

2015 年度社会構築論系  
地域・都市論ゼミ 2 ゼミ論文

# 新横浜地区における発展と分断の構造

- 南北の風景の違いに見る都市開発の帰結 -

主査 浦野正樹教授

早稲田大学 文化構想学部 社会構築論系

学籍番号 1T120287-2

片倉涼



**序章**

1 研究動機と研究対象地	5
2 研究目的と論文構成	6

**1章 新横浜地区の現状**

1-1 港北区のなかの新横浜地区	8
1-2 都市計画等	9
1-3 北部地区	10
(1) 居住	
(2) 業務	
(3) 商業等	
1-4 南部地区	16

**2章 新横浜地区発展の軌跡**

2-1 新横浜駅開業以前	17
2-2 駅開業と新横浜誕生	20
2-3 地下鉄開通と多彩な街への脱皮	22
2-4 人口増加と都市としての成熟	25

**3章 発展の裏にある土地問題**

3-1 日本開発事件	27
3-2 北部地区土地区画整理事業	30
3-3 地権者団体の結成	31
3-4 プリンズホテル土地等価交換訴訟	33
3-5 南部地区をめぐる係争	34

**4章 南部地区のゆくえ**

4-1 協働のまちづくりへ	37
4-2 南部地区の今とこれから	41

**5章 新横浜地区の開発をめぐる考察**

5-1 南北コントラストの背景	43
(1) 地理的要因と時期的要因	
(2) 上からの開発の功罪	

5-2	地元地権者と土地	45
	(1)「生活の場」としての土地	
	(2)「資産」としての土地	
5-3	二つの開発	47
<b>6章 北部と南部に通底するもの</b>		
6-1	新横浜町内会	49
6-2	地元民による地域活性化	51
<b>終章</b>		
1	総括	52
2	論文の意義	53
3	謝辞	54
	参考文献／参考URL	55

## 序章

### 1 研究動機と研究対象地

数十年ぶりに帰ってきた故郷が様変わりしていて困惑を覚えた、という話をよく耳にする。二十余年しか生きていない私でさえ、数年前訪れた地を再訪した際、風景の変化に驚くことがままある。いつの間にかビルが建ち、マンションが建ち、話題のニュースポットができていく。ある地では以前では考えられないほど多くの人押し寄せ、ある地では活気を失い寂れた雰囲気になってしまっていることもある。特に都市部では、工事現場を見ずに街を歩くことが不可能なほど常に風景が変貌している。とはいえ、約半世紀前には一面の田園地帯であった場所が、現在は一大都市となっている例は多くはないのではなかろうか。そうした例のひとつ、新横浜の近くで私は生まれ育った。

新横浜地区は、横浜市港北区の南部に位置し、横浜市唯一の新幹線停車駅である、東海道新幹線新横浜駅を擁する街である。日本最大収容人数を誇り、2002 FIFA ワールドカップ本大会会場となった横浜国際総合競技場（日産スタジアム）や、多目的イベントホール横浜アリーナ、フードテーマパークの先駆けといわれる新横浜ラーメン博物館があることなどでも知られている。横浜市は、横浜駅周辺からみなとみらい21、関内・関外地区を含む臨海部と並ぶ“第二の都心”として新横浜地区を位置付けており、2015年時点で事業所数1800超、人口1万人超の都市として発展を続けている。

前述したように、新横浜地区は約半世紀前までは田園地帯であった。1964年、東京オリンピックの年の東海道新幹線開通に伴い設置された駅を起点とし、少しずつ開発が進められてきたのである。1970年頃に新横浜地区周辺に移り住んできた祖父母は、新横浜駅前で蒲の穂を摘んだことをよく記憶していた。当時はそれほどまでに自然溢れる地だったのである。私自身、新横浜地区にある病院で生を受けてからこのかた、新横浜地区の移り変わりを間近で観察してきた。そのため、新横浜地区の発展と共に成長してきたかのような感覚がある。

しかし、それは新横浜地区の一側面に過ぎない。

新横浜駅の新幹線のホームに立ち、新大阪方面の便を待つ。そこで眼下に広がるのは、畑と林と低層の住宅群。反対側のビルが立ち並ぶ街とは似ても似つかない風景がそこにはある。

実は、新横浜地区は駅を挟んで北側と南側とで大きな風景の違いがある。この半世紀で風景が激変したのは主に北側であり、南側に大きな変化は見られない。あたかも、駅によって発展が堰き止められ、地区が分断されているように見える。

とはいえ、駅の構造上、「駅の正面」と「駅の裏」という表裏の関係が地域に生まれること自体は当然といえる。しかし新横浜駅の場合、駅の裏（南側）では、下水道等のインフラが整備されていない、建築規制がかかっている、極端に幅が狭い道路がある、といった不自然な点が多い。そのために大雨時には駅前が水没したり、渋滞が頻発したりするにも関わらず、改善がなされないのである。

不便さを甘受してまで開発を妨げているものは何なのか。私は以前からその疑問を抱いてきた。本論文は、その積年の疑問を動機とするものである。そして、その疑問を解消することで、都市開発の過程において、地域に何が起こり、なぜ現在の状況に至ったのか、という「都市開発のひとつの末路」を示すことができると考える。また、論文中多用する「発展」とは、必ずしもイコール「開発の成功」ではない。都市開発に成功も不成功もない。それは見る角度によって様相を変えるものだからである。本論文で扱う新横浜地区の事例は、その典型といえるであろう。

## 2 研究目的と論文構成

本論文の研究目的を整理すると以下のようになる。

- ① 北部地区と南部地区のコントラストが生じるに至った背景を明らかにする
- ② ①を踏まえ、表面上「分断」されているように見える新横浜地区の内実を明らかにする

①は“風景”という外面の成立要因について、②は“地域社会”という一段階深いレベルでの論考となる。これらの目的を達成するため、本論文では主に「地元地権者」に焦点を当て、研究を進める。都市開発においては、多くの利害関係者のそれぞれの思惑が絡み合うことで複雑な様相を呈する。そこで、あるアクターに焦点を当てることで、論考として整理を図りたい。したがって、本論文は新横浜地区の開発について包括的に論考するものではなく、あくまで都市開発の一側面からの研究となる。また、特定のアクターを切り口に設定した場合、ややもすると、その動きについて賛同あるいは批判の立場からの記述となりがちである。しかし、筆者が目指すのは、中立的な第三者視点からの論考である。

なお、本論文では「新横浜地区」を新横浜一丁目、新横浜二丁目、新横浜三丁目の全部、篠原町と岸根町、大豆戸町の一部を含む範囲と定義する。また、「北部地区」は新横浜一丁目、二丁目、三丁目、篠原町と岸根町の一部を指し、「南部地区」は篠原町と大豆戸町の一部で土地区画整理事業計画があった地域を指す。1章を参照のこと。

論文構成について、研究目的を達成するために論考を3ブロックに分けて進めていく。

【前提部分】まず、新横浜地区の現状と発展の歴史を提示、整理する

→1章・2章

【調査部分】次に、南北コントラストの背景としての土地問題を地権者に焦点を当てて論じる

→3章・4章

【考察部分】最後に、南北コントラストを切り口として新横浜地区について考察し、結論を示す

→5章・6章

1章「新横浜地区の現状」では、各統計データや写真から研究対象地の現状を紹介する。まず、行政区から見た新横浜地区の位置づけと、都市計画によって新横浜地区が都市として発展することを義務付けられていることを示す。次に北部地区と南部地区それぞれの概要とその風景を示す。この章の目的は、当該地区間のギャップを伝えることにより、本論文の主題の切り口となる「南北コントラスト」を提示することにある。

2章「新横浜地区発展の軌跡」では、北部地区を中心に半世紀に及ぶ都市化の歴史を紹介する。それにあたり、時代を四分割する。1つめでは、当該地区の都市化のきっかけとなる東海道新幹線の駅開業前の地区の様子から、当時の土地の使われ方を見る。2つめでは、駅開業直後の都市化黎明期の様子を示し、しばらくの期間開発が進まなかった理由を考える。3つめでは、交通利便性の飛躍的向上等をきっかけとして都市化が急速に進む様子を示し、地区の性格が変貌していくさまを追う。4つめでは、近年の人口増加やイベント等の様子を示し、当該地区が都市として成熟してきたとする。この章の目的は、都市化の歴史を整理することで、次章以降の本論の前提とすることにある。

3章「発展の裏にある土地問題」では、前章の発展の歴史と並行して進んでいた土地をめぐる疑惑や争

いを示す。トピックとして、日本開発事件、北部地区土地区画整理事業、プリンスホテル土地等価交換訴訟、南部地区土地区画整理事業計画を挙げる。特に南部地区の土地区画整理事業計画に反対する地元地権者の活動に焦点を当て、それが開発のブレーキとして働いた様子を描き出す。この章の目的は、南北コントラストの背景にある事実を地権者の視点から明らかにし、考察に繋げることにある。

4章「南部地区のゆくえ」では、近年の南部地区の様子と今後の行く末を示す。南部地区は前章で描く地権者の反対運動の結果、行政と住民の協働によるまちづくりが目指されているものの、スプロール的な開発が進んでいる現状がある。この章の目的は、南部地区、ひいては新横浜地区における開発の帰結を詳らかにすることにある。

5章「新横浜地区の開発をめぐる考察」では、前章までの事実を踏まえ、北部地区と南部地区の風景の違いが生み出された経緯や背景について考察する。北部地区の発展と南部地区の停滞の原因が同根にあることを示し、南北コントラストの背景を明らかにする。また、地元地権者の「土地」に対する思惑を掘り下げることで、新横浜地区での開発のあり方について考える。そして、“南北コントラスト＝南北が表裏一体であった証拠”という構造を示す。本論文の結論のひとつを示す章である。

6章「北部と南部に通底するもの」では、人工都市新横浜が地元住民の力によって発展してきたことを明らかにする。そのために、新横浜町内会の活動等を取り上げることで、都市化する以前からの住民（＝南部地区の住民）が、北部地区の発展に大きく関わっている様子を詳らかにする。本論文のもうひとつの結論部となる。

以上により、研究目的を達成したい。

なお、論文中の写真で注のないものは、全て筆者が撮影したものである。



新横浜地区<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Google Maps <https://www.google.co.jp/maps/>



# 1章 新横浜地区の現状

本章では、研究対象地の現状を各種データにより詳らかにする。新横浜地区がその行政区のなかでどのように位置付けられているのか、そして北部地区と南部地区のコントラストを具体的に示し、本論を進める上での前提とする。

## 1-1 港北区のなかの新横浜地区

まず、横浜市港北区のなかでの新横浜地区の位置付けを整理する。

港北区は、横浜市の北東部に位置している。人口は343,501人、世帯数は163,563世帯（平成27年9月1日時点）<sup>2</sup>であり、国内政令指定都市の行政区の中で最大である。区内を南北に走る東急東横線沿線を中心として商業・住宅地が発達し、事業所数は、行政機関が集中する中区に次いで2位である一方、農地や公園といった緑も目立つ。また、東急東横線以外にも、JR横浜線、市営地下鉄ブルーライン・グリーンライン、そしてJR東海道新幹線が通っており、特に乗換駅である日吉駅や菊名駅は乗車人数が多い。中でも群を抜いて乗車人数が多いのが、JR東海道新幹線・JR横浜線・市営地下鉄ブルーラインが交差する新横浜駅であり、一日平均乗車人数は、JR東海道新幹線が31017人、JR横浜線が59693人、市営地下鉄ブルーラインが33308人（いずれも2014年度）<sup>3</sup>である。グラフ1-1からは、港北区全体の人口増加と新横浜駅の発展に相関性があることが見て取れる。また、港北区は地域別まちづくり方針において、区内を10のエリア（日吉、綱島、大曾根・大倉山、樽町・師岡、菊名、篠原、城郷、新羽、新吉田・新吉田あすなろ、高田）に分けており、新横浜駅はそのうちの菊名と篠原に含まれるが、別途「新横浜駅周辺」の項を設けている。そのことから、新横浜駅周辺は港北区にとって特別な地区であり、ひいては横浜市にとって重要な地域である、ということがわかる。



図 1-1：横浜市内における港北区位置<sup>4</sup>

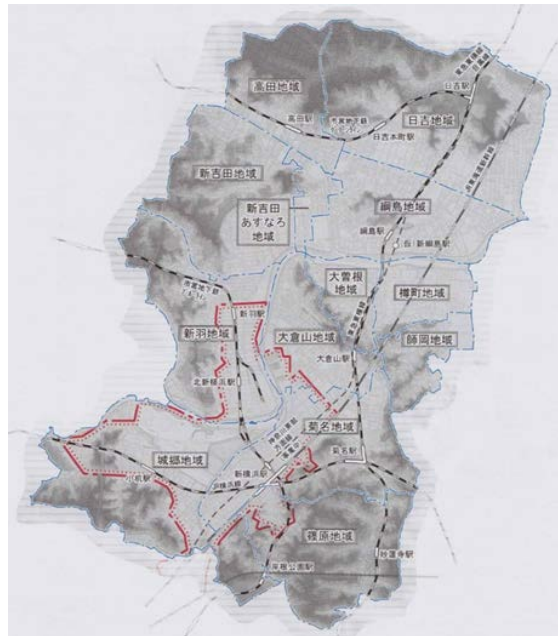


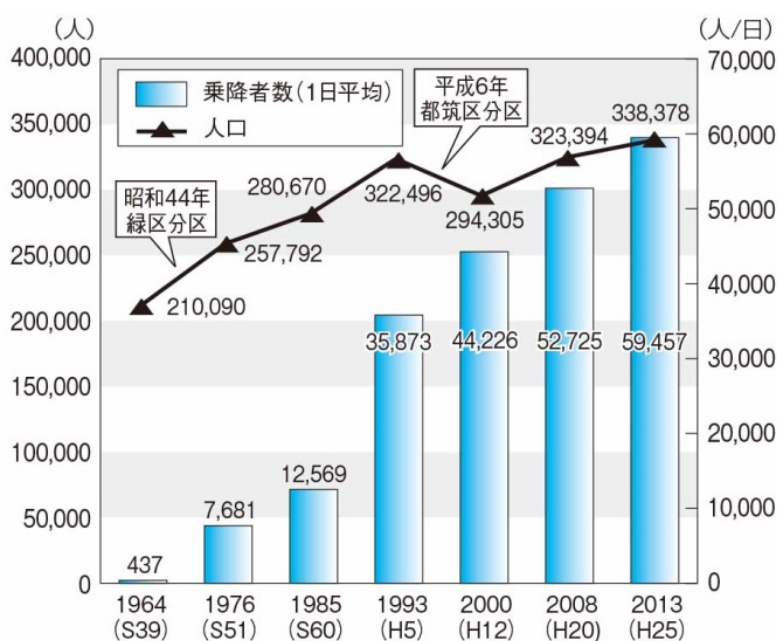
図 1-2：港北区のなかの新横浜位置<sup>5</sup>

<sup>2</sup> 港北区HP <http://www.city.yokohama.lg.jp/kohoku/mokuji/shokai.html>

<sup>3</sup> 横浜市統計ポータルサイト <http://www.city.yokohama.lg.jp/ex/stat/>

<sup>4</sup> 横浜市港北区役所総務課、2015、pp.7





グラフ 1-1：港北区の人口と新横浜駅の乗降者数の推移<sup>6</sup>

## 1-2 都市計画等

新横浜地区は、横浜市によって「横浜の第二都心」とされている。

横浜市の総合計画において、新横浜地区がクローズアップされたのは、1989年11月に策定された『よこはま21世紀プラン』からである。この中で、横浜を首都圏の核都市として主体性を発揮させるための事業計画として、みなとみらい21事業の推進や既存都心部の強化と並び、新横浜第二都心の整備が掲げられた。この時点での新横浜地区の整備について、関連資料では北部地区の整備を「第二都心にふさわしい業務・商業機能をはじめ、文化、スポーツ、アミューズメント等の魅力ある施設の立地を誘導し、先進的で感性豊かな都市空間を形成していきます。」とし、南部地区の整備は「業務・商業機能の集積および良好な住宅地を整備するため、土地区画整理事業を推進します。」<sup>7</sup>としている。それに伴い、北部地区では『新横浜北部地区街づくり指導方針』が示されている。

その後、1994年12月策定の『ゆめはま2010プラン』では、新横浜都心と臨海部都心をツインコアとして位置付け、この二つの都心と五つの副都心（上大岡・戸塚・二俣川鶴ヶ峰・港北ニュータウン・鶴見）を交通ネットワークで結び、職住近接・他心型の都市構造づくりを目指す、とされた。

それを受けて1999年に示された『新横浜都心整備基本構想』では、新横浜都心を城郷地区・羽沢地区・新羽地区・新横浜地区の四つに分け、それぞれの都市基盤と環境整備の計画が明らかにされた。四地区のなかの中心に位置する新横浜地区の計画概要は以下の通りである<sup>8</sup>。

- ・ 交通利便性を活かしたオフィス集積促進

<sup>5</sup> 横浜市都市整備局、横浜市港北区区政推進課、2015、pp.47

<sup>6</sup> 横浜市港北区役所総務課、2015、pp.18

<sup>7</sup> 横浜市都市計画局開発部再開発課、1999

<sup>8</sup> 横浜市都市計画局都市企画部企画調査課、1999

- ・都心居住の適切な誘導
- ・商業施設・交流施設の集積促進
- ・歩行者ネットワークの環境整備
- ・幹線道路の整備・改良
- ・新横浜駅及び駅周辺地区の整備
- ・新横浜駅南部地区土地区画整理事業の推進

以降、これらをベースとして開発が進められていく。

また、『ゆめはま 2010 プラン』と前後して国から承認された『横浜業務核都市基本構想』においては、業務施設集積地のひとつとして「新横浜駅の交通拠点性等を背景に、横浜市の都心として、業務管理機能等の一層の集積を図る。」<sup>9</sup>とされた。

