

東京の駅前広場計画の変遷

—明治時代から戦災復興期まで—

A Historical Review on the Planning of Station Forecourts in Tokyo
- From Meiji Era to the Period of War Damage Reconstruction Works -

正会員 日本大学理工学部 榛沢 芳雄
正会員 (社)土木学会事務局 ○為国 孝敏

by Yoshio HANZAWA and Takatoshi TAMEKUNI

概 要

明治21年に東京市区改正条例が発布され、わが国で初の近代的な都市計画法ができたが、その中心は道路事業であった。この当時鉄道駅周辺に見られた用地は、結果として駅前広場のような空間として確保されたに過ぎない。

大正12年に起きた関東大震災後の帝都復興事業において、都市計画的観点を入れた東京で最初の駅前広場が出現してくるが、当時は街路事業の扱いで実施された。

その後、郊外電車の発達によるターミナル駅での乗降客の増加と交通量の激増により、第2次大戦前に幾つかの駅前広場計画とそれに付随する街路計画が決定されたが、事業が着手されたのは新宿駅のみであった。

戦後すぐに街路計画標準がたてられて土地区画整理事業が実施されたことにより、全国的な戦災復興事業の広まりを見た。東京の事業は、財政の悪化等により規模が縮小されたが、駅前広場計画だけは戦前の計画が継承され、その成果をみる事ができた。

現在の東京の駅前広場は、多くがこの時の成果を継承したものであり、当時の計画思想が現在に生きている部分も多い。

【 駅前広場、東京、帝都復興事業、戦災復興計画 】

1. はじめに

日本初の近代都市計画法規である東京市区改正条例が、明治21(1888)年に勅令で公布されて以来、100年を経過した。その間、東京では関東大震災と第二次大戦による二度の壊滅的な打撃を受けたが、その後の復興により今日の発展をみるに至っている。わが国の都市では、概して鉄道の発達に併せて駅前広場地区を核の一つとし発展してきた都市が多くみられるが、これは欧米の都市の発展過程とは大きく異なっている。このことは、現在、都市の活性化の方法の一つとして、駅前再開発事業が各地で検討されていることにも端的に現れていると言えよう。

こうした経緯を踏まえ、本稿では、現在の東京を形造った明治から戦災復興計画までの駅前広場計画をとらえ、その特徴について論じたものである。



図-1 開業当時の新橋駅と馬車鉄道

(当時の新橋駅は、広場を挟んで銀座煉瓦街と向い合っていた。明治42年に第2代新橋駅が完成しているが、駅前広場は交通混雑に対処するため、鉄道単独で確保されたに過ぎず、都市計画上の位置付けは見られない。(日本国有鉄道百年史より。))

2. 東京市区改正条例と駅前広場計画^{1), 2)}

明治期の鉄道駅周辺に見られた広場は、鉄道側が将来の停車場改良計画や停車場本屋前の人車馬交通の混雑に対処するために、鉄道側が単独で余裕地として確保していたに過ぎない³⁾。

明治21(1888)年、わが国初の近代的都市計画法として東京市区改正条例が公布された。この条例を施行せんとし翌明治22年、東京府知事より東京市区改正設計が告示された。その事業内容は主として道路、河濠、橋梁、公園、鉄道、市場、火葬場、墓地等の改正であり、その中でも道路事業が市区改正設計の中心であった。しかし、当初の市区改正設計は、その規模が大きく、また臨時事業として上水道の改良に着手したことなどにより、財政的な問題から計画はなかなか進捗しなかった。そのため、数度にわたり計画が変更されたが、実施されたのは路面電車の道路の拡幅開設事業、上水道事業と日比谷公園の開設等で、その他は事業化されなかった。そのような状況の中で、市区改正設計の道路事業の一部として東京駅丸の内側(大正3年)に駅前広場としての機能を持つようにした空間が確保された。このため、当時鉄道用地として確保されていた駅前広場と都市交通としての道路が接して設計されている(ただし、停車場に通ずる道路の局部におけるものは”市区改正費外経費の施設”、として事業の進捗を図っている。)

