることや、救援活動や物資輸送などの支援活動が図られる重要な路線である。
- ・ 令和3年7月に策定された新広域道路交通計画において、関越道から東埼玉道路までの区間が調査中路線に位置付けられた。また、令和3年12月10日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16日に有識者と国、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、見沼田んぼを始め生活環境、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。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。
- ・ 本市の財政規模等に鑑み、事業費の負担軽減をお願いするとともに、高速道路の整備においては有料道路事業^{*}の活用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、高速道路ネットワークによる、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

出典：埼玉県東西軸道路検討会（2021年12月10日）より

○ 国における令和6年度予算の概算要求等の状況

- 概算要求状況

直轄事業 1,907,764 百万円 (令和5年度 1,595,298 百万円)

[担当：都市戦略本部都市経営戦略部参事 大砂 武博 TEL 048-829-1060]
[担当：建設局土木部広域道路推進室長 瀬庭 一仁 TEL 048-829-1500]

20 新大宮上尾道路の整備促進

① 要望事項

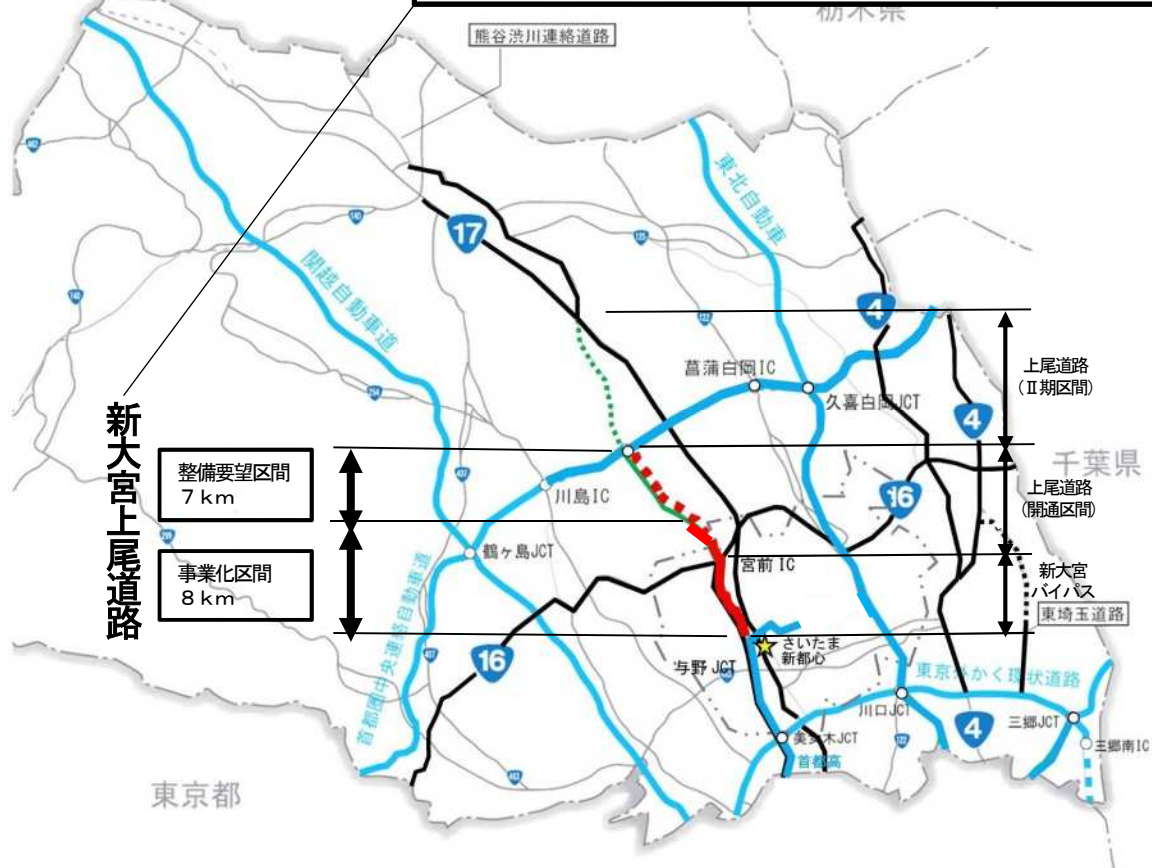
新大宮上尾道路の整備を促進すること

② 背景・理由

- ・ 国道 17 号新大宮バイパスは、平成 27 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、支援活動の強化につながる新大宮上尾道路の整備による高速道路ネットワークの構築が求められている。
- ・ 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、与野ジャンクションから上尾南インターチェンジまでが、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**していただきたい。
- ・ 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っていただくよう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、高速道路ネットワークが強化され、さいたま新都心の防災機能向上が図られる。



○ 国における令和6年度予算の概算要求等の状況

- 概算要求状況

直轄事業	1,907,764 百万円	(令和5年度 1,595,298 百万円)
有料道路事業等	2,849,884 百万円	(令和5年度 2,795,022 百万円)

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について

- ・ 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について

- ・ 加えて、未着手区間1.2キロメートルは、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、さらに、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の中核市街地を連携する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。

