

東京の環状街路計画の変遷に関する史的研究*

Historical Study on the Planning of the Ring Roads in Tokyo

那須広孝**・大沢昌玄***・岸井隆幸****

By Hirotaka NASU, Masaharu OOSAWA, Takayuki KISHII

概要

東京の幹線環状街路は着実な整備が進んでいるものの、整備期間の長期化が進み、整備順序の差異や路線網に変化が生じている。これらの原因を探る上で、現計画が形作られるまでの計画的過程を知ることは重要である。しかし、各時代の計画思想や合意形成及び行政の対応等の研究はなされているものの、現計画そのものの変遷について、なぜこのように路線網や幅員が変更されたのかを網羅的に研究しているものは少ない。

そこで本研究は、主として現計画の当初決定となる戦災復興計画決定から現在のネットワークが確立した1964年道路計画再検討までの東京の幹線環状街路計画を対象とし、路線網を変える都市計画変更を中心に分析・考察を加えていくことで、幹線環状街路の新設や変更の際に一定の方向性があるか、どういった条件と状況下で道路整備が前進するかについて解明することを目的とする。

1. はじめに

放射と環状で構成される東京都区部の幹線道路は、首都東京の重要な都市基盤である。その中でも8つの環状線から成る東京の幹線環状街路の整備は、主要ネットワークが早期に完成した放射線に比して概して遅れる傾向にあった。現在は着実な整備が進み大部分が完成しているものの、依然として未着手の状態であるものや、整備に長い時間がかかった区間が存在する。また、現在までに路線網が変化しており、これらの原因を探る上で、現計画が形作られるまでの計画的過程を知ることは重要である。

これまで東京の街路計画に関する研究として、東京の都市計画史¹⁾、各時代の街路計画が策定される際の思想や議論の状況²⁾、合意形成や行政の対応³⁾等については十分に研究されていると言える。しかしながら、現計画そのものの変遷について、なぜこのように路線網や幅員が変更されたかについてはどの論文でも断片的に触れられているのみで、これを網羅的に研究しているものは少なかった。

そこで本研究では、主として現計画の当初決定となる戦災復興計画決定から現在のネットワークが確立した1964年道路計画再検討までの東京の幹線環状街路計画を対象

とし、路線網自体を変えるような都市計画変更を中心に分析・考察を加えていくことで、幹線環状街路の新設や変更の際に一定の方向性があるか、どういった条件と状況下で道路整備が前進するかについて明らかにすることを目的とする。

2. 研究方法

本研究では、まず東京の環状街路計画の概要と概略史を確認し、年代区分を行う。次に都市計画決定、変更の内容が収録されている『東京都都市計画概要(資料編)1997年版』を用いて東京の幹線環状街路の都市計画変更全事案を把握し、変更項目を類型化した上で、種々の考察を加えていく。その後、『東京都都市計画道路地図復刻集』の隣接する年代図を図面分析することにより、具体的な変更箇所や、現道や既存計画道路の活用有無、及び幅員の変遷を検証していく。

3. 東京環状街路の概要と概略史

東京の幹線環状街路は、都心からほぼ一定の距離を保ちながら複数の放射街路と交わる道路交通網であり、東京都によって8路線(環状5号線は5ノ1と5ノ2に分かれる)が都市計画決定されている。図-1に現況ネットワーク図を示す。現計画は1946年の戦災復興計画から変更が加えられたものであるが、環状1～8号線という位置づけ自体はそれ以前からあった。1927年の「東京都市計画道路ノ新設、改修決定ノ件」で初めて公式に「環状」の呼称が使用されており、同時に当時まだ東京市外であった郊外地域に環状6～8号線が決定されている。環状1～5号線についてはそ

*keywords: 環状道路、都市計画変更、道路構造

** 正会員 工修 八潮市(元日本大学大学院理工学研究科土木工学専攻)

*** 正会員 博士(工学) 日本大学専任講師 理工学部土木工学科

**** フェロー 博士(工学) 日本大学教授 理工学部土木工学科

(〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8)

