

## 横浜市における繁華街と百貨店の変遷について

—横浜駅周辺地域と伊勢佐木町地域を中心として—

チームB 竹内裕子

### はじめに

繁華街とは、商業・サービス業などの多目的な機能を備え多数の人を集める力を持った地域とされ、ある一定の街区を形成している小売業中心の集積地である<sup>1</sup>。多くの繁華街では、街の中心的存在として百貨店が立地し購買力をそそる商品をならべて人びとを呼び込んでいる。横浜市内には、現在いくつもの繁華街が存在するが、本論では戦前・戦中・戦後を通じて繁華街としてにぎわった伊勢佐木町地域<sup>2</sup>と戦後急速に成長した横浜駅周辺地域を中心として、横浜市における繁華街と百貨店の変遷について検討していきたい。

### 1、横浜市内の繁華街について

はじめに、横浜市内の繁華街(表1)について見ていく。年間販売額第1位の横浜駅西口地域(横浜

順位	名称	1968(S43)年	1972(S47)年	1976(S51)年	1982(S57)年	1988(S63)年	1994(H6)年
1	横浜駅西口	2,367,892	5,871,765	10,711,388	18,172,325	21,112,816	24,821,671
2	伊勢佐木町1・2丁目	2,245,215	2,914,923	4,260,533	4,322,585	4,216,111	4,648,938
3	ダイヤモンド地下街 横浜駅西口地下街	782,661	1,660,420	2,189,245	2,650,958	3,294,978	
4	横浜駅ビル	758,815	1,057,613	1,513,361			
5	伊勢佐木町3～7丁目	744,356	840,248				
6	戸塚駅周辺	681,096	1,669,261	2,486,601	3,304,384		
7	上大岡	522,942	1,206,046	3,291,301	3,839,861	5,778,558	5,747,877
8	大口通り	516,398	972,088				
9	綱島	475,116		1,696,145	2,349,048	3,446,999	
10	六角橋・西神奈川	391,938					
11	元町		869,219	1,702,593	2,456,669		3,666,709
12	相鉄ジョイナス			2,169,287	3,150,526	3,629,796	3,733,265
13	南幸二丁目			1,391,981	2,879,927	4,044,993	7,002,596
14	港南台駅前				2,793,874	4,426,407	5,092,624
15	横浜駅東口					11,286,720	15,308,632
16	たまプラーザ					5,848,538	6,123,303
17	青葉台						4,662,488

横浜市『平成6年 横浜市の繁華街』12-13頁、1996.9より作成。

高島屋を中心とした地域(以下西口地域)は戦後に本格的な開発が始まり計画的につくられた繁華街で、横浜駅西口をはじめとして横浜駅ビル・相鉄ジョイナスといった繁華街が隣接し、JR・私鉄路線が接続するターミナル駅に立地している。第2位の伊勢佐木町1・2丁目地域(以下伊勢佐木町地域)は、戦前から戦後にかけて自然発生的に小売業の店舗や百貨店・映画館が建ちならび、市内でも有数の賑わいをみせていた繁華街である<sup>3</sup>。

繁華街年間販売額(表1)は、1968(昭和43)年の時点で西口地域と伊勢佐木町地域はほぼ差がないが、70年代・80年代には西口地域が急速に上昇し、以後販売額1位を維持し続けた結果、2地域の差はしだいに大きくなり、90年代には5倍以上の差が生じている。伊勢佐木町地域は販売額の伸びが小さく西口地域に比べて停滞気味であるが、横浜駅西口周辺は、西口地域を含め百貨店・駅ビル・地下街が駅から直結し、ターミナル駅としての利便性と繁華街集約の相乗効果により販売額を伸ばしていたといえる。80年代になると、横浜駅東口・西口一帯は互いに影響し合って発展し、販売額はともに上昇していった。さらに、上大岡地域が市内繁華街として西口地域とともに1968-1994(昭和43-平成6)

年まで販売額順位のベストテンに入り、港南台駅前・横浜駅東口・たまプラーザ・青葉台も販売額が増加している。これらの繁華街は、上大岡は京急百貨店、港南台駅前は高島屋、横浜駅東口はそごう、たまプラーザは東急百貨店が営業していた。しかし、伊勢佐木町地域では百貨店が営業していたにもかかわらず 70 年代以降販売額を伸ばせていない状態であった。では、繁華街伊勢佐木町地域と西口地域を含む横浜駅周辺は具体的にはどのように変化していったのかを百貨店を中心として確認していく。

