

北勢国道事務所

50年のあゆみ



事務所全景 [四日市市内]

平成 25 年 11 月



国土交通省中部地方整備局
北勢国道事務所

50年誌の発刊にあたって

北勢国道事務所は、昭和 38 年一般国道 25 号名阪国道を新設するために名阪国道工事事務所として、三重県亀山市に設置されて以来、50 年という節目の年を迎えました。

この間、当事務所は、中部圏と近畿圏を結ぶ大動脈である「名阪国道（千日道路）」を開通させ、その後、1号鈴鹿峠バイパス、亀山バイパス、23号名四国道西部区間をはじめとする三重県北勢・伊賀地域における幹線道路の整備を担って参りました。

そして、現在では、広域的なネットワークの形成を図る1号北勢バイパス事業、関バイパスの整備、桑名東部拡幅事業、258号大桑道路の現道拡幅事業及び中部圏・三重県北勢地域の将来の骨格を形成する475号東海環状自動車道の整備・推進を行っております。

また、25号名阪国道におきましては、交通事故や老朽化する道路施設に対応する交通安全対策の整備方針に基づいた、インター改良・路肩拡幅等の交通安全対策及び橋梁耐震補強等の推進及び日常の維持管理、損傷した施設の修繕を行っております。

一方、迫り来る南海トラフ巨大地震への対応とし、橋梁との段差対策や災害対策資機材の確保など耐震性を含めた道路機能強化に取り組んでいます。

現在、我が国は「転換期」にあると言われており、今後、我が国の方向性は、「多様性の時代へ、自由な個の確立の時代へ」「少子・高齢化、人口減少」「環境問題の深刻化」「高度情報化」「グローバル化」と考えられ、これらの変化の下、国土交通省として、「自立した個人の生き生きとした暮らしの実現」「競争力のある経済社会の維持・発展」「安全の確保」「美しく良好な環境の保全と想像」「多様性のある地域の形成」の5つの目標の実現に向けて進めていくこととしています。

当事務所としても、北勢・伊賀地域の道路利用者や住民の方々の視点に立って、これまでと同様、引続き地域の皆様や関係各位とのコミュニケーションを深めながら、時代の変化に対応した「暮らしや産業を支える活力ある社会の形成」「安全・安心ができる暮らしの確保」「質の高い生活環境の創造への支援」を目標に定め、この実現に努めて参りたいと考えております。

北勢国道事務所 50 周年にあたって、北勢・伊賀地域の道路整備を通して、「活力ある社会」「安全・安心」「生活環境の創造」に貢献して参りたいと考えておりますので、今後とも変わらぬ御指導とご鞭撻をお願いしまして発刊の言葉とさせていただきます。



北勢国道事務所長
田邊 千秋

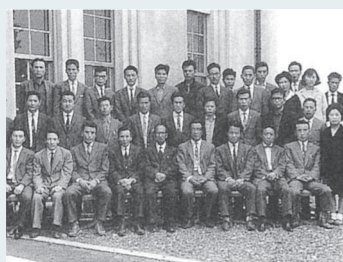
目次

■ 50年誌の発刊にあたって	
■ 事務所50年のあゆみ	1
■ 事務所管内の街の移り変わり	19
■ 事業紹介	
・ 道路整備事業	35
・ 一般国道1号 桑名東部拡幅	37
・ 一般国道1号 北勢バイパス	41
・ 一般国道1号 関バイパス	45
・ 一般国道1号 井田川拡幅・亀山バイパス・鈴鹿峠バイパス	47
・ 一般国道23号 鈴鹿バイパス	51
・ 一般国道258号 大桑道路	53
・ 一般国道475号 東海環状自動車道	55
・ 一般国道25号 名阪国道	59
■ 編集後記	69



事務所 50 年のあゆみ

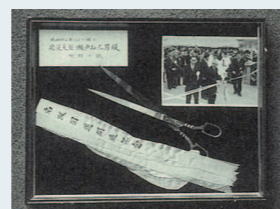
事務所・事業のあゆみ



- 名阪国道工事事務所開設(4.1) **写真**
- 建設監督官を設置(5.16)
- 事務所開所式(河野建設大臣参列)(9.12)
- 25 一期工事着手(12.22)



- 25 名阪国道起工式(河野建設大臣参列)(6.6) **写真**
- 名阪国道運動会(10.18)
- 25 関トンネル貫通(10.27)
- 25 加太トンネル貫通(12.10)



- 25 一期工事完成(12.6) **写真**



- 25 名四国道西部区間(四日市市昌栄町~中里町)着手(4.1)
- 近畿自動車道伊勢線計画線調査開始(7.1)
- 25 名阪国道記念碑建立(12月) **写真**

- 25 伊賀(上・下)上野(下)駐車場完成(3.30)
- 25 二期工事着手(4.1)
- 四日市出張所、名四国道より名阪国道へ所管替(7.1)

- 1 亀山バイパス調査着手(4.1)
- 23 南勢バイパス計画線調査開始(4.1)
- 工務課に維持修繕係を設置(4.17)

1963

昭和38年

1964

昭和39年

1965

昭和40年

1966

昭和41年

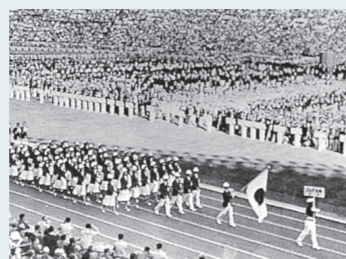
1967

昭和42年

1968

昭和43年

社会のあゆみ



- 名四国道開通(2.16)
- 名神高速道路(尼崎~栗東)開通(7.15)

- 名神高速道路(栗東~関ヶ原)開通(4.11)
- 名神高速道路(関ヶ原~一宮)開通(9.5)
- 東海道新幹線(東京~新大阪)営業開始(10.1)
- 東京オリンピック開催(10.10) **写真**

- 道路交通改正法公布(6.1)
- 東海一を誇る四日市署新庁舎落成(6.18)
- 名神高速道路(一宮~小牧)開通(6.30)

- 住民登録で人口1億人突破
- 祝日法改正(建国記念の日、敬老の日、体育の日制定)(6.25)

- 国道1号鈴鹿トンネル内で車両火災(3.6)
- 中央高速道路(八王子~調布)開通(12月)

- 三重テレビ発足(2.28)
- CBCラジオ上野放送局開局(6.6)
- 飛騨川バス転落事故(8.18)

事務所・事業のあゆみ

- 1 鈴鹿バイパス事業化(4.1)
- 25 加太トンネル二期工事着手(10.21)
- 23 名四国道西部区間(四日市市 昌栄町～中里町)開通(12.12)



- 1 鈴鹿バイパス工事着手(4月)
- 25 加太トンネル貫通(4.8) **写真**
- 四日市出張所廃止、鈴鹿国道出張所を設置(4.20)
- 副所長(技術)を設置(5.1)

- 上野出張所に管理係を設置(4.1)
- 第二東名・名神の計画線調査を開始(4.1)
- 23 南勢バイパスを紀勢国道に事業引継(4.1)
- 25 関トンネル二期工事着手(10.1)



- 25 関トンネル貫通(4.22) **写真**
- 1 鈴鹿峠バイパス事業化(4.1)

- 1 亀山バイパス事業化(4.1)
- 23 鈴鹿バイパス暫定二車線開通(9.18)



- 鈴鹿国道出張所を三重工事へ所管替、亀山出張所を設置(4.11) **写真**
- 1 鈴鹿トンネル貫通(12.24)

1969

昭和44年

1970

昭和45年

1971

昭和46年

1972

昭和47年

1973

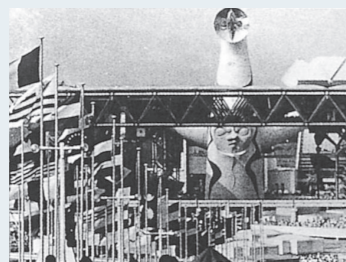
昭和48年

1974

昭和49年

社会のあゆみ

- 東名高速道路全線開通(5.26)



- 日本万国博覧会(大阪万博)開催(3.15) **写真**
- 東名阪自動車道(亀山～四日市)開通(4.17)
- 四日市、鈴鹿に集中豪雨、2000余戸浸水(9.17)

- 東名阪自動車道(四日市～桑名)開通(8.9)
- 名四国道(弥富～桑名)無料開放(12月)

- 新幹線(新大阪～岡山)開通(3.15)
- 日中国交正常化(9.27)
- 東名高速と中央自動車道が小牧JCTで直結(10.5)



- 第一次オイルショック(10.14) **写真**
- 伊勢神宮式年遷宮(10月)
- 県とサンパウロ州が姉妹提携に調印(11.8)

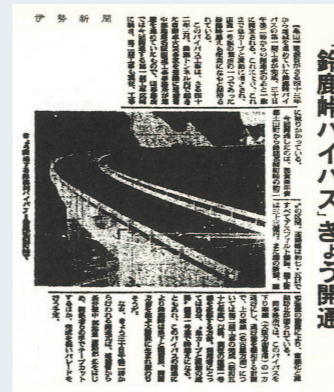
- 伊豆半島地震(5.9)
- 国土庁設置(6.26)

事務所・事業のあゆみ

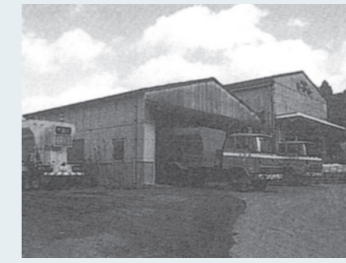


25 関JCT名古屋方向ランプ
開通(9.15) 写真

●工務課に管理係を設置(4.18)



●副所長(事務)を設置(4.6)
1 鈴鹿峠バイパス第一期工事
区間開通(11.30) 写真



25 加太雪氷基地改築(1.31)
写真
1 井田川拡幅、三重工事から
名阪国道工事に事業引継
(4.1)



25 名阪国道全線四車線開通
(3.26) 写真

1975

昭和50年

1976

昭和51年

1977

昭和52年

1978

昭和53年

1979

昭和54年

1980

昭和55年

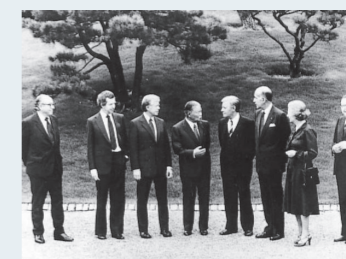
社会のあゆみ



- 沖縄国際海洋博覧会開催(7.19)
- みえ国体夏季大会開催(9.14)
- 東名阪自動車道(桑名～蟹江)開通(10.22)
- 伊勢自動車道(関～久居)開通(10.22) 写真

- 「昭和」を残すタイムカプセル 県庁前に埋設(10.9)
- 九州自動車道開通(11.29)

- 日本初の静止気象衛星「ひまわり」打ち上げ(7.14)
- 伊勢神宮鎮座 1500 周年祭(9.15)



- 新東京国際空港(成田)開港(5.20)
- 日中平和友好条約調印(8.12)

- 東京サミット開催(6.28) 写真
- 東名日本坂トンネルで衝突事故(7.12)
- 木曾御嶽山、有史以来初の噴火(10.28)
- 東名阪自動車道(名古屋～蟹江)開通(12月)

- 気象庁が東京地方で初めて「降水確率予報」を開始(6.1)
- 横綱三重の海引退(11.10)
- 国際マラソン四日市市出身 瀬古利彦が3連覇(12.5)

事務所・事業のあゆみ

1 亀山バイパス調査計画着手

25 加太トンネル東側でトラック炎上(塩素ガス噴出)(8.24)

1 亀山バイパス都市計画決定(1.20)

1 亀山バイパス道路区域決定(3.7)



1 亀山バイパス用地買収調印(用地着手)(2.9)

23 中里高架橋開通(3.15) 写真1

●事務所開設20周年記念式典(5.21) 写真2



1 鈴鹿峠バイパス第二期工事区間開通(1.20) 写真

●工事課設置、亀山出張所廃止、用地官を設置(4.12)

25 越川雪氷基地完成(11.30)

1 亀山バイパス埋蔵文化財調査着手、工事着手(11.30)



25 名阪国道情報センター開設(4月) 写真1

●庶務課を総務課に名称変更(4.8)

25 名阪国道道路情報ラジオ放送開局(亀山～関)(5.21) 写真2



●CCTV新設(3.15) 写真1

●上野出張所を上野維持出張所に名称変更 建設専門官を設置(4.7)

25 トレーラー治田跨道橋橋脚損壊(11.10) 写真2

23 鈴鹿バイパス(鈴鹿市柳町～西玉垣町)四車線開通(12.20)

1981

昭和56年

1982

昭和57年

1983

昭和58年

1984

昭和59年

1985

昭和60年

1986

昭和61年

社会のあゆみ



●実用静止衛星「ひまわり」の打ち上げに成功(8.11) 写真

●長島温泉で世界初の太平洋横断気球離陸に成功(11.10)



●500円硬貨発行(4.1) ●東北新幹線開業(6.23) 写真

●上越新幹線開業(11.15)

●中国自動車道全線開通(3.24)

●東京ディズニーランド開園(4月)



●新貨幣1,000円、5,000円、1万円発行(11.1) 写真



●国際科学技術博覧会(つくば博)開催(3.17) 写真

●日本電信電話公社、民営化(4.1)

●大鳴門橋開通(6.8)

●三重大学付属病院で五つ子誕生(5.25)

●東名阪自動車道(七宝～名古屋西)開通(10.27)

●伊豆大島三原山噴火(11.21)

事務所・事業のあゆみ

- 経理課、管理課を設置(5.23)
- 475 東海環状道路を高規格幹線道路に指定(6.30)
- 25 伊賀 SA (上り線) 拡張工事完成(12.24)



- 1 井田川拡幅(鈴鹿市西富田～小田町) 暫定二車線開通(11.28) **写真**



- 第二名神自動車道基本計画策定(2.27)
- 1 鈴鹿バイパス全線四車線開通(12.22) **写真**



- 475 東海環状自動車道(北勢～四日市)事業化(4.1)
- 25 上野東 IC 上り OFF ランプ、下り ON ランプ完成(6.5)
- 1 亀山バイパス一部区間(川合～羽若) 暫定二車線開通(12.22) **写真**

- 1 井田川拡幅(西富田～小田) 四車線化(3月)
- 25 加太登坂一部完成(3月)
- 475 東海環状自動車道事業担当(4月)
- 25 名阪国道道路情報ラジオ放送開局(伊賀 SA 付近)(5月)
- 1 鈴鹿峠バイパス全線開通(5.15)
- 25 名阪国道開通 25 周年記念シンポジウム(11.30)
- 第二名神自動車道整備計画策定(12.3)



- 1 北勢バイパス事業化(4.1)
- 北勢国道情報センターに名称変更(4月)
- 名阪国道工事事務所廃止、北勢国道工事事務所新設(4.13) **写真**

1987

昭和62年

1988

昭和63年

1989

平成元年

1990

平成2年

1991

平成3年

1992

平成4年

社会のあゆみ



- 国鉄、分割民営化(4.1) **写真**
- 東北自動車道全線開通(9.9)



- 青函トンネル開通(3.13)
- 東名阪自動車道(清洲東～名古屋西)開通(3月)
- 瀬戸大橋開通(4.10) **写真**
- 名阪亀山・関工業団地完成(12月)

- 昭和天皇崩御、昭和から平成へ改元(1.7)
- 消費税がスタート(4.1)
- 津市、市制百周年(4.1)

- 鈴鹿市とフランスのル・マン市が「友好協力協定」締結(5.27)
- 県人口 180 万人突破(8.7)
- 伊勢自動車道(久居～勢和多気)開通(12.6)

- 上野新都市開発都市計画決定(6月)
- 東北新幹線(上野～東京間)完成(6.20)

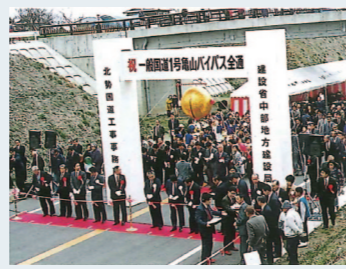
- 「三重ハイテクプラネット 21」振興拠点として承認(1.18)
- 四日市市がハイビジョンシティ構想のモデル都市に指定(11.5)

事務所・事業のあゆみ



- 475 (東海環状自動車道) 一般国道 475 号に路線指定(4.1)
- 広報誌「みちくさくらぶ」創刊(5月) 写真
- 親子見学会開催(8.18)

- 1 桑名東部拡幅事業引継(4.1)
- 258 大桑道路事業引継(4.1)
- 事務所・工事箇所(名阪国道・亀山バイパス) 見学会実施(8.24)



- 1 亀山バイパス全線開通(3.28) 写真
- 用地課を廃止、用地第一課、用地第二課、および事業対策官の設置(4.1)
- 北勢国道工事事務所、亀山市から四日市市に移転(11.1)



