

第2章

歴史

自然

公園

神社

ヨコハマポートサイド地区



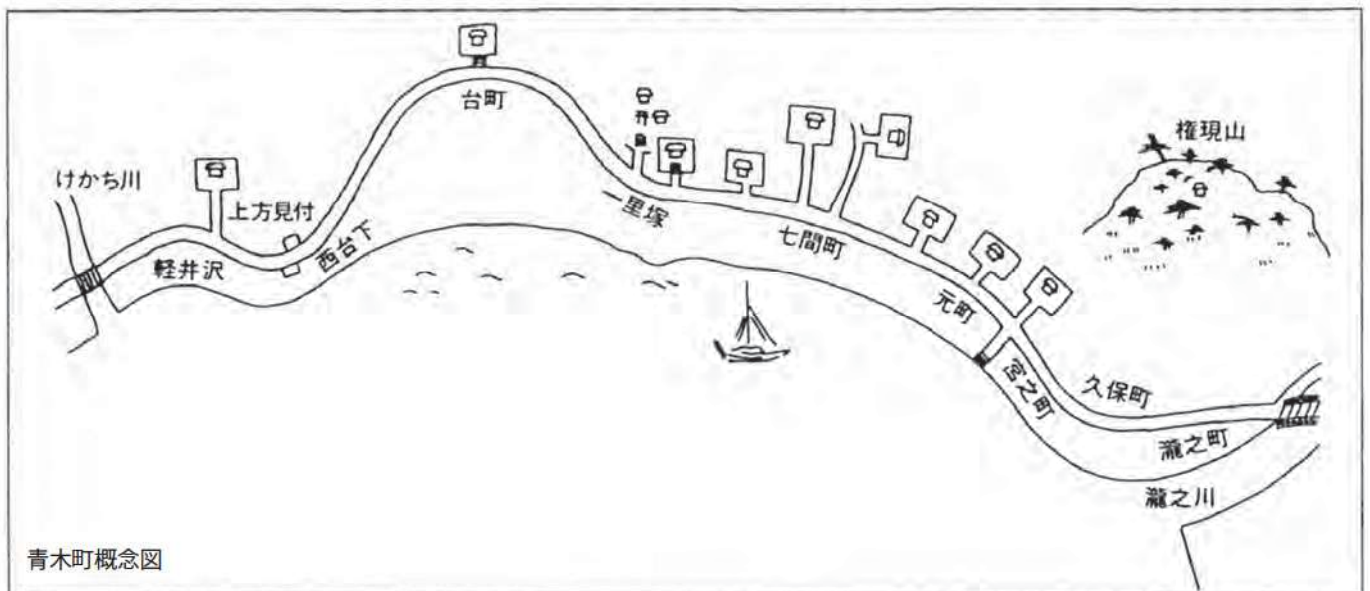
歴史

ヨコハマポートサイド地区を知る上で少し神奈川区の歴史にふれてみたいと思います。

神奈川区の歴史

現在の神奈川区の一带は、鎌倉時代は師岡保（もろおかほ）という領域に含まれ、鶴見一带から青木（青木通り）まで12の郷村

が存在していましたが、現在の子安から青木通りまでの青木村だけが村として残されました。当時の重要な海上交通の拠点である神奈川湊（みなと）が青木村のおそらく今の栄町（ポートサイド地区）の海岸として開かれました。青木村は鎌倉幕府の交通、経済、軍事上の重要拠点でした。



▲横浜歴史博物館図録「企画展 東海道と神奈川宿」P.8より引用

■神奈川の地名

「江戸名所図会」の中に「上無川」という説明があります。その説明には次のように書かれています。

「神奈川本宿の中の町と西の町との間の道を横切って流れる小溝を上無川かみなしがわといい、これ

にかかる二間たらずの橋を上無橋といいます。カミナシガワのミ・シを略してカナ川というようになりました。同様東京の品川は下無川、すなわちシモナシガワでモ・シをはぶいてシナ川となりました。」と斎藤徳元という人の説を紹介しています。



