

小城市道路網整備計画

令和3年3月

小城市

目次

第1章 地域特性の把握	1
1 概況	1
2 人口	3
2-1 人口分布	3
2-2 高齢化	4
3 産業	6
3-1 就業人口	6
3-2 農業	8
3-3 工業	10
3-4 商業	12
3-5 観光	13
4 交通流動	15
4-1 旅客流動	15
4-2 貨物流動	16
第2章 小城市の現況	17
1 地勢・歴史	17
2 人口特性	18
2-1 現況人口	18
2-2 人口の将来見通し	29
3 産業	39
3-1 就業人口	39
3-2 農業	41
3-3 工業	44
3-4 商業	46
4 観光	49
4-1 観光客数	49
4-2 観光施設及び宿泊施設	50
5 市街化の動向	51
5-1 土地利用現況	51
5-2 DID 地区の変遷	53
6 都市計画	55
6-1 用途地域	55
6-2 都市公園等	55
7 施設分布	57
7-1 公共施設・文化施設・集会施設	57
7-2 スポーツ施設	58

7-3 医療機関	59
7-4 福祉施設	60
7-5 保育施設・教育施設	61
7-6 商業施設	62
8 地域間の流動	63
8-1 通勤・通学動向	63
9 災害	65
第3章 小城市の道路交通現況	70
1 広域交通体系	70
2 道路現況	71
2-1 道路ネットワーク	71
2-2 道路整備状況	73
2-3 車道幅員	75
2-4 歩道の設置状況	77
3 交通状況	83
3-1 路線別交通量	83
3-2 大型車混入率	84
3-3 混雑度	85
3-4 旅行速度	86
3-5 自動車保有台数、自動車依存状況	87
3-6 交通事故の発生状況	88
3-7 通学路	90
4 公共交通の現況	92
4-1 バスの利用状況	92
第4章 上位関連計画の整理	93
1 「佐賀県総合計画 2019」の概要	93
2 小城都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（区域マス）の概要	94
3 「佐賀県中長期道路整備計画」の概要	96
4 「第2次小城市総合計画」の概要	97
5 「小城市都市計画マスタープラン」（都市マス）の概要	98
6 「小城市立地適正化計画」の概要	99
7 「小城市公共施設等総合管理計画」の概要	100
8 「小城市中心市街地活性化基本計画」の概要	101
9 地域高規格道路 佐賀唐津道路	102
10 「H28 年度佐賀唐津道路（仮）小城インターアクセス道路予備設計業務報告書」の概要	103
第5章 地域特性の整理	105
第6章 道路整備方針の検討	106

第7章 将来幹線道路ネットワークの検討	107
1 道路の機能分類と道路ネットワークの考え方	107
1-1 道路ネットワークの考え方	107
2 将来幹線道路ネットワークの整理	108
第8章 検討対象路線の選定	109
1 検討対象路線の選定の考え方	109
2 検討対象路線の選定結果	110
3 評価の考え方	111
4 路線の重要度評価	112
4-1 路線の重要度評価の考え方	112
4-2 評価項目の設定	113
4-3 路線の重要度評価結果	114
4-4 道路の重要度評価結果（評価項目ごとの該当路線）	116
5 路線の危険度評価	123
5-1 路線の危険度評価の考え方	123
5-2 路線の危険度評価結果	130
5-3 路線の重要度及び危険度評価結果	139
6 整備優先度の評価	141
7 優先度A路線の状況整理	144
第9章 整備推進にあたっての考え方	155
1 整備種別ごとの考え方	155
2 整備優先路線について	156
3 維持管理について	158
4 国県道について	159
5 都市計画道路について	160
6 農道について	161
7 計画の実現に向けて	162
7-1 本計画の計画期間	162
7-2 今後の計画の見直しについて	162

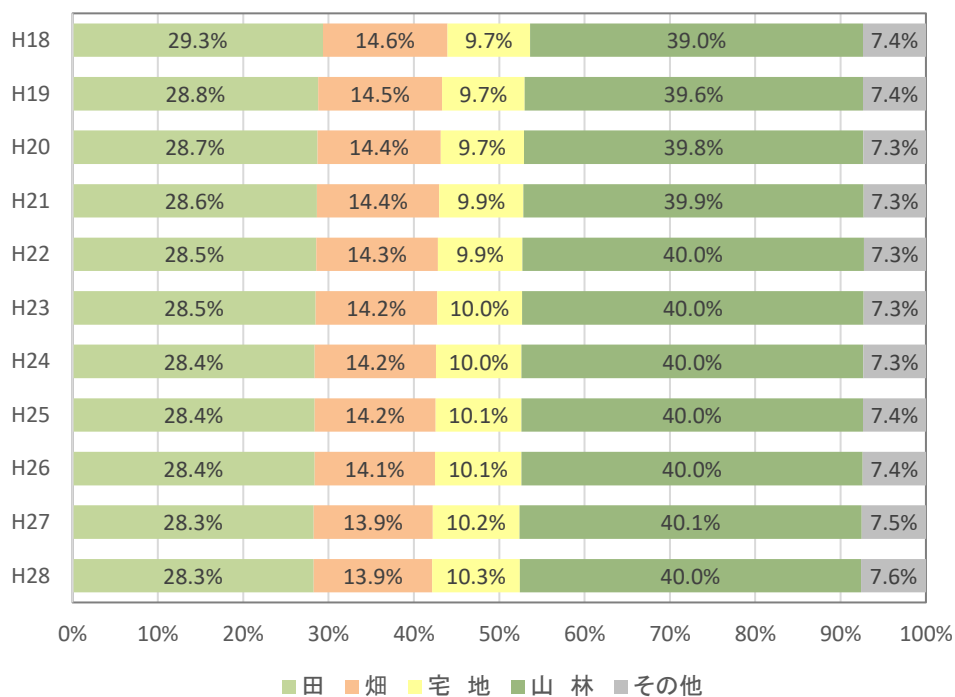
第1章 地域特性の把握

1 概況

佐賀県は九州地方の北部に位置しています。面積は約 1,579 km²で、県土の約 8 割を田、畑、山林が占めており、県南部に広がる佐賀平野を中心とした穀物や、有明海ののりなど豊かな自然の恵みを受けた地域資源が豊富にあります。また、豊臣秀吉と所縁のある虹の松原や、日本で初めて磁器が焼かれた泉山など、文化的、歴史的にも重要な地区が多く、価値観が多様化する現代でも変わらぬ価値を持ち続けています。さらに、唐津くんちやインターナショナルバルーンフェスタ、酒蔵開きなどのイベントには、地域住民はもちろん県外からも観光客が訪れ、今では、世界中から多くの方が佐賀県へ足を運んでいます。



図 対象地域



出典：佐賀県統計年鑑

図 佐賀県の土地利用の推移

表 佐賀県の土地利用の推移

	田	畑	宅地	山林	原野	その他	総数
H18	45,258	22,500	14,960	60,114	6,431	4,975	154,237
H19	45,512	22,952	15,269	62,678	6,595	5,073	158,079
H20	45,357	22,831	15,408	62,866	6,540	5,058	158,060
H21	45,211	22,679	15,596	62,964	6,467	5,080	157,996
H22	45,104	22,537	15,654	63,197	6,433	5,073	157,998
H23	44,970	22,450	15,722	63,180	6,389	5,113	157,822
H24	45,030	22,544	15,895	63,533	6,425	5,218	158,645
H25	44,950	22,424	15,960	63,374	6,442	5,255	158,406
H26	44,842	22,320	16,012	63,228	6,377	5,339	158,117
H27	44,739	22,051	16,125	63,497	6,440	5,452	158,305
H28	44,636	21,930	16,205	63,176	6,448	5,546	157,940

出典：佐賀県統計年鑑

2 人口

2-1 人口分布

佐賀県の人口は、833 千人（平成 27 年）で、九州では最も少ない人口です。その中で小城市は人口 44 千人で、佐賀県全体の 5.3%を占めています。

市町村別の人口増減をみると、福岡県に近い鳥栖市や上峰町、吉野ヶ里町、佐賀県の中心に位置する江北町では増加傾向にあります。小城市を含むその他の市町村では減少傾向にあります。

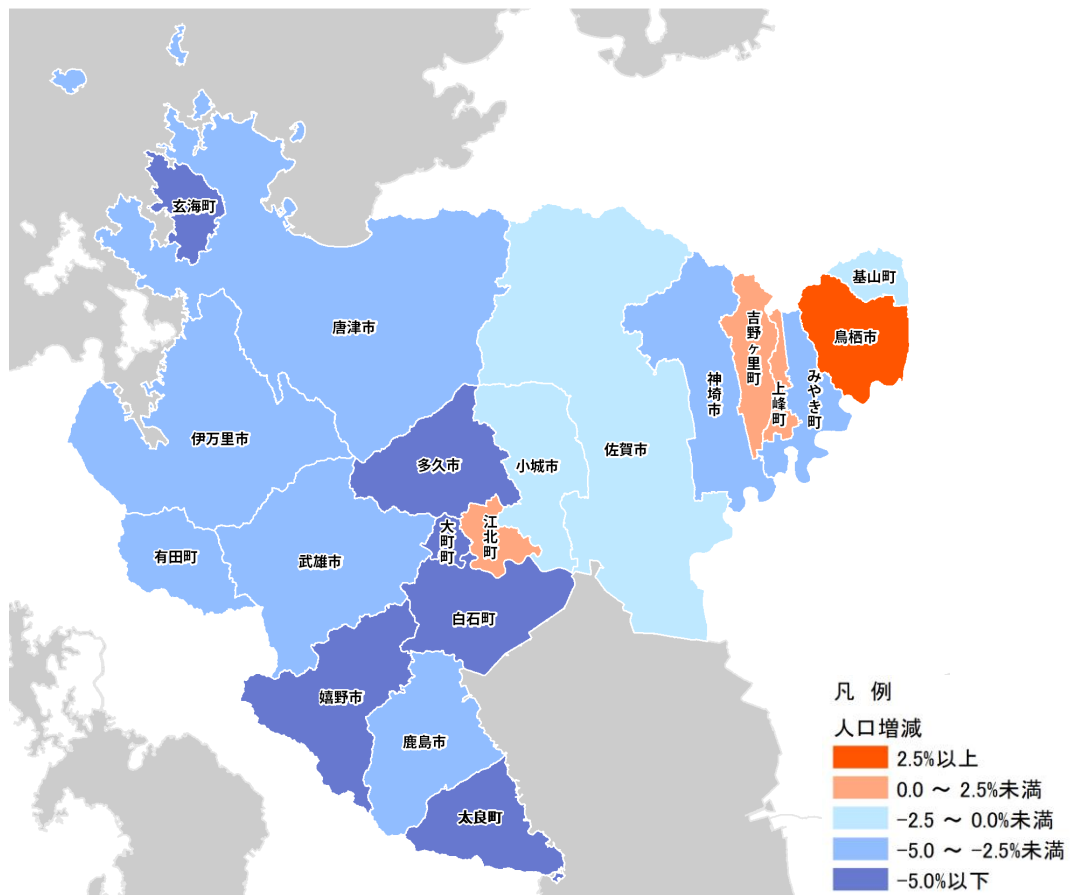


図 市町村別人口増減率（平成 22 年～平成 27 年）

出典：国勢調査

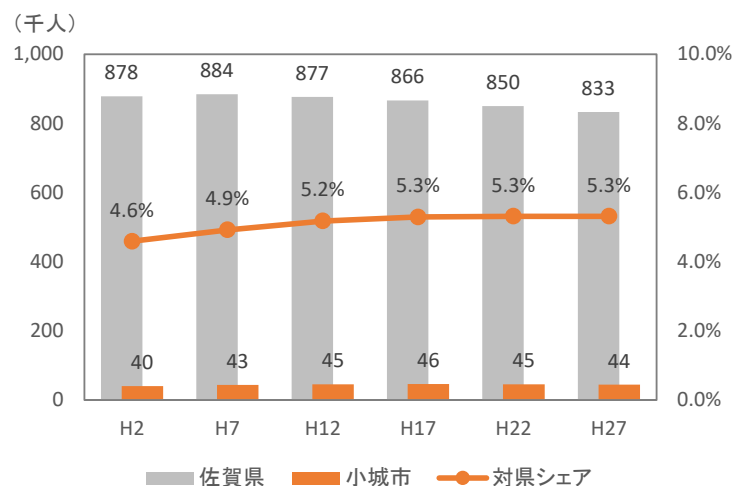


図 人口の推移

出典：国勢調査

2-2 高齢化

佐賀県は、高齢化率が27.7%（平成27年）で九州全体（28.0%）と比べると0.3ポイント下回っています。小城市は25.8%で、佐賀県全体の高齢化率よりも1.9ポイント低くなっています。

市町村別の高齢化率をみると、人口が増加傾向にある鳥栖市などの市町村では高齢化率が比較的lowく、小城市をはじめとする減少傾向にある市町村では、比較的高い傾向にあります。

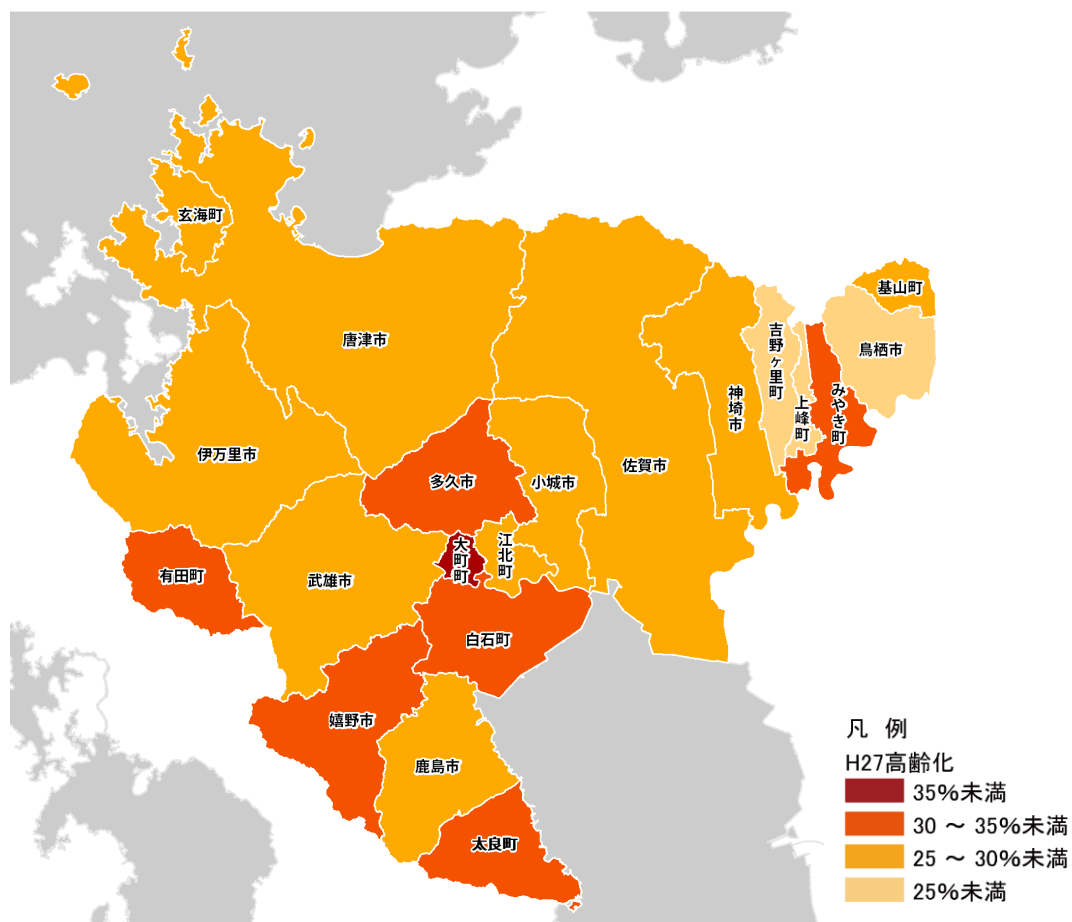


図 市町村別高齢化率（平成27年）

出典：国勢調査

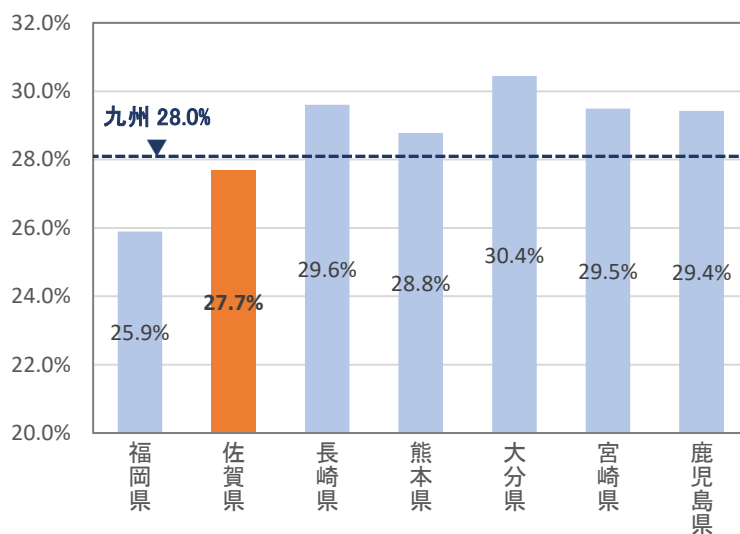


図 県別高齢化率（平成 27 年）

出典：国勢調査

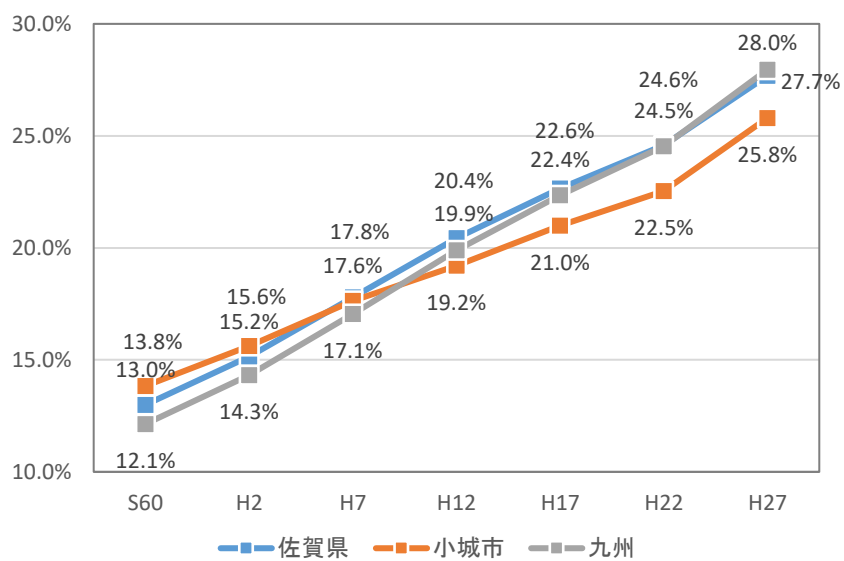


図 高齢化率の推移

出典：国勢調査

3 産業

3-1 就業人口

佐賀県の市町村別就業人口の増減をみると、鳥栖市、鹿島市、江北町では5.0%以上の増加がみられ、佐賀市、小城市、伊万里市、上峰町及び吉野ヶ里町では0.0%～5.0%未満の増加がみられます。

産業大分類別就業人口の割合をみると、小城市は佐賀県全体と比較すると、第1次産業の就業人口が3.3ポイント上回っています。

就業人口の推移をみると、佐賀県全体では減少傾向となっていますが、小城市はほぼ横ばいで、対県シェア率は増加傾向にあります。

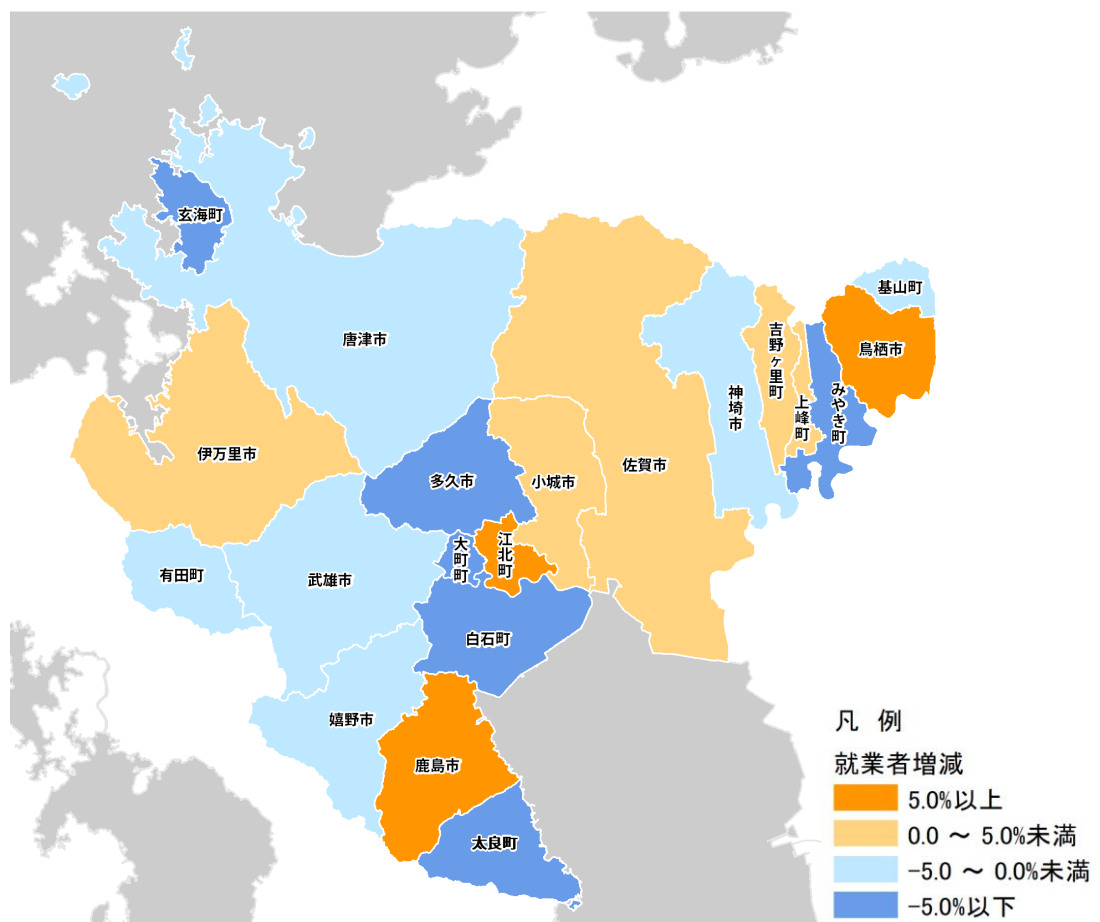


図 市町村別就業人口の増減（平成22年～平成27年）

出典：国勢調査

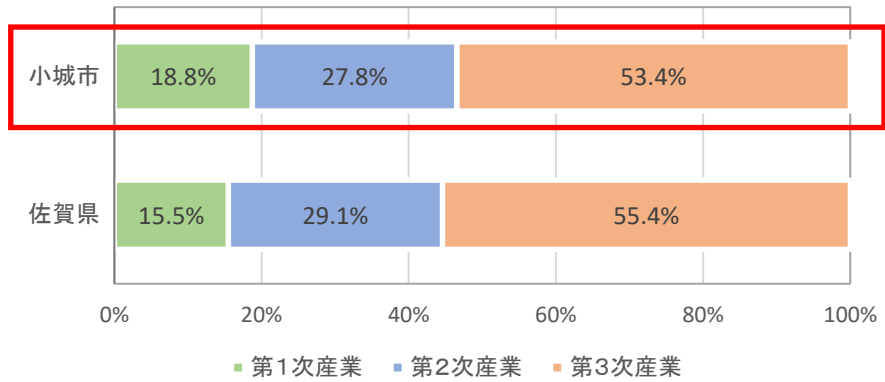


図 産業大分類別就業人口の割合（平成 27 年）

出典：国勢調査

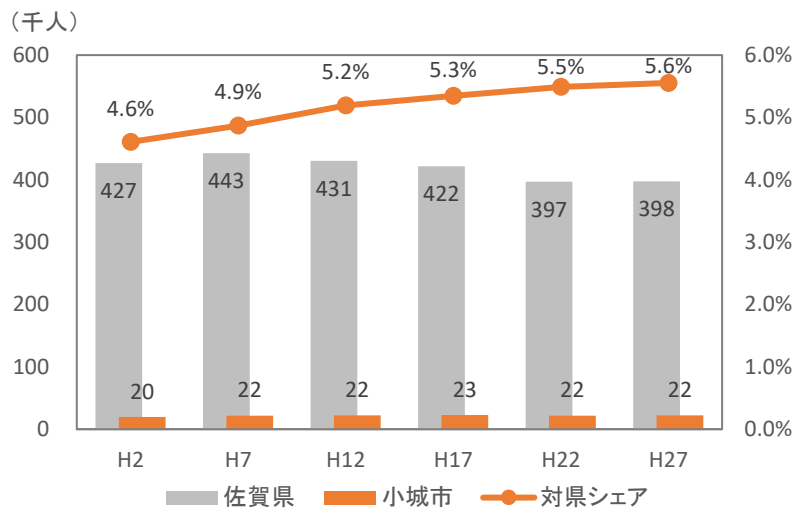


図 就業人口の推移

出典：国勢調査

3-2 農業

佐賀県の農業産出額は、1,303億円と、九州内で2番目に少ない金額ですが、佐賀県内の農家1戸あたりの農業産出額は591.4万円で、九州平均の568.0万円を上回っています。

小城市の農家総戸数は、平成12年の2,121戸と比べて、平成27年には約7割減の538戸となっており、減少傾向にあります。

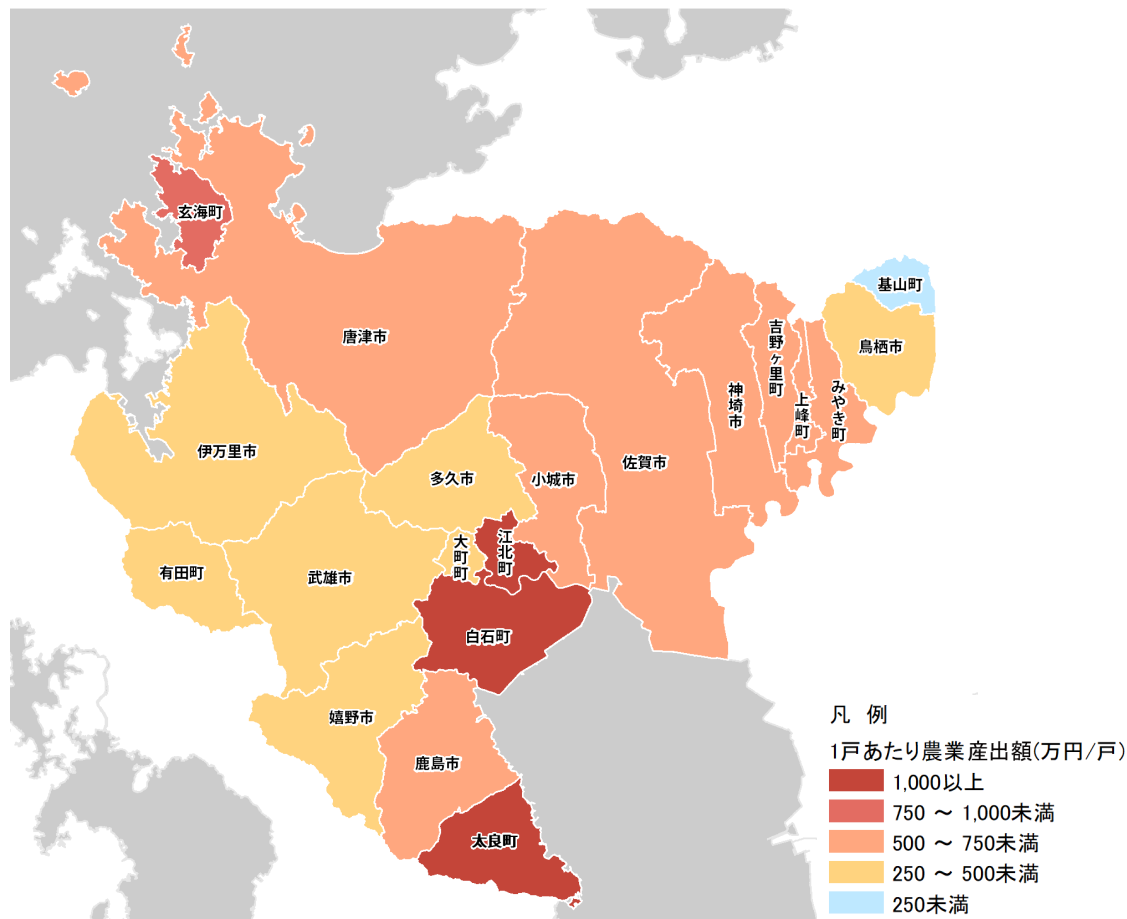


図 市町村別農家1戸あたり農業産出額 (平成27年)

出典：農林業センサス

表 県別農業算出額（平成 27 年）

	総農家数 (戸)	農業産出額 (億円)	農家1戸あたり 農業産出額 (万円/戸)
佐賀県	22,033	1,303	591.4
福岡県	52,704	2,191	415.7
長崎県	33,802	1,553	459.4
熊本県	58,414	3,348	573.2
大分県	39,475	1,287	326.0
宮崎県	38,428	3,424	891.0
鹿児島県	63,943	4,435	693.6
九州計	308,799	17,541	568.0

出典：農林業センサス

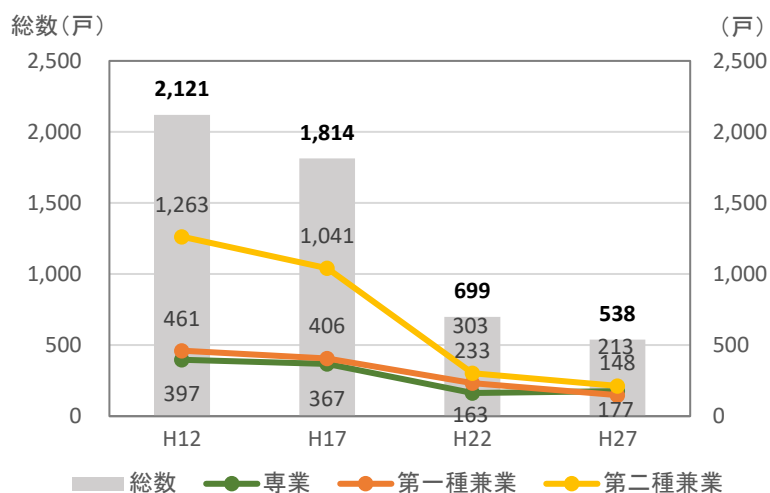


図 小城市の専業別販売農家数の推移

出典：農林業センサス

3-3 工業

佐賀県の製造品出荷額は17,909億円となっており、宮崎県、長崎県に次いで、九州内で3番目に少ない出荷額となっています。

小城市の製造品出荷額の推移をみると、平成17年～平成19年にかけて増加していましたが、平成20年～平成23年は低迷し、平成17年の水準を下回ることがありました。平成24年以降は回復し、現在は増加傾向にあります。

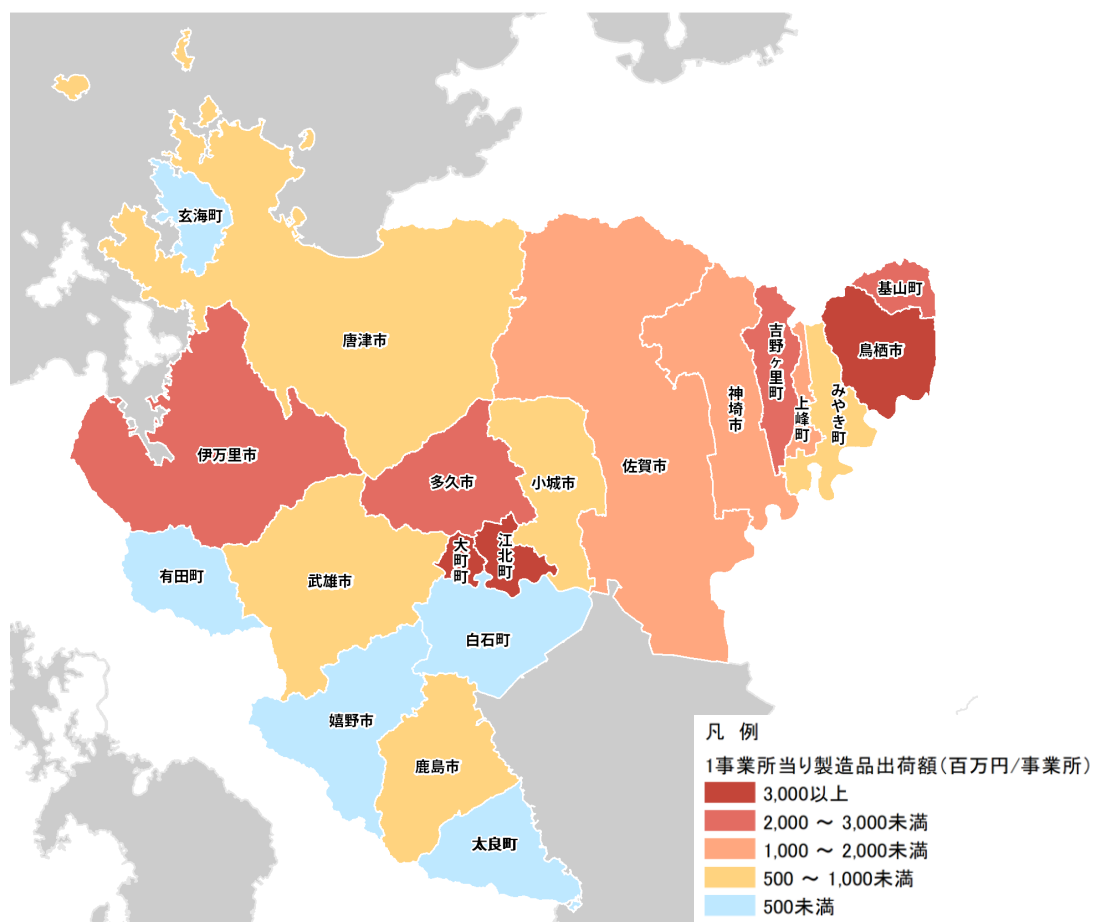


図 市町村別事業所あたり製造品出荷額 (平成28年)

出典：工業統計調査

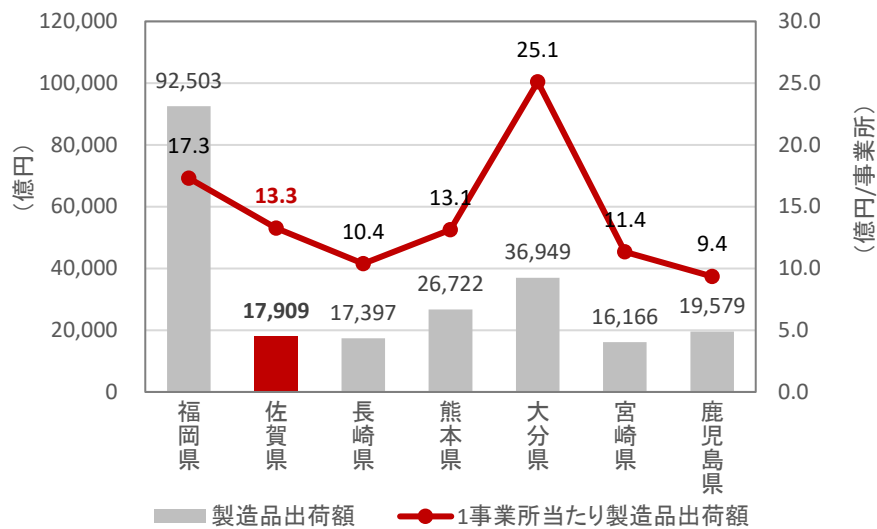


図 県別事業所あたり製造品出荷額（平成 28 年）

出典：工業統計調査

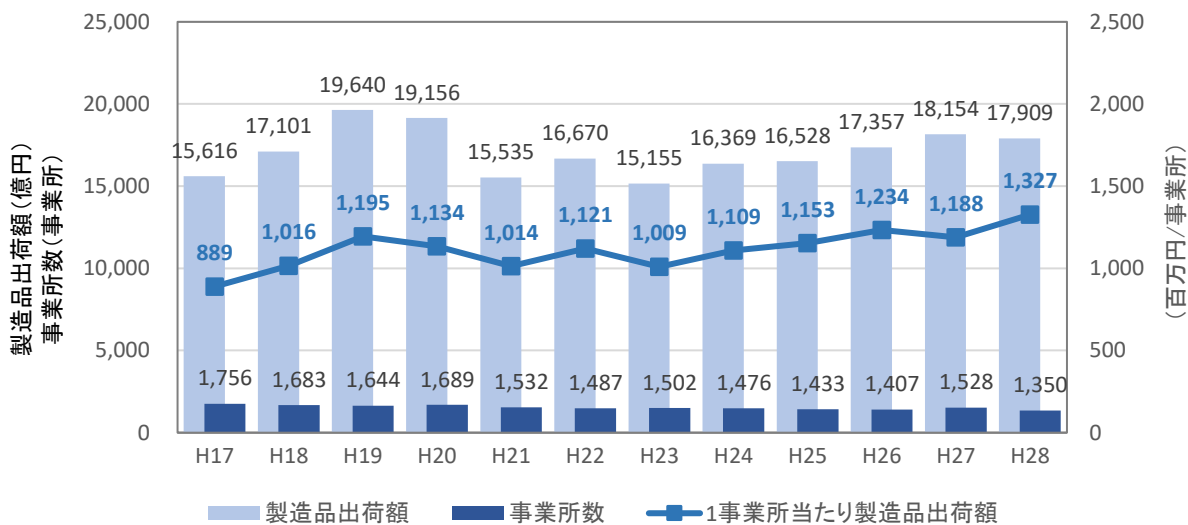


図 小城市の生産性の推移

出典：工業統計調査、経済センサス-活動調査

3-4 商業

佐賀県の年間商品販売額は減少傾向にあり、平成 26 年は平成 9 年から 7,390 億円減の 14,654 億円となっています。小城市の年間商品販売額をみると、平成 9 年から平成 26 年にかけて減少傾向にあります。対県シェアは近年増加傾向にあり、平成 26 年では佐賀県 14,654 億円に対し小城市 579 億円と佐賀県の 4.0%を占めています。

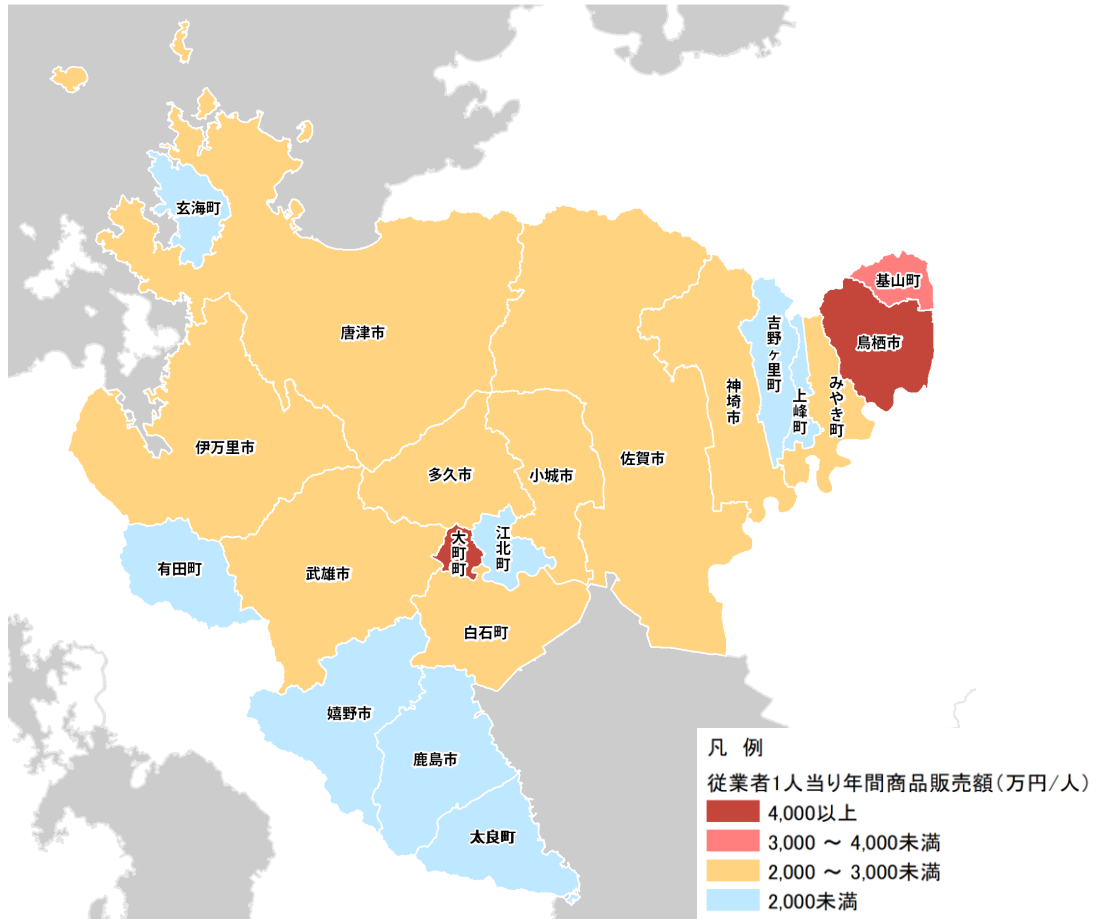


図 市町村別1人従業員当り年間商品販売額(平成26年)

出典：商業統計調査

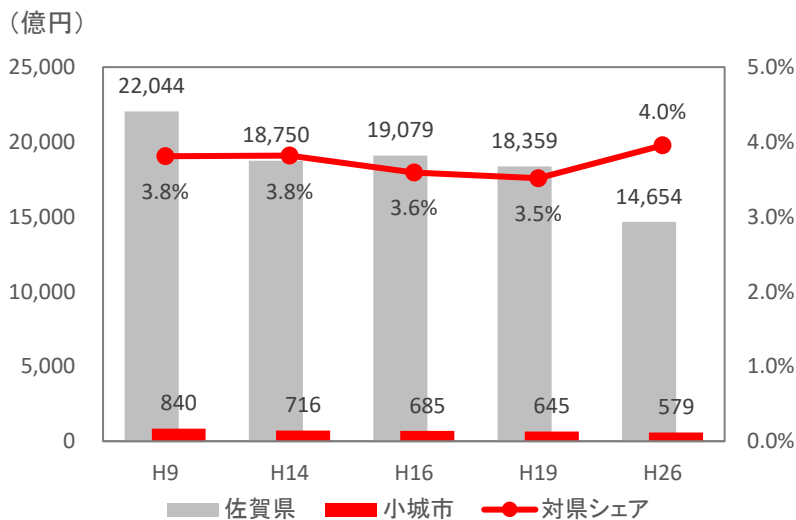


図 年間商品販売額の推移

出典：商業統計調査

3-5 観光

佐賀県の観光客数は、平成22年から平成25年にかけてほぼ横ばいの状態が続いていましたが、平成26年には35,367千人と増加し、平成26年から平成28年は増加傾向にあります。

地区別観光客数の推移をみると、平成28年の小城市を含む中部地区は、西北地区を除く他2地区とほぼ同水準の値となっており、小城市の観光客数は佐賀県全体の約1.4%を占めています。

小城市の観光客数をみると、県外からの観光客が半数以上を占めています。また、9割以上を日帰り客が占めています。

(※平成23年以降は、観光庁が定めた全国共通基準を用いて入込客数等を推計しているため、平成22年以前のデータと比較出来ません。)

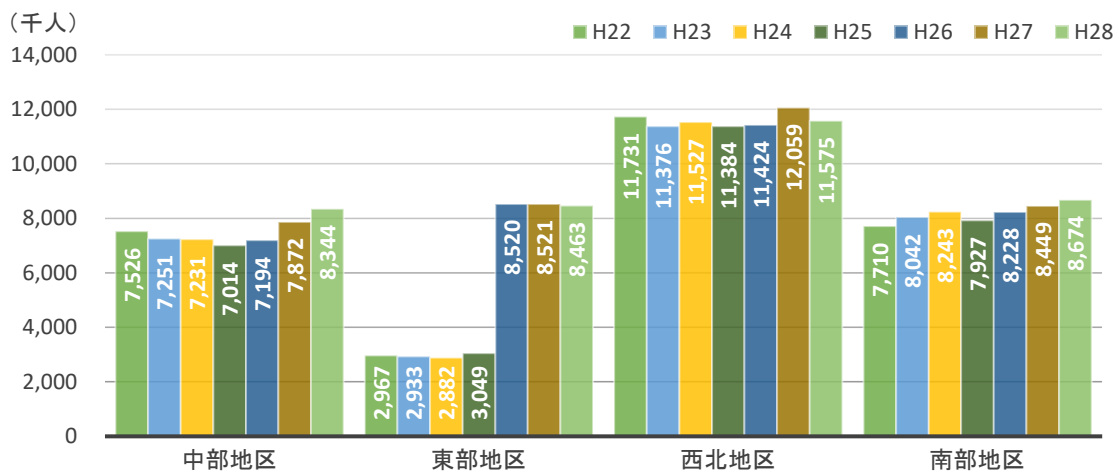


図 地区別観光客数の推移

出典：佐賀県観光客動態調査

※中部地区：佐賀市、多久市、小城市、神埼市

※東部地区：鳥栖市、吉野ヶ里町、基山町、上峰町、みやき町

※西北地区：唐津市、伊万里市、玄海町、有田町

※南部地区：武雄市、鹿島市、嬉野市、大町町、江北町、白石町、太良町

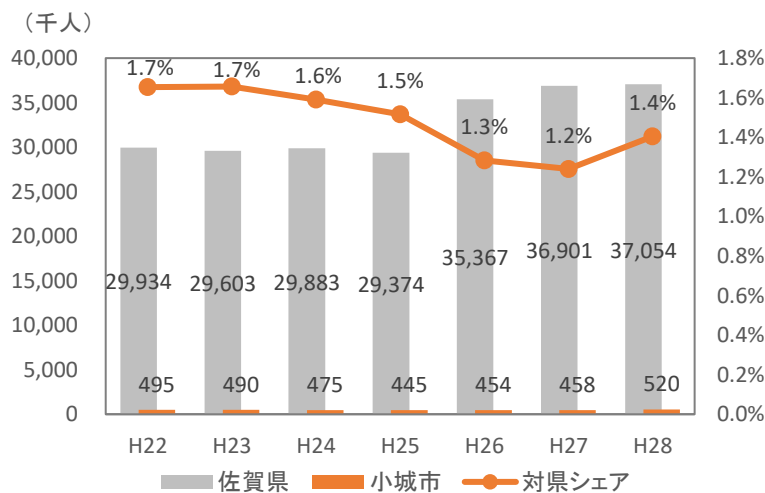


図 観光客数の推移

出典：佐賀県観光客動態調査

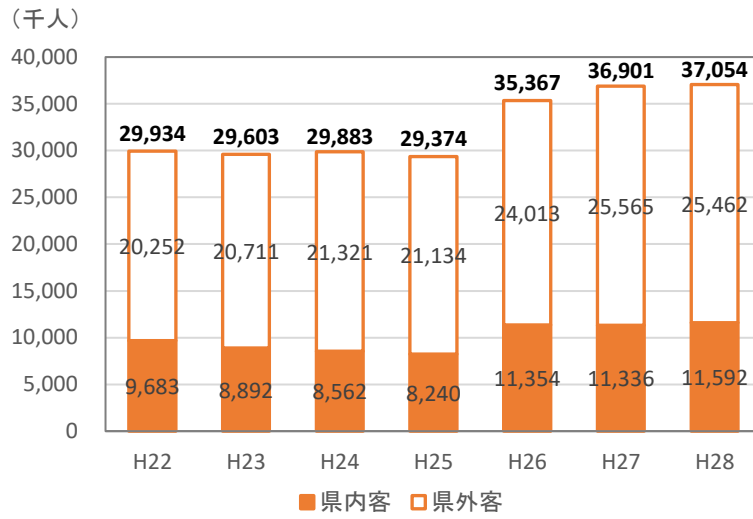


図 発地別日帰り観光客数の推移

出典：佐賀県観光客動態調査

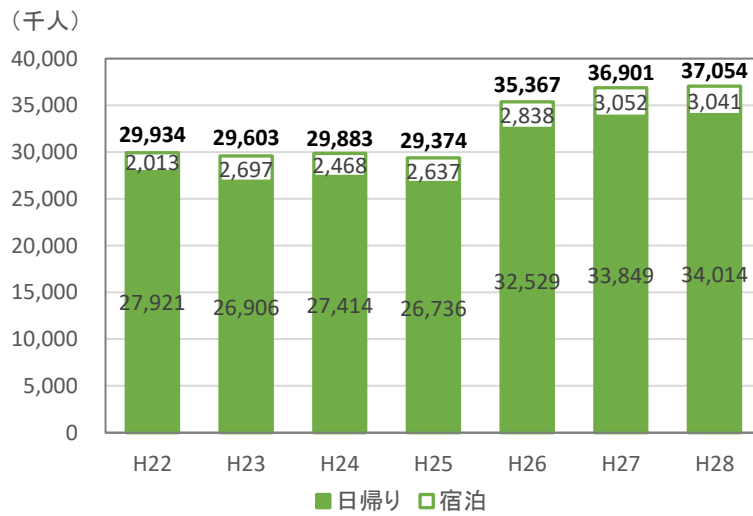


図 日帰り・宿泊別観光客数の推移

出典：佐賀県観光客動態調査

4 交通流動

4-1 旅客流動

九州内の県間旅客流動は各県とも共通しており、福岡県との繋がりが最も強くなっています。

佐賀県は福岡県への旅客流動が17,892千人と最も多く、次いで長崎県1,098千人となっており、隣接する県との繋がりが強い傾向にあります。

流動に用いられる交通手段は、自動車が54.8%と最も多くなっており、次いで鉄道の43.9%となっています。

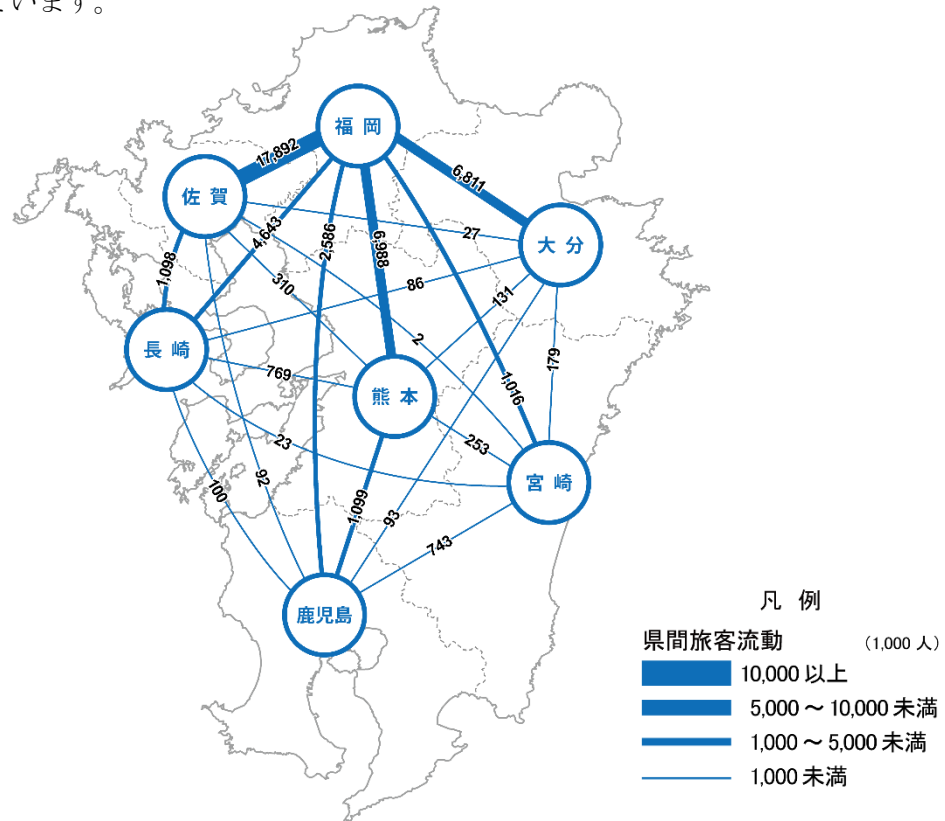


図 県間旅客流動 (平成29年度)

