

みなとみらい 21 開発小史
— 地理的・歴史的背景と街づくりの新たな試み —

第三期 Team C：萩原伸一

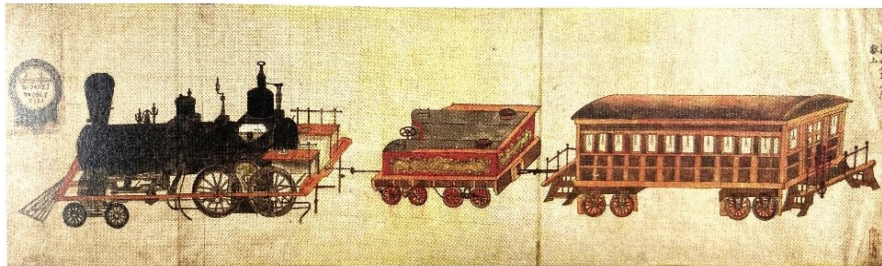
みなとみらい 21 開発の着工日は 1983(昭 58)年 11 月 8 日である。

1) みなとみらい 21 の名称は如何にして、いつ決まったのか

みなとみらい 21 の名称は 1981(昭 56)年 8 月に公募された 2,292 点のネーミングより最有力だった「赤い靴シティー」を 9 名の選考委員の 1 人であった柳原良平氏が、カタカナの名称はマンションの名前みたいだ、と一蹴し、一次予選で落選していた荒井眞一郎氏の「みなとみらい 21」を強く推す事で選ばれた[1]。みなとみらい 21 は最終的に高島埠頭、三菱重工、旧国鉄貨物駅を中心とした既存の土地 110ha に 76ha の埋立地を加えた計 186ha の一大首都圏計画となったが、その開発に至る歴史を調査すると単純には紐解けないものだった。「みなとみらいは様々な過去の矛盾を抱えて発展した街」(2024(令 6)年 12 月 Lib 活面談にて大西比呂志フェリス女学院大学名誉教授談)である。

2) みなとみらい 21 開発の歴史的背景：二つの「クサビ」から「カスガイ」へ

みなとみらい 21 開発は、鉄道開発と横浜駅の位置に就いての歴史的背景抜きには語れない。1853(嘉永 6)年にペリーが久里浜に上陸、その翌 1854(嘉永 7)年 3 月 8 日にペリーが再来日し横浜に上陸、12 か条の日米和親条約を締結して下田と函館の開港が決まる。この際にペリーは多くの贈り物を持ってきたが、その中に約 1/4 スケールの蒸気機関車と客車一式の模型があった一尺八寸一分四厘(約 55 cm)の軌道上を実際に蒸気機関で稼働する模型だったが、これを現在の開港広場裏の麦畑に約 100m 長の円形レールを敷設し、実際に人を乗せて見せた[2]。

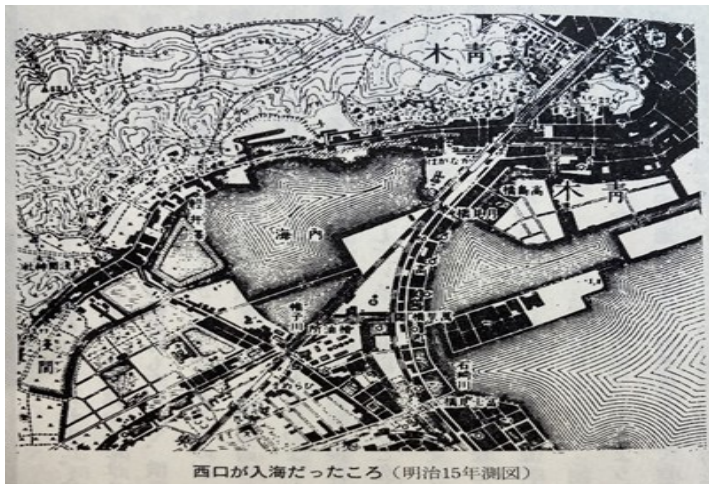


●ペリーが幕府に献上した汽車の模型図

画①ペリーが献上した汽車の模型図、人がまたがって乗れる大きさだった。

出典 p5 梅原淳「ビジュアル日本の鉄道の歴史①」ゆまに書房 2017. 4

1858(安政 5)年 7 月に来日したハリスと締結された日米修好通商条約では追加開港する 4 港として長崎・新潟・兵庫・神奈川が合意されたが、神奈川に就いて幕府は外国人との接触・摩擦を避ける為に参勤交代の行列が行き交う主要交通路たる東海道にある神奈川宿からは外れた横浜を 1859(安政 6)年 7 月に開港する



