

## 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12月23日（木）  
午前9時22分 開会  
午前10時57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12月23日(木) 9:30～

場 所：第2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況について

【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

(3) その他

4 閉 会

## 交通網問題対策等調査特別委員会名簿

### 【委員】

2021年12月23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重点調査事項

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22分開会

○委員長（上田 伴子） それでは、皆さん、おはようございます。

少し早いですが、皆さんおそろいですので、始めさせていただきます。

本当に師走に入りまして、クリスマス前、また年末ということで、大変皆さんお忙しいことと思いますが、いろいろ市政のほうも市議会の最終日を迎えて、大変ばたばたとしております。

今回また交通網問題対策等調査特別委員会の中でいろいろと当局の皆さんにご説明いただき、また、我々委員のほうもお話、協議をさせていただきたいと思っておりますので、どうかよろしく願いいたします。

それでは、協議事項に入ります。

協議事項に入ります前に、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、マイクを使用して発言いただきますようお願いいたします。

まず、委員会所管事項の現況についてを議題いたします。

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） おはようございます。

それでは、建設課の所管事項の現況についてご説明させていただきます。

資料につきましては、2ページをご覧いただきたいと思っております。11月の委員会でも説明させていただきましたので、その後、進捗があった状況等を主に説明させていただきたいと思っております。

まず、北近畿豊岡自動車道ですが、現在の概要と進捗状況ですが、ちょうど真ん中辺りですが、豊岡道路、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、豊岡病院の上のところまでの2キロの区間ですが、この区間につきましては2016年度に事業化をされてまして、今年度、2021年度については、現在、トンネルの工事や橋梁の工事が進められております。トンネルにつきましては2つ

ありまして、戸牧のほうのトンネル、それから佐野のほうのトンネルということで、戸牧のほうのトンネルにつきましては、今年の7月28日に貫通をしております。

今年度につきましては、当初の事業費予算が21億円ということでお聞きしてまして、先日、12月20日に国の補正予算が成立いたしましたので、そのときに追加で12億円が予算措置をされております。ということですので、2021年度につきましては、21億円と12億円で33億円の事業費でもって工事を進められてるということです。

それから、続きまして、2番目の豊岡道路Ⅱ期、豊岡インターチェンジから新堂までの5.1キロにつきましては、昨年度、2020年度に事業化をされておまして、今年度、2021年度については、調査や予備設計が進められております。

こちらにつきましても今年度の当初予算が1億5,000万円でしたが、さきの補正で4億5,000万円の追加予算が来ておまして、合計6億円の事業費で進められております。

それから、飛びまして、4番目の要望活動ですが、去る11月26日の日に国交省の本省、それから財務省、自民党本部へ要望活動を実施させていただいております。

すみません、11月26日土曜日と書いておりますが、金曜日の間違いですので、申し訳ありません、訂正させていただきます。

要望内容につきましては、ページをめくっていただいて4ページを見ていただきたいと思っております。4ページに図面と、あと要望事項ということで書かせていただいておりますので、その中で、北近畿豊岡自動車道の早期整備を強力に推進いただきたいということで、北近畿豊岡自動車道につきましては、2点要望させていただいております。既に豊岡道路の令和6年秋の開通は国から発表されておりますので、これを確実に開通していただくことということをお願いしておると、あと、豊岡道路Ⅱ期については、現在、調査や予備設計ということになっておりますので、早期の工事の着工ということを強く要望

してまいりました。

要望の中で、国からは、一日も早く開通できるように頑張りたいというようなお言葉もいただいております。

それから、一番下に参考ということで書かせていただいておりますが、前回のこの委員会でも出ておりました地籍調査の関係です。

北近畿豊岡自動車道の事業区間につきましては、先行の地籍調査についてはもう全て完了しております。それから、もう1点ですが、北近畿豊岡自動車道の日高豊岡南道路、神鍋高原インターチェンジから但馬空港インターチェンジまでの間の日高町山本のところで、この春に上り車線で、山がずったということで、23日間ほど通行止めにさせていただいてたところがあります。そこを今、応急復旧をされてまして通行には支障ありませんが、本復旧の工事ができていないということでありましたが、これにつきましては、先日、約4億円の事業費がつかまして、本復旧されるということでお聞きしております。

北近畿豊岡自動車道につきましては以上です。

続きまして、3ページをご覧くださいと思います。山陰近畿自動車道の事業促進です。

山陰近畿自動車道につきましても概要と進捗状況ですが、まず、1つ目の浜坂道路Ⅱ期の7.6キロですが、これにつきましては、現在、新温泉町内で鋭意工事が進められておまして、2021年度は、トンネル工事や橋梁の下部工、それから用地買収が進められております。こちら当初予算で23億2,800万円がついておりましたが、先日の補正が38億3,000万円ついております。ですので、合わせまして約60億円ぐらいで事業を進められてるというような状況になっております。

それから、2番目の豊岡市内で今年度初めて事業化になりました竹野道路の関係です。こちら今年度は事業化の年度ということで、測量や調査が進められておりますが、こちら当初予算4,000万円でしたが、先日の補正で1億9,000万円が措置されておまして、事業を進めていただいております。

ということになっております。

それから、5番目の要望活動ですが、先ほどの北近畿豊岡自動車道と同様に、同じ日に国交省、財務省、自民党本部へ要望活動をさせていただいております。

要望内容につきましては、また4ページを見ていただきたいんですが、一番下の山陰近畿自動車道の早期整備を強力に推進いただきたいということで、4点について要望しております。

特に豊岡市内に係る分につきましては、1番の豊岡北ジャンクションインターチェンジから仮称城崎温泉インターチェンジ間の直轄による調査の実施、直轄権限代行による早期事業化ということで、これは本来、山陰近畿自動車道につきましては兵庫県の実業ですが、ルートの、円山川を横断するような長大な橋があったりしますので、技術的にも高度な工事になるということで、国で調査をしていただくとか、国の権限代行によって事業をしていただきたいと要望しているものです。

それから、3目につきましては、竹野道路の関係ですが、早期の用地買収に向けた予算の確保をお願いしたいということです。

それから、4目は、仮称城崎温泉インターチェンジから、京都府向きですが、京都府との境までの直轄による調査の実施、直轄権限代行による事業化を要望するものです。

こちらの要望につきましても、特に城崎道路について早期の事業化ということも要望しております。国交省からは、城崎道路については直轄での調査に対して前向きな発言があったということをお伝えをさせていただきます。

それから、一番下に参考と書いておりますが、先行地籍調査ですが、竹野道路につきましては、4ページのあとの次のページに横向きで資料をつけさせていただいておりますが、竹野道路の先行地籍調査につきましては、既に新堂、岩熊については、北近畿豊岡自動車道の関連で終わっております。本年度については江野、それから竹野町の林、竹野町の坊岡について、立会いが始まっているということと、

