

東京都市計画道路 環状第6号線整備事業

**事業名称:東京都市計画道路幹線街路環状第6号線整備事業
路 線 名:環状六号線
事業箇所:渋谷区松濤二丁目～豊島区要町一丁目
事業延長:8,780m
幅 員:40m
事 業 費:約658,200百万円
事業実施期間:平成3年度～平成25年度**

品川区東品川付近の放射第18号線より渋谷区大橋、中野区中野坂上、豊島区要町などを経て、板橋区氷川町付近の放射第9号線(中山道)に至る全長約20kmの都市計画道路です。

今回関連街路として整備を行う範囲は、渋谷区松濤二丁目から豊島区要町一丁目までの8.8km区間について、中央環状新宿線整備に伴い、首都高の導入空間にある密接な関連のある道路として都と首都高が連携し、整備を行ったものである。

事 業 中(工事着手前)



こちらの写真は、工事着手前の平成11年7月の状況です。

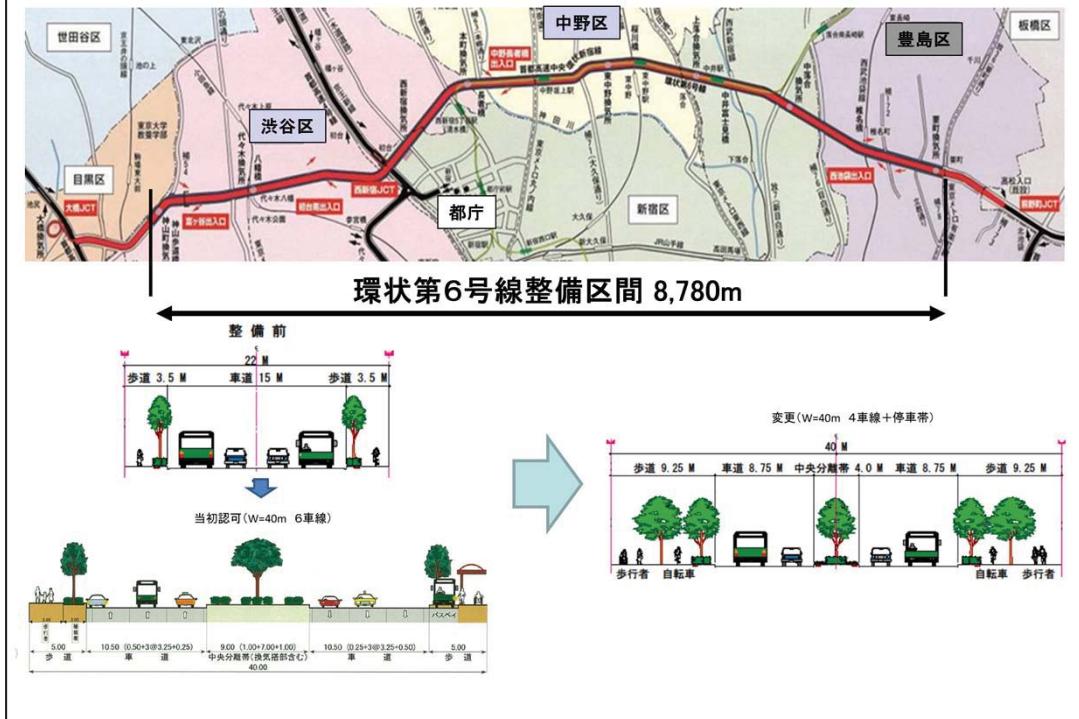
整備前の環状第6号線(山手通り)は、すでに4車線が確保されていたものの以下の問題があり改善が必要な道路でありました。

停車車両が原因で、実質片側一車線通行を余儀なくされる区間が多く存在しました。

また、車道幅員が狭いため、右折レーンが十分に整備されておらず、交差点周辺では慢性的な交通渋滞が発生していました。

さらに、自転車走行空間が確保されておらず、自転車と歩行者が交錯する危険な箇所がありました。また、駅周辺では、環6号への違法駐輪が非常に多く、地元区も頭を悩ませていました。

整備効果

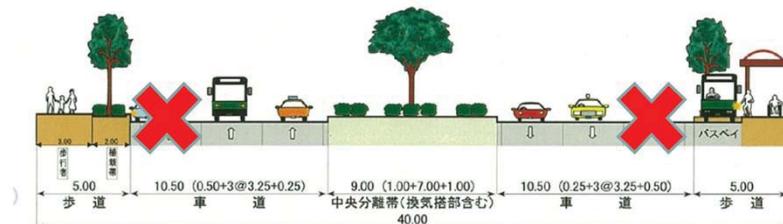


環6は、事業着手時、往復6車線で整備する方針で、平成9年3月に交通管理者である警視庁に対し協議書を提出し、平成11年に協議回答を得ました。

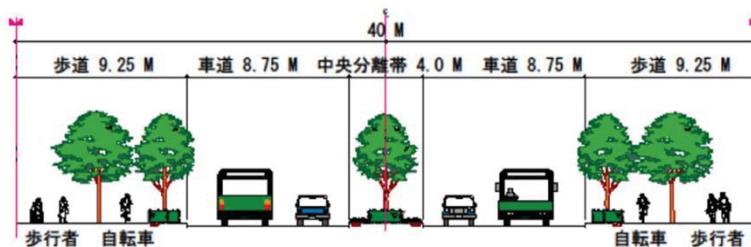
しかし、当時は公害調停など、あらゆる面で環境への意識が高まり、車を中心とした道路整備から歩行者や自転車機能等にも配慮した道路に転換すべきとする時代の風潮が存在しており、こうした背景の中、車道の両側に幅員10mの環境施設帯を設置することや4車線化への具体的な検討を進めることとしました。