次に、区レベルでの計画について見ていく。

2000年の『港北区まちづくり方針』によると、新横浜地区は「都心としての機能と景観の整ったまち」とされている。ここでは目標が四つ掲げられており、その中のひとつが「一体性のあるまち」である。北部地区内の整備に加え、南部地区について、「商業、業務、住宅等、多様な機能をバランスよく整備するとともに、都市計画道路新横浜南口線、新横浜篠原線を整備するため、地権者と協議をしながら新横浜駅南部地区土地区画整理事業を推進します。」<sup>10</sup>とあり、南北を貫く道路整備を企画している。

そして14年後、2014年の『横浜市都市計画マスタープラン・港北区プラン』では、「新横浜北部地区は商業・業務機能、文化施設、更に住宅等の多様な都市機能が集積し、新横浜都心にふさわしい土地利用が進展した市街地が展開しています。(中略)新横浜駅南部地区は、都市基盤整備や駅周辺の回遊性などの課題があります。このため、新横浜南口線、新横浜篠原線の計画の見直し、新横浜南北のバランスのとれた土地利用を図っていきます。」<sup>11</sup>とされている。北部地区の発展はほぼ順調である一方、南部地区に関しては計画通りのまちづくりが進んでいないことがわかる。

以上を踏まえ、北部地区、南部地区それぞれの現状を見ていく。

### 1-3 北部地区

新横浜一丁目、新横浜二丁目、新横浜三丁目の全部と篠原町、岸根町の一部の約 80.5ha を指す(図 1-3 の駅北側ピンク色の範囲)。このうち篠原町と岸根町の部分は新横浜駅の敷地や線路であるため、実質は新横浜一丁目～三丁目のみであるといえる。主な用途地域は商業地域であり、オフィスビル、商業施設、共同住宅が集積している。地形は平坦であり、北側には一級河川鶴見川とその支流である鳥山川が流れている。

<sup>9</sup> 横浜市HP 横浜業務核都市基本構想の概要 <http://www.city.yokohama.lg.jp/seisaku/daitoshi/kouiki/gyomukaku/>

<sup>10</sup> 横浜市都市整備局、横浜市港北区区政推進課、2015、pp.34

<sup>11</sup> 横浜市都市整備局、横浜市港北区区政推進課、2015、pp.68

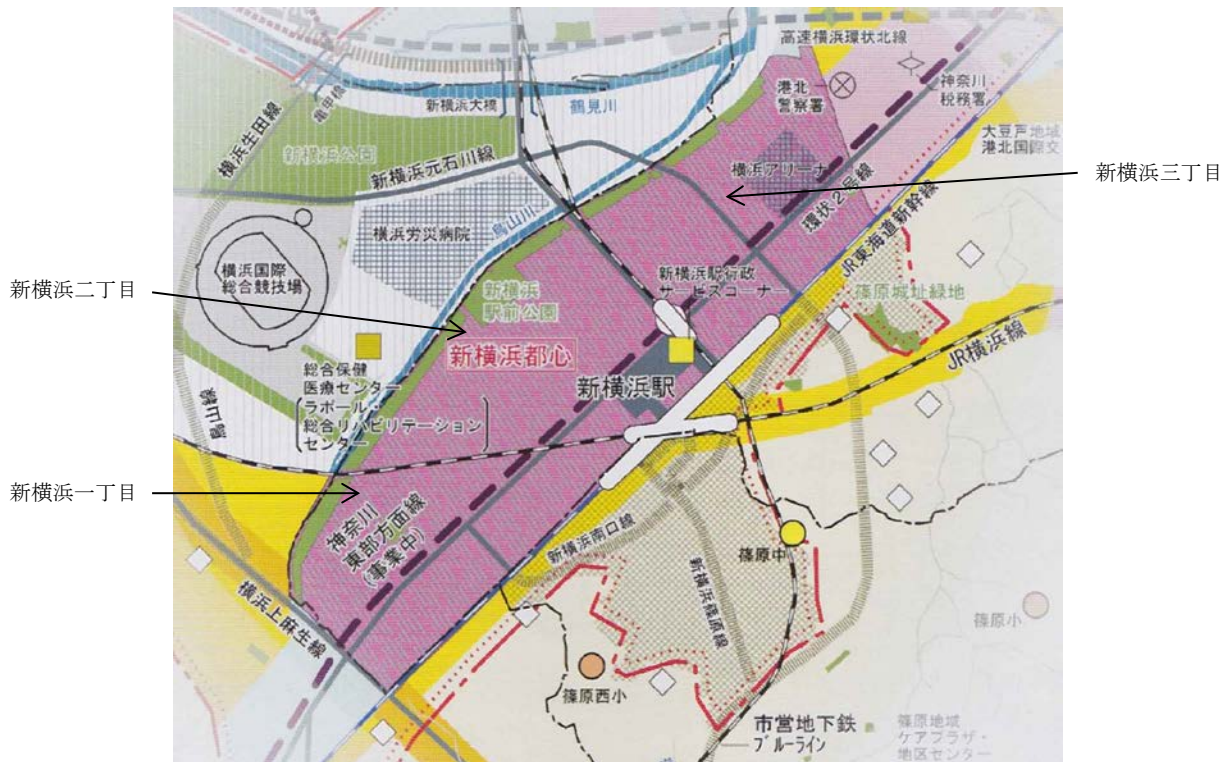


図 1-3：新横浜地区全体図<sup>12</sup>

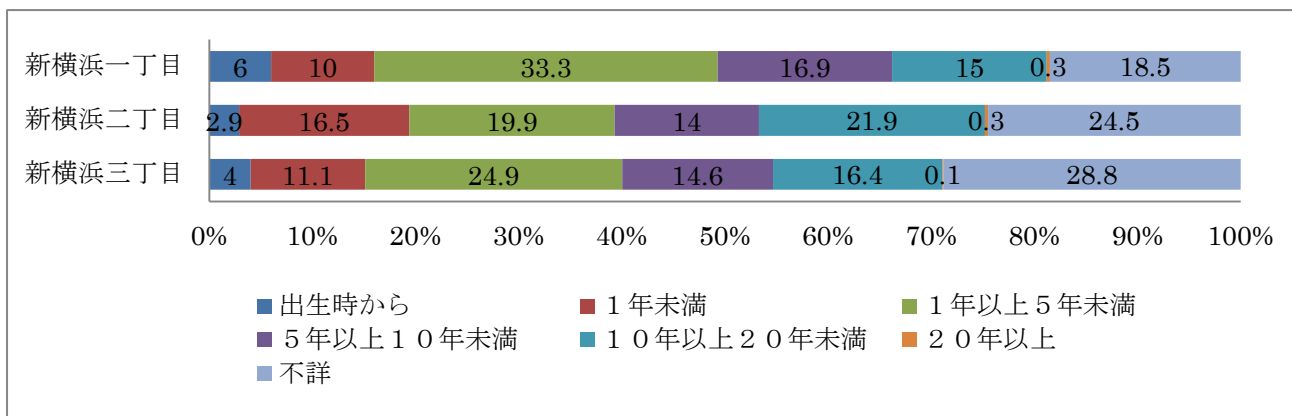
以下では、居住・業務・商業等の三つの項目に分けてデータを提示する。

### (1) 居住

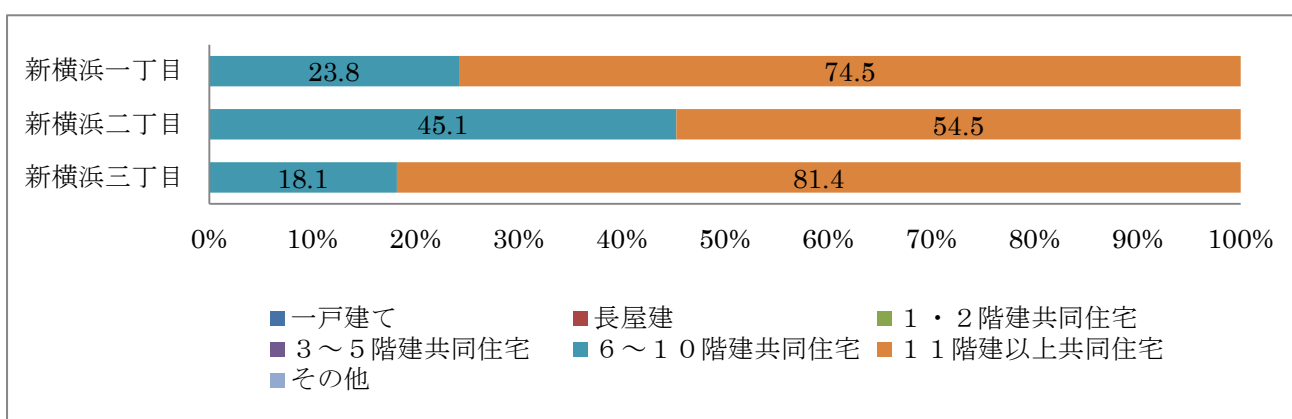
世帯数は約 6200 世帯、人口は約 10600 人（2014 年 9 月 30 日時点）<sup>13</sup>である。下記グラフから、高層マンションに移住してきた、比較的居住歴の浅い住民が多くを占めることがわかる。町別に人口の内訳を見ていくと、新横浜一丁目（人口密度 26188.5 人/㎥）、二丁目（人口密度 6051.4 人/㎥）、三丁目（人口密度 8666.7 人/㎥）で、新横浜一丁目（人口密度 26188.5 人/㎥）が群を抜いて人口密集地となっていることがわかる。これには地理的要因が考えられる。北部地区の地図を見ると、新横浜一丁目と、新横浜二丁目・三丁目（人口密度 8666.7 人/㎥）が JR 横浜線の線路によって分断されていることがわかる。この線路の存在により、二丁目から一丁目へ移動する際は大きく迂回しなければならない。また、一丁目は駅から最も遠くに位置し、二丁目・三丁目と比べアクセスが良くないため、業務ビルが少ない。言い換えると、閑静であるため、より多くのマンションが建てられることとなったのであろう。また、社宅やマンスリーマンションの割合が比較的高い。長く定住するというよりも、東京方面にも横浜中心部にもアクセスしやすい交通至便性故の仮住まいの場、という性格が強いと考えられる。また、新築マンションの平均坪単価について、横浜市内の他地区（横浜駅、関内駅、桜木町駅、日吉駅）と比較してみると（表：1-1）、横浜臨海都心には及ばぬものの、東京方面に近い日吉駅より若干高いことがわかる。

<sup>12</sup> 横浜市都市整備局、横浜市港北区区政推進課、2015、pp.69 筆者加筆

<sup>13</sup> 横浜市港北区役所総務課編、2015、pp.14



グラフ 1-2：新横浜一丁目～三丁目の居住歴別人口<sup>14</sup>



グラフ 1-3：新横浜一丁目～三丁目の住宅の建て方別世帯<sup>15</sup>

新横浜北口	横浜駅	関内駅	桜木町駅	日吉駅
202	221.9	241.6	271.6	192.3

表 1-1：新築マンション平均坪単価 単位：万円<sup>16</sup>

<sup>14</sup> 横浜市港北区地域振興課地域力推進担当編、2013 より作成

<sup>15</sup> 同上

<sup>16</sup> マンションエンジン <http://www.manen.jp/market/details/14/2177/2177040/1/> より作成





写真 1-1: 新横浜一丁目と二丁目の間を走る横浜線



写真 1-2: 新横浜一丁目のマンションとホテル

## (2) 業務

新幹線をはじめとする交通面の利便性と、東京都内や横浜市中心部との対比による割安感から、東海地方以西を拠点とする企業を中心に賃貸需要のあるオフィス街である。中規模ビルを中心に、主に新横浜二丁目・三丁目を集積している。マンションと同様に、賃料水準を横浜市内の他の業務地区（横浜駅西口・きた西口地区、関内地区、みなとみらい21中央地区）と比較してみると（表: 1-2）、坪単価は新横浜地区が最も低いことがわかる。さらに東京都心部と比較すると、二分の一から三分の一の賃料水準である。

ただ、本社機能を持つ上場企業は 18 に留まり、多くは神奈川方面の出先機関の事務所としての位置づけで、撤退が容易になされてしまうという弱みもある。実際、新横浜町内会の企業会員は、1999 年は 470 であったのに対し、2013 年には 335 に減少している。

	新横浜北口	横浜駅西口・きた西口	関内	みなとみらい21
高スペックのビル <small>(駅前・幹線道路沿い・大規模・築浅等)</small>	8000~13000	24000~27000	9000~13000	16000~20000
その他のビル	6000~10000	8000~20000	7000~11000	12000~15000

表 1-2: 賃料水準 (月額坪単価・共益費込) 単位: 円/坪<sup>17</sup>

しかし、特筆すべきは、日本のシリコンバレーと称されるほどの IT 企業の多さである。北部地区には 300 社超の IT 関連企業が集中している。その理由は三つある。ひとつは割安な賃料。もうひとつは新幹線を利用しやすく、羽田空港行のバスも多い交通利便性。そしてもうひとつが IT 関連メーカーの工場が沿線に多い JR 南武線に近い、という位置である。そうしたことから自然発生的に集積が始まり、現在はイノテック、図研、富士通関連企業、リコー、ローム等日本を代表する半導体開発会社や IT 関連商社が事務所を構えている。また、多くのベンチャー企業や、半導体理工学研究センター (STARC) のような機関も立地している。立地・交通・賃料価格等の条件が噛み合った結果、特色ある業務集積が

<sup>17</sup> 横浜市地価水準・賃料・利回り動向レポート (2015 年 4 月 1 日時点) より作成

進んだといえるであろう。これを受け、2003年からは「新横浜ITクラスター交流会」という民間主体の情報交換会が定期的に開催され、企業間の共同開発や産学連携に活用されている<sup>18</sup>。また、情報系の専門学校等も多く、横浜市も「横浜市IT産業戦略」や「国際ITビジネス交流特区」の指定等でIT企業集積を後押ししている（注1）。

（注1）

新横浜ITクラスター交流会は2013年に発展的に解消され、以後「横浜ITクラスター交流会」として年4回の交流会が民間有志主体で行われている。また、新横浜ITクラスター交流会発足の同年に指定された「国際ITビジネス交流特区」では、国内外からのIT関連企業の誘致や、起業支援による更なるIT企業集積と集積企業の連携を図るとともに、外国人技術者の積極的な受け入れを進めることを定めている。新横浜におけるIT企業集積は、民間主体による戦略（横浜ITクラスター）と行政主体による戦略（国際ITビジネス交流特区）という両輪によって発展しているといえる。

（税所哲郎「新横浜のITサービル分野における産業クラスター戦略」）



写真 1-3：新横浜二丁目・三丁目のビル群



写真 1-4：リコーが入るビル

### (3) 商業等

北部地区には多くの商業施設や文化施設、宿泊施設がある。以下、主な施設のなかから、本論文に関連するものを紹介する。

まず、横浜アリーナ。1989年4月に開業した多目的イベントホールで、最大収容人数は17000人。中央アリーナの面積は8000㎡あり、日本武道館の三倍以上の広さがある。コンサート、スポーツイベントから各種式典まで、あらゆる用途に使用。日本最大といわれる横浜市の成人式も毎年ここで行われる。

新横浜プリンスホテル。1992年3月に開業したこのホテルは、42階建ての円柱型のタワーが特徴的で、

<sup>18</sup> 横浜ITクラスター交流会HP <http://www.shin-yokohama.jp/>

新横浜のシンボルのひとつともなっている。商業施設プリンスペペを併設。

新横浜ラーメン博物館。1994年3月に開業したフードテーマパークであり、コンセプトは「全国各地のラーメンを飛行機に乗らずに食べに行ける」。この形態の施設が普及していくきっかけの一つとなったといわれている。日清チキンラーメンが発売開始された1958年当時の街並みを再現した内装で有名。

そして、北部地区には含まれないものの、鳥山川を挟んだ対岸に位置する横浜国際総合競技場。1998年に開業した国内最大72,327席の観客収容能力を誇る屋外多目的競技場である。2002 FIFA ワールドカップ本大会会場であり、大会の決勝戦が行われたことで知名度を上げた。ここに本拠地を置くJリーグチーム、横浜F・マリノスの親会社（日産自動車）がネーミングライツを取得し、2005年からは日産スタジアムという名称になっている。



写真 1-5：横浜アリーナ



写真 1-6：新横浜プリンスホテル



写真 1-7：新横浜ラーメン博物館



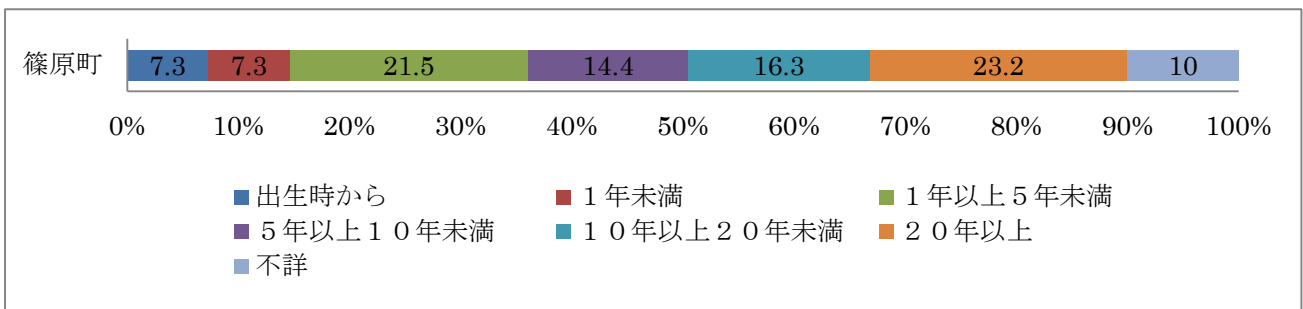
写真 1-8：日産スタジアム



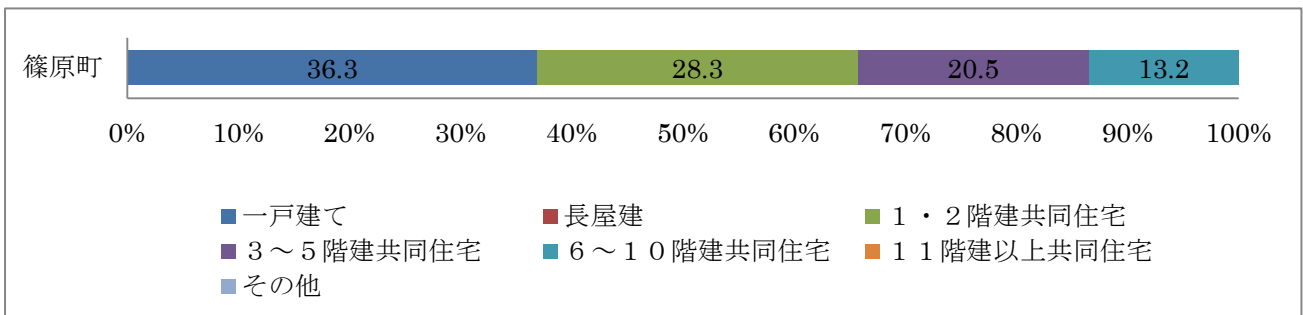
#### 1-4 南部地区

土地区画整理事業計画が廃止された篠原町と大豆戸町の一部、約37haを指す(図1-3の駅南側点線内)。主な用途地域は第1種低層住居専用地域であり、低層住宅が集積している。公共下水道や都市ガスが未整備である場所が多く、ビルも駅周辺に数棟あるのみである。また、道路も狭く、一方通行の箇所も多いため、渋滞が頻発する。地形は主に丘陵地である。

