

# 地域一体で進める有明海沿岸道路の ストック効果について

梅崎 達也・廣渡 学・平野 智志<sup>1</sup>

<sup>1</sup>有明海沿岸国道事務所 工務課 (〒832-0824 福岡県柳川市三橋町藤吉495)

有明海沿岸道路は、延長約55kmの高規格道路である。令和3年3月14日（日）に大川東IC～大野島IC間（延長3.7km）が開通し、有明海沿岸道路の福岡県区間（三池港IC～大野島IC）27.5kmが全線開通した。今回、これまでの事業のあゆみと、開通区間の特徴のほか、ストック効果や地域一体で進めている取り組みについて報告する。

キーワード 有明海沿岸道路、全線開通、整備効果、ストック効果

## 1. はじめに

有明海沿岸道路は、福岡県大牟田市から佐賀県鹿島市に至る延長約55kmの高規格道路で、有明海沿岸国道事務所では「国道208号 有明海沿岸道路（大牟田～大川）」として、大牟田市から大川市までの延長27.5km、および「国道208号 大川佐賀道路」として大川市から佐賀市まで延長9.0kmの事業を担っている。

去る令和3年3月14日（日）に大川東IC～大野島IC間（延長3.7km）が開通し、有明海沿岸道路の福岡県区間（三池港IC～大野島IC）27.5kmが全線開通することとなった。

有明海沿岸地域には、世界文化遺産に登録された明治日本の産業革命遺産群を始め、豊かな自然と文化に溢れる地域遺産が点在しているため、地域が一体となって有明海沿岸道路の更なる整備・活用を推進していくところである。

本稿では、これまでの事業のあゆみと、開通区間の特徴のほか、ストック効果や地域と連携しながら進めている取り組みについて報告する。

## 2. 有明海沿岸道路の開通のあゆみ

### (1) 福岡県区間の開通の歴史

有明海沿岸道路は、地域高規格道路として平成6年

12月に福岡県大牟田市～佐賀県鹿島市に至る区間（延長55km）が、全国で最初に「計画路線」に指定された。

それまでの間に、高田大和バイパス（延長8.9km：昭和63年度）、大川バイパス（延長3km：平成5年度）がバイパスとして事業化されていたが、平成7年度に整備区間に指定され、高規格道路へ構造変更となった。その後も大牟田高田道路（延長8.6km：平成11年度）、大川バイパス延伸（延長7km：平成12年度）と事業化が進められた（図-1）。

平成12年度の着工から、これまでに例がない速さで工事を推進し、平成20年3月に大牟田IC～高田IC、柳川西IC～大川東ICを最初に開通させて以降、平成21年3月（高田IC～大和南IC）、平成24年1月（三池港IC～大牟田IC）、平成24年9月（大和南IC～徳益IC）、



図-1 有明海沿岸道路の概要

平成29年9月（徳益IC～柳川西IC）と平成20年代に五度にわたって開通区間を着実に延ばし、時代が「令和」に移り変わり、最初の開通から13年という短期間で福岡県内最後の区間「大川東IC～大野島IC」が開通した。

## (2) 大川東 IC～大野島 IC 間の特徴

令和3年3月14日（日）に開通した福岡県内最後の区間である大川東IC～大野島IC（延長3.7km）は、区間の大部分を大川高架橋（延長2,086m）と有明筑後川大橋（延長1,008m）で構成している。

有明筑後川大橋は、渡河部の「鋼4径間連続（2連）単弦中路式アーチ橋」であり、1本のアーチリブが支点上で2本に分岐する日本で初めての橋梁形式となっている（写真-1）。

ケーブル配置は地元大川市の伝統工芸「大川組子細工」をイメージしたクロス配置を採用しており、色彩は夕日に映える淡い桜色とするなど周辺環境との調和を意識したデザインとなっている。名称は大川市による公募により決定した。また、河川内の一部の橋脚はデ・レーケ導流堤上に構築されているが、構築の際に解体した導流堤は筑後川昇開橋展望公園に復原・展示されている。



写真-1 夕暮れ時の有明筑後川大橋

## (3) 大野島 IC～諸富 IC 間の特徴

福岡県と佐賀県を繋ぐ区間である大野島IC～諸富IC（延長1.7km）は、（仮称）早津江川橋（延長854m）が含まれており、令和4年度内の開通を予定している。

（仮称）早津江川橋は、「鋼4径間連続中路式アーチ橋」であり、これは佐賀県の歴史遺産である「三重津海軍所跡に馴染む緩やかなラインが美しく見える橋」をコンセプトにデザインされており、橋梁の周辺環