出典：旅客地域流動調査

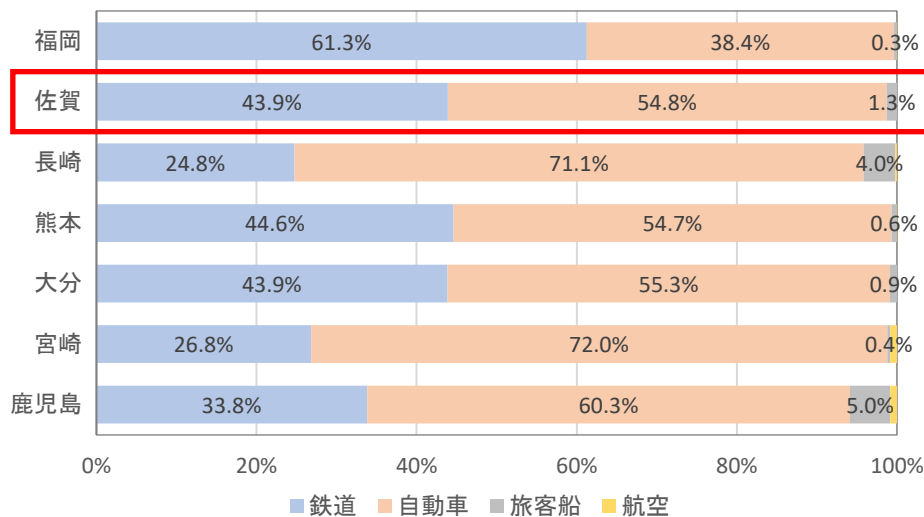


図 県別利用旅客機関の分担率 (平成29年度)

出典：旅客地域流動調査

4-2 貨物流動

九州内の県間貨物流動は、鹿児島県－宮崎県間を除き、福岡県との繋がりが最も強くなっています。

佐賀県は旅客流動と同様に、福岡県への貨物流動が 20,265 千 t と最も多く、次いで長崎県 5,004 千 t と隣接する県との繋がりが強い傾向にあります。流動に用いられる交通手段は、自動車 が 98.2% と大半を占めています。

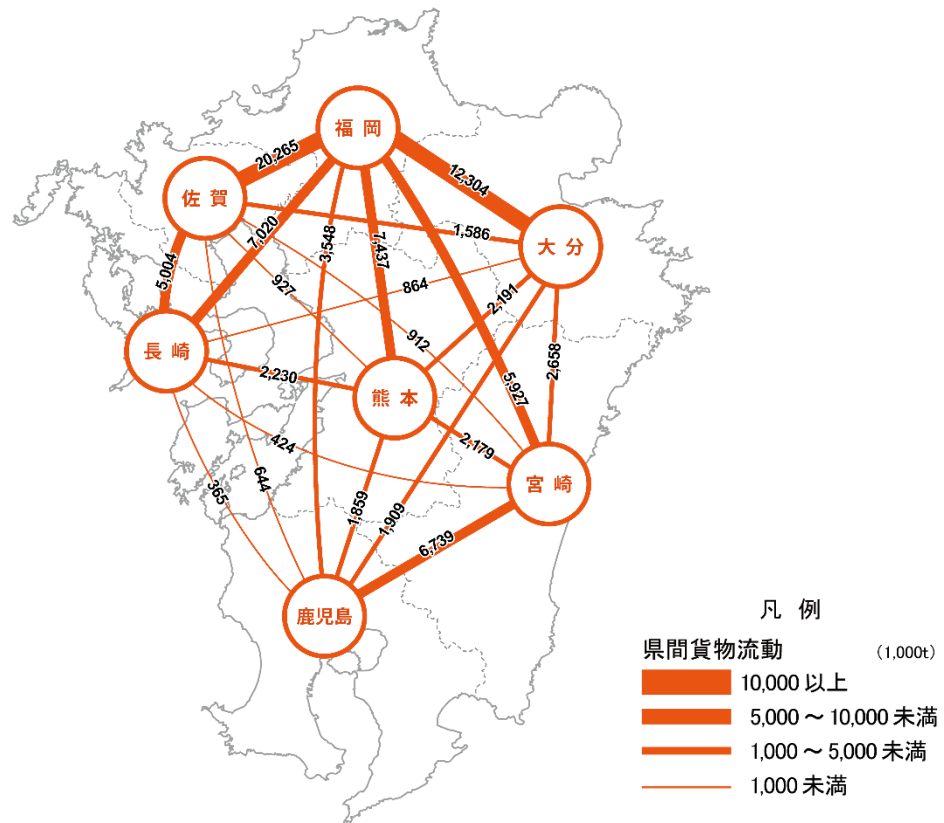


図 県間貨物流動 (平成 29 年度)

出典：貨物地域流動調査

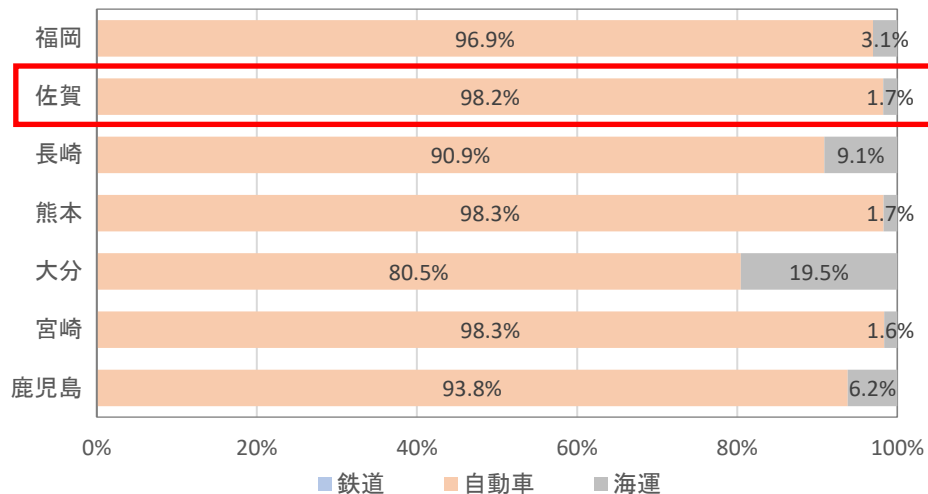


図 県別利用貨物機関の分担率 (平成 29 年度)

出典：貨物地域流動調査

第2章 小城市の現況

1 地勢・歴史

小城市は、佐賀県中部に位置し、北東部は佐賀市、西部は多久市と江北町、南部は白石町にそれぞれ接しています。また南部は、農業用クリークが縦横に広がっており、日本一の干潟である有明海に繋がっています。

地勢は、北部に天山山系の山々が連なっており、中央部には、肥沃な佐賀平野が広がっています。小城市内を流れる祇園川、晴気川、牛津川は、嘉瀬川及び六角川に合流しており、扇状地を形成し、佐賀平野を潤して有明海へと注いでいます。

小城市は、2005年3月に小城町、牛津町、三日月町、芦刈町の4町が合併し、誕生しました。小城鍋島藩の城下町として栄えた小城町、長崎街道の宿場町として賑わいをみせていた牛津町、弥生時代から大陸との交流が盛んな米どころの三日月町、農漁業のまちとして周辺の食文化を支えた芦刈町の伝統を受け継ぐ小城市は、緑豊かな自然とともに、古い歴史、伝統、文化を誇る都市です。

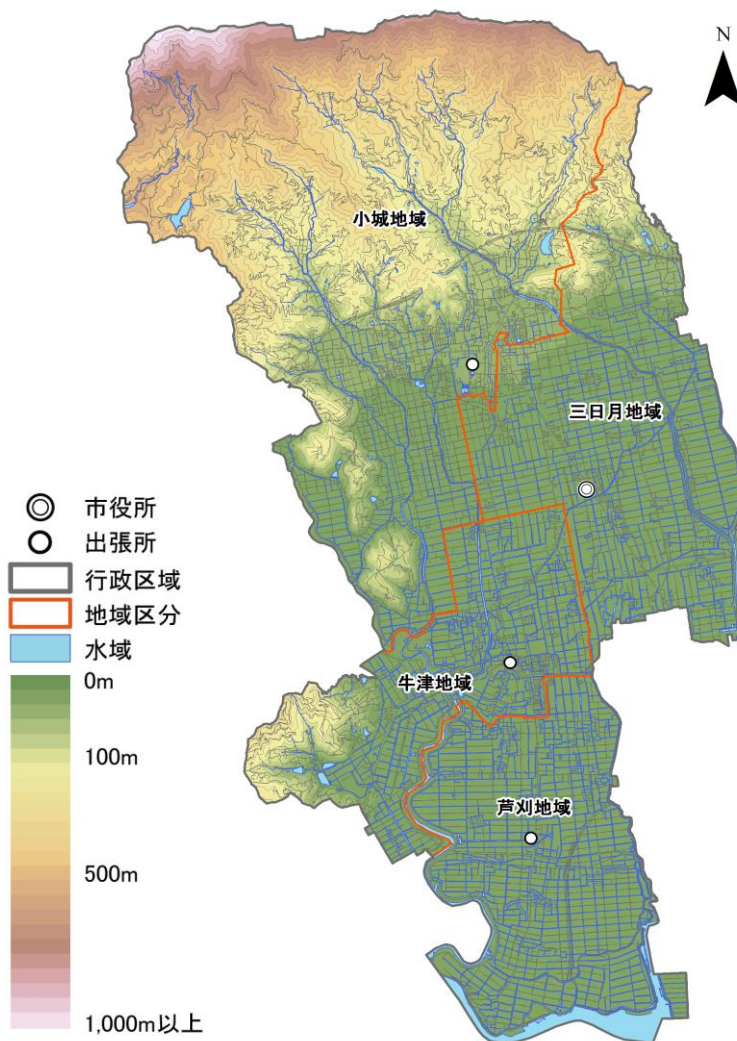


図 地形及び水系

出典：基盤地図情報

2 人口特性

2-1 現況人口

2-1-1 総人口・世帯数・世帯人員の推移

本市の人口は、平成17年まで増加傾向でしたが、その後、減少傾向で推移しており、平成27年には44,259人となっています。一方で、世帯数は年々増加しており、平成27年の世帯数は14,769世帯、世帯人員は3.00人/世帯となっています。

地域別にみると、世帯数は、平成27年時点で4地域とも増加傾向にありますが、人口は、三日月地域のみが増加しており、小城地域、牛津地域、芦刈地域は減少傾向となっています。

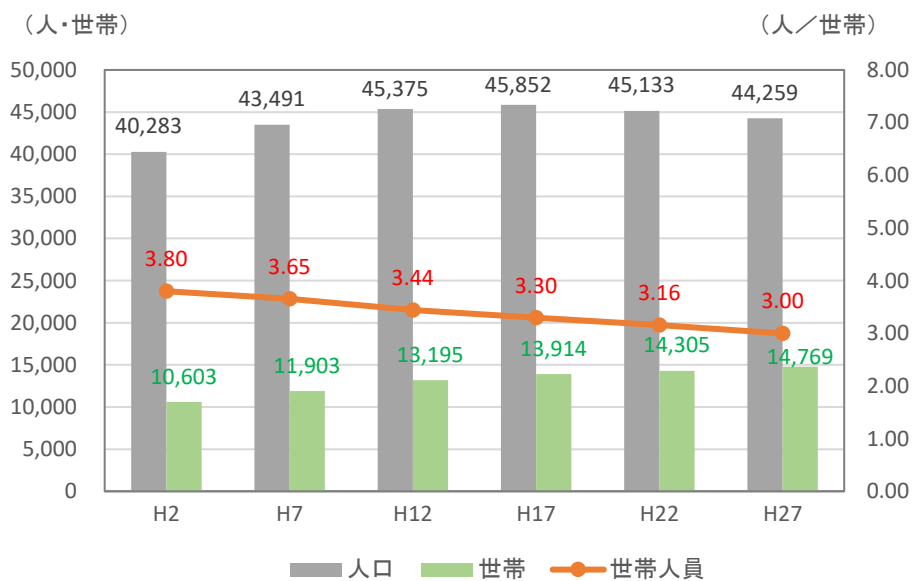


図 人口・世帯数の推移

出典：国勢調査

(人)

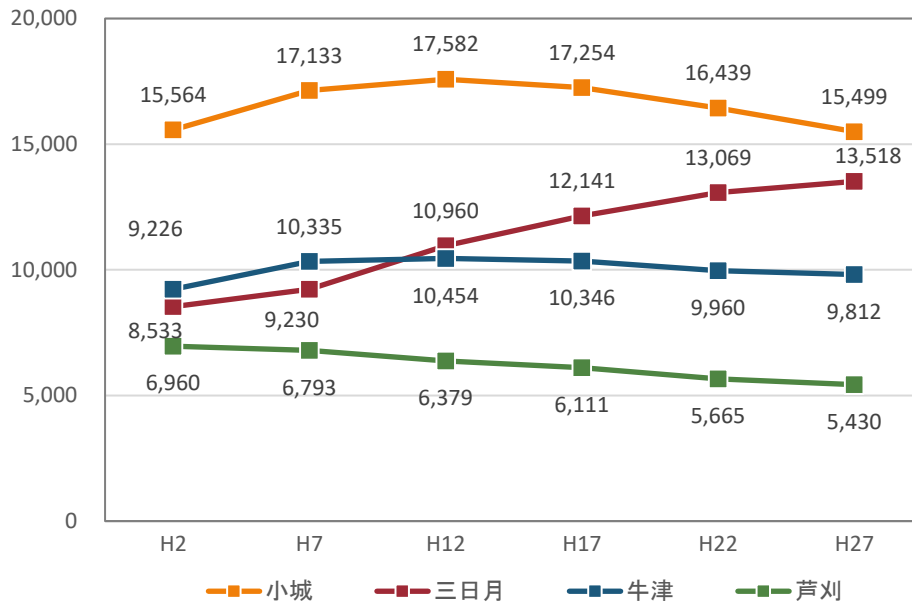


図 人口の推移

出典：国勢調査

表 地域別人口の推移

	小城	三日月	牛津	芦刈
H2	15,564	8,533	9,226	6,960
H7	17,133	9,230	10,335	6,793
H12	17,582	10,960	10,454	6,379
H17	17,254	12,141	10,346	6,111
H22	16,439	13,069	9,960	5,665
H27	15,499	13,518	9,812	5,430
H17/H12	-1.9%	10.8%	-1.0%	-4.2%
H22/H17	-4.7%	7.6%	-3.7%	-7.3%
H27/H22	-5.7%	3.4%	-1.5%	-4.1%

出典：国勢調査

表 地域別世帯数の推移

	小城	三日月	牛津	芦刈
H2	4,217	2,182	2,553	1,651
H7	4,791	2,456	2,979	1,677
H12	5,181	3,162	3,159	1,693
H17	5,338	3,614	3,284	1,678
H22	5,269	4,081	3,310	1,645
H27	5,309	4,368	3,396	1,696
H17/H12	3.0%	14.3%	4.0%	-0.9%
H22/H17	-1.3%	12.9%	0.8%	-2.0%
H27/H22	0.8%	7.0%	2.6%	3.1%

出典：国勢調査

2-1-2 年齢別人口の推移

①年齢3区分別人口

15歳未満人口は、平成7（1995）年まで増加していましたが、平成12（2000）年に65歳以上人口を下回ると、以降は減少傾向に転じています。

65歳以上人口は、平成2（1990）年から現在まで増加傾向にあり、今後も緩やかに推移し続け、令和22（2040）年には12,811人と推計されており、平成2（1990）年から約2倍となっています。

15～64歳人口は、平成17（2005）年まで増加傾向にあったものの、その後は減少に転じ、平成27（2015）年現在では26,194人となっています。

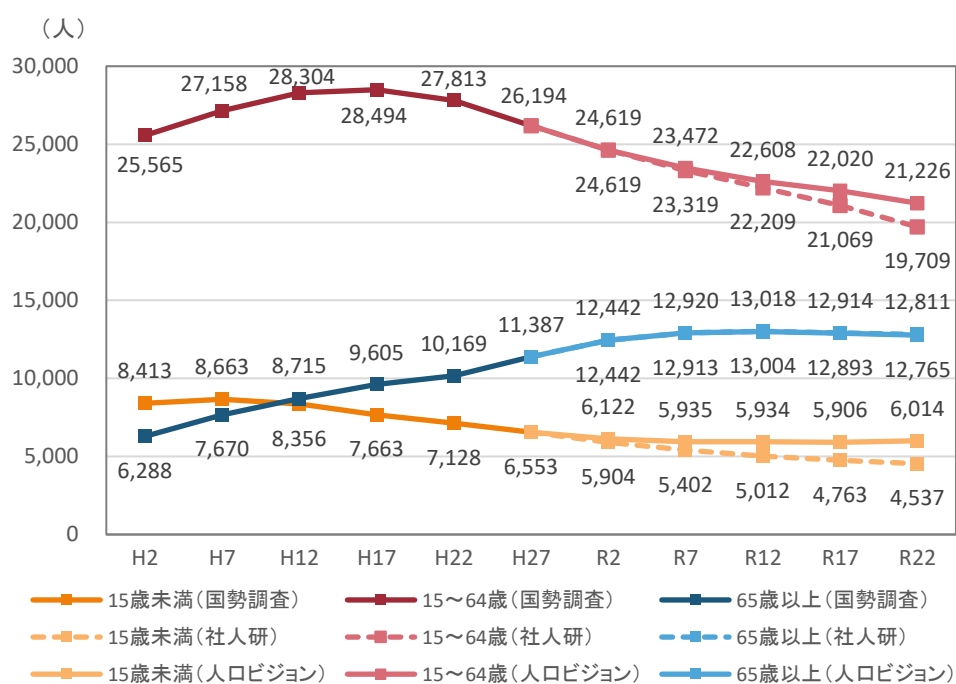


図 年齢別人口の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所、小城市人口ビジョン

②5 歳階級別人口

20 歳以下の若年層及び 45 歳～49 歳人口が大きく減少しています。一方、60 歳以上は増加傾向にあります。以上のことから、本市では人口の少子高齢化が進行していくと考えられます。

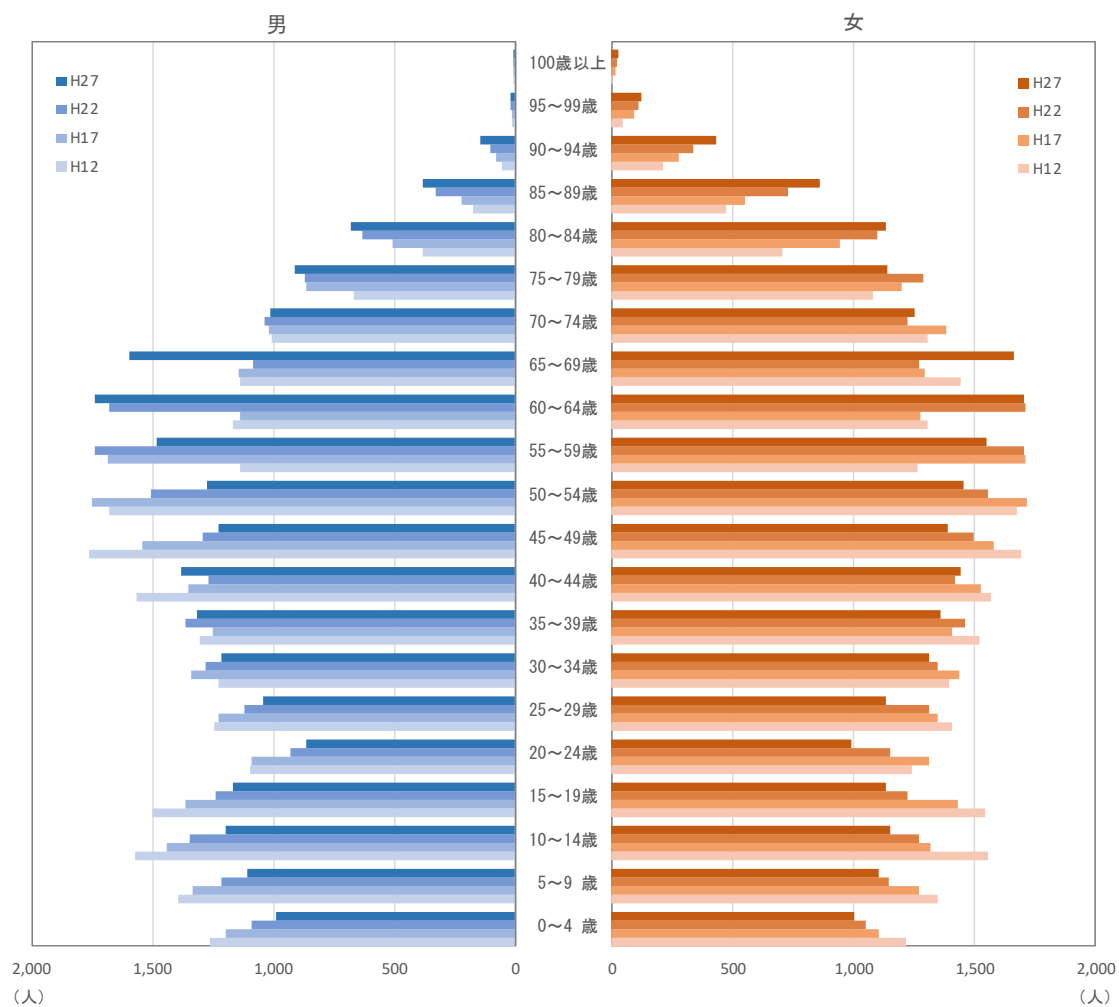


図 男女別 5 歳階級別人口

出典：国勢調査

2-1-3 人口分布

(1) 500m メッシュ人口 (総人口)

①人口密度 (平成 27 年)

市役所、及び出張所周辺に人口が集中しており、山間部である北部は、人口の少ないエリアとなっています。また、鉄道や主要道路から外れた地域にもメッシュがみられ、市全体に人口が分布しています。

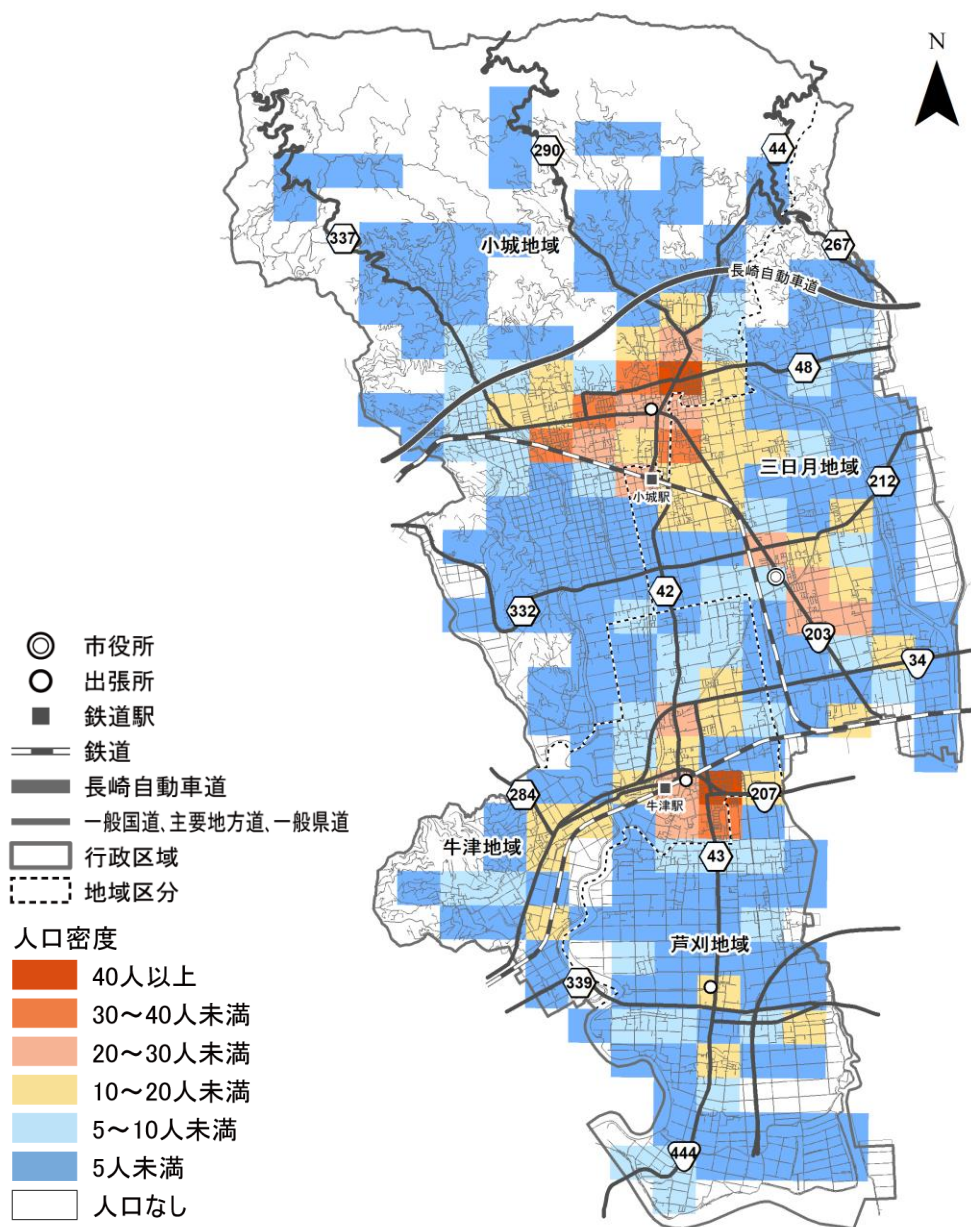


図 人口密度 (平成 27 年)

出典：国勢調査

②人口増減（平成12年～17年、平成17年～22年、平成22年～27年）

平成12年～17年は人口増減の大きい箇所がみられますが、平成17年以降は大幅な人口増減は少なくなり、人口増減の平準化傾向がみられます。

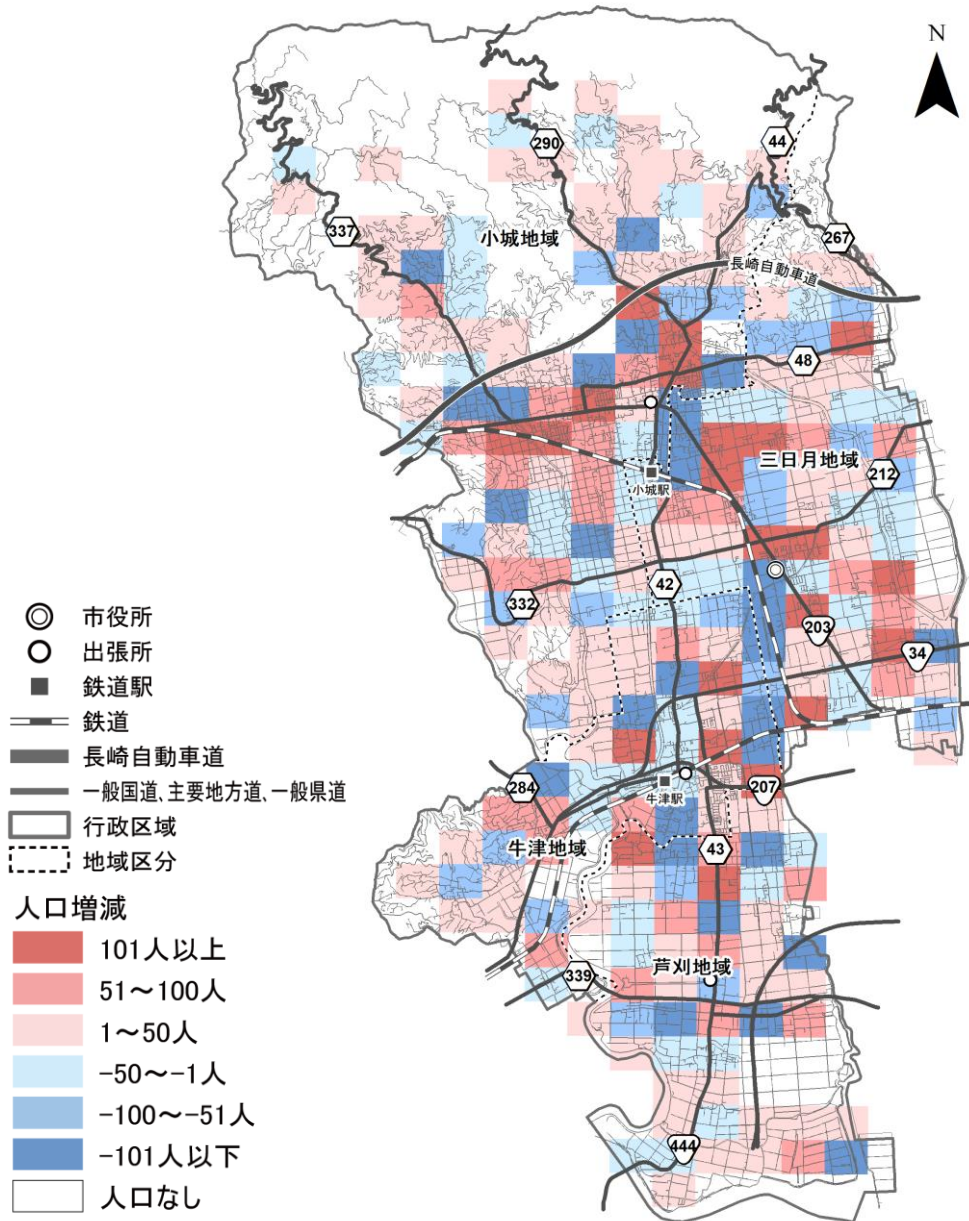


図 人口増減数（平成12年～17年）

出典：国勢調査

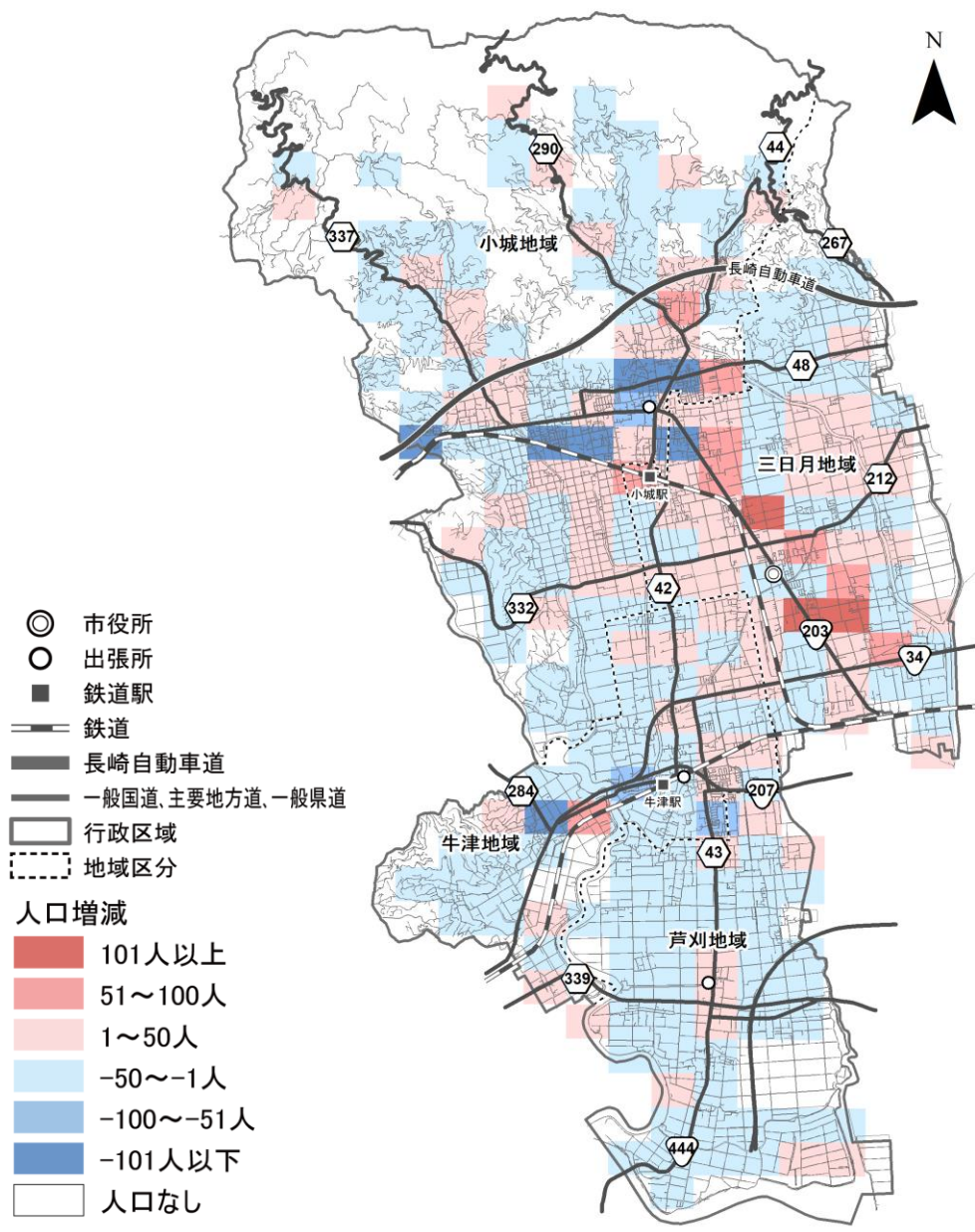


図 人口増減数（平成17年～22年）

出典：国勢調査

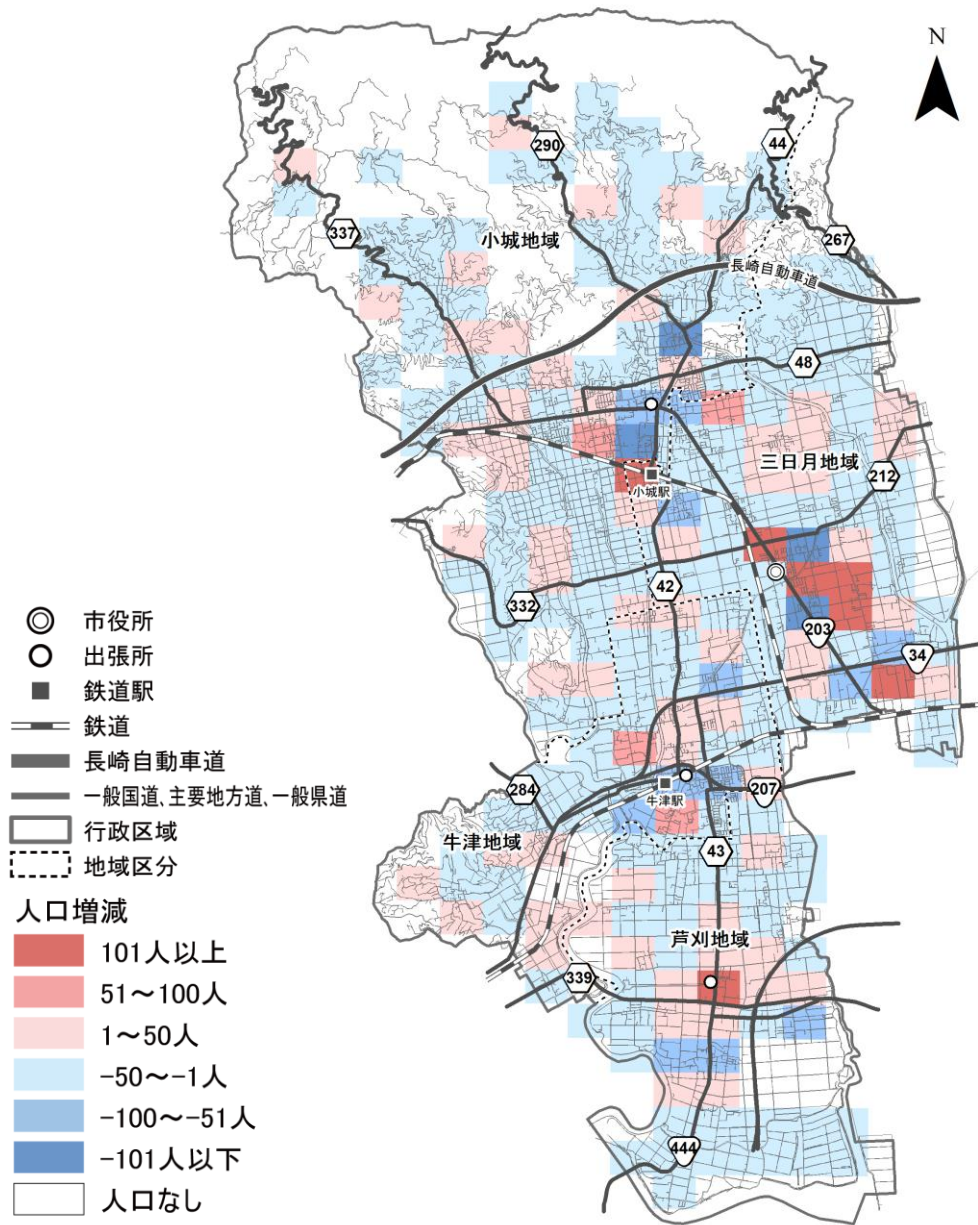


図 人口増減数（平成 22 年～27 年）

出典：国勢調査

(2) 地区別人口（年齢3区分別人口）

①年少人口割合（15歳未満人口）

郊外部や小城地域の山間部で年少人口割合が低くなっています。一方、鉄道駅周辺や三日月地域で比較的高い地区がみられます。

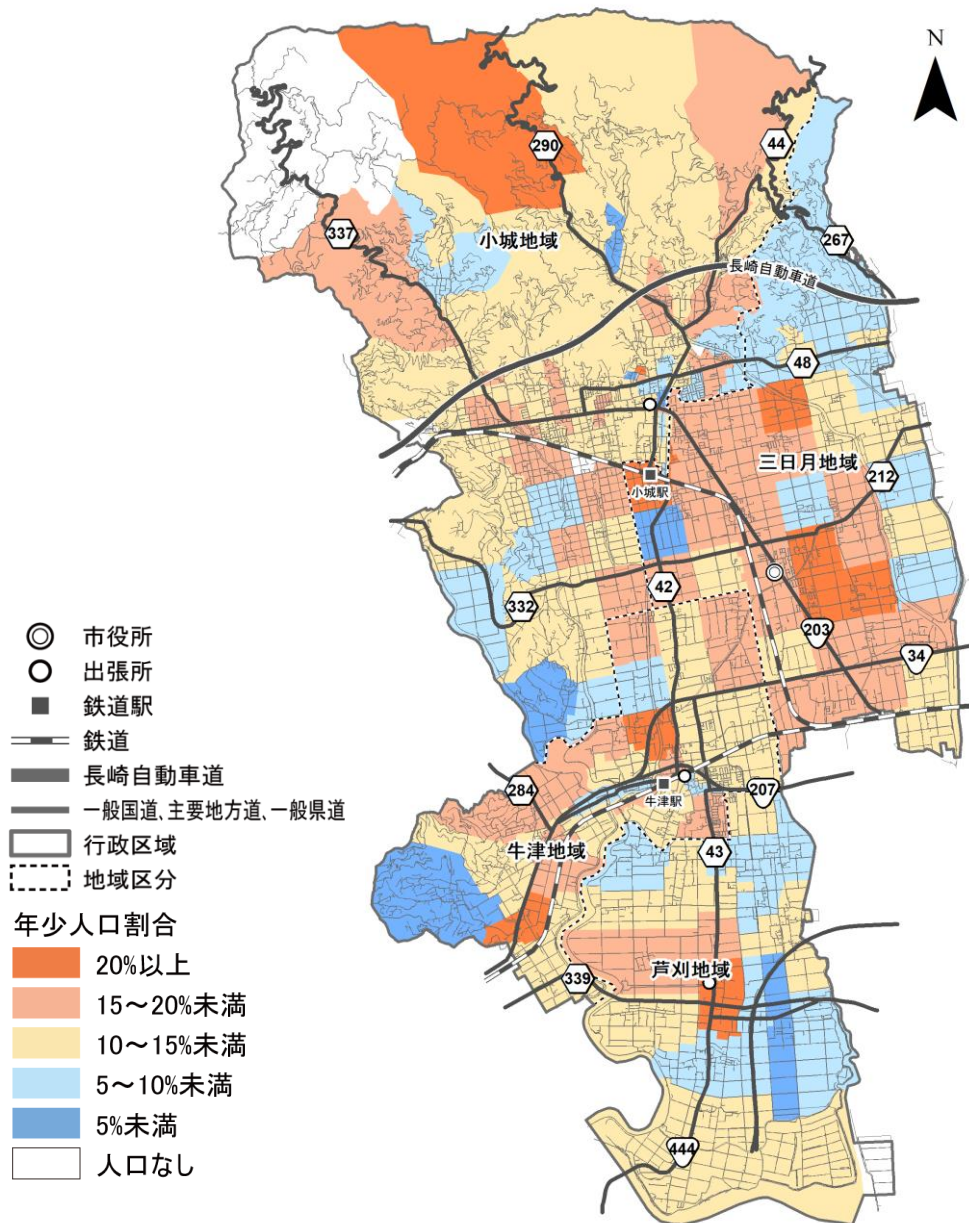


図 年少人口割合（平成 27 年）

出典：国勢調査

②生産年齢人口割合（15～65歳未満人口）

三日月地域や小城地域の一部が比較的高くなっています。

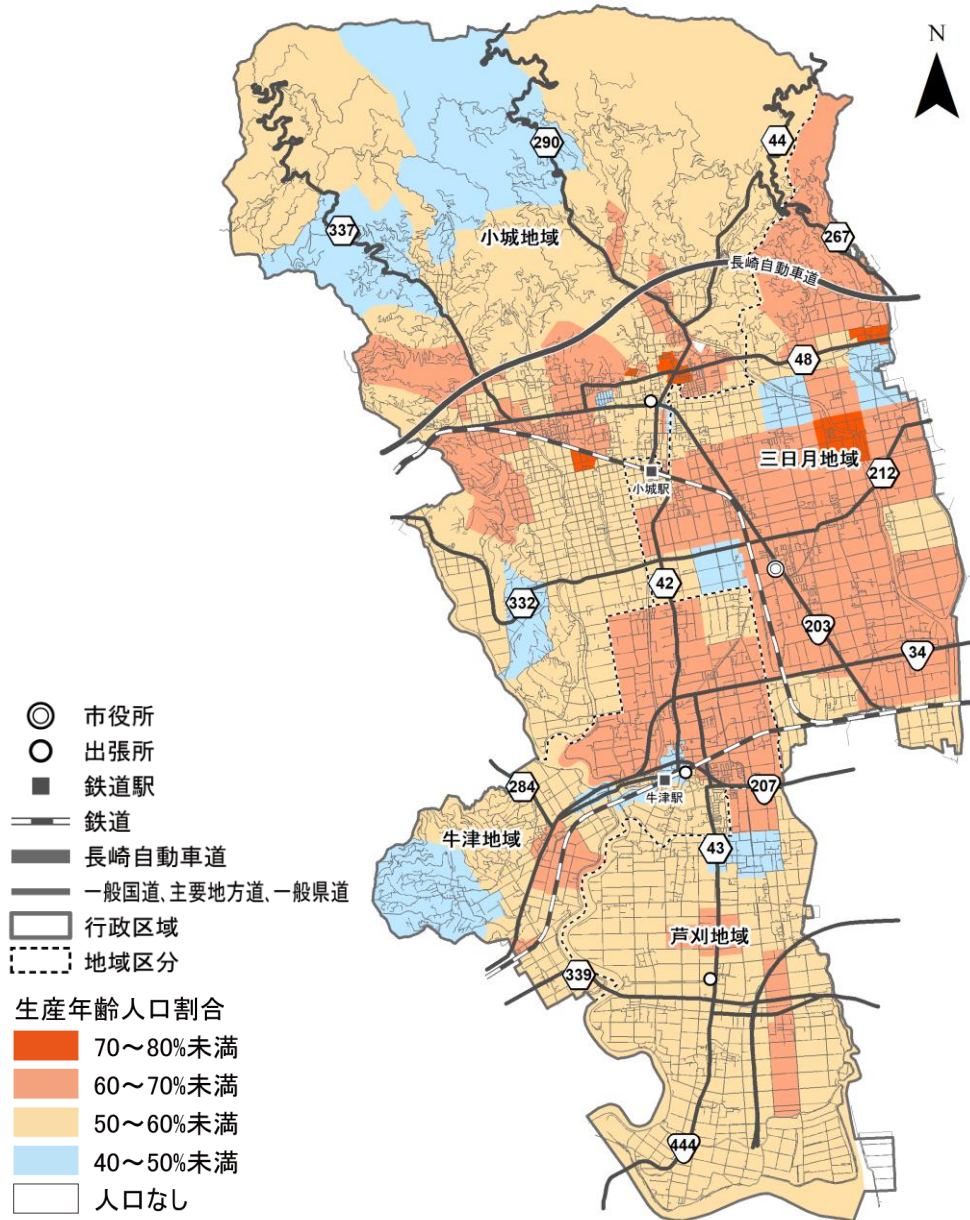


図 生産年齢人口割合（平成27年）

出典：国勢調査

③ 老年人口割合（65歳以上人口）

山間部で老年人口割合が高い傾向にありますが、人口が集中する三日月地域の中心部などは、低い傾向にあります。芦刈地域は全域で割合が高い傾向にあります。

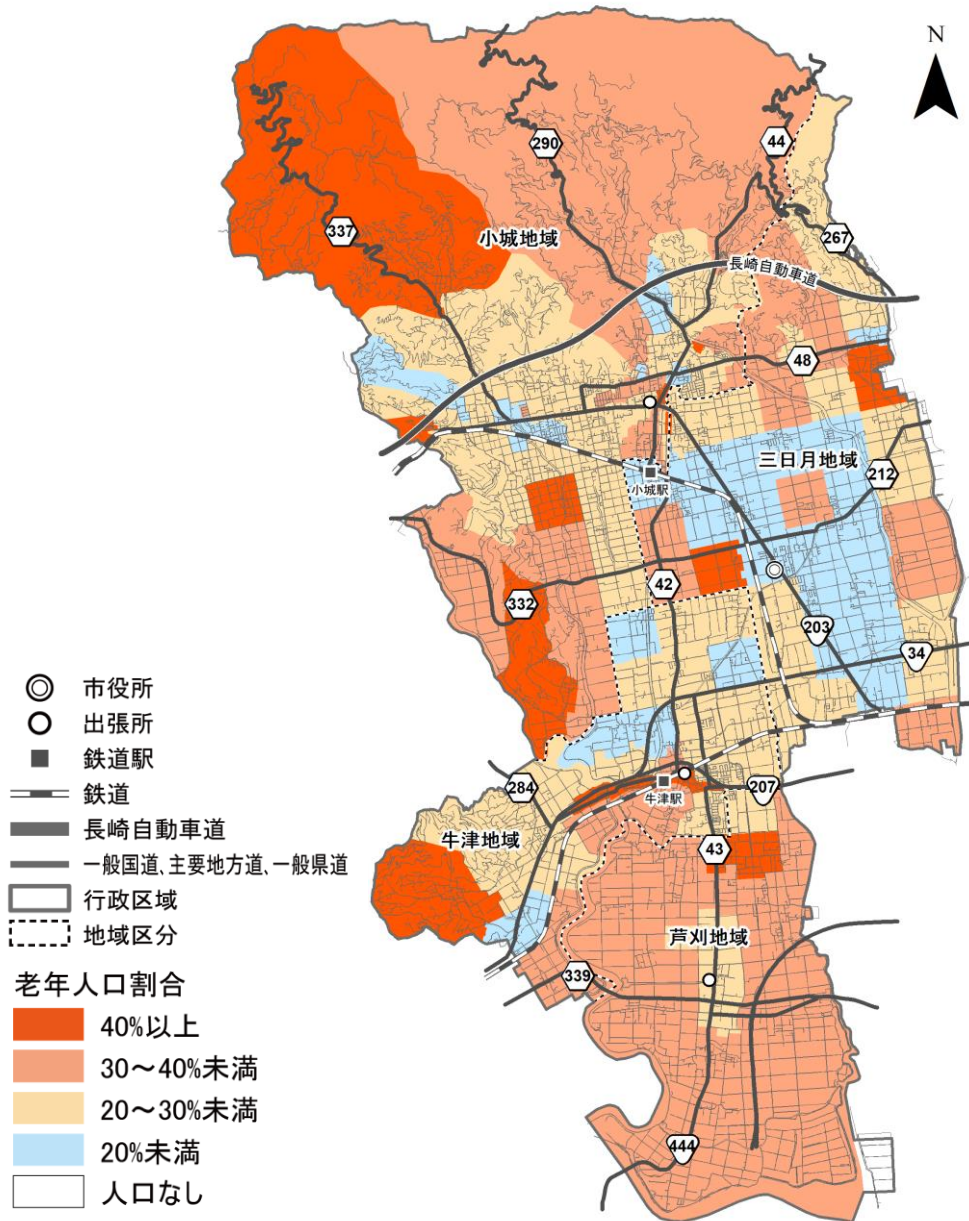


図 老年人口割合（平成 27 年）

出典：国勢調査

2-2 人口の将来見通し

2-2-1 総人口の将来予測

小城市人口ビジョンでは、令和 27 (2045) 年の将来目標人口を 40,005 人と設定しています。国立社会保障人口問題研究所 (以降、社人研という) の予測に基づく小城市の将来人口についてみると、令和 27 (2045) 年は 35,377 人で、平成 27 (2015) 年の 44,259 人に対し、8,882 人 (約 20%) の減少と予測されています。これは、小城市人口ビジョンの推計値より約 4,600 人少なく予測されています。

