
IX

都市プランナーから見た横浜の都市デザイン
～みなとみらいの誕生 横浜臨海都心部の思想と成立過程～
平成 22 年 12 月 8 日・平成 23 年 1 月 12 日



講師

小澤恵一

国吉：本日は小澤恵一さんをお迎えしてお話しいた
できます。

小澤さんは、私どもが都市デザイン・チームをつ
くった頃、横浜市がプロジェクト、コントロール、アー
バンデザインという三つの柱で動き始めた草創期に
企画課長をなされ、プロジェクトの推進役として活躍
された方です。もともと市役所では農業系の仕事をさ
れて、港北ニュータウン等の農専地区の指定などをさ
れておりましたが、企画調整局では主に、みなとみら
い21のプロジェクトの、初期の骨格を作って推進する、
というところに大きな役割を果たされた方です。

そういうことで、6大事業との関わりから始めていた
だき、みなとみらいのまちづくりみたいなものについて、
興味深い話を聞かせていただけるのかな、と思います。

よろしくをお願いします。

小澤：私が都市整備関係の仕事に関わり始めたのは
1965年(昭和40)頃、高度経済成長の最盛期、公害問
題が激しくて公害防止法ができた頃です。その頃、農
政を担当していました。港北ニュータウンが計画され、
その中で飛鳥田さんが言ったのは「市民参加のまち
づくり」ということでした。

港北ニュータウンは農業地域だったものですから、
農業を残しながらやることになった。僕は農政課の係
長で、「農業問題を考えろ」と言われ、「農業専用地区」
というものを考えました。それが今も港北ニュータ
ウンに残っています。

国吉：今お話になったのは、港北ニュータウンの計画
エリアの中で、農業をやっている方々が、先々、農業を
続けるのもいいし、土地を売るのもいい。今の土地を
売ったとしても、やっぱり生活再建ということで農業
を続けたい、という人もいらっしゃるんで、そういう
方々が農業をできる場所をちゃんとあらかじめ用意
しますよ、という整理を行ったのですね。それが港北
ニュータウンの特色で、それを小澤さんがやられた、
ということですよ。

小澤：つまり、農業用地を団地化して、それを農業専

用地区と名付けたわけです。将来、都市化が進んだ時、
農地がポツンポツンとあると、農業は崩れてしまう。
砂じんが出たり、匂いがして、都市の生活と必ずしも
かみ合わない。そういうものを調和させる手はない
かな、ということと、一方、できるだけ緑を残したい、
ということだったのです。

農業専用地区の基盤整備は100%補助、ということ
にした。畑の部分を都市的に転換して、谷と山林の部
分を農地にすることもあり、その資金は都市側が持つ
べき、と言うのが僕の意見でした。その決裁を取りに
田村明さんと会って、3時間ぐらい議論しました。そ
れが田村さんとおしゃべりをした最初です。

そうして6大事業の一つに関わっていました。僕は
実務家だから、できるだけ現場へ行っている。現場の
情報を自分の頭の中に入れることが、まちづくりの基
本だと僕は思っている。今はデジタルで数字に出てく
るけれど、実際の作業は数字に出てくる以前が大切な
のです。誰が何を考えている、ここのポストが何を考
えている、とかいうところで勝負は決まっちゃうのです。

そのうちに都市計画法に基づいて1970年(昭和
45)頃から横浜でも線引きが始まって、これにも関わ
りました。71年(昭和46)に、農政局と公園関係と一
体の緑政局というのを作った。そこで新たな事業を起
こすために「アイデア、出せ」と言われたのです。若手
の係長を集めて「ブレインストーミングで、思い付く
こと、全部出せ」と。それで出てきたものの一つが緑
地政策で、その典型例が「市民の森」なのです。

国吉：「市民の森」というのは、緑を維持するために、
その地主さんから横浜市が貸していただいて、横浜
市は整備して、地主さんには税金の減免をする。買
い取らないけれども、緑を残していこう、という制度
ですね。

小澤：そう。この制度で、僕らが大事にしたのは、デジ
タルでない、アナログの世界です。と言うのは「あそ
この地主さんだつたらウンと言いそうだ」という読みが
できた、ということが大きかった。そうじゃないと、言
い出して予算は取つたはいいけれど、貸してくれる地

主さんがいなかったら、困っちゃうじゃないですか。

そういうふうに、実際に現場でやりながら、それを創造的な事業に生かしてくる、市民のために生かしてくる、そうするにはどうするか、ということが本当の都市計画だと思う。法律をいじくり回すだけ、みたいな都市計画はどうかと思う。

そもそも今の都市計画法というのは、1960年代半ば(昭和40年頃)にいろんな矛盾が出てきて、どうしよう。都市計画法を変えよう、となった。横浜では、主体的にも考えたわけです。それは、田村さんも一緒になってみんなで主体的にやった。自治体が主体的に動いたのは、あの時が典型的な例だと僕は思う。それがストックとしてその後も残ってきたのだと思います。

MM(みなとみらい21)の事業もある意味、そうですね。我々が主体的でなかったら、できやしない。国の制度の間に挟まったら、にっちもさっちも行かないでしょう。国の制度をどう生かし、欠点を修正し、使うかが大切な点です。

国策に振り回された結果

みなとみらいの誕生の話をしてします。

まず、都市を規定する要素を考えてみると、歴史的条件、社会・経済・政治的条件、地形的条件、地理的条件があつて、この要素が歴史を軸に絡み合い、都市の形を決めてくる。

横浜の条件は、地理的には東京に近い。東京からの時間距離が短い。ということは、集積力の強いところに引かれてしまう。新幹線ができて東京と大阪の時間距離が短くなれば、大阪本社はいらない。横浜の場合も、根岸線ができて関内と横浜駅の間が縮むと、やはり便利な方に、横浜駅の方が集積力があるわけだから、関内の方が地盤沈下したのです。

歴史を振り返ると、今「港横浜」を自慢しているけれど、これは国策に振り回された結果なのです。開港する時、今の横浜駅の東側に神奈川湊があつた。それが東海道という強い軸につながっていた。幕府は、神奈川湊と神奈川宿を押さえられるのが嫌だから、東海道という国土軸から離れた横浜村を開港した。それがま

図1:明治時代の横浜駅周辺、
出典 = 「横浜実測図」、明治14年



ちのあり方に影響している。横浜の港と東海道の軸とをどうつなぐか、というのが常に課題になったのです。

鉄道が横浜と新橋を結んだ。この時、今の青木橋(神奈川区)から桜木町に掛けて、袖ヶ浦と言われた現在の横浜駅付近の内浦に堰堤を築き、埋め立て、鉄道敷が造られた。万里橋、月見橋等が掛けられたけれども、水面からの距離はない。今も変わらないのだけれど、海面から5～6mで、水面と橋の高さがないので、小船以外は西側に行くことができなかった。現在の横浜駅西口は土手でふさがれる形になった。それが戦前の、横浜駅の東西の土地利用に影響したようです。戦後まで影響して、横浜駅のところも、発展しづらくなったわけです。【図1】

鉄道の次に、富国強兵の時代が来ました。「富国」ということで工業化が進んで、京浜工業地帯が広がる。「強兵」という意味では横須賀に海軍工廠が置かれ、海軍基地になっていった。横浜港から東京側の海沿いの地域は、工業的土地利用が進む。1891年(明治24)に横浜船渠(ドック)、その後、古河電工の元の横浜電線、今のポートサイド地区には浦賀船渠横浜工場ができた。工業と、横浜港の貿易とが絡むと貨物があるでしょう。それで高島の埋め立て地に貨物ヤード

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敬夫

図2:横浜駅(二代目)大正3年
資料提供=小沢恵一



を造った。関内と横浜駅間の海沿いは、完全に工業地帯になりました。

横浜市も1911年(明治44)に「神奈川・平沼・掘割川を工業地区の指定をして5年間市税の減免措置をする」と決定し、工業化を進めた。軍事工場が集まったから、太平洋戦争では標的にならざるを得なかった、ということだと思います。

東海道線をできるだけ関内近くに

鉄道の問題を見ると、今の横浜駅は3代目です。1代目が今の桜木町で、次に高島町駅に2代目の横浜駅をつくっている。

1889年(明治22)に東海道線(程ヶ谷〈現・保土ヶ谷〉駅以西)が開通した時、程ヶ谷駅と横浜駅(今の桜木町駅)をつなぐ線は、神戸(東海道線の終点)ー程ヶ谷ー横浜ー神奈川とV字型の運行になりました(スイッチバック)。

ところが効率を考えると、高島町のところでもたもたしてられない。それで今の横浜駅とほぼ同じところにあった神奈川駅と、程ヶ谷駅をつなぐ短絡線が敷かれた(現線形)。それが1894年(明治27)です。

1914年(大正3)、高島町に2代目横浜駅が設置されます。

関内に近い位置に設置されたのは、横浜財界等から

の要望との妥協の産物でしょう。この2代目の横浜駅は、関東大震災で焼失し、スイッチバックの運行効率が悪いのを解消するため、3代目の横浜駅が設置された。これで程ヶ谷ー横浜ー新橋と結ばれる。つまり横浜が軸上に置かれたことになります。【図2】