しかし、市区改正事業では、広場そのものは単独で位置づけられておらず、馬車鉄道を併設した鉄道駅に通ずる道路事業であった。

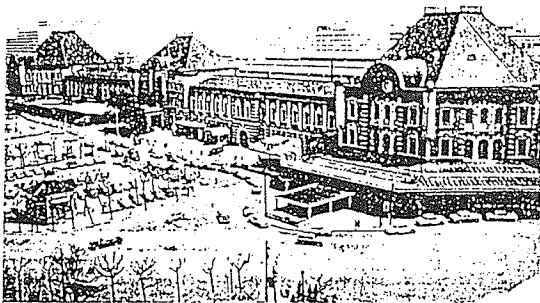


図-2 東京丸の内側駅前広場(戦災の復旧後)

(「東京ステーションホテル60年の歩み」創立25周年記念、日本ホテル株式会社、S.50より)

3. 帝都復興事業と駅前広場計画

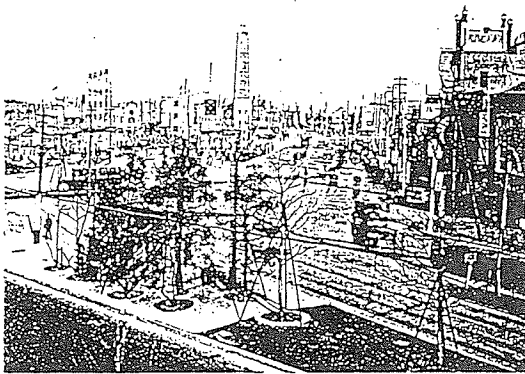
(1) 道路法・都市計画法と帝都復興事業

大正8(1919)年4月に道路法が公布され、大規模な街路の改良方策や路面改良事業が検討されるようになった。この後翌年に東京市では御下賜金300万円で大規模な路面改良事業が着手された。また同大正8年4月には都市計画法が公布され、わが国での近代的都市計画制度が確立され、翌年には東京を含む6大都市に適用された。これにより東京市では、現在の東京23区に匹敵する区域(16,555万坪)が都市計画区域として定められた。その後、東京の都市計画街路網が決定され(大正10年)、さらに土地利用、用途地域の原案がまとまった段階の大正12(1923)年9月、関東大震災により東京は壊滅的な打撃を受けた。この帝都復興事業(震災復興事業)は政府の直轄事業として実施され、時の内務大臣、後藤新平(元東京市長)は震災復興の都市計画事業に多大な情熱を示して、当時としては大規模な都市改造を実施するとともに、既定もしくは計画中の東京の街路網、用途地域等が練り直された。この事業で街路は昭和通り、大正通り(靖国通り)を二大幹線として、土地区画整理事業により多くの街路が拡幅・新設され、また都市計画事業として初めて公園(浜町公園、隅田公園等)が整備され、さらに隅田川に様々なデザインの橋梁(駒形橋、永代橋等)が架設された⁴⁾。

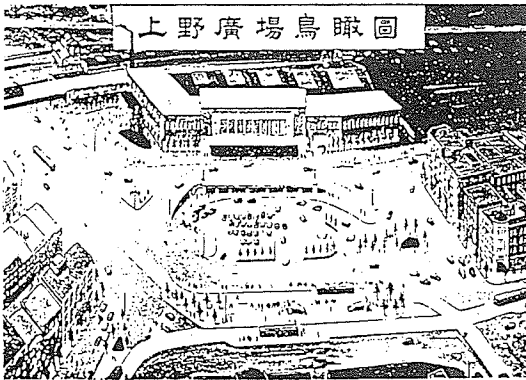
帝都復興事業の特徴の一つとして、広場の設置があげられる。震災前には広場と称すべきものはほとんど無かったが、復興計画においては、昭和通り、大正通りなどの幹線の交差箇所と街路の余剰地を利用して、上野広場(昭和通り上野駅前)、泉広場(大正通り神田和泉橋南詰)等が出現した。このうち上野広場(昭和6年)は、上野停車場に直面して路面電車の通過台数が最も多く、また地下鉄乗降客の集散箇所でもあることから、関係する機関と協議の上、安全にして円滑な交通処理をすべく歩車道の設計を行っている。すなわち、路面電車は広場内を複々線とし、中央に幅員1.1mの安全島を設置して植樹し、地下鉄の出入口をここに設けた。また車道は連続する4.4m線の中央植樹帯を設けない場合の幅員と同じくし、歩道は6mとしている⁵⁾。

