# 首都高速都心環状線に対するデザイン提案

鑓溝 遼治郎<sup>※</sup> Ryojiro Yarimizo

首都高速道路は供用開始以来、我が国の経済を支え続けてきたが、現在は高度成長の負の遺産として見なされ"諦められた日常の風景"となっているのではないか。しかしこのような風景を魅力あるものにしなくては都心部における豊かな生活は実現しない。中でも首都高速都心環状線は老朽化が進み、近い将来本格的な更新の時期を迎える。そこで本研究では、都心環状線を現代の視点から捉え直し、改善の為のプロセスと新たなデザインの提案を行う。

Key Words: 首都高速都心環状線、水辺空間、一ノ橋、日本橋、三吉橋

#### 1. 研究の背景と目的

首都高速道路(以下、首都高と略記)は1962年の供用開始以来、我国の経済発展に寄与し、首都圏の社会・経済活動を支え続けている。しかしながら現在、高度成長期の負の遺産として否定的に捉えられている感は否めない。2005年12月の小泉首相の発言を契機として、日本橋の上空を跨ぐ首都高の移設問題が注目されているが、他の地域については殆ど言及されていないのが現状である。供用開始以来40年余が経過し、都心生活者にとって首都高は既に「受け入れざるを得ないもの」として日常化している印象を受ける。

つまり首都高に象徴される東京都心部の風景は大半の生活者にとって"諦められた日常の風景"となっているのではないか。首都高をネガティブでもポジティブでもなく当たり前のものとして捉え、改善の可能性を諦めているのではないだろうか。しかし、都心部でより豊かな生活を実現する為にはこのような風景を魅力あるものにする必要がある。

そもそも創設期において首都高は多くの水辺空間を利用して建設された。かつて江戸は水の都として栄え、東京都心部には多くの河川や掘割・運河が存在し、水辺空間は人々の生活と密接に関わっていた。しかし震災・戦災復興や経済成長、車社会の進展など、時代毎の社会情勢に伴い水質汚染や埋め立て、暗渠化を経験し、結果として水辺空間は生活の裏の空間へと追いやられている。

一方で世界に目を向けると、ライン川河畔及びボストンにおける高速道路地下化の先駆例や清渓川の復元プロジェクトなど、車依存から脱却し自然環境を取り戻そうとする動きが見える。そして人々の意識は特に水辺空間に集まりだしている。東京においても行政と地域住民の双方で都市河川を見直す動きが出てきており、一定の成果を上げている。また日本橋地域のまちづくりにおいても、日本橋川が地域資源の核と位置付けられ、その再生が望まれている。

つまり水辺は復権の兆しを見せている。その反面、高速道

路は地下化され人目につかない場所へと追いやられていく傾向にある。確かに高架道路は都市景観を悪化させる一因であり、地下化による解決が期待できる場合もあるが、都心部において地下空間は過密状態にあり、これ以上の大規模な地下利用は難しい。また「臭いものに蓋」という発想は河川の埋め立て・暗渠化と同質の消極的な発想であり、高速道路と河川の両者を共存させる道を絶つことに繋がる。どちらかの一方へ極端に方向転換するのではなく、関係を再構築することにより両者を共存させる道があるのではないだろうか。

以上のような背景をもとに、本研究では首都高速都心環状線を現代の視点から捉え直し、新たなデザイン提案を行う。都心環状線は、創設期に建設されたために老朽化が進み、近い将来本格的な更新の時期を迎える。しかしながら再編の検討対象は日本橋地域に絞られ、その具体的な対策としては「地下化」か、それが不可能であれば「現状維持」という状態である。高架道路の景観問題は日本橋だけの問題ではなく、都心環状線全域で議論されるべきものである。そこで「地下化」でも「現状維持」でもない、高速道路と水辺空間の共存した新たな在り方を提案することにより、都心環状線の再整備を検討する際の一助となることを目的とする。

# 2. 既存研究と本研究の位置付け

#### 既存研究・提案

本研究に関連のある既存研究及び提案は以下のように大別される。

#### 1) 首都高と水辺空間の変遷に関する研究

首都高の景観の変遷に関する研究には、景観評価の変遷を新聞・雑誌記事から追った調査 D、設計思想とイメージの変遷を追った研究 Dがある。

水辺空間の変遷に関連する研究には水辺景観の移り変わりの調査 <sup>3)</sup>や水辺空間の魅力の要因を抽出する研究 <sup>4)</sup>、日本橋川・古川における河岸の変遷に関する研究 <sup>5)</sup> などがある。