- 1 関バイパス(亀山市太岡寺～小野町) 延長 1.1km 事業化(4.1)
- 1 井田川拡幅(小田～川合町) 開通
- 23 川越 I C 関連事業化(4.1) パース



- 475 東海環状自動車道 養老～北勢 事業化(4.1)
- 475 東海環状自動車道(北勢～四日市)起工式(11.30) 写真



- 23 川越 I C 関連工事着手(3.13)
- 475 東海環状自動車道着工準備 区間調査開始(4.15) フォトモンタージュ
- 四日市庁舎紹介開催(439名来庁)(5.30)
- 北勢国道工事事務所ホームページ開設(10.1)

1993

平成 5 年

1994

平成 6 年

1995

平成 7 年

1996

平成 8 年

1997

平成 9 年

1998

平成 10 年

社会のあゆみ

- 長野自動車道全線開通(3.25)
- 伊勢自動車道(勢和多気～伊勢) 開通(3.29)
- 伊勢神宮式年遷宮(10月)



- 志摩スペイン村オープン(4.22)
- まつり博・三重'94 開幕(7.22) 写真
- 関西国際空港開港(9.4)



- 阪神・淡路大震災(1.17) 写真
- 九州自動車道全線開通(7.7)

- 海の日施行(7.20)
- 阪神・淡路大震災で被災した阪神高速 3 号・神戸線全線開通(9.30)

- ナゴヤドーム開設(3.12)
- 消費税 5%に引き上げ(4.1)
- 四日市市制 100 周年記念式典(8.1)
- 長野新幹線開通(10.1)
- 中部縦貫自動車道安房峠道路開通(12月)



- 冬季長野オリンピック大会開幕(2.7) 写真
- 全長 3,911m の明石海峡大橋開通(4.5)

事務所・事業のあゆみ

- 25 名阪国道 24 時間集中工事開始
- 1 北勢バイパス起工式(10.31)
 - 第 1 回ペーパーブリッジコンテスト

- 23 川越 IC 関連工事 23 号通行止めによる橋梁工事実施
- 「北勢の地域づくりと環境」をテーマにフォーラム開催(11.27)

- 省庁再編により建設省から国土交通省へ(1.7)
- 1 桑名東部拡幅、河川環境影響調査



- 23 川越 IC 関連事業、福崎歩道橋完成式(3.7)
- 23 川越 IC 関連開通(3.24)
- 1 朝日まちづくり会ボランティア・サポート調印式(8.27)
 - 千日道路(名阪国道)開通記念碑開披 写真
- 1 北勢バイパスサンライズブリッジ完成式(9.4)
- 1 北勢バイパス(大谷地地区)起工式(11.16)



- 23 川越みどり町づくり会ボランティア・サポート調印式(3.5)
- 1 北勢バイパス第二名神併設区間開通(3.21) 写真
 - 北勢国道工事事務所から北勢国道事務所に名称変更(4.1)
- 1 関バイパス 1.4km(亀山市小野町~関町鷺山)延伸事業着手(4.1)
- 25 名阪国道開通記念碑開披(9.18)
- 1 関バイパス起工式(11.26)

1999

平成 11 年

2000

平成 12 年

2001

平成 13 年

2002

平成 14 年

2003

平成 15 年

2004

平成 16 年

社会のあゆみ

- ナンバープレートの分類番号 3 桁化と希望番号制導入
- 上信越自動車道開通(10.30)



- 北海道の有珠山噴火(3.31)
- 三宅島の雄山噴火(7.8)
- 東海集中豪雨(9.11) 写真

- ETC(自動料金収受システム)開始(3.30)
- 大阪「ユニバーサル・スタジオ・ジャパン」開園(3.31)
- 兵庫県明石市の横断歩道橋で転倒事故(死者 11 名)(7.21)

- 伊勢湾岸自動車道(湾岸弥富 IC~みえ川越 IC 間)開通(3.24)
- FIFA ワールドカップ日韓共同開催(5.31)
- 東北新幹線(盛岡~八戸)開業(12.1)

- 伊勢湾岸自動車道全通(豊田東 JCT~四日市 JCT 間)(3.21)
- 宮城県北部に震度 6 の地震発生(7.26)
- 北海道十勝沖地震発生、震度 6 を観測(9.26)
- 東海道新幹線「品川駅」開業(10.1)



- あおなみ線開通(10.3)
- 新潟中越地震(M6.8)発生、死者 68 人(10.23) 写真

事務所・事業のあゆみ



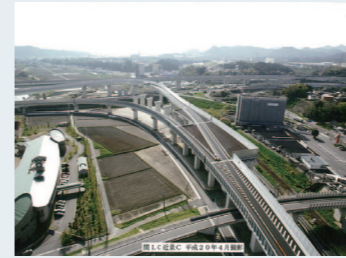
1 北勢バイパス（四日市市川北町）側道開通(3.19)

写真

475 東海環状自動車道事業着手（岐阜三重県境～いなべ市北勢町）(4月)

1 関バイパス大阪行きオンランプ開通(8.23)

258 宮前町交差点（下り）右折レーン2車線化(12.13)



1 関バイパス名古屋行きオフランプ開通(3.23) 写真



1 北勢バイパス（四日市市広永町～大矢知町、大矢知町～垂坂町）暫定2車線供用(3.28) 写真

258 下野代交差点～今島北交差点4車線化延伸(3.21)

2005

平成 17 年

2006

平成 18 年

2007

平成 19 年

2008

平成 20 年

2009

平成 21 年

2010

平成 22 年

社会のあゆみ

- 中部国際空港（セントレア）開港(2.17)
- 東海環状自動車道（豊田東JCT～美濃関JCT間）開通(3.19)
- 愛知万博「愛・地球博」開幕(3.25)
- 道路公団、分割民営化(10.1)

- 平成 18 年豪雪（死者 152 名）



● 新潟中越沖地震(M6.8) (7.16) 写真

● 郵政民営化スタート(10.1)



- 岩手・宮城内陸沖地震(M7.2)、死者 17 名(6.14)
- 東海北陸自動車道が全線開通(7.5)
- 新名神（亀山JCT～草津田上IC）開通

- 浅間山が噴火(2.2)
- 静岡空港開港(6.4)
- 駿河湾沖地震(M6.5)発生、死者 1 人、負傷者 245 人(8.11)

- 東北新幹線（八戸～新青森）開業し同線全通(12.4)



1 北勢バイパス(四日市市大矢知町内)暫定2車線供用(3.26) **写真**

- 一般国道事業と有料道路事業による整備が決定(関広見IC～(仮称)四日市北JCT間)(6月)



475 東海環状自動車道いなべ市内本体工事着工式(9.15) **写真**

2011 平成 23 年 2012 平成 24 年 2013 平成 25 年



- 東日本大震災(M9.0)発生地震、津波による死者・行方不明者数2万人以上 **写真**
- 福島第一原子力発電所で深刻な原子力事故(3.11)
- 台風12号、15号が紀伊半島に連続して上陸、大規模土砂災害発生(9月)

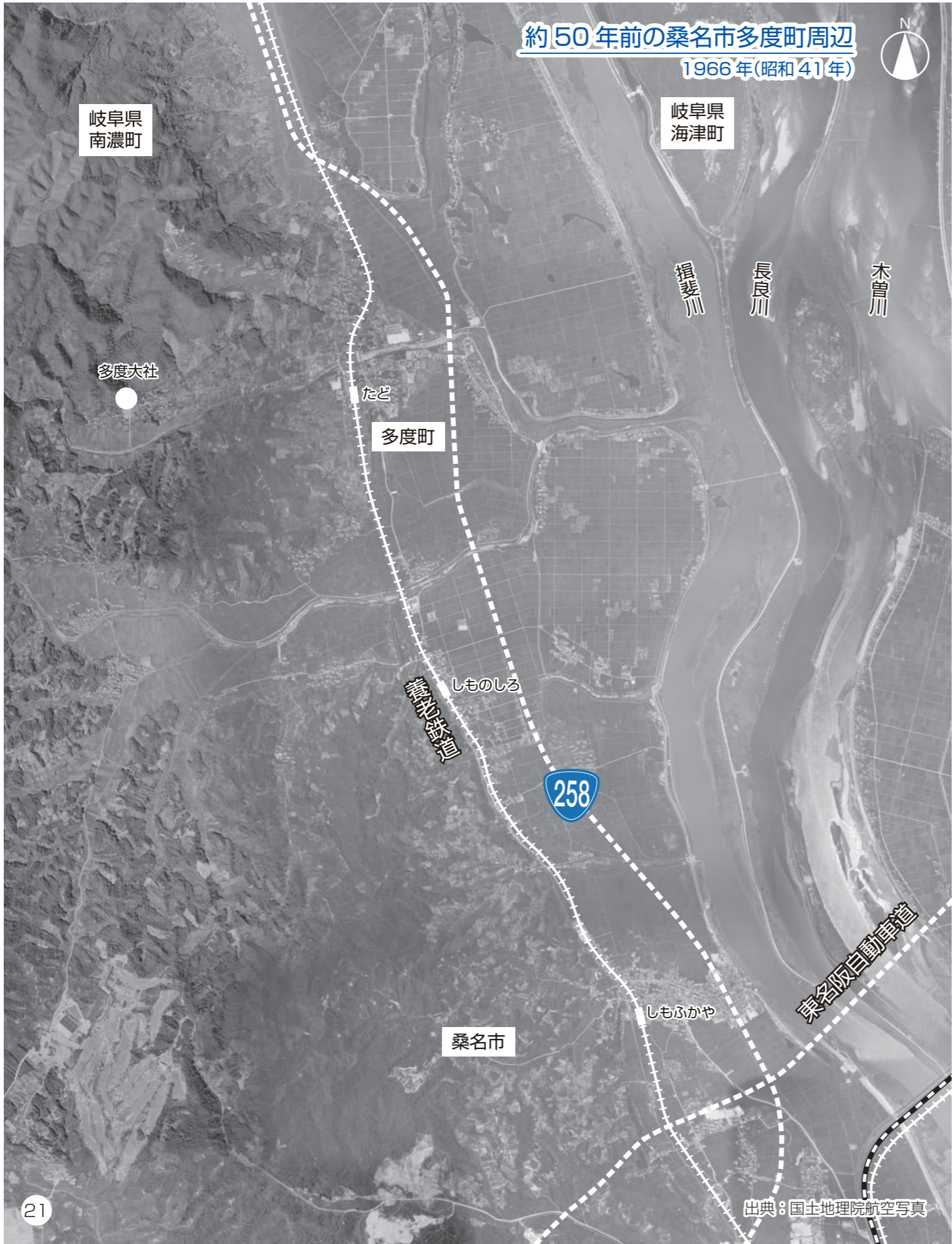
- 東京スカイツリー竣工(2.29)
- 新東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)開通(4.14)
- 東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT間)開通(9.15)
- 中央自動車道笹子トンネル上り線で天井板崩落事故、死者9名(12.2)

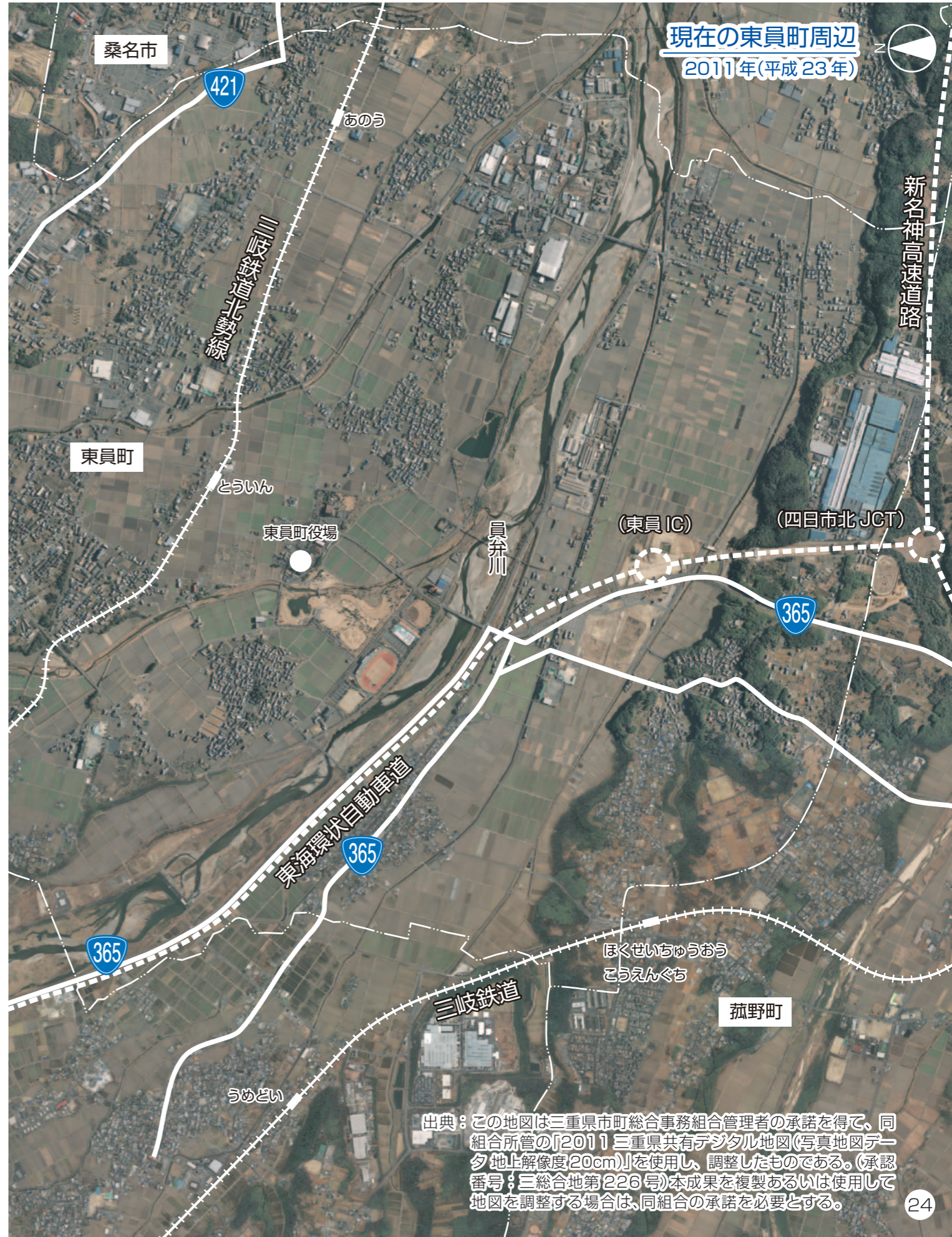


- 第24回全国「みどりの愛護」式典が紀北町で開催(5.18)
- 2020年東京オリンピック・パラリンピック開催決定(9.8)
- 伊勢神宮式年遷宮(10月) **写真**

