

公明党京都市会議員団は報第23号から報第26号までの水道事業、公共下水道事業、自動車運送事業及び高速鉄道事業の25年度特別会計について認定し、議第294号、295号について賛成する態度を表明しておりますので会派を代表し討論を行います。

上下水道事業において、平成25年度は「京（みやこ）の水ビジョン」の後期5か年の実施計画である「中期経営プランの初年度にあたり、この計画を着実に推進し、一層の経営効率化と財政基盤の強化を図り、老朽化した配水管の更新、鉛製給水管の取り換えや、近年、増加する集中豪雨の状況を踏まえた地震や浸水などの災害対策に対し着実に取り組んでいただきました。とくに洛西地域における配水管腐食対策を無事に完了されましたこと高く評価いたします。

まず、水道事業においては、節水型社会の進展による水需要の減少が続くなか、水道料金収入は平成25年10月からの平均9.6%の料金改定により、前年度と比べ3.7%（9億6100万円）増加。支出においては各種経費の削減により2年ぶりの19億7100万円の黒字決算となり、前年度からの繰越欠損金2億100万円を差し引いた17億7000万円は建設改良費の財源として処分し、あわせて企業債の残高は、老朽化した水道管の更新のスピードアップを図る事業費を増加したことにより前年度と比べて1.5%増加しました。今後、市民の命と暮らしを守るために、より一層の取り組みを求めます。

下水道事業については、下水道事業使用料収入が有収汚水量の減少や、使用料の改定により、前年度と比べ3.0%（7億200万円）減少しましたが、支出において各種経費の削減に努めた結果、4年連続の黒字決算（40億2400万円）となりました。

この黒字については、企業債の償還財源として利益処分され、また、企業債の残高は、投資額の抑制により発行を上回る償還を行ったため前年度と比べて3.5%減少しました。

さて、京都市は下水道事業の着手から80年以上経過しています。

老朽化した管路・施設の改築更新や重要な管路・施設の耐震化を行い、機能維持・向上対策などのインフラ整備は重要です。

昨年の台風18号の大雨をはじめここ数年、局地的集中豪雨、いわゆるゲリラ豪雨や台風による洪水や浸水が発生しております。今年も、台風11号や8月16日豪雨においては、マンホール蓋の浮上と周辺道路の隆起が発生しました。京都駅や山科駅といった地下街などを有する地区における雨水幹線の整備による浸水対策、市内の4割を占める合流式下水道の改善や高度処理の推進などの水環境対策は着実に進めていただきたい。さらに新山科浄水場、鳥羽水環境保全センターなど大規模太陽光発電設備の設置による再生可能エネルギー対策など、これらの事業推進はいずれも多額の費用が必要です。

そのためには、将来の財政負担を軽減するため、自己資金の確保や国へ補償金免除繰り上げ償還制度の拡充を要望し、企業債の発行を抑えるなど、限られた財源の中で計画的・効率的に進めていただきますよう、くれぐれも、よろしくお願い致します。

とりわけ、雨に強く安心できる浸水対策の推進について、総括質疑でもご指摘させていただいたように、中期経営プランの重点項目の一つである雨水貯留幹線の整備とともに、雨水

対策は市民レベルの取り組みの拡大が重要です。25年度の雨水浸透ます設置助成制度の利用が1件4基のみとは、誠に残念な状況です。今後、市民への積極的なPRに取り組むとともに、使いやすい制度になるよう工夫、検討をよろしくお願いします。

次に自動車運送事業ですが、市バスの観光系統の増便や便利で分かりやすいダイヤの充実に取り組んできた効果などにより、1日当たりの旅客数は前年度から4300人増加し、運送収益が増加した一方で一般会計からの繰入金が増加したことなどにより、経常収入が減少しました。支出においては、総人件費の削減やバス車両更新台数の抑制などに取り組んだ結果、経常支出が減少し、経常損益は前年度より1億4600万円黒字が増加し27億4700万円の黒字となりました。これにより累積資金不足は、平成17年度の過去最大の約144億円から9億9100万円まで減少しました。今後は更なる利便性の向上と質の高いサービスの提供に努め、一般会計の任意補助金に頼らない安定的で自立した経営の確立に向け、全力で取り組んでいただきたい。

委員会でも質疑があったように、運送事業者にとって乗客の安全輸送が第一です。そのため運転士の安全運行研修や違法駐車対策などの事故防止重点強化策の実施、ドライブレコーダーの全車両への導入などにより、事故防止を組織の総力を挙げ取り組んでいただいておりますが、有責事故件数80件以下という目標には至りませんでした。今後、しっかりと取り組んでください。

バス待ち環境の向上についてはバスの駅やベンチの設置など安全対策も含めた取り組みを一層、積極的に進めてもらいたい。また、私たちが求めてきたICカード利用については市民の皆様や観光客の皆様に周知徹底をよろしくお願いいたします。

高速鉄道事業についてはオール京都体制で全庁あげた増客の取り組みや駅ナカビジネスの積極的な展開、観光客数の好調な伸びと、それに対応した増便の実施、地下鉄利用のPRに積極的に取り組んだことや、同志社大学の今出川キャンパスの移転の効果などに、1日当たりの旅客数が前年度より9000人増加させることができました。

その結果、現金収支は前年度の69億から73億円の黒字となり、経営健全化計画を32億上回る収支改善ができ資金不足比率も昨年より7.5ポイント改善し24.4%となりました。

さて、乗客1日当たり375,000人の達成には、平成30年度までの今後5年間で1日当たり27,000人の旅客数の増加が必要です。これは並大抵のことではありません。「京都市地下鉄5万人増客推進本部」のもと沿線施設や区役所との連携、イベントの開催、若手職員増客チームの取り組みのより一層の強化が必要です。

最後に、昨年台風18号による東西線の部分運休は市民生活にとって多大な影響が出ました。この教訓を踏まえ、災害対応についてはタイムライン行動計画の視点を生かした危機管理体制の更なる強化に取り組んでいただくことを要望し討論いたします。

ご清聴ありがとうございました。