

第2章 広域的な交通の課題と取組み

2.1 佐賀県の現状

2.1.1 佐賀県の地理的・地勢的特性

(1) 中国・朝鮮半島など東アジア諸国に近傍

本県は、日本列島のほぼ西の端に位置し、朝鮮半島とは200kmあまりと、東アジアと近接している。九州はアジアの巨大マーケットをはじめとする海外との多彩な交流・連携を展開し、圏域を舞台としたアジアと活発な対流を可能とする極めて高いポテンシャルを有している。そのような中で大陸文化の窓口として歴史的、文化的に重要な役割を果たしている。

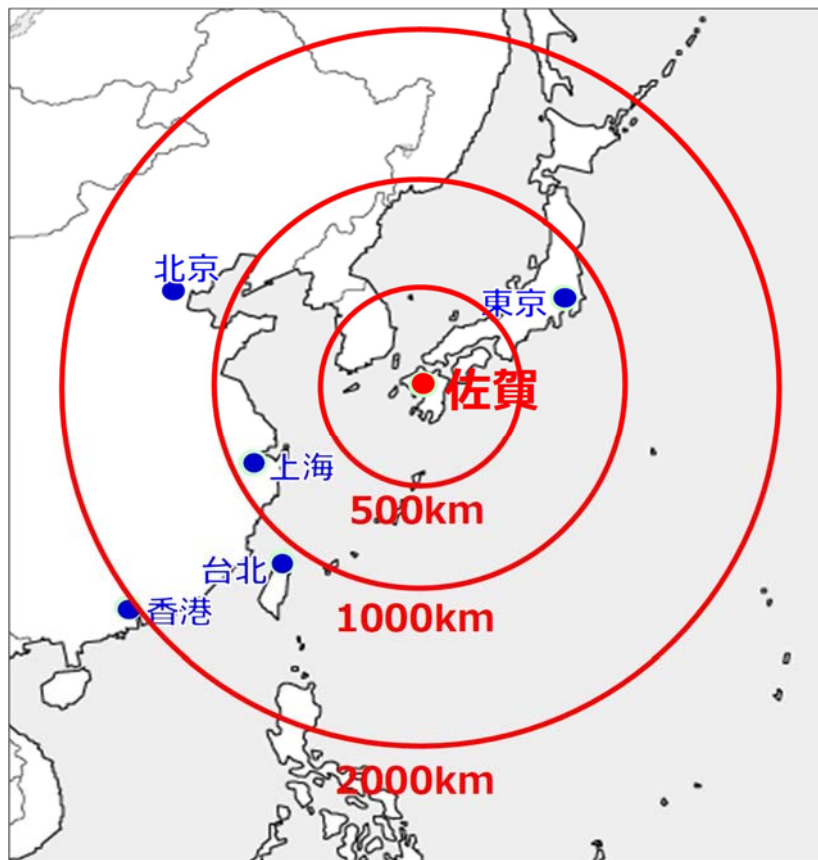


図 1-32 佐賀県の地理的特性

(2) 小都市分散型の都市構造

本県は 20 の市町から成り、総人口は 808,074 人（令和 3 年 1 月現在）である。各市町においては、県都佐賀市の人口が 232,572 人で最も多く、全体の約 3 割を占めており、次いで唐津市が 116,257 人と多い。しかし、上記 2 市以外では、鳥栖市 74,667 人、伊万里市 52,756 人といったように、人口 10 万人未満の小都市が点在する分散型の県土を形成している。

また九州圏内の各県庁所在地の人口を比較すると、佐賀県は他県に比べ県都人口が少ないものの、人口密度は九州圏内で 2 番目に高くなっている。

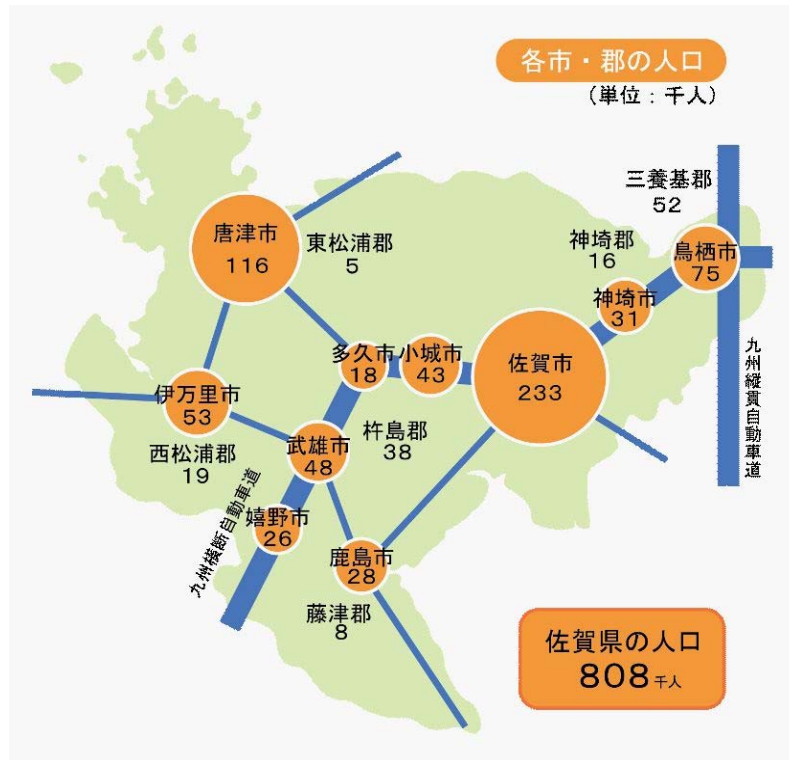


図 1-33 佐賀県の人口分布

※佐賀県政策部「推計人口（R3.1.1 現在）」

表 1-2 九州各県別の総人口に占める県庁所在都市人口の割合

	佐賀県	福岡県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	九州計
総人口(千人)	808	5,124	1,308	1,734	1,123	1,062	1,588	12,748
県都人口(千人)	233	1,563	406	739	478	398	594	4,409
割合	28.8%	30.5%	31.0%	42.6%	42.5%	37.4%	37.4%	34.6%

※各県ホームページ「推計人口又は住民基本台帳人口（R3.1.1 現在）」

表 1-3 九州各県別の人口密度

	佐賀県	福岡県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	九州計
面積(km ²)	2,441	4,987	4,131	7,409	6,341	7,735	9,187	42,230
人口密度(人/km ²)	331	1,028	317	234	177	137	173	302
九州圏内順位	2	1	3	4	5	7	6	—

※国土交通省国土地理院「令和 3 年全国都道府県市区町村別面積調(1 月 1 日時点)」

2.1.2 豊かな産業を有する佐賀県

(1) 自然を活かした農水産業の一大生産地

本県は、佐賀平野を中心とした穀物の生産や有明海に面した地域での海苔の養殖など、豊かな自然の恵みを受けた農業や水産業が盛んである。

農産物では、有明海の干拓によるミネラル豊富な土質が広がる白石平野において主に生産されているアスパラのシェアは全国でも上位を占めている。また有明海では芝エビやこはだの海の幸も全国で上位を占めており、佐賀県内で生産されている農水産物の生産量が全国シェアの中で上位に挙がっている。

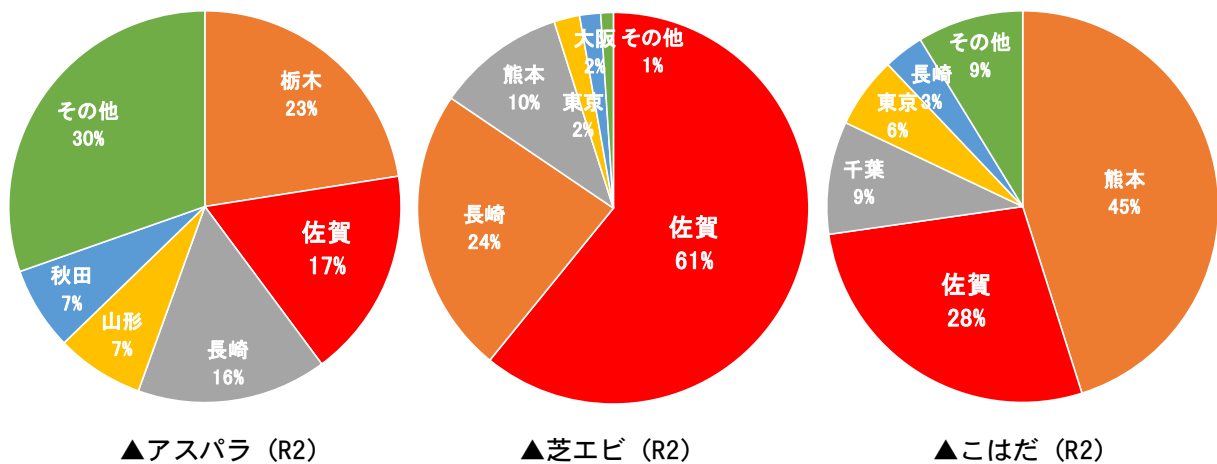


図 1-34 佐賀県の農水産物のシェア（取扱量ベース）

※東京都中央卸売市場「市場統計情報」

(2) 特色ある地域製造業と技術力の高い企業が数多く立地

県土中心部地域においては、長崎自動車道沿いに自動車関連の機械金属・食料品製造業等の事業所が多く立地しているほか、諸富家具、神埼そうめん、小城羊羹等の産地が形成されている。また、東部地域においては、交通の要衝である地理的優位性から、物流関連産業や機械金属・薬品製造業を中心に多くの事業所が立地している。唐津市等の北部地域は、玄界灘に面しており、水産加工業の企業が数多く立地し、呼子のイカに代表される水産業などが盛んである。西部地域においては、伝統工芸品である伊万里・有田焼の産地があり、広域的な窯業圏を形成している。南西部地域においては、恵まれた自然的環境を活かし、鹿島市では酒造り、嬉野市では茶業が盛んである。

