

環状第6号線の整備について

東京都建設局道路建設部

街路課特定街路担当係 結城 将司

1. はじめに

環状第6号線(山手通り 以後 環6)はJR山手線の外側、品川区から目黒区、渋谷区、新宿区、中野区、豊島区を経て、板橋区の中山道に至る全長約20kmの道路である。

このうち渋谷区松濤二丁目から豊島区要町一丁目までの約8.8kmの区間については地下に通る首都高速中央環状新宿線の関連街路として幅員40mで整備を行った。

事業開始当初は6車線の道路として計画していたが、事業半ばに計画変更を行い、「新世紀の道路空間創出と名を打ち、高幅員の歩道を持った往復4車線の「広々とした緑豊かな快適でやさしい道路」の整備を行うこととなった。

以下、渋谷区松濤二丁目～豊島区要町一丁目までの8.8kmの区間の整備について述べる。



図-2 環6(山手通り)

2. 環状第6号線(山手通り)の概要

当初、環6(山手通り)の都市計画は、昭和21年3月に品川区東品川から板橋区氷川町の全線において計画幅員80mで都市計画決定を行い、その後、昭和25年3月に同区間の全線に渡り幅員40mへ都市計画変更を行った。

また、事業認可は平成3年3月と平成6年3月に、首都高速道路中央環状線(首都高速道路3号渋谷線～首都高速道路5号池袋線)の都市計画決定に併せて取得した。

この約8.8km区間のうち、高速道路の都市計画決定および都市計画事業承認が2区間に分かれたことから、街路整備の都市計画事業の認可についても2分割し、渋谷区松濤二丁目～豊島区长崎一丁目までの8.2kmと、豊島区要町一丁目までの約0.6kmの2区間を2段階で取得することとなった。



図-2 環6(山手通り)拡幅整備イメージ



図-1 環6（山手通り）事業箇所図

3. 環状第6号線の整備車線数について

環6（山手通り）の整備計画は、事業認可の取得以降、往復6車線で整備する方針で、平成9年3月に交通管理者である警視庁に対し協議書を提出し、平成11年に協議回答を得ていた。

一方で、住民より認可取消請求訴訟が提起（平成11年11月25日付、最高裁で原告の上告を棄却）されたことに加え、4件の公害調停が提起（平成4年11月27日、平成5年10月8日、平成8年1月24日、平成10年4月23日付で全て打切り）された。

当時は、あらゆる面で環境への意識が高まり、特に沿道に対する影響が懸念され、多車線道路の整備のあり方や、従前の自動車交通を基軸とした道路整備を歩行者や自転車の機能等にも配慮した道路整備に転換すべきとする、時代の潮流が存在していた。

こうした背景の中、区部では環状第8号線、多摩では調布保谷線や府中所沢線などが、幹線道路の整備に着手しており、これらの路線は、沿道環境に配慮した道路整備のため、道路の幅員を広げる都市計画変更を行い、車道の両側に幅員10mの環境施設帯を設置するなど、沿道環境の保全を図ることとしていた。

そのため、環6（山手通り）においても、事業認可取得から10年を経過しており、街築を手がけるまでに、環境へ配慮した計画として見直しを行うタイミングを図っていた。事業認可以降に車線数を変更することは、極めて異例であるが、4車線化への具体的な検討を進めることとした。



図-3 環6（山手通り）車線数変更

4. 環状第6号線の課題について

前述のとおり、当初の計画協議では6車線で回答を得ており、4車線での整備を行うにあたって交通管理者である警視庁の十分な理解を得る必要があった。そのため、道路線形及び横断構造の見直しの警視庁との事前調整を行い、警視庁、首都高速道路公団(現 首都高速道路株)、東京都による合同の検討会を発足し、道路緑化など詳細な整備方針の検討を進めていった。

整備前の環6(山手通り)の沿道の利用状況は、マンションや業務用のビルが多く建築されるなど土地利用が非常に進んでおり、停車需要も非常に多い地域であった。このため、多くの箇所ですべての車線が原因で、実質片側1車線の通行を余儀なくされる区間が多く存在した。