境と調和を図るため「薄い裏葉色」で塗装している。  
（写真-2）



写真-2 （仮称）早津江川橋

これらの有明筑後川大橋、（仮称）早津江川大橋の2橋の周辺は、広がりのある平坦な地形の中で人々に守られ続けてきた昇開橋とデ・レーケ導流堤、三重津海軍所跡等の歴史遺産群、さらに日本一の干満差で変化に富んだ表情をする有明海と背景に連なる山々等、歴史遺産と自然に囲まれた周辺風景そのものが地域の象徴＝シンボル（主役）となっている。そのためこの地域のシンボル性をさらに高めるため、風景全体を構成する一員として準主役級の役割をもって、デザインがなされている。

## 3. 有明海沿岸道路のストック効果

### (1) 利用交通量の推移

有明海沿岸道路の利用交通量は開通当初の平成20年6月には約1万台/日前後であったものが、福岡県区間が全線開通した直後の令和3年4月には最大2.7万台/日を観測する区間も発生している。開通以降、これまでに多くの方に利用していただき、沿線市町村の地域住民の生活や産業を支えている（図-2）。今回開通した大川東IC～大野島IC間の利用交通量は、日平均交通量で0.9万台/日（令和3年4月平日）となっており、コロナ禍の影響を受けているものと考えられるため、今後も調査を継続することとしている。

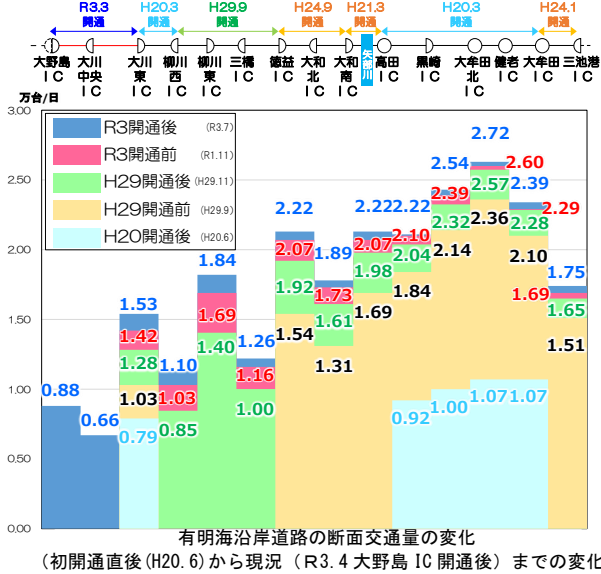


図-2 有明海沿岸道路の交通量の変化

## (2) 所要時間の短縮

九州佐賀国際空港と大牟田市間の所要時間は、有明海沿岸道路の開通前(国道208号等を利用)では約90分であったが、開通区間が延びるとともに時間短縮が図られ、令和3年3月の大川東IC～大野島IC間の開通時点では、所要時間が約半分(約44分)に短縮され、今後の延伸により更なる短縮が期待される(図-3)。また、平成20年代後半には、有明海沿岸道路の整備によるアクセス性向上を背景に、九州佐賀国際空港の乗降客数が増加傾向となっている。

また、令和3年に実施した地域住民へのアンケートでは、「関東から帰省する際、有明海沿岸道路を使った九州佐賀国際空港経由が便利になったため、福岡空港から九州佐賀国際空港に変更しました。」等の声もあるなど、今後はますます九州佐賀国際空港を利用する方々が有明海沿岸道路を使って、周辺の観光地等へ多数訪問していただくことが期待される。

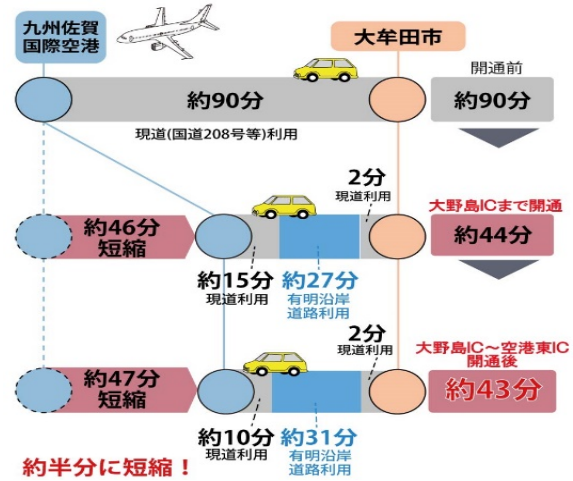


図-3 大牟田市～九州佐賀国際空港の所要時間の変化

## (3) 企業立地の促進

有明海沿岸道路の開通に伴い、沿線地域では企業や商業施設等が相次ぎ進出しており、九州縦貫自動車道、九州新幹線等のアクセス性も良いことから、企業、商業施設、大学等計100社・校が新たに進出・増設している(図-4)。最も早く開通した大牟田IC～高田IC間の沿線(大牟田市)において開通以降に大規模商業施設や大学、医療施設等の立地が目立っており、地域住民の生活利便性向上にもつながっている。今回の開通や今後の整備により、佐賀市街地・九州佐賀国際空港へのアクセス性向上が図られることによって、企業等の進出が増加し、沿線地域において、更なる地域経済の活性化が期待される(図-5)。

