

佐賀市南部エリア開発構想

～有明海沿岸道路や九州佐賀国際空港等を活かした地域振興に向けて～

佐賀市南部エリア開発構想

有明海沿岸道路や九州佐賀国際空港等を活かした地域振興に向けて



2025年3月 佐賀市

2025年3月

目次

第1章 策定にあたって	1
1. 策定の趣旨.....	1
2. 構想の位置づけ.....	2
第2章 佐賀市を取り巻く環境	3
1. 国内産業の動向.....	3
2. 社会動向の概況.....	9
第3章 南部地域の現状	15
1. 地理的・自然的状況.....	15
2. 人口構造.....	16
3. 産業の状況.....	17
4. 交通インフラの状況.....	21
5. 用地の状況.....	24
第4章 拠点形成のための分析	26
1. 分析の考え方.....	26
2. SWOT分析.....	27
3. クロスSWOT分析.....	28
4. 拠点形成の方向性.....	29
5. 民間企業の動向分析.....	31
6. 適地分析.....	33
7. 分析まとめ.....	34
第5章 拠点形成に向けて	35
1. 将来像.....	35
2. 取組の方向性.....	36
3. ロードマップ.....	40
4. 拠点形成の効果.....	40

第1章 策定にあたって

1. 策定の趣旨

佐賀市の南部地域（以下「南部地域」という。）は、羽田・上海・ソウル・台北といった東アジアを代表するハブ空港と結ばれた九州佐賀国際空港が立地していることに加え、有明海沿岸地域の各都市を繋ぐ有明海沿岸道路などの交通インフラの整備が進展し、今後、空と陸の交通の要衝となることが期待されています。

一方で、本市では、昨今、若年層の都市部への転出超過や出生数の減少などに伴い、少子・高齢化が進行し、市場の縮小や労働力不足による経済活力の低下を招くなど、地域経済等への様々な影響が危惧されています。

国内経済は、新型コロナウイルス感染症の5類移行などにより、回復基調にあります。また、インバウンド客は増加傾向にあり、2024年の全国の訪日外国人旅行者数は過去最高に達しました。さらに、九州の状況を見ると、熊本県を中心に半導体関連工場が多数進出しています。

このような背景を踏まえ、本市では、南部地域のポテンシャルを活用し、物流業、卸売業、小売業、製造業などの産業を集積させ、モノやヒトを集めることで、南部地域の地域経済の振興と地域活力の向上に繋げ、持続可能な地域社会を構築し、ひいては、佐賀市域全体への経済波及の拡大を推進することを目指し、「佐賀市南部エリア開発構想」¹を策定しました。

図表 1-1 九州佐賀国際空港



資料)佐賀県観光連盟提供

図表 1-2 有明海沿岸道路の工事の様子



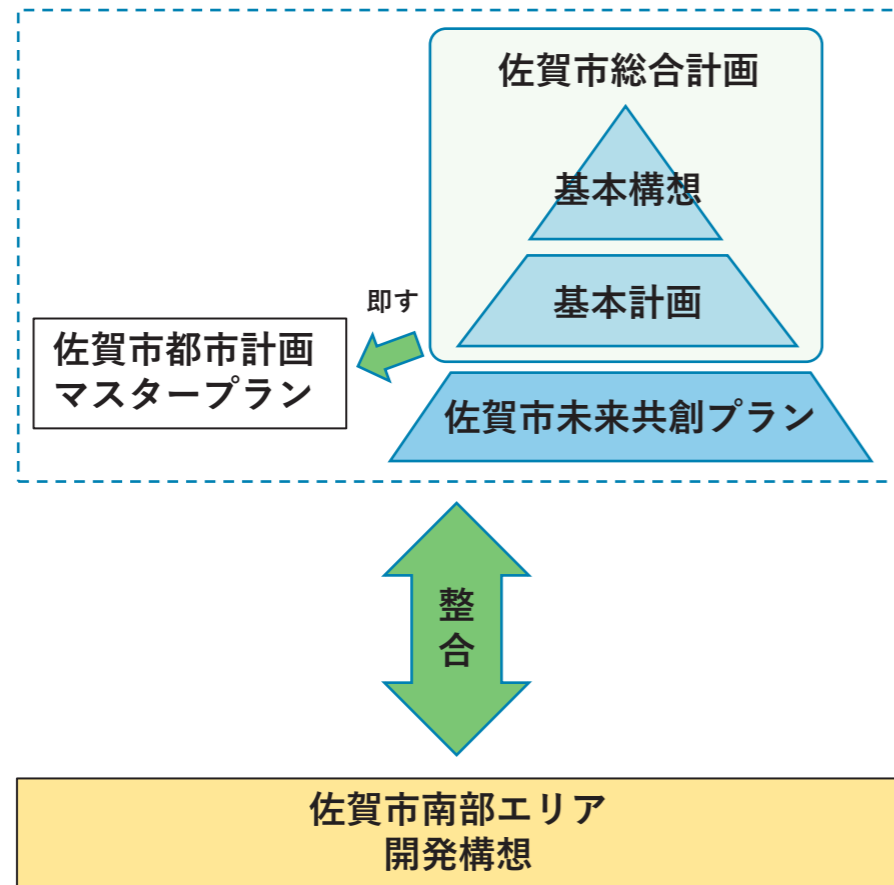
資料)国土交通省九州地方整備局有明海沿岸国道事務所提供

¹ この構想は、優良農地の保全および有明海の環境等に配慮を行いながら進めていくことを前提とし、無秩序な開発行為を推進するものではありません。

2. 構想の位置づけ

本構想は、本市の行政運営における最上位計画である「佐賀市総合計画」や、その施策や重点事業を取りまとめる「佐賀市未来共創プラン」、土地利用などの本市の都市計画に関する基本的な方針である「佐賀市都市計画マスタープラン」との調和・整合性を確保し、南部地域において持続的に発展する拠点の形成等を目指すものです（図表 1-3）。

図表 1-3 上位・関連計画との位置づけ



第2章 佐賀市を取り巻く環境

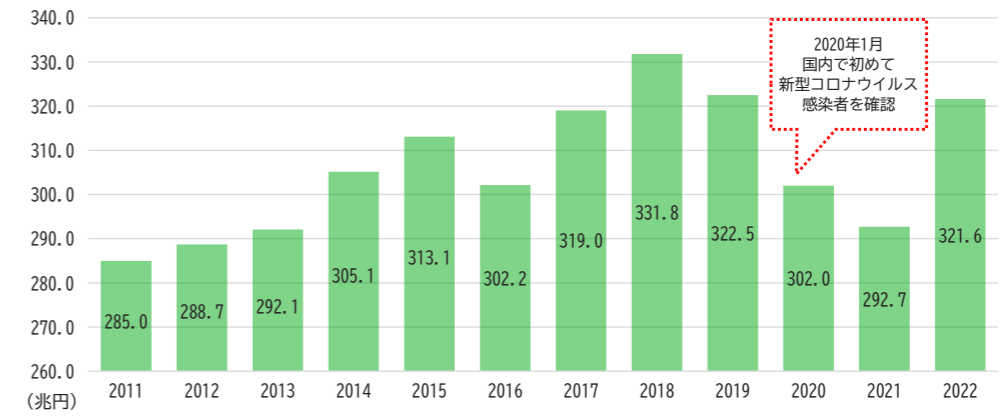
1. 国内産業の動向

(1) 国内産業のトレンド

①国内製造業の回復

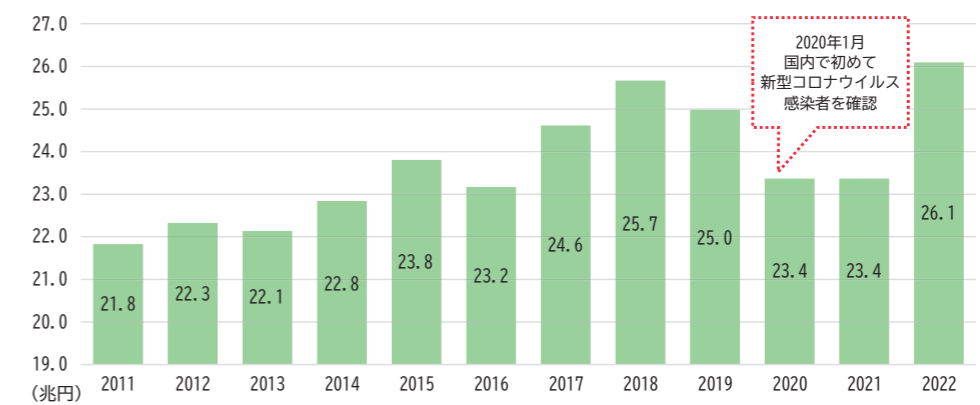
全国の製造品出荷額は、コロナ禍におけるサプライチェーンの混乱などから減少傾向にありましたが、2022年は321.6兆円となり、コロナ禍以前に迫る水準まで回復しました（図表 2-1）。九州・沖縄地方では、2022年に製造品出荷額は26.1兆円となり、過去30年で最高であった2018年の25.7兆円を上回りました（図表 2-2）。このように国内および九州では製造業は回復基調にあります。

図表 2-1 製造品出荷額の推移(全国)



注)1.2011年、2015年、2020年は「経済センサス-活動調査」、左記以外は「経済構造実態調査 製造業事業所調査」
2.従業員4人以上の事業所
資料)経済産業省「経済構造実態調査 製造業事業所調査」、総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」

図表 2-2 製造品出荷額の推移(九州・沖縄地方)



注)1.2011年、2015年、2020年は「経済センサス-活動調査」、左記以外は「経済構造実態調査 製造業事業所調査」
2.従業員4人以上の事業所
資料)経済産業省「経済構造実態調査 製造業事業所調査」、総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」

②成長産業の動向（半導体関連）

全国の集積回路²生産金額は、スマートフォンに内蔵されているメモリを中心に生産数が増加し、2017年まで堅調に推移していましたが、2018年から2020年までスマートフォン需要の一服と世界的な新型コロナウイルスの感染拡大によってサプライチェーンが混乱した影響で減少していました。しかしながら、2021年以降は、リモートワーク拡大や巣ごもり需要によるパソコン、ゲーム機、テレビなどの需要増加、コロナ禍からの経済回復等により、徐々に回復しています（図表2-3）。

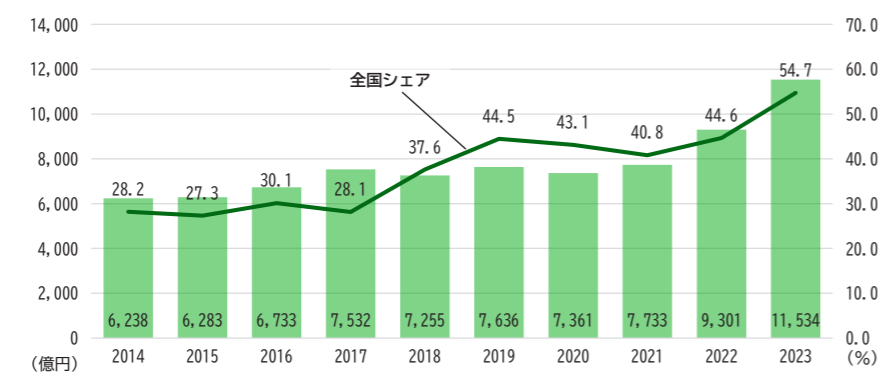
九州は全国の半導体関連工場が集積し「シリコンアイランド」と呼ばれていましたが、国際競争の激化や海外への生産移管、拠点の再編・撤退によって、生産規模は縮小しました。しかしながら、九州で盛んに製造されているカメラ向けイメージセンサーの高付加価値化などを背景に、近年、集積回路の生産額が再び増加し、2023年には生産金額が1.1兆円となりました（図表2-4）。このように半導体関連産業を牽引役として、国内・九州において製造業の産業規模は回復および成長を続けています。

図表 2-3 集積回路生産金額の推移(全国)



資料) 経済産業省「生産動態統計年報」

図表 2-4 集積回路生産金額の推移(九州7県)



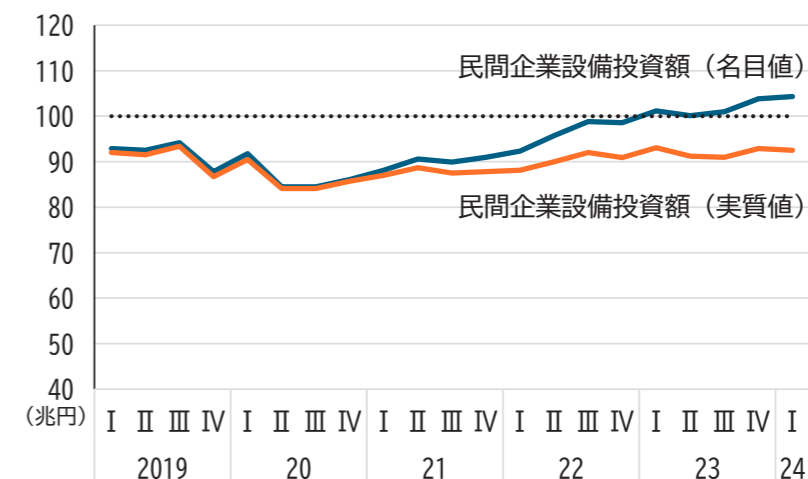
資料) 九州経済産業局調べ、経済産業省「生産動態統計年報」

² 集積回路はそれぞれの機能を持つ素子と呼ばれる部品を集め、パッケージングした電子部品を指し、一般的に「半導体」とも呼ばれます。

③企業の設備投資の状況

全国の民間企業設備投資額を GDP ベースで見ると、2023年I期（1～3月）の名目値³は1991年以来32年ぶりに100兆円を超え、2024年I期は104兆円と過去最高水準となりました。実質値⁴は、建設投資を中心に物価の上昇傾向が下押し要因となっているものの、緩やかな増加傾向が続いています（図表2-5）。