4 地域別に将来人口を予測すると、小城地域が 3,621 人減と最も人口減少が大きく、続いて牛津地域 (2,097 人減)、三日月地域 (1,637 人減)、芦刈地域 (1,527 人減) となります。三日月地域は平成 27 (2015) 年までは人口増加がみられますが、令和 2 (2020) 年からは人口減少が予測されます。

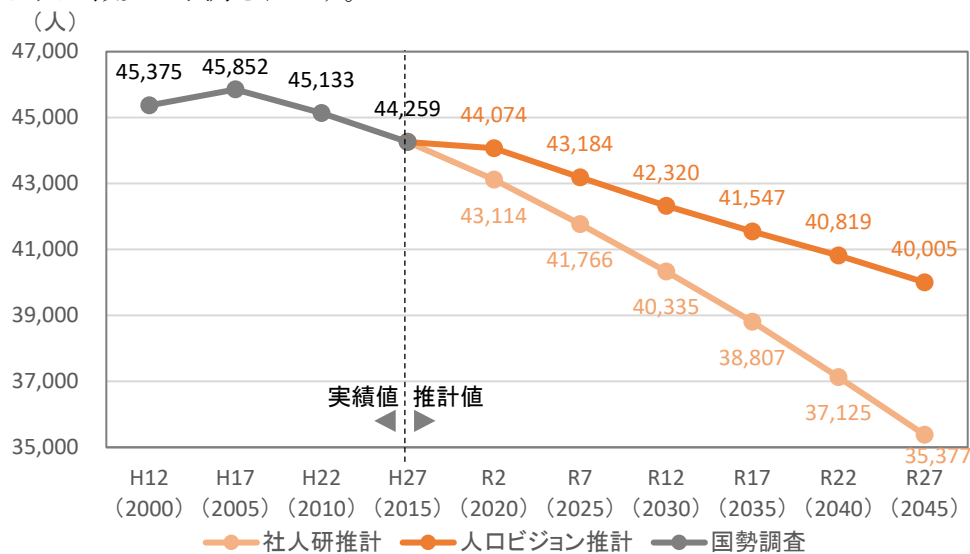


図 将来人口の予測

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所、小城市人口ビジョン

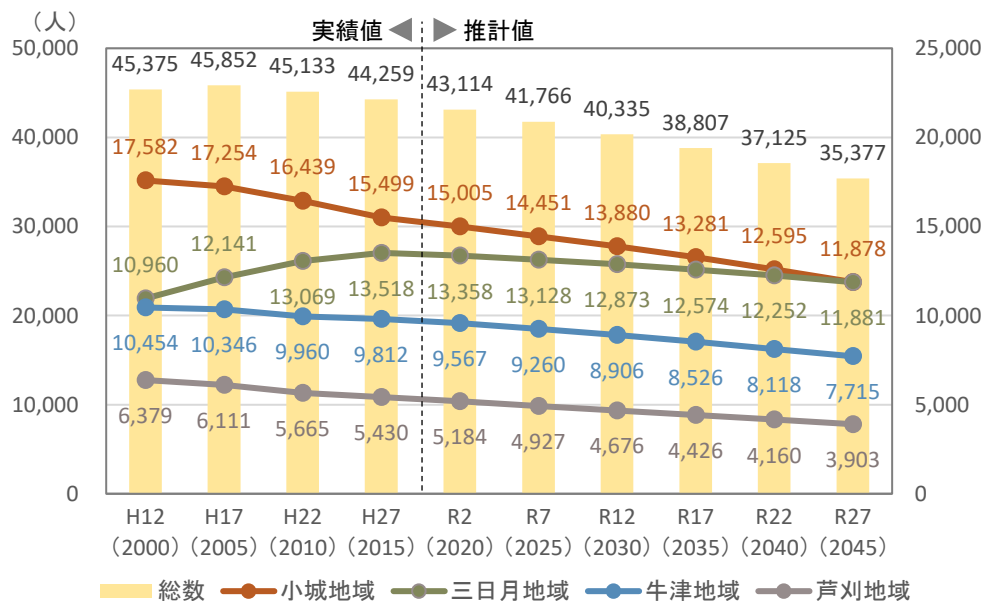


図 将来人口の予測 (地域別)

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所、小城市人口ビジョン

2-2-2 年齢3区分別人口の将来予測

地域別に将来人口をみると、全地域で人口減少がみられ、市全体では平成12（2000）年から令和27（2045）年にかけて、約1万人の減少が推計されています。

また15歳未満人口は、全地域で平成12（2000）年から令和27（2045）年にかけて約半数に減少すると推計されています。

令和2（2020）年以降の15～64歳人口は、5年ごとに約1千人ずつ減少すると推計されていますが、65歳以上人口には大きな増減はみられません。しかし、構成別にみると、65歳以上人口の割合が緩やかに高くなり、高齢化が進行していくと予想されます。

表 年齢別地域別将来人口の予測

		小城地域				三日月地域				牛津地域				芦刈地域				(人)
		15歳未満	15～64歳	65歳以上	計	15歳未満	15～64歳	65歳以上	計	15歳未満	15～64歳	65歳以上	計	15歳未満	15～64歳	65歳以上	計	
実績値	H12 (2000)	3,341	10,784	3,457	17,582	2,160	6,873	1,927	10,960	1,844	6,749	1,861	10,454	1,011	3,898	1,470	6,379	
	H17 (2005)	2,794	10,651	3,779	17,224	2,352	7,596	2,174	12,122	1,692	6,574	2,047	10,313	825	3,673	1,605	6,103	
	H22 (2010)	2,387	10,169	3,878	16,434	2,508	8,127	2,422	13,057	1,528	6,152	2,274	9,954	705	3,365	1,595	5,665	
	H27 (2015)	2,065	9,110	4,317	15,492	2,426	8,357	2,737	13,520	1,438	5,749	2,617	9,804	642	3,038	1,752	5,432	
推計値	R2 (2020)	1,938	8,300	4,767	15,005	2,234	8,059	3,065	13,358	1,364	5,273	2,937	9,574	605	2,779	1,808	5,192	
	R7 (2025)	1,825	7,660	4,997	14,482	2,054	7,773	3,306	13,133	1,259	4,978	3,034	9,271	600	2,542	1,793	4,935	
	R12 (2030)	1,793	7,072	5,074	13,939	1,855	7,562	3,478	12,895	1,168	4,771	2,974	8,913	583	2,326	1,778	4,687	
	R17 (2035)	1,699	6,757	4,855	13,311	1,737	7,139	3,700	12,576	1,101	4,487	2,943	8,531	545	2,199	1,682	4,426	
	R22 (2040)	1,607	6,313	4,712	12,632	1,653	6,613	3,990	12,256	1,033	4,233	2,861	8,127	509	2,099	1,559	4,167	
	R27 (2045)	1,505	5,932	4,467	11,904	1,568	6,180	4,132	11,880	983	3,955	2,782	7,720	474	1,975	1,448	3,897	

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

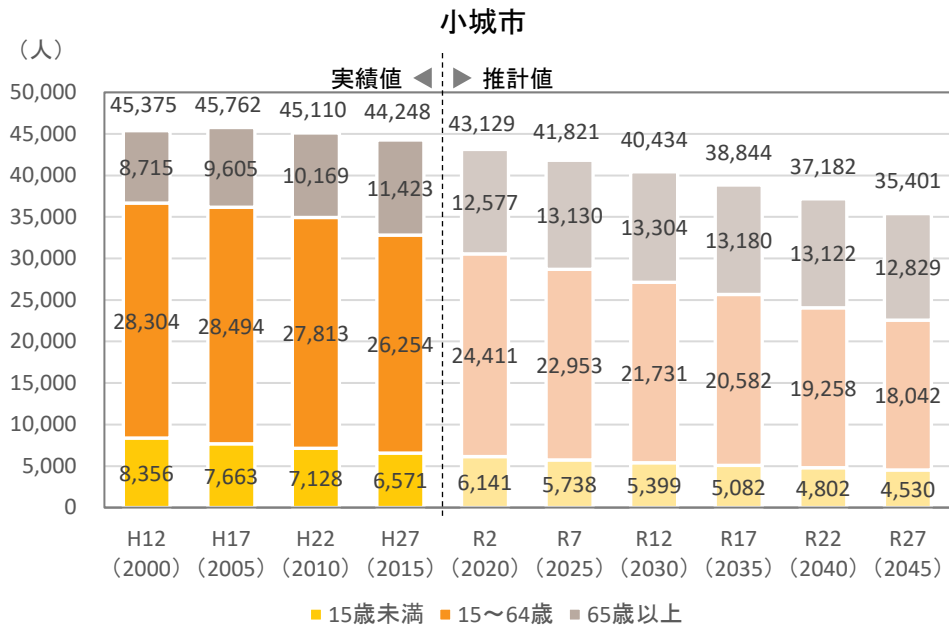


図 年齢3区分別人口の予測（小城市）

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

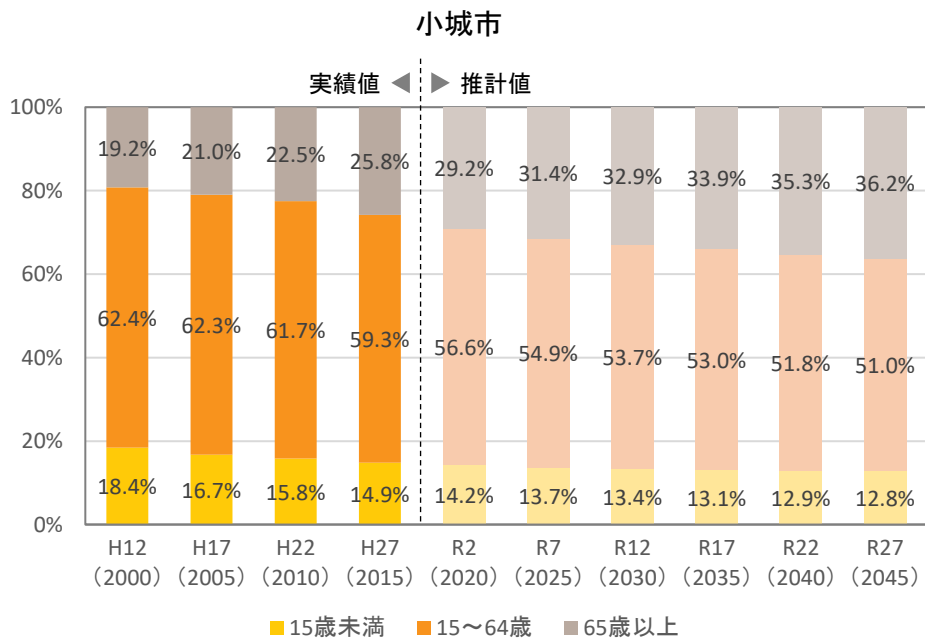


図 年齢3区分別人口の予測（構成比）（小城市）

出典：国土技術政策総合研究所人口 将来人口・世帯予測ツール

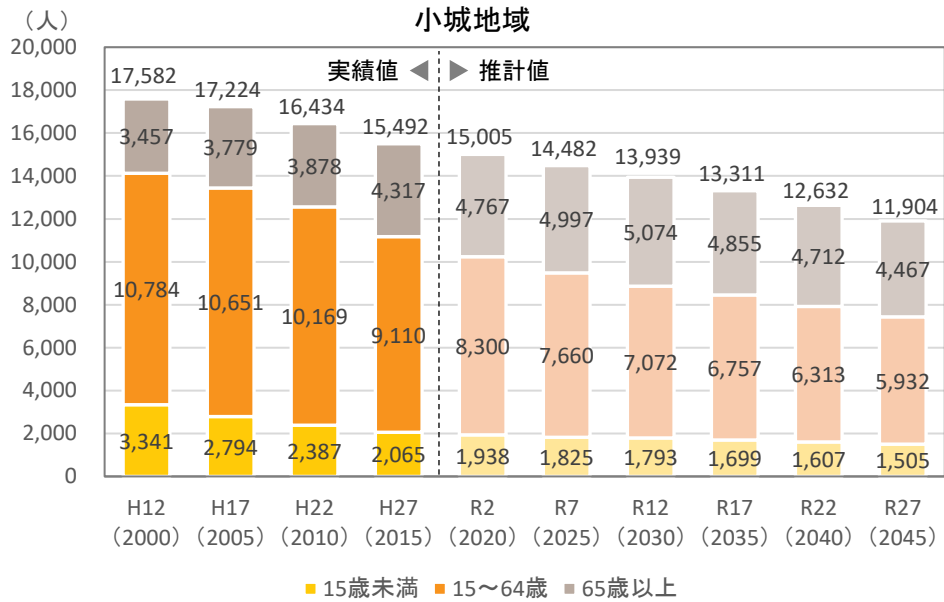


図 年齢3区分別人口の予測（小城地域）

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

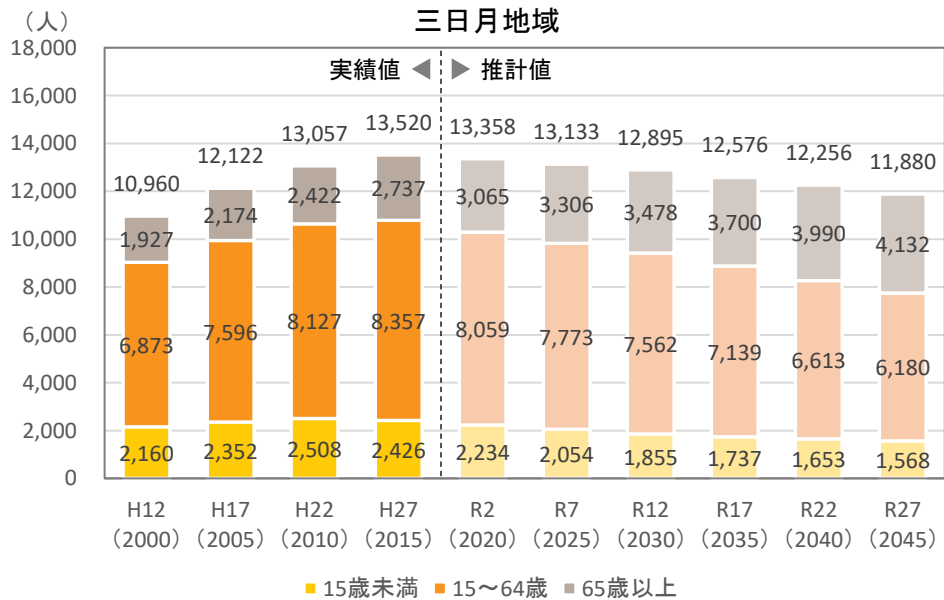


図 年齢3区分別人口の予測（三日月地域）

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

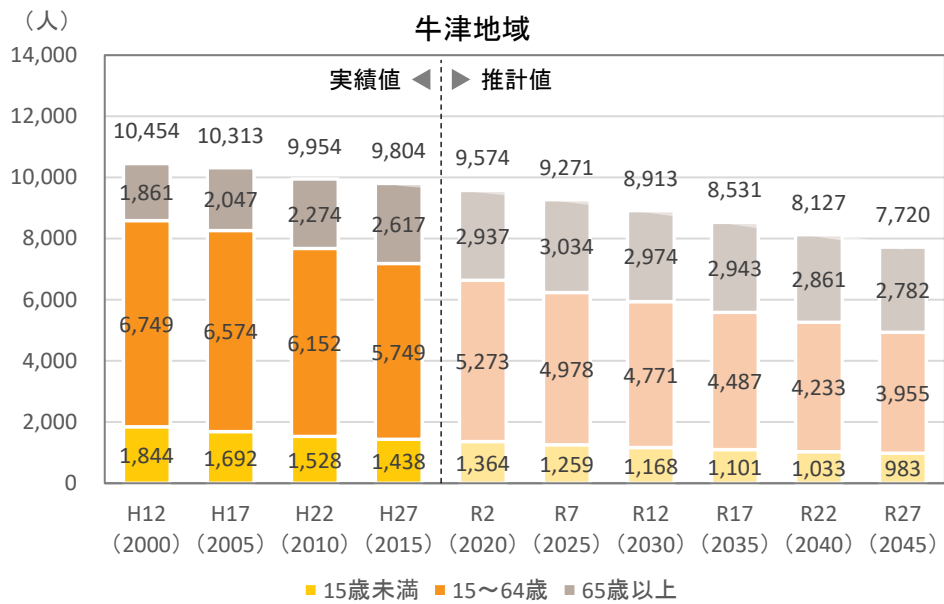


図 年齢3区分別人口の予測（牛津地域）

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

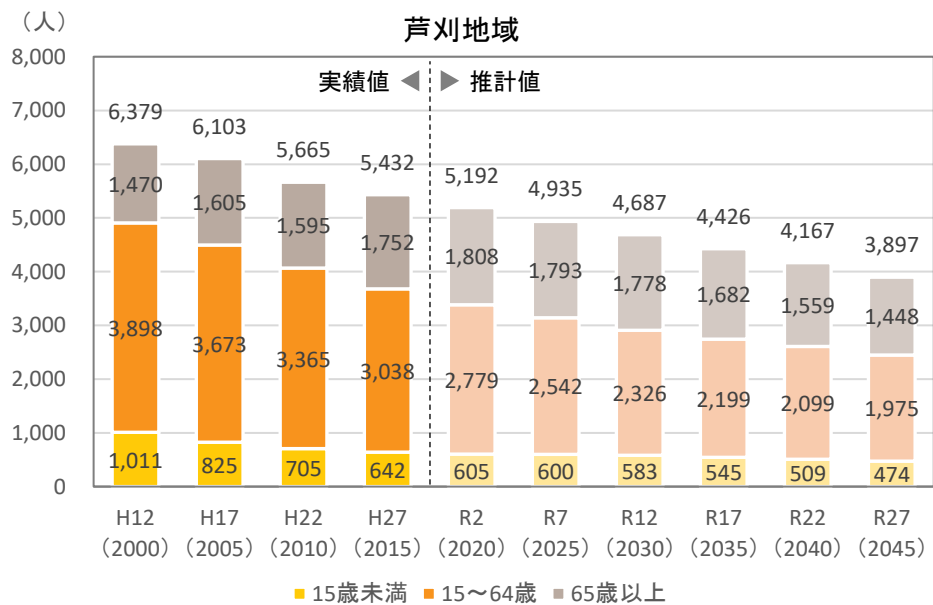


図 年齢3区分別人口の予測（芦刈地域）

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

2-2-3 メッシュ別将来人口密度

①総人口密度（100mメッシュ）

総人口密度は、市中心部で60人/haを超えるメッシュがみられ、その周辺では40人/haを超えるメッシュが多くなっています。

また、三日月地域の市役所周辺、牛津地域の牛津駅周辺は平成27年、令和27年ともに40人/haを超えるメッシュがみられます。

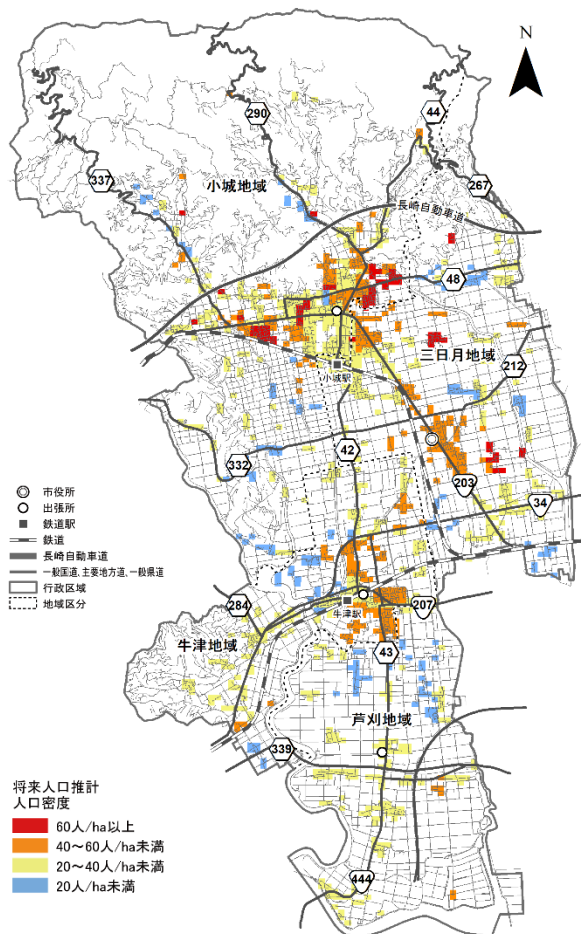


図 グロス人口密度（平成27年）

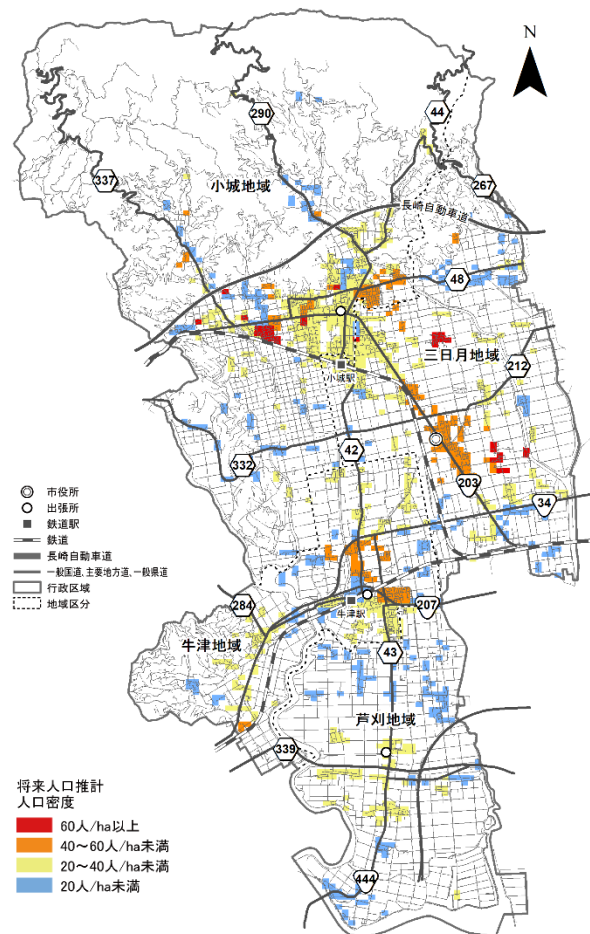


図 グロス人口密度（令和27年）

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

②年齢3区分別人口増減（100m メッシュ）

【年少人口増減率（15歳未満人口）】

年少人口増減率をみると、小城駅、牛津駅を中心に40%以上減少していますが、小城地域の中部と山間部、牛津地域の南西部で40%以上増加しています。

三日月地域は比較的若い年齢層が集まっている地域ですが、年少人口の大幅な増加はみられません。

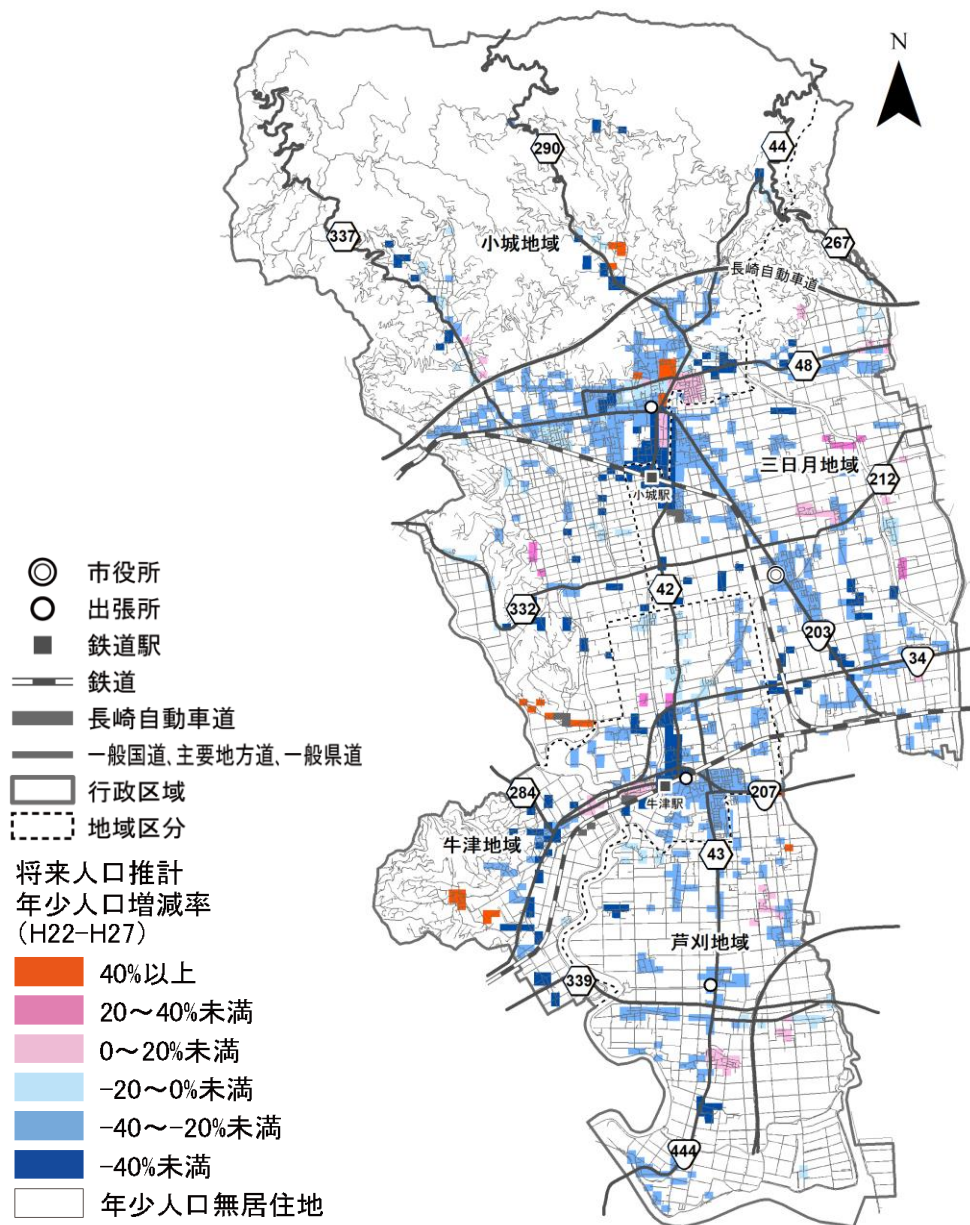


図 年少人口増減率（平成22年～27年）

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

【生産年齢人口増減率（15～65歳人口）】

生産年齢人口も年少人口と同様、小城駅、牛津駅を中心に40%以上の減少がみられます。全体的に減少傾向ですが、牛津地域と芦刈地域の一部には増加がみられます。

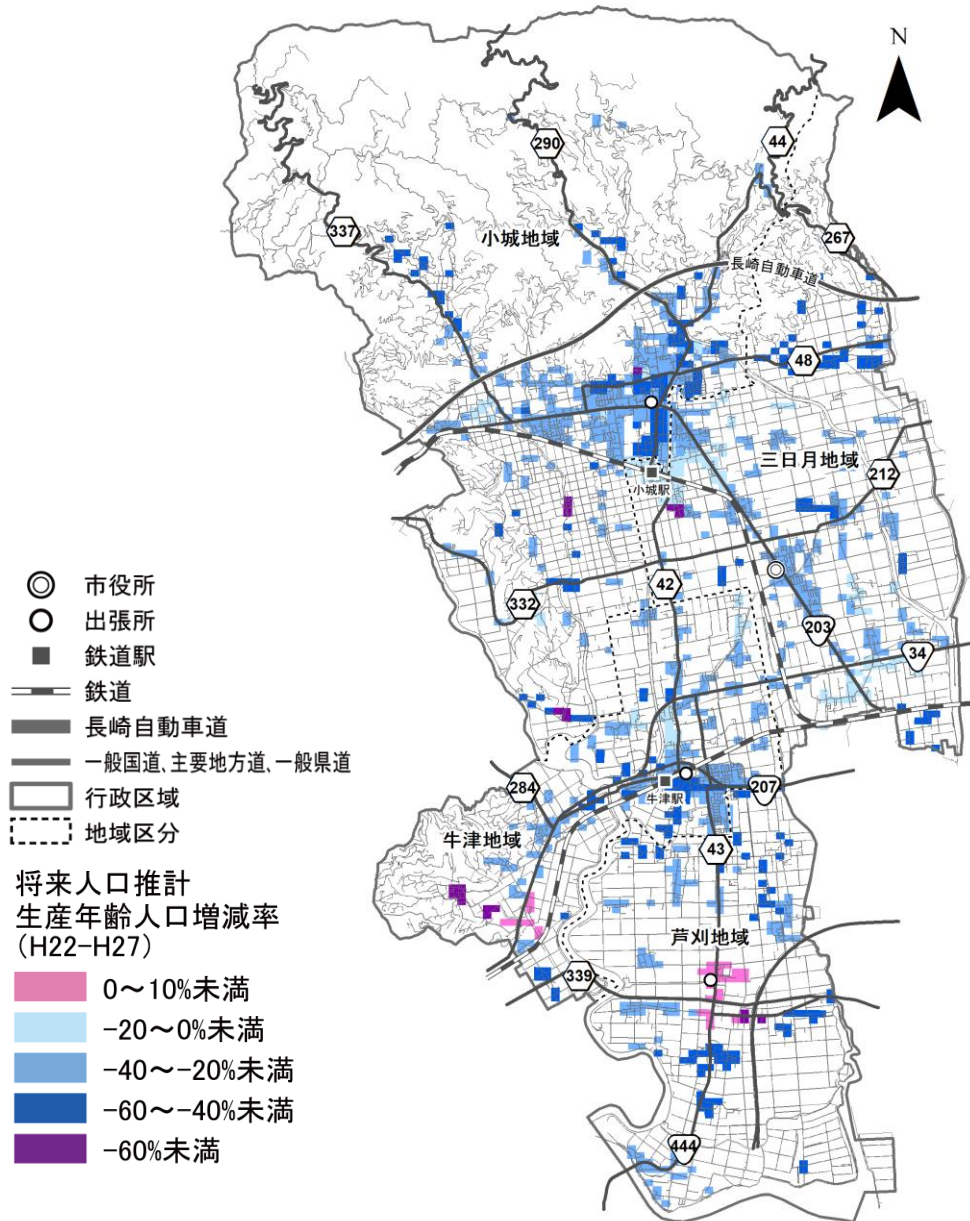


図 生産年齢人口増減率（平成22年～27年）

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

【老年人口増減率（65歳以上人口）】

老年人口増減率をみると、小城駅周辺から三日月地域にかけて大幅な増加がみられます。

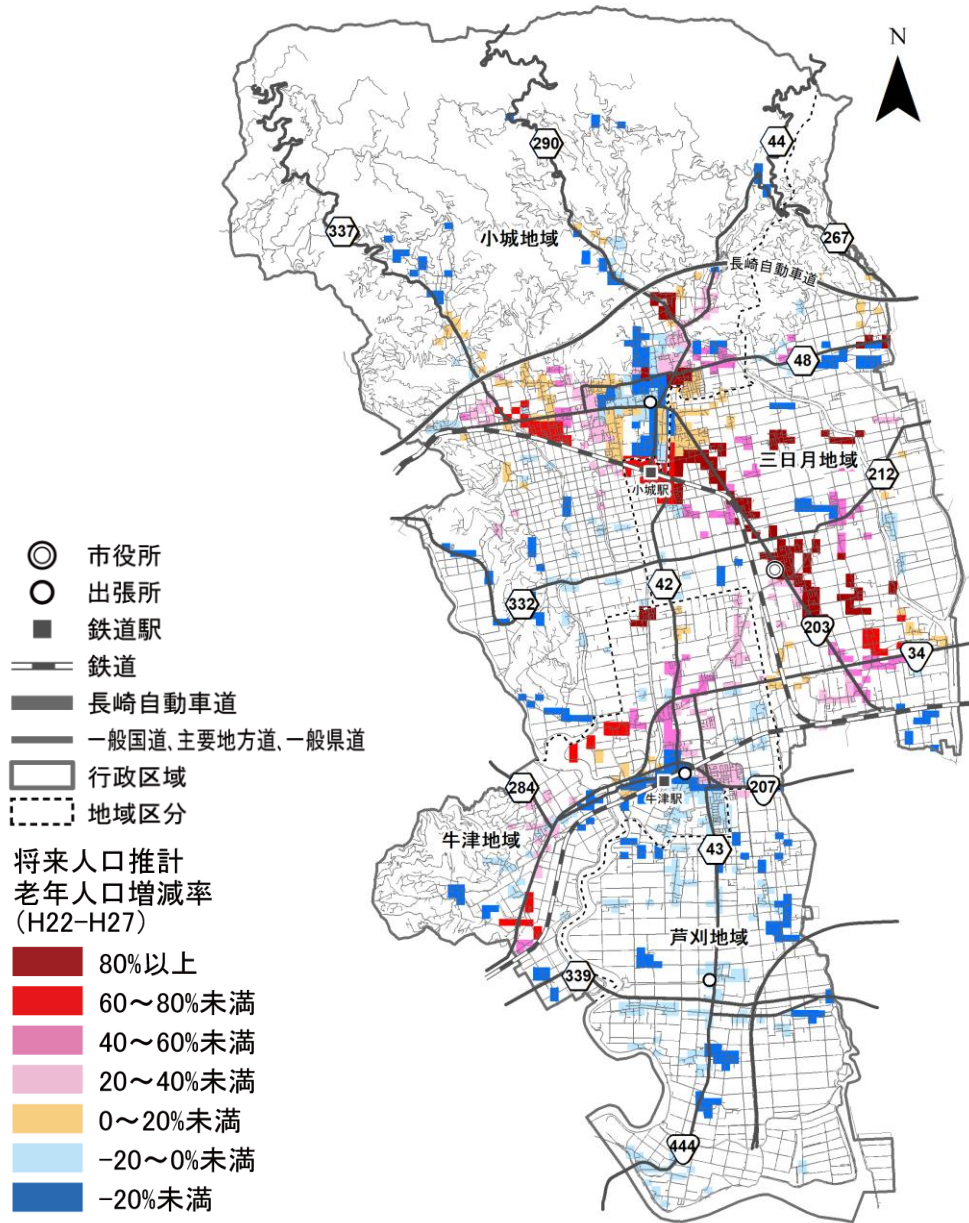


図 老年人口増減率（平成22年～27年）

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

【75歳以上人口増減率】

人口の集中する地域で高齢化がさらに進んでいることが分かります。
市全体の高齢化が顕著となっています。

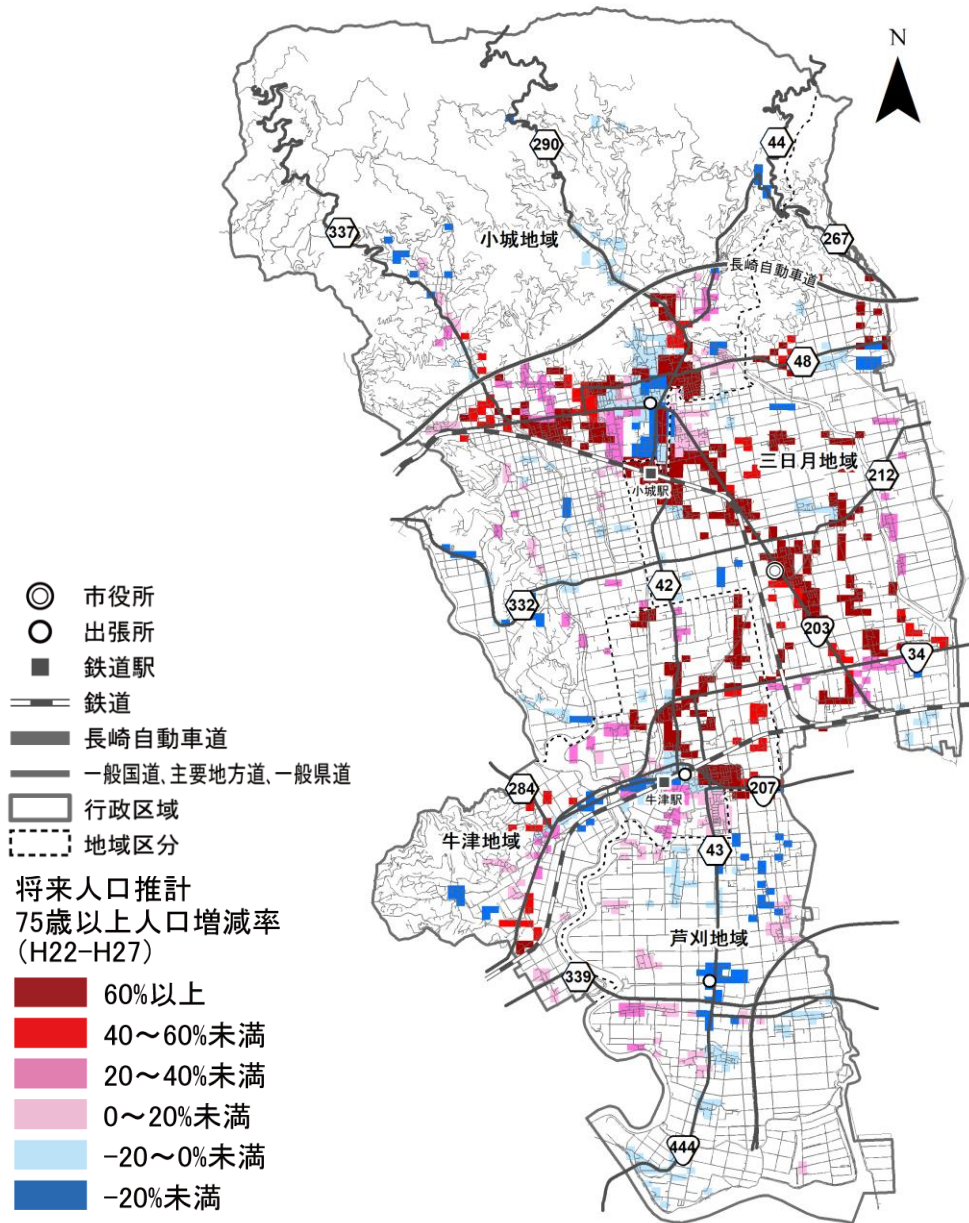


図 75歳以上人口増減率（平成22年～27年）

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

3 産業

3-1 就業人口

平成 27 年の産業別就業人口についてみると、第 3 次産業が 68.0%と最も多く、続いて第 2 次産業 23.8%、第 1 次産業 8.2%となっています。

第 3 次産業の就業人口は増加傾向にあります。第 1 次産業、第 2 次産業の就業人口は減少しています。

地域別にみると、第 3 次産業は、小城地域が 70.3%、三日月地域が 70.0%、牛津地域は 68.3%と高くなっています。芦刈地域は、第 1 次産業が 21.0%と他地域と比較して高い点の特徴となっています。

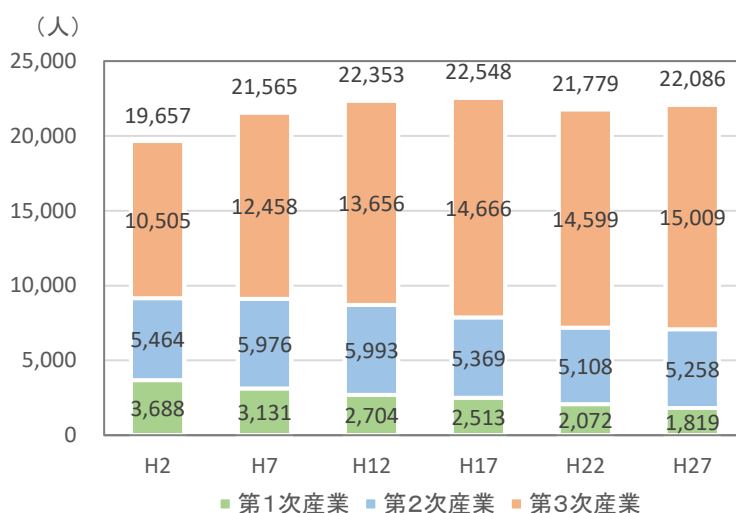


図 産業別就業人口の推移

出典：国勢調査

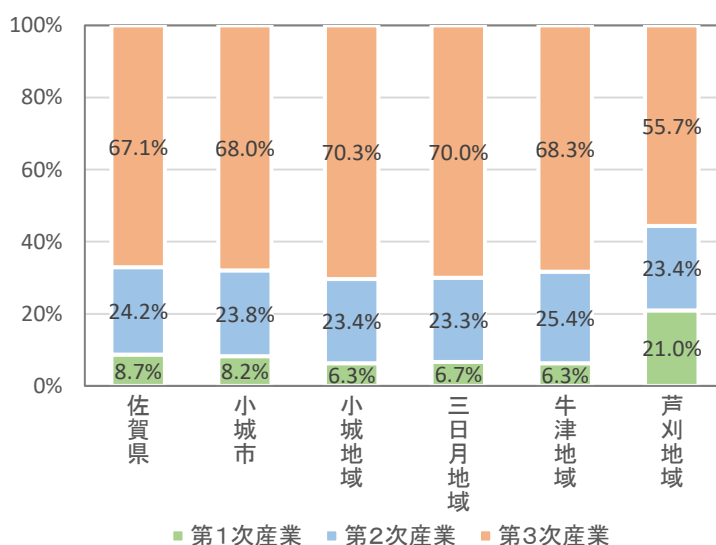


図 地域別産業別就業人口の割合（平成 27 年）

出典：国勢調査

【地域別の第1次産業就業者の分布】

第1次産業就業者の割合をみると、芦刈地域が全体的に高くなっています。

都市の定義の一つとして、都市計画区域の指定要件があり、第1次産業就業者が50%以下という指標がありますが、本市では50%を越える地域はわずかしきありません。また、第1次産業就業者数も少なくなっています。

