

中部圏と関西圏を結ぶ物流の大動脈

名阪国道



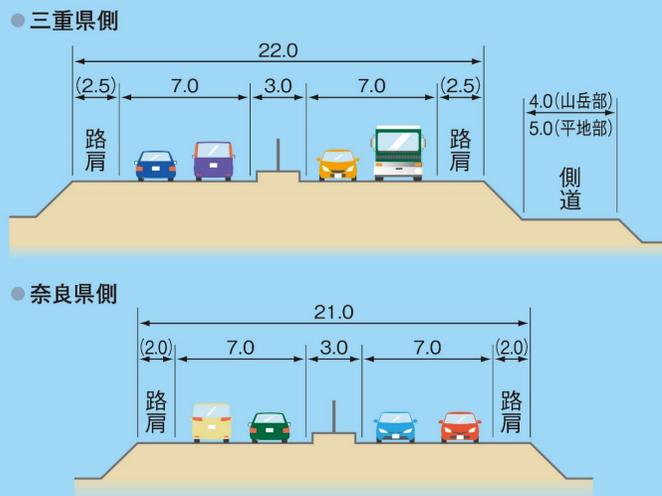
©Geoscience, NTT DATA, RESTEC / Included@JAXA



「千日道路」の異名を持つ自動車専用道路

国道25号名阪国道は、三重県亀山市太岡寺町～奈良県天理市樺本町迄の延長約73kmの一般国道の自動車専用道路として建設され、供用開始まで1000日という目標が示されたことから「千日道路」という異名を授かった。昭和40年12月に暫定2車線で開通し、その後、昭和55年3月に全線4車線が完成した。中部圏と関西圏を結ぶ物流の大動脈であるのと同時に、29のインターチェンジ(IC)があり、沿道地域の生活道路でもあるという2つの異なる特徴をあわせもっている。

標準断面図〈盛土部〉(単位:m)



名阪国道概要

事業区間(起点)	三重県亀山市太岡寺町
事業区間(終点)	奈良県天理市樺本町
事業延長	73.2 km
道路構造規格	第1種第3級・第1種第4級
速度設計	80km/h(一部60km/h)
計画幅員	〈三重県側〉 W=22m(4車線×3.5m) 〈奈良県側〉 W=21m(4車線×3.5m)

千日の記録

「千日道路」ができるまでの苦難の数々

名阪国道工事施工計画表(中部地理管内分第1期工事)

工程	38	39	40	41
調査・設計	1	2	3	4
用地買収	5	6	7	8
トンネル工事	9	10	11	12
橋梁工事	13	14	15	16
舗装工事	17	18	19	20
その他	21	22	23	24

名阪国道施工工程表(第一期工事)

工程	38	39	40	41
調査・設計	1	2	3	4
用地買収	5	6	7	8
トンネル工事	9	10	11	12
橋梁工事	13	14	15	16
舗装工事	17	18	19	20
その他	21	22	23	24

昭和38年1月、名阪国道として亀山から天理間をその年の4月から千日間で開通させることが決定。延長73.2km、インターチェンジ29箇所、トンネル2箇所、全体事業費320億円の大事業である。

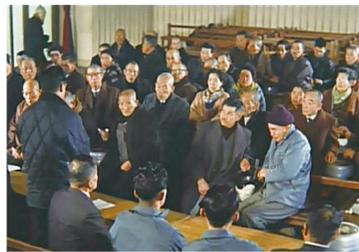
あと 1000日

昭和38年4月、第一歩として現地調査、地質調査などを行い、5月に路線決定。さらに測量も進め、道路の中心線に20mごとに赤い杭が打たれていく。



あと 790日

昭和38年11月、地域生活者の方々と用地買収が始まる。買収面積220ヘクタール、用地関係者約3,000人との、昼夜の別ない用地買収の努力が続けられる。明けて昭和39年3月、各地で用地の調印が始まる。



あと 550日

昭和39年6月、起工。全区間で一気に工事開始。山間部の固い地盤の掘削や、複雑な加太断層地帯を通るトンネル工事、千日工事の成否を大きく左右するアーチ橋工事など、たくさんの難工事が次々と待っていた。



あと 250日

昭和40年5月、仕上げ段階に入るこの頃、梅雨期の異常な雨に見舞われ、盛土の法面が崩れるなどの被害が続出し、工程に乱れが見られるようになった。月1回開かれる合同会議での関係者の顔は暗い。



あと 180日

昭和40年7月、梅雨が明けて現場にも活気がみなぎる。必死の追い込みである。道路の基盤面やアスファルトの工事、橋げたの架設などが急ピッチで進む。



あと 50日

昭和40年11月、南在家地区で春先の長雨の影響で、付近の山一帯が地すべりを起こし、舗装した路面が大きく崩壊。だが開通を目前にし、土留めの鋼管杭を打ったり、新たに擁壁を作るなど、必死の地すべり対策が講じられた。



あと 20日

昭和40年11月下旬、ガードレールの取り付けやセンターラインの線引きなどの仕上げ作業が急テンポで進む。開通の日の前日まで道路の清掃が行われ、最後に、ほうきで綺麗に掃き清められた。



あと 10日

昭和40年12月15日午後、工事は10日前倒しで予定通り竣工。野を、山を伸びる新しい千日道路が、美しい夕日に誇らしげに照らされている。



開通の日

昭和40年12月16日、待望の開通の日を迎える。沿道では、新しい道路に期待を寄せる地域のたくさんの人々が歓迎の旗を振っている。



60年の歴史

名阪国道では

日本では

1960年代



- 63年 名阪国道工事事務所設置
- 64年 名阪国道起工式
- 64年 加太、関トンネル貫通
- 65年 名阪国道一期工事完成(写真)
- 67年 名阪国道二期工事着手

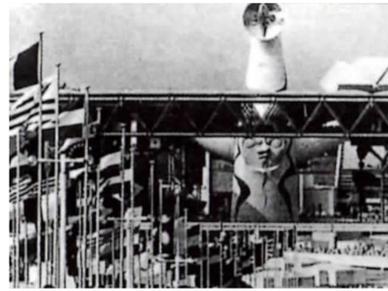


- 64年 東海道新幹線(東京～新大阪)営業開始
- 64年 東京オリンピック開催(写真)
- 67年 総人口1億人を突破
- 69年 東名高速道路全線開通

1970年代



- 70年 加太トンネル(二期工事)貫通
- 70年 天理東IC開通
- 72年 関トンネル(二期工事)貫通(写真)
- 75年 名阪国道関JCT名古屋方面ランプ開通

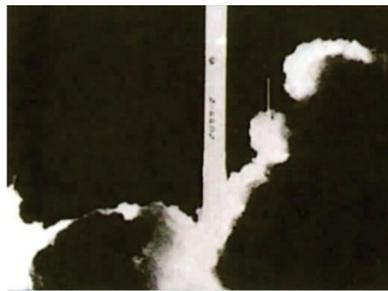


- 70年 大阪万博開催(写真)
- 72年 沖縄、日本復帰
- 73年 第1次オイルショック
- 77年 王貞治、756本のホームラン新記録達成

1980年代



- 80年 名阪国道全線四車線開通(写真)
- 82年 加太トンネル東側でトラック炎上(塩素ガス噴出)
- 85年 名阪国道道路情報ラジオ放送開局(亀山～関)
- 87年 伊賀SA(上り線)拡張工事完成
- 87年 一本松ICの改良



- 81年 実用静止衛星「ひまわり」の打ち上げに成功(写真)
- 82年 東北新幹線、上越新幹線開業
- 83年 東京ディズニーランド開園
- 85年 阪神タイガース悲願の日本一
- 89年 昭和天皇崩御、昭和から平成へ

1990年代



- 90年 上野東IC上りOFFランプ、下りONランプ完成
- 90年 天理東ICの改良
- 91年 名阪国道道路情報ラジオ放送開局(伊賀SA付近)(写真)
- 92年 福住ICの改良
- 93年 天理ICの改良
- 96年 五ヶ谷ICの改良
- 99年 名阪国道24時間集中工事開始



- 93年 日本プロサッカーリーグ(Jリーグ)が開幕(写真)
- 95年 阪神・淡路大震災
- 98年 冬季長野オリンピック大会開幕
- 98年 “古都奈良の文化財”が世界遺産登録決定
- 99年 中日ドラゴンズ11年ぶりの優勝

2000年代



- 01年 針ICの改良、道の駅針T・R・S開駅
- 03年 名阪国道開通記念碑開披
- 05年 「道の駅 いが」開駅(写真)



- 00年 東海集中豪雨
- 01年 大阪「ユニバーサル・スタジオ・ジャパン」開園
- 03年 日本郵政公社発足(写真)
- 07年 能登半島地震

2010年代



- 14年 向井IC、下柘植ICの改良(写真)
- 16年 五月橋ICの改良



- 11年 東日本大震災(写真)
- 11年 サッカー女子ワールドカップでなでしこJapan世界一
- 12年 ロンドンオリンピック開催
- 15年 北陸新幹線開業
- 16年 熊本地震
- 17年 九州北部豪雨
- 18年 西日本豪雨
- 19年 改元し令和時代始まる

2020年代



- 23年 板屋IC、小倉IC(名古屋方面)改良
- 24年 久我IC、伊賀IC(名古屋方面)、上野IC(大阪方面)改良(写真)