これらのことから判断すると、上野広場はまさし

く最初の都市計画的観点を入れた駅前広場事業であったと言えるが、当時の扱いとしてはあくまでも街路事業であった。なお、上野広場の駅本屋側は鉄道用地であったが、都市側の広場設置に併せて鉄道側でも街路と駅を有機的に連絡せしめるよう鉄道用地側の広場を整備している³⁾。現在の駅前広場整備は都市計画側と鉄道側の共同作業で実施されているが、その先駆けとなった事業でもある。



上野広場の完成後



上野広場の完成後

図-3 上野広場⁵⁾

(下図は、当時の上野広場完成予想図である。下方が路面電車の乗降場となっているほか、駅本屋は上下二層式の車寄とし、広場中央には駐車スペースを置き、安全性と交通処理を重視した歩車分離型の広場となっている。この方式は戦時中、日本人の手による満州の大連駅の駅前広場にも継承されている。)

(2) 震災後の駅前広場計画

関東大震災後、山手線以西の私鉄（郊外電車）の敷設が進み、新市域（郊外地）が開発され急速な発展をみた。それに伴い都心の交通結節点をなす新宿駅、渋谷駅等のターミナル駅では、乗降客の増加や交通量の激増をみた。これに対応すべく有効な方策を講ずるため、都市計画東京地方委員会では駅前広場計画および街路計画を決定した。昭和7(1932)年、新宿、池袋、渋谷、大塚の4箇所で駅前広場ならびにそれに付属する街路計画が決定され、さらに昭和14(1939)年に駒込、巣鴨、目白、目黒、五反田、大井町、蒲田の駅付近街路が決定された⁴⁾。しかしその内、事業が決定し着手されたのは新宿のみにすぎなかった。また、新宿ではこれに付帯して建築敷地造成の決定を見、土地区画整理事業を実施している。先述した上野広場は街路事業で整備されたものであったが、この時代の新宿駅西口広場からは、駅前広場そのものの事業としての事例が、初めて出現した。このことは、私鉄の発達による人口の郊外への拡散が、都心ターミナル駅での交通の集中を生み、駅前広場の整備が都市計画事業の中で大きな位置を占めるようになったと言える。

昭和7年に決定したターミナル駅4箇所の広場・街路の面積等は表-1のとおりである。ここで、それぞれの計画の内容について詳述する。

表-1 戦前の東京の駅前広場計画²⁾

名称	面積・延長	事業費	都市計画決定の告示年月日
①新宿駅付近			
広場	1 20,664 m ²	4,697,429 円	昭和 9年12月12日
街路	8 1,166 m		
建築敷地造成	5 33,157 m ²		
②池袋駅付近			
広場	2 18,939 m ²	1,890,000 円	昭和11年 4月24日
街路	4 663 m		
③渋谷駅付近			
広場	1 12,172 m ²	3,162,270 円	昭和11年 4月24日
街路	7 595 m		
④大塚駅付近街路			
広場	2 13,907 m ²	1,760,000 円	昭和11年 4月24日
街路	5 683 m		
合計			
広場	6 65,682 m ²	11,509,699 円	
街路	24 3,057 m		
建築敷地造成	5 33,157 m ²		

a) 新宿駅の駅前広場計画

当時の新宿駅は、省線中央線と山手線の通過駅であり、かつ小田原急行電鉄、市営電車、西武電車の終点駅で、付近を京王電車が通り、さらに東京高速鉄道も計画されているなど、鉄道軌道の一大集合地であった。また、道路は青梅街道、甲州街道があるほか、付近を環状線街路が通過しているため一般および乗合自動車の往来が頻繁で、東京西部の交通結節点として交通混雑が激しさを増していた。その対策として、各種交通機関相互の連絡を図って交通混雑を緩和するとともに、歩車道の安全と快適を期するための駅前広場および街路計画が策定された。具体的には、移転計画のある駅西側の専売局淀橋工場跡の中央部(20,664m²)を広場とし、これに歩道および車道を設置し、自動車駐車場、乗合自動車乗降場等を施設するとともに、新設街路によって青梅・甲州両街道等と連絡することとした²⁾。