この3代目の駅は、戦争中に大空襲に遭う。横浜は震災、戦災、接収を「三重苦」と言っているのだけれど、戦後、その接収で、また復興が遅れることになるのです。

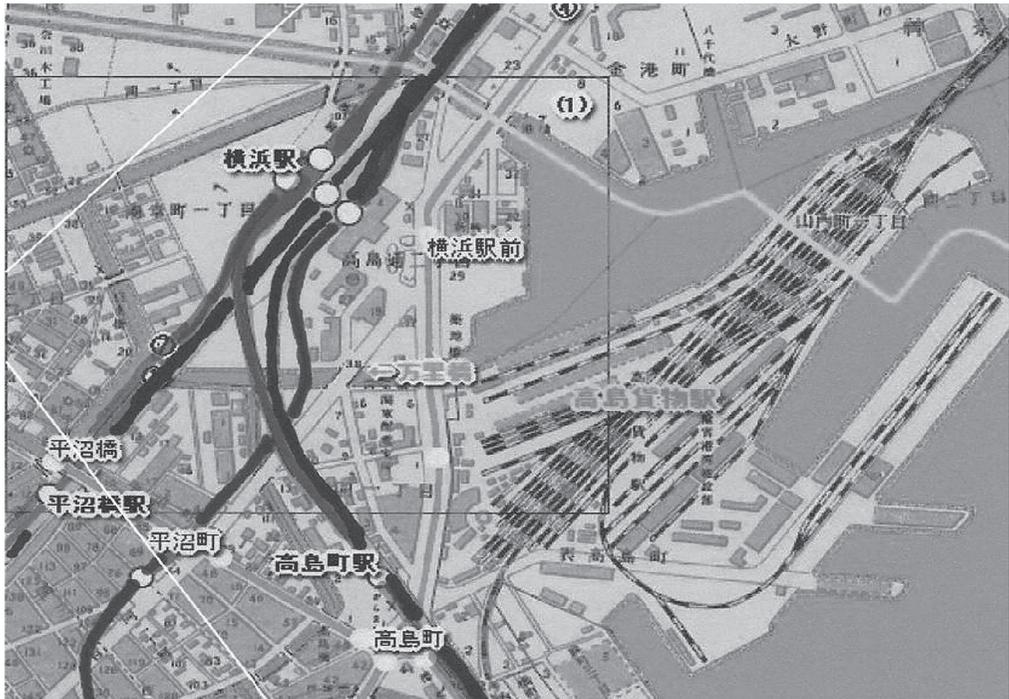
それで東口は復興が遅れた。西口は、昭和23年の地図を見ると、先程述べた鉄道で遮られているので、大工場などはなく、駅前には空き地ばかりで、区画整理がしやすかった。しかも駅前にエツソ・スタンダードの土地があつて、それを相鉄が戦後、払い下げを受けた。相鉄の資本金を使って、横浜駅前の区画整理が実施され(接収解除地区区画整理事業)、繁華街になっていく。昭和30年代に高島屋、東急ホテル、ダイヤモンド地下街ができてきます。【図3】

一方、東口は遅れる。東口にある崎陽軒の前社長の野並さんたちが、何とかしようと立ち上がるが、結局、資本金がないのと、土地が中途半端で発展しなかったのです。

関内と横浜駅の結節点にまちを

復興の遅れで、開港以来の都心、関内や伊勢佐木

図3：横浜駅（三代目）昭和23年
資料提供＝小沢恵一



町などはダウンをしてくる。一方、ベッドタウン化が進み、鉄道の集中している結節点は潜在力が上がって、横浜駅西口は繁華街としてどんどん伸びました。

これを意識して考えたのがMMです。ところで、外れた軸を正しい位置に戻す、ということがMMのプロジェクトだと考えると、このプロジェクトは必然性があると言える。必然性がないプロジェクトというのは多分、なかなか成立しないと思う。今の横浜駅と開港以来の都心との結節点に、きちんとまちが出来上がるようにする。そのための現実的な仕組みがMMだと言える。ただ、飛鳥田さんの時に、こういう認識があったかどうかは、分からないのですけれど。

飛鳥田さんが1965年（昭和40）に言い出した6大事業の中の「中心市街地整備計画」というのが今のMMのもとになるのです。この中で「開港以来、横浜は関内、伊勢佐木、元町などを中心土地とする横浜らしい港町を形成していました。ところが、戦後は戸塚、保土ヶ谷、港北などの郊外地の発展を背景として、横浜駅西口の比重が著しく高まりました」という表現をし

ている。だから、横浜の中心街は横浜駅西口と関内の二つになった。「二つのデルタ」という表現をしていましたけれど、そういう問題が一つ。

飛鳥田さんは、有隣堂の松信さんなんかと仲が良かったから、有隣堂は伊勢佐木町にあるでしょう、だから伊勢佐木町がダウンしてくるのが、気になってしょうがなかったのだと思う。

もう一つは「横浜駅東口－高島町－桜木町」をつなぐ道路問題。当時は16号しかなかったから、横浜港に入る貨物が増えて、コンテナが多くなってくると、この道路の混雑が激しく、「コンテナ街道」だとか言われて、大騒ぎしたものです。

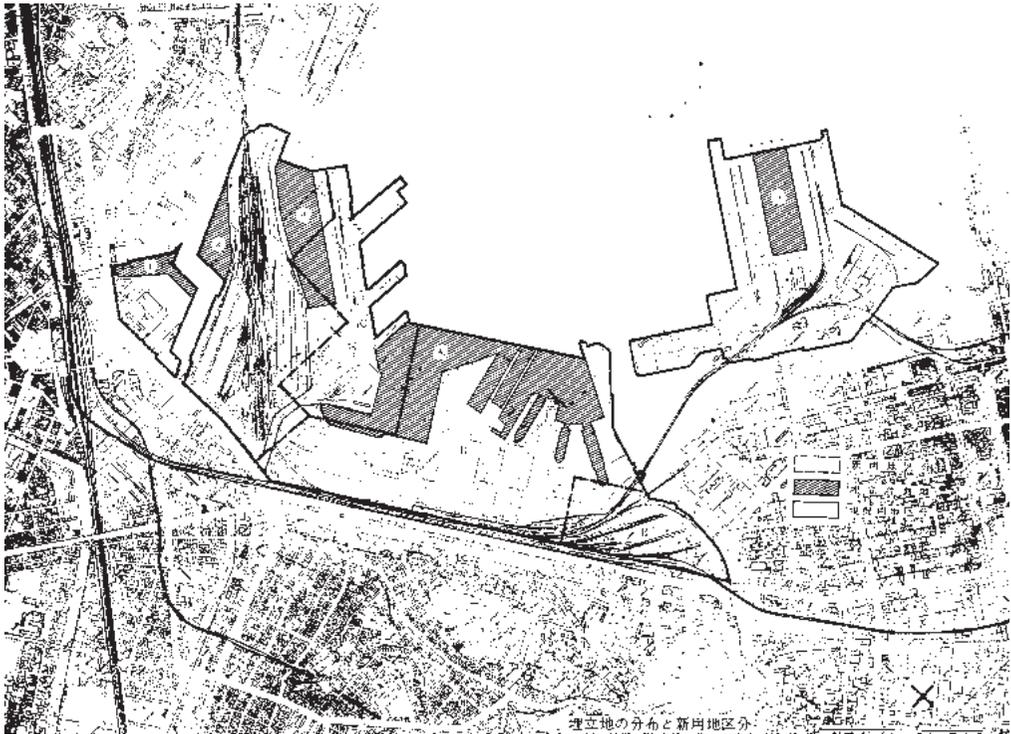
この二つの問題をどうしようか、というのがMMの考え方の原点です。

72年暮れに市長、三菱重工へ

三菱重工の横浜造船所にどいてもらおう、ということになり、飛鳥田さんが三菱重工に最初に働き掛け

田村明
廣瀬良一
加川浩
岩崎駿介
国吉直行
国吉直行
内藤博之
小澤恵一
西脇敏夫

図4：三菱重工 横浜製作所跡地開発（埋立地の分布と新用地区分）
出典＝横浜臨海都心部再開発の基礎的諸条件、昭和49年、株式会社環境開発センター



たのが1967年(昭和42)の暮れ。12月29日に、重工の本社を訪れています。【図4】

どういう理由が行ったかと言うと、高速道路を横浜駅付近から関内にかけて高架で入れよう、という計画だった。それを飛鳥田さんは「眉間の傷」だと、関内を抜ける部分は地下化する(実際は半地下)と主張、計画変更をする。その接点の、桜木町駅の南側の、東横浜駅(貨物ヤード)の下は通せないから、重工の土地の一部割愛を依頼に行った。それが表の理由だったようです。

市長は重工の社長に「土地を売ってください」と言い、「あなたのところで造船所の移転問題を検討していますよね」と切り出した。それで「跡地の開発を一緒にしましょう」という話をした。暮れの29日、誰も気付かない時に。

この辺、飛鳥田さんは政治家です。しかも、了解を取って、本会議でどんどんしゃべっている。だから、言葉で現実にしちゃっている。その辺が彼の政治家としての凄さですね。

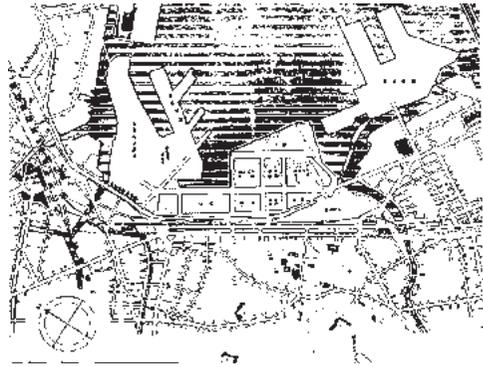
移転の問題を出したら膠着状態に

その後、トップ会談を1968年(昭和43)、69年、70年と開いている。横浜市は、重工に金沢の埋め立て地に移ってもらおうと思っている。それで69年に埋め立て地が出来上がってくると、埋め立て事業としては金が欲しいですから、重工に移転を決めて、買ってもらいたい。この問題を出した途端に、膠着状態になったのです。