事とし横浜村に居住していた人々を元村(現在の元町)に移住せしめた。横浜選択の背景としては「水深の深い横浜地先は大型船の碇泊地として優れており、背後に市街地として開発しうる広大な新田地域の存在する利点もあった。それに、参勤交代の大名行列が行き交う東海道沿いの神奈川では、外国人との間にトラブルが予想され、辺鄙な横浜の方がはるかに取り締まりやすかった。」[3]のだが「東海道から横浜へ行くには、保土ヶ谷宿の近くで南に折れ、戸部の山を越えて、さらに吉田新田を横切らなければならなかった。まさに陸の孤島だったのである。」[3]と言う辺鄙な場所だった。

図① 明治 15 年測図：鉄道軌道が埋立地でその北西側に入江跡地の沼沢地。

出典：p139 「横浜三街物語」山口辰男、1982. 12 有隣堂

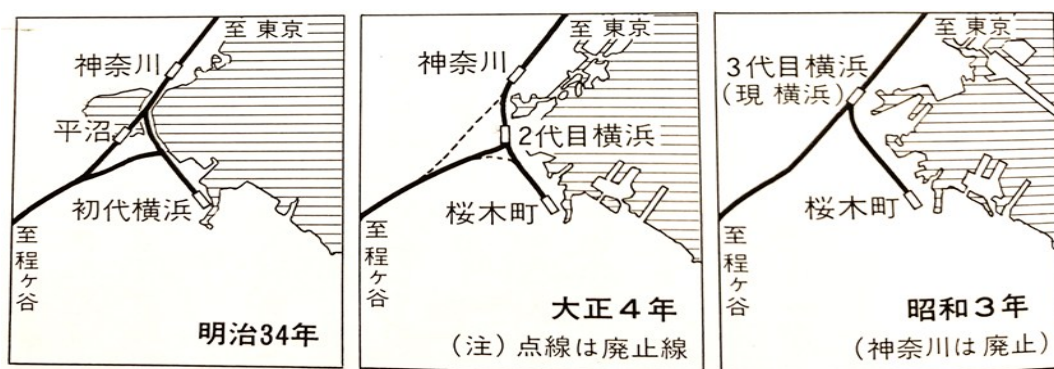
つまり横浜村は交通の不便な集落に過ぎない小村だったからこそ開港される事になった。判断基準の一つだった水深の比較は、陸から2km沖合で神奈川沖7.32mに対して横浜沖では10.07mとなっていた[4]。

因みに神奈川県という地名は1868(明治元)年9月からだが、日米修好通商条約上の開港場名が神奈川であったため横浜に置かれていた奉行所の名称が神奈川奉行所であった[5]事から廃藩置県実施前に横浜県ではなく神奈川県として成立した[6]。

ペリーの鉄道模型に乗って驚愕してから約15年後の1870(明3)年4月には汐留にて基礎杭が打たれて鉄道工事が始まる。そしてその2年後1872(明5)年6月12日に横浜-品川間を一日2往復所要時間35分で日本最初の鉄道が仮開業する[7]。また、新橋-品川間の工事も終わり同年10月14日に開通となり、天皇の横浜行幸にて開業式を開催、翌15日より一般客に開放され横浜-新橋間が正式開通となった[8]。当時の日本は文明開化に向けて実にスピード感に溢れていた。

不便な横浜に鉄道が敷かれた。実務上、外国人の物理的隔離を図り、交流を管理する関所を設けた事から関内・関外と言う地名が生まれた。爾後この界隈は外国との窓口として、貿易や外国人の社会活動による影響を受けながら街として発展し、関内・伊勢佐木町と言う一大繁華街となる。

