

2004 年度 卒業論文

主査 浦野正樹先生

「ウォーターフロント再開発が果たす役割
野毛地区のまちづくり活動からみなとみらい21を考察する」

早稲田大学第一文学部総合人文学科社会学専修4年

1c010802-3 谷口陽一

序章

- (1) 問題提起
- (2) 地区選定 みなとみらい21地区と野毛地区

第1章 野毛という街

- 1 1. 野毛地区の概要
- 1 2. 野毛地区の交通と鉄道
- 1 3. 商店や飲食店の街
- 1 4. 大衆芸能の街としての野毛
- 1 5. 衰退と野毛地区に残ったもの

第2章 野毛地区の歴史を生かしたまちづくり活動

- 2 1. 野毛大道芸
- 2 1 1. 野毛大道芸のはじまり
- 2 1 2 野毛大道芸の効果
- 2 2. 旧中税務署跡地の再開発

第3章 野毛地区とみなとみらい21計画の摩擦

- 3 1. 「野毛地区街づくりを考える会」の発足と桜木町駅舎移動問題
- 3 1 1. 蚊帳の外の野毛地区
- 3 1 2. 蚊帳の外から中へ
- 3 2. 東急廃線問題
- 3 2 1. 怒る野毛地区
- 3 2 2. 野毛地区の決断
- 3 2 3. 二度目の青天の霹靂
- 3 3 桜木町駅舎移動問題と東急廃線問題が野毛地区にもたらしたもの

第4章 野毛地区振興策の見直しとみなとみらい21との共存共栄

- 4 1. 野毛地区振興策の見直し
- 4 2. みなとみらい21との共存共栄

終章 ウォーターフロントの再開発計画が果たす役割

参考文献

参考URL

序章

(1) 問題提起

現在、日本の臨海部において、東京臨海部副都心、横浜みなとみらい 21、千葉の幕張新都心、神戸のポートアイランド、六甲アイランド、大阪市南港ポートタウンなど様々なウォーターフロント地域の再開発が進行している。現在のウォーターフロント計画は、経済発展の基盤となり、工業地帯や物流空間として、日本の高度経済成長を牽引していた頃とは違う視点から計画されている。すなわち、港湾施設や工業施設だけではなく、オフィスや住宅、公園、文化・教育施設、会議場、見本市などを複合的に配置するという視点を持ち、臨海部に新たな都市機能を持たせようとしている。こうした新たなウォーターフロント再開発は、それぞれが特徴を見せた姿を現してきており、多くの人々が訪れ、また住み着き、賑わいを見せるようになってきている。

けれどもこうした賑わいの一方で、ウォーターフロントの再開発によって、いい意味では触発され、悪い意味では圧迫を受け、まちづくり活動を行なう地区が現れた。それは、ウォーターフロントの再開発地区に含まれてはいないが、再開発地区に隣接しているが為に、否応なしに再開発の影響を強く受けざるを得なかった地区である。

こうした再開発地区に隣接した地区は、ウォーターフロントの再開発をそのまま受け入れるのだろうか。そのまま何も対策を講じずにいるのだろうか。いや、そうは考えにくい。再開発地区に隣接した地区は、ウォーターフロント再開発地区の賑わいの「光」によって起こる、自身の地区の衰退という「影」となってしまうことを恐れ、地区の活性化を目指し、まちづくり活動をはじめめる。また、行政主導の再開発地区に含まれていなかったため、住民主導でまちづくりをはじめめることになるのである。そこにウォーターフロントの再開発の重要な役割があるのではないだろうか。

このような疑問に対して、ウォーターフロントの再開発計画が果たす役割は様々であるが、その役割の一つとして、ウォーターフロントの再開発計画は、隣接する地区のまちづくり活動を始動または本格化させ、結果として隣接する地区の活性化を促す効果があるのではないだろうか、と考えた。そこで本稿では、再開発地区に隣接する地区のまちづくり活動からウォーターフロント再開発が隣接する地区にもたらしたものを探り、ウォーターフロントの再開発計画の果たす役割について考えていくことにする。

(2) 地区選定　　みなとみらい 21 地区と野毛地区

本稿では、ウォーターフロントの再開発計画としてみなとみらい 21 計画を、再開発地区に隣接する地区として野毛地区を取り上げることにする。この二つを取り上げるのは、次のような理由からである。

第一に、みなとみらい 21 計画が、全国のウォーターフロント再開発計画の中でも有数の大事業が行なわれているからである。この計画は、横浜の都心部強化学業の中核を担い、

横浜市が中心となってみなとみらい 21 地区を中心に再開発を行なっている。1983 年に事業化されて以来、都市として姿を現してきたみなとみらい 21 地区は、横浜の新しい商業集積地、観光拠点として注目を浴び、2003 年 12 月には立地している企業数 980 社、就業人口約 5 万人に達し、年間約 4200 万人もの来街者を迎えるようになっている。みなとみらい 21 計画を取り扱い、その意義を見出すことで、日本のこれからのウォーターフロント再開発のあり方の一つを提示できるのではないかと考えたからである。

第二に、みなとみらい 21 地区と野毛地区は、共に神奈川県横浜市内の地区であり、JR と市営地下鉄の「桜木町駅」を挟むかたちで北東の臨海部にみなとみらい 21 地区、南西の平坦部に野毛地区が位置し、地理的に非常に近い関係であるからである(図 1 参照)。その結果、野毛地区は、有数の大事業であるみなとみらい 21 地区の再開発の影響を強く受けた地区となった。その中で野毛地区では、地区内の町内会や商店街の集まりからはじまった住民主導によるまちづくりが盛んに行なわれており、そのまちづくりがみなとみらい 21 計画と密接な関係にあるからである。

以上のような理由から、再開発地区に隣接する地区からウォーターフロントの再開発を眺めるにあたり、みなとみらい 21 地区と野毛地区の関係を取り上げることが最も適切であると考え、この二つの地区を取り上げることにした。特に野毛地区のまちづくり活動を考察することで、ウォーターフロント再開発計画である、みなとみらい 21 計画が野毛地区に何をもたらしたかを考え、みなとみらい 21 計画の果たした役割を考察していく。

図1 みなとみらい21と野毛地区の地理的關係



(『yahoo!地図情報 神奈川県横浜市中区桜木町1丁目の周辺地図』

<http://map.yahoo.co.jp/pl?nl=35.26.50.630&el=139.38.3.686&la=0&fi=1&sc=3>

『横浜みなとみらい21 創造実験都市』2002、株式会社横浜みなとみらい21

『野毛地区ニュース』1995、野毛地区まちづくり会

より作成)