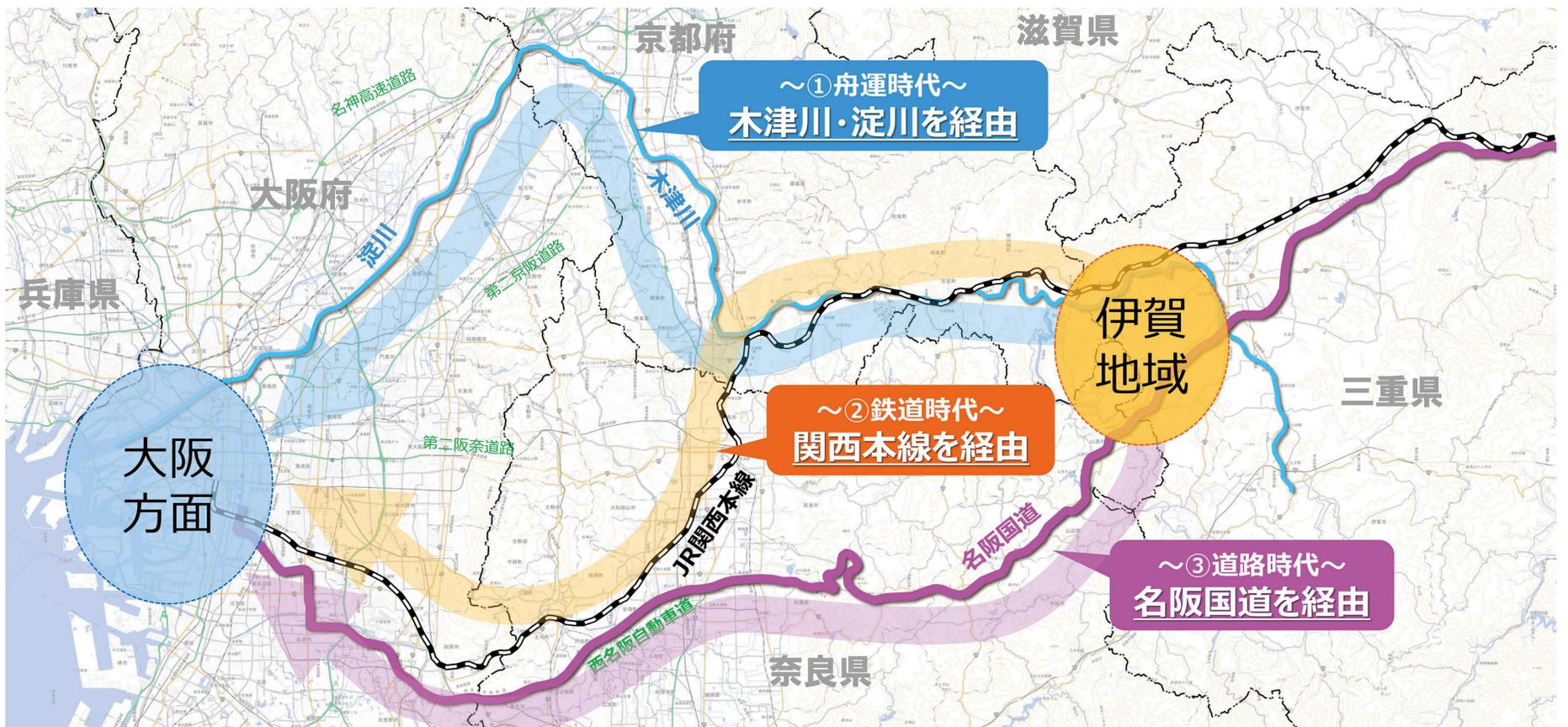


- 20年 新型コロナウイルス蔓延
- 21年 史上初の延期が決定された東京オリンピック開催
- 22年 改正民法が施行され、日本法律上の成人年齢が18歳に引き下げられた
- 23年 ワールドベースボール・クラシック開催。日本が3大会ぶり3度目の優勝。
- 23年 阪神タイガース38年ぶりの日本一
- 24年 能登半島地震(写真)
- 24年 新紙幣発行
- 25年 日本国際博覧会(大阪・関西万博)開催

名阪国道と物流の変革

移動の高速化をもたらした名阪国道

伊賀地域から大阪方面への交通

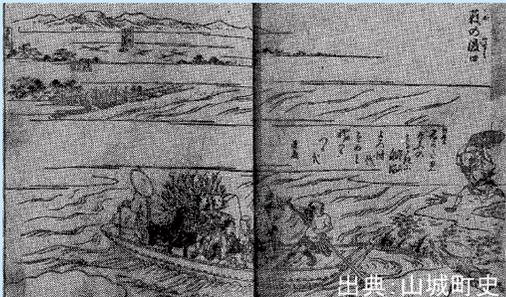


～時代とともに変革した物流～

① 舟運時代【～明治初期】

- 江戸時代には商品流通が発達し、**木津川の水運**は伊賀上野地方の物産を京阪地方に輸送する**唯一の交通路**でした。

出典：国土交通省HP及び「経済論叢 第72巻第2号」
—S28年8月、京都大学経済学会—



② 鉄道時代【明治中期～】

- 周囲と隔てられていた伊賀地域は、**鉄道建設によって新たな交流**が生まれました。
- 1907年に関西鉄道が国有化され名古屋と大阪を連絡する現在の**関西本線**となりました。

出典：伊賀市史

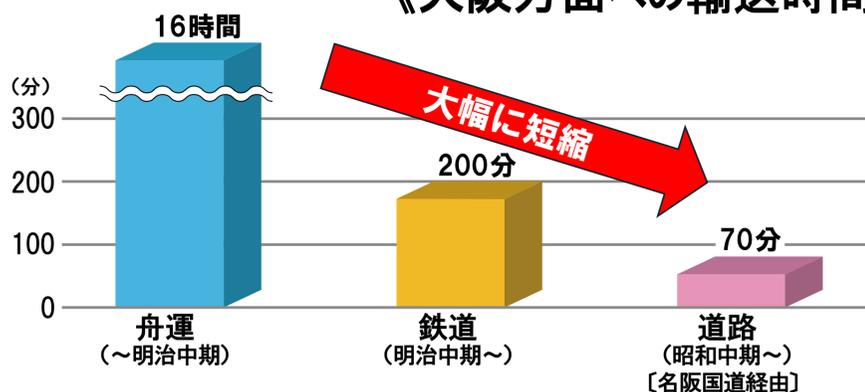


③ 道路時代【昭和中期～】

- 名阪国道暫定開通によって、**輸送の主体は鉄道から道路にシフト**していきました。
- 現在に至るまで輸送の主体を担っています。



《大阪方面への輸送時間》



[出典]

舟運：京都府立山城郷土資料館へのヒアリング調査より

鉄道：汽車汽船旅行案内(明治40年3月)

