

保土ヶ谷における物流の変遷に関する研究

Study on transport history in Hodogaya, Yokohama city



長谷川雅行：株式会社日通総合研究所 顧問、流通経済大学 客員講師、中小企業診断士

略 歴

早稲田大学卒業。1972年日本通運(株)入社。2009年(株)日通総合研究所退職。現在は同社顧問、本学客員講師、日本物流学会理事(2007年～)。(著書)「SCMハンドブック」(2018年、共立出版)。「物流コスト削減の実務」(2010年、中央経済社)。「グローバル化と日本経済」(2009年、勁草書房)。「ロジスティクス用語辞典」(2007年、日経文庫) いずれも共著。

[要約] 保土ヶ谷区在住30年を過ぎ、地元の物流・産業史を調査した。まず、鎌倉時代から江戸時代までの輸送について、中世以前の概況と、東海道の宿場であった保土ヶ谷宿の間屋場・助郷制・高札場・一里塚などを紹介するとともに、脇街道・舟運などについても述べる。明治以降は、横浜開港もあつて鉄道輸送へと大きくシステムチェンジする輸送体系を辿るとともに、内陸工業地帯としての発展、さらには県央への輸送ルートとしての相模鉄道や、パイプラインも重要な輸送手段であることを述べる。戦後は、鉄道から自動車・高速道路にシフトした経過、内陸工業地帯や物流センターが住宅地化するにつれ、保土ヶ谷が工業地帯・物流拠点から通過地へとポテンシャルを低下した経過を概観する。最後に、戦後70年を経て今なお接收されている港湾施設など、保土ヶ谷を含む横浜市域の土地利用のあり方等にも言及する。

1. はじめに

個人的なことになるが、保土ヶ谷区に移り住んで早や30年になる。

保土ヶ谷区が区民を対象に、1994～96年に開講した「宿場大学」の1期生として、本稿では物流という切り口で地元を再確認してみたが、率直な感想としては、いかに地元を知らなかったかを痛感するとともに、物流も産業も、そして市民生活も歴史が重要であるということである。

図表1 保土ヶ谷区の主な指標

世帯数	91,176	世帯
人口	204,395	人
面積	21.81	km ²
事業所数	4,841	事業所
従業者数	52,052	人

(出所)「2012年 統計で知るほどがや」抜粋

2. 近世「人馬・舟の時代」

2.1 中世以前

神奈川県は、古代(律令時代)には五畿七道のうち、東海道(相模)・東山道(武蔵)に属していた。

往時の東海道は、日本武尊が通ったように、平塚付近から三浦半島に抜け、東京湾を房総に渡るルートであった。

その後、相模国府(平塚付近といわれる)から相模国分寺のあった海老名に北上し、さらに都筑郡を通過して武蔵国府(府中市)に抜けるルートが変わった。

近年、当時の官道の実態が各地で明らかになってきたが、官道の主な目的は、①国防、②税(租庸調)の輸送であった。延喜式では

武蔵国からの調庸として、帛・布・綾・綿などの繊維品が規定されている。

10世紀に成立した百科事典である和名類聚抄には、「久良岐郡星川」（現在の保土ヶ谷区星川か？）の地名が見られる。

区制70周年を機に公刊された保土ヶ谷区史（以下、「区史」という）によれば、保土ヶ谷地域（武蔵国久良岐郡の一部）に街道ができたのは、鎌倉時代に幕府のあった鎌倉と関東の各地をつなぐ「かまくらみち（鎌倉街道）」が始まりであった。鎌倉街道は上つ道・中つ道・下つ道など複数あり、そのうちの幾つかが区内を通過していた。

とくに、常陸を経て奥州へ通じる下つ道は、鎌倉から保土ヶ谷、丸子の渡し、浅草、松戸を通過していたと言われる。

謡曲「鉢の木」に出てくる佐野常世が、北条時頼の鎌倉召集に応じて駆けつけたのは、上つ道だったとされている。

当時の武蔵・相模両国は、鎌倉幕府の穀倉の役割を担っていたと思われる。

「保土ヶ谷」の名が文献に表れるのは、中世末期の戦国時代（15世紀半ば）である。地名の由来は、①戦国時代の領主である榛谷（はんがや）氏から、②地形から（柳田國男氏による）、③アイヌ語から、など幾つかあるが定説はない。

