

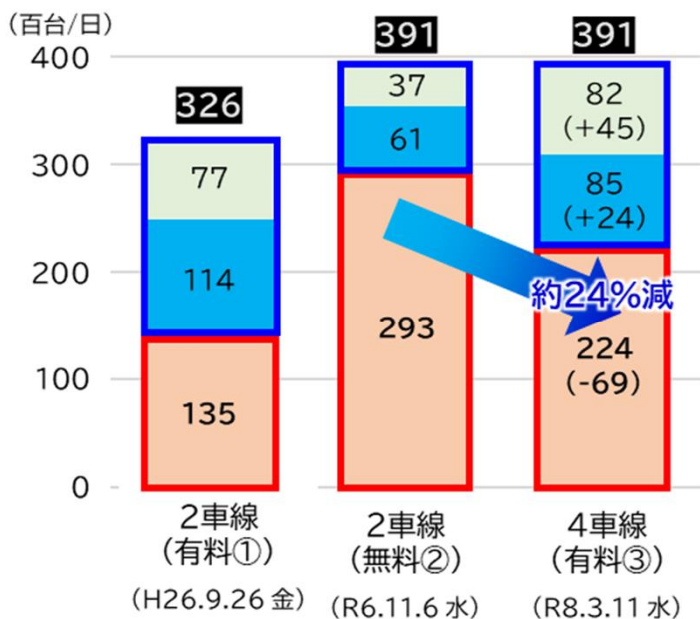
# 交通状況の変化

- 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。

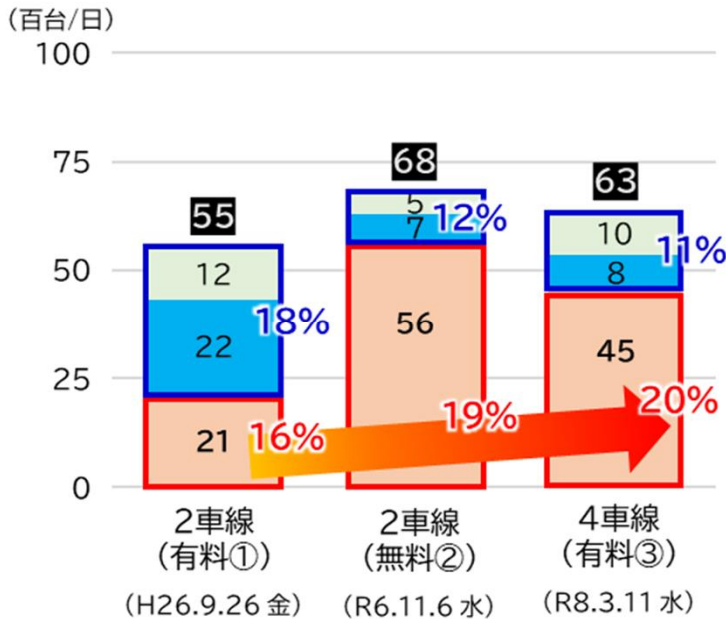


## 断面(篠栗IC~筑穂IC)の交通量の変化

### 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。

