

住宅地の環境形成において環境ノイズが果たす役割についての研究 —『環境ノイズガイドマップ』の作成に向けて—

主査 宮本 佳明*1
委員 中村 勇大*2 長坂 大*3 長田 直之*4 杉山 敦彦*5

本研究は、都市計画一般に障害物あるいは異物とみなされ、近代都市計画の中心的理念であるゾーニング制が志向、誘導する景観に「雑音」や「ほころび」をもたらしていると考えられる空間エレメントを、肯定的に「環境ノイズエレメント」と名付けて、住宅地の環境形成におけるその有効性について検証したものである。

キーワード： 1) 都市計画, 2) ゾーニング制, 3) 風景, 4) 感覚地理, 5) イメージアビリティ,
6) 書き重ね, 7) レイヤー, 8) トレース, 9) 切断, 10) 加工性

A STUDY ON THE FUNCTION OF ENVIRONMENTAL NOISE IN THE FORMATION OF RESIDENTIAL AREA — For Making “Map Guides for Environmental Noise” —

Ch. Katsuhiko Miyamoto
Mem. Isamu Nakamura, Dai Nagasaka, Naoyuki Nagata and Atsuhiko Sugiyama

There are elements that we generally consider the obstacles or the foreign objects on the city planning. It is thought that those elements have caused "Noise" and "Rent" to the spectacle that the zoning which is a central idea of a modern city planning is aimed and induced. We affirmatively name them "Environmental noise element". The purpose of the research is to verify effectiveness of "Environmental noise element" in the formation of the residential area.

1. はじめに

本研究では、都市計画一般に障害物あるいは異物とみなされ、近代都市計画の中心的理念であるゾーニング制が志向、誘導する景観に「雑音」や「ほころび」をもたらしていると考えられる空間エレメントを「環境ノイズエレメント」と呼んでいる。

近年、神戸の連続児童殺傷事件をはじめとしてニュータウンを舞台として発生した様々な少年犯罪をきっかけとして、おもに社会学者の間からニュータウンの「感覚地理的寒さ」すなわち計画的にゾーニングされた「違反のない街」に特有の、スケール感、形態、素材感といった空間の情報の少なさに起因する風景の均質さが、人間心理の形成過程に与える悪影響について指摘する声がある。たとえば、宮台真司は著書『まほろしの郊外』*1の全編を通じて、郊外幻想が自明でなくなった郊外において平穏無事な「通常性」を守るために「非通常性」を隔離することが、結果的に社会の不透明性を上昇させる

ことについて論じている。ここでいう環境ノイズエレメントとは、宮台のいう「非通常性」がフィジカルに空間化したものであると考えられる。建築や風景は、たとえ文化財的な価値を持たなくとも、個々の人にとっては記憶の器としての側面をもつ。記憶とは、脳内だけに存在するものというより、脳に残る痕跡と環境、身体といった外部装置との相互関係そのものである。場所の記憶があつてはじめて「このまちが私のまちである」という感覚がもたらされる。だとすれば、その記憶をもたらすべき源泉である風景の均質さが、「私」の存在感の希薄化を招き寄せたとしてもおかしくはない。

風景を形づくる様々なエレメントの中でも特に、地形といった自然物や土木構築物はその長寿命性ゆえに、場所のアイデンティティや都市のイメージアビリティと深く関係してくる。一般に構築的でありかつ統一感が高いとされる西洋の街なみであっても、一方で同時に歴史という深いノイズを引きずっている。一見いかに整然とし

*1 大阪芸術大学芸術学部建築学科 助教授
*4 一級建築士事務所ICU+ 代表

*2 京都造形芸術大学造形芸術学科 助教授
*6 (当時 大阪芸術大学 研究生)

*3 京都工芸繊維大学工学部造形工学科 助手

ていても、歴史都市として過去の都市計画の影響を色濃く反映して、現代という一断面で切れれば純粋に計画的、統一的であるとはいえない。例えば、しばしば中心市街地内にほとんど唐突に残る城壁は、現代の都市計画には明らかに障害として存在しており、法的には「既存不適格」とでもいうべきものである。にもかかわらず、これを都市環境全体として見た時、たとえその文化財的価値を差し引いたとしても、なおも環境に厚みを増すことに寄与しているといえるだろう。あるいはまた、新大陸の計画的な植民都市を見ても、元々はインディアンの踏み分け道であったブロードウェイの微妙な角度の振れはグリッド都市マンハッタンに魅力を与えており、サンフランシスコの景観にはグリッドパターンとは完全に独立した地形というレイヤーが有効に働いている。最初の定義に従えばこれらの事例は環境ノイズエレメントと呼ぶことが可能であるが、人工的であるか自然発生的であるかの違いはあっても、いずれも「複数の異なるフェーズの元で生成した空間が重層してひとつの空間環境が成立すること」(＝空間の書き重ね)によって、オールマイティな単一の計画では得難い風景の豊かさがもたらされる可能性を示唆している。

2. 環境ノイズエレメントの条件

多くの場合まず直感によって選り取られた環境上の異物が、環境ノイズエレメントとして認定されるためには①「空間の書き重ねによって2次的にノイズが発生」し、その結果②「環境の作品化が成立」(五十嵐太郎)²⁰⁾することが要件となる。作品化は異化と言い換えてもよい。下表はそのようにしてこれまでにサーベイを通して確認された100余りの環境ノイズエレメントについて、カテゴリー毎の特徴が最も顕著に現れるように分類軸の設定を試みたものである。ひとつは「マテリアルの供給要因に基づく分類軸 A. 自然物(主に地形) B. 土木構築物(文化財系) C. 土木構築物(非文化財系)」であり、いまひとつは「ノイズの発生(異化)理由に基づく分類軸 1. 無用化 2. トレース 3. 切断」である。(表2-1)

表2-1 環境ノイズエレメントのタイプ分類

マテリアルの供給要因に基づく分類	ノイズの発生(異化)理由に基づく分類			
		無用化	トレース	切断
自然物(主に地形) A	(A1)	A2	A3	
土木構築物(文化財系) B	(B1)	B2	B3	
土木構築物(非文化財系) C	(C1)	C2	C3	

このうち、A1 自然物(主に地形)×無用化、B1

土木構築物(文化財系)×無用化、C1 土木構築物(非文化財系)×無用化⇔いわゆる「トマソン」については本稿では意図的にリストから外している。厳密に言えば、これらも何らかのマテリアルに対して、外部環境の変化によって「無用化」という異化作用が働いて作品化が成立している事例であり、広くは環境ノイズエレメントに含めることが可能である。しかし本稿では特に「加工性」に重点を置くために、あえてリストから外している。無用化⇒トレース⇒切断の順に加工の度合いは高まる。つまりここでは、より積極的にマテリアルそのものに直接的な形態的加工が生じていることを要件とする。第3の要件として③「形態的加工が施されていること」が環境ノイズエレメントの要件に加わる。そういった意味では、タブラ・ラサからの計画とは、環境が元来備えていた素材性と加工性の2つともを放棄した計画であるといえる。