広場はその東南隅を省線と小田急の駅と接続し、広場の外周に歩道を設け、これに接して内側に車道、中央部に集団駐車場、乗合自動車乗降場、芝生等を設置した。そして、交通の円滑を図るため、車道内の交通は一方通行とした。また、中央部地下には予定されている東京高速地下鉄、西武高速鉄道および東京横浜電鉄(延長線)の駅を収容する設計であった。越沢は、この計画を“戦後の副都心計画の原型”と位置づけている⁴⁾。

この事業の特徴は、他の3つの事業と違い単に事業に着手しただけでなく保安衛生や将来の新宿駅付近発展のため、広場の周囲33,157m²に都市計画事業として土地区画整理事業を実施して建築敷地を造成し、それを分譲したことにある。土地区画整理は、大正9年1月1日、都市計画法で初めて法律化されたものであり、帝都復興事業では、その事業手法の根幹をなしていた。新宿駅の広場周囲では、強制的土地区画整理(都市計画法第13条)によって事業が進められ、この建築敷地には将来高層ビル街の出現を想定している。この事業は戦時下の資材不足を克服して順調に進み、昭和16(1941)年に一応の完成をみたが(事業費総額3,938,000円)、淀橋浄水場移転を含む本格的な都市再開発事業は、戦後に持ち越された(新宿副都心建設公社事業史より)⁶⁾。

b) 大塚駅の駅前広場計画

省線の通過駅である大塚駅では、必要となる広場面積を約4,000坪と推定し、駅の北側を主、南側を従とした計画を設定した。北側広場は、約3,400坪で乗合自動車、乗用自動車約52輛の駐車施設と芝生地帯を設置し、南側広場は、約780坪で団体集合場としての芝生地帯および駐車場を配置して交通混雑と危険を排除した。また、将来の地下鉄出入口の余地を残している。さらに街路は、駅を軸に5線の放射状として配置した²⁾。

大塚駅は、戦前は事業に着手されなかったが、戦災復興計画において、戦前の計画の考え方を継承して事業が着手され(昭和21年12月7日都市計画決定)、その後完成を見た⁷⁾。

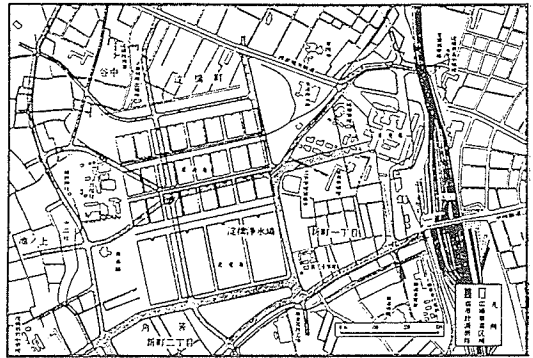


図-4 新宿西口広場および浄水場敷地内道路計画図⁶⁾
(昭和9年決定。ただし洗橋浄水場の敷地は、戦後事業が実施された)

東京都市計画大塚駅附近街路計画図

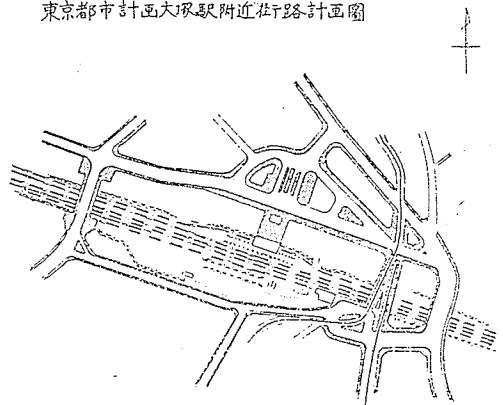


図-5 大塚駅の駅前広場計画(昭和11年決定)¹⁾

c) 池袋駅の駅前広場計画

池袋駅では、東側 3,098坪、西側 2,631坪の面積の広場を有し、何れも集団駐車場、乗合自動車乗降場、芝生、車道、歩道を配置した。また、街路は広場を中心に放射状に4線配置している²⁾。池袋駅も、大塚駅と同様に戦前は事業が着手されなかったが、戦災復興計画にてほぼ原計画の広場ができあがった（昭和21年8月20日都市計画決定⁷⁾）。