榛谷重朝（しげとも）は、桓武平氏の流れを汲む鎌倉幕府の重臣で、保土ヶ谷区内に領地を有していた。そのうち一部が「榛谷御厨として伊勢神宮に寄進された」と区内の神明社御由緒には記されている。

近辺には、井土ヶ谷・瀬戸ヶ谷・半ヶ谷（榛

谷氏に由来か）など類似した地（字）名もあり、何らかの関連性も考えられる。

中世の東海道は、藤沢～大船～弘明寺～保土ヶ谷というルートであったが、1590年ごろから大規模な改修が行われて、現在の藤沢～戸塚～保土ヶ谷ルートとなった。

戦略的あるいは防災上の観点からは、道路は一般に尾根道が強く、谷筋は弱いとされている。今でも、国道1号線から比高約30mの桜ヶ丘小学校近くの尾根道には、「古東海道」という石碑がある。

しかし交通の便からは、平坦な道路が望ましい。そこで、保土ヶ谷付近でも比高20～30mの尾根伝いの急坂から、今井川沿いの谷筋に街道が付け替えられた。一つには、今井川の改修・架橋が進んで水害が減ったこともあろうと思われる。

同様に、品濃坂・境木（焼餅）坂・権太坂を通る武相国境の難所も整備された。

2.2 江戸時代の宿場制

徳川家康は関ヶ原の戦いの翌1601（慶長6）年、まだ徳川幕府の基盤も固まらないうちに、早くも東海道の伝馬の制度を定め、37の宿駅（後に五十三次＝53宿に増加）を決めた。交通・物流の重要性を認識し、最優先させたと言えよう。

伝馬制度は、大化の改新詔で定められた、約10kmごとに1宿を設置する駅伝（はゆま）制に始まる。小田原を本拠とする戦国大名である後北条氏（鎌倉幕府執権の北条氏とは異なる）二代目の氏綱は、伝馬制度により、領国の関東一円にわたる流通・輸送を整備し、

伝馬手形を頒発した。

家康は後北条氏の伝馬制度を踏襲し、神奈川県下に神奈川・保土ヶ谷・藤沢・平塚・大磯・小田原の6宿が置かれ、川崎・戸塚・箱根は後に設けられた。

宿場は、今日でいう旅客・貨物ターミナルであり、その成り立ちにはさまざまなタイプがある。

①城下町の一部を交通拠点に決めたもの

江戸日本橋（中央区）の大伝馬町・小伝馬町・南伝馬町や、小田原・浜松など。

大伝馬町・南伝馬町は、東海道・中山道等の主要街道の継立。

小伝馬町は、江戸周辺への継立（長距離輸送と近距離輸送でターミナルが区分されていた）。

②既存の交通拠点を活用したもの

品川・神奈川は、従来の湊（海上交通の要衝）。川崎は六郷川（多摩川）の渡し場。

③新規に開発設置したもの

戸塚・箱根・内藤新宿など、既存の宿場からの距離を勘案した。箱根・内藤新宿は、新たに宿場を設けて、町人を移住させている。

保土ヶ谷も、旧村落等から見る限り、このタイプに近い。

「お江戸日本橋七つ立ち（午前4時発）」と、江戸を朝早く発って最初の宿泊地は戸塚宿（約40km）が多かったが、足の弱い女性などは保土ヶ谷宿泊も多かった。

十返舎一九の東海道中膝栗毛では、弥次郎兵衛が、泊まり客を捕まえようとする客引き女の様子を、「おとまりはよい程谷ととめ女^{ほどがや}戸塚^{とつかまえ}前でははなさざりけり」と詠んでい

る。戸塚宿ができて保土ヶ谷泊りが減ったので、必死に客引きしていたのかも知れない。

なお、伝馬制度以外にも、検地（後北条氏の創始者、伊勢早雲が戦国大名として最初に実施）、印判状（朱印状として文書統治を実施）、税制（銭納から穀物納へ）、家臣・領民の所領役帳（諸役・賦課を実態調査し、家臣団や領民統制に活用）など、後北条氏の領国統治策が江戸幕府には引き継がれている。

