

佐賀県中長期道路整備計画

概要版

平成 16 年 12 月

佐賀県

目 次

第1章 現状と課題	1
1-1 地域特性	1
1-2 道路・交通特性	4
1-3 道路支援の方向性	6
第2章 道づくりに対するニーズ	7
第3章 「道づくり」の基本方針	8
3-1 佐賀県に望まれる「道づくり」	8
3-2 「道づくり」の基本方針	9
第4章 「道づくり」の重点方針	11
第5章 道路整備がもたらす効果	13
5-1 道路整備効果指標の設定	13
5-2 道路整備がもたらす効果	15
第6章 今後の「道づくり」の進め方	22

1. 現状と課題

1-1 地域特性

(1) 広大な平地を有する佐賀県

地域の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・小都市が分散している ・高齢化が進行している ・冠水の危険地域が広がっている ・豊かな農水産物を有している ・人流・物流ともに自動車交通へ依存している ・自転車利用が多い
-------	---

佐賀県は県都佐賀市の人口が17万人足らずで、唐津市、鳥栖市、多久市等人口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。



図 1-1 各市・郡の人口
(資料: 佐賀県統計年鑑)

老年人口は増加しており、高齢化率は 21.4% で全国平均より5年程度早く進行している。

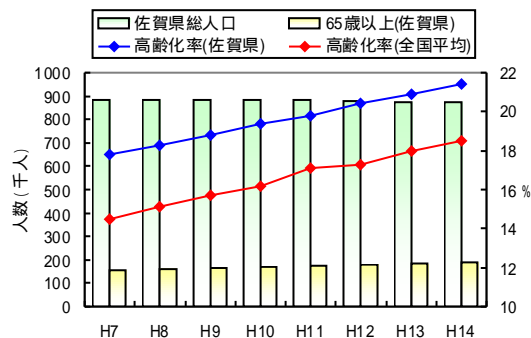


図 1-2 佐賀県人口の推移
(資料: 佐賀県統計年鑑)

過去に多くの水害を受けてきた佐賀平野は、未だ冠水危険地域が広がっている。

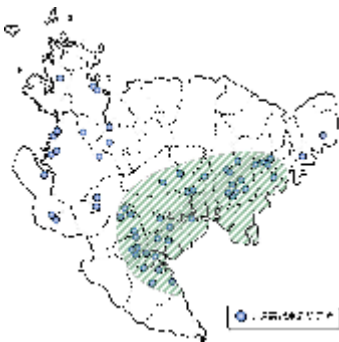


図 1-3 路面冠水危険地域
(資料: 平成 12 年度佐賀県水防計画図)

肥沃な佐賀平野と有明海からは豊かな農水産物を収穫することができるため、多くの特有の特産物があり、全国上位にランクするブランド品となっている。

表 1-1 特産品

項目名	順位		調査対象年次
	全国	九州	
二条大麦収穫量	1	1	H12
小麦収穫量	4	2	H12
大豆収穫量	2	1	H12
もろみ米集荷実績	2	1	H11
うんしゅうみかん収穫量	4	1	H11
ハウスマかん収穫量	1	1	H11
極早生みかん収穫量	1	1	H11
いよかん収穫量	3	1	H11
たまねぎ収穫量	3	1	H11
れんこん収穫量	5	1	H11
いちご収穫量	5	3	H11
冬蒔なす収穫量	6	3	H11
キウイフルーツ収穫量	9	2	H11
のり生産高	1	1	H11
まあし水揚量	3	2	H11
さば水揚量	2	2	H11
むらあし水揚量	7	5	H11
たちあ水揚量	8	4	H11
またい水揚量	9	6	H11
さわり水揚量	3	3	H11
真珠養殖量	6	4	H11
さるぼろ(もがい)漁獲量	1	1	H11
このしる漁獲量	5	1	H11
すっぱん養殖収穫量	4	3	H11

(資料: 統計からみた佐賀県)

分散型県土であるため、公共交通機関が発達していない佐賀県では、人流・物流ともに自動車に依存している。

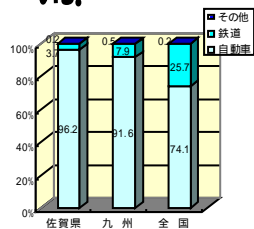


図 1-4 旅客輸送機関分担率

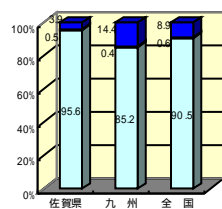


図 1-5 貨物輸送機関分担率

(出典: 道路統計年報 2001 年度版)

都市圏別機関分担状況をみると、佐賀都市圏は二輪車利用が多い。

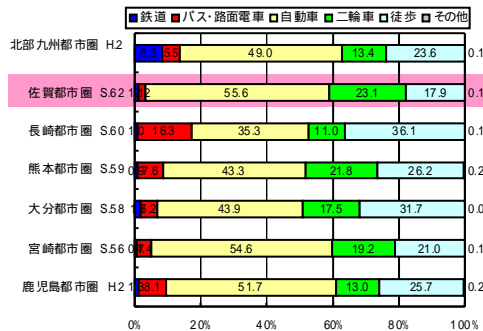


図 1-6 都市圏別機関分担状況
(パーソントリップデータ)

出典: 都市交通年報(財)運輸政策研究機構 佐賀都市圏パーソントリップ調査; 佐賀都市圏総合都市交通計画協議会

(2) 地理的・歴史的にアジアに近い佐賀県

地域の特徴

- ・アジアとの交流地が観光地となった
- ・アジアとの交流によって生まれた伝統工芸は主要な工業製品である
- ・現在もアジアとの交流が続いている

佐賀県は、九州北西部に位置し、朝鮮半島まで約200 km足らずである。地理的のみならず、歴史的にも佐賀県とアジアの接点が多い

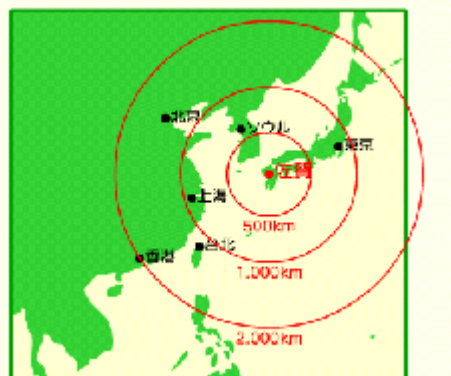


図 1-7 アジアにおける佐賀県の位置

佐賀県には嬉野、武雄、古湯等の温泉地のほか、吉野ヶ里歴史公園、名護屋城跡、有田、伊万里(大川内山)等、アジアとの交流地であった観光地が数多く点在している。

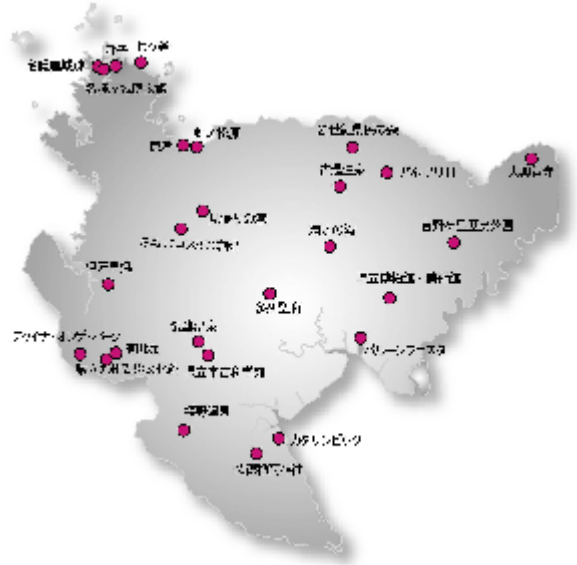


図 1-8 佐賀県の観光地



写真 1-1 有田陶器市



写真 1-2 有田焼



写真 1-3 唐津港



写真 1-4 伊万里港

伊万里港は平成9年にコンテナ定期航路を開設後、コンテナ取扱量は増加している。唐津港においても、平成14年5月から、唐津港・釜山港間にコンテナ定期航路が就航している

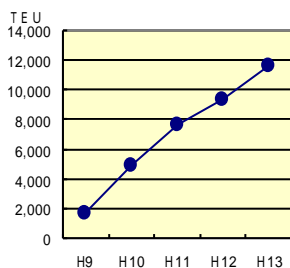


図 1-11 伊万里港コンテナ取扱量

秀吉の朝鮮出兵の際に伝わった陶器、磁器の製造は、粘土に恵まれた有田・伊万里を中心に栄えた。現在、陶磁器工業製品は、出荷額において全国ランク上位にある

表 1-2 工業製品

項目名	統計値	順位		調査対象年次
		全国	九州	
衛生陶器出荷額	4,383 百万円	3	1	H10
陶磁器製和飲食器出荷額	19,441 百万円	2	1	H10
陶磁器製洋飲食器出荷額	2,213 百万円	4	1	H10
陶磁器製置物出荷額	4,437 百万円	2	1	H10

佐賀県に訪れる外国人宿泊客はアジア地域が78%を占めており、特に東アジアとの交流が強い

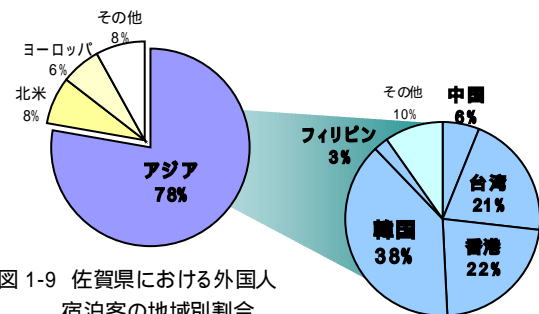


図 1-9 佐賀県における外国人宿泊客の地域別割合

図 1-10 アジア地域の内訳

(出典:平成12年度佐賀県観光客動態調査)

(3) 九州の拠点都市・福岡市と隣接する佐賀県

地域の特徴

- ・福岡県からの観光客が多い
- ・福岡県との空港・港湾機能の連携が可能である
- ・九州最大の市場である福岡県と隣接している

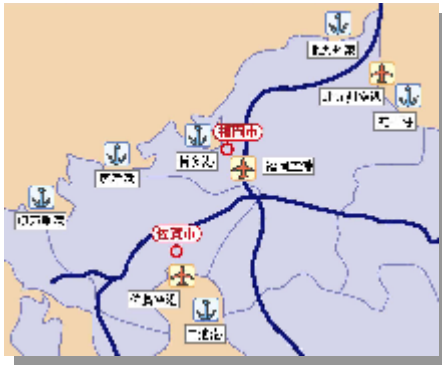


図 1-13 佐賀県近郊の空港港湾施設

北九州港の取扱貨物量は1億トン、博多港は約4千万トンである。それに対し、唐津港は270万トン、伊万里港は200万トンと少ない。

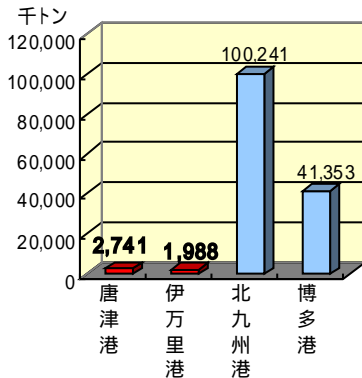


図 1-14 港湾別取扱貨物量

福岡空港は、滑走路が一本にも依らず、発着数が年間約14万回(H12)と日本で最も過密状態であるが、佐賀空港は約1万回と機能を十分活かしきれていない。

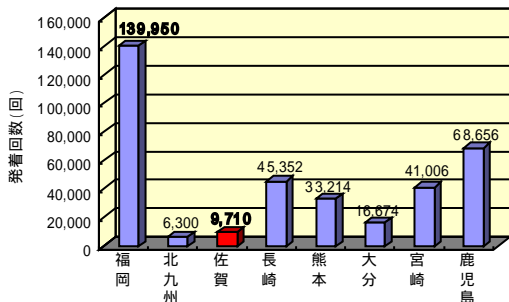


図 1-15 九州内の主要空港の発着回数(H12)

