

10 安心安全なまちづくりと都市の持続的な成長のための社会資本整備

地方が抱える課題に的確に対応し、安心・安全で快適なまちづくりや未来の京都への先行投資による成長戦略を推進するため、次のとおり求めます。

提案・要望事項

- (1) **社会資本整備総合交付金等の財源確保と、地方にとって自由度が高く、創意工夫を活かせる制度への更なる改革**
～ 鴨川東岸線などの道路整備やバリアフリー化及び無電柱化等の推進 ～
- (2) **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源確保**
- (3) **将来を見据えた広域的な道路ネットワークの構築**
～ 堀川バイパストネルの可能性などの調査や京都南ジャンクション（仮称）の整備等 ～
- (4) **下水道管の老朽化対策を推進するための補助制度の創設**
～ 29年度に終了する緊急改築推進事業に代わる制度の創設，財源の確保 ～
- (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措置の拡充**

(国土交通省)

(1) 交付金の財源確保と、地方の創意工夫を活かせる制度への更なる改革

現状・課題

本市では、都市の成長や魅力向上、安心・安全につながる様々な事業に、「社会資本整備総合交付金」、「防災・安全交付金」を活用

- 都市の骨格を形成する「街路事業」
- 災害時のルート確保のための「道路防災対策」
- 景観保全や都市防災を目的とした「無電柱化事業」
- 橋りょう、トンネル、横断歩道橋などの「道路ストックの維持管理」
- 局地的集中豪雨に対応するための「河川改修」、「雨水幹線整備」
- 歩行者と自転車の安全を確保するための「自転車走行環境の整備」
- 観光・スポーツの振興拠点となる「公園整備」
- 「市営住宅」の適切な更新と維持管理 など

しかし・・・，内示額は、必要額を **約 65 億円** 下回っているため、**安心安全の確保など市民生活に必要な事業を進めることができない**

<道路の新設>

災害時の通行を確保する鴨川東岸線では、計画的な工事の進捗が図れず、事業に遅れが生じた。



鴨川東岸線整備状況

<バリアフリー化>

駅周辺道路のバリアフリー化については、本市として必要な重点整備地区の整備が完了していない。

< 歩道新設，点字ブロック改良の例 >



整備前



整備後

<無電柱化>

本市が重点的に整備する路線の計画延長約 18km に対して、進捗は約 6km にとどまる。

< 先斗町通 >



現状



整備イメージ

要望

国の財源（社会資本整備総合交付金，防災・安全交付金）の確保・拡充，及び地方が重要とする事業には，継続的・安定的に交付金を重点配分する等の柔軟な制度運用が不可欠！

(2) JR新駅設置への財源確保

現状・課題

京都駅西部エリアは、梅小路公園等、多彩な地域資源が集積しており、京都の成長戦略を推進するうえで核となる地域である。本エリアの更なる活性化を図るため、中心部にJR新駅を設置することとしており、平成31年春開業に向け、**確実に事業進捗を図る必要がある。**

要望

事業最終年度となる平成30年度は、**「都市・地域交通戦略推進事業」(交付金メニュー)の財源確保が必要!**

効果

- ① 梅小路公園等の核となる施設へのアクセスが向上することをいかにして、**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、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。



(3) 将来を見据えた広域的な道路ネットワークの構築

～ 堀川バイパストンネルの可能性などの調査や 京都南ジャンクション(仮称)の整備等 ～

現状・課題

将来の本市の発展にとって真に必要な道路ネットワークについて、広域的な視点から、多様な意見を頂く場として研究会を設置。主要渋滞箇所が連続し、**慢性的な渋滞が発生している堀川通**をはじめ、市内各所で発生する渋滞の解消やリダンダンシーの確保等について議論している。

また、京都高速道路と名神高速道路が直接接続されておらず、大阪国際空港等へのアクセスにも課題があるなど、道路ネットワークとしての機能を十分に発揮していない。

要望

- 堀川通の交通円滑化のための**バイパストンネルの可能性などの調査**
- 京都高速道路と名神高速道路を接続する**京都南ジャンクション(仮称)のネクスコ西日本による整備の推進**

などが必要!

効果

- ① 中心部をはじめ市内の**交通渋滞の解消**
- ② 大阪国際空港等への**アクセスの向上など、利便性の向上**
- ③ 災害時等の更なる**安心・安全の確保**



堀川通の交通渋滞状況

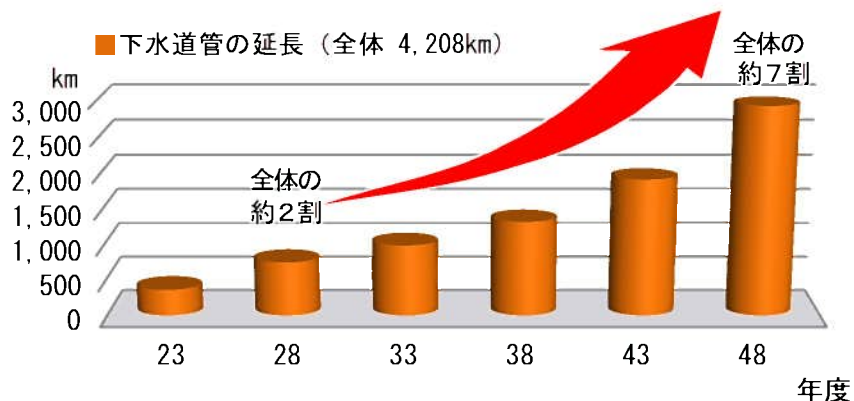
(4) 下水道管の老朽化対策を推進するための補助制度の創設

現状・課題

老朽化した下水道施設が増大し、20年後には下水道管の約7割が耐用年数（50年）を超過する。

国において、緊急かつ集中的に点検、改築等を推進するため、24年度に、設置から50年を経過した下水道管を対象とした「緊急改築推進事業」が創設されたものの、29年度までの時限措置とされている。

【耐用年数を超過する下水道管の延長】



要望

下水道管の老朽化対策をより一層推進するため、**29年度に終了する「緊急改築推進事業」に代わる新たな制度の創設、財源の確保が必要！**

(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措置の拡充

地下鉄の果たす役割

年間5千万人を超える観光客。1日当たりのお客様数は約37万9千人、市内鉄道輸送の約55%を担う交通の大動脈。



まちづくりに不可欠な都市装置であり、将来にわたって維持していくことが必要！

公営地下鉄事業者で唯一の経営健全化団体

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（28年度決算）

- ・借入金残高 **3,764 億円**
- ・累積資金不足額 **309 億円**

公営地下鉄事業者で最大！

大きな財政負担

烏丸線は開業35年、東西線も開業20年を経過し、今後改修・更新事業が本格化。更に、烏丸線全駅に可動式ホーム柵を設置した場合、多額の経費が必要

→ 今後10年間で、平成21～30年度の10年間における所要経費（約420億円）を大きく上回る経費が見込まれる
このため、累積資金不足が増加し、引き続き厳しい経営状況に！

要望

- 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
- ③ 車両や駅設備等における低炭素化に資する事業に対する補助制度の継続、要件緩和