



Title	国際浅草学における「江戸から東京への連続性」と新東京タワーの非連続性
Author(s)	山下, 洋史
Citation	明大商學論叢, 91(1): 247-256
URL	http://hdl.handle.net/10291/7254
Rights	
Issue Date	2009-02-28
Text version	publisher
Type	Departmental Bulletin Paper
DOI	

<https://m-repo.lib.meiji.ac.jp/>

国際浅草学における 「江戸から東京への連続性」と 新東京タワーの非連続性

On Continuousness from Edo to Tokyo in “International Asakusa
Research” and Non-Continuousness of New Tokyo Tower

山下 洋史
Hiroshi Yamashita

目 次

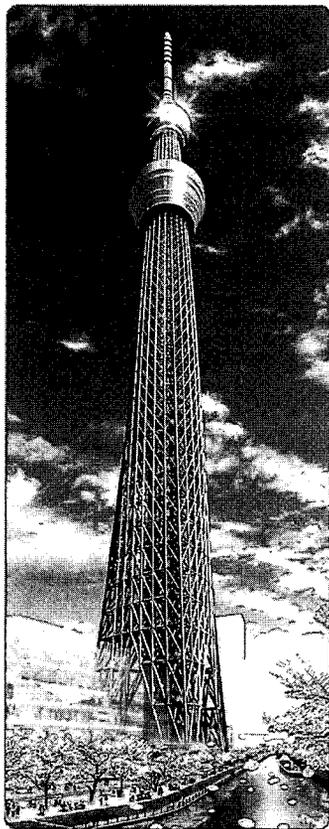
1. はじめに
2. 浅草の交通・観光と明治大学「国際浅草学」プロジェクト
3. 押上・業平橋地区と両国・錦糸町地区の現状
4. 江戸から東京への連続性と非連続性
5. 「江戸から東京」のカスタロフィー・モデル
6. 新東京タワーの概要と近接地域の変化（非連続性）
7. 墨田区と台東区のコラボレーションによる「押上・業平橋～浅草」地域の活性化
8. おわりに

1. はじめに

新東京タワーの建設地と名称が、正式に決定した。建設地は、墨田区の押上・業平橋地区であり、名称は「東京スカイツリー」である。この建設地は、典型的な東京の「下町」であり、どちらかと言えば東京の中では近代化が遅れていた地域である。こうした特徴は、逆に古き時代の名残りを多く残した地域であることを意味し、この地域では江戸から東京へと連続的に変化してきたプロセスを垣間見ることができる。

筆者ら[1]は、「国際浅草学」研究の中で、上記のような下町の特徴を「江戸から東京への連続性」と呼んでいる。その上で、江戸から現在の東京に至るプロセスにおける、山の手「非連続性」と浅草の「連続性」を示唆すべく、「江戸から東京」のカスタロフィー・モデルを提案している。これにより、江戸時代の浅草と現在の浅草との近代的発展性の差異は小さいが、江戸時代の山の手と現在の山の手との差異は非常に大きいこと（非対称性）を指摘している。

本研究は、こうした「下町における江戸から東京への連続性」が、新東京タワーの建設により、



出典：<http://www.rising-east.jp/top.html>

押上・業平橋地区、さらにはそれに隣接する浅草地区や両国・錦糸町地区においてどのように変化していくかについて検討するものである。これは、新東京タワー建設がこれらの地域において非連続的な変化をもたらすのではないかという考え方を意味する。

そこで、まず浅草の観光と明治大学「国際浅草学」プロジェクトの活動を紹介します。押上・業平橋地区と両国・錦糸町地区の現状を概観する。次に、浅草における「江戸から東京への連続性」を論じた筆者ら[1]の先行研究の議論を整理し、「江戸から東京」のカタストロフィー・モデルを紹介する。さらに、この先行研究を基礎に、新東京タワー建設により墨田区の押上・業平橋地区および両国・錦糸町地区において予想される変化について検討し、その際の「非連続性」を示唆する。最後に、上記「国際浅草学」プロジェクトとしての立場から、新東京タワーが浅草に与える相乗効果（シナジー）、および隅田川を挟んで接する墨田と台東両区のコラボレーションにより新東京タワーと浅草という互いの観光資源を活かし、観光客にとって魅力的な地域をデザインすべきことを指摘し、本稿の議論をまとめることにする。