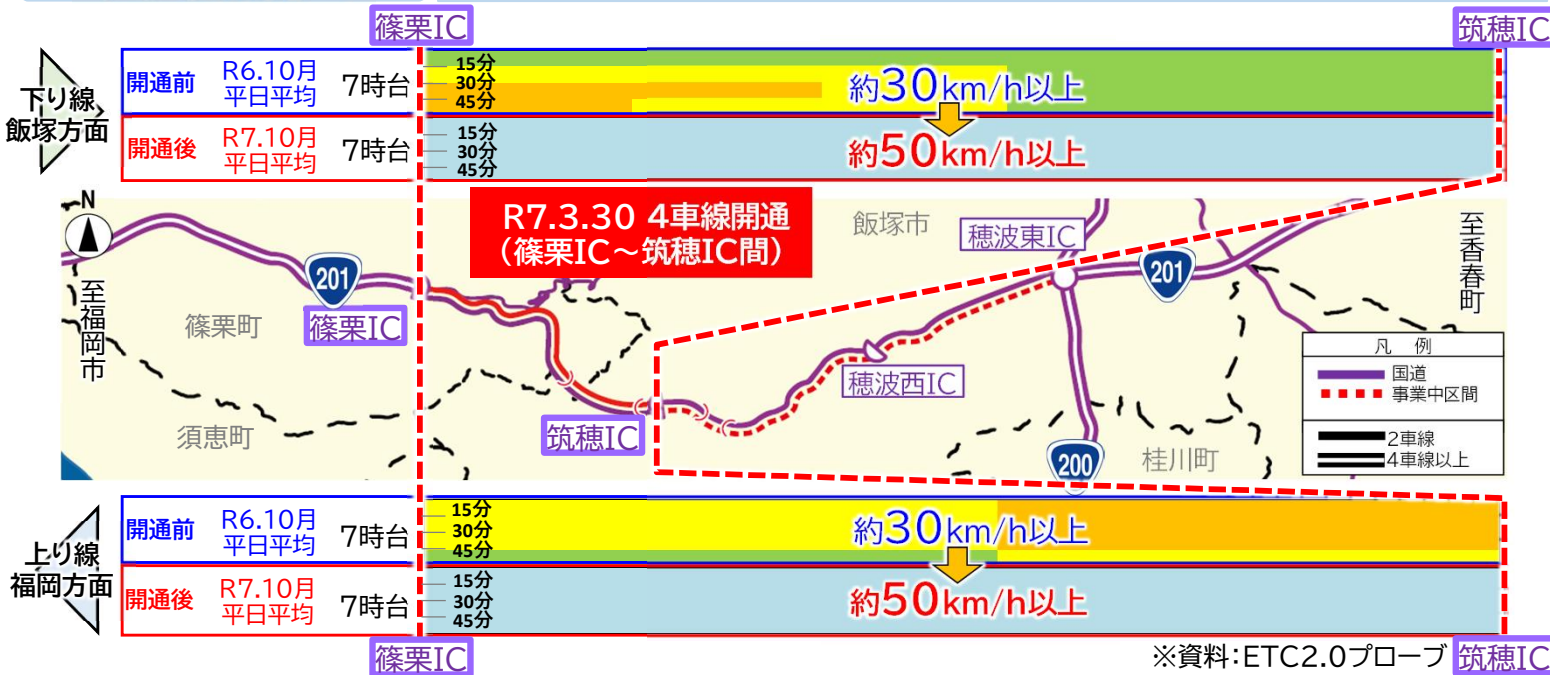
## ピーク時間渋滞状況の変化

朝ピーク時(7時台)筑穂IC付近



## 速達性の向上

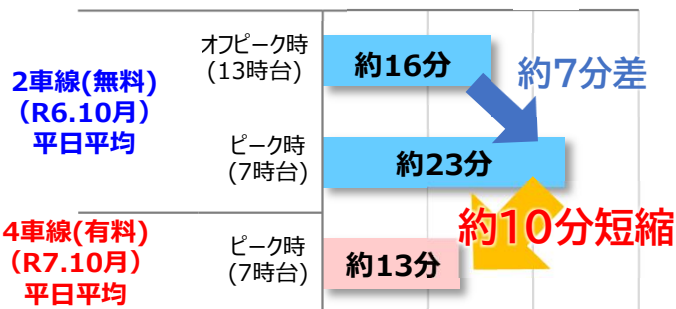
【旅行速度凡例】 ■20km/h未満 ■20km/h以上 ■30km/h以上 ■40km/h以上 ■50km/h以上



