

# 視 察 報 告 書

報告者氏名 岡 明彦

## 1 委員会名

つくばエクスプレス沿線整備と新川耕地・周辺特別委員会

## 2 期 日

令和8年1月14日（水）～1月16日（金）2泊3日

## 3 視察地及び調査事項

（1）熊本県熊本市（1日目）

スマート交差点の取り組みについて

（2）熊本県合志市（2日目）

企業誘致について及びそれに伴うまちの変化について

（3）熊本県菊陽町（3日目）

セミコンテクノパーク周辺の道路整備や渋滞対策について

## 4 所感等

1日目は、熊本県熊本市の市役所へ伺い、「スマート交差点について」ご説明頂きました。

政令指定都市の中でも主要渋滞箇所数が全国ワースト1という課題を抱える熊本市としては用地取得が必要な道路拡幅等には時間がかかるため、短期間で低コストに効果を発揮する「スマート交差点」施策が推進されています。

スマート交差点の定義と主な手法においては既存の道路空間や信号制御を工夫することで、効率的かつ効果的に渋滞を緩和する手法の総称としています。

交通量に合わせて青信号の時間を秒単位で調整し、右折車線を明確化し、直進車の流れを妨げないように改善しています。そして、左折レーンの延伸と新設して滞留車による直進・右折車線への影響を低減しています。

- 重点対策：熊本県と熊本市は連携し、3年以内に30箇所の交差点改良を行う方針を打ち出し、着実に実施されています。
- 導入事例
  - 南熊本3丁目交差点・田迎3丁目交差点：慢性的な右折渋滞に対し、車線運用の見直しや信号調整を実施。
  - 小峯2丁目交差点：効率的な信号サイクルへの変更。

#### 視察による成果・所見

- 即効性の高さ：大規模な道路工事を伴わないため、低予算で迅速な渋滞緩和が可能であることを確認しました。
- データ活用：単なる改良にとどまらず、交通量調査に基づく詳細なシミュレーションを行い、県警・県・市が密に連携して信号調整を行う体制が重要です。
- 今後の課題：特定の時間帯（休日など）の渋滞が残る箇所もあり、継続的なモニタリングとさらなる高度化（AI信号機の本格普及など）が期待されます。

熊本市の取り組みで最も評価すべき点は、大規模な工事を待たずに「今あるリソース（道路幅・信号機）を使い切る」という執念です。通常、渋滞解消には数年～十数年の用地買収・拡幅工事が伴いますが、スマート交差点は「車線の引き直し」や「信号の1秒単位の調整」というミクロな改善の積み重ねです。この「数ヶ月で目に見える変化を出す」スピード感は、市民の行政に対する信頼向上に直結していると感じました。

通常、信号機は警察（公安委員会）、道路は県や市の行政と管理が分かれており、これが渋滞対策のボトルネックになりがちです。熊本市では、TSMC進出に伴う交通量激増という「待ったなしの状況」が後押しした側面もありますが、三者が同じデータ（渋滞損失時間やAI予測）を共有し、組織の枠を超えて「最適解」を導き出す体制が構築されています。この「データに基づく合意形成」は、他自治体が最も見習うべきポイントだと思います。人口減少や予算縮小が課題となる今後の日本において、全ての渋滞箇所を道路拡幅で解決するのは不可能です。

「スマート交差点」の本質は、インフラの効率的な「運用」によって都市の心肺機能を高めることにあります。本視察の結果を、

単なる「道路の改良事例」としてではなく、「既存資産を最大活用するためのマネジメント手法」として、今後の政策立案に活かすべきであると確信しました。

2日目は、熊本県合志市の市役所へ伺い、「企業誘致について及びそれに伴うまちの変化について」ご説明頂きました。

T S M C 進出に伴う半導体関連産業の集積、合志市の企業誘致施策、およびそれに伴う急激な町の変化の実態把握。背景として台湾 T S M C の進出により熊本県全体が「シリコンアイランド九州」の再来に沸く中、隣接する合志市は住宅・産業用地の主要な供給地となっています。

合志市は、主に「セミコンテクノパーク」周辺地域に隣接しており、半導体製造装置や材料メーカーの受け皿となる用地開発を積極的に進めています。セミコンテクノパークに隣接する約11ヘクタールの工業団地を2026年2月の完成に向け造成中です。T S M C 誘致に呼応した半導体関連企業への分譲公募が行われています。

農村地域へ計画的に産業を導入し、農業への支障を最小化しつつ、新たな雇用創出を行う「農村地域への産業の導入に関する実施計画書」を策定し、令和7年度からの5ヶ年計画で進めています。半導体産業に加え、研究開発施設や、従業員が利用する関連施設の誘致も推進しています。

T S M C の進出により、周辺自治体である合志市には極めて急速な変化が起きています。

#### (1) 人口・住環境の変化

- 人口増加：合志市は熊本県内において上位の人口増加率を誇り、令和6年版の推計人口調査結果では1年間に458人の増加を記録しています。
- 住宅需要の高騰：関連企業社員の流入に伴い、特に「セミコンテクノパーク」に近いエリアを中心に、分譲マンションや住宅需要、地価が急騰しています。
- 教育現場への影響：関連企業職員の家族・子供の転入が増加しており、公立学校の受け入れ体制整備（校舎増築など）が

