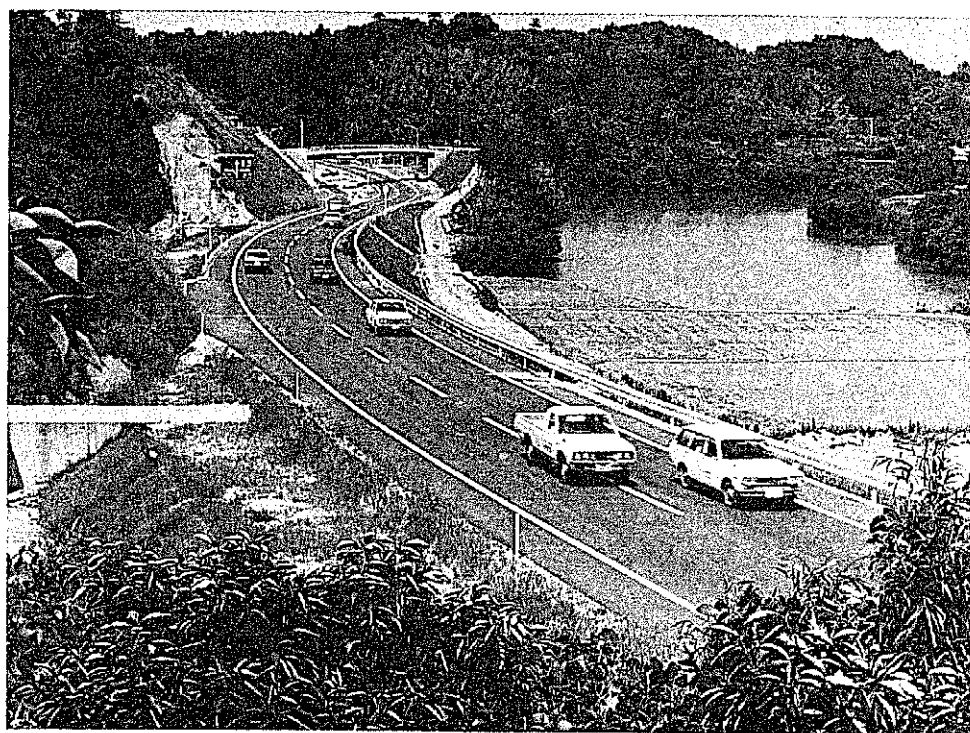


第八章 産業基盤の形成



鳥栖筑紫野有料道路（昭和47年開通）

第八章 産業基盤の形成

一 概 説

明治以来、管々と築かれてきた本県の産業基盤は、長期にわたる戦争により、ほとんど壊滅の状態であった。二十年代は復興に努める一方、経済社会全般にわたり、いわば発展のための基礎固めの時代であった。

しかも、この時期の産業基盤整備は、失業救済としての役割や即効的生産機能が重視され、道路・鉄道・港湾・通信等は維持補修にむけられ、災害の多発に伴う災害復旧に力を注がざるをえなかった。このため、長期的視点に立つ計画整備は三十年代に見送られることになった。三十年代は、経済の高度成長を背景に産業基盤の整備は著しい発展をみせたが、同時に国土建設をとりまく基礎的条件にも急激な変化を生じた。四十年代後半になると、開発よりは自然保護や環境整備が強くうちだされ、また経済社会は安定社会に移行する時代となった。

道 路 戦時中の資材難と人手不足で荒廃し、昭和二十年九月、連合国軍の進駐により、まず道路整備と英文道路標識の設置が要求され、これが道路復旧の最初であった。二十三年十一月には連合国軍最高司令官マッカーサーより「道路及び街路維持五ヶ年計画に関する覚書」が発せられ、本県でも国道二五号ほか国道三路線、指定府県道三一路線、一般県道一三八路線の整備をはかったが、維持補修に追われるのが精いっぱい

いの実情であった。しかしながら、国道二五号線の整備は工事の近代化をはかりつつ行われたほか、二十六年に住之江橋（二十七年有料道路事業に）、二十七年には大川・諸富橋が有料道路事業として着工されるなど、道路整備が一応軌道にのった。

二十七年には道路法の改正と同時に一級国道の路線指定がなされ、二十八年には二級国道の路線指定（三十九年には国道の級別は廃止）が行われ、二十九年には一般県道の再編成が行われた。また、第一次道路整備五ヶ年計画が発足し、以来四十八年に改訂された第七次道路整備五ヶ年計画に至るまで産業基盤の整備に大きな役割を果たしてきた。この間、三十四年には国道三号・三四号・三五号が、四十一年には二〇二号・二〇三号が、四十二年には二〇八号が国の直轄管理となり、維持管理・改築が行われてきた。ついで日本道路公団による九州縦貫自動車道の県内開通（五十年三月）、九州横断自動車道の県内路線の着工など、県内幹線道路網の整備が着々と進められているが、なお、道路交通需要の増大と多様化に対処するため、バイパスの建設・有料道路事業・街路事業・鉄道高架事業などが進められている。

鉄 道 明治二十二年、本県に鉄道が開設されて以来、次第に整備され、その利用客数も大幅に増加し、昭和四十年には年間六、〇〇〇万人となったが、その後、自動車の普及とともに落ち込み五十年には四、〇〇〇万人となった。鉄道の大量・高速輸送に対応するため、長崎本線・

佐世保線の電化・複線化が計画され、鳥栖・肥前山口間の複線化、五十一年長崎本線・佐世保線の全線電化の実現をみた。また県の上場地域は交通機関が少ないことなどもあって、過疎化が進み、新線建設の気運が高まり、関係者一体となった運動を展開した結果、呼子線（唐津・呼子（伊万里））が建設されることになり、四十三年着工され、五十年年度末までに五三%の完成をみている。

九州新幹線については、福岡・熊本・鹿児島、福岡・佐賀・長崎の二ルートについて四十七年基本計画が決定され、四十八年着工を前提とする整備計画路線として決定されたが、オイル・ショックなどにより着工が遅れており、県としては早期着工の運動を強力に進めている。

港 湾 戦後経済復興の主役であり、石炭の移出基地として重要視され、本県でも石炭の積出港を中心に、県内の商品加工物等の輸送需要にこたえるため、唐津港、伊万里港等の整備が行われてきた。二十五年五月港湾法が制定され、三十六年に第一次港湾整備五か年計画が策定され、以来四十三年に改訂された第三次港湾整備五か年計画に至るまで、産業基盤整備に大きな役割を果たしてきた。

一方、わが国経済が大型化したことにもない、港湾の果たす役割も重要度を増し、全国の港湾取扱貨物量は、飛躍的な伸びをみせた。本県でも、工業を軸とした地域開発がすすめられたことにより、県経済は飛躍的發展をみたものの、港湾貨物取扱量は三十五年三二四万七、〇〇〇から四十五年三〇四万六、〇〇〇と減少した。これは石炭産業の衰退によるものであった。しかしながら他の貨物取扱量は漸増傾向にあり、化学工業製品・林産品・農産品・鉱産品等の伸びが大きくなってきた。国は四十六年に第四次港湾整備五か年計画を改訂して、経済の基盤

整備を目的とした施設拡充から港湾の環境保全・国土の適正利用などを考える港湾整備を行うことになった。また、港湾需要の多様化に対処して輸送活動の大量化・高度化を進めるため、四十八年七月港湾法が改正され、環境の整備・施設の保全・船舶の安全対策等の基準が定められた。

水資源開発 水資源については、農業用水を中心に戦前から努力がなされていたが、特に戦後の産業の発展、生活水準の向上等による水需要の増大に対処し、また治水効果もあわせもつ多目的ダム等による河川総合開発の必要性が叫ばれ、県内主要河川についての各種調査が実施された。その結果、三十二年北山ダム、三十六年有田ダム等の完成をみるとともに、北部九州四県にまたがる筑後川の総合開発等により、上水・工業用水・農業用水の確保がはかられ、現在も、生活・産業基盤の整備とともに、水資源の安定確保をはかるため、各地域の実情に応じたダムなどの建設調査を行っている。

電力 戦後、産業復興等による電力需要の増大と、濁水により電力需給は極度にひっ迫し、使用電力制限は石炭産業を始め、一般家庭に多大の影響を及ぼすことになった。二十六年電気事業再編成令の公布により、九州電力株式会社設立され、電源開発事業として川上川水系を中心に発電設備が新設されたが、県内電力需要の五〇%を満たすに過ぎなかった。三十年に入り本県の石炭産業は、景気の回復とともに、出炭量は戦前、戦後を通じ最大を記録した。一方、エネルギー源の重油への移行は石炭需要の減退となり、本県の貯炭量が増大した。このため、石炭需要の拡大と電力の確保をはかる必要から、四十年に唐津火力発電所が建設され、電力の県外依存県から供給県となった。

また、原子力発電の促進により本県においても四十年から立地調査を

開始し、五十年十月九州において初めての玄海原子力発電所が営業運転された。さらに電力需要の増大に対処し、玄海原子力発電二号炉、天山揚水発電所の建設が進められている。

空 港 空港設置については、昭和三十五年ごろから経済界を中心にその必要性が叫ばれ、三十六年、四十一年の県長期計画にも佐賀空港の建設が織り込まれた。四十四年、知事の空港建設表明により調査費の計上とともに建設候補地が検討され、川副町の国造干拓地が最適とされた。四十五年、国の空港整備五か年計画の採択を受け、四十六年に建設計画の具体的検討や地元関係者との折衝が行われた。四十八年三月末には国造干拓地二四〇haを農林省から買い上げた。しかし漁業者の建設反対は強く、同年六月、県からの空港整備法に基づく協議に対し、川副町の合意が得られず、建設中止のやむなきに至った。

運輸・通信 鳥栖市は古来交通の要所であり、将来の物資流通の拠点となるため、県では四十一年の長期計画でこの位置づけをした。四十五年の同計画で具体的に大規模広域流通センターの建設を打ち出し、四十七年には整備計画調査を進め、工業部門をも含めた商工団地を建設することとなった。

一方、近代的な通信としての電信・電話は、明治十年佐賀市白山に電信局が開設されたのが本県のはじまりであった。その後、電話は次第に整備され、戦後は一般家庭にも普及し、昭和二十一年の加入数五、七〇〇人から、五十年には二〇万人を突破した。また、電話の自動化も昭和二十八年の佐賀局を皮切りに、五十年の徳須恵局等、次第に、辺地・離島まで自動化が進められている。

二 道 路

(一) 戦後の道路行政の推移

昭和二十年、連合軍の占領政策が始まり、連合国軍最高司令官から日本政府に対して、まず軍用道路の整備と、路側に英文の案内標識の設置が要求された。

ついで二十三年十一月に連合国軍最高司令官より「道路及び街路維持五ヶ年計画に関する覚書」が発せられ、この覚書に基づいて五ヶ年計画が策定され、この計画により道路の維持修繕事業が実施された。

本県においても国道二五号線(現三四号)が進駐軍の指定道路となり、この維持・修繕事業の要求がなされ、道路・橋の補修、道路標識の設置を進めることとなった。

二十四年十一月、一般公共事業の道路事業に対しても、「対日援助見返り資金」が支出されることとなり、整備計画がたてられ、事業の推進がはかられた。

二十五年三月当時、県内の道路は、国道四路線、指定県道(国の指定する主要な県道)二一路線、一般県道一三八路線の総延長は一、三〇七kmであった。これら県内道路も、次々と整備の方向をたどったが、しかし、維持補修に追われるのが精いっぱいといった実情であった。ただ本県の背骨である国道二五号線は国の代行事業と県事業で、特にあい路区間から、工事の近代化をはかりつつ、整備が進められた。

このようにしてようやく自動車交通の時代に入ろうとする時期を迎え

て、道路整備が一応軌道に乗ることとなった。

二十七年四月、対日平和条約が発効し、道路政策も時代の要求にそい、道路事業の諸問題に対処するために、道路法の改正が行われ、新たに有料道路制度が確立された。

二十八年七月、道路整備の財源とするため、道路整備費の財源等に関する臨時措置法が制定された。

このように、道路整備のための特定財源法の制定により、その後の道路事業予算は大幅に拡大されることとなり、二十九年には第一次道路整備五か年計画が発足し、ようやく全国的な道路整備計画が立てられ、以来四十八年度に改訂された第七次道路整備五か年計画に至るまで、その時の国策指標を掲げて、国土の産業基盤整備、生活環境改善に大きな役割を果たしてきた。また三十四年から国道三号・三四号・三五号が、四十年から二〇二号・二〇三号が、四十二年から二〇八号が国の直轄管理となり、維持管理・改築が行われて来た。

ついで日本道路公団（有料道路事業を実施する公法人、有料道路の新設・改築・維持・管理を行う機関として、三十一年四月設立）による、九州縦貫自動車道の県内開通、九州横断自動車道の着工と幹線道路を含め、県内の道路網の整備は着々と進みつつある。

道路交通需要の増大と多様化に対処するため、バイパスの建設、有料道路事業の推進は本県の交通史に一時代を画するものである。

（二）道路網の再編成

昭和二十七年に道路法が改正されるまでの本県の道路は、大正八年に制定された旧道路法による格付けが行われて認定されてきた。

国道は、基山町から鳥栖町を経て久留米市方面に至る二号線と、鳥栖市で二号線から分岐し神埼町・佐賀市・武雄町・嬉野町を経て長崎市へ至る二五号線、および武雄市から分岐して中通村（山内町）・有田町・曲川村（西有田町）を経て佐世保市へ至る三三号線と、軍用道路として指定された二五号線の嬉野町で分岐し長崎県の大野原演習場へ通ずる特殊一七号線（戦時中に指定された軍専用道路）の四路線であった。

県道は、指定県道、鳥栖甘木線ほか二〇路線、一般県道は、鳥栖停車場線ほか一三七路線であった。

二十七年十二月道路法の改正と同時に、まず一級国道の路線指定が行われ、二号線が三号線に、二五号線が三四号線に、三三号線が三五号線にそれぞれ改めて指定され、特殊一七号線は一般県道岩谷川内嬉野温泉停車場線となった。

次いで二十八年には二級国道が指定され、伊万里早岐線・唐津伊万里線・唐津福岡線が一本化されて福岡有田線に、佐賀小城線と小城唐津線が唐津佐賀線に、そのほか唐津市を起点として福岡有田線を重用して伊万里町から伊万里平戸線を経て佐世保市に至る唐津佐世保線、佐賀郡久保田村から江北町・鹿島町を経て諫早市に至る佐賀諫早線、熊本市から大川市・東川副村（諸富町）を経て佐賀市に至る熊本佐賀線の五路線が二級国道となった。

また、二十九年には一般県道の再編成が行われ、福岡佐賀線ほか一五路線が主要地方道（建設大臣の指定する主要な県道）に指定された。この結果、本県に一級国道三路線、二級国道五路線、主要県道一六路線、一般県道一三六路線となり、この総延長は一、三六六・三kmとなった。

三十四年には、国の行政指導に基づいて道路網の再編成が行われ、国

道七路線、県道一四六路線となった。

一方、三十七年には、主要県道福岡佐賀線が二級国道の二六三号に、また佐賀久留米線が二六四号に昇格した。

三十九年には、国道の級別が廃止され、二級国道福岡有田線が二〇二号に、唐津佐賀線が二〇三号に、唐津佐世保線が二〇四号に、熊本佐賀線が二〇八号となった。

四十四年には、主要県道佐賀浜崎線が一般国道三二三号に、また二〇四号が主要県道伊万里呼子線と一般県道佐志湊呼子線を編入し、路線の変更がなされ、それぞれ国道に昇格した。

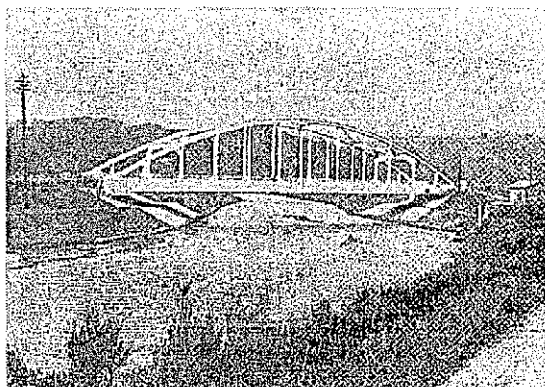
四十六年に主要地方道の再編成がなされ、柳川神埼線、佐賀川久保鳥栖線、佐賀川副線、多久江北線、北方川古線、伊万里畑川内線、唐津肥前線の八路線が主要県道に指定されたため、既指定路線を含め二五路線となった。

さらに四十九年には、一般県道呼子港線が一般国道三八二号に、二〇四号を重用して伊万里市から平戸市を結ぶ三八三号に、主要県道柳川神埼線・福岡那珂川神埼線が三八五号に昇格指定された。

五十年末における本県内の国管理の指定国道は、三号ほか五路線の延長二二・二km、県管理の指定外国道は二〇四号ほか八路線で二四三・七km、主要県道は、佐世保埴野線ほか三〇路線で四〇三・五km、一般県道は、波佐見塩田線ほか二九路線で七〇二・九km、総延長一、五六二・一kmである。

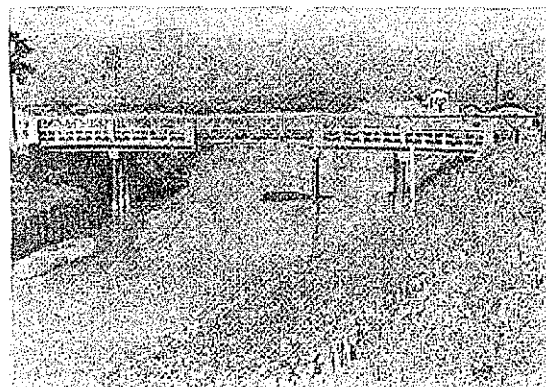
(三) 道路整備の推移

戦後、荒廃した道路の整備は、昭和二十一年度に、「新日本建設」という



(新)

国道34号線神埼橋



(旧)

新しいスローガンがたてられ、それに基づいて道路事業も行われることとなった。

本県の道路整備は、占領軍の指定である国道二五号線（現三四号）の整備から着手され、そのほかは市街地内の舗装や、わずかな主要路線のあい路区間の改築が実施された。

二十七年に道路法が改正され、その後二十九年に第一次道路整備五か年計画が策定された。この第一次計画は四か年、次の第二次計画から第六次計画までは三か年を経過した後、いずれも新しい計画に改訂されている。

これは、国の経済計画の改訂や経済情勢の変化に対応する必要があったためである。

第一次五か年計画 この計画（二十九年～三十二年）は、国の財源措置が定まらず、本県も財政再建団体となったため、計

国の道路整備五か年計画の推移（第1次～第7次）

	第1次	第2次	第3次	第4次	第5次	第6次	第7次
計画期間	29～33	33～37	36～40	39～43	42～46	45～49	48～52
閣議決定	29.5.20	34.2.20	36.10.27	40.1.29	43.3.22	46.3.30	48.6.29
経済計画		新長期 経済計画	所得倍増計画	中期経済計画	経済社会 発展計画	新経済社会 発展計画	経済社会 基本計画
計画期間		(33～37)	(36～45)	(39～43)	(42～46)	(45～50)	(48～52)
閣議決定		32.12.17	35.12.27	40.1.22	42.3.13	45.5.1	48.2.13
事業内訳	億円	億円	億円	億円	億円	億円	億円
一般道路	2,600	6,100	13,000	22,000	35,500	52,000	93,400
有料道路	—	2,000	4,500	11,000	18,000	25,000	49,600
地方単独 予備費	—	1,900	3,500	8,000	11,000	25,500	47,000
計	2,600	10,000	21,000	41,000	66,000	103,500	195,000
備考		雪害 6か年計画 (32～37) 153億円	雪害 5か年計画 (36～40) 294億円	雪害 5か年計画 (39～43) 500億円 奥地計画 (39～43) 110億円	雪害 5か年計画 (42～46) 810億円 奥地計画 (42～46) 250億円	雪害 5か年計画 (45～49) 1,210億円 奥地計画 (45～49) 360億円	雪害 5か年計画 (48～52) 2,266億円 奥地計画 (48～52) 600億円

資料：道路行政（昭和51年度収）建設省道路局

6次	7次
45～49	48～52
1) 263号線 全線舗装完了 45/9	1) 202号線 伊万里バイパス 開通 50/3
2) 34号線北部バイパス一部供用開始 47/4	2) 202号線 唐津バイパス一部 開通 51/4
3) 有田バイパス開通 48/4	3) 204号線肥前・玄海町内着工
4) 厳木バイパス開通 48/4	4) 385号線東背振村内着工
5) 208号 南部バイパス供用開始 46/2	5) 208号線バイパス開通 51/8
	6) 波瀬の浦大橋完成 50/3 207号代行全線開通 51/4
	7) 久里橋完成 51/6
	8) 外津橋完成 49/4
	9) 34号線佐賀バイパス全線開通 49/4
鳥栖筑紫野有料道路開通 47/5	国見有料道路着工 48/12
鳥栖インターチェンジ着工 45/12	九州縦貫自動車道 鳥栖～植木間開通 48/11