来年度については、青で塗ってあります江野、竹野町の林の一部でも立会いが始まるということをお聞きしております。

なお、資料は用意しておりませんが、城崎道路については、城崎町の結については既に地籍調査は完了していると聞いておりまして、あと、豊岡市の森津について今年度から立会いを実施されると地籍調査課からはお聞きしております。

高規格道路の関係につきましては、進捗状況等については以上です。

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） それでは、都市整備課からは3点、11月の特別委員会に引き続いてということで、空港の利用促進と利便性の向上、それとバス交通の充実と利用促進、鉄道交通の利用促進、以上3点について説明をさせていただきます。

前回の11月の特別委員会で説明しました事務概要から、事業進捗があった項目や内容についてを中心に説明させていただきますので、よろしくお願ひしたいと思います。

まず、6ページ、空港の利用促進と利便性の向上です。

概要及び進捗状況のところ、特に2番目の、兵庫県を中心とした但馬空港のあり方懇話会についての若干補足説明をさせていただきます。

過日、11月29日ですが、第3回の但馬空港あり方懇話会が開催されましたが、内容といたしましては、コロナ禍が及ぼす空港需要の予測や但馬空港の活性化に向けた取組といった内容を中長期的な観点から議論がなされたところです。日程についてはまだ今後調整されると伺っておりますが、年度内にかけて2回程度、懇話会が開催されるというふうに伺っています。内容は、予定では、但馬空港の活性化策、それと懇話会の取りまとめについてというふうな内容というふうに伺っています。

県からは、この懇話会の取りまとめ結果を受けて、県議会、地元市町の意見を十分に聞いた上で、滑走路端安全区域、RESAの機能強化を含む対応方針

について、慎重に時間をかけて総合的に判断したいというふうな考えで、方針決定につきましては、2022年度以降になるというふうに併せて伺っています。

なお、参考といたしまして、今年度の11月末までの但馬空港の利用状況を記載しております。前回は、4月から10月末までの間の利用状況を申し上げましたが、前年度との比較では、利用者は増えてるようには伺いますが、実際のところ、この4月から11月の利用者は1万3,420人、利用率は31.6%ですが、コロナ禍の影響を受ける前の2019年度は、4月から11月の利用者は2万8,672人、利用率は69.4%でしたので、比較しますと、人数にして1万5,252人の減、ポイントにして37.8%の減というふうに、大きく低迷しています。新型コロナの影響を相当受けているというふうなことがうかがえます。

ただ、緊急事態宣言が解除となった9月末、また、兵庫県の独自の特別措置以降の10月の21日以降、回復の兆しが現れてきているのはせめてもの救いかなというふうにも感じます。今年度の単月で申し上げますと、9月の利用率は24.6%、10月では39.5%、11月では58.0%と、需要は回復傾向にあるというふうに思っています。ただ、コロナ禍の前の水準に戻るにはまだまだ時間がかかるものというふうに考えております。

続いて、7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についてです。

概要と進捗状況ですが、2点目の、地域の実情に応じた新しい交通モードの検討についてです。11月の特別委員会でも説明させていただきましたが、今年度、竹野南地区での新交通モードの実証実験、いわゆる乗合タクシーで竹野南地区から豊岡市街地までの主要な場所までの実証運行が11月15日から始まって、来年の2月の10日までの約3か月間実施しているところです。現在、当地区には市内バス、イナカーが運行されてはいるものの、前回は申し上げましたが、乗降に不安があるといったことであつたり、また、豊岡市街地へは途中、森本の

バス停で乗換えをしなければならないといったこと、また、バス停まで行く距離が長いことといった、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、地元の意向を受けて、実証実験が実現したものです。

11月15日から11月の30日までの約半月間の期間で、運行日数は4日、実利用者は15名、利用件数は25件というふうになってます。

豊岡スマートコミュニティ推進機構との調整でやっておりますが、この事業は、利用者の聞き取りをこの機構からさせていただいております。利用者のうち4名の方から聞き取りを行ったところ、バス停まで移動せずに、家の近くで乗降できて本当に便利だ、また、車高が低くて乗り降りしやすい、通院時等の家族送迎の負担が軽減されるといった感想が寄せられております。

実証後、今後の方向性や次年度以降、見極めていきたいというふうに考えてます。

次に、3点目の、神鍋高原線上限200円バスの協働運行についてです。

これにつきましても前回説明を申し上げましたが、これ、足かけ10年が経過いたしまして、年間目標12万1,000人と定めて、これまで利用促進に努めておられましたが、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、昨年度の利用は6万4,686人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、来年3月末でもって実証運行を終了する方針を固められ、先般、11月15日に市のほうに報告をいただいたところです。

現在、路線バス運行者の全但バス株式会社が路線バスとしての距離割運賃の設定検討を今現在行っている状況です。その案がまとまった後に、後日開催の推進協議会の臨時総会でもって状況説明され、実証運行が正式に終了するとの決定が下されることとなってまいります。

あわせて、推進協議会につきましても、その段階で正式に解散されるというふうな予定です。

次年度以降につきましては、200円バスから通常の路線バスとして、全但バス株式会社が運行計画を定められ、運行調整をされるというふうになっております。

それでは、8ページのほうをご覧ください。鉄道交通の利用促進です。11月以降、大きな変化はございませんが、特に京都丹後鉄道への支援、主に新型コロナウイルス感染症に伴います事業継続支援について説明をさせていただきたいと思っております。

京都丹後鉄道は、運行管理部門をWILLER TRAINS株式会社が担い、施設、車両保有管理部門を北近畿タンゴ鉄道株式会社が担う、いわゆる上下分離方式を採用しているというふうなことを前回の委員会でも説明させていただきました。その中で、昨年の2020年3月以降、新型コロナウイルス感染拡大に伴います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も、国からの公共交通機関に対しての減便要請もなく、密を避けるためにも、会社としては通常運行を余儀なくされておりました。

特に運行管理部門を担うWILLER TRAINS株式会社の定期外収入における運賃の大幅な減少により経営に深刻な影響を受け、沿線市町がこれまで支援を重ねている状況です。

具体的には、昨年度の予算におきましても、豊岡市の支援では、2020年3月から6月までの間として455万円、2020年7月から11月までの間として326万3,000円、合計781万3,000円の事業継続支援を行っております。財源は全て地方創生臨時交付金で賄っております。また、この市の支援額の基本となります沿線市町全体額で申し上げますと、2回分合わせて2億8,170万8,000円に上ります。このコロナ禍におきまず事業継続支援は2020年12月から2021年3月までの間と2021年の4月から緊急事態宣言の解除と京都府の独自の特別措置法が解除されました2021年の10月の21日までの間につきましても、今年度補正、あるいは新年度当初予算において支援するよう、現在、最終協議を沿線市