(出典:九州データブック2002)

佐賀県における県相互間旅客流動で最も多いのは福岡県であり、5,183万人(2000年度)となっている。また、福岡県においても佐賀県との流動が最も多く、県相互の結びつきが強い。佐賀県への観光客は、福岡県からが最も多く、30%を占めている。

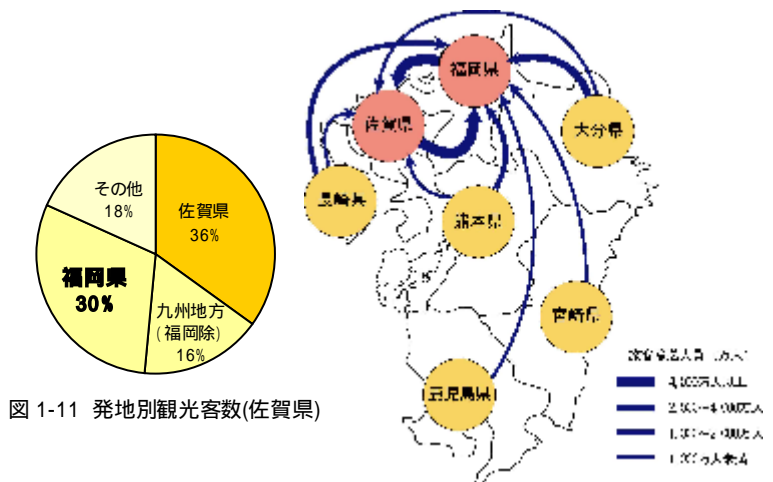


図 1-11 発地別観光客数(佐賀県)

図 1-12 佐賀県、福岡県への旅客流動 (上位8位中、九州内を記載)

佐賀県の製造業出荷額は、平成13年で約1.6兆円であり、福岡県(約7.4兆円)と比較すると、約1/5と隣接する地理的特性を活かしきれていない。佐賀県における卸売業・小売業(飲食店を除く)の年間販売額(平成14年)は、約1.9兆円であり、九州最大の市場である福岡県に最も近いが、九州内では最も低い額となっている。

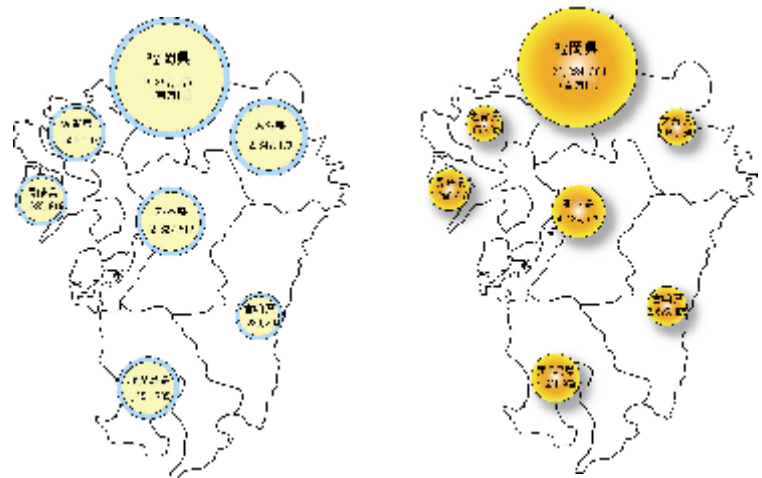


図 1-16 各県の年間製造品出荷額(H13年)

図 1-16 各県の卸売業・小売業(飲食店除く)の年間販売額(H14年)

1-2 道路・交通特性

(1) 道路整備の現状

地域の特徴

- ・ 幹線道路網の整備が遅れている
- ・ 道路整備率は全国平均を下回っている
- ・ 歩道が整備されていない箇所が残っている

佐賀県内の幹線道路網は、東西を通る九州横断自動車道を軸にした魚骨型(ヘリンボーン)の形態と、佐賀市を中心にした放射状の形態を合わせ持っている。

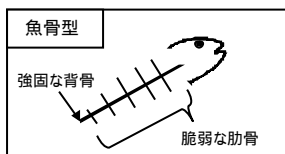


図 1-17 道路網

佐賀県の歩道設置率は、全国平均とほぼ同等であるが、幅員が狭く危険な箇所が残っている。

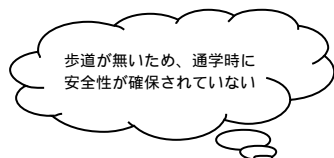
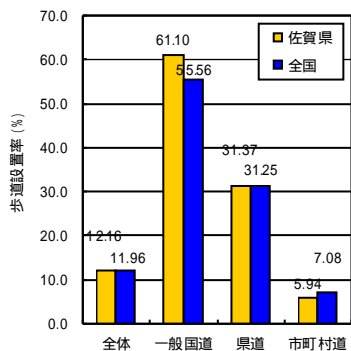


図 1-19 歩道設置率(佐賀県、全国)(H11 年)
(出典: 佐賀県統計年鑑、日本統計年鑑)

写真 1-5 県道佐賀外環状線(大和町)

佐賀県の道路整備率は、県道、国道、国県道のいずれも全国平均を下回っている。

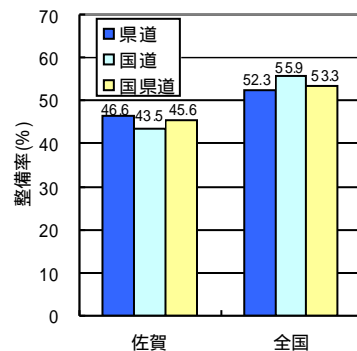


図 1-18 道路整備率

(出典: 道路統計年報 H14 年 4 月 1 日現在)

(2) 道路交通の現状

地域の特徴

- ・東西軸、南北軸である主要幹線道路の交通量が多い
- ・都市部に渋滞が集中している
- ・交通事故による死者数が多く(九州ワースト1)、高齢者の占める割合も高い
- ・佐賀生活圏と福岡および久留米・大牟田生活圏方面の結びつきが強い

佐賀県内の主要幹線道路の交通量は、1万台/日を超える区間が大半を占め、国道34号、国道207号を中心とした東西方向の幹線道路、及び国道203号の南北道路に交通が集中している傾向にある。

佐賀県内の渋滞は都市部で発生しており、特に佐賀市に集中している。

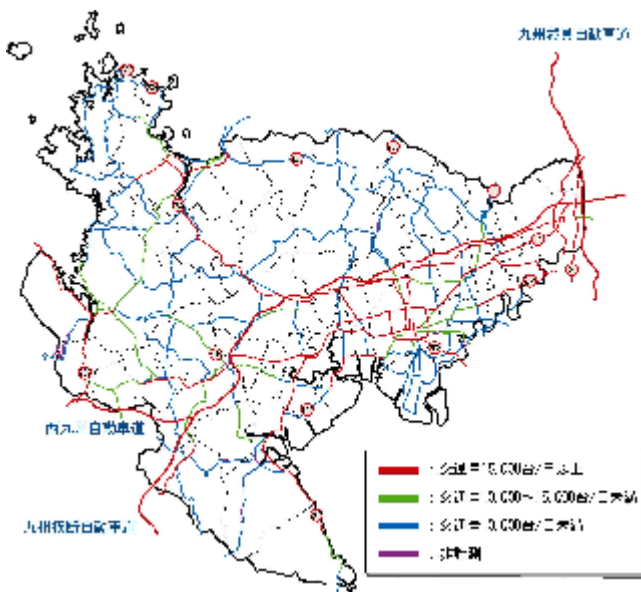


図 1-20 交通量図
(出典: H11 道路交通センサス)

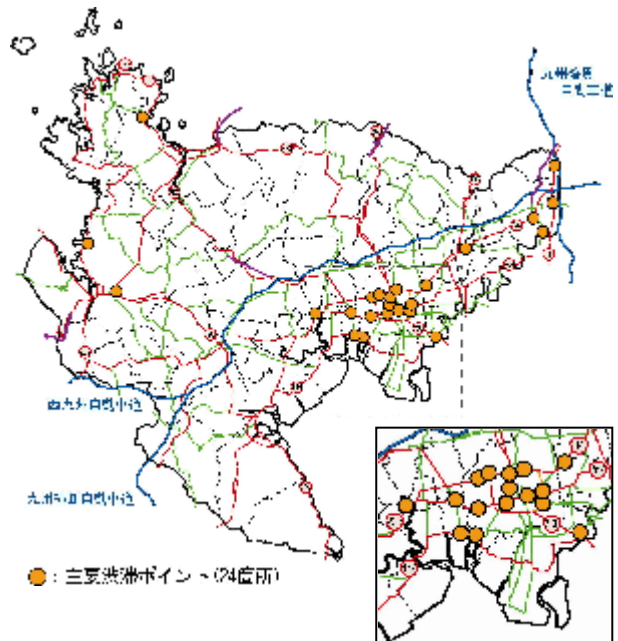


図 1-21 主要渋滞ポイント

佐賀県は交通事故による人口10万人当たり死者数が9.58人と九州で最も多い。平成13年の交通事故による死者のうち高齢者が占める割合が45.2%(九州ワースト3位)であり、そのうち34.2%が歩行中である。

表 1-3 佐賀県の交通事故(H13)

区分	佐賀県	九州	九州順位
発生件数	10,584	115,645	4
死者数	84	1,023	6
負傷者数	13,824	146,280	4
人口10万人当たり死者数	9.58	116.83	1
免許人口1万人当たり死者数	1.57	19.09	2
自動車台数1万台当たり死者数	1.40	16.62	1
免許人口	535,816	8,746,364	8
高齢者免許人口	69,385	978,654	7
(免許人口に占める割合)	12.9	182.6	3
高齢者死者数	38	406	6
(構成率)	45.2	39.7	3

表 1-4 高齢者が関係した事故(H13)

区分	歩行中	自転車 乗用中	小特車 乗用中	二輪車 乗用中	四輪車		合計	佐賀県
					運転中	同乗中		
死者数	13	7	1	4	13		38	84
負傷者	202	219		280	564	385	1,650	13,824