特色ある地域産業が県内各地で発展する中、技術力の高い企業が数多く立地しており、佐賀県の地域産業を担っている。

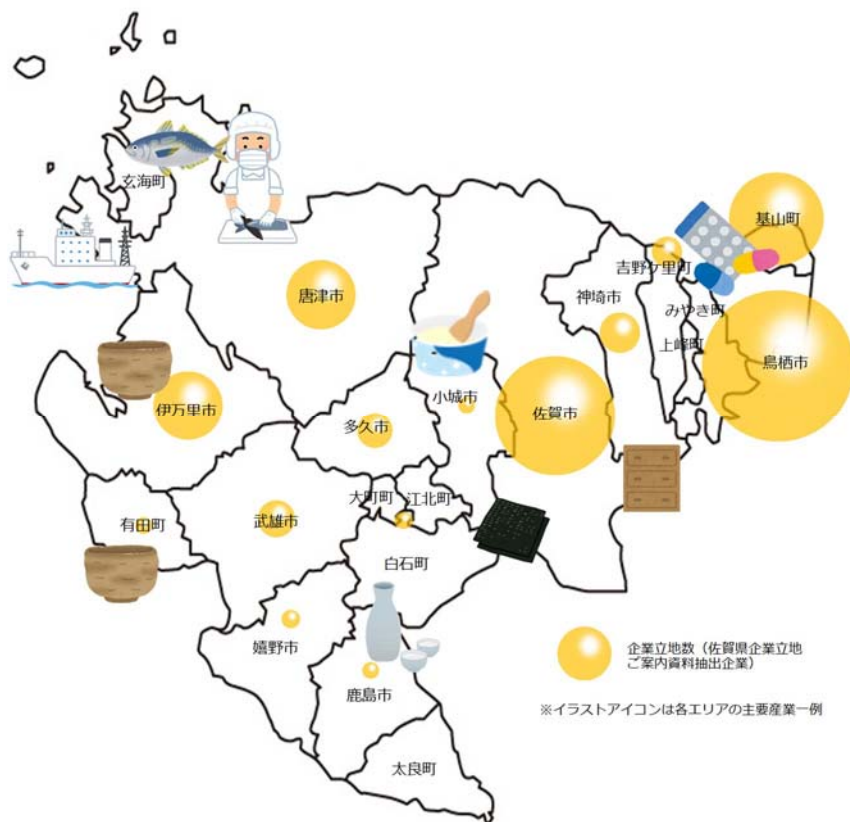


図 1-35 佐賀県内の特色ある地域製造業

2.1.3 佐賀県の交通特性

(1) 東部地域は鉄道や高速道路など地理的ポテンシャルが高い

本県は、九州の高速道路や鉄道の、縦のライン(福岡～鹿児島)と横のライン(大分～長崎)がクロスする交通の要衝である。鳥栖 JCT においては、九州自動車道と長崎自動車道のクロスポイントとなっており、九州の縦横のネットワークを担っている。また JR 線や新幹線の鉄道網が鳥栖市に集中しており、今後も、西九州自動車道、有明海沿岸道路や佐賀唐津道路の整備により、既存の交通形態と一体となって交通の要衝にある本県のポテンシャルがますます高まることが期待されている。



図 1-36 九州圏内及び佐賀県の交通ネットワーク

(2) 伊万里港のコンテナ取扱量の増加

伊万里港、唐津港はアジア主要都市に近く、海の玄関口として国際海上輸送ネットワークの重要港湾に指定されている。伊万里港のコンテナ取扱量は2020年に過去最高を記録している。

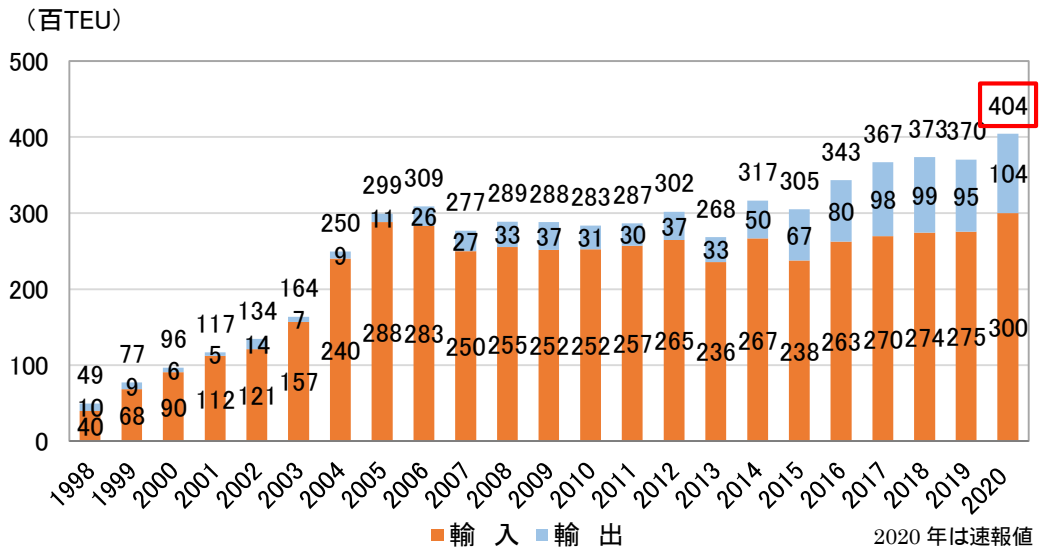


図 1-37 伊万里港のコンテナ貨物取扱量

※佐賀県地域交流部港湾課

(3) 唐津港への外国クルーズ船寄港数が増加

唐津港へ平成 30 年に県内初の外国クルーズ船が寄港しており、外国クルーズ船寄港数は増加傾向である。

H30.4.3「スター・レジェンド(米)」



H30.5.21「ロストラル(仏)」



寄港月	船名	総トン数 (トン)	全長 (m)	乗客定員 (人)
H30.4	スター・レジェンド	9,961	133.8	212
H30.5	ロストラル	10,944	142.1	264
H30.10	ブレーメン	6,752	111.5	155
H30.10	スター・レジェンド	9,961	133.8	224
H31.4	スター・レジェンド	9,961	133.8	212
H31.4	スター・レジェンド	9,961	133.8	212
H31.4	シルバー・ミュージズ	40,791	212.8	596
H31.4	スター・レジェンド	9,961	133.8	212
R1.5	シルバー・ミュージズ	40,791	212.8	596
R1.5	シルバー・エクスプローラー	6,130	108.1	144
R1.6	ル・ソリアル	10,992	142.1	264
R1.10	シルバー・ミュージズ	40,791	212.8	596
R1.10	ル・ラペローズ	10,000	127.3	184

