

平成 22 年 12 月 9 日
国土交通省九州地方整備局
佐賀国道事務所

記者発表資料

西九州自動車道 唐津道路

全線開通後（約 1 年後）の利用交通状況等の変化

平成 21 年 12 月 12 日の二丈鹿家 IC～浜玉 IC 間（L=3.8km）の開通により、西九州自動車道 唐津道路（L=10.4km）が全線開通となりました。

この度、全線開通約 1 年後の利用交通状況等の変化をまとめましたので、お知らせします。

全線開通により唐津道路の交通量が増加！

- 二丈鹿家 IC～浜玉 IC 間の交通量は、平日：**3,580 台/12h**、休日：**4,948 台/12h**
- 浜玉 IC～唐津 IC の交通量は、部分開通時（全線開通前）に比べ、12 時間に平日で**約 1,200 台/12h 増加（約 30%増加）**、休日で**約 2,300 台/12h 増加（約 62%増加）**

唐津道路に並行する国道 202 号は交通量が減少！

- 全線開通により、国道 202 号の交通量は平日で**約 400～約 1,200 台/12h 減少**、休日で**約 1,300～約 1,600 台/12h 減少**

今後の地域間の交流活発化・物流の効率化を支援！

- Web アンケート調査の結果、福岡市・糸島市居住の回答者の約 1 割は、観光・レジャー目的で**唐津・伊万里方面を訪れる回数が増加（約 2 回/年増加）**と回答しており、今後の地域間の交流活発化に期待
- 福岡方面⇄伊万里方面の**輸送ルート**を**唐津道路利用へと変更**することにより、**所要時間が短縮し輸送コストが削減**するなど、物流の効率化を支援

問い合わせ先



国土交通省 九州地方整備局 佐賀国道事務所

TEL 0952-32-1151（代表）

技術副所長 すえおか 末岡 あきら 彰（内線 204）計画課長 いしばし 石橋 けんいち 賢一（内線 261）

1. 全線開通後の交通状況

(1) 唐津道路の利用交通量調査結果（全線開通約1年後）

■唐津道路の利用交通量（12時間交通量：7:00～19:00）

区 間		時 期	12時間交通量	
			平 日	休 日
①平成21年12月 開通区間	二丈鹿家IC～ 浜玉IC	全線開通 約1年後	3,580台/12h	4,948台/12h
【参考】 ②既に開通して いた区間	浜玉IC ～唐津IC	全線開通 約1年後	5,211台/12h	6,026台/12h
		部分開通時 (全線開通前)	3,971台/12h	3,684台/12h

※「部分開通時」とは、浜玉IC～唐津ICのみ開通していた時期のこと

※全線開通約1年後調査日 平日：平成22年10月21日(木)、休日：平成22年11月7日(日)

※部分開通時調査日 平日：平成21年10月21日(水)、休日：平成21年10月18日(日)