町等と行っているところです。財源についても、昨年同様、基本的には、配分の枠がありましたら地方創生臨時交付金を充てていきたいというふうに考えております。

都市整備課からの説明は終わります。以上です。ありがとうございました。

○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（太田 智博） すみません。確認も含めて、聞き漏らしたところがありましたので、教えていただきたいんですが、建設課の関係で、当初予算と補正予算がプラスになってというところで説明があったかと思うんですけど、ちょっと聞き漏らしてしまったので教えてほしいんですけど、2ページの、今、豊岡道路の工事を2キロと5.1キロですか、されてると思う、ここの、多分、予算説明若干あったかと思うんですけど、もう一回教えてもらえませんか。  
しょうか。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○建設課長（富森 靖彦） まず、豊岡道路、2キロの分ですが、今年度の当初予算が21億円で、先日、12月20日に国の補正予算が成立いたしましたので、補正で追加ということで12億円の措置をされております。

それから、2つ目の豊岡道路Ⅱ期ですが、こちらは、当初予算が1億5,000万円で、補正が4億5,000万円です。以上です。

○委員（太田 智博） ありがとうございます。

○委員長（上田 伴子） よろしいですか。

○委員（太田 智博） はい。

○委員長（上田 伴子） ほかに、質疑ありませんか。

○委員（竹中 理） いいですか。

○委員長（上田 伴子） はい、どうぞ。

○委員（竹中 理） バス交通の件なんですけども、実証実験が今年度でなくなってしまうという、非常に寂しいというか、悲しいなと思うんですけども、分かればいいんですけど、実証実験する前の料金

ってどれぐらいだったのかなっていうの。今、検討されてるっていうことだったと思うんですけど、もし分かれば教えていただきたいと思います。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） 当初、恐らく10年前、もう少し前だったと思いますが、距離割で、江原駅から東河内までが680円だったと。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○委員（竹中 理） ありがとうございます。すみません。

あと、これちょっと、僕、建設経済とか、こういう系の久しぶりなので、既に言われてたかも分からないんですけど、あれは継続されるんですか、何か荷物を神鍋まで、何だったかいな、ヤマト運輸でしたっけ、何か運ぶことをずっとされてたような感じがあるんですけども、その事業は今も継続されておられるんですかね。（「あつたな」と呼ぶ者あり）ありましたね。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） 実際のところ、市がちょっと絡んでる事業では……。

○委員（竹中 理） あ、ない。

○都市整備課長（石田 敦史） ないんですけども、まだ引き続き、恐らくされてるというふうに伺えます。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○委員（竹中 理） ありがとうございます。はい、以上です。

○委員長（上田 伴子） すみません、私よく知らないもんですから、そのヤマト運輸で運ぶのは、安く運んでたということですか。内容がちょっと分からなくて、すみません。

どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） ちょっと具体的な、私も内容は存じておらんのですが、やはり空でバス路線を走らせておっても、やっぱりいろんな投資ばかりすることになりますので、その辺りをうまく運送業者さんがかまれて、その空いてところのスペースを利用して、宅配便っていうんでしょう

か、そういった荷物の輸送に使われてるっていうふうなことだったと思います。ちょっとすみません、私自身そこまで関与してませんので、申し訳ありません。

○委員長(上田 伴子) すみません、分かりました。どうぞ。

○委員(福田 嗣久) さっき一番最後でおっしゃった鉄道交通の件ですけども、WILLER TRAINSですか、深刻な状況ということで、豊岡市が781万3,000円、それから全体市町で2億8,100万円、大きな、何ていいますか、援助ということですね。ということですけども、地方創生臨時交付金で、これは国でしたか、もう100%でしたかいな、まず。

○委員長(上田 伴子) どうぞ。

○都市整備課長(石田 敦史) はい、財源全て、100%充当します。

○委員(福田 嗣久) そうですね。

○都市整備課長(石田 敦史) はい。

○委員(福田 嗣久) それはそれであれなんですけれども、深刻な状況ということで、WILLERの状況があんまりよく分かってないんですけども、ピンクのバスがありましたわな、貸切りバス、それから今のKTRといいますか、タンゴ鉄道の分があって、バスと鉄道とのウエートいったら、どんなもんだいな。その辺、分かってますか。例えばバスが6割、鉄道が4割とか。

○委員長(上田 伴子) どうぞ。

○都市整備課長(石田 敦史) 具体的な数字というのはちょっと私自身も理解はしてないんですが、WILLERっていう会社はもともとバス会社であります。新潟に本社がありまして、バスの部門と、今回、京都丹後鉄道の部門とありますので、ウエートといたしましたら、恐らくバスのほうのが相当ウエートは高いはずだと思います。

○委員長(上田 伴子) どうぞ。

○委員(福田 嗣久) それで、私もそうじゃないかなと思ってるぐらいですけども、よく分かってないんですけども、深刻な状況ということで補助金を

出すのは、当然、足を確保、鉄道を確保ということで分かるんですけども、経営状態まではある程度見ておられるんですか。それとも、京都府あたりが主で見ておられるんでしょうかな。

○委員長(上田 伴子) どうぞ。

○都市整備課長(石田 敦史) 今回このWILLER TRAINS株式会社への支援っていうのは、運賃全体が下がっている、当然下がってはおるんですけども、その中でも、いわゆる観光客、ビジネスで来られる方、そういった域外から来られる定期外収入、そこの落ち込みが相当ひどいので、要は収支のバランスがどうのこうのっていうんじゃなくて、いわゆる収入部門の定期外収入が相当の落ち込みを起こしてるので、これは災害と匹敵するだろうというふうなことの見解です。当初の北近畿タンゴ鉄道との覚書に、災害等に匹敵するようなことがあればリスク負担を沿線市町も出せれるような協議をしましょうというふうな内容で交わされてます。平成30年の台風、大雨のときも大きな甚大な被害を受けて、それも当然、沿線市町は負担をしてきました。今回もこのコロナの影響がやっぱり目に見えないところの被害っていうんでしょうか、これもある意味、天災に近いような、災害に匹敵するような減収になったので、沿線市町と協議する中で、負担に至ったわけでありまして。京都丹後鉄道に関連する事業支援については、京都府が事務局を担ってるんですけども……。

○委員(福田 嗣久) そうでしょうね。

○都市整備課長(石田 敦史) はい。最終的に、沿線市町の了解を得た中で、これも首長会議を経て最終結論に至って、今日に至ってるんですけども、今日も実際のところ、この午後、京都丹後鉄道の担当課長会議がこれからあるんで、今年度の最終の話だとかっていうふうな議論もしてきますので、今おっしゃられるようなことの中で、収支の中の経営が落ち込んでるからっていうんじゃなくて、収入部門がこんだけ落ちたからっていうところの支援を今しているところです。すみません、長くなりました。

○委員長(上田 伴子) 福田委員。

○委員(福田 嗣久) よく分かりましたので、今日、経営会議があるんでしたら、情報収集はよくしていただきたいと思えますし、なかなか厳しい状況が今後も続いていくだろうという想定ができますので、先ほど申し上げた情報収集についてはしっかりとしていただきたいというふうにお願いをしておきたいと思えます。また聞かせていただきますので、はい。

