

6 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

都市の持続的な成長のために、社会経済活動の活性化や渋滞緩和の促進等に向けた社会資本整備が不可欠です。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) 安心・安全の課題解決に向けた、鴨川東岸線をはじめとした道路整備の推進に必要な財政支援
- (2) 歴史的な町並み景観の保全や、防災対策のための無電柱化事業の推進
- (3) 交通アクセス向上に資するＪＲ嵯峨野線 京都・丹波口間新駅設置への財政支援
- (4) 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
- (5) 東京オリンピック・パラリンピック等の開催に向けた観光やスポーツの振興の拠点となる、公園整備の推進のための財源の拡充
- (6) 局地的な集中豪雨等に備えた治水対策及び浸水対策の推進
- (7) 老朽化した水道・下水道施設の更新や耐震化の推進

(1) 安心・安全の課題解決に向けた、鴨川東岸線をはじめとした道路整備の推進に必要な財政支援

鴨川東岸線をはじめとした道路整備の推進に必要な財政支援

課題

交付金の配分不足により、「事業完成予定が遅れる」「地方が真に必要なとする事業に着手できない」
→「円滑な事業進捗が困難」
「市予算約 41 億円 (H27) が執行できない」

予算に関する要望

- ①国の交付金総額の増額
- ②事業効果の大きい大都市部への重点配分
- ③事業中路線の状況に応じた重点的な支援

早急な対応が難しければ

制度に関する要望

地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金という趣旨に鑑み、整備計画間の柔軟な流用を可能に！

(交付金不足による影響が大きい主な事業)

事業	鴨川東岸線(Ⅱ工区) (<u>社会資本整備重点計画掲載</u>)	北泉通 (<u>土地収用手続案件</u>)
状況		 ※赤帯部分は道路拡幅箇所
効果	京都高速道路鴨川東ICと直結し、緊急輸送道路(九条通)とも接続する道路であり、 ・防災機能面の向上 ・鴨川東部の観光地や京都駅周辺へのアクセス性の向上	地域防災拠点でもある左京区総合庁舎へのアクセス道路であり、 ・防災機能面の向上 ・歩行者の安全性の向上 ・交通利便性の向上
問題点	・下部工は完成しているが、上部工が進まない。 ・完成に残り約10億円が必要	・土地収用手続を進めており、工事を着実に進めるための財政支援が必要。

道路の更なる防災機能強化のための、地方の実情を踏まえた財政支援

現状

道路防災対策が必要な560箇所のうち149箇所の対策が完了し、道路防災対策を効率的かつ効果的に進めていくため、対策の優先順位等を定めた計画を策定予定

課題

国の交付金総額が十分でなく、必要な配分が得られないため、対策が進まない。

要望

災害時のルート確保のため、残りの道路の防災対策に、約 200 億円以上の財源が必要
→防災対策を更にスピードアップするためには、
国の十分な財政支援が必要！



斜面の補強

[防災対策を施した道路]

道路の維持管理に必要な財政支援

現状

市民らの生活や経済活動に最も身近な舗装道約3,200kmの膨大な延長を管理
現在、舗装点検に基づく補修を実施しているが、今後更なる予防保全型の維持管理を図るための修繕計画を策定予定

要望

道路特性に応じた適正な管理水準を維持するためには、
予防保全型修繕計画を実行するための安定した財源の確保が必要！



[路面下に発生した空洞の状況]

京都市における無電柱化の進捗状況

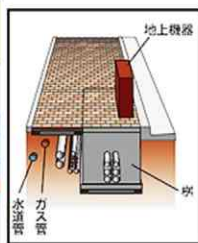
(单位: km)

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			3,558			50	3,608	
管路	無電柱化済	51.0	10.1	61.1	42.5	0.0	42.5	103.6	2.40%
	総延長			4,209			100.0	4,309	

先斗町通
【現状】

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

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



約9億円/km

Project Type	Segment 1 (Blue)	Segment 2 (Maroon)	Segment 3 (White)	Total (億円)
幹線系 (Main Line)	2	2.5	2.5	7
景観系 (Scenic Line)	2	3.5	3.5	9

