

## 横浜の鉄道事業について

太田浩雄氏

NPO 法人田村明記念・まちづくり研究会 公開研究会

2022年2月16日午後5時30分より8時

なか区民活動センター研修室1号

参加者14名（講師外）内リモートで4名

### A 横浜地域における整備の考え方

- 1 都市交通審議会 答申9号 S41年7月 図—1
- 2 運輸政策審議会 答申7号 S60年7月 図—2
- 3 運輸政策審議会 答申18号 H12年1月

### B 各路線の整備経緯と事業ポイント

- 1 市営地下鉄1号線（関内～湘南台）
- 2 市営地下鉄3号線（関内～横浜）  
（横浜～新横浜）  
（新横浜～あざみ野）
- 3 みなとみらい線
- 4 子どもの国線（通勤線化事業）
- 5 東部方面線
  - ① 相鉄～JR相互直通線化事業
  - ② 相鉄～東急相互直通線化事業

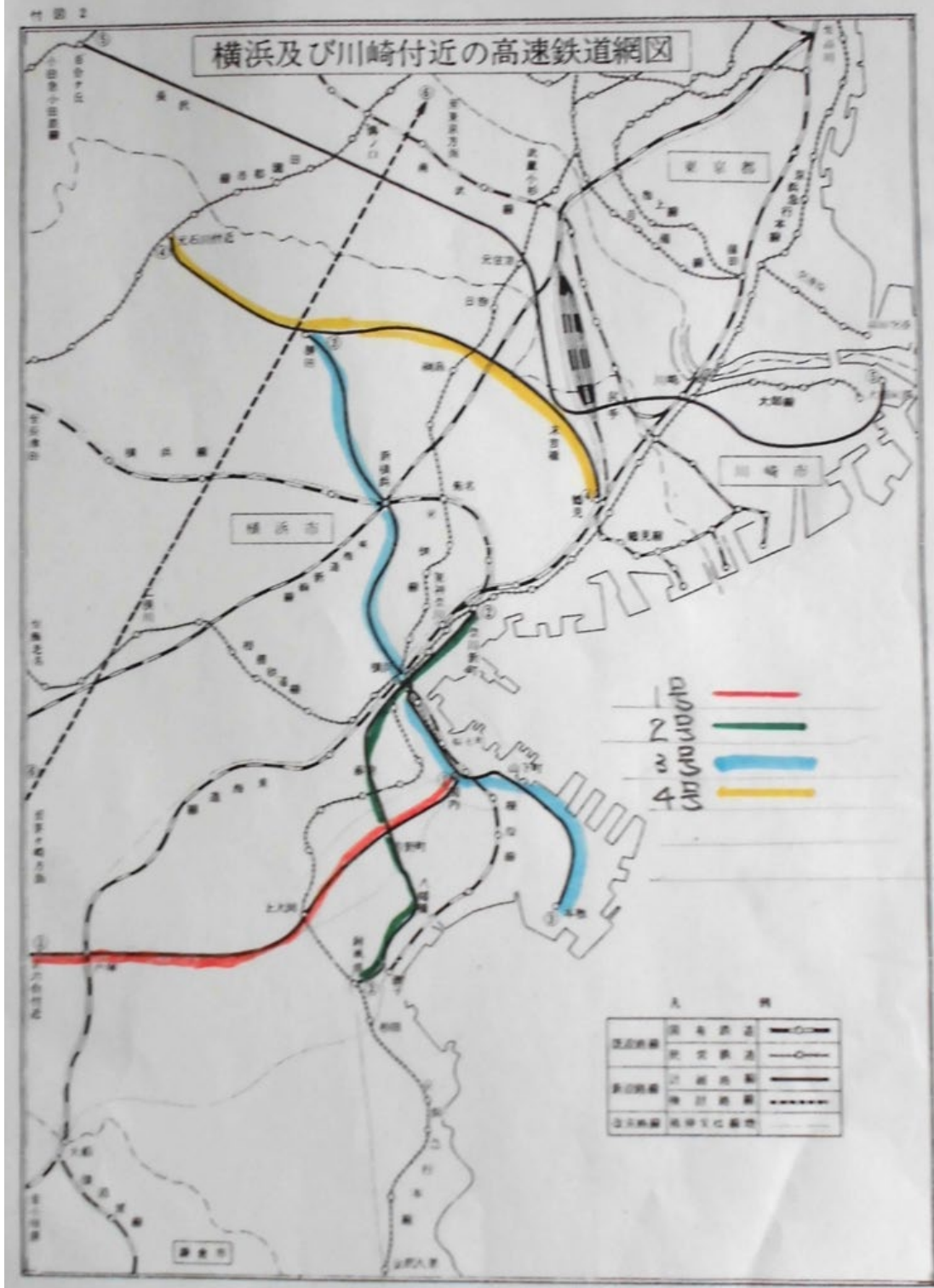
### C 今後の鉄道事業について

- ① 視点および事業主体等

#### 講師略歴

- \*S44(1969)年 東京都交通局
- \*S45(1970)年 横浜市交通局
- \*S62(1987)年 都市計画局
- \*H元(1989)～8(1996)年 横浜高速鉄道KK出向
- \*H13(2001)年～17(2005)年 横浜高速鉄道KK出向
- \*H17(2005)年 横浜市都市整備局鉄道事業担当理事
- \*H19(2007)年 横浜市退職～(株)横浜新都市交通社長

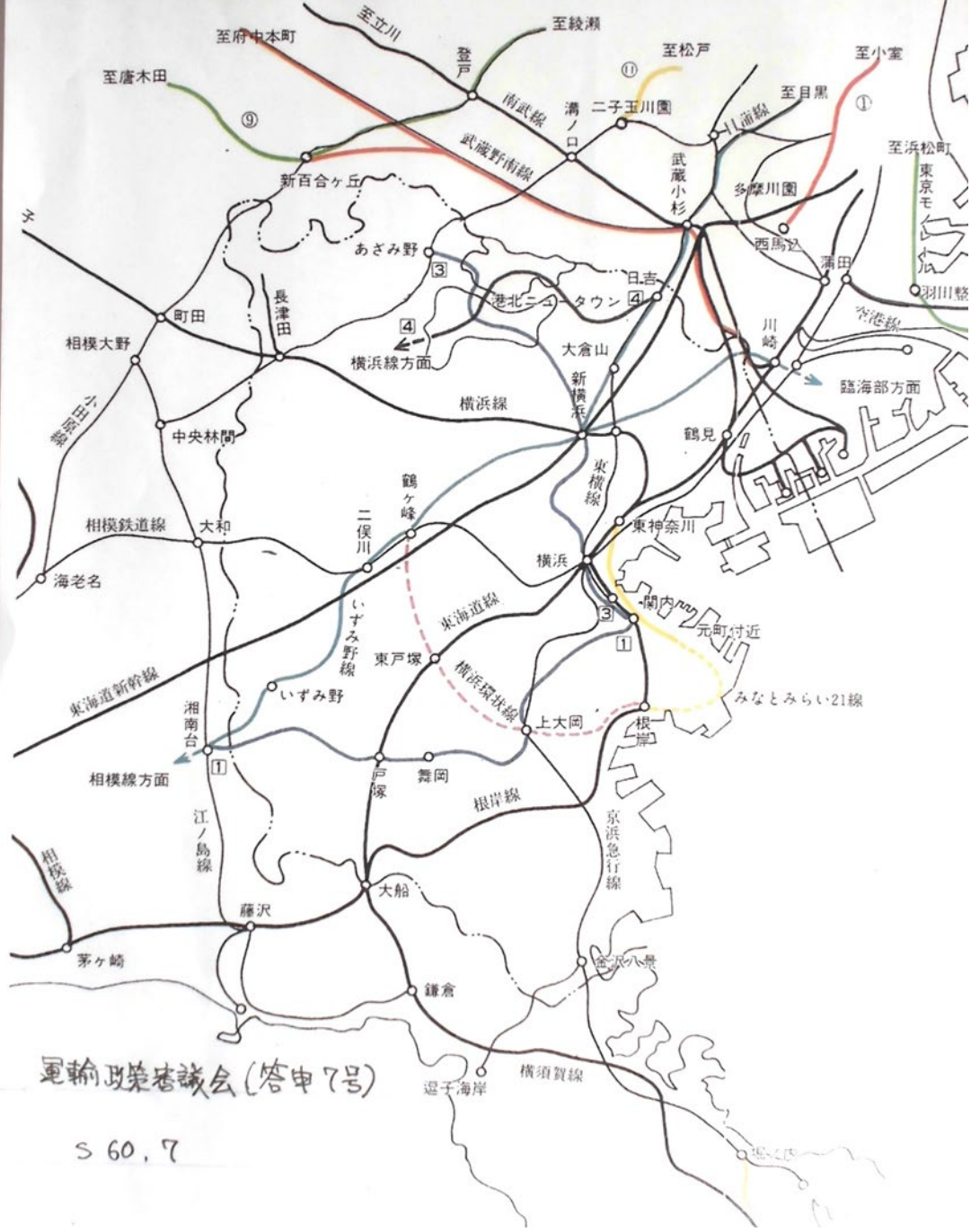
横浜及び川崎付近における旅客輸送力の整備増強基本計画  
 都市交通審議会(答申9号) S41.7



▲ 図 1

# 京圏高速鉄道網図 (横浜・川崎周辺)

図-2



▲ 図 2



▲太田浩雄氏



▲研究会風景

太田 こんばんは。太田です。最初に、横浜の地下鉄の経緯について話します。私が横浜に来たのが、昭和 45 年で、その前のことは知りませんが、この最初の答申図、これ 41 年です。これは多分、横浜市のほうで、六大事業を出したときに、既にこれができた。こういう答申図っていうのは、自治体が要望しています。大体、2、3 年前から、やり始めてますから、その結果、こういう答申図が出たということです。これ見てもわかりますように、4 路線あるわけですね。この当時、まだ 40 年ですから、想像すると、横浜・川崎臨海あたりに、人が集中する、産業も集中する、それから、東京の人口はだんだん神奈川のほうに移ってくるというような中で、この計画が始まったというふうに私は想像します。この時期には



既に、既存路線が満杯になっています。東海道だとか、京浜急行、これが満杯になってきているというのが一つ、それともう一つは、40年代に、自動車が非常に伸びていますので、路面交通の混雑解消の問題があります。

それとあと一つは、人が神奈川に移ってくるっていう中で、いろんな住宅開発が、ニュータウンもそうですけど、進んでいるんですね。ですから、3本、今言った3本の考えの中で、当時、横浜市はこういうような路線図を計画したと想定されます。ただ、私が45年に交通局に入ったときに、既にこの赤い路線の、上大岡～長者町間の工事をやっていました。私は実は入ったときに、3号線の関内～横浜間の設計関係にタッチしています。まだ発注までしていない状況でした。その当時、答申には、この赤いのと、ブルーが分けてありますけども、当時、私が聞いたのは、既に答申の中で、上大岡～関内の路線と、横浜～元町間の路線を、これを相直すべきであるとの答申が出ていたってということなんです。ですから、結果的に、上大岡から横浜まで行く線を最初にやるということで、スタートしています。既に、関内の構造が、元町のほうに行くような構造にはなっていません。

A- 駅としてですか。

太田 駅としてです。申し訳ないんで、1号線については、私、全然タッチしていないので、どういう経緯で、どうなったかっていうのは、ちょっと分かりません。基本的には、3号線関連をやってきたということです。私は辞めましてから、鉄道関係の資料、全部、捨てましたので、質問されて思い出すような形でありますから、途中で、何でもいいですから、聞いてください。知っている限りのことは教えます。今の41年答申の整備年次は20年後の60年を予定しています。このため、次の答申が60年に運政審答申として出たわけです。そのときに初めて、みなとみらい線と、それから横浜環状線、それから1号とか、3号の延伸っていうのが出たわけです。基本的な考えは、この41年の答申を、そのまま拡大して伸ばしている。ですから、私自身は非常に疑問に思ってますけども、横浜市が他の都市と同じように、拡大して環状線構想みたいやるわけですね。どこもみんな、そういうのをつくるわけです。横浜のすぐ隣に東京のようなでかい都市があつて、隣で本当にそんなのあり得るのかというのは、実は私、やりながら疑問に思っていたんですよ。後から話しますけど、需要推計をいろいろやってくと、そんな人の動きはしてないんですよ。横浜都市完結型を目指したということでしょう。環状線なんか、まさにそうで、そういうような人の流れじゃないですよ。60年答申がそれで、ちょうどこのときはバブルの終わるぐらいですね。ちょっと前、ぎりぎりの段階なんですよ。

それで、次の段階の答申っていうのが、完全にバブルが崩壊して、いろいろ構造が変わってきてという中で、18号答申っていうのが出てんです。これは前が20年だったのが、15年、スパン短くなったんですね。この考え方は、今までの拡大っていうよりも、国はみんなそうなんですけども、要は新線を建設するというよりも、既存の鉄道を生かすと。既存の鉄道を

生かすほうに、主眼が置かれています。それは短絡線だったり、駅舎の改造だったり、そういう中で鉄道の利便性を向上させるというふうになら変わってきてんですね。18号の中から、逆に言いますと、優先順位を付けたと。A1、A2、Bとか何とか、3段階で、A1が、その整備、15年ぐらい後だと思んですけど、それまでに整備する路線っていうのがA1。それから、それまでに着工すべきがA2。で、あとはその間に検討する路線と。それは大体みんな、市議員向けに残したというのが、多分、基本ではないかと思います。

で、今生きているのが、あざみ野の延伸ですか。あれが、あざみ野から、すすき野、川崎地域。それまでがA1で、川崎のほうのやつはA2で、それまでに着工しなさいっていう路線なんですよ。いろいろ状況変わって、一体的に川崎とやるように今なっていますよね。それは、川崎市が1回、免許を取った後、返上しちゃったということで、川崎市の5号線はできないと、3号線に振り替わったと。それともう一つは、ここに7号答申で、青いやつで、二俣から鶴ヶ峰、ずっと通って、川崎、点々ってのと、それから日吉に行く今の東部方面線ですね。私がみなとみらい線をやっていた頃、60年代前半で、横浜市と川崎市と神奈川県が、この東部方面線の、人を集めて検討していました。どう聞いたか知らないけども、そのために、みなとみらい線の横浜高速会社に、神奈川県から人を入れていたんですよ。勉強させるということで、2人ぐらい来ていました。その後4、5年で多分、その組織は解消したと聞いています。そういうことで、5号答申があって、運政審答申7号があって、18号で変わってきて、今、横浜市は見ていて、答申どおり一生懸命やっています。そういう意味では、逆に言うと、強引に国に持っていっても、ある程度、聞いてくれるということですね。