#### 2) 首都高に関連する委員会による検討

国交省、首都高速道路公団(当時)ならびに東京都において有識者委員会が設置され、都心環状線再整備の検討がなされている<sup>6,7</sup>。

#### 3) 首都高沿線地域に対するデザイン提案

近年、都市再生のあり方に呼応する形で、東京都心部に対するデザイン提案が多くなされている。具体的には東京再生®や東京キャナル・プロジェクト®、FIBERCITY¹®が挙げられる。また日本橋において日本橋まちづくりアイデアコンペ¹¹³が行われ、公募により324件の提案が集められた。

これら一連の提案に見られるように、今後の東京という都 市を考える上で首都高は不可欠な要素であり、関心の高さが 窺える。

#### 2.2 研究の位置付け

本研究は上記の 1)と 2)の研究蓄積を参考とし、首都高速都 心環状線の周辺地域に対する提案を行うものとして 3)に位置 付けられる。本研究の特徴は、現代の視点から首都高と水辺 空間に焦点を当て、両者の関係を再構築することにより新た な在り方を具体的に提案するところにある。

# 2.3 研究の流れと論文の構成

#### 1) 都心環状線についての調査

都心環状線の成立過程と首都高に対する景観評価について 調査、整理する。

#### 2) 都心環状線沿線地域についての調査

都心環状線沿線地域の歴史的変遷を景観設計思想、地域資源、土地利用などの観点で整理し、現在に至るまでの経緯を明らかにする。これを基に都心環状線の性格付けを行い、5つのエリアに区分する。

#### 3) 提案対象地の選定

提案の必要性の高い地域を対象地として選定する。

#### 4) 対象地についての調査

より詳細に対象地について調査し、歴史的変遷や現状の問題点を整理する。

#### 5) 提案作成

現況把握を基に個別の対象地再整備の提案を作成する。

#### 3. 首都高速都心環状線の概要

# 首都高速道路建設の背景

昭和30年代後半の所得倍増計画(1961~65年)や東京オリンピック(1964年10月)の到来に伴い、東京都心部ではモータリゼーションが急激に加速していく。都心部への人口集中や産業設備投資の増大により交通混雑の悪化が引き起こされ、首都高の建設が開始される。建設の背景として以下の点が挙げられる<sup>12)</sup>。

- (1) 交差点交通の麻痺
- (2) 人口の増加
- (3) 自動車の激増

#### (4) ビル・ラッシュと住宅団地の発達

#### 初期の事業計画

上記の建設背景を受けて、1959 (昭和34) 年4月14日「首都高速道路公団法」(昭和34年法律第133号) が成立し、同年6月17日に「首都高速道路公団」が発足する。同年8月に1環状線(都心環状線)、8 放射線合計71.03m が都市計画決定され、全幅4車線16m、設計速度60km/h、構造は高架主体で、一部で半地下式・トンネル式が採用された。同年5月に東京がオリンピック開催地に決定したことから、東京都心部のインフラ整備は決定的な締め切りを設定され、事業推進が進んでいく。

そして 1962 (昭和 37) 年 12 月 20 日に首都高速 1 号線京橋 - 芝浦間 (4.5km) が初めて供用開始される。その後もオリンピック関連道路は続々と着工され、オリンピックの開催までに約 32.8km が完成した。

第2期事業 (1965~68年) で都市計画路線約71km が完成する。都心環状線は1967 (昭和42) 年7月に完成する。

初期の段階の首都高は、交通需要の高い地域として挙げられた環状6号線周辺と都心部とを結ぶ路線として計画された。また時間・費用面での制約の下、出来るだけ民有地を避けて公有地、河川敷、または既設の広幅員道路を利用して建設された。

#### 首都高速道路の構造形式

首都高の構造形式は原則として高架式で建設されたが、都 心部では建物が密に建て込んでおり、結果として様々な構造 形式が採用されている。

# 首都高速道路の景観設計思想

本研究では都心環状線をエリア区分する際に、岡田による研究 <sup>2)</sup> を踏襲する。そこで示された首都高の景観設計思想についての内容と具体例を表 3·4·1 に示す。これによると首都高高架橋景観の扱いは単体で論じられるものではなく、常に周辺景観との比較により決定する。例えば皇居など周辺景観が積極的に扱われる地域では首都高は「遮蔽」され、逆に湾岸地域など工業的でスケールの大きな周辺景観に対しては首都高をシンボリックにすることで「顕在」化させる。また土地利用の面から見ると、白金のような住宅地域では住民への利益還元の為に公園の設置など「代償」の措置を講じ、六本木のような来街者の比率が高い商業地域では化粧パネルなどの「緩和」措置に留まっている。