それで1970年(昭和45)に、横浜都市開発という再開発会社を立ち上げた。言ってみればダムーみたいな会社だと思っただけ。それと同時に1970年に市は、今のMMのエリアの再開発についての基本構想案というものをしました。

この計画案は、環境開発センターの案とされている。ただ、その絵(図面)を見ると、既存のまちとのアクセスがないから、まちができるわけがない。行政としては「これで進めているよ」というものを示したかつ

図5：みなとみらい基本構想案
出典＝『市会報告書資料』、昭和45年



た。市会の常任委員会に報告しています。【図5】

1972年(昭和47)、重工の古賀社長と飛鳥田市長がトップ会談で、社長はこう言っています。「以前、話し合った時とは情勢が大きく変わっている。大型造船所が長崎の香焼にでき、横造も合理化投資ほかによって経営的に立ち直るなど、重工として移転のニーズは薄れてきた。市の都市再開発構想にできるだけ協力する姿勢に変わりはないが、この負担は膨大であるので、移転できる条件を作ってもらわないと、簡単には移れない」。

古賀社長は帝大の造船学科を出た人で、戦艦大和を造っていた時の長崎造船所長でした。一方は地方の一首長で、まだ40代。そういう違いも影響していたような気がする。田村さんは血気盛んな時です。

この会談の時、市長は「了解。こうすれば移転できる、という段取りを考えたい」と言っています。

田村さんに呼ばれて企画課に

この年に、僕が企画課に行つたのです。農政で荒つばいことをやっているのを、田村さんは知っていたから、「あいつを使えば、荒つばいことをやってくれる。うまく交渉ごとに使える」と思って僕を呼んだ。

田村さんから「オザちゃん、あなた、造船所の移転問題に力を入れてやってね」と言われたのだけれど、今言った通り、交渉のデータは何にもない。公文書も議事録もない。僕流にやる、ということにしてみました。

それで1973年(昭和48)の1月に、造船所の部長さんと天野さんという課長さんが新年の挨拶に来た時に、天野さんに「今度、そつちの情報を聞きたいんだけれど」と言って、改めて懇談をしました。

話し合ってみたら、天野さんは「上から市とは接触するな」と言われてる、という。交渉はしない。前の会談で飛鳥田さんが「こつちも考えます」と言っているから、市が言ってくるのを待つ、という姿勢だったようです。

それで双方のズレが分かつたから、私は「率直に話し合い、課題を明確にするべき」と。天野さんも「私も同感です。この計画は本事業所の将来に関わります」。こうして「二人で情報交換しよう」ということになったのです。

市長から重工に文書を出す

重工と話し合ってみると、重工の言い分は要するに「今の土地を売って金沢に移転して、収支が合うなら、やるよ」。経営から見れば当たり前だけれど、その言葉は市には残ってない。向こうは「市から何か言ってくるだろう、困っているんだから」という認識だったようです。

それで市から重工に文書で照会した。74年(昭和49)です。公文書を出せば、会社としての回答を出してくる。言いたいことがあったら、何でもいいから言ってもらう、ということにした。「金沢の埋め立て地ができるから、あなたの言い分を出してよ」ということでした。

それに対する回答が来た。まず1番は、跡地開発には協力します。2点目はペアブルであること。3番目は、我々のできるような事業にしてください、と。

その一番大きなことは大型造船所を造りたい、大型タンカー用の1,000mのドックを造りたい、ということだった。それに対して「我々は、誠意を持って考える」と、金沢の埋め立て地に大型造船所を造るための絵(図面)を何枚も描きました。造船屋さんや港湾の意見を聞いて、誠意をもって考えたのです。

国吉：その後、香焼島に大型造船所を造ることになって、いらなくなったのですか。

小澤：1973年(昭和48)に第一次オイルショックがあつた。造船業は3年ぐらゐ先の仕事を抱えていますから、すぐには響かないけれど、2年3年すると利いて

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

きちやう。造船業はもう、大型造船は駄目になって、香焼に大型造船所ができたから、それ以上増やす、という話にはならなかったのです。それで半分にしてくれ、というので、当初の敷地は56haだったのが、33haに直しました。

市としては「移転をして、土地を購入してください」というのが大原則。埋め立て事業のお金が必要でしたから。ところが重工は「今は売買契約はできない」と言ってきた。では、お金を貸してよ、ということにした。それで土地売買予約契約、つまり「2年後に本契約をします」という仮契約の時に、10%の保証金と、証拠金という名目で貸し金を出してもらう、ということで決着した。保証金は、本契約をしなかった場合は没収、証拠金は2年以内に返還する、という形にして合意をしました。

それで1976年(昭和51)3月31日に、基本協定と売買予約契約を締結した。協定の内容は「三菱は市の都心部強化事業に協力し、移転によって、三菱が損失を被らないよう、市、三菱とも配慮しつつ、横浜造船所が金沢埋め立て地、三菱本牧工場などに移転する」ということでした。

何とか協定が結べたのは、「横浜市は一生懸命、こちらが言った大型造船所が造れるように努力してくれた。その計画はなくなったけれども、やっぱり義理はある」と考えたのだと思う。その辺は信頼関係だと思います。

造船不況で完結期限を2年延長

それで「1978年(昭和53)までの2年の間で契約を決めます」ということになっていたのです。ところがその間に造船不況が深刻になって、やりようがない。

重工に対して、市の期待は二つある。一つは移転してほしい、もう一つは埋め立てのお金が欲しい。それで、埋め立ての側は「延長は駄目だ」と。「よそへ売っちゃおう」と言って、大騒ぎしたのです。

飛鳥田さんは77年(昭和52)暮れに社会党委員長になる、と言い出して翌年の3月に市長をやめることになった。次に誰が市長になるかも分からない。やめる前に、3月31日の契約期限の時のことを何とかし

てくれないと困る。飛鳥田さんに「延長はしょうがないよ」と言わせて、完結期限の延長契約というのを結んで、2年延ばしました。

道路などの問題をMMで解く

1978年(昭和53)4月に、細郷さんが市長になります。4月下旬に、造船所を視察に行っています。船で、1号ドックの大岡川側、今の日本丸が係留されているところの、一番先端に接岸した。どぶの中を走っているようで、臭くて寄れなかった。と言うのは、当時、水洗化率が19%しかありませんでしたから。今は、大岡川河口でカッター競技をやったりしているけれど、苦労して、きれいになったのです。

MMで解こうと思ったのは、海をきれいにすることと、水域、水辺の空間をうまく残そう、ということ。今、市民が使えるような水域ができていでしょう。あの自動車もいい空間になっている。あの自動車に囲まれた三角の空間が、MMの中で一番いい空間じゃないでしょうか。

もう一つ、桜木町の前の道路と駅舎の問題。「駅舎老朽舗道デコボコ」などと、新聞にさんざんたたかれた。道路は、東京から関内に行くにも、関内から横浜駅東口に行くにも、桜木町の駅の脇の、国道16号を通らないと行かれない。並行した川を埋めて桜川新道というのを造ったが、足りなかった。この道路と駅舎の問題も、MMの中で解こうと思っていました。

一番の問題は港湾との関係

7月に、細郷さんは重工本社へ行っている。私も一緒に行きました。飛鳥田さんと違って、社長が市長に対して「仲間内よ」というふうな感じに近くなった。その時に、市長は「移転と跡地開発は市の施策だ」と。重工は「新造船が削減になったから横船の船台休止を考えている」と言っている。今、横船は本牧にありますけれど、新造船の船台はなくなって、修繕のための船台になっています。

細郷さんが来る前に延長契約をした時には、2年

後の78年(昭和53)には片付きそうだ、という見通しがほぼ付いた。お互いに腹を割って話してますから。そこで残るのが計画、計画の大枠が決まっていなかった。これが一番大きな問題でした。

一番の問題は、いわゆる港湾との問題。港湾を管轄する運輸省港湾局との関係です。これを飛鳥田さんの時代には解かなかつた。「運建戦争」と言うのだけれど、運輸省と建設省の権限争いが起きる。開発する区域には、港湾の区域と都市の区域が入っていて、この区分けをどうするか。権限争いが絡んでいる。それをどう解決させるかが最大のポイントでした。

土地を売るためにも計画が必要

その年の9月に細郷さん記者会見して「新造船の削減についてもしょうがないが、移転、跡地の基本方向は変わってない。今後、双方で努力していきましょう」ということになった、とっています。

この時、昭和55年に契約を完結する条件が、三菱側の生産体制と跡地利用の目的を付ける、ということです。その8年前に横浜都市開発という怪しい会社をつくって、横浜市も重工も、どっちがどういう事業をやるのか、あいまいにしていた。だから大枠が決まらない。この会社は切ることにしました。

それから跡地の買収。市が買収することに僕は反対だった。と言うのは、事業がうまく行かない時に、時間が延びる可能性がある。そうした時にツケが市民に残るじゃないですか。民間が持つてくれる分には、ツケはないでしょう。

市が買い上げて公有地にすると、利用が制限されるばかりで税収が望めない。

そもそもMMの狙いの一つが、市の財政基盤を強くする、ということです。一定の広さの土地から上がる税収は、商業・業務地を1とすると工場は半分、住宅は4分の1。つまりベッドタウンは収益構造が悪く、しかも市民へのサービスは求められる。そういう問題を、ここを商業・業務地にすることで少しでも解決しよう、ということ考えたのです。

