

平成31年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道201号
八木山バイパス

1. 対象地域の状況
2. 一般国道201号八木山バイパスの概要
3. 一般国道201号八木山バイパスの課題と整備効果
4. 費用便益分析結果
5. とりまとめ

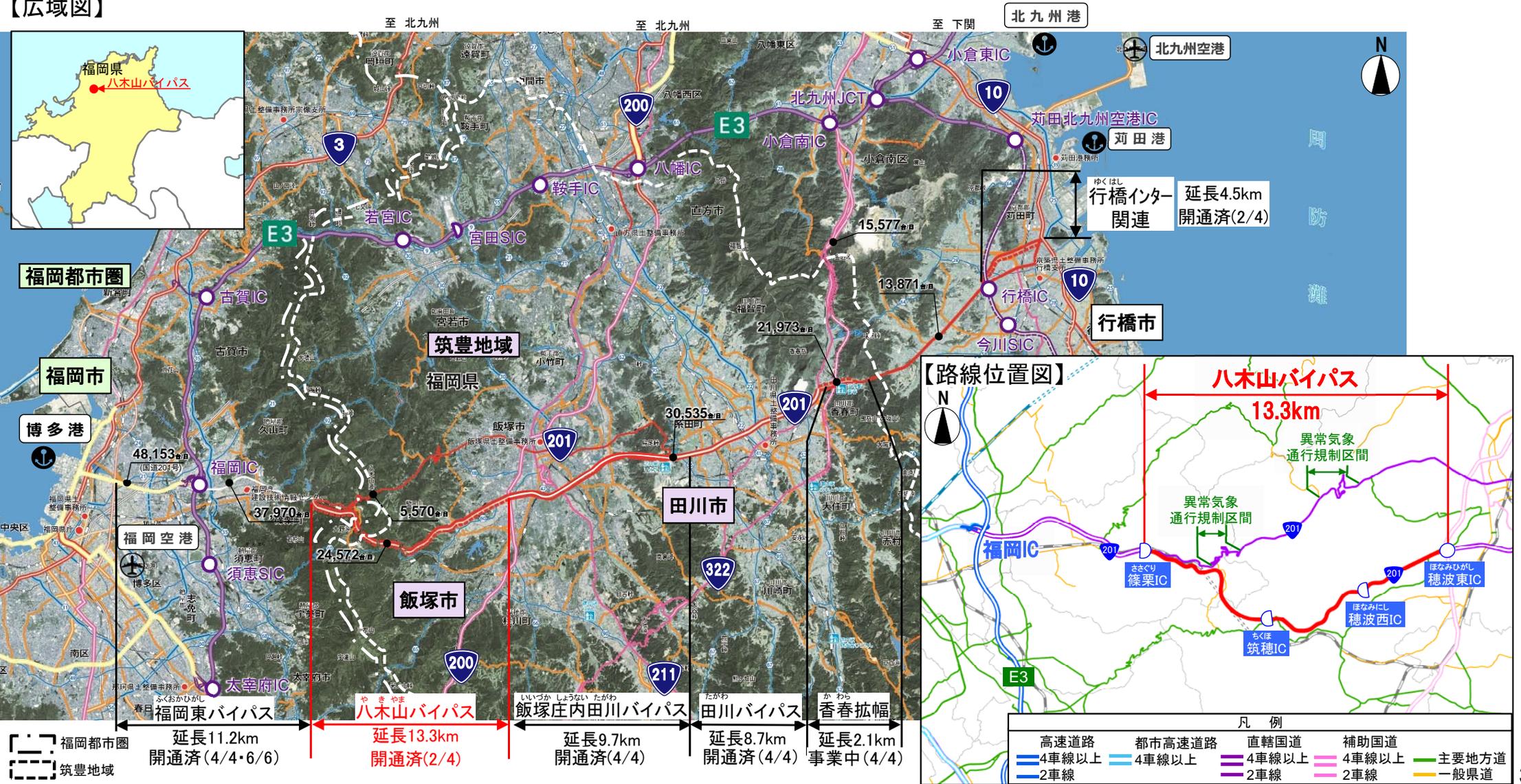
1. 対象地域の状況

対象地域の状況

1. 一般国道201号八木山バイパスの概要

- 国道201号は、福岡県北部の横断軸として、人流・物流を支えるための重要な路線である。
- 当該区間は、福岡都市圏と筑豊地域を結ぶ幹線道路だが、4車線道路に挟まれた暫定2車線区間である。
- 並行する現道は、異常気象通行規制区間を2区間抱える交通の難所である。