2. 浅草の交通・観光と明治大学「国際浅草学」プロジェクト

浅草は、東京の東部（下町）に位置し、上野とともに東京で最も早くから都市化が進んだ地域である。このことは、日本で最初の地下鉄が浅草と上野の間に開通したことにも端的に表れている。

また、浅草は東京において最も代表的な観光スポットと言って良いであろう。とりわけ、海外からの観光客にとっては、東京のみならず日本の代表的な観光スポットとして位置づけられている。浅草には、雷門・浅草寺・仲見世・隅田川等、多くの観光客を引き付けるような風景や江戸の文化が存在し、過去と現在が共存した独特な雰囲気を作り出しているのである。筆者ら[1]は、このように浅草が多くの観光客、特に海外からの観光客を引き付ける要因を、交通面から見た浅草の地理的位置づけと、「江戸から東京へ」の流れの中で発する浅草の異質性の両面から論じている。

交通面から浅草の位置づけを考えた場合に重要な点は、日光・鬼怒川といった観光地の基点となっていることである。前述のように、浅草自体が日本の代表的な観光スポットであるが、この

浅草から日光・鬼怒川といった観光地に向うのである。とりわけ、日光は浅草と同様に、海外からの観光客にとって魅力的な地域であり、多くの外国人が訪れている。すなわち、浅草と日光がセットになって、海外からの観光客を引き付けているのである。こうした相乗効果が、浅草に対する海外での知名度を高めると同時に、浅草の国際性を生み出す要因となっている[1]。

さらに、東武伊勢崎線（日光線）沿線の埼玉県東部と群馬県・栃木県に住む人たちが東京を訪れる際の玄関口ともなっている。東京の私鉄で最も路線距離の長い東武伊勢崎線・日光線のターミナルとなっているのである。そのため、浅草ではこれらの地域の方言が多く聞かれ、下町の住民と同様に、これらの地域に住む人たちにとって身近な存在である。また、浅草でショッピングを行う人たちも多い。

しかしながら、こうしたターミナルとしての役割は急速に低下しつつある。その一つの要因は、東武伊勢崎線（日光線）と地下鉄日比谷線や半蔵門線との相互乗り入れにある。日比谷線の場合は北千住から、半蔵門線の場合は曳舟から、それぞれ地下鉄に乗り入れてしまい、浅草は通らないのである。もう一つの要因は、北千住が実質的に東武伊勢崎線・日光線のターミナルとしての役割を果たすようになり、浅草の地位が低下したことである。北千住以北の駅から都心に向う際、浅草を経由せずに、北千住から常磐線・日比谷線・千代田線を利用した方が、所要時間が大幅に短縮され便利である。さらに、つくばエクスプレスの開業により、ショッピング拠点としての北千住の性格が強化されたことも、ターミナルとしての北千住の地位向上と浅草の地位低下につながっている。

一方、明治大学では、浅草の持つ上記の国際性をふまえ、台東区と共同で「国際浅草学」の研究プロジェクトを立ち上げ、2007年11月に海外から多くの日本研究者を招いた国際シンポジウムを開催している。浅草には、「はじめに」でも述べたように、現在も江戸の文化が残っており、過去と現在が共存している。また、上記のような観光スポットとしての「光」の側面（正の側面）と、山谷に代表されるような多くの人々が敬遠する「陰」の側面（負の側面）を有している。一方で、こうした負の側面が社会的には魅力ともなっている。これらが、浅草の多様性を生み出し、研究対象としての魅力となっているのではないと思われる。こうした多様性・異質性が、まさに「国際浅草学」研究を展開することの動機づけともなっているのである。

