

京都市版地方創生

「まち・ひと・しごと・こころ京都創生」の推進に向けて

(内閣官房, 内閣府, 文化庁)

京都市では、「まち・ひと・しごと・こころ京都創生」総合戦略を本年9月に策定し、本市の課題解決だけでなく、我が国全体の地方創生の推進に資する取組を、これから本格的に推進する段階に進みます。

つきましては、国が示す「人口減少問題を解決するためには、これまでとは次元の異なる取組が必要」との認識を共有し、全国をリードする志を持って取り組む本市の地方創生を、真に実効性あるものとするために、次のとおり求めます。

提案・要望事項

- (1) 「文化創造立国」実現に向けた文化庁等の京都市への移転の実現
 - ・ 文化庁の京都市への移転, 移転までの間の同庁文化芸術創造都市振興室の継続設置
 - ・ 文化関係独立行政法人(国立文化財機構, 国立美術館, 日本芸術文化振興会)の京都市への移転
- (2) 地方創生の取組を深化させ, 地方の創意工夫等により力強い潮流をつくるための新型交付金の必要十分な予算確保



(1) 「文化創造立国」実現に向けた文化庁等の京都市への移転の実現

我が国の課題

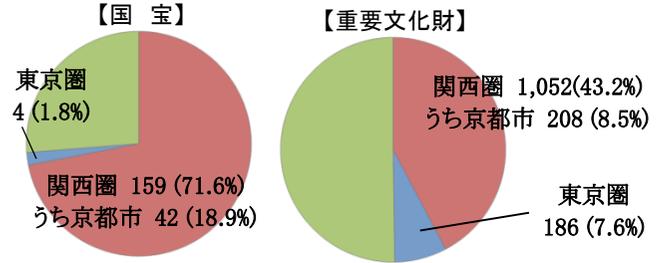
- ①経済成長中心から、成熟社会に適合した新たな文化や社会モデルの構築への対応
- ②日本の文化財や伝統等の価値を日本人自身が十分に認識し、国内外への発信を更に強化する必要
- ③人口減少社会が到来し、地域コミュニティの衰退と文化芸術の担い手不足が指摘

京都の強み

◆ 国宝の約5割、重要文化財の約4割は関西に集積(件数ベース)

「醍醐寺文書聖教」は約7万点からなるが、国宝としては1件のカウント

質・量共に計り知れないほどの文化財が集積
建造物では



◆ 文化の懐の深さ・広さ
～古典芸能・伝統文化からマンガ・アニメ・現代アートまで～



◆ 伝統文化を支える伝統産業等が集積

経済産業大臣指定伝統的工芸品指定数	17 品目 (全国で 222 品目)
京都市独自指定の伝統産業	74 品目
伝統工芸士認定登録者数(H27.2 現在)	1,056 人(全国で 4,241 人)

① 全国に地方創生のモデルを提示
② 日本文化の更なる発展に寄与

京都移転の意義

「政治・経済」と「文化」の
双眼構造による
経済・文化両面からの
日本の創生

移転による効果

1. 文化芸術の創造・継承のための交流と人材育成の強化
2. 現地現場化による文化行政の質の向上
3. 日本文化の海外発信力の強化
4. 文化財・美術品等の保存機能の強化
5. 日本文化を守り、育み、発展させる環境

併せて提案中の、**国際観光振興機構(JNTO)**の移転実現により、海外広報宣伝(訪日プロモーション)、MICE誘致の機能も強化!



(2) 地方創生の取組を深化させ、地方の創意工夫等により力強い潮流をつくるための新型交付金の必要十分な予算確保

「まち・ひと・しごと・こころ京都創生」長期ビジョンと総合戦略の策定

政令指定都市で最も早い本年9月に策定！

基本理念

- 1 人の「数」の追求だけではなく、一人一人が笑顔で、安心して生き、暮らせる社会を追求する
- 2 京都ならではの「**こころの創生**」を重視する
- 3 国内外から訪れる「交流人口」も、「京都にとって大切なひと」として重視する
- 4 全国の自治体と更に連携し、我が国全体の地方創生の推進を志す
- 5 **市民等と行政が共に「自分ごと」、「みんなごと」として、人口減少問題に一丸となって挑む新たな関係を築く**

戦略策定に当たって、経済界、大学、子育て支援関係者、市民グループ等と、延べ100回以上意見交換。市民取組提案募集に137件の提案、パブリックコメントに707件の意見を頂くなど、**市民の関心、取組気運が高まっている。**

本市の総合戦略の特徴・概要

- 1 「こころの創生」を重視
 - ・まち(地域)、ひと(人口)、しごと(経済・雇用)の創生だけでなく、日本伝統の美意識や価値観、生き方の哲学や暮らしの美学、家族や地域の絆、自然への感謝の念など、**「こころの創生」が、日本の将来にとって大きな課題。**
 - ・京都が日本の精神文化の拠点として、**日本の「こころの創生」の中核の役割を担う**
- 2 市民等と行政が共に「自分ごと」、「みんなごと」として、人口減少問題に一丸となって挑む新たな関係を構築
 - ・市民、地域団体、企業、NPO、大学等から**主体的な取組提案を募集**するとともに、**提案を登録して実現を支援する「京都創生・お宝バンク」を創設**
 - ・市民、企業、NPO等の方々と本市職員が**プロジェクトチームを組んで連携して取組を進める「チーム京都」の仕組みを創設**
- 3 人口減少の歯止めを目指すための**新規・重点施策**とともに、**市民等が自ら課題に挑戦する取組**(137の市民提案から選定)を合わせた、**96のリーディング事業を掲載**。基本目標及びリーディング事業に97の成果目標(KPI)を設定。