図①は1882(明治15)年の測量図の一部写しであるが、現在の横浜駅、とりわけ西口付近は入江を埋立堤で閉じた沼沢地となっており、平沼と呼ばれていた。鉄道は東海道沿いに西進を計画する際に、元々東海道から南に外れていた横浜駅先を通行せず、図①でも示されている様に横浜駅より北で西南に延伸、東海道線は横浜駅にてスイッチバックし運行していたが、1894(明27)年に日清戦争の軍事輸送を目的として直通の短絡線が開通。平沼の一部を埋め立てて平沼駅が建設され、東海道本線でも非効率な運行を避ける為に横浜を通過し直接西進する急行が増えた[9]。これに対処する為に、現高島町駅付近に横浜駅を移動・設立し二代目横浜駅が1914(大4)年に開業したが残念な事に1922(大12)9月の関東大震災で焼失。その後平沼駅と神奈川駅を集約して廃し現在の横浜駅の場所に三代目横浜駅が創立されたが、横浜の名を冠



鉄道路線と駅の変遷

図② 三代にわたる横浜駅の位置 出典 p167 部分「都市ヨコハマ物語」田村明

した横浜駅には、表玄関東口にしても旧入江の埋立地西口にしても街は存在していなかった[10]。図②に三代の横浜駅位置が略図として示した。

こうして横浜の首都圏は、図③に示された様に、開港時よりの貿易港としての繁栄を享受してきた街である初代横浜駅付近(関内・伊勢佐木町)と、そこから3-4km離れた東海道本線の玄関たる現在の横浜駅付近に二分される事となった。因みに図②では大正期には現在の西口にあたる地域が既に埋め立てられている。平沼の埋立は神奈川から横浜への鉄道通行地埋立工事を行った高島嘉右衛門が行ったと言われていた(相鉄不動産7年史)が、正しくは高島から内海約16万坪を譲り受けた21人中の1人木久屋商店の茂木六兵衛が他の地主の分も買収されて1895(明28)年頃から人力で工事、1913(大2)年に漸く埋立が完成。「文句を言われながら買われた土地を埋め立てられて幸いだった。それでこの一帯を幸町と名付けた」と茂木家土地管理人の説明。この駅前の土地を米スタンダードオイル系のライジングサン石油株式会社に売却した事から西口駅前には製油所・製蠟所・油槽が建設される[11]。これで元沼沢地の西口駅前が物資置き場となった事もあり、飽くまで東口が横浜駅の表玄関、とされる。この土地が民間開発されるのは戦後米軍の占領が解けてからになる[12]。

第二次大戦後の横浜は恰も江戸末期開国時に江戸の安全を図る為に東海道から離れた横浜を開港した時のように、物資輸送ニーズとしての港湾設備のみならず東京の代替地として占領軍駐屯地を提供する事となり駅前をはじめとする多く地区が占領地域として接收された。その返還も東京に比して大きく遅れ未だに未返還地や返還後の活用されていない土地がある事は周知の事実である[12]。

おりしも戦後の高度成長期に集中都市東京のベッドタウンとして、横浜に大きく人口流入が起こり、西口・東口が昭和の経済成長期に大きく発展した事で、横浜駅周辺は急速に都心化が進み、その結果として