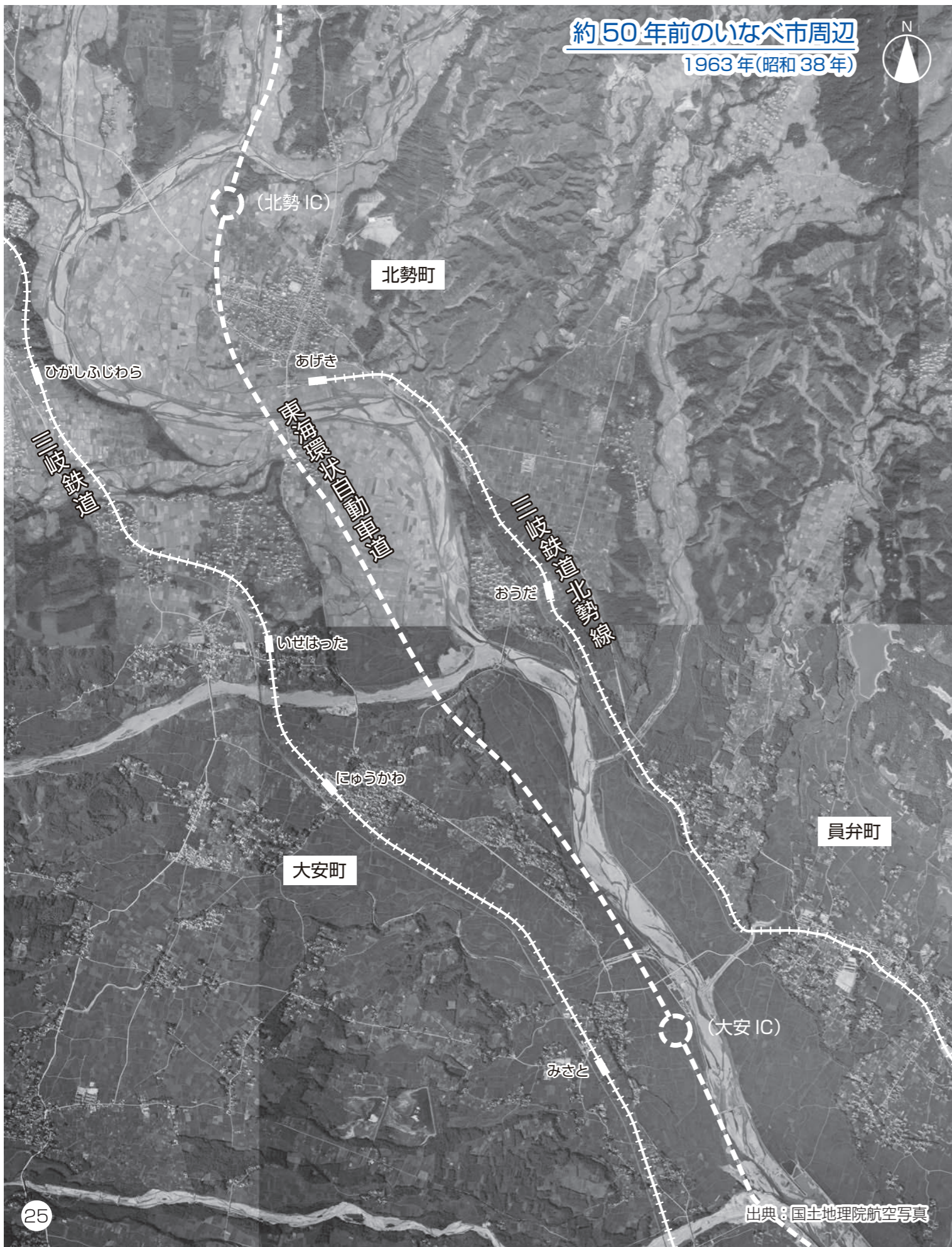
事務所管内の街の移り変わり





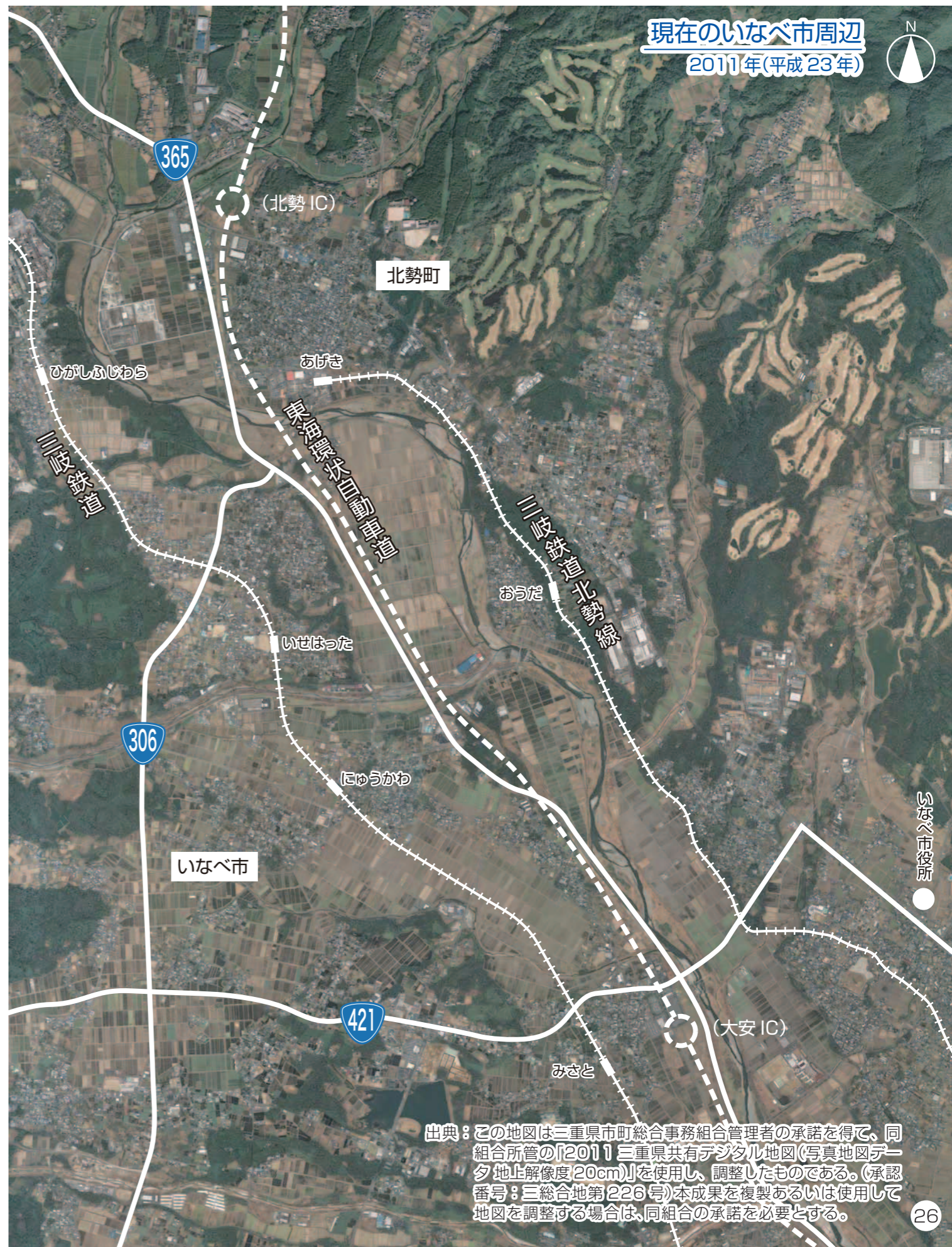


約50年前のいなべ市周辺
1963年(昭和38年)



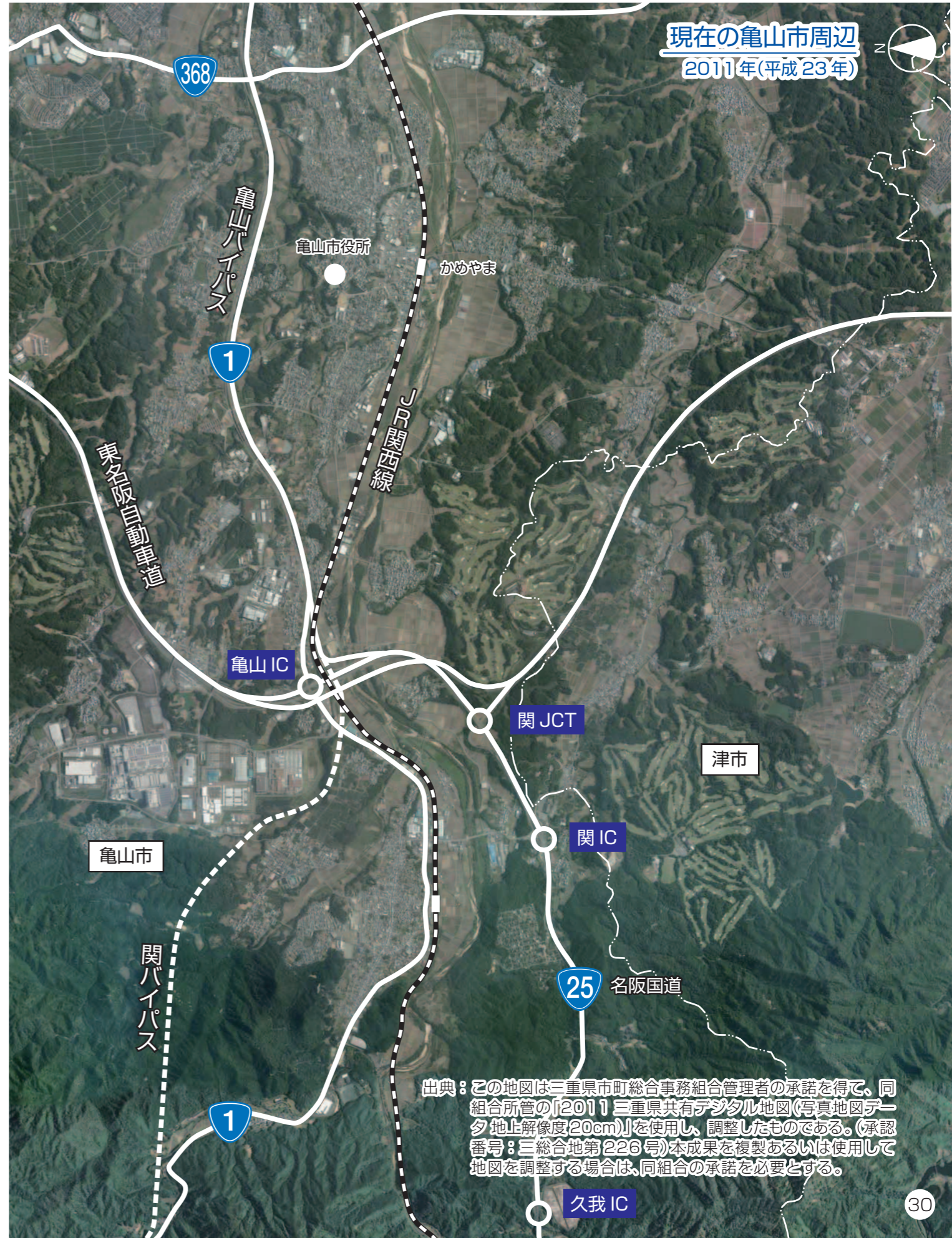
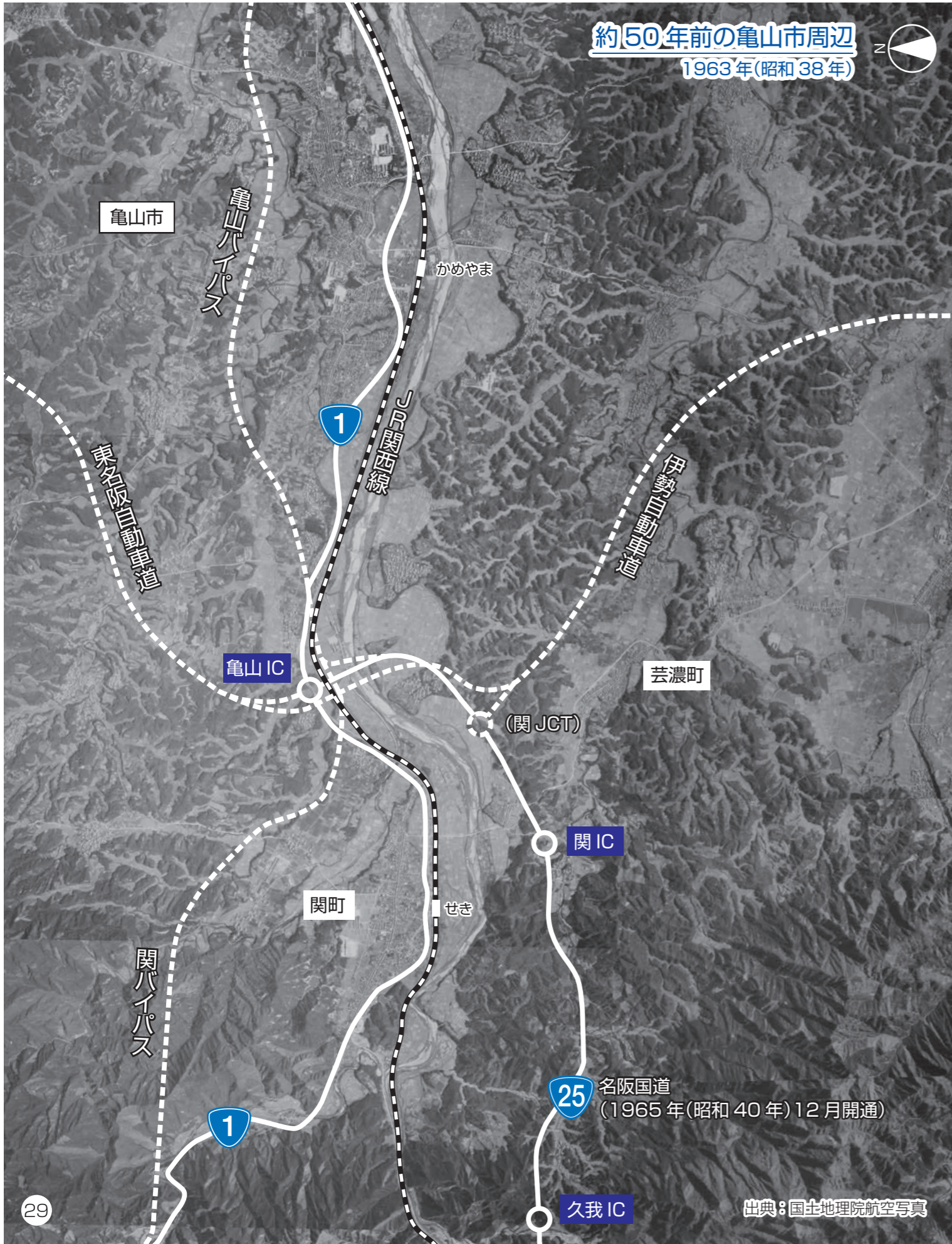
出典：国土地理院航空写真

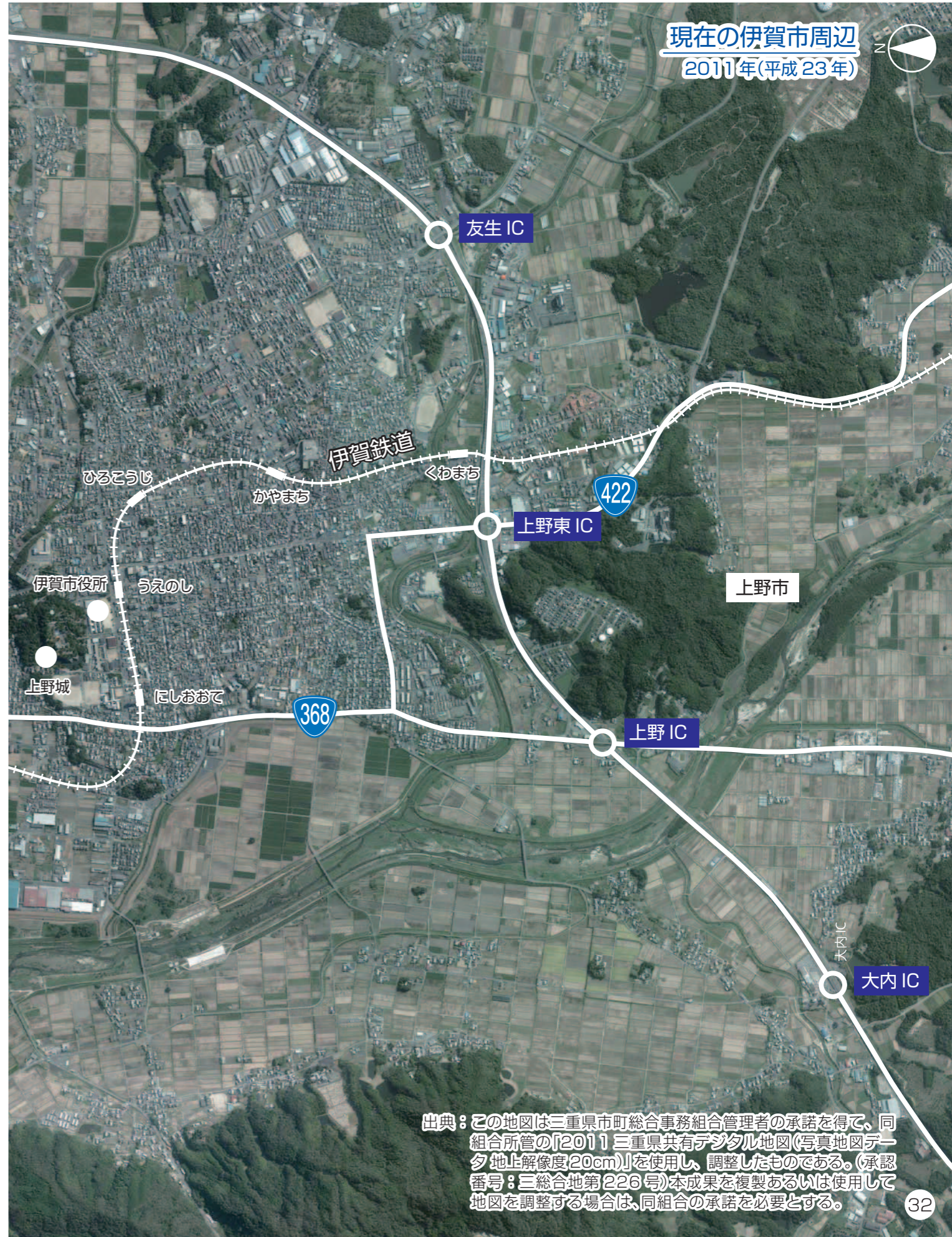
現在のいなべ市周辺
2011年(平成23年)