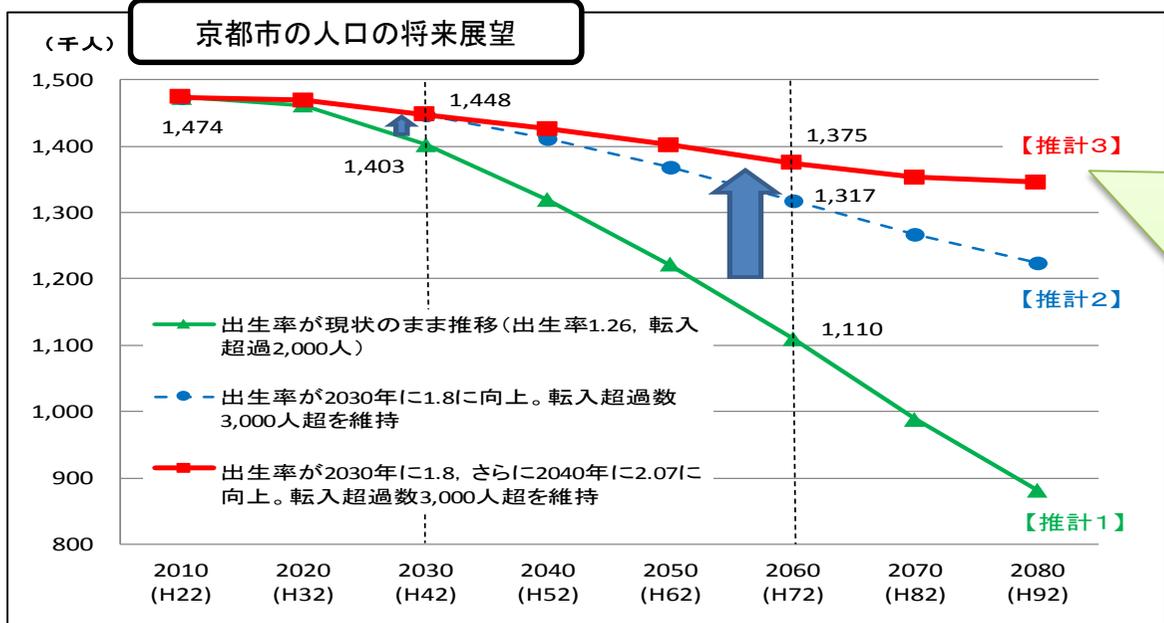


五感で感じる和の文化事業・伝統芸能みくらべ公演
撮影：大島拓也



活動助成等がないにもかかわらず、137件もの意欲的な提案！

9月末に第1弾として、市民グループ、企業、本市職員による「住むなら都」移住応援チーム発足



京都市の合計特殊出生率(1.26)は、全国平均(1.42)を大きく下回り、このままでは中長期的に人口減少が進む厳しい状況。しかし、国の長期ビジョンも踏まえ、若い世代の結婚・出産・子育ての希望の実現や、移住希望者の転入促進等により、国と整合した将来人口の実現を展望(左表の推計3)。



人口減少の課題認識

国による、人口減少に係る課題認識(国「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」から)

- 人口減少に歯止めをかけることは**大きな困難を伴う課題**。
- 解決のためには、**これまでと次元の異なる取組を実施する必要がある**。

京都市の取組状況

本市では、上記の課題意識を国としっかりと共有し、短期間に市民・関係団体等を挙げて密度の高い議論を重ね、市民と行政が総力を結集して困難な課題に挑む「まち・ひと・しごと・こころ京都創生」総合戦略を策定。戦略を基に、**本気と強い覚悟をもって取り組む決意である**。

課題

しかし、現在国で検討されている「**新型交付金**」の予算規模や、一定の自治体負担が求められる制度の仕組みは、国による「**これまでとは次元の異なる取組が必要**」との課題認識(上記)に見合った十分なものとは言い難い。

提案・要望

困難な課題である人口減少問題に、地方自治体が、本気と覚悟を持ってこれまでの延長ではない取組を進め、地方創生を実効あるものとするために、新型交付金の必要十分な予算の確保を！

1 都市の持続的な成長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)

都市の持続的な成長には、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があることから、次のとおり求めます。

提案・要望事項

- (1) 橋りょうや道路などに対する防災・減災対策の推進
- (2) 歴史的な町並み景観の保全や防災対策に資する無電柱化事業の推進
- (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) 鉄道施設の改修・更新事業に対する支援など地下鉄事業に対する財政支援の拡充
- (6) 交通アクセス向上に資するJR新駅（京都・丹波口間）設置への財政支援
- (7) 広域的な大規模スポーツ施設である西京極総合運動公園及び横大路運動公園の再整備, 宝が池公園体育館整備等の着実な推進のための財政支援

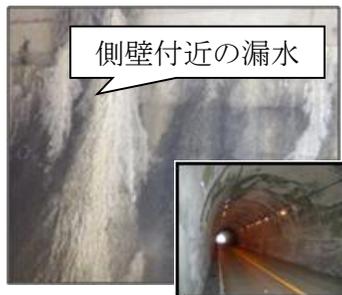
(1) 橋りょうや道路などに対する防災・減災対策の推進

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

- 1 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
- 2 災害時のルート確保のため、道路防災の対策が必要な 419 箇所の対策を実施予定
あわせて、緊急輸送道路ネットワークの増強に寄与する幹線道路(鴨川東岸線等)の整備を推進
- 3 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
平成 27 年 3 月に、「トンネル長寿命化修繕計画」を策定。平成 29 年度までに、対策が必要な 13 箇所の完了を目指す
- 4 高齢者に優しいまちづくりを見据え、役割を終えつつある横断歩道橋の原則撤去。存続の必要があるものについては景観に配慮した補修を目指す
- 5 本市管理の道路(約 3,600km)の維持補修を実施



橋げたの腐食



側壁付近の漏水
(トンネルの壁面)



