

第2章 西九州自動車道の概況と想定される整備効果

2-1 西九州自動車道の計画の概況

西九州自動車道は、福岡市から唐津市・伊万里市・佐世保市を経て武雄市に至る延長約150kmの自動車専用道路です。今後、東九州自動車道などの整備とあいまって九州の循環型高速道路ネットワークが構築されるほか、九州北西部の地域経済の活性化、高速走行の定時制の確保など様々な効果が期待されます。

佐賀県内の整備状況は、唐津道路が暫定2車線で供用、唐津伊万里道路及び伊万里松浦道路が部分供用となっています。

表 佐賀県内の整備状況

事業箇所名	区間	延長	幅員	車線数
1唐津道路	自：福岡県糸島市二丈鹿家 至：佐賀県唐津市原	L=10.4km (うち佐賀県側 9.4km)	20.5m	4車線 (2/4車線 供用中)
2唐津伊万里道路	自：佐賀県唐津市原 至：佐賀県伊万里市南波多町府招	L=18.1km	20.5m	4車線 (2/4車線 部分供用中)
3伊万里道路	自：佐賀県伊万里市南波多町府招 至：佐賀県伊万里市東山代町長浜	L=6.6km	20.5m	4車線
4伊万里松浦道路	自：佐賀県伊万里市東山代町長浜 至：長崎県松浦市志佐町	L=17.2km (うち佐賀県側 10.1km)	12.0m	2車線 (部分供用中)



図 西九州自動車道全域図

2-2 西九州自動車道開通に伴い想定される整備効果

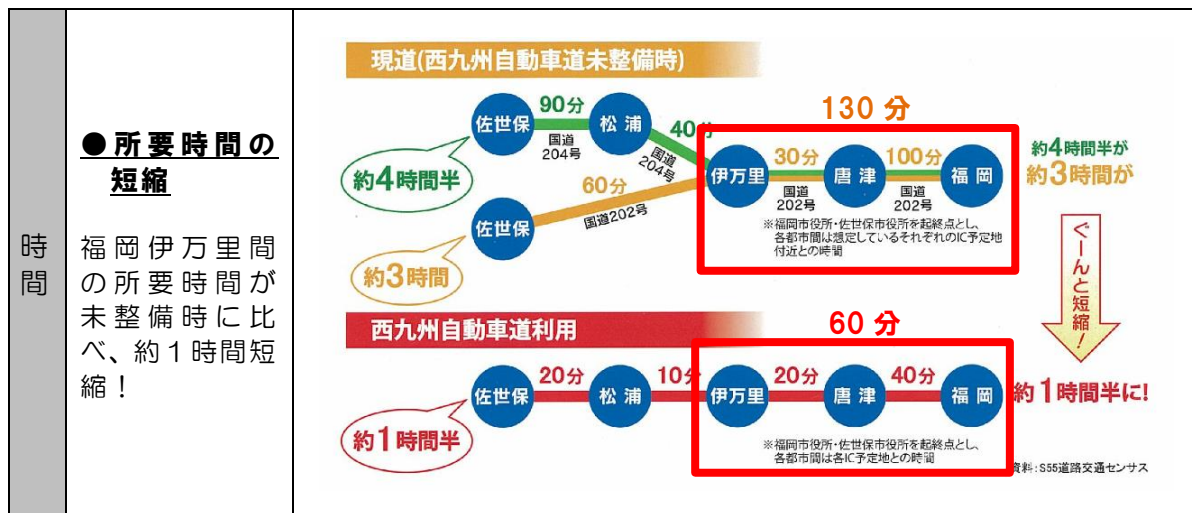
西九州自動車道の開通に伴い、福岡～佐賀～長崎間の移動所要時間の短縮による産業・観光など地域経済の活性化に寄与するほか、医療・防災面など都市の安全性の向上も想定されます。

