

第5回交通渋滞実態調査について

1 目的

昨今の人口増加及び企業立地に伴い、町内全域で朝夕の通勤時間帯をはじめとして、交通渋滞が発生していることを踏まえ、その状況を調査し、把握することによって、今後の渋滞対策の基礎資料とすることを目的とする。

2 日時及び箇所数《天候》

東部地区：令和8年4月20日（朝）9箇所 （夕）10箇所 《晴れ時々曇り》

西部地区：令和8年4月21日（朝）7箇所 （夕）9箇所 《晴れ時々曇り》

南部地区：令和8年4月21日（朝）4箇所 （夕）3箇所 《晴れ時々曇り》

※（朝）6:30～9:00 （夕）17:30～19:30

3 調査方法

（1）交差点の滞留長測定（15分間隔 朝11回測定、夕9回測定）

（2）右折状況計測（20日朝のみ15分間隔 11回測定）

（3）渋滞状況撮影

4 結果（※滞留長は、過年度調査との比較のため、朝7:00～8:30と夕17:30～19:00の時間帯に実施した7回測定の平均の延長にて算出）

（1）通勤時間帯

前回（第4回目）の滞留長と比較して、調査対象箇所20箇所のうち、増加が7箇所、減少が12箇所、変化無しが1箇所であり、全体で約-24%（各交差点で約-78%から+85%）の増加率となった。（各地区の詳細は次のとおり）

① 東部地区（9箇所）において、増加が大きかったのは、県道辛川鹿本線（調査箇所⑨）であり、光の森方面から県道大津植木線への滞留長が+26%（646m→811m）であった。

また、県道大津植木線（調査箇所①）は、熊本市方面からの直進車線の滞留長が昨年より大きく減少し-78%（1,157m→257m）となった。

その他の交差点は、-65%から+12%であり、全体的には昨年の調査より渋滞が緩和されている傾向が見られた。

通勤車両は7:00頃から増え始めており、9:00頃を過ぎると減少傾向となった。県道大津植木線においては6:30頃から通勤車両が多く見られた。

- ② 西部地区（7箇所）において、増加が大きかったのは、高速道側道1号線（調査箇所⑦）であり、熊本市方面からの滞留長が+85%（48m→89m）と増加し、令和6年第3回調査の平均81mと同程度の長さを示した。

その他の交差点は-48%から+14%であり、全体的には昨年調査と大きな変化は見られなかった。

通勤車両は7:00前後から増え始め、通学時間帯でピークとなり、8:30を過ぎると減少していった。

- ③ 南部地区（4箇所）において、-36%から+2%と減少傾向であった。

通勤車両は8:00を過ぎた頃から減少を始めたが、国道57号交差点は、9:00過ぎまで滞留があった。

（2）退勤時間帯

前回（第4回目）の滞留長と比較して、調査対象箇所22箇所のうち、増加が8箇所、減少が14箇所であり、全体で約-23%（各交差点で約-83%から+128%）の増加率となった。（各地区の詳細は次のとおり）

- ① 東部地区（10箇所）において、特に増加が大きかったのは、県道辛川鹿本線（調査箇所⑧）であり、滞留長が+48%（146m→216m）となった。

また、令和6年度に右折車線を増設した町道南方大人足線（調査箇所①）は、セミコンテクノパーク方面からの滞留長が-50%（96m→48m）と昨年調査に引き続き減少した。

その他の交差点は-55%から+40%であった。

- ② 西部地区（9箇所）において、増加が大きかったのは、県道熊本大津線（調査箇所⑤）であり、大津町方面からの滞留長が+57%（76m→119m）であった。

また、県道熊本大津線（調査箇所⑦）の交差点においては、大津町方面からの滞留長が-83%（539m→93m）と減少した。

その他の交差点は、-72%から+27%であり、全体的に昨年調査より滞留長が減少傾向にあった。

- ③ 南部地区（3箇所）において、-50%から+128%であった。

（3）右折矢印信号

右折矢印信号における通過台数については、昨年度から大きな変化は無かった。

5 考察

第4回目の調査（令和7年4月）と比較すると、通勤時間帯及び退勤時間帯において、滞留長の減少が見られた交差点が多くあった。通勤時間帯での減少は、渋滞緩和のソフト対策として、セミコンテックパーク周辺企業と連携して取り組んでいる時差出勤やセミコン通勤バスなどの公共交通の利用促進が成果の1つとして結果に繋がったものと考えられ、県道大津植木線や南方大人足線では、徒歩や自転車での出勤者も昨年より多く見受けられた。

また、昨年に比べて朝夕の天候が良かったことが、滞留長の減少に繋がったものと考えられる。

しかしながら、県道大津植木線及び町道南方大人足線から国道57号にかけては、改善は見られたものの、依然として通勤車両も多く渋滞長も長いことから、セミコンテックパーク周辺の基幹道路の整備はその解消に極めて重要と考えている。熊本県においては、令和10年度完成を目標に県道大津植木線多車線化や合志ICアクセス道路の整備が進められており、町と県で連携し今年度末の完成を目指す町道菊陽空港線（県道新山原水線）の延伸工事は、現在工事の佳境を迎えている。菊陽空港線が供用開始されると国道57号からセミコンテックパーク周辺までのアクセス向上や通勤車両の分散化が進むと期待している。

そのほか、町では渋滞対策の道路ネットワーク整備として、町道下大谷1号線や町道南方大人足線の拡幅事業を行っており、国からの財政支援を活用しながら、短期・集中的に道路整備に取り組んでいる。

また、光の森周辺の県道住吉熊本線では、熊本県が車の流れを良くする取り組みとして、交差点改良や信号制御の最適化を行う短期対策が早期に進められている。

このように、町内の渋滞対策は、道路整備等のハード対策と時差出勤等のソフト対策を組み合わせて、国や県、企業と連携しながら、早期解消に向けて事業を推進している状況にある。

セミコンテックパークや光の森周辺では、引き続き高い交通需要が見込まれるため、今後本調査を継続し、渋滞状況を確認しながら、道路整備の効果や課題の検証に活かしていきたいと考えている。