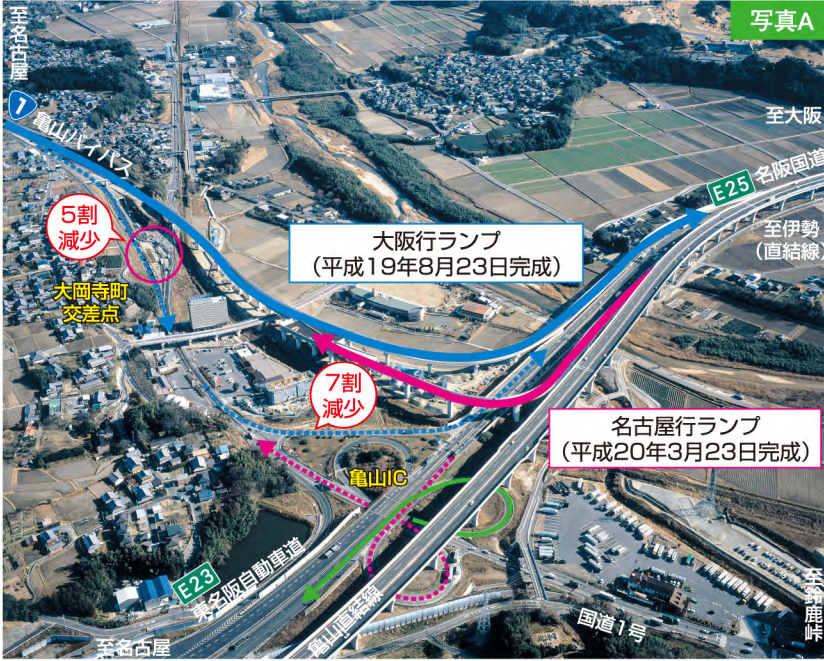


名阪国道と直結するランプ部開通による整備効果



写真A
平成19年度に2本のランプ（連絡路）が完成したことで交通が分散して渋滞が減少。

凡 例	
	ランプ完成前の国道1号（名古屋方面）へのルート
	ランプ完成後の国道1号（名古屋方面）へのルート
	ランプ完成前の名阪国道（大阪方面）へのルート
	ランプ完成後の名阪国道（大阪方面）へのルート
	東名阪自動車道（名古屋方面）へのルート

関バイパスランプ部を亀山IC上空から見る（平成20年1月撮影）

■大阪行ランプ(H19.8.23)による整備効果

交通量減少効果

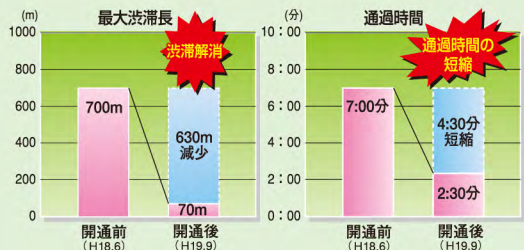
国道1号太岡寺町交差点を通行（写真A：.....→）していた交通量約3,000台/6H*うち、約5割が大阪行ランプ（写真A：→）に転換することで、太岡寺町交差点では約5割、亀山ICでは約7割の交通量の減少が見られました。

	太岡寺町交差点	亀山IC
開通前	3,252台	2,569台
開通後	1,603台 約5割減少	751台 約7割減少

*交通量は7:00~10:00, 16:00~19:00の6時間値

太岡寺町交差点の渋滞が1/10に

国道1号太岡寺町交差点では、朝夕の交通ラッシュ時に最大渋滞長700m（通過時間7分）の渋滞が発生していました。大阪行ランプに交通量の約5割が転換することで、それらが70m（2分30秒）に短縮しました。



国道1号太岡寺町交差点を先頭に大阪行が渋滞



大阪行ランプ開通で太岡寺町交差点の渋滞解消

■名古屋行ランプ(H20.3.23)による整備効果

亀山ICの安全性向上

名阪国道から国道1号（名古屋方面）に行くには、亀山ICを利用していました。（写真A：.....→）
 亀山ICは、国道1号から東名阪自動車道に向かう交通もあり（写真A：→）、出入り交通が輻輳する構造となっていました。
 名阪国道から亀山ICを利用する名古屋行きの車両は約7割あり、この大半が名古屋行ランプ（写真A：→）に転換されることで、交通事故の減少が期待されています。