

## 交通網問題対策等調査特別委員会 会議記録

- 1 期 日 令和3年11月19日（金）  
午前9時24分 開会  
午前10時51分 閉会
- 2 場 所 第2委員会室
- 3 出席委員 委員長 上田 伴子  
副委員長 芹澤 正志  
委員 浅田 徹、荒木 慎太郎、  
石田 清、太田 智博、  
竹中 理、福田 嗣久
- 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 主幹兼調査係長 小崎 新子
- 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 上田 伴子

# 交通網問題対策等調査特別委員会 次第

日 時：2021年11月19日(金) 9:30～

場 所：第2委員会室

## 1 開 会

## 2 委員長あいさつ

## 3 自己紹介

正副委員長 → 各委員 → 当局 → 事務局

## 4 協議事項

### (1) 委員会所管事項の事務概要について

【都市整備部】 建設課、都市整備課

### (2) 委員会の運営方針について

委員会重点調査事項（案）

### (3) その他

委員会の席次について

## 5 閉 会

## 交通網問題対策等調査特別委員会名簿

### 【委員】

2021年11月19日現在

職 名	氏 名
委員 長	上 田 伴 子
副 委員 長	芹 澤 正 志
委 員	浅 田 徹
委 員	荒 木 慎大郎
委 員	石 田 清
委 員	太 田 智 博
委 員	竹 中 理
委 員	福 田 嗣 久

### 【当 局】

職 名	氏 名	職 名	氏 名
都市整備部長	澤田 秀夫	城崎振興局 地域振興課参事	橋本 郁夫
建設課長	富森 靖彦	竹野振興局 地域振興課長	平尾 喜彦
都市整備課長	石田 敦史	日高振興局 地域振興課長	中川 光典
		出石振興局 地域振興課参事	川崎 隆
		但東振興局 地域振興課参事	小川 一昭

8名

### 【議会事務局】

職 名	氏 名
議会事務局主幹兼調査係長	小崎 新子

## 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）

2021. 11. 19

### 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 路線バス等地域公共交通に関する事項

- 市内公共交通網の充実並びに利用促進に関する事

## 午前9時24分開会

○委員長（上田 伴子） それでは、ただいまから交通網問題対策等調査特別委員会を開会いたします。

この委員会は、前回までは人口減少対策の特別委員会でありましたので、何年前でしたか、以前はあったんですけれども、また改めての新しい委員会となります。交通網については人口減少にもつながる、人口減少対策にもつながる課題でもありますし、市民要望も大変高い本当に問題でありますので、私も本当に勉強不足ではありますが、当局の皆さん、議員の皆さんと協力しながら1年間取り組んでいきたいと思っておりますので、どうかよろしくお願いいたします。

それでは、協議に入ります前に、今回役員改選後初めての委員会でありますので、ここで出席者の皆さんに自己紹介をしていただきたいと思います。

まず、委員からですが、私は委員長の上田伴子です。どうかよろしくお願いいたします。

それでは、副委員長から。

○委員（芹澤 正志） おはようございます。副委員長の芹澤でございます。よろしくお願いいたします。

○委員長（上田 伴子） 向こうから。

○委員（竹中 理） おはようございます。竹中理です。よろしくお願いいたします。

○委員（石田 清） 石田清です。よろしくお願いいたします。

○委員（福田 嗣久） おはようございます。福田と申します。よろしくお願いいたします。

○委員（浅田 徹） おはようございます。浅田でございます。よろしくお願いいたします。

○委員（荒木慎太郎） おはようございます。荒木慎太郎です。よろしくお願いいたします。

○委員（太田 智博） 皆さん、おはようございます。太田智博です。よろしくお願いいたします。

○委員長（上田 伴子） それでは、そちらの当局側の皆さん、お願いします。

○都市整備部長（澤田 秀夫） おはようございます。都市整備部長の澤田です。どうぞよろしくお願いいたします。

○建設課長（富森 靖彦） おはようございます。建設課長の富森です。よろしくお願いいたします。

○都市整備課長（石田 敦史） おはようございます。都市整備課長の石田です。どうぞよろしくお願いいたします。

○城崎振興局地域振興課参事（橋本 郁夫） おはようございます。城崎振興局地域振興課参事の橋本です。どうぞよろしくお願いいたします。

○竹野振興局地域振興課長（平尾 喜彦） おはようございます。竹野振興局地域振興課長の平尾でございます。よろしくお願いいたします。

○日高振興局地域振興課長（中川 光典） おはようございます。日高振興局地域振興課長の中川と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○出石振興局地域振興課参事（川崎 隆） おはようございます。出石振興局地域振興課参事の川崎です。どうぞよろしくお願いいたします。

○但東振興局地域振興課参事（小川 一昭） おはようございます。但東振興局地域振興課参事の小川です。よろしくお願いいたします。

○事務局主幹（小崎 新子） 最後に、議会事務局の小崎と申します。よろしくお願いいたします。

○委員長（上田 伴子） それでは、協議事項に入りますまでに連絡をさせていただきます。

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、発言の際には課名と名字をお願いいたします。

それでは、協議事項に入ります。

まず、委員会所管事項の事務概要についてを議題といたします。

それでは、建設課、都市整備課の順で説明をお願いいたします。

どうぞ。

○建設課長（富森 靖彦） 建設課、富森です。

建設課からは、高規格道路2件につきまして事務概要を報告させていただきます。それでは、5ページをお開きください。まず、北近畿豊岡自動車道の事業促進についてです。

現況と課題です。北近畿豊岡自動車道は1987

年に路線指定をされております。これまでに春日和田山道路、それから和田山八鹿道路、八鹿日高道路、それから、昨年1月1日には日高豊岡南道路が開通いたしました。全体延長約73キロのうち、遠阪トンネルも含めました約66キロについて現在供用されております。2020年度に豊岡道路Ⅱ期が事業化されましたことにより、全線約73キロ、全てが事業化となっております。高速自動車交通網の空白地帯であります但馬地域の発展を促すためには、引き続き全線の早期整備が課題となっております。

基本方針です。今後も全線開通に向けた但馬の熱い思いを強く訴えるための早期実現促進大会を継続して開催していきます。また、要望活動につきましては、与党政党、それから国、県等に強くその必要性をアピールしていきます。さらに、現在事業中であります豊岡道路、それから豊岡道路Ⅱ期の早期完成に向けた事業推進を図るために、国、県並びに関係機関との連携を一層強化し、地元調整や用地取得の推進に鋭意取り組んでいきます。