出典：この地図は三重県市町総合事務組合管理者の承諾を得て、同組合所管の「2011 三重県共有デジタル地図(写真地図データ 地上解像度20cm)」を使用し、調整したものである。(承認番号：三総合地第226号)本成果を複製あるいは使用して地図を調整する場合は、同組合の承諾を必要とする。







道路整備事業

北勢国道事務所は、前身の名阪国道工事事務所が開所した50年前の1963年(昭和38年)から、“千日道路”で知られる名阪国道をはじめ、国道1号、国道23号の道路改築事業など、三重県北勢・伊賀地域の主要な幹線道路の整備を担当してきました。現在では、北勢・伊賀地域の道路整備事業として、国道1号、25号名阪国道(三重県区間)、258号、475号の4路線、約106kmを担当しています。

広域的なネットワークの形成を図る国道1号北勢バイパスと関バイパスの整備、国道1号桑名東部拡幅、国道258号大桑道路の現道拡幅事業及び高規格道路ネットワークを形成する高規格幹線道路の国道475号東海環状自動車道(三重・岐阜県境～四日市市)の整備・推進を行っています。

また、国道25号名阪国道(三重県区間)の交通事故や老朽化する道路施設に対応するため、インター改良・路肩拡幅等の交通安全対策及び、橋の耐震補強等を推進するとともに日常の維持管理、損傷した施設の修繕を行っています。

担当道路事業 (整備済み又は暫定整備済みを含む)



国道1号 桑名東部拡幅



桑名市北浜町上空から伊勢大橋を望む

国道1号 北勢バイパス



四日市市ハイテク工業団地上空から北勢バイパスを望む

国道1号 関バイパス



東名阪自動車道(亀山料金所)上空から関バイパスを望む

国道25号 名阪国道



名阪国道下柘植ICから名古屋方面を望む

国道258号 大桑道路



大桑道路(桑名市)上空から岐阜県大垣方面を望む

国道475号 東海環状自動車道



四日市JCTから養老方面を望む

事業のあらまし

桑名東部拡幅は、三重県・愛知県境付近の一般国道 1 号における慢性的な渋滞を解消するために事業計画されました。拡幅区間内の揖斐川と長良川を渡河する伊勢大橋は、昭和 9 年に完成してから長年にわたり激しい道路交通を支え続けてきた結果、橋の傷みが進んだため、新しい橋を架けることになりました。新しい伊勢大橋は、広い車道、右折レーンの設置により交通渋滞を解消し、大きな地震にも耐えられる優れた橋へと生まれ変わります。

また、観光地や主要都市への交通の円滑化と地域の発展に大きく貢献します。

概要

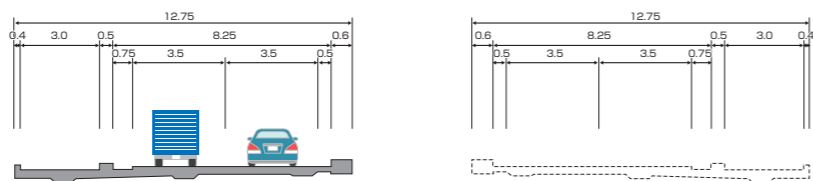
- 起点 三重県桑名市長島町又木
- 終点 三重県桑名市北浜町
- 路線延長 3.9km
- 幅員 W=7.5m (2車線×3.5m)
- 構造規格 第4種第1級 設計速度 60km/h

平面図

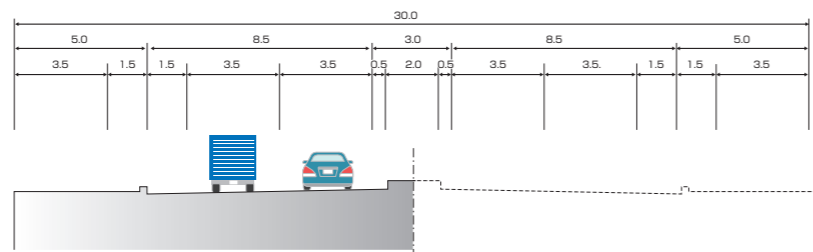


断面図

橋梁部



土工部



事業の歴史

昭和 9 年度 伊勢大橋完成

昭和初年、国道 1 号で最大の障害は木曾三川の渡河でありました。当時の交通手段は渡し船だけしかありませんでしたが、自動車の普及や、四日市港を始めとする北勢地方の経済の活発化とともに陸路による名古屋への交通手段を確保する必要性が高まってきました。そこで、愛知県・三重県が、尾張大橋・伊勢大橋架橋計画を立て、それぞれ昭和 8 年 10 月と同 9 年 5 月に完成し、東海地方の交通に大きく貢献しています。

昭和 51 年度 事業着手

昭和 60 年度 都市計画決定

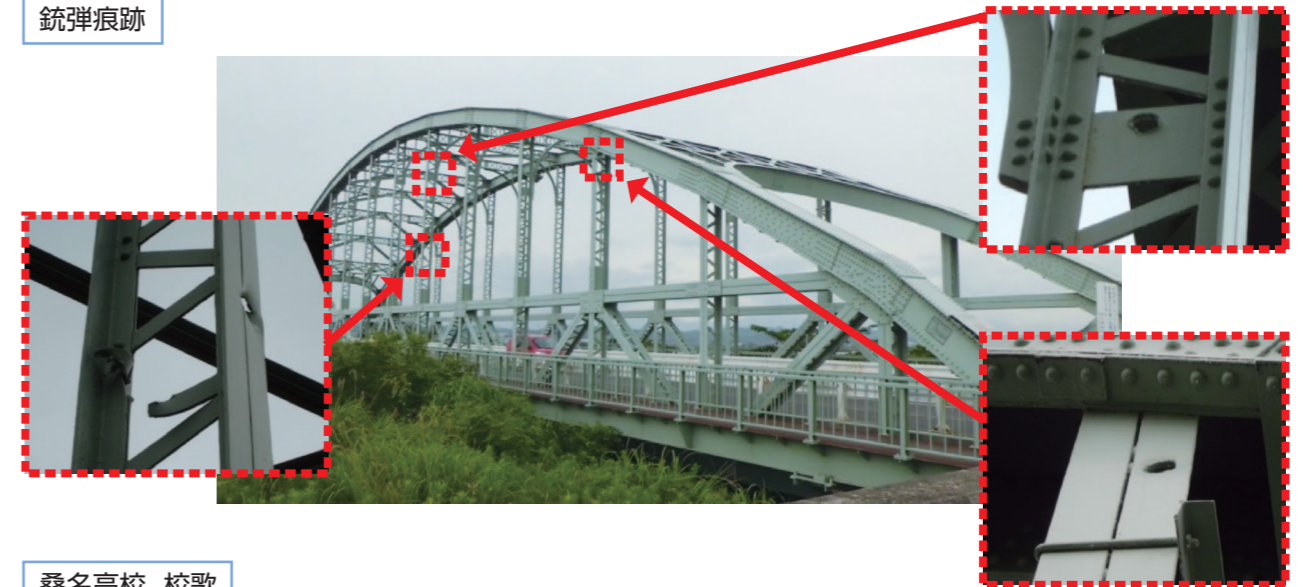
平成 15 年度 一部工事着手 (宮前交差点改良)

平成 19 年度 宮前交差点改良完成

平成 25 年度 伊勢大橋架替関連区間工事着手

伊勢大橋は、完成当時から桑名高校の校歌に歌われるなど地域の象徴となってきました。また、第二次世界大戦時の機銃機攻撃による銃弾痕跡がいまなお生々しく残っています。

銃弾痕跡



桑名高校 校歌

校歌

作詞 窪田空穂
作曲 信時潔

一、揖斐 木曾川に抱かれて
歴史も古し桑名の地
伊勢大橋の鉄の弧に
いま近代を誇る都市
こゝにわれらをはぐくめる
母校よ、桑名高等学校

二、藤原 鈴鹿背に負ひて
こゝ尾野山の丘の上
眼下ちかき川口は
魚介の幸も多きかな
こゝにわれらをはぐくめる
母校よ、桑名高等学校

三、見よ 渦潮の行くところ
希望は遠き大つ洋
朝日に匂う峰々に
吾等が理想宿るかな
中部日本の要なる
母校よ、桑名高等学

現在の状況

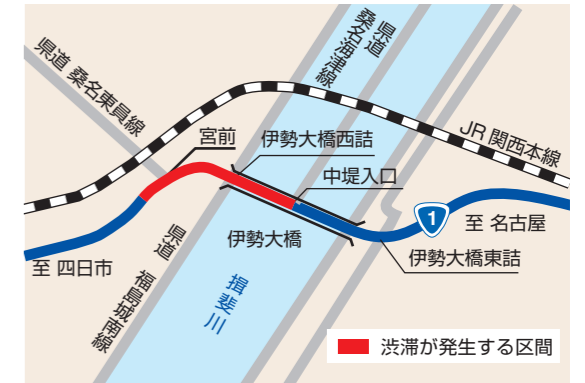
平成 25 年度は、桑名市長島町又木～桑名市北浜町間で伊勢大橋架け替えに必要な環境調査、事業損出補償等を推進することとともに、伊勢大橋取付部の道路改良工事に着手します。



整備効果

渋滞の緩和

道路拡幅による 4 車線化、右折レーンの設置により渋滞が緩和され、交通の流れがスムーズになります。

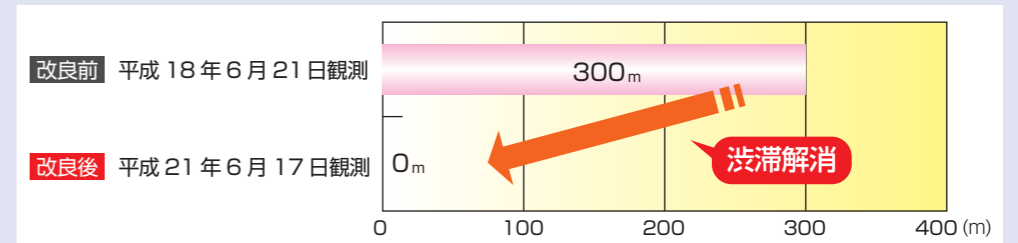


宮前交差点改良の効果

桑名市街側で渋滞の著しかった宮前交差点を平成 19 年に交差点改良を行い、渋滞を解消しました。

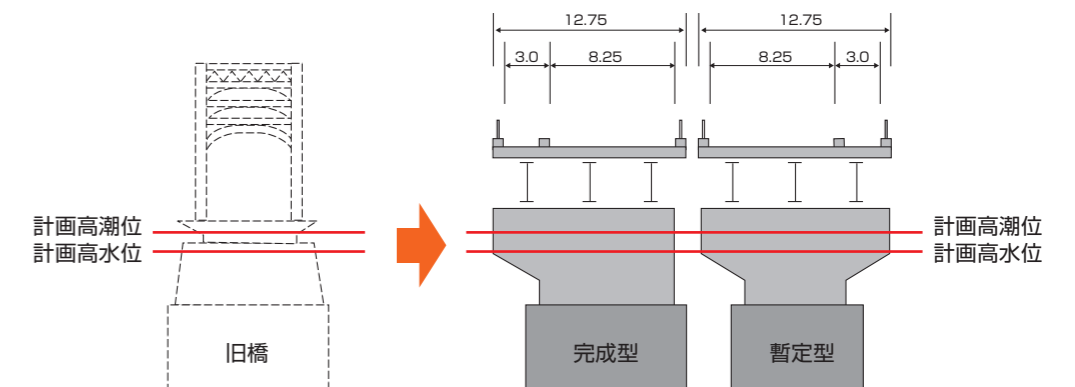


宮前町交差点下り方向の渋滞長変化



丈夫な橋

最新の橋梁の基準に基づいて設計することから、耐震性に優れた橋になります。そのため、地震時の避難経路や緊急輸送路の確保をすることができます。



安全な橋

十分な道路幅を確保し、車だけではなく自転車や歩行者の安全性にも優れた橋になります。新しい橋は、従来と比べ橋が高く、橋脚も細くなるため、川の流れがスムーズになり、周辺地域の水害の恐れが少なくなります。

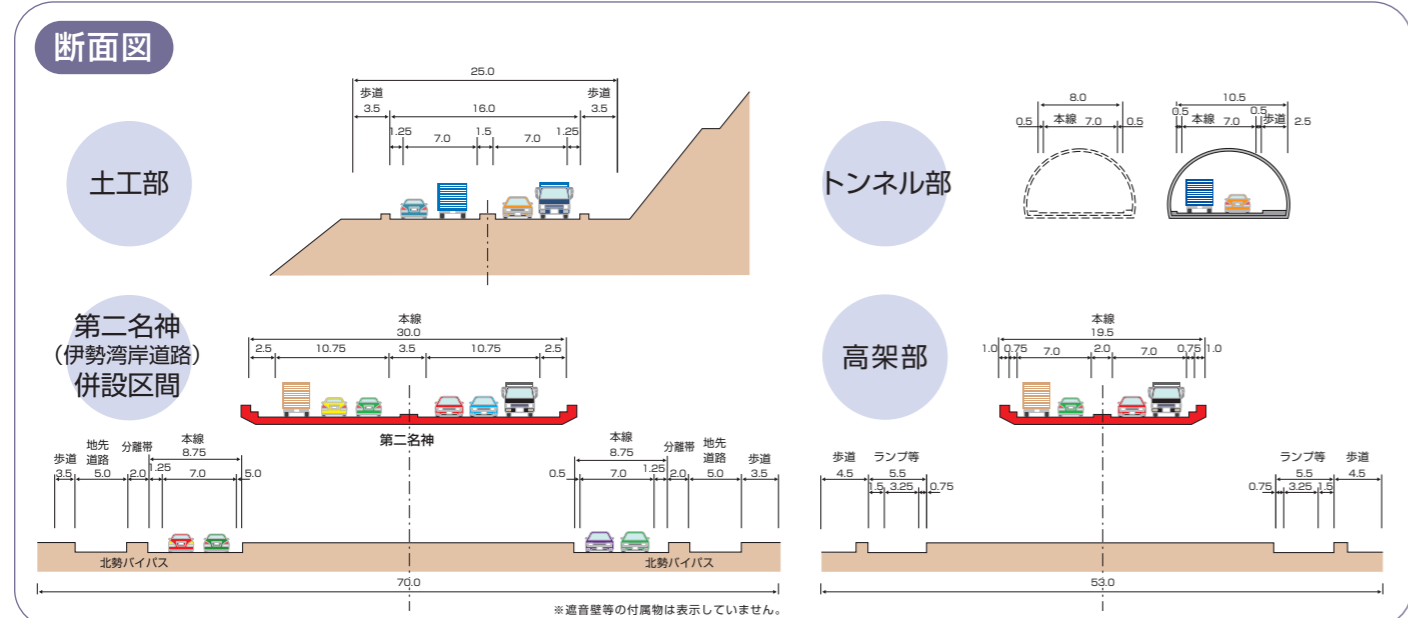
1 一般国道1号 北勢バイパス

■事業のあらまし

一般国道北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎(国道23号)から四日市市采女町(国道1号)に至る延長約28.4kmの幹線道路です。国道1号と国道23号並びに、内陸部の生活道路を適切に交通分散することによって交通混雑の緩和を図るとともに、道路交通の安全を確保し、さらには内陸部の地域開発を促進することも目指しています。

■概要

- 起点 三重県三重郡川越町南福崎
- 終点 三重県四日市市采女町
- 都市計画延長 28.4km
- 事業化延長 21.0km
- 幅員 W=25.0m(4車線×3.5m)
- 構造規格 第3種第1級 設計速度80km/h



■事業の歴史

- 平成2年度 都市計画決定
- 平成4年度 事業着手
- 平成11年度 工事着手
- 平成14年度 四日市市大矢知地区で北勢バイパス起工式
- 平成15年3月 三重郡川越町南福崎～四日市市広永町区間2/4車線開通(L=3.6km)



- 平成22年3月 四日市市広永町～同市大矢知町(市道大矢知富田線)区間 四日市市大矢知町(県道64号上海老茂福線)～同市垂坂町(市道垂坂1号線)区間 2/4車線開通(L=2.5km)
- 平成23年3月 四日市市大矢知町(県道64号上海老茂福線)～同市大矢知町(市道大矢知富田線)区間 2/4車線開通(L=1.0km)



(主) 上海老茂福線付近から川越方面を望む (平成23年2月撮影)

現在の状況

北勢バイパスは、三重郡川越町南福崎(国道23号名四国道)～鈴鹿市稲生町(国道23号中勢バイパス)に至る延長約28kmの幹線道路で、現在、みえ川越IC～三重郡朝日町小向(国道1号)までの延長1.2kmを完成4車線で、三重郡朝日町小向～(市)垂坂1号線までの延長5.9kmを暫定2車線で開通しています。また、四日市市垂坂町～(市)日永八郷線区間(延長1.4km)について、平成26年度暫定2車線の開通を目指しています。