## 2、伊勢佐木町地域について

伊勢佐木町地域は、戦前から地元創業の百貨店野沢屋・松屋をはじめとして不二家・有隣堂（書店）など多くの店舗が営業していたが、戦後は中心市街地である関内地域と共に戦災で焼け残った商業施設の多くが占領軍（米軍）に接収され、店舗は表通りが形を整えていたに過ぎなかった。中心となる商業施設・百貨店の全面解除は、松屋が 1953(昭和 28)年、野沢屋は 1955(昭和 30)年、不二家は 1958(昭和 33)年と遅れたため<sup>4</sup>、商品の品ぞろえに満足できない顧客は東京の繁華街を利用する傾向にあった。

このような状況に対し、野沢屋・松屋は 1956(昭和 31)年には売り場面積の拡充を図るなどの対策を講じていたが、1952(昭和 27)年から始まった横浜駅西口開発が進むにつれてその影響をまろに受ける結果となった<sup>5</sup>。さらに、関内地区を中心とした路線網を持ち伊勢佐木町への主要交通機関であった横浜市電はしだいに路線が廃止され、1972(昭和 47)年に全廃された。桜木町から延伸した JR 根岸線関内駅からはやや離れていた立地も影響したと思われる。1974(昭和 49)年、野沢屋が松坂屋資本の傘下に入りノザワ松坂屋となり、1977(昭和 52)年には名称を横浜松坂屋と変更した。松屋も 1977(昭和 52)年に横浜から撤退し、店舗はノザワ松坂屋の別館（西館）となり、横浜創業の百貨店は姿を消すこととなった<sup>6</sup>。

その後の伊勢佐木町地域は活性化を図るため、全国にさきがけ車の乗り入れを禁止し歩行者中心の街づくりを計画し、1978(昭和 53)年にイセザキショッピングモールを完成させた<sup>7</sup>。1981(昭和 56)年には丸井が商業ビルを建設したが後に閉店してしまった<sup>8</sup>。1993(平成 5)年の時点では地価の下落率が商業地として県内 1 位となり、「モールそのものの魅力が落ちているのが原因<sup>9</sup>」という考えも見受けられた。1995(平成 7)年になると、横浜松坂屋（西館）に日本中央競馬会の場外馬券売り場誘致案が浮上した。環境悪化を懸念する声もあったが、1997(平成 9)年には同誘致案が決定した<sup>10</sup>。2001(平成 13)年には、イセザキモール入口近くにあった元丸井跡地に横濱カレーミュージアムがオープンし、150 万人前後の入場者を維持していたが、2006(平成 18)年には開館当初に設定した事業期間を終え、商店街活性化に貢献できたとして閉館した<sup>11</sup>。その後は、ゆずをはじめとしたストリートミュージシャンの活動が活性化の一助となったが、2008(平成 20)年には横浜松坂屋が業績悪化を理由として閉店となった。2012(平成 24)年には、JR 関内駅前に建つ市庁舎の移転が明らかになり<sup>12</sup>、隣接した関内地区周辺の地盤沈下も懸念される状況になっていた。

以上の流れを見ていくと、戦後の接収からの回復に遅れをとり、西口地域開発の影響を受け、中心となる百貨店などの大型商業施設のあいつぐ閉店が大きく影響し、その後に活性化を図る動きがありながらも起爆剤にはならず、繁華街の中心となる施設を欠いた状態になってしまったといえる。これに対し、戦後から始まった横浜駅西口・東口の開発はどのような経緯であったのかを見ていきたい。

## 3、横浜駅周辺地域について

現在の横浜駅(3 代目)は 1928(昭和 3)年に開業し、1930 年代には現在の JR・東急電鉄・京浜急行電鉄・相模鉄道各社が乗り入れる駅として東口側には駅舎が建てられたが、西口側は乗降口があるだけで駅前には空き地が広がっていた<sup>13</sup>。