整備効果

当初認可(W=40m 6車線)



変更(W=40m 4車線+停車帯)



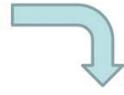
当初計画の6車線から4車線で整備を行うにあたり、交差点形状を中心とした横断構成について、交通管理者と平成12年7月から平成13年12月までの約1年半の期間で、計24回の事前調整を行いました。また、整備車線数を変更可能と考えた要因としては

- ・環6(山手通り)は、首都高新宿線が地下に併設されることから、整備後の交通量が大幅に増加しないことが、首都高新宿線のアセスで確認されていました。
- ・また、主要な交差点についても需要率が0.9を大幅に下回り、交通処理が可能と考えられました。

その後、警視庁、東京都、首都高で構成する環状第6号線(山手通り)整備検討会を発足し、全4回の検討会を経て、平成14年11月に4車線+停車帯で整備することが決定しました。

完成写真

整備前



これが完成後の写真です。(左上:同箇所整備前写真)

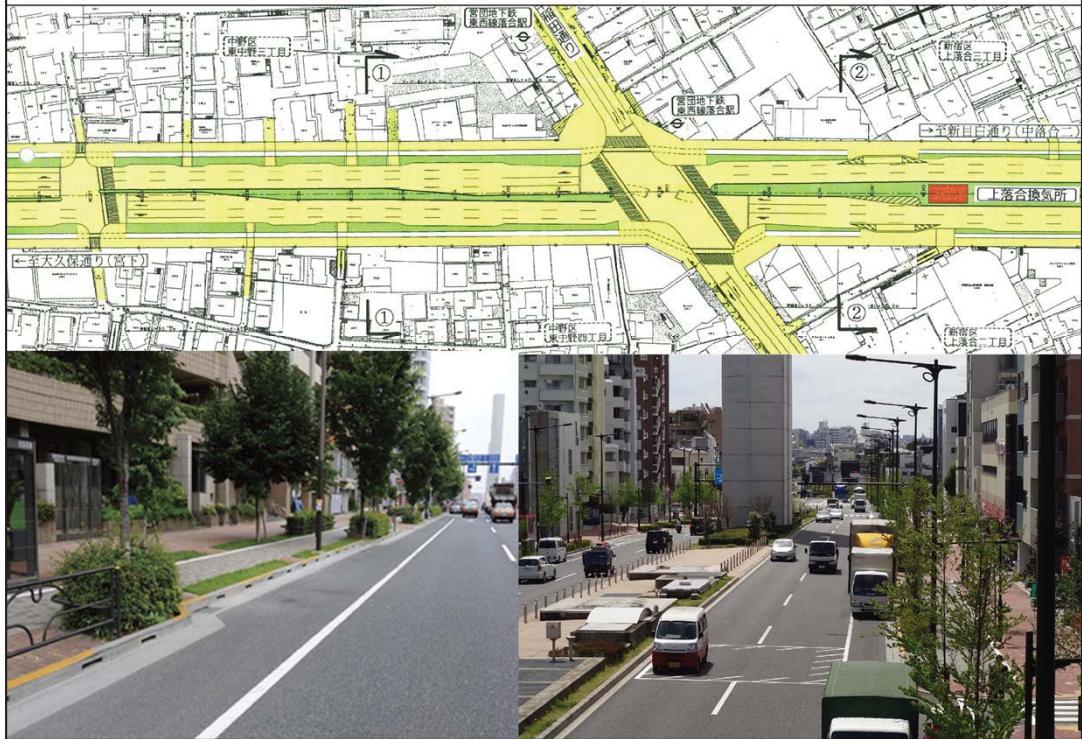
車道には停車帯を設置し、二車線が確保され、渋滞が解消されました。また、歩道においては電線類を地中化し、植栽や自転車走行空間が整備され、「広々とした緑豊かな快適で優しい道路」など、新世紀の道路空間を創出しました。

自転車走行空間の整備



◎また、自転車走行空間の整備については地元住民との意見交換会を立ち上げ、「歩道部のつくりかた」について検討し、自転車歩行者道を視覚分離による整備を行い、安全な自転車歩行者道を創出しました。

全線で停車スペースを整備



◎全線で停車帯を整備し、荷捌きの際に後続車への影響を与えない構造となり、停車車両による渋滞の発生を解消しました。

交差点整備写真



◎整備区間全ての交差点において右折レーンを整備し、慢性的な渋滞を解消しました。

また、宮下交差点(中野区内の大久保通りとの交差点)では左折レーンも整備しました。

違法駐輪対策



◎違法駐輪対策については事業用地の残置を利用した駐輪場を地元区の占用施設として整備し、歩行空間の確保を行いました。

◎また、環状第6号線(山手通り)の東中野駅や中野坂上駅では地元区が主体となり、都営地下鉄大江戸線の駅舎構築の整備に合わせ、地下駐輪場を設置しました。
※写真は中野坂上駅(大江戸線)