○委員長(上田 伴子) 石田課長。

○都市整備課長(石田 敦史) これまでから、緊急事態宣言であったりとか、蔓延防止の対策の期間であったりとか、そういったところを加味していく中で、今回も取りあえずのところは9月末までで緊急事態宣言は終わってますし、兵庫県であったり京都府も、10月の21日までは独自のいわゆる特別措置の期間を設けてましたので、最低そこまでは支援は考えられるけども、それ以降については、一定の区切りが必要だろうなというふうなことは申し上げていきたいというふうなことで考えてます。

○委員(福田 嗣久) よろしくお願ひします。

それともう一つちょっと聞かせていただきたいんですけども。

○委員長(上田 伴子) 福田委員。

○委員(福田 嗣久) 7ページの豊岡スマートコミュニティ推進機構との連携かな、竹野南地区の新たな交通モード。これは前も聞いたような気がするんですけども、イナカーとの関係もあるんですけども、豊岡まで行くのに、料金体系はどんなもんなんだったんだ、ちょっとそれ教えてほしいな。

それと、豊岡までか、竹野の浜のほうまで行くんか、その辺りの料金体系がどうなのかということ。

○委員長(上田 伴子) 石田課長。

○都市整備課長(石田 敦史) 今回、竹野南地域、いわゆる森本から以南の三原のほうの谷と床瀬のほうの谷がございまして、そちらの方の住民の方でいわゆる70歳以上の高齢の方で障害等がある、体の不自由な方を対象に今回しております。その方たちが、竹野南地域の方の生活圏というのはどうしても豊岡市街地のほうにやっぱり流れるというふう

な傾向です。ですから、竹野南地域のほうから森本まで出てきて、森本に診療所がございまして、そこで終わっても構いません。それを経て、豊岡市街地に買物に行ったりとか、豊岡病院に行ったりとかっていうふうなことの設定でも、そういう設定にいたしております。

料金体系は、例えば三原から森本まで出てくるだけで、イナカーでは400円かかっておりましたが、今回のこの乗り合いで行きますと1人当たり500円。それから、森本の集落近辺におられる方が例えば豊岡に行かれる場合路線バスが走ってますので、今でも豊岡駅までが500円、豊岡病院までが540円かかってます。これを乗り合いのタクシーで行きますと、森本からですと、豊岡駅、豊岡病院であっても1,300円というふうな料金設定にしています。それと床瀬から森本までも三原から森本までと同じ料金にいたしております。いわゆる床瀬、三原から豊岡病院、豊岡駅となりますと1,500円の設定にしております。全て片道です。

ですから、今までの料金、イナカーですとか路線バスを使うことに対していいますと、先ほど三原と床瀬が、森本まで行くとイナカーが今400円が500円になると申し上げましたし、森本から豊岡病院、豊岡駅に行きますと500円、540円が1,300円というふうな申し上げました。三原、床瀬から豊岡駅というのが現在のイナカー、路線バスで行きますと900円が1,500円になり、600円高くなってまいります。これが、三原、床瀬から豊岡病院まで行きますと、現行イナカーの400円と路線バスの540円で940円から、560円高くなる、そういう料金設定にいたしております。

○委員長(上田 伴子) どうぞ。

○委員(福田 嗣久) よく分かりました。ありがとうございました。

ともかく、三原、床瀬から900円が1,500円になると、病院に行くとしたら、それは片道だから、往復で3,000円するということですね。

時間的にはどうなんだろう。小一時間かかるんかいな。かかりますね、片道、かかるわな。

- 委員長（上田 伴子） どうぞ。
- 都市整備課長（石田 敦史） 大体、森本まで出てこられるのに20分ないし30分ぐらいかかるのかな。どうしても、やっぱり豊岡病院まで行きますと小一時間はかかるんじゃないかなと思います。
- 委員（福田 嗣久） そうですね。もう一つだけ。
- 委員長（上田 伴子） どうぞ。
- 委員（福田 嗣久） 今、豊岡病院まで行ってもらって1,500円、1,300円か、それ分かったんですけども、例えば豊岡病院で待ってとってくれる、それはなしか。それはまた呼ぶんですか、予約しとくん。
- 委員長（上田 伴子） 石田課長。
- 都市整備課長（石田 敦史） 当然送られたら、ドライバーは待つとるかどうかっていうことなんですけど、一旦は帰られます。
- 委員（福田 嗣久） 帰られますか。
- 都市整備課長（石田 敦史） はい。その日の予約されてる時間帯に合わせて、また迎えの時間に合わせるように行かれます。
- 委員（福田 嗣久） ああ、なるほど。
- 委員長（上田 伴子） はい。
- 委員（福田 嗣久） そうすると、9時にお願いしますということで、10時に着きました。ほんなら、例えば1時に頼みますよといったら1時に来てくれる、こういうシステムですな。
- 委員長（上田 伴子） どうぞ。
- 都市整備課長（石田 敦史） この予約システムは当日するのではなくて、あらかじめ前日の夕方5時までというふうなことにしますので、当然、当日どうのこうのっていうことの融通はちょっと利きづらいのかなと思います。その辺はドライバーと乗車の方と調整の上で若干融通は利かされてるんじゃないかなと思います。
- 委員（福田 嗣久） ありがとうございます。
- 委員長（上田 伴子） どうぞ。
- 委員（芹澤 正志） 今の件で、対象者は森本以南とかいう、要は竹野南地区でも、こっち側にもまだありますよね、竹野側に。その人が対象外になってるっていうことですよ。
- 委員長（上田 伴子） どうぞ。
- 都市整備課長（石田 敦史） 今、芹澤委員がおっしゃられてるのは、いわゆる森本から以北の竹野の浜のほうの方のことですね。
- 委員（芹澤 正志） そうそう、そうそう。
- 都市整備課長（石田 敦史） 今回はあくまで森本以南の竹野南地区を限定しております。
- 委員長（上田 伴子） どうぞ。
- 委員（芹澤 正志） いや、そうなんですけど、じゃあ、南地区も少し、ほら、森本から以北にまだ、南地区って広いじゃないですか。その人たちはどうなんですか。
- 委員長（上田 伴子） どうぞ。
- 都市整備課長（石田 敦史） いわゆる竹野町坊岡の辺りのことをおっしゃられたのかな。
- 委員（芹澤 正志） ごみ処理場のとこ。
- 都市整備課長（石田 敦史） 坊岡集落の方も一応、森本までは、ちょっと悪いですけど、出てきてほしいっていうことにしております。
- 委員（芹澤 正志） ああ。
- 委員長（上田 伴子） いいですか。
- 委員（芹澤 正志） はい、すみません。
- 委員長（上田 伴子） どうぞ。
- 委員（太田 智博） いいですか。度々すみません。飛行機の空港の関係で、6ページですかね。現況と課題、基本方針はここに書かれてる状況で、私、豊岡に住む人間としては、東京直行便の開設に向けた取組というのは当然要望していきたいんですけど、いろんな情報を聞きますと、県の中では、この方向でっていうのが、じゃなくって、但馬空港、本当に要るの、こんな金かけてというふうなお話も県の中では出てきてるようなお話もちよこちょこ耳にはするんですけど、もし今、話しできる内容があれば、県の動きなんか少し教えていただけたらと思うんですけど。
- 委員長（上田 伴子） どうぞ。
- 都市整備課長（石田 敦史） 今、太田委員のほうからおっしゃられてる内容については、恐らく県議