【広域図】

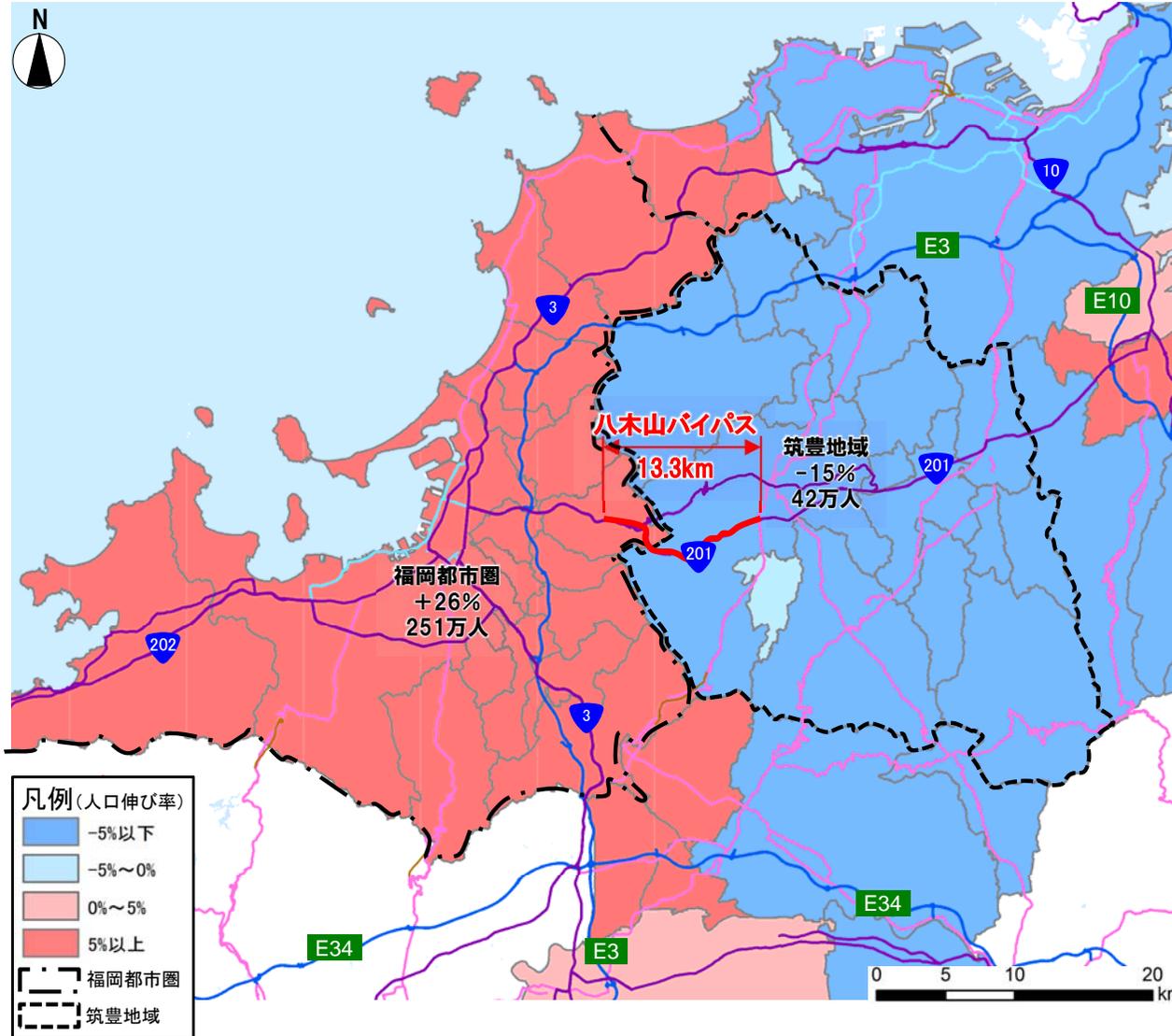


対象地域の状況

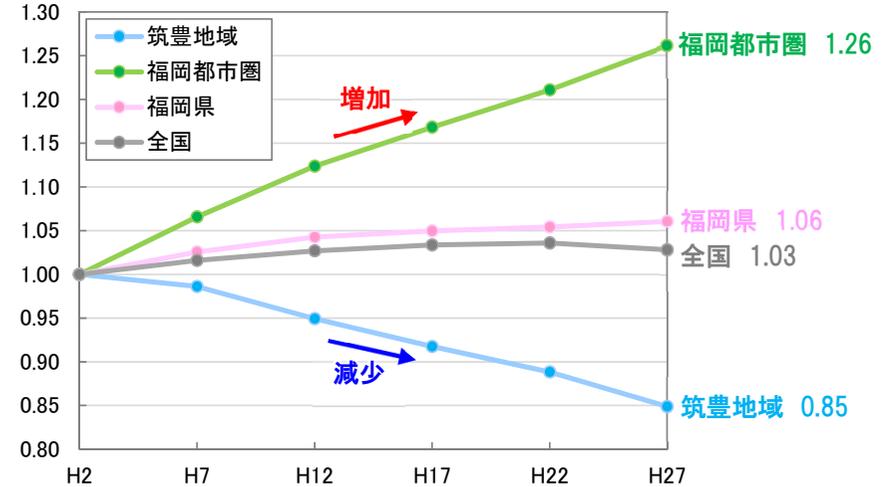
2. 地域状況

- 福岡県内では、福岡都市圏の人口増加が著しいが、筑豊地域は大きく減少している。
- 福岡都市圏は若い世代の割合が高いが、筑豊地域は老年人口の割合が高い。

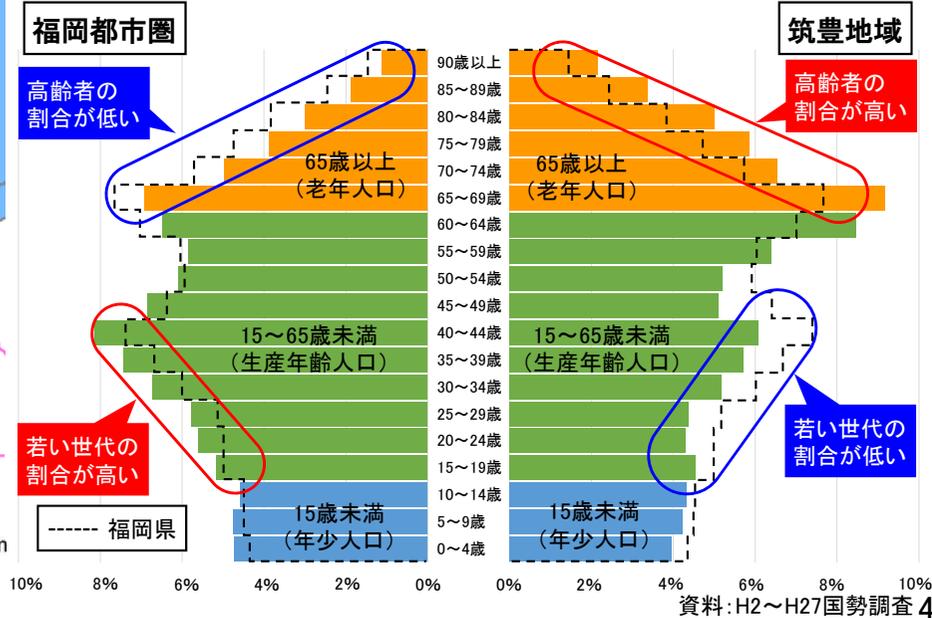
【人口増減率の状況(H2→H27)】



【人口推移】※H2を1.0とした場合の伸び率



【年齢階層別人口の割合】



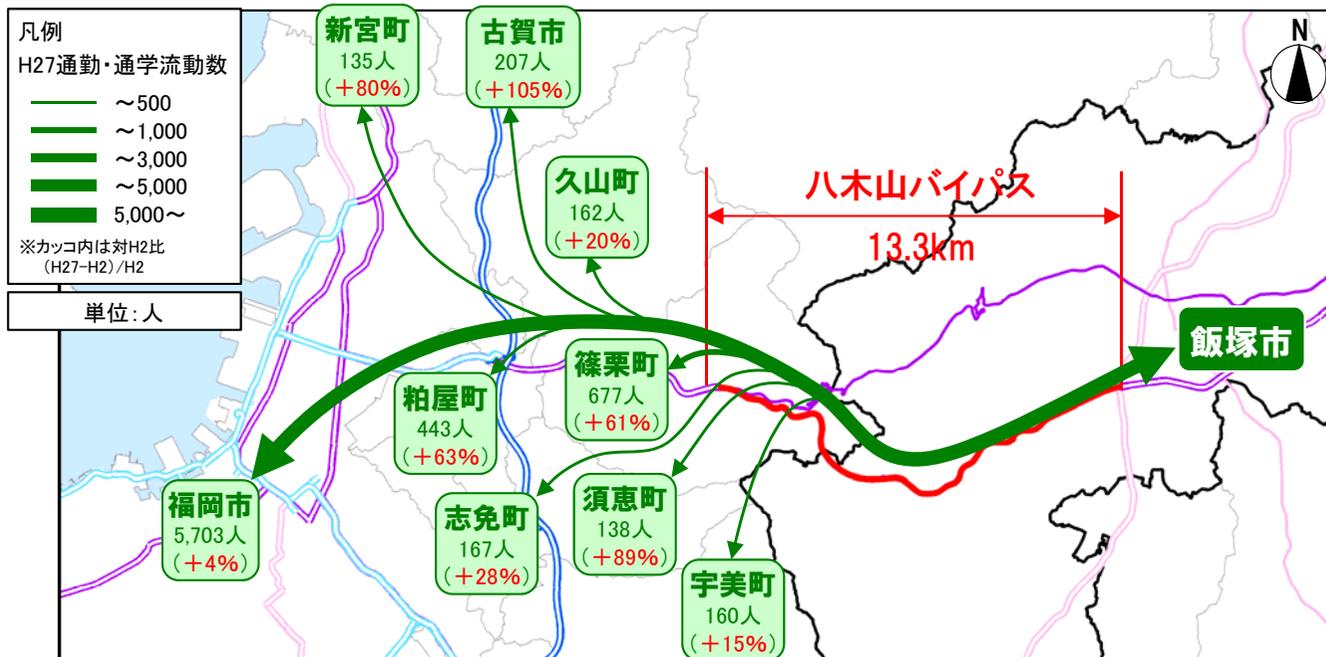
資料: H2~H27国勢調査 4

対象地域の状況

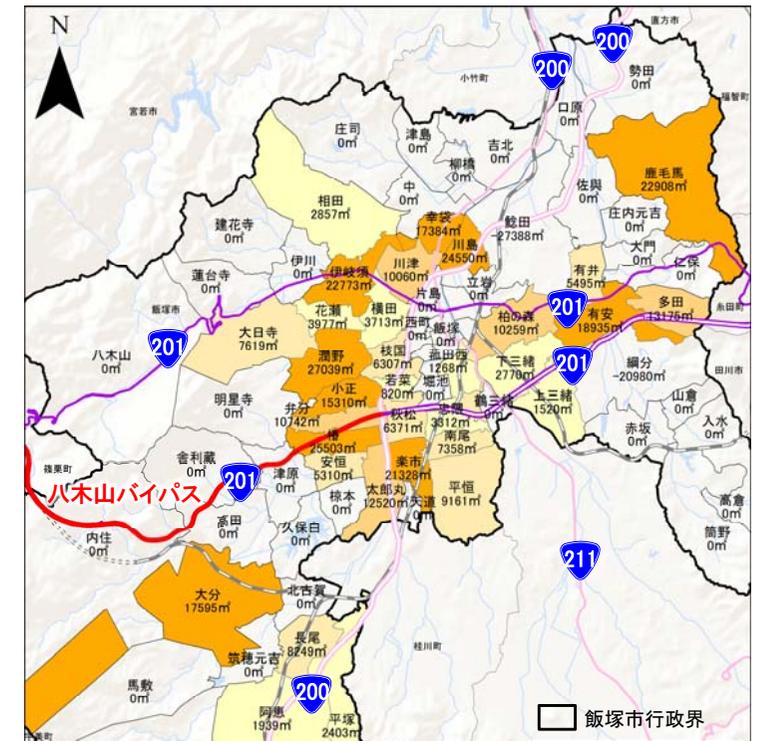
3. まちづくり

- 飯塚市と福岡都市圏との通勤通学流動は増加しており、八木山バイパスを利用する特急・急行バスは1時間あたり最大で約5分に1本の高頻度で運行中。
- 飯塚市では、宅地開発が進められ、市外からの移住を促進するため、「飯塚移住計画」のホームページ制作や「定住促進転入者マイホーム取得奨励金制度」の制定等、定住促進に向け様々な取り組みが行われている。

【通勤・通学流動(H27)】 ※飯塚市を基点

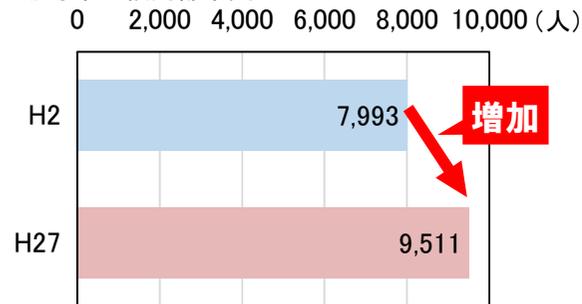


【飯塚市の宅地開発状況】



【通勤・通学流動の変化】

※飯塚市⇄福岡都市圏



資料:平成2年、平成27年度国勢調査

資料:平成2年、平成27年度国勢調査

八木山バイパスを運行する特急・急行バス



【飯塚移住計画】(H30.4.1よりHP公開)

