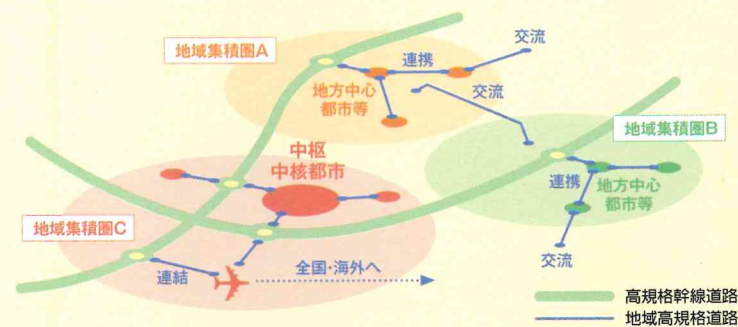


事業経緯

●平成 6 年12月	金沢市今町～白山市乾町～金沢市今町（金沢外環状道路L≒50km）	地域高規格道路の計画路線指定
●平成 7 年 4月	金沢市今町～金沢市鈴見台（金沢東部環状道路L≒9 km）	整備区間の指定
●平成 8 年 8月	金沢市田上本町～金沢市大桑町（金沢外環状道路山側幹線L≒1 km）	整備区間の指定
12月	金沢東部環状道路と北陸自動車道との連結承認	
●平成 9 年 9月	金沢市大桑町～金沢市野田町（金沢外環状道路山側幹線L≒2 km）	整備区間の指定
●平成14 年 3月	金沢市今町～金沢市梅田町（金沢東部環状道路L=1.3km）	部分供用
●平成15 年 3月	金沢市東長江町～金沢市鈴見台（金沢東部環状道路L=2.4km）	部分供用
●平成16 年 3月	金沢市梅田町～金沢市月浦町（金沢東部環状道路L=2.1km）	部分供用
●平成17 年12月	金沢市額谷町～金沢市四十万町（金沢外環状道路山側幹線L=1.2km）	部分供用
//	金沢外環状道路山側幹線の通称名『山側環状』に決定	
●平成18 年 4月	金沢市月浦町～金沢市東長江町（L=3.6km） 金沢市田上町～金沢市野田町（L=3.3km） 金沢市山科町～金沢市窪（L=1.4km）	3区間L=8.3km供用 山側環状全線供用

地域高規格道路

地域高規格道路は、全国的な高規格幹線道路網と連携することにより、地域における地域集積圏（1時間生活圏）の形成や地域集積圏相互の交流、及び交通拠点等との連結を促進することを目的としています。地域の高規格道路として質の高い、すなわち高速に走行できるサービスを提供します。



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/>

石川県

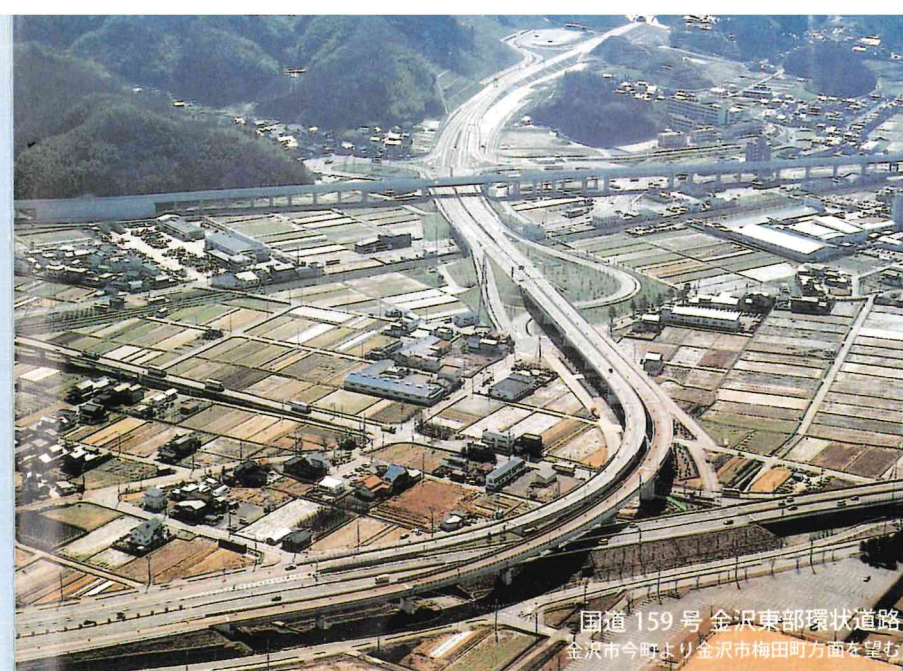
土木部都市計画課
県央土木総合事務所
〒921-8042 金沢市泉本町6丁目34
TEL (076) 241-8201 (代)
URL: <http://www.pref.ishikawa.jp/kenouci/>

