

一般国道470号(能越自動車道)田鶴浜七尾道路

田鶴浜七尾道路の経緯と現状

田鶴浜七尾道路の概要

田鶴浜七尾道路の概要

- ・能越自動車道は、石川県輪島市の輪島IC(仮称)から富山県砺波市の小矢部砺波JCTまでの総延長約117kmの高規格幹線道路。
- ・その能越自動車道の一部を構成する田鶴浜七尾道路は、北陸地方整備局管内の高規格幹線道路で唯一の未事業化区間。

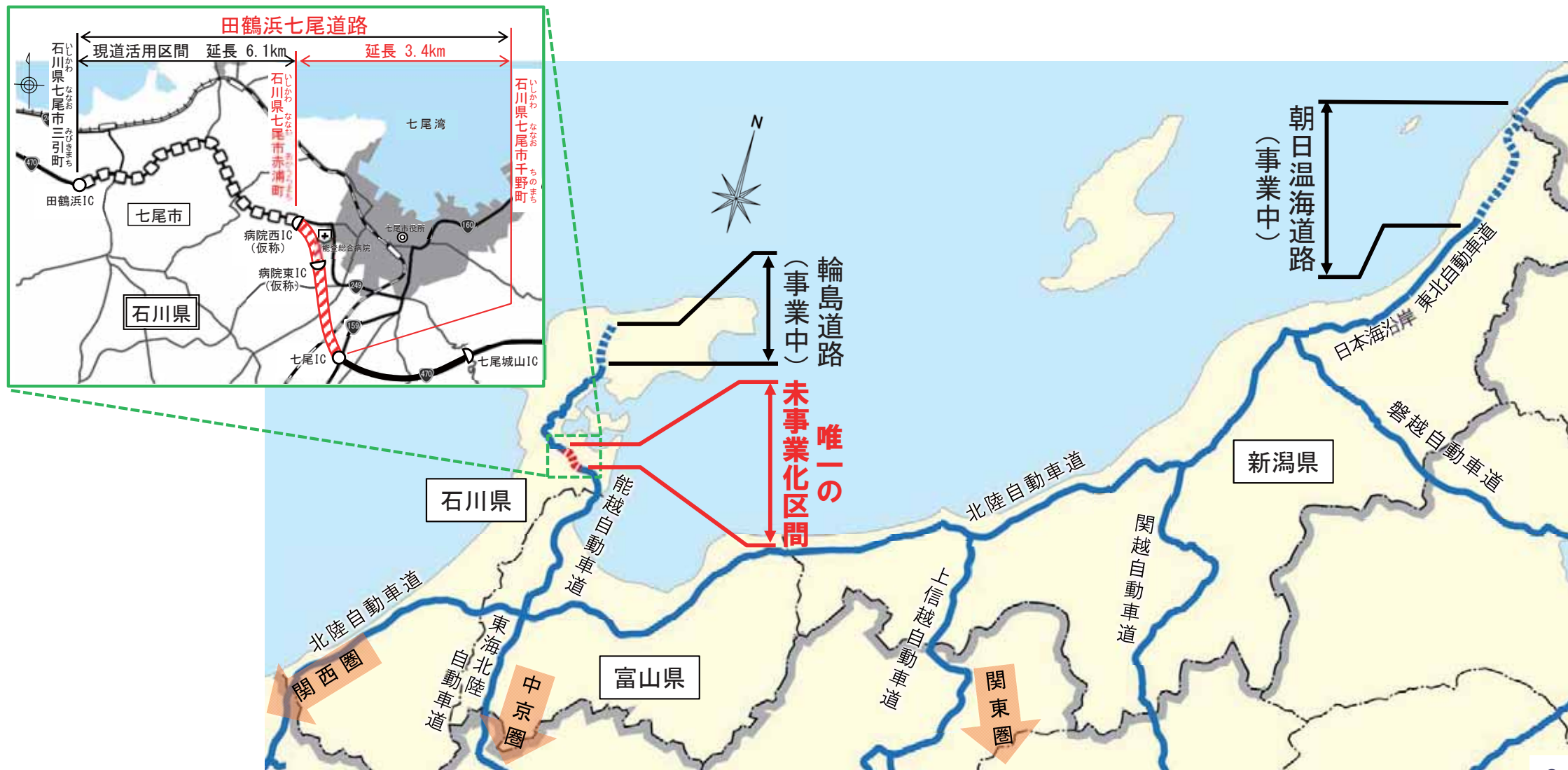
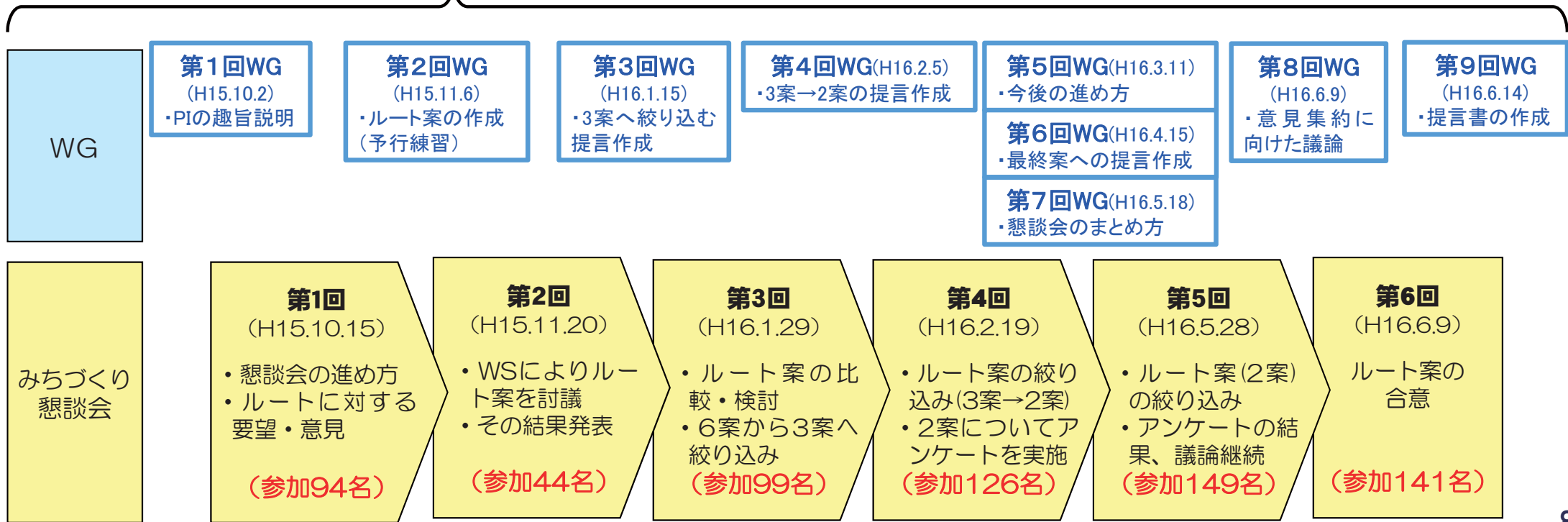
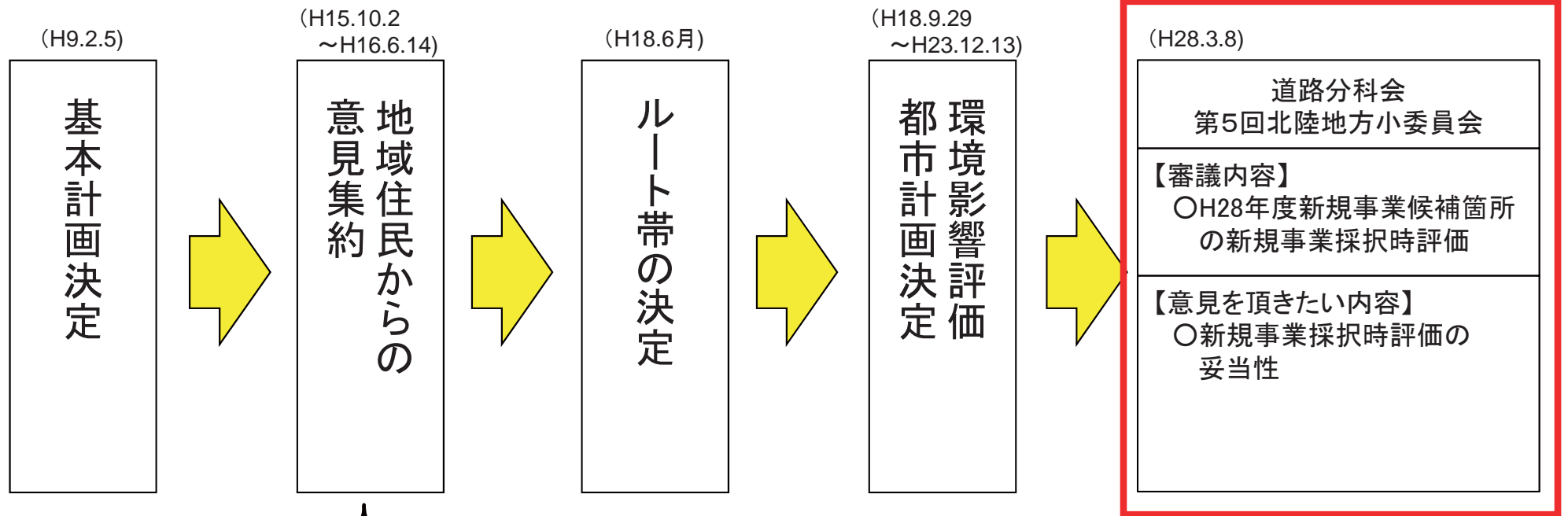