▲神奈川県役所所有 神奈川地区センター保管「神奈川宿のジオラマ」

ポートサイド地区の歴史

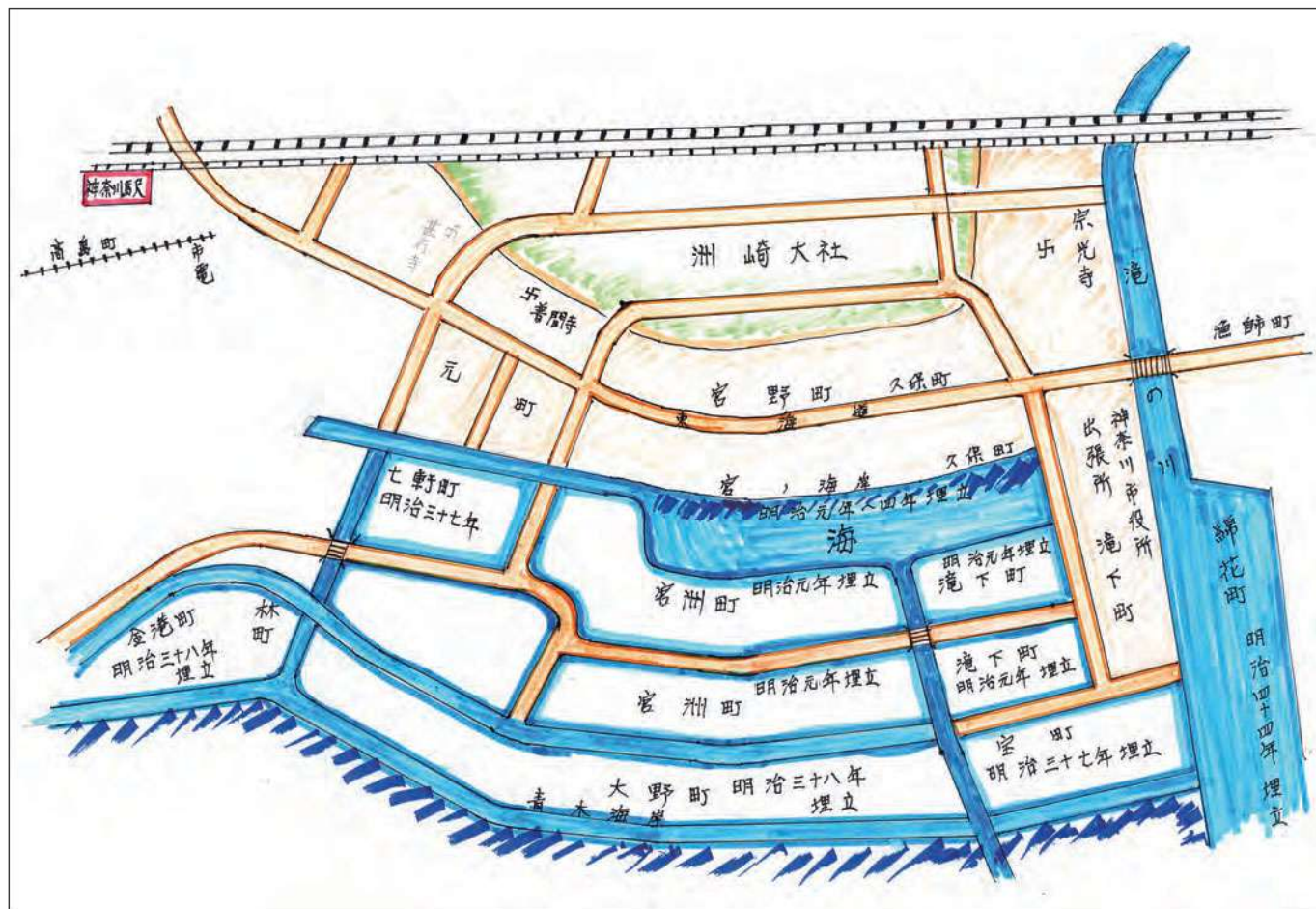
■ ポートサイド地区・歴史の概要

神奈川区域の海岸線の埋め立ては1859年（安政6年）5月、江戸湾の海防の一環として構築された神奈川台場（現在の綿花町）が最初でした。埋め立てに使用された土砂は権現山（青木町）をくずして運び、石垣の石材は伊豆方面から搬入して、およそ1年で完成しました。総面積は八千坪（2,640平方メートル）でした。また台場には、砲台が備えられ、外国船との有事の警備にあたりましたが、数度の礼砲を打っただけで

数年にて廃止されてしまいました。

海岸一帯は明治元年から4年にかけて埋め立てが行われました。洲崎神社の前であることから、宮洲町と命名されました。その隣接地は浄滝寺の下の埋立地であることから滝下町とし、現在の神奈川公園のある海側一帯で、1931年（昭和6年）12月町界町名整理の際、青木通りと改称されました。

