

東京戦災復興計画の運河に関する考察

—墨田区および江東区を例として—

関東学院大学 正会員 昌子住江

A Study on the Canal of the Planning for War-Damaged Area in Tokyo

—Case Studies in Sumida-ku and Kohtoh-ku —

by Sumie Shoji

概要

東京では、戦災復興計画において、主として戦災による瓦礫の処理を目的として、いくつかの河川・運河・堀が埋立てられたことはよく知られている。しかし、この計画のなかに、9本の運河の新削・拡張計画があったことはあまり知られていない。戦後の陸上輸送の混乱から、水運による貨物輸送が必要とされたが、その後陸上輸送機関の復旧・発達につれて必要性が薄らいできたこと、地盤沈下の進行による橋梁沈下や護岸の嵩上げで水運に障害が出たこと等により、結局はどれも実現されなかったことがその大きな理由であろう。ところで運河計画の存在は、戦災復興計画における街路の設計に影響を与えていた。本稿では、墨田区および江東区内の4本の運河計画を対象にその関連を考察した。1947（昭和22）年の運河計画の策定に伴い、100mの放射街路が大幅に幅員を削減され、また関連する補助線街路も運河に沿うよう設計が変更されている。一方1964（昭和39）年運河計画の廃止と同時期に行なわれた都市計画道路の見直しでは、運河に沿って配された補助線街路もかなり改定され、大幅な縮小や、水路からの分離がなされた。またこの間、首都高速道路の建設が計画され、路線の経過地に治水利水上支障のない河川・運河を利用するとの基本方針のもとに、1959（昭和34）年当該地域を通る路線を含む8路線が計画決定されている。本稿では、こうした都市河川的位置付け・役割の転換期を背景として、都市計画における運河と街路の関係およびその変遷について検討した。〔戦災復興、運河、街路〕

1. 研究のねらい

東京の戦災復興計画で河川・運河に関しては、大別して河川改修計画・河川埋立計画・運河計画・高潮防御施設の4計画があった。東京都の復興計画は1946（昭和21）年3月に幹線街路計画が、同年4月に補助線計画が決定され、その後復興土地区画整理区域も徐々に指定されていった。1947（昭和22）年11月には河川・運河計画を含むより広範な計画が策定された。その後、インフレの進行やドッジラインによる緊縮策などから計画の見直しが行なわれ、1950（昭和25）年3月には区画整理区域の削減や街路計画の縮小がなされた。¹⁾

この時には運河計画の見直しはされなかったが、1956（昭和31）年になると当初計画された9運河（表-1）のうち蒲田方面の3運河が廃止、1964（昭和39）年には江東方面をはじめとする6運河の現状維持が決められ、結局9本の運河計画はいずれも実現しなかった。その背景には、終戦直後の陸上輸送の混乱から、水運による貨物輸送が必要とされていたものの、陸上輸送機関の復旧・発達につれて必要性が薄らいできたこと等があげられている。²⁾

本稿は、これまであまり検討されることのなかったこれら運河計画の内容と廃止・変更の経緯を明らかにするとともに、関連する街路計画がこれとどう関わり、変化していったを検討し、都市河川的位置付け・役割の転換期における交通網の変遷について考察しようとするものである。ただし、本稿ではまず墨田区・江

東区内の4運河を対象とした。残る5運河については、他日を期したい。

2. 東京における戦災復興計画と街路

戦災地復興に関しては、1945（昭和20）年11月、内閣に戦災復興院が設けられた後、同年12月30日「戦災地復興計画基本方針」が閣議決定されてから本格的な取組みがされるようになった。ただし、計画の立案並びに実施については、地方機関、即ち都道府県、市町村がこれにあたることされたため、東京都でも独自に検討が始められた。まず、1945（昭和20）年12月22日には東京都計画局都市計画課で『帝都復興計画要綱案』⁸¹がまとめられ、24日には戦災復興に関する予算が可決された。1946（昭和21）年3月には幹線街路網計画を中心とする一応の復興計画が示された。同年11月には『東京復興都市計画概要』⁴¹が東京都建設局都市計画課の手でまとめられたが、その後のインフレの進行や、経済政策の転換東京における人口増などから変更が検討され、1950（昭和25）年3月幹線街路の計画修正を経て、翌年9月には復興計画の修正案が確定するに至った。

3. 運河計画の決定

『帝都復興計画要綱案』は、河川運河につき「倉庫工場等の利用に便せしむるものとす特に品川、汐留、隅田其の他重要貨物駅と河川との」⁸¹連絡のために小運河を設けるとしている。ここでは、鉄道輸送と河川との関係を重視しているのが特徴的である。