敗戦後の西口一帯の土地は占領軍(米軍)に接収されていたが、接収解除後の1952(昭和27)年に相模鉄道(以下相鉄)が横浜の再開発に協力するという条件で西口一帯の土地を取得し、社運を賭けて繁華街建設を計画した<sup>14</sup>。繁華街への出店は、当時としては初期投資費用が大きく、地元百貨店や商店は出店を躊躇したとされる。相鉄は東京駅八重洲口の東京駅名品街の有名店を目標に定め、カステラの文明堂の出店に成功した。以後、出店は東京に本店を持つ店舗が6割を占め、高島屋もテストケースとして高島屋ストア出店を決定した。1956(昭和31)年に横浜駅名品街と高島屋ストアが開店し、買い物客は平日で2万人・休日で4万人という活況を呈し<sup>15</sup>、市内の百貨店・小売業者に衝撃を与えた。

高島屋はストアの活況から本格的な百貨店新設を目指していたが、ストア開店の年に大型店が増築や新築する際に通産大臣の許可を得なければならないとする百貨店法が成立していた。この法律では、「中小小売業者に悪影響を及ぼす場合は営業を許可してはならない<sup>16</sup>」とされており、百貨店新設を目指す高島屋にとっては難関であった。しかし、時には入場制限をするほどのストアの盛況を背景に、高島屋は百貨店出店を決定し、1957(昭和32)年4月に相鉄と現地法人横浜高島屋を設立し<sup>17</sup>、百貨店法適用第1号となる大規模百貨店(申請売り場面積約18,000㎡)の営業許可を通産省に申請した<sup>18</sup>。

市内既存百貨店・商店業界にとって大資本高島屋の参入は一大事であり、横浜市商店街協同組合連合会は横浜高島屋進出反対期成同盟を結成し、全市・全県を巻き込む反対運動になった。さらに、同連合会会長が全国商店街連合会へ協力を要請したため、反対運動は全国規模に拡大し反対期成同盟員は通産省にも押し寄せるほどであった。これに対し、横浜高島屋の進出理由は、①東京に流れていく顧客を横浜で食い止めること②六大都市のなかで横浜の百貨店売り上げが最下位(大阪1,282円・東京982円・京都677円・名古屋591円・神戸566円・横浜234円:1955(昭和30)年度人口1人につき<sup>19</sup>)であることを挙げ、横浜高島屋開業は横浜復興の一環であり小売業者とも共存できるといった考えであった。こうした中で、1958(昭和33)年1月に、通産省は当初の計画より約40%減の11,000㎡で横浜高島屋に営業を許可した。それでも、売り場面積は野沢屋・松屋をあわせたのとはほぼ同じ規模であった<sup>20</sup>。反対期成同盟も売り場面積40%減を成果として運動を終息させ、1959(昭和34)年10月に市内最大の百貨店横浜高島屋が開店した。

その後の西口地域の発展は目を見張るものがあった。懸念された周辺の商店街も着実に売り上げ額を伸ばし、1961(昭和36)年に横浜高島屋は当初削減された部分の売り場面積を回復した。以後、西口駅舎が横浜ステーションビルに建て替えられ、市内初の地下街ダイヤモンド地下街が完成した。1968(昭和43)年と1973(昭和48)年には百貨店岡田屋と三越が開店し、従来からの名品街などを撤去して商業ビル相鉄ジョイナスが開業した。さらに、1976(昭和51)年市営地下鉄が延伸して相鉄ジョイナス地下に直結し<sup>21</sup>、1981(昭和56)年に駅構内に東西自由通路が開通した<sup>22</sup>。西口地域における百貨店進出第1号となった横浜高島屋は、現在も横浜駅西口周辺繁華街の中心商業施設として機能している。

