

佐賀県新広域道路交通ビジョン 佐賀県新広域道路交通計画

概要版

1. 佐賀新広域道路交通ビジョン・計画策定の流れ

ビジョン・計画策定の流れは以下のとおりである。

1. 「佐賀県総合計画2019」や「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」等の関連計画を踏まえて「佐賀県の将来像」を設定
2. 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課題と取組みを設定
3. 広域的な交通の取組みに対応した広域的な道路交通の基本方針について、広域道路ネットワーク、交通・防災拠点、ICT交通マネジメントの3つの視点から策定
4. 3つの広域的な道路交通の基本方針に基づき広域道路ネットワーク計画、交通・防災拠点計画、ICT交通マネジメント計画を策定

佐賀県新広域道路交通ビジョン

1. 佐賀県の将来像

2. 広域的な交通の課題と取組み

3. 広域的な道路交通の基本方針

佐賀県新広域道路 交通計画

人流・物流・情報の 流動増進

- (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
- (2) 都市間連携による人・モノ・情報の交流の活性化
- (3) 地域産業（農産物・水産物、製造品）の迅速な輸送を支援
- (4) 交通アクセス強化による企業誘致を支援
- (5) 交通の要衝である利点を活かした交流機能の強化

広域道路ネットワークの基本方針

平常時

- 都市分散型の県土において都市間の連携を強化する
- 陸・海・空の交通体系を結び人やモノの交流を促進する
- 佐賀県の魅力発信を支援する
- 安全・安心な道づくりを促進する

広域道路ネッ トワーク計画

「アジアゲートウェイ さが」の構築

- (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）
- (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

災害時

- 広域的なネットワークの多重性・代替性を確保する
- ネットワークの脆弱性を代替・補完する

交通・防災拠 点計画

地域振興や産業振興 の躍進

- (8) 交通の安全性の向上
- (9) 交通の円滑性の向上
- (10) ICTを活用した交通エリアマネジメント
- (11) 物流需要に対応した交通網の整備
- (12) 物流拠点との連携強化

交通・防災拠点の基本方針

- 他地域との対流を促す結節機能を強化する（モーダルコネクト等）
- 地域活性化や防災機能等、多様な機能を持った「道の駅」を形成する
- 九州交通の要衝としての防災拠点・物流拠点機能を強化する

安全・安心でくらし やすい環境の向上

- (13) 観光地へのアクセス性の向上
- (14) ICTを活用した観光地のエリアマネジメント
- (15) 災害時防災拠点との連携
- (16) 災害時リダンダンシーの強化（広域的・局所的）
- (17) 地域医療を支える救急ネットワークの強化

ICT交通マネジメントの基本方針

- ETC2.0等のビッグデータやICTを最大限に利活用し、道路ストックを賢く投資・賢く使う
- 自動運転サービスを検討する

ICT交通マネ ジメント計画

2. 広域道路ネットワーク計画

広域道路ネットワークの基本方針に基づき、都市間・物流・災害時・観光・都市内交通の観点から必要とされる各ネットワークを『佐賀県将来道路ネットワーク計画』とした。そのうち「都市・交通拠点との連絡強化」「主要渋滞箇所、事故危険区間の回避」「災害に対応したリダンダンシーの向上」の視点で重要な路線となる高規格道路、一般広域道路、構想路線を選定し、『広域道路ネットワーク計画』を策定した。

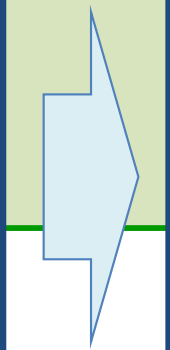
広域道路ネットワークの基本方針

平常時には人・モノの流れの向上により地域資源を活かした産業の立地や活発な経済活動を促進し、災害時には避難や救急救援物資の輸送など「命をつなぐ道」の役割を発揮するため、南北、東西軸の強化や地域間のアクセス強化を図ることで、平常時・災害時を問わない信頼性の高い安定的な道路ネットワークを確保する。

