

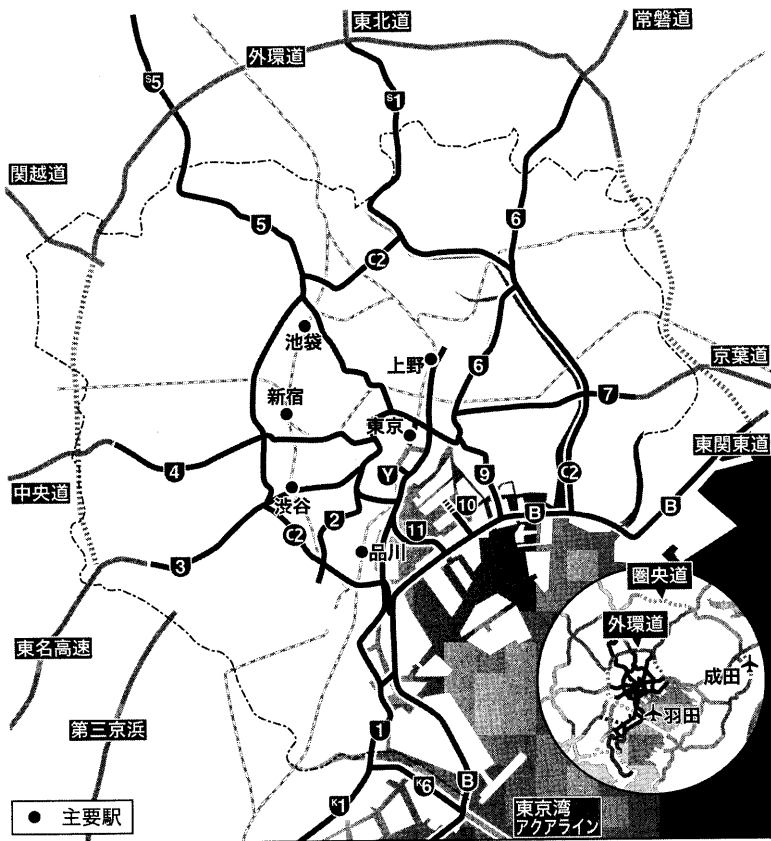
- 主要駅
- 環状線
- 放射線
- ▼ 国道

おもな幹線街路

① 環状1号	内堀通り	④ 放射4号	青山通り・玉川通り	246
② 環状2号	外堀通り	⑤ 放射5号	新宿通り・甲州街道	20
③ 環状3号	外苑東通り	⑥ 放射6号	靖国通り・青梅街道	
④ 環状4号	外苑西通り	⑦ 放射7号	目白通り	
⑤ 環状5号	明治通り	⑧ 放射8号	春日通り・川越街道	254
⑥ 環状6号	山手通り	⑨ 放射9号	白山通り・中山道	17
⑦ 環状7号	環七通り	⑩ 放射10号	本郷通り・北本街道	17 122
⑧ 環状8号	環八通り	⑪ 放射12号	昭和通り・日光街道	4
⑪ 放射1号	第二京浜	⑬ 放射13号	水戸街道	6
⑫ 放射2号	中原街道	⑮ 放射15号	靖国通り・千葉街道	14
⑬ 放射3号	目黒通り	⑰ 放射19号	第一京浜	15

図版出典：「東京の道路ネットワーク（平成27年3月末現在）」、東京都建設局ウェブサイト

23区内の環状線と放射線の構成をわかりやすくするため、おもな街路（未完成区間含む）を抜粋し、補助線等を省略した



首都高

- | | | |
|---------|----------|------------|
| ① 都心環状線 | ⑥ 6号向島線 | ① 神奈川1号横羽線 |
| ② 中央環状線 | ⑥ 6号三郷線 | ⑥ 神奈川6号川崎線 |
| ① 1号上野線 | ⑦ 7号小松川線 | ⑤ 川口線 |
| ① 1号羽田線 | ⑨ 9号深川線 | ⑤ 埼玉大宮線 |
| ② 2号目黒線 | ⑩ 10号晴海線 | |
| ③ 3号渋谷線 | ⑪ 11号台場線 | |
| ④ 4号新宿線 | Y 八重洲線 | |
| ⑤ 5号池袋線 | B 湾岸線 | |

