

やきやま

## 八木山バイパス4車線化で、利便性が向上

ピーク時所要時間が **10分短縮** 通行止め回数 **16回→1回**

国道201号八木山バイパス 篠栗IC～筑穂IC間【延長:5.7km】が、令和7年3月30日(日曜)に4車線で開通しました。4車線開通1年後の交通状況について、お知らせいたします。

### <概要>

- 4車線開通した区間では、ピーク時の所要時間が約10分短縮しました。
- 4車線開通により、通行止めが16回→1回に減少し、交通の利便性が向上しました。
- 4車線開通によって、死傷事故件数が13件→1件に減少しました。

### ■ お問い合わせ

- 八木山バイパスに並行する一般道の交通状況に関するお問い合わせ

[糟屋郡篠栗町区間に関すること]

福岡国道事務所 計画課長 <sup>チーフ</sup>長 TEL:092-681-4731(代表)

[飯塚市区間に関すること]

北九州国道事務所 計画第二課長 <sup>イマムラ</sup>今村 TEL:093-951-4331(代表)

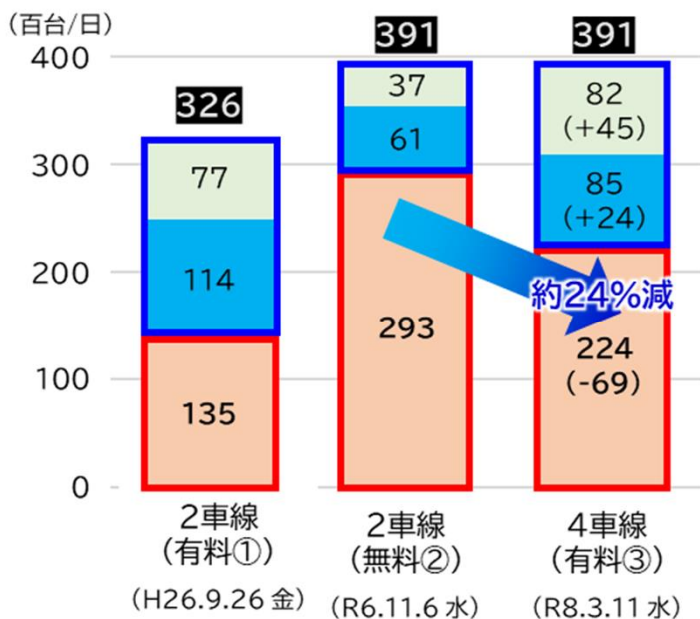
# 交通状況の変化

- 八木山バイパスの4車線開通区間の交通量(有料③)は、2車線(無料②)時より減少していますが、2車線(有料①)時と比べ増加しています。
- 八木山バイパスの大型車が占める割合は、増加傾向にあり、物流道路としての機能を担っています。

