

GM21 SAGA

Saga - Governor & Mayors Meeting

第12回佐賀県GM21ミーティング

～プレゼン資料～

平成30年5月14日

フリーターキングスライド

- 佐賀県総合計画2015について
- 地域公共交通について
- 看板の老朽化に係る対策について
- 肥前さが幕末維新博覧会について

—佐賀県総合計画2015—

人を大切に、
世界に誇れる佐賀づくりプラン



さがデザイン
さがをかえる しごとをかえる

人を大切に、世界に誇れる佐賀づくりプラン (佐賀県総合計画2015)



総合計画推進の過程で見えてきた課題の例①

県内で育て上げた若者が県外に流出し続けている

- 佐賀県の年少（15歳未満）人口割合は、全国3位（13.89%）
 - ・ 全国平均12.43% ①沖縄（17.23%）、②滋賀（14.30%）
 - ・ 市町別 ①鳥栖市(16.07%)、②上峰町(15.82%)、③吉野ヶ里町(15.35%)
(総務省統計局「人口推計」H28.10.1現在)
- 高校生の県内就職率は、H29は全国一の伸率（+3.2%）だったものの、未だ6割弱（H29.3末、58.6%）

総合計画推進の過程で見えてきた課題の例②

「自分たちが使う」まちづくりから、「外から来た人を迎える」まちづくりへの転換が必要ではないか

- 看板等のまちの景観は、外から来た人にはどのように見えるか
- まちなかの「通り」の名前は、外から来た人にどのように見えるか
- 自分たちが使うための駐車場は、まちなかにどれくらい必要か

地域公共交通について

【課題】

- ① 昭和40年代から、バスの利用者が激減
- ② 鉄道は、特にJR筑肥線の利用者減が顕著

H30.3.17 JR九州のダイヤ改正等について(九州全体)

1. ダイヤ改正

【減便】

(一日当たりの本数)

	見直し前	見直し後	差引	減少率
新幹線	125本	119本	▲6本	▲4.8%
特急列車	301本	277本	▲24本	▲8.0%
快速・普通列車	2,702本	2,615本	▲87本	▲3.2%
計	3,128本	3,011本	▲117本	▲3.7%
運転総延長	185,000km	172,000km	▲13,000km	▲7.0%

【区間短縮】

- ・ 特急ソニックの一部 博多ー大分 大分ー中津 など

【始発の繰下げ、終発の繰上げ】

2. その他の見直し

- ・ 駅の無人化(SSS:遠隔管理)
- ・ ワンマン化(車掌の同乗なし)

H30.3.17 JR九州のダイヤ改正等について(佐賀県関係)

【減便】

(一日当たりの本数)

	見直し前	見直し後	差引	減少率
新幹線	106本	100本	▲6本	▲5.7%
特急列車	94本	88本	▲6本	▲6.4%
唐津線	47本	42本	▲5本	▲10.6%
筑肥線	20本	18本	▲2本	▲10.0%

【九州新幹線】

・九州新幹線は、データイムと夜間の「つばめ」3本と「さくら」1本を削減し、データイムの「つばめ」と「さくら」の各1往復を1往復に統合する。

1日あたりの列車本数(平日)：106本→100本

【特急列車】

- ・「かもめ」は、データイムの4本と夜間の2本の削減。
 (上り) 長崎10:46発、佐賀12:13発、博多12:53着
 長崎14:46発、佐賀16:12発、博多16:51着
 佐賀23:21発、博多23:59着
 (下り) 博多11:15発、佐賀11:56発、長崎13:22着
 博多15:15発、佐賀15:56発、長崎17:24着
 博多22:33発、佐賀23:13着

・なお、データイム4本は週末、お盆・正月、イベント開催時などは運転。

1日あたりの列車本数(平日)：94本→88本

【普通列車】

- ・長崎本線はデータイムの鳥栖～佐賀間1往復、肥前山口～長崎間1本削減と夜間の諫早行きを肥前大浦行きにするなど運転区間短縮
- ・唐津線は佐賀発西唐津行き始発列車を約20分繰り下げ、データイムの佐賀～多久間2往復と佐賀～唐津間1本削減