第1章 野毛という街

ここではまず、みなとみらい21計画の果たす役割を考察していくための手段である、野毛地区のまちづくり活動を考えていきたい。けれども、野毛地区のまちづくり活動は、いきなり何もないところから始まったわけではない。では、野毛地区には何があったのだろうか。この疑問に対しての答えを見出すべく、第1章では、野毛地区の特徴やたどってきた歴史から野毛地区のまちづくり活動の基盤を探っていくことにする。

1 1. 野毛地区の概要

野毛(のげ)地区は、JR と市営地下鉄「桜木町」の南西、横浜市中区に位置する、みなとみらい21地区に隣接する平坦部と丘陵部によって構成される地区である。その地区内には、野毛1丁目、野毛2丁目、野毛3丁目、野毛4丁目、桜木町1丁目、桜木町2丁目、桜木町3丁目、花咲町1丁目、花咲町2丁目、花咲町3丁目、宮川町1丁目、宮川町2丁目、宮川町3丁目、日ノ出町1丁目、日ノ出町2丁目¹が属している。このエリアは、野毛地区のまちづくり活動の中心である「野毛地区街づくりを考える会」¹を構成している町内会と商業団体のエリアである。人口4621人、面積0.452km²の小さなエリアが野毛地区なのである。みなとみらい21計画が1.86km²(186ha)の土地に、就業人口19万人、居住人口1万人を呼び込む大事業であることを考えれば、野毛地区の小ささはよくわかる。野毛地区のまちづくり活動は、このエリアから展開されているのである。

表1 野毛地区の人口と面積

地 域		人口総数			面積 (km ²)
		平成12年			
		平成12年	男	女	
桜木町	さくらぎちょう	34	26	8	0.176
野毛町	のげちょう	1,663	792	871	0.074
花咲町	はなさきちょう	1,117	575	542	0.075
日ノ出町	ひのでちょう	1,182	621	561	0.071
宮川町	みやがわちょう	625	362	263	0.056
合計		4,621	2,376	2,245	0.452

平成12年10月1日現在

(『統計で見る横浜 よこはまのまち 国勢調査 横浜市町別人口指標』)

¹ 1991年に「野毛地区街づくり会」へと名称を変更する。

<http://www.city.yokohama.jp/me/stat/jinko/machi/naka/nogecho.html#pagetop>

より作成)

表2 みなとみらい21計画のフレーム

計 画 概 要	経過・進ちょく状況
<p>【土地利用計画】</p> <p>全体 186ha</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宅地（業務・商業・住宅など） 87ha ・道路・鉄道用地 42ha ・公園・緑地など 46ha ・ふ頭用地 11ha <p>【計画人口】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・就業人口 19万人 ・居住人口 1万人 	<p>総宅地面積約87haに対し、本格開発済・建設中及び暫定利用を含めた開発面積は約43haで、約50%の進ちょく率。</p> <p>現在造成中の「旧高島ヤード地区」を除いた進ちょく率は約67%。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業所数 約980社（平成15年12月末） ・就業人口 約5万人（平成15年12月末） ・来街者数 年間約4200万人（平成15年）

（『横浜市 都市計画局 市街地開発事業等の状況 みなとみらい21 事業の概要』

<http://www.city.yokohama.jp/me/tokei/site/dcond/toshin/mm21/kiban/index.html>

2004年9月25日現在)

1 2. 野毛地区の交通と鉄道

街の成り立ちや発展、活性化のための重要な要素の一つとして、交通という要素は極めて大きな役割を果たしている。交通網の整備によって、街から街へと移動する人の動きは変化し、街の活気は人の動きによって大きく左右される。現代日本において、その交通網の主たるものは鉄道である。駅があるところに人は集まり、人が集まるところに、街の賑わいがあるのである。事実、現代日本の中心である東京都心には、JRや地下鉄が細かく張り巡らされ、東京、品川、渋谷、新宿、池袋などの地域では、一日に何万もの人やものが集まり、賑わいのある街を形成している。

野毛地区は交通の要所として発展してきた。それは、江戸時代にさかのぼる。江戸時代、野毛地区の一带は、今の野毛、花咲町から宮川町にかけて、波の押し寄せる浜辺と切り立つ崖で構成される漁業中心の地区であった。1859年、横浜港が開港されると、横浜港の内政を司る場所として、神奈川奉行所が建設され、その周辺には役宅が建ち並ぶようになって

た。その結果、それまでの東海道による陸路のコースに加え、海路のコースとしても重要な拠点となり、人々が多く行きかう要所となった。

明治時代に入ると、鉄道敷設用地として、浜辺や崖の埋め立て、整備が進み、1872年に日本最初の鉄道が開業した。この鉄道の開業によって、よりいっそう多くの人々が訪れるようになり、次々と近代的施設が建設された。こうして野毛地区は交通の要所として、漁業の町から近代的な町へと変化していった。さらに昭和のはじめには、野毛地区の南西には京浜急行の日ノ出町駅が開業し、その後、東急東横線、横浜市営地下鉄が、桜木町駅に乗り入れるようになった。こうして、野毛地区は、北東がJR、東急東横線、横浜市営地下鉄の各桜木町駅、南西が京浜急行線の日ノ出町駅に囲まれた、交通という点で恵まれた環境に身を置くことになったのである。

1 3. 商店や飲食店の街

前述のように、交通の点で恵まれた環境にあった野毛地区は、産業の面では地の利を生かした商業が中心となって発達していく。明治末期から大正初期にかけて、ターミナル横浜駅²を基盤に、横浜船渠株式会社³も街の発展に大きく貢献し、野毛地区は商業の街として賑わいを見せていく。人々が多く集まるようになった野毛地区では、住民が増加する一方で、多く集まってくる人々に対する商店や飲食店も増加していったのである。