二つの首都圏を持って発展する横浜が確立した。つまり図③で示されている通り、

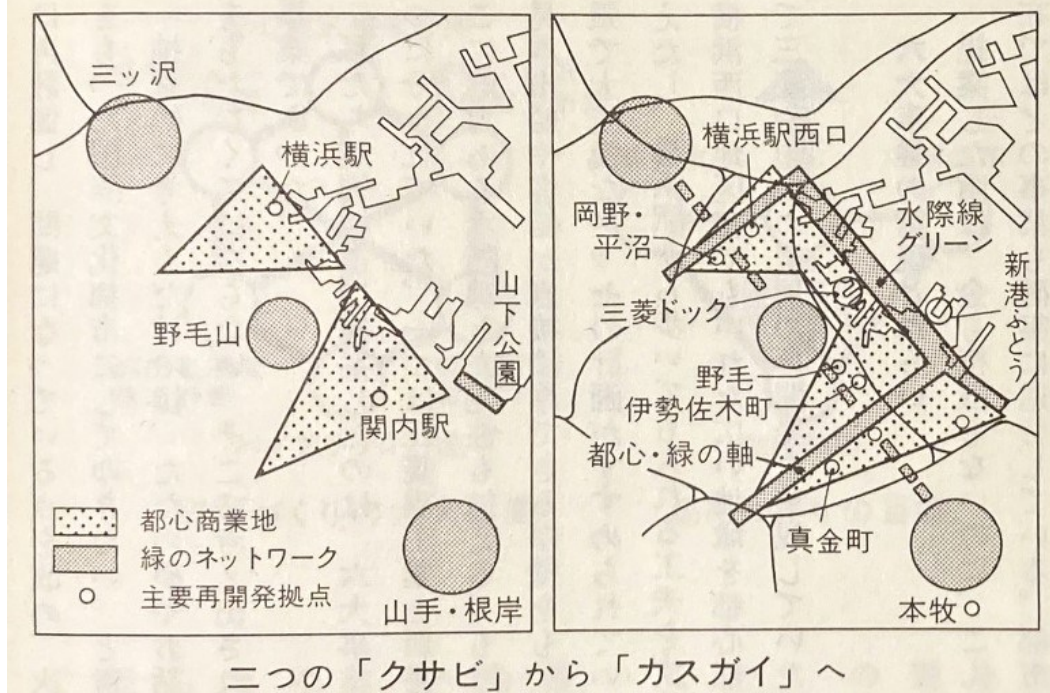
- a) 江戸幕府が諸外国との交渉で、元々主要交通路から外れていた場所を意図的に開港地として選定し、結果として栄えた関内・伊勢佐木町地区とは別に
- b) 経済発展に乗り遅れない為に本来の主要交通路である東海道に沿って開発された東海道線上に設けられた、元々横浜の町ではない場所に横浜駅が必要だった

事で横浜には二つ「クサビ」形の都心が生じる事となった。人口増を解決する市街地の効率的な拡大の為に、二つの都心に隣接する港湾工業地区を再開発する事によって二つの都心を「カスガイ」として連携する開発が必要だった。横浜の都市形成に於ける相克を解決する一つの「カスガイ」として都心部強化事業(みなとみらい 21)が計画・推進された。

以上の様に、みなとみらい 21 地区開発の基本構想は歴史により二つに分断された首都圏を図③の通り、統合・連結するモノだったが、ふりかえれば、鉄道敷設そのものを目的化した当初鉄道建設計画が、

- a) 法外に高い汽車賃を払っても利用するのは外国人とその関係者や貴族、高級官僚
- b) 江戸時代からの交通便利な場所は鉄道敷設の土地手当てが難儀で迅速な工事が困難

だった事から、外国人居留地汐留を後背地とする新橋と開港による外国人居留地を持つ横浜間が最初の鉄道敷設場所として決められた事で、横浜の街の特徴ある発達形態が決まった、ともいえるのではないかな。



図③ クサビからカスガイへ
出典：p276「都市ヨコハマ物語」田村明

筆者幼年時代(1960年代前半)の桜木町(初代横浜)駅前にはバスと市電が行き来する埃っぽい広場だった。子供心に「いつも終点で降ろされて乗り換えなければならないのは何故? 東横線も京浜電車もどうして此処が終点なのだろうか」と素朴な質問を持った。これが東京オリンピック前に日本で様々なモノが様々な場所でスタートした時期に、その一つとして 1964(昭 39)年 5 月に磯子線が開通し桜木町駅が終点ではなくなった。桜木町が終点ではなくなった時の事はとても印象深く覚えているが磯子止まり。これが大船まで開通するのに更に 10 年掛かった。

3) この地区開発はそもそも誰の発想だったのか

みなとみらい 21 を取り上げた書物は多いが、ほとんどはその発端を 1965(昭 40)年 2 月に当時市長の飛鳥田一雄が発表した「都市づくりの将来計画の構想」で 6 大事業の一つである都心部強化事業と書いている。飛鳥田が浅田孝率いる環境都市開発センターに提言策定を依頼、作成された「横浜市将来計画に関する基礎調査報告書」の 7 つあった事業計画案[13]のうち、ポートサイド・ビジネスセンター開発と国際貿易センター開発の二つの都心部強化策が言及されている。この報告書では当時 160 万人の人口が 1975(昭 50)年に 260-300 万人となると見込んだが、実際には 1975(昭 50)年に 260 万人、300 万人を超えるのは 1986(昭 61)年となり精度の高い人口予想だった。これに先立ち当時東京の都市計画を手掛けていた浅田孝は飛鳥田からの相談を受けて「横浜市の都市問題について議論する会(浅田孝、高山英華、八十島義之助、河合正一の 4 名)」を開催(横浜都市問題調査専門委員会の事だと思われる[14])、委員会では実践可

