

NPO 法人田村明記念・まちづくり研究会公開研究会

「みなとみらいーこぼれ話」

森 誠一郎氏

2019年2月22日（金）午後6時より

桜木町市民活動支援センター4階セミナールーム2号

寺澤成介 たまたま私が森さんに依頼したので、一応、口火を切らさせていただきます。レジュメがありますので、森さんご自身が略歴を言われると思います。横浜市でずっと仕事をされて、ここには入っていないのですが、この後に、横浜環状道路という高速道路の仕事もされています。最後は道路局長と、技監として戸塚の再開発を担当されて、30年以上動かなかった再開発を動かして、卒業されました。ということで、いろんな現場もご存じなので、きょうは有意義なお話が聞けるのではないかと思います。どうぞよろしくお願いいたします。



研究会の様子



森誠一郎氏

森 皆さん、こんばんは。

一同 こんにちは。

森 森誠一郎と申します。よろしくお願ひいたします。ちょうど花粉症で鼻声なので、申し訳ございませんけど、ご容赦願ひます。私は、係長から課長へ足掛け9年、および部長時代2年、合計11年、みなとみらい21にどっぷり漬かりました。その他、みなとみらい線にも合計5年携わりました。きょうは、そのような経験から、みなとみらい21にまつわる、薄れゆく記憶をたどって、こぼれ話と称して、お手元のレジユメに沿ってお話したいと思ひます。

1. 略歴

最初に略歴を紹介いたします。昭和19年(1944年)12月、滋賀県大津市に生まれました。地元の膳所高等学校卒業後、昭和39年(1964年)4月、京都大学工学部交通土木工学科に入学しました。副市長を務めた金田孝之とは1回生のときから同じクラスになって、そのときからの付き合いでございます。

2. 横浜市交通局から企画調整局へ

昭和45年(1970年)4月に横浜市に入庁しました。なぜ横浜市なのかといいますと、当時の横浜市は、偉大なる田舎であって、われわれ土木屋の仕事が将来に渡って一杯あるというところが大変魅力的に感じられたからです。最初の5年間は、地下鉄建設が始まったばかりの交通局に在籍しました。私が修士課程で土質力学を専攻したことが、交通局に入った理由です。

ところが、係長試験に合格したところで、市長部局への異動を希望しました。理由の一つは、地下鉄建設を交通局で実施する時代は、近々終わるのではないかというものでした。その頃、札幌市は、地下鉄建設を鉄道建設公団に委託する方式を採用しました。従って、横浜市も早晚、そのような方式に移行するのではないかと予測したからです。結果として、この予測はずれたんですけども。

2番目の理由は、地下鉄建設といった一分野ではなく、もっと幅の広い、例えば、都市計画のような仕事のほうが面白いのではないかと考えたからです。そこで、当時、田村明技監兼企画調整局長の下で、部長職でおられた大学の先輩の、江口昭吾さんに、「先輩、俺をぜひ市長部局で採ってください」と、頼み込みました。そうしたら、企画調整局企画課長の小澤恵一さんが、私を面接することになりました。小澤さんが、「森君はどういうことをやりたいのか」と聞かれましたので、「都市計画をやりたい」と言ったところ、当時都市計画を担当していた都市整備局のことを小澤さんは、「都市整備局は、都市計画の中身をやるのではなく、単なる手続き屋だから面白くない。中身をやるなら企画調整局だ。しかし、企画課のポストは、今、空きがないから技監室で何とかしよう」と言ってくれました。

このような経緯で、昭和50年(1975年)6月に、交通局から企画調整局技監室に異動しました。

ただし、身分は技監付きですが、実際の席は企画課の中にあつて、主に交通計画を担当することになりました。小澤さんは、残念ながら4年ほど前に亡くなられましたが、私の仕事人生を楽しく充実したものに導いていただいた大恩人と、今でも感謝の気持ちで一杯です。

3. 田村明さん

企画調整局では、毎週月曜日に係長以上全員が出席する目標会議というのがありました。そこで、田村局長は、「黙っていては駄目だ。自分の意見を持って、主張すべきは主張しなさい。特に、他局との会議で、企画調整局の人間は黙っていてはいけない。一言でも発言して帰ってきなさい」というのが口癖でした。交通局時代、私が一言意見や文句を言うと、「森君、やかましい。黙れ」と言われていたのとは正反対で、企画調整局は自分の性格に合う所だと嬉しく思いました。

田村さんはやはり、存在感のある人でした。大テーブル主義とか、非定型流動という言葉が強く印象に残っています。大テーブル主義というのは、先ほどの目標会議のように、大きなテーブルに局長から係長まで一堂に会して、目標や情報を共有する。そのことによって、隠し事なく組織一丸となって仕事を進めることが大切だと言われていたように思います。非定型流動というのは、世の中とか都市とかは固定的なものではなく、時間軸を含めた4次元の世界を絶え間なく流動していくものと捉えなければならないということだと思えます。

また、田村さんは、このようなことをしばしば言われました。「すなわち、法律や制度は、その時点までの常識や社会通念をベースに定められたものなので、新たに物事を起こそうというときには適合しない部分もある。従って、その部分を食い破らないと新しいことはできない。法律や制度を金科玉条のものと思い込んではいけない」と。東大の法学部でも学ばれた田村さんの言葉には、本当に説得力がありました。後年、みなとみらい21を手掛けるときに、この言葉を思い出しては、自分自身を大いに鼓舞してきました。

田村さんは、酒が好きで、北京飯店やスカンディアなどにしょっちゅう連れて行かれました。あるとき、スカンディアで飲んでいて、血液型の話になりました。田村さんが、「僕はB型だ。プランナーにはB型が向いているんだ。森君、君は何型かね」と、聞いてこられました。私は、「O型です」と答えますと、「そうか。君はプランナーには向いてないね。小澤君、君は何型かね」と、言われますと、小澤企画課長が、「私はA型です」と答えますと、「そうか。君も駄目か」と言われました。たまたま、内藤惇之係長がおられて、「私はB型です」と言われますと、「やっぱり、内藤君はプランナー向きだよ」と、田村さんは得心したような感想を漏らされました。

4. みなとみらい21計画の策定

みなとみらい21計画の発端は、飛鳥田市長から企画調整局長に迎えられた田村明さんによって策定された6大事業の一つ、都市部強化事業です。田村さんは、三菱重工業横浜造船所の法線、海岸線のことですが、これを歴史的遺産として尊重すべきで、埋め立ては最小限にすべきとの意見をお持ちでした。しかし、そのような計画では造船所跡地の開発事業は需要採算性の低いものになってしまうことから、跡地売却サイドの三菱重工と購入サイドの三菱地所との交渉は、

遅々として進みませんでした。

昭和 52 年(1977 年)に飛鳥田市長が当時の社会党委員長に転身され、後任に細郷道一さんが市長になりました。ところが、田村さんは細郷市長とそりが合わず、企画調整局長を外され、単なる技監になりました。その機会を捉えて、企画課長の小澤さんが、ある程度の埋め立てをしないと事業採算が合わないという案をもって、細郷市長の同意を得られました。

これ以降の小澤さんの働きには、目覚ましいものがありました。横浜市都心臨海部総合整備計画、以後は、みなとみらい 21 計画といいますけども、という長ったらしい名前の計画づくりと共に、移転する三菱重工とその跡地を買収して、開発事業を行う三菱地所を相手にしての交渉の仲介役を務められ、さらに、八十島義之助東大教授を委員長にして、国土庁、建設省、運輸省、住宅都市整備公団、国鉄、首都高速道路公団、横浜市などをメンバーとする委員会を立ち上げ、コントロールするなど、八面六臂の大活躍でした。

当時の横浜市の都心機能は、事務所機能主体の関内地区と、商業機能主体の横浜駅地区の二つに分かれており、その間に、三菱重工横浜造船所、国鉄高島ヤード、国鉄東横浜貨物駅、新港ふ頭など、非都心的機能が横たわっていました。これらの非都心的機能を順次移転すると共に、新たに埋め立てた土地も活用して、事務所機能だけではなく、文化、国際、展示、住宅など、多様な都市機能を集積し、東京に一極集中した首都機能をも受け持とうという大プロジェクトが、このみなとみらい 21 計画でした。

私は、交通計画を立案するに当たり、このような各種の都市機能が集積した場合、各々の都市機能に、どのような交通需要が発生したり集中したりするのかという基礎的資料を得ることから始めました。例えば、商業機能が立地した場合、床面積 1 平方メートル当たり、何人が来店するのかとか。平均的なオフィスが立地した場合はどうなのか。ホテルの場合はどうなのか。さらに、それらの人の動きによって自動車の発生集中量はどうなるのか、などということ、既存の施設について実地調査をいたしました。

一方、土地利用計画は、埋め立てを含む 186ha の土地に、19 万人の就業人口と 1 万人の居住人口を擁する一大都心をつくらうというものになりました。そうすると、私どもが調査した資料を基に、この 186ha の地域における発生集中自動車交通量を推計すると、1 日当たり 29 万台ということになりました。このような数字を基に道路計画や鉄道計画を策定していきましたが、その過程では、横浜市の他の部局から相当な抵抗を受けました。元道路局長の池澤助役は、「就業人口 19 万人なんて、できっこない。無理。マンションだけでいいんだよ」と、当初は大きな声で言うておられました。

