

# 1 7 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)

## ▶ 安全で快適な交通手段として地下鉄事業を安定的に運営していくための財政支援を

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は、経営健全化基準である 20%を上回る極めて厳しい状況にあり、平成 22 年 3 月に「京都市高速鉄道事業経営健全化計画」を策定し、現在、経営健全化に全力で取り組んでいます。計画策定後、収入増加策や総人件費の削減などを積極的に実施し、現金収支の黒字化を図るなど、計画を大きく上回る改善を図っているものの、平成 24 年度決算では、累積資金不足額は 309 億円、資金不足比率は 31.9%であり、依然として厳しい状況に変わりはありません。

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 駅の転落防止柵の整備に対する財源の確保が必要です。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、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・更新費用や、金利 3%以上の高金利建設企業債(約 500 億円)の利子償還が、大きな財政負担となっています。

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)

## 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24年度決算）>

- 経常収支48億円の赤字
- 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31.9%（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

### 更なる健全化のため、経営健全化計画を策定し、全市的な取組を実施

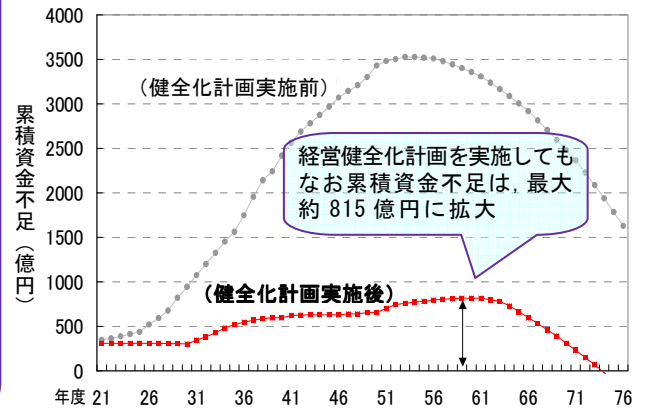
#### <経営健全化計画の主な取組状況（24年度決算）>

- ① 収入増加策
  - ・1日当たり旅客数（H22～24 1万2千人増）
  - ・駅ナカビジネス収入（H20比 4億4千万円増）
- 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数削減（H20比 103人減、約8億円削減）
- ③ 一般会計の支援  
経営健全化出資金（H16～24 累計 約650億円）

#### 【収支の状況（24年度決算）】

経常収支：H20 △144億円 → H24 △48億円  
現金収支：H20 △38億円 → H24 69億円

#### <経営健全化計画実施後の累積資金不足の推移>



- それでもなお累積資金不足は平成24年度決算の309億円から更に増加を続ける見込み

## 提案・要望事項

大きな  
財政負担

要望

- 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8億円
- 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
- 借入利率3%以上の高金利建設企業債の残高約500億円

- 転落防止柵の整備に対する補助金の確保、並びに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
- 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
- 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）

実現すれば、約45億円の利子負担軽減が可能！