(資料: 平成13年交通さが)

佐賀生活圏は、他の県内生活圏より、福岡および久留米・大牟田生活圏との結びつきが強い。

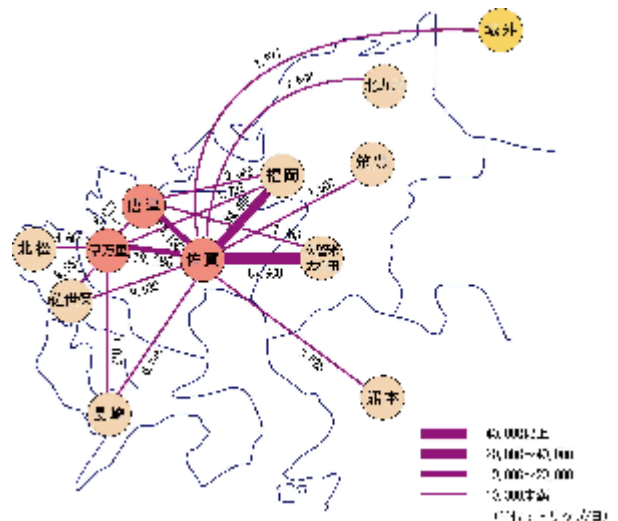
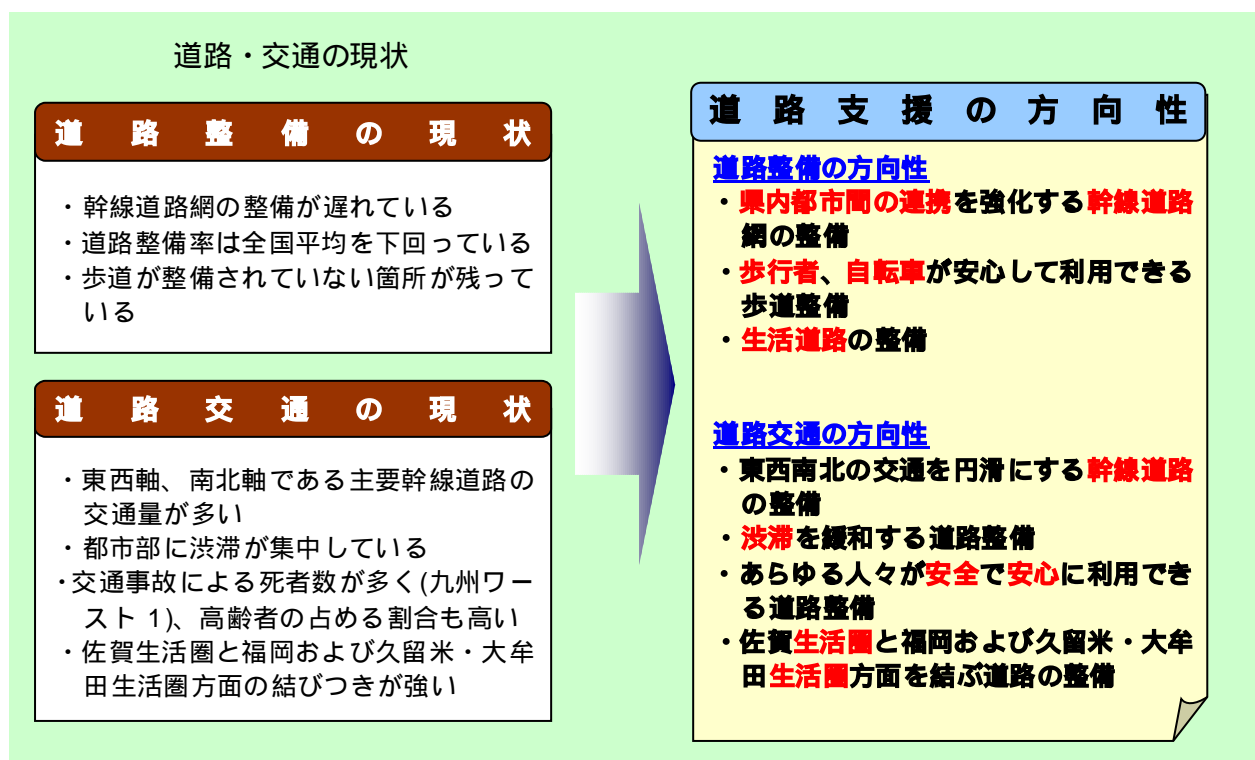


図 1-22 佐賀県と他県の地方生活圏間の流動(平日)
(資料: 九州の道路交通現況、H9年10月)

1-3 道路支援の方向性

佐賀県における地域、道路・交通の現状と課題を踏まえ、『今後、道路がどのように支援できるか？』を検討し、“道路支援の方向性”として抽出すると以下の通りになります。



2. 道づくりに対するニーズ

佐賀県の“道づくりに対するニーズ”を『県民アンケート』、『首長アンケート』、『利用者満足度調査』、『佐賀の道を考える懇談会』を通して把握するとともに、道路支援の方向性について検討しました。

調査・懇談会の内容

県民アンケート

- ・これまでの道路整備に満足していますか？
- ・今後どのような道路整備に力を入れて欲しいですか？
- ・3つの目標(地域間の交流を促進する幹線道路の整備、活力ある地域をつくる道路の整備、安全で安心な道路の整備)の優先順位は？
- ・道路整備の進め方について望むことは？

首長アンケート

- ・九州に関する次のような意見に対して、どのように思われますか？
- ・今後どのような道路整備に力を入れて欲しいと思われますか？
- ・道路行政を進めるに当たって、特に重要と思われることは？
- ・道路整備のための費用は、車を利用する人が大部分を負担するという考え方について、どのように思いますか？
- ・有料道路制度について、どう思いますか？
- ・地域内でいま一番困っていることは何ですか？
- ・道路事業及び道路行政に対してご不満・ご注文をお聞かせ下さい。
- ・今後どのような道路整備に取り組んでいこうとお考えですか？また、整備を進める上での課題をお聞かせ下さい。

利用者満足度調査

- ・佐賀県における「道路」に対する満足度について
- ・高齢者に対応した道路整備を求める声について

佐賀の道を考える懇談会

- ・幹線道路について
- ・身近な道づくりについて
- ・道路整備について
- ・評価手法について

道づくりに対するニーズ

主な意見

県民アンケート

- ・生活圏中心都市と周辺市町村を結ぶ幹線道路の整備
- ・都市内の渋滞を緩和するバイパス整備
- ・歩行者や自転車の快適性・安全性の確保
- ・安全で安心な道路の整備
- ・全国一律ではなく地域に適した道路整備

首長アンケート

- ・生活圏中心都市と周辺市町村を結ぶ幹線道路の整備
- ・身の回りの生活道路の整備
- ・バリアフリー化と歩道や自転車道の整備
- ・地方財源の確保

利用者満足度調査

- ・高齢者に対応した道路整備
- ・歩道の拡幅

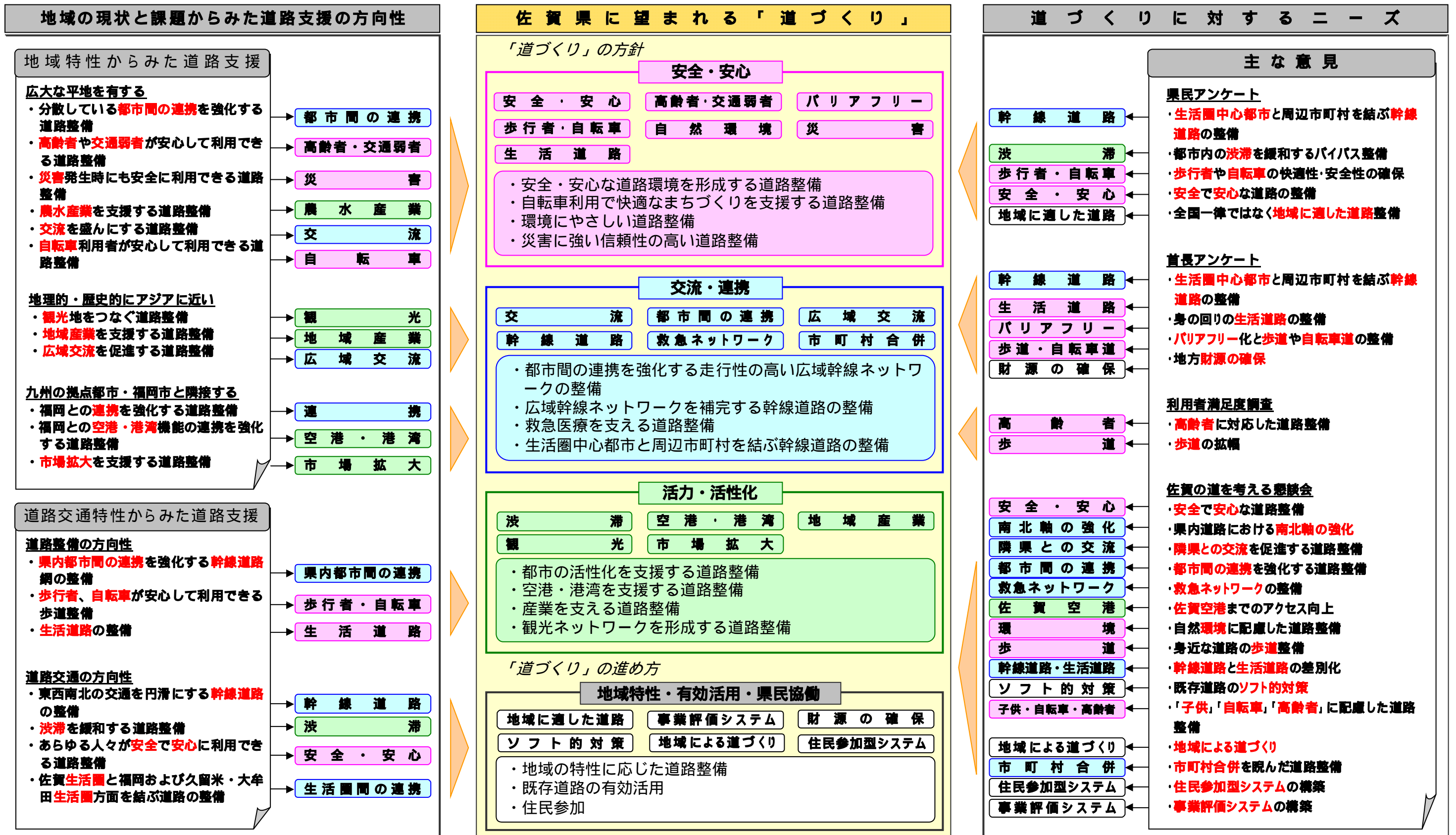
佐賀の道を考える懇談会

- ・安全で安心な道路整備
- ・県内道路における南北軸の強化
- ・隣県との交流を促進する道路整備
- ・都市間の連携を強化する道路整備
- ・救急ネットワークの整備
- ・佐賀空港までのアクセス向上
- ・自然環境に配慮した道路整備
- ・身近な道路の歩道整備
- ・幹線道路と生活道路の差別化
- ・既存道路のソフト的対策
- ・「子供」「自転車」「高齢者」に配慮した道路整備
- ・地域による道づくり
- ・市町村合併を睨んだ道路整備
- ・住民参加型システムの構築
- ・事業評価システムの構築

