

142. 環状道路整備による交通状況の変化と沿道市街地の変容に関する一考察

—金沢外環状道路山側幹線を事例に—

Study on Change of Traffic Situation and Roadside Built-up Area by Construction of Ring Road

- Case Study of Mountainside Outer Ring Road in Kanazawa Area -

片岸 将広*・埜 正浩*・川上 光彦**

Masahiro Katagishi*, Masahiro Rachi*, Mitsuhiko Kawakami**

Ring roads are planned and constructed for the urban areas in order to improve urban problems caused by the heavy traffic flows in the central area, such as traffic congestion, traffic accidents, regional deterioration and others. The Outer Ring Road of Kanazawa conurbation area also planned and its mountainside part was constructed and used by the public from April 2006. This paper analyses the change of traffic volume transformation and roadside built-up area based on surveys of traffic flows and other statistics as results of the construction of Ring Road. As results of this study, it is clarified that a certain volume of the traffic volume are transformed from the central area to the ring road, and the traffic jam and the traffic accident are decreased. It is also observed that the built-up area has been experienced land use urbanization steadily.

Keywords: local city, ring road, traffic volume transformation, population change, roadside land use

地方都市, 環状道路, 交通転換, 人口変動, 沿道土地利用

1. はじめに

我が国の都市部では、これまでの人口増加による都市圏の拡大と、モータリゼーションの進展に伴う自動車交通の急増により、慢性的な交通渋滞や交通事故の発生、交通混雑に伴う沿道環境の悪化等の様々な都市問題を引き起こしている。このような中、首都圏をはじめ、大阪・名古屋等の大都市圏では、既存の放射状道路網を横断的につなぐ環状道路の整備が進められている。これら大都市圏での環状道路整備は、「都市再生プロジェクト」として位置づけられ、都市圏内の種々の交通問題を解決・軽減するだけではなく、自動車が大半を占める都心部の道路空間を、歩行者や公共交通主体の道路空間へと転換していくための重要な基盤整備事業として大いに期待されている。他方、大都市圏に比べて、日常生活における自動車への依存度が高い地方都市圏においても、特に朝夕のラッシュ時に代表される都心部の交通渋滞が深刻化しており、金沢・宇都宮・甲府などのように、環状道路を計画・整備する都市圏がみられる。

このような全国的潮流の中、金沢都市圏では、2006年4月15日に「金沢外環状道路山側幹線」(通称「山側環状」、L=26.4km)が全線供用した。総延長約50kmの金沢外環状道路の山側半分ではあるが、この道路の完成により、都心部の渋滞緩和や移動時間の短縮といった直接的な効果のほか、交通事故の減少や沿道地域の活性化といった副次的効果を発揮している¹⁾。本稿では、金沢市における環状道路整備を事例として、整備前後における交通状況の変化及び沿道市街地における土地利用の変容を明らかにするとともに、今後の課題について考察することを目的としている。

2. 既存研究の整理

金田一ら²⁾は、平成13年7月に全線開通した「札幌環状

通」(L=22.7km)を対象に、計画史の視点から当該道路の完成に至るまでのプロセスについて歴史的背景や計画の変遷を明らかにすることにより、計画史的評価が環状道路整備の事後評価手法の一方策として有効であることを示している。また、田中ら³⁾は、放射・環状道路網を有する扇形の都市モデルを用いて、放射路・環状路の断面交通密度を定義・導出することにより、東京圏に代表されるような港湾などの地理的制約を有する都市における交通量の空間的な偏りを明らかにしている。この他、岡ら⁴⁾は、地方都市における環状道路の整備効果について、徳島市及び周辺市街地を対象に、時間短縮便益等の定量的効果を推計している。

以上のように、環状道路整備の計画史的評価や都市モデルを用いた解析、整備効果の推計等の研究・報告は行われてきているが、実際に供用した環状道路の整備効果や沿道土地利用の変容を扱った調査研究はみられない。

3. 調査方法

山側環状全線供用による交通状況の変化を把握するため、供用前(2005.10-11月)・供用後(2006.6-7月)・供用一年後(2007.11月)の3時点において、①主要幹線道路の断面交通量(平日及び休日の7-19時の12時間交通量)、②主要交差点のピーク時方向別交通量・最大渋滞長(平日の朝7-9時と夕方17-19時、休日の14-18時)、③主要幹線道路の旅行速度(平日及び休日)の調査を実施した¹⁾。

