

# 「千日道路」と呼ばれた名阪国道

名阪国道は50年前の昭和40年に開通しました。  
事業着手から開通まで1000日という目標が示されたため  
「千日道路」という異名も授かっています。  
そんな「千日道路」とよばれた名阪国道をご紹介します。

# 中部圏と関西圏を結ぶ物流の大動脈

# 名阪国道



## 「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～奈良県天理市櫛本町迄の延長約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)



©Geoscience, NTT DATA, RESTEC / Included©JAXA



### 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)	奈良県天理市櫛本町
事業延長	73.2km
道路構造規格	第1種第3級・第1種第4級
設計速度	80km/h(一部60km/h)
計画幅員	W=22m(4車線×3.5m)〈三重県側〉 W=21m(4車線×3.5m)〈奈良県側〉

### 目次

千日の記録	3
50年の歴史	5
50年の歩み	7
ストック効果	24
これからの取り組み	40

# 千日の記録 「千日道路」ができるまでの 苦難の数々

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、橋35箇所、トンネル2箇所、全体事業費320億円の大事業である。

工程	38	39	40	41
調査	●			
設計	●			
用地買収	●	●	●	●
掘削		●	●	●
基礎		●	●	●
橋脚		●	●	●
橋梁		●	●	●
トンネル		●	●	●
舗装		●	●	●
完成			●	●

工程	38	39	40	41
調査	●			
設計	●			
用地買収	●	●	●	●
掘削		●	●	●
基礎		●	●	●
橋脚		●	●	●
橋梁		●	●	●
トンネル		●	●	●
舗装		●	●	●
完成			●	●

## 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、地域生活者の方々の用地買収が始まる。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。全区間で一斉に工事開始。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。



さまざまな難工事に立ち向かうための討議が連日に行われ、難工事を克服するための、工事事務所と現場とが一丸となつての不断努力は続けられた。



## 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。



# 50年の歴史

## 1960年代

### 名阪国道では



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

## 1970年代



70年 加太トンネル(二期工事)貫通  
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

## 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

## 1990年代



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

## 2000年代



03年 名阪国道開通記念碑開披  
05年 「道の駅 いが」開駅(写真)

## 2010年代



14年 向井IC、下柘植ICの改良(写真)

### 伊賀市では



64年 忍者屋敷開設(写真)  
67年 阿山町が誕生する



70年 伊賀地区広域市町村圏事務組合、上野市ほか4力町村環境衛生組合設立  
78年 上野総合市民病院が四十九町へ移転開設される(写真)



80年 80年公開の映画『影武者』の撮影現場として伊賀上野城が用いられる  
82年 伊賀焼が伝統工芸品に指定される(写真)



94年 芭蕉翁誕生350年記念事業実施  
95年 阿山町に農業組合法人「伊賀の里モクモク手づくりファーム」が設立される(写真)  
95年 第1回伊賀上野NINJAフェスタ開催

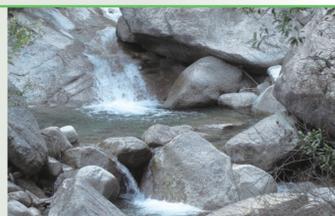


00年 伊賀まちかど博物館が開館  
02年 サッカーW杯で南アフリカ共和国チームのプレキャンプ地となる(写真)  
04年 上野市、伊賀町、島ヶ原村、阿山町、大山田村及び青山町が合併し伊賀市が誕生する



10年 松尾芭蕉生誕300年を記念する木造建築物である俳聖殿が国の重要文化財に指定(写真)

### 亀山市では



63年 低開発地域工業開発促進法の地域指定を受ける  
68年 鈴鹿国立公園に指定される(写真)



74年 集中豪雨の被害を受ける(写真)  
75年 第30回国民体育大会のウエイトリフティング競技が亀山で開催  
76年 工業統計調査結果より年間製造品出荷額が10年間で約10倍に飛躍



81年 正法寺山荘跡国史跡に指定される  
84年 関宿重要伝統的建造物群保存地区が選定される  
89年 名阪亀山・関工業団地が完成(写真)



90年 医療センター、保健センター完成  
94年 亀山市歴史博物館開館(写真)  
96年 リニア中央新幹線亀山駅整備基金の積み立て開始



00年 総合環境センター開設  
04年 シャープ亀山工場稼働開始「世界の亀山モデル」(写真)  
05年 亀山市・関町が合併し、新亀山市誕生

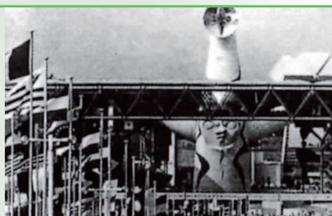


10年 WHO保険健康都市に加盟  
11年 亀山みそ焼ぎょうどんB-1グランプリ中日本・東海支部大会in豊川にてゴールドグランプリ(写真)

### 日本では



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



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



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  
89年 昭和天皇崩御、昭和から平成へ



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  
99年 中日ドラゴンズ11年ぶりの優勝



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



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

### 名阪国道では

### 伊賀市では

### 亀山市では

### 日本では

名阪国道開通50周年

名阪国道と  
地域の歩み50年の

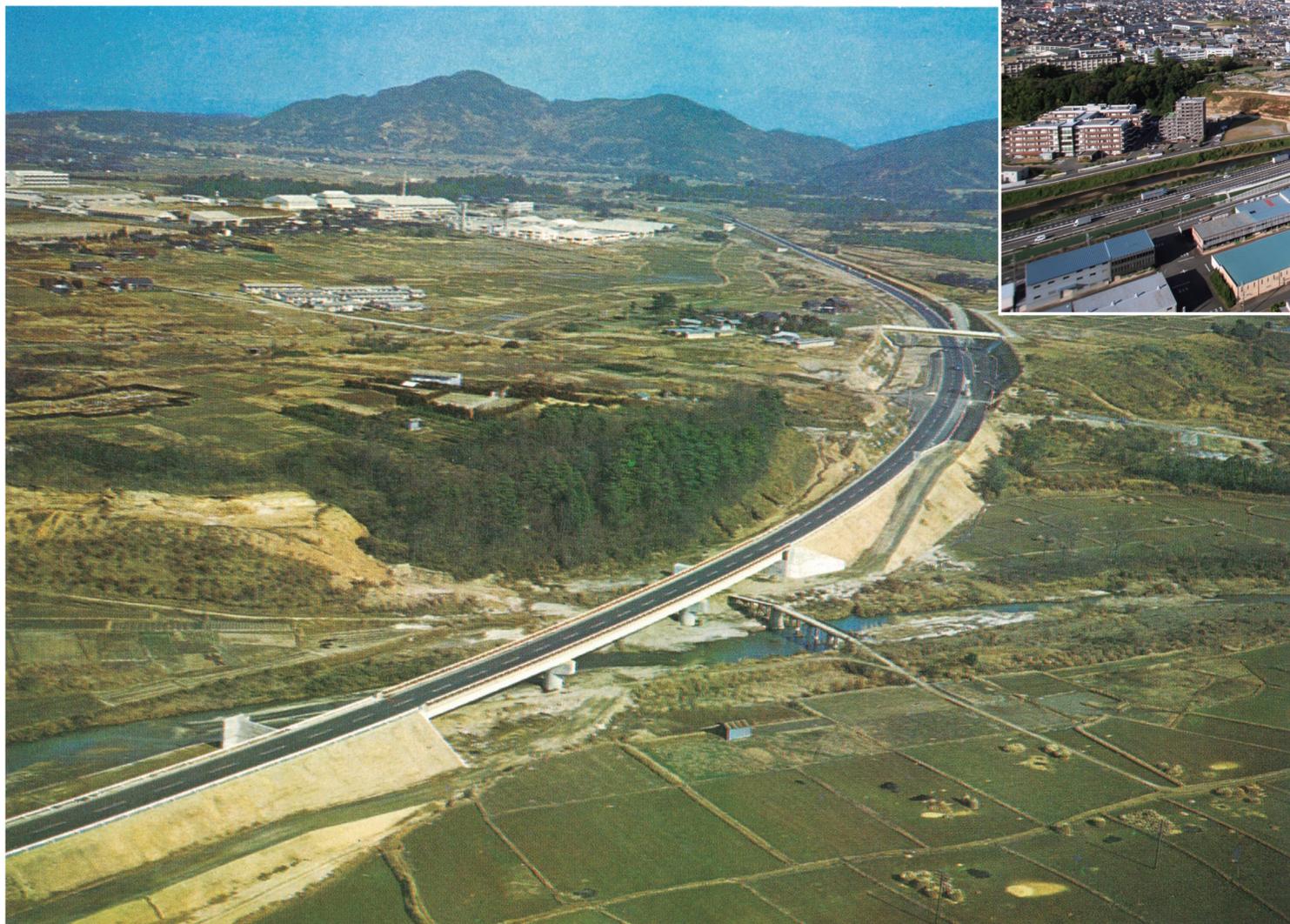
名阪国道が開通して50年。  
名阪国道と地域がこの50年で  
何があったか振り返ってみましょう。

1960年代

# 名阪国道 暫定二車線開通

1965年、名阪国道第一期工事の完成

名阪国道  
三重県側



▲友生IC周辺を東向きに望む  
(2015)

◀伊賀町(当時)・友生IC周辺を  
東向きに望む(1967)

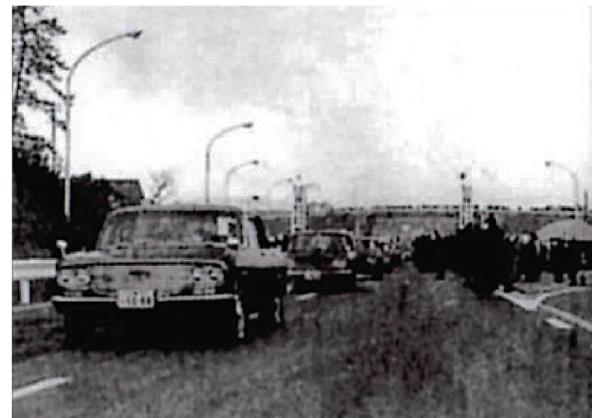
片側一車線の道路として、第一期工事は亀山～天理間を結んだ。  
これはあくまでもスタート地点にすぎず、  
これから四車線化に向けての次なる事業が始まる。



名阪国道起工式(1964)



関トンネル貫通(1964)



名阪国道一期工事完成(1965)

# 1960年代

名阪国道  
奈良県側

# 名阪国道 暫定二車線開通

1965年、名阪国道第一期工事の完成

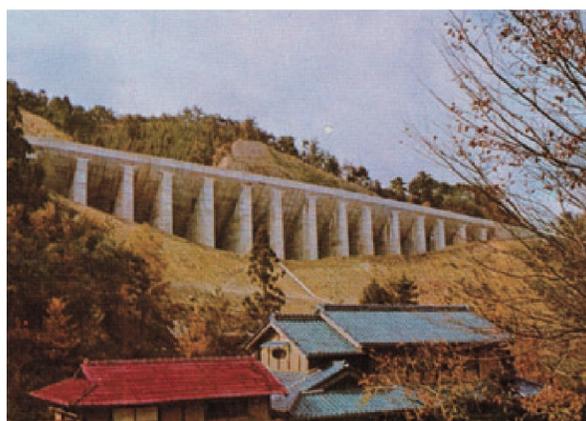


五ヶ谷IC周辺

片側一車線の道路として、第一期工事は亀山～天理間を結んだ。  
これはあくまでもスタート地点にすぎず、  
これから四車線化に向けての次なる事業が始まる。



河野一郎建設大臣による鍬入れ



完成した山添付近の支壁式大擁壁

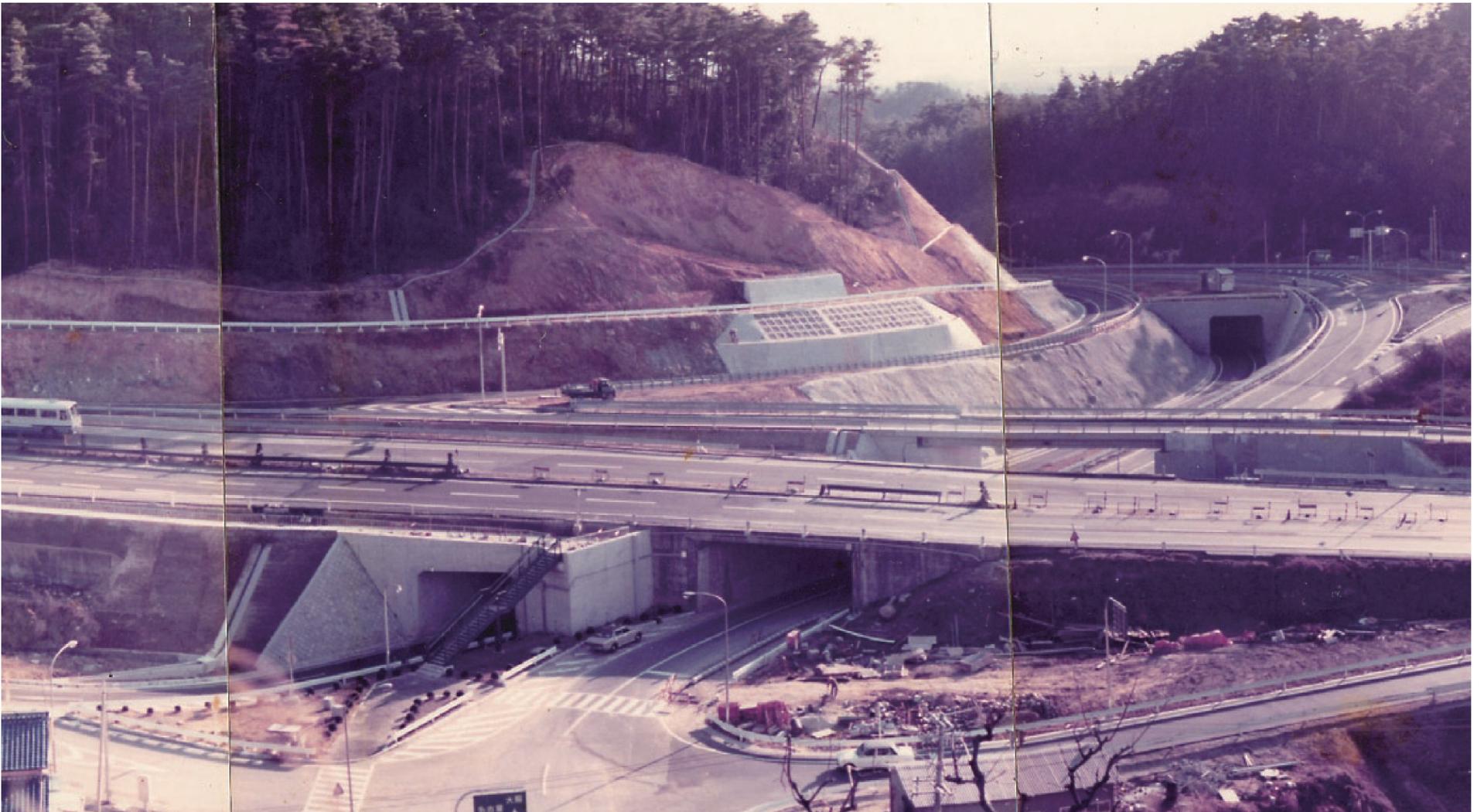


名阪国道一期工事完成

1970年代前半[1970~1974]

# 天理東ICの新設

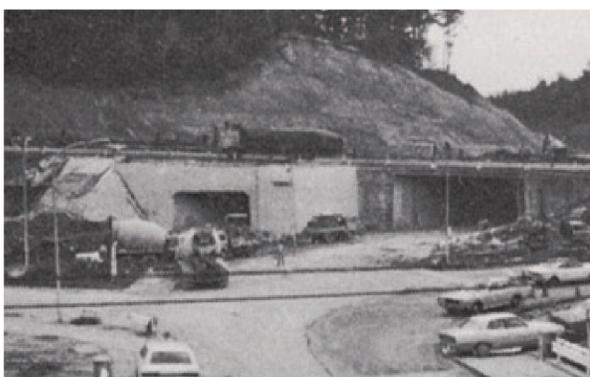
1970年、地元からの強い要望によってICを追加



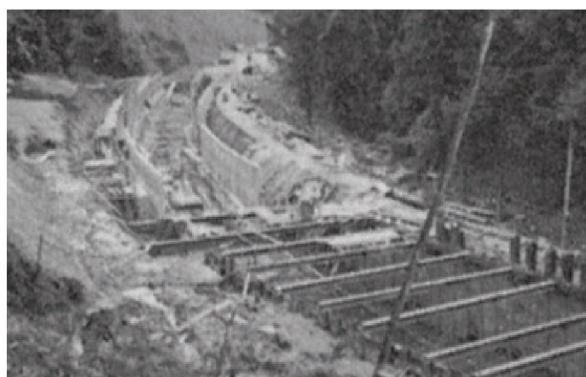
完成した天理東IC

## 天理ICの約2km東到新設

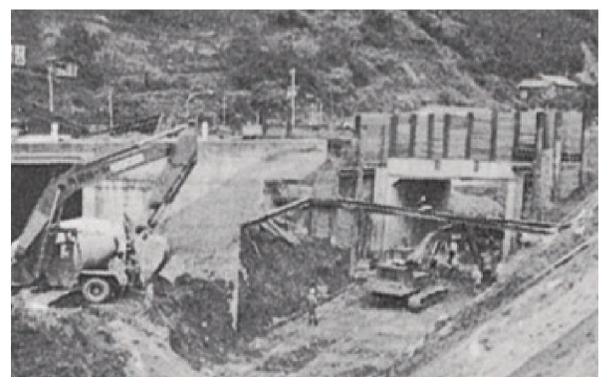
天理東ICは当初、県道天理環状線(山の辺の道)に接続するランプであり、大和盆地への東の出入り口として年々交通量が増加しつつあった。急勾配に位置しているため、ランプの加減速車線がなく、出口付近での事故が頻発する事態になっていた。これらの状況に地元から要望の声があがり、昭和50(1975)年に改良。本格的なICとして減速車線を設けたほか、ON、OFFランプを改良増設した。



工事中の天理東IC



Bランプ



本線BOXの施工

1970年代前半 [1970~1974]

# 襲い来る 自然の猛威

**1974年、未曾有の集中豪雨が発生**



集中豪雨(1974)

亀山市は総額32億2,000万円超の被害を受けた。  
災害救助法が適用され、名阪国道には応急のジャンクションが設置された。



北公園に「しょうぶ園」が完成(1974)

1970年代後半 [1975~1979]

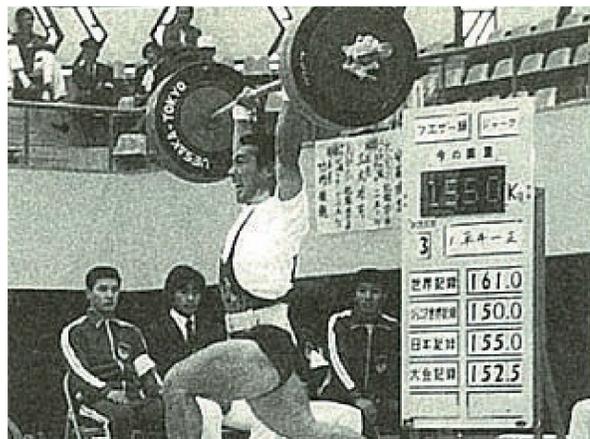
# 県民が一つとなつた国体

1975年、第30回 国民体育大会の開催

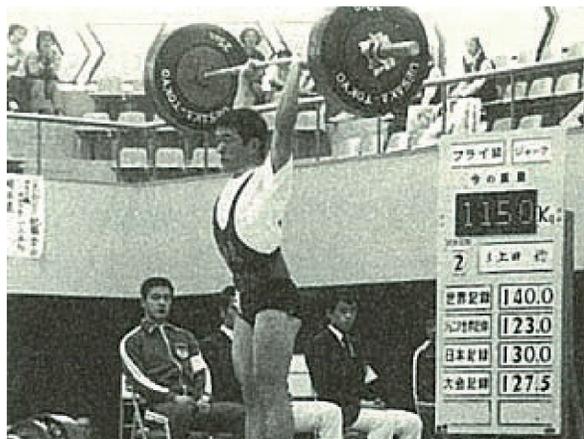


国体のウエイトリフティング会場 (1975)