能なプランを作ることが重要、と発言。飛鳥田市長に都市政策提言策定を業務委託された(株)環境開発センターが作成した報告書ではまさに実践可能な具体案を示した[15]。

計画でも何でもないが、今回調べた限りでは、みなとみらい 21 地区開発構想に言及した最初の記録は以下だった。1961(昭 36)年、横浜駅東口開発に際し主導者不在に悩んでいた地場横浜財界は東京の財界人を引き込む策を採用。これに呼応しすぐに現地視察したジャパンライン社長だった竹中治が「なるほど、こいつは素晴らしい。もうちょっと海を埋め立て、先の三菱ドックにつなげたら、そりゃ見事な横浜の玄関口が出来るゾ」[16]。竹中は横浜駅前振興会社(後の横浜スカイビル)の大株主となる[16]。

4) みなとみらい 21 地区まちづくり基本協定

みなとみらい 21 の歴史を調べるにあたり、参考図書として挙げた多くの書籍・文章を読み、また、市役所や関連組織の方々からお話を伺う機会も持ったが、みなとみらい 21 は様々な意味で新しい試みや仕組みづくりを模索しながら進められた事が良く理解出来た。紙面の関係でこれらの詳細に触れる事は出来ないが、大規模な開発で各区画所有者と街づくり基本協定を締結しながら個別の開発計画に街づくりを担う事を要請していく形式を採用した初めてのプロジェクトである。これに就いては是非触れておきたい。一例として 1994(平 6)年に竣工した三菱重工ビル建設をまちづくり基本協定の視点で見ながら、今回ヒアリングに応じて頂いた一人である三菱重工横浜製作所の元所長牧浦秀治氏から伺った時間的な流れが感じられた話を併せて付記する。

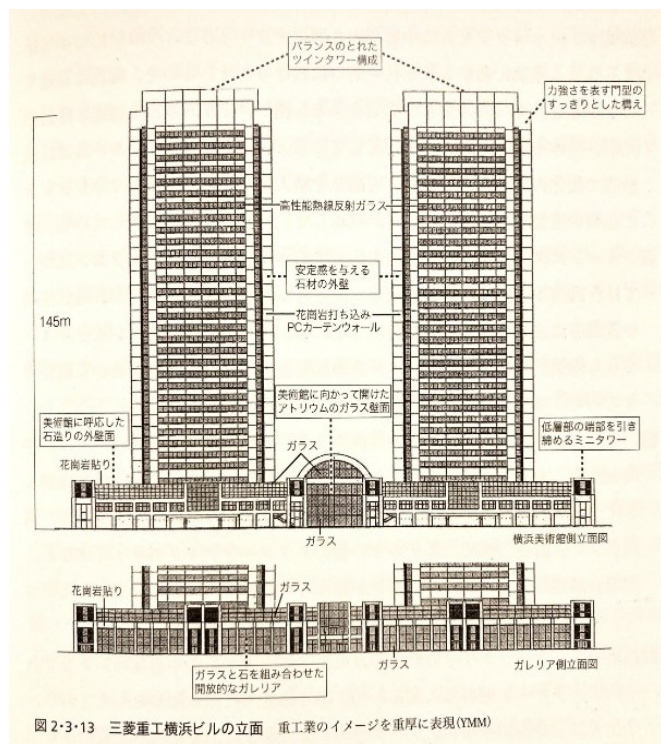


図 2-3-13 三菱重工横浜ビルの立面 重工業のイメージを重厚に表現(YMM)