3. 押上・業平橋地区と両国・錦糸町地区の現状

押上・業平橋も両国・錦糸町も、東京東部（下町）の墨田区に位置し、浅草と同様に古き時代の名残りを多く残した地域である。また、墨田区役所の最寄り駅は「浅草」であり、隅田川を挟んで浅草と向かい合っている。このように、区役所の位置する墨田区の向島地区は、江戸時代から現在に至るまで、隅田川をシェアしながら浅草とともに歩んできたのである。

押上・業平橋地区は、墨田区役所から徒歩で10分ほど、浅草からでも15分ほどの近距離にあり、ここに新東京タワーが建設されることは、押上・業平橋地区のみならず墨田区の両国・錦糸

町地区や台東区の浅草にとっても大きな変化である。東武伊勢崎線の押上駅と業平橋駅は東武鉄道が同一駅として取り扱っていることからわかるように、概ね一体化した地域として位置づけることができる。また、押上駅前には京成電鉄の本社が、業平橋駅前には東武鉄道の本社が、それぞれ置かれている。両駅は非常に近い距離にありながら、乗換えができなかったため、乗降客数が少なく、地域活性化には結びついていなかった。このことが、昔ながらの下町の風景を残す要因ともなっていた。そういった意味で、浅草の繁華街とは異なる、下町の典型的な地域として位置づけることができるのである。

一方、両国は国技館・江戸東京博物館や隅田川の花火大会等、浅草と同様に、江戸時代からの下町を代表する文化の中心地であり、錦糸町は現在の下町を代表する商業地である。そういった意味で、両国も錦糸町も商業施設が多く、押上・業平橋地区とは対称的な性格を有しているが、この地域の勢力が両国から錦糸町へとシフトする傾向にある。どちらかといえば、錦糸町が発展し、両国は衰退する方向に向かっているのである。地理的には、押上・業平橋地区に近いのも錦糸町であり、新東京タワーの建設によってこうした傾向がさらに強まるのではないかと思われる。

以上のように、新東京タワーの建設は、押上・業平橋地区や両国・錦糸町地区をはじめとして、墨田区全体に、そして浅草にも変化をもたらすことが予想される。とりわけ、地方や海外からの観光客の獲得は、墨田区の地域活性化に貢献する可能性を秘めている。一方で、こうした変化がこれまでの下町の町並みを破壊し、下町の良さが失われていく危険性も併せ持っている。いずれにしても、新東京タワーの建設は、下町における「江戸から東京への連続性」に対して、新たに「非連続性」を注入するものであり、地域にとって好ましい方向で非連続性が注入されるよう、事前の十分な計画と準備が必要である。本研究は、そのための一助となるべく、上記の「非連続性」とその影響（正負両面）を検討しようとするものである。

4. 江戸から東京への連続性と非連続性

明治維新直後に、東京で最も早くから都市化の進んだ地域が浅草である。浅草のみならず、神田・上野・両国・向島等、下町は「庶民の街」として山の手よりも早くから都市化が進んだ。それは、江戸時代からすでに下町が浅草を中心に町人の街としての性格を有しており、かつ明治時代に入ってから当初、銀座・日本橋とともに浅草・上野が商業の発展を支えたからである。

一方、現在の下町、とりわけ浅草を考えてみると、決して東京で最も進んだ地域とはいえないが、このことは江戸時代や明治時代の「古さ」を多く残していることに起因している。浅草は、江戸時代や明治時代の名残りを多く残し、江戸の庶民文化を現在へと引継いでいるのである。そういった意味で、下町・浅草は江戸から東京へと緩やかに「連続的」に推移してきた地域・街であり、東京におけるこうした異質性が我々の「国際浅草学」研究の基盤となっている。

これに対して、江戸時代から明治維新直後の山の手、特に渋谷や池袋は、武蔵の単なる農村であり、都市化は全く進んでいなかった（新宿を含めて考えてもよいが、新宿は江戸時代から「新