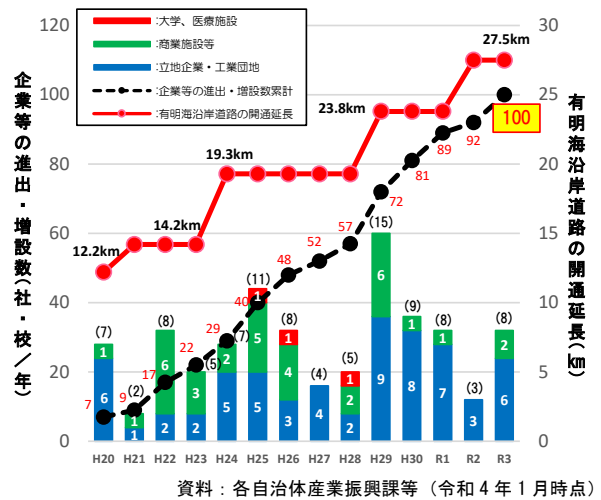


図-4 有明海沿岸道路の開通延長と企業立地状況





図-5 企業立地の状況

#### (4) 広域物流ネットワークの強化

国際物流拠点として福岡県南部に位置する重要港湾「三池港」との広域物流ネットワークが強化されることで、物流の効率化が図られている。

その結果、三池港の国際コンテナの取扱貨物量は、対H18年比で約26倍までに増加している。（図-6）

また、令和3年に実施した、物流の輸送状況等についての企業ヒアリングにおいては、物流業者から「有明海沿岸道路の整備により、一人のドライバーでカバーできる範囲や回数、拘束時間等の環境は大きく改善されており、輸送コストの削減による企業活動の効率化には大きく貢献している。」「佐賀側も熊本側も延伸を大いに期待しているし、佐賀側は芦刈まで繋がれば、車長の長いセミトレーラーも含めて、江北から県道を介して利用するようになるだろう。」との整備を歓迎する声が複数挙げられている。

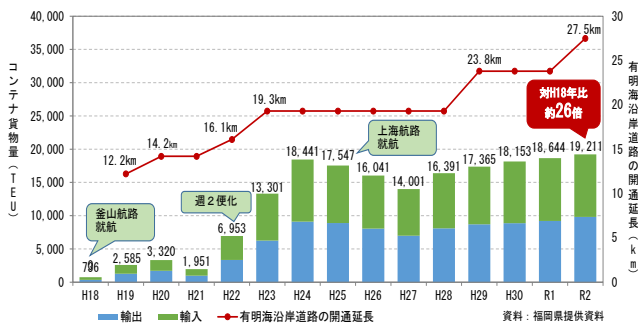


図-6 三池港国際コンテナ貨物量の推移 (大牟田市)

#### (5) 豪雨等の災害時に代替路として機能

近年、福岡県南地域においては、豪雨等による浸水被害が増加しており、直近の令和2年7月豪雨時には大牟田市で大規模な浸水被害が発生した。その際、大牟田市内の主要な幹線道路は冠水し、その機能が発揮されない中、道路高が高い有明海沿岸道路は浸水の影響を受けず、緊急車両や物資輸送車両の通行が可能な状況であった（図-7、写真-3）。

今後も集中豪雨の多発が懸念されることから、大規模災害時の物資の輸送、避難、救命救急活動、復旧作業が円滑かつ速やかに実行できるよう、防災機能の確保、強化が期待される。

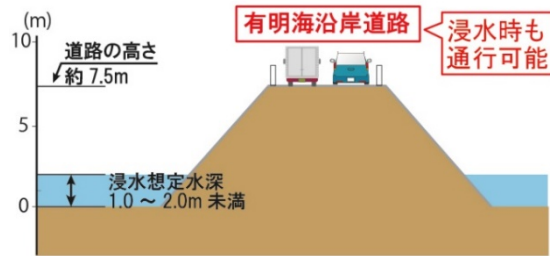


図-7 浸水時横断イメージ図



写真-3 令和2年7月豪雨 国道389号冠水状況 (大牟田市)