老朽化した歩道橋の撤去



護岸(擁壁)の補強



緊急輸送道路ネットワークの増強に寄与

[老朽化が進行する橋りょう] [老朽化が進行する道路ストック] [老朽化した歩道橋の撤去] [防災対策を施した道路] [鴨川東岸線の現況]

- ①平成 28 年度は、「橋りょう健全化プログラム」第 1 期最終年度に当たり、このプログラムの完遂のためには**平成 28 年度に約 50 億円の事業費が必要!**
- ②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、対策が必要にもかかわらず、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!
- ③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、**約 200 億円以上の事業費が必要!**
- ④鴨川東岸線は、橋りょう上部工の連続的な施工のため、**残事業費約 19 億円の安定的確保が必要!**
- ⑤幹線道路以外の舗装道路(約 2,300km)の維持補修を計画的に実施するには、**国庫補助制度の創設が必要!**

(2) 歴史的な町並み景観の保全や防災対策に資する無電柱化事業の推進

～先進的な景観政策と安心安全の向上を同時に進めるために～

京都市における無電柱化の進捗状況

(単位: km)

管理者		京都市			国土交通省 (直轄国道)			計	整備率
		幹線系	景観系	小計	幹線系	景観系	小計		
道路	無電柱化済	33.3	9.0	42.3	21.3	0.0	21.3	63.6	1.76%
	総延長			3,555			50	3,605	
管路	無電柱化済	51.0	10.1	61.1	42.5	0.0	42.5	103.6	2.41%
	総延長			4,205			100.0	4,305	

幹線系と同様に、様々な課題のある景観系路線においても、都市防災の観点からも無電柱化は喫緊の課題！

主な課題①

狭小道路での埋設や地域との合意形成の困難性、高コストなどが課題

電線共同溝方式の限界

主な課題②

多額の整備費

約9億円/km

補助率 2/3
補助率 1/2

9億円/km
7億円/km

■電線管理者 ■国庫補助 □京都市

景観系路線の補助率(現行 1/2)が、2/3になれば、市負担額は幹線系と同程度となり、景観系の無電柱化が促進！！



無電柱化の促進には、
無電柱化の推進に関する法律の早期制定と国における必要十分な予算確保が必要！
 さらに、

- ①直接埋設や地上機器のコンパクト化などの低コスト手法導入の早期実現
- ②補助率の引上げなど景観に配慮すべき地区における補助制度の拡充
- ③工事完了後の速やかな電柱撤去を促進するための補助制度の創設
- ④国直轄事業における無電柱化事業の推進

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

京都市は土地利用が高度に進んでおり、市内を流れる河川の沿川の住宅密集地や、地下街などの地下施設が集まる地区で、万が一、溢水等の被害が発生した場合には、市民の財産の損失のみならず、都市機能の麻痺や水難事故など、市民生活に甚大な被害をもたらすことになるため、**河川の改修や適切な維持補修、雨水幹線等の整備といった安全対策を講じ、浸水被害を未然に防ぐことが重要**

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

- ①準用河川の改修事業における**補助要件の緩和が必要**
 - ・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
- ②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必要不可欠**

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

経年劣化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態

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 (29,875)
準用河川 (河川法適用)		京都市長	31	49,993
普通河川 (河川法適用を受けないもの)		京都市長	291	438,512
計 (京都市管理分)			380 (340)	848,954 (518,380)

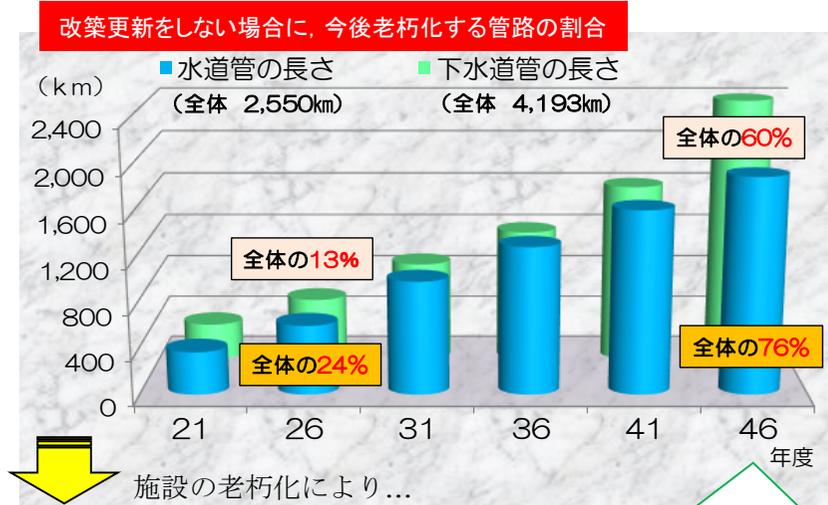
- ①平成25年の台風第18号や平成26年8月の豪雨など、近年多発する大雨や局地的な集中豪雨に備え、京都市が管理する340河川全てを対象とした対策を行うため、**安定的かつ十分な予算を確保することが必要不可欠**
- ②京都市が管理する36箇所の排水機場では、老朽化が進んでいることから、早期に耐震化を図るとともに、適切な維持修繕が必要。国の補助制度は1級・2級河川に係る排水機場のみが対象であり、**準用河川等に係る排水機場も補助対象となるよう要件緩和が必要**



(4) 老朽化した上下水道施設の更新や耐震化の推進

現状

①老朽化施設の増大による大規模更新の時期が到来



【水道管が破損し吹き出した様子】

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割超に、下水道では全体の約6割に！！

※ 水道管 : 40年
下水道管 : 50年

老朽化した施設の計画的な改築更新が必要

②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

毎日安心して使用することができ、災害にも強い水道・下水道を目指し、中期経営プランに基づき上下水道施設の整備を推進

【中期経営プランに掲げる施策目標】

水道配水管の更新率
0.5%[※] → 1.2%
平成24年度 → 平成29年度

下水道管路地震対策率
58.9% → 87.7%
平成24年度 → 平成29年度

※ 平成20～24年度の平均値

<水道配水管の更新計画>

(単位: km)

年度	25 (実績)	26 (実績)	27 (予算)	28 (計画)	29 (計画)	合計
配水管更新延長 (更新率)	23.5 (0.9%)	22.0 (0.9%)	26.0 (1.0%)	28.0 (1.1%)	30.0 (1.2%)	129.5

<下水道管路の地震対策計画>

年度	25 (実績)	26 (実績)	27 (予算)	28 (計画)	29 (計画)
下水道管路地震対策率	64.6%	70.7%	76.9%	81.9%	87.7%

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

①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

(上水道事業:水道料金に係る補助採択基準の撤廃又は緩和, 下水道事業:布設後50年を経過した管渠への補助の継続)

②国費率の引上げ

が必要!