概要と進捗状況です。まず1つ目といたしまして、現在事業中の豊岡道路です。但馬空港インターチェンジから（仮称）豊岡インターチェンジまでの2キロの区間となっております。この区間につきましては、既に今年の4月に2024年秋に開通予定であるということが国交省より発表されております。今年度につきましては、トンネル工、橋梁上下部工等の工事が進められております。トンネルにつきましては、この区間で、仮称ですが戸牧トンネル、佐野トンネルが今、工事中でして、特に戸牧トンネルにつきましては7月28日に貫通をしております。あと、橋梁につきましては4橋ありますが、全ての橋梁について工事中ということになっております。

それから、2つ目の豊岡道路Ⅱ期です。こちらにつきましては、（仮称）豊岡インターチェンジから（仮称）豊岡北ジャンクションインターチェンジまでの5.1キロになります。この区間につきましては、昨年度事業化になっております。今年度につきましては、調査や予備設計が行われております。こ

ちらの路線につきましては、早期工事着手につきまして現在要望活動を実施しております。

3つ目といたしまして、早期実現促進大会です。例年夏頃に1,000人規模で開催していましたが、昨年、今年と新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から規模を縮小して開催しております。今年度につきましても8月7日の土曜日に500人規模で開催をさせていただいております。

次に、要望活動です。国交省、財務省、近畿地方整備局等に要望予定ということで書いておりますが、今月11月26日の金曜日ですが、国交省、財務省、それから自民党本部へ、現在要望予定ということで、今、調整中であります。今後も引き続き、豊岡道路Ⅱ期の早期事業着手、それから全線の早期完成に向けて、本市のみならず近隣市町とも連携しながらさらに積極的な活動を展開していきたいというふうに考えております。

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です。本道路につきましては、1994年に地域高規格道路として路線指定を受けております。兵庫県内では西のほうからずっと整備が進んでおりまして、香住道路、それから東浜居組道路の県内の1.9キロ、それから浜坂道路、これらが開通しておりまして、県内全体延長約51キロのうち約23キロが供用されております。豊岡市内につきましては、今年ですが、竹野道路が事業化となっております。豊岡市内では初めての路線の事業化となっております。この道路につきましては、環日本海時代を展望した交流促進型広域道路ということで位置づけられておりまして、鳥取県の東部地域、それから京都府の北部地域及び兵庫県但馬地域の都市連携を可能にし、50万人を超える地域集積圏の形成を促進するものであり、早期の整備が課題となっております。

基本方針といたしましては、先ほどの北近畿豊岡自動車道と同様ですが、やはり全線開通に向けた地元の熱い思いを強く訴えるということで、早期実現促進大会を継続して開催させていただきますし、また要望活動ということで、鳥取県、京都府とも連携

しながら、与党政党、国、県等に強くアピールしていきたいというふうに考えております。また、未事業化区間の事業化であったり、全路線の早期整備に向けてより一層積極的な活動を展開していく必要があるというふうに考えております。

次に、概要及び進捗状況です。先ほど申しましたように、全線約120キロのうち県内では約51キロあります。現在、県内で事業化されております区間ということで、まず1つ目ということで浜坂道路Ⅱ期があります。これは居組インターチェンジから新温泉浜坂インターチェンジまでの7.6キロの間になりますが、こちらにつきましては2018年度に事業化されておまして、今年度2021年度にはトンネル工事や橋梁下部工、用地買収等が進められているというふうに聞いております。

それから、2つ目の豊岡市内での初めての事業化されております竹野道路です。（仮称）竹野インターチェンジから（仮称）豊岡北ジャンクションインターチェンジの間4.9キロになります。こちらは今年度、事業化初年度ということで、測量や調査等が進められております。

それから、3つ目に書いておりますが、佐津インターチェンジから京都府県境の約20キロということで、これは竹野道路もこの間に含まれておりますが、この間につきましては兵庫県によりルート帯が決定されておまして、竹野道路以外の区間についても現在調査中ということになっております。

なお、記載しておりませんが、（仮称）の豊岡北ジャンクションインターチェンジから東向きに行きまして（仮称）の城崎温泉インターチェンジまでの間、約7.6キロありますが、この間につきましては今年度中の都市計画決定を目指して、県とともに今進めておるところです。

それから、4番目の早期実現促進大会につきましては、先ほどの北近畿豊岡自動車道と合同で行っておりますので、説明を割愛させていただきます。

それから、要望活動ですが、こちらも国交省、財務省、近畿地方整備局等に要望予定ということにさせていただきます。実は、一昨日、11月

17日の水曜日に、先ほど申しました豊岡北ジャンクションインターチェンジから城崎温泉インターチェンジ間の区間につきまして、兵庫県とともに国交省、財務省への要望に市長に行っていただいております。それから、北近畿豊岡自動車道と同様に、11月26日には国交省、財務省、自民党本部への要望活動も予定をしております。

それから、その下ですが、例年、山陰近畿自動車道整備推進決起大会ということで、地元選出の国会議員、鳥取県、それから京都府の議員も合わせました国会議員の有志によります山陰近畿自動車道整備推進議員連盟と鳥取県、京都府、兵庫県の3府県合同によります総決起大会が例年ありますので、そちらへの参加も積極的にしていきたいというふうに考えております。この道路につきましても、北近畿豊岡自動車道と併せまして、広域高速交通ネットワークの形成を図る意味でも重要な道路ですので、事業促進に向けて、豊岡市としても全力で取り組んでいきたいと考えております。

建設課からは以上です。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） 都市整備課の石田です。それでは、都市整備課からは3件説明を申し上げます。8ページのほうをご覧ください。

まず、空港の利用促進と利便性の向上です。現況と課題ということで、コウノトリ但馬空港は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を大きく受けまして、2020年度の利用者数は昨年と比較しまして2万4,911人減の1万5,648人というふうな結果でございました。基本方針でも具体的に述べさせていただいていますが、但馬—伊丹路線の年間目標利用率を70%とするプロジェクト、ターゲット70に引き続き積極的に取り組んでまいりたいというふうに考えてます。

概要と進捗状況です。まず1点目、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ということです。日本航空株式会社と日本エアコミューター株式会社への要望を毎年行っておるんですが、今年に限りましては、7月19日に日本エア