d) 渋谷駅の駅前広場計画

渋谷駅では、省線渋谷駅西側に 3,682坪の面積を有する広場を設置した。広場には、集団駐車場、乗合自動車乗降場、芝生、車道、歩道を配置し、省線および玉川、帝都電鉄ならびに当時工事中の東京高速鉄道の停車場を集約して共同駅舎を設置して乗降客の便を図ることとした。また、将来は市電を移設して広場内をループ運転で通過せしむるものとした。街路は、7線が何れも駅を中心に環状、放射状に配置した²⁾。

大塚、池袋同様に、渋谷駅も戦前は事業が着手されず、戦災復興事業において原計画が継承され（昭和21年8月20日都市計画決定⁷⁾）、完成を見た。

東京都市計画池袋駅附近街路計画図

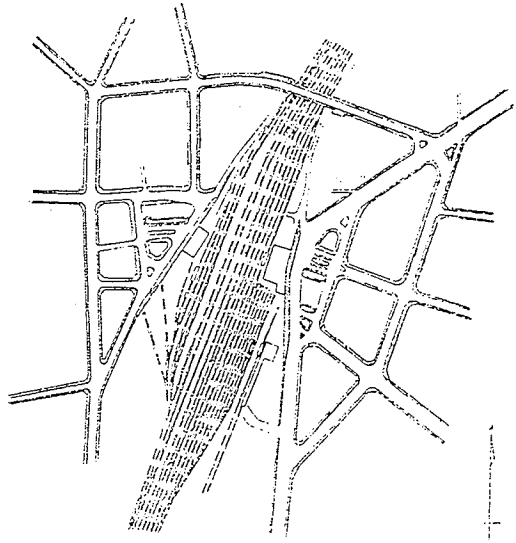


図-6 池袋駅の駅前広場計画（昭和11年決定）¹⁾

4. 戦災復興事業と駅前広場計画

(1) 戦災復興計画と駅前広場計画

昭和20年8月15日、わが国の国土に壊滅的な衝撃を残して第二次世界大戦は終末をむかえ、東京には瓦礫の山だけが残った。しかし、東京の復興計画の検討は終戦前に開始されていた。昭和20年3月の東京大空襲の一週間後、時の内務省都市計画課長大橋武夫は、戦災地の復興計画の必要性を感じ、その検討を課内に指示している。そして、戦後全国の戦災115都市でいち早く復興事業に取り組む体制ができあがったのは、戦時中より都市計画スタッフの強化が図られていたとされている⁴⁾。

戦災都市の都市計画は原則として従来の都市計画法に基づいた計画を廃棄し、新たに特別都市計画法に基づいた計画を決定したことがあげられる。これは、市街地の大部分が焼失しているため、新たな発想で都市計画を立案する必要からである。これを推進する一つの基準として、戦災復興院によって街路計画標準が設定された。町田保（戦災復興院土地局工務課長、首都建設委員会事務局長、等を歴任。全

東京都市計画渋谷駅附近街路計画図

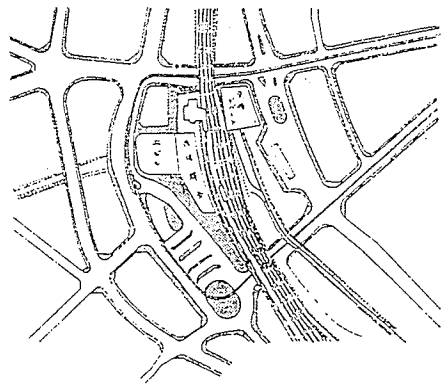


図-7 渋谷駅の駅前広場計画（昭和11年決定）¹⁾

国の戦災復興計画を指導)の「戦後の都市復興計画」

によれば⁸⁾、新たな街路網の構成は、既定の計画にとらわれずに、補助街路網を組成して市街地を適度に分離疎開しコミュニティ(近隣生活圏)の構成を図ることとしている。さらに、将来の自動車交通の増大や建築規模に即応し、防災、保健、美観の要素を考慮する等を述べている。また、街路交差点、駅前等には交通量に応じ、かつ美観を考慮して充分なる広場を設けることとしている。