れ以前に通常の幹線道路としては決定されていたが、行政サイドで位置付けられていたと思われる記録はあるものの、公式な呼称として定着はしていなかったと考えられる。

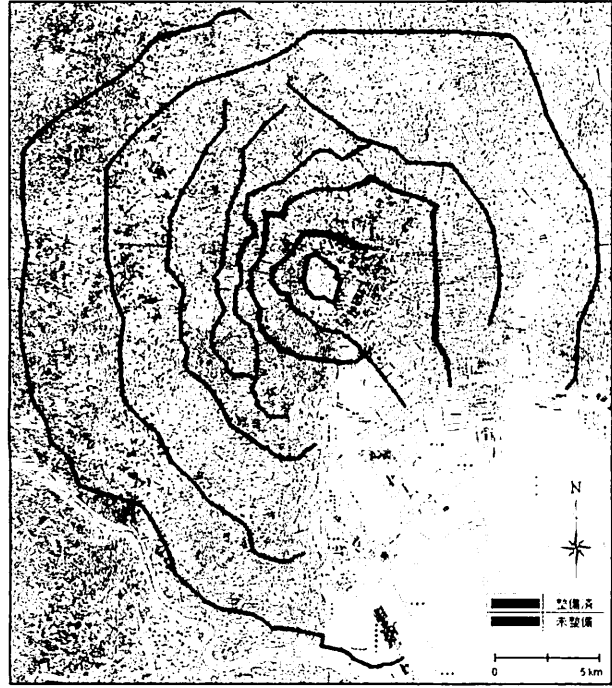


図-1 現在の東京環状街路ネットワーク

1932年の東京市35区拡大や、第二次世界大戦を経て、1946年の戦災復興計画で現在の計画である8路線が決定された。その後現在に至るまで多くの変更が生じているが、多くはある重要なタイミングをもって一斉に変更されているため、本研究では表-1のように年代区分して分析を進めていく。

表-1 年代区分

1946年	戦災復興計画決定
第1期	
1950年	戦災復興計画再検討
第2期	
1964年	区部道路計画再検討

1950年の戦災復興計画再検討では路線網の変更はせず幅員のみ縮小している。1964年の区部道路計画再検討では路線網、幅員ともに変更されている。

1964年以降は、基本的に路線網を大きく変えるような変更はなされていないことから、以上の期間を現在の環状街路ネットワークを決定づけた時期として、分析を進めていく。

4. 都市計画変更に関する分析

(1) 都市計画変更全事案の把握

東京幹線環状街路の計画の変遷を追うため、『東京都都市計画概要(資料編)1997年版』を用いて戦災復興計画以降の都市計画変更全事案を把握した。

表-2 環状1号線の都市計画変更全事案

路線	変更年月日	変更年(西暦)	変更内容
1	S25.3.2	1950年	幅員変更
	S37.3.3	1962年	一部幅員、隅切変更
	S39.2.7	1964年	起点、終点一部線形幅員、延長変更、立体交差1か所

表-2は、環状1号線の例である。その結果、1946年か

ら1995年までに全線で255件の計画変更が行われていることがわかった。

(2) 変更項目の類型化

東京の幹線環状街路に関わる都市計画変更の項目を類型化したものを表-3に示す。全26種類の項目を関連する項目毎に中項目として括り、更に路線網の形成への関係有無で2つの大項目として括った。この中項目と大項目で分析を進めていく。なお表-3中の風車とは、交差点付近における左折車線設置に伴う拡幅部分のことである。

表-3 変更項目の類型

大項目	中項目	小項目
路線網の形成	起点	起点 起点位置
	終点	終点 終点位置
	延長	延長
	経由	主な経由地
	支線	支線追加 支線廃止
路線網の形成以外	線形	線形 支線の線形
	幅員	幅員
	隅切	隅切 隅切長
	構造	立体交差 立体交差構造 立体構造 交差構造 構造 構造形式
		高架橋
		橋詰広場 交通広場の追加
	広場	
	風車	風車の廃止
	区域	区域
	位置	位置 位置図面表示