会の議員さんの中からはそういったご発言があって、一般質問をされてるというふうなことは我々も聞いてます。ただ、兵庫県自身の考え方っていうのは、やはり我々も同じ歩調を取ってますので、先ほど申し上げたとおり、東京直行便開設に向けた滑走路延長等も、県と足並みをそろえた上で我々も行っているところでございます。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○委員（太田 智博） その言葉聞いて安心しました。またよろしくお願いします。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○委員（浅田 徹） 今の説明の中で、特に最初ありました北近の関係でそれぞれ、ありがたいことに増額というふうなことがありました。当然、豊岡道路についてはさらに工事ですので、進捗が図られることと思えますけれども、特に去年から、20年度からスタートしたⅡ期分ですね。これは特に今、調査、予備設計というふうなことで1.5億円あって、4.5億円、6億円ですか、これがどういうふうな内容ね、ちょっとその辺が分かれば。何にそこを使うのか、設計業務ですので、それを膨らまされるのか、さらに、この4.5億円の使途について、分かれば説明をお願いしたいと思います。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○建設課長（富森 靖彦） まだ予算がついたばかりで詳しいことは確認できてないのですが、現在予備設計をされていますので、今後、詳細設計等もあると思いますし、また、用地の調査なども入っていかれると考えております。以上です。

○委員（浅田 徹） また分かれば、その辺も非常に関心を持って、その辺がまだ完成時期も明らかにされてないっていう中で、やはりこれだけ大きな補正があったというふうなことについては国もやっぱり、言い方悪いですけども、やはり重要視するということがあって、その辺をひとつまた情報としてお願いしたいと思います。

それと、次に、やはりここまでそれぞれ、特に豊岡道路、豊岡の都市計画道路網ということに考えていったときに、3つのインターがもう想定され、北

と南はハーフ、ハーフ、真ん中がフルですけども、もうそのことに関して、特に空港インター、南が開通をしました。その中で、やはり市街地への交通の流れですね、当然、今、病院のランプに向けての工事も始まるとるわけですけども、そういうものに関して、今までの都市計画の交通量配分、やはりこれは見直しが必要かなという、強く感じます。それは当然、今まで多分、私もちょっとその辺は分からないんですけども、やはり全くそういうものを、インターを想定した配分にはなっていないかなという気はします。案の定、やはり空港インターからといえ、市街地に入ってくる、これはもう三坂納屋線を直にして、今度、今の元南高跡地、三差路交差点ですけども、市街地っていうことで矢印がありまして、そこ行きますと、神社を通過して、言わば426を上まで上がられると。だから、それを真っすぐ行かしても、当然これは426バイパスとか、さらに三坂納屋線が入ってきますと、もう当然ガードの狭い、ガードしかないというふうなことになっておりますんで、どれをやはり主に配分し、一部、三坂納屋線は市道としては、ある程度歩道も設置されというふうなことなんですけども、部分的にやはり右折レーンの設置とか、そういうものも含めて、やはりこの3つのインターに関連した都市計画道路の部分的な見直しも早期にされながら、これに併せてやるんなら、やはり補助も受けやすいというふうに勘案します。それはやっぱり、これ市としての、僕はもうアクション、早めに起こすべきだなんていう思いを持つとるんですけども、どうですか。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○建設課長（富森 靖彦） 当然、インターへのアクセス道路というのは重要だと思いますし、特に今、県道とかがメインに整備されております。市道でも三坂納屋線が但馬空港インターチェンジからのアクセスでたくさん利用されてるんですが、あちらについても、将来的には豊岡インターまで延びればまた交通量も変わってくるのだらうと考えておまして、但馬空港インターではできるだけ交通を分散させるような格好で標識等で案内していただい

います。また、但馬空港インターから出た左向きに、将来的には県で但馬空港線が整備されますので、その辺りでの交通量の分散も県でも考えていただいていますし、当然、市も一緒になって、将来的な交通量の分散や道路の整備についても考えていきたいと考えております。

また、豊岡インターも出来てしまえば、今後、国道426号周辺が渋滞するということも考えられますので、それも今の段階で、市も県と一緒に交通対策を検討しているという状況です。以上です。

○委員長（上田 伴子） はい。

○委員（浅田 徹） 今回の関連で、当然これは国、県ということにお任せするというところもあるんですけども、工事はお任せしたんですけど、そのプランニング、これやっぱり地元の市が率先をしてもむとか道路の位置づけも含めて協議しながらやっぱり豊岡としては持っていく必要があるのかなと思ってます。それについてはまたこれから、状況を見ながらというふうなことがあるわけですけども、例えば今の三坂納屋線と、あれは、鞆団地、三差路でも、全く交じりがないんで、そういうものを勘案して、用地としては県の用地があるわけですけども、JAさんが買われたかどうか分かりませんが、ああいう、今だったらまだ空地等がたくさんあるなど思っておりますんで、そういうことが1つと、今度は豊岡インター、いよいよ6年に開通というふうなことでですけども、やはり市街地に入ってくるのは一番、あれば何線っていうのかな、正法寺岩井線になるのかな、今の大門線という陸橋ですね、正法寺岩井と大門線の。あそこも長いことやっぱりJRとの関連で、今、専門職大学できたり、豊岡駅に行く、物すごくあそこ渋滞して、あそこもレーンがないんですね、右折レーンが。そういうものの検討と。

私が一番強く思ってるのは、これも北近を契機に、今、豊岡市としては非常に問題があったKTRの、あれは鎌田になるんですかね、今、橋梁の下の、あれは312ですね。あれは橋梁を残しながら、今、非常に道路改良工事ということで、スムーズに待避

ができるように、進んでます。そうなってきますと、やはり今の流れからいって、やはり市街地を見たときの東の、言わば外環状っていうのは、どうしても今、県が道なりに整備してます広域農道ですね。これをいち早くここは都市計画道路に認定をして、必要なところについてはやっぱり県道に移管もして、あるいは整備をしていただくと。それは真っすぐ行けば、つまり下宮からずっと、あれは口小野庄境線だと思えますけども、記憶でいけば。あれが広域農道行って、それも真っすぐ南に南進しますと丁字路交差点になりますね。その先を右折すれば、これはまた五条大橋、それから蓼川大橋、これが一つの312からの都市計画の道としてはやっぱり大きな、今でもそういうふうなもう道なりとして使われていますので、何が大事かと思ったら、こういう事業を契機に見直すとともに、そういうものを市の財務だけでとってもこんなことできませんので、やはり県、特に管理者は県ですけども、県のほうにお願いして、そういうものをやっぱり末端行政としては提案していく、やはりこれ交通網のやっぱり基本中の基本ですので、道路網の交通配分、それと市道、県道の言わば、やっぱり1つの格を上げていくとか、その辺はきっちり、今がタイミングだと思っておりますので、これは答弁よろしいです。ひとつ強い意見、要望とすることをお願いしときます。