だからこの開発を「市民のためだ」と言ったのです。周

辺の市民じゃなくて、全体の市民にとっていいことだ、と。

それで、三菱地所に買ってもらう。買う側にしてみれば、どれだけの計画ができるか読めなかつたら、やりようがないじゃないですか。

八十島委員会を立ち上げる

そういう中で、「八十島委員会」が立ち上がるわけです。東京大学工学部教授の八十島義之助先生が委員長で、横浜市都心臨海部総合整備計画調査委員会を「八十島委員会」と呼んでいました。

1978年(昭和53)の9月に国土庁の国土総合開発事業調整費という形で、調査費が付いた。9月に、委員会を立ち上げるので、そのメンバーのことで、第二港湾建設局に相談に行ったのです。そうしたら「私たちの方は、港湾局で別途に仕事を致します」と言う。いろいろ議論をした結果、共通の委員で、二港建と横浜市と交互に事務局をやる、という仕組みにした。妥協案ですね。

だから例えば、意見を整理する時に、向こうが事務局だったり、こっちが事務局だったりしているわけね。お互い事務局だから、話はしてますけれど、向こうが突っ張っている時は、向こうの案で行っちゃう、ということが起きるわけです。

ここでは、港湾施設である新港ふ頭と高島ふ頭だけじゃなく、それに挟まれた水域も関係するので、物流施設を残すか、なくすかで、大枠が決定する。そこを何とかと都市的にするために、この委員会で方向付けをすることが、一つの狙いだったのです。

昼夜間人口比を100にしたい

委員会立ち上げ当時の意見を見ると「外港の埋め立て地は物流拠点という考えでよいが、内港では、市民生活に結び付いた都市的港湾をつくるべきである」とか、あくまで「市民的」「市民に結び付いた」とかあいまいな話がだいぶ出ている。我々は「物流港湾はやめて」と言いたかつたわけですけど。

当時の横浜市の課題としては、社会増で昼夜間人口比、つまり夜間人口に対する昼間人口の割合が

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

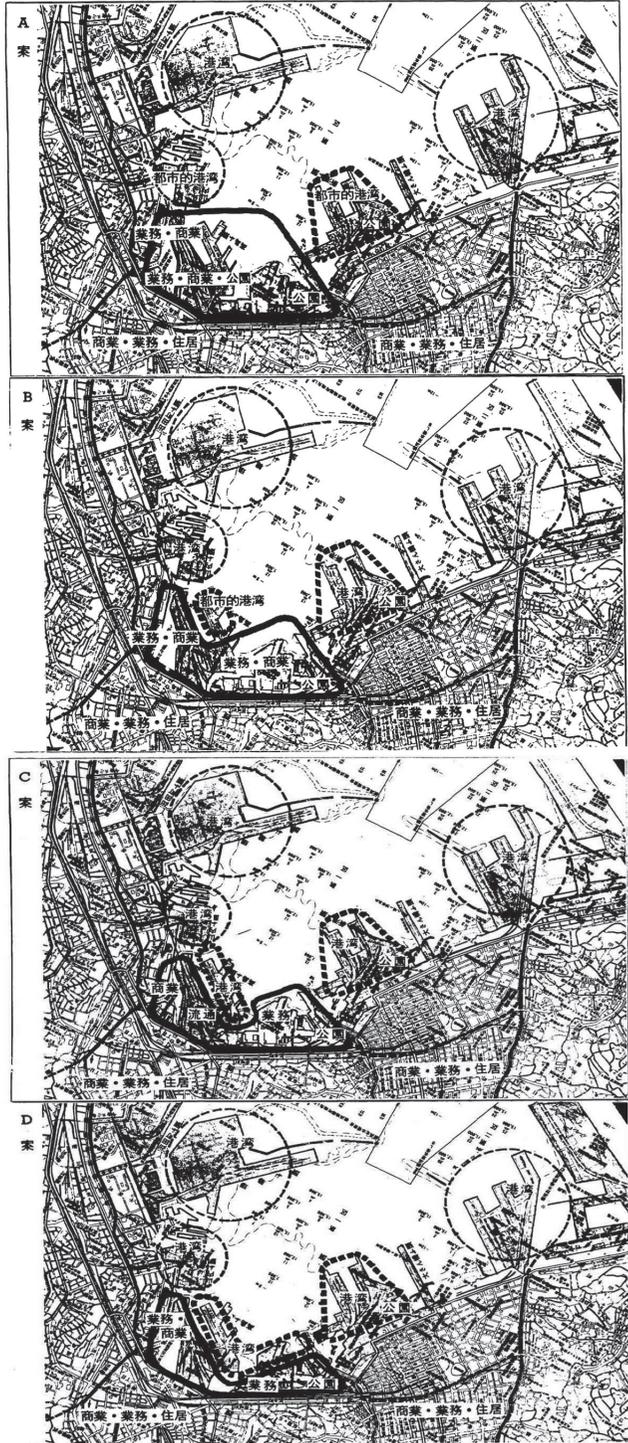
国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

図6：港湾地区の機能配置構想案
資料提供 = 小沢恵一



IX 都市プランナーから見た横浜の都市デザイン
くみなとみらいの誕生 横浜臨海都心部の思想と成立過程く

年々減っていた。1975年(昭和50)には90.6だった。それを100にしたいと思った。市全域で市街化が進んでいて、それに見合った都市機能を充実させたい、ということもあったのです。

それから横浜は道路の整備水準が低く、道路率が低い。関内から内陸部に行く道がない。そういう問題もありました。

横浜港の現況を整理すると、圧倒的に工業港と物流港湾です。水域の利用状況を整理してみると、高島、山の内、瑞穂、新港ふ頭に囲まれている水域。これをどうするか。ここを船が使っている。この利用を変える方法を考えないと、埋め立てができない。つまり、機能の再配置などで対処できるかどうか、というのが開発のポイントになったわけです。

高島ヤード問題で絵を二つ描く

それから高島ヤードの問題もあった。ヤードも土地利用計画と一体で考えなきゃならない。それで国鉄の人も委員に入ってもらった。結論としては、近い将来まではそのままだ、と。要するに、国鉄分割民営化の動きが始まっていた。だから、主体性がなくなって、国鉄の委員としては答えようがない。

ヤードがどうなるか分からないと、絵(図面)が描けない。それで我々はどうしたか。実は二つ、描いたのです。一つは今のように平面で道路を入れる、もう一つは、高島ヤードを道路がフライオーバーする絵(図面)を描いた。ヤードが残っていた場合にはフライオーバーして、将来なくなった時、その下に一般道路を敷設する、ということにしました。

フライオーバーの絵(図面)を描くのに、貨物の運転手だとか車掌だとか、ヤードで旗を振ったりする時に、柱があるとぶつかるとか、そういう問題があるから、そのための協議もし、オーケーも取った。それで「どっちの絵でもいい」ということにしたのです。

何としても就業人口の確保を

人口フレームの設定は、昭和75年(2000年)目標

値としての就業人口148万人から、75年のトレンドとしての就業人口110万人を引くと38万人になった。これを半分にして、その19万人を、この地区の政策的目標就業人口としました。こういうものには論理がない。計画は、論理があると思われているけれど、実はそうじゃなくて、決める時に誰かが決定する。それに後で理論付けする。だから、マニュアルで動くわけじゃないのです。

これで大体、夜間人口と昼間人口の比が100対100ぐらい、という感じです。

MMで実現したかったのは、就業の場の確保。それによって昼間人口を増やす、ということは、金も増えるということだから。ランドマークが建ったことによって、あそこから市に上がってくる税金は圧倒的に大きい。だから、開発のツケなんか、市民に残ってないでしょう。

さらに言いたいのは、市の土地として46haの緑地を確保して、それが今も残っているでしょう。あれが平米100万としても、0.5兆円ぐらい。それは資産として市民に残っているわけでしょう。損しているはずがない、と私は思っているから、「計画は市民のためだ」と言っています。

都心機能と港湾機能の調和図る

それで、委員会の立ち上げ当初から、最後の最後まで残ったのが港湾の問題。我々としては、水際までうまく都市的に使いたい、と。緑の部分が広がるわけ。ただし、水際に緑をもっていくことにした。そうしたら、内陸の方には高島の公園の一つだけになったのです。

当初「整備すべき機能」というのを出した。最初の中核・管理・業務機能、及び広域商業機能港湾中枢管理機能とかはいいのだけれど、問題になったのは港湾のシンボル機能及び市民的港湾機能、港湾活動のためのサービス機能、水域及び水際線の有効利用を図るための機能、市民と消費活動と結び付いた物流機能。その議論からA、B、C、Dと四つの機能配置構想案が出てきたわけです。AとBは都市的、あとの二つは港湾的です。【図6】

この4案が出た時の議論は「臨海部を、内陸側から

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

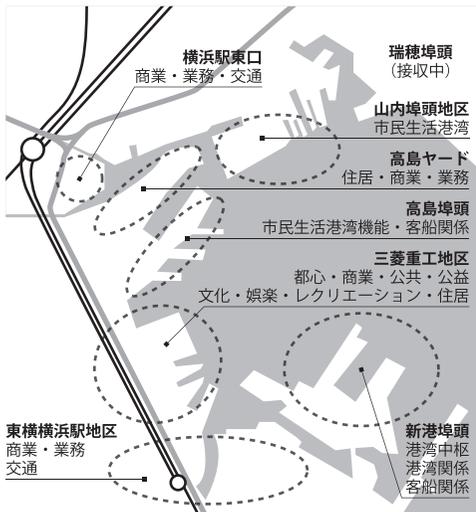
国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

