

# 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

路線系	電線管理者 (億円/km)	国庫補助 (億円/km)	京都市 (億円/km)	補助率
景観系要望後	2	4.7	2.3	2/3
景観系	2	3.5	3.5	1/2
幹線系	2	2.5	2.5	1/2

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



- 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**

市民のくらしを守るため、浸水被害の未然防止が重要



<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			380 (京都市管理分)	848,954 (518,380)

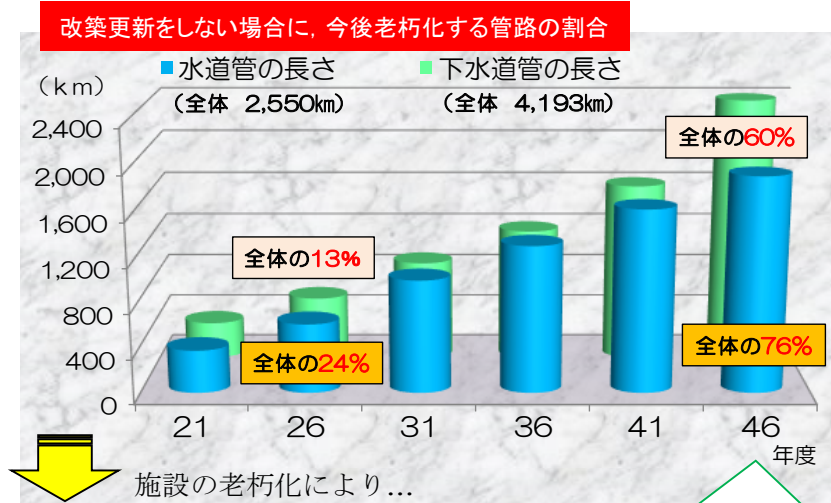
- ①平成25年の台風第18号や平成26年8月の豪雨など、近年多発する大雨や局地的な集中豪雨に備え、京都市が管理する340河川全てを対象とした対策を行うため、**安定的かつ十分な予算を確保することが必要不可欠**
- ②京都市が管理する36箇所の排水機場では、老朽化が進んでいることから、早期に耐震化を図るとともに、適切な維持修繕が必要。国の補助制度は1級・2級河川に係る排水機場のみが対象であり、**準用河川等に係る排水機場も補助対象となるよう要件緩和が必要**



# (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



約20年後には、耐用年数<sup>※</sup>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！！  
<sup>※</sup> 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%<sup>※</sup> → 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）

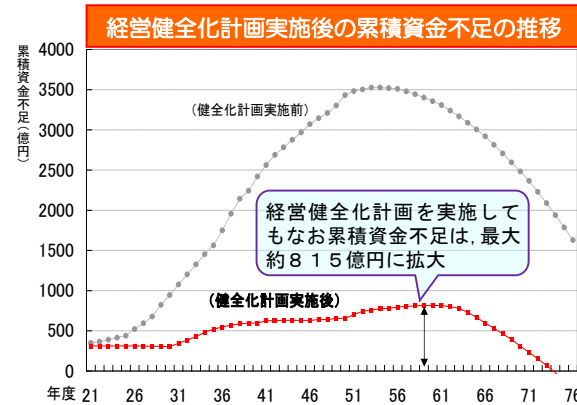
- ①経常収支 9億円の赤字
- ②累積資金不足額 309億円（全国の公営地下鉄事業者で最大）
- ③借入金残高 4,067億円

**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。

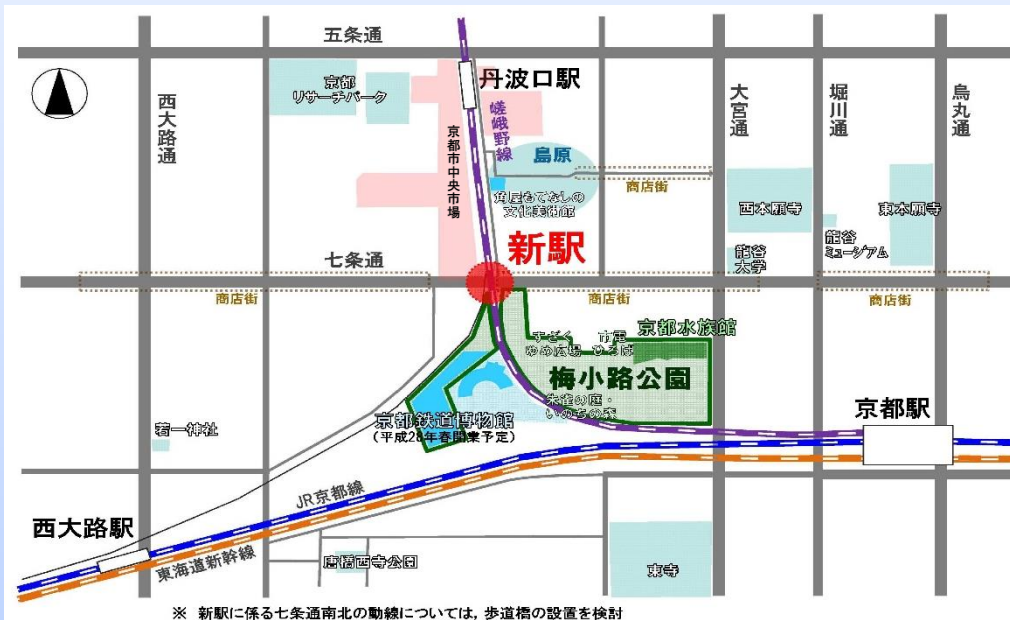
#### [事業概要]

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「すぎくゆめ広場」「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)