

## ～京都に住んでいてよかったと実感できるまちをつくる～

## 基本方針

市民の視点に立った都市基盤施設の整備と維持管理・補修を車の両輪としてバランスよく進めいくことにより、市民の誰もが「京都に住んでいてよかった」と実感できるまちづくりを進める。施設の整備においては、投資額と事業効果を比較検証するとともに、施設の機能維持・延命化を図るため、適切な維持管理を行う。

## 現状・課題

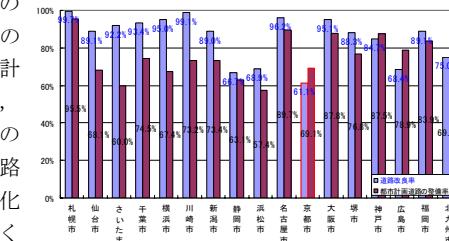
○ 本市では、空港や港湾施設を持たず、人と物の移動機能を鉄道と道路のみで担う内陸ならではの地域特性を有しているが、道路改良率及び都市計画道路の整備率は、政令指定都市の中でも低く、整備が遅れているため、依然として円滑な交通の流れが阻害されている。しかしながら、一般道路や高速道路事業に対する地元住民の要望の多様化や公共交通事業の縮小など、道路整備事業を取り巻く環境は厳しいものとなっている。

○ 道路、橋、公園等の社会資本が増え続ける中、近い将来、それら施設が一齊に耐用年数を迎えることから、大規模な補修や更新が一時となり多大な費用が必要となる。そのため、適切な維持管理や更新を行い、施設の機能維持・延命化を図ることが求められている。特に市民生活に大きな影響を与える橋については、現状を把握して状況に応じた橋の将来計画を立案し更新時期を平準化することが課題である。

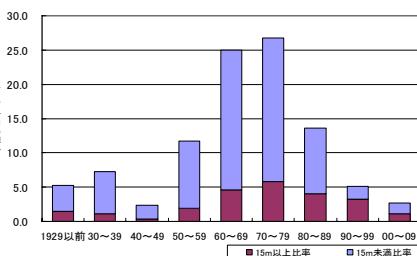
○ 京都議定書の誕生の地として、また、環境モデル都市・京都として、急速な地球温暖化やヒートアイランド現象の深刻化などに対応し、なお一層の緑化推進に取り組む必要がある。また、その一方で落ち葉への対策等の良好な維持管理に向けた仕組みづくりが課題である。

○ 一部市街地では、民間主導のミニ開発により都市のスプロール化が進行し、幹線道路整備の遅れとともに、老朽密集市街地が顕在化する状況となっているため、環境と共生した持続可能な循環型社会にふさわしい市街化整備が必要である。

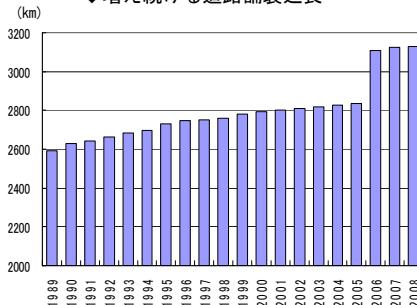
◆政令指定都市の中では低い道路改良率及び都市計画道路の整備状況



◆一時期に耐用年数を迎える橋りょうの状況



◆増え続ける道路舗装延長



## 政策の目標

## &lt;みんなで目指す10年後の姿&gt;

- 厳しい財政状況の中、選択と集中の基本的な方向性に基づき、真に必要な路線の整備を計画的かつ効率的に進めており、更に、整備手法の選定についても、事業効果の早期発現や総合的なコスト縮減の視点を徹底的に重視することで、安全で快適な移動ができる、また、緊急時に不可欠な幹線道路ネットワークが形成され、安全で安心な日常の暮らしを支えるまちとなっている。
- 安全・安心で機能的な都市活動を支えるため、道路、橋、公園等の社会資本施設の機能維持・延命化に当たっては、計画的に補修を行い、併せて更新時期を平準化する予防保全型の管理手法（アセットマネジメント）の考え方を導入することにより、予防的な修繕も含め、計画的に長寿命化及びトータルコストの縮減が図られた、効率的で効果的な維持管理がなされているまちとなっている。
- 市街地周辺部の山々や農地の緑と中心市街地の緑が、市内を貫流する河川の太い軸の緑で結ばれることにより、骨格としての緑のネットワークが形成され、市街地に散らばる公園、社寺等の点の緑と道や小河川等の線の緑とできめ細やかな緑のネットワークを形成するとともに、公園や道路の緑を市民・事業者・行政みんなが一体となって良好で快適な維持管理を進めるまちとなっている。
- 無秩序な民間主導による市街地の開発から既成市街地の再生に重点をシフトさせ、幹線道路整備の遅れや老朽密集市街地等の都市基盤施設の整備を行うことにより、良質な都市空間を形成し、個性と魅力あふれるまちなみとなっている。

## &lt;政策指標&gt;

	指標	現況値	目標値
1	いのちをむすぶ みちをつくる 【第1次緊急輸送路の整備】	81%	100%
2	いのちをはぐくむ みどりをふやす【緑視率】	調査中	25%
3	いのちがかがやく まちをたもつ 【道路舗装への予防保全型管理手法の導入率】	20%	100%

## 市民と行政の役割分担と共済

## &lt;共済の方向性&gt;

いのちをかんじるまちづくり