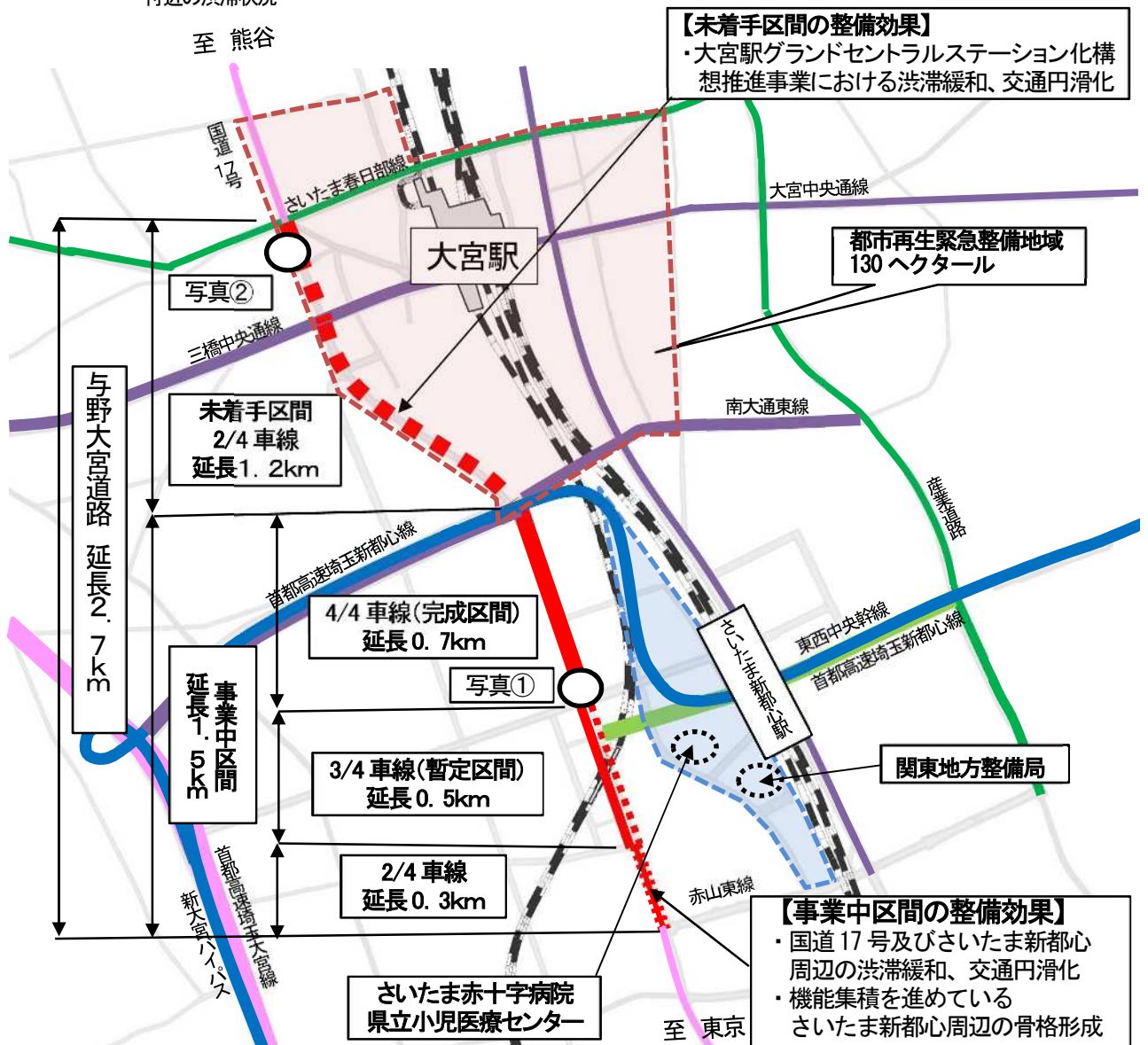
③ 参考



【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



【未着手区間】桜木町交差点付近の渋滞状況



○ 国における令和6年度予算の概算要求等の状況

- 概算要求状況

直轄事業 1,907,764 百万円 (令和5年度 1,595,298 百万円)

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

22 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4年度末で55.0パーセントであり、指定都市における都市計画道路の平均整備率76.5パーセントに比べ、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）の整備は、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を解消し、本市の脆弱な東西方向の交通を担う重要な道路のため、早期に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。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



写真②



市内幹線道路の慢性的な渋滞状況

★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6年度予算の概算要求等の状況

- 概算要求状況

防災・安全交付金 2,046,580 百万円 (令和5年度 1,710,034 百万円)

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

23 市街地整備事業等に対する支援

① 要望事項

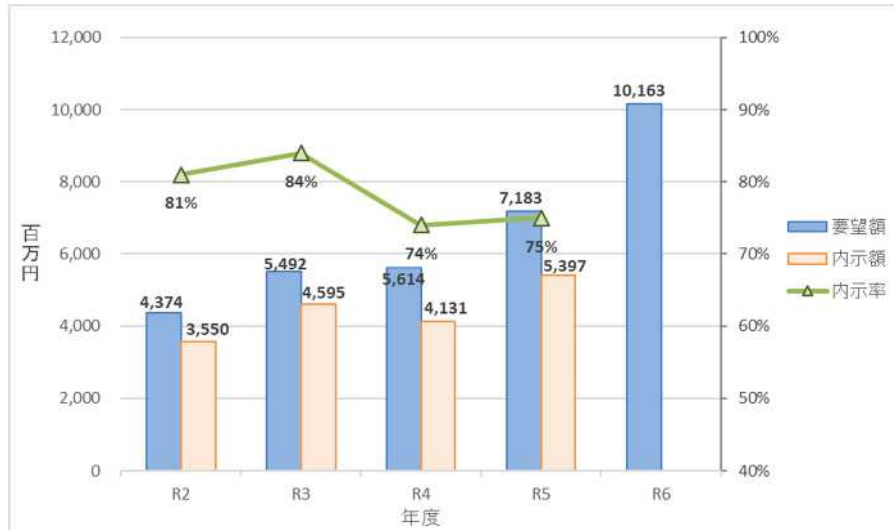
- 1 浦和駅西口南高砂地区、大宮駅西口第3－B地区及び大宮駅西口第3－A・D地区の市街地再開発事業への重点的な財政支援を図ること
- 2 大和田特定地区の大和田南大通線整備事業、七里駅北側特定地区の指扇宮ヶ谷塔線整備事業及び浦和東部第一特定地区の大門中野田線整備事業等の土地区画整理事業への重点的な財政支援を図ること
- 3 ウォーカブルなまちづくりを実現するため、都市再生整備計画関連事業への重点的な財政支援を図ること