沿道市街地の変容については、まず、金沢市統計区別の住民基本台帳人口を用いて、山側環状整備事業開始前の1985年1月と事業完了後の2008年1月の2時点間における人口変動と環状道路整備の関係を整理する。さらに、山側環状沿道地域の中で人口増加が顕著である町丁目を対象に、金沢市住宅明細図(発行:刊広社)を用いて土地利用

*正会員 株式会社日本海コンサルタント (Nihonkai Consultant Corporation)

**正会員 金沢大学理工研究域環境デザイン学系 (Kanazawa University)

の経年的変化を調べた。なお、調査時点は、供用前の1995年、2000年、2005年、供用後の2007年の計4時点とし、建物用途別件数の年間平均変化率を算出して市街地の変容を把握した。

4. 山側環状の概要

山側環状は、金沢都市圏の外郭を形成する延長約50kmの地域高規格道路「金沢外環状道路」のうちの山側半分(延長L=26.4km)のことを指す。1971年に金沢市鈴見～野々市町新庄間が都市計画決定されて以降、国の直轄事業、県・市の街路事業、組合施行の土地区画整理事業といった多様な手法により段階的に整備され、部分供用を行いながら、30年以上もの月日を経て全線供用に至っている(図-1)。

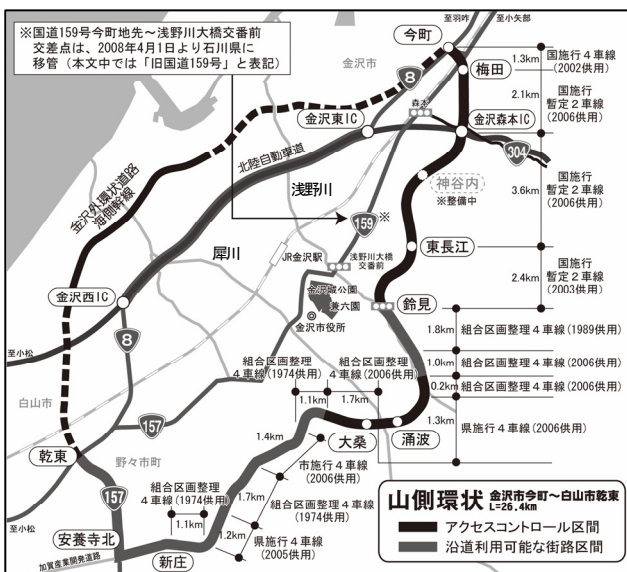


図-1 山側環状位置図

また、山側環状は地域高規格道路として位置づけられているが、アクセスコントロールされた自動車専用区間と沿道利用可能な一般の街路区間が混在している点が大きな特徴である。山側環状のうち、金沢市内の延長は21.9kmであり、そのうち9.5km(43%)は沿道利用可能な街路区間である。なお、金沢外環状道路海側幹線は、延長18.5kmのうちの約3割にあたる6.2kmが2003年に部分供用している。その他の区間は、土地区画整理事業等により整備中あるいは事業化に向けて調査中であり、環状道路としての機能を果たしていないことから、本研究では、山側環状全線供用に伴う交通及び土地利用の変化に着目して分析・考察する。

5. 金沢外環状道路の整備目的

金沢市は、藩政期に加賀百万石の城下町として栄えた後、大きな震災や震災を受けていないことから、金沢城址や兼六園に代表される数多くの歴史文化資産が残っており、金沢城を中心とする放射状道路網を軸とした都市構造を有している。この都市構造そのものが金沢固有の情緒を醸し出す源泉となっている一方、都心部の自動車交通の5割以上が通過交通²⁾であり、慢性的な交通渋滞を引き起こす要因

となっていた。当時の各種計画をみると、1975年に策定された「金沢市新長期計画」(金沢市)では、道路整備の課題として「交通混雑及び交通事故の解消、生活環境の改善、土地の有効利用、輸送力の強化」「都心部への放射交通を分散導入させるための環状線の緊急整備」等が掲げられている。また、1984年に策定された「21世紀“金沢の未来像”」(金沢市)では、「金沢の都市形態は、都心から外へ向かう、いわゆる「拡散型放射状」に都市の拡大が図られてきた。この放射状道路に、産業活動の拡大や、モータリゼーションの進展による都市内交通が急速に増加している。このような交通環境の中で、都心を中心とする、いわゆる放射状道路交通環境を、「環状型交通網」へ誘導し、かつ、都市景観、歩行者空間の創出に留意し、効率的な交通体系の形成を図っていく必要がある。」との記述がみられる。これらのことから、金沢外環状道路は、都心部に集中している自動車交通の分散による交通混雑の緩和や交通事故の低減等を目的に計画・整備されてきたものと考えられる。

