

# 日本橋川における首都高速道路の縦断占用 に至る計画検討経緯の研究

石原 成幸<sup>1</sup>・河村 明<sup>2</sup>・高崎 忠勝<sup>3</sup>・天口 英雄<sup>4</sup>

<sup>1</sup>正会員 博(工) 首都大学東京客員准教授 都市環境科学研究科(〒192-0397 東京都八王子市南大沢1-1)  
E-mail: ishihara-shigeyuki@tmu.ac.jp

<sup>2</sup>正会員 工博 首都大学東京教授 都市環境科学研究科(〒192-0397 東京都八王子市南大沢1-1)  
E-mail: kawamura@tmu.ac.jp

<sup>3</sup>正会員 博(工) 首都大学東京客員准教授 都市環境科学研究科(〒192-0397 東京都八王子市南大沢1-1)  
E-mail: takasaki-tadakatsu1@tmu.ac.jp

<sup>4</sup>正会員 博(工) 首都大学東京助教 都市環境科学研究科(〒192-0397 東京都八王子市南大沢1-1)  
E-mail: amaguchi@tmu.ac.jp

日本橋川は東京都知事が管理する一級河川・荒川水系神田川の右支川であり、1964年の東京オリンピック直前に河川並びに重要文化財・日本橋の上空に首都高速道路(首都高)が架設されたことで知られている。日本橋・大手町周辺では、2020年の東京オリンピック等に向けた再開発事業が進行中であり、首都高の大規模修繕に伴う地下化検討に際して、再開発事業と首都高との一体整備や官民連携の河川環境整備が模索されている。本論では1964年東京オリンピック時における日本橋川上空への首都高計画の検討経緯に関して、河川管理上の視点から考察を行ったものである。さらに、首都高建設当時と現在進められている首都高地下化に伴う河川環境整備方針との相違について、若干の言及を試みた。

**Key Words :** Nihonbashi River, Olympic Games, Shutoko Expressway, redevelopment projects, Tokyo

## 1. はじめに

首都東京の都心部を貫流する代表的な河川としては、隅田川や神田川などがつとに知られている。その神田川の支川で都心中心部を流れる日本橋川には、国の重要文化財である日本橋が架橋され、橋上に江戸時代からの五街道の起点である道路元標が設けられている。しかしながら、現在の日本橋川及び日本橋の上空は図-1に示すとおり、昭和30(1955)年代に建設された首都高速道路(以下、「首都高」と記す)の橋桁で覆われている。その橋桁や橋脚で閉塞された河川空間並びに環境面の改善に資するため、これまでも首都高の撤去に関する検討が進められてきたが、期待どおりに進展しない状況にあった<sup>1)</sup>。

そのような中、平成29(2017)年11月、国土交通大臣と東京都知事は日本橋川並びに日本橋の上空に架かる首都高の日本橋区間(竹橋～江戸橋:2.9km)を対象として、日本橋周辺での再開発と連携を図りつつ、首都高の大規模修繕に併せた地下化の具体的検討を決定した<sup>2)</sup>。さら

に平成30年3月、東京都は「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」に基づき、中央区日本橋1丁目地区を「日本橋川沿い地区」として街並み景観重点地区に指定し、川沿いの歴史的資源を活かして風格があり水辺を楽しむ景観形成促進を図っていくことになった<sup>3)</sup>。



図-1 日本橋川・日本橋橋梁と上空を縦断占用する桁高が低く橋脚の林立する首都高(著者撮影)

現在では、従前の反省から河川を都市の重要な構成要素として位置づけ、また都市景観や防災面での向上に資するような河川改修や河川空間整備の重要性が指摘されている<sup>4)</sup>。また、都市内の貴重な公共空間を兼ねる中小河川の管理や許認可には、正しい地域文化や河川に関する高い見識を持った長期的展望に基づく政策的判断が求められている<sup>9)</sup>。このため、本論では日本橋川上空からの首都高撤去（地下化）が話題になっている首都高日本橋区間を対象として、首都高が路線計画当時に河川上空を占有するに至った背景について、河川管理上の視点から考察することを目的とする。さらに、現在進められている沿川の都市再開発と連携した河川環境の向上施策についても考察することにより、首都高建設当時と現在での計画的配慮の相違について若干の言及を試みたものである。