○飯塚市の福岡市や北九州市へのアクセスの良さや、通勤・通学に便利な地域であることを紹介したHPを制作し、移住を促進。

【定住促進転入者マイホーム取得奨励金制度】(H24年度より開始)

○飯塚市に住宅を新築又は購入した者に対して、50万円を上限とした奨励金を支給する制度。



資料: H30飯塚市資料

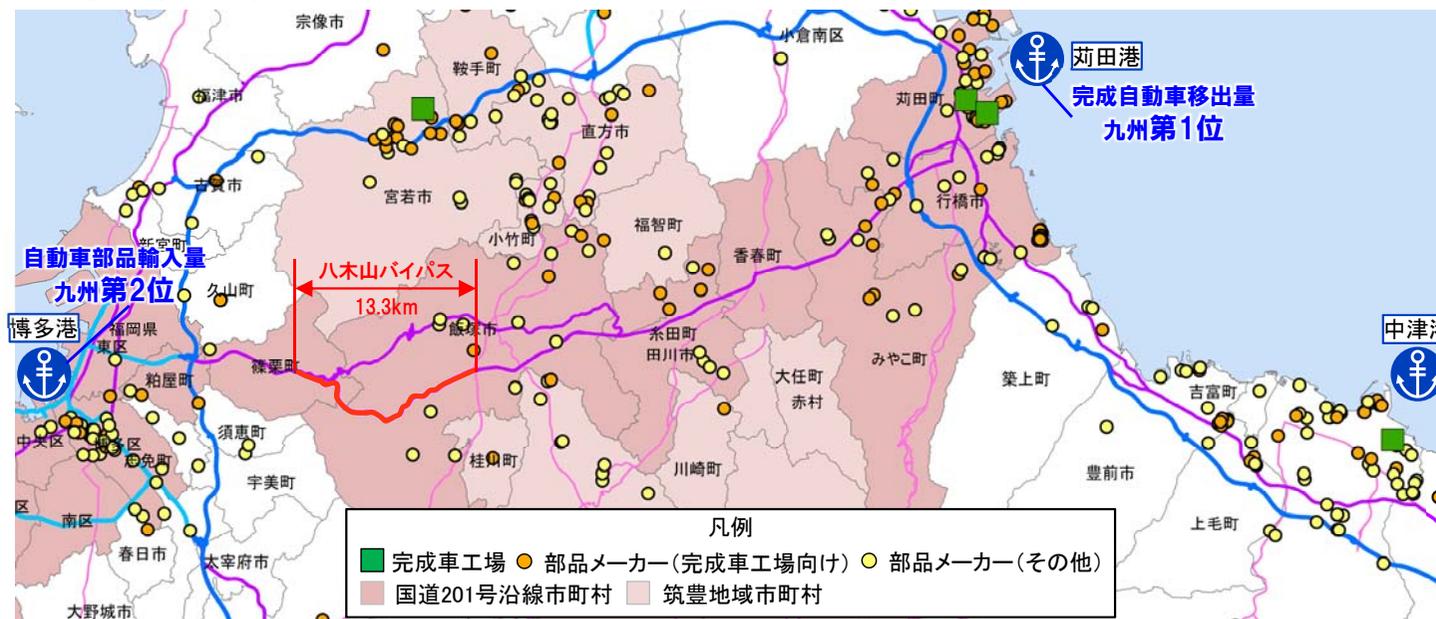
対象地域の状況

4. 自動車産業

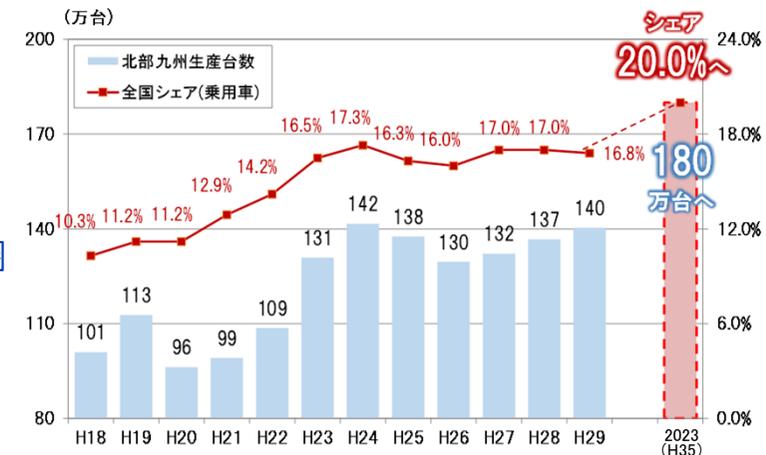
- 国道201号沿線及び筑豊地域では、福岡県内の約5割の自動車関連企業が立地。
- 博多港は自動車部品輸入量が九州第2位であり、苅田港は完成自動車移出量が九州第1位。
- 北部九州自動車産業アジア先進拠点推進会議[※]は、北部九州の完成自動車の増産を計画しており、2023年（平成35年）には全国シェア20%を目標としている。

[※]福岡県が事務局となり、自動車メーカーや関連企業、経済団体、大学・高専、関係市町村等で構成された組織。

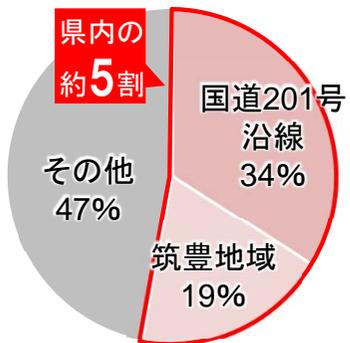
【自動車関連企業】



【北部九州[※]の自動車生産台数と全国シェア】



【福岡県自動車関連企業数割合】



【自動車完成メーカーの専用埠頭(苅田港)】



【自動車部品輸入量】

順位	港名	トン数
1	北九州	646,507
2	博多	399,817
3	志布志	1,724
4	伊万里	1,188
5	細島	1,158

資料: H28港湾統計

【完成自動車移出量】

順位	港名	トン数
1	苅田	2,232,320
2	北九州	2,176,685
3	中津	1,504,290
4	博多	526,256
5	西之表	328,074