画通りには進まなかったが、特別失業対策事業・臨時就労対策事業等、高率の国庫補助が行われ、道路事業の推進がはかられた。これよりさき、二十六年に橋りょう整備事業で、主要国道大川鹿島線の住ノ江橋の架橋工事に着手したが、二十七年道路整備特別措置法が制定されたことにより、有料道路事業として施工された。

また二級国道熊本佐賀線（現二〇八号）の大川・諸富両橋も、二十七年十二月に有料道路事業として着工し、三十年九月に完成し、同時に日本道路公団に引き継がれた。これらは戦後十年の道路史を飾るものである。

三十年八月の道路現況は、国道一六〇路線で、総延長一、三六六km、改良率三二・五％、舗装率五・二％であった。

本県において、第一次五か年計画中に整備された主な箇所は、国道三

第8章 産業基盤の形成

四号線の神埼町内をはじめ、牛津町内の改良工事が行われ、神埼橋、牛津大橋が完成し、それぞれの区間が開通した。

また二級国道佐賀諫早線の江北町・有明町・鹿島市首成、福岡有田線の伊万里市大坪町・南波多町・二里町などが整備された。

第一次五か年計画の最終年度の三十三年三月末の整備状況は、改良率で三七・二%、舗装率八・五%となった。舗装は県庁前、旧三四号の佐賀市内と戦時中海軍病院（現嬉野国立病院）への患者輸送のため武雄市、嬉野町間等にわずかの区間のコンクリート舗装が見られる程度であったが、この五か年計画が発足し、時代の要請により、国の整備方針が決定され、整備が進められた。なお、このころからコンクリート舗装からアスファルト舗装へ移行していった。

第二次五か年計画 三十二年、国の新長期経済計画が策定され、同年高速自動車国道法、また三十三年に道路整備緊急措置法が制定され、道路整備の執行体制が確立された。そして、第二次五か年計画（三十三年～三十七年）が発足した。

県内では、一級国道の二次改築（自動車走りながらすれ違える二車線道路を四車線道路に改築したり、バイパス道路を建設する事業）が実施され、一級国道三四号線の鳥栖バイパスが建設開通した。また同路線の武雄市～嬉野町間の全面と、二級国道二〇八号線の全面舗装が完成した。

この時期の特色としては、一般消費財としての石油製品使用の増大にともない、資源の再利用から、アスファルト工法が推奨されると共に、車の快適な走行性と工事費の経済性（コンクリート舗装の二分の一程度）等からアスファルト舗装が急激に伸び、コンクリート舗装にとって

道路整備五か年計画と主要事業施行年度

佐賀県

五箇年計画年度	1 次	2 次	3 次	4 次	5 次
年度	昭29～33	33～37	36～40	39～43	42～46
一般道路事業	1) 国道34号線 神埼町内久保田～砥川間 鳥栖市内付替田手～神埼町間 2) 国道202号 伊万里市池の峠～二里町内	1) 208号全面舗装完成 2) 263号 三瀬峠開通 3) 34号線鳥栖バイパス開通 35/11 4) 34号線武雄～嬉野間全面舗装完了	1) 嘉瀬橋(旧34号)架替完成 2) 多久バイパス着工 3) 白石バイパス着工 4) 福島橋着工 5) 武雄バイパス着工 6) 202号 北波多村行合野～伊万里市大曲間開通(中の瀬) 7) 玉島橋完成39/2	1) 佐賀北部バイパス着工 41/8 2) 有田バイパス着工 41/10	1) 白石バイパス完成 42/2 2) 武雄バイパス完成 42/7 3) 福島橋開通 42/12 4) 県道前原富士線開通 5) 国道323号 浜玉～七山間改良完成
有料道路事業	住ノ江橋 諸富橋 30/9	九州縦貫実施踏査開始		佐賀県有料道路建設事務所設置 40/4 名護屋大橋着工	鳥栖筑紫野有料道着工 44/10

変っていった。このようなことから、第二次五か年計画最終年度末には、アスファルト舗装がコンクリート舗装延長とほぼ同じ延長に移り変わった。

第三次五か年計画 国の新長期経済計画の改訂、国民所得倍増計画が策定される高度経済成長の状況で、第三次五か年計画（三十六年～四十年）が開始された。

この期間に国道三四号線の嘉瀬橋がかけ替えられ、三四号線武雄バイパス、二〇七号線白石バイパス、二〇三号線多久バイパス等の着工、二〇二号線の難所であった北波多村から伊万里市南波多町間の一次改築が完成した。

三十八年度から佐賀市内の交通混雑を打開するため佐賀北部バイパスの調査が開始された。また、長崎県福島町と伊万里市波多津町を結ぶ福島橋の着工がなされた。

第四次五か年計画 三十九年～四十三年を計画期間とする第四次五か年計画では、中期経済計画が発足し、地域格差是正のため、拠点開発方式が国策として推進されることとなった。

このように、従来の五か年計画も新しい情勢に沿って、限られた財源を有効に使い、道路整備を進めるため、従来の改良重点主義を改め現道路舗装主義が採用されることとなった。

本県でも佐賀市の交通混雑に対処するため、国道二〇八号線を佐賀市の南を迂回させる南部バイパスが、また、直轄事業では三四号線の佐賀北部バイパス、三五号線の有田バイパス、また、主要県道大川鹿島線の久保田橋がそれぞれ着工された。三十九年十月には有料道路名護屋大橋が着工され、建設事務所が設置された。

四十年から国の方針で、現道路舗装方式（特殊改良第四種事業）が採用され、舗装延長が飛躍的に伸びることになった。

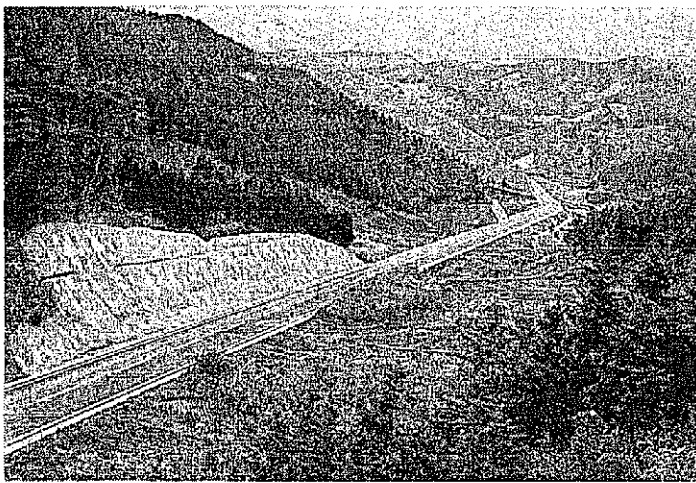
第五次五か年計画 この計画（四十二年～四十六年）では、経済社会発展計画の策定により、六十年の自動車保有台数を予測した、近代的道路網体系を確立することにした。

この五か年計画期間には第三次に着工した三四号線の武雄バイパス、二〇七号線の白石バイパス、長崎県との県界橋である福島橋、大川鹿島線の久保田橋等が完成し開通した。

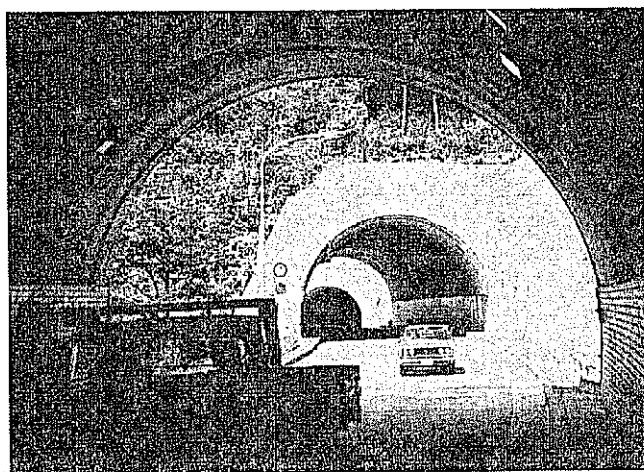
そのほか主要県道、佐賀浜崎線（現国道三二三号）の浜玉町から七山村結返間の改良が完成、前原富士線が福岡県境まで開通した。

また四十四年十月には鳥栖筑紫野有料道路の建設が着工された。

第六次五か年計画 この計画（四十五年～四十九年）では、新経済社会発展計画が決定され、道路整備計画も開発計画や経済計画と整合し、新しい道路網体系を確立して、国民生活環境の改善に寄与することにした。



一般国道263号 大和町附近 昭和45年9月完成



有田バイパス (有田町) 昭和48年3月開通

本県でも四十五年を初年度として六十年度を目標年次とする新長期総合開発計画が策定され、次のとおり道路網の整備目標が定められた。

一 高速自動車道の建設

九州縦貫自動車道は四十八年に供用開始をめざし、九州横断自動車道の県内供用開始を五十年度末とするよう推進する。

二 一般国道の整備

二〇七号、二六三号、二六四号の一次改築の早期完了および再改築を促進する。また、現在工事中の三四号佐賀バイパス、およびそのほかのバイパスは、四十九年度末までに完了するよう推進する。

三 地方道の整備

主要県道は五十年度末までに一部簡易舗装を含む舗装を終わり、五十五年まで完了し、規格改良、舗装を完了する。また、一般県道は、五十四年度末までに

一部簡易舗装を含む舗装を完了し六十年度末までに規格改良、舗装を完了する。

以上のような道路整備目標を推進することとなった。

まず、二六三号線が四十五年九月末に全線舗装が完成し、観光と、野鳥の声が聞かれる快適なドライブコース「バード・ライン」として開通した。また四十六年九月末に二六四号線の全線の改良舗装が完成し、佐

賀市と久留米市を最短時間で結び、国道三四号線の交通緩和と、産業・文化の発展に大いに貢献することとなった。つづいて四十七年二月に二〇八号線の南部バイパスが完成、三四号線の佐賀バイパスが佐賀市の掘立から三日月町金田の二〇三号までの間が完成、佐賀市内の交通体系を全面的に改革した。四十八年三月には、三五号線の有田バイパスと、二〇三号線の蔵木バイパスが完成した。

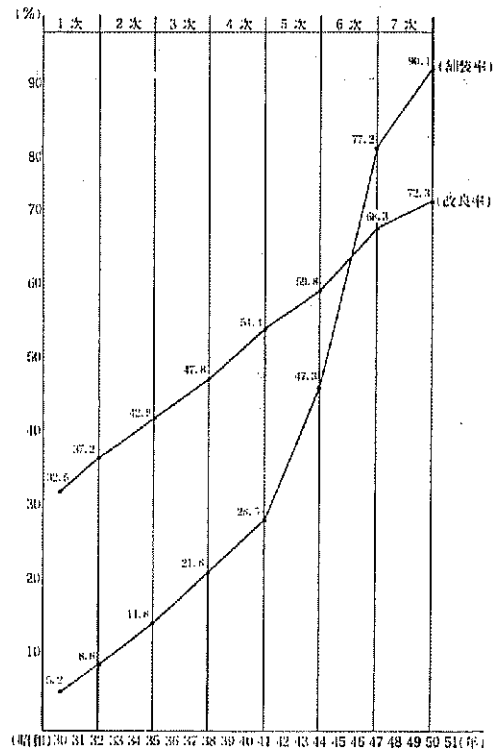
四十七年五月には、福岡県と共同建設した鳥栖筑紫野有料道路が完成し、営業を開始した。

第七次五か年計画 この計画(四十八年～五十二年)では、新国土建設長期構想が策定され、高速国道については、国土開発幹線自動車道を延伸して整備をはかり、一般国道は、交通上あい路となっている区間の再改築を、都道府県道および市町村道は、地方開発を促進するために必要な路線、離島等未開発地域の開発、また観光上重要な路線についての整備を促進する目標が立てられた。

県では、四十五年度に策定された新長期総合開発計画の整備目標の達成をはかることとなった。しかし、初年度の四十八年度当初予算は順調なスタートを切ったものの、その後、石油危機克服のためとられた総需抑制によって事業執行の繰りのべ、四十九、五十年と二年連続しての予算減額等の措置により、道路事業費が大幅に圧縮され、第七次五か年計画の達成率は名目八〇%にとどまる結果となった。

このような情勢の中で、本県では五十一年の若楠国体に備えるため、主要な競技場への幹線道路、周辺道路の改良について、多くの関係機関や地権者の理解と協力により、五十一年三月末の改良率は七一・一%、舗装率八八・二%の成果を収めることができた。

道路整備の推移



この期間には、直轄事業の国道三四号線の佐賀バイパス、二〇二号線の伊万里バイパスの全面開通、唐津バイパスの唐津大橋が完成したことによる一部開通、二〇七号線太良町内の直轄代行工事区間の全線が開通した。

県事業では二〇八号線南部、西環状バイパスの全線開通、二〇四号線の鎮西町と玄海町境の外津湾をまたぐ外津橋の完成、地方道半田鬼塚線の松浦川を渡り国鉄唐津線と二〇二号線をまたぐ久里橋が開通した。

これらの整備が進む中で、道路をめぐる環境問題として、自動車交通に伴う騒音、排出ガス、振動、日照阻害、電波障害等、道路建設による自然環境の破壊問題が生じてきた。

四 有料道路の建設

本県は、二十六年までの道路、橋りょう整備事業は公共事業によって

整備をしてきたが、予算規模が小さく長大橋などについては、重要な橋りょうでありながら整備ができない状況であった。

しかしながら二十七年に道路整備特別措置法の制定により有料道路・有料橋として採択出来ることとなったので、民間資金の導入などで次第に整備されていった。

住之江橋 同橋は有料橋として、主要県道大川鹿島線の小城郡芦刈村と杵島郡福富村を結ぶ重要なものであり、橋の完成まではわずかに二隻の渡し舟によって、連絡をたもっていたが、二十六年に公共事業で架橋工事に着手した。

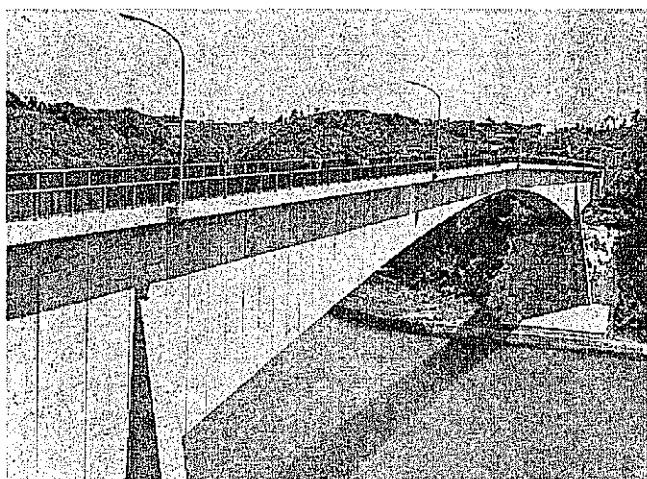
翌二十七年道路整備特別措置法の制定と同時に、三か年計画で有料事業として再出発し、三十年三月完工をみた。

工事の特色としては、六mにおよぶ干満の差と極度の軟弱地盤のために橋りょう基礎には木造潜函かんとんを使用する気圧潜函かんとん工法を採用し、木造潜函の高さは一六mを必要とし、下部工は独特の軽橋りょう型とした。

本橋の上部工のトラスの床組みおよびガーターには熔接を採用し、ガーターの厚板にキルド鋼を使用した。

また、取付道路の高盛土も軟弱地盤であるため、四・五m以上については陸橋とすることとした。橋長三五〇m、本橋二四九・七m、陸橋一〇〇・三m・取付道路七七mで総事業費一億九、一二〇万円であった。料金徴収期間は、三十年四月〜四十三年三月の一五か年で、後は無料開放になった。

大川、諸富橋 国道二〇八号線熊本佐賀線の大川市と諸富町の県境に位置し、大川、大牟田および熊本方面と佐賀・長崎方面との幹線道路として筑後川を渡し舟で渡っていたのを解消するため、二十七年より福岡



名護屋大橋 昭和42年3月開通

この大橋は名護屋浦に架設する橋長二五八m、幅員六m、取付道路一、一三三mに及ぶもので、事業費三億一、五〇〇万円であった。完成により道路延長一五・八kmが二・六kmに短縮されると共に、玄海国定公園の観光の名所となった。特にこの大橋はP・C橋としては中央径間長一七六mで、架設当時は日本一であった。料金徴収期間は、四十二年から六十三年の二二年間の計画となっているが、現在の実績では予定より交通量が多いため、無料開放は相当早くなると思われる。

県と共同で有料道路事業として着工し、三十年十月完成した。有料道路延長は、一、〇九七・六m、幅員七・五m、うち橋長は二橋で四五四・四mであり、型式はトラス橋で総事業費は三億二、八〇〇万円であった。なお、当初計画では料金徴収期間は一五年間であったが、計画より交通量が多かったため、三年早く四十一年に無料開放となった。

名護屋大橋 上場地域開発のための道路整備の一環として、呼子名護屋間に有料橋として計画し、三十九年十月着工し、四十二年三月完成した。

る。

鳥栖筑紫野有料道路 佐賀県と福岡県を南北に結び、筑紫野市から基山町を通り鳥栖市に連絡する道路で、一般国道三号線のバイパス的役割を果たし、交通混雑の緩和と国鉄鹿児島本線により分断されている筑紫野市・基山町・鳥栖市の西部地域開発のために大きく寄与するものである。

この有料道路は県道久留米基山筑紫野線の筑紫野市大字二丁目から鳥栖市養父町までの一三・五km（福岡県五・四km、佐賀県八・一km）で、幅員六・五mの二車線である。しかし、将来交通量が一日一四、〇〇〇台以上になれば、車道一三mの四車線とし、中央分離帯を設置する予定である。工事は、四十四年十月着工し、四十七年四月に完成したが、事業費は三七億四、〇〇〇万円で両県の折半で施工した。料金徴収期間は供用開始の四十七年五月二十一日から二四年間であるが、現況では計画よりはるかに交通量が多いため、四車線拡幅の着工を検討している。

国見有料道路 主要地方道佐世保伊万里線の佐世保市と伊万里市を結ぶ最短距離の路線であるが、着工前の道路は幅員が狭く、そのうえ屈曲がはなはだしく見透しも悪く、県境附近は勾配も非常に急であり、交通のあい路となっていた。

四十年代後半の自動車交通の急増により、国道二〇二号線、三五号線が混雑をきたしてきたため、これらのバイパスとして、その必要性が一層高まり、さらに名村造船の進出により造船工業を中心とする産業経済の発展に寄与するところが大きいものと考えられたので、長崎県と佐賀県が共同で県道を改築して、有料道路を建設することになった。

国見有料道路は、伊万里市二里町中里から、佐世保市潜木町まで延長

六、八二〇m (佐賀県三、三四〇m、長崎県三、四八〇m) で、そのうちトンネルが二か所で九五五m、橋りょう一四か所の五三三mであり、幅員は八mである。

工事は、四十八年十二月着工され、五十二年十一月に完成することとなっており、事業費四九億九、五〇〇万円を見込み(佐賀県一九億九、八〇〇万円、長崎県二九億九、七〇〇万円を分担)、料金徴収期間は供用開始の日から二五年と計画されている。

二丈浜玉 福岡市から唐津市をへて長崎市に通ずる産業観光道路で、有料道路 国道二〇二号線の交通混雑緩和のため計画したバイパス建設である。

本路線のうち、福岡市から唐津市間は三十九年に一次改築済みであるが、地形上他に補助的道路がないため、現在交通需要に応じて、二次改築を実施中である。福岡市と前原町間約一五km(今宿バイパス)と浜玉町と唐津市間約一〇km(唐津バイパス)が直轄事業で四十五年から建設中である。しかしながら福岡県二丈町と浜玉町間は、現在のところ直轄事業の計画区間外であり、現道は最小曲線半径三五m、幅員七・五mであり、歩道もなく、特に行楽シーズン中は観光交通の影響で交通渋滞が著しく、交通のあい路となっている。

そこで当区間一・二・四km(佐賀県二・一km、福岡県一〇・三km)を有料道路として改築し、交通混雑を解消するとともに産業基盤の整備、沿線の観光資源の開発をはかり、住民の福祉と地域開発の促進をはかるため、福岡県道路公社と佐賀県道路公社が共同で四十九年十二月から事業に着手し、五十七年完成の予定である。