6. 山側環状全線供用による交通状況の変化

(1) 都心部からの交通転換の実態

平日7～19時の12時間交通量を供用前・後・一年後と比較すると、浅野川断面では供用後:-6,400台/12h(-5%)、一年後:-8,100台/12h(-6%)、犀川断面では供用後:-9,500台/12h(-6%)、一年後:-14,800台/12h(-10%)となっており、供用後において都心部の交通量が5～10%程度減少していることがわかる。一方、山側環状の交通量は供用後:+16,000台/12h、一年後:+22,000台/12hと増加傾向にあり、これまで都心部を通っていた自動車交通の一部が山側環状に転換していることがうかがえる(図-2)。さらに、供用後に比べて一年後には都心部交通量の減少幅が大きくなっており、山側環状が道路利用者に定着して転換が進んでいるものと考えられる。

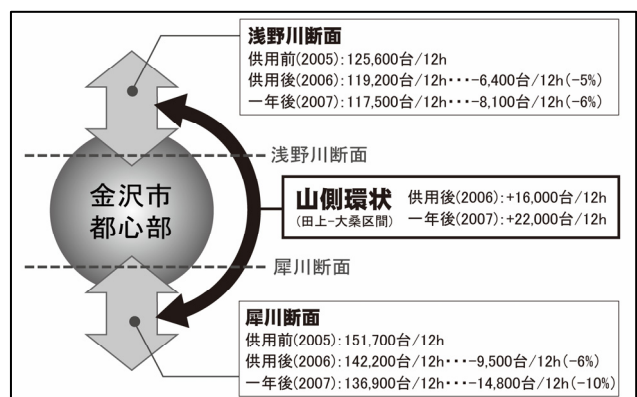


図-2 都心部から山側環状への交通転換

河川断面における調査断面ごとの自動車交通量分担率の変化をみると(図-3)、山側環状の分担率が浅野川断面で供用後:12%、一年後:16%、犀川断面で供用後:10%、一年後:14%となっており、山側環状以外の分担率は減少している。このことから、既存道路から多くの自動車交通が利用転換している実態がうかがえる。



図-3 河川断面における交通量分担率の変化

(2) 交通量及び渋滞の変化

山側環状供用前後における市内各所の断面交通量の変化をみると(図-4)、山側環状では全線供用に伴って交通量が大幅に増加している一方、並行路線では交通量の減少が著しいことがわかる。山側環状のもりの里1丁目交差点付近では、全線供用前10,000台/12hであった交通量が、全線供用後は26,600台/12hと2.6倍に増加した。このため、鈴見交差点では、もりの里方面からの朝7-9時の最大渋滞長が、供用前：50mであったのに対し、供用後：580m、一年後：610mと10倍以上に増大した。この要因は、交通量増大のほか、図-1に示したように、区画整理で整備した4車線区間と国施行の暫定2車線区間の分岐点であり、幅員構成の違いが影響しているものと考えられる。

一方、並行する旧国道159号神谷内交差点付近では、交



図-4 断面交通量の変化(供用前後の2時点比較)

通量が供用前：20,800台/12hから供用後：15,800台/12hと5,000台/12h(24%)減少した。この影響から、小坂町交差点では、富山方面から金沢市街方面に向かう車の朝7-9時における最大渋滞長が供用前：2,670mであったのに対し、供用後：450m、一年後：210mと激減している。また、交差点を通過するまでの最大所要時間も、供用前：26分に対し、供用後：3分、一年後：2分と改善されている。

都心部を縦断する旧国道159号及び国道157号の今町～三日市間において、供用前・後・一年後の渋滞損失時間⁽³⁾を算出した(図-5)。供用前と一年後を比較すると、区間全体では供用前：681万人時間/年であったのに対し、一年後：246万人時間/年であり、435万人時間/年(64%)減少している。特に、渋滞の著しかった森本～小坂間では192万人時間/年(90%)減少したほか、都心部の武蔵～野町広小路間でも90万人時間/年(52%)減少している。