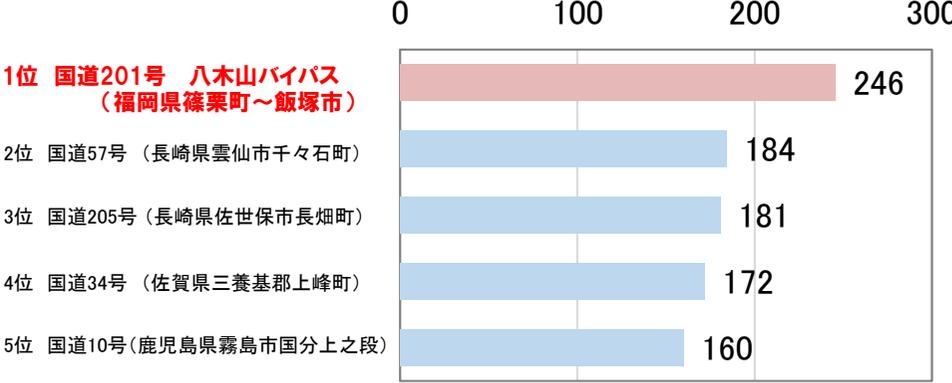
資料: H28港湾統計

対象地域の状況

5. 交通特性

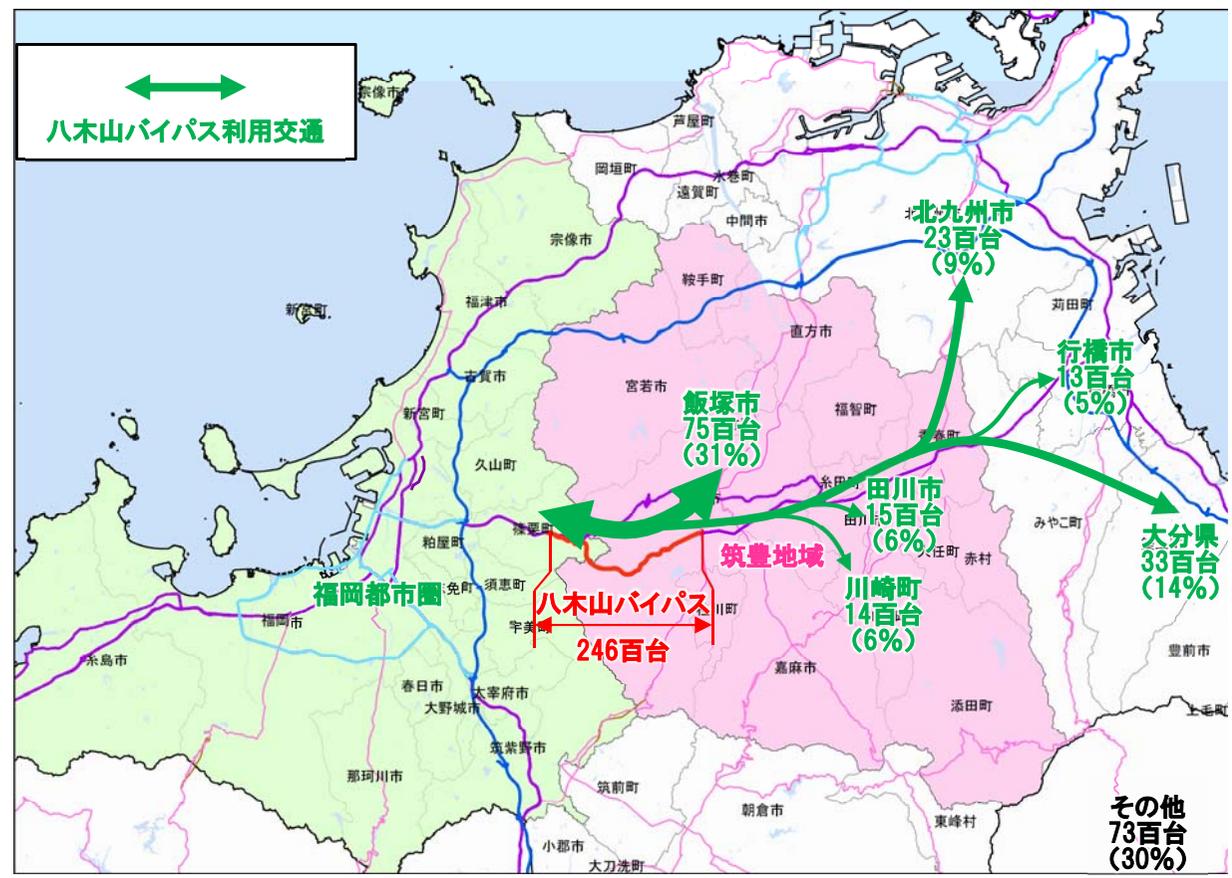
- 当該区間の交通量は246百台/日(H27)であり、九州の同様の2車線区間では、第1位の交通量となっており、30年間で約5倍に増加。
- 当該区間は、福岡都市圏と筑豊地域その他、北九州市や行橋市、大分県等との広域交通も担っている。

【交通量ランキング※】



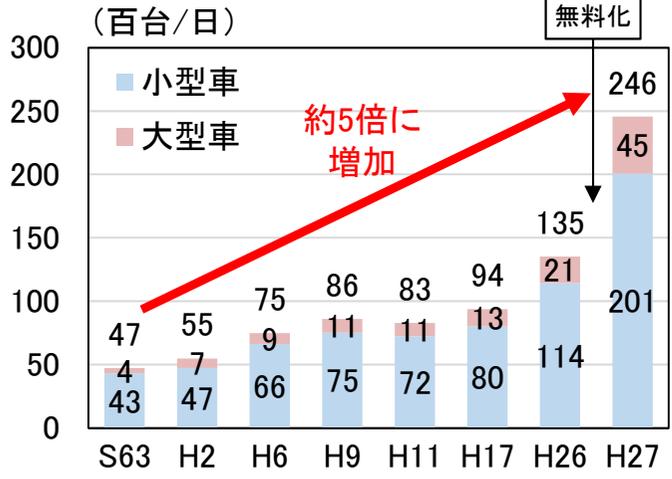
※九州管内・直轄国道・2車線(事業中箇所除く)・3種道路・山地部
資料:平成27年度一般交通量調査

【八木山バイパス利用交通の発着地】



資料:平成22年度自動車起終点調査(OD調査)結果をもとに算出

【当該区間の交通量の推移】



資料:一般交通量調査(S63～H27)、H26.9交通量実測値

2. 一般国道201号八木山バイパスの概要

一般国道201号八木山バイパスの概要

【計画概要】

ふくおかけん かすやぐん ささぐりまち ささぐり ふくおかけん いいづかし べんぶん

- ・区間: 福岡県糟屋郡篠栗町篠栗～福岡県飯塚市弁分 ・延長: 13.3km
- ・車線数: 4車線 ・全体事業費: 約360億円 ・計画交通量: 約18,100台/日～19,300台/日

【平面図】



【事業の経緯】

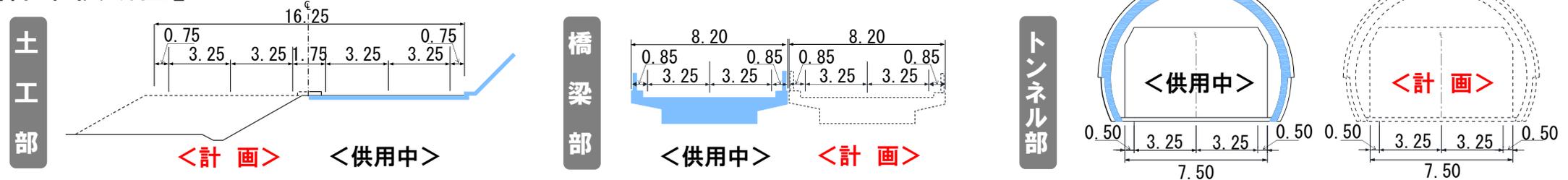
- ・S52年度 事業許可、工事着手
- ・S59年度 暫定2車線供用（日本道路公団管理）
- ・H26年10月1日 無料化（国土交通省管理）

凡例

	対象区間
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	橋梁構造
	トンネル構造
	交通量 (H27一般交通量調査)
	市町村境界線
	車線数 (2車線/4車線)