図 1-38 これまで寄港した外国クルーズ船

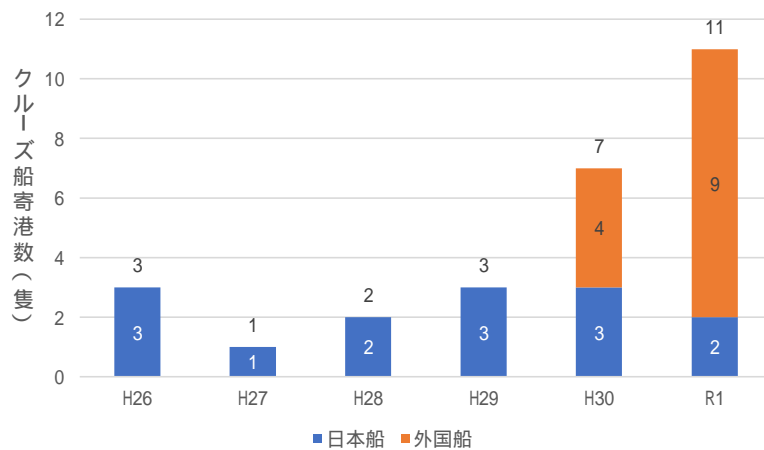


図 1-39 唐津港に寄港したクルーズ船の船舶数

※佐賀県唐津港利用促進協議会

(4) 九州佐賀国際空港の需要増加

開港 20 周年を迎えた九州佐賀国際空港の利用者数は、増加傾向であり、H30 は過去最高を記録した。訪日誘客支援空港に認定されている。

また、佐賀県では滑走路延長に取り組んでおり、滑走路延長時の利用者数は約 100 万人を見込んでいる。

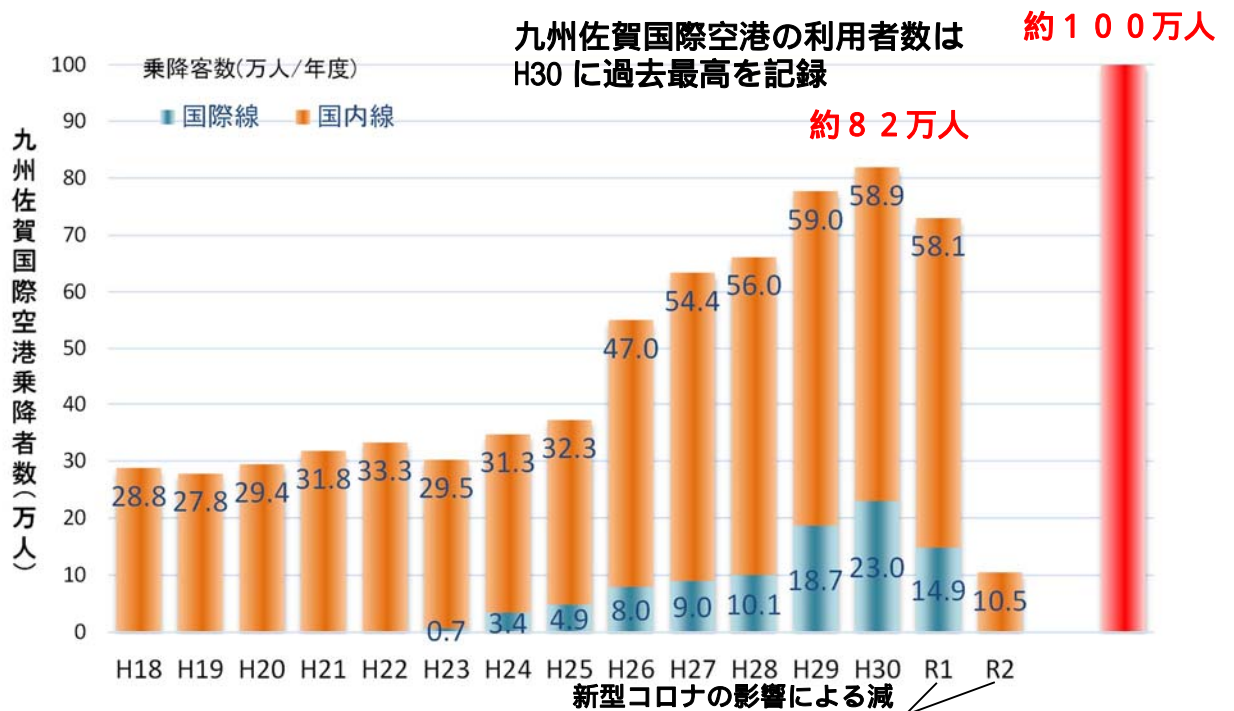
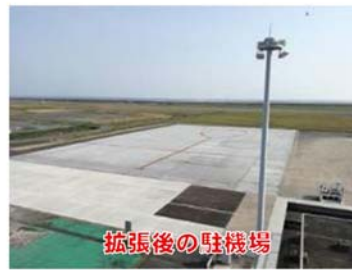


図 1-40 九州佐賀国際空港の利用者数の推移

※佐賀県地域交流部空港課

※ストック効果資料 (道路課作成)

2.1.4 車依存度が高く、道路整備率が低い佐賀県

(1) 未だミッシングリンクが残る佐賀県の道路網

本県は、東西軸として九州横断自動車道、西九州自動車道及び有明海沿岸道路の3路線、南北軸として九州縦貫自動車道、佐賀唐津道路、国道498号の3路線により規格の高い道路ネットワークを形成している。一方で、西九州自動車道や佐賀唐津道路、有明海沿岸道路等には未だミッシングリンクが残っている現状である。

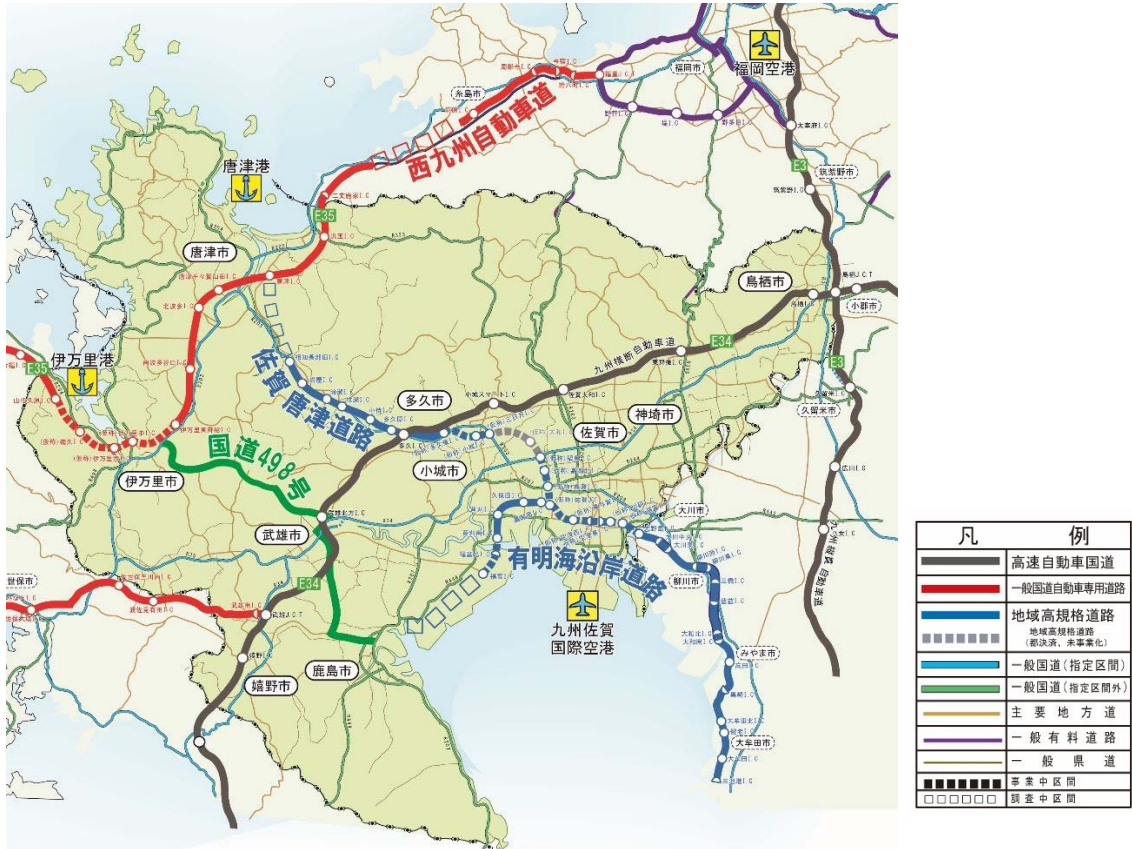


図 1-41 佐賀県内の広域道路網

(2) 全国・九州平均と比べ道路整備率が低い

佐賀県内の道路整備率は、国県道で 59.9%と全国 61.2%や九州 60.9%と比べて低い状況にある。また、4車線整備率についても、国県道で 4.7%と全国 7.8%に比べて低い状況であり、引き続き一層の道路整備推進が必要である。

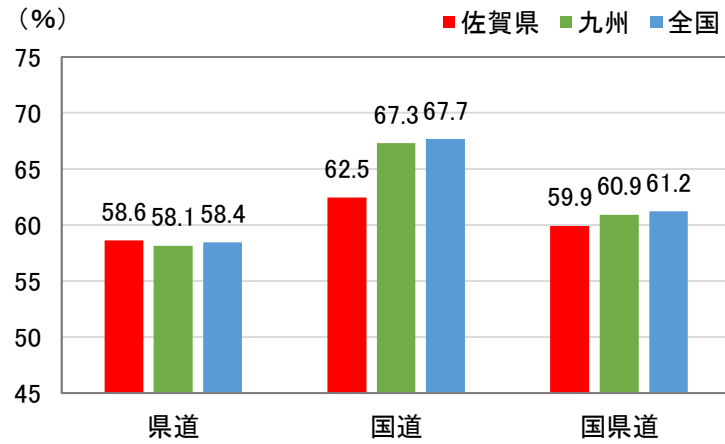


図 1-42 佐賀県内の道路の整備率

※国土交通省「道路統計年報 2020」

(九州は沖縄県を含む)

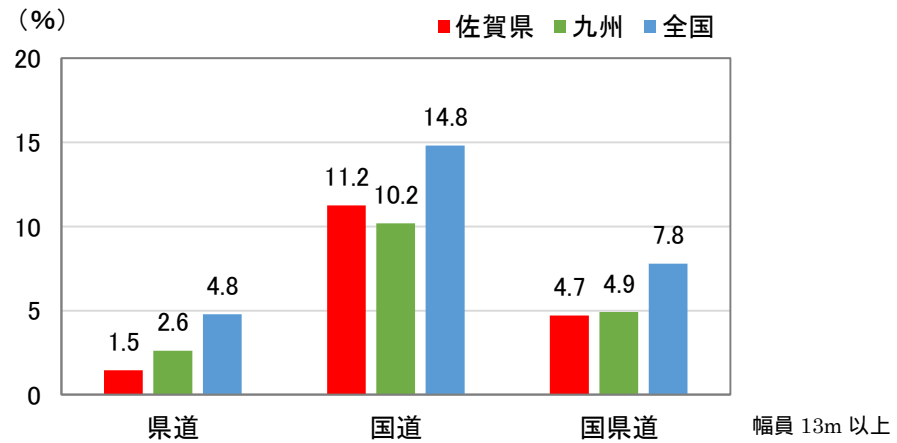


図 1-43 佐賀県内の 4 車線道路の整備率

※国土交通省「道路統計年報 2020」

(九州は沖縄県を含む)