“たくましくあすをひらこう”のテーマのもと開催され、  
亀山市はウエイトリフティング競技の会場に。  
県勢が目覚ましい活躍を収め、総合優勝となった。



フェザー級優勝 / 平井 一正 選手



フライ級3位 / 上田 稔 選手



三重県に渡されるトロフィー

1970年代後半 [1975~1979]

# 伊賀地域の 医療をサポート

1978年、上野総合市民病院が開設

現在の上野総合市民病院



1977年12月、上野市国民健康保険直営市民病院が上野市四十九町831番地に移転、改築。1978年2月15日、名称を『上野総合市民病院』と改め、新発足した。

平成16年11月には市町村が合併し、伊賀市の発足に伴い名称を『伊賀市立上野総合市民病院』と改め、現在も伊賀地域の医療を支えている。



上野総合市民病院竣工式(1978)

## 沿革

- 1955年 「上野市民医院」として発足
- 1956年 「上野市国民健康保険直営市民病院」に名称変更
- 1978年 「上野総合市民病院」に名称変更
- 1996年 新病棟が完成
- 2000年 在宅介護支援センターを設置
- 2004年 大規模改修、「伊賀市立上野総合市民病院」名称変更
- 2007年 健康・健診センターを設立
- 2013年 「三重県がん診療連携推進病院」に指定

# 1980年代前半 [1980~1984]

## 名阪国道 三重県側

# 名阪国道 全線四車線化

## 1980年、完成を祝う盛大な祝賀パレード



伊賀SA周辺

祝名阪国道四車線開通式典

名阪国道全線四車線開通式典(1980)

名阪国道は全線四車線化され、名神高速道路と並んで中部・近畿圏を結ぶ大動脈となる。祝賀パレードでの数珠つなぎの車の列から、完成への喜びと未来への期待の大きさがうかがえる。

### 名阪が全面四車線化

上野 盛大に祝賀パレード



祝賀パレードの記事(1980)

15年ぶりに全線四車線化された大動脈となった名阪国道の祝賀パレード

1980年代前半

名阪国道  
奈良県側

# 名阪国道 全線四車線化

1980年、日本経済の大動脈として大きく進化

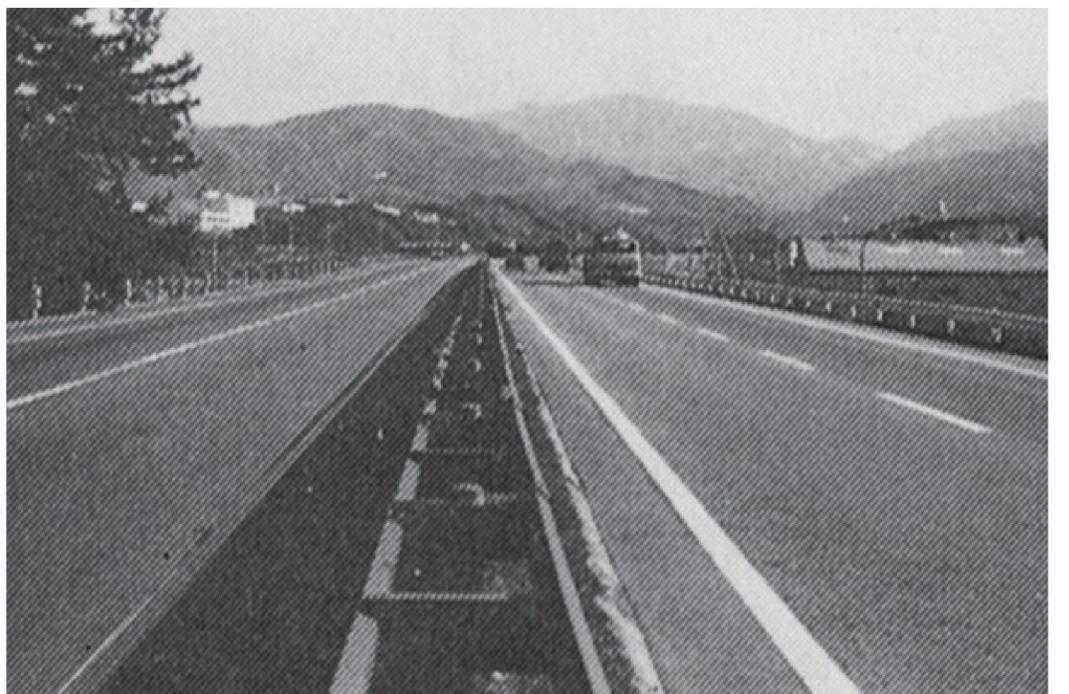


天理IC周辺

両端の急坂部から順次四車線化を進め、1977年に名阪国道奈良側の四車線化が完成。

3年後の1980年、全線四車線化。

名阪国道は、関西圏と中部圏を結ぶ大動脈として大きく進化することとなった。



4車線化工事中の天理東IC付近

# 1980年代後半

# 名阪国道 奈良県側

# 名阪国道 リフレッシュ

## 1985年、道路構造の機能アップを図る

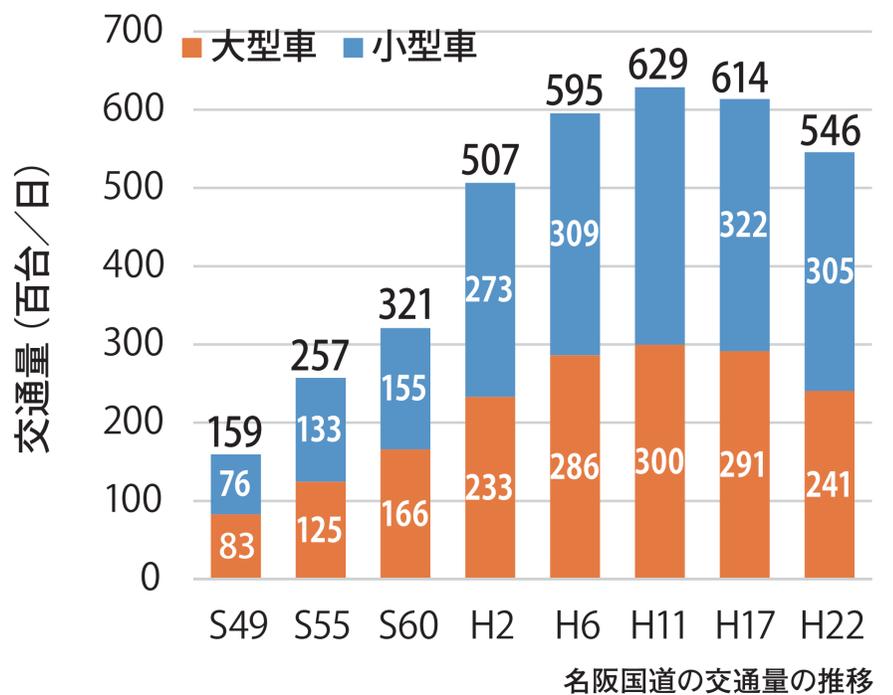
### より安全・安心、利用しやすい名阪国道へ

全線四車線化した名阪国道では近隣県を通る高速道路や自動車専用道路との連結・開通に伴い、交通量が急激に増加。交通事故の増加等が大きな課題となっていた。

そのため昭和60(1985)年、「名阪国道リフレッシュ計画」を策定、既存施設の改良を進めることとした。



混雑する名阪道路



### 急勾配区間に登坂車線を設置

名阪国道は奈良県部において高低差が激しく勾配区間も多いことから、リフレッシュ計画では大型自動車用の登坂車線整備に力を入れて取り組んでいった。平成元年度の天理地区を皮切りに5カ所で設置を進め、工事のための夜間通行止めを2回実施して、平成4年度に完了した。



神野口IC付近

1980年代後半 [1985~1989]

# 亀山 工業化への躍進

1989年、名阪国道周辺に工業団地造成



名阪亀山・関工業団地が完成 (1989)

折りからの好況により、全区画への企業進出が決定。アクセスもよく、これからの亀山の工業を背負って立つ地として期待された。



地藏院本堂・鐘楼が国重要文化財に指定 (1988)

1990年代前半 [1990~1994]

名阪国道  
三重県側

# ラジオが伝える 道路の今

1991年、名阪国道の情報を伝える1620kHzの声



名阪国道道路情報ラジオ放送開局  
(伊賀SA付近) (1991)

今現在の名阪国道の工事情報や気象  
情報を伝える道路情報ラジオ。  
ドライバーの安全を願い、リアルタイムの  
道路情報を提供し続ける。



名阪国道工事事務所廃止、北勢国道工事事務所新設 (1992)



名阪国道開通25周年記念  
シンポジウムのロゴマーク (1991)

1990年代後半 [1995~1999]

# 伊賀の忍者から NINJAへ

## 1995年、忍ジャーズダンスの誕生



伊賀上野NINJAフェスタ'95の開催(1995)

「忍ジャーズダンス」が初披露された伊賀上野NINJAフェスタ'95。次の年からは「全国忍ジャーズダンスコンクール」として大きく飛躍する。

第1回の全国忍ジャーズダンスコンクールには、全国から18チームが参加。壮観200人による伊賀上野忍ジャーズダンスの総踊りも行われた。



阿山町に農業組合法人「伊賀の里モクモク手づくりファーム」が設立(1995)



上野新都市(ゆめぼりす伊賀)街びらき(1997)

2000年代前半

# 道の駅 「針T・R・S」

2001年、やすらぎロードステーションの誕生



道の駅「針T・R・S」

道の駅「<sup>テラス</sup>針T・R・S(Tea-time Resort Station)」は平成13(2001)年7月28日に供用開始。豊富な地元グルメ、温泉、観光・道路のリアルタイム情報などを提供する施設や、500台収容可能な駐車スペースを有し、西日本最大級の規模を誇る。



館内入口



休憩エリア



情報コーナー

2000年代前半 [2000~2004]

# 新「亀山市」の誕生

2005年、亀山市と関町が合併



亀山市・関町が合併し、新亀山市誕生 (2005)

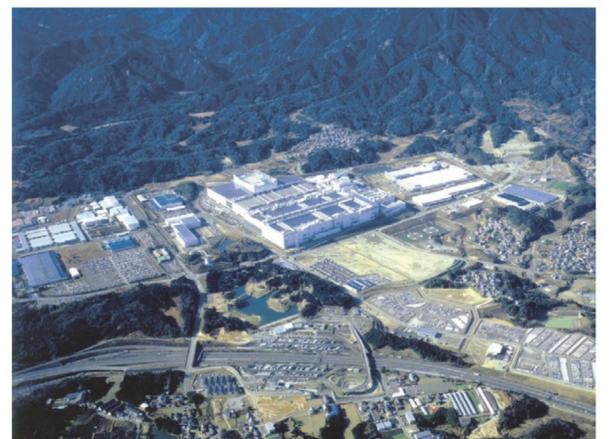
亀山市と関町が合併した新「亀山市」は、  
 総面積191km<sup>2</sup>、東西方向の延長約21km、南北方向の延長約17km、  
 人口約5万人の新しい市へと生まれ変わった。  
 約50年の歴史(当時)のあった亀山市と関町から新亀山市へと、  
 生命のバトンが手渡されていく。



総合環境センター開設 (2000)



総合保健福祉センター開設 (2001)



シャープ亀山工場稼働開始 (2004)

2000年代後半 [2005~2009]

# 芭蕉の古里 伊賀路の驛(えき)

2005年、俳聖殿をイメージした「道の駅いが」が開設



道の駅いがとして開駅(2005)

松尾芭蕉を顕彰するために建てられた  
俳聖殿をイメージした建物が特徴の「道の駅いが」。  
特産品売場では、地元でとれた野菜や伊賀地域の特産品が購入でき、  
レストランでは、地元の食材を使ったオリジナルメニューが楽しめる。



自慢の伊賀米コシヒカリと  
人気キャラクターの「伊賀嵐マイ」



地元のとれたたて野菜や地場産品が手に入られる  
特産品売場



伊賀忍者の展示がユニークな情報提供施設を  
兼ねた休憩スペース

2010年から現在[2010~2015]

# かめやま文化年

# 2014

2014年、いせのくに亀山・文化創造都市へ



かめやま文化年2014オープニングセレモニー(2014)

市民を中心に亀山の文化活動が隆盛する中、  
一大事業として「かめやま文化年プロジェクト」が開始された。  
文化の継承と新たな創造を目指す。



中日本・東海B-1グランプリにて  
「亀山みそ焼きうどん」が優勝(2011)



べにほまれ紅茶の復活を目的に  
「亀山kisekiの会」発足(2012)



関宿 重要伝統的建造物群保存地区  
選定30周年記念事業(2014)