18号のときに、今までの、今まで鉄道整備というのは、地下鉄方式と、ニュータウン方式の二つなんですよ。地下鉄方式というのは、今はちょっと分かりませんが、当時は要するに事業費がありまして、事業費の中から、車両と、その人件費、総係費、あと利息ですね。そういうものを除いた分の7割を補助するんですよ。7割補助で、国が35%、それから自治体が35%の補助。

あと、ニュータウン方式は、ニュータウン線で、横浜で認められたのは、港北ニュータウン。あの線、新横浜～あざみ野、あれがニュータウン線。で、ニュータウン線は、逆に言うと、ニュータウンの開発者が、相応分の開発者負担を出して建設資金に投入すると。それは除いた後の、35%かなんですよ、補助率がね。ですから、新横浜～あざみ野っていうのは、地下鉄方式で整備する区間と、ニュータウン方式で整備する区間で、二つに分けているんですよ。そういう中で、あれは整備してきたということですね。それで、運政答申の18号、これは新しく短絡線だとか、そういうような、いろんな新しいメニューに伴って、補助方式のメニューも追加されました。逆に言うと、トンネルを造って、要するに、鉄道事業者に使わせて、それは運賃で賄えと、そういうような整備の仕方が変わってきているんですよ。それに当てはまったのが東部方面線で、大きくは、そういう流れの中で、鉄道整備がスタートしています。それで、私も資料も何にもありませんので、もし途中で、戻ってもいいですから、聞きたいことあったら、途中で聞いてください。途中で構いませんから。聞かれたほうが思

い出すんですよ。

A－ 地下鉄方式は、国と自治体が 35%づつの 7 割ですか。だから、事業者の交通局っていうのが、3 割で済む。

太田 確かあの当時、事業費の 1 割が出資金なんだよ。出資金、補助金で、残りについては、起債。交通局の借金。

A－ でも、7 割補助っていう前提は大きいですね。

太田 でかいよ。7 割ってだから、結局、無償資金がそれだけ入ることだからね。それはまた後で、みなとみらい線のとくに、もうちょっと私が説明しますよ。鉄道整備で一番苦労したのは、資金計画なんですよ。その地下鉄方式の補助方式っていうのが、結局、例えば、今年度 100 億使います、そうすると、それが 100 億分の、さっき言った 7 割の補助が、当該年度に全部補填されず入らないんだよね。10 年分割で入ってくるわけ。ということは、開業してからも、建設の資金入るんだよ。だから実質的には、営業補助。だから、みんな造りだす。だからずっと 10 年分割でいくわけですよ。今はどうかってか知りませんが。当時はそうだったと。東部方面線が適用された利便増進法は、国が 3 分の 1、補助金を出す。それから自治体が 3 分の 1、補助金を出す。ですから、東部方面線の場合は自治体っていうと、横浜市と神奈川県ね。それで、割合でだいぶもめましたけども、3 分の 1 出すと。で、残りの 3 分の 1 っていうのは、その建設する組織が集めるという形なんですよ。

C－ すいません。東部方面線、ちょっと聞きそびれちゃった。どこでしたっけ。

太田 こん中で、これ、ないけど、二俣川から、鶴ヶ峰、通って、それから西谷、通って、新横浜、大倉山。相鉄～JR。相鉄～東急。それが東部方面線。で、最初、相鉄と JR が、2 キロでやりだしたので、それは違うだろうと。どこにも答申、載ってないという中で、実は東急へ入れ込んだと、で、元の線に戻したというのが実情ですよ。本当は、そういうふうに行うとしたの、横浜市は。

B－ 当初は、横浜市が主体で、東部方面線を建設しようとしたんですか。

太田 これ多分、神奈川県だと思うね。うん。この元のやつが、川崎なんだよね。

B－ そうなんですね。当初は神奈川県が。

太田 神奈川県が主体だったと思う。

太田 そう。神奈川県は鉄道やばいなど、その、みなとみらい線のときに人を派遣していたんで、それを見てやばいってということで、手、引きだしたんですよ。

C- 相鉄がやりたかった線ではないんですか。

太田 これは、相鉄も乗せている以上は、ノーじゃないんですよ。ただ問題は、どういう仕組みで、要するに、民間からすると、いかにもお金出さないようにやりたいわけですよ。当たり前だけでも。その当時は、今言った利便増進法っていう仕組みは全然なかったんですよ。それは18号答申で初めて、短絡線っていうことで、増進法ができた。ですから、当時のこれでやろうとすると、地下鉄方式とか、そういう方式になっちゃうんです。そうすると、要するに、自治体っていうの、神奈川県だとか、横浜市だとか、また補助金出さなきゃいけないっていう形ですよ。ですから。

C- PR、宣伝で見ると、なんか相鉄がメリットを受けるために造られたように。

太田 相鉄も、そりゃそうなんですよ。相鉄もメリットあるんですよ。要は、逆に言うと、当時、横浜駅が満杯で、相鉄のヘッドがぎゅうぎゅうでしょ？

C- はい。

太田 で、横浜駅から、JR行ったり、東急行ったり、みんな散っているわけですよ。だから減らしたいわけ。それは事実なんですよ。ただ、やらしいことに、相鉄の基盤は、横浜なんだよね。横浜周辺、あそこに相鉄がいっぱい土地を持つとるわけだ。不動産を。

D- 駅前の。

太田 当時、私が調べた中では、総収入の、要するに、鉄道に対する割合っていうのが、東急は4割ぐらいなんですよ。他は不動産だとか、いろんなホテル、いろんな収入、それは相模もよく似ている。鉄道主体でやっているのは、京浜急行。そこが総収入の中で、鉄道主体が強いと。だから、そんなに伸びないよね。だから、それだけ不動産関係を、相模は横浜で展開したんだ。それで当時は、二俣から、いずみの先のほうっていうのは、まだやってないわけだよね。あそこに相模は、田園都市じゃない、何とかってあったな。いずみ田園。あそこに土地があったんだけど、全然、開発してないわけだよ。電車も走ってないし。で、あそこを開発したいと。あそこを開発したときに、どういうふうに鉄道を確保するかっていう話



だよ。だから、この当時、こういう線が描かれたのは、私は知っているけども、どういう経緯でやったか分かんないが。ただ、このとき基本的には、神奈川県はだいぶ推したはずだ。だって、そういう組織があったんだから。

Aー これ、そのとき川崎入っていましたか。

太田 入っていたよ。川崎も入っていた。

Aー 途中で抜けたのか。

太田 抜けたんだよ。というのは、みなとみらい線で、金、食うっていうのを、みんな知って。やばいなっていうことだったんですよ。大変膨大な金だし。

Aー 東急との接続は既存線だから、そんなに無理なくいっている。

太田 だから、基本的には、東急の接続っていうよりも、当時は、川崎のほうに持っていくのが主眼。これは、東部方面線って言っていましたよね。このブルーのやつっていうのは、逆に言うと、東急は当時、要するに目黒線を持ってくるっていうことで、複々線の話が載ってるはずなんです。目黒で6号だとか、7号と相直するっていうことで。ですから、その複々線のために、これは多分、載せたはずだと思いますね。

Bー だから、武蔵小杉から伸ばしてきて。

太田 そう。じゃあ、ここまではこれでいいですか。いや、また戻って構わないけども。

Eー すいません。一ついいですか。みなとみらい線が、お金がかかるっていうお話だったと思うんですけど、みなとみらい線って結構、特殊な印象を、もともと持っていて。駅も、建築家の人にそれぞれ頼んで、運賃もすごく高いっていう印象があるんですが。

太田 高くないよ。それね、みなとみらい線のときに話す。それは私、会社のつくるときから、全部やっているから、全部、運賃もやっています。全部、知っていますから。そのときに話します。だから、ちょっとそこは濃く話しますから。

Bー じゃあ、ちょっとまた1号線と3号線のところで、太田さん、3号線は関わってらっしゃってますね。

太田 ええ。3号線の、職員のときに関わったのは、横浜駅の設計からですね。

B-1 ずっと気になっていたことがあって、第三線軌条じゃないですか。あれは、1号線がそうだったから、そのまんまの流れで、3号線も第三線軌条にしたのですか。

太田 それは誰が決めたか知らないけども、この計画段階から、要するに、横浜の鉄道っていうのは、そんな乗らないと。で断面のちっちゃいやつ、パンタだと上、空いちやうでしょ。

B-1 そうですね。

太田 要するに、なるだけ建設費を下げるために、第三線軌条やってんですよ。それで、編成が6両でしょ。ということは、もともと、そんなに需要は想定してないの。

B-1 だから、直通運転とかを想定しなかったわけなんですね。

太田 全くそう。だから、そこが横浜市が一番ばかなところで。要するに市域内での自己完結なんだよね。だから、それからさらに、環状線構想も出すのもそうけども、自己完結でやろうとしているわけ。隣に、人の流れが、ほとんどの人が横浜、湘南のほうから、東京に行くっていう流れの中で、横浜で、また後、話しますけど。要は、頭から、就従比率1でずっときているわけですよ。就従比率を1っていうことで、要するに従業地をつくる。そのため、開発やって、人、持ってくるっていう算段で、みんな来ているわけだ。横浜市のその思想が来ているわけ。俺は、それは大反対なんだけども、そののところでみんな間違っているわけ。それを直さないできているから。いまだ就従比率1を基本にやっているわけだ。ただ、実際問題として、東京のような大都市圏があって、隣に。中京圏だとか、他のところは、それでクローズできるわけですよ。仙台もそう。みんな。でも、横浜みたいな所で、東京が隣にあって、そういうのができるか。私は鉄道やっていて思うのは、こういうものって、寺澤さんも聞いていると思うけども、こういう交通インフラっていうのは、一つの自治体で考えるんじゃないで、首都圏で考えなきゃ駄目なんだよね。首都圏で。それを、あまりにも自分の行政エリアだけで、みんな考えている。建築の人間もそう、みんなそうだよ。事務屋も特にそう。そうすると駄目なの。人の動きは、自治体のエリアの関係ないわけだ。動きも。もつと広域で動くわけですよ。

B-1 だから、新百合ヶ丘まで、今度は1号線の区分が延長されますよ。

太田 うん。

B－ あれ、だから、相直（相互直通運転）がもうできないわけじゃないですか。

太田 できない。まして4号線がミニ地下鉄でしょ。どうしてそうなっちゃうのっていうことは、結局、私も交通局に一時いたけれども、要は金を減らせて、安くすることだけなんだよ。考え方が。

A－ 建設コストを抑えただけですか。

B－ 特殊な、なんか理由があったのかなって。

太田 ない。ただ建設費用をね、で、線路を引いて、早く整備して、金、安くしろというのが、基本の考えですよ。その反動が、私は、みなとみらい線でやってんだけれども。要は、鉄道をどのように生かすか、利便どうするとか、そういうのを全然、考えてないわけ。ただ、建設費だけなの、考え方の第1弾。

C－ そういう観点から言うと、担当されなかった1号線っていうのは、鉄道専門家から見ると、あの線っていうのは、どういう役割がある線だっていうふうに。

太田 あの線は、当初の都交審答申にありますね、東海道線が、戸塚～横浜間が一番混むんですよ。このバイパスですよ。グリーンの2号線も、これは京浜急行のバイパスですよ。

C－ でも、それが湘南台とあえて結ぶっていうと、あそこは結ばなくても良かったのでは。

太田 いや、それは鉄道事業者なので、伸ばしたいっていうね。要は、戸塚から先でしょ。で、湘南台。結局、基本的には、どっかで鉄道につながないと駄目なんだよね。そうじゃないと、ネットワークができないわけですよ。鉄道はネットワークで、初めて完結するんだから。

C－ ネットワークでね。

太田 うん。

F－ すいません。大阪も時々、乗るんですが、大阪の地下鉄って、なんか閉じているような気がするんですが、全部あれ、いろんなこと接続してましたっけ。

太田 基本的には、相直したり、いろいろやっているよ。

Fー じゃあ、横浜とは、全然発想が違う？

太田 全然違う。

太田 うん。いろいろ見ていて、交通局で、要するに相直してない自治体、横浜だけでしょう。横浜の交通局だけは、相直してないわけ。

Cー すいません。相直というのは。

太田 相互直通運転。国鉄とか、私鉄とね、相互直通運転、みんなやっているわけ。どこも。横浜だけやっていない。それは、ああいうものを選んだ結果がこれなんですよ。

Cー それってというのは、大昔からある概念なんですか。

太田 うん。大昔から。

Bー 横浜市営地下より前からある。

Cー 大阪なんかでも。

太田 やっている。関西なんか特に私鉄が発達しているので、相直やっていますよ。仙台だって、みんなやっていますよ。だから、最初の選択肢が、要するに、安いっていう選択すると、こういうことになるっていう、はっきり言って、いい実例ですよ。

Cー 京急のバイパスとっていたけど、つくらないんで済んじゃったという理解ですか。

太田 そうですね、つくらないで済んじゃった、京浜はやりたかったわけ。それは、実は、みなとみらい線のとくに、要するに、東急にすぐ決まったのではなくて、国鉄が駄目になって、実は京浜急行とか、相模に当たりましたよ。それで、上大岡から持ってくる案も、実は私、書きました。上大岡から、みなとみらい通って、こう行くなんて書きましたよ。結局、金の問題なんだね。