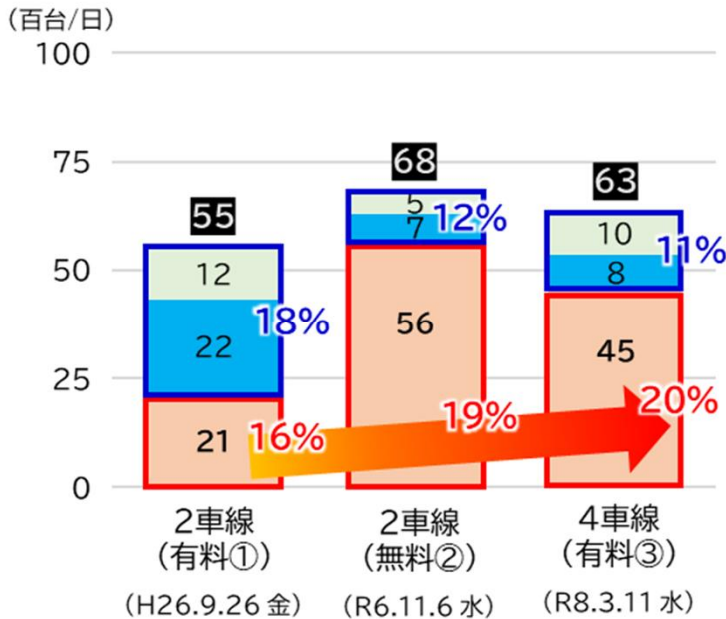


## 断面(篠栗IC~筑穂IC)の交通量の変化

### 全体交通量



### 大型車の交通量



※%の値は 並行する一般道・八木山バイパスの全体交通量 に対して大型車が占める割合

【凡例】 県道飯塚大野城線 国道201号 八木山バイパス 並行する一般道 八木山バイパス

資料:R8.3有料時の八木山バイパスはトラフィックカウンターデータ、その他は交通量調査結果

# 速達性の向上・所要時間の短縮

- 2車線(無料)の時は朝ピーク時(7時台)に30km/h程度となっていました。4車線開通後は50km/h以上となり速達性が向上しました。
- 八木山バイパスの4車線化により、朝ピーク時の所要時間が10分短縮し、所要時間のばらつきも減少し、定時性が確保されました。