けれども、野毛地区は大正の関東大震災と昭和の第二次世界大戦によって、大きな被害を受けることとなった。焼け野原となった野毛地区の復興は、闇市の露天によって行なわれた。1945年、終戦後の復興にあたり、県、市、横浜露天商組合が協力し、野毛を露天指定地として野毛通りに横浜マーケットを開いたのである。さらに、周辺にはクジラ横丁やカストリ横丁などの露天マーケットが生まれ、多くの市民が日用品や食料を求めて集まってきた。終戦直後のものがない時期であったので、値段のつり上げられた闇市でも、人々はどんどん集まってきたのである。また、伊勢佐木町や関内は接收され、元町では遠すぎ、山下町は外国人の本拠地となっていた、などの理由から、野毛地区以外に好都合の場所がなく、闇市の露天は大いに賑わったのである。「横浜でアソコ(野毛)にいけば何でもあるといわれた。酒が手に入らない、エチルアルコールを水で薄めたバクダンに呑ん平が飛びついた。(中略)景気の良い三菱ドックは二十四時間体制で操業、夜勤明けの工員さんや港湾関係者が朝から飲んでいる活気ある野毛の町になる。いつの間にか、バクダンやカストリ焼酎がハイボールやチュウハイに変わっていく」(森直実、1997、p.254)と当時の様子が表現されている。

その後の復興とともに、露天は不衛生さや交通の邪魔になる、浮浪者の増加、売春と麻薬の横行などの原因となっていることを理由に撤去が進み、だんだんとその姿を消していく。けれども、その後も野毛地区の商店や飲食店が依然として野毛地区の産業の中心であ

² 現在の桜木町駅

³ 後の三菱重工株式会社横浜造船所

り、夜には飲み屋が賑わう大衆的な街の姿は、「横浜の下町」と呼ばれ、そのまま受け継がれていく。それは現在に至っても変わらず、他の産業に比べ、卸売・小売業、飲食店が多いことから、野毛地区の産業の中心を商業が担っていることがわかる。

表3 野毛地区⁴の産業別事業数と従業者数

産業	事業所数	従業者数
総 数	1249	7,575
農林漁業	-	-
鉱 業	-	-
建設業	38	360
製造業	31	155
電気・ガス・熱供給・水道業	-	-
運輸・通信業	14	108
卸売・小売業、飲食店	784	4,038
金融・保険業	24	130
不動産業	67	197
サービス業	291	2,587
公務(他に分類されないもの)	-	-

平成 13 年 10 月 1 日現在

(『統計で見る横浜 よこはまのまち 事業所・企業統計調査 横浜市結果報告』

<http://www.city.yokohama.jp/me/stat/jinko/machi/naka/nogecho.html#pagetop>

より作成)

1 4. 大衆芸能の街としての野毛

戦後の復興期、闇市が街を活気づかせている中で、野毛地区は、戦前からの横浜東宝、横浜日活館、横浜松竹に加え、地区内にマックアーサー劇場⁵、光音座、国際映画劇場、オリンピック劇場、リアルト劇場、横浜国際劇場などの劇場や映画館が立ち並ぶことで、さらに賑わいを増していく。「横浜はまさに映画の街で、その中心として大賑わいだったのが野毛だった」(親川久仁子、2004、p.30)というように、市民が娯楽を求めて押しかけ、大盛況となったのである。さらには、1949年に横浜市民芸能祭が開かれて多くの人が訪れ、野

⁴ 桜木町はみなとみらい21地区のデータが含まれてしまうので、ここでは野毛地区に含まれていない。

⁵ 「マッカーサー劇場」という表記の文献もある。ここでは、『横浜・中区史』(1985、中区制五〇周年記念事業委員会編著)の表記を用いた。

野毛地区は娯楽の中心としてその名が知られるようになった。野毛地区は、多くの劇場や映画館を抱える大衆娯楽の街として一世を風靡するのである。

けれどもその興隆も長くは続かず、1950年代の後半に入るとその盛況も陰りを見せ、横浜駅西口や伊勢佐木町などに、横浜の娯楽の中心は移っていくのである。

1 5. 衰退と野毛地区に残ったもの

日本が戦後の復興を終え、高度経済成長期に入っていた1964年、桜木町駅と磯子駅を結ぶ根岸線が開通し、桜木町駅がターミナル駅ではなくなったことから、野毛地区の衰退は始まっていく。それまで鉄道の始発駅であり終着駅であった桜木町駅が、根岸線の中の一つの駅になってしまったのである。このことは、桜木町駅での乗降者は減少させ、商店や飲食店などの商業を中心に発展してきた野毛地区にとって、大きな痛手となったのである。

さらにこのことに追い討ちをかけるように、1960年代半ばごろから野毛地区の賑わいを支えていた三菱重工横浜造船所に、造船界の全国的な不況が襲ったのである。その後1971年には、市と三菱との間で三菱重工横浜造船所の本牧と金沢埋立地への移転が合意に達し、野毛地区は支えを失い、野毛地区の衰退がますます進んでいったのである。

こうした衰退に野毛地区は街が廃れていってしまうという不安感を感じるようになっていった。けれども、野毛地区は不安感を募らせていくばかりではなかった。不安感が募っていく一方で、野毛地区では、まちづくり活動への機運が盛り上がっていく。それは、衰退の時代の前に隆盛の時代への想いから来ている。「昭和20年代の野毛っておもしろかったんだね」「僕らの世代にも、何かおもしろいことやろうよ」(野毛街づくり会、2003、p.104)と、その後のまちづくり活動は始まっていく。この言葉には、かつての隆盛を偲ぶという野毛地区の過去へのノルタルジックな憧れが内に秘められていると言える。野毛地区は衰退によって、全てを失ったわけではなかった。かつて隆盛を誇った歴史というソフトの側面と、隆盛を支え続けてきた桜木町駅というハードの側面が残されていたのである。そして、受け継がれてきたソフトの側面とハードの側面を守り、生かしていくことが、第2章、第3章、第4章で論じていく野毛地区のまちづくり活動の基盤となっていくのである。

第2章 野毛地区の歴史を生かしたまちづくり活動

野毛地区には、昭和のはじめから戦後にかけて、大衆の街として、そしてその大衆から生み出された大衆文化の街として、賑わいを見せた歴史があった。その賑わいは失われていってしまったが、野毛地区には隆盛を誇ったという歴史が、憧れとして残っていた。そこで、第2章では野毛地区まちづくり活動の基盤の一つとなっている、かつて隆盛を誇った歴史への憧れを生かしたまちづくり活動を考察し、野毛地区の特徴的なまちづくり活動を探っていく。