つまり首都高の景観設計思想により、地域の特徴が明らかになる。そこで本研究では、景観設計思想を地図上にプロットすることにより沿線地域の特徴付けを行い、都心環状線を5つのエリアに区分する。エリア区分の詳細については4.2で述べる。

表 3-4-1 首都高の設計思想 <sup>13)</sup>

重要度	景観設計思想	内容	具体例			
周辺景観	遮蔽	外部景観の消去	トンネル化(1964 皇居・迎賓館付近) 半地下化(1962 銀座付近)			
	代償	代替的な環境代	環境施設帯設置(1979 港区白金付近)			
		償設備の設置	高架下の公園化(1977 板橋区内)			
/	緩和	視覚的インパク	化粧パネル、外装板の使用(1989) 六本木			
		トの緩和	付近)			
高架橋	m/r	外部景観の	構造物の造形的アピール(1964 皇居付近)			
景観	顕在	積極的アピール	命名による顕在化 (1990 横浜ベイブリッジ)			

# 4. 首都高速都心環状線に対するマスタープラン

#### 都心環状線全体に対する提案の前提条件と方針

本研究では以下の点を提案の前提条件および方針とする。

#### 1) 都心環状線の交通機能の維持

都心環状線の現状のルートは都心部の要所を繋いでおり、現在の交通機能は今後も有効であると考える。また中央環状線完成後には渋滞解消の効果が現れ(9割の渋滞が解消されると予測されている<sup>14)</sup>、計画時の理念であるノン・クロス・ロードとしての機能が期待できる為、現状のルートを基本に交通機能を維持する事とする。ただし一部線形およびランプの統合や位置変更は可能とする。

# 2) 地下化への依存をやめる

本研究では高速道路と水辺空間の共存を検討する際に、地下化案は選択しない。その理由として、①高速道路と水辺空間の共存をねらいとしている、②「臭いものに蓋」という消極的な姿勢に抵抗感を感じる、③地下化は建設費・維持費の増大に繋がる、④突発事故処理時の障害が増大する、⑤地上と地下をつなぐ付属施設が巨大化する等が挙げられる。

# 3) スケールを周辺地域に合わせる

高速道路が景観上問題とされる地域では、構造物と周辺地域のスケールの乖離が最大の原因と考えられる。そこで再整備の際には周辺の環境も計画の対象とし、一体的な開発を行うことで両者のスケールの調和を図る。

### 4) 水辺空間の再生

都心環状線は8割以上が公有地を利用して建設された結果、 多くの水辺空間を犠牲にしてきたといえる。そこで都心部に 存在する河川・旧掘割を江戸から続く東京のストックとして 捉え、都市の表の空間として再生させる。

#### 都心環状線のエリア区分

都心環状線を景観設計思想や構造形式、周辺の土地利用状況などから図  $4\cdot2\cdot1$  に示す5つのエリアに区分した。各エリアの代表的な景観を以下に示す。なお詳細については表  $4\cdot2\cdot2$  にまとめる。

表 4-2-1 エリア区分

No.	エリア名	範囲			
1	日本橋川	江戸橋 JCT~竹橋 JCT			
2	皇居	竹橋 JCT~霞が関			
3	港区	霞が関~一ノ橋 JCT			
4	古川	一ノ橋 JCT~正輝橋 JCT			
5	中央区	浜崎橋 JCT~江戸橋 JCT			

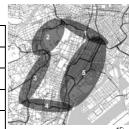


図 4-2-1 エリア区分 <sup>15)</sup>

#### 1) 日本橋川エリア





図 4-2-1 左:日本橋 16)、右:常磐橋公園に残る石垣 17)

#### 2) 皇居エリア





図 4-2-2 左:三宅坂付近 18)、右:千鳥ヶ淵 19)

#### 3) 港区エリア





図 4-2-3 左:溜池交差点<sup>20)</sup>、右:谷町 JCT<sup>21)</sup>

# 4) 古川エリア





図 4-2-4 左:古川の風景 22)、右:一ノ橋公園 23)

### 5) 中央区エリア





図 4-2-5 左:東京高速道路 24)、右:河床を走る高速 1 号線 25)