(3) 変更件数の時系列変化

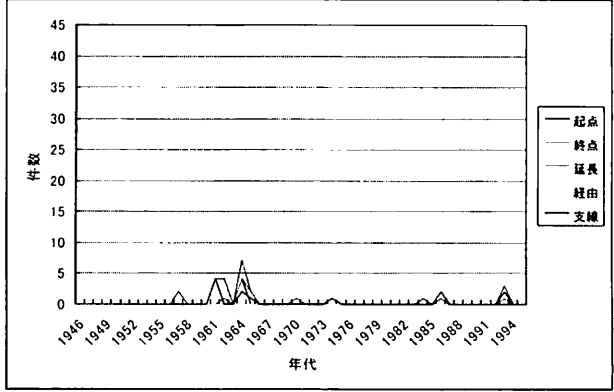


図-2 変更件数の時系列変化(路線網関連)

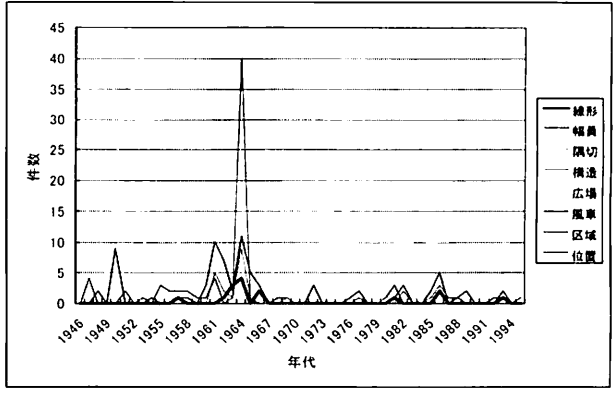


図-3 変更件数の時系列変化(路線網以外)

続いて計画変更件数の時系列変化を把握する。図-2に路線網の形成に関わる項目を、図-3に路線網の形成以外の時系列変化をそれぞれ示す。最大の特徴として1961年～1962年と1964年～1966年の2つの山が確認できる。この時期の道路に関する法制度と社会経済状況について以下の年表に示す。

表-4 1960年代前後の年表

1958年	街路構造令・道路構造令統合
1959年	5月 東京オリンピック招致決定
	8月 首都高速道路当初計画8路線71kmが計画決定
1964年	2月 区部道路計画再検討1回目
	10月 東京オリンピック開催
1966年	区部道路計画再検討2回目
1970年	道路構造令(新法)

前者は、東京オリンピック招致決定と首都高速道路の計画決定を受けて、区部道路計画再検討を待たずして一斉変更が一部で開始されていたものと考えられる。既にこの頃には再検討の委員会が立ち上げられていた。

後者は区部道路計画再検討そのものである。特に構造の変更件数が著しく多い。これは1964年再検討が交差点交通の処理に立体交差構造を採用したことから、幅員とともに一時的に増加している。

路線網の形成に関わる変更は、第2期を除けばほとんど無く、この時期に現在のネットワークが確立していることがグラフからも読み取れる。

その他、1950年の戦災復興計画再検討時に、路線網に変更を加えず幅員のみ縮小しているが、その様子もグラフ上によく表れていると言える。

(4) 路線別変更件数の時系列変化

同様の分析を路線毎に行った。環状2号線と環状3号線は1993年の臨海部延伸で延長等が一時的に増加しているが、既存区間に変更は無い。環状6号線以内は1964年再検討で多数構造変更されているが、環状7号線と環状8号線は変更されていない。これは初めから立体化が計画に盛り込まれていたと考えられる。また環状7号線と環状8号線は1980年代に幅員変更が多くなっている。

5. 路線網の変遷

『東京都都市計画道路地図復刻集』を用いて、都市計画変更の項目のうち路線網の形成に関わる起点、終点、延長、経由、支線の5項目について具体的な変更箇所を把握するとともに、新設指定区間の従前の状況、指定を外れた区間の以後の状況等を把握分析していく。図-4は現計画の当初決定である1946年の復興都市計画一覽図である。この他第1期及び第2期に係るものは1960年の図、1964年の図であり、それぞれ戦災復興計画再検討、1964年見直しを反映している。これら計3枚の図面を用いて分析してい