ここで、首都高の道路計画や建設事業に関連する既往研究としては、堀江(1985)<sup>7)</sup>による首都高の道路建設計画の成立経緯に関わるもの、また篠原(1996)<sup>8)</sup>の景観認識等に係る首都高速道路の計画と設計思想に関するもの、さらに首都高道路網全体に関する計画学<sup>9)</sup><sup>10)</sup>、道路構造物設計<sup>11)</sup>や都市計画との関係<sup>12)</sup>などの研究がある。一方、河川管理面から首都高架設当時の経緯を記したものは、政令である工作物設置許可基準（案）の解説文中で言及した内容<sup>13)</sup>のほか、著者らによる報告<sup>14)</sup>を除いて管見で承知していない。

## 2. 日本橋川並びに首都高日本橋区間の概況

### (1) 日本橋川の概況

図-2に示すとおり、東京における代表的な中小河川の一つである日本橋川は、一級河川・荒川水系神田川から分派する右支川であり、千代田区内のJR飯田橋駅と水道橋駅の間で神田川から分派し、中央区内を貫流して茅場町付近で亀島川を分派しながら隅田川を経て東京湾に注ぐ、流域面積4.4km<sup>2</sup>、流路延長が約4.8kmの河川である<sup>15)</sup>。その管理は河川法（昭和39年法律第167号）に基づく団体委任事務（過去に機関委任事務）として、国土交通大臣から委任された東京都知事が行っている（施行令第2条第3項）。

現在、平成32(2020)年の東京オリンピック（以下、「2020東京オリンピック」と記す）とも関連して、日本橋周辺では図-3に示すとおり、都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域（都市再生の拠点として都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で指定する地域）の特別地区に指定された日本橋一丁目中地区、大手町連鎖開発型開発の1~4次街区、また指定が見込まれる日本橋一丁目1・2

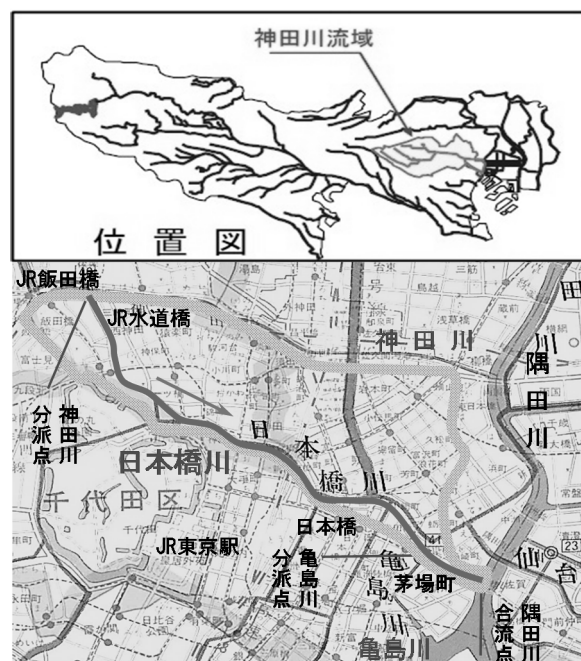


図-2 日本橋川の流路・流域

出典：河川流域図（建設局）<sup>15)</sup>に加筆作成

番街区や八重洲一丁目北地区など、大手デベロッパーによる大規模再開発計画など複数の事業が相互かつ緊密に連携しながら進行中である<sup>2)</sup>。

これら再開発と連動した首都高の地下化が模索されるなか<sup>2)</sup>、新たな手法等を活用した官民連携による沿川の空間環境整備も検討されている状況にある<sup>17)</sup>。上記の都市再生緊急整備地域の特別地区（以下、「再生特区」と記す）の指定、並びに河川敷地占用許可準則の都市・地域再生等利用区域の指定を受けることにより、再開発事業者による河川区域内での賑わい創出目的の特例占有が認められる<sup>18)</sup>。その際、上空に開かれることになった沿川空間に隣接して、再生特区制度活用による高層建築物が連担することのないよう、東京都と中央区などでは条例に基づき、高さ制限や壁面後退による良好な水辺空間