『東京復興都市計画概要』では、「都内現存河水路ノ内アルモノハ既ニ舟航ニ利用セラズ単ニ排水路トシテ必要ナルニ過ギズ」⁸¹汚水が滞留して保健衛生上、また都市美化上好ましくないので、焼失地内の瓦礫でこれら「不要河川」を埋立て跡地を利用するとの方針を示す一方、「海運ニヨリ都ニ出入スル貨物ハ鉄道トラック等陸運ニヨルモノニ匹敵シ此等海運貨物ノ九割以上ハ船ヲ取りセラレ河川運河ヲ利用スルモノデアル。」⁷¹として、江東方面を東西南北に走る運河の整備を提案していた。ここでは、特に鉄道を重視するというより、トラックと並列しているところが注目される。江東方面は「一見頗ル水運ニ恵マレテ居ルカニ見エテ」その実狭小なため「荒川ノ他ハ曳船ノ航行ガデキズ手漕ギデ辛ウジテ通船シテ居リ能率上」⁷¹不経済であるところから、江東方面の中心部を貫通して東西南北に走る、曳船の航行できる運河が計画された。ここで示された計画は、横十間川、小名木川、新川、北十間川、東雲運河の5本であった。

1947（昭和22）年4月26日の都市計画東京地方委員会⁸¹では、計画中の運河につき幹事の石川栄耀が「本所・深川方面を主に致しまして、現在の運河では将来に対応できない、焼けて復興するという現在ならばやり易いのでありますから、現在の中、もう少し計画を加えたいという運河計画がございます。」と説明している。⁹¹

1947（昭和22）年11月7日の都市計画東京地方委員会は、前記5運河（東雲運河は、横十間川運河支川と名称変更）のほか、蒲田方面の3運河と古川運河を加えた9運河を審議に付した。開削の理由としては『東京復興都市計画概要』と同様、江東方面には、東西南北に走る、曳船の航行できる運河をとの方針が述べられている。従来の手漕ぎの船でなく、産業の近代化にあわせてどうしても曳船が必要であり、そのために60～80mの幅員を要するというのがその理由である。運河計画は原案通り認められ、1947（昭和22）年11月26日戦災復興院告示第122号として正式に決定された。墨田区・江東区に関わる4運河（小名木川、横十間川、同支川、北十間川）の位置を図-1に示す。¹⁰¹

当該地域での豎川その他の水路をも含めた当時の舟運の状況であるが、本論文が対象としている時期について各河川別の利用状況をまとめた資料が見当たらないため把握しにくい。参考までに『大東京整備計画資料第20輯河川調査』東京市役所昭和18年6月（東京都中央図書館東京室蔵）で引用している「東京市内舟航河川利用状況調」（東京市土木局昭和12年度調査）によれば、水運貨物の量は、小名木川1,793,101t、豎川735,144t、横十間川710,408t、大横川698,178tで、小名木川が群を抜いて多い（数字は何れも年間）。なお

『城東区史稿』東京市城東区役所（昭和17年3月）によれば、豎川は「水深干潮面下二米に満たざるため交通も小名木川に見るが如き観なく只潮の干満を計りて」（p. 431）通船しているとあり、この頃から通行に支障を来していたことが伺える。

墨田区・江東区に関わる4運河が如何なる理由で選定されたかは、都市計画東京地方委員会等の資料が先に示した以上のことを述べていないので不明な点が多いが、前記資料に見るような輸送実績や就航状況その他の条件を勘案したかと推測される。ただしこの点については、資料の探究を含めた一層の検討が必要である。

4. 運河計画の変更

1956（昭和31）年11月、蒲田地区の3運河の廃止が決定された。周辺地域の工業化に資するよう計画されたものの、現実には住宅地化の傾向が著しく、利用状況からみて現在程度で良いとされたのがその理由である。11月14日の東京都市計画地方審議会では、これら3運河の廃止とあわせて、江東地区の運河にも再検討を加えているとの報告があった。「今日では、もう運河を利用しなくても、陸上輸送というものは非常に発達してきているし、・・・もう運河の必要はなくなったという意味で廃止されて、その代わり治水の面で河川の川形を直しておこうというお考えですか。」という質問に、幹事の山田正男は賛意を示している。

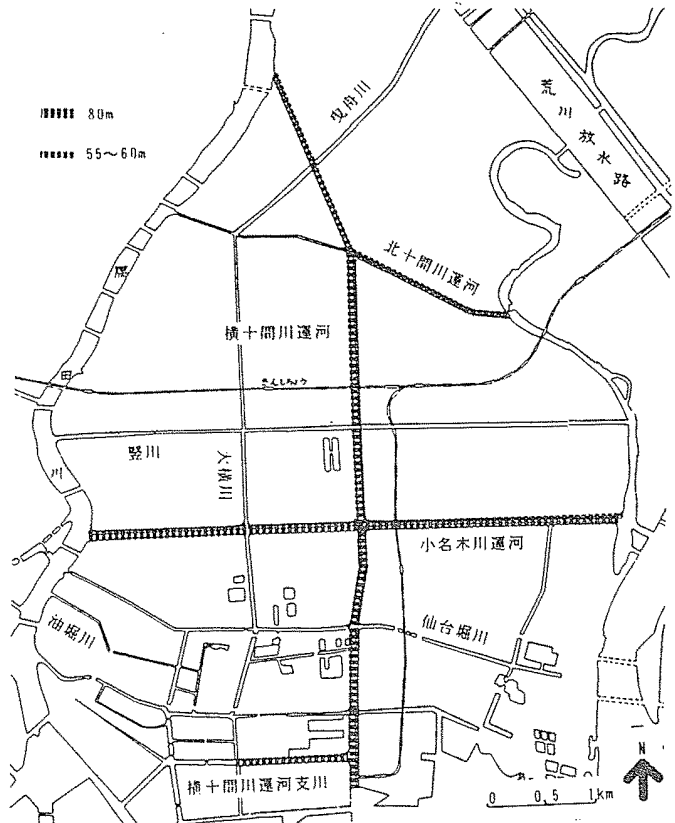
1964（昭和39）年1月には、江東方面をはじめとする残りの運河計画も廃止されている。これを審