緊急の課題となっています。

## (2) インフラ・交通・産業

- 交通網の整備：中九州横断道路の整備や県道の多車線化が進み、産業団地周辺のアクセス向上が図られています。
- 農業との共生と転換：農地の無秩序な転用を防ぎつつ、産業用地として最適化する「計画的な転用」を進めています。
- 物流・商業の活性化：企業誘致により周辺企業が活性化し、新たな商業・物流施設が開発されています。

## (3) 人材の動向

- 慢性的な人手不足：企業誘致により雇用は拡大していますが、地域内では人手不足と賃金上昇という二重の課題に直面しています。
- 専門人材の育成：熊本大学や県内の専門学校と連携し、半導体産業を支える人材（技術者など）の裾野拡大（育成）が急務となっている。

## 今後の課題と展望

- 住・産業のバランス：人口流入に対する住環境、公共交通、教育、インフラの整備は速度感を持つことが求められています。
- 地域経済への波及効果の最大化：誘致企業が市内の関連産業・サービス業全体に利益をもたらすよう、持続可能なまちづくりが必要です。

合志市は、TSMCという巨大な外的要因をチャンスと捉え、計画的かつ迅速に企業誘致とインフラ整備を行っています。特に、「農業と産業の共存」を図るための地区計画の変更などは、地域の実情を考慮した特筆すべき戦略と言えます。今後は、急速な変化による歪み（交通渋滞、学校の過密化）をいかに制御し、長期的に安定した「魅力あるまち」を維持するかが、合志市の課題であると思いますが、本市においても必要な施策の取り組みがあり、大変勉強になりました。

3日目は、熊本県菊陽町の町役場に伺い、「セミコンテクノパーク周辺の道路整備や渋滞対策について」ご説明頂きました。

J A S M 第 1 工場の建設完了（2024年12月）以降、周辺の交通需要は依然として高く、深刻な渋滞が地域課題となっていた。本視察では、2026年初頭におけるハード・ソフト両面の対策進捗を確認させて頂きました。「過去に例を見ない速さ」で整備が進められており、多くの主要道路が今後5年以内の完成を目指しています。

- 県道大津植木線：J A S M 工場前を走る最重要路線です。将来的な6車線化を見据えた拡幅工事が行われており、一部区間では多車線化が実施されています。こちらは現地視察もさせて頂きました。
- 中九州横断道路（大津熊本道路）：合志～熊本間の事業が進展しており、2025年10月には「熊本環状連絡道路」の中心杭打ち式が行われ、本格的な工事段階に移行しています。
- 交差点改良：国道57号「南方交差点」での左折レーン新設や町道「南方大人足線」の右折レーン延伸・2車線化が2025年3月までに完了し、局所的な緩和が見られます。
- 熊本空港アクセス検討：益城町までの延伸を含めた渋滞緩和策が引き続き検討されています。

インフラ整備には時間を要するため、即効性のある対策が強化されています。

- セミコン通勤バス：1日44便が運行され、利用者数は1,450人（1日平均）にまで増加し、自家用車からの転換が進んでいます。
- 企業の連携：企業・行政による協議会が立ち上がり、時差出勤や完全フレックスタイム制の導入、工事車両の運行調整などが実施されています。

今回の視察で最も強く感じたのは、インフラ整備のスピードです。通常、道路事業には10年単位の歳月を要しますが、国・県・町が連携し、数年単位で主要路線の拡幅や交差点改良を完了させている点は驚異的と言えます。

ハード面での対策に加え、通勤バスの増便やA I 信号制御といったソフト対策が一定の成果を上げている点は高く評価できます。特に、民間企業が自らバスを運行し、従業員に公共交通利用を促

す仕組みは、今後の地方工業団地のモデルケースとなり得ます。

今後は、通勤車両だけでなく、物流車両の夜間シフトや共同配送など、「物理的な車の数を減らす」ための踏み込んだ規制や誘導が不可欠になると考えられます。

渋滞は菊陽町内だけでなく、隣接する合志市、大津町、熊本市、さらには阿蘇・空港方面へも波及しています。これは単なる一自治体の利便性向上ではなく「九州全体の半導体サプライチェーンを停滞させないための国家戦略的インフラ」としての認識が必要であり、自治体間の壁を越えた広域的な交通マネジメントが今後の成否を分ける鍵となります。

経済効果が強調される一方で、抜け道となった生活道路での交通量増加や、通学路の安全性確保も必要になってきます。

「産業優先」の姿勢が強まりすぎると、地域社会との分断を招く恐れがあります。今後の道路整備においては、歩道の拡幅や信号機の適正配置など、「住民生活の質を守るための視点」をこれまで以上に重視すべきだと感じました。

この度視察した熊本県内の状況は、日本の地方都市がかつて経験したことのない「急激な成長痛」と言えます。この課題を解決することは、今後日本各地で進められる大規模産業拠点の開発において、極めて重要な先行事例となります。単なる渋滞解消に留まらず、次世代モビリティやスマートシティ技術を融合させた、「21世紀型の産業都市交通モデル」の構築を期待します。