2 1. 野毛大道芸

2 1 1. 野毛大道芸のはじまり

野毛地区は、商店や飲食店の立ち並ぶ「横浜の下町」と呼ばれる大衆的な街であった。野毛地区のまちづくり活動の一つである「野毛大道芸」は、大衆的な野毛地区を象徴するように、一軒のスナックでの飲みながらの会話から始まった。その会話の中で、野毛大道芸初代プロデューサーのイクオ三橋氏が「野毛文化を考える会」の趣旨に賛同し、野毛地区の活性化のために協力していくこととなったのである。サーカス学校で指導していた彼の呼びかけによって、パントマイム、寄席、サーカス芸人、パペットショーの人々が集まり、1985年に「春の野毛祭」で大道芸が催されたのである。「春の野毛祭」では、露天画廊や人形劇なども同時に開催されたが、大道芸が好評を得たので、翌1986年からは大道芸が独立し、「野毛大道芸ふえすていばる」として、野毛大道芸はその歴史をスタートさせたのである。はじめは観客が3000人であったが、回を重ねるごとに規模を拡大させるとともにその集客力を高め、「春の野毛祭'88 第5回大道芸ふえすていばる」では17万人の観客が訪れ、全国からも注目を集めるようになった。その後も、毎回10万人以上の観客が訪れるようになった野毛大道芸は、横浜市から「文化奨励賞」「まちなみ景観賞」を受賞する、新聞やTVなどのマスコミに取り上げられるなど、その認知度は高まっていたのである。

2 1 2 野毛大道芸の効果

野毛大道芸は、マスコミを通じて日本全国に紹介され、各地の市町村や商店街などの注目を集めただけではなかった。野毛大道芸の果たした役割の一つは、当初の目的であった野毛の活性化に大きな影響を与えたことである。「大道芸によって野毛が元気になったということです。現在⁶、新しいまちづくりや東横線廃線問題などに街が一丸となって対応できるのは、大道芸によって街が一体となれたからといっていいでしょう。(中略) 元気な街には、人が集まってきます。野毛にとって大道芸は街づくりの起爆剤であり、バックボーンなのです。」(野毛地区街づくり会、2003、p.104)

また、大道芸はみなとみらい21地区との共存共栄にも役割を果たしている。1995年の

⁶ この記事が書かれた1993年を指す。

「第 19 回野毛大道芸ウイーク」において、それまでの年 2 回 2 日間の公演から年 1 回 1 週間の公演へと変化し、横浜市が主催者に加わって野毛地区の他にみなとみらい 21 地区でも公演されるようになったのである。観客も 17 万人に達した。この頃、野毛地区はみなとみらい 21 地区との共存共栄を目指しており、この「第 19 回野毛大道芸ウイーク」は、みなとみらい 21 地区との共存共栄が具体的に実現したものの一つと考えられる。

2 2. 旧中税務署跡地の再開発

旧中税務署の跡地に文化施設を建てようと野毛地区が市長に「中税務署跡地利用についての要望書」を提出し、活動を開始したのは 1985 年のことである。その頃は桜木町駅舎移動問題で野毛地区が揺れている中、街の活性化に向けての活動が活発化し始めた頃であった。その後、委員会が設置されてこの問題について討議が交わされるものの、地権などの問題によりなかなか具体化には至らなかった。一方で、同時期に始まった野毛大道芸が街の活性化に貢献して、野毛地区の代名詞とも言うべきまちづくり活動へと成長し、地区の一体化が図られるようになってきた。こうした後押しを受けて、旧中税務署跡地再開発が具体化へと動き出し、芸能センターの建設が決定したのが、活動開始から 13 年後の 1998 年のことである。

13 年の月日を経て建設されるに至った芸能センターは、「街づくり会が 10 年以上にわたって培ってきた大道芸の延長線上にあるもので、何よりも野毛の振興に寄与する施設であることが前提となっています。つまり、芸能センターに求められている最大のものは、野毛の街の“賑わい”を創出することです。」(野毛地区街づくり会、2003、p.44)と位置づけられた。このような目的をもった芸能センターは、「横浜にぎわい座」という名称で 2002 年にオープンを迎えた。戦前、戦後と大衆芸能の街として賑わいを見せていた野毛地区の歴史を再生させ、大衆芸能の中心となるべく、活動が始まっていくのである。

第3章 野毛地区とみなとみらい21計画の摩擦

第2章で考察してきたように、野毛地区ではかつて隆盛を誇った歴史への憧れをまちづくり活動の基盤の一つとして、活動を行なってきた。けれども、野毛地区のまちづくり活動の基盤となったものは、そうした昔の野毛地区自身に対する憧れだけではなかった。もう一つは、野毛地区が感じていた衰退を決定的なものに変えうる力をもった存在の登場である。それが「みなとみらい21計画」である。野毛地区にとっての「みなとみらい21計画」は、その人を惹きつけるような新しい大規模な事業によって、地区の活性化が図られるものではなく、反対に野毛地区の衰退を進行させるものであった。とりわけ、桜木町駅を移動させる、そして東急東横線を「みなとみらい21計画」の都合の良いように野毛地区から奪うことで、結果として野毛地区に大きな痛手を与える計画だったのである。桜木町駅は、野毛地区の交通の要所として、野毛地区の生活・産業・文化を柱として支え続けてきた非常に重要な要素であった。それが「みなとみらい21計画」に奪われてしまうということは、野毛地区の衰退を決定的にしてしまいかねない、見過ごすことのできないものであり、野毛地区とみなとみらい21計画の間には摩擦が生じていくこととなったのである。そこで第3章では、地区を支え続けてきた桜木町駅を守るということを基盤とした野毛地区のまちづくり活動から、野毛地区と「みなとみらい21計画」との摩擦について考察し、「みなとみらい21計画」の果たした役割を探っていく。

3 1. 「野毛地区街づくりを考える会」の発足と桜木町駅舎移動問題

3 1 1. 蚊帳の外の野毛地区

横浜市が推進する「みなとみらい21計画」が具体化し始めた1985年、「なにか形のわからない怪物が迫ってきている。商店と住民が一体となって、野毛の特色を生かしのぎわいを復活させたい」（神奈川新聞社会部、1989、p.161-162）と、野毛地区の町内会関係者や商店街店主たちが集まって、「野毛地区街づくりを考える会」が発足した。この「野毛地区街づくりを考える会」が最初に直面したのが桜木町駅舎移動問題であった。この計画は、みなとみらい21計画の一つとして、桜木町駅を横浜駅側に100m移動させて地上3階レベルにホームを引き上げ、県道を駅の下に通し、みなとみらい21へのアクセスの向上を図るものであった。そこへ、この計画が進むとみなとみらい21側に向かう人の流れが起こり、野毛地区側への人の流れが悪くなるのではないかと、野毛地区は取り残されてしまうのではないかと、という危機感が生まれたのである。明治期の桜木町駅の開業以来、桜木町駅を中心に発展してきた野毛地区にとって、駅舎の移動はとて大きな問題であり、桜木町駅がターミナルではなくなったことでの衰退を経験している分、強い不安が募ったのである。