○委員長（上田 伴子） 答弁はよろしいですか。

○委員（浅田 徹） 答弁はもう結構です。

○委員長（上田 伴子） ほかにありませんか。

荒木委員。

○委員（荒木慎太郎） バスの関係で、床瀬から豊岡間とかって1,500円とかっていうお話があったかと思うんですけども、病院に通われる方っていうのはどうしても頻度が高い方が多いのではないかなと思うんですけども、特に年金暮らしの方で、この価格設定だったりとかっていうと、もちろん利便性、乗りやすさとかは確かにあるかなと思うんですけども、価格の面とかでも使いやすさとか、そういった声っていうのは実際どうなのかなっていうのをちょっとお聞きしたいです。

○委員長（上田 伴子） どうぞ、石田課長。

○都市整備課長（石田 敦史） 直接料金に関してのお話は聞いてはいないんですけども、もともとタクシーで豊岡病院から例えば三原、床瀬のほうまで帰ろうと思いましたが、ここはやはり1万円ぐらいかかるような状況です。この料金設定につきましても、当然コミュニティの役員の方、地域住民の方との調整を図られた上でこの料金設定をしておりますので、イナカー、路線バスよりも安くは当然なりません。やはり地域の方の意見の中でこの料金設定がされてきたというふうに、設定しております。以上です。

○委員（荒木慎太郎） ありがとうございます。

○委員長（上田 伴子） いいですか、はい。

ほかはありませんか。 竹中委員。

○委員（竹中 理） すみません、度々。

あそこの日高町山本の国費4億円でしたっけ、はいはい。ということで、あれ起きたのが今年の3月ぐらいで、3月の何日だったと思うんですけど、ちょっと委員会も違うし、多分そのときにはいろいろと説明されたんじゃないかなと思うんですけど、議会のほうにも。ちょっと新しい議員の方もおられるので、ちらっと聞いているのは、切土面が東部のほうが何か崩壊したっていう、今もずっとブルーシートが。うちの地区なんで、いつもずっとブルーシートが。あれ、できたばかりで何でだろうって、結構言われる方があるので、ちょっとその詳細をできればお願いしたいんですけど。

○委員長（上田 伴子） どうぞ、富森課長。

○建設課長（富森 靖彦） 今、竹中委員から言われましたように、この現場につきましては、3月の18日に切土法面が崩壊しました。法面の土質が、水を含むと滑るような土質だったということで、それが滑って崩壊し車道まで到達したということで、18日から23日間、通行止めをされております。通行止めを解除するに当たっては、応急的に矢板でフェンス状のものを作り車輛を通されてます。ここはちょうどゆずり車線の区間ですので、既に1車線確保できていますので通行止め等は発生しないとい

う状況になってます。国交省も、交通開放されるに当たっては、斜面が動いてないかというのは観測機器をつけられて観測されており、大雨等で動けば即座に通行止めできるような監視体制は取っております。今はほとんど動いてないということも聞いております。

今回、予算が4億円ぐらいつきましたので、アンカー工法という山の斜面に棒状のものを埋め込む工法で、法面を押さえるような形で対策をされ、ゆずり車線が確保できるようにするというのを聞いております。以上です。

○委員（竹中 理） 分かりました。ありがとうございます。

○委員長（上田 伴子） ほかはありませんか。どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） ちょっと先ほど竹野南の関係の実証の関係で、これ、曜日と時間はあらかじめやはり決められておられます。すみません。（発言する者あり）はい。

例えば三原から森本を経由して豊岡方面に行く三原線っていうルートと、床瀬から森本を経由して豊岡方面に行く床瀬線、それと三原、森本、床瀬の南地区だけで完結する南線のこの3つのルートがございまして、例えば三原線につきましては、月曜日と水曜日の曜日設定されてます。これも朝と昼と夕方の時間はそれぞれ設定はされてます。帰りも同じように、朝、昼、夕方。床瀬線につきましては、毎週の火曜日と金曜日。これも朝、昼、夕方の時間設定をされてます。帰りも同じです。南地区だけで完結する部分につきましては、毎週木曜日だけというふうな設定をされてます。

ですから、時間はあらかじめもう決まってる時間帯になってますので、乗降される方はその時間に合わせていただくような形での予約というふうなことをしていただくこととなります。

○委員長（上田 伴子） 私1つだけ。そこの、同じく実証実験のところなんですけども、今は障害のある方とか、家に送ってくださる方がいないからとか、家に車の所有がない方っていうことでされてると

いうふうに今さっきお聞きしたんですけど、それで間違いありませんか。

どうぞ。

○都市整備課長（石田 敦史） これはやはり事前に登録をされている方、これは竹野南コミュニティのほうに事前に申請されて登録されてる方が乗降できるというふうな形になってます。

先ほど申しあげましたように、70歳以上の高齢の方、あるいはやはり足とか、要は介護人が必要な方、これ例えば介護認定を受けられてる方っていうのは介護タクシーっていうのが別の形でありますので、認定は受けられてないんだけど、やはりこういったことで体が不自由なんで乗せてほしいっていうふうな事前に登録されてる方を限定にして、今実証させていただいてます。

これ、一般の方が乗られるというふうな形になりますと、結局、路線バスの森本から豊岡方面に行く全但バスの路線バスがございます。そことやはり競合してしまうという格好になってまいります。イナカーの路線っていうのは豊岡市の独自の市営バスなんでそれはいいんですけども、路線バスはやはりバス運行事業者が路線を張っておられるバスですので、やはりそこは、利用者は分けないと、やはり競合してしまうとちょっとバス事業者との調整が当然出てきますので、そこら辺は選択して、このようにさせていただきました。

○委員長（上田 伴子） すみません、もう1点。

そのことでちょっとある方から、1人では運転はできないし、でも病院に着いたら何とか、バス停までちょっと歩いていくのもすごく遠くて行けへんと。でも、自分の歩行とか、そんなんは何とかできると、つえついで。そういう場合に、家族の方はいらっしゃるんだけど、どうしても送り迎えが、バス停までであろうと、できれへんというような状況っていうんか、障害があつて、なおかつ付添いが必要である方とか、そういうふうに限定されてしまうと、そういう予約をそういう人たちはできないということになったら、家族がいつでもいろんなことの事情で、例えば家族が何か病気だとか、体の具合