以上

# 視 察 報 告 書

報告者氏名 中村 彰男

## 1 委員会名

つくばエクスプレス沿線整備と新川耕地・周辺特別委員会

## 2 期 日

令和8年1月14日（水）～1月16日（金）2泊3日

## 3 視察地及び調査事項

### （1）熊本県熊本市（1日目）

スマート交差点の取り組みについて

### （2）熊本県合志市（2日目）

企業誘致について及びそれに伴うまちの変化について

### （3）熊本県菊陽町（3日目）

セミコンテクノパーク周辺の道路整備や渋滞対策について

## 4 所感等

### （1）「スマート交差点の取り組みについて」【熊本県熊本市】

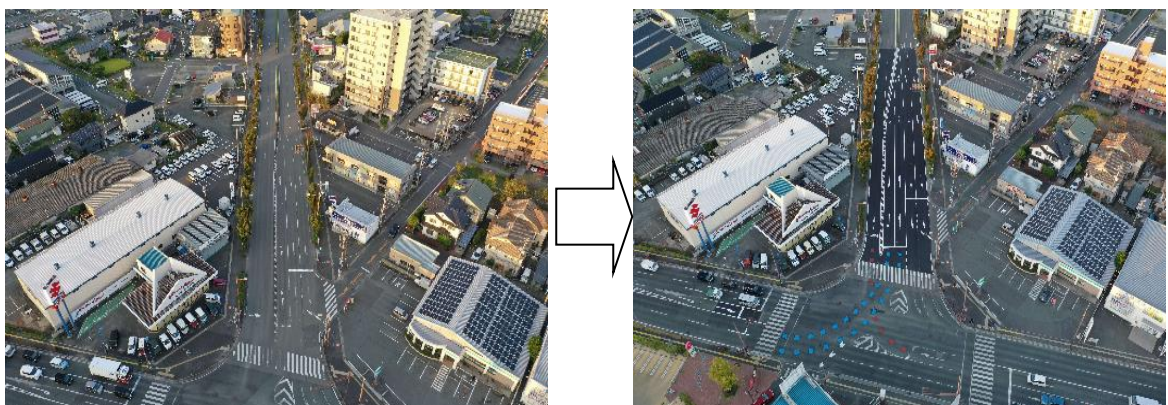
熊本市内において通勤時間を中心に発生している渋滞対策の概要について、市が取り組む渋滞対策の説明を受けた。熊本市は、面積が390.44平方キロメートル、人口が735,509人であり、熊本県庁の所在地であり、最大規模の自治体である。この熊本市では、交通手段としての自動車利用が全体の約3分の2を占めている一方、公共交通は約3分の1となっている。これにより、市内の主要渋滞箇所数は175箇所となっている。なお、県内で発生している渋滞の約6割が熊本市に集中しており、市内中心部から熊本空港までの平均移動時間が53分で、全国的に見て最も移動時間がかかることから、大きな課題であることがわかる。

熊本市では、このような課題を解消するため、既存の道路

空間を活用して、車線の再配分（右折レーン追加等）の道路改良と、交通管理者と連携した信号時間調整等により渋滞緩和を目指す取り組みであるスマート交差点事業を進めている。この事業のメリットは、用地買収等を必要としないため、短期間且つ安価に事業化出来ること等が挙げられる。整備事例を見ると、田迎3丁目交差点や南熊本3丁目交差点において、車線の再配分（対向車線を減らして右折レーンの追加）を行った結果、田迎3丁目交差点における渋滞長が約90%減少し、南熊本3丁目交差点における渋滞長が約40%の減少のうえ、バス走行時間が約6分短縮したことからも、多大な効果があることがわかる。また、熊本市内の渋滞対策に加え、セミコンテクノパークのある合志市と菊陽町、熊本空港のある益城町を含めた広域的な都市圏の渋滞解消に向けて、県や各市町で連携し渋滞対策に取り組んでいる。

渋滞規模や都市構造は異なるものの、本市においても流山おおたかの森駅周辺を中心に各地で渋滞が発生している事例があり、熊本市のスマート交差点の取り組みは、大いに参考となる。熊本市の道路の特徴としては、車道の幅は広いが歩道は比較的狭かった。本市の道路は歩道の幅が広く、渋滞対策という観点で見ると、熊本市の渋滞対策に加えて別の対策も検討する必要があると考える。

（田迎3丁目交差点の取り組み事例）



（２）「企業誘致について及びそれに伴うまちの変化について」  
【熊本県合志市】

合志市において行われている企業誘致や、それに伴うまちの変化の概要について説明を受けた。合志市は、面積が53.19平方キロメートル、人口が65,405人であり、本市と同様に人口が年々増加している自治体である。また、熊本空港や熊本市からのアクセスも良く、菊陽町に進出したセミコンテクノパークの影響もあり、ベッドタウンとして発展している。合志市では、自助努力により自主財源を確保するための市政運営を進めているところ、市の面積の約1割にあたる熊本市と隣接した南部の市街化区域と約9割にあたる北部の市街化調整区域で構成されている。この特性があることから、財源確保のための企業誘致や新たな産業を興そうとしても、都市計画法又は建築基準法による土地利用、建築基準の縛り、画一的な農地法の縛りが足枷となって、思うような施策展開が出来ない現状がある。また、市民アンケートでは、開発抑制を求める声も多く、困難な状況の中での市政運営が求められている。

