

一般国道201号 八木山バイパスにおける計画段階評価

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

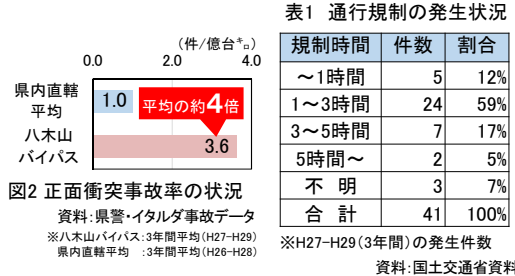
○福岡都市圏と飯塚市を結ぶ当該区間では、路線バスが108本/日・方向(1時間あたり最大5分に1本)と高頻度で運行するなど、地域交流を支える重要な路線。
○しかし、ピーク時は通常時の2倍、交通規制時は4倍の時間を要するなど、地域交流を阻害(図1,写真①)。



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)。
○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)。



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)。

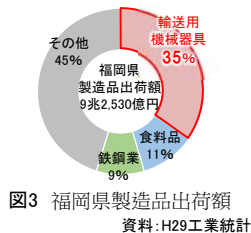


図3 福岡県製造品出荷額 資料: H29工業統計

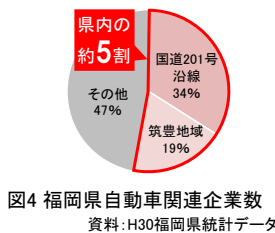


図4 福岡県自動車関連企業数 資料: H30福岡県統計データ

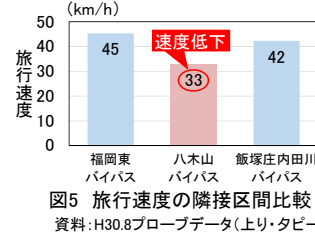


図5 旅行速度の隣接区間比較 資料: H30.8プロブデータ(上り・タビーク)

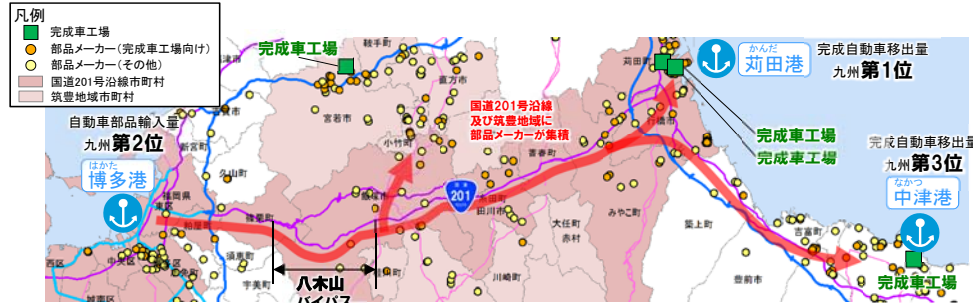


図6 自動車関連企業位置図 資料: 福岡県資料, H28港湾統計

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)。

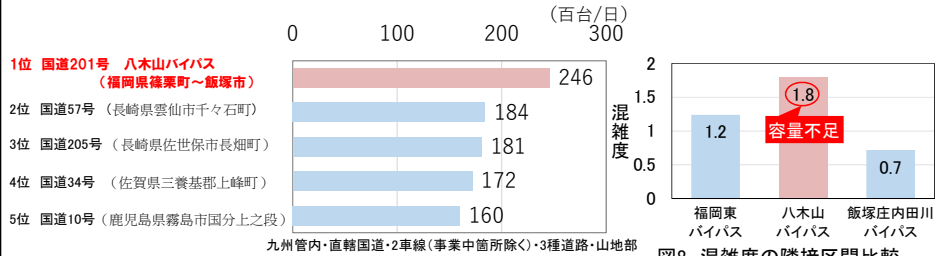


図7 交通量ランキング 資料: 平成27年度一般交通量調査

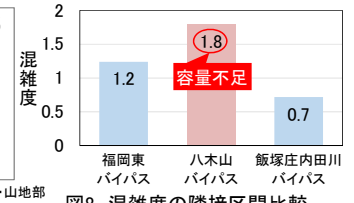


図8 混雑度の隣接区間比較 資料: 平成27年度一般交通量調査 H30.3実測値



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③,④)。



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)

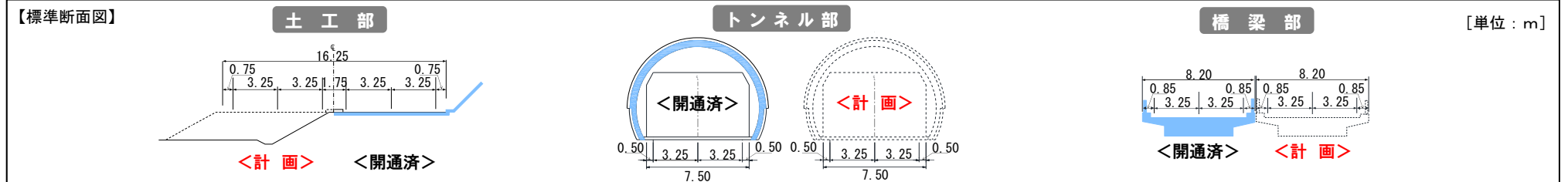
3. 政策目標

- 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

やまきま
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 | 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 | | ○ | - |



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