

田村明著『田村明の闘い』に三菱造船所内の埋立て申請を取り下げさせた、という記述があった。市が埋立てを行い三菱に貸与したという。不思議な話であった。みなとみらい開発の中心部となる造船所で、なぜこのような話がおこり、その意義は何であったのかを探りました。

みなとみらい事業前史での小さな埋立て

2015年4月12日

田口俊夫

概要

横浜中心の臨海部にある「みなとみらい地区（以下「MM」という）」がいつから事業化されたのかを語るのは難しい。みなとみらい地区の土地区画整理事業第1期が認可されたのは昭和58年11月で埋立てが開始されたのが59年2月である。細郷道一市長が昭和53年に就任し、企画調整局の企画課長であった小澤恵一が細郷道一市長を支え、みなとみらいの事業化がおおきく踏み出すのが、市によって設置された八十島義之助東大教授を座長とする委員会による基本構想の54年12月の公表である。

ここに至るまで飛鳥田一雄市長・田村明企画調整局長時代には具体的な動きがMMの開発に関してはなかった、というのが多くの市役所職員の感想であるようだ。これから徐々に明らかになるが、まったくそうではなく、実に多くの人に関わり多様な思惑が渦巻いていた、と言ってよい。そのなかで具体的な史実がMM対象地となる三菱重工横浜造船所（正式には「横浜製作所」）での、小さな埋立て事業にみられる。田村明の著書『田村明の闘い』学芸出版社2006年12月10日で、その存在は語られていたが、位置や時期、そしてその経緯がはっきりしていなかった。

今回、横浜市港湾局港湾管財部管財第二課水域管理係の方々の協力（横浜市の情報開示請求制度により資料を発掘していただいた）により、当時の埋もれていた資料が発掘された。それを基に背景と経緯を語ってみたい。

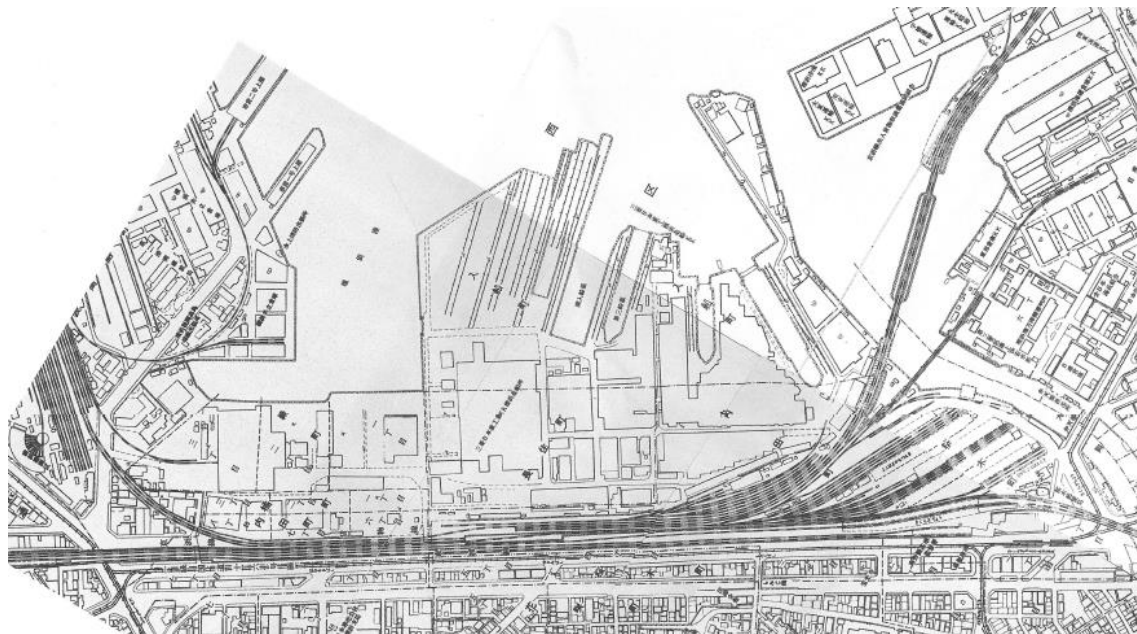


図1 昭和30年代の横浜造船所

横浜市昭和30年代の3千分の1地図をプリントアウトし筆者が貼り合わせた

出典：横浜市 HP <http://www.city.yokohama.jp/me/machi/kikaku/cityplan/gis/3000map.html>