② 背景・理由

- ・ 本市では市街地再開発事業を3地区で施行中であり、そのうち2地区が建築工事に着手しており、他の1地区も令和6年度に着手する予定である。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、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（内、令和5年度補助金要望10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、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、七里駅北口へのアクセス道路である指扇宮ヶ谷塔線及び浦和美園駅西口へのアクセスを担い地区の骨格となる大門中野田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3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）を実施しており、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」、「経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大」、「豊かで活力ある地方創りと分散型国づくり」を図るため、令和6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5年4月現在）



○ 国における令和6年度予算の概算要求等の状況

- ・ 概算要求状況

社会資本整備総合交付金 656,283 百万円 (令和5年度 549,190 百万円)

[担当：都市局まちづくり推進部市街地整備課長 藤原 健二 TEL 048-829-1462]

24 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の実施のため、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

1 本市における公共事業の推進について

- ・ 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。

2 公共事業予算について

- ・ 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、高速道路ネットワークの強化による防災機能向上も必要である。
- ・ このような中で、これまでの公共事業予算としては、国庫補助金の配分額は、令和2年度から令和5年度までの当初予算要望額に対する内示率が4年間の平均で8割に満たない状況である。また、国直轄事業予算もまだ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実施し、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

- ・市街地整備事業（浦和駅西口南高砂地区 など）
- ・道路事業（指扇地区、大和田特定地区 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 など）
- ・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）
- ・住環境整備事業

★防災・安全交付金事業

- ・道路事業（街路：産業道路（原山工区）、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：浮谷住宅、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（念仏橋 など）
- ・無電柱化推進計画事業（街路：産業道路（天沼工区）、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

★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)



産業道路（原山工区）（事業中）

[担当：都市局まちづくり推進部市街地整備課長 藤原 健二 TEL 048-829-1462]
[担当：建設局土木部土木総務課長 立石 一弘 TEL 048-829-1480]