世帯数は約5324世帯、人口は約11299人(2014年9月30日時点)<sup>19</sup>である。下記グラフから、一戸建てや低層のアパート・マンションに暮らす住民が多く、比較的長期間にわたって当該地に住み続けていることがわかる。一方で、近年宅地造成が進み、新住民も一定数移住してきている。



グラフ 1-4：篠原町の居住歴別人口<sup>20</sup>



グラフ 1-5：篠原町の住宅の建て方別世帯<sup>21</sup>

<sup>19</sup> 横浜市港北区役所総務課、2015、pp.14

<sup>20</sup> 横浜市港北区地域振興課地域力推進担当編、2013 より作成

<sup>21</sup> 同上



写真 1-9：新横浜駅篠原口前



写真 1-10：新横浜駅篠原口広場



写真 1-11：狭隘路



写真 1-12：狭隘路



写真 1-13：南部地区から北部地区を望む



写真 1-14：新横浜ビルディング（新横浜地区最古のビル）



## 2章 新横浜地区発展の軌跡

本章では、新横浜北部地区が半世紀をかけていかにして都市化していったのかを時系列に見ていく。北部地区発展においては、いくつかの転換期があったと考えられる。ここでは時代を大きく四つに分けて論述し、その転換期を探る。

### 2-1 新横浜駅開業以前

東海道新幹線新横浜駅ができる前、北部地区もその大部分が篠原町という地名で、田園地帯であった。しかし、北を流れる鶴見川が鋭角に曲がる地点であり、標高差もほとんどないため、水害が多発していた。そのため、稲作に向かない場所も多く、耕地整理がなされず芦原と化している一角もあった。蛇が多く出没したために「蛇袋」と呼ばれる地でもあった。また、民営の鴨場（人工池に鴨を集め、手綱で捕獲する猟を行う場所）や、食用蛙を養殖する「養蛙場」もあった。当時は鶴見川周縁部を中心に、毎年の洪水で水が退かないために見捨てられ、所有者が転売を繰り返すような不毛な土地もあったようである。

新横浜駅が所在する場所は、当時「勝負田」と呼ばれていた。由来については諸説あるが、そのひとつに、実際に合戦があったことの名残、というものがある。新横浜駅南側に現在も遺構が残る篠原城と小机城の間で15世紀に起こった戦いがそれにあたるとされる。

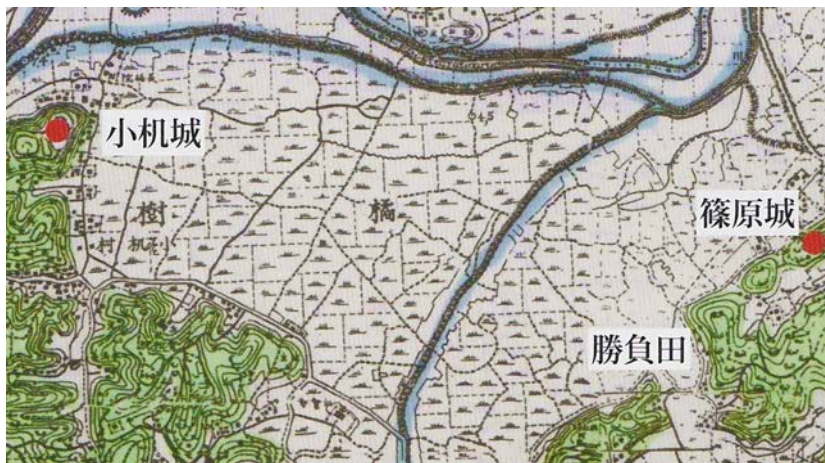


図 2-1：篠原城と小机城の位置（地形図）<sup>22</sup>

ちなみに、篠原城の築城時期は定かでないものの、後北条氏が小机城を治めていた頃に、東方の防備のため改築された城だといわれ、金子氏が城代に置かれていた。北条氏が滅びてからも金子一族は農民としてこの地に残ったとされる。現在でも城址周辺に金子姓の住民が多いのはこれに由来する。つまり、新横浜駅が開業するまで、この地には何世代にもわたって土地を受け継いできた農家が多かったのである。そうした農家の多くは丘陵地（現在の南部地区一帯）に住み、平地である田園地帯の土地を所有していた。新横浜駅開業当時の写真を見ると、丘陵地にのみ家が建ち、平地は全て農地であった様子がわかる（写真 2-1、2-2）。

そうした土地ではあったが、鉄道とは縁があった。1908年には横浜鉄道（現・JR横浜線）が開通し、

<sup>22</sup> 新横浜駅開業50周年記念事業委員会、2015、pp.33

平地と丘陵地の境を蒸気機関車が一日数本走っていた（1941年に全線電化したが、1969年まで蒸気機関車も運行していた）。駅はなかったものの、この横浜線の存在により、既存の線路と交差する場所に新横浜駅が設置されることとなる。

東海道新幹線建設において大都市横浜に駅を設置することは必然であったが、横浜市の中心地にある横浜駅では新規に大きな駅をつくるのが困難であった。紆余曲折の末、横浜線が走る広い土地があり、横浜市内だけでなく東京南部からも近い篠原町に白羽の矢が立つ。交差する横浜線は、水害を避けるために地盤を高くして運行していたため、新幹線の高架をつくるにあたり、盤下げ（路盤面下を掘削し、切り下げる工事）が行なわれた。この盤下げにより、周辺の水路が断絶したり井戸が枯れたりして、水田を畑に転用せざるを得なくなる影響も生じた。単線であった横浜線も、盤下げを契機に複線化が進んでいく。



写真 2-1：新横浜駅鳥瞰<sup>23</sup>（1965年、右下が北）



写真 2-2：新横浜駅北側<sup>24</sup>（1966年）



写真 2-3：横浜線の盤下げ・複線化の結果

<sup>23</sup> 本田芳治氏撮影（岩田忠利、2000、pp.107）

<sup>24</sup> 同上 pp.109

## 2-2 駅開業と新横浜誕生

1964年10月、東海道新幹線開通に伴い新横浜駅が開業する。駅名の由来は、横浜市の新しい新幹線の駅、というのは勿論のこと、港町横浜に陸からの新たな流通経路を期待してのもの、であったそうである。開業当初は各駅停車の「こだま」しか停車せず、一日の想定乗降客数は約5400人であった。とはいえ、将来の「ひかり」停車を見据え、ホームは島式2面4線構造でつくられていた。駅開業当時、周囲は田園風景のままであったが、街としての発展が見込まれていたのである。

駅開業と前後して、北部地区土地区画整理事業が着工し、駅南側に接する場所に、この地域初のビルが完成している。翌年12月には、第三京浜道路（日本初、6車線の自動車専用道路）が全線開通し、北部地区の北側に港北インターチェンジが設置されることで、世田谷、横浜方面への自動車のアクセスも向上した。降って湧いた交通利便性の飛躍的向上により、学校や警察署、企業の研究所などがこの地に進出してくる。さらに1970年には駅前に新幹線と並行する環状2号線が開通し、その沿線にはレストランやホテルが開業した。

一方、街としての体裁を整えるにあたって、長年この地に水害をもたらしてきた鶴見川とその支流鳥山川の護岸整備は急務であった（駅開業後の1966年にも洪水で一帯が冠水している）。そこで、一般の堤防より強固な高規格堤防とし、その上の土手を新横浜駅前公園として整備した。

そして1975年11月、駅北部地区土地区画整理事業が完成した。それに伴い、篠原町、大豆戸町、岸根町、鳥山町、新羽町といった字名を廃止（図2-2）し、新横浜一丁目、新横浜二丁目、新横浜三丁目に再編した。新横浜という地名はこのとき誕生したのである（図2-3）。

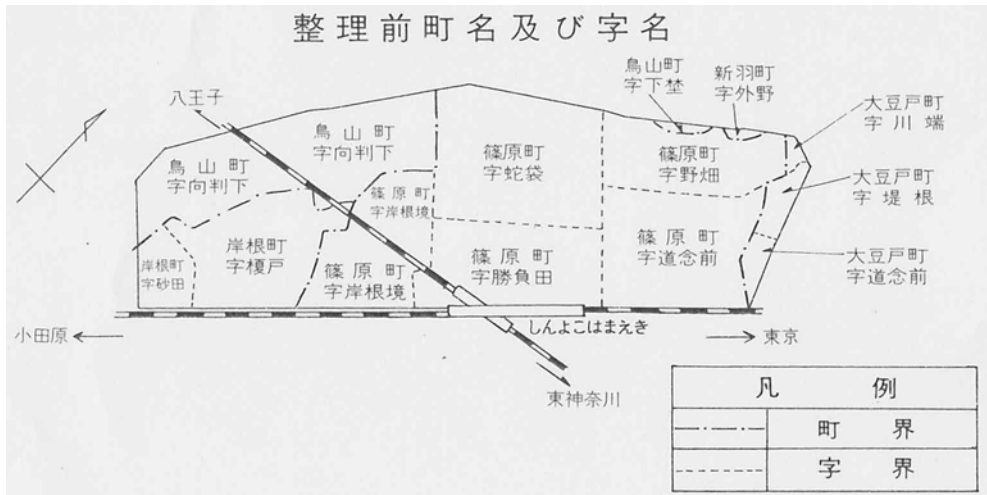


図 2-2：区画整理前の町名及び字名 <sup>25</sup>

<sup>25</sup> 横浜市都市開発局開発事業部清算課、1975







写真 2-4：環状 2 号線



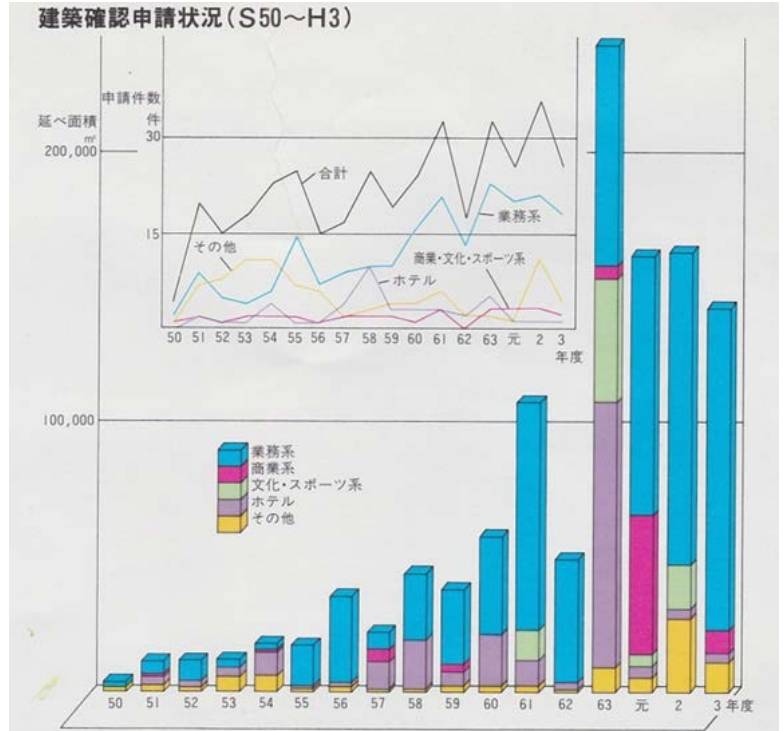
写真 2-5：新横浜一丁目のホテル

### 2-3 地下鉄開通と多彩な街への脱皮

開発が進まない状況が好転するのは 1985 年頃から。きっかけは、この年 3 月の横浜市営地下鉄 3 号線（横浜 - 新横浜間）開通であった（注 2）。同時に新幹線「ひかり」の大幅な増停車（一日 51 本）もなされ、新横浜駅の利便性が格段に向上したのである。また、バブル景気も後押しし、業務ビルやホテルの建設が急速に進む。建築確認申請の推移を見てみると（グラフ 2-1）、1985 年前後から急激に建物が増えていったことがわかる。例えば 1988 年のホテルの建築確認の増加は、新横浜が交通拠点性を増したことを如実に表しているといえる。また、1985 年には新横浜町内会も発足している。

そして 1989 年、横浜市市政 100 年の記念事業の一環として、横浜アリーナが開業する。当時、東洋最大級のイベントホールと謳われ、オフィスとホテルの街であった新横浜に商業面での需要をもたらした。グラフに見える 1989 年の商業施設の建築確認の増加は、この横浜アリーナ開業の影響によるものであろう。





グラフ 2-1：新横浜北部地区建築確認申請状況（1975～1991 年）<sup>27</sup>

1991 年には有志による誘致活動が功を奏し、郵便局も設置された。同年 10 月には地域活性化のためのお祭りイベント、「新横浜パフォーマンス」第一回が開催されている。また、1996 年には駅周辺の三つの大通りに、それぞれ「セントラルアベニュー」「レンガ通り」「アリーナ通り」という愛称がつけられている。無機質なビジネス街と言われ続けてきた新横浜地区に愛着を持ってもらう工夫のひとつであった。



写真 2-6：セントラルアベニュー



写真 2-7：レンガ通り

<sup>27</sup> 横浜市都市計画局開発部再開発課、1999



写真 2-8：アリーナ通り

各種施設開業の話に戻ると、1992年には新横浜プリンスホテル、1994年には新横浜ラーメン博物館が開業している。双方とも地区を代表する施設であるが、新横浜プリンスホテルは大資本西武グループによってつくられ、新横浜ラーメン博物館は地元出身者がつくったという点で対照的である。多くの日本代表選手が練習することで知られる新横浜スケートセンターも1990年に開業している。また、80年代まで過剰といわれるほど集積していたラブホテル群も多くが廃業し、代わってビジネス客と観光客相手のホテルやカラオケ等の娯楽施設、飲食店が増加した。

一方、北部地区の北側、鳥山川と鶴見川の間では、1984年頃から建設省主導による「鶴見川多目的遊水池整備事業」が進んでいた。1989年、横浜市と建設省が協定を結び、遊水池機能を備えつつ都市機能も整備することが合意される。鳥山川の対岸は医療地区に定められ、1987年には横浜市総合リハビリテーションセンターが完成、横浜市北東部の中核病院としての新横浜労災病院も着工する。同年には新横浜地区が「インテリジェント・シティ」に指定され、1989年の『よこはま21世紀プラン』での「横浜の第二都心」指定に繋がってゆく。

1993年には医療地区の北側に「横浜総合運動公園（現・新横浜公園）整備事業」が都市計画決定される。その中核施設として計画されたのが、横浜国際総合競技場である。これはスタジアム自体に遊水池機能を備え、鶴見川の増水時には上流側の越水堤から水が流れ込む設計となっている。1998年の神奈川国体メイン会場として、また、FIFAワールドカップ日韓大会、幻に終わった横浜オリンピックの会場としても想定し、計画決定の翌年に着工、1998年にはこけら落としが行なわれた。

こうして、新横浜地区はオフィス街としてだけでなく、商業・文化・スポーツの街としての性格も強め、ソフト面でのまちづくりの動きも活発になっていった。

(注2)

この時期、市営地下鉄の工事による地盤の沈下が問題となり、住民運動も展開された。1980年の地下鉄工事着工以降、南部地区を中心として地盤沈下が進行。1982年には一年間で約30cmの沈下が確認されている。新横浜プリンスホテルが傾いているという噂も流れ、現在でも「新横浜のピサの斜塔」と呼ばれることがある。

1991年時点で約560軒にもものぼる復旧工事が行なわれ、現在は沈静化しているもよう。(高速横浜環状道路に反対する北部住民連絡協議会準備会、1992)

## 2-4 人口増加と都市としての成熟

オフィス街としての発展、各種施設の開業で来街者は急増した。しかし、住宅は敷地に対して100%の容積しか認められない規制があり、北部地区に“住む”人は皆無に等しかった。北部地区周辺部には住宅地が広がっていたため、オフィス需要が高いうちは住宅をつくるメリットが乏しかったこともある。

その状況が変化したのは、バブル崩壊で地価が下落していた1995年頃。オフィス需要の減衰から、規制が緩和され、住宅の建設が認められるようになったのである。以後、マンション建設ラッシュにより、爆発的に人口が増加していく(グラフ2-2)。新横浜地区は既にオフィス街として確立していたために、企業の社宅やマンスリーマンションなどの需要が高かった。また、東京都内や横浜臨海都心に居を構えるほどの余裕はないものの、新横浜地区の交通利便性に惹かれて住居を購入する比較的若い世代の転入が相次いだ。