図 北陸地方整備局管内の高規格幹線道路ネットワーク

これまでの経緯

田鶴浜七尾道路 これまでの経緯



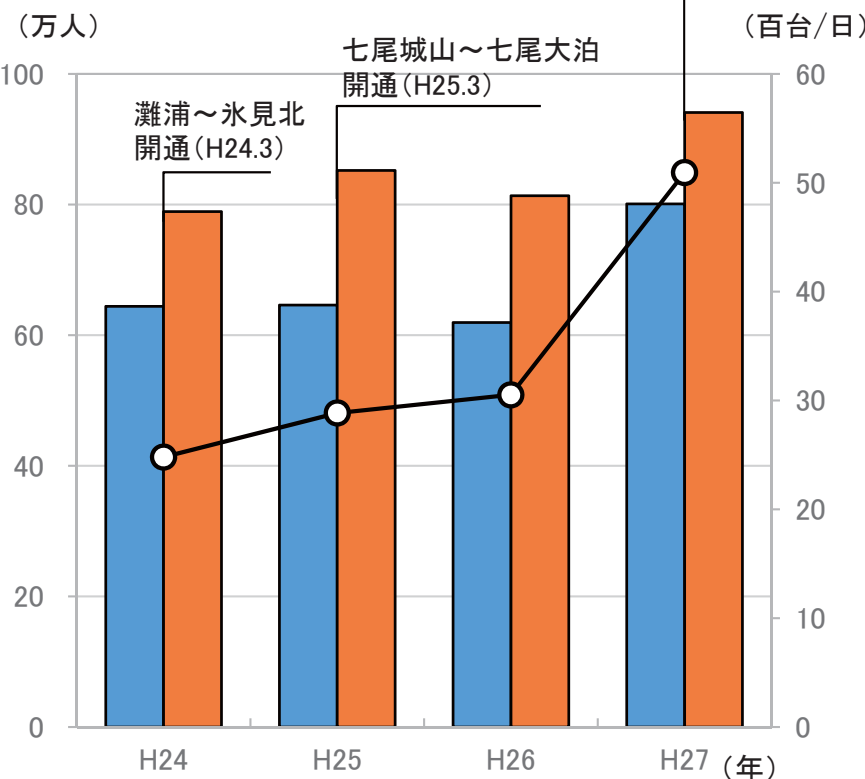
対象地域の現状と課題

対象地域の現状と課題

①能登地域の観光の伸び悩み

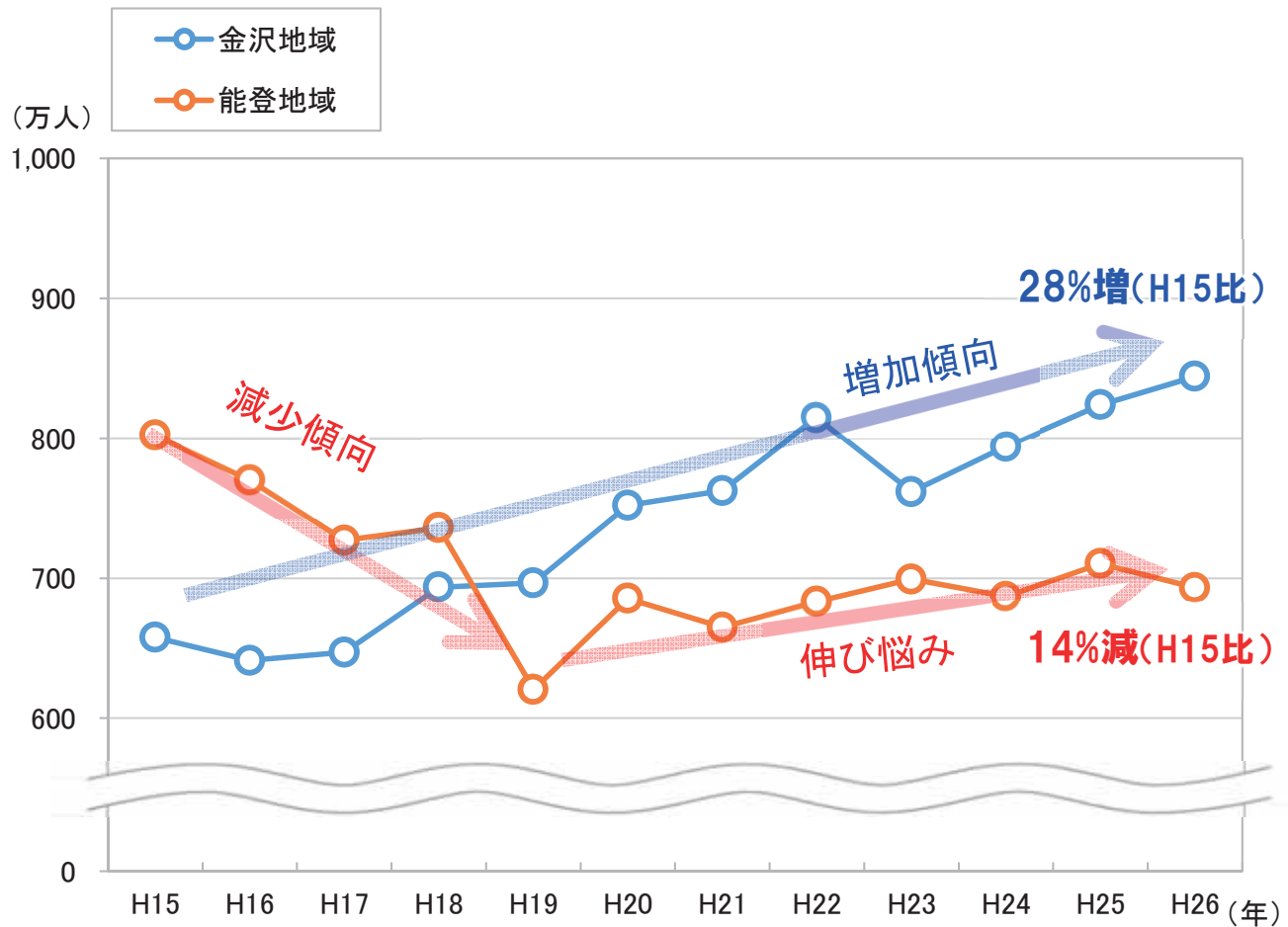
- ・ H27.2能越自動車道延伸やH27.3北陸新幹線開業により、能登地域の主要観光地の観光入込客は増加。
- ・ 観光入込客の推移をみると、金沢地域はH15年以降増加傾向であるが、能登地域はH15年以降減少傾向、H20年以降は増加に転じたものの、伸び悩んでいる。

■ : 輪島朝市
 ■ : 和倉温泉
 ○ : 灘浦IC～氷見北IC交通量



※輪島市観光協会HP、七尾市観光協会、常時観測交通量

図 主要な観光施設の観光入込客の推移



※統計からみた石川県の観光

図 能登・金沢の観光入込客の推移

対象地域の現状と課題 ②周遊観光の促進

- ・石川県は、H34北陸新幹線敦賀延伸等の大きな環境変化を見据え、観光戦略「ほっと石川観光プラン2016」を策定中。H37年までに観光入込客を3,000万人とする目標を掲げる。
- ・金沢地域だけでなく、能登の地域資源を活かした周遊観光の促進が大きな課題。
- ・周遊観光活性化のためには能越自動車道の「最後のワンピース」である当該道路の整備が不可欠。

