



第3章

活力の創出

- 産業の活性化
- 教育機関の集積
- 観光振興

産業の活性化

飛躍する2つの工業地帯

■ 金沢市では、山側環状の整備を見据えて、山側環状と北陸自動車道の結節点である金沢森本IC付近に「金沢テクノパーク」を整備しました。

■ 交通の便が良い産業集積の拠点として、国内トップシェアの企業が複数進出し、さらなる進出企業の需要に応じて、新たに「金沢森本インター工業団地」を整備しました。



▲金沢テクノパーク・金沢森本インター工業団地・金沢森本IC

※写真：金沢河川国道事務所

立地企業一覧

金沢テクノパーク

- 日機装株式会社 金沢製作所
- 日本ケンブリッジフィルター株式会社 北陸工場
- 澁谷工業株式会社 森本工場
- 横河電機株式会社 金沢事業所
- 株式会社リコー 金沢事業所
- トヨタ自動車株式会社 北陸サービス分室

金沢森本インター工業団地

- 株式会社ファブリカトヤマ
- コマツ石川株式会社
- 越屋メディカルケア株式会社
- 株式会社ぶどうの木
- 株式会社マツバラ
- 疋田産業株式会社
- キングラン中部株式会社 (予定)
- 東邦薬品株式会社 (予定)

※金沢市資料

進 出 企 業 の 声

日機装株式会社 金沢製作所 (金沢テクノパーク内)

世界トップシェア、新たな技術で世界に貢献

金沢進出の経緯

- 石川県や金沢市の誘致活動、災害の少なさ、創業者が金沢出身などの理由により、21年前（1995年）に進出しました。
- 山側環状や金沢森本ICの整備も進出の要因の一つとなっています。
- 社会的責任の重い医療機器や飛行機部品を提供するメーカーとして、顧客への供給責任を確かなものとするため、自然災害リスクの低減を見込める金沢に生産機能を移転しました（2014年）。

● 事業概要

金沢製作所では、「メディカル工場」と「航空宇宙工場」が稼働

メディカル工場では、血液透析関連装置や人工腎臓透析用剤などを生産（国内トップシェア：50%超）

航空宇宙工場では、民間航空機が着陸する際の、ジェットエンジンから流れる逆噴射エアを制御する「CFRP製カスケード」(世界トップシェア：90%超)を生産



▲ CFRP 製カスケード



▲ 透析装置



▲ ダイアライザー (人工腎臓)

