

山手通り（その1）

過去にさかのぼり、幹線道路は都市と地方を結ぶのに重要な役割を果たしてきました。東海道、中山道、奥州、日光、そして甲州街道のいわゆる「五街道」は全て江戸を起点として地方と結んでいます。

鉄道も同様で、JRでは東海道、中央、常磐、東北の各線等、また私鉄も最近では地下鉄との相互乗入れで形態はだいぶ変わりましたが、東急、西武、小田急、京王の各線等、何れも山手線の主要駅を起点としています。それは当時の都市政策として立派な計画でしたが、近年の流通経済、生活環境等、社会構造の大幅な変貌により、道路政策は大変革を余儀なくされました。

この地区に密接な関係のある『早稲田通り』は以前に述べましたが、今回は『山手通り』について探索してみたいと思います。前者は都心と郊外を結ぶ道路、後者は環状線で開通の目的が全く違います。

それではこの『山手通り』は一体いつ出来たのか。明治や大正に出来たのではなく、昭和になってから開通をしました。それにはまず現在JRを跨ぐ『陸橋』から話を始めることにします（以下次号）。



現在の『山手通り』

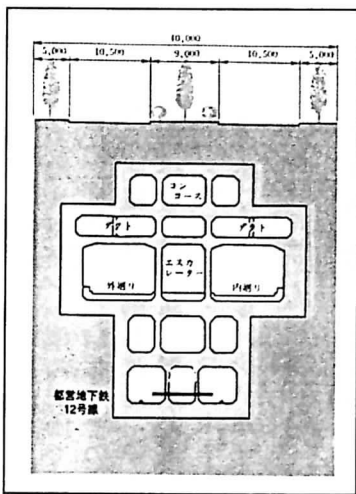


JRを跨ぐ『陸橋』（次号で詳述）

山手通り（その2）

東中野駅西口、JRを跨ぐ山手通りと平行して、小さな跨道橋（陸橋）があります。小生が小学一年、桃園第五小学校（現在の塔山小）入学時、この橋を渡って通学をしました。当時、昭和7年、現在の『山手通り』即ち駅を南北に走る大きな道は無く、もっぱらこの橋は、人・リヤカー・大八車・人力車等が利用し、現在のようなトラックや乗用車が通る橋や道ではありませんでした。

それが関東大震災を契機に震災復興計画ができ、首都東京の道路整備が始まりました。この計画により、現在の位置に敷かれた『山手通り』は昭和の初期から着工され、部分的に



東中野駅付近の『山手通り』断面図



東中野周辺の概要図

は開通していましたが、戦時中は中断し、そして戦後の高度経済成長により、『山手通り』の役割は益々その重要度を高める事になりました。そして、「首都高速中央環状新宿線」「幹線街路環状第6号線」と高速・一般道・地下鉄も通る道路に変身しました。（22mから40mに）され、平成2年から工事が進められています。