

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 ^{チーフ}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 ^{イマムラ}今村 TEL:093-951-4331(代表)

この件に関するお問い合わせは、

NEXCO 西日本 九州支社 広報課 ^{ナカムラ}中村、^{カワソエ}河添

TEL: 092-260-6100(マスコミ専用)

※本資料は、国土交通省九州記者会、九州建設専門記者クラブ、北九州市政記者会にお配りしています。

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。

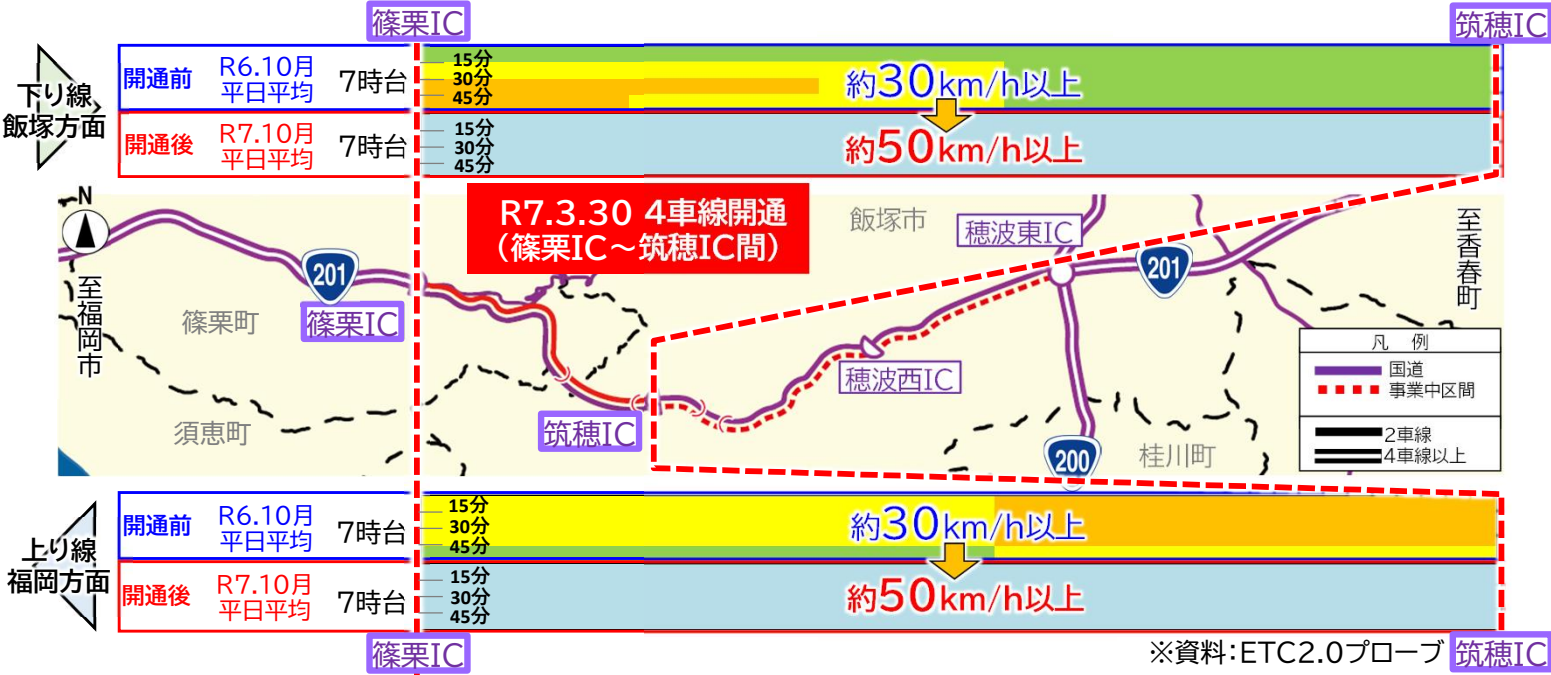