# 表 4-2-2 都心環状線 エリア毎の概要と提案

	ルート	設計思想	周辺土地利用 状況	構制就	歷史的変遷				提案
					江戸期	明治期	現状	タイプ	構造於式
1 日本橋川エリア	江戸橋JCT~一石橋	3緩和(化粧板) ④顕在(江戸橋 JCT)	オフィス商業地域		江戸水系の大動脈。河岸蔵。高札場。	近代建築によるモダン東京の水景。	首都高が日本橋川上空に架かる。	. 河岸	Kashi Complex (注1)
	一石橋~竹橋JCT	_	オフィス		水運上重要な地域で 御門が存在。	日本銀行、近代橋梁による重厚な水辺景観。	石垣や御門など歴史的 ストックの充実。		
2 皇居エリア	半蔵濠・桜田濠 千鳥ヶ淵	①遮蔽(地下化) ④顕在(三宅坂 JCT) ①遮蔽 ③緩和(橋脚寛匠 の工夫)	皇居官公庁オフィス		築城と共に千鳥ヶ淵 を中いこ濠がめぐら される。	大規模敷地に公共 的建物が立地。濠 沿いの緑地が保全 され、優れた環境 を有する。	首都高建設に際して景 観を損ねないよう工 夫。	地下	
テ	永田町付近	3緩和(化粧板)	官公宁		外濠ご沿って大名屋敷が並ぶ。	明治に入ると路面電車の交通結節点となる。	地下鉄の要死。大名屋敷はホテル等に引き継がれる。	街路	
3 港区エリア	溜也~六本木・麻布	③緩和 (化粧板)	大規模可開発	·	外濠の北側に武家 地と寺社地が立地。 南側は混在した土 地利用。	外濠の面積が縮小 され、濠沿いに外 堀通りと路面電車 網が整備される。 北側は学校・邸宅 化、南側は計能化。	北側に国の重要施設、 南側に大使館や再開発 ビルが立地する大規模 スケールの空間。	街路	
4 古川エリア	天現寺〜一ノ橋JCT 一ノ橋JCT〜浜崎橋 JCT	②代賞(親水公園、 店舗、駐車場	オフィス 学校 住宅 船宿		古川以北は増上寺を中心とした寺町が形成され、南側には大名屋敷が並ぶ	日比谷通りが整備 され路面電車が走 るようになる。芝 公園。古川沿いに 河岸が形成され る。	北側は芝公園と寺社 地 南側は大学や病院 などの大規模土地利 用。古川は上空を首都 高に覆かれ、沿川に親 水公園が存在。	河岸	Kashi Complex
5 中央区エリア	築地川(浜離宮付近) 築地川(京橋JCT〜浜	①遊蔽(地下化)	オフィス商業地域	埋立	築地川沿いに中級以上の武家屋敷が並ぶ。同時で盛り場、 築地本願寺の寺町の	昭和初期から新橋 演舞場や東京劇場 などが水辺を飾 る。震災復興事業	川底を使って首都高が 建設され、独特の景観 を生む。	掘割	築地川の再生
	機川(併西駐車場)	②代償(橋上公園)		一一一一一一里立	立地。 町人の町。掘割・運河が巡らされ、特に 楓川両岸は材木河岸	により築地川・楓 川連絡運河が整備 される。	江戸橋 JCT から築地 川との連絡部(三吉橋) にかけて、高架式から		楓川の再生
	楓川 築地川との接続 部分) 楓川	①遮蔽 (半地下化) ②代償 (橋上公園)		埋立	として栄える。		半地下式へと変化。		
	首都高速道路KK線	②③④代償・緩 和·顕在 (店舗)		世立	江戸城州濠として機能。	明治初期に銀座レンガ街の形成。昭和初期までモダン東京の魅力的な水辺空間が存在。	高架下に店舗を組み込 んた記録化こより、広場。 作路と一体となった都市空間を形成。		造

(注1) Kashi Complex とは日本橋まちづくりアイデアコンペで提案した、首都高と建物が一体となった複合構造形式をさす。

# 5. 個別の対象地に対するデザイン提案

本研究の提案作成のプロセスは対象地の現地調査と歴史的 変遷の調査を基にコンセプトを決定しデザイン提案を行う。 以下に提案の一部を示す。

#### 一ノ橋

#### 1) 対象地

1つ目の提案対象地を首都高速2号線の一ノ橋JCT周辺とする。選定理由は①古川が裏の空間となっていること、②JCTの存在の為に高架下空間の魅力が低下していることが挙げられる。