名阪国道開通50周年

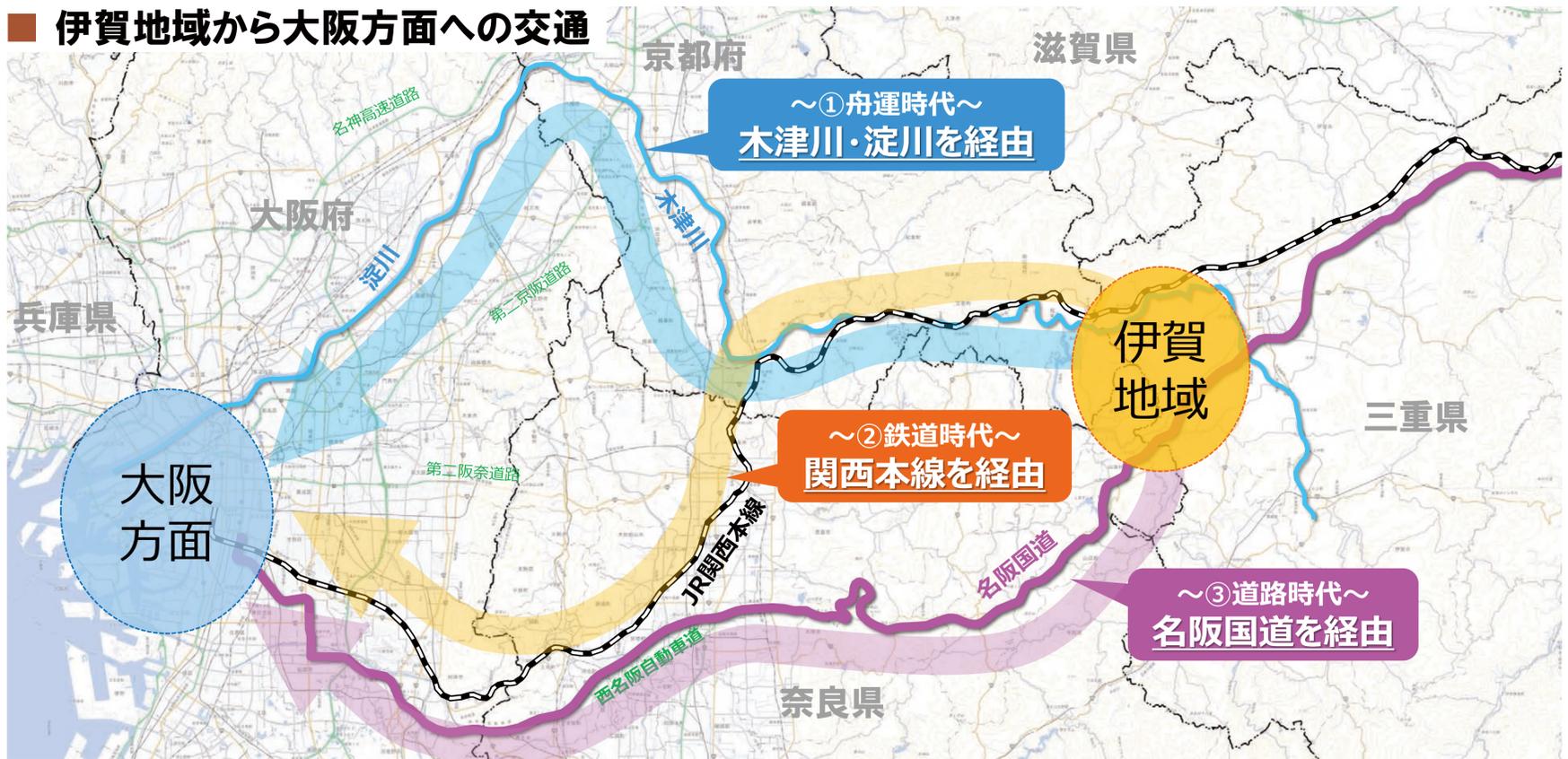
# 地域と伴に歩んだ 名阪国道による ストック効果

中部圏と関西圏を繋ぐ名阪国道。  
地域と伴に歩んだ50年間における  
ストック効果を紹介します。

# 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

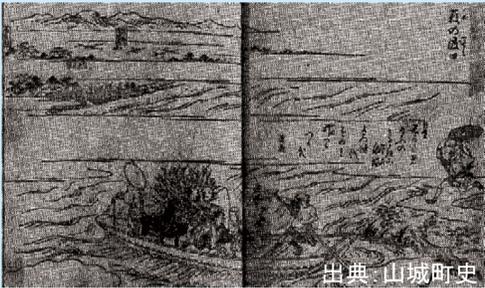


### ～時代とともに変革した物流～

#### 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—



出典：山城町史

#### 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



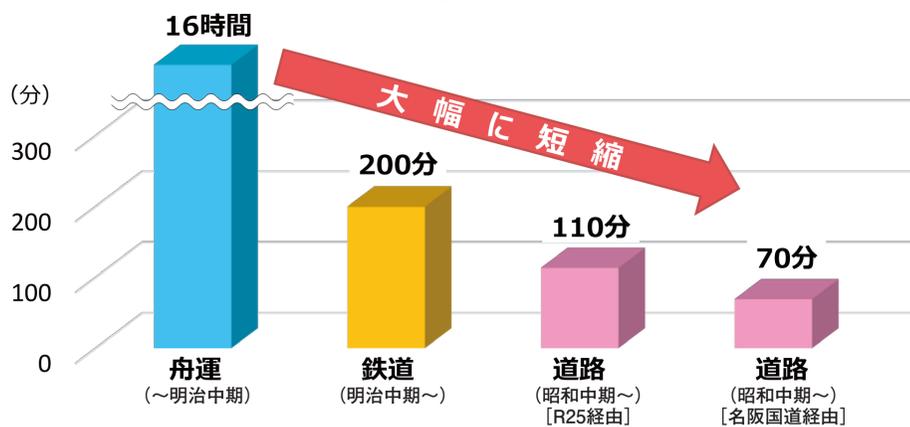
伊賀市提供（JR関西本線の汽車の状況）

#### 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

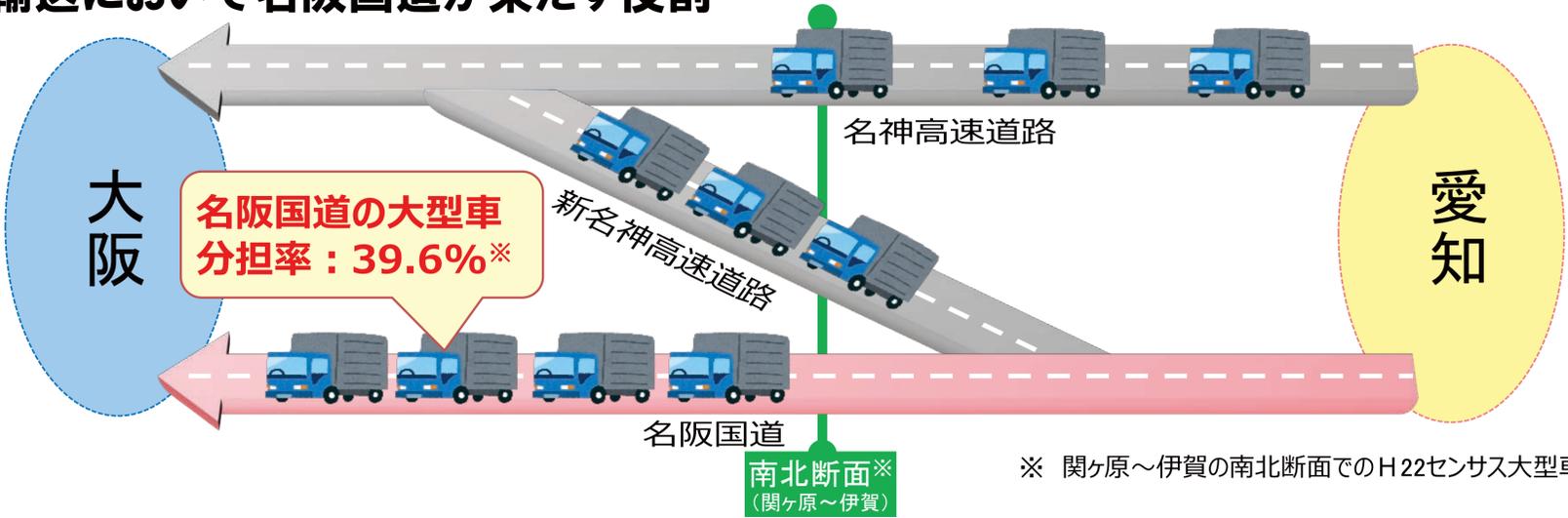
鉄道：汽車汽船旅行案内（明治40年3月）

道路：H22道路交通センサス速度

# 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4割が名阪国道を利用

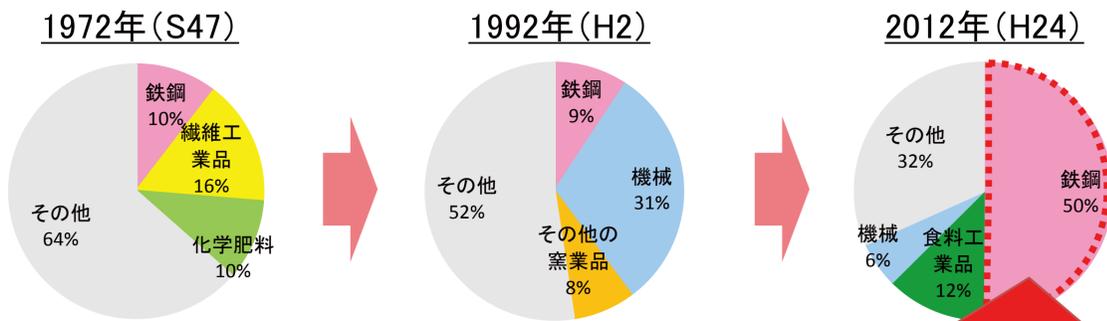
### ■ 輸送において名阪国道が果たす役割



## 名阪国道を使って、これまでに約1,000万トンの鉄鋼を輸送

### ■ 愛知⇒大阪間の輸送品目（各年の上位3品目とその他）

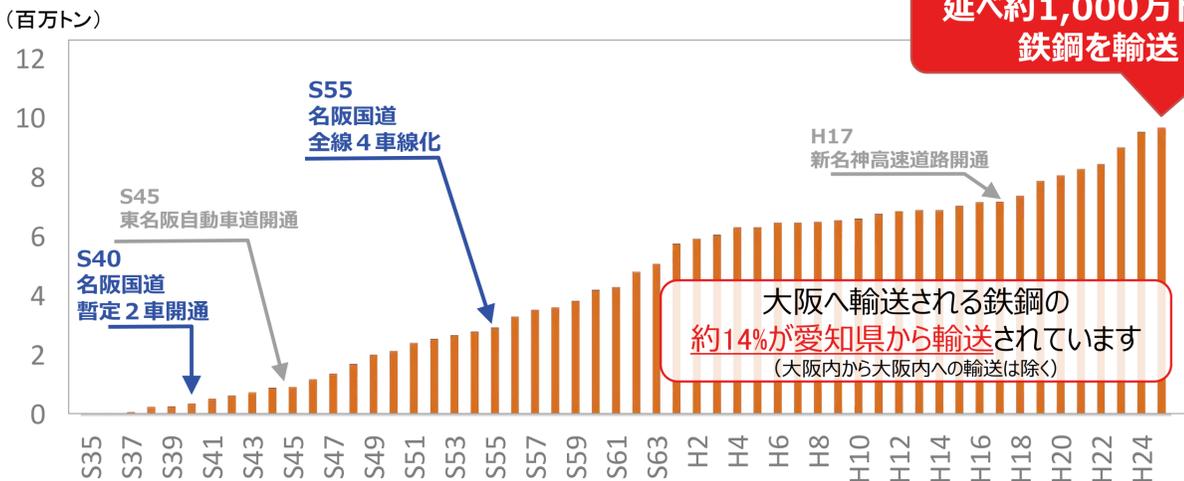
(参考) 名古屋港周辺に集積する製鉄企業



現在は、愛知⇒大阪の輸送品目のうち、約5割を鉄鋼が占める



### ■ 愛知⇒大阪間の鉄鋼輸送量の推移



述べ約1,000万トン ≒名古屋テレビ塔3200基分に相当

※ 出典：貨物流動調査結果

※ 新名神開通以降（H20年～）は大型車分担率約40%（H22年センサスより）、H19年以前は約50%（H17年センサスより）として、名阪国道の輸送量を推計

- ・丸鋼・角鋼などの各種鋼材を製造し、大阪府の全域に輸送しています。
- ・愛知から大阪まで最短の経路でコストを抑えて輸送できるので、**陸上輸送**の約7～8割は名阪国道を利用しています。

愛知県の鉄鋼メーカーより



# 日本経済を支える大動脈

## 1日約5万5千台、うち大型車2万4千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】



出典：国土地理院

【名阪国道の交通量変化】



出典：道路交通センサス

【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50年を経過した現在でも、1日約5万5千台、うち大型車2万4千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

## 沿線において工業団地が開発、地域の発展に寄与

### ■ 工業団地周辺にはオンリーワン企業が立地、日本のものづくりにも貢献



名阪国道・西名阪自動車道沿線には、奈良県内のオンリーワン認定企業の約3割※が立地。  
 ※本社、工場の27箇所のうち9箇所

#### 【なら発オンリーワン認定企業の認定条件】

(公財)奈良県地域産業振興センターが下記認定条件のもと、評価委員会にて選定

- ① 製造技術又は製品技術が定量的に業界最高水準であること。
- ② 成長が期待できる新規事業プランがあること。

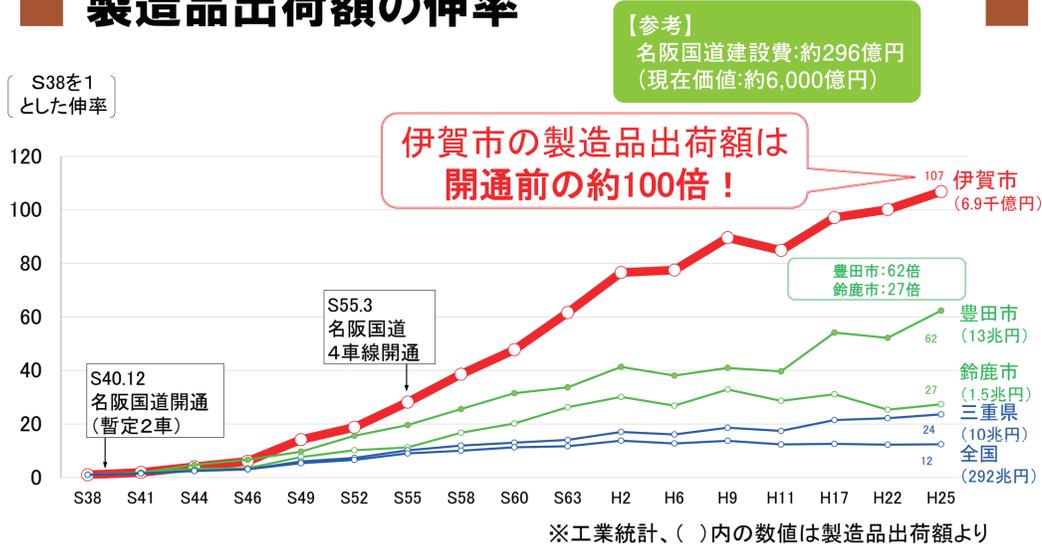
なら発オンリーワン認定企業	取り扱い商品	なら発オンリーワン認定企業	取り扱い商品
1. ハンダ技研工業株式会社 奈良工場	金型設計・製作等	6. 株式会社ヒラノテクシード 本社工場	薄膜コーティングを可能とする塗工・化工機械
2. ハンダ技研工業株式会社 名阪工場/オートドア事業部	自動ドア	7. 株式会社飯塚製作所 針工場	自動車部品等
3. 東洋スクリーン工業株式会社 本社・工場	様々な分野で活用できるスクリーン	8. 広陵化学工業株式会社 本社工場	食品包装容器、臨床用検査器材
4. 奈良精工株式会社	光学機器、OA機器、医療機器	9. 株式会社品川工業所 本社・工場	加熱・混練・真空・加圧技術を用いた食品等の加工機械
5. 酒井伸線株式会社	ステンレス鋼線、電熱線、チタン線等		

# 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)



### H27.6 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

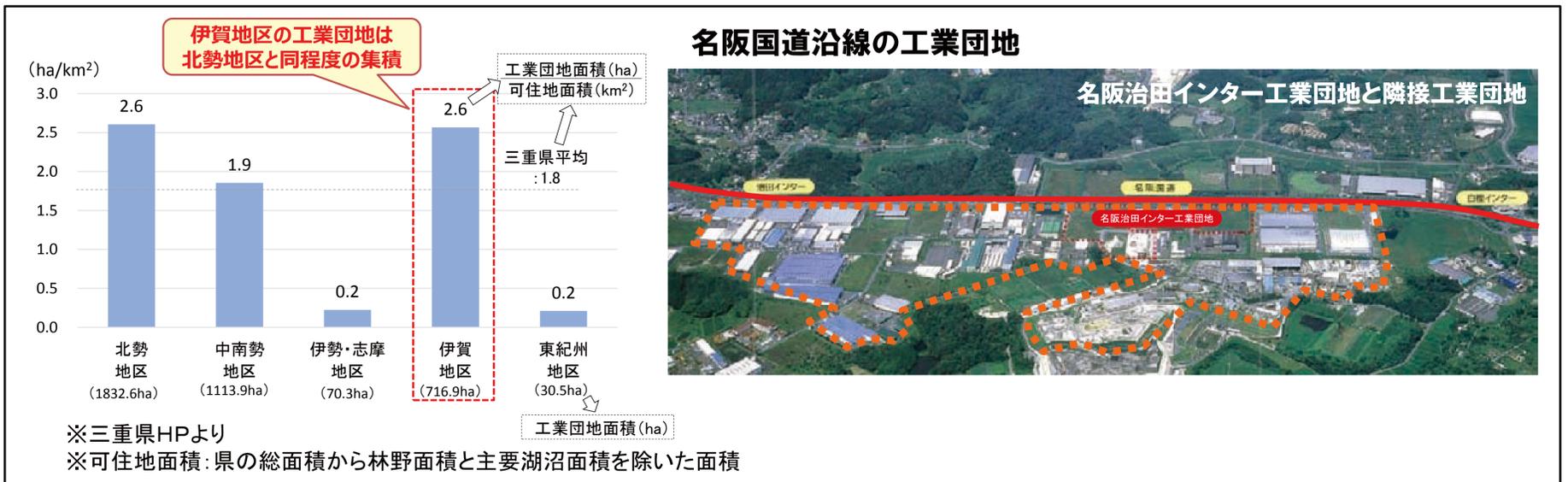
※伊賀市より



# 開発ポテンシャル 向上に貢献

## 伊賀地区には他地区に比べて“民間企業”が積極的に工業団地を開発

### ■ 可住地※あたりの工業団地面積

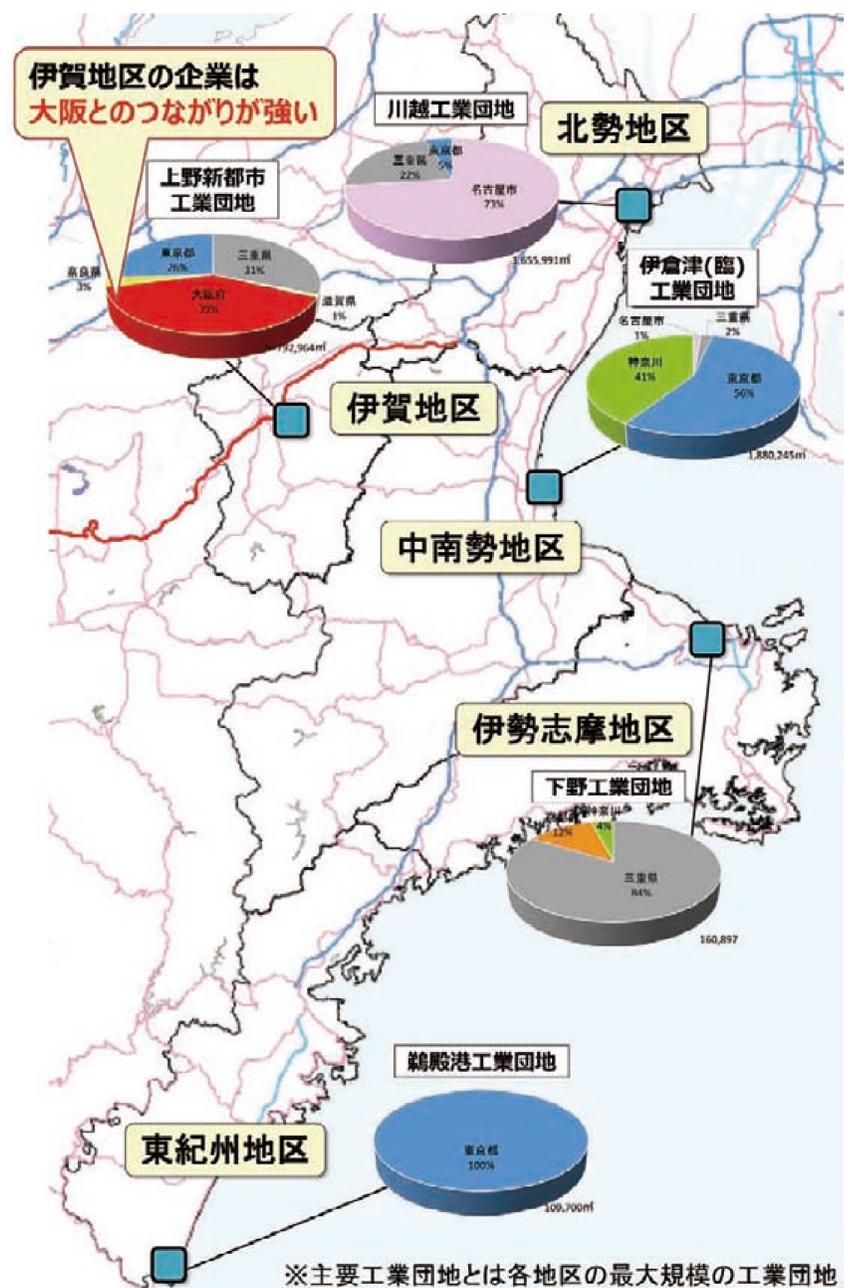


- ・名阪国道の沿線は、立地する企業にとって物流・通勤において大きなメリットになっています。
- ・名阪国道のおかげで、大阪・名古屋両方面へ優位な交通条件となり、民間企業による工業団地の開発が盛んに行われています。

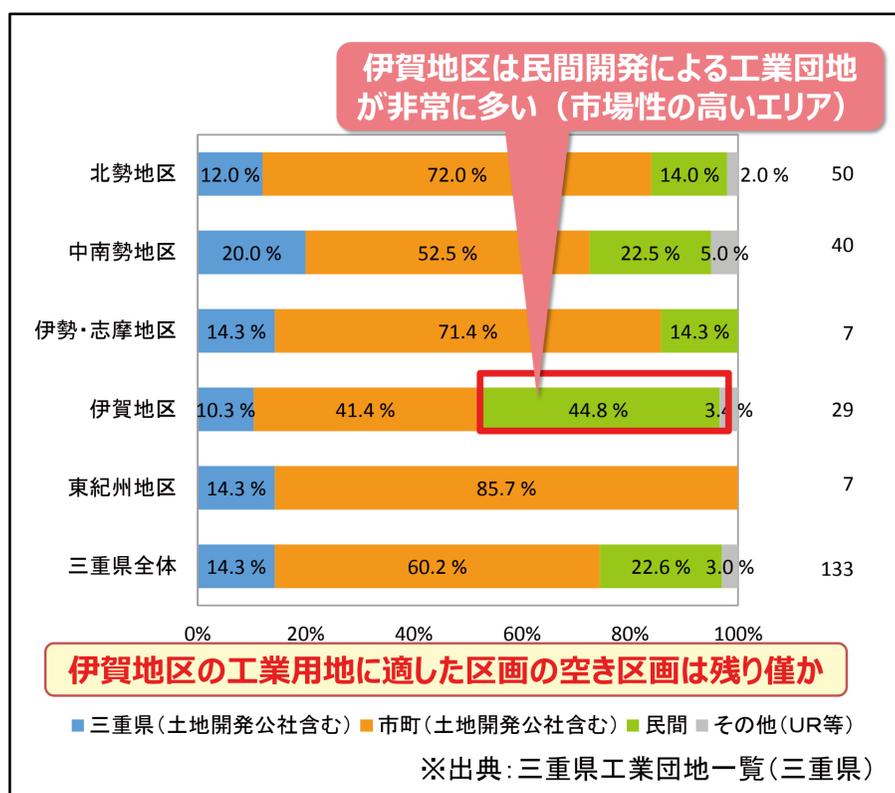


伊賀市商工労働課の企業立地担当者より

### ■ 主要工業団地における本社所在地



### ■ 開発主体別工業団地数



# 世界トップ企業の 拠点づくりに貢献

## 伊賀は全世界の生産を統括する一大拠点 名阪国道が研究開発、人材育成、国際取引を支援

### ■ 世界最大の工作機械メーカー「DMG森精機」

- ・衣食住多岐にわたる製品を生み出す「マザーマシン」を開発する世界最大の工作機械メーカー。
- ・名阪国道により、東西の顧客に対応しやすくなることから、昭和45年に伊賀事業所進出。