しい宿場町」としての性格を有しており、この点で浅草にやや近い位置づけとなるため、ここではあえて「渋谷や池袋」とした)。また、江戸時代の特筆すべき文化も存在しなかった。さらに、明治時代初期も、浅草や上野と比較すると、明らかに都市化が遅れていた。

しかしながら、その後の東京の近代化とともに、山の手の渋谷や池袋は「武蔵の単なる農村」から脱皮して急速に発展し、東京を、そして日本をリードする地域へと（非連続的に）変貌したのである。渋谷と池袋は、浅草と同様に、大手私鉄路線のターミナルであるためそこに百貨店が置かれ、乗り換え客を中心としたショッピング拠点として大きく発展した。しかし、こうしたターミナルとしての性格において、浅草との決定的な違いが存在する。それは、浅草とは異なり、①複数の大手私鉄が乗り入れていることと、②山手線と接していることである。とりわけ①の要因が③複数の百貨店を生み出し、これらの①～③が相乗的に渋谷と池袋の急速な発展を支えたのである。この点については、新宿も当然のことながら同様である。

以上のことをふまえ、筆者ら[1]は、山の手、とりわけ渋谷や池袋が江戸から現在の東京への発展過程で「非連続的」な変貌を遂げたことを指摘している。すなわち、単なる農村であった江戸時代の性格を破棄することにより都市化・近代化が急速に進展し、現在の渋谷や池袋が形成されたのである。

5. 「江戸から東京」のカタストロフィー・モデル

筆者ら[1]は、下町（浅草）の連続性と山の手（渋谷・池袋）の非連続性を、1つのモデルとして記述すべく、図1のような「江戸から東京のカタストロフィー・モデル」を提案している。このモデルにおいて、状態変数（高さ）は近代的発展性、平常要因（奥行き）は時代（手前が江戸時代で奥が現在）である。また、分裂要因（左右）は東京の地域で、左が下町、右が山の手である。この分裂要因に注目した場合、最も左に位置する地域が浅草であり、最も右に位置する地域が渋谷や池袋である。

図1のモデルにおいて、左半分の領域には浅草をはじめとして、新東京タワーの建設される押上・業平橋や、上野、両国・錦糸町、北千住、銀座・日本橋・神田等の各地域が位置する。一方で、右側には渋谷・池袋に代表される山の手の各地域（原宿・表参道・六本木・新宿・日比谷・四谷・田園調布等）が位置する。これらの位置づけは、このモデルが江戸時代から現在までを対象としているために、また各地域の有する多面的な性格のために、それほど単純なものではないが、概ねこうした

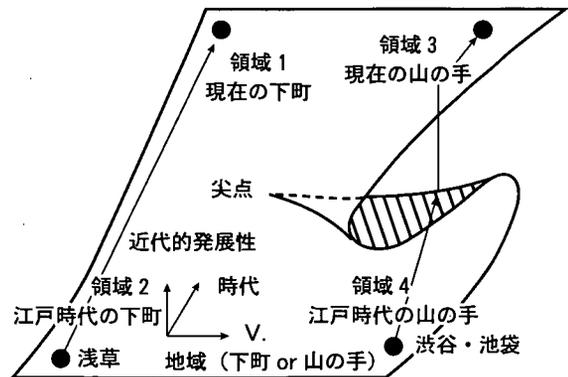


図1 「江戸から東京」のカタストロフィー・モデル

位置づけができるのではないと思われる。ただし、本研究は新東京タワー建設に焦点を当てた「国際浅草学」の一環としての研究であるため、以下では浅草・押上・業平橋・両国・錦糸町（下町）およびその対比としての渋谷・池袋（山の手）に焦点を絞った議論を展開していくことにする。

図1の4つの領域において、最も「近代的発展性」が高いのは領域3（現在の山の手）であり、次いで領域1（現在の下町）、領域2（江戸時代の下町）の順で、最も低いのが領域4（江戸時代の山の手）である。したがって、領域1と領域2の差は比較的小さいのに対して、領域3と領域4の差は非常に大きく、ここに図1のモデルの「非対称性」が存在する。すなわち、下町では江戸時代から現在までの変化が比較的小さいのに対して、山の手では変化が大きいのである。