けれども、この桜木町駅舎移動問題は、市と国鉄、東急の三者で計画が進められており、野毛地区は話し合いに加えられていなかったのである。「野毛地区街づくりを考える会」は、話し合いの場に加わっていくことからはじめなければならなかった。また、桜木町駅舎移

動問題に関して、野毛地区は市に対して質問状を提出している。その質問の一つに「駅舎と野毛地区を結ぶ動線はどのように考えられているのか。方法、形態、位置を明示して欲しい」(野毛地区まちづくり会、1995、p.9)とあるが、この質問に対する市の回答は何もなかった。桜木町の駅舎が移動することによる隣接する野毛地区への影響は考えられておらず、みなとみらい21地区優先であったことが伺える。

3 1 2. 蚊帳の外から中へ

こうした不利な状況の中で、桜木町駅舎移動問題に取り組んでいくことになった「野毛地区街づくりを考える会」は、あきらめてしまうわけではなかった。横浜市都市計画局との説明会や市長との会談を行い、反対に市への呼びかけを強めていく。市長との会談の中で、当時の「野毛地区街づくりを考える会」会長の神谷氏は、「MM21計画は基本的に歓迎。しかし駅舎および周辺に関する基本プランが示されていず不安である。可能な限り早く示してほしい」(野毛地区まちづくり会、1995、p.11)と述べている。この神谷氏の考えを補足すると次のようになる。「野毛地区はこれまで、MM21計画に対し、MM21計画は横浜活性化への起爆剤であるとの前提に立ち、基本的に賛成、歓迎。県道を抜くことがMM21計画を成功させる絶対条件であればやむを得ない。しかしその結果桜木町駅と駅前広場が高島町と海よりに移動することは地元で死活問題を含む大きな影響を及ぼすので、駅広のあり方と新駅から野毛地区へのアクセスに関し地元の要望を十分に入れてもらいたい」(野毛地区まちづくり会、1995、p.14)

このように対話を繰り返した末、「野毛地区街づくりを考える会」と市とは、お互いの距離を縮めていく。その結果、桜木町駅舎移動後の野毛地区と桜木町駅のアクセスが、地元要望書の内容をほぼ要望に沿ったかたちで実現される方向へと向かったのである。このことに対して、神谷氏は「市の誠意に感謝する」(野毛地区まちづくり会、1995、p.23)と述べ、一方、都市計画局開発部長の小沢氏(当時)は「野毛の街づくりについては今まで何回となく話しているので、お互いによくわかり合い、信頼関係ができています。と思っています。(中略)今後もまた手を取り合っている街ができることを望んでいます。」(野毛地区まちづくり会、1995、p.23)とこたえた。桜木町駅舎移動問題が起こった時、話し合いにすら加えられていなかった野毛地区は、積極的な活動が実を結び、話し合いの場に立ち、野毛地区活性化に向けての第一歩を踏み出すことができたのである。また、当初は野毛地区への対策を考えていなかった市も、野毛地区と共に桜木町駅舎移動問題、そして野毛地区の振興に取り組むようになったのである。1986年11月、「野毛地区街づくりを考える会」発足から、約2年後のことである。

3 2. 東急廃線問題

3 2 1. 怒る野毛地区

桜木町駅舎移動問題が解決の方向へと動き始めた半年後、1987年6月に野毛地区を大きく揺さぶる事態が起こった。それは神奈川新聞の記事により発覚した、みなとみらい21地区への新たな交通アクセス手段であるMM21線に東急東横線が乗り入れ、その結果、東急東横線は横浜駅～桜木町駅の区間を廃線とする、というものであった。渋谷と桜木町を結び、多くの人々が利用していた東急桜木町駅が廃線となることは、野毛地区にとって、住民としても商店街としても大きな痛手となるものであった。

しかも、それまで市と野毛地区とが話し合いを重ねてきた桜木町駅舎移動問題では、東急東横線があるという前提の上に話し合われてきたもので、東急廃線は、野毛地区にとって晴天の霹靂であった。「これはなんだ。われわれはだまされたのか」(神奈川新聞社会部、1989、p.159)と野毛地区の怒りは爆発し、市に対する不信感は一気に高まった。また、市によるMM21線計画案説明会もわずか36分で流会となったのである。その後、市と野毛地区によって「21線研究会」が設立され、様々な意見が出されたが、「市は野毛をどう思っているのか」「利用者・地元は何の説明もせず「廃線」を決定するなど前代未聞だ」(野毛地区まちづくり会、1995、p.26)と、野毛地区からの意見の大部分が東急廃線反対の内容であった。

3 2 2. 野毛地区の決断

こうした野毛地区からの声をうけた市は、「野毛振興に全力尽す」(野毛地区まちづくり会、1995、p.31)と述べ、「市と東急はMM21線を運営する第三セクター設立を地元承認してもらった“見返り”として、さまざまな地元振興策を提示し」(野毛地区まちづくり会、2003、p.133)たのである。そして、野毛地区は、東急廃線を認めて振興策を受けるのか、東急廃線を認めずに反対運動を展開していくのか、選択を迫られることになった。

「野毛地区街づくりを考える会」は、「横浜市の考え方は一方的で誠に不条理ですが、MM21線問題は野毛地区だけの問題ではなく、横浜市民全体の問題であるという見地から、甘んじて振興策を受け入れた方が得策だと考えます。」(野毛地区まちづくり会、1995、p.38)と意見を表し、住民集会での賛否両論を経て、拍手多数で採択されたのである。また、ただ市の考え方を一方的に受け入れてしまうわけではなく、MM21線の新設の前に振興策が住民の合意の上での具体案ができあがるか、野毛地区と市との取り決めが破られることはないかなど、市の行動をチェックし、もし違反があった場合には東急廃線反対運動を展開することとした。