(3) 自動車依存率が高く生活・産業を道路が支えている

自動車の面積当たり、人口当たり、1世帯当たりの保有台数は全国や九州平均よりも高くなっている。また、旅客の約5割、貨物の約9割は自動車利用であり、自動車依存が高くなっている。

表 1-4 自動車保有台数

	自動車保有台数 (千台)	面積当たり保有台数 (台/km ²)	人口当たり保有台数 (台/人)	1世帯当たり保有台数 (台/世帯)
佐賀県	689	282.3	0.85	2.18
九州	9,762	231.2	0.77	1.69
全国	82,472	218.2	0.66	1.40

※自動車検査登録情報協会「自動車保有台数 (R2.12月末)」

※国土交通省国土地理院「令和3年全国都道府県市区町村別面積調(1月1日時点)」

※各県ホームページ「推計人口又は住民基本台帳人口 (R3.1.1現在)」

※全国は住民基本台帳(R2.1.1現在)

(九州は沖縄県を含まない)

旅客・貨物輸送の機関分担率(発着集計)

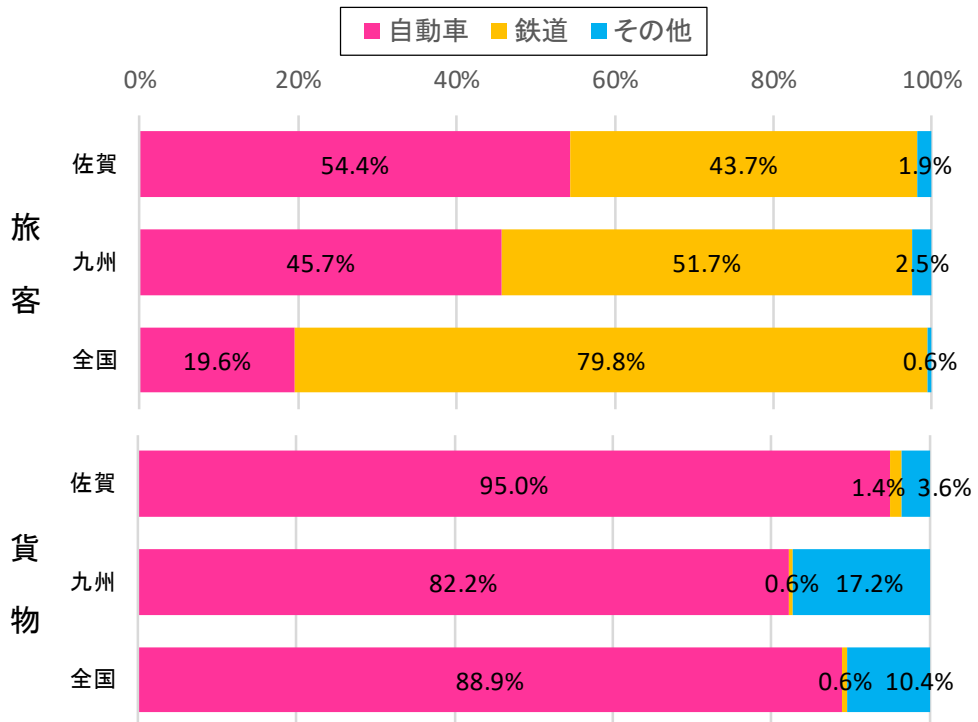


図 1-44 旅客・貨物における交通手段の割合

※国土交通省「九州運輸要覧 令和元年度版」

(九州は沖縄県を含まない)

2.1.5 交通事故や交通渋滞課題がある佐賀県

(1) 人口 10 万人当たりの人身事故発生件数が全国ワーストレベル

人口 10 万人当たりの人身事故件数は 461 件と全国 4 位、死傷者数も 598 人と全国 3 位を記録している。

人口 10 万人当たりの死者数では、佐賀県は H28～R2 のうち H30 を除き九州の中でワースト 1 位である（H30 は第 2 位）。

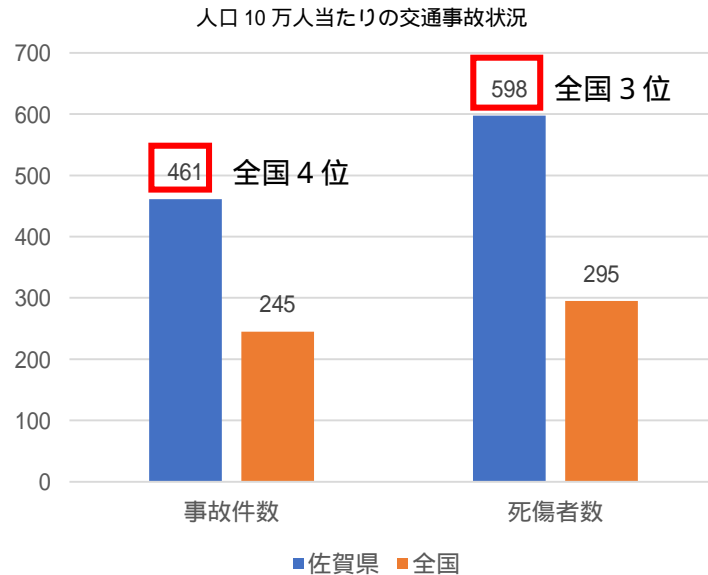


図 1-45 人口 10 万人当たりの交通事故状況 (R2)

※警察庁

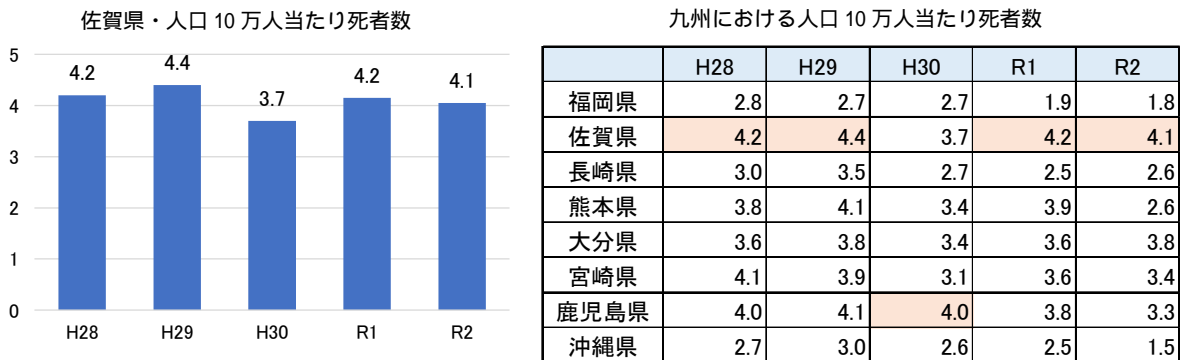


図 1-46 人口 10 万人当たり死者数の推移と九州における順位

※警察庁

(2) 交通事故危険区間及び主要渋滞箇所が幹線道路に集中

県内の事故危険区間は396区間(R2)、主要渋滞箇所は143箇所(R2)存在する。事故危険区間は国道34号や国道202号、国道203号などの直轄国道に多く、主要渋滞箇所は、駅周辺やIC周辺に集中しており、広域交通網上に課題箇所が多い状況である。

