

# 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 観察地及び調査事項

(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（R7年度～）で30カ所、中長期で80カ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・市民の実感につな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周辺や新川耕地など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 11カ所（3年間）中、9カ所完了させた。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、単価高騰などの批判・遅延も想定される。計画立案の大変さとともに、実際の現場の苦労にも光が当てられ、地方自治体の土木部門のやりがいを高め、人員確保につな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 390万キロm<sup>2</sup>）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（ $53\text{ km}^2$ ）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労をされていた。

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1次産業との融合にご苦労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を感じた。

### （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と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、有地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など、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キロm<sup>2</sup>)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なお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などにも目を向けた都市政策について今後深める必要性を感じた。