

交通網問題対策等調査特別委員会 会議記録

- 1 期 日 令和7年6月23日（月）
午前9時25分 開会
午前10時35分 閉会
- 2 場 所 第1委員会室
- 3 出席委員 委員長 石田 清
副委員長 須山 泰一
委員 浅田 徹、加藤 勇貴、
西田 真、福田 嗣久、
森垣 康平、米田 達也
- 4 欠席委員 なし
- 5 説明員 （別紙のとおり）
- 6 傍聴議員 なし
- 7 事務局職員 主事 菅谷祐一
- 8 会議に付した事件 （別紙のとおり）

交通網問題対策等調査特別委員長 石田 清

交通網問題対策等調査特別委員会 次第

日 時：2025 年 6 月 23 日(月) 9:30～

場 所：第 1 委員会室

1 開 会

2 委員長あいさつ

3 協議事項

(1) 委員会所管事項の現状について

【市長公室】 経営企画課

【都市整備部】 建設課、都市整備課

(2) 自動運転について

【都市整備部】 都市整備課

(3) JR 西日本株式取得について

【都市整備部】 都市整備課

(4) 委員会の運営方針について

委員会重点調査事項

(5) 管外行政視察について

(6) その他

委員会の席次について

4 閉 会

交通網問題対策等調査特別委員会名簿

【委 員】

2025年6月23日現在

職 名	氏 名
委 員 長	石 田 清
副 委 員 長	須 山 泰 一
委 員	浅 田 徹
委 員	加 藤 勇 貴
委 員	西 田 真
委 員	福 田 嗣 久
委 員	森 垣 康 平
委 員	米 田 達 也

【当 局】

職 名	氏 名	職 名	氏 名
市長公室長	谷 口 雄彦	城崎振興局 地域振興課参事	橋 本 郁夫
経営企画課長	真狩 直哉	竹野振興局 地域振興課参事	森 口 佳徳
都市整備部長	富 森 靖彦	日高振興局 地域振興課参事	上 野 和則
次長兼建設課長	久 田 渉	出石振興局 地域振興課参事	山 本 隆之
建設課参事	山 根 哲也	但東振興局 地域振興課長	大 岸 勝也
都市整備課長	堂 垣 俊裕		
都市整備課参事	武 中 孝寛		

12名

【議会事務局】

職 名	氏 名
議会事務局主事	菅 谷 祐一

交通網問題対策等調査特別委員会設置要綱

1 設置の目的

豊岡市の基幹交通網の整備をはじめ、市民生活の利便性等を高めるための公共交通機関の諸課題等について調査を行うため、地方自治法第109条及び豊岡市議会委員会条例第5条の規定に基づき、特別委員会を設置する。

2 委員会の名称

交通網問題対策等調査特別委員会

3 委員の定数

8名

4 付議事件

- (1) 北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）、但馬空港及び鉄道に関する調査研究等
- (2) 路線バス等地域公共交通に関する調査研究等

5 委員会の設置期間

調査完了の時期まで

6 調査の経費

議会費の中で議長の定める額

7 その他

設置期間中、議会の閉会中も継続調査できるものとする。

交通網問題対策等調査特別委員会重点調査事項（案）

2025. 6. 23

1 高規格道路に関する事項

- 北近畿豊岡自動車道の事業推進に関する事
- 山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）の事業推進に関する事

2 但馬空港に関する事項

- 空港の利用促進並びに支援体制に関する事
- 東京直行便の実現に向けた事業推進に関する事

3 バス交通に関する事項

- 路線バス等公共交通の充実と利用促進に関する事
- スクールバスに関する事

4 鉄道交通に関する事項

- 鉄道交通の維持・存続並びに利用促進に関する事

5 新たな交通サービスに関する事項

- 自動運転技術の導入に関する事
- 自家用有償旅客運送等に関する事

午前9時25分開会

○委員長（石田 清） 皆さん、おそろいの方です。これから始めさせていただきます。よろしいですか。（「はい」と呼ぶ者あり）

それでは、交通網問題対策等調査特別委員会を開会いたします。

まず、但東振興局の大岸課長から、本日の委員会を欠席する旨の申出がありましたので、ご了承いただきます。

それから、委員会中の発言につきましては、必ず委員長の指名を受けてから、マイクを使用し、発言の最初に課名と名字をお願いします。

委員会の皆さんは、Side Books 上のフォルダー、委員会の6月23日の中に資料を配信しておりますので、よろしくお願いいたします。

まず、協議に入ります前に、5月1日付で議員となられました加藤委員につきまして、交通網問題対策等調査特別委員会の所属となりましたので、一言ご挨拶をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○委員（加藤 勇貴） おはようございます。

5月1日付で市議会議員になりました加藤です。前職というか、以前、プロジェクトチームの中で交通網対策のプロジェクト等をやらせていただいておりますので、何かお力になればと思いますので、よろしくお願いいたします。

○委員長（石田 清） ありがとうございます。

それでは、協議事項に入ります。

お手元の次第にもありますが、まず、委員会所管事項の現状について、4月からそう日もたつてはいないんですが、それを議題といたします。

説明をお願いします。経営企画課から。

真狩課長。

○経営企画課長（真狩 直哉） 資料の2ページをご覧ください。市民の移動の在り方検討の進捗状況として、高橋地区における住民の移動に関する取組の支援について報告します。

昨年度実施したマイカー乗合交通「のんなるかー」の試験運行では、住民ニーズや地域で支える移

動の仕組みに必要な視点や課題が明らかになりました。

試験運行の概要につきましては、3ページに記載のとおりです。試験運行の成果を基に、今後、地域とともに、次のステップを考え、仕組みの実施に向けた取組を進めていくこととしています。

試験運行の検証結果として、市としてまとめたものを報告させていただきます。

ア、移動手段のニーズです。自宅近く、目的地近くでの乗り降りが可能な移動手段というのが求められている。それから、通院、交流のための移動手段や福知山方面への移動手段が求められている。

イの運行体制です。地域の移動を支える意向のあるドライバーが、現時点では一定数おられるということが分かりましたが、マイカーに人を乗せることに抵抗を感じるというドライバーがおられるということでした。それから、安全安心に関する取組、これは自分の車ですとか、あと保険に関すること、これらを強化する必要があるということです。