3. 「道づくり」の基本方針

3-1 佐賀県に望まれる「道づくり」

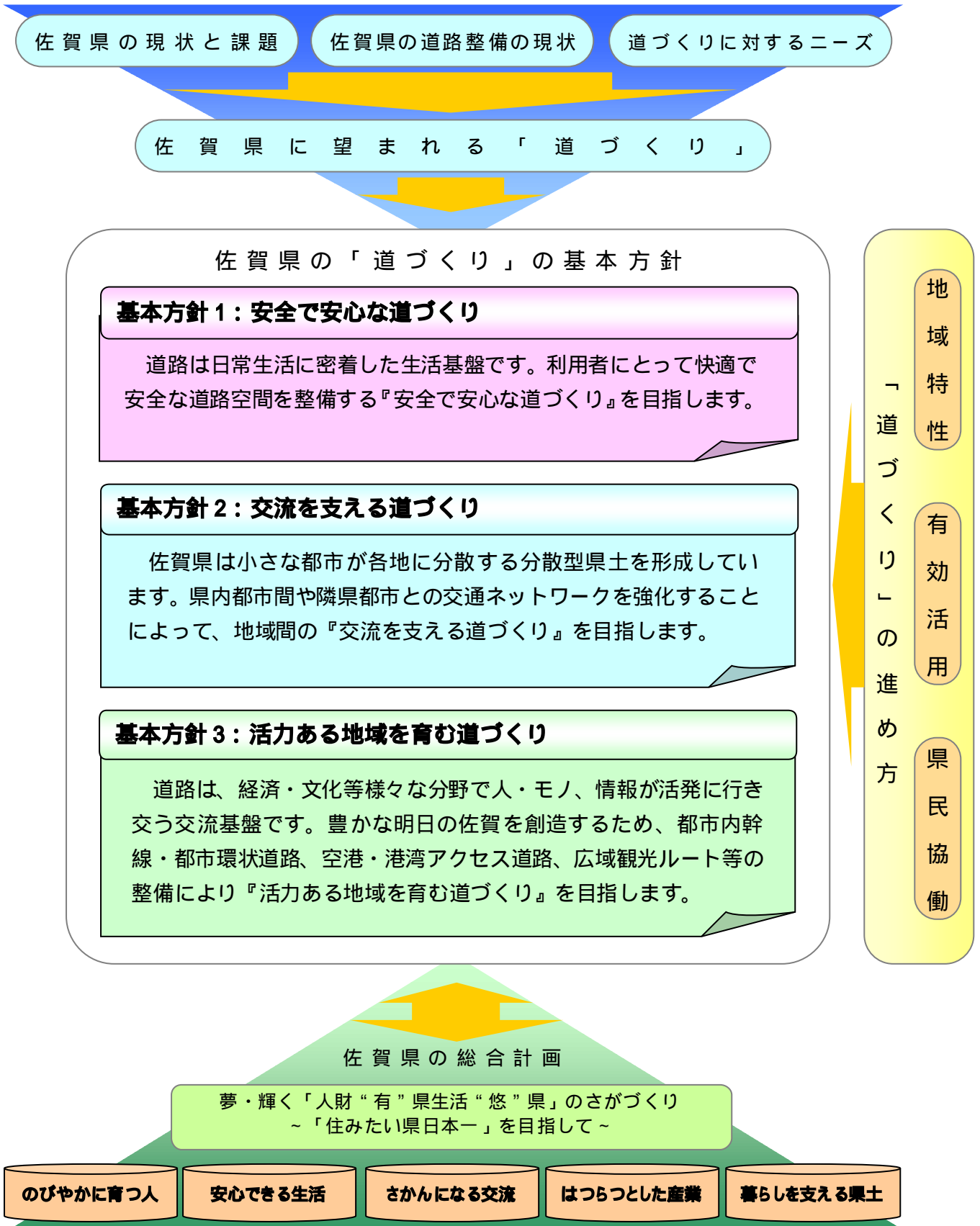
『佐賀県の現状と課題』、『佐賀県の道路整備の現状』、『道づくりに対するニーズ』からキーワードを抽出し、『佐賀県に望まれる「道づくり」』として整理すると以下のような道路整備が望まれています。



3-2 「道づくり」の基本方針

(1)佐賀県の「道づくり」の基本方針

佐賀県の「道づくり」は、「安全で安心な道づくり」、「交流を支える道づくり」、「活力ある地域を育む道づくり」の3つの柱を基本方針として進めていきます。



(2)佐賀県の「道づくり」施策

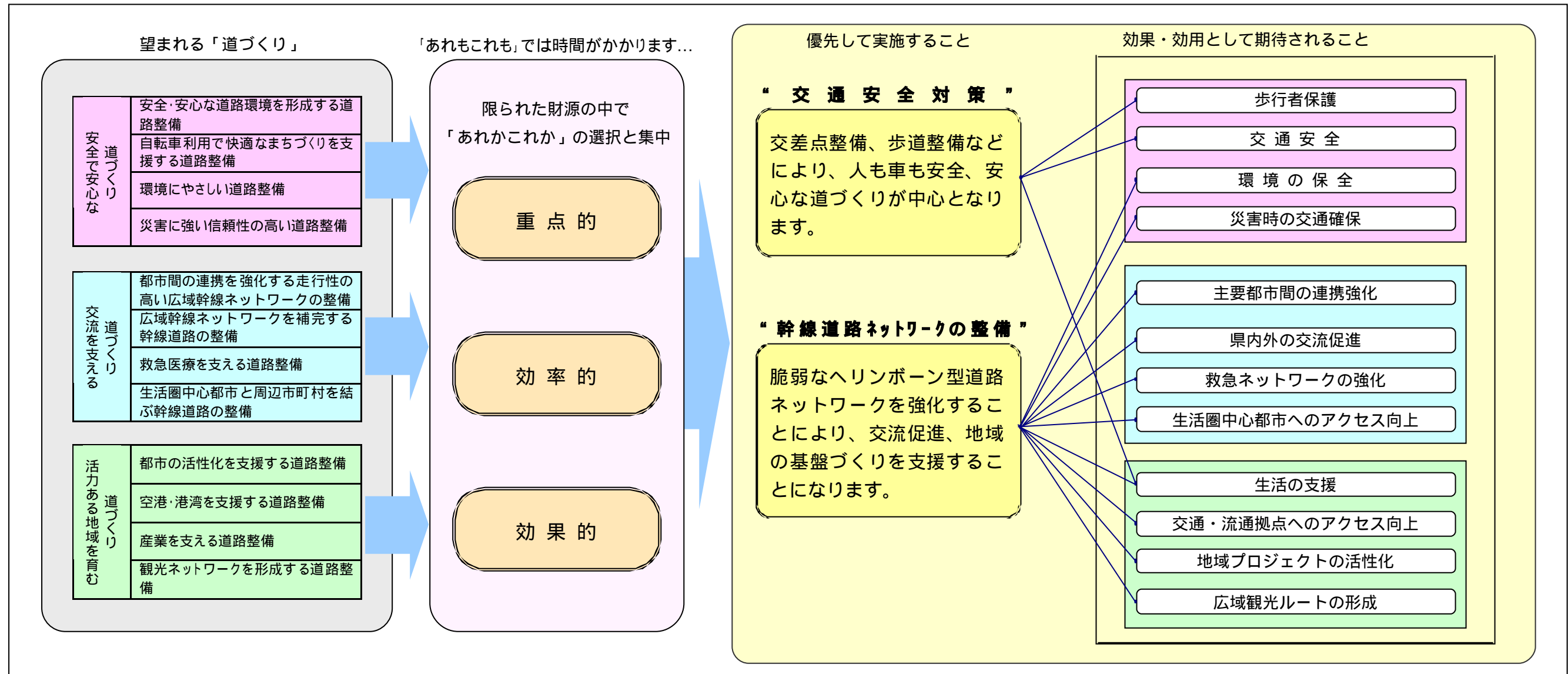
3つの基本方針に対する「道づくり」施策は、以下のように体系付けています。

基本方針と主な施策

基本方針	望まれる「道づくり」	主な施策
【基本方針1】 安全で安心な 道づくり	[1-1] 安全・安心な道路環境を形成する道路整備	歩道の整備、 バリアフリー対策等
	[1-2] 自転車利用で快適なまちづくりを支援する道路整備	広幅員自歩道、 自転車道の整備等
	[1-3] 環境にやさしい道路整備	道路緑化、 透水性舗装の整備等
	[1-4] 災害に強い信頼性の高い道路整備	災害危険箇所対策
【基本方針2】 交流を支える 道づくり	[2-1] 都市間の連携を強化する走行性の高い広域幹線ネットワークの整備	【東西軸】 西九州自動車道、有明海沿岸道路 【南北軸】佐賀唐津道路、国道498号
	[2-2] 広域幹線ネットワークを補完する幹線道路の整備	【福岡とのネットワーク】 国道263号、国道385号、国道3号、県道久留米基山筑紫野線 等、
	[2-3] 救急医療を支える道路整備	【長崎とのネットワーク】 国道444号 等、
	[2-4] 生活圏中心都市と周辺市町村を結ぶ幹線道路の整備	【県内幹線】 国道34号、国道264号、県道江北芦刈線 等 県道唐津北波多線、浜玉相知線 等
【基本方針3】 活力ある地域を 育む道づくり	[3-1] 都市の活性化を支援する道路整備	渋滞対策、都市内幹線、 都市環状道路の整備
	[3-2] 空港・港湾を支援する道路整備	佐賀空港・伊万里港・唐津港のアクセス道路整備
	[3-3] 産業を支える道路整備	地域プロジェクト関連道路整備、ICアクセス道路整備
	[3-4] 観光ネットワークを形成する道路整備	観光ルートの整備、道の駅 等

4. 「道づくり」の重点方針

佐賀県の「道づくり」は「道づくりの基本方針」に基づき、施策展開を行ってまいります。まずは、多くの高い効果が期待できる交差点整備や歩道整備などの“交通安全対策”と脆弱な道路ネットワークを強化するため、“幹線道路ネットワークの整備”を中心に進めます。