以上のことから、山側環状全線供用に伴い、並行する既存道路では交通量が減少し、当初期待された都心部の渋滞緩和に大きな役割を果たしている実態が明らかとなった。

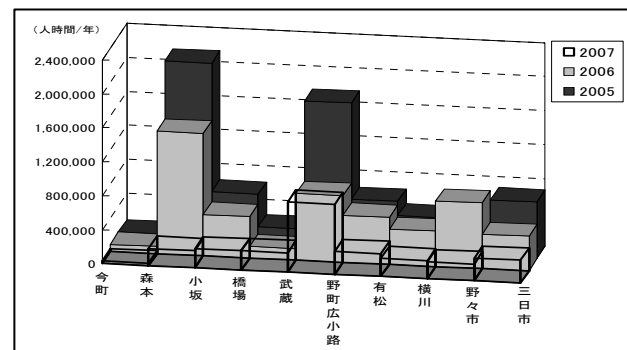


図-5 旧国道159号・国道157号の渋滞損失時間の変化

また、都心部の道路の渋滞損失時間が大幅に減少していることから、交通量の減少に伴い、旅行速度（走行速度）も大きく改善されていることがわかる。しかしながら、山側環状では、交通量の急増や区間ごとの整備手法の違い等から、新たな渋滞箇所が発生しており、これらの課題への対応が今後必要であると考えられる。なお、上記の交通変化は、都市の郊外化が少なからず影響しているものと考えられるが、山側環状全線供用前後の交通量増加が顕著であり、市内の道路網や市街化動向に大きな変化はなかったことから、山側環状全線供用によるものと推定できる。

(3) 交通事故件数の変化

前述した交通変化に伴う副次的効果として、金沢市内の交通事故件数が大幅に減少している。市全体の交通事故件数を山側環状全線供用前後で比較すると、供用前（2005年4月15日-2006年3月31日）：3,883件であるのに対し、供用後（2006年4月15日-2007年3月31日）：3,435件であり、448件（12%）減少している。このことを踏まえて、山側環状に並行する旧国道159号今町～橋場間の事故の内訳をみると（図-6）、区間全体では供用前74件に対して供用後44件と30件（41%）減少しており、中でも追突事故が43件から19件と24件（56%）減少している。これは、前述の通り小坂町交差点における朝ピーク時の渋滞が劇的に緩和するなど、当該区間の交通量・渋滞長が大幅に減少したことにより、長い渋滞の車列内で生じていた追突事故が減少したものと考えられる。

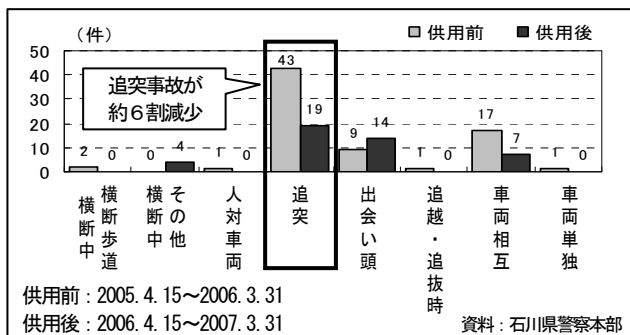


図-6 旧国道159号今町～橋場間の事故内訳

一方、山側環状今町～鈴見間の交通事故件数をみると、供用前：3件（東長江～鈴見間のみ）に対し、供用後：18件と増加している。このうち15件（83%）は追突事故であり、中でも11件が東長江から鈴見に向かう車列内の追突事故となっている。交通量の急増等により、鈴見交差点では、東長江方面からの朝7-9時の最大渋滞長が供用前：60mに対し供用後：190m、一年後：180mと約3倍に増加、夕方17-19時の最大渋滞長も供用前：90mに対して供用後：200m、一年後：170mと約2倍に増加しており（図-7、図-8）、山側環状全線供用により新たに生じた渋滞の車列内の追突事故が増えているものと考えられる。

7. 環状道路沿道市街地の変容に関する考察

(1) 環状道路整備と人口変動

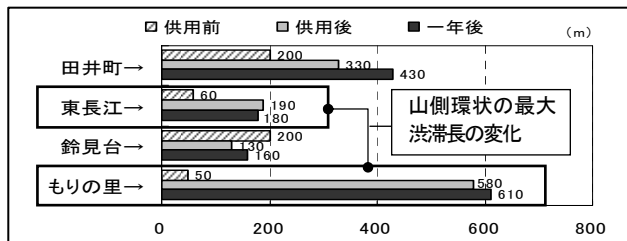


図-7 鈴見交差点の方向別最大渋滞長の変化 (朝7-9時)