本年度は、四日市市垂坂町～(市)日永八郷線間において改良工事、橋梁下部工事、橋梁上部工事等を進めるとともに、(市)日永八郷線～国道477号の橋梁下部工事及び用地取得、国道477号～四日市市采女(国道1号)間の調査設計を推進します。



開通区間終点から平成26年度開通区間を望む(平成25年3月撮影)



開通区間終点から平成26年度開通区間を望む(平成25年3月撮影)

整備効果

地域間の所要時間短縮、幹線道路の交通混雑が緩和

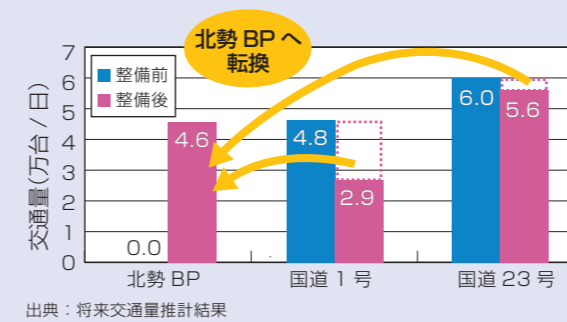
北勢バイパスの整備により、国道1号・23号の交通が分散されることで、移動時間の短縮や渋滞緩和が期待されます。



北勢バイパスにより通過交通が転換、並行区間の渋滞が緩和

北勢バイパスの整備により、通過交通を分担するバイパス機能を発揮し、交通転換により交通渋滞を緩和します。

北勢バイパスへの交通転換



渋滞状況

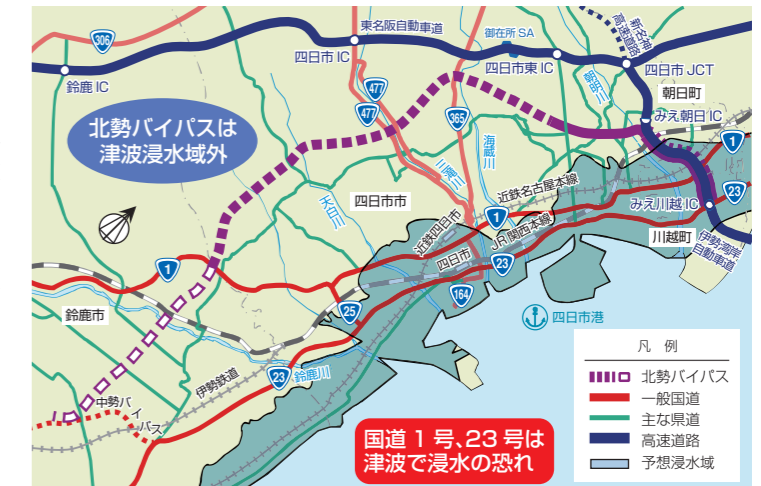


災害に強い道路機能の確保

北勢バイパス周辺の北勢地域では、一般国道1号及び23号が緊急輸送路(1次)に指定されていますが、東海・東南海・南海同時発生の際は、津波による浸水被害を受けると予想されている区域内に位置しています。

内陸部に位置する北勢バイパスの整備により、津波浸水域外の緊急輸送道路が確保され、災害時の物資輸送を支援できます。

津波の浸水予測(平成23年度版)(防潮堤等の施設がないとした場合、M8.7)



1 一般国道1号 関バイパス

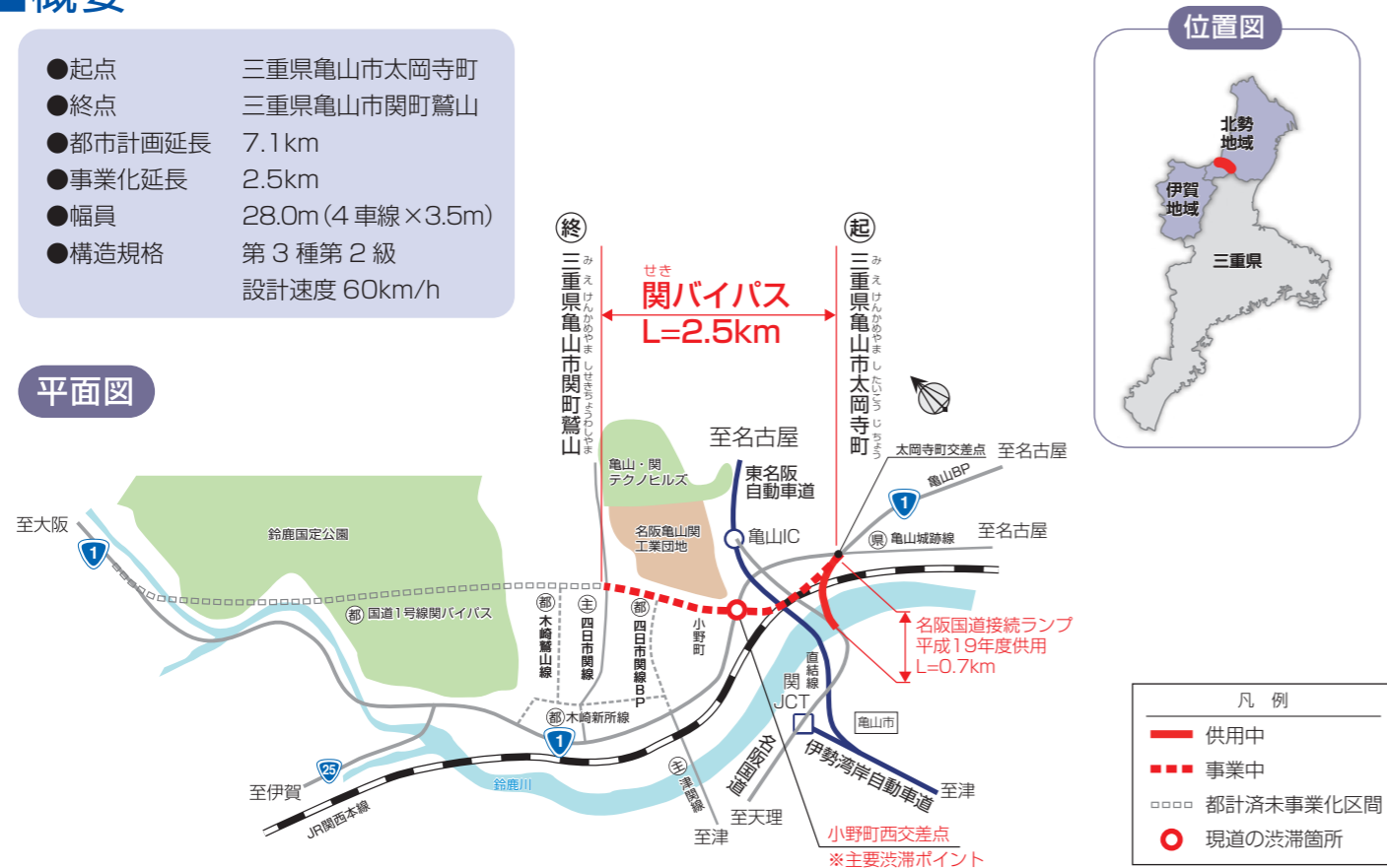
事業のあらまし

一般国道1号関バイパスは、三重県亀山市太岡寺町から亀山市関町鷺山に至る延長約7.1kmの幹線道路です。国道1号の増加する交通量に対して、適切な交通機能の分担を図るとともに道路交通の安全を確保し、さらには地域経済の核となるプロジェクトを支援する道路です。

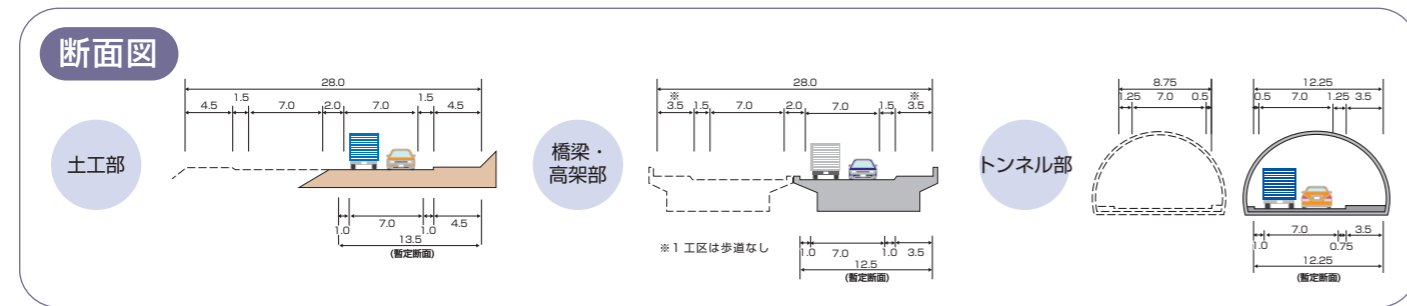
概要

- 起点 三重県亀山市太岡寺町
- 終点 三重県亀山市関町鷺山
- 都市計画延長 7.1km
- 事業化延長 2.5km
- 幅員 28.0m(4車線×3.5m)
- 構造規格 第3種第2級
設計速度 60km/h

平面図



断面図



事業の歴史

- 平成8年度 都市計画決定、事業着手(亀山市太岡寺町～小野町、L=1.4km)
- 平成15年度 工事着手
亀山市小野町～同市関町鷺山区間(L=1.1km)事業化
- 平成19年度 亀山市太岡寺町→名阪国道 大阪行ランプ開通(平成19年8月)
名阪国道→亀山市太岡寺町 名古屋行ランプ開通(平成20年3月)

現在の状況

関バイパスは、平成19年度に名阪接続ランプを開通しています。これにより、国道1号太岡寺交差点の渋滞が緩和されました。現在、亀山市小野町～同市関町鷺山間の道路設計等を進めています。



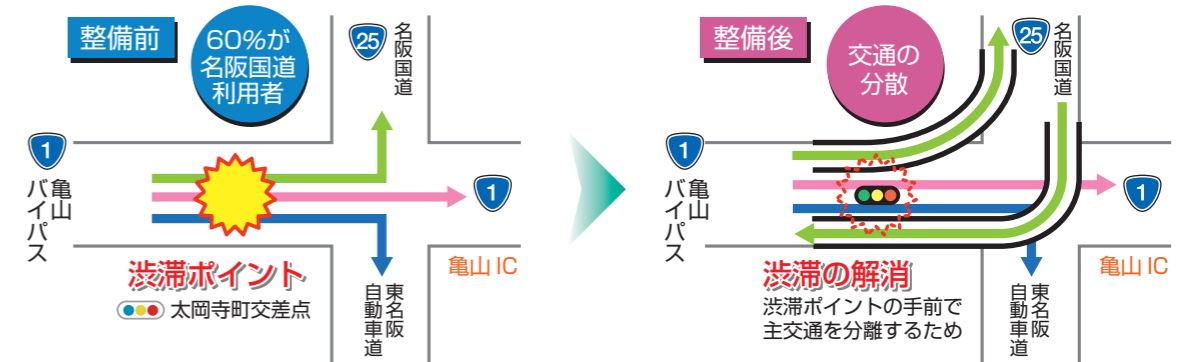
現在の関バイパスと亀山IC付近(平成25年3月撮影)

整備効果

渋滞ポイントの解消、円滑な物流を支援します。

関バイパスの整備により、通過交通と地域内交通の分散が図られることで、渋滞ポイントの解消、円滑な物流の支援につながります。

一例として、関バイパスのランプ部の整備により、亀山バイパスと名阪国道を直結することで、国道1号太岡寺交差点の渋滞が解消しています。



道路ネットワークで地域と地域をつなぐ

関バイパスは、国道1号、国道25号(名阪国道)、東名阪自動車道や伊勢自動車道などの道路の重要な結節点となり、よりスムーズに地域と地域をつなぐことができます。



三重県内の一般国道 1 号は、昭和 36 年までに一次改築された概ね 2 車線道路で開通していましたが、一次改築が終了する以前から交通量の増大等に伴う二次改築として、名古屋～四日市間の国道 1 号バイパスとなる名四バイパスを昭和 33 年に着手、また四日市～亀山間の現道拡幅事業を昭和 43 年に着手しています。名四バイパス事業は名四国道工事事務所(当時)が担当し、四日市から鈴鹿周辺の現道拡幅事業(追分拡幅、采女拡幅、石葉師拡幅)を三重工事事務所(当時)が担当しました。当事務所は、鈴鹿から亀山市街地を経て三重・滋賀県境までの現道拡幅やバイパス事業となる、井田川拡幅、亀山バイパス、鈴鹿峠バイパスを担当し整備してきました。

[昭和 40 年代後半の国道 1 号とバイパス等の計画図]



昭和 46 年 (1971 年) の国土地理院地形図を基に作成

凡 例	
	一般国道 1 号 (当時)
	一般国道 1 号 (当時のバイパス計画)
	一般国道 25 号 名阪国道 (暫定 2 車線開通済)

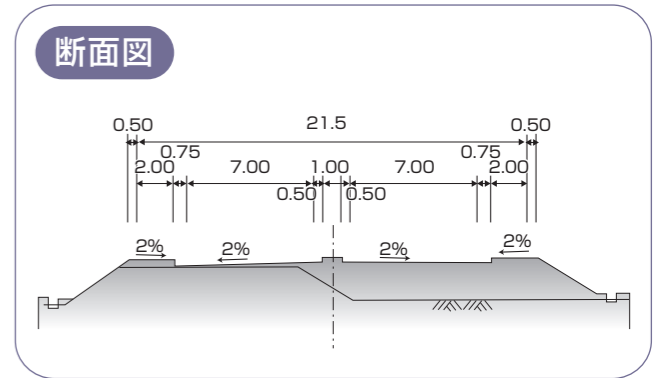
井田川拡幅

事業のあらまし

一般国道 1 号の鈴鹿市汲川原町から同市小田町に至る区間は、昭和 32 年までに一次改築された 2 車線道路で供用していましたが、増大する交通需要を安全かつ効率的に処理するため、二次改築事業として 4 車線に拡幅しました。

概要

- 起点 三重県鈴鹿市汲川原町
- 終点 三重県鈴鹿市小田町
- 都市計画延長 2.94km
- 事業化延長 2.5km
- 幅員 21.5m (4 車線 × 3.5m)
- 構造規格 第 3 種第 1 級 設計速度 80km/h



事業の歴史

- 昭和 47 年度 事業化
- 昭和 63 年度 鈴鹿市西富田～小田町間開通
- 平成 8 年度 鈴鹿市小田町～亀山市川合町間開通



亀山市井田川より鈴鹿市汲川原町を望む

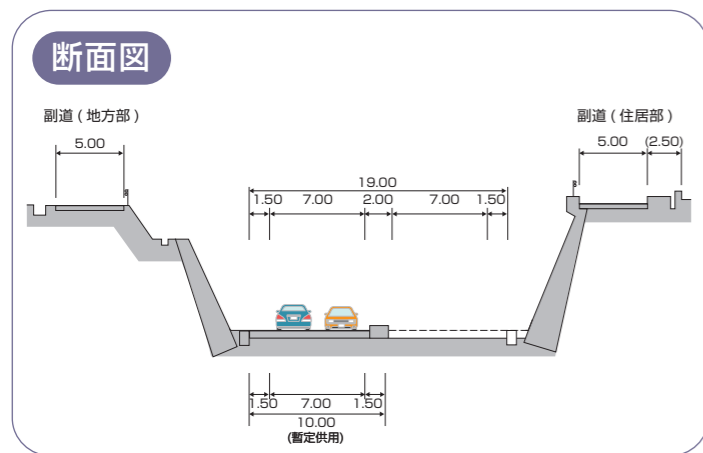
亀山バイパス

事業のあらまし

亀山市は東海道の宿場町として栄え、鉄道はJR関西線と紀勢線、道路は一般国道1号と25号、更に東名阪自動車道が市内でそれぞれ合流・分岐しており、東西南北への要衝の地です。国道1号は、市の南部をほぼ東西に関西線、鈴鹿川と並行して縦断しており、1日3万台(S60年情報調査)の車両が通行し、各所で交通混雑が生じ、幹線道路としての機能を十分に維持できない状況にありました。特に大型車の混入割合も45%以上と特異な現象を呈していました。一方亀山市は、地形上の制約から自然的に1号沿いの平地部に細長く発達しており、北部丘陵地の開発が十分に期待できる地域であったため、現道交通の緩和と、地域開発に役立つバイパスとして計画し、全線を暫定2車線で整備しました。

概要

- 起点 三重県亀山市井田川町
- 終点 三重県亀山市太岡寺町
- 路線延長 7.34km
- 幅員 10.0m (2車線×3.5m)
- 構造規格 第3種第1級 設計速度80km/h