3. ケーススタディ

3.1 A2 自然物(主に地形)×トレース

荒玉水道道路(杉並区～世田谷区)(図3-1)は多摩川べりの砦から高円寺付近まで、ほぼ真直ぐに続く直線道路である。興味深い点は起伏を全く無視して、地形の表面を断面的にトレースしているところである。通常なら道路は急勾配を避けて等高線に沿って徐々に高低差を稼ぐように計画されるものだが、出自が水道であるからサイフォン効果によって地形は積極的に無視される。その意味では、神戸水道道ジェットコースター(宝塚市～西宮市)(図3-2)はより興味深い。神戸の背後にそびえる六甲山の裏側に建設された大規模ダムから、六甲山を大きく時計回りに迂回して神戸に水を運ぶ神戸水道は1917年に通水を始めたものであるが、その後水道の周辺は市街地化に伴って直上には「水道道」と呼ばれる直線状の管理道路が造られた。荒玉水道道路と同様の成立経緯であるが、決定的に違うのは丘(河岸段丘)と谷(氾濫原)を交互に乗り越えて、ジェットコースターのように上下動を繰り返しながら、地形をものともせず要所を階段でつなぎながらなおも直進して行くことである。

3.2 A3 自然物(主に地形)×切断

このカテゴリーの最も特徴的な事例として、連続児童殺傷事件で知られるようになったタンク山(神戸市須磨区)(図3-3)を挙げることができる。「山、海へ行く」といわれた徹底的かつ急速な地形改変により神戸の背山はフラットな須磨ニュータウンとして生まれ変わり、同時にポートアイランド他の人工島が生み出された。こうして造られた新しい地形の上に、まるで何事もなかったかのように、近隣住区理論を忠実に守った偏執狂的

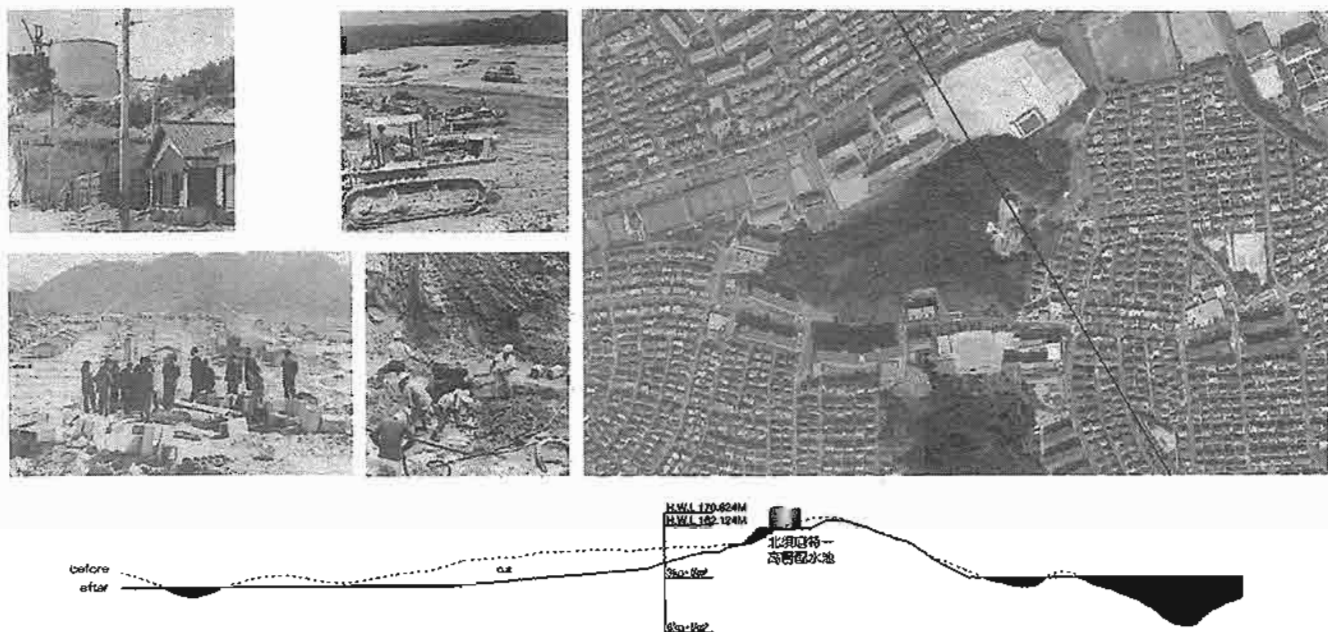


図3-3 タンク山

出典=【航空写真】兵庫県労働住宅生活協同組合 【ほか写真・新聞図】 神戸市、北山地区自治会、1982

なまでのクルドサックで構成された須磨ニュータウンが建設されている。そして、そんな巨大な箱庭のような環境のなかに、タンク山だけが唯一残るオリジナルの地形としてぽっかりと浮かんでいる。名前が物語るように、ニュータウンの上水道のための配水タンクがあったためそこだけは高低差を確保するため切り崩せなかったのである。

3.3 B2 土木構築物（文化財系）×トレース

大阪府南部の藤井寺市と羽曳野市にまたがって、わずか東西3km南北4kmの範囲におよそ100基の古墳がひしめく古市古墳群（図3-4）がある。現在では古墳群の一角は市街地化しており、住宅地と文化財の興味深い共存状態が見られる。²⁰⁾ 円墳を積極的に街路計画に取り込んで住宅地を計画した木塚古墳ロータリー（藤井寺市）（図3-5）や、市街地を延々3kmにわたって横切る古市大溝という古代運河の遺構のうち、線形が直線的で幅員がたまたま17mであったということから、イトーヨーカドーの対面式駐車場に使われている古市大溝パーキング（羽曳野市～藤井寺市）（図3-6）などの事例である。

3.4 B3 土木構築物（文化財系）×切断

同じく古市古墳群を通過する西名阪自動車道は、ルートの設定にあたって古墳群なかでもより特異な湾曲した一本の軸線上に大小7つの墳墓が連続する古墳列を横切らざるを得なかった。赤面山古墳オーバークロス西名阪道（羽曳野市）（図3-7）と呼ぶ環境ノイズエレメントである。ルートは極力古墳列の弱点を突くように設定されているが、それでも高さ3m余の小ぶりな古墳までは避け切れず、やむを得ず橋脚の位置をずらしてスパン