三菱重工業横浜造船所 ミナト横浜の象徴的存在だった。昭和47年には新造船の工事量が100万総トンを記録した。写真は48年

図2 昭和48年当時の横浜造船所

上記写真出典：三菱地所社史下巻、1993年3月6日、380頁

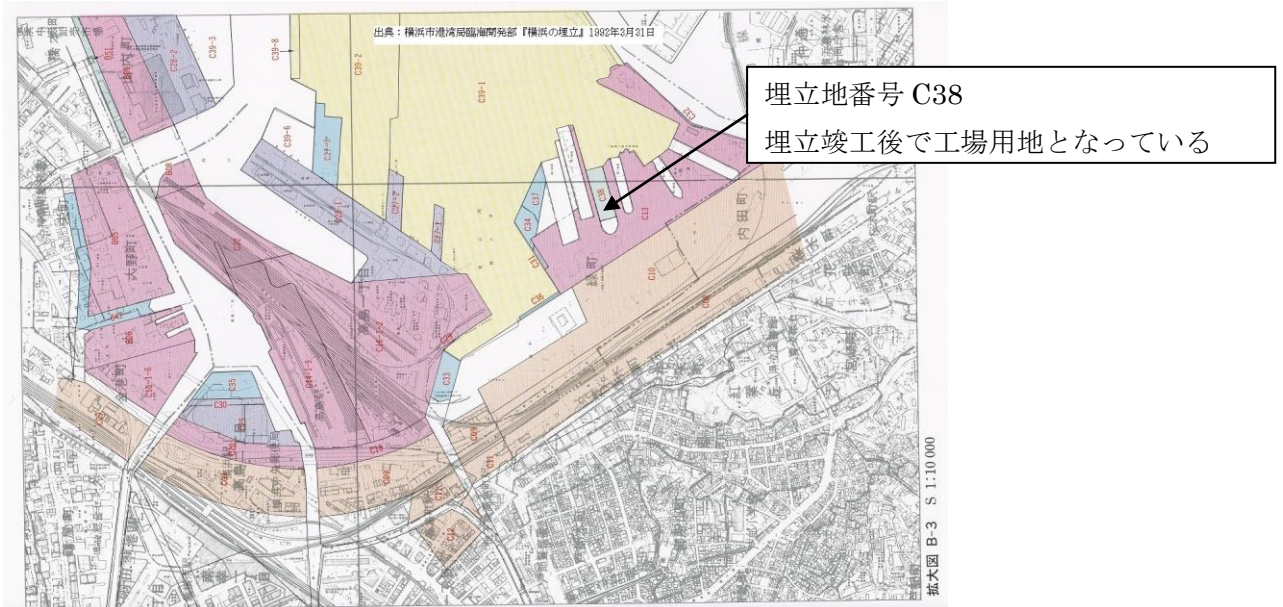


図3 横浜造船所内の埋め立て位置図

出典：横浜市港湾局臨海開発部『横浜の埋立て』1992年3月31日

1. 造船所移転の提案

みなとみらいが事業化され目に見えるものになる以前の昭和40年代、飛鳥田一雄・田村明時代でも幾つもの動きが積み上げられていた。この時代を「みなとみらい事業前史」と呼ぶことにする。

昭和39年末飛鳥田市長からの依頼を受けて、田村が属した浅田孝主宰の環境開発センターが『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』所謂六大事業を提案した。その中心的なプロジェクトが三菱重工業（以下「重工」という）の横浜造船所を移転させ、跡地を関内地区と横浜駅地区をむすぶ商業業務地区として再開発するものであった。