道路：R3道路交通センサス

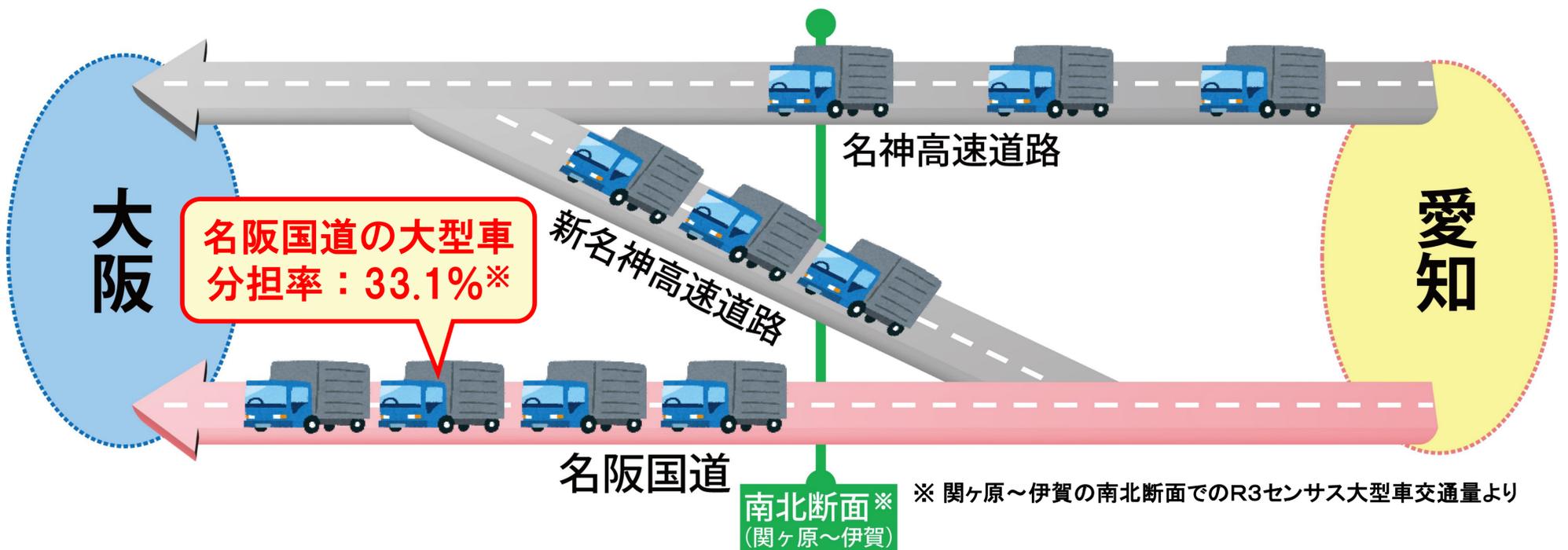
広域的な効果

ストック効果

広域的な 貨物流動を支援

南北断面※における物流交通の約3割が名阪国道を利用

■ 輸送において名阪国道が果たす役割



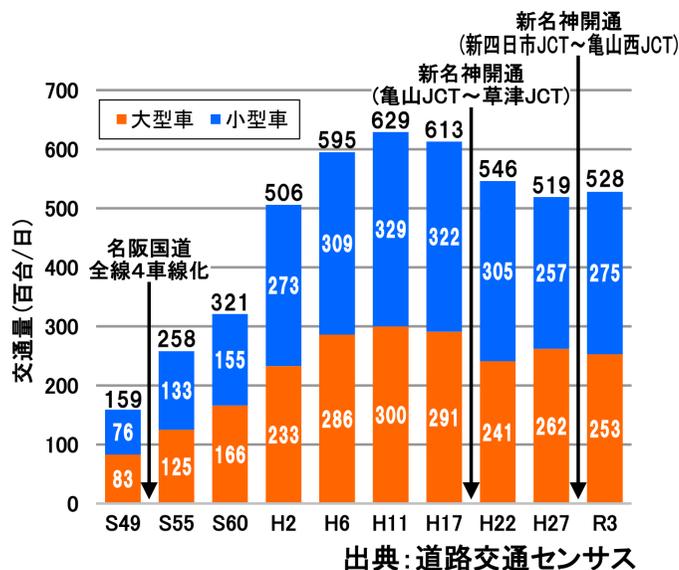
1日約5万2千台、うち大型車2万5千台の交通を休まず処理

■ 開通直後から「大動脈」として機能し続ける名阪国道

【阪神・中京を最短経路で結ぶ名阪国道】



【名阪国道の交通量変化】



【交通状況の変化】



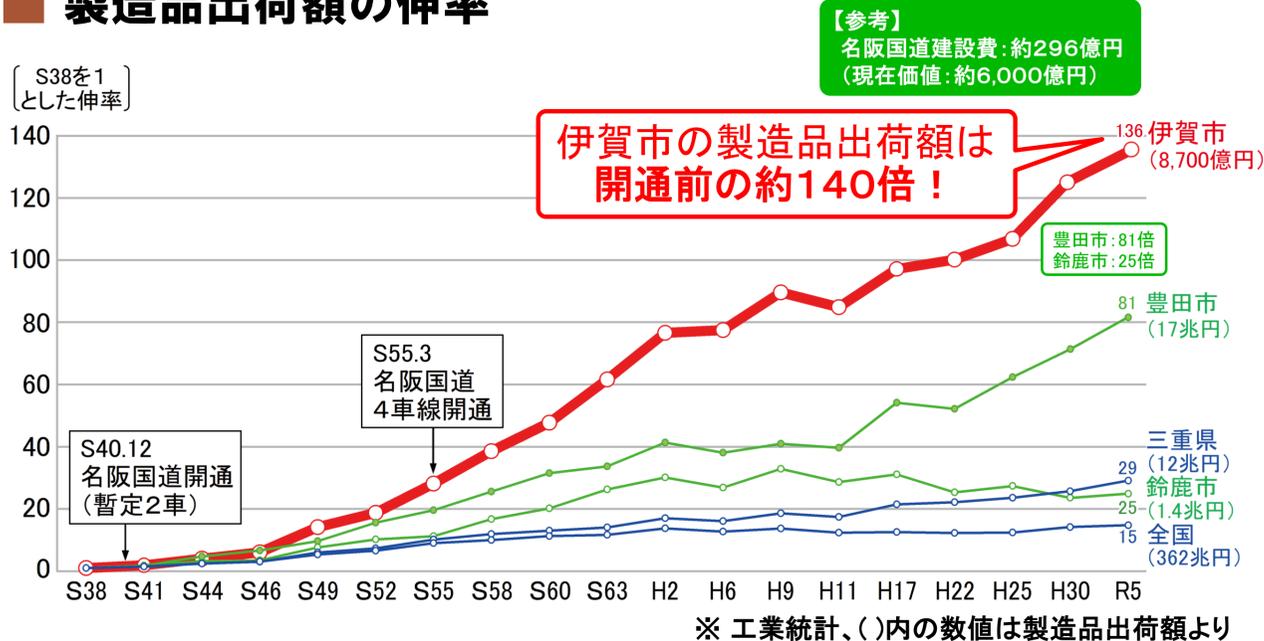
- ・昭和40年、約1,000日で完成させた名阪国道は、中京・阪神の両工業地帯の最短経路である利便性の高さから、開通直後から交通量が急速に増加
- ・これに対応するため、昭和52年には全線4車線化、また大型車の交通増加に対応するため登坂車線を5箇所を整備するなど、道路の機能アップも図り、開通から60年を経過した現在でも、1日約5万2千台、うち大型車2万5千台の交通を休まずに処理しており、日本経済を支える大動脈として機能

伊賀市の企業を活性化

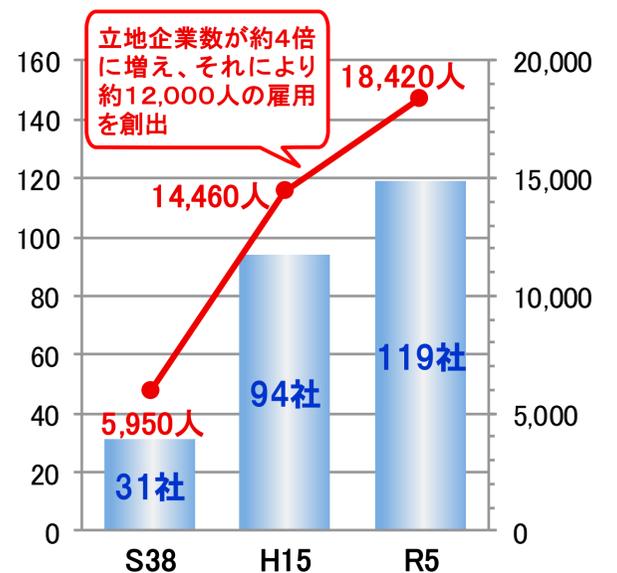
名阪国道沿線の工業団地の状況



製造品出荷額の伸率



伊賀市の立地企業と雇用人数の推移



写真で見る名阪国道の変化

S40.12 名阪国道開通時点(暫定2車線)



R7.6 現在の名阪国道



- ・名阪国道のおかげで伊賀市は経済的に成長できた
- ・伊賀市は名阪国道とともに歩んできた
- ・市内の地域間交流にも名阪国道が利用されている

※伊賀市より

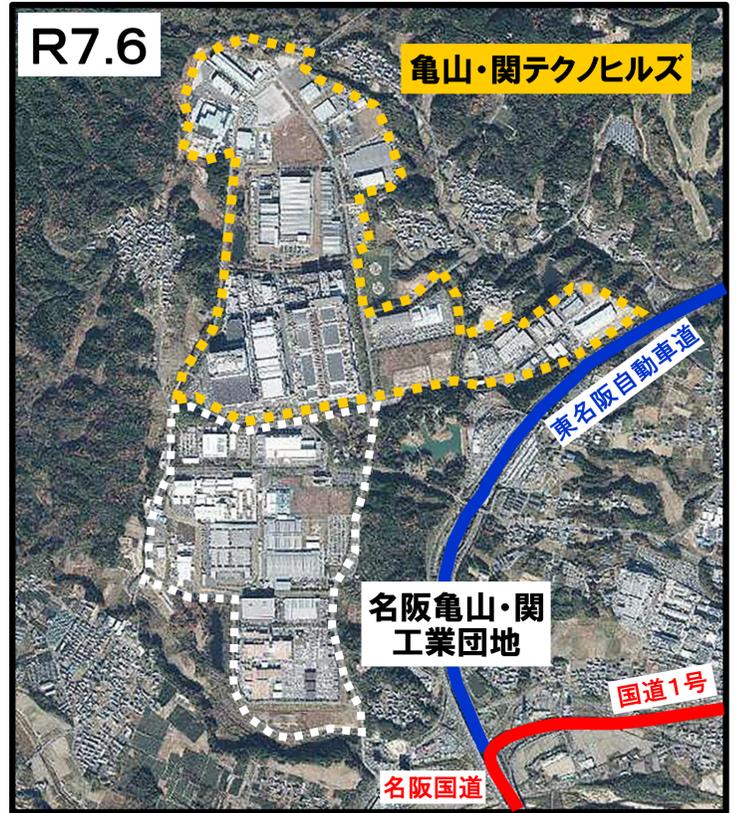
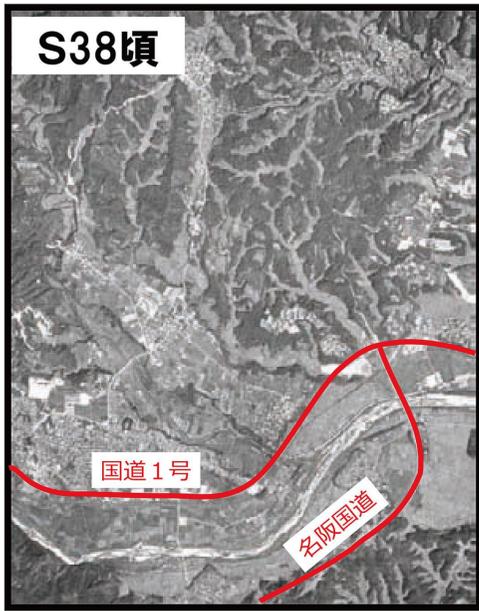


