

2025 年 9 月 26 日

豊岡市議会

議長 松 井 正 志 様

交通網問題対策等調査特別委員会
委員長 石田 清

委 員 会 調 査 報 告 書

本委員会に付議された事件について、調査が終了しましたので、豊岡市議会会議規則第 101 条の規定により、下記のとおり報告します。

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
 - 自動運転技術の導入に関すること
 - 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、2021 年 11 月臨時会において設置され、2022 年 11 月の臨時会、2023 年 11 月の臨時会及び 2024 年 11 月の臨時会における委員の改選を経て、それぞれ前期委員会からの課題などを受け継ぎ、今日まで 3 年 10 カ月にわたり調査活動を行っ

てきた。

委員会の設置目的は、豊岡市の基幹交通網の整備をはじめ、市民生活の利便性を高めるための公共交通機関の諸課題などについて調査を行うためであり、今日まで委員会を21回開催し、市当局から高規格自動車道の整備・進捗状況、空港、鉄道並びに路線バス等の利用状況や利用促進策等の調査を行った。

これまで、中間報告として2022年10月3日、2023年9月27日及び2024年9月27日に報告書を提出したが、今期の調査活動内容及び事業進捗状況等については、次のとおりである。

【委員会の開催経過】

開催・実施年月日	主 な 内 容
2024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。
2024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。
2024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。
2025年3月25日	1部 当局から委員会が所管する個別課題(第68回豊岡市地域公共交通会議、京丹後鉄道の契約延長)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》 (新)城崎大橋～城崎豊岡玄武洞線の現地視察を実施。事業概要、進捗状況など、説明を受けた。
2025年4月15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。
2025年6月23日	当局から委員会所管事項の現状、所管する個別課題(自動運転、JR西日本株式取得)について説明を受け、質疑を行った。
2025年7月14 ～15日	《管外行政視察研修》福井県永平寺町及び京都府京丹後市を訪問し、行政視察を行った。(下記4のとおり)
2025年9月19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

福井県永平寺町及び京都府京丹後市を視察

7月14～15日に福井県永平寺町及び京都府京丹後市を訪ね、地域公共交通の取り組みについて視察を行った。永平寺町では「ZEN drive」（自動運転）、京丹後市では「上限200円バスを含む交通政策」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、2024年9月23日に「豊岡道路（但馬空港IC～豊岡出石IC）」の2.0kmが開通し、全体延長約73kmのうち、遠阪トンネルを含めた約68km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。

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6.2km、「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・設計が順次進められ、2025年6月に本線工事に着手した。また、「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、京都府とも強ちに連携しながら、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。2024 年度の利用者数は、35,452 人となり、コロナ禍前と同程度の水準にまで回復した 2023 年度と比較し 3,280 人減少した。東京乗継利用者数の利用者全体に占める割合を示す東京乗継率は 37.5%となり、2023 年度より 0.5 ポイント減少したものの過去 4 番目に高い数値であり東京乗継利用は堅調に推移している。

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運賃の助成や、小学生の社会見学、小学・中学・高校・大学生への無料キャンペーンなどにより利用促進大作戦「ターゲット 70（ナナマル）」を着実に展開し、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、3 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、5 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「チクタク」についても、出石、但東の 4 つの地区で継続運行し、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、地域と協創し地域の実情に応じた交通体系とネットワークの構築として、予約型乗合交通「バス型日本版ライドシェア」を

10月1日より開始予定となっている。また、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た。

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する必要がある。

○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む必要がある。

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いる。

(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こと

今期より新たに追加された調査事項であり、自動運転等の技術について知見を深めるため、担当課より自動運転バスの運行している先進事例、実証実験について説明を受けた。それぞれの地域の状況や導入の経緯、目的、特徴などについて理解を深め本

市での導入について検討を行った。

自動運転の導入について、現時点では技術的な問題も多いことから、早期に導入する考えはないが、他自治体での実証実験を含めた事業の状況や自動運転等の技術の動向に注視していく必要がある。

○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、2024 年 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、竹野地域では、2025 年 10 月からバス事業者によるバス型日本版ライドシェア制度を活用した予約型乗り合い交通の運行を開始することとなり、その円滑な事業展開を期待するところである。

今後も地域の実情に応じた、持続可能な交通の確立を進める必要がある。

6 終わりに

当委員会は、2021 年 11 月に設置以来、高規格道路、但馬空港、バス交通、鉄道交通等の交通網問題に関する調査研究などを行い、今期をもって 4 年が経過する。

交通網問題については、利用者やドライバーの減少などの様々な要因によって、本市に限らず国内のほとんどの市区町村で起こっている深刻な問題である。

2016 年度に「豊岡市地域公共交通網形成計画」を策定し、市として基本的な考え方を整理し、持続可能な公共交通ネットワークの形成に取り組んでいる。

本年度においても、路線バスなどを利用して、本市の魅力を再発見と実感する機会の創出、訪問者の公共交通利用における利便性向上などを目的として「豊岡のって ECO（いこう）」を実施している。

さらには、本年 10 月から竹野地域で導入する予約型乗り合い交通について、「バス型日本版ライドシェア」の試験運行制度を活用するとして、運転手不足が深刻化する地域の交通維持策として国内初の試みとなっている。

交通網問題に係る諸施策については、一朝一夕で効果が出るものは少ない。公共交通を利用者が満足していること、ドライバー不足解消に向けた取組、その両方をバランスよく展開した今後の施策の取組に期待したい。