都市計画法施行例（一部抜粋）

（都市計画区域に係る町村の要件）

第二条

- 一 当該町村の人口が一万以上であり、かつ、商工業その他の都市的業態に従事する者の数が全就業者数の五十パーセント以上であること。

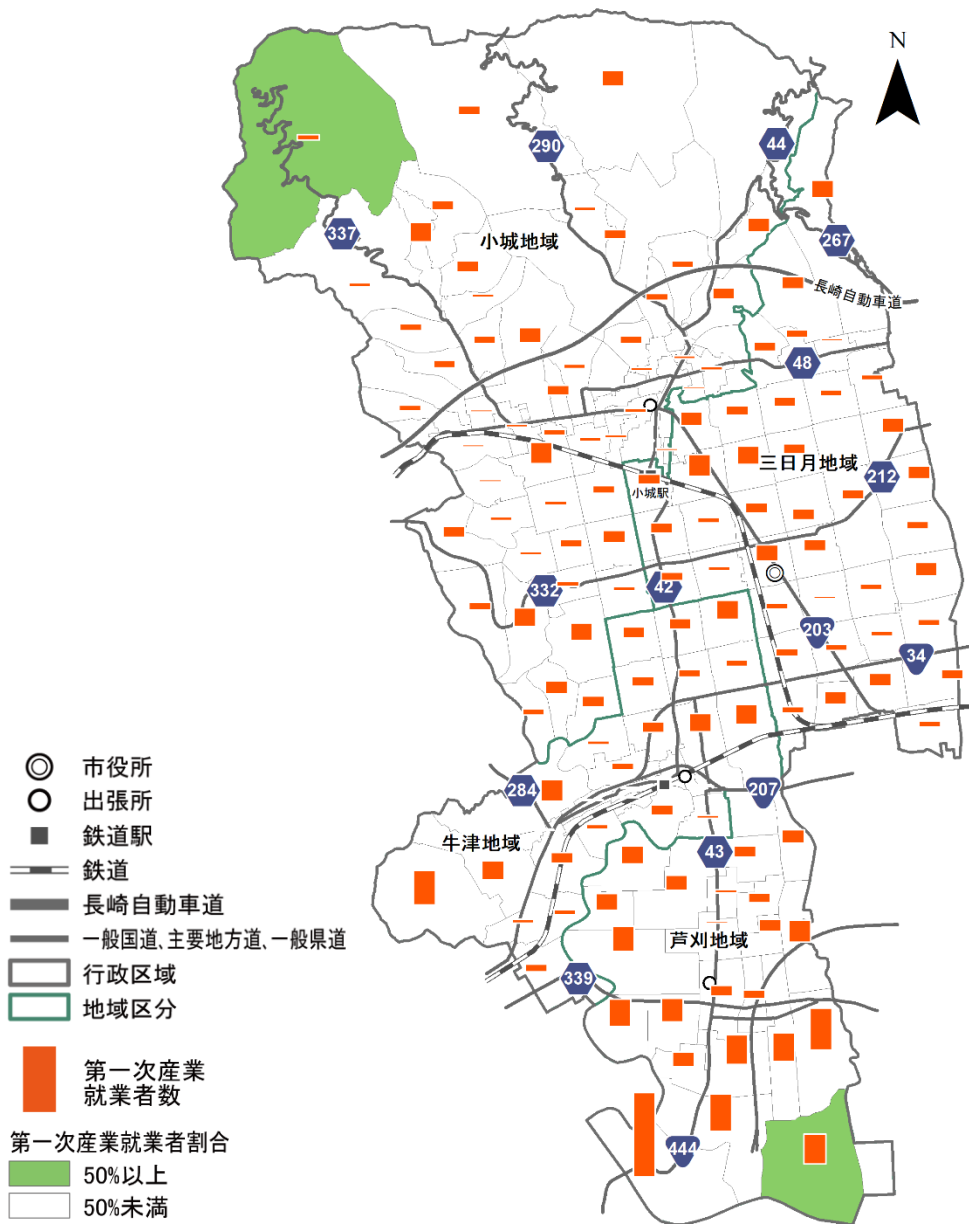


図 第1次産業就業者率（平成27年）

出典：国勢調査

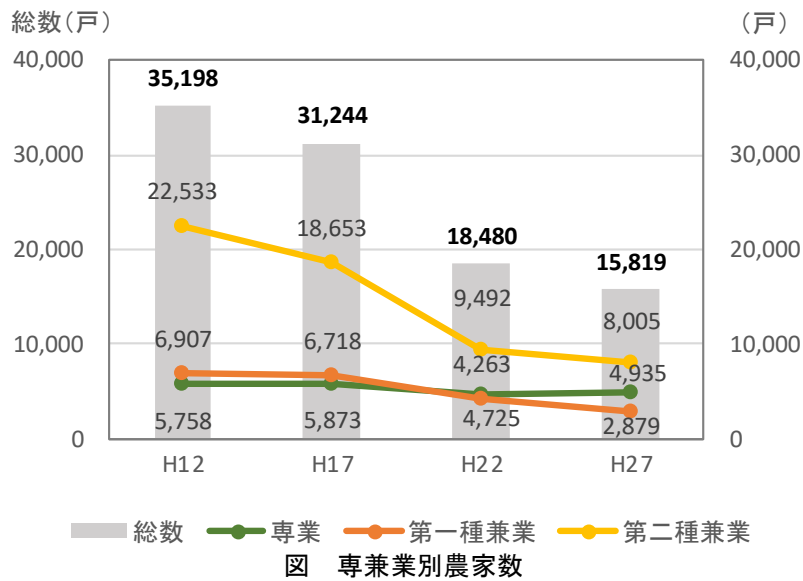
3-2 農業

3-2-1 農家数

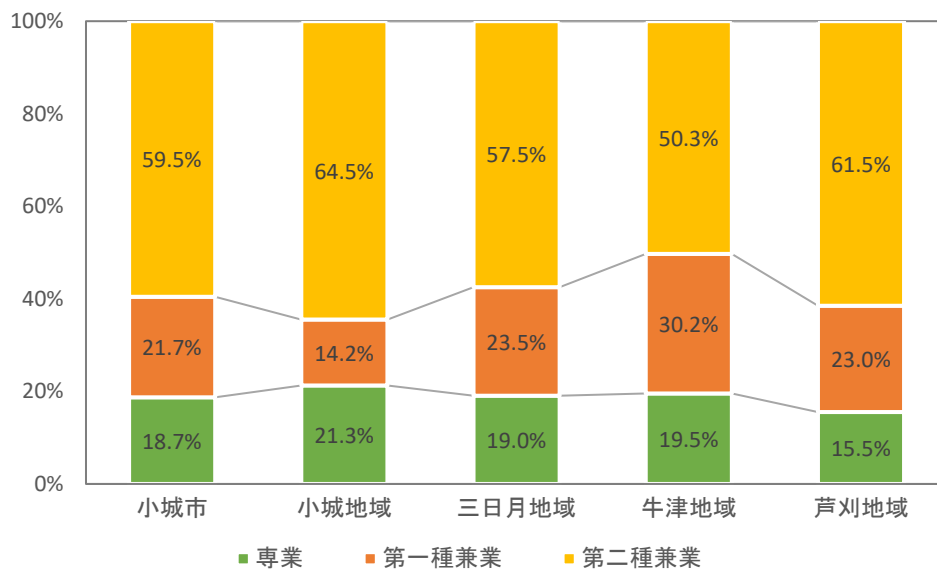
農家総数についてみると、平成12年以降減少傾向で、平成27年は15,819戸となっています。

専業別農家数についてみると、平成12年から平成27年にかけて専業農家はほぼ横ばいですが、第二種兼業農家が22,533戸から8,005戸へと大きく減少しています。また第一種兼業農家も約4,000戸減少しています。

地域別専業農家数割合をみると、牛津地域の第一種兼業農家の割合が他3地域より高くなっています。



出典：農林業センサス



出典：農林業センサス

表 農家数・農家人口・経営耕地面積の推移（平成 27 年）

	農家数(戸)				農家人口 (人)	経営農地面積(ha)			
	総数	専業	第一種兼業	第二種兼業		総面積	田	畑	樹園地
H12	2,121	397	461	1,263	10,088	3,612	3,149	57	406
H17	1,814	367	406	1,041	8,321	3,415	3,088	36	291
H22	699	163	233	303	3,038	1,483	1,234	34	215
H27	538	177	148	213	2,143	3,187	2,974	37	176
H27/H12	25.4%	44.6%	32.1%	16.9%	21.2%	88.2%	94.4%	64.9%	43.3%

出典：農林業センサス

表 地域別農家数・農家人口・経営耕地面積の推移（平成 27 年）

	農家数(戸)				農家人口 (人)	経営農地面積(ha)			
	総数	専業	第一種兼業	第二種兼業		総面積	田	畑	樹園地
小城地域	209	68	51	90	793	720	596	10	114
三日月地域	111	45	30	36	448	1,035	1,003	8	24
牛津地域	87	25	20	42	343	530	491	2	37
芦刈地域	131	39	47	45	559	902	884	17	1

出典：農林業センサス

3-2-2 農業関連施設等

本市には、農業関連施設が12施設あります。

小城駅周辺に集中的な立地がみられますが、基本的には分散的に立地しています。

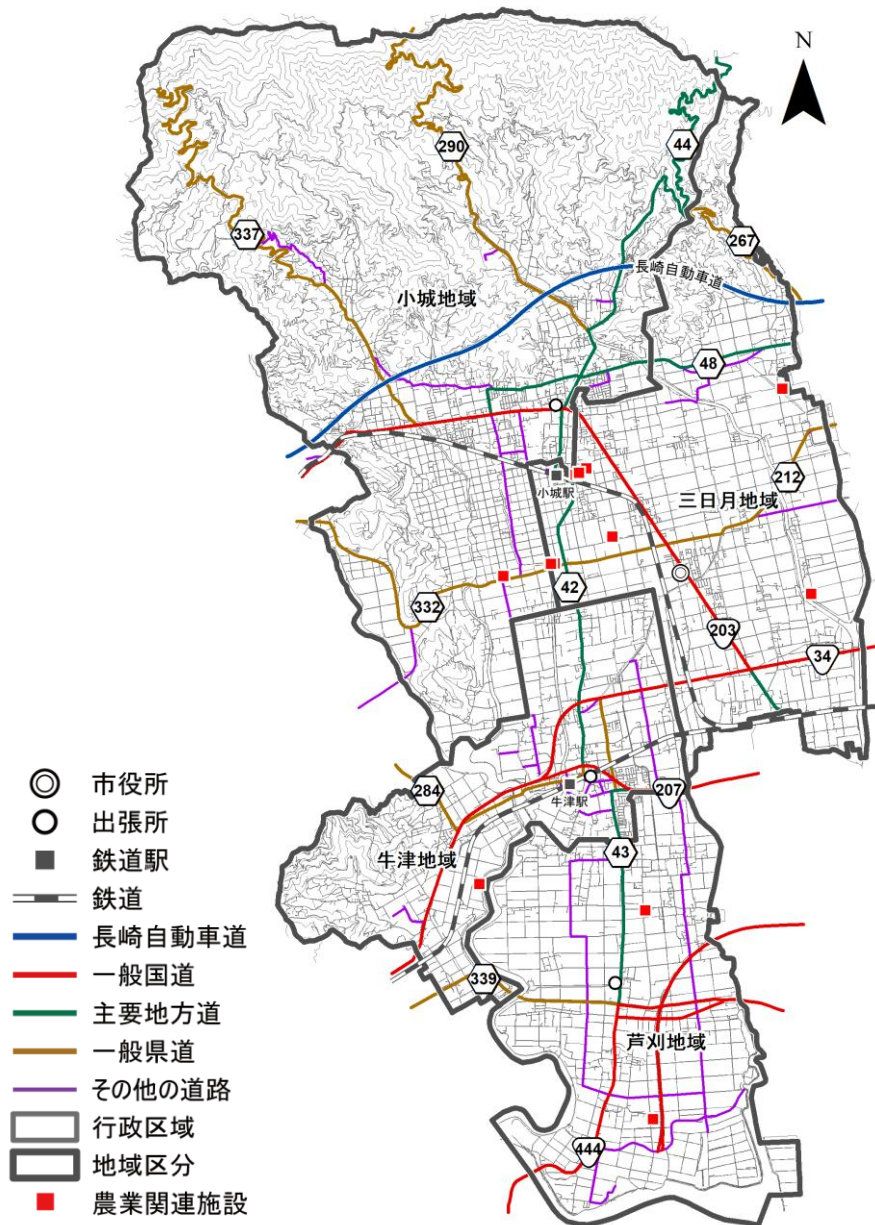


図 農業関連施設

出典：J A さが HP・google map・goo 地図
 小城市農業集落排水処理施設条例

3-3 工業

3-3-1 事業所数・従業者数・製造品出荷額

本市の事業所数をみると、平成28年は56事業所で平成17年以降は減少傾向にあります。

従業者数は、平成28年は1,517人で平成19年以降ほぼ横ばいの状態が続いています。

製造品出荷額は、平成23年に前年より52億円の減少となりましたが、近年は増加傾向にあり、平成28年の製造品出荷額は、334億円となっています。

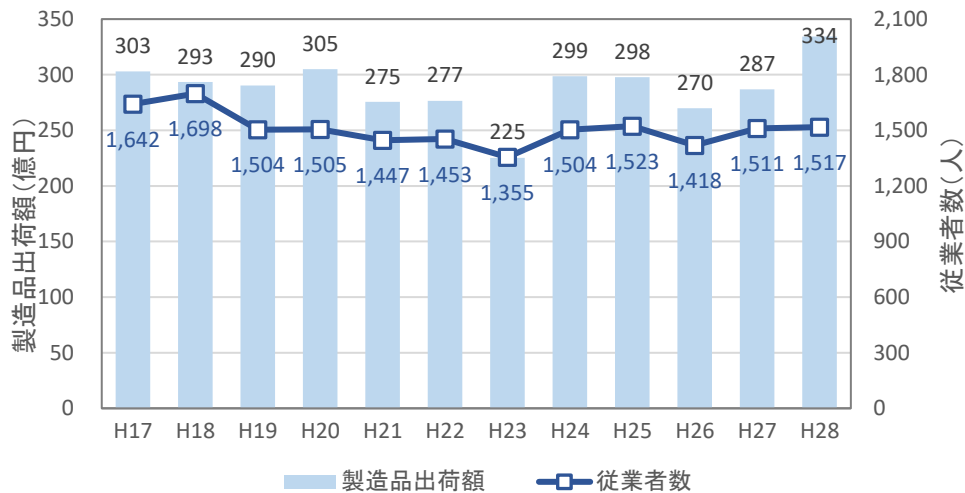


図 従業者数・製造品出荷額の推移

出典：工業統計、経済センサス-活動調査

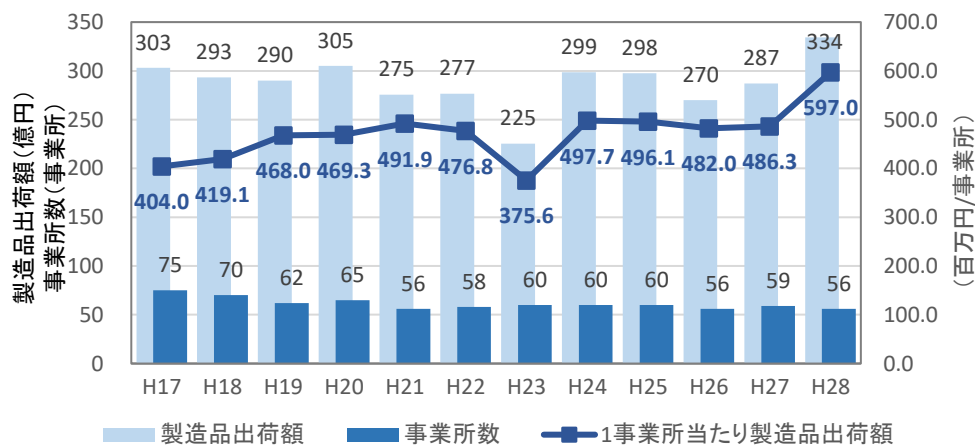


図 事業所数・1事業所当たり製造品出荷額の推移

出典：工業統計、経済センサス-活動調査

3-3-2 大規模工場、工業団地

本市には、小城地域、牛津地域に工業団地がそれぞれ1箇所あります。

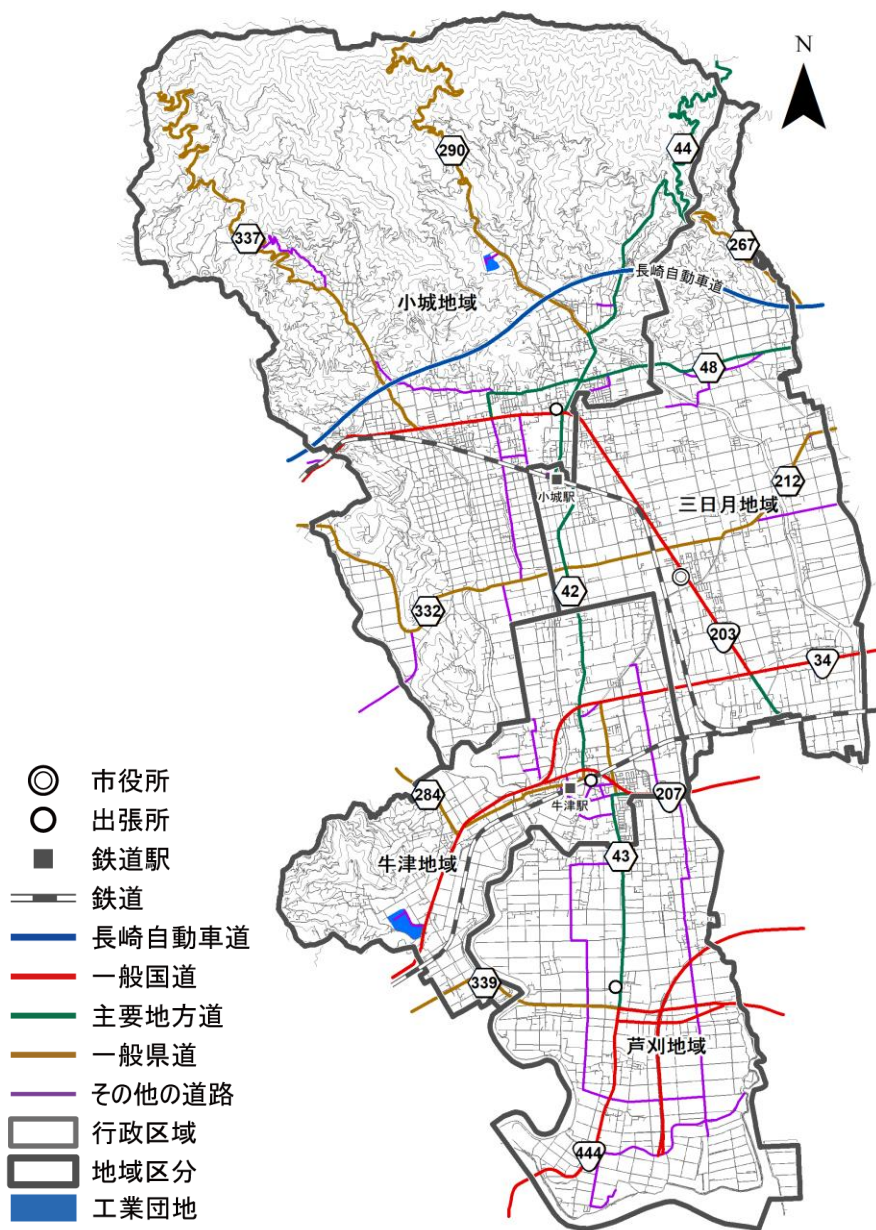


図 工業団地位置図

出典：小城市 HP（市内の工業団地）

3-4 商業

3-4-1 小売業

①小売事業所数

- ・本市の小売事業所数は減少傾向にあります。
- ・平成 16 年時点で、旧小城町が全体の約 35% を占めていますが減少傾向にあります。

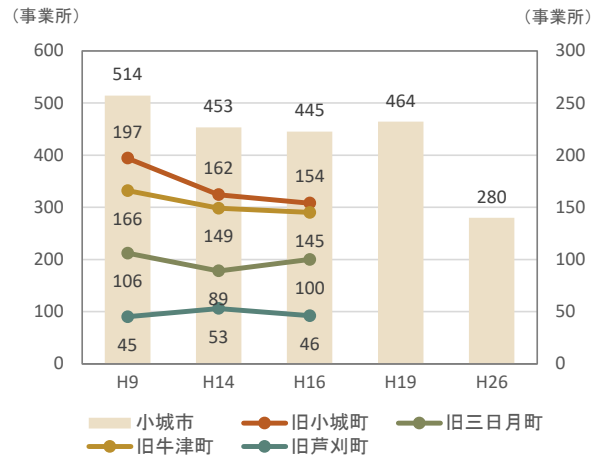


図 小売事業所数の推移

出典：商業統計

②小売従業者数

- ・本市の小売従業者数は平成 16 年まで増加傾向にありましたが、平成 19 年に減少に転じています。
- ・平成 16 年時点で、旧小城町、旧牛津町及び旧芦刈町は減少傾向にあります。

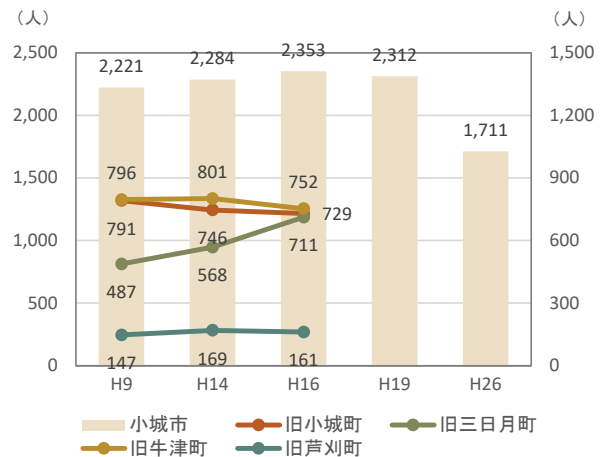


図 小売従業者数の推移

出典：商業統計

③年間小売販売額

- ・本市の年間小売販売額は事業所数と同様、減少傾向にあります。
- ・平成 16 年時点で、旧三日月町が平成 14 年の 872 千円から 1,094 千円に増加し、他旧 3 町を上回っています。

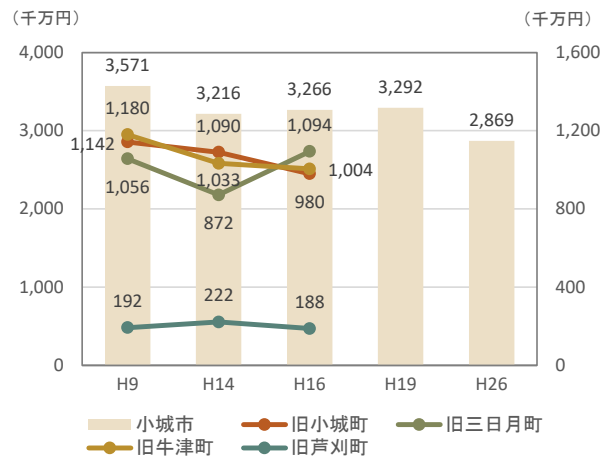


図 年間小売販売額の推移

出典：商業統計

表 小売業の推移

	事業所数 (事業所)	従業者数 (人)	年間小売販売額 (千万円)
H9	514	2,221	35,708
H14	453	2,284	32,161
H16	445	2,353	32,657
H19	464	2,312	32,915
H26	280	1,711	28,694

出典：商業統計

3-4-2 卸売業

①卸売事業所数

- ・本市の卸売事業所数は平成 26 年に大きく減少しています。
- ・平成 16 年時点で、すべての旧町の事業所数はほぼ横ばいの状態にあります。

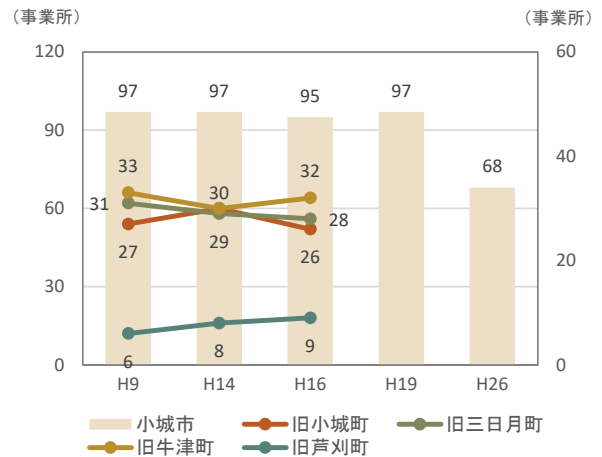


図 卸売事業所数の推移

出典：商業統計

②卸売従業者数

- ・本市の卸売従業者数は減少傾向にあります。
- ・旧三日月町の変動が目立ち、旧牛津町は減少傾向にあります。

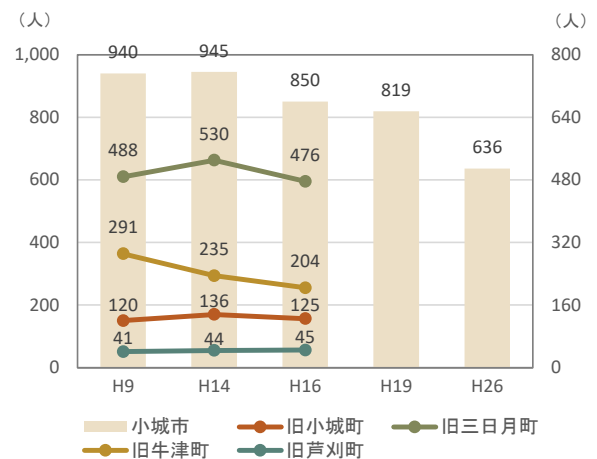


図 卸売従業者数の推移

出典：商業統計

③年間卸売販売額

- ・本市の年間卸売販売額は減少傾向にあります。
- ・平成 16 年時点で、旧三日月町が全体の約 70%を占めていますが、経年でみると減少傾向にあります。

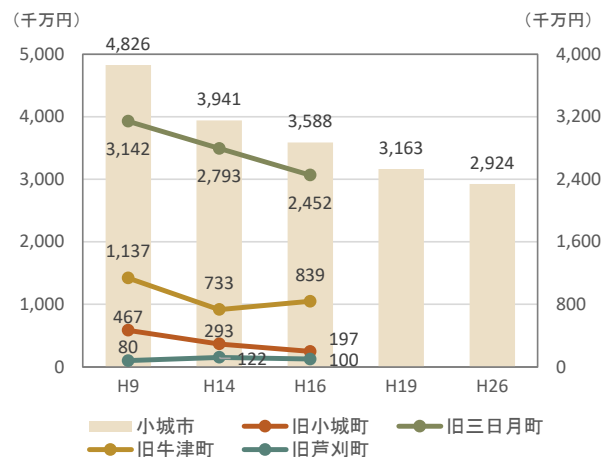


図 年間卸売販売額の推移

出典：商業統計

表 卸売業の推移

	事業所数 (事業所)	従業者数 (人)	年間卸売販売額 (千万円)
H9	97	940	48,256
H14	97	945	39,414
H16	95	850	35,881
H19	97	819	31,625
H26	68	636	29,242

出典：商業統計

3-4-3 大規模小売店舗

本市には、大規模小売店舗が 22 店舗あり、国道沿いに店舗が多く分布しています。

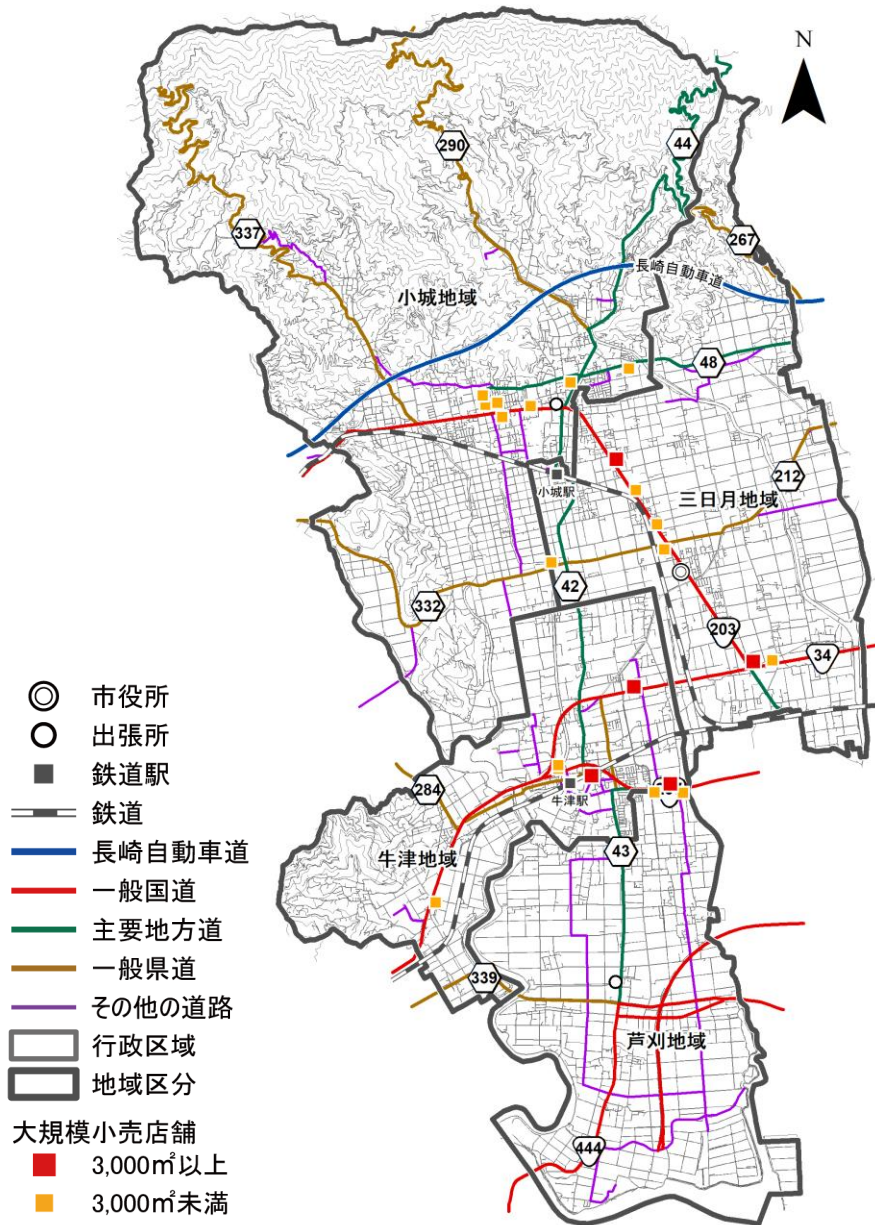


図 大規模小売店舗

出典：H29 年度小城市都市計画基礎調査

4 観光

4-1 観光客数

平成 28 年の本市への観光客数は 497.5 千人で、県外客数が約 7 割あり県内客数を大きく上回っています。日帰り・宿泊観光客数についてみると、日帰り客数が 9 割を超えています。

(※平成 23 年以降は、観光庁が定めた全国共通基準を用いて入込客数等を推計しているため、平成 22 年以前のデータと比較出来ません。)

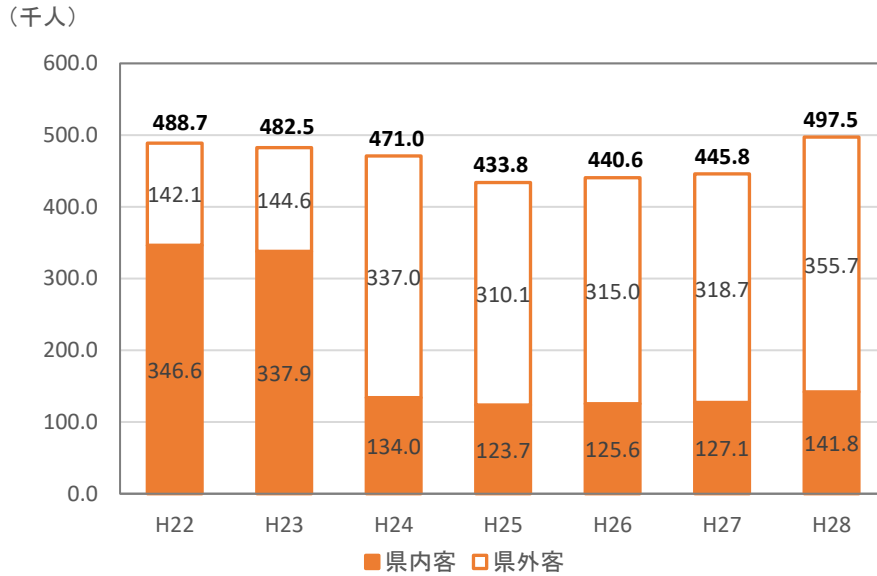


図 県内外観光客数の推移

出典：佐賀県観光客動態調査

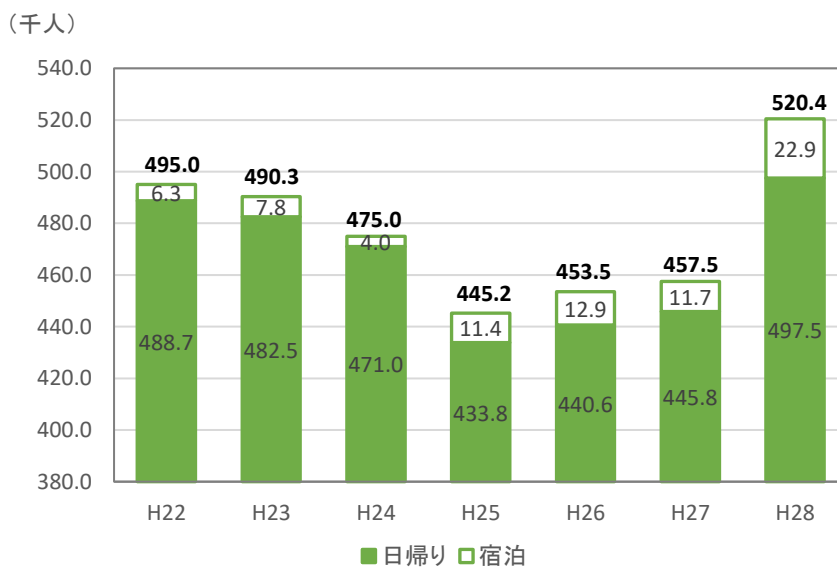


図 日帰り・宿泊観光客数の推移

出典：佐賀県観光客動態調査

4-2 観光施設及び宿泊施設

本市には、観光施設が20施設、宿泊施設が5施設あります。

観光施設の分布をみると、小城地域に集中した施設の分布がみられます。

宿泊施設の分布をみると、芦刈地域に宿泊施設はなく、小城地域、三日月地域、牛津地域に施設の分布がみられます。

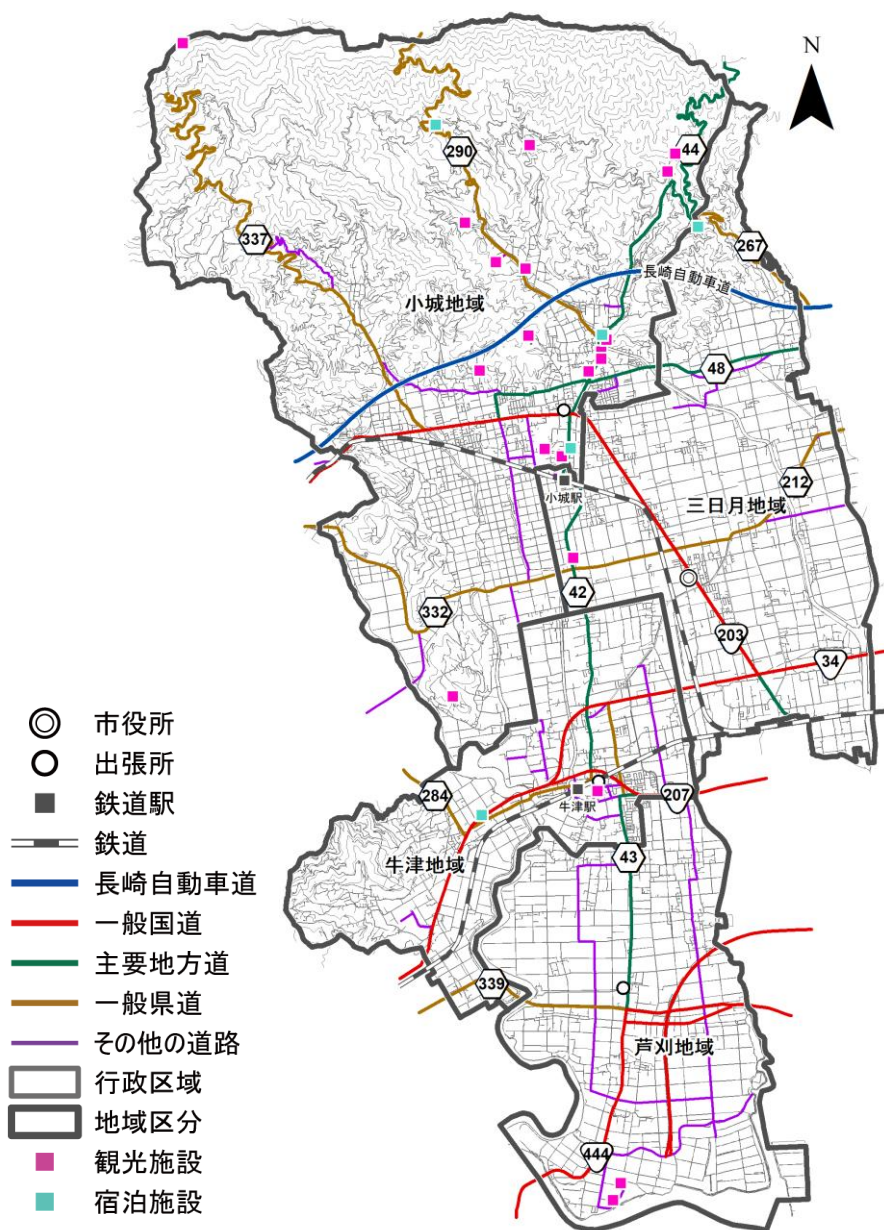


図 観光施設及び宿泊施設の分布

出典：小城市観光協会 HP

5 市街化の動向

5-1 土地利用現況

本市は用途地域の指定が無く、都市計画区域と行政区画が一致しています。

最も割合の多い土地利用は、田で全体の 34.2%を占めています。次点で山林 26.5%、畑 9.6%と続き、田、山林、畑で全体の約 7割を占めています。住宅用地は全体の 7%です。駅周辺に住宅用地や商業用地が集まっており、市街地が形成されています。

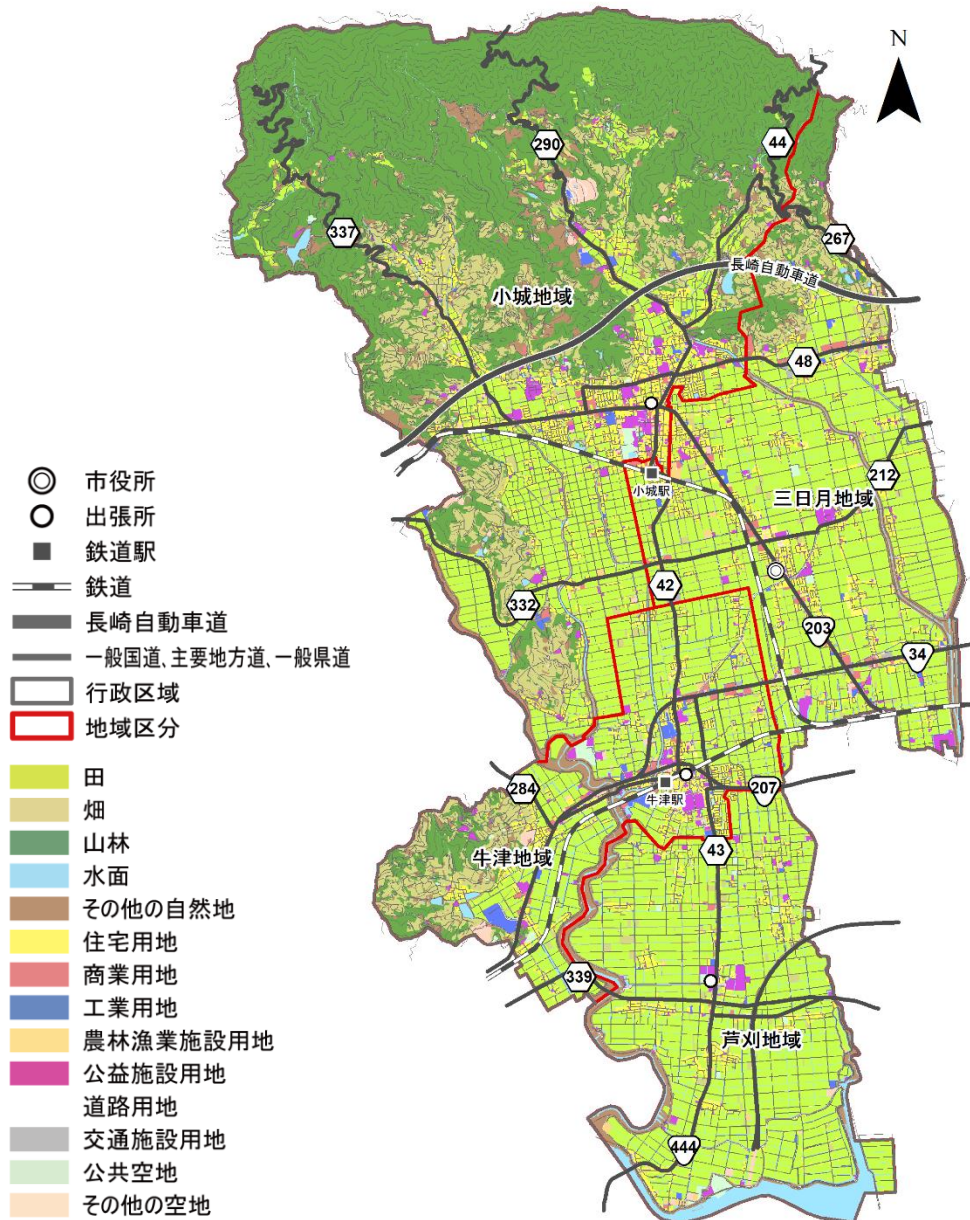


図 土地利用現況

出典：平成 29 年度小城市都市計画基礎調査

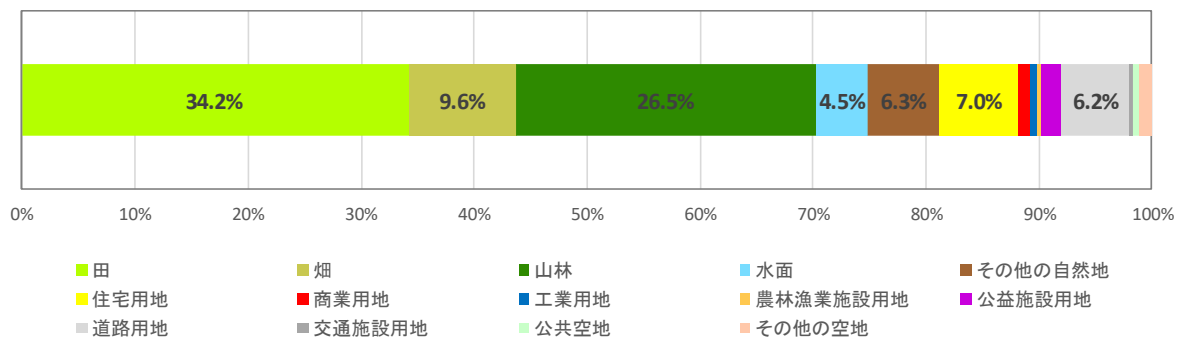


図 土地利用別面積の割合

出典：平成 29 年度小城市都市計画基礎調査

5-2 DID 地区の変遷

5-2-1 人口集中地区（DID）面積、人口密度

本市の DID 地区（人口集中地区）は、小城出張所を中心とした市中心部のみ指定されています。DID 面積は昭和 45 年～50 年にかけて大きく減少しましたが、その後は緩やかな増加傾向にあり、平成 27 年で 157.0ha の面積となっています。

DID 人口密度は、地区面積は増加していますが地区内人口は減少しており、低密度な市街地となっています。

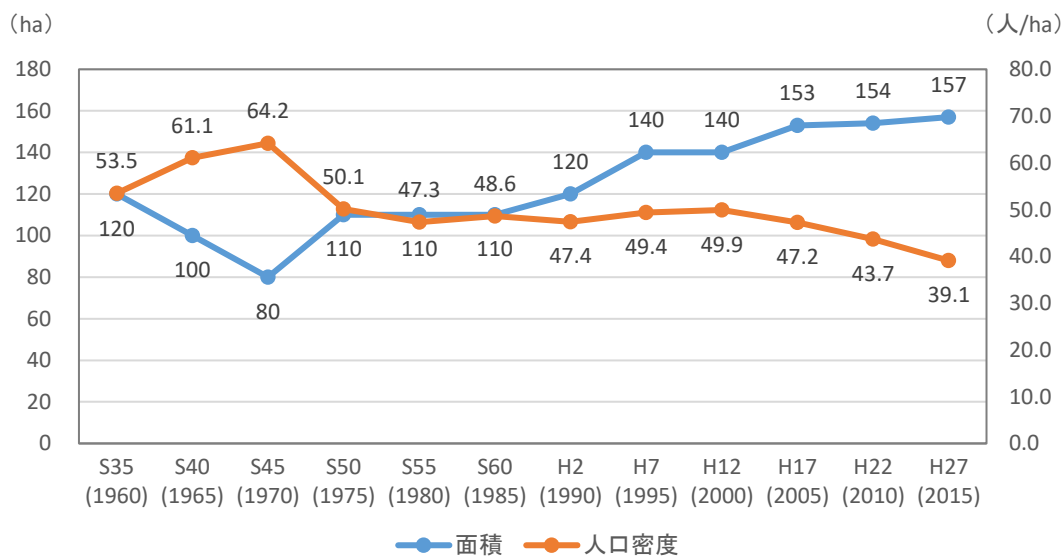


図 DID 面積と DID 人口密度の推移

出典：平成 29 年度小城市都市計画基礎調査

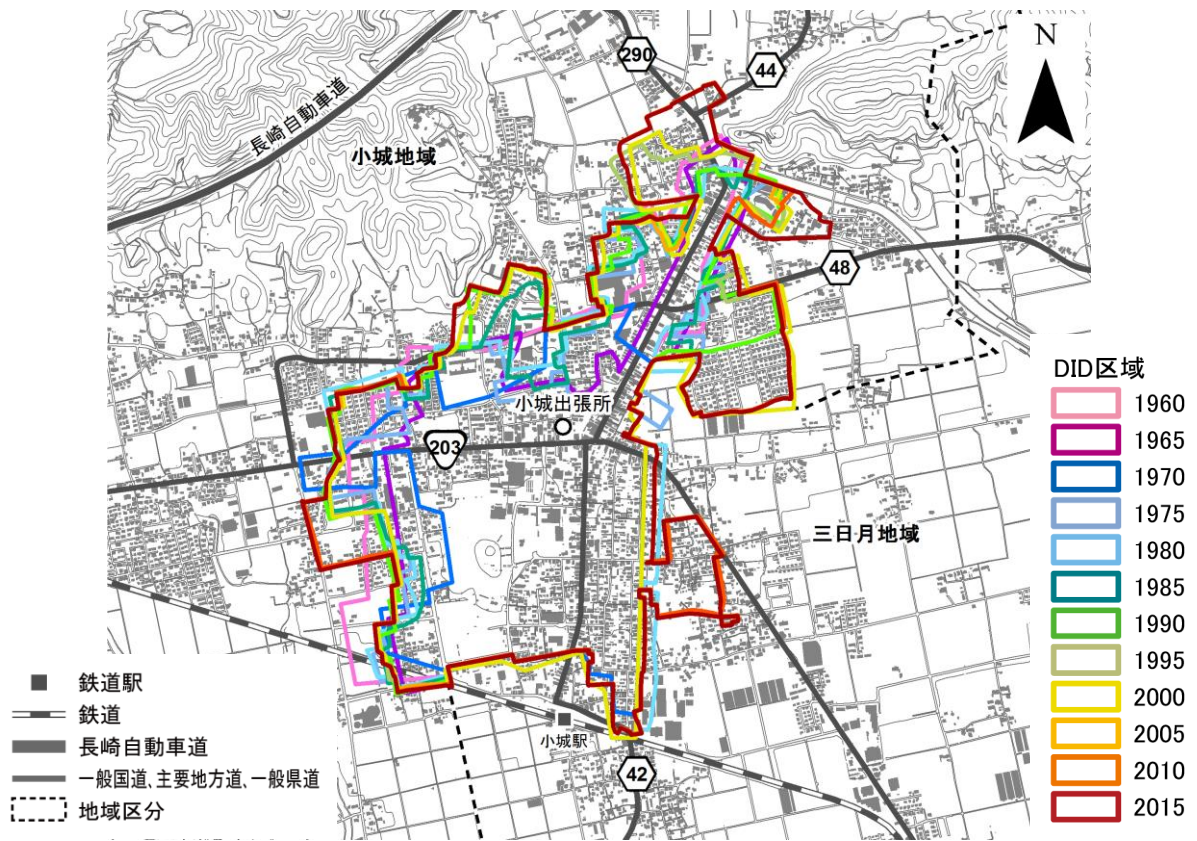


図 DID 変遷図

出典：平成 29 年度小城市都市計画基礎調査

6 都市計画

6-1 用途地域

該当なし

6-2 都市公園等

小城市の都市計画道路は、平成 28 年時点で 18 路線、延長 21,802m が計画決定されています。その内、整備済み路線は 13 路線、未整備路線は 5 路線で、都市計画道路の整備率は、約 87%となっています。

