

第21回 全国街路事業 コンクール応募資料

平成21年2月

応募者名:金沢市 都市整備局

事業の名称:金沢都市計画道路事業

3・4・24号 小立野古府線

実施都市名:石川県金沢市

事業目的

都市計画道路 小立野古府線は、金沢都市圏の骨格を成す環状道路網の中でも、北陸自動車道から都心部へのアクセス向上を目的とした中環状道路の一翼を担う大変重要な幹線道路です。

唯一の未供用区間であった押野陸橋は、JR北陸本線が横断する金沢市西南部地域において、長年の課題であった慢性的な交通渋滞問題を地元住民の協力やJRの理解を得て解消したもので、細街路が多い金沢市特有の都市内交通の環境改善に向け、大きく前進することができました。

金沢市では、歩行者・公共交通優先のまちづくりを進めるための条例制定や、新金沢交通戦略の策定など、地区の特性や交通環境の違いに応じたまちづくりを進めています。市内中心部から放射線状に伸びる公共交通を繋ぐ新たな環状バス路線が整備できるのは当路線の完成によるところが大きく、総合交通戦略を実現し、活力に満ち魅力あふれるまちづくりを推進するうえからも、その要素に必要不可欠な事業と言えます。

事業概要

事業名:金沢都市計画道路 3・4・24号小立野古府線整備事業

路線名:小立野古府線

事業箇所:八日市5丁目～押野2丁目

事業延長:550m

幅員:20.0m～30.5m(4車線)

総事業費:約58億円

事業期間:平成6年度～平成19年度

(押野陸橋 H19. 3. 24、陸橋側道・JR横断地下道 H19. 12. 22完成)

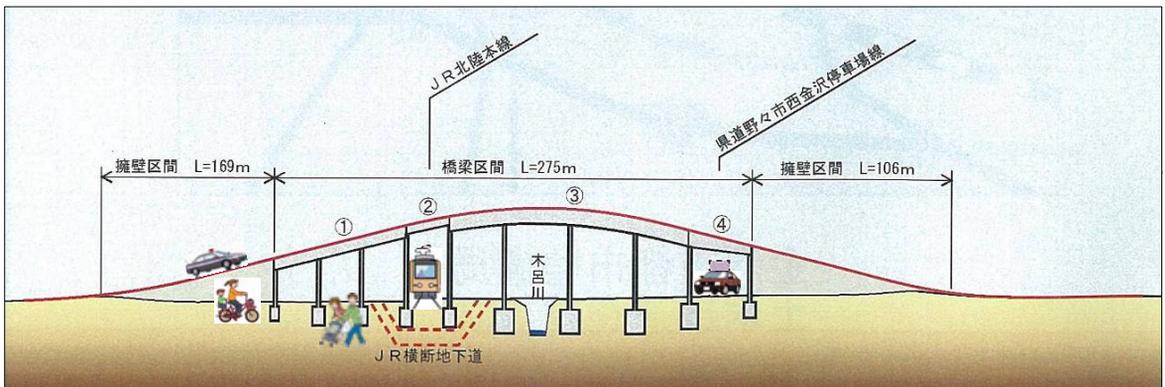
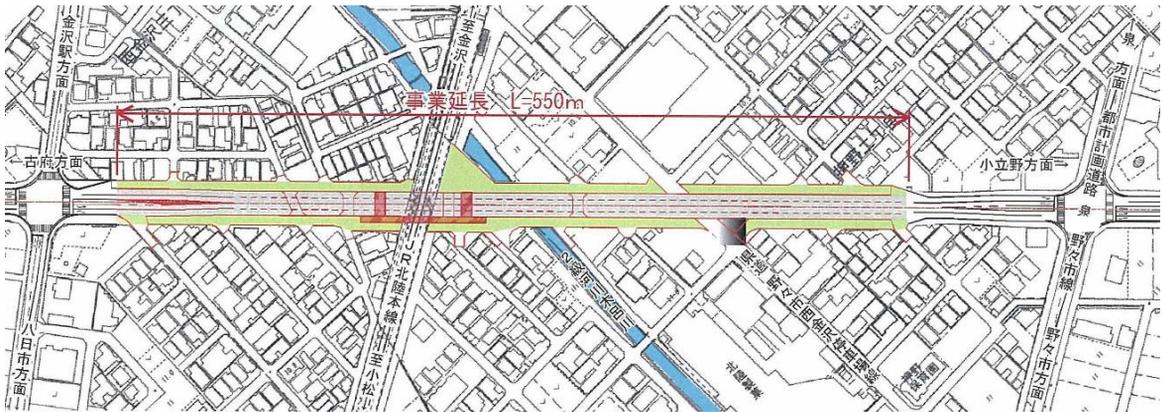
本事業は、小立野古府線全線約8kmのうち、JR北陸本線により分断された地域の交通障壁の解消を図るため、立体交差事業として押野陸橋を整備したものであり、車両は陸橋を、歩行者と自転車は地下道を通行横断することで、旅行速度の大幅な向上や住民交流の拡大、渋滞の緩和に大きく貢献しています。