事業の歴史

- 昭和48年度 事業化
- 昭和56年度 都市計画決定、道路区域決定
- 昭和57年度 用地買収着手
- 昭和59年度 埋蔵文化財調査着手、工事着手
- 平成2年度 川合～羽若間暫定2車線開通
- 平成6年度 亀山バイパス全線暫定2車線開通



亀山バイパス全線開通



亀山バイパス羽若交差点

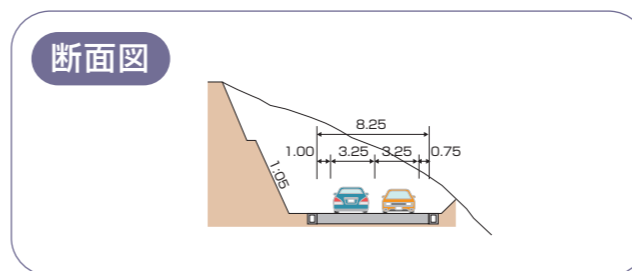
鈴鹿峠バイパス

事業のあらまし

三重・滋賀県にまたがる一般国道1号鈴鹿峠は、東の箱根峠とともに交通の難所でありました。地形は縦断勾配が8%と急峻で、線形も曲線半径が小さく、蛇行の連続であり、しかも冬季において凍結等による交通障害が著しいものでした。また県境にある鈴鹿トンネルは、大正15年に完成したトンネルであり、幅員・高さとも不十分で、昭和42年3月6日、トンネル内で火災により13台が焼失した事故が発生しました。このため、交通の安全と円滑化を図る目的でバイパスを整備しました。この鈴鹿峠の上り線には、駐車場を含めた5つの広場も設けられ、ドライバーや地域の人たちの憩いの場として、また、東海自然歩道への散策のスタート地点として利用されています。

概要

- 起点 三重県鈴鹿郡関町沓掛
- 終点 滋賀県甲賀郡土山町山中
- 路線延長 4.94km
- 幅員 8.25m(2車線×3.25m)
- 構造規格 第3種第2級 設計速度40km/h,50km/h



鈴鹿峠バイパス

事業の歴史

- 昭和47年度 事業化
- 昭和48年度 第1期工事着手
- 昭和53年度 第1期工事完成・第2期工事着手
- 昭和58年度 第2期工事完成・第3期工事着手
- 平成3年度 鈴鹿峠バイパス全線開通



バイパス整備前の旧鈴鹿トンネル (片側交互通行)

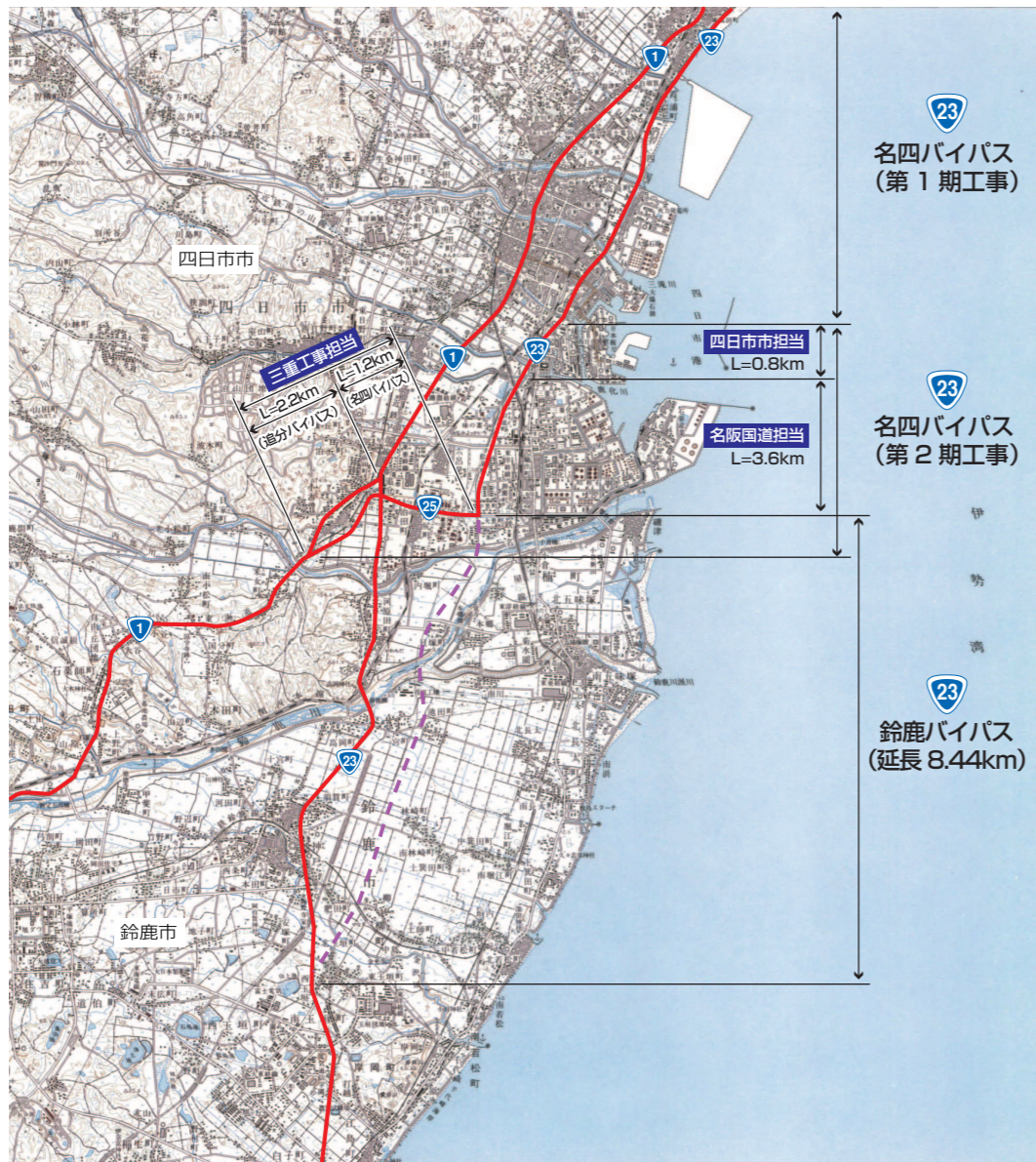


鈴鹿トンネル (三重県側)

一般国道 23 号は、かつては国道 1 号から伊勢への分岐点となる四日市追分を起点に、鈴鹿市、津市を経て伊勢神宮を結ぶ国道で、昭和 35 年までに有料区間(参宮道路)を含め一次改築を完了しています。その後、昭和 49 年に、国道 1 号のバイパスとして整備が進められた名四バイパス(名古屋～四日市)が国道 23 号に指定されています。

伊勢湾臨海工業地帯を結ぶ唯一の主要幹線道路である国道 23 号の内、三重県北勢地域では、交通量増加に伴うバイパス事業として、名四バイパスの一部と、名四バイパスに繋がる四日市～鈴鹿に至る鈴鹿バイパス事業を、当事務所が担当し整備してきました。

[昭和 40 年代後半の国道 1 号・23 号とバイパス計画図]



昭和 46 年 (1971 年) の国土地理院地形図を基に作成

凡例	
—	一般国道 1 号、23 号 (当時)
---	一般国道 23 号 (鈴鹿バイパス計画)

鈴鹿バイパス

事業のあらまし

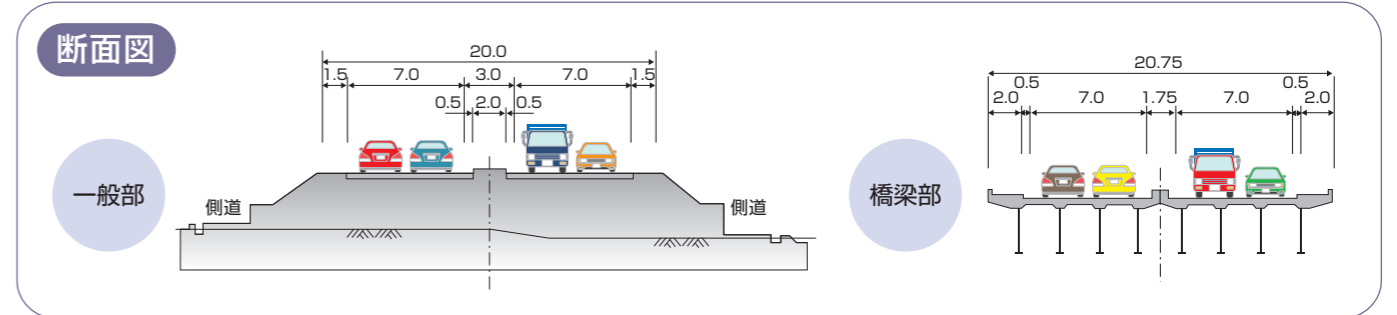
名四バイパスの終点から鈴鹿市へ抜ける道はどの道も幅が狭く、しかも近鉄鈴鹿線との平面交差もあり、いたるところで交通混雑が生じていました。そこで計画されたのが名四バイパスの終点である四日市市中里町から鈴鹿市玉垣町をほぼ直線で結ぶ鈴鹿バイパスです。暫定 2 車線で開通後、起点の四日市市中里地内の 23 号と 25 号の立体交差化、中里高架橋に接続する内部川と終点部の都市計画道路鈴鹿中央線の立体交差化等を推進し全線 4 車線で整備しました。

概要

- 起点 三重県四日市市中里町
- 終点 三重県鈴鹿市西玉垣町
- 路線延長 8.44km
- 幅員 20.0m (4 車線 × 3.5m)
- 構造規格 第 3 種第 1 級 設計速度 80km/h

事業の歴史

- 昭和 44 年度 事業化
- 昭和 45 年度 工事着手
- 昭和 48 年度 暫定 2 車線開通
- 鈴鹿市区間都市計画決定
- 昭和 49 年度 四日市市区間都市計画決定
- 昭和 61 年度 鈴鹿市柳町～西玉垣町間 4 車線開通
- 平成元年度 鈴鹿にバイパス全線 4 車線開通



鈴鹿市北玉垣交差点から四日市市を望む

事業のあらまし

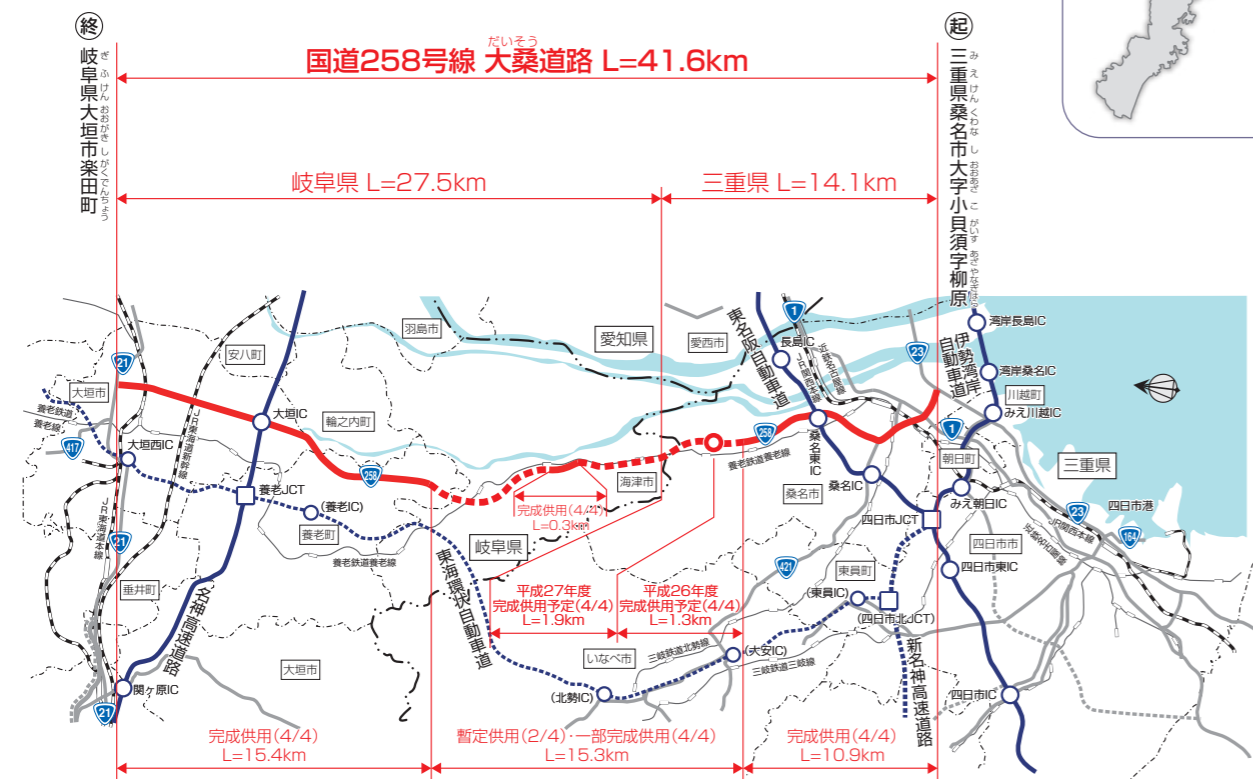
一般国道258号大桑道路は、岐阜県大垣市桑田町から三重県桑名市大字小貝須字柳原に至る延長41.6kmの道路であり、国道258号周辺及び西濃・滋賀方向から名古屋港・四日市港への物流軸を担う唯一の主要幹線道路であり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援を目的に計画された道路です。

これまでに起終点両側から26.6kmが4車線化開通済みであり、大垣市・桑名市内における交通混雑の緩和に寄与してきました。

概要

- 起点 岐阜県大垣市桑田町
- 終点 三重県桑名市大字小貝須
- 路線延長 41.6km (内三重県区間 14.1 km)
- 幅員 22.0km (4車線 × 3.25m)
- 構造規格 第4種第1級 設計速度 60km/h

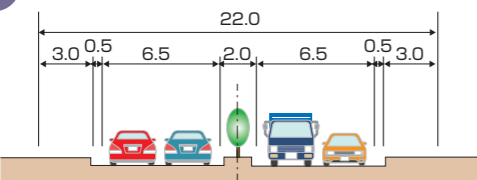
平面図



位置図



断面図



- 凡例
- 供用中
 - - - 暫定供用
 - 主要渋滞箇所

事業の歴史

- 昭和40年度 都市計画決定(旧多度町・桑名市境界～国道23号)
- 昭和40年度 工事着手
- 昭和43年度 都市計画決定(岐阜県側)
- 昭和49年度 全線2/4車供用開始
- 昭和53年度 都市計画決定(岐阜・三重県境～旧多度町・桑名市境界)

現在の状況

大桑道路は、昭和50年度までに全線暫定2車線で開通し、現在は、交通量の増大、車両の大型化に伴い、順次4車線化を進めています。このうち三重県区間の桑名市多度町下野代～同市城南和泉までの延長10.9kmの4車線が完成しています。

また、桑名市多度町香取～桑名市多度町下野代間(延長1.3km)について、平成26年度4車線化を、桑名市多度町柚井～同市多度町香取間(延長1.9km)について、平成27年度4車線化を目指しています。



4車線化済みの桑名市下野代から大垣方面を望む(平成25年3月撮影)

渋滞の緩和

4車線化により渋滞の緩和が期待されます。これにより、四日市港からの物流交通の安全性・定時性の向上、通勤の所要時間の短縮、観光地へのスムーズな移動も可能になります。

地域間交流・連携の強化

大垣市と四日市・桑名市等、周辺の核となる拠点都市間の連携が強化されることで、新たな技術連携・人材交流等も可能となり、生活文化圏も広がります。

全線4車線化を期待(彦根市製造業A社)

国道258号大桑道路を利用し、40フィートコンテナで月40台程度、彦根市から四日市港へ製品を輸送しています。所要時間が短縮すれば、現在神戸港に出している貨物を四日市港に転換させることも考えられます。



事業のあらまし

東海環状自動車道は、名古屋市の周辺 30～40km 圏に位置する四日市市、東員町、いなべ市、大垣市、岐阜市、関市、土岐市、豊田市等の諸都市を有機的に結ぶ延長約 160km の高規格幹線道路です。

また、新東名高速道路、新名神高速道路、伊勢湾岸自動車道と一体となって、我が国の重要幹線道路である東名高速道路、名神高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道および東名阪自動車道を相互に連結しながら環状を形成する名古屋都市圏の骨格道路です。