戦後の高度成長期に、大型船受注で活況を呈している造船所に「どいて欲しい」ということ自体勇気があることであった。六大事業をまとめていた当時の田村明も当該報告書から読み取れるように、さすがに移転実現の自信はなかったらしいが、横浜のまちづくり上必然的かつ不可欠のプロジェクトであった。

一方、造船業界としても全く受け入れ難いプロジェクトでなかった。横浜造船所の立地規模からして「横浜造船所では相次ぐ大型船の受注、手持ち工事量の増大により造船体制が限界に達していたため、当時この造船所のあり方が同社（重工）にとって大きな課題となっていた（三菱地所社史下巻、1993年3月6日、379～380頁）」ため、移転拡充する選択肢はありえた。

この情勢下で昭和42年、飛鳥田市長は重工に乗り込み社長と直談判し、移転について基本合意に達してしまった。ただし、文書はなく、口頭での了解である。大枠の方向性は合意

されたが、具体的な進め方のイメージは共有されていない。

2. 民間主体による跡地開発

昭和 43 年 4 月環境開発センターを辞め横浜市に入庁した田村明にとって、造船所の移転跡地開発は民間事業として行うべきもので、横浜市による公共事業化は全く意図していなかった。日本生命で不動産事業を担当してきた田村は、開発事業で適正利潤を確保できるならば民間開発は成立すると踏んでいた。そして、三菱グループにはそれに最適の組織が存在した、東京大手町の大地主として多数のビルを管理している三菱地所（以下「地所」という）である。事業的には、地所が重工から移転費用（新工場用地の購入と工場新築そして旧工場の解体整備費用）を捻出できるよう用地を購入する。地所にとって用地購入費は安い方がよいが、売り手の重工は高い方が助かる。

田村は著書にもあるように、昭和 43 年当初から地所をこのプロジェクトに引き込むよう画策した。飛鳥田市長と地所社長との非公式会談も持たれた。その後昭和 44 年 2 月 4 日横浜ニューグランドホテルで会談がもたれ、重工副社長と地所社長に対して飛鳥田市長と田村が造船所移転を正式に申し入れた。

横浜市は単に三菱側に申し入れるだけでなく、内部的にも移転に向けての作業を開始した。市発注の環境開発センターによる『緑町（注：横浜造船所の旧地名）周辺地区再開発に関する基本構想及び土地利用計画報告書』が昭和 44 年 3 月に完成している。極めて詳細に実践的に、跡地の土地利用計画とそれに伴う事業費を複数案で検討している。埋立て規模は大規模なものではなく、造船所の中心部で部分的に行うもので、開発目的も関内と横浜駅地区を結ぶ役割に止まっていた。

3. 国鉄との交渉

続いて昭和 45 年 3 月に完了した環境開発センター『緑町周辺地区開発基本構想』で、事業的な開発区分と時期を概略明らかにしている。ただし、対象は造船所のみで国鉄の桜木町駅前に広がる東横浜貨物駅と横浜駅よりの高島操車場は除外されていた。田村たちが国鉄に対して何も行動していなかったわけではなく、手は打たれていた。昭和 43 年 7 月に横浜都心部貨物駅の移転要望が取り纏められ、市長から石田国鉄総裁宛てに同年 8 月に企画調整室の鈴木技監と田村部長が要望書を国鉄の建設部長に手渡している。

実は通勤緩和対策と称して、国鉄貨物の高度化を目指し昭和 41 年に横浜新貨物線の建設計画が国鉄により発表されている。42 年には対象地域の住民による横浜新貨物線反対期成同盟が結成された。新貨物線建設を当初から容認したかのような横浜市に対して、住民たちは激しい反対運動を展開していく。この新貨物線と都心部貨物駅移転問題とは密接に関連しており、特に東横浜貨物駅廃止は新貨物線羽沢貨物駅新設につながる。高島操車場は新鶴見操車場稼働を待つことになる。