これらの整備効果は、国土交通省九州地方整備局において公表されている資料より抜粋して整理します。

1. 基礎的情報

(1) 所要時間短縮

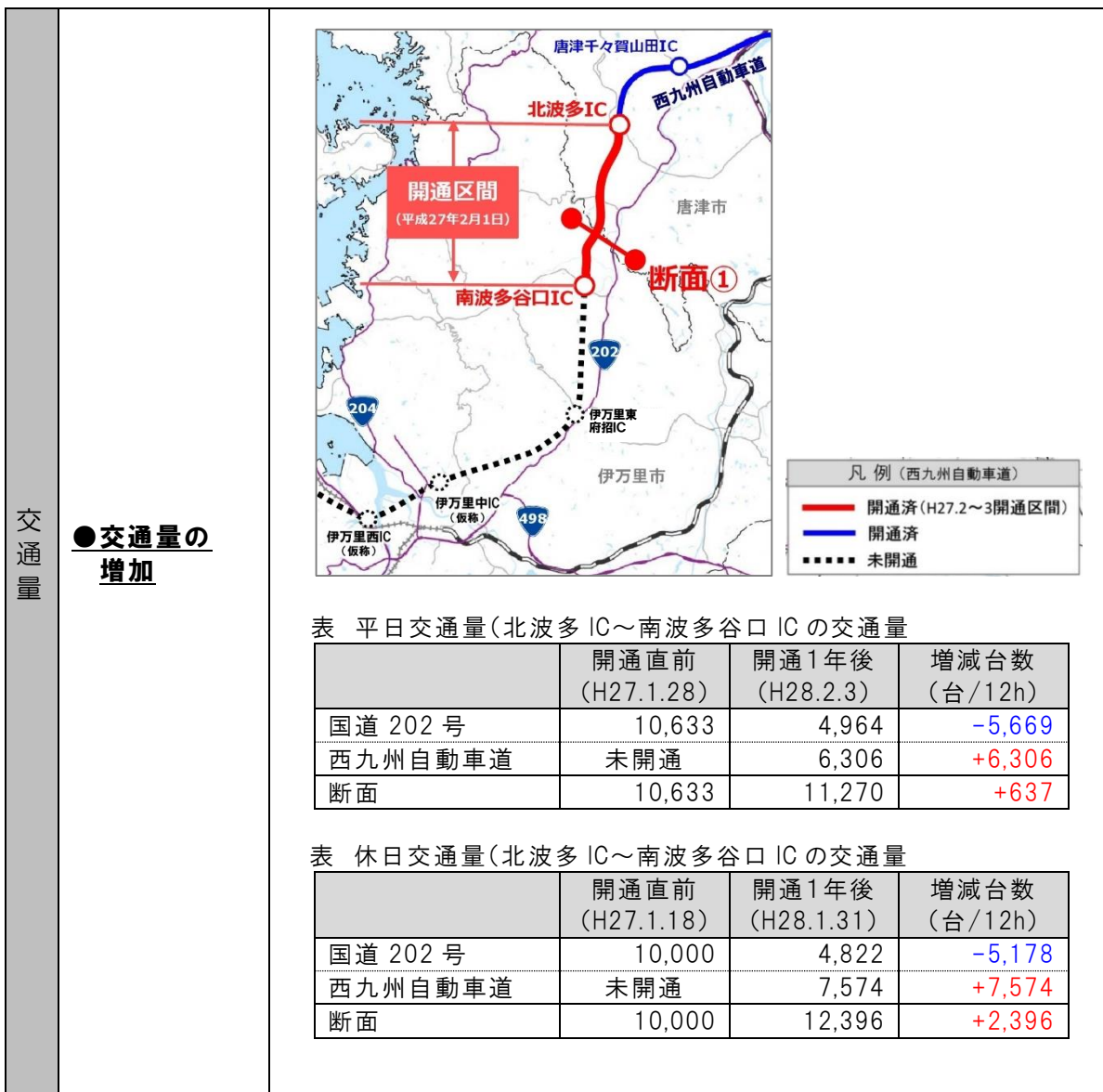
西九州自動車道が全線開通すると、福岡都市圏から伊万里市まで未整備時では130分かかっていた所要時間が60分に短縮されます。