図 5-1-1 一ノ橋 提案対象範囲 <sup>15)</sup>

#### 2) 歴史的変遷

#### i 江戸期

麻布は明治期まで緑豊かで都市集積の少ない郊外であったが、参勤交代の制度化により各国大名の武家屋敷が立地するようになる。古川はもともと流量が少ない河川であったが、1675~1698(延宝 3~元禄 11)年にかけて開削工事が行われ舟運が可能となる。舟運の発達に伴い一ノ橋には薪河岸が出来、後背地の住宅への炭や薪の供給、建設用の土置場など物流ターミナルとなる。

# ii 明治期

明治維新により大名屋敷が荒廃し、跡地に華族や新興の富豪などが住むようになる。1908 (明治 41) 年には古川沿いに路面電車が開通し交通の便が格段に向上し、麻布十番の発達の契機となる。





図 5-1-2 左:麻布古川洪水 (1908) <sup>27)</sup>、右:古川橋付近 (1919) <sup>28)</sup> iii 震災復興期

震災後、焼け残った森元町や麻布十番では、下町からの避 難者が移り住み、人口が増加する。

#### iv 戦災復興期

復興区画整理事業で東麻布~麻布十番が第一次施行地区に 指定される。区画整理により①現在のように道路網が整備さ れる②公園の新設(一ノ橋公園を含む) がなされた。





図 5-1-3 左: 一ノ橋 1964 (S.38) <sup>29</sup>、右: 都電 1964 (S.38) <sup>30</sup> v 高速道路の建設期

1967(昭和 42)年に首都高速 2 号線(芝公園〜六本木間)が開通し、1969(昭和 44)年までに付近の繁華街を支えていた都電が廃止される。

#### vi 現在

昭和 30 年代以降、発展した六本木の影響により麻布でも クラブやカフェ・バーなど時代の最先端の文化が入ってくる。 1990 (平成4) 年代から主要道路沿いにオフィスビルの増加 が見られるが、居住人口は減少している。

# 3) 現状の問題点

- ・一ノ橋公園は三角形のJCTに囲まれ、居心地の悪い空間となっている。
- ・古川は川幅が狭く首都高により蓋をされている為、裏の空間となっている。
- ・古川沿いに橋詰広場や公開空地などが点在しているが、連 続性がなく利用者が少ない。

#### 4) 提案のコンセプト

- ・古川に光を射し込ませ、表の空間へと再生する。
- ・一ノ橋公園と地下鉄「麻布十番」駅の"駅上広場"として 捉え、一体的な整備を行う。
- ・古川を境に分断された両岸を繋げる。

# 5) 提案詳細

上空を覆う首都高を古川の左岸に移設し、首都高と建物が一体構造の Kashi Complex を提案する。一ノ橋公園との一体的な整備を行い、Kashi Complex により交通空間と滞留空間に分ける。交通空間では地下鉄出入口からの動線を受け入れ、対岸の滞留空間を経てプロムナードへとゆるやかに導く。プロムナードは古川沿いに帯状に連続し、周辺地域にとって貴重なオープンスペースとなる。今までの暗く陰湿なイメージを払拭し、豊かな住空間として生まれ変わる。





図 5-1-4 左:提案の概念図、右:模型写真(縮尺 1:1000) 三吉橋

#### 1) 対象地

3つ目の提案対象地を首都高速1号線の新富橋から亀井橋の区間とする。選定理由は①中央区役所や警察署、京橋図書館など区の中枢機能を担う施設が多数立地している事、②三吉橋という印象的な橋梁が存在し築地川を舞台に独特な水辺景観を生み出していた事、③現在は河床を走る高速道路によ

り息苦しい空間となっている事などである。



図 6-3-1 三吉橋 提案対象範囲 <sup>15)</sup>

# 2) 歴史的変遷

# 江戸期

築地は1603 (慶長8) 年に神田山を崩し埋め立てられた土 地である。それゆえ多くの掘割に囲まれて埋立地が存在し、 それらを橋がつなぐという独特の地域であった。掘割を軸に、 武家地・町地・寺社地が帯状のまとまりをもって分かれてお り、築地川沿いには中級以上の武家屋敷が並んでいた。武家 屋敷の一部には汐入庭園が存在し水との距離の近かったこと が窺える。現在の三吉橋の位置には合引橋が架けられていた。

#### ii 明治期

築地川沿いは当時日本一と称された芝居小屋・新富座を中 心に芝居町として賑わっていた。しかしながら 1887 (明治 20) 年以降、新富座の勢いが無くなると芝居茶屋は銀行の支 店や事務所などへ建て替わり、芝居町の景観は消えていく。