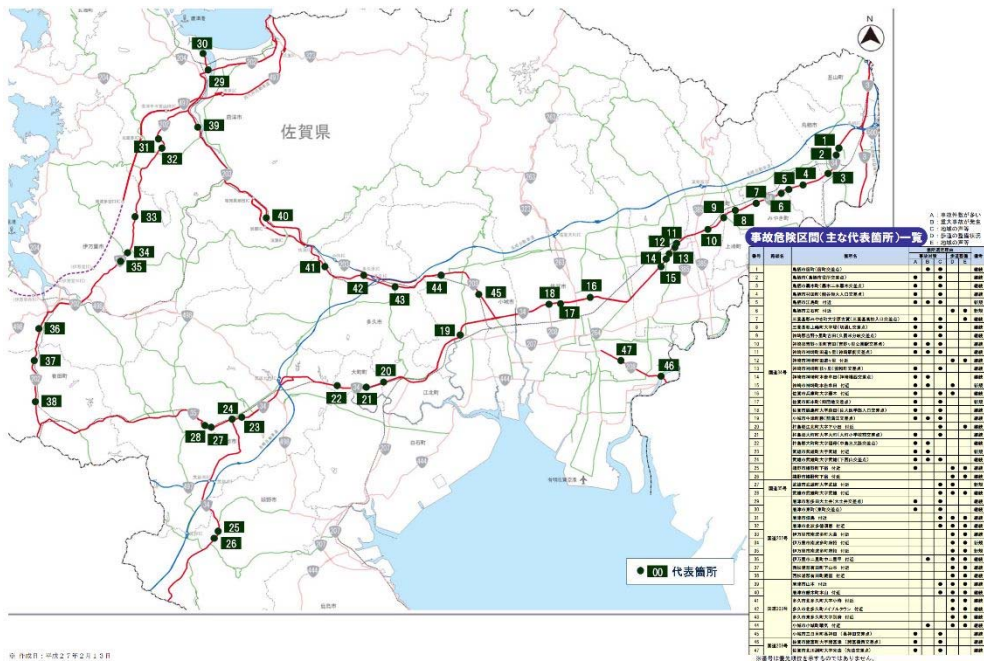


図 1-47 佐賀県の事故危険区間

※国土交通省「佐賀国道事務所資料」

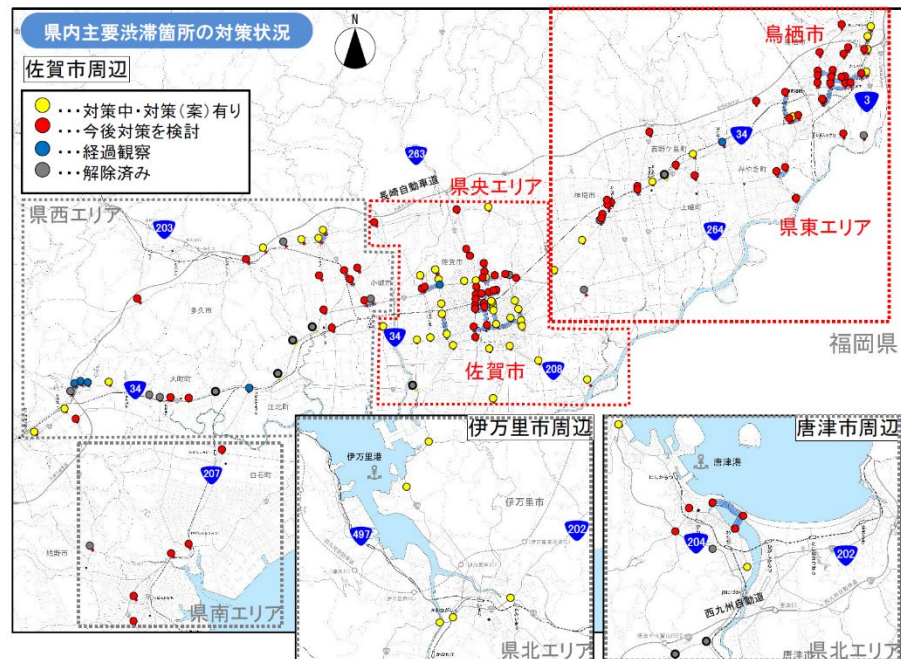


図 1-48 佐賀県の主要渋滞箇所

※令和2年度第2回佐賀県交通渋滞対策協議会資料

2.1.6 物流需要が増加する佐賀県

(1) 製造品出荷額が増加

佐賀県の製造品出荷額は年々増加傾向で、それに伴い物流需要が増加している。

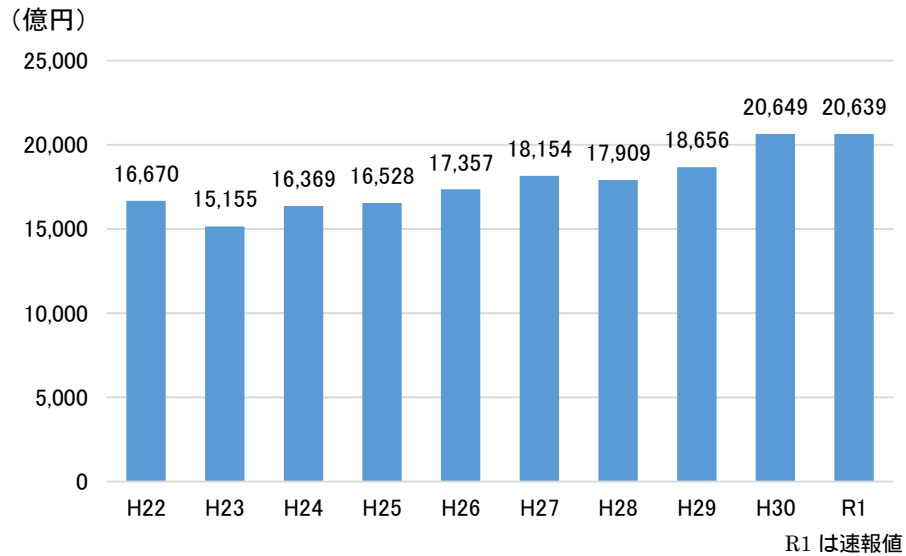


図 1-49 佐賀県の製造品出荷額の推移

※経済産業省「工業統計」

(2) 横ライン（長崎県-佐賀県-福岡県）の物流需要

佐賀県と福岡県、長崎県と福岡県の貨物流動が増加しており、佐賀県に関する横ライン（長崎県-佐賀県-福岡県）での物流需要が増加している。

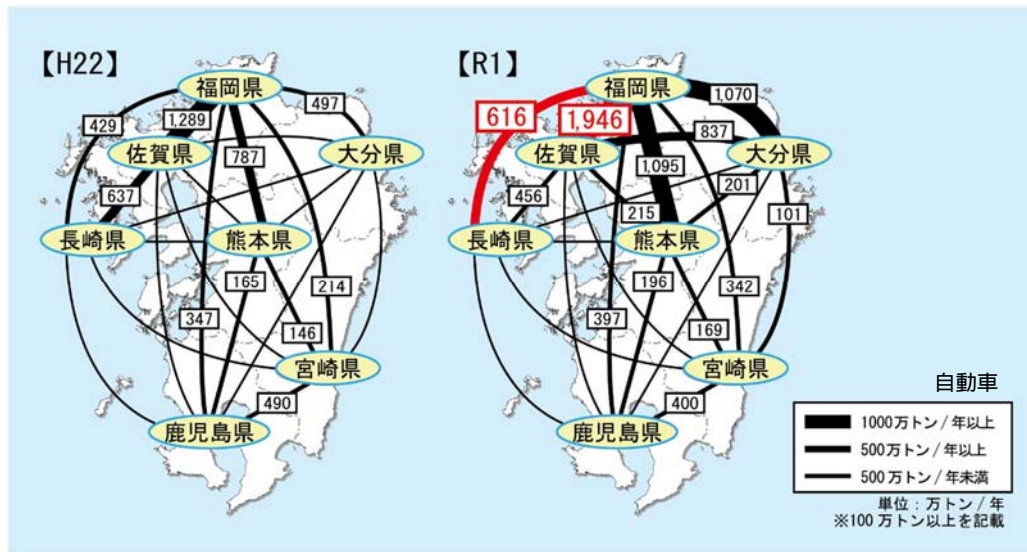


図 1-50 九州県内の物流需要の変化

※国土交通省「貨物地域流動調査」

(3) 県内外の貨物輸送を支える物流拠点

鳥栖トラックターミナルや鍋島駅などの物流拠点は、県内外の貨物の中継及び転送基地として大きな役割を果たしている。今後、トラック運送における生産性向上には物流拠点が果たす役割が重要となる（モーダルシフトや集配拠点等）。



図 1-51 佐賀県内の主要な物流拠点

2.1.7 多くの観光資源を有する佐賀県

(1) 点在する観光資源、地域催事

本県は、吉野ヶ里遺跡をはじめとする特別史跡や伊万里焼・有田焼の窯元、温泉地などの多くの観光資源が県内各地に点在している。また、佐賀インターナショナルバルーンフェスタ、唐津くんちなどの地域催事も県内各地で開催されている。