5. みなとみらい大通りの計画

また、1 日当たり 29 万台発生集中する自動車を計画した道路に流すと、地区外との接点の交差点が軒並みパンクするという推計結果が出てきました。そこで、当時の道路局は、「こんな計画はむちゃだ」などと抵抗してきました。そこで、私は、「何も今すぐ 29 万台が発生集中するわけではない。19 万人の就業人口なんていつになるか分からないのだから、交差点が渋滞するの

は相当先の話で、渋滞するぐらいになったらうれしい話じゃないか。ぐちゃぐちゃ言うな」と、それこそ無茶なことを言って反論したことがありました。

また、地区内を縦貫する栄本町線、みなとみらい大通りは、地域の幹線道路としての風格を持たせて、幅員を40m、往復6車線で計画したところ、当時、道路局の立神孝街路部長は、「北側の国道15号や南側の国道133号が4車線なのに、なぜ、みなとみらいの中だけが6車線なのだ。4車線で十分だ」などと、反対してきました。このみなとみらい大通りについては、風格などというあいまいな概念で幅員を決定することはできませんので、「みなとみらい大通りは、交通量推計からも往復6車線が必要である。しかし、地区外との接点の交差点はパンクしないというデータを作ってくれ」と、大学の後輩で、私の部下になっていた下村直に後日、言いました。その期待に応えて、下村が鉛筆を舐め舐め、推計結果をまとめました。その中身は、29万台の発生集中交通量の相当部分がみなとみらいの中でぐるぐる回って、外には出ていけないということだったのですが、数字としての推計結果があることが大切なので、まあ、それさえあれば神奈川県警も説得できるというので、道路局も矛を収めました。

このみなとみらい大通りについては、うれしい後日談があります。先ほど申しました立神さんが、私の前任の横浜市道路利用者会議の会長でした。道路利用者会議というのは、ガソリン税を主体とする道路特定財源を堅持するための全国組織でした。そして、その立神さんが、平成19年、2007年に、私が横浜市を退職した直後に、私に会長を譲ってくれました。そのとき、道路局に長くいた誰かが、「立神さんは昔、森さんのことを、あいつはとんでもないやつだと言っていたのに、その森さんになんで道路利用者会議の会長を譲ったのですか」と尋ねたところ、立神さんが、「森誠の言っていたことのほうが正しいことが分かったから、いいのだ」と言ったらいいのです。立神さんらしい潔い言葉に私は感動しました。

6、鉄道計画。地下鉄3号線、関内～本牧間の廃止

鉄道計画は、国鉄横浜線を延伸する形態で、東神奈川駅から横浜駅東口出島の先端部分を通り、みなとみらい21を経由して国道133号の下に入り、地下鉄3号線の計画路線から本牧を通り、再び国鉄根岸線の根岸駅に到達するルートで計画しました。ところが当時、地下鉄3号線の関内から本牧の間は、交通局が運輸省の施工認可まで取得していて、いつでも着工できるところまで手続きは完了していました。しかし、この国道133号は、コンテナ街道と呼ばれ、山下ふ頭や本牧ふ頭に出入りするコンテナトラックの大動脈でした。その大動脈の下で地下鉄の建設工事をすると、交通渋滞が益々酷くなると主張して、港湾業界から、ベイブリッジが開通するまでは地下鉄3号線の建設には反対の声が吹き上がりました。そういう状況なので、交通局では地下鉄3号線の着工を延期していたところだったのです。

そこで私は、交通局に対して、地下鉄3号線の、関内～本牧間は路線を廃止して、みなとみらい線に路線免許を譲渡してほしいと申し込みました。すると、交通局の先輩が、「森君、古巣の交通局に対してよくもそんなことが言えるな。とんでもない野郎だ。関内駅は、本牧方面への延伸のために先行工事が完了しているし、港湾業界に対する説得も後もう一步のところまできて

いるのに、路線免許の廃止なんてできるわけがない」と、猛反発してきました。

そこで私は、「現在、八十島先生の委員会で議論している最中なので、そんなに反対なら、委員会でも、みなとみらい線には反対と言ってください」と言ったら、黙ってしまわれました。この頃になりますと、みなとみらい 21 計画を進めることについて、横浜市会をはじめ、経済界も大賛成になっていたのに、さすがの交通局も降参せざるを得なかったのだと思います。

7. 都心臨海部総合整備計画

中間案と港湾サイドの逆襲。 八十島委員会は、昭和 53 年度(1978 年度)に始まり、翌昭和 54 年度(1979 年度)には、報告書をまとめて結審しました。八十島委員会において特に印象深いのが、建設省と運輸省の罅迫り合いというか、縄張り争いというか、いわゆる運建戦争でした。運輸省や横浜市港湾局などの港湾サイドは、できるだけ港湾機能を残そうとしました。しかし、八十島委員会において、港湾サイドからの委員である運輸省の元港湾局長や元第 2 港湾建設局長が、「ベイブリッジより内側の港奥部に港湾機能など不要だ」と発言されたことで、流れは決まりました。すなわち、高島地区に耐震バース、新港地区に旅客船やフェリー埠頭を設備する他は、ほぼ全域で都市的土地利用を推進すべきと提案されたのです。

委員会が進行中に港湾機能の縮小を余儀なくされそうになった港湾サイドが、事業用地拡大の意図をもって、ドックパークと北仲通地区、新港ふ頭一文字地区とに囲まれ、真ん中に汽車道が走っている水域を埋め立てることを主張してきました。しかし、この水面の広がりこそ、かけがえのない資産だという私ども都市計画サイドの強い主張が、港湾サイドを押さえ込み、委員会に諮られることなく、今の姿になっていることは評価されるべきだと思います。万国橋からのランドマークタワー、クイーンズスクエア、国際会議場のスカイラインが水面に映える姿は、本当に絵になる景観だと思います。

この八十島委員会の報告書が公表されたのを受けて、国や横浜市の本気度を確信した三菱重工と三菱地所の交渉は進められました。三菱重工は 1 円でも高く売りたい。片や三菱地所は 1 円でも安く買いたいわけです。このような土地売買交渉が何カ月間か続きましたが、箱根にこもって交渉の場にいた小澤さんから、「今、重工 800 億円と言ひ、地所は 400 億円と言っている」などと、その都度、交渉状況を知らされたのは、とても臨場感がありました。確か、600 億円程度で決着したという記憶があります。

昭和 55 年(1980 年)は、八十島報告書を基に、みなとみらい 21 計画案を冊子にまとめる作業を進めました。この冊子は、都心臨海部総合整備計画中間案としました。なぜ、中間案としたのかですが、小澤さんが、「計画を固定したら駄目だ。何かの事情で変更することにも柔軟に対応すべきなので、いつまでも中間案でいいのだ」と、主張したからでした。この小澤さんの考え方は、田村明さんの非定型流動の考えに通ずるものだと思います。

昭和 56 年(1981 年)2 月、市会第 1 回定例会の中で開催された市会全員協議会において、都心臨海部総合整備計画中間案が公表されました。細郷市長自ら出席され、市会議員のほぼ全員が賛成の中、細郷市長の満面の笑みが印象的でした。後日談ですが、この中間案をベースに環境アセ

スメントの手続きに入ったところ、かねてから自らの事業用地が少ないことに不満を抱いていた港湾サイドが、臨港道路より海側の道路の拡大を意図して、臨港パークの埋め立て法線をベイブリッジの方向に向けるべきだとする、大量の意見書を港湾業界に働きかけて、やらせで出させてきました。奇策を弄した港湾サイドに対して、私たち土地計画サイドは、みなとみらい 21 の街中から海水面が遠ざかることはよろしくないと反対しましたが、汽船道周辺の埋め立てを断念させられた上に、港湾機能をほとんど奪われた港湾サイドの奇襲作戦には変に納得してしまいました。その結果が、現在の臨港パークの法線です。

8. 歩行者専用道路計画

みなとみらい 21 計画の中で特徴的なものに、歩車道を立体的に分離するための歩行者専用道路モール計画があります。車道と立体分離された安全で快適な歩行者空間によって、歩行者が街並みやそれを構成する各施設に、より親しく安全に接することができるのはうれしいことです。この歩車道分離を強く主張されたのが、みなとみらい 21 のプランづくりを担当された大高正人さんでした。敬意と感謝を表したいと思います。そのうち特に、首都高速道路横羽線とみなとみらい大通りをまたいで、桜木町駅からランドマークタワーに向かう動く歩道計画によって、この区間の物理的、心理的な時間距離を短縮できたことは、街づくり計画上、画期的で効果も絶大だと思います。

9. 企画調整局から都市計画局へ

昭和 57 年(1982 年)には、機構改革があり、みなとみらい 21 の仕事は、企画調整局から都市計画局に移管されました。同時に、小澤さんが建築局の宅地指導部長に異動になり、廣瀬良一さんが小澤さんの後任になりました。小澤さんは、上司である助役や専任主幹を常々「頭が悪い」と馬鹿にしていました。このようなことがこのときの人事につながったようで、残念なことでした。