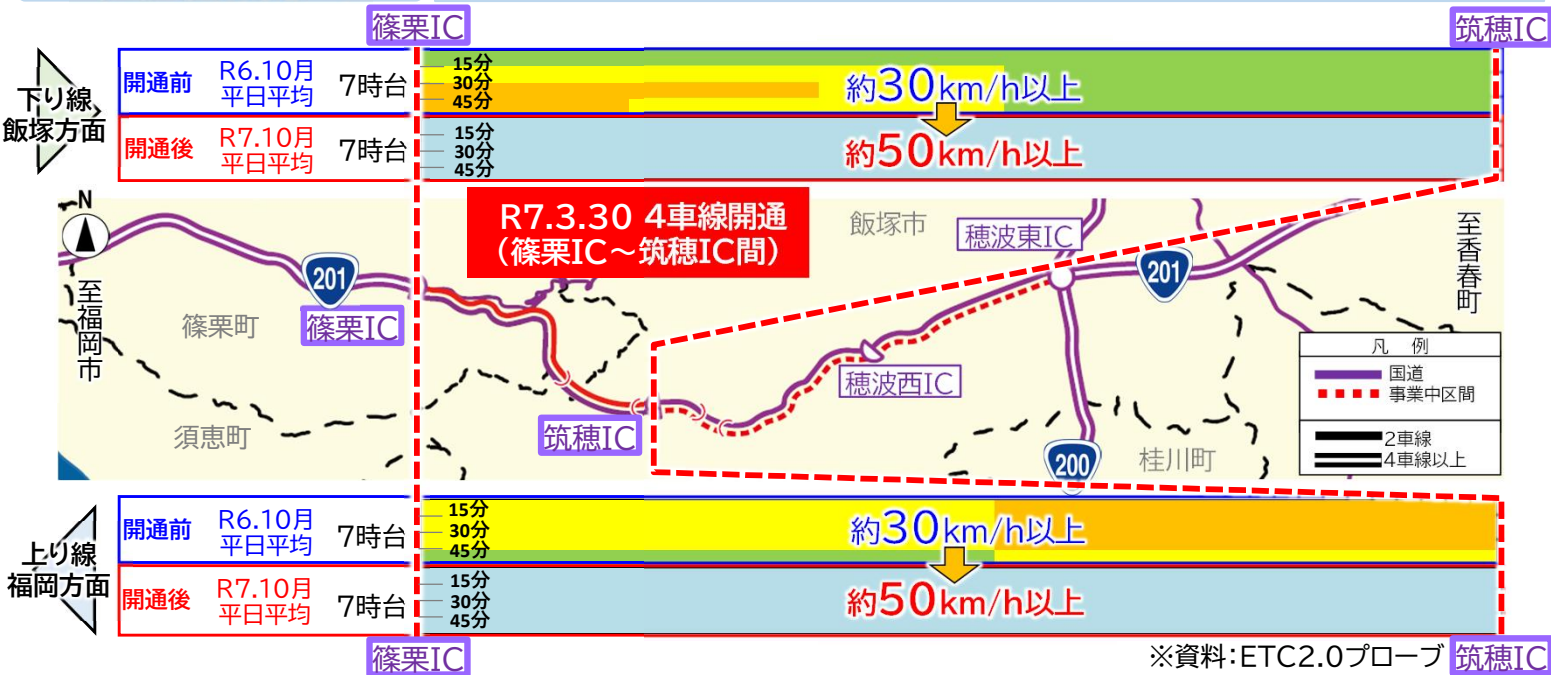
## ピーク時間渋滞状況の変化

朝ピーク時(7時台)筑穂IC付近



## 速達性の向上

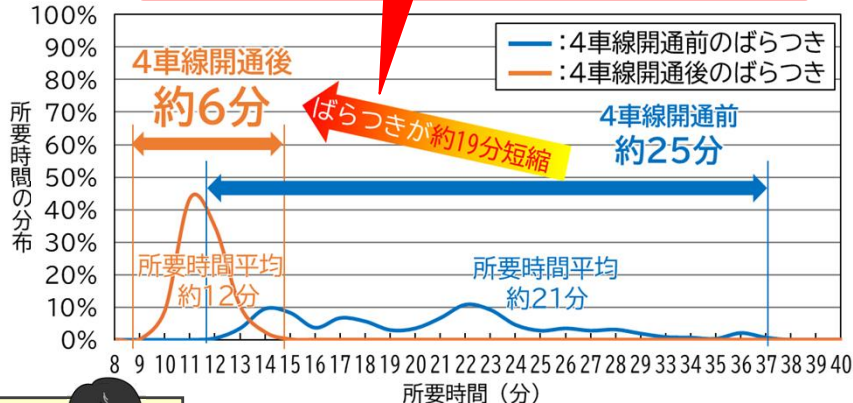
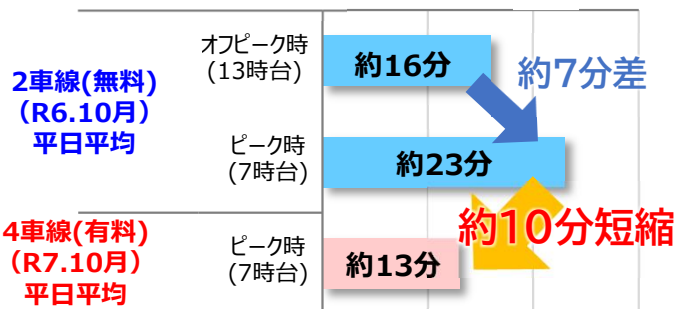
【旅行速度凡例】 ■20km/h未満 ■20km/h以上 ■30km/h以上 ■40km/h以上 ■50km/h以上



## 所要時間の変化

※ 穂波東IC → 篠栗IC (平日)

所要時間のばらつきが減少し、定時性向上



## 《関係者の声》

○4車線開通後は、福岡方面に住む従業員の通勤や、福岡市内での会議・研修時の移動が快適になりました。

資料: 飯塚市内ショッピングセンターヒアリング(R7.11)