く。分析に当たって作成したデータベースを表-5に示す。路線網が変更される際、現道や既存計画道路を活用する例が多いことが分かった。

1964年までの計画変更区間と現況の未整備区間の比較を図-5に示す。戦災復興計画では完全な新設区間が多数計画されているが、そのうち1964年再検討とその前後で既存計画道路に振り替えられた区間は現在ほぼ完成している。一方現在未整備の区間は、この時変更されなかった区間が大半を占めている。

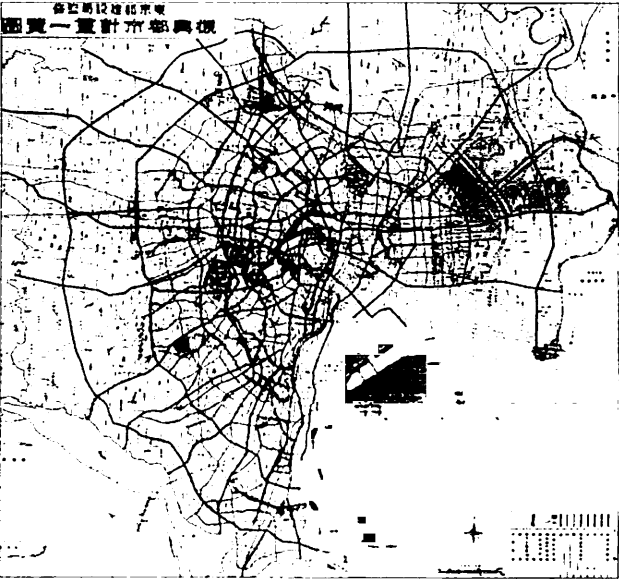


図-4 復興都市計画一覽図(1946年)

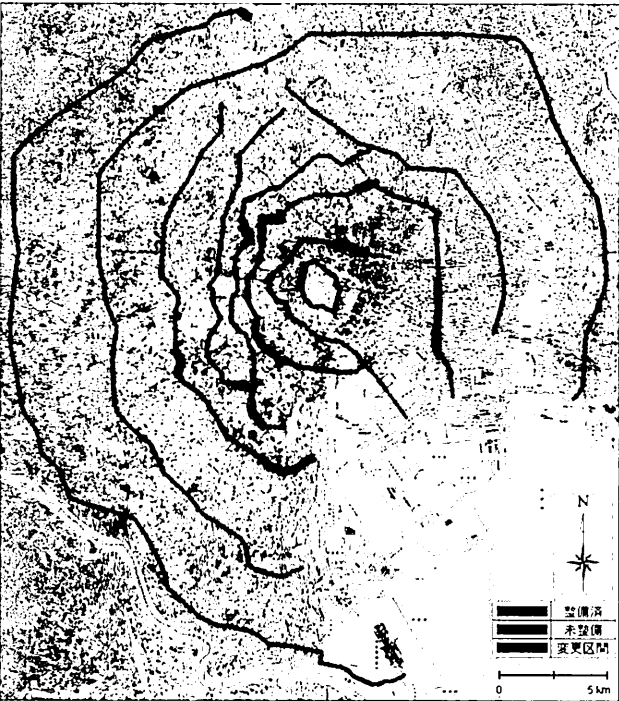


図-5 計画変更区間と未整備区間の比較

表-5 1946年～1960年の位置変更状況

路線	変更内容	変更年	変更箇所	従前	以後	整備
3	延長	1957年	旧 新宿区山吹町一文京区関口二丁目	—	廃止	—
			新 新宿区山吹町一文京区関口一丁目	既存道路	—	—
			旧 墨田区菊川二丁目二江東区白河二丁目一同平野二丁目	—	廃止	—
			新 墨田区菊川二丁目一江東区三好一丁目一同平野一丁目	新設	—	—
8	延長	1957年	旧 北区赤羽三丁目一足立区新田二丁目	—	廃止	—
			新 北区赤羽三丁目一同岩淵町	一部新設・既存道路	—	○

6. 幅員の変遷

前章で用いた『東京都市計画道路地図復刻集』の3枚の図面では、計画幅員も把握することができる。これを用いて区間毎の幅員の変遷を分析した。表-7から表-16に環状街路各線の幅員変遷を示す。

(1) 環状1号線の幅員変遷(表-6)