コンピューター株式会社へ要望会を実施いたしております。日本航空株式会社本社への要望につきましては、ちょうど緊急事態宣言下でありましたので、コロナ禍の影響を考慮して中止といたしております。

続いて2番目に、兵庫県を中心に但馬空港の在り方を検討ということです。来る11月29日、第3回目の但馬空港あり方懇話会が開催される予定です。内容につきましては、滑走路延長の事業費であったりコロナ禍を経た需要の予測、費用対効果の分析などが議論されるというふうに伺っています。また、来年の2月上旬には第4回の但馬空港あり方懇話会が開催の予定となっております、おおむねここで、懇話会での取りまとめがなされるというふうに伺っております。

なお、参考といたしまして、今年度10月末までの但馬空港利用状況を記載しております。今年度2021年度と前年度2020年度はコロナ禍の影響を大きく受けておりましたので、前年度との比較では利用者は増えてるように見受けられます。コロナ禍の影響を受ける前の2019年度との比較で申し上げますと、4月から10月までは利用者数は2万5,011人でありましたので、比較いたしますと1万4,598人減というふうな結果で、新型コロナの影響を相当受けているということがうかがえます。

続いて、9ページのほうをご覧ください。バス交通の充実と利用促進です。現況と課題、基本方針についてです。地域公共交通の基盤でありますバス交通については、自家用車の普及であったり域内の人口減少等によりまして大変厳しい運営状況にあります。路線代替交通の市営バスイナカーにつきましては今年度も8路線で、また地域主体交通チクタクにつきましては4地域、出石地域で2地域、但東地域で2地域で継続運行し、沿線住民の外出支援や交通弱者の生活支援に努めているところであります。

概要と進捗状況についてです。まず1点目の主要バス路線の維持についてですが、昨年度、県主催によります但馬地域公共交通活性化協議会が設立さ

れました。この協議会では、但馬3市2町の公共交通、特にバス事業を中心とした将来の方向性などを議論する場で、今年度担当者会議を中心に議論が交わされているところです。

2点目の地域実情に応じた新しい交通モードの検討です。今年度9月補正で予算化いたしました竹野南地域での新交通モードの実証試験、いわゆる乗合タクシーで豊岡市街地の主要な場所までの実証運行試験が今週月曜日、11月15日から来年の2月10日まで実施いたします。現在、当地区には市営バスイナカーが運行されているものの、乗降に不安があることであったり、また豊岡市街地へは途中の森本で乗換えをしなければならないこと、バス停まで行く距離が長いといった高齢者や障害者などの移動困難者には相当負担が大きいことから、今回地元住民の意向調査を受け実証運行につながったものであります。実証後につきましては、今後の方向性を次年度以降見極めていきたいというふうに考えています。

3点目は、神鍋高原線上限200円バスの協働運行についてです。路線バス利用者の減少が著しい中、減便はせず、利便性を確保し、運賃低減することによって利用拡大を図ろうと、2011年10月から地域とバス運行事業者と市の三者協定をもって神鍋200円バスの協働運行がスタートいたしました。ちょうど10年が経過いたしまして、年間目標12万1,000と定めてこれまで利用促進に努められましたが、2014年、平成26年度の11万2,095人を最高に、人口減少やマイカーの需要、さらに昨今のコロナ禍によりまして昨年度の利用は6万4,686人にまで落ち込みました。結果として神鍋線乗って守ろう市民運動推進協議会としても今年度で実証試験を終え、協議会も後日開催の臨時総会で解散するとの方針決定がなされています。次年度以降につきましては、通常の路線バスとして全但バス株式会社に運行計画を定めていただき運行調整したいというふうに考えております。以下の4、5については記載のとおりです。

10ページのほうをご覧ください。鉄道交通の利

用促進です。現況と課題です。通勤、通学等生活交通に加え、広域的な移動手段であります鉄道交通は重要な交通基盤でもあります。JR西日本旅客鉄道株式会社では、定期のダイヤ改正に加えましてコロナ禍による需要に応じた大幅なダイヤ改正に取り組まれております。また、京都丹後鉄道につきましても、今年度特に運行収入の落ち込みというふうなところが大きな課題となっております、この京都丹後鉄道につきましても、2015年、平成27年4月より運行管理部門をWILLER TRAINS株式会社と資産管理部門、北近畿タンゴ鉄道株式会社を分けて経営する上下分離方式が導入され、沿線の府県市町が連携し持続可能な運営に努めております。

概要及び進捗状況です。まず、1点目の利便性向上のための機運醸成と要望活動です。山陰本線、播但線運行ダイヤ検討会議の開催です。毎年3月中旬と10月中旬の定期ダイヤ改正時に担当者会議で説明を受けております。特にコロナ禍によりまして特急列車につきましても今なお需要に応じた減便がなされておるところです。

次に、JR西日本株式会社福知山支社への要望会の実施です。9月14日火曜日に北兵庫鉄道複線化促進期成同盟会、山陰本線福知山線複線電化期成同盟会など、但馬、丹波、播磨地域の関係自治体等でウェブ会議で実施しております。内容については、複線電化、高速化、自動改札装置のICOCAの拡大、特急はまかぜの全便鳥取駅までの延伸と全席指定席の見直しなどという内容でした。

3番目に、北兵庫鉄道複線化期成同盟会による啓発看板の整備です。これは、事務局、但馬広域行政事務組合ということで、老朽化した不要な看板の撤去等を実施しております。また、但馬地域鉄道利便性向上対策協議会による普及啓発につきましても、これは但馬県民局が事務局を担っておりまして、利用者増、利便性向上に向けた絵画コンクールの実施がなされております。

次に、京都丹後鉄道に対する支援でございます。まず、京都丹後鉄道の沿革の関係を少し述べたいと

いうふうに思います。宮津福知山線の宮福線と西舞鶴一豊岡間の宮津線、総延長114キロを京都府、兵庫県及びその沿線自治体の出資でもって運営がなされている京都丹後鉄道。もともと1981年に宮福線は国鉄再建法により宮福鉄道株式会社が運営しておりました。宮津線も1988年に宮福鉄道に引き継ぐことで了承され、社名を北近畿タンゴ鉄道株式会社に変更しています。宮津線は1990年3月に国鉄運営を閉鎖し、4月に北近畿タンゴ鉄道株式会社が転換開業となりました。その後、2015年4月に運行管理部門をWILLER TRAINS株式会社に、鉄道施設、車両保有管理を北近畿タンゴ鉄道株式会社と上下分離方式で現在運営されています。第三セクター鉄道として運営がなされて約30年が経過しております。旧国鉄時代から始まってからすると約90年が経過しております。鉄軌道や橋梁などの施設改修経費が今後大きな課題となっております。国の防災・減災、国土強靱化対策の補助金を受けるよう会社としても努力されているものの、沿線自治体の支援は必須である、また、昨年の2020年3月以降発出の新型コロナウイルス感染拡大に伴う緊急事態宣言の発出や県境をまたぐ人の移動制限がかかるなどして、特に定期以外の運賃収入の落ち込みが経営に相当の影響を受けておりました、沿線市町でこれまで支援を重ねている状況にあります。