Cー 建設費があんまり。

太田 建設費の問題と、あと京浜急行は、どこまで本気だったのかな。

Aー 京急は敷地に余裕ないんだよね。路線に全部、ぎりぎりで行っているからね。

太田 だから、それは、いろんな問題が絡んできますよね。また後ほど話しますが、その横浜、関内～横浜、終わって、じゃあ、次、何やろうかっていったときに、実は、この3号線の関内～山下町の設計に入ったんですよ。それで、ちょうどその線を、私たまたま、商工奨励館のアルテリーベっていうドイツ料理店があるんだけど、あそこの。アンダーピニングの設計を、私やったんだけど。結局、全部設計して、まとめて、そしたらアウトになったの。そのアウトは、港湾業界が反対したの。あそこに、要するに、コンテナ街道にホッパー（土砂搬出口）を立てるなど、あの頃、まだベイブリッジできてなかったと思うんだよね。できてなかったんで、反対、食らったんですよ。でも、その結果が、みなとみらい線できたんだからいいんだけど。いや、だから、そういうこともあるの。

Cー あれ3号線を、あれは本牧まで一応、想定したんですか。

太田 いや、点々は変えてないけど、全然想定してない。というのはね。いや、山下は想定していますよ。あれは、だから、元町ね。そこまでを考えますが、それから先は、土地利用転換がはっきりしなきゃ、伸ばすとアウトなの。

Cー というのは？

太田 需要がないって。

Cー すいません。役所にいたとき、新本牧の開発を担当していたんですけど。あれは、あそこまで来るぞと言っていた。じゃあ、実際は無理なんだよねっていう話っていうのは、どっちになっちゃうんですか。

太田 基本的には、役所のほうは、あのとき、A先生がいたよね。A先生がいて、推進だよ。それを切っちゃったら、えらい話になると。だから、消せない。一回、書いちゃったのは、消せないって。で、政治家とすりゃ、来るよって言うよ。でも、先の検討は、実は私、みなとみらい線、横浜高速にいたときに、内々で。みなとみらい線で車両基地がなかったものだから、実は免許申請時に、車両基地を延伸で造りますって、私、念書出しているんですよ。勝手にね。そうしないと、免許が取れないので。それで、内々に先へ延伸して、どこで車両基地、取れるかっていうのを、実は検討しました。貨物線使って、臨海線、神奈川臨海かな。現地まで行って、いろいろ見たんだけど、とてもね。本当に土地利用展開しなきゃ無理だね。話があっちゃこっちゃしましたけども。

Bー 今、ちょっと1号線とか、3号線のこと。

太田 関内～横浜は問題ないよね。横浜～新横浜で、実はちょうどやり始めの頃に、貨物線の環境問題で反対運動が起きたんですよ。それで、実は当初のは、神奈川大学のグラウンドの真下を、だあっと行く案を、あれ5キロですよ。それを計画しました。で、六角橋の周辺の方がみんな反対したね。反対、ちょうど貨物線が通るところだったんで、その貨物線の反対の団体が、まだ生きていたんだよね。私、ボーリングも全部やりましたけども、地盤が非常にいいですよ。地盤が非常にいい。土質の試験で、土の強度で、一軸強度が、50キロみんなあるんですよ。非常にばんばん。だから、あそこの所は、山岳トンネルでいけたと。ただ、そこがいけなかったのは、交通局は、他の部分もみんな山岳トンネルでやっちゃったわけですよ。それはね。

Cー すいません。山岳トンネルというのは、どういう。

太田 山岳トンネルというのは、基本的に掘って、支保工を建てて、矢板を挿して、掘ってっていう。だから全面オープンで、基本は水抜く工法なんですよ。水を抜く。で、シールドっていうのは、逆に言うと、なるだけ地盤を緩めないで、閉鎖して水を出さないような工法なんですね。ただ、山岳の方が安いですから、そこはやっちゃったと。問題は、そのときに、篠原から横浜までの所が、あそこの土丹が、ボーリングやったときに、非常にもろい、もろいっていうか、クラック入ってたんだね。強度も20キロぐらい。土丹には間違いないと。それは私も見ましたけども、みんな土丹にクラック入ってる。私も分かんなかったけども、そこを山岳でやっちゃったら、だっと水が引いちゃった。土丹の上が軟弱な沖積層だったため、上の水を引いて地盤沈下を引き起こしてしまった。だから、工法選択の失敗ですよ。

Cー それで変えた？

太田 いや、変えたのは、反対運動で。ルートで反対で。要するに、真っすぐだったのを。反対でしょうがないかと、下町、上町から片倉の方向に持ってたんだけど。ただ問題は、要するに、片倉町、当時、反対側が調整区域なんだよね。今でもどうか知らないけど。

Aー いや、今も調整区域です。

太田 調整区域なんだよね。だから、横浜の鉄道っていうのは、そういうの一切関係ないんだよ。市街化区域じゃない、調整区域の傍に鉄道引いて、駅を造ってたから。



A－ 舞岡も。

太田 それは、舞岡もそう。そういうこと平気で、都市計画やるんだから、そういうあれですよ。それで篠原から新横浜、あそこがずっと下がって、結構、補償がかかりました。

A－ もともと、新横浜の周りは、鶴見川と鳥山川があつて。

太田 そう。地盤が弱いや。今の川はあそこですけども、昔は鶴見川がもっと広い。だから、河岸段丘みたくなっていて、だいぶ上がったり、下がったりして、土丹そのものが弱くなってる。それは土質試験で、一軸強度を見ればはっきり出ますよ。Nの50なんか全然ないですよ。

B－ でも、迂回せざるを得なかったわけですね。

太田 そう。それはいいかどうかは、私じゃ何とも言えませんけども、それでやったと。

次、ニュータウンですけど、ニュータウンは、一番問題は住都公団。住都公団の中で、負担金どうするかという問題が初めてで。それは全国では初めてじゃなくて、関西でもやっていますから、それは落ちるとこへ落ちるんで、全然問題ないと思っていました。時間はかかりました。問題は、駅をあざみ野に造るか、たまプラに造るかっていうことで、実はもめたんですよ。たまプラは、東急の土地がいっぱいあるわけ。あざみ野は全然ない。基本的には、東急は、たまプラ、自分の土地があつて、あそこ当時、急行が止まっていた。止まっているから、自分たちのとこでやってくれと。で、奥にも土地があると。けども、あれから奥っていうのは、東急開発した中で、東急グループとしてバスのエリアなんですよ。東急バスの。だから、東急バスのエリアを食っちゃう話なの。

ですから、鉄道やるときに、バス事業者があると、バス事業者と必ず調整しますよ。それで合意をもらう。それはどこでもそう。あのエリアは、東急がうまいのは、田園都市線をやつて、駅から開発じゃなくて、全部、奥から開発する。奥からずっと手前に来ると。だから、そのバスの路線を効果的に使うわけですよ。奥から来るから、だんだん手前の所の地価が上がるわけ。戦略的に、非常に考えている。それで、たまプラへの接続は、それで途中から、私も線1本引いたんですけど、上下をひっくり返すような形ですり寄つて、それで腹付けすとか、いろいろあつたんですが、最後は、市長の、あの人、誰だっけ。

A－ 高秀さん？

太田 違う。細郷さんと、東急の相談役の話し合いで決まった。急にね。津々浦々考えていくと、後から、私がみなとみらい線をやりだしたときと一致するんだよね。多分そのときに、

話が出たんじゃないかって推測している。これは僕の想像だけね。

Cー それはどういう理解なんですか。だから、それをあざみ野でやとくから、こっちもお願いねっていうような。

太田 一つは、東急は、先のエリア、自分の会社がある、バスのエリアだから、こっちに不可侵なんだよ。

Cー あっちは入らないでくれっていう。

太田 そう。手前だと。それで手前で来るならば、既に急行を止めてる、たまプラーザにしてくれと。たまプラーザなら、東急の土地もあるよと。あの当時、周辺を歩いたが非常に土地持ってた。手前のほうも。

Cー だけど、たまプラーザは選ばないで、あざみ野になった、トップ会談で、あざみ野になったのと、みなとみらい線を一緒にやると、どういうメリットがあるんですか。

太田 いや、それは横浜市のほうも、JR できなくなっただしょ。どうしようかって、結婚相手を探しているわけだ。要するに、誰かとくつつかなきゃいけない。誰かとくつつくときに、誰がいいんだと。それはいろいろ線、引きましたよ。で、渋谷が一番素直なんでね、はっきり言って。

Cー だから、東急を選ぶのはあれだとは思いますが、それと、たまプラに行かないのと、あざみ野の話は？

太田 だから、横浜市のほうとすれば、将来の延伸の芽を残したいっていうのがあったんですよ。私があざみ野の都市計画決定をやるときに、ど真ん中に入れたわけ。それはなぜかっていうと、横浜～新横浜のときの新横浜の駅、見てごらん。駅から離れたあそこだよ。あんな駅を造っている。それは、交通局が安くて便利で、じゃないんだよ。安くなんだよ。だから、シールドのトンネルで抜いといて、先のほうに駅を造った。あれがまさに、交通局の基本的な考えですよ、当時の。あその後、戸塚駅はみんな真下へ持ってきている。

Aー 不動産のセンスはなかったね。

太田 ない。造るので精いっぱいっていう、それで追われていたっていう感じだね。

B－ だから、とにかく整備しちゃって。

太田 そう。とにかく整備で、それは逆に、さっき言ったように、整備すれば補助金入ってくるわけだ。交通局、ずっと赤字なんだからね。あれが入ってくりゃあ、収入ですよ。

B－ 収入、得るために、やっかいて言ったら分かんないんですけど、やっかいなたまブラじゃなくて、あざみ野にしちゃうから。

太田 もう早く。

B－ その代わりに、東急をこっちに、みなとみらいのほうに抱き込みますっていう。

太田 それはあくまでも、私の想像だからね。

A－ 話題としては、あの時代だからな。あってもおかしくないなっていう、そういうレベルの話だな。

太田 だから、東急の、東急線との相直っているのは、今から思えば、細郷さんが一番熱心だったよ。

A－ そういや、最初になんか、3号線の構造があの構造だから、本当は田園都市線と相直やれば、あそこで止まっちゃってもよかったんだよね。

太田 そうなの。だから、最初に3号の小さい断面を選んだというのが、全ての計画の間違いなんだよね。要するに、先の芽を全部、摘んでいる。言いたくないけど、4号もちっちゃなトンネルにして、また車両を変えちゃうと。逆に言うと、要は、断面、その車両を変えりゃあ、車両基地もまた必要になってくるわけだ。相互でできないんだから、何やってんだと思っているけど、誰も言わないと。あれは決定的ですよ。だから、1号と3号、今はブルーラインになって、延長40キロぐらいになっているでしょ。40キロぐらいのを、とどこも走っているなんて考えられないね。それで、多分、表定速度が、地下鉄の場合は30キロぐらいだから、1時間以上ですよ。途中で、追い越し施設を造るとか、今からでも考えなきゃ駄目なんだよ。生かすならば。追い越し施設の補助金はあるんですよ。それは。ただ、追い越し施設をやったからって、目に見えて、すぐ人が増えないからね。それは新線よりも目立って出ないから、みんな手付けない。よほどのいろんな市民から要望あるとか何とか、議会でぎゃあぎゃあ言われぬ限り、なかなか手、出さないって。

A－ でも、時間かかるよな。3号は。

太田 だから、基本的に鉄道っていうのは、計画して、それから設計して、いろんな許認可を取って、建設してやって10年だよ。7年なら早いほう。10年ですよ。

C－ 10年で開業？

太田 10年で開業。それは山の中でやるんなら、違いますよと。都会でやるなら、都心の中ではそうなりますよ。10年って思うと。じゃあ、みなとみらい線に進みますか。

G－ すいません。みなとみらい線が、市でやらなかったのは、なんか理由とかあるんですか。

太田 あの当時、一つあるのは、交通局が、1号線が建設中だったんだよ。

A－ 延伸の。

太田 延伸で。それと、みなとみらい線があのルートでも、元々、私が話しましたけど、関内から山下まで、交通局が免許を持っていたわけ。だって、発注するまでいってんだから、要するに免許あったの。そこに、あの線を引いたわけ。それと一つは国の補助金の問題もあるの。もう一つは、あの頃、みんな鉄道新線は三セクなんですよ。三セク大はやり。三セク大はやりで、みんな赤字。赤字はまた話しますけどね。それでみんな乗ったと。基本的には、交通局も一回はやめたんで、はっきり言ってやりたくない。ただ、横浜市が、みなとみらいの開発計画があるので、何とか推進しなきゃいけないってということで、三セクが出てきた。

G－ 時代が、じゃあ違うからっていうのもあるんですか。あれを、1号を造った頃と。

太田 そうね。時代が違うっていうのはあるけども、ただ、あの中で、整備っていうことを考えたときに、鉄道整備で一番問題になるのは金集めなんだよね。資金調達。それは交通局でやれば、補助金がみんな決まってるから、なんも考えなくて、ただ安いことやってりゃいい。けども、民間の場合は、借入れですよ。それは大前提。役人はそんなこと経験ないからね。要するに、黙って天から降ってきたお金で仕事しているでしょ。けども、民間が事業するっていうことは、銭集めしなきゃ駄目だよ。まずね。どういう銭を集めるかっていうのが、一番大事なんだよ、事業やるときに。だから、みなとみらい線のポイントなんだけども。ただ一番、みなとみらい線の場合はゼロじゃなくて、廃線があったから、負から、東急線の廃線から入ったので、負なんですよ。まず廃線問題を片付けて、地元が合意して、

それから会社設立ですよ。もうえらい消耗するわけだ。それは逆に言うと、交通局じゃできない。私は正直言って、交通局の体制じゃ、はっきり言ってできない。それは、当時の都市計画局とか何とかじゃないとできないっていうのも事実ですよ。だから、必然的に、他のほうで、いろんな三セク、他の都市で三セクつくっているんです、鉄道の。大体他都市では三セクを所管するところは交通局。横浜市だけ、都市整備局。それは、後で資金構成やりますけども、みなとみらいの地区の中で、私がたまたまニュータウン方式、港北ニュータウンをやっていたんで、要するに、みなとみらいの地区から、負担金取ろうと思ったんですよ。負担金を取るっていうことは、無償資金ですね。無償資金をどうやったら多くできるかっていうのが、あの事業のポイント。出資金プラス借入金じゃ成立しない。

