

みなとみらい線の建設経緯・費用に就いて

- 安い、高い、を住民の視点から探る -

Lib 活第4期 萩原 伸一

【問題意識】

みなとみらい線は1992年(H4)に着工2004年(H16)2月1日に東急東横線との直通運転が開始された。1965年(S40)初に飛鳥田市長(当時)により発表された横浜市六大事業の一環として、横浜市都心部の交通インフラを強化し、都市機能の連携を深めることを目的として計画され、1978年(S53)に開始された八十島委員会により基本設計された鉄道路線である。[1]当初は国鉄(当時)横浜線延伸と横浜市営地下鉄との相互直通運転が想定されていたが、1985年(S60)に具体的な計画が示された際に東京方面との直通運転[2]が明記され、最終的に東急東横線との相互直通運転として完成し今日に至っている。みなとみらい線は通称で、正式名称は横浜国際港都建設計画都市高速鉄道第4号みなとみらい21線(爾後”みなとみらい線”)と言う。この正式名称から当鉄道の性格が垣間見えるが、直通運転が東急東横線を通じて更に副都心線・東武東上線・西武池袋線に及ぶ事から、この通称がみなとみらい21と言う街の呼称普及に大いに貢献している事は間違いない。みなとみらい線は全長わずか4.1kmの複線で駅が5つ、と言う小規模な鉄道にも拘らず、全線が地下5階相当の深度(22m-30m)で周辺施設との干渉を避ける為に非常に困難な工事を行った事から総事業費は膨大な金額となった。



図① 出所：「みなとみらい線」路線図 月刊有隣 434号 2004年(H16)1月1日発行

第一章 みなとみらい線総事業費概算

総計約4,000億円：内訳は、みなとみらい線既工事費約2,600億円、現在進行中の車両留置場計画約150億円、新高島駅工事費用約250億円、東急東横線地下化工事(東白楽

～横浜)約 1,000 億円。内 1,010 億円が無償資金で 270 億円が横浜高速鉄道資本金だが同社株式は 63.56%が横浜市(内 45.2%が劣後株)。更に 500 億円の受益者建設負担額の内 148 億 35 百万が横浜市の負担。[14]

【みなとみらい線工事】

みなとみらい線は営業運転開始して 20 年以上経つが、総事業費を明示した資料が無い。その様な状況にある背景についても調べたが明確な理由を示す資料は発見出来なかった。横浜高速鉄道株式会社が主体となっているが、あくまでみなとみらい 21 の街作りの一環として推進された事から、計画に則って粛々と進んだのではなく、多くの利害関係者との調整により複雑性が増した結果、と推察。こうした事実関係を示す資料も見つからなかったのだが、駅名調査を通じ驚いた。以下表①の通り、みなとみらい線では 5 つしかない駅で計画時の仮称駅名が一つも採用されず、元町・中華街と言う珍しい連名駅名まで生まれ、更に 3 つの駅で副名称が採用されている。これは駅名決定でさえも、多くの利害関係者との調整が必要だった事の証左と解釈出来る。

表① 各駅駅名比較([6]p81-p100,p175-p189 より筆者作成)

計画時仮称駅名	現在の駅名	副名称	設計・デザイン担当
元町	元町・中華街	山下公園	伊藤豊雄建築設計事務所
県庁前	日本大通り	県庁・大さん橋	鉄道建設・運輸施設整備支援機構
みなとみらい中央	みなとみらい		早川邦彦建築研究室
北仲	馬車道	市庁舎	内藤廣建築設計事務所
駅計画無し	新高島	※唯一の対面型ホーム	UG都市建築

【新高島駅工事】

みなとみらい線の駅は全て表①の通り、代表デザイナーの意匠性を尊重、特徴を持った駅構内設計を持つ島型プラットホーム構造である。設計当初から各駅にテーマを持った装飾性と意匠性を一大関心事として設計に採り入れている、と言う背景がある。[6]