4.8mを一挙に跳び越えて保全を図っている。側道については簡便にシケインを設けて迂回している。したがってこのエリアでは、鉄道も神社の参道ぐらいてあれば平気で直に横切る。仲津山古墳に付属した沢田八幡神社参道踏切（藤井寺市）（図3-8）は参道の途中に踏切があり、近鉄電車が平然と走り抜けてゆく。

3.5 C2 土木構築物（非文化財系）×トレース

古代においては人工的に計画される幹線道路は、ローマのアッピア街道、日本の大道などいずれも地形等の障害を受けない限り、測量に基づき直線で建設されるのが常であった。²¹⁾ 一方現代では、例えば首都高は実は曲線定規だけで設計されている、といわれれば信じてしまうほど全線にわたって曲線が多用されている。いうまでもなく江戸城内線をトレースしているからだ、そこでは図式的には[堀→道路]というコンバージョンが成立している。長いものは長いまま転用する。理に適ったコンバージョンの形式である。古代には直道の建設が可能であっても、一旦人類の歴史が始まってしまった以上は新たな都市計画は必然的に過去の計画の影響を受けることになる。²²⁾

日本ではウィーンのリンク[城壁→道路]程の大規模な転用例は珍しいが、やはり様々な水準で土木的規模の用途の転換がなされている。元競馬場（目黒区）（図3-9）は[走路→道路]、海軍行田無線基地跡リンク（船橋市）（図3-10）は[円形に12本並んで建っていた電波塔→道路]というコンバージョンによって出現した円形道路である。ここではまるで列車が連結したように連続する一連の建物群をトレインハウスと呼んでいるが、実際にも鉄道の廃線跡に出現することが多い。日立製作所専用引

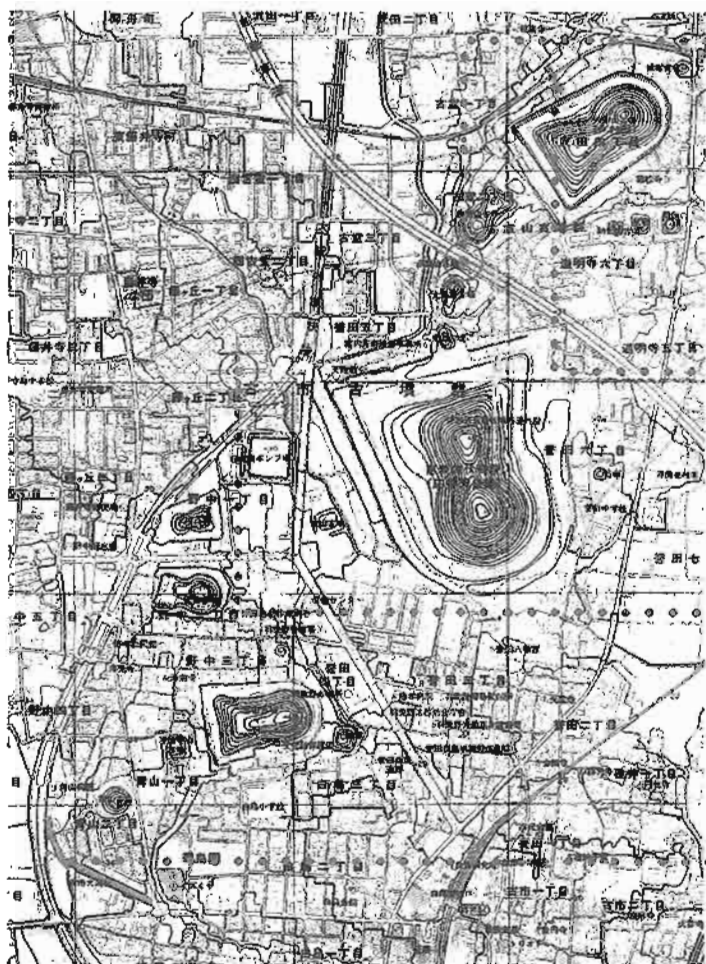


図3-4 古市古墳群
出典=【地図】国土地理院 1/1万地形図、藤井寺



図3-7 赤面山古墳オーバークロス西名阪道
出典=【航空写真】藤井寺市文化財ガイドマップ、藤井寺市教育委員会、1993
【写真】宮本義彰



図3-8 沓田八幡神社
【写真】宮本義彰



図3-5 木塚古墳ロータリー
【写真】宮本義彰



図3-6 古市大湊パーキング
出典=【地図】大阪府 1/2500地域計画図 【写真】宮本義彰

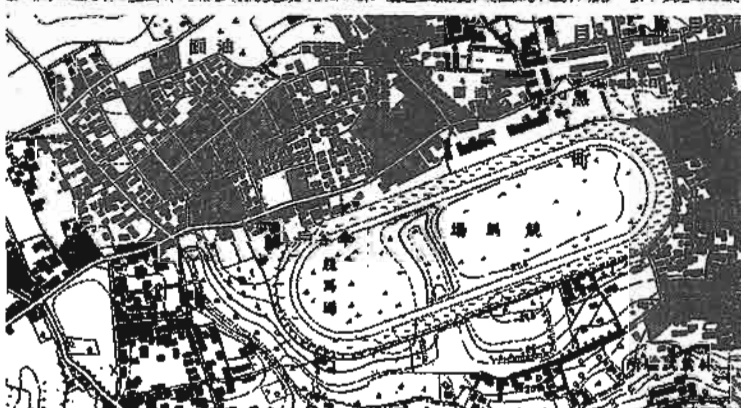


図3-9 元馬場
出典=【地図上】国土地理院 1/1万地形図、品川・渋谷
【地図下】国土地理院 (M42測量S4修正)、1/1万地形図、品川・神文谷 【写真】宮本義彰