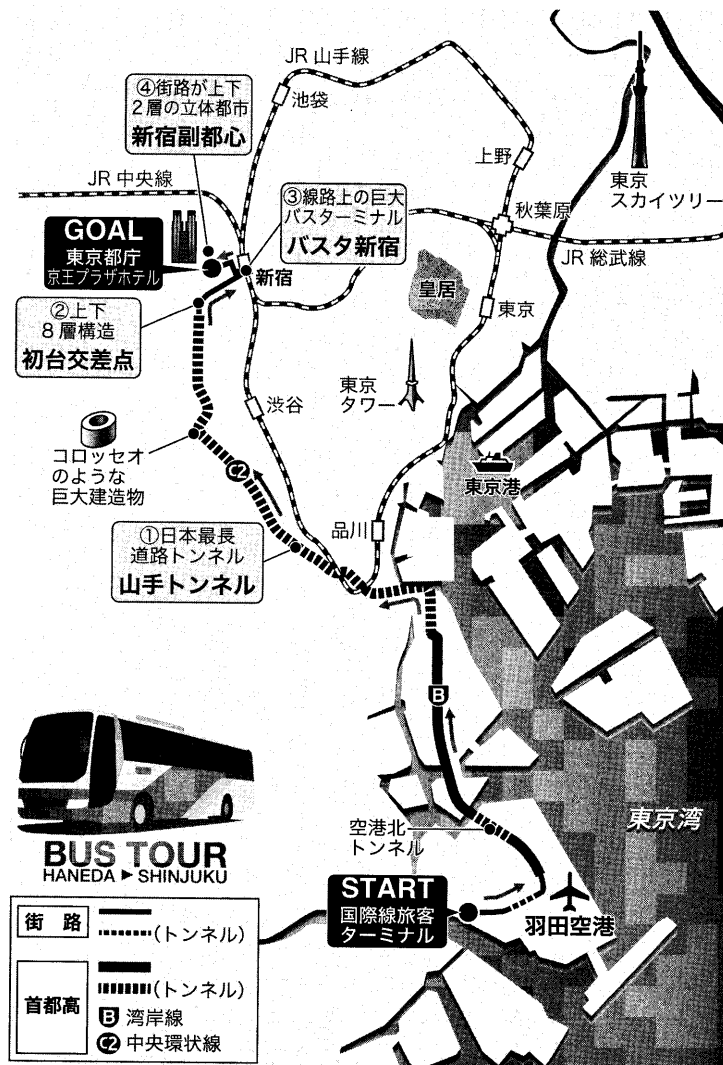


図1-1 「東京道路奇景」バスツアーのルート

ここから「東京道路奇景」を楽しむツアーにご案内しよう。東京の道路の面白さは、理屈ではなく、実物を見てこそ楽しめるので、まずはそれを疑似体験していただく。

ツアーの行程はシンプルだ。羽田空港から東京都庁がある新宿副都心まで、バスに乗るだけだ(図1-1)。バスが定刻通りに走れば、約70分で終わる。東京都庁に隣接する京王プラザホテルまでは、日中でもおおむね1時間おきにバスが走るのだから、羽田空港に行けば、誰でも気軽に体験できる。

このツアーの主旨は、バスの車窓に映る「東京道路奇景」を鑑賞することだ。

おもな見所は、次の4カ所だ。

- ① 市街地を貫く長大トンネル(山手トンネル)
- ② 上下8層構造の交差点(初台交差点)
- ③ 線路上の巨大バスターミナル(バスタ新宿)
- ④ どこが地平かわからない立体都市(新宿副都心)