一方で新高島駅は唯一対向式プラットホーム(線路の両側に上り下りのホームが対向している)で尚且つ実用一辺倒な駅構造となっている。何故かと言えば、当初当該地区に駅設置が検討されたが、①総事業費圧縮、②高島は位置的に駅間距離が短い(駅工事費が高いのに)、③周辺に大きな主要施設が未計画、との理由で負担協力金[5]を拠出する各企業が推進しなかった事から高島付近には駅を設置しない計画となった。しかしながら計画決定後にバブル崩壊、みなとみらい 21 地区の土地売却に難儀していた横浜市と都市基盤整備機構が不動産の利便性を高める目的で請願駅とし、請願者よりの受託工事の形で追加駅設置が決定された。[8] 従って、同駅は意匠性の高い装飾・デザイン構造空間を持たない。一方で軟弱地盤の上に、将来の利用者拡大を見込んで一回り大きな構造空間を確保、既存施設との干渉を避ける為に深度 33 メートルとみなとみらい線の駅工事では最大深度での地盤強化策を図った大きな構造物となった事から、当時通常の地下鉄駅工事は一駅当たり 100 億円程度[9]であったのに、新高島駅では約 250 億円[7]

と高額な事業費となった。その事業費は受益者負担の原則に則り、横浜市が外局(港湾局、都市開発公社)も含めて実質全額負担している。[5]

【東急東横線横浜～桜木町間の廃止と地下化工事】

前述の通り、当新線計画はみなとみらい地区の都市開発構想の一環として整備計画が立案された。更に横浜都心部と東京都心を直結する広域鉄道ネットワークの一部としても位置づけられた。東急東横線との相互直通運転の実現には、東急東横線の横浜駅を地上 2 階から地下 5 階に移設する大改造工事が必要だった。[6]この水平移動を可能にする為に東急東横線は東白楽駅より横浜駅までの約 2km を地下化する工事が必要だったが、この総事業費は約 1,000 億円[3]だった。つまり、4.1km のみなとみらい線に東急東横線を直通運転する為に 2km の地下化工事を実行、しかもこの 1,000 億円の工事は「連続立体交差事業」と位置付けられ、直通運転実行を目論む横浜市により実行されることから原因者負担として、当該工事により東急東横線に生じる受益額(立体交差となる鉄道メリット、並びに現東横フラワーライン地上線路跡地・横浜桜木町間高架施設の横浜市への売却益等の約 230 億円)以外の約 770 億円は横浜高速鉄道が負担。東急東横線との相互直通運転により、渋谷方面からみなとみらい 21 方面へのアクセスが大幅に向上し、通勤・通学だけでなく、観光客の利便性向上にも大きな寄与が期待されたが、その為に 770 億円を追加負担した、と言うのが実態。なお、2004 年(H16)2 月 1 日の直通運転開始に伴い、東急東横線の横浜～桜木町間の地上線(約 1.8km)は、前日の 2004 年(H16)1 月 30 日をもって廃止された。この廃絶に伴う沿線住民との諸問題解決に伴う追加工事も発生したが、この支出は事業費の外数としているので此処では触れない。しかしながら、市民の負担は上述総事業費概算の市の持分だけではない、事を念頭に置いてほしい。

第二章 多文化共生の視点から

【駅名表示問題：多文化対応】

今日、横浜の顔となったみなとみらい地区には多くの外国人が往訪し、周辺地域に外国人住民も増加している事は論を俟たない。ここで、今期中テーマの一つである多文化共生のみなとみらい線の取組に触れておきたい。駅名表示は以下の通り経時変化しているが、その経緯について横浜高速鉄道(株)広報に問い合わせ、以下状況の説明を受けた。更に筆者が実地ヒアリングした結果を記す。

- 1) 2 か国語表示が 4 か国語表示になった切っ掛けは 2010 年(H22)パシフィコ横浜で開催された APEC。最寄りのみなとみらい駅からの歩行者動線の多言語化を横浜市より要請された。但しこの時点の手配では改札外の一部表示のみを日英韓中とした。
- 2) 現在の 4 か国語表示はその後の東京オリンピックに備えて 2019 年(H31)頃より順次変更、COVID-19 による中断を経て 2024 年(R6)度に全駅で変更完了した。
- 3) 別途東京オリンピックに備えての独自判断として 2016 年(H28)に東急が先行導入