## 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)



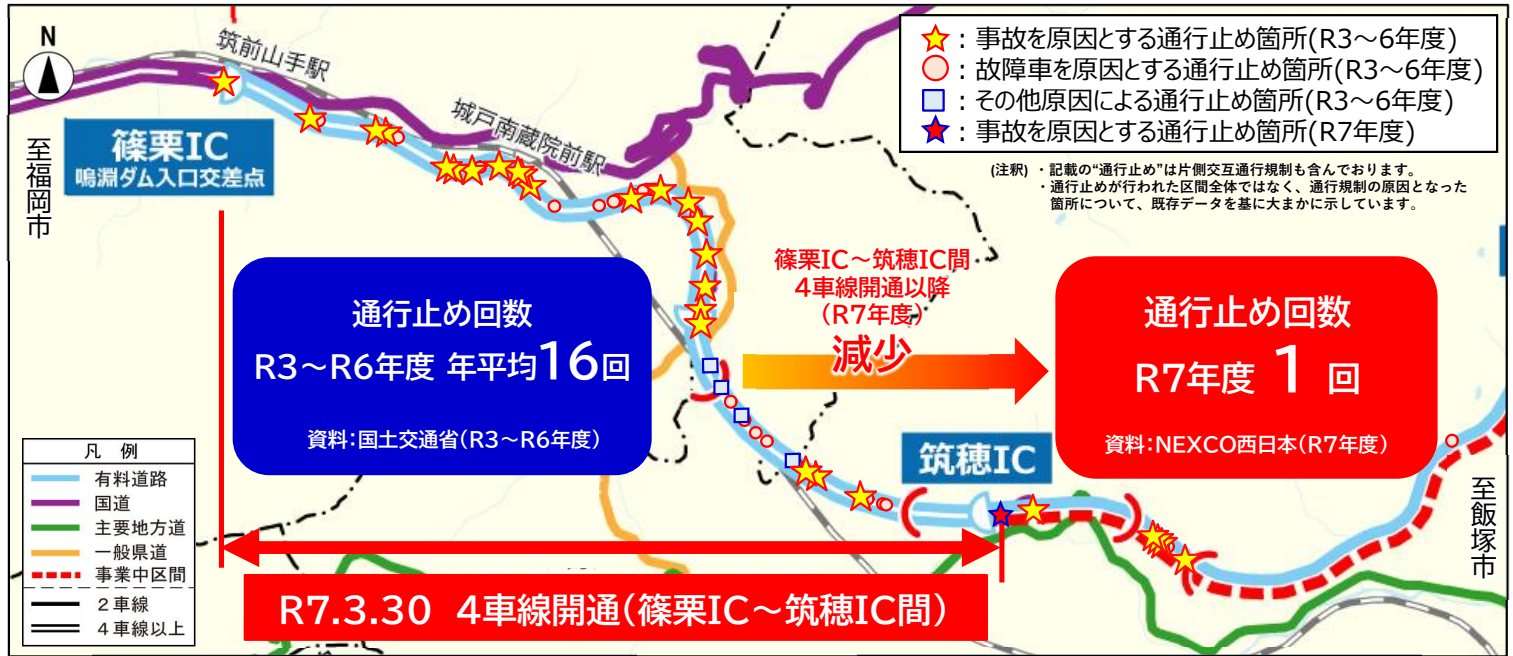
※資料:ETC2.0プローブ

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

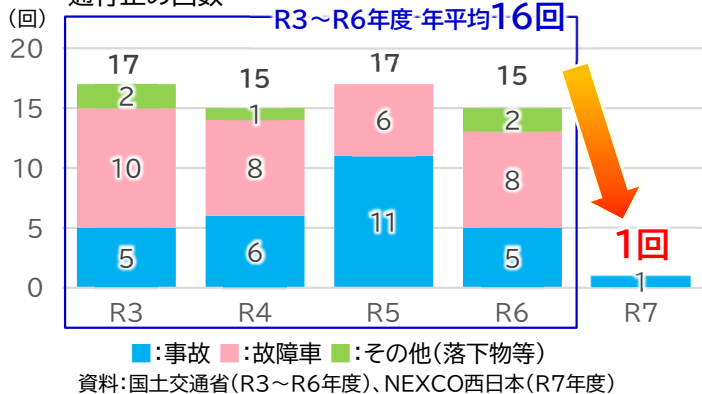
- 4車線開通によって通行止めの回数が16回から1回に減少しました。
- バスの迂回が年間40日発生していましたが年間3日に減少し、利便性が向上しました。

