

## 都市基盤整備促進特別委員会

1 日 時 令和7年8月5日(火)  
午前10時00分 開会  
午前11時02分 閉会

2 場 所 第2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	山 本 健 十 郎		

4 欠席委員

委 員 小 野 辰 夫

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 長	亀 井 英 明	道 路 課 技 幹	黒 田 雅 人

・経済部

部 長	藤 田 清 純	総括次長(営業推進監)	鈴 木 今 日 子
地 域 交 通 課 長	石 川 徹	地域交通課副課長	新 元 一 司

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
- (2) 地域交通計画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：田窪秀道議員が特別委員を辞任され、小野辰夫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、田窪議員が座っていた席に小野辰夫委員が座ることとし、小野辰夫委員以外の委員については、現在の着席のとおりでよろしいか。

(はいとの声あり)

◆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

(道路課長) 資料について説明

<質疑>

(委員) 宇高西筋線であるが、敷島通りの整備は県と市のどちらがするのか。また、敷島通りとの交差点を改良するのは、どちらの設計の範囲に入っているのか。

(道路課長) 敷島通りとの交差点は、設計も含め県が施工することになっている。なお、交差点北側の市道部分の土地については、県と市で対応するようになっている。

(委員) この前の説明会でも話が出ていたが、市道松の木東雲線と敷島通りとの交差点である魔の交差点と言われている交差点の整備はどちらが行うのか。

(道路課長) 宇高西筋線から魔の交差点までは県道になる予定であり、県が整備することになる。

(委員) その整備について、市はタッチしないのか。

(道路課長) その部分は県道になるため、県が工事することになる。

(委員) 西町中村線についてであるが、滝の宮橋の工事を実施されていると思うが、いつ頃に橋が完成するのか。

(道路課長) 今の現道を利用して上流側に新しく橋を架け、車線を切り換えてから現在の橋を撤去して、また新しく橋を作るというような計画であり、通行止めが発生しないような形で進める予定と聞いている。完成時期については、公表されておらず、未定となっている。

(委員) 西の端交差点から道幅も広くなって、渋滞等も一部解消しているという話もあるが、私がこの道を通るときにいつも思うのが、西の土居にあるすしチェーン店のところが渋滞する。あの辺りについて、イオンのほうに曲がる車線を2車線にするなど、一部だけでも改良する予定はないのか。

(道路課長) その部分については整備済みであり、改良する予定は聞いていない。

(委員) 道幅も広くなり、非常によくなつたことは分かるが、渋滞の根源となっている部分の要望などはできないのか。

(道路課長) 県には、今後要望したいと思う。ただ、車線の増設は難しいと思う。

(委員) 西の土居辺りは、朝の通勤時には滝の宮公園のほうに向けても渋滞していると思うので、あの辺りだけでも何とか改善をしてもらいたい。

(道路課長) 県に要望を伝えさせてもらう。

(委員) 国道 11 号新居浜バイパスについては、1 工区のみということで、新居浜市も国や県に要望して、非常にスムーズに整備されていると思うが、3 - 3 工区の萩生郵便局のところの交差点については、萩生郵便局の東側の道路を広げたら、信号機を設置するということで、国土交通省も交差点に信号機を設置するような考えであったことはご存じだと思う。これは、じつとしたら前に向いて進まないし、あのときには国、県、警察も約束しているが、どうも警察の動きが悪いみたいなので、何とか取組をしてもらいたいと思うが、どのように考えているのか。また、上部東西線については、令和 10 年度の完成に向けて進められていると思うが、住居を構えられているところに道路ができるので、出入口などの生活に関係する部分について、どのような取組をしているのか。

(道路課長) 信号機の設置については、国も市も信号機が設置できるような状態の形狀にはしており、後は警察の判断となるが、市としても粘り強く要望をしていきたいと考えている。

次に、上部東西線の市道や農道との接続については、現状の幅で取りつけるように考えている。上部東西線ができると、皆さんのが上部東西線を利用するようになるので、今までよりは南北の車の往来が少なくなると考えている。また、今までそのようにしてきてるので、今後も同じように同じ幅で接続するように考えている。

(委員) 努力をしていただいていることは、十分に分かっているのだが、上部東西線も国道 11 号新居浜バイパスについても、このような問題もあるわけなので、なお一層の努力をしてもらいたい。

(委員) 今日は工程についての説明は特になかったのだが、特に市が実施している宇高西筋線と上部東西線については、当初説明されていた工程から変更などはあるのか。予定どおりに進んでいると考えていいのか。

(道路課長) 宇高西筋線については事業認可の最大期間が 7 年であるので、令和 11 年度としている。そして、県は 1 年遅れて事業化したので、令和 12 年度となっている。これは国の補助の内示によっても変わってくるが、敷島通りの交差点部分は県が工事をするので、そのことも踏まえて、令和 12 年度ぐらいになるとを考えている。

