

補助第 74 号線「山手線立体」横断歩道橋新設について

1. 補助第 74 号線「山手線立体」事業について

補助第 74 号線は、千代田区の靖国神社大鳥居前から西へ新宿区、中野区を經由し、青梅街道と交差する井草八幡前までの延長約 14.7 km の地域幹線道路である。本事業は、このうち未整備となっている JR 山手線・埼京線及び西武新宿線を挟む事業延長 650m の区間(通称「山手線立体」)である。

JR 高田馬場駅の周辺には大学や繁華街、大規模都営団地等が広がっており、歩行者や自動車の往来が多いため、早稲田通りの馬場口交差点から小滝橋交差点に至る区間は慢性的に混雑している。また、高田馬場駅から南に約 300m の位置にある本事業区間は、事業化前の鉄道交差部の幅員が 6m と非常に狭く、歩道もなく危険な状態であった。(図-1)(写真-1)

このような交通状況を踏まえ、早稲田通りの交通を分散し補助第 74 号線の安全性を向上するため、平成 5 年に事業認可を取得し、現在も事業中である。

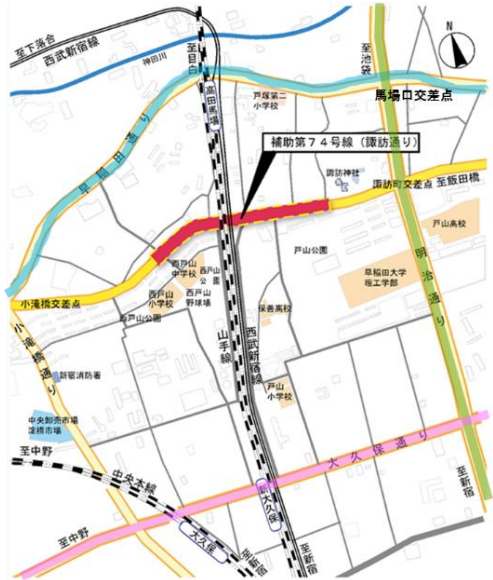


図-1 補助第 74 号線「山手線立体」周辺図

2. EV 付歩道橋設置決定の経緯

2. 1 横断歩道橋設置の検討

事業区間の鉄道交差部はアンダーパス方式である。このため掘割り部及びトンネル部の延長が合計約 460m に渡り、鉄道交差部西側の横断歩道については、掘割り区間に当たるため使用不可能となる。(図-2)



写真-1 工事着手前の鉄道交差部西側(平成 14 年撮影)

本横断歩道については、補助 74 号線南側・鉄道西側エリアにある百人町四丁目アパートをはじめとする大規模集合住宅や教育機関、新宿労働基準監督署等から JR 高田馬場駅戸山口への最短ルートであるほか、本横断歩道の東西の交差点を利用する場合、縦断勾配 9~10% の急勾配の歩道を上り下りする必要がある等の理由から、地元住民及び新宿

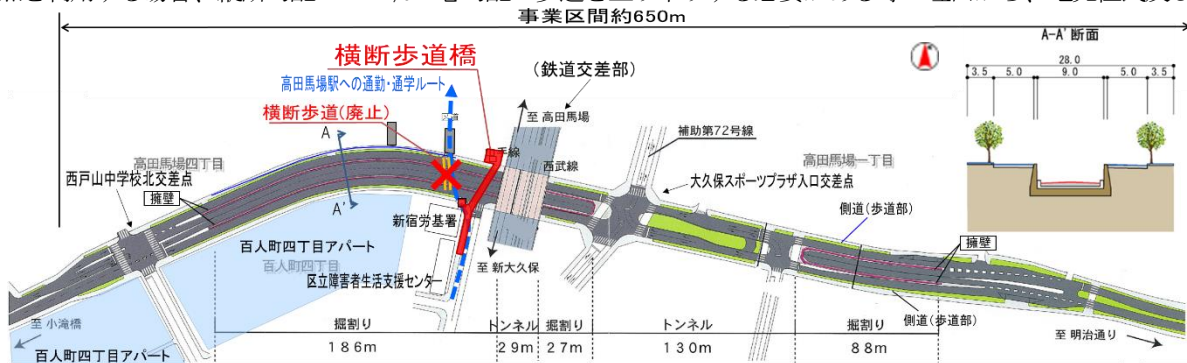


図-2 事業概要図と横断歩道橋位置

区よりその代替策について強い要望があった。このため、三建では平成14年度に事務所内に「補助第74号線立体横断施設検討会」を設立し、上記要望等を整理して「立体横断施設を設置すべきであると判断する」という結論に至った。

