



第 34 回

中部圏と関西圏を結ぶ大動脈、名阪国道

「千日道路」誕生までの足取りと、地域とともに歩んだその効果



岡田 武久

OKADA Takehisa

一般社団法人パブリックサービス
専務理事

(元)国土交通省中部地方整備局
地方事業評価管理官

はじめに

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、三重県亀山市から奈良県天理市までの延長約 73 km の一般国道の自動車専用道路であり、1965 年（昭和 40 年）に暫定二車線で開通した。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」という異名も授かっている。その後、1980 年（昭和 55 年）に全線 4 車線で完成し、東名阪自動車道、西名阪自動車道及び伊勢自動車道と直結した自動車専用道路として中部圏と関西圏を結ぶ大動脈であると同時に、29 カ所のインターチェンジ（IC）があり、道路沿線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（図-1、2）。

2025 年（令和 7 年）は、名阪国道が誕生して 60 年の節目の年であった。そこで本稿では、「千日道路」誕生までの足取りと取り組みを振り返るとともに、その後の交通量の増加、大型車の増大に伴う安全性の向上、利用者サービス向上等の取り組みや地域とともに歩んだ名阪国道のストック効果について、三重県内を中心に紹介するものである。

■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	73.2km
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)

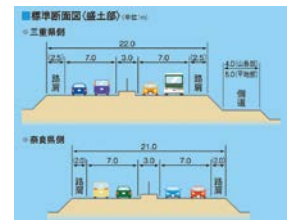


図-1 名阪国道の概要

1. 「千日道路」誕生までの足取りと取組

1965 年（昭和 40 年）に開通した名阪国道は、事業着手から開通まで 1000 日という目標が示された。その足取りを振り返ってみたい。

【1943 年～1962 年（昭和 18 年～37 年）】

第二次大戦中に「弾丸道路」計画がスタート

第二次大戦最中の 1943 年より、当時の内務省が道路計画の調査を開始し「弾丸道路」と呼ばれたが終戦によって一時計画が消滅した。1952 年に行った東京～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」を比較検討、1961 年頃、日本道路公団が大阪～四日市間の「大四道路」の調査を、1962 年にはペーパーロケーションと経済調査を実施した。そして一般国道



図-2 名阪国道の位置図・路線概要

25号の調査を建設省で開始した。

構造規格は、自動車専用道路として高速自動車国道の規格をとることとしたが、特例を適用し縮小している。

〔1963年(昭和38年)〕1000日で供用開始を目標に事業着手

1963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た。その年の4月から千日間で開通させることが決定、延長約73km、IC29カ所、橋梁35カ所、トンネル2カ所、全体事業費320億円の大事業がスタート、現地調査、地質調査を行い5月に路線決定、11月から用地買収面積220ha、関係者3,000人の用地買収を開始した(写真-1)。



写真-1 現地踏査・地質調査実施状況

〔1965年(昭和40年)〕「千日道路」の誕生

1964年6月起工、全区間で一齐に工事開始、山間部の固い地盤掘削や複雑な断層地帯を通るトンネル工事など、多くの難工事を克服。1965年5月の梅雨期の豪雨で盛土法面崩落、11月には大規模な地すべりが発生し、土留め杭等の対策工事を実施。工事は10日前倒しの991日で竣工し、1965年12月16日に待望の亀山～天理間を暫定二車線で結ぶ名阪国道が開通した(写真-2, 3)。



写真-2 山間部の地盤掘削・トンネル工事状況



写真-3 「千日道路」開通式の状況

2. 中部・関西圏を結ぶ大動脈として果たした役割

「千日道路」と呼ばれた名阪国道の暫定二車線供用に続き、1970年(昭和45年)までに東名阪と西名阪自動車

道の一部区間が、1975年(昭和50年)には伊勢自動車道の一部区間が接続し、内陸部の都市開発を促進する道路ネットワークが誕生した。

名阪国道は、阪神・中京の両工業地帯の最短経路という利便性の高さから、開通直後から交通量が急速に増加し、交通事故も多発したことから、早期の四車線化が臨まれ、1968年4月に四車線化の工事に着手した。そして1977年に奈良側が、1980年(昭和55年)3月には全線四車線化となり、中部・関西圏を結ぶ大動脈として大きく進化した。その後、大型車交通に対応するため登坂車線を5カ所整備するなど、道路の機能アップを図り、開通から60年を経過した現在でも1日約5万3千台、うち大型車2万5千台の交通を処理している。広域的な物流交通を関ヶ原～伊賀を通る南北断面でみると、物流交通の約4割が名阪国道を利用しており日本経済を支えている(図-3, 4)。