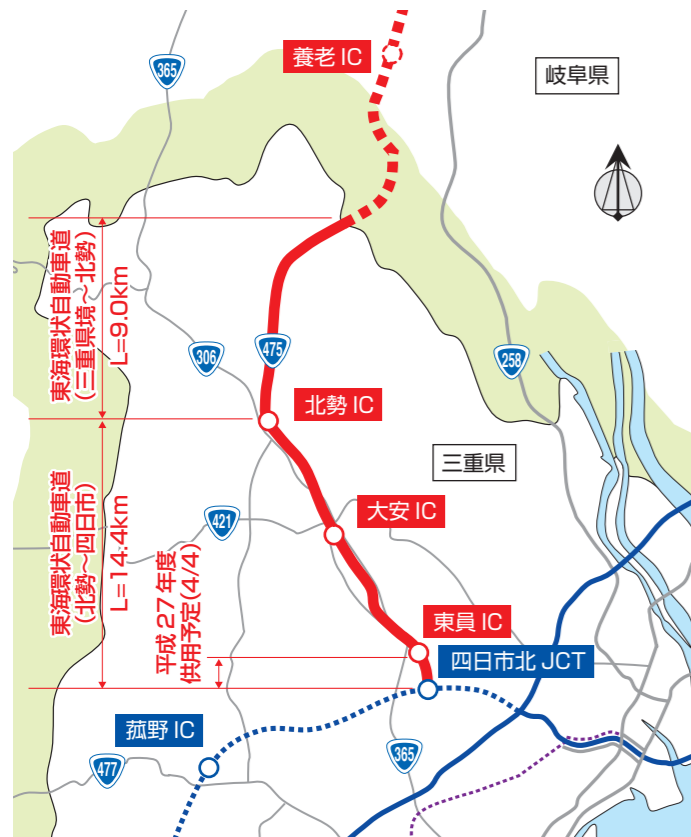
四日市北 JCT (仮称)～養老 IC (仮称)間は、四日市北 JCT (仮称)で新名神高速道路と分岐後、員弁川の右岸を北上し、東員町を経て、いなべ市北勢町から三重県と岐阜県の県境を越え、岐阜県養老郡養老町に連結します。その後養老 JCT にて名神高速道路と接続します。



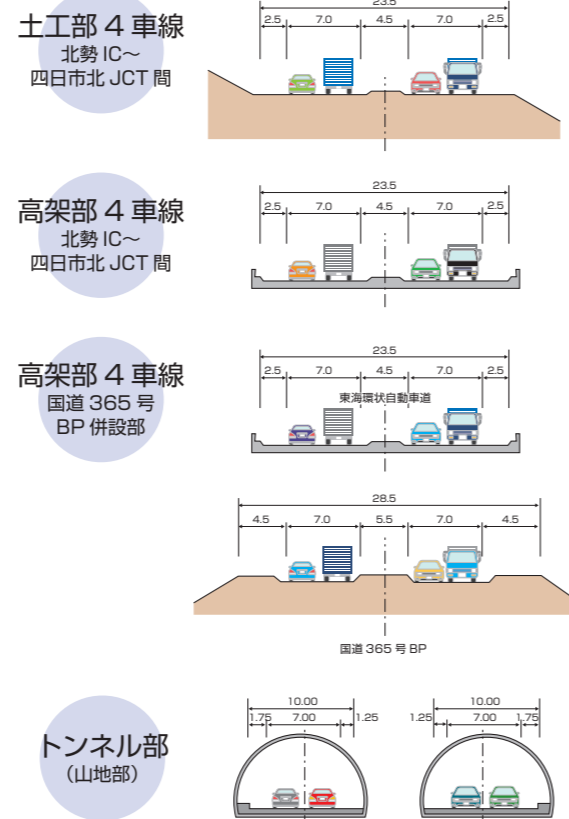
概要

- 起点 三重県四日市市北山町
- 終点 三重県いなべ市北勢町
- 路線延長 23.4 km
- 幅員 23.5m (4車線 × 3.5m)
- 構造規格 第 1 種第 2 級 設計速度 100km/h

平面図



断面図



事業の歴史

- 平成 2 年度 事業着手 (いなべ市北勢町～四日市市北山町)
- 平成 4 年度 都市計画決定 (いなべ市北勢町～四日市市北山町)
- 平成 9 年度 工事着手



三重県区間起工式

- 平成 16 年度 豊田東 JCT～美濃関 JCT 間開通 (平成 17 年 3 月)
- 平成 19 年度 都市計画決定、事業着手 (岐阜三重県境～いなべ市北勢町)
- 平成 21 年度 美濃関 JCT～関広見 IC 間開通 (平成 21 年 4 月)
- 平成 23 年 6 月 一般国道事業と有料道路事業による整備が決定 (関広見 IC～(仮称)四日市北 JCT 間 約 77km)
- 平成 24 年度 大垣西 IC～養老 JCT 間開通 (平成 24 年 9 月)
- 平成 25 年 9 月 いなべ市内本格工事着手、いなべ市内着工式



いなべ市内着工式 (平成 25 年 9 月)

現在の状況

東海環状自動車道は、現在、東回り(豊田東 JCT ~ 関広見 IC 間)区間の延長約 76km と、西回り区間(関広見 IC ~ 四日市北 JCT(仮称)間)のうち大垣西 IC ~ 養老 JCT までの延長約 6km が開通しています。

三重県内では、東員 IC(仮称)~四日市北 JCT(仮称)間の平成 27 年度開通を目指して平成 25 年度より東員 IC(仮称)~四日市北 JCT(仮称)間の橋梁上部工事の架設に着手、北勢 IC(仮称)~東員 IC(仮称)の橋梁下部工事等に着手するとともに、県境~北勢 IC(仮称)の用地取得に着手します。



平成 27 年度開通を目指す(仮称)東員 IC(平成 25 年 3 月撮影)



(仮称)東員 IC の橋梁架設を開始(平成 25 年 9 月撮影)

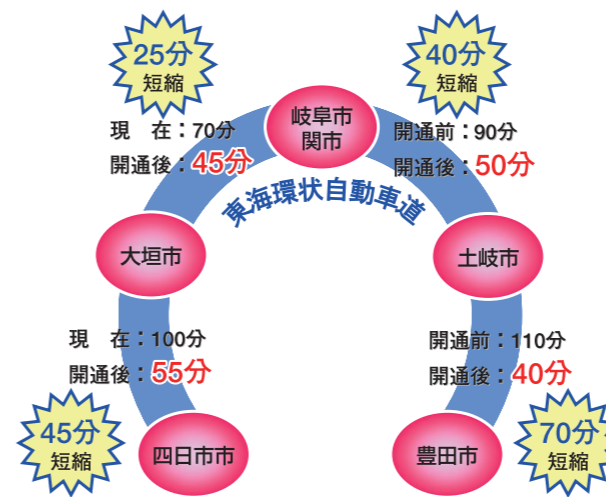
整備効果

所要時間の短縮

名古屋圏の緒都市がともに連結されることにより、都市間の所要時間が短縮され、利便性が向上します。

※下図内の移動時間は各市役所間の所要時間で、岐阜市・関市は関市役所を基準にしています。また、旅行速度を東海環状 70~100km/h、一般道 30m/h で算定しています。

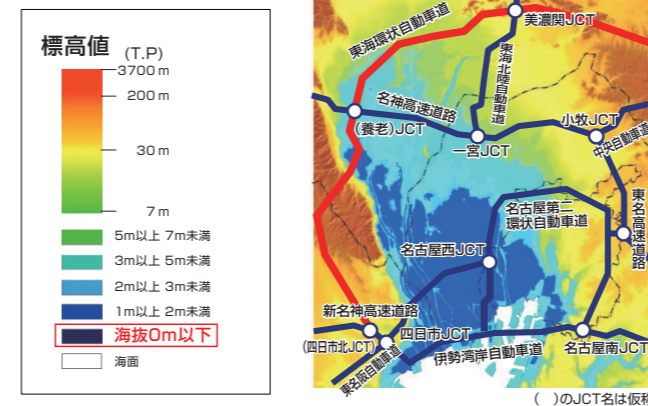
所要時間の短縮図



災害に強い道路

東海環状自動車道は、海拔ゼロメートル地帯を迂回しており、高架構造が大半を占めるため、河川氾濫等の浸水時にも避難・救助・復旧・復興のための道路ネットワークとして役割を果たすことが期待できます。

東海環状自動車道と 海拔ゼロメートル地帯



医療機関へのアクセス向上

救命救急センターに 30 分以内に行ける地域が拡大することで、より多くの方々の生命が守られます。

※出血多量の場合は、30 分以内に病院に搬送できれば、5 割の方の命が助かるとされています。

地域救命救急センター 30分アクセス圏

東海環状の整備により
桑名・いなべ生活圏における
人口カバー率が上昇
71% → 87%



[救命救急センター]とは…
初期、第二次医療施設の後方病院で、重症及び複数の診療科領域にわたるすべての重篤な救急患者を 24 時間体制で受け入れる医療施設です。



出典：カーラー救急圏

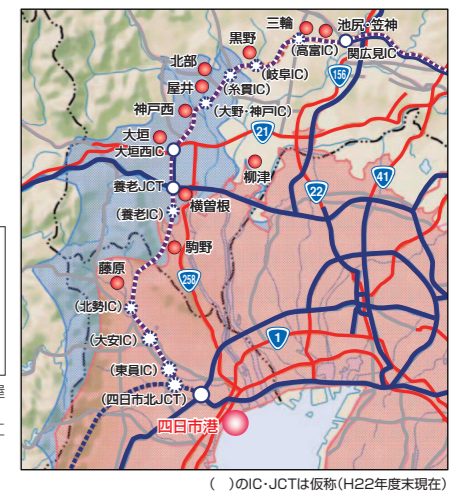
地域経済活性化の支援

東海環状自動車道西回り区間の整備により、名古屋港・四日市港からの 60 分圏内が拡大し、名古屋港・四日市港の背後圏への物流の効率化が可能となります。

更に西回り区間沿線において、工業団地の整備・計画が進められており、西回り区間の開通により、沿線市町の地域経済の活性化が期待できます。

西回り区間沿線での 工業団地の立地・計画状況および 名古屋港・四日市港の 60分圏内の拡大

デジタルロードマップより名古屋港・四日市港60分圏域を計算
事業所数・製造品出荷額は、H17工業統計メッシュデータから計算



「千日道路」の足取りと取り組み

名古屋～大阪間の幹線道路である名阪国道（一般国道 25 号）は、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」という異名も授かりました。ここでは、その歴史を紹介します。

昭和 18 年～37 年
戦中に「弾丸道路」として計画スタート

第二次大戦最中の昭和 18 年より、当時の内務省が道路計画の調査を開始。ドイツのアウトバーンに匹敵する「弾丸道路」と呼ばれ、終戦によって一時計画が消滅しましたが、昭和 25 年頃高速道路を建設し、経済発展につなげる考えが具体化しました。昭和 27 年行った東京～神戸間の調査で、名古屋～大阪間を現在の名神高速道路と弾丸道路を建設省で比較検討しました。昭和 36 年頃、日本道路公団が大阪～四日市間の「大四道路」の調査を、昭和 37 年にはペーパーロケーションと経済調査を実施しました。そして昭和 37 年には、一般国道 25 号の調査を建設省で開始しました。



現道（関町板屋）

昭和 38 年
1000 日で供用開始を目標に事業着手

予想される中京・京阪神工業圏の将来的な発展と、一般国道 1 号の交通量の急激な増加によって、名神高速道路の早期完成が求められていました。昭和 38 年、名阪国道は第二の名神高速道路という位置づけで一般国道 25 号の改築工事として事業に着手しました。同年 4 月には亀山市に名阪国道工事事務所を発足し、道路建設計画をスタートしました。1000 日間で供用開始を目標に掲げたことから名阪国道は別名「千日道路」とも呼ばれました。



越川ルートの踏査

昭和 39 年
早期実現を目指して本格工事を開始

名阪国道の建設は、工事着工からわずか 21 ヶ月後という短期間での竣工を目指して、昭和 39 年より本格的な工事を開始しました。関・加太トンネルを皮切りに開始しましたが、昭和 40 年 5 月～6 月の梅雨期、8 月～9 月の台風期の二度にわたって法面崩壊と土砂流出の被害を受けてしまいました。竣工を目前に受けた災害で一時は遅れを心配されましたが、地元の方々の協力を得ながら関係者全員が一体となって復旧に努めた結果、工事を滞らせることなく早期完成が実現しました。



名阪国道・木下道路の工事

昭和 39 年度 一般国道 25 号 名阪国道 起工式
昭和 39 年度 関トンネル貫通(一期)
昭和 39 年度 加太トンネル貫通(一期)
昭和 40 年
次世代へつながる千日道路の誕生

昭和 40 年 12 月 16 日、名阪国道は中部・近畿圏を結ぶ重要な幹線道路として、工事着手からわずか 991 日で片側二車線供用することができました。名阪国道は、沿線の地域開発や主要都市との結びつきを考慮した無料の自動車専用道路で、他の道路や鉄道とは立体交差してインターチェンジで接続しています。予定より少し早い 1000 日以内で、内陸部の都市開発を促進する動脈線が誕生しました。



伊勢新聞



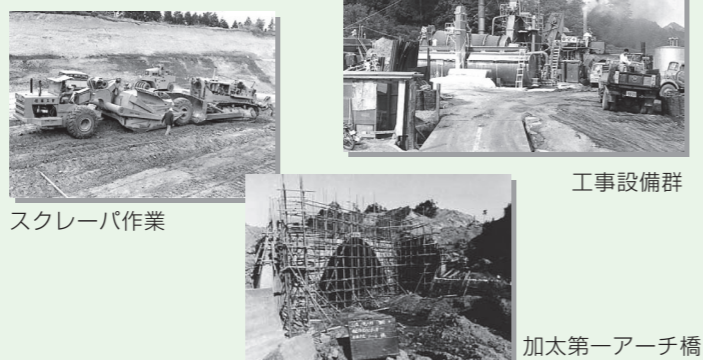
祝賀式

photo メモリアル

計画と同時に
名阪国道工事事務所発足



懐かしの
工事風景



スクレーパー作業

工事設備群

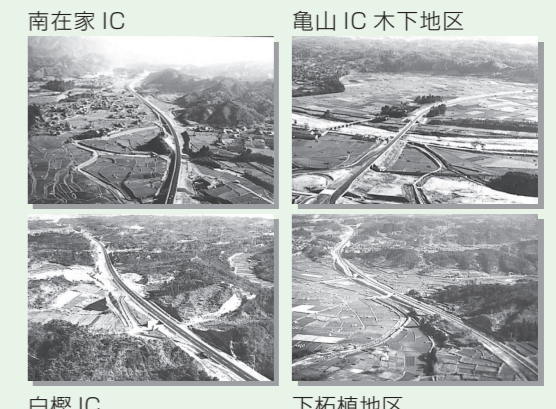
加太第一アーチ橋

工事中に起こった
土砂崩れ



雨による法面流出

道路完成



南在家 IC

亀山 IC 木下地区

白樺 IC

下柘植地区

昭和 40 年度 二車線供用開始(一期工事完成)

昭和 42 年
四車線化へ向けて二期工事着手

名阪国道は上野市や亀山市、伊賀、阿山などの地域発展にも貢献しました。昭和 42 年 3 月には伊賀上下線と上野下り線の駐車場を完成。しかし、年々交通量が増加し、交通事故も多発した事から早期の四車線化が望まれ、翌年の 4 月より二期工事を着工しました。



二期工事(伊賀大橋)

昭和 42 年度 伊賀上下線・上野下り線の駐車場完成
名阪国道二期工事着手

昭和 45 年
ポイントとなった加太・関のトンネル工事

いち早い四車線化が望まれた二期工事の大きなポイントは、加太・関の 2 つの長いトンネルで、一期線と並行してトンネルを貫通させる計画を立てました。昭和 45 年に加太トンネルが貫通し、昭和 47 年には関トンネルが貫通しました。この二大トンネルの完成で、さらなる道路交通の円滑化が実現しました。



加太トンネル貫通

昭和 50 年度 関 JCT 供用開始

昭和 55 年
全線四車線化の名阪国道完成

昭和 55 年 3 月、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りました。現在では、東名阪、西名阪、伊勢自動車道が連結する路線として、この地域を結ぶ重要な道路となっています。



四車線開通式典(昭和 55 年 3 月)



伊勢新聞

昭和 55 年度 二期工事完成
全線四車線供用開始
昭和 56 年度 名阪リフレッシュ事業開始

photo メモリアル

トンネル貫通



加太トンネル(昭和 45 年 4 月)



関トンネル(昭和 47 年 4 月 22 日)

四車線化した様子

名阪国道・越川地区



事業のあらまし

名古屋～大阪間の幹線道路である名阪国道(一般国道25号)は、昭和40年に開通しました。また、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」という異名も授かりました。その後、昭和55年に全線4車線で完成しています。また東名阪自動車道、西名阪自動車道および伊勢自動車道と直結し、全線が道路や鉄道と立体交差してインターチェンジで接続されている自動車専用道路です。近年の交通量の増加、車両の高速化、大型化に対応して、安全性の向上・高速機能の確保・道路利用者サービスの向上・環境の改善を目的としています。