名阪国道沿線 工業団地の躍進

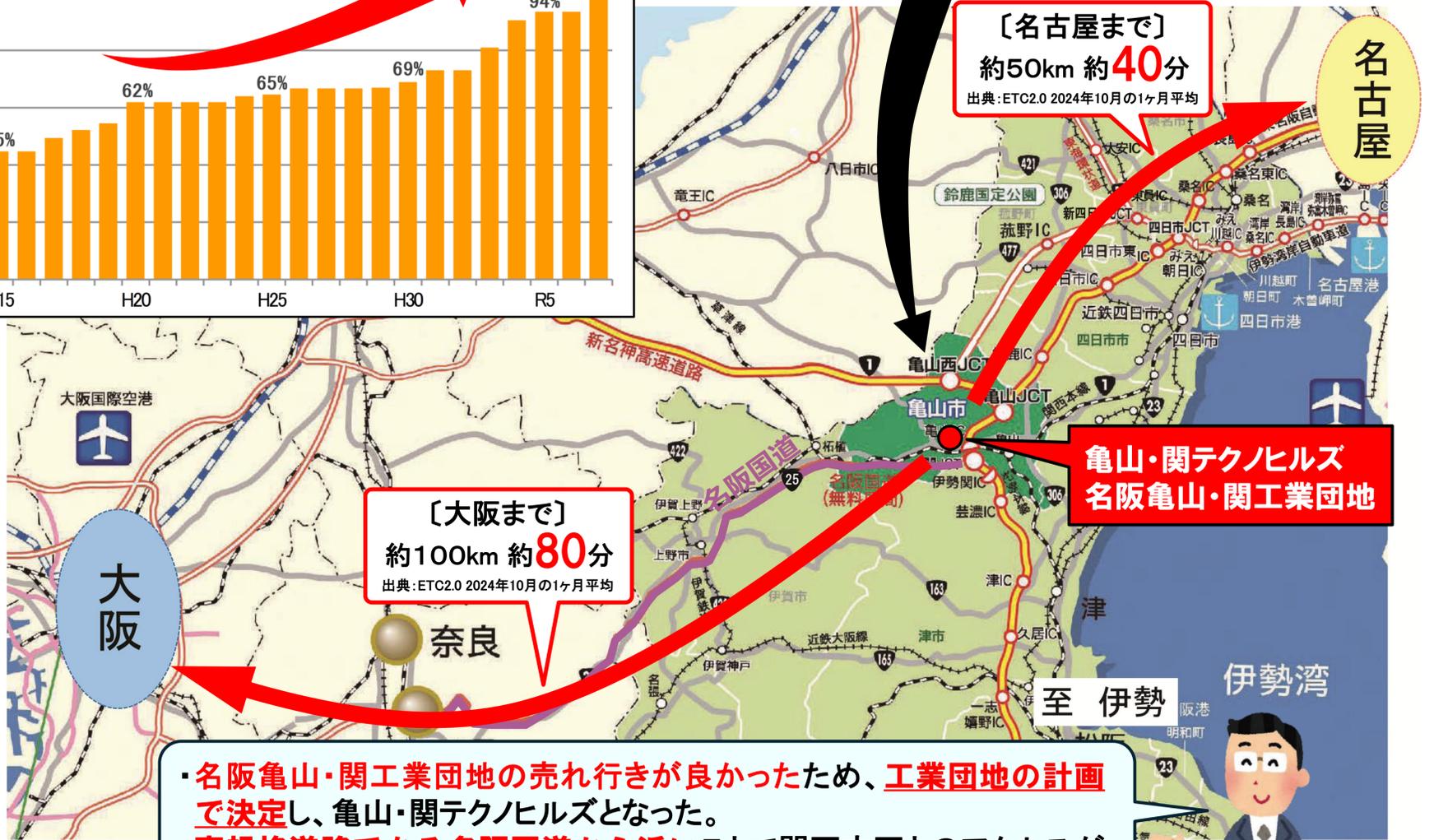
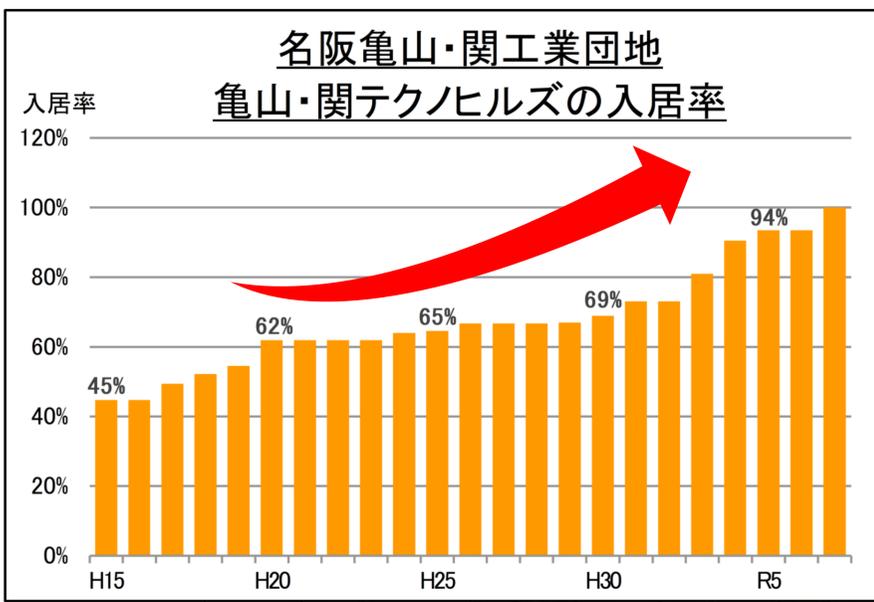
名阪国道によって東西どちらへも直結する工業適地

昭和62年8月 名阪亀山・関工業団地 造成開始 ⇒ 平成2年2月竣工

平成14年4月 亀山・関テクノヒルズ 造成開始 ⇒ 平成20年2月竣工(第4期造成工事)



出典: 三重県市町総合事務組合 航空写真



- ・名阪亀山・関工業団地の売れ行きが良かったため、**工業団地の計画で決定**し、亀山・関テクノヒルズとなった。
- ・高規格道路である名阪国道から近いことで関西方面とのアクセスが良いことが**企業にもメリット**になった。

工業団地の開発業者より



名阪国道沿線 工業団地の躍進

名阪国道によって東西どちらへも直結する工業適地

- ・奈良県内の名阪国道及び西名阪自動車道の沿線には工業団地が集積しており、福住ICに近接する天理福住工業団地には、県下で最大規模の敷地面積を有する大型工場が進出。
- ・名阪国道は、関西圏・中部圏を結ぶ物流の大動脈として、これら工業団地に立地する企業の活動を支援。



天理福住工業団地(天理市)

【三甲株式会社】

- ・平成24年、奈良県(天理市)へ新規立地。以後、段階的に工場を増設し、令和2年には同社の主力製品であるプラスチックパレットの大型製造工場を増設。
- ・200名以上の雇用が生まれる
- ・主要製品:プラスチックパレット



出典:三甲株式会社HP

一本松工業団地(奈良市)

【株式会社アテックス】

- ・車載用EV、HEV部品需要増に伴い、既存工場(東大阪市)では生産能力が不足、同社最大の量産工場を奈良県に新規立地
- ・約200名の雇用が生まれる
- ・令和3年3月 操業開始
- ・主要製品:車載用プラスチック製品 等