それから、ウのシステムです。現時点では、デジタル活用、今回の試験運行ではLINEでの予約というのを使いましたが、その必要性は低いということです。

サービスの設計です。地域での仕組みを検討する時点で、地域主体で運行すること、持続可能な仕組みとすることにウエートが置かれたサービス内容、路線、それからダイヤの設定というものをしました。定時定路線ということをしましたけども、これにより、利用想定者にとっては利用しづらいサービス内容となった可能性があるということです。それから、高齢者と高校生の移動に関する課題解決を目指しましたが、高校生の利用はなく、ニーズに合ったサービスとは言い難い結果であったということでした。

これらの市の評価を、地域でも同様に今回の試験運行について評価されていますので、その評価と併せて、今後の取組を進めていくこととしています。

私からは以上です。

○委員長（石田 清） ありがとうございます。

それでは、都市整備部の建設課、お願いします。

○建設課長（久田 渉） 引き続き、次、4ページをご覧ください。北近畿豊岡自動車道の事業促進についてです。

前回、4月15日以降、特段の進捗などは変化はございませんが、4番に記載してます国への要望活動の日程が具体化しまして、10月の6日から7日で調整しているところでございます。

また、事務概要には記載しておりませんが、今年度の具体的な工事内容につきましては、今やってます豊岡病院のIC、インターチェンジ付近のところで、それから正法寺岩井線といいまして、高屋から岩井に抜ける市道の岩井側の峠のところ、計2か所、仮設道路の工事が実施されると聞いております。

北近のほうは以上です。

それから、続きまして、6ページをご覧ください。山陰近畿自動車道の事業促進についてです。

こちらにつきましても、4月15日以降の進捗となりますが、まず、2番目の竹野道路につきましては、先日、6月14日に竹野道路の起工式が中竹野のふるさと館にて盛大に開催をされております。議員の皆様にも出席いただきまして、ありがとうございます。

それから、次、4番目の仮称城崎温泉ICから京都府県境につきましては、引き続きの環境調査を実施していると。それから、佐津ICから仮称竹野ICにつきましては、道路の予備設計並びに環境配慮書作成業務が、今年度予定されております。

6番の国への要望活動につきましては、先ほどの北近同様、10月の6日から7日が調整をしております。

また、事務概要には具体には記載しておりませんが、昨年度より竹野道路につきましては、一部仮設道路の工事が進められております。ご存じかもしれませんが、江野、伊賀谷のところと、それから竹野町の林地地区で、共にトンネル工事に先立ちます明かり部、出入口のところの仮設道路や作業ヤードの設置工事となっております。

説明は以上です。

○委員長（石田 清） 都市整備部、堂垣課長。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） 都市整備課から、4月からの進捗状況について説明させていただきます。

まず、9ページをご覧ください。空港の利用促進と利便性の向上についてです。

大項目1つ目の運賃助成や小学校社会見学事業による利用の促進につきましては、3つ上げてしまして、空港運賃助成事業につきましては937件、但馬伊丹路線無料キャンペーンが16件、その他の助成として2件の利用促進事業を実施しており、5月末現在の合計で955件となっております。

次に、大項目2つ目の大阪・関西万博に向けた取組の実施についてです。

まず、（1）ひょうごフィールドパビリオンツアーにつきましては、7月以降に実施する予定としております。

大項目3つ目の関係機関・団体と連携した東京直行便開設に向けた取組の実施では、例年の取組となりますが、7月23日に、鹿児島県の日本エアコミュニケーション株式会社及び東京都の日本航空株式会社への要望会を実施する予定にしております。

大項目4つ目の他団体や空港会社との連携したPR活動、利用促進策の実施につきましては、（1）第2回JALコウノトリフォトコンテストを5月7日から8月31日の期間で実施しており、5末日時点で8件の応募がありました。表彰式につきましては、11月15日に実施する予定にしております。

次に、（2）ひょうご楽市・楽座での空港PRにつきましては、7月19日から20日と7月26日から27日の4日間、豊岡演劇祭実行委員会との合同で実施する予定にしております。

次に、10ページをご覧ください。（3）5月17日に、但馬・伊丹空港で開催されたITAMI空楽フェスタで、但馬空港のPRを実施しています。

次に、（4）9月26日から28日の3日間、ひょうご豊岡フェア@あべのハルカスにおいて、空港のPRを実施する予定にしております。

次に、11ページをご覧ください。バス交通の充実と利用促進についてです。こちらにつきましても、4月以降の進捗状況について説明させていただきます。

大項目1つ目の主要バス路線の維持を図るため、国県と協調した運行補助等を実施につきましては、例年のことではありますが、記載のとおり、各路線及び車両購入に係る国、県、市ごとの補助金申請の事務を進めているところです。

大項目2つ目の地域の実情に応じた交通体系とネットワークの構築についてです。

(1) 竹野地域予約型乗合交通につきましては、10月1日の運行開始に向けて、地域運営協議会設立準備会や地元説明会を5月から6月にかけて実施しています。住民説明会には、どの会場とも30人程度の参加がありました。

次の(2) 竹野南地区新交通モード実証運行の実施につきましては、竹野地域予約型乗合交通が10月から運行を開始する予定にしているため、9月末日で実証運行を終了する予定にしています。

12ページをご覧ください。大項目3つ目の市街地循環バス「コバス」、市営バス「イナカー」、地域主体交通「チクタク」の適切な運行及び運行支援についてです。

例年の取組ですが、コバスにつきましては北ルート、南ルート、エクスプレス便を運行しております。

イナカーにつきましては、城崎大橋開通に伴い、6月1日から路線バスの運行が再開されたため、赤石線の運行を終了しています。現在は、気比三原線、竹野海岸線、三方線、八代線、河野辺線の5路線で運行をしております。