Cー 結構、取りましたよね。

太田 取った。500億円を吹っ掛けて、400億円取ればいいと思った。みなとみらい地区で一番土地を所有していたのが三菱地所。地所は、みなとみらいからだけ取るのはおかしい、将来北仲だって開発計画があるでしょうと言ってきた。それは、向こうが開発されたら必ず取るから、取りあえずこっちで出してくれと説得。だから、あれは、みなとみらい地区の中で土地を所有している、三菱地所と住都公団と、それから港湾局が負担。で、三菱重工もあったんだけど、三菱重工は、これは自社ビルなので開発利益が上がらないって言われて、断られた。それから、あと国も、おまえら、国から取るのかって怒られた。

Aー 新港は？

太田 新港埠頭にあったんだけど、あれは大した額じゃないから見逃した。だから問題は、みなとみらい線やって、一番の問題は事業費の資金構成ですね。良質な資金をどうやって集めるかということです。このため鉄道公団にやってもらえば、P線っていう、これは財投資金ですけども、これが入るから、向こうで、鉄道公団が調達するわけ。ですから、出資金と、それから、開発者負担金と、あと借入金、公団のP線資金。さらには会社つくるときに、あの当時、市長が開銀に出資させた。今の政投銀。政投銀に1億円。それがあから、みんな慌てて、野毛の廃線問題をやりだしたんだけども。で、開銀は出資金だけ出すって、当然融資とバックで出すわけですよ。それをいかに少なくするか。開銀が出すっていうことは、他の民間もみんなくっついてくるわけ、協調融資になるから。で、そっちの金利を、そっちが嫌だから、なるべく減らすんです。もう一つやっかいなのは、要は開発者負担金は、開発地区じゃなきゃ使えないです。それから、あとはP線資金っていう大きな資金あるんだけども、あれの原資は財投なんだよね。開銀も財投なんですよ。だから言われたのは、どの部分に開銀の金を入れるのか、どの部分にP線資金を入れるのかという、資金用途を作らなければいけない。そんな都合よく金でうまく工事をしきれないわけだよね。でもそういう区分

けを、無理やりにつくりましたよ。開銀が入ってくれば、民間も入ってくると、協調融資で。それをなるべく抑えて計画したのです。だから、出資の調整も、私がしました。第1順位は東急。あの当時、東急は全然やる気ない。要するに、廃線で、ああいうのをまとめ切れないだろうっていうのが、東急の考え。だから、人なんかも、東急電鉄本体じゃなくて、東急建設の人間を転籍させて入れてきたっていうことですよ。だから、ある時期まで、東急は相直に全然、本気じゃなかったね。

Aー 野毛がね、うまく収まるとは思ってたからな。

太田 うん。野毛が終わってからも駄目だった。今だから時効だけど、横浜市が結んだのが、相直しますという事柄だけ。それから費用については、受益自損で裁定しますっていうわけだ。受益自損。幾ら、また誰が相直に伴う負担をすとか、じゃなくて、受益自損だっていうわけだよ。そうすと、受益自損って、受益って何なの、自損って何なの。それからスタートだよ。

Cー すいません。ちょっと言葉が分かんないんだけど、受益？

太田 受益。鉄道を引くことによって、受益は何なの。自損は何なの。

Cー 自損はなんですか。どういう。自ら損なう？鉄道が来ると、損するってことですか。

太田 そう。だって、一つには相直するためには線路構造を変更しなければならない、さらに営業しているでしょ。東急がずっと営業して、あそこの下に、店舗なんかやらせたでしょ。それとか、廃線に伴う手切れ金を野毛に渡したりしている。何十億か。そういうのはみんな自損。だから、東急は、いずれそれは戻そうと思っているから、はいよってみんな出すわけだよ。それが回り回ってくるわけだ。それで、あの当時の基本協定は、それを新たにつくる第三セクターに継承しますなんだよ。だから、横浜市はみんな投げたわけだ。それ丸ごと第三セクターで受けた。

Cー 大変ですね。

太田 そういうひどいことするの。だけど鉄道会社といっても、当時の社長に言われて、「太田ね、鉄道会社っていったって、おまえ、免許も取ってねえで、なんだよ、これ」って言われて。普通は、免許取って、許認可取って、鉄道業をやるって中で、自治体が三セクにみんな渡すのですよ。何にもやんない。早く、横浜市は、会社に投げたかったっていうのが、あの当時の局の考え。全部投げた。私は、会社つくるときに出資要請をするために、いろんな



所に説明に行くわけですよ。それで、要するに、事業化範囲は横浜駅の真ん中からこっち、事業費はこれだけ、大体このぐらいの出資見積もりってやるわけでしょ。その中に、野毛の廃線に伴う費用の何とかとか、そんなのが全然入ってないわけですよ。まして、一番大問題になったのは、東横線が、今度相直のために地下に下りてくる。この金何だ。この工事。それは全然、決まってないわけだ。

B－ 決まっていなかった？

太田 それはだから、全部、横浜高速に継承だよ。新しくつくる三セクに。

C－ 今、言われたのは、横浜駅から。

太田 横浜駅の真ん中から先。白楽のほう。

C－ あっちのほうね。

太田 白楽。線路を地上から地下へ落とす。だから、そういう工事費用も含んでいる。何でもやりましたよ。

C－ それ、今、言われた、その白楽のほうの費用っていうのは、それも会社が持つんですか。

太田 基本協定上は会社だよ。けども、それは最後、横浜市に戻したよ。協議の中で最後、横浜市が出すことになったわけ。横浜市が出す、そうすると、東急の財産に税金投入できないという問題が発生する。だから、形式上は会社で、それで会社は、あそこの永年使用料を支払う名目で会社負担にした。お金じゃないよ。会社が、永年使用する権利を得たということ。造るけども、ずっと使用するよと。だって、あそこのトンネルだけもらったってしょうがないよ。横浜高速も要らないよ。

B－ もともと、桜木町まで高架線があった所を撤退させちゃって、地下にするときに、お金がかかる。

太田 そう。そういう。

B－ 工事はやるけど、その代わりの見返りとして、永年使用権を、東急が横浜高速に渡す。

太田 そう。で、金を出させると。横浜市にはいっぱい金があるから、あれから、まだいっぱい吹っ掛けたのはありますよ。

Aー でも、一回、太田さん、外れたじゃない。

太田 あれは外されたんじゃないで、俺、12年いたんだよね。最初、会社つくったときから8年いて、横浜まで着工して、外れて。それで開業の3年前に自分から言って三セクに戻った。それは後から話しますけども、そのいない間に、駅のいろんな問題があつて、建築家の人間が来て、何とか戻ってくれて話があつたんですよ。ちょっと前後しちゃうけどね。

そういう形で、みなとみらい線が入ったんだけども、はっきり言って、資金調達ね。それで、あそこで僕が考えたのは、あの当時、鉄道事業法が変わって、今までは、鉄道会社イコール施設を持って、運転手を持って、運転する車両持っていると。あのときから、それが全部持っているのは一種。運行だけするのは二種、施設を持つのは三種ってなったわけですよ。それで、私は最初に東急とやるときに、横浜市の計画は全部自分で持って、全部やるつもりでいたんだけど、そんなわけいかない。実際、東急と協議が始まったときに、二種、三種でやろうじゃないかって持ち掛けた。そしたら、東急のほうは、はっきり言って、二種、三種だと会社がどんどんトンネルを造って、本牧まで行っちゃうと。そうすると、人のいないところを、東急は付き合っていかなきゃいけない。だから、それで反対したわけ、東急は嫌だつて、自己責任取ってくれと。けども、僕はそのときの頭にずっとあつて、最後でまた説明しますけども、実質、二種、三種ですね。車両は持っているけれど、運転手はみんな投げたんだから。それは国といろいろやった。そういう中で、最初はこれでスタートしたんだけど、当時、三セクが駄目なのはこの問題。要するに、小さな会社で、車両からみんな持っているわけだ。それでみんな焦げているわけ。それはなぜかっていうと、一つあるのは、当時、借入れの金利が高い。P線も、5パーセント以上になると補助が出るのだけれど、それまでは全部、丸々ですよ。みなとみらい線がよかったのは、時期的に低金利で恵まれていた。低金利ね。それと、なるだけ要員を持たないで東急に振ったと。ポイントはそこですよ。

Bー みなとみらい線はだから、線路は横浜市？

太田 横浜高速よ。設備も全部、要するに、財産は全部、横浜高速。

Bー 全部、横浜高速にして。

太田 問題は、当時のその一種鉄道事業者っていうのは、車両も、運転手も持てっていう話なんですよ。車両も、運転手も持て。ていうことは、東急の電車が来て、横浜駅で、横浜高速の運転手に交換するんだよね。

B－ そうですね。

太田 乗り換えだよ。本当にそんなのあんのかと。要はまともに、私が計算すると、全部自前でやれば、運転手、駅員、保守要員を含んで要員が160人ぐらいなんです。そんなことやったら会社つぶれちゃうと。それで実は、そこの車両はしょうがないと。ただ車両も、東急と一体運用だから、普通は予備編成持つのですがその予備は東急で持てと。一体運用するんだから、予備は東急でやれと。こっちは実質だけだということで編成減らした。それから、さっき言った、その一種、二種の話なんですけども、地下鉄の場合は、今は車内信号で、要するに運転手がやってんじゃないなくて、指令所でみんな出すわけですよ。指令所で、原則みんな出すわけです。ですから、運転手なんていう言葉は、実際は指令だから、横浜指令は今、元町にあります、横浜一元町間は横浜高速が責任を持って確実にやる。だから東急が、横浜駅に来るまでは東急指令でやる。で、横浜から発車して元町に行って、それでまた横浜駅に戻ってくるまでは、横浜高速指令がやるということで決着して、この方法で責任持つということで、運転手は乗り換えがないってということで、国をOKさせた。

B－ そのまま直通できちゃうわけなんですか？ 運転手は。

太田 運転手は、だからずっと。

C－ すいません。その指令というのはコントロールしているわけですか。

太田 そう。全部。全部パネルあってね。新幹線と同じですよ。それぞれに指令所があるわけ。全部ね。

C－ 運転手は、その指令所の指示で動かすわけ？

太田 電話なんかじゃやんないよ。それは信号だとか、みんな乗ってくるわけ、表示が。その青になったり、赤になったり。それでやるわけですよ。だから、実際は、運転手はハンドルのやってないわけ、それはよほどの異常時の場合を除いて、それを全部切って、要するに緊急事態のときに、じゃあ、どうするかって話はあんだけども、基本は指令なんです。

F－ ただ、その指令の接続が大変なことですよ。そうでもないですか。

F－ 例えば、東急の指令と、高速の指令と、さらに今は、東京メトロ、西武だ何とか、みんなくっついちゃっている。

太田 ええ。

Fー あの指令をくっつけるっていうのは、相当大変な。

太田 うん。一番最初の人に、問題なのは、その指令の人間、横浜高速には誰もいないよね。それで東急の人間を転籍させて入れたんですよ。それって、東急の人間にやらせて、少しずつプロパーに変えろと。そういう経験がないとできないし、今、東武、西武、みんなあるでしょ。で、それは指令間で、みんなどこで切って、どこで止めて、動かす。全部指令間でやっているから、運転手じゃなくてね。だから、指令っていうのは、非常に重要。

Fー そうですね。信号故障だとか、なんかどっちを先に通すのか、なんか大変なことらしいんで。

太田 そう。それは一番、経験あるとこじゃないと駄目。

Bー でも、そう考えると、みなとみらい線って、車両の基本設計は、東急と共通化してるじゃないですか。そういうのって、この1号線、3号線とかから比べると、結構、画期的な話なんじゃないですか。

太田 はっきり言って、あれは金。車両設計費節減のため。車両の人間は、自分がいるときに、自分の電車を造りたいわけだ。車両の仕様は東急に合わせざるを得ないため、車両原価はみんな決まっているわけだな。そうすると、大体、お面にくるんだよ。そんなことやったら大変なことになるから、だから、車両は東急の新しい量産型と一緒に。その代わり、色は変えろと。

Bー そうなんですね。

太田 うん。

Hー みなとみらいの会社には、運転士っているんですか。

太田 いないよ。

Hー 実際は東急の人が。

太田　そうです。

H－ 指令の部分だけがプロパー。

太田　指令もだから、東急の人間が来て、それで徐々にやっていると思うね。私は基本的には、なるだけ、人を減らしたいっていうのが一つあるんですよ。なるだけ減らして、東急の人間使えと。だから駅員も、みんな委託でやったんだけど、だんだん増えてきているね。それは三セクだと、プロパーの人は下が入ってこない寂しいんだよ。だから、人を増やすように動くわけだ。でも、僕は金沢シーサイドラインに行ったときに思ったのは、私が行ったとき、開業して23年？　10代で採った人が40代。それがいっぱいいるわけだ。あと20年したらどうするの。要するに、人をどうするかって、非常に大きい話なの。けども横浜市から来た役人は、4年とか何とかだから、自分のいる間だけ、何とかしようと思うから、だんだん悪くなる。それがあって、なるだけ持たない。身軽にする。ただ一方で、プロパーの人の気持ちは、自分たちの後輩がいないなって、寂しい気持ちはあるわけだよ。だからそのバランスね。それは両方あるんだよ。

A－ 金沢シーサイドラインは、事業的には頭打ちじゃないかな？

太田　うん。

A－ 人件費だけ、どんどん伸びている？

太田　だから、ちょうど僕がいたときに、車両がはっきり言って、部品、要するに、修繕費って、だんだん故障する箇所が多くなるんですよ。そうすると、修繕費が上がってくるって、車両更新の時期なんですよ。それともう一つは、今の車両は自動運転で、ほとんど電子部品なわけ。で、電子部品が、ほとんどパーツで入っていて、そのパーツがもうないんだよ。電子部品のほうが変化が大きいから既に生産していない。早いから。予備部品が亡くなった場合、1編成解体してやるとか、そういう話になっちゃうんですよ。今、JRもみんなそうだけど、昔は法定のあの期限、何とか期限ってあるじゃん。耐用年数じゃなくて、償却期限。あれは税法上でしょ。けども、もっと早いんだよ。だから、昔はがっちりしたので、耐用年数14年になったとしても、まだ使うわけだ。でも今は、逆に言うと、いろんな電子部品がどんどん改良されてきているから、早くなるわけ。その代わり、軽くて、早く、そういうやつを、みんなで作っているわけですよ。