2.2.1 問屋場

宿場の重要な機能は、本陣・脇本陣という参勤交代の大名の宿泊施設と、旅籠や木賃宿と呼ばれる旅人の宿泊施設以外に、物資の輸送拠点（今でいうノード機能）がある。

ノード機能を果たすための重要な施設が、

①問屋場、②助郷会所、③高札場である。

問屋場は、宿場の公的な業務のうち、幕府の公用旅行者や荷物運搬、大名行列の宿泊の手配などを担っていた。問屋場には、問屋を筆頭に、年寄・帳付・馬指などの宿役人が詰めていた。馬指は、今でいえば「配車係」つまり、「運行管理者」である。宿役人以外には、馬を牽いて旅人や荷物の輸送を担う人足（雲助）がいた。

後述する苅部清兵衛は、代々、保土ヶ谷宿の問屋・年寄・本陣を務めていた。

各宿場では馬36匹を常備して、隣の宿場（保土ヶ谷の場合は神奈川・藤沢）までの人や荷物を輸送（継立）した。なお、馬は「頭」で数えるが、本稿では伝馬制度の「匹」に依る。

1602（慶長7）年には、馬の積荷制限を40貫（約150kg）として、運賃は保土ヶ谷から

神奈川まで永楽銭4文、藤沢まで18文であった。

1633（寛永10）年には、幕府公用の書状等の通信である継飛脚も、宿場の任務となった。東海道の往来が増えて、1640（寛永17）年には100人100匹の人馬（延べ）が基準となった。輸送費用は、予め各宿場に与えられた免税措置と、前述の賃銭で賄われた。

宿場では、問屋場を設けて帳付役が常駐し、先触れ（当日の人馬の予定）を集計し、不足分は予め割り当てられた助郷村から調達・準備した。

公用通信の継飛脚業務については、保土ヶ谷宿で不祥事があった。原典が不明なので、参考文献（6）から引用する。

「貞享3年（1686）に、京都所司代が宿次証文を添えて老中へ状箱と京菜を送った。ところが品川町から宿次証文と状箱が先に老中へ届き、あとになって京菜が届いた。これは保土ヶ谷宿で別々になったのであるが、保土ヶ谷の帳付は戸塚宿へ罪を負わせようとして画策したことが分かって、帳付は関八州追放、田畑・家・諸道具とも闕所（没収）となった。問屋は病氣中で知らなかったが、平素の仕方が悪いというので、保土ヶ谷町二十里四方追放、田畑と家は闕所ということになった。」

今で言えば、「1件2個の貨物が、途中で送り状と貨物が別れてしまった」というクレームである。

このことは、なぜか区史には書かれていない。

2.2.2 助郷制

助郷とは、徳川幕府が諸街道の輸送力確保のため、人足や馬の補充を目的として、宿場周辺の農村に課した夫役である。

当初は臨時の徴発であったが、参勤交代などによる交通量の増大により制度化された。

助郷村では、助郷会所に代表を駐在させ、割当てが公平になるよう、また幕府御用の無賃輸送は（収入が無いので）運ばせないよう監視した。

人馬が不足して供出できない場合は、他村から人馬を貸し借りした。助郷会所では、今日の下請け運送事業者の協同組合のような機能も果たしていたようである。

往来のさらなる増加に伴って助郷村が拡大・遠隔地化する一方で、農繁期と重複するなどの負担が増大し、後世は請負制度化して、人馬を供出せずに金銭で支払うことも行われた。

人流・物流の増加により馬が不足して、助郷対象地域が拡大された（拡大された地域を加助郷・大助郷などという）が、保土ヶ谷宿まで往復10kmを越す遠隔の村々には、農繁期等には厳しい負担であった。

区史によれば、助郷村は1725（享保10）年には39カ村を数え、現在の旭・港南・磯子の各区に広がっており、最遠では2里＝8kmとなっている。

助郷負担の増加は、近隣農村の疲弊を招き、幕末には上州武州の伝馬大騒動（1764

明和元]年）など、各地で「助郷一揆」が発生している。

2.2.3 高札場と一里塚

宿場の中心には高札場が設けられ、江戸幕府の触書などが掲出されたが、次の宿場までの公定運賃である御定賃銭（相対賃銭は約2倍）も掲出された（隣の旧・神奈川宿には、賃銭が書かれた高札場のレプリカがある）。

