

東京オリンピック道路

—その経過、路線の決定と建設概況—

竹ヶ原 輔之夫

1. まえがき

東京都民待望のオリンピック東京大会が1964年10月に東京で開催されることが決定して、はや3年を経過し、あますところ、わずかに700日たらずとなった。

この世紀の大会を立派に成功させるためには、競技場や選手村など大会実施に直接必要な施設の整備はもちろんのこと、道路交通、運輸観光、環境衛生などの諸施設を整備し、内外人観光客の接待に万全を期することが要請されている。

特にここに述べるオリンピック関連道路の整備は、現在でも混乱しがちな交通の近々まび状態となることが必至と見られるだけに、オリンピックの有無にかかわらず緊急事業として早急に成しとげなければならない都の重点施策の一つである。

すなわち都はこの事業をオリンピック準備の事業とするとともに、大会を絶好の契機として、ゆきづまった過大都市の隘路を打開し、秩序と調和のある近代都市として再建するよう「よみがえり」を策しているともいえるのである。

ここで、さかのぼってオリンピック関連道路整備の経過をふり返って見よう。

オリンピック大会組織委員会は、35年12月、選手村を朝霞キャンプ ドレックに決定(36年10月ワシントンハイツに変更)、さらに各種の競技場として、明治神宮外苑(明治公園)、ワシントンハイツの一部、駒沢グラウンド(駒沢公園)、馬事公苑などに決定するとともに選手村および選手村相互の連絡ならびに、それらの各競技場周辺部の道路整備について、大会運営上最小限度の線を「依頼」の形で都知事に対して要請してきた。

もちろんこの申入れを待つまでもなく、オリンピック東京招致の計画をたてた当初より、交通混雑の解決が重要な問題として考えられていたのではあるが、東京大会決定にともない上記の要請を契機として公に道路整備の

問題が提起されたのである。

東京都においても、むしろこれに先立って道路整備問題を種々検討してきていたのであるが、一方建設省においても国としての立場から積極的にこの問題を取り上げることとなった。そこで両者相寄りオリンピック関連道路の選定、事業財源などについて検討を重ね、35年12月、次官会議において、表-1に示す道路をオリンピック関連道路として整備したい旨申し合わせたのである。

これと機を一にして、昭和33年度より実施されていた道路整備5カ年計画は拡充強化され、大々的にオリンピック関連道路を取り入れて、全国総額2兆1000億円の新しい5カ年計画が成立したのである。

以下オリンピック関連道路の計画と実施概要、実施上の問題点と対策などについて述べて見よう。

2. 計画と実施概要

オリンピック関連道路は表-1のとおりであるが、これらの路線をオリンピック開催時の交通に対する役割の点から見ると次のように類別されよう。

(1) 放4(放射4号線)、環7(環状7号線)、環6(環状6号線)

これらの路線は明治公園、選手村、駒沢公園、馬事公苑、戸田漕艇場、朝霞射撃場などほとんどすべてのオリンピック競技施設相互間、これらと羽田、横浜などの入国地点および都心部と連絡をする主要幹線となるものである。

放4は千代田区永田町より世田谷区新町まで約8kmを幅員30~40mに拡げる予定で、これの完成によってオリンピック開催時の交通緩和に寄与するばかりでなく、現在の第一、第二京浜国道の交通量を、建設中の第三京浜道路を通して放4に吸収することになり、交通難は大幅に緩和される見とおしである。

また環7については中原街道より中仙道に至る区間で戦前の完成部分を除く約21kmを、幅員25mで完成するよう計画されている。この環7建設の意義は選手村が

カット写真：完成した環7と補52の立体交差

表-1 オリンピック関連街路執行状況調査

37年8月末現在(単位 100万円)