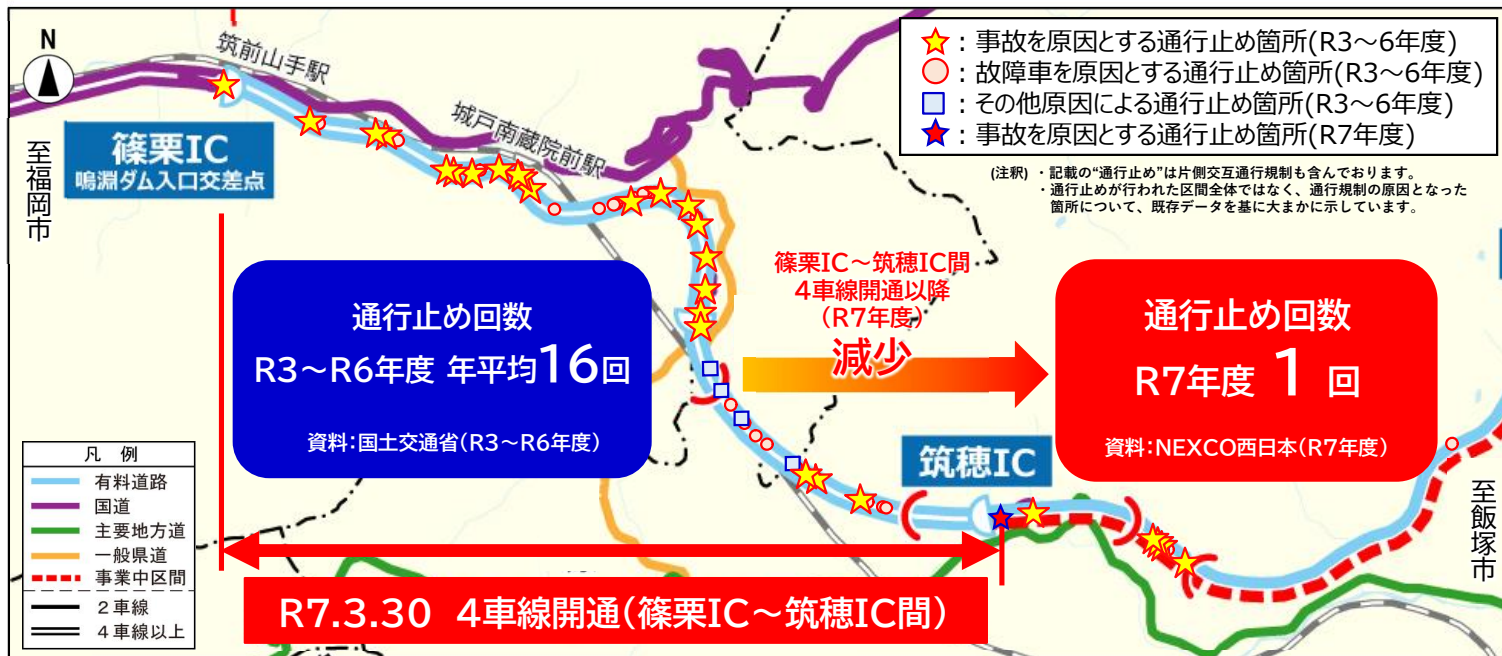
※資料: ETC2.0プローブ

4車線開通前: R6.10.1 ~ R6.10.31 平日平均(7時台)  
4車線開通後: R7.10.1 ~ R7.10.31 平日平均(7時台)

# 交通の円滑化による、利便性の向上

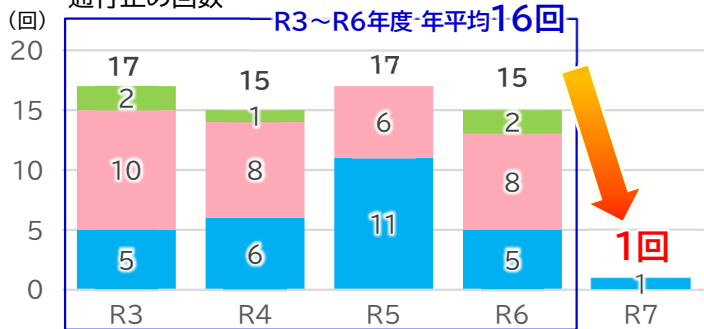
- 4車線開通によって通行止めの回数が16回から1回に減少しました。
- バスの迂回が年間40日発生していましたが年間3日に減少し、利便性が向上しました。

## 4車線開通区間(篠栗IC～筑穂IC)における自然災害等を除いた通行止め発生状況



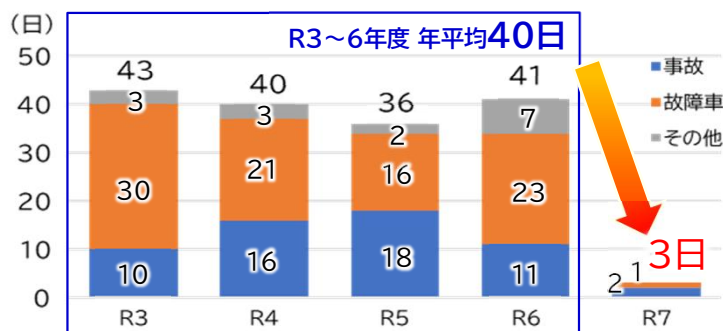
### 通行止め回数が大幅に減少

※4車線開通区間(篠栗IC～筑穂IC)の自然災害等を除いた通行止め回数



### バスの八木山峠への迂回が減少

※八木山バイパス(篠栗IC～穂波東IC)上の事故等による八木山峠への迂回運行日数(原因別)