した5か国語(中韓泰西葡)対応通話サービス SMILE CALL(駅員が iPad を提供、乗客と通話者がビデオ会話)を 2018 年(H30)4 月より導入。通信状態が悪い事から接続まで時間が掛り乗客を待たせる事が多かった等々非実務的、と判断し 2021 年(R3)3 月には取り扱いを止め、現在はポケットクを利用しての個別対応としている。

- 4) 馬車道の改札付近で、外国語で会話している人達 10 組 30 人弱に直接ヒアリングしてみた。中韓の皆さんは車内・駅等で自国語の表示を探す事は殆ど無い、との事。英語で十分なので自国語は不要だから英語表示をもっと大きくして欲しい、との声が 6 組。大いに利用している、と言う人はゼロ。英語が通じなかった相手が 2 組、多言語表示を有難いと思っているのは、当日来日したばかりの中国人で英語の分からぬ親と、はぐれない様に移動しながら食事場所を探すのに苦労したから利用した(ポケットク)が 1 組。ある韓国の方は、当方指摘までハングル表示に気付いていなかったが「こんなに小さく改札とか出口、駅名を付記してもあまり意味が無い」。
- 5) 現在みなとみらい線には直通 5 社の車両が走行しているが、車内表示も殆どの最新車両では 4 か国語+平仮名となっている。4 か国語表示は常には出ていないが、出れば目まぐるしく変化する事で視認性も利便性もあまり効果が期待出来ないのでは。因みに日本人からも「閲覧に時間が掛かる、表示が直ぐに変わるので路線図等をゆっくり見ていられないので利便性は低い」との指摘。即ち、机上検討した教条主義的手法は、結果として費用が掛かる非実務的乗客対応となっていないか、との疑問が生じた。既に他自治体で日英表記のみに戻す動きを決定しており、真摯に再検討する余地があるのではないだろうか。



写真① 創業当初の駅表示[6]p180 より



写真②現在の駅表示 (筆者撮影 2025.12.1)

第三章 みなとみらい線は、安いか、高いか

【みなとみらい 21 は成功しているのか？】

みなとみらい 21 の都市計画と現状の比較は以下表②の通り。設定された数値目標に

未達であり四半世紀の後の現在でも、道半ば、と評価せざるを得ない。加えて横浜高速鉄道は 2019 年(R1)3 月期に経常利益黒字化するも COVID-19 で再度赤字化、2024 年(R6)3 月期から黒転するも横浜高速鉄道株式会社負債総額は 1600 億円。

表② みなとみらい 21 地区およびみなとみらい線 計画・現況比較表([6][12]を参考に筆者作成)

項目	当初計画目標 (1983 年)	目標達成想定時期	現況(2024- 2025 年)	達成率・状況
地区居住人口	1.0 万人	2000 年代初頭	約 0.9 万人	約 90% (ほぼ達成)
地区就業人口	19.0 万人	2000 年代初頭	約 14.4 万人	約 75% (未達)
MM 線 1 日平均乗車人員	19.0 万人	開業直後～数年内	約 21.5 万人	113% (目標超過)

【みなとみらい線は、安い、高いか】

第一章で述べた通り、みなとみらい線関連総事業費は約 4,000 億円。これは膨大な金額である事に間違いない。単純比較は出来ないが、以下表③の通り他社地下鉄線総事業費に比較しても相当に高い(同基準での比較とする為に事業費比較は完成時の金額とし東急東横線の地下化事業費約 1,000 億円は不含)。工事深度が深い事に加えて、新高島以外の駅も地下を感じさせないドーム天井や空間に拘り、且つ装飾デザインにも気を遣う等、交通機関としての機能以上に費用を掛けている事も法外にコストが高くなっている原因。一方で、ここに注目し、その高い意匠性に価値を見出す利用者が居れば、冒頭に触れたみなとみらいの名称普及宣伝効果同様に数値化して計測は出来ないが意義深い価値として評価されるべきと愚考。従って、判断は相応のバランス感覚に基づいて行われるべきなのだろう。が、自分は今回の調査を通じた論理的帰結として、みなとみらい線は実態として横浜市の資金とリスクで運用されており、市民の目線からは重い財政負担であり、かなり高いプロジェクト、と評価する。因みに、これまでみなとみらい線事業費用に関わる問題として、横浜市監査委員に対して 2003 年(H15)と 2005 年(H17)に出資・融資・支出への疑問を住民監査請求されているが何れも却下の扱いとなっている。[3][4][13]