図 1-52 佐賀県内の観光地及び地域催事

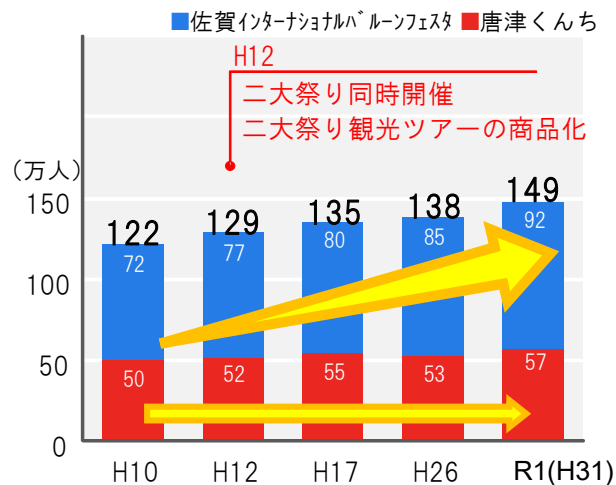


図 1-53 佐賀インターナショナルバルーンフェスタ、唐津くんち二大祭りの観光客数

(2) 訪日外国人の増加等を背景に観光客が増加

本県は、福岡県からの来訪が特に多く、近年の訪日外国人の増加等を背景に増加傾向であり、H30に過去最高を記録している。

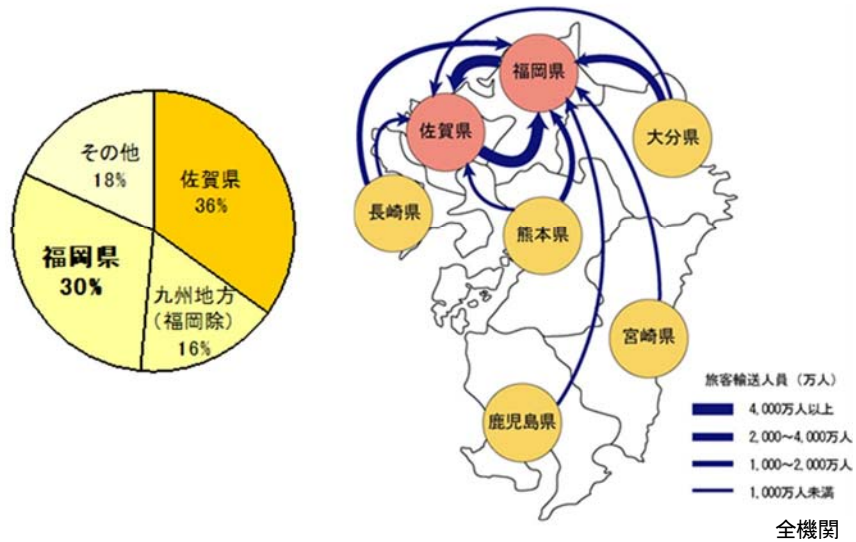


図 1-54 地域間の観光流動者数の関係

※国土交通省「H27 全国幹線旅客純流動調査」

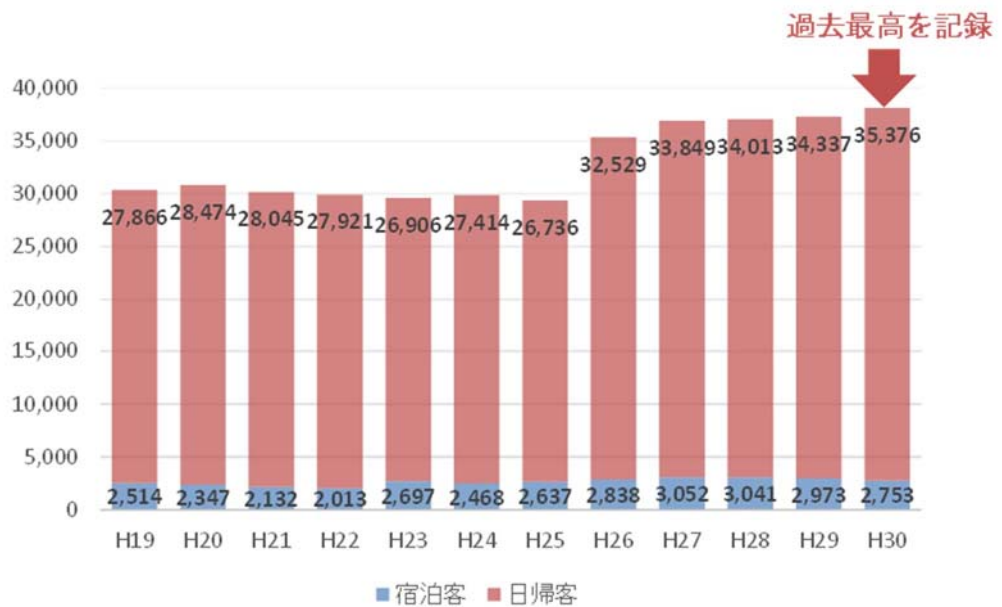


図 1-55 佐賀県の観光宿泊客及び日帰り客の推移

※佐賀県地域交流部「佐賀県観光客動態調査」

2.1.8 災害時や救急医療から見る佐賀県

(1) 自然災害が少ない

本県は、全国的にも自然災害が少なく、BCP やリスク分散は企業進出の利点となっている強みがある。例えば水害被害額（H21～H30）は、各都市と比べて少なくなっている。

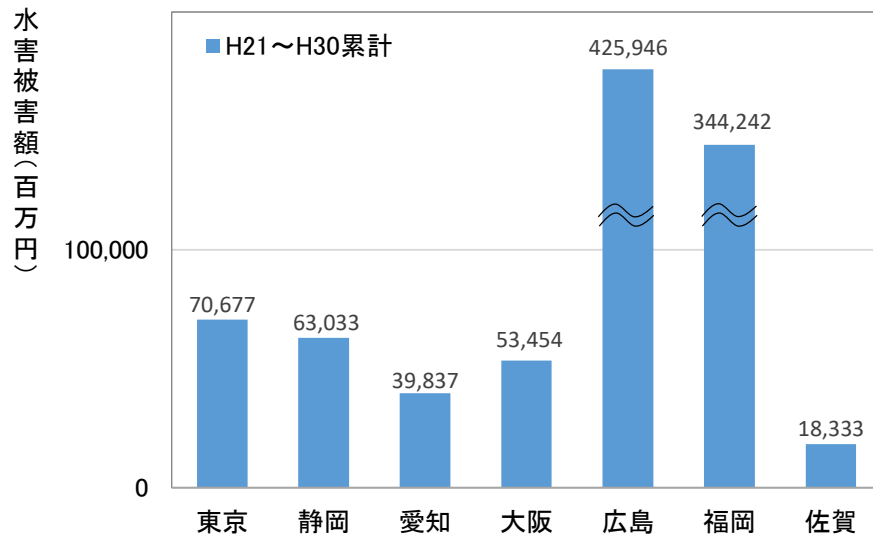


図 1-56 主要都市と佐賀県の災害発生頻度の比較

※国土交通省「都道府県別水害被害額（H21～H30：10カ年間）」

(2) 熊本地震時に災害復旧拠点として活躍

熊本地震時、鳥栖市の流通センターや自衛隊基地がある吉野ヶ里町が災害復旧拠点として機能した。



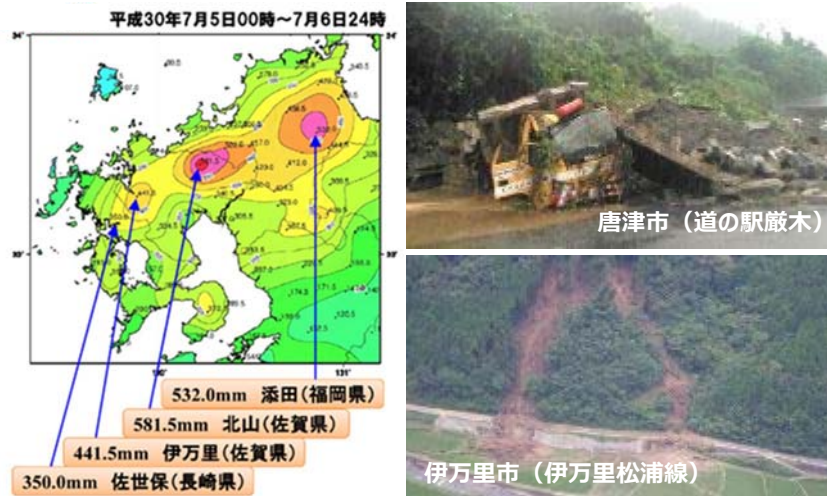
図 1-57 熊本地震発生時の佐賀県の役割

※国土交通省「物資支援に関する補足資料」

(3) 大規模災害への備え

九州地域は、令和2年7月豪雨、令和元年8月豪雨、平成30年7月豪雨、平成29年の九州北部豪雨や平成28年熊本地震など、近年、大規模災害が多発している。そのうち、平成30年7月豪雨では、県内初の「大雨特別警報」が発令され、県内でも道路などが被災した。また、令和元年8月豪雨では、佐賀市内において1時間降水量等で観測史上1位を記録した。さらに、平成29年2月に佐賀平野北縁断層帯が主要活断層帯に追加され、喫緊の対策が必要とされる。

<平成30年7月豪雨>



<令和元年8月豪雨>

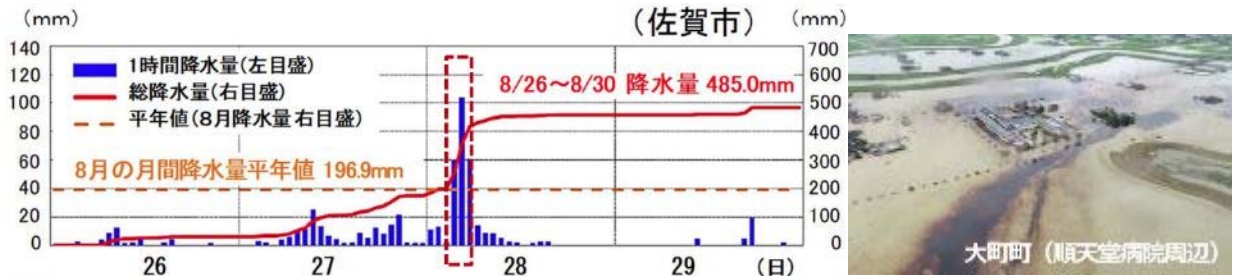


図 1-58 佐賀県の被災状況

※佐賀県政策部「平成30年7月豪雨経過報告、令和元年佐賀豪雨について」

佐賀県内で影響度の大きい断層(想定)

No.	県内の位置	(上図の番号)断層名	検討上の断層の長さL(km)	モーメント・マグニチュード Mw
1	県東部～ 県中央部	① 佐賀平野北縁断層帯	38	6.9
2	県北東部	④ 日向峠～小笠木峠断層帯	28	6.7
3	県北西部	⑥ 城山断層	19.5	6.5
4	県西部	⑫ 桶久断層	18	6.5
5	県南西部	⑧ 西葉断層	18	6.4