金沢市

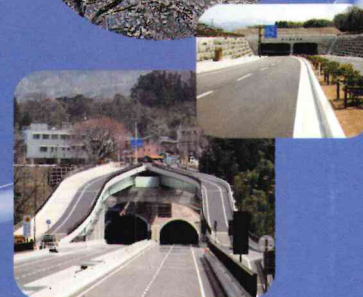
都市整備局 土木部道路建設課
都市整備局 定住促進部地区画整理課
〒920-8577 金沢市広坂1-1-1
TEL (076) 220-2316
URL: <http://www.city.kanazawa.ishikawa.jp/>

土地区画整理組合

金沢市田上第五土地区画整理組合
金沢市田上本町土地区画整理組合
金沢市大桑第三土地区画整理組合
金沢市野田土地区画整理組合



国道159号 金沢東部環状道路
金沢市今町より金沢市梅田町方面を望む



平成18年4月

山側環状全線供用

地域高規格道路

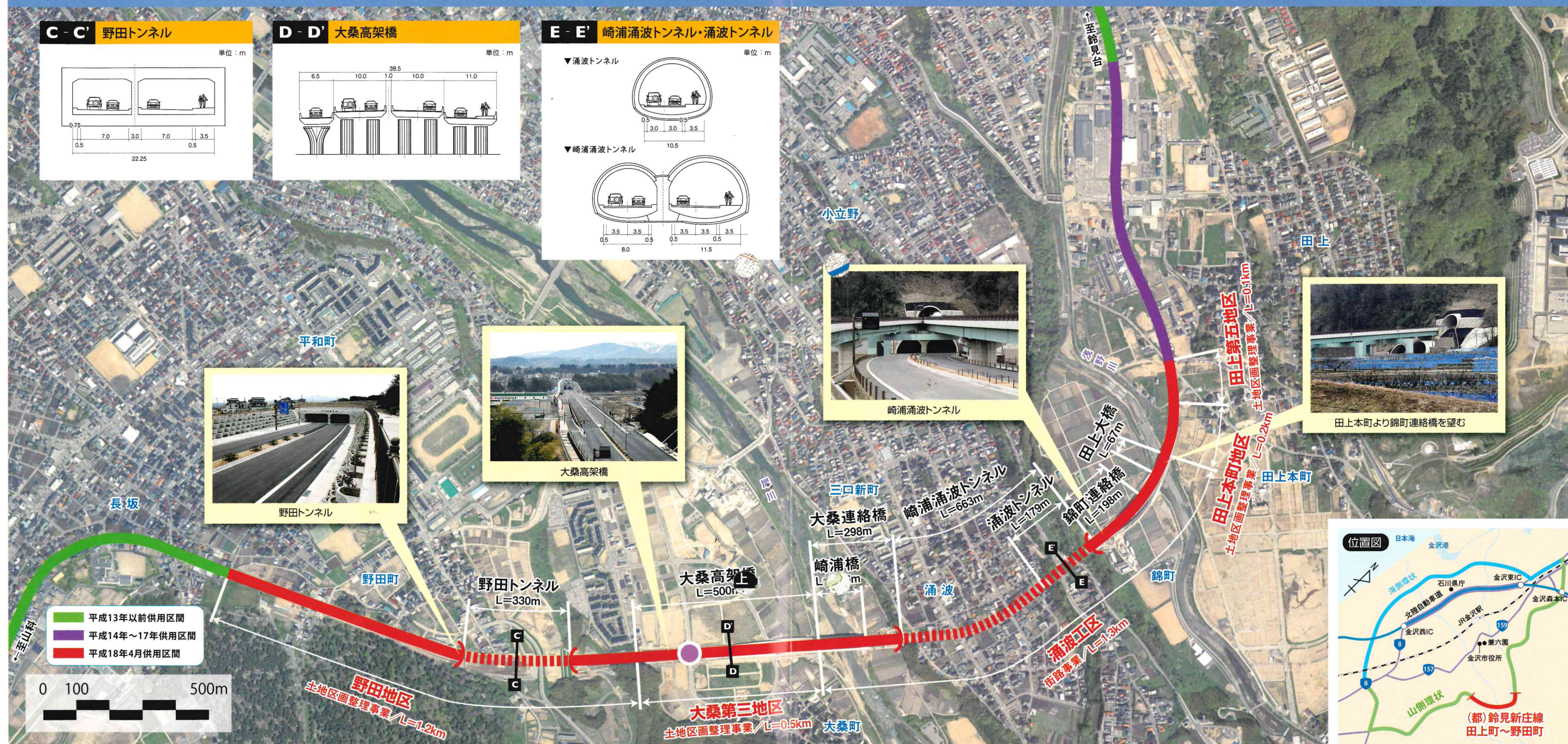
金沢外環状道路



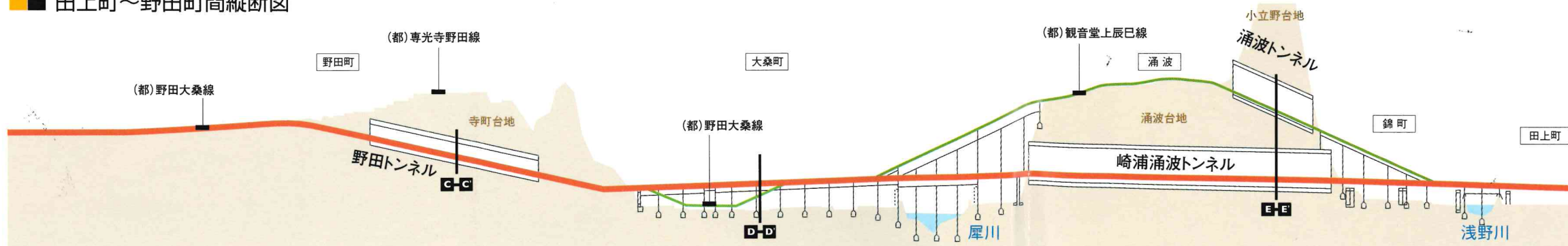
(都) 鈴見新庄線
金沢市野田町～大桑町～田上方面を望む

平成18年供用区間

(都) 鈴見新庄線 (田上町～野田町) / L=3.3km



田上町～野田町間縦断面図

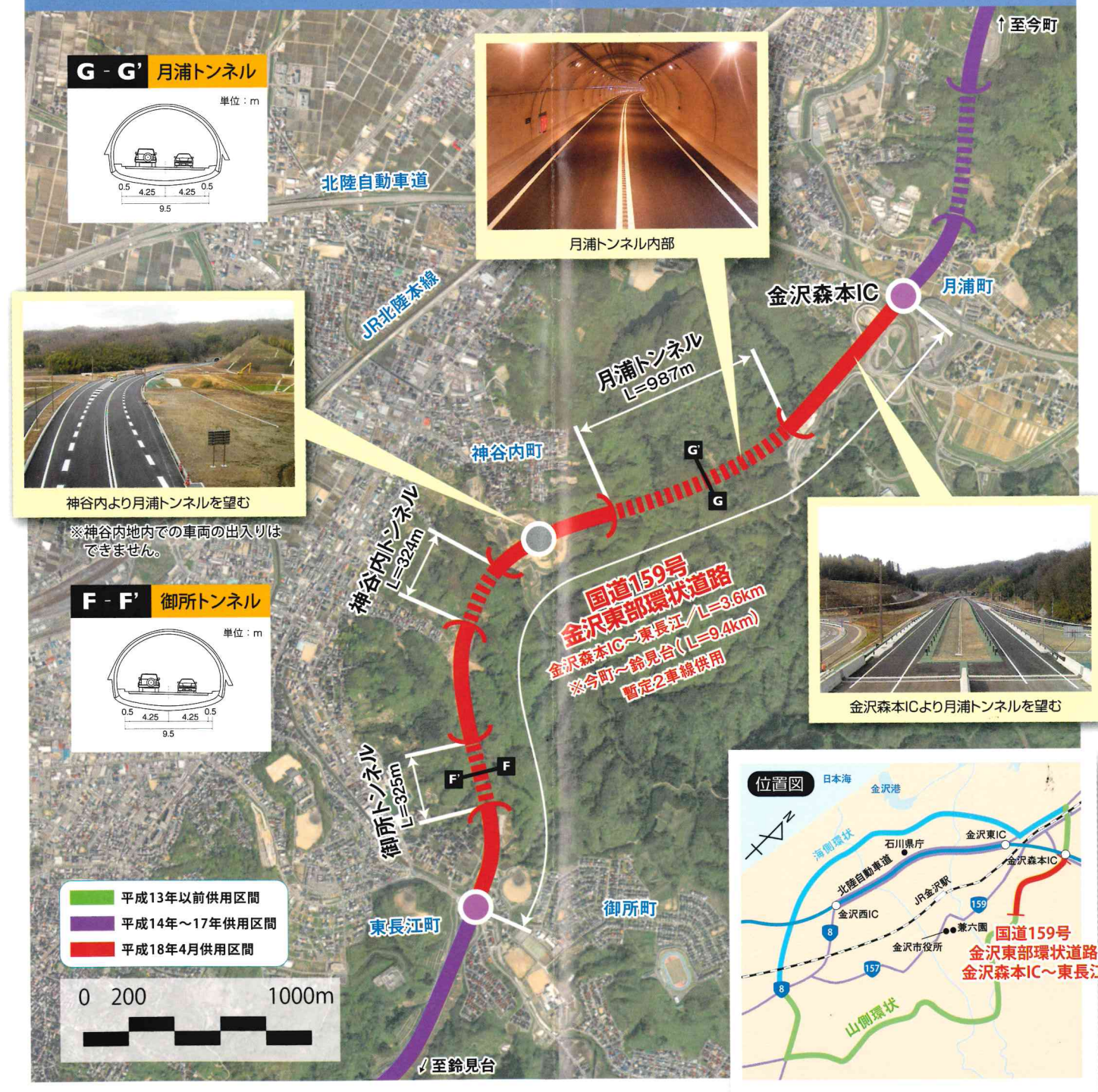


大地を貫く山側環状

浅野川～小立野・涌波台地～犀川～寺町台地間を結ぶ区間は、地形的に分断されているため、これまで交通アクセスが困難な状況にありました。今回、新たにこれらの区間をトンネルにより連絡することで、地形的に分断されている区間の交通アクセスが大幅に改善されます。

また、浅野川～涌波台地間 (E-E' 断面) は、涌波台地の住宅地へのアクセス確保も踏まえ、涌波台地を貫くめがねトンネル (崎浦涌波トンネル) と、涌波台地を連絡する涌波トンネルからなり、本線のめがねトンネルの上に涌波トンネルが重なる、全国的にも例のない三つ目トンネルとなっています。

国道159号 金沢東部環状道路（金沢森本IC～東長江／L=3.6km）



トンネル内の交通安全対策

「月浦トンネル」、「神谷内トンネル」、「御所トンネル」では、交通安全対策として、センターライン上に反対車線への車両逸脱防止のため、「ランドルストリップス工法」を採用しています。