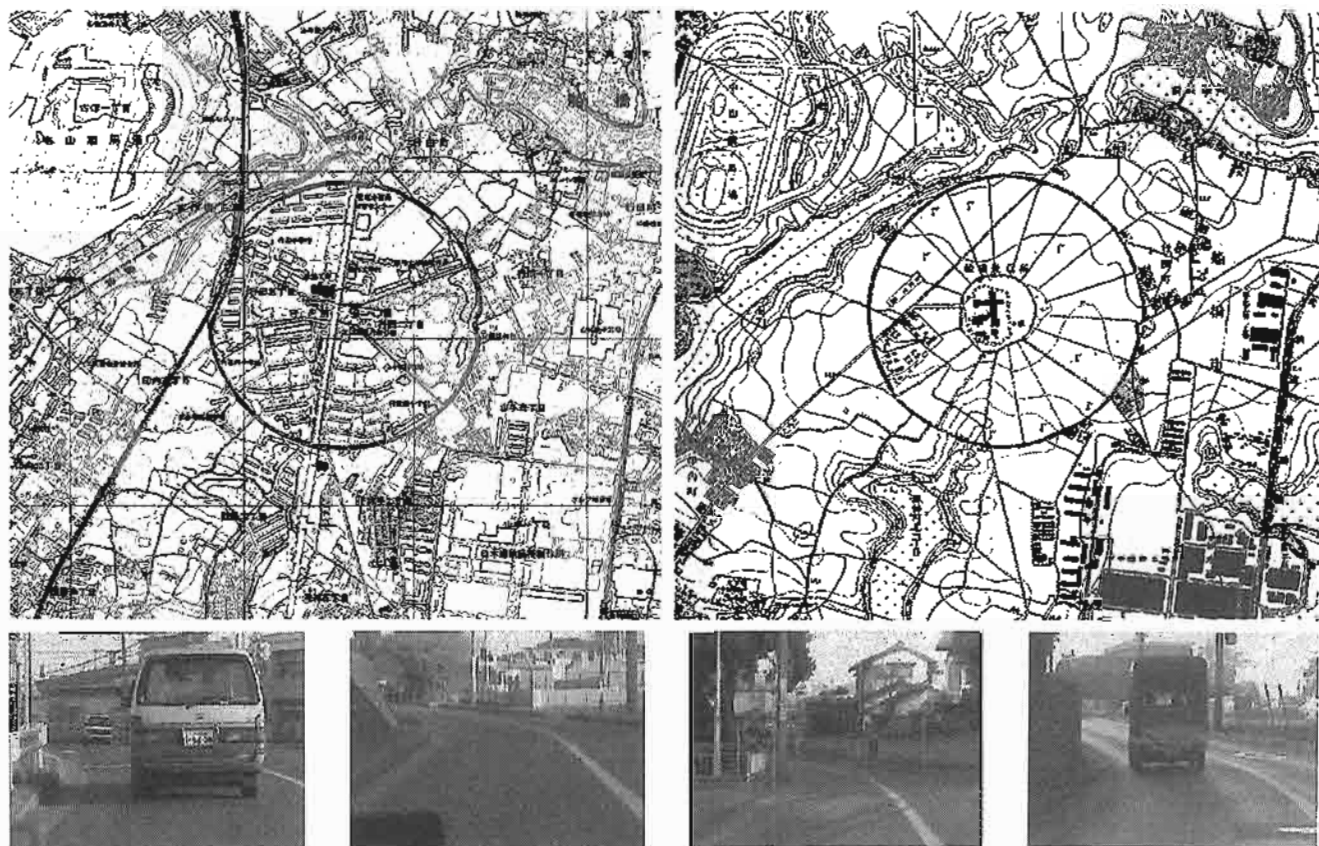


図3-10 海軍行田無線基地跡リンク

出典・[地図左] 国土地理院、1/1万地形図、中山 [地図右] 国土地理院(528測量)、1/1万地形図、船橋北部 [写真] 宮本撮影

込線亀有工場線廃線敷トレンハウス(足立区)(図3-11)²⁷⁾ [線路→宅地]、新京成柴又延長未成線トレンハウス(松戸市)(図3-12)²⁸⁾ [線路(予定地)→宅地]などが典型的な事例である。後者では松戸高校前駅予定地は比較的幅広く買取されていたため、それに対応して律儀にも京成スーパーが立地している。旧東海道線廃線敷トレンアパート(横浜市西区)(図3-13)²⁹⁾ [線路→宅地]は、板状の集合住宅(JR東海社宅10棟と同東日本社宅1棟)が延々1km以上にわたって連続しており、ジョルジュ・テ・キリコの絵画を思わせる抽象的な風景を見せる。東京高速道路KK線(千代田区～中央区)(図3-14) [掘→道路(一体建物)]もまた車両の長さが極端に長いトレンハウスの一種だといえるだろう。新宿サザンテラス(渋谷区)(図3-15)も字義通りの転用でこそないが、その細長さは直下の小田急線の線路形状を正確に反映したもの[線路→人工地盤]である。

不自然にスラロームした線形の構築物は、何かしら先行するインフラの影響を受けていることが多い。地下鉄はいくら地下を走るといっても、[道路→線路]というトランス関係が前提となる。なかでも営団日比谷線(渋谷区～港区～千代田区～中央区)(図3-16)の場合、地上の交差点の真下を自動車のように無理矢理右左折するという大変アクロバティックな計画で辛うじて路線が成立している点が特徴的である。かつての都電の発想であろうか？その回転半径は主にR=163、厳しいところでは



図3-11 日立製作所専用引込線亀有工場線廃線敷トレンハウス
出典・[地図] 国土地理院、1/1万地形図、亀有 [写真] 宮本俊三：鉄道廃線跡を歩くⅧ、JTB、2001



図3-12 新京成柴又延長未成線トレンハウス

出典・[地図] 国土地理院、1/1万地形図、松戸 [写真] 宮本撮影



図3-13 旧東海道線廃線敷トレンアパート

出典・[地図] 国土地理院、1/1万地形図、保土ヶ谷 [写真] 宮本撮影

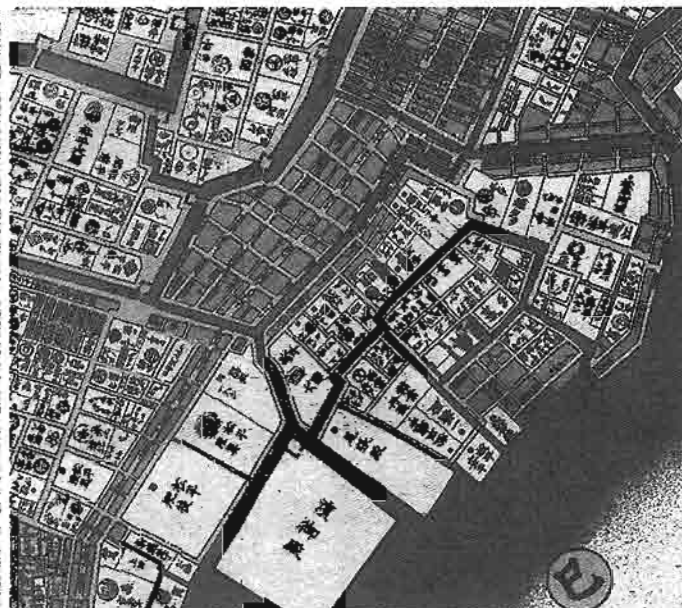


図3-14 東京高速道路KK線

出典：〔地図左〕国土地理院、1/1万地形図、日本橋・新橋 〔地図右〕天保14年江戸絵圖、昭和礼文社

R=130が使われている。したがって中目黒駅での脱線事故は必然でもあったともいえる。

新京成線もまた異様に蛇行した線形が目を引く。新京成線スーパー・ジャイアント・スラローム（松戸市～鎌ヶ谷市～船橋市～習志野市）（図3-17）と呼ぶものだが、その成立については[線路→線路]という珍しいコンバージョンの形式に理由がある。つまり終戦で不用になった鉄道聯隊の演習線の跡地を、戦後新京成電鉄が払い下げを受け、軌道を整備し直して旅客営業を開始したもので