チクタクにつきましては、奥山、資母、ひぼこ、合橋の4地域で運行しております。

次に、大項目4つ目の運行事業者、地域と協働したモビリティーマネジメント及びバス利用の機運醸成を図るイベントなどの実施につきましては、4項目上げています。

まず、(1)の市職員の市内移動及び但馬管内等への出張に係る公共交通利用については、延べ34

人の利用がありました。

次の(2) ノーマイカーデーの実施についてです。販売枚数は、第2水曜日で226枚、第4金曜日で213枚の計439枚となっております。

次の(3) 高校生通学バス定期券購入補助事業についてですが、公共交通の利用促進と定住促進を目的として、市内在住の高校生等が通学に係る定期券を購入する場合、その一部を補助する制度です。補助金の額は定期券の購入金額が1か月当たり1万5,000円を超える場合に、その超える全額を補助しております。

次の(4) トライやる・ウィークにおけるバス利用についてです。路線バスで69人、市営バス「イナカー」で10人、計79人の利用がありました。

次に、13ページをご覧ください。最後に、鉄道交通の利用促進についてです。

大項目1つ目のJR山陰本線の維持存続に向けた取組の実施の(1) 維持存続に向けた機運醸成と利用促進策の実施についてです。

まず、アの乗って守ろう！竹野駅ペイの実施です。昨年度に引き続きの実施となりますが、切符購入金額に対して、その約2割をクーポン券で配布するものです。5月末の発行枚数は9,442枚、利用枚数は3,939枚となっております。当初は7月末日までの予定でしたが、8月末日まで期間を延長して実施する予定にしております。

次のイ、トライやる・ウィークにおける鉄道利用についてです。先ほどバス交通でも説明しましたが、JR山陰本線利用促進策創出ワークショップにて創出された利用促進策に基づき実施したもので、鉄道につきましては24人の利用がありました。

次に、14ページをご覧ください。ウ、一般社団法人たけの観光協会への竹野駅乗車券類等簡易委託販売業務の委託については、例年の事業です。

次のエ、仮称山陰本線駅ペイの実施につきましては、竹野駅ペイと同様の仕組みを香美町、新温泉町の山陰本線沿線自治体へ対象範囲を拡大して実施するものです。

次に、オの協議会等での協議の状況については、

記載のとおりです。

最後に、大項目 2 つ目の京都丹後鉄道の運行支援の（１）の沿線自治体と連携した利用促進策の実施につきましては、京都丹後鉄道利用促進協議会事業の推進を図っております。

（２）施設整備、運営に係る支援及び（３）協議会等での協議につきましては記載のとおりです。

都市整備課からの説明は以上です。

○委員長（石田 清） ありがとうございます。

説明は終わりました。

委員の皆さんから質疑、意見等がありますでしょうか。ありませんか。

どうぞ。

○委員（米田 達也） 北近畿自動車道の中で、ちょっと当市の関係ではないかも分からへんですけど、1 番の浜坂道路のⅡ期って完成の、工期の予定とか出ていますか。

○委員長（石田 清） 久田課長。

○建設課長（久田 渉） 具体にはまだ出てないと思います。

○委員（米田 達也） 完成の。

○建設課長（久田 渉） はい。着工が、2019 年度が出てるんですが、完了のはまだ出てございません。

○委員長（石田 清） よろしいですか。

○委員（米田 達也） はい。

○委員長（石田 清） どうぞ。

○委員（福田 嗣久） 「のんなるかー」のことで、もう少し詳しく。課題といいますか、それをおっしゃっていただいて、自宅近くで、目的地近くで降りる、通院、交流のための移動手段や福知山方面、それからドライバーは一定数いる、マイカーに乗せることを抵抗に感じる。それから、どんなこと言われましたかな。LINE 予約は必要性は低いこと、このことを言われましたけれども、あれが終わって、利活用の状況はいかがだった……。1 か月だけですか、2 か月か。

○委員長（石田 清） 真狩課長。

○経営企画課長（真狩 直哉） 試験期間……。

○委員（福田 嗣久） 試験、そうそう。

○経営企画課長（真狩 直哉） 12月21日から2月28日ですので、2 か月と少しの期間となります。

○委員（福田 嗣久） 利用はどうでしたかいな。利活用は。何人ぐらいあったとか。

○委員長（石田 清） 真狩課長。

○経営企画課長（真狩 直哉） 運行便数としましては、20 便ありました。

乗車人数ですけども、延べとなりますが、24 人です。実人数にしましたら、15 人ということになります。

○委員（福田 嗣久） そこそこあったと言うべきか、僅かだったと言うべきか、ちょっとよう分からんけども。

今の課題を見つけながら、地域とはどんな話しされてますんですか。

○委員長（石田 清） 真狩課長。

○経営企画課長（真狩 直哉） 市として、先ほど申し上げましたように、結果をまとめたということなんですけども、地域も同じように、地域としてどういう課題だったかというような評価をされてます。それを、今後、市の評価と地域の評価と併せながら、今後どうしていこうというような状態になってます。

○委員（福田 嗣久） 協議をこれからしていくんですね。すり合わせをしていくと。

○経営企画課長（真狩 直哉） そのとおりです。

○委員（福田 嗣久） なるほど。

それで、以前から話は聞いておったんですけども、やっぱり一番ネックは、高校生なんかの利用はしにくいということは聞いておりました。高校生の利用で、私もちらちら聞くのが、土曜日の当然、但東から総合高校、豊高、近大、行きますけれども、土曜日のバスの便が非常に不便で、朝9時頃から昼12時過ぎてからしかないぐらいな状況ですんで、とにかく部活には行けないということで、親御さんが送っていかれてるのが課題なんでしょうし、高橋でも同じだと思うんですけども。そういう中での路線便、あるいはイナカーの利用が非常にしにくいと

いう中で、この路線を計画立ててるんですけどね。

もう一つ、自宅近くから目的地近くの、以前からチクタクみたいな形のほうがいいんじゃないかなんていう話もしておりましたんですけれども、そういうことは、市としての地域とのすり合わせ、コミュニティとのすり合わせはできてないんだと、どういうつもりでおられるんですか、市としての考え方は。地域とのすり合わせはこれからだというふうに聞きましたけれども。