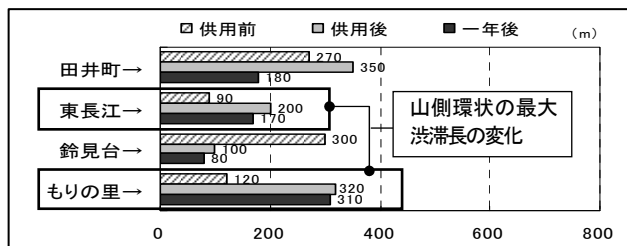


図-8 鈴見交差点の方向別最大渋滞長の変化 (夕17-19時)

第4章で述べたように、金沢外環状道路は、土地区画整理事業や街路事業等の手法を併用して整備が進められている。金沢市では、1954年から2004年の50年間にかけ、計201地区（3,825ha）の土地区画整理事業を手掛けてきており、そのうちの120地区（2,818ha、地区数の60%、総区画整理面積の74%）が組合施行地区である⁽⁴⁾。金沢市における土地区画整理事業施行地区の分布をみると（図-9）、金沢外環状道路の供用部分を含む（もしくは接する）区画整理施行地区は17地区（691ha、総区画整理面積の18%）であり、そのうち山側環状沿道では13地区（489ha、総区画整理面積の13%）の市街地が形成された。

一方、金沢市全体における1985年から2008年までの約20年間の人口変動を統計区別にみると（表-1、図-10）、都心部にあたる01-04統計区では人口が21～35%減少、その周辺部にあたる06・07・11・12・27・28統計区でも減少傾向にあり、それらより外側の郊外部では人口が増加している。中でも、主として土地区画整理事業により新たに市街地が形成されてきた金沢外環状道路沿道の統計区では、人口増加が顕著であり、山側環状沿道の05統計区で20%、海側幹線及び国道8号沿道を含む18統計区で43%、20統計区で28%、23統計区で51%、24統計区で30%、25統計区で41%増加している。さらに、高齢化率をみても（表-1）、郊外部に比べて都心部の方が相対的に高く、中心市街地の空洞化・少子高齢化が進行している実態がうかがえる。

以上のことから、金沢市では、外環状道路の計画・整備等に伴い、組合区画整理施行地区を中心に郊外市街地が成長してきた一方、都心部では人口減少・少子高齢化が進行しており、環状道路を含む市街地整備が都市全体の人口変動に与えた影響は大きいと言える。なお、08統計区は山側環状の崎浦涌波トンネル上部に広がる区画整理後30年以上経過した市街地であり、人口減少傾向となっている。また、09統計区の山側環状沿道は商業業務系の土地利用が主体であり、沿道から離れた既存市街地で人口減少が進んでいるものと考えられる。