ピーク時間渋滞状況の変化

朝ピーク時(7時台)筑穂IC付近



速達性の向上

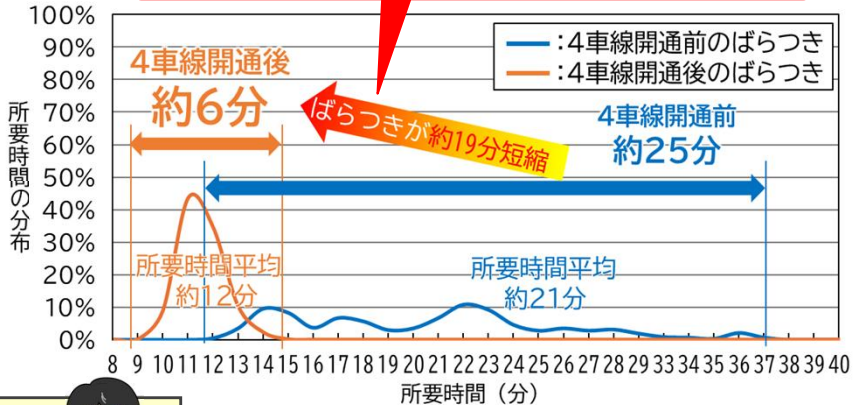
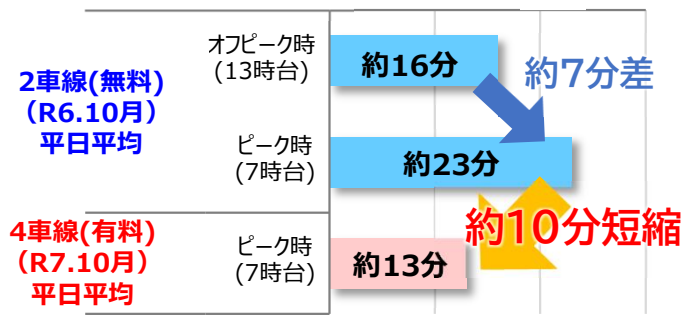
【旅行速度凡例】 ■20km/h未満 ■20km/h以上 ■30km/h以上 ■40km/h以上 ■50km/h以上



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》

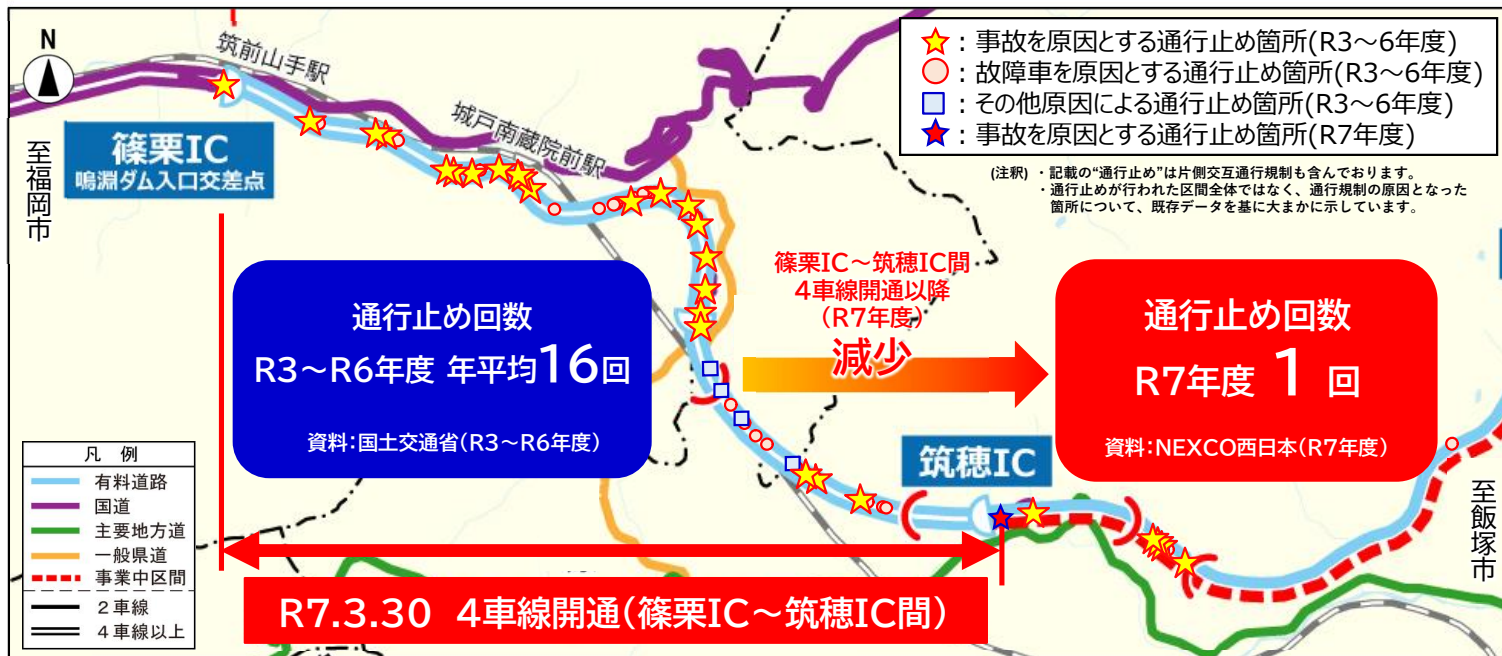
○4車線開通後は、福岡方面に住む従業員の通勤や、福岡市内での会議・研修時の移動が快適になりました。
資料: 飯塚市内ショッピングセンターヒアリング(R7.11)