【標準横断図】

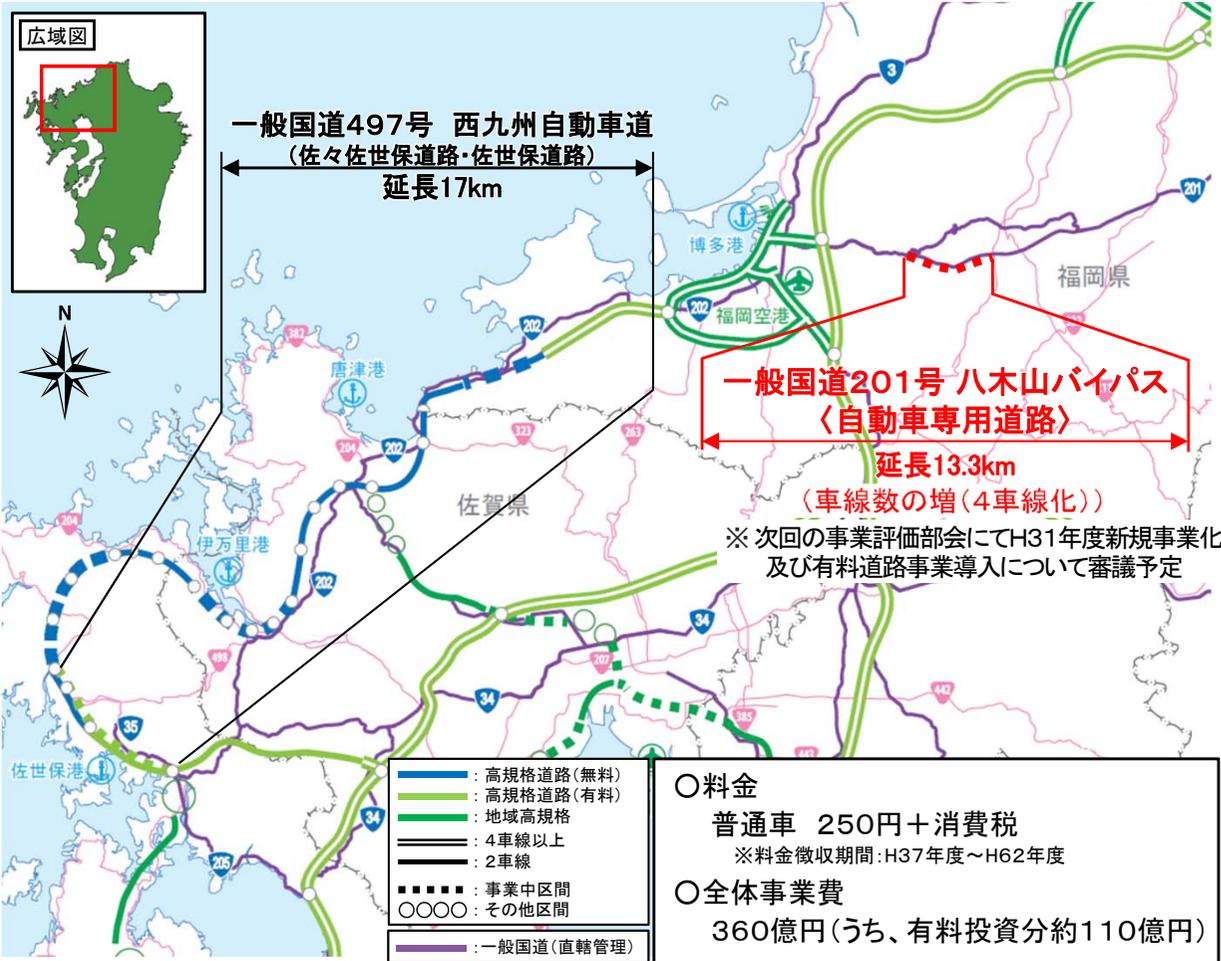
(単位:m) ※用地買収は完了済



無料の暫定2車線区間の有料事業4車線化

H31.3.11道路分科会 第32回
国土幹線道路部会資料より

- 無料の暫定2車線区間の4車線化は、負担の公平性や将来の維持管理に係る税負担を軽減する観点より、周辺ネットワークや整備の経緯等を踏まえつつ、地域の意見を聴取した上で、利用者負担(有料事業)による整備を導入。
- 平成30年度、一般国道497号西九州自動車道(佐々佐世保道路・佐世保道路)の4車線化を有料道路事業により事業化。



■ 八木山バイパスについて

<経緯>

- 昭和52年5月有料道路事業許可(日本道路公団)
 - 昭和60年2月暫定2車線開通
- [料金(平成26年9月時点)]
普通車:530円 大型車:800円 特大車:1,940円
- 平成26年10月償還完了→直轄管理(無料化)

<無料化前後の交通量>

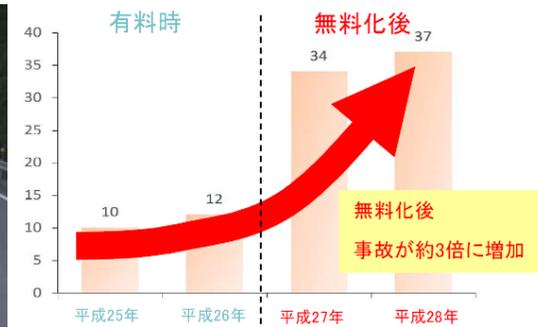
無料化前:約13,000台/日 (H26.9.26実測)
無料化後:約25,000台/日 (H27道路交通調査)

渋滞発生状況



※福岡県より提供

人身事故発生件数



※福岡県警データより福岡県が作成

[福岡県の意見]

- ・確実な早期整備の観点から、直轄事業と有料道路事業を組み合わせた整備方式を検討いただき、その料金設定については、平成26年度の無料開放前の料金(普通車:530円)を考慮して、この料金の概ね半額程度といった利用しやすい料金水準となるようお願いしたい。
- ・整備については、筑穂IC以西での交通混雑の実態を考慮し、整備効果を早期に発現させるために、段階的な4車線化の供用を検討いただきたい。

3. 一般国道201号八木山バイパスの 課題と整備効果

一般国道201号八木山バイパスの課題と整備効果

1. 交通混雑(交流)

【課題】

- 4車線区間に挟まれたボトルネックのため、混雑が発生。ピーク時は通常時の2倍、通行規制時は4倍の時間を要するなど、時間信頼性が欠如しており、地域交流を阻害。
- このため、福岡都市圏と筑豊地域を結ぶ特急・急行バスは、108本/日・方向(1時間あたり最大5分に1本)と高頻度で運行しているが、定時性や速達性の確保が課題。特に篠栗IC～筑穂IC間で速度低下が顕著。

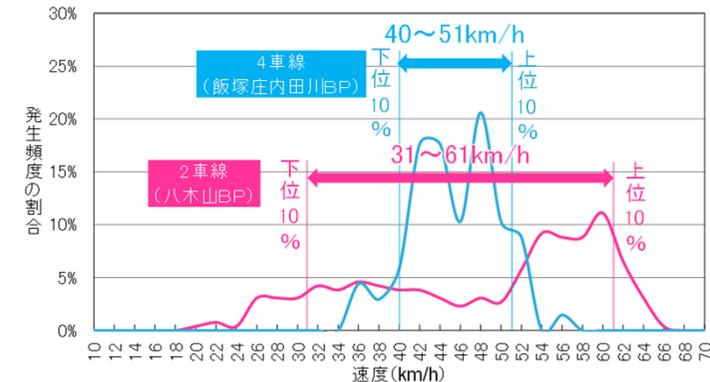
【整備効果】

- 交通混雑の緩和により、福岡都市圏との交流を促進。

【事業位置図】



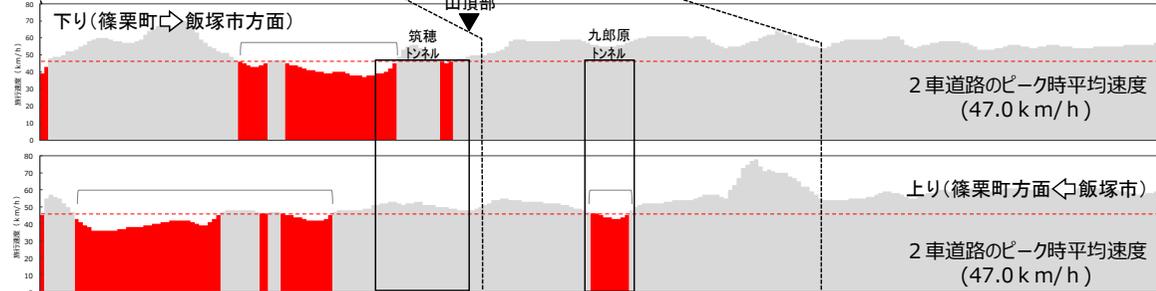
【時間信頼性】



資料: H30.10プローブデータ(上り・平日7時～9時)

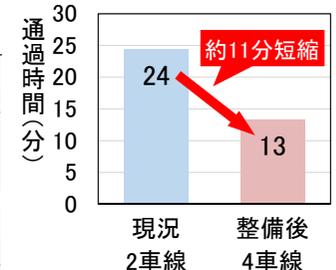
【八木山バイパスの通過時間】

【八木山バイパスの旅行速度】



資料: H29プローブデータ (下り) 平日 7時台 (上り) 平日 18時台

【通過時間の変化】



※現況2車線 H30.8プローブデータ(上り・平日18時台)より算出
 ※整備後4車線 規制速度60km/hより算出

資料: オフピーク時 H30.8プローブデータ(上り・平日9時台)
 ピーク時 H30.8プローブデータ(上り・平日18時台)
 規制時 H29.11.24プローブデータ(上り)

一般国道201号八木山バイパスの課題と整備効果

2. 交通事故

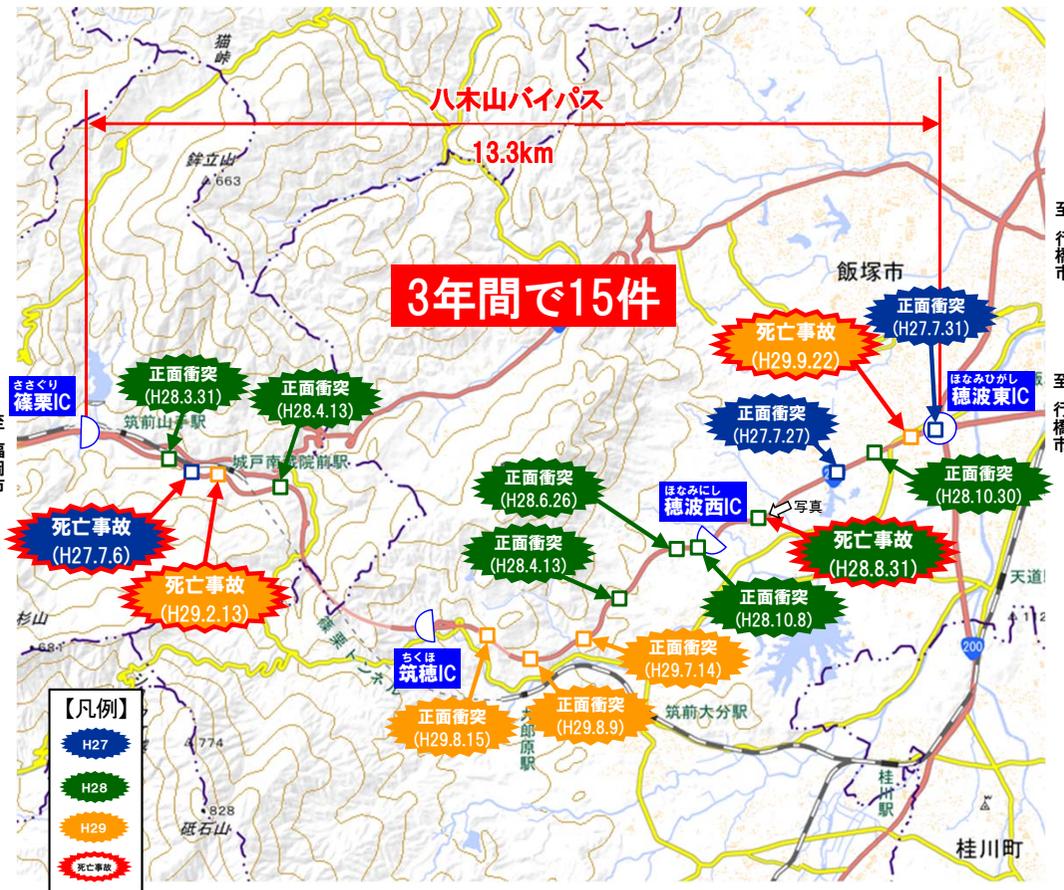
【課題】

●当該区間は、対面通行のため、対向車線への飛び出しによる正面衝突事故の割合が県内直轄平均の約4倍であり、毎年度死亡事故が発生するなど、重大事故となる確率が高い状況。