表一 東京特別都市計画における運河の概要

1 運河				
名称	区域	延長 m (約)	幅員 m	深度 m
蒲田運河	自 大田区東蒲田3丁目呑川運河分岐点	1,910	40	1.8
	至 大田区南六郷2丁目多摩川合流点			
呑川運河	自 大田区堤方町内川運河分岐点	4,760	30	1.8
	至 大田区森ヶ崎町地先海面			
内川運河	自 大田区堤方町呑川運河分岐点	2,740	30	1.8
	至 大田区大森1丁目地先海面			
古川運河	自 港区新広尾町1丁目一之橋下流	2,000	30	1.8
	至 港区芝浦1丁目芝浦川合流点			
小名木川運河	自 江東区大島町8丁目中川分岐点	4,760	80	2.5
	至 江東区深川常磐町1丁目荒川分岐点			
横十間川運河	自 江東区寺島町3丁目荒川分岐点	7,070	60	2.5
	至 江東区南砂町4丁目地先海面			
同支川	自 江東区深川加崎町横十間川運河分岐点	585	55	2.5
	至 江東区深川加崎町堀浜川合流点			
北十間川運河	自 墨田区吾嬭町東2丁目中川分岐点	1,480	60	2.5
	至 江東区亀戸町3丁目横十間川運河合流点			
新川運河	自 江戸川区下今井町江戸川分岐点	2,880	60	2.5
	至 江戸川区南船場町中川合流点			

資料：第52回都市計画東京地方委員会議事速記録（昭和22年11月7日議第392号）

図一 墨田区・江東区における東京特別都市計画運河位置図



議した1月10日の東京都市計画地方審議会では、幹事より「なお、運河については、幅員が60ないし80mに拡張するような計画でございましたが、現在の運河の利用状況からみて、その必要はないと思いますので、現在の幅にあわせたのでございます。」との説明があり、特に議論もなく承認されている。審議会で常に詳細な議論がされるとは限らず、また速記録も削除された可能性や、図面を挟んでの議論などが細大漏らさず伝えられているかどうかなど資料上の制約もあり、断言するのは難しいが、運河廃止には特に異論はなかったと言えよう。

江東方面では、1949（昭和24）年8月キティ台風による高潮被害の後、災害復旧事業とあわせて高潮防御工事を実施し、1956（昭和31）年度これを完成した。しかし、この地域の工場の操業再開にともなう地下水の汲み上げ等による地盤沈下は著しく、将来の安全のため恒久高潮対策施設の完備が地元から強く要請され、ここに外郭堤防修築事業が施行されることとなった。¹¹⁾ また地盤沈下は橋梁の沈下¹²⁾を招き、有効桁下高の維持が困難となって舟運を阻害するようになった。さらに地盤沈下による護岸の高上げが行なわれたことにより河岸が利用しにくくなって、交通路としての利用が減少してきたという背景もある。¹³⁾ 『東京都河川白書（東京都の河川の現状とその将来）』東京都建設局（昭和33年12月）によれば、公共物揚場の破損等修理箇所は地盤沈下の進んだ江東・江戸川方面に多く、総数160箇所、総面積54,665m²に及ぶ（p.5）。

舟運の衰退状況については、河川ごとの経年変化を示す資料が見当たらないため個々に明らかにするのは困難であるが、こうした状況の一部を示す資料として参考までに、「専用けい船施設廃止の主要企業とその理由」を表2に掲げる。廃止の理由は、防潮堤嵩上げやはしけ交通難渋が主であるが、対策として陸送への切り替えとともに廃止・移転をあげているのが目を引く。この点についてはさらに資料の探索を行い、その状況と影響について検討を進めたい。

この間、首都高速道路の建設に関連して、建設省では、1957（昭和32）年7月「東京都市計画都市高速道路に関する基本方針」を決定した。このなかに「路線の経過地の選定にあつては、・・・家屋の密集地を避け、つとめて不利用地、治水利水上支障のない河川又は運河を使用するものと」するとの一項があり、河川にこれまでと全く異なる機能が求められている。1959（昭和34）年8月に計画決定された当初の東京都市計画都市高速道路8路線（対象区域内には6号線、7号線の2路線）中、河川上を高架構造で通過するもの、および河床を利用するものは総延長の36.2%と、広幅員街路上の高架構造の35.4%を上回っていた。¹⁴⁾（今野修平「はしけ運送の成立と変革」『交通学研究』1968年10月、p.261）