○委員長（石田 清） 谷口室長。

○市長公室長（谷口 雄彦） これまで、いろんな場所で、いろんな実証を市内ではやってきています。チクタクなんかも、弾力的な運用はしていただいていますけれども、基本的にはバス停を決めるというのが基本になっている中で、やっぱりなるべく自宅の目の前がいいし、乗るのも、というようなことは市としては意識をしつつあるんですけれども。例えば今回、高橋地区で初めてやりました。初めてやる場合に、運転手の方だとか利用される方が分かりやすいほうがいいだろうというところで、やっぱりバス停を置いて決めたほうが、運用はシンプルでしやすいんじゃないかというところから高橋始まってますので、それをして、結果としては、バス停ではなくて、利用者側からすると、自宅の前がいいよなどということは、高橋としては初めての知見をためられたという、そういうふうな理解をしています。

○委員（福田 嗣久） チクタクでも、最初、バス停をとということがありました。最初、相当都市整備のほうでやり取りしたんですけれども、やはり自宅の近く、あるいは自宅の前とか、あるいは診療所の前とかというのが一番利用しやすいのは間違いないし、それによって利用が増えてる面もあると思いますので、その辺は当局としては、よう頭に入れた上で、地域とのすり合わせをしていただきたいと思うことと、それからもう一つ、福知山まで行ってほしいわなんて、それは対応が可能なのでしょうか。対応が可能でなかったら、もう駄目ですということを早う言わんとしゃあないしな。

○市長公室長（谷口 雄彦） 考え方としては可能だ

と思います。路線じゃなくて、市町村有償が前提になってますので、豊岡市の市町村有償が福知山市役所の地域公共交通会議で認められれば、それは考え方としては可能だと思います。

○委員（福田 嗣久） 向こうの市役所ですか。

○市長公室長（谷口 雄彦） はい。

○委員（福田 嗣久） なかなかハードル高いんじゃないの。

○市長公室長（谷口 雄彦） ただ、福知山の、ちょっと承知はしてませんが、福知山、登尾トンネルの境から国道までのところが福知山として交通空白なのかどうなのかというところもあると思います。もし、交通空白であれば、じゃあ、共同運行であるとか、乗り合わせるなんて、いろんなアイデアも出てくるかと思いますけど。

○委員（福田 嗣久） 向こう側も空白になったような気がするんだけど。よく地域の話も聞いてあげていただいて、誰が担当されるか知りませんが、よろしくをお願いしたいと思います。

もう一つ、ＪＲの竹野以西ですね、話聞きながら考えとったんですけれども、なかなかええ路線だとは思いますが、利用率が上がらないんでしょうけれども、竹野、香住、浜坂、鳥取方面で、ＪＲ西が小浜からの観光……。何だったいな、名称忘れちゃったけども。小浜からの観光列車を走らせていましょう。それと、もう一つ、京都丹後鉄道も舞鶴から橋立か宮津か、走らせてますわな。ああいう計画は、ＪＲなんかは持てへんのかな思ったりして。あそこは、特にジオパークで、子供でも老人でも、余暇利用で非常に景色もいいし、面白いとこだと僕は思うとるんだけど、なかなか利活用に進んでないような気がするんで、単独で市ができるわけではないと思いますけれども、ＪＲのほうが、もうそんな話はされてるのか、されてないのか。非常に利便性が悪くなっちゃって、ローカル便もそう乗っておられないんだけど。京丹後のあおまつとか、あかまつとか、とどまつとか、くろまつとかちょっと忘れちゃったけども、ああいうのは、結構観光利用でされてるような気がするんで、その辺はどうなのかなと思ったり

して。

○委員長（石田 清） 堂垣課長。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） 多分、おっしゃるように、ＪＲについては、観光列車というところはちょっと弱いところはあるというふうに感じてます。

京都丹後鉄道につきましては、沿線自治体が株主ということもあって、一緒に取り組んでおられるということもあって、豊岡市もその一員ではあるんですけど、そういうところでちょっと違いはあるのかなというふうには感じてますけども、ＪＲに対しても、そういった観光の面での取組のほうは働きかけていきたいなというふうに思っております。

○委員（福田 嗣久） ＪＲの新幹線が敦賀からスタートしたあたりに、ちょうどこの委員会だったかどこか忘れたけども、観光列車は絶対いいよということを話をしておりましたら、敦賀から、どこまで来てるのかな、あの１両か２両のは。（「城崎温泉まで行っています」と呼ぶ者あり）城崎温泉まで。（「はい」と呼ぶ者あり）あれもＪＲ、臨時運行だと思えますけれども、ああいった形で、これはＪＲ西が考えてスタートしたような気がするんですけども。

豊岡市も、やはり香美町も新温泉も併せて、ＪＲに対してもやっぱり必要があるのではなかろうかなと思ったりしておりますんで、また今後、ＪＲに要望に行かれたらいろんな話ができると思いますので、よろしくお願いしますと思いますけれども。

それにあわせて、これ、真狩課長かな、前も言ったように、ＪＲの株式を取得したらいいんじゃないかなと思って、ずっと思ってたんですけど、何年も前から、なかなか話ししても、誰にしても難しい話なんで、時の市長も、今の市長はどう考えるか知りませんが、その辺のお考えはどうですか。

○委員長（石田 清） 真狩課長、行きますか。

室長。

○市長公室長（谷口 雄彦） アイデアとしてはあるんでしょうけども、それがどれぐらい実効性があるかだとか、いろんな検討する必要があると思います。アイデアとしてはあるだろうというふうに思ってます。

○委員（福田 嗣久） アイデアとしてはあるし、ふんふんいうていつも言うておられるんですけど。実質的に株主提案とか、何ぼ持ったらできるんかとか全然僕も知りませんが、豊岡市、香美、新温泉、もちろん朝来も養父もそうだけでも、まとめて取得していくということが非常に意義があるんじゃないかなと思ったりして、ずっと考えてるんですけどね。一歩、二歩、進みませんし、なかなかそれでも、政治判断のともあるんだろうけども。ご承知のように、亀岡市も取得されましたわな。そんなこともあったりして、関西電力と同じように、ちょっとその周辺自治体がしてもいいんじゃないかということの一つ考えるのと、それから、今、日本国政府が６，０００万人を目標にしましょうか、インバウンド。３，０００万を出したのが、多分２０年前、出していたと思うんですけどね。それが２０年たって、３，０００万、３，５００万という数字になってきてるし、６，０００万ということは、当然国としても目標もあるんだから、それをつかまえる意味でも、やっぱりそういった政治判断が必要になってくるんじゃないかなということ。６，０００万になれば、当然ＪＲ西も、乗降客、インバウンドの人を含めて、間違いなく、２倍にはなりませんけど、１．３倍にはなりましょうから、そういう意味では、やっぱり政治判断が必要になってくるし。