## 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



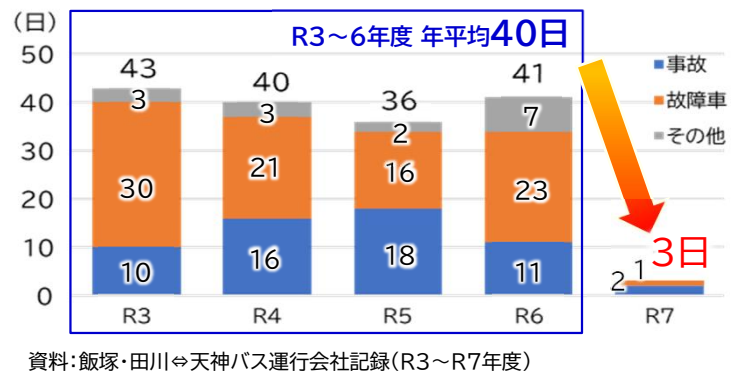
### 通行止め回数が大幅に減少

※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



### ▼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。

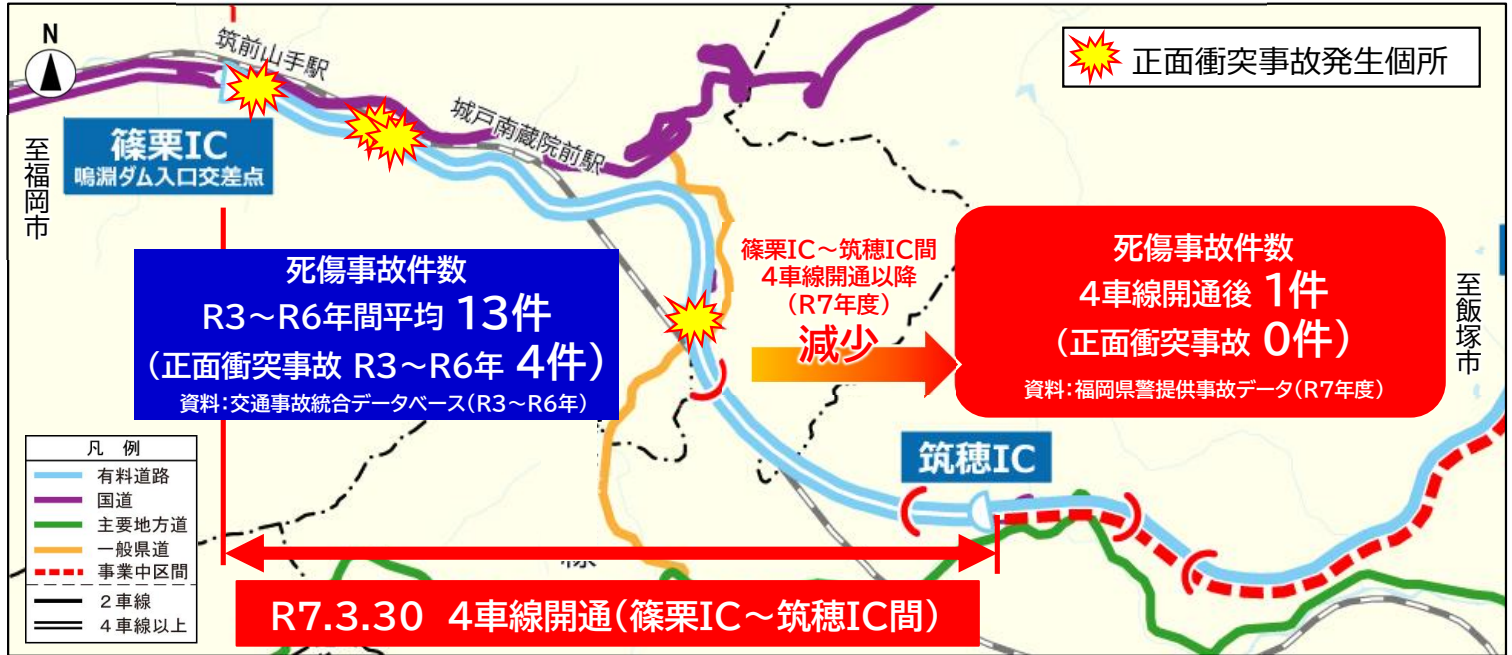
資料:飯塚市内バス会社ヒアリング(R7.11)



# 中央分離帯の設置等による、安全性の向上

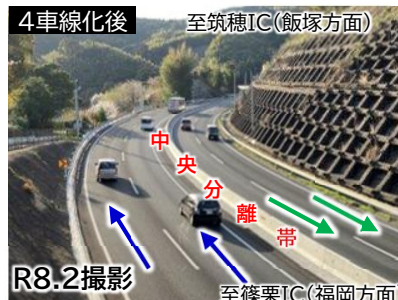
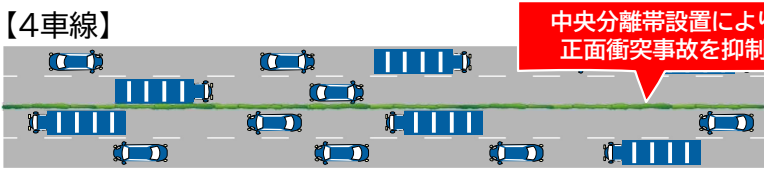
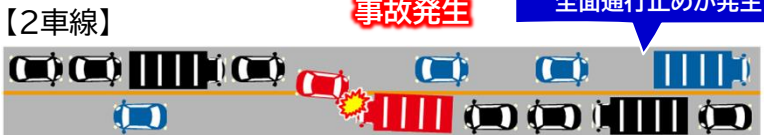
- 4車線区間における死傷事故件数は、13件から1件へと大幅に減少し、安全性が向上しました。
- 過去4年間で4件発生していた正面衝突事故が、中央分離帯の設置等により、なくなりました。

## 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

## 4車線区間(篠栗IC～筑穂IC)の死傷事故件数の経年変化



■ 正面衝突 ■ 追突 ■ その他車両相互 ■ 工作物衝突

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。

## 《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)