図表 2-5 民間企業設備投資額(固定資本形成)の推移(全国)

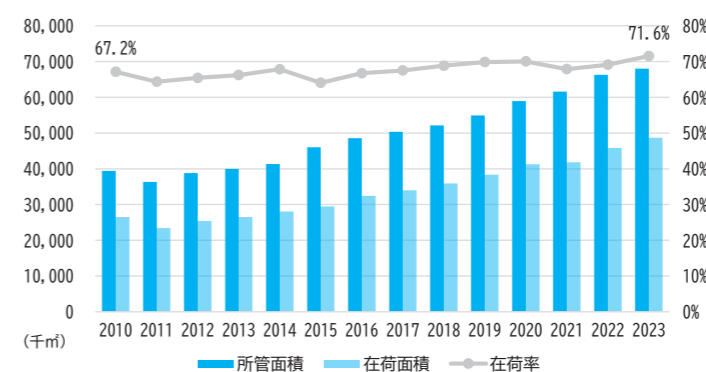


資料)内閣府「国民経済計算」

④物流業の設備投資の状況

製造業の設備投資に伴う生産の増加や物流の2024年問題に対応するために、全国の普通倉庫の面積の合計は拡大傾向にあります（図表2-6）。このように物流業においても設備投資が増加しています。

図表 2-6 普通倉庫の面積の合計および在荷率の推移(全国)



資料)国土交通省「倉庫統計季報(1～3類倉庫)」より作成(各年6月末時点)

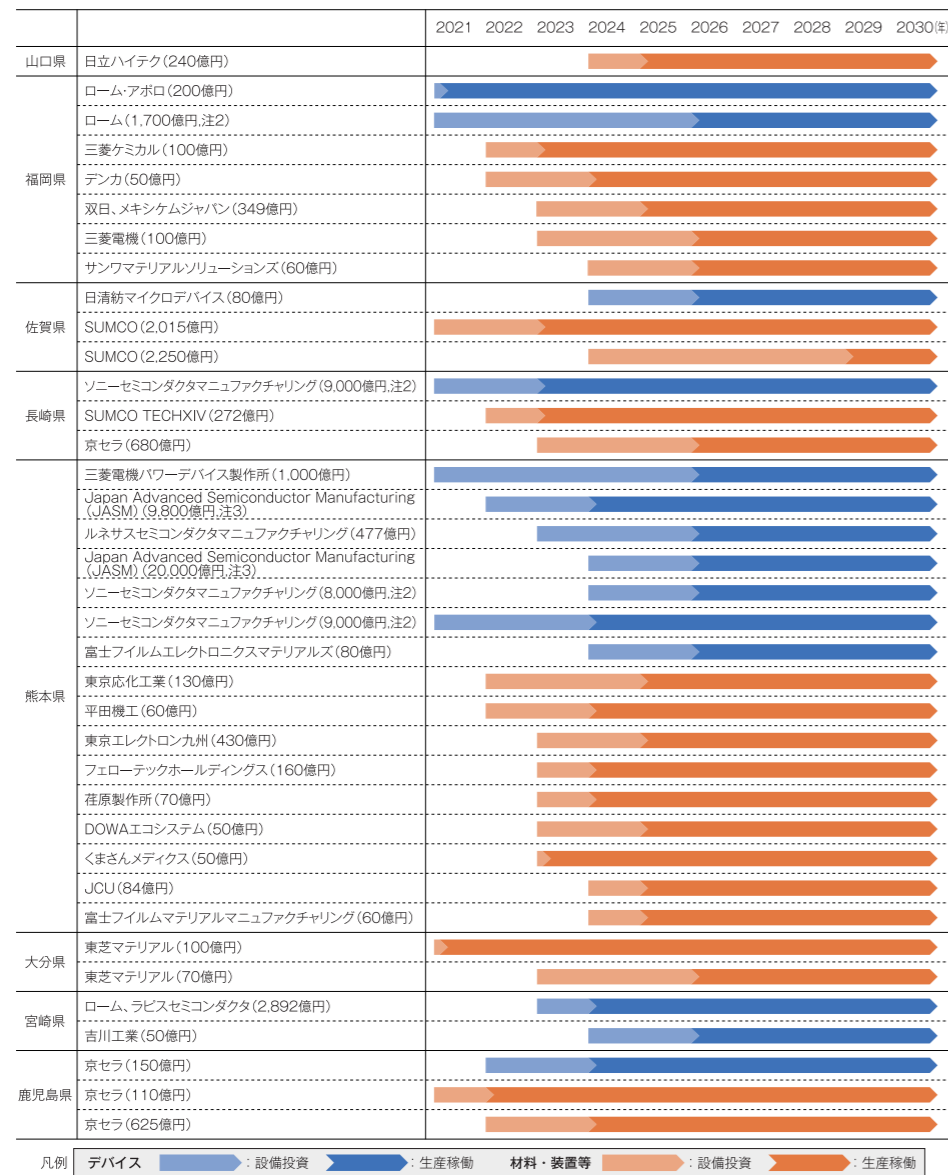
³ 名目値とは、実際に市場で取り引きされている価格に基づいて推計された値です。

⁴ 実質値とは、名目値から物価の上昇・下落分を取り除いた値です。

⑤半導体関連の設備投資の状況

九州では半導体関連工場の大規模設備投資が相次いでいます。台湾の大手半導体製造会社TSMCが熊本に設立した合併会社JASMC（熊本県菊陽町）は2024年に操業開始し、第2工場の進出も決定しています。JASMC以外にも、(株)SUMCO（東京都港区）、東京エレクトロン九州（株）（熊本県合志市）、ローム（株）（京都市）、ソニーセミコンダクタマニュファクチャリング（株）（熊本県菊陽町）など主要半導体関連企業が九州における大規模な設備投資を計画・実施しています（図表2-7）。また、半導体関連投資の増加は物流業にも波及し、建設資材、製造設備、装置などの輸送が増加しています。

図表2-7 九州・山口における半導体関連産業の大規模設備投資



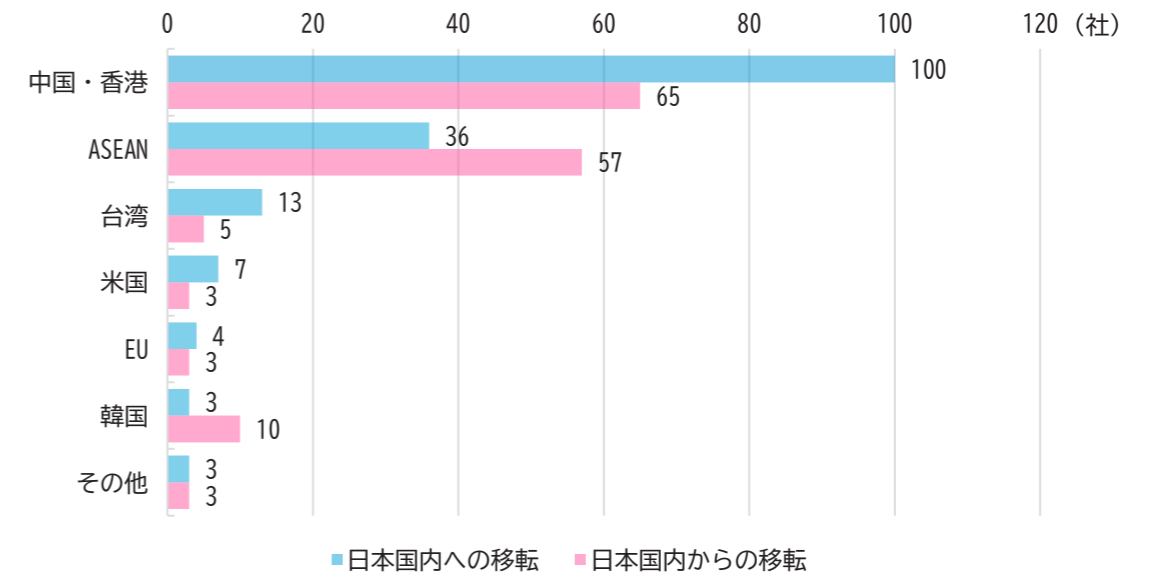
- 注)1.2021年以降の投資額50億円以上のものを掲載
- 2.一部、報道ベースのものを含む。記載の投資額は複数の県(九州外を含む。)を跨ぐ投資の合計金額
- 3.為替は1ドル=140円として概数を記載

資料)九州経済調査月報 2025年2月号「九州における半導体関連設備投資による経済波及効果の更新」

⑥製造業の国内回帰

国内製造業は、円安や海外人件費の上昇、新型コロナウイルス感染症への対策などを要因として、生産拠点を日本国内に移す傾向にあります。特に、中国・香港、台湾、米国では、日本国内からそれらの国へ生産拠点を移す企業よりも、それらの国から日本国内へ生産拠点を移す企業の方が多くなっています（図表2-8）。

図表2-8 国内製造事業者の生産拠点の移転の傾向(2022年)



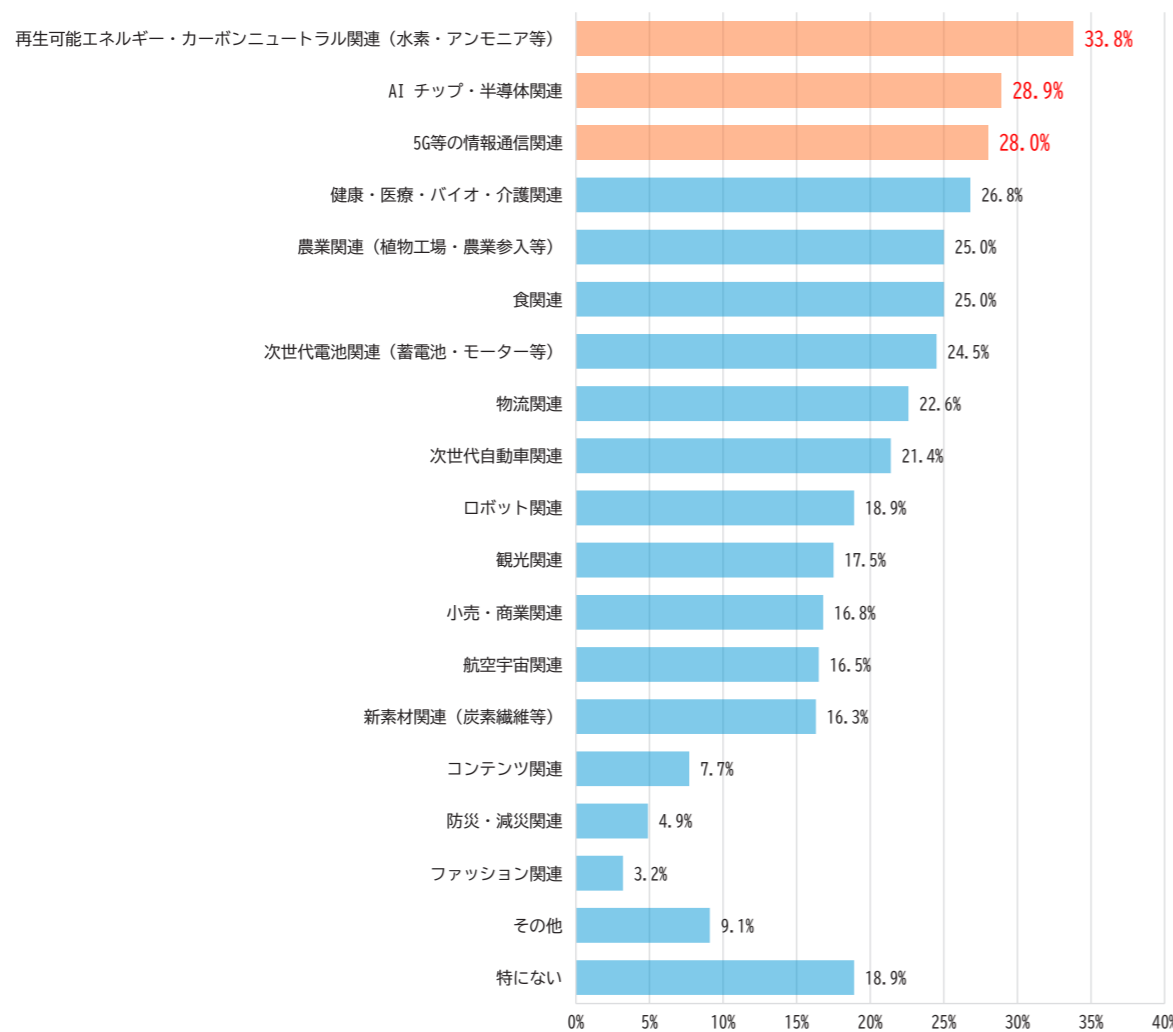
資料)三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)「我が国ものづくり産業の課題と対応の方向性に関する調査」(2023年3月)

(2) 成長業種の誘致における自治体間競争

多くの自治体では、今後、「再生可能エネルギー・カーボンニュートラル関連（水素・アンモニア等）」や「AIチップ・半導体関連」、「5G等の情報通信関連」などの成長が見込まれる産業分野への誘致に注力することが見込まれます（図表2-9）。