もう一つ、よく、これも真狩課長と話したのかな、ＪＲ西の今現在の配当性向からすれば、２．５、２．６ぐらい、２．７ぐらいあると思うんで、多分ですよ。これは調べてもらったらいいんですけども。そういったことを含めたって、今、２％で回るのもなかなかないんで、財政調整基金でも、あるいは公共施設再編事業基金でも、基金を１０年、２０年寝かすことを考えたら、有利な運用ということをやっと言われてるんですけど、ＪＲ西あたりも当然、圧力団体としては有利だし、あるいは利回りとしても有利という判断もできようし、本当に考えたらいいんじゃないかなと。

６，０００万ということを考えたら、今申し上げたように、２倍にはならないけど、間違いなくＪＲ

西かいわいでも、1.3倍とかにはなってくると思うんで、そうそう心配するこっちゃないという気もするんで、これは部長が市長に進言するのか、課長が進言するのか知りませんが、その辺のこともちょっと考えられたらどうでしょうか。お答えができますか。

○委員長（石田 清） 谷口室長。

○市長公室長（谷口 雄彦） すみません、今日の次第をちょっと見させていただきますと、大きな項目で別建てで、都市整備課として説明があるんじゃないかなと。（「J R西日本株式取得についてというのが」と呼ぶ者あり）

○委員（福田 嗣久） あるの、ああ、そう。

○市長公室長（谷口 雄彦） よろしいですか。

○委員（福田 嗣久） よろしいです。

○委員長（石田 清） 西田委員。

○委員（西田 真） 何点か確認をさせていただきたいと思います。

都市整備の分ですけど、空港の利用促進の利便性の向上ということで、ターゲット70の現状をまずお聞かせください。

○委員長（石田 清） 堂垣課長。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） ターゲット70につきましては、70%を目標に進めてるんですけど、まだちょっとそこに届いてないという状況です。

今年度4月、5月につきましては、昨年度で57.8%、今年度入りまして、4月で51%、5月末で52%、そういったような状況です。

○委員長（石田 清） 西田委員。

○委員（西田 真） 今、昨年が57.8%で、今年の4月、5月は51%、52%ということですけど。このターゲット70の見込みみたいなのはどんな感じですか、見込み。そして、PR不足とか、その辺はどうですか。PRはしっかりされと思うんですけど、70に達成するように、さらなる周知もやっておられるかどうかも含めて、どんな感じですか。

○委員長（石田 清） 堂垣課長。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） おっしゃられるよう

に、70%を目標に利用促進のほうは進めているんですけども、今年は大阪・関西万博ということもありますので、ちょっと力を入れてはやっていきたいというふうには思っております。

○委員長（石田 清） どうぞ。

○委員（西田 真） 関西万博で、かなり増えとることではないんですか。

○委員長（石田 清） 堂垣課長。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） 4月、5月につきましては、JALのそもそもの航空運賃が4月、5月がちょっと値段の設定が高かったということもあって、なかなか伸び悩んでるというような状況ですけども、6月に入って、料金も下がってきてますので、今後の利用率にちょっと期待しているということです。

○委員長（石田 清） どうぞ。

○委員（西田 真） 関西万博の機会も捉えて、70が達成できるような周知も考えていただいて、ぜひよろしくお願ひしたいと思いますのと、そして、東京直行便で、空港の枠って何ば残ってますか、一つでしたか。

○委員長（石田 清） 堂垣課長。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） 枠として残っているという状況ではないというふうに認識しています。

○委員長（石田 清） どうぞ。

○委員（西田 真） 枠ゼロですか。1つか何かあるっていうふうに、以前聞いたような記憶があるんですけど、ゼロで、そうだとしたら、直行便の可能性はゼロということになるんじゃないでしょうか。（「小型機枠なんかがあるって聞いてたよ」と呼ぶ者あり） うん、そうでしょう。

○委員長（石田 清） 堂垣課長。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） 羽田につきましては、混雑空港ということで聞いてまして、常に枠が余っているような状態というふうには認識はしていません。

○委員長（石田 清） どうぞ。

○委員（西田 真） 以前、枠があるからどうのこうのって、その枠の獲得が難しいというような答弁だ

ったと思うんですけど、それは変わったんですか。
（「いえ」と呼ぶ者あり）どなたか分かる方、答弁してほしいんです。

○委員長（石田 清） 谷口室長。

○市長公室長（谷口 雄彦） 以前は小型機枠という言い方をしてまして、何枠か、今、政策コンテスト枠という枠があって、地域と航空会社がこういった利用の仕方をしたいということで配分されてるというふうに聞いています。例えば、JALだと、山形－羽田線を政策コンテスト枠のほうでやったり、あと、羽田と石見とやったりということで、その枠が今もあると思います。

○委員長（石田 清） どうぞ。

○委員（西田 真） その枠は何ぼあるんですか。

○市長公室長（谷口 雄彦） すみません、ちょっと担当じゃないんですけど。

○委員（西田 真） 以前は1つか何か残ってるから、その枠の獲得に向けて、ターゲット70を一生懸命しようというような説明だったと思うんです。

○市長公室長（谷口 雄彦） 以前、私が聞いたときはそうでした。

○委員（西田 真） はい。それが、今言われたように、政策コンテスト枠ということで名前が変わったんでしょうけども、その枠はあるんですね。

○委員長（石田 清） どうぞ。

○市長公室長（谷口 雄彦） 航空会社が収益だけを目的にしない、地域活性化を目的とした枠として、政策的に残ってると思います。

○委員（西田 真） 残ってるんですね。その枠、また後で教えてください。

○市長公室長（谷口 雄彦） 都市整備で調べてもらいます。

○委員（西田 真） 都市整備で、堂垣課長、またよろしくお願いします。
いいですか、続けて。

○委員長（石田 清） どうぞ。

○委員（西田 真） その枠の獲得の条件とか、その辺が分かれば。堂垣課長、その辺が分かっちゃったみたいですから、また。答弁できますか。

○委員長（石田 清） どうぞ。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） ちょっと細かいことも含めて調べて、後ほどご回答させていただきたいと思います。