一方、駅東口側は、1970年代には商業化の遅れから裏口のような印象を与える景観だったが、開発区域として注目された出島地区の開発が横浜市主導で進められ、1968(昭和43)年には駅前振興ビル(愛称:スカイビル)が竣工した。しかし、本格的な開発が実現するのは1980年代になってからとなった<sup>23</sup>。1980(昭和55)年、駅舎は商業ビルルミネに建て替えられるとともに地下街ポルタも完成した。1985(昭和60)年には出島地区に横浜新都市ビルが竣工し、中心となる百貨店は「世界最大級の百貨店」とされる横浜そごう<sup>24</sup>が開店した。初日来店客数は50万人・売上高は20億円と報じられ、東口地域発展の大きな節目となった<sup>25</sup>。2013(平成25)年の横浜高島屋・横浜そごうの売り上げ高は、横浜高島屋(港南台店売上も含む)約1,450億円(前年比増減率1.1%)に対し横浜そごうは約1,090億円(前年比増減率4.4%)と1位の高島屋に迫るとともに、前年比増減率は横浜高島屋の1.1%増に対し4.4%増であったことから<sup>26</sup>東口と西口の両百貨店が共存しつつ、隣接した繁華街にも好影響を与えていたと考えられ

る。つぎに、2つの繁華街伊勢佐木町地域と横浜駅周辺地域についての検討を行っていく。

#### 4、伊勢佐木町地域と横浜駅周辺地域についての検討

伊勢佐木町地域は、戦後の接収からの回復に遅れをとり、西口地域開発の影響をも受け、中心となる百貨店などの大型商業施設の不振が大きく影響していた。しかし、街の構成上地域全体を大きく変える改装はできずイセザキモールをつかって集客を図ろうとしたが、中心となった百貨店横浜松坂屋の閉店が影響して繁華街全体の低迷をきたしたといえる。2000年代には商店経営をやめて店舗を貸し出す店が増加しており<sup>27</sup>、個人経営者も営業形態の変化を迫られていた。

横浜松坂屋閉店の理由は長期に渡る事業の赤字であったが、茶村俊一松坂屋社長は横浜松坂屋閉店理由を、「ハレの舞台としての立地と少し違ってきた」、「売り場面積をみても横浜高島屋・そごう横浜店とは大きく劣る。さらに、本館の老朽化が追い討ちをかけ投資負担が重く、撤退という経営判断に至った<sup>28</sup>」としている。また、伊勢佐木町の買い物客は生活密着型に変わり、食料品の売り上げは一般に百貨店は全体の2-3割だが、横浜松坂屋は4割を占める。若い家族連れは少なくなり、グルメやオリジナリティーのあるものやわざわざやってくる魅力や仕掛けが少ない街になっていたともされる<sup>29</sup>。横浜随一といわれた繁華街も戦後は一大ターミナルを抱える横浜駅周辺地域に主要商圏が移行し、1980年代半ばにはみなとみらい地区(以下MM地区)の開発が開始され相対的な地位が低下していた。

これに対し、西口地域一帯の魅力の1つは、横浜で東京と同じ商品が買えることであろう。「ターミナルにおける有名店の洗練されたショッピングムードははるかかなたの東京のものとはばかり思っていた<sup>30</sup>」のが、東京で売られている商品を購入できる場所となり、各鉄道沿線からは朝晩の通勤客とともに日中でも多くの買い物客がおとずれる繁華街になっていた。

1970年代以降、高級品などの購買は伊勢佐木町地域と横浜駅西口地域一帯とに二分化されていたが、70年代半ばを過ぎると市内いずれの地区からも西口地域一帯への集中が顕著になっていたことから<sup>31</sup>、相鉄による西口開発とそれに続く横浜高島屋開業が市内繁華街に与えた影響の大きさが分かる。

横浜駅東口の再開発も80年代から本格化し、横浜そごうは横浜駅東口再開発事業のなかで、都心臨海部とされるMM地区一帯への玄関としての機能を期待されており、開店後は表1に見られるように横浜駅東口は横浜駅西口につぐ勢いで販売額をのばしている。またMM地区では1983(昭和58)年以降大規模開発が進み、1989(平成元)年には横浜博覧会YES'89の開催・横浜ランドマークタワー・国際会議場の完成など計画的・人工的につくられた繁華街は<sup>32</sup>、さらに拡大していく傾向にある。

東口地域と西口地域一帯は駅から直結したいくつもの繁華街が連結して大規模な商業地域を形成し、ターミナル駅の利便性を活かし百貨店を中心とした大規模商業地域となっていくといえる。