#### (6) 地域住民の声

令和3年7月、自治体の職員を中心に、くらしの視点から「有明海沿岸道路の整備効果等」についてのアンケート調査を実施。沿線4市で働く職員やその家族、各地域でお付き合いのある地域住民（自治会長）や商工会議所の方々などに有明海沿岸道路の利便性に関する地域住民の声を収集した。

結果としては、211名から回答があり、回答者の内訳としては、男性63%女性47%で、回答年齢層は、40代が35%、次いで50代24%、30代18%の順であっ

た。  
アンケート結果としては、旅行や通勤の際の時間短縮、利便性向上を実感する意見が多く、次いで地域間交流に関する意見が多く挙げられた。また、有明海沿岸道路の整備効果を感じた際の行動目的は、買物や観光・レジャーが多く、地域の暮らしの豊かさにつながっていることがうかがえる（図8、図9）。

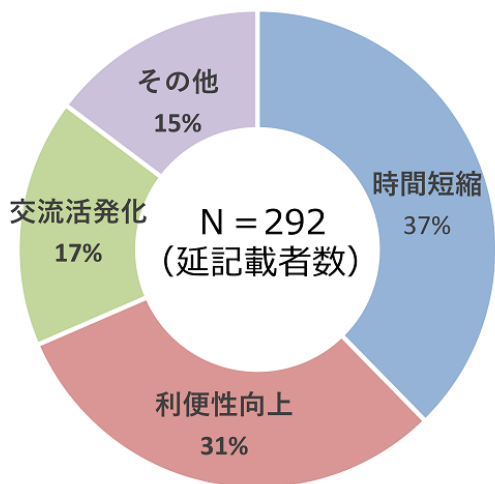


図-8 有明海沿岸道路を利用して感じる整備効果

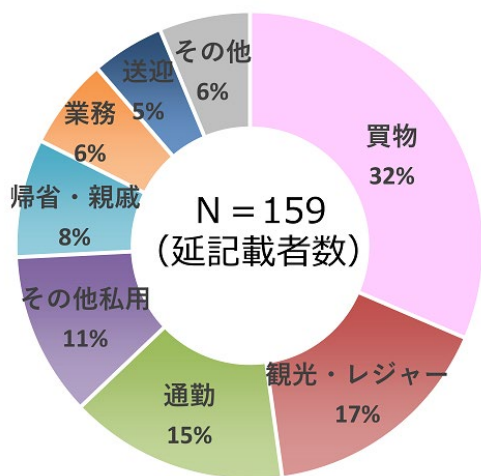


図-9 有明海沿岸道路の整備効果を感じた時の移動目的

#### 4. 地域住民との協力・連携

有明海沿岸道路の工事に際しては、地域の方々のご理解とご協力により、工事を円滑に進めることができています。これまで開通してきた各区間においても、施工段階や開通直前段階においてウォーキングイベントなどを開催し、大勢の方に参加頂いた。大川東IC～大野島IC間においては、親子での有明筑後川大橋の作業体験（現場見学会）や、開通直前の令和2年

11月には有明筑後川大橋の上で地元大川市内全ての小・中学校による「お絵描き大会」を実施し盛況いただいている（写真-4）。



写真-4 開通直前の橋梁上で実施したイベント

このように地域一体となって、住民と協働で事業を進めることにより、地域の方々が有明海沿岸道路をより身近なものとして捉えていただき、道路への愛着と、事業へのご理解につながるものと期待している。

今後、大川佐賀道路等の整備が進めば、有明海沿岸道路を介して既存の高速道路や九州新幹線、三池港、九州佐賀国際空港間のアクセスが大幅に改善し、これらが一体となって「陸海空の広域交通ネットワーク」を形成することにより、さらなる交流圏の拡大や物流の効率化が図られる。

また、新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込んでいる観光業についても、交通結節点や拠点間の結びつきが強化されることにより、観光客数の増加が見込まれ、周辺14市町を合わせた「80万人都市圏」として、これまで以上に県境を越えた地域の一体感が醸成されることを期待している（図-10）。

#### 5. おわりに

福岡県内における有明海沿岸道路の整備は、福岡県南地域の主要都市間を結んだが、環有明海を盛り上げていく屋台骨として、周辺市町村からの地域活性化面での期待も大きい。

有明海沿岸地域の更なる発展及び産業振興のため、また地域に愛着を持っていただけるような道路を目指し、地域遺産との調和を図りながら、未開通区間の早期完成、開通済み区間の機能強化に尽力していきたい。





図-10 有明海沿岸道路周辺の観光地と将来構想