



2 都市の持続的な発展と安心安全なまちづくりのための社会資本整備

(総務省, 厚生労働省, 国土交通省)

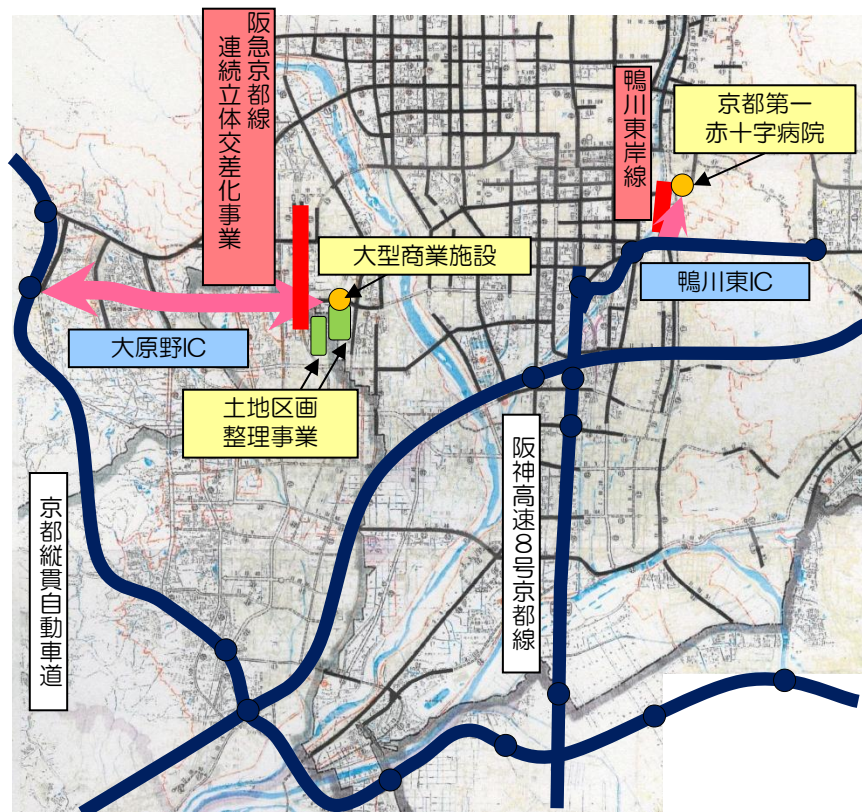
都市の持続的な発展には、社会経済活動の活性化や渋滞緩和の促進など、成長戦略に資する社会資本整備が不可欠であり、また、自然災害によって道路や上下水道等が機能不全に陥らないよう、防災・減災対策を推進する必要もあることから、次のとおり求めます。

提案・要望事項

- (1) 成長戦略に資する幹線道路整備の推進
- (2) 橋りょう対策など防災・減災対策の推進
- (3) 局地的な集中豪雨等に備えた河川及び雨水幹線整備の推進
- (4) 老朽化した上下水道施設の更新や耐震化の推進
- (5) 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

