

存地区が茶屋街や寺院群で4地区指定され、まちなみの保存が図られています。

平成16年(2004年)には景観法の制定を受け、「金沢市における美しい景観の形成に関する条例」を制定し、伝統環境保全区域を定めるとともに、「斜面緑地保全条例」など景観に関する個別条例を多数制定しています。

平成22年(2010年)には「金沢の文化的景観 城下町の伝統と文化」として国から重要文化的景観に選定されました。金沢城周辺や犀川、浅野川と市内を流れる用水など近世城下町のエリアがほぼ含まれています。

浅野川大橋、犀川大橋は大正時代に市内電車の導入を契機に永久橋に架け替えられ、平成12年(2000年)には揃って登録有形文化財に指定され、一昨年と今年にそれぞれ架橋百年を迎えています。両大橋から見る上流の景色は、旅行者にも市民にも愛される金沢の代表的な景観の一つとなっています。

一方、城下町の複雑な道路形態が残る旧市街は、慢性的な混雑という道路交通問題を抱えていました。旧市街を貫く北國街道がそのまま国道8号となりますが、高度経済成長期を迎え、市街地が放射状に郊外へ拡大し、市電やバスも都心を通って金沢駅や郊外を結ぶなど、深刻な道路交通問題が生じていました。このため昭和42年(1967年)に市電が廃止され、昭和47年(1972年)には国道8号の金沢バイパス(延長24km)が全線開通しましたが、市内の交通渋滞は依然深刻な状態でした。なお、旧国道8号は157号、159号と引き続き国管理国道になったため、「道の日」である8月10日には、メインストリートを交通止めにし「道路まつり」を開催するなど、まちづくりに道路管理者としても一定の存在感を持ち続けていました。

3. 金沢外環状道路と金沢東部環状道路の直轄事業化

金沢市で環状道路の必要性が浮上するのは、昭和45年(1970年)の「金沢市60万人都市構想」が最初で、昭和49年(1974年)の「金沢市新長期計画」では、「都心部への放射交通を分散導入させるための環状道路の整備」や、「内環状線、中環状線、外回り線」の記述があり、現在の3環状道路の礎が示されました。外環状道路の位置(ルート)は構想のたびに変わっていましたが、昭和61年(1986年)の「金沢市基本計画」で、ほぼ現在のルートが示されました。

外環状道路は山側幹線と海側幹線で構成されていますが、環状道路としての整備効果がより期待できる山側幹線が優先されることとなります。前述のとおり山側幹線

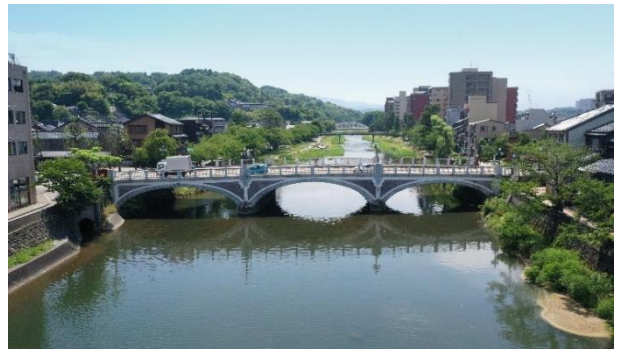


写真1 浅野川大橋と卯辰山



写真2 犀川大橋と寺町台

〈コラム2〉

山側幹線には延長約1,220メートルの卯辰トンネルがありますが、車道と歩道を透明な仕切り版で空間を分離し、車の排気ガスが歩道に漏れにくいように舗装面からトンネルの天井(覆工)までをつないでいます。これは、トンネルの南側に広がる住宅地から、北側の高校(高校野球ファンならご存じの星稜高校もあります)、短大、大学へ多くの学生がトンネルの歩道を使って通学すると見込まれたので、歩行空間の環境を改善するための全国で初めての試みです。



卯辰トンネルにおける歩車分離

が通る卯辰山丘陵から小立野台地、寺町台地は、犀川、浅野川沿いの平地との高低差が数十mあり、急な坂道や狭い路地を何度も通らなければならず不便で、このため市内の移動も中心部(旧市街)を通過せざるを得ない状況でした。