環状1号線は1946年戦災復興計画において50m道路として計画されたが、1950年の再検討で縮小されている。更に1964年再検討では全体的には縮小傾向となったが一部交差点付近で1950年計画よりも拡幅されている箇所がある。

表-6 環状1号線の幅員変遷

環1		1946年	1960年	1964年
千代田区	日比谷公園	起点		
				40m
	永田町一丁目	50m	40m	32m
				40m
	隼町			27m
	麹町一丁目			
	麹町二丁目			
	九段南二丁目	40m	25m	—
	九段南二丁目		36m	30m
	九段南二丁目			40m
	九段南二丁目			30m
	九段南一丁目			40m
	千代田	50m	30m	30m
				40m
	千代田			
	丸の内一丁目			36m
	丸の内一丁目			
	日比谷公園	36m 終点		

(2) 環状2号線の幅員変遷(表-7)

環状2号線は1946年戦災復興計画において、終点付近の現蔵前橋通りの区間を含めて全線で環状街路では唯一の100m道路として計画されていたが、1950年の戦災復興再検討で幅員40mに縮小されている。そして1964年の再検討では文京区から千代田区にかけて区間毎に細かく幅員が定められており、特に路線変更となった末端区間は狭幅員となった。起点から文京区後楽一丁目の間が40m幅員で存置されていたが、これは都市高速道路の建設が考慮されていた。

表-7 環状2号線の幅員変遷

環2		1946年	1960年	1964年	
港区	東新橋一丁目	起点			
		100m	40m	40m	
文京区	後楽一丁目				35m
	本郷一丁目				25m
台東区	台東一丁目	終点			
文京区	湯島一丁目	—	—	—	
					27m
千代田区	外神田一丁目				22m
	神田佐久間町二丁目				終点

(3) 環状3号線の幅員変遷(表-8)

環状3号線は1946年戦災復興計画において、全線50mで計画されていたが、1950年の戦災復興再検討で基本的

に30m、臨海部のみ36mと33mに縮小されている。そして1964年の再検討では主要交差点毎に細かく15m～40mの範囲で幅員が決められている。現在も未整備である文京区白山地区は最も狭い15mとされており、当時から整備が難しい区間と考えられていた可能性がある。逆に白山地区に近い播磨坂と呼ばれる同区小石川五丁目・四丁目間は40mと広げられており、既に整備済みである。

表-8 環状3号線の幅員変遷

環3		1946年	1960年	1964年	
中央区	勝どき二丁目	起点		—	
	豊海町	50m	36m		
	豊海町				
		海上区間			
港区	海岸一丁目			起点	
		50m	30m	30m	
	芝公園二丁目			33m	
	芝公園四丁目			30m	
	六本木七丁目			—	
	南青山二丁目	50m	30m	27m	
	30m				
信濃町	27m				
片町	30m				
新宿区	市谷柳町	50m	30m	27m	
	弁天町			30m	
	早稲田鶴巻町			33m	
	早稲田鶴巻町			—	
		—	—	35m	
	関口一丁目			25m	
小石川五丁目	50m			30m	40m
小石川四丁目					27m
白山二丁目		15m			
白山一丁目		27m			
台東区	根津二丁目	—	—	35m	
	谷中六丁目			30m	
	上野桜木二丁目			27m	
	根岸二丁目			35m	
	根岸一丁目	50m	30m	30m	
	北上野二丁目			27m	
墨田区	向島一丁目			30m	
江東区	平野一丁目			33m	
中央区	佃三丁目		36m	—	
	勝どき二丁目	終点			
	木場五丁目	—	—	33m	
塩浜二丁目	40m				
枝川三丁目	36m				
枝川一丁目	40m				
豊洲二丁目	終点				

(4) 環状4号線の幅員変遷(表-9)

環状4号線は1946年戦災復興計画において、全線40mで計画されていたが、1950年の戦災復興再検討で22m～

30m に縮小されている。そして 1964 年の再検討では主要交差点毎に細かく 20m～40m の範囲で幅員が決められている。放射 26 号線との重複区間のみ 40m となっている。