一方、九州では半導体関連産業を中心に産業用地のニーズが高まっており、福岡県や熊本県などでは、自治体による産業用地の整備が計画されています。今後は、九州内外の自治体間における成長産業分野の誘致の競争が更に高まることが予想されます。

図表 2-9 自治体が今後、企業誘致に力を入れていきたい産業分野



注)1. 571自治体からの回答による結果

2. 複数回答のため、合計は100%にはならない

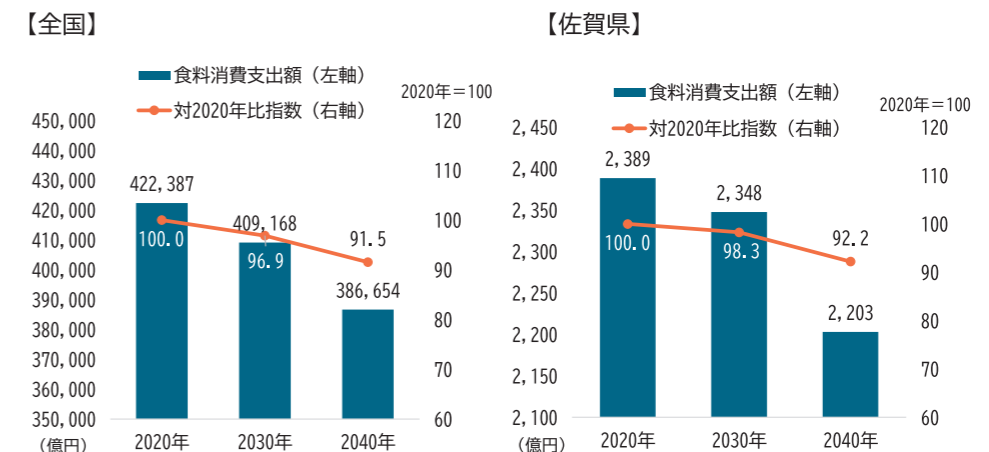
資料)(株)野村総合研究所「中小企業支援機関における支援能力向上に向けた取組等に関するアンケート」

2. 社会動向の概況

(1) 人口減少による家計支出（食料消費）の減少

全国および佐賀県の人口は今後も減少する見通しとなっており、将来において消費者数の減少も見込まれます。2020年時点の人口推計値をもとに食料消費支出を推計すると、2040年時点では、全国で2020年の約91.5%、佐賀県で92.2%まで減少する可能性があります（図表2-10）。

図表 2-10 全国および佐賀県の食料消費支出推計値



注)2020年時点の1世帯当たり食料消費支出をもとに推計

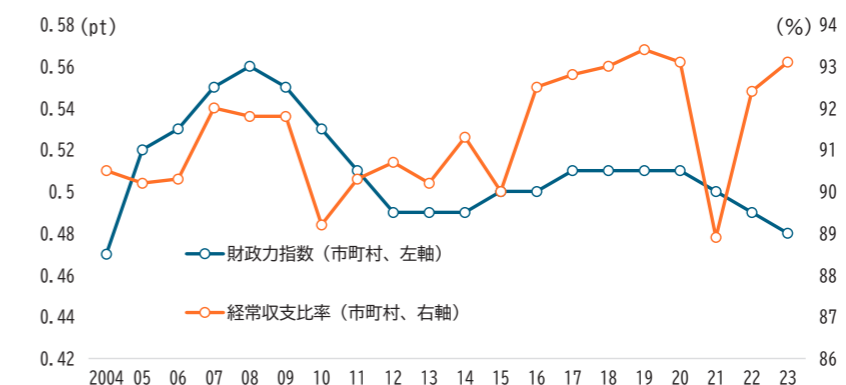
資料)総務省「家計調査」、国立社会保障・人口問題研究所推計値をもとに作成

(2) 地方財政の硬直化

高齢化による社会保障費の増大などにより、地方財政においては財政の硬直化が懸念されます。財源の豊かさを示す「財政力指数」は緩やかに低下しています。今後も、人口減少による歳入の減少に伴い、低下していくことが懸念されます（図表2-11）。

また、一般財源に占める経常的経費の比率を示す「経常収支比率」は2007年以降の低下傾向から2021年を除き、近年は上昇傾向に転じています。一般財源の多くが経常的経費に割かれており、今後も高齢化率上昇に伴って財政の硬直化が進む可能性があります。

図表 2-11 経常収支比率(全国の市町村)の推移



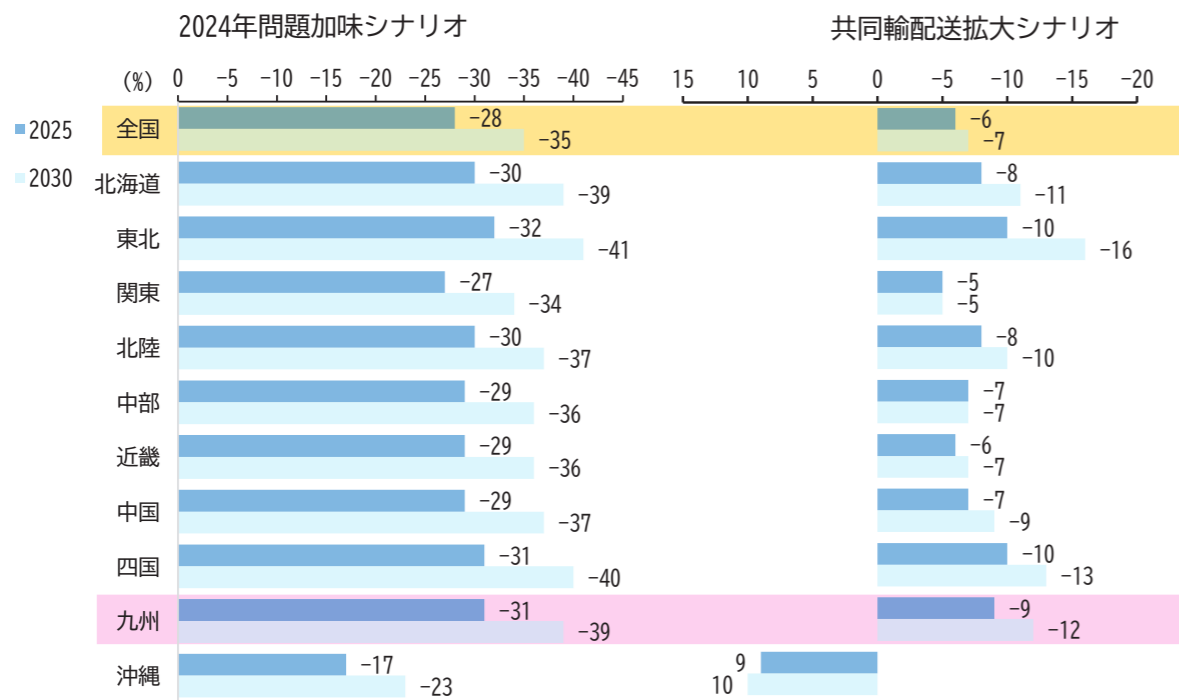
資料)総務省「地方公共団体の主要財政指標一覧」をもとに作成

(3) 物流の2024年問題による物流環境の変化

物流の2024年問題では、物流業界のトラックドライバーの時間外労働が制限されることにより、「1日あたりの走行可能距離の制約」、「収入減による更なる人手不足」、「流通コストの増加」などの課題が生じています。

現在直面しているこれらの課題の解決に向けた有効な方策の1つとしては、共同配送の取組が挙げられます。特に、人口減少の進行が早い地方では、共同配送を可能にする物流の集約拠点の整備が急務と言えます。九州においても、輸送需要に対するトラックドライバー供給数の割合は、2025年には31%、2030年には39%不足すると推計されています。一方、共同配送が促進された場合には、2030年における輸送需要に対する供給数の割合が九州では39%の不足から12%の不足まで改善されると推計されています(図2-12)。

図表 2-12 需要に対する供給の割合(ドライバー数ベース)



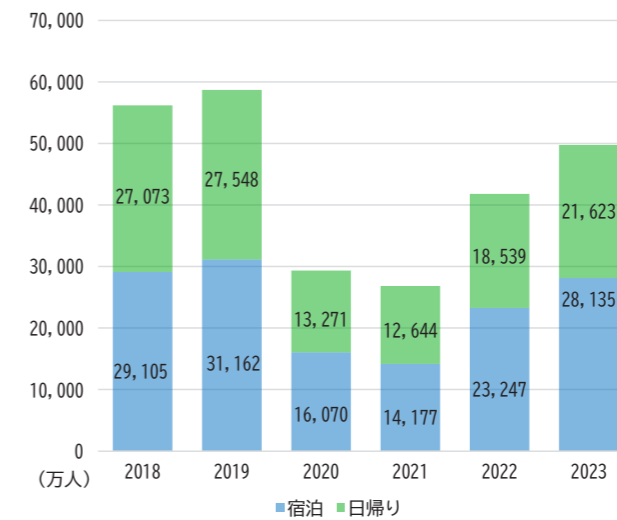
資料)野村総合研究所「トラックドライバー不足の地域別将来推計と地域でまとめる輸配送」より作成

(4) 観光需要の回復

日本人の国内旅行者数は、新型コロナウイルス感染症の影響から2020年に減少しましたが、2022年以降は順調に回復しています(図表2-13)。

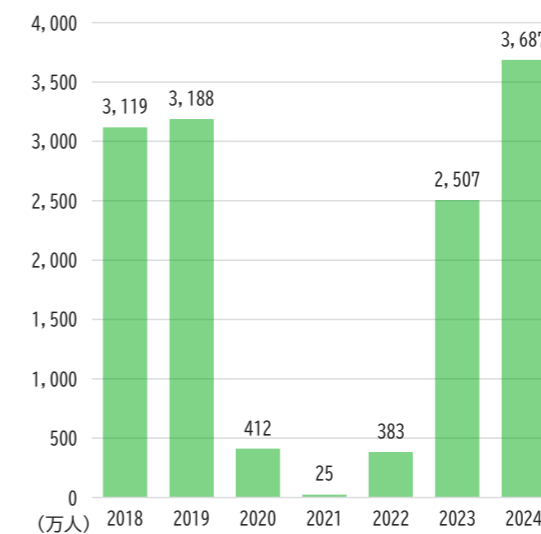
また、訪日外国人旅行者数も新型コロナウイルス感染症の影響で、2020年から2022年まで大きく減少していましたが、入国制限が徐々に緩和されるにつれ回復しており、2024年は過去最高の3,687万人となりました(図表2-14)。

図表 2-13 日本人国内延べ旅行者数の推移(全国)



資料)観光庁「旅行・観光消費動向調査」より作成

図表 2-14 訪日外国人旅行者数の推移(全国)

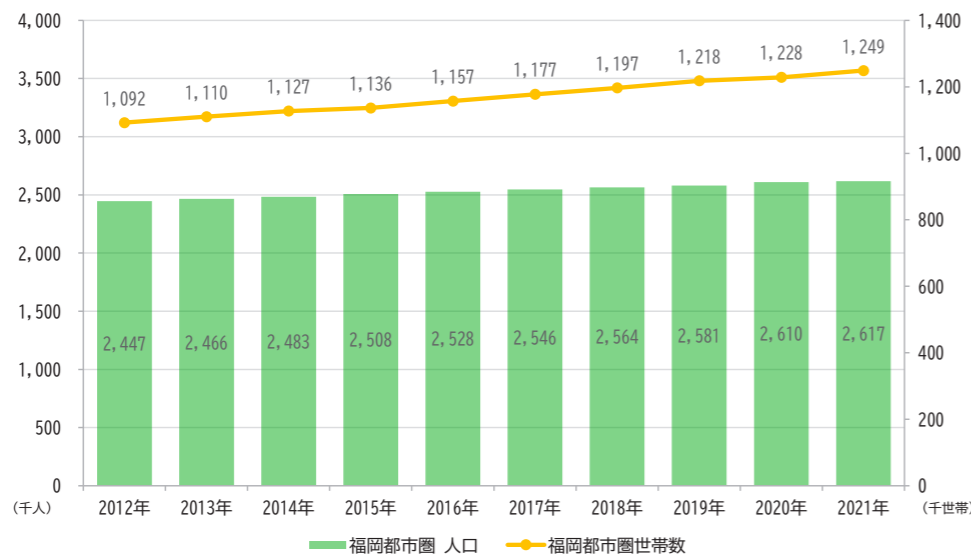


資料)日本政府観光局(INTO)資料より作成

(5) 福岡都市圏の人口増加と都市圏経済の成長

九州経済の中心地である福岡市とその周辺の市町から構成される福岡都市圏の人口および世帯数は、長年に渡って増加傾向にあり、今後も福岡都市圏の経済規模の拡大が見込まれます（図表 2-15）。

図表 2-15 福岡都市圏の人口・世帯数



資料)「数字でみる福岡都市圏のすがた」より作成

(6) 近隣空港の機能拡充による旅客・貨物輸送の競合

①福岡空港（新滑走路供用開始）

福岡空港では 2025 年 3 月に新滑走路の供用が開始され、発着回数が 17.6 万回/年から 18.8 万回/年に増加する見込みです（図表 2-16）。最終的には 21.1 万回/年の発着が目指されています。

図表 2-16 福岡空港滑走路増設の概要図



※平行誘導路二重化は、別事業として、令和元年度に完了

資料)福岡市港湾空港局提供写真より作成

②北九州空港（貨物便就航・滑走路延長）

北九州市では、1999 年に物流拠点都市構想⁵を策定し、いち早く物流に関する取組を進められています。2023 年 3 月には米国物流大手の UPS の貨物便、2024 年 4 月にはヤマト運輸（株）の貨物専用機が北九州空港に就航しています（図表 2-17）。

