

2023年9月28日

豊岡市議会

議長 福田 嗣 久 様

交通網問題対策等調査特別委員会

委員長 竹 中 理

委員会調査中間報告書

本委員会に付議された事件について、豊岡市議会会議規則第45条第2項の規定により、下記のとおり中間報告をいたします。

記

1 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

2 重点調査事項

- (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こと
 - 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こと
- (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こと
 - 東京直行便の実現に向けた事業推進に関すること
- (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こと
- (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こと

3 委員会調査経過

本委員会は、2022年11月15日開催の臨時会において委員の選出が行われ、今日までに5回開催し、重点調査事項に基づき調査・協議等を行った。

6月に実施した管内行政視察研修では、コウノトリ但馬空港を視察し、事業概要、利用状況の説明を受け、空港が直面する課題を改めて認識した。

また、7月に実施した管外行政視察研修では、地域の実情や時代に応じた多様性が求められる地域交通をテーマに、視察を行った。

最後に開催した9月22日の委員会においては、当局報告内容、委員会での協議内

容及び委員会調査研究結果について精査を行い、今期に設定した重点調査事項について本報告書をもって一年間の総括とすることとした。

【委員会の開催経過】

開催・実施年月日	主 な 内 容
2022年11月15日	正副委員長を選出し、次回の委員会開催について協議を行った。
2022年11月18日	当局から委員会所管事項における事務概要について説明を受け、今後の調査方法及び今期の重点調査事項について協議を行った。
2022年12月23日	当局から委員会所管事項について説明を受け、質疑を行った。また、今期の重点調査事項及び管内行政視察の研修内容について協議を行った。
2023年3月22日	当局から委員会所管事項について説明を受け、質疑を行った。また、今後の調査方法について協議を行った。
2023年4月14日	当局から委員会所管事項における事務概要について説明を受け、質疑を行った。 また、管内・管外行政視察に係る研修事項及び行程について協議を行った。
2023年6月26日	《管内行政視察研修》コウノトリ但馬空港について コウノトリ但馬空港の現状と課題について空港を視察した。空港の事業概要、施設整備、利用状況及び今後の課題について説明を受けた。
2023年7月13日	《管外行政視察研修》兵庫県三田市及び同県猪名川町を訪問し、行政視察を行った。(下記4のとおり)
2023年9月22日	当局から委員会所管事項について説明を受け、質疑を行った。また、管外行政視察調査報告書及び委員会調査中間報告書の記載内容について協議を行った。

4 管外行政視察研修の実施状況

兵庫県三田市及び猪名川町を視察

7月13日に兵庫県三田市及び猪名川町を訪ね、地域交通の取り組みについて視察を行った。三田市では「中型自動運転バスの実証実験について」、また、猪名川町では「チョイソコいながわについて」それぞれ調査研修を実施した。(詳細は、行政視察調査報告書のとおり。)

5 重点調査事項に基づく委員会調査内容

(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こと

当該道路は1987年6月に路線指定され、これまでに「春日和田山道路（春日IC～和田山IC）」の31.7km、「和田山八鹿道路（和田山IC～八鹿氷ノ山IC）」の13.7km、「八鹿日高道路（八鹿氷ノ山IC～日高神鍋高原IC）」の9.7km、2020年11月1日に「日高豊岡南道路（日高神鍋高原IC～但馬空港IC）」の6.1kmが開通し、全体延長約73kmのうち、遠阪トンネルを含めた約66kmが供用されている。

2020年度に「豊岡道路（Ⅱ期）」が事業化されたことにより、全線事業化となった。

高速道路交通網の空白地帯である但馬地域の発展を促すために全線開通の熱い思いを届け、要望活動を継続する。今年も8月5日開催の早期実現促進大会の継続開催や国・県・関係機関との連携を一層強化し、本市のみならず、近隣市町と連携しながら、さらに積極的な活動を展開していく必要がある。

○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こと

当該道路は1994年12月に地域高規格道路として路線指定を受け、兵庫県内では、これまでに「香住道路（香住IC～佐津IC）」の6.2km、「東浜居組道路（東浜IC～居組IC）」の県内1.9km、「余部道路（余部IC～香住IC）」の5.3km、「浜坂道路（新温泉浜坂IC～余部IC）」の9.8km、が開通し、県内延長約51km中、約23kmが供用開始されている。