図④ 三菱重工ビルと横浜美術館のイメージ図

出典： p117「都市づくり戦略とプロジェクトマネジメント」岸田比呂志・卯月盛夫

受理後に YMM のワーキンググループ並びに部会による検討を通じて開発業者と YMM の協議・調整を経て

表①三菱重工ビルの街づくり協議内容

出典： p116「都市づくり戦略とプロジェクトマネジメント」岸田比呂志・卯月盛夫

表 2-3-4 三菱重工横浜ビルの街づくり協議内容

協議項目	主な内容
街区内土地利用	自社用、賃貸用オフィスビルのツインタワー、歩行者軸としてのアトリウム、ガレリアを配置
水と緑の演出	アメニティの高い緑豊かな歩行者空間を形成する
コモンスペース	歩行者軸として、みなとみらい大通り側にガレリア、また低層部の中央に大規模なアトリウムを配置
アクティビティフロア	ガレリア沿いに飲食、雑貨店舗、建物の 1～3 階に、エネルギー、環境等をテーマとした工業技術館を配置
色彩計画	外装は自然石打ち込みカーテンウォールと熱線反射ガラス、色調はグレーを基調とする
建物高さ	海へのビスタの確保に配慮し、約 150m の高さとする
ペDESTリアンネットワーク	街区中央のペDESTリアンウェイ(幅 8m) はアトリウムの中の通り抜け通路として計画する
駐車場・交通計画	駐車場の出入口は、地区街路 6 号線側に設置し、周辺街路のスムーズな交通の確保に配慮する
景観計画	海へのビスタの確保、横浜美術館とのバランスに配慮
風害・電波障害	低層部の配置および植栽による暴風対策、横浜都心電波対策協議会で具体的協議を行い、必要な対策を施す

YMM が街づくり行為の承認をした後に法定手続きに入る、という方法だが、飽くまで民と民との紳士協定であった。実際には容積率や高さ制限、壁面後退等の都市計画法・建築基準法に基づく地区計画の規定により法制化。一方で基本協定はみなとみらい 21 地区の街づくりの憲法として実質的に機能する[16]。各地区開発にあたっての協議内容詳細は注資料[16]に詳しく説明されているので参照願いたい。協議項目はそのデザインや周りの景観への配慮、外縁設備等の詳細に至るまで様々な観点で合意形成された上で、これを反映した建物建設が進められる。つまり

YMM 受理後に私有財産として取得された区画の開発にあたり、開発主体者はこの街づくり基本協定に基づいて、建物の設計・工法やその外周部等につき法的要請を超えてコントロールされる事となる。

三菱重工ビルの場合に特徴的なのは、表①の通り、建物高さや景観計画に於いて、「海へのビスタの配慮」を担保すると共に図④の通り、当該建物だけでなくみなとみらい 21 中核事業の一つである横浜美術館の建物との協調景観をも配慮、シンメトリーなデザインを具体的に図示している。現実に三菱重工事務所棟たる東棟はほぼこのデザインで建てられているが、ツインタワー西棟を建設する事無く同社は事務所ビル・関連土地を売却[18]、本社機能も横浜には残さず実質的にみなとみらい 21 地区への強い関りからは撤退。本来ツインタワーとなる筈だった区画には現在三井ガーデンホテル横浜が入るみなとみらいプレミアが建っているが、そのデザインも大きさも図④とは違ったものとなっている。前出の牧浦氏によれば「三菱重工は国産ジェット機 MRJ 開発遅延による損失を埋める為に多くの資産売却を行った。時期的に考えると本売却もその一環だったと思う」との事。みなとみらい 21 計画に大地主として深く関わって来た同社は計画当初の横浜造船所移転時にも経済環境の変化から金沢・本牧の代替地面積を巡って横浜市との交渉が難航、実現に至るまでその要求も変化して来た事が記録されている[4][10][11][19]。一方で記念碑的なツインタワーを自社主要工場跡地にメモリアル的に位置付けながら、その街づくりに対して積極的に関わって来た三菱重工の立ち位置は、再び MRJ と言う時代による経営環境変化で変わった事になる(牧浦元所長談)。

このケースを見れば、優れた計画を設計段階で如何に上手に仕上げても、常に環境変化につきまとうリスクを認識しながら進める必要がある事が良く分かる。そうした状況を踏まえて、みなとみらい 21 計画と実行成果を見るに、様々な指摘や改善すべき点はあろうが、明らかに総合計画としては見事なものとして推進されている、と評価したい。