- 電線管理者
- 国庫補助
- 京都市

景観を阻害している電線類

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！

- 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

先斗町通
【整備イメージ】

(3) 交通アクセス向上に資するJR嵯峨野線 京都・丹波口間新駅設置への財政支援



JR新駅事業

- ①交通戦略:「歩くまち・京都」総合交通戦略
※平成28年9月に交通戦略のシンボルプロジェクトに位置付け
- ②施工主体:西日本旅客鉄道株式会社
- ③事業期間:平成27年度～平成30年度(平成31年春開業予定)
【平成28年9月末 着工】
- ④事業費:概算49億円(うちJR負担:約19億円)

現状の課題

京都駅西部エリアは、梅小路公園をはじめとする、多彩な地域資源が集積しており、京都の成長戦略を推進し、都市格を高めるうえで大変重要な地域と位置付けている。本エリアの更なる地域の活性化を図るため、中心部にJR新駅を設置することとしているが、平成31年春開業に向け、確実に事業執行するための財源の確保が必要。

整備効果

- ① 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いかして、「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。
- ② 新駅を軸とし、鉄道や路線バスなど既存の公共交通を再編・強化し、公共交通の利便性向上や利用促進を図る。
- ③ 車利用から公共交通への更なる転換を図る。



新駅完成時のイメージ

JR新駅設置の着実な推進のためには、国土交通省の補助メニューである「都市・地域交通戦略推進事業」で、平成29～30年度の2年間に約21億円(国費約10.5億円)の財政支援が必要！

(4) 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措置の拡充

地下鉄の果たす役割

地下鉄の果たす役割

- 年間5千万人を超える観光客。1日当たりの旅客数は約37万2千人、市内鉄道輸送の約55%を担う。
- 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
- 道路が狭あいでは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るとともに、持続可能なまちづくりを進め、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）



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（27年度決算）>

① 収入増加策

- ・1日当たり旅客数（H21比 4万5千人増）
- ・駅ナカビジネス収入（H20比 7億7千万円増）

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（H16～27累計 約857億円）

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）

財政状況（27年度決算）

- ・累積資金不足額 **309億円**
（全国の公営地下鉄事業者で最大）
- ・借入金残高 **3,911億円**

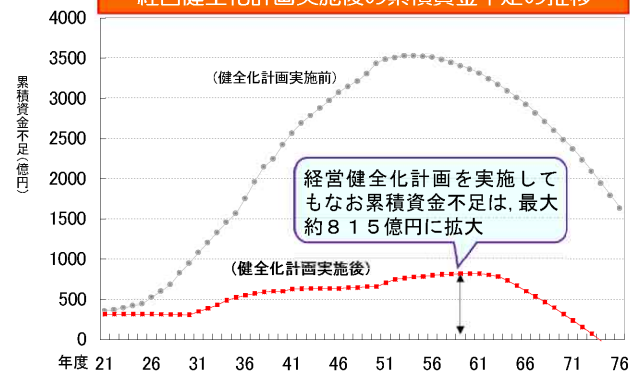
大きな
財政負担

- ①開業35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**
- ②烏丸線全駅への可動式ホーム柵設置をめざした自動列車運転装置搭載の新型車両導入に着手
→ 烏丸線全駅へ可動式ホーム柵を設置する場合、**多額の経費が必要となる。**

補助制度
の拡充等
が必要！

- それでもなお累積資金不足は平成27年度決算の309億円から更に増加の見込み！

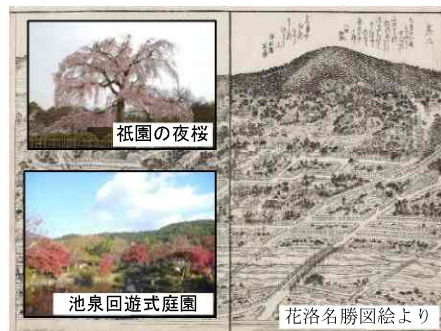
経営健全化計画実施後の累積資金不足の推移



- ①鉄道施設の改修・更新事業に対する補助制度の拡充
- ②烏丸線への可動式ホーム柵の設置促進に対する支援
 - ・整備促進に向けた補助制度の更なる拡充
 - ・安全かつ低コストで整備可能となる技術開発の促進