2021年度に「竹野道路」が事業化となり、測量・調査・設計が進められている。「城崎道路」については、2023年度に直轄権限代行にて新規事業化された。

8月5日に「北近畿豊岡自動車道」と併せた早期実現促進大会を開催したところであり、環日本海時代を展望した交流促進型広域道路として、鳥取県、京都府とも強力に連携しながら、必要性をアピールし、未事業化区間の事業化、全路線の早期整備に向けた要望を積極的に行っていく必要がある。

(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こと

コウノトリ但馬空港は、但馬の空の玄関として、豊岡市をはじめ但馬地域の活性化に大きく寄与してきた。利用率目標70%を掲げている「ターゲット70」の2022年度の利用者数は、昨年と比較すると8,570人増の29,616人と回復傾向にあり、コロナ禍前の7割程度まで回復してきている。

今後も引き続き、兵庫県及び沿線自治体、但馬空港推進協議会が連携し、定時性の確保と就航率の向上、現行ダイヤを堅持する中での東京の乗り継ぎの利便性の確保に加え、交流人口拡大を目的としたチャーター便の運航等の要望活動を継続するとともに、市民等に対する航空機運賃の助成や、小学生の社会見学の支援を含め、但馬空港の利用促進に積極的に取り組み、早期の利用率回復に努める必要がある。

○東京直行便の実現に向けた事業推進に関すること

兵庫県は、今後但馬空港が地域振興のために果たす役割等を検討するため、2020年2月に「コウノトリ但馬空港のあり方懇話会」を立ち上げ、協議を重ね、この度、中間報告がまとめられた。内容は、短期的には利活用の促進、中期的には滑走路端の安全区域を伸ばし、国際基準への対応、中長期的には滑走路の延長について検討するというものであった。滑走路端拡張の国際的な安全基準への対応は、航空法改正施行規則の改正に伴い猶予期限となる令和8年度末までの事業着手が求められている。

今後は短期的な取り組みである利活用を強力に促進するため、兵庫県や但馬空港推進協議会と連携しながら、利用拡大をはかり、具体方策を積極的に展開していくことが求められる。

(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こと

バス交通については自家用車の普及や域内人口減少等により、利用者数が減少し、加えて深刻なドライバー不足により、大変厳しい運営状況である。国県と協調した運行補助等を行い、主要バス路線の維持に努めている。

路線代替交通として運行している市営バス「イナカー」については6路線で継続運行を行い、沿線住民の外出を支援している。また、地域主体交通のチクタクについても、出石、但東の4つの地域で継続運行し、交通弱者の日常生活を支えている。

地域の実情に応じた新しい交通モードの検討については竹野南地区の乗り合い運送サービスのりあいみ・な・みの実証運行が引き続き行われている。

利用促進の取り組みとして、公共交通への市民の関心を高め、利用者の維持増加を図ることを目的に、ノーマイカーデーを月に2回実施することに加え、職員の市内移動等に係る公共交通利用にも取り組んでいる。

今後も引き続き、利用促進を図るほか、地域の実情、また時代に応じた交通モードなど、交通全体の抜本的な見直しを実施し、持続可能な地域交通のあり方について検討していく必要がある。

(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こと

通勤、通学等の生活手段に加えて観光、ビジネス等、広域的な移動手段、また災害時のリダンダンシー機能の確保という観点から鉄道交通は、重要な社会基盤であり、その維持存続が必要である。しかし、自家用車の普及や沿線人口の減少等により、利用者は年々減少傾向にある。

このような状況の中、JR西日本は大量輸送機関として鉄道の特性を發揮できていないとする輸送密度と経営状況を公表し、最適な地域交通系を作り上げていく必要があると課題を提起した。

このJR西日本の発表をうけ、県と沿線自治体は、路線ごとに現状と課題を踏まえた利用促進策等について、「JRローカル線維持・利用促進検討協議会」並びに各路線ワーキングチームにおいて議論が行われ、将来を見据えた維持・利用促進策が取りまとめられた。

本市においても、維持存続及び利便性向上のための機運醸成と要望活動を継続し、地元の区長会、観光協会等と丁寧な議論を踏まえ、実現可能な施策から戦略的に取り組んでいく必要がある。

また、京都丹後鉄道では、維持活性化を促進するために2015年4月より、運行管理部門と資産管理部門を分けて経営する「上下分離方式」が導入され、沿線府県市町との連携により、持続可能な運営に努めており、引き続き鉄道施設の安全対策や経営の安定化に資する財政支援等が必要であると考えている。