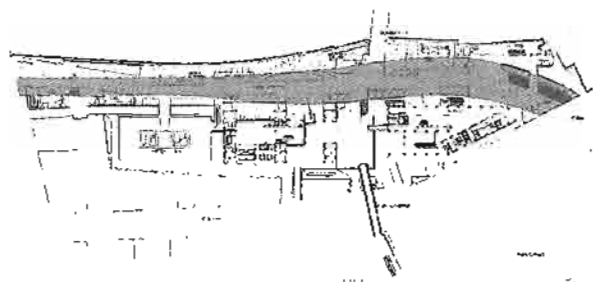


図3-15 新宿サザンテラス

出典：〔地図〕新建築1998年5月号、新建築社



図3-16 営団日比谷線

出典：〔地図〕国土地理院、1/1万地形図、新宿・日本橋・新橋・渋谷 〔写真左2枚〕宮本振彰 〔写真右〕地下鉄日比谷線脱線事故現場写真 <http://members.tripod.com/~hakaba/hikiyai.html>

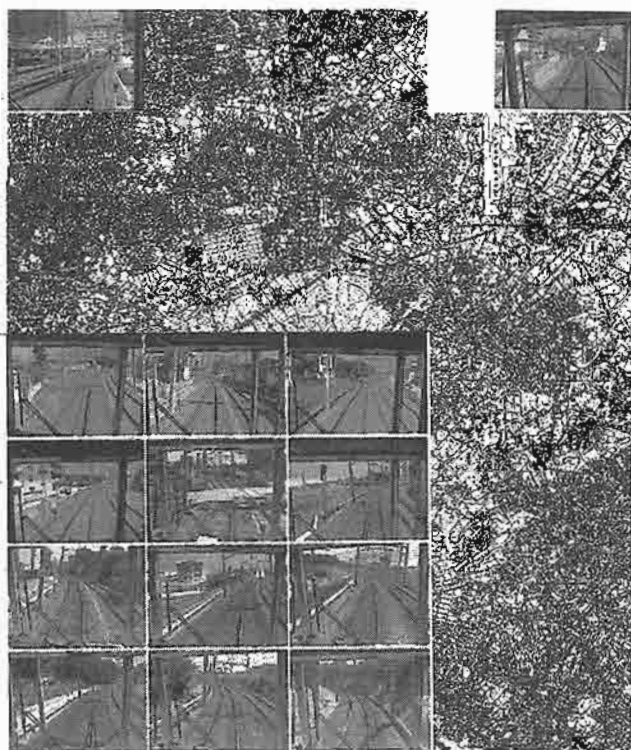


図3-17 新東成線スーパー・ジャイアント・スラローム
出典：〔地図〕国土院、1/2万地形図、松戸・白井・習志野 〔写真〕宮本隆彰

ある。

あるいはまた、池上電鉄大森線ゴースト・東急池上線池上デイトゥアー（大田区）（図3-18）や東京山手急行電鉄ゴースト・京王井の頭線明大前クランク（世田谷区）（図3-19）では、見えない引力によって線路は引っ張ら



図3-18 池上電鉄大森線ゴースト・東急池上線池上デイトゥアー
出典：〔地図〕国土院、1/1万地形図、島川・蒲田

れ、不自然に曲げられている。つまり前者は本来大森を目指したものの、大正期の予想以上の人口増にともなう家屋の密集により用地買収に挫折。緊急避難的にターミナルとしてより近い蒲田に接続したが最後、その後大森に延長するチャンスは2度となく現在に至ったものである。²⁷⁾ 後者は、昭和初期に先行して計画されていた東京の外環状線となるはずであった東京山手急行電鉄に、支線として計画された井の頭線を松沢停車場（現・明大前駅）で平行接続させようとして生じたクランクである。その後、本家の外環状線は頓挫。クランクだけが残された。明大前駅近辺には現在でも東京山手急行電鉄用に準備されたガードなどが残っている。²⁸⁾

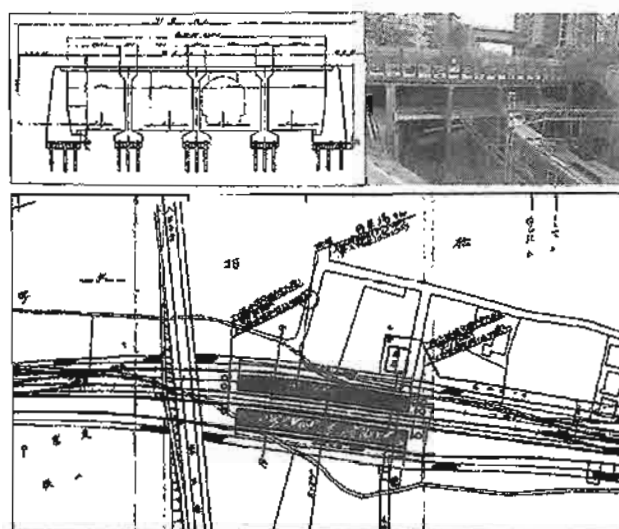


図3-19 東京山手急行電鉄ゴースト・京王井の頭線明大前クランク
出典：〔地図〕国土院、1/1万地形図、中野・世田谷 〔写真〕宮本隆彰
〔図説〕保口誠之：鉄道未成線を歩く、JTB、2001