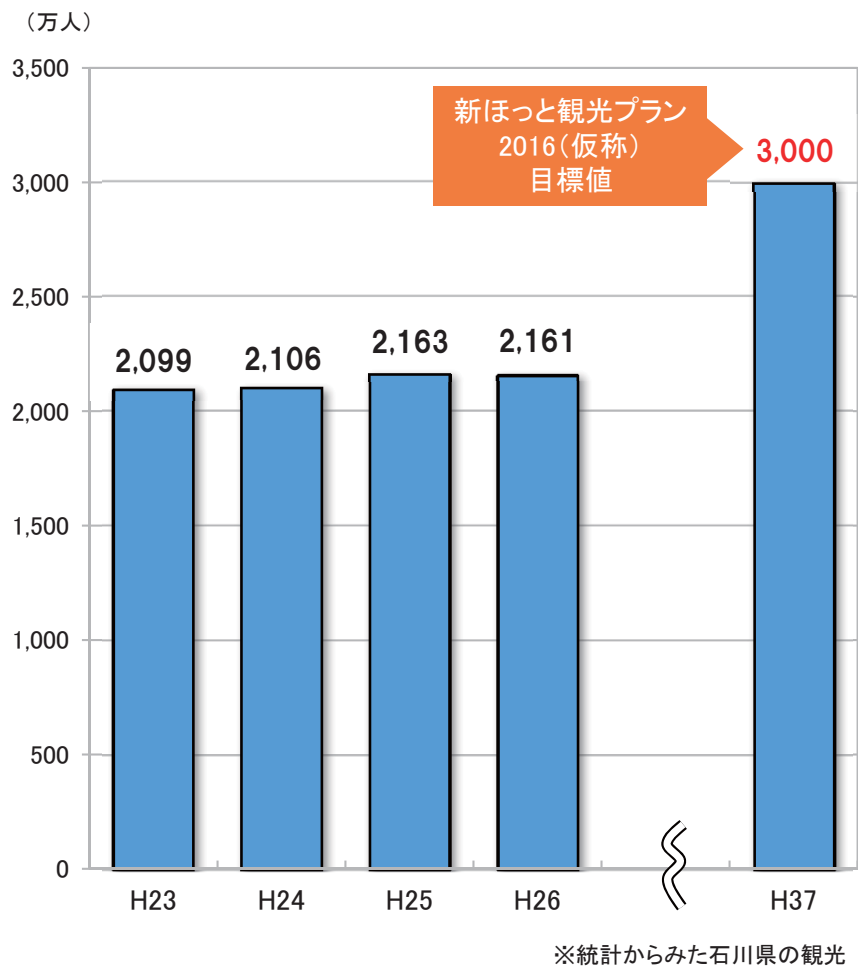


図 石川県の観光入込客数の伸び



図 周遊観光ネットワーク

対象地域の現状と課題 ③企業活動の現状

- ・能登地域には、全国シェア、世界シェアの高い企業が立地。
- ・近年、能登地域では、能越自動車道延伸、参入企業を経営面で支援する取組や世界農業遺産登録によるブランド力を活かした企業誘致の取組により企業進出が増加。



シェアの高さが物語る。日本が、そして世界が認めたその技術力！



図 能登シェアトップ企業

※石川県商工労働部産業立地課

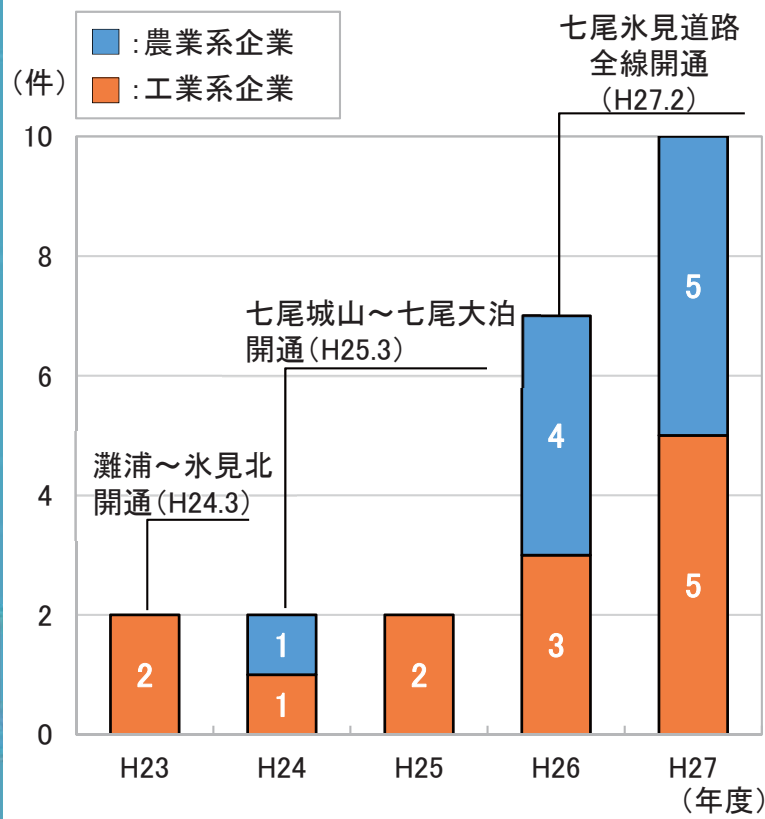


図 能越自動車道の整備と能登地域の企業進出・増設件数の推移

※石川県商工労働部産業立地課等

対象地域の現状と課題 ④企業活動を支援

- ・しかし、石川県における製造品出荷額は、リーマンショック以降、緩やかに回復傾向となっているが、能登地域では、低調な水準で推移。
- ・県は「石川県産業成長戦略」において、質の高い交通インフラを活かした戦略的企業誘致を推進。
- ・既進出企業からも、販路拡大のために能越自動車道全線整備が必要との声。
- ・県が取り組む企業誘致や既進出企業の活動を支援のために、未事業化区間の整備が必要。