#### おわりに

従来の繁華街では、良くも悪くも百貨店の存在を無視することはできなかった。横浜高島屋の開業は西口地域盛況の発端となり、伊勢佐木町地区では地元創業百貨店の閉店が繁華街の地盤沈下を誘発したと考えられ、百貨店の存在が繁華街に与えた影響の大きさが現れている。しかし、2000年代に入り百貨店自体にも変化が生じてきた。2006(平成18)年の百貨店売上総額(日本百貨店協会調べ)は、7兆7700億円 で9年連続減少し、ピークだった1991(平成3)年から2兆円減った。大手百貨店は、グループ企業の再編を計画し合併や子会社化を実施して財務基盤の強化を行う状況であった<sup>33</sup>。では、横浜市内の百貨店(表2)にはどのような影響があったのかを、戦前の流れも含めて確認していきたい。

戦前から1950年代まで百貨店は繁華街伊勢佐木町地区のみに立地していたが、70年代から80年代以降はターミナル駅に多く立地していた。2000(平成12)年になると百貨店数は13店舗と最大になり、

多くがターミナル駅の繁華街とされる地区に立地し、伊勢佐木町には横浜松坂屋のみが営業していることからターミナル駅の繁華街に立地した百貨店が盛況であったといえる。しかし、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けた面もあったと考えられるが、市内百貨店数は2000(平成12)年をピークとして減

表2

横浜市内百貨店一覧 1937-2009年						
地区	1937(S12)年	1955(S30)年	1970(S45)年	1985(S60)年	2000(H12)年	2009(H21)年
伊勢佐木町	野沢屋	野沢屋	野沢屋	横浜松坂屋	横浜松坂屋	
	松屋呉服店横浜支店					
	寿百貨店	松屋横浜店	松屋横浜店			
		松喜屋				
横浜駅			横浜高島屋横浜店	横浜高島屋横浜店	高島屋横浜店	高島屋横浜店
			横浜岡田屋			
				三越横浜店	三越横浜店	
			横浜そごう	横浜そごう	そごう横浜店	
上大岡					京急百貨店	京急百貨店
					三越上大岡店	
みなとみらい					よこはま東急百貨店	
港南台				横浜高島屋港南台店	高島屋港南台店	高島屋港南台店
港北NT					あおば東急百貨店港北店	
					阪急百貨店都筑阪急	阪急百貨店都筑阪急
田園都市					あおば東急百貨店	あおば東急百貨店
					たまプラーザ店	たまプラーザ店
日吉					あおば東急百貨店日吉店	
東戸塚					西武百貨店東戸塚西武	西武百貨店東戸塚西武

岡田直「百貨店の立地パターンにみる都市構造の変容」34頁より作成。

少し、同年に高島屋港南台店は閉店していた。2020(令和2)年の時点では西武百貨店東戸塚も西武東戸塚ショッピングセンターに業態転換していた<sup>34</sup>。

全国的にみても、2013(平成25)年から2023(令和5)年の全国百貨店数(表3:日本百貨店協会発表)は、2013(平成25)年の242店から年ごとに減少しており、2023(令和5)年8月時点で181店舗となり<sup>35</sup>、表2のように横浜でも2000年代以降は減少傾向であった。高齢化や通信販売の拡大など消費行動

表3

全国百貨店店舗数の推移						2023年8月現在
年度	2013(H25)年	2019(R元)年	2020(R2)年	2021(R3)年	2022(R4)年	2023(R5)年
店数	242	215	203	191	187	181

『朝日新聞』2023年10月24日より作成。https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735014729471

の変化が影響しているとも考えられる。そんな中、高島屋は売り場をテナントに貸し出す不動産業を強化し、メーカーのショールームや公共施設も念頭に置き、あわせて通信販売にも力をいれる考えを示している<sup>36</sup>。繁華街における百貨店の販売形態がしだいに変化してきたといえる。

2024(令和6)年現在、MM地区と新都心とされる新横浜駅地域に百貨店は営業していない。しかし、2つの地域にはJR・私鉄の鉄道路線が乗り入れ繁華街としてにぎわい、地上と地下の商業施設を結ぶ通路・エスカレーター・エレベーターが駅から直結し人の移動をスムーズにしている。百貨店が立地してなくても、駅を中心とした環境が多くの人を呼び込む繁華街としての立地に繋がっているといえる。同年11月、相鉄ホールディングス相鉄アーバンクリエイティブは、横浜駅西口を再開発する「横浜駅西口大改造構想」を発表した<sup>37</sup>。2020年代後半に駅西口の映画館・相鉄ムービルの建て替え、さらに横浜高島屋が入る新相鉄ビルなどを順次建て替えることを検討している。横浜駅東口から続くMM地区にはオフィスやマンションの集積が進んでいることから、東西一体化した発展につなげる狙いもあるとしている。