(四) 橋りょうの整備

有明海に面した平野部は六mにおよぶ干満の差と浮泥の堆積を利用した古くからの干拓事業で造成された土地である。この土地は有明海特有の潟土で形成されているため、土質は非常に軟弱で、潟土の深さは四〇m以上にもおよんでいる。また、筑後川・嘉瀬川等の大河川に分断され、軟弱地盤も加わり、陸上交通は横のつながりに欠けていた。

佐賀平野は、土地利用の事情から、用水堀(クリーク)が縦横にあるため、多数の中小橋が点在し、道路延長に対する橋りょう数は全国一である。

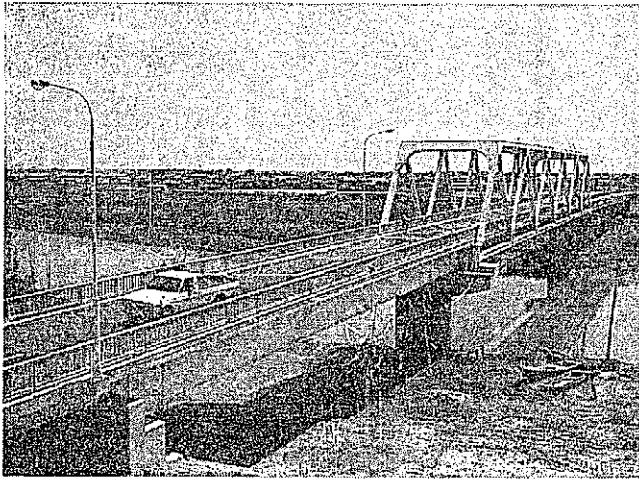
また、大多数の橋りょうが軟弱地盤地帯に位置するため、橋りょう整備に多額の工費を要している。ところで、今日まで橋の整備は木橋の永久橋化を主目標として行われてきた。

主要橋りょう 県内の
 主要な橋りょう整備
 の建設 戦後の
 は、主要県道佐賀八女
 線の六五郎橋が現在の

橋りょう現況の推移

単位: m

調査日	道路種別	永久橋		木橋		計	
		数	延長	数	延長	数	延長
33・4・1	一般国道	340	4,827	79	972	419	5,799
	主要地方道	313	2,933	101	895	414	3,828
	一般地方道	593	4,436	281	3,272	874	7,708
	計	1,246	12,196	461	5,139	1,707	17,335
51・4・1	一般国道	770	12,386	12	151	782	12,537
	主要地方道	487	6,144	65	707	552	6,851
	一般地方道	744	7,524	22	329	766	7,853
	計	2,001	26,054	99	1,187	2,100	27,241



久保田橋（嘉瀬川）昭和45年5月完成

福島橋は、県道喜内瀬・鍋串・辻線の伊万里市と長崎県北松浦郡福島町とを結ぶ伊万里湾の県界橋として、長崎県の離島振興の上から、四十二年に橋長二二五m、幅員六m、型式は鋼箱型桁橋で、事業費二億七、六〇〇万円をもって架設され、福島町の発展に大いに寄与している。

久保田橋は佐賀平野南部の主要道路である大川鹿島線の佐賀市と久保田町とを結ぶため架設された。

神埼郡千代田町と福岡県三浦郡城島町を結ぶ県界橋として、筑後川に橋長四五〇m、幅員五・五mの鋼トラス型で、事業費六、四〇〇万円をもって二十六年に架設されたことに始まる。

天建寺橋は、県道西島筑邦線の三養基郡三根町と福岡県三浦郡筑邦町を結ぶもので、筑後川には以前から渡しがあったが、二十五年二月十三日、先生・学童、四四人を乗せた渡し舟が転覆して通学児童六人が死亡するという事故を契機として、二十九年に橋長四二五m、幅員四・五m、鋼板桁と鉄筋コンクリート丁桁橋の型式で、事業費七、五四〇万円をもって架設された。

橋長三五八・五m、幅員六m、鋼合成桁と鋼トラス型で、事業費二億二、三六八万円をもって四十一年十二月着工、四十五年五月に完成し、産業開発と国道三四号線の交通緩和に貢献している。

嘉瀬川大橋は、国道三四号線の佐賀北部バイパスの一環として、一級河川嘉瀬川に架橋され、佐賀市と久保田町を結ぶ。橋長五三〇m、幅員九m、型式は鋼板桁橋で将来四車線に拡幅可能な構造で、事業費九億九、二〇〇万円に架設された。県内では最も長い橋である。

外津橋は、国道二〇四号の道路整備計画および上場地方開発の一環として、鎮西町と玄海町との境の、外津浦の海上に架けられた橋長二五二m、幅員九・五mのわが国最長の鉄筋コンクリートアーチ橋である。本橋は四十五年度から事業に着手し、約四年の歳月と事業費五億二、五〇〇万円を投じて、四十九年五月に完成した。この橋りょうの型式は鉄筋コンクリート、ニヒンディアチで中央径間は一七〇mあり、鉄筋コンクリート橋りょうでは日本一の長大支間であるだけでなく、架設工法も海上三三三m、水深二〇mという地形的な条件から、世界で



外津大橋（鎮西町～玄海町）昭和49年5月完成

最初の斜吊PC鋼棒を使用した片持はり工法を採用している。これらの新工法に対して、土木技術のすぐれた業績に対して贈られる土木学会の田中賞を受賞した。

破瀬の浦橋は、国道二〇七号線太良町の破瀬浦港の屈曲した海岸線道路を最短距離で結ぶもので、橋長三八〇m、幅員九m、型式は鋼箱桁橋で、事業費七億三、九〇〇万円をもって五十年に完成した。

久里橋は、県道半田鬼塚線の唐津市内で、一級河川松浦川、国鉄唐津線および国道二〇三号線を一度にまたぐ、橋長二九二・八m、幅員一〇・五mのプレストレストコンクリート桁橋であり、四十七年度から河川改修事業と合併で工事に着手し、約一五億円を投じて、五十一年六月に完成することになっている。

新橋には県内で初めて、下り専用のランプウェイを有しており、国道二〇二号線との取付で交差点処理に大変効用を発揮している。

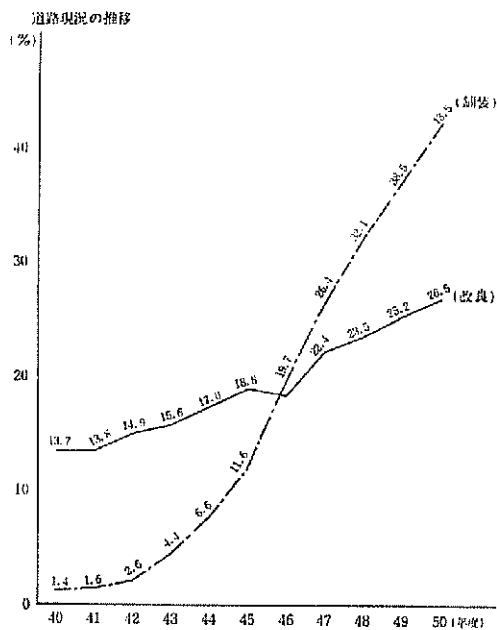
なお、旧久里橋は昭和七年に旧久里村が有料橋として架設し、二十一年まで有料橋として運営され、その後、県道橋として、度重なる風水害にたえながら、県内の名物橋として佐世保・伊万里方面と福岡・北九州方面とを連絡する貴重なバイパスルートとして、その役割を果たしてきたが、交通量の増大、幅員の狭あい、老朽化のためかけ換えが実施されたものである。

（六）市町村道の整備

市町村道は、住民の生活環境を直接構成しており、足もと道路としてその果たす役割は極めて重要なものがあるが、その整備のたちおくれが目だっている。

国庫補助事業の推移 単位：百万円

区 分	年 度	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
事業費		59	91	116	179	254	325	443	643	694	876
伸び率		100	154	166	303	430	550	750	1089	1176	1484



昭和三十三年度末の現況は、道路延長五、七二〇km、このうち改良済み延長は、三六八km、改良率六・四％、舗装率はわずかに〇・一％で皆無に等しかった。

本県では、四十一年度から市町村道の整備に国庫補助事業が採択され、加えて四十六年度から県費補助を離島道路の整備に対し実施している。

四十年五月に山村振興法が公布され、産業基盤や生活環境の低位を盛り返すために特別の補助制度が生まれた。また、四十五年四月には過疎地域対策緊急措置法が制定され、基幹的な市町村道の整備に対し国庫補助がなされ、これらの事業を県が代わって事業の実施を行う制度が設けられ、整備のおくれた市町村道の整備促進をはかることになった。

また、四十四年ごろから「過密 過疎」という問題を解決し、国土の均衡ある発展と住民福祉の向上をはかるため、広域的な圏域を対象とし、幹線交通網の整備とあわせて住民の基礎的生活条件の確保をはかることを目的として「地方生活圈」構想が発表され、この整備計画を推進するため、四十七年に幹線市町村道が選定された。

このような諸制度により国庫補助事業の推進がはかられたため、この数年に急速な整備が進み、五十年代末には道路延長六、九九八kmとなり、改良済み延長は一、八五一km、改良率二六・五％、舗装率四三・五％となった。

(七) 都市計画道路（街路）

本県は、従来から農業県といわれ、農業を主体とした産業構造で、都市も自然発生的に形成され、その中で城下町、あるいは港町などがはりついた程度であり、ほとんど農村と共存した田園都市が多い。このため都市人口の推移についても、佐賀市・鳥栖市などを除いては大きな動きはなく、大都市圏にみられる都市の巨大化・過密化に伴う都市施設の改造の必要性といった大きな問題は起こらなかった。

また、本県が大きな戦災を免れたため、特に市街地内においては従来からの基盤をそのままに、新しいもの、古いものが雑然と混在し、整備が追いつかないままに、在来道路に建物がはりついて、無計画に拡大していった。

このため、街路の整備にあたっては、在来の狭い街路を拡張するため、用地の買収・家屋の移転・補償などにばく大な費用を要し、既成市街地内の街路を整備する上に大きな障害となり、整備が遅れた原因とも

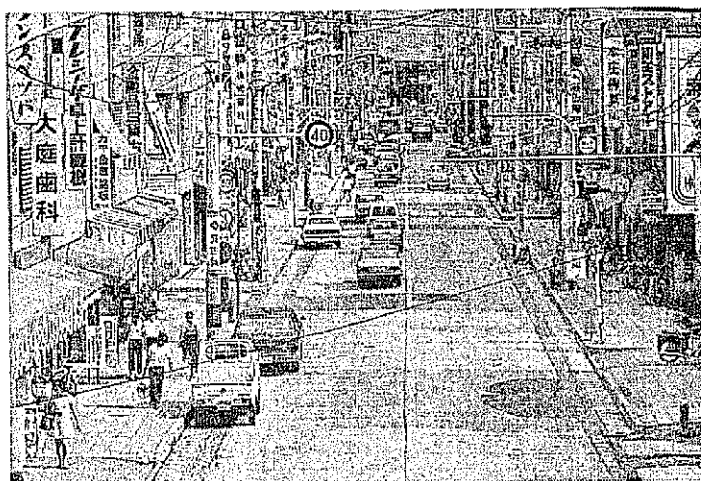
なった。わが国の道路整備五か年計画は昭和二十九年度から三十三年度までの第一次五か年計画をはじめとして、数次にわたって改訂され、道路投資規模が拡大されてきた。

しかしながらこれを上回る自動車交通の激増により、道路資産と自動車交通のアンバランスはますます顕著となってきた。これが交通混雑の激化と交通事故の増大を招き、さらに騒音・大気汚染などの交通公害の問題をまき起こすことになった。とくに四十年代以降の経済の高度成長により、所得水準の向上、余暇時間の増大、自然を求めるレクリエーション活動の展開などによって、交通需要はますます増大し多様化してきた。

このような情勢のもとに、都市部では、総合交通対策の一環としての道路整備、計画的な市街地の形成、各種都市施設との調和、生活環境の保持改善を基礎として、六十年代までに、市街化区域内の概成をはかることを目標とした、街路の長期計画がたてられた。なお、特に緊急を要する事業については、四十八年度から五十二年度にわたる五か年計画が策定され、この計画により事業が推進されることになった。

この計画による県内の街路事業は、全体計画で事業費一一三億一、〇〇〇万円となっており、五十年代末の進捗率は、六三・九％の計画に対し、六五・五％の実績となっている。

街路事業は、都市施設として都市計画で決定された道路を、都市計画事業によって、道路法上の道路（一般国道・都道府県道・市町村道）として整備する事業で、主として市街地部および隣接する地区で実施しており、周辺部は道路事業によって整備されている。県内の街路は、昭和六年九月佐賀市の佐賀駅中の館線（現、佐賀駅末次線）ほか一一路線が計



街路が整備された佐賀市水ヶ江商店街

し、十二年に完成している。

また、佐賀駅を起点とする佐賀駅中の館線（現佐賀駅末次線）の一部を十三年三月から県事業として着手し、第二次世界大戦により一時中断したが、戦後再開し、三十九年度に国道三四号線まで幅員二〇m・延長約一、三〇〇mが完成した。その他市内の主な街路としては、環状南線幅員二二m・延長約四、七〇〇m、環状西線（国道二〇八号線）幅員二二m・延長約二、九〇〇mが新郷交差点から北部バイパスまで、また、環状北線（北部バイパス）幅員二四m・延長八、九〇〇mが佐賀市内の全区間、与賀町高木線（国道二六三号線）幅員二五m・延長約一、六〇

画決定されて以来、各市で逐次計画決定され、五十年末現在で二三〇路線・延長四二四・五kmとなっている。なお、各市の整備状況は次のとおりである。

佐賀市 戦前における街路事業としては、昭和九年から国道三四号線の一部である県庁前を起点とした、北堀端修理田線（延長二、五三〇m）と北堀端扇町線（延長二、七八〇m）の改良に着手

〇mが一部改良区間を含み高木瀬小学校まで、また、三溝線幅員二〇m・延長約九〇〇mが神野区画整理事業により佐賀駅北口から与賀町高木線交差点まで、それぞれ五十年末までに開通した。

また五十三年四月開講が決定している佐賀医科大学に通ずる環状西線も、現在県事業として整備がすすめられており、北部バイパスから医大正門まで幅員一六m・延長約一、四〇〇mが開講時までに完成する予定である。

唐津市 戦後まもなく、戦時中の防火帯として残されていた疎開跡地を利用して街路事業が始められ、唐津駅大手口線、城内中町線ほか七路線が、昭和二十四年までに改良された。その後市街部を縦断する大手口和多田線幅員一八mの一部が、大手口から松浦橋に至る区間約一、五〇〇mについて、二十四年から着手され、三十一年度に改良舗装を終わり、三十六年度に中央橋の架け替えが完了した。また海岸線を縦貫する国道二〇二号線から唐津港に至る東唐津西唐津線幅員一六・一九m・延長約四、七〇〇mは、舞鶴橋前後および藤崎通側の一部を除き五十年度には完了した。これらの路線のバイパス的な街路である和多田・二夕子線も四十一年から着工され、幅員一六m・延長約一、七〇〇mが五十年度にはほぼ完成している。その他浜崎・養母田線が浜崎から鬼塚まで（二車線の一部暫定施工）、また、松浦橋二〇二号交差点から和多田国道二〇四号バイパスまでが、それぞれ佐賀国体開催に合わせて五十年末には完了した。

伊万里市 昭和四十三年に市事業で長谷脇田線が着工され、立花町小原から伊万里商業高校まで幅員一六m・延長約二、八〇〇mが五十年度に完成すると共に、八谷搦上伊万里駅前線も四十三年に県事業と市事業

第8章 産業基盤の形成

都市計画道路決定状況

昭51.3.31 現在

都市計画 区域名	市町名	計画決定 (昭51.3.31)		改良済 (m)	舗装済 (m)	進捗率	
		路線数	延長(m)			改良	舗装
佐賀	佐賀市	58	98,410	40,940	415,400	41%	22%
	大和町	7	11,480	2,930	27,730	25	23
	諸富町	1	1,010	200	0	19	0
鳥栖・基山	鳥栖市	14	51,980	19,890	238,710	38	33
	基山町	10	18,280	1,740	10,920	9	4
唐津	唐津市	18	43,100	13,310	243,660	30	30
	浜玉町	2	5,600	4,200	81,400	75	75
伊万里	伊万里市	14	23,250	9,550	150,770	41	39
武雄	武雄市	13	24,640	7,000	85,630	28	25
鹿島	鹿島市	18	35,830	2,310	32,800	6	5
多久	多久市	12	23,760	9,770	103,400	41	37
神埼	神埼町	5	6,830	730	10,880	11	7
三田川	三田川町	8	9,750	1,810	16,400	18	18
小城	小城町	8	8,870	1,370	20,480	15	13
牛津	牛津町	7	7,040	930	11,080	13	11
相知	相知町	1	500	500	2,250	100	100
呼子	呼子町	4	6,050	1,770	21,240	29	29
有田	有田町	11	25,340	7,580	102,880	30	29
白石	白石町	9	8,080	2,010	30,920	25	25
嬉野	嬉野町	8	9,770	6,860	61,440	70	70
計		228	419,570	135,400	1,667,990	32.9	29

それぞれ着工され、岩栗橋から伊万里駅前線交差点まで幅員二二m・延長約七〇mが五十年度に完成している。
 この完成により、建設省直轄事業で完成(二車線暫定施工)した国道二〇二号線と一体となり、大いにその機能を發揮し、四十二年災害後改

修されている伊万里川と合わせて明るく美しい都市として生まれ変わっている。現在では、伊万里駅前線(国道二〇四号線)が、駅前から相生橋まで幅員一六m・延長約三七〇mで、四十八年から伊万里駅通り商店近代化事業と併行して着工され、鋭意整備がすすめられている。

鳥栖市 昭和二十九年永吉高田線(国道三号線)が幅員一八m、三十二年には永吉中原線(国道三四号線)が幅員一五・一八mで、建設省直轄事業により改良に着手し、現在も継続施工中である。国鉄鳥栖駅から久留米甘木線に至る鳥栖駅平田線は、幅員一五m・延長約一、二〇〇mで三十年に着工され、現在改良中の鳥栖駅前附近を除き完了している。

また、福岡県筑紫野市から久留米市に至る久留米甘木線が幅員一九・二五mで、三十九年に国鉄鹿児島線の立体交差事業から着工し、一部歩道工事を除き五十年度に開通した。福岡、久留米方面の重要路線となっている。その他、市事業として飯田蔵の上線が幅員一五m延長約一、五〇〇mで四十年に着工され、一部舗装を除いて五十年度に完了している。また、今泉田代線が幅員一二mで四十三年から国鉄鹿児島本線および長崎本線との立体交差事業に着手し、五十年までに酒井西真木線および鳥栖山道線のそれぞれの交差点までが完了し、鳥栖山道線も幅員一二mで四十九年から着工された。現在まで家屋移転が相次ぎ行われており、その他酒井西真木線が幅員一五m・延長約二、四〇〇mで、四十一年から着工され現在暫定二車線で開通している。

多久市 砂原高木川内線が幅員一二m・延長約九〇〇mで、昭和二十五年に着工され、二十八年に完了している。また、市街地内を縦貫する国道二〇三号線のパイパス的な役割をもって、多久原筋原線が幅員一一・一三m・延長約二、五〇〇mで、二十九年から着工され、四十一年に完了し、市街地内交通の混雑緩和に役立っている。多久停車場線は、幅員一二m・延長約八〇mで、多久筋原線交差点までの間が四十三年に完了した。また、四十五年に着工された中山筋原線の幅員一二m・延長約一、四〇〇mは現在継続施工中である。

武雄市 高橋武雄線(国道三四号線)が幅員九・一六m・延長約二、九〇〇mで、三十二年から着工され、三十九年度から国道三四号線のパイパスとして建設省直轄事業に引き継がれ、四十一年に完了した。この開通によって市街地内の交通混雑が緩和されると共に、国鉄長崎本線南部地区の区画整理事業とあいまって地域開発の原動力となっている。また、温泉街に通ずる若宮梅林線が幅員一二m・延長二五〇mで、四十三年に着工され、現在継続施工中である。

鹿島市 市内の幹線であり、現在の国道二〇七号線となった鹿島駅二本線、鹿島駅西葉線が幅員一六m・延長約二、四〇〇mで、二十七年に着工され三十九年度に完了した。

その他奥山鹿島線のうち、祐徳稲荷神社の参道箇所幅員一六m・延長約八三〇mが三十年から三十一年にかけて改良され、その他の部分が継続施工中である。また、市の東西を走る幹線道路である中牟田御神松線は、幅員一六m・延長約七〇〇mで三十八年から五十一年度にかけて改良されるとともに、鹿島駅前から国道二〇七号線に至る鹿島駅城内線の幅員一六m・延長八〇mが、三十九年度から四十三年度にかけて改良されている。