表-9 環状 4 号線の幅員変遷

環4		1946年	1960年	1964年
起点				
港区	高輪三丁目	40m	25m	25m
	西麻布二丁目			
	南青山二丁目		20m	
			22m	
新宿区	富久町	22m		
	河田町		27m	
	若松町		30m	
	馬場下町		20m	
文京区	目白台三丁目	22m	22m	
			35m	
	目白台二丁目		22m	
	音羽二丁目			
荒川区	音羽二丁目	25m	40m	
			25m	
	荒川三丁目		35m	
	荒川三丁目		30m	
台東区	南千住一丁目	30m	35m	
	三ノ輪二丁目		30m	
	南千住二丁目		33m	
	南千住三丁目		28m	
荒川区	南千住三丁目	25m	25m	
			30m	
	東向島四丁目			
	東向島六丁目			
墨田区	立花五丁目	25m	25m	
	大島六丁目		28m	
	大島五丁目		25m	
江東区	新砂三丁目	終点		

(5) 環状 5 号線の幅員変遷

①環状 5 ノ 1 号線の幅員変遷(表-10)

環状 5 ノ 1 号線は 1946 年戦災復興計画において、全線 40m で計画されていたが、1950 年の戦災復興再検討で基本的に 30m、後に消滅する起点から渋谷区広尾一丁目にかけての区間が 25m、新宿駅付近をバイパスする部分が 40m で計画された。そして 1964 年の再検討では主要交差点毎に細かく 27m～40m の範囲で幅員が決められている。

②環状 5 ノ 2 号線の幅員変遷(表-11)

環状 5 ノ 2 号線は 1946 年戦災復興計画において、全線 40m で計画されていたが、1950 年の戦災復興再検討で全線 30m に縮小されている。そして 1964 年の再検討では主要交差点毎に細かく 20m～40m の範囲で幅員が決められている。最も広い 40m とされている区間は現在首都高速道路の王子出入口が設けられていることから、既にその計

画が持ち上がっていたものと考えられる。

表-10 環状 5 ノ 1 号線の幅員変遷

環5ノ1		1946年	1960年	1964年
起点				
港区	白金六丁目	40m	25m	—
渋谷区	広尾五丁目	40m	30m	起点
	広尾五丁目			27m
	広尾一丁目			30m
	渋谷二丁目			27m
	神宮前六丁目			25m
	神宮前六丁目			27m
	神宮前三丁目			30m
	神宮前二丁目			27m
	千駄ヶ谷三丁目			30m
	千駄ヶ谷四丁目			27m
	千駄ヶ谷五丁目			30m
	千駄ヶ谷五丁目			27m
				35m
新宿区	内藤町		40m	40m
	新宿二丁目			30m
	新宿五丁目			35m
	大久保二丁目			30m
	大久保二丁目			27m
	西早稲田二丁目			35m
豊島区	高田二丁目	40m	30m	30m
	東池袋一丁目			40m
	東池袋一丁目			30m
	西巣鴨一丁目			27m
				35m
北区	滝野川二丁目			35m
	王子一丁目			終点

表-11 環状 5 ノ 2 号線の幅員変遷

環5ノ2		1946年	1960年	1964年
起点				
北区	王子三丁目	40m	30m	40m
	王子一丁目			27m
	堀船二丁目			35m
	昭和町三丁目			27m
	田端新町三丁目			20m
	田端新町二丁目			33m
				27m
荒川区	西日暮里六丁目			35m
	西日暮里六丁目			35m
	荒川五丁目			終点

(6) 環状 6 号線の幅員変遷(表-12)

環状 6 号線は 1946 年戦災復興計画において、全線 80m と環状 2 号線を除けば最も広幅員で計画されていたが、1950 年の戦災復興再検討で全線 40m に縮小されている。そして 1964 年の再検討では主要交差点毎に細かく 22m～

40m と、他の路線とほぼ変わらない幅員に改められている。渋谷区神山町から終点まで比較的長距離にわたって 40m 幅員で存置されているが、これは新宿以北で都市高速道路の建設が考慮された。

