

## 都市基盤整備促進特別委員会

1 日 時 令和6年8月7日(水)  
午前10時00分 開会  
午前10時48分 閉会

2 場 所 第3委員会室

### 3 出席委員

委員長	近藤 司	副委員長	高塚 広義
委員	小野 志保	委員	河内 優子
委員	合田 晋一郎	委員	越智 克範
委員	田窪 秀道	委員	山本 健十郎

### 4 欠席委員

なし

### 5 説明のために出席した者

・建設部

部	長	高橋 宣行	総括次長(都市計画課長)	町田 京三
道路課	技幹	黒田 雅人		

### 6 議会事務局職員出席者

議事課係長 村上 佳史

### 7 本日の会議に付した事件

(1) 国道11号バイパス、県道及び都市計画道路の整備促進に関する調査について

### 8 会議の概要

開会 午前10時00分

◆委員長：開会挨拶

◆委員長：伊藤嘉秀議員が特別委員を辞任され、越智克範議員が新しく特別委員に選任されている。委員席については、現在の着席のとおりでよろしいか。

(現在の着席のとおりでいいとの声あり)

◆委員長：それでは現在の着席のとおりに決定する。

(1) 国道 11 号バイパス、県道及び都市計画道路の整備促進に関する調査について

(建設部長) 挨拶

(道路課技幹) 資料について説明

(委員) 先日市民から要望があったことだが、国道 11 号バイパスの中央分離帯について、尻無川から東側は緑色のシートで草が生えないようにしているが、西側は碎石等を敷き詰めているものの、草が生えてきており、見苦しい状況になっているため、市民の方が日中に草引きをしているということであった。国の管轄ということは分かるが、市民の目に留まる場所なので、今後市としても対応を考えないといけないと思うが、どのように考えているのか。

(建設部長) 国道 11 号バイパスは、国の路線になるため、原則的には国が管理する路線になる。ただ、委員が言われるように中央分離帯に草がたくさん生えてきて、見苦しいというような話を市に対していただいていることも事実である。先日、国に伺ったところ、国としても何らかの対策をこれから考えていきたいということであったが、いつ、何をするとということまでは聞いておらず、このままでいいということでもないと思っている。本市の技術監も草引きをしていただいている方と話をし、ありがたいことだが大変暑い中なので無理をしないようお願いしたいと話したところ、個人的にやりたくてやっているというようなことで、それを強制的に止めることまではできていないのが事実である。草引きをしていただいている方がいるということは国にも情報として入っており、事故がないように目配りをしていきたいとも聞いている。

(委員) 尻無川から東側はシートで、西側は碎石を敷き詰めているが、国は、場所によってシートをかけたり、碎石で済ませたりというような仕方があるのか。

(建設部長) ほかの路線の状況を把握していないところであり、また詳しい話を国と直接話していないが、碎石を敷いている区間については、バイパスの開通式もあり、暫定的にそのような形にしていたのではないかと考えている。防草シートや草引きといった対応の仕方についても今後考えていくということを知っている。

(委員) 上部東西線と宇高西筋線については、上部、川東と互いに人口が非常に増えてきた中での対応と思う。特に上部東西線については、順調に進んでいると思うが、この路線は農道や市道と交差するところが多く、そのあたりのことについては、地元とどのような取組をしているのか。また、この路線は令和 10 年頃に完成というような話も聞いているが、私は、それより早くなるのではないと思うが、宇高西筋線も含めて、完成はいつになるのか。

(道路課技幹) 農道、市道と上部東西線の交差点については、地元の方から要望をいただいていることも事実である。市としても今後交差する道路について、将来的に交通量が見込まれるところは拡幅などを行っているが、将来的に交通量がそのままというところに関しては、現道の幅のままで接続させる方針で進めている。上部東西線の完成の見込みについては、今のところ令和 10 年度の完成を見込んで事業を推進している。大生院側に公団混乱地区がある関係で、完成が令和 10

年度より早くなる見込みはつきづらいつい状況である。菘生側についても、大生院側と進捗を合わせる形が必要と考えているので、令和10年度の完成を目指して事業を推進している。