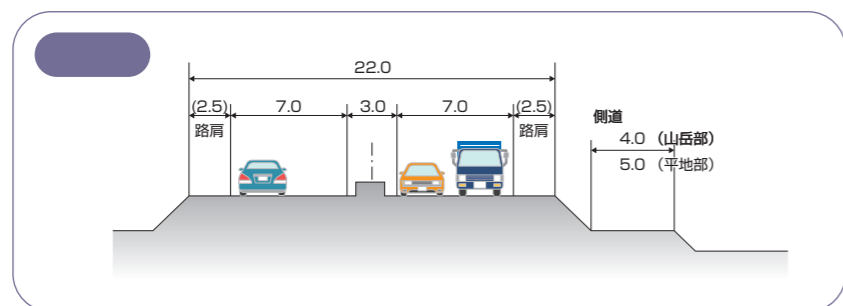
概要

(北勢国道管理区間)



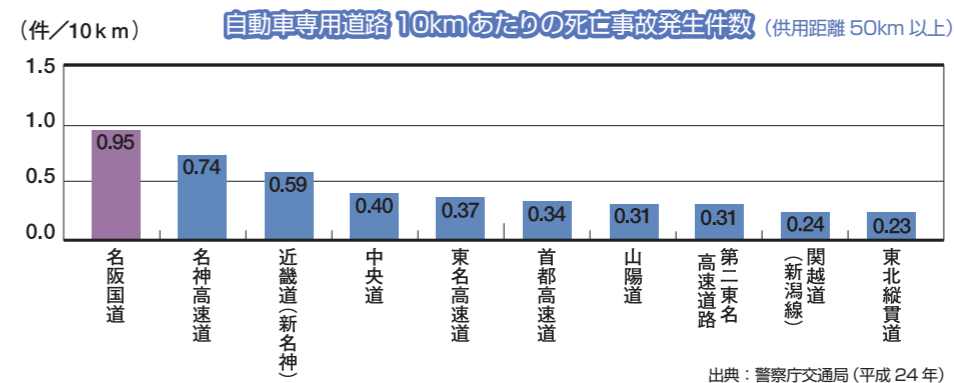
- 起点 亀山市太岡寺町
- 終点 伊賀市治田
- 路線延長 41.6km
- 幅員 W=22m(4車線×3.5m)
- 構造規格 第1種3級
設計速度 80km/h(1部 60km/h)

平面図



交通安全対策

平成24年時点で名阪国道の10kmあたりの死亡事故は発生件数は、全国の自動車専用道路でワースト1です。交通事故は、インターチェンジ付近、山間部でカーブの多い関トンネル～加太トンネル周辺で起こっています。このため、今後もさらに各種の交通安全対策を行い、安全・安心の道路づくりを実現する必要があります。



非常駐車帯の整備

上り坂・トンネル前後の区間等の事故対策として、非常駐車帯の整備を進めています。



インターチェンジ加速車線の延伸

インターチェンジ加速車線と本線の合流部での事故対策として、加速車線の延伸等を進めています。



情報板の設置とマップの作成

事故抑制のための注意喚起の看板設置等を進めています。また、道路利用者に国道25号名阪国道を安全に走行していただくために、「名阪国道セーフティマップ」を作成し、配布しています。



名阪国道の安全・安心走行を考える懇談会

平成18年度から、地域の代表者、道路利用者、交通・道路管理者、行政による懇談会を開催し、ご意見を聞きながら交通対策(ハード・ソフト)を推進しています。



更なる事故抑制対策

トンネル通過後の下り坂では、特に事故発生が多く(平成24年実績による)、これらの箇所にて、滑り止め舗装の施工や発光式の視線誘導等の設置を行い、重点的な事故抑制対策を進めています。



延命化・耐震対策

名阪国道は、昭和40年の開通後、50年近くが経過しています。また交通量も飛躍的に伸びているため、舗装のひび割れやポットホール(穴ぼこ)等の発生、橋梁やトンネルの老朽化に対して、延命化を図るように維持管理を実施しています。また、南海トラフ巨大地震に備えた対策を進めています。

橋梁耐震対策等

阪神淡路大震災などの教訓を踏まえ、橋梁の橋脚補強や床版増厚などの耐震補強を実施しています。



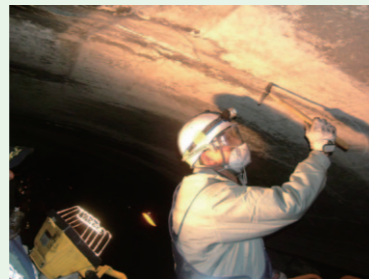
路面段差対策

巨大地震により、橋梁などの背面に段差が発生し、交通に支障をおきないように、踏掛版を設置する段差対策を実施しています。



定期点検

開通から50年近く経過し、老朽化による損傷等も目立つようになり、点検の必要性は増えています。定期的に、橋梁やトンネルの構造物や法面等において、点検を行っています。



渋滞対策

本線上での工事は交通規制を伴い、それが起因となる渋滞が発生することから、名阪国道では、平成11年度より昼夜連続規制のリフレッシュ工事(平成19年度までの名称は集中工事)により工事や作業を集約して、工事規制回数の縮減に取り組んでいます。



名阪国道(三重県内) リフレッシュ工事のお知らせ

平成25年 5/27(月)午前0時 → 6/8(土)午前6時

関係JCT ← 大津方面(行方) 新1号線規制 → 龍山IC

終日(24時間)本線1車線規制

・平成25年5月27日(月)午前0時～6月1日(土)午前6時
・平成25年6月 3日(月)午前0時～6月8日(土)午前6時

※天候により規制日時が変わる場合があります。

工事規制中は走行に注意ください
※各ICを迂回すると路面状況画像(代表)を確認できます。

http://www.cbr.mlit.go.jp/hokusei/index.htm
http://www2.cbr.mlit.go.jp/hokusei/keitai/

道路の安全性・信頼性の確保

より安全で快適な道路を確保するため、名阪国道の維持・修繕事業及び道路管理業務を行っています。

ITS(高度道路情報システム)

道路やトンネルの管理を行うため、道路の主要部分に設置した各種センサーから情報を収集、それらを道路利用者に迅速かつ正確に提供するためのITSシステムを導入し情報提供を行っています。



道路パトロール

交通事故などによる損傷箇所や落下物の処理など、365日昼夜欠かすことなくパトロールを行っています。



雪氷対策

12月1日～翌年3月31日を雪氷対策期間として、冬季に道路利用者が安全・安心に名阪国道を利用して頂くために、雪氷時の除雪や凍結防止対策を実施しています。



特車取締

道路法では、幅・高さ・設計荷重を超えるような車両に対して特殊車両通行許可制度に基づき通行の規制を行っています。

許可どおりの通行であるのか定期的に指導取締を実施しています。



LED

道路照明を、高圧ナトリウムランプからLED照明へ交換を進めています。

橙黄色光から、白色光となり、自然光に近い視環境になり、夜間走行時の快適性が向上するだけでなく、照明のための電気代を削減できます。



インターネットでリアルタイムに道路情報を配信

事故や走行車両からの落下物等が多発しており、名阪国道を利用される方の安心で安全な走行を支援することを目的に、平成20年7月より、「通行障害情報」として、ほぼリアルタイムで事故・事故による損傷復旧・工事規制時等の道路情報を提供しています。

名阪国道(三重県内)PC・ケータイ 通行障害情報

現在、関ヶ原IC～亀山IC(名古屋方面)において事故発生渋滞中。
通行の際には十分注意して下さい。
…北勢国道事務所調べ

(凡例)
×=通行障害(事故等)
|■=工事規制
▲=渋滞 |■=通行止

※各ICを迂回すると路面状況画像(代表)を確認できます。

至名古屋 ↑	↓ 至大阪
亀山IC	
関ヶ原JCT	
関ヶ原IC	
久我IC	×
関ヶ原JCT	▲
向井IC	▲
板屋IC	▲
南在家IC	▲
加太IC	▲

ホームページ

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

携帯電話用サイト

<https://www2.cbr.mlit.go.jp/hokusei/keitai/>

テレフォンインフォメーション

(0595) 82-3939

情報収集


気象・災害・交通量など 24 時間道路情報をくまなく収集します。

※掲載は代表例


1 交通量観測設備
伊賀 IC 付近・伊賀市治田付近で約 5 分間隔で通過車両の交通量と走行速度の計測が可能な設備です。




2 地震計
震度 4 以上の地震を感知した場合に非常呼び出し、道路パトロール実施範囲、各地点の震度・発生箇所を表示します。




3 道路監視用カメラ (CCTV)
異常気象・事故発生時において、瞬時に現地状況を把握するため、各地点にとりつけられた 78 基のカメラにより 24 時間の路面監視を行っています。




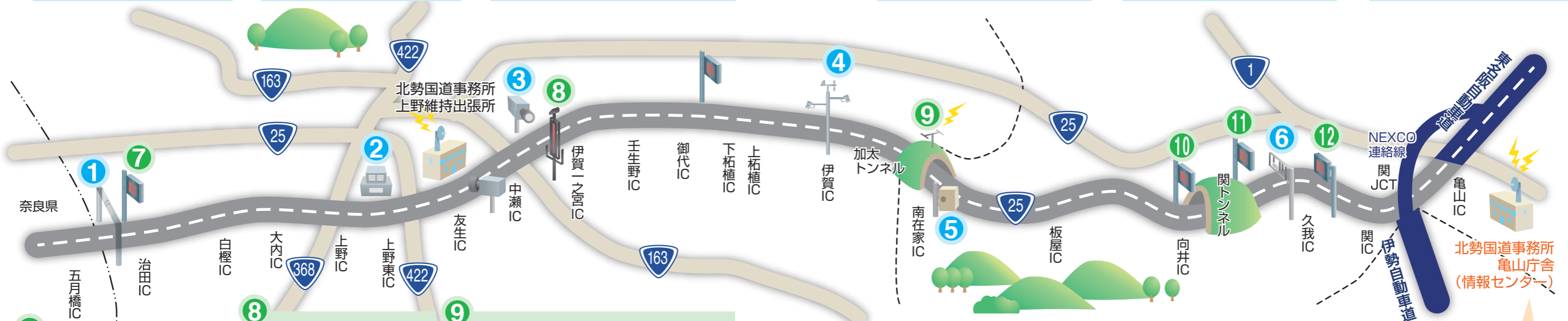
4 気象観測装置
気温、風向き、積雪、濃霧の観測が可能。向井・加太で収集した情報を道路情報版に表示してドライバーに情報提供を行います。



5 雨量計
関 IC～伊賀 IC 間の通行規制の判断基準となる、亀山庁舎・亀山市関町越川・亀山市加太の 3 カ所で雨量や降雪量を計測します。




6 路面凍結検知器
雪氷対策期間の 12 月～3 月に路面状態（凍結・圧雪）や路面温度を測定します。越川大橋下り線、伊賀大橋上り線の 2カ所に設置しています。

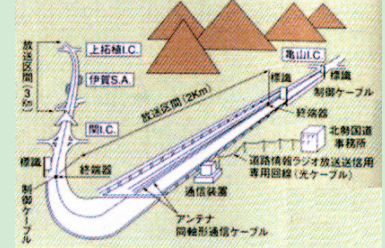
7 道路情報板
ドライバーへ道路情報を提供する機器です。図形表示等によって見やすく分かりやすい情報提供をしています。



8 合流車情報板
IC 入口から合流車があることを本線走行中の車両に注意喚起する装置が 7 基設置してあります。IC 付近で本線の流れを妨げず、スムーズな合流及び事故発生回避に有効です。




9 路側放送設備
提供区間 IC 付近 2km、伊賀 IC～上柘植 IC 3km の前後に標識板を設置し、通過する車両のカーラジオを通して規制に関する情報などを伝えます。また関・加太トンネル内において、平常時は AM4 波、FM3 波のラジオ再放送をしています。緊急時に道路管理者が割り込み放送を行う防災用放送設備です。




10 トンネル警報表示板
トンネル内の道路状況をドライバーに提供する設備です。




11 路面凍結表示板
情報収集装置の路面凍結検知器より送信される路面濃度を表示し、凍結によるスリップ事故等の注意を促します。



12 追突警報システム
CCTV カメラで、交通流量及び前後車両の速度差などを画像処理により検知し、表示板で後続のドライバーに追突注意を促す装置です。



情報センター
情報センターでは、名阪国道の三重県側で発生する様々な出来事に対応するために、24 時間 365 日体制で情報収集及び管理を行います。道路に設置した機器や道路パトロール、関係者からの通報により収集した情報を、道路利用者に対しテレホンサービス、路側放送、道路情報板、ホームページ等の手段で提供します。



情報提供

ドライバーへスピーディーで正確な情報伝達を行います。

編集後記

北勢国道事務所は、昭和38年4月(1963年)に亀山市に名阪国道工事事務所として設置され、平成4年4月(1992年)に北勢国道工事事務所に生まれ変わり、平成7年11月(1995年)に四日市市への移転を経て、今年で50周年を迎えました。

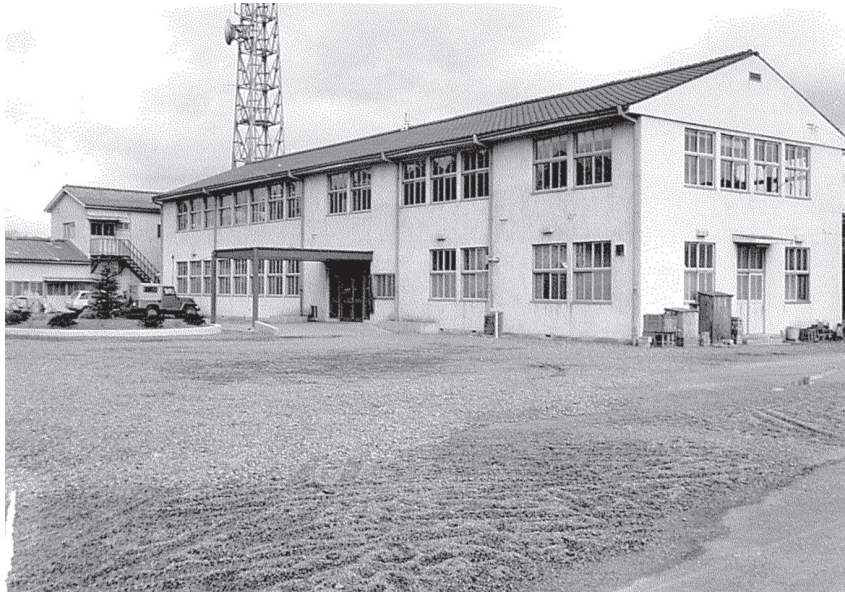
ここに記念として、これまで事務所が歩んできた道を振り返り、今後の国土交通行政の一助になればとの思いから記念誌を発刊する運びとなりました。

なお、編集にあたっては、「名阪国道工事誌」(昭和42年12月)、「25年のあゆみ」(昭和63年12月)、「温故知新」(平成7年11月)、「40周年記念誌 ひといろの道」(平成15年11月)に、それまでの業績内容が詳しく記録されているため割愛することをお許しいただき、その後の10年間と現状の事業を中心に編集することとしました。

今回の編集につきましては、不十分なところも多々ありますが、名阪国道工事事務所から北勢国道事務所へと引き継がれた、それぞれの地域で果たしてきた役割を少しでもご理解いただければ幸いです。

最後に、この記念誌発刊にあたり、改めて諸先輩方のご功績、ご努力に深く敬意を表すとともに、原稿執筆にご協力いただきました皆様方に深く感謝の意を表する次第です。

平成25年11月
編集委員一同



名阪国道工事事務所全景 [設立時 (亀山市内)]

国土交通省中部地方整備局
北勢国道事務所



■ 四日市庁舎

〒510-8013 四日市市南富田町4番6号
TEL.059-363-5511 (代) FAX.059-363-5521 (代)



■ 亀山庁舎 管理課

〒519-0165 亀山市野村4丁目3番25号
TEL.0595-82-1312 FAX.0595-83-1319



■ 上野庁舎 上野維持出張所

〒518-0842 伊賀市上野桑町2055
TEL.0595-21-3011 FAX.0595-21-9742

当事務所ではホームページを開設し、最新の道路情報をいち早くみなさんにお届けしています。

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

北勢国道で検索!!

携帯電話用サイト <https://www2.cbr.mlit.go.jp/hokusei/keitai/>

道路緊急
ダイヤル
24
時間
受付

道路施設の損傷、路面の汚れ(油・土砂)、路面の穴ぼこ、落下物など。

道路の異常を発見したらご一報ください。

緊急通報 **#9910**へ

※高速道路については、道路名、進行方向、キロポスト、
周辺の施設名等をご確認いただきますようお願いいたします。
※道路交通法により運転中の通話は禁止されています。
安全な場所に停車しておかけください。

北勢国道事務所の情報は、携帯電話からもご覧いただけます。