街路計画標準の設定と同時に、駅前広場設計標準が定められた。

その第1節には、“駅前広場の面積及び形状は駅勢範囲、駅勢人口に依り駅将来の乗降客数を推定し歩行者の交通自動車路面電車等各種交通機関の運行を円滑ならしむる如く決定すること。”と述べられている。その他、各施設配置や面積、交通処理、安全対策、美観等全般にわたって設計方針が述べられている。

これらの設計標準により、戦災復興計画は全国的に広まり、各地で駅前地区を中心として土地区画整理事業が進められていった。その例として、各都市の駅前の幹線街路では、将来交通量、防災等を考慮した広幅員街路が計画され、その幅員は中小都市で36m、中都市が50m、大都市では必要に応じて100m街路が計画された。しかし、換地等の問題により、計画が縮小された所もかなりあったことは、現在の駅前広場計画の実施においても残念なことであった。

さて、東京復興都市計画では、①過大都市の防止に配慮した都民生活向上の基底を形成するための健全都市の造成、②東京都心を中心とした衛生都市を發展させた広域地方計画の樹立、の基本方針が持たれた。具体的な東京の戦災復興計画は、時の東京都建設局都市計画課長石川栄耀が戦前から暖めてきたプランを策定したものである⁴⁾。

当時に制作された映画「二十年後の東京」(東京都提供)⁹⁾では、冒頭に次にコメントが述べられており、当時の都市計画に賭ける意気込みが伝わってくる思いがする。

“この千載一遇の好機会をむなしく見送ってしまうようだったら、私たち日本人は、今度こそ本当に救われ難い劣等民族だと、世界中の物笑い種になら

なくてはならないでしょう。”

当初の戦災復興事業では、駅前広場を街路の一部として位置づけて戦前から引き継いだ事業を中心に実施された。その後、郊外への人口移動による通勤交通の増加や駅付近疎開跡地へのマーケット建設等のため、駅付近の交通は非常に混乱をきたし、保安衛生上からも放置できない状態となった。そこで、戦災復興事業の一環として駅前広場の整備を早急に実施することとなった⁷⁾。また、東京の戦災復興都市計画街路は、雄大な構想のもとに決定され事業化されたが、財源面からその規模は縮小せざるを得ず、その街路面積としては昭和25年には約30%分の減少となった。

(2) 戦災復興土地区画整理事業と駅前広場計画¹⁰⁾

終戦の時、東京都では、ほぼ全域が被災し、荒涼たる廃墟と化した。昭和20年12月30日に戦災地復興計画に関する基本方針が決定した。特に復興計画の基礎となる土地区画整理事業の急速実施が明らかになり、併せて特別都市計画法が昭和21年10月に公布された。これにより土地区画整理事業を通じての道路整備に期待が寄せられ、さらに戦前の計画に検討を加えた各種の施設計画が推進されるようになった。

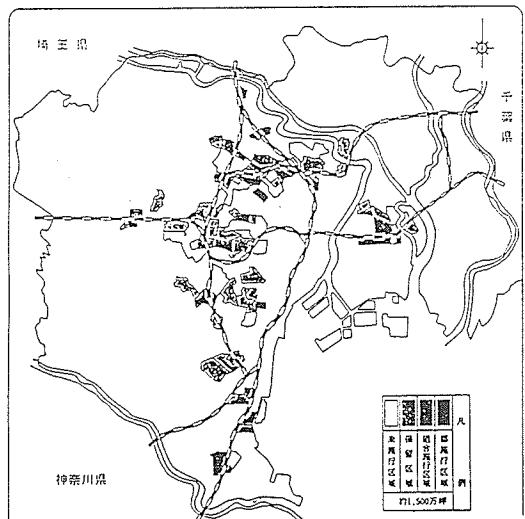


図-8 東京特別都市計画土地区画整理事業区域¹⁰⁾ 昭和25年

(戦災復興都市計画の再検討により、当初施行中の3,305haの告示区域の内、工事施行中の約1,652haのみが着手されたが、昭和58年10月1日時点で完了したのは駅前地区を中心に29地区33か工区1075ha(東京都施行分)のみであった。)