3.6 C3 土木構築物（非文化財系）×切断

成田空港暫定B滑走路（成田市）（図3-20）は、当初

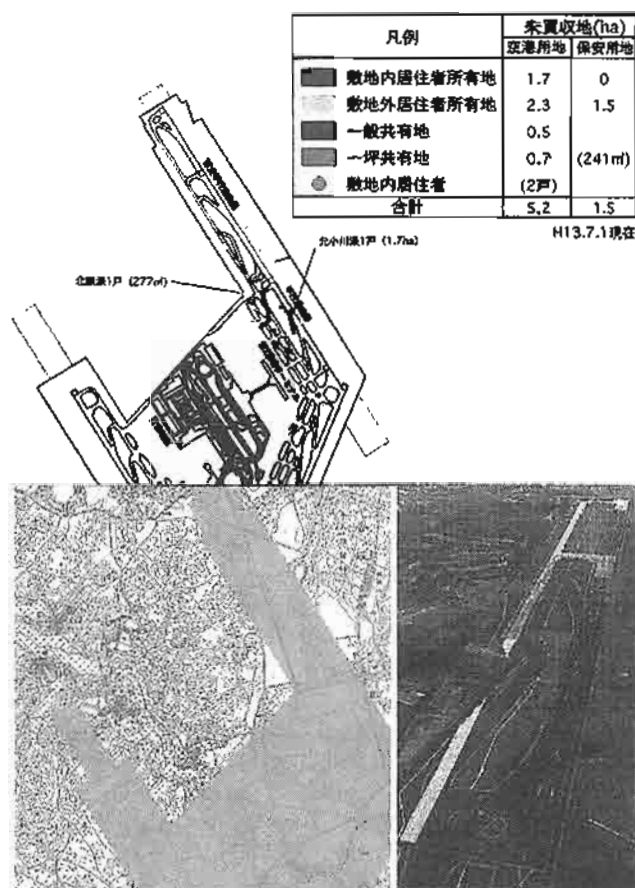


図3-20 成田空港暫定B滑走路

出典：〔地図上・表〕<http://www.nadai-airport.or.jp> 〔写真〕朝日新聞、2002年4月12日
〔地図下〕国土地理院（S37測量）、1/2万地形図、成田

の2,500m滑走路の計画を一旦延期し、買収済みの用地を丁寧に繋ぎ合わせ、位置も800mずらし長さも2,180mと中途半端に短縮してようやく暫定滑走路の実現にこぎつけたものである。⁸¹⁰周知の通り、完成が遅れた直接の原因は、四半世紀におよぶ空港建設反対闘争の末、1坪共有地を含む反対派農民の所有地が空港予定地内に残されたことである。しかし悪いことに、三里塚の開拓村のグリッドと滑走路の角度が微妙にズレていた。そのズレが迷路のような誘導路を生み出すことになった。未買収地を避けるために、誘導路にはシケンまで設けられている。成田空港と少し似ているのが、条里制ダイアゴナル・大阪国際空港（伊丹市～豊中市）（図3-21）である。1300年前に引かれた条里制のグリッドに対してほぼ対角に空港が設置されている。その結果、滑走路の周辺には直角三角形のヘタ地が多数発生している。日本では冬の季節風の関係で北西～南東方向の滑走路が多いこと、一方で条里は東西南北グリッドが一般的であることを勘案すると、大阪空港の事例は日本における空港と周辺環境との間の普遍的関係を示している可能性がある。

本研究では、既存の街区のスケールを超えたより大規模な構築物の建設に伴ってネガティブに発生あるいは残存する道路をヘタ道と呼んでいるが、丸ノ内線小石川車庫ヘタ道ジャンクション（文京区）（図3-22）は狭い茗

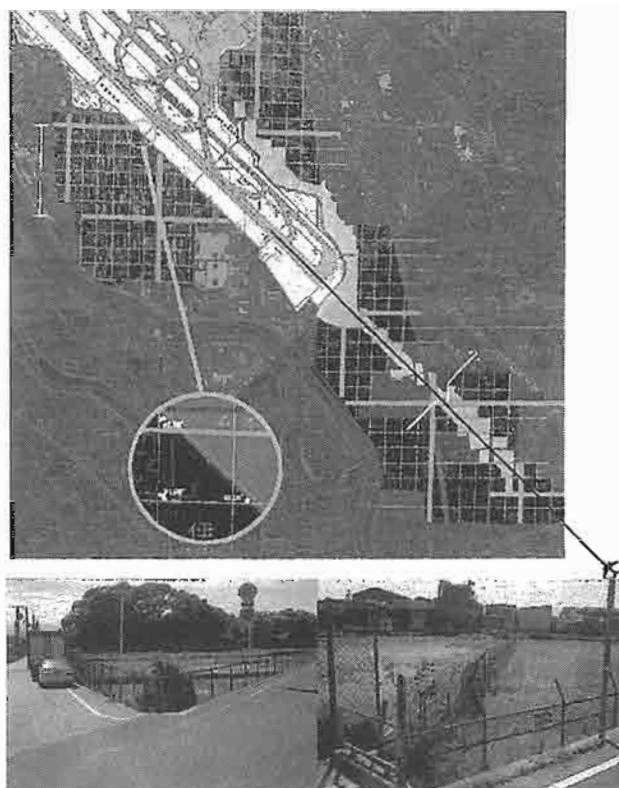


図3-21 条里制ダイアゴナル・大阪国際空港
出典：〔地図〕国土地理院、1/1万地形図、伊丹・豊中 〔写真〕宮本義彰

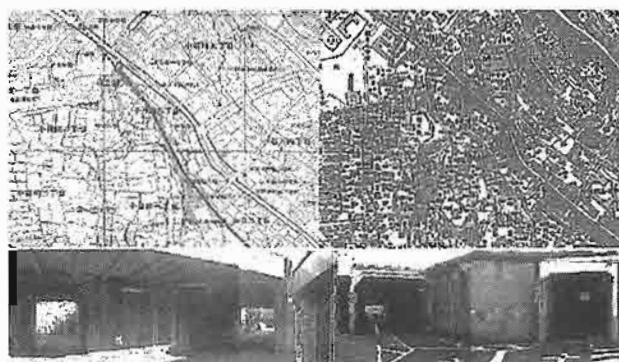


図3-22 丸ノ内線小石川車庫ヘタ道ジャンクション
出典：〔地図上〕国土地理院、1/1万地形図、池袋 〔写真〕宮本義彰
〔地図下〕国土地理院（M42測量S12修正）、1/1万地形図、早稲田

荷谷にあたかも蓋をするように建設されたものだが、既存の複雑な道路網を車庫建設に伴って整理再編することなく、そのまま上部に車庫を被せたため、ガード下では様々なヘタ道がからみ合い、興味深い風景をつくりだしている。JR大井町～大崎ジャンクション（品川区）（図3-23）の周辺にも同様のヘタ道ジャンクションが観察されるが、同時にここは鉄道ヘタ地の宝庫でもある。一般に線路の分岐点の周辺には曲線半径の制約に伴って、歪んだ三角形のヘタ地が生まれやすい。ケヴィン・リンチが指摘するように「三角形の土地」とは「廃棄された土地」であることが多い。ヘルツォーク&ド・ムーロンのSBBスイス連邦鉄道バーゼル機関車車庫（図3-24）は、そんなトライアングル・ジャンクションを巧みな配置計画によって上手く有効利用したものであるといえる。