出典:株式会社アテックスHP

道路を構成する 主な施設

道路管理の
取り組み

橋梁・トンネル・舗装等

道路を構成する主な施設

橋梁

鋼橋



コンクリート橋



トンネル



舗装



盛土



切土



法面



道路標識



道路情報板



照明灯



ガードレール



遮音壁



道路管理とは

道路管理の
取り組み

道路利用者の安全と安心を確保するための作業

道路管理のイメージ

人と道路を守るために

道路維持

道路パトロール



事故処理



除草作業



路面復旧



災害対応

雨量通行止め



除雪作業



道路の機能維持のために

道路施設の点検

橋梁



トンネル



道路施設の修繕

対策前



対策中



道路の機能・安全性向上のために

防災・震災対策

対策前



対策後



交通安全対策



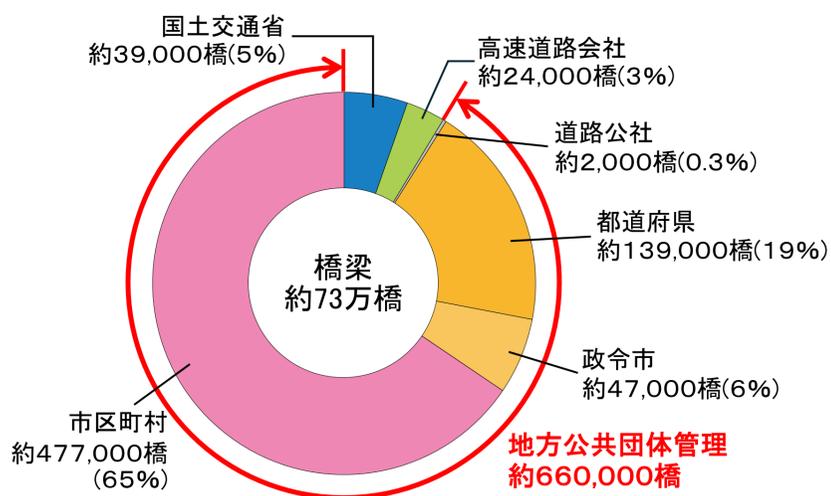
高齢化する 橋梁・トンネル

道路管理の
取り組み

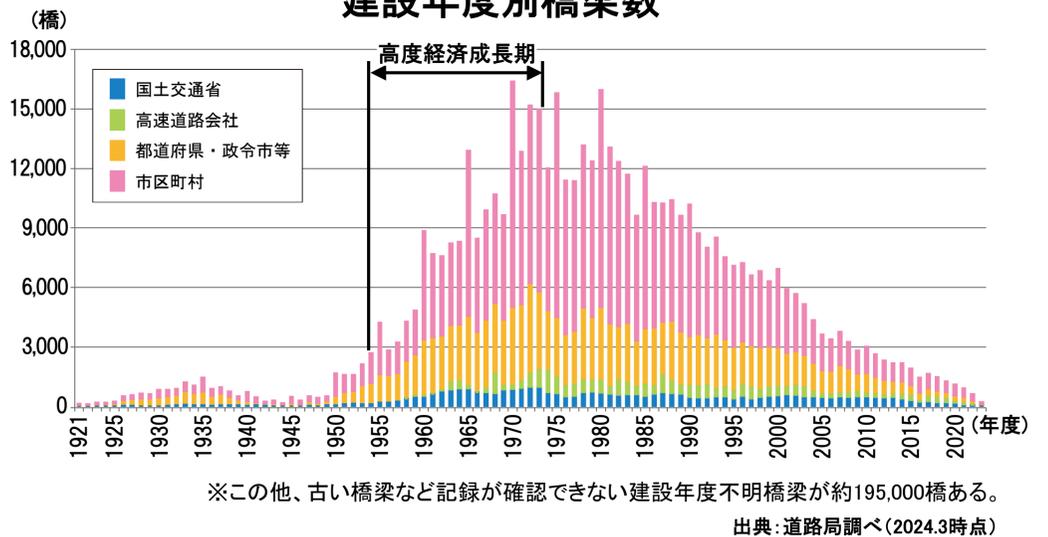
多くの施設が高度経済成長期に建設

高齢化の進む橋梁

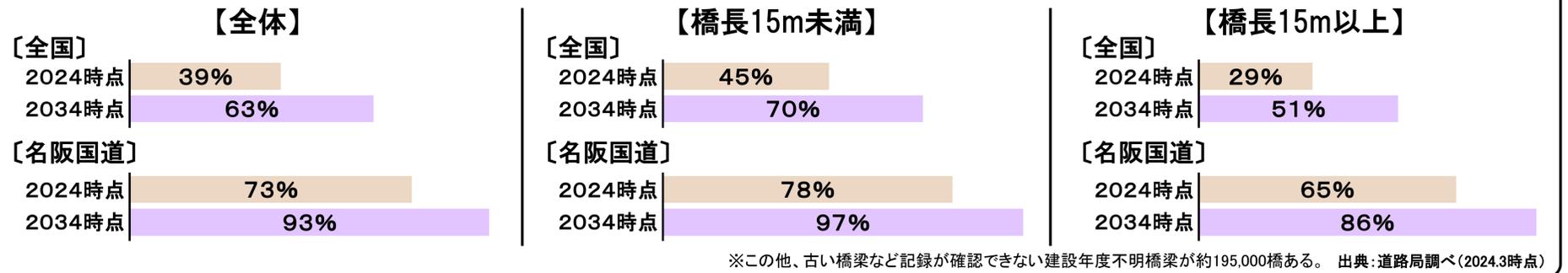
道路管理者別ごとの橋梁数



建設年度別橋梁数

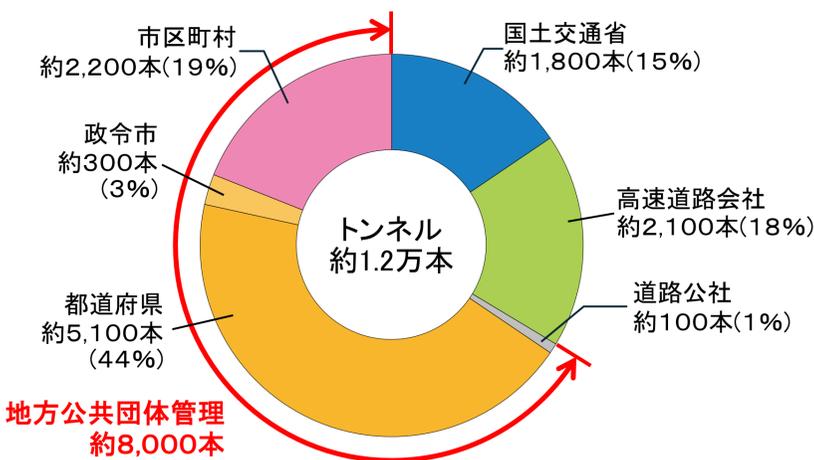


建設後50年を経過した橋梁の割合

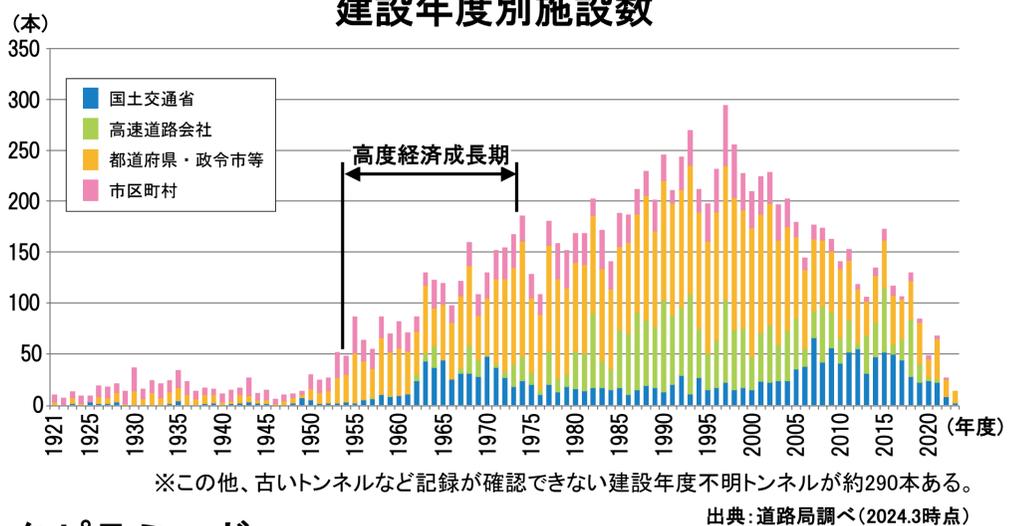


高齢化の進むトンネル

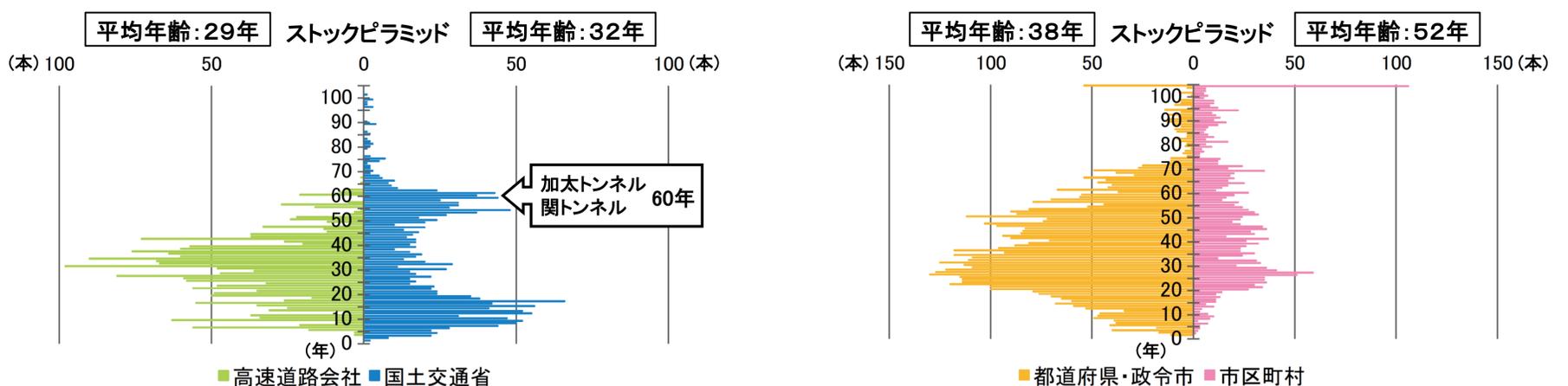
道路管理者別ごとの施設数



建設年度別施設数



ストックピラミッド



道路点検の効率化

道路管理の
取り組み

道路施設における点検技術の向上

道路点検時の新技術活用

橋梁点検

【小型ドローン】



ロープアクセス及びバケット式
橋梁点検車による点検



全方向衝突回避センサーを有
する小型ドローンによる点検

【点検ロボットカメラ】



ロープアクセスによる点検

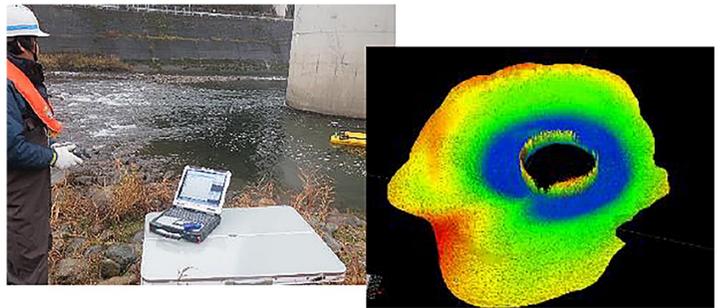


点検ロボットカメラによる点検

【マルチビーム】



潜水調査による河床洗堀の把握



マルチビーム搭載ボートによる測量

道路点検

【トンネル】



近接目視による変状の把握

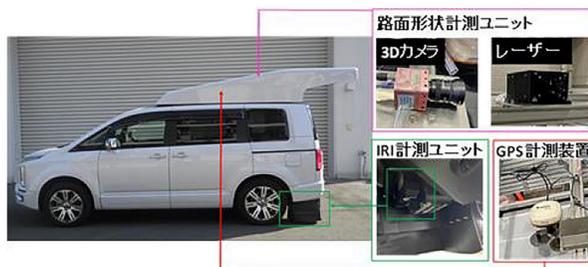


画像計測技術による変状の
把握

【舗装】



目視により路面性状を確認



計測ユニットにより路面性状を確認

【道路巡視】



パトロール車から目視確認



ドライブレコーダー画像を用いてAIで
解析

道路施設の 補修・補強状況

道路管理の
取り組み

名阪国道の道路・橋梁の補修・補強とリフレッシュ工事

道路施設の補修・補強状況

服部川大橋(下り)