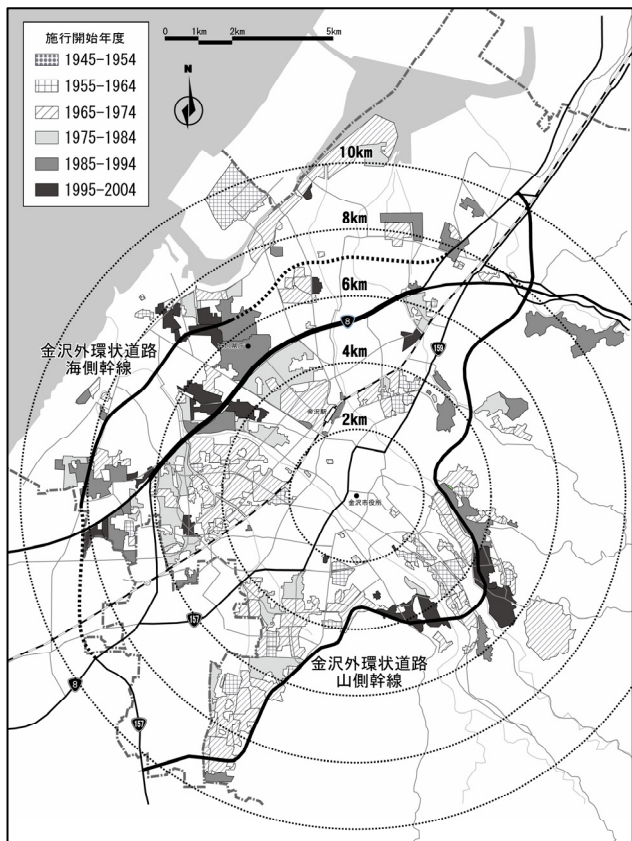


図-9 金沢市における年代別の区画整理地区の分布

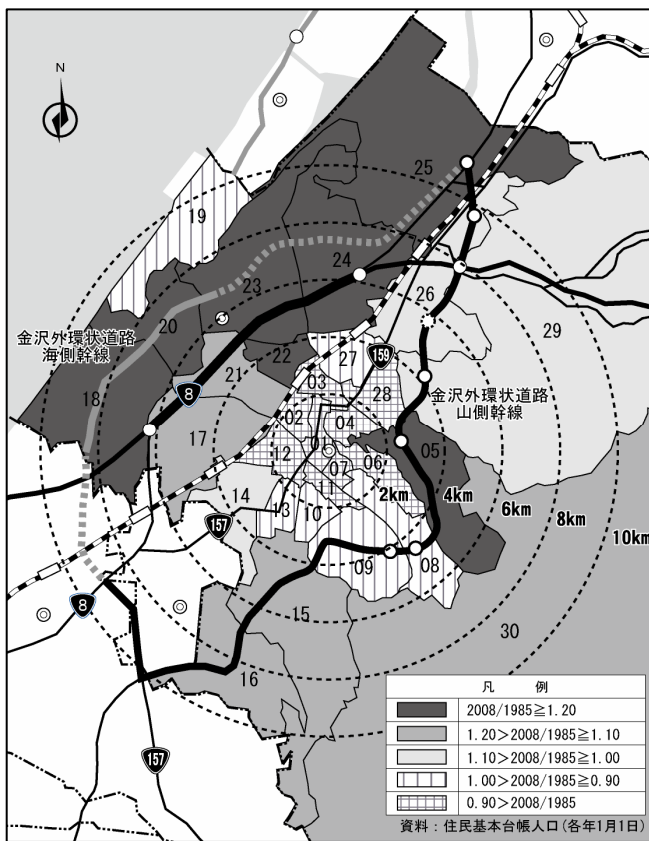


図-10 金沢市における統計区別の人口変動(1985—2008)

表-1 金沢市における統計区別の人口変動

統計区	1985年		2008年		較差(人)	変化割合
	人口(人)	高齢化率	人口(人)	高齢化率		
01	8,470	16.4%	5,540	30.6%	-2,930	-34.6%
02	12,225	14.5%	9,619	27.0%	-2,606	-21.3%
03	10,767	18.6%	8,283	28.9%	-2,484	-23.1%
04	7,364	21.5%	5,263	32.1%	-2,101	-28.5%
05	18,017	10.0%	21,664	19.2%	3,647	20.2%
06	12,686	12.2%	8,705	27.2%	-3,981	-31.4%
07	7,236	15.5%	5,025	30.6%	-2,211	-30.6%
08	18,133	11.4%	16,949	23.7%	-1,184	-6.5%
09	14,640	8.5%	13,199	18.9%	-1,441	-9.8%
10	10,198	9.9%	9,941	20.0%	-257	-2.5%
11	7,894	14.4%	5,759	27.0%	-2,135	-27.0%
12	14,988	11.1%	12,575	23.9%	-2,413	-16.1%
13	10,999	11.2%	10,219	22.4%	-780	-7.1%
14	22,588	7.8%	24,352	19.0%	1,764	7.8%
15	19,996	7.6%	22,340	20.0%	2,344	11.7%
16	19,865	6.6%	22,912	18.4%	3,047	15.3%
17	32,476	6.0%	38,409	15.7%	5,933	18.3%
18	16,816	6.9%	24,076	14.5%	7,260	43.2%
19	18,313	10.7%	18,219	21.9%	-94	-0.5%
20	17,099	7.0%	21,806	15.3%	4,707	27.5%
21	12,283	8.9%	13,608	15.5%	1,325	10.8%
22	9,133	7.9%	14,019	13.2%	4,886	53.5%
23	15,773	9.0%	23,872	14.3%	8,099	51.3%
24	14,971	9.7%	19,493	18.2%	4,522	30.2%
25	9,494	11.5%	13,364	19.9%	3,870	40.8%
26	12,214	9.9%	12,614	19.5%	400	3.3%
27	11,980	11.8%	11,103	23.7%	-877	-7.3%
28	11,593	15.8%	8,627	28.7%	-2,966	-25.6%
29	10,219	12.5%	11,155	21.3%	936	9.2%
30	9,176	10.7%	10,238	23.5%	1,062	11.6%
合計	417,606	10.3%	442,948	19.8%	25,342	6.1%

注「高齢化率」は、65歳以上の人口が占める割合を指す
資料：住民基本台帳人口(各年1月1日現在)