C－ みなとみらい線で、ちょっと、その前の話はいってないんですけど、JR、国鉄を、みなとみらいに引っ張ってこようというときは、横浜線の話があったと思いますが。

太田 横浜線ね。

Cー その横浜線の話っていうのは、相模原とつなげる。つまり、相模原に、将来的にリニアが来ると。だから、リニアとの接続を、みなとみらいにというふうにと考えると、JR、国鉄も、その流れがいいじゃないかというのを、計画論として先に言ったのでは。

太田 でも当時、そこまで読んだ役人はいない。単純に横浜に持ってくると。それが主ですよ、単純に。それで変な話、横浜線が、東神奈川でしょ。持ってくるのにちょうどいいんだよね。こっち持ってくるには。で、京浜急行も、私、いろいろやったけど、それは無理があるの、みんな。東急も常識的には廃線問題があるから無理だった。東急側は、後から知ったんだけど、いろんな案、作っていましたよ。向こうが先行していた。地下街の真下に持ってくるやつとかね。

Bー そうすると、みんなあんまり積極的じゃなかったんですか。

太田 なかった。

Bー あんまり、みなとみらいに行きたくないなみたいな。

太田 けども、横浜市は何とかしなきゃなんないわけだ。一番焦ったのが、横浜市なわけだよ。一番焦って、あそこに業務の集積を目指した。就従比率、あれは1だっていって。最初は、あの線を業務新線っていったんだから。

Bー それがどこにくっつくかっていうことで、横浜線が一番相直で都合がよかった。

太田 そう。横浜線が一番分かりやすいと。だから、国鉄からすると、横浜市が東急に決まってから、私、JRの会社へ行ったけども、はっきり言ってカンカンでしたね。要するに、仁義、切ってないと。横浜市が仁義を切ってなかった。横浜市は、みんな嫌だから行かない。ひどい話だよ。仁義、切ってないんだから、誰も。

Cー これ、JRがやめるって言ったんじゃないんですか。

太田 やめると言ってないよ。

Bー 横浜市がやめるって、JRに言ったんですか。



太田 そう。

A－ 東急にするって。

太田 東急に変えるっていうのは言ってないと。

C－ そうですか。JRがやめるから、東急に乗り換えたんだというふうに思っていたけど。

太田 全然、違う。

B－ 違うのですね。

太田 それは、JRとしては嫌だとは言わないよ。それは国鉄が切り替わって、すぐはできないけども、利権だよ。利権を、だって放棄するわけがないじゃない。

C－ そういう意味でね。

太田 うん。

C－ いつやるか分かんないけど、協議はしますよと。

太田 うん。いつやるか分かんないけどもね。だから、これはみんなそうじゃない。

C－ そういう意味では、よく分かりますよね。JRの体質からいうと、そう言うだろうっていうのは、よく分かりますよね。

太田 だけど、ここまでJRがもうかるとは、誰も思ってなかったからね。

B－ JR東日本ですよ？

太田 うん。いや、私は免許申請のときに、いろんな資料を作って、運賃を幾らに設定するか、それで収入なんか出んでしょ。要するに、今から、大体、開業後、あのぐらい、7年ぐらいにしたのかな。7年後ぐらいでやって、当時のJRの運賃が120円。あの当時、3年ローテーションで上がったんだよ。そうすると、160円ぐらいになるんだよ。だから、私が免許申請のとき、みなとみらい線の運賃は160円で申請して収支計画を作成した。

A－ 随分、違うな。

太田 いや、それはまた後で話すけども、じゃあ、先言おうか？ 開業前に、やって、私運賃申請もやりましたけども、はっきり 150 円でできた。150 円でできたんだよ。で、いけると。それはなぜかっていうと、みんな業務新線、で、俺は観光路線。あの線は観光路線だっていう、私は位置付けね。それで初乗りが取れると。定期じゃなくて、初乗りが取れると。定期価格じゃないっていうのは、非常にもうかるんだよ。それで、あの当時、開業のときね、話、前後してごめん。開業のときに、160 円が営団、170 円が都営。それで、実際は 180 円にしたんだけども、150 円でできた。ただ当時、交通局は 210 円なんだよ。そうすると、絶対、市の内部で不満がくると思ったの。横浜市にも、特急電車を通すとか、運賃いくらっていうのは一切、言わなかった。言う、必ず先生に言って漏らすから、全部、内緒。東部方面線のときもそうなんだけど、絶対、言わない。言ったら漏れる。要は、交通局、一方で 150 円で、一方で 210 円でしょ。同じ市の金が入っていてもめるわけだよ。それでしょうがないなっていうので、180 円にしたわけ。だから、営業的にはできたの。それは間違いなく。

A－ 180 円か。

太田 180 円。だから 160 円が営団、あのときだよ。都営が 170 円。交通局が 210 円。

A－ 180 円にしたら、でも観光路線として位置付けるから、180 円にしたんだろうね。

太田 そう。で、いけると。しかし、競争路線が根岸線なんだよね。で、根岸線とどう競争させるかというときに、定期で、定期は割引が JR、非常に 5 割で大きいんですね。普通は、1 カ月で 5%引きとか、3 カ月定期で 10%かな。そうするとかなわない。それで、実は、定期で横浜－元町間と JR の横浜－石川町間の運賃を 5000 円以内に収めるにはどうするかっていうのをやったんだよ。で、東急のほうを、もっと落とせと。8 割 5 分ぐらいに、相直のときに落とさせている。それで定期差は 5000 円で、あとはダイヤが、こっちは 3 分で入るから、ダイヤの密によって引っ張ろうという調整をした。

B－ 確かに頻繁に来ますよね。

太田 そう。で、冬なんかあったかいでしょ。JR のホームは寒いでしょ。ちょうど開業の頃もそうだから、だからいろいろ考えたよ。それで 2 月 1 日も、要するに、3 月になっちゃうと、新しい定期替えの時期になるから、2 月 1 日に本当にこだわった。東急には早めに乗車習慣をつけると。3 月じゃ遅いと。だから、2 月持ってきて、ちょっとみんな、暖かくな

ってみなとみらいや中華街に観光で来たときに乗ってみて、そのイメージでずっと乗って  
くださいっていう戦略だよ。

Bー 太田さんがその観光路線っていうふうに位置付けたのは、他、業務路線っていうふう  
に考えていた中で、どうして観光路線っていうふうに思い付いたんですか。

太田 それは今まで、根岸線にあった鉄道の軸が、こっちにずっとシフトしたでしょ。横浜  
の重心が、右側にシフトしたわけだよ。そして、横浜の主要な所は、全部こっちにあるわけ  
だ。みなとみらいから何から、全部ある。それで、これは絶対に変わるっていう、はっきり  
言って、横浜の観光名所をずっと取りこんだのだから、これは絶対観光路線になると。いや、  
だからそれから、ああいう駅なんかも造り出した。駅も変えよう。もっと細かく言えば、  
女性のトイレも全部、変えよう。要するに、これからは女性の時代、女性、ターゲットね。  
女性のロコミを最大限利用するっていうのが僕の戦略だし、だから、トイレにウォッシュレ  
ット、パウダールームも全部付けさせたよ、初めから。そのために、JRのラスカっていう、  
平塚の、あそこの会社の女性トイレを見に行っただ。営業終わってから。あそこがいいって  
いうんで、見に行って、ああいう形で持っていきたい。鉄道駅の女性トイレのイメージを全部  
変えよう。

Bー じゃあ、当初は、もっとデザインが違ったのですか。

太田 だって初めは、そこまでやってないから。駅は、ああいうふうにしたっていうのは、  
一つには、あそこの駅位置自身が深いわけだよ。要するに、川の下や運河をくぐったり。  
じゃあ、それをどう考えるか。それから、もう一つは、東急線で来ちゃうと、その前の反町  
駅がそうだけど、地下だと、どっから横浜高速か分かんないわけだよ。だから、東急と差別  
化するにはどうするかっていう考えから、駅を思い切って変えよう。普通のタイルなんかじ  
ゃつまんない。各駅を全部変えた。構造体をね。

Fー 相当にあれが、お金がかかっているんだと思うんですが。

太田 うん。かかっている。

Fー かかっている。

太田 でも、かかっているといっても、駅の深さはみんな同じだよ。深さは変わらない。  
何やっても。問題は、中をどうするかっていう話なわけですよ。そうすると、普通のラーメ  
ン構造にするのと、このアーチ構造にするのと、どちらを選択するのか。このアーチ構造を

やるってことは、水平力が出るから、側壁がでかくなりますよね。こっちに戻さなきゃいけないんだから。そういう中で、じゃあ、どっちがいいか。要は、普通の形にしたら、はつきり言って分かんないんで、初めから、構造体、変えちゃう、初めから、全部変えようっていうのが、私の考えで、あれを計画しています。

A－ 本当に？

太田 そうだよ。

A－ すごいな。

太田 いや、だから、俺は交通局でケチなところをやったんで、反動なんだよ。いや、それで、一つだけできなかつたのは、県庁駅なんだよ。県庁駅はホームから改札階に上がってきたときに、その県庁の敷地側をサンクンガーデンにしたかったの。そいで、県庁の本庁舎がライトアップすれば非常に良くなるんだよ。

C－ 誰が反対したんですか。

太田 県だよ、そりゃ。

C－ なんだ。その理由は。

太田 面倒くさいからだよ。それで最後、当時の社長の高木さんが、「納得したものができたか、おまえどうだった？」って言ったときに、「一つだけ思いっきりできなかつた」と言ったら、「じゃあ、僕が、長洲君の所に行く」って言ったから、「やめてくれ」と言った。県の事業ではないので協力は無いと思って、あれできたら、パーフェクト。

C－ 素晴らしいですよ。

太田 それともう一つは、あれをやるために、建設省にめちゃくちゃやられた。

A－ それはそうだろう。

太田 要するに、全国でやってないわけだ。それは当たり前で、建設省は地主だよ。はつきり言って。地主の所で、地主はいろんな占有者に対して、最小の面積で貸すわけだ。それは許可だよな。それをこんなことやったでしょ。書類をぶん投げられたよ。それで、言われ

たことをまだ覚えてる。「毎日、汗かけ。」ていうことは、俺んところに、毎日来い、あいさつに来いってことだよ。そんなの無視したけれど。けども、半年、止められた。それで、本当にやばいな、ぎりぎり、会社にもそろそろ本当の話を言わなきゃならないかなというときに、当時、建設省の路政課の補佐が異動になり、新しい補佐（現国会議員）が来て再度調整をした。補佐側から熱意は分かったと。けども、建設省にも省内をまとめるために、要するに、メリットをくれて言ってきたわけよ。何か。それでまた勝手にやったのが、みなとみらい線と一体の地下駐車場を描いた。あれは道路局がやったんじゃないの。元は俺が描いたわけ。地下駐車場を描いて、ばあつと描いて、ほとんどできたよ。一番できなかったのが、日本大通りの所で、あれは、僕がみなとみらい線を挟んで海側にも駐車場を造ってるわけ。それで、みなとみらい線の日本大通りの間に、車が通れるようになっているんだよ。空間ができていける。そういう駐車場の絵を描いて、じゃあ、それで回す。で、その後で見ていたら、いろんな所に指示を出して、一緒に駐車場やれとか何とかって、建設省がやってんだよ。その後、高秀さんが来て、あの人が地下駐車場協会の会長になった。で、建設省から言われたのよ。横浜にこういうのがあると。それを道路局がパクったんだよ。だって、そんな駐車場計画を横浜市に言ったら、絶対つぶされるじゃん。

A－ そんなに集中してつくる理由は何だって言われればな。

太田 絵すら描くことができないから、全部ダメテンでやる以外ないんだよ。普通の議論にならない。それ事実だもん。絶対つぶされるよ。そうすると申請もできない。そうすると、逆に言うと、なんで、あんな駅にこだわるの？普通のやつにすりゃいいじゃんってなっちゃうよ。

A－ 確かに、三セクから言われたら、なかなか、うんと言わないな。

太田 言わないよ。

F－ あと、駅名はどうなんですか。実は、私、市長室という所において、駅名は最初、あそこは県庁前か、県庁の駅ですよね。あれを確か、市長といろんなことをやり合って、金を出さない県に、何が県庁駅だとかっていう議論をして、あれ日本大通りにしたらどうかとか、それから、元町中華街。ちょっと争いがあったんですけど、みなとみらい中央駅だったと思うんですよ。

太田 そう。

F－ そういった意味で、あの駅名があるとき急に、ぱつと馬車道とか、日本大通りに変わ

ったってという印象を持っているんですが、その辺は何かありますか。

太田 それは最初に、免許を申請するとき、仮称で申請するのです。仮称で申請するとき、横浜市に相談するといろいろ言うから、私は勝手にやっているわけ。それは、例えば、みなとみらい中央ってあったでしょ。あれはもともと使ったと。で、次のところが、北仲にしたんですよ。北仲はなぜかっていうと、野毛がまだ残ってるわけ、反対で。馬車道に持ってかれるって野毛は反対。それで、あの場所の名前を、北仲って付けたわけ。それで、次の県庁駅は、あれは県から出資金もらっているから、仮だからいいやっていうんで、県庁って付けたんですよ。結局、あれは仮なんだよ。最後、もう一回、変えるんだから。それをみんな知らないの。みんな決まったと思っていたんだけど、やっている人間にしたら、あんなの何だっかっていいじゃないっていう、Aでも、Bでもっていう。それで一番最後のところを元町って付けたのは、実は交通局で私が前にやっているって言ったね。あのときは、山下町だったんだよ。山下町にしたのは、もめないように町名でやった。私は知っていたけれど、わざと元町ってやった。それは、中華街に説明入ったときに、中華街はあの当時、非常にもうかかっていて、鉄道は「要らない」って言っていたんだ。それで実は、駅位置も、免許の申請の駅は、あそこの堀川を越えないで、わざと手前で申請した。いずれこうなるっていうのが分かっていた。それで説明に入ったときに、当然、元町が言うてくる。元町が言うてくるから、分かりました。じゃあ、あなたがたの言うとおりに、元町側まで伸ばすよと。