表-12 環状 6 号線の幅員変遷

環6		1946年	1960年	1964年
品川区	東大井三丁目	起点		—
		80m	40m	
	東品川二丁目	—	—	起点
	北品川二丁目			25m
				22m
	大崎三丁目	80m	40m	40m
	西五反田五丁目			30m
目黒区	下目黒三丁目			35m
	目黒三丁目			30m
	中目黒二丁目			35m
	東山一丁目			30m
	青葉台二丁目			25m
	青葉台四丁目			30m
	青葉台四丁目			33m
	松濤二丁目			30m
	神山町			
		80m	40m	40m
板橋区	仲宿	終点		

(7) 環状 7 号線の幅員変遷(表-13, 14, 15)

環状 7 号線は 1946 年戦災復興計画において、全線 40m で計画されていたが、1950 年の戦災復興再検討で基本的に 25m、末端部分だけ 20m に縮小されている。そして 1964 年の再検討では主要交差点毎に細かく幅員が決められているが、その基本パターンは、基本 25m、主要交差点で 33m という形になっている。交差点の立体化が進められ、その部分が拡幅されている環状 7 号線の特徴がよく表れている。

表-13 環状 7 号線の幅員変遷(大田区～目黒区)

環7		1946年	1960年	1964年
大田区	大森東一丁目	起点		—
	大森本町二丁目	40m	25m	起点
	大森西二丁目			25m
	上池台一丁目			33m
	北千束二丁目			25m
				25m
目黒区	南一丁目			33m
	南二丁目			25m
	碑文谷四丁目			33m
	碑文谷五丁目			25m
	下馬六丁目			33m
	柿の木坂三丁目			25m
				25m

表-14 環状 7 号線の幅員変遷(世田谷区～足立区)

環7		1946年	1960年	1964年
世田谷区	野沢三丁目	40m	25m	25m
	野沢四丁目			33m
	野沢四丁目			25m
	上馬四丁目			33m
	上馬二丁目			25m
	若林三丁目			33m
	若林五丁目			25m
	代田三丁目			31m
				25m
	方南二丁目			33m
杉並区	堀ノ内一丁目			25m
	堀ノ内二丁目			33m
	堀ノ内三丁目			25m
	梅里一丁目			33m
	高円寺南二丁目			40m
	高円寺北二丁目			36m
中野区	大和町一丁目			33m
	野方一丁目			25m
	野方五丁目			33m
	丸山二丁目			25m
				33m
練馬区	豊玉北三丁目			33m
	豊玉上二丁目			25m
板橋区	東山町			33m
	南常盤台一丁目			25m
	大和町			33m
	本町			25m
	稲荷台			33m
				25m
北区	上十条四丁目			33m
	神谷一丁目			25m
	神谷一丁目			33m
足立区	新田二丁目			25m
	新田二丁目			29m
	新田二丁目			25m
	新田二丁目			29m
	新田二丁目			25m
	鹿浜一丁目			38m
	鹿浜一丁目			25m
				25m

	環7	1946年	1960年	1964年		
		40m	25m	25m		
足立区	江北六丁目					33m
	西新井本町二丁目					25m
	島根一丁目					33m
	平野一丁目					25m
						33m
葛飾区	亀有三丁目					25m
						33m
	亀有二丁目					25m
	青戸八丁目					33m
	青戸七丁目					25m
	奥戸八丁目					33m
	奥戸六丁目					25m
						25m
江戸川区	東葛西五丁目				20m	20m
	臨海町五丁目	終点				

環状 8 号線は 1946 年戦災復興計画において、多摩川一丁目以南 50m、以北 40m で計画された。既に整備が進んでいた環状 1 号線を除けば、1946 年に全線同一幅員でなかったものはこの路線だけである。1950 年の戦災復興再検討では基本的に 25m、一部 30m と 15m に縮小された。杉並区内には、15m 区間が生じている。そして 1964 年の再検討では主要交差点毎に細かく幅員が決められているが、環状 7 号線と同じく基本パターンとして、基本 25m、主要交差点で 33m という形になり、一部異なった幅員という構成になっている。

環8		1946年	1960年	1964年
大田区	羽田五丁目	起点		
	新蒲田一丁目	50m	30m	30m
	多摩川一丁目			35m
	矢口一丁目			30m
	多摩川一丁目			25m
	北嶺町	40m	25m	33m
	雪谷大塚町			25m
	等々力二丁目			33m
	野毛一丁目			25m
玉川台二丁目	33m			
桜丘四丁目				
上荻一丁目	15m			25m
清水三丁目				
練馬区 平和台二丁目	25m			33m
板橋区 若木二丁目				25m
足立区 新田二丁目		—		
北区	岩淵町	—	終点	