(5) 鉄道施設の改修・更新事業に対する支援など地下鉄事業に対する財政支援の拡充

地下鉄の果たす役割

地下鉄の果たす役割

- ①年間5千万人を超える観光客。1日当たりの旅客数は約35万9千人、市内鉄道輸送の約55%を担う。
- ②道路が狭いので渋滞が慢性化する都心部における交通の大動脈
- ③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
- ④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）
- ⑤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

- ①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
- ②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）

財政状況（26年度決算）

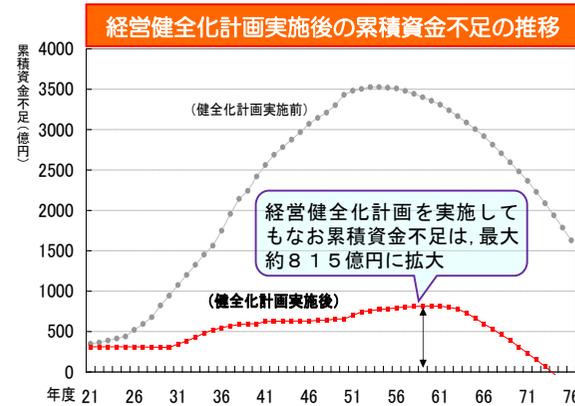
- ①経常収支 9 億円の赤字
- ②累積資金不足額 309 億円（全国の公営地下鉄事業者で最大）
- ③借入金残高 4,067 億円

**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



収支の状況（26年度決算）

①経常収支

H20 △144 億円
H26 △ 9 億円

②現金収支

H20 △ 38 億円
H26 81 億円

<経営健全化計画の主な取組状況（26年度決算）>

1 収入増加策

- ①1日当たり旅客数（H22～26 3万2千人増）
- ②駅ナカビジネス収入（H20比 6億9千万円増）

2 総人件費の削減

駅職員業務の民間委託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（H16～26 累計 約785億円）

●それでもなお累積資金不足は平成26年度決算の309億円から更に増加を続ける見込み

**鉄道施設の改修・更新事業に対する
補助制度の拡充が必要！**

(6) 交通アクセス向上に資するJR新駅（京都・丹波口間）設置への財政支援 京都の更なる魅力向上へ ～京都駅西部エリアの活性化～

JR新駅（京都・丹波口間）の設置

設置効果

七条通付近に新駅を設置し、京都駅西部エリアの中央に位置している梅小路公園へのアクセスが向上することを活かして、「住む」、「働く」、「遊ぶ」といった様々な側面から新たな人の流れをつくり、地域の活性化を図る。

[事業概要]

施工主体 西日本旅客鉄道株式会社

事業期間 平成27年度～平成30年度
(平成31年春開業予定)

事業費 概算49億円(うち負担:約19億円)

※駅周辺整備として、①梅小路公園の再整備、②七条通を跨ぐ歩道橋の整備、③駐輪場の整備を検討



京都駅西部エリアのポテンシャル ～「京都駅西部エリア活性化将来構想」を策定（27年3月）～

- ①居 住：都心部でありながら、梅小路公園等の緑あふれる施設や広大な空間がある。
- ②業 務：京都駅を中心に、商業・業務機能が集積。京都リサーチパークは、「産学公連携拠点・新産業創出拠点」として機能
京都市中央市場（京都市中央卸売市場第一市場）は、現在、施設整備基本計画に基づき施設整備を推進
(水産棟：31年度、青果棟：37年度完成予定)
- ③集 客：京都水族館の開業（24年3月）、梅小路公園「すざくゆめ広場」「市電ひろば」の開園（26年3月）に続き、28年春には、
京都鉄道博物館が開業予定
- ④交 通：京都の玄関口であるJR京都駅があり、さらに **JR新駅設置によりアクセスが格段に向上**

JR新駅（京都・丹波口間）の設置には、平成28年度～平成30年度の3年間で、約30億円の事業費が必要であり、
「都市・地域交通戦略推進事業」（国土交通省）による財政支援 が必要！



(7) 広域的な大規模スポーツ施設である西京極総合運動公園及び横大路運動公園の再整備，宝が池公園体育館整備等の着実な推進のための財政支援

東京オリンピック・パラリンピック，関西ワールドマスターズゲームズ，ラグビーワールドカップに向けて大きく盛り上がる国内のスポーツ機運。京都市では市民スポーツ振興計画を改定中であり，こうした貴重な機会を捉え，市民スポーツの普及・振興につなげる施策を積極的に推進。

⇒とりわけ，施設が不足している現状を踏まえ，市民のスポーツ活動の受け皿となる

様々なスポーツ施設の整備・充実を積極的に推進

①国際的・全国的な
競技・観戦の場

②広域圏での
スポーツの場

③身近な生活圏での
スポーツの場

・身近な体育館は稼働率が高く(13施設平均 97.4%)，土日
夜間は熾烈な予約競争
・府内の公共スポーツ施設数は，類似規模府県の中でも低い
(21都道府県平均 1,472箇所に対し，京都府 636箇所)