4. 横浜都市開発株式会社の設立

続いて 45 年 5 月「横浜造船所の移転を前提に同造船所跡地および周辺の再開発を目的として、当社（地所）、三菱重工業などが出資して横浜都市開発株式会社（資本金 5,000 万円、当社出資比率 40%）が設立された。社長に加賀美勝新菱冷熱工業社長が選任され、当社の渡辺が会長に就任している（三菱地所社史下巻、1993 年 3 月 6 日、380 頁）」とある。横浜国立大学のキャンパス統合にも関与した加賀美勝は、三菱グループに対して影響力をもつ不思議な人物であった。

これによって、造船所跡地開発は三菱が主導する民間開発として進めるという枠組みが作られた。ただし、会社と市の間では、相互の跡地開発の本気度と戦略を探り合う状態が続くことになる。因みに、この会社は後年の「横浜みなとみらい会社（YMM）」の母体となる。

5. 造船所内の埋立て申請

このような時期に、この小論の本題である造船所内での埋立免許申請が重工から市港湾局に打診された。大正 10 年 4 月制定された公有水面埋立法には、第三者への譲渡を目的として埋立を民間が行えること、また免許を受けずに埋立を行っても追認されることがある特異な法律であった。そのため昭和 48 年の法改正により、譲渡目的の埋立は地方自治体又は政令により定められた者、つまり第三セクターでしかできなくなった。追認規定もなくなった。市内部の非公式メモ（横浜市史資料室『小澤恵一寄贈資料』）では、打診は 45 年 9 月頃で、横浜都市開発会社を通じてであったという。

市港湾局への情報開示請求により、46 年 4 月 1 日付で、横浜港港湾管理者の長である横浜市長飛鳥田一雄に対して、三菱重工業株式会社取締役社長名で「公有水面埋立免許申請取下書」が出され受理されている。元の 45 年 9 月 2 日付横浜市西区緑町 68.72.74 番地先公有水面埋立申請は事情により取り下げ、とある。

この 3 号ドックは、造船所内の潮入りドックであるため、三菱側は当然の事として埋立て免許を受け、埋立て後は自己の工場用地として利用できると確信していた。そもそも水面にも公有水面と私有水面がある。みなとみらい地区に保存された 1 号ドックと 2 号ドックの水面は私有水面である。船を修理する時にはドック入口を堅固に塞ぐ仕組みであった。ただし、この 3 号ドックは違った、常時潮が入り込むのである。

6. 造船所内に出現する市有地

港湾局から情報を掴んだ田村は早速行動した、埋立免許申請に待ったをかけた。造船所移転に目鼻をつけた田村は賭けにでた。「私は、なかなか前に進まない三菱を動かすチャンスとみた。そこで港湾局に指示して、埋め立ては認めるが、それは公有水面であり、横浜市の所有とする。ただし、重工に無償で使用貸借させるというものであった。こうしておけば、わずかな土地でも再開発のときに横浜市の種地になるし、重工も工場内に横浜市野

土地が出来ては、何となく自由度を制約されるから、いつもでもこの土地に固執してはおれなくなり、移転に積極的に取り組むようになるだろう。」(田村明『田村明の闘い』学芸出版社 2006 年 12 月 10 日 115 頁)

この埋立免許申請を逆手にとり、移転と跡地開発に向けた市の強い姿勢を見せつけようとした。当時の公有水面埋立法では単純に私有地となってしまう水面を市有地とすべく、三菱側の申請を剛腕に取り下げさせた。そして 46 年 9 月 17 日付で市が埋立免許を取得し、翌年 47 年 3 月 15 日付で埋立を竣工させている、市有地 3,426 m²が造船所の工場敷地内に突如として出現した。この市有地は工場用地として重工に貸し付けられる。実態上三菱側にとっても問題はないが、三菱は面子にこだわった。