(2) 山側環状の沿道市街地における変化

ここでは、山側環状を含む市街地の中でも、表-1及び図-10で示した人口増加が顕著である05統計区内の町丁目⁽⁵⁾(「沿道地区」と定義)に着目し、山側環状全線供用前の1995年・2000年・2005年、供用後の2007年の4時点にお

ける人口変動及び土地利用の変容について考察する。

山側環状全線供用の約10年前にあたる1995年を1.0とした沿道地区及び金沢市全体の人口・世帯数の変動をみると(図-11)、沿道地区では人口が1.3倍、世帯数が1.4倍に増加しており、市全体の増加率を大きく上回っている。また、沿道地区では、2000年から2005年の年間平均増加率が人口+0.8%/年、世帯数+0.6%/年であるのに対し、2005年から2007年では人口+1.5%/年、世帯数+3.0%/年と大きくなっており、山側環状が全線供用開始した2006年前後で人口・世帯数の増加が急速に進んでいる実態がうかがえる。

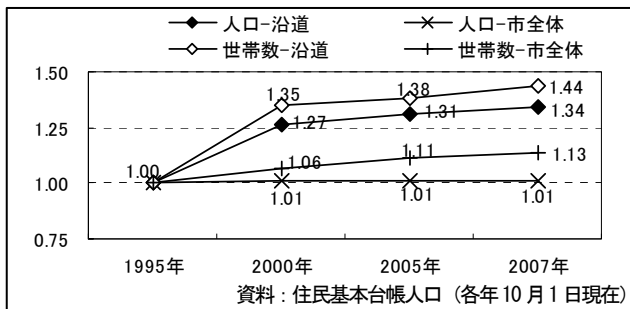


図-11 沿道地区及び市全体における人口変動(1995年=1.0)

次に、沿道地区における土地利用の経年的変化について、金沢市住宅明細図(発行：刊広社)を用いて調査した。宅地化された区画の建物用途別の件数をみると(表-2)、土地区画整理事業により整備された郊外の居住系市街地であることから、「住宅」「共同住宅」が大半を占めている。なお、「空地」が多くなっているが、これは、沿道地区の一部が

区画整理中であることに起因する。これらの件数について、1995年を1.0とした経年変化をみると(図-12)、「商業施設」や「店舗併用共同住宅」の増加が顕著である。これらは主に山側環状に面する宅地での増加が目立っており、全線供用による沿道地区の利便性向上を見据えて立地したものと考えられる。「商業施設」の年間平均増加率をみると、2000年から2005年では+22%/年であるのに対し、2005年から2007年では+38%/年となっている。同様に「住宅」についてみると、2000年から2005年では+3%/年であるのに対し、2005年から2007年では+5%/年となっている。以上のことから、沿道地区では、全線供用年の前後において人口増加及び商業施設や住宅等の増加が顕著にみられ、環状道路整備は沿道市街地の成長に深い関わりがあると言える。

表2 沿道地区における建物用途別件数の推移

建物用途	1995年	2000年	2005年	2007年
業務施設	16	18	20	22
商業施設	20	39	61	76
遊戯施設	0	1	3	4
住宅	315	341	390	423
共同住宅	116	209	258	270
店舗併用住宅	32	39	45	42
店舗併用共同住宅	5	10	16	18
駐車場	42	117	142	144
空地	628	324	306	415
空家	4	4	9	14
公園	6	9	10	10
その他	72	82	70	67
合計	1,256	1,193	1,330	1,505

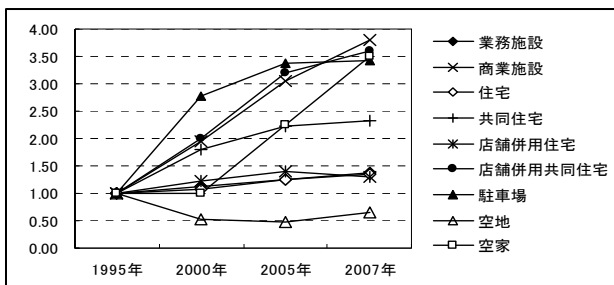


図-12 沿道地区の建物用途別件数の変化 (1995年=1.0)