簡単ですが、以上で私の説明を終わります。

○委員長（上田 伴子） それでは、説明は終わりました。

質疑、意見等はありませんか。

どうぞ。

○委員（竹中 理） 何点かお聞きしたいんですけど、まず、今、実証実験で竹野南で行われている件なんですけども、具体的にどういうふうに行われているのか。新人議員の方も多いので、教えていただけたらなと思います。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） そもそもこの実証運行に至るまでに、地域の中から要望として、なかなか

かイナカーでは高齢者がやっぱりバス停まで行くのが大変であったりとか、バスに乗り降りすることが非常に困難だ、また、竹野の森本のバス停で路線バスの全但に乗り換える、そういったことが相当不自由に負担となっておるといふようなことでもございました。コミュニティを中心として地域の意向を確認された中で今回の実証運行が始まったわけなんですけれども、やはり乗り換えせずに最寄りの、家から森本を経由して乗り合いで皆さん、例えばAさん、Bさん、Cさん途中でおられる方も一緒になって乗って行って、豊岡市内の例えば豊岡病院であったりとか、買物に行きたいので例えばアイティだったりコープに行ったりだとか、そういったところを寄ってまた帰っていくというふうなところの、いわゆるデマンドの運行方式を取ってます。前日、例えば、竹野南も床瀬の谷と三原の谷の2か所あるわけなんですけれども、1日朝、昼、夕方のそれぞれ3便ずつを予定しています。それぞれの時間帯に合わせていただき朝8時50分からスタートするわけなんですけど、指定の場所で乗り降りができるような、そういったことにいたしております。これは前日の夕方17時まで、今、実証の受けている委託先が日交タクシーの豊岡営業所が受けております。日交タクシーさんのほうに前日の夕方17時までに申込みをされたら、その翌日の運行の日にとどれだけの予約が入っているかという整理をされて、時間帯に合う便に乗りいただく。中には豊岡市内でも行きたい場所がまちまちになるかもしれませんけれども、それは少しやはり皆さんの調整する中で乗り降りをしていただいて、帰りの時間帯もやはり決めていただくということになりますので、この辺はまだまだ実証で調整しなければならぬところかもしれませんけれども、そういった流れで行っていただく。

値段が今、一応竹野南の一番遠いところで言いましたら三原と床瀬、三原、床瀬から森本まで出てくるのに500円、豊岡の市街地まで、そこまで行ってもらおうとプラス1,000円、片道1,500円での運行を予定しています。往復すればやはり3,0

00円かかるというふうな予定で、今、実証に取り組んでいます。簡単ですが、以上です。

○委員長（上田 伴子） 竹中委員。

○委員（竹中 理） ありがとうございます。詳しく説明いただいたんですけども、これ日交タクシーさんが委託されるということですけども、その体制ってというか、前日の5時に申込みをしないといけない。それは電話のみという形なんですか。例えばアプリが使えるとか、何かLINEでできるとか、何かそういう、これからだと思んですけど、高齢者の方が使うのが中心だと思うので何か難しくしてもあれかなとは思いますが、そんな考えとかはありますか。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） 今、竹中委員がおっしゃられますように、基本はやっぱり高齢者、70歳以上というふうなことを予定しておりまして、それになおかつ、介護には該当しないんですけども、やはり医療、不自由な方っていうふうな方で、一応コミュニティで認められた方に今しております。ただ、付添いもやはり当然出てくるかと思しますので、付添いは1人に対して1名は認めておるような状況です。基本は、今おっしゃられますように70代、高齢者というふうな形になりますので、今後の課題にはなってくるかと思いますが、今現在は電話だけの対応にいたしております。今後そういったアプリだとかいうことも含めて検討はする必要があるのかなと、今後の課題だと思います。以上です。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○委員（竹中 理） 最後です。すごくいいことで、ぜひほかの地域にも進めて、これ実証実験終わったら進めていただけたらと思いますけど、特に神鍋が今年、今年度でもう実証実験のバスが終わるってということで、当然但東もだと思えますし、そういったやっぱり買物難民であるとか、今、自動車でも事故も多い中で、やっぱりそういったのをぜひほかの地域でもやっていていただきたいと思えますけども、そういう計画はこれからなんですかね。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） 先ほども申し上げましたが、これはやはり地域からの盛り上がりで、そういったことを期待して我々も頑張っていきたいなと思っていますので、やはり行政主体じゃなくって地域からの盛り上がりで、そういった意見としてあるならば検討はするべきだろうなというふうに思っています。

○委員（竹中 理） 分かりました、取りあえず。

○委員長（上田 伴子） ほかはないですか。  
どうぞ。

○委員（福田 嗣久） 都市整備、8ページで説明いただきました空港の在り方検討の懇話会、これが来年2月に取りまとめというようなことで書いてありますけれども、この懇話会のメンバーは兵庫県を中心というふうにあるんですけれども、兵庫県と、もちろん豊岡市だけではなく、どういうメンバーがまず参加されてるのか。

それから、取りまとめの方向としては、来年の2月、すぐなわけですけれども、どういった方向の話がまとまってくるのか、少し聞かせていただけませんか。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） まず、あり方懇話会のメンバーでありますけれども、すみません、ちょっと名簿まで用意してないんですが、基本は学識経験者の大学の先生であったりとか、構成市町代表での豊岡市長、それと近隣の京丹後市長、それと但馬、観光の部門での組織の代表の方であったり、あと豊岡商工会議所、それと但馬地域の区長連合会というんでしょうか、区長を代表されている組織の方、それと日本航空株式会社、それと旅行関係の、どういんでしょう、エージェンに関連するような選ばれた方等々、総勢14名の組織ではなかったかなと思います。すみません、ちょっとうろ覚えで申し訳ありません。