市との交渉窓口となった元三菱重工業株式会社横浜製作所企画管理部長・天野博道によれば「更に当時の政治構図が両者（市と三菱重工横浜製作所）の腹を割った話し合いを難しくしていた点も否めない。特に、当所（横浜製作所内）の潮入埋立申請に対して、市が公有水面の埋立部分を市有地とする条件を強要した件は、当社トップの対市不信感を増幅させ、対市関係は一時険悪な状態におちいった。しかし、緑町の工場施設は、工業等制限法・工場立地法等の制限によって、スクラップ・アンド・ビルドによってもジリ貧は避けられないとの見通しとなってきた。そこで、移転によって近代的工場へ脱皮するための条件確保の対市戦略が必要であった。こうして” 当分の間市との接触無用” というトップ意向はあったものの、市との情報・意見交換を水面下で行うことになった（横浜製作所 100 年史編さん委員会『三菱重工横浜製作所百年史』平成 4 年 2 月三菱重工業株式会社横浜製作所発行、125 頁）」とあり、この件が感情的問題となったが、水面下での実務レベルの接触は継続していく。

7. 造船所跡地開発のイメージ

昭和 48 年の第一次オイルショックと造船不況により、造船所移転問題は先送りとなったと一般には理解されてきた。しかし、三菱側も移転なくして造船所と大規模鉄鋼工場である横浜製作所の将来はありえないと感じていた。企画調整局企画課長と造船所担当部長との水面下のやり取りが続いた。48 年 3 月の非公式メモによると「造船所幹部意見として、市が移転を希望しているなら、市が条件をそろえれば動かないでもない」と伝えられた。

昭和 49 年 8 月頃から企画調整局内部で造船所跡地開発に向けて交通インフラ計画、緑地計画、埋立計画などの基礎的作業が開始された。途中から、大高建築設計事務所が加わり、開発段階に応じたインフラ容量と整備の方向性を確定していった。それが昭和 50 年 3 月に完成した『都心臨海部再開発基本構想報告書』である。この開発イメージの絵が出来たことで、三菱側は横浜市の開発意欲を認識し、三菱重工は移転先となる横浜港内の埋立地購入の仮契約に 51 年 3 月調印することになる。ただし、それは波乱のみなどみらい前史の第二幕となるのだが……

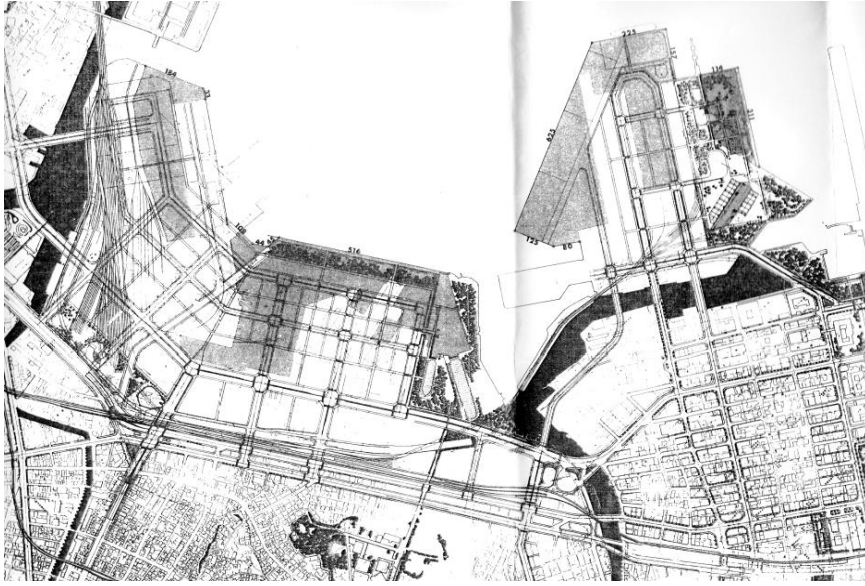


図4 最初の総合的なMMの開発イメージ

出典：昭和50（1975）年3月企画調整局・大高建築設計事務所『都心臨海部再開発基本構想報告書』図版