(1) 成長戦略に資する幹線道路整備の推進

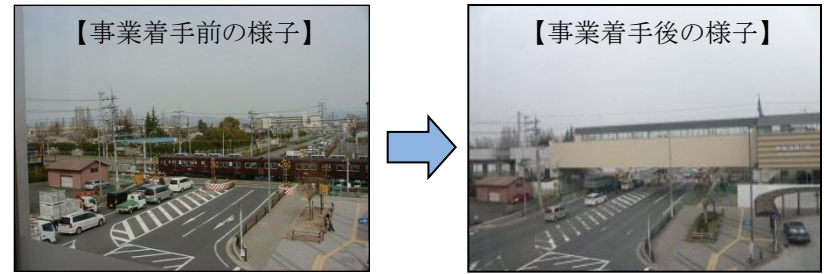
集中的に投資を必要とする幹線道路整備に必要な財源の確保



ICアクセス道路等への集中的な投資による早期完成

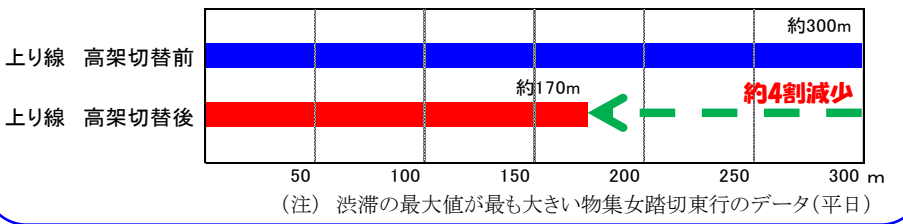
ネットワークが充実し、通行量が増え続けている京都縦貫自動車道や阪神高速8号京都線のICから、大型商業施設や住宅の集積が進むエリア、及び緊急医療施設等までのルートについて、引き続き集中的な投資を行うことで、**社会経済活動の活性化や渋滞緩和の促進等**、本市における成長戦略の推進につなげるとともに、**緊急時の道路ネットワーク機能を向上**させることにより、安心・安全なまちづくりを目指す。

< 阪急京都線連続立体交差化事業 >



< 阪急京都線連続立体交差化事業 上り高架化による事業効果 >

◎ 踏切待ちの最大渋滞長が**約4割減少**しました！ ➡ **大型商業施設等集積が進捗し、更なる渋滞対策が必要！**



- 阪急京都線連続立体交差化については、平成27年度に上下線高架を完了し、踏切除却を確実にするため、**残る2年間(平成27年度～平成28年度)で約41億円**の財源の確保が必要！
- 鴨川東岸線については、橋りょう上部工の連続的な施工のため、**残事業費約21億円**の安定的確保が必要！

(2) 橋りょう対策など防災・減災対策の推進

早急な橋りょうの耐震化、老朽化対策と道路の防災対策及び道路ストックの老朽化対策による住民の生命線の確保

- ・平成23年12月に、「いのちを守る橋りょう健全化プログラム」を策定
対策が必要な橋りょう296橋のうち平成28年度までに51橋の対策完了を目指す
- ・災害時のルート確保のため、道路防災の対策が必要な423箇所の対策を実施予定
- ・多くの道路ストック（トンネル、横断歩道橋等）の老朽化対策を実施予定



橋げたの腐食

[老朽化が進行する橋りょう]



側壁付近の漏水

[老朽化が進行する道路ストック
(トンネルの壁面)]



護岸(擁壁)の補強

[防災対策を施した道路]

○「橋りょう健全化プログラム」(第1期)の確実な遂行には、**残る2年間(平成27年度～平成28年度)で、約95億円**の財源の確保が必要！

	H24(補正含)	H25(補正含)	H26	H27	H28	合計
耐震化	8.3	10.2	16.6	41.3	31.9	108.3
老朽化対策	4.8	5.1	6.9	10.8	10.8	38.4
合計	13.1	15.3	23.5	52.1	42.7	146.7

○第1期プログラム終了後も、継続して取り組んでいく必要があり、対策が必要にも関わらず、やむを得ず先送りしている橋りょうも含めると、**今後20年間で約600億円**もの膨大な予算が必要！

○緊急輸送道路に面する斜面の**防災対策をスピードアップ**するために、その対策経費として**約200億円以上**の財源の確保が必要！

(3) 局地的な集中豪雨等に備えた河川及び雨水幹線整備の推進

局地的集中豪雨対策のため、河川改修、雨水幹線等の整備が必要



浸水被害の状況



整備中の雨水幹線

○準用河川の改修事業における補助要件が限定的



・4億円未満の事業は対象外
・雨水貯留施設の設置は対象外

○近年の局地的集中豪雨に対応するため、総合的な治水対策に係る中小河川の改修や、雨水幹線等の浸水対策施設の整備のスピードアップを図るため、安定的かつ十分な予算を確保することが喫緊の課題

市民の暮らしを守るため、浸水被害の未然防止が重要



傷んだ護岸の補修

経年によるクラックが発生



老朽化が進む排水機場

<参考>本市における河川の状況

種別	細別	管理者	河川数	延長(m)
一級河川 (河川法適用)	直轄河川	国土交通大臣	5	42,179
	指定区間 (都市基盤河川改修対象区間)	京都府知事 (工事・維持の代行：京都市長)	53 (18)	318,270 (29,275)
準用河川 (河川法準用)		京都市長	31	49,583
普通河川 (河川法適用を受けないもの)		京都市長	291	438,512
計			380	848,544
			(京都市管理分)	340 517,370

