

2024 年 9 月 27 日

豊岡市議会

議長 浅田 徹 様

交通網問題対策等調査特別委員会
委員長 太田 智博

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) 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こと
 - スクールバスに関すること
- (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
- (5) 新たな交通サービスに関すること
 - 自家用有償旅客運送等に関すること

3 委員会調査経過

本委員会は、2023 年 11 月 14 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 6 回開催し、重点調査事項に基づき調査・協議等を行った。

3 月に実施した管内行政視察研修では、北近畿豊岡自動車道豊岡道路（但馬空港 IC～豊岡出石 IC）を視察し、豊岡河川国道事務所から事業概要、進捗状況の説明を

受けた。

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公共交通をテーマに、視察を行った。

最後に開催した9月20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
2023年11月14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。
2023年11月17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。
2023年12月22日	当局から委員会が所管する個別課題(スクールバスの現状と課題)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。
2024年3月26日	1 部 当局から委員会が所管する個別課題(ライドシェア、但馬スマホタッチ支払い)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について協議を行った。 2 部 《管内行政視察研修》 北近畿豊岡自動車道豊岡道路の現地視察を実施。事業概要、進捗状況など、説明を受けた。
2024年4月11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。
2024年6月24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。
2024年7月17 ～18日	《管外行政視察研修》鳥取県鳥取市、伯耆町及び鳥取県を訪問し、行政視察を行った。(下記4のとおり)
2024年9月20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

鳥取県鳥取市、伯耆町及び鳥取県を視察

7月17～18日に鳥取県鳥取市、伯耆町及び鳥取県を訪ね、地域公共交通の取り組みに

ついて視察を行った。鳥取市では「とりモビ」（A I オンデマンド乗合交通）、伯耆町では「伯耆町型バス事業」を、また、鳥取県では「地域公共交通の実現に向けて」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 31.7 km、「和田山八鹿道路（和田山 IC～八鹿氷ノ山 IC）」の 13.7 km、「八鹿日高道路（八鹿氷ノ山 IC～日高神鍋高原 IC）」の 9.7 km、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 73 kmのうち、遠阪トンネルを含めた約 66 km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、全線事業化となり、先日（9 月 23 日）には、「豊岡道路」の 2 km区間も開通し、残す工事区間は、豊岡出石 IC から（仮称）豊岡北 JCT・IC 区間の 5.1 kmとなっている。

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の継続開催に加え、与党政党や国・県等へその必要性を強くアピールすべく要望活動を継続して行っていく必要がある。

○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 6.2 km、「東浜居組道路（東浜 IC～居組 IC）」の県内 1.9 km、「余部道路（余部 IC～香住 IC）」の 5.3 km、「浜坂道路（新温泉浜坂 IC～余部 IC）」の 9.8 km、が開通し、県内延長約 51 km中、約 23 km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・設計が進められており、「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、国県の両輪で事業推進されることとなった。

今後も、「北近畿豊岡自動車道」と併せた早期実現促進大会の継続開催に加え、環日本海時代を展望した広域高速交通ネットワークとなる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て、より一層積極的な要望活動を展開していく必要がある。

(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、但馬の空の玄関口として、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。2023 年度の利用者数は、対前年度比 9,116 人増の 38,732 人となり、利用者数はコロナ禍前と同程度の水準にまで回復し、東京乗継利用者数は、

14,702 人となり、1994 年の但馬空港開港以来、過去最高を記録した。

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運賃の助成や、小学生の社会見学、中学・高校・大学生への無料キャンペーン、さらには但馬空港 30 周年記念事業、「大阪・関西万博」を視野に入れた事業を含め、但馬空港のより一層の利用促進に積極的に取り組む必要がある。

○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、中間報告がまとめられ、2 年以上経過しているが、未だ、懇話会の再開には至っていない。

その内容は、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。

滑走路端安全区域の国際基準への対応は、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) バス交通に関する事項

○路線バス等公共交通網の充実と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。

路線バスの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。

利用促進の取り組みとしては、市職員の移動等にかかる公共交通利用、ノーマイカーデーの実施、高校生通学バス定期券補助事業、「トライやる・ウィーク」におけるバス利用等の公共交通利用に取り組んでいる。

また、地域の実情に応じた新しい交通体系の検討も進んでいる。竹野地域では地域全域での交通再編に向けた意見交換会を経て、準備会を設立し、協議を進めている。但東町高橋地区では、コミュニティが主催する通学おでかけ支援施策を考える検討会が開催されている。

今後も引き続き、利用促進を図るほか、地域公共交通を取り巻く厳しい環境を鑑み、持続可能な市民の移動需要を支えるための施策を早急に検討していかなければならない。

○スクールバスに関すること

バス通学は地域に路線バスが運行される場合は路線バスを利用し、路線バスの運行がない場合、路線バスの運行はあるが、登下校に合う時間帯に便がない場合等にスクールバスを運行している。

課題としては、学校再編に伴い、今後スクールバス増便が見込まれるが、路線バスが利用者の減少により縮小される状況であること、バス事業者の運転手不足によりスクールバスの需要は大きくなるが、事業者がスクールバス運行を受託することが難しくなっている。

今後はスクールバス運行について、空き時間をデマンド運行に活用するなど、先進地事例を参考に効率的な運行を検討する必要がある。

(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、通院など市民の日常生活、観光・ビジネスなど交流人口の拡大、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、必要不可欠な社会基盤であり、その維持確保が必要である。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り、鉄道交通を取り巻く環境は、厳しさを増している。

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発揮できていないとする線区の輸送密度と経営状況を公表し、最適な地域交通体系を創り上げていく必要があるとの課題を提起した。

このＪＲ西日本の発表を受け、路線ごとの現状と課題を踏まえた利用促進策の方向性を取りまとめられ、関係者がそれぞれの立場で利用促進策に取り組んでいる。

本市としても、維持存続及び利便性向上のための機運醸成並びに要望活動を継続し、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かなければならない。

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。

(5) 新たな交通サービスに関する事項

○自家用有償旅客運送等に関すること

本市では、国の登録を受け、2008 年 10 月から市営バスイナカーを、2011 年 4 月から地域主体交通チクタクを運行しており 10 年以上、市民の日常生活を支えてきている。

近年、路線バスを始めとしたバス交通を取り巻く環境は大きく変わり、運転士の高齢化や、この 4 月から自動車運転の業務にも適用される拘束時間や時間外労働時間の上限を規制する、いわゆる「働き方改革関連法」に伴う深刻な運転士不足により、バス交通を担う人材の確保が喫緊の課題となっている。

こうした状況からも、現在の路線バス、イナカー、チクタクによる交通体系を基本としつつ、新たな交通モードの構築等、早急な仕組みづくりが必要となっている。

「ライドシェア」については、国で議論されているが、詳細な内容が定まっていないため、導入の可否を含め今後も国の動向に注視していく必要がある。