このような流れを経て、1988年4月に野毛地区、横浜市、東急は、「みなとみらい21線及び地区振興に関する覚書」「同確認書」の交換が行なわれた。野毛地区は、正式に東急廃線を認め、振興策を受け入れることになったのである。この時、当時の野毛代表の松浦氏は「我々は、市と東急を信じています。今後も野毛地区の発展に向け力を貸して頂くよう

お願いします。」(野毛地区まちづくり会、1995、p.43)と述べている。「市と東急を信じています。」この言葉からは、東急廃線と振興策に合意したものの、東急廃線問題が発覚した時におこった不信感が、拭いきれておらず、市や東急に念を押しているように考えられる。

3 2 3. 二度目の青天の霹靂

野毛地区が東急廃線と振興策を受け入れ、東急廃線問題は、一段落したと思われた。けれども、野毛地区は再び市や東急に対する不信感を高めることとなる。市と東急が野毛を「無視」した形で、MM21 線を敷設するための免許申請を行なったのである。野毛地区にとって、東急廃線と MM21 線の新設は、振興策の具体案が提示され、住民の了解を得てから実行されていくはずのものであった。それにもかかわらず、住民の納得のいく具体案が提示されないまま、免許申請が行なわれたのである。このことによって、野毛地区は二度目の晴天の霹靂を受け、不信感が強まったのである。また、野毛地区にとって頼みの綱である振興策がなかなか具体化しないまま東急の廃線が進み、野毛地区の振興はないがしろにされるのではないか、という不安も募った。当時の「野毛地区街づくりを考える会」会長の松浦氏は、「野毛だけが反対を主張してもいけないと思っている。我々も市民であり、横浜市の発展に協力する義務があるが、一方的な犠牲を押し付けられては納得できない」(野毛地区まちづくり会、1995、p.60)と述べている。

その後、「野毛地区街づくりを考える会」は、市や東急と討議を重ね、野毛地区の要望を訴え続けてきた。その結果、完全に満足とはいかないものの、振興策の具体案が提示され、いくつかの振興策は具体化させるところにまでたどり着くことができたのである。「原則的には廃線反対。しかし、当面、市が約束した振興策を実施するかどうかをにらみつつ、野毛の再生に取り組む。」(神奈川新聞社会部、1989、p.162)そして、1994 年 11 月の住民集会で「振興策実施計画書」が承認され、野毛地区は東急廃線を承認したのである。

3 3 桜木町駅舎移動問題と東急廃線問題が野毛地区にもたらしたもの

第 3 章では、野毛地区と横浜市、つまりみなとみらい 21 地区との摩擦を考えてきた。10 年足らずの間に桜木町駅舎移動問題、東急廃線問題と立て続けに両者の間で起こった 2 つの問題には、野毛地区に生じた、みなとみらい 21 計画によって人々の流れを奪われ、地区が衰退していつてしまうのではないか、という地区の行く末を憂う不安感が共通して存在している。横浜市が推進してきたみなとみらい 21 計画は、横浜の活性化を狙うウォーターフロント再開発事業であるが、計画の外に立たされながらも地理的に隣接していた野毛地区にとっては、「なにか形のわからない怪物」(神奈川新聞社会部、1989、p.161)だったのである。その「怪物」と表現されたみなとみらい 21 計画の「パワー」は強大であった。桜木町駅舎移動問題、東急廃線問題に限ってみても、みなとみらい 21 計画は、「パワー」のある横浜市、国鉄、東急の三者による大事業であり、計画が白紙に戻ることはなく、野毛地区は計画を受け入れざるを得なかった。また、市は野毛地区のことを考え、「野毛を袖

にはできない」(野毛地区まちづくり会、1995、p.11)、「市をあげて誠意をもって努力したい」(1995、野毛地区まちづくり会、p.39)と発言しながらも、野毛地区を「無視」するような強引な行為⁷を行なっている。この強引な行為によって、野毛地区が市への不信感を高めるのは当然のことであった。

けれども、摩擦によって野毛地区にもたらされたのは、みなとみらい21計画の強大な「パワー」や市への不信感ばかりではなかった。まず第一に、みなとみらい21計画は、野毛地区に強い衝撃と危機感をもたらすことで、まちづくりを改めて考えさせるきっかけを与え、住民の結束を呼び起こし、それまでの野毛地区にはなかった強大な力を生み出したということである。みなとみらい21計画が具体化していく以前、住民のほとんどは、不安感や危機感を漠然と感じていたものの、受動的に住んでいるだけであった。しかし、それまで漠然としていた危機感が、みなとみらい21計画によって強まり、「MM21計画は、桜木町駅の乗降客の流れを野毛方面からMM21地区へとかえてしまう」(野毛地区まちづくり会、2003、p.133)という具体的なものへと変化したのである。具体的なものを突きつけられた野毛地区の住民の中に、地区を運営することに参加し、責任を持つようとする積極的な人々が現れた。事実、「野毛地区街づくりを考える会」が発足し、まちづくり活動を始動させることとなったのである。漠然とした不安を抱え、何とかしなくてはという思いが、みなとみらい21計画によって火をつけられ、大きく燃え上がり、「野毛地区街づくりを考える会」という一つのかたちになったのである。

第二に、みなとみらい21地区が、図らずも野毛地区の敵となり壁となることで、野毛地区に生まれた強大な力がどの道に向かうかを方向付ける指針となったのである。みなとみらい21計画が指し示した道とは、桜木町駅を守るというまちづくりを行なう道と、野毛大道芸などに代表される野毛地区独特の街づくりを行なう道である。野毛地区を支えてきた桜木町駅を失うわけにはいかない。ここに終結した野毛地区の「力」は強大で実行力を帯びたものであった。その強大で実行力に富んだ「力」は、野毛大道芸や旧中税務署再開発など他のまちづくり活動に波及し、野毛地区の活性化への道を切り開いていくのである。ここに、みなとみらい21計画が果たした役割の一つがあると言える。漠然とした不安を抱え、何とかしなくてはという思いを、ただ持っているだけだった受動的な野毛地区が、みなとみらい21計画によって火をつけられ、向かう方向を指し示されることで、実行的で積極的な野毛地区へと変化していったのである。