資料：西九州自動車道パンフレット（国土交通省九州地方整備局）

(2) 開通区間の交通量の変化

参考として、既に通している北波多 IC～南波多谷口 IC 間における開通前後の交通量の変化をみると、平日で約 640 台/12h、休日で約 2,400 台/12h 交通量が増加しています。

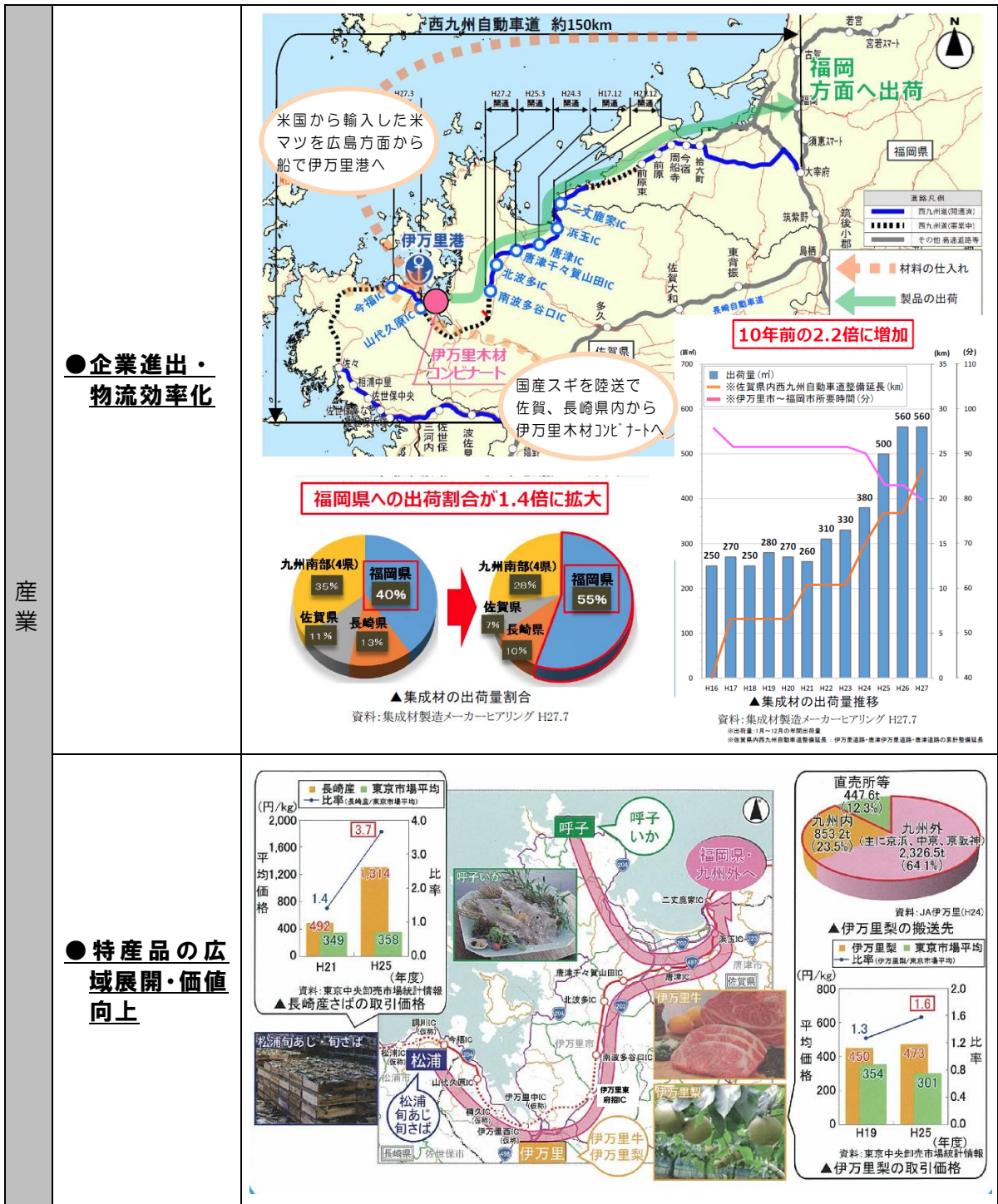


資料：西九州自動車道パンフレット（国土交通省九州地方整備局）
西九州自動車道北波多 IC～南波多谷口 IC、山代久原 IC～今福 IC 開通 1 年後の整備効果について