①西京極総合運動公園の計画的改修 【社会資本整備総合交付金】

- ・府内随一の規模を誇る「京都のメイン競技場」の再整備や機能強化
- ・平成33年度の関西ワールドマスターズゲームズの陸上競技会場として開催希望を表明中



大型映像装置(整備中)



大会諸室



観客席屋根

②横大路運動公園の再整備・防災機能強化 【防災・安全交付金】

- ・新たに硬式野球場と多目的グラウンド(球技等)を整備し，府下の広域大会や防災の拠点に



多目的グラウンド



防災備蓄倉庫



硬式野球場スタンド



硬式野球場スコアボード

③宝が池公園体育館の整備 【社会資本整備総合交付金】

- ・市民の身近な屋内スポーツ拠点の整備(体育館空白地域での新規整備)



整備効果

※整備写真は全てイメージ

だれもがスポーツ，健康づくりを楽しめるまち，
スポーツを通じて地域の絆がより結ばれるまち，
スポーツツーリズム等による集客交流など
世界一の観光都市・京都の更なる魅力向上へ！

**多額の経費(総額約50億円以上)を要する大規模スポーツ施設整備に対する
国の財政支援が必要！**

国土交通省「社会資本整備総合交付金」「防災・安全交付金」による財政支援(平準化等を図った整備計画に対する着実な支援)

2 北陸新幹線（敦賀以西ルート）の費用対効果を踏まえたルート決定と早期整備

（国土交通省）

国土軸の強靱化にとって不可欠であり，その中に日本の精神文化の拠点である京都をしっかりと位置付けることが，人口減少社会の克服や東京一極集中の是正の観点でも極めて重要であることから，次のとおり求めます。

提案・要望事項

北陸新幹線（敦賀以西ルート）の費用対効果を踏まえたルート決定と早期整備

～西日本旅客鉄道で検討中の新案（小浜市から京都市に入るルート）を含めたルート検討～



北陸新幹線（敦賀以西ルート）の費用対効果を踏まえたルート決定と早期整備



- ① 政府与党でプロジェクトチームを設置し、協議が開始された。
- ② 27年8月に、JR西日本により、現状の3ルート以外に、京都駅に接続する小浜ルートの新案が表明されたことを受け、利用者便益や経済波及効果等を改めて検討する必要がある。

敦賀・大阪間の早期整備

- ① 国土の調和ある発展を目指し、関西・西日本の経済の地盤沈下を招かない。

京都駅に接続する小浜ルートの新案の検討

- ① 京都駅の既存の鉄道結節点機能（東海道本線，山陰本線，湖西線，奈良線，近鉄，市営地下鉄）を活用することにより、北陸新幹線の沿線地域と、京都駅を核とした近畿圏との「ネットワーク」が充実する。
- ② これにより、広いエリアで経済活動が活性化し、関西，北陸，ひいては日本全体の発展に貢献することができる。
- ③ 京都を含む各観光地を経由することにより、「観光立国・日本」の実現に向けて大きな推進力となる。

3 リニア中央新幹線の大阪までの全線同時開業，関西国際空港へのアクセス改善及び「京都駅ルート」の実現

(国土交通省)

我が国にとって最適なルートを比較検討していただくとともに，国家政策として整備を推進し，その効果を最大限に発揮させるため，次のとおり求めます。

提案・要望事項

- (1) 「リニア中央新幹線」の東京・大阪間の同時開業のための国家プロジェクトとしての整備及び国の財政支援
- (2) 関西国際空港へのリニア延伸によるアクセス改善及び「京都駅ルート」の実現（首都圏～京都～関西国際空港を75分で行なぐ）



「リニアを、京都へ。」

～東京一極集中の打破，国土の均衡ある発展を目指して～



全国幹線旅客純流動調査(2010)を基に推計	京都駅ルート	現行ルート
首都圏からの乗客数予測	1,200 万人/年	300 万人/年
首都圏からの利用者による経済波及効果	810 億円/年	420 億円/年

京都駅は、既存の鉄道ネットワーク(東海道本線、山陰本線、湖西線、北陸本線、近鉄、市営地下鉄)と結節しており、広いエリアの方々がリニア効果(時間短縮)を享受できる。

- ① 現行ルートは、42 年前に超電導リニアの技術の導入を前提としない、東海道新幹線の老朽化や事故に備えた「第二東海道新幹線」として主要な経過地を決定
- ② 全国新幹線鉄道整備法では、需要の動向や経済効果の調査結果に基づいてルートを決定すると明記されており、改めて、リニアを前提とした、ルートの検証が必要

大阪までの全線同時開業

- ① 国土の調和ある発展を目指し、関西・西日本の経済の地盤沈下を招かない。

関西国際空港へのアクセス改善

- ① リニアを延伸すれば、国内唯一の完全 24 時間空港と首都圏がつながる。
- ② 我が国の産業，学問，文化の振興や「観光立国・日本」の大きな推進力となる。

「京都駅ルート」の実現

- ① 首都圏～京都～関西国際空港を 75 分で行く。
- ② 21 世紀の日本の発展にとって、ものづくり，学術，文化，宗教，観光振興などの要素がきわめて重要
- ③ 京都は、現役の御所，全国的企業，宗教の本山，家元の所在地でもある。政治経済の中心である東京とともに、これからも京都が日本の文化首都としての使命を果たすことは日本の未来のため。

4 国立京都国際会館・多目的ホールの2, 500人規模 (来春着工予定) から5, 000人規模への拡張整備

(財務省, 国土交通省)

高い国際競争力と世界への発信力を持つ都市として、かけがえのない日本の歴史、伝統、文化、心を、絶やすことなく未来に引き継ぐ「文化の振興」のための中核的役割を担い、その役割を果たすため、次のとおり求めます。