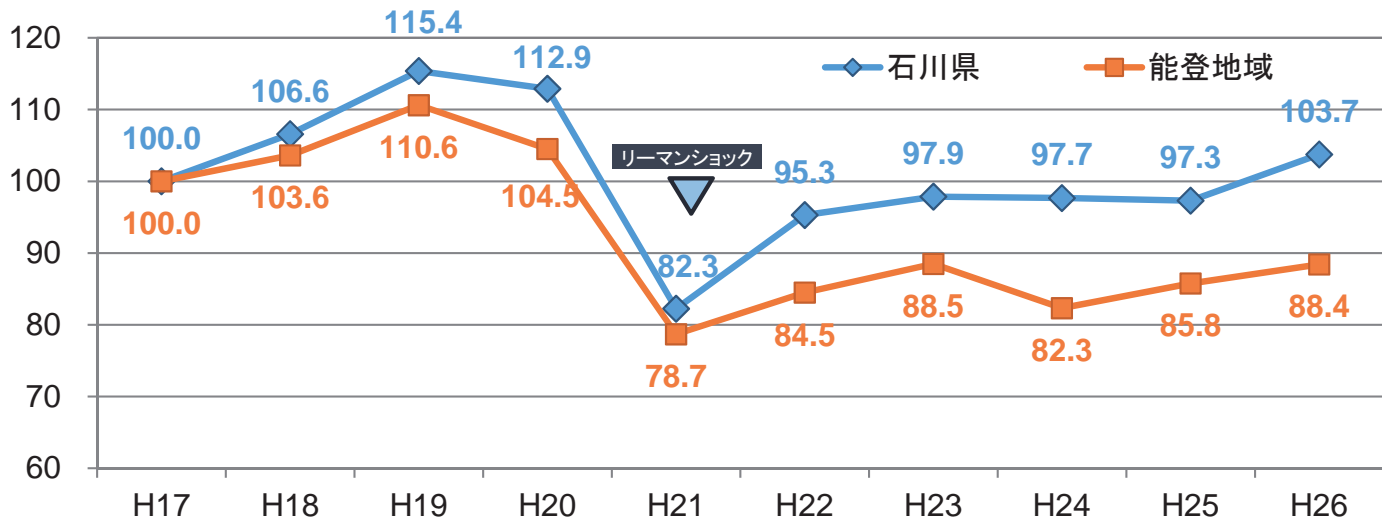


図 石川県及び能登地域の製造出荷額

出典: 石川県工業統計調査(H17-H26)
H17を100とした場合の推移



図 三大都市圏をマーケットとする企業進出状況

青色LEDを照射し、
最適な環境で栽培！



写真 工場内でのブナシメジの栽培状況



長野県に拠点を置いています
が、中京・関西への配送拡大が見込
め、「能登里山里海」の世界農業
遺産認定もあって、能登地域（穴
水町）への工場、農場進出を決め
ました。



対象地域の現状と課題 ⑤通過交通と生活交通の輻輳

- ・国道159号の七尾市街地部は事故危険区間が連続し、死傷事故率(127.2件/億台km)は北陸管内直轄国道平均(43.2件/億台km)の約3倍。
- ・七尾城山ICのアクセス道路が通過交通の抜け道として利用され、住民生活の安全・安心を阻害。



図 七尾市街地の事故危険区間



写真1 通過交通と生活交通が輻輳



写真2 通過交通の抜け道となっている道路

ルート帯選定の考え方

能越自動車道(田鶴浜～七尾)における計画段階評価

1. 石川県七尾地域の課題

① 能登の周遊観光・企業活動に不可欠な高速道路ネットワーク

○北陸新幹線開業や能越自動車道の延伸に伴い、企業進出や主要な観光地の入込客が増加。(図1)
(図2)

○しかし、H15年以降の観光入込客の推移をみると、金沢地域と比べ、能登地域は減少・伸び悩み傾向。
(図3)

○県の観光戦略「ほっと石川観光プラン2016」では、H37年までに観光入込客を3000万人とする目標としており、金沢地域だけでなく、能登の地域資源を活かした周遊観光の促進が課題。

② 通過交通と生活交通の輻輳

○国道159号の七尾市街地部は、事故危険区間が連続し、死傷事故率(127.2件/億台km)は、北陸管内直轄国道平均(43.2件/億台km)の約3倍。(図4)