大正時代に横浜市が工業中心地を臨海部の港湾に近い埋立地においており、神奈川区域に工場が多く新設されましたが、戦争や関東大震災により被災者の日用品や食料品の供給を行うため、緊急にバラック式の



▲神奈川区域海岸線の埋立 居住者記憶より

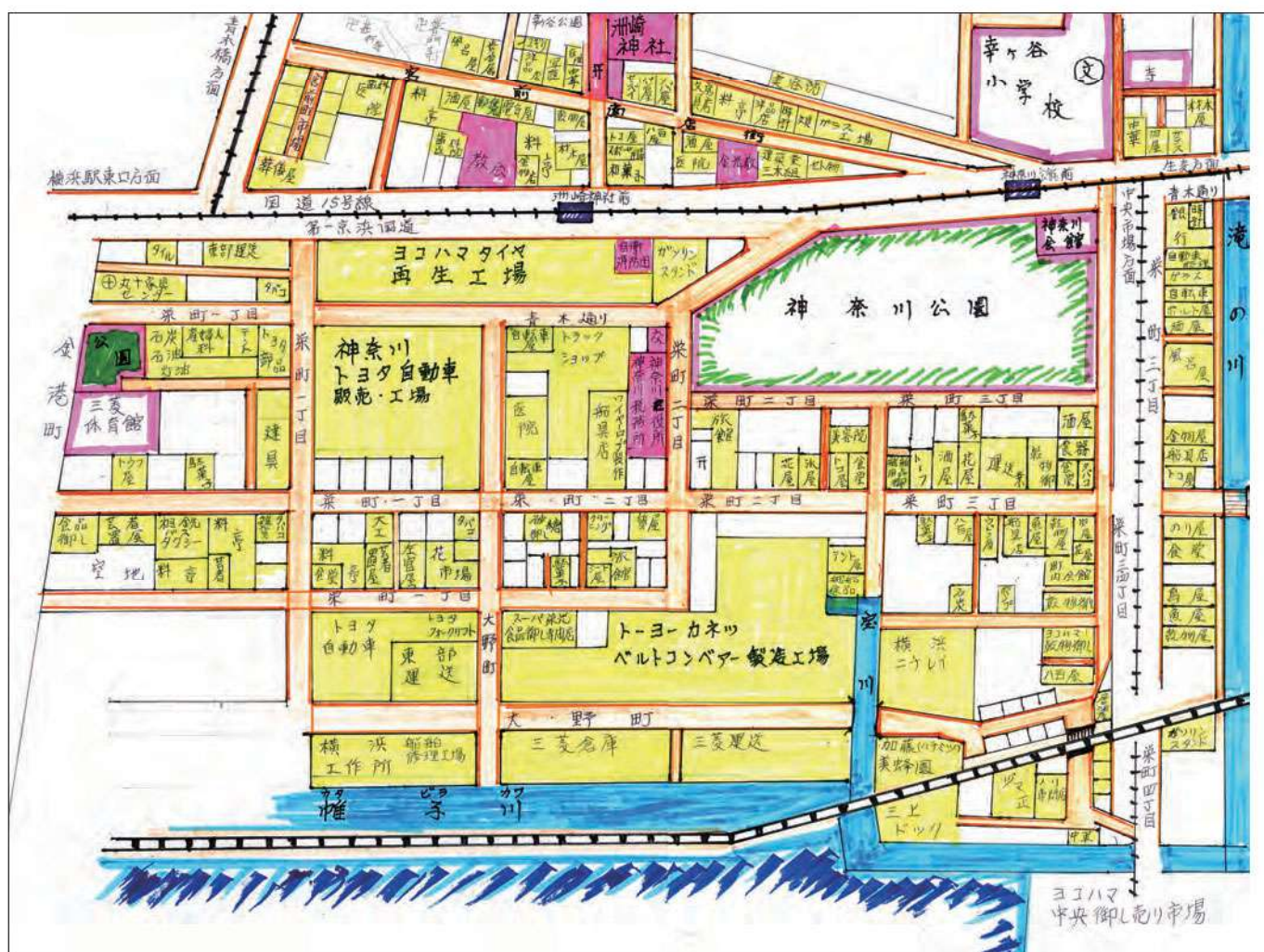
公設市場を設けました。その後日本経済もその不況から脱する道を模索し、財界の軍需産業優先の生産活動は、京浜工業地帯の一部である神奈川県にも影響を及ぼし、1936年（昭和11年）度の区内の大企業は33社となっていました。