提案・要望事項

国立京都国際会館・多目的ホールの2, 500人規模(来春着工予定)
から5, 000人規模への拡張整備

国際会館2, 500人規模から5, 000人規模への拡張整備

現 状 ◆国内外の主要な国際会議場の状況

国名	会議場名	メイン会議場 収容人数	メイン展示場 面積
日本	国立京都国際会館	1,840名	3,000㎡
日本	福岡国際センター・マリンメッセ	6,000名	9,100㎡
日本	国立横浜会議場(パシフィコ横浜)	5,000名	20,000㎡
日本	東京国際フォーラム	5,000名	5,000㎡
韓国	コエックス会議・展示センター(ソウル)	7,000名	10,000㎡
中国	香港会議・展示センター	8,000名	20,000㎡
シンガポール	シンガポール国際会議・展示場	12,000名	12,000㎡
オーストラリア	メルボルン国際会議場	5,500名	30,000㎡

5千名が収容でき、それに見合う展示ができる多目的ホールが世界のスタンダード

現在の施設整備(2,500人規模)の概要

- ①主要室等
展示ホール(2,000㎡:2,500人規模)
- ②主なスケジュール
敷地調査:26年7月~12月
設 計:26年9月~28年2月
工 事:27年度~30年度(予定)



整備イメージ

課 題 ◆国立京都国際会館のスペース不足により、開催が見送られた国際会議の事例

年度	国際会議名	要請スペース	開催地
25	国際小児科学会	5,000人規模の会議スペース, 12,000㎡の展示場	オーストラリア
25	国際腎臓学会	3,000人規模の会議スペース, 10,000㎡の展示場	香港
25	世界肺癌学会	5,000人規模の会議スペース, 10,000㎡の展示場	オーストラリア

2020年東京オリンピック・パラリンピック開催に伴い、更なる国際会議の受入れの増加が見込まれる中、2,500人規模ではスペース不足により開催が見送られる国際会議が今後更に増えていく

〔日本・京都市における国際会議の開催件数〕

年	日本	京都市
25	2,427件	176件(国内4位)
26	2,590件(+7%)	202件(国内3位)+15%

<日本政府観光局による統計結果に基づく>

開催件数はいずれも過去最高を更新

5,000人規模の多目的ホールを整備することによる効果



豊かな自然環境

宗教や芸術文化の集積

高品質な伝統工芸

国立の国際会議場としての責務と機能を十分に果たすため、「京都らしい設え」を施した国内唯一の施設を最大限にいかし、日本文化の神髄ともいべき京都において、国際会議を更に多く開催することにより、日本文化を一層世界に発信することが可能に!



国際貢献の機会を増やし、国際社会における日本の国力向上に大きく寄与することができる!

5 「文化芸術立国」実現に向けた支援の充実

(文部科学省, 文化庁)

文化芸術立国の推進のためには、日本の精神文化の拠点であり、伝統、文化、ものづくり、自然、学術、宗教、おもてなしを体現する我が国を代表する都市である京都が、京都文化芸術プログラム2020を推進することにより、日本の「文化力」を一層向上させることが効果的であるため、次のとおり求めます。

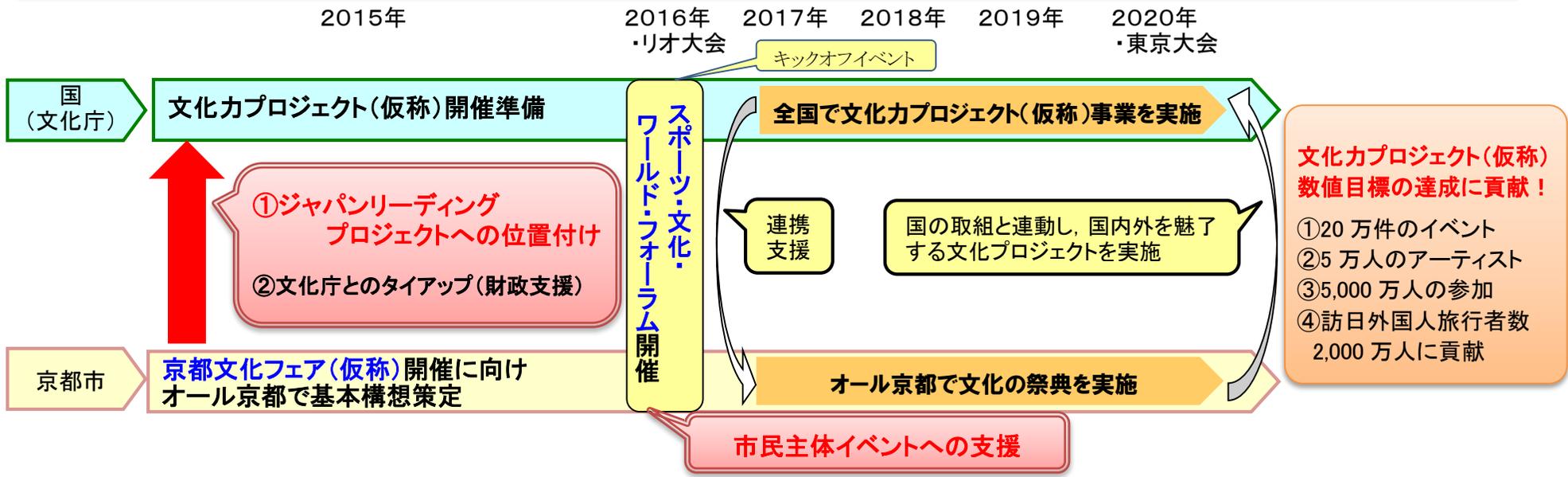
提案・要望事項

- (1) 「京都文化フェア（仮称）」（オール京都で28年度から開催予定）における各種取組の文化庁が推進する「文化力プロジェクト（仮称）」ジャパンリーディングプロジェクト事業への位置付け等
- (2) 「スポーツ・文化・ワールド・フォーラム」（2020年東京オリンピック・パラリンピック大会のキックオフイベントとして28年10月に東京・京都で開催予定）における京都からの提案を十分に踏まえた取組及び市民主体イベントへの支援
- (3) 東アジア文化都市2017京都開催への財政支援等

