

●報告概要

1月下旬から2月初旬にかけて、半導体関連企業の熊本進出を踏まえ、ビジネスや観光面での交流拡大のためのトップセールスなどを目的に、市長、議長をはじめとした訪問団22名で台湾訪問を行った。

都市建設局からは公共交通、道路、住宅関係部署3名が台湾各都市を訪問し、自治体職員等との意見交換や現地視察を行ったため、今回、台湾各都市の住宅・交通事情や施策内容について報告を行うもの。

(1) 台湾視察概要

○期間：  
令和6(2024)年1月29日(月)～2月3日(土)

○訪問団員：  
交通企画課、道路計画課、住宅政策課 3名

○訪問都市：  
台南市、高雄市、新竹市、台北市

(2) 視察スケジュール

| 日程       | 訪問都市       | 視察内容                                                                   |
|----------|------------|------------------------------------------------------------------------|
| 1月29日(月) | 移動日        |                                                                        |
| 1月30日(火) | 台南市<br>高雄市 | ・台南サイエンスパーク視察<br>・台南市交通局、都市発展局と意見交換<br>・高雄ライトレール視察                     |
| 1月31日(水) | 台南市<br>高雄市 | ・南部サイエンスパーク視察<br>・サイエンスパーク管理局と意見交換<br>・高雄ライトレール視察<br>・高雄交通局、都市発展局と意見交換 |
| 2月1日(木)  | 新竹市        | ・新竹市交通処、都市発展処と意見交換<br>・新竹サイエンスパーク視察                                    |
| 2月2日(金)  | 台北市        | ・台北市産業局、交通局と意見交換<br>・台北市住宅・都市再生センターと意見交換、<br>公営住宅視察（内湖サイエンスパーク内）       |
| 2月3日(土)  | 移動日        |                                                                        |

●台湾における住宅事情、施策について

(1) 台湾における住宅事情について

- ・鉄筋コンクリート系（RC造やSRC造）の人気の高い
- ・台北市、新竹市、高雄市などの都市部では、マンション系が主流（地価高騰のため一戸建ては少ない）
- ・ここ十数年における台湾の持ち家比率は84%台で推移（出典：インテージ社）
- ・賃貸物件として、不動産会社が供給する民賃のほか、各種企業が従業員向けに提供する宿舍等もある  
→家賃相場として、台北市の事例では約50㎡タイプで6～7万円台といった状況
- 住宅（住戸）プラン・間取り・特徴など
- ・1Rや2～3LDKなど日本と同様の構成が一般的  
※風水に基づくこだわり等は特に無い様子
- ・いわゆるホテルライクなしつらえが普及し  
カードキーによる施錠、玄関のたたき無し、  
といった形態がみられた
- ・屋台文化（外食）のイメージが強いが  
一般的に台所は設置されているとのこと
- ・入浴はシャワーがメインであり、浴槽が無いケースが多いとのこと
- ・ICT機器（PC・スマホ、ほか）の保有や利用頻度が多く、住戸内における各種コンセント類（電力・通信・テレビ等）のニーズが高いとのこと



(2) 台湾における住宅施策について

- ・国等が関与する施策として一般向け賃貸住宅の整備や管理等が展開されている
- ・住宅・都市再生センターが設立され、台湾中央政府の内政部から予算を受け各地の必要な事業へ割り当てられる  
→今回の視察では、台北市のセンター（会長：台北市の副市長）を訪問
- ・各地のサイエンスパークは国（国家科学及び技術委員会）の管轄となっており、パーク内や近隣の公営賃貸住宅等は各地の管理局（例：南部サイエンスパーク管理局）や地方政府によって整備や管理が展開されている

(3) まとめ・今後の展望について

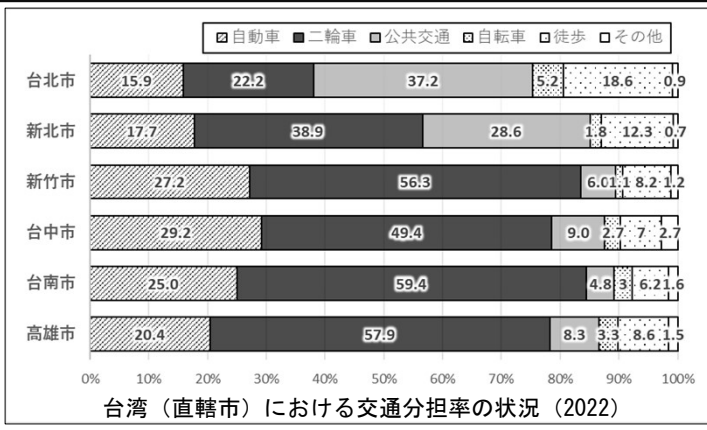
- ・今回の視察を通じて（1）のような住宅事情に関する日本との違い等を把握した  
→必要に応じて、関係団体を通じて不動産事業者等への情報提供を図る
- ・また（2）をふまえて、県や連携中枢都市との情報共有、賃貸用の居住物件に関連する実態やニーズ把握のためのアンケート調査（※）等を展開する