○住宅街を通過するアクセス道路には、学校、保育園、老人福祉施設が立地。通過交通が入り込み、住民生活の安全・安心を阻害。
(図4)

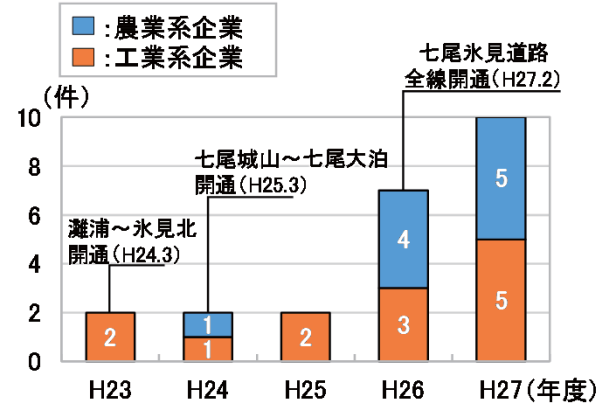


図1 能越道の整備と能登地域の企業進出・増設件数の推移

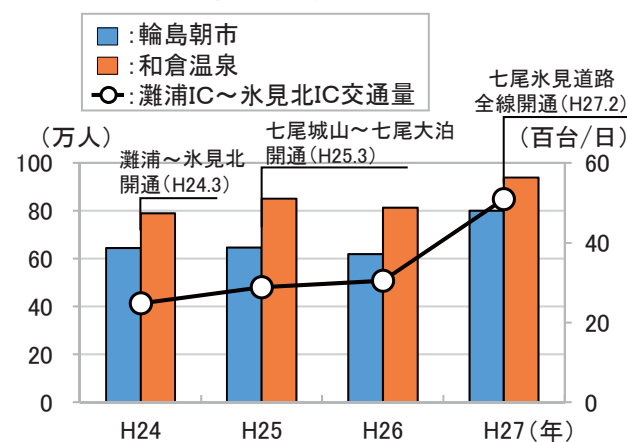


図2 主要な観光地の観光入込客の推移



図3 能登・金沢の観光入込客の推移



図4 七尾市街地部の事故危険区間

2. 原因分析

① 高速道路ネットワークが未整備

- 能登の地域資源を活かした周遊観光ネットワークが繋がっていないため、観光入込客が伸び悩んでいる。(図5)
- 能登地域と三大都市圏を結ぶ広域ネットワークが繋がっていないため、企業活動活性化の妨げとなっている。(図6)



図5 周遊観光ネットワーク



図6 三大都市圏をマーケットとする企業進出状況

② 事故を誘発する道路状況

- 国道159号の七尾市街地には通過交通が流入し生活交通と輻輳している。(写真1)
- 七尾城山ICのアクセス道路が通過交通の抜け道として利用されている。(写真2)



写真1 通過交通と生活交通が輻輳



写真2 通過交通の抜け道となっている道路

3. 政策目標

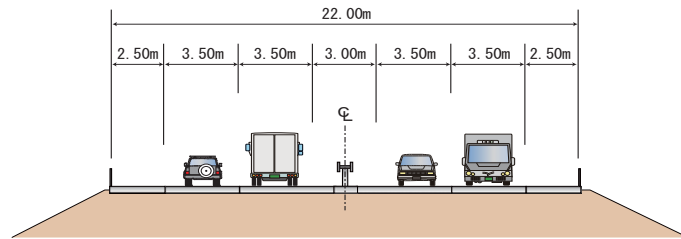
- ① 高規格幹線道路ネットワークの充実による観光振興、企業活動を支援
- ② 通過交通の排除による安全・安心な地域の形成