※全線開通及び部分開通の交通量：国土交通省の交通実態調査

■唐津道路の開通状況



■唐津道路の利用状況

唐津道路（二丈鹿家 IC～浜玉 IC間）
【唐津方面から福岡方面を望む】



唐津道路（二丈鹿家 IC～浜玉 IC間）
【福岡方面から唐津方面を望む】



(2) 全線開通に伴う利用交通量の変化

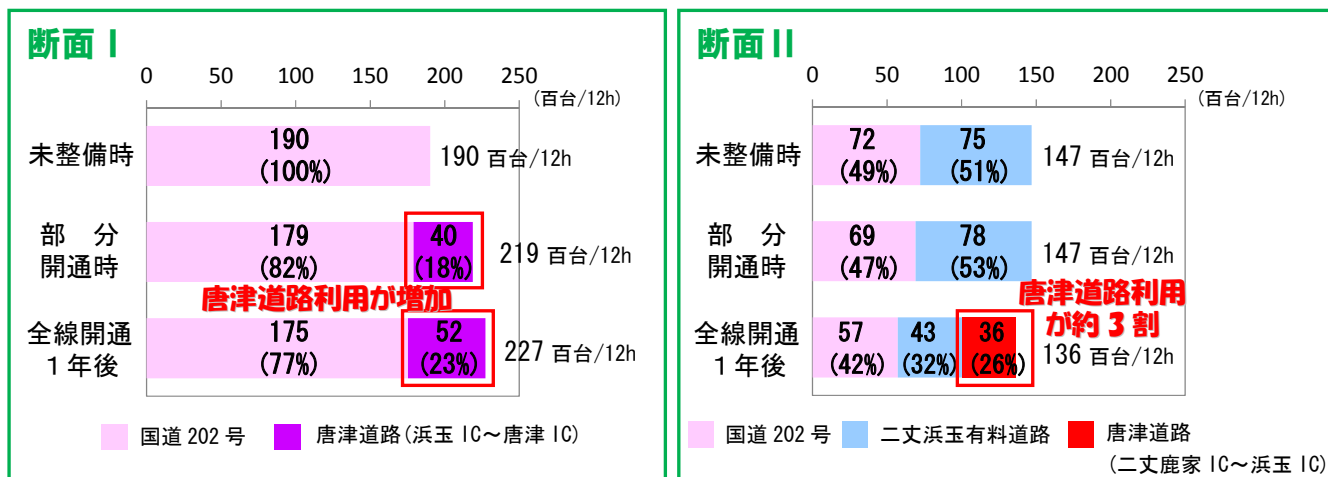
① 平日

- 国道 202 号などの一般道を利用していた交通が部分開通時よりも唐津道路を利用するようになっていきます。
- 部分開通していた唐津道路 浜玉 IC～唐津 IC 間の平日交通量は、部分開通時に比べ 12 百台/12h 増加（約 30%増加）しています。
- 断面でみると、約 2～3 割の交通を唐津道路が分担するようになりました。

■唐津道路及び周辺道路の利用交通量の変化（平日）



■断面交通量の変化（平日）



※未整備時：平成 17 年 11 月 17 日(木) ※部分開通時：平成 21 年 10 月 21 日(水)

※全線開通 1 年後：平成 22 年 10 月 21 日(木) ※未整備時、部分開通時及び全線開通時の交通量：国土交通省の交通実態調査

※グラフ中の()内数値は断面交通量の路線別割合

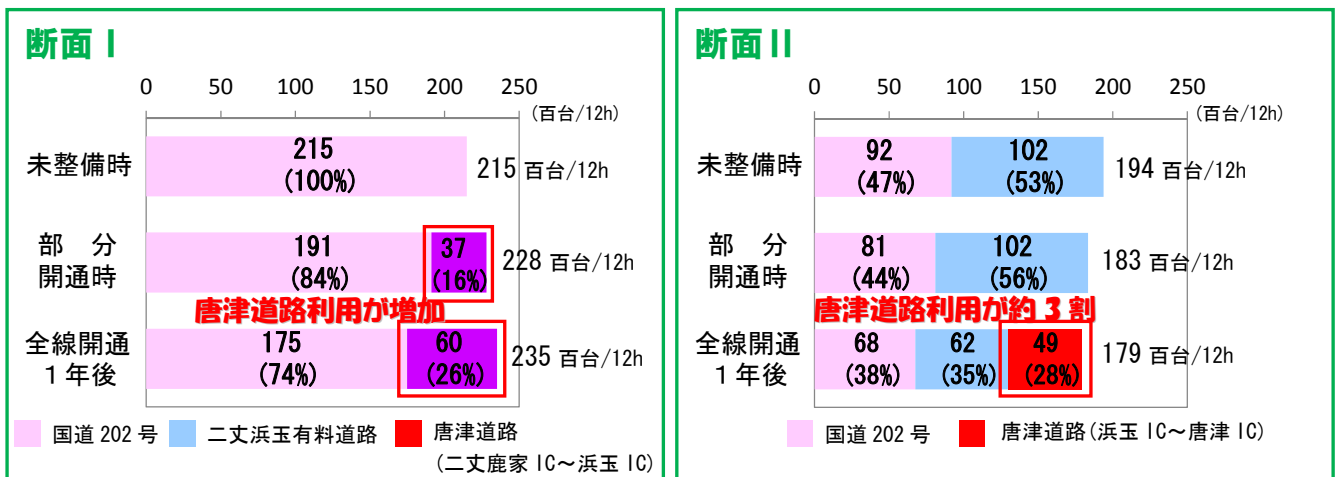
②休日

○部分開通していた唐津道路 浜玉 IC～唐津 IC 間の休日交通量は、部分開通時に比べ、23 百台 /12h 増加（約 62%増加）し、平日を上回る交通が利用するようになりました。
 ○断面でみると、約 3 割の交通を唐津道路が分担するようになりました。

■唐津道路及び周辺道路の利用交通量の変化（休日）



■断面交通量の変化（休日）



※未整備時：平成 17 年 11 月 20 日(日) ※部分開通時：平成 21 年 10 月 18 日(日)