5 生活安全・防災・消防

25 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。

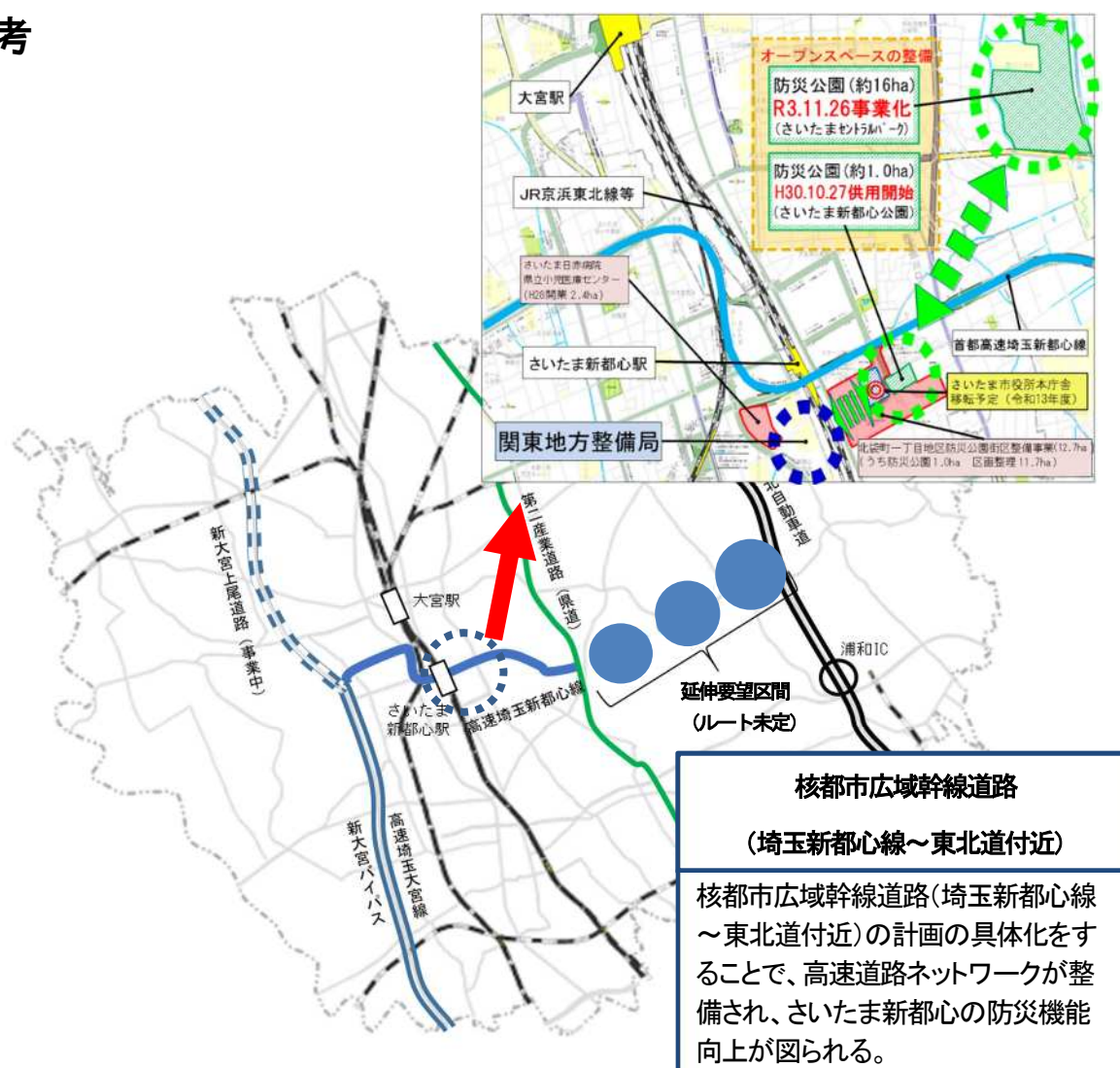
1 オープンスペースの整備を推進するために必要な財源の確保

- ・ 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・充実を図るべく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27日に供用を開始した。
- ・ 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19日に「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26日に都市計画事業認可を取得したところである。
- ・ 令和4年度は、公園予定地の用地測量や物件調査を実施し、令和5年度から防災・安全交付金を活用し、用地取得を開始した。
- ・ 令和12年度の供用開始を目指し、引き続き事業を推進していく。
- ・ 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を確保することについて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10日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）の計画を具体化することについて要望するものである。

③参考



[担当：都市戦略本部都市経営戦略部参事 大砂 武博 TEL048-829-1060]
 [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]

26 荒川水系河川整備計画の促進

① 要望事項

- 1 荒川調節池群について、整備を促進すること
- 2 河川防災ステーションについて、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について

- ・ 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。

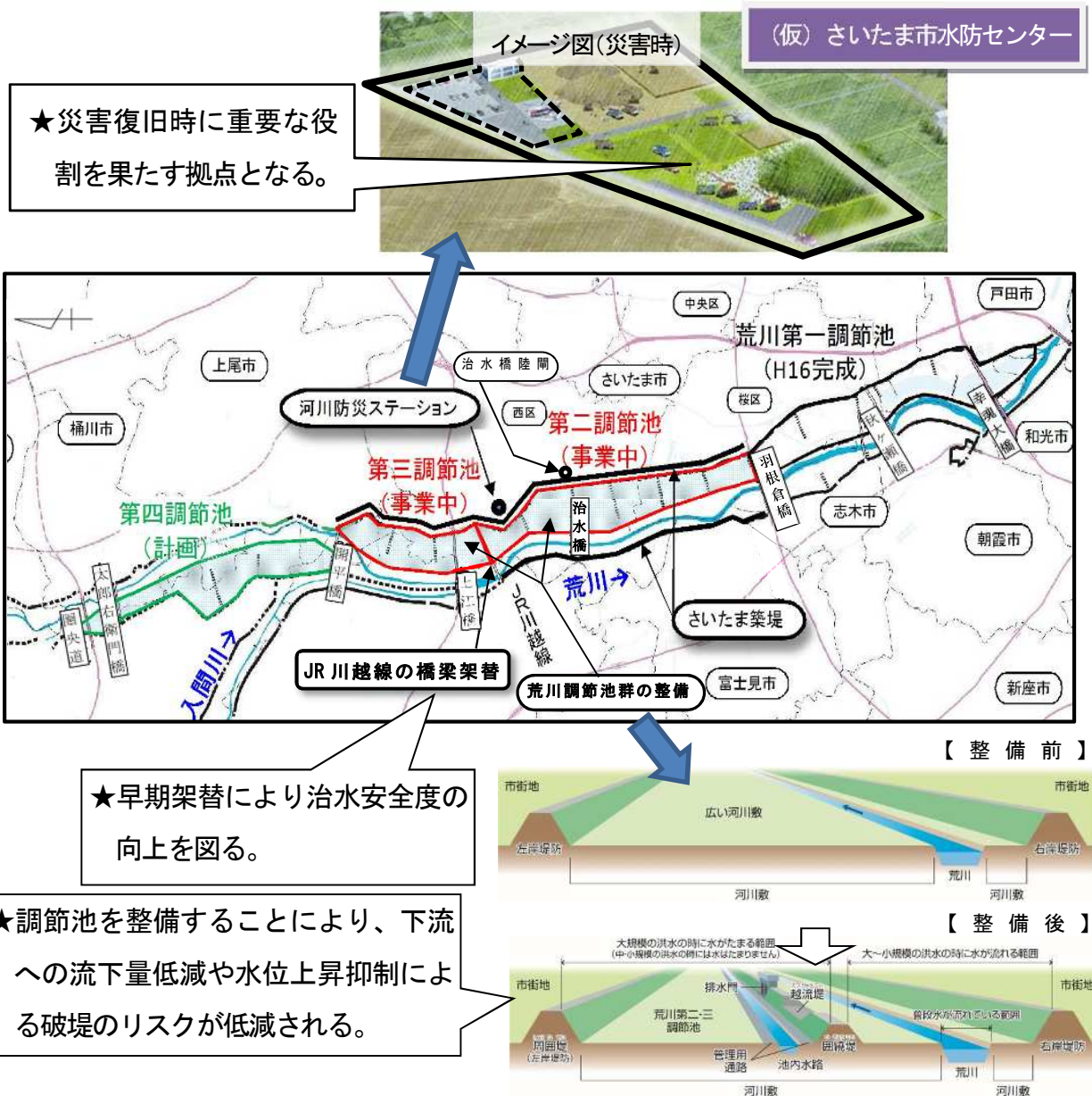
2 河川防災ステーションの整備促進について

- ・ 河川防災ステーションは、市民を洪水などの水害から未然に防ぐ水防活動や、緊急用河川敷道路も活用した震災等復旧時の活動において、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 DID 地区(人口集中地区)が隣接しており、首都直下型地震の発生時には、緊急復旧活動拠点としても有効であることから、早期整備について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について