表一 専用けい船施設廃止の主要企業とその理由（昭和41年8月調査）

	企業名	沿水路	取扱貨物	廃止理由	備考
1	伊藤商店	隅田川	石炭	防潮堤嵩上げ	陸送化
2	東京電力隅田川発電所	〃	石炭・石油	企業集約化	廃止
3	東京電力千住発電所	〃	〃	〃	〃
4	吾橋商会千住貯炭場	〃	石炭	防潮堤嵩上げ	陸送化
5	アイデアル石ケン工場	〃	油	〃	〃
6	吾橋製鋼千住工場	〃	スクラップ鋼材	企業集約化	〃
7	江戸川製線本社工場	中川	鋼材	幹交通難渋	〃
8	日華油船東京工場	〃	大豆	〃	都市再開発移転検討中
9	名古屋製糖東京工場	〃	粗糖・石炭	〃	移転
10	日東化学中川工場	〃	鉱石・石油	〃	廃止423添子定
11	三菱鋼材大島工場	野川	鋼材	〃	廃止
12	日曹製鋼東京工場	小名木川	スクラップ鋼材	〃	〃
13	品川燃料江東工場	横十間川	石炭	〃	〃
14	桜田機械砂町工場	小名木川	鋼材	〃	陸送化
15	ミツウロコ大島工場	横十間川	石炭	公道をはさみ河役難渋	〃
16	青柳鋼材工業切所工場	砂町川	鋼材	幹交通難渋	移転計画決定
17	トビー工業江戸工場	〃	スクラップ鋼材	〃	企業集約化移転
18	東京シャーリング	荒川派川	鋼材	防潮堤嵩上げ	陸送化
19	国鉄小名木川駅	小名木川	鋼材・木材	運河埋立・陸上施設拡充	廃止
20	〃 品川駅	天王洲運河	〃	〃	〃
21	東武鉄道中千住駅	隅田川	鋼材・石炭	防潮堤嵩上げ	〃

5. 運河計画の推移と街路の変更

図2から図5は、墨田区・江東区における戦災復興街路と運河の当初計画から、1964（昭和39）年2月の都市計画道路大幅見直しと運河計画の廃止にいたる過程を示したものである（なお、図では補助線街路を「運河沿い」と「その他」とに分けた。道路の見直しや運河計画の推移において、それぞれに相違点が見出されるか否かを検討するためである）。

図2は、1946（昭和21）年3月26日戦災復興院告示第3号による幹線街路と、同年4月25日戦災復興院告示第15号による補助線街路であり、図3は、翌年11月に計画決定された運河と、これに関連して改定された幹線および補助線街路（昭和22年11月26日戦災復興院告示第128号）の概要を示している。¹⁵⁾

1947（昭和22）年11月7日の第52回都市計画東京地方委員会では、河川・運河計画とともにこれと相まって「系統的路線の整備を図るため」既定計画街路の一部変更が付議された。本稿に関連したところでは、広幅員街路である放射32号線の幅員削減（横十間川運河計画に伴う変更、100m部分が40mに）、補助103号線（北十間川運河計画に伴う変更）、補助115号線（横十間川運河計画に伴う変更）、補助117号線（小名木川運河計画に伴う変更）がある。¹⁶⁾