1日あたりの列車本数(平日)：47本→42本

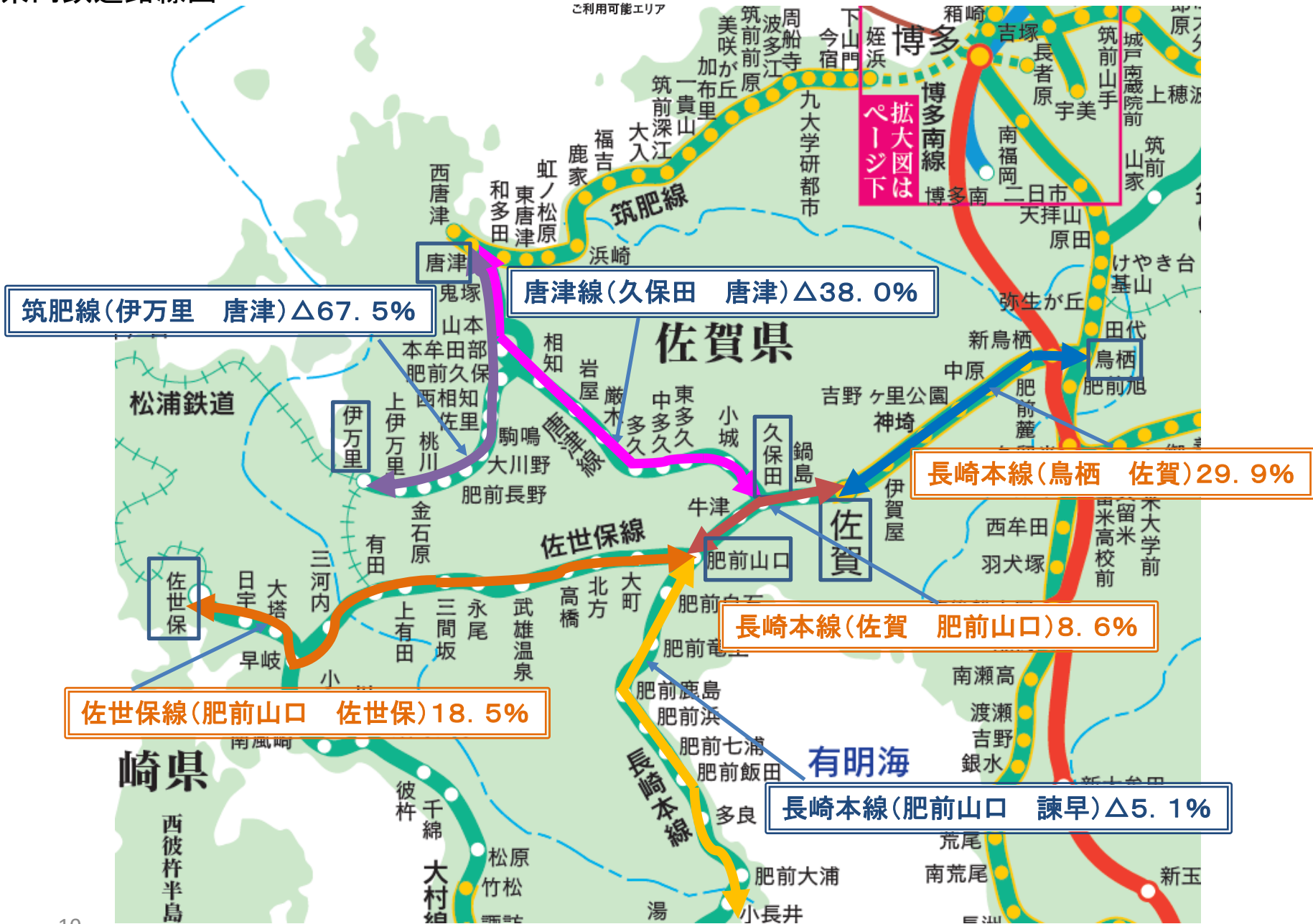
- ・筑肥線は夜間の唐津～伊万里間1往復を削減する。

1日あたりの列車本数(平日)：20本→18本

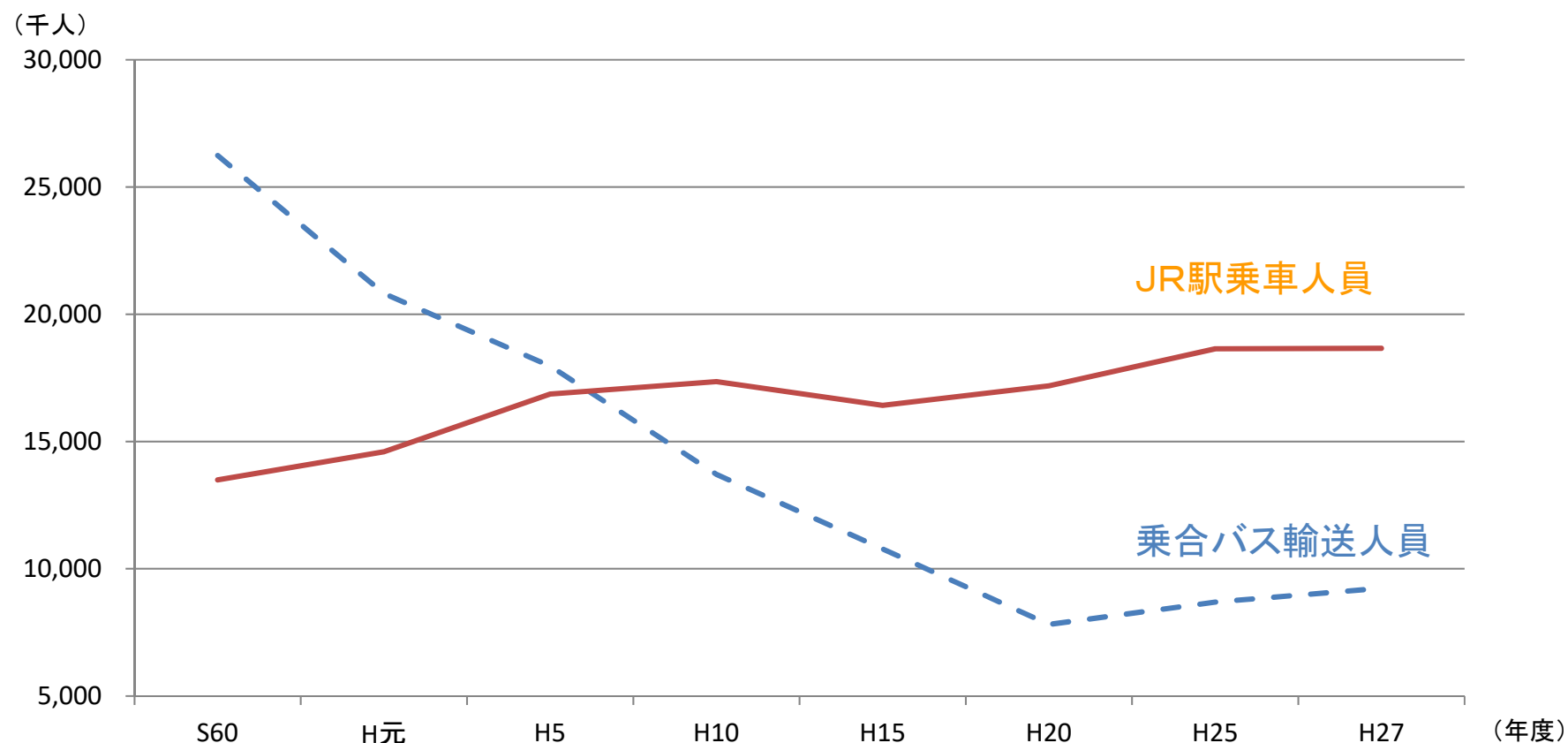
JR九州ダイヤ改正の影響

	高校名(乗降車駅)	影響の内容(学校側からの聞き取り)
唐津線	多久高校 (唐津 中多久) 改正前 7:33発→8:23着 改正後(中多久駅到着時刻が10分繰り下げ) 7:35発→8:33着	<ul style="list-style-type: none"> 一部の学生が始業時間(8:40)に間に合わなくなった。 このため、始業時間を8:50へと10分遅らせ、午前中は4校時あった授業を3校時に変更(1校時分を午後に移動)
	敬徳高校 (伊万里 唐津) 改正前 21:59発→22:51着 改正後(伊万里駅発車時刻が1時間29分繰り上げ) 20:30発→21:21着	<ul style="list-style-type: none"> 生徒6名が、下校時に伊万里駅から乗車し、筑肥線の桃川、鬼塚、唐津駅で下車。 野球部生徒は、練習時間が短くなった(約3.5時間から約2時間に短縮)。
筑肥線	唐津商業、伊万里商業(定時制) (唐津 伊万里、伊万里 唐津) ・唐津 伊万里 改正前 21:48発→22:42着 改正後(1時間27分繰り上げ) 20:21発→21:13着 ・伊万里 唐津 改正前 21:59発→22:51着 改正後(1時間29分繰り上げ) 20:30発→21:21着	<ul style="list-style-type: none"> 終業時刻 唐津商業高等学校定時制 21:00 伊万里商業高等学校定時制 20:45 21:30以降に出発する列車がなければ、沿線から通学する生徒には支障がでる。 現在、両校で通学に筑肥線を利用している生徒はいないが、今後の入学生の通学に影響がでることを懸念。