資料: DMG森精機提供

### ■ 伊賀事業所は「DMG森精機」の国内最大の生産拠点



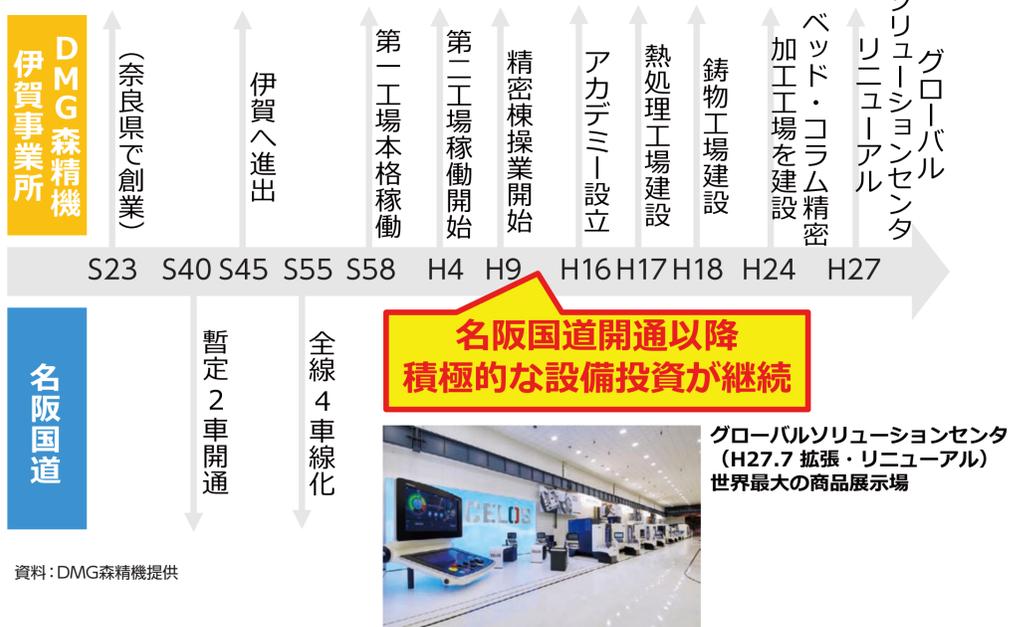
### ■ 企業の声



- ・伊賀事業所は、国内最大級の広さを誇る施設で、最先端の製造・開発サービス・教育など、全世界の生産統括拠点として機能しています。
- ・生産（物流、従業員の通勤）、研究開発、人材育成、国際交流等、伊賀事業所が担う役割を果たすうえで、名阪国道なしでは、企業活動が成り立ちません。

資料: ヒアリング調査より

### ■ 伊賀事業所と名阪国道のあゆみ

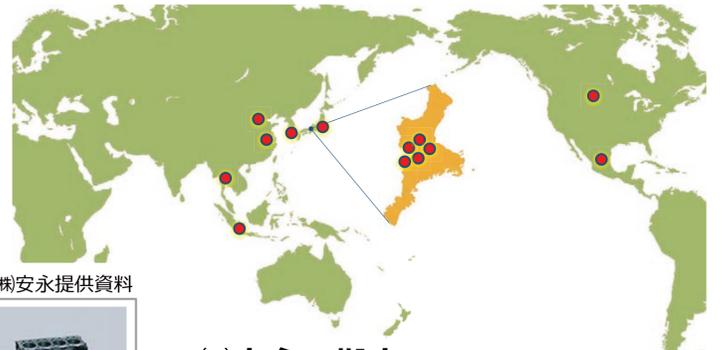


# 伊賀発祥企業の成長を支援

## 国際競争を勝ち抜く伊賀の企業 名阪国道が物流・人流面から成長を支援

### 伊賀発祥の企業「安永」

- ・ 1923年創業、現在の主力製品はエンジン部品
- ・ 伊賀・名張に5工場（従業員計870人）
- ・ 国内及び海外のメーカーに部品を供給
- ・ 海外にも拠点進出、グローバル企業に成長



▲(株)安永の拠点 ※参考資料：(株)安永ホームページ



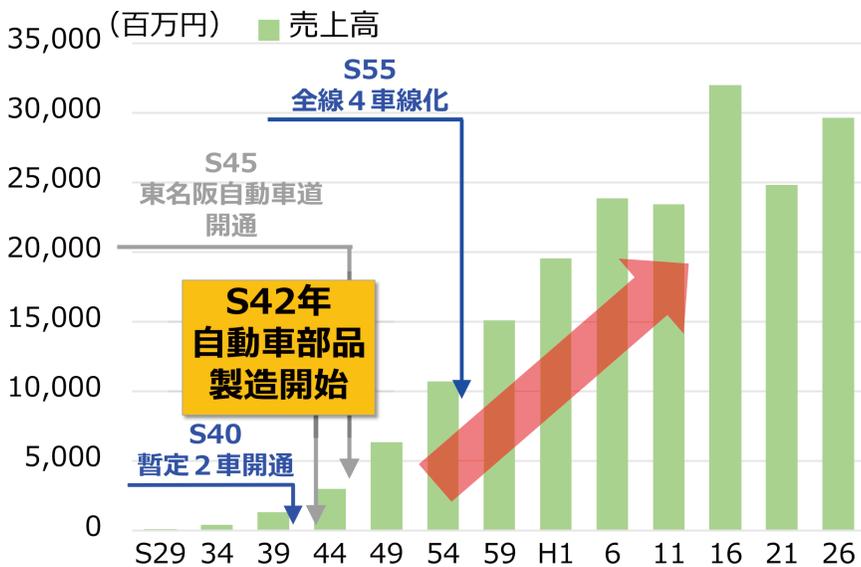
※写真資料：(株)安永提供資料

### 伊賀から、関西・中部圏、世界へ



※写真資料：(株)安永ホームページ

### 企業の成長と名阪国道



※資料：(株)安永提供資料より作成（決算期変更のためH1年までは「年」、H6年以降は「年度」）

- ・ 取引先への製品輸送では、ほとんどの方面で名阪国道を利用しており、**名阪国道及び高速道路が取引先の拡大に大きく寄与しています。**
- ・ 奈良県から通勤している従業員もあり、名阪国道は、通勤にも役立っています。

※資料：(株)安永ヒアリング調査より



# ガス供給量から見る伊賀市の発展

**名阪国道開通によって伊賀市の経済的発展を後押しし、それに伴って上野ガスの販売量も増加**

## ■ 伊賀市のLPG、LNGと暮らし・産業

伊賀市のガスエネルギーは家庭用だけでなく、自動車の燃料、工場・病院・公共施設の各種燃料としても利用されており、暮らしと産業を支えている



【伊賀焼 ガス窯】



【天然・LPG自動車】



【ガス空調（市内小中学校）】

## ■ 伊賀地域のガス供給の歴史

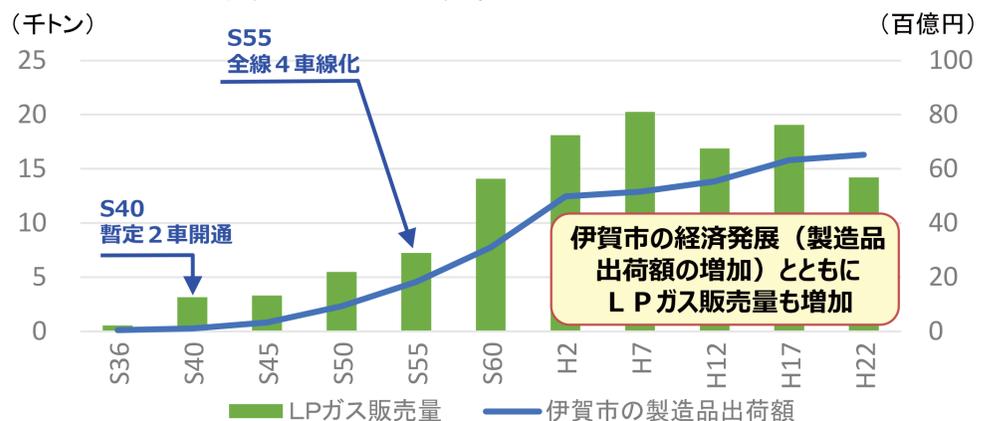
昭和3年	都市ガスの販売開始
昭和34年	LPGガスの販売開始 同時にモータリゼーション化が進む (手押車から自動車運搬へ移行)
昭和37年	石炭ガスから石油ガスへの転換
昭和40年	<b>名阪国道が開通し、LPG販売の大動脈となる</b>
昭和41年	LPGガスの供給エリアを <b>名阪国道で結ばれている伊賀と亀山</b> とする
平成10年	天然ガス基地「ゆめが丘工場」が完成し、ゆめが丘クイートラントに天然ガス供給開始

※ 出典：上野ガス株式会社提供資料

## ■ 伊賀市へのガス供給と名阪国道



## ■ LPG販売量の着実な増加



※ 出典：上野ガス株式会社提供資料

### ～上野ガス50年史より～

昭和40年に、亀山市・上野市・天理市を結ぶ名阪国道の第一期工事が完成し、伊勢・伊賀・大和の内陸を東西に**本格的自動車道が開通**した。これによって**閉塞的であった「伊賀の上野」にようやく新鮮な希望の空気が吹きぬけるところ**になった。

# 『みえメディカル バレー構想』を支援

## H7※～ みえメディカルバレー構想

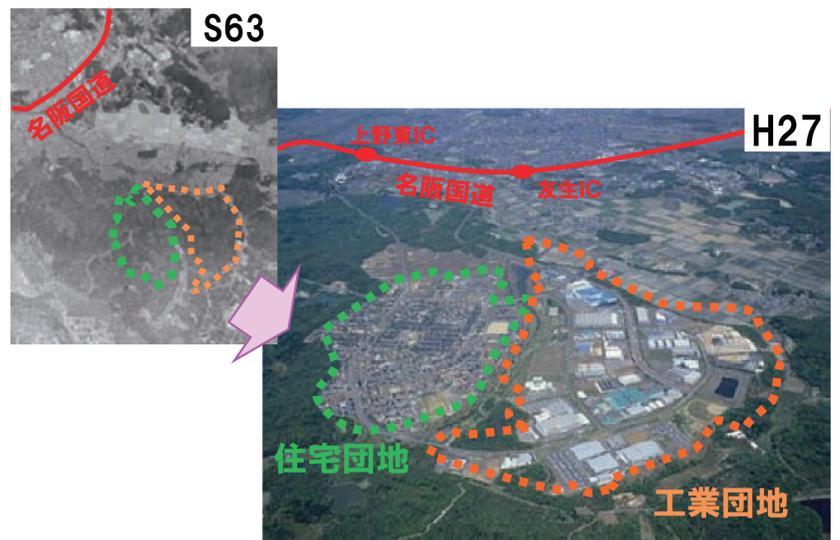
医療・健康・福祉産業を戦略的に振興することにより、三重県の地域経済を担う新たなリーディング産業の創出と集積を図るとともに、医療・健康・福祉に関連した質の高い製品・サービスを供給できる地域づくりをめざす。



※構想策定に向けた薬事工業関係企業と知事の懇談会

## H13.3～ みえメディカルバレー構想のもと「ゆめぼりす伊賀クリエイトランド」を造成

・工業団地を造成し薬事関連企業を誘致  
※メディカルバレー構想に基づく業種に立地奨励金を交付



## ゆめぼりす伊賀に医療・健康・福祉関連企業が立地

・名阪国道沿線の“ゆめぼりす伊賀クリエイトランド”に、医療・健康・福祉関連企業が立地



### 伊賀クリエイトランドに立地する主な企業

企業名	本社所在地	業種・主要製品
東洋エアゾール工業	東京都	エアゾール製品の製造
エステートケミカル	伊賀市	化粧品製造
中外医薬生産	伊賀市	医薬品の製造・販売
アスター美容	伊賀市	化粧品等の製造販売
ロート製薬	大阪市	医薬品の製造・販売
東洋ビューティ	大阪市	化粧品製造
米田薬品	大阪市	一般医薬品製造・販売
ミルボン	大阪市	頭髪用化粧品の製造

- ・近畿・中部両大都市圏の間という交通立地条件で、両都市圏を結ぶ基幹道路である名阪国道友生I.C.から南東約2 kmとアクセスも良好です。
- ・工業団地内の薬事系企業は大阪方面との結びつきが強く、名阪国道が近接していることは立地企業にとっても大きなメリットとなっています。

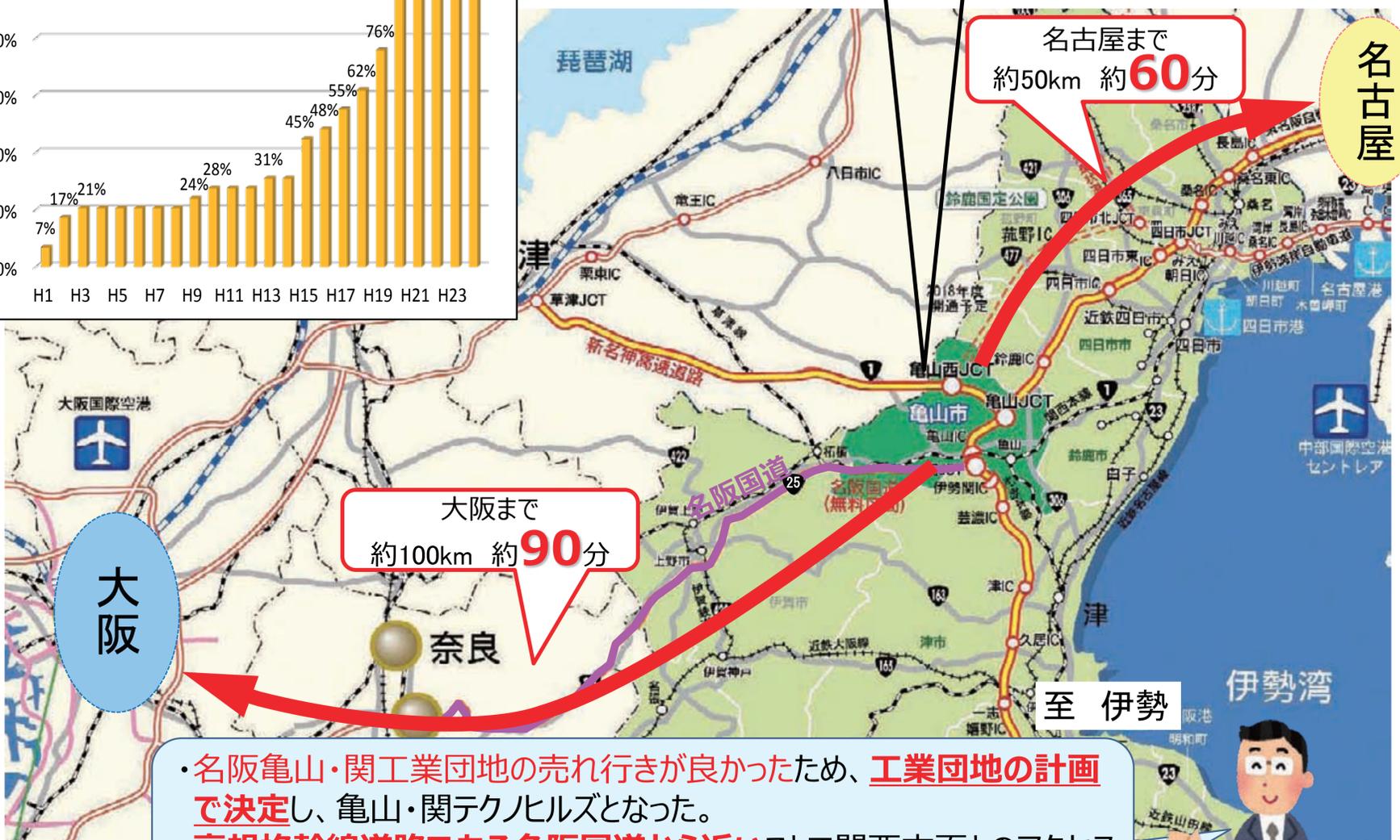
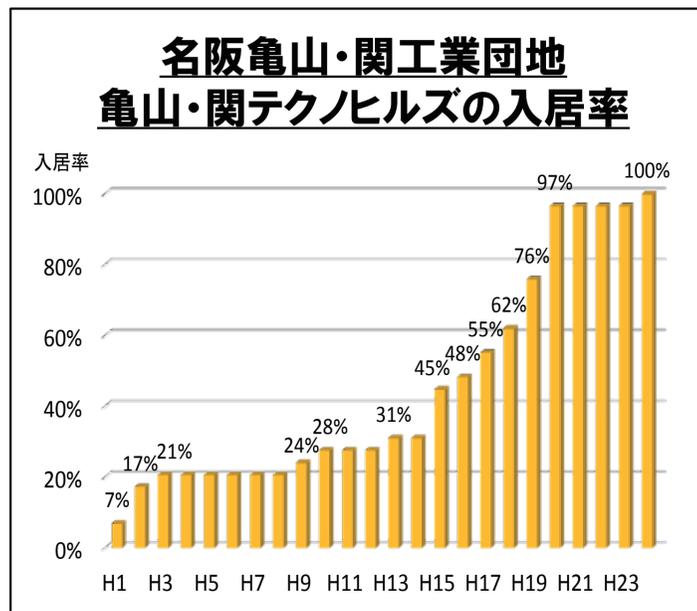
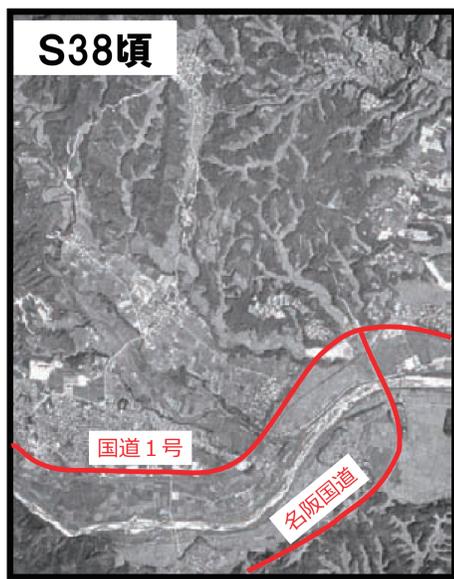
伊賀市商工労働課より



# 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)



・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。  
・高規格幹線道路である名阪国道から近いことに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

# 世界の 亀山モデルを支援

天理工場と多気工場の間接地・亀山に工場を立地!



西日本方面の物流は**名阪国道**があることで成立しています。世界の“亀山モデル”で知られる**亀山工場**は、**シャープ**を牽引する**生産拠点**となっています。



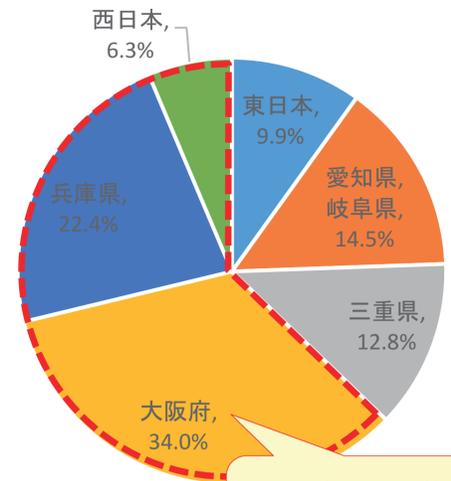
亀山工場から名阪国道を經由して、世界へ!