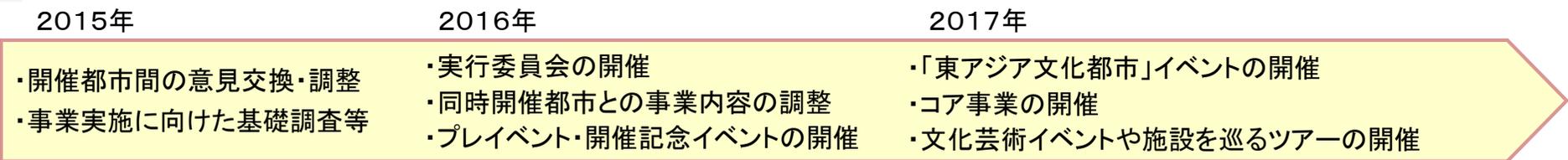
京都文化芸術プログラム2020の推進による「文化芸術立国」の実現

2020年の東京オリンピック・パラリンピック等の開催決定を契機として、今後強かに推進すべき事業を取りまとめた京都文化芸術プログラム2020を策定(平成27年2月)。京都文化フェア(仮称)、スポーツ・文化・ワールド・フォーラムや東アジア文化都市2017京都の開催など、京都の文化芸術の魅力の世界に発信する多彩な取組を展開することにより、京都が「文化芸術立国」の実現に向けて、その中核を担う。

京都文化フェア(仮称)、スポーツ・文化・ワールド・フォーラム開催に向けた連携・支援



東アジア文化都市2017京都の開催に向けた支援



文化芸術事業や、日・中・韓 3箇国の文化都市の交流事業など、充実した事業の実施には、**国の財政支援や、開催都市との連携が必要!**

6 無料公衆無線LANに係る認証方式及びセキュリティ確保に関する全国統一基準の早期策定

(総務省, 観光庁)

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等を控え、無料公衆無線LANの更なる普及、安心・安全で快適な利用環境の整備が必要不可欠であるため、次のとおり求めます。

提案・要望事項

無料公衆無線LANに係る認証方式及びセキュリティ確保に関する
全国統一基準の早期策定

～京都市では、利便性と安全性を兼ね備えた

新たな「KYOTO Wi-Fi」を10月から実施～



安心安全かつ快適な Wi-Fi 環境の整備に向けた全国統一基準の早期策定

本市での取組

京都市公衆無線 LAN 事業「京都どこでもインターネット (KYOTO Wi-Fi)」の整備

- ①事業開始：平成24年8月～
- ②整備箇所数：市内1,705箇所 (市バス停, 地下鉄駅, 商業施設, 公共施設) ※平成27年10月1日現在



さらに平成27年10月から、利便性と安全性の両立で安全快適に利用できる Wi-Fi の認証方式を採用！

関西における認証方式の統一に向け、関西広域連合「外国人観光客のための Wi-Fi 整備協議会」で、本市の認証方式をモデルとして提案

全国的な課題

全体の約37%が回答

外国人旅行者が旅行中に困ったこと第1位 (観光庁調査) ⇒ 「無料公衆無線 LAN 環境が整っていないこと」

- ①日本で普及している無料公衆無線 LAN は、特定会社の携帯電話利用者等に利用が限定されている。
- ②無料公衆無線 LAN を利用できない場合、通信料金が非常に高額となる。
- ③利用できる場合でも、各自治体や民間事業者など、事業主体によって利用方法や安全対策が大きく異なっている。

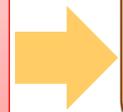


一自治体のみでの取組によって、これらの解消を図ることは困難

利便性と安全性を兼ね備えた認証方式、セキュリティ確保に関する全国統一基準の早期策定が必要！

さらに、整備を促進するために、

- ① 無料公衆無線 LAN の事業主体の垣根を越えた認証の連携や、全国統一基準を踏まえたアプリの開発等の促進
- ② 無料公衆無線 LAN の全国的な整備の着実な推進 **が必要！**



「観光立国」推進に貢献！

7 地方交付税の必要額の確保や臨時財政対策債の廃止など 大都市財政の実態を踏まえた財源の確保

(内閣官房, 総務省, 文部科学省, 中小企業庁)

