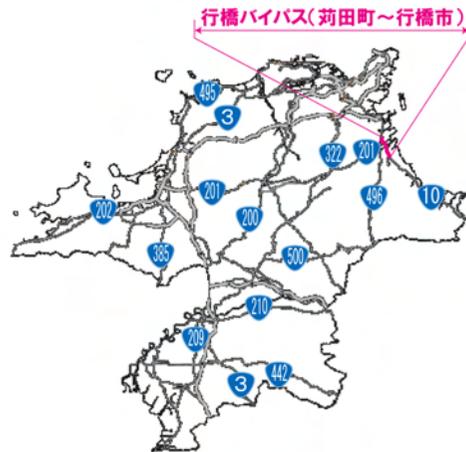


# 全車4車線化が完成・並行道路とバイパスの機能分担が図られ、円滑な交通機能を確認

平成22年12月に、今井～辻垣交差点間(延長1.0km)が4車線化し、行橋バイパスが全線4車線化が完成したことで、ますますバイパスの利便性が高まりました。



## ①行橋バイパス周辺の交通状況の変化

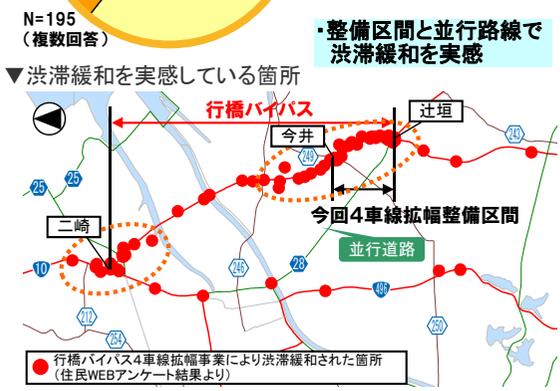
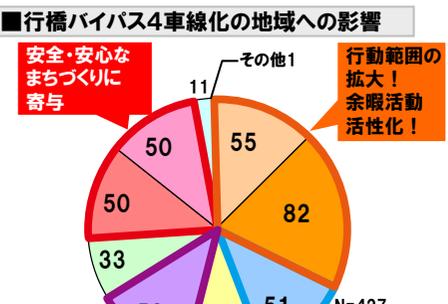
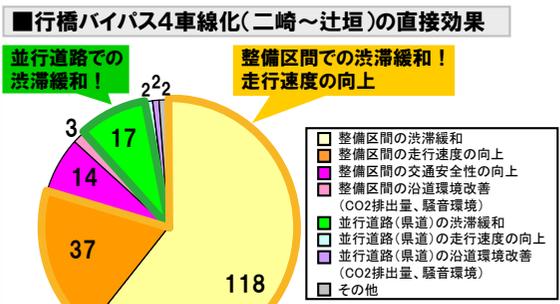


○4車線供用により、バイパスのボトルネックが解消され、走行時の旅行速度が向上しました。  
⇒朝ピーク時が18.2km/hから41.6km/hに向上(辻垣⇒今井)  
⇒夕ピーク時が32.4km/hから41.4km/hに向上(金屋⇒今井)

◆ 解消されたボトルネック

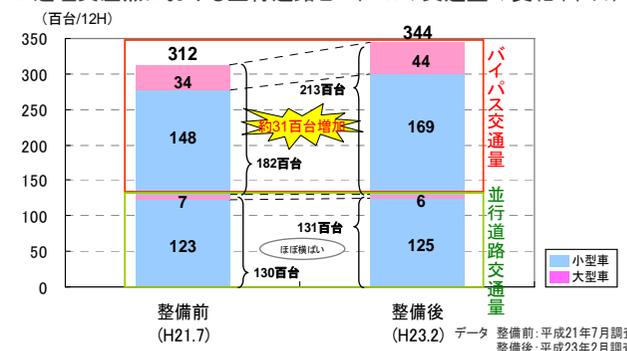
## ②沿道住民の利便性が向上、地域の活性化に寄与

OWEBアンケート調査では、多くの道路利用者が整備区間の供用による効果を感じており、特に今回供用した区間の混雑緩和や走行速度の向上などの効果を実感しています。



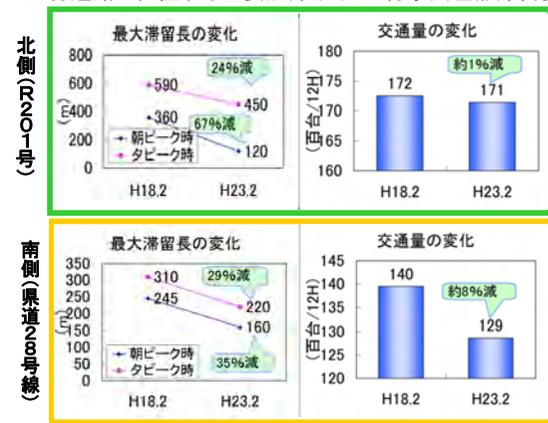
- 期待される効果: 行動圏の拡大が期待、観光・買い物・レジャー等の余暇活動の活性化、地域経済活動等の活性化、商業施設等立地に期待、地域経済活動等の活性化、交通安全性の向上、歩行者の交通安全性の向上に期待、救急医療面での安心感の向上、並行道路(県道)を走行する路線バス定時性の向上に期待

## ▼辻垣交差点における並行道路とバイパスの交通量の変化(平日)



○全線4車線供用により、辻垣交差点におけるバイパス側の断面交通量が平日で約31百台/12h増加しました。一方で、並行道路側の断面交通量は、平日はほぼ横ばいです。  
⇒増加した約31百台/12hの交通量を行橋バイパスが負担しています。

## ▼並行道路に位置する主要渋滞ポイント行事交差点滞留長の変化



○並行道路に位置する主要渋滞ポイントである行事交差点では、行橋バイパス4車線化前後において、朝夕の滞留長が減少しています。(H18.2とH23.2を比較)  
⇒北側流入部の朝ピーク時の最大滞留長が240m減少しています。  
⇒南側流入部の朝ピーク時の最大滞留長が85m減少しています。