都市公園は、小城公園の 1 カ所のみであり、整備済みとなっています。

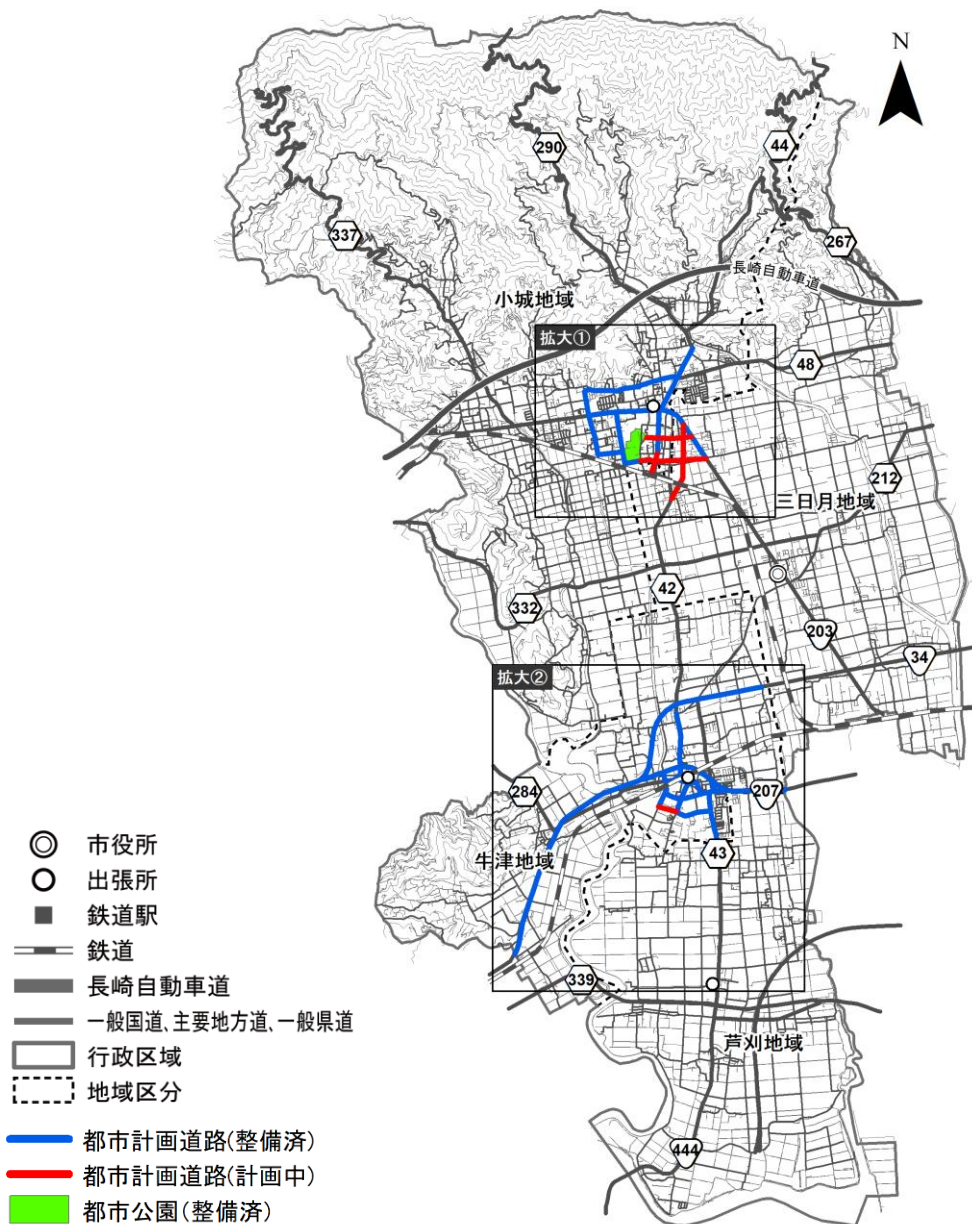


図 都市施設整備状況

出典：平成 29 年度小城市都市計画基礎調査

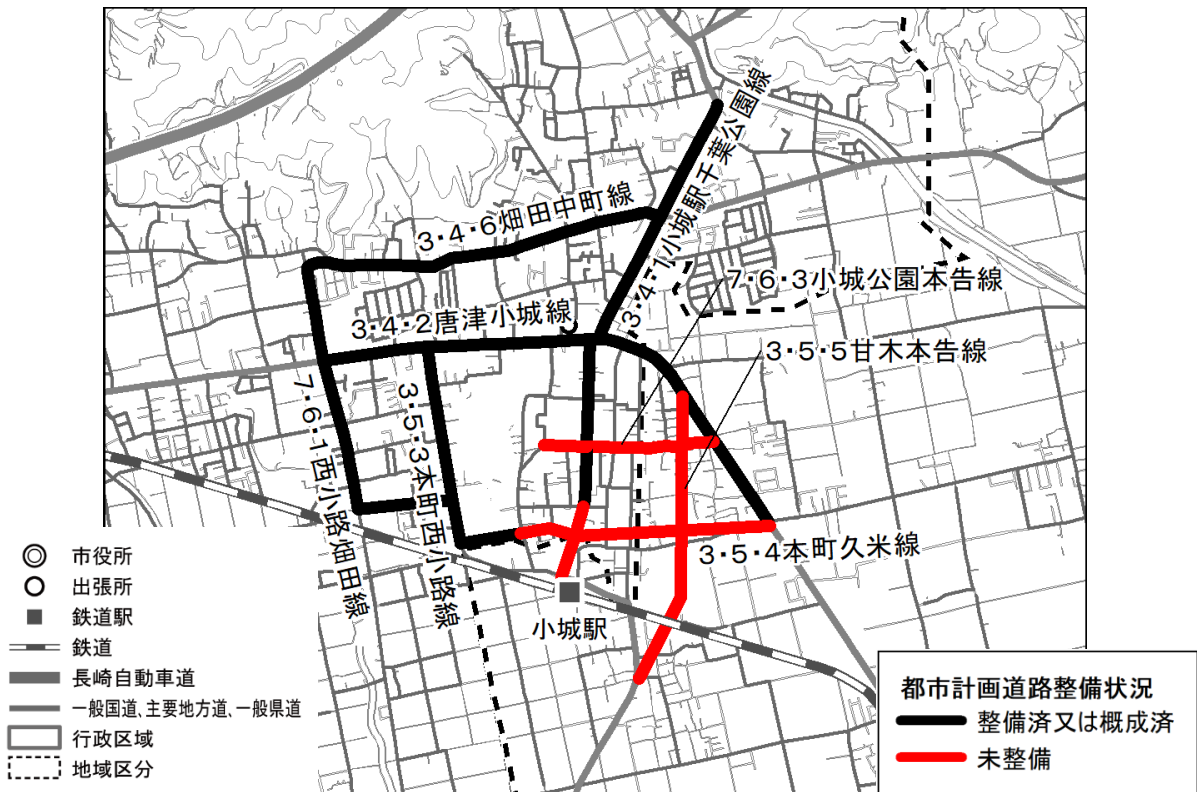


図 都市計画道路 拡大図①

出典：平成 29 年度小城市都市計画基礎調査

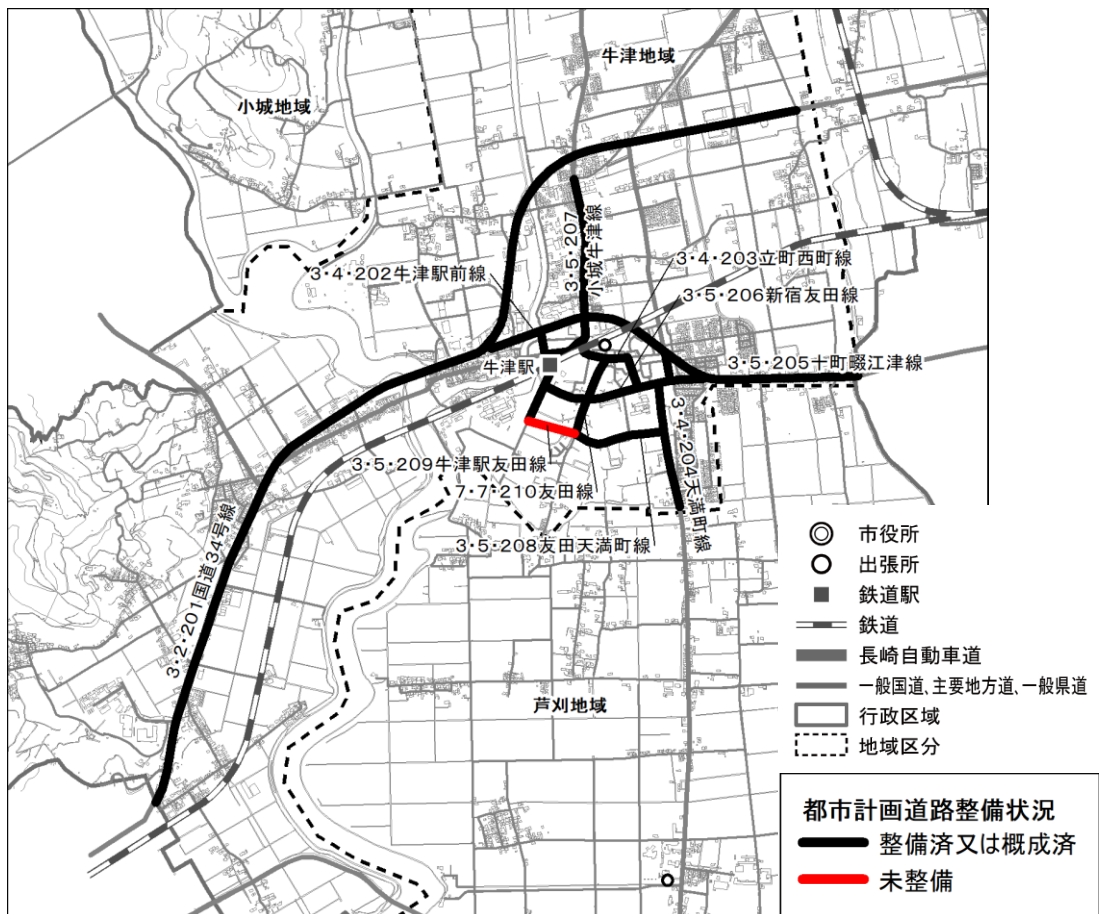


図 都市計画道路 拡大図②

出典：平成 29 年度小城市都市計画基礎調査

7 施設分布

7-1 公共施設・文化施設・集会施設

本市には、市役所1カ所、市役所出張所3カ所、公民館9カ所、図書館4カ所、文化施設2カ所、集会施設9カ所があります。

分布についてみると、鉄道駅を中心にした施設分布がみられます。

公民館や集会施設は、各地域に分布していますが、図書館や文化施設は人口の多い地域に分布しています。

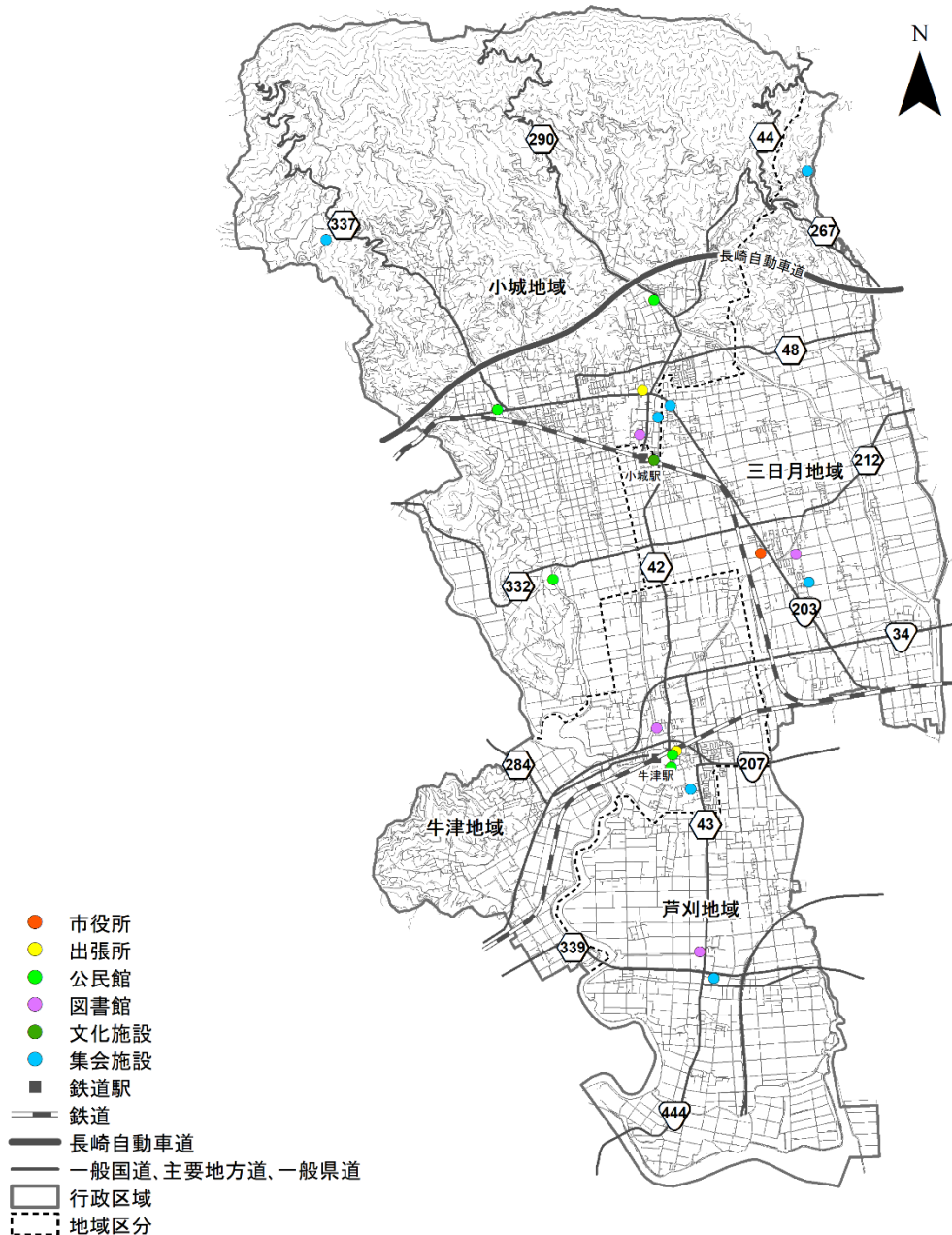


図 公共・文化・集会施設

出典：庁内資料（平成27年度小城市立地適正化計画）

7-2 スポーツ施設

本市には、スポーツ施設が15カ所あります。

分布についてみると、鉄道駅及び国道周辺に施設の分布がみられます。

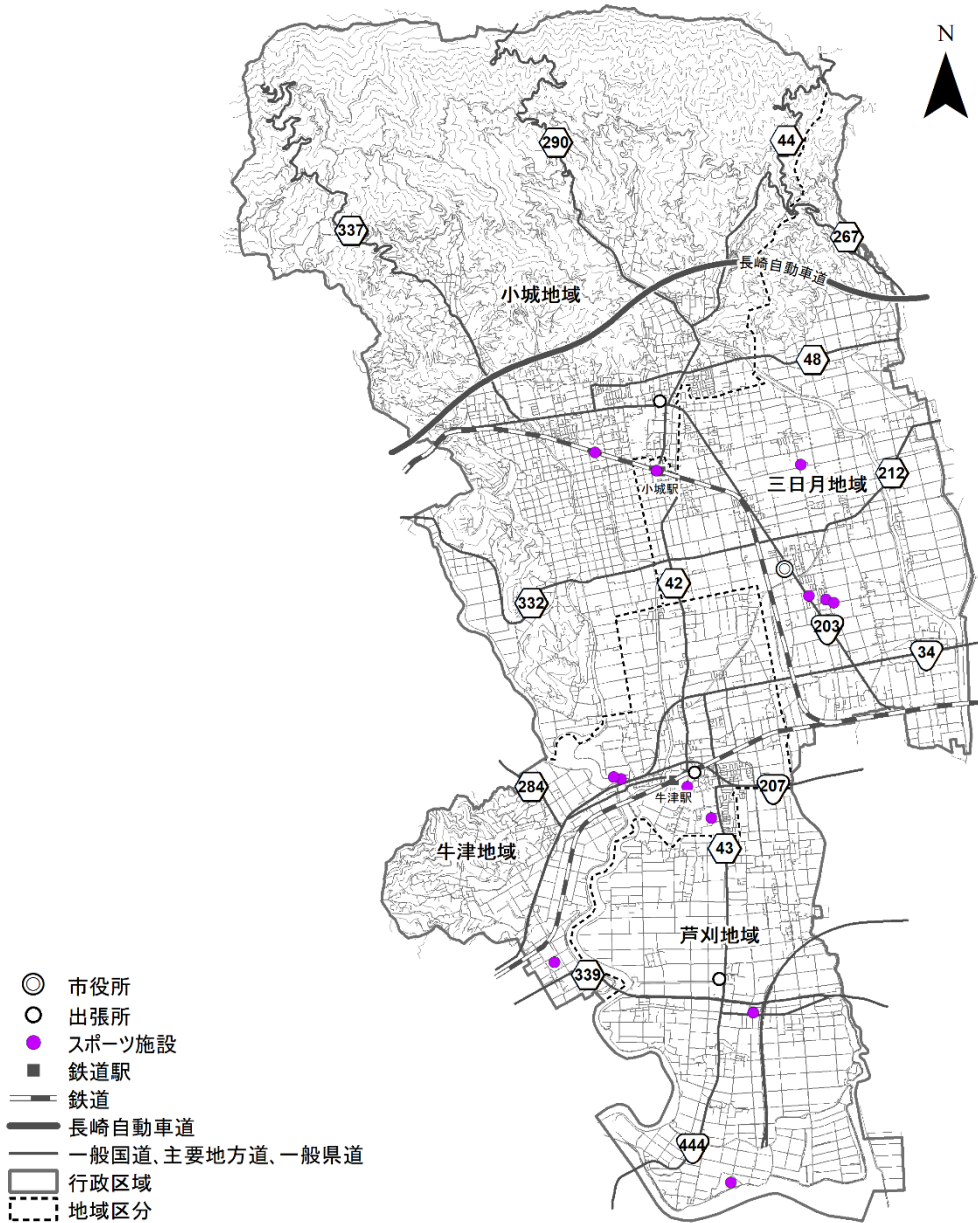


図 スポーツ施設

出典：小城市 HP（公共施設案内 スポーツ施設）

7-3 医療機関

本市には、病院3カ所、診療所25カ所があります。

分布についてみると、市役所、出張所周辺に施設が集中しており、また、国道203号沿道にも施設の分布がみられます。

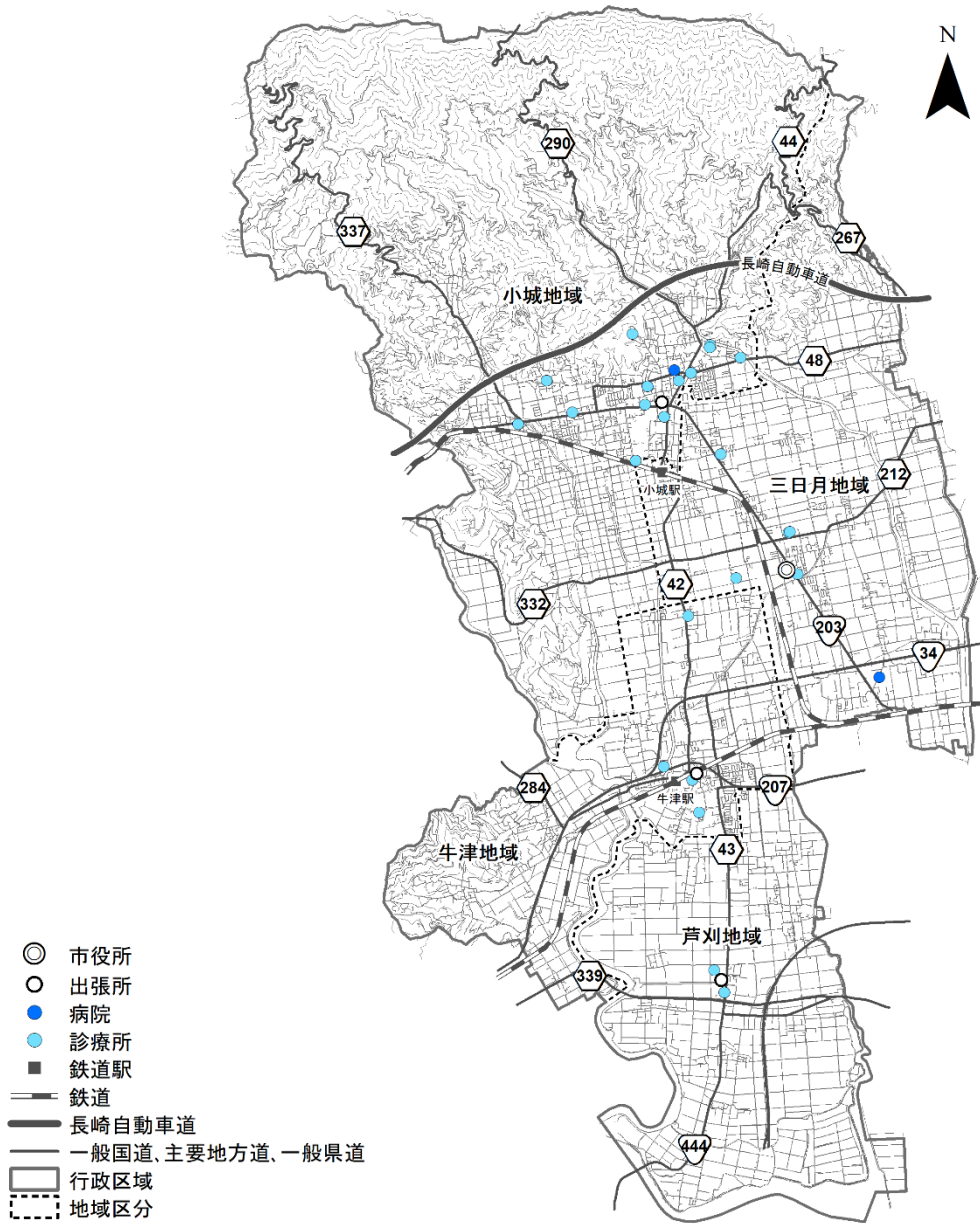


図 医療機関

出典：庁内資料（平成27年度小城市立地適正化計画）

7-4 福祉施設

本市には、高齢者福祉施設が76カ所あります。

分布についてみると、各地域に施設の分布がみられますが、牛津地域は他3地域と比較して少なくなっています。

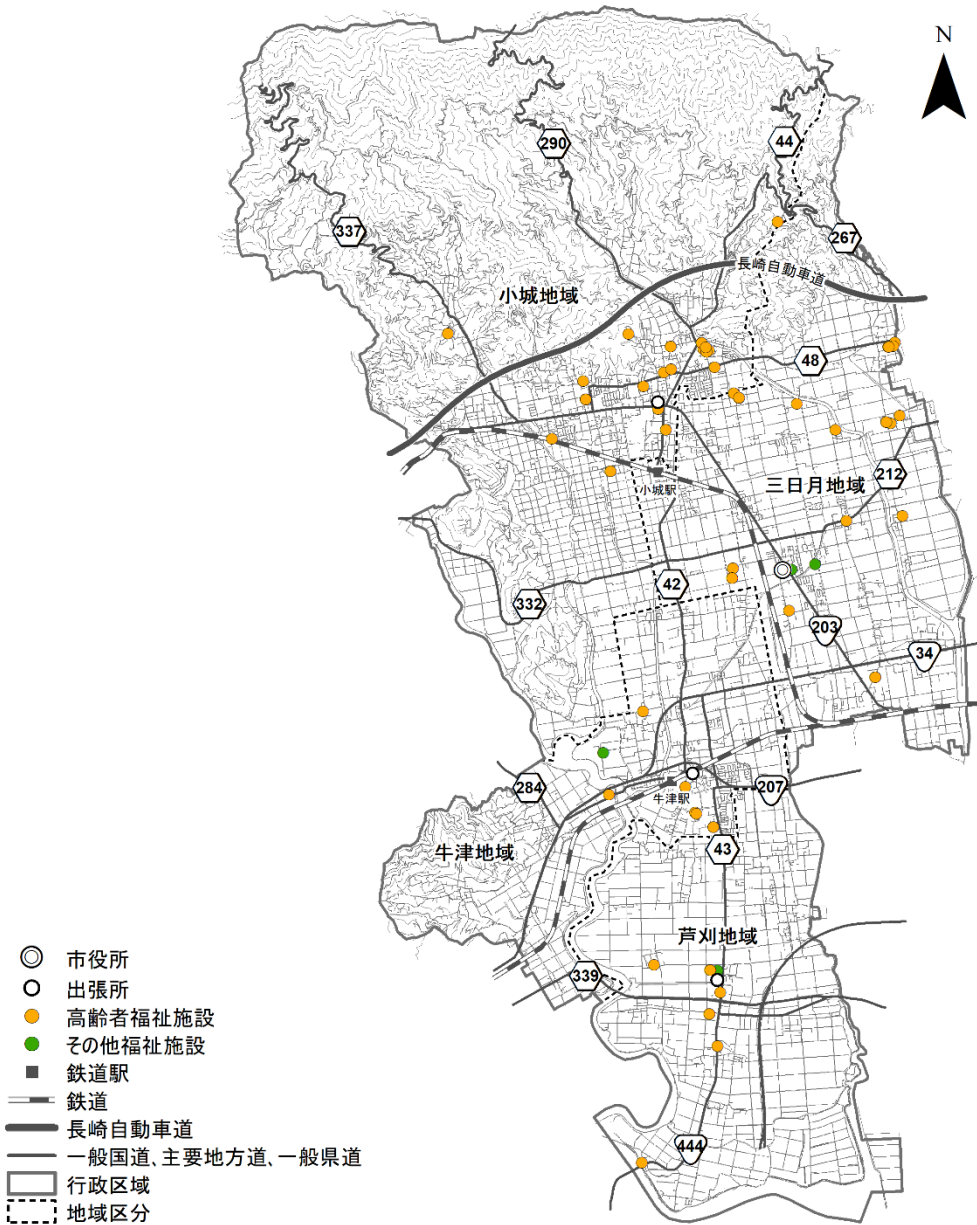


図 福祉施設

出典：庁内資料（平成27年度小城市立地適正化計画）

7-5 保育施設・教育施設

幼稚園、保育所の分布状況についてみると、医療機関ほどの集中的な立地傾向はみられず、分散的な立地となっています。

小学校は、人口に応じた分散傾向がみられます。

中学校は、小城地域1校、三日月地域1校、牛津地域1校の計3校があり、芦刈地域には、小中一貫校が1校あります。

高校は、小城地域1校、牛津地域1校の計2校があります。

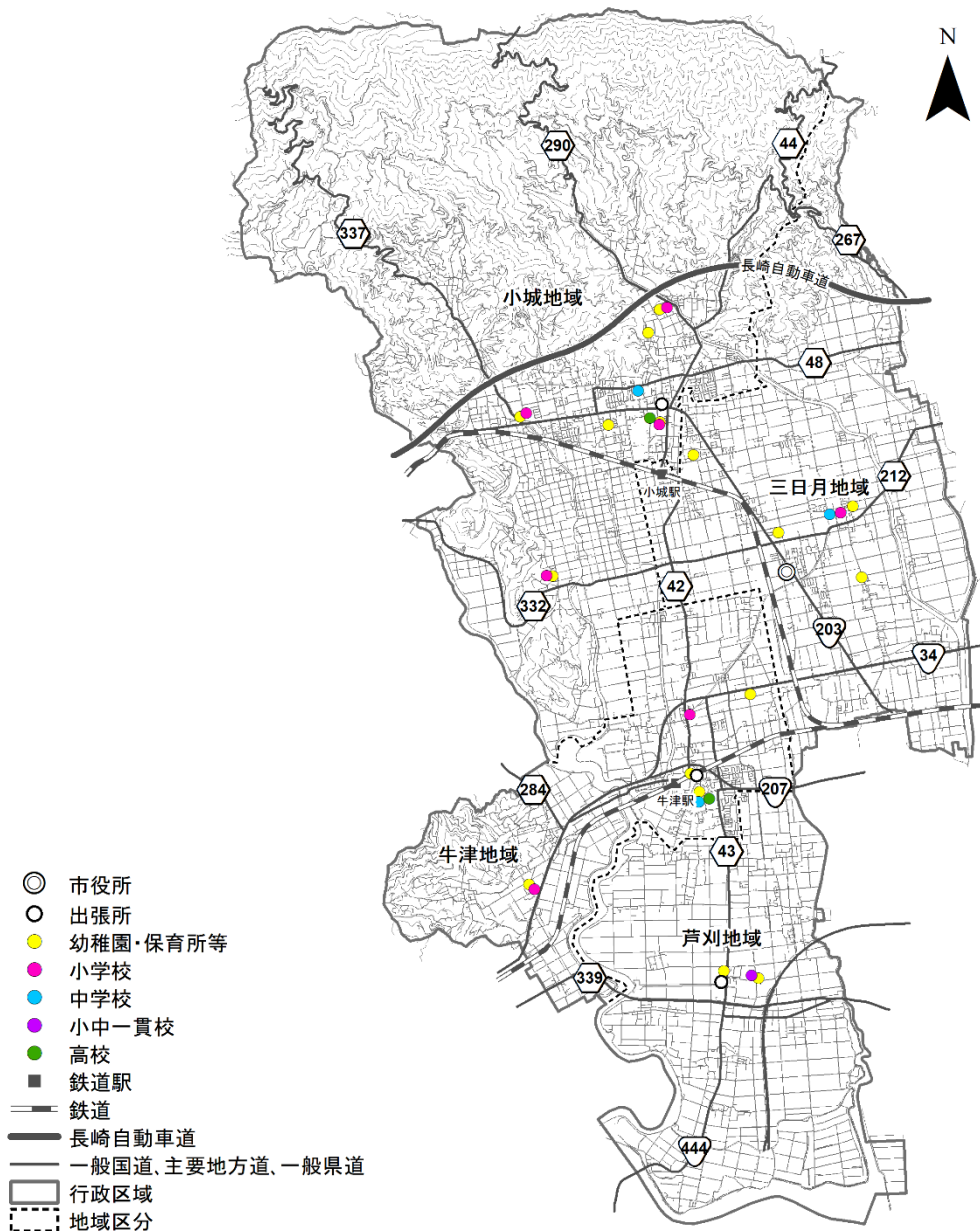


図 保育・教育施設

出典：庁内資料（平成27年度小城市立地適正化計画）

7-6 商業施設

本市には、食料品取扱い商業施設（スーパー、コンビニ、ドラッグストア）が 32 カ所、ATM 含む金融施設が 18 カ所、郵便局が 6 カ所立地しています。

分布についてみると、市役所周辺や国道沿線に集中した分布がみられます。

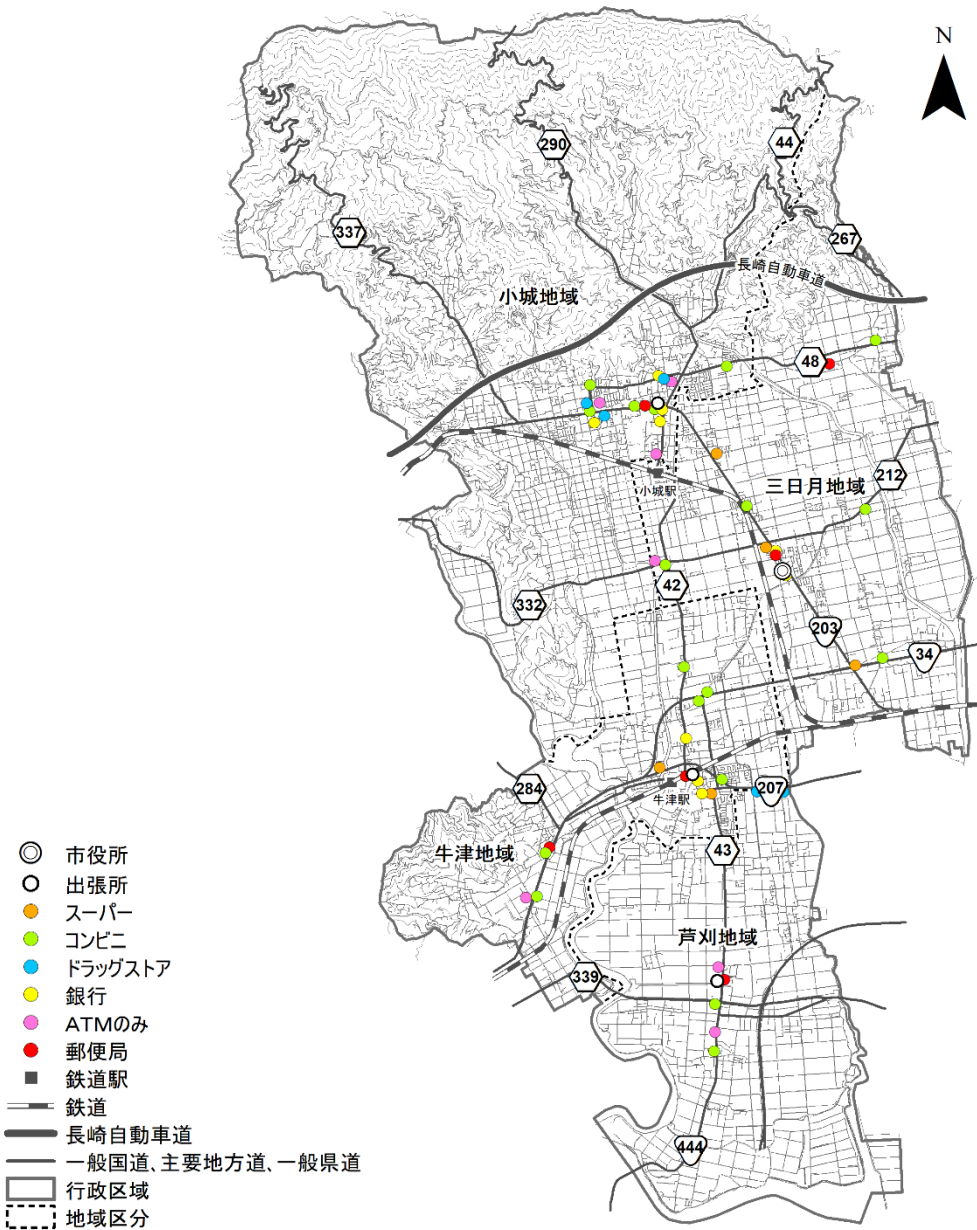


図 商業・金融施設

出典：庁内資料（平成 27 年度小城市立地適正化計画）

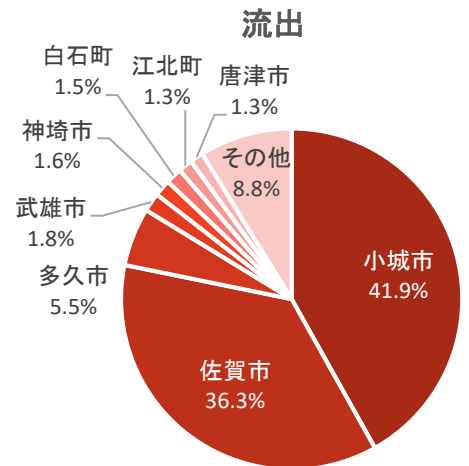
8 地域間の流動

8-1 通勤・通学動向

8-1-1 近年の通勤・通学動向

[流出]

- ・平成 27 年の国勢調査によれば、本市に居住し、市外へ通勤・通学する人の割合は 58.1%となっています。
- ・他市町へ通勤・通学する人の割合は、佐賀市が最も高く 36.3%、続いて多久市 5.5%、武雄市 1.8%となっています。



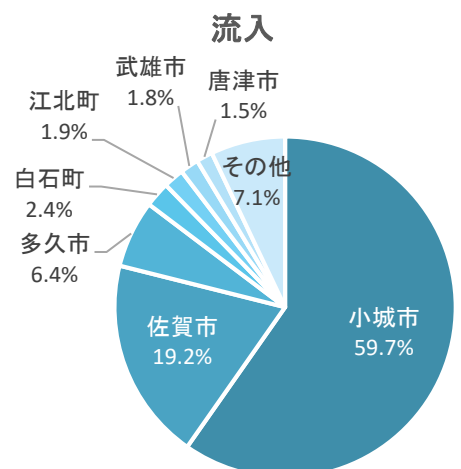
※当地に常住する就業者・通学者=24,579人

図 通勤・通学 (流出)

出典：平成 27 年国勢調査

[流入]

- ・市外から本市へ通勤・通学する人の割合は、40.3%となっています。
- ・流入元の第 1 位は佐賀市で 19.2%、続いて多久市 6.4%、白石町 2.4%となっています。



※当地で従業・通学する者=17,234人

図 通勤・通学 (流入)

出典：平成 27 年国勢調査

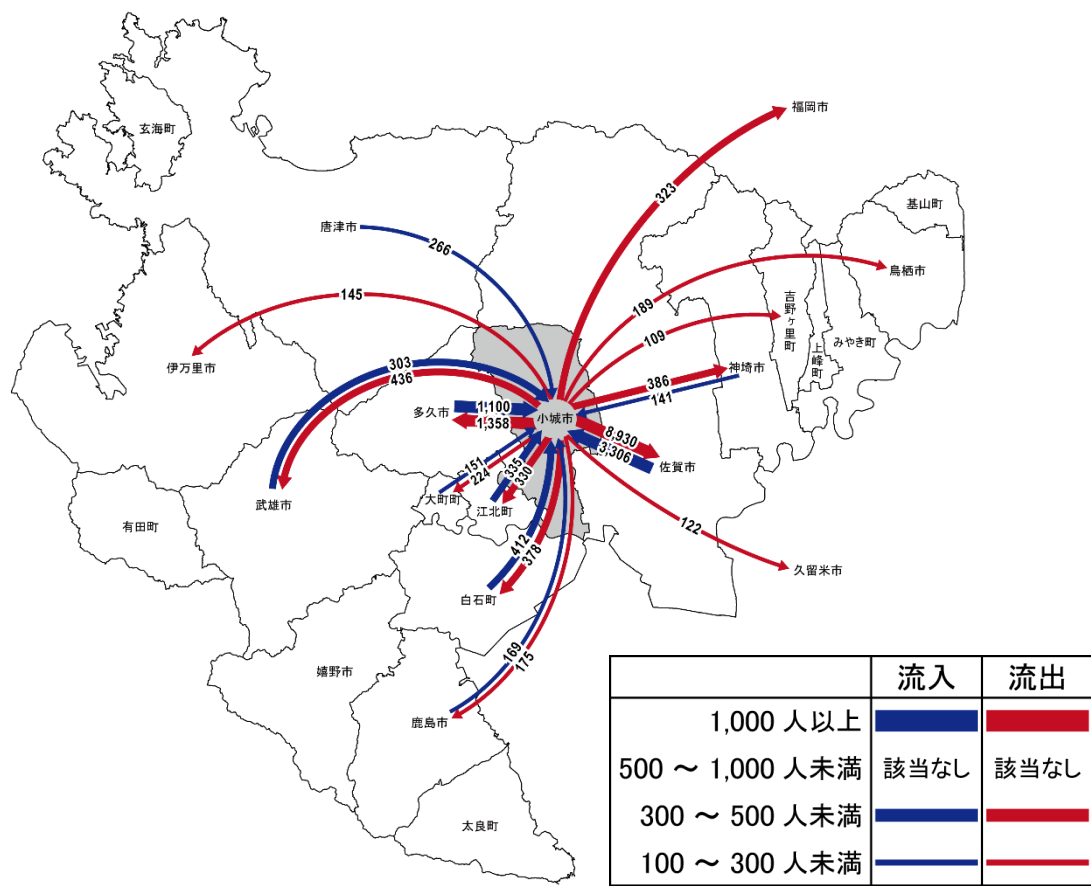


図 通勤通学流動

出典：平成 27 年国勢調査

9 災害

小城市全域の平野部では浸水想定区域が広く指定されており、小城地区、牛津地区及び芦刈地区の牛津川周辺で、3.0m以上～5.0m未満や5.0m以上～10.0m未満の浸水想定区域・浸水深が想定されています。三日月地区では、祇園川の東側で5.0m以上～10.0m未満の浸水想定区域・浸水深に想定されています。

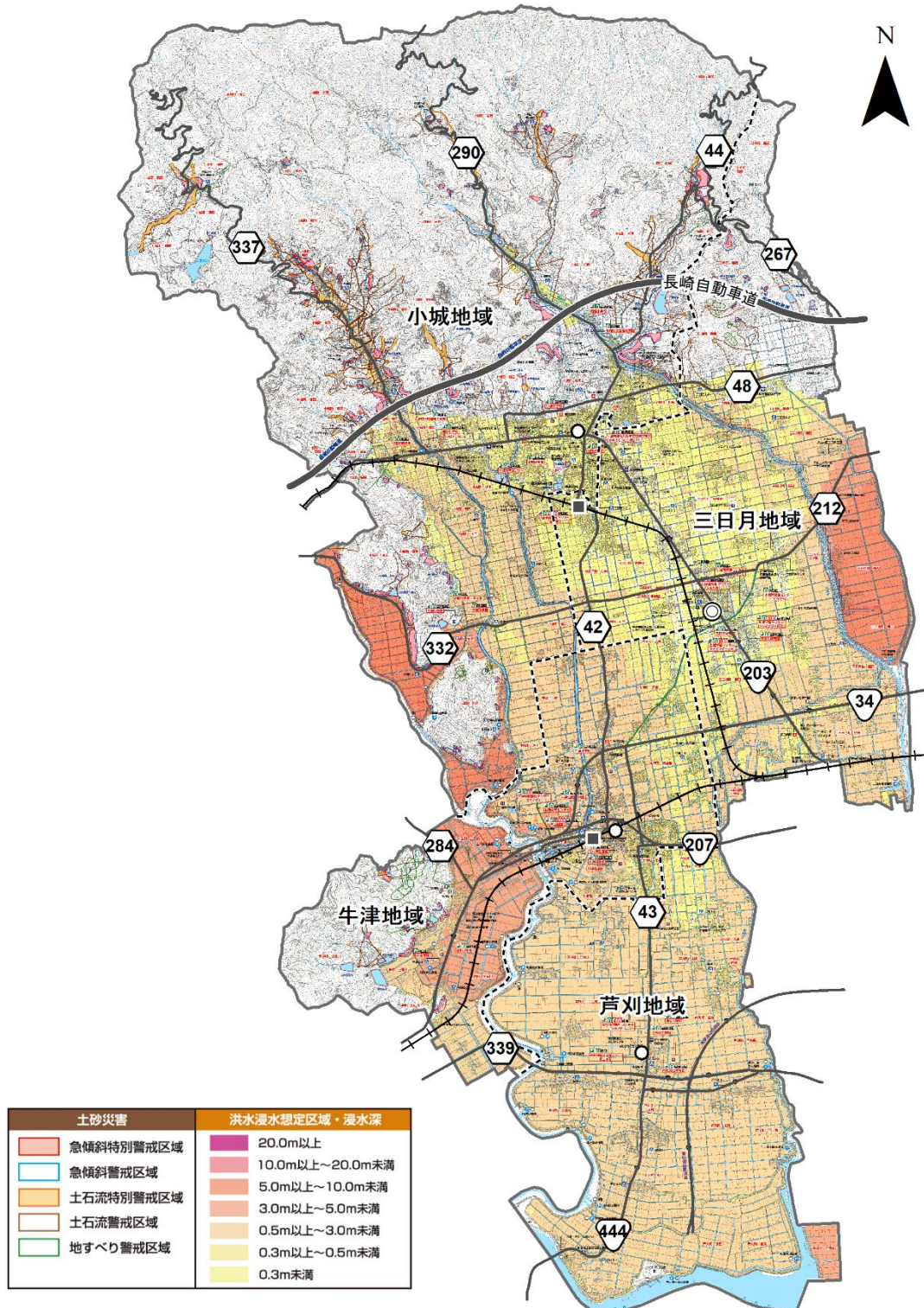


図 小城市ハザードマップ

出典：小城市HP

土砂災害		洪水浸水想定区域・浸水深	
	急傾斜特別警戒区域		20.0m以上
	急傾斜警戒区域		10.0m以上～20.0m未満
	土石流特別警戒区域		5.0m以上～10.0m未満
	土石流警戒区域		3.0m以上～5.0m未満
	地すべり警戒区域		0.5m以上～3.0m未満
			0.3m以上～0.5m未満
			0.3m未満

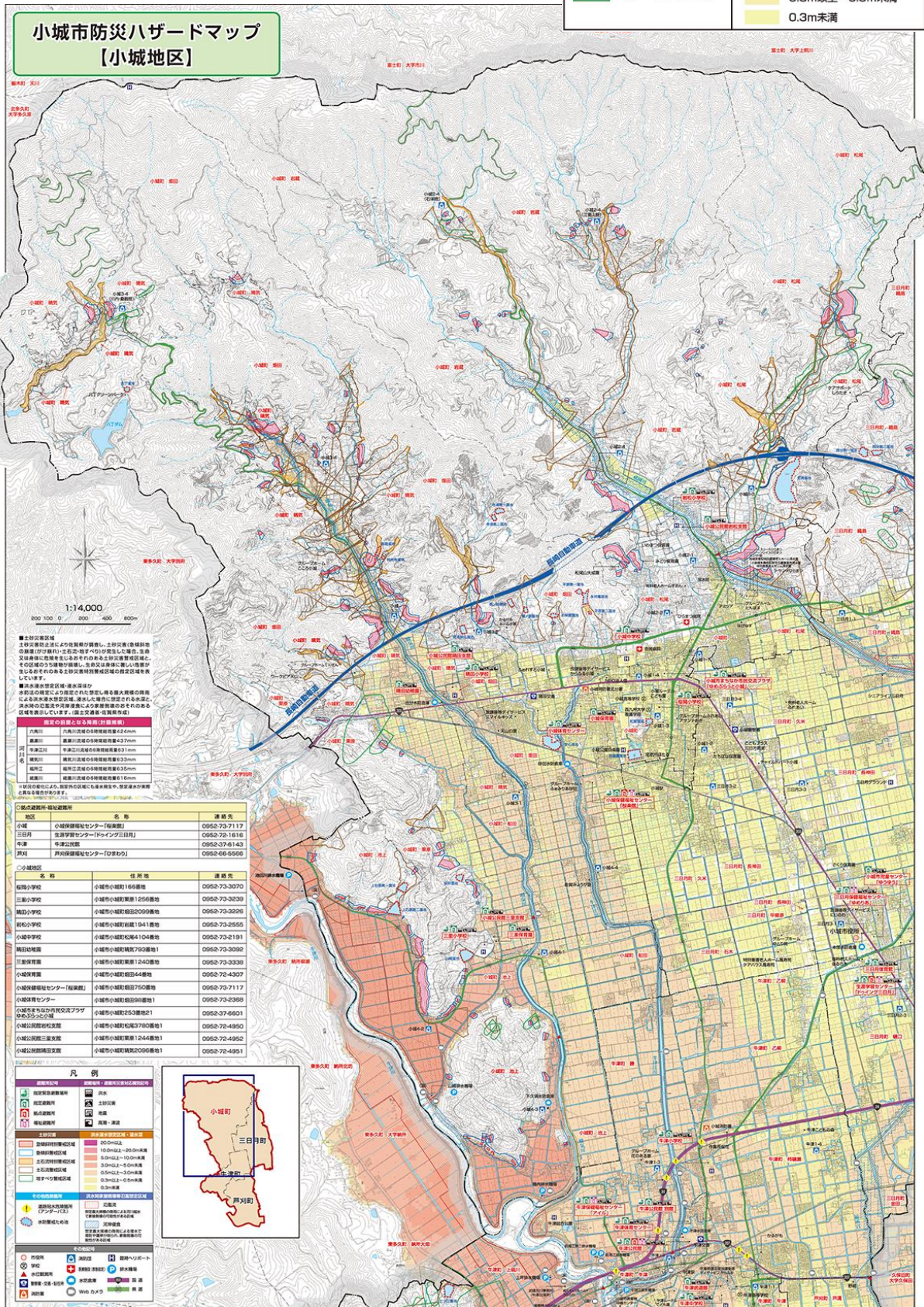


図 小城市ハザードマップ (小城地区)