ここで、下町、とりわけ浅草と、渋谷・池袋のカタストロフィー曲面上での動きを見てみると、下町（浅草）は江戸時代から現在にかけて緩やかに連続的に変化していったが、渋谷・池袋は「非連続的」に大きく変化していったことがわかる。浅草は、江戸時代から都市化が進んでおり、また現在においても江戸の文化を残し、近代的発展も停滞気味であることが変化を相対的に小さくしているのに対して、渋谷・池袋は領域4から領域3へと「ジャンプ」したのである。このジャンプがカタストロフィー・モデルの特徴であり、これは尖点の右側の領域で発生し、左側の領域では発生しない。こうしたジャンプは、渋谷・池袋が「古い江戸」を破棄して劇的な発展を遂げたことを意味し、現在の渋谷・池袋には江戸時代の面影はほとんど残っていないことを示している。東京になってから西洋文化を基礎に急激に発展し、現在では経済大国日本の象徴となったのである。

図1のモデルにおいて、もう1つ重要な示唆がある。それは、領域4から領域3へのジャンプが遅れて発生することである。こうした遅れは、カタストロフィー理論において「遅れの規約」と呼ばれる。この遅れの規約により、山の手では明治維新直後、発展（都市化・近代化）が遅れたことが、カタストロフィー曲面上（領域4）に記述される。一方で、尖点よりも左側の領域に位置する下町では、こうした遅れは生じずに、明治維新直後から都市化・近代化が緩やかに連続的に進んでいった。そういった意味で、図1のモデルにおける「ジャンプ」と「遅れの規約」の側面での浅草と渋谷・池袋との対比は、江戸から現在に至る過程での両者の違いを示唆するものである。

6. 新東京タワーの概要と近接地域の変化（非連続性）

新東京タワーは、墨田区の押上駅と業平橋駅の間、東武鉄道と北十間川に挟まれた地域に建設される世界一の高さ（約610m）のタワーであり、新たな東京のシンボルとして、また下町の地域活性化の起爆剤として、多くの期待と注目を集めている。この概算事業費は、約500億円であり、350mの高さの第1展望台と450mの第2展望台に加え、放送施設や店舗・レストラン等で構成されている。

新東京タワー Rising East Project [3] の公式サイト (<http://www.rising-east.jp/top.html>)によれば、「1. 地域とともに活力のある街づくりに貢献」「2. 時空を越えたランドスケープの創造」「3. 防災面での安心と安全の提供」をその基本理念とし、次のような開発ビジョンを掲げている。

都市文化創造発信拠点：世界一のタワーをシンボルに、ものづくりの伝統や、放送通信メディアとの連携で、コンテンツ、ファッション、ライフスタイル、アートなど様々な都市文化を創造し、発信する街へ。

都市型コミュニティ拠点：周辺や沿線の都市型生活者に、充実した生活インフラを提供し、環境に優しく、地域防災拠点としての機能をもつ、コミュニティの豊かさを実感できる街へ。

都市型観光の広域交流拠点：タワーのある街の集客力により、世界中から、あらゆる世代の人々が訪れ、ふれあい、歩いて楽しめる都市型の国際観光スポット。周辺エリアとも連携した広域交流の街へ。

出典：<http://www.rising-east.jp/gaiku/index.html>

ここで注目すべき点は、上記の基本理念1の「地域とともに活力のある街づくりに貢献」において「浅草や錦糸町、両国などの広域集客拠点に隣接し、交通利便性に恵まれた立地ポテンシャルを生かし、世界一の観光タワーを中核とした大規模複合開発により、地域とともに東東京エリアの新たな交流、観光、産業拠点を形成し、地域社会の活性化を牽引するとともに、国際観光都市東京の実現に貢献します」と述べ、また基本理念2の「時空を越えたランドスケープの創造」において「江戸期の景観を代表する隅田川を背景に、日本の伝統的な美意識のもと最新技術を駆使して造形した意匠により、足元の北十間川から連なる水の系が織り成す情景や下町の粋な雰囲気と融合し、他の地区にはない、時空を超えたランドスケープを創造します」としている点である。なぜなら、基本理念1は本研究における「押上・業平橋～浅草」地域および墨田区の両国・錦糸町地区の活性化に対応し、基本理念2は本研究における「江戸から東京への連続性」に対応しているからである。