- ・亀山工場の出荷量の約6割が名阪国道を利用して、西日本方面へ出荷
- ・西日本方面への物流は、名阪国道があることで成立しています



**シャープ 亀山工場沿革**  
 2002年 シャープ、亀山市への進出決定  
 亀山第1工場着工  
 2004年 亀山第1工場稼働  
 2005年 亀山第2工場着工  
 2006年 亀山第2工場稼働

亀山工場からの出荷割合



約6割の出荷で名阪国道を利用

# 名阪国道沿線 工業団地の躍進

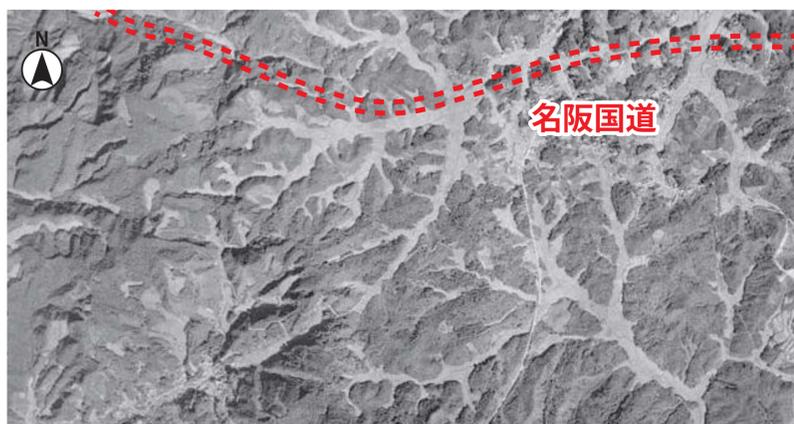
## 名阪国道によって東西どちらへも直結する工業適地

- 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。



【天理福住工業団地周辺の変化】

【三甲(株) 関西第3工場 平成24年9月竣工】



昭和38年



奈良県下で最大規模の敷地面積を有する大型工場。



平成23年

- 三甲(株)は国内プラスチックパレットの約7割のシェアを持つ最大手企業。
- 関西で3番目の工場として天理福住工業団地に工場を新設し、主に関西、中部方面に出荷。

敷地面積	約21ha
当初従業員数	約130人
設備投資額	約65億円

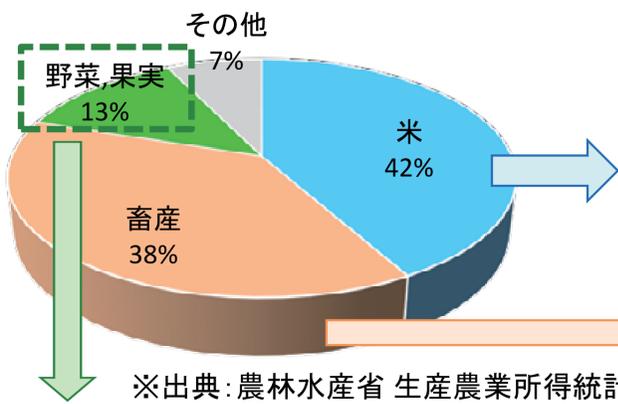
出典：奈良県報道資料

# 農業の多様化への 貢献

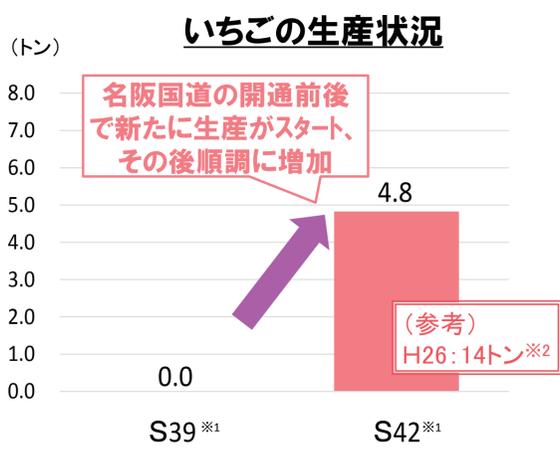
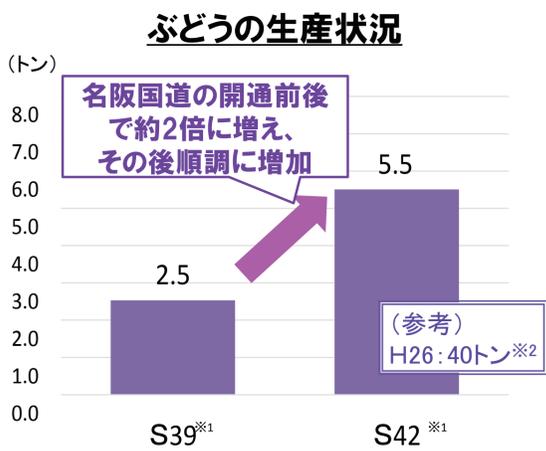
## 名阪国道は伊賀地域の農業を支える基盤

- ・名阪国道が当該地域を代表する農作物である伊賀米・伊賀牛の出荷を支えている。
- ・伊賀米・伊賀牛だけでなく名阪国道開通により園芸<sup>そさい</sup>野菜(野菜等)の流通も大きく成長。

### ■ 伊賀市の農業産出額の内訳



### 《名阪国道開通前後の旧伊賀町の果実の生産状況の一例》



※1 S39とS42の生産量:  
「地域農業開発と道路投資」  
-S44年3月(財)農政調査委  
員会-(旧伊賀町の生産量)

※2 H26の生産量:  
JA伊賀北部より  
(旧青山町を除く伊賀市の生  
産量であり、JAを通さない出  
荷量は含まれてない)

## 名阪国道の速達性、走行性が伊賀地域農業の競争力を強化

### ■ 名阪国道を利用した名古屋方面・大阪方面への輸送



- ・名阪国道を経由することで、鮮度を保って大阪方面や名古屋方面へ輸送可能になった。
- ・肉牛出荷量の増加は、名阪国道の開通によって、名古屋までの輸送時間が、従来の3時間から2時間に短縮されたことに起因している。
- ・路面の悪い道路で輸送すると、肉牛が骨折するなどの事故が発生していたが、名阪国道を利用することで肉牛の荷痛みがなくなった。

※「地域農業開発と道路投資」-S44年3月(財)農政調査委員会-から抜粋

# 観光活性化への支援

## 伊賀の『忍者』から、世界の『NINJA』へ

- ・海外への積極的なプロモーションにより、伊賀市の忍者博物館を訪れる観光客は年々増加
- ・観光客の多くが自動車や観光バス等により **名阪国道を利用して観光に訪れている**

### 海外の旅行会社のツアー広告にも記載される伊賀と『NINJA』



マレーシアの旅行会社のツアー広告



伊賀のNINJAを旅行ツアーの売りに

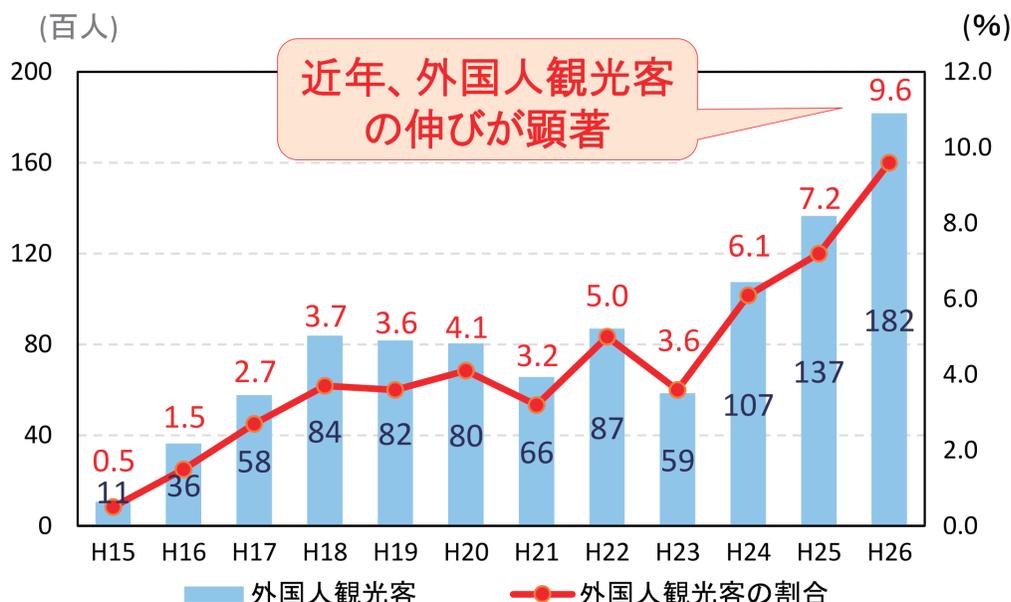
タイの旅行会社のツアー広告

### 《伊賀市観光協会の声》

- ・伊賀市を訪れる観光客の**約8割が自動車や観光バス等**を利用しており、その際には**名阪国道を利用してアクセス**している感覚です。
- ・近年は**海外への積極的なプロモーション活動**を行っており、アジアを中心にアメリカ・ヨーロッパなど世界各国から**伊賀市へ訪れる外国人観光客は年々増加**しています。 ※伊賀上野観光協会より



### 伊賀流忍者博物館における外国人観光客入込客数



近年、外国人観光客の伸びが顕著

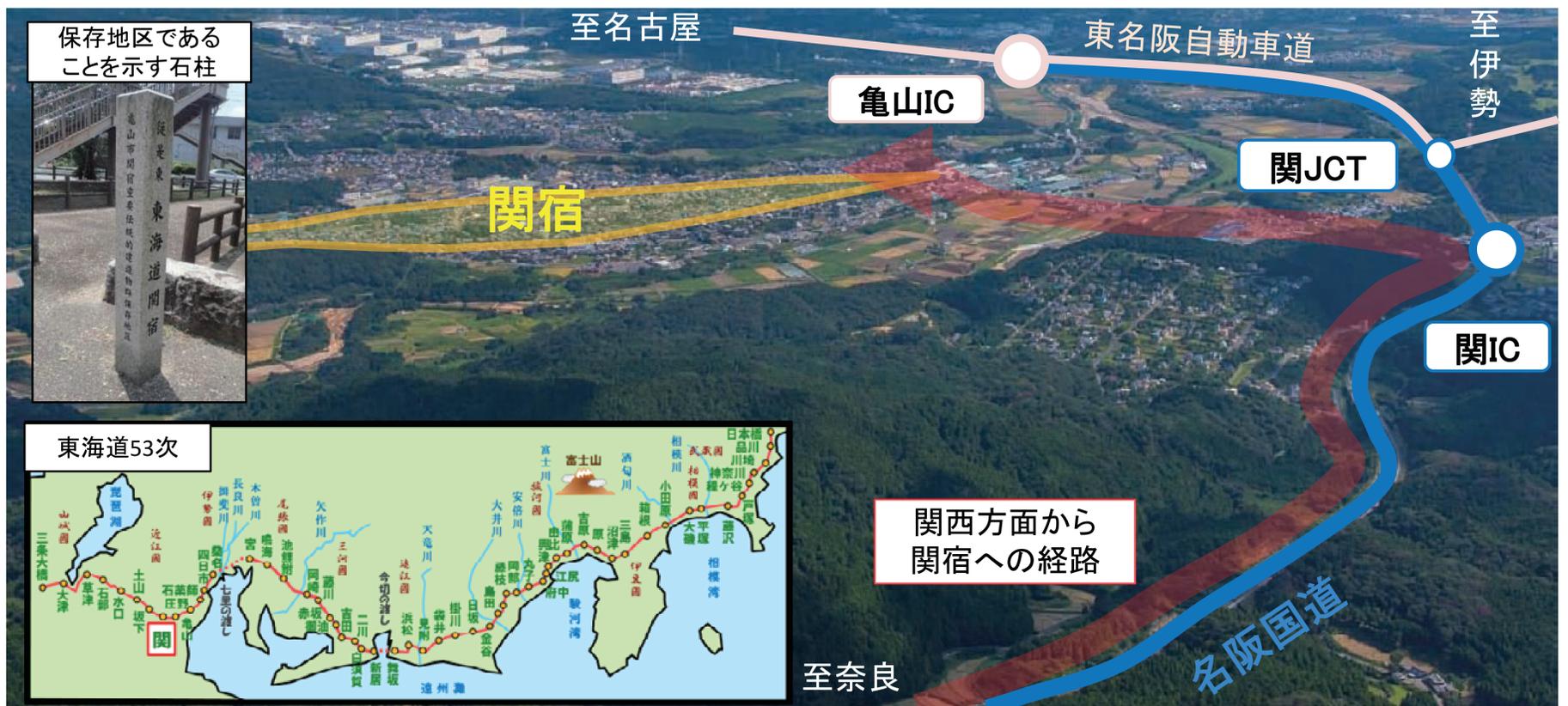
出典：伊賀市観光協会連絡協議会より

### ～外国人も忍者に変身！～



# 関宿の魅力を伝える名阪国道

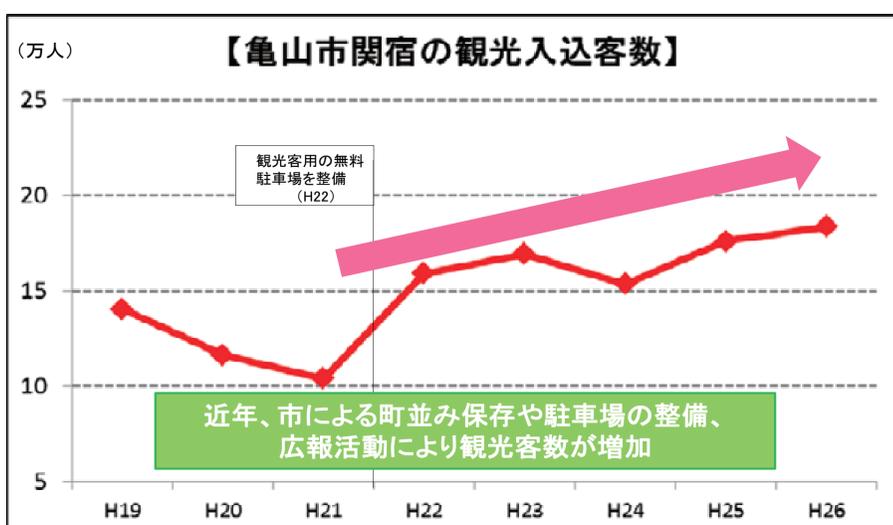
- 東海道の宿場町として唯一の重要伝統的建造物群保存地区に選定。
- 関西方面から関宿への観光客は、**大半が名阪国道を利用**。



## 市による町並み保存



## 観光客で賑わう関宿



※亀山市より(旅籠玉屋歴史資料館、道の駅関宿、関宿観光駐車場の合計)



※亀山市より

- ・名阪国道のおかげで、関宿の魅力がより伝えられています。
- ・観光会社の企画するツアーに関宿を経由するものが増加し、入り込み客数も近年増加しています。

亀山市より



名阪国道開通50周年

# 名阪国道

## これからからの 取り組み

名阪国道は今年で開通50年。

人間でも歳をとると体のケアが必要のように、  
道路でもメンテナンスが必要となってきます。

ここでは今後も名阪国道を安心して利用して頂くため、  
名阪国道の交通安全及び  
維持管理についてをご紹介します。

# 道路管理とは

これからの  
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

### 道路の機能・耐久性向上のために

防災・震災対策

長寿命化対策



災害対応

建設

供用

更新

### 道路の機能維持のために

道路施設の点検・補修

道路巡回

雪寒対策



効率的な  
管理のために

データ管理



### 道路使用の秩序を守るために

管理事務業務

適正化業務

交通規制(雨量・大雪)



# 維持・管理

これからの  
取り組み

名阪国道では、行政とボランティアが協力して  
維持・管理しています

## 維持・管理の内容



## 行政とボランティアが協力

### 名阪ゴミ「ゼロ」作戦

名阪国道では落下物やポイ捨てが多いため名阪ゴミ「ゼロ」作戦と称して、安心・安全でより快適に名阪国道を走行して頂くために、様々な取り組みを行っている。

- ・毎月30日を「ゴミゼロの日」とし道の駅「いが」からゴミ箱を撤去
- ・ボランティア清掃活動の実施(毎月第一水曜日)
- ・ゴミゼロを推進する「検討会」を立ち上げ具体的な取り組みを検討

### イガクリン作戦

- ・年に数回、「道の駅」いかにてトラック協会の皆さんとともに清掃活動を実施

### コンビニローラー作戦

- ・ドライバーの皆様にご協力を呼びかける啓発ステッカーやチラシ等の配布

### 「うすら隠れ」作戦

- ・上野東インターオンランプ(上り線)と本線の合流付近の遮音壁に「みんなで協力 快適できれいな名阪国道に」を表示



盛土法面へのパネル設置(合わせ技一本作戦)



名阪国道ゴミ「ゼロ」作戦(「うすら隠れ」作戦)



ボランティア

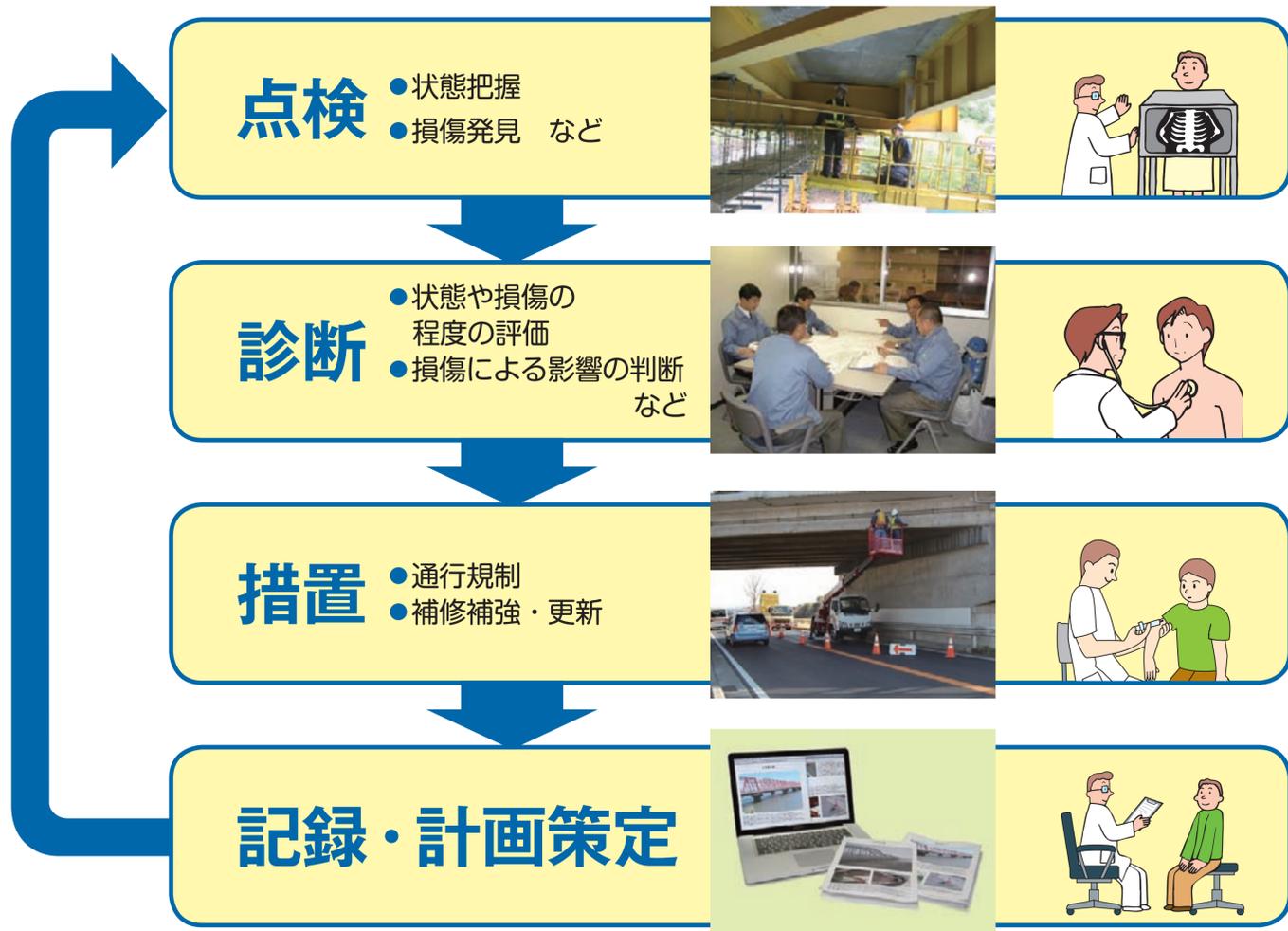
# 道路施設を長く安全に使う

これからの  
取り組み

定期点検で予防保全、長寿命化修繕計画につなぐ

## 予防保全の方法

人も橋も健全であるためには、適切な点検・保全を継続することが重要



## 定期点検

点検の頻度

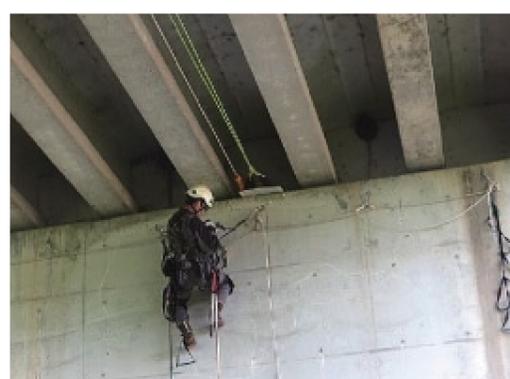
※定期点検は原則として5年に1回の頻度、供用後初回点検は2年以内。  
※地震、台風等の自然災害や大きな事故の発生時には、異常時点検を実施。