山手トンネルでは、夏になると珍しい現象が起こる。地下なのに、霧がかかり、照明の白い明かりが拡散してぼんやりとすることがあるのだ。

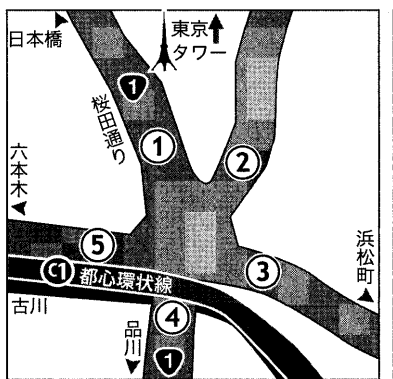
この霧は人工的なものだ。トンネル内に設置された装置（ミスト噴霧装置）から水の細かい粒を噴射して、意図的に霧をつくっている。

この霧には、気化熱を利用してトンネル内部の温度を下げる目的がある。

・・・

このことは、とくに二輪車に乗る人の負担になる。四輪車では車内でエアコンが使えても、二輪車ではエアコンは使えず、温度の影響を大きく受けるからだ。そこで、トンネル内の温度を下げる方法が検討された結果、霧を出すことになった。首都高会社は2012年にミスト噴霧装置の実証実験を行い、内部の温度が2℃下がることを確認している。

「バスタ新宿」は、着工から10年の歳月をかけて完成し、開業日にその一部が「国道」になった。つまり、バスが通行するスロープや上下2層の乗降場が、第2章で紹介する「立体道路制度に基づく立体道路区域に指定され、国道20号（甲州街道）の一部になったのだ。同日の官報には、この「立体的区域の区間」を「国道20号」とする告示が記されている。



赤羽橋交差点
(5叉路)

図2-9 多叉路の例

赤羽橋交差点は、東京タワーのすぐ南側にある5叉路で、国道1号も通る交通量が多い交差点だ（写真2-6）。ここでは東西に通る直線状の街路と、南北に通るY字型の街路が交わっている。

国道1号は重要な国道であるが、この交差点ではどれが国道1号か感覚的にわかりにくい。南北に通るY字型の街路の一方がそれなのだが、もう一方も幅がほぼ同じなので、南側（図の下側）から接近すると、北側で2方向に分岐する街路のどちらが国道1号かわかりにくい。もちろん、道路標識を見れば、北西に分岐するのが国道1号だとわかるのだが、後述するように信号機の表示（現示）が複雑なので、慣れないと戸惑うことがある。

迷路・世田谷

街路の平面構造が特殊な場所として最後に紹介するのは、世田谷だ（図 2-10）。ここは、東京を代表する住宅地の 1 つでもあるが、**街路がきわめて複雑で覚えにくく、一度自動車で入ると、脱出が難しくなることすらある。**それゆえ世田谷は、「迷路」と呼ばれることもある。

世田谷では、全般的に幅員が狭い街路が多い。その狭さゆえに、乗用車同士のすれちがいが難しい場所もあり、1 台がやっと通れるような場所や、乗用車がまったく入れない場所もある。

にもかかわらず、**東京タワーの大展望台**に行くのには理由がある。ここはちょうど市街地の中心近くにあり、ほどよく地面に近く、都市や道路網の全体像を把握する上でも格好の展望台なのだ。

この展望台は、東西南北 360 度あらゆる方角から見渡せる構造になっている。通路をぐるりと 1 周するだけで、東京という都市の全体像がおおまかに把握できるのだ。また、立ち止まってじっくり眺めると、その方角にある街の様子がよくわかる。

東京における道路の成り立ちは、昼よりも夜のほうがわかりやすい。

ただし、そんなマンハッタンにも、幅が広いのに不規則に曲がる街路が 1 本あり、市街地を南北に貫いている。これは、かつてアメリカの先住民が使っていた「旧街道」で、19 世紀に格子状の街路が整備される前から存在した。