が悪くて本人さんを連れていけないとか、そういうことも起こり得るので、何かそこに、こういうふうに限定されてしまうと、大変使いにくいというか、そういうことがあるんだけどもっていうことをお聞きしたんですけども、そこら辺の融通性についてはどんな感じですか。

○都市整備課長（石田 敦史） 基本的に、そういう付添いが必要な場合につきましても、付添人も同乗していただけることはできるようにしております。ですから、今おっしゃられるように、当事者の本人さんだけが乗るのではなくて、そういったちょっと付添いの方が当然必要な場合についても今回のこの実証は認めてますので。そのお答えでよかったですか。

○委員長（上田 伴子） ううん、ちょっと似てるようで似てないというか。付添いに、例えば家族が行けるときばかりだったらいいんだけど、例えば付添いなしでも何とか1人で病院に行けるけれども、送り迎えができないということにも使えるようなことにはならないかというようなことをお聞きしたんですけども、そういうのは制限がありますね、要するに。付添いの人が……（「いない場合な」と呼ぶ者あり） どういうんか、都合が悪いときに使えるようにはならぬのかと、付添いというか。

○都市整備課長（石田 敦史） 付添いがない場合の対応のことでいいんですか。

○委員長（上田 伴子） ふだんはいるんだけど、例えば付添いの方が……。

○都市整備課長（石田 敦史） そのときに限って。

○委員長（上田 伴子） 病気だとか、病気っていうか、具合が悪くて、付添いだとか、運転して連れていってあげる、車はあるけれども、ふだんだったら行けるけども、そのときはそういう具合が悪かったりとか、どうしても手が離せない用事があつて、その方を病院に連れていけないようなときに利用はできないのですかということをお聞かせください。

○都市整備課長（石田 敦史） いわゆる付添いの方がやっぱり手混んどってというケースですよ、はい、すみません。



○委員長（上田 伴子） はい、すみません。

○都市整備課長（石田 敦史） これは、ドライバーがそういった介助というようなことの手助けが必要なことになってしまいますので、今回の乗り合いのタクシーについては、ドライバーはそこまではできませんので、申し訳ないです。介護タクシーであればそういったことができるんでしょうけども、今回の部分については、そこまでの資格を取ったやり方ではないので、できないのかなというふうに思います。

○委員長（上田 伴子） ごめんなさい。もうちょっと違うかな。すみません。

例えばいつもだったら送り迎えしたりとか、付き添いできるんだけども、その本人さん自身もそこまでの付添いは要らないという状況の人であった場合です、要するに。お年いって病気があって通院はせんなんけれども、自分では運転はできない。でも、つえついたら自分で病院には行けると。そんな介護が必要などこまでは、介添えが必要なところまでの病人ではないという状況だっという場合。

○都市整備課長（石田 敦史） 基本的には、それは利用していただいたらいいのかなというふうに私は思います。

先ほどから申し上げてるように、当然これ事前の登録制っていうふうにしてますので、それは一度コミュニティのほうにでもご相談いただいて、乗れるかどうかというふうなところの判断というのをしていただいたら大丈夫なのかなっていうふうに思います。

○委員長（上田 伴子） 分かりました。すみません。

ほかはありませんか。

○委員（浅田 徹） すみませんね。山陰近畿の関係です。情報として教えてください。

当然、兵庫県側の動きは分かりました。どんどん鋭意。京都府側ですね。たしか、あれ4年前には例の防衛省の関係で、当然、国の代行うんぬん、あれは京都縦貫も含めた延伸ということで、都市計画は、あれは網野までですかね、決まっったんですね。それからつまり兵庫県に向けては、なかなか兵庫県

側のルート帯が決まらなかったというようなことで、ストップか、やりたいけど、兵庫県さん、早くというふうなことで。今回ルート帯として結べましたはね。京都側の動きといいですか、もう既に都市計画決定終わって、さらに今のルート、同じような動きがあると思うんですけども、むしろ向こうのほうがもう国該当でやりますので、とっても速いスピードなんじゃないかなという、その辺の情報が分かったら教えていただきたいなど。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○建設課長（富森 靖彦） すみません、京都府側が今具体的にどうかっていうことは、把握できてないんですけど、前にも触れたと思いますけれど、鳥取県、兵庫県、京都府で一緒になって山陰近畿自動車道整備推進決起大会を、東京で毎年やっていますんで、推進っていうことでは動いてはいただいていると考えています。具体的な資料等が手元にないんで、説明が不十分で申し訳ありません。

○委員（浅田 徹） またこの特別委員会、途中でよろしいので。当然、大宮までは開通してる。その先も当然、都市計画決定、完全にこれは線としてはもう決定してる。今度はもう新たに、全く決まらなかった網野から豊岡までが今回ルート帯として決まったというので、非常に動きは速くなったけど、その動きをちょっと情報としてね。これは兵庫県だけじゃなくて、関連で、全体的には3県を結ぶ道路網の整備ですので、よろしくお願ひしたいと思います。

○委員長（上田 伴子） ほかありませんか。

どうぞ、澤田部長。

○都市整備部長（澤田 秀夫） 北近畿豊岡自動車道の、浅田委員からさっき言われた関係でちょっと補足をさせてもらいたいんですけども、交通量の配分につきましては、最終形、要するに豊岡北ジャンクションまでがつながった段階での交通配分を想定しています。例えば今、但馬空港が、端末っていうんですけど、インターチェンジ端末で、みんなそこで下りますので、いつときには交通量が増えます。しかし、2024年度、豊岡まで来ると、恐らく三坂

納屋線は一遍にもう交通量が減ります。そのいい例が、日高のときに国分寺館の横の交差点が端末になってましたので、非常に混雑してましたけど、今あそこなんかすかすかになって、元の状態に戻ってるようなことになってます。

あくまで最終形を見た交通配分での計画をいたしますので、いつかはちょっと混雑はするんですけども、次のインター、次のインターができれば解消されていきますので、当然必要な交通誘導とかは、対策は取りますけども、ちょっとそういう最終形の交通配分をにらんでしておりますので、ちょっとそこを補足させていただきたいというふうに思います。

○委員長（上田 伴子） はい。

○委員（浅田 徹） 今の補足に関して。今、部長が言われたとおりでなと思ってます。

ただ、今、三坂納屋線から誘導して空港インターまでというふうなこと。あれはもうそう減らないんじゃないかなど。例えば豊岡インター、フルインターが病院よりにはできましても、あれは病院とのアクセス、それがもう当然1本の426というふうなことでもう集中して、とんでもない、例えばできたとしても、じゃあ、それがどういうふうな格好で流れてくるのかっていったら、やっぱり南側の人ややはり今の南インター、特に南行きといいましょうか。そういった中でやはり見たときに、集中する箇所っていうのは、今で誘導している、あれは女代神社に行くあの三差路、重要な僕は交差点になる。それから先に来ると、また中央のフルインターとの、あれは完全な中心的交差点が来るわけですし、そういうことを見ながらやっぱり準備を進めていくというのが僕は大事だと思ってます。そのことを申し上げとくとということで、よろしくお願いします。以上です。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○委員（芹澤 正志） 今の関連なんですけども、例えば妙楽寺の交差点は今でも混むんですけども、朝夕。けども、インターができる、両方から行ったり来たり、こうなるんで、今、警察のほうでも、