Aー 伸ばそうと。

太田 という形で、元町は押さえたわけだ。だから、元町は一切言わない。で、収まんないのは中華街だけど、中華街は俺に「要らない」って言ったんだから無視だと。で、やったんだけど、最後、騒いできたよね。しかし、俺は最後、元町中華街はなると思っていたの。ただ、どっちを頭にするかっていうのはこれは譲らないと。元町中華街のほうが語呂がいいと。中華街は、あそこの駅のときも、赤くしろとか、いろいろ言ってきたんだよ。中華街は、金、出すから、その出入り口を赤くしろとか何とかさ。あそこを担当した建築家の伊東豊雄さんがめちゃくちゃ怒っちゃって、で、俺は絶対駄目、国吉さんも駄目だよ。一体で考えているだから、地元から言われたって、そんなの駄目だと。向こうは当たり前だと思っていたんだよ。中華街の言うことなら何でも、横浜市は何でも聞いているから。それで、あと県庁駅名も、はっきり言ってローカルな名前。大棧橋もあったの。港湾局もいろいろ言われて、大棧橋もあったし、何でもいいじゃないかって、俺からすりゃあさ。だから、言ったら、じゃあ、副名称でかっこして入れてやると。

Aー 副名称になった。

太田 副名称で入れてやるということで、馬車道は馬車道、野毛が収まったし。馬車道の駅も最初に、あそこの交差点の真ん中にセットしたんですよ。それは、野毛が言うてくるのが分かっているんで、野毛が言うてきたのでなるだけ桜木町側にずらしたわけ。こっちへ持って行って、それで収めた。だから、あとは馬車道って。

Aー いやあ、いろいろあるね。

太田 細かいのはいっぱいあるよ。いや、だけど、みなとみらい線は、駅もそうなんだけど、それから、みなとみらい線のトンネルの中にみなとみらいから馬車道方面に向けて、2万ボルトか、3万ボルトの送電線を入れているんですよ。シールドのサイドの空いている所に。それは僕が、昔、地下鉄のあざみ野をやるときに、港北変電所からの送電線を鶴見川横断のために、地下鉄のトンネル使わしてくれって言われたの。俺は、いいってやったんだけど、電車部が猛反対した。通信線が何とか、障害がどう、ぐちゃぐちゃ言ったから、もういいやってやめたんだけど、今回は反対するのはいないからやったよ。で、何ともないよ。それやるってことは、要するに、今、横浜高速のあの鉄道は占用料を道路管理者に出しているんですよ。公営じゃないから。占用料を出して、で、その東電は東電で占用料を出させてんですよ。当然、アロケして、金はもらいましたよ。東電から。

Cー みなとみらい線をやるときに、建設省と運輸省のなんかあつれきみたいなの、どういうものがあったのですか。

太田 あのときは、まだ建設省と運輸省にあつれきがあった。免許まではよくて、次の工事施工認可のときに、いろいろ言うてくるわけだ。そのときに、こっちにはこうやって、こっちにはいじったやつを持って行って、使い分けていたよ。

Cー 一番の争点みたいなのは、何があったのですか。

太田 一番最初の争点っていうのは、要するに、建設省は軌道法でやれと言ったんだよ。軌道法なら、すぐ許してやると。

Cー 言うでしょうね。

太田 それは、俺はP線、使っているから、P線、鉄道公団でしょ。鉄道公団は、むしろ運輸省の外郭だから、そしたら、またこんななっちゃうわけでしょ。だから、それは駄目だと言った中で、じゃあっていう話でいろんな球を出したの。図面的にはないね。図面的な大きなやつは、地下駐で、路政課とはシェアした。例えば、港北ニュータウンもあざみ野のや

るときにも、あそこのセンター北から、中川か。あそこを構造上安い掘割構造でやったけど、こちらからそれは言うなど。そこんところを向こうに言わせて、上かぶせて、緑道にしたの。上部は緑道になっているはずだよ。

Cー 今のだから、港北ニュータウンの所は、鉄道敷としてはニュータウン方式でしたっけ。

太田 そう。

Cー 運輸省の鉄道でやるけれど、上にふたをして、その上は、建設省所管の緑道。

太田 公園かなんかでしょ。

Cー に、してあげたよという。

太田 だから、上部は、あなたがたの言うことは聞いたよと。

Aー ていうよりも、先に公園になってた所に、地下鉄が無理やり顔を出して、オープンカットで入ってくるっていう設計に、太田が変えたんだよ。

太田 一番いけないのは計画屋が、要するに、港北ニュータウン、昔は見ると、鉄道はみんな掘割だったよな。あれが、いつのまにかなくなってんだよ。それは多分、その当時の交通局がトンネルでいけますってやったんだよ。トンネルでいけますって言ったから、上の土地、みんな鉄道用地がなくなっちゃった。その後、ニュータウン方式で行く方針と工事費が高いっていうので、俺が今度、上に上げたわけだ。高架と掘割にしたわけだよ。それで、また鉄道用地が必要になって。だから、上がったり、下がったりしている。

Aー それは、結構せつない話だけどな。

太田 いろいろなことができたんだよ。

Cー みなとみらい線で、負担金を、みなとみらい地区外を取ってないですよ。取れなかった？ 高層マンションが、がんがん建った所あるじゃないですか。

太田 要は、みなとみらいの所ははっきりしていたんだよ。で、北仲の所だよ。北仲の計画は、あの当時全然分かんないだよ。まだ建物があって。だけど、誰に話したらいいのかねと。結局、地所は取れって言うわけだ。こっちも広げろと。それは、地所の言うとおりに。



けど、まだどうなるか分かんない相手に、それ言うわけいかないよと。取りあえず、土地所有者がはっきりしているところで分担をお願いしますと。こっちの開発がはっきりしたら、取りますよと。だから、今は取るつもりないけども、取りますよと。

Cー だから、山下のほうに行く、あの通り沿いに、高層マンションがたくさん建っちゃったじゃないですか。あの通りに。北仲から、元町の方向。

太田 あれは、既成市街地だから、だから、あくまで分担金を取るのは、開発地区。既成市街地は取れない。それは普通の地下鉄と同じだから。

Cー それで、ちょっといろいろ調べたことがあるのですが、戦前の御堂筋線の、御堂筋線は全部、先に取ったんですよね。

太田 取ったよね。

Cー ああいう事例もあって。じゃあ、みなとみらいもそうなのかなと思った。

太田 ううん。そう。簡単なことというと、取れるところから取ったと。

Cー そういうふうですよ。

太田 うん。だって、それは本来横浜市がやんなきゃ、会社に押し付けてやれなんて、そりゃないや。会社負担だって、そうなんだから。

Cー だから、横浜市がしっかりして、みなとみらい線沿いを、そういうふうに、制度を作って、本来的にはやるべきだっただろうなあという感じはしますよね。

太田 はっきり言って、早く三セクに移したかったというような、本音だよ。

Aー けど、別の言い方すると、それは交通局に任せていたら、いつできるか分かりやしないっていう。

太田 だから、俺がいけにえなったんだよ。そういうことなんだよ。

Aー いいじゃん。元交通局だったんだから。

太田 いや、だから、そういう冷たい態度を取るやつがいっぱいいるから、横浜駅の駅改造でも、上を自由通路したり、認定したり、馬車道の所でも横断歩道橋を地下にしてみなどみらい線と一体にしたという理由で、金、みんな取ったよ。そうやってみなどみらい線の建設費を減らして、補助金を入れるって。それは変な話、こっちは必死よ。でも、役人は必死じゃないんだから。こっちが言わなきゃ、動かないんだから。だから、みんな押し付けるって。取れるものは取ってやる。

Cー じゃあ、すみません。次にいきますか。

太田 こどもの国線ね。こどもの国線の通勤線化は必要なときなんだけれども。要は、うちの会社、横浜市と東急、住都公団が出資していて、あれをどうするかっていえば、通勤線化は企画でやっていたのかな。そのときに、横浜高速がやれって言ってきたんだね。ちょうど3社が関連するのが、うちがあると。で、俺は嫌だって。出資者集めて、説明していないんだから、会社設立の趣意書に入っていないからもめると。で、最後いろいろあったんだけれども、じゃあ、条件、まず会社は財布を全部別にする。それともう一つは、あそこは、こどもの国協会が施設をみんな持っているの、それを市が買う。それで、あと車両も、いろんな急カーブできしみ音がいろいろ出るから、それも全部変える。更新する。それから駅も、新しく中間駅を造って、すれ違いを造るって。だから、それで全部きれいにする。きれいして、横浜高速が負担にならなければ、俺が取ると。そしたら、高いけれど、市側は全部のんだよ。

Cー すみません。こどもの国線って、あれ東急がやってんじゃないんですかね。

太田 電車の運行は東急。だから、あれがまさに二種、三種事業です。東急が二種で運行を、それで施設が三種で横浜高速。

Cー 横浜高速が持っているんですか。

太田 うん。だから、こどもの国協会が持っていた土地を買ったわけだよ。当然、横浜市の金で。それで、二種、三種。

Aー それも分けられていますね。

太田 うん。

Bー これは通勤線化事業っていうふうにやったんですか。

太田 そう。通勤線化ね。確かに、前の市長が、ほら、向こう側でしょ。で、熱が入ったね。説明、俺、行ったときに、こちら辺に親戚がおるんだよって、これもう勝ったと思ったよ。あのとき、東急も2億円、垂れ流していたわけ。毎年。あそこを運行するので。だから、こどもの国協会の関係で、東急としては、2億円まではいいって言ったんだよ。2億円まで持つ。だから乗った。

Aー こどもの国自体が、天皇陛下の記念公園。

太田 そう。だから、ずっと約束を守ってやっている。で、通勤線化は、確かにあそこ、開発地になるから、やったほうがいいからね。ただ問題は、いつまでもだらだらと横浜市にやらせんの？っていう、いや、横浜市は考えてないんだよ。そろそろ、そういう協議をね。だから当初の、僕が予想した需要、あれ早く満杯になったよ。8000人ぐらい。だから早く、東急のほうも、ある程度もうかっているはずなんだから、逆に言うと、そういう施設の更新とか何とかのやつを、東急に押付ける協議に入ればいいんだよ。

Cー 上も下も東急にと。施設も東急に持たせてってということですね。

太田 そう。だから最初に、すぐはできない、嫌だって言うから、新たに発生する改良費とか、更新のお金ね、そういうところから持たせるんだよ。前も、雪でこどもの駅が壊れたんだよ。で、横浜市がみんな直している。だから、見直すところはいっぱいあるよ。当初はそれでスタートしたけれども、変わってきているので、再交渉。

Aー 営業利益、出てんだからな。

太田 そうなんだよ。営業収益で赤なら言わないよ。営業収益で黒になってんなら、それはね。だって車両から全部更新してやっているんだから。でも、それに気付いたやつは誰もいない。言われちゃあ、金を出している。

Cー そもそも、こどもの国というあれは、いわれはそうだけど、どうなるんですかね。

太田 いや、あのままでしょ。

Cー なんか昔の昭和の遊園地ですもんね。

太田 でも、ああいうのは広いし、いろいろあると思うね。天皇陛下の名前の付いた公園は、そんな簡単にできないよ。

それで東部方面線、これが、実はさっき言った、60年代にやったよね。それから、また18号答申で再浮上してきたと。そのときに相模鉄道は何とかして東京に行きたい。これ、相模は熱心に動いた。相模が熱心に動いた中で、いろいろ協議やったんだろうね。で結局、JRがOKしたと。JRも、東海道とか、あそこの線っていうのは、ドル箱だよ。で、他の線入れたくない。けども、最後、B先生が入ってきたんだよ。それで決まったと。そのときに、横浜市はOKしたの。横浜市、企画もみんなOKした。で、たまたま、僕が、みなとみらいから戻ったときに、どう思ってたかって聞かれて、「こんな新横浜に行かない路線は、横浜市には意味ない。お金の話じゃないだろ」と言ったら、「最初、これやっというて、後、またこうやってやればいいじゃないか」というばかなことを、みんな言うわけだよ、役人は。相手が鉄道事業者だよ。鉄道事業者がいったんやったやつを、後でこっちに分岐器を付けてやるなんていうのはないんだよ。

Aー 今の話は、羽沢の？

太田 そう。羽沢。それで、これ幸いっていうか、俺は鉄道公団と東急にどうかって言いに行った。そしたら、鉄道公団もいろいろ言ったよ。で、東急は、実はその前年に、相鉄の社長があいさつに来てこれでやりたいと、相鉄、JRでやりたいと言いに来たと。そのときに、東急はそれでOKしたっていうんだよ。OKしたと。だから、東急は自分たちから言えない。じゃあ、横浜市のほうから東急を入れろと言い出すことで問題ないだろうと。で、国には、相鉄、JRなんていうのは、確か600億円か、700億円。で、横浜市負担が200億かなんか。横浜市は、お金は出せないって言ったって、国が言うわけよ。だから、これでまとめた。でも、横浜市からしたら、散々、新横浜周辺をやっというて、新横浜を通らないような路線、何だって言ったら、企画と財政が反対したと。信じられないけど、横浜市全体が反対なの。あれは、正直言って、中田さんが市長じゃなかったらできなかった。前でも駄目、後でも駄目。

Cー すいません。ちゃんとイメージできないんですけど。乗ってないからイメージできないんですけど。

太田 まだ走ってないよ。相鉄は走っているけど。相鉄、JRは走っているよ。

Cー 相鉄が羽沢の所を通過して、新横浜を通過して。

太田 新宿のほうへ、新宿。

Cー だから、横須賀線のラインに行くのが1本。

太田 いや、本数は知らない。いや、2本ぐらいだと思うよ。というのは、私がその話を受けたときに、JRに行って、実際どうなのかと聞いたら、うーんって、何本入れるって言葉ないんだよ。相模行くと、10本入るって言うんだよ。相模の専務が、10本。そんなわけないだろって、ドル箱路線で、そんなことやるわけがないだろ。そんな絶対うそだ。で、JRは絶対、言わない。何本と言わない。そしたら、B先生が、おまえ、何本なら許すんだって話になったんだよ。で、最低10分に1本じゃなきゃ、絶対これは無意味。