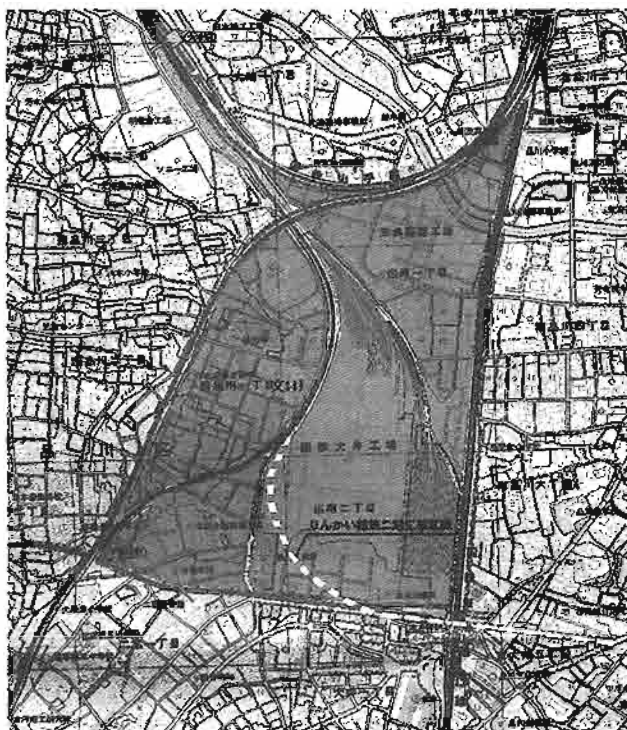


図3-23 JR大井町～大崎ジャンクション
出典=〔地図〕国土地理院、1/1万地形図、品川

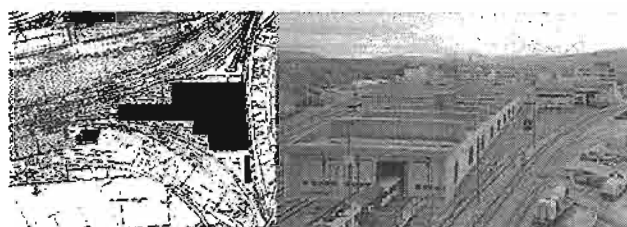


図3-24 ヘルツォーク&ド・ムーロンの
SBBスイス連邦鉄道バーゼル機関車車庫
出典=〔地図・写真〕EL CROQUIS 84, EL CROQUIS, 1997

4. まとめ

ここで紹介した事例はいずれも建築設計者というつくり手の立場から街や地図を見た時に「自然に見えてしまったものたち」である。いわば職業的「シックス・センス」を通して発見されている。しかし一般には隠れたノイズを顕在化させるためには、ある種のコツのようなものが必要であると考えられる。例えていえば、難しい幾何学の問題がたった1本の補助線によって途端に糸がほぐれるように理解される感じ、とでもいえばよいであろうか。有効性を持った風景の補助線、環境の補助線を発見することによって単一の風景の中から、複数のレイヤーが浮かび上がって見えてくる。そういった環境ノイズエレメントを探し出す目つきに何らかの計画的な有効性があるとしたら、おそらくそれは意図的に計画の限界を定めること、つまり「計画し残すこと」によって、既存の風景を加工してより情報量の多い多層な風景をつくりだす可能性においてであると考えられる。

<注>

- 1) みかんぐみと筆者との対談の中で、司会をつとめた五十嵐太郎のコメント。ギャラリー・間 空間から状況へ 10 City Profiles from 10 Young Architects, pp.194, TOTO出版, 2001

<参考文献>

- 1) 宮台真司：まぼろしの郊外，朝日文庫，1997
- 2) 宮本佳明：須磨ニュータウンー全地球上で最も抽象的な都市，建築MAP大阪/神戸，pp.303, TOTO出版，1999
- 3) 宮本佳明：古市古墳群ー生活のなかの遺跡群，建築MAP大阪/神戸，pp.125, TOTO出版，1999
- 4) 足利健亮：人間大学 風景から歴史を読む，日本放送出版協会，1997
- 5) 塩野七生：すべての道はローマに通ず ローマ人の物語 X，新潮社，2001
- 6) 中谷礼仁：歴史の中のコンバージョンーコンバージョンナブルなデザインのために，大阪市立大学工学研究科建築デザイン分野中谷ゼミナール，2002
- 7) 宮脇俊三：鉄道廃線跡を歩くⅥ，JTB，2001
- 8) 森口誠之：鉄道未成線を歩く〈私鉄編〉，JTB，2001
- 9) 宮脇俊三：鉄道廃線跡を歩くⅣ，JTB，1997
- 10) 宮本佳明：時評 プリコルール（器用人）のエアポート，新建築住宅特集 2002年7月号，pp.155, 新建築社，2002. 7
- 11) ケヴィン・リンチ：廃棄の博物誌 有岡孝+駒川義隆訳，工作舎，1994

<調査対象環境ノイズ・エレメント リスト及び分布 no.1>

- 11. 白山神社 *3-4 (岐阜県郡上八幡町)
- 12ref. 「路地」の消滅と、永(長)山のフラット化 (新潟市)
- 15. 元木の島居 *1-2 (山形市)
- 22. 西明寺参道名神陸橋 *5-4 (滋賀県甲良市)
- 24. 八雲神社参道階段踏切 *5-6 (広島県川尻町)
- 26. ボタ山 *1-3 (田川市他)
- 27. 戸井線未成線 *4-7 (函館市～戸井町)
- 28. 五新線未成線 *4-8 (五條市)
- 41. 針尾無線塔 *8-1 (佐世保市)
- 42. 掩体壕 *8-2 (茂原市、旭市、高知空港周辺他)
- 55ref. 名古屋アソシアタワー (設計:KPF+?) (名古屋市)
- 86. JR東北本線旧線ヘタ地ベッタアーキテクチュア *9-8 (青森市)