都市計画決定は、山側幹線は昭和46年(1971年)に金沢市鈴見台から野々市市新庄間が決定され、以降、国道157号鶴来バイパス区間、昭和60年(1985年)に金沢東部環状道路区間の決定で全線が計画決定されました。

当時、金沢東部環状道路を何故、国が整備すべきかについては道路局内でも議論がありました。伝統的な考え方は、直轄国道は国土の幹線道路としての機能を優先して、都市計画道路の整備は県や市に任せれば良いというものです。一方、地方中核都市の発展に環状道路が必要とする立場からは、環状道路の一部であっても国道バイパスとして読める場合は国で整備しても良いとの考え方です。昭和58年(1983年)に策定された「第9次道路整備五箇年計画」では

地方定住と都市化の進展への対応を掲げており、東部環状道路の直轄事業化はその時流に乗ったとも言えます。

昭和46年(1971年)の土地区画整理事業での1.1kmの事業が最初で、金沢市今町から鈴見台までを国直轄事業で、それ以外の区間を石川県、金沢市、土地区画整理組合の複数の事業主体により整備が進められました。

石川県内では、このように複数の事業主体・事業手法を活用して区間を分担しながら効率的に整備するパターンが特徴になっています。

4. 山側幹線の全線開通と市中心部の道再生

山側幹線は、国道8号の金沢市今町から白山市乾町に至る延長26.45kmの幹線道路ですが、平成18年(2006年)に全線開通に至りました。これによって、金沢東部環状道路の交通量は大きく増加し、朝夕の交通渋滞が慢性化しているため、順次4車線化整備を進めており、現在、最後の区間となる梅田町～月浦町の4車線供用に向けて事業を行っています。

なお、金沢東部環状道路は、金沢森本インターチェンジ(IC)と直結し、丘陵地を通過し、金沢中心部へのアクセスポイントである鈴見交差点(同市鈴見台)を終点とする延長9.4kmの地域高規格道路で、主要な道路との連絡のみICで乗り降りできる出入制限(アクセスコントロール)された道路です。

東南部の市街地から北陸自動車道を利用するには、従来金沢東ICか金沢西ICしか無く、アクセス道路の国道8号も交通量が多く混雑していました。外環状道路の整備後は金沢森本ICと白山ICの2つのICが利

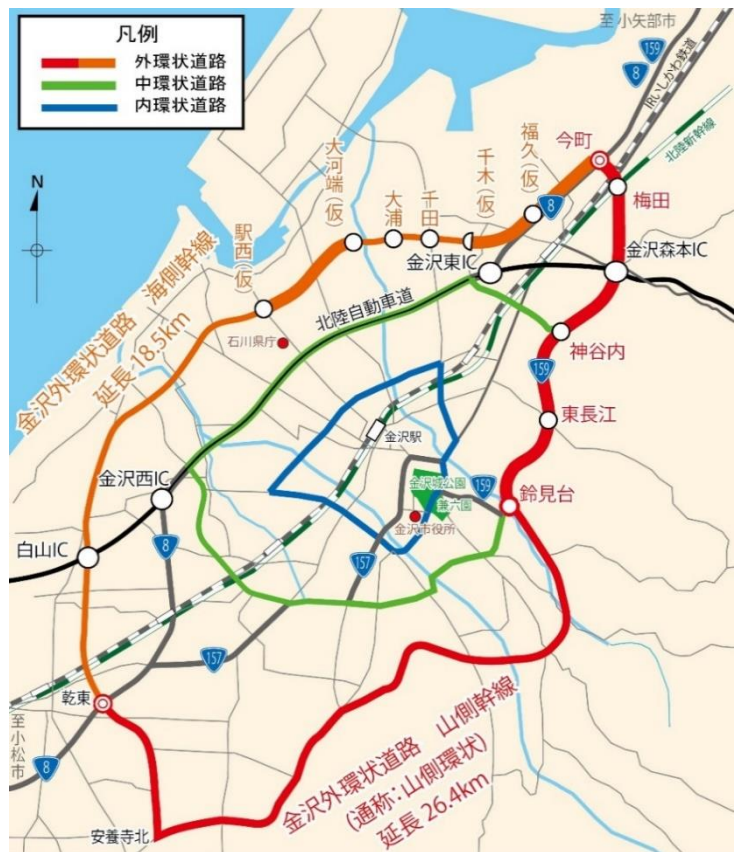


図2 金沢都市圏の3つの環状道路ネットワーク



写真3 山側幹線の整備状況
(北陸自動車道と交差する金沢森本IC)