合志市では、このような課題がある中で、製造業の集積と農業振興が共生・発展し続けられるような市政運営を目指している。特に製造業の集積という観点からは、広域的な取り組みとして、くまもとサイエンスパークを整備していく計画がある。これは、半導体関連企業や半導体を使うユーザー企業の集積を中心に、新たに産学官連携拠点の整備や半導体人材育成に特化した大学・研究機関の誘致等を行うもので、熊本県や合志市周辺自治体と共同で進める事業である。他にも合志市の市営工業団地である東部工業団地の分譲公募も行われており、更なる開発が見込まれる。この東部工業団地は、セミコンテクノパークに近接している場所にあり、渋滞対策が喫緊の課題であると言える。

規模等は異なるものの、新川耕地の物流施設の稼働に伴い、農地が減少している点や人口増加中である点等、本市と類似する点が多い。本市でも、今後、地域貢献施設が整備されていくことから、水道や道路等のインフラ整備が必要となる。その際には、合志市の開発は参考となると考える。

(3) 「セミコンテクノパーク周辺の道路整備や渋滞対策について」

【熊本県菊陽町】

菊陽町北部において開発されたセミコンテクノパーク周辺の渋滞対策等の概要について説明を受けた。菊陽町は、面積が37.46平方キロメートル、人口が44,035人であり、近年、人口増加が見られる自治体である。セミコンテクノパークの開発自体は平成4年から行われており、令和3年にTSMC第1工場の進出が決定する前から交通渋滞が課題となっていた。そんな中、令和6年にはTSMC第2工場の進出が決定し、交通渋滞の深刻化が懸念されている。

菊陽町では、このような課題を解消するため、ハード対策としては、国の補助金を活用しながら、国・県・町のそれぞれで分担しながら道路整備を行っている。現在、整備中である道路が多数であるため、効果はあまり出ていないと感じたが、整備完了後に渋滞が解消されるかを今後注視する必要がある。ソフト対策としては、セミコンテクノパーク周辺の渋滞緩和と公共交通利用を目的として、原水駅とセミコンテクノパークを往復するバスを運行している。セミコンテクノパークで働く方等の利用者が年々増加しており、増便やルート拡充が求められている。現在、バスの円滑な運航を図るため、バス転回広場や停車帯の整備を進めている。これにより利用者の安全や利便性、車両通行の円滑化が見込まれる。セミコンテクノパークを構成する企業側についても、渋滞対策として時差出勤や在宅勤務等による通勤時間の分散化、通勤時の推奨・禁止道路の設定を行っている。企業によって渋滞対策の取り組みは様々であるが、行政だけでなく民間でも渋滞対策に取り組んでおり、地域全体で問題に取り組む姿勢を感じた。

渋滞対策という部分においては、本市においても新川耕地の物流施設周辺や流山おおたかの森駅周辺で渋滞が見られるため、対策を図る必要があると感じている。菊陽町では、国や県の補助金を有効に活用し、スピード感を持って整備を進めているように感じた。本市でも補助金を上手く活用しな

がら様々な事業に取り組んでいるが、補助金に限らず、国や県等と連携を取りながら事業を進める姿勢は大いに参考となった。

# 視 察 報 告 書

報告者氏名 坂巻 儀一

1 委員会名  
つくばエクスプレス沿線整備と新川耕地・周辺特別委員会

2 期 日  
令和8年1月14日（水）～1月16日（金）2泊3日

3 視察地及び調査事項

（1）熊本県熊本市（1日目）

スマート交差点の取り組みについて

（2）熊本県合志市（2日目）

企業誘致について及びそれに伴うまちの変化について

（3）熊本県菊陽町（3日目）

セミコンテクノパーク周辺の道路整備や渋滞対策について

4 所感等

（1）熊本県熊本市（1日目）

スマート交差点の取り組みについて

今回、熊本市におけるスマート交差点の実証的な取組について視察を行った。AIやセンサー技術を活用し、交差点ごとの交通量や滞留状況をリアルタイムで把握し、信号制御に反映させる手法は、従来の時間固定型信号運用と比べ、交通の実態に即した非常に合理的な施策であると感じた。特に、朝夕の混雑する時間帯において青信号の時間を柔軟に調整することで、渋滞の緩和や通過時間の短縮に繋がっている点は高く評価できる。

一方で、熊本市の取組の特徴として印象的であったのは、スマート交差点を信号制御の高度化にとどめず、右折レーンの延長や交差点形状の見直しといった物理的な道路改良と組み合わせ

せて進めている点である。右折車両の滞留が直進を阻害している交差点においては、信号制御のみでは限界があるが、右折レーンの延長により交通の流れそのものを整理することで、スマート交差点の効果を最大限に引き出していることが確認できた。ソフトとハードを一体的に整備する姿勢は、実効性の高い交通対策として大いに参考になる。

本市においても慢性的な渋滞箇所の解消は重要な課題であるが、特に北部地域など道路幅員が限られた地域では、熊本市と同様の手法をそのまま導入することは難しい側面もあると感じた。右折レーンの延長など物理的改良を伴う施策は、用地制約や周辺環境との調整が大きな課題となるためである。