2. 産業面での効果

集成材生産拠点の伊万里木材コンビナートでは、西九州自動車道の開通とともに輸送時間が短縮し、集成材の福岡県への出荷量が年々増加しています。

伊万里牛、伊万里梨などの伊万里ブランドについても、鮮度を保って搬送できていることから、取引価格が上昇しています。



3. 観光面での効果

南波多谷口 IC の開通により、道の駅「伊万里」、秘窯の里「大川内山」を訪れる観光客が増加傾向となっています。

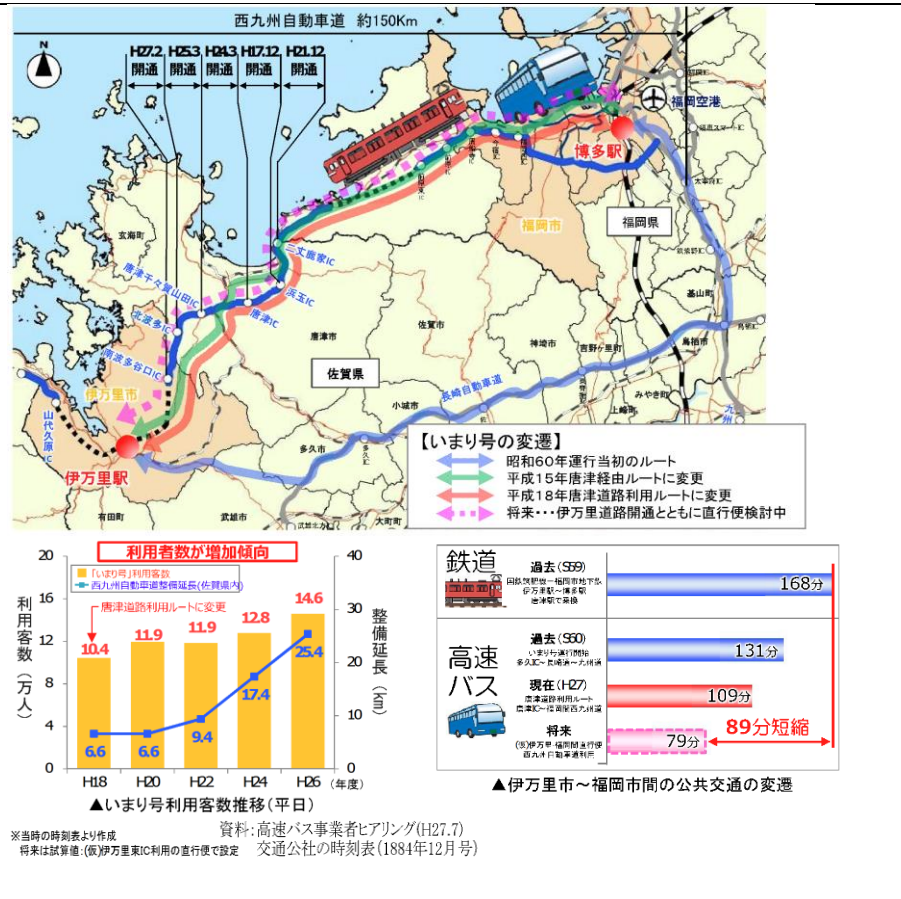


5. 生活面での効果

本市と福岡市を結ぶ高速バス「いまり号」は、所要時間の短縮により利用者が年々増加傾向にあります。

生活

●生活の利便性が向上

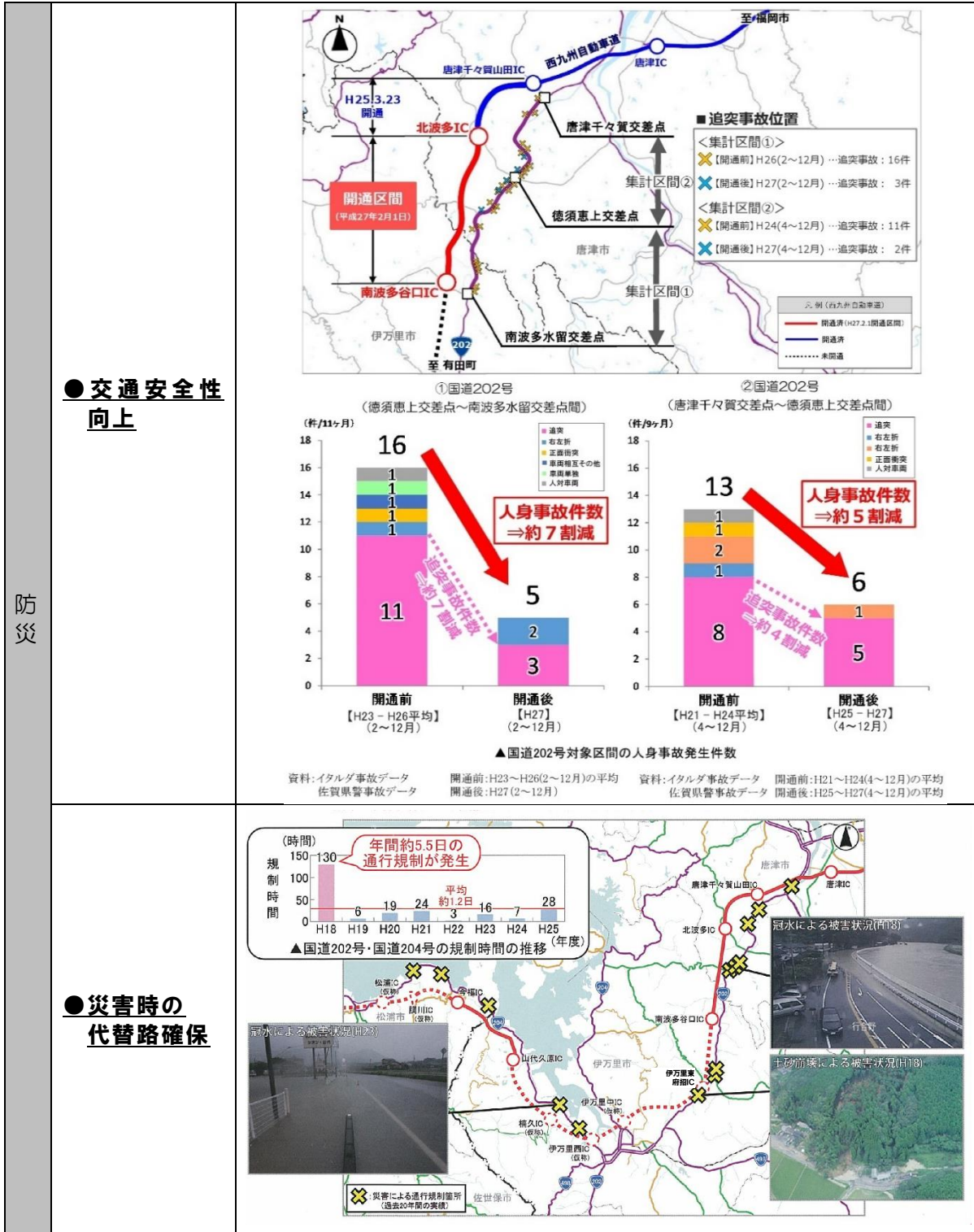


資料：西九州自動車道パンフレット（国土交通省九州地方整備局）
西九州自動車道北波多 IC～南波多谷口 IC、山代久原 IC～今福 IC 開通 1 年後の整備効果について