(a) 一般道路

番号	路線名	区間	延長(m)	幅員(m)	執行率 累計	状況説明
1	放射4号線	自 千代田区永田町2丁目 至 世田谷区新町1丁目	8 199	30~40	47	用地買収総面積 33 706 坪の内 買収済面積 20 770 坪 61%
2	放射12, 19号線	自 港区新橋3丁目 至 中央区江戸橋1丁目	2 590	44	30	昭和通り 交通局委託工事
3	放射22号線	渋谷, 国鉄東急立体交差	120	38~50	70	国鉄東急工事中
4	放射23号線	自 渋谷区神宮通り 至 渋谷区代々木富ヶ谷町	1 412	25~35	11	ワシントン ハイッ 大蔵省管財局に用地接收解除折衝中
5	環状3号線	自 新宿区南元町 至 港区新滝土町	1 307	30	31	個別接衝中
6	環状4号線	自 渋谷区下通り1丁目 至 渋谷区千駄ヶ谷2丁目	3 662	22~25	55	個別接衝中
7	環状6号線	自 目黒区上目黒7丁目 至 渋谷区大山町	1 421	30~33	49	個別接衝中用地買収 74% 済
8	環6(京王立体交差)	渋谷区代々木初台	10	30	0	京王協議調整成立
9	環状7号線	自 大田区南千束町 至 板橋区本町	15 391	25~33	46	用地買収総面積 79 081 坪の内 買収済面積 56 014 坪 71%
10	補助153号線	自 中央区明石町 至 中央区晴海町	932	25	22	橋梁工事中(佃新橋)
11	放射3号線	自 世田谷区玉川等々力1丁目 至 2丁目	750	25~31	36	個別接衝中, 立体交差着工
12	放射5号線	新宿区角筈3丁目	250	30~40	47	橋梁拡巾工事中
13	放射7号線	自 練馬区中村橋 至 練馬区谷原2丁目	2 980	25	69	個別接衝中
14	環状8号線	自 世田谷区玉川等々力1丁目 至 玉川瀬田町	2 475	25~33	74	個別接衝中 王沢橋着工
15	補助51号線	自 世田谷区世田谷1丁目 至 世田谷区世田谷4丁目	1 370	15~18	42	個別接衝中
16	補助134号線	自 練馬区谷原町2丁目 至 旭町	1 965	25~33	0	用地接衝準備中
17	補助24号線	自 港区青山北町4丁目 至 渋谷区神南町	2 625	20	11	個別接衝中
18	補助53号線	自 渋谷区宇田川町 至 渋谷区代々木谷町	1 942	20~34	0	ワシントン ハイッ接收解除 大蔵省に接衝中
19	補助127号線	自 目黒区宮前町 至 世田谷区上馬町3丁目	—	11	0	用地取得不用, 舗装工事のみ
20	補助154号線	自 世田谷区玉川等々力2丁目 至 新町1丁目	2 233	15	40	個別接衝中
21	補助155号線	自 渋谷区神南町 至 宇田川町	652	20	0	ワシントン ハイッ接收解除 大蔵省に接衝中
22	渋谷12号線	自 渋谷区代々木1丁目 至 2丁目	697	18~27	30	個別接衝中
	計		52 483		43	

(b) 高速道路関連街路

番号	路線名	区間	延長(m)	幅員(m)	執行率 累計	状況説明
1	高速1号関連	自 中央区銀座東8丁目 至 品川区勝島町	9 129	40~55	32	37年度末までに用地取得物件補償を完了, 本年8月15日より汐留~東京港口間 2 400 m を供用開始
2	高速2号関連	自 品川区上大崎2丁目 至 港区麻布永坂町	3 683	40~66	16	個別折衝中, 山手線(五反田)と放2の 立体交差工事着手
3	高速3号関連	自 渋谷区八幡通り 至 千代田区霞ヶ関	4 593	40~52	17	個別折衝中
4	高速4号関連	自 千代田永田町1丁目 至 渋谷区代々木新町	1 636	40~44	60	個別折衝中, 本年度より一部工事着手
	計		19 041		23	

朝霞からワシントン ハイッに変更されたため, オリンピック関連としての重要性は減じたのであるが, しかし朝霞には射撃場, 戸田には漕艇場が設けられる以上, 依然その必要性は度外視することはできない。そればかりで

なく, この路線は環6より外側における区部周辺部の交通量の急激な伸びに対応し, 本来なら環状線を利用すべきものが都心部, 副都心部を経由するため, そこに大きな負担をかけている交通を吸収し, 都心部と周辺部の放

工事の隘路となる占有物件（放 4）



射状交通の分散に役立てようとするものであり、環 6 の外における唯一の完成された環状線として都内の交通混雑に活路を開くことが期待できよう。

また環 6 は放 4 および京王線との間に立体交差を設け相互の交通の効率をあげるよう考慮されている。

(2) 環 8, 放 3

オリンピックまでに建設を予定している第三京浜道路の交通を環 8 で受け、放 3 および前記放 4 に分散、都心部に流入させるよう、この両路線を整備しようとするものである。