繁華街における百貨店の存在は変わるのか、百貨店が存在しないターミナル駅を中心とした繁華街に変わるのか、今後の繁華街と百貨店の変化を見極めていきたいと考えている。

## 注記

<sup>1</sup>神奈川県『繁華街の商業活動』1 繁華街の定義および本文 24 頁 神奈川県 1990 年 9 月。神奈川県によれば繁華街の定義は、「おおむね 80 店舗以上の小売店を中心に飲食店及びサービス業を営む事務所が混在連続して街区を形成している小売機能中心の集積地域のうち

①都市の中心商店街は中核の街区からおおむね 700m 以内にある街区まで機能的に一体と見られる地域。

②店舗集団が1つの直線、L 字型等の単純なものは街路総延長が 1,200m 以下で一体化しているとみられる地域。

③上記以外の店舗集団で、形状がT字型、H 型、十字型であるようなものについては状況に応じて機能的に一体と見られる地域。

今後発展が予想される小売機能集積地域及び従前設定の繁華街については上記要件を満たさなくても繁華街と設定したものもある」とされている。

<sup>2</sup>伊勢佐木町は表 1 のように 1〜7 丁目まであり百貨店も営業していたが、本論では伊勢佐木町地域を街全体の中核ともいえる老舗百貨店が立地した伊勢佐木町 1・2 丁目地域に限定した。

<sup>3</sup>前掲『繁華街の商業活動』10 頁。

<sup>4</sup>岡田直「百貨店の立地パターンにみる都市構造の変容」31 頁 『横浜都市発展記念館紀要』第 5 号 横浜都市発展記念館 2009 年 3 月 31 日。横浜市『港町・横浜の都市形成史』83 頁 横浜市 1981 年。横浜市『横浜市史 II』第 3 巻下 225 頁 横浜市 2003 年 7 月 15 日。

<sup>5</sup>横浜商工会議所百年史編集室『横浜経済物語』208-209 頁 神奈川新聞社 1980 年 5 月 15 日。同前『横浜市史 II』219 頁。

<sup>6</sup>前掲「百貨店の立地パターンにみる都市構造の変容」32 頁。

<sup>7</sup>田村明『都市ヨコハマをつくる 実践的まちづくり手法』209-213 頁 中央公論社 1983 年 1 月。

<sup>8</sup>神奈川新聞社『神奈川新聞』19 面 2008 年 10 月 22 日。

<sup>9</sup>朝日新聞社『朝日新聞』朝刊 1993 年 9 月 21 日 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735012023229> 2024 年 12 月 24 日最終閲覧。

<sup>10</sup>同前『朝日新聞』朝刊 1995 年 6 月 10 日 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735012698659> 同前『朝日新聞』朝刊 1997 年 10 月 16 日 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735011736074> 2024 年 12 月 24 日最終閲覧。

<sup>11</sup>同前『朝日新聞』朝刊 2006 年 12 月 20 日 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735012214221> 2024 年 12 月 24 日最終閲覧。

<sup>12</sup>同前『朝日新聞』朝刊 2012 年 12 月 1 日 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735011123918> 2024 年 12 月 24 日最終閲覧。

<sup>13</sup>岡田直『相鉄沿線の近現代史』29-31、43 頁 クロスカルチャー出版 2024 年 7 月 31 日。岡田直・吉崎雅規・武田周一郎『地図で楽しむ横浜の近代』96、99-102 頁 風媒社 2020 年 7 月 30 日。