能越自動車道(田鶴浜^{たつるはま}～七尾^{ななお})における計画段階評価

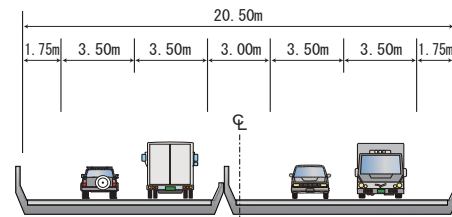
4. 対策案の検討

評価内容	【案①】全線新設ルート	【案②】新設+現道活用ルート
	山間部を通過する最短距離の案	現道の国道249号の一部を活用する案
道路規格	80km/hで走行できる自動車専用道路	
延長	約8km	約10km
主要観光地への連絡性 (指標: 所要時間) (指標: 七尾ICからの距離) (指標: 主要渋滞箇所)	× 和倉温泉への連絡が悪い。 (七尾ICから和倉温泉までの所要時間) [現況] 18.5分 → [整備後] 19分 (+0.5分) (七尾ICからの距離) [現況] 約11.5km → [整備後] 約13km (+1.5km) (事故危険区間の通過) [現況] 有 → [整備後] 無	○ 和倉温泉への連絡が向上。 (七尾ICから和倉温泉までの所要時間) [現況] 18.5分 → [整備後] 11.1分 (-7.4分) (七尾ICからの距離) [現況] 約11.5km → [整備後] 約8.9km (-2.6km) (事故危険区間の通過) [現況] 有 → [整備後] 無
IC周辺の企業・公共施設 (指標: IC周辺の企業・施設数)	× (IC周辺の企業・公共施設) 1箇所	○ (IC周辺の企業・公共施設) 3箇所
高次医療施設への速達性 (指標: 最寄りICからの距離) (指標: 主要渋滞箇所)	× 第3次医療施設への連絡が悪く速達性の向上が期待できない。 (最寄りICからの距離) [現況] 約5.0km → [整備後] 約3.5km (-1.5km) (主要渋滞箇所の通過) [現況] 有 → [整備後] 無	○ 第3次施設医療施設への速達性の向上が期待できる。 (最寄りICからの距離) [現況] 約5.0km → [整備後] 約1.3km (-3.7km) (主要渋滞箇所の通過) [現況] 有 → [整備後] 無
歴史的・文化的遺産への影響	○ 埋蔵文化財の分布域を概ね回避	○ 埋蔵文化財の分布域を概ね回避
自然環境への影響	○ 希少な動植物の分布域を概ね回避	○ 希少な動植物の分布域を概ね回避
整備効果の発現	△ 約14年	○ 約10年
コスト	約540億円	約273億円
総合評価	×	○

標準断面図(土工部)



標準断面図(橋梁部)



対応方針(案) : 案②による対策が妥当

- ・路線名 : 能越自動車道(田鶴浜^{たつるはま}～七尾^{ななお})
- ・区間 : 石川県七尾市三引町^{ななお みびきまち}～千野町^{ちのまち}
- ・概略延長 : 9.5km
- ・設計速度 : 80km/h
- ・車線数 : 4車線
- ・概ねのルート : 図7 案②の通り

(参考)当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- ・H15.10～H16.6 構想段階PI (案②をPIにおいて提言)
- ・H23.12 都市計画決定、環境アセス完 (法アセス)
- ・H24.4 七尾氷見道路(灘浦～氷見北)開通を踏まえ七尾地域の交通状況調査を実施
- ・H25.4 七尾市地域防災計画の公表を踏まえ津波浸水の影響検討を実施
- ・H26.4 現道活用区間の専道化に向けた検討を実施
- ・H27.3 七尾氷見道路全線開通を踏まえ七尾地域の交通状況調査を実施
- ・H28.2 現道活用区間の取扱いについての事業調整が完了

地方の要望等

- ・H27.11 能越自動車道七尾区間建設促進協議会が国土交通副大臣へ早期事業化を要望
- ・H27.11 石川県知事が道路局長へ早期事業化を要望
- ・H28.1 能越自動車道七尾区間建設促進協議会が国土交通副大臣へ早期事業化を要望
- ・H28.3 能越自動車道七尾区間建設促進協議会が国土交通副大臣へ早期事業化を要望

凡 例	
	案①【全線新設】
	案②【新設+現道活用】
	IC設置検討箇所
	貴重な動植物
	埋文分布エリア
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	その他の道路



図7 七尾地域における対策案検討

田鶴浜七尾道路の整備の考え方

田鶴浜七尾道路の整備の考え方



写真1 立体化されている高田IC 写真2 現道区間の歩道整備状況

	田鶴浜IC～病院西IC(仮称) 現道活用区間	病院西IC(仮称)～七尾IC 新設区間
都市計画決定時	<ul style="list-style-type: none"> 完成4車線整備(現道の本線改良、側道整備等) 自動車専用道路 	<ul style="list-style-type: none"> 完成4車線整備(新設) 自動車専用道路
新規事業化に向けての整備方針	<ul style="list-style-type: none"> 当面の間、現道2車線を活用(必要な安全対策等) 自動車専用道路化せず 	<ul style="list-style-type: none"> 暫定2車線整備(新設) 自動車専用道路

- ・新設区間は、ネットワークの早期形成を目的に、暫定2車線で整備。
- ・現道活用区間は、必要な安全対策等を実施し、当面の間、現道2車線を活用。

4車線化については、今後、周辺の交通状況や前後の開通済区間の状況を踏まえて検討