図7：機能配置構想案(コンセプト)、昭和54年



見て利用する、という視点で考えるべきだ」と言う都市的な人と「いや、再編を図って、港というのをもちと重要視しよう」などという人がいて、いろいろな議論があった。それで「都心部臨海部の空間利用は、都市機能と港湾機能の調和を図り、貴重な水際線を有効にして、良好な都市空間を創造する」という妥協案です。

4案をいろいろな面から評価

それから、4案についての評価もしました。評価の視点は、基本方向との整合性、道路交通体系、オープンスペース、水際線といったフィジカルプランなど。

容積率500%程度とすると、A案22.4万人、B案18.6万人、C案16.3万人、D案10.2万人になる。そうすると、基本方向で目標就業人口を19万人としているから、A案かB案か、ということになった。

軸を考えると、A案が問題になる。軸線が変わっているでしょう。内陸側の、横浜から関内に向かう軸に対して、斜めになっている。そうすると、距離が問題になる。人間が動くわけだから、端から端までの距離が大事になる。B案は東西に伸びる軸が約1,000m、ということは、関内駅から山下公園までと同じ距離ぐらい。それで実際は、この1,000mの外に、港湾の部分を出したのです。

軸を変える場合、今の道路、鉄道を延ばすのではなく、別の線を入れる。それはコストが掛かって難しくなってしまう。

ただしA案は、水際線を公園・緑地として、海に直接面するオープンスペースとして、水域を含めた都市空間をつくれる、というところがいい、というふうに考えました。

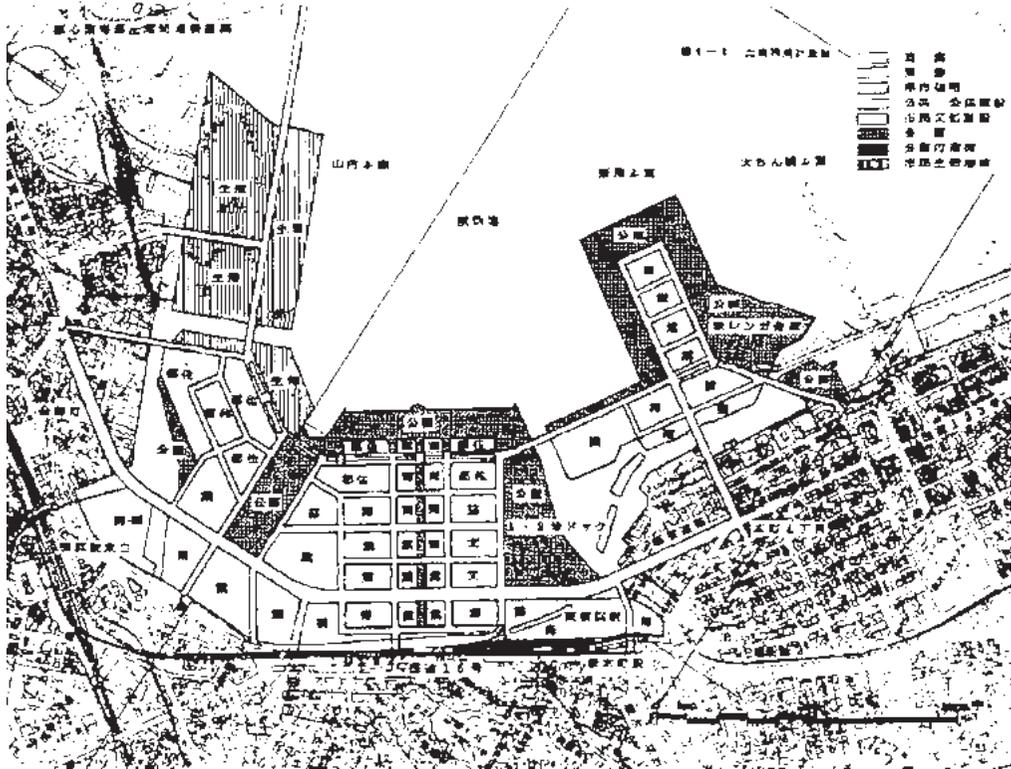
東神奈川から出島経由の鉄道

それで1979年(昭和54)に機能配置構想をつくり、それを図にしました。【図7】この時、横浜駅から桜木町に掛けては都市的としていて、具体的にどうするの、ということと、新港ふ頭地区の配置について、いくつか検討した。それから横浜と桜木町間の16号線の大渋滞をどう解くか、ということも考えました。

次に、鉄道をどうするか。僕らが考えた時は、東神奈川から横浜駅東口の出島地区を通って南に伸びる路線。JRの京浜東北線を東神奈川から分離させて、MMを抜けて、根岸まで持つていく、というものでした。

今もそうですけれど、MMの弱点は新幹線、新横浜駅につながってない。横浜線をつなげておけば、どこの鉄道事業者が入っても、要するに運行をうまくやって、相互乗り入れにすればいい、ということを考えていた計画でした。

図8：みなとみらい土地利用計画図
 資料提供＝小沢恵一



道路については、関内駅、桜木町、横浜駅とつなぐのは1本ではなく複数がいい、と。要するに、今の臨港の道路と内陸側の大通りの両方、という意見が出た。

そういうところで第3回委員会の時に、八十島先生から「再開発をなぜ進めなければならないの」という問題提起があった。というのは、港湾的か都市的か、どっちかと決めなきゃならない。ところが揺らぎがある。それで我々は「都市的な問題は総合的だ。だから港湾のことも考えるけれど、都市的なものが優先」と答えました。

それでようやく土地利用計画図ができて、大枠がほぼ決まった。まだ、実際のとは違う部分もあるのですけれど。【図8】

第4回委員会で「都市」決定的

第4回の委員会では、最後の最後がポイントになっ

た。この時、報告書を検討しました。その中に「事業の意義」という文章がある。骨格だとか何かの議論になっていて、その部分が落ちてこていた。

話し合ったら、港湾という部分をどこまで入れるの、というのが最大の論点になった。「都市機能と港湾機能が混在させるのではなく、その中間的な調和したことを考えてくれ」という意見が出た。「意義について、この再開発は横浜の都市及び港が一つの時代を終えて、その認識から新たに都市を再生させていく、というように考えるべきであり、最初から港湾に『活力を与える』と言うのはおかしいじゃないか」という意見も出てきた。

さらに「横浜港に『活力を与える』というのは疑問である。ここの場所での本来の再開発の考え方を曲げているのではないか。横浜港に活力を与えるのではなく、再開発をきっかけにして新しい港湾にふりかわるのであり、都市機能の充実が第一の意義である」という意見が続いた。これが決定的だったのです。

田村明
 廣瀬良一
 加川浩
 岩崎駿介
 国吉直行
 国吉直行
 国吉直行
 内藤博之
 小澤恵一
 西脇敏夫

ある港湾局OBが「再開発の意義については、港湾も都市の問題として扱うのか、それとも、部分としての港湾を強調するか、という二つの意見があります。委員の方々のご意見にもありますように、私は都市全体の中での港湾と考えるべきだと思います」と発言した。八十島先生が「じゃあ、それで行きましょう」と、パツと決まったのです。

こう言った港湾局OBは、次の読みがあった。「都市的にします」と言うことは「そこを捨てます」という意味じゃなかった。

議論の中でもよく港湾は「陸に上がれ」言っていた。ニューヨークのウエストサイドはポート・オーソリティーがやっている、という話をよくしていた。つまり、港湾による再開発。そのための制度が臨港地区の区分の修景厚生港区です。

新港ふ頭がそれなのです。修景港区というのは、住宅を除いて、商業、業務、全部やっていい。新港ふ頭は、その法律改正をするための契機になった、ということです。

日本丸と海の公園をバスター

それから、もう一つ問題があった。MM地区と新港地区の境、今、日本丸メモリアルパークになっているところを、私たちは臨港地区にしたかった。そうしないと、日本丸が入られないから。あれを船として係留してドックを生かしたかった。日本丸を浮かしておきたかったわけです。都市公園にはできない。それに対し、公園緑地課長が怒って、うんと言ってくれない。

それで、バスターしたので、八景島の357号の道路から陸側のところを都市公園にして、砂を入れて、潮干狩りができる公園にした。あれとのバスターで、公園緑地課に納得してもらったのです。多分、この話を知っている人はほとんどいないと思いますけれど。

当時、金沢区と横須賀との間、港湾区域がなかった。海岸線は建設省だけど、港湾区域になると建設省は口を出すところがなくなる。権限というのは非常に微妙なのです。我々、作業している時というのは、その微妙さも読んでないといけません。それができるかでき

ないかが、自治体の中で、実務をやっている人と、理屈を言っている人との大きな違いです。

時間の関係で原地盤に道路敷設

1979年(昭和54)12月24日に八十島委員長から市長宛に提案書が出されて、今度はこれを具体化する、ということが最大の課題になる。それで1987年(昭和62)の完成という目標を立てた。89年(平成1)が市政100周年と開港130周年で、それまでに、ということもあつたのです。

それで、土地利用のための絵を描く時に、重工の工場のあつた原地盤のところに、できるだけ土地利用をしようと考えて絵を描いた。埋め立てのところで、埋め立てがある程度、終わらないと、土地利用できないから。みなとみらい大通りは、今、地図を見ると、JR線の方に寄っているでしょう。ここがぎりぎり、原地盤だったから。