再塗装

補修・補強後



福德橋(下り)



検査路設置

補修・補強後



米谷橋(下り)

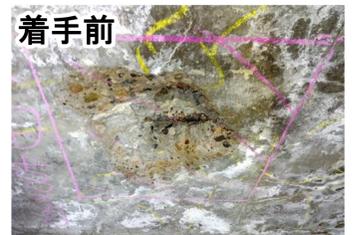


添接補強

補修・補強後



米谷橋(下り)



断面修復

補修・補強後



リフレッシュ工事について

リフレッシュ工事とは…

通常の期間では大きな渋滞の発生が予想される維持・改良工事の大半を十分な広報のもとに期間を定めて効率的に実施し、**年間の工事渋滞回数を大幅に削減すること**を目的として行われています。

名阪国道は、平成11年から実施し、39回行っています。

過去のリフレッシュ履歴表

名阪国道リフレッシュ工事箇所

日付	区間	方向	リフレ工事同調
R6.5	小倉IC⇒五月橋IC	名古屋方面上り	—
R4.11	関IC⇒板屋IC 伊賀IC⇒下柘植IC	大阪方面下り 大阪方面下り	—
R3.5	板屋IC⇒下柘植IC	大阪方面下り	—
R2.11	治田IC⇒神野口IC	大阪方面下り	—
R2.6	南在家IC⇒久我IC	名古屋方面上り	—
R1.12	神野口IC⇒針IC 関IC⇒伊賀IC	大阪方面下り 上り・下り	—
R1.5	伊賀IC⇒亀山IC	名古屋方面上り	—
H28.6	関IC⇒南在家IC	大阪方面下り	—



加太トンネル



越川大橋



(H27実施事例)



上村跨道橋

期間中は道路利用者及び沿道住民の方々に多大なご迷惑をお掛けしますが、今後ともご協力をお願いします。



防災対策

道路管理の
取り組み

自然災害に備える防災対策を実施

防災対策

道路崩壊やがけ崩れなど災害が起きそうな所の現地状況を定期的に点検し、対策を行っています。

【対策前】



【対策後】



法面崩壊及び落石対策

【対策前】



【対策後】

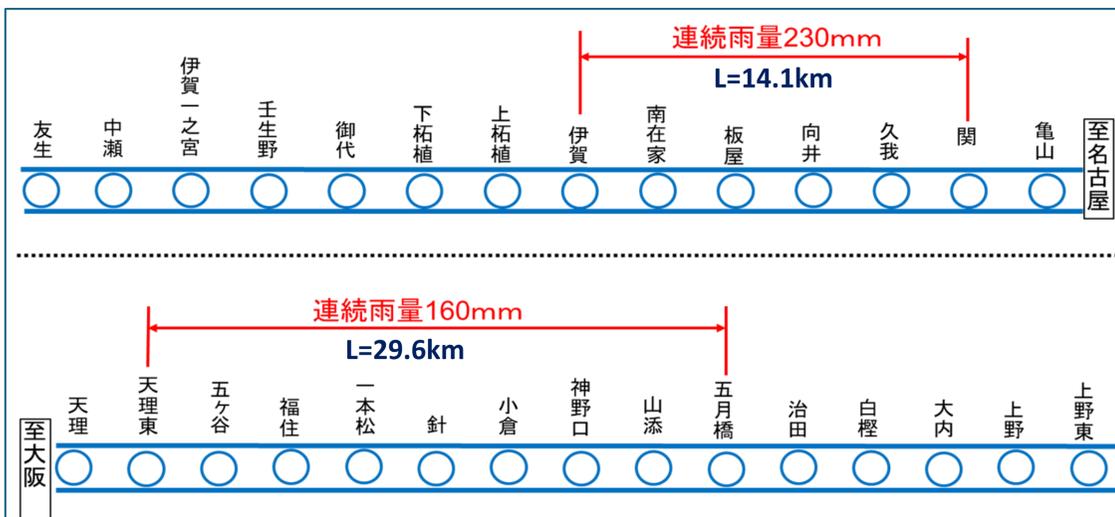


土留め対策

事前通行規制

事前通行規制とは、大雨などの異常気象時に、土砂災害の発生が予測され、道路の通行が危険と判断された場合、通行規制を実施し、土砂災害などにもなう事故を未然に防ぎます。

名阪国道では、**関IC～伊賀IC**の14.1kmでは**連続雨量230mm**、**五月橋IC～天理東IC**の29.6kmでは**連続雨量160mm**を超えると**通行止め**を行い、平成27年～令和6年(過去10年)では**7回**の通行止めを実施しています。



名阪国道事前雨量規制区間箇所

関IC～伊賀IC通行止め状況



事前通行規制の経緯

昭和43年8月18日、岐阜県加茂郡白川町内の国道41号において、豪雨に伴う土石流により観光バス2台が飛騨川に転落し104名の尊い命が奪われました。

国土交通省(当時建設省)は、この事故を契機に、翌9月には全国で土砂災害の危険箇所の一斉点検を行い、雨量による国道の通行規制が制度化されました。

雨量による事前通行規制は、このような悲惨な事故を防ぐため制度化されたもので、区間毎に基準を超える大雨が降った場合、雨がやんで安全が確認されるまでの間、通行止めをするものです。



国道41号_雨量による通行止めの予告看板

冬季の道路管理

道路管理の
取り組み

山間部を通る名阪国道では冬装備が不可欠

冬季の名阪国道の安心・安全な通行を守る建設機械・設備

様々な建設機械・設備を用いて、凍結防止剤の散布や除雪を実施しています。



消融雪設備



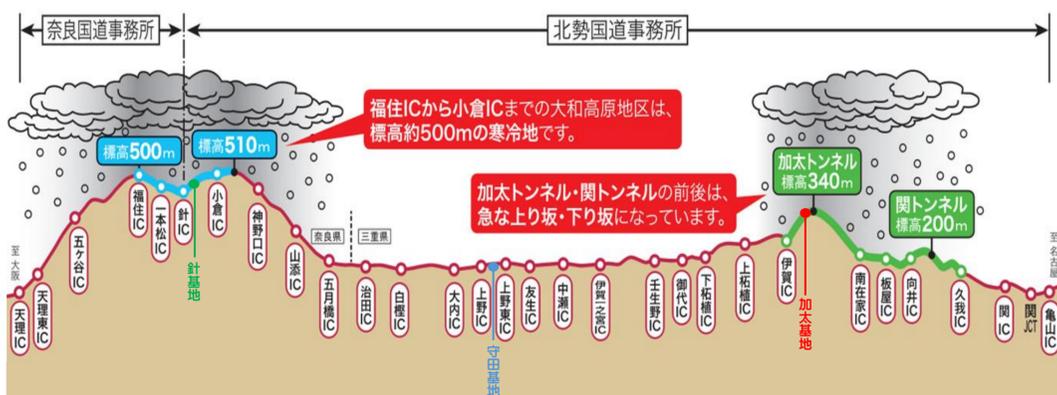
凍結防止剤散布車

配置	機械名	区分
上野維持	パトロールカー	道路巡回
奈良維持	パトロールカー	道路巡回
加太基地	凍結防止剤散布車	除雪
	除雪トラック	除雪
守田基地	凍結防止剤散布車	除雪
	照明車	災害対策
	待機支援車	災害対策
針基地	凍結防止剤散布車	除雪
	照明車	災害対策
	リフト車	災害対策
	対策本部車	災害対策

建設機械の配置状況

名阪国道の標高について

名阪国道は、標高約500mの山間部を通過します。



取り組み方針等

早期に通行止めを実施します。

- 「大型車等の立ち往生が発生」または「大規模な立ち往生の発生の恐れがある場合」には、県警察と連携のうえ、**早い段階で通行止め措置を実施します。**
- 集中的・効率的な除雪作業を実施し、迅速に交通を確保します。
- 三重区間、奈良区間の両方で同時に**通行止めが発生する可能性もあります。**
- 大雪予想時は**不要不急の外出をお控え**下さい。

冬季の道路利用時のお願い

北勢国道事務所では、冬季(12~3月)に降雪による名阪国道の**立往生**や**事故を未然に防ぐ**ために、ドライバーへの雪道での走行の心得や装備を新聞広告やチラシ、Xにて呼びかけています。

人命を最優先に大規模な車両滞留を**徹底回避!!**

大雪が予想される場合、**事前に通行止め**にします

高速道路や国道を

広域的な迂回をお願いする場合がありますのでご協力をお願いします。

大雪予想時は**不要不急の外出をお控え**ください。

YouTube 記事中

国土交通省 中部地方整備局

国土交通省 北勢国道事務所 @mlit_hokusei

【凍結・積雪に注意】現在、名阪国道の亀山IC~針ICにおいて凍結防止剤散布を実施しています。車でお出かけの際は早めの**#冬用タイヤ**・**#タイヤチェーン**の装着をお願いします。

冬期道路情報はこちらからご確認ください。

→cbr.mlit.go.jp/hokusei/traffi...