限られた財源の中でも“交通安全対策”と“幹線道路ネットワークの整備”の選択と集中により、多くの高い効果が期待できます。

「道づくり」の重点方針
交通安全対策

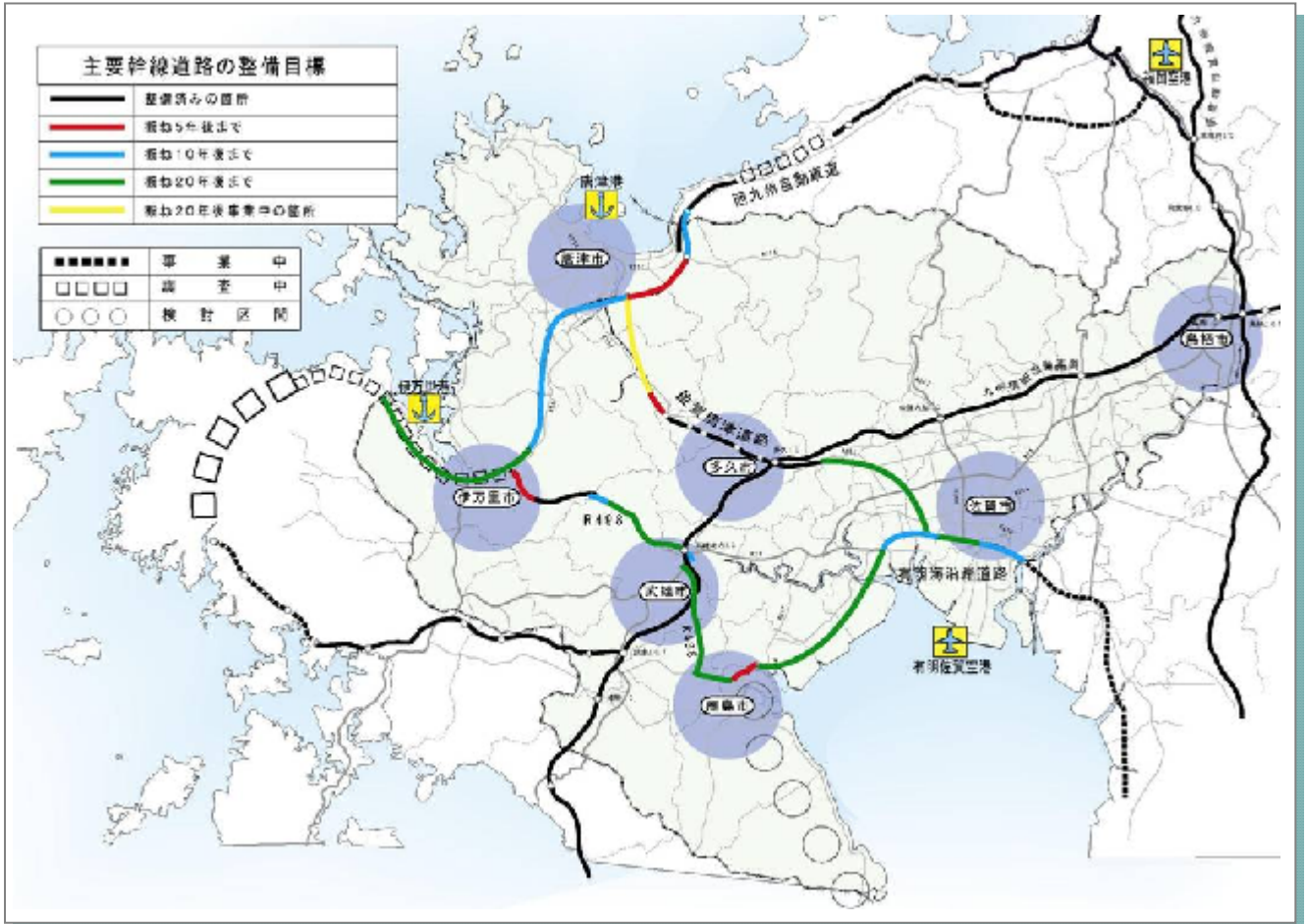
高齢者や子供など交通弱者でも安全・安心に歩行できるよう、交通安全対策のための歩道の設置やバリアフリー対策など、必要な箇所の緊急性や優先度を考慮して整備を進めます。

幹線道路ネットワークの整備

九州横断自動車道を基軸とした、広域的な幹線道路ネットワークを形成するため、走行性の高い道路を整備します。また、広域的な幹線道路を補完するその他幹線道路についても同時に整備を進めます。この結果、これまで生活道路に進入していた通過交通が幹線道路に転換するため、現在の道路も地域の生活道路として利用しやすくなります。

佐賀県の広域幹線道路ネットワーク(主要幹線道路網)の将来像

佐賀県では、広域幹線道路ネットワーク(主要幹線道路網)の整備目標を下図のように計画しています。



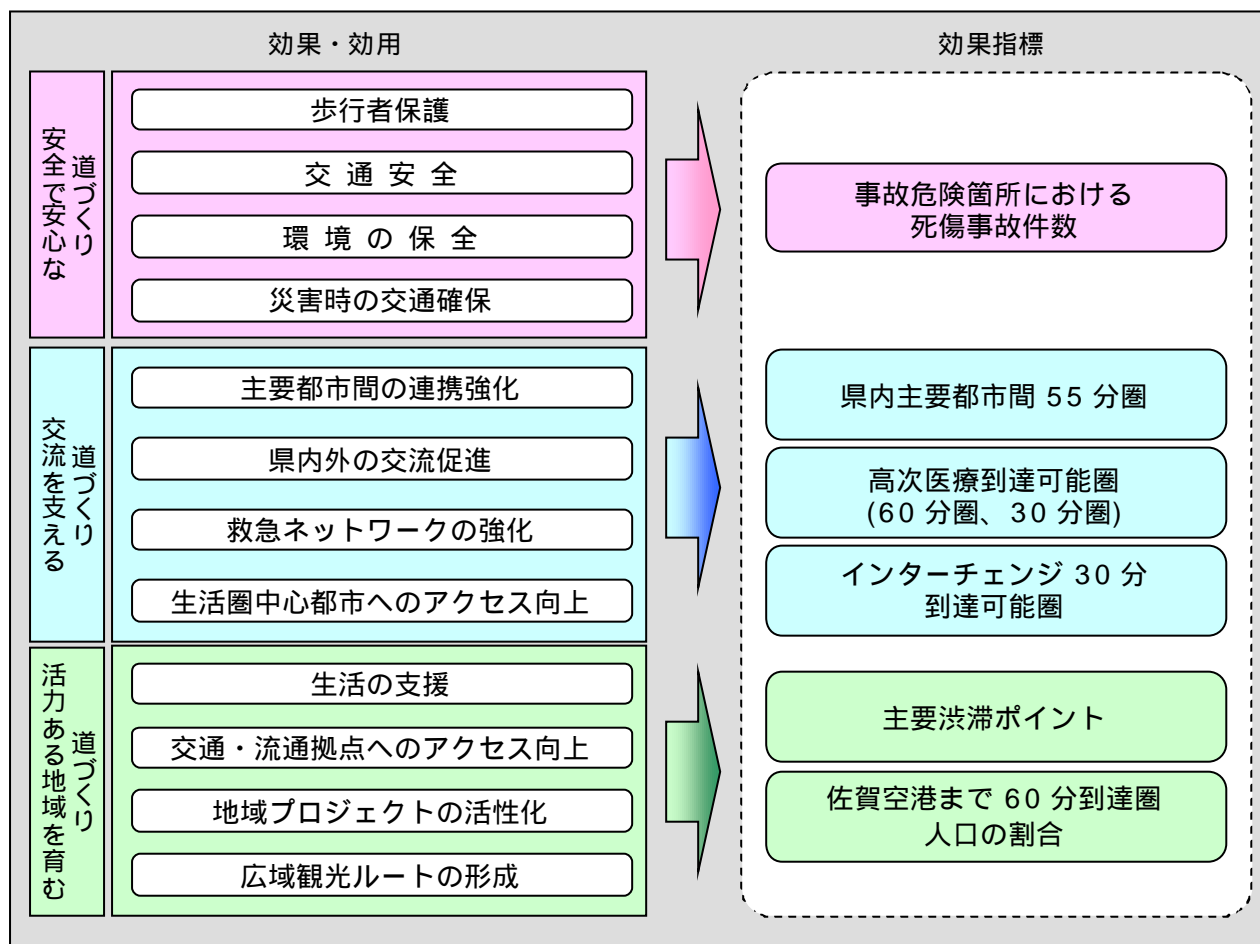
平成16年度予算ベースを想定して目標を立てたものです。
 主要幹線道路は、県内の都市や福岡都市圏を結び「県内主要都市間55分圏」を確立する県内道路網の骨格となる幹線道路です。
 「国が整備する道路」については、早期完成を国へ要望していくとともに、県も協力して事業促進に努めることとします。

広域幹線道路ネットワーク(主要幹線道路網)の将来像
 (直轄国道の計画を含む)

5. 道路整備がもたらす効果

5-1 道路整備効果指標の設定

佐賀県の道路整備による効果指標は以下のものを設定します。



効果指標

整備効果指標の定義

<p>事故危険箇所における死傷事故件数</p> <p>佐賀県は交通事故による死者数が多く、九州の中でも上位に位置しています。</p> <p>また、佐賀県内には平成14年度末現在、事故危険箇所は50箇所あります。さらにこれらの箇所の事故件数は159件⁽¹⁾発生している。</p> <p>安全、安心な道路環境を形成していく上では、事故が多い箇所における個別の対策が必要であるため、本指標を設定します。</p> <p>----- 指標の定義 -----</p> <p>【事故危険箇所における死傷事故件数】 =事故危険箇所発生する死傷事故の件数</p> <p>【事故危険箇所】10年に一度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所。または、幹線道路の平均事故率の5倍以上の事故率で事故が発生する箇所</p>	<p>県内主要都市間 55 分圏</p> <p>佐賀県は、県都佐賀市の人口が17万人不足で、唐津市、鳥栖市、多久市等、人口10万人未満の小都市で点在する分散型の県土を形成しています。</p> <p>県内における7つの主要都市を結ぶ走行性の高い広域幹線ネットワークを整備することにより、主要都市間の連携を強化され、交流が盛んになることが期待されるため、本指標を設定します。</p> <p>----- 指標の定義 -----</p> <p>【県内主要都市間 55 分圏】 =(県内主要7都市間の代表経路を移動する時間が55分以内の路線数)/(県内主要7都市間の代表経路の路線数)×100</p>
<p>高次医療到達可能圏(60分圏、30分圏)</p> <p>救急医療体制が整えられ、最寄りの救急病院に搬送後、重篤患者は高次医療施設へ転送されることとなります。</p> <p>搬送に対し、最寄りの救急病院では応急処置を施すものの、迅速な搬送後の的確な救急医療を受けることが、生命の安全には重要です。</p> <p>また、救急医療における迅速・安全な転送は、道路整備が支援可能であり、道路整備が救急医療サービスの向上に資することから指標として設定します。</p> <p>----- 指標の定義 -----</p> <p>【高次医療到達可能圏(60分圏、30分圏)】 =(第3次救急医療施設へ60分[30分]以内で到達できる人口)/(佐賀県の人口)×100</p> <p>多量出血の場合、搬送時間が60分を超えると死亡率が100%となり、30分だと50%となる。</p>	<p>インターチェンジ 30 分到達可能圏</p> <p>佐賀県内の幹線道路網は、東西に伸びる九州横断自動車道を軸にした魚骨型(ヘリンボーン)の形態と佐賀市を中心とした放射状の形態を持っています。</p> <p>地域内の幹線道路の整備により高速道路インターチェンジへのアクセス性が向上することで、福岡県や長崎県など他地域への移動時間が短縮され、交流機会が増加します。</p> <p>本指標は、佐賀県民が高速道路による走行性の高いサービスを均質に受けることができ、各地域の調和ある発展を図るために設定します。</p> <p>----- 指標の定義 -----</p> <p>【インターチェンジ 30 分到達可能圏】 =(高速道路インターチェンジから30分で到達可能な佐賀県内の市町村の人口)/(佐賀県の総人口)×100</p>
<p>主要渋滞ポイント</p> <p>道路交通における渋滞の発生は、物流コストの増大などを通じ、経済活動の妨げとなっています。</p> <p>佐賀県では、佐賀市を中心とした都市部で渋滞が顕著であり、混雑時の旅行速度が30km/h以下の区間が多く発生しています。また、平成14年度末現在、渋滞の指標として定義されている主要渋滞ポイントは24箇所あり、第3次渋滞対策プログラムにおいて選定された箇所(28箇所)から減少しているものの、依然多くの渋滞箇所が残っています。</p> <p>都市活動の妨げとなる“渋滞”を解消することで、都市の活性化を支援する道路整備として捉え、本指標を設定します。</p> <p>----- 指標の定義 -----</p> <p>【主要渋滞ポイント】 =主要渋滞ポイントの数</p>	<p>佐賀空港まで 60 分到達圏人口の割合</p> <p>人・物・情報の移動を促進し、国内外の交流を促進することは、地域の競争力を向上させるだけでなく、地域の魅力向上にも繋がります。このため、空港施設と幹線道路等との連携を強化し、交通の円滑化を図ることが求められています。</p> <p>佐賀県における空港施設は、その機能を十分に発揮しているとは言えない状況にあります。</p> <p>本指標は、広域的人流・物流に寄与する空港施設を利用しやすい度合いとして表現するために、空港までの到達時間(時間圏人口の割合)として設定します。</p> <p>----- 指標の定義 -----</p> <p>【佐賀空港まで 60 分到達圏人口の割合】 =(佐賀空港まで60分で到達可能な県内市町村人口)/(佐賀県の総人口)×100</p>