佐賀県将来道路ネットワーク計画

- 道路の機能から必要とされる各ネットワークを設定し『佐賀県将来道路ネットワーク計画』を策定

都市間・物流・災害時・観光・都市内交通の各ネットワークを設定



広域道路ネットワーク計画

- 佐賀県将来道路ネットワークのうち、「都市・交通拠点との連絡強化」「主要渋滞箇所、事故危険区間の回避」「災害に対応したリダンダンシーの向上」の視点から重要となる路線を選定し、『広域道路ネットワーク計画』を策定

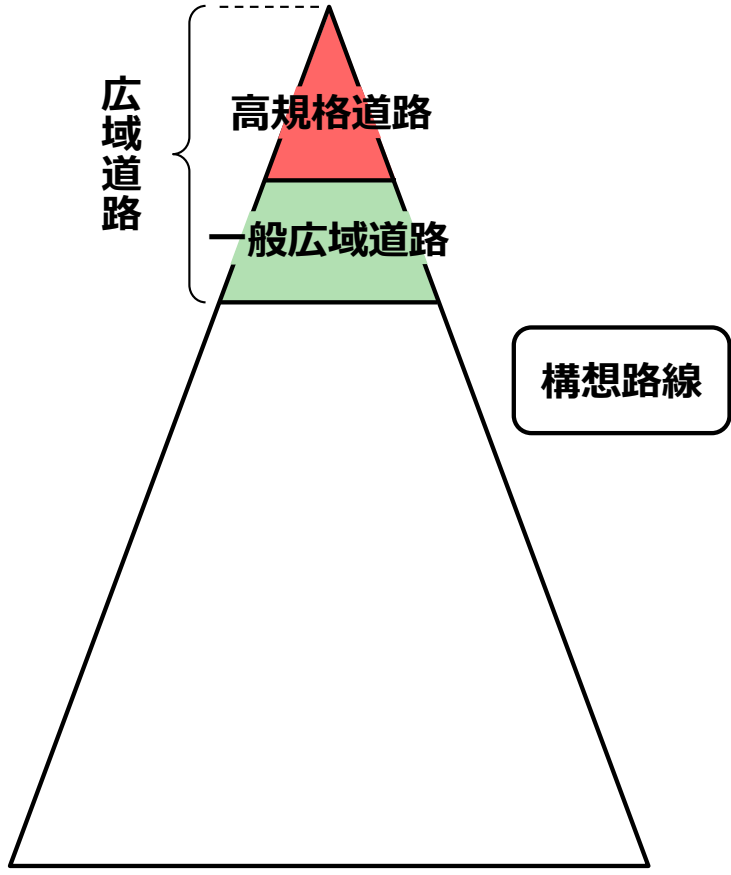
重要路線となる高規格道路、一般広域道路、構想路線を選定

2. 広域道路ネットワーク計画

広域道路の位置付けや高規格道路、一般広域道路、構想路線の定義は、以下のとおりである。

広域道路の位置付け

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化・頻発化、広域化する災害から迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路