(5) 東京オリンピック・パラリンピック等の開催に向けた観光やスポーツの振興の拠点となる、公園整備の推進のための財源の拡充

世界から高い評価を受ける観光都市・京都の魅力に、より一層の磨きをかけるための公園整備の推進



世界に誇る名勝地へ (円山公園)

- ①開園から130年以上の歴史を持つ池泉回遊式庭園だが、トイレ・園路等の老朽化が深刻
- ②本来の魅力を取り戻し、世界に誇る名勝地となるよう整備を推進
(総事業費 約6億円)



新駅設置にあわせた地域活性化 (梅小路公園)

- ①水族館・鉄博など集客施設が集積し、来園者470万人(5年前の2.8倍)を突破
- ②平成31年春の新駅開業に合わせて、公園再整備を行い、更なる地域活性化を図る
(総事業費 約3億円)



通船復活にあわせた再整備 (東山自然緑地)

- ①疏水通船復活の機運の高まりにより、H27、H28年に試験運行を実施
- ②汲み取りトイレ等、公園施設が老朽化していることから、観光客をおもてなしする体制を整えることが急務
(総事業費 約5億円)

世界から高い評価を受ける観光都市・京都の魅力に、より一層の磨きをかけるための公園整備の推進には、**国の財政支援が必要！**

市民の身近なスポーツ活動の場となる 「宝が池公園体育館（仮称）」整備への財政支援

【本市の取組】

東京オリンピック・パラリンピックの感動・成果を2021年の関西ワールドマスターズゲームズ(WMG)へと継承し、市民スポーツの更なる振興を図るため、京都市では、市民スポーツ振興計画を改定し、様々な取組を推進中。とりわけ、施設不足の現状を改善するため、大規模・競技用施設から市民の身近なスポーツ活動の受け皿となる施設まで、多様な施設整備・改修を実施中。

【課題】

- ①スポーツ機運が盛り上がる中、幅広い市民の健康づくりやスポーツ人口の拡大、スポーツを通じた地域活性化等を実現するためには、**身近なスポーツ活動の場の確保が急務。**
⇒本市では、市民に身近なスポーツの場の確保のため、「**宝が池公園体育館（仮称）**」の整備を計画

宝が池公園体育館（仮称）【新設】

<背景>

- ・市内体育館の稼働率は高く、土日夜間の利用は熾烈な予約競争。身近なスポーツ活動の場として極めて市民ニーズが高い施設。
- ・とりわけ、体育館が不足している市北東部で長年、整備が待ち望まれ続けてきた。

<整備概要>

- ・市民の多様な利用に対応
→団体・チーム競技
バレーボール、バスケットボール、バドミントン、卓球等
→個人の健康・体力づくり
トレーニング室、健康・体力相談室等
- ・市民大会なども開催できる観客席付き
- ・災害時の地域の防災拠点
指定避難所、防災倉庫、太陽光パネル発電等

- ②また、建築単価の高騰等も見込まれる中、**多額の経費を要するスポーツ施設整備には国の財政支援が必要。**

関西WMG中には、**円滑な大会運営を支えるバックアップ施設**（同大会の予備施設（会場候補、練習会場等）又は市民利用の受皿施設）としての役割も！

<京都市の開催競技等>
開会式、陸上競技（トラック&フィールド）、スカッシュ、バドミントン、空手道



「**宝が池公園体育館（仮称）**」の整備には、スポーツ庁補助金「**スポーツ環境整備事業**」による**財政支援が必要！**

(6) 局地的な集中豪雨等に備えた治水対策及び浸水対策の推進

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**

1 都市基盤河川整備及び下水道の雨水幹線等の浸水対策施設整備に対する交付金の増額

京都市では、18河川の指定区間について都市基盤河川としてきめ細かい治水対策を進めるとともに、市街地における浸水対策を進めているが、**近年多発する大雨や局地的な集中豪雨に早急に対応する必要がある**。