5-2 道路整備がもたらす効果

(1) 道路整備効果一覧

道路整備を実施することにより、各整備効果指標の5年後、将来の値は、以下のようになります。

道路整備効果一覧

指 標	単 位	現況値 (平成 14 年度末)	5 年後 (平成 19 年度末)	将 来
事故危険箇所における死傷事故件数	件数	159()	事故危険箇所での死傷事故件数を30%削減	計画的に継続的に実施
県内主要都市間 55 分圏	%	62	67	100
高次医療到達可能圏 (60 分圏、30 分圏)	%	【60 分圏】77 【30 分圏】49	【60 分圏】77 【30 分圏】49	【60 分圏】97 【30 分圏】53
インターチェンジ 30 分到達可能圏	%	77	86	98
主要渋滞ポイント	箇所	24	16	全て解消
佐賀空港まで 60 分到達圏人口の割合	%	69	70	78

()平成8年～14年における事故危険箇所の事故件数を年間当りに換算した値

(2)道路整備がもたらす効果

事故危険箇所における死傷事故件数

現在、事故危険箇所における事故件数は **159件** あります。交通安全対策事業を集中的に実施することにより、5年後には事故危険箇所での死傷事故件数を **30%削減** します。また、将来においても計画的・継続的に対策を実施することで交通事故を削減します

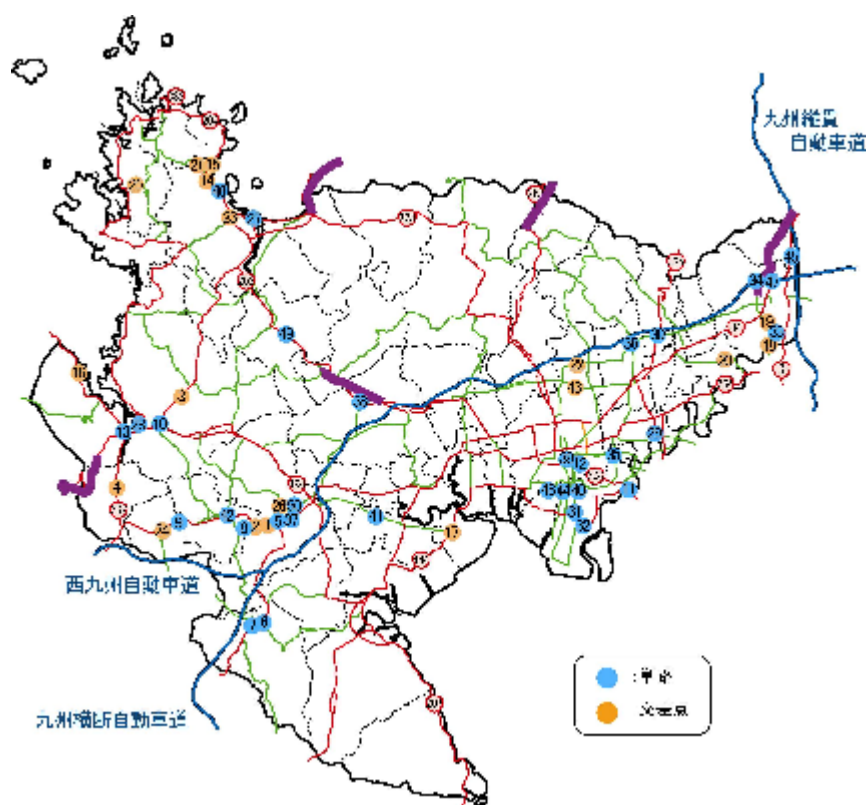
道路整備効果				
指標	単位	現況値 (平成14年度末)	5年後 (平成19年度末)	将来
事故危険箇所における死傷事故件数	件数	159()	事故危険箇所での死傷事故件数を30%削減	計画的に継続的に実施

()平成8年～14年における事故危険箇所の事故件数を年間当りに換算した値

現在、県内の事故危険箇所は、50箇所存在し、佐賀市、鳥栖市、武雄市、伊万里市、唐津市周辺に集中している傾向が見られます。また、事故危険箇所における事故件数は現在、**159件**発生しています。

事故危険箇所に対しては、集中的に交通安全対策事業を行い、5年後には事故危険箇所での死傷事故件数を **30%削減** し、将来においても計画的・継続的に対策を実施します。

事故危険箇所の削減目標については佐賀県公安委員会、国土交通省、県市町村が連携して対策事業を実施します。



事故危険箇所位置図(現況)

【現在】

事故危険箇所での
事故件数：**159件**()

【5年後】

事故危険箇所での
死傷事故件数を
30%削減

【将来】

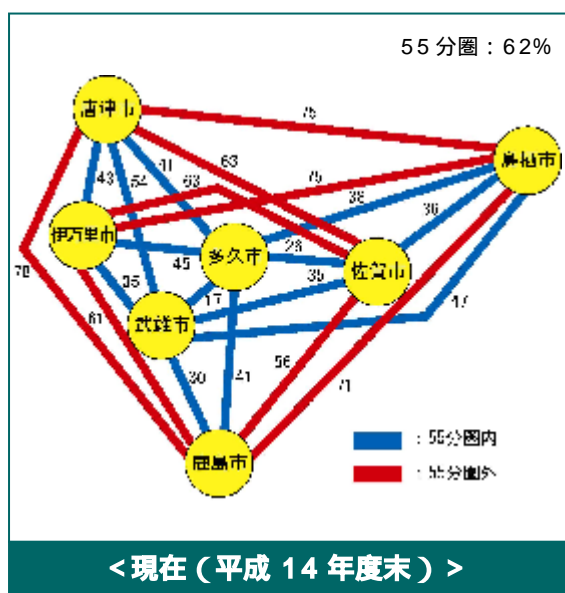
計画的・継続的に実施

県内主要都市間 55 分圏

広域的な幹線道路ネットワークを整備することにより、現在 **62%**である県内主要都市間 55 分圏は、5 年後には **67%**、将来的には **100%**となり、移動時間短縮による地域間連携が強化されることが期待されます。

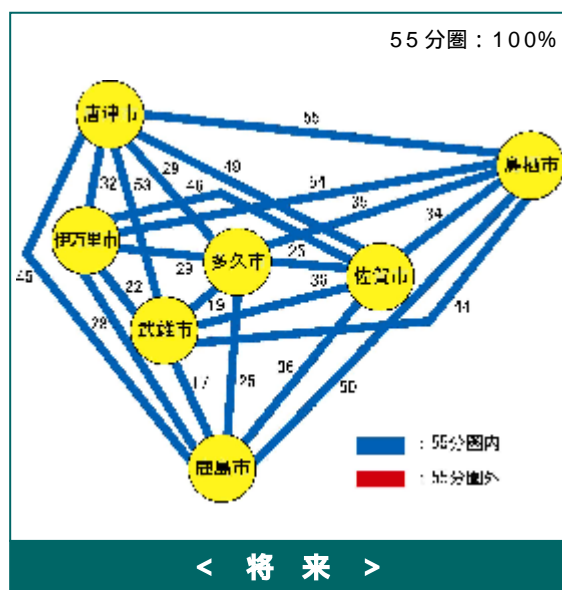
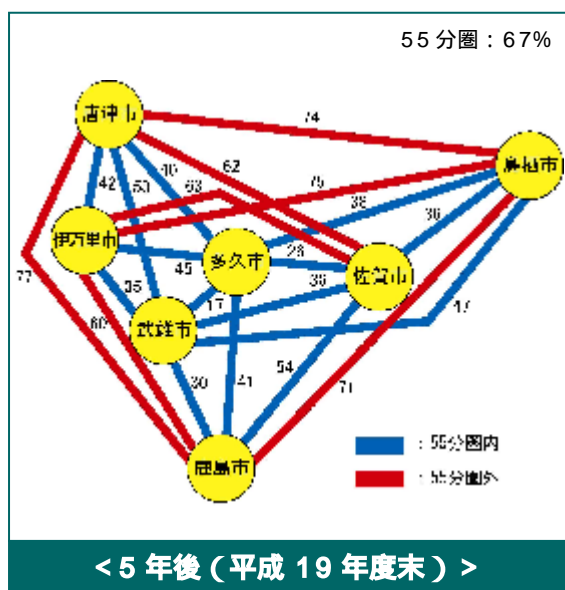
道路整備効果

指 標	単 位	現況値 (平成 14 年度末)	5 年後 (平成 19 年度末)	将 来
県内主要都市間 55 分圏	%	62	67	100



県内主要都市間の移動時間が 55 分以内で可能な区間は、現在、21 路線中 13 路線 (**62%**) で、最大で 78 分要する区間(唐津市～鹿島市間)が存在します。