2車線道路のセンターライン上の舗装路面を凹型に削ることにより、走行車両がセンターラインを越えたときに、ゴロゴロという音と

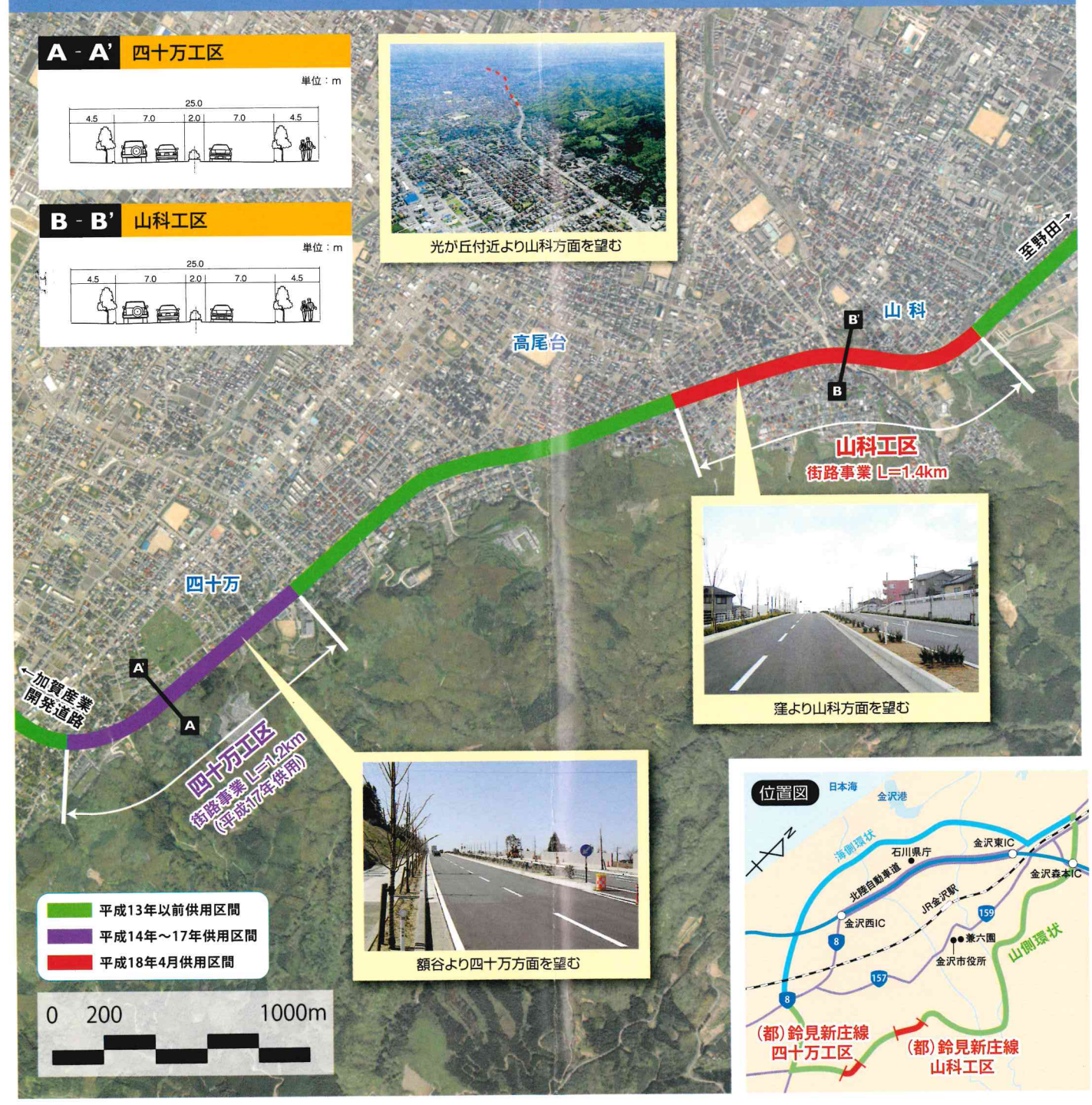
振動を発生させてドライバーに注意を促す技術です。

従来のセンターポール、道路鋏といった正面衝突事故の防止対策に比較して、設置費用が安い、施工時間が短い、維持管理に支障が少ないなどの効果も本工法の特徴です。



「ランドルストリップス工法」の採用による安全対策

(都) 鈴見新庄線（四十万工区／L=1.2km 山科工区／L=1.4km）



崎浦涌波トンネルにおける新工法の採用

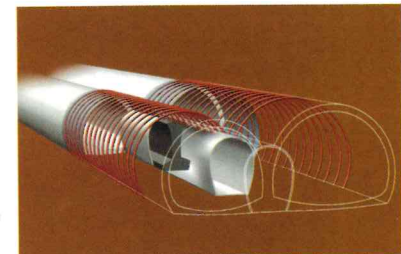
崎浦涌波トンネルは、民間の技術開発を積極的に利用してコスト削減を図ろうとする、契約後V E方式の対象工事として発注されました。

受注者から世界初の工法である PSS-Arch 工法のV E提案があり、トンネル施工としては画期的なこの工法を採用しました。

PSS-Arch 工法は、曲線鋼管を掘削に先行

してトンネル外側の地山に挿入し支保工とするもので、地表面沈下の抑制、トンネル内作業の安全性向上、掘削工期短縮による工費削減が期待できる工法です。

この工法の採用により、地表面沈下量が当初計画の6割程度に抑えられ、工事費も約75百万円の削減となりました。



崎浦涌波トンネルの構造図 (PSS-Arch工法)