北部地区に、働く街・遊ぶ街に加え、暮らす街という側面が加わったといえる。



グラフ 2-2: 新横浜北部地区の人口推移 (1976～2012年) <sup>28</sup>

そして2002年、横浜国際総合競技場がFIFAワールドカップ日韓大会の会場となったことに併せ、新横浜駅前の歩道橋設置や標識の付け替えなど、多くの来街者を迎える整備が進んだ。ワールドカップの会場(日本代表が初勝利をあげた試合や決勝戦等、計4試合が行われた)となったことにより、新横浜の知名度は全国区のものとなった。また、同競技場はJリーグチーム横浜F・マリノスのホームスタジ

<sup>28</sup> 新横浜駅開業50周年記念事業委員会、2015、pp.51



アムとしても使われ、ワールドカップと併せ、サッカーの聖地として街を盛り上げる一要素となっている。

2008年には新横浜駅に東海道新幹線の全列車が停車するダイヤ改正が行われ、同時に、店舗・ホテル・オフィスが入る駅ビルが開業した。また、駅と街区を分断していた環状2号線道路の上に大規模なペDESTリアンデッキを設け、来街者の便を良くする工夫もなされた。

そして、2012年に北部地区内人口が1万人を超え、2014年には東海道新幹線開業50周年を迎えた。2016年以降は、横浜環状北線道路の開通、相鉄・東急線直通に伴う新駅設置が計画され、利便性を増して更なる街の成熟が期待されている。



写真 2-9：駅前にあるW杯モニュメント



写真 2-10：新横浜中央ビル（駅ビル）

以上、新横浜地区の歴史を振り返ってみると、大きく3つの転換点があったということがわかる。

1つめは何とんでも「東海道新幹線新横浜駅の開業」である。これによって、田園地帯から一転、横浜市の陸の玄関口となり、都市計画により業務地区として発展するよう義務付けられた。

2つめは「市営地下鉄の開通」である。新幹線の増停車も併せ、交通利便性が飛躍的に向上したことで、急速な都市化が進んだ。また、横浜国際総合競技場建設に見られるように、自然との共生と地区活性化の両立が目指された。商業施設や文化施設、医療施設の集積が進み、多彩な機能を持つ街へと変貌していった。

3つめは「住宅規制の緩和」である。人口が急増したことで街の整備もさらに進み、ワールドカップでの知名度向上、交通利便性の更なる向上も併せて、都市計画で設定された、横浜の第二都心としてふさわしい都市へと成熟しつつあるといえよう。

### 3章 発展の裏にある土地問題

本章では、前章で示した新横浜地区発展の歴史の背後で生じていた、土地をめぐる問題を紹介していく。新幹線駅用地に関する土地取引の疑惑から始まり、北部地区の開発、そして南部地区の土地区画整理をめぐる係争の歴史を、地元地権者の反対運動を中心に追う。

#### 3-1 日本開発事件

新幹線敷設が決まり、水面下で計画が進められる中、横浜市唯一の新幹線駅用地として国鉄が目を付けたのが現在の新横浜地区であった。国鉄は1958年に周辺地域のボーリング調査を行い、翌1959年4月頃に駅の建設位置を決定、1961年8月に運輸省が駅位置を公表した。ところが、公表された駅用地約8000坪の土地は、日本開発株式会社という大阪の不動産会社によって大部分が所有されていた。この事実は国会でも追及され、疑獄事件「日本開発事件」として知られるようになる。以下、伝聞と新聞・国会の議事録・関連書物を参考にして、新横浜地区における土地問題の端緒となったこの事件の内幕を明らかにしていきたい。

疑惑は1959年頃、不動産ブローカーA氏（日本開発株式会社社長）が篠原町周辺の地権者からその所有地を買い占めていったことに端を発する。自動車工場用地や競走馬のトレーニング用地といった名目で、坪7000～10000円の値段で土地を購入していったのである。当時、それらの土地は水害の多い農地として、坪2000～3000円という廉価で取引されるのが相場であったため、この価格は破格といえる。また、地元の神社に多額の奉納をする等、地権者の信頼を得るための行動も功を奏し、多くの地権者から土地を譲ってもらうことに成功、A氏は合計約6～8万坪（諸説あり）の土地を入手する。そして1961年に東海道新幹線駅の位置が公表されると、駅用地を坪単価約30000円で国鉄に売却した。通常、国鉄が土地の買収をする際の流れは、土地の所有者や市町村関係者で構成される対策委員会に対して説明会を開き、対策委員会が提示した価格をもとに折衝し契約を結ぶ、というものであった。新横浜駅の場合もその例にもれなかったが、A氏の介在によって、なし崩し的に土地が売られていくことになる。

当時の地元の人たちは、ここを東海道の新幹線が通るということは、全然夢にも思っていない、こんな畠の真中に横浜駅が作られるということは夢にも思わなかった。で、国鉄側が最終的に測量を開始したのは、この土地がすっかり売られてしまってからであった。問題のA氏、社長なる人は測量が始まってからでも、その地点の周辺を確実に買い足していった。地主の中には、国鉄が買い上げに来て、きっと国鉄なんだから、公共性があるのだから買い上げに来て、きっと市価よりは割り安で交渉してくるだろうということで、A氏のほうに、（中略）みずから進んで売っていったという事実がある。

（1962年10月29日 参議院決算委員会 大森創造氏の発言 筆者加筆）<sup>29</sup>

横浜につきましては用地買収にかかりましたときに地元の方々が一団となりまして、いわゆる設計表示と申しておりますが、今度はどこにどういう橋ができる、どこにどういう高架線ができる、自分の家の前の道はどういうふうに変わっていくんだということをしっかりきめていただきません

<sup>29</sup> 第041回国会 決算委員会 第5号 <http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/sangiin/041/0106/04110290106005a.html>

ことには買収に応じません、こういうようなお話が——これは各所であることですが、出てきたのでございますが、たまたまその会社（注・日本開発）の買いました土地につきましては、持ち主からの申し出によりまして、自分は土地の者でないから、土地の方々があとまで買収に応じなくとも、私のところは先に売るから買え、こういうようなお話があったわけでございます。

（1963年2月7日 衆議院決算委員会 大石重成氏の発言 筆者加筆）<sup>30</sup>

日本開発株式会社の資本金は数百万円。会社といっても小さなオフィスを持つだけで、広大な土地を買収する資金力はなく、多額の融資を受けるほどの信用力もなかったといえる。しかし、実際に土地買収は行われている。このときの資金の流れは明確ではないが、某銀行や「東京ゴム」という会社が融資したといわれている。東京ゴムは、コクド・西武鉄道を中核とする企業グループのひとつ（以下、西武）であった。

朝日新聞は1992年、「新横浜駅周辺の最大地主は西武グループ 30年前、買い占めがあった」と題して特集を組んでいる。この中でA氏に対するインタビューが行なわれている。

——新横浜の土地買収の真相は。

「私が先代の西武鉄道会長、堤康次郎氏に話を持ち込んだ」

——だれから情報を得たのですか。

「だれからでもない。私は戦前、国鉄の前身の鉄道省大阪鉄道局にいて、新幹線の原型となった『弾丸列車計画』に携わった。新幹線のルートや駅は弾丸列車と同じと確信していた」

——なぜ西武に話をしたのですか。

「計画公表後では、地価はつり上がり、住民の反対も起きて国のためにならない。大資本に先行買収させようと思った。西武が6億円を用意し、約6万坪を買った。商売がたきに知れないよう、西武の名は表に出さなかった。（以下、略）」

（朝日新聞 1992年3月7日夕刊）

A氏は元鉄道省職員という経歴から新幹線駅の位置を知り得る立場におり、西武側に土地買収を持ちかけた、としている。スムーズに土地買収が進んだ背景に、A氏が元鉄道省職員であったという事実が関連している。事件の裏には当時国鉄の課長であったB氏という人物も関わっていたという。

（昭和）三十六年の九月に、横浜駅の周辺を買収する際、このときは日本開発会社を買収した。そのときにB課長が、あの用地の買収はすでに話がついている、こう言って、用地課員の買収折衝を押えた（中略）これは明らかにA氏という社長と意思を通じてやったのであろう（中略）国鉄の課長が、この汚職を、二十数億円の不当利益を、これをみずから助けておるといふ事実、そうしてその後彼は、その犯罪をくらす意味でしょう、国鉄をやめまして、現在は鉄道建設興業株式会社というものに勤めて営業部の次長をやっておる。

（1962年11月1日 衆議院運輸委員会 赤松勇氏の発言 筆者加筆）<sup>31</sup>

<sup>30</sup> 第043回国会 決算委員会 第2号 <http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/syugiin/043/0106/04302070106002a.html>

<sup>31</sup> 第041回国会 運輸委員会 第10号 <http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/syugiin/041/0016/04111010016010a.html>

このように、日本開発事件における国会での追及は、背後に財界人や政治家の存在を匂わせる発言もあったものの、A氏や国鉄内部の人間の主謀によるものという文脈で進んでいる。しかし、A氏が買い占めた土地を後に入手する西武に関連する資料によると、事件の内実が見えてくる。

東海道新幹線建設にまつわる土地の件では、厄介な問題が発生した。私はこれにも大いに働いた。この問題は、堤（注・西武創業者 堤康次郎）が東海道新幹線が通るであろう主要な土地の情報を得て、土地買収を手掛けたことから始まった。堤は、新横浜駅建設予定地を測量が始められる以前に知り、その周辺の地所を何万坪も買い占めていた。しかも、西武の名を出せば直ちに察知されると思い、関係する不動産会社を使って農家から買収していたのである。（中略）

後日、新幹線の開設予定地が公表されると、農家の人々は地団駄踏んで悔しがった。そして怒った。農家の人々の大半は土地を売った金で既に家を新築したり車を買ったりして、かなり潤っていた。しかし農家としては、「新幹線が通り地価が高騰することが事前に分かっていたら、慌てて売らなかったのに・・・」とクレームを付けてきた。西武としては、農家の人達がお互いに連絡を取り合い、団結して登記の無効訴訟を起こしたり、騒ぎ出しでもしたら厄介だということで、西武の弁護士が鎮めにかかった。私はその先頭に立って問題解決に奔走した。

（中嶋忠三郎、2004、pp.166-167 筆者加筆）

以上は、西武の専属弁護士であり堤康次郎の側近として知られた中嶋氏の著作の一節である。この記述からは、西武が主導しA氏を使って土地を入手した、と読み取ることができる。また、地権者の反発を西武側が封じ込めていたことも明らかにされている。

また、朝日新聞のインタビューに答えていたA氏も、後年、以下の証言をしている。

数年前横浜プリンスホテル（注・新横浜プリンスホテルのことか）開業前、朝日新聞横浜支局の佐藤という記者が私宅に来られ横浜プリンスホテル（注・新横浜プリンスホテル）開業に至る横浜土地物語を書くので、協力して欲しいと云われましたが、全部私がやった事で国鉄等にも西武にも何の関係もない、勿論裏金で買った事等触れて居ません。（中略）故に、朝日の記事でも西武さんに都合の悪いことは一切報道されていません

（七尾和晃、2005、pp.128 筆者加筆）

ここでいう朝日の記事とは、前掲の1992年3月7日付のものと推察される。また、この本の著者は、大阪鉄道局の局長（A氏の元上司）であった、後の首相佐藤栄作がA氏をパイプ役として堤康次郎とつながっていたとし、日本開発事件の裏には堤と佐藤という大物政治家らの謀略があったとしている。

1962年、日本開発株式会社は背任容疑で警視庁の家宅捜索を受ける。しかし、A氏が国外に身を隠したことで捜査はうやむやなまま終わった。以上が日本開発事件のあらましである。

各資料において、細かい数字や人物名で食い違う点も多い。また、それぞれの著者の推察も含まれているため、どこまでが真実であるのかは判然としない。しかし、この日本開発事件による土地買い占めが新横浜地区に与えた影響は、良くも悪くも大きなものであったといえる。



### 3-2 北部地区土地区画整理事業

1964年、新横浜駅開業と前後して、横浜市による北部地区の土地区画整理事業が始まる。区画整理とは所有者に土地の一部を提供してもらい、街並みを整備する事業である。地権者の所有地は減るものの、地価が高まる。この事業が1975年に完成し、北部地区が都市化する基盤が整えられた。

しかし、日本開発事件を経ても土地を持ち続けていた地元地権者のなかには苦い思いをする人もいた。土地の値段が高騰したことによって支払う固定資産税の金額も跳ね上がり、土地を手放さざるをえなくなったのである。また、その時点で土地を売らなかったとしても、多くの土地が市道に供出され、換地先の土地も細長い形のものばかりで単独では使い勝手が悪かったために、結局は売りに出すほかなくなった。土地売却により莫大な利益を得て満足する不在地主がいる一方、代々農地を守ってきた一部の地元地権者にとっては、土地を手放すことは苦渋の決断だったであろう。

土地区画整理が終わり、蓋を開けてみると、元々の地権者が所有している土地の割合は減り、多くは横浜市や西武の所有となっていた。西武が土地を正式に手に入れたのはこの時期である。日本開発事件時は西武の名前を表に出さないため、ブローカーが購入した土地の多くは西武関連企業（前述の「東京ゴム」）の社員の名前で仮登記がなされていた。そして、区画整理に合わせて西武に所有権が移されたのである。西武は区画整理後の宅地46haのうち7.4ha（約16%）を所有していた。以降、北部地区の開発には西武の意向が大きく反映されることとなり、同地区は長く「西武の街」と揶揄されるようになる。北部地区での主な西武関連施設を羅列してみると、その数の多さに驚く。

#### 【参考：北部地区にある主な西武関連施設】

新横浜プリンスホテルインドアテニスコート（現在は閉鎖）／横浜アリーナ（西武・麒麟ビール・横浜市の第三セクター）／新横浜プリンスホテルスケートセンター／新横浜西武ビル／新横浜プリンスホテルボーリングセンター（現在は閉鎖）／新横浜プリンスホテル／新横浜プリンスペペ／新横浜スクエアビル／西武運輸横浜貨物センター

ただし、西武グループ再編に伴い、近年はその土地所有割合は減り、「西武の街」という性格は薄れているという。



写真 3-1：新横浜プリンスホテルスケートセンター



写真 3-2：新横浜スクエアビル

### 3-3 地権者団体の結成

市営地下鉄開業と「ひかり」増停車の影響で北部地区の都市化に目処が付いた 1986 年、横浜市は手付かずであった駅南側の開発に乗り出す。もともと 1960 年代後半から構想はあったという、南部地区土地区画整理事業原案が市の都市計画審議会を通過したのである。この原案は、対象地約 37ha の中に三本の幹線道路や広場、三か所の公園、商業施設建設と宅地の整備を盛り込んだもので、対象地の地権者は約 360 人、事業費は約 358 億円という計画であった。その実現のために、まずは下水道を含めた都市基盤整備を行いたいとしていた。北部地区と一体となって新横浜駅周辺地域全体の価値を向上させる目論見があったのである。

しかし、同年に行われた計画の住民説明会や法定縦覧では地権者からの反対意見が多く寄せられた。法律上、計画を推進するには地権者の過半数が賛成することが求められるが、賛同者は四割程度に留まり、残りの反対派と中立派（意見を表明しない層）が同数程度いた。西武のような広大な土地を所有する者も、一坪のみを所有する者も議決権は同じ一票であるという原則が仇となり、計画は暗礁に乗り上げ、市はその練り直しを迫られることとなる。これが現在まで続く南部地区開発停滞の端緒となった。

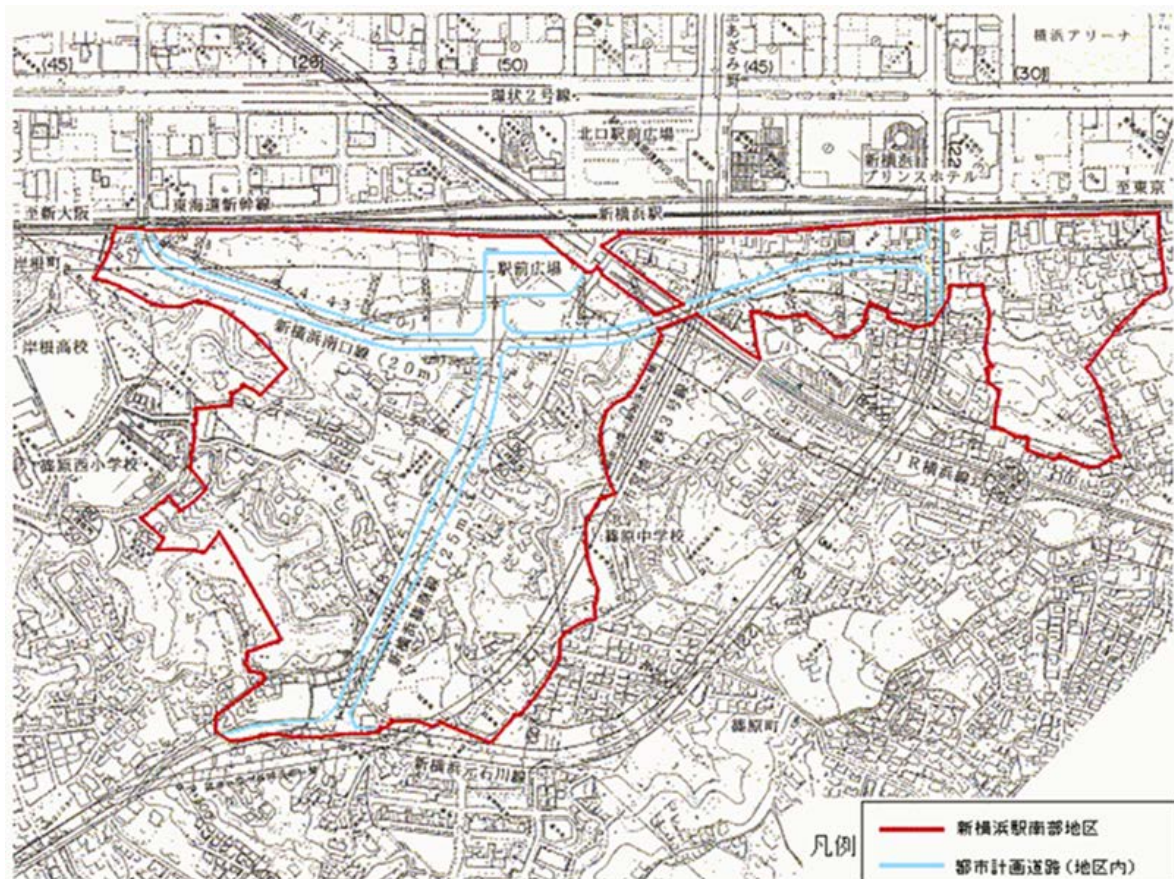


図 3-1：新横浜南部地区土地区画整理事業計画地<sup>32</sup>

このとき、計画に慎重な意見を持つ地権者らによって、「しのはらまめどを守る会」という団体が結成されている。会員は約 220 世帯。南部地区において大勢を占めるとはいえないが、その活発な運動によって、南部地区の行く末を左右するようになる。会の中心となったのは、北部地区の土地区画整理等を経て行政に対し不満感を募らせていた地権者らであった。