### 飯塚市内から福岡方面へのルート

凡例: 迂回ルート(黄色) 八木山峠を経由するルート(青)



### 故障車による渋滞の状況 (筑穂トンネル内)



### 関係者の声

- 4車線開通により路線バスの迂回運行が減少し、到着時間の遅れが少なくなりました。ダイヤの信頼性が向上し、利便性が向上しました。
- 運転時間が短縮されたことにより、運転手の労働環境の改善にもつながっています。

資料:飯塚市内バス会社ヒアリング(R7.11)

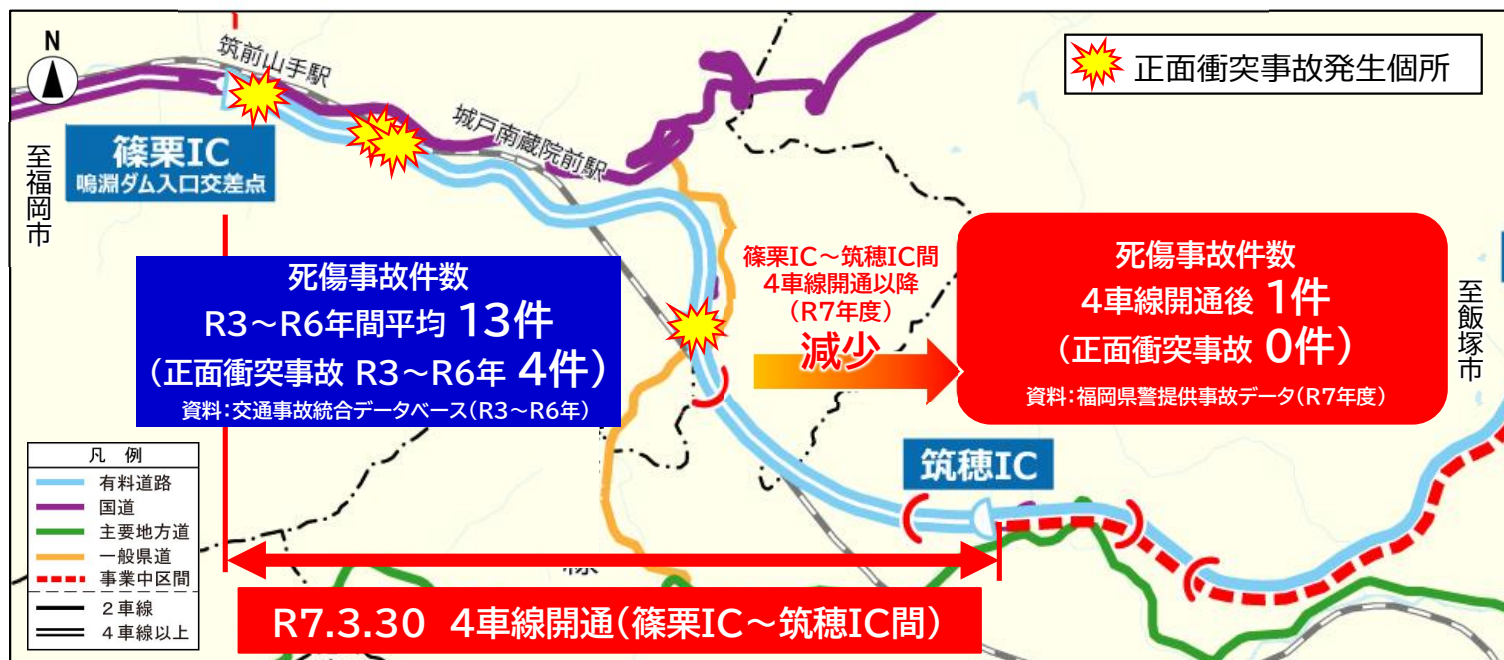


# 中央分離帯の設置等による、安全性の向上

○4車線区間における死傷事故件数は、13件から1件へと大幅に減少し、安全性が向上しました。

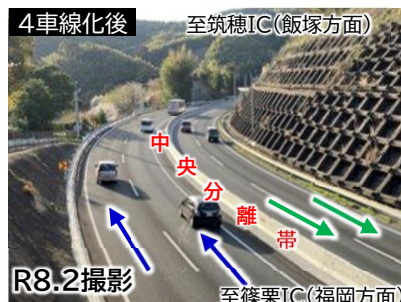
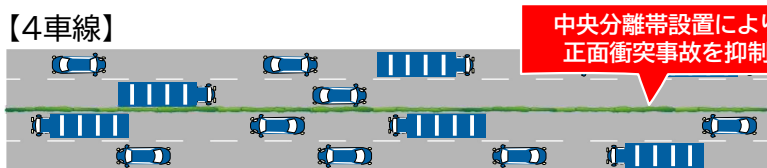
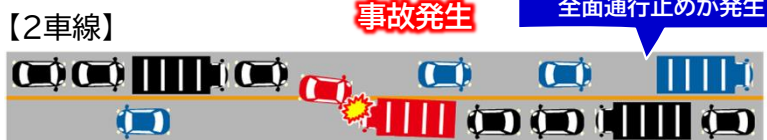