県内鉄道路線図

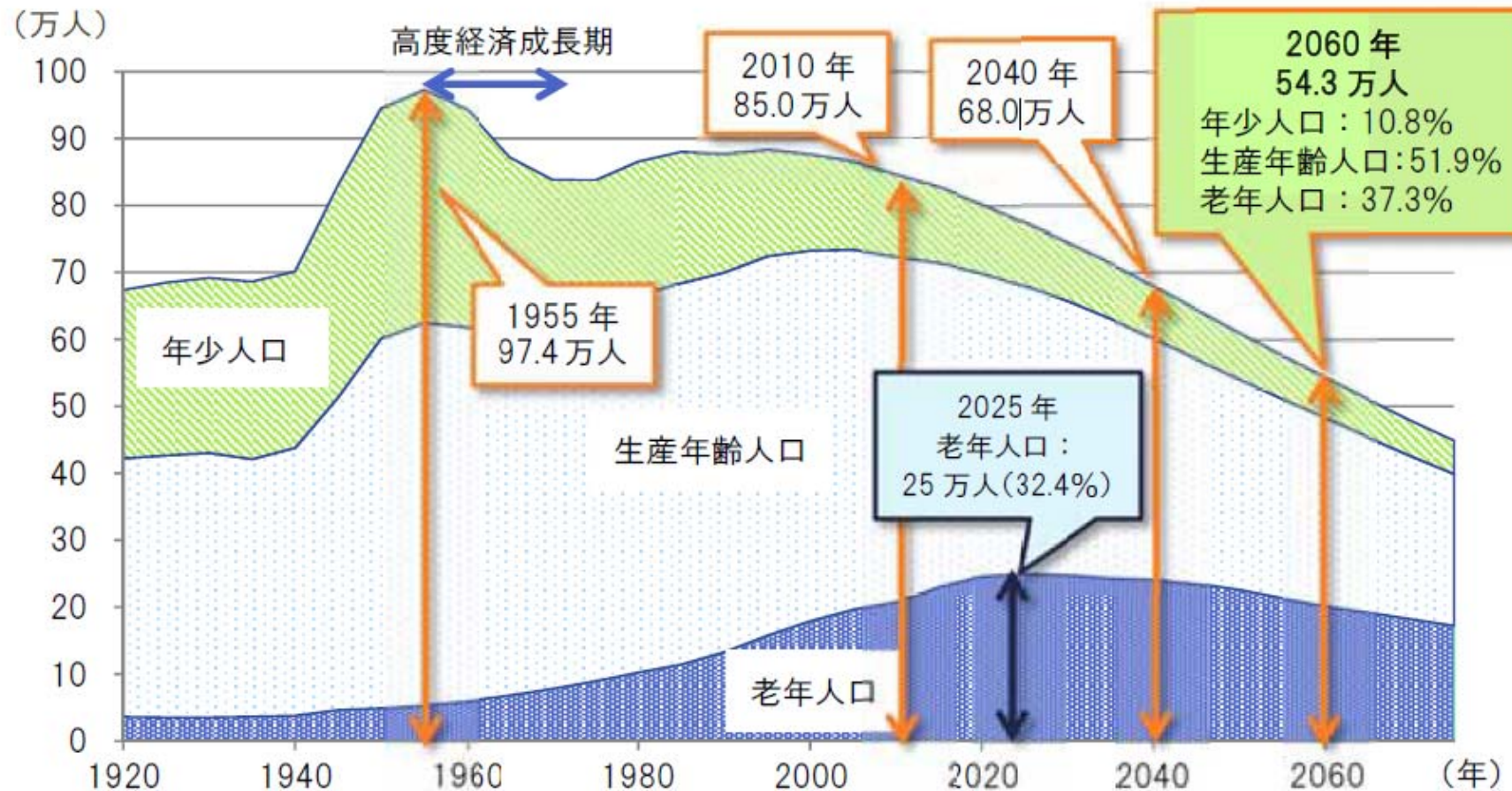


参考：乗合バス輸送人員とJR駅乗車人員の推移



- ・JR駅乗車人員は昭和60年度に対して平成27年度は138.3%
- ・乗合バスは昭和60年度に対して平成27年度は35.2% (バス事業者の採算悪化に伴い国・県・市町が負担する運行維持対策コストも高額となっている)

参考：県人口の将来推計（社人研推計に基づく試算）



1955年の97.4万人をピークに減少に向かい、2015年の83.3万人を経て、2040年には68.0万人まで減少すると予想

参考：自動車運転免許返納者数の推移と 人口10万人当たりの人身交通事故発生の状況