図-3 日本橋周辺における地区別の主な再開発計画<sup>2)</sup>

出典：地理院地図に加筆作成

の形成を進めていく計画となっている<sup>3),19),20)</sup>。

## (2) 首都高日本橋区間の概況

日本橋川上空に架かる首都高は高速道路と通称されるが、法令上の高速自動車国道（高速道路）とは異なり、立体交差による有料の都道（償還後は無償化を前提）として計画された自動車専用道路である。その計画は昭和39(1964)年の東京オリンピック（以下、「1964東京オリンピック」と記す）に起因して建設され<sup>21)</sup>、またオリンピック開催に間に合わせるため河川上を通したと誤解されることが多いが<sup>22)</sup>、厳密には当該オリンピックを契機として事業が促進されただけであり<sup>23)</sup>、基本となる計画は1964オリンピック開催決定以前の1957（昭和32）年に建設省での方針決定並びに東京都市計画地方審議会（現在の都市計画審議会）の中に特別委員会を設けて審議・決定されている<sup>24),25)</sup>。さらに、その原形となる構想は昭和27(1952)年に首都建設委員会等で検討されていたことが明らかとなっている<sup>26)</sup>。

1964東京オリンピック当時は、新たな都市景観として評判の良かった首都高も、時代の変化に伴い負の遺産として語られることが増してきたが<sup>13),17)</sup>、半世紀を経た2020東京オリンピックを契機として、ようやく地下化方針が決定された<sup>2)</sup>。また日本橋川も沿川の再開発と一体的に再整備が進められることで、多くの住民から求められてきた明るく賑わいのある河川空間環境を有して復活することが期待されている<sup>28)</sup>。

## 3. 旧都心部の首都高計画と河川利用との関係

昭和32(1957)年7月に建設省が決定した「東京都市計画都市高速道路に関する基本方針」に基づき計画され<sup>24)</sup>、東京都市計画地方審議会での審議を経て決定された首都高路線網について<sup>25)</sup>、実際の都心部における土地利用状況面から検証する。

基本方針では、路線選定に関して「路線の経過地の選定に当っては、市街地の土地利用を考慮し、原則として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し、・・・」（原文のママ）とされ、河川などの連続した公共用地を活用することが前提とされた<sup>24)</sup>。

図-4は計画決定された路線について、実際の構造形態で区分し、河川との関係を図化したものである。現在の東京中心部に該当し、日本橋川を含む旧都心4区（日本橋区、京橋区、深川区、本所区）内を通る首都高6路線の総延長は約18.3kmである<sup>29)</sup>。このうち、ほぼ11.3km(61.8%)は河川上空の占用または河川を干拓・埋立した跡地を通過している。さらに、隅田川沿いの河川敷



図-4 旧都心4区での首都高と河川利用の関係（略図）

———：上空占用，- - - - -：干拓

● ■ ■ ■：埋立・高架（地下），—————：その他

出典：東京市（中部）河川水路並橋梁一覧図<sup>29)</sup>に加筆

を通過する6.1km(33.3%)区間を河川占用として加味すれば、実に河川に全く関係のない区間は0.9km(4.9%)のみとなっている。

よって、東京都心部の首都高道路網は基本方針に沿って忠実に計画され、河川空間の利用なくして成立しなかったことは明らかである。

## 4. 河川空間の道路利用が可能であった社会背景

このような河川敷地や空間を利用した高速道路網計画が成立した背景について、当時の社会状況から考察する。昭和30(1955)年代の河川を取り巻く社会状況としては、当時の河川が不法投棄や下水道整備の遅れなどから水質汚濁が著しく、都民からも河川の暗渠化を切望される状況であったことが一因にある<sup>30)</sup>。例えば図-5に示すとおり、都内の多くの河川は都民にとってのゴミ捨て場と化して不法投棄が繰返されていた<sup>31)</sup>。

また下水道整備が計画どおりに進捗しなかったことから、未処理の生活排水の流入による高濃度の水質汚染が生じていた。特に当時急速に普及した合成洗剤は、河川水面に多量の洗剤泡を発生させ、それが風に飛ばされて洗濯物に付着すると汚れが落ちなくなるため、大気汚染と相まって公害として認識され、公害をまき散らす開渠形態の河川が厄介者扱いされていた<sup>32)</sup>。このため都民からは、河川の下水道化や暗渠（道路）化の促進が要望され<sup>30)</sup>、河川敷やその上空を住民の利便性向上に資する道路として利用することに、現在のような抵抗を感じなかった社会背景を理解しておく必要がある。



図-5 昭和40(1965)年頃の都内河川の荒廃状況

出典：東京都環境局 写真集記録「東京の公害」<sup>31)</sup>

## 5. 首都高計画決定時の日本橋川区間の審議経緯

表-1には、昭和28(1953)年から同34(1959)年までの東京都市計画地方審議会、並びにその下部組織である高速道路調査特別委員会（以下、「特別委員会」と記す）等の議事録に基づき<sup>25),33)-38),\*2</sup>、河川管理上の視点から日本橋区間の首都高の路線選定や形態検討などに関する審議概要をとりまとめて示した。