(六) 鉄道高架事業

道路と鉄道は、都市交通の主体をなすものであるが、それが平面で交差する踏切道は、激増する交通量により交通事故の発生や、交通渋滞をひき起こしている。市街地における踏切道は、交通混雑を招くとともに、市街地を分断することにより、都市機能を大きく阻害している。このような踏切道による弊害を解消するために、立体交差化による踏切道除却

の必要性から、昭和三十六年十一月、踏切道改良促進法が制定され、踏切除却を目的として、跨線橋が単独立体交差化事業としてすすめられてきた。

しかし、市街地内においては、土地利用の状況・経済性など総合的に判断した場合、個々の道路をかき上げするよりも、鉄道を連続的にかき上げて、連続立体交差化することが都市計画に必要であった。そこで、種々検討が加えられ、都市交通の安全化と円滑化をはかり、都市の健全な発展に寄与することを目的として、四十四年九月、建設省と運輸省との間で、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定が締結され」、全国的に鉄道の高架化事業が軌道に乗ることになった。

県内では、佐賀駅周辺の長崎本線が四十五年度に、また、唐津市内の唐津線が四十八年度にそれぞれ都市計画事業として着工された。

佐賀高架事業（長崎本線、佐賀線）

佐賀北部を東西に走る国鉄長崎本線によって、市街地が南北に分断され、三十五年度から駅北部の開発の目的ですすめられていた神野土地区画整理事業計画も、南部既成市街地と有機的に結びつけてこそ、その意義があり、鉄道を高架化することによって、南北市街地の一体化をはかる必要があった。また、自動車交通の激増で、市街地内の交通渋滞はますます悪化し、とくに、佐賀駅周辺には踏切五か所があり、交通障害の要因となっていた。国道二六三号線が国鉄長崎本線と平面交差している神野踏切は、しゃ断による交通混雑が一日延べ五時間にもおよび、もはや極限に達していた。一方、佐賀駅舎は、明治二十四年に建てられ老朽化がはなはだしく、狭あい、乗降客の増加に伴い多くの不便を与えていた。また、駅前広場はその前面を東西に県道が通過し、面積約一、一〇〇m²の狭さで、バスがその周辺に一日二、〇〇〇台近く発着し、ラッシュ時における混雑はますますひどくなり、利用者は不便と危険にさらされる状況であった。

このような市街地の発展を阻害しているあい路を打開するため、四十五年度から県施工の都市計画事業として高架事業が着工された。この事業の概要は、在来の佐賀駅を約二〇〇m北方に移して高架化し（高架橋区間長崎本線約一・八km、佐賀線約〇・一km）、駅周辺の五か所の踏切を解消して、都市計画街路をすべて立体交差にするとともに、佐賀駅は旅客専用駅とし、貨物設備は鍋島駅南部に、機関庫設備は早岐駅にそれぞれ移転した。

駅前広場は南北に配置し（面積南口五、二〇〇m²、北口二、八〇〇m²）、中央部にはコンコースを設け、歩行者は自由に両出口と結ばれることになった。また、高架下を利用して、駅舎を始めとする国鉄業務施設や、バスターミナル、ショッピングセンターと共に、自転車置場、消防格納庫、緑地などの公共施設が計画された。



昭和51年2月完成した新佐賀駅前

この事業の高架位置が、神野土地区画整理事業施工区域内であったため、土地の取り扱いについては、区画整理による換地方式で新高架用地、駅前広場用地を確保したが、これは全国でも始めてのケースであり、いわゆる「佐賀方式」とよばれる手法がとられたことに特徴がある。

これらの事業は、鉄道施設は国鉄に施工を委託し、用地買収その他関連工事は県施工とし、五十一年二月工事が完成し、新佐賀駅が開業した。なお、この事業に要した費用は、総額約八億円となっている。

唐津高架事業（唐津線） 唐津市の市街地は、将来南部に発展することが予測されるが、自動車交通の増大と、鉄道との平面交差による交通しゃ断により、交通事情はますます悪化してきた。唐津線によって分断された新旧市街地を、鉄道の高架化をはかることによつて有機的に結びつけ、市街地の開発を促進させるため、地元唐津市で、唐津線高架促進期成会が昭和四十三年七月に発足し、関係機関に高架化促進の要望を行つてきた。

一方、呼子線の建設計画が四十二年に事業認可され、四十三年九月呼子～佐志間が着工された。この呼子線の唐津市内乗り入れと合わせ、唐津線の高架化をはかることとし、四十八年度基礎調査を行い、その後、建設省および国鉄下関工務局と計画打ち合せを行つてきた。現在鉄道高架事業として都市計画決定を早急に行うため準備がすすめられている。

この事業の計画概要は、鬼塚踏切付近から、西唐津駅までの間の高架区間延長約五・四kmを一部呼子線と併用し、駅部は現位置で高架下に収容し、駅前広場は現在の北口と新たに南口を設け、コンコースにより南北を結ぶこととしている。この高架化により市内における現在の踏切二

五か所が立体交差により解消されることになる。この事業に要する事業費は約一〇七億円が見込まれており、五十六年度完成を目標としている。

(九) 高速自動車道

昭和三十二年四月十六日、国土開発幹線自動車道建設法（予定路線一九道・三三線、延長約七、六〇〇km）が公布施行され、国の重要施策としてその推進がはかれることになった。五十年末までの供用開始区間は名神・東名等一五道・一、八八八kmにおよび、九州縦貫自動車道も四十七年十月南関～熊本間を皮切りに一八〇・一km（全長の四二%）が開通し、高速道路時代の幕明けとなった。

九州縦貫 これは、関門自動車道によつて本州と連結し、北九州市から鹿児島線と宮崎線に分れる、まさに九州を縦貫する高速道路で、その延長は四三〇kmとなっている。基本計画は、四十年十一月福岡～熊本間、四十二年十一月（その他の区間）が決定、さらに整備計画については、第一次の四十一年七月から第七次の四十八年十月までにわたつて、全区間が決定され、順次着工されている。

本県区間（基山～鳥栖間）七・五kmは第一次整備計画区間に含まれ、四十八年三月および五十年三月に供用を開始している。なお用地取得については、県が日本道路公団から受託し、四十三年度から買収に着手し四十五年度に完了した。

九州横断 これは、長崎市を起点に長崎～佐賀～福岡～大分の各県を自動車道 横断する延長約二五〇kmにおよび、九州縦貫自動車道と鳥



九州縦貫自動車道開通式 昭和48年11月

栖ジャンクションで直結し、縦貫道と一体となって九州全体の開発に寄与することを目的とする。

基本計画は、四十四年一月および四十七年六月に、整備計画は四十七年六月（第六次）および四十八年十月（第七次）にそれぞれ決定され、各県において建設事業が進められている。

本県区間は、武雄市と鳥栖市間五km（第六次）と嬉野町と武雄市間一六km（第七次）であり、このうち第六次区間については四十八年九月十一日の路線発表以来、関係機関、地元関係者に事業説明、協力量議を行ない、四十九年三月中原町において最初の中心杭の打設の運びとなり、順次全線にわたって進展しているところである。

県は、横断道の事業推進をはかるため、四十八年四月「九州横断自動車道用地事務の委託に関する協定」を日本道路公団と締結し、四十八年六月九州横断自動車道対策室および用地事務所を設置した。また、高速道路が特に農林業部門に与える影響も大きいので、九州

横断自動車道建設関連農林業対策要綱を定め、関連土地改良事業・営農施設整備事業などを行い、事業の推進をはかることとしている。

三 鉄 道

(一) 鉄道の沿革と輸送量

沿革 本県に鉄道が初めて走ったのは、明治二十二年十二月、当時の民宮九州鉄道が、博多と千歳川（久留米）間に開通したときである。

その後、明治二十四年八月に鳥栖と佐賀間、二十八年五月佐賀と柄崎（武雄）間、三十年七月武雄と早岐間と順次開通を見た。また、明治三十一年八月現在の松浦線である有田と伊万里間、さらに現在の唐津線の西唐津と山本間が同年十二月に開通したのをはじめ、三十二年六月、山本と厳木間、同十二月厳木と筋原（多久）間、その後、筋原と久保田間と順次開通した。筑肥線は、かなり遅れて大正十三年七月浜崎と虹の松原間が開通したが、最後の山本と伊万里間は、昭和十年三月に開通をみた。現在の長崎本線は、昭和九年四月、多良までが開通し、また、昭和十年五月佐賀線も全部開通して、明治二十二年以来、四十数年を経て現在の鉄道路線となった。

輸送量の推移 わが国が近代国家として発展する過程において、鉄道が極めて重要な役割を果たしていることはいままでもないが、本県経済の消長と密接不可分の関係にある。

旅客輸送についてみると、明治二十四年鉄道開始当時は、年間約二〇万人程度であったが、約一〇年後には三〇〇万人台に達し、現在の路線

県内輸送量の推移

年次	客			貨物		
	乗車	降車	計	発送	到着	計
昭元	千人 5,959	千人 5,954	千人 11,913	千t 1,234	千t 1,130	千t 2,364
5	6,689	6,662	13,351	928	868	1,796
20	18,804	18,804	37,608	833	609	1,442
25	15,987	16,467	32,454	1,793	1,236	3,029
30	24,476	24,406	48,882	2,566	1,870	4,436
35	27,574	25,106	52,680	3,043	2,111	5,154
40	30,395	30,386	60,781	2,348	1,509	3,857
45	22,587	22,658	45,245	880	985	1,865
50	20,932	20,965	41,897	513	728	1,241

資料：佐賀県統計書

取り扱い貨物は、明治以降、戦後においても一貫して石炭、米麦、鉄工品、石材、原木、杭木、化学肥料といったところが主なものであり、これで全体の八〇～九〇%を占め、中でも石炭は七〇～八〇%に及んでいる。特に、唐津線は、他の路線より比較的早

形態となった昭和十年には、一、〇〇〇万人にせまり、終戦時には四、〇〇〇万人に増加した。

戦後においては、石炭不足のため列車の削減や間引き運転が余儀なくされ三、〇〇〇万人台に落ちこんだが、経済の立ち直りとともに三十年には五、〇〇〇万人、四十年には六、〇〇〇万人を超えるに至った。

一方、貨物の輸送も、明治二十四年当時で発着合わせて一万tにも満たなかったものが、大正末では、三〇〇万t近くとなり、さらに戦後、貨物は経済復興に最も緊要であったため優先輸送され、昭和三十五年ごろで五〇〇万tに達している。

く、明治三十六年ごろまでに開通したが、石炭輸送を主な使命としていたためである。

しかし、このようにして伸びてきた鉄道利用も、旅客においては四十年を過ぎるころから少しづつかげりを見せるようになった。これは、このころようやく交通手段が自動車にかわりはじめたためで、五十年では四、〇〇〇万人台に減少、それまでの最高時であった四十年に比し二、〇〇〇万人も減少した。

貨物についても、三十七年ごろから炭鉱閉山が相次いだため、それまで輸送の大宗であった石炭が激減し、代わって鮮魚、冷凍魚や農産品の輸送が増えたものの、絶対量において石炭に及ばず、また、工業の振興はあったもののこれらの貨物の大部分はトラック輸送に依存する割合が高かったため、五十年では鉄道輸送は一〇〇万t程度となり、それまでの最高時であった三十五年の五分の一に減少した。最近においては、やや減少傾向が鈍化し、資源問題、環境問題等から大量高速輸送の特性をもつ鉄道輸送の見直し論も出ているが、国鉄のかかえている諸問題はなおきわめてきびしいものがある。

(二) 長崎本線・佐世保線の電化と複線化

鉄道輸送の特長である大量・高速輸送に対応するためには、電化・複線化が必要である。明治九年、新橋～品川間が複線化され、また電化についても同年、お茶の水～中野間の電車区間を国鉄が甲武鉄道から買い上げたとき以来、全国的にもかなりの電化・複線化の工事が進められてきた。

九州においても昭和三十六年、門司港～久留米間で本格的な電化が運

行開始された。長崎本線・佐世保線においても、当時の増大する旅客貨物・輸送貨物に対応し、さらに県勢の浮揚をはかるためには、是非ともこの両線の電化・複線化が切望されていた。昭和三十一年の国鉄の輸送力増強に関する第一次五か年計画において、すでに鳥栖と肥前山口間の複線化が計画されたが容易に実現に至らなかった。

こうした中にも、旅客・貨物の輸送の混雑は深刻さを加え、急行列車で乗車率一〇〇%を超えるものや、通勤・通学列車では二〇〇%を越すという混雑度のはなはだしい列車が生じ、また、行き違い、待ち合わせのため到着所要時間が長く、佐賀と博多間わずか五四km程度を、遅い列車では二時間一七分もかかるという始末であった。また、ぎりぎりの過密ダイヤを組んでいるため、一つの列車の遅れが他の列車全部に影響し、ダイヤが正常にもどるのに長時間を要していた。そこで三十六年六月に県が中心となって、長崎本線・佐世保線輸送力増強県期成会を発足させた。

また、全国的に国鉄の幹線が急速に電化されつつあるなかで、長崎本線・佐世保線が取り残されることは、いわゆる直通列車が通らないことになり、経済文化の交流、ひいては県勢発展に大きな支障を生じることになる。

そこで三十九年四月、長崎本線・佐世保線電化複線化促進県期成会と改称し、従来の複線化に加えて電化を打ち出した。期成会の構成メンバーである知事、県会議長、関係市町村（二〇）の長、同議会議長、農業、水産、商工、観光、教育の各団体等県内各界にわたる機関が一丸となって、電化・複線化について陳情を繰り返し、また、県議会でも、三十九年十月に電化・複線化促進の議決を行って、関係方面に働きかけるなど一体的な行動を展開した。

そしてようやく、四十年十月佐賀と鍋島間の複線化が実現し、四十三年八月に久保田と牛津間、九月に伊賀屋と佐賀間と複線化が進み、四十四年九月には、鳥栖と肥前山口間が全線複線化をみた。

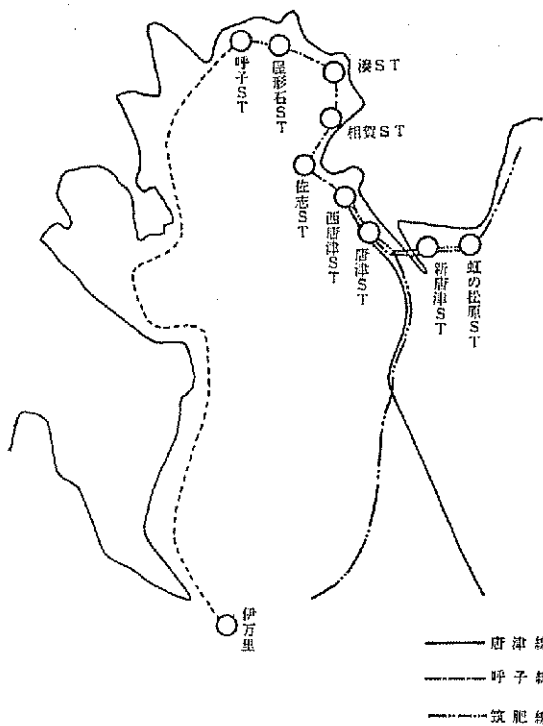
電化は、四十八年十月に運輸省の認可があり、直ちに工事着手、五十一年四月には送電開始となり、五月、走行試験を経て、七月に営業開始し、期成会発足から一五年を要して実現した。この間、期成会を中心に極めて熱心な運動が行われ、また、建設に当たっては鉄道利用債等の地元引き受けも多額に上っている。

また、電化に伴い、佐賀駅の改築の計画が進められた。佐賀駅は、佐賀市の玄関口として明治年間に関業以来長い年月を経て老朽化し、駅施設の整備も十分とはいえなかった。駅舎改築を望む声はかなり以前からあがっており、昭和三十四年には佐賀駅舎改築促進期成会が発足し、四十五年度に県が事業主体となって、佐賀地区高架橋工事に着手し、五十一年二月に新佐賀駅の開業を見る



長崎本線佐世保線電化複線化促進期成会設立総会 昭和39年4月

呼子線略図



呼子線の建設 県内の鉄道は、長崎本線・佐世保線・唐津線・筑肥線・松浦線・佐賀線など、県の東部から中部にかけての路線がほとんどであり、東松浦半島一帯の西北部地域の鉄道交通は極めて不便である。この地域は玄海に面して水産資源が豊富であり、また上場の畑作地帯を擁し、玄海国定公園など観光資源に恵まれているが、交通機関に恵まれないため陸の孤島であった。このようなことから、県は三十一年四月に、唐津と呼子と伊万里間の鉄道建設を運輸省に陳情し、その後、関係

にいたった。また、佐賀駅は旅客専用であるため、貨物は隣接の鍋島駅で取り扱うこととし、あわせてコンテナ施設も整備して、コンテナ基地としても面目を一新した。

(三) 呼子新線の建設と在来線の合理化

市町、農業・水産団体と一体になって、新線の建設を働きかけた。この結果、三十六年四月には、鉄道建設審議会において、唐津と呼子と伊万里を結ぶ路線が調査予定路線にあり、三十七年三月には調査線に決定した。三十九年五月には路線測量が行われ、四十二年十二月には桜町と呼子間が第一次の工事認可区間となり、翌四十三年九月に工事着手となった。また、虹の松原と桜町間は、四十九年五月に第二次認可区間として認可された。この呼子線の建設は、日本鉄道建設公団が当たっている。が、五十一年三月末日現在、虹の松原と呼子間で約五三%が完成している。

国鉄の合理化 一方、国鉄では、貨物輸送の自動車への移行などのため、昭和三十八年から赤字経営が深刻化する一方となり、四十年代に入って赤字路線の一部廃止、駅の無人化、貨物取り扱いの廃止、集約化等一連の合理化策を打ち出すようになってきた。



昭和46年8月に廃止された岸獄線

賀市等関係五市町をもって、「佐賀線存続期成会」を発足させ、存続を強く訴えている。岸岳線については、四十六年八月に廃止となり、明治四十五年山本〜岸岳間開通以来炭坑の街をつないだこの線も六〇年の歴史を閉じるに至った。

その後、四十五年十月の合理化計画において、本県では筑肥線、松浦線で一二の駅業務合理化案が出され、次いで四十六年十月の第三次合理化計画では、長崎本線、佐世保線で一五駅について駅業務合理化案が出された。これらの駅の無人化や民間委託への実施が地域住民の生活や日常活動に大きな影響を与えることから、地元関係者はもとより県としても、そのつど住民へのサービス低下とならぬよう国鉄、関係方面に要望を行っている。

(四) 新幹線鉄道の建設

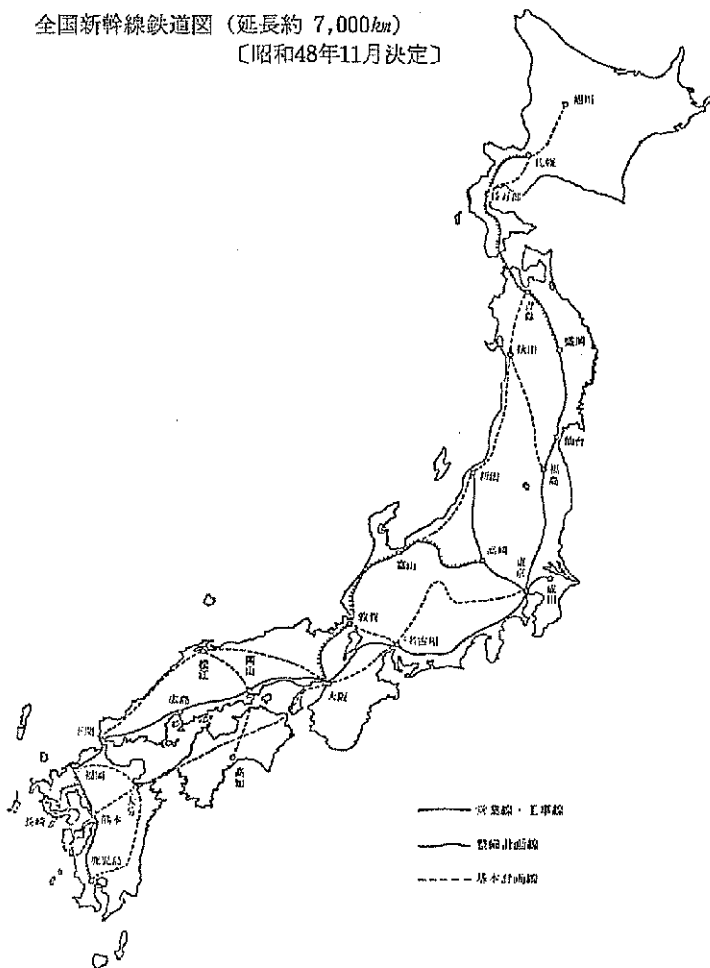
昭和三十九年十月に、東京〜新大阪間に時速二〇〇kmを超す高速列車が国鉄によって運行され、世界の注目を浴びたが、これによってわが国の鉄道は一つの新しい時代に入ったといっても過言ではない。