○委員（福田 嗣久） 大体で結構です。その方向性というのは。

○都市整備課長（石田 敦史） 先ほどちょっと申し上げたとおり、このあり方懇話会につきましては、

但馬空港の滑走路そもそものちょっと課題がございまして、ちょっとその辺も含めて申し上げたいなというふうに思います。ちょっとお待ちください。

すみません、もともとあり方懇話会ができた背景っていうのが、まず航空法の施行規則、これが2019年4月に改正されています。これは何かといいますと、航空機がオーバーランした際、航空機の損傷を軽減させるために、滑走路の端、両端ですが、滑走路端に安全区域を設けなければならないというふうな改正がなされています。これ、通称リーザっていうんですが、RESAと書きましてリーザといいます。滑走路端の安全区域を設けなければならないということで、コウノトリ但馬空港ではその基準を満たしていない状況です。いわゆる現存不適格の状態であるというふうに認識しています。この現存不適格が認められる期限というのが2027年、いわゆる令和8年度末までに実施設計に向かっているということが必要とされています。このあり方懇話会の中で滑走路端の安全区域の確保に併せて、将来の展望と地域活性化のために地元の意見としては、東京、首都圏を狙った東京直行便というのがやはり不可欠であるというようなこと、また大きなビジネスチャンスでもあるということで、この際滑走路も併せて延長してジェット機乗り入れ、東京直行便というふうなことが出てまいりました。今現在、滑走路の延長については、1、200メートルでございしますが、例えば1、800メートルでは航空機が限定されるっていうようなことであったりとか、またエアラインとしては2、000メートルなら安定した機材が選択できるというようなことのあり方懇話会での議論もなされています。しかしながら、費用対効果は事業採択していく上で避けては通れない必須の通行手形というふうに理解しています。今後の機材の高性能開発など動向を考えれば、1、800メートル、2、000メートルの2つの案として、今後需要予測であったり、事業費、費用対効果を分析しつつ、あり方懇話会ではその方向性のまとめが今年度末になされるというふうに伺っています。内容としては今言ってるとおりです。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○委員（福田 嗣久） 大体分かりましたけれども、現存不適格ということで、令和8年までには、どういふふうにおっしゃいましたか、実施設計に入る。そうじゃなかったら空港として適格じゃないからペケになってくるということですか、このままでは。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） いわゆる安全区域だけを設けるとなれば、今の滑走路1，200メートルの範囲内の中で収めてくることになりますので、もう最小限に考えるならば、今の現存の1，200メートルの中で安全路端の区域を、安全区域を設けるというふうな形になってきょうかと思えます。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○都市整備部長（澤田 秀夫） ちょっと補足なんですけども、先ほどの滑走路端安全区域は現在の空港は40メートル両端にあります。その40メートルを90メートルにしなければならないので、片方ずつで50メートル、50メートル、トータル100メートル、最低限100メートル延ばさないとな今の規則には合わない。100メートル延ばすんだらこの際、前後が谷になってますので、谷を埋めるんだらこの際もう少し大きな飛行機が飛ばせないかということで、先ほど言いました1，800とか2，000となった場合はどうなんだろうかということで検討されております。福田委員がおっしゃられたのは、やっぱり40メートルを90メートルにしなければならないということをちょっと補足させていただきます。

○委員（福田 嗣久） そうすると、この懇話会の取りまとめというのは大変大事な意味合いを持つということになりますね、来年の。これはあくまでも懇話会としてそういう方向を出して、もう実質の県としてどういふふうに動くかっちゃうのはそれを受けてのことですね。分かりました。

○委員長（上田 伴子） ほか、ないですか。

どうぞ、いいですよ、竹中委員。

○委員（竹中 理） 何回もすみません。

2点お伺いしたいのは、この間メールのほうでい

ただいたんですけど、今回この特別委員会がまた新たにできたということで、建設経済委員会の所管分の都市整備課の空港の利用促進と利便性の向上と、それからバス交通の充実と利用促進がこっちの交通網のほうに来たということになってるんですけど、昨日、僕、建設経済委員会なんですけども、昨日の建設経済委員会の中でも豊岡スマートコミュニティの推進っていうのがあって、これ、大交流課のほうなんですけど、その中でコミュニティの取組の中で竹野南やられてますよっていうのが話が出たり、それから福祉モビリティ、今、日高地区のほうで相乗りができたとか、訪問看護師とか介護士向けの相乗りモビリティとか、それから福祉送迎車両のチョイノリとか、今、竹野さんでやられてる実証実験と何か同じようなことだと思んですが、これはどうなんでしょうか。ちょっとこっちのほう、交通網問題のほうではされないのか、もうそれは建設経済のほうでやっちゃうのかっていうか、その辺のどういふふうな縦分けで僕ら考えたらいいのか。こういう話もこの特別委員会でやってもいいのかなとか思うんですけど、その辺どうでしょうか。

○委員長（上田 伴子） 課のほうで何かどういふ調整がされてるかどうか。

どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） すみません、介護のモビリティであったりとか福祉のモビリティは、そもそもトヨタさんも支援しているというふうにはお聞きしておるんですけども、所管が都市整備課ではなくって、いわゆる健康福祉部のほうで進めていただいております。トヨタモビリティさんは今回の竹野南にも大分、協議にも一緒に中に入っておられまして、今回の9月補正でうちの補正をさせていただいたんですが、全額トヨタさんの基金で財源を受けております。今回の竹野南だけを申し上げますと、先ほど、今申し上げますように、トヨタモビリティと地域のコミュニティと豊岡市の3者が一緒になって取り組んできたというふうな背景がありますので、今おっしゃられる日高地域での福祉

の関係であったりとか、今後のチョイノリの介護の関係についてはうちが所管ではありませんでしたので、たまたま昨日、大交流課の谷口部参事がそのように、トヨタの関係を一手に、窓口になってそういう発言があったのかなというふうに思います。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○委員（竹中 理） そうしたら、この委員会ではそっちのほうの話は、所管が違うのではないというか、方向でいいんですよね。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） すみません、今回の竹野南の実証試験というのは、もともとイナカーの代替というふうなことで、いわゆる公共交通の代替措置というふうなところで今回やっていますので、ご理解いただけたらというふうに思います。