前述の国の方針に定める路線選定条件を受け<sup>24)</sup>、昭和32(1957)年の第92回東京都市計画地方審議会において、特別委員会の設置が決定した<sup>33)</sup>。

首都高日本橋区間の河川利用に関しては、第1回特別委員会において、海外事例を参考として平常時に在来河道をそのまま道路転用し、大雨による洪水時に河川として利用する堀割案が理事者側から示された<sup>34)</sup>。その後、数次の審議を経ても結論が出なかったため、10月の第5回特別委員会では、小委員会を設けて専門的に検討することを決定した<sup>34)</sup>。

路線、線形、構造等小委員会は、6回に亘る審議で堀割案と高架案の比較検討等を行った。その結果、「日本橋川などの干拓利用に固執しないこと」との要望意見を附して、特別委員会へ報告した<sup>35)</sup>。第6回特別委員会では日本橋川に関して、「神田川との治水問題を検討の上で可能ならば川床を通過すること」（堀割案）との希望意見を附して決定した<sup>34)</sup>。

これを受けて、東京都市計画地方審議会の特別委員会は「外濠と日本橋川を利用する区間は、神田川との治水上の関連を検討し、可能ならば河床を通すこととする。」との付帯意見を附して計画案を決定・報告した<sup>33),34)</sup>。その後、首都圏整備審議会から首都圏整備委員会への答申・告示<sup>37)</sup>、また昭和33(1958)年10月の第7回特別委員会では日本橋川を干

拓せずに高架式で通過することが承認された<sup>25),34)</sup>。続く第100回都市計画審議会において、現在に至る首都高日本橋区間の原形が決定した<sup>33)</sup>。

このように堀割案から高架案へ変遷した経緯に関しては、建設当時の文献に「外濠川や日本橋川で洪水時に水位が上昇し、河川氾濫が心配であるとの問題が持ち上がった」、「これらの点に関しての河川管理者や地元との意見調整は極めて円満に進捗した」と示されている<sup>39)</sup>。また別の文献からは「河川を干拓して河床を通る場合及び堀割式で通る場合が、都市美観上からも最も望ましい構造である」と記す一方、堀割式が河川上を高架化する場合の約半額の建設単価と試算しつつ、日本橋区間で採用せずに高架化する計画としたこと、が明らかとなる<sup>23)</sup>。

より具体的な協議内容として、岸井(2007)<sup>40)</sup>は首都高計画当時の東京都担当者へヒアリングした結果、「日本橋川区間で首都高の地下化も検討していたが、費用面からGHQが否定的なため山田（東京都建設局計画部長）に棄却された」（括弧内は著者加筆）と明確に記している<sup>\*3</sup>。また、山田の座談会録では、審議会の付帯意見に関連して日本橋川の河道を「平常時は高速道路として使用し、洪水時に道路封鎖して河道化する堀割案の導入を積極的に考えていたが、建設省河川局の反対に合い実現しなかった」、そして山田自身が河川を干拓して首都高を入れる計画に対し、河川側が絶対に水面を残したいとこだわったことに理解を示した心境を語り、「河川の平常時における高速道路としての利用も、実際に洪水時の河川状況を視察し、短時間で急激に水位上昇するため自動車の避難が難しく無理だ」ということを理解した旨が記録されている<sup>41),\*4</sup>。これら文献は後年作成されたものであるが、首都高建設当時の文献とも整合した内容となっており、当該資料の信憑性が裏付けられるものと考えられる。

以上の審議経緯とこれら文献を総合的に勘案すれば、審議途中では河川を平常時に高速道路として活用し、洪水時に河道化する計画案への河川・道路部局間での激しい技術的討議があったことが読み取れる。また道路部局側では当初こそ堀割案を重視していたものの、河川部局の指摘する治水上の危険性を自ら認識し、最終的に高架形式を採用した経緯が明らかになったと考える。