これが**ブロードウェイ**だ。格子状の街路とはあちこちで斜めに交差しており、その一部が広場になっている。その中でも面積が広い広場が、先ほど紹介したタイムズ・スクエアだ。

ニューヨーク | まとめ |

建物や交通路を立体的にして、土地利用の効率化を図り、高度な経済発展を遂げた都市。中心街にある**格子状の街路網が座標軸**になり、全体における位置関係が把握しやすい。

これ以外の街路も直線状であるが、格子状ではない。ただし、凱旋門などの複数の拠点から放射状に延びており、全体と調和がとれた平面構造になっている。

このような街並みは、19 世紀中期のパリ大改造によって生まれた。つまりパリは、**大規模な都市計画によって新しくつくりなおした都市**なのだ。

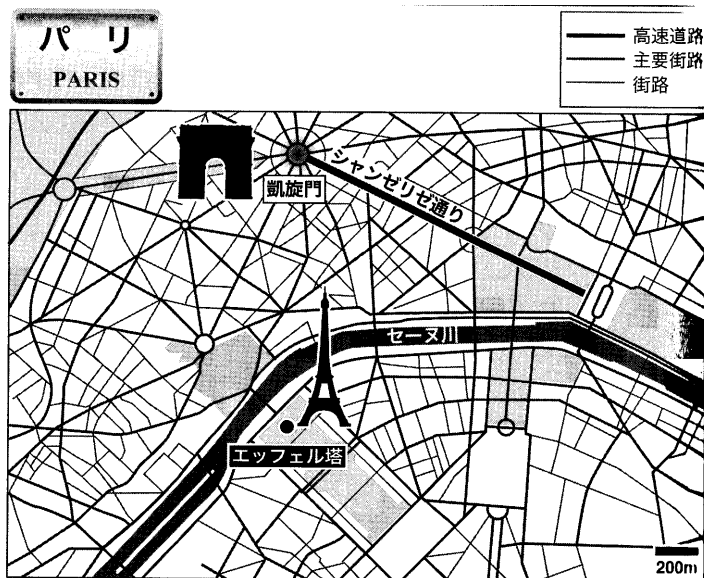


図3-3 パリの街路

東京では考えがたいことであるが、ベルリンでは渋滞や満員電車を見かけることがとても少ない。交通需要に対して、街路や鉄道の交通処理能力が高いからだ。

ベルリン|まとめ|

キャパシティに余裕がある交通インフラを整備して、快適な輸送を実現した都市。「世界の首都」へ大改造する計画もあったが、戦争の激化で頓挫した。

ロンドンの大きな特徴は、街路の平面構造だ。ここでは幅員が狭い街路が不規則に曲がりくねっており、直線状の街路があまりない。シャンゼリゼ通りやウンター・デン・リンデンのような街を代表する幅が広いメインストリートもない。街の中心とされる広場には、噴水があるピカデリー・サーカスがあるが、ニューヨークのタイムズ・スクエアほど広くない。

地中で街路を観察すると、全体的に幅員が狭く、交通量が多いことに気づく。街路では、赤いバスや黒いタクシーが頻繁に走り、朝夕にはあちこちで渋滞が発生する。つまり、ベルリンとは逆に、街路のスペックが低く、交通処理能力が根本的に足りないのだ。

...

この街路の貧弱さは、世界初の地下鉄を生む要因にもなった。狭い街路の地上部分には、ニューヨークのように馬車鉄道や路面電車を走らせる空間的な余裕はなかったので、鉄道を地下に通す発想が生まれた。

ロンドン名物の2階建てバス(写真3-14)も、街路の貧弱さと関係があると言えるだろう。ロンドンでは、主要なバス通りでも片側1車線しかないことがあり、ラッシュ時にはそこでバスが数珠つなぎになることもある。この光景を見ると、バスを2階建てにして一台あたりの定員を増やさないと、とても旅客を運びきれないことがよくわかる。

