

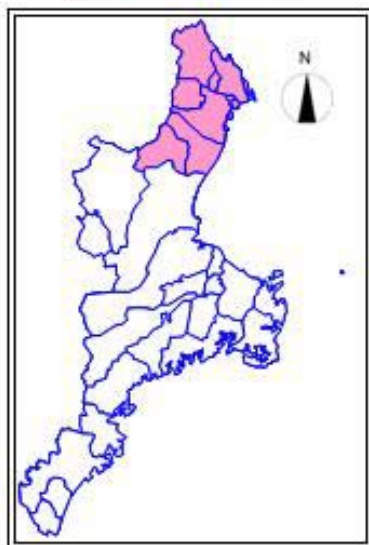
パッケージ1

三重ハイテクプラネット21構想推進の基盤となる街路整備

事業の目的・・・産業技術中核圏域として位置づけられた名古屋圏の一翼を担う北勢地域において、環境保護技術等に關する研究開発の集積、充実を支援するため、重点整備地区相互を有機的に連結するとともに、これらの地区と地区外との交流を促進する幹線道路ネットワークの確立を図ります。

事業の効果・・・研究開発機能の向上を支援する交流・物流機能の強化が図られるとともに、地域における住民生活の利便性、安全性の向上が図られます。

対象エリア



パッケージ1の要素事業

No	路線名
①	(都) 富田山城線
②	(都) 朝日中央線
③	(都) 駅前高塚線外1線
④	(区画) 白江地区
⑤	(区画) 桑名駅西地区
⑥	(都) 千歳町小生線
⑦	(都) 環状1号線
⑧	(区画) 末永・本郷地区
⑨	(都) 豎町十日市線外1線
⑩	(都) 桑部播磨線
⑪	(都) 環状1号線(垂坂)
⑫	(都) 堀木日永線
⑬	(都) 四日市関ヶ原線

凡例	
高速道路	
国道	
地方道	
要素事業	: 街路
	: 区画整理・再開発

三重ハイテクプラネット構想における振興拠点地域	
	I: 桑名グリーンシティ
	II: 鈴鹿山麓ハイブリッドスクウェア
	III: 鈴鹿山麓リサーチパーク
	IV: 四日市みなと交流ゾーン
	V: 鈴鹿山麓アグリハイテクヒルズ
	VI: 鈴鹿国際交流ゾーン

※VIは類似施設整備済みのため、H13年3月の見直しにより削除

■「成果目標」について...

成果目標とは、街路整備が完了(部分供用、完成供用)した場合に、期待される効果を時間などの数値で設定したものであり、事前に目標を設定し、その達成度を事後に評価します。

パッケージ1は、13箇所の要素事業で構成され、これらの都市計画道路の整備により、自動車等で通行した際に要する時間(移動時間)を短縮することを目標としており、この移動時間を「アウトカム指標」としています。

パッケージ1での現況値及び目標値は下記のとおりであり、現況では移動するのに約30分必要としていたのが、H19には約17分の移動となり、約13分の時間短縮が図れます。

現況値 (H16)	中間目標値 (H17末)	最終目標値 (H19)
30.0分	17.2分	16.9分

■「中間評価」について...

中間評価は当初に設定したH17年度末時点での目標(値)に対して、実績(値)がどの程度に達しているかを検証するものです。

パッケージ1の中間目標に資する要素事業は8箇所あり、「富田山城線」など6箇所が完成供用し、「千歳町小生線」が部分供用しました。理論上の計算値では目標値にやや(約1.6分)届かなかったものの、約90%の達成率であり、最終年度での最終目標達成は可能であるかと判断されます。

現況値 (H16)	中間値(H17末)	
	目標	実績
30.0分	17.2分	18.8分

概ね目標達成!

主要な経路で実際に自動車での移動時間(実測値)を計測したところ、目標以上の時間短縮が図られた路線もあり、理論上での数値以上に実質的な目標の達成度合は図られていると判断されます。

◎実測値の一例

路線名：(都)富田山城線

計算値：3分54秒の短縮 → 実測値：6分37秒の短縮

※計測区間は事業区間(1.6km)を含んだ四日市東C～国道23号(5.6km)

■「整備状況」について...その1

「完成箇所」

① (都)富田山城線 四日市市羽津甲～羽津 L=1.6km (三重県)



鉄道、国道1号との立体交差化及び4車線化により、四日市市街地の渋滞を解消

③ (都)駅前高塚線外1線 亀山市西丸町～東丸町 L=0.6km (三重県)



車と人が輻輳する危険箇所を整備し、交通安全の確保とともに電線類を地中化

⑧ (区画)末永・本郷地区 四日市市末永町外3町 L=1.1km (四日市市)



土地区画整理事業による居住環境の向上及び生活基盤施設の充実

■「整備状況」について...その2

「完成箇所」

⑨ (都) 豎町十日市線外1線 鈴鹿市神戸六丁目～神戸二丁目 L=0.6km (鈴鹿市)



整備前(現道)



整備後(現道拡幅)

商店街の近代化及び市街地再開発事業と併せて景観に配慮した安全な道路を整備

⑩ (都) 環状1号線(垂坂) 四日市市垂坂町 L=1.1km (三重県)



整備前(現道)



整備後(バイパス)

環状道路の整備により幹線道路ネットワークを形成し、円滑な交通流を確保

⑪ (都) 堀木日永線 四日市市日永二丁目～赤堀二丁目 L=1.0km (四日市市)