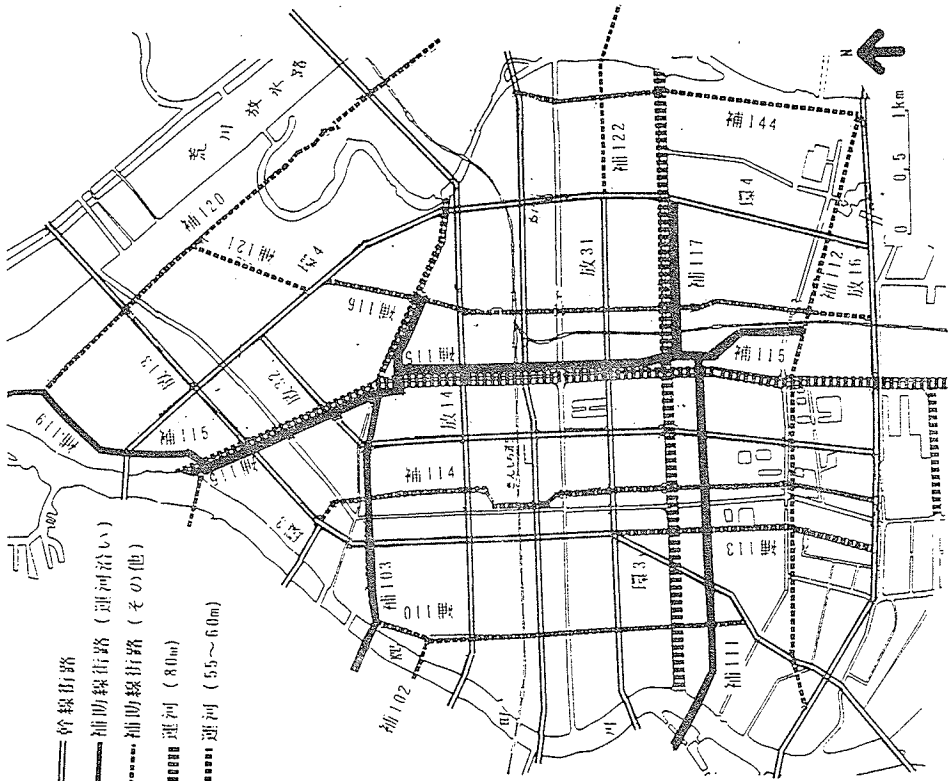
幹事の石川栄耀はその説明のなかで、「例えば河川の中に在来の路線がはいってしまっているようなこともございますので、そういうものは必要の限度において、極めて最小の変更をいたすつもりであります。」とのみ述べており、他に議論もなかったことから、議事録より個々の計画変更について具体的な理由を知ることが困難である。図3から補助線は運河に沿うよう変更されたとみてよいだろう。放射32号線の幅員削減の理由も明確に述べられていない。近接する運河の幅員が比較的広いところから、運輸機能や、オープンスペースの機能が代替されると考えられたのであろうか（図6）。理由を推定するのは難しいが、「本所、深川の中央部に南北に貫通する幅員100mの街路を設け带状公園にも役立たせる」（『東京都戦災誌』p.547）との趣旨で計画された、江東方面での唯一の広幅員街路はこの時姿を消した。

図4は、当初の東京都市計画都市高速道路（昭和34年8月18日建設省告示第1533号）として都市計画決定された8路線中、関連する6号線と7号線を、当時の街路・運河の計画に加えたものである。前述した「基本方針」のもと、6号線（起点：墨田区寺島町3丁目、終点：中央区日本橋兜町1丁目付近、延長約6.24km）は隅田川沿岸を、7号線（起点：江戸川区小松川4丁目、終点：墨田区東両国1丁目、延長約5.97km）は縦川の河川上を通っている。¹⁷⁾ 運河計画の再検討が進められていた時期でもあり、都市河川に求められる機能の転換を窺い知ることができる。

図5は、1964（昭和39）年における、環状6号線と荒川放水路に囲まれた地域での、都市計画道路の大幅見直し（昭和39年2月7日建設省告示第148号）による当該地域の変化を示したものである。ほぼ同じ時期に運河計画の廃止も決まった。図4と比べると、特に運河に沿う補助線街路に変動の大きいことが見て取れる。運河計画決定後、補助115号線は小名木川運河との交点まで横十間川運河にそって計画されていたのに対し、運河廃止後は、亀戸5丁目から大島2丁目までの1300m余りの短い街路になってしまった。補助117号線は、小名木川運河沿いに同運河と国鉄（当時）小名木川駅と結ぶ位置にあったが、運河廃止後河川や駅と切り離される形になった。一方、補助119号線が深川富岡町まで延長されて、隅田川上流部と下流部をつないでいる。横十間川運河支川の後には補助198号線（起点：江東区深川塩崎町、終点：江東区南砂町4丁目、延長1,619m、幅員25m）が追加された。

以上の変更は、補助115号線や補助117号線と運河との関連性を示唆するものと考えられるが、当該地域の街路網におけるこれらの路線の位置づけや都市構造の変化等とあわせてさらに考察する必要がある。