○委員（西田 真） 委員長のほうに回答していただければ委員に回りますんで、その辺は詳細を調べていただいて、回答していただきますようによろしくをお願いします。そして、上限とか見込みですね、その辺、よろしくお願いします。

そして、要望会はいつから実施されて、今回、何年目、何回目ぐらいですか。

○委員長（石田 清） 答えられますか。
どうぞ。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） 今回で何回目かということは、ちょっと今、現在、把握できてませんので、その件も含めて、後ほど委員長に報告させていただきたいと思います。

○委員（西田 真） 何回目の、何年からということも含めて。そしたら、ぜひその辺は、詳細な回答を委員長のほうによろしくをお願いします。

委員長、以上です。

○委員長（石田 清） そのほかございませんか。
浅田委員。

○委員（浅田 徹） 鉄道交通の利用促進ということです。

当然、JR西日本と今の丹後鉄道との絡みですけども、やっぱり鉄道交通の利用の目的は、歴史的にどんどん変わってきてるというのがあって、宮津線というのは、もう豊岡が国に働きかけて、豊岡駅まで引っ張ってきた。これは柳ごうり、軍需産業を舞鶴港まで運ぶというような、非常にもう、そういう物資の鉄道。それから、観光、どんどん広がっていく中で、そういう通勤云々、豊岡にどんどん人が働きに来る。今は、何かいったら、やっぱり観光かなと思っとるんです。そうなってきたら、当然、丹後鉄道いったら、もう豊岡が終点、宮津－豊岡。

そうじゃなくて、やっぱり今言うインバウンド、非常に増えてきているということの中で、竹野ビーチも結構本当に外人の観光客が多いんですよ。そうい

うことを考えていったら、やっぱり宮津から、俗に言う日本海の、特にジオパーク、鳥取ぐらいまでを視野に、ジオパークの関連路線というふうなことで、何か1本、やっぱり鳥取砂丘から京都、宮津までぐらい一つの観光的なものに、もう少しJR西日本と京丹後を連携であったり、城崎温泉まで延ばして宿泊させる、そういうふうな試みも含めて、やっぱりそういうちょっと、検討していく時期に来とるのかなという思いがありますけども、その辺どうでしょうか。もう今度は観光やということを僕はちょっとシフトしていく時期かなと、これについて考え方をお尋ねします。

○委員長（石田 清） 堂垣課長。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） おっしゃるように、観光についても大事な要素やと思っていますので、その辺も十分働きかけていきたいというふうには考えています。

○委員長（石田 清） よろしいですか。

なお、来月、京丹後市……（発言する者あり）

○建設課長（久田 渉） 一言だけ。米田委員、最初言われた浜坂道路Ⅱ期の話、ちょっと確認したんですけども、2年前の5月の神戸新聞の記事では、2028年度を目指すというのが、2年前の記事で出てるのがあるんです。だから、ちょっとまだ決定はしてないけど、当然、可能性としては後ろ向きになる可能性も高いかも分かりませんが、そういった状況です。以上です。

○委員長（石田 清） ほかにないですか。
どうぞ。

○委員（浅田 徹） 今の、特に山陰、近畿、特に高規格道路、地図、図面が非常に未整備、整備というようなことの中で、常に豊岡エリアについては、ルート帯も含めて、地籍調査、境界点は全て調査済み、その資料は国交省と県のほうに送致されてるという認識でよろしいか。

○委員長（石田 清） はい。

○建設課長（久田 渉） そう思います。

○委員（浅田 徹） そう思いますか。

○建設課長（久田 渉） はい。

○委員（浅田 徹） そうですか。

○委員長（石田 清） そのほかございませんか。

なお、来月、この委員会で京丹後へ行くんですけど、そのときには、200円上限バスと北近畿タンゴ鉄道のコラボがどうなっているのかというのが中心のテーマになると思いますので、そこら辺の観光、鉄道で降りて、どこまで入り込んでいくかというようなことも含めて意見交換してもらいたいと思います。

それと、先ほどのJR西日本株式会社の株式取得の話なんですけど、3月25日に、亀岡市ですけども、亀岡市だけのプレスリリースの資料を入れておりますので、また皆さんご覧ください。8,300万円ほどでしたが、3万株というのが、それで株主提案権ができるということだったと思います。

○委員（福田 嗣久） 8,300万円。

○委員長（石田 清） 8,300万円。真庭市は1億円で、何万株かな。亀岡市としては、それで株主提案権ができて、やっとJR西日本が前に座ってくれたという。これ、してほしいと、それまでは無視してダイヤ改正もしてしまうしといって言っていましたけれども。（「今後は記録しないんですか」と呼ぶ者あり）今まで無視ばかりで。

そのほかございませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（石田 清） ないようですので、以上で委員会所管事項の現状については終わります。

次に、自動運転について、これは都市整備課のほう、口頭の説明になりますけども、説明をお願いします。

堂垣課長。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） そうしましたら、都市整備課から、自動運転について説明のほうをちょっと少しさせていただきます。

今回は実際に運行開始しています茨城県の境町の事例、それから、鳥取市と養父市が実施した実証実験について説明します。

まず、茨城県境町の事例についてです。茨城県境町では、2020年11月26日から自動運転バス

を定時定路線で運行を開始しています。自治体が自動運転バスを公道で定常運行するのは、境町が全国で初めての取組でした。

茨城県境町は、茨城県の西部に位置しておりまして、人口は2万3,885人、面積は46.59平方キロメートルで、豊岡市の約15分の1の広さです。また、町内に鉄道は通っていません。

自動運転の導入に至った経緯としましては、大きく3つの課題がありました。1つ目が、鉄道がなく、公共交通が脆弱なため、交通弱者への対策が必要なこと、2つ目に、若者の都市部への通学や通勤がしにくいこと、3つ目に、町内の移動が不便なため、親の送迎が負担になっていたことなどがありました。このような課題を解決するために、自動運転の導入に至っております。

目的としましては、4つありまして、1つ目が、安全で利便性の高いまちづくりを実現すること、2つ目に、高齢者や子供の移動支援、免許返納後も安心して暮らせる環境整備、3つ目に、地域の魅力向上及び定住促進、4つ目に、子育て世代が移動しやすいまちなどとなっております。