出典：小城市 HP

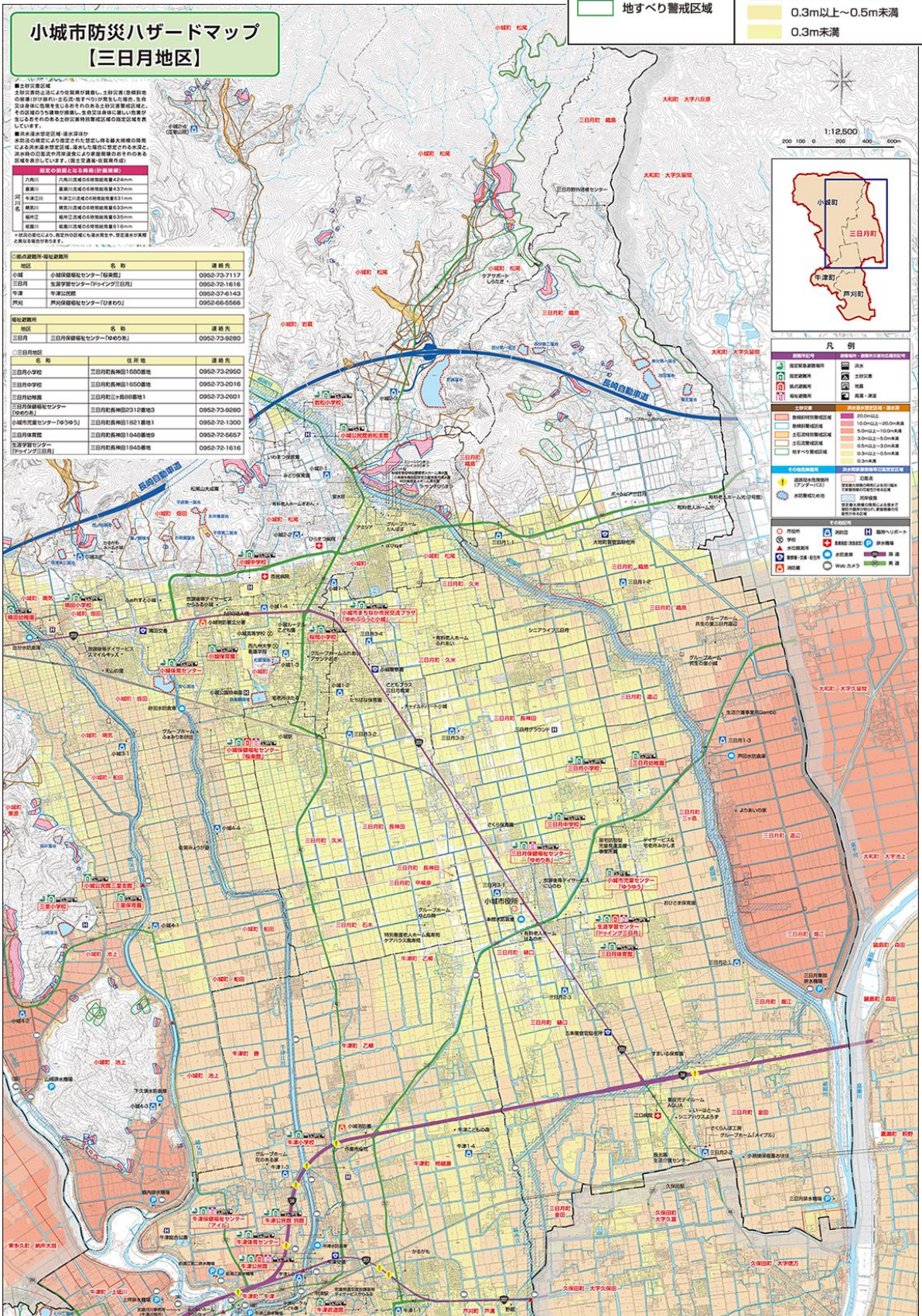
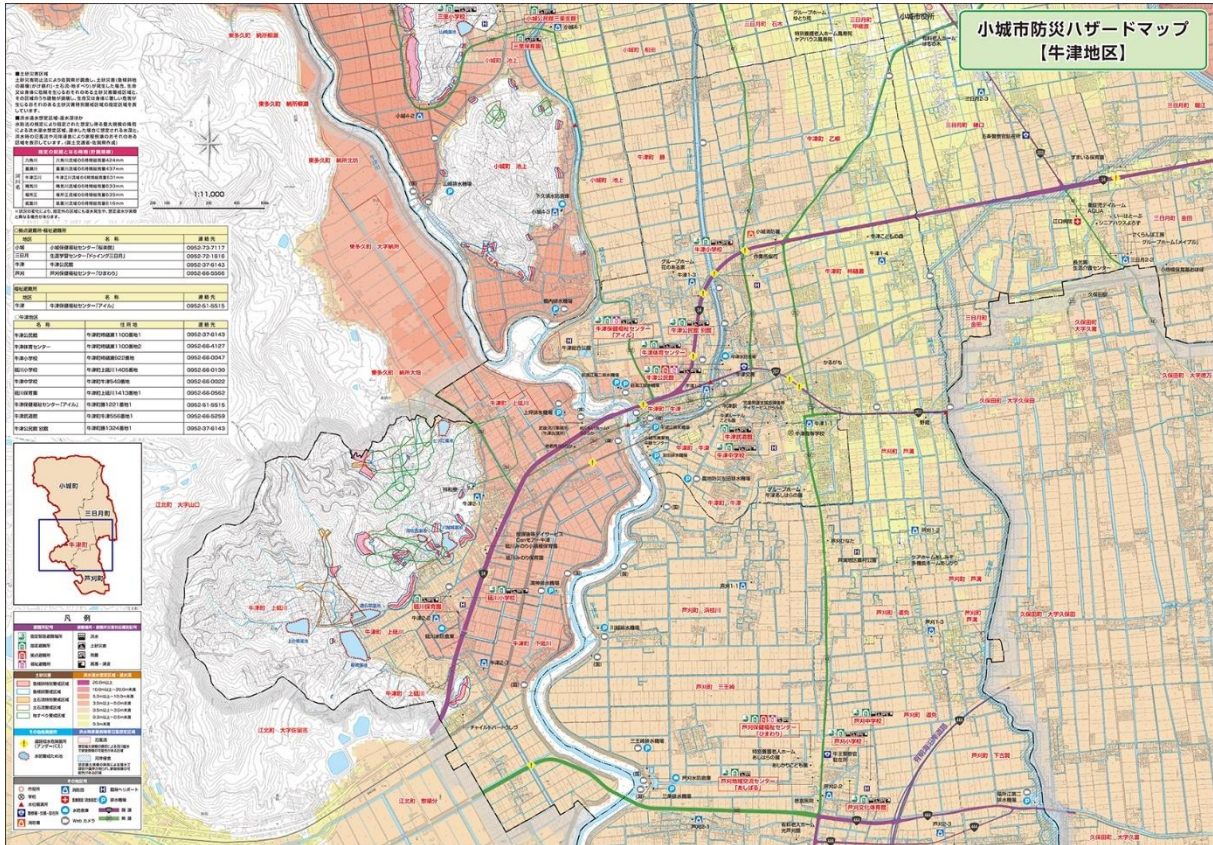


図 小城市ハザードマップ (三日月地区)

出典：小城市 HP



土砂災害		洪水浸水想定区域・浸水深	
	急傾斜特別警戒区域		20.0m以上
	急傾斜警戒区域		10.0m以上～20.0m未満
	土石流特別警戒区域		5.0m以上～10.0m未満
	土石流警戒区域		3.0m以上～5.0m未満
	地すべり警戒区域		0.5m以上～3.0m未満
			0.3m以上～0.5m未満
			0.3m未満

図 小城市ハザードマップ（牛津地区）

出典：小城市 HP



図 小城市ハザードマップ（芦刈地区）

出典：小城市 HP

第3章 小城市の道路交通現況

1 広域交通体系

本市は佐賀県のほぼ中央に位置し、東は佐賀市方面、北は唐津方面、西は武雄市、長崎県佐世保市方面、南は鹿島市、長崎県諫早市方面に主要な幹線道路が通過しています。

また、平成30年3月には高速交通網である長崎自動車道に小城スマートインターチェンジが開通し、本市へのアクセス性が向上しました。

鉄道網をみると、本市には鉄道駅が2カ所あり、多久市へ繋がる唐津線の小城駅、江北町へ繋がる長崎本線の牛津駅は、本市の重要な交通拠点になっています。

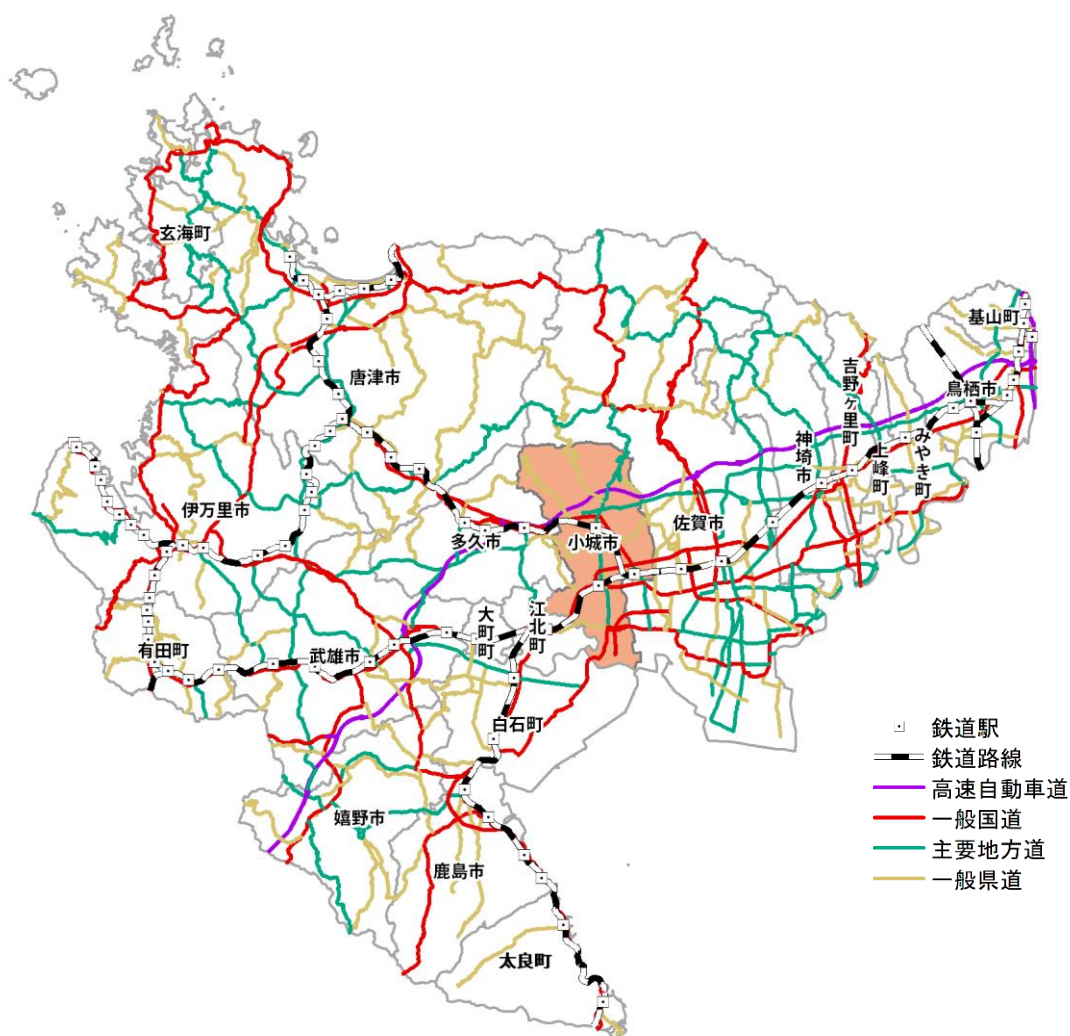


図 広域交通体系

2 道路現況

2-1 道路ネットワーク

市内の各地区を結ぶ幹線道路としては、市の中央部を南北に通る主要地方道 42 号、43 号及び 44 号があり、駅や市役所、出張所を結んでいます。

市域の南と北でネットワークの軸が異なっており、方向の異なる軸が連結し市域を網羅したネットワークを構成しています。

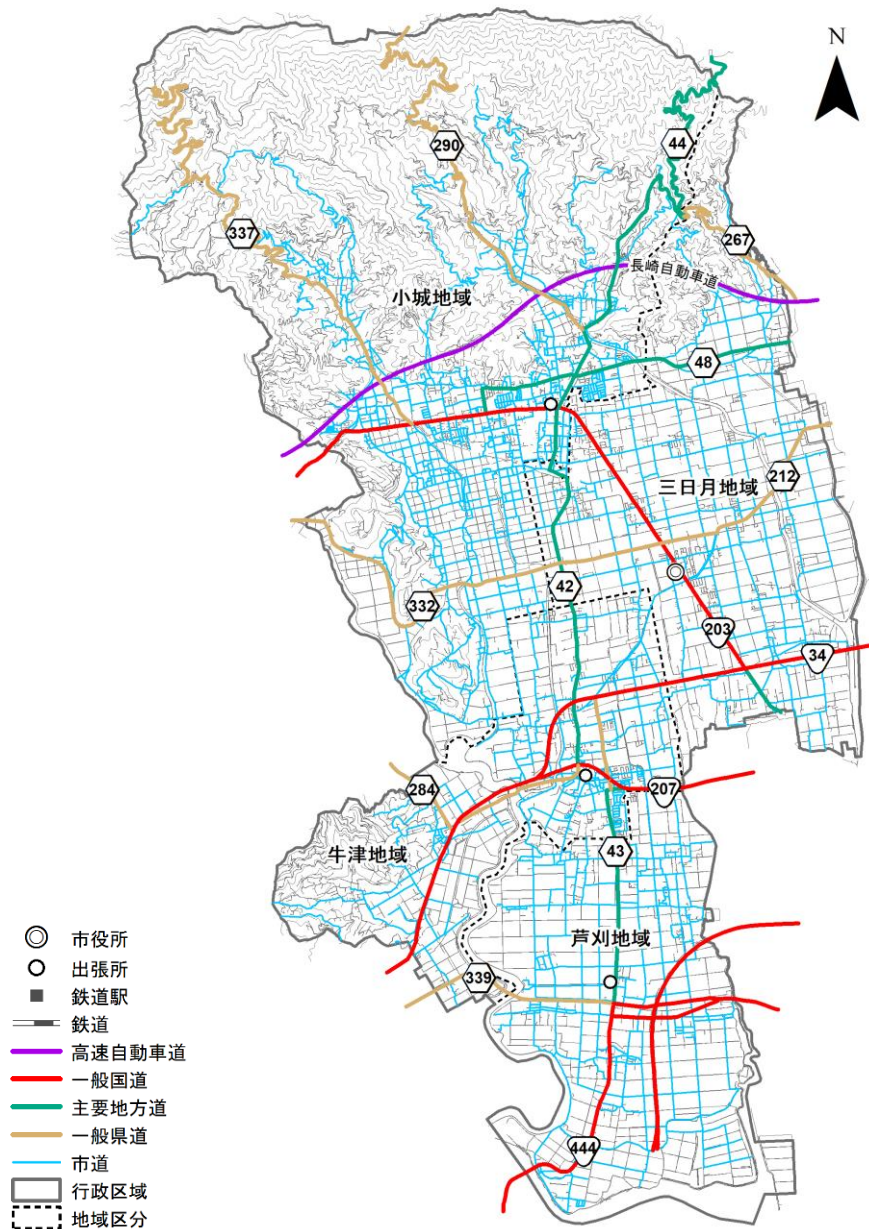


図 道路ネットワーク

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）

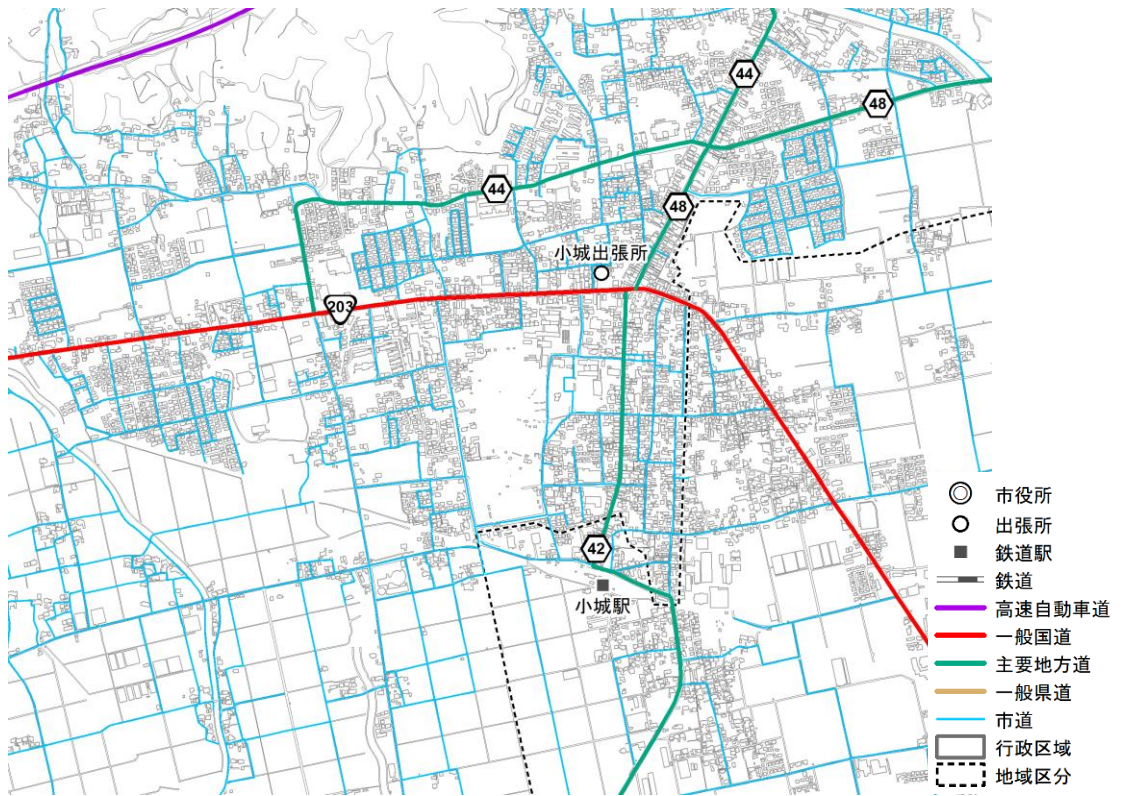


図 道路ネットワーク 拡大図①

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）

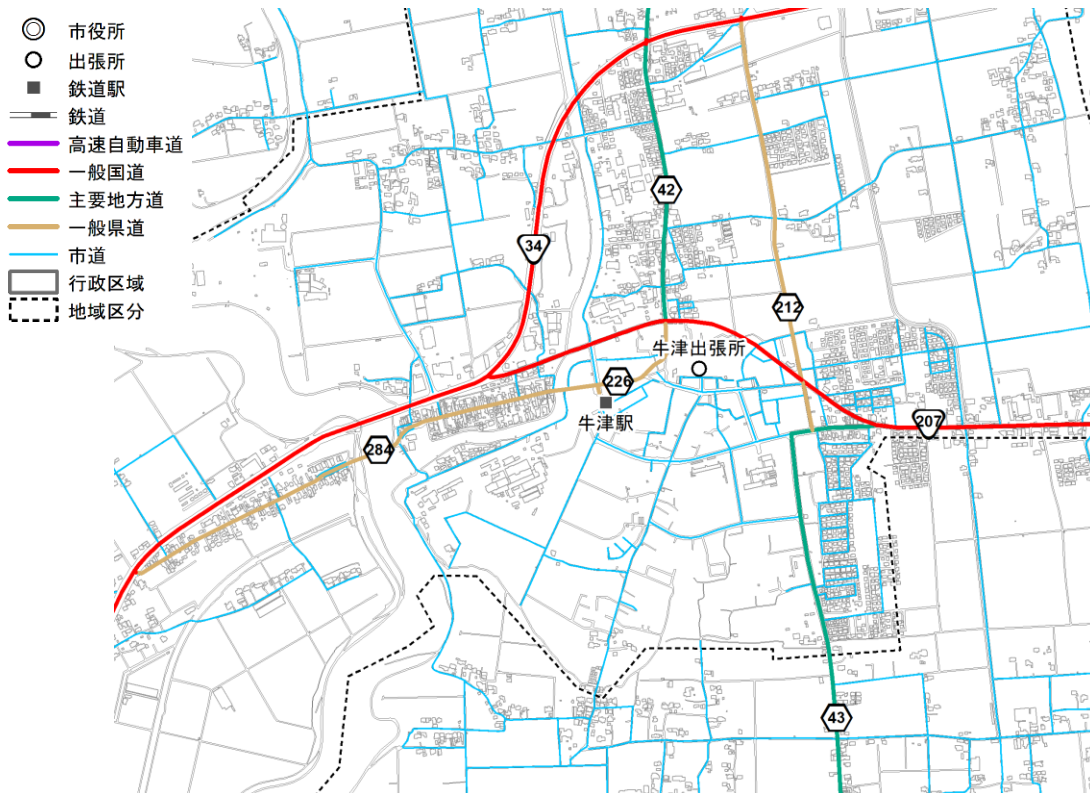


図 道路ネットワーク 拡大図②

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）

2-2 道路整備状況

市道整備状況をみると地域ごとに整備状況に差があり、三日月地域は他3地域と比べて改良済み道路が多くなっており、芦刈地域は他3地域と比べて未改良道路が多くなっています。