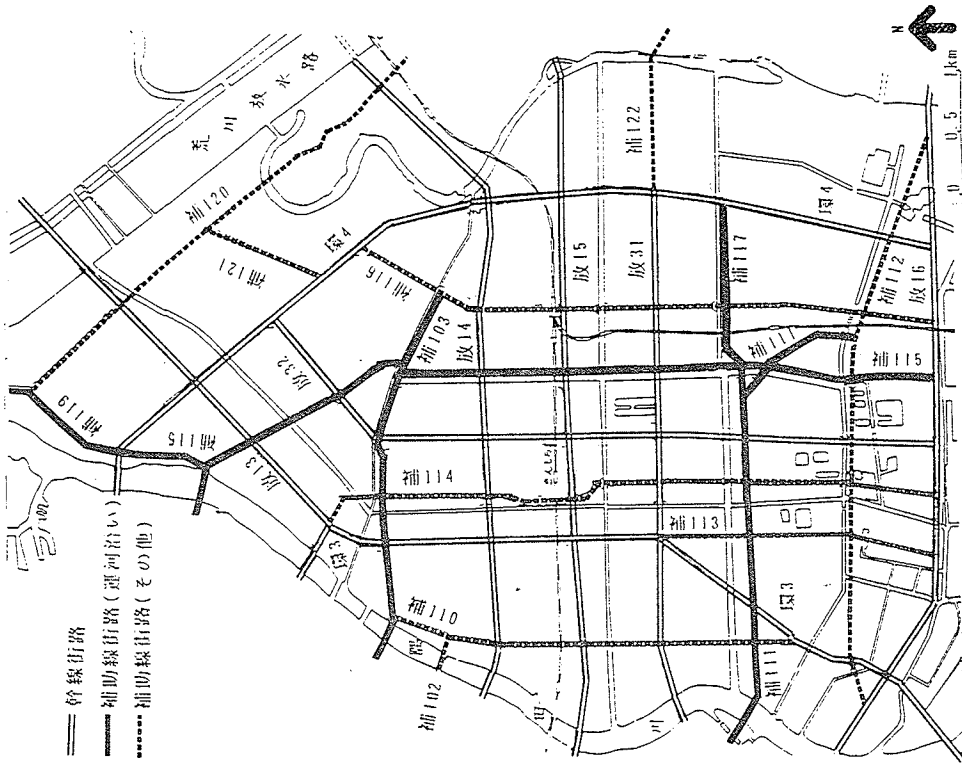
図一3 幹線・補助線街路及運河位置図 (1947年11月改定)