総合的な治水対策に係る都市基盤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に向け、**交付金の増額が必要不可欠**



2 準用河川及び普通河川の改修に対する補助要件の緩和

市民のくらしを守るため、市民に身近な河川である**市管理河川の準用河川や普通河川の治水安全度を向上させる必要がある**。

準用河川の改修事業は、4億円未満の事業は対象外であり、また、普通河川改修は対象外であるため、**補助要件の緩和が必要**

＜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)

3 河川及び排水機場の維持管理に必要な国庫補助制度の創設等

①一級河川等の法河川を含め、**河川の護岸補修やしゅんせつ等の維持管理は、国庫補助制度がない**。

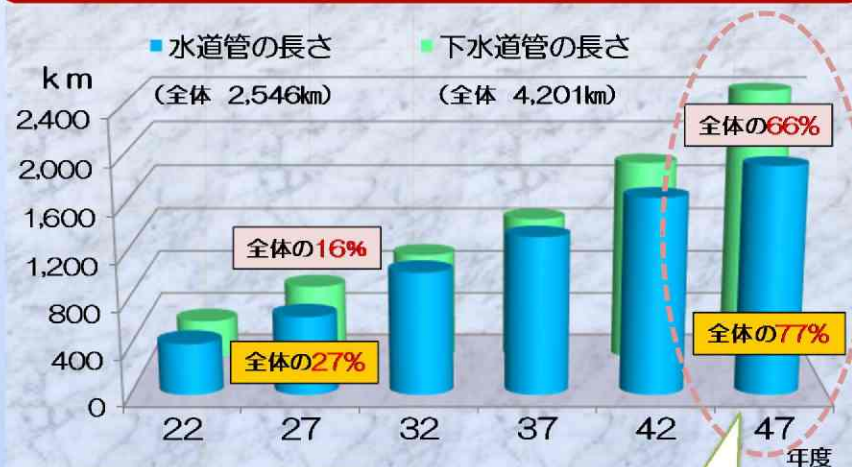
②また、京都市が管理する36箇所の排水機場は老朽化が進んでおり、早期に耐震化を図るとともに、適切な維持管理が必要であるが、**国の補助制度は一級・二級河川に係る排水機場のみが対象**

護岸補修等の河川の維持管理や準用河川等に係る排水機場の維持管理も対象となる国庫補助制度の創設が必要



(7) 老朽化した水道・下水道施設の更新や耐震化の推進

老朽化した水道・下水道施設の増大
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（水道管 40 年、
下水道管路 50 年）を超過した管路が…
水道では全体の約 **7 割超**、
下水道では全体の約 **6 割超に！！**

老朽化した水道・下水道施設の
計画的な改築更新が必要 !!

東日本大震災や熊本地震において、
水道・下水道の重要性を改めて認識

【京都市上下水道事業中期経営プラン(2013-2017)に掲げる目標】

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水道・下水道施設の整備を推進

水道配水管の更新率

0.5%※ → 1.2%
平成 24 年度 平成 29 年度

※ 平成 20～24 年度の平均値

下水道管路地震対策率

58.9% → 87.7%
平成 24 年度 平成 29 年度

<水道配水管の更新計画>

年度	H25(実績)	H26(実績)	H27(実績)	H28(予算)	H29(計画)	合計
配水管更新延長 (更新率)	23.5km (0.9%)	22.0km (0.9%)	24.6km (1.0%)	28.7km (1.1%)	30.0km (1.2%)	128.8km

<下水道管路の地震対策計画>

年度	H25(実績)	H26(実績)	H27(実績)	H28(予算)	H29(計画)
下水道管路地震対策率	64.6%	70.7%	76.9%	82.6%	87.7%

地震等の災害に強い
水道・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 **水道・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：対象施設（配水支管）の拡充，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！