

1 2 転落防止柵の整備のための支援など地下鉄事業に対する 財政措置の拡充

(総務省・国土交通省)

京都市は、世界を魅了し続ける山紫水明の歴史・文化・観光都市であると同時に、京都議定書誕生の地、環境先進都市であり、市バス・地下鉄と民間バス、私鉄等とのネットワーク化に取り組むなど、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 23 年度決算では、累積資金不足額は 309 億円、資金不足比率は、経営健全化基準である 20% を大幅に上回る 57.8% にも達するなど、本市財政にとって最大の課題であり、「京都市高速鉄道事業経営健全化計画」を策定し、経営健全化に全力で取り組んでいます。

こうした中でも、安全対策や防災対策をはじめとする鉄道の運行に必要な設備投資は欠かせないことから、今後も相当の費用負担が生じることとなります。とりわけ、現在取り組んでいる烏丸線 3 駅（利用客の多い京都駅、四条駅及び烏丸御池駅）の転落防止柵の整備について、その財源の確保が必要であります。また、今後の更なる整備促進に向けて、事業者負担が軽減されるような補助制度の拡充と、安全かつ低コストで整備可能となる新たな転落防止柵の技術開発の促進が必要不可欠であります。

さらに、地下鉄開業から 30 年以上が経過し、現行制度では補助対象となっていない既設線の改修・更新事業にも多額の費用負担が見込まれます。

つきましては、地下鉄事業の経営健全化を進め、安全で快適な交通手段として将来にわたって安定的に運営していくため、次のとおり求めます。

提案・要望事項

- 1 転落防止柵の整備のための支援
 - (1) 転落防止柵（可動式ホーム柵）の整備に対する補助金の確保
 - (2) 今後の整備促進に向けた補助制度の更なる拡充、及び安全かつ低コストで整備可能となる新たな転落防止柵の技術開発の促進
- 2 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
- 3 高金利建設企業債の借換制度の拡充（金利 5% 以上で未措置分の再実施、及び 5% 以上から 3% 以上への条件緩和）

所管の省庁課：総務省（自治財政局公営企業課、公営企業経営室、地方債課）
国土交通省（鉄道局都市鉄道政策課）

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33万9千人、市内鉄道輸送の約50%を担う。
- 道路が狭あいだで渋滞が慢性化する都心部における交通の大動脈
- 市民の利便性を向上させ、安心・安全な移動を確保する都市基盤
- 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）
- 市の重点政策である、ひとと公共交通を優先する「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性格の事業
- 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4,500億円）

＜地下鉄事業の財政状況（平成23年度決算）＞

- 経常収支67億円の赤字
- 累積資金不足額309億円（全国の公営地下鉄事業者で最大）
- 資金不足比率57.8%（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）

経営健全化の推進

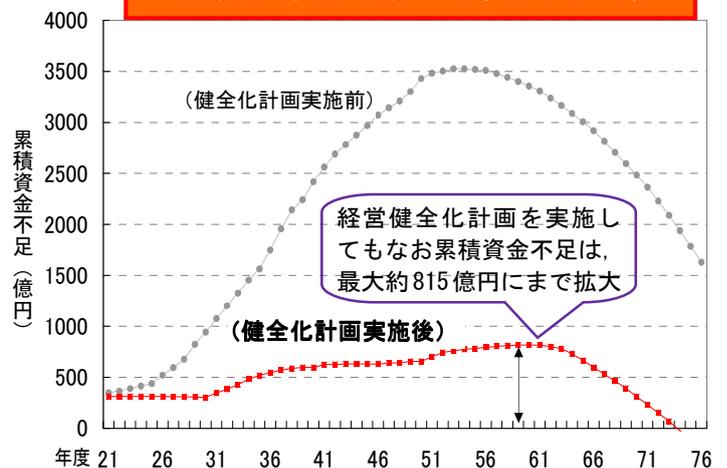
更なる経営健全化の取組を実施

- 平成22年3月に策定した経営健全化計画（平成21～30年度）に基づき、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
 - ・お客様数一日あたり5万人増加
 - ・駅ナカビジネスの更なる拡充
 - 年間収入目標10億円（平成30年度）
- 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
 - ・市バス事業で削減した補助金を活用した支援 など

＜経営健全化計画実施後の累積資金不足の推移＞



なお厳しい財政状況

- それでもなお累積資金不足は平成23年度決算の309億円から更に増加を続ける見込み。
- お客様の安全を確保していくために必要な設備投資を行いつつ、累積資金不足の早期解消を図るため、可動式ホーム柵の整備事業に対する補助金の確保及び今後の整備促進に向けた低コストで整備可能となる技術開発の促進や、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、また、高金利企業債の借換制度の拡充などについて要望します。

必要な設備投資 (～平成30年度)

- 烏丸線への可動式ホーム柵の整備（全15駅）
 - 烏丸線3駅への設置（平成25～27年度） 所要経費約10億円
- 開業30年を経過し、既設線の改修・更新事業が本格化
 - 経営健全化計画期間中（平成22～30年度）の所要経費約400億円