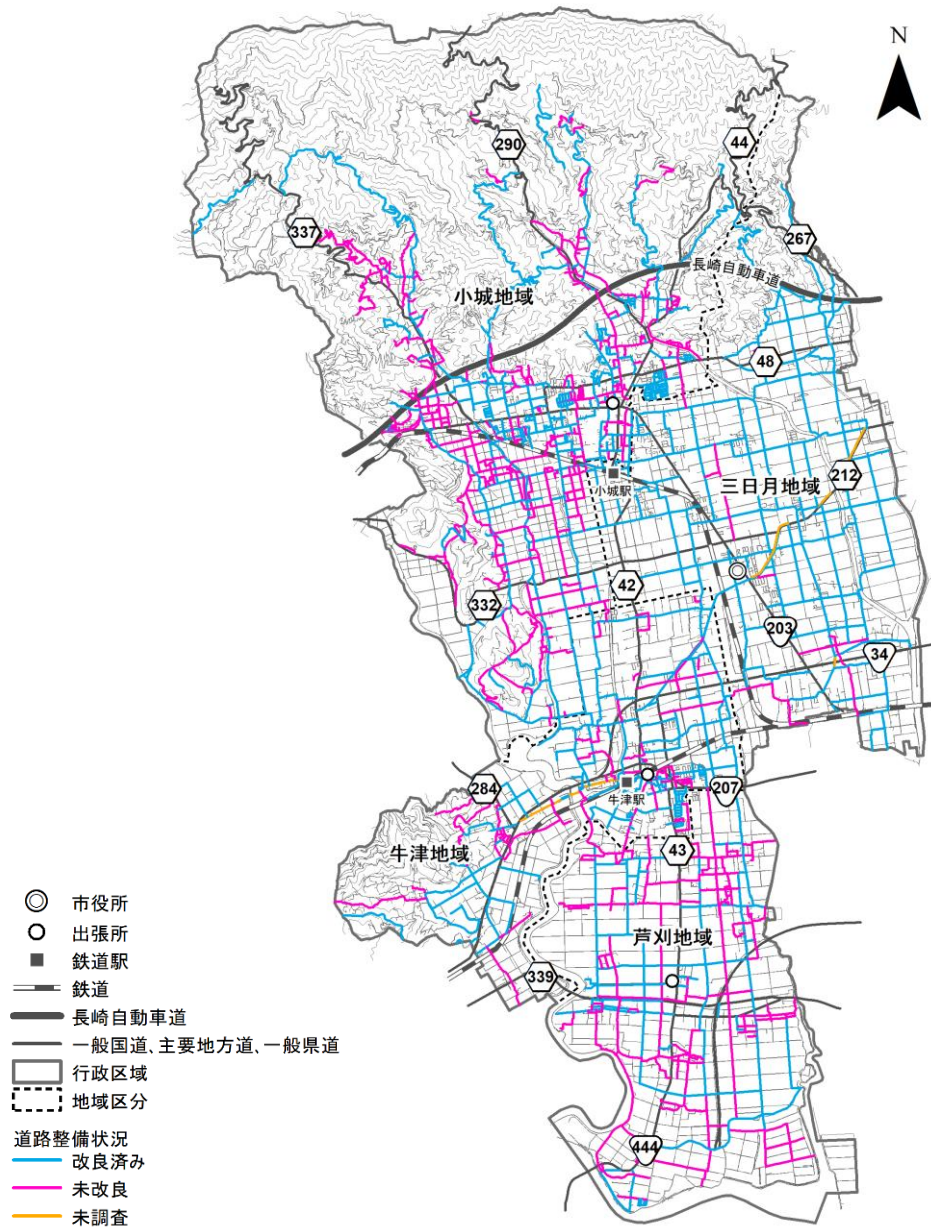


図 道路整備状況

出典：庁内資料（平成30年度道路台帳）

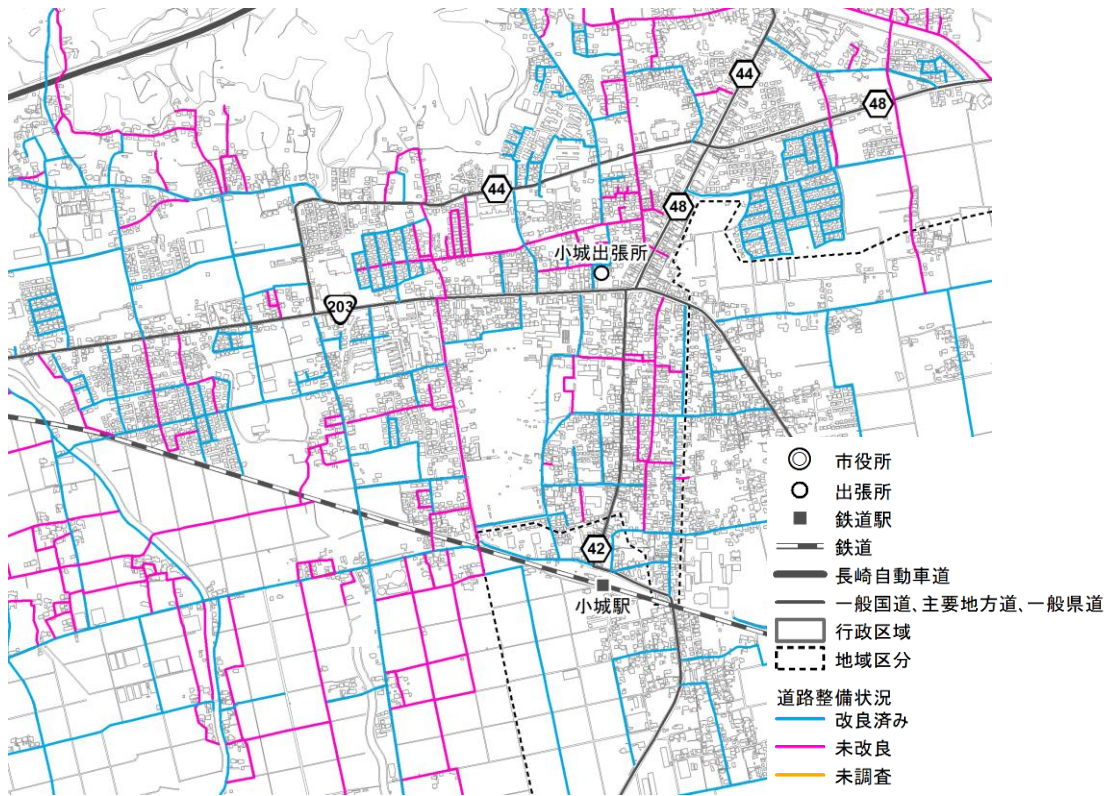


図 道路整備状況 拡大図①

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）

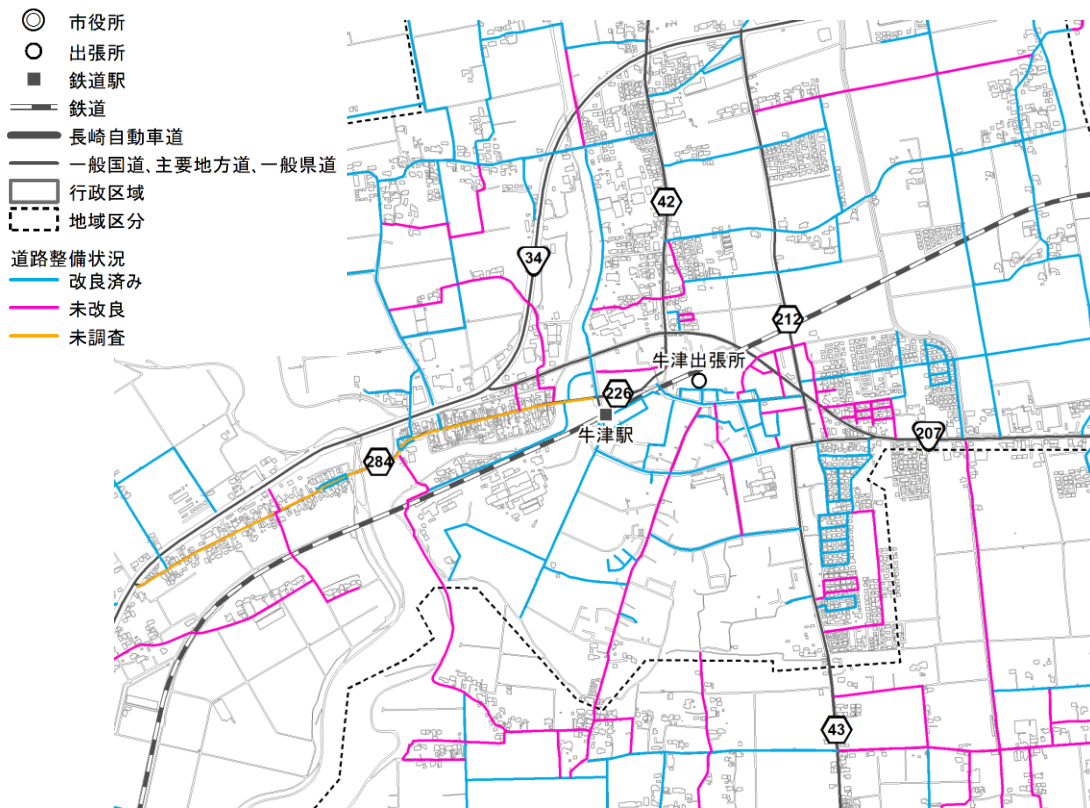


図 道路整備状況 拡大図②

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）

2-3 車道幅員

車道幅員についてみると、幅員が 4.0m～6.0m 未満、4.0m 未満の道路が比較的多く、6.0m 以上の道路はわずかしきありません。



図 車道幅員

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）
※路線毎の平均幅員を図化

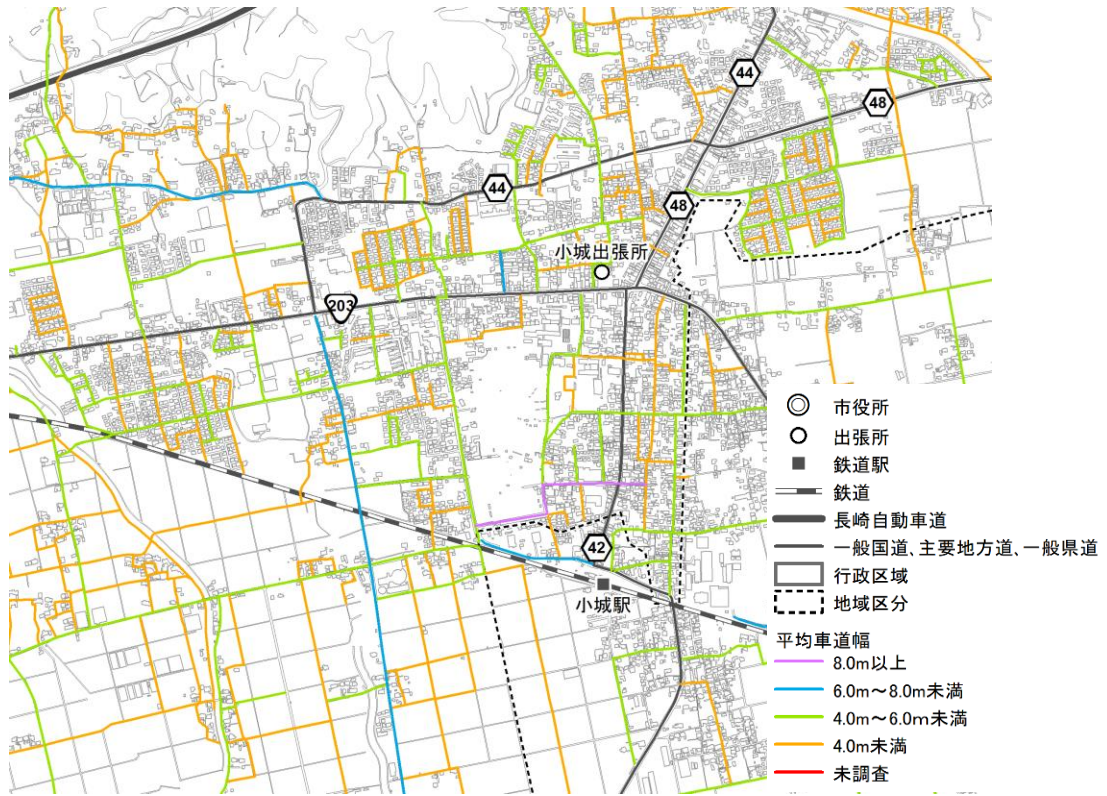


図 車道幅員 拡大図①

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）
 ※路線毎の平均幅員を図化

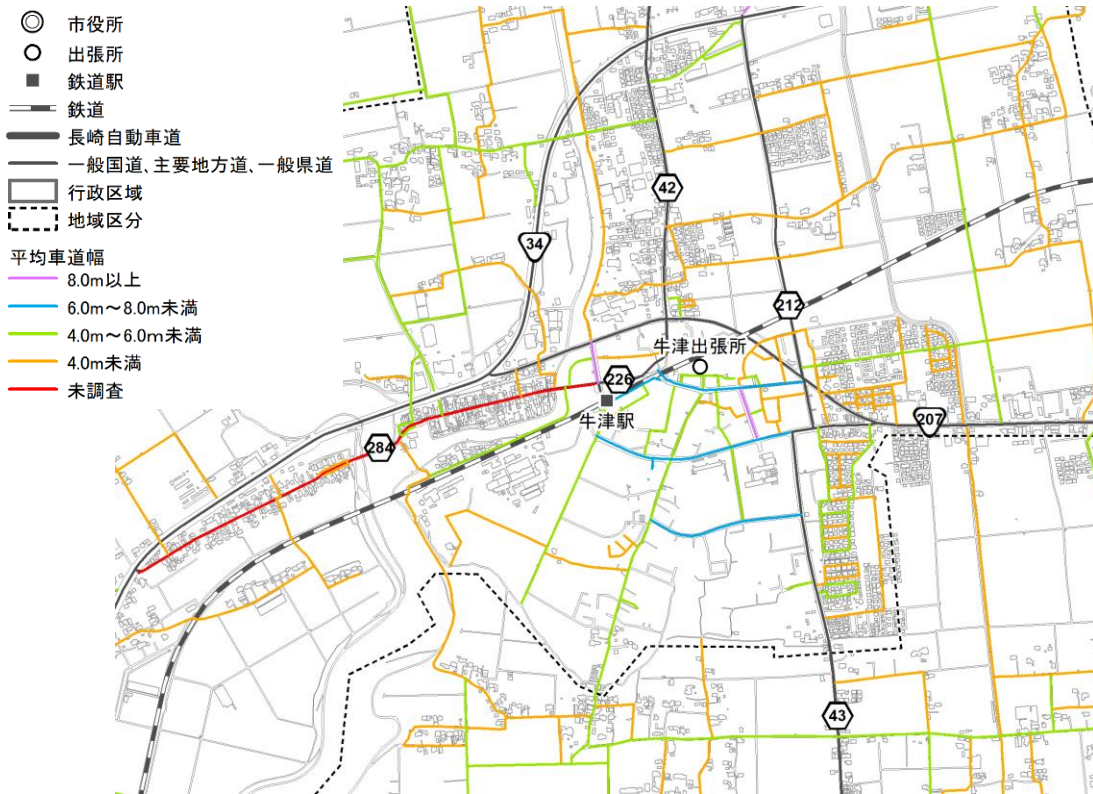


図 車道幅員 拡大図②

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）
 ※路線毎の平均幅員を図化

2-4 歩道の設置状況

小城地域、三日月地域に歩道のある市道がみられますが、市全体としては歩道のない市道が多い状況にあり、安全な歩行空間が確保されていない箇所が存在しています。

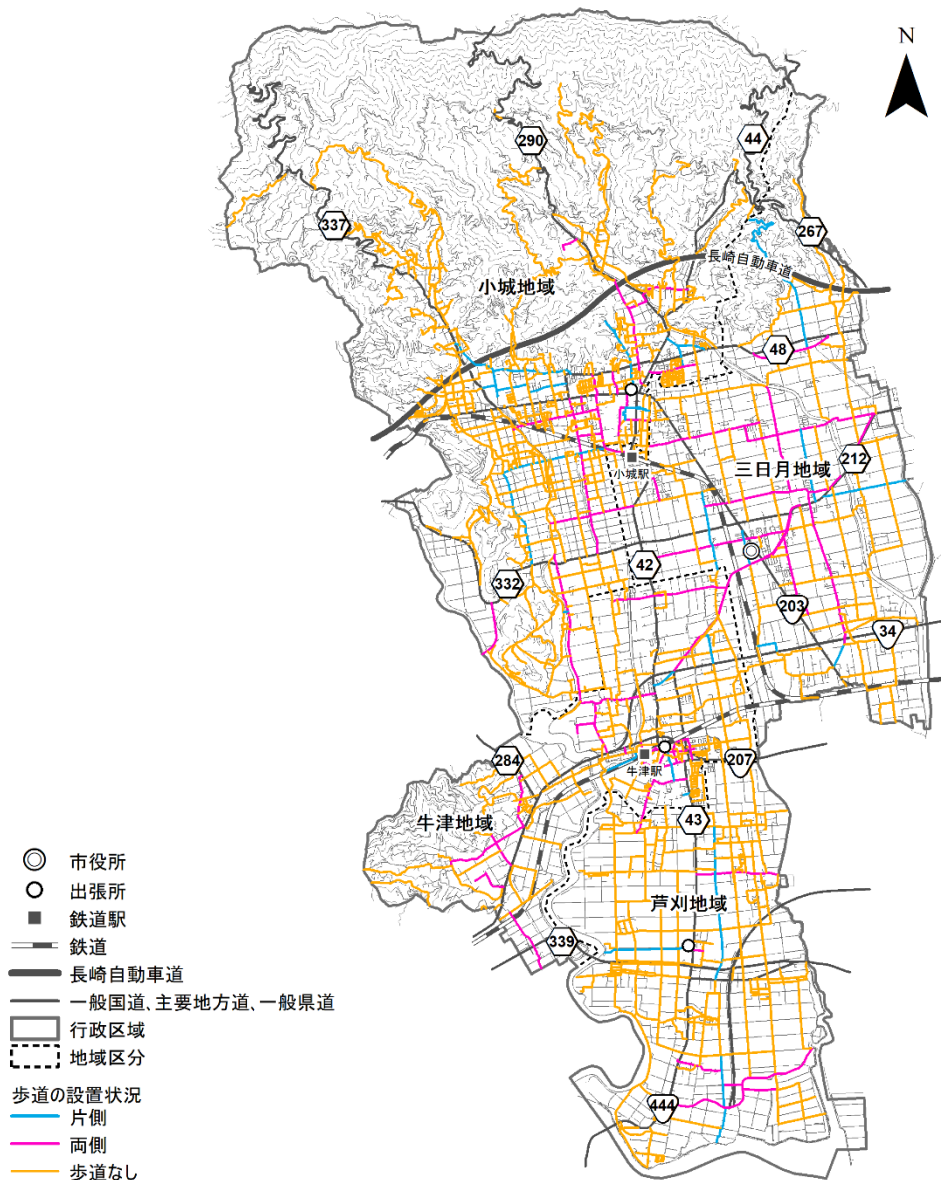


図 歩道の有無

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）

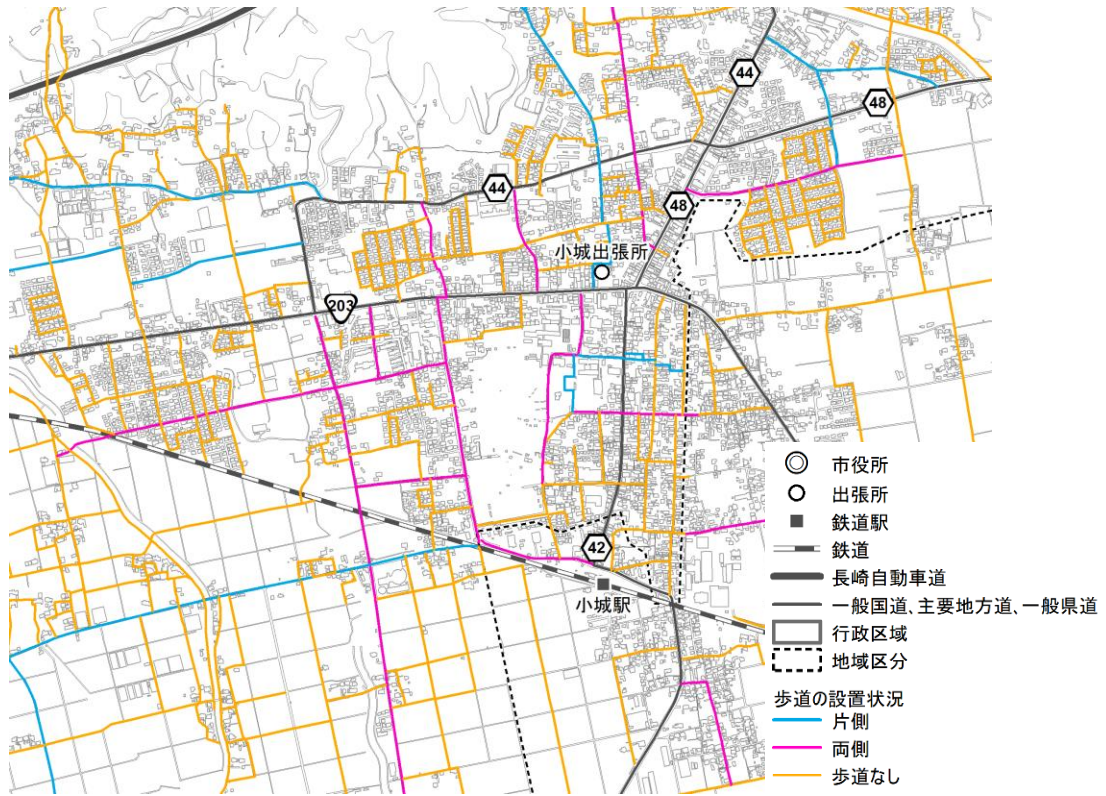


図 歩道の有無 拡大図①

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）

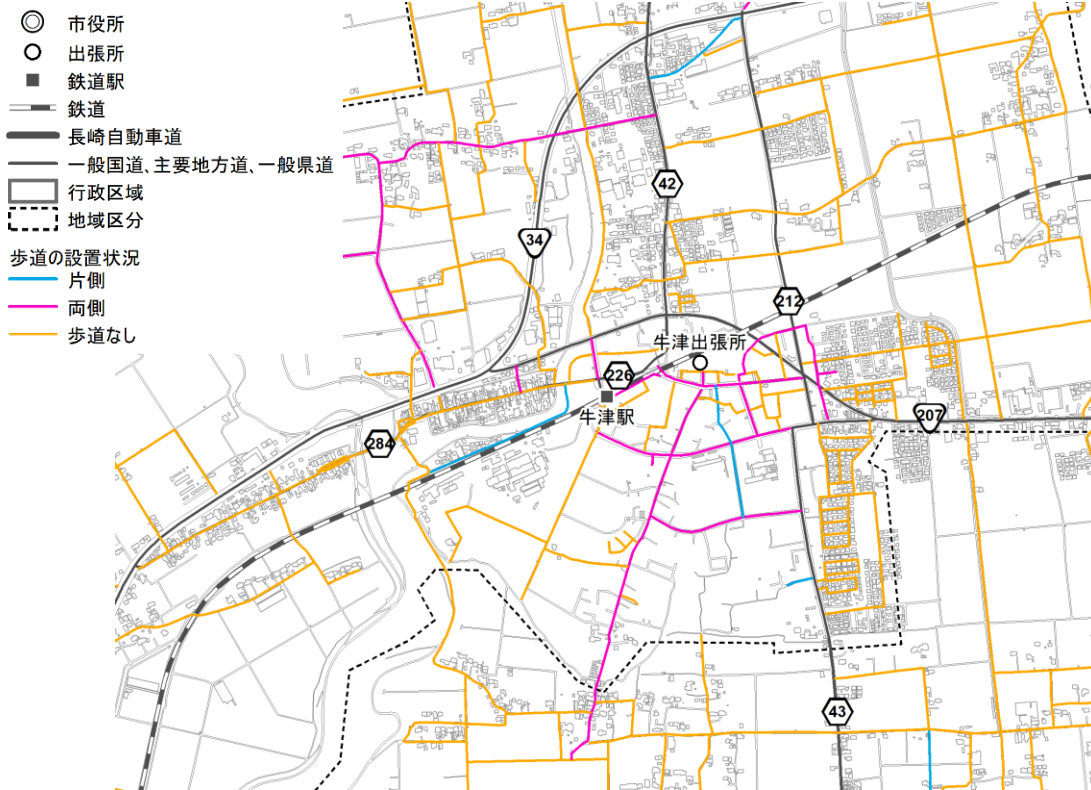


図 歩道の有無 拡大図②

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）

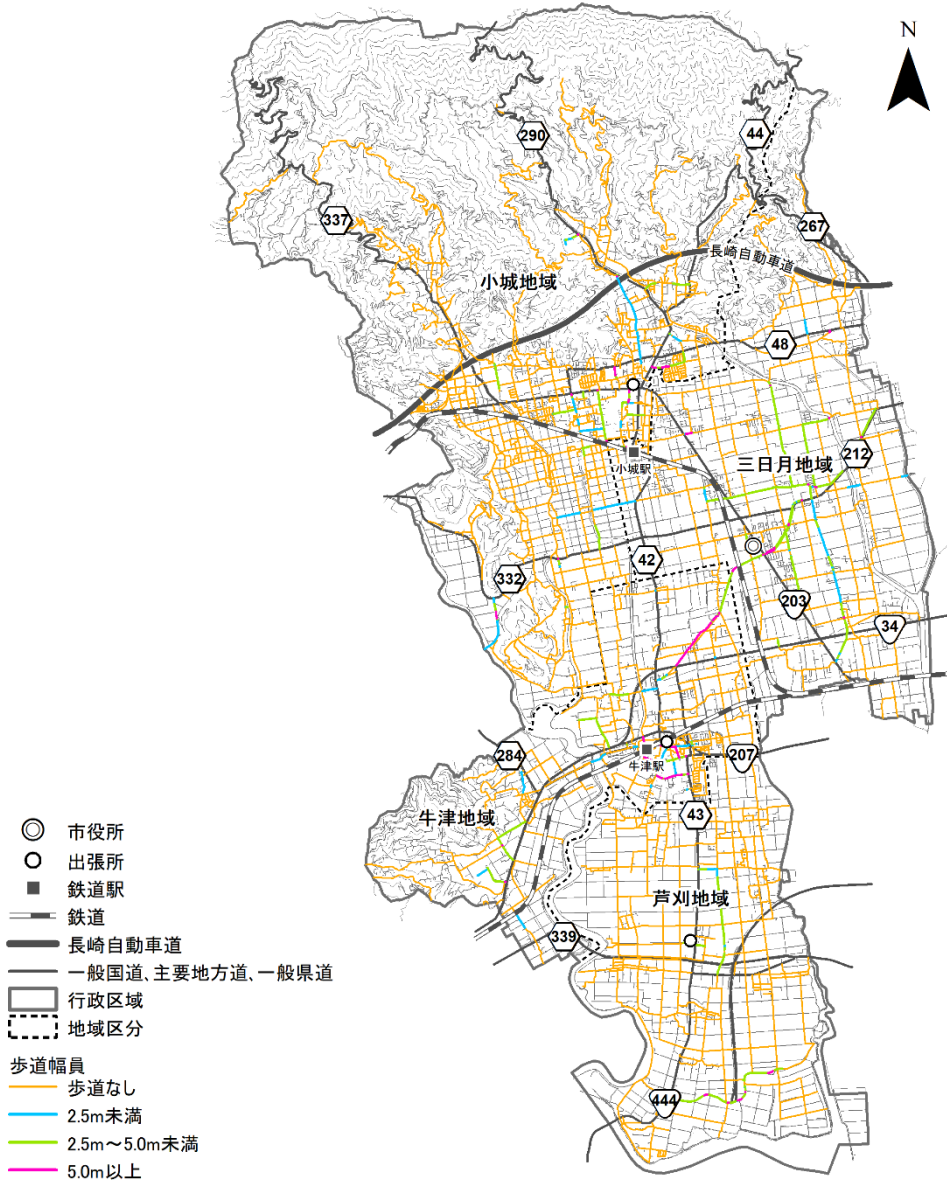


図 歩道幅員

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）

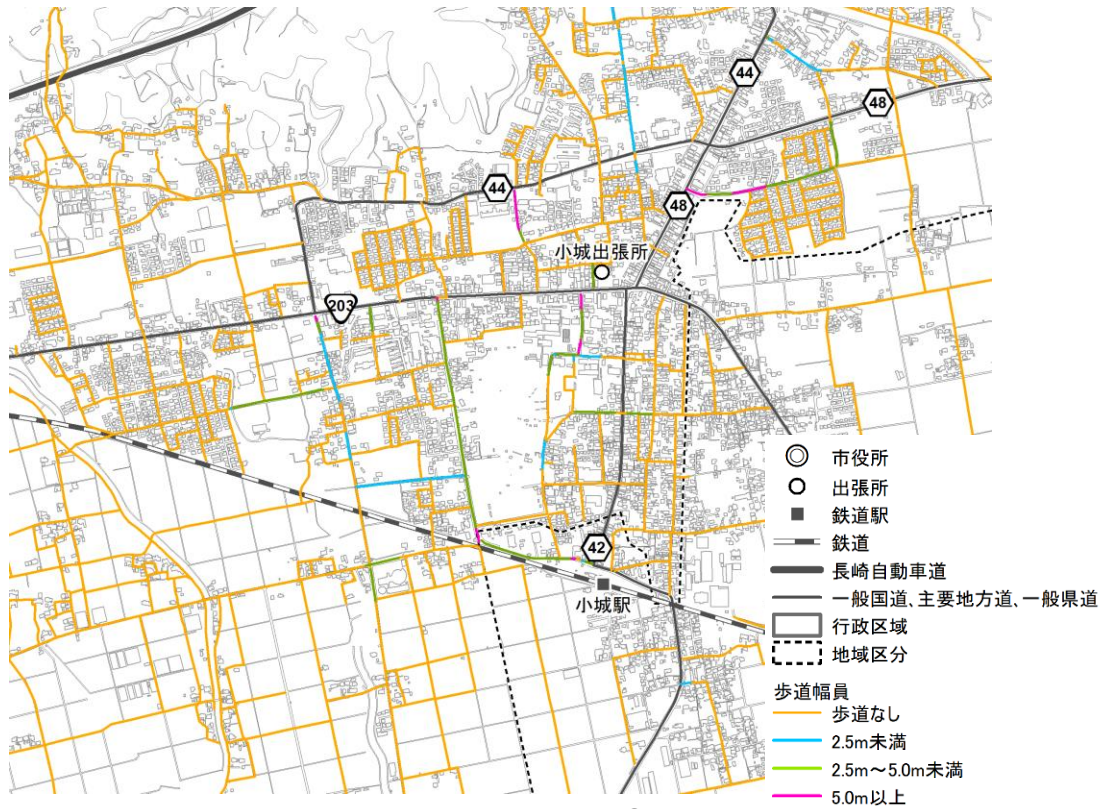


図 歩道幅員 拡大図①

出典：庁内資料（平成30年度道路台帳）

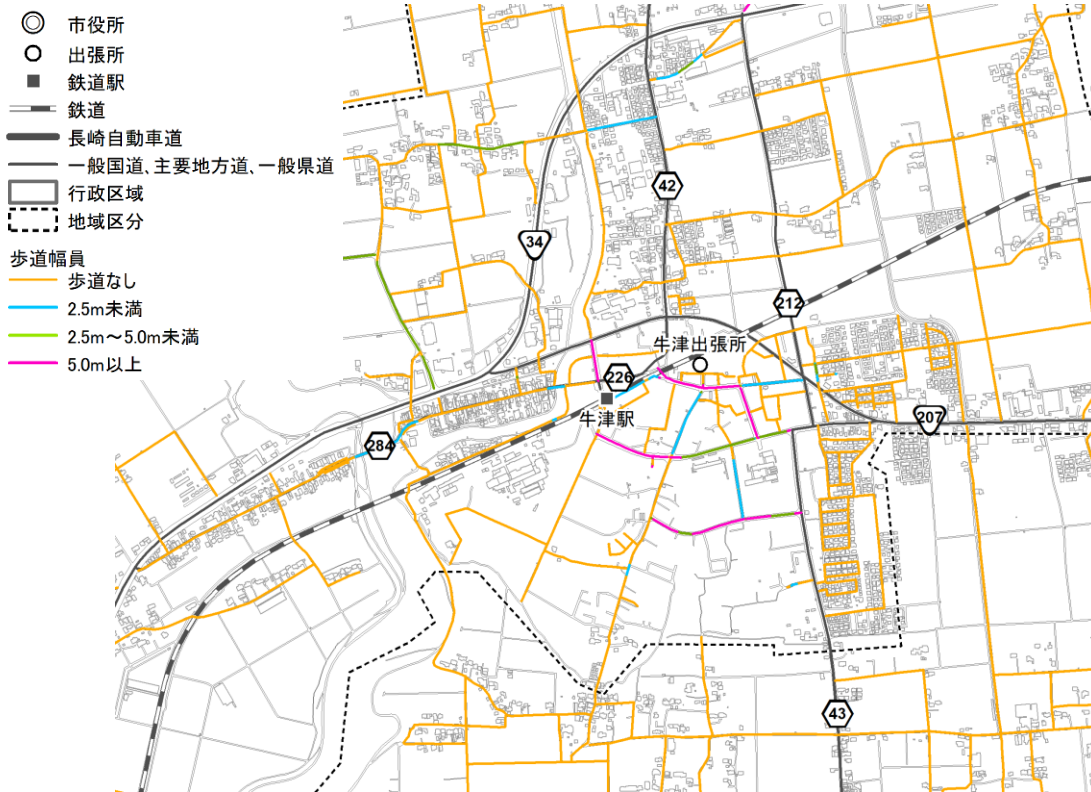


図 歩道幅員 拡大図②

出典：庁内資料（平成30年度道路台帳）

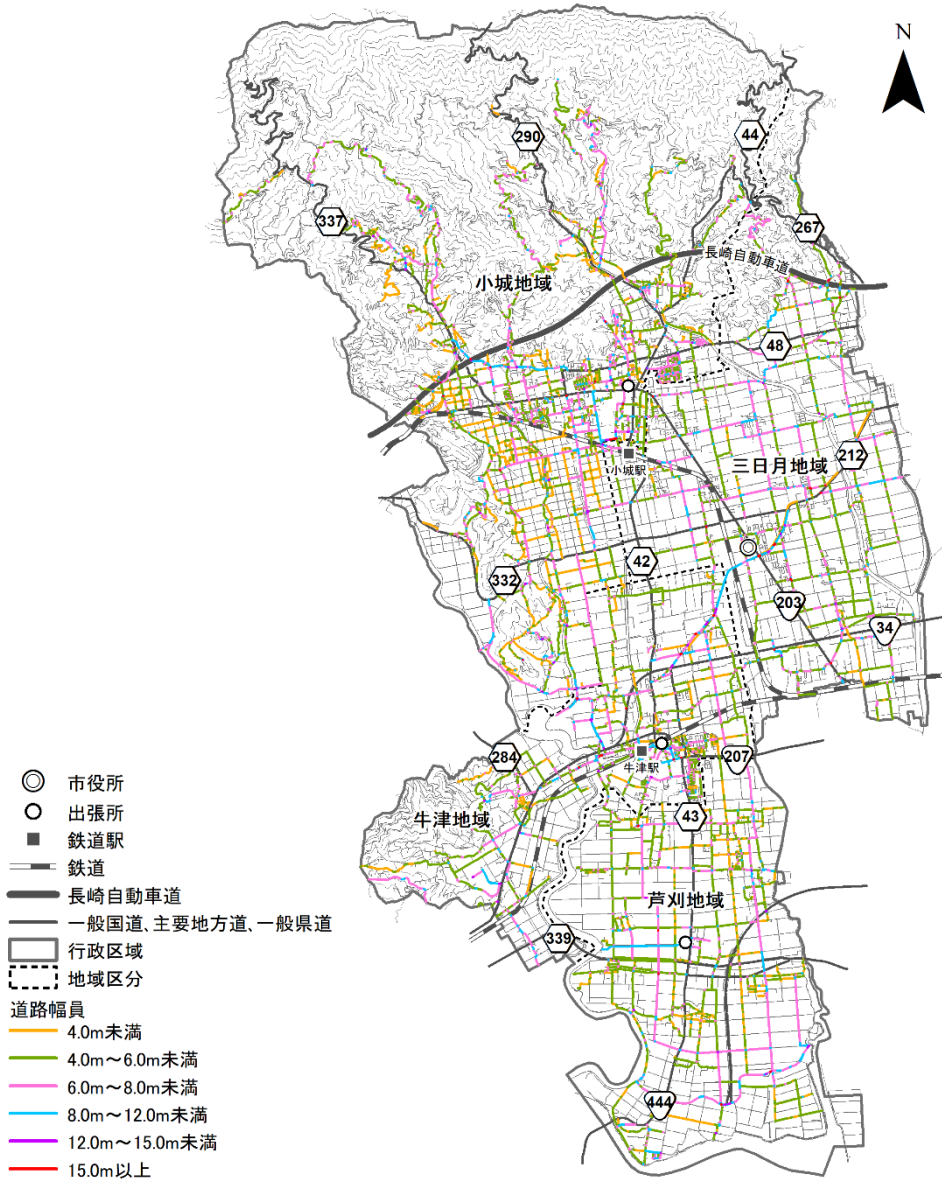


図 道路幅員

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）

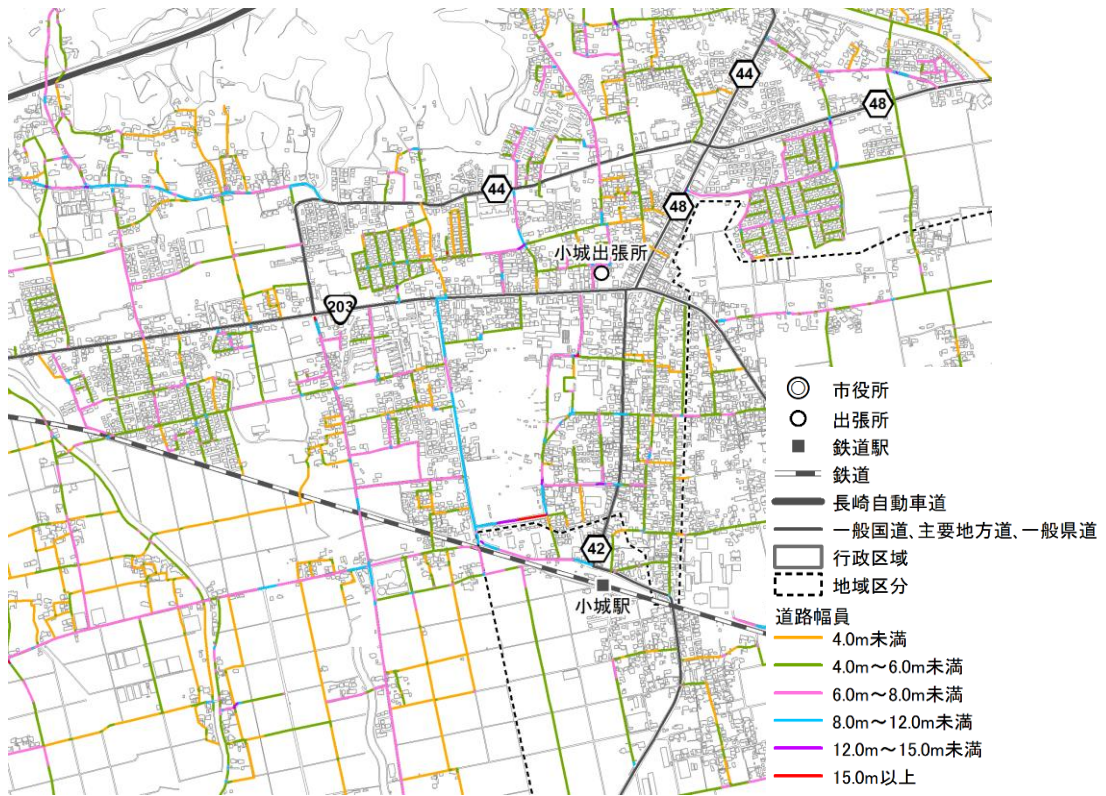


図 道路幅員 拡大図①

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）



図 道路幅員 拡大図②

出典：庁内資料（平成 30 年度道路台帳）

3 交通状況

3-1 路線別交通量

主要道路の自動車交通量についてみると、長崎自動車道と一般国道34号等の東西方向の交通量が多く、いずれも隣接する佐賀市や多久市とのアクセスに欠かせない道路となっています。高速道路や一般国道では、交通量が10,000台/12hを超える道路が多くみられます。交通量の経年変化をみると、牛津地域などでは減少傾向にあります。芦刈地域の大幅な交通量の減少は、平成25年の久保田IC～芦刈ICの有明沿岸道路開通が要因と考えられ、広域幹線道路の開通により、周辺路線への影響がみられます。

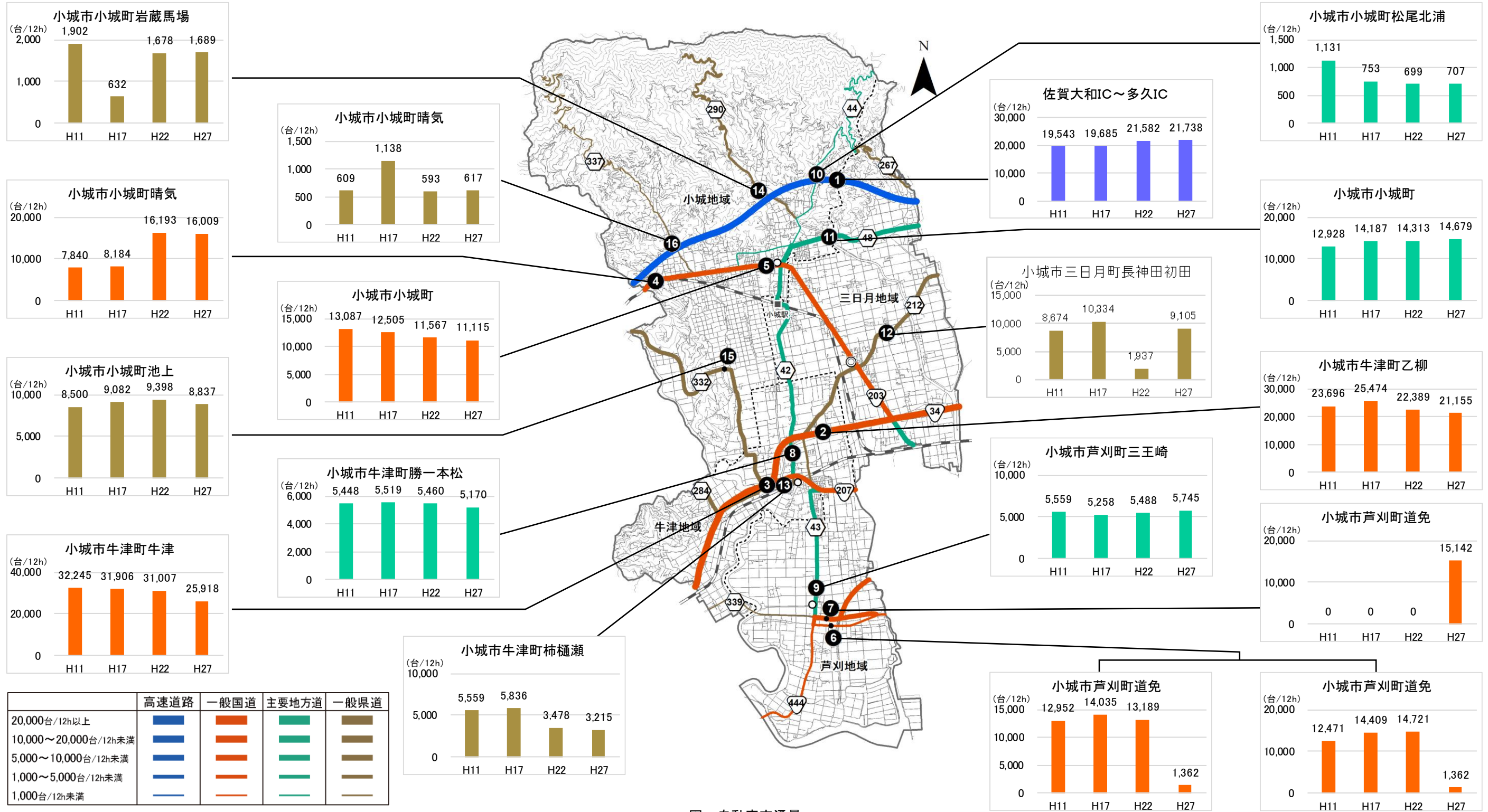


図 自動車交通量

出典：道路交通センサス

3-2 大型車混入率

大型車混入率は、長崎自動車道と一般国道444号の地点7が高くなっており、次いで一般国道34号、主要地方道48号、一般県道290号が高くなっています。
 幹線道路では、混入率が10.0%を超える地点が多い状況にあります。

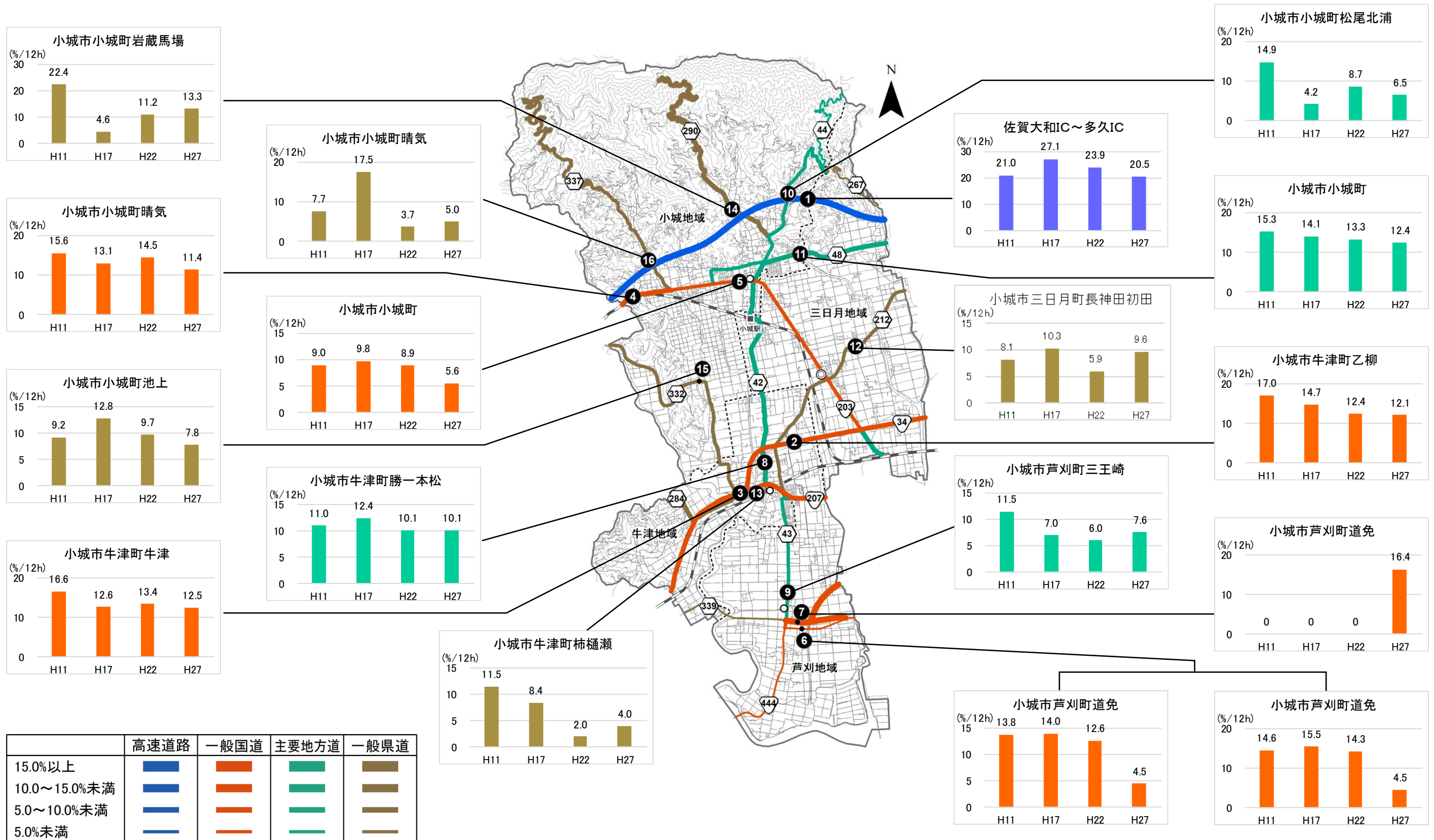


図 大型車混入率の状況

出典：道路交通センサス

3-3 混雑度

混雑度についてみると、慢性的混雑状態を呈する1.75以上の混雑度を示す地点は、地点11の主要地方道48号のみとなっています。また、1.25～1.74未満は、地点4、5の一般国道203号のみで、1.00～1.25未満は、地点15の一般県道332号となっています。

小城地域の一般国道203号、主要地方道48号、一般県道332号を除く地点では、混雑度が1.00未満となっており、一日をとって円滑に走行できる状態にあります。

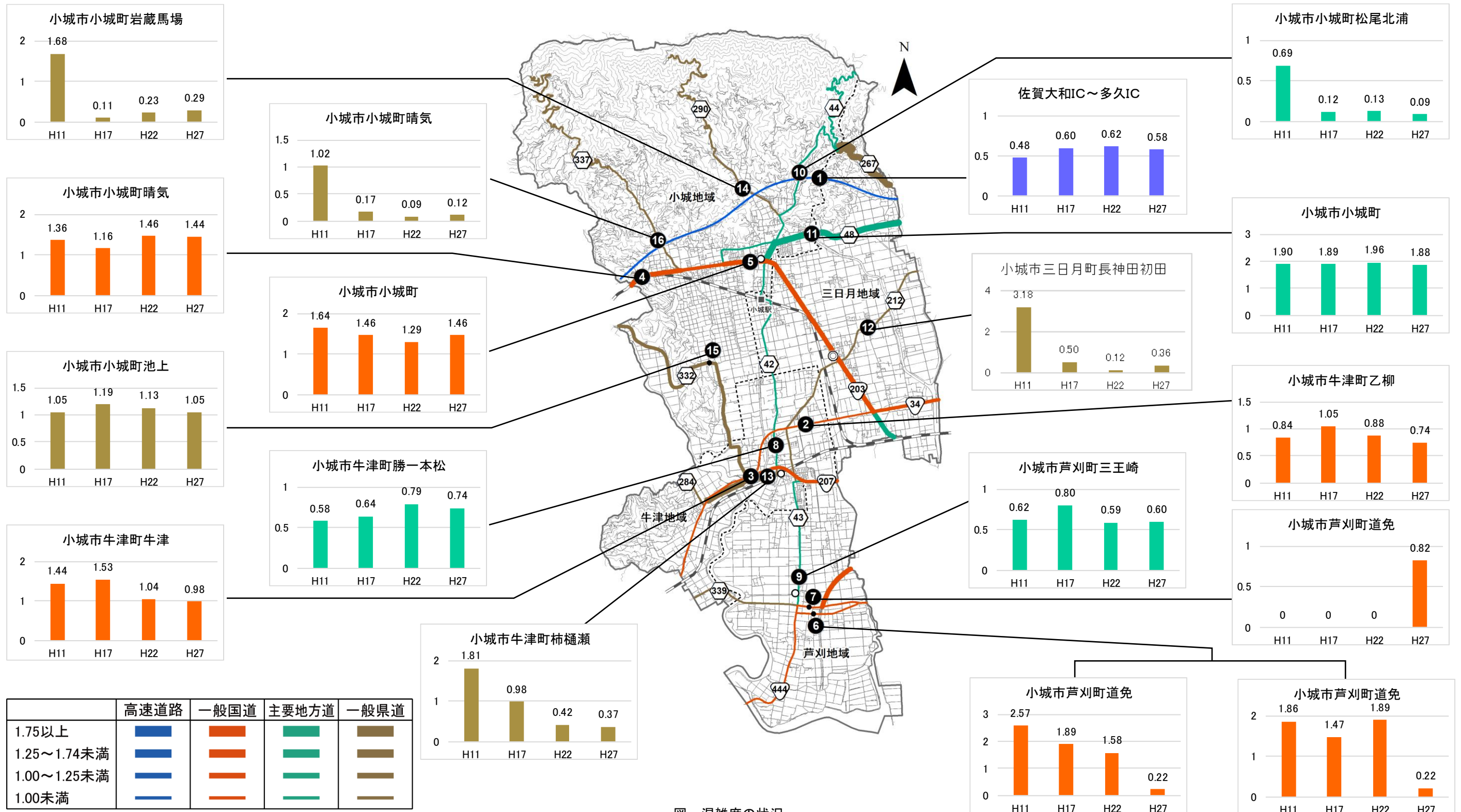


図 混雑度の状況

出典：道路交通センサス

3-4 旅行速度

旅行速度についてみると、高速道路である長崎自動車道を除くと一般国道 34 号が最も高く 40km/h を超えており、混雑度の高い一般国道 203 号や主要地方道 48 号は比較的旅行速度が低くなっています。高速道路を除いて、小城市内の旅行速度は 20km/h~40km/h となっていますが、一般県道 226 号（地点 13）が 18.8 km/h と唯一 20.0km/h を下回っています。

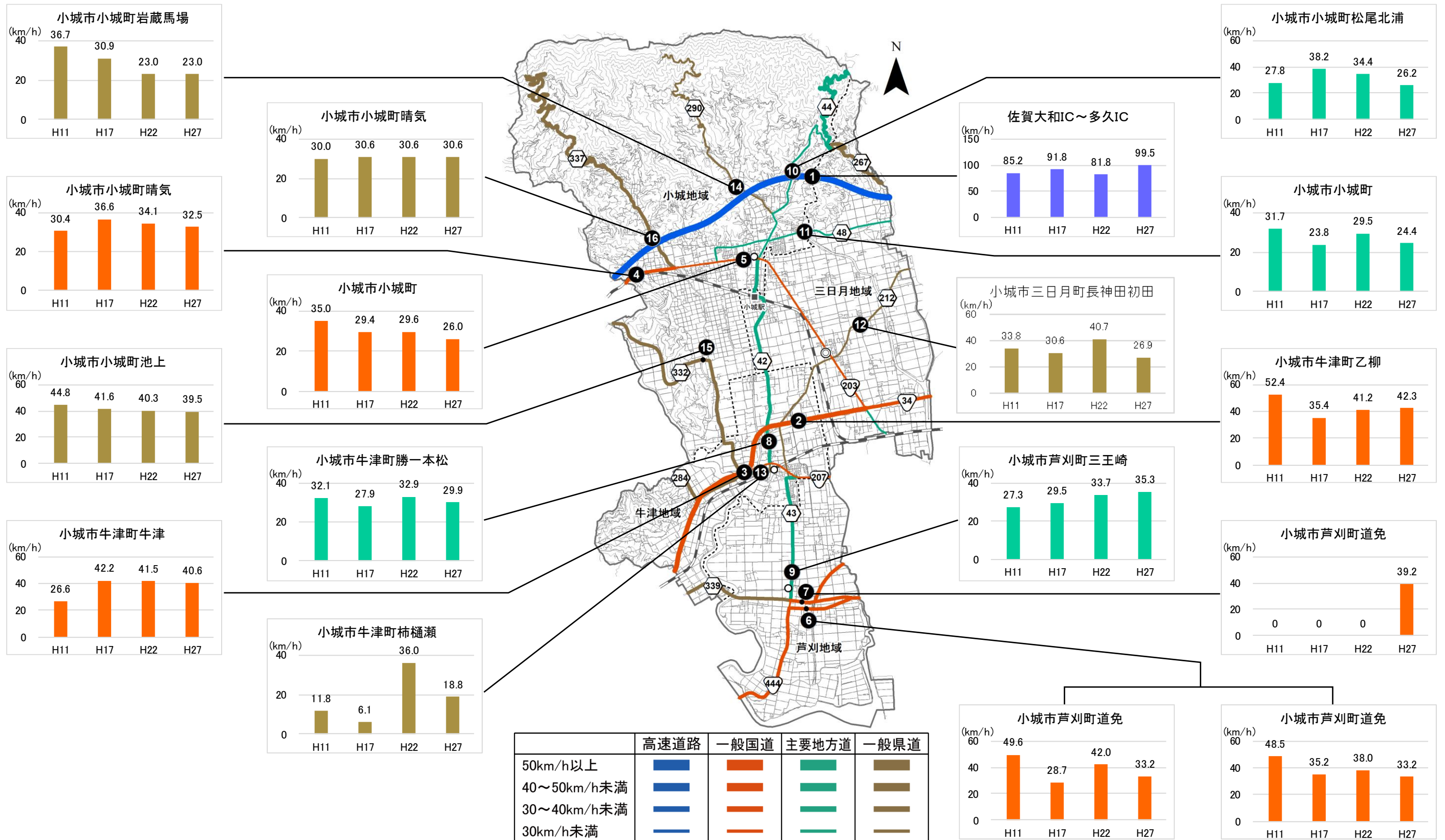


図 旅行速度の状況

出典：道路交通センサス

3-5 自動車保有台数、自動車依存状況

本市の自動車保有台数は、増加傾向にあり、平成28年には37,914台と平成23年の36,213台から約1,700台増加しています。

本市の自動車保有率は年々増加傾向にあることから自動車依存の傾向にあるといえ、平成28年の自動車保有率は83.0%となっています。

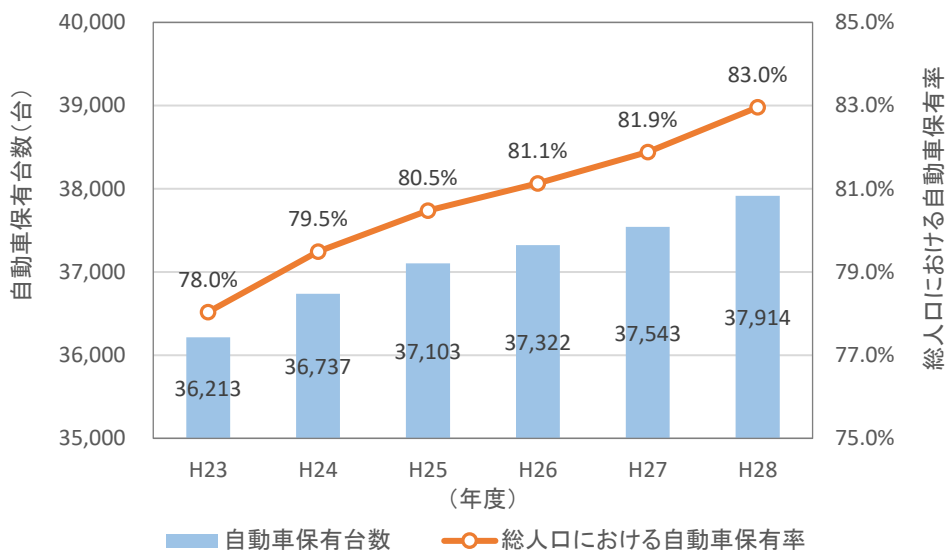


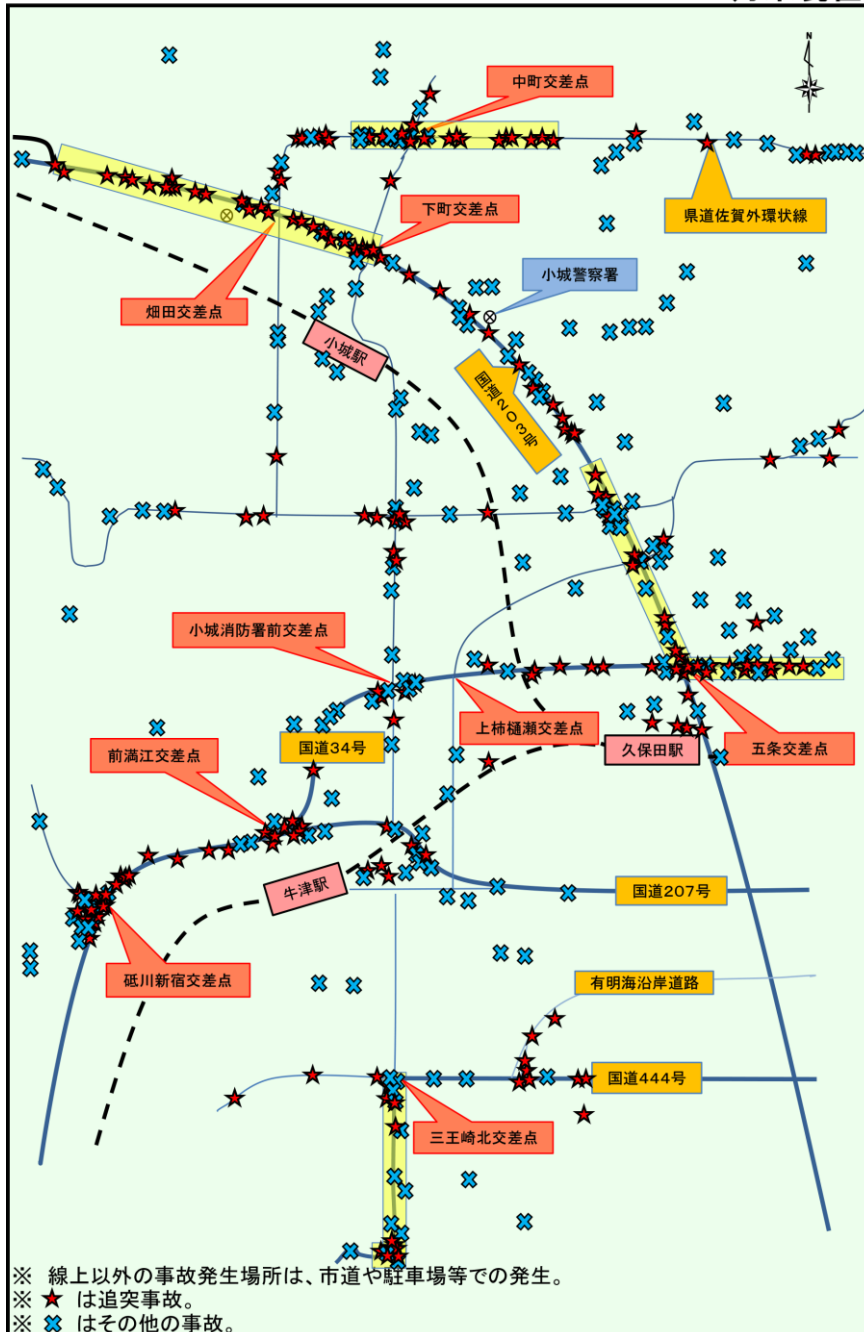
図 自動車保有台数の推移

出典：佐賀県統計年鑑・小城市HP（行政区別人口）

3-6 交通事故の発生状況

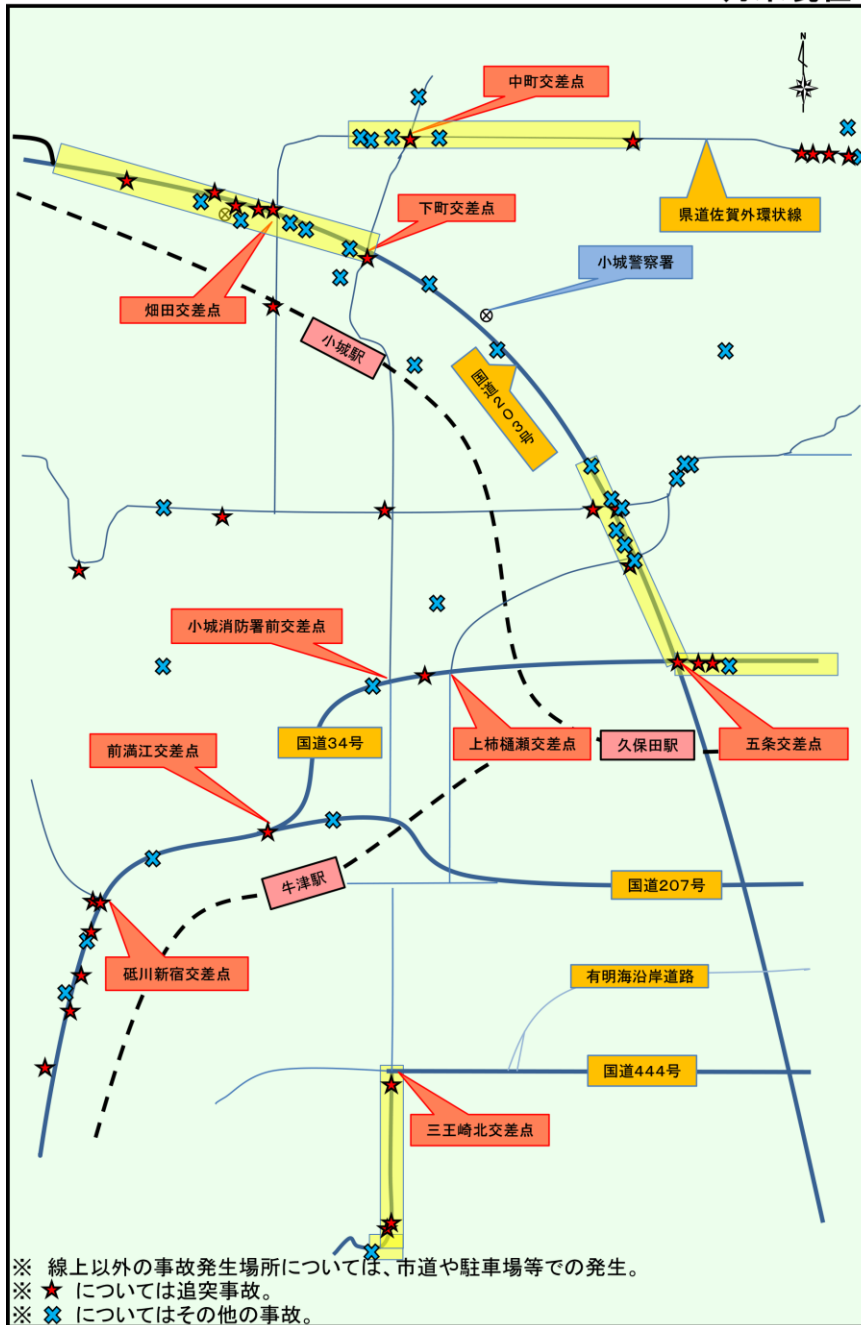
平成30年以降の人身事故発生マップについてみると、主要交差点での追突事故が多く、また、国道沿いで事故が多発しています。

平成30年 小城警察署管内(小城市) 人身事故発生マップ
12月末現在



出典：佐賀県警察署本部 HP

平成31年 小城警察署管内(小城市) 人身事故発生マップ
3月末現在



出典：佐賀県警察署本部 HP

3-7 通学路

通学路は、山間部を除く市全域に指定されています。

主要地方道、一般県道及び市道に沿った指定通学路が多く、一般国道 34 号や一般国道 207 号の指定区間は一部となっていますが、前節で比較的人身事故の多かった一般国道 203 号には長い区間が指定されています。

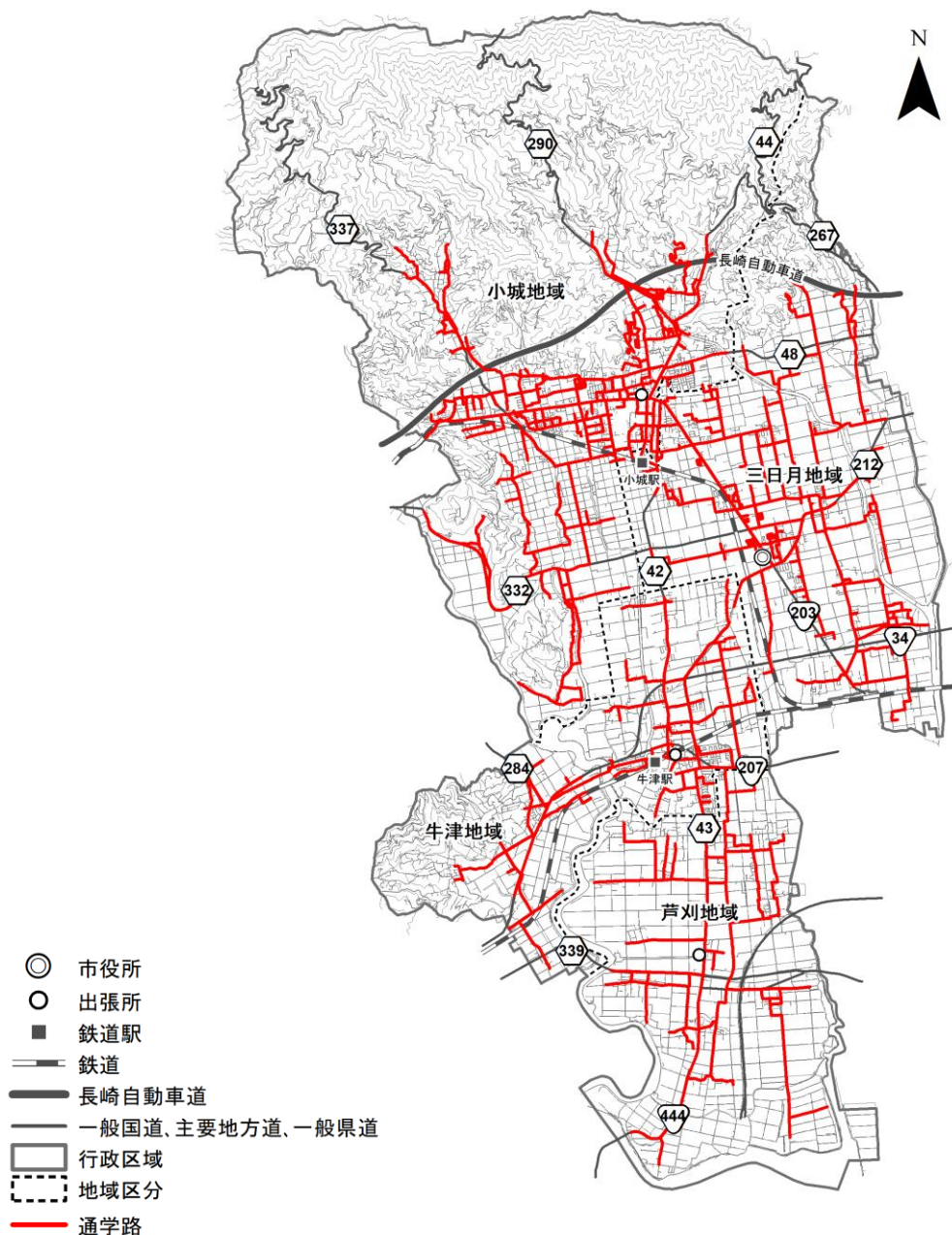


図 指定通学路

出典：庁内資料（令和 2 年各学校通学路マップ）

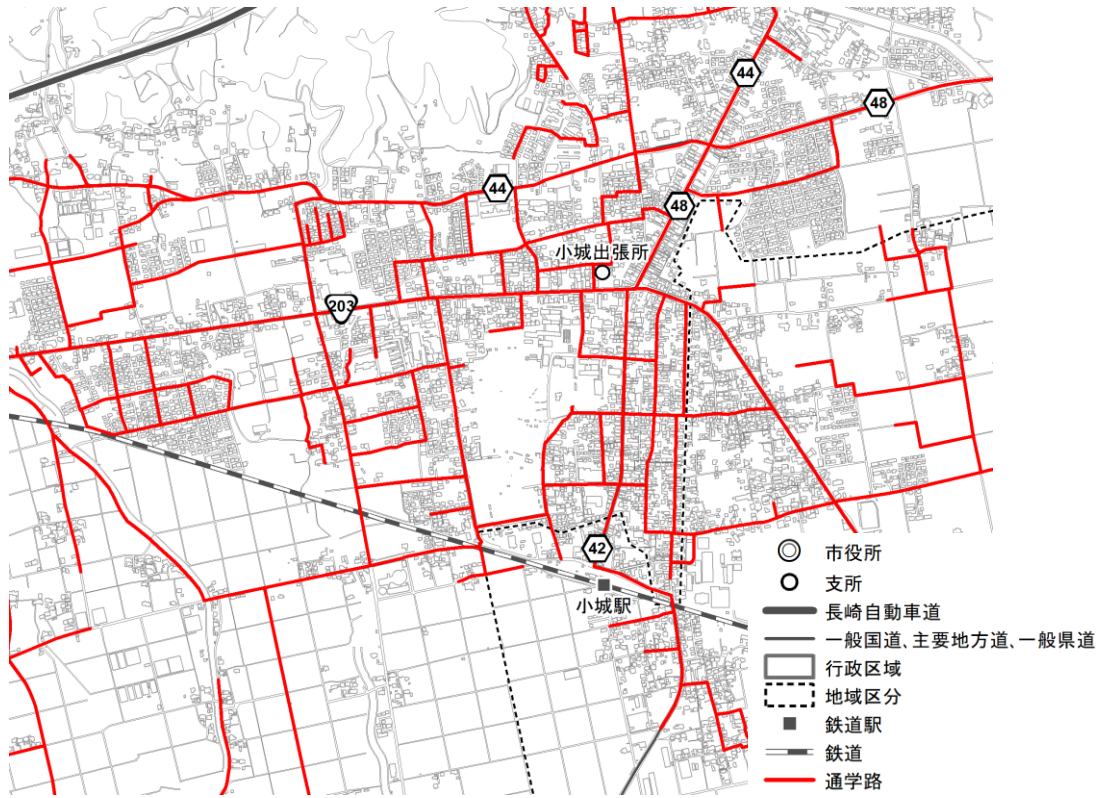


図 指定通学路 拡大図①

出典：庁内資料（令和2年各学校通学路マップ）

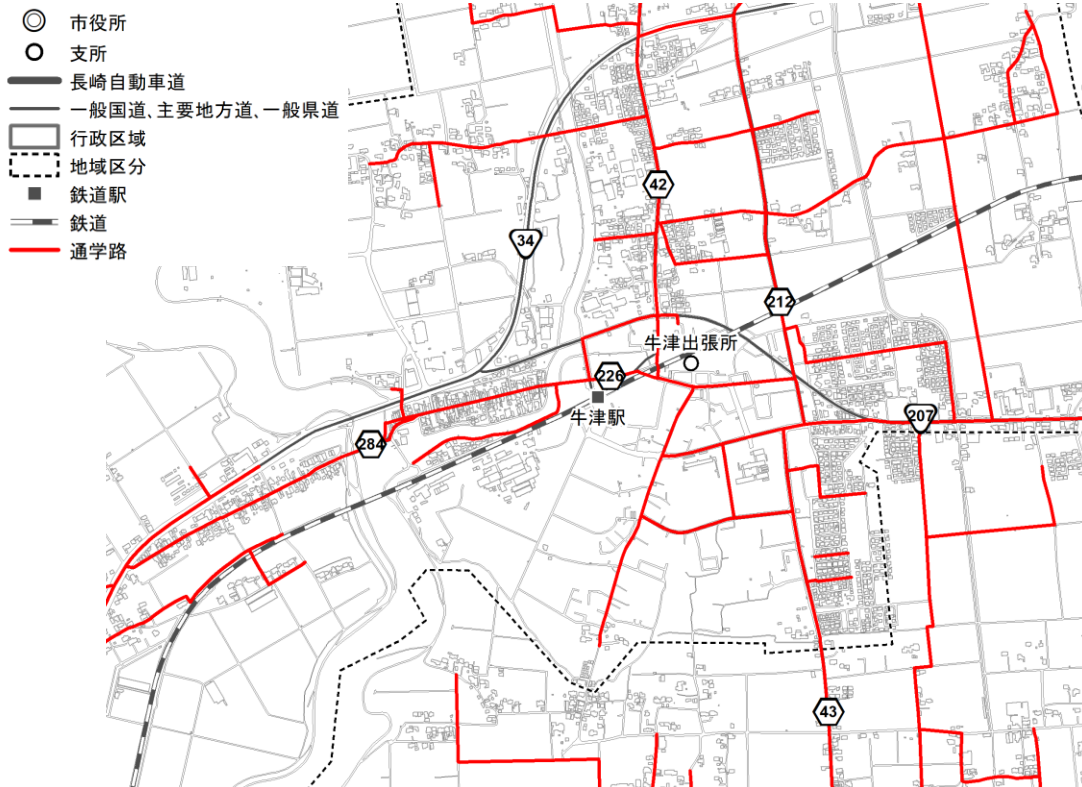


図 指定通学路 拡大図②

出典：庁内資料（令和2年各学校通学路マップ）

4 公共交通の現況

4-1 バスの利用状況

4-1-1 運行本数

本市の公共交通として路線バス（昭和バス、祐徳バス）及びコミュニティバス・乗合タクシーが運行しています。

平日運行本数（往復）40本以上の路線は、一般国道203号、一般国道207号を通る路線となっています。

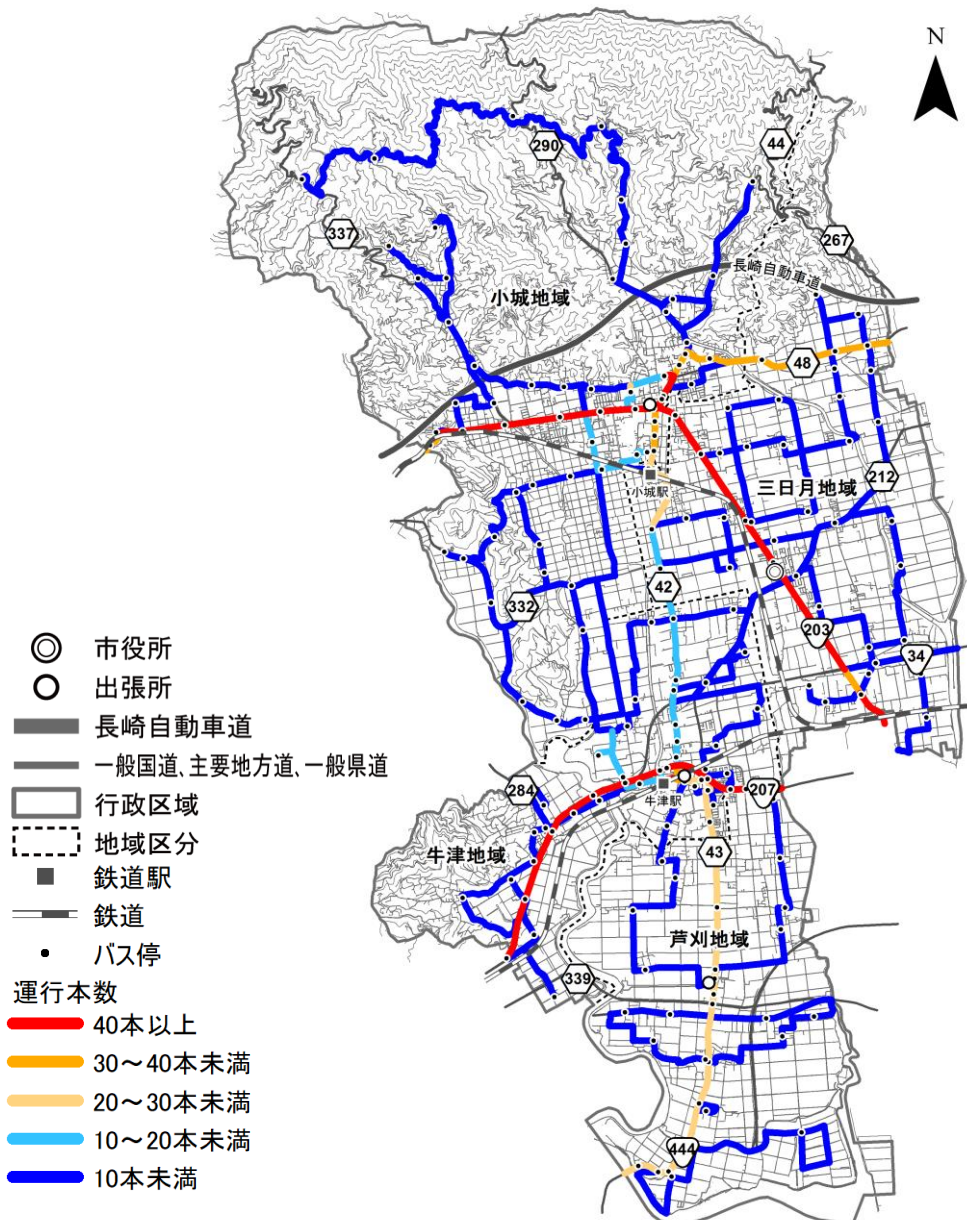


図 バスの運行状況

出典：平成29年度小城市都市計画基礎調査、小城市HP、各運行会社HP

第4章 上位関連計画の整理

1 「佐賀県総合計画 2019」の概要

佐賀県が令和元年7月に策定した「-佐賀県総合計画 2019- 人を大切に、世界に誇れる佐賀づくりプラン」においては、基本理念、佐賀県の目指す将来像が以下のように設定されています。