みなとみらい 21 担当の技術職の係長人事では、土木職として、私の後輩の工藤文昭が、建築職としては、相原正昭さんが新たにやって来ました。前年に来ていただいた斉藤卓さんと合わせて、技術職の係長が 4 人になったのですが、彼らとはいまだに仲良く付き合っているのが、本当に馬が合う仲間です。また、女性の事務職員として、荒木田百合さんが、みなとみらい 21 担当に新人としてやって来ました。彼女は、東京女子大卒だったのですが、結構可愛くて、私には高校卒としか見えなかったので、「百合ちゃんはこの高校を出て横浜市に来たの」と聞いたところ、「高卒じゃありません。大卒です」と、睨まれてしまいました。この百合ちゃんが、今や横浜市の副市長です。

昭和 57 年(1982 年)、みなとみらい 21 の事業着手に向け、関係方面との交渉や手続きに明け暮れた年でした。私は、共同溝計画の立案にも関わりました。水道、ガス、電気、電信などの管路やケーブルは、共同溝法という法律に位置付けられた物件なのですが、みなとみらい 21 では、熱供給施設や廃棄物収集施設なども新都市施設として共同溝に収容すべきだと、建設省都市局

の依田和夫さんから強く勧められました。しかし、これらの新規物件を収容するためには、共同溝の断面は 2 倍以上になってしまうと共に、その建設費用を誰がどのように負担するかが大問題でした。

10. ごみ収集管路計画

中でもごみ収集管路は、真空集塵といって掃除機のばかでかい物で管路の曲率半径を一定以上にしなければ、ごみがスムーズに流れないので、交差点における分岐部が大規模になってしまうという欠点を有するものでした。また、当時の横浜市のごみ収集は分別ではなく、全てのごみを一括して収集し、全部焼却工場で燃やしてしまう方式でした。

担当の環境事業局は、管路収集方式で収集したごみをみなとみらい 21 の中に新設する焼却工場で直接燃やしてしまうならいざ知らず、そうでないなら管路収集のメリットがないと、管路収集に消極的でした。しかし、私は、「みなとみらい 21 の中に、ごみ焼却工場なんてとんでもないし、ごみ収集車がみなとみらい 21 の街中を走り回ることもあり得ない。ごみ収集管路で収集したごみは、夜間に大型の収集車で焼却工場に運べばよいではないか」などと言って、渋る環境事業局を押し切り、結局、ごみ収集管路を共同溝に収容することになりました。

しかし、このごみ真空集塵については、苦い後日談があります。結局、みなとみらい 21 における真空集塵は、途中で中止になってしまいました。その原因は、中田市長のときに始まったごみの分別収集です。全てのごみを一括して収集し、焼却してしまうことを前提としている真空集塵は、分別収集と根本的に矛盾するものになってしまったのです。ごみの管路収集が終了したのは、前述の依田さんが亡くなられてからだったのが、せめてもの慰めです。

11. みなとみらい線の地下・高架論争

この頃、横浜線を延伸する形態のみなとみらい線を地下にするのか、高架にするのかで揉めに揉めました。私が計画したみなとみらい線は、ほぼ全線を地下式にするものでした。そのことを前提として、みなとみらい 21 の土地利用計画や道路計画が立案されたのです。ところが、同じ都市計画局の中で鉄道計画を担当する総合交通対策担当が、地下式では建設費が高くなって鉄道事業として採算が取れないので、高架にすべきだと言い始めました。そのバックには、国鉄を退職して横浜市の顧問になっていた岡部達郎さんがおられたのです。

この人は、東大土木卒のエリートでしたが、小柄でよくしゃべる面白い人で、私どもは、ちびっこギャングと呼んでいました。しかし、それでも、私を始めとするみなとみらい 21 担当は、「高架式など、土地利用上はもちろん、景観上、環境上もあり得ない」と、猛反対していました。

12. 起工式

昭和 58 年(1983 年)は、みなとみらい 21 の起工式挙行という記念すべき年になりました。2 年前の昭和 56 年に計画案を公表して以来、わずか 2 年で、都市計画決定や環境アセスメントの諸手続きを済ませ、土地区画整理事業の事業認可や公有水面埋め立て免許を取得して、工事に着手

するというのは、驚異的なスピードでした。これは、みなとみらい 21 事業が、いかに追い風に乘っていたかということだと思います。

起工式は、11 月 8 日、水曜日で快晴でした。場所は、桜木町駅東側の旧国鉄東横浜貨物駅跡地でした。われわれ技術職員は、起工式に参列する来賓の駐車場案内をさせられ、起工式の中身を伺うことができない役目なのを恨めしく思って、良い目をする事務職員に反発を覚え、口々に悪口を言い合って憂さ晴らしをしていました。

1 3. 公共施設デザイン指針とさくら通り

みなとみらい 21 のまちづくりのルールについては、主として、民間が利用主体となる建築物の建て方について、三菱地所や住宅都市設備公団などと議論を進めていました。しかし、横浜市や住宅都市設備公団が、事業主体や管理主体となる道路などの公共空間については、誰からも意見やビジョンが語られることがありませんでした。

私は、それはおかしいのではないかと。すなわち、民間に厳しいルールを課すにも関わらず、公共空間の質が低レベルならば、全体としての都市デザインなり、都市景観の質は不満足、不十分なものにならざるを得ません。そこで、このことを検討する何らかの手段が必要だと思い、上司を説得して、公共施設デザイン指針検討委員会なるものを立ち上げました。デザイナーの泉眞也さんに委員長になっていただき、土木施設のデザインで活躍されていた東大の篠原修先生や照明デザイナーの石井幹子さんなどにも委員になっていただきました。

歩道や歩道橋と並び、公共施設の中で重要な位置を占めるのが街路樹です。私は、みなとみらい 21 の中で桜並木が一つぐらいあってもいいのではないかと、かねがね思っていました。しかし、街路樹を管理する緑政局と街路樹が植わっている道路を管理する道路局が共に、桜、特にソメイヨシノに強硬に反対することは分かっていました。と言いますのは、桜の根は結構強くて、土中の浅いところで暴れるので、歩道が凸凹になってしまい、歩行者の安全に支障するというのと、毛虫が付きやすいので、直近の住民から評判が悪くなるということなのです。

そこで私は、街路樹が議題になる委員会の前に泉委員長に面会し、図面を広げながら「先生。日本丸パークの横の幅員 18 メートルの地区街路みなとみらい 4 号線を桜並木にすれば良い景観になるように思うのですが、いかがですか」と、尋ねてみました。すると、泉先生も「日本丸と桜なんていいですね」と、乗ってこられました。そこで、所管する緑政局と道路局が反対論を展開することは明らかなことを説明したのち、「先生。適当な頃合いを見計らって、先生の方から、私は賛成です。満開の桜並木の下で大勢の人々が楽しむ姿をぜひ見たい、などとおっしゃっていただきたいのですが」と、お願いしました。

結果オーライで、さくら通りという愛称も付いて、多くのひとびとに喜ばれています。ただ、後日談として聞いた話ですが、ソメイヨシノの根が暴れないように、緑政局と道路局が協議して、コンクリートの升で根を囲ったとのこと。このことによって、ここのソメイヨシノは大きくならないのだそうです。歩行者の安全のためにはそれはやむを得ないことだと、私は納得しました。

1 4. YMM 会社

昭和 59 年(1984 年) 7 月 28 日、土曜日に、株式会社横浜みなとみらい 21（以下 YMM 会社といます）が設立され、私はその計画第一課長に就任しました。YMM 会社の最初の社長には、細郷市長と仲の良かった高木文雄さんが就任されました。高木さんは大蔵事務次官から国鉄総裁まで務め上げられ、当時は銀座で法律事務所を開いておられました。小柄ですが声が大きく、気さくな人柄で、酒もたばこも大好きでした。

細郷市長も、自治事務次官からどこかを経験されて、横浜駅東口開発公社の理事長を務めた人でした。この細郷市長も酒が好きでした。当時は野毛の安い飲み屋の多くが、細郷市長が寄稿した色紙を店内に掲げていました。細郷市長は、みなとみらい 21 に格別の思い出があったようで、自分のポケットマネー10 万円程度を出して、高木社長以下 YMM 会社のわれわれ社員をときどき慰労してくれました。

YMM 会社は、みなとみらい 21 に関係を持つ機関からの出向社員で構成されていた、所謂第 3 セクターで、現在は、一般社団法人横浜みなとみらい 21 となっています。当時は、横浜市、神奈川県、三菱地所、住都公団、現 UR、国鉄、現 JR 東日本、日本開発銀行、現政策投資銀行、横浜銀行、日本電信電話公社、現 NTT などからの寄せ集めでした。私は、技術職の筆頭課長として、最初の頃、このようなことを言いました。「この会社の社員は出向元から情報を取ってこいとか、安易に妥協することなく喧嘩してこいとか言われて来ていると思う。すなわち、スパイとか喧嘩の場だ。しかし、それだけは駄目だ。みなとみらい 21 の発展のためにはわれわれが共通の目標を持つことも大切だ。そのためには、スパイの場とけんかの場に加えて、親睦の場にすることが最も大切だ。そのためには大いに飲もう」と言って、しばしば、野毛で飲み会を開きました。