8. まとめ

本稿では、金沢市の山側環状を事例に、整備前後の交通状況の変化と沿道市街地の変容を明らかにした。

交通状況の変化については、山側環状全線供用前・後・一年後の3時点で実施した交通量等の調査結果をもとに、都心部の通過交通の一部が山側環状へ転換し、一日に約3万台の自動車交通が流れている実態を示した。このような交通流の劇的な変化に伴って、都心部を縦断する国道157号・旧国道159号で渋滞損失時間が大幅に減少したほか、主に並行区間での渋滞が緩和し、渋滞の車列内で生じていた追突事故も減少している実態を明らかにした。一方、アクセスコントロールされた暫定2車線区間と区画整理地区内の4車線区間との分岐点に位置する鈴見交差点では、交通量の急激な増加や区画整理地区内の沿道利用の活発化等により、朝夕の渋滞が慢性化している実態を示した。現在、鈴見交差点では、交通混雑の解消に向けて立体交差化事業が進められている。

沿道市街地の変容については、都心部やその周辺部では人口減少・少子高齢化が進行している一方、環状道路を含

む郊外市街地では人口が増加傾向にある実態を明らかにした。また、区画整理で整備された山側環状の沿道市街地では、全線供用による利便性向上を受け、商業施設や住宅等の立地が進み、人口も増加傾向にあることを示した。なお、これらの変化は、都市の郊外化による影響が少なからず含まれるものと考えられるが、山側環状全線供用によるインパクトにも深い関わりがあると言える。

山側環状は金沢外環状道路の半分ではあるが、当初の整備目的とされた都心部の交通混雑緩和や交通事故低減をはじめ、沿道市街地の土地利用促進等の効果を発揮している。しかし、アクセスコントロールされていない区画整理地区内の区間では、交通量の急激な増加や沿道における商業施設等の増加に伴い、沿道施設にアクセスする自動車の増加による交通混雑や、交通安全面の懸念、排気ガス等による沿道環境の悪化などの当初想定しなかった課題が生じていると推察される。区画整理地区内の区間では本線部と側道部を明確に分離するなど、地域高規格道路としての円滑な交通流の確保と良好な沿道環境の創出を見据えた計画設計段階における配慮が必要であったものと考えられる。また、金沢外環状道路の整備により、郊外市街地の成長がみられる一方、中心市街地では空洞化が進んでいる。このことは、地方都市における環状道路整備の際に留意すべき課題であり、環状道路整備のインパクトをあらかじめ想定し、中心市街地と郊外市街地の均衡ある発展に向けたまちづくりに繋げていくことが重要であると考えられる。

最後に、本論文は、2005・2006・2007の各年度に国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、金沢市が実施した交通量等の調査成果を活用して作成したものであることを記し、関係各位に深甚の謝意を表します。

【補注】

- (1) 調査実施主体は国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、金沢市。海側幹線については大部分が整備中であり、山側環状全線供用による交通変化は少ないものと判断され、調査対象外となっている。
- (2) 第3回金沢都市圏パーソントリップ調査(1995年)の結果より。
- (3) 渋滞損失時間は、実測した交通量及び旅行速度を用いて算出。

$$\text{渋滞損失時間} = \sum \{ (\text{区間距離} / \text{旅行速度}) - (\text{区間距離} / \text{基準旅行速度}) \} \times \text{区間交通量} \times \text{平均乗車人員}$$
 ここで、基準旅行速度は、国土交通省提供データ(平成13年渋滞損失調査)の値、平均乗車人員は、「平成11年道路交通センサス」に基づく車種別平均乗車人員を用いる。
- (4) 「いしかわの区画整理2006」(2006年3月、石川県)をもとに集計。
- (5) 「沿道地区」の町丁目は、金沢市旭町、鈴見台1丁目、鈴見町、若松町、若松町2丁目、若松町3丁目、田上町、もりの里1丁目、もりの里2丁目、もりの里3丁目であり、2つの区画整理施行地区(若松・鈴見地区、田上第五地区)に位置する。

【参考文献】

- (1) 向田満(2008): 金沢外環状道路山側幹線の整備による交通状況の変化について、交通工学, Vol. 43, No. 3, pp. 32-37.
- (2) 金田一淳司・岸邦宏・佐藤馨一(2004): 札幌環状通の計画的評価に関する研究、土木計画学研究・論文集, Vol. 21, No. 2, pp. 399-406.
- (3) 田中健一・栗田治(2001): 放射・環状道路網を有する扇型都市平面上の通過交通量の分布—渋滞のない都市設計のための道路面積の適正割り当て分析—、都市計画論文集, pp. 865-870.
- (4) 岡道治・近藤光男・青山吉隆・板谷寿夫(1993): 地方都市における環状道路の整備効果の計量、土木学会年次学術講演会講演概要集第4部, Vol. 48, pp. 74-75.