さらに、2027 年には、滑走路を 3,000m へ延長することで、欧州や北米との大型貨物機が就航可能となるほか、輸出入通関機能の強化も予定されています。

図表 2-17 ヤマト運輸の貨物専用便

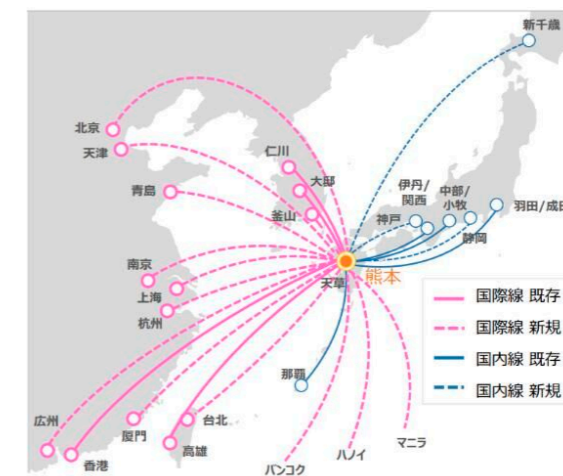


資料)ヤマト運輸(株)ウェブサイト

③熊本空港（新大空港構想）

熊本県では、JAS Mをはじめとする台湾系の半導体関連企業の投資が相次いでおり、2023 年には、熊本空港に台湾航空会社のチャイナエアラインとスターラックスの台北便が就航しました。また、2023 年に策定された新大空港構想では、既存路線の増便や新規路線の誘致などの空港機能の強化に加え、空港へのアクセス鉄道などの交通ネットワークの構築や、快適な生活ができる街づくりの推進などが掲げられています。（図表 2-18）。

図表 2-18 熊本空港のネットワークの将来予想



資料)熊本国際空港(株)「熊本空港特定運営事業等マスタープラン」

⁵ 北九州市では、輸送需要の増加やドライバー不足など物流環境の変化を受け、物流拠点としてのポテンシャルを更に発揮するため、2022 年に新たに物流拠点構想を策定されています。

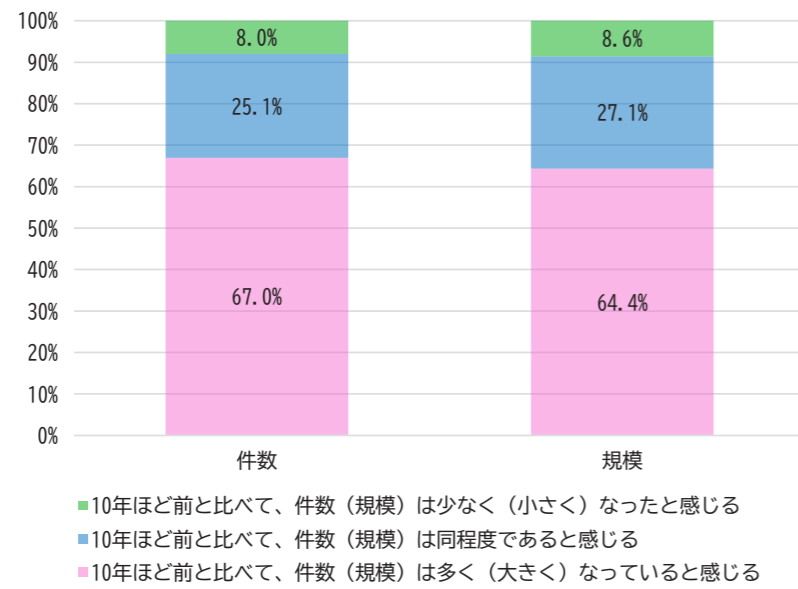
(7) 防災・減災意識の高まり

全国では、東日本大震災（2011年）、熊本地震（2016年）、能登半島地震（2024年）など、大規模な地震の発生が続いています。また、近年は、6月から8月までを中心に、全国で局地的な集中豪雨が発生しています。佐賀県でも、2019年8月に発生した集中豪雨では、家屋や農地などに甚大な被害が発生しました。

2021年版国土交通白書によると、約10年前（東日本大震災前）と比較して、自然災害の発生件数は増加し、その規模は大きくなってきていると感じる人が多くなっています（図表2-19）。

このように、近年の豪雨災害、大規模地震などを背景に、住民の防災・減災意識は高まっていると考えられます。

図表 2-19 国民の自然災害の発生件数及び自然災害の規模の感じ方



出典)国土交通省「2021年版国土交通白書」

第3章 南部地域の現状

1. 地理的・自然的状況

(1) 地理的状況

本市は、九州北西部において、福岡県、熊本県、長崎県のほぼ中央に位置しています（図表3-1）。市中心部にはJR九州の長崎本線、市北部には高速道路である九州横断自動車道が通っており、佐賀市と福岡市間の移動時間は、自動車ですべて約1時間、特急列車ですべて約35分となっています。

南部地域には、羽田・上海・ソウル・台北といった東アジアのハブ空港と結ばれている九州佐賀国際空港や有明海沿岸地域の各都市を結ぶ有明海沿岸道路が立地しています。

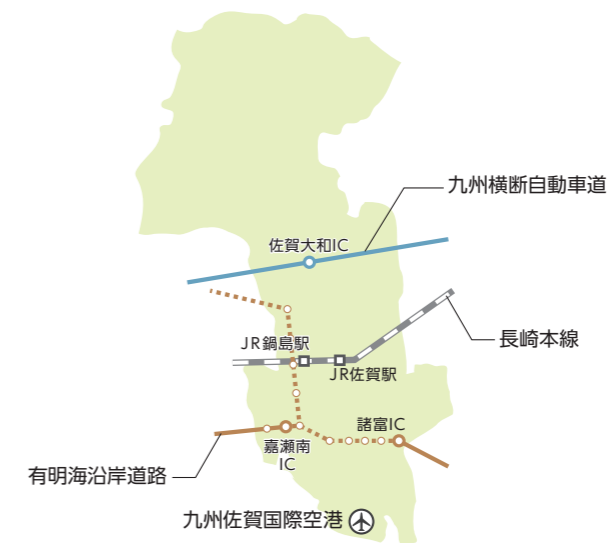
有明海沿岸道路は、現在、諸富ICから福岡県南部を通過して、熊本県境付近まで繋がっており、大手半導体関連企業が進出している熊本県菊陽町とは、自動車ですべて約1時間半の距離となっています。今後、有明海沿岸道路が全線開通すれば、熊本県だけでなく、長崎県などの有明海沿岸部地域とのアクセス性の向上が図られます。

また、南部地域は、日本最西端の貨物駅であるJR鍋島駅とも近接しています（図表3-2）。

図表 3-1 佐賀市の位置



図表 3-2 佐賀市の周辺交通インフラの概要図



(2) 自然的状況

南部地域は、有明海に面した肥沃な佐賀平野にあります。また、佐賀平野には農地が広がり、水路が網の目のように張り巡らされており、有明海の干潟には、ムツゴロウやワラスボなどの個性的な生物が生息しています。

2. 人口構造

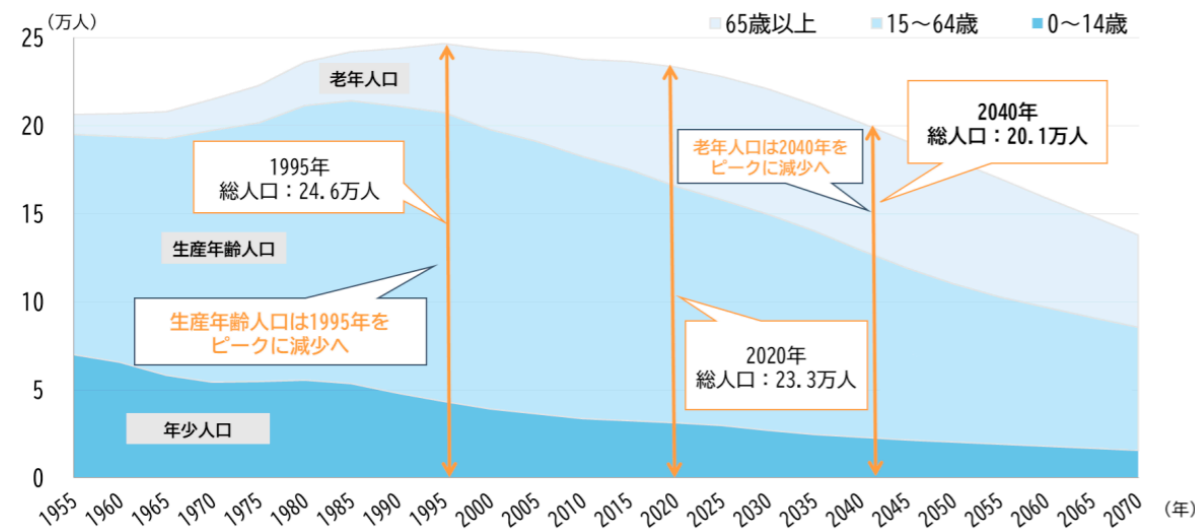
(1) 人口の推移

本市の総人口は2040年に20.1万人と、2020年（23.3万人）比で14%減になると推計されています。

年齢区分別で見ると、15～64歳の生産年齢人口は、1995年をピークに減少傾向にあります。また、65歳以上の老年人口は、2040年をピークに減少へ転じることが見込まれています。

このような人口の推移は、南部地域においても同様の傾向が推測され、今後、南部地域の人口は減少していくことが見込まれます（図表3-3）。

図表3-3 佐賀市の年齢区分別人口の推移

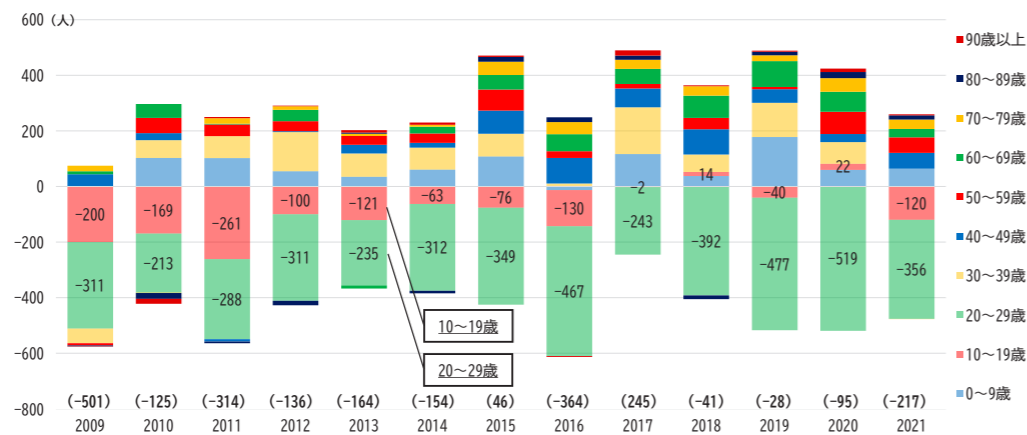


資料)佐賀市人口ビジョン(令和4年度)

(2) 人口移動の状況

本市全体の年齢階級別の人口移動の状況をみると、全体として長期的に転入者よりも転出者が多くなっています。転出超過の年代をみると、10～29歳を中心とした若年層の転出が目立ち、進学や就職により転出していることが考えられます（図表3-4）。

図表3-4 佐賀市の年齢階級別人口移動の状況



資料)佐賀市人口ビジョン(令和4年度)より作成

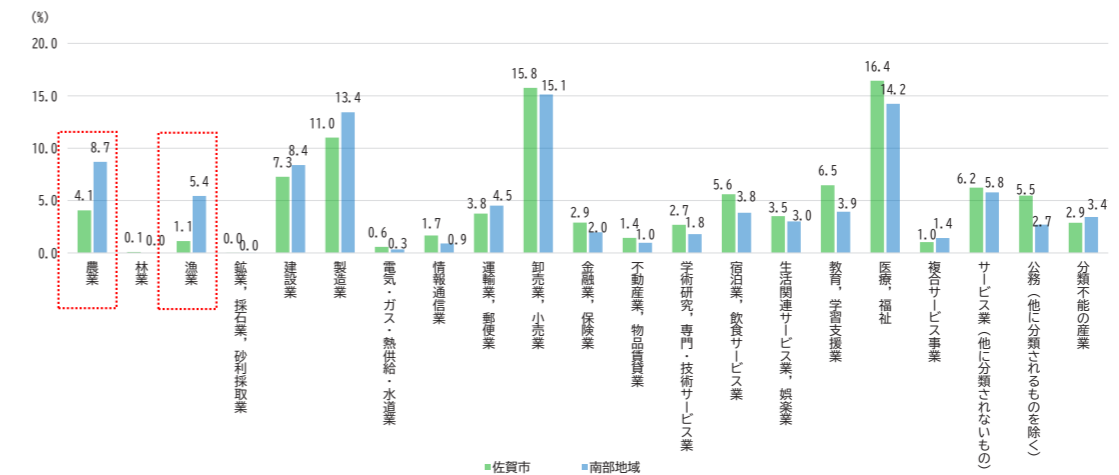
3. 産業の状況

(1) 第1次産業の特徴

① 就業者数

南部地域⁶は、市全体と比較して、農業および漁業の就業者割合が非常に高くなっており、農水産業が盛んな地域となっています（図表3-5）。

図表3-5 佐賀市および南部地域の産業別就業者数

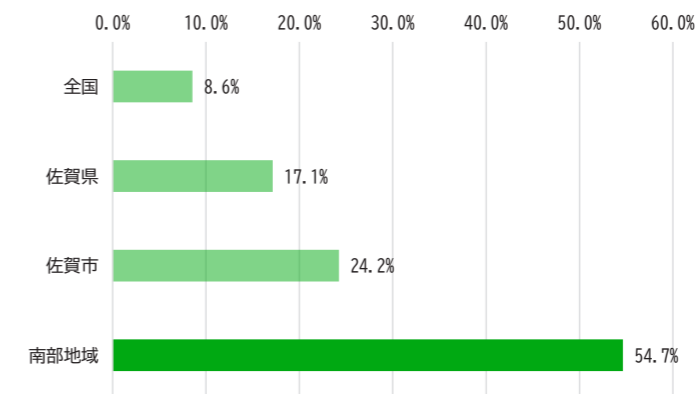


資料)総務省「令和2年国勢調査」

② 農業

南部地域は、面積の半分以上が耕地となっており、面積に占める耕地の割合が高く、農業が盛んな地域となっています（図表3-6）。南部地域では、米、麦、大豆をはじめ、たまねぎ、アスパラガスなど多くの農作物が作られており、特に、トマトやいちごは、「光樹とまと」や「いちごさん」といったブランドで首都圏にも出荷されています（図表3-7、3-8）。