図-3 阪神・中京を最短経路で結ぶ名阪国道

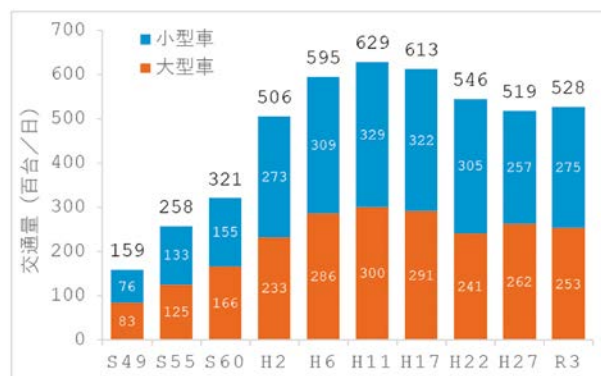


図-4 名阪国道の交通量の変化

3. より安全な道路に向けた交通事故対策の取組

名阪国道の特徴は、東名阪自動車道や西名阪自動車道と直結し、国土軸である名神高速道路や新名神高速道路とともに、中部圏と関西圏の主要交通を担うとともに、道路沿線地域の生活道路及び産業道路としての役割を担っている。

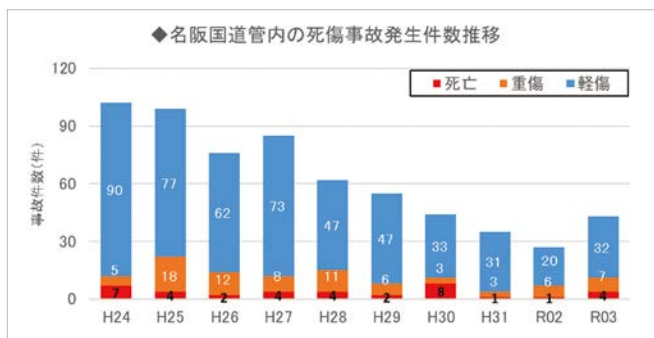


図-5 名阪国道の死傷事故発生件数 (H24～R3)

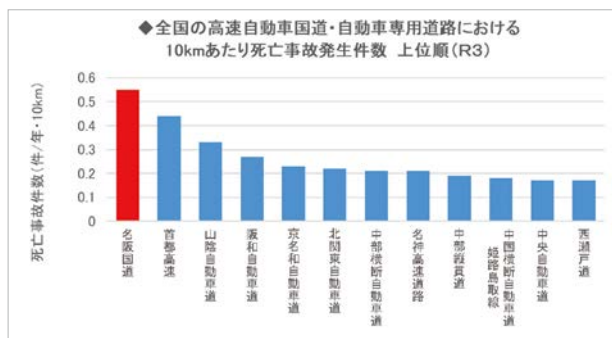


図-6 高速道路・自専道10kmあたりの死亡事故件数 (R3)



図-7 名阪国道事故多発マップ

車両の高速化・大型化に対応するとともに、道路利用者サービスや速達性の向上、交通安全性の確保が求められる中、開通当初からの道路幾何構造面での課題も多く残っている。

年間の死傷事故件数は、これまでの継続的な交通安全対策の実施により経年的に減少傾向にある一方で、全国の高速道路・自動車専用道路の10kmあたりの平均死亡事故件数が2012年(平成24年)と2021年(令和3年)にワースト1位になり、ひとたび事故が発生すると重大事故になりやすい危険度の高い道路といえる(図-5, 6)。

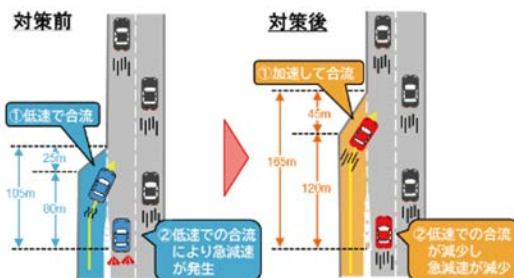
名阪国道の事故の特徴は、①IC分合流部で追突・接触事故、②急な下りカーブ区間での速度オーバーによるガードレール等への衝突事故、③急な上り坂でスピードの出ない大型車への追突事故の多発である(図-7)。

このため、汚名返上に向けた緊急事故対策として、事故多発箇所である急勾配区間のカラー舗装化やICの加減速車線延長等を継続して実施している(図-8)。

■対策実施状況



■久我ICにおける交通課題および期待される効果



【IC改良による整備効果】

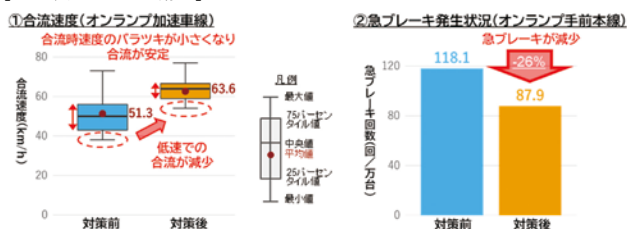


図-8 名阪国道の事故対策事例(久我ICオンランプ改良)