(委員) 1 年ぐらい遅れるかもしれないということか。

(道路課長) 県の事業の進捗に合わせる必要がある。市は北から南に施工するので、最後に接続するようになると思う。

(委員) 県が遅れることに市が引っ張られることがないようにしてもらいたい。市は、当初の工程を守るように工程管理してもらいたいと思う。次に、上部東西線についても工程は予定どおりに進んでいると考えていいのか。

(道路課長) 上部東西線については、一部で公団混乱地域があり、令和 8 年度に法務局に申請を行うが、申請が通れば境界が確定するので、そこから買収などを始める予定であり、今のところは令和 10 年度を目指している。ただ、上部東西線は 2 キロメートルあるので、全線ができるから開通ということではなく、出来上がった道路などから部分供用することも考えている。

(委員) 部分供用という話は非常にありがたいが、大生院側から旦之上に向けての辺りを想定していたらいいのか。

(道路課長) 街路事業では、治良丸の起点から鶴居団地辺りまでの 400 メートル区間は、山切りを今年から進めていくことになるが、残土処理が終われば、先に供用できるのではないかと考えている。また、道路事業では、中萩コーポタウンの下あたりから、市営住宅から南進したところの道ぐらいまでの約 400 メートル区間も先に部分供用できるのではないかと考えている。

(委員長) 部分供用の時期は分かるのか。

(道路課長) 東側部分については、今年度から山切りをする予定であるが、時期についてはめどが立っていない状況である。令和 10 年度の完成よりは早く供用できるということである。

(委員長) ほかに質疑、意見はないようであるので、この議題については終了する。

休憩 午前 10 時 29 分

再開 午前 10 時 30 分

### (3) 地域交通計画に関する調査について

(経済部長) 挨拶

(地域交通課長) 資料について説明

#### <質 疑>

(委員) 路線数は、結局は変わらないということか。変わらないようにこれから維持するために、運転手確保に向けた検討を行うということだが、具体的にはどのようなことをしようと考えているのか。

(地域交通課長) 今回の変更案については、路線数としては変わらず、ルートだけを変えるという案を決定されているところである。しかし、瀬戸内運輸株式会社としては、路線数を減らさなければ、運転手の数からして、会社として運行をしていけないというような申出があるので、今後は路線数を減らすということも視野に入れながら、協議をしていく必要があると考えている。

(委員) 今の説明は、運転手を確保するという方向ではないということか。

(地域交通課長) せとうちバスとの協議では、1人、2人確保できたところで、この路線は維持できないと言われている。市としては、運転手が確保できるように、できる限りの支援をしていきたいと考えているが、支援したとしても、路線を維持できるだけの人数の確保は難しいのではないかという印象を持っている。

(委員) 根本的に考えないといけない。今回、路線の見直しをして、路線数を変えないで利便性を確保しようとしているが、課題があると思う。新しい路線を令和 8 年 10 月からと説明されたが、それを維持するのはやっぱり難しいのではないか。

(地域交通課長) 去年 1 年間をかけて、分科会では 5 回、協議会では 4 回、協議してきた中では、

瀬戸内運輸株式会社からは、運転手不足により、現行路線を維持することができないから、路線を減らしたいというような発言まではなかった。先週に初めて、そこまで大きな路線変更をしないといけないという発言をいただいたので、委員の言うように根本的なところからもう一度考えないといけないかもしれないという感触は持っている。

(委員) 運転手不足という話であるが、今、運転手は何人いて、何人いれば維持できるという考え方なのか。また、運転手の確保というところで、どうしたら確保できるかという案や支援の方法などの考えがあれば教えてほしい。

(地域交通課長) まず、支援についてである。県も今年度からだと思うが、運転手の人材確保に向けて、免許を持っていない人を採用し、大型二種免許取得費用を負担する会社に対する補助や企業の就職説明会への出展料などに対する補助を始めている。今、市として考えられることは、県と同じように、県に追従する形で支援させていただくことが考えられると思っている。

次に、乗務員の人数についてだが、2024年12月現在の人数となるが、せとうちバス全体の乗務員数は120名となっている。年齢別で言うと、20代が6名、30代が10名、40代が26名、50代が61名、60代が17名となっており、現在の路線を維持できるだけの人数は、今は答えることができないのだが、瀬戸内運輸株式会社からは、60代の割合が約14%となっており、また高齢化していることもあるので、今はこれだけ人がいるからまだいいが、今後、どんどん退職していくことを考えると、かなり厳しい状況にあるという話をいただいている。

(委員) 人材確保については、地域公共交通計画の中でもうたわれていたと思うので、課題として上がってきたということであれば施策等を検討していただきたい。次に、1点確認したいが、今回のバス路線の見直しに併せて新規路線となるところについては、バス停の設置も検討していくことになるのか。

(地域交通課長) 詳細については、今後、瀬戸内運輸株式会社と詰めていくことになるが、今までの協議の中で、駅前・滝の宮線の新路線に関する市の支援について尋ねたときに、バス停を新設する際の地元との取次ぎ依頼を受けているので、バス停の新設を考えられているものと思っている。