図表3-6 面積に占める耕地面積割合



資料)農林水産省「2020年農林業センサス」、国土交通省国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」より作成

⁶ 本章における南部地域の数値は、諸富町、川副町、東与賀町および久保田町の合算値となります。

図表 3-7 光樹とまと



資料)JAさが 川副光樹とまと部会 川副中央支所ウェブサイト

図表 3-8 いちごさん



資料)佐賀県産業労働部流通・貿易課提供

③漁業

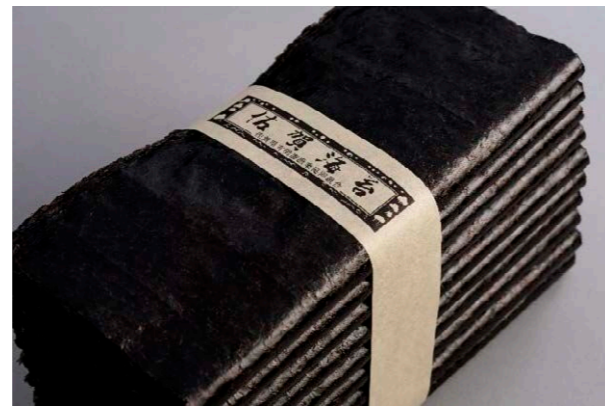
南部地域の南に広がる有明海は、日本一の面積と干満差を誇る干潟を有し、ムツゴロウやワラスボなど日本では有明海にだけしかいない生き物が生息しています。水産業ではノリ養殖が盛んで、2022年には「佐賀海苔」が生産量、販売額ともに19年連続で日本一を達成しています。

図表 3-9 有明海に生息するムツゴロウ



資料)佐賀県観光連盟提供

図表 3-10 佐賀海苔



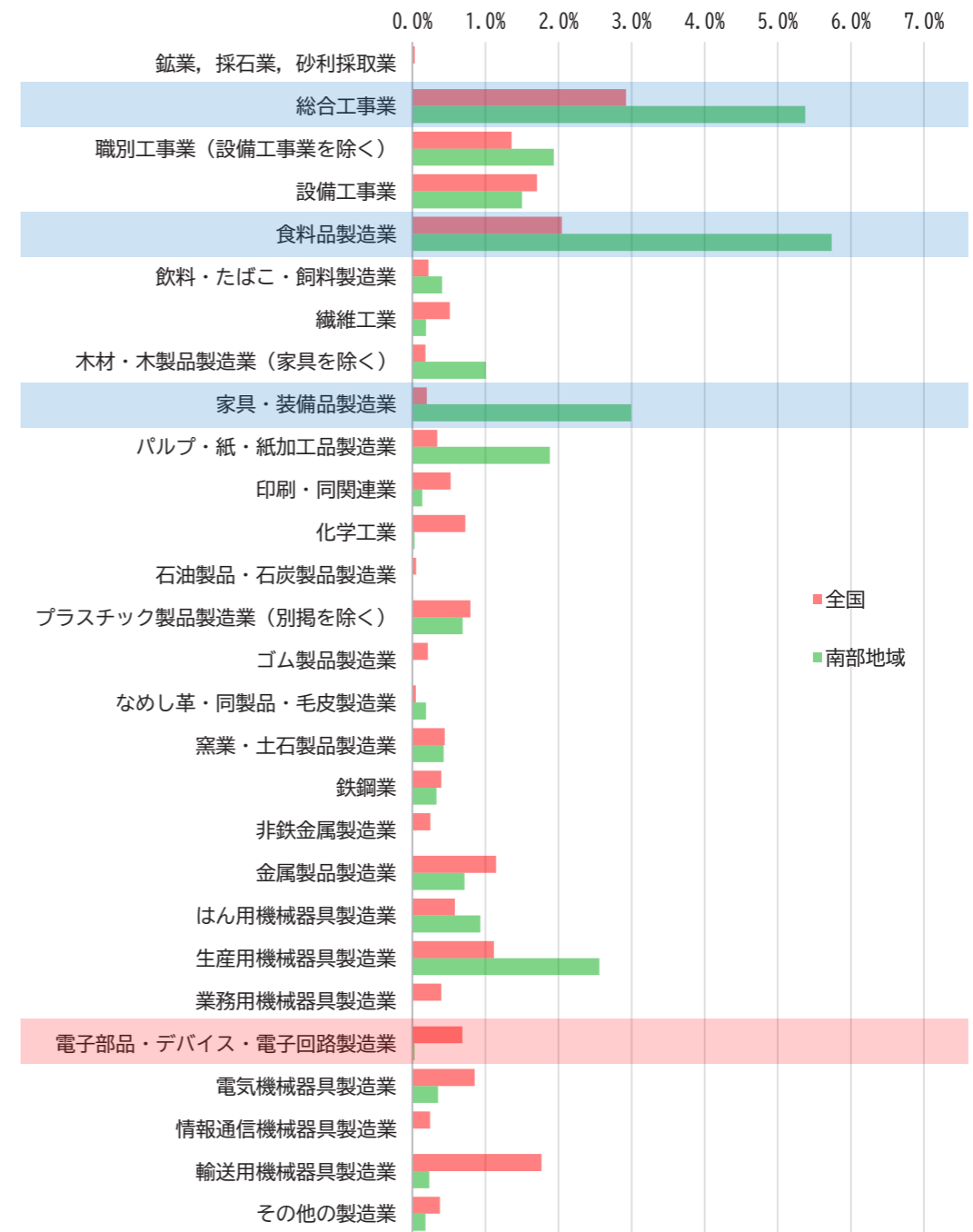
資料)佐賀県観光連盟提供

(2) 第2次産業の特徴

南部地域における第2次産業の業種別就業者割合を全国と比較すると、総合工事業や食料品製造業、家具・装備品製造業等は全国の水準を上回ります。

一方で、成長産業である半導体関連産業として代表的な電子部品・デバイス・電子回路製造業は、全国の水準を下回っています(図表 3-11)。

図表 3-11 第2次産業の業種別就業者割合



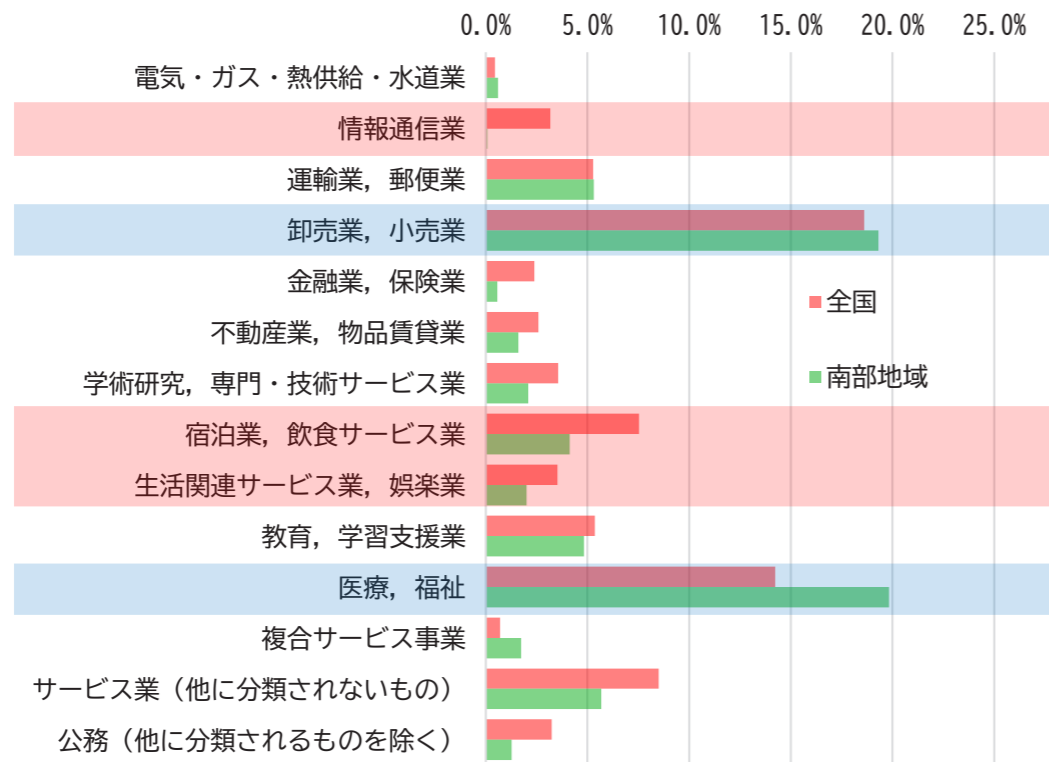
資料)経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」、総務省「令和2年国勢調査」より作成

(3) 第3次産業の特徴

南部地域における第3次産業の業種別就業者割合を全国と比較すると、卸売業・小売業や医療・福祉は全国の水準を上回ります。

一方で、若年層の就職先として人気のある情報通信業やサービス業（宿泊業・飲食サービス業、生活関連サービス業・娯楽業）は、全国の水準を下回っています（図表 3-12）。

図表 3-12 第3次産業の業種別就業者割合



資料)経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」、総務省「令和2年国勢調査」より作成

4. 交通インフラの状況

(1) 九州佐賀国際空港

南部地域には、有明海に面した干拓地に九州佐賀国際空港が立地しており、国内線は羽田便、国際線は上海便、ソウル便、台北便が就航しています（図表 3-13）。

また、佐賀県警察航空隊や佐賀県防災航空センターが隣接しています。今後は、陸上自衛隊の駐屯地も隣接して開設する予定です。

図表 3-13 九州佐賀国際空港の就航状況

区分	航空会社	路線	便数
国内線	ANA	羽田便	5往復/毎日
国際線	春秋航空	上海便	3往復/週
	ティーウェイ航空	ソウル便	4往復/週
	タイガーエア台湾	台北便	3往復/週



注)成田便及び西安便は、現在運休中である。(2025年3月31日現在)

資料)九州佐賀国際空港ビル(株)ウェブサイト

佐賀県では、2024年に「佐賀空港がめざす将来像 2024」を策定し、既存路線の増便や新規路線の開設計画、貨物便の強化などを目指し、2033年度までに滑走路の2,500mへの延長や、平行誘導路や航空管制の整備などに向けた取組が進められています。国内線では2路線：8往復/日程度、国際線では5路線：20往復/週程度の就航が想定されています。

これに伴い、九州佐賀国際空港を利用した観光客や物流需要の増加に繋がることが見込まれます。

(2) 有明海沿岸道路等

南部地域では、有明海沿岸地域の各都市を繋ぐ有明海沿岸道路（高規格道路）の整備が進められており、各都市との交流促進や交通アクセスの向上などが期待されます（図表3-14）。

未整備区間である佐賀市の諸富IC～嘉瀬南ICの区間においては、現在、国および佐賀県において整備が進められています。

図表 3-14 有明海沿岸道路の概要図



資料)佐賀市ウェブサイト(2024年9月時点)

(3) 鍋島駅（JR 貨物駅）

南部地域は、鉄道貨物の最西端の駅であるJR九州の鍋島駅と近接しており、今後、有明海沿岸道路や佐賀唐津道路の整備が進むことにより、鍋島駅との連携が図られ、流通機能の向上が期待されます。

また、鍋島駅は、貨物取扱量が九州貨物駅の中で6番目に多く（図表3-16）、駅周辺には物流や加工を中心とした農産品に関連する施設が集積しています。特に、鍋島駅では、たまねぎや米などの農産品が発送されており、このような鉄道貨物を利用した物流需要の取込みにも期待できます。

図表 3-16 九州の鉄道に係る貨物運送事業の駅別実績(令和4年度)

(単位:トン)

順位	駅名	発送	到着	計
1	福岡貨物ターミナル駅	596,345	1,460,545	2,056,890
2	北九州貨物ターミナル駅	365,335	484,336	849,671
3	鳥栖貨物ターミナル駅	135,419	337,756	473,175
4	熊本駅	134,430	189,527	323,957
5	鹿児島貨物ターミナル駅	76,759	131,662	208,421
6	鍋島駅	106,385	71,272	177,657
7	西大分駅	67,060	62,672	129,732
8	八代駅	82,418	26,852	109,270
9	川内駅	80,602	7,841	88,443
10	都城ORS	40,630	28,961	69,591