6. 防災面での効果

西九州自動車道に交通が転換したことで、国道 202 号の人身事故件数が約 7 割減少し、安全性が向上しています。

冠水や土砂災害等による通行規制時の代替路としての重要性も向上しています。



2-3 西九州自動車道開通時の将来交通量

福岡方面から本市への主要幹線道路である国道 202 号の交通量について、平成 21 年交通センサスデータと西九州自動車道が全線開通した後の H42 将来交通量推計結果から比較します。伊万里東府招 IC 付近での国道 202 号の交通量を比較すると、平成 21 年交通センサスでは約 21,100 台/日に対し、平成 42 年推計結果では 7,700 台/日と、約 13,400 台/日の交通量が減少し、他方、開通した西九州自動車道では 23,100 台/日が走行しており、福岡方面からは、国道 202 号から西九州自動車道へシフトし、断面交通量としては 9,700 台/日増加している状況が予測されています。

また、市街地に近い各 IC ランプの交通量をみると、伊万里東府招 IC ランプは 16,600 台/日、(仮称)伊万里中 IC ランプは 8,500 台/日、(仮称)伊万里西 IC ランプは 11,400 台/日となっており、中心市街地に近接する、(仮称)伊万里中 IC の乗降が比較的少ないことが予測されています。

表 各 IC ランプの H42 将来交通量

IC 名称	山代久原 IC	(仮称) 楠久 IC	(仮称) 伊万里西 IC	(仮称) 伊万里中 IC	伊万里東府招 IC	南波多谷口 IC
交通量 (台/日)	3,400	5,300	11,400	8,500	16,600	2,000