お互い出向元の組織論理で行動しなくてはならないことはよく分かりますが、一方では人間として、あいつは良い奴だなと分かり合えるようになって、今後とも信頼し合える人間同士になることが、人脈形成として大きな財産になるし、ひいては、みなとみらい 21 のよりよい発展につながると思ったからです。

1 5. まちづくり協定の策定

当時の YMM 会社の最大の任務は、みなとみらい 21 のまちづくり協定をつくることでした。ところが、実際の開発事業を実施することになる三菱地所や住都公団は、あまりにも縛られ過ぎる厳しい規制には反対してきました。ところが、大高事務所の中尾明さんや私ども横浜市側は、ある程度の秩序を保った景観的に優れたまちづくりをすることによって、みなとみらい 21 の街全体としての価値を高めるべきだと主張して、議論が難航することがしばしばでした。

海に向かって容積率や建物の高さを徐々に低くしようと提案したところ、三菱地所の建築職が反対してきました。そこで私が、「どのビルでも、少なくとも最上階からは横浜港の海水面が見えるという基本精神のもとでまちづくり協定を作ろうではないか」と言って、うまくまとまったことがありました。

16. 佐藤昌之さん

YMM 会社では、高木社長に次ぐナンバー2に、横浜市の下水道局長や助役を務められ、下水のドンと呼ばれていた佐藤昌之さんが専務を務めておられました。この佐藤さんが、「わが YMM 会社も三菱地所や住都公団と同様、土地を所有して開発事業をやるべきだ」と常務会で主張し始めました。これに対して私は、「何も寄せ集め集団のわが社が、難しい開発事業をやる必要はない。開発事業のプロ集団である三菱地所や住都公団に任せるべきだ」と反対論を主張しました。

すると、ある日の昼食後の休憩時間に、この佐藤専務が専務室から出てきて、私の前に立って、「森君。君は、反乱青年将校かね。俺の言うことを全然聞かないじゃないか」と、大層なけんかで怒ってきました。私はびっくりしましたが、他の機関から出向している者が大勢いる中で、けんかになってはまずいと思い、「別に反乱しているわけではなく、思っていることを言っただけです。そんな、自分は間違っただけを言っているつもりはありません」と、穏やかに言うと、さすがに大勢の中で大人げなかったと反省されたのか、専務室に戻って行かれました。

どうして、私を専務室に呼びつけて1対1で議論しようとされなかったのか、不思議でした。ずっと下水のドンでやってこられて、満座の中で反対などされた経験がないので、カーツとして思わず専務室から出てこられたのかもしれないし、また、自分が叱りつけられれば、私が意見を引っ込めて謝るものと思われたのかもしれない。しかし、いつ頃からか、私の意見のほうがか正しいことに気付かれたのか、私に対して、「森君。このことについては、君はどう思う」などと、笑顔で質問されたりして、結構、信頼していただいたのは、やはりうれしいことでした。言うべきときにはきちんと言うという私の思いがプラスに転じた良い例でした。

17. みなとみらい線の計画変更

東横線との相互直通。昭和59年(1984年)から昭和60年(1985年)にかけて、みなとみらい21の街づくり協定もようやく締結寸前のところまでできました。そのような背景からか、昭和61年(1986年)6月に横浜市からの出向を解かれ、都市計画局の総合交通対策担当になりました。ということは、みなとみらい線は、地下式であるべきという私の主張に横浜市上層部は軍配を挙げたことを意味しました。

ところが当時、国鉄改革の真っ最中におち当たりました。そこで、池澤助役から「本当に国鉄はみなとみらい線事業に参画してくれるのかどうか、確認してきてくれ」と言ってきました。

私は、YMM 会社の課長だった金田と一緒に、国鉄の常務で大学の先輩でもあった岩崎雄一さんに会って、「国鉄は民営化されても引き続き、みなとみらい線事業に参画してくれるんでしょうね」と、念を押しました。すると、岩崎さんは、「この時期に国鉄にそんなことを判断できるわけがない。当分の間、判断は保留になるだろうね」と返事されました。

そのことを池澤助役に報告すると、「国鉄は無理だな。俺の所に東急から、東横線を延伸する形で元町までなら協力すると言ってきている。みなとみらい線は東横線と相互直通するということで、東急と協議を始めてくれ」と言われました。

横浜線延伸型路線のみなとみらい線の北から中央線、京王線、小田急線、田園都市線など、東京志向型路線を串刺しにして、それら沿線の住民や企業を横浜へ誘導しようとするその計画理念は、首都圏各都市構想にも合致した理想的な路線計画だったと思います。しかし、東横線延伸型路線も東横線を介して、東京都心を広域にカバーする路線と接続することになっていましたので、東京立地志向企業を横浜に誘致することにつながると考え、これで行こうと私は決断しました。

そこで、八十島委員会の委員長であった八十島先生にご理解いただくために、説明に参上しました。私は先生があっさり賛成されるものと高をくくって行ったところ、先生はなかなか首を縦に振られません。そこで私は、「先生。国鉄が民営化されれば、桜木町や磯子発着の横浜線直通の電車本数を今以上に増発することになっています」と言いますと、先生は、「それなら分かりました」と、矛を収められました。みなとみらい 21 の基本計画を求められる中で、横浜線の延伸ルートという鉄道計画を決定された先生にとっては、そう簡単に OK と言えなかったことは当然だったと今では思います。横浜市の 1 課長がたった一人で、このこと八十島先生を訪問したことは、今でも冷や汗ものです。

東横線との相互直通となれば、これまで東横線、横浜～桜木町間を廃止しなければならず、野毛地区が猛反対することは明らかで、その対応を、私の総合交通対策担当が所管するのには無理がありました。そのことを都市計画部の上層部に訴えますと、みなとみらい線建設準備担当を総合交通対策担当の下につくることになりました。そこで私は、そのみなとみらい線建設準備担当副主幹に金田を推薦して、その通りになりました。

昭和 62 年(1987 年)だったと思いますが、みなとみらい線は、従来計画の横浜線延伸ではなく、東横線と相互直通することにする。ついては、みなとみらい線開通のときをもって、東横線の横浜桜木町間は廃止すると公表しました。案の定、野毛が大反対の声をあげました。そこで、私と金田、金田の部下の太田浩雄の 3 人が、東横線廃線反対の急先鋒であるイワシ料理『村田家』主人の藤澤智晴さんと、東横線廃線条件付き容認派である『紳士の酒場・叶家』社長の中谷浩さん、それにギョーザの『萬里』社長の福田豊さんら 3 人の店で東横線廃線の見返りである野毛の振興策について、飲みながらの議論を毎週と言っていいほどやりました。もちろん、全部自腹の割り勘でした。

18. 幻の MX 線計画

野毛の振興策の中で私が力を入れたのは、MX 線の計画でした。これは、私が企画調整局配属直後に計画を廃止した地下鉄 2 号線の生まれ変わりで、京浜急行の神奈川新町駅から横浜駅東口出島の先端を通り、みなとみらい 21 地区から右折して、桜木東戸塚線の下に建設する野毛駅を経由して、再び京浜急行の南太田駅で接続する京浜急行バイパス線として計画を進めました。

京浜急行の幹部も乗り気になって、頻繁に打ち合わせを開きました。そして、これなら実現可能だと自信を持って、計画案を細郷市長に説明しました。ところが、細郷市長が全然乗ってこられません。この頃、細郷市長は、自分が言い出した YES 博覧会のこと頭がいっぱいだったの

と、ご自身の体調が思わしくなかったことが原因だったのでしょうか。いずれにしても残念ながら、MX 線計画は幻に終わってしまいました。野毛の中谷さんや福田さんをごっかりさせてしまったことは、本当に申し訳ないことでした。

19. 鉄道整備基金の創設

私が総合交通担当副主幹のときに力を入れて取り組んだ案件が、鉄道整備基金の創設でした。みなとみらい線の建設によって、みなとみらい駅周辺の地価は上昇します。その将来の開発利益を駅周辺の土地所有者である三菱地所や住都公団、横浜市港湾局などから前もって拠出してもらい、それをみなとみらい線の建設資金に充当しようとするものでした。

この構想を、大学の先輩で運輸省の鉄道課長であった横山さんに話したところ、「森君の言ったことはこれまでいرونなところで試みられてきたが、どれももうまくいったためしがない。これができるば、ノーベル賞ものだ。まあ、無理だな」と、軽くあしらわれました。しかし、私が想定していた 500 億円の無返済資金がなければ、みなとみらい線の実現が不可能になってしまうことを、駅周辺の土地所有者に粘り強く働きかければ、最終的には渋々でも OK せざるを得ないのではないかと、私は楽観的に思い込みました。