パトロール車両による巡回



トンネル点検車を利用した打音検査



ロープを使った高所における近接目視点検

# 道路を構成する 主な施設

これからの  
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



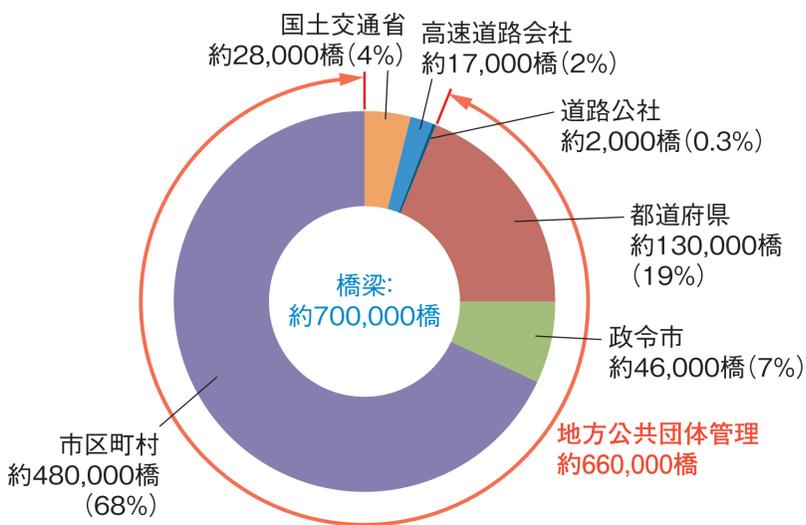
# 高齢化する 橋梁・トンネル

これからの  
取り組み

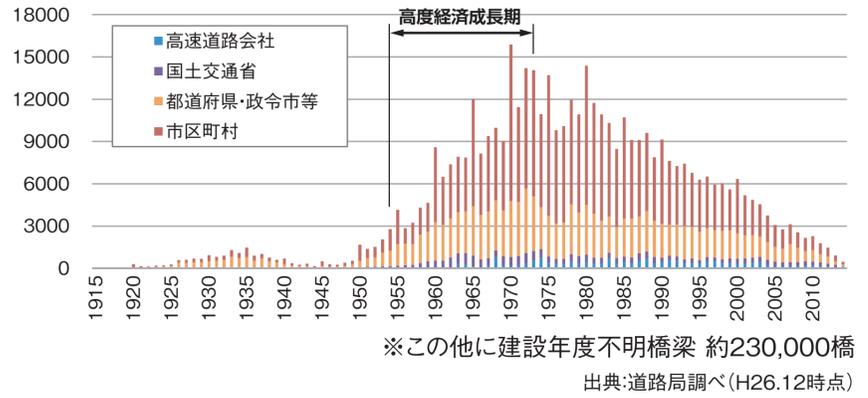
多くの施設が高度経済成長期に建設

## 高齢化の進む橋梁

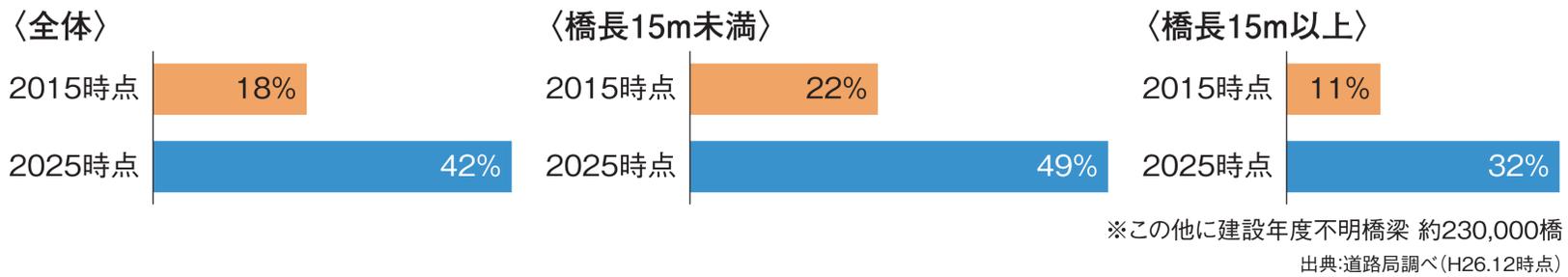
道路管理者別ごとの施設数



建設年度別橋梁数

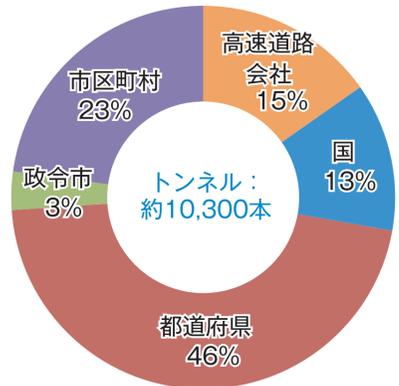


建設後50年を経過した橋梁の割合

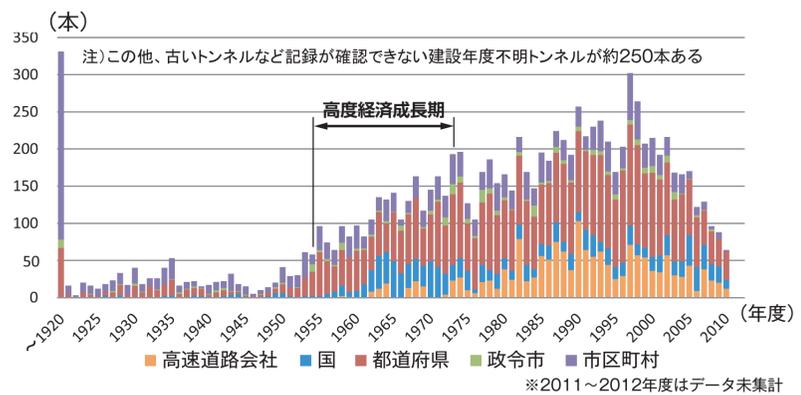


## 高齢化の進むトンネル

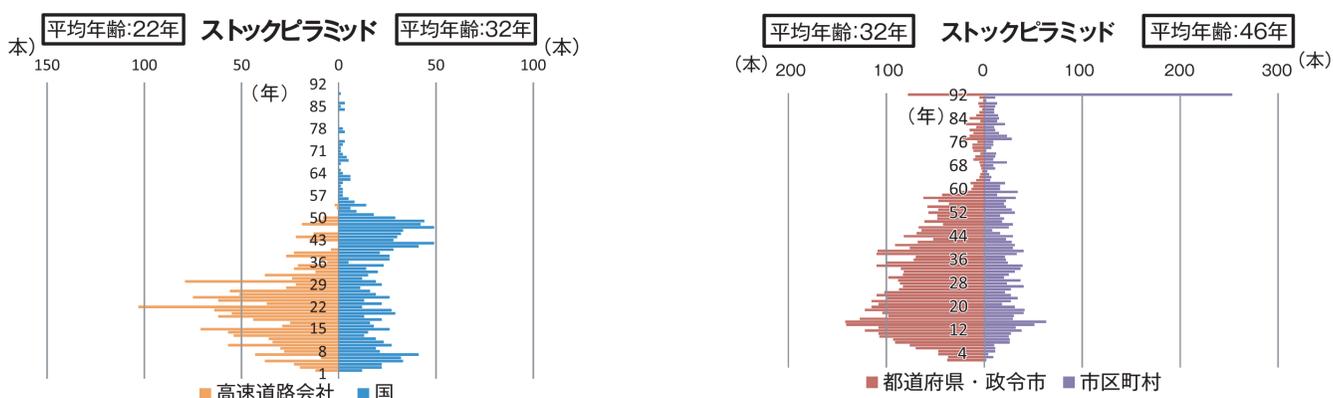
道路管理者別ごとの施設数



建設年度別施設数



ストックピラミッド



注) 平均年齢は、建設年度が把握されている施設の平均

出典:国土交通省調べ

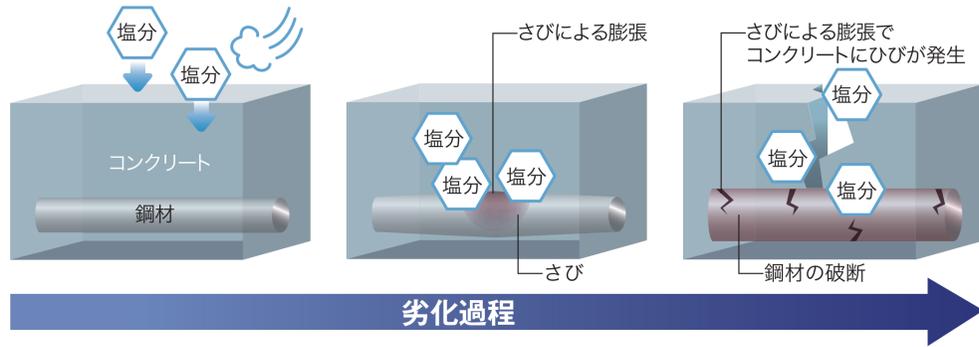
# 橋の損傷要因

これからの  
取り組み

## 3大損傷(塩害・アルカリ骨材反応・疲労)とその他の要因

### 塩害 ▶ 塩分の浸透で鋼材が腐食

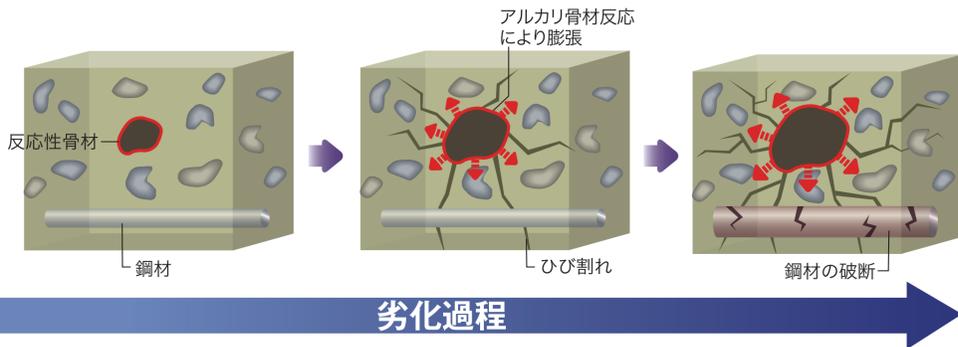
#### 塩害のイメージ



中の鋼材が腐食し、コンクリートが剥がれ落ちたところ

### アルカリ骨材反応のイメージ ▶ 化学反応でコンクリートが劣化

#### アルカリ骨材反応のイメージ



アルカリ骨材反応によりひび割れや鋼材の露出が発生

### 疲労 ▶ 繰り返しの荷重でひび割れ・亀裂

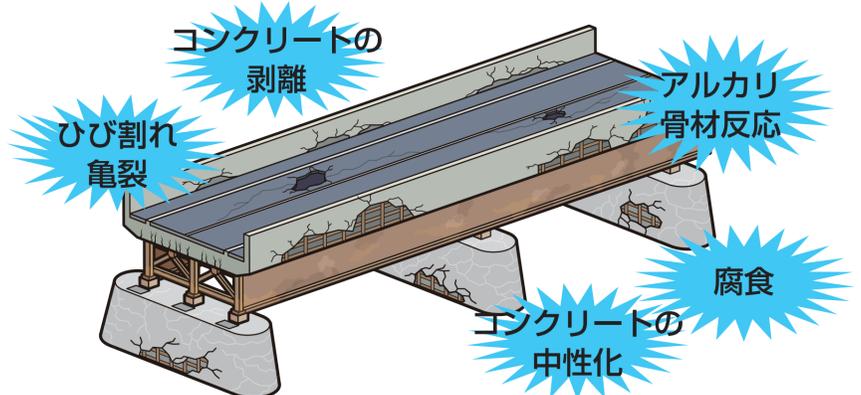
#### 疲労のイメージ



### 3大損傷のほかの要因



※中性化:  
本来コンクリートは強いアルカリ性ですが、二酸化炭素が浸透すると化学反応により中性に変化します。これにより鉄筋などが錆びやすくなってしまいます。



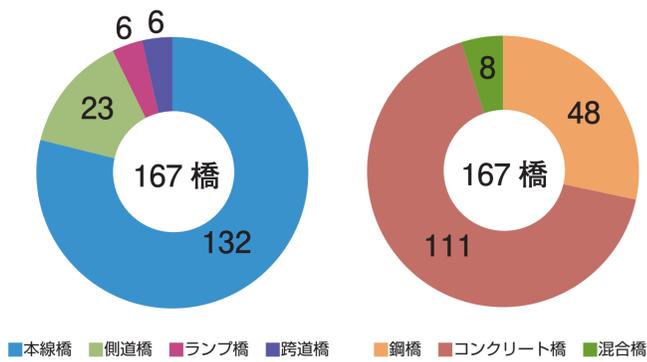
# 橋の高齢化による 損傷状況

これからの  
取り組み

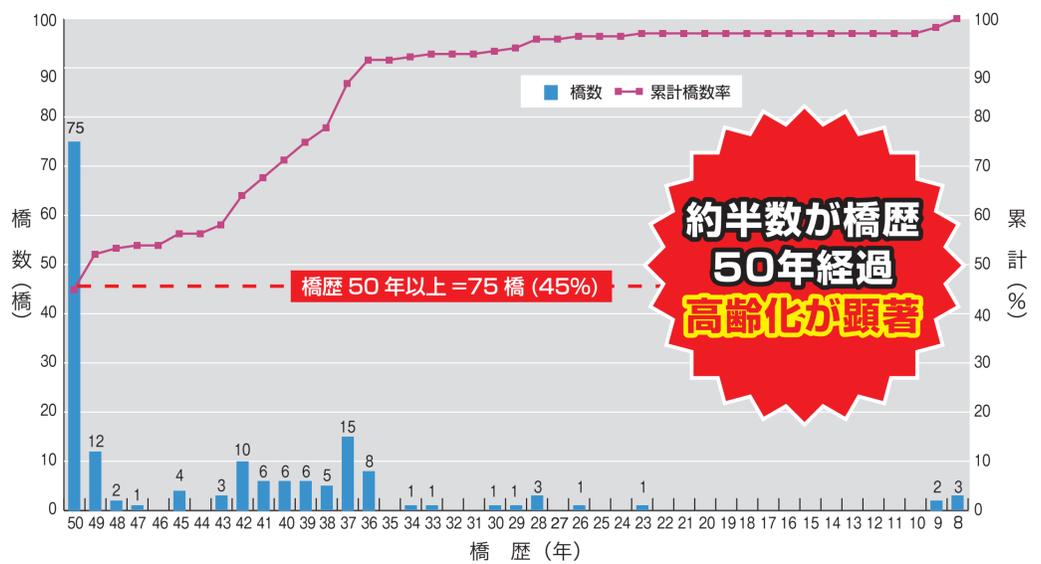
供用後50年経過の橋梁が激増、修繕による延命化が急務

## 管内橋梁の概要

### 橋梁内訳(溝橋除く)

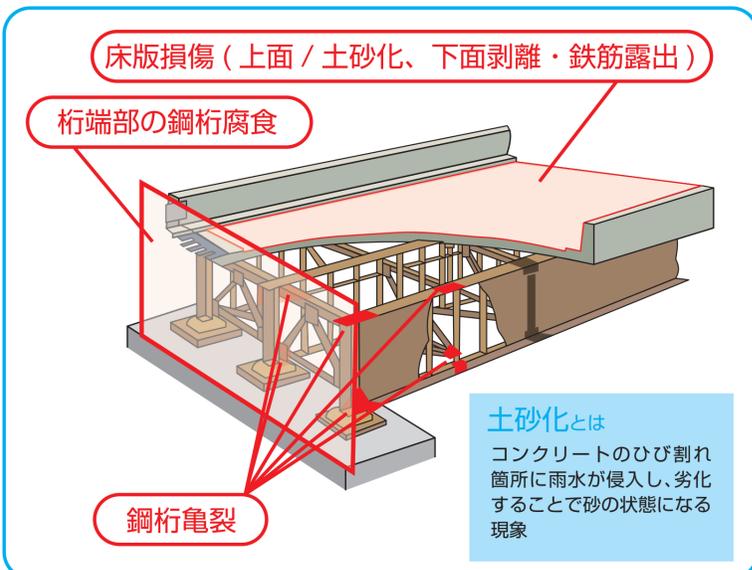


## 供用後50年経過の橋梁

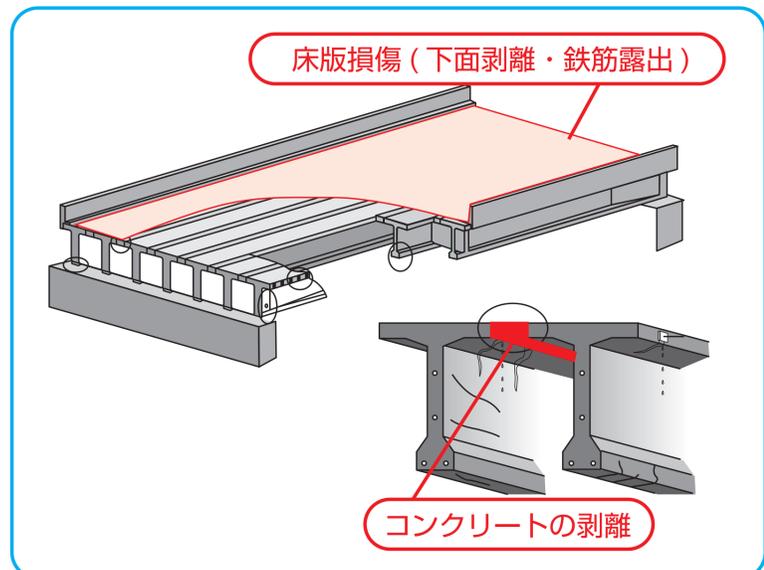


## 名阪国道でよくみられる損傷

### 鋼橋の損傷



### コンクリート橋の損傷



第4加太川橋(上り:50歳)／鋼桁亀裂



神武川橋(上り:50歳、下り:41歳)／主桁亀裂



越川大橋(下り:43歳)／床版上面の損傷(土砂化)



亀山大橋(上り:50歳)／床版下面の損傷(剥離・鉄筋露出)