一方、しのはらまめどを守る会結成の三年後には、区画整理に賛同する立場の「新横浜区画整理研究会」（会員約 160 世帯）も結成された。

この二つの団体をめぐっては、1993 年に横浜市の補助金に関する問題が取り上げられたことがある<sup>33</sup>。市が新横浜区画整理研究会に対してのみ年間五十万円、総額二百万円の補助金を出していることに対し、しのはらまめどを守る会が、違法な公的支出なのではないか、と指摘したのである。これは市の内規で、市認定の開発事業推進団体に対して補助金を交付できるとする「横浜市街づくり推進団体補助要綱」に基づいての措置であった。しかし、同地域に異なる立場の団体が併存する場合、市の計画に賛成する片方の団体のみに補助金を交付するのは、不公平感を与えるのに十分である。こうした制度の運用には慎重さが求められるといえよう。

<sup>32</sup> 横浜市都市整備局HP <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/tosai/nanbu/>

<sup>33</sup> 朝日新聞 1993 年 3 月 2 日朝刊神奈川面



### 3-4 プリンズホテル土地等価交換訴訟

しのはらまめどを守る会結成直後の1989年、同会は一つの訴訟を起こす。それは、北部地区に1992年に完成する新横浜プリンズホテルの敷地をめぐるものであった。

新横浜プリンズホテルは、主に関西方面から出張してくるビジネス客や、横浜アリーナで行われるイベント関係者・団体客らを狙って西武が企画したホテルである。客室数は1002室（開業当時市内最大）で、多くの宴会場と会議場、専門店街「プリンズペペ」を併設するため、広大な敷地が必要であった。そのためには区画整理で分割された街区を合わせてまとめた土地にしなければならない。街区を分割しているものは市道である。そこで1988年、西武が横浜アリーナの隣に所有していた土地1600㎡と、横浜市所有の道路1400㎡の等価交換が行われた。これによって新横浜駅徒歩2分の場所に敷地合計12700㎡のホテル開発が実現したのである。

しかし、この「等価交換」に旧地権者らが反発する。駅から遠い横浜アリーナ脇と駅前では地価に大きな開きがあり、等価交換とは言えない、については横浜市が23億円の損害を受けたとして、しのはらまめどを守る会ら住民15人が故細郷元横浜市長を相手取り、市に損害の補填を求める住民訴訟を横浜地裁に起こしたのである。

問題となった新横浜プリンズホテル敷地の来歴を見てみると、新横浜駅開業前、そもそもこの土地は地元農家約20人が所有していた。日本開発事件時にブローカーの手に渡り、その後西武の所有となった経緯がある。また、市道は土地区画整理に地権者から供出されたもの。北部地区の発展のために泣く泣く手放した土地、という意識がある。この土地の取引は、一部の旧地権者の神経を逆撫でする行為だったのであろう。

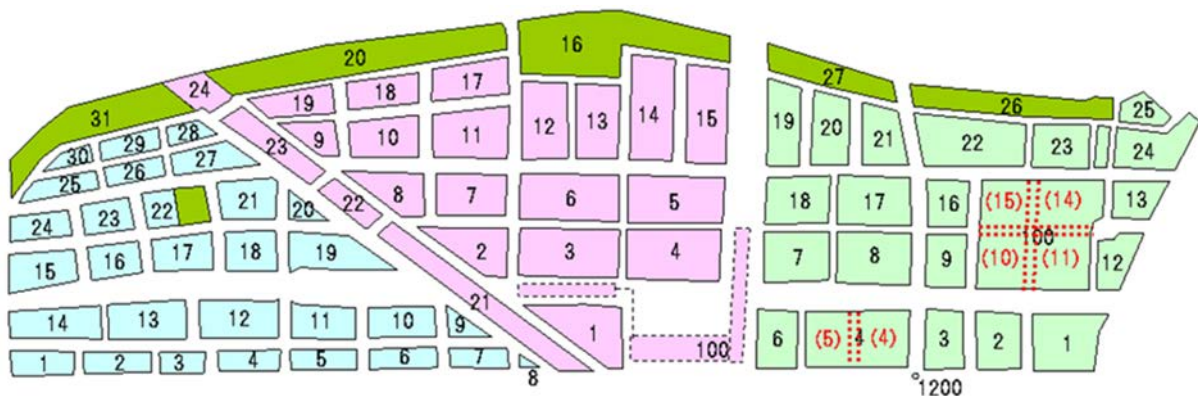


図 3-2：北部地区区画割<sup>34</sup>（右端4区画が一体となったのが横浜アリーナ、右下2区画が一体となったのが新横浜プリンズホテル）

住民訴訟に際して、原告側の申請により裁判所が当該土地の不動産鑑定を依頼。元市道の評価額は約117億円、西武側が交換を持ちかけた土地の評価額は約58億円で、約59億円の差があるという結果が示された。この評価額は元市道がその両側の区画と一体利用されることを前提として、街路条件や収益性から算出したもの。鑑定の方法によって若干の違いはあるだろうものの、市が不当に低い値段で土地を提供したことは明らかだとして、原告側は勢いづいた。対し、被告側は、等価交換は条例や市財産評

<sup>34</sup> 新横浜土地開発の歴史 <http://www.geocities.jp/shinyokokun/seibu.html>

価基準要綱に則ったものであり正当であった、と主張する。鑑定結果は過大評価であるという反論である。1988年当時は街の成熟度が低く、土地の価格に大差がなかったため、交換に応じたのだという。新横浜プリンスホテルの三年前には、横浜アリーナ建設にあたり市道を廃止し4街区を一体開発した先例があり、それも判断の一助となっていた（横浜アリーナの建設に際して、横浜市は2.1haの土地を西武から買い取っている）。

1993年、原告側が全面敗訴となる。裁判中に提出された鑑定評価は算定方法に無理があり、後から多数の数値訂正が行なわれていることなどから信用に値しないとされ、原告の立証不十分との判断であった。原告側はこれを不服として東京高裁に控訴するも、1996年に棄却、1998年には上告も退けられ、敗訴が確定している。

この一連の騒動は、「西武の街」の不自然さと地権者の行政に対する不満が顕在化した出来事であるといえる。その延長線上に、新横浜南部地区問題がある。

### 3-5 南部地区をめぐる係争

前述のとおり、1986年の南部地区土地区画整理事業計画は地権者の反発によって宙に浮くこととなった。横浜市側はこれ以後、計画に修正を加えながら地権者への打診を繰り返していく。しかし、行政と計画に反対する地権者らの主張は平行線のまま、新横浜南部地区をめぐる問題は泥沼化の様相を見せていくこととなる。1991年以降、市は減歩率を減らし（そのために市は西武から土地を購入し市有地を増やしている）、道路や公園の配置を変えるなどした修正案を提示、地元説明会を幾度も開催したが、地権者の合意は得られぬまま終わった。その要因は複合的であると考えられるが、ここでは計画に反対する地権者らと行政の対立に着目する。

例えば1991年、計画に反対する地権者らの土地で市などによる無断測量が発覚した。市側は、しのはらまめどを守る会の質問書に対し、測量は整備計画が進む新鉄道（羽田アクセス線）の基礎調査であり、区画整理事業とは無関係であると回答したものの、地権者らの反発が強まった。また、この頃の生産緑地制度の導入による固定資産税増加等の外部環境の変化も、農家が多い地元地権者らの不満を募らせる一因であったと考えられる（注3）。

地権者の反対運動が続くさなか、1993年12月に神奈川県都市計画地方審議会でも新横浜南部地区土地区画整理事業計画案が可決、1994年1月に都市計画として決定される。その内容は、「(1) 都市計画道路として、新横浜篠原線（幅員25m）、新横浜南口線（幅員20m）、駅前広場を整備／(2) 駅前には商業・業務機能を集積し、その周辺は良好な住環境を整備」<sup>35</sup>というものであった。すかさず同年3月には、しのはらまめどを守る会が建設大臣に行政不服審査を請求している<sup>36</sup>。

計画の不透明さも地権者の反発を招いたといえる。市側が区画整理計画案の詳細を十分に明らかにしていない、と反対派が主張したのである。市は1990年作成の「基本計画案」、地権者らの意見を盛り込んだという「整備計画見直し」などを非公開にしていた。そのため、1992年、しのはらまめどを守る会が情報公開条例に基づきその公開を求める。しかし、「基本計画の作成業務委託執行について」については一部を除き公開されたものの、他の公文書については「現時点での公開は地権者に誤解を与え、混乱

<sup>35</sup> 新横浜南部地区における横浜市の「新たなまちづくりの考え方（案）」に関するアンケート調査の結果について

<sup>36</sup> 朝日新聞 1994年3月19日朝刊神奈川面

を招く恐れがある」として公開を拒否。しのはらまめどのはこれを不服とし、市に対し異議申し立てを請求した<sup>37</sup>。換地計画等は地権者にとって生活に直結する情報であり、計画への賛否のよりどころともなり得る文書であるのに、それを非公開とされては判断のしようもない、ということであろう。さらに同会は公文書を非公開とするのは違憲（財産権を定めた憲法 29 条に背く）であるとして、横浜市公文書公開審査会にも意見書を提出。1995 年には一部公開すべき、という答申を得た。そして同年、しのはらまめどを守る会は公文書非公開決定取り消しを求めて高秀秀信横浜市長（当時）を提訴する。争点は土地区画整理事業に地権者の意見がどこまで聞き入れられるのか、というものであった。市によると、土地区画整理事業では事業計画決定後の換地の内容について、地権者は内容を知ることができ、修正を求めることもできるとしている。ただ、実際は地権者に不利な仕組みといえる。原告側は「制度上『異議申し立て』はできても、一人が不服を申し立てることによってすべての（換地の）配置を変えるのは実際は不可能」<sup>38</sup>と主張した。しのはらまめどを守る会はさらに、1996 年には既に公開請求している三点の公文書に加え、新たに四点の公文書公開を求めて市長を提訴している（その後、原告の請求は棄却される）。

そんな中、1997 年に横浜市は土地区画整理事業計画を正式に決定し、実施に向けて動き始める。

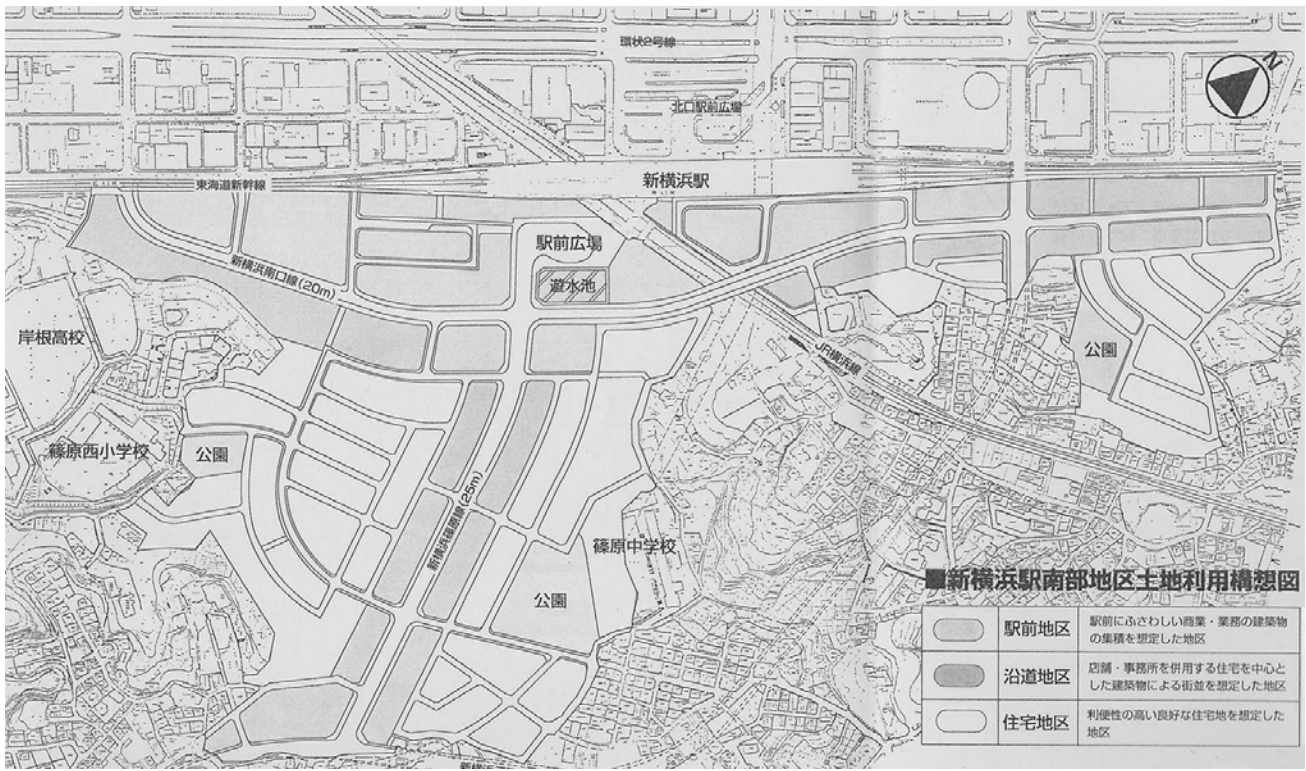


図 3-3：新横浜駅南部地区土地利用構想図<sup>39</sup>

同年 10 月、しのはらまめどを守る会は、区画整理事業の内容や決定手続きが違法であるとし、計画決定取り消しを求めて横浜市長を提訴する。その主な主張は以下の三点であった<sup>40</sup>。

<sup>37</sup> 朝日新聞 1992 年 4 月 25 日朝刊神奈川面  
<sup>38</sup> 朝日新聞 1995 年 6 月 30 日朝刊神奈川面  
<sup>39</sup> 新横浜駅南部地区土地区画整理事業  
<sup>40</sup> 朝日新聞 1997 年 10 月 10 日朝刊神奈川面

- ①主な目的が幹線道路三路線の建設や鉄道の新設など「第二都心の形成」にあり、地権者の財産権を制限して換地や減歩などの負担を強いるにもかかわらず、宅地としての利用価値はかえって少なくなる
- ②当初計画の段階で対象外だった土地が、決定段階では事業地内に含まれるなど、政治的、恣意的に対象地区の範囲が決められ、不適正だ
- ③地元の住民や地権者の理解と協力を得るための協議がないまま、事業計画の決定が手続きされたこうした地権者の激しい反対運動により、土地区画整理事業は破綻していった。

(注3)

生産緑地制度は大都市圏の地価高騰を背景に、市街化区域内の農地を宅地供給の観点から見直すものであった。生産緑地制度以前、市街化区域内の農地は固定資産税と都市計画税が宅地並みに課税されず、相続税も免除されるなど税制上優遇されていた。しかし、1992年からは優遇策がなくなる。その結果、南部地区の農地の固定資産税は従来の40~50倍になった(北部地区では100倍といわれる)。それを避けるためには、生産緑地地区の指定を受けることが必要となる。ただし、生産緑地となると、30年間は農地としてしか使えず、売却もできなくなる。途中で病気になったり後継者がなくなったりした場合は、市に買い取り申し出するしかない。当時の新聞には「生産緑地を選ぶと結局、市に土地を買い取られてしまう。(中略)区画整理が進まない現状では宅地利用もできない。当分高い税金を払って農業を続けるしかない」という農家の証言もあった。(「朝日新聞」1991年11月14日朝刊神奈川面)



## 4章 南部地区のゆくえ

本章では、近年の南部地区をめぐる動きについて紹介する。行政と住民の話し合いによるまちづくりを目標に掲げ、一部成果も出ているものの、ほぼ硬直状態のままであるといえる当該地の現状と今後の行く末を示す。

### 4-1 協働のまちづくりへ

2002年12月、横浜市は新横浜南部地区土地区画整理事業中止を発表する。景気低迷による開発需要の低下も背景にあったが、地権者らの激しい反対運動につき、行政との話し合いすら成立しないほど関係がこじれてしまったため、計画推進が困難であると判断したのである。2003年に市が発行した資料には、「今後のまちづくりについて」として、以下のような記述がある。

新横浜は、横浜の都心としての都市機能と生活の場としての住環境のバランスを考え、まちづくりの将来像を考えていくことが必要です。また、下水道の整備や安全性を確保するための道路など都市施設の整備も急がれています。

今後のまちづくりを進めるためには、構想や計画の段階から住民参加や情報公開を積極的に行い、地域の方々と共に計画を作ることが重要と考えています。地域の方々と行政が役割と責任を分かち合う「協働によるまちづくり」を進めていきます。

まちづくりの方法については、土地区画整理事業にこだわらず、それぞれの地区や地域に適した様々な方法を地域の方々と話し合いながら考えていきます。そして、新たな計画ができた段階でこれに合わせて都市計画を変更します。