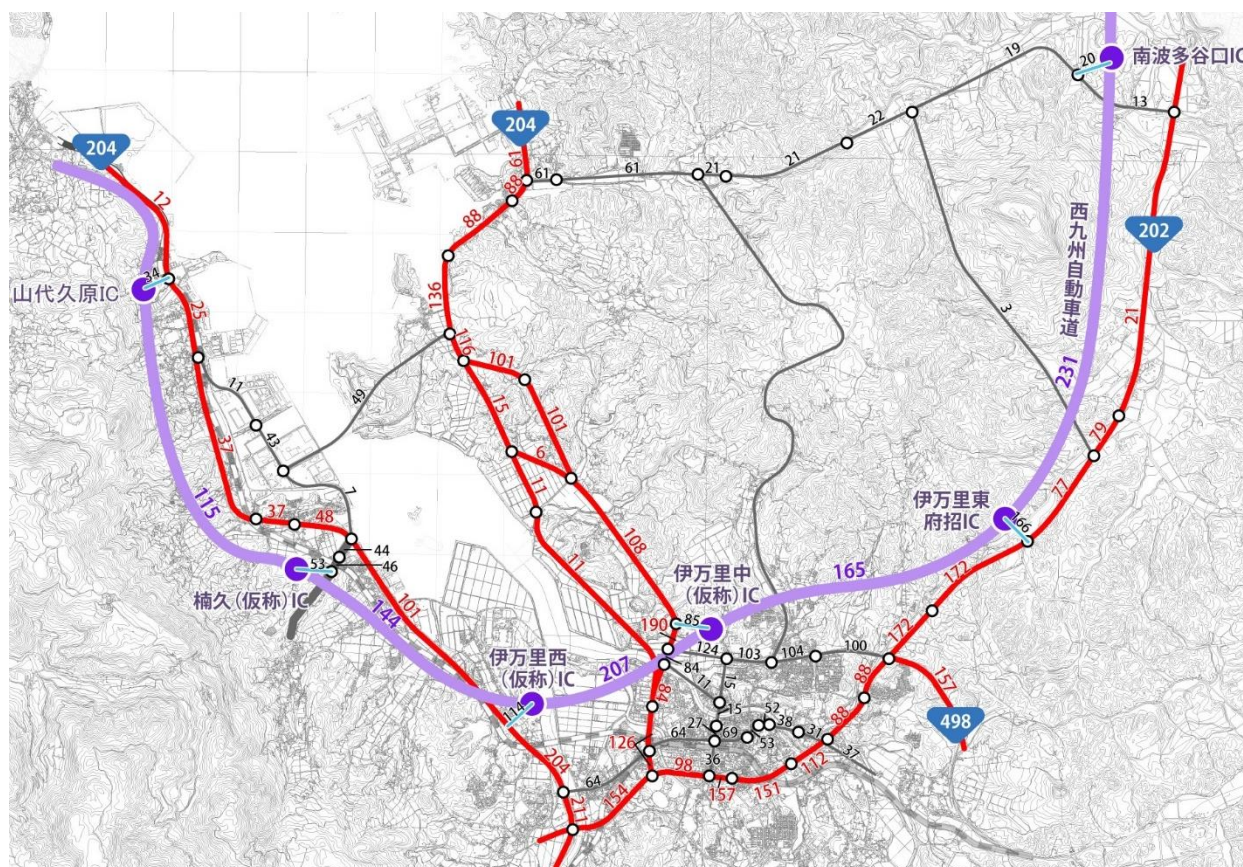


図 H42 将来交通量(単位:百台/日)

資料: 国道 204 号道路橋梁調査委託(ルート協議)報告書(H25.12 月伊万里土木事務所) p.2-20 をもとに作成

表 交通量比較(南波多谷口IC～伊万里東府招ICの交通量)

	H21 センサス OD	H42 将来交通量	増減台数 (台/12h)
国道 202 号	21,100	7,700	-13,400
西九州自動車道	未開通	23,100	+23,100
断面	21,100	30,800	+9,700

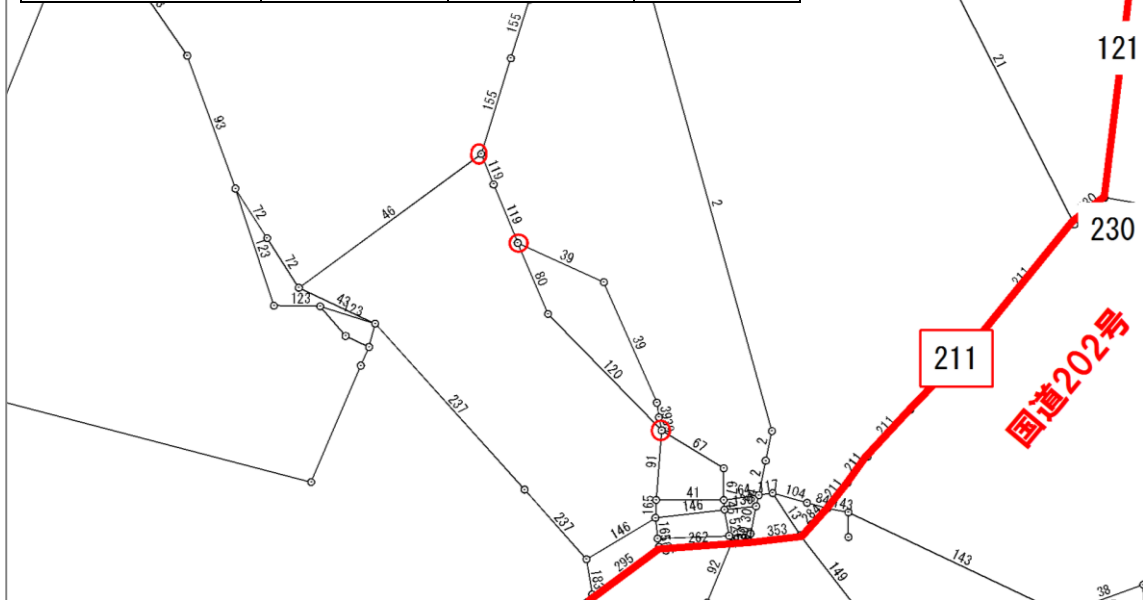


図 H21 センサス OD(単位:百台/日)