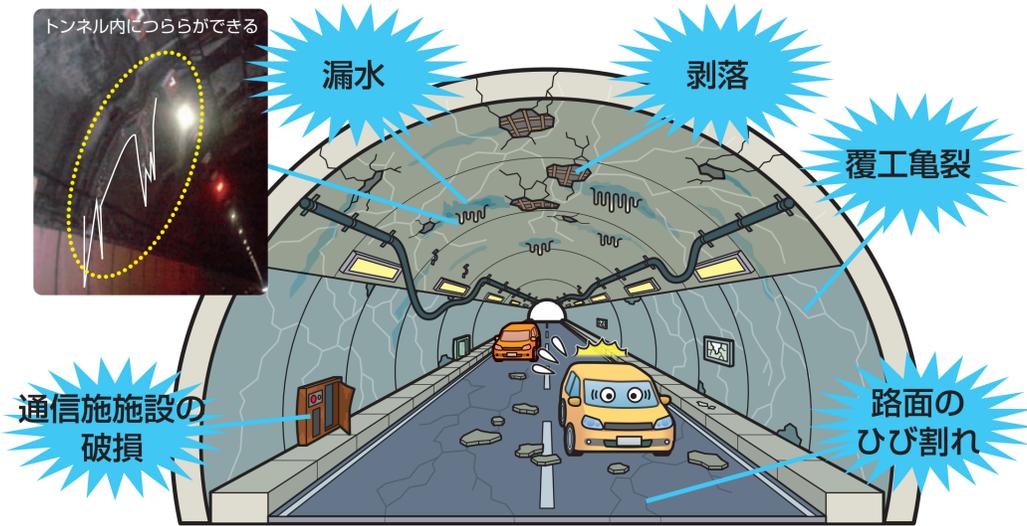
(橋齢H27.4.1現在)

# トンネルの高齢化 による損傷状況

これからの  
取り組み

安全性・信頼性の確保が急務

## 名阪国道の2箇所の子ツネルの高齢化状況



### 加太トンネル (上り:50歳、下り:44歳)



### 関トンネル (上り:50歳、下り42歳)



名阪国道には2箇所子「関トンネル」と「加太トンネル」があり、それぞれ上下線に合わせて4つのトンネルがあります。橋と同様に高齢化が進み、乾燥収縮や温度伸縮によるコンクリートのひび割れや漏水等が発生しています。

(トンネル年齢H27.4.1現在)

# 道路施設の 補修・補強状況

これからの  
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



福徳橋(下り)



検査路設置

補修・補強後



亀山跨線橋(下り)



上面コンクリート増厚

補修・補強後



銀座跨道橋(下り)



添接補強

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、29回行っています。



加太トンネル



越川大橋

#### 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
H27.6	関IC⇒下柘植IC	大阪方面下り	東名阪・名二環
H25.5	亀山IC⇒関IC	大阪方面下り	東名阪・名二環
H24.11	下柘植IC⇒壬生野IC	大阪方面下り	-
	関IC⇒久我IC	大阪方面下り	
	板屋IC⇒久我IC 久我IC⇒向井IC	名古屋方面上り 大阪方面下り	
H24.9	関JCT⇒亀山IC	名古屋方面上り	-
	伊賀一之宮IC⇒中瀬IC	大阪方面下り	
	上柘植IC⇒伊賀IC 伊賀IC⇒上柘植IC	名古屋方面上り 大阪方面下り	
H24.7	関IC⇒亀山IC	名古屋方面上り	-
	久我IC⇒板屋IC	大阪方面下り	
	御代IC⇒上柘植IC 上柘植IC⇒御代IC	名古屋方面上り 大阪方面下り	
H23.11	御代IC⇒上柘植IC 上柘植IC⇒御代IC	名古屋方面上り 大阪方面下り	西名阪
H22.11	亀山IC⇒関JCT	大阪方面下り	-
H22.2	板屋IC⇒伊賀IC	大阪方面下り	-
H21.11	向井IC⇒南在家IC	大阪方面下り	-
H21.11	板屋IC⇒久我IC	名古屋方面上り	-



(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

これからの  
取り組み

## 自然災害に備える防災対策を実施

### 法面对策

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、危険な箇所を補強します。

【補強前】



大雨後の法面亀裂



現地調査



【補強工事後】



### 事前雨量規制

事前通行規制とは、大雨などの異常気象時に、事前に設定した基準の雨量に達した段階で通行規制を実施し、法面崩落などの災害にと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**連続雨量200mmを超えると通行止め**を行い、平成6年から平成26年までに**12回**行っています。



### 過去の災害記録

平成13年8月21～22日にかけて、台風11号の通過に伴い名阪国道では、連続雨量450mm近い豪雨となり、下り線関トンネル西坑口の沢で斜面崩壊が発生し、崩壊土砂の一部が本線に流出し、昼夜通行止めとなりました。(H13.8.22午前6時頃)



関トンネル(下り)西坑口 被害状況



関トンネル(下り)西坑口 被害状況(トンネルのり面)



関トンネル(下り)西坑口 被害状況(トンネルの中)

# 冬季の道路管理

山間部を通る名阪国道では冬装備が不可欠

これからの  
取り組み

## 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



建設機械の配置状況

配置	機械名	区分
上野維持	パトロールカー(2台)	巡回
加太基地	側溝清掃車	維持・除雪
加太基地	多目的作業車	維持・除雪
加太基地	凍結防止剤散布車(3台)	除雪
守田基地	凍結防止剤散布車	除雪
守田基地	照明車	災害対策

## 降雪によるスタック発生位置

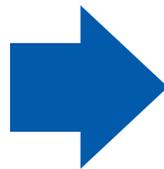
冬装備をしていない車両が原因によるスタックが多発。



## 今後の取り組み方針

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。



スタックが発生すると除雪作業にも支障

## 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にて呼びかけています。

**25 名阪国道をもっと安全・安心に。雪・凍結の備えを万全に!!**

名阪国道インターにおける高低差  
雪道走行での心得  
安全確保のため早めの通行止めで効率的な除雪を実施  
出かける前に道路情報をチェック!!

2015年11月1日~2日間の立ち往生車両 150台 全て 備えなし

道路緊急ダイヤル #9911

## 雪道走行の心得

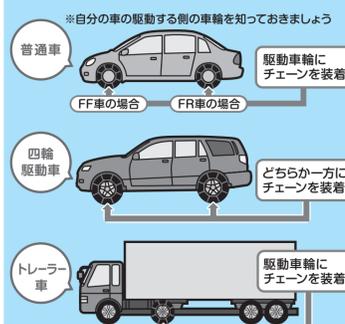
安全運転は何よりもドライバーの皆様の心がけが大切です

出かける前に装備品のチェック!

雪道を走行する場合は、冬用タイヤを装着し、次の装備品を携行しましょう!



積雪又は凍結している道路においては、タイヤチェーン、スノータイヤその他の有効なすべり止めの装置を講じて自動車運転することが運転手の義務です。





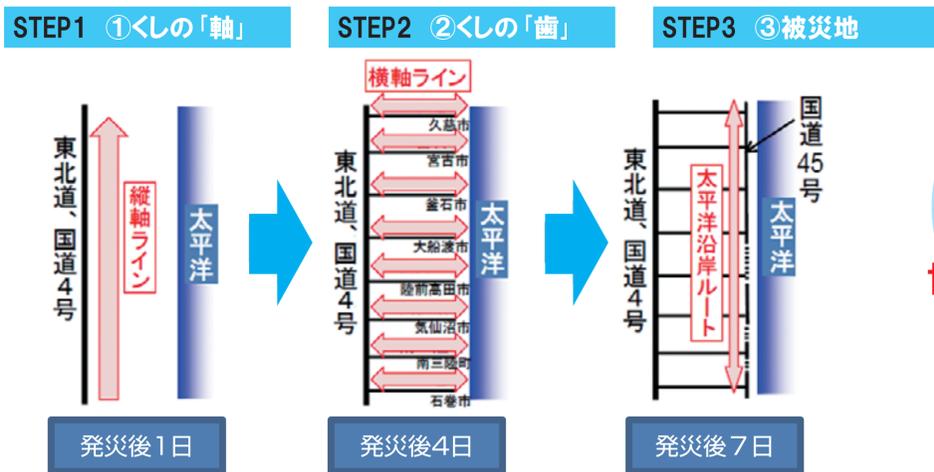
# 南海トラフ巨大地震 に備える(2)

これからの  
取り組み

## 中部版“くしの歯”作戦

### “くしの歯”作戦 ～東日本大震災からの教訓～

比較的に被害の少なかった内陸の東北自動車道と国道4号線から国道45号線にアクセスできる道路をいち早く**啓開**することで、短時間で道路網を復旧させました。



僅か1週間で  
道路啓開した  
“くしの歯作戦”  
世界の賞賛を浴びた



### 中部版“くしの歯作戦”の考え方

#### 道路啓開目標

- 津波等により、甚大な被害を受けた地域での**救援・救護活動を支援するための「道路啓開」を最優先**に行う。
- 緊急物資輸送の拠点となる港湾・空港や、防災拠点等を**連絡するルート**を確保。

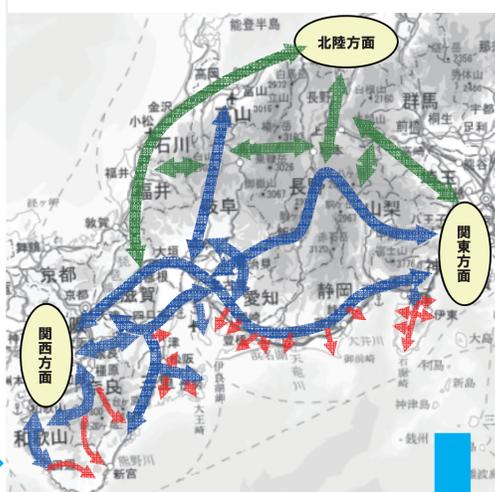
<b>STEP1</b> ①くしの「軸」 (目標:概ね1日)	被害が小さい高速道路等を直ちに通行可能とし、広域支援ルートを確認
<b>STEP2</b> ②くしの「歯」 (目標:1~2日)	被災地アクセスルートを選択し集中的に道路啓開
<b>STEP3</b> ③被災地 (目標:3日)	被害が甚大なエリアの道路啓開から優先
(目標:7日以内) 全ての被災地への緊急物資輸送	

#### STEP1 高速道路等の広域支援ルート



← 広域支援ルート (被災地外)  
← 海上輸送ルート

#### STEP2 沿岸部(被災地)アクセスルート



#### STEP3 沿岸沿いルート



# 南海トラフ巨大地震に備える(3)

これからの  
取り組み

## 巨大地震に備える震災対策を実施

### 路面段差対策及び耐震補強

【対策前】



段差発生による通行機能障害



【対策後】



路面段差対策(踏掛版設置)

巨大地震により橋梁等の背面に段差が発生しないように、踏掛版を設置する段差対策を実施。



揺すり込み沈下が発生しても段差にならず通行が可能

### 耐震補強対策の実施

大地震による橋梁の被災事例

1. 橋桁の落下



2. 橋脚の崩壊



地震で橋が落下しない、壊れないための取り組み

1. 橋桁が落ちそうなところを丈夫なケーブルで連結する



2. 橋桁を支える柱をコンクリートなどで巻立て丈夫にする



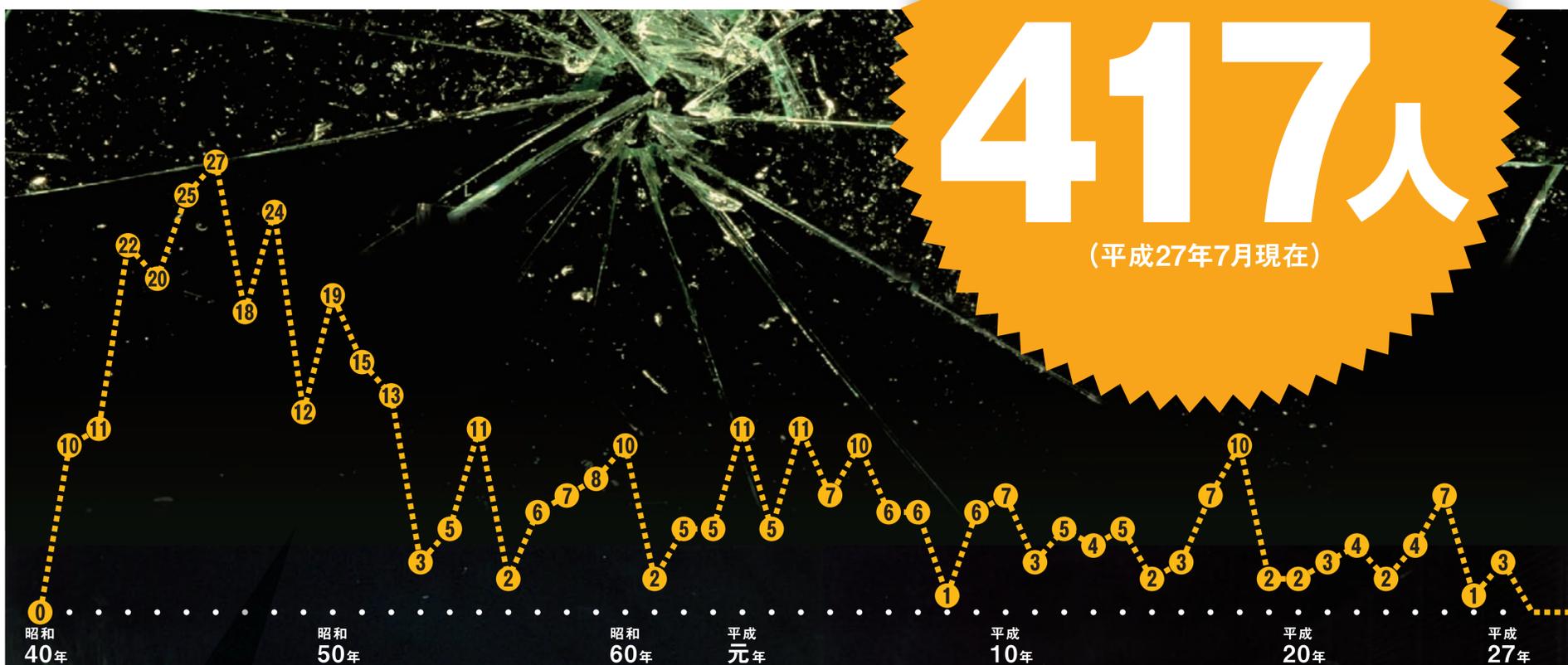
# 安全運転で交通事故0へ!

これからの  
取り組み

名阪国道50年における  
交通事故死亡者数

417人

(平成27年7月現在)



写真提供 / 三重県警察高速道路交通警察隊

# 名阪国道の 事故状況

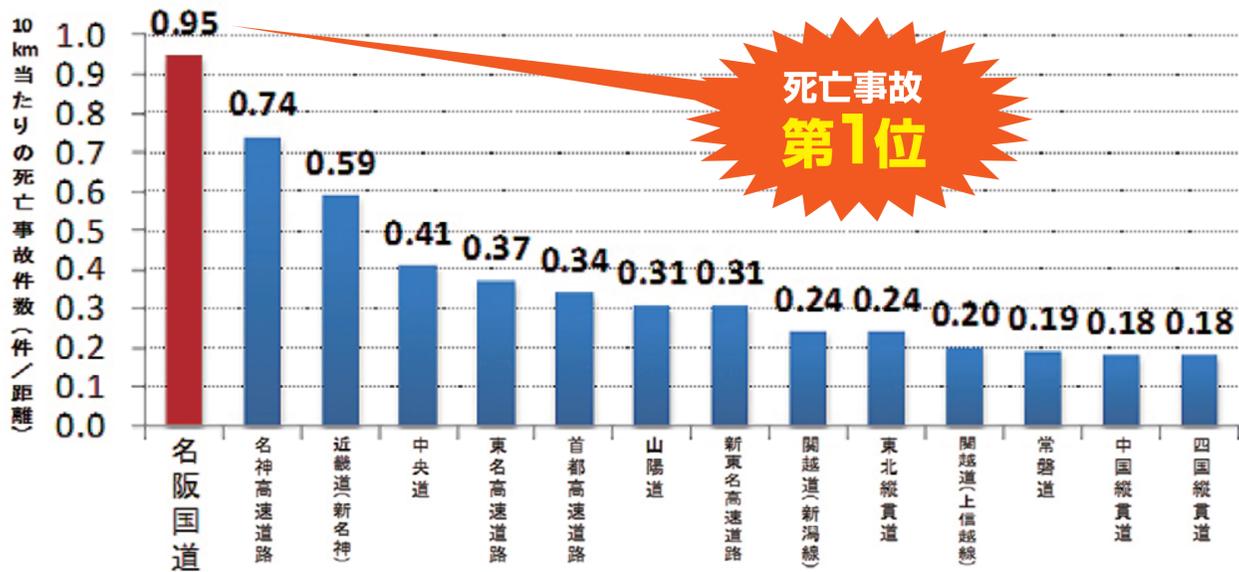
これからの  
取り組み

## 高速道路・自専道10kmあたりの死亡事故件数(H24)

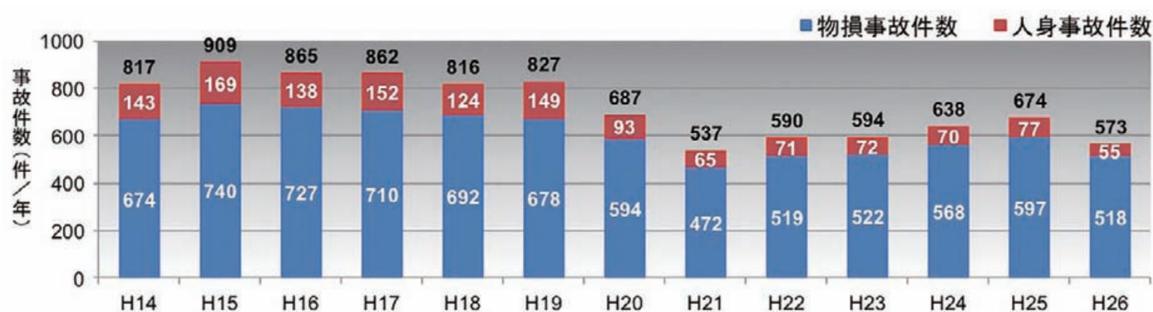
# 名阪国道は、死亡事故率が全国“ワースト1位”

(高速道路・自動車専用道路10kmあたり※平成24年)

高速道路・  
自動車専用道路  
10kmあたりの  
事故件数  
※平成24年



名阪国道  
(三重県内)の  
事故発生件数の推移



## 名阪国道事故多発マップ



**マップ内の事故多発箇所**

急カーブ・急な下り坂の区間です。雨天時にはスリップ事故が多発しています。スピードは控えめに。

上り坂が続く区間です。低速車への追突事故が多発しています。車間距離は十分にとりましょう。

直線区間や下り坂で、速度が出やすい区間です。名阪国道は高速道路ではありません！スピードは控えめに。

平成25年度 死亡事故発生箇所

# H25 名阪国道 緊急事故対策事例

これからの  
取り組み

## 死亡事故事例とその緊急対策

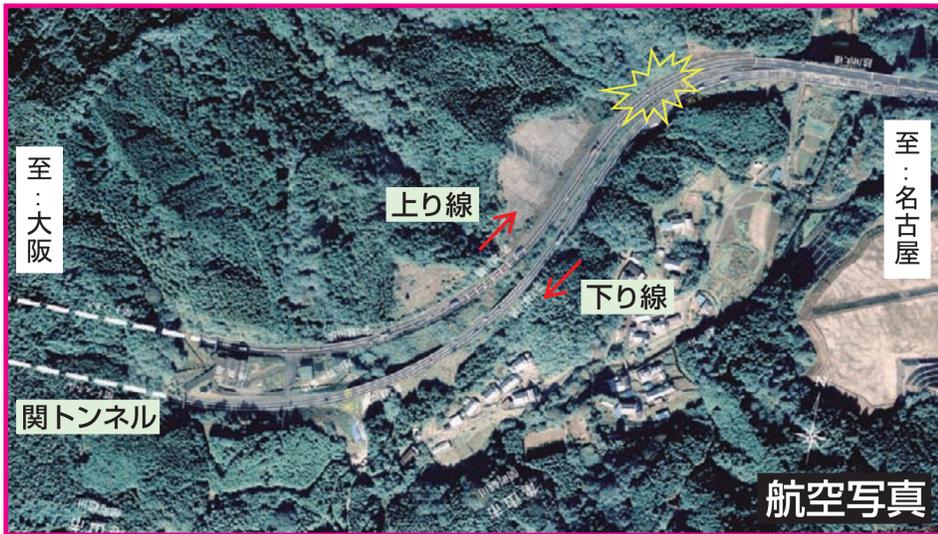
### 死亡事故事例

#### 事例箇所

上り 6.5kp付近

▷H24年度:年間降雨日数110日に対し  
30件の事故が発生

⇒**雨天3日に1件の事故が発生**



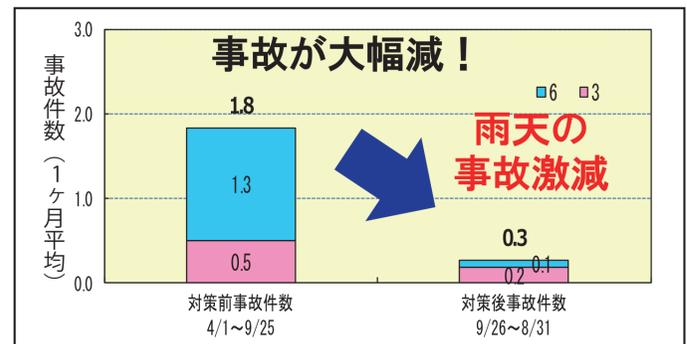
### 緊急対策

事例箇所 上り 6.5kp付近 関トンネル出口付近

**【対策内容】** ○滑り止め舗装



～緊急事故対策前後の比較～



・事故対策後においては雨天時の事故は発生していません。  
(平成26年5月20日現在)