○委員（竹中 理） 分かりました。

○委員長（上田 伴子） いいですか。

○委員（竹中 理） 了解。

○事務局主幹（小崎 新子） 先ほど竹中委員のほうから言われた、こういう話を今後はっていうことがもしあるようでしたら、この後、事務概要が終わった後、委員会の重点調査ということで、例えば12月以降、次回の委員会では、先ほど言われたような介護の相乗りの話が聞きたいんだというようなご意見が皆さんからあるようでしたら、次の委員会的时候にはその所管のところに来ていただくとかそういうやり方はできるかなと思いますので、またこの後、委員さんでご協議いただけたらと思います。

○委員（竹中 理） わかりました。もうあと1点だけです。何回もすみません。

あと、公共交通の鉄道の件で、僕はあんまり電車は乗らないんで教えていただきたいんですけど、やっと豊岡にもICカードというか、ICOCAが来たと思うんですけど、あと、その辺の情報というか、何か今後こういうふうになるとか、もっとほかのカードで使えるようになるとか、もっとどこまで延びるかとか、いつまでにとかって、そういう予定みたいなのは、もし分かれば教えていただきたいんですけど。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） 今ICOCAが導入されてる駅につきましては、城崎温泉駅、豊岡駅、江原駅、豊岡市の管内で言えばそうなのかなと思ってます。それからずっと南に行きますと、八鹿、和田山等と主要な駅がやはり今中心になってまして、ただ、今後それが普及していくかというふうなことについての話はまだ聞いておりません。ですので、今回いろんな要望の活動の中にもやっぱりICOCAの自動改札装置の普及というふうな要望は重ねておるところでございます。

○委員（竹中 理） わかりました。ありがとうございます。以上です。

○委員長（上田 伴子） 芹澤委員、どうぞ。

○委員（芹澤 正志） 基本的に特急電車が止まる駅に今は限定されてまして、ですので、今のところはそれ以上の普及というのはあまりまだ考えてないらしいんですけども、もちろん今言われたように、これからのいろんな要望とか、これから前進していけばそれもくっついてくるという感じですけど、今のところはあまり前向きではないのが現実ですね。

○委員長（上田 伴子） いいですか。

○委員（竹中 理） いいです。

○委員長（上田 伴子） ほかはないですか。どうぞ。

○委員（福田 嗣久） 全般の話で、さっきの空港の状況は、利用者数は分かりましたけども、昨年と本年のコロナ禍でJRもKTRというんか、丹後鉄道かいな、それから全但バス、かなり乗客数は、細かい数字はいいんですけども、落ち込んでますんですか。どれくらいな感じで落ち込んでますか。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） まずJRの関係であります。基本、JR西日本旅客鉄道株式会社は乗降客数は公表されておられません。

次に、京都丹後鉄道の関係を申し上げます。これは豊岡駅の乗降客というふうなことをご理解ください。令和2年度の総数が4万5,200、その前年、令和元年度ですが、6万7,730、平成30

年が6万8,049、平成30年、31年というのがほぼ似たような数字になってまして、それからするとやはりコロナの影響で令和2年度は2万2,000人ぐらいですか、やはり落ち込んでるといふような状況です。

全但バスにつきましてもやはりかなりの影響を受けておりまして、ちょっと今、数字、手元には持ってないんですが、やはりコロナの影響によって、いわゆる市の単独の持ち出しというんでしょうか、それぞれ路線バスというのは国や県の補助金をもらう中で、それに運行収入を差し引いたところで各地元のバス会社、全但バスさんと豊岡市が負担していくような、そんな流れになってるんですが、恐らくコロナの影響で、これは2年後に相当あおりを受けるようなシステムになっておりまして、また大きな数字になるんだろうな、数字的な人数というのがちょっと申し上げられないんですが、そんな状況ではございます。例えば市内循環バスのコバスを申し上げますと、2020年がトータル4万1,637、その前年、2019年ですが4万8,254、2018年が5万2,574ということで、若干コロナの影響もあるんでしょうし、やはり人口減少ということも加味されるのかなというふうに思います。あと、イナカーとかにつきましても、やはり若干、外出自粛だとかっていうふうなこともあったのかなと思います。そんなに大きな減少にはつながっていないんですが、やはり人口減少も一つの要因になっているのかなと思います。ちなみに、2020がイナカー、これは8路線全部あるんですが、トータルで2020が4万3,082、前年の2019年が4万7,332、2018年が5万3,622と、やはり右肩減少、右肩下がりというふうな形にはなっているのは確かです。以上です。

○委員(福田 嗣久) ざっくりと分かりました。人口減少やコロナの影響でかなりバス関係も厳しいようですね。JRは発表されていないということか。JRは公表されてる決算が非常に悪い、そういうことだけけど、公表はしないのかな。分かりました、ありがとうございます。

○委員長(上田 伴子) ほかに。

芹澤委員。

○委員(芹澤 正志) JR、今現在、普通電車、いわゆる通勤、通学の夜のあれが、もう10時台がないですよ、今。かなり不便だという声をよく聞きますけども、その辺の話というのはどうなってますか。

○委員長(上田 伴子) どうぞ。

○都市整備課長(石田 敦史) やはりJRさんも、副委員長もよくご存じだというふうに思うんですが、いきなりというふうなやり方でよく減便されるといったようなことが起きております。恐らく沿線市町の意見をとらいつつも、もういきなりばさっと切られるような動きが正直なところでございます。今、副委員長が申し上げられるように、遅い最終の電車も早くなったりだったりとか、早朝の7時台の普通電車も終日に限って言えば城崎温泉からの豊岡間がなくなったりだとかというようなことをいきなり広報されるくらいがでございます。我々としても本来もう少し市民に寄り添った形というのが理想だと思いますので、その辺はまたいろんな形で要望だとかというふうなことをお願いしていきたいと思っております。以上です。

○委員長(上田 伴子) いいですか。

○委員(芹澤 正志) ありがとうございます。

○委員長(上田 伴子) ほかにはないですか。

浅田委員。

○委員(浅田 徹) 交通網ということで初めてなんですけども、特にバス交通というふうなことでは交通網というふうなこと、路線バスが来て、それから今まではそれぞれイナカーと最寄りのバス停まで、非常に遠隔にある地域からそこまでは送りましょうというのが、だんだんとやっぱり高齢化というふうなこと、それと非常に、先ほどありましたけど、付添いがある初めて乗車できて目的地にいけますから、今実証が行われているように、目的地までもう公共交通網を使わずにとということもありまして非常に難しいわけなんですけども、福祉的な要素、介護とか、これからやはりもうそちらのほうに移行せ