## 6. むすび

以上により、日本橋川並びに首都高による河川上空の縦断占用に至る計画経緯とその背景に関して新たに判明

表-1 東京都計画地方審議会並びに特別委員会等の審議経緯一覧(25,33)~38)

| 年月日               | 主体                         | 路線選定、河川・景観関連事項   | 備考                                     |
|-------------------|----------------------------|--|--|
| 昭和 28 年 4 月 28 日  | 公告第12号                     | ・路線は高架、地下、地上専用形式<br>・高架部はその下を倉庫、店舗等として利用しよう考慮                          | 首都建設委員会第31回定例会<br>首都高速道路に関する計画         |
| 昭和 32 年 7 月 20 日  | 建設省決定                      | ・経過地の選定は不利用地、治水上支障のない河川、運河を利用<br>・平面交差のない自動車専用道路                       | 東京都計画都市高速道路<br>に関する基本方針                |
| 昭和 32 年 8 月 5 日   | 第92回 東京都計画地方審議会            | ・東京都計画高速道路調査特別委員会の設置を決定  |  |
| 昭和 32 年 8 月 22 日  | 第1回特別委員会                   | ・路線選定の趣旨、都案と首都建設委員会勧告案との対比等の説明<br>・河川埋立を避け、干拓した道路を百年に一度の大雨時に河道化        | 高速道路調査特別委員会                            |
| 昭和 32 年 9 月 9 日   | 第3回特別委員会                   | ・河川干拓の是非を審議(具体的な意見出ず)  | 〃                                      |
| 昭和 32 年 10 月 9 日  | 第5回特別委員会                   | ・日本橋区間の堀割案等は小委員会を設けて専門的に検討   | 二つの小委員会の設置決定                           |
| 昭和 32 年 10 月 18 日 | 第1回小委員会                    | ・高速道路網構成などを審議  | 路線、線形、構造等小委員会                          |
| 昭和 32 年 10 月 23 日 | 第2回小委員会                    | ・高速道路網の全体案を容認し、周辺部の路線計画検討を要望   | 〃                                      |
| 昭和 32 年 10 月 31 日 | 第3回小委員会                    | ・河川を干拓した場合の排水処理方法等の技術的な質疑応答  | 〃                                      |
| 昭和 32 年 11 月 8 日  | 第4回小委員会                    | ・神田川、外濠川等の干拓の是非<br>・日本橋川の高架・堀割案の比較                                     | 〃                                      |
| 昭和 32 年 11 月 18 日 | 第5回小委員会                    | ・赤坂離宮等の景観上の議論  | 〃                                      |
| 昭和 32 年 11 月 22 日 | 第6回小委員会                    | ・日本橋川や神田川の干拓利用に固執しないように要望意見<br>・英国大使館前ほかの高架方式の変更                       | 〃                                      |
| 昭和 32 年 11 月 29 日 | 第6回特別委員会                   | 希望意見：外濠と日本橋川利用区間<br>・神田川との治水問題を検討のうえ可能ならば川床を通過<br>・高架式の採用では国鉄との交差方式を検討 | ・二つの小委員会報告<br>・委員会からの希望意見を付す           |
| 昭和 32 年 12 月 9 日  | 東京都計画地方審議会<br>特別委員会報告書 報告  | 付帯意見<br>・外濠と日本橋川を利用する区間は治水上の関連を検討<br>のうえ可能ならば川床を通す                     | ・都市高速道路網計画案の決定<br>・特別委員会からの希望意見を<br>付す |
| 昭和 33 年 4 月 14 日  | 首都圏整備審議会から<br>首都圏整備委員会への答申 | ・用地確保が容易な地帯(河川、運河等)を考慮<br>・河川の利用は治水を考慮<br>・構造が都市美を疎外しないこと              |  |
| 昭和 33 年 7 月 4 日   | 告示第2号                      | ・首都圏整備審議会答申と同一内容   | 首都圏整備委員会                               |
| 昭和 33 年 10 月 24 日 | 第7回特別委員会                   | ・日本橋川は干拓せず高架式とすることで承認  | 高速道路調査特別委員会                            |
| 昭和 33 年 12 月 10 日 | 第100回 東京都計画地方審議会           | ・都市高速道路計画を原案どおり議決<br>ただし、築地川・楓川区間ほか一部区間を保留<br>・都市高速道路特別委員会の設置決定        | 昭和33年12月5日<br>建設大臣から付議                 |
| 昭和 34 年 1 月 20 日  | 第1回特別委員会                   | ・保留された築地川から楓川区間の審議   | 都市高速道路特別委員会                            |
| 昭和 34 年 2 月 4 日   | 第2回特別委員会                   | ・築地川干水反対等の地元陳情の聴取  | 〃                                      |
| 昭和 34 年 2 月 24 日  | 第3回特別委員会                   | ・地元反対意見について審議  | 〃                                      |
| 昭和 34 年 3 月 20 日  | 第4回特別委員会                   | 〃  | 〃                                      |
| 昭和 34 年 7 月 28 日  | 第5回特別委員会                   | ・築地川、楓川埋立及びトンネル化のトンネル化案の審議   | 〃                                      |
| 昭和 34 年 8 月 3 日   | 第6回特別委員会                   | ・計画案を附帯意見を付して原案どおり承認   | 〃                                      |
| 昭和 34 年 8 月 7 日   | 第102回 東京都計画地方審議会           | ・都市高速道路計画案を原案どおり承認 ただし、保留部分<br>に関し地元関係住民と極力円満に処理するよう万全に措置              | 昭和34年8月8日<br>建設大臣へ答申                   |
| 昭和 34 年 8 月 18 日  | 告示第1533号                   | ・東京都計画街路に都市高速道路を追加   | 建設省                                    |