※事故件数は名阪国道事故記録(道路情報センター)による。

■事故対策を行った結果道路利用者方は

喜びの声

以前事故が多かったが、  
事故対策が行われて  
すごくよかった。



# H26 名阪国道 事故対策事例

これからの  
取り組み

## 加速車線及び減速車線の“延伸”対策とその効果

多発している事故への取り組み

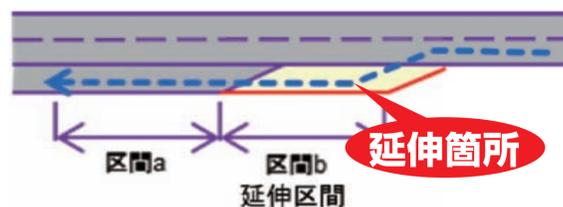
加速及び減速車線長の不足が原因による  
接触事故・追突事故が多発

対策

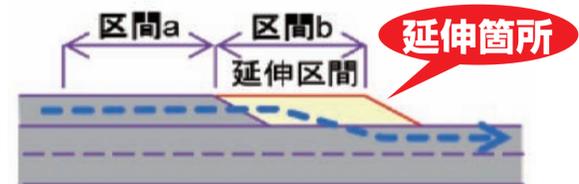
### 上下線の加速車線及び減速車線の“延伸”

【対策内容】

減速車線



加速車線

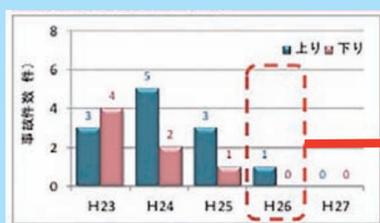


### 整備効果事例

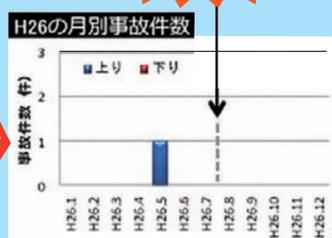
事例箇所①

下柘植 IC

■ 事故件数の推移



H26.7の供用以後、  
事故は発生していない



※ 名阪国道事故記録（道路情報センターによる）  
※ 20.7kp~21.4kpを集計

加速・減速車線の航空写真(青:対策前、赤:対策後)

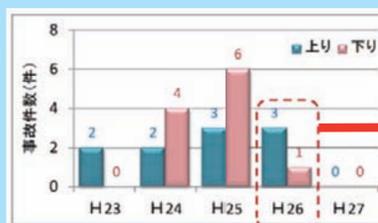


※ 改良後の下り(大阪方面)の加速車線の様子

事例箇所②

向井 IC

■ 事故件数の推移



H26.10.17の供用以後、  
事故は発生していない



※ 名阪国道事故記録（道路情報センターによる）  
※ 8.4kp~8.7kpを集計

上り(名古屋方面)の減速車線



下り(大阪方面)の減速車線



# 特殊車両の 取締まり

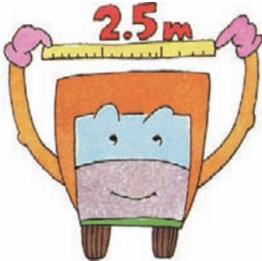
これからの  
取り組み

## 道路構造への影響と、交通安全の確保

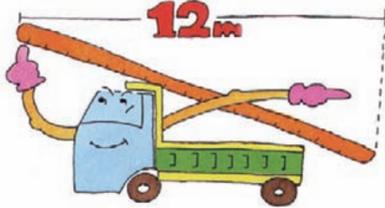
### 特殊車両とは・・・

幅、長さ、高さ、重さ(総重量・軸重)のいずれかを超えると  
**「特殊車両通行許可」**が必要な**一般的制限値を超える車両**である。

幅2.5m



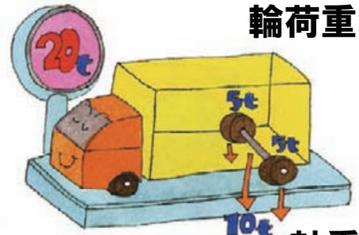
長さ:12m



高さ:3.8m



総重量:20t

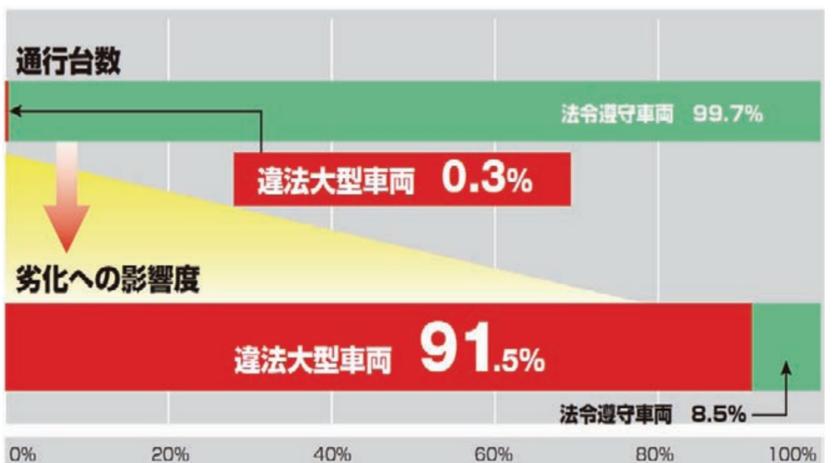


軸荷重:5t

軸重:10t

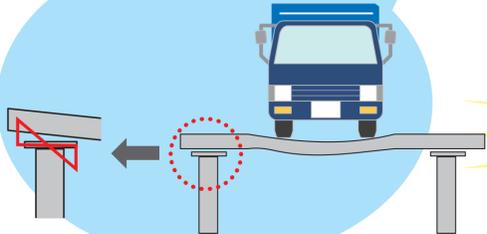
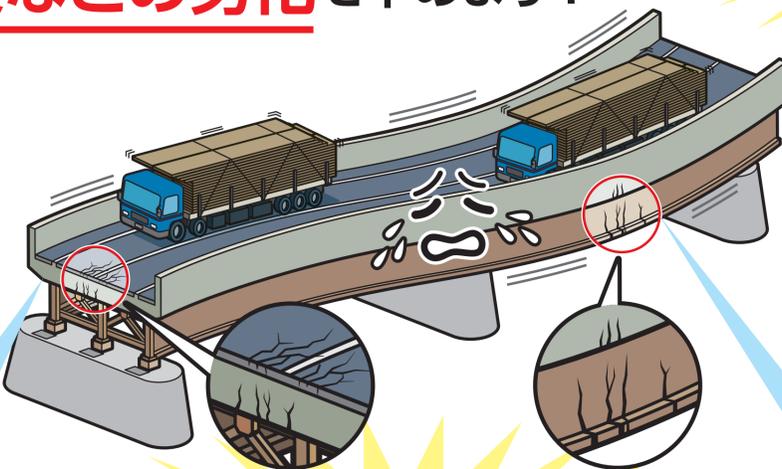
### 大型車両が及ぼす道路への影響

違法大型車両が  
道路橋の劣化に与える影響



違法に重量制限を超過する大型車両の走行は、  
**大事故**を引き起こす恐れがあるばかりか、  
**道路の橋や舗装などの劣化**を早めます!

**蛇行運転などの  
危険運転による交通事故!**



**違法大型車で  
道路が短命に!**



# 違法車両への取締まり強化

これからの  
取り組み

## 違法取締や違反者への罰則と指導等の強化

### 現地 取締り

大型車両の長さ・重量を実際に計測する違法取締りを実施し、違法車両に対しては、その場で積荷を減らす**軽減措置**や、**運行中止**といった指導を行っています。

#### 取締の様子：軽減措置



車両重量測定状況(H26.7.17)



軽減措置(積荷の減載)状況(H26.7.17)

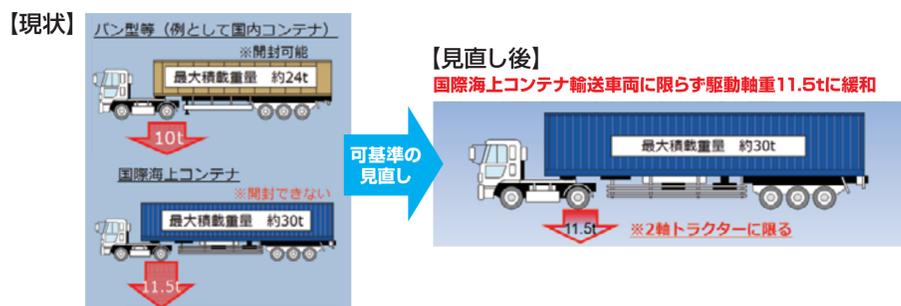


軽減措置(減載後の計量)状況(H26.7.17)

### 通行の適正化に向けた主な取組

通行許可基準の  
見直しと  
許可手続の改善

#### ●バン型等セミトレーラー連結車の駆動軸重の許可基準の統一



駆動軸重  
連結全長  
基準の緩和

#### ●45フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直し



通行許可手続き  
簡素化

#### ●大型車両を誘導すべき道路の範囲を拡大しつつ、 国による一括審査を実施

違反の取締り  
指導等の強化  
悪質違反車

車両総重量「基準×2」以上の  
車両への厳罰!

レッドカード  
即時告発!

### 違反と取締りや違反者への指導等の強化

- 【違法に通行した場合】
- ・運送事業者、運転者には、**罰則の適用、名前の公表。**
  - ・荷主には、**勧告及び荷主名等を公表することがあります。**

罰則

100万円以下の  
罰金等

# 名阪国道の ITS (高度道路交通システム)

これからの  
取り組み

## ITS技術の活用により、Ωカーブの交通事故を素早く検知

### 光ネットワーク・無線通信網が結ぶ名阪国道のITS

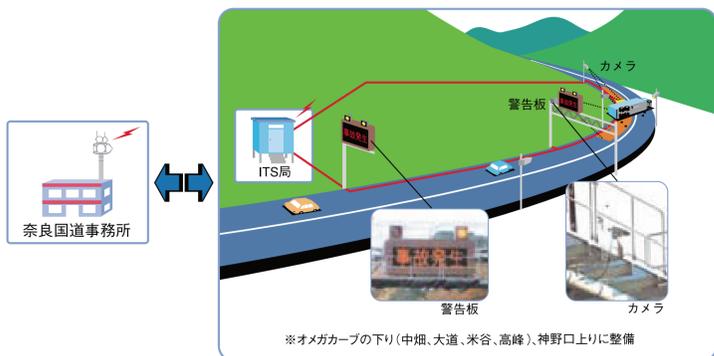
名阪国道では、最先端の通信技術であるITSを活用しています。ITS技術の活用により、交通事故などの突発事象の発生を素早く検知し、二次的交通事故を防ぎます。

#### 光ネットワーク



#### 突発事象検出システム

監視カメラによる自動検出で、急カーブなどの事故多発区間では速度超過車両へ、事故発生時には後続車両へ警告を行います。迅速な対応で事故を予防します。



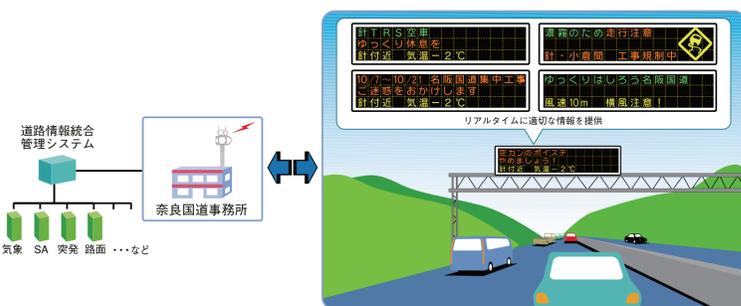
#### 道路状況パノラマシステム

見通しの悪いカーブの連続する名阪国道オメガカーブ区間において、複数のカメラ映像を用いて広範囲を一画面に表示することで、事故などの状況把握が迅速化します。



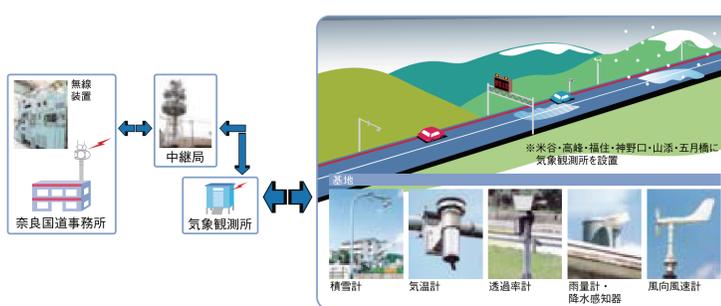
#### 道路情報板高度化システム

道路、気象、路面状況、SAの駐車場、啓蒙など、事務所で収集される様々な情報を、道路情報板でリアルタイムに提供し、ドライバーの安全で安心できる走行を支援します。



#### 気象観測システム (雪害対策支援凍結予測システム)

全線の路側に密に設置された各種気象センサにより、著しい冬期の気象・路面の変化をリアルタイムで監視・予測し、利用者への迅速な情報提供を行うことで事故を予防しています。



# 広がる 運転支援サービス

## ETC 2.0 新たなサービスの導入

これからの  
取り組み

### 世界初の路車協調システムによる運転支援サービス

「ETC2.0」では、道路側のアンテナであるITSスポットとの高速・大容量、双方向通信で、世界初の路車協調システムによる運転支援サービスを受けることができます。

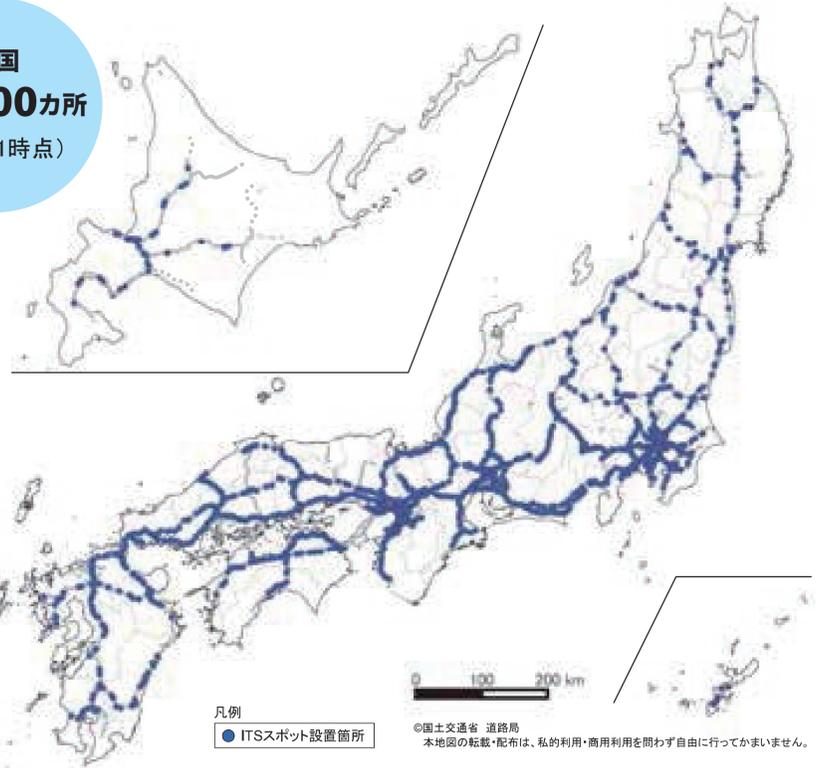
道路



全国の  
高速道路上に  
設置済み

### 全国のITSスポット配置図

全国  
約1,600カ所  
(H27.4.1時点)



道路に設置されたアンテナ「ITSスポット」を通過したときに、双方向通信でサービス情報が提供されます。

クルマ



ETC2.0  
対応車載器※1

ETC2.0  
対応カーナビ※1

※1 これまでの「ITSスポット対応車載器・カーナビ」という呼称を、今後は「ETC2.0対応車載器・カーナビ」と呼びます。

### 情報提供サービス※2

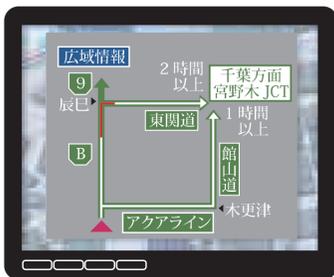
従来のサービス

※2 これまでITSスポットサービスと呼ばれていたサービス

#### 渋滞回避支援

広域な道路交通情報をリアルタイムに配信  
前方の渋滞状況も静止画でお知らせ

##### 簡易図形



##### 静止画



#### 安全運転支援

落下物や渋滞末尾情報、前方の静止画など危険事象に関する情報を提供

##### 簡易図形



この先渋滞、追突注意

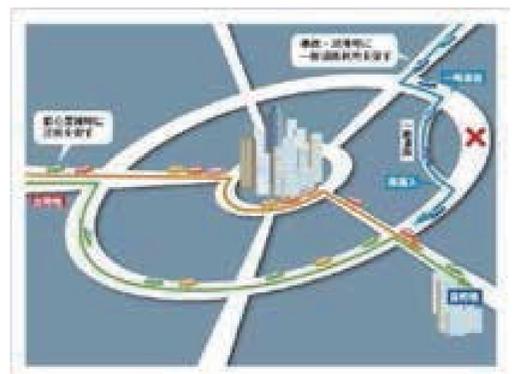
##### 静止画



雪のため注意して走行してください

### 経路情報を活用したサービス※3 (導入予定)

- 渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置
- 商用車の運行管理支援などのサービスを今後展開する予定



※3 このサービスをご利用いただくためには、ETC2.0対応車載器への再セットアップが必要です。従来型のETC車載器では、同サービスは受けられません。

新たな  
サービス  
(導入予定)



国土交通省中部地方整備局  
北勢国道事務所

〒510-8013 三重県四日市市南富田町4番6号  
Tel. 059-363-5511

<http://www.cbr.mlit.go.jp/hokusei/>

国土交通省近畿地方整備局  
奈良国道事務所

〒630-8115 奈良県奈良市大宮町3丁目5番11号  
Tel. 0742-33-1391

<http://www.kkr.mlit.go.jp/nara/>