旅人の便や距離の公正を期するため、1里（約4km）ごとに一里塚が築かれた。保土ヶ谷宿から権太坂を上って、境木地蔵（武相国境）を越えると、品濃一里塚（江戸から9里）があり、神奈川県内で唯一、両側に立派な一里塚が残っている（横浜市史跡）。

今でいえば、高札場は「運送約款兼運賃表」、一里塚は「営業キロ程表」である。

幕府は、1651（慶安4）年、前述の北条氏綱の一族である軍学・測量家の北条氏長に命じて、東海道を実測させた。その実測図を旅行案内風に編集したのが、遠近道印の東海道分間絵図で、保土ヶ谷宿を含む当時の宿場や一里塚、沿道の名所旧跡が詳細に描かれている。

五街道を所管する道中奉行（旧・運輸大臣に相当？）が置かれたのは、宿駅設置に遅れて1659（万治2）年であった。道中奉行は、一里塚などの街道整備や交通上の治安、助郷制度の運営、公定運賃や宿泊料（木賃）の制定・改定などにあたった。

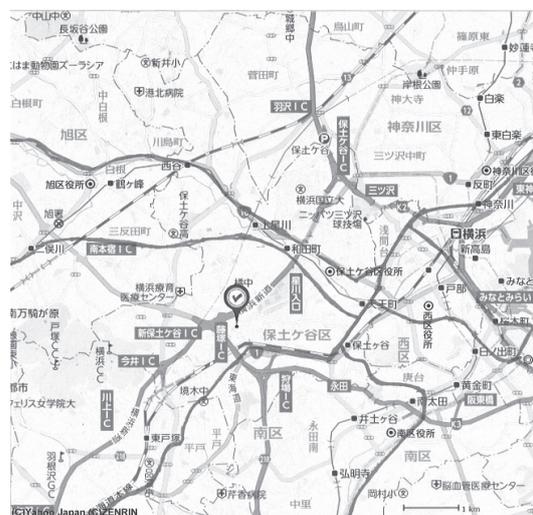
1862（文久2）年に生麦事件を起こした薩摩藩主 島津久光の一行は、当夜は保土ヶ谷宿泊まりの予定だったが、イギリスの報復を恐れて戸塚宿まで夜道を進んだと、吉村 昭は書いている。

2.3 東海道と脇往還

保土ヶ谷宿からは東海道の脇往還（支道）として、南へ向かう金沢道と、西へ向かう八王子道・相州道があった（図表2）。

それ以外に、助郷に来るためなど地元民が使う古道として、戸部村方面への保土ヶ谷道があった。

図表2 保土ヶ谷区全図



（出所）Yahoo/ZENRIN地図に旧街道を加筆

金沢道は、僧侶や公家が帰京の際に鎌倉方面を見物利用するなど需要が多く、保土ヶ谷宿で人馬継立をした。とくに、1843（天保14）年海防警備のため三浦郡大津に陣屋が設置されてからは継立が急増し、1853（嘉永6）年の黒船来航以降は人馬往来激増のため、無統制（自由）化した。

八王子道は、横浜開港以降は主要輸出品である生糸を、関東・甲信地域から横浜港に運ぶ「日本のシルクロード」として重要性を増した。

相州道は、東海道の戸塚区柏尾から分岐する大山道と同様に、山岳信仰の大山阿夫利神社への参詣、または東海道の脇街道として利用された。

江戸からは東海道以外に、現在の国道246号線沿いに足柄峠に抜ける矢倉沢往還や、平塚までの中原街道もあって、人流・物流に活用されていた。

矢倉沢往還は、別名を大山道とも言われ、江戸からの大山参詣者が多く往来し、常夜燈なども残っている。

中原街道は家康が江戸～駿府の往復に利用したので、現・武蔵小杉に宿泊用の御殿が設けられる等、東海道並みの整備が図られた(今でも、小杉御殿町という町名が残っている)。