広域道路の概念図

高規格道路

- ・サービス速度が概ね60 km/h以上
- ・全線にわたって交差点の立体化、沿道アクセスコントロール等を図ることにより、サービス速度を確保

一般広域道路

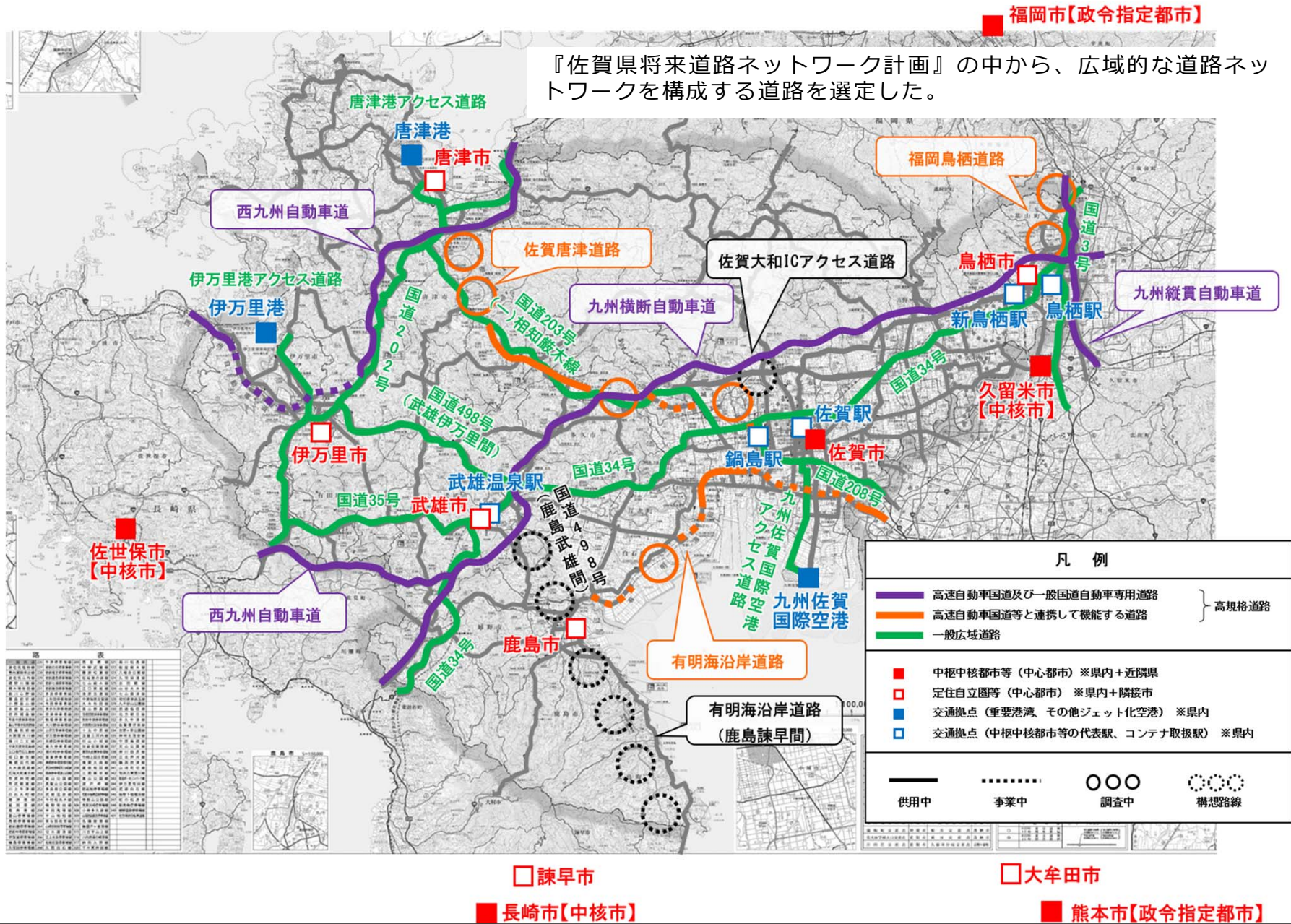
- ・サービス速度が概ね40 km/h以上
- ・現道を部分的に改良等を行い、サービス速度を確保

構想路線

- ・広域道路としての役割が期待されるが、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路
- ※個別路線の調査や地域の実情に応じた検討を行う

2. 広域道路ネットワーク計画

広域道路ネットワーク計画（高規格道路、一般広域道路、構想路線を選定）



3. 交通・防災拠点計画、ICT交通マネジメント計画

<交通・防災拠点の基本方針に基づいた本計画の主な取り組み内容>

基本方針	主な取り組み内容
○ 他地域との対流を促す結節機能の強化 (モーダルコネクト等)	(1) ハイウェイバスタの高速バス乗り継ぎ機能強化 (2) 高速バスストップの有効活用 (3) 乗り継ぎ抵抗の緩和 (4) 地域における交通結節点の機能強化
○ 地域活性化や防災拠点等、多様な機能を持った「道の駅」の形成	(5) 道の駅の防災機能強化とネットワーク化
○ 九州交通の要衝としての防災拠点・物流拠点機能の強化	(6) 輸送モード間の機能強化

<ICT交通マネジメントの基本方針に基づいた本計画の主な取り組み内容>

基本方針	主な取り組み内容
○ ETC2.0等のビッグデータやICTを最大限に利用し、道路ストックを賢く投資・賢く使う	(1) MaaSの導入推進 (2) ICT・AIを活用した観光渋滞対策の推進 (3) ICT・AIを活用したピンポイントの渋滞対策の推進
○ 自動運転サービスの検討	(4) クルマのICT革命への対応