「東京特別都市計画図」東京都建設局監修、東京復興土地住宅協会。

〔墨田区〕〔江東区〕昭和26年1月をもとに作成

図一2 幹線街路 (1946年3月決定)・補助線街路 (1946年4月決定) 位置図

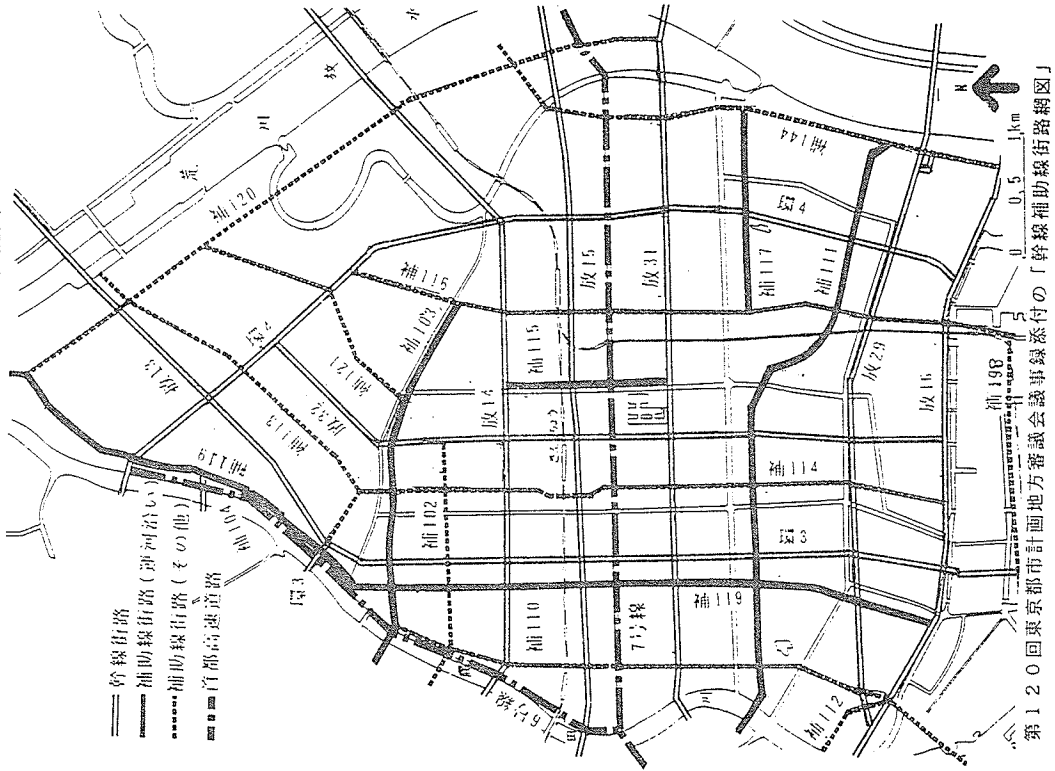


「東京復興都市計画指定図」東京都建設局監修、内山模製製図社。

〔墨田区〕〔本所〕昭和23年1月、〔同区〕〔向島〕昭和22年7月、

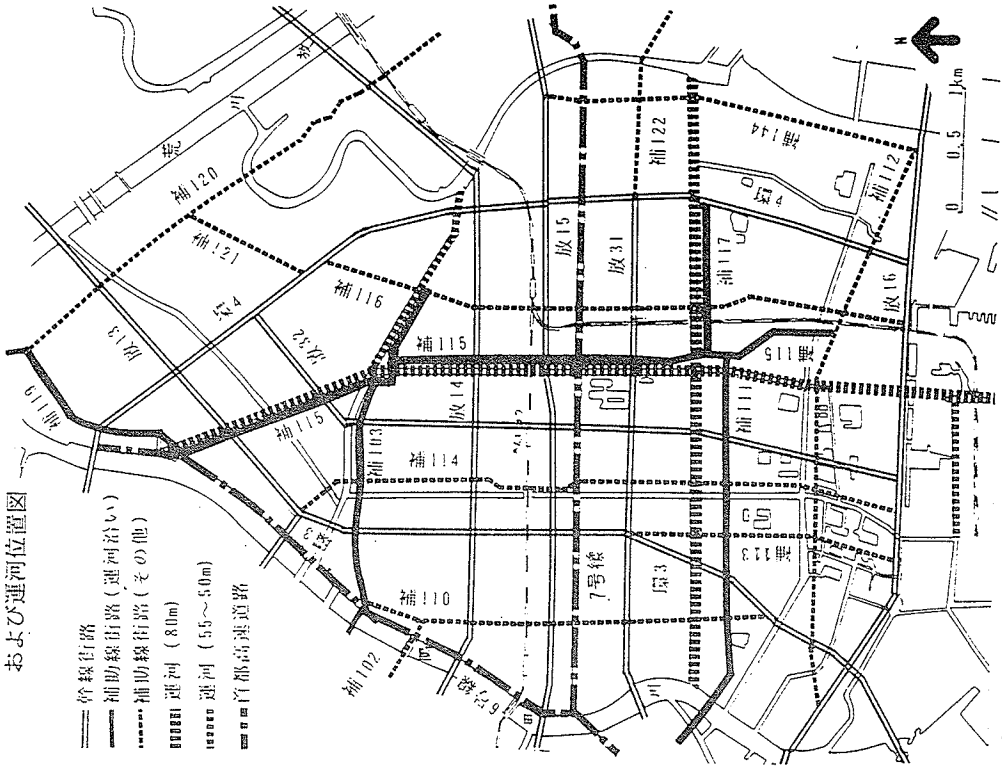
〔江東区〕〔深川〕昭和22年7月、〔同区〕〔城東〕昭和22年10月

図一5 幹線・補助線街路 (1964年2月改定) 位置図



第120回東京都市計画地方審議会議事録添付の「幹線補助線街路網図」および「首都高速道路公団20年史」をもとに作成

図一4 幹線・補助線街路、首都高速道路 (1959年8月決定) および運河位置図

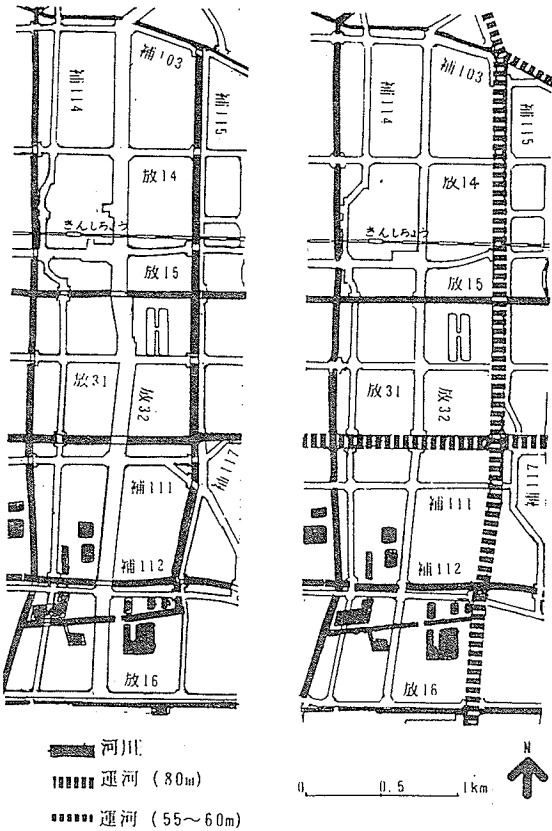


「東京都市計画図」東京都建設局監修、東京復興土地住宅協会、昭和32年10月および「首都高速道路公団20年史」をもとに作成

図一六 放射32号線と運河

a. 1947年11月改定前

b. 1947年11月改定後



a. 「東京復興都市計画指定図」東京都建設局監修、
内山模型製図社、

〔墨田区〕(本所)昭和23年1月、

〔同区〕(向島)昭和22年7月、

〔江東区〕(深川)昭和22年7月、

〔同区〕(城東)昭和22年10月

をもとに作成

b. 「東京特別都市計画図」東京都建設局監修、

東京復興土地住宅協会、〔墨田区〕〔江東区〕

昭和26年1月をもとに作成

6. 結語

以上のことから、次のようにまとめることができる。

(1) 東京の戦災復興事業における運河計画は、戦後の陸上輸送の混乱から、水運による貨物輸送が重視されたなかで、江東方面や蒲田方面を中心に9本が計画された。しかし、その後の陸上輸送の復旧・発展をふまえて計画の再検討がなされ、1956(昭和31)年には蒲田方面の3運河が、1964(昭和39)年には残りの6運河がすべて廃止された。江東方面の地盤沈下に伴う橋梁の沈下や防潮堤の高上げ等による水路機能の低下は、都市河川に対する水運機能への期待を薄れさせ、排水路としての機能が中心とされるようになった。また再検討の間には、建設省が河川の利用を盛り込んだ「東京都市計画都市高速道路に関する基本方針」を公にするなど、その位置付けが変わりつつあった。ただし、水運の衰退過程とその影響についてはなお資料上の制約等から不明の点があり、今後の検討課題である。