図表3では、旅人と荷物が馬に揺られているが、このような物流であったと思われる。このように、旅人と荷物を積合せるのを乗掛(乗懸。のりかけ)といい、今の「貨客混載」である。

また、保土ヶ谷ではないが、安藤広重の東海道五十三次のうち庄野では、物流拠点(ノード)として馬に荷物を積み換えている問屋場の殷賑さが描かれており、保土ヶ谷宿でも同様であったと思われる(前述の、問屋・名主・帳付・馬指等が描かれている)。

なお、庄野は東海道では最も遅い1624(寛永元)年に設置された。五街道で最も遅いのは、1698(元禄11)年に開設された甲州街道

図表3 東海道の往来



(出所) 葛飾北斎富嶽三十六景「程ヶ谷」

の内藤新宿であり、そこから今の新宿が誕生した。

2.4 水運・舟運

江戸時代の物流の主役は、水運であった。五街道など陸上交通路の整備が、前述のように進められた。しかし、それは主に人流のためであり、飛脚が運ぶ書状・為替手形などを除けば、ほとんどは旅行者の身廻品(図表3参照)や、土産品(献上品・下賜品)などであった。馬100匹による最大輸送能力(現在の車両標記トン数に相当)は、単純計算しても片道で150kg×50匹×2宿場、1日15トンに過ぎない。

それも必ずしも100匹いた訳ではなく、幕府から決められていたのは、100匹分の輸送能力ということである。保土ヶ谷から神奈川まで1里9丁(8km弱)、戸塚まで2里9丁(12km弱の峠道)を、1日2往復する馬もあった。

助郷の場合は、自分の村から保土ヶ谷までの往復(今でいえば、空車回送)時間も必要であった。

農民は助郷の夫役以外に、収穫した農産物や干鰯などの肥料を馬で運んだ。自家輸送で手馬(てうま)と呼ばれていたが、帰りは「空車」となるので駄賃稼ぎに他の貨物を運んだ。その副業であった駄賃馬稼が専門化したのが、甲信地方で発達した中馬であった。

中馬は、宿場ごとに積み換える伝馬とは異なり、馬を交換しない「付通し」あるいは「通し馬」による一貫輸送であり、積換え手数料は不要で、荷傷みも少なかった。馬方1人で3～4匹の馬を連れ、一度に100貫(400kg近い)

の荷物を運んでいた。

急流が多く河川舟運に向かない中山道では、中馬が主要な陸上輸送手段に成長し、宿駅の伝馬制度と競合・衝突した。東海道では大量貨物は海上輸送であったことや、幕府の取締りも厳しかったのか、中馬は発達しなかった。

陸路のインフラは脆弱で、東海道でいえば、鶴見川・相模川には橋が架かっていたが、多摩川・酒匂川は渡船か歩いて渡る（川越え）しかなかった。橋を架けなかったのは、江戸の防衛と、土木技術の未発達（木橋では洪水の度に流される）が理由であった。

ペリー来航時に、江戸にあった大砲を神奈川湊まで海上輸送し、陸路で本牧まで運ぼうとしたが、保土ヶ谷区内の帷子橋（木橋）が重量オーバーで渡れず、海上輸送した。最大の幹線道路である東海道ですら、馬か荷車しか通れなかったのである。

米・酒・塩・醤油・布・薪炭・海産物・木材などの物資は、檜垣廻船・樽廻船などで海上輸送される一方で、利根川・江戸川・多摩川・相模川などの河川舟運も発達した。

帷子川（旭区～保土ヶ谷区～西区～横浜港。全長17km、2級河川）は舟運に活用された。現在の相模鉄道天王町駅あたりは帷子湊として、「本港」である神奈川湊の荷揚場（埠頭）であり、薪炭などの輸送拠点であった。

旧・帷子湊に近い橘樹（たちばな）神社の境内には、力石が数個残っている。

物流史の研究者としても著名な平原直先生（本学物流科学研究所には、先生の膨大な研究資料が残されている）は、力石は輸送人

足が力比べをした「物流遺跡」と述べておられる。

横浜港開港以前は、六浦湊（鎌倉の外港であった）・神奈川湊が主な港で、房総から大量の干鰯（肥料）が両港に運ばれ、武蔵・相模の農村に陸上輸送された。

神奈川と小田原は、神奈川県下の2大拠点であった。神奈川は水陸交通の要衝として、また、家康が宿泊所として神奈川御殿を設けたこともあり、川崎・保土ヶ谷の両宿を凌いで栄えた。