5) 都市計画とその実践

みなとみらい 21 をテーマとして選択した際に、課題である 1980(昭 55)年以降の歴史、として採り上げたつもりだった。しかしながら、情報収集を開始すると計画は遡れば 1965(昭 40)年であり、更に鉄道を含めた過去の歴史が大きく関わっていた。一方で発意者であった筈の飛鳥田一雄の市長時代には当該案件は 15 年間殆んど進まず、1978(昭 53)年に細郷政権が発足後、みなとみらい 21 計画は漸く実現に向けて進む。通称八十島委員会を中心に実務的に駆動し、冒頭の通り 1983(昭 58)年 11 月の着工に至った。その後も上述の街づくり協定や街路、海岸線、廃棄物処理等の多くの街機能の設計を更に詳細に詰めてプロジェクトは進んだ[17]。この様に飛鳥田時代に長期に亘って停滞、その後に進捗した要因には大いに好奇心を持ち、更に掘り下げようと試みるも、納得出来る明確な見解を獲得する事は出来なかった。

飛鳥田は 4 回の市長選で回を追うごとに支持を増やす「強い市長」であったが、長期政権の推進力を失いつつあった[19]。「抽象的理念論」の総合計画に代わり、自治体が主体的に事業を遂行するために採用した「戦略的」方法で八十島委員会はこれを国と協同する国家事業に継承したのである[19]。

一方で、都市計画遂行には推進母体たる自治体の実務部隊が不可欠だが、浅田孝が指摘した様に地方自治体行政機関が中央省庁の下部組織化し、組織として長期的関係性を重視し、保守政権を前提とした行動様式に慣れている [15]。これもみなとみらい 21 を含めた 6 大事業が大きく遅延した一つの要因ではなかったのか。現在は地方自治体の行政機構も当時とは状況が変化しているのかもしれないが、こうした背景は革新政権と保守政権、と言うよりも既存勢力と新興(革新)勢力の間の執行能力の差にも繋がっているのではないかと。国政は非常に長期に亘り自民政権が継続している。革新か保守かと言う色分けではなく、中央も地方も首長交替に際し、行政組織の実務部隊が首長の影響力を見極める様な癖を持ち続ける事で、新しい政権主体は常に官僚との緊張関係を強いられ、健全に思い通りに行政機関を動かして執行する、という事が難しい地合があるのではないかと。「細郷を横浜に引っ張り出したのは飛鳥田市長であった。・・・細郷のような官僚出身の有力者が、革新市政の都市開発事業にも必要とされたのである」[19]。これはともすれば為政者の素養・能力の高さよりも、こうした調整能力の方が政策実践に不可欠だと結論する事にもならないか。極論すれば民主主義が実質的に機能し難くなっている、とも言えるのでは、との仮説が浮かんで来たが、このテーマはあまりにも広範に亘っており、十分な調査も検証も出来ずに終わった。筆者の泥縄式発想による問題設定が拙劣だった事に拠る。とは言え、今回の一大プロジェクトへの取組とその進捗に就いての情報収集・調査・学習を通じて、思い至った貴重な気付きとして敢えて記しておきたい。

《注》

[1]河野哲弥「公募で決まったという「みなとみらい 21」の名付け親は誰？」はまれぽ.com

2014 年 12 月 13 日版 http://hamarepo.com/story.php?page_no=0&story_id=3612

参照 2022. 2. 1

[2]松崎哲「ペリー将来の蒸気機関車模型」日本財団図書館 HP

<https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2004/00035/contents/0041.htm>

参照 2024. 9. 3

- [3]資料よもやま話 神奈川 VS 横浜「開港のひろば 83号」横浜開港資料館 2004.2
 [4]牧浦秀治 第43回技術士全国大会講演資料「三菱横浜造船所とみなとみらい21」2016.11.
 [5]吉崎雅規「開港のひろば 156号」横浜開港資料館 2024.2
 [6]樋口雄一「なぜ横浜県ではなく神奈川県なのか」2001.4.10 p1「有隣」第401号
 [7]沢和哉「日本の鉄道ことはじめ」築地書館 1996.11
 [8]ニュース映画「日本ニュース 昭和27年6月12日号」
 [9]沢和哉「日本の鉄道ことはじめ」築地書館 1996.11.
 [10]田村明「都市ヨコハマ物語」時事通信社 1989.6
 [11]神奈川サンケイ新聞社編「ヨコハマ再開発物語 みなとみらい21」日本工業新聞社 1982.1 p87
 [12]横浜市立図書館パネル展「横浜市と米軍基地～接收の歴史から返還跡地のまちづくりまで～」
 2024(令6)年7月17日～8月18日
 [13](株)環境開発センター「横浜市将来計画に関する基礎調査報告書」1964.12 横浜市都市計画局資料
 [14]鳴海正泰「飛鳥田市長の6大事業のまちづくりの立案過程」かながわ自治研月報 2010.10 No.123
 [15]笹原克「浅田孝—つくりだす建築家、日本初の都市プランナー—」オーム社 2014.4
 [16]神奈川サンケイ新聞社編「ヨコハマ再開発物語—みなとみらい21」日本工業新聞社 1982年、p15
 [17]岸田比呂志・卯月盛夫「都市づくり戦略とプロジェクト・マネジメント」学芸出版社 2009.6
 [18]三菱重工 HP ニュース 2017.3.30日付け https://www.mhi.com/jp/notice/notice_170330_1.html
 参照 2020.12.8
 [19]大西比呂志「首都圏形成の戦後史」「革新保守転換期の横浜市政」日本経済評論社 2023年3月