既述のように戦前に計画された駅前広場は、新宿駅のみが事業に着手され、終戦までに東京市長によって土地区画整理、建築敷地造成事業と併せて実施された。戦後、昭和21年8月22日戦災復興院告示第100号により、渋谷、池袋、目黒、大森、高田馬場、五反田、亀戸、赤羽、高円寺、荻窪、新小岩の11箇所の駅前広場が都市計画決定された。これら第1回目に続いて昭和21年12月7日には、新宿、新橋、蒲田、大井町、中野、日暮里、大塚、錦糸町、阿佐ヶ谷、巢鴨、駒込、十条、青砥の13箇所の駅前広場が都市計画決定され（戦災復興院告示第253号）、その後昭和22年には、東京、有楽町、恵比寿、西荻窪、小岩、新大久保、新三河島、町屋、関町、堀切喜蒲園、高砂、立石、四ッ木の駅前広場が戦災復興院から告示され、都市計画決定された¹⁰⁾。これにより、東京の各地で駅前広場の整備が着手された。

これと並行して土地区画整理事業を実施すべく地区の選定が、昭和21年10月1日を第1次としてなされた。第1次から第3次まで告示された地区の内、駅周辺地区は、錦糸町、五反田、大森、渋谷、新宿、池袋、王子、蒲田、大塚、下板橋、亀戸、北亀戸、大井、高円寺、巢鴨、駒込、赤羽、日暮里、大山、高田馬場、東京（八重洲）が指定された。

新宿駅の駅前広場も戦前の計画が拡充整備されて新たに都市計画決定され、区画整理事業も実施となった。これは、この後の新宿副都心計画（昭和33年）へと引き継がれていく。

下町の一角である錦糸町駅（南側）の駅前広場と土地区画整理事業も、戦後早くから指定され施行されたが、財源不足および家屋の密集のため完成までには10余年を要した。錦糸町駅前広場は、戦後に計画が始まった代表例である。

渋谷駅の駅前広場は、西側広場が戦前の計画を継承し、それを拡充して計画され（約4,645坪）、同時に東側にも広場が計画された（約2,467坪）。また駅を中心とした84.5haが土地区画整理事業に指定され、放射4号線、22号線、新環状5号線の各幹線街路が計画された。この時すでに、道玄坂、宮益坂、青山通り等、現在の渋谷駅周辺地区の都市計画の原形が終了したと言える。なお、これらの事業は昭和40年代になって、ほぼ終了した。

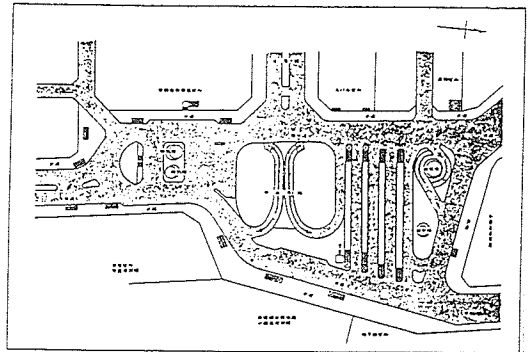
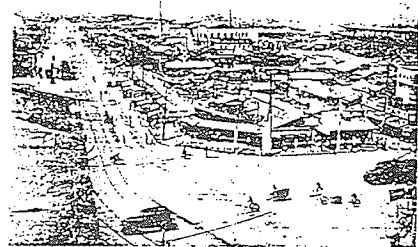
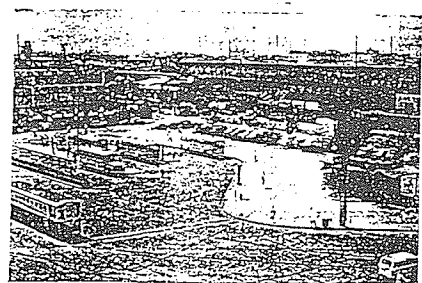