また、小田原は、江戸から西下する際の最初の城下町であった。旧・後北条氏時代から栄え、徳川幕府は江戸を守る防衛拠点として、三河以来の股肱の臣である大久保家が小田原藩を治めた。

江戸時代の神奈川県は、天領あるいは旗本の知行地に細分化され、藩は小田原と六浦の小藩だけであった。

3. 明治～戦前「鉄道の時代」

3.1 東海道線の開通

1859（安政6）年、日米修好通商条約による横浜開港に伴い、横浜と東海道を接続する横浜道が、保土ヶ谷宿の間屋・名主である荻部清兵衛（第十三代）によって、戸部村と東海道を結ぶ古道であった保土ヶ谷道の途中から別れて、突貫工事で整備された。

横浜道を通して、生糸などの輸出品が横浜港に運ばれた。また、戸塚方面からは東海道→保土ヶ谷道というルートで、東海道が横浜港に直結した。

横浜港開港当時は、荻部清兵衛（同）が横浜総年寄を務めた。元々、通商条約では神奈川開港だったものを、徳川幕府が「横浜は神奈川の一部」と押し切って開港したので、神奈川宿から総年寄を出すのがスジではなかったろうか。なぜ、保土ヶ谷宿から総年寄が出たのかは不明であるが、前述の横浜道工事の関係かも知れない。

清兵衛は、公選で横浜総年寄になったものの、短期間で辞して保土ヶ谷に戻っている。保土ヶ谷商人から、新たに日本各地から集まった横浜商人の時代に変わりつつあったと言えよう。

1871（明治4）年には宿駅制・助郷制が廃止された。

1872（明治5）年、新橋（汐留）～横浜（桜木町）間に鉄道が開通した。

1887（明治20）年、横浜（同上）～国府津間が開通し、停車場は旧宿場である程ヶ谷・戸塚・藤沢・平塚・大磯が開業した。なぜか、駅名は「保土ヶ谷」ではなく「程ヶ谷」になった。

東海道線は当初、横浜（同上）で折り返す構造であったが、機関車の付替えなど不便なために、現在のように線路が付け替えられて、高島町に2代目横浜駅ができた。2代目横浜駅は1923（大正12）年の関東大震災で崩壊したので、建てられたのが現在の横浜駅で3代目となる。

程ヶ谷駅では、開通時から貨物の取扱が始まっている。開通当時の遺跡として、清水谷戸トンネル（上り線）と保土ヶ谷駅ホームのレンガ積みが残っている。

1889（明治22）年、海軍の強い要望で横須賀線大船～横須賀間が開通し、同年、東海道線新橋～神戸間が全通した。1890（明治23）年当時の程ヶ谷駅の列車発着本数は旅客・貨物合わせて上下で13本であった。人流も物流も鉄道にシフトしたのである。

1930（昭和5年）横須賀線が電車化され、東海道線は全列車が同駅通過となった。

1931（昭和6）年、区名に合わせて保土ヶ谷駅と改称された。

東海道線以外では、1908（明治41）年、長野・山梨両県の生糸を横浜港に運ぶため、横浜鉄道（現・JR横浜線）が八王子～東神奈川間で開業した。その後、横浜港まで延伸して海神奈川駅（貨物駅）が、現在のコットンハーバー近く（神奈川区）に開業した。日本のシルクロードであった八王子道もその使命を終え、生糸の集散地として栄えた八王子市の鑛水（やりみず）も衰退した。

保土ヶ谷区内を東西に走る八王子道は、軍都相模原と横浜・横須賀港を結ぶ道路として戦前に整備され、戦後は国道16号線（東京環状）となった。マッカーサー元帥も現・国道16号線を通して厚木から横浜に移動した。