- ・ JR川越線橋梁については、荒川第二・第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。
- ・ よって、将来の複線化が可能な構造に関する技術的な支援について要望するものである。

③参考



○ 国における令和6年度予算の概算要求等の状況

- ・ 治水事業費 1,017,019 百万円（令和5年度 851,796 百万円）

[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 古谷 健 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]

27 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 準用河川で行う流域貯留浸透事業に対する継続的かつ、重点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、河川の流下能力が不足する区間を中心に浸水被害が発生している。
- ・ 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。
- ・ 本市が取り組む準用河川で行う流域貯留浸透事業は、治水安全度の向上に繋がる一方で、財政負担が課題となることから、計画的に治水対策を推進するため、継続的かつ重点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

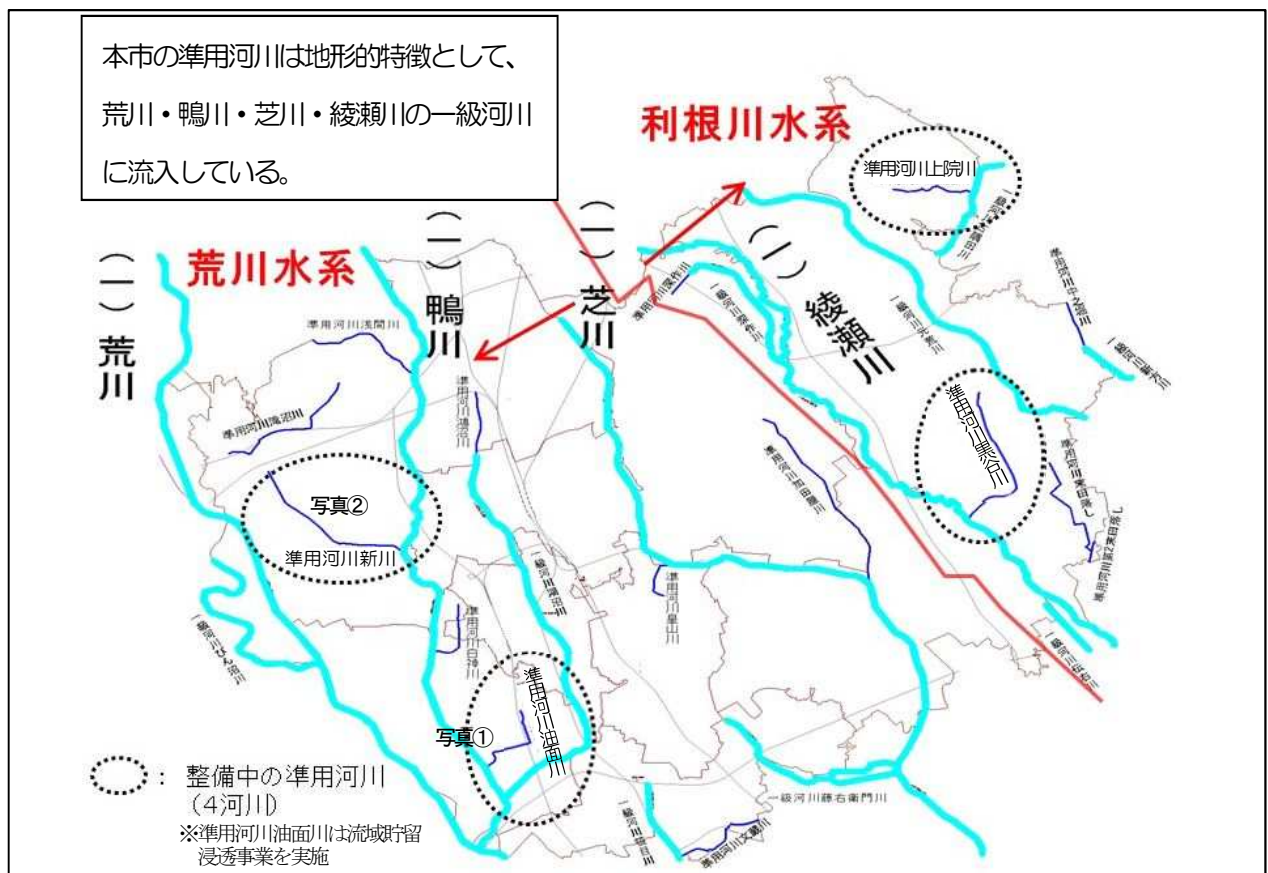


【準用河川油面川】流域最下流部

写真②



【準用河川新川】支川合流部



★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する。

○ 国における令和6年度予算の概算要求等の状況

- ・ 防災・安全交付金 994,310 百万円 (令和5年度 831,299 百万円)

[担当：建設局土木部河川課長 横田 聡 TEL048-829-1582]

28 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、ひとたび大都市で大規模地震が発生すると、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の地震対策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及び防災拠点、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。
- ・ 本市における重要な下水道管の耐震化率は、令和4年度末で27パーセントであり、令和9年度末の目標が41パーセントであることから、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	27%	(令和4年度末)
目標	32%	(令和6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