注)取扱量の多いものから10駅を記載

資料)九州運輸局自動車交通部貨物課

(4) その他

西九州新幹線については、現在、新鳥栖駅から武雄温泉駅までの整備に関し、関係機関による協議が続いています。本構想においては、今後の協議の動向を見ながら、必要に応じ、検討していきます。

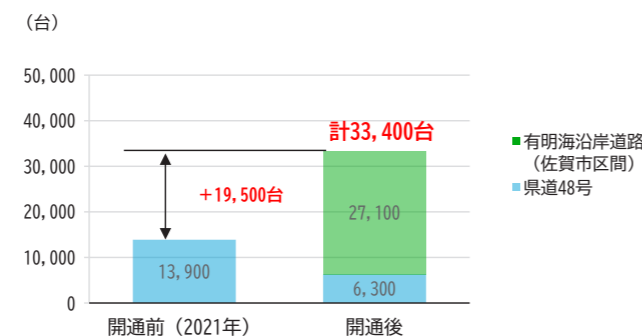
◎有明海沿岸道路延伸後の予測

有明海沿岸道路の他区間における通行量予測結果をもとに、延伸後の佐賀市区間の通行量を推計すると、1日当たりの通行量は約27,100台になります。

有明海沿岸道路の延伸後は、平行する県道の通行量は減少することが推測されるものの、有明海沿岸道路と平行する県道を合わせた通行量は、1日当たり19,500台の増加が見込まれます（図表3-15）。

これに伴い、交通渋滞の緩和と交流人口拡大が期待できます。

図表 3-15 有明海沿岸道路延伸後の通行量予測



資料)国土交通省資料、国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査」より推計

5. 用地の状況

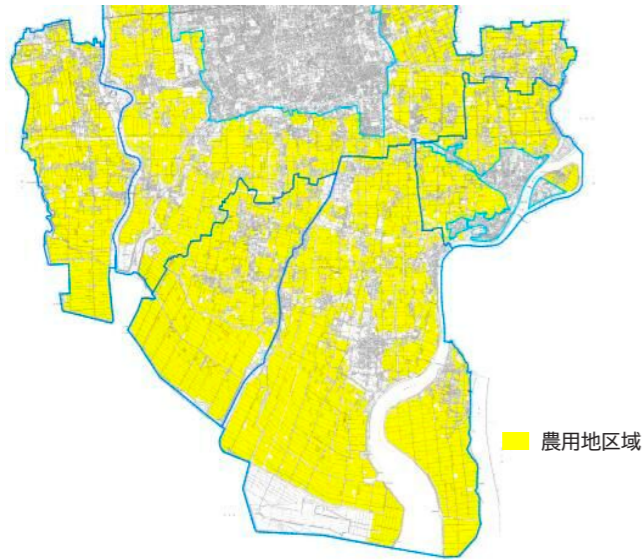
(1) 農用地区域・市街化調整区域

南部地域は、農用地区域や市街化調整区域が多く占めています（図表 3-17、3-18）。

土地の開発に当たっては、農業振興地域の整備に関する法律による農振除外や農地法による農地転用許可、都市計画法による開発許可など、法規制への対応が必要となります。

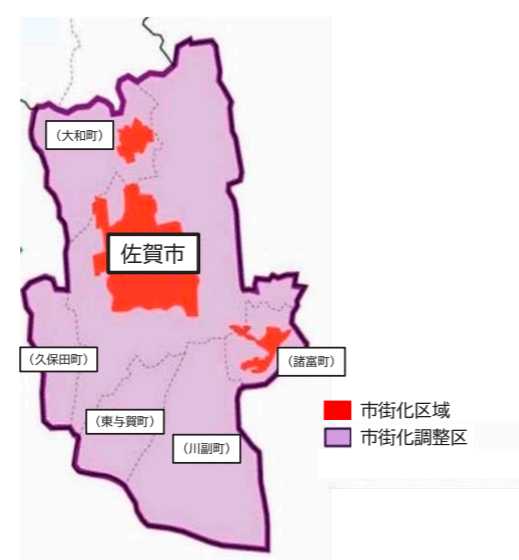
一方で、南部地域は、既存の建物が存在しない平坦な土地が広がっており、優良農地の保全に配慮した上で、まとまった用地を確保できる可能性がある地域といえます。

図表 3-17 南部地域の農用地区域



資料)佐賀市「佐賀農業振興地域整備計画」

図表 3-18 佐賀市の都市計画区域



資料)佐賀市ウェブサイト資料より作成

(2) 軟弱地盤

南部地域は、有明海の段階的な干拓によって造成され、砂質と泥質の互層による軟弱地盤が広がっています。

そのため、重量のある建物を建築する場合には、軟弱な地盤への対策が必要となります。

(3) 地震の発生状況

2020年から2024年までの直近5年間における都道府県別の震度観測回数（震度3以上）において、佐賀県は全国で2番目の少なさとなっています。佐賀県で震度5以上の地震が観測されたのは過去100年で3回のみとなっており、佐賀県を震源とする震度5以上の地震は過去100年で一度も発生していません。

そのため、南部地域も同様に地震リスクが低い地域であり、企業立地の面で優位といえます（図表 3-19）。

図表 3-19 都道府県別の震度観測回数(震度3以上)

順位	都道府県	震度観測回数(震度3以上)					単位：回
		2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	直近5年
1	奈良県	1	1	0	0	1	3
2	佐賀県	0	0	2	0	2	4
2	三重県	0	1	2	0	1	4
4	長崎県	0	0	2	0	3	5
5	福岡県	1	0	2	1	2	6
5	岡山県	0	2	2	0	2	6
43	北海道	18	26	31	25	16	116
44	茨城県	35	27	28	15	28	133
45	鹿児島県	14	49	17	48	16	144
46	福島県	26	40	47	18	22	153
47	石川県	4	13	27	29	259	332

資料)気象庁「都道府県別の震度観測回数表」より作成

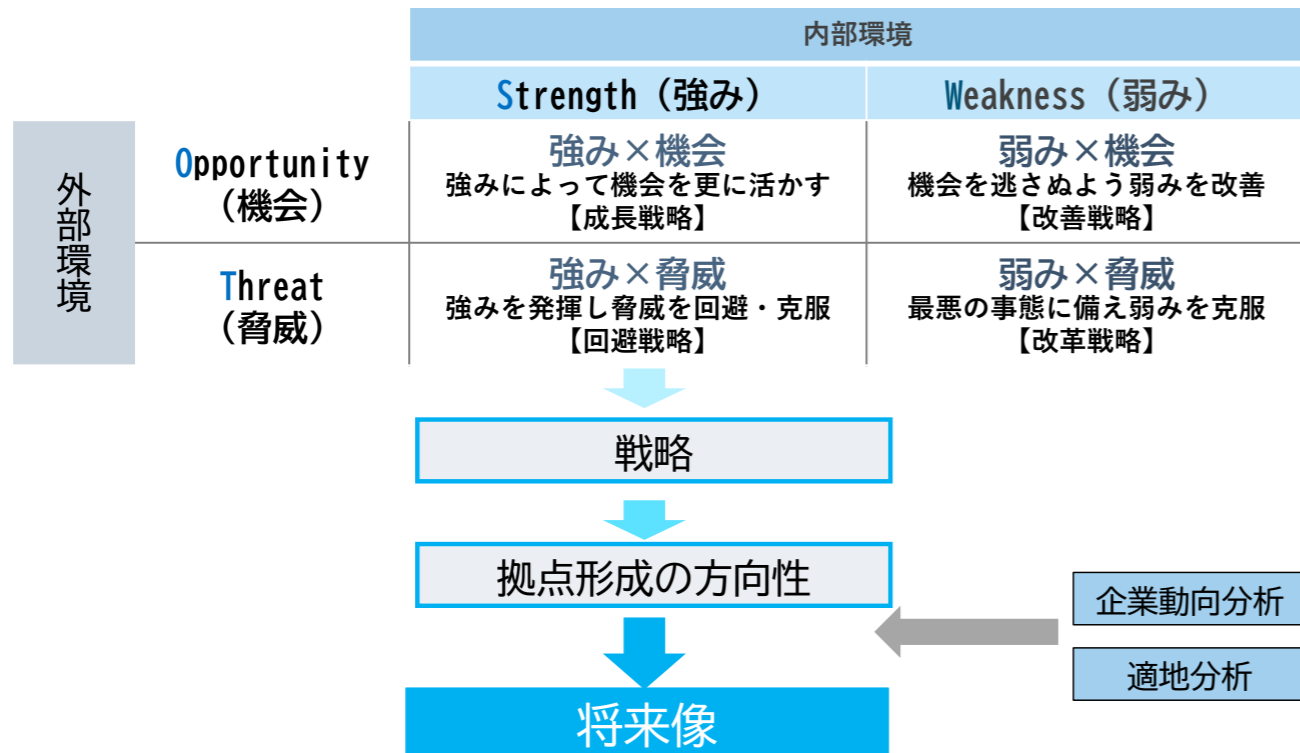
第4章 拠点形成のための分析

1. 分析の考え方

拠点形成に向けた分析にあたっては、まず、企業等の戦略分析に用いられる「SWOT分析⁷⁾」および「クロスSWOT分析⁸⁾」を活用し、強みを伸ばし、弱みを克服する「戦略」を整理した上で、南部地域における「拠点形成の方向性」を導き出しました。

その上で、「企業動向分析」と「適地分析」を踏まえ、目指すべき「将来像」を導き出しました（図表4-1）。

図表4-1 分析の考え方



2. SWOT 分析

本市を取り巻く環境や南部地域の現状から、南部地域の「強み(S)」、「弱み(W)」、「機会(O)」、「脅威(T)」を整理しました（図表4-2）。

図表4-2 SWOT 分析の結果

SWOT分析		
	プラス要因	マイナス要因
内部環境	Strength (強み) 【産業】① 農水産業の集積 【環境】② 九州佐賀国際空港が立地 ③ 有明海沿岸道路が立地 ④ 近隣での半導体関連企業の進出 ⑤ JR鍋島駅と近接 ⑥ 用地確保の可能性がある ⑦ 地震が少なく、安全な事業環境	Weakness (弱み) 【産業】⑧ 成長産業・サービス業の未集積 ⑨ 若年雇用の場の少なさ 【社会】⑩ 若年人口の減少 【環境】⑪ 土地利用規制への対応 ⑫ 軟弱地盤 ⑬ 主要高速道路から遠い
外部環境	Opportunity (機会) 【産業】A 観光需要の回復 B 半導体関連産業の成長 C 製造業の国内回帰 【社会】D 福岡都市圏の人口増加と都市圏経済の成長 【環境】E 九州佐賀国際空港の滑走路延長、平行誘導路整備 F 有明海沿岸道路の延伸 G 防災意識の高まり	Threat (脅威) 【産業】H 企業誘致の競合 I 家計・食料支出減 J 物流環境の変化 【社会】K 財政硬直化 【環境】L 旅客・貨物輸送の競合

注)南部地域に拠点を形成する上での強み、弱み、機会、脅威を整理したものです。

⁷⁾ SWOT分析とは、内部環境を「強み(S)」、「弱み(W)」の観点から、外部環境を「機会(O)」、「脅威(T)」の観点から整理するための分析手法です。

⁸⁾ クロスSWOT分析とは、SWOT分析により導き出された内部環境、外部環境の各要素を掛け合わせ、成長、改善、回避、改革の4つの戦略を導出するための分析手法です。

3. クロス SWOT 分析

SWOT分析により導き出された「強み」、「弱み」、「機会」、「脅威」のそれぞれを掛け合わせ、

- ◇ **成長戦略**：強みによって機会を更に活かす
- ◇ **改善戦略**：機会を逃さぬよう弱みを改善する
- ◇ **回避戦略**：強みを発揮し脅威を回避・克服する
- ◇ **改革戦略**：最悪の事態に備え弱みを克服する

の4つの戦略を導き出しました（図表4-3）。

図表 4-3 クロス SWOT 分析の結果

成長戦略 (強み×機会)	① 農水産業の集積 ②③ 良好なアクセス環境	×	AD 観光・交流人口の増加 EF アクセス環境の発展	⇒	ア 地域特産の農水産物を活かした集客
	① 農水産業の集積 ②③ 良好なアクセス環境 ⑤ 鉄道流通拠点と近接	×	EF アクセス環境の発展	⇒	イ 農水産物の物流・卸売拠点の形成
	②③ 良好なアクセス環境 ④ 近隣での半導体関連企業の進出 ⑥ 用地確保の可能性がある ⑦ 安全な事業環境	×	G 防災意識の高まり	⇒	ウ 防災機能の整備
	②③ 良好なアクセス環境 ④ 近隣での半導体関連企業の進出 ⑥ 用地確保の可能性がある ⑦ 安全な事業環境	×	B 半導体関連産業の成長 EF アクセス環境の発展	⇒	工 成長産業の集積拠点の形成
改善戦略 (弱み×機会)	⑧ 成長産業・サービス業の未集積	×	AD 観光・交流人口の増加 EF アクセス環境の発展	⇒	カ 成長産業・サービス業の取込み
	⑨ 若年雇用の場の少なさ ⑩ 若年人口の減少	×	AD 観光・交流人口の増加 EF アクセス環境の発展	⇒	キ 若年層が働きたい、行きたい拠点の形成
	⑪ 土地利用規制への対応	×	B 半導体関連産業の成長 C 製造業の国内回帰 EF アクセス環境の発展	⇒	ク 特例措置等による拠点の形成
	⑫ 軟弱地盤	×	B 半導体関連産業の成長 C 製造業の国内回帰	⇒	ケ 軟弱地盤対策の促進
回避戦略 (強み×脅威)	① 農水産業の集積 ②③ 良好なアクセス環境	×	I 家計・食料支出減	⇒	コ 地域特産の農水産物を活用した農水産業の振興
	②③ 良好なアクセス環境 ⑥ 用地確保の可能性がある ⑦ 安全な事業環境	×	J 物流環境の変化	⇒	サ 有明海沿岸地域の物流需要の取込み
	②③ 良好なアクセス環境 ④ 近隣での半導体関連企業の進出 ⑥ 用地確保の可能性がある ⑦ 安全な事業環境	×	K 財政硬直化	⇒	シ 民間活力を活かした産業集積拠点の形成
	②③ 良好なアクセス環境 ④ 近隣での半導体関連企業の進出 ⑥ 用地確保の可能性がある ⑦ 安全な事業環境	×	H 企業誘致の競合 L 旅客・貨物輸送の競合	⇒	ス 企業誘致環境の優位性を活かした民間投資の促進
改革戦略 (弱み×脅威)	⑬ 主要高速道路から遠い	×	H 企業誘致の競合 L 旅客・貨物輸送の競合	⇒	セ 円滑な交通インフラの整備促進