宇高西筋線については、事業認可を取得して事業を行っており、令和11年度の事業認可の期間ということで、令和11年度の完成を目指して事業を進めているところである。

(委員) 令和11年度に完成するということか。

(道路課技幹) 令和11年度での完成を目指したいところではあるが、敷島通りから壬生川新居浜野田線までの区間は、県が今年度から事業を着手することになったため、県の事業区間との進捗を見ながら、最終的に完成年度が変わってくることもあると考えている。

(委員) 県と連携を取っていると言われたが、県とはどのような連携を取っているのか。事業認可においては、市は令和11年度で、県は市から1年ほど遅れている気がする。県の進捗を見ながらとなると、県が遅れている分、市のほうも1年遅れるということで進めているのか。

(道路課技幹) 県との事業連携についてだが、宇高西筋線については、市の施行区間と県の施行区間とに分かれている。市の施行区間で高津小学校までは先行して、今年の2月に完成し、市の事業を引き続き推進することに合わせて県とも連携する形で、県にも事業着手していただいたところである。県事業の宇高西筋線については、事業認可期間が令和12年度と聞いており、1年間の違いが出てきているが、その点については、用地買収や、県も国の補助を受けての事業であることから、財源的なところも含めて、完成年度については、今後見極める必要があると考えている。

(委員) 敷島通りは、すれ違いがしづらいつい非常に狭くなっているが、宇高西筋線が開通したときには、敷島通りについて、何か手当をするかどうかという話はどうなっているのか。

(道路課技幹) 宇高西筋線と敷島通りの交差点部分については、県が事業をする区間となっているが、敷島通りの宇高西筋線から西側は市が施行する区間で、東側は県が施行する区間になっており、敷島通りの今後については、これから検討する必要があると考えている。宇高西筋線の完成に合わせて、東西路線である敷島通りについても今の現道を拡幅する必要があると認識している。

(委員) 今度行われる説明会のときには、このような質問が出ると思う。工期の問題と敷島通りの手当の問題は、県がしっかりと説明するとは思いますが、市としても十分にフォローしてもらいたい。

(委員) 上部東西線の標準断面図では、背の高い樹木を植樹するようになっており、一般質問でも剪定費等の維持管理について質問したが、今後の方向性を見たときに低木なら分かるが、本当に高木が必要なのか。県や国とも相談した結果であるとは思いますが、植樹の間隔や低木にしていくなど、今後の維持管理を考えたときに、不必要なお金を出していくのは市民からも非常にもったいないという意見を聞いており、どのように考えているのか。

(道路課技幹) 今後の方針としては、上部東西線に限らず幹線道路の植樹については、維持管理費の低減を図るような植樹形態を図っていきたいと考えている。しかしながら、街路樹の必要性については、緑陰を作る効果や防災面、視線誘導の役割もあることから、必要な植樹については

行っていきたいと考えている。

（委員）県は西町中村線と郷桧の端線の見通しがある程度ついていると思う。都市計画道路の将来計画の中で、敷島橋の架け替え等が検討されていると聞いたが、県道の西町中村線と郷桧の端線が完了した後、県との連携の中で、将来的には敷島通りの宇高西筋線から西側については、極端に言うとも国領高木線、駅南から11号バイパスにつながる道路等の付け替え等で敷島通りを楠中央通りまで県道化して、敷島橋も含めた西原松神子線の改良等を計画していくべきと思うが、どのように考えているのか。

（建設部長）仮に県道と振り替えるとなると、どの市道と県道を付け替えるかという話も出てくる。だいぶ前の話にはなるが、私が道路課時代に県にそのようなところの可能性について聞いたことがあるが、県は新居浜市以外にも多くの路線を抱えており、昔のように事業をするところを探さないといけないほど、事業を進めていくようなときであれば、そのような話もあったようだが、今の状況の中で、新たに市道部分を県道に振り替えるということは、県としても難しいという話であった。そのため、市がそれをずっと言い続けて県が実施してくれることを待つのか、市として事業を実施していくべきかということを考えてときに、橋の老朽化も進んでいくため、市として実施していくことを考えていくべきではないかと考えている。