#### iii 震災復興期

関東大震災により京橋区は86%が焼失した。復興期には日 本橋の魚河岸が築地の中央卸売市場に移転し、帝都復興事業 で昭和通りなどの新設道路の建設や掘割・運河の新設・改修、 復興橋梁の建設が行われた。

整備後の写真を見ると、掘割が縦横に張り巡らされて都市 の中のオープンスペースとして機能し、上品な水辺景観を生 み出していたことがわかる。





図 6-3-2 左:三吉橋と京橋区役所 32)、右:築地川の姿 33)

#### iv 高速道路の建設期

オリンピック東京大会に備えて1962(昭和37)年、築地 川は干拓され、河床に高速1号線が建設された。

# 3) 現状の問題点

- ・自動車に支配された魅力の低い空間となっている。
- ・隣接する歩道の狭隘さは歩行者空間を圧迫している。
- ・橋上公園はあまり有効に利用されていない。
- ・新富町出口は三吉橋の美しい対称な線形を崩したにも関わ らず、交通需要が少ない。

#### 4) 提案のコンセプト

- ・築地川を復活させ、都心部の生活に水辺空間を再生する。
- ・かつて新富座を中心に形成されていた芝居町の賑わいを取 り戻す。

#### 5) 提案詳細

築地川を再生し、再び水辺空間を取り戻す。その際に首都 高は護岸の内側へと移設し、その上部をプロムナードとして ・体的に整備し、人々に開放する。掘割時代から残る在来橋 梁や石積護岸、街路上の柳並木など、現在に残る歴史的要素 を基に、芝居町の賑わいを生み出した要素を取り入れ、都心 部にふさわしい水辺空間を創出する。





図 6-3-3 左:三吉橋 模型写真(縮尺 1:400)

#### 6. 結論

#### 得られた成果

本研究により得られた成果は以下の点である。

- ・都心環状線沿線地域のエリア区分による特徴付け
- ・個別の対象地(一ノ橋、日本橋、三吉橋)に対する首都高 再編のデザイン提案

#### 今後の課題

本研究による提案はコンセプトレベルの提案に近い。その 為、より現実的な構造検討などが必要である。またこうした 提案の実現性を高めていくためには、現行の法制度や事業制 度の変更なども行う必要がありその検討も今後の課題である。

- 都市の景観形成と首都高速道路に関する調査研究委員会報告書(1984): 都市の景観形成と首都高速道路(1),(財)日本文化会議,pp.61-68
- 岡田昌彰 (2003): テクノスケープ 同化と異化の景観論、鹿島出版会、 pp.47-62
- 前掲 1), pp.70-97
- 上野訓,小泉隆,鈴木信宏(1994):江戸、明治期における日本橋川、神田 川、隅田川の接水施設、接水行為、日本建築学会大会学術講演梗概集(東 海), pp.1139-1140 等
- 5) 鹿内京子,石川幹子(2005):明治以降の古川における三河岸の歴史的変遷 に関する研究, ランドスケープ研究 2005.vol.5, pp. 401-406 等
- 東京都心における首都高速道路のあり方委員会:
  - http://www.mlit.go.jp/road/yuryo/arikata/arikata.html
- 7) 日本橋みちと景観を考える懇談会:
  - http://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/michikeikan/
- 8) 伊藤滋、ピーター・ロウ他共著(2003): 東京再生、学芸出版社
- 東京キャナル・プロジェクトホームページ: 9)
- http://www.tokyo-canal.org/
- FIBERCITY ホームペーシ
- http://www.fibercity2050.net/jpn/fibercity.html 日本橋まちづくりアイデアコン
  - http://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/michikeikan/
- 12) 首都高速道路公団 (1959): 首都高速道路公団事業のあらまし、pp.3-6 に 記載
- 13) 前掲2), p.54 表 2-3 を基に筆者が加筆
- 首都高速道路株式会社ホームページ: 14)
  - http://www.shutoko.jp/
- 15) ゼンリン:東京デジタル 2.500 マップを基に筆者作成
- 16)~25) 筆者撮影
- 東京都港区立みなと図書館 (1983): 写された港区 三, p.193, 写真 239
- 前掲 26), p.201, 写真 254 より転載 27)
- 前掲 26), p.106, 写真 125 より転載
- 森記念財団 (1992): 古川物語, p.129 より転載
- 復興事務局 (1931): 帝都復興事業誌 土木編 上巻、p.343 より転載
- 小森孝之(1983)、写真集 明治大正昭和 銀座、図書刊行会