県内主要都市間 55 分圏は 5 年後 **67%**、将来的には **100%**となり、移動時間短縮による地域間連携が強化されることが期待されます。

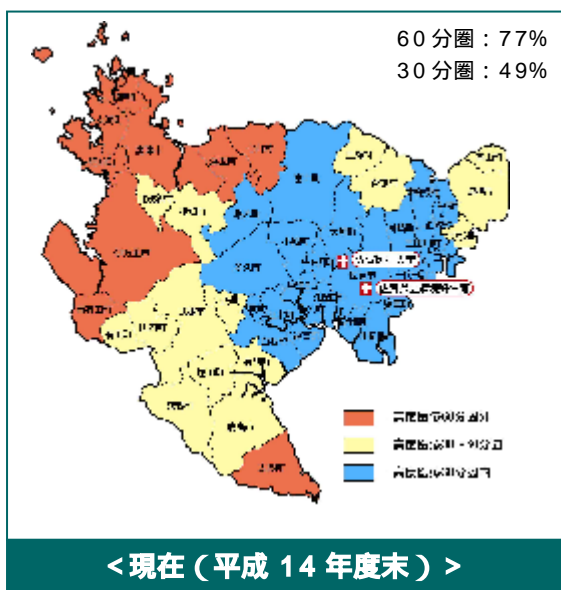


高次医療到達可能圏

幹線道路ネットワークを整備することにより、現在 **77%** である高次医療 60 分圏内の人口割合が、将来的には **97%** となり、県のほぼ全域で 60 分圏内に 3 次医療施設まで搬送できるようになります。

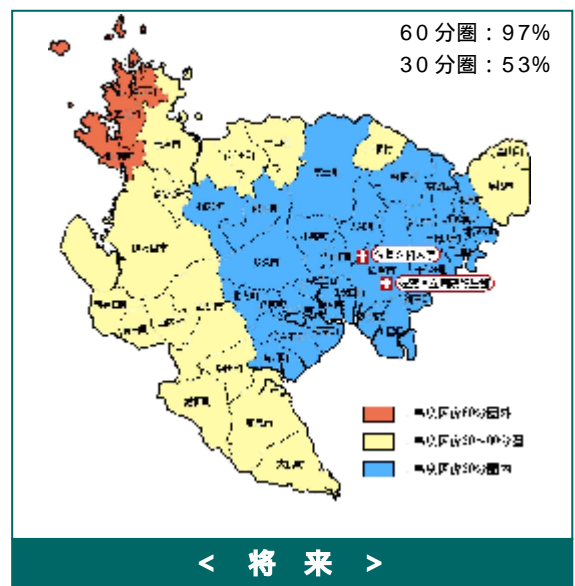
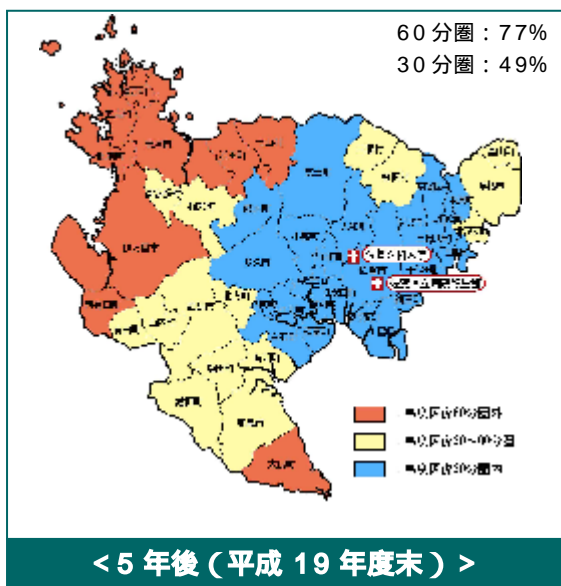
道路整備効果

指標	単位	現況値 (平成 14 年度末)	5 年後 (平成 19 年度末)	将来
高次医療到達可能圏 (60 分圏、30 分圏)	%	【60 分圏】77 【30 分圏】49	【60 分圏】77 【30 分圏】49	【60 分圏】97 【30 分圏】53



佐賀県には、高次医療(3 次医療施設)が佐賀市に 2 箇所存在するが、重篤患者の搬送に 60 分以上要する市町村があり、高次医療に 60 分圏内で到達できる人口割合は、現在 **77%** となっています。

道路を整備することにより将来的には **97%** となり、県のほぼ全域で 60 分以内となります。

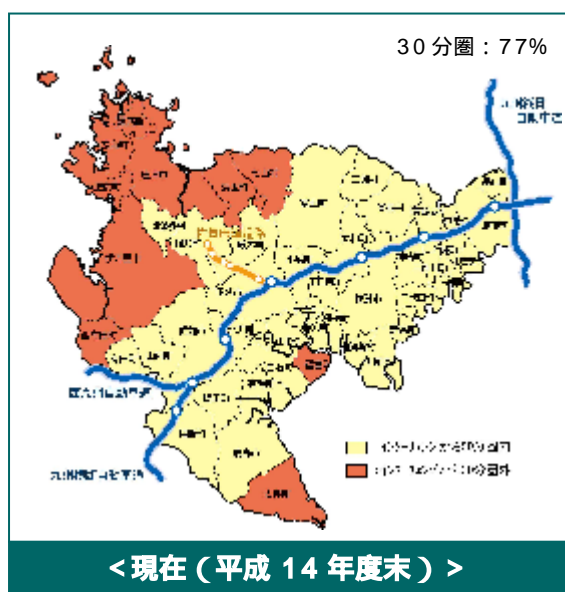


インターチェンジ 30 分到達可能圏

道路整備を進めることにより、各市町村近隣にインターチェンジができ、30 分到達圏人口の割合は現在 **77%** ですが、5 年後には **86%**、将来的には **98%** となり、県内外の連携が強化されることが期待されます。

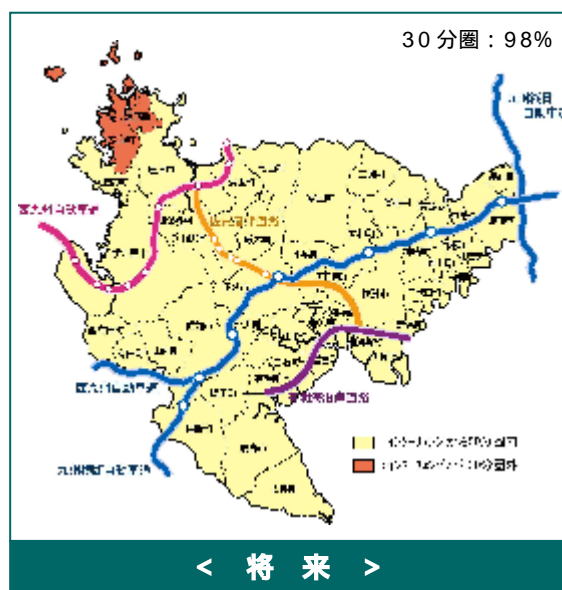
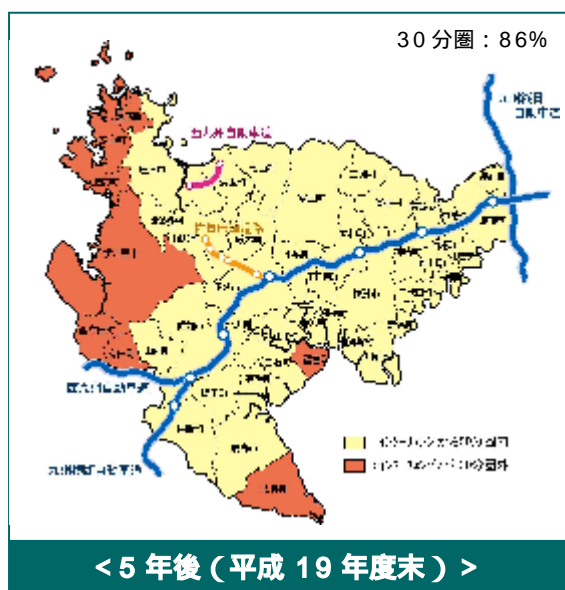
道路整備効果

指標	単位	現況値 (平成 14 年度末)	5 年後 (平成 19 年度末)	将来
インターチェンジ 30 分到達可能圏	%	77	86	98



高速道路インターチェンジへのアクセス性の向上は、地域間の連携強化のみならず、県外との交流促進にも繋がると考えられます。現在、インターチェンジに 30 分で到達できる人口割合は **77%** です。

道路整備を進めることにより、各市町村近隣にインターチェンジができ、30 分到達圏人口の割合は、5 年後には **86%**、将来的には **98%** となり、県内外の連携が強化されます。

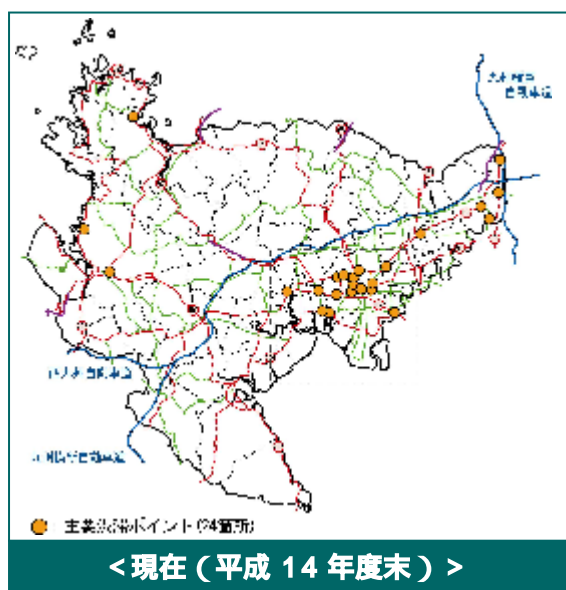


主要渋滞ポイント

渋滞対策事業を実施することにより、現在 **24 箇所**ある主要渋滞ポイントは5年後までに **16 箇所**となり、将来的には**全て解消**させ、地域の活性化を支援します。

道路整備効果

指 標	単 位	現況値 (平成 14 年度末)	5 年後 (平成 19 年度末)	将 来
主要渋滞ポイント	箇所	24	16	全て解消



佐賀県には渋滞が著しい箇所が現在、**24 箇所**あります。

道路整備を進めることにより、現在 **24 箇所**ある主要渋滞ポイントを5年後(平成19年)には8箇所減らし、**16 箇所**となり、将来的には現在の主要渋滞ポイントを**全て解消**します。