（「新横浜駅南部地区土地区画整理事業の事業計画廃止について」原文ママ）

行政がまちづくりの計画を練っている時から住民の声を聴いて、まちづくりに反映して欲しい。そう訴え続けてきた計画反対派の地権者らの主張が認められた形である。ただし、計画自体は無くなったものの、土地区画整理事業施行区域の都市計画決定は残り、建築制限はかかったままとされた。記述にあるとおり、下水道や道路の整備も手つかずのままであった。

「協働によるまちづくり」を掲げて以降、行政側と地元地権者の対話の場が多く設けられるようになる。駅前エリアでは、地権者組織である新横浜駅前（南口）まちづくり会、横浜市、まちづくりコーディネーターをメンバーとする、「新横浜駅前（南口・5ha）まちづくり協議会」が2008年に発足した他、自治会、町内会、学校PTAと横浜市をメンバーとする「新横浜南部地区まちづくりミーティング」も開催された（図4-1）。

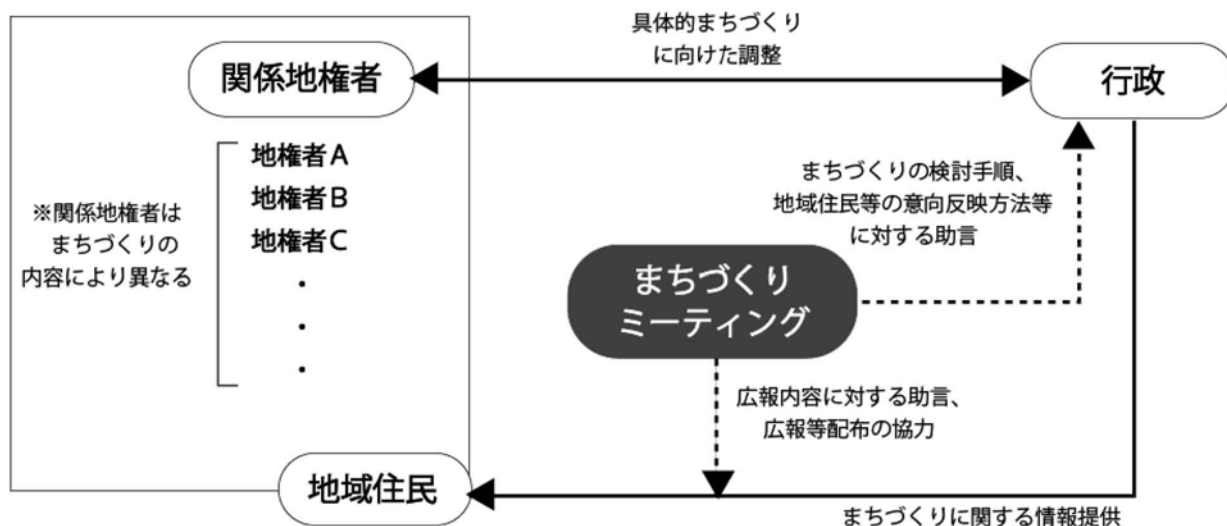


図 4-1：新横浜南部地区まちづくりミーティングの役割<sup>41</sup>

そして、2010年に行われた第一回新横浜南部地区まちづくりミーティングにおいて、横浜市は「新たなまちづくりの考え方（案）」を提示した。以下にそれを転載する<sup>42</sup>。

新横浜駅南部地区における横浜市の「新たなまちづくりの考え方（案）」  
横浜市 都市整備局

1 はじめに

新横浜駅南部地区では、旧土地区画整理事業（平成6年都市計画決定、平成9年事業計画決定）の事業計画は廃止しましたが、旧土地区画整理事業に替わる新たなまちづくりの計画が無い場合、都市計画決定は残ったままです。

現在まで、下水道の整備や、歩行者にとって危険な狭い道路の改善などの課題は残ったままで、都市計画決定による建築制限が掛けられている状況です。

今回、市の新たなまちづくりの考え方をお示しし、地域の皆様のご意見を伺いながら、新たなまちづくりの計画を策定したいと考えています。

2 基本的考え方

(1) 新たなまちづくりは、地域の合意形成を大切に、合意がとれた所から段階的に進めていきます。

(2) 新たなまちづくりの計画が策定される段階で、旧土地区画整理事業の都市計画決定を廃止します。

(3) 土地利用については、土地の高度利用を検討する「駅前エリア」と、現在の住環境を維持する「住宅エリア」に分けます。

<sup>41</sup> 新横浜南部まちづくりニュース 創刊号

<sup>42</sup> 横浜市都市整備局HP <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/tosai/nanbu/>

- 駅前エリアでは、土地の高度利用等について、地権者と話し合いを進めます。
- 住宅エリアでは、地域の要望に応じて、まちづくりの組織づくり、ルールづくり、プランづくりなどの地域活動を支援します。

(4) 地域の幹線となる道路については、新横浜駅の南側からのアクセス向上や、地区内の歩行者の安全確保のため、駅前エリアの開発事業に併せた整備を目指します。

なお、今の都市計画道路（新横浜篠原線、新横浜南口線）は、旧土地区画整理事業による大規模な造成を前提としているため、これを現在の地形、宅地の高低、現況道路の位置などを考慮し、新たなまちづくりの計画に合わせて、線形・幅員を見直します。

(5) 下水道については、大豆戸町では平成 22 年度より工事に着手します。篠原町では、新たなまちづくりの計画が策定された段階で整備を開始しますが、汚水については検討の結果、先行的な整備が可能になりましたので、雨水に先行して整備します。

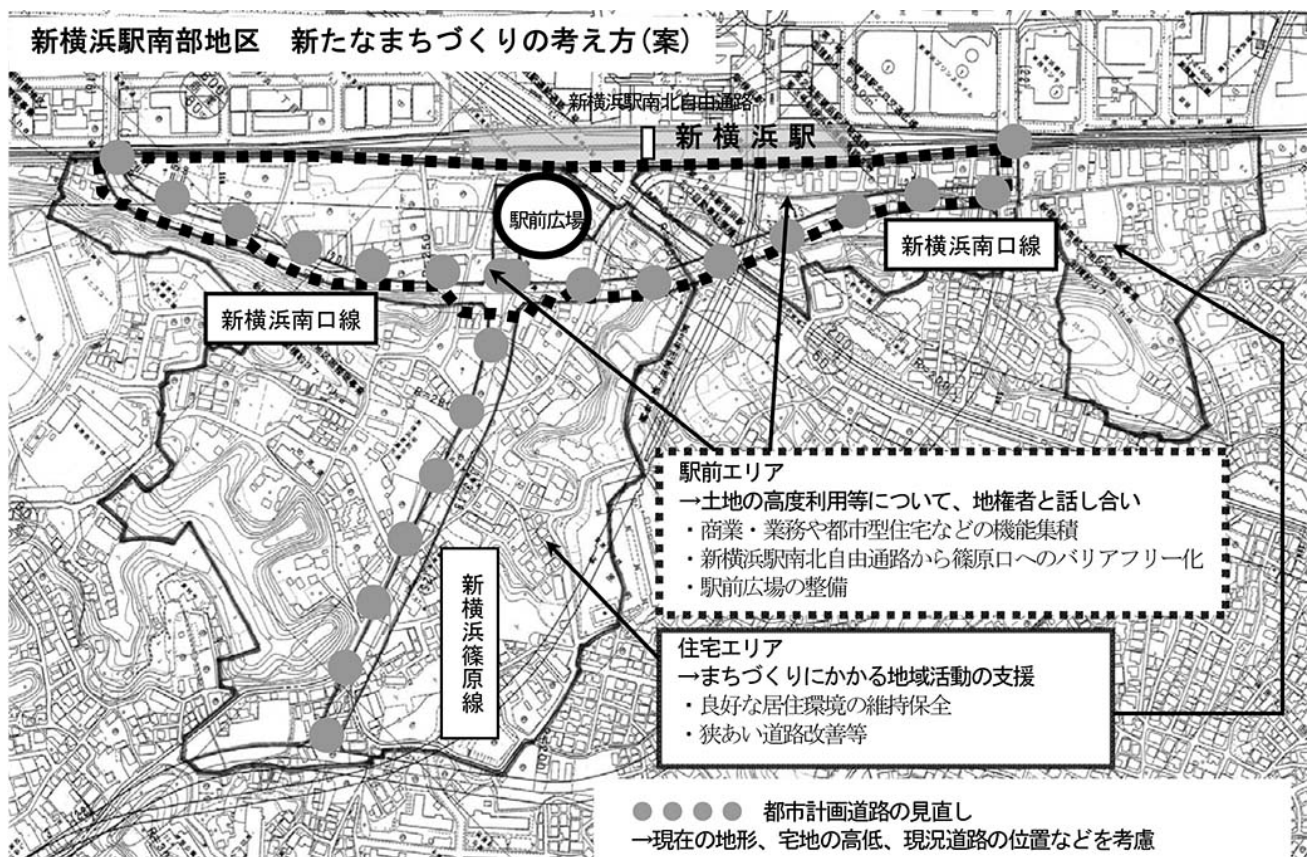


図 4-2：新たなまちづくりの考え方（案）

市はこの「新たなまちづくりの考え方（案）」に対する住民へのアンケートも実施し、概ね賛同を得られたとしている。以後、この方針に沿ったまちづくりを進めていくこととなった。

年	月	出来事
1959	4	新丹那トンネルで東海道新幹線の起工式
	10	国鉄が港北区で本格的な測量開始
		大阪のブローカーによる土地買占め
60	2	国鉄の測量終了、西武関連企業の社員名で売買予約の仮登記
61	8	運輸省、新横浜駅の位置を公表
		ブローカー、土地約8000坪を国鉄に売却
62	10	警視庁、ブローカーらを背任容疑で家宅捜索
64	10	東海道新幹線開通
72	8	仮登記された土地が西武不動産の所有に
75	11	駅北側の区画整理事業完了
86		駅南側の土地区画整理事業原案、市都市計画審議会です承→住民の反対意見殺到→再検討へ
		「しのはらまめどを守る会」結成
88		新横浜プリンスホテル建設に際し、市と西武が土地等価交換
89	1	しのはらまめどを守る会、土地等価交換をめくり、横浜地裁に住民訴訟起こす
		「新横浜区画整理研究会」結成
	4	横浜アリーナ開業
91	9.10	市道路局、羽田アクセス協議会らが南部地区で無断測量
92	3	新横浜プリンスホテル開業
92	4	市、土地区画整理事業見直し案に関する地元説明会開催→住民の反発
	4	しのはらまめどを守る会、事業に関わる公文書公開が一部しか認められなかったのを不服とし、市に対し異議申立書を提出
	6	土地等価交換訴訟にて、元市有地の方が59億円高かったとする不動産鑑定書が提出
	8	公文書非公開問題が横浜市公文書公開審査会で審議開始
	11	しのはらまめどを守る会、横浜市公文書公開審査会へ、公文書非公開とした都市計画局決定に反論する意見書を提出
93	3	市が新横浜区画整理研究会にのみ補助金を出していることが発覚
	4	市、区画整理事業について、地権者を対象とした説明会開催
	10	土地交換訴訟、不等価主張認めず、原告の訴えを棄却→控訴
94	3	しのはらまめどを守る会、区画整理事業をめぐる県の都市計画決定を不満として、建設大臣に行政不服審査請求
95	1	横浜市公文書公開審査会、区画整理事業関連資料の一部公開を答申
	6	しのはらまめどを守る会、基本計画案非公開は不当として、非公開決定の取り消しを求め、高秀市長を提訴
96	1	土地交換訴訟、原告の控訴を棄却→上告
	7	しのはらまめどを守る会、4点の公文書非公開決定取り消しを求め、高秀市長を提訴
97	10	しのはらまめどを守る会、事業計画内容やその決定手続きが違法だとして、横浜市を提訴
98	6	土地交換訴訟、原告の上告を棄却
2002	12	土地区画整理事業中止
2005	12	篠原の住環境を考える会設立
2006	12	新横浜駅前まちづくり会設立
2010		横浜市、「新横浜南部地区における新たなまちづくりの考え方(案)」策定

年表：新横浜地区の土地をめぐる出来事と地権者の動き



## 4-2 南部地区の今とこれから

ここでは、横浜市へのヒアリングに則し、2015年末時点の新横浜南部地区の状況と、これからのまちづくりについてまとめる。

「新たなまちづくりの考え方(案)」が示された後、地権者団体は解散した。そのため、行政側は個々の地権者との交渉に入っている。また、懸念事項であった下水道の整備も、汚水用については区域内のほとんどの箇所に整備がなされている最中である。ただし、雨水用下水道は技術的な問題から、都市計画道路が実現しない限り設置は難しいという。

そこで、市は段階的な再開発を計画している。市の描くプロセスは以下の通り。まず、駅前再開発の合意形成の後に、駅に対し直角に伸びる都市計画道路を決定、建築制限を解除する。それに合わせ、駅施設の改良と雨水用下水道の整備を進める。それによって、隣接地区の開発を促したいとしているのである。ただし、まだ計画の段階であり、地権者との意見交換会・勉強会等で再開発の気運を高めようとしている。

市が是が非でもこの道路を実現させたい理由は、水害対策に欠かすことができないからである。現在の新横浜駅篠原口(南部地区側)の広場は周辺部で最も低い場所にあたり、大雨時は足首まで浸かるほどの水が溜まるため、生活面、商業面に大きな悪影響が及んでいる。都市計画決定時の区画整理計画において、駅前広場に遊水池があったのはそのためであり(図3-3参照)、その実現こそが市の長年の悲願なのである。

では、南部地区はこれからどうなっていくのか。市の計画通りに事が進み、建築制限が解除された場合、一層スプロール的な開発が進むと考えられる。区画整理計画が頓挫した時点で、市はそのシナリオを甘受したといえよう。すなわち、市による南部地区の開発への姿勢については、区画整理計画推進時は業務・商業・住居のそれぞれの機能をバランスよく配置するニュータウン的な街として「付加価値」をつけようとしていたのに対し、現在では最低限の整地によって「既存の価値の維持・改善」を図ることにシフトしてきた、ということができようであろう。

今後、南部地区のまちづくりに変化を与えうる不確定要素は二つ考えられる。

ひとつは、地権者の世代交代である。地権者の高齢化が進み、次世代に土地の権利が移転した場合、その次世代がその土地をどう捉えるかがまちづくりを左右する。また、相続時に土地が細分化され開発業者に売却されることで、他の変化も生じている。

それが、宅地造成による新住民の流入である。近年、南部地区において、大規模・小規模問わず、宅地造成が複数箇所で進んでいる。都市計画決定が残る南部地区では、都市計画法により移転・除却が容易な建築物であれば建築できる、という規定がある。そのため、戸建て住宅が増加しているのである。当然、そこには新住民が移転ってきて、地権者が増えることとなる。市による新たなまちづくりの方針では、駅前と都市計画道路周辺以外の大規模な再開発は行われたいとはいえず、なし崩し的な住民の増加が地域にどのような影響を与えるかは未知数である。



写真 4-1：下水道工事を知らせる看板



写真 4-2：宅地造成

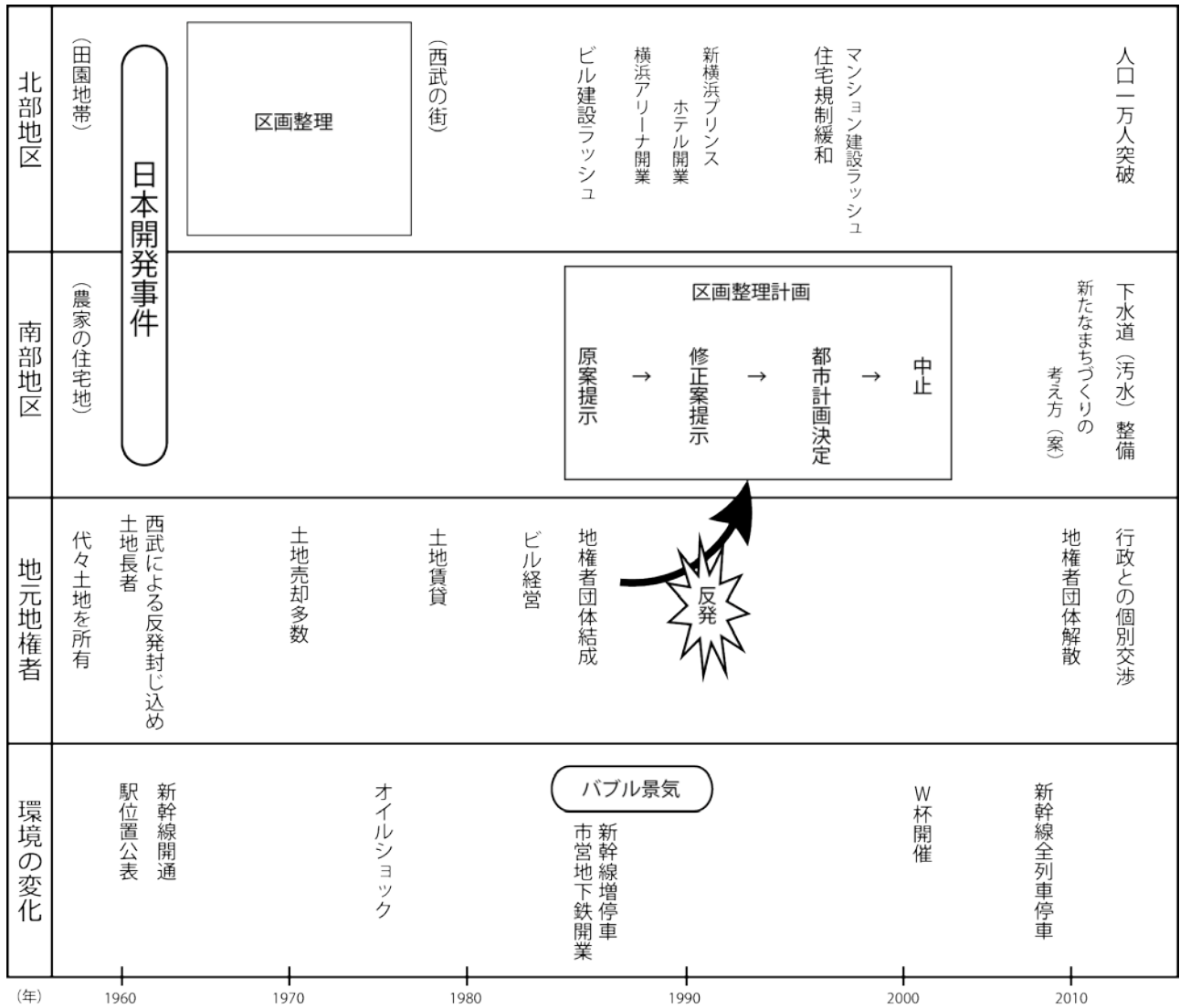


図 4-3：土地と地元地権者をめぐるプロセス

## 5章 新横浜地区の開発をめぐる考察

本章では、これまでの内容を踏まえ、「新横浜駅の北側と南側はなぜ風景が異なるのか」という疑問に対する答えを示す。また、北部地区の発展と南部地区の土地区画整理事業計画中止の原因は同根であることを示すとともに、「土地」の二面性と都市開発の手法について考える。