#名阪国道 #いのちとくらしをまもる防災減災

R25 72.29K
上 神野西

奈良県山辺郡山添村三ヶ谷

ドライバーの皆さまへのお願い

~雪道対策は万全に~

早めの冬用タイヤとチェーン装着で安全運転を!

- 急ハンドルを切らない、急ブレーキをかけない
- 安全速度を守る
- 車間距離を十分とる
- ダブルタイヤにはダブルチェーンを
- チェーン装着は指定の場所を
- 気象・道路情報の収集を
- ドライブ前の点検・整備は忘れなく! 冬用タイヤの点検も忘れず!
- バッテリーチェック
- 燃料は満タンに、軽油は不凍性のものを
- 靴底の雪を払ってから乗車

※雪道であると便利なグッズ例

チェーン 駆出マシナ

軍手・ゴム手袋

長靴

スコップ

ウォッシュャー

バッテリーブラスター

牽引ロープ

人命を最優先に大規模な車両滞留を**徹底回避!!**

大雪が予想される場合、**事前に通行止め**にします

広域に降雪があった場合は迂回も難しい場合があります。大雪予想時は**外出をお控え**ください。

YouTube 記事中

国土交通省 中部地方整備局

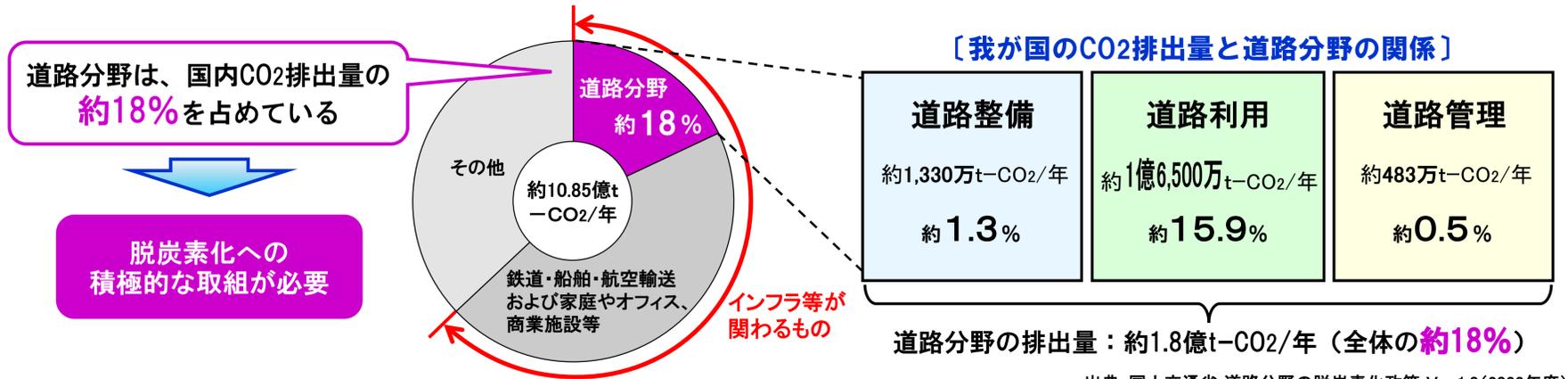
脱炭素化への取組み

道路管理の
取組み

道路分野のCO₂排出量削減に貢献

道路の脱炭素化政策

- ・地球温暖化に伴う気候変動の影響で、自然災害の激甚化・頻発化等が懸念されている。
- ・気候変動への対策として、脱炭素社会の実現が求められている。



【道路の脱炭素化の基本的な政策の柱】

① 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出

次世代自動車の開発・普及を促進するため、道路空間における発電・送電・給電・蓄電の取組を、関係省庁・部局と連携して推進

<主な施策例>



SA・PAや道の駅での
充電器の設置促進



太陽光発電設備の導入

② 低炭素な人流・物流への転換

公共交通、自転車等の低炭素な移動手段への転換の促進
低炭素な物流システムの構築を促進

<主な施策例>



自転車の利用促進

ダブル連結トラックの
利用環境の整備



③ 道路交通の適正化

交通容量が低下しているボトルネック箇所や局所的な渋滞箇所の対策を行い、道路交通を適正化

<主な施策例>



主要渋滞箇所における
渋滞対策

「ゾーン30プラス」による
幹線道路と生活空間の
適切な機能分化



④ 道路のライフサイクル全体の低炭素化

新技術を積極的に取り入れつつ、道路建設から管理までのライフサイクル全体におけるCO₂排出量の削減を推進

<主な施策例>



低炭素な建設機械の
導入促進

LEDの道路照明導入



名阪国道の取組み

LEDの道路照明への導入

- ・道路の電力使用量のうち、道路照明が約7割を占める。
- ・LEDへの転換により、消費電力を約56%(*)削減可能。
- ・照明の寿命が約2.5倍長持ちするため、ライフサイクルコストの縮減にも貢献。

※明かり部でLED灯とナトリウム灯の消費電力を比較した場合の削減率



低炭素アスファルトの導入促進

- ・道路の舗装で使用される「アスファルト混合物」の製造工程でCO₂が排出される。
- ・製造温度を30℃下げることによって、CO₂排出量を7～18%(*)削減可能。