全て解消

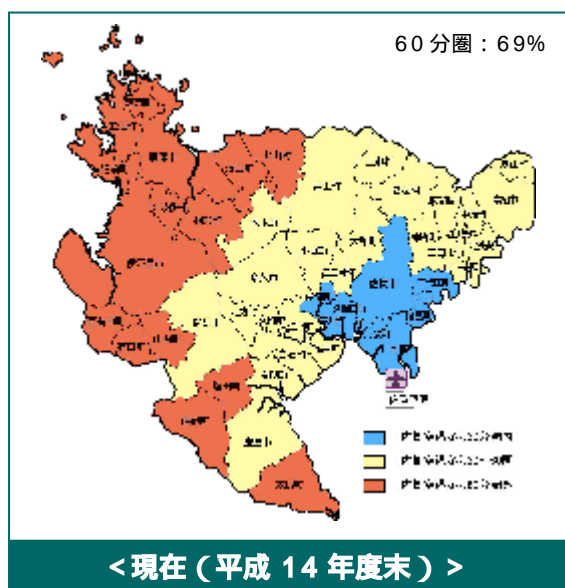
< 将 来 >

佐賀空港まで 60 分到達圏人口の割合

広域的な道路ネットワークを整備することにより佐賀空港までの 60 分到達圏人口は、現在 69%が、将来 78%となり、空港へのアクセス性が向上します。

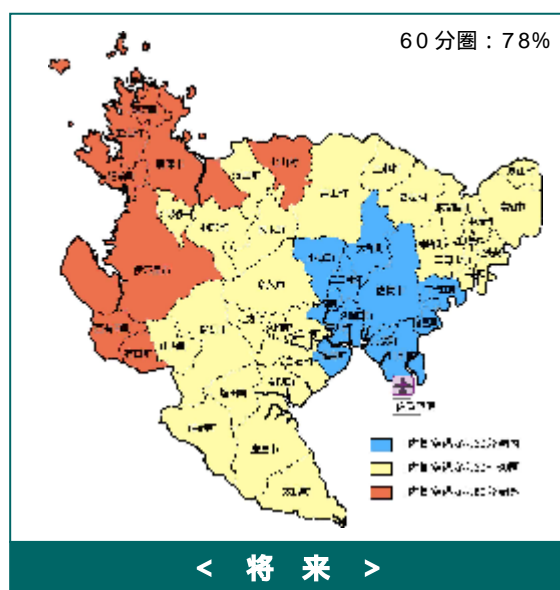
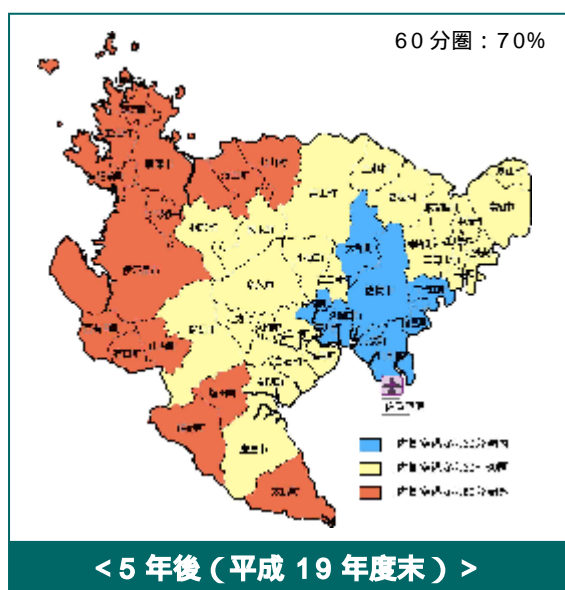
道路整備効果

指標	単位	現況値 (平成 14 年度末)	5 年後 (平成 19 年度末)	将来
佐賀空港まで 60 分到達圏人口の割合	%	69	70	78



佐賀空港まで 60 分で到達できる市町村人口の割合は、現在 **69%** です。

広域的な道路ネットワークを整備することにより、5 年後には **70%**、将来的には **78%** となり、佐賀空港へのアクセス性が向上します。



6. 今後の「道づくり」の進め方

地域の特性に
応じた道路整備

それぞれの地域の特性・必要性に応じた整備を、より効果的・効率的に進めます。

ローカルルール
の検討
優先順位の明確化による集中投資
コストの縮減の推進 等

ローカルルールの検討

【概要】

整備効果の早期発現や整備コストの縮減等を図るために、従来の全国統一の規格に加え、道路規格の緩和や地域の実情に応じた適切な構造とするローカルルールにより整備していきます。

【ポイント】

「多様性の重視」

道路構造に関して、自動車の交通機能に加えて、歩行者や自転車の交通機能や市街地形成など空間機能を含め、道路の持つ多様な機能を重視した道路構造への転換を図ります。

「地域の裁量性の拡大」

地域の状況を踏まえ、当該地域の道路で重視すべき機能から必要な道路構造を、技術基準の弾力的な運用により実現を図ります。

【内容例】

標準幅員の見直し

地域の実情に応じ、適切な歩道幅員を設定します。

構造規格要件の緩和

一定の走行性を確保しつつ構造規格を下げることでコスト縮減を図ります。(一般国道の自動車専用道路の設計速度を概ね 60 km/h 以上で計画、また、一般道路や現道を利用した整備も考えます。)

横断構成の見直し

将来 4 車線整備路線で早期供用を図るための暫定 2 車線整備を完成 2 車線整備とし、必要に応じ将来 4 車線とします。

道路構造令の適用の緩和

道路種別や交通量からの級種区分による構造規格の画一的な適用から、地域の実情に応じた弾力的運用を行います。

優先順位の明確化による集中投資

- ・ 事業評価の実施
- ・ 優先順位の検討
- ・ 効果的・効率的事業の実施

コストの縮減の推進

- ・ 新技術・新工法の活用
- ・ 建設副産物対策

既存道路の 有効活用

他の交通機関との連携なども含め、今あるものを最大限に活用することで、交通の円滑化を図ります。

既存道路の計画的な維持管理

TDM施策等による都市内交通円滑化の推進 等

(例: 車両の通行規制等による既存道路における自転車道の確保 等)

既存道路の計画的な維持管理

<アセットマネジメントの導入>

アセットマネジメントとは、「公共施設を資産の損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行う概念」のことです。

アセットマネジメントの目的は、膨大な既存公共施設の健全度や現在資産価値を体系的に管理し、最小の投資で最大の効果をもたらすことを目標として、最も有効な施設機能の維持・向上対策を立案し、推進することにあります。

TDM施策等による都市内交通円滑化の推進

TDMとは、交通需要マネジメント (Transportation Demand Management) の頭文字をとったものです。交通需要マネジメント(TDM)とは、車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法です。

<TDM 手法>

経路の変更をすすめます

道路交通情報などにより、混雑地域の交通量が分散されます。

【道路交通情報や駐車場情報などの適切な提供】

手段の変更をすすめます

駅前広場の整備、バスレーンの設置など公共交通機関を使いやすくすることにより、自動車交通量が減少します。

【パークアンドライド、パークアンドバスライド】

自動車の効率的利用をすすめます

相乗りや共同集配などにより、自動車交通量が減少します。

【カープール、バンプール、シャトルバスによる相乗り、共同集配など】

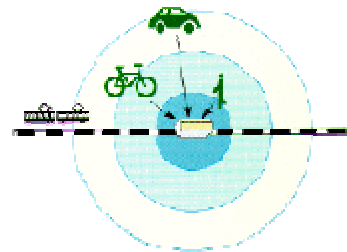
時間の変更をすすめます

フレックスタイムなどにより、ピーク時間に集中していた交通量が平滑化されます。

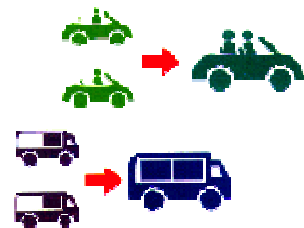
【フレックスタイム、時差通勤】

発生源の調整をすすめます

交通負荷の少ない土地利用や勤務形態などにより、移動量が減少します。



手段の変更



自動車の効率的利用

県民協働

住民のニーズを的確に把握するとともに、事業の早い段階からの情報公開・住民参加を行います。

パブリック・インボルブメント(PI)の実施

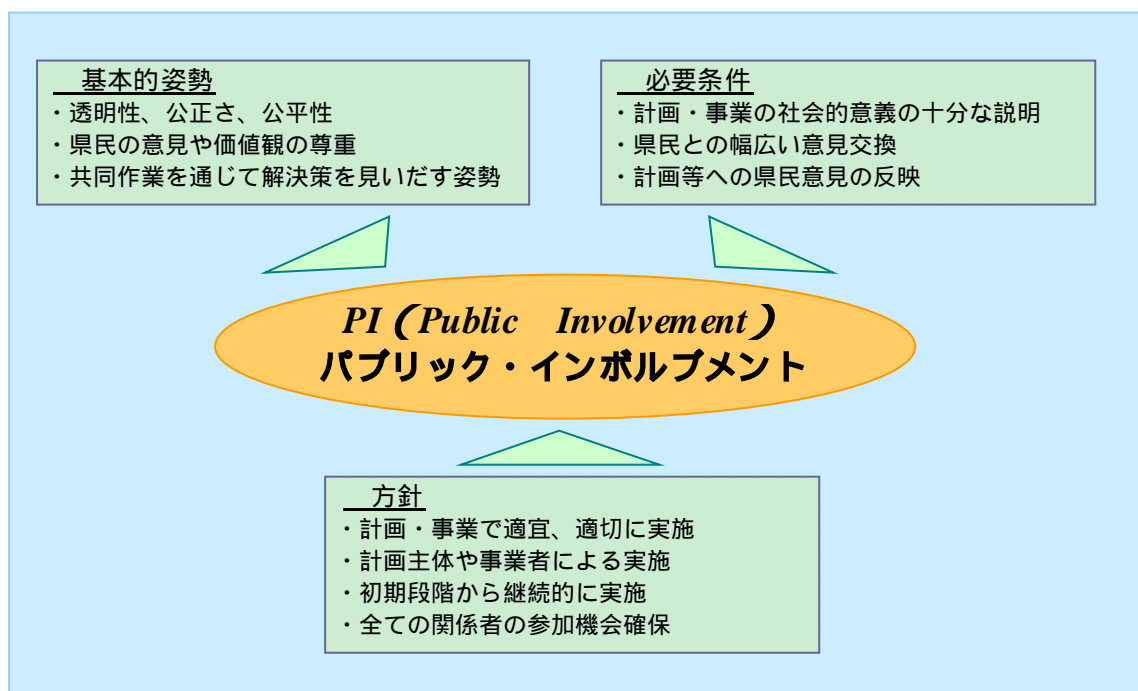
アンケート・懇談会などによる県民ニーズの把握

住民と一体となった道路の維持管理の推進

住民参加による沿道環境の向上 等

パブリック・インボルブメント(PI)の実施

パブリック・インボルブメント (*PI* : *Public Involvement*) はアメリカで発達した概念であり「行政が事業実施段階で情報公開し、地域の住民と対話を重ねながら、その結果を計画づくりに反映しようとする住民参加手法」のことです。地域のニーズを把握し、より良い社会的合意の下で効率的に事業を進めるために行われます。



アンケート・懇談会などによる県民ニーズの把握

佐賀県では、道路整備を進める際、アンケートや懇談会などを実施し、道づくりに対するニーズの把握に努めています。

住民と一体となった道路の維持管理の推進

住民と行政が一体となり、互いの役割分担を定め、両者のパートナーシップのもとで道路の維持管理を進めていきます。

住民参加による沿道環境の向上

旧道敷を含む既存の道路を利用し、走る途中で地域の魅力が感じられる沿道環境作りを県民協働で行っていきます。