### 5-1 南北コントラストの背景

都市化が進み、横浜市第二都心となるまでの発展を遂げた北部地区と、土地区画整理計画が中止され、スプロール化が進む南部地区。新横浜駅を挟んでの極端な風景の違いはなぜ生まれたのか。その要因をいくつかの視点から考察する。

#### (1) 地理的要因と時期的要因

新横浜地区の地形はその開発に大きく作用した。北側には鶴見川とその支流の鳥山川が流れており、鶴見川は昔から暴れ川として恐れられている川であった。さらに当該地は「大曲」と呼ばれる鶴見川の鋭角な湾曲部にあり、標高差もないため水害が多発していた。昔あった鴨場や養蛙場はそうした土地の特性を活かした産業であったが、農地は概して質が悪く、耕地整理がなされていない場所すらあった。そのため、利用価値が低い土地、という認識があったと思われる。それが日本開発事件の際に重要となる。ブローカーが多く、地権者がいる土地一帯を買い占めていく、という作業は多額の金銭を積んだところでそう簡単にはいかないものである。しかし、利用価値が低い土地が予想をはるかに超える金額で売れる、となれば、農家が土地を手放す十分な動機となる。そして、土地は農家の手を離れ、多くが西武の所有となることで、後の街の発展の遠因となったのである（次項参照）。すなわち、新横浜地区はもともと「使えない土地」であったからこそ、潜在的に発展性を秘めていたのだといえる。

鶴見川の水害が多い地区であったがための発展、という意味では、横浜国際総合競技場の建設も挙げることができよう。遊水池機能を兼ねたこのスタジアムは、新横浜地区に「サッカーの街」という特色を与えることとなり、その来街者動員力は地区の商業と知名度向上に大きく貢献している。

そして、水害による地盤の弱さは新横浜駅の位置にも影響した。平地であり、かつ比較的地盤が固い（川から遠い）場所として駅用地に決まったのが、田園地帯と丘陵地の境だったのである。こうして、駅の北側＝平地で人がいない地域、駅の南側＝丘陵地で人が住む地域に分断されたことが南北コントラストの下地となった。

また、景気の波も開発に大きく作用した。初期の北部地区が開発の停滞に悩んだのはオイルショック直後の不景気が一因であったし、市営地下鉄開業を契機に都市化が進んだのはバブル景気の真っただ中であった。そして南部地区の土地区画整理計画が頓挫したのはバブル崩壊後であったのである。

地形による必然で、北部地区→南部地区という順番で開発がなされた結果、南北の開発のタイミングにずれが生じた。すなわち、北部地区は地形の上でも時期の上でも開発が進む条件が整っていたのに対し、南部地区はその条件を満たしていなかったのである。

## (2) 上からの開発の功罪

新幹線の駅ができて区画整理も行われたことで地区の地価は急騰し、開発需要が高まる。そうした状況において、乱開発を避けることは難しい。しかし新横浜地区においては、乱開発がなされにくい事情が存在した。それが、横浜市による厳しい建築規制と「西武の街」と呼ばれるほどの西武グループ所有地の多さである。

建築規制については、「新横浜北部地区街づくり指導方針」に基づき、開発に際し敷地の細分化が原則禁止されていたこと（最低限敷地規模 300 m<sup>2</sup>以上）や、壁面後退、緑化等の規制があるうえ、建築確認申請前に建築計画の事前協議が必要であったため、開発のハードルが高かった。このために地区発展のスピードが遅れたともいえるが、妥協をせずオフィス街としての街並みが崩れることを避けたのは、初期の都市開発にとって意義のあることであった。

また、日本開発事件を経て新横浜地区の大口地権者となった西武は、「西武に伺いを立てなければまちづくりが進まない」といわれるほどの存在感を放っていた。西武はその所有地に自社のビルやホテル、スポーツ施設などを建てるほか、行政発の開発に食い込むことで、さらに街への影響力を増していくのである。その典型が横浜アリーナである。敷地が西武所有地であったために、横浜市と麒麟ビール、そして西武の出資による第三セクターが運営している。また、新横浜プリンスホテルと横浜アリーナをつなぐ歩道橋を市が建設したということもあり、「行政と西武の連携によるまちづくり」という構図ができていたといえる。一企業による街の寡占には歪な面が付きまとうものの、一概に良し悪しを判断できるものではない。大資本企業には、行政にはない資金とノウハウがあるからである。西武によって街の核となる施設開発が行なわれたからこそ、乱開発とならず新横浜地区の発展が進んだという面もある。不透明な土地取引の結果ではあるが、北部地区の発展にとって重要な要素であったことは疑いないであろう。

新横浜地区、特に北部地区は、こうした行政と大資本による“上からの開発”によって、都市化されていったのである。ただし、この手法は開発における条件が揃った北部地区だからこそ成立したものであるといえる。この地元地権者の意向を聴かぬまま、西武主導、行政と西武の二人三脚といえる開発を進める手法は、地権者の開発への不信感を募らせることとなった。

開発計画が南部地区にもたらされた際、地権者は南部地区においても、行政が北部地区と同様の手法で土地区画整理事業を進めようとしていると感じた。地権者との対話を重視することなく計画を推進していると捉えたのである。「新幹線の駅があるがゆえに、行政は、私たちが住む町でないものを計画する」<sup>43</sup>ある地権者はそう嘆く。すなわち、区画整理の主な目的が北部地区との一体化にあったことが、一部の地権者には受け入れられなかったのである。また、行政側が計画の詳細な内容を明らかにしなかったことも「秘密主義」だとして地権者の反発の材料となってしまった。さらに、市の担当者が2年ほどの間隔で代わることに嫌気が差した、ということもある。地権者にとって、話し合いの相手がコロコロと代わり、そのたびに同じ話を繰り返さなければならないというのは苦痛であったろう。役所の都合に振り回されるのは御免だ、と不満を募らせる地権者は多かった。

地権者と行政、双方に理はあった。しかし行政側が地権者対応を誤り、計画反対派の地権者も譲歩をすることがないまま時間だけが経ち、事態がこじれていったことが南部地区の現状の原因といえるであろう。

<sup>43</sup> 朝日新聞 1994年10月6日朝刊静岡面



一方、都市化後の北部地区の発展は、“上から”だけでなく、民間の力によるものも大きいといえる。新横浜地区は地区内の民間企業が互いに交流することで、その特色をつくり出してきたのである。その典型が「横浜ITクラスター交流会」である。IT企業の集積を活かし、企業間で積極的な交流を図ることで、業界全体で新横浜地区を盛り上げている。

また、企業会員の比率が高い新横浜町内会も企業間交流の場として働いている。新横浜の恒例イベントとなった新横浜パフォーマンスが、もともと地域内の企業の交流を目的とする「企業文化祭」であったことはそれを端的に表している。この新横浜町内会については、6章にて詳しく取り上げる。

西武の影響力が以前ほど強いものではなくなっている現在の新横浜地区において、こうした地場の民間企業によるソフト面でのまちづくりは、かつて「人の顔が見えない街」といわれたこの地の様相に変化をもたらしているといえるだろう。

## 5-2 地元地権者と土地

地域の都市化は地権者自身が望んだものではない。外部からの力によって引き起こされた急激な変化である。地元地権者はそれに対応しきれず、南部地区の区画整理事業計画では賛成派・反対派・中立派が生まれた。特に一部の地権者の反対活動が先鋭化したことが南部地区の現状に大きな影響を与えた。その背景を「生活の場」と「資産」という土地の二つの側面から考えていく。

### (1) 「生活の場」としての土地

ここでは、土地を人間の生活に根差した交換不可能なものとして捉える。

古くは篠原城の時代から、この地に暮らす住民は農業を生業として生活してきた。新横浜地区の地元地権者とは、そうした昔からの農家が多い。このことが、新横浜地区における土地問題の根底にあると考えられる。つまり、「先祖代々守ってきた土地」という農家特有の土地観が作用しているのである。もともとは質の悪い農地であり、二束三文の土地。それが都市化という外部からの力によって地価が急上昇していく。そこで所有地を売れば「土地長者」にもなり得た。にもかかわらず、日本開発事件、土地区画整理による換地、地価上昇や生産緑地制度による固定資産税の急騰を乗り越え、現在でも北部地区に土地を所有する地権者が多いのは、土地を手放すことに強い抵抗を感じたことも大きいのであろう。「土地を売れば楽になる。でも、『土地を守らねば』という農家の考えは、簡単には抜けない」<sup>44</sup> 北部地区にビルを所有する地権者の一人の言葉は、この土地観を端的に表している。

とはいえ、日本開発事件では、多くの農家が土地を手放した。新横浜駅の位置が公表されてから西武が地権者の反発を抑えた、という記述があったが、地権者は単に金銭面の不満（より高く売却することができたのに、安く買われてしまった）に対する怒りだけでなく、大切にしてきた土地が金儲けの道具に使われたことへの怒りがあったのではないか。そして、ブローカーに土地を売り渡してしまったことに対する後悔は自戒となって、その後の土地取引に厳しい目を向ける下地となったとも考えられる。

また、南部地区の土地区画整理が進まなかった背景には、地域社会のしがらみもあったことだろう。計画に賛成か反対かの意思表示を迫られ、日和見的な意見の持ち主が人間関係によってどちらかの意見

<sup>44</sup> 朝日新聞 1991年11月8日朝刊神奈川面

に固定化せざるを得なくなる。あるいは意見があってもそれを表明することを避ける。代々地元に根を張る農家として、そうした地縁がしばしば個々人の行動を縛ることがあったのではないか。

また、南部地区の地元地権者にとってその土地は長らく生活の場として機能してきた。仮に区画整理事業が進んだとしたら、換地によって所有地の位置は変わり、したがって生活環境も変化する。また、工事期間中は暮らし慣れた土地を離れなければならない。ただでさえハードルが高いといえる上に、地権者自身の高齢化という条件が加わった。そのため、変化を望まない保守的な考えが横行した。区画整理事業計画に対し積極的に反対することはないものの、賛成もせずに時間稼ぎを図る中立派の地権者が一定の割合で存在したのである。本質的にまちづくりに対する意欲に乏しいこの層の存在が南部地区の停滞を招いたといえる。

## (2) 「資産」としての土地

ここでは、土地を価値の多寡を考えることのできる交換可能なものとして捉える。

降って湧いた新幹線駅の設置とそれに伴う都市化によって、地価が急騰したのが新横浜地区の特徴である。地権者にとって、その波に翻弄された記憶は強い。例えば北部地区での土地区画整理事業は、地権者にとっては、土地区画整理による換地先が使いづらいことや固定資産税の増加で、土地を持ち続けることが難しくなる結果となった。「住民を犠牲にして、大企業にもうけさせる区画整理なんてもうごめん。南側で同じことはさせない」<sup>45</sup>という地権者の言葉からは土地を資産として捉え、これ以上、外部者に所有する土地をコントロールされたくないという反発があることが窺える。

では、地権者にとって土地の資産価値を最大化させるシナリオとは何か。行政主導の土地区画整理では確かに地域全体の価値は向上する。しかしそのぶん減歩によって所有地は供出させられ、結局は地権者にとっての資産価値に大きな変化はない。新横浜駅至近という一等地では、区画整理をせず、所有地を目減りさせないままであったほうが、地権者にとってメリットが大きい可能性が高いのである。

また、変化を望まない背景には既得権益の維持という理由もあった。北部地区に住宅規制がかかっていた頃から、南部地区には多くのアパートが建設されていた。北部地区と同様の利便性がありながら、割安で閑静な住宅地として需要があるのだと考えられる。そのオーナーである地権者としては、賃料収入を失うことは明確な損失といえる。

そうした観点を念頭に置き、穿った見方をすれば、区画整理計画反対派による一連の訴訟騒動は反対という立場を示すためのポーズ、という側面もあったと考えることもできよう。新横浜プリンスホテルの土地交換をめぐる訴訟はその典型である。原告代理人の弁護士が語った、「(土地区画整理事業で) 高い減歩率で供出させた土地を道路にしたのを、安く西武に払い下げたことに憤った。現在進んでいる駅南側の区画整理も同様にやられてはたまらない」<sup>46</sup>という言葉は、その考え方を表しているのではないか。その後の数々の訴訟についても、地権者側はことごとく敗訴となった。しかしこうして徹底抗戦、妥協を許さない姿勢を貫いたことによって、最終的に行政側は計画を取り下げざるを得なくなったのである。その点で、反対派地権者の粘り勝ちといえよう（また、その強い姿勢は他の地権者の抜け駆けを許さないという地縁による縛りの作用もあったかもしれない）。

<sup>45</sup> 朝日新聞 1992年3月20日朝刊神奈川面

<sup>46</sup> 朝日新聞 1996年1月31日朝刊神奈川面

地元地権者にとって、土地は生活の場であると共に資産でもある。本来その両側面は矛盾することなく併存している。しかし、開発における土地区画整理事業は土地を交換可能な資産と捉えることで成立する制度である。それは「生活の場」としての変化を望まない者にとって忌避すべきものであったし、「資産」の価値最大化を考える者にとってもありがたいものではなかった。区画整理は一部の地権者にとって、道路整備や下水道整備といったメリットを超えるデメリットを抱合するものとして捉えられたのである。

その中には、日本開発事件までさかのぼる、土地問題で翻弄されてきた苦い記憶もあったといえる。この感情的な側面が、年月が経つにしたがって地権者の中で大きなウェイトを占めてくるようになる。次第に態度を硬化させ、行政側との話し合い自体を拒否する地権者が増加、土地は切り売りされ新築住宅が次々にできるようになるのである。そして、計画的な開発は不可能となり、スプロール化に甘んじる現状へとつながっていく。こうした経緯を辿った以上、不確定要素はあるにせよ、今後も南部地区の更なるスプロール化は避けられないといえよう。

### 5-3 二つの開発

北部地区の発展には、行政と大資本の強いイニシアチブが働いていた。これは北部地区がもともと平坦な農地であり、さらに一企業による買い占めという特殊な条件があったために実現したやり方であるといえる。いわば、「街のための開発」が行なわれていたのである。都市化という観点においてこの開発手法は吉と出たといえよう。西武という大資本デベロッパーが介入したことで、都市としてのインフラが整えられ、オフィスだけでなく様々な特色を持つ街へと発展したことは事実である。ただし、そこに地元地権者の意向が入り込む余地はなかった。

一方、南部地区は北部地区と異なり、古くからの住民がおり、既に生活の場が形成されていた。しかし、開発にあたって示された土地区画整理事業計画は、北部地区の手法＝「街のための開発」が踏襲されていた。そのため、地元地権者は自らの生活と資産を守るためにノーを突きつけた。ゼロからの開発であった北部地区と、既存の生活を変える再開発となる南部地区では、開発における前提条件に大きな違いがある。計画反対派の地権者は、その意見を十分に反映した「地権者のための開発」を求めたのである。その「地権者のための開発」は必ずしも地域にとってベストの選択であるとは限らない。ただし、土地を所有するという意識が強い日本において、地権者を無視することは困難で、その点で、この帰結は必然であったといえる。

北部地区の開発は一部の地元地権者の不満を掻き立てつつも行政と大資本による協働で都市化が進められた。それが遠因となって、南部地区の開発は地元地権者の反発と消極的態度によって頓挫し、スプロール化が進んでいく。南北の二つの開発は表裏一体であったのである。

	北部地区	南部地区
条件	農地・平地・土地買占め → ゼロからの開発	既存の住宅地・丘陵地 → 多くの地権者がいる再開発
時期	右肩上がりの景気	好況から不況へ
開発	行政・西武による上からの開発 →都市化  「街のための開発」	<ul style="list-style-type: none"> <li>・農家の土地観 (生活の場)</li> <li>・地権者の高齢化→保守化</li> <li>・行政への不満 (感情)</li> <li>・問題長期化による関係悪化</li> <li>・資産価値最大化の思惑</li> <li>・既得権益維持 (資産)</li> </ul> 地元地権者  反対運動・消極的態度 →区画整理中止 →スプロール化へ  「地権者のための開発」

図 5-1：北部地区と南部地区の比較



## 6章 北部と南部に通底するもの

本章では、新横浜北部地区と南部地区の目に見えない“つながり”を明らかにする。南北コントラストという表層だけではなく、地元住民の活動に焦点を当て、新横浜地区の発展の根底にあるものを考察する。

### 6-1 新横浜町内会

北部地区で大きな役割を果たしているアクターが、新横浜町内会である。

1985年の設立当初は会員数約200名のうち九割が企業会員という特殊な町内会であり、現在も約2400名中300名超が企業会員である。居住人口の増加により、企業会員の割合自体は減少しているものの、企業中心の町内会という特性は変わっていない（ちなみに、企業会員の多くは設立当初からのメンバーであるという。また、社宅やマンスリーマンションが多いためか、居住人口に対して町内会に入る住民が少ない）。