今回の視察を通じて、スマート交差点は先進的かつ有効な施策である一方、導入効果は道路構造や交差点条件に大きく左右されることを再認識した。今後は、効果が見込める交差点を慎重に選定し、可能な範囲での交差点改良や交通運用の工夫と組み合わせた段階的な導入を検討する必要があると感じた。熊本市の取組は、技術導入と現実的な道路整備を両立させる重要性を示す、示唆に富む視察であった。

## (2) 熊本県合志市（2日目）

### 企業誘致について及びそれに伴うまちの変化について

合志市は熊本市に隣接する立地特性を活かし、工業団地の整備と積極的な企業誘致施策を進めており、特に半導体関連を中心とした製造業の集積が地域経済を支える重要な柱となっている点が印象的であった。企業誘致にあたっては、用地の確保やインフラ整備に加え、補助金制度や雇用支援策を組み合わせ、進出企業の初期負担を軽減する仕組みが整えられている。とりわけ、既存企業の増設や事業拡張も含めて支援対象とし、地域に根付いた産業基盤の強化を図っている点は、単なる誘致件数の増加にとどまらない、持続性を意識した施策であると感じた。

一方で、企業集積が進むことによる交通渋滞や住宅需要の増

加など、生活環境への影響についても課題が顕在化しているとの説明があり、企業誘致は経済効果だけでなく、都市機能や住民生活とのバランスを常に意識しながら進める必要があることを改めて認識した。合志市では県や周辺自治体と連携し、広域的な視点で課題解決に取り組んでいる点が特徴であり、単独自治体では対応が難しい分野における連携の重要性がうかがえた。

本市においても、今後の産業振興や税収基盤の安定を考える上で、企業誘致は重要な政策手段の一つである。しかし、合志市の事例からは、企業を呼び込むこと自体が目的ではなく、その後のインフラ整備や生活環境への配慮、行政運営への影響まで見据えた総合的な戦略が不可欠であることを学んだ。正しく、本市においては、新川地区の物流施設の増加に伴うインフラ整備に関しても先進事例として研究していくことが大切と考える。

今回の視察は、企業誘致を点の施策としてではなく、まちづくり全体の中の一要素として捉える必要性を再確認する機会であり、本市の今後の産業政策を検討する上で大変示唆に富むものであった。

### (3) 熊本県菊陽町（3日目）

セミコンテクノパーク周辺の道路整備や渋滞対策について

熊本県菊陽町における企業誘致の取組、とりわけセミコンテクノパーク周辺のインフラ整備状況について視察を行った。菊陽町は半導体関連産業の集積地として全国的に注目されており、大規模企業の進出による雇用創出や地域経済への波及効果は極めて大きい。一方で、急激な企業集積が地域インフラに与える影響の大きさも、現地を見て強く実感した。特に顕著なのが道路・交通環境である。セミコンテクノパーク周辺では、通勤時間帯を中心に慢性的な渋滞が発生しており、企業活動のみならず住民の日常生活にも影響を及ぼしている。道路拡幅や交差点改良などの対策が進められているものの、企業進出のスピードに対してインフラ整備が後追いになっている印象は否めない。

また、マイカー通勤への依存度が高いことから、公共交通の活用や通勤時間分散など、交通需要そのものを調整する視点の重要性も感じられた。加えて、半導体産業特有の課題として、電力や用水の安定確保、下水処理能力の確保など、町単独では対応が困難なインフラ課題がある。これらは県や関係機関との広域的な連携によって支えられており、自治体間の調整力が企業誘致の成否を左右する重要な要素であることを再認識した。

さらに、菊陽町は不交付団体であるがゆえに、財政的に恵まれているとの見方がある一方、急速な人口流入やインフラ需要増に対し、将来を見据えた持続的な財政運営が求められるという課題も抱えている。企業誘致による税収増があるからこそ、場当たりの対応ではなく、中長期的なインフラ投資と行政運営のバランスが問われていると感じた。

本市においても、今後の企業誘致や拠点形成を考える際には、経済効果のみに着目するのではなく、交通、インフラ、財政運営を含めた総合的な視点が不可欠である。菊陽町の事例は、企業誘致の成功と同時に、その裏側にある行政課題を示すものであり、本市の政策検討にとって大変示唆に富む視察であった。

# 視 察 報 告 書

報告者氏名 笠原 久恵

- 1 委員会名  
つくばエクスプレス沿線整備と新川耕地・周辺特別委員会
- 2 期 日  
令和8年1月14日（水）～1月16日（金）2泊3日
- 3 視察地及び調査事項
  - (1) 熊本県熊本市（1日目）  
スマート交差点の取り組みについて
  - (2) 熊本県合志市（2日目）  
企業誘致について及びそれに伴うまちの変化について
  - (3) 熊本県菊陽町（3日目）  
セミコンテクノパーク周辺の道路整備や渋滞対策について

## 1月14日熊本市視察

### スマート交差点について

熊本市は、市役所の隣に熊本城があり、熊本地震から10年目で熊本城天守閣の復旧については完了しているが、石垣の完全復旧は2050年の予定で、熊本県のシンボルとなる熊本城の復旧に国県市で取り組んでいる。