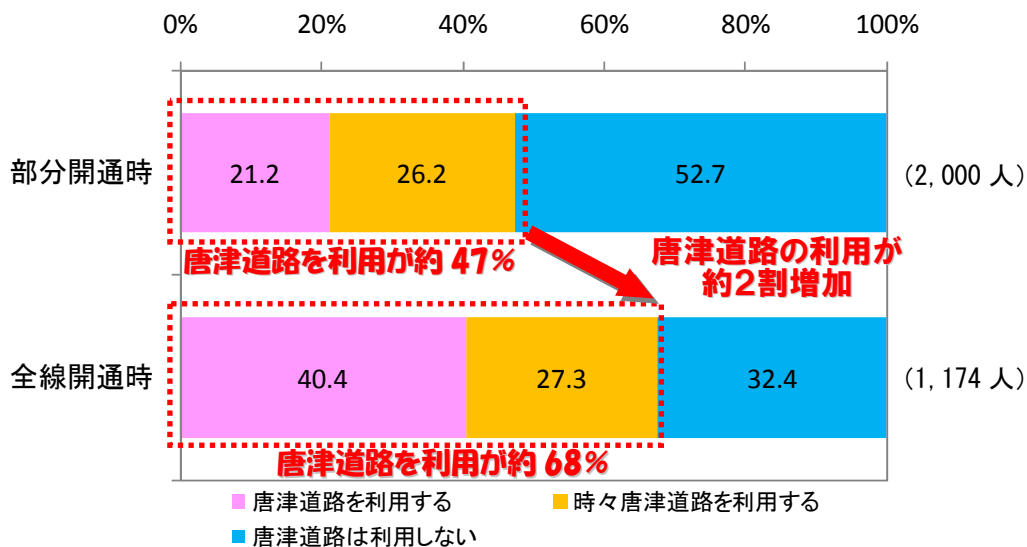
※全線開通 1 年後：平成 22 年 11 月 7 日(日) ※未整備時、部分開通時及び全線開通時の交通量：国土交通省の交通実態調査 ※グラフ中の () 内数値は断面交通量の路線別割合

(3) 全線開通に伴う唐津道路利用状況の変化

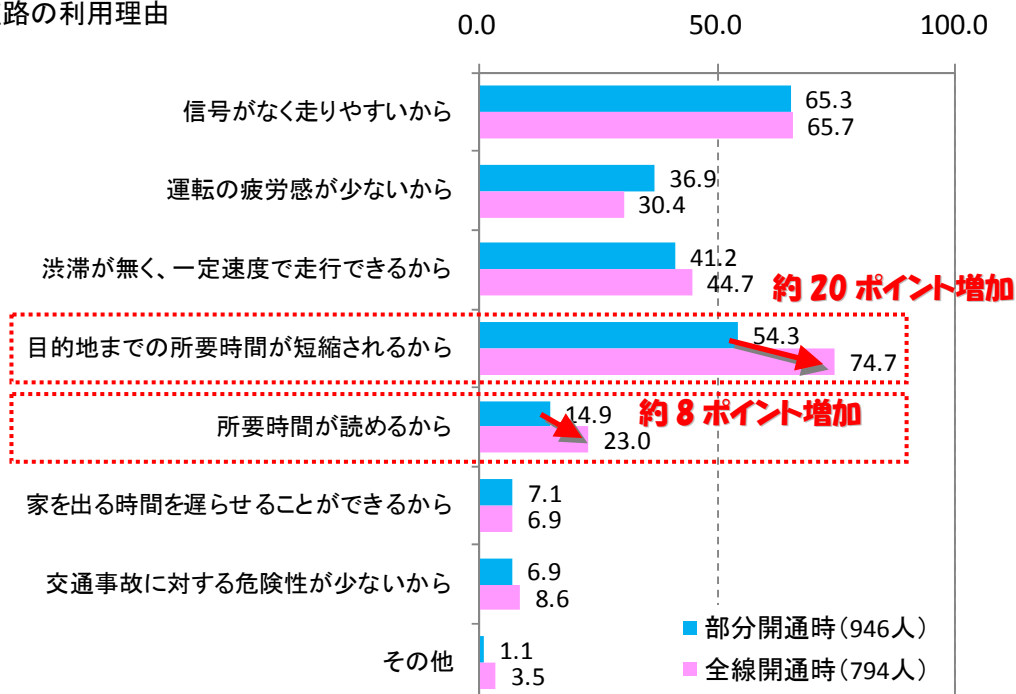
○Web アンケート調査によると、部分開通時に比べ、全線開通時では「唐津道路を利用する（「唐津道路を利用する」、「時々唐津道路を利用する」の合計）」が約2割増加しています。

