

事業の概要

1. 路線名 一般国道8号 金沢東部環状道路
2. 起点・終点 金沢市今町～金沢市鈴見台
3. 延長 L=9.4km
4. 構造規格 第3種第1級
設計速度...V=80km/h
車線数.....4車線(暫定供用時2車線)
標準幅員...W=24.5m
事業費.....900億円(暫定供用時2車線)

金沢東部環状道路の構造

金沢東部環状道路と他の道路との交差は、道路横断ボックスや、橋梁を設置することにより完全立体交差となっており、主要な道路との連絡のみインターチェンジで乗り降りできる出入制限された道路です。

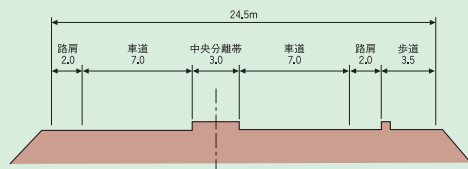
本線を横断する自転車・歩行者・農耕車などの地域内の交通は、道路横断ボックスなどにより安全に通行することができます。

車道部は、当面は、2車線分を施工し、交通量の推移に合わせて逐次4車線化していきます。

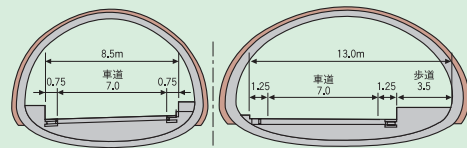
事業の経緯

- | | |
|----------------|---------------------------------------|
| 計画調査 | 昭和57年度～昭和59年度 |
| 実施調査 | 昭和60年度～昭和61年度 |
| 都市計画決定 | 昭和60年7月30日(都)今町・鈴見線 |
| 事業化 | 昭和62年度 |
| 用地着手 | 昭和63年度 |
| 景観モデル事業の指定 | 平成2年7月20日 |
| 工事着手 | 平成3年度 |
| 地域高規格道路整備区間の指定 | 平成7年4月28日(金沢外環状道路) |
| 北陸自動車道との連結承認 | 平成8年12月27日(月浦インターチェンジ・仮称) |
| 部分供用 | 平成14年3月21日
(金沢市今町～金沢市梅田町L=1.3km) |
| | 平成15年3月24日
(金沢市東長江町～金沢市鈴見台L=2.4km) |
| | 平成16年3月20日
(金沢市梅田町～金沢市月浦町L=2.1km) |
| 全線供用(暫定2車線) | 平成17年度(予定) |

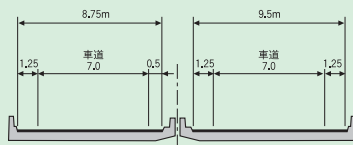
標準横断面図(一般部)



標準横断面図(トンネル部)



標準横断面図(橋梁部)



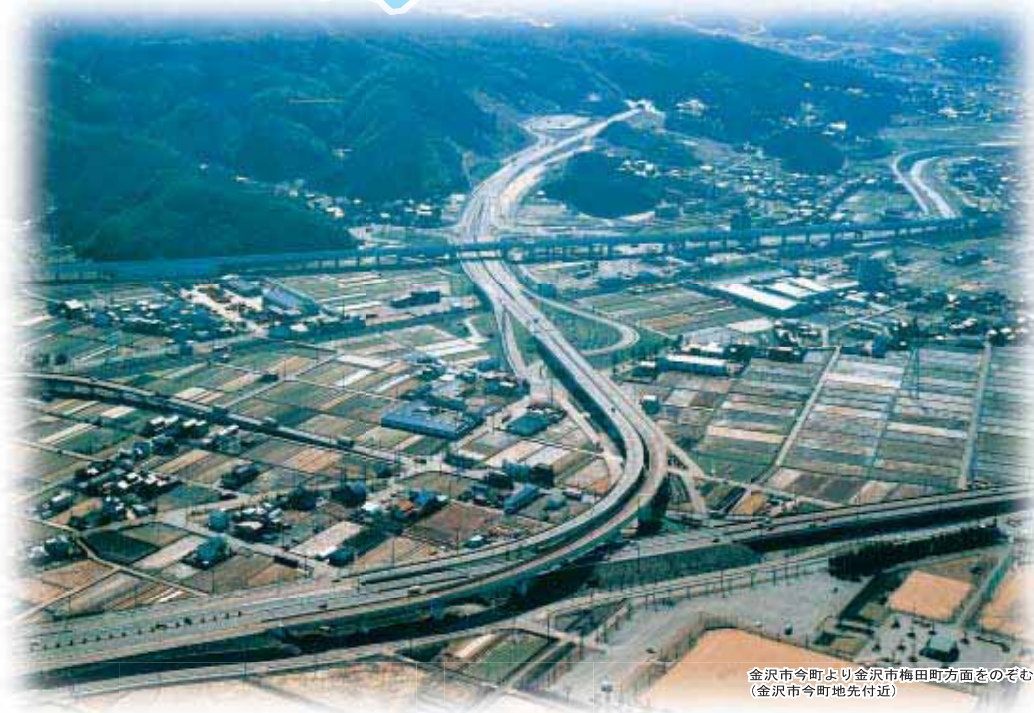
お問い合わせ

国土交通省北陸地方整備局金沢河川国道事務所

〒920-8648 金沢市西念4丁目23番5号 TEL(076)264-8800(代)
URL : <http://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/>