東海道新幹線は、三十年代に入ってから、わが国の経済成長に伴って、人と物との地域間交流が急速に拡大し、従来の東海道本線では到底輸送の需要に応じきれなくなったことから、三十二年に運輸省に設置された日本国鉄新線調査会が

新幹線建設を答申し、三十四年に着工、五年余を経て完成したものである。その後、山陽新幹線として新大阪〜岡山〜広島と順次延長された。九州の新幹線の構想は、すでに三十二年に九州各県で構成された九州開発推進協議会の要望としてとり上げられていた。五十年三月に山陽新幹線として博多駅までの乗り入れとなり、ようやく新幹線は関門海峡を越えたわけである。

九州地方が要望している福岡〜熊本〜鹿児島ルート、および福岡〜佐賀〜長崎のルートについては、四十四年の新全国総合開発計画に入れ

全国新幹線鉄道図 (延長約 7,000km)
〔昭和48年11月決定〕



新幹線建設計画

建設中のもの	東北(東京—盛岡)	約496km
	上越(東京—新潟)	◇300◇
	成田(東京—成田)	◇65◇
整備計画決定のもの	東北(盛岡—青森)	◇170◇
	北海道(青森—札幌)	◇370◇
	北陸(東京—大阪)	◇590◇
	九州(福岡—鹿児島)	◇270◇
	九州(福岡—長崎)	◇120◇
基本計画決定のもの	北海道(札幌—旭川)等12線約3,510km	

た。たまたま整備計画路線として決定された四十八年にオイル・ショックが発生したために中断した。

さらに四十九年、五十年と総需要抑制策によって、計画は凍結された状態となった。また一方において、国鉄の経営の深刻化や新幹線建設に伴う環境問題などが生じ、建設着工には極めて慎重となっている。しかし、政府は日本経済の停滞を打開するため、大幅な公共投資の拡大政策を打ち出しており、新幹線建設も景気を刺激する有効なプロジェクトとして期待されるようになった。県としては、さらに強力な促進運動を進めるとともに、ルート選定のための基礎的資料とするための自然環境、社会環境、産業環境などについて、着工に備えた調査を進めている。

られ、また四十七年六月の鉄道建設審議会において鹿児島ルート、次いで十二月の同審議会において長崎ルートの基本計画が決定されている。さらに翌四十八年十一月には、着工を前提とする整備計画路線として決定された。この間、関係県においては、四十四年から鹿児島ルートおよび長崎ルートについて建設期成会を結成し、特に長崎ルートについては本県が会長県となり、実現の促進をはかってきた。

四 港 湾

(一) 港湾の発展の過程

鉄道や自動車が発達した時代には、大量長距離運送の手段は海運輸送だけであり、この観点からの港湾整備が進められてきた。

明治初期には、農産物の搬出を通じた地域の開発をねらいとする地方の港湾開発が、国策として取りあげられたこともあるが、明治の中期になると通商政策上、商港の整備を重点施策の一つとして整備することになった。

その後、第一次世界大戦後、世界的に工業化が進み、わが国も、臨海部の工業用地造成が始まった。さらに第二次世界大戦後は、わが国経済復興のため重化学工業を主とする工業化が積極的に進み、鉄鋼、石油の基礎産業は海外からの大量な輸入原料を受け入れるための「港湾施設」として、大規模な用地を臨海部に求めて行った。

本県においても唐津・伊万里の二つの重要港湾を中心に、臨海性の工業用地造成に積極的に取り組み、生産の場、物流の場として港湾機能施設の拡充をはかり、さらに港湾空間の適正利用と、周辺環境保全を含めた整備が進められている。

(二) 本県における港湾の現況

本県の港湾を大別すると、北は玄界灘に臨み、南は有明海に面し、気候的にも経済的にも、海からの影響を受けることが大きかった。

第8章 産業基礎の形成

このような立地条件にあるわが県では、玄海、有明の沿岸に面した範囲に生活する人々の人口は、県全体の五五%を占め、特に天然の良港を持つ唐津・伊万里の両市は、港湾と密接な関係をもち、経済的にも社会的にも港湾が重要な役割を果たしている。

本県の港湾としては、

一 重要港湾（国の利害に重大な関係を有する港で政令で定める）

唐津港・伊万里港の二港

二 地方港湾（重要港湾以外の港をいう） 呼子港・仮屋港・星賀港

・諸富港・住の江港・鹿島港・大浦港の七港

の九港湾を整備・管理に当たっている。そのほか呼子港は、港湾法による分類で避難港（暴風雨に際し小型、船舶が避難のため、停泊する目的として政令で定める）として、昭和四十二年に国の指定を受けている。これらの港湾が、その機能を十分に發揮するためには高度の整備事業が行われていかねばならない。

本県には、天然の良港が少ないことと、近年船舶の大型化に伴い、港湾機能の整備に当たっては、多額の事業費を要し、特に、有明海に面する港については、日本一を誇る潮の干満の差と地盤の軟弱さが加わって、その整備には技術的にも困難をきわめている。

(三) 港湾整備五か年計画のあゆみ

第二次世界大戦後の経済復興のエネルギーの主役として、石炭の産出が増加し、本県では県内に産出する石炭の積出港を中心に、また、その他の地域の商品加工物等の輸送需要にこたえるため、各港湾の整備が行われてきた。

入港船舶の状況推移

年次	隻数				トン数				1隻当りトン数					
	総隻数	構成比(%)				トン数 (千トン)	構成比(%)				商船	漁船	避難船	その他
		商船	漁船	避難船	その他		商船	漁船	避難船	その他				
30	135,669	29	61	9	1	5,664	49	16	33	2	70	11	152	85
35	91,771	39	46	14	1	6,041	44	10	45	1	75	14	214	63
40	84,175	26	44	15	15	5,671	42	13	34	11	108	19	154	51
45	77,960	39	40	18	3	6,267	69	10	15	6	143	20	65	188
50	76,242	28	39	24	9	8,548	50	11	24	15	196	32	108	192

本県の港湾取扱貨物

単位：千トン

年次	輸移入量(A)	輸移出量(B)	輸移出入量(A)+(B)
30	377	2,084	2,461
35	422	2,824	3,247
40	609	2,133	2,742
45	2,102	943	3,046
50	3,521	1,069	4,590

昭和二十五年五月三十一日に港湾法が制定され、本法に基づいて港湾管理者の行う業務を定め、港湾の開発・利用・保全に必要な港湾施設の整備を進めることとなった。この基本法が制定されたことにより、事業規模もさらに拡大され、国では三十六年度を初年度とする港湾整備五か年計画を港湾整備緊急措置法に基づいて決定した（三十六年度から四十四年度までの全国の港湾事業費二、五〇〇億円）。

しかし、その後の経済発展に伴い、増加する貨物取扱量等に対処すると共に、国土の総合的な開発に資するため、港湾整備緊急措置法の一部改正が行われ、新港湾整備五か年計画は四十四年度を初年度とする四十五年度までの五か年計画に改められ、地方公共団体の行う単独事業および港湾機能施設整備事業を含めて総額六、五〇〇億円とされた。また、産業港湾整備として、新産業都市・工業整備特別地域等の開発拠点において、新たな港湾を開発すると共に、石油港湾・鉄鋼港湾等における船舶の大型化に対応する航路・防波堤・輸入木材・石炭のための港湾施設を整備するなどの計画がたてられた。

その後も、全国の港湾貨物取扱量の伸びは予想量を越えたので、新たに四十三年度から四十七年度を計画期間とする第三次港湾整備五か年計画が決定された。

この計画は、港湾整備事業、産業関連、地方単独事業、港湾機能施設整備事業から成り、四十四年に、伊万里港については、この国の施策によって久原地区を中心に、木材港としての産業関連事業が実施された。

一方、全国の港湾貨物取扱量が、予想を越えた伸び率を示しているのに対して、本県では三十五年の三二四万七、〇〇〇tから、四十三年には二四一万七、〇〇〇tに減少した。これは、石炭産業の衰退により、

港湾整備5か年計画 全国

計 画 名	第1次5か年計画	第2次5か年計画	第3次5か年計画	第4次5か年計画	第5次5か年計画
策 定 年 月	37年2月13日	40年8月27日	44年3月25日	47年3月17日	51年10月1日
計 画 期 間	36~40年度	40~44年度	43~47年度	46~50年度	51~55年度
取 扱 貨 物 量					
{ 計 画	6.2億 t	10.5億 t	15.3億 t	33.8億 t	37.0億 t
{ 実 績	8.1億 t	16.0億 t	20.0億 t	25.3億 t	—
伸 び 率					
{ 計 画	34~40年 9.8%	38~44年 8.6%	40~47年 9.6%	43~50年 13.9%	49~55年 5.5%
{ 実 績	34~40年 14.5%	38~44年 16.5%	40~47年 15.5%	43~49年 11.9%	—
港湾投資額の規模	2,500億円	6,500億円	10,300億円	21,000億円	31,000億円
計画策定後改訂までの年数と計画の進捗率	83.8% (4か年)	44.5% (3か年)	48.7% (3か年)	79.5% (5か年)	—

港湾事業整備5か年計画投資額 佐賀県 (単位:千円)

港 名	第1次5か年計画 (36~40)	第2次5か年計画 (41~42)	第3次5か年計画 (43~45)	第4次5か年計画 (46~50)
唐 津 港 (国および県)	2,028,981	1,075,000	1,295,700	4,476,424
伊 万 里 港 (国および県)	305,900	422,400	858,163	3,626,416
重 要 港 湾 計	2,334,881	1,497,400	2,163,863	8,102,840
地 方 港 湾 計 (県)	126,500	117,000	388,700	2,633,320
合 計	2,461,381	1,614,400	2,552,563	10,736,160

石炭の積み出しが大幅に減少したためである。四十年代に入って日本の経済は高度成長を遂げ、県内での産業振興もあって、石炭を除く一般貨物の取扱量は伸びを示し、特に石油、外材原木、水産物、建設資材（砂・砂利）、陶器等が大きく伸びてきた。

このように港湾需要の多様化に対処するため在来の施設の見直しと、輸送手段の高度化・大型化・専用化を進めるため、港湾の開発や改修が強く要請されてきた。港湾の整備は国民経済の振興に大きく寄与するために重要な役割を果たし、社会的要請もあって四十八年七月には港湾法の改正が行われ、港湾における環境の整備、施設の保全、船舶の安全対策などの今後の港湾計画の基準が定められた。国は五十年を目標に第四次五か年計画を策定、四十六年を初年度とし五十年度までに、二兆一、〇〇〇億円の財政投資を計画した。第四次五か年計画の前半までは、経済の基盤整備を目的とした施設拡充を第一義としたため、臨海地域の開発は、その規模も飛躍的に大きくなっていった。

しかし、四十八年末の石油高騰に端を発した諸物価の異常な上昇により、政府では総需要抑制の方針が打ち出され、港湾に対する要請も変わり、将来の港湾整備については港湾の環境保全・国土の適正利用など、いわゆる「明るい港 地域住民に親しまれる港」を目指して港湾の整備を行うことになった。

(四) 本県港湾の状況

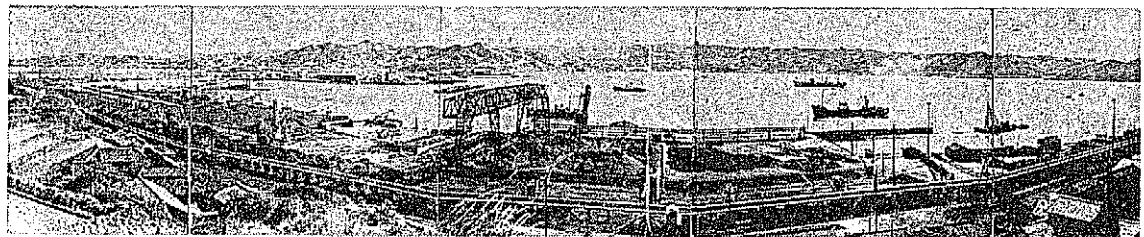
唐津港 当港は、本県の北部に位置し、玄界灘をへて日本海に面する港湾であって、本県の北部海岸の玄関口として、その役割を果たしている。

大正時代は石炭積出港に加えて、わが国屈指の外国貿易港として発展したが、大正末期の経済恐慌によって、東洋諸地域との貿易は衰微し、外国貿易港としての性格を失うに至った。

昭和にはいり、十三年に県唐津港務所が設置され、県営の第一歩を踏み出した。当時は戦時体制で石炭需要が増大し、そのために、ふ頭は黒ダイヤで埋め尽くされる盛況を呈した。

十八年ごろから戦局の急迫に伴い、大陸への物資流通基地として位置づけられ、国によって港湾修築が開始された。戦後の主な整備の状況は、国の直轄事業により南港ふ頭（現在の水産ふ頭）と大島石炭ふ頭が二十八年に完成し、また、港湾法に基づき重要港湾の指定を受け、県がその港湾管理者となった。

三十年には第五回港湾計画会議に唐津港の長期計画が付議され、唐津西港の大島地区石炭岸壁、水産ふ頭、臨港地区の道路などの整備計画が決定された。三十四年には、特定港湾施設整備特別措置法に基づき、国の直轄として石炭ふ頭（東港区）の建設に着手した。また、三十七年には、九州電力唐津火力発電所が立地し、四十二年に操業開始した。四十年



昭和28年頃の唐津港

にはいり石炭需要の低落に伴い、石炭ふ頭を商港ふ頭に機能がえするため、国の直轄事業として着手し、四十一年には港湾法の規定によって、唐津港臨港地内の区分を次の通り指定した。

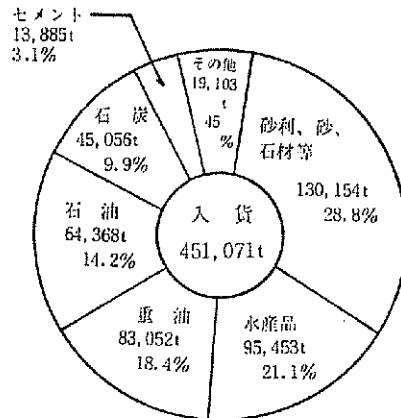
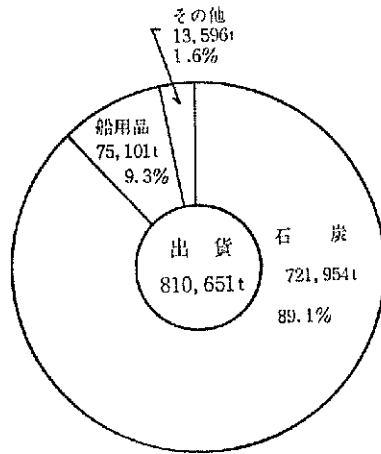
分 区	面 積
商 工 区	三・一 ha
特殊物資港区	八・三 ha
工業港区	九・五 ha
漁 港 区	一〇・一 ha
保安港区	四・五 ha
計	三五・五 ha

なお、同年ブリジストン液化ガス唐津製造所が立地され、四十二年には妙見工業用地、および公共ふ頭を補助事業として着手した。

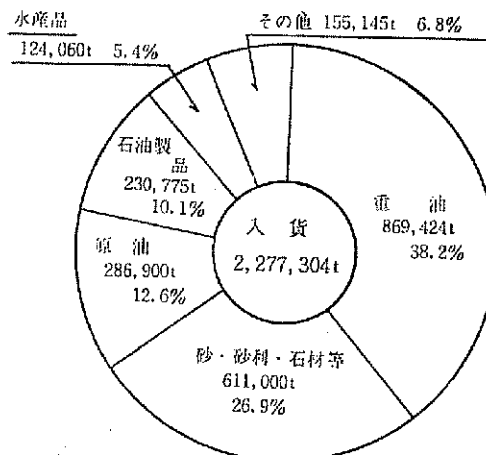
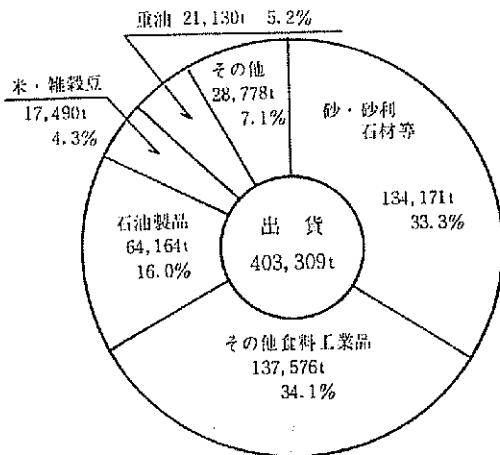
四十五年には、第四十回港湾審議会に唐津港の長期計画が付議された。唐津港の東港区の商港ふ頭をはじめ西港区の妙見工業用地造成に伴い公共ふ頭の整備を進める一方、新しい海洋性レジャーの増大に対処するため、臨海性レクリエーション施設の「マリナー」計画が決定された。四十七年には、水産物

唐津港の海上出入貨物の比較

昭和42年



昭和50年





昭和45年当時の唐津港

産地流通加工センターに着工し、五十年操業を開始した。また四十八年に港湾管理の適正化をはかるため、県港湾管理条例が施行された。

以上のような過程をへて、唐津港は整備され、前述のように三十年一月第五回港湾計画会議、四十五年三月第四十回港湾計画審議会で、その時代の社会情勢に対応しながら計画を修正し、施設の整備を進めてきた。さらに最近では、港湾法が四十八年に改正され、地域環境との調和を実現するための、海浜・緑地等の港湾整備の国庫補助が行われることになり、妙見緑地の整備に着手すると共に、臨海性レクリエーションとしてのマリナー施設などの新しい港湾需要に対処するために、計画の見直しを行ってきた。

伊万里港 当港は、東松浦半島の西側に位置し、伊万里湾の湾奥部にあって、海は深く波静かな天然の良港である。従って古くから玄海漁業の基地として、また、大陸海上交通の要衝であるため、大陸文化経済の門戸として、重要な役割を果たしてきた。

昭和年間になって、筑肥線・松浦線などの鉄道が開通したので、交通体

系は一挙に改善され、船舶輸送から鉄道輸送へと転移し、次第に商港機能が低下し始めた。

しかし、玄海および東支那海を漁場とする遠洋漁業は、当港を基地として著しく発展し、他県漁船の寄港も多く、漁港として一段と活躍をみせた。

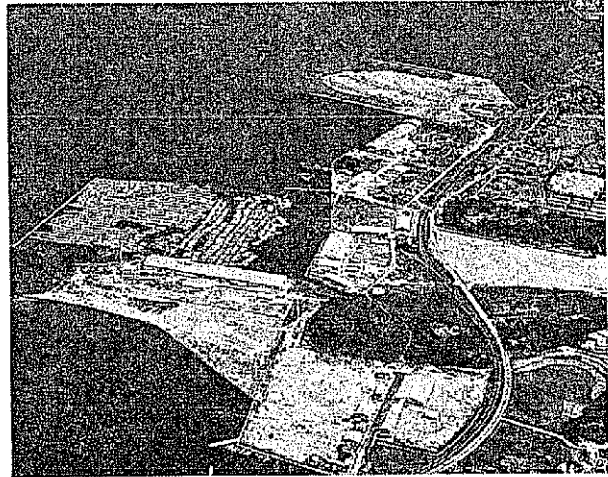
昭和の初期には、近代的工業基盤の確立と共に、国内産業の増強政策がとられ、これらの一環として北松浦炭田の開発、石炭の生産拡大に伴い、伊万里港は石炭の積出港として位置づけられるに至った。

終戦後、経済復興に伴い、政府の経済復興政策の一環として食糧・石炭の増産がはかられ、石炭積出港としての重要性が高まり、二十四年から国の直轄事業として、久原地区に石炭積出岸壁の建設に着手し、数年にわたって港の整備が進められた。二十六年には港湾法が施行されたことにより、重要港湾に指定され、大型港湾としてますます重要性が高まった。

一方、県においても、二十九年から松島物揚場および二里物揚場の建設など、港内の整備を実施してきた。このような港湾の需要に対処すると共に、地域発展に寄与するなど新たに工業港として開発をはかるため、三十年に第五回伊万里港長期計画が港湾審議会に付議され、計画の決定をみた。

以来、本計画に基づき、港湾の整備を行うこととしていたが、石炭産業の低落により港勢は急速に衰微した。

しかしながら、エネルギー革命による、石炭積み出しの減少に代わって、三十八年ごろから木材加工企業の誘致により、輸入木材の取扱量が増大してきた。県としても、貨物の質的変化に対応するため、港湾の機