■昭和40年ごろの神奈川県

昭和40年頃の神奈川県は各町名で区分されていました。

- ・大野町、金港町：主に大企業の営業所が存在しました。

- ・栄町1丁目は土地の借地人や自営業が多く主に石炭屋、建築業（大工・建具）、医院他、芸者置屋がありました。
- ・栄町2丁目は主に個人営業が主体でした。（自転車販売・自動車部品販売）、船具店（ロープ制作・シート製造販売）クリーニング店、砂糖卸販売、精米販売、旅館、質屋等。
- ・栄町3丁目は個人製造業でトーフ屋、酒屋、八百屋、ソバ屋、市場関連食品卸等。



▲ヨコハマポートサイド 昭和40年頃の図 居住者記憶より

交通関係

■横浜市営交通

1923年（大正12年）9月1日マグニチュード7.9の大地震が発生しました。この大地震で保有車両の約半数が焼失・大破しました。しかし幸いにも震災の1ヶ月後10月2日後には線路の一部が開通しました。最初に走ったのは神奈川ー馬車道間でした。

■花電車

花電車は、路面電車の時代に、慶祝の日や博覧会、開通記念日などに、荷物運搬専用の無蓋貨車に華やかな装飾を施して運行したもので、お正月やお盆のころ装飾された花電車が夜走ると子どもたちが花電車を追いかけて

車掌に怒られていました。1960年（昭和35年）ごろは、あんぱん12円、かけそば35円で市電の運賃は15円でした。

■さようなら「ちんちん電車」

自動車が1955年（昭和30年）ごろから急速に普及し、特に後半から乗用車の台数は激しく増加しました。1960年（昭和35年）



▲花電車（横浜市都市発展記念館提供）



▲横浜市市電系統図（横浜市交通局提供）

まず青木橋から東神奈川駅西口までの第二京浜国道で市電の軌道敷地内での自動車の通行が認められたのを皮切りに通行許可区間は順次拡大していきました。これは市電の、停留場（安全地帯）の内側をも自動車が走行することとなり、乗客の身を危険にさらすことでもありました。1966年（昭和41年）市電の廃止が決定され、段階的に路線廃止が進められました。その年の7月31日が最終電車となったのは生麦線と中央市場線でした。

（横浜市都市交通100年より）

■道路

江戸時代の神奈川宿は、城下町として神奈川県で最大の都市でした。これは東海道の宿駅として陸上交通の要であり、さらに港町でもあったことから江戸から京都、大阪等国内各地の物資の流通や人の往来、文化の流通になくてはならない道路となりました。

・国道15号線（第1京浜国道）

東京一品川—川崎—鶴見（東口）—神奈川—戸部—保土ヶ谷—戸塚—小田原

・国道1号線（第2京浜国道）

東京一品川—川崎—鶴見（西口）—大口—反町—横浜駅西口—保土ヶ谷

神奈川区の道路も昭和に入り変貌して行きました。神奈川区を走る高速道路は3線です。

(1) 第3京浜道路：1965年（昭和40年）12



▲1972年（昭和47年）8月完成横浜羽田空港線
国土地理院「地図・空中写真閲覧サービス」より

月完成。東京環状八号線世田谷区上野毛から神奈川区三ツ沢の横浜駅新道。

(2) 横浜羽田空港線：名前のとおり羽田空港と横浜とを結ぶ4車線の高速道路です。国道15号線の上を高架式に作られ、横浜駅東口までを、1972年（昭和47年）8月に完成しました。さらにこの道路は第二期工事として、中区新山下3丁目へと通じています。