○過去4年間で4件発生していた正面衝突事故が、中央分離帯の設置等により、なくなりました。

## 4車線区間(篠栗IC～筑穂IC)における衝突事故発生状況



## 中央分離帯の設置等により安全性が向上

▼事故発生時における車両走行イメージ



▲ 道を塞ぐ正面衝突事故状況

▲ 中央分離帯設置状況

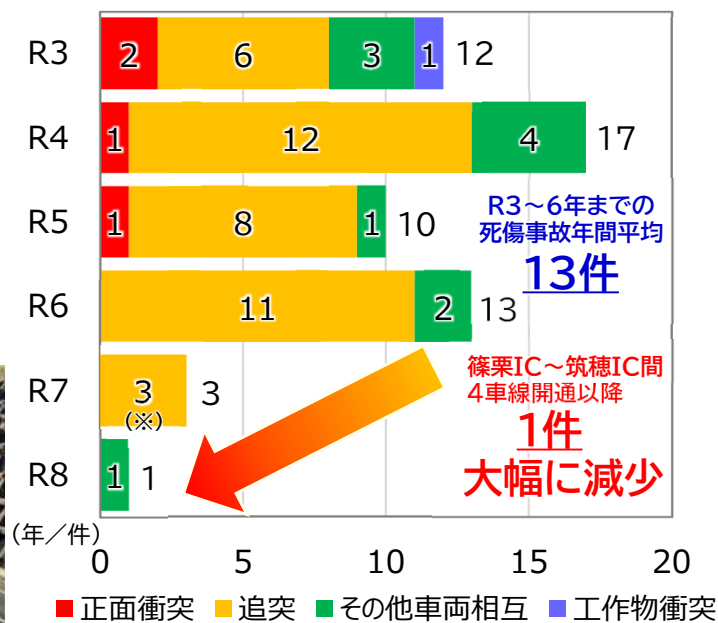
《関係者の声》

○4車線開通になってから、正面衝突事故などの交通事故発生数が減少しました。  
○交通渋滞緩和により帰署時間が短縮されたため、次の緊急出動に余裕をもって備えることができました。

資料:飯塚地区消防本部 飯塚消防署ヒアリング(R7.11)



## 4車線区間(篠栗IC～筑穂IC)の死傷事故件数の経年変化



資料:交通事故総合データベース(R3～R6年) 福岡県警提供事故データ(R7年、R8.1月～3月)

(※) R7年の死傷事故は、全て4車線開通以前に発生。