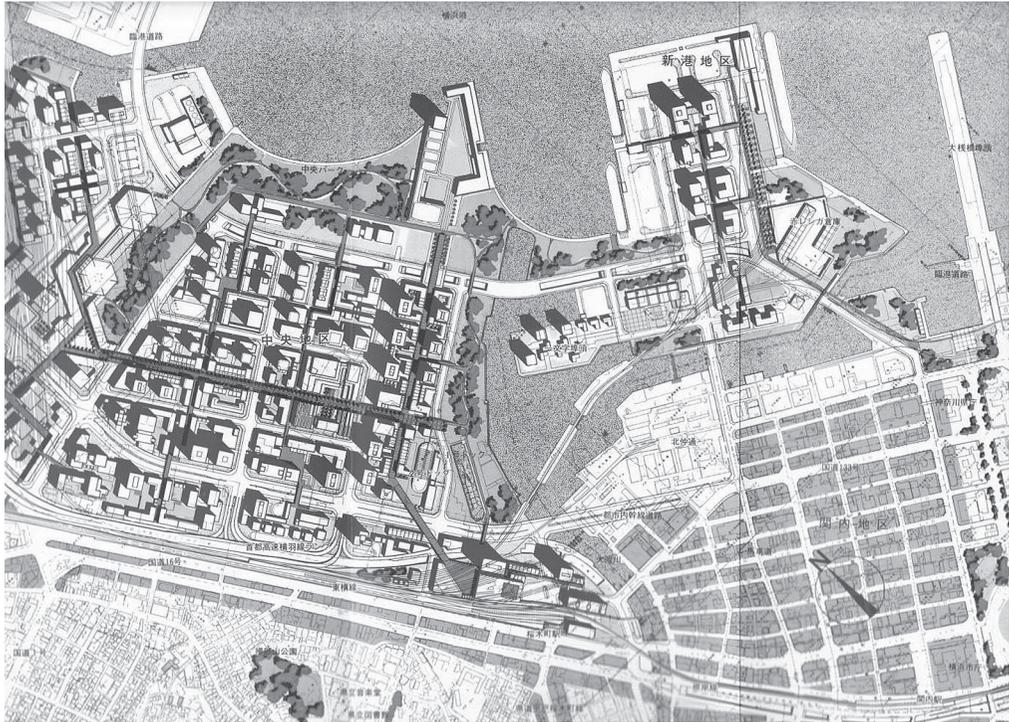
それで、道路が早く使えるようになったのです。その代わり、鉄道とみなとみらい大通りの間のブロックが狭くなって、ランプの設置に工夫が必要になった。どっちかを取る、どっちかを捨てる、というのも大事で、この場合は「時間」を取ったわけです。

一方で、重工とは裏で打ち合わせをして、跡地のうち、3haは持っていてください、そこにエンジニアリング・センターをつくってください、と申し入れた。それが今の重工ビルだよ。三菱みなとみらい技術館が入っているビルです。当時、三菱のエンジニアリング・センターが四谷にあつて、それを移転させる、とかいう話があつたから、それを誘致したいと思ったのです。

それで、1987年(昭和62)に第1期分完了という目標を置いて、81・82年度(昭和56・57年度)に港湾計画などを改定をする。その時に、MM地区の国際大通りから東側が港湾、その西側は都市、という仕切りをした。そうしないと、手続きとか法律の扱い方、みんな違いますから。

海と陸は法律が違って、しかも微妙なのです。例えば、氷川丸は建造物でしょう。日本丸は船でしょう。船と言うのは船長さん、機関士がいて、いつでも動かな

図9:みなとみらい基本計画図
『都心臨海総合整備基本計画(中間)』
資料提供=小沢恵一



いと船じゃない。また、ドックは水を張ってないともたない。圧力が掛かってないと、みんな壊れちゃう。2号ドックはドックヤードガーデンという形で水は張ってないですけど、あれは全部、積んであつた石を一回、はがして積み直しているわけです。

基本構想が固まった後に要望

その途中、港湾業界から、もちろん委員会をやっている最中にヒアリングしてますけれど、基本構想が固まった後に、大々的な要望を持ってきた。「埋め立て面積が小さすぎる」という条件だったのです。ただし「基本的には反対じゃないよ」と。要望を出した人たちはみんな港湾の代表だから、この人たちが反対したら、やりようがなかったのです。それも解決しました。

1980年(昭和55)3月31日に、市役所で、細郷市長と重工の金森社長が、移転と開発の契約を締結しました。重工はもともと「我々はデベロッパーではない、製

造業だ。だから土地を誰かに渡したい」と言っていた。それで、地所が720億、出したのかな。重工はそれで、移転費用と、新しい工場を造った、というわけでしょう。

基本計画の絵(図9)もできて、それを進めようという時に、横浜市は経営的に成り立っていかねば困るわけね。ちょうど1981年(昭和56)に、いい具合にUR、住宅・都市整備公団ができた。その特定再開発という事業にしている。そうすると、計画は横浜市内で、事業はURです。そうすると、ツケも含めてURですね。横浜市は、6分の1補助を出しているだけ、1,000億ぐらいしか出してないのです。

プロジェクトの課程を大事に

僕はこのプロジェクトがすべて終わった後で、評価したいと思っていました。「当初の思わく通りですか」「成立しますか」と。やっている時には割に話をするものだが、出来上がっ

田村明
廣瀬良一
加川浩
岩崎駿介
国吉直行
国吉直行
国吉直行
内藤博之
小澤恵一
西脇敬夫

て事業が動くと、課程はみんな捨てられちゃう。昨年、亡くなられた大高正人さんは、建築家としては名前が残っているけど、計画屋としての名前はほとんど消えちゃっている。だけど、計画屋の仕事は大事にした方がいいと思う。計画というのは要素が多いのです。

僕はMMが終わってから、高島の再開発をやった。そこで感じたのは、建築屋さんは、結局、敷地の世界。どうやって、その敷地の世界からまちの世界にするか。ところが、例えば、民間で建築屋さんにくら言ったって、無理なのです。それは、僕は行政がやるべきだと思う。ところがそれを行政が放棄している。だけど、やっぱり行政の役割ですよ。ブロックとブロックとを考えると、普通の人ができるわけない。

プロジェクトで大切なことは、スタンスをしっかりとさせる、ということと、どうやって決断するか。「市長、決めてください」と言うのは、実は何も決めないことと同じ。「私が責任持ちますから、やりましょう」と言わないと、決まらない。そういう人が出てくるかどうかで、勝負は決まると思う。

この次の話もあるのだけれど、時間の関係で、きょうはこれで終わりにします。

鈴木：非常に貴重なお話をありがとうございます。

それではここからは私や国吉さん、受講生の皆さんと、小澤さんとのやりとりを進めていきたいと思います。

まず私からお聞きしたいのですが、ちょっと戻って、環境開発センターが1964年(昭和39)頃、提案した絵があるのです。「横浜将来計画の構想」という報告書の中に書かれている、アイデア・レベルのものだと私は認識していますが、横浜駅周辺と関内地区を結び付けるための、後の都心部強化事業、6大事業になる前の段階に描かれた絵です。浅田孝さんは「安易に埋め立てるな。埋め立てずに再開発することを考えるのだ」ということを言った、というふう聞いておりますけれども、当時、重工との移転交渉を考慮の中で、参考にされた記憶はありますか。

それから先程出てきた1970年(昭和45)頃、環境開発センターが作成したプランについて、どのような議論がされたか、ご記憶にある範囲でお話しただ

きたいのですけれど。

小澤：まず、最初の案は、僕らは見てない。恐らくこれは、見た感じでは成立しない。新港ふ頭をいじくっているんで、新港ふ頭をいじくれる、という絶対条件がないとできない。それに、横浜駅からのアクセスが取れてない。今ある既存の軸は、どちらかと言うと、横浜駅と桜木町をつなぐ方向ですが、この絵では、その軸を変えなきゃならない。そうすると、計画としては大変だから、多分、これは成立しないでしょう。

鈴木：これは6大事業を構想するきっかけにはなっただけでも、現実的なプランではない、ということでしょうか。

小澤：そうだと思う。1970年(昭和45)の絵も、これではまちが成り立つわけがないでしょう。

国吉：これはメッセージですね、「横浜市はやりますよ」という。

鈴木：具体的にはあまり、市の内部で検討していない

小澤：してないと思う。だからわざわざ「環境開発が描いた」と書いて、議会の第一委員会に出している。市の案と言わないで逃がっている。だから、ほとんど知らないんじゃない。

1976年(昭和51)に検討した絵があるんだ。それは表には出さなかつたけれど、何かの雑誌に載ったりしていたけれど。我々が作業するために、どこまで埋め出しするか、その量を測るために描いたものです。主体的に考えて、妥協点を探るために、そういう形が必要でした。

鈴木：1975年(昭和50年)、重工との交渉真っ盛り時の「内部検討案」の絵は、重工側には見せていたのでしょうか。

小澤：見せてないと思います。

鈴木：この内部検討案の絵は、赤レンガ倉庫と重工の二つのドックを残す、という絵になっているのですけれども、その当時、交渉の過程では、三菱に対して「ドックを残せませんか」とかというような投げ掛けはあったのでしょうか。

小澤：そんなことはない。市としては、あれは歴史的建造物だから残そう、というのが基本的スタンスでした。あそこと、「ウインナソーセージ」と言っていた、今の汽車道のところ、あの貨物線の鉄橋は残そう、と。