【整備効果】

○対面通行区間の解消に伴う重大事故等の減少により、道路利用者の安全・安心を確保。

【正面衝突事故の発生状況(H27-H29)】



資料: 県警事故データ

【正面衝突事故率の状況】



※八木山バイパス: 3年間平均 (H27-H29)
 県内直轄平均 : 3年間平均 (H26-H28)

資料: 県警・イタルダ事故データ

【死亡事故率の状況】



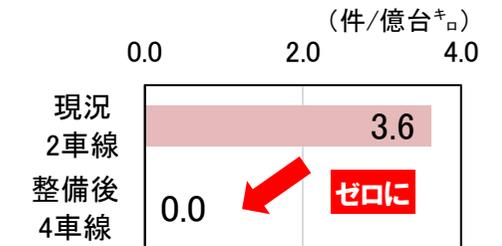
※八木山バイパス: 3年間平均 (H27-H29)
 県内直轄平均 : 3年間平均 (H26-H28)

資料: 県警・イタルダ事故データ

<穂波西IC付近>



【正面衝突事故率の変化】



※現況: 当該区間の実績
 ※整備後: 県内の中央分離帯のある自動車専用道路の実績

資料: 県警・イタルダ事故データ

一般国道201号八木山バイパスの課題と整備効果

3. 交通規制

【課題】

●当該区間は、交通事故や積雪時のスタック車両等による通行規制の発生率が高く(3年間で41件、月1件以上に相当)、通行規制時にはオフピーク時の約4倍の時間を要している。

【整備効果】

○4車線整備により、通行規制時の所要時間が改善し、道路利用者の信頼性を確保。

【スタック車両の発生状況】

<篠栗IC付近>

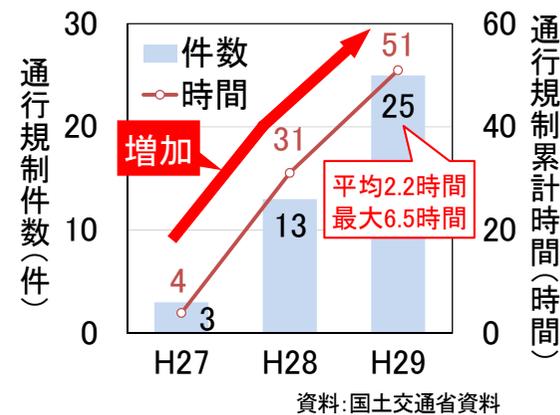


【積雪による渋滞状況】

<城戸付近>



【通行規制の発生状況】



【規制時間別の発生件数】

※H27-H29(3年間)の発生件数

規制時間	件数	割合
～1時間	5	12%
1～3時間	24	59%
3～5時間	7	17%
5時間～	2	5%
不明	3	7%
合計	41	100%

資料: 国土交通省資料

【通行規制時の所要時間】(H29.11.24の事故の場合)



資料: ETC2.0プローブデータ オフピーク時(H30.8平日9時台)・通行規制時(H29.11.24(金))

【通行規制時の所要時間の変化】



一般国道201号八木山バイパスの課題と整備効果

4. 交通混雑(物流)

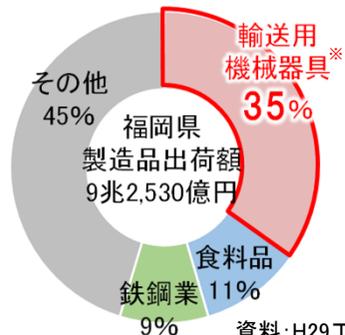
【課題】

- 福岡県の自動車産業(輸送用機械器具※)は、県内製造品出荷額の約4割を占める基幹産業。
- 国道201号沿線及び筑豊地域では、県内の約5割の自動車関連企業が立地。
- 当該区間は、博多港に輸入された自動車部品の運搬に利用されるなど、大型車も多く、自動車産業を支える物流路線であるが、前後区間に比べ速度低下が発生するなど、定時性のある円滑な走行環境の確保が課題。

【整備効果】

○4車線整備により、定時性・速達性の高い物流道路が形成され、地域産業を支援。

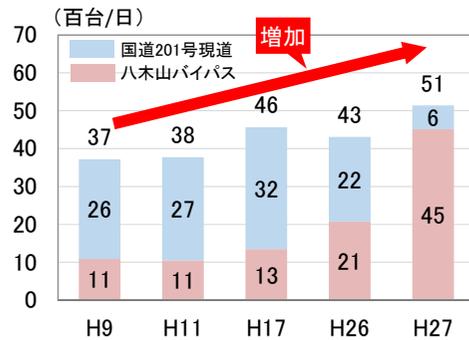
【福岡県の製造品出荷額】



資料: H29工業統計

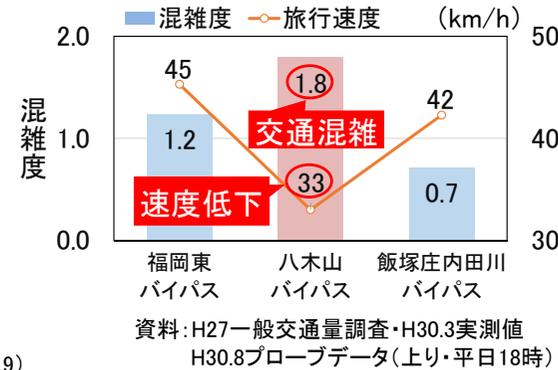
※輸送用機械器具: 完成車、自動車部品等

【当該区間の大型車交通量の推移】



資料: 一般交通量調査(H9~H27)、交通量実測値(H26.9)

【混雑度と旅行速度の変化】



資料: H27一般交通量調査・H30.3実測値 H30.8プローブデータ(上り・平日18時)

【物流業者の声】

○八木山バイパスは輸送時間が読めないため、八木山峠を通った方が早い場合がある。
○定時性の悪さにより企業信頼性の低下につながる恐れもある。

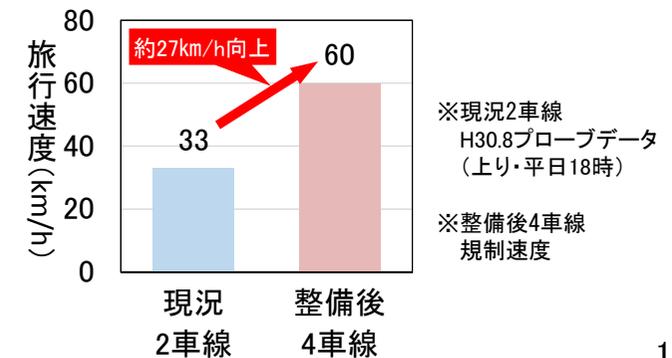


資料: H30.12物流業者へのヒアリング

【自動車関連企業位置図】



【旅行速度の変化】



4. 費用便益分析結果

費用便益分析結果

便 益				※現在価値化後		B/C
走行時間短縮便益		約217億円		合 計 約227億円	1.4 = $\left[\frac{227\text{億円}}{162\text{億円}} \right]$	
走行経費減少便益		約5.8億円				
交通事故減少便益		約3.9億円				
事 業 費				※上段:単純合計(税込) 下段:現在価値化後		
事業費	改良費	約14億円		合 計 約400億円 (約162億円)		
	橋梁・トンネル・IC費	約222億円				
	その他工事費	約124億円				
	用地補償費	約0億円				
維持管理費	約40億円 (約11億円)					

※1: EIRR: 経済的内部収益率

※2: 基準年(H30年)における現在価値表示(社会的割引率: 4%)

()書き上段: 現在価値化後の便益
下段: 現在価値化後のコスト

5. とりまとめ

一般国道201号 八木山バイパスに係る新規事業採択時評価

- ・交通ボトルネックの解消に伴う交通混雑の緩和により、信頼性の高い道路ネットワークを形成
- ・対面通行区間の解消に伴う重大事故等の減少により、道路利用者の安全・安心を確保
- ・博多港と物流拠点をつ結ぶ速達性の高い物流道路を形成し、地域産業を支援