表③ 他地下鉄線との総事業費比較 ([3][10][11]を参考に筆者作成)

路線名	総事業費	営業キロ	km 単価	深度・構造の特徴
みなとみらい線 (2004 年完工)	約 3,000 億円	4.1km	約 732 億円/km	大深度(35m 超)・軟弱地盤・大空間駅
都営大江戸線 (2000 年完工)	13,350 億円	40.7km	約 328 億円/km	大深度(40m 超)・リニア式小型車両
東京メトロ副都心線 (2006 年完工)	2,404 億円	8.9km	約 270 億円/km	大深度・既存地下鉄の交差多数

— 以 上 —

《参照資料》

- [1] 株式会社環境開発センター『市将来計画に関する基礎調査報告書』1964年12月5日
- [2] 運輸省・運輸政策審議会『運輸政策審議会答申第7号』“主な答申路線と現状”1986年7月11日
- [3] 横浜市監査委員会『平成15年市監査委員公表第8号』2003年9月19日 p4-p6
- [4] 横浜市監査委員会『平成15年市監査委員公表第9号』2003年11月27日
- [5] 国土交通省 HP：『今後の都市鉄道整備の促進策の在り方に関する検討会報告書、資料3』p1
開発事業者による負担①(みなとみらい線の整備)
https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001841418.pdf?utm_source=chatgpt.com 参照 2025年12月22日
- [6] 廣瀬良一『ヨ・コ・ハ・マ「みなとみらい線」誕生物語』 神奈川新聞社 2004年3月
- [7] 森廣人「環状線構想の一翼を担うみなとみらい21線」『広報誌 グラフ』、一般財団法人日本交通計画協会、2004年2月 <http://www.jiti.co.jp/graph/int/08minato/mori.htm>, 参照 2025年12月22日
- [8] 高津俊司・佐藤貴史・佐藤聲一「みなとみらい線の建設における鉄道と都市整備との連携に関する考察」『土木計画学研究・講演集』Vol.30（2004年11月/12月、第30回 土木計画学研究発表会）2004年11月 http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/200411_no30/pdf/257.pdf
参照 2025年12月22日
- [9] 運輸省鉄道局（編）『数字でみる鉄道 2000』（または同2000年版）：2000年10月 運輸政策研究機構発行（p164-p165「地下鉄の建設費」の項）
- [10] 東京都交通局『東京都交通局100年史』東京都交通局出版 2012年10月 p247
- [11] 東京地下鉄株式会社 『副都心線建設史』東京地下鉄株式会社出版 2009年3月 p45
https://metroarchive.jp/ebook_fukutoshin/index_h5.html#44 参照 2025年12月22日
- [12] 横浜高速鉄道株式会社『第37期 有価証券報告書』横浜高速鉄道株式会社 2025年6月
- [13] 横浜市監査委員会『平成17年市監査委員公表第8号』2005年5月27日
- [14] 横浜市 1990年8月3日起案、11月19日市長決済『みなとみらい21線整備負担協力に関する協定並びに市費の導入について』p.7/添付資料① 田村明記念・まちづくり研究会 HP
<https://www.machi-initiative.com/research-materials/osaka-yokohama/beneficiary-charge-system-of-railway-construction/> 参照 2025年12月22日

《その他主な参考文献》

- 枝久保達也 『利権を放棄するワケがない』ダイヤモンド・オンライン 2024年2月19日
<https://diamond.jp/articles/-/338804> 参照 2025年12月22日
- 自治タイムス『建設グラフ 1999年8月号』横浜高速鉄道株式会社森運輸部長のインタビュー
記事 自治タイムス社