3.2 内陸工業地域

帷子川沿いでは、江戸時代から新田開発が行われたが、明治から戦前まで、農地整理が進んで工場用地・住宅用地が広がった。

帷子川の水利を求めて工場が進出し、内陸工業地域が形成され、各工場への原材料の納入あるいは製品輸送に、鉄道輸送が活躍した。とくに、日本硝子・富士瓦斯紡績などは後述

する相模鉄道の専用線を有する主要荷主であった。一方、船着場を設けるなど、帷子川の水運も利用された。

この頃、現在の横浜国立大学近くに農事試験場が開設（後に平塚市に移転）、じゃがいもの品種改良が行われた。周辺の農地で栽培され、全国有数の産地となり、食用や種イモが鉄道により全国に出荷された。今では、「ほどじゃが焼酎」に復活して特産品となっている。

内陸工業地域の個人的な思い出としては、Sビール向けの新ビン大量輸送を、N社・K運輸から獲得したことがある。塩浜操（現・川崎貨物）→新札幌（現・札幌貨物）のコンテナ列車を借り切って、土・日曜日に低運賃で輸送した。

帷子川沿いには横浜特産の絹スカーフ工場が多数あり、自動車・自転車・荷車で横浜港に運ばれ世界各国に輸出されていた。生糸で輸出するのではなく、加工度を上げて付加価値を高めて輸出する戦略とも言える。

捺染後のスカーフを川で洗うため、和田町辺りでは帷子川が青や紫に染まっていたのを覚えている。今では、関東・東北内陸に移転あるいは廃業して、坂本捺染1社のみ残っている。

市内の大岡川沿いでも、同様にスカーフ生産が盛んであった。

3.3 相模鉄道の開業

保土ヶ谷区内を東西に走る相模鉄道（元・神中鉄道）は、1923（大正12年）の関東大震災で壊滅的被害を受けた横浜の復興需要で増

大した相模川の砂利輸送を目的として、厚木から横浜に向けて建設された。

元々は、茅ヶ崎～橋本間の現・JR相模線が相模鉄道として開業した。私鉄の戦時統合で、神中鉄道と相模鉄道が合併した際に、相模鉄道となったが、その後、旧・相模鉄道が国有化され国鉄相模線となった。そのため、旧・神中鉄道が相模鉄道として残り、通称相鉄（そうてつ）（以下、「相鉄」という）となった。

相鉄は、二俣川・西横浜と細切れの開業を経て1933（昭和8）年、悲願の横浜駅に乗り入れを果たし全通した。保土ヶ谷駅で国鉄と接続（相鉄は西横浜駅）し、貨物の連絡輸送が行われた。

主要貨物としては上記の砂利（相模川では1964[昭和39]年に採取が全面禁止）以外に、日本硝子の専用線（北程ヶ谷。1933[昭和8]年、星川に改称）からガラス瓶の出荷があったほか、古河電池など内陸工場の製品が挙げられる。

1979（昭和54）年の保土ヶ谷駅貨物取扱い廃止に伴う連絡線廃止まで、川崎・扇町から厚木まで小野田セメントの専用列車が運転された。

連絡線の廃止後も、米軍のジェット燃料タンク車が、田浦～大船～茅ヶ崎～厚木～相模大塚ルートで1998（平成10）年まで不定期輸送されていた。今でも、JR相模線厚木駅からの線路が残っている。

相鉄では、保土ヶ谷区の西谷駅からJR東海道貨物線への連絡線を建設中である。2019年度下期にはJR東海道貨物線の横浜羽沢駅

(T倉庫跡地に羽沢横浜国大駅を新設) から新宿方面へ、さらには2022年度下期には東急東横線への連絡線建設で渋谷方面へと、都心乗入れを計画・工事中である。

相互乗入れで東京への直行化により、横浜駅での乗換え客が減ることが想定される。

3.4 国道1号線の開通

1876(明治9)年の太政官通達により、国道1号線が旧東海道に沿って整備された。最大の難所であった権太坂は約15%の急勾配であり、1884(明治17)年に現在の国道が開削された。その後、関東大震災後に1932(昭和7)年、保土ヶ谷(元町橋)～戸塚間が幅約8mのコンクリート舗装となった。

なお、1920(大正9)年に始まった東京箱根間往復大学駅伝競走(箱根駅伝)も、当初は旧東海道の坂道を走った。今でも「花の2区」権太坂は急坂であるが、以前はもっと急坂だった。