※写真：金沢河川国道事務所

教育機関の集積

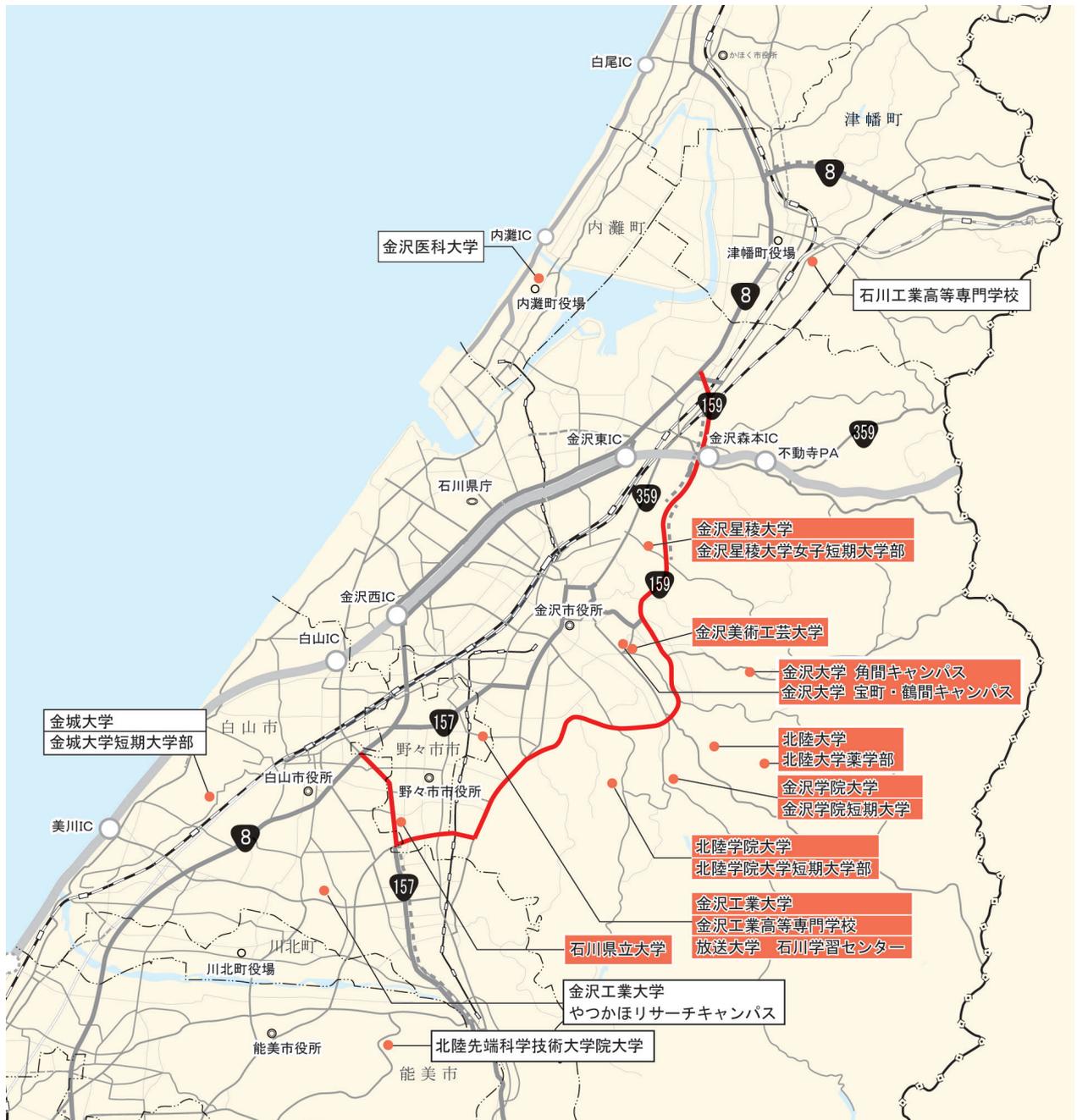
学術都市としての交通利便性

■ 金沢は、明治時代に官立の高等中学校が設置された全国五学区（東京、仙台、京都、金沢、熊本）のうちの一つです。

■ 現在でも石川県は、人口10万人当たりの高等教育機関数が全国第2位(平成27年5月時点※)を誇り“学都いしかわ”と評されています。

■ 現在、県内の大学・短大・高等専門学校20校(23キャンパス)のうち、約7割の13校(15キャンパス)が山側環状の周辺に集積しており、高等教育機関へのアクセスルートとして山側環状が機能しています。

※文部科学省生涯学習政策局「学校基本調査」による



▲山側環状周辺の高等教育機関

観光振興

観光人口の増加に貢献した山側環状

■ 山側環状のうち、国道 159 号金沢東部環状道路(今町JCT～鈴見間)は、能登・富山方面と金沢の中心市街地にある兼六園及び金沢城公園などを結ぶ主要な路線としての役割を担っています。

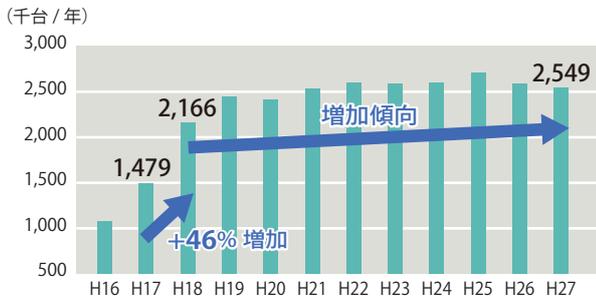
■ また、主要地方道金沢小松線(鈴見～安養寺北間)は、加賀・福井方面と金沢の中心市街地を結ぶ主要路線としての役割を担っています。

■ 全線開通後、金沢森本 IC の出入交通量が約 46% 増加、金沢地域*の観光入込客数が約 7% 増加し、その後も増加傾向となっています。

※金沢地域：金沢市、かほく市、旧松任市、旧美川町、野々市市、津幡町、内灘町

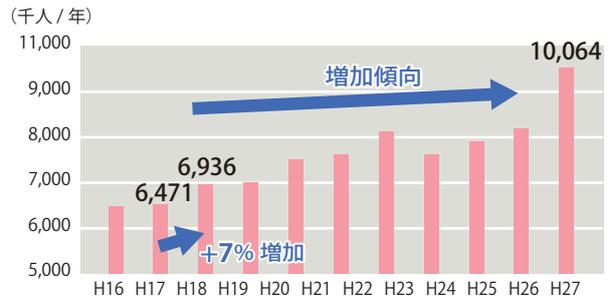
◆ 金沢森本 IC の利用台数

※金沢市資料



◆ 金沢地域への観光入込客数

※統計からみた石川県の観光



金沢市内の主要な観光地



兼六園



近江町市場



ひがし茶屋街



金沢 21 世紀美術館



金沢城公園



長町武家屋敷跡

写真提供：金沢市

新技術・特徴ある技術の活用

ドーリー（台車）工法

堅田高架橋

延長 578m

北陸自動車道を跨ぐ橋梁で架設時に北陸自動車道を一時通行止めとする必要があり、北陸自動車道の交通への影響を極力少なくするため、4本の橋桁を同時に架設するドーリー（台車）工法が採択されました。（通行止め時間は平成14年9月7日20時から8日6時の10時間）

また、当日の夜間通行止めを利用して、北陸自動車道と金沢東部環状道路を結ぶインターチェンジ橋や北陸新幹線の橋梁工事など、あわせて11件の工事が同時に行われました。

自転車歩行者道空間と車道空間の分離

卯辰トンネル

延長 1,220m

山側環状の中で最も長いトンネルであり、工事は地質条件が悪い中で掘削工法の変更や周囲を固化剤で固めながらの難工事でした。

卯辰トンネルでは、周辺の通学の利便性のために自転車歩行者道を設置し、歩車の安全性・快適性を確保するとともに透明な仕切り板で自転車歩行者通行空間と車道空間を分離しました。これは全国で初めての試みでした。



三つ目形状のトンネル

涌波トンネル・ 崎浦涌波トンネル

延長 179m

延長 663m

崎浦涌波トンネル（本線トンネル）のめがね状の2つのトンネルの上部に、さらに涌波トンネル（連絡道トンネル）が重なるという、全国的にも珍しい三つ目形状となっています。

崎浦涌波トンネルは、同時に2つのトンネルを掘削するのではなく、まず「中央導坑」と呼ばれる小さなトンネルを本坑中央に掘り、その後、2つのトンネルの間に中壁を造り、この上に支保工を建て込みながら本坑の掘削を行うという工程で造られました。

巨大なコンクリートボックス

野田トンネル

延長 330m

トンネル本体は、4車線2室、延長330mの巨大なコンクリートボックスであり、犀川の河岸段丘を通過し、大桑地区と野田地区を結んでいます。

施工は、トンネル部分の空間を掘削し、その空間においてトンネル本体をコンクリート打設し、その後再度埋め戻すという「開削工法」が採用されました。