○また、唐津道路の利用理由では「目的地までの所要時間が短縮されるから」、「所要時間が読めるから」といった理由が増加しており、唐津道路全線開通による走行性の高い道路ネットワーク構築が唐津道路の利用を促しています。

■唐津道路利用状況の変化



■唐津道路の利用理由



※部分開通時：【唐津道路 Web アンケート調査】 調査実施期間：平成 20 年 11 月 21 日～24 日

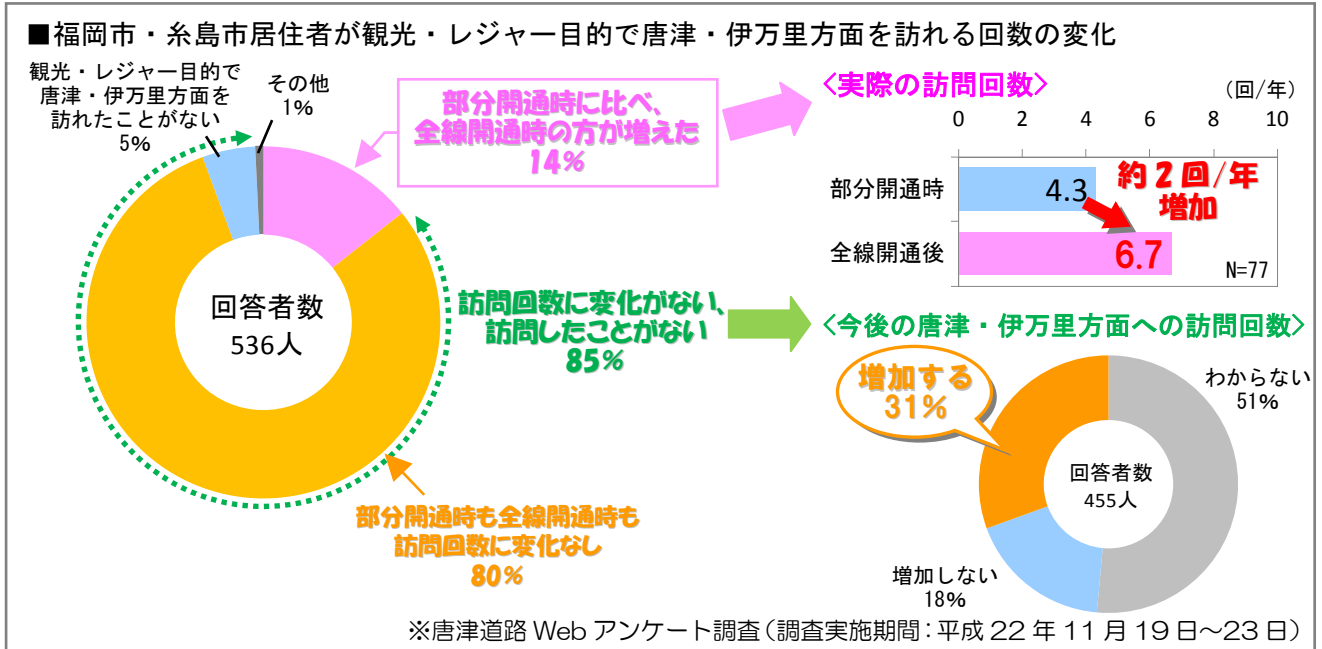
対象者：佐賀県唐津市・伊万里市・玄海町、長崎県松浦市居住者、及び唐津・伊万里方面を訪れたことがある福岡県福岡市・糸島市居住者の回答者

※全線開通時：【唐津道路 Web アンケート調査】 調査実施期間：平成 22 年 11 月 19 日～23 日

対象者：福岡方面を訪れたことがある佐賀県唐津市・伊万里市・玄海町、長崎県松浦市居住者、及び唐津・伊万里方面を訪れたことがある福岡県福岡市・糸島市居住者の回答者

2. 全線開通後の交流面での影響

○唐津道路の全線開通により、福岡市・糸島市居住の回答者の約 1 割が、観光・レジャー目的で唐津・伊万里方面を訪れる回数が増加しており、今後も地域間の交流活発化が期待されます。



3. 全線開通後の物流面での影響

○物流事業者からは、唐津道路の全線開通により、福岡方面⇄伊万里方面の輸送ルートを経由する唐津道路利用に変更することにより、所要時間が短縮し輸送コストが削減するなど、物流の効率化が図られている、といった声が聞かれました。