⁷ 東急廃線が野毛地区には伝えられていなかったことと、野毛地区の振興案が具体的に提示されないままMM21線の免許申請が行なわれたことを指す。

第4章 野毛地区振興策の見直しとみなとみらい21との共存共栄

東急廃線が決定後、野毛地区には振興策が残っており、同様にみなとみらい21との摩擦の傷跡もぬぐい切れずに残っている。そうした状況の中、野毛地区は共存共栄への道を模索していく。

4.1 野毛地区振興策の見直し

東急廃線の“見返り”として振興策を受け入れた野毛地区のまちづくり活動は、みなとみらい21との共存共栄に踏み出し、新たな段階へと進んでいく。野毛地区のまちづくり活動は、いかにして振興策をしっかりと実現させ、地区へと貢献させていくかということを中心にすえて進んでいくことになった。東急が失われる今、東急が野毛地区にもたらしてきた賑わいは、振興策を中心にして取り戻していくしかなかったのである。野毛地区振興策が、しっかりとした形で具体化されるのか、東急を失っただけの価値があるものなのか、という疑問を市に問いかけ、野毛地区自身にも問いかける必要が生まれたのである。

その振興策は、野毛地区と周辺地区との一体化、交通機能の強化、地区の基盤整備、地区の特徴づけ、その他、という5つのテーマから構成されている。その中のその他に分類される、短期課題の最大の焦点であった街づくり資金制度が具体化され、1990年に「公益信託横浜野毛地区まちづくりトラスト」として発足する。これは東急から提供された15億円⁸を基金に、野毛地区の街づくりを資金面から助成を行うもので、自主的な街づくりを促し、地区の振興と活性化を図るものであった。この制度は、野毛大道芸やタウン誌「ハマ野毛」の発行、フラワーフェスティバル、流し芸など、野毛地区の様々なまちづくり活動に運用されていく。

このように振興策を具体化させていく一方で、2004年のみなとみらい21線の開業を前に、野毛地区では「野毛地区振興策見直し検討プロジェクト」が発足した。このプロジェクトが中心となって、進行中の振興策のうち、実施効果が少ないもの、事業化の目途が立たないものを見直し、事業可能な施策への修正・代替の検討が行われることとなった。

検討対象として、特に重視されたのが北仲駅(現 馬車道駅)と野毛地区との動線の整備であった。なぜならば、「東急沿線住民の購買力が高いため、東急桜木町駅の代替となる北仲駅からのアクセスが重要」(野毛地区街づくり会、2003、p.63)と考えられたからである。このアクセスを強化するために、野毛地区は、歩道の拡大、街路灯や植栽の新設・移転によって快適な歩行者空間をつくること、駅周辺の地下道やデッキなどの再整備などを具体策として掲げ、市との話し合いを重ねていくことになる。

こうした「野毛地区街づくり会」の活動は、「野毛ちかみち」について61%の人が「桜木町との連絡が安全、快適になった」と回答し、「各通りの整備」について60%の人が「きれいで歩きやすくなった」「人通りが増えた」と、まちづくり活動を評価する一方で、厳しい意見も寄せられている。

⁸ のちに2億5千万円が追加され、17億5千万円となる。

「東急廃線によるいままでの振興策では生き残っていくには難しいのではないか。初めに約束した振興策を実施せず、見直し振興策で縮小されていくのが我慢できない。(相当の見直しなら良い)相当の金額を要求すればよい。」(野毛地区街づくり会、2004、p.113)

この言葉からは、みなとみらい21計画による野毛地区へのダメージと、両者の摩擦が根強く残っていることが伺える。

表4 野毛地区振興策 施策のねらい・施策項目と施策状況等 (2000年6月)

施策のねらい・施策項目		施策の状況等
1 周辺との一体化	1.地下通路の整備関係	
	(1)桜木町～野毛地区を連絡する地下通路の整備	「野毛ちかみち」が平成11年4月に供用開始し10月に全面完成した。
	(2)地下鉄桜木町駅と新設する地下通路との接続整備	「野毛ちかみち」により接続済み。
	(3)MM21 地区及び日之出町方面への延伸の検討	
	(4)既設地下通路の改良	
	2.北仲駅(仮称)と野毛地区との連絡関係	
	(1)桜木町駅前～北仲駅(仮称)の歩行者動線の整備(動く歩道設置の検討)	平面3ルート案(野毛ちかみち方面、プリーズベイ方面、大岡川方面)の整備のうち、弁天橋の海側歩道の拡幅、旧駅前広場のサイン・照明等の暫定改良、「野毛ちかみち」の整備を行なった。
	(2)北仲駅(仮称)位置の検討	北仲駅(仮称)は、平成15年度末完成を目指し現在事業中
	(3)駅から地上へのエスカレーター設置	再開発ビルを経由するエスカレーター設置予定。再開発ビルは、11年度に第一工区に着工。
	2 交通機能の強化	(1)MM21 地区と野毛地区を結ぶ交通機関の導入(中距離輸送等)
(2)日ノ出町駅特急停車の働きかけと実現を期す		神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて特急停車を要望していたが、平成11年7月31日から全面的なダイヤ改正により快特と普通の2種類に整備された。

	(3)東日本旅客鉄道への横浜線の根岸線乗り入れ本数増加と桜木町駅始発電車の増発の働きかけ	神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて根岸線乗り入れ本数の増加と桜木町駅始発電車の増発を要望している。今後も引き続き要望を行っていく。
	(4)MM21 地区と野毛地区等を結ぶバス路線の新設	平成元年より都心循環バス運行。平成 6 年 10 月より日ノ出町・野毛町・桜木町・MM21 地区を結ぶ路線(Y ループ)として運行されているが、現在ルートの見直し検討を行なっている。
3 地区の基盤整備	(1)駐車場の整備	平成 9 年 4 月に福富西公演駐車場(収容台数 184 台)、平成 11 年 4 月に、馬車道駐車場(収容台数 200 台)がオープン
	(2)地区内道路の整備	本通り、桜通り、柳通り、野毛小路、仲通りの 5 通り整備済み。平成 12 年度は中央通りの工事(舗装等)を進め、宮川小路は基本設計を、野毛こうじは実施設計を行う。
4 地区の特徴づけ	(1)各種芸能活動の推進	芸能センター(仮称)が整備される野毛町 3 丁目
	(2)具体的施策の実施(例:稽古場、学校、シアター)	来た地区再開発事業は、平成 11 年 6 月に本格的な工事に着手し、平成 13 年度に完成予定。芸能センターの運営については本年度に運営委員会(仮称)設置予定。
	(3)桜木町駅前の早期整備と集客施設の誘致	
	(4)東急桜木町駅舎用地等を活用した歩行者広場、イベント空間の整備	当面、バス、タクシー乗降場の整備を前提とする。その後の整備については、周辺未利用地の開発や鉄道などの施設整備の動向等を実ながら検討していく。
5 その他	(1)街づくり資金制度の実現	公益信託野毛地区街づくりトラストを運用中。
	(2)MM21 地区への進出方策の推進	平成 8 年に、32 街区及び 28 街区へ出店済み。今後も開発計画が具体化になった時点で、地元の要望を踏まえ引き続き推進を図る。