伊万里港 昭和45年頃

能整備に本格的に取り組み、三十八年度から新港湾整備五か年計画を策定し、外材取扱港として、久原貯木場用地・ふ頭用地・工業用地の造成、水面貯木場、臨港道路、けい船浮標、防波堤などの整備を行ってきた。
四十一年には、伊万里港臨港地区内の分区分を次の通り指定した。

分 区	面 積
商 港 区	五・一三 ha
工 業 港 区	二〇・四五 ha
漁 港 区	四・〇〇 ha

久原地区を中心に木材取扱施設の整備が進められたことにより、港湾取扱貨物量は、四十五年以外資五四万t、内資一八万t、合計七十二万tに達した。

一方、伊万里港を中心とした、工業の開発が急務であることから、臨海工業用地の造成をはかるために、七ツ島工業団地が四十六年から五十年までに一四八haの工業用地の造成を完了し、その一部に名村造船所の企業誘致が行われた。その後も、伊万里湾の長期計画に基づいて、

各港の取扱貨物量の推移

単位：トン

港 名		30	35	40	45	50
伊万里港	林 産 物	1,795	12,667	64,024	552,046	555,910
	石 炭	27,613	316,234	239,065	38,700	
	そ の 他	12,105	30,101	70,563	132,254	165,304
	計	41,513	359,002	423,652	723,000	721,214
唐津港	水 産 物	34,434	104,576	123,519	113,319	124,487
	石 炭	1,115,835	1,729,139	1,025,007	128,742	5,844
	砂・砂利・石材	122,482	162,541	325,749	398,461	745,171
	油 類	10,253		36,910	405,460	1,472,393
	そ の 他	38,111	59,067	103,625	158,537	332,718
計	1,321,115	2,055,323	1,617,810	1,205,519	2,680,613	
住ノ江港		237,924	222,181	145,518	78,030	13,436
諸富港		493,740	531,600	428,590	567,100	186,400
呼子港		21,984	17,466	12,670	224,190	825,636
大浦港		270,880	47,390	60,450	163,150	61,050
鹿島港		2,665	9,150	24,990	45,000	15,160
仮屋港		69,088	732	1,114	295	2,931
星賀港		3,580	4,645	28,128	39,710	84,795
合 計		2,462,489	3,247,489	2,742,922	3,046,025	4,591,235

四十九年度から楠久地区の公共ふ頭用地・工業用地の造成、それに関する臨港道路、泊地のしゅんせつに着手し、今後は工業港として、さらに西九州地域の工業開発の拠点としての整備が期待されている。

一方、臨海部の大規模な開発により、経済の発展に寄与してきた役割は、非常に大きなものがあるが、反面、経済的側面を重視したために、環境の保全、創造への配慮に欠けるところがあったことも否定できない。

このため、地域環境との調和を実現するために、海浜緑地整備をはかることとなり、伊万里港においても四十九年に山代町久原地区の小島緑地建設に着手した。

以上のように、その時代の社会的要請と経済の変動によって港湾の機能は有機的に改善され、伝統を誇った石炭の低落、それに代わって近代企業の立地等、港湾需要にかなりの変動を生じながら推移し、石炭港から脱皮すべき転換をはかって来た。

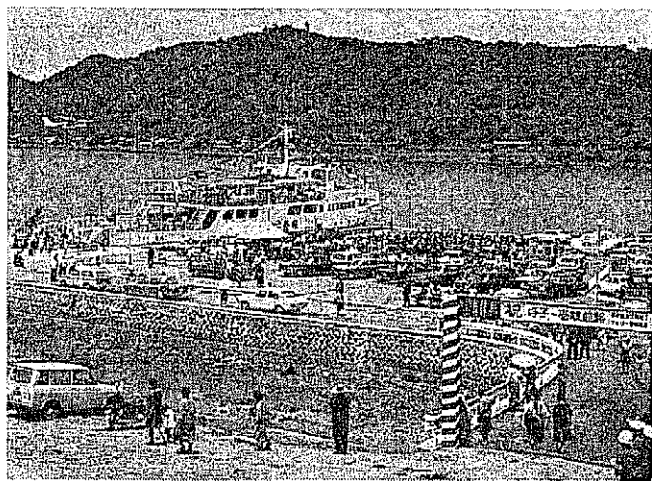
四十七年に第四十八回伊万里湾の長期計画が承認され、本港では進出企業用地の造成をはかり、これらの工業用地から発生する貨物、ならびに背後地域から発生する港湾貨物を取り扱う港湾施設の整備を基本方針とし、機能的な開発を進める一方、より豊かな港湾環境の創造を目ざして緑地、広場、海浜などの施設の充実も合わせて進めている。

呼子港 本港は岬岐・対馬・朝鮮半島を結ぶ最短距離にあり、東松浦半島の最北端に位置し、海の難所、玄界灘を一望にながめ、古来から海上航路の要所、玄海漁業の中心として広く世に知られ、大陸の要地、大陸文化経済の導入地として重要な役割を果たしてきた。そして、玄界灘の避難港・漁業基地、離島への連絡基地として利用され、船舶の出入り

も盛んであった。

戦後、まず水産業の急速な復興に伴い、二十四年から呼子物揚場（水深3m）の建設に着手した。また、海運界にあっては、汽船の保有数が少ないため、これに代わり機帆船の利用が激増し、小型船舶の重要性が高まった。

一方、戦後のエネルギー資源である石炭の増産施策が実施され、北松浦炭田と北九州経済圏とを結ぶ海上輸送ルートの中に位置しているため、船舶の中継地としての補給港、台風・荒天時の避難港として重要視されてきた。



呼子～岬岐間にフェリー就航 昭和45年7月

呼子の町は、狭い海岸線に沿って旅館や人家が密集している上に、道路も狭く、海上輸送のための貨物の搬出はもとより、呼子町の発展にも大きな障害となっていた。これにこたえるために三十年から呼子港全体の改修に着手し、呼子物揚場への臨港道路（四八九m）、新田物揚場（水深3m・延長一〇〇m）、取付道路延長（四一一m）を総事業費一億三、五〇〇万円で整備を始めた。三十九年には、第二次港

湾整備五か年計画により呼子物揚場、臨港道路などの施設拡充をはかるために、前述の計画を継続事業として逐次整備を進めてきた。

四十二年五月には、呼子避難港として指定され、四十三年から四十九年にかけて静穏な泊地を確保するため、呼子側の港口に事業費約二億円を投じ、延長五五〇mの防波堤を完成させた。また、近年、離島との交通網の整備が促進され、フェリー輸送の全国的な拡張に呼応し、本港においても、四十三年にフェリーふ頭の整備に着手し、四十五年七月、呼子と老岐間にフェリー航路が開通し、自動車による陸上輸送を海運と結合させた。

一方、呼子海岸に散在している造船所・鉄工所等の企業を集約する目的で、殿の浦に呼子造船鉄工団地造成の計画を行い、これに伴って殿の浦公共ふ頭整備を、四十七年から実施し、五十二年に整備完了する予定である。

当港は、二十八年三月に地方港湾に指定されて以来、次第に近代港湾としての港湾機能が整備されてきたが、近年海上輸送の需要増大に伴って避難の場所として利用する船舶が急激に増え、安全な泊地の整備が強く要請されていることもあって、第一期避難港計画（四十三年度から四十九年度）による呼子側に引き続き、第二期避難港計画として五十一年度から鎮西側の港口部に大規模防波堤を着工し、名実共に玄海の避難港としての施設を整えることにしている。

仮屋港 当港は、玄界灘に面しているが、外海から深く入り込み、肥前町入野の丘陵地帯に囲まれた天然の良港である。

昭和九年に大鶴炭鉱、それに続いて鶴牧炭鉱が仮屋港のすぐ背後に開発され、石炭積出港としての発展を遂げた。

終戦前後、産業全般の衰退を反映し、本港も昔日の盛況は見られなかったが、その後、政府の経済復興政策として、石炭の増産施策が実施され、ふ頭・空地は黒ダイヤで埋められ、石炭運搬船・避難船などで隆盛になった。その後、炭鉱の閉山とあいまって衰退の一途をたどり、背後産業施設がないことから、小型船舶の寄港・避難船・定期船だけとなった。二十九年十二月に、公有水面埋立法による乙種港湾（知事権限で埋め立てができるもの）に指定され、港湾の機能整備が進められ、三十四年から、けい船護岸・物揚場の築造が行われた。三十八年十月には、地方港湾に認定され、防波堤五〇mを完成し、避難港的性格も強くなった。十年度にわたり、防波堤五〇mを完成し、避難港的性格も強くなった。

今後は、玄海国定公園の区域でもあり、呼子と名護屋と仮屋を結ぶ観光ルートとして、将来は、天然の良港を生かしたヨットハーバー、背後には、キャンプ施設・レジャー施設等の整備により、観光的な港として発展が期待される。

星賀港 当港は、玄界灘に面し、前面に長崎県の鷹島が防波堤の如く控え、港内は静穏に恵まれた天然の良港である。

昭和八年、海岸線の埋め立て・護岸・物揚場を築造、十六年には星賀造船所等の設立もあり、給油・給水施設も整えられた。二十六年に、県道唐津星賀港線が開通して、沿岸や離島航路の定期貨客船が就航するようになり、漁船や機帆船の寄港、待避と合わせて当港を利用する船舶は増大し、呼子と共に玄海渡航船の基地として栄えた。二十九年十二月には乙種港湾に認定され、港湾の機能の充実をはかるために星賀港全体改修に着手し、三十四年度からけい船護岸・物揚場の整備が行われた。さらに三十九年度から第二次港湾整備五か年計画が策定され、物揚場（水



住ノ江港

深三・五m)・船揚場・臨港道路舗装・橋りよりの整備が進められた。この港も、呼子港と同様、離島航路基地としてのフェリー寄港に必要なふ頭施設の整備も要請され、四十九年から五十一年までに、星賀、鷹島間航路のフェリーふ頭が完成し、現在は関連施設である臨港道路の整備が着手されている。今後は、背後の上場地域開発を考慮しながら輸送力を増強し、大型機帆船、離島への連絡基地として発展するものと思われる。

住ノ江港 当港は、六角川の河口にあり、有明海の最奥部に位置している。

古くは、佐賀藩、小城藩時代の海陸の連絡・輸送路として六角川・牛津川を利用し、船運により本港を経由して物資の取り引きを行うようになり、当港は物資輸送の門戸として発展してきた。明治に入って、朝鮮・鹿児島・熊本・長崎や近くの有明沿岸一帯の航行船舶の下停泊の避難

港となって繁栄し、陸上では、上流に杵島炭鉱が開発され、石炭の積み出し、木材の移入等で入港船舶の数も増加していった。

戦後は石炭エネルギーを主軸とした施策が推進され、杵島郡下産出石炭の海上輸送ルートとして、本港の使命も重要視され、二十七年から延長一・二kmにわたって水深一m、幅員五〇mの航路しゅんせつ・航路標識等の諸施設が数年にわたり整備された。

二十八年には六角川の大洪水により航路は埋没したが、まもなく復旧し、戦前に劣らぬ活況を見せた。しかし、三十六年ごろから、エネルギー資源の消費構造が石炭から石油に移行したことにより、斜陽の一途をたどった。

当港は明治三十九年に開税法により開港指定を受け、昭和二十八年には長崎税関住の江出張所が設置されるなど、貿易港として繁栄していたが、開港としての最低条件である出入外貿船一一隻、貿易額五、〇〇〇万円を下回る状態となり、開港維持のため、色々な対策を講じていたが、船舶の大型化によって次第に外貿船の入港が減少し、四十七年に、開港指定解除となった。

四十年から福富町側に水深二mの棧橋式物揚場の整備を行い、河口港を利用して石油の基地を設置すべく工事が進められた。

一方、有明海のり養殖の発展により、港湾区域内にも漁船対策としての物揚場の整備が要請され、五十一年から声刈側に櫛型式物揚場・臨港道路の建設が行われることとなっている。

諸富港 当港は本県と福岡県の境界を流下している筑後川の下流にあり、対岸は、家具で全国的に知られている大川市に隣接している。本港の始まりは、佐賀鍋島藩が港に恵まれなかったため、西に住の江港、東

に諸富港を選び、海運根拠地としたのが港の起りとなった。その後、福岡県若津港と連携して、貨客交通ルートおよび背後の農産加工品類等の積出港として繁栄し、大正十二年には、指定港湾に指定された。

昭和にはいり、食糧増産のため、干拓造成が始まり、干拓造成が進むに従い、本港は湾奥に取り残され、港としての地理的条件が次第に悪くなっていった。しかし、二十九年には、味の素九州工場が誘致され、また木材加工品工業等の進出もあり、船舶の入港数も増加した。

そこで、二十九年から三十七年に木材の荷揚場整備として、水深一mのしゅんせつと臨港道路舗装を進め、さらに四十年から五十年までに、物揚場（水深二m）、泊地しゅんせつ（水深一m）、臨港道路の整備を実施した。

当港も住の江港と同様に、有明海沿岸の浅海養殖業のりの急速な発展により、水産物を対象とした港湾の整備が急務となり、このような情勢に対処するため、物揚場とこれに通ずる臨港道路の整備を行っている。

鹿島港 当港は有明海に注ぐ石木津川の河口にあり、県内における有明海沿岸の中央部に位置し、対岸には、大牟田市の工業都市があり、背後は多良岳山脈に囲まれた豊富な木材産地にもなっている。

当港は、有田焼の原料である天草陶土の陸揚げ、背後の山から切り出された木材を杵炭炭鉾や三池炭鉾へ積み出すための機帆船、有明海沿岸漁業の漁船でにぎわっていた。

鹿島港は、こうした内陸および沿岸航路の機帆船や漁船の港として歩いてきたが、二十五年のキジア台風、二十六年のケイト台風の高潮で、けい船施設などが災害を被り、まもなく復旧したものの、二度の災害により本港に隣接した浜漁港に漁船が次第に移り、数隻を残すのみとなっ

た。

二十九年八月、地方港湾に指定され、三十四年度からの港湾整備計画により、物揚場・臨港道路等の整備をはかり、さらに、四十年から堤防補強、極門新築等の事業が進められた。

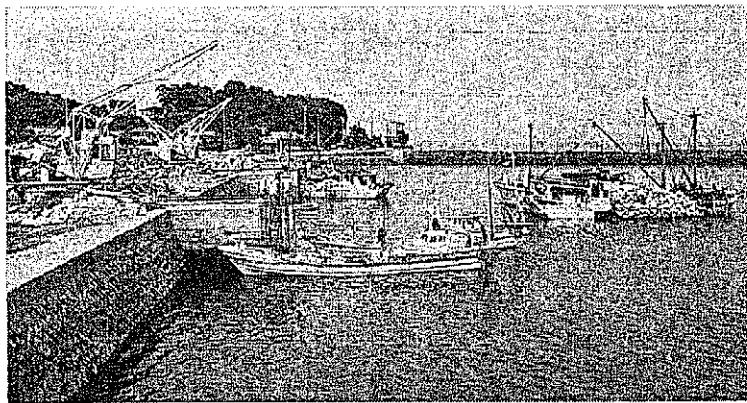
一方、近年における経済の高度成長によって本県の焼物の原料である天草陶土の移入も活発となり、背後地の製陶企業の進出、水産養殖業の進展により、船舶の増加と大型化が進んできた。

このような情勢から現施設では、対処できなくなったので、四十六年度から港湾改修事業によって、下流部に新しく物揚場施設の移転整備を行っている。

大浦港 本港は、本県の南西端に位置し、有明海沿岸の広江より野崎の方に湾曲した天然の恵まれた良港である。

本港は、古くから、有明海沿岸の漁船・機帆船の避難、背後地の農水産品・鉾産品の積出港として発展し、広江港として愛称されていた。

昭和五年県営有明干拓造成事業開始にともない、石材需要が増大し、一躍船舶の隻数も二



大浦港の石材積出

三倍の三〇〇余隻に増加した。このため船舶の安全停泊・避難などが問題化され、運送組合が主体となり、六年、亀の浦地区河口に東西両防波堤を新設すると共に、十年には亀の瀬より西三〇〇m位に延長六〇mの防波堤が新設された。

これにより大小一〇〇余隻の船舶が石材積み出し・避難などにけい留、停泊できるようになった。

また、二十六年十月のルース台風により、亀の浦東側防波堤および江防波堤は、一瞬のうちに原形を止めないまでに破壊されたが、同年、災害復旧事業によって原形復旧された。

二十九年には乙種港湾に指定され、三十年代に入って、公共投資の増加に伴い、石材の需要が大幅に伸び、在来の施設では対応出来なくなり、三十三年から大浦港特別整備事業により、石材積み出しのための野積場、物揚場（水深二m）の造成、荷役機械、臨港道路の整備、泊地のしゅんせつを実施した。

三十六年から防波堤二五mを築造し、さらに四十三年度から臨港道路の舗装を行った。

大浦港は、有明海に面した港では、自然条件に最も恵まれ、今後、有明海沿岸の道路の整備、周辺臨海部の開発などの事業進展に合わせて、鉱産品、農産品の積み出しふ頭、観光基地としてのフェリーふ頭などの整備が期待される。

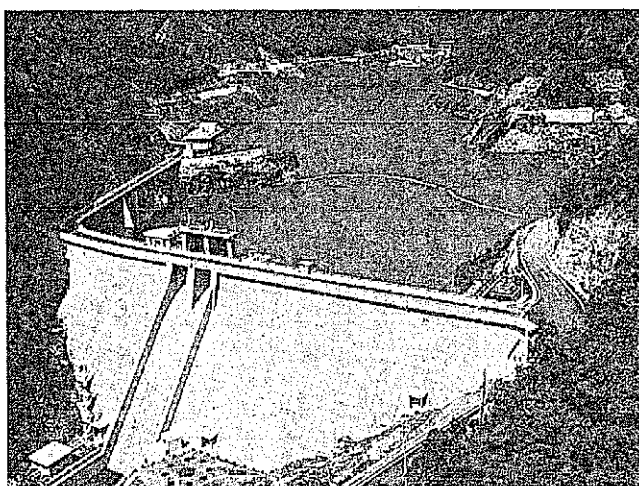
五 水資源開発

(一) 水資源開発の歴史と沿革

本県の地形と水資源 本県の降雨量は一、九〇〇mm（過去三〇年間の平均）であり、全国平均の一、八〇〇mmを上回り、北陸・南四国地方等に次いで多雨であるが、山地面積が県土の四四%と、全国のその七〇%より極めて小さく、また山は浅く急峻であるため、水資源の涵養が乏しい地形となっている。このため、筑後川・嘉瀬川・六角川・塩田川・有田川・松浦川などの主要河川はひとたび大雨が降れば洪水となり旱天が続くと早ばつ状態となる。流域住民は毎年のように起こる洪水と早ばつの被害に長年苦しめられてきた。とくに、佐賀平野は日本有数の米作地帯であるが、このように不安定な水事情のためクレークやため池による取水に頼らざるを得ず、また有明海の干満差が極めて大きいことを利用して満潮の時そ上する塩水に押し上げられた淡水を水田へ導入する、いわゆる「淡水取水」という独特の取水方法などを行ってきた。

県北部の唐津市・上場地区・西松浦郡、西部の武雄市・鹿島市・杵島郡・藤津郡などの地域についても多くのため池があるが、十分な水源とはいえず、毎年のように早ばつの被害が出ている。

一方、洪水も、過去ひんぱんに起きており、とくに昭和二十年（枕崎台風）、二十三年（低気圧）、二十四年（ジュディス台風）、二十八年（梅雨前線）、三十七年（梅雨前線）、四十二年（台風くずれ）などの被害は大きかった。



竜門ダム 昭和49年完成

戦後の水問題 本県は農業県であるため、戦争による直接的被害は比較的少なかったが、戦後の海外からの引き揚げ、復員等により人口が急増し、昭和十九年から二十五年までの人口増加率は全国の一三％に対し、本県は三四％も増加し、この増加した人口は主に農業に流入したため、経営規模は零細化した。

一方、食糧増産政策に基づき農地拡大などがはかられたために、当時の五万三、〇〇〇町歩の耕地面積のうち三五％が用水不足田といわれ、早^{かん}ばつによる被害を一層激しいものにした。

このため、戦時中休止していた白石北部用水改良事業等の県営事業を復活し、二十八年ごろには武雄市の朝日ダムの完成をみている。農業用水のほか、生活用水の需要に対しては水道施設の新設・拡張が次第に行われたが、二十年代後半に至っても上水道利用者は県民の四分の一に過ぎず、大部分は非衛生的な井戸水・坑内水などを飲用していた。また、工業用水についても積極的な開発の必要が痛感されていた。このような水事情を反映して治水とともに水資源の確保が強く要請された。

全国的にも農業用水、

上水、工業用水あるいは発電、さらには観光などの多面的な目的を持つ河川総合開発の考え方が盛んとなりつつあった。昭和二十七年に県が野口研究所に委託した調査報告にも城原川、嘉瀬川、塩田川の河川総合開発計画の考え方が出されており、広滝ダム、古湯ダム、嬉野ダムによる治水、農業用水、発電、放水による石炭運搬等が提案されていた。