整備前



整備後(新設)

四日市市南西部から中心市街地を結び、国道1号及び旧東海道の渋滞緩和に貢献

■「整備状況」について...その3

「部分供用箇所」

⑥ (都)千歳町小生線 四日市市城東町～城西町 L=0.2km (四日市市)



四日市市西部と中心市街地を結ぶ松本街道(通称)を4車線化し、市街地の渋滞を解消

「整備中箇所」

② (都)朝日中央線 朝日町柿 L=0.8km (三重県)

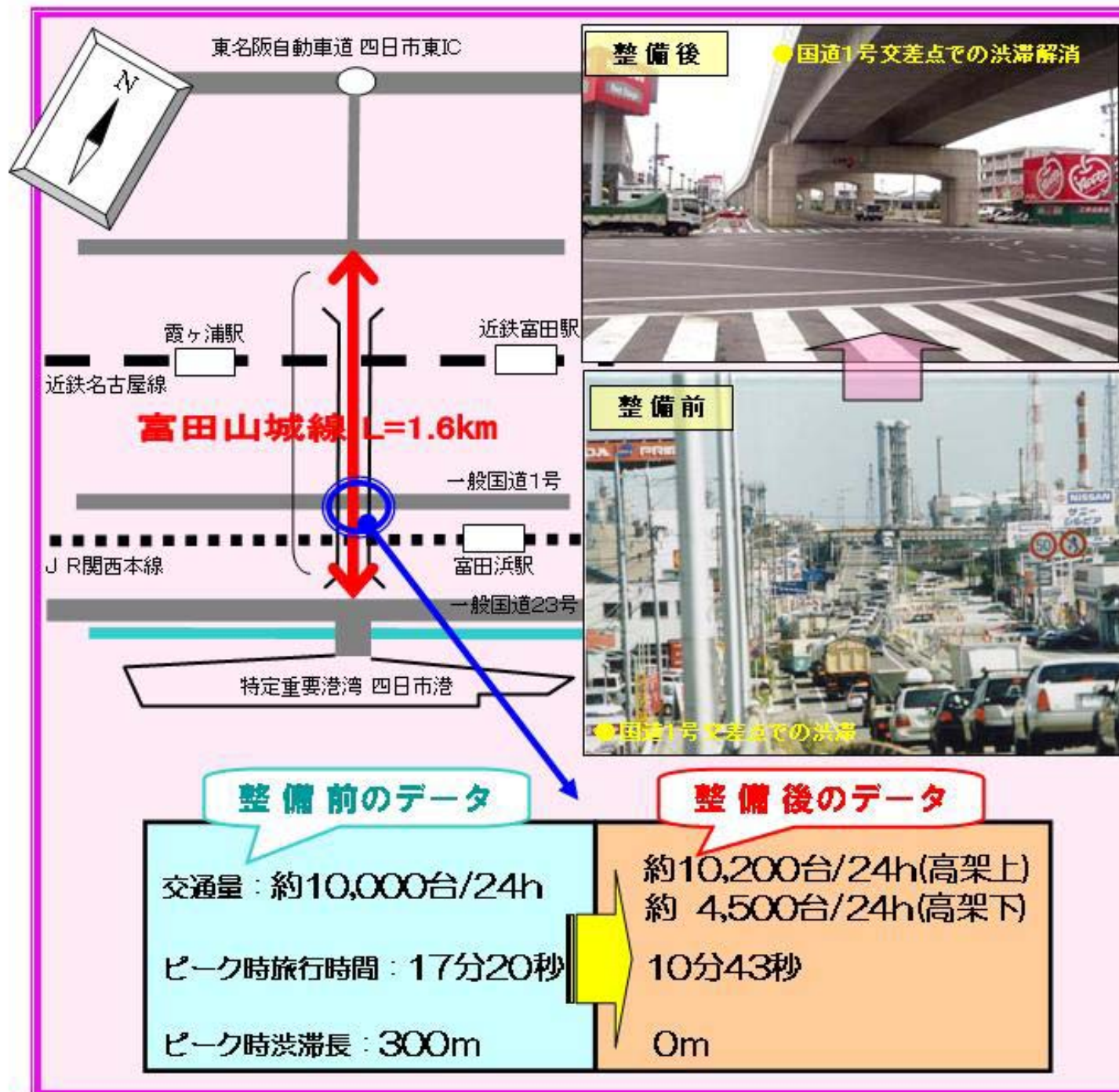


伊勢湾岸自動車道みえ朝日IC、北勢バイパスへのアクセス道路として整備を推進

整備事例

都市計画道路 富田山城線 四日市市羽津甲～羽津

事業の目的：本路線は東名阪自動車道四日市東ICと四日市港を直結する産業道路及び防災道路としての役割を担う幹線道路ですが、国道1号交差点では慢性的な渋滞が発生し、今後北勢バイパスの整備等による交通量の増加が見込まれるため、近鉄からJRの間を立体化及び4車線化し、円滑な都市交通の確保を図ります。



富田山城線による主な整備効果

- ◎交通輸送量の増加（整備前の約1.5倍）
- ◎国道1号交差点の渋滞を解消（渋滞長300m→0m）
- ◎移動時間の大幅な短縮（6分37秒短縮、四日市東IC～国道23号）
- ◎渋滞緩和による沿道の交通環境改善