2.2 設置場所及び構造の決定経緯

歩道橋北側の昇降施設は、都市計画線内に設置すると歩道の残幅員が狭くなるため、都市計画線外に用地を取得して設置することとした。南側については、新宿労働基準監督署に接しており用地取得が困難であることから、道路区域内へ設置することとした。

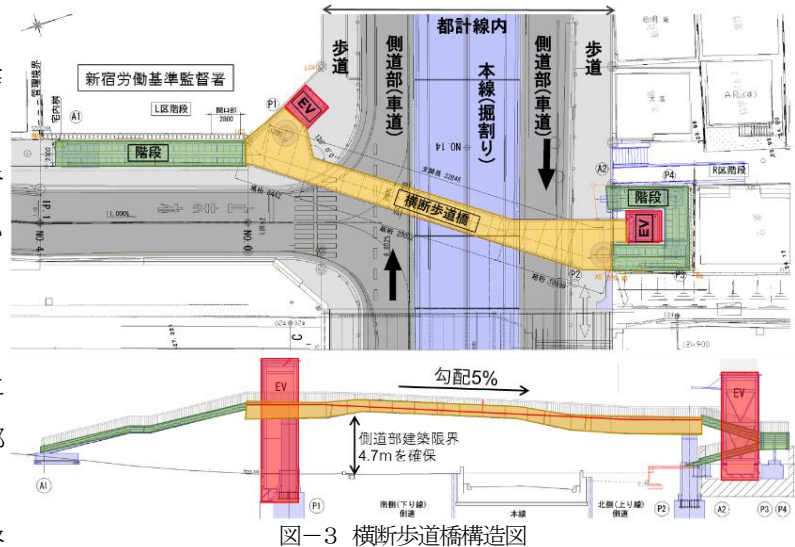


図-3 横断歩道橋構造図

構造については、歩道橋を新設する場合バリアフリーを考慮して斜路を設けるべきところだが、必要な用地の確保が困難であるため、エレベーターを併設した斜路付き階段の歩道橋とした。上部構造については、北側において用地条件より踏み幅・蹴上高さに基づく段数に制約があり、確保できる高さに限界があった一方、南側は区道接道部であるため建築限界高4.7mを確保する必要があった。これにより南側の方が高い構造となったが、桁部に傾斜を付ける検討を行った結果、建築物バリアフリー条例に定める斜路の勾配5%以下に収めることができた。(図-3)

なお、名称は地元町会の意見を踏まえ「横断歩道橋 高田馬場四丁目歩道橋」と決定した。

2.3 歩道橋の管理形態

本横断歩道橋は、都の事業により現道の機能を分断することに起因する施設であるため、機能補償の1つであるとし、エレベーターを含む横断歩道橋の設置及び管理は都が行うことで平成22年度に決定した。エレベーター管理については、横断歩道橋完成後、遠隔監視業務も含めた保守管理委託を契約している。



写真-2 橋桁架設(令和元年9月撮影)

3. 施工から供用開始まで

その後平成29年度より、南側基礎工、北側基礎工、上部構造工、エレベーター棟建設工、エレベーター本体設置工の5工事に分割して順次発注し、施工した(写真-2)。令和元年度内に全てしゅん工し、令和2年12月14日に一般開放された。令和3年3月26日、本線掘割り部着手のための車道側道部の車線切替えに伴い横断歩道が廃止された際、当初は「横断歩道はいつ利用再開されるのか」という利用者からの問い合わせが数回あったが、その都度横断歩道橋の利用を促して理解していただいた。(写真-3)

ところで、横断歩道橋を上ると本事業の工事進捗がよく見えるようになった。本事業の完了に向け引き続き緊張感を持って取り組んでいきたい。



写真-3 完成した歩道橋と補助第74号線(西側)ビル屋上から(令和3年4月撮影)