

## 『建設進むオリンピック関連街路』

東京都道路建設本部建設部計画課 [編]

1963年10月 A4判 / 60頁 図書番号OBX-0170

1959（昭和34）年、第18回オリンピック競技大会の開催地として東京が選出された。これにより、東京都はオリンピックに向けた準備として、競技場や宿泊施設の建設、上下水道や交通機関の整備といった事業を行った。本書は、これらオリンピック関連事業のうち、道路整備について取り上げたもので、整備区間を示す道路網図と豊富な写真によって、工事の進捗状況を解説している。

本書ではオリンピックのために整備が必要な道路を「オリンピック関連街路」と称し、計22路線（事業延長54.6km）を挙げている。総事業費は710億円に上り、その内訳は構築費その他が210億円、用地取得費303億円、移転等に伴う補償費が197億円となっている。

本書で最初に紹介されているのが、オリンピック関連街路として最も重要な環状7号線（以下、環7）である。環7は1927（昭和2）年、東京市域を一周する環状道路として都市計画決定された。1943（昭和18）年、戦争の激化により工事が中断し、戦後の復興事業で整備・拡張が計画されたものの予算不足等の理由で工事は進まなかった。しかし、オリンピックの東京開催が決まったことで交通の円滑化が喫緊の課題となり、急遽、環7が整備されることになった。ただし、整備対象とされたのはオリンピック関連施設の多い都の西側の区間のみで、大田区南千束町から板橋区本町に至る延長約15kmの路線である。また、この路線は「オリンピック運営に対して各競技場間の連絡等に重要な役割を担う」ため、鉄道及び主要道路とは全て立体交差になるよう設計された。

環7の次に紹介されているのが放射4号線で、これは国道246号の都市計画道路としての名称である。三宅坂を起点に青山・渋谷・三軒茶屋を経て二子玉川に至る事業延長8kmの路線で、「幹線街路としても極めて重要」であり、「オリンピック開催時には明治公園と駒沢公園を結ぶ主要連絡路」とされている。そのため、道路の幅員も赤坂見附～三軒茶屋間で40m、三軒茶屋～駒沢間で30mと大幅に拡幅された。

この他、大会運営に必要として整備された路線には、国立競技場と選手村を結ぶ補助24号線（港区青山北町～渋谷区神南町）、選手村の正門に面し選手の円滑な移動を促す補助53号線（渋谷区宇田川町～代々木谷町）、都心部と朝霞・戸田両競技場を結ぶ放射7号線（練馬区中村橋～谷原）などがある。また、都内の交通混雑を緩和するための道路整備もオリンピック関連街路の一環とされ、昭和通り（放射12,19号線）の主要交差点の立体交差化、隅田川への橋梁新設、京王線の新宿駅～初台駅間の地下化等が行われた。

本書「まえがき」では、当時の東京の道路事情が「近々マヒ状態になることが必至」な状況であり、この改善は「オリンピック大会の有無に関わらず緊急事業として早急になしとげなければならない都の重点施策」だと述べている。そして、「大会を絶好の契機として、ゆきづまつた過大都市東京の隘路を開拓し（中略）近代都市として再建する」ことも、本事業の目的だとしている。「近代都市として再建する」という目標が達成出来たかは別として、この時整備された各路線が、今日の東京の道路交通を支えていることは事実である。

（井上学・市政専門図書館司書）