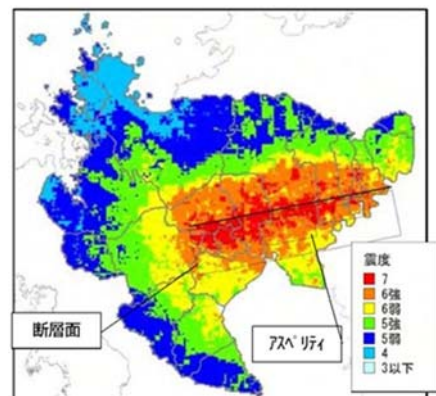


図 1-59 今後発生が想定されている大規模災害

※佐賀県政策部「佐賀県地震・津波減災アクションプラン (H29.4)」

(4) 玄海原子力発電所に起因する原子力災害

佐賀県、長崎県及び福岡県の地域防災計画において、玄海町、唐津市が PAZ（予防的防護措置を準備する地域）、伊万里市が UPZ（緊急時防護措置を準備する区域）に指定されている。また、内閣府「玄海地域の緊急時対応（H31.1 改定）」には、PAZ 対象地区からの避難経路が示されている。

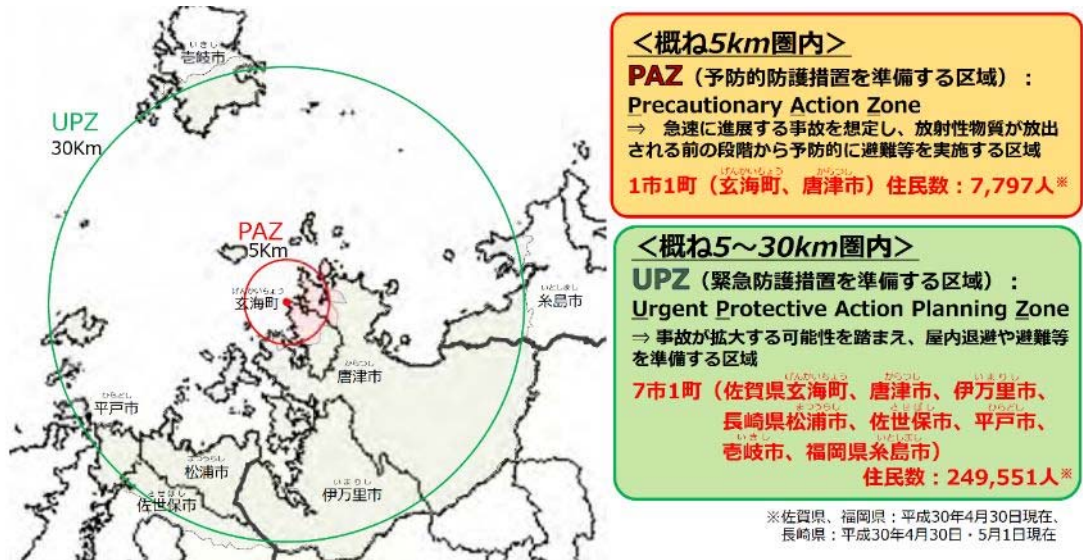


図 1-60 原子力災害対策重点区域

※内閣府「玄海地域の緊急時対応（H31.1 改定）」



図 1-61 PAZ 対象地区からの避難経路

※内閣府「玄海地域の緊急時対応（H31.1 改定）」より作成

(5) 高次医療機関の連携

三次救急医療機関（救急救命センター）として佐賀県医療センター好生館や佐賀大学医学部付属病院、地域救急救命センターとして唐津赤十字病院やNHO嬉野医療センターが指定されており、重篤な救急患者の搬送を受け入れ、高度な医療を実施している。県内だけではなく福岡県や長崎県の医療機関とも連携している。



図 1-62 佐賀県内の救命救急医療センター

※佐賀県健康福祉部「第7次佐賀県保健医療計画（H30.4）」

2.2 佐賀県の未来

広域的な交通の取組みについては、人口減少や高齢化など、佐賀県の未来予測を踏まえ検討を行う必要がある。佐賀県の未来に関する内容は、以下の通りである。

(1) 人口減少、高齢化が進展

引き続き過去のトレンドの延長線上で推移すると仮定した場合、佐賀県の人口はかつて経験したことのない本格的な減少局面に突入すると予測される。

また、年少人口及び生産年齢人口が減り続ける一方、人口割合の高い60歳代の加齢に伴い、高齢化が加速度的に進展すると予測される。

(2) 気温上昇や降雨量増加に伴う災害リスクの増大

将来的に予測されている気温の上昇や降水量の増加によって、佐賀県においても水害の激甚化や発生頻度の増加など、自然災害リスクが高まっていくことが大いに懸念される。

(3) 地域間での活力格差の拡大

今後、佐賀県内では地域間での人口集積の偏在や世帯の小規模化等により、都市の中心部・郊外部を問わず、都市のスポンジ化が進展すると予測される。

また、県民の生活を支える公共交通等の縮小・撤退による利便性低下など様々な面で、地域間での活力の格差が拡大していくことが懸念される。

(4) ICT進展による第4次産業革命

近年、実社会の中であらゆる事業・情報がデータ化され、ネットワークでつながる「IoT」、コンピュータが自ら学習し、人間を超える高度な判断を行う「AI（人工知能）」、多様かつ複雑な作業を自動化する「ロボット」など、「第4次産業革命」とも称される技術革新が世界規模で従来にないスピードとインパクトで進行している。

また、第4次産業革命の技術革新を、あらゆる産業や社会生活に取り入れることで、人口減少・高齢化、地方の過疎化、エネルギー・環境の制約など、様々な社会課題を解決することが期待されている。

佐賀県においても、新技術を活用した事務の効率化や新たなサービス提供等の実現が大いに期待される。

(5) 西九州新幹線の開業

現在整備中の長崎～武雄温泉間（約66km）については、武雄温泉駅での対面乗換方式（リレー方式）で、2022年度に開業予定となっている。長崎から博多間の所要時間は短縮され、利便性向上や移動需要の増加が見込まれ、観光やビジネスなど様々な分野で更なる交流拡大が期待されている。

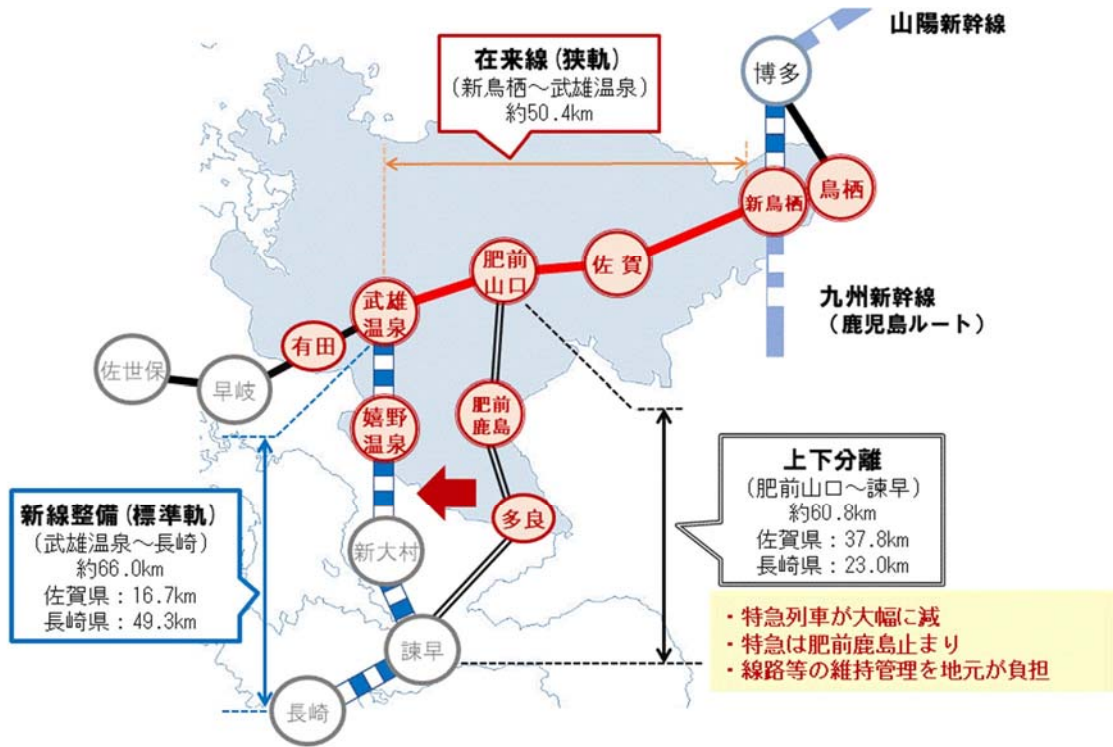


図 1-63 西九州新幹線の概要

※佐賀県地域交流部交通政策課

2.3 広域的な交通の取組み

佐賀県の現状と未来を踏まえ、佐賀県の将来像を実現するための広域的な交通の取組みを以下のとおりとする。

(1) 九州佐賀国際空港、伊万里港、唐津港を中心としたアジアゲートウェイ機能の強化

国際交流拠点である九州佐賀国際空港、伊万里港、唐津港などのアジアゲートウェイ機能を有する拠点をつなぎ、インバウンドや活発な経済活動を促進し、地域間だけでなく国内外との交流の促進を図る。