運行の内容なんですけども、乗車料金は無料です。それで、誰でも事前予約なしで利用できるというものです。

そのバスの乗車人数なんですけども、10名で、運行時間は、午前7時半から午後4時までで、土、日、祝日も運行しております。

運行便数は3つのルートで、33便運行しています。

以上で、現在、自動運転を実施している茨城県境町についての説明は終わります。

続いて、鳥取市の実証実験についてです。鳥取市では、昨年11月27日から12月24日にかけて、自動運転の実証実験を行っています。その概要を説明します。

鳥取市の課題としまして、人口が少ない一方で、面積が広大であり、少子高齢化の急激な進展とともに、地域交通の重要性が高まる中、バス路線の縮小が続いております。また、生活交通の確保が深刻な

課題となっております。

実証実験の目的としまして、3つ上げられています。1つが、多くの住民や事業者が自動運転を身近に感じ、社会インフラに自動運転技術を導入していくことへの理解を深めること、2つ目に、将来の公共交通の利用意欲を高めるとともに、駅周辺全体の活性化につなげること、3つ目に、高齢化やドライバー不足が深刻化している中、自動運転バスの本格運行を図り、免許返納後も自由に外出できる社会を目指すこととしています。

次に、概要です。運行内容としましては、準備運行、関係者試乗運行、一般試乗運行などを実施しております。

運行に使用した車両は、自動運転レベルのレベル4相当ですが、今回の実証実験では、有人運行のため、レベル2で運行しております。

鳥取市の実証実験については、検証結果の技術面についてお話しさせていただきます。

まず、自動運転率についてです。自動運転率とは、自動走行距離を総走行距離で除した値を百分率で表したもので、手動介入することなく自動で走行した距離の割合です。昨年度実施した実証実験から、システムのアップデートを行ったことにより、自動運転率は、昨年度の80.9%から93.9%に向上しています。

手動介入が必要な主な要因としまして、自動運転では、右折のタイミングが取れずに、赤信号で交差点内に取り残されそうになったこと、路上駐車や路肩の積雪を検知して自動走行ができないことなどが上げられています。

また、押しボタン式の黄色点滅信号は、現状のシステムではちょっと対応不可能ということになっておりまして、システムのさらなる機能向上に加え、路上駐車等を減らす取組が必要というふうにされています。

次に、養父市の実証実験についてです。養父市の実証実験に至った経緯としましては、養父市は、地形的な制約により、移動の多くを自動車やバスに依存していること、高齢化と人口減により、既存の交

通手段の運転手不足が深刻化していること、特に、高齢者の日常の移動手段の確保は急務となっていること、既存のデマンド交通と併せて、多様な手段による交通確保が求められていることなどが上げられています。

目的としましては、将来的な自動運転のレベル4の実現に向けた走行性、安全性の評価、社会実装に向けたビジネスモデルの構築、地域住民への理解の促進や需要性の向上、持続可能な地域公共交通体系の構築に資するデータの蓄積などとなっております。

実証実験の状況につきましては、実施期間が2025年の1月27日から3月31日までの平日のみ運行しています。自動運転レベルはレベル2で、運行ルートは、JRの八鹿駅から市役所、病院、商業施設等で、1日4便の運行です。運賃は無料で、予約は不要です。

実績としまして、運行日数は35日、運行回数は266回、利用者数は598名でした。2月には、降雪のために運休した日があると聞いています。

次に、国の考え方ですが、人口減少、高齢化等により、地域の足を担う公共交通や物流の維持に課題があり、自動運転は、これらの社会課題への解決に資すると期待されております。早期に実現、普及を図る必要があるというふうに考えています。また、各省庁において、自動運転移動サービスの実証実験や本格導入に活用可能な補助金、交付金を用意しています。

豊岡市としましては、自動運転の導入については、現時点では技術的な課題も多いことから、早期に導入する考えはありませんが、今後とも実証実験の状況や他の自治体の動向に注視していきたいと考えています。

自動運転の説明については以上です。

○委員長（石田 清） 何か質疑、意見等がありますか。

1つだけ聞いておきたいんですけど、鳥取市のバスは、何人乗りですか。イメージ的に、こちら辺を走ってる路線バスぐらいの大きさに思えたのです

が。（発言する者あり）

どうぞ。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） 車両の定員としては、25人の定員です。ただ、実証実験での試乗できる枠としましては、16人で実証実験のほうをしています。

○委員長（石田 清） ちなみに養父市の場合は、どうぞ。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） 養父市の定員は、運転手込みで8名です。

○委員長（石田 清） 分かりました。

ほかに質問等ございませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（石田 清） なければ、自動運転については、これでおしまいにさせていただきたいと思います。

次に、JR西日本株式の取得について、都市整備課のほうから説明をお願いいたします。

堂垣課長。

○都市整備課長（堂垣 俊裕） 先ほどもちょっとお話ししましたが、JRの株式の取得についてお話しさせていただきます。

今回、岡山県の真庭市と京都府の亀岡市の事例を紹介します。

まず、岡山県の真庭市の事例です。取得の年ですけれども、2024年の7月、取得株数が3万4,000株、取得金額が約1億円です。

真庭市の取得の背景としまして、真庭市では、市内を走る姫新線の廃線の危機感があります。また、1キロメートル当たりの1日平均利用客数が少なく、再構築協議会が2024年3月から始まっています。

真庭市につきましては、株主としてJR西日本に活性化を訴える方針であり、鉄道はネットワークとしてつながっていなければ意味がなく、廃線となれば、まちが分断することになる。また、昨今のインバウンドの増加や旅行先の多様化から、鉄道は旅行者にとって信頼性の高い交通手段で、ネットワークを維持するべきであるため、強くJR西日本に対し

て、責任のある株主の立場から主張するために、株式取得に至っております。

次に、狙いなんですけども、交通系のＩＣのＩＣＯＣＡの導入をはじめとする投資の充実、サービスの向上を求めること、また、真庭市内は徐行運転をする箇所が多くて、鉄軌道の路盤改良の投資による高速化実現により、マイカーから鉄道利用にシフトすることにつなげることを狙いとしています。