一方で、基本理念1の「世界一の観光タワーを中核とした大規模複合開発」と基本理念2の「最新技術を駆使して造形した意匠」は、上記の連続性に対して本研究の注目する「非連続性」を意味する。そして、基本理念2の「下町の粋な雰囲気と融合」は、上記の連続性の中に新たな非連続性を注入する際に両者の調和を図ることを示している。すなわち、新東京タワーは、これまで江戸期の景観を残しながら江戸から東京へと連続的に推移してきた下町に、渋谷や池袋がそうであったように非連続的な変化をもたらすのである。

以上のことをふまえると、新東京タワーは、基本理念にある「下町の粋な雰囲気と融合し、他の地区にはない、時空を超えたランドスケープを創造する」ものであり、日本の伝統と最新技術

が調和した新たな東京、そして日本のシンボルとなりうることがわかる。しかしながら、こうした調和が基本理念や開発ビジョン通りにいかない場合、新東京タワーの「非連続性」が、伝統的な下町の良さを破壊してしまう危険性も内包している。そういった意味で、新東京タワー建設に当たって、地域としての十分な検討が必要であり、押上・業平橋地区のみならず、浅草や両国・錦糸町地区を含めた地域活性化デザインが求められよう。そこで、次節では「国際浅草学」としての立場から、「押上・業平橋～浅草」地域の活性化について検討していくことにする。

7. 墨田区と台東区のコラボレーションによる「押上・業平橋～浅草」地域の活性化

浅草は、新東京タワー建設予定地から、電車で5分弱、徒歩でも15分ほどの至近距離にある。その間には、墨田区役所と隅田川が位置する。また、浅草の持っている観光客（特に海外観光客）の集客力を考えると、新東京タワーを訪れる観光客の多くが、浅草にも立ち寄るのではないかとと思われる。これとは逆に、浅草を訪れる観光客の多くが、新東京タワーにも立ち寄ることになり、至近距離にある両地区の間に新たな人の流れが生じることが予想される。すなわち、新東京タワー建設により浅草にも波及効果が生まれるのである。

現在、墨田区において進められている「観光まちづくり総合交通戦略」でも、両地区の間に人力車やレンタサイクル、さらには河川交通等、ユニークな交通手段を導入することが検討されているようである。こうした観光面での取組は、これまで培ってきた浅草の集客力と、新たに生まれる新東京タワーの集客力とのシナジーを生み出す可能性を秘めており、そのための両地区、そして墨田区と台東区とのコラボレーションが期待されるのである。

一方で、行政的には両地区は墨田区（押上・業平橋）と台東区（浅草）に分かれており、このことが上記のコラボレーションをやや難しくしている。それは、墨田区の行政にとっては新東京タワーから浅草への人の流れよりも区内の錦糸町や両国への流れを優先せざるを得なく、また台東区の行政にとってはこれまで浅草でお土産を買っていた観光客が新東京タワーに行ってからお土産を買うようになってしまうのではないかという不安が存在するからである。浅草寺と雷門は簡単に見るだけで、すぐに新東京タワーに行ってしまうのではないかという不安である。

しかしながら、現在の激しい市場競争の中、多くの企業が他の企業との提携を結び、単独企業ではなく「企業群」として激しい市場競争に立ち向かっている状況と同様に、行政もこうしたコラボレーションが必要な状況になっているように思われる。こうした考え方にに基づき、筆者らは「ガバナンスチェーン・マネジメント (GCM)[2]」のコンセプトを提示している。このコンセプトは、企業におけるSCM (Supply Chain Management) のコンセプトを行政へと拡張したものであり、組織の壁を越えたコラボレーションによる市民満足 (CiS; Citizen Satisfaction[2]) と行政の全体最適化をめざしている。墨田区と台東区も、新東京タワーと浅草という互いの観光資源を活かすと同時に、これらと同様に観光資源となる隅田川を挟んで接する両区のコラボー