ざるを得ないのかなど。やっぱりそれは住民の方もそうですしコミュニティもそうですし、ただ単に時間的にイナカーとか路線を走らせるというのも、このタイミングで本当に必要な時間に、それはもう公にも経費的にも経費も含めて効果も当然期待できるというふうに。誰も乗ってないのに定期的に走らせるというのは、いうところ辺で、我々当然、都市整備部門と福祉部門とうまくマッチングして、介護タクシー、やはり本当に痛いところに手が届くような、それはものじゃなくて1つの利用ネットワークとして、やはりこの委員会も行政さんも一緒に考えたほうがいいんじゃないかなと思います。これは意見、要望です、これから進めていくに当たっての。

それともう一つは、高規格道路の可能性ですね。それぞれ山陰地域、もちろん北近も併せてですけども、市が非常に関わってる分を考えれば、やはり地図データ、これは先行地籍というふうなことで、非常にこれが県の言わば実質10分の10で、新たなこういう高規格の道路と用地買収が発生する路線については、例えばルート帯が決まれば、その範囲、境界全て座標により、そういう課が、地籍調査課が頑張ってるわけですけども、その辺との連携というか。あくまでも都市整備部門としましたら、事業施行のほうになるんですけども、その前段のほうは情報としては、私は先行的にもうこのルートを決めるからということで、やはり3年ぐらい前からもう現場は動き出しています。その情報を基に、例えば国、県はさらに現場に座標の幅によって実際の面積を決めていく、共同作業なんですけども、その辺の情報、我々もどこまで今調査が進んでおって、これはもう県と、多分都市整備じゃなくて農林水産部門になっちゃう、これが非常に行政的な縦割りで中でねじれてると思うんですけども、やはり議会としては、今ここをやりますというふうな状況よりさらに先行的な意味でも現場は動いて、それはもう市が直接関わっていくことをやっぱり路線エリアを決めていくといいますか、その辺の状況、情報を、このメンバーの中には当然その部門はないんですけども、情報としてはやっぱりどこかでいただきたいな

と思いますね。年次計画、ここまで行ったら今年は、令和3年度はこういう状況で、ルート帯で、今決まっていますけど、その先を既にもう着手していますので、そうなりますと非常にこれからの動きなり、やはり情報としては大事なことかなと思っていますので、その辺をちょっと事務局としても検討していただけるなと思いますので、それと都市計画部門と連携をしながら、言わば水面下でさらに進めていくような要望も含めて、市は水面下では買取られると思うんですけども、ある程度出せる分の情報はやっぱり開示をしていただきたいなと、ちょっとこれも要望しておきたいと思います。

○委員長（上田 伴子） 答弁はいいですか。

○委員（浅田 徹） いや、要望ですんで、もう全然担当違いますんでね。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○建設課長（富森 靖彦） 地籍のほうとは、当然こちらも連携をさせていただいてまして、特に山陰近畿自動車道はルート帯ということで、佐津から府県境までが何年か前に決まっていますので、その辺りで情報を当然共有させていただき、地籍調査課のほうも県と話をするというのもこちらでおつなぎさせていただいてますので、言われたように出せる情報というのはまた議会のほうにも出させていたかどうかと思っています。以上です。

○委員長（上田 伴子） ほか。  
どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） 先ほど浅田委員のほうから今後の福祉タクシーだとかその辺も一度包含してというような話もあったんですけども、先ほどちょっと申し上げたように、都市整備課のほうというのは基本はやっぱり一般、不特定多数の一般市民の公共交通というふうなところでありまして、福祉であったり介護タクシーとなるとやはり利用者が限定されて、目的がちょっと変わってきますんで、それと我々の、タクシーとなると市内にも5社程度しかございません。介護タクシーになると、二十数社、恐らく、個人でやっておられる方もありまして、ちょっとその辺は目的が違いますので、一応共通の



認識というふうなところではあるんですけども、線引きはせざるを得んのかなというふうに思います。以上です。

○委員長（上田 伴子） はい。

○委員（浅田 徹） 今の考え方としては、確かに都市整備部門というのは当然公共交通というふうなこと、いろんな不特定の年齢層の、健常者も、いわばちょっと障害のある方もということの全般的なことですけど、ほとんど今こういう乗り合いとか使われてる方、ほとんどもう高齢者の方、ほとんどがやっぱり学生だとか、それが例えば今みたいな形で個々に病院に行く、買物に行きたい、実証なんですけど、やはり公共交通の場所まで、もちろん距離は当然年齢と、その後でも特定できるんですね。一般の市民の方がどんどん乗られるというふうな状況じゃなくて、地域コミュニティもその辺を考えて、やはりこの人、Aさん、Bさん、Cさん乗とられると思っておりますね。だから言い方悪いですけども、元気な方は、もう今は当然まだ車社会ということで、結構高齢の方でもまだもう運転をされるというふうなこと、それより取り残された方がやはりこういう公共交通が必要になったときには本当にニーズとマッチしたことを考えないと、乗らないものを、悪いですけども空車で回らせて、人口が減りました、乗客数が減りましたじゃなくて、本当に乗っていただく方を实际的に乗っていただきたい形態でやはり今後は考えていくべきです。高齢者が増えていく、さらにはこういうコロナ禍もあったりして、非常にたくさんで乗るのを怖がっておられる方についてはそういうことも含めて、これは要望というふうに、意見としてですけど、よろしくお願ひしたいと思います。

○委員長（上田 伴子） ちょっと私、いいですか。今、浅田委員が言われたのは、さっき小崎さんが言われたみたいに、委員会としてそういうことも包括していかなんということであれば、そういう福祉関係のことを含めた課も出ていただいて協議するというので、やっぱり都市整備課とか建設課とかいうところ辺のお話を聞き合うということはある