Cー 10分に1本。

太田 入れないと、相直は無意味ですよと。

Cー それで、今、通ってんのは、だから、その新横浜を通過して、新鶴見の。

太田 あの当時、相鉄は新宿に行くのと、東京へ行くのって言っているわけだ。みんなに説明しにも。そんなことあるわけない。相模は10両編成だよ。新宿はいいよ。東海道は15両だよ。そんなの行くわけがないだろって。そういうのを平気で言っていたんだよ。

Cー それで、もう一つのほうが、東急で、渋谷に行くっていうやつ。

太田 そう。渋谷だけじゃなくて、どこ行くかは、基本的には、目黒線、入って、都営の6号とか、7号とか、いろいろパターンできるわけだよ。

Cー できちゃうわけだ。

太田 うん。それはなぜかっていうと、僕がみなとみらい線会社の最後の頃になって、横浜市には言ってなかったけども、東急、東武、西武、メトロと、5社相直の話を内緒でやってたんだよ。だからあれは変な話、JRと対抗する路線なの。東武でしょ、西武でしょ、メトロでしょ、東急でしょ、内でしょ。要するに、ずっと1本でつながるわけだよ。だから、それはJRに対抗できるんだよ。

しかし、問題なのは運賃なの。だから、そのところをどうするかっていうのは課題が一つあるわけ。でも基本的に、将来そういうふうになる。鉄道っていうのは、横浜にいと、横浜の行政区域だけで、みんな見るけども、そういうことじゃなくて、広い面で、広い首都圏の全体のネットワークの中で、私は見てもらいたい。視点をね。

Aー 東武が乗ろうとしているよな。

太田 だから、そういう、だんだんそうなるわけだ。既存の路線を、どう有効に使っていかかっていうほうに動いているわけだ。だから横浜市自身も、こんな囲い込むとか、就従比率が1だとか、ばかなこと言ってんじゃないくて、もっと大きい目で、ネットワークで、人はどう動くかっていう中で、物事、見ていかないと失敗するよ。既に失敗しているわけだ。だから、ものの見方を変えろと、変えないと駄目だよと。行政区域の中だけっていうんじゃないくて、道路も、鉄道も、ネットワークで入ってんだから、人の動きっていう中で、常に、その目で見なきゃ駄目だというのが私の考え。事務屋と話すと、どうしてもそっちじゃなくて、行政区域になっちゃう、こうやって。

Cー 一応、これで全部、語っていただいたっていうことでいいんでしょうか。

太田 いや、質問あれば答えるけど、何、言っていないか分かんない。質問どうぞ。

Cー すいません。ご担当されてなかったと思われる、最初の1号線の上大岡から関内に行くまでのルートというのは、当時、高速道路の話と、えらくもめたじゃないですか。昭和43年。

太田 そうだね。あそこは、埋め立ての跡の、運河の跡だよな。

Cー そうです。それをずっと、私、研究しながら、調べてんですけれど。あの当時の話を聞きたいなって思って、当時の計画課長やっていた、村岡さんですね。

太田 亡くなっているよ。

Cー ええ。それを、お手紙出したら、亡くなっていますって、ご親族が言われたんですけど。あの当時のそういうやりとりを、まだご存命の方っているんですかね。

太田 どうだろうな。僕だって15年たってんだよ。思い浮かばないな。あの当時ね。特に計画系でしょ。

Cー そう。

太田 だから、計画系だから、どちらかというと、交通局は計画に弱いから、市に言われりゃ、すぐはいつてなっちゃうんだから、そっちのほうの人間探したほうが早かないかね。

Cー なかなかね、人がいないんですよ。でも、あらかたは分かったのですが、ただ、その裏取りをするために、当時のご担当者の方に来てみたいとは思いますがね。

ちょっとそれに関連して、私の勝手な知識でいうと、当時は、地下鉄を、今みたいな大深度で工事するというんじゃなく、道路を開削して、それで、その中に入れてくという、割と浅い感じでおやりになっていたのが・・・。

太田 そう。

Cー あそこでテーマになったのは、何しろ、高速道路と地下鉄を上下に、今の大通り公園のところで、下が地下鉄で、上が高速なんですけど、という形で入れて、ちょっとわずかにふたして、大通り公園という有力な案があったんですが。それは他の理由で、それがいなくなりました。あんなに、そういう深くやるというのは、昭和40年代には、あんまり主流じゃないですもんね。

太田 うん。基本的には区分地上権は、ずっと下まであるっていう前提だったの、昔は。大深度法ができるまでは。山の中を通ったって、権利あると。それはおかしいだろうということで、今までの東京の都心の地層からいくと、大体40mぐらいには、基盤層があると。だから、その下に入れるならば、上に関係ないからっていうことで、あの法律できたんですよ。それで、第2リニア？ あれが、やりだしたわけ。だけど、あそこの道路工事で落っこしちゃったけど。でも、それは難関だよ。これはしょうがない。誰も掘ったことないんだから。僕もボーリングをよくやったけども、そういう土丹層の中でも、砂層は5mも、6mもある。そうすると、それは被圧されてんだよね。で、そういうのがいっぱいあるわけ。だから、そこに当たると、だっと出ると。だから、それは見つかったら、先に薬液を注入して押さえるとか、いろいろなやり方あるんだけど。

Aー 40年代は、工事費を安くするには、浅くいくな。

太田 そう、浅く。何しろ浅く。電車、走らせりゃいいっていうのが基本の考えだから。いいのを造ろうっていうのは、絶対ないね。

Cー それと、ちょっと確認なんですけれど。鉄道勾配というのは。

太田 1000分の35パーミリ。

Cー それ以上の勾配っていうのは、つらいでしょ。

太田 車両基地なんか、人を乗せない所なんかは使っているよ。だけど、逆に言うと、空転しちゃう。だから本線上は、1000分の35で押さえている。

C- 35?

太田 1000分の35。で、じゃあ、やらないかっていうと、地下鉄の、高架はゼロもあるけども、地下の場合は、排水の関係あるから、必ず最低2パーミリ使うよ。

C- 排水は。それで今の関内の、だから、大通り公園から来るときは、それで潜って、上がったんですよ。

太田 だと思う。あんまり、ちょっと分かんないけど。

C- 交通局のその資料を見ると、そう書いてある。

F- すいません。根本的なところで、銀行がその伸びがない、経済もそれだけ伸びない中で、こうした、この鉄道が相互乗り合いうんぬんかんぬん、あるいは、かなりの投資がまだまだ行われそうですよね。というのは、ここは、30年前なら分かるんだけど、今の時点で、なおかつ、それが利便性の向上だとか、それによって若干、経済的な効果が高まるってあるんですけど。投資から見ると、どこまで鉄道っていうのは、相互乗り入れで、あるいは、延伸するとかっていうのがあるのか、ちょっと疑問なんですけど。

太田 そうですね。まず一つは、人間の現象と、それからトリップってあるでしょ。人の動き。トリップで、通勤、通学は落ちてくる。トリップには、他に私事だとか、業務、いろいろあるが、それがどう動くのか。それから、逆に言うと、相直することによって、どうなっていくのかっていう問題があるんですよ。今、相模鉄道は、要するに、横浜駅を、あそこにこだわったけども、他の鉄道、見てごらん。みんな相直でこうなったでしょ。それはなぜかっていうと、例えば、需要推計、われわれ、鉄道の推計はね。関東圏で、二百何十ブロック分ける。特に自分の線の所は、細かく分けてくわけでしょ。そこのブロックの、どういうトリップが発生するか、で、どういうトリップが集中するか。で、隣のとこと、これがどうなんのかっていうのを出すわけですよ。その基になんのは、国勢調査と、それから、パーソントリップ調査。それを基にして、そういうトリップ、発生集中のトリップを出すわけ。そのトリップが、さっき言ったように、私事、わたくし事で、旅行で行くのか、それとも通勤で行くのか、通学で行くのか、あるいは、業務で動くのはって、また分けるわけですよ。その分けたやつを、今度、どの交通機関が負担するのか。要するに、自転車で行くのか、バスで行くのか、鉄道で行くのか、自動車で行くのかって、またそこで、ふるいはかける。そん中



で、鉄道で行くねと、こっから、このブロックまでは鉄道で行くねと。じゃあ、これから、このブロック行くのに、鉄道で行くのに、どういう経路で行くかって、経路選択があるわけですよ。どの線を使うか。どの線で行くのか。何通りか、みんなあるわけだ。そのときに経路選択で、重要なポイントっていうのは、お金と時間ですよ。特に気付いてないのは、時間の中で、乗り換え抵抗。

乗り換え抵抗っていうのは、非常に大きい。例えば5分待ったとしても、次の電車が来るのに、ダイヤの問題があるわけで、10分になるかも分かんない。そういう意味で、それをスムーズにするっていうのは、お客を取るのに非常にいいんですよ。だから、お金の問題と、そういう時間で、大体、基本は決まってくるから、それを、どれだけシームレスに持っていかかっていうことなんだね。それは輸送需要をやると、よく分かるわけ。本来なら、そういう輸送需要やった企画あたりが、そういうのを頭へ入れてやれば、非常にいいのができると思うんだけど。だから場所によって、私事だとか、いろいろ違うよね。みなとみらいは、業務だけ、いや、違うだろうと。そういう調査をやれば、遊びの人間がいっぱい来てるっていうのは、多分、分かりますよ。

Cー だから、その今言われた、シームレスに、そういう乗り換えのストレスがないのを掘り起こすと、まだまだ需要はあるよっていうことですか。

太田 いや、それは、ちょっと今は分かんないね。一つは、要するに、その業務そのものがどう変わるかって。学校は変わんないけども、それは落ちるよ。業務は分かんないわけ。僕の今のでいくと、業務がどう変わるのかな。例えば、同じ業務といっても、研究所的なのが入ってくるのか、そうじゃないのが、工場的なのがあるのかって、みんな違ってくるでしょ。

Cー 働き方も。

太田 そう。変わってくるし。だから、そこがちょっと見えないなって思いますね。ただ、爆発的に増えることはないだろうと、それはないだろうと。ただその中で、どうやって、それを引っ張り込むかっていうことでね。だから、私は自分でやったからというわけじゃないけれど、他の鉄道路線は、東京に行くために造っていると。みなとみらい線は、横浜に持ってくるために造っているということを理解してもらいたいんだ。だから、金かけてやったと。

Bー そうなんですよ。だから、持ってくるっていう考え、結構、中心になるんですか。

太田 そう。

Bー 東部方面線は、流出する可能性があるんじゃないですか。

太田 そうです。完璧に流出。

B－ 横浜市にとって、それ流出しちゃうのはいいことではない？

太田 だから、相鉄、JR じゃ出すだけだろってことなんですよ。だから、俺は反対したの。新横浜に接続させることによって、出す金の理由はできるよと。

B－ 新横浜に接続すれば、人がもっと乗ってくるから。

太田 そう。そうすると、その相鉄線が、さらにいろんなところに便利になるわけ。ということは、相鉄線の沿線の土地が上がる、固定資産税が上がる。

C－ 戻るような質問であれですけど、元の計画では、新横浜に行かなかった？

太田 昔はあったんだよ。ただ相模鉄道と JR が手を結んで、抜け駆けしたんだよ。

C－ そのときは、だから相模と JR が考えていたときは、新横浜は通んなかった？

太田 全然、行かない。羽沢からだって、貨物線を使っちゃうから。西谷から、2 キロのトンネルやって、羽沢に出て、羽沢から貨物線に入っちゃう。

B－ それで武蔵小杉のほう行っちゃうんですね。

太田 そう。それに 200 億円だったって、そんなのに金、出す理由あんのかっていうこと。俺は思ったよ。

B－ だから、そこに東急が入ると、新横浜への需要も大きいんで。

太田 そう。

C－ すいません。大変な反対運動を経て、造られた貨物線が、そういう別の使い方をされるつていうのは、まだご存命の反対派のかたがたは平気なんですかね。

太田 いや、全然、平気。後で、地下鉄開業した時に、結構、六角で失敗したって人がいっぱいいたんだよ。電車を持ってかれて。

Cー そりゃそうでしょうね。

太田 そりゃそうだよ。騒いだ人たちはそれで終わっちゃったけども、結局、神大も反対したんだけど、トンネルさ。でも、あれがあるだけで、全然、便利なんだよ。

Bー いや、本当に今、実感しています。神大に教えに行っていて。

太田 本当だよ。ばかばかしいさ。いや、環境とか、だから一時的な話なのか、もっと恒常的に、長く考えてどうなのかって、真剣にやるべきだよ。で、行政は、反対やるとすぐ引いちゃう。そりゃなぜかっていうと、議員が入ってくるからだ。もめだしたら、すぐ入るからね。駅名だってそうだし、だから議員に入らせないために、内緒でやる。いや、そうなんだよ。結局、自分たちの力を見せたいわけ。

Fー 選挙がありますからね。

太田 そう、選挙なんだよ。だから、まともにはどうかなっていうさ。で、最後の答申なんか、みんなそうだけど、Aとか、Bとか、しょせん、みんな議員向け。

Aー 一応、まとめじゃないけど、太田さんが交通局から、都計局に来て、初めて鉄道についての専門家としての議論ができるようになったんだよ。それまでは、道路系はいっぱい、いたんだよ。路線計画として見ることはできたんだけど、運行事業として見れる人がいなかった。だから、運政審で出てきている規定路線の中で、それをどういうふうにやっていくかみたいな、推進議論しか出てこないから。残念だったけれども、今までのやつは、3号線の見直しのときに、太田さんと一緒にやったけど、これは全然、違う発想の議論になるなっていう形でやったし。で、最終的に、みなとみらい線を太田さんがやったというのも、人がいなかったんだよ。高木さんと、太田さんだった。