- 近年多発する局地的集中豪雨に備え、京都市が管理する340河川全てを対象とした対策を行うため、継続的な予算を確保することが喫緊の課題
- 京都市が管理する34箇所の排水機場では、老朽化が進んでいることから、早期に耐震化を図るとともに、適切な維持修繕が必要。国の補助制度は1級・2級河川に係る排水機場のみが対象であり、本市が管理する多くの排水機場の維持修繕に係る経費は国の補助対象外

(4) 老朽化した上下水道施設の更新や耐震化の推進

現状

○老朽化施設の増大による大規模更新の時期が到来

改築更新をしない場合に、今後老朽化する管路の割合



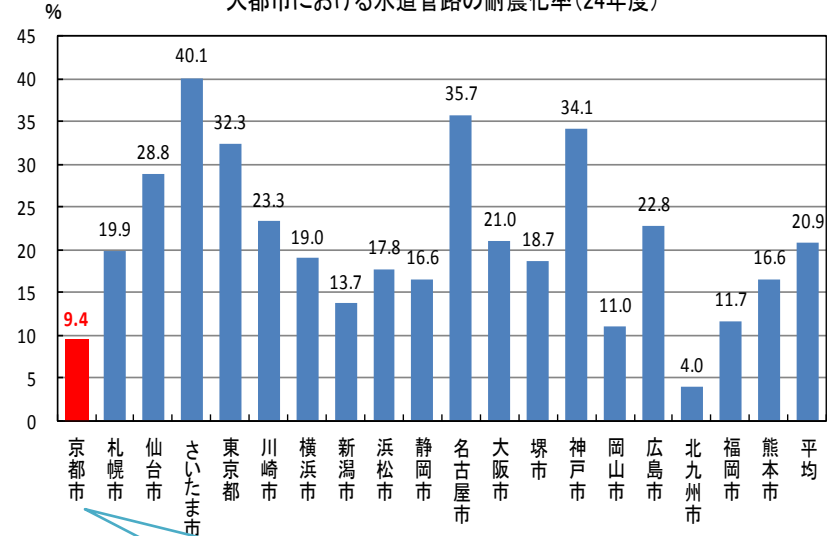
施設の老朽化により...



約20年後には、耐用年数※を超過した管路が、水道で全体の約7割に、下水道では全体の約5割に！！
 ※水道管：40年
 下水道管：50年

○東日本大震災を契機に、上下水道の機能喪失が社会に与える影響の大きさを再認識

大都市における水道管路の耐震化率(24年度)



本市の水道管路耐震化率は低い方から2番目
 ⇒スピードアップが急務！

老朽化した施設の計画的な改築更新が必要

地震等の災害に強い上下水道の構築が急務

安定的なライフラインの維持及び災害対策のために

上下水道施設の老朽化対策及び耐震性向上に対する国の財政支援制度における採択基準の拡充 (水道事業:基準の大幅な緩和, 下水道事業:補助対象拡充の継続)と国費率の引上げが必要！

(5) 鉄道施設における既設線の改修・更新事業に対する補助制度の拡充

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日当たりの旅客数は約34万8千人、市内鉄道輸送の約55%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

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25年度決算）

- ・ 経常収支 41億円の赤字
- ・ 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 24.4%（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）

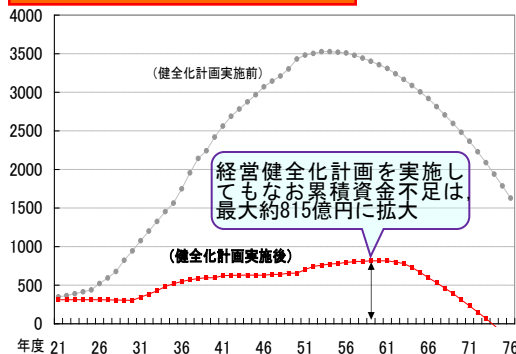
大きな
財政負担

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)の所要経費は約400億円

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

経営健全化計画実施後の累積資金不足の推移



収支の状況（25年度決算）

- 経常収支
H20 △144億円
H25 △41億円
- 現金収支
H20 △38億円
H25 73億円

<経営健全化計画の主な取組状況（25年度決算）>

- ① 収入増加策
 - ・ 1日当たり旅客数（H22~25 2万2千人増）
 - ・ 駅ナカビジネス収入（H20比 6億3千万円増）
- 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（H16~25累計 約711億円）

- それでもなお累積資金不足は平成25年度決算の309億円から更に増加を続ける見込み

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が必要！