1. 事業概要

- ・起終点：福岡県糟屋郡篠栗町篠栗～福岡県飯塚市弁分
- ・延長等：13.3km（第3種第2級、4車線、設計速度60km/h）
- ・全体事業費：約360億円
- ・計画交通量：約18,100～19,300台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約9,600台/日 ～約10,400台/日	約2,200台/日 ～約2,300台/日	約6,300台/日 ～約6,600台/日



図1 事業位置図

2. 課題

① 地域交流を阻害するボトルネック

- ・福岡都市圏と飯塚市を結ぶ当該区間では、路線バスが108本/日・方向（1時間あたり最大5分に1本）と高頻度で運行されるなど、地域交流を支える重要な路線。
- ・しかし、4車線区間に挟まれたボトルネックのため、混雑が発生。ピーク時は通常時の2倍、通行規制時は4倍の時間を要すなど、地域交流を阻害（図1.3,写真①）。
- ・特に篠栗IC～筑穂IC間でのトンネル坑口や下り勾配でのブレーキにより、低速車の発生に伴う速度低下が顕著（図2）。

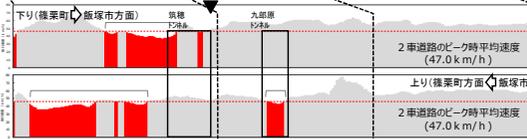


図2 八木山バイパスの旅行速度
資料：H29プローブデータ（下り）平日7時台（上り）平日18時台



図3 八木山バイパスの通過時間
資料：H30.8プローブデータ（上り）H29.11プローブデータ（上り・規制時）



写真① ピーク時の渋滞状況

② 対面通行区間の安全性に課題

- ・当該区間は、対面通行のため、対向車線への飛び出しによる正面衝突事故の割合が県内直轄平均の約4倍であり、毎年度死亡事故が発生するなど、重大事故となる確率が高い状況（図4,写真②）。
- ・また、交通事故や積雪時のスタック車両等による通行規制の発生率が高く（3年間で41件、月1件以上に相当）、道路利用者の安全・安心の確保が課題（表1,写真③）。

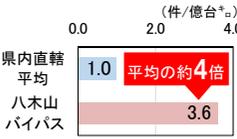


図4 正面衝突事故率の状況
資料：県警・イタルダ事故データ
※八木山バイパス：3年間平均（H27～H29）
県内直轄平均：3年間平均（H26～H28）

規制時間	件数	割合
～1時間	5	12%
1～3時間	24	59%
3～5時間	7	17%
5時間～	2	5%
不明	3	7%
合計	41	100%

表1 通行規制の発生状況
資料：国土交通省資料
※H27～H29（3年間）の発生件数



写真② 正面衝突事故の発生状況（穂波西IC付近）



写真③ スタック車両の発生状況（篠栗IC付近）

③ 地域産業の物流を阻害

- ・福岡県の自動車産業は、県内製造品出荷額の約4割を占める基幹産業（図5）。
- ・国道201号沿線及び筑豊地域では県内の約5割の自動車関連企業が立地。
- ・当該区間は、博多港に輸入された自動車部品の運搬に利用されるなど、自動車産業を支える物流路線であるが、前後区間に比べ速度低下が発生するなど、円滑な走行環境の確保が課題（図6,7）。

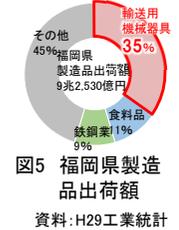


図5 福岡県製造品出荷額
資料：H29工業統計



図6 混雑度とピーク時旅行速度の変化
資料：H27一般交通量調査・H30.3実測値 H30.8プローブデータ



図7 自動車関連企業位置図

3. 整備効果

効果1 円滑な移動の確保による地域交流の向上【◎】

- ・交通混雑の緩和により、福岡都市圏との交流を促進。

〔〇通過時間※【現況】24分 → 【整備後】13分（約11分短縮）（図8）〕

※現況2車線：H30.8プローブデータ（上り・ピーク時）より算出
※整備後4車線：規制速度60km/hより算出



図8 通過時間の変化

効果2 対面通行区間の解消による安全・安心の確保【◎】

- ・対面通行区間の解消に伴う重大事故等の減少により、道路利用者の安全・安心を確保。

〔〇正面衝突事故率※1【現況】3.6件/億台和 → 【整備後】0.0件/億台和（図9）〕

※1 現況：当該区間（県警データ）整備後：県内の中央分離帯のある自動車専用道路の実績（イタルダ事故データ）
※2 現況：H29.11.24プローブデータ（上り・規制時）整備後：八木山バイパス車線規制時の交通量推計の最終速度



図9 通行規制時の通過時間の変化

効果3 速達性の高い物流道路の形成により地域産業を支援【◎】

- ・片側2車線の走行環境の整備により、速達性の高い物流道路が形成され、地域産業を支援。

〔〇旅行速度※【現況】33km/h → 【整備後】60km/h（約27km/h向上）（図10）〕

※現況2車線：H30.8プローブデータ（上り・ピーク時）
※整備後4車線：規制速度

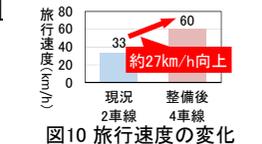


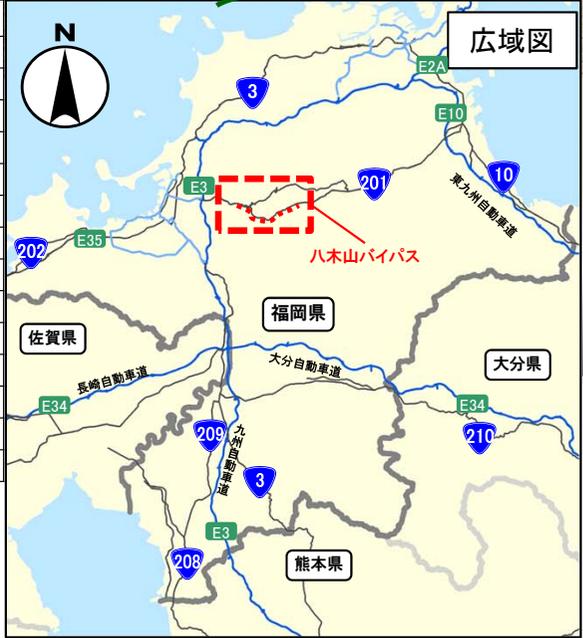
図10 旅行速度の変化

■費用便益分析結果（貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの）

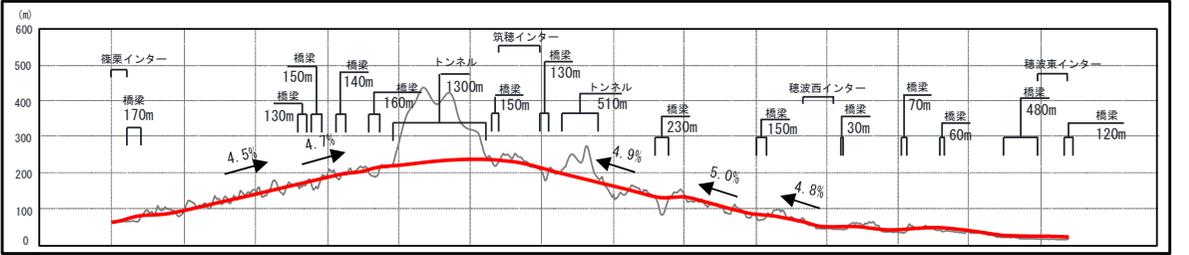
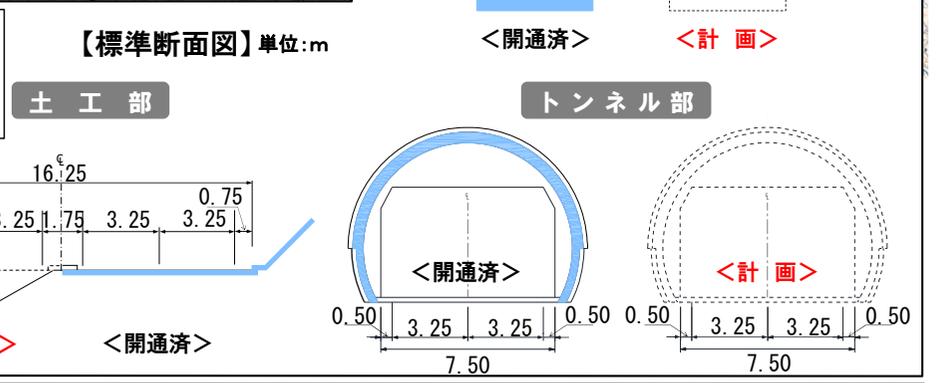
B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.4	5.9%	162億円※2	227億円※2