※「舗装の環境負荷低減に関する算定ガイドブック」より



交通安全対策

交通安全対策
の取り組み

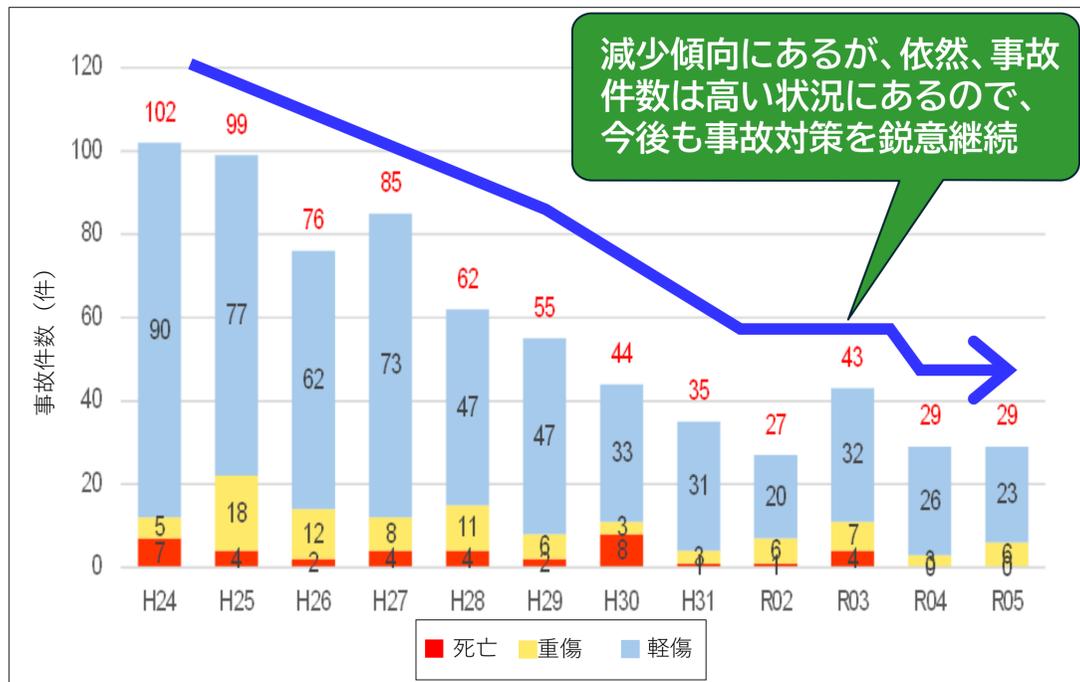
事故状況と事故対策

名阪国道の事故発生概要と事故発生要因

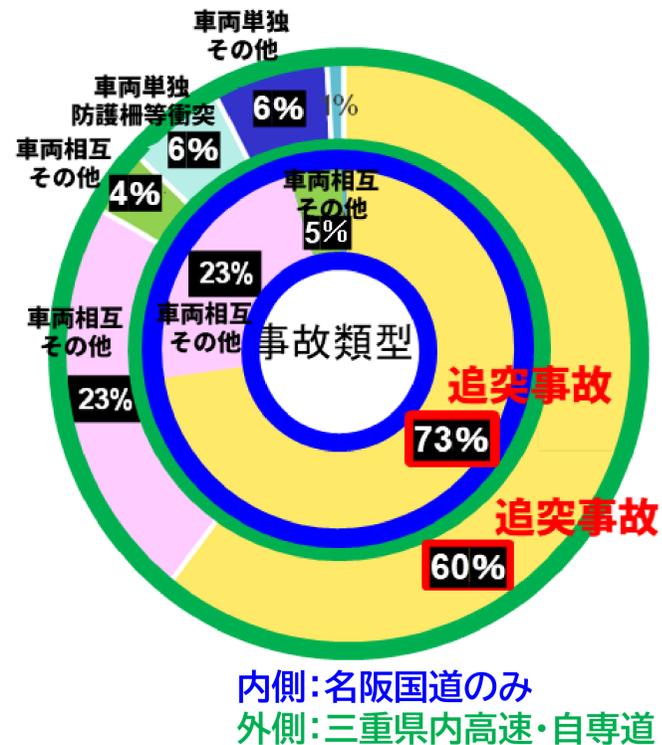
データ:イタルダ事故データより算出

名阪国道の事故発生概要

◆名阪国道管内の死傷事故発生件数推移

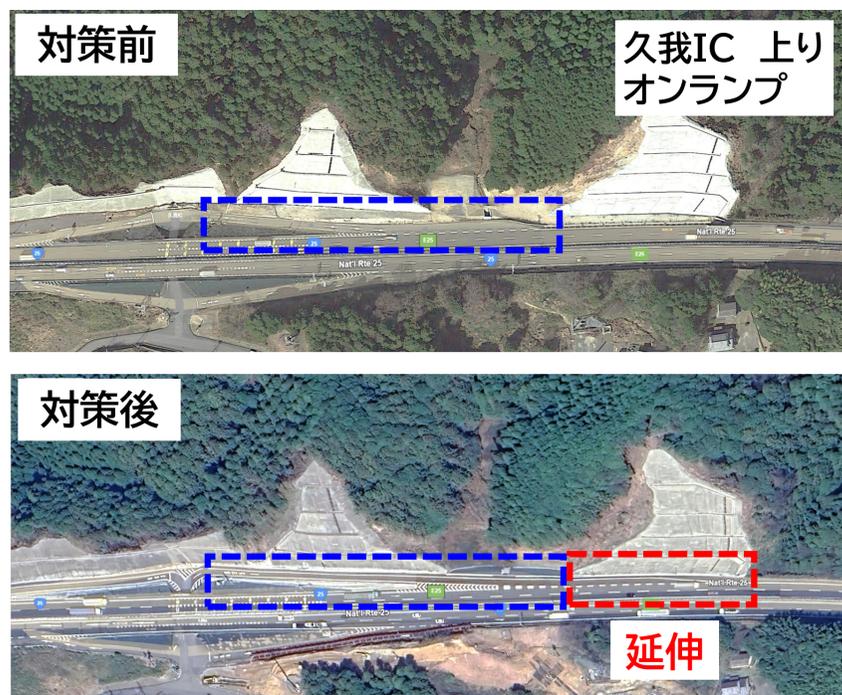
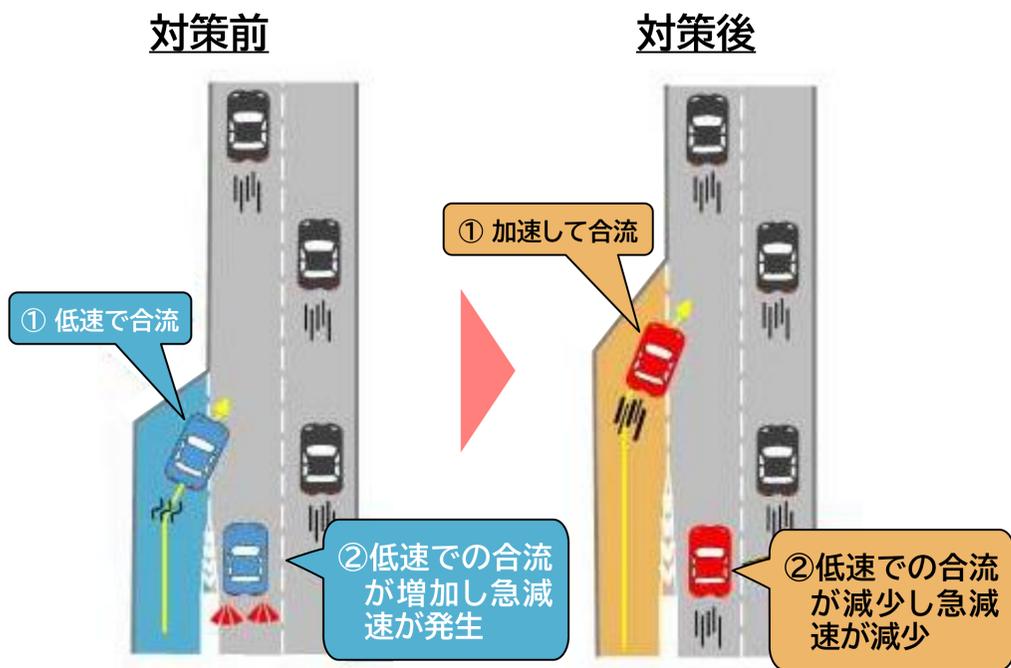


名阪国道の事故発生要因



【インター改良事業】加速車線の延伸

◆対策効果イメージ



その他の事故対策事業

◆注意喚起 電光標示板



◆注意喚起 カラー舗装



オメガ

Ωカーブ区間 での対策

交通安全対策
の取り組み

カーブの視認性向上・速度抑制等

Ωカーブ区間での交通安全対策

視線誘導標によるカーブの視認性向上のほか、減速マーキングによる注意喚起や段差舗装による**速度抑制対策**、中央分離帯の剛性化による**重大事故防止対策**などに取り組んでいます。



視線誘導標（連続式LED）



視線誘導標（シェvronマーカ）



減速マーキング



段差舗装



防眩設備



インターチェンジ改良



非常駐車帯



中央分離帯の剛性化



ガードレールの高機能化



車線変更抑制対策（リブ付き高輝度ライン）

オメガ

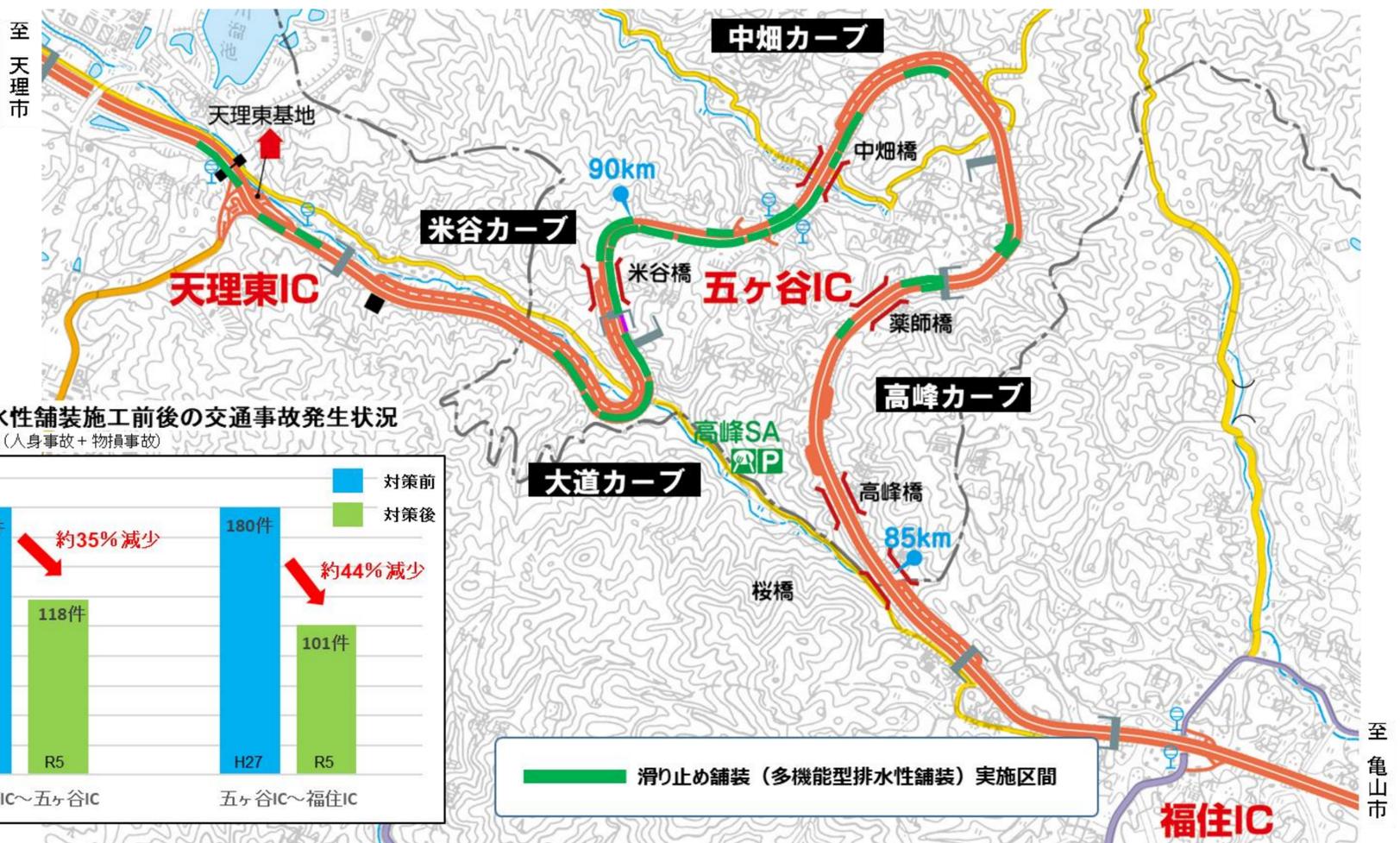
Ωカーブ区間 での対策

交通安全対策
の取り組み

舗装の改良による対策

滑り止め舗装（多機能型排水性舗装）の実施

Ωカーブ区間では、湿潤時の事故が多く発生していることから、スリップ等を抑制するため、平成26年度以降、**滑り止め舗装（多機能型排水性舗装）**への舗装改良を進めています。



■多機能型排水性舗装施工前後の交通事故発生状況

奈良県警高速隊調べ(人身事故+物損事故)



多機能型排水性舗装の特徴

- ・一層で排水機能と防水機能の2つの機能
- ・排水機能によるヒドロプレーニング等の防止により、安全性の向上
- ・凍結防止剤の流出が少なく、凍結防止機能の持続性向上
- ・路面を縦溝粗面に仕上げることで、ブラックアイスバーンの解消を図ることができる粗面系（ハイブリッド型）凍結抑制舗装
- ・耐流動性と骨材飛散抵抗性に優れている
- ・縦溝粗面効果により、昼夜ともに視認性が向上し、密粒度タイプの舗装に比べ、タイヤ路面騒音値が低減