4. 地域とともに歩んだストック効果

名阪国道は、全線約73kmの2～3km毎に29カ所のICがあり、有料道路でないことから、沿道地域に大きな効果をもたらしている。その効果は、地域医療のサポート、地域企業の活性化、沿線工業団地の躍進、地域農業の競争力強化、地域の観光資源の魅力向上など多種多様に及んでいる。

名阪国道が開通して60年、地域とともに歩んだストック効果として三重県伊賀市と亀山市の事例を紹介する。

【企業立地による活性化（伊賀市）】

立地企業数の大幅増加で約1万3千人の雇用創出

伊賀市では名阪国道の開通後に沿線で工業団地が数多く立地した。大阪・名古屋方面への優れた交通条件を生かして、特に民間企業による積極的な工業団地開発が行われた。

伊賀市の企業立地による活性化の状況を名阪国道開通前と現在と比較してみると、立地企業数と雇用人数の推移では立地企業数が4倍近く増え、約1万3千人の雇用を創出している。また、製造品出荷額でも大きな伸びを示している（図-9、10）。

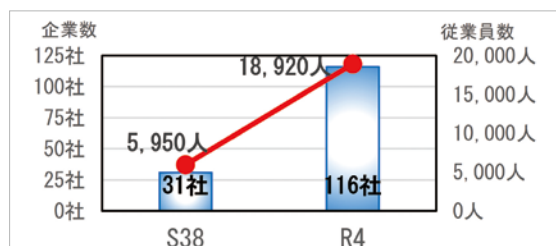


図-9 伊賀市の立地企業と雇用人数の推移

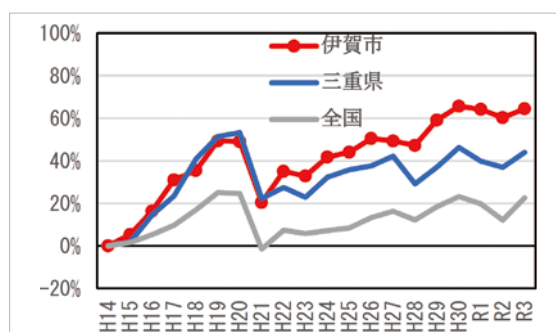


図-10 伊賀市の製造品出荷額の伸率

【亀山・関テクノヒルズの競争力強化（亀山市）】

交通結節点に位置し交通の利便性を生かした活性化

亀山市の工業団地である亀山・関テクノヒルズは、特に名阪国道を利用した関西圏との交通の利便性から造成当初から売れ行きがよく入居率が高い状況にある（図-11）。

世界の亀山モデルで知られたシャープ亀山工場は、2004年（平成16年）から稼働していた。



図-11 亀山・関テクノヒルズの交通利便性と入居率

おわりに

名阪国道沿線の地域住民であり、旧名阪国道事務所に勤務した経験者として、小学校低学年時の千日道路工事着手から四車線化、IC改良などの取り組みなどを日々の生活や通勤道路として利用する中で、その恩恵を直接、肌で感じてきた。名阪国道開通60年の節目の年に「千日道路」誕生までの足取りと、地域とともに歩んだその効果を紹介する機会に恵まれたのは誠に感慨深い。

名阪国道にある道の駅「いが」には開通50周年記念として関係者が寄贈した石碑が建てられており、石碑には「関係各位を思い、ここに碑を建て今後の発展を期すもの」と記され、今後の更なる名阪国道のストック効果向上への期待が込められている（写真-4）。



写真-4 開通50周年記念石碑

一方、橋梁やトンネルなどの多くの施設が高度経済成長期に建設され、高齢化への対応、自然災害に備えた防災対策の実施、冬期の道路管理などの喫緊の課題は山積している。今後は、計画的な予算確保とITS等の最新技術も取り入れたより安全で利用しやすい進化した名阪国道に期待したい。

なお、本稿の作成にあたっては、中部地方整備局道路部、北勢国道事務所、伊賀市役所、亀山市役所をはじめとする関係者の皆様に資料の提供や確認をしていただき、深く感謝を申し上げる。

参考文献

- 1) 北勢国道事務所 60年のあゆみ（令和6年3月）
- 2) 名阪国道開通50周年記念誌「千日道路」と呼ばれた名阪国道