《その他参考資料》

- 横浜市都市整備局みなとみらい21推進課／企画「みなとみらい21インフォメーション 89」横浜市
 都市整備局みなとみらい21推進課 2018年3月
 横浜市 HP 横浜の歴史(黒船の渡来)
[https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/kyodo-](https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/kyodo-manabi/library/shiru/sakoku/kaei/yokohamabook/yokoreki.html#10)
[manabi/library/shiru/sakoku/kaei/yokohamabook/yokoreki.html#10](https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/kyodo-manabi/library/shiru/sakoku/kaei/yokohamabook/yokoreki.html#10)
 横浜プランナーズネットワーク／編、横浜みなとみらい21／編「みなとみらい21エリアマネジメント活動助成事業10年総括報告書」出版横浜みなとみらい21版 2020年3月
 田村明「都市プランナー 田村明の闘い 横浜<市民の政府>をめざして」学芸出版社 2006年12月
 情熱都市YMM21編集委員会／編著「情熱都市YMM(よこはまみなとみらい)21 まちづくりの美学と力学」鹿島出版会 2017年2月
 横浜市都市整備局みなとみらい21推進課「みなとみらい21事業30年の歩み」2013年3月
 有吉熙／講演「横浜船渠(ドック)の生涯 みなとみらい21誕生までの物語」横浜港振興協会 -- 2008
 年7月
 牧浦秀治「三菱横浜の想い出」三菱重工(株)横浜製作所発行 2011年
 牧浦秀治「記録と記憶が語る 横製の匠」三菱重工横浜製作所 2013年
 「横浜 街の魅力再発見!大人の街歩き」生活情報センター 2006年7月
 横浜市港湾局「みなとみらい21新港地区 [平成15年版] 歴史と景観を活かした街づくり」横浜市
 港湾局臨海事業部 -- 2003年3月
 東京急行電鉄株式会社交通事業部工務部土木課「みなとみらい21線との相互直通運転に伴う東急東横線
 地下化事業 都心へ未来へ快適へ」東京急行電鉄 --1996年7月
 横浜市都市計画局みなとみらい21担当／編「みなとみらい21 YOKOHAMA」横浜市都市計画局
 みなとみらい21担当 横浜市広報印刷物 1989年3月
 笹原克「浅田孝—つくりだす建築家、日本初の都市プランナー—」オーム社 2014.4
 横浜市従業員労働組合行財政部市政研究部会／編「こんな街にしたい!市民がつくる街 みなとみらい
 21計画に対する私たちの提案」横浜市従業員労働組合 1990年3月
 横浜市従業員労働組合／編「みなとみらい21計画批判 No. 1 (中間報告)」横浜市従業員労働組合
 1984年
 岡幸男「横浜西口開発物語 今日繁栄を築いた人たち」イーグループ 2007年11月
 環境開発センター「国鉄高島駅・東横浜駅地区および周辺地区の開発基本構想報告書」1972年3月
 横浜市都市整備局「みなとみらい21事業 30年の歩み」(DVD) みなとみらい21推進課／〔制作〕
 -- 横浜市都市整備局みなとみらい21推進課 2013.3 - 12cm
 横浜みなとみらい21「みなとみらい21-未来へのシンフォニー」(DVD) 2000.10