4. 拠点形成の方向性

クロスSWOT分析で導き出した「戦略」を整理し、南部地域における「拠点形成の方向性」を導き出しました（図表4-4）。

図表 4-4 拠点形成の方向性の導出結果



(1) 製造業、流通関連産業の集積拠点

九州佐賀国際空港や有明海沿岸道路といった良好なアクセス環境や地理的環境を活かし、成長産業の旺盛な進出需要を取り込み、各種製造工場、物流業や卸売業といった流通関連産業の誘致を行い、産業の集積を図る拠点

(2) 地域特産品を活かした拠点

南部地域の農水産物などの地域特産品や良好なアクセス環境を活かし、市民や近隣都市の人々、九州佐賀国際空港利用のインバウンド客など多くの人が集まり、農水産業の振興に繋がる拠点

(3) 物流環境の変化に対応した拠点

九州佐賀国際空港や有明海沿岸道路が立地するとともに、最西端の鉄道貨物駅である鍋島駅と近接している充実した流通環境を活かし、有明海沿岸地域の物流需要を集約して輸送する拠点

(4) 若年層が魅力を感じる拠点

若年層の就業人気の高い半導体関連産業やサービス業などの立地を促すとともに、若年層が集い交流できる場所をつくることで、若年層が働きたい、行きたいと感じる拠点

(5) 民間活力を活かした拠点

九州佐賀国際空港や有明海沿岸道路等の充実した交通インフラを活かすとともに、土地利用に関する規制に対応し、進出用地確保の予見性を高めることで、半導体関連企業などの旺盛な民間投資意欲を取り込み、民間企業が自主的に進出する拠点

(6) 災害時に貢献できる拠点

災害時に避難物資の保管・集約・仕分・輸送が円滑にできる機能等を有する拠点

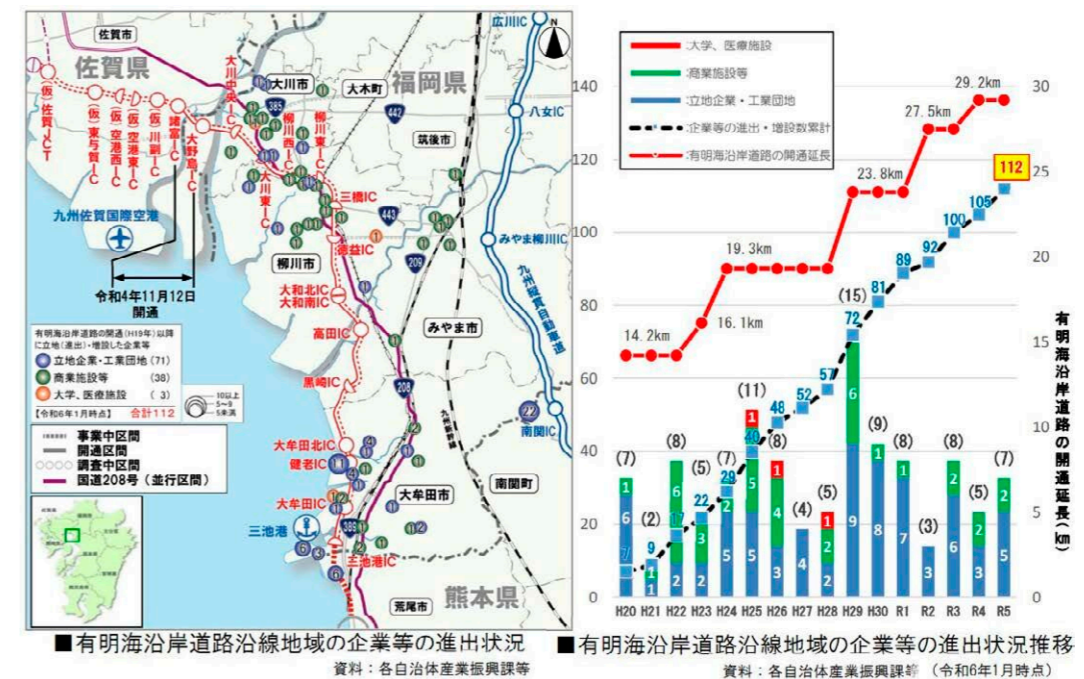
5. 民間企業の動向分析

(1) 有明海沿岸道路沿線地域への民間企業の進出

有明海沿岸道路がすでに整備された柳川市や大牟田市などにおいては、沿線地域に多くの企業や商業施設等が進出しています（図表 4-5）。その要因の一つとしては、多くの企業等が進出している他市町では、市街化調整区域や農業振興地域など農地を保全する区域が設定されていないことが挙げられます（図表 4-6）。

本市においては、佐賀市区間に有明海沿岸道路が整備された場合において、優良農地に配慮した上で、企業等が進出できるような土地利用を検討する必要があります。

図表 4-5 有明海沿岸道路沿線地域への企業等の進出状況



資料)国土交通省九州地方整備局有明海沿岸国道事務所ウェブサイト

図表 4-6 有明海沿岸道路沿線市町における土地利用規制の状況

市町名	有明海沿岸道路沿線地域の状況
①大牟田市	沿線地域の大半は市街化区域
②みやま市	沿線地域は市街化調整区域
③柳川市	市全域が非線引き区域
④大川市	市全域が非線引き区域
⑤佐賀市	沿線地域は市街化調整区域
⑥小城市	市全域が非線引き区域
⑦白石町	町全域が非線引き区域

資料)各市町資料およびヒアリングにより作成

(2) 短期間での民間企業の開発要望

民間企業による設備投資は全国的に増加傾向にあり、近年では、短期間での用地整備や施設建設を要望する声が多くなっています。背景には、施設建設の工期の長期化に伴う建設コストの高騰や、スピード感を持った事業展開を望む外国人投資家の増加が挙げられます。

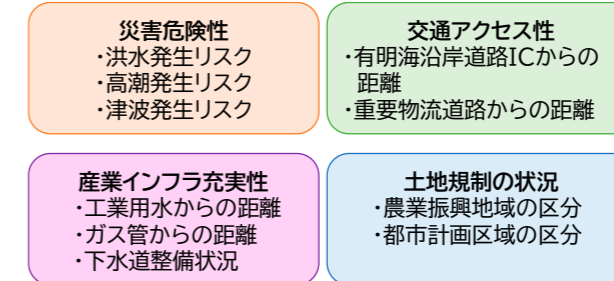
そのため、短期間での開発を望む民間企業の動向に対応するためには、あらかじめ進出用地を確保することを検討する必要があります。

6. 適地分析

(1) 分析項目

拠点の適地分析にあたっては、「災害危険性」、「交通アクセス性」、「産業インフラ充実性」、「土地利用規制の状況」の項目で分析を行いました(図表 4-7)。

図表4-7 適地分析の項目



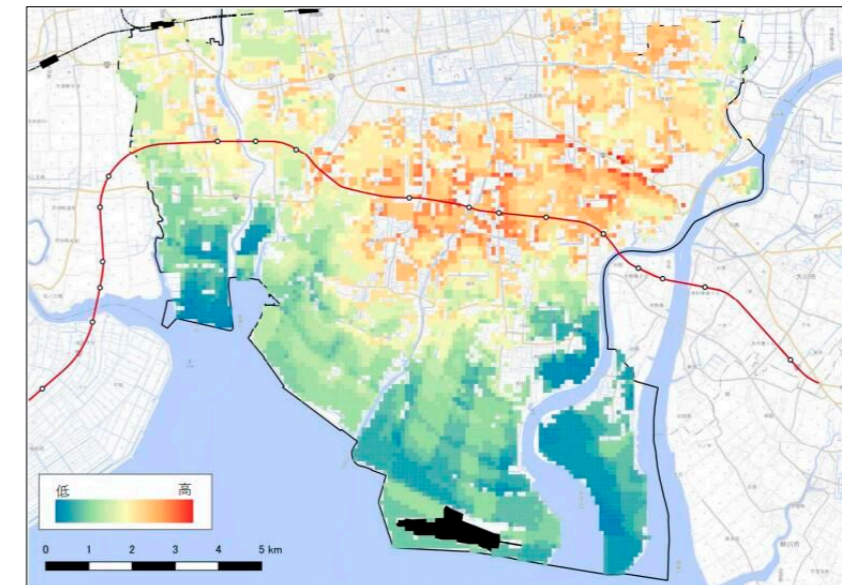
注)重要物流道路とは、常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網として国土交通大臣が指定した路線のこと

(2) 適地分析結果

適地分析の結果、有明海沿岸道路沿いから北東にかけて、適性が高いことを示す赤色の土地が広く分布していることが導き出されました(図表 4-8)。

高い適性の背景としては、有明海沿岸道路のICや重要物流道路、九州佐賀国際空港からの交通利便性の高さ、災害危険性の低さ、産業インフラの充実などが挙げられます。

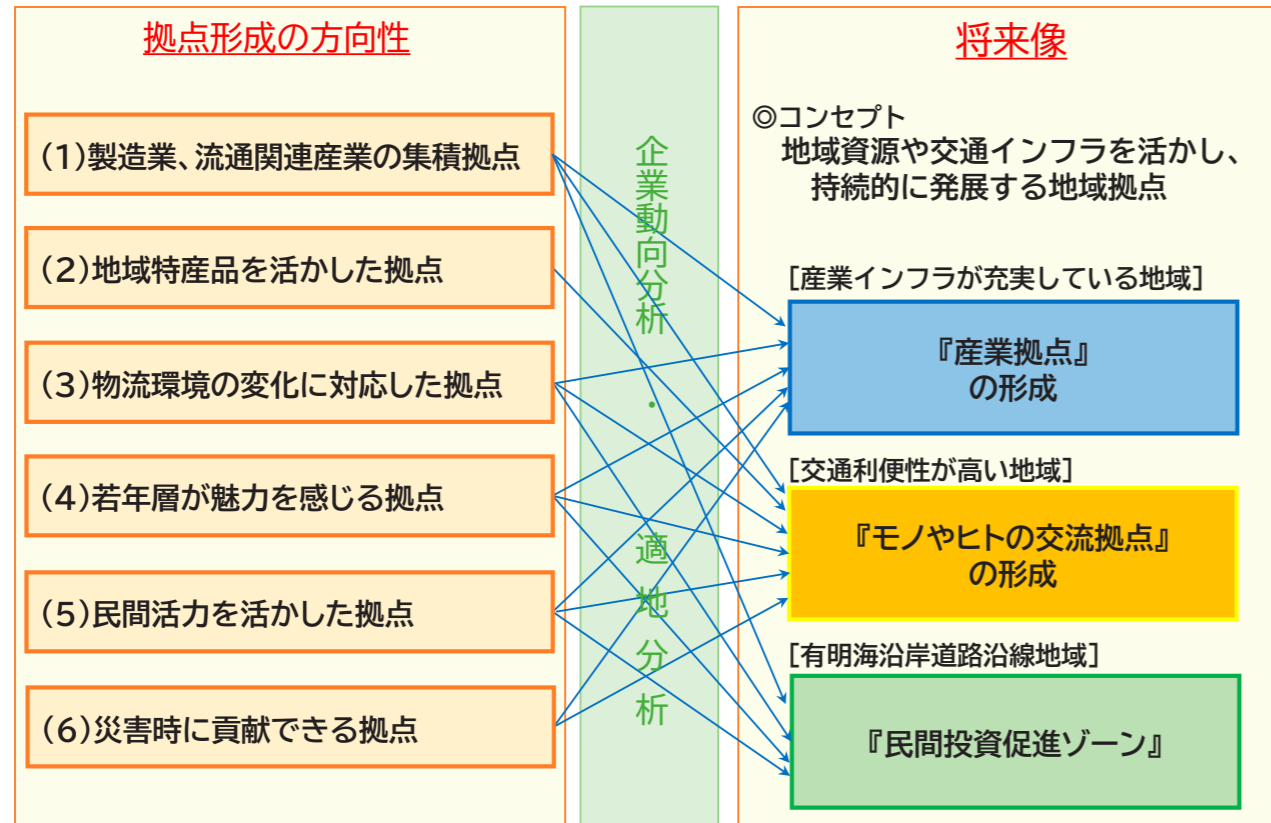
図表4-8 適地分析結果



7. 分析まとめ

SWOT分析とクロスSWOT分析で導き出した6つの「拠点形成の方向性」に、「企業動向分析」と「適地分析」を踏まえ、目指すべき「将来像」を導き出しました（図表4-9）。