※ 表中の赤字箇所は、本文中で言及した首都高による河川利用に係る主な事項を示している。

したことは、次のとおりである。

現在の日本橋川における首都高の高架橋形式は、各種文献を比較検討の結果、日本橋川を干拓した恒久的な高速道路化や首都高が平常時の河道を利用する堀割形式の採用について、河川管理者からの異議に加えて道路管理者自らが治水面での危険性などを認識し、高架橋形式を採用したことが明らかになったと考える。

また河川を道路として利用する計画思想は、当時の社会背景を勘案すれば行政として止むを得ぬ判断であったとも考えられるが、今後のまちづくりや河川管理にあたっては、為政者に対して高い見識と時流に流されない長期的な展望に基づく高度な判断が求められていることが伺える重要な教訓となっている。

日本橋周辺では現在、2020 東京オリンピックに向けて数多くの都市再開発事業が進行中であり<sup>24)</sup>、首都高の大規模更新事業に伴う地下化検討が進められている<sup>2)</sup>。奇しくも現在の首都高は、昭和 30(1955)年代の社会情勢を背景として 1964 東京オリンピック関連で河川上空に架設されたものであるが、次期 2020 東京オリンピックを契機とする再開発機運と呼応し、日本橋川上空からの高速撤去が検討されるに至った。沿線再開発では図-6



図-6 日本橋地区再開発と沿川との一体整備案<sup>17)</sup>

出典：国家戦略特区・東京都市再生分科会資料に加筆

に示す日本橋と日本道路元標の景観復元、並びに周辺地域を含む河川空間や環境面の向上といった各種事業が検討されている<sup>17)</sup>。特に今回の首都高地下化計画は、従来の大規模修繕事業等と比べて単に都市施設としての高速道路の機能更新に留まらず、新たな再生特区等の法制度を活用して沿川の再開発事業と一体となった河川環境の向上をも考慮している点で大きく異なっている。

今後は河川が極めて重要な治水施設であり、かつ都市における貴重な公共空間であることに留意しつつ、銀

座・日本橋と云う首都中心部の賑わいや河川を活かした水辺・都市環境の向上に資する様々な施策を実施していくことが、新たな河川と街並みとの良好な関係性の確保において極めて重要であると考えられる。

## 付録

※1 当該図書は河川法に基づく政令である工作物設置許可基準(案)の解説書として発行されたものである。当時、著者は建設省河川局治水課課長補佐の職席において同案のとりまとめを担当し、その内容は全ての地方建設局の河川管理課長会議での討議、また河川局や土木研究所等を含めた検討会を通じて集約されたと明記されている。さらに、職員が職務に関連する内容を公表する場合には、国家公務員法及び関係法規に基づく手続き等が課されている。よって、当該図書は建設省における政令試案に対し、組織の意向を反映した解説書として刊行されたと解することができる。

※2 これらの議事録は、東京都公文書館において閲覧可能である。ただし、東京都情報公開条例(平成11年3月19日・条例第5号)、東京都個人情報の保護に関する条例(平成2年12月21日・条例第113号)等の規程に基づき、理事者側を除く発言者等の詳細を公表しないことを条件として、当該文書の利用が認められている。