<sup>14</sup>1952 年、相鉄は横浜駅西口用地 24,688 m<sup>2</sup>をスタンダード石油会社より買収したが、翌年、国際港都建設法による仮換地指定を受け約 16,600 m<sup>2</sup>に減少された。西口一帯の地盤は、大昔相当深い海で泥土が積み重なり上層部には数十年前まで葎が生い茂っていたらしい。その葎が埋没・腐食して土中に繊維が残る「毛土」という最悪の土質であった。土質の悪さのため将来幾分の地盤沈下が起こることを知りながら、上げ潮の満干によって上下する地下水面が高いため深い地下工事施工には苦辛を要し、工費の都合上一部分杭打ちが省略されたとされる。相鉄不動産七年史編集員『相鉄不動産七年史』年表 1 頁 本文 143-144 頁 相鉄不動産株式会社 1962 年 8 月 31 日。前掲『横浜市史 II』215-217 頁。

<sup>15</sup>神奈川新聞社『横浜経済物語』163-165 頁 神奈川新聞社 1982 年 3 月 20 日。前掲『相鉄不動産七年史』119 頁。前掲『横浜市史 II』216-218 頁。

<sup>16</sup>前掲『横浜駅物語』178 頁。

<sup>17</sup>西口地域の横浜高島屋は、後に名称が横浜高島屋横浜店・高島屋横浜店と変更されていくが本論では横浜高島屋で統一した。

<sup>18</sup>同前『横浜駅物語』178-184 頁。

<sup>19</sup>前掲『横浜経済物語』210 頁。

<sup>20</sup>前掲『横浜市史 II』221 頁。前掲『横浜経済物語』208-211 頁。前掲『横浜駅物語』179-188、208-211 頁。前掲「百貨店の立地パターンにみる都市構造の変容」31 頁。

<sup>21</sup>岡田直『横浜 鉄道と都市の 150 年』179-180 頁 有隣堂 2023 年 8 月 10 日。

<sup>22</sup>前掲『地図で楽しむ横浜の近代』101 頁。前掲『朝日新聞』朝刊 1996 年 1 月 1 日 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735010952487> 2024 年 12 月 24 日最終閲覧。

<sup>23</sup>前掲『横浜 鉄道と都市の 150 年』192-193 頁。

<sup>24</sup>横浜そごうは、後に名称がそごう横浜店と変更されたが、本論では横浜そごうで統一した。

<sup>25</sup>前掲『神奈川新聞』23 面 2015 年 10 月 1 日。前掲『横浜 鉄道と都市の 150 年』192-195 頁。前掲『相鉄沿線の近現代史』46-47 頁。

<sup>26</sup>前掲『朝日新聞』朝刊 2014 年 02 月 05 日 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735694862569> 2024 年 12 月 24 日最終閲覧。

<sup>27</sup>同前『神奈川新聞』19 面 2008 年 10 月 22 日。

<sup>28</sup>同前『神奈川新聞』24 面 2008 年 6 月 26 日。

<sup>29</sup>同前『神奈川新聞』13 面 2008 年 10 月 21 日。

<sup>30</sup>前掲『相鉄不動産七年史』122 頁。

<sup>31</sup>前掲『相鉄沿線の近現代史』42 頁。

<sup>32</sup>前掲『朝日新聞』朝刊 1989 年 3 月 25 日 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735014303128> 2024 年 12 月 24 日最終閲覧。

<sup>33</sup>同前『朝日新聞』朝刊 2003 年 2 月 21 日 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735010563603> 2007 年 2 月 18 日 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735010655049> 2024 年 12 月 24 日最終閲覧。

<sup>34</sup>同前『朝日新聞』朝刊 2020 年 4 月 3 日 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735697941395> 同前『朝日新聞』朝刊 2020 年 8 月 18 日 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735696724709> 同前『朝日新聞』朝刊 2020 年 6 月 17 日 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735699623098> 2024 年 12 月 24 日最終閲覧。

<sup>35</sup>同前『朝日新聞』朝刊 2023 年 10 月 24 日。 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735010405552> 2024 年 12 月 24 日最終閲覧。

<sup>36</sup>同前『朝日新聞』朝刊 2020 年 10 月 21 日。 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735009045866> 2024 年 12 月 24 日最終閲覧。

<sup>37</sup>同前『朝日新聞』朝刊 2024 年 11 月 18 日。 <https://xsearch-asahi-com.ouj.idm.oclc.org/kiji/detail/?1735010197298> 2024 年 12 月 24 日最終閲覧。