図-9 新宿駅前広場（昭和35年）⁶⁾



区画整理前（昭和22.3年頃の錦糸町駅前）



現在の錦糸町駅前

図-10 錦糸町駅前広場⁷⁾

（区画整理を実施し、駅前広場を整備した後の錦糸町駅付近）

5. おわりに

東京の駅前広場計画を都市計画的な観点から整理すると、次のようになる。

- 1) わが国初の都市計画制度（市区改正）の導入によって、東京の近代的な街路事業が始まり、その一部として駅前広場としての機能を持った空間が出現したが、同時期鉄道側が余裕地として駅前に広場を持っていたように、都市計画上はまだ駅前広場の位置づけはなされていなかった。



図-1 1 渋谷駅周辺の区画整理(第8-1地区)
(図中の数字は、1渋谷駅、2国電、3地下鉄、4駅前広場、5放射4号線(幅員22m)、6放射22号線(幅員50m)、7新環状5号線(幅員30m)、である。)

- 2) 都市計画法に基づく帝都復興事業により、最初の駅前広場事業が出現したが、当時は幹線街路の交差する空間として、街路事業の扱いであった。
- 3) 昭和に入り、郊外への人口拡大と郊外私鉄の発達により、新興のターミナル駅で最初の駅前広場計画が決定されたが、戦前に事業に着手したのは新宿駅だけであった。
- 4) 戦災復興事業により、戦前の計画を継承しながら、駅前広場事業は設計標準やスタッフの強化により東京の各地に広まっていった。また、土地区画整理事業としても、駅周辺を中心に広まっていった。
- 5) しかるに財政難等により、折角の計画も縮小を余儀なくされたが、東京では駅前広場について、当初の計画に近い成果を残している。今回は東京を中心とした駅前広場計画の経緯につ

いて取りまとめてみたが、今後は対象をさらに広げるとともに、駅前広場の機能についての経緯の分、日本独特の駅前広場の性格や都市計画上の位置づけを明確にしていきたい。

謝 辞

本研究をまとめるにあたり、懇切丁寧なご指導を頂き、並びに資料収集にもご助言を頂きました神奈川県都市部都市政策課の越沢明氏に深く感謝いたします。また、資料提供頂いた東京都都市計画局交通企画課長の堀江興氏、研究の方向性をご指導頂いた東京大学農学部助教授の篠原修氏ならびに駅空間研究会と日本大学理工学部交通計画第1研究室の諸兄に感謝いたします。

参考文献

- 1) 東京市役所編：『東京市道路誌』，東京市役所，1939.3
- 2) 東京市監査局都市計画課編纂：『東京都市計画概要』，東京市役所，1937.3
- 3) 榛沢芳雄・為国孝敏：戦前の駅前広場の歴史に関する一考察，第16回土木学会関東支部技術研究発表会講演概要集，pp.252-253，1989.3
- 4) 越沢 明：昭和の東京都市計画—帝都復興後の郊外地発展から戦後の復興計画の挫折まで—，『戦災復興期東京1万分の1地形図集成』解題，柏書房，pp.21-39，1988.6
- 5) 復興事務局編：『帝都復興事業誌 土木篇 上巻』，pp.68-71，1931.3
- 6) 財団法人新宿副都心建設公社：『財団法人新宿副都心建設公社事業史』，1968.5
- 7) 東京都都市計画協議会編：『東京都都市計画概要(1962)』，東京都都市計画協議会，1962.3
- 8) 越沢 明編：戦災復興事業に関する証言，IATSS，昭和63年度研究調査報告会資料(文化遺産としての街路)，pp.31-58，1989.4
- 9) 中村良夫・篠原 修・越沢 明・天野光一：文化遺産としての街路，IATSS 昭和63年度研究調査報告会資料，1989.4，所収
- 10) 東京都建設局編：『甦った東京』東京都戦災復興土地区画整理事業誌，1987.3