北山ダム等の完成 佐

賀平野は、昭和初期からクリークからポンプで揚水する、いわゆる機械かんがいへの切り換えが進み、その後の稲作技術の改善、農地の拡大に伴い、農業用水の需要は増

大し、毎年のように起こる早^{かん}ばつと洪水による被害を受けてきた。このため、佐賀平野の農業用水の安定確保と洪水防止のため、戦前から構想

既設主要ダム

ダム名	河川名	有効貯水量 千 ^m ³	工期	目的
北山ダム	嘉瀬川水系 嘉瀬川	22,000	昭和25年度～32年度	農業用水
有田ダム	有田川水系 白川	1,580	33年度～36年度	治水、不特定
岸川ダム	牛津川水系 今出川	320	36年度～37年度	治水（農業防災）
河内ダム	筑後川水系 大木川	1,000	37年度～45年度	治水（農業防災）、農水
岩屋川内ダム	塩田川水系 岩屋川内川	2,280	42年度～49年度	治水、不特定
竜門ダム	有田川水系 広瀬川	2,220	43年度～50年度	治水、不特定、上水

第8章 産業基盤の形成

されていた嘉瀬川上流の北山ダムの建設が昭和二十五年度に着手された。このダムは集水面積五五圃、有効貯水量二、二〇〇万 m^3 の農業用ダムとして農林省によって計画され、水没家屋一一〇戸を数えたが、地元の協力を得て三十二年度に完成した。このダムの完成により、佐賀地区の約一万一、〇〇〇haの用水不足は一応解消されることになり、また治水の面においても相当の効果が上がっている。

北山ダム完成後、三十六年に有田川上流の白川に治水・不特定を目的とした有田ダムが完成したのをはじめ、岸川ダム（農業防災）、河内ダム（農業防災、農業用水）の完成をみている。

工業用水 佐賀東部地区は、昭和三十年ごろから将来の内陸工業地帯道の建設としての発展が期待され、県は工業導入のため積極的な基盤整備をはかった。

工業団地の造成とともに、これに必要な工業用水として筑後川支川宝満川から日量一〇万 m^3 を給水する佐賀東部工業用水道を計画し、三十七年度からまず日量五万 m^3 を給水する第一期工事に着手し、四十二年頃から鳥栖地区に給水開始した。さらに給水区域を拡張し、給水能力を一〇万 m^3 にするため第二期工事を四十五年頃から開始し、五十二年完成を目指し、工事を進めている。

一方、伊万里地区では、臨海工業地帯としての発展をはかるため、昭和三十年から工業開発のための基礎調査を実施し、四十年には伊万里湾総合開発構想を策定した。

そして五十年には七ツ島工業団地が完成し、伊万里工業団地も現在造成中である。

工業用水については、一日当たり七、〇〇〇 m^3 の給水能力を持つ長浜

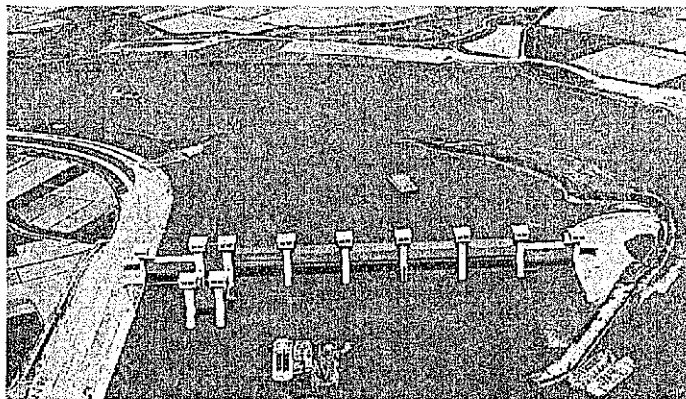
ダムが四十四年度から四十九年度の工期で完成し、伊万里工業用水道として給水を開始している。さらに、今後の工業用水の需要増大に対処するため、現在有田川河口堰の調査を進めている。

また、杵島地区（北方町、大町町、江北町）では、産炭地域振興策の一環として工業開発のための高砂団地等の造成を完成させるとともに、工業用水については、この地域が地盤沈下による被害を受けていたため大量の地下水利用は難しく、このため嘉瀬川から一日当たり一萬 m^3 を取水する杵島産炭地域小水系工業用水道布設事業を四十七年度から開発し、五十三年完成を目指して工事を進めている。

白石平野の地盤沈下対策とアオ取水の合理化

白石平野は、旧来から水源に乏しく、昭和初期から農業用水としての地下水利用が行われていたが、戦後の食糧増産政策により深井戸さく井が一層活発となり、その結果、三十二年頃から地盤沈下が生じ始め、その被害は年ごとに増大していった。

従来不安定なアオ取水に悩まされていた地域を農業用水の安定確保、地力の向上等による農業生産力の飛躍的發展



六角川河口堰工事 昭和49年5月

をはかるため、昭和三十年代から國営筑後川下流土地改良事業が構想され、四十七年度に着手された。

この事業は、佐賀・福岡両県にまたがる五万五、〇〇〇haを対象に、あるいは導水路や大堰せきの建設、ほ場整備等を行うものであり、現在、筑後大堰が水資源開発公園により建設されようとしている。

このうち、白石平野については、まず建設省が四十五年度から五十五年完成を目指し工事を進めている六角川河口堰により、平年次の年間地下水利用量に見合う約一、〇〇〇万 π を確保し、不足分は嘉瀬川ダムから導水するという計画であ

水 需 要 量 の 推 移

項目		40	45	50	50/40	備 考
上 水	総 人 口 (千人)	872	833	838	2.4 倍 (1日平均給水量)	
	普 及 率 (%)	56.5	66.0	74.6		
	1日平均給水量 (千 π)	72	120	175		
工 水	出 荷 額 (億円)	1,074	2,620	4,296	1.4 倍 (補給水量)	※出荷額は50年 換算 ※30人以上の事 業所を対象
	使 用 水 量 (千 π /日)	206	286	341		
	回 収 率 (%)	22.3	34.9	33.1		
	補 給 水 量 (千 π /日)	160	186	228		
農 水	総 需 要 量 (千 π /年)	602,588	590,525	630,175	1.05倍	

資料：佐賀県勢のあらまし (53年1月)

り、現在、河口堰本体の完成を見るとともに、嘉瀬川ダムの建設調査がなされている。

上場開発と水資源 上場地域は、野菜・茶等の畑作を主体としているが、地形的に水資源に乏しく、常襲かんばつ地帯であり、農業生産力は極めて低いため、昭和三十五年から農業振興のための基礎調査を実施し、四十年には上場地域開発計画を策定した。

その後さらに國の直轄調査が行われ、六、三〇〇haの農地を対象として、田畑の区画整理・農地造成・道路整備等をはかっている。

水資源開発については、松浦川から取水し、上場台地内の五ダム(後川内ダム・赤坂ダム・打上ダム・藤ノ平ダム・上倉ダム)に、貯水・調整する國営事業が決定した。現在、五ダムの建設も農林省により一部着手されている。

これからの これまで述べたように北山ダム、有田ダムを始め多くの水資源開発 ダム等を建設し、水資源開発に努めてきたが、しかしながら、現在でもかん天が続けば、すぐ用水不足になる地域があり、また四十年から五十年までの水需要の伸びを見ると、上水は二・四倍(一日平均給水量)、工業用水は一・四倍(補給水量)、農業用水は一・〇五倍(総需要量)となっており、産業の発展、生活水準の向上により水需要は増大してきた。このため水資源開発の必要性は今後ますます高まるものと思われる。

このため、現在、昭和六十年完成を目指し、筑後大堰せき、嘉瀬川ダム、城原川ダム等二一か所の水資源開発施設の建設・調査が積極的に進められている。

(二) 筑後川の水源開発

河川総合開発と 筑後川は、大分県に源を発し、熊本・福岡・佐賀県 松原・下笠ダム を経て有明海に注ぐ九州第一の河川である。昔から 「筑紫次郎」とも呼ばれ、流域の社会・経済・文化の発展に大きく貢献 してきた。しかし、他方しばしばはん濫し、戦後においても二十二年か ら毎年のように災害を繰り返してきた。特に二十八年の大洪水は、六月 二十五日から二十九日までの五日間で筑後川流域は八〇〇～九〇〇mm、 中流域は七〇〇mmの降雨量を記録し、死者一四七人にのぼる未ぞ有の被 害をもたらした。

そのため、国の治水計画も大幅な変更を迫られ、三十二年、「筑後川 水系治水基本計画」が作成された。この中で、筑後川上流に洪水調節用 のダムの建設が必要とされ、一か所のダム候補地点について検討の結 果、松原・下笠両ダムが最適と結論された。

一方、昭和二十五年、国土総合開発法が制定され、河川の開発につい ても治水と農業用水、都市用水の確保などを組み合わせた総合的な開発 をはかるという総合開発の考え方が高まり、この両ダムは発電をも併せ 行う多目的ダムとして計画された。三十三年から建設に着手されたが、 地元住民の反対が強く、いわゆる「蜂の巣城紛争」が展開され、一〇年 以上の年月を要し、下笠ダムは四十四年、松原ダムは四十五年にそれぞ れ完成を見た。この両ダムの完成により、下流域地域の河川はん濫はほと んどなくなっている。

水資源開発促進 昭和三十年代は、急速な都市への人口集中、生活様 式と水系指定 式の向上、産業の発展に伴い、水資源の開発が急務と

なってきた。

そのため、重 要水系につい て水資源開発 を推進するた め三十六年水 資源開発促進 法が制定さ

れ、以後、重 要水系におけ る水資源開発 は、同法によ る水系指定を 受け、基本計 画を策定し実 施されること となった。

一方、北部 九州において も、都市用水 ・農業用水の 需要が急速に 増大し、水資 源の総合開発

法が制定さ

筑後川における本県の利水状況

用途	河川名	事業者名	許可取水量	対象地域	許可年月日	備考
生活用水	宝満川	鳥栖市	0.469m ³ /s	鳥栖市	昭47.7.4	
	筑後川	〇	0.139	〃	—	
	支川田手川	千代田町東地区	0.018	千代田町	45.8.29	
	筑後川	諸富町水道	0.019	諸富町	49.3.31	
	〃	〇佐賀東部水道企業団	1.065	1市10町2村	—	筑後大堰から取水予定
工業用水	筑後川	味の素九州工場	1.16	諸富町	36.6.1	
	宝満川	佐賀県	1.25	鳥栖市 基山町 三田川町 諸富町	39.6.19	東部工業用水道
都市用水	(筑後川) (城原川) (ダム)	〇佐賀導水開発量	1.80	佐賀市周辺	—	
	筑後川	〇筑後大堰開発量	0.35	未定	—	0.35m ³ /sは、福岡、佐賀県で未配分
農業用水	筑後川	(現在は淡水で8,300万m ³ /s年取水している) 〇農林省	18.60	筑後川右岸		国営筑後川下流土地改良事業(受益面積55,000haうち佐賀県37,000ha)(工期51年～67年)

注：〇印は52年以降計画分

計画の樹立とその早期実現が強く望まれた。このため、協議会結成の気運が急速に高まり、三十八年十月、北部九州四県（福岡・佐賀・熊本・大分）と関係各省の出先機関並びに九州・山口経済団体連合会の構成による北部九州水資源開発協議会（略称、北水協）が発足した。

三十九年十月、筑後川は利根川、淀川に次いで全国で三番目の水資源開発促進法に基づく開発水系に指定され、四十一年二月、「筑後川水系における水資源開発基本計画」（基本計画）が決定された。この計画では昭和五十年における関連地域の需要見通しの毎秒約二三tに対して、供給目標も毎秒約二三tを設定したが、供給施設としてはさし当たり新規利水量毎秒約四tの両筑平野用水事業（江川ダム）が盛りこまれるにとどまった。このように水系開発の基本となる計画としての性格から遠いものであったため、北水協では、さらに関連河川も含めて独自の構想を樹立しようと四十二年からの水資源開発構想の作成を行った。

四十四年六月、北部九州の諸河川における今後の具体的な水資源開発事業を実施するための指針として「北部九州水資源開発構想」（第一次マスタープラン）を決定した。この中では、筑後川水系で五十年における関連地域の需要見通しとして、毎秒約三五t、五十五年の開発可能量として毎秒約四二tとし、供給施設としては江川・寺内ダムなど九ダム、一合口堰（その後の「筑後大堰」）が挙げられている。

その後、基本計画については四十五年十月、両筑平野用水事業の一部変更と寺内ダムの追加により、

- 一 江川・寺内両ダムの相互利用による福岡県両筑平野の農業用水の確保・補給

二 甘木市・福岡市の上水道用水

筑後川水資源開発年表

年月日	項目
昭28.6	未ぞ有の大洪水、筑後川沿岸一帯大被害
32.2	筑後川水系治水基本計画策定（建設省）
32.3	特定多目的ダム法公布
33.4	松原・下笠ダム着工（松原ダム45年、下笠ダム44年完成）
36.11.13	水資源開発促進法、水資源開発公団法公布
38.10.28	北部九州水資源開発協議会（北水協）発足
39	江川ダム着工（47年完成）
41.2.3	「筑後川水系水資源開発基本計画」告示
43.10	「筑後川調査報告—水系開発に伴う水産業への影響調査」報告さる（第1次水産報告）
44.6.13	北水協第1次マスタープラン策定
45.12.26	基本計画一部変更（両筑平野用水の一部変更、寺内ダムの追加）
45	寺内ダム着工（～53年度）
48	筑後大堰着工（～55年度）、福岡導水事業着工（～56年度）
49.7.30	基本計画一部変更（筑後大堰、福岡導水事業追加）

三 福岡県・佐賀県への上水道用水の確保

などを内容とする一部変更が行われた。これを受けて本県においては、佐賀市を始め東部一〇町二村を対象に上水道を供給する佐賀東部広域上水道計画が策定された。

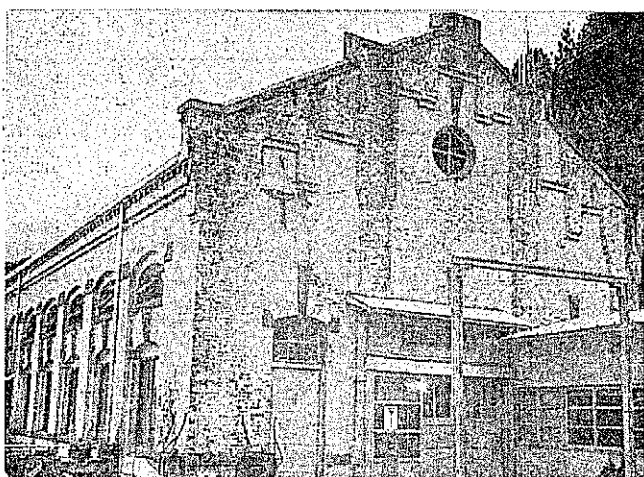
筑後大堰と筑後川本川の農業用水・都市用水の取水の安定をはかる福岡導水のための合口堰の構想は、北水協第一次マスタープランでも計画されたが、上流ダムの開発に伴い一層必要性が高まり、治水・利水の目的をあわせもつ筑後大堰の構想として具体化されるようになった。そして四十九年七月、基本計画が一部変更され、新たに供給施設として筑後大堰建設事業と福岡導水事業が追加された。これにより筑後川の総合開発は、筑後大堰を軸として、開発・利水・流水・環境等あらゆる面で新しい局面を迎えることになった。

六 電力

(一) 水力発電の沿革と戦後の電力事情

本県の電気事業は、明治三十九年十一月設立された広滝電気株式会社
が、城原川の水力を利用して、五〇〇kw二台を持つ広滝発電所を建設し、
明治四十一年十月、佐賀市内および神埼方面に供給したのに始まる。

その後、広滝電気は九州電気と合併、明治四十五年六月には博多電灯
鉄道株式会社と改称し、川上川・広滝発電所の増設、川上川第二など四



佐賀県最古の水力発電所—九州電力広滝発電所

発電所を新設した。大正
十一年五月には博多電灯
も関西電気と合併、東邦
電力と社名を変更し、県
内では昭和七年まで、川
上第三発電所ほか七か所
の新設、既存発電施設の
増設が行われた。

昭和十三年三月には、
電力管理法、日本発送電
株式会社法が公布され、
電力国家管理の第一歩を
踏み出すことになり、昭
和十七年四月配電統制令

にもとづき、九州の電力会社四社（東邦電力、九州水力、九州電気、日
本水電）が統合し、九州配電が設立された。九州の電気事業は、この九
州配電と、これとは別に国家管理の中核として電力開発権を確保した日
本発送電九州支店により運営されることとなった。

昭和十七年当時の本県の発電設備は、一五か所・出力二万六、五二
kwで、日本発送電九か所・出力一万八、九八〇kw、九州配電六か所・出
力七、五三二kwであった。

戦後の電力事情 終戦により、国家総動員法は廃止となり、配電統制
令が失効したため、二十一年九月、電気事業法が改正されたが、九州で
は、日本発送電九州支店と九州配電はそのまま存続することになった。

終戦直後、九州の電力需要は軍需産業の停止等のため、一時的に余剰
電力を生じたが、その後、戦災都市の復興、連合軍の進駐、工業の復活
などによる電灯・電力需要の増加より、二十一年九月には早くも電力供
給不足となった。

本県においても、水力発電のみならず、降雨が続かなか
ればたちまち渇水の様相を呈し、発電認可出力二万六、五二二kwに対
し、渇水期には一万kwを割るという状態であった。一方、需要は、県
産業の主体をなす石炭産業が全需要電力の八〇%以上を占めており、こ
れが保安電力の確保の必要性から、電力制限を行うわけにはいかず、電
力需給は極めてひっ迫した問題となった。

原材料の窮乏や燃料不足等により、この時期の本県石炭炭出炭量は、昭
和二十年九〇万三、〇〇〇t、二十一年九六万七、〇〇〇tと、戦中・
戦後を通じて最低を記録している。

年次別電力需給状況

単位：千KWH

区分 年度	使用電力量			発生電力量 (水力発電)	県外からの 受電量
	電灯	電力	計		
昭和20年	19,677	88,756	108,433	90,600	不明
21	35,028	76,110	111,138	128,600	〃
22	27,760	110,420	138,180	107,200	〃
23	38,937	135,645	174,632	133,400	62,692

資料：九州電力佐賀支店

業種別電力供給量（契約電力500KW以上）

単位：〔契約電力 KW
使用量 千KWH〕

	石炭鉱業		機械工業		紡績工業		化学工業		金属工業		合計	
	契約電力	使用量	契約電力	使用量	契約電力	使用量	契約電力	使用量	契約電力	使用量	契約電力	使用量
昭和 22年1月現在	13,600	5,611	1,200	253	1,700	535	500	16			17,000	6,415
23・6 〃	15,650	7,119	1,200	307	1,700	488	800	46			19,350	7,960
24・7 〃	18,200	8,657	1,200	391	1,700	544			800	28	21,900	9,620

資料：九州電力佐賀支店

電力需給調整 昭和二十一年十一月、政府は電気需給調整規則を公布し、受電契約の制限、使用電力量の制限、休電日の指定、休電時間の指定、最大電力の指定および禁止需要の設定等の措置がとられた。

本県でも引き続き渇水により、県下一円に停電のひん発をみるに至り、二十二年八月十四日から、九州地方商工局と九州配電は、県下一円に「一世帯一灯運動」を展開し、十一月には商工省より電力緊急制限が発令され、一般家庭、商店街にローソク送電が行われた。産業用電力もそれまで週四・五日休電を行っていたが、十一月末から十一段制限（一週間に五・五日休電）という未曽有の電力飢饉の様相を呈した。政府は、資金・資材を、石炭・鉄鋼等基礎産業に投入するとともに、電力の確保をはかり経済復興を促進することにした。

この時期に二十二年二月、玄海の離島小川島につづいて、翌二十三年馬渡島に発電施設が建設されている。また、供米を促進するために昼間二、〇〇〇kw、夜間一、五〇〇kwの特配送電が農村向けに行われ、供米日本一に寄与した。

また、結果は思わしくなかったものの、二十三年二月十一日、渇水のため、電力用水確保を目的に川上川上流で日本初の人工降雨の実験が行われている。その後、二十三年十二月中旬の降雨で需給は大きく緩和され、二十四年に入っても断続的降雨に恵まれて緊急停電はほとんどなくなった。