もともとロンドンでは、公共交通として乗合馬車があり、乗せきれない乗客を屋根の上

に乗せていたことから2階建て乗合馬車が生まれ、のちに2階建てバスとなった。このことは、乗り物そのものを立体化して、街路の貧弱さをカバーしたとも言えるだろう。

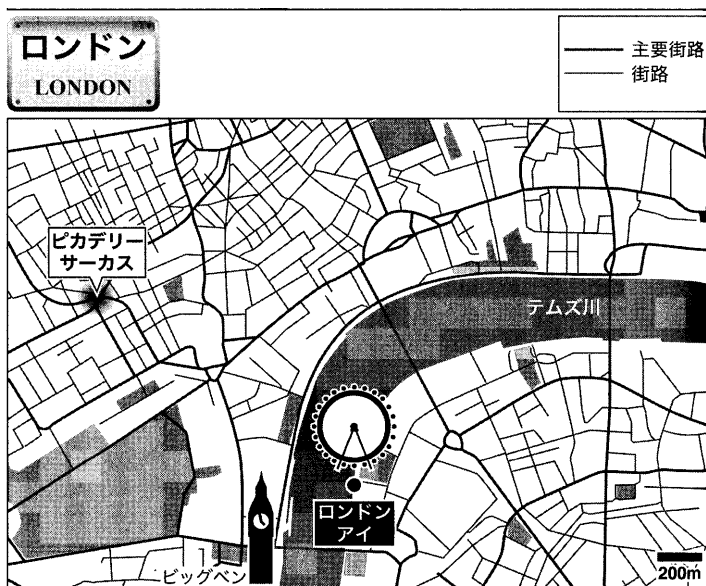


図3-5 ロンドンの街路

ロンドン|まとめ|

貧弱な街路を駆使しながら発展したヨーロッパ最大の都市。街路の交通処理能力を補うため、世界初の地下鉄や、2階建てバスを生んだ。

大展望台から見える東京の景色は、夜になると一変する。建物の窓が光を放ち、街路や首都高が光の筋として浮かび上がり、昼とは異なる非現実的な風景をつくる。

しかも、東京タワーの大展望台では、夜に虎ノ門の超高層ビル群が光り、目の前に迫って見える。これまで紹介した海外4都市の展望台では見られない風景だ。

つまり、海外4都市から見れば、東京はその街並みそのものが「奇景」なのだ。東京に類似する都市は世界にありそうでないので、世界のどの都市から見てもそう言えるだろう。

首都高は、先ほども紹介したように、「市街地内の交通処理を主目的とした都市高速道路」として整備された。つまり、都市間高速道路とつながることを想定した道路ではなかったのだ。

ところがその後、首都高は都市間高速道路とつながり、市街地内だけでなく、都市間の交通も処理しなくてはならなくなった。これによって郊外から都心に向けて多くの車両が流入し、都心の交通量が増加し、渋滞が起こるようになったのだ。

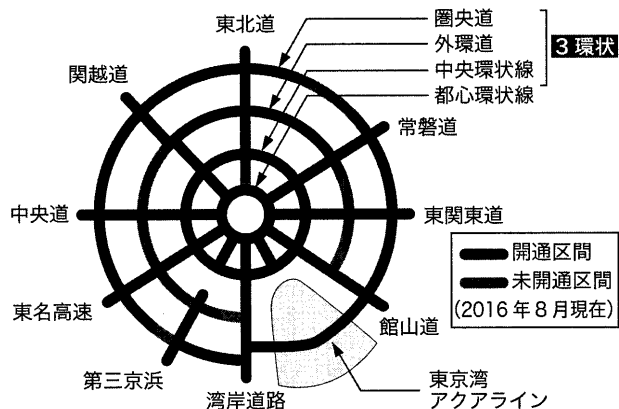


図3-16 3環状9放射

いっぽう首都高は、「1環状8放射」の放射線の一部が延伸して、東名高速や中央道、東北道、常磐道、東関東道とつながった。この延伸はもともと、複数の都市間高速道路を受け止める外環道が早期に完成することを前提としたものだった。