また、遮音壁による騒音対策やバリアフリー仕様の施工、防犯カメラの設置など、環境整備にも十分な配慮を施しています。

事業位置図

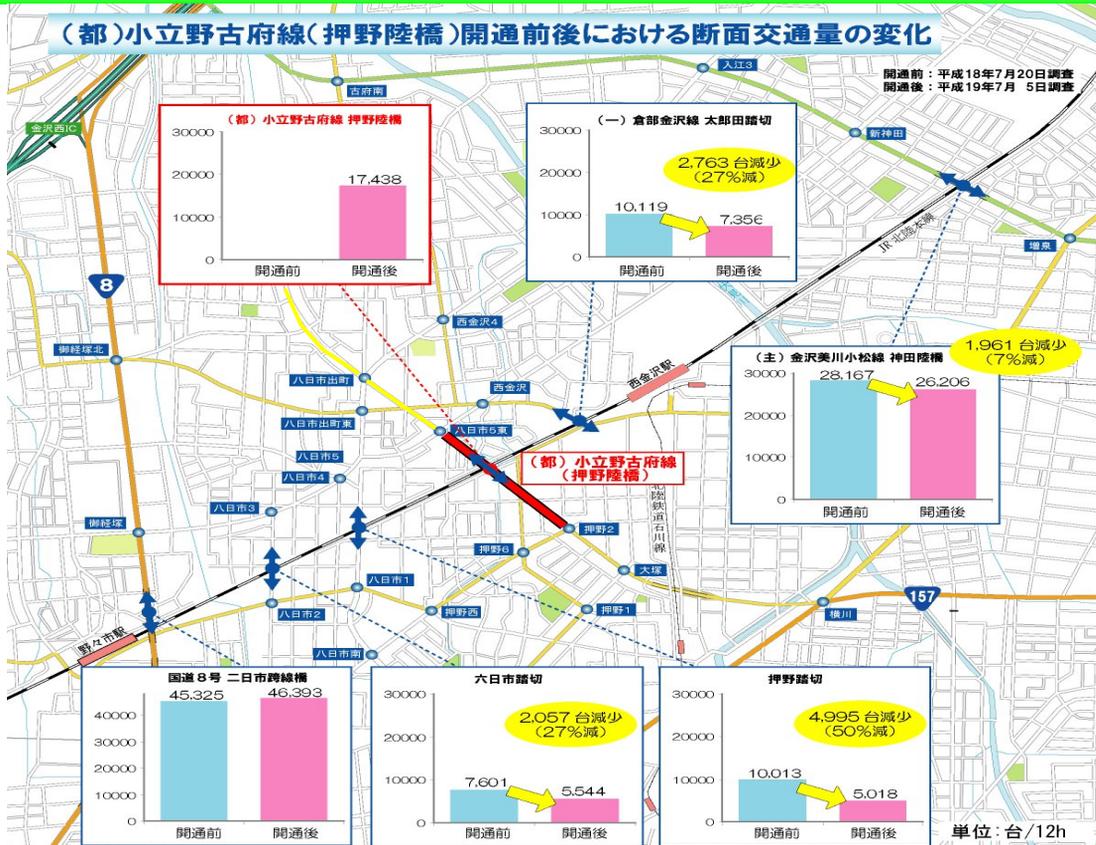


全体図(平面図・側面図・横断図)



小立野古府線の整備効果アピール資料

(都)小立野古府線(押野陸橋)開通前後における断面交通量の変化



○交通量調査結果

供用前 平成18年7月20日実測
供用後 平成19年7月5日実測

・交通量の推移

押野陸橋 → 17,438台
押野、太郎田踏切等 101,225台 → 90,517台 (△10,708台)
付近トータル 約6,700台の増
⇒ 中心部へ向う車両が押野陸橋利用に転換し、
利便性の効果と相まって往来が活発化した

約6,700台/12h増加



「整備効果」

○慢性的渋滞の改善(都心部への交通混雑緩和)

泉本町交差点 渋滞長 1,150m → 710m 約0.5kmの減少
増泉交差点 2,050m → 1,120m 約1kmの減少

○旅行速度の向上

既存踏切 20km/h → 押野陸橋 33.7km/h

○踏切道の交通改善

踏切遮断による損失時間

14時間2分55秒・台 → 9時間1分53秒・台 約5時間・台の改善

○地球環境・生活環境の保全

CO₂: 2,030t → 1,205t 825tの削減【兼六園の緑の約13倍分の吸収量】

NO_x: 5.3t → 3.0t 2.3tの削減

「その他の事業効果」

○公共交通の利便性向上

押野陸橋の完成により、効率的なバスルートが確立

○地域の一体的発展

鉄道により分断されていた両地域が、陸橋及び地下道(歩行者、自転車専用)の完成により、相互アクセスが容易となり、地域交流が深まり商圏も拡大



事業前写真

平成18年7月撮影



押野踏切

平成18年7月撮影



押野踏切

平成18年7月撮影



太郎田踏切

事業後写真

平成19年7月撮影



平成19年7月撮影



平成19年7月撮影