当時、都市計画局は、都市計画や都市開発を勉強したいという横浜銀行の社員の出向を受け入れていました。たまたま出向者の交代時期になっていたところ、都市デザイン室がぜひ受け入れたいとの意向であることを知りました。そこで、次期出向予定者である保土ヶ谷区の桜丘高校から早稲田の政経学部を出た田中修介さんを野毛の村田家に誘い込み、差しで鉄道整備基金の創設に力を貸してほしいと頼み込み、田中さんの了解をもらいました。派遣元の横浜銀行も、都市デザインよりも鉄道整備基金の創設のほうが銀行として有意義であるということを理解していただいたものと、今でも大いに感謝しています。

そこで、鉄道整備基金の制度設計を田中さんに進めてもらい、開発利益の還元という地権者交渉を私と金田が中心となって進めました。細かい経過は忘れましたが、結果は大成功で、鉄道整備基金が創設され、建設資金の心配をすることなく、みなとみらい線の建設を進めることができました。建設費が割高な地下式を強調した私にとっては、忘れられない成功体験でした。しかし、未だにノーベル賞はおろか、なんの褒美ももらっていません。でも、それはどうでもよいことで、私は満足感と充実感というかけがえのない褒美をいただきました。

20. 24 街区問題

時は下りまして、平成 7 年(1985 年)6 月。都市計画局計画部長からみなとみらい 21 担当部長に横滑りしました。この人事は、都市計画局長の小澤さんの意向で、当時の一番の課題、24 街区問題を解決しろということでした。24 街区というのは、ランドマークタワーの海側、現在クイーンズスクエアと呼ばれている所です。ここの開発者に、住友商事や東急電鉄が主体となった SPC、特別目的会社の TRY グループが選ばれていました。そして、ここの土地所有者は、住宅都市整備公団と横浜市港湾局でした。

平成3年、1981年にバブルが弾けて以降、地価は下がり続けていました。そこで、TRYグループは、公団と港湾局に対して、地価の減額を要求していましたが、両社とも、容易に応じようとはしませんでした。そこで私が所属する都市計画局みなとみらい21担当が、TRYグループと土地所有者の間に入って、お互いの妥協策を見いだす役割を担っていたのです。詳細は忘却のかなりになりましたが、港湾局は渋々減額に応じました。しかし住都公団が、ここで減額したら、全国に分譲住宅や賃貸住宅の減額に応じなければならないので、到底減額には応じられないの一点張りでした。

当時の住都公団の総裁が牧野徹さんといって、建設省の元事務次官で、高秀市長と仲が良かったようでした。あるとき、私が市長室に出掛けて、住都公団の頑なな対応を説明しました。すると、高秀さんが、「俺が、牧野にこれから電話するから、おまえ、ここで聞いている」と言って、最初は結構、自信満々の様子で電話し始めました。ところが、牧野さんがなかなかうんと言わないものだから、高秀さんも手こずってしまい、とうとう電話を切って、私に、「牧野のやつ、うんと言わないぞ。困ったものだな」と言ってお終りになりました。結局、TRYグループと住都公団との地価問題は、先送りになってしまいました。

21. みなとみらい大通りの開通

それでも、クイーンズスクエア24街区建設は順調に進み、いよいよ竣工時期が見通せるようになってきました。ところが、みなとみらい大通り、栄本町線ですが、みなとみらい大通りの横浜駅東口出島地先の橋梁工事が、24街区完成に間に合わないというのです。もし、そのような事態になれば、土休日の交通渋滞は火を見るよりも明らかで、許されるものではないと、私は強い危機感を持ちました。そこで私は、みなとみらい大通り建設を所管する道路局の担当部長に、24街区完成までにみなとみらい大通りが竣工するよう、ぜひお願いします、と頼んだところ、「森君。そりゃ無理だよ。どうしてもやりたいと言うなら、君がやれ」と言うのです。私は頭にきまして、「やります。分かりました。私、やります」と言ってしまいました。

そこで、所管する道路局はあてにできないので、私は、建設を担当する建設業者に直接お願いすることにして、鹿島建設や石川島播磨重工をはじめとする建設共同事業体JVの現場代理人に集まってもらい、こう言いました。「24街区完成時にみなとみらい大通りが開通しないなんていうのはあり得ない。もしもそんなことになったら、この俺は、高秀市長から首になってしまう。例えば、長野オリンピックに長野新幹線が間に合わないなどということが許されないことは、皆さん、十分お分かりでしょう。ぜひ、24街区完成までに、みなとみらい大通りが完成する工程表を、皆さんで協力し合って作ってほしい。それに基づいて、鋭意工事を進めてほしい。天下の鹿島、頼んだぞ」と大号令をかけました。

すると、それまで工程の遅れの責任をなすり付け合っていた業者が、協力し合って間に合う工程表を作ってきました。そこで私は、部下の御厨係長に、「御厨君、この工程表どおりに工事が進むかどうか、工程管理を頼んだよ」と、念を押しました。結果は、見事に間に合いました。私がああとき、大号令をかけなかったら、絶対に間に合わなかったことが明白なので、タイミング

とスピード、決断すべきときに決断することが大切ということ、再認識いたしました。

2.2. みなとみらい 21 の現状と今後

みなとみらい 21 の現状は、手前味噌かもしれませんが、大健闘していると思います。最新のデータでは、みなとみらい 21 の就業人口は、10 万 5000 人と、計画値 19 万人の 55 パーセントまで伸びてきました。もっとも、計画値は 2000 年に達成すべきとの目標だったので、それに比較すれば遅いと言われそうですが、バブル崩壊やリーマンショックなどの経済変異を経ての 55 パーセント達成は、評価されるべきだと思います。「マンションだけでいいんだ」と池澤さんが言っていたとおり、ここがマンションだらけの街なのを想像すると、ぞっと寒気がしてきます。

さらに私のうれしい誤算は、みなとみらい 21 がこれほどまでに観光地となり、年間 7900 万人もの多くの人に来ていただけるというのは、予想もしていませんでした。これは、ランドマークタワーの絶大な功績だと思います。ランドマークタワーは、三菱地所が 25 街区に建築を計画したのですが、計画当時、三菱地所の内部で、40 階建て派と 70 階建て派との二つの意見がありました。われわれ横浜市職員は、「何とか 70 階建てにしてください」とお願いしていましたが、結果として、羽田空港の空域設定上、最大限度高さの 296 メートルのランドマークタワーの建設に踏み切っていただいた三菱地所に最大限の敬意と感謝を表したいと思います。

40 階建てを想像すると、これも背筋がぞっとしてきます。そのようなことになっていたら、年間来街者数 7900 万人など、到底及ばず、何とも寂しい街になっていたことと思います。ランドマークタワーに続く 24 街区のクイーンズスクエアから国際会議場に至るクイーンモールの軸を早期に完成できたことも、関係する TRY グループの頑張りがあったことです。メンバーの住友商事、東急電鉄などに感謝せずにはおられません。

「計画策定の初期から、ポテンシャルの低い桜木町駅方から政策的、計画的に開発を進めなければならない。それが成功すれば、ポテンシャルの高い横浜駅方の機能立地は自然と進む」と小澤さんが言っておられたことを思い出します。一時期、キングモール地区の中核を成す 54 街区に、セガグループなどの映像文化機能の立地が構想されたことがありました。当時、私は、みなとみらい 21 に関わっていませんでしたが、あまりにも一時期の流行に乗り過ぎる危うさを感じました。そのようなバブル的な施設の立地が見送られたのは、結果としてよかったと思います。

企業の本社機能をはじめとする永続的な業務機能の立地を主体とすべきというみなとみらい 21 の根本精神を尊重すべきだと思います。また、みなとみらい 21 には、ある程度以上の街全体の質の高さ、言い換えれば、品格が求められるということ、関係する方々と共に肝に銘じていきたいと思います。

最後に、最近うれしいことがありました。私が勤める会社の社員数名と去年、久しぶりに野毛の村田家で飲みました。すると、東横線廃線反対派の急先鋒であったご主人の藤澤さんがニコニコと挨拶に来て、「森さん。最近の野毛は若い人が大勢来てくれて、大助かりです。これも森さんのおかげです」と言ってくれました。「東横線、横浜～桜木町間が廃止になっても、みなとみらい線の開通によって多くの企業が立地してくれれば、野毛の皆さんの営業努力次第で、これま

で以上の来客が望めるのではないですか」と言っていた私どもの考えをご理解いただけたことは本当にうれしいことでした。

蛇足ですが、茅ヶ崎市堤にあるわが家の前面道路の延長線上に、ランドマークタワーが、晴れた日にははっきりと見えるのです。わが家を購入するときには気付かなかったのですが、それに気付いたときには、縁というか運命というか、感動の瞬間でした。それから、わが家を出入りするたびに、拝むような気持ちでランドマークタワーに見入ってしまいます。