(3) 環 3, 環 4, 放 5, 放 23, 補 24 (補助 24 号線) 補 53, 補 155, 渋谷 12

この 8 路線は明治公園およびワシントン ハイツ 周辺部およびこれらと幹線道路の間の交通緩和に役立てるよう計画されたものである。

(4) 補 154, 補 127

この 2 路線は駒沢公園周辺部の交通円滑化に寄与することが期待される。

(5) 補 51

馬事公苑と放 4 の間の交通の円滑をはかるよう改良しようとするものである。

(6) 放 12・19, 補 153

晴海埠頭と都心部観光地帯における交通混雑の緩和をはかるため、昭和通りの立体交差および佃橋の新設を行なおうとするものである。

(7) 高速道路関連街路 1 号より 4 号まで

1 号, 2 号, 3 号, 4 号および 8 号の高速道路はオリンピック関連道路として首都高速道路公団で施行中であるが、これらに関連する平面街路を造成しようとするもので、1 号より 4 号までの高速道路関連街路を計画しており、これらは羽田と都心部の直結, 第一, 第二京浜国道の混雑緩和, 選手村, 明治公園など競技施設と都心部との連絡など, 主として国電山手線より内側の交通円滑化に寄与しようとするものである。

以上のような意義を有するオリンピック関連道路の整備には実に総事業費約 1 180 億余円を要し, 買収を要する用地は約 25 万坪, 要移転棟数約 6 500 棟, 工事延長約 72 km におよぶぼう大な事業となっている。このうち高速道路関連街路の事業として 434 億円が見込まれておりこれを高速道路の実施団体である首都高速道路公団に委託し, 高速道路の建設と同時に実施させている。

このようなぼう大な事業を, 限られた期日に完成させることはきわめて困難をとまなうことは初めから予想され, 国においてもこの点, 重大関心をもち, 昭和 36 年 2 月に首都道路整備協議会を設置したのである。この協議会は建設省, 首都圏整備委員会, 東京都, 首都高速道路公団の首脳部によって構成されており, 首都における道路交通の確立をはかり, あわせてオリンピック東京大会の円滑な運営に資するため, 首都の道路の緊急整備を促進するに必要な事項を協議検討しようとするものである。この協議会には現在まで必要に応じて重要懸案問題が提案され, 道路事業の推進に多大の貢献をしてきているのである。

また一方 36 年秋には 臨時都市交通関係 閣僚懇談会,

表-2 工種別事業進捗予定表

区 分	全体事業量	36 年度末まで		37 年 8 月末まで		37 年度末まで		残 事 業	
		事 業 量	進捗率	事 業 量	進捗率	事 業 量	進捗率 (予定)		
一般道路	用地買収	184 429 坪	66 144 坪	36	114 190 坪	62	159 574 坪	87	24 855 坪
	物件補償	5 035 棟	1 803 棟	36	3 215 棟	64	4 155 棟	83	880 棟
	工 事	52 483 m	3 500 m	7	8 100 m	15	13 000 m	25	39 483 m
高速関連街路	用地買収	61 430 坪	10 022 坪	16	17 996 坪	29	20 828 坪	34	40 602 坪
	物件補償	1 501 棟	208 棟	14	360 棟	24	429 棟	29	1 072 棟
	工 事	19 041 m	1 520 m	8	2 745 m	15	6 050 m	32	12 991 m
合 計	用地買収	245 859 坪	76 136 坪	31	132 186 坪	54	180 402 坪	74	65 457 坪
	物件補償	6 536 棟	2 011 棟	31	3 575 棟	55	4 584 棟	70	1 952 棟
	工 事	71 524 m	5 020 m	7	10 845 m	15	19 050 m	27	52 474 m

注: 1. 事業量および進捗率は累計を示し, 進捗率は事業量による。
2. 工事量は工事費換算延長を示す。

表-3 事業費調書 (単位 億円)

区 分	総 事 業 費	36年度末まで		37年8月末まで		37年度末まで		残事業
		事業費	進捗率	事業費	進捗率	事業費	進捗率(予定)	
一般道路	751	181	24	321	43	495	66	256
高速関連街	434	58	13	100	23	146	33	288
合 計	1185	239	20	421	36	641	54	544