現行の指定都市制度の課題を抜本的に解消し, 指定都市が周辺市町村と連携を深め, 成長戦略拠点として日本の発展を一層けん引していくため, 次のとおり求めます。

提案・要望事項

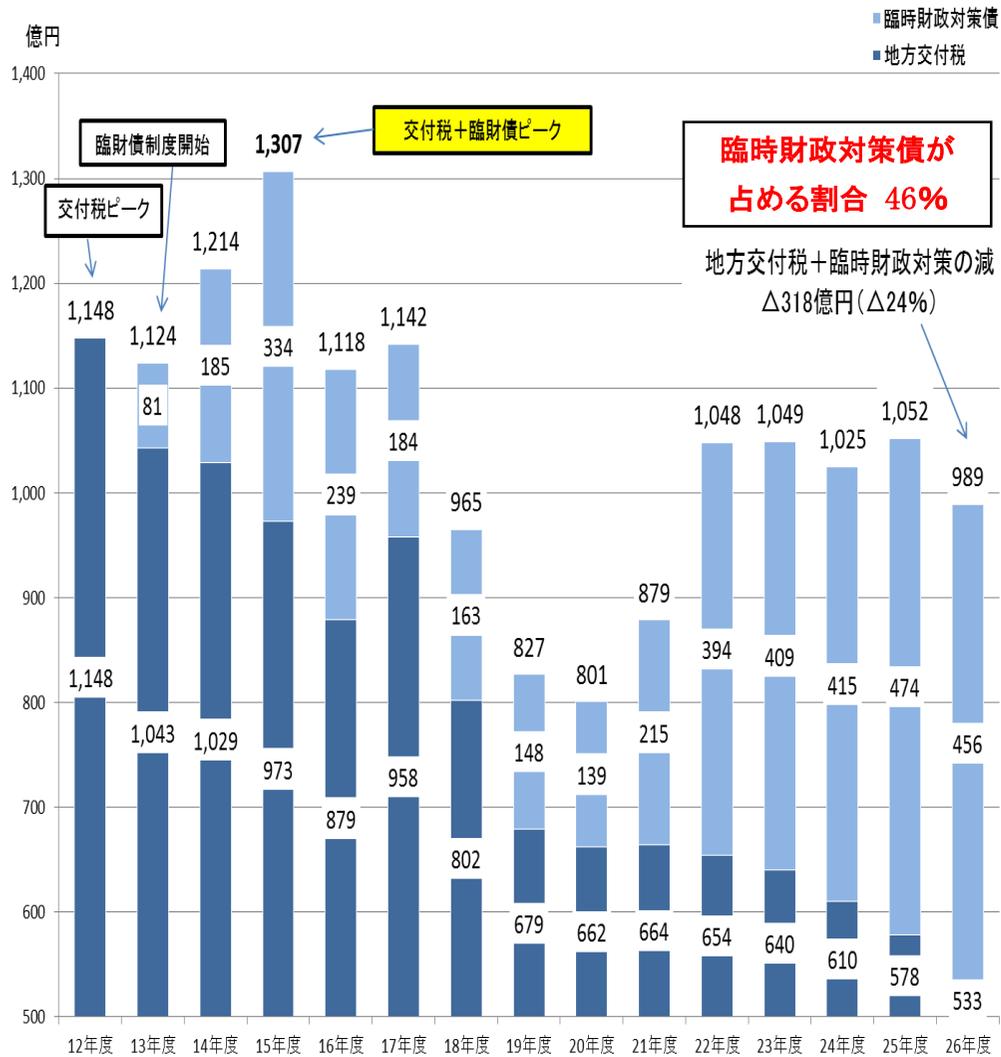
- (1) **地方交付税の必要額の確保と臨時財政対策債の廃止**
～地方交付税はピーク時(12年度)から54%(615億円)減, 臨時財政対策債が占める割合は制度開始時(13年度)の7%(81億円)から46%(456億円)へ増～
- (2) **退職手当債発行拡充措置の平成28年度以降の延長**
- (3) **県費負担教職員制度の権限移譲に伴う財政措置**
～事務及び税源移譲開始(29年度～)に伴い, 新たに約40億円の財政負担が発生～
- (4) **身近で安心・安全なマイナンバー制度に必要な対応と十分な財政措置**



(1) 地方交付税の必要額の確保と臨時財政対策債の廃止

(2) 退職手当債発行拡充措置の平成28年度以降の延長

京都市における地方交付税及び臨時財政対策債の実績推移



地方交付税制度の改革

- ① **増大する行政経費に応じた必要額の確保が必要！**
- ② この間の市税収入の増(26年度決算ベースで180億円)を大きく上回る削減額
⇒ **地方交付税総額確保が必要！**
- ③ 26年度地方交付税
→ **ピーク時(12年度)から $\Delta 615$ 億円($\Delta 54\%$)**
⇒ 臨時財政対策債の発行等による負担の先送りではなく、**法定率の更なる引上げによる地方財源不足額の解消が必要！**

退職手当債

- ① 一般職員の退職者数は、平成28年度以降も措置期間中と同程度の水準で、平成30年度にピークを迎える見込み
- ② 退職手当額も、平成28年度以降、同程度の水準

退職手当債発行拡充措置の平成28年度以降の延長が必要！

(3) 県費負担教職員制度の権限移譲に伴う財政措置

事務移譲(平成 29 年度～)に係る本市への影響

※ 平成 24 年度決算を基に道府県が試算した数値に基づき推計



**地方交付税措置の対象とならない
経費等 43 億円**

国等による適切な財政措置がなされない場合、**毎年度多額の超過負担が発生し続ける**ことになり、本市財政に与える影響が極めて大きくなる！

権限移譲に伴い必要となる財源について、**所要額全額を適切かつ確実に交付税措置することが必要！**

税源移譲は、指定都市と道府県が、双方にとって財政運営への影響が最小限となる財政中立を基本として、国が地方財政措置を検討し、適切に講じることを前提として合意

(4) 身近で安心・安全なマイナンバー制度に必要な対応と十分な財政措置

厳格な個人情報保護対策の確保

強固な情報連携システムの構築

自治体間の調整

早期の情報提供

セキュリティ対策は、本制度の円滑な運用の前提
全国で確実な対応ができるよう国の積極的な取組みが不可欠

中小企業・小規模事業者等の更なる負担軽減

全ての民間事業者が、制度を正しく理解し、安心して確実に対応していただくことが極めて重要。とりわけ中小企業の負担軽減が急務

情報提供の充実

経営支援・相談の強化

人材教育の支援

- ①各省庁等の連携を強め、わかりやすくタイムリーな周知を！
- ②手続の迅速化・簡素化、オンライン手続の推進やワンストップサービスの実現など、手続の負担軽減と利便性の向上に資する取組の積極的な推進を！

必要な財源の措置と地域の意見を踏まえた制度活用

個人番号カードの普及促進

情報システムの運用・維持管理

地域の実情・意見を踏まえた更なる活用検討

- ①国家的な情報基盤整備であり、必要経費は全額国庫負担とすべき
- ②導入準備や手続において重要な役割を担う地方自治体や住民が、制度導入による増収効果やメリットを実感できるよう更なる活用の検討を！