

「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。



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

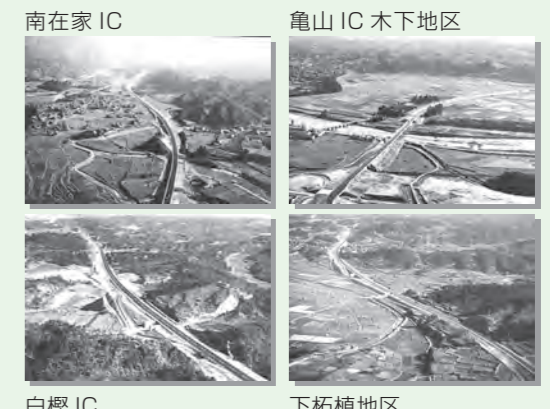
加太第一アーチ橋

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

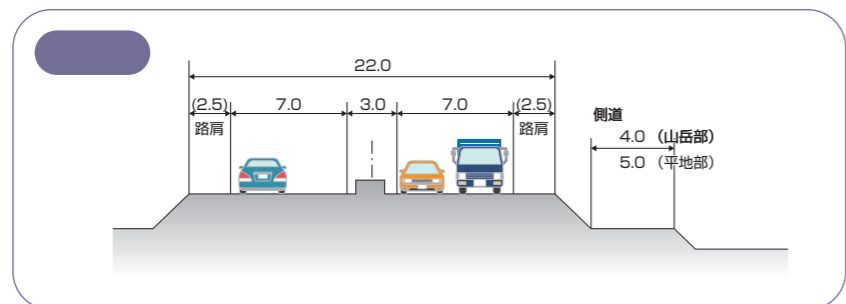
(北勢国道管理区間)



- 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)

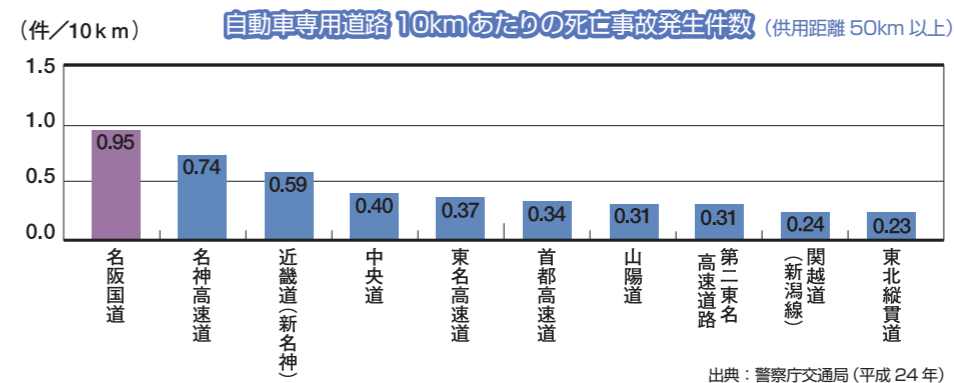


平面図



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。



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。

現在、関ヶ原〜久我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。*北勢国道事務所関係

(凡例)
 ×=通行障害(事故等)
 |■=工事規制
 ▲▼=渋滞 |■=通行止

※各ICを選択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JCT			
関IC			
久我IC		×	
関ヶ原IC			
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。