37年春にはオリンピック関係関係懇談会が発足し、都市交通問題、オリンピック関連道路問題の解決に積極的に乗り出しており、その成果も漸次具体化されつつある。

都においてもオリンピック関連道路担当の現場機構として4カ所の特定街路建設事務所を35年4月より1年間の間につぎつぎと新設し、本庁機構も局機能に準ずる道路建設本部を設置した。これら一連の機構改革と職員の充実により、事業の執行態勢は整い、事業予算さえ順調に配布されれば、予定どおり全事業の完遂が見込める状態となったのである。

しかしながら表-2,3にも示すとおり、事業の実施状況は必ずしも楽観を許さず、一般道路に関しては37年8月末現在で43%、37年度末では9月の追加予算を考慮に入れて66%になる見込みであり、当初の予定であった37年度中の用地取得、物件補償完了の線は苦しくなっている。また高速道路関連街路に関してはさらに進捗がおくれ、8月末現在で23%となっており、一部はオリンピック以降に延ばさざるを得ない段階となっている。

このように執行能力があるにもかかわらず、所期の進捗を期待できないのは、37年度における事業予算が計画どおり編成され得ないためであり、われわれ実施の衝にあたるものとしては、まことに残念といわざるを得ない。

つぎに用地取得、物件補償、工事など、実施上の問題点について、ふれて見よう。

3. 用地取得と物件補償に関する問題点

昭和36年4月から行なわれた道路建設関係の機構の整備人員増強など用地取得に対してとられたいろいろの措置がようやく実を結んで、36年度は一般街路について180億の予算を完全に消化し、約6万6000坪の用地を買収するとともに、約1800棟の家屋を移転し、従来の用地取得の実績にくらべ、画期的な進捗を見た。しかし、この実績も緊急街路の用地取得必要量の4割弱にすぎない。

オリンピック開催までに、道路の築造舗装と立体交差その他の工事を完了させるためには、その前提となる用地取得をできるだけ早く終らせ、理想としては37年度中に関連街路全線を更地としたい。これを遂行するため

には一般道路については約12万坪の用地取得と約3200棟の建物移転を実施する心算があり、37年度予算はさらに大幅に追加される必要がある。

このぼう大な用地買収を完全に実施するためには、どんな課題があり、これをどう処理すべきかを次に述べて見よう。

(1) 代替地

関係人に対する買収費または補償金が十分であっても土地の絶対量が少ないため、なかなか適当な換え地は得られないのが現状である。そこで都は代替地としてすでに33カ所に1万2000坪の購入を行ない、また都の貸付金による財団法人宅地開発公社が2カ所7000坪を購入し、必要な宅地造成を行ない、関係人の要望に応じて分譲している。

しかし土地に対しては各人の希望条件がむずかしく代替地全部を分譲することは困難なので、今後は、関係人または関係人の集団が代替地の用途を明確にして、確実に分譲を希望する「特定分譲」に限定して購入することにした。

(2) 借家権者に対する措置

関係人中最も弱い層ともいえる占有権者の補償金は比較的少なく、したがって移転先をさがすことが困難であり、ことに店舗を求めるのに多くの権利金を必要とするので、立退きができないとの声がある。都の移転が進捗するにしたがい移転困難なものが残り、これらの人々から借家権に対する補償の要求が全線にわたって強まってきた。

これに対し、都は37年4月から「貸付金条例」を改正して、代替店舗を求める借家権者には、貸付額200万円を限度として、補償金相当額まで貸付けることができることとした。

また、占有の現状を回復しうるための補償である特別措置の運用についても、ある程度考慮するようにしている。

そのほか、併存住宅の店舗への優先入居や代替地に借家権者を収容する共同店舗を建てるよう、指導と側面援助を行なうこととした。35年度に購入した代替地池尻団地には、都の委託費そのほかにより、首都圏不燃建築公社がスーパーマーケット兼住宅を建築中であり、また世田谷区野沢の代替地にも、地元関係人、商店を入れるビルが、住宅公社の手によって着工の運びとなっており、このほかにも、世田谷区代田、真中などにおいて同様の計画が進みつつある。

つぎに、居住者の場合は、住宅局、住宅公社、住宅公団などの協力を得て、それぞれの住宅への斡旋が実現している。

(3) 市街地改造に代るべき措置

市街地改造の要望が強かった港区青山1丁目、渋谷区上通4丁目、世田谷区太子堂、三軒茶屋などにおいてはまだ完全にその要望がなくなっていないが、次第に買収に応じる気運が濃くなってきた。しかし、これらの地区の商店を同じ場所で営業を続けさせるためには、新しく表地となる場所に代替地を購入して、市街地改造の精神を生かした、耐久建築物を建てさせることとし、目下それぞれの地区において手配中である。なお、建築中も仮営業所が得られるよう、側面から援助することが必要である。