熊本市議会としては、タブレットを配布し、ペーパーレス化の推進や定例会、予算決算委員会の中継を行っている。請願は審査しているが陳情は審査していない。また、モニター視聴というものがあり、各区役所で議会中継を椅子に座って見ることができ

る。  
今回のスマート交差点は、熊本市内からセミコンテクノパークや空港に向かう車の渋滞対策として行っている。管轄があるので国や県、市、警察と連携を密にしながら、既存の道路空間を活用

し、斜線の再配分（右折レーンの追加等）用地買収がないので安価で早く対策できるものである。

資料にもある田迎3丁目交差点は、対向車線を一斜線削り、右折車線を2車線に追加したことにより、渋滞長が90%減少した。南熊本3丁目交差点においては、対向車線を右折車線にし、右折車線1路線、直進2路線とした。その結果、渋滞長が40%減少し、バスの走行時間も6分短縮した。

このように、スマート交差点は大変有効な対策であり、事故についても減少しているとのこと。そして県と市で連携を図り、3年で30箇所の交差点を改良推進している。市内は11箇所のうち9箇所は改良済みで、後2年の間に2箇所に取り組む予定である。対応できるところから進め、市民にも分かりやすく発信をしている。

スマート交差点の他、1年以内にオール熊本で時差出勤を推進の計画をし、昨年9月で1万人のオフピーク通勤を実現した。

今回のスマート交差点については大変効果があり、勉強になった。しかし、流山市も渋滞が長年の課題であるところも散見しているが、なかなか対策が難しい状況である。流山市内に双方向2車線の道路は少ないため、スマート交差点の取り組みは当てはまらないかもしれないが、できるところは担当課と相談しながら進められればと考える。時差出勤についても提案できればと考える。

## 1月15日合志市視察

企業誘致について及びそれに伴う町の変化について

TSMC進出による「くまもとサイエンスパーク推進ビジョン」の経済波及効果の様々なメリットが多くある。半導体企業の誘致により雇用が増え、人口増となった。そして、住宅の必要性が増し、地価が上がったが、合志市の市街化区域は全体の2割であるため、住宅建設も限られている。人口の流入により熊本県の中で子どもも増えた。18歳までの医療費無料、4月からの給食費無料、第2子、第3子の保育料無料等、子育て世代の政策も進めている。以前に、流山市への送迎保育ステーションの視察も行

い、実現を試みたがうまくいっていない。大学と研究機関と連携し、人材確保のための新たな学部を設けたりしようと計画している。様々なメリットのある中でデメリットもある。

今回の他の視察自治体と同様、朝や夕方の渋滞は対策が必要で、時間をずらすことや新たなアクセスルートの検討、市道の整備促進、公共交通や企業バスの運行等に努めている。その他、半導体製造工場は1日あたり、学校のプール500杯程の水を使うため、川の水も利用しているが、地下水の枯渇や地盤沈下の対策を行っている。バスの運転手の確保について、通勤バスの増便はすぐには難しい。工事中の建設従業員の通勤や宿泊施設が渋滞や確保が難しい。

国、県、市で連携をして大きな企業誘致が進んでいるが、急な変化に対応ができていけない部分があることがわかった。しかし、日本で大変期待している半導体企業誘致は素晴らしく精度もさらにあげていると説明を受けた。流山市も企業誘致や医療誘致に取り組んで頑張っているが、今回の視察で勉強したことを活かしていきたいと思った。

1月16日菊陽町視察

セミコンテクノパーク周辺の渋滞対策について

経済産業委員会委員長 廣瀬瑛二委員長

都市整備部建設課 出田課長

菊陽町の人口は、44,035人と面積は、37平方キロメートル。

原水工業団地 第2原水工業団地

TSMC（JASM工業団地建設中）

1万人強の従業員が通勤するため交通渋滞の対策による国道57号線、南方大人足線、県道大津植木線の整備をしている。ソフト対策としてセミコンテクノパークへ通勤するバスには、1日あたり1,400人の利用があるため、セミコンテクノパークへ通勤するバスに加えて企業シャトルバス、タクシー等の利用。原水駅前バス回転広場整備の整備、シェルター（バス停の屋根）、トイレの設置や時差出勤を部署単位で行っている。

令和6年8月からシェアサイクルチャリチャリ（株）と連携協定を締結して、駅前、公園、セミコンテクノパークに自転車を設置した。

#### 交通渋滞調査の実施

令和4年1月にJAS M決定前に調査を行った。流山市も慢性的に渋滞が課題となっている地域があり、様々な対策を提案しているが、時間がとてもかかっている。今回の視察で学んだことを研究して対策の促進に努めたい。