金沢外環状道路

金沢東部環状道路



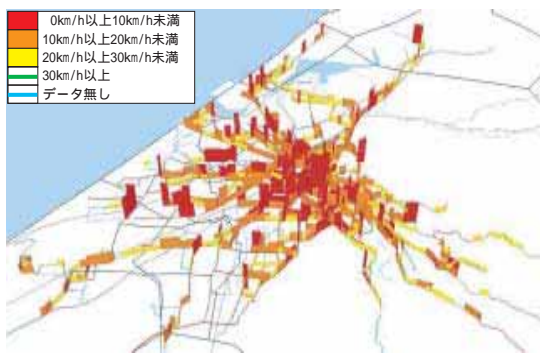
深刻な金沢都市圏の交通渋滞

金沢市の都心部では、幅員の狭い道路が多く、年々渋滞が激しくなっています。

主要渋滞ポイント・・・
一般道路で最大渋滞長が1km以上（DID（人口集中地区）内では0.5km以上）または最大通過時間が10分以上（DID内では5分以上）の交差点のこと。



都心部の旅行速度（バスの運行情報に基づくデータ）



通過交通の多い都心部

都心部断面



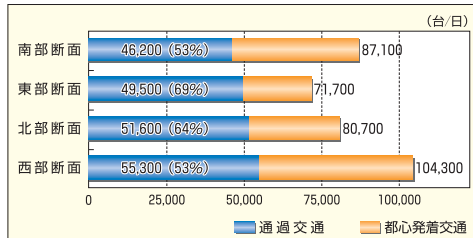
金沢都市圏は、都心部へ流入する交通のうち、都心部を目的地とする交通よりも、都心部を通過する交通の方が多く、これにより激しい渋滞が発生しています。



渋滞が深刻なR159

< 金沢市東山地先より今町方面をのぞむ >

都心部の通過交通の割合



整備の必要性

金沢外環状道路 金沢東部環状道路

金沢外環状道路は、金沢都市圏の骨格を形成し、渋滞緩和を図ることなどを目的とした環状道路であり、海側幹線と山側幹線とで構成されています。山側幹線は、一般国道8号より山側部分を指し、金沢市今町から白山市乾町に至る全長約26.4kmの道路です。これに対し、一般国道8号より海側部分（延長約18.5km）を海側幹線と呼んでいます。

山側幹線の一部を形成する金沢東部環状道路（金沢市今町～同市鈴見台）は、国土交通省が直轄事業区間として整備しており、石川県、金沢市、土地区画整理組合が補助事業として整備している区間と連携して効果を発現します。



整備効果

金沢都市圏の交通渋滞の緩和

金沢外環状道路が都心部の交通渋滞の緩和に果たす3つの役割

役割①
都心に用事の無い車を環状道路へ

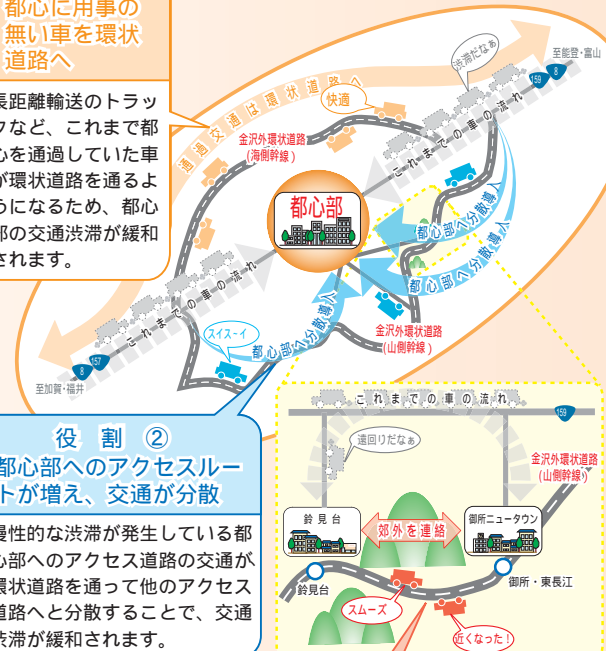
長距離輸送のトラックなど、これまで都心を通過していた車が環状道路を通りやすくなるため、都心部の交通渋滞が緩和されます。

役割②
都心部へのアクセスルートが増え、交通が分散

慢性的な渋滞が発生している都心部へのアクセス道路の交通が環状道路を通して他のアクセス道路へと分散することで、交通渋滞が緩和されます。

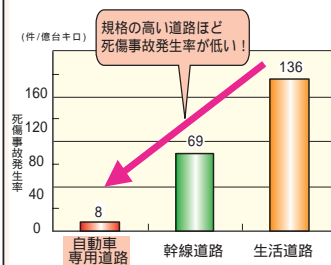
役割③
郊外の地域間をスムーズに連絡

これまで、混雑する都心部を通らなければ行けなかった地域間を連絡することで、その分都心部の交通量が減り交通渋滞が緩和されます。



死傷事故発生率の低減

平面交差点がなく、沿道からのアクセスが制限された規格の高い道路の整備により、死傷事故発生率の低減が期待できます。



CO₂排出量の低減

交差点や信号などで止まることが多い市街地を走行するより、ノンストップで走行できる金沢東部環状道路を走行の方が、CO₂（二酸化炭素）排出量が少なく、地球温暖化防止にも貢献します。