基本理念と佐賀県の目指す将来像

基本理念「人を大切に、世界に誇れる佐賀づくり」

- 1 安全・安心の暮らし さが
- 2 楽しい子育て・あふれる人財 さが
- 3 人・社会・自然の結び合う生活 さが
- 4 豊かさ好循環の産業 さが
- 5 文化・スポーツ・観光の交流拠点 さが
- 6 自発の地域づくり さが

また、交通ネットワークの施策分野の中で道路について、以下のように設定されています。

道路の防災対策の推進

【取組方針】

- ・県管理道路のうち、災害時に人員や物資の輸送を担う緊急輸送道路について優先的に防災対策を行う。
- ・県管理道路のうち、緊急輸送道路以外の道路についても、優先度評価を行い、優先順位の高い箇所から防災対策を行う。
- ・橋梁寿命化修繕計画に基づき、計画的に橋梁修繕を行い、橋長15m以上の早期補修が必要な橋梁の補修を完了し、予防保全的な橋梁の維持管理体制へと移行する。
- ・県が管理する道路附属物等については、点検結果を維持管理に反映させ、継続的な老朽化対策に取り組む。
- ・緊急輸送道路のうち交通量の多い路線や埋設物が多い都市部などの路面下空洞調査を優先的に実施するとともに、適切な処置を施すことで、陥没事故の未然防止に取り組む。

交通安全対策の推進

【取組方針】

- ・交差点付近を重点とした路面表示（カラー化や横断歩道）などのハード整備と注意喚起・啓発などのソフト対策を一体的に取り組み、県民の交通安全に対する行動変容を図る。

幹線道路ネットワークの整備

【取組方針】

- ・幹線道路の中でも有明海沿岸道路などの基軸となる広域幹線道路ネットワークの整備に重点をおいて取り組む。
- ・広域幹線道路ネットワークとの関連性、事業効果や緊急性を考慮して広域幹線道路を補完する幹線道路及びインターチェンジへのアクセス道路の整備を進める。

快適で暮らしやすいまちづくり

【取組方針】

- ・良好な都市環境を形成するため道路や公園などの都市施設の整備を計画的に進める。

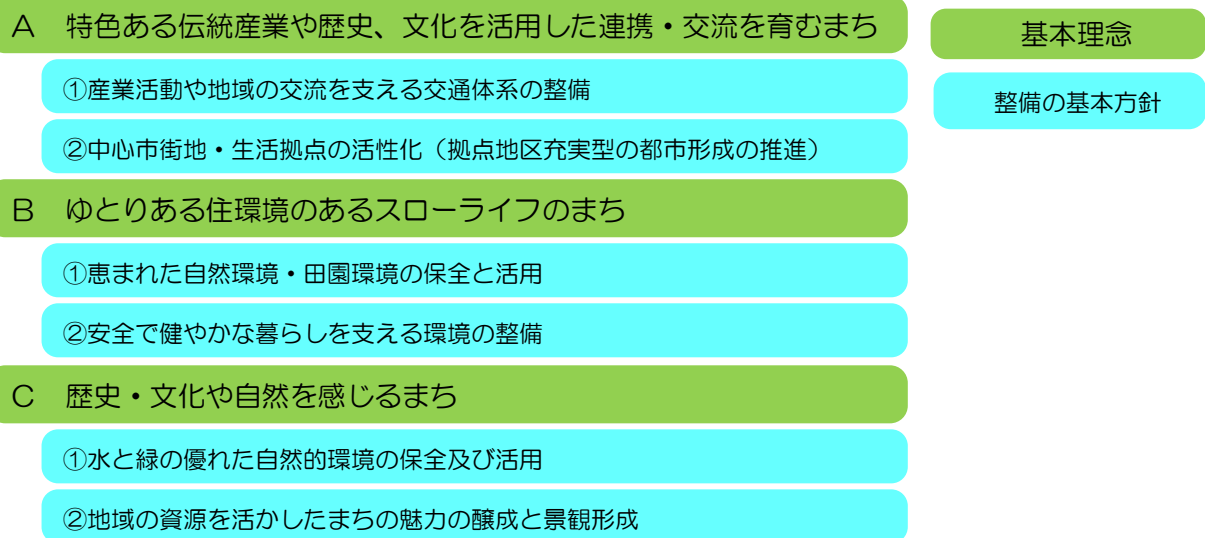
暮らしに身近な道路の整備

【取組方針】

- ・通学路における歩道整備のうち通学路合同点検における要対策箇所の整備を重点的に取り組む。
- ・県道の改良率を向上させることで、道路の利用者に対する道路の機能や安全性の向上に取り組む。

2 小城都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(区域マス)の概要

佐賀県が平成 22 年 10 月に決定した小城都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(区域マス)においては、小城都市計画区域の都市づくりの基本理念、整備の基本方向が以下のように設定されています。



また、主要な交通施設の配置及び整備の方針の中で道路について、以下のように設定されています。

② 主要な道路の配置及び整備の方針

- 【市街地を形成する道路】**
- ・都市計画道路については、国・県・市道の整備計画等と調整を図りながら、必要に応じて整備を図る。
 - ・市街地を形成する都市計画道路については、市街地内における円滑な交通処理、良好な市街地環境の形成等に向けて、適切な配置を考慮し整備を図る。
 - ・長期間事業未着手の都市計画道路については、必要に応じて見直しを行う。

- 【本区域全体の骨格を形成し、他都市との連携を担う道路】**
- ・長崎県や熊本県方面とのアクセスを向上する有明海沿岸道路の整備を促進する。
 - ・佐賀市及び多久市・唐津市方面との都市間連携を強化する佐賀唐津道路の整備を促進する。
 - ・地域拠点及び集落・近隣生活拠点を結ぶ連携を強化するため、(主)小城牛津線、(主)牛津芦刈線、(一)川上牛津線、(一)江北芦刈線の整備を図る。

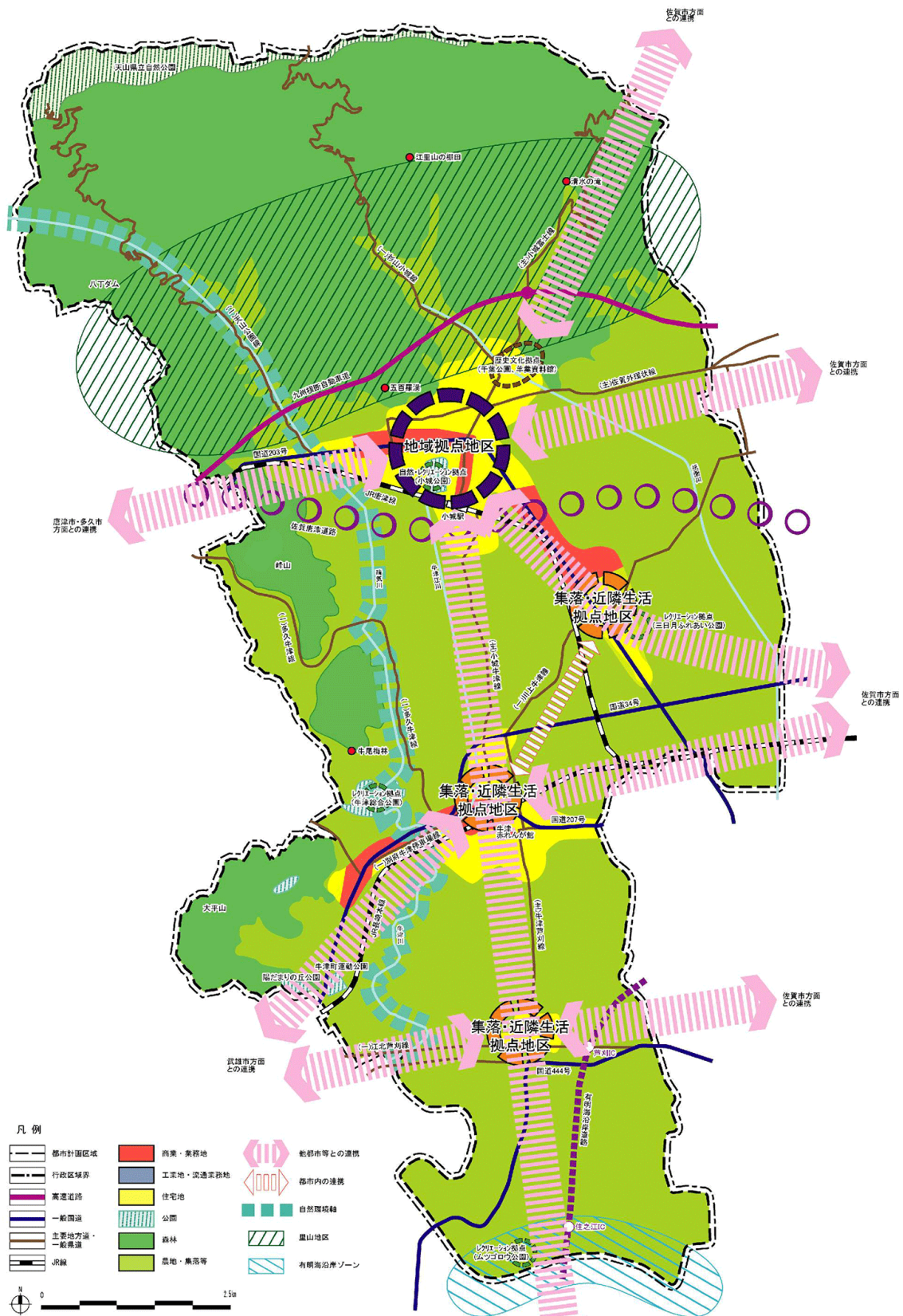


図 参考附図（整備、開発及び保全の方針図）

3 「佐賀県中長期道路整備計画」の概要

佐賀県が平成16年12月に策定した「佐賀県中長期道路整備計画」においては、基本方針が以下のように設定されています。

佐賀県の「道づくり」の基本方針

基本
方針

1 安全で安心な道づくり

道路は日常生活に密着した生活基盤です。利用者にとって快適で安全な道路空間を整備する『安全で安心な道づくり』を目指します。

2 交流を支える道づくり

佐賀県は小さな都市が各地に分散する分散型県土を形成しています。県内都市間や隣県都市との交通ネットワークを強化することによって、地域間の『交流を支える道づくり』を目指します。

3 活力ある地域を育む道づくり

道路は、経済・文化等様々な分野で人・モノ、情報が活発に行き交う交流基盤です。豊かな明日の佐賀を創造するため、都市内幹線・都市環状道路、空港・港湾アクセス道路、広域観光ルート等の整備により『活力ある地域を育む道づくり』を目指します。

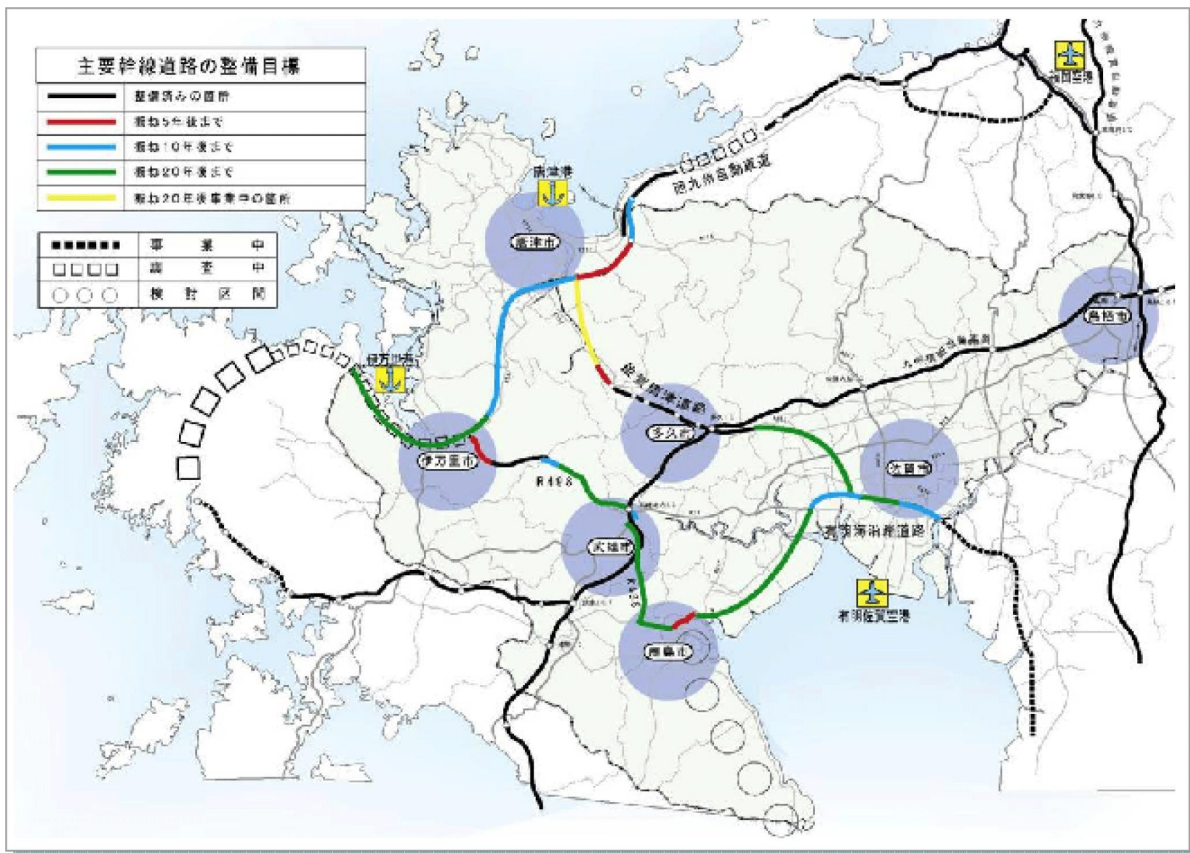


図 佐賀県の広域幹線道路ネットワーク（主要幹線道路網）の将来像

4 「第2次小城市総合計画」の概要

小城市が平成28年10月に策定した「第2次小城市総合計画」においては、目指す将来像が以下のように設定されています。

目指す将来像「誇郷幸輝～みんなの笑顔が輝き 幸せを感じる ふるさと小城市～」

- 1 住環境 住みたい!と思う笑顔が集まるキレイなまち
- 2 交通 安全にみんなが行き交うまち
- 3 自然・歴史・文化 歴史、文化と歩いていく自然豊かなまち
- 4 健康・スポーツ みんなが健やかで生きがいを感じるまち
- 5 高齢者・福祉 みんなでささえあうやさしいまち
- 6 子育て・教育 子どもが自分らしく笑顔で育っていけるまち
- 7 産業・雇用 地域の資源を活かし企業も市民も元気なまち
- 8 地域活性化 幅広い交流を深めにぎわいのあるまち
- 9 観光・広報 市民みんなが観光ガイド!ひとがひとを呼ぶまち
- 10 安全・安心 ひとりひとりの力を合わせて防犯・防災 安心して暮らせるまち

また、基本計画の中で道路について、以下のように設定されています。

2-1 道路の保全と交通網の充実

基本事業

- ① 幹線道路の適切な維持管理
 - ・国・県道等の上位道路開通に伴うアクセス道路となる市道と老朽化、劣化した市道の改良、改修(メンテナンス)等を計画的に取り組みます。また、橋梁についても、計画的な点検補修等を実施します。
- ② 国・県道へ接続する道路交通網の整備・充実
 - ・国・県道へ接続する道路交通網の整備・充実を図るため、道路管理者である国土交通省や佐賀県等と十分な協議を行い、安全で目的地まで行きやすい道路・交通網の整備・充実に努めます。また、市民や道路利用者及び公共交通機関利用者が目的の場所に安全に到着できるよう案内看板等を設置し、市道には外側線等を補修・整備しわかりやすく誘導できるよう整備します。
- ③ 地域公共交通の利用促進
 - ・市民にわかりやすく、便利で利用したいと思われるよう利用者のニーズ等を把握し、利用者の増加と利便性の向上を目指します。

2-2 交通安全対策の充実

基本事業

- ① 交通安全に関する講習・啓発の推進
 - ・交通事故のないまちを目指し、小城市交通安全対策協議会を通じ、関係団体と連携し、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた交通安全教育を行います。特に高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しては高齢者の特性を知り、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。
- ② 交通安全の環境整備
 - ・少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できるように、通学路、生活道路などにおいて、「人(歩行者)」の視点に立った交通安全対策を推進します。特に交通の安全を確保する必要がある道路においては、警察や国道事務所などの関係機関と連携しながら、効果的な対策に努めます。

5 「小城市都市計画マスタープラン」(都市マス)の概要

小城市が平成20年8月に策定した「小城市都市計画マスタープラン」(都市マス)においては、将来都市像、基本方針が以下のように設定されています。

「薫風新都一天山と有明海が織りなす 生活創造都市・小城市一」

将来都市像

基本方針

- 一体性のあるまちとしての骨格の形成
- 安全で健やかな暮らしを支える環境の整備
- 拠点地区充実型の都市形成の推進
- 産業活動や地域の交流を支える交通体系の整備
- 地域の資源を活かしたまちの魅力の醸成と景観形成
- 恵まれた自然環境・田園環境の保全と活用
- 市民主体のまちづくりの推進

また、全体構想の中で道路について、以下のように設定されています。

2. 交通体系の基本方針

• 本市の一体性を強化する交通ネットワークの構築

一体の都市としての骨格づくりと発展を支えることを目指して、市中心部の中心性を高め、各拠点地区間の連携を強化するための交通ネットワークの構築を図ります。

• 都市活動を支え都市間連携を強化する交通体系の確立

本市の産業活動を支え、また日常生活の多くが密接に関係する佐賀市との連携を強化するため、広域幹線道路の整備を促進するとともに、相乗的に整備効果を発揮する総合的な交通体系の確立を図ります。

• 公共交通等の利便性の向上と利用促進

移動手段である自家用車への過度な依存から、公共交通を含めた適切な利用形態に移行するため、鉄道やバスの運行ルートの変更や連携を向上するとともに、交通結節拠点等の整備や拠点地区間のネットワークの構築を行い、公共交通施設の利便性向上と利用促進を図ります。また、市街地や集落地などの生活エリアにおいて、歩行者や自転車、車椅子等により安全に移動することができる空間づくりを進めます。

■交通体系の整備方針図

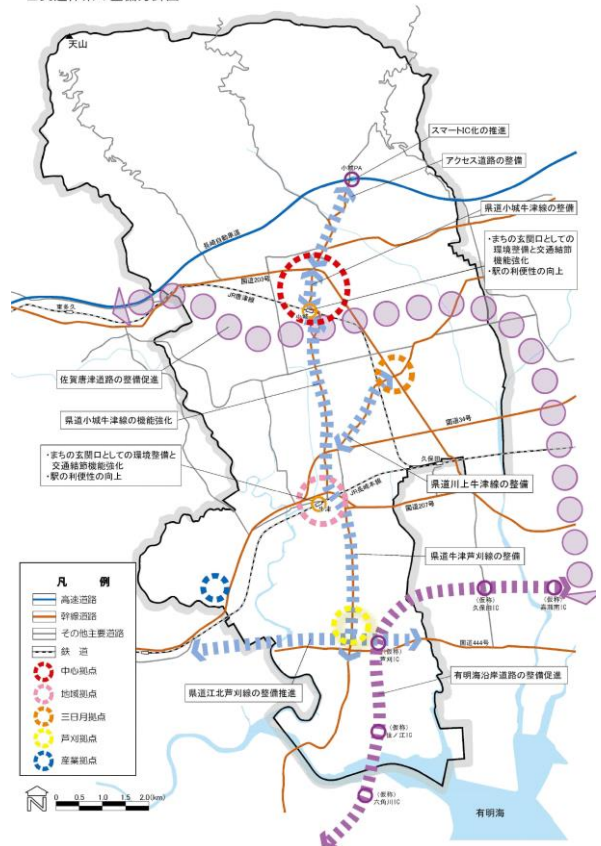


図 交通体系の整備方針図

6 「小城市立地適正化計画」の概要

小城市が平成30年3月に策定した「小城市立地適正化計画」においては、都市の将来像は以下のように設定されています。

都市の将来像「人と自然が輝く、希望活力にあふれた 生活創造都市・小城市」

また、まちづくりの基本的な方針が以下のように設定されています。

まちづくりの基本的な方針

(1) 地域の特性を生かした拠点地区の形成と相互に連携・補完するまちづくり

都市機能施設や人口が集積し、豊かな生活環境の中で、活力あふれるコンパクトな4つの拠点地区が相互に連携・補完し、一体の都市構造の構築を図ります。

(2) 日常生活圏を考慮した多極ネットワーク型のまちづくり

既存の都市基盤の有効活用を基本に、必要な都市機能が集約した生活圏を形成する拠点間を連絡する公共交通網が整備された多極ネットワーク型の都市構造を目指します。

(3) 小城市らしさの継承による魅力と活力あるまちづくり

コンパクトな市街地や拠点地区と農山漁村（中山間地を含む）集落との連携・交流による魅力ある地域の再生と創造を図ります。

(4) 多様なライフスタイルを可能とする多自然居住型のまちづくり

新しいライフスタイルの実現や生活利便性の維持、地域の誇りの醸成を図るため、天山から有明海まで広く点在する小規模な集落や自然空間と隣接するスプロール市街地においても多様で豊かな生活環境の持続性を確保していきます。

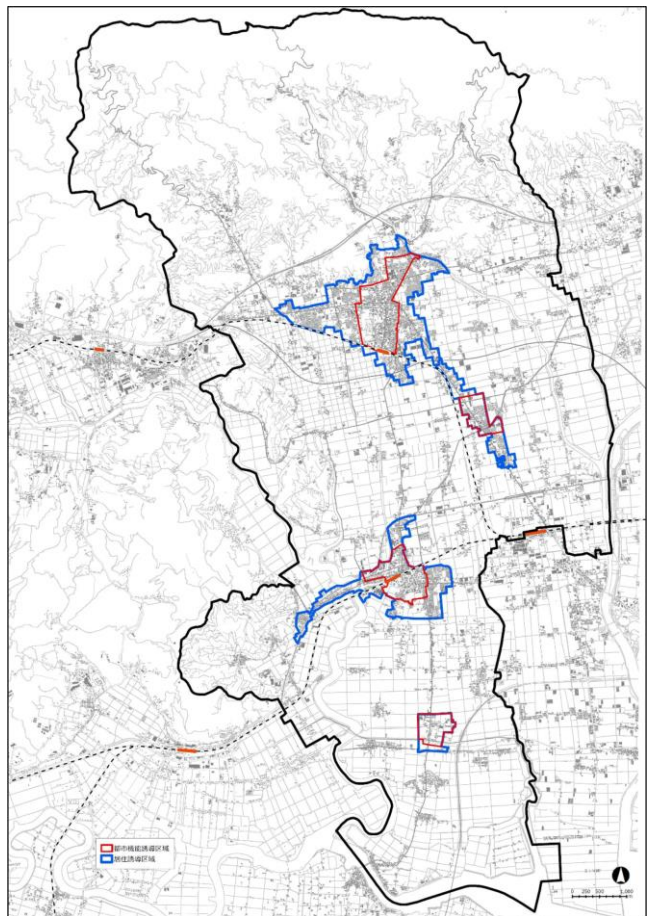


図 居住誘導区域・都市機能誘導区域

7 「小城市公共施設等総合管理計画」の概要

小城市が平成 29 年 3 月に策定した「小城市公共施設等総合管理計画」においては、基本的な方向性、基本的な考え方の中で道路について、以下のように設定されています。

基本的な方向性

道路

① 現状

市道の総延長は、705 路線で約 35.1 万 m、農道の総延長は、705 路線で約 24.5 万 m、林道の総延長は、9 路線で約 1.8 万 m になります。

② 課題

○道路は、市民生活を支える基盤であるため、事後保全型の維持管理ではなく、利用需要に応じた路線別の優先順位を検討し、予防保全型の維持管理を行う必要があります。

公共施設等の管理に関する基本的な考え方

3. 診断等の実施方針

- ・法定点検だけでなく劣化状況や利用状況等を把握しながら、必要に応じて専門業者による劣化診断等を実施して詳細な状況把握を行います。また、定期的な安全点検等により状況を随時確認し、関係者で情報共有を図りながら適正な管理を行います。

4. 安全確保の実施方針

- ・建築物に求められている最低限の機能は安全性の確保です。そのために、施設管理者の定期的な巡回点検や建築基準法の定期報告など各種法令に基づく点検などを適正に実施します。また、指定管理者制度を採用している施設では適正な施設管理の徹底を指定管理者と協働で実施します。

5. 長寿命化の実施方針

- ・点検の強化及び早期の修繕等により更新コストの削減を目指すため、長寿命化計画の策定及びこれに基づく予防管理、長寿命化に資する改善を推進します。

6. 民間活用（PFI/PPP 等）の考え方

- ・施設の維持管理・運営コストを抑制しつつサービスの質を向上するため、指定管理者制度などを活用していきます。また、施設の整備や更新時には、PFI/PPP などの民間活用の導入の可能性について、調査検討を行います。

7. 維持管理・修繕・更新等の実施方針

- ・建築物
不具合が発生するたびに対応する事後修繕ではなく、維持管理・更新等に関する計画を含めたアクションプランなどを策定し、長期的な視点から計画的に行います。なお、更新する場合は、複合化を前提とし、施設総量の削減を進めます。
- ・インフラ
劣化状況等を把握しながら効率的な維持管理・修繕・更新等を計画的に行います。

8. 耐震化の実施方針

- ・昭和 56 年に建築基準法が改正され、現在の新耐震基準が施行されました。新耐震基準は昭和 56 年 6 月 1 日以降に建築確認を受けた建物に適用されていることから、改正前の旧耐震基準により設計・建築された建物は耐震性のない建物となります。このため、旧耐震基準の施設の耐震化については、経過年数や危険度等を勘案しながら検討します。

9. 統合や廃止の推進方針

- ・施設ごとに利用状況、維持管理費、老朽化の状況などの施設情報を整理し、定量的な視点で評価するとともに、施設の配置状況、設置の経緯、類似・代替施設の状況等を考慮しながら統合や廃止等を検討します。

10. 建築物の施設用途別・インフラの管理方針

[インフラ施設（全種類共通）]

- ・インフラ各種においては、関係省庁などからの通達による長寿命化計画等に沿った管理運営を行う。
- ・長寿命化を考慮した構造物の安全性や健全性のほか、利用者視点の快適性や供用性についても検証する。
- ・更新及び維持コストの平準化のために、計画的且つ予防的な更新・修繕対策等を実施する。
- ・定期点検等を行うことで、安全確保と有事の際の対応に備える。

8 「小城市中心市街地活性化基本計画」の概要

小城市が平成26年3月に改訂した「小城市中心市街地活性化基本計画」においては、将来像、基本方針、目標が以下のように設定されています。

将来像 「住んでよし、訪ねてよし、和で織りなす味わいのある美しい城下町」
～歴史と伝統から織り上げられた文化が発酵する味わいのあるまちの特性を活かし、1200年間の資産を守り、育み、つなぐ、和で織りなす美しいまちをつくる～

基本方針Ⅰ 人が輝き、生き活きと活動する「小城らしい」「賑わい」づくり

基本方針Ⅱ 地域資源に彩られた味わい深い「小城らしい」「魅力」づくり

目標1 “城下町や羊羹”など地域の特徴を活かした交流人口の拡大

① まちなか出店・開業や新規事業の支援

本市中心市街地の特性と規模に相応しい商業を検討し、有効な空き店舗対策を行う。また、撤退した商業施設や低未利用地等を利用し、芸術家やSOHO等の人材等の誘致のための施策により、中心市街地を芸術・文化・業務の発信拠点とするといった試みを進める。

② イベント等の開催による時間を消費するためのまちなか回遊の促進

多様な主体が連携し、若者から高齢者まで、家族で楽しむことができるイベント、祭り等、まちなかの資源を活用して集客事業を推進する。

また、既存の“小城祇園祭”や“ホタルの里ウォーク”、“清水の滝ライトアップ”等の祭り、イベントと連携しまちなか回遊を促進する。

③ まちなか観光の受け入れ体制づくり

都市計画道路小城駅干葉公園線（小城羊羹通り）を軸として、歴史・文化及び交流拠点を起点とした回遊コースを設定し、休憩施設やトイレの確保、観光案内所の設置、散策マップ、ガイドブック、観光バス駐車場等の受け入れ体制づくりを推進するとともに、観光ボランティアガイドの養成等により、おもてなし機能の向上を図る。

④ 歴史や文化をわかりやすく見せる工夫と歴史的建造物等の保全・活用

歴史の調査研究・普及の拠点として歴史民俗資料館（桜城館）の強化を図るとともに、指定文化財・登録文化財・小城屋根のない博物館等の積極的な活用、歴史の説明板や記念施設等の整備、寺社との連携を推進する。

また、歴史的建築物は、往時の姿を回復することで、商売や居住の場・空間として、大きな魅力と経済価値を発揮することから、町屋等の歴史的建造物及び歴史的価値のある近代建築物の保存・活用により、まちなか観光の創造を推進する。

目標2 魅力的で暮らしやすい都市・商業機能の充実

① 魅力ある中心市街地商店街の再構築の推進

日常生活のための商業施設の充実や不足業種の再配置を行うために、商店街に福祉機能等を含む商店街のエリアマネジメントを推進する。

② 良好な都市景観形成と住みよいコミュニティの形成

景観形成ガイドライン（デザインコード）に基づく良好な都市景観形成と地縁団体やNPO等が行うコミュニティ事業、子育て支援事業等を推進する。

また、路地を挟んでの連帯意識が高まることが日常生活のまちづくりには重要なことから、小路・通り単位での身近なコミュニティの強化を図る。

③ 公共交通の利便性の増進と安心、快適かつ魅力的な歩行者空間の整備

子どもや高齢者等の交通弱者が生活しやすいように、周辺部と中心市街地を結び循環バスや福祉バスを充実するとともに、行政、住民、商店等が連携してバス・鉄道の利便性の向上と利用を促進する。

また、ユニバーサルデザイン化により安全に楽しく歩ける歩道空間づくりや景観にマッチした道路整備を推進する。

9 地域高規格道路 佐賀唐津道路

地域高規格道路「佐賀唐津道路」の国道203号～多久ICを結ぶ区間の整備が進められています。

多久佐賀道路(Ⅰ期)

- 車線数4車線
- 区間 自:多久市東多久町別府～至:小城市三日月町長神田
- 延長 5.3km

国道203号多久佐賀道路(Ⅰ期)は、佐賀市と唐津市を結ぶ地域高規格道路「佐賀唐津道路」の一部を構成する道路です。

多久佐賀道路(Ⅰ期)を含む佐賀唐津道路の整備により佐賀県内の第1, 2の都市である佐賀市, 唐津市及び沿線市の連携が強化されるとともに、有明佐賀空港や唐津港の支援に貢献することが期待されます。

令和元年度は、調査・設計を推進します。



出典：佐賀県HP

10 「H28 年度佐賀唐津道路（仮）小城インターアクセス道路予備設計業務報告書」の概要

【検討目的】

（仮）小城インターから北側のアクセス道路において、新築宅地や JR 唐津線との取合いを考慮し市道西小路平原線との接続形状を検討します。

【位置図】

小城市小城町・三日月町地内



【計画案】

当業務の検討の結果、以下に示す案を選定したが、アクセス道路として最適でないことからルート決定には至っていません。

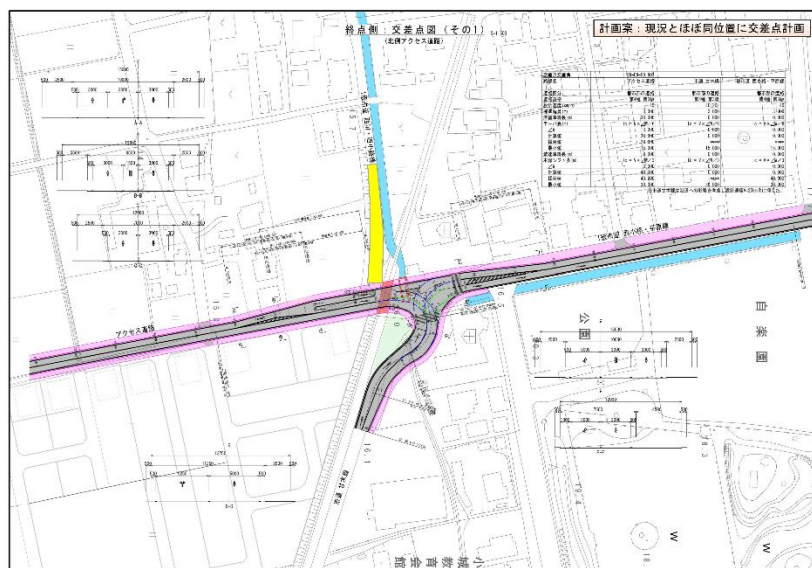


図 第 1 案 現況とほぼ同位置に交差点計画

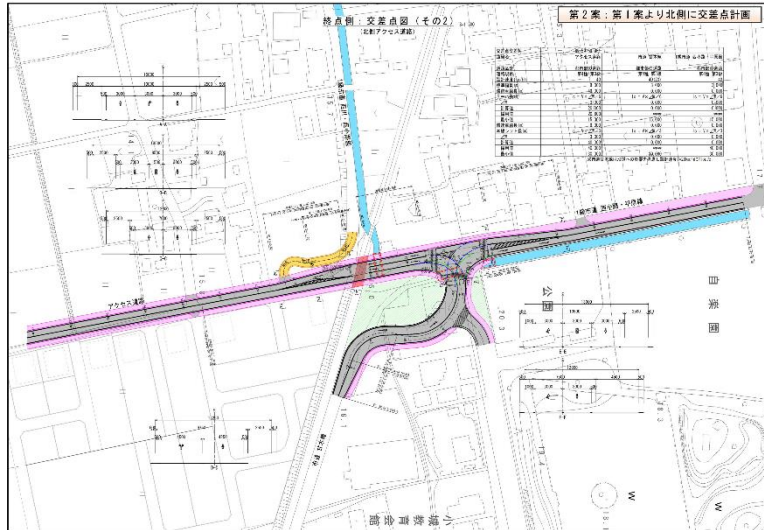


図 第2案 第1案より北側に交差点計画

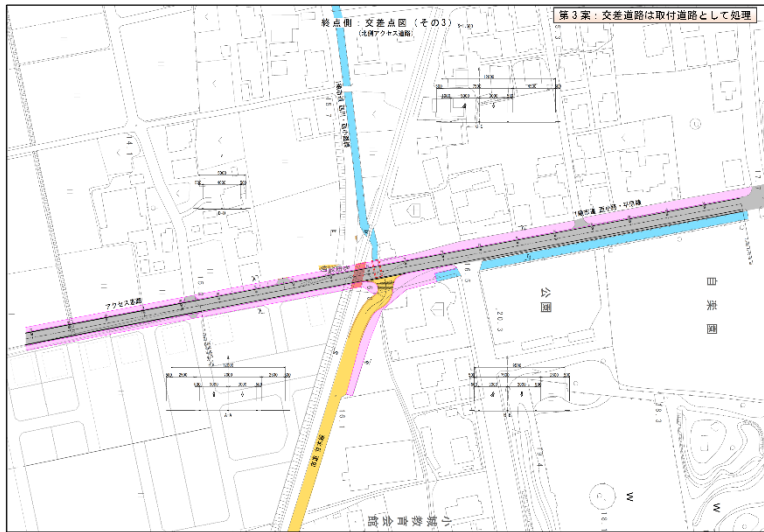


図 第3案 交差道路は取付道路として処理

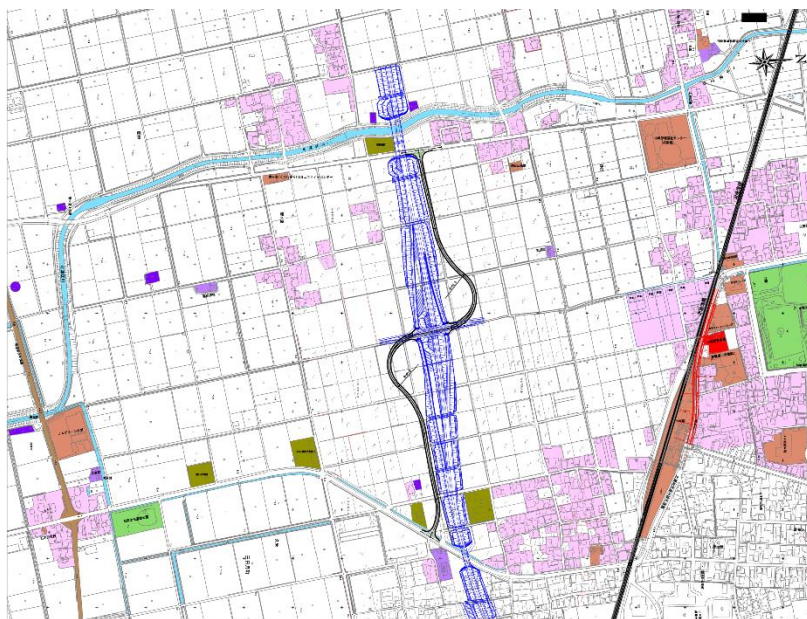


図 側道形式での取付道路計画図

第5章 地域特性の整理

項目		地域特性
人口動態		<ul style="list-style-type: none"> 人口はH17をピークに減少に転じているが、地域ごとに差が生じている。 少子高齢化が進展。世帯人員が減少し、世帯数は増加している。 人口分布では、小城駅周辺や小城市役所、牛津駅周辺で人口が集積。 人口の増減分布をみると、三日月地域では増加しているエリアが比較的多くみられる。 年齢3区分別人口分布をみると、人口集積している小城駅周辺や小城市役所周辺、牛津駅周辺では年少人口が比較的多い。また、老年人口が少ないエリアが比較的多くみられる。 将来人口はH27～R27にかけ、約20%減との予測、小城地域が最も減少すると予想されている。
産業	就業人口	<ul style="list-style-type: none"> 就業人口は横ばいで推移。産業別就業人口割合は、佐賀県平均とほぼ同傾向にあるが、地域別にみると芦刈地域の第一次産業割合が21.0%と突出して高い。
	農業	<ul style="list-style-type: none"> 農家総戸数はH12～H27にかけ半数以上減少。しかし、経営農地面積の減少は1割しかない。 農業就業人口は、芦刈地域が最も多い。
	工業	<ul style="list-style-type: none"> 事業所数は減少傾向も、従業者数はH19以降ほぼ横ばい。 近年の製造品出荷額は増加傾向となっており、1事業所当たりの製造品出荷額も増加。
	商業	<ul style="list-style-type: none"> 小売業、卸売業ともに、事業所数、従業者数、年間商品販売額が減少傾向にあるが、年間商品販売額は県内の4%を占め対県シェア率は増加傾向。国道203号や国道207号沿いに大規模店舗が多く立地。
	観光	<ul style="list-style-type: none"> 本市への観光客数は増加傾向。県全体の約1.4%占め、観光客数の内、日帰り客が9割を占める。
土地利用		<ul style="list-style-type: none"> 用途地域の指定が無く中部～南部にかけて平地が広がり、土地利用全体の約3割を田が占める。 土地利用は田畑、山林が市全体の約7割を占める。 住宅用地は全体の7%を占め、駅を中心に市街地が形成されている。 DID面積は増加しているが人口密度は減少しており、低密度な市街地となっている。
都市機能施設配置		<ul style="list-style-type: none"> 用途地域は指定されていないが、立地適正化計画の誘導区域が設定され、集約型都市構造を推進。 基本的に市全域に点在しているが、医療機関、商業施設は小城地域、三日月地域の市街地に集中しており、市役所周辺に多く立地している。また、商業施設においては県道沿線にも集中している。
地域間の流動		<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学動向では約6割が市外へ流出している。中でも佐賀市へ約4割が流出しており結びつきが強く、約4割が市外から通勤通学をしている。
災害		<ul style="list-style-type: none"> 小城市全域の平野部では浸水想定区域が広く指定されており、牛津川と祇園川周辺の一部では3.0m以上～10.0m未満の浸水想定区域・浸水深に指定されているエリアも存在している。

項目	道路交通環境
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 佐賀県のほぼ中央、東は佐賀市方面、北は唐津市方面、西は武雄市、長崎県佐世保市方面、南は鹿島市、長崎県諫早市方面に主要な幹線道路が通過。 高速交通網として、平成30年に小城スマートICが開通し、他市町から小城市へのアクセス性が向上しており、有明海沿岸道路（嘉瀬南IC～芦刈南IC）は延伸計画があり、今後更に広域交通の利便性が向上すると期待される。 佐賀唐津道路の整備により、将来西九州自動車道や有明海沿岸道路等と連結され、市内を含む地域間の交流・連携の強化が期待される。
道路ネットワーク	

項目	道路交通環境
	<ul style="list-style-type: none"> 市内の各地区を結ぶ幹線道路としては、市の中央部を南北に通る主要地方道42号や43号、44号があり、駅や市役所、出張所周辺を結んでいる。 市域の南と北でネットワークの軸の方向が異なり、方向の異なる軸が連結し、市域を網羅した構成。
道路構造	<ul style="list-style-type: none"> 市道整備状況をみると、地域ごとに整備率の差があり、三日月地域では改良済み道路が多い。 小城地域や牛津地域の山間部など、標高が高い箇所では自然発生的な道路がみられる。 4.0m未満や4.0～6.0m未満の市道が多い。 小城地域、三日月地域に歩道のある市道がみられるが、市全体としては歩道のない市道が多い状況にあり、安全な歩行空間が確保されていない箇所が存在している。 混雑度では、慢性的混雑状態を呈する1.75以上が小城町の主要地方道48号でみられた。小城地域の一般国道203号、主要地方道48号、一般県道332号を除く地点では、混雑度1.00未満と比較的1日をとおして円滑に走行できる状態にある。
自動車保有台数、自動車依存状況	<ul style="list-style-type: none"> 自動車保有台数は増加傾向で、それに伴い保有率も増加している。 保有率は80%を超え、さらに増加傾向であることから自動車依存の傾向にあると言える。
交通事故	<ul style="list-style-type: none"> 主要交差点での追突事故が多く発生。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、バス、乗合タクシーで構成された公共交通体系。 バスの路線は小城市全域をほぼ網羅している。

項目	上位関連計画
佐賀県総合計画	<ul style="list-style-type: none"> 道路の防災対策の推進 交通安全対策の推進 幹線道路ネットワークの整備 快適で暮らしやすいまちづくり くらしに身近な道路の整備
都市計画区域MP	<ul style="list-style-type: none"> 市街地を形成する道路は適切な配置を考慮し整備を図る。 本区域全体の骨格を形成し、他都市との連携を担う道路の整備を図る。
佐賀県中長期道路整備計画	<ul style="list-style-type: none"> 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
第2次小城市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> 道路の保全と交通網の充実 交通安全対策の充実
都市計画MP	<ul style="list-style-type: none"> 本市の一体性を強化する交通ネットワークの構築 都市活動を支え都市間連携を強化する交通体系の確立 公共交通等の利便性の向上と利用促進
小城市立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能施設や人口が集積し、コンパクトな拠点地区が相互に連携・補完し、一体の都市構造の構築を図る。 必要な都市機能が集約した生活圏を形成する拠点間を連絡する公共交通網が整備された多極ネットワーク型の都市構造を目指す。
小城市公共施設等総合管理計画	<ul style="list-style-type: none"> 効率的な維持管理・修繕・更新等を計画的に行う。
小城市中心市街地活性化基本計画	<ul style="list-style-type: none"> イベントと連携したまちなか回遊を促進する。 都市計画道路小城駅干葉公園線を軸として、歴史・文化及び交流拠点を起点とした回遊コースを設定し、まちなか観光の受け入れ体制づくりを図る。 ユニバーサルデザイン化により安全に楽しく歩ける歩行空間づくりや景観にマッチした道路整備を推進する。