ションにより、観光客にとって魅力的な地域をデザインすべきであろう。こうした全体最適化の思想のもとに、Win-Winの関係を築くのである。

もし、両区がそれぞれの部分最適化でなく、この地域（押上・業平橋～浅草）の全体最適化をめざすのであれば、新東京タワーのみならず、隅田公園、隅田川七福神、言問団子、長命寺の桜餅、雷門、浅草寺、仲見世、花やしき、水上バス、人力車、雷おこし、デンキブラン等、競争優位の源泉となりうる観光資源は多く、互いのシナジーを生み出す可能性は高い。これらの観光資源が構成要素となり、「押上・業平橋～浅草」地域（システム）の活性化という全体最適化が達成されるのである。その際に、両地区の「下町らしさ」、そして「江戸から東京への連続性」が地域全体に統一性を与える。

そこで、この「連続性」と「新東京タワーの非連続性」が融合した活性化システムを構築していくことが課題となる。すなわち、「江戸から東京への連続性」という全体の特性に新東京タワーがアクセントを加え、両者をシームレスに結びつけるのである。ここで注意すべきことは、主は「下町らしさ」「江戸から東京への連続性」であり、新東京タワーの先端性や非連続性はアクセントにすぎないということである。もし、これが逆転すると、地域（システム）全体の特徴が失われ、競争優位の源泉となりうる多くの観光資源が埋没してしまう。このように、連続性と非連続性という相反する特性を融合させることは容易ではないが、この困難な課題を達成したときに両者のシナジーが生み出され、地域活性化という全体最適化が実現するであろう。

8. おわりに

本研究では、筆者ら[1]の先行研究で指摘した「下町における江戸から東京への連続性」が、新東京タワーの建設により、押上・業平橋地区、さらにはそれに隣接する浅草地区や両国・錦糸町地区においてどのように変化していくかについて検討した。そこで、まず浅草の観光と明治大学「国際浅草学」プロジェクトの活動を紹介するとともに、押上・業平橋地区と両国・錦糸町地区の現状を概観し、筆者ら[1]の先行研究の「江戸から東京のカスタロフイー・モデル」を紹介した。その上で、新東京タワー建設による墨田区の押上・業平橋地区および両国・錦糸町地区において予想される「非連続性」を示唆した。

さらに、上記「国際浅草学」プロジェクトとしての立場から、新東京タワーが浅草に与える相乗効果（シナジー）を考察し、筆者らの「ガバナンスチェーン・マネジメント（GCM）[2]」のコンセプトを基に、隅田川を挟んで接する墨田区と台東区が、新東京タワーと浅草という互いの観光資源を活かし、下町の地域活性化という全体最適化をめざして「江戸から東京への連続性」と新東京タワー建設による「非連続性」を融合させることで、両者のシナジーが生み出されると同時に、Win-Winの関係が構築されることを示唆した。

こうした本研究の議論が、「国際浅草学」研究の基礎となり、下町の地域活性化のための新たな研究視座を提示するものになれば、筆者として幸いである。

〈本研究は、明治大学における「国際浅草学」研究の一環として行われたものである〉

参考文献

- [1] 金子勝一, 山下洋史: “浅草における江戸から東京への連続性”, 第40回日本経営システム学会全国研究発表大会講演論文集, 2008
- [2] 渡辺直一, 山下洋史: “ガバナンスチェーン・マネジメント (GCM) に関する研究”, 日本経営システム学会誌, Vol. 21, No. 1, pp. 17-22, 2004
- [3] 新東京タワー Rising East Project ホームページ, <http://www.rising-east.jp/top.html>