# 視 察 報 告 書

報告者氏名 海老原 功一

## 1 委員会名

つくばエクスプレス沿線整備と新川耕地・周辺特別委員会

## 2 期 日

令和8年1月14日（水）～1月16日（金）2泊3日

## 3 視察地及び調査事項

### （1）熊本県熊本市（1日目）

スマート交差点の取り組みについて

### （2）熊本県合志市（2日目）

企業誘致について及びそれに伴うまちの変化について

### （3）熊本県菊陽町（3日目）

セミコンテクノパーク周辺の道路整備や渋滞対策について

## 4 所感等

### （1）熊本県熊本市（1日目）

スマート交差点の取り組みについて

熊本市では、交通渋滞の緩和を主な目的として、スマート交差点事業を進めている。ここでいう「スマート」とは、ICTを連想させるものではなく、「賢い・早い」という意味から命名されたものである。視察では、市で管理している交差点において、自動車速度等のデータから渋滞対策箇所を選定し、交通状況調査の結果を踏まえ、交通シミュレーション等の対策内容を検討のうえ、工事や信号時間の調整、対策効果の検証という流れで事業を行っているとのことであった。熊本市が取り組んだ事例の中でも効果が大きいと感じたことは、田迎3丁目交差点において対向車線数を減らして右折レーンを追加した事例である。これは、自動車の通行量が多

い国道266号線へ接続する平成けやき通りにおいて、従来では平成けやき通りから国道266号線に右折する自動車が多く、右折レーンに入る前の道路から渋滞が発生していた。また、国道266号線から平成けやき通りに入る自動車が比較的少ない。そこで、平成けやき通りの右折レーンから見た対向車線を減らし、その部分を右折レーンに追加することで、渋滞長が約90%減少させることが出来た。

(施工前)



(施工後)



本市においても、まちづくりや区画整理により交通量が増加していると感じている。スマート交差点は渋滞対策の有効な施策の一つである。本市に導入する場合には、費用対効果の検証や段階的な整備、道路状況や条件等の事情を総合的に考慮することが重要であると考えている。

## (2) 熊本県合志市(2日目)

企業誘致について及びそれに伴うまちの変化について

合志市では、戦略的な企業誘致を進めることで雇用創出、人口増加や税収増加を図っている。企業誘致については、特に半導体関連を中心とした製造業が主たるものである。一方で、雇用創出や人口増加の結果、交通渋滞や住宅需要の増加等が見られており、市民の意見も開発促進派と開発抑制派で二分されている。今後、中九州横断道路の整備やくまもとサイエンスパーク構想、東部工業団地の整備等、広域的な取り組みがさらに進んでいくことから、様々な影響が生じるものと予想される。

本市においても、企業誘致を行っており、地域活性化に大きな効果をもたらしているが、計画的な行政経営が必要である。合志市の取り組みは、企業誘致による産業振興と生活環境の両立を図るうえで大いに参考となる。

### (3) 熊本県菊陽町（3日目）

セミコンテクノパーク周辺の道路整備や渋滞対策について

菊陽町では、セミコンテクノパークを中心とした産業集積の進展により、通勤・物流車両の増加が顕著となっている。顕著となった要因として、TSMC工場の進出が決定したことが大きい。この渋滞に対応するための道路拡幅や交差点改良に取り組んでいる。また、渋滞もセミコンテクノパーク周辺のみならず、熊本空港からの接続道路や駅周辺の道路にも及んでいることが興味深い。行政が渋滞対策のための取り組みを行っているところ、セミコンテクノパークを構成する企業についても渋滞対策の取り組みを行っており、行政と民間が連携し、一体となって渋滞対策に取り組んでいた。民間との連携という観点では、令和7年4月から本格運用を開始したシェアサイクル事業にも取り組んでいる。

企業誘致と交通対策は密接に関連しており、先を見据えた対応が重要であると感じた。対応にあたり、菊陽町の担当者は財源の確保を課題の一つとしており、国や県の補助金を活用しつつ、適宜要望を行っているとのことである。渋滞対策には、大規模な財源が必要であることが多く、また、当該自治体だけで解決することが難しい点もあることから、対策に時間を要する。この部分は本市と共通する所も多く、事業の取り組み方をはじめ、様々な部分において、大変参考となった。

# 視 察 報 告 書

報告者氏名 おだぎり たかし

## 1 委員会名

つくばエクスプレス沿線整備と新川耕地・周辺特別委員会

## 2 期 日

令和8年1月14日（水）～1月16日（金）2泊3日

## 3 視察地及び調査事項

### （1）熊本県熊本市（1日目）

スマート交差点の取り組みについて

### （2）熊本県合志市（2日目）

企業誘致について及びそれに伴うまちの変化について

### （3）熊本県菊陽町（3日目）

セミコンテクノパーク周辺の道路整備や渋滞対策について

## 4 所感等

### （1）熊本県熊本市「スマート交差点の取り組みについて」

・本市の交差点化の様々な改良には千葉県警察の協力が不可欠であり、また県道・市道との交差点が渋滞のボトルネックとなっている地域も少なくないことから、県市共同（3年間（令和7年度～）で30か所、中長期で80か所の交差点の改良目標）の取り組みが大変有意義である。

熊本県民・市民の実感に繋がっている本施策は本市にとどまらず、千葉県としても参考にできる施策と考える。特にTX周辺や新川耕地等、道路幅員に一定のゆとりがあるが、幹線道路については活かせると確信できた。一方、幹線道路でも沿道の店舗や住宅の張付きからゆとりがない県道・市道の渋滞解消については、引き続き用地確保等従来型の取り組みを着実に、粘り強く進める必要性を改めて痛感した。