全路線の幅員変遷をまとめたものを表-17に示す。

	1976年	1981年	1986年
1.1	50m(一部40m)	25m~40m	27m~40m
1.2	全線100m	全線40m	22m~40m
1.3	全線50m	30m(一部33・36m)	15m~40m
1.4	全線40m	22m~30m	20m~40m
1.5/1	全線40m	30m(一部25・40m)	27m~40m
1.5/2	全線40m	全線30m	20m~40m
1.6	全線80m	全線40m	22m~40m
1.7	全線40m	25m(一部20m)	20m~40m
1.8	40m(一部50m)	25m(一部15・30m)	25m~35m

続く1960年は、1950年の戦災復興計画再検討を受けたものとなっており、路線網はほぼそのままに、幅員のみ大幅縮小されている。また、全線或いはほとんどの区間が同一幅員である。

1964 年再検討では区間毎に細かく幅員を変える計画となつてゐる。これは効率的かつ経済的な街路網という思想の元、主要交差毎に幅員を広げ、その中間部では最低限の幅員とする方針であつた。拡幅された交差点は先述の通り立体交差化された箇所も多い。また、縮小しつつも最大幅員は 40m ないし 35m に広がっている路線が多いことも特徴である。

1964年の区部道路計画再検討は、その後の東京幹線環状街路の形を決定づけた点で、大きな意味を持っている。そこで、より詳細な変更理由を把握するため、この決定について議論がなされた、第129回(1963年10月14日)と第130回(1964年1月10日)の東京都都市計画地方審議会の議事録を調査した。

計画交通量の配分に当たっては、都市高速道路への転換率を 20～30%とし、その残存交通量を地域別に配分したことがわかった。また、基本的に変差点交通量から見て不必要な既定計画を削除するが、必要に応じて幅員の拡大や立体交差化をするという方針が出されていたことがわかった。

この審議会において、環状6号線内の地域の計画再検討に関する審議を終えている。環状6号線より外は縦続審議となったが、このタイミングでは環状7号線と環状8号線の路線網の変更は特に行っていなかった。

本研究によって、以下のような知見が得られた。

- 59 -

れた。

- ③1957 年以降路線網を再検討する際、既存計画にある路線をなるべく活用するという考え方の一貫性が見られた。旧ルートの大半は廃止されている。
- ④東京オリンピック招致決定と首都高速道路の計画決定を受けて、1964 年区部道路計画再検討を待たずして一斉変更が一部で開始されていた。
- ⑤1964 年再検討では主要交差点毎に幅員を広げ、その中間部では最低限の幅員と、交差点交通の処理に立体交差構造を多く採用している。また環状 2 号線と環状 6 号線では都市高速道路の建設を考慮していた。
- ⑥1964 年までに変更された区間は今日多くが完成している一方、この時期未着手で、かつ変更もされなかった区間に、現在の未整備区間が多く含まれる。

以上のことから、環状街路に限らず、今後未整備街路の整備に向けて再検討を行う際には、現道や既存計画にある他路線を活用し、区間毎にメリハリの効いた幅員構成とすることなど、きめ細かに対応していくことが必要である。

【補注】

- 1) 越沢明,『東京都市計画物語』,日本経済評論社,1991 年
- 2) 堀江興,「東京の幹線道路形成に関する史的研究」,東京工業大学学位申請論文,1990 年
- 3) 山下保博,「東京の幹線道路整備における政策決定に関する実証的研究」,東京大学学位申請論文,2004 年

【参考文献】

- (1) 東京都都市計画局,「都市計画概要(資料編)」,1997 年
- (2) 東京都建設局,「東京都市計画道路地図復刻集」,1993 年
- (3) 東京都建設局,「東京都に於ける自動車起終点調査」,1952 年
- (4) 東京都,「東京都市計画地方審議会議事録」,1963 年,1964 年
- (5) 東京府,「東京都市計画環状道路改修工事報告書」,1933 年