※3 本文献は査読論文としての信頼性を有しているが、証言の時代背景に一部矛盾が生じていると考えられる。GHQと云う組織は法令上、昭和27(1952)年のサンフランシスコ講和条約の発効に伴って活動を停止しており、証言にある昭和32年当時は既に存在しない組織である。一方、実際は昭和30(1955)年代においても日本政府や東京都として、在日米軍司令部(駐留米軍)の意向を無視できない状況であったと考えられる。当該計画案の熟度から考察すれば、昭和26(1951)年には既に東京都が各種調査を実施していること、また山田が東京都に着任した昭和30年以前にも建設省等において東京の都市計画に関与しており、首都高計画に関してその当時からGHQと折衝を重ねていた、と解するのが妥当と考えられる。

※4 当該図書は座談会形式により、元東京都首都整備局長が発言者、東京都技監(副知事級)経験者などが聞き役、現役(当時)の東京都幹部職員が記録・編集を行ったものである。一方、地方公務員法第34条(秘密を守る義務)ほか、東京都のコンプライアンス遵守規程では、職員が職務上で知り得た内容についての公開には退職後であっても任命権者の許可を得るものとされている。よって、本件は法令上の任命権者自らが編集・発行している点において許諾済みであり、発言内容に責任を有する記録と同等に位置づけられると判断できる。

## 参考文献

- 1) 日本橋川に空を取り戻す会(日本橋みち会議)：平成18年2月14日 配付資料、国土交通省、2006。
- 2) 首都高日本橋地下化検討会：第1回 議事録・資料、国土交通省、2017。
- 3) 東京都都市整備局都市づくり政策部：平成30年3月12日指定(11)日本橋川沿い地区(約5.3na)、街並み景観重点地区の指定について、2018、(2018.03.15閲覧)。  
<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kenchiku/juten/index3.html>
- 4) 高橋達也、吉川勝秀、山本有二：水辺からの都市再生に関する研究報告、リバーフロント研究所報告、第16号、pp.198-205、2005。
- 5) 河川審議会都市内河川小委員会：河川を活かした都市の再構築の基本的方向 中間報告、建設省、1998。
- 6) 中村晋一郎、沖大幹：36答申における都市河川廃止までの経緯とその思想、水工学論文集、第53巻、pp.565-570、2009。
- 7) 堀江興：東京の高速道路計画の成立経緯、土木計画学研究・論文集、No.13、pp.1-22、1996。
- 8) 篠原修：首都高速道路の計画と設計思想、土木計画学研究・論文集、No.2、pp.37-44、1985。
- 9) 新谷洋二：首都高速道路の路線計画に関する史的研究(前編)、高速道路と自動車、第23巻第1号、pp.34-39、1980。
- 10) 新谷洋二：首都高速道路の路線計画に関する史的研究(後編)、高速道路と自動車、第23巻第3号、pp.21-27、1980。
- 11) 寺本義男、中橋宏、野元弘：河川を利用した半地下式高速道路の計画について、第6回日本道路会議論文集 第5部会、pp.794-795、1961。
- 12) 石井雄三、吉川勝秀：都市形成における交通・河川との関係の把握と都市再生の研究、平成21年度 日本大学理工学部学術講演会予定稿、pp.420-421、2009。
- 13) 縄田照美：Ⅱ編・工作物設置基準(案)の解説、解説・河川管理施設等構造令(案)、山海堂、pp.169-171、1973。
- 14) 石原成幸、高崎忠勝、河村明、天口英雄：東京・日本橋川における首都高速道路の高架構造決定に至る背景について—山田正男の証言並びに関連資料との整合性から辿る—、水文・水資源学会 2015 年度研究発表会 講演会要旨集(P38)、pp.186-187、2015。
- 15) 東京都：荒川水系 神田川流域河川整備計画、平成28年3月、2016。
- 16) 首相官邸：都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の一覧【特定地域】東京都心・臨海地区、内閣府地方創生推進事務局、(2018.02.16閲覧)。  
[https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiki/toshisaisei/kinkyuseibi\\_list/](https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiki/toshisaisei/kinkyuseibi_list/)
- 17) 内閣府：都市再生特別地区(日本橋一丁目中地区)都市計画の概要、国家戦略特別区域会議 国家戦略特別区域会議(平成29年8月14日)、(2018.02.16閲覧)。



<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiki/kokusentoc/tokyoken/tokyotoshisaisai/dai12/shiryou1.pdf>