常設の立派な町内会館があり、会員が常駐していることからわかるように、この新横浜町内会の活動は精力的である。例えば街路の清掃や盆踊り等の開催、防災活動、また、自然を大切にし、街の緑化や自然を地域活性化につなげるイベント（稲刈り、蜂蜜づくり、カヌー漕ぎ体験等）を継続的に行い、緑のデザイン大賞、まちづくり月間国土交通大臣表彰受賞など高い評価を受けている。また、新横浜駅前の開発についても行政・事業者と話し合いの場を持ち、ペDESTリアンデッキを当初計画の四角形から円形に変更させたり、街灯や駐輪場の設置などを行政に積極的に働きかけたりしている。

そして、新横浜町内会がその活動の中でも特に力を入れているのが、「新横浜パフォーマンス」というイベントである。「新横浜パフォーマンス」は、新横浜町内会主催（運営は新横浜パフォーマンス実行委員会）で年一回、新横浜駅前広場や日産スタジアムを会場として開催されるイベントである。23回目となる2015年は10月18、19日に行われ、太鼓やダンスイベント、フリーマーケット等多彩な内容で、来場者総数は約30万人（主催者発表）であった。

元々は1990年頃、北部地区が街としての体裁を整えるようになる中、地区内企業の若手有志が「新横浜にこんなものがあつたらいいなの会」として集まるようになったことに端を発する。その話し合いの中から、地域活性化のためのお祭りイベントが企画された。それが新横浜パフォーマンスである。1991年10月に行われた第一回のコンセプトは「企業文化祭」で、地区内の企業の交流を主な目的として平日の二日間行われた。北部地区に事務所を構える49社が広場にテントを並べて食べ物の販売や会社のPRをし、アマチュアバンドの演奏等も行われた。二日間の来場者は約12万4000人だったという。この成功により、新横浜パフォーマンスは年一回の恒例行事となるが、初めの10年間は新横浜地区内の交流という目的は維持されていた。その性格が変化したのは2002年。横浜国際総合競技場でのFIFAワールドカップ開催に合わせ、街全体を盛り上げようと、「新横浜のシティーセールス」という目的が追加されるようになるのである。

2004年には、新横浜名物として、「鴨まん」という商品が新横浜パフォーマンス内で売り出されるようになる。これは昔、新横浜地区周辺に鴨場があつた歴史から、まちおこしのひとつとして開発されたものである。同時に、鴨まんの宣伝用として、葱を啜えた鴨のキャラクターが生み出される。当初は鴨マンという名前であつたようだが、2012年に名前を公募で決め、「かもねくん」という新横浜町内会のキャラクターとして再デビューを果たした。以後、新横浜地区のイベントには欠かせない存在となり、「か

もね?かもね?かもねくん」なるキャラクターソングまでつくられている。こうした動きは、新幹線開業以前の土地の記憶を地域活性化に活かす試みであるといえよう。

新横浜町内会はこうしたイベントや日々の活動を通じて、企業・住民・来街者の接着剤として機能し、地域活性化の一翼を担っているのである。



写真 6-1：新横浜町内会館



写真 6-2：駅前のペデストリアンデッキ（奥が円形のもの）



写真 6-3：新横浜パフォーマンス 2015



写真 6-4：新横浜パフォーマンス 2015



写真 6-5：新横浜パフォーマンス 2015



写真 6-6：かもねくん<sup>47</sup>

## 6-2 地元民による地域活性化

新横浜町内会は、企業が中心の町内会だからこそその行動力と資金調達力で、北部地区の活性化を促進させているといえる。その役員の多くは、新横浜一丁目～三丁目に自らの会社を持つ近隣住民であり、他地域の町内会役員と比較して若い方が多いのも特徴である。さらに、中心的な役割を果たしているメンバーは、新横浜駅ができる前からの地元住民が多い。南部地区やその周辺に住みつつ、北部地区にビルや会社を所有する人々である。

この地元ビルオーナーの存在は大きい。日本開発事件や土地区画整理を経ても一定数の地元地権者は土地を手放さなかった。しかし、街の発展に伴い地価が高騰、固定資産税の負担が重荷となっていく。特にバブル経済前後では、固定資産税が約 10 倍に跳ね上がったという。そのため、多くの地権者は所有地に貸しビルを建てることによって税金対策としたのである。彼らは南部地区に住みつつ、北部地区にも関わりを持ち続けることによって、町内会という形で新横浜地区の発展に貢献してきたといえる。

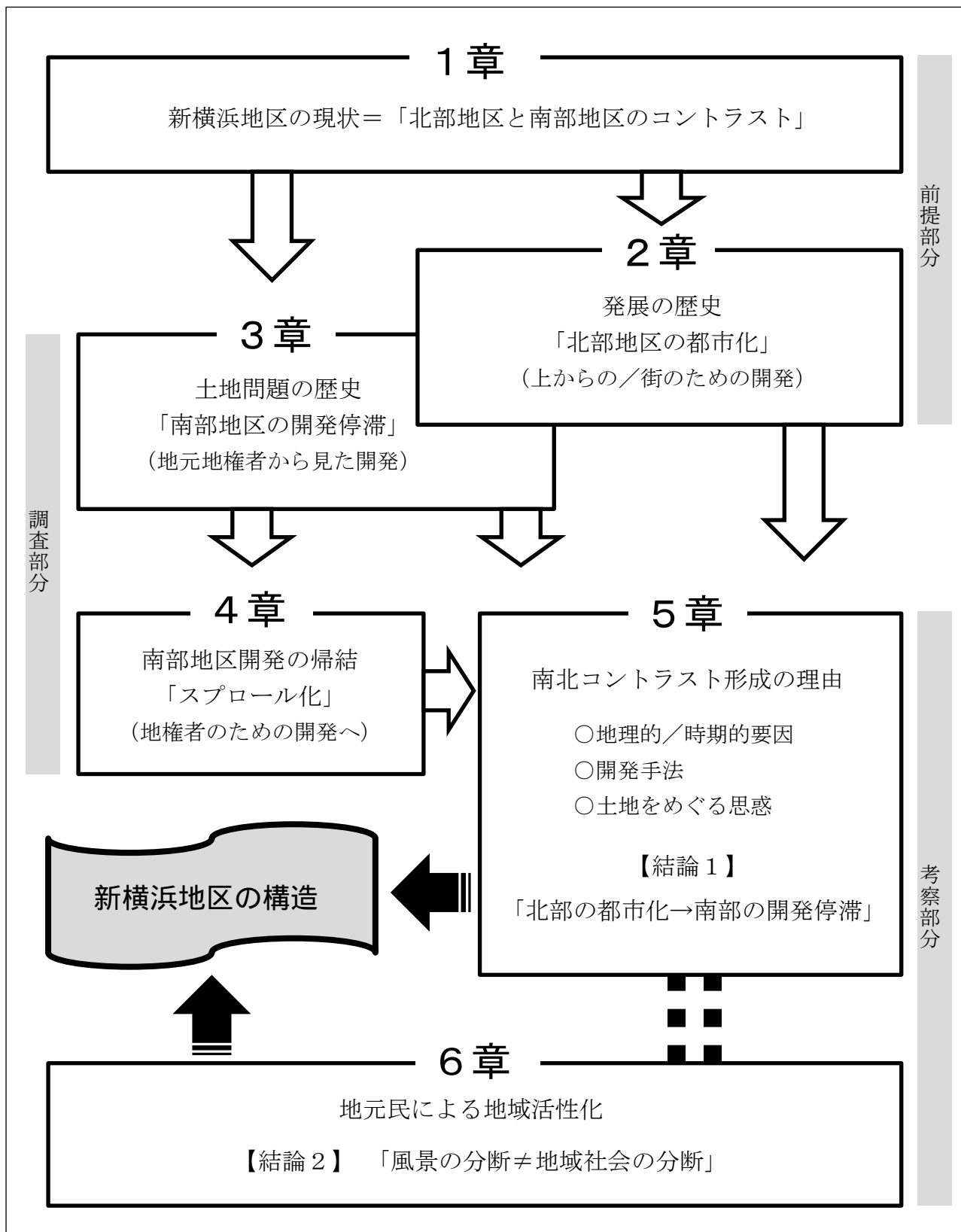
また、地元オーナーの施設として有名なものに新横浜ラーメン博物館を挙げることができる。新横浜ラーメン博物館は、南部地区出身で当該地を所有していた実業家が、当時ビジネス街として平日以外は閑散となる新横浜をいかに活気溢れる魅力的な街にするか、を考えた結果ひねり出したアイデアだったという。これが成功し、休日も人を呼び込めるスポットとして定着した。現在では、ラーメン博物館の向かいの敷地に新横浜ラントラクトという実験的な施設もつくり、街の活性化に一役買っている。これも南部地区の住民が北部地区の発展に貢献している例であるといえる。

すなわち、北部地区の発展の一端は、南部地区の住民によって支えられてきたといえるのである。地元出身の住民が生まれ育った地域をより良くするために全力を尽くしている。新横浜町内会の、北部地区における都市の魅力向上を図る活動も、南部地区において生活の場と資産を守り、より暮らしやすい環境を求める活動も、根は同じであるといえる。新横浜地区に北部も南部もない。ひとつの「新横浜」があるだけなのである。

<sup>47</sup> 新横浜パフォーマンス 2015 パンフレット

終章

1 総括



本論文の流れ

最後に、序章で示した研究目的が達成されたかどうかを確認する。

まず、

① 北部地区と南部地区のコントラストが生じるに至った背景

についての結論は、

「農地と住宅地という本来的な用途の違いと、北部地区の都市化によって顕在化した、開発主体の思惑と地元地権者の土地の捉え方との間のずれによって、南北の風景の違いが生まれた」

といえる。

次いで、

② 表面上「分断」されているように見える新横浜地区の内実

についての結論は、

「都市化した北部、スプロール化する南部、という風景の分断は歴然としてあり、今後も大きな変化を望むことはできない。しかし、南部に住む地元民が北部の発展に貢献している、という点で地域社会は分断されていない」

といえる。

よって、本論文の目的は達成されたと考える。

なお、本論文では客観的・中立的な立場からの記述を心掛けた。筆者自身は地権者や行政をはじめとするあらゆる関係者に与するものではない。論中で立場の偏りを感じたとすれば、それはひとえに筆者の力不足によるものである。

## 2 論文の意義

新横浜地区を扱った研究は多くなく、資料も四散している。北部地区と南部地区の風景の違いという切り口から、現時点での新横浜地区のありようを総括的に記録することには価値があると考えられる。

また、南北のコントラストという表面上の問題の背後に、都市化以前からの住民をめぐる二つの要素があることを明らかにすることができた。ひとつは、自らの生活の場に都市化の手法を取り入れることを拒否する動き。もう一つは、地域発展への貢献の動きである。この二つが矛盾することなく併存していることが、新横浜地区における特徴的な風景を生んでいるということがわかった。つまり、一見分断されているかに見える北部地区と南部地区であるが、地域社会は住民レベルでつながっていたのである。

さらに、都市開発が地域に与える影響のひとつの回答として新横浜地区を見ることもできよう。都市開発は水物である。地理的条件、時期的条件の上に、行政、企業、住民等多くのアクターの思惑が複雑に絡まり合い、成立する。そして成立後も各アクターの関係性や各アクターを取り巻く環境の変化によって容易に移ろいゆく。何をもって成功・不成功とするのかも曖昧である。そのため、新横浜地区における都市開発のあり方を他地域で現出させたとしても、新横浜地区の再現となることはないだろう。ただ、他地域の都市開発のあり方を分析するうえで、新横浜地区の辿ってきた／辿っている道筋が参考となり得ると考える。以上をもって、本論の意義とする。



### 3 謝辞

本論文の執筆にあたり、新横浜町内会の方々、そして横浜市役所の担当者の方々に大変お世話になりました。突然のお願いにも関わらず、快くヒアリングに応じてくださったことに非常に感謝しております。こうした生の声がなければ、この論文は成立しませんでした。

序章にもあるように、本論文は個人的な疑問に端を発しています。そのため、早い段階からテーマ自体は設定できており、資料収集も順調に進むかと考えていました。しかし、実際に調べてみると、まとまった先行研究はなく、土地問題というデリケートな話題に触れるため、当事者でない私がどこまで突っ込んだ論考ができるのかという不安がありました。論文の落としどころを探ることに長い期間を要したのです。その状況を打開するきっかけを与えてくれたのがゼミの同期、先輩方、後輩の皆さんでした。定期の中間発表での意見交換は勿論のこと、有志で数回、朝の図書館に集まって忌憚のない意見を交わすこともありました。自分には無い視点に触れることは刺激的でとても参考になり、そうした意見交換によって、論文の骨格をまとめることができました。本論文が個人的な「卒業論文」ではなく、皆がいたから成立した「ゼミ論文」なのであると胸を張って言うことができます。感謝に堪えません。

最後に、浦野正樹先生に感謝を捧げます。三年次の研究のときから、常に温かく学生を見守り、的確なアドバイスで導いてくださいました。私自身、不出来な学生ではありましたが、こうして論文を書き上げることができたのも、浦野先生の真摯な指導によるものであると思います。

本当にありがとうございました。

## 参考文献

朝日新聞各号

岩田忠利（2000）『「とうよこ沿線」創刊20周年記念 わが町の昔と今 港北区編』「とうよこ沿線」編集室

梶山季之（1975）『夢の超特急』角川書店

高速横浜環状道路に反対する北部住民連絡協議会準備会（1992）『街が傾いた 地下鉄工事によって地盤が沈下した新横浜地区を見る』

税所哲郎「新横浜のITサービル分野における産業クラスター戦略」

新横浜町内会新横浜駅開業50周年記念事業委員会編（2015）『新横浜50年の軌跡 新横浜駅50周年記念誌』新横浜町内会

平井誠二（2009）『わがまち港北』「わがまち港北」出版グループ

平井誠二、林宏美（2014）『わがまち港北2』「わがまち港北」出版グループ

中嶋忠三郎（2004）『西武王国 その炎と影』サンデー社

七尾和晃（2005）『堤義明 闇の帝国』光文社

横浜市都市開発局開発事業部清算課編（1975）『横浜国際港都建設事業新横浜駅北部地区土地地区画整理事業の換地処分に伴う地番変更調書』横浜市都市開発局開発事業部清算課

横浜市都市計画局開発部再開発課編（1999）『新横浜 第二都心の街づくり』横浜市都市計画局開発部再開発課

横浜市都市計画局都市企画部企画調査課編（1999）『新横浜都心整備基本構想』横浜市都市計画局都市企画部企画調査課

横浜市港北区地域振興課地域力推進担当編（2013）『地域まかりマス 数字でまるわかり 港北のすがた 2013 August』横浜市港北区地域振興課地域力推進担当

横浜市都市整備局、横浜市港北区役所編（2014）『横浜市都市計画マスタープラン・港北区プラン改定素案』横浜市港北区役所

横浜市都市整備局、横浜市港北区区政推進課編（2015）『横浜市都市計画マスタープラン・港北区プラン』横浜市港北区区政推進課

横浜市港北区役所総務課編（2015）『平成27年 港北グラフィック』横浜市港北区役所総務課

横浜市港北区役所総務部区政推進課編（2015）『港北区のまちと新横浜駅開業50周年』横浜市港北区役所

「新横南部まちづくりニュース」各号

「新横浜駅南部地区土地地区画整理事業」（1997）横浜市都市計画局

「新横浜駅南部地区土地地区画整理事業の事業計画廃止について」（2003）横浜市都市計画局 新横浜駅南部開発事務所

「新横浜南部地区における横浜市の「新たなまちづくりの考え方（案）」に関するアンケート調査の結果について」（2012）横浜市都市整備局

「新横浜パフォーマンス2015 パンフレット」（2015）新横浜パフォーマンス2015実行委員会

参考URL（最終閲覧は全て2015年11月26日）

「港北区HP」 <http://www.city.yokohama.lg.jp/kohoku/mokuji/shokai.html>

「新横浜駅と新大阪駅の土地を買い占めたのは元国鉄職員？買収資金を貸したのは三和銀行？」 <http://kakyudo.cocolog-nifty.com/blog/2014/11/post-0be2.html>

「新横浜土地開発の歴史」 <http://www.geocities.jp/shinyokokun/seibu.html>

「新横浜パフォーマンスHP」 <http://shinyoko.net/>

「第041回国会 決算委員会 第5号」 <http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/sangiin/041/0106/04110290106005a.html>

「第041回国会 運輸委員会 第10号」 <http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/syugiin/041/0016/04111010016010a.html>

「第043回国会 決算委員会 第2号」 <http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/syugiin/043/0106/04302070106002a.html>

「マンションエンジンHP」 <http://www.manen.jp/market/details/14/2177/2177040/1/>

「横浜ITクラスター交流会HP」 <http://www.shin-yokohama.jp/>

「横浜市統計ポータルサイト」 <http://www.city.yokohama.lg.jp/ex/stat/>

「横浜市HP 横浜業務核都市基本構想の概要」 <http://www.city.yokohama.lg.jp/seisaku/daitoshi/kouiki/gyomukaku/>

「横浜市都市整備局HP」 <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/tosai/nanbu/>

「横浜市地価水準・賃料・利回り動向レポート 第11回」 <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/kikaku/chika/pdf/27-4report.pdf#search='%E6%A8%AA%E6%B5%9C%E5%B8%82%E5%9C%B0%E4%BE%A1%E6%B0%B4%E6%BA%96%E3%83%BB%E8%B3%83%E6%96%99%E3%83%BB%E5%88%A9%E5%9B%9E%E3%82%8A%E5%8B%95%E5%90%91%E3%83%AC%E3%83%9D%E3%83%BC%E3%83%88+%E7%AC%AC11%E5%9B%9E'>