それで、ドックを残す時には、どうやったら残せるか、重工に検討してもらっています。ドックというのは、ドライにすると壊れるから、残らないのです。それで水を入れて、日本丸を入れたのです。

鈴木：つまり、この時、75年(昭和50)の頃は三菱重工側にドックを残す、残さない、という話は—

小澤：していません。

国吉：市の計画の上では、これより前の段階でも、ドックと赤レンガ倉庫は残してきますよね。ただ、重工には、市としての考えを見せたわけでも、約束したわけでもない。市の考え方を常に表現していた、ということですよ。

小澤：そうそう。

鈴木：国吉さんが市役所に入られたのは1971年(昭和46)ですが、こういう絵を見た記憶はありますか。

国吉：この前の段階も含めて、基本的に、既存の市街地に並行につくっていく、なぞらえていく、と言いますか、割と手堅くやっていく、ということで、その辺の作業の一部に、ワーキングに加わったり、とかいう記憶はありますね。それから、いろんな懇談会がありましたら、そういうところで出席して意見を一緒にやったり、とかもありました。「若手も加わるように」と言われてましたから。

鈴木：それは企画調整局の中で、ですか。

国吉：そうですね。

鈴木：小澤さんに、冒頭のところで横浜駅周辺の地区の成立経緯を詳しく述べていただいた中で、横浜駅の特に東口部分とみなとみらいの接続部分は非常に難しい課題になったわけですが、これは1975年(昭和50)の案の頃にはどういう議論をされたのでしょうか。

小澤：多分、そんなのは検討してないと思う。

結局、川が邪魔なのね。川ありきで考えると、限定される。さつき言った、高さの問題があるでしょう。高島嘉右衛門が埋め立てた時の高さを変えるのは大変。だから、僕は、新田間川、幸川を埋めると言ったのです。そうすれば、道路が整備されてきますから。それを、誰が反対したのか知らないけれど、やめた。

鈴木：当時、埋め立てたところの一带に、どういう機能があるべきか、といった議論はあったのでしょうか。

小澤：僕が言ったのは、基本的にここは全部、業務にする、と。商業を入れると、周辺の地域とバッティングする。業務でも、黙っていたって下に商業が着いてくる。周辺のまちとどれだけ接点を持てるか、という問題もあった。MMに飲み屋街をつくらなかった、と怒った人がいるけれど、つくったら、隣の野毛なんか、やっていけなくなるでしょう。

ただ、割り切って考えるのだだったら、伊勢佐木町の商店街なんかは、MMに乗り出すぐらいの考えがあった方がよかった。「ニュー伊勢佐木をつくれ」と僕は、有隣堂の松信さんに言ったことがあるのだけれどね。だけど、あの人たちはあそこでやっているから商売が成り立っている、新たな投資をすると成り立たない、という矛盾があるんだよ。

実は、地元でMMの土地を買わせようと思ったことがある。重工から地所に所有権が移った時の値段で買わせようと思った。そうしたら誰かが潰しちゃった。ちょうど僕が異動して、駄目にしちゃった。

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

その時、20人ぐらい、金を出すことになっていた。やり方としては、何人かが「金、出すよ」と言って表に出す。まず、金を出してくれないと成り立たないから。そうすると、次に「じゃあ、私も」と言うだろうから、そうになったら募集しようと思った。地元商店街が土地を持つとしたら、1haか2haぐらいでしょう。それでも、うまく行かなかった。

鈴木：国吉さんは、そういった議論は記憶ありますか。

国吉：ない。

小澤：こういうプロジェクトって、やっぱり地元がちよつとでもかんでる方がいいのだけれど。

国吉：惜しかったですね。

鈴木：いろんな方にお話を聞いている中で、飛鳥田さんは社会党の出身ということもあって、三菱重工の造船所の労働組合や、旧国鉄の労働組合を意識していたから、ここの移転交渉はそろりそろりと、慎重にやろうとしてたんじゃないか、というようなお話を聞いたことがあるんですけど。

小澤：僕の感じでは、飛鳥田さんは全く社会党的じゃない。全く考えてなかったと思う。組合がどうの、社会党がどうの、というふうには考えていなかったと思う。彼は政治家だから、外に向かって言う時には社会党を意識して、横浜をどうしようか、ということではニュートラルに考えたと思います。

鈴木：何かご質問ありましたら。

質問：私は1980年(昭和55)に横浜市に入って、その時の直接の上司が企画課長だった小澤さんでした。その後すぐ、異動されたのですけれど。私が役所に入った時、都心部強化事業といのうは何を指すのか、よく分からなかった、というのが正直なところです。きょうの小澤さんの話を聞きますと、伊勢佐木とか関

内の旧都心の強化と、三菱ドックの跡地と横浜駅を含めた新しい軸を作って、業務を育てることが、一体化して都心部強化事業になっている、というのがよく分かったのですが、80年(昭和55)よりもっと前の段階、1965年(昭和40)に発表してから80年に見え始めるまでの間の、都心部強化事業というのは、どういうことだったのでしょうか。

小澤：恐らく田村さんも、僕は直に聞かなかつたけれど、そこまではあんまり考えてなかつたんじゃないかと思う。

まず、物理的な問題、桜木町・関内と横浜駅との時間的距離が縮んで、状況が変わったことによる、伊勢佐木やあの辺りの心配と、もう一つは道路の渋滞の問題。この二つがシビアだった。それで、造船所の中を抜かなければならない、と。ただし、それにもすくこたわっていたか、と言うと、どうもそうも見えない。そこまで描きようがない時期だったのかも知れない。

質問：ちよつといいですか。

みなとみらいの道路ネットワークが周辺としっかり結ばれています。これはみなとみらい21のプランの中で見たのではなく、別に隣接地の再開発をやったからできたことです。一般に、再開発プランの時に、一番ネックになるのが既存の市街地との連絡なのですが、横浜の場合、地域の方、企業の方も含めて、しっかり話をしてやってきたからだ、ということも、きょうの話に加えて、皆さんに理解していただきたいと思います。

小澤：今の話のように、こういう事業をやる時には、周辺の地区とのつながりをどうするのか、と頭の中に常に置いておかないといけない。

僕らが一番困つたのは、今の、ランドマークと重工ビルの間のけやき通りと、外側の道路とのつながり。やりようがなかった。もともと、三菱重工の正面口があつたところ、その前に平面で貨物線が入っているでしょう。出てから16号を越えてつながる道路も、行き止まり。どうしようもないので、やめた。その代わり無理をしてやったのが、桜木町駅の北側の道路と紅葉

坂をつなぐ道路はつなぎました。

「動く歩道」の設置でも苦労

桜木町からランドマークまでの「動く歩道」でも苦労しました。飛鳥田さんが首都高を地下に、と頑張ったんだけど、結局、桜木町駅のところは半地下だから、地下道が抜けられないわけ。しかも駅の位置はいじれない。駅からランドマークのセンターまで斜めに行くと700mぐらいで、歩く距離の限界に近い。それで動く歩道ということにした。

ところが道路屋さんから、最初、斜めは駄目、と言われて。それから、歩道に屋根を付けると、そこに積もった雪が下の道路に落ちるから駄目だ、と。だからあそこ、歩道の部分の上だけに屋根が丸く掛かっている、屋根から落ちたものが歩道の縁の内側に落ちて、外に出ないようにしているでしょう。

そういう細かいところというのが、案外、馬鹿にならない。こういう事業は、いろんな問題を含んで成立している。エッセンスだけを抜き出すと、小さいものが落っこっちゃう。ところが、案外、小さい部分が大事だったりしてね。そういうところは、みんなに勉強してほしい。

それから、決める時は、マニュアルでは決まらない。マニュアルはあくまでこつちに置いておいて、自分で決める。自分が決めようと思う時に、自分がどれだけ情報を持っているか、ということが大事になる。要するに、選択肢がいくつかあって、その中から選ぶわけだから、その時に、情報があればあるほどいい。少ないと、誤った判断をすることになるじゃないですか。その辺の違いは大きいと思う。

鈴木：後半のお話では、八十島委員会というのが非常にキーになっていたのだな、というのを改めて思いました。それともう一つ、大高先生がこのみなとみらいの計画で果たした役割のような部分で、何か印象に残っているような、エピソード等あればお話しいただきたいのですけれど。

小澤：大高先生のところは、絵を描いたり、計算するのが一番うまかった。

コーディネイトできる立場ではないけれども、絵に描いて表現してもらえると、というのは助かりました。理屈を付けなきゃならない、という時の作業をやつてもらった、というのが一番大きかったかもしれません。

鈴木：この埋め立ての法線を湾曲させる、という発想は大高先生ですか。

小澤：大高事務所の案です。ただし、当初と現在と形は異なります。

鈴木：八十島先生に委員会を頼まれた経緯だとか、八十島先生自身は飛鳥田時代からの専門委員で、その後、継続的に関わった方というのは数少ないと思うのですけれど。

小澤：飛鳥田さんの時の専門委員は、田村さんとの関係もあって、高山英華、浅田孝、河合正一、それから八十島さんの4人かな。市長が変わった時に、細郷さんは全員やめてもらう、と言った。その時に僕が「八十島先生は残して」と言って、それは了解してもらいました。

八十島先生は非常に人柄が穏やかな人でした。人の言うこと、よく聴いて、自分の意見も言う。だから、うるさかったけれど。委員会でも自分が納得しなきゃ駄目、というタイプだから。