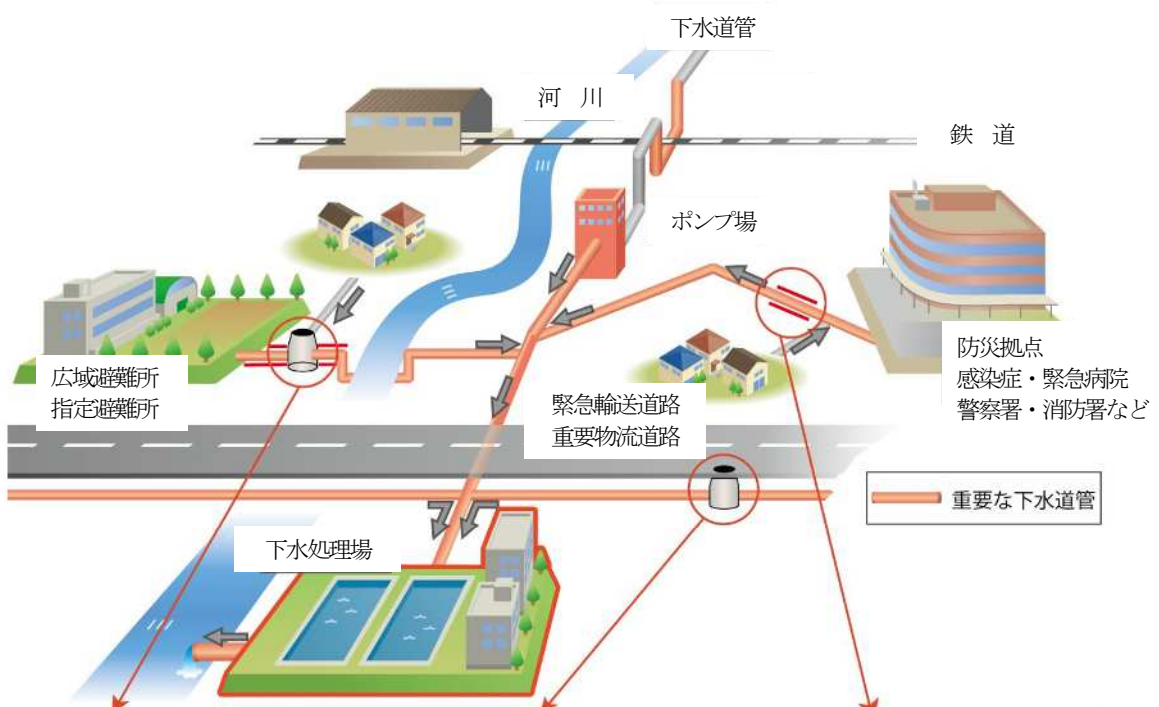
防災中枢拠点：市役所

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6年度予算の概算要求等の状況
 - ・ 防災・安全交付金 994,310百万円 (令和5年度 831,299百万円)

29 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

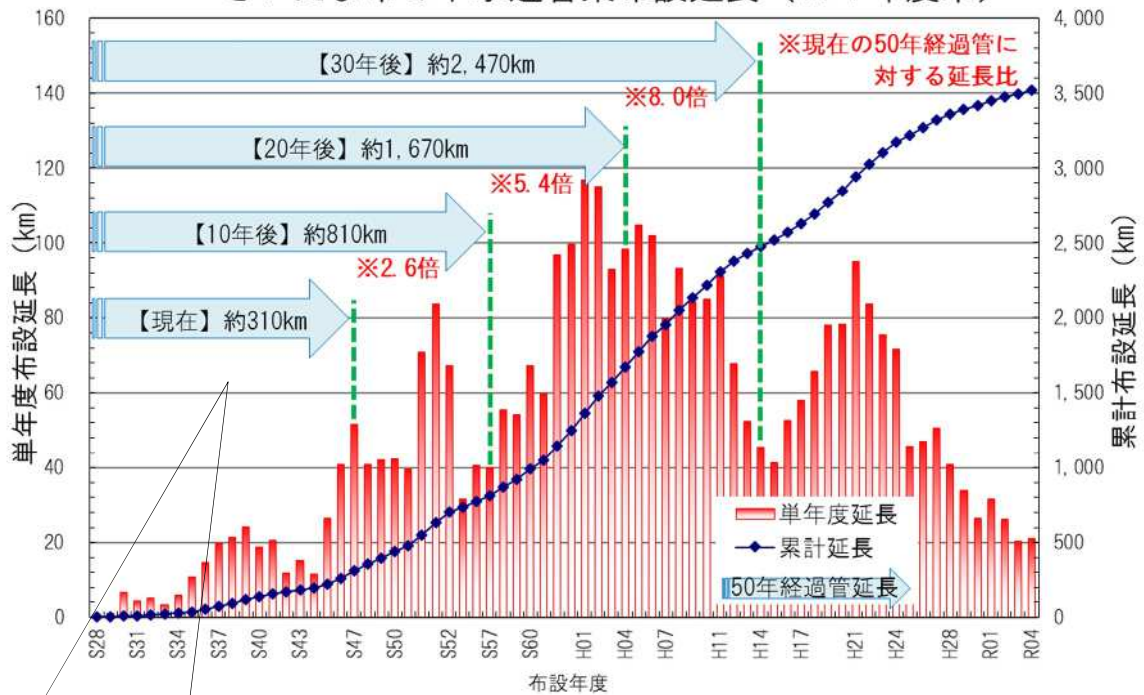
下水道施設の予防保全型の老朽化対策を継続的かつ計画的に実施するため、国費支援を確実に継続すること