今後のみなとみらい 21 と横浜市の健やかな発展を祈念して、話を終わります。ご清聴ありがとうございました。

Bー では、質問を受けていただけたらと思います。

森 記憶にありません、て。

Bー 8 時ぐらいを目安に思っておりますので。その後、いつも、皆さんで食事に行きます。

森 8 時までって、そりゃ長いね。

Aー 7 時半は何か頑張りましょう。でも、こうしてみると、森さんのやった後始末を僕らはやらされたんだ、と実感します。

森 よかったよ。自分等が担当している仕事を全部やったらあかんで。後輩に宿題、残しとかんと。

Aー 結構、きついのがありましたけどね。特に、24 街区はきつかったですね。

森 そうだよね。なかなか決着しなかったんだよね。最後は、裁判にしようかという話もあったんだけど。裁判にはならないで、結局、TRY グループが、土地を買い上げたんだな。

Aー 裁判も覚悟したんです。もう、全く話がつかないので。そしたら、最後は TRY が買う事になって。そこそこで収まった話ですね。

Bー すいません。鉄道整備基金っていうのは、何年にできたんですか。

森 いつ頃だろう。MM (みなとみらい) 線が着工したのが平成 4 年だから。それまでにはできていると思います。だって、手掛けたのは、私が、ここに書いてある、総合交通課長のときだから。

昭和 61 年か 62 年ぐらいから、始めたと思いますが。総合交通課長、私、3 年半やって。この時は、まだいろいろ制度設計をしている最中で。制度としてできたのはその後だから・・・。

B－ これを所管してるのは横浜市ではなく・・・。

森 いや。横浜市です。

B－ 横浜市。

森 はい。都市計画局で・・・。

A－ 都市整備局。

森 都市整備局ですね。

B－ そうですか。

森 所管してると思いますよ。

C－ 特別会計ですか。

A－ いや、基金で持ってる会計ですよ。

森 MM 線だけじゃなくて、星川天王町の立体交差事業にも投入すると聞いたことがあるよ。

A－ それ、僕（寺澤成介）のときですけどね。最初は、単独立体で議論してたんですよ。それが、都市計画道路が 2 本ないと連続立体交差の補助事業にならなかったのを、1 本でも認めるって話ができて、その第 1 号が、あの星川天王町なんですよ。

D－ 臨港パークの（埋立て）法線の話なんですけど。ちょっと僕の記憶違いかもしれないんですけど、本で読んだときには、いろんな案が、この角度がいいんじゃないとか意見を出した中で今の角度が良いと決まった。実態は、この港湾側の反発ってことなんですか。

A－ 海岸線をアセスメントにかけたときに、対抗するって（埋立て量を）増やしたじゃないですか。埋立ての線で。本で読むと、そこに行くまでにいくつも線を描いてたんで・・・。

森 それは、プランニングコンサルタントの大高建築設計事務所にいた中尾明さんが描いたんだよ。中尾さんがいろいろ描いてね。それで、「まあ、これにしましょうか」って。一発で決めたように思うけどね。そのアセスの意見書は、こういう線形にすべしとは、別に素人だから言わないので。その法線をベイブリッジのほうに向けると、土地が増えるじゃないですか。そういうふうにしろという意見書を、わざと出してきたんだよね。だから、それは、結局はまあ聞くしかないかというんで、中尾さんにいろいろ絵を描いてもらった。

Cー 形としては、いろんないくつかの案があって。その中で、それで一方で形の話じゃなくて、港湾の圏域っていうんですかね。それを増やすためにあれだけの面積を確保したい。そういう話なんです。形の問題と、あとその・・・。

森 いや、形って。それは、結局、もともと意見書は、面積を増やしたいということです。

Cー そういうことです。面積を増やしたいっていう人と。多分、おっしゃってたのは、形がいろいろとあったって、そういうことじゃない？

Dー そういうことかもしれないです。

Cー そうですよ。だから、その形の問題と、面積を増やしたいっていう話で、いろいろ・・・。

Eー その面積を増やことなんですけどね。これ、実際、田村さんから聞いた話で。三菱地所との土地の価格交渉に負けたから、うんと埋め立てなきゃ駄目になっちゃったよっていうのを聞いた記憶があるんですけど。非常にあいまいな記憶なんですけど。それから、もう一つは、ランドマークの減歩率がゼロだっていう話を聞いて・・・。

森 え？

Eー そんなことはないですか。つまり、最初は区画整理でできるだけ、一番最初は、本当に水際線ぎりぎりのところですよ。だから、今、ものすごく埋め立てて。当然そこは、区画整理と埋め立て事業に入ってると思うんですけど。全体としての区画整理のときに三菱地所との交渉で、なかなかその公共空間が確保できないから、結果的に埋め立てをせざるを得なくてっていうのを、田村さんから聞いたことは、記憶としてあるんですね。減歩率はゼロっていうのは、その後、どっかで聞いたの、これは非常にあいまいな話なので、ちょっと眉唾かもしれない。

Bー それは、ないです。

Eー ない。

森 従前の土地価格が、三菱重工のあった所は埋め立て地より地価が高いからね。そこの減歩率がある程度低いのは、分からなくもないけどね。

Eー ゼロではない。

Cー 通常の価格事業よりは、もしかしたら低いかもしれない。

Eー でも、田村さんのその価格が折り合わなくて、埋め立てをせざるを得なかったといっても、区画整理事業で生み出すほうは誘致の問題だからと。埋め立て地は港湾ですから。必ずしもそれがリンクするかどうか、全然違う管轄になるというか・・・。

Fー 基本的に、区画整理によって、いわば、道路、港湾よりも、これを出すに当たって、結局、現在の土地からだけじゃあ出て、あれだけ狭い所に工場が引っ付いてんだから。公共用地を出すには、相当削らなきゃいけない。じゃあ、そこまでの土地評価と将来利益の関係が合わないっていう意味では、横浜市が埋め立てをした中で横浜市の取り分も、バランス取るっていう前提でいけば、面積は広がっていく。法線も大体限界で、港湾はずいぶん抵抗したよね。私も、だから、小澤さんに「港湾行け」って言われて。新港ふ頭を含めて、高島の埋め立ても遅れてたんだよね。

Cー 私は、1987年に横浜市に入って、初め都市計画課にいました。森さんが企画課で、廊下挟んで反対側にいらっしやった頃ですね。遠藤包嗣さんがその下にいらっしやったんじゃないですかね。

森 1987年っていうと何年だ。昭和でいわれないと分かんない。

Cー 昭和62年です。

森 62年か。俺は、総合交通課長だ。

Cー そうです。大内さんが計画部長やってたときに・・・。

森 大内さんが計画部長？

Cー そうです。その後、都市計画課に3年いまして、その後、YMMに行きました。

森 そうなの。

Cー 平成2年からYMMに行ってたんですけど。そのとき、2、3、4年、平成4年の頃に、先ほど出てきました、ごみの収集管路計画について、当時、オフィス町内会という東京電力が丸の内のほうで、やっぱり紙ごみを何とか回収しなきゃいけないって取り組みを始めた。これを、みなとみらいの中でも取り入れたいなというふうに考えまして。その頃、紙ごみはちゃんと分別しようよってという仕組みをつくり始めたんです。

紙ごみを分別しちゃうと、ごみの集じん管路っていうのは詰まっちゃうんで。それでその後、必然的に、やっぱり集じん化っていうのは、難しくなったんじゃないかなと。最後のとどめが、先ほどの、中田宏市長のG30っていう話だったんですけど。その頃から徐々にやっぱり、世の中的には、ごみの収集の話っていうのは、分別って出てきてたかなっていうところで。そんなところで少し……。

森 そうか。紙ごみは、資源になるからね。

Cー そうですね。それを収集して、本当は、その収集した量の、例えば、キロ1円とかで売ったお金を、基金かなんかつくって、そのお金をみなとみらいの文化に回したいとか、そんなような計画もしてたんですけど、異動しちゃってできなくなっちゃったんですが。あと、24街区についても、丁度コンペをやってた時にいまして。決めたときですね。決めたんだけど、ご迷惑をおかけした、そんなような所にいまして。

だから、その後の話ですとか、あと、みなとみらい線が当初、横浜線だったのが東急に変わったっていう話も、誰がそれを判断したのかなってずっと分からないでいたんですけども。こういう経緯があったんだなっていう話が、すごくよく分かりまして。ありがとうございました。

森 東急、五島慶太、息子さんの、五島なんていった。

Bー昇。

森 その人が結構、割に早めにアプローチしたみたいです。東急は、もともとから桜木町止まりなのを何とかしたいと。先に延ばしたいというのがあったんだよね。でも、根岸線が伸びたから。ちょうどこのみなとみらい線の話が出てきたときに、最初は、横浜線延伸の形態だったんだけどね。どうもこれ、国鉄改革でややこしくなるってね。

Aー 僕が聞いたのでは、先ほど、名前出ましたけど。建設省の依田和夫さんがかなりこの東急案を押しだしたっていう話を、僕は耳にしてたんですけど。それは、そうではないんですか。

森 そうかなあ。

Aー 言いだしっぺが依田さんだったっていう。

森 依田さん、それは、駄目だね。

Aー 駄目。

森 そりゃそうだ。八十島義之助先生にたて突くぐらいだもん。だって、八十島委員会のときに、依田さんも、メンバーじゃないけども、どっぷり依田さんも漬かっていたからね。