- 5. 荒玉水道道路 *2-1 (杉並区～世田谷区)
- 19. 吉原遊郭クランク・遊郭断層 *4-1 (台東区)
- 29. J R中央線万世橋駅 *6-1 (千代田区)
- 30. 東急並木橋駅 *6-2 (渋谷区)
- 31. 東武隅田公園駅 *6-3 (墨田区)
- 32. 京急平沼駅 *6-4 (横浜市区)
- 33. 京成博物館動物園駅 *6-5 (台東区)
- 34. 京成寛永寺坂駅 *6-6 (台東区)
- 44. 陸軍鉄道連隊演習構築物 *8-4 (千葉市中央区)
- 45. 元競馬場 *2-3 (目黒区)
- 47. 海軍行田無線基地跡 *2-4 (船橋市)
- 51. 日立製作所専用引込線電有工場線廃線敷トレンハウス *9-1 (足立区)
- 52. 東武伊勢崎線荒川放水路開削に伴う線路変更廃線敷トレンハウス *9-2 (足立区)
- 53. 旧東海道線線敷トレンアパート *9-4 (横浜市区)
- 57. 新京成線又延長未成線トレンハウス *9-7 (松戸市)
- 58. 首都高速都心環状線環状線汐留～飯田橋ウェーデルン *10-1 (中央区～千代田区)
- 59. 三吉橋 *10-2 (中央区)
- 60. 東京高速道路KK線 *10-3 (中央区～千代田区)
- 61. 旧中川廃川敷トレンアパート・財務省平井住宅 *10-4 (墨田区)
- 62. 新宿サザンテラス *10-5 (渋谷区)
- 63. 高圧線下の家 (設計:篠原一男) *10-8
- 64. 山手通スラローム *10-7 (大田区)
- 66. 新京成線スーパー・ジャイアント・スラローム *10-9 (松戸市～鎌ヶ谷市～船橋市～習志野市)
- 67. 営団日比谷線 *10-10 (渋谷区～港区～千代田区～中央区)
- 68. 池上電鉄大森線ゴースト・東急池上線池上デイトウアー *9-9 (大田区)
- 70. 東京山手急行電鉄ゴースト・京王井の頭線明大前クランク *9-11 (世田谷区)
- 76. 田町電車区横断地下道 *11-4 (港区)
- 81. 菅原橋十差路 *2-7 (江戸川区)
- 83. JR大井～大崎ジャンクション *12-2 (品川区)
- 83ref. JR新松戸ジャンクションヘタヘタ参道橋 (松戸市)
- 84. 丸の内線小石川車庫ヘタ道ジャンクション *12-3 (文京区)
- 87. 氷川台・平和台オクタゴン *2-5 (練馬区)
- 88. 成田空港暫定B滑走路 *0-0 (成田市)

東京周辺

<調査対象環境ノイズ・エレメント リスト及び分布 no.2>

- 28ref. マルチェッロ劇場（ローマ）
 33ref. 旧東ベルリンの地下鉄駅？（ベルリン）
 42ref. ナチス要塞（ウィーン）
 83ref. SBBスイス連邦鉄道バーゼル機関車庫（設計：ヘルツォーク&ド・ムーロン）（バーゼル）

1. 甲山 *1-1（西宮市）
 2. ドーナツニュータウン・千里ニュータウン上新田地区 *1-4（豊中市）
 2ref. 三枚バラ内ニュータウン・泉北ニュータウン（堺市）
 3. 上町断層ダウンヒル・寺町～上町間の急坂群 *3-2（大阪市中央区～阿倍野区）
 4. 芦屋断層ダウンヒル・初期ニュータウン内の急坂群 *3-1（芦屋市、西宮市）
 6. 神戸水道道ジェットコースター *2-2（宝塚市～西宮市）
 7. 泉りの大岩 *5-2（西宮市）
 8. 巳さんの社の御神木 *5-1（大阪市中央区）
 9. 萱島駅貫通大クスノキ *5-3（寝屋川市）
 10. 石の宝殿 *3-3（高砂市）
 12. モヒカン山・岩倉五山一条山 *3-5（京都市左京区）
 13. 寛弘寺墓地 *3-6（大阪府河内町）
 14. タンク山 *3-7（神戸市須磨区）
 16. 木塚古墳ロータリー *4-3（藤井寺市）
 17. 金山古墳 *4-6（大阪府河内町）
 18. 古市大溝パーキング *4-4（羽曳野市～藤井寺市）
 20. 赤面山古墳オーバークロス西名阪道 *4-2（羽曳野市）
 21. 津堂城山古墳 *4-6（藤井寺市）
 23. 沢田八幡神社参道踏切 *5-5（藤井寺市）
 25. 櫛倉孫神社スーパー天井川横断参道 *5-8（京田辺市）
 35. 阪急中津駅 *6-7（大阪市北区）
 36. 阪神春日野道地下駅 *6-8（神戸市中央区）
 37. スーパー天井川 *6-7（京田辺市）
 38. 制水性盛土高架鉄道 *7-1（芦屋市、神戸市東灘区）
 39. 制水性盛土高架鉄道 *7-2（芦屋市、神戸市東灘区）
 40. 遊水性掘り割り鉄道 *7-3（芦屋市、神戸市東灘区）
 43. 高射砲台の家 *8-3（大阪市東淀川区）
 46. 旧八尾競馬場（八尾市）
 48. 武庫川旧防潮堤・宝塚歌劇「花の道」*7-4（宝塚市）
 48ref. 龍村邸（設計：坂倉準三）
 49. 旧枝川鹿川敷・甲子園 *7-5（西宮市）
 50. 旧芦屋浜防潮堤 *7-6（芦屋市）
 54. 旧東海道線鹿川敷トレインハウス *9-3（吹田市）
 55. 阪神西梅田再開発 *9-5（大阪市北区～福島区）
 55ref. K2ビルディング（設計：篠原一男）（大阪市都島区）
 56. 阪堺電車平野線鹿川敷トレインハウス（ドヤ）*9-6（大阪市西成区）
 64ref. 新築名川大橋（川西市～池田市）
 65. 阪神高速中之島ジャイアント・スラローム *10-8（大阪市北区～西区）
 69. 京阪梅田線ゴースト・阪急京都線上新庄デイトゥアー *9-10（大阪市東淀川区）
 71. 川辺馬車鉄道ゴースト・JR宝塚線大クランク *9-12（尼崎市～伊丹市～川崎市）
 72. 箕面有馬電気軌道終点ループ線ゴースト・阪急箕面彎曲駅 *9-13（箕面市）
 73. 旧道駐車飛行場・桜公園 *11-1（大阪市西区）
 74. 旧湊川鹿川敷・新開地 *11-2（神戸市兵庫区）
 75. 旧梅田貨物駅横断地下道 *11-3（大阪市北区）
 77. 千本通り～大宮通間ダイアゴナル・後院通 *11-5（京都市中京区）
 78. 阪和貨物線*11-6（大阪市住吉区）
 79. あいりんダイアゴナル・南海天王寺支線鹿川敷 *11-7（大阪市西成区）
 80. 条里制ダイアゴナル・大阪国際空港 *11-8（伊丹市～豊中市）
 81ref. 行基の直道 *2-8（伊丹市）
 82. JR加島クレセント *12-1（大阪市淀川区）
 83ref. JR森之宮電車区+大阪市交通局森之宮車輛管理工場（大阪市城東区）
 85. 松原I.C.スラローム *12-4（松原市）