交通の円滑化による、利便性の向上

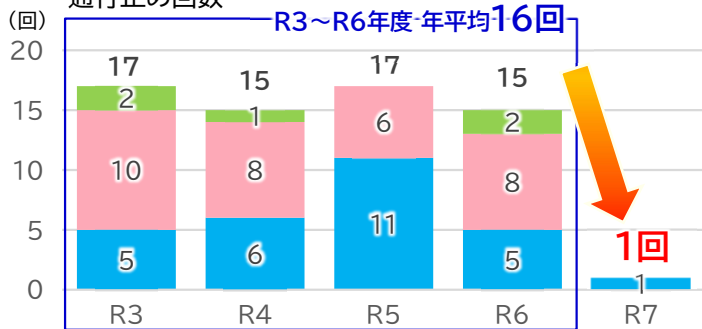
- 4車線開通によって通行止めの回数が16回から1回に減少しました。
- バスの迂回が年間40日発生していましたが年間3日に減少し、利便性が向上しました。

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



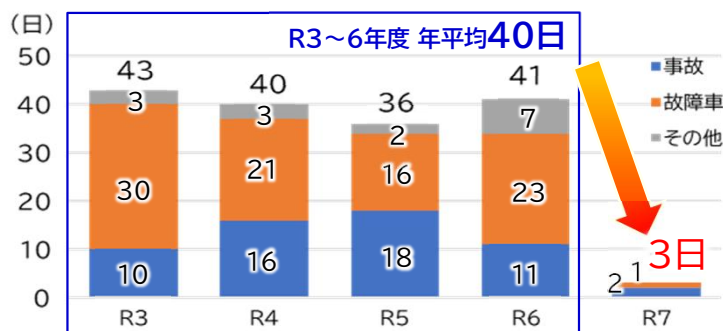
通行止め回数が大幅に減少

※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



▼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)