Aー 僕は、その話と、まだ実現してないんですが、東海道新幹線と東北新幹線を相互乗り入れて、新横浜から出して。向こうはどっから出すっていったかな。で、その東京を挟んで、こうやろうっていう。そのために、新横浜にはスペースがあるとかっていう話まで聞いたことあるんですけど。それも依田さんがやろうとしてたっていうような話。鉄道に結構、そういう食い込みをされてたような話は、ちょっと聞きましたけどね。

森 依田さんは、新交通の金沢シーサイドラインとかああいう標準型を、日本にもっと広く普及させるには、スタンダードな仕様というか、そういうようなものを作って。車両製作費なんかも割安にしようという、そういうことを、依田さんが考えてたっていうことは、聞いたことはあるね。

Aー 一応、シーサイドラインが、標準の第1号です。

森 そうなの？でも、それは、後の・・・。

Aー 後の、後続を聞いてないんですけどね。一応、あのときは、標準でやるという第1号になってましたね。

Cー そのみなとみらい線の話なんですけども。今、リニアが橋本に駅が作られるじゃないですか。そうすると、横浜線を使って、つながっていくんですけど。そうすると、みなとみらい線が、本当は横浜線につながってたほうが、リニアとの関係上、よかったのかなっていうふうに、今は思うんですけども。

森 結果論だからね。この頃は、リニアのリも何もないからね。結果論だけど、どうですかね。まあ、横浜駅と桜木町駅がみなとみらい至近の駅じゃないですか。どうですかね。みなとみらい

の中に、横浜線が突っ込んでこなくちゃいけないか分からないけどね。本当にきつかったら、菊名で乗り換えればいい。

A－ でも、やっぱり、できてなかったでしょうね。当時、横浜線で頑張ってたら。

森 できてないと思う。

C－ そうですよ。

F－ 相当混乱したもんね。あの民営化問題。

A－ それもそうだし。大口の辺かな、どっかで結構、線路沿いに墓があって、ちょうど潜っていくとこなんです。この墓の始末、どうするのかいって。

森 東神奈川じゃん。東神奈川から。あそこは昔、旧東海道で寺が三つぐらいある。墓の下はくぐらなくちゃいけないんだよ。

A－ 僕も、現場見たとき、これは無理だと思いましたけどね。あの墓見た瞬間に。でも、みなとみらいの計画って、最初、田村さんの時代は、海岸線っていうか、昔の岸壁みたいなのを産業遺構みたいな感じで残すイメージが強かったんですか。

森 と、聞いてますけどね。

F－ でも、産業遺構っていっても、ドックは別として他の岸壁は、基本的には普通の岸壁だから。問題は、田村さんのイメージは、できるだけ埋め立てを少なくしたい。

森 そう。だから、最初、絵描いたときは、山下公園と同じような法線を描いたときもあった。だから、さっき言った中間案っていうのは。山下公園ってリニアで直線の。中尾さんが、これじゃちょっとつままないから、こうカーブさせて。確か、中間案のときは、割に、臨港幹線から・・・。

A－ いかない。出ない。

森 そんなに距離をとってなかった。

B－ みなとみらいの計画って、田村さんが考えていたときは、関内地区と横浜駅をつないで、三つの地区が一体化するという。だから、あんまりみなとみらいと想定される場所はそんなに大

きくなることを考えてなかったですよ。

森 そういうことなのかな。

Bー 結果として、今、みなとみらいがどちらかという、突出しちゃって。関内地区がちょっと寂れて。横浜駅は同じように元気だけ。これって、横浜の都心部が一体となるという構想からいうと、今はどうでしょう。森さんからご覧になって、みなとみらいがちょっと大きくなり過ぎてるかなっていう感じはありますか。

森 そうね。でも、やっぱり、神戸のポートアイランドとか、東京の臨海副都心だとか。ああいうふうな既存の街から全く離れた所に新しくつくっていうんじゃないで。考えてみれば、地続きでもある。ちっちゃい川？ ちっちゃいって、新田間川や大岡川とかあるけれども。まあ、ほとんど一体と見たほうがいいんじゃないですかね。

Dー 田村さんは、赤レンガ倉庫を残すことに情熱を注がれてたんじゃないかなと思うんですけど。

森 あ、田村さんね。

Dー 実際、どういう駆け引きがあったりしたんですか。

森 赤レンガ倉庫のことは、私はあんまり知りませんが。すごく印象に残ってるのは、地下鉄3号線の横浜・新横浜の間で、3ルートがあって。それで、結局、最初のもともと、横浜市がつくったのが、横浜駅から新横浜にかけて直線で結ぶルートだったんだけど。その当時で、上の栗田谷とかあそこら辺の住民が、地盤沈下だとか騒音だとか、そういうのを心配して「反対だ」という声があったんだよね。結果として、今の地下鉄ルートのように、三ツ沢上町か、片倉とか。あっちのほう通る線形になって、それが実現したんだけど。俺は、そのときに、田村さんに文句言ったことがあるの。地下鉄のルートは直線ならいいのに、三ツ沢を通る遠回りのルートについて、田村さんがNOと言わないので「局長、地下鉄3号線ルート問題に、あんまり熱心じゃないですね」って、俺、言ったの。そしたら、「いや、僕は、赤レンガ倉庫で、今、頭がいっぱいなんだ」って。これ、すごい印象に残ってる。

Aー 一種の弱音吐かれたんですか。

森 弱音っていうことはないんだろうけど。

— 何年ぐらい前。

森 あれはまだあれですよ。

B— 52年。

森 昭和52、53年。俺がだから、企画調整局来て間もなくで。あのときに地下鉄3号線のルート問題があったんだよね。だからもう、その当時から、田村さんは、赤レンガ倉庫は絶対残したいというふうに熱心に思ってた。それは、素晴らしいことだと思うよ。

F— その頃だと、建築博物館の話が出てきた頃ですよ。だから、赤レンガ倉庫本体を、新しい都心臨海部の都心側のエリアっていうふうに、田村さんはイメージしてたから。それが、単体で動き出すって話は、まずないんだよね。ないっていうのは、港湾局からすれば、新港地区だから、基本的に一般市民利用の人たちは入れたくない。それから、さっき、森さん言ったけれども、新港ふ頭にはまだ倉庫が生きてるんで、既存のね。それから、保税地域ってことで、一般の人、入れない。密輸を阻止するような、そういう税関の機能が入ってるから。

だから、田村さんが心配したのは、港湾局が、もう要らない倉庫だっていうことで入ってきて（注：壊して）、倉庫機能を強化（注：新たな倉庫を新築する）するような話が出てくるのが、一番心配してたのね、あの時代。それだから、基本的に港湾もまだ、あの時期はそこまで煮詰まっていなかったから、臨港幹線計画が出てきてたから、その臨港幹線計画のルートには赤レンガが、微妙な位置にあったのは事実なんだけどね。

B— もう一つは、25街区のドックは、最初はあまり地所のほうは、保存に熱心でなかったという話を聞いておるんですが、そうでしょうか。

森 確か、そう、俺も聞いている。俺は、直接、担当してなかったから、よく分かんないけど。秋元康幸なんかは、よく知ってるよ。でも、やっぱり、ちょっと動かしたよね、確かね。ちょっと動かしたけど、あれは、でも、大したもんだよな。

A— やっぱ、いい空間ですよな。

B— あと、よろしいですか。

田村 僕もちょっと。きょうはどうも素晴らしい話でした。時間をずっと追いかけて、森さんが仕事をされてたのを伺えたと、そこに田村明がいた一瞬があったんだなっていうような思いをいたしました。それで、一つお伺いしたいなと思ったのは、よく、こう決まっていたんだけど、こ

ういうふうに変えたっていうような事象をいくつかお話しいただきましたよね。あれは、合理的な、正当性がそこにあるという判断を、どこの誰がどういう形でそれを取り入れたかなあというのが一つと。その合理性が先にあるよりも前に、感覚的ななんか親和性みたいなもののほうが先にあって、そちらのほうを優先して実はいるなと思ってしまったこともあったとか。そういうような、森さんの思考回路の中身をちょっとこう……。

森 みなとみらい線の場合はやっぱり。これ、正直に話して。横浜線の延伸っていう形態は、確かに理念的に、さっき言った東京志向型路線を串刺しにして、横浜志向型に持ってくるという。理念的にはすごくいいなあとは思っただけけれども。東横線と相互直通に比べると、まあ、そうですかね。直感ですかね。ただ、東横線とつながるということは、いろんな東京の、今、西武線とかから入ってくる。どっちなんだろうって、あんまり悩まなかったです。

田村 ああ、そうですか。

森 というのは、結局、横浜線は、当時の国鉄のあの状態で、これは当分できないと。そういう実現可能性っていうものに重きを置いたときには、東急がやりたいって言ってますしね。野毛の反対はあったけども、渋々賛成っていうか、横浜市のことよく分かるって言うてくれて。その叶家（注：野毛の飲み屋）のおやじとかもそうだったから。それほど迷わなかったっていうか。これのほうが、ひょっとしたらいいかも分からんって思ったぐらいでしたね。