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。
- ・ 今後、耐用年数50年を経過する下水道管渠の布設延長は、現在310キロメートルあり10年後には810キロメートル、20年後には1,670キロメートル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り、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、増大する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。

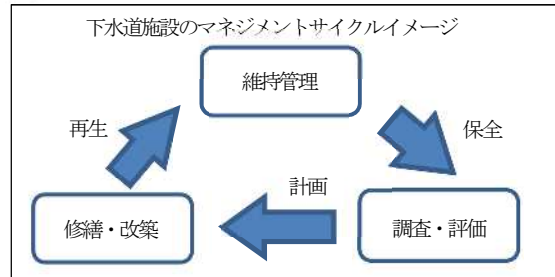
③参考

さいたま市の下水道管渠布設延長（R4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6年度予算の概算要求等の状況

- ・ 防災・安全交付金 994,310百万円（令和5年度 831,299百万円）

30 下水道浸水対策への国費支援の更なる拡充

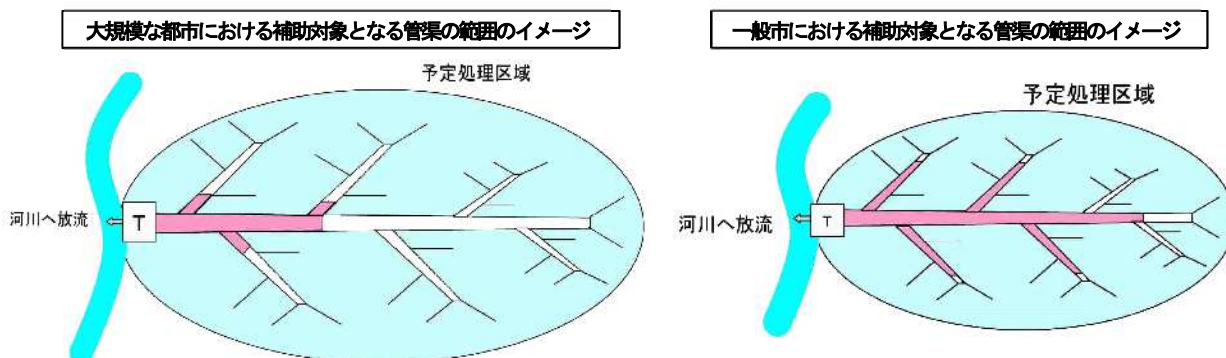
① 要望事項

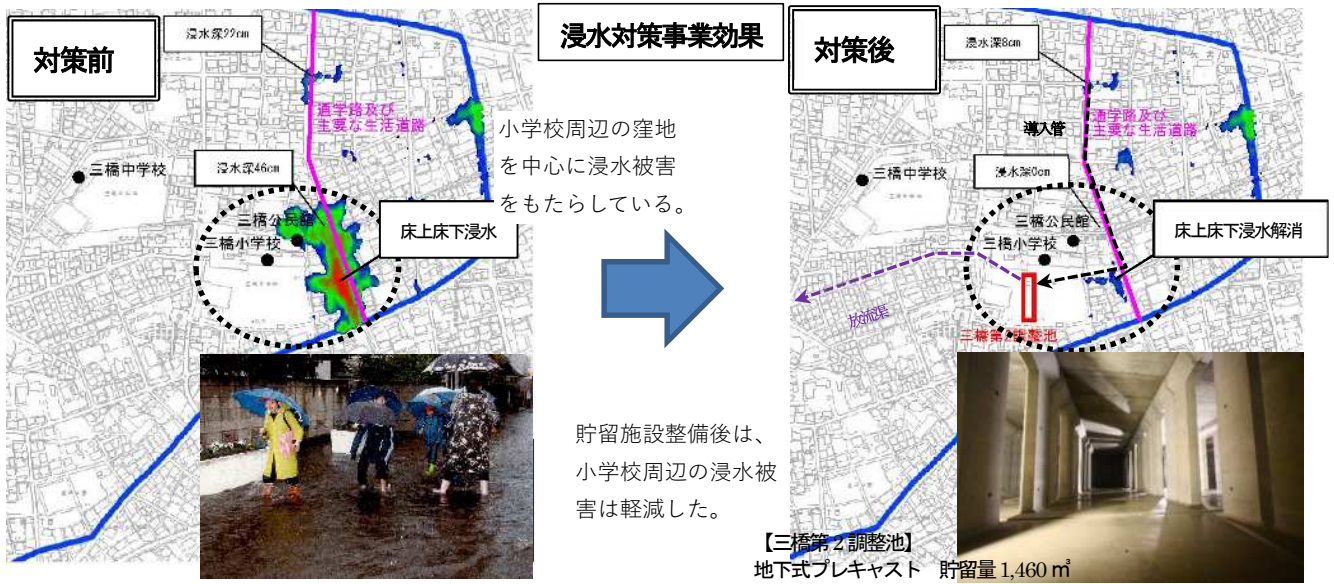
下水道浸水対策に係る国費支援について、市民の生命及び財産を守るため、社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金及び個別補助金制度の拡充を図ること

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、本市は補助が最も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 17%(令和6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、国による更なる支援の拡充を要望するものである。

③ 参考





主な浸水被害状況



★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6年度予算の概算要求等の状況

・ 防災・安全交付金	994,310 百万円	(令和5年度 831,299 百万円)
・ 下水道防災事業費補助	79,407 百万円	(令和5年度 66,451 百万円)