・特に、熊本市の交差点改良した11か所（3年間）中、9か所を完了させた。組織横断的で、一体的な取り組みには強く感銘を受けた。その一方で、既存道路をはじめインフラ設備に対する確実な維持補修と経費増大に対する取り組みが想起された。

本市では、会派を超えて渋滞解消が求められながら、長期間着手が困難となっている交差点改良や、ツーリズムとして課題はあるものの予算がなく道路改良が十分にできない一方で、大きな課題もなく、市民要望もないのに巨額を投下する道路再整備が進められている。熊本市には渋滞解消にとどまらず、維持補修やその他施策と一体的にかつ計画的に取り組まれ、地方自治体の先進的役割にも今後期待したい。また、渋滞解消に向け、「計画」は華々しく、報道等光が当てられながら、実際の工事には作業や人不足、物価高騰等の批判・遅延も想定される。計画立案の大変さと同時に、実際の現場の苦勞にも光が当てられ、地方自治体の土木部門のやりがいを高め、人員確保に繋がる先進事例にも期待したい。

・熊本市（政令指定都市・人口73万5千人（34万3千世帯）・面積390万平方キロメートル）では交通部門に53名が配属され、3課に分かれ、渋滞解消策を調整・計画する「交通企画課」には11人が配属されていた。この結果、単なるインフラとしての渋滞対策のみならず、時差出勤については官民1万人規模での達成や新駅設置、レンタル自転車、市職員用自転車ヘルメットの配備等他施策との連携も進められていた。

本市では課内室としての扱いであり、職員配置も不十分であることに加え、市職員の業務用自転車ヘルメット未整備、新規ヘルメット購入に対する市民向け県補助活用の妨害策（市補助制度がないため県補助が受けられない）等と比較すれば、交通部門の職員体制の充実・強化は必須であり、課への引き上げは急務と考える。

（2）熊本県合志市「企業誘致について及びそれに伴うまちの変化について」

・本市同様に、人口増加や区画整理の順調な整備等が確認されたが、市街化区域が市面積（53平方キロメートル）の12%しか

確保されず、整備・開発・保全の適切な運用と適正で安定した税収確保等に大変な苦勞をされていた。

本市の恵まれた環境をどこまで活かしつつ、保全すべき区域をしっかりと保全できるよう本市と市議会の取り組みの重要性を痛感した。

・企業誘致と、市域の大半を占める第一次産業との融合に御苦勞をされているものの、逆に「伸びしろ」が大いにあると感じられた。

本市でも、人口急増＝消費の大幅な拡大や物流センターの大量進出がある一方で、市内農業との接点が不十分であり、大幅な農地減少、農業を含め後継者・労働者不足に直面している。具体的施策に加え、適切な予算規模や職員配置で一体的な取り組み強化の必要性を改めて痛感した。

・地下水の大幅使用等、半導体企業の進出に伴う様々な懸念について今後、改めて推移を確認することが必要と感じた。

(3) 熊本県菊陽町「セミコンテクノパーク周辺の道路整備や渋滞対策について」

・渋滞ポイントについて、全町的な調査を町職員が直接実施していることには大変感銘を受けた。一方で、地域住民は「(テクノプラザが進出しても)渋滞しか還元されていない」との声も直接お聞きした。この背景には、国主導の大規模道路では認められている将来的通行車両数が、町道整備では認められていないことも一つの原因にある。少なくとも国策としてテクノパーク等を進める場合、特別な交付金に留まらず、将来交通量を想定した周辺道路整備に向けた支援、誘致した企業の地元貢献(渋滞解消策や地域間現施設整備)を求めるべきと考える。

本市では委託する業務が大幅に増加している。市職員の負担感は解消されるが、渋滞時の殺伐さ等、「地域住民の息づかい」を肌身で体感することが薄れてしまうことを懸念している。住民に一番近い存在としてどのような業務や役割が求められるのか、議員活動の一助にするべく胸に刻みたい。また、世界に進出している日本企業の取り組み(世界各国への生産拠点の進出に伴う取組

み（地元雇用、地元農産物の使用、掲揚するのは進出国の国旗等）を参考に、国策として進める工場誘致に対しては、国が地元自治体等の声や要望を伝え、実行に向けしっかり求めるべきと考える。

- ・本市同様に、人口増加率が高止まりしているが故の苦勞（学校の新增設とはじめとした都市基盤整備と財政負担の増大、市民サービスの増大、対応職員の不足）が共有でき、かつ地方交付税「不交付」団体のデメリット（表向きの税収増とは裏腹に地方交付税の交付ゼロによる財政への深刻な影響）も認識できた。

一方、誘致工場で従事する職員のための駅前バス停には町主導で屋根を設置する等、本市では取り組みが軽視されている施策に目が行き届いていた。本市でも大いに参考にすべきと考える。

- ・市街地区域が行政面積（37平方キロメートルの2割程度しかないことで、適切な開発がすすめられない厳しさに直面していると受け止められた。

同時に本市における「整備・開発・保全」の適切な在り方を見つめ直すきっかけとなった。特に、土地価格の大幅な増加に伴う開発が市内各地で進められ、乱開発や自然環境の悪化、所得差による市外転出等にも目を向けた都市政策について、今後見識を深める必要性を感じた。