まずそこは信号をつけるとか、いろんな要望も県に出してるので、そういうところもちょっと警察と連携してもらって、多分その辺の近隣の人とか、いつもそこを通ってる人が危険だとか、ごっつい時間がかかってもう遅刻するだとか、いろんなことがあるので、そういう例がありますんで、ぜひとも警察との連携もよろしくお願ひしたいと思います。

○委員長（上田 伴子） それでは、ありませんか。それでは、質疑を打ち切ります。

ないようですので、以上で委員会所管事項の現況について終わります。

この際、当局から何か発言がありますでしょうか。石田課長。

○都市整備課長（石田 敦史） 今日の事務概要の資料のほかに、もう1枚、次期イナカーの運行計画の説明会のご案内の文書も皆さん方の……。

○委員長（上田 伴子） タブレットですね。

○都市整備課長（石田 敦史） 入れております。

これ、イナカーは3年の債務負担で、来年度が最終の年度になるんですけども、毎年来年度のスタートをするまでに、地元の皆さんとの住民説明会を実施して、いろいろと時間をこうしてほしい、この辺りをこういう改善できんのかっていうような、そういう住民説明会を毎年実施しております。

日程につきましては、来年の1月の18日からそれぞれ1月28日まで計7回実施する予定です。それぞれの路線名、時間帯、開催場所につきましては、このような記載でやっておりますので、もしもよろしければ、この特別委員さんのご参加もしていただけたらというふうなことでご案内をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○委員長（上田 伴子） ありがとうございます。

それでは、ほかにはないですか。

〔「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、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。

それでは、委員の皆さんは今から休憩を取ります。再開は10時50分です。

午前10時40分休憩

午前10時50分再開

○委員長（上田 伴子） それでは、すみません、時間になりましたので、委員会を再開します。

次に、委員会の運営方針についてですが、前回の委員会で決定しました委員会重点調査事項を別紙2のほうに上げておりますが、それでよろしいでしょうか。

○委員（福田 嗣久） この前決めたことで。

○委員長（上田 伴子） それでは、次回の委員会、特に調査を進めていきたい項目があれば、ご協議願いたいと思いますが、どうでしょうか。次回の委員会で。

○委員（福田 嗣久） 次回の委員会、3月やな。

○委員長（上田 伴子） そうですね、はい。

よろしいですか、特には。

それでは、この件についてはそのときにまたご意見を伺いますので、よろしく願いいたします。

それで、その他についてですが、何かありますか。

この際ちょっとお聞きするんですけども、3月までのその委員会までに、どこか管内視察とか行って、どっかで調査したりとか、相手方にお話を聞きたいとかいうようなことがあれば、ちょっと意見を言うてください。何かありますか、こんなことについて調査研究したいので、ここら辺に見に行きたいとか、話を聞きに行きたいとか、そういうところがあれば、どうぞ。

○委員（荒木慎太郎） 高校生とかに言われる内容だったり、いろんなところ行ってもやっぱり公共交通の特にバスのことを改善してほしいということをごく言われるので、それがどうにか前向きに進むような何かを講じたいと思うんですけども、それが、じゃあ、実際何かって分かんないんですけども、そういったことを考える機会が欲しいなど。

○委員（芹澤 正志） 全但バスに乗り込みますか。

○委員長（上田 伴子） いいわね、それ直接話聞いても。

○委員（荒木慎太郎） そうですね、はい。

○委員長（上田 伴子） ほか。どうぞ。

○委員（太田 智博） 僕も荒木委員と同じようにバスなんですけど、日高の一部の方からは、コバスとイナカーがどっちも対応してないようなところがエリア的にあるんですよ。そこのところを、どちらがいいかは置いといて、それでそういうの補ってもらったら、もっと利便性が上がるのになみみたいな意見もあるので、それも全但バスになるんかなとは思ってますけど、同じように訪問ができたらいいかなっていうところはありますね。

○委員長（上田 伴子） 日高と高校生。

ほかはないですか。

今出たのは、バス交通のことで、高校生さんの利用ができやすいようなバス路線をとということと、それから、そういうイナカー、コバスがシフトしてないようなところの全但バスの対応はどうなんかというようなことだと思うので、そこら辺について正副でまた調整させてもらっていきたくと思います。日程についてもまたちょっと調整しまして、お知らせをしたいと思います。

あと、ほかにはないですか。

それから、先ほど当局のほうから提示がありましたこのイナカーの市民説明会なんですけれども、これどうしましょうか。ぜひ出席をという当局のほうからの要請もあったんですけど。

どうぞ。

○委員（太田 智博） うちも何人かにこういう市民説明会がありますよっていうこと周知してるんですけど、具体的にどんな説明なんやろうなみみたいなことをね、ご意見があったともあって、私も田鶴野のほう、顔出してみようかなと。

○委員長（上田 伴子） どこ、どこ。

○委員（太田 智博） 田鶴野です。

○委員長（上田 伴子） 田鶴野、ああ、はいはい、はいはい。

○委員（太田 智博） 顔出してみようかなとは思ってますけど、何かざくっとし過ぎてて、もう少し何か中身が分かれば、こういう市民の皆さんに説明しやすいかなと思ったりもするんですけど。

○委員長（上田 伴子） ああ、先ほど聞けばよかったな。

○委員（福田 嗣久） 基本的には乗車の動向、さっきおっしゃってた3年に一度の見直しが来るんで、乗車の動向がどういう推移をしてるかとか、そういった説明があつて、その事情聴取ですんで、行かれたらいいんじゃないですか、基本的に自分の気になる箇所にね。

○委員（太田 智博） はいはい。

○委員長（上田 伴子） 自分の行けるところで気になる会。

○委員（福田 嗣久） 説明会場ね。

○委員長（上田 伴子） 路線、路線名というか、開催場所などについて、じゃあ、行けるところに行って話を聞いてくるということで、そういう方向でいいですか。

○委員（福田 嗣久） 乗車状況は、基本的には減少傾向は間違いないと思いますんで、ご自分の気になる箇所を聞いてもらったらよく分かると思いますんでね。

○委員長（上田 伴子） それでまた次の委員会とかのときに……。

○委員（福田 嗣久） そうですね。

○委員長（上田 伴子） 報告願えたらね。

○委員（太田 智博） はい。

○委員長（上田 伴子） それでは、ぜひとも、気になるところには参加していただいて、いろいろ要望なり、当局の説明なりを聞きおいてください。

そのほかについてですが、何か発言はありませんか。ないですか。

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57分閉会

---