太田 いや、たまたま、人の縁だろうな。

人の縁。だから僕が思うのは、人の縁もそうだし、いや、変な話、ああいう駅を、そりゃ横浜市には内緒だよ。横浜市に内緒、みんな内緒。金かかるの言わない。だけど、高木さんには話しましたよ。こういう駅を、俺は造りたいと。で、金を食うと。やってみろと。今までと違う、僕の頭は、開業したときに、全国の地下鉄の中で最先端をつくるっていう考え。その当時の最先端のやつをつくると、それが話題になれば、狙ったとおりに、観光路線に持っていけんだらうっていう。

Aー で、それは、高木さんが理解してくれた。

太田 理解した。他の社長だったら、横浜市から来た社長だったら、駄目だね。

絶対、駄目だね。で、各駅に設計者、建築家入れたでしょ。有名な人間。あれも高木さんが、槇さんに相談しろっていったんだよ。大御所ね。←俺は計画上、それは困ると。要するに、まともな議論ができないって、僕はあのときに40代だったんで、50以下の人間でいなくて言ったら、じゃあ都市美審の渡辺定夫さん、会長に僕が言うから、おまえ相談してこいって。それで、渡辺さんの所へ行って、実はこういうのをやっていて、こうやりたい。で、今までの鉄道会社の建築はみんな駄目だと。俺の理想どおりにいかないから、要するに、空間設計をやってくれっていう話で、いろんな設計者を全部、選んでもらった。だって、俺、名前知らないし、付き合ったことないからね。

Aー いや、誰かなと思ったんだよ。

太田 けども、どの駅はどこっていうのは、俺が決めたんだよ。

Cー 渡辺定夫さんですか。

太田 そう。都市美審の会長。あの人の所へ行って、それで、40代の名前挙げてくれて言って、挙げてもらって、挙げたのを、ぱっぱって当てはめたんだよ。

Cー その中には。

太田 伊東豊雄が元町。

Cー 隈さんも入ってますか。

太田 隈さんは入ってない。その頃、隈さん有名じゃない。内藤廣。馬車道やったね。

Cー 内藤廣さんが。

太田 内藤廣でしょ。それから、あと、みなとみらいのここは、何てったかな。何とかって言う人、名前忘れたな。それから、高島の駅は、UG設計の山下。あれも非常に深い駅なんだけど、普通のやつを造っちゃつまないってということで、軌道階のスラブを外したわけですよ。そうすると、その空間、空くでしょ。同じボックスでも。その代わり、側壁が厚くなる。でも、昔は、何しろ小さく造って、あとは倉庫にしちゃうんだよ。なぜかっていうと、

換気が無駄だとか、そういうつまらない話をみんなやるわけ。けども、大きな空間でやれば、そんなに夏も暑くないんだよ。

Cー 今、BankART が使ってますもんね。

太田 うん。中央駅の穴を開ける話だって、言ったんだよ。剥がせばいい。あのみなとみらいの中の駅、穴、開けて、上から見えるって話もそうだし。中央駅ね。

Aー あれはすごいデザイン発想だよ。

太田 けど、あそこのビル設計の日建設計が嫌いなのは、あの通路のエスカレーターの色  
を、彼らは赤にしたんだよね。そのときの、みなとみらい中央駅の設計者と、その系統って  
いうことで、みなとみらい線側のエスカレーターも赤にしようかって、日建に内も赤にする  
からって言ったら、まねしないでくださいって。全くね、建築のやつは、そういう考えなん  
だよ。利用者を考えれば、同じ色のほうがいいんだよ。

Cー 日建設計なんて、お施主さんより偉いですから。

太田 要するに、自分たちだけ目立つというのはないって。建築の、そう。渡辺定夫さんも  
飲んだとき話していたよ。建築家は、自分だけ目立とうとする。

Aー そう。

太田 はっきり言って、「自分だけ目立とうとして、物事をつくる。だから、周りの調和な  
んか考えているやつはいない」って言ってたよ。俺じゃないよ。渡辺定夫さんが俺に言った。

Cー さて、そろそろ8時なんで。皆さんで、なんかご質問されてない方で。

Iー 今おっしゃったけど、それぞれの建築家と、駅の割り振りは、太田さんがやった。そ  
れはなんか意図があって。

太田 全く。ランダム。

Iー あと、先ほど、開業日が2月1日にしたってこだわったってということで、私たち、み  
なとみらい21で、MM21だから、2月1日っていうことを聞いたことがあるんですが。それ  
については。

太田 それはない。それは全くなくて、本当は、東急が言ってきたのは、3月の初め。で、なぜそうかっていうと、要は、あそこの電車を、試運転電車を動かすのに、1人で6回か7回やんなきゃいけないんだよ。東急の運転手が160人いたが、全部やんなきゃいけない。それで、運転の教習させなきゃいけないっていう中で、俺は残業代を払っていいから、試運転の期間を短縮してくれとお願いした。だから、東急側も、みんな夜間やっていたんだから、試運転。それで、その期間をどんどん縮めて、それで2月1日。で、あのとき土曜日で駄目だったら、日曜日かなんか、その予備日も考えた。通勤、通学がない。だから、土曜日開業日にして、それで駄目だったら、日曜日っていう。それで、2月1日にだっと切り替えて。

Iー じゃあ、2月1日っていうのは、全く横浜高速側の理由ですね。

Gー またよろしいですか。

太田 いいよ。

Gー 結構、需要推計とかをして、観光路線にするかとかって、そのデータとかを見て、結構、決められたのですか。

太田 需要推計は、確かに免許のため。免許でどのぐらい乗って、各駅どのぐらい乗降人員とかもあるわけだ。あくまでもそれだよ。で、それと、どういう路線の性格になるのかってのは別。それは別。それは、僕は観光路線という、将来、考えたら観光路線だろうと。業務新線よりも、観光路線のほうが強くなるっていうふうに、それは僕の感覚だよ。需要推計じゃない。ただ結果的になると、今の乗降人員とか何とかなると、その傾向は強くなるし、まして免許のときに想定していない、東武、西武との相直っているのは、まだなかったから。で、あれがあるから、さらに強まってきたわけね。

Gー それは結構、データとしても明らかになってるって感じなんですか。

太田 会社はあるだろうね。会社は取っているだろうね。各駅ので、どっから乗ったか、それは全部データで、支払い見なくても、全部データで出る。だから、鉄道会社は、本当に情報の宝庫なんだよ。はっきり言うと、それをまだ会社は使いこなしていないと。いや、本当。あれは情報の宝庫ですよ。人の動きがみんな分かんだから。だからほら JR が勝手にやって、なんか問題になったでしょ。

Gー Suica のやつ。

太田 そう。あれ、みんな取れんだもん。

Eー 一つはコメントなんですけど、今、研究のときに、Suica のデータを使いたっていうお話を、結構、電鉄の会社に頼んだことがあったんですけど、無理って言われて。

太田 そうだろうね。

Eー できなかったの、国としても使いたいと思うんですけど、使えませんか。

太田 国も、いや、それは、どういうとこに使うかって出ちゃうんだよね。だから、それを使う、鉄道会社が持ってるデータを、どういうものに使っていくかっていう、それを作んなきゃ駄目だよ。非常に重要なデータがいっぱいあると思う。

Eー もう一つ、需要推計の話、私も伺いたいなと思っているんですけど。開業の前だったり、相直する前に、したらこうなるんじゃないかっていう予測を立てて、計画を実施するというをやっていると思うんですけど。実際、その実行が終わった後に、本当に予測に合っていたかどうか、検証する体制っていうのは整ってるものなんですか。

太田 本当は検証しなきゃいけないけど、検証すると、はっきり言って、需要予測でしょ。需要予測で、ここにもいっぱいあるわけだよ。

Eー そうですね。

太田 ここにもいっぱいあってさ、動かすために。で、それはちゃんと検証してやんなきゃ駄目だし、例えば、需要推計やって、どのくらい乗るっていうのは、最後、方程式が出るわけだよ。それをまた、プレゼンのパターンで、基に再現するの。再現して、自分の鉄道の、関東一円でやるから、端のほうは7割ぐらいでもいいの。けども、自分の線路のつくるとこのやつが、大体9割から、9割5分以上の精度で再現できりゃ、丸。その検証よ。

Eー どういう方が担当して、検証されているんですかね。役所であつたりとか、会社の中にいるのか、外なのか。

太田 基本は会社だよ。会社が自分で、こういう、それを予測して、どうだっていうね。でも多分、横浜高速はやってないだろうね。ただ、運賃改定絡みのときにはやる。

それは、推計と実数の付け合わせは、東急から相当データもらわなきゃ駄目だよ。運賃改

定。それともう一つは、運賃いうけども、東急が一番安いよな。でも、あれはペテンだぜ。結局、運賃、対キロ区間制なんだよ。3キロまで幾らと。そうすと、その鉄道会社の、どこが一番取れるかって話なんだよ。けども、マスコミは初乗りばかり言うでしょ。だから、120円、130円って、そういう話になっちゃうわけだよ。でも、その会社で一番乗ってる所が取れりゃいいんだから、ここ下げたって、ここ狙って、こうやりゃあいい話なんですよ。それをみんな言わない。言わないって、知らないよね。でも、鉄道会社によって、その2区間が客が多いのか、3区がいいのか、それはみんな違いますよ。で、全体的に安いのは、私が前に調べた中では、当時は京王が安かったね。東急より安かったよ。東急は、意外とこうなっているんだよ。で、京王はなだらか。そんなに1区なんか乗らないんだから、大体。東急なんか特に、駅間が短いでしょ。余計、乗らないよ。だから、あれは見せかけだよ。

Cー じゃあ、よろしいですか。私、全く関係ないことで、聞きたいんですけど。太田さんから見ると、ニューヨークの地下鉄なんていうのは、あれどういうふうにご覧になりますか。

太田 いや、俺、ニューヨークは行ったことないんだよ。ヨーロッパには行ったよ。ニューヨークには行ったことがない。

Dー 関根さんが、ちょっと質問があるようなんですが。

太田 どうぞ。

関根 いいですか。リモートで参加させていただいてる、関根といいます。きょうはすごく面白かったし、すごく勉強になりました。

太田 いや。

関根 私は東京生まれの東京育ちなんですけど、横浜に行って、いつも、みなとみらいの駅が素晴らしいな、デザインが素晴らしいなと思っていたんです。今日、ちょっとその秘密っていうか、分かったような気がするんですけど。いろいろ本当に、世界レベルの素晴らしい駅だというふうに思っています。それから、もう一つ言うと、東京では絶対、実現できない、素晴らしい駅だというふうに思っています。感想です。

太田 ありがとうございます。で、ちょうどあのときに、あの時期に、聞こえます？ 終わっちゃったか。

関根 聞こえます。



太田 東京12号も、建築家を入れてんですよ、各駅。けれどもこれは建築家の責任ではありません、駅断面が小さいんですよ。向こうでやってることは、私、知っていたんですけど。でも、ああいう地下の駅を考えたときに、一番考えなきゃいけないのは、圧迫感だよ。それと地下の中で、視認性、方向性っていうのが、非常に地下駅の、私は弱点だと思っているんですよ。それをどうやって解消するかっていう中で、ああいう、まず基本的には大きな断面を使って、それで各駅は全部、特徴を持って、変えてったというのは、基本的な考えです。

関根 分かりました。ありがとうございます。

C-1 じゃあ、どうも、きょうはありがとうございました。

一同 ありがとうございました。

太田 どうも。

講演会後の追加質問（田口より）

1) 地下鉄の形式について

41年の答申図および集電方式（第三軌条）、軌間の選択を見る限り、横浜市完結型（私は横浜モンロー主義とよんでいます）の思想が強く出ており、他社との相互直通運転の思想は全くなかったと思われま

2) シーサイドラインについて

当時建設省は道路財源の増加（確保）が可能と考えており、これら財源を使い、運輸省に対抗し、鉄軌道（新交通、モノレール）の推進を強力に推進していた。昨日述べました様に、新規鉄道のせいびにあたっては、その財源確保が最重要項目であるため、金沢埋め立て地における道路整備と鉄軌道を一体に整備可能な、新交通の導入は建設省及び横浜市双方にメリットがあり、妥当であると思

3) みなとみらい線へのデザイン室の関与について

MM線デザイン委員会の設置、構成、メンバーの選定は、会社（私）がやってきました。デザイン委員会は平成5～6年にかけて、7、8回開催し、市側のメンバーとして、鉄道公団と共にデザイン室をオブザーバーとして参加させました。各駅の設計者（建築家）との協議は、当然のことですが会社であり、デザイン室は全く同席しておりません。なお、委員会開催時のデザイン室長は、国吉氏ではなく、西脇氏であり、西脇氏がオブザーバーのメンバーです。

国吉氏はその後、開業時のデザイン室長であり、MM線の車両のデザインを決定するときに、地元から様々な提案が出てきたため、デザイン室を巻き込む形で決めた経緯があります。各建築家は、残念ながら市デザイン室が関与をするのを極度に嫌がっていたのが実態です。

#### 4) 負担金について

会社が設立する前、市側にMM線建設準備担当の部署があり、当該部署でみなとみらい地区より、鉄道整備に伴う開発利益をどう徴収するか、金田課長時に検討がなされています。委託調査として、半蔵門線が渋谷より延伸後、路線周辺の地価がどの程度上昇するかを調べ、その結果MM線に当てはめた場合MM地区で300億円の開発利益が見込まれるとの調査報告が出ていました。(当然これは1課の委託調査報告書であり、オーソライズされたものではありません)しかし、この額では実際の事業費に対し、少額であり且、事業免許時において業採算性が成り立たないため、開業後累積赤字の解消を20年と定め、逆算から開発者負担金を500億円とし、必要額を決定した経緯あります。負担金の適用範囲は、あざみ野線のニュータウン方式を採用し、開発者と協議にはいりましたが、負担のルールはなく、実質各地権者に“おふせ”を貰いに行くようなものでした。本来なら野毛の案件と共に横浜市が整理すべき事柄であると考えています。横浜市は早く会社を設立し、厄介な事柄を会社に押し付けたかっのがまざまざ見えますね。(笑い)

以上ですがまた、何かご質問があれば、思い出せる範囲で協力します。

(了)