（委員）資料の3ページでは改良率と記載しているが、4ページでは整備率と記載している。整備率と改良率は、どのように違うのか。また、文言は統一できないのか。

（建設部長）整備率と改良率については、意味合い的には同じである。県は改良率という使い方をしているので、本資料も改良率に改めたいと思う。

（委員）11号バイパスの開通で、24%の減少効果と3分短縮できたという説明があったが、11号バイパスを作るときに、効果はこの程度に考えていたのか。また、全線開通したときには、もっと効果が高くなるように考えているのか。さらに、バイパスの効果をどのように評価しているのか。

（建設部長）整備状況の効果については、技幹が説明したとおりであるが、全線が開通したときの短縮の程度がどの程度になるのかは、国土交通省でも全体効果としての見込みは公表していたと思うが、手元に資料がなく、全体で9分だったと思う。今出ている効果が見込みどおりかどうかについては、効果の発現は、開通直後と皆さんが利用して交通形態が変わるなど、しばらく時間を見ないと分からないところもあると思うが、たちまちの今の1か月の交通状況がそのような状態であったと考えている。

（委員）全体効果が分かれば教えてもらいたい。

（建設部長）新居浜11号バイパスのストック効果については、松山河川国道事務所のホームページによると、平成30年3月時点では、事業が全線開通すると船木から大生院までの移動時間が12分短縮されるという試算をしている。

（委員）交通量の減少についてはどうなっているのか。

（建設部長）スムーズに流れるので移動時間は早くなり、通りやすくなれば皆さんが通るようになるので、交通量はむしろ増える傾向にあると考えている。先日の1か月の報告の中でも、新居

浜バイパスの交通量は増加しており、トータルの交通量は5,000台程度増加している。そのため、現道の国道11号の移動時間は早くなっている。全体として、交通の流れがよくなった分移動する車の量が増えて、移動時間が短くなったというデータになっている。

(委員)理事者の答弁では24%減少という効果があり、なおかつ3分短縮されたということから、減少効果もあったのだろうと思う。減少効果については、どのように評価しているのかを聞きたい。

(建設部長)24%減少したのは、現道の国道11号の交通量のことである。現道を通っていた分が11号バイパスのほうに回ったので、現道の交通量が減少した。そして、11号バイパスと合わせると交通量は増加したが、移動時間は短縮されたということである。

(委員)それはよく分かっていて、バイパスを作るのだから、本線が減少してもらわないと困る。全線開通したときに、本線は一体どのくらい減少する効果を考えているのかということを知りたい。24%ということがよいのか悪いのかも含めてどのように考えて、どのように評価しているのかを聞きたかっただけである。

(委員)今回開通した国道11号バイパスの3-1工区については、当初から片側1車線ということを知っていたが、泉川のほうは片側2車線で整備されているので、西町中村線と楠中央通りの間は、片側2車線を要望していたわけだが、そのときには1工区の整備を目指すということで、なかなか難しいという話だった。1工区の整備も重要だと思うが、3-1工区を泉川と同じように片側2車線にすることは、構造上は容易だと思うので、3-1工区の西町中村線から楠中央通りまでの区間については、片側2車線での整備を要望する。

(委員)新居浜バイパスの2工区の1.9キロメートルだけは、街路樹がたくさんある。3-2工区や3-3工区などは、樹木が少なく、植樹することについて問い合わせたら、国土交通省から実験的に実施してみるという返事が来たが、そのままとなっている。今後1工区を進めていくことになるが、船木のほうは山がすぐそばにあるからそれほど感じないかもしれないが、3-3工区辺りには何もない。ほかの委員は予算面から必要ではないのではないかと問われたが、私は必要だと思っている。道路の樹木について、国にどのような要望をしてきて、今後どのように考えて取り組まれるのか。また、樹木の必要性についても考えを聞きたい。

(建設部長)3-2工区、3-3工区については、植樹樹そのものは整備しているので、植えられる状態で残して、今のところは植えていないという状況で、将来的には植えたいと思っているところだと考えている。今後植える予定があるのかも含めて、再度国のほうに考えを聞きたいと考えている。

(委員)建物を建設しても管理費がいるわけで、道路には樹木が必要だということで、今までは道路を整備してきたと思う。国のほうに進言するときにはお願いしたい。

◆委員長：以上により、本日の議題は終了する。ほかになければ、これにて本日の都市基盤促進特別委員会は閉会する

閉会 午前10時48分