もう一つは、高山英華さんもそうですけど、彼らは30ぐらいで教授になっている。戦争のせいで人がいなかった時代、60定年だから約30年間、教授やっているわけでしょう。それで弟子がものすごく多い、人脈がすごく強いのです。八十島先生は、運輸も建設も両方とも顔が利きました。しかも交通工学ですから、運輸は強くて、運政審の中では絶対だった。そういうのをみんな承知して、八十島先生にお願いしました。

公募で「みなとみらい21」に

「みなとみらい21」という名前にも、八十島先生が

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

関係しているんだよ。あれは、横浜駅西口のホテルリッチで話し合った時に決まったのです。最初はニックネームを作ろう、と言って市の職員から募集したわけ。そうしたら全然駄目で、その次に、地元の広告会社から募集したら、それも全然駄目で、改めて公募した。1,200通ぐらい応募があったのかな。それで八十島先生、有隣堂の前の社長の松信泰輔、それからイラストレーターの柳原良平、評論家の青木雨彦、それから作詞家の阿木耀子が委員で、審査をやったのです。

まず、松信さんなんかは「日本語じゃなきゃ駄目」と言う。ところが、集まった案の中には、ポートとかブルーとかゴールデン、そういう言葉がたくさん出てくる。事務局は、そういう言葉ごとにくくって、整理して、審査員に出すわけ。だから、出てきたものは、みんな駄目、というわけだ。

しょうがないから「原票を出せ」と、応募者が書いた票を全部、1枚1枚、めくっていった。そうしたら「みなとみらい21」が一つだけ出てきた。

国吉：事務局が落としたのですか。

小澤：事務局は、集まってきたものを、言葉ごとにくくるとはならない。これは一つだけだったら、多分、落ちちゃったんじゃないのかな。

それで「おう、これがいいよ」と言って、それで一発で決まり。この案を出したのは、関内に務めている公務員でしたよ、確か。

普通に考えたら、あんまり出てこない名前だった。21世紀まで20年ぐらいあったから「みらい」と付いている。今だと、21世紀は未来じゃないじゃない。あの時分だと、もうすぐ目の前の未来だったんだよ。

国吉：新港ふ頭も、昔、大正時代には「新港」、あそこが新しかったわけですから。

鈴木：この「都心臨海部総合整備基本計画」の絵と、実際のプランとだいぶ差があるわけなんですけれども、それについて何かありますか。

小澤：一番大きいのは、実際のプランでは中心軸を二つにしていること。八十島委員会の時には大枠を作ろうと思ったから、あんまり都市軸の話をしてない。だから「何となく」にしてあるでしょう。都市軸とか考える余地なかったし、考えてもしょうがなかった。

と言うのは、この中心の軸には駅がない。それで根岸線に高島の駅をつくろうか、という気運はあつたけれど、実際は鉄道を変えるのは大変だからね。それで結局、中心の軸を二つに分けた。今、キング軸とクイーン軸と言っているところです。

もう一つは、土地利用は、桜木町側に偏在化させた。と言うのは、関内のまちとつながるラインを大事にしたかった。もともと「既存のまちをどうするの」が一つのテーマだったわけ。そうすると、例えば、ヨーイドンと事業が同時にスタートを切ったとすると、ポテンシャルから言って、横浜駅側が優位になるのは当然だから、桜木町駅側を優先させよう、と。ヤードがあるうちは横浜側は手が着けられないから、そのことをうまく利用しちゃおう、というふうに、実はそこまで考えてあつたんだ。

臨港道路を山下公園へ、と計画

それから、MMの法線を考える時に、北側の帷子川を埋めて、中央市場の前面に公園を造ろう、と思つた。本当は清掃工場を造り、ごみ処理と地域発電を試みたかった。

北側では、山下公園まで臨港道路を延ばす。と同時に、山下公園前面は沈埋トンネルにし、上部を公園にする、つまり山下公園の拡大をしたかった。

山下公園の奥行きは70m。そうすると、夏に花火大会（以前は山下公園でやっていた）で人が大勢集まる。山下公園に入りきらない。MMができれば、臨港パークなどが広いので、花火大会は移るでしょう。現状だと山下公園は無視されてしまう。そこで、また山下公園で花火大会ができるようにしよう、と思つた。

だけど、山下公園の前を埋め立てたら、「水が遠くなるから」と反対した人がいて、大騒ぎして、やめちゃった。あそこを通してあげば、変なランプをつく

らないでよくなって、新港ぶ頭もやりやすくなったと
思う。

質問：5年ほど前までみなとみらいの担当におりまし
て、みなとみらい担当の職場では、うわさ話というか
都市伝説のように語り継がれているようなものもあり
まして、きょうは、その場にいた方の生の正しい話が
伺えて、いろいろ勉強になりました。

実際、21世紀にはできているはずのみなとみらい
ですが、若干遅れてはいますが、このまちをつくって
いくスピードと言うか、このまちの変化とか、これから
のまちのことについて思うところとか何かあれば、ぜ
ひ教えていただきたい、と思います。

小澤：計画をする時には、金目を弾かなければなら
ない。そうすると時間を設定しなければならない。だ
から、10年後とか5年後とか15年後と完成の年を決
めて、金を弾く。当時、3兆円とか5兆円とかいろいろ
言われましたけれど、そんなの我々の側から言うと、
仮置きしているのにすぎない。それを決めないと、法
線も決まらない。だから、人間の量を決めないと法線
も決まってこない、という関係にあるから、工期が延
びてもいいや、と実は思っていた。

その代わり、延びたら、今度はマイナスになっちゃ、
困る。だからマイナスにならないように、どうしよう。
だから、あんまり市が土地を持つのは反対、と言っ
ていたわけです。

事業の達成率ということは、僕が計算したところ、
大体、今、計画に対して80%ぐらい行っているんじ
ゃないかな。

ただ、就業人口というのは難しく、もともとそう
ですけれど、統計で出てくると実際にいる人と違う
からね。と言うのは、僕らがいる時に、ランドマークな
んかの就業人口を計算しようと思ったら、アルバイト
なんかの人がいるでしょう。そういうのは計算に入ら
ない。だから、実際に働いている人は、今でも10万人
ぐらいいるんじゃないかと思います。もともと関内も
西口も、就業人口は大体7万と言われていた。

横浜の都心はやっぱり、東京の丸ノ内との競争な

のね。だから、いかに丸ノ内と比べてコストが下がる
か、というのが最大の競争力。そのコストを下げるこ
とで、当時の人は苦労したと思います。

ところが、バブルで価格がグッと上がっちゃった。
24街区、クイーンズスクウェアのところは、コンペの
デザインで建てたら、平米単価が信じられないくらい
高くなった。適正な価格に操作すべきだったんじゃない
かな。そういうことを考えるのも全体のデザイン、
グラウンドデザインだと思う。

国吉：きょう、お聴きしたみなとみらいの話は、裏話で
もあるけれど、基本的には、前に進む時に相手を
キャッチしながら崩れていく、ということをどうやって
実現していくか、そういう計画実現のプロセスの話が
非常に重要だった、という気がします。そういうやり方
を重視していたからこそ、6大事業というのも進ん
できたのかな、と。そこに「実践的都市計画」というふう
に言われる横浜の特徴があるのかな、と思っています。

鈴木：もう一つ、イントロのところで、線引きのことに
ついてちょっとお話が出ましたが、当時の担当さ
れた時のご苦労だとかお聞かせいただけますか。

小澤：僕が関わったのは、その前に港北ニュータウン
で農専地区を考え、農政としては伸ばしましょう、と
考えていた。当時の農政局長が田村さんと話をして、
線引きを、計画局と農政局と企画調整局の3局が同
じ権限で共同作業をする、ということを決めた。で「お
前やれ」と言われて、やることになったのです。

企画局はどっちかと言うと、調整区域を将来のた
めに増やしたい、と。我々農政局は、いい農地を増や
したい。農政から緑政になることも決まっていたか
ら、緑地も増やしたい。計画局は「基準で行ったら、
横浜は人口が多いから、調整区域はできないです
よ」と言う。

我々は、説明会は農政で、と言って、法律の施行前
に、全部に説明会をやった。主催は農協と農業委員会
にしておいて、法律ができたばかりだから、計画局を
呼ぶわけにいかない、ということで。その時に、僕らが

田村
明

廣瀬
良一

加川
浩

岩崎
駿介

国吉
直行

国吉
直行

国吉
直行

内藤
博之

小澤
恵一

西脇
敬夫

地元には「残せ、残せ」と言っ、地元には「残してくれ」という要望書を出してもらった。それが、今のベースになっています。

鈴木：ほかの都市だと、線引きの時の経緯などを聞くと、農政と都市とバラバラで利害が一致なくて、線引きの時に苦労した、という話が多いのですが、ある意味では、港北ニュータウンの農業専用のプロジェクトをやっていたことが、線引きの時に非常に生きた、ということでしょうか。

小澤：そうだと思います。農政そのものが、農業をこれからどうしよう、という方向を見ていて、新しいものを創り出していたわけね。

国吉：都市内農業、ということですね。

小澤：僕は、農業が「業」として成り立たないのは意味がないから、どうしようか、と一生懸命考えて、そのために集団化ということを考えて、補助金という仕組みを考えた。線引きはその延長線上にあったのです。そういう一つのイメージみたいな、理念みたいなのがあったから、できたんだと思います。

鈴木：きょう、たまたま、横浜市内が一番、農産品の直売所が多いところだ、という話題が出ていたのですが、ある意味でのその源流が、実は港北ニュータウンに源流があった、というお話が聴けて、参考になりました。そういう意味でもきょうのお話は非常に有意義だった、というふうに感じています。どうもありがとうございます。

小澤：どうもありがとうございます。