

11 地下鉄事業に対する財政措置の拡充

(総務省・国土交通省)

1 地下鉄事業の現状

私たちのまち京都は、世界を魅了し続ける山紫水明の歴史・文化・観光都市であり、同時に京都議定書誕生の地、環境先進都市であります。

京都市では、市バス・地下鉄と民間バス、JR、私鉄等との新たなネットワーク化に取り組むなど、環境先進都市・京都にふさわしい公共交通優先のまちづくりを進めています。しかしながら、これを支える地下鉄事業の経営状況は極めて厳しく、平成20年度決算では、累積資金不足額は310億円、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」に基づく資金不足比率は、経営健全化団体となる基準の20%を大幅に上回る133.5%にも達しており、京都市財政にとって最大の課題となっております。

2 経営健全化に向けての課題

現在、京都市は、平成22年3月に策定した「京都市高速鉄道事業経営健全化計画」に基づき、経営健全化に全力で取り組んでいますが、一方で、平成23年には地下鉄開業から30年が経過することから、今後、現行制度では補助対象となっていない既設線の改修・更新事業に多額の費用負担が見込まれます。また、車両脱線対策や旅客の転落防止対策など鉄道施設の安全対策事業についても、相当の費用が必要となります。

国におかれましては、これまでから、東西線第三セクター区間直営化の承認による将来負担の軽減、高金利企業債の繰上償還制度の創設、及び経営健全化出資制度の拡充など、配慮をいただいているところですが、さらに特段の配慮をお願いしたく、次のとおり要望します。

3 要望事項

- (1) 鉄道施設の安全対策及び長寿命化等を目的とした既設線の改修・更新事業に対する補助制度の拡充
- (2) 高金利建設企業債の借換制度の拡充（金利5%以上から3%以上への条件緩和）

所管の省庁課：国土交通省（鉄道局都市鉄道課）

総務省（自治財政局公営企業課，公営企業経営企画室，地方債課）

京都市の担当課：交通局 企画総務部 財務課長 長谷耕治 TEL 075-863-5080

地下鉄の果たす役割

京都を支える都市装置として地下鉄は不可欠

- 年間5千万人の観光客。1日当たり旅客数約33万人、市内鉄道輸送の約50%を担う。
- 道路が狭あいであり、渋滞が慢性化する都心部における交通の大動脈
- 環境に優しい、景観に配慮したまちづくり（CO2排出量は自家用車の約20分の1）
- 市の最重要政策である、低炭素社会を目指した取組、その第一の柱である「歩くまち・京都」の実現に大きな役割

地下鉄事業の財政状況

多額の建設費の返済等により、公営地下鉄事業者で唯一の経営健全化団体

- 地下鉄事業は建設費が巨額で、収支採算は50年以上の長期間をかけて確保する事業
- 本市では、東西線の建設がバブル期と重なったこと等から建設費が高騰
 - ★要した建設費は全線で総額約8,500億円（借入金残高は約5,000億円）
- 東京都や大阪市などと比べて都市の規模が小さく、採算を取れる旅客数の確保が困難

<地下鉄事業の財政状況（平成20年度決算）>

- ・経常収支144億円の赤字
- ・累積資金不足額310億円（全国の公営地下鉄事業者で最大）
- ・資金不足比率133.5%（経営健全化基準(20%以上)を上回る唯一の公営地下鉄事業者）

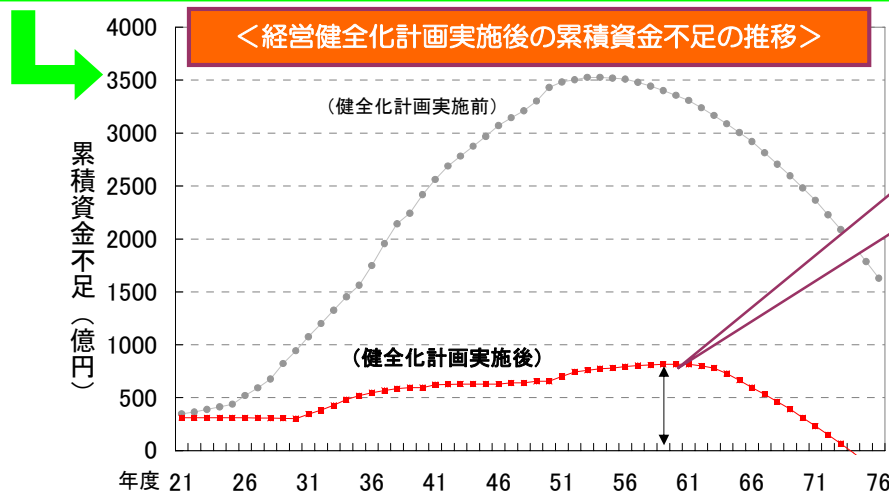
新たな健全化計画の策定

更なる経営健全化の取組を実施

平成22年3月に新たな経営健全化計画（平成21～30年度）を策定し、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」に基づく資金不足比率を経営健全化団体となる基準である20%未満へ引き下げるとともに、将来にわたって地下鉄事業を安定的に運営するため、全市的な取組を実施。

<経営健全化計画の主な取組内容>

- | | |
|-----------|--|
| ① 収入増加策 | お客様数5万人増加、駅ナカビジネスの積極的な展開 |
| ② 総人件費の削減 | 駅職員業務の民間委託化拡大等による職員削減 |
| ③ 一般会計の支援 | 経営健全化出資の拡充（制度拡充・期間延長）
市バス事業の健全化により削減した補助金を活用した新たな支援 |
| ④ 運賃改定の実施 | 計画期間の上半期に5%の運賃改定を実施 |



経営健全化計画を実施してもなお累積資金不足は、最大約815億円にまで拡大



なお厳しい財政状況

しかしながら、それでもなお累積資金不足は、平成20年度決算の310億円から更に増加を続ける見込みであることから、その早期解消を図るため、今後、多額の負担が見込まれる既設線の改修・更新費用に対する補助制度の拡充等について要望します。