田村 そうすると、例えば、論理的合理性みたいな、先ほど最初の話で、道路の車の数がどうのこうのって。つまり、統計に基づいた内容から論理的に、これは東横線を入れたほうがいいのか、それとも JR でいいのかっていうのが、評価、同じように……。

森 それは、恐らく。需要推計なんかやったのかな。

Aー やってない。

森 やってないね。

Aー 私はそれで苦勞したんだから。

森 やってないよね。

Aー やってません。

田村 ああ、そうですか。

森 恐らく。需要推計やった記憶ないもん。

田村 何となく、すごく感覚的な話。

森 実現可能性が、こっちのほうが絶対高い。

田村 要するに、実現性を問題にすると、論理性は飛んじやって。こっちでいこうぜってとか、情熱のほうが先にあって。

森 だから、八十島先生がね。俺、本当、あのとき、1人で行ったんですよ。それでね、八十島先生の事務所に行ってね。本当、あのとき、ばかだったね。先生も俺と同じ感覚で、「森さん、このほうがいいね」って、言ってくれると思ったのに。大きな間違いで。

Aー その前の成功体験があったからじゃないですか。デザインコードの。さくら通りの。

森 どうだろう。あのとき、でも、逆に見直しましたね、八十島先生をね。あっさりと「ああ、森さん。そのほうがいいね」とか、そういうふうに言われなくて。この路線はこうこうこういうふうなね。こういうふうな意味があってこういうふうにしたんだからって言うわけですよ。私が言いたいこともそうなんですよって言いたい。

Fー でも、そのタイミングは、細郷道一市長が、みなとみらい開発を軌道に乗つける方向で、目いっぱい頑張ってた時代ですね。横浜博覧会 YES でやろうとして。そのときに JR 問題が出ちゃって。本当は、高木文雄（注：元国鉄総裁）さんがいるから、国鉄が何の問題もなければいけたはずなんだけど。もうあんなっちゃったら、高木さんも国鉄を動かさないっていう中で、やっぱり、鉄道は必須だから。やっぱり、細郷さんからすれば、現実的な話を探してたんじゃないの。だから、さっき、東急の五島さんの息子の話がちらっと出たけど。やっぱりそれは結構、燃えてたんじゃないかって気がするけどね。

もう一つは、国鉄時代の国鉄はやっぱりけちだったんだよね。通勤鉄道を優先的についでいう発想ができなかった会社だから（注：国鉄は貨物輸送が主であった）。民間は、営業利益で突っ走れるから。だから、MM（注：みなとみらい）線、みなとみらい自体の計画も都市計画は、民間主導でやって。田村さん、最初から言ってたんだけど。やっぱり、その流れからすれば、あの国鉄が本当にやれるかなっていうのは、僕ら思ってたけど。東急って話になったら、これいいんじゃないって、納得いってたけどね。

森 まあ、国鉄、ずいぶんやりましたけど。国鉄のほうから、ぜひこの線はいいねと。わが社も大賛成でやる気満々ですなんていう話は1回もなかったからね。いやいやもう渋々。

Aー それが体質でしょう。

森 まあ、自分から言うと、金を出さんといかんから。

Eー その金に関しては、東急が廃線になると、地上部分を売り払えば、みなとみらい線の建設費に回せるっていう議論はありましたか。

森 東急の線路、半分は道路上空の占用ですね。

Aー 国道の占用。

Fー ああ、そういうことか。

Bー ああ、そうだね。

Aー ただ、僕なんか東急の土地問題、なんかやってますよ。あのときに。MM線のときは。

Eー どこでの議論かは忘れたんですけど。バブル崩壊で、結局お金がなくなっちゃったから、横浜市が出す分も相当大きくなったって話を聞いたことがあって。当初の計画、バブル前だから、結構、東急が土地を売った代金で建設費が稼げたんじゃないか。

Aー なんか、土地問題ありましたね。俺もちょっと記憶がはっきりしないけど、その議論した記憶があるから。

森 それ、俺、記憶にない。

Aー だから、ここの土地はどうのこうのって言って、なんか議論した記憶があるんだ。

森 そんな感じ、覚えてないな。

Eー もう少しその時間的なところをもう一回知りたいんですが。みなとみらいのほう、都心臨海部っていったときには非常にこう・・・。

A－ 細長いってどうか。

E－ 細長い。

A－ 厚みがないね。

E－ あそこだったら、鉄道は要らないわけですよね。多分、桜木町で十分……。

A－ 最初の案だと……。

E－ 一番最初の案ですね。美術館の手前までで終わってたら、埋め立てがそんなに長くなければ、鉄道は要らないって。横浜駅と桜木町駅と高島町駅で何とかなるんじゃないかって。

森 いや、そういう発想はなかったです。

F－ このみなとみらい計画を事業としてまとめるときに、横浜の就業人口をいくつにするかと、それがベースにあるのですか。

E－ ただ、それは、埋め立てがあってからですよね。そうでないと、あの細い所に……。

F－ もともと、細い所で議論してたときには、地形の議論しかしてない。地形の議論で、そこに建ぺい率いくつで、高さいくつで、大体どういうパターンの街にするか。それは、僕ら（注：遠藤包嗣氏他）が森さん来る前からやってるわけです。ただ、それを事業として行うためには、じゃ、ここにどれだけの集積を前提とした事業にするのか。そのときに出てきているのは、横浜の将来都市構造に対して、ここで就業人口どこまでもってくか。

E－ あれ、確か、昼夜間人口の中で出してきたんですよね。

F－ そうすると、この19万っていう数字が、常識的にいうとあの時代、すごいむちゃな数字だなっていうのがあったけれども。でも、目標として設定して、それを床面積に入れて、業種業態を考えていくと、やっぱり、あの昔のままの計画で、19万なんて入るわけないんです。それでいくと、ある程度の面積での開発の構造になっていく……。

E－ あの埋め立てがあって、就業人口は確か、昼夜間人口の半分はみなとみらいでまかなうっていう議論はあったと思う。

森 確か、そんな議論はあったな。

Eー なので、その時点では確か、埋め立てが前提になってるので、19 万なんていうのはどう考えても……。それは当然鉄道を通さないと無理ですよ。桜木町、横浜、高島町は無理。だけど、一番最初の絵のときは、19 万人という数字がないので、単にその……。

森 でもね、なかったけど、やっぱり、鉄道は横浜線の延伸は構想してたと思いますよ。

Eー その細いときに……。

森 細いときって。おっしゃってるのは、いつ頃のことを言ってるのか。八十島先生の委員会のときはもう、鉄道は最初からあった。

Fー このみなとみらい事業で、森さんが関わった事業のタイミングは細郷さんの時代の中身ですよ。だから、そこに田村さんのビジョンがどう関わってるかってのは、田村さんのビジョンは街としてどうつくるかって議論はしてたけど。中身を、どれだけのボリュームを入れてくかっていう議論はできてないから。

Eー だから、それは細郷さんになって、都心臨海部からみなとみらいになった途端に。なった途端って変な言い方ですけど。やっぱり政権交代すると、全然違うんですね、考え方が……。

Fー というよりも。細郷さんが来て、総合計画つくってる。で、あの総合計画を作ったときに、就業人口、横浜の合同についての提案をしてるでしょう。そのときに、その一番の核となったのは都心臨海部の開発だっていうのが……。

Aー 細郷さんの総合計画は……。

Fー そう。

Aー 確かにそうだな。

Bー はい。あと、よろしいですか。

Aー これ、ぜひお聞きしたいんですが。IR の問題でも、森さんは、みなとみらいの品格っていうことを、非常に重要な言葉として使われてますよね。実際に、まちづくりの上で、品格っていうのは何で表現すべきものでしょうか。

森 品格のないもんを入れない。簡単。品性に欠けるものは入れない。

— これ（注：新聞のインタビュー記事）、ちゃんと書いてある。カジノ断固不要って書いてある。

F— いや、やっぱり、パチンコは入れないようにしようとか。

森 パチンコは、新聞にちょっと書いて。表現ちょっとおかしいんだけど。じゃ、みなとみらいの地区計画で、マージャン屋とかパチンコ屋とか、そんなの、駄目にしたんだよ。

F— 森さん、最後、一つだけ聞きたかったのは、YMMの株式会社から社団法人に変わっちゃったでしょ。僕なんかからすれば、YMMは株式会社として。民間型の意識で、かつ長期にわたって街づくりの活動をコントロールしていくっていうのが使命かなって思ってやってたんだけど。途中で変わったわけだね。社団法人になってっていうことは、会社として、どう、森さん、思ってたのかな。

森 何も思っていないな。

A— 普通は、逆のコースだもんね。

F— そう。

A— 株式会社をまた財団に戻すみたいな話だから。逆行するなんて普通あり得ない感じですね。

B— すいません。それで、最後の最後であります。森さんからご覧になって、みなとみらいに対する、田村明さんの功績というのは、どういうことだと思われますか。

森 そりゃやっぱり、都心部強化事業っていう、その事業を、6大事業の中で打ち出された。それは、大変なことですよ。だって、それがベースになってるからね。

B— ありがとうございました。よろしいですか、皆さん。はい。じゃ、どうもありがとうございました。長時間、ありがとうございました。

(了)