市、土地区画整理組合の複数の事業主体により整備が進められています。現在までにⅠ～Ⅲ期区間までの側道 12.7 km の 4 車線供用とⅣ期区間の本線 3.2 km が暫定 2 車線供用されています。

また、令和 2 年（2020 年）には今町～福久地区と大河端～鞍月地区の本線整備が、国直轄事業として事業着手しています。

海側幹線は加賀・金沢・能登を連結し広域交流を促進するとともに、国際物流拠点港である重要港湾金沢港、国内線に加えて韓国との国際便やヨーロッパとの国際貨物便が就航する小松空港、そして県を南北に縦断する北陸自動車道といった陸・海・空の交通基盤を直結しました。

特に金沢港は、物流では平成 19 年（2007 年）のコマツ金沢工場の進出が契機となり、貨物のコンテナ取扱量が 10 年間で 2 倍になるほか、北陸新幹線金沢開業と連携した誘致活動が実を結び、多くのクルーズ船が寄港（令和元年〈2019 年〉に年間約 50 本）するようになりました。このため、県が展望デッキ、レストランを備えた新しい海の玄関口として金沢港クルーズターミナルを整備し、令和 2 年（2020 年）に完成しました。

金沢港と北陸自動車道との接続は県内一の交通量があり、朝夕の渋滞が著しい国道 8 号を使って金沢東 IC あるいは金沢西 IC とアクセスしなくてはならず、定時制・速達性の面で課題がありました。海側幹線の整備により、この国道 8 号の渋滞を避けて金沢港から北陸自動車道へ接続できるようになり、利便性が向上しました。

海側幹線、そして北陸自動車道の沿線には立地の良さから石川のものづくりを担う企業が立地する工業団地が集積していますので、海側幹線の整備によって相互に結びついた陸・海・空の交通基盤は、物流機能を向上し、産業を活性化させ、また、多くの人やもの呼び込み、地域の活力を一層高めます。

6. おわりに

山側幹線は平成 18 年（2006 年）に全線供用し、海側幹線も令和 4 年（2022 年）のⅣ期区間暫定供用により、山側幹線と海側幹線が国道 8 号を介してつながることとなりました。

地方中核都市で環状道路がほぼ全線供用している都市が他にあるでしょうか？これも昭和 40 年代から先見性をもって、構想から計画、整備へと事業を着実に進めてきた、国、県、市の関係者の努力の賜物だと思います。

古い伝統と新しい創造力が一体となった歴史都市金沢の発展に大きな役割を果たしているのが金沢外環状道路なのです。

なお、本稿の作成に当たり、北陸地方整備局道路部、金沢河川国道事務所をはじめとする関係者の皆様に資料の提供を頂き、深く感謝申し上げます。

（参考文献）

- 1) 金沢市持続可能な観光振興推進計画 2021
- 2) 金沢河川国道事務所ホームページ
- 3) 金沢外環状道路山側幹線記念誌 山側環状 10 年の軌跡
- 4) 金沢市ホームページ：金沢らしいまちづくり～金沢方式無電柱化の推進に向けて～
- 5) 山出保：文化でまちづくり金沢の気骨、北國新聞社、2013
- 6) 新金沢交通戦略、金沢市、平成 19 年
- 7) 山出保：まちづくり都市金沢、岩波新書、2018



写真4 海側幹線の整備状況
（環状鞍月交差点〈仮称駅西 IC〉から東方向を望む）



写真5 金沢港クルーズターミナル