

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

やきやま

- ・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2,200台/日	約6,300台/日
～約10,400台/日	～約2,300台/日	～約6,600台/日

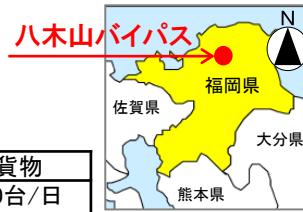


図1 事業位置図

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）。

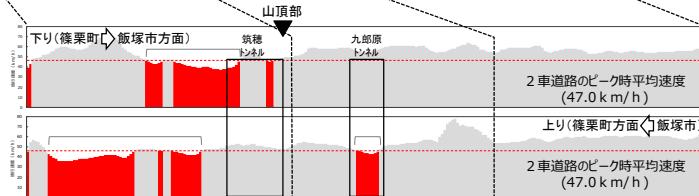


図2 八木山バイパスの旅行速度
資料：H29プローブデータ(下り) 平日 7時台 (上り) 平日18時台

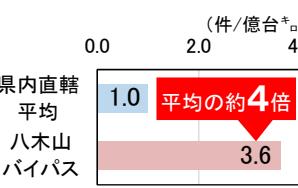


図3 八木山バイパスの通過時間 写真① ピーク時の渋滞状況
資料：H30.8プローブデータ(上り) H29.11プローブデータ(上り・規制時)



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）。



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%



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）。

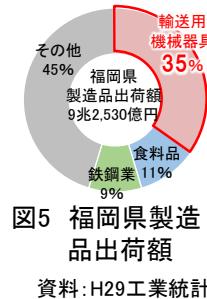


図5 福岡県製造品出荷額
資料：H29工業統計



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。
- 〔○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

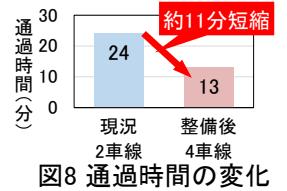


図8 通過時間の変化

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。
- 〔○正面衝突事故率※1【現況】3.6件/億台扣 → 【整備後】0.0件/億台扣（図9）〕
- 〔○通行規制時の通過時間※2【現況】約59分 → 【整備後】約22分（約37分短縮）〕
- ※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。
- 〔○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



凡例

	対象区間
	高速道路
	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
	主要渋滞箇所
	事故危険区間
	死亡事故発生箇所
	通行止め箇所
	交通量台/日
	市町村境界線
	車線数 (2車線/4車線/6車線)



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%)