図表4-9 拠点形成のための分析(まとめ)



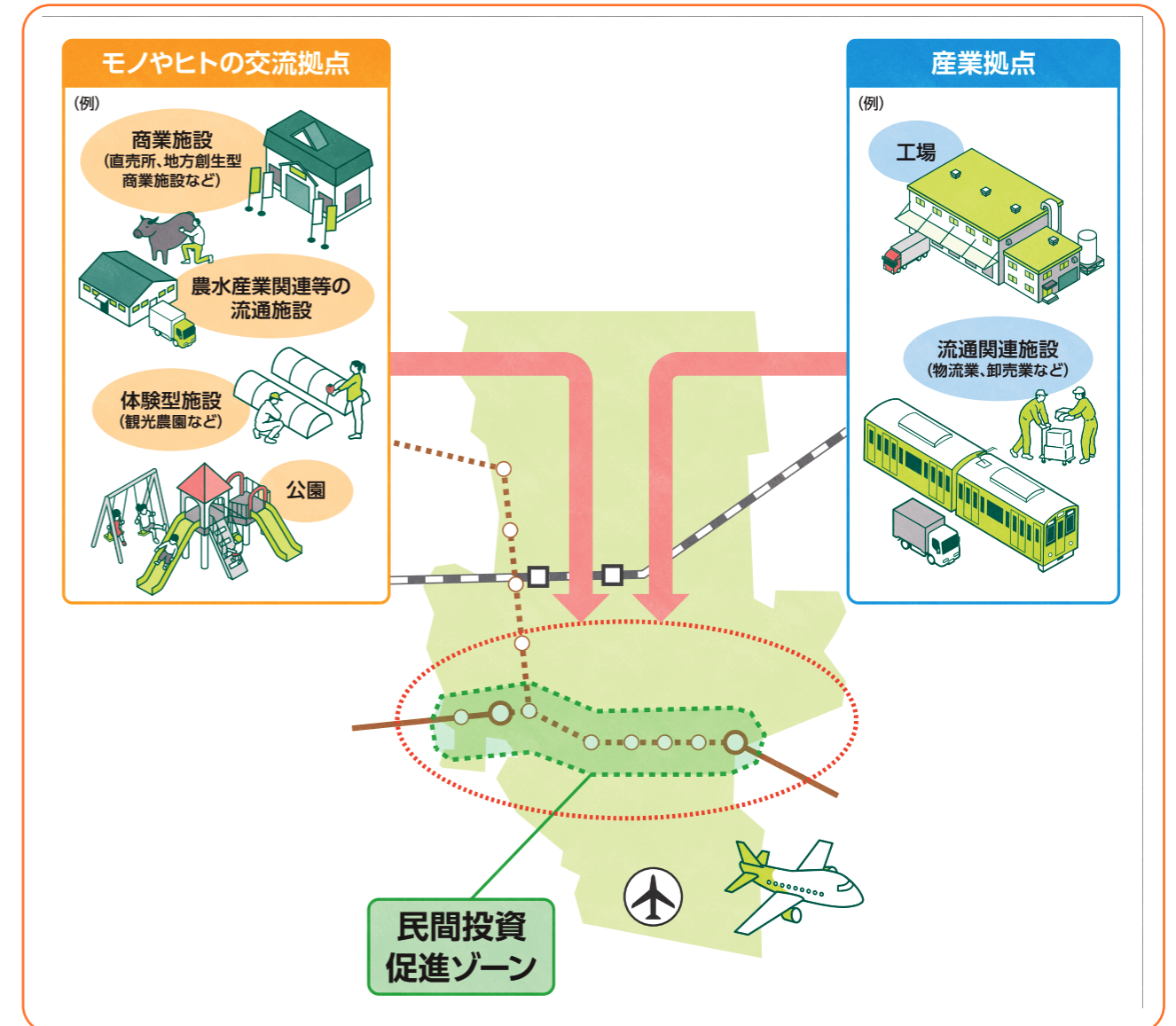
1. 将来像

コンセプト

地域資源や交通インフラを活かし、持続的に発展する地域拠点

地域特産の農水産物や充実した交通インフラを活かし、南部地域の特性や企業ニーズに応じて、「産業拠点」や「モノやヒトの交流拠点」を形成するとともに、有明海沿岸道路沿線地域への民間投資を促進し、南部地域の発展に繋げていきます。

図表5-1 南部地域の将来像のイメージ



注) 図表の各施設は例示として記載するものです。

2. 取組の方向性

(1) 産業拠点の形成に向けた取組

産業インフラが充実している地域において、民間企業の進出用地を確保し、企業誘致を行い、各種製造工場、流通関連施設等が立地する産業拠点の形成を目指します（図表 5-2、5-3）。

図表 5-2 産業拠点のイメージ例①(玉名三ツ川産業団地)



資料)経済産業省「自治体担当者のための産業用地整備ガイドブック～全体像と事例を学ぶ～」

図表 5-3 産業拠点のイメージ例②(埼玉県行田富士見工業団地拡張地区産業団地)



資料)埼玉県企業局地域整備事務所ホームページ

(2) モノやヒトの交流拠点の形成に向けた取組

有明海沿岸道路の I C や九州佐賀国際空港からの交通利便性の高い地域において、地域特産品に関連する商業施設（例：直売所、地方創生型商業施設⁹など）や流通施設、体験型施設（例：観光農園など）、公園等を集積させ、地域特産品を活かし、近隣都市やインバウンドの需要を取り込み、モノやヒトが交流する拠点の形成を目指します。

◎地方創生型商業施設の例

地方創生型商業施設の他地域の事例として、三重県菰野町の「アクアイグニス」、島根県出雲市の「WINDY FARM ATMOSPHERE」などが挙げられます。

アクアイグニスは、「癒やし」と「食」をテーマにした複合温泉リゾートです。有名シェフやパティシエがプロデュースする飲食店やスイーツ店、いちご農園、温浴施設、パン屋などが入居しています（図表 5-4）。

「WINDY FARM ATMOSPHERE」は「訪れたくなる町、働きたくなる町、住みたくなる町」の醸成を目指した施設です。地元食材を使ったレストラン、カフェなどが入居しています（図表 5-5）。

図表 5-4 アクアイグニス内の施設



資料)アクアイグニスウェブサイト

図表 5-5 WINDY FARM ATMOSPHERE



資料)WINDY FARM ATMOSPHERE ウェブサイト



⁹ 本構想における「地方創生型商業施設」とは、地域の特色を活かした施設づくりを特徴とし、交流人口増加を目指した民間商業施設を指します。

(3) 民間投資促進ゾーンの取組

有明海沿岸道路の延伸により民間企業の進出が期待される当該道路沿いの地域を「民間投資促進ゾーン」と位置付け、優良農地の保全に配慮の上、「地域経済牽引事業の促進による地域の成長発展の基盤強化に関する法律（地域未来投資促進法）」の活用を検討し、民間企業の自主的な進出を目指します（図表 5-6）。

図表 5-6 地域未来投資促進法による開発例(長野県須坂市)



資料)経済産業省「地域未来投資促進法を活用した土地利用調整の事例集」(2024年7月)

(4) 企業支援の取組

①企業立地支援

本市に強みや素地がある分野、今後の成長が見込める分野をはじめ、地元就職やU I J ターンを誘引するような多様で魅力のある企業の誘致に取り組むとともに、優遇制度や誘致基盤の整備を図ります。

②人材確保・育成支援

少子高齢化や生産年齢人口の減少により、人手不足が課題となる中、企業が持続的に発展していくための産業人材の確保や育成を支援していきます。

③脱炭素経営推進支援

消費者の環境意識が高まる中で、再生可能エネルギーの活用やエネルギー消費の抑制を進めることは、温室効果ガスの削減だけでなく、企業の市場競争力の向上やコスト削減に繋がり、企業価値を高めることができることから、企業の脱炭素経営の推進を支援していきます。

④DX・デジタル化支援

デジタル技術の進展によりビジネス環境が大きく変化する中、デジタルトランスフォーメーション(DX)に取り組むことで、ビジネスモデルの変革や企業競争力の向上に繋がります。

市内企業の競争力を高めるため、生産性の向上や高付加価値化の実現に繋がる経営支援を進めます。

(5) 交通インフラ整備の促進に向けた取組

①九州佐賀国際空港の利便性向上に向けた取組

九州佐賀国際空港の滑走路延長や平行誘導路の整備は、新規旅客路線や貨物便の就航が期待され、更なる南部地域の交通インフラの拡充に繋がります。

そのため、滑走路延長や平行誘導路の整備の早期実現など、九州佐賀国際空港の利用環境の向上に繋がる取組について、必要な協力を行います。

②道路インフラ拡充に向けた取組

南部地域への企業誘致を促進していくためには、有明海沿岸道路や佐賀唐津道路等の整備を促進し、道路交通の利便性を向上させていく必要があります。

そのため、関係市町と連携し、有明海沿岸道路や佐賀唐津道路の延伸、長崎自動車道とのアクセス道路の整備などの実現に向けて取り組んでいきます。

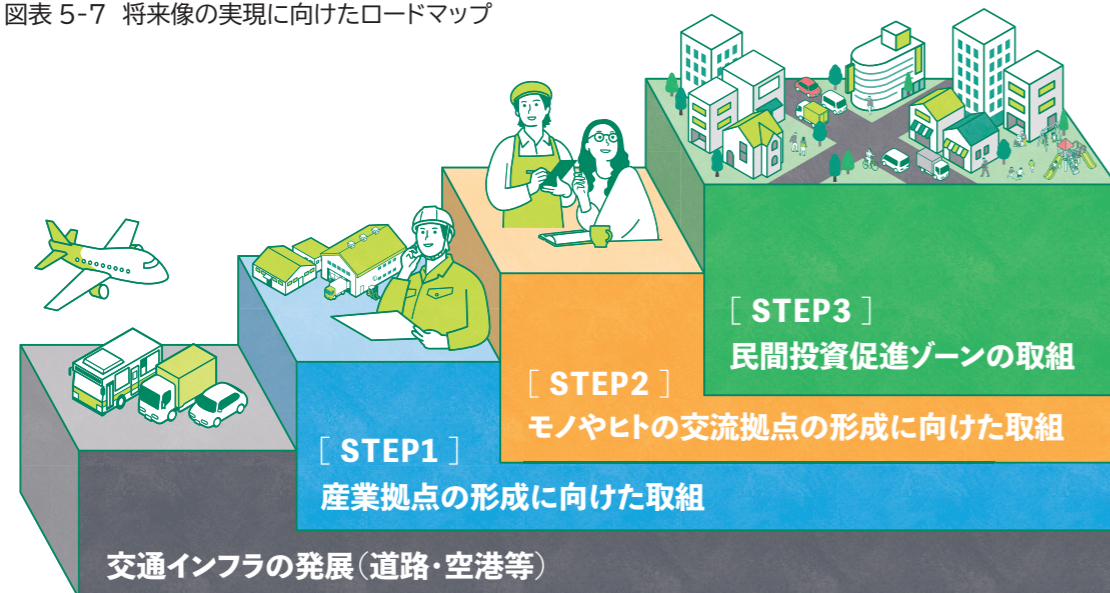
(6) 災害時に貢献できる機能の整備に向けた取組

「産業拠点」や「モノやヒトの交流拠点」の形成に当たっては、災害時に貢献できる機能の整備に向け、関係機関や進出企業と連携して取り組んでいきます。

3. ロードマップ

本構想は、有明海沿岸道路や佐賀唐津道路の延伸、九州佐賀国際空港の滑走路延長などの交通インフラの進捗に合わせ、民間の投資意欲を踏まえ、将来像の実現に向けて取組を進めていきます(図表5-7)。

図表 5-7 将来像の実現に向けたロードマップ



4. 拠点形成の効果

本構想の推進による効果として、「企業進出による働く場の創出・税収増加」、「働く場・交流の場の創出による人口流出の抑制」、「既存産業への経済効果の波及」、「交流人口・関係人口の増加」、「防災力の向上」の5つの効果が期待されます(図表5-8)。

図表 5-8 期待される効果



(1) 企業進出による働く場の創出・税収増加

製造業、物流業、卸売業、小売業、サービス業など多様な産業が立地する拠点を形成することで、職業選択の幅が広がり、働く場の創出が期待できます。

また、多くの企業の進出により、地方法人税や固定資産税などの税収が増加し、地方財政の安定とサービスの向上が期待できます。

(2) 働く場・交流の場の創出による人口流出の抑制

多様な働く場を創出することで、就職・転職を転機とした人口流出の抑制が期待できます。

また、若年層が魅力を感じ、多くの人が訪れ、交流できる拠点を形成することで、若年層の人口流出の抑制が期待できます。

(3) 既存産業への経済効果の波及

新たな企業が南部地域に進出することで、既存産業に新たな需要が発生するなど、経済効果が期待できます。

(4) 交流人口・関係人口の増加

南部地域が魅力的な地域になることで、その地域を訪れる交流人口の増加が見込めます。また、地域に親しみを持ち、定期的に訪れることで、地域づくりの担い手となる可能性のある関係人口の増加も期待できます。

(5) 防災力の向上

豪雨や地震などの災害時に貢献できる機能等を有する拠点を形成することで、本市の防災力の向上が期待できます。

佐賀市南部エリア開発構想

～有明海沿岸道路や九州佐賀国際空港等を活かした地域振興に向けて～

発行：佐賀市 政策推進部 企画政策課

〒840-8501 佐賀市栄町1番1号

TEL：0952-40-7025 FAX：0952-40-7323

発行日：2025年3月