(3) 高速道路三ツ沢線：横浜羽田空港線と第3京浜道路とを結ぶ高速道路です。

・昭和50年ごろの国道1号線

国道1号線の金港町地点では、朝7時から夕刻7時までの12時間に、5万5千台以上の自動車が通過し大渋滞となりました。

東西に走る青木浅間線・生田横浜線・磯子富岡線・南北に連なる東京丸子横浜線・

横浜上麻生線・鶴見三ツ沢線、この6路線が神奈川区の主要道路として区内の動脈となり、都心と周辺住宅地を結ぶ役目となりました。

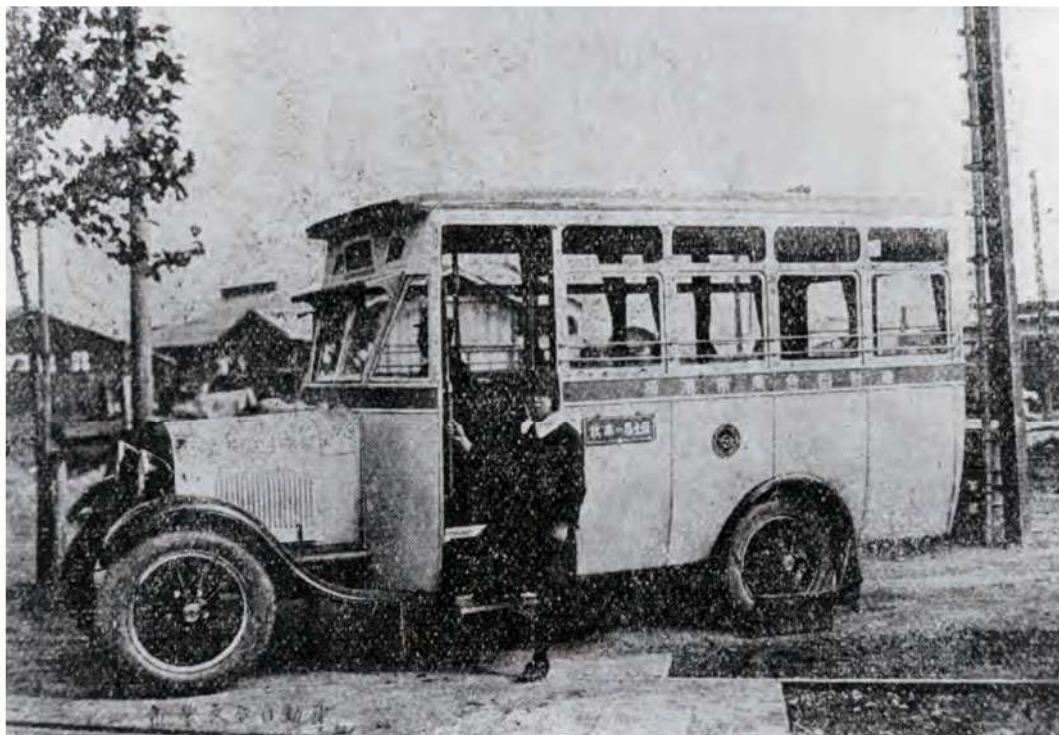
■市バス

乗り合い自動車と呼ばれていた横浜市営バスは、1928年(昭和3年)11月10日、A型フォード14人乗り30台で営業運転を開始しました。

当初は7路線、営業キロ30.2kmでスタートした市営バスでしたが、10年後の1938年(昭和13年)7月には80.1kmへと開業時の2.7倍に延び、車両数も137台に増えていました。しかし1923年

(大正12年)に発生した関東大震災や1945年(昭和20年)の横浜大空襲によって壊滅的打撃を受けました。市電の復旧には莫大な資金と年数がかかるため、それに代わる交通機関として投資が少なくすむバスが見直され、震災を契機に急速に拡大していきました。

1955年(昭和30年)高度成長期の時代にはいと車社会が到来し、市内の道路は大渋滞が発生するようになり、1972年(昭和47年)年3月31日をもってトロリーバスとともに市電も姿を消すと、その代替交通として市バスが一気に主役となりました。



▲1928年開業当時写真
1A フォード14人乗り 保土ヶ谷発本牧行き(昭和3年11月)
(横浜市交通局より提供)

■神奈川港

神奈川港は中世来の港で青木町沿岸にあり、諸国の廻船が出入りして賑わっていました。

1854年（安政元年）神奈川条約が締結され、神奈川港は歴史の舞台に踊り出てきましたが、開港場としては土地が狭く不適當とされ、関内の先の海辺に新たに港が建設されました。これが今日の横浜港で、神奈川港は横浜港に次第に港の機能を奪われて行きました。

■神奈川港江戸時代の^{かながわみなと}神奈川湊

横浜が開港するまでの神奈川は、江戸内湾有数の漁村であると同時に、諸国の廻船が出入りし商品の商いが盛んに行われていました。江戸の発展に伴い全国各地から貨物輸送と江戸湾（東京湾）内海交通が活発となり、神奈川湊など各湊でも廻船業（廻船問屋）が発展しました。



▲洲崎神社付近のステレオ写真（横浜市開港資料館提供）



◀江戸時代から明治初期の
ヨコハマポートサイド地区図
(横浜開港資料館提供)



◀明治における
青木町の商人分布図
(横浜開港資料館提供)