(2) 墨田区・江東区の例で見ると、運河計画が決定した時点で当初の街路計画を変更し、一部で運河と街路(補助線街路)が沿うように設計されていた。一方、江東方面で唯一の広幅員街路放射32号線はこの時幅員を減げられている(1950年3月の改定でさらに削減された)。運河計画廃止後は、従来の幅員で水路が残ったものの、横十間川運河に沿った補助115号線の大幅な短縮や、小名木川運河に沿った補助117号線の改編が著しいなど、運河に沿った補助線街路が大きく変わった。こうした街路網の変化とその意味についてはなお検討する必要がある。

今後は、これらの残された課題とともに、蒲田方面の3運河や古川運河など、残る運河についても街路計

画との関連性を検討するとともに、陸上輸送と水運との連携を図るためにそれぞれの設計標準等で技術的な配慮がなされていたか否か、また高潮防御施設の計画との関わり等構造的な課題についても考察を行ないたい。

〔謝辞〕本研究に関しては、東京大学の新谷洋二先生にご指導いただきました。ここに深く感謝の意を表します。また資料収集に関しては、東京都都市計画局地域計画部都市計画課計画監理係の皆様のお世話になったことを感謝いたします。

- 注 1) 東京の戦災復興計画の概要については、東京都『東京都戦災誌』1953年3月、p. 547 以下、および建設省『戦災復興事業誌』第10巻、1960年3月、p. 26以下参照。
- 2) 東京都首都整備局『東京都都市計画概要 昭和40年』1966年3月、p. 171
- 3) 中村良夫・篠原 修・越沢 明・天野光一『文化遺産としての街路 近代街路計画の思想と手法』(財)国際交通安全学会、1989年6月、p. 120 以下。
- 4) (財)東京市政調査会市政図書館蔵
- 5) 中村他前掲書p. 123
- 6) 「河川計画」の項、ただしガリ版刷で頁数は不鮮明。
- 7) 「運河計画」の項、やはり頁数は不鮮明。
- 8) 都市計画東京地方委員会議事速記録、および東京都市計画地方審議会議事録の関係する部分については、「東京都公文書の開示に関する条例」(昭和59年)とその関連する規則に基き、任意的開示を受け、必要な部分を複写した。なお、現在のところ関係者のプライバシー保護等により、発言者の氏名を明らかにすることは認められなかった。ただし、議長、幹事といった理事者側については責任の所在が明らかであり、これが認められたため、ここでも一部記載している。
- 9) 江東方面においても、六間堀川など深川にある河川がいくつか埋立ての対象になっているが、河川埋立計画については、別途検討したい。
- 10) 蒲田方面については、舟運の便を計るとともに内水排除を容易ならしめるため、古川運河については、舟運の便を計るためとしている。
- 11) 江東区役所『江東区20年史』1967年3月、p. 516
- 12) 同上書pp. 481~489によれば、地盤沈下のため地上工事をした橋梁、都道52橋中6橋、区道(鋼橋)133橋中8橋となっている。ただし、全面架替えに分類されているなかでも、地盤沈下の影響を受けている橋梁がある可能性もある。
- 13) 浮穴和俊・今野修平「東京をめぐる内水路の利用と将来への提案」『港湾』45巻11号、1968年11月、p. 19。なお水運の衰退過程については、今野修平「はしけ運送の成立と変革」『交通学研究』1968年研究年報、1968年10月でも若干触れている。
- 14) 首都高速道路公団『首都高速道路公団20年史』1979年6月、pp. 60~62
- 15) 1947(昭和22)年11月の改定に関しては、第52回都市計画東京地方委員会議事速記録の添付図面が見出せないため、速記録中の表と、1951(昭和26)年1月の「東京特別都市計画図」や、東京都都市計画概要より推定した。1950(昭和25)年3月の改定が殆ど幅員に関するものであるところから、十分推定できるものと判断した。
- 16) なお帝都復興事業では、公共物場場の増設と河川から直接荷の積み降ろしをするため、運河設計標準のなかに「運河沿ヒニハ成ルヘク道路ヲ設ケサルコト」との規定が設けられた(『帝都復興事業誌』土木編下巻、p. 42~43)。この点について戦災復興事業との設計思想の違いやその背景を検討する必要がある。
- 17) 首都高速道路公団前掲書、pp. 177~185