けど、所管としてやはりしっかりとありますので、そこは委員会としてやっていくということになると思いますので。

○委員（浅田 徹） 今、いきなりそこで福祉も入れてでなく、あくまでも今回立ち上がったのにつきましても、いわば公共交通網というふうなことの中で、ただ、取組が、つまり交通網として、一般的には路線を補完していくのがイナカーであったり、今まで続けておるような、それとまた路線バスが当然もう経営的に走らないところ、神鍋のああいうバスみたいな形で地域で支え合う、そうしたら今度は新たに、そういう、もう言わば高齢の方、また付添いがいて、そこはもうむしろ乗り合いとかバス停までじゃなくて直接、新たなそういう動きがありましたので、その辺をどういうふうに公共交通網の中に、個を、個人、個をどういうふうに組み入れるかっていうのが一つの課題かなと思ってます。だから、ある程度この辺で非常にニーズが高まってきて、今、課長が言ったように、あくまでも地域の要請があつて市は動きますよ、そうじゃなくて、一遍この委員会でも洗い出して、どのぐらいの個を、やっぱり今イナカーのそれぞれの路線ごととか、やはり乗られる方の年齢層、それから具体的なそういうご意見等もやっぱり把握した上で次に進めていくというように、現況は、初めての委員会ですから、いきなり福祉でがちんこしてわあつてやるんじゃないで、そういう現況把握も必要かなと、こんなことです。

○委員長（上田 伴子） 分かりました。

いいですか。

どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） 竹野南の例が先ほどからずっと出ておりました、基本、竹野南で70歳以上の方であったりとか、事前にやはりコミュニティの中で登録制というふうなことにしております。やはりそこで認められる方を限定しておりますので、一般の健常者、70に到達してない方というのは一応ご遠慮いただくというふうなことの線引きはしてます。森本から豊岡方面に行く路線の不特定多数の方が乗られる路線バスと、今回はやはり7

0歳以上や体の不自由な方っていうところで人を選んでますので、路線バスと競合しないよう調整というのが当然出てきますので、今回このようにさせていただきます。

○委員長（上田 伴子） はい。

○委員（浅田 徹） だから言葉を返すわけじゃないですけども、そういう年齢を高年齢、非常に介護者が要る、これはむしろ地域から登録制にしても、登録された方は例えば車でも免許を持っておられない方とか、やはり介護の必要性のある方という、これはかなり言わば福祉的な要素が入ってくるという、もう既に今言われたことの内容が。もう今していることがどちらかといえば、じゃあその方たちは森本のバス停までピストンで行きますよということじゃなくて、もう豊岡の市街地まで乗り込みできるわけですから、その方たちっていうのはもう健常の方じゃなくてやっぱりそういう地域の方で選んだ方についてはそういう言わば私的な支援が要る方というふうなことで理解するわけです。既にここでもう、今言われた路線バスは完全にもう競合しちゃってるわけですから、だったらもう、いやいや、バス停までピストンで送りますわという話ですむわけですから、南竹野であったらもう森本まで、イナカーどうこうじゃなくて、あとはもう路線バスを使ってどうぞ、豊岡病院も絶対行くわけですから、路線バスは。ですから、その辺もありますから、一遍その辺のちょっと整理のほうをお願いしたいなというところはありますね。

○委員長（上田 伴子） 今はちょっと、今日は一応説明。

○委員（浅田 徹） 最初で申し訳ないな、今日はあまりこういう議論はしたくないなと思ってたんだけど。

○委員長（上田 伴子） 今日はちょっと所管事項の事務概要の説明ですので、一応そういう観点でお願いします。

いいですか、ほんなら。

○委員（芹澤 正志） 山陰近畿と北近畿の関係で、最終的に有料化になるめどってというのがどの辺り

になるのかなっていうのと、もう1個は、これ、パーキングっていうかトイレがまほろばからずっと無いですよ。これつながってもずっと無いですよ。香住のほうも。その辺の計画はないのかという。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○建設課長（富森 靖彦） 今言われました有料化というのは、北近畿豊岡自動車道も山陰近畿自動車道も有料化の予定はないと聞いています。トイレは、まほろばにはありますが、本区間は無料区間ですので、計画はありません。また、高規格道路直結でのパーキングというのは設けられないというふうには聞いております。以上です。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○委員（芹澤 正志） 分かりました。ただ、あまりにも距離が長いと、もう路上に止めてみたいなことになると危険性が、幾ら無料区間だって言たってそういうこともあるので、僕もこの間、県と国との話のときにそれ聞こうと思ってたんですけど、また機会があったら僕からもあれしますが、何かどっか考えていただきたいなというのがあります。以上です。

○委員長（上田 伴子） わかりました。

そうしたら、いいでしょうか。

それでは、ないようですので、以上で委員会所管事項の事務概要については終わりますが、この際、当局から何か発言はありませんか。

それでは、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。ご苦労さまでした。

休憩をします。再開は50分。

午前10時36分休憩

---

午前10時47分再開

○委員長（上田 伴子） ちょっと早いですけども、休憩前に引き続き委員会を再開いたします。

では、(2)番としまして、委員会の運営方針について、委員会としては調査内容を絞り、より効果的、効率的な成果を上げるため、重点調査事項を決めてそれに沿って進めていきたいと考えています。ご参考までに、別紙1に当委員会の設置要綱、別紙

2として4年前まで設置されていた交通網問題調査特別委員会の最終年の重点調査事項を参考に作成しました重点調査事項(案)を上げておりますが、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いたします。

この件について、ご意見はありませんか。

いいですか。委員の皆さん、これでよろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(上田 伴子) それでは、異議なしと認めます。

では、その案を取っていただいて、読み上げますね。

交通網問題対策等調査特別委員会重点調査事項として、1、高規格道路に関する事項、その中で1点として、北近畿豊岡自動車道の事業推進に関する事、2つ目として、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点目として、但馬空港に関する事項、1点目として空港の利用促進並びに支援体制に関する事、2点目として東京直行便の実現に向けた事業推進に関する事、3として路線バス等地域公共交通に関する事項、その中の1点として市内公共交通網の充実並びに利用促進に関する事、以上です。

それでは、次に(3)その他の委員会の席次についてですが、本日は会派構成に配慮した形で着席していただいておりますが、これでよろしいでしょうか。ご意見があればお聞かせください。よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(上田 伴子) それでは、そのようにいたします。

そのほかに、この際何か発言はありませんか。いいですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(上田 伴子) 先ほど小崎さんが言っておられた件に関して、どうでしょうか。

○事務局主幹(小崎 新子) 次回の委員会の内容については、今回と同じようなことでよろしいですか。

もしご意見があるようでしたらお願いします。

○委員長(上田 伴子) 委員会の、結局来てもらう課とかそういうところ辺ですね。

どうでしょうか。

○委員(福田 嗣久) 今日は事務概要だから、また深掘りして聞いてもらったら。

○委員長(上田 伴子) そうしたら、次回は同じメンバーで来ていただいて、その中で深掘りして聞いていただくということよろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(上田 伴子) 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51分閉会

---