資料: 国道 204 号道路橋梁調査委託報告書(H22.3 月伊万里土木事務所) p.78 を加工

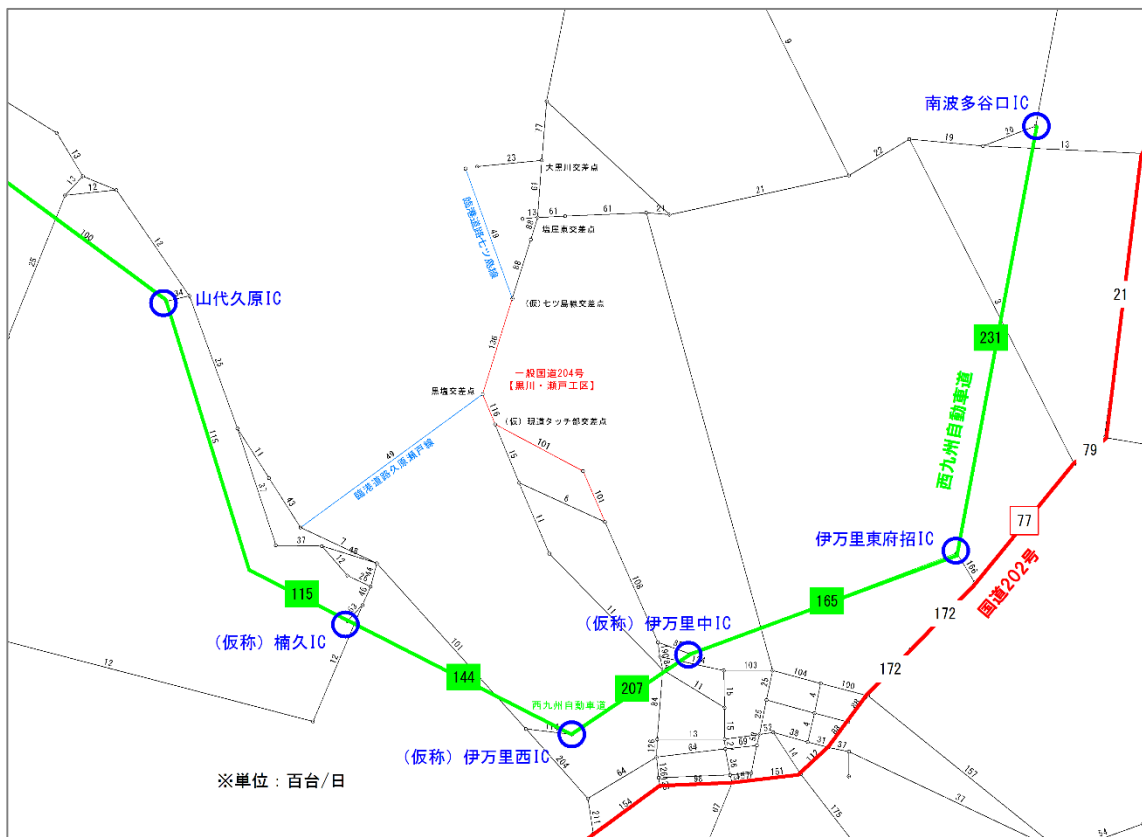


図 H42 将来交通量(単位:百台/日)

資料: 国道 204 号道路橋梁調査委託(ルート協議)報告書(H25.12 月伊万里土木事務所) p.2-20 を加工作成