3.5 横浜水道とトロッコ道

横浜市の水道は、日本最初の近代水道である。

図表4 旭区に残るトロッコの道



筆者撮影

急増する人口と横浜港に入港する外国船への給水のため需要が増大し、神奈川県知事は英国人技師H.S.パーマーを顧問に迎え、相模川の上流を水源として、約44kmの横浜水道が2年間の突貫工事で1887(明治20)年に完成した。

「横浜港で積んだ清水は、赤道を越えても腐らない」と世界中の船員が喜んだと言われる。

同年、西谷村(現・保土ヶ谷区)に浄水場が設置された。当時、水道管を埋設した道路は、今でも水道道(すいどうみち)と呼ばれている。

西谷からは、鶴見・野毛など各方面に水道幹線が通じて、横浜市民の生活を支えている。

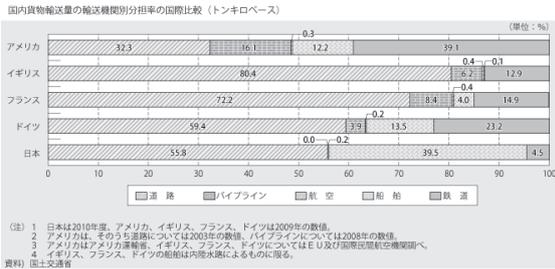
横浜水道の建設工事にあたっては、土砂や鉄管など資材の輸送のため、当時は珍しかったトロッコが活躍し、今でも隣の旭区(分区前は保土ヶ谷区)に軌間610mmの線路跡が残っている(図表4)。

トロッコは、区内にあった日本カーリット(図表7)の構内でも、製品の火薬輸送に使われており、今でも跡地の「たちばなの丘公園」に線路が一部残っている。蓄電池機関車でトロッコを牽引する方が、自動車等よりも防爆性に優れていたためだろうか。

水道で思い出したが、世界各国の輸送機関別の国内貨物輸送量分担率のデータを見ると、諸外国ではパイプラインが少なからぬ比率を占めている。一方、日本ではなぜか比率0となっている(図表5)。

ガス・水道・粉粒体などパイプライン輸送されている物資(貨物)は少なくない。おそ

図表5 国内貨物輸送量の輸送機関別分担率の国際比較（トンキロベース）



(出所) 国土交通省資料

らくは、パイプラインが国土交通省所管ではないため、統計を取っていないと思われるが、これでは物流データとしての適正性を疑われるし、何の物流政策も生まれてこないのではなかろうか（閑話休題）。

4. 戦後～現代「自動車の時代」

4.1 横浜新道の開通

横浜～戸塚間の国道1号線の混雑を緩和するため、1959（昭和34）年、横浜新道が日本最初の本格的な都市間有料道路として開通した。その戸塚口は、戸塚駅の「開かずの踏切」（通称、大踏切）が渋滞するのに業を煮やした、吉田茂・元首相が強引に作らせたという、東海道線を跨ぐ道路（通称、ワンマン道路）に直結している。

我田引水ならぬ「我田引道」は、神奈川県では河野一郎・元農相（小田原厚木道路）の例もある。

1961（昭和36）年、横浜新道（新保土ヶ谷 I C）脇にソニー中央研究所が設立された。製品の保管・配送のためにソニー中央倉庫（ソニー倉庫株）が1962[昭和37]年設立。同社はソニーロジスティクスを経て、現・三井倉庫グループ）が併設され、専用の出入口で横浜

新道と直結して、横浜港への輸出拠点となっていた。同倉庫内には、日通品川支店のソニー営業所が置かれ担当者が駐在していた（図表6）。

図表6 新保土ヶ谷 I C とソニー中央倉庫



横浜のちようどまんなか、新保土ヶ谷インターチェンジ。

(出所) 「保土ヶ谷区史」 撮影は1995～97年?

4.2 首都高速などの開通

横浜市の都市計画に沿って、首都高速三ツ沢線・狩場線、横浜・横須賀道路（南横浜バイパス）、保土ヶ谷バイパス、環状2号線などの幹線道路