31 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、計画的な事業執行のため、当初予算を含め必要な予算を別枠・上乗せで確保するとともに、対策期間完了後においても、必要な予算を別枠で継続的に確保するための制度設計について十分に配慮すること

②背景・理由

1 本市における防災・減災、国土強靱化の推進について

- ・ 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。

2 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に係る予算について

- ・ 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。また、計画的に事業を執行するためには、補正予算よりも当初予算における予算の措置が望ましい。
- ・ 「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、これまで令和2年度から令和4年度までの補正予算により措置されたところである。
- ・ また、本年6月に国土強靱化基本法が改正され、国土強靱化基本計画に基づく施策の実施に関して、「国土強靱化実施中期計画」を定めることとなった。
- ・ 計画的に防災・減災、国土強靱化に取り組めるよう、当初予算を含め必要な予算について、通常予算とは別枠・上乗せで確保するとともに、対策期間完了後においても、必要な予算を別枠で継続的に確保するための制度設計について十分に配慮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（産業道路 など）
- ・ 計画的な橋りょうの修繕（一般国道463号 など）
- ・ 良好な道路環境の向上（道路舗装）
- ・ 無電柱化の推進（道場三室線、大宮岩槻線 など）
- ・ 治水対策施設の整備推進（準用河川：新川、上院川、黒谷川）
- ・ 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（浮谷住宅、馬宮住宅 など）
- ・ 都市公園の老朽化対策の推進（公園施設の更新）
- ・ グリーンインフラを活用した防災・減災対策の推進
（公園緑地の整備・雨水流出抑制対策） 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 山田 匡志 TEL048-829-1390]
[担当：建設局土木部土木総務課長 立石 一弘 TEL048-829-1480]

6 地方税財政

32 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

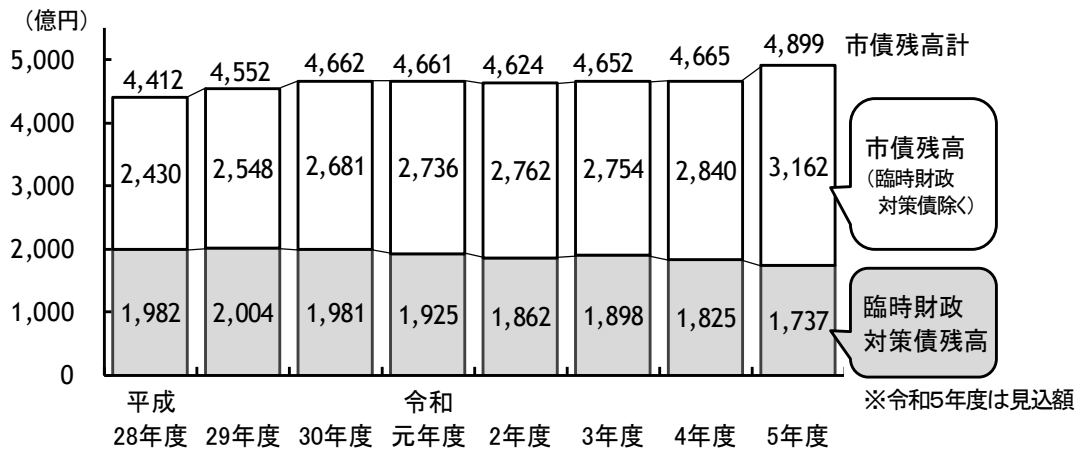
- ・ 令和5年8月に公表された、令和6年度の地方財政収支の仮試算では、地方一般財源総額について、社会保障関係費等の増加が見込まれる中、令和5年度地方財政計画の水準を下回らないよう実質的に同水準を確保することとされているが、令和6年度の地方財政計画において、適切に反映すること。
- ・ 特に、こども・子育て政策の強化に要する経費については、令和6年度予算編成過程において必要な検討を行うとされており、その財源は重点的に確保すること。

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6年度の地方財政収支の仮試算において、令和5年度地方財政計画と比較し、縮減が図られているものの、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、廃止すべきである。

③参考

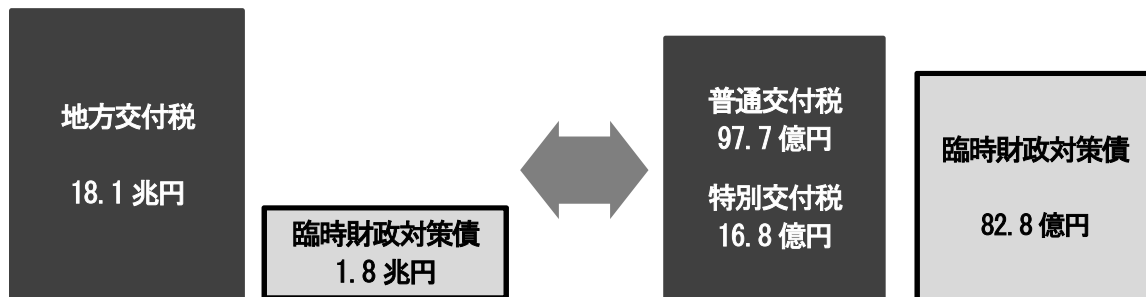
【本市における臨時財政対策債・市債残高の推移（一般会計）】



【普通交付税と臨時財政対策債の割合】

(令和4年度地方財政計画)

(本市 令和4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	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
普通交付税	28%	31%	32%	37%	38%	42%	54%	65%
臨時財政対策債	72%	69%	68%	63%	62%	58%	46%	35%

※令和5年度は決定額ベース

令和6年度国の施策・予算に対する要望（後期要望）

令和5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