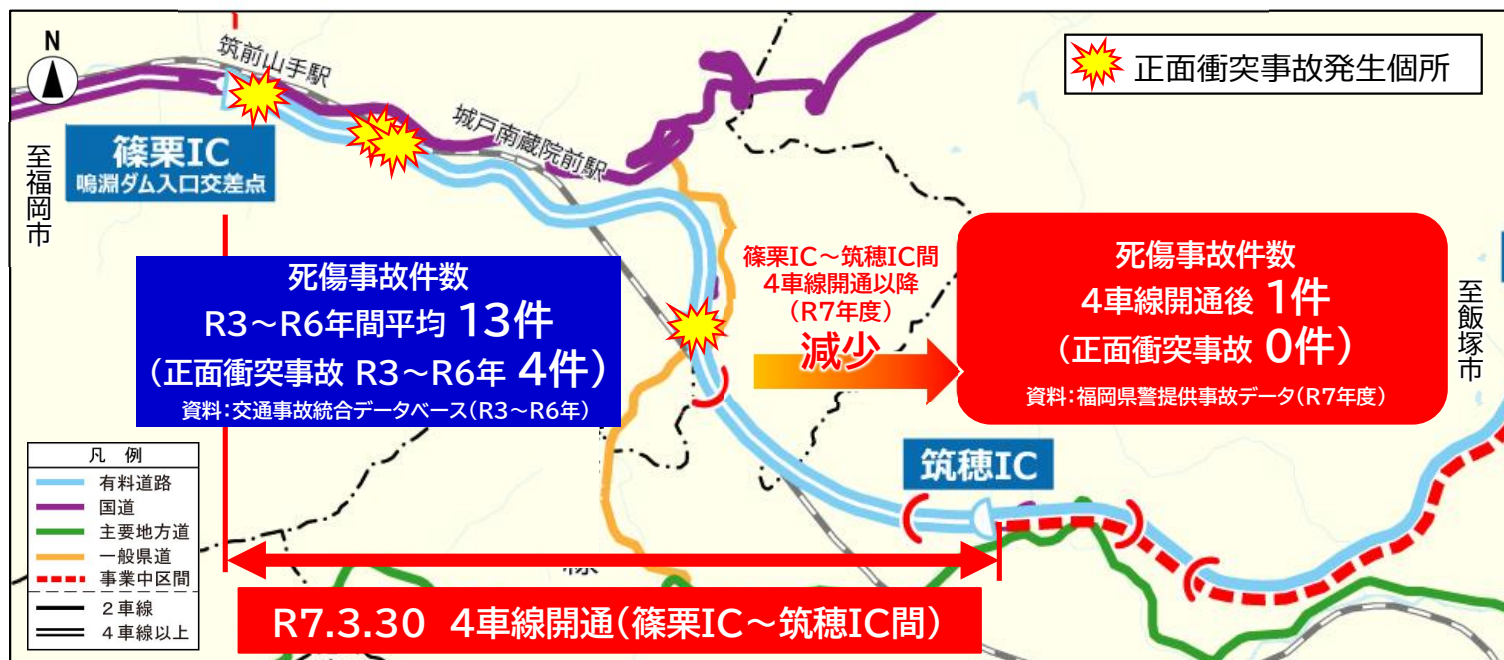


中央分離帯の設置等による、安全性の向上

○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。

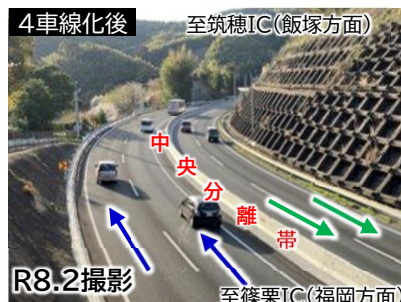
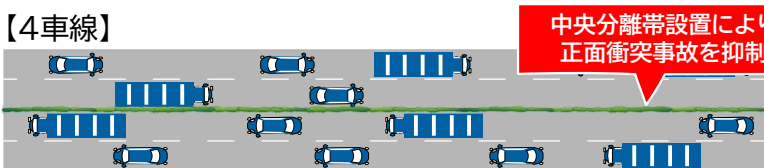
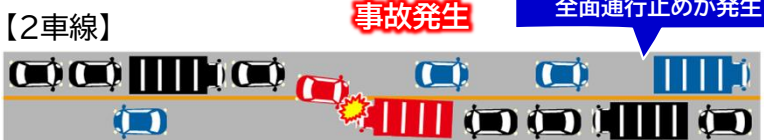
○過去4年間で4件発生していた正面衝突事故が、中央分離帯の設置等により、なくなりました。

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