※1：EIRR：経済的內部収益率 ※2：基準年（H30年）における現在価値を記載（現在価値算出のための社会的割引率：4%）

一般国道201号 八木山バイパスに係る新規事業採択時評価



全体延長: 13.3km
 土工延長: 9.3km (70%)
 橋梁延長: 2.2km (17%)
 トンネル延長: 1.8km (13%)



1. 一般国道201号八木山バイパスの課題

①地域交流を阻害するボトルネック

○福岡都市圏と飯塚市を結ぶ当該区間では、路線バスが108本/日・方向(1時間あたり最大5分に1本)と高頻度で運行するなど、地域交流を支える重要な路線。

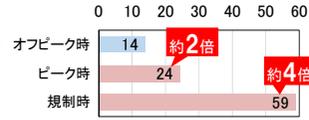


図1 八木山バイパスの通過時間
資料: H29.10プロブデータ(上り・12h平均)、H29.11プロブデータ(上り・タピーク)

○しかし、ピーク時は通常時の2倍、交通規制時は4倍の時間を要するなど、地域交流を阻害(図1,写真①)。

写真① ピーク時の渋滞状況

②対面通行区間の安全性に課題

○当該区間は、正面衝突事故の割合が県内直轄平均の約4倍であり、毎年度死亡事故が発生するなど、重大事故となる確率が高い状況(図2)。

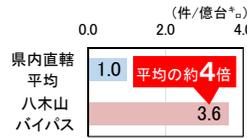


図2 正面衝突事故率の状況
資料: 県警・イタルダ事故データ
※八木山バイパス: 3年間平均(H27-H29) 県内直轄平均: 3年間平均(H26-H28)

○また、交通事故や積雪時のスタック車両等による通行規制の発生率が高く(3年間で41件、月1件以上に相当)、道路利用者の安全性に課題(表1)。

表1 通行規制の発生状況

規制時間	件数	割合
～1時間	5	12%
1～3時間	24	59%
3～5時間	7	17%
5時間～	2	5%
不明	3	7%
合計	41	100%

※H27-H29(3年間)の発生件数 資料: 国土交通省資料

③地域産業の物流を阻害

○福岡県の自動車産業は、県内製造品出荷額の約4割を占める基幹産業(図3)。
○国道201号沿線及び筑豊地域では県内の約5割の自動車関連企業が立地(図4)。
○当該区間は、博多港に輸入された自動車部品の運搬に利用されるなど、自動車産業を支える物流路線であるが、前後区間に比べ速度低下が発生するなど、円滑な走行環境の確保が課題(図5,6)。

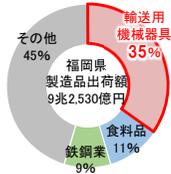


図3 福岡県製造品出荷額 資料: H29工業統計

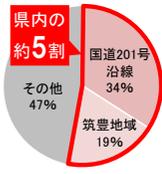


図4 福岡県自動車関連企業数 資料: H30福岡県統計データ

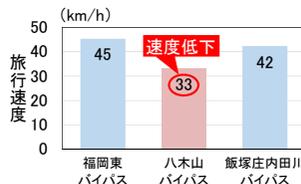


図5 旅行速度の隣接区間比較 資料: H30.8プロブデータ(上り・タピーク)



図6 自動車関連企業位置図 資料: 福岡県資料, H28港湾統計

2. 原因分析

①ボトルネックによる速度低下の発生

○当該区間の交通量は約2.5万台/日と多く、4車線区間に挟まれた2車線のボトルネック区間であり、交通容量不足(混雑度1.8)による速度低下が発生(図5,7,8,9)。

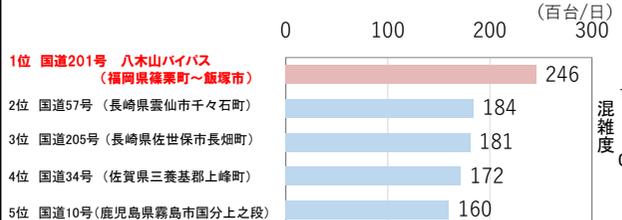


図7 交通量ランキング 資料: 平成27年度一般交通量調査

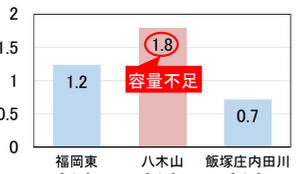


図8 混雑度の隣接区間比較 資料: 平成27年度一般交通量調査 H30.3実測値



図9 対象区間のボトルネック状況

②重大事故や通行規制が発生しやすい道路構造

○当該区間は、対面通行のため、対向車線への飛び出しによる正面衝突事故等の重大事故が発生しやすい(写真②)。
○また、アクセスコントロールされているため、交通事故や積雪時に後続車が通り抜けできず、通行規制が発生しやすい道路構造(写真③④)。



写真② 正面衝突事故の発生状況(穂波西IC付近)



写真③ スタック車両の発生状況(篠栗IC付近)



写真④ 交通規制時の渋滞状況(穂波東IC付近)

3. 政策目標

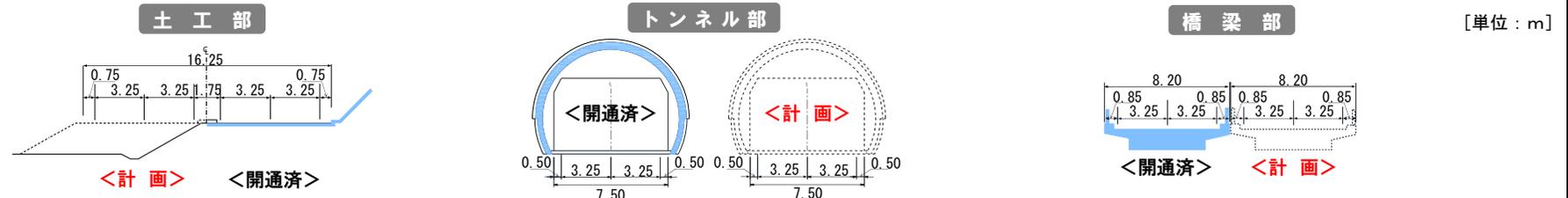
- ①円滑な移動の確保による地域交流の向上
- ②対面通行区間の解消による安全・安心の確保
- ③速達性の高い物流道路の形成により地域産業を支援

や き や ま
一般国道201号 八木山バイパスにおける計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目		【案①】4車線化整備案	対策をしない案
ルートの趣旨		延長 13.3km	延長 13.3km
政策目標	円滑な移動の確保による地域交流の向上	○ ・4車線化により、通過時間が短縮する ○通過時間 (整備前)24分 → (整備後)13分	× ・現況2車線のままであるため、通過時間は短縮しない
	対面通行区間の解消による安全・安心の確保	○ ・4車線化により、正面衝突事故が減少し、通行規制時の所要時間も短縮する ○正面衝突事故率 (整備前)3.6件/億台キロ → (整備後)0.0件/億台キロ ○交通規制時の所要時間 (整備前)59分 → (整備後)22分	× ・現況2車線のままであるため、正面衝突事故及び通行規制時の所要時間は削減しない
	速達性の高い物流道路の形成により地域産業を支援	○ ・4車線化により、旅行速度が向上する ○旅行速度 (整備前)33km/h → (整備後)60km/h	× ・現況2車線のままであるため、旅行速度は向上しない
道路整備による影響	自然環境	△ ・トンネル坑口付近の整備により、わずかに自然の改変を伴う ・一部の橋梁区間は下部工が施工済みのため自然の改変がない	○ ・自然の改変がない
	用地・構造物の活用	○ ・取得済みの用地や施工済みの構造物を活用できる	× ・取得済みの用地や施工済みの構造物を活用できない
	事業費	約360億円	-
総合評価		○	-

【標準断面図】



対応方針(案) 案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道201号
- ・区間：福岡県糟屋郡篠栗町篠栗～福岡県飯塚市弁分
- ・概略延長：13.3km
- ・車線数：4車線
- ・種級区分：第3種第2級
- ・設計速度：60km/h

(参考) 当事業の経緯等

- ・S52年度 事業許可、工事着手
- ・S59年度 暫定2車線供用(日本道路公団管理)
- ・H26.10 国土交通省管理

地域の要望等

- ・H30.1 飯塚市が財務省に八木山バイパス4車線化の早期事業化を要望
- ・H30.3 県議員連盟が国土交通省に八木山バイパス4車線化の早期事業化を要望
- ・H30.3 福岡県及び県議会が国土交通省に八木山バイパス4車線化の早期事業化を要望
- ・H30.7 期成会が国土交通省・財務省に八木山バイパス4車線化の早期事業化を要望
- ・H30.11 期成会が国土交通省・財務省に八木山バイパス4車線化の早期事業化を要望
- ・H30.12 県議員連盟が国土交通省に八木山バイパス4車線化の早期事業化を要望