また、車道の幅員が狭いことから、交差点に左折レーンが設置されていなかった。右折レーンについても滞留長が十分確保されておらず、直進車両の通行も阻害される状況であった。

4車線化にあたり、警視庁との事前調整を進める中で、主な調整事項は、以下の通りである。

- ・4車線化する交通安全上のメリット等を整理すること。
- ・道路線形として、交通の円滑化や安全性が確保されるものとする。
- ・右折レーンの滞留長の確保や必要に応じて左折レーンを確保する等の交差点における渋滞対策を、十分に行うこと。
- ・停車帯については、2mとすること。
- ・大型車混入率は、15%として交差点需要率を算定すること。
- ・自転車道は分離構造を原則とし、分離できない区間については自転車歩行者道とする等、連続性を確保すること。
- ・交差点部における張り出し等、車道幅員が変わる箇所については、路側を走行する二輪車等の安全性確保に十分配慮すること。

事前調整は、平成12年7月から平成13年12月までの期間に計24回行ない、整備検討委員会を発足することとなった。

以下、整備検討委員会の検討結果による整備方針について述べる。



図-4 環6(山手通り)工事着事前

5. 環状第6号線の整備について

環6(山手通り)の整備は、『新世紀の道路空間創出』を目指し、具体的な整備計画案を検討し、事業に反映させるため、警視庁、首都高速道路公団(現 首都高速道路株)、東京都により「環状第6号線(山手通り)整備検討会」を設置し、整備概念や具体的な施策についてまとめ、全4回の整備検討会を経て、平成13年9月に、4車線での協議書を警視庁へ提出し、平成14年11月に回答を得た。

まず、車道整備については、地域の状況を鑑み、全線で停車帯及び大型車の荷卸しスペースを設置し、沿道の活性化に繋げた。また、交差点の整備に併せ、交通量を予測し、交差点毎に適切な滞留長を確保した右折レーンを確保し、円滑な交通の流れに寄与した。



図-4 環6（山手通り）停車スペース



図-5 環6（山手通り）右折レーン設置

次に歩道整備については、住民意見を計画に反映させる手法として地元住民協議会（ワークショップ）の形に近いものとし、直接的に地元住民との懇談の場として「意見交換会」を開催することを基本とした。検討する内容として「歩道のつくりかた」を検討するものとした。

この『山手通り地域意見交換会』を経てまとめた歩道整備の基本的考え方は「緑豊かな沿道環境に配慮した道路づくり」として両側の歩道と中央分離帯に街路樹を植栽するとともに「歩行者に配慮した道路のバリアフリー化」を実現させるため、広い歩道幅員を確保し、全線で自転車通行帯を設置した。さらに無電中化を図り、景観に配慮した安全で快適な歩道空間を実現した。

また、地下鉄の駅周辺の地下歩道と歩道上に地元区管理の駐輪スペースを設置することにより、整然とした秩序ある歩道空間を確保が行われた。



図-5 環6（山手通り）自転車通行帯



図-5 環6（山手通り）地下駐輪施設
※写真は中野坂上駅（大江戸線）

6. 終わりに

環6（山手通り）における整備効果であるが、当該事業区間の地下には全線に渡って中央環状新宿線が先行して整備されている。そのため、環6（山手通り）の地上街路部においては自動車需要の大幅な変化が伴っており、中央環状新宿線の整備効果を差し引くと、一般的な費用対効果の図式は成立しない。しかし、『新世紀の道路空間の創出』と銘を打ち、車道幅員構成を6車線整備から4車線整備へ変更したことにより、広幅員の歩道が確保でき、地元との「意見交換会」における整備形態の検討などを通じて、都心でありながら良好な環境の創出し、都市活動を支える交通を利用者本位のものに変えていくきっかけとなった。

また、この路線は、都心に集中する交通を分散・誘導することにより道路交通の円滑化をはかるとともに、副都心の整備育成や区部周辺のまちづくりのための基盤形成など重要な役割を担っている。今後も、三環状道路をはじめ、幹線道路ネットワークを形成するため、区部放射・環状道路、多摩南北道路を完成させ、「渋滞がない世界初の大都市」を目指し都市活動を支える道路ネットワークの強化に取り組んでいきたい。