※関係団体を通じて、半導体関連企業等に勤める居住者へのアンケート調査を実施予定  
→例：物件選択の決め手、間取りや家賃等に関する意向（感想）、ほか検討中

# ●台湾における交通事情、施策について

## (1)台湾の交通事情について

- 台湾は地形的に西側の平野部に広く都市圏が形成、南北方向に高速道路や台湾高速鉄道（新幹線）が整備されており、主要な交通軸となっている。特に高速道路は利用料金も安価で通勤にも多く利用されている。
- 台北市と新北市は、公共交通網が発達しており、交通分担率が30%~40%を占める。その他の直轄市では二輪車の交通分担率が約50%~60%と非常に高く、個人所有の自動車・二輪車での移動が全体の80%程度。
- 幹線道路は道路の全体幅員が広く、二輪車・自転車専用レーン、路上駐車場、駐輪場が設けられている。熊本と比較して道路空間に余裕がある状況。



## (2)台湾における交通施策（渋滞対策）について

- サイエンスパーク内は道路などの都市基盤が整備され、大きな渋滞は見られないが、通勤時間帯におけるパーク周辺での交通渋滞が深刻である。また、高速道路利用の通勤者によるインターチェンジ付近での渋滞が慢性化している。
- 各都市では、企業等の集積が急速に進んでおり、渋滞対策として道路拡幅やバイパス整備、更には自動車専用道路やLRTの新規整備等の中長期対策を計画的に進めるとともに、短期対策としてシェアサイクルや公共交通利用促進、ICT技術を活用した信号最適化などソフト対策にも力を入れている。
- 高雄LRTは全線開通に伴い、利用者数が2.1万人から3.4万人に増加した。また、新たに開通した区間は交通渋滞が頻発していたが、開通後、自動車等が大幅に減少したとのこと。

- ◎主な渋滞対策
- (短期)
- ・シェアサイクルの拡充
  - ・公共交通の共通定期券
  - ・一般道専用レーン(二輪車、自転車)
  - ・高速道専用レーン(3人以上乗車)
  - ・民間による時差出勤、シャトルバス運行
  - ・ICT活用による信号最適化、ルート案内
- (中長期)
- ・幹線道路の拡幅、延伸、バイパス整備
  - ・自動車専用道路の新規整備
  - ・LRTやMRTの新規整備
  - ・鉄道の立体交差化



▲高雄LRTの多両編成車両  
※景観に配慮し架線レス技術が導入

## (3)まとめ・今後の展望について

- 交通分担率や道路事情は異なるが、台湾でも交通渋滞は喫緊の課題であり、道路と公共交通を組み合わせた様々な対策を実施されている。
- 台湾においても公共交通の利便性が高まることで、利用者増加、交通渋滞の緩和にも寄与することが確認できた。本市においてもシェアサイクルの拡充や鉄軌道の機能強化などによる自動車利用からの転換促進を図る。
- TSMC第2工場の進出決定など、今後更なる交通渋滞の悪化が想定される。熊本西環状道路など事業中の道路整備、スマート交差点整備など即効性のある対策を着実に進めるとともに、半導体関連企業進出を見込んだ交通量推計や土地利用方針等を考慮し、効果的な渋滞対策を早急に取りまとめる。



▲台南市との意見交換の様子



▲台北市からのプレゼンの様子

台湾における住宅事情、施策について

【賃貸住宅：外観事例】左：台南市 右：台北市



【住戸プラン：2LDKの例】

(参考画像) 台南市の資料から抜粋



- ・浴室はシャワーのみ (浴槽無し)
- ・玄関のかまち無し

【賃貸住宅：住戸の内観事例】 ※台北市のマンション



↑スマートホーム用の操作ディスプレイ  
←各種コンセント類

台湾における交通事情、施策について

新竹サイエンスパーク周辺渋滞状況 (新竹市提供資料)



台北市内 高速道路IC付近渋滞状況 (職員撮影)



高速道路 高乗載 (3人以上) 専用レーン (職員撮影)



二輪車・自転車専用レーン (職員撮影)

自転車路上駐車場 (職員撮影)



台湾高速道路 (国道) 利用料金

| 車種  | 対距離料金制での通行料金 |                       |                        |
|-----|--------------|-----------------------|------------------------|
|     | 20km 未満      | 20km 以上 200km 以下      | 200km 超                |
| 小型車 | 無料           | 1.2 台湾元/km (5.7 円/km) | 0.9 台湾元/km (4.3 円/km)  |
| 大型車 | 無料           | 1.5 台湾元/km (7.1 円/km) | 1.12 台湾元/km (5.3 円/km) |
| 連結車 | 無料           | 1.8 台湾元/km (8.5 円/km) | 1.35 台湾元/km (6.4 円/km) |

※令和6年2月6日時点レート 1台湾元=4.74円の場合

台北市シェアサイクル (職員撮影)