(4) 再拡張地区の措置

都市計画に協力して後退し、そこに新しい建築を行なったものが、立体交差そのほかにより、わずかな期間内に再度移転しなければならない場所が環状7号線には相当あるので、これら関係人の割りきれない気持は真に同情にたえないものがある。再移転に対する補償金は十分考慮するとともに、貸付金そのほかできるだけ便宜をはかることが必要である。

(5) 移転の前金払をうけていて、移転がおくれているものの措置

調印より移転まで、大体6カ月の期間を猶予しているが、この期間を経過しても動かないものが少なくない。この中には、実際に移転先が得られないもの、補償金をほかに消費してしまったもの、さらにゴネ得をえようとするものなど、いろいろあると考えられるが、真に努力をしたにもかかわらず移転先を得られないものに対しては、前述の措置を考慮しなければならない。悪質のものには、契約解除によって、収用への切りかえに踏切ることが必要であろう。

(6) 特別措置法の適用について

用地取得の交渉は原則的に協議によっているのであるが、どうしても承諾を得られない場合が予想される。

このなかには、補償金には異議はないが、地主と借地権者との配分割合に争いがおこり解決しないため、調印のおくれている場合が相当多い。これらに対しては、早急に収用委員会による裁決を仰ぎ、解決することが望まれる。

また、補償金に異議がある場合や、そのほかの不満がある場合で、周囲がほとんど調印したときは法の適用を仰ぐことはやむを得ないが、これらに対しても全力をつくして納得するよう説得するとともに、生活再建の措置を講じ法の適用を最小限度に止めるようにしている。

4. 工事実施上の問題点

(1) 工事の特異性

道路は事業計画に定められた区間のうちに、1カ所でも未完成などがあると、いちじるしく交通を阻害

し、その効用を減ずることはもちろんであるが、特にオリンピック関連道路は完成時限を定められ、かつ、数多くの問題点と隘路をともない、通常の工事とははなはだその趣きを異にしている。

a) 用地取得および家屋移転を見越して工事に着手しなければならない。

一定区間が更地になってから工事に着手すれば問題はないが、時限的な工事であるためと更地になった箇所を一刻も早く整備する必要があるため、家屋移転の状況を把握し、適切な時期に工事に着手しなければならない。

ここに家屋移転の契約をしても実際の移転完了まで民法に規定する猶予期間の6カ月は、工事施工者側からすれば実に焦燥苦慮する期間である。

b) 道路占用物件の移設、整備と競合して工事を施工しなければならない。

都市生活に欠くことのできない水道、ガス、電気、電話などはすべて道路工事ともない、移設または設備拡充の必要が生ずる。もちろん工期が十分あればこれらの工事に順序を定めて施工できるが、工期が長引くので、道路工事と占用物件の工事、または占用物件の工事相互が協力し、同時に施工しなければならない。

また占用物件の種類または占用位置によっては、多大の移設費用と先行投資を要することとなる。

c) 工事が短期間に全線にわたって同時に集中する。

オリンピック関連道路の大部分は、昭和36年度から本格的な用地買収に着手したので、全面的な工事施工の態勢になるのは昭和37年度後半以降になる。したがって工事を定められた時限までに完了するためには、全線をほとんど同一時期に施工しなければならない。