(2) 都市間連携による人・モノ・情報の交流の活性化

小都市が分散した県土構造であり、生活・産業が自動車依存となっている本県において、地域間の活力格差も懸念されることから、地域交流や産業等の拠点との連携を強化しつつ、都市間を高速交通ネットワークでつなぎ時間・距離の短縮と定時性を確保し、地域間の人・モノ・情報の交流の促進を図る。

(3) 地域産業（農産物・水産物、製造品）の迅速な輸送を支援

佐賀県は農水産業の一大産地となっており、全国シェアが上位を占めるものも多い。また、長崎自動車道沿いに自動車関連の機械金属、食料品製造業等の事業所が多く立地しており、西部地域には伝統工芸品である伊万里焼・有田焼の産地がある。高速交通ネットワークの整備により、このような多様な地域産業における迅速な輸送を支援し、販路拡大の推進を図る。

(4) 交通アクセス強化による企業支援

県内には技術力の高い企業が数多く立地しており、佐賀県の多様な産業の魅力をさらに高めるために、高速道路や鉄道と連携した広域ネットワークの整備により、輸送の利便性や国際海上輸送ネットワークなど「交通アクセス」等を強みとした企業誘致の支援を図る。

(5) 交通の要衝である利点を生かした交流機能の強化

九州各県へのネットワークを結ぶ交通の要衝である佐賀県において、モーダルシフトの拠点である鳥栖貨物ターミナルや基山PAなどにおいて、広域交通と地域交通のネットワーク機能の強化により、県内外の活発な交流促進を図る。

(6) 交通拠点の利便性向上と連携したストック効果の最大化（アクセス改善）

九州佐賀国際空港においては利用者が増加傾向にある。また、唐津港における外国クルーズ船の寄港回数、伊万里のコンテナ貨物取扱量も増加傾向で推移している。高速交通ネットワークの整備により、このような交通拠点の利便性向上を図るとともに、波及効果の拡大を図る。

(7) ミッシングリンクを早期解消するとともに東西・南北の交通軸の強化

佐賀県の道路網においては、東西軸、南北軸が規格の高い道路ネットワークで形成されているが、未だ高規格幹線道路等のミッシングリンクが残されていることから、早期の整備推進を図る。

(8) 交通安全性の向上

人口 10 万人当たりの人身事故発生件数がワーストレベルの佐賀県において、事故危険区間が集中している幹線道路の安全性向上を図る。

(9) 交通円滑性の向上

主要渋滞箇所が集中している駅周辺や IC 周辺の交通の円滑化のため、広域交通ネットワークと都市内幹線道路との連携強化を図る。

(10) ICT を活用した交通エリアマネジメント

世界的に「第 4 次産業革命」とも称される技術革新が進行しており、佐賀県においても新技術を活用した新たなサービス提供等の実現が大いに期待される中、情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワーク化する等、道路交通問題の解決を目的とした ICT を活用した交通エリアマネジメントの推進を図る。

(11) 物流需要に対応した交通網の整備

佐賀県の製造品出荷額は増加傾向で、それに伴い物流需要が増加している。特に長崎県－佐賀県－福岡県の横ラインで増加が大きいことから、需要に対応した高速交通ネットワークの機能強化を図る。

(12) 物流拠点との連携機能

県内外の物流の拠点となっている鳥栖トラックターミナル、鍋島駅などへのアクセス機能の強化を図る。

(13) 観光地へのアクセス性の向上

佐賀県は、吉野ヶ里遺跡をはじめとする貴重な文化財や三重津海軍所跡といった世界遺産を有し、東よか干潟や肥前鹿島干潟がラムサール条約に登録されているなど、多くの重要な観光資源が存在する。

このような中で、これらの観光資源を連絡する走行性の高い広域観光周遊ルートの形成を図る。

(14) ICTを活用した観光地のエリアマネジメント

ICTを活用し、観光資源の魅力ある情報を適切に提供するなど、観光地のエリアマネジメントにより、集客力の向上を図る。

(15) 災害時防災拠点との連携

熊本地震時には鳥栖市の流通センターや自衛隊基地がある吉野ヶ里町が災害復旧拠点としての役割を果たしており、避難や救急・救援物資の輸送など「命をつなぐ道」としての役割の重要性が認識されている。県内外への救急救援物資の円滑な輸送のため、これら防災拠点へのアクセス道路の機能強化を図る。

(16) 災害時リダンダンシーの強化（広域的・局所的）

熊本地震や九州北部豪雨等、甚大な災害が頻発している中で、災害時において必要な「人・物・情報」のネットワークを確保するためには、緊急輸送道路網等の強化、脆弱箇所の代替など、広域的・局所的な幹線道路ネットワークの整備による多重性・代替性の確保が必要であることから、リダンダンシーを確保した安定的なネットワークの構築を図る。

(17) 地域医療を支える救急ネットワークの強化

県内外の医療拠点と連携した救急医療体制が構築されている中、佐賀県医療センター好生館や佐賀大学医学部附属病院などの高次医療施設への救急ネットワークを強化し、医療拠点へのアクセス機能の強化を図る。

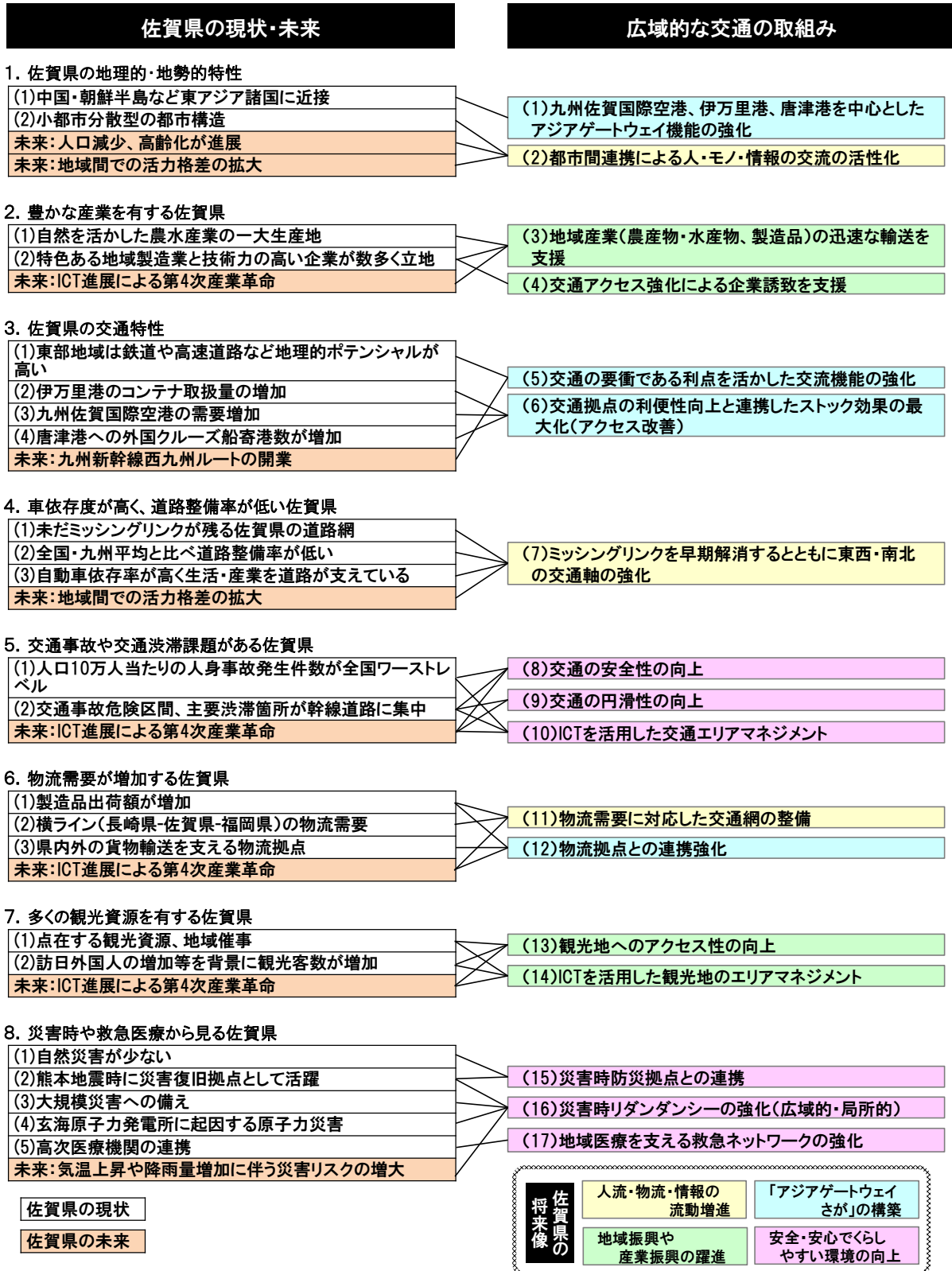


図 1-64 広域的な交通の取組み