- 18) 国土交通省：河川敷地占用許可準則の一部改正について（平成28年5月30日・国水政第34号，国土交通省水管理・国土保全局長通知），2016.
- 19) 東京都：東京都景観条例，平成18年10月12日，条例第136号，東京都例規集，2006.
- 20) 中央区：中央区地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例，平成5年7月1日，中央区条例第18号，中央区例規集，1993.
- 21) 津久井美智江：The Face トップインタビューVol.70 首都高速道路株式会社 代表取締役社長 菅原秀夫さん，都政新聞 平成25年10月20日号，都政新聞社，2013.
- 22) 伊東 真一：日本橋の空を取り戻せ 首都高地下化に動き，ニュース・プラス 2017年7月31日，JAF Media Works，(2018.02.16 閲覧). <http://jafmate.jp/blog/news/170725-1.html>
- 23) 東京都オリンピック準備局：首都高速道路，東京都オリンピック時報，第1巻第3号，pp.4-8，1960.
- 24) 建設省：東京都市計画都市高速道路に関する基本方針 昭和32年7月20日，建設省，1957.
- 25) 東京都建設局：東京都市計画都市高速道路網計画案，東京都市計画高速道路調査特別委員会報告書，東京都建設局都市計画部，1958.
- 26) 首都建設委員会：首都建設 1952-1953，首都建設委員会報告，pp.23-27，1952.
- 27) 日本文化会議：都市形成と首都高速道路，都市形成と首都高速道路に関する調査報告書，pp.52-54，pp.61-67，1984.
- 28) 水辺再生研究会：「日本橋地域における水辺空間を活かしたまちづくり」に向けた提言，日本橋再生推進協議会，2008.
- 29) 東京市：東京市（中部）河川水路並橋梁一般図，東京都土木技術支援・人材育成センター所蔵，1937.
- 30) 東京都首都整備局都市計画部：第一回河川下水道調査特別委員会，東京都市計画地方審議会・河川下水道調査特別委員会資料（其の三）速記録抜粋，1961.
- 31) 東京都環境局：写真集 水質汚濁，写真集記録「東京の公害」，(2018.02.16 閲覧).  
<http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/data/photo/scenery/water/index.html>
- 32) 東京都オリンピック準備局：河川の浄化，東京都オリンピック時報，第1巻第5号，pp.4-7，1961.
- 33) 東京都市計画地方審議会：第92・100・102回 東京都市計画地方審議会議事録，東京都，1957～1958.
- 34) 東京都市計画地方審議会：第1回～第7回 高速道路調査特別委員会議事録，東京都，1957～1958.
- 35) 東京都市計画地方審議会：東京都市計画地方審議会 第1回～第6回 高速道路調査特別委員会 線形等小委員会議事録，東京都，1957.
- 36) 東京都市計画地方審議会：第1回～第6回 都市高速道路特別委員会議事録，東京都，1958.
- 37) 首都高速道路公団：公団の創立，首都高速道路公団二十年史，pp.3-19，1979
- 38) 首都高速道路公団：当初事業の推進，首都高速道路公団二十年史，pp.55-66，1979.
- 39) 五十嵐醇三：首都高速道路の実施に関連する問題点，新都市，第15巻3月号（首都高速号），pp.7-8，1961.
- 40) 岸井隆幸：日本橋・首都高速道路，そして日本橋の再生，にはほんのかわ，第115号，pp.9-10，2007.
- 41) 鈴木信太郎編：東京の都市計画に携わって - 元東京都首都整備局長・山田正男氏に聞く - ，東京都新都市建設公社，pp.78-90，2001.

(2018. 4. 9 受付)

## STUDY ON THE PROGRESS AND PLANNING OF SHUTOKO EXPRESSWAY OVER THE NIHONBASHI RIVER

Shigeyuki ISHIHARA, Akira KAWAMURA, Tadakatsu TAKASAKI  
and Hideo AMAGUCHI

The Nihonbashi River is a branch of the Kanda River which is classified as a Class A river managed by the Tokyo Metropolitan Government. The 1964 Tokyo Olympic Games was an opportunity to advance the construction of the Shutoko (Metropolitan) Expressway over the Nihonbashi River and the Nihonbashi Bridge. The Nihonbashi and Otemachi areas are currently undergoing redevelopment projects in preparation for the 2020 Tokyo Olympic Games.

To redevelop and improve the Nihonbashi River environment, a section of the Shutoko Expressway is planned to be relocated underground. Integration with the large scale private developments in the National Strategic Special Zones is being sought, based on Special Urban Reconstruction Law.

This paper investigates the design philosophy for river control concerning the plans for the Shutoko Expressway construction over the Nihonbashi River at the time of the 1964 Olympic Games. Furthermore, this paper provides an overview of the differences in the urban river environment policies between 1964 and the present time.