(2) 工事施工上の問題点

定められた区間を短期に集中して工事を施工することと、施工箇所の大部分が現在交通の用に供している道路を拡幅して工事をすることなどにより次のような問題点がある。

a) 労務、資材などの需給関係、輸送そのほか施工管理上の問題

b) 道路占用物件など、ほかの工事との施工上の時間的、場所的方法など、工程計画上の問題

c) 工事予算充足の問題

d) 交通処理、規則などの問題

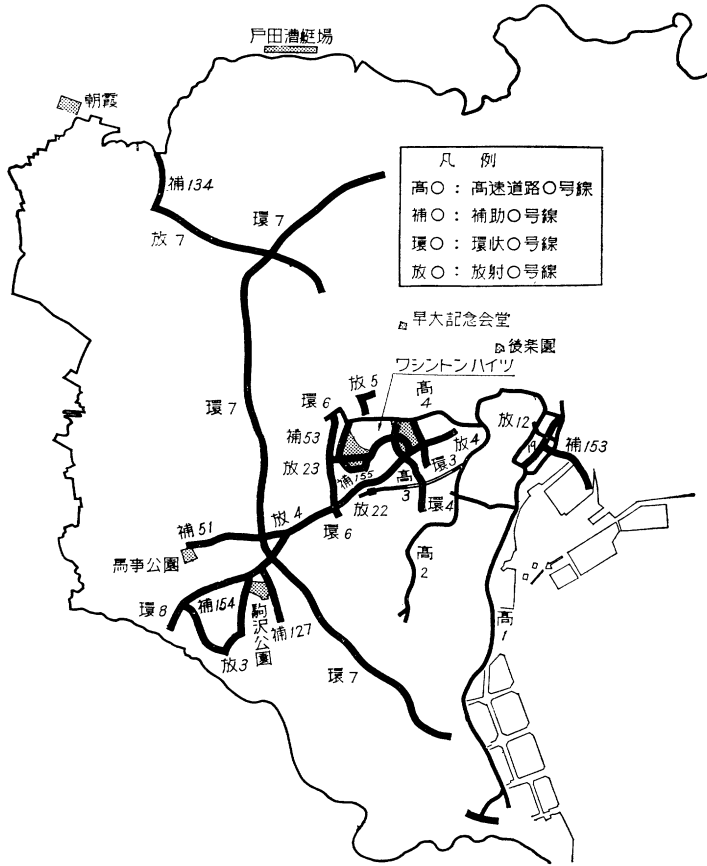
(3) 対策

施工可能な箇所は、早期に工事を発注し、問題となる隘路は時間的な余裕をもって、これを個々に解決する。

a) 工事規模を拡大して、施工期間を長期化する。

工事区間を1km程度の相当延長とし、工期は400日～500日の長期化とすることにより、資材調達、労務配置などを物件補償の実態に即応して常に工事を断続的に

オリンピック関連街路網図



でも施工できる態勢におき、問題点の解決をはかる。

b) 設計,施工の能率化のため,可能な限り規格化,簡易化する。

c) 道路工事と同時に施工されるほかの工事との連絡調整を緊密強化する。

5. むすび

人口密度の高い,しかも交通頻繁な市街地において,交通をとめることなく,また住宅不足,土地需給の絶対的不均衡な条件のもとに,それぞれの権利ならびに財産を譲りうけて,道路をつくり,オリンピック開催に対して一刻の遅延も許されないという時限的の制約を受ける本事業は難事の中の難事といっても過言ではないであろう。

都としても本事業の緊急性にかんがみ,いっそうの工夫をこらし円満な完遂を期し,無事平和の祭典を迎えるとともに交通難緩和の一助ともしたいと考えているので,今後とも十分のご理解ご協力を切にお願いする次第である。

[筆者: 正員 東京都道路建設本部長]

(1962.10.18・受付)

書 評

土木構造物設計シリーズ

ラーメン(地下)の設計

清水 力
手塚民之祐 共著
渡辺 健

オーム社刊

近来,地下鉄,地下高速道路など地下構造物の建設が増加の一途をたどっているが,その大半は箱形ラーメン構造である。本書はオーム社の土木構造物設計シリーズの一つとして地下構造物に熟達された著者により執筆されたもので,ラーメンという難解な構造を初学者にもわかりやすく述べてある。

内容の1は地下道用箱形ラーメンの設計で,停車場内の人道用地下道を取りあげ,2には地下鉄用箱形ラーメンの最も基本的構造である二線部トンネルを取りあげている。いずれも各種示方書のほかに,国鉄で現在採用されている「無筋コンクリートおよび鉄筋コンクリート土

木構造物の設計基準(案)」を参照して設計を行なっている。さらに設計計算を行ないながら,その各項目についての基準や,考え方,実例などを解説している。特に対称荷重を受ける場合について十分説明してあり,実務的な書として広く推奨できる。

著者: 清水・正員 帝都高速度交通営団調査役

手塚・正員 国鉄構造物設計事務所

渡辺・正員 帝都高速度交通営団2号線第6工事区長

体裁: A5判 本文 166 ページ 付表 8 ページ 設計図 2 葉
1962. 4. 3 刊 定価 700 円

オーム社: 東京都千代田区神田錦町3の1

[東京都建設局 針ヶ谷・記]