(『野毛地区ニュース vol.2』野毛地区街づくり会、2003、p.105 より作成)

4 2. みなとみらい21との共存共栄

みなとみらい21地区との摩擦は消え去ったわけではなかったが、野毛地区は、東急廃線・振興策の受け入れと同時に、みなとみらい21との共存共栄への道を模索していく。

野毛地区とみなとみらい21との共存共栄の具体化の一つが、「桜木町駅前地下通路」の新設である。1993年に着工されたこの通路は、二つの地区を結ぶ最大の動線であり、共存共栄のためになくってはならない施設であったが、みなとみらい21地区で新しい施設が続々とオープンしていく中、工事の難しさから完成が遅れるものの、1999年に「野毛ちかみち」として完成に至ったのである。また、すでに第2章で述べたように、野毛大道芸がみなとみらい21地区でも開催されるようになり、野毛地区とみなとみらい21地区双方の活性化に大きな役割を果たした。1996年には、当時みなとみらい21地区に不足していた飲食施設の需要に応えるかたちで、野毛の飲食業者の出資による「海鮮問屋 野毛彩菜」が出店することになり、みなとみらい21との協力関係が強化されていった。

こうした状況を(株)横浜みなとみらい21社長の若竹馨氏は、「首都圏の都市間競争において、みなとみらい21が圧倒的に有利な点は、他の例えば幕張や東京臨海副都心に比べ、野毛という成熟した裏町と隣接していることで、この点は企業誘致の大きなポイントだと考えています。今後とも野毛と二人三脚で共存共栄をしていけると信じています。」(野毛地区街づくり会、2003、p.75)と述べている。野毛地区のまちづくり活動が野毛地区だけではなく、みなとみらい21地区にも貢献していると考えられ、共栄共存がみなとみらい21地区に頼った一方通行なものではなく、双方向的な共栄共存が行われている、と考えられる。

終章 ウォーターフロントの再開発計画が果たす役割

本稿では、野毛地区のまちづくり活動を考察することで、ウォーターフロント再開発計画である、みなとみらい 21 計画が野毛地区に何をもたらしたかを考え、みなとみらい 21 計画が果たした役割を考察してきた。野毛地区には、交通・産業・文化のそれぞれの面が相乗効果をもたらし、隆盛を誇った歴史があり、受け継がれてきた特性を生かしていくまちづくり活動と守っていくまちづくり活動が存在した。そうした野毛地区のまちづくり活動の基盤となったもののひとつは、そうした隆盛を誇った歴史に対する憧れであった。もう一つは、みなとみらい 21 計画によってもたらされた何かであった。では、みなとみらい 21 計画は野毛地区に何をもたらしたのだろうか。

みなとみらい 21 計画が野毛地区にもたらしたものの。それは、強大な不安感と危機感である。この強大な不安感と危機感こそが、野毛地区のまちづくり活動に最も強い影響を与えたものであり、みなとみらい 21 計画がもたらした最も重要な要素ではないだろうか。

現在、日本の沿岸部で盛んにウォーターフロント再開発計画の多くは、人を惹きつけるような新しい大規模な事業を展開し、周囲の地区に様々な影響を与えている。とりわけ、野毛地区のように商業が産業の中心となっている街にとっては、街の死活問題にも発展するほどの強い影響を与え、強大な不安感と危機感がもたらされる。

野毛地区に見られたように、ウォーターフロント再開発計画によってもたらされたこの強大な不安感と危機感こそが、住んでいる人々に改めて自身の街を考え直すきっかけを与え、まちづくり活動へと目を向けさせるための重要な要素となるのである。そして、強大な不安感と危機感から生まれたまちづくり活動は、逆境から生じるものだからこそ、粘り強くたくましいものへと成長し、地域に深く根付いたものとなる。

周辺地域に不安感と危機感をもたらし、まちづくり活動を始動、活発化させるということが、ウォーターフロント再開発計画の果たす役割であり、果たすべき役割であるといえよう。

参考文献

- ・野毛通信編集委員会事務局『野毛通信 VOL.0 特集：野毛に集う』2004
- ・廣瀬良一『ヨ・コ・ハ・マ「みなとみらい線」誕生物語』2004 神奈川新聞社
- ・野毛地区街づくり会『野毛地区ニュース vol.2』2003
- ・野毛地区街づくり会『野毛地区ニュース』1995
- ・横浜市総務局市史編集室『横浜市史 第三卷(上)』2002 横浜市
- ・横浜市総務局市史編集室『横浜市史 第三卷(下)』2002 横浜市
- ・株式会社 横浜みなとみらい21『横浜みなとみらい21 創造実験都市』2002 株式会社 横浜みなとみらい21
- ・田村明『現代都市読本』、1994 東洋経済新報社
- ・小沢恵一『生きている都市、つくる都市 ヨコハマからの実践的都市論』1991 ぎょうせい
- ・神奈川新聞社会部『横浜の挑戦 「みなとみらい21」』1989 かなしん出版
- ・田村明『都市ヨコハマをつくる』1983 中公新書
- ・田村明『都市を計画する』1977 岩波書店

参考 URL

- ・『統計で見る横浜 よこはまのまち 事業所・企業統計調査 横浜市結果報告』
<http://www.city.yokohama.jp/me/stat/jinko/machi/naka/nogecho.html#pagetop>
- ・『横浜市 都市計画局 市街地開発事業等の状況 みなとみらい21 事業の概要』
<http://www.city.yokohama.jp/me/tokei/site/dcond/toshin/mm21/kiban/index.html>
- ・『yahoo!地図情報 神奈川県横浜市中区桜木町1丁目の周辺地図』
<http://map.yahoo.co.jp/pl?nl=35.26.50.630&el=139.38.3.686&la=0&fi=1&sc=3>