次に、京都府の亀岡市の事例です。取得年月は２０２５年の２月、取得株数は３万株、株式総数の０．００６％です。取得金額は８，３３１万６００円で、財源をふるさと納税を活用しています。

亀岡市の取得の背景としまして、近年、人口減少や地域経済の停滞といった課題に直面しており、これらの課題解決には、市民生活の利便性を維持し、さらなる向上を図ることが重要であるが、ＪＲ山陰本線の減便措置の影響が広く市民生活の経済活動に及んでおり、これらの状況を改善するため、ＪＲ西日本と連携強化を目的に、株式取得に至っております。

今後はＪＲ西日本に対し、復便や観光シーズンやイベント開催時における臨時列車の運行に向けて積極的に働きかけを行うこととしています。今後の展望としまして、亀岡市は、ＪＲ西日本との連携強化を図り、市民にとってよりよい公共交通の提供を目指し、株式取得が地域活性化の起爆材となるよう、全力を尽くすというふうにしております。

豊岡市としましては、鉄道の維持存続を前提とした利用促進策を検討するために、ＪＲローカル線維持利用促進協議会等において、現状と課題を踏まえた利用促進策を関係者とともに取り組んでいるところであります。

また、株主総会の議決を左右するほどの株式を取得することは困難であり、赤字路線の存続・廃止など大きな経営判断に影響を与えるのは難しいという考え方もあることから、現時点でＪＲ西日本の株式を取得する考えはありません。

都市整備課からの説明は以上です。

○委員長（石田 清） 説明は終わりました。

質疑、意見等はございませんか。

福田委員。

○委員（福田 嗣久） 今、課長のほうから、ありませんということでしたら、それで方針ですからいいんですけども、真庭市と亀岡市と聞かせていただいて、なかなか賢いという気はしておりました。

冒頭申し上げた２．５、２．６、２．７ぐらいあるのかな、今の配当性向というのは。ということは、さきに真庭の１億円で、３，０００円で１億２，０００万円か、ということは、２．５で考えたら、１億円で２５０万円、１０年たったら、２，５００万円、２０年たったら５，０００万円、半分近く返るということを考えたら、定期で今持つとるんだろうけど、基本的には。一部をそういうことで、要するに利息の稼ぐ方法が一つと、それから、今おっしゃったＪＲ西との協議の中で、サービス向上とかＩＣＯＣＡの導入とかおっしゃいましたな。そういう利便性を求める、それは圧力団体でなかなかそんなもん、僅かなもんですからできませんでしょうけども、それでも地域が頑張ってるよ、少しは聞いてよということをやっぱり訴える一つの手段には、方策にはなり得るなと思ってますんで、今の判断で、ありませんという話でしたけど、それはそれでいいとして、また、よう市長とも協議していただいたらと思ったりはしております。

ちょこちょこやっぱりやってきてるんだな、今聞くと、亀岡市、真庭市。それからやっぱり、朝来、養父、新温泉、香美でせなあかんで。そういったことで。答弁は求めませんので。

○委員長（石田 清） ほかにございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（石田 清） ないようですので、当局の職員の方は退席をしていただいて結構です。お疲れさまでした。

ちょっと休憩させてもらいましょうか。１０分。３５分再開ということでよろしくお願いします。

午前１０時２５分休憩

午前１０時３１分再開

○委員長（石田 清） それでは、35分まで休憩
言っておきましたけど、皆さん、帰ってこられまし
たんで、再開させていただいてよろしいか。（「は
い」と呼ぶ者あり）

次は、委員会の運営方針についてです。

前回までの委員会で決定しました委員会重点調
査事項を本日のフォルダーの最後のほうに入れて
おりますけども、資料4ページに配信しております。
改めて今期の委員会重点調査事項について協議を
お願いします。

この件についてのご意見はありませんか。

どうぞ。

○委員（西田 真） 特に変える必要はないかと思
っております。

○委員長（石田 清） そのほかないですか。

それでは、特にご意見がないようです。そのまま
でいいというご意見をいただいておりますが、当委
員会の重点調査事項は、現行のとおりとし、変更し
ないことにしたいと思います。ご異議ございませ
んか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（石田 清） 異議がないようですので、
そのように決定いたしました。

それでは、次回の委員会で特に調査を進めていき
たい事項があれば協議願いたいと思います。

ひょっとしたら9月が中間報告じゃなくて、最終
報告になるかもしれませんので、そういうことも含
めてお願いをしたいと思います。特にないですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（石田 清） それでは、次に、次第に入
っておりますが、管外行政視察についてお知らせし
ます。

皆さんにもメールで行ってると思うんですけど
も、7月14日月曜日、15日火曜日、1泊2日の
管外行政施設を予定しております。行き先は、きち
っと連絡が取れてるんですが、永平寺町。永平寺町
につきましては、先ほどの自動運転、ZEN d r
i v e の取組についてという、会社って、法人にな
ってますけど、ZEN d r i v e の取組について

ということで、最初は永平寺町が関わってやってた
ようなんですけども、法人化して、独立させたとい
うようなことのようにです。

レベル4の自動運転ということで、そこら辺の経
営状態、それから安全管理の問題、そこら辺も詰め
ていきたいなと思います。

それから、先ほど鳥取だとか養父だとかありまし
たけども、どういうふうな視点で社会実験を続けて
いるのかということもありますので、そこら辺から
の観点からもうどうなのかと思います。

それから、京丹後市も行くんですが、先ほども申
し上げましたように、上限200円バスを含む交通
政策の取組について、特に北近畿タンゴ鉄道とのコ
ラボというようなことも考えてやってるようです
ので、それも一つのアイデア、どういうアイデアを
持ってやっておられるのかなということ聞き取り
たいというふうに思っております。

そして、詳細につきましては、後日、事務局から
メールで連絡させていただきますので、ご確認いた
だきますようにお願いします。

その他です。

委員会の席次なんですけども、加藤委員の所属に
伴い、席次をこのようにいたしました。これでよろ
しいか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（石田 清） それでは、そのように決定
いたします。

その他、委員の皆さんから何かありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（石田 清） それでは、ないようですの
で、以上をもちまして委員会を閉会いたします。お
疲れさまでした。

午前10時35分閉会