(二) 電源開発の推進

昭和二十四年のドッジ政策の実施により、安定自立化へのみちについてたわが国経済は、不況の一途をたどっていたが、二十五年六月、朝鮮戦

争のぼっ発がもたらした特需・輸出の伸長により、生産の拡大を遂げ、二十七年の本県工業生産はほぼ戦前の水準に回復した。これに伴い電力需要も増大し、二億八、〇〇〇万の消費電力量に対し、県内発生電力量は一億四、〇〇〇万kw/hと五〇％程度の供給力しかなく、県外依存度が高まった。

二十五年十一月には、ポツダム政令による公益事業令、電気事業再編成令が公布され、日本発送電と九配電会社を解体し、発送・配電の一貫経営による民有民営の電気事業会社を新設することとなり、翌二十六年五月九州では九州電力株式会社が設立された。同年から全国的に電力会社による電源開発事業が推進され、二十七年には電源開発促進法が公布されることになった。

九州においては電源開発五か年計画によって、三十年までに水力一九地点、火力五地点、内燃力一三か所で六〇万八、八〇〇kwを開発することとし、本県では、川上川水系の藤ノ瀬に出力二、五〇〇kwが計画された。三十年に入り、電力設備は川上川水系を中心に四か所で出力三万、三〇〇〇kwが新設された。特に、北山ダムが三十二年三月完成し、同年六月にはダムから発電用水の放水により、小関発電所が運転開始し、続いて三十三年九月、本県水力の最大発電所である鮎の瀬発電所が出力一万七、六〇〇kwで運転開始し、県内出力は、五万六、五二六kwに増強された。

(三) 産炭地振興と唐津火力発電所

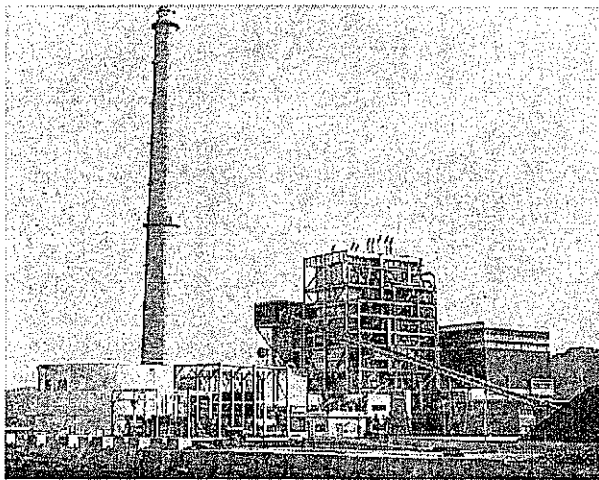
昭和二十八年七月朝鮮戦争休戦協定の成立に次ぎ、デフレ政策により景気が後退したが、三十年ごろから景気が回復し、わが国の産業は急速な拡大に向かい、それに伴ってエネルギー源が石炭から重油へと移行し

始めた。

本県の石炭産業は、三十二年に炭鉱数六三鉱を数え、出炭量は二八七万tにのぼっている。その後、石炭需要の減退により貯炭量が増大し、三十四年には三〇万tに増加した。同年五月から三十五年三月まで出炭制限などが実施されたが、ついに三十五年の出炭量は三〇〇万tに達した。

これらの石炭の需要拡大とあわせて電力の確保をはかるため、火力発電所の建設はすでに二十年代から検討されていた。すなわち、二十六年には県産業振興対策審議会が中心となり、伊万里火力発電所設置のための立地調査を実施し、西松浦郡山代町久原を適地として選定し、誘致運動を展開した。しかし電力消費地に遠いこと、地質・発電用水の問題等もあり、佐世保市相の浦に決定し、伊万里設置は実現しなかった。

三十四年四月、ますます高まってくる石炭の斜陽化に対処するため、県炭鉱不況対策協議会が火力発電所誘致を決議したのを皮切りに、県・九州電力・石炭業界の三者による、県火力発電所立地調査委員会が組織され、唐津市東港、伊万里山代町久原の二か



九州電力唐津火力発電所1号機
昭和42年9月営業運転開始

九州電力唐津火力発電所の
石炭消費の推移

年 度	計 画 量	消 費 量
昭和42	194,900	180,406
43	396,000	256,100
44	242,300	141,700
45	150,000	165,700
46	65,200	66,000
47	76,800	57,400

資料：九州電力唐津火力発電所

所を候補地として立地、電力需給、石炭生産、輸送問題等、総合的調査を実施した。そして県は「産炭地火力発電適地調査報告書」として取りまとめ、関係団体と共に電源開発調整審議会をはじめ、九州電力など関係機関に積極的に働きかけ、県内へ火力発電所の設置を推進した。

その結果、三十七年七月唐津市東港が建設予定地に決定し、四十二年九月工事費九三億円をかけて、出力一五万六、〇〇〇kwの発電所が完成した。この発電所は、年間計画石炭消費量四〇万tとして運転を開始し、石炭需要確保に大いに寄与するものとして期待された。しかし、炭鉱のなだれ閉山により石炭の供給が円滑に行かず、四十四年四月重油と石炭の混焼に転換した。四十七年十一月、本県最後の炭鉱であった新明治鉱業の閉山により、石炭産業は本県から姿を消し、翌年六月には重油専焼となった。そしてさらに四十六年七月に、九州電力は同地に二号機（出力三七万五、〇〇〇kw）、四十八年七月に三号機（出力五〇万kw）を建設、運転を開始し、唐津火力発電所は実に一〇三万一、〇〇〇kwと九州火力発電所のうちで最大の出力を持つこととなった。

県内の消費電力に対する発生発電力量は、四十一年までは二九%に過ぎず、約三分の二以上を県外からの受電に頼っていたが、四十二年の唐津火力発電所の設置により、一挙に送電県になり、その後の増設等によって、四十八年の県内発生電力量は六〇億kw/hに達し、消費電力量一四

億kw/hの約四・三倍となり、九州全域発生電力量の二一%を占めるに至っている。

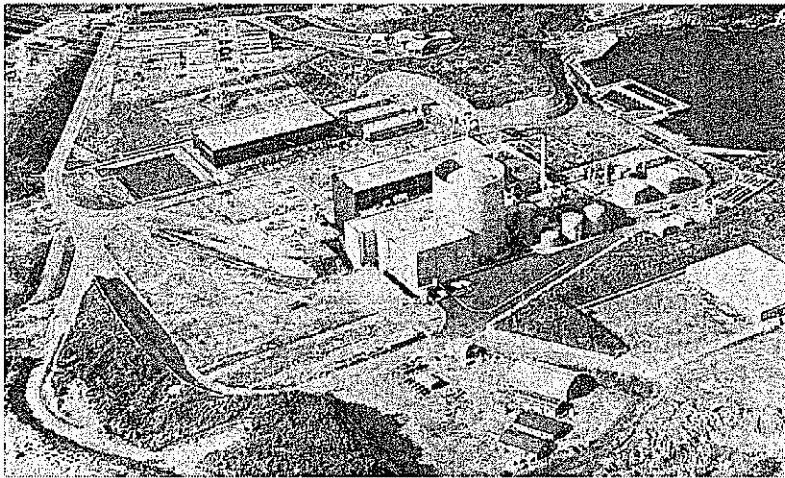
四 玄海原子力発電所の建設

三十年代に入りわが国の電力は、火主水従の時代から原子力発電へ向かつており、三十年十二月原子力基本法、原子力委員会設置法、総理府設置法の一部を改正する法律の、関係三法律が公布された。

四十七年七月に初の商業用発電所（出力一六万六、〇〇〇kw）が、茨城県東海村、日本原子力発電株式会社東海発電所で運転が開始された。その後、全国で五十年末までに、福井県敦賀発電所ほか一一か所に建設され、一二基、六六〇万二、〇〇〇kwの出力となっている。

九州電力株式会社では、三十二年以来九州一円にわたり数十か所の地点で原子力発電所立地調査を進めていた。一方通産省でも九州地区の調査地点として、三十九年鹿児島県川内市、四十年は佐賀県東松浦郡玄海町値賀崎、宮崎市外前半田を原子力発電所立地候補地点として挙げ、県でも同年九月通産省の委託により、値賀崎の地質調査を実施した。その結果、地質・立地条件等において優れていることが明らかとなった。さらに九州電力は、四十二年度より広範囲にボーリング調査を行い、適地であることを確認し、六月玄海原子力発電所一号炉として値賀崎に建設することを正式に決定した。

この間、地元玄海町においては原子力発電所調査特別委員会を設置し、上場地域開発の一環として誘致実現を期することにし、四十一年六月、玄海町議会で誘致を決議した。四十二年七月には、唐津市・玄海町・呼子町・肥前町・鎮西町の、町長・市町議会議長・経済団体からなる



九州電力玄海原子力発電所 昭和50年10月営業運転開始

誘致促進期成会が設立された。

一方、県においても、四十三年十月、県原子力発電所誘致促進対策協議会を設置し、積極的に実現を促進することとなった。

四十五年四月、九州電力は知事・上場四市町長立ち会いのもとに、玄海漁連と原子力損害賠償契約に関する法律に基づく協定書を締結、翌年三月には関係漁業協同組合と漁業補償妥結などを経て、玄海原子力発電所が起工された。四十七年十一月には、県・玄海町・九州電力と三者で、「原

子力発電所の安全確保に関する協定書」の締結と、協定書の運用について取

り交わし、発電所周辺地域住民の安全確保について、関係法令の順守、放射能および温排水の測定、原子力安全連絡協議会の設置、計画等に対する事前了解と連絡、立入調査、安全確保措置、損害の補償等について定められた。

五十年一月には、県原子力環境安全連絡協議会を開催し、二月十四日、一号炉初の試験送電開始

に先立ち環境安全に対する体制を整えた。この間、四十七年二月、二号炉建設の方針が打ち出されることになり、一方、安全確保に対する反対運動が展開され、五十年六月、蒸気発生器の細管に漏えい事故等トラブルなどもあったが、五十年十月、九州において初めて原子力発電が営業運転されることとなった。

四十九年六月、発電所周辺地域整備法、電源開発促進税法、電源開発促進対策特別会計法のいわゆる電源三法が公布されたが、玄海原子力発電所もその対象となり、周辺地域の玄海町・唐津市・肥前町・鎮西町・呼子町に電源立地促進対策交付金により、道路、教育文化施設、環境衛生施設の整備が進められている。

県においても、五十年八月経済部に原子力対策室を設置し、安全性の確保、環境保全、地域整備等について、総合調整にあたり、広報対策、温排水影響調査、放射線監視事業による周辺地域における環境保全調査を実施している。また、電源三法の制定に先立ち、県単独事業で四十七年から五十年まで、環境放射能の測定および環境試料の分析を行うなど、環境監視に万全を期している。

(五) 今後の電源開発

九州電力では、九州地区における昭和五十六年までの電力需要を、五十年の二八六億kw・hから四四六億kw・hと一・六倍(年平均七・七%)の増加、八月最大電力を五十年六〇〇万kwから九五四万kwに増加すると想定し、これに対して電源開発約二九〇万kwが必要であるとしている。

本県においても今後、玄海原子力発電二号炉(出力五五万九、〇〇〇kw、五十六年三月運転開始予定)が建設中であり、このほか、厳木町

に、天山揚水発電所一号、二号機がそれぞれ出力三〇万kwで、建設が計画されており、本県はさらに電力供給県としての地位を高めることになろう。

七 運輸・通信

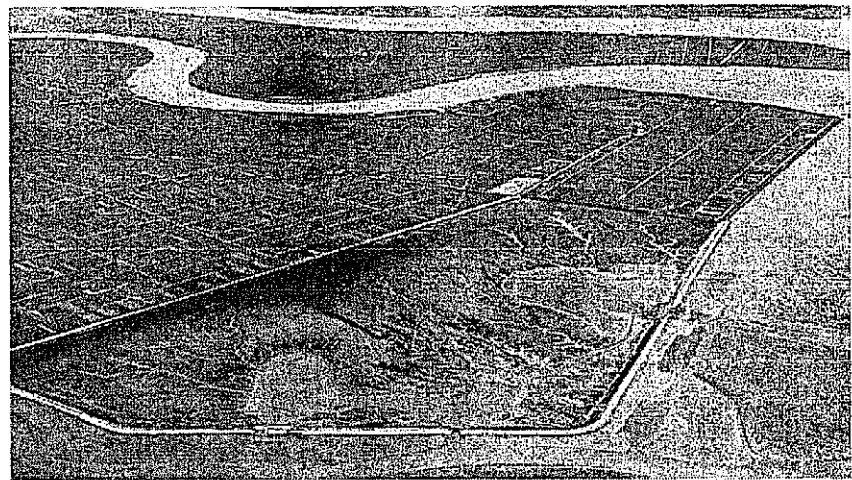
(一) 空港建設の経緯

増大する航空需要に対応し、地域開発や産業振興、さらには県民生活の発展をはかるための佐賀空港の必要性は早くから叫ばれていたが、昭和三十五年ごろから県の経済界を中心にその動きが活発化し、三十六年の産業振興計画において佐賀空港の必要性がとりあげられた。また、四十一年の県の総合開発計画においては、空港建設についての調査促進を織り込み、候補地の調査が進められた。四十四年の年頭にあたり、池田知事は空港建設に取り組む意向を表明するとともに、四十四年度当初予算に空港建設のための調査費四〇〇万円が計上された。県は空港候補地の検討を続けていたが、昭和三十年から造成され四十五年にはほぼ造成が完了していた川副町地先の国造干拓が地形や気象条件等で航空機の発着に適しており、折からの新規開田抑制策によって、米の作付けが不可能となっていたことなどから、この地を空港用地として選定した。

そして第二次空港整備五か年計画に採択されるよう折衝を続けた結果、四十五年八月に発表された同計画において佐賀空港の建設が正式に認められ、十二月には四十六年度の国の予算において事業費として二億円が内定した。これより前、四十五年四月に県内の市町村や商工、建設、

農業、その他各種団体はもとより福岡県西南部の市町村をも含めた佐賀空港建設促進期成会が設立され、運輸省等に対する空港建設計画の採択や国の予算確保について陳情、要請を行った。

県は、四十六年に参事室を発足させ、建設計画の具体的検討や地元川副町関係者との折衝をひんばんに行った。四十八年二月の定例県議会において、四十八年度の事業費並びに用地費として一億五、〇〇〇万円を計上するとともに、三月に入って、「佐賀空港の設置および管理、国造干拓の取得並びに取得費についての議案」を四十七年度補正予算として追加上程し、三月二十八日に、これら空港関係議案は原案どおり可決された。また、四十五年以来折衝を続けてきた国造干拓二四〇haの取得についても、三月三十一日には九州農政局長との間に売買契約が締結され、県有財産として取得した。はじめ県は、同空港を第二種空港として国に要請していたが、諸種の事情



佐賀空港の建設が予定されていた国造干拓

から第三種空港として設置が決められていた。

県は、かねてから川副町関係者への説明会を続け、四十八年三月の県議会での空港案件の議決後、川副町に対し、空港整備法に基づく協議の折衝を行っていた。しかし、漁業者の空港建設に対する反対運動が依然として続き、特に四十八年五月に、有明海における第三水俣病発生のおそれもあり、との発表もあって地元の空気はさらに硬化した。そして、川副町長は、これ以上空港建設を推進することは町政の混乱を来たすとの判断から、六月三十日、町で組織する空港対策協議会で、川副町に空港を建設しない旨を表明するにいたった。そのため、県も、前に同町に対して提示していた協議書を撤回し、折から開会中の県議会で、知事は空港関係議案の撤回を行うとともに、九月定例議会に空港建設中止に伴う事業処理費を計上した。

(二) 鳥栖商工団地の建設

鳥栖市は、古くから鉄道の街として知られ、鹿児島本線、長崎本線の結節点であり、また国道三号線と三四号線など九州の大動脈幹線の結節点でもあった。九州縦貫自動車道が建設され、横断自動車道の建設が計画されるようになり、鳥栖市の交通の要所としての将来性がさらに高まることが予想され、特に経済の拡大に伴って生産や消費のための物資の流通拠点として大きな役割を果たすことが期待されていた。

すでに、四十一年に策定した県総合開発計画において、鳥栖地区を九州の流通拠点として位置づけていたが、四十五年の県長期総合開発計画では、鳥栖地区に

一 本土からの物資の受け入れ、分散基地

二 九州から本土向け物資の集荷、発送基地

三 九州域内における物資の中継、転送基地

としての機能を有する大規模広域流通センターの建設を進めることを明確に打ち出した。

また一方、四十四年の新全国総合開発計画でも、「鳥栖等において、地理的条件を生かした流通基地を建設する」、また、四十六年に行われた福岡通産局が主宰する九州地域流通システム推進会議の答申でも具体的に整備の方向が明確にされた。

県では、このような情勢に対応して具体化を強力に進め、建設省に対して都市計画事業としての採択や、日本道路公団に対して高速道路関連施設事業としての整備などを働きかける一方、四十七年、国土総合開発事業調整費により「鳥栖地区流通都市整備計画調査」などを進めた結果、同年、同市の藤の木地区に流通団地を建設する基本方針を県で固め、七月から鳥栖市の協力を得て、県土地開発公社によって用地買収が着手された。そして、福岡川紀章建築都市設計事務所による団地内のレイアウトを中心とした鳥栖商工団地計画調査等を行い、団地の性格を流通部門のみならず、付加価値の高い工業部門をも含めた「商工団地」とする方針を決定した。このように、計画段階から実施段階に移行するに伴い、県の所管も企画部から経済部に移り、さらに用地の造成事業を県土地開発公社が実施した。五十年十二月には買収もほぼ終了し、面積約七〇haの団地として本格的な造成が行われている。

(三) 通信網の整備

電信電話の整備状況 本県の電話業務は明治四十年二月、はじめて佐

賀市において加入者一七三件で電話交換業務が開始され、その後、明治四十一年に武雄・唐津、四十二年に伊万里という順で開局され、次第に県内に普及していった。

昭和十二年からの戦争の激化で一時ストップしたが、戦後では、それまで業務用か富裕家庭に限られていた電話が一般家庭用に拡大している。とくに、二十七年の電々公社の発足に伴い、同公社では、翌二十八年に「電信電話設備拡充五か年計画」を策定し、全国的な通信網の整備改良を計画的に進めることとなり、この計画はその後、逐次改訂され、現在では第五次計画期間となっている。

この年次計画の実施で全国の加入電話の量は、昭和二十七年当時一五五万であったものが五十年には、三、〇〇〇万を突破するに至ったが、本県でも三十年に一万三、〇〇〇程度であったものが五十年には二〇万を超える増加となり、長年の懸案であった電話の積滞（申し込んでもまだついていない数）も急速に解消をみるに至った。

自動化では、三十二年に唐津・佐賀・福岡で自動即時通話が開通したのをはじめとして、県内での自動即時通話が進み、三十八年には、鳥栖・東京、三十九年には、佐賀・東京、その他全国主要都市間とのダイヤルを回しての即時通話ができるようになった。

地域集団電話 農漁村の生活向上や都市との経済交流の活発化により、電々公社では三十一年から離島や電話のない農村に農村公衆電話を設置することになり、さらに三十三年からは、辺ぴな農山漁村で利用者が組合を作り、一括加入する方式で地域団体加入電話の制度が発足した。

また、有線放送電話は、三十二年八月に制度化され、放送を主とし、地域内通話に利用されていたが、これだけでは満足できず、市外通話も

可能とするため、三十八年公社接続線にすることができるようになり、市外通話も可能となってきた。

三十九年からは、これまでの電話のように交換取扱者を要しない、自動式による農業集団自動電話が発足し、これはたちまち県下の農漁村部に普及し、年毎に加入者が増加し、四十四年十月から地域集団電話と名称変更した後、四十八年には二万四、〇〇〇余りの加入者（積帯数^①）が発生するに至った。しかし、これも一般電話の架設が容易になるに従い、順次切り替えが進み、五十年現在二万人弱の加入者となっている。

マイクロ網の完成 日本縦貫をめざすマイクロウェーブ（極超短波）回線は、昭和二十九年四月東京・大阪間に、三十一年三月には大阪・福岡間に完成して九州入りし、四十四年三月一日、福岡・佐賀間の完成により、本県の中心局である佐賀無線中継所が開局した。さらに翌四十五年十二月には佐賀・唐津間に完成し、唐津無線中継所（集中局）が開局し、同時に八幡岳頂上に相知無線中継所（無人）も開局した。

このマイクロウェーブ回線網の充実により、電話即時自動化の充実、テレビの送受信等、一般公衆のサービスの向上が促進された。

佐賀県の加入電話の推移

年度別	明治	大正	昭和							50	
	40.2月	5	5	15	21	30	40	45	50	全 国	九 州
加入数	173	1,400	4,400	6,300	5,700	13,700	32,800	86,200	201,300	31,702,000	3,188,000
100人当り	—	—	0.6	0.9	0.7	1.4	3.0	10.3	23.5	28.2	25.5

資料：日本電信電話公社