(委員) 私は、本委員会に所属して長いのだけど、このような話をずっと続けている。ほかの委員も言っていたが、やっぱり抜本的にしないといけない。この委員会でも循環バスを導入しなければいけないということで、ずっと話をしていたと思うが、結果には出ていない。バス路線の見直しをしても、抜本的にはならないと思う。本当にするのであれば、難しいこともたくさんあると思うけど、やはり市内の循環バスをきちんと整えていかなければならない。これでは、抜本的にはならないと私は思うが、それについてはどのように考えているのか。

(地域交通課長) 路線変更の協議の段階では、せとうちバスが現行どおりの路線を維持できるという前提で話をしてきた中で、先週に維持できない可能性が高いという話をいただいた。委員の言うように抜本的に見直しをしていく必要性が出てきているというところを感じており、改めて地域活性化協議会の中でも共有していくことになると思うので、そのような時期が来ているという認識は持っている。

(委員) 部分的にしてもどうにもならない。私も大変だとは思うが、協議会の中で、もう市が市内の路線バスを動かすというような考えをきちんと持つ。運転手不足で路線維持ができないという話は今日が初めてで、今までにはなかった。だから、それをきちんと取り組んでほしい。

(委員) 循環バスが受け入れられなかつた最も大きな理由は何であったのか。

(地域交通課長) 利用者からすると、循環バスにすると乗換えが発生する。例えば、今は上部地区から住友病院まで乗換えなしで行くことができているが、循環バスを導入すると乗換えが生じるため、利用者にとって不便になるという点が一番大きな理由であると認識している。

(委員) 根本的に見直すとなると循環バスのほうが絶対に効率がいいと思う。遠くのところは別にして、少なくとも市街地は循環バスにしたほうが効率的に運行できるような気がする。確かに難しいと思うが、維持していくためには、循環バスを考慮した上で検討していかないとだめなのかもしれない。

(経済部長) 私も5年ほど前に、地域交通に関わっていったことがあり、循環バスの話は出ては消えて出でては消えてというような流れだったと思う。私がいたときに、循環バスがなぜ立ち消えになったかというと、循環バスを運営していくに当たり、バス交通事業者やタクシー組合に見積りなども出してもらい、見積り価格はそれなりに高い状況であった。また、バス会社としては実施してもいいのだが実施する場合は、このように網羅している路線を維持することはできないので、ほかの路線を廃止しないといけない。つまり、循環バスに特化することができるのであれば可能だけど、循環バスが通らないところのバス停がなくなるということを市民が理解できるのかというところもあり、それであれば難しいというような流れもあった。

今回はそれ以上に人手不足ということが一番で、バスにしろ、タクシーにしろ、人材が不足しているような状況が今一番の課題だと考えている。

(委員長) 過去の話では、循環バスを採用するのであれば、どこかの路線を廃止しないといけないというような課題があったということだが、今回は運転手の関係で路線を廃止しないといけないという方向に進むのであれば、循環バスで補うというような考え方もできるのではないかと思う。

また、先ほどタクシー会社の話が出たので、川西地区で試行的に実施しているデマンドタクシーの状況を説明してもらいたい。

(地域交通課長) 川西地区のデマンドタクシーについては、3年前から試行運行を開始している。試行運行は3年間が限度になっており、今年度が試行運行の最終年度になっていることから、次年度以降、本格運行を続けていくのかどうかというところを協議しているところである。

(委員) 今日、市役所の玄関で、年齢が80もきている方と話をしていたら、その方は大生院に住んでいる方で、自転車で中萩駅に行き、中萩駅から新居浜駅に行って、バスで市役所まで来たと話されていた。同じようにして帰ると言われる所以、昔に戻ったみたいだなと思ったのだが、やはり市内の交通手段としてのバスがいる。今日も話がいろいろと出ているが、とにかく市民の交通体制を守るために、本気で循環バスを考える。それには予算組みもしないといけなくなるが、そのような考えはあるのか。

(経済部長) どうにかしていかなければならないということは、その当時からずっとと思っていたところである。今までは、新居浜市はバス交通をメインとして、バスは大量輸送ができるということで、市の補助金からすると、1人当たり 330 円ほどで運行をしているような状況であるが、デマンドタクシーになると 1人当たり 1,269 円程度かかる。川西地区については、現状は試行運転であり、国の補助などがもらえず、だいたい 2,000 円ぐらいかかる。金額面からすると、やはり便利になればなるほど、コストがかかるという状況である。一番便利なところを求めるとき、市の財政的に難しいところもあり、ちょうどいいあんばいというところが難しいところでもあると考えている。ただ、全てにおいて人がいなくなってきており、利用者も減少していくとは思うが、サービスを提供する側も人がいなくなってくると、行政としても最低限でもある程度の交通が保たれるような取組を考えていかなければならぬことは考えているので、難しいことではあるが、いいあんばいと将来的なことも考えながら取り組んでいきたいと考えている。

(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

近  
藤  
委  
員  
長

書  
記

高塚副委員長	小野辰夫委員	越智委員
--------	--------	------

河内委員	小野志保委員	合田委員	山本委員
------	--------	------	------

閉会 午前 11 時 02 分