しかしながら、外環道の整備が遅れ、その前提は崩れてしまったので、首都高は全国に広がる高速道路網を受け止める存在になってしまった。中央環状線や圏央道の整備も遅れたまま、都市間高速道路と首都高が直結したので、郊外から都心に流入する車両が増えた。

これによって首都高では交通量が増加し、渋滞が発生した。とくに都心環状線は、放射線を受け止めるハブであるゆえに、郊外から郊外へと移動する車両のルートにもなり、渋滞が頻発した。

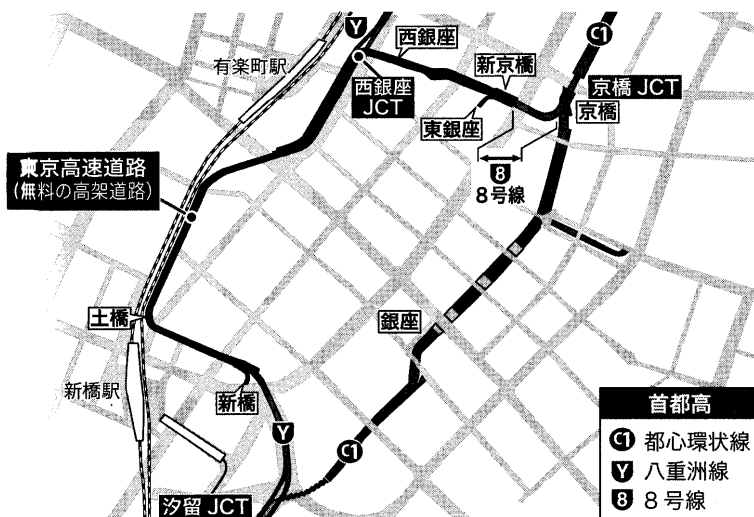


図3-18 首都高8号線と東京高速道路

東京高速道路と不明瞭な歴史

東京高速道路は、「KK線」という通称で呼ばれる自動車専用道路だ。東京で最初に河川を干拓してつくった道路で、銀座付近を流れていた3つの河川（築地川・外堀川・汐留川）を干拓して建設された。最初の区間が開通したのは1959年で、首都高より早かった。河川を干拓して交差点がない道路をつくったという点では、首都高の半地下区間のプロトタイプと言えるかもしれない。

東京高速道路は、ユニークな道路だ。全区間が高架式で、全長が約2kmしかない。「高速道路」と名乗っているが、最高速度は全区間で時速40kmに制限されている。首都高とは3カ所で直結しているので、あたかも首都高の路線であるかのように見えるが、首都高会社とは別の民間企業（東京高速道路株式会社）が運営している。

しかも、この道路は通行料金が無料だ。その理由は、道路の下にある。

東京高速道路の高架下には、商業ビルがあり、まるで城壁のように帯状につながっている。ただし、商業ビルは街路で分断されており、そこを境に「銀座ファイブ」や



写真3-20 高架下の商業施設（東京高速道路・西銀座）

「NISHIGINZA（西銀座）」、「銀座インズ1」などの名前がつけられている（写真3-20）。

この商業ビルは14あり、そこに400以上のテナントが入居している。テナントには、店舗やオフィス、駐車場などがある。

東京高速道路株式会社は、道路だけでなく、これらの商業ビルも管理している。つまり、テナント料で得た収入で、道路の維持費を賄っているのだ、通行料金が無料なのだ。

8号線は、もともとは延長約2・6kmの路線として計画されたが、東京高速道路の区間を差し引いた結果、残り0・1kmだけが首都高の路線として整備された。現在の8号線が極端に短いのはこのためだ。なお、東京高速道路と汐留JCTの間は、もともと2号線の一部として計画された区間で、現在は八重洲線の一部になっている。

現在の8号線は、首都高の路線図で、路線名が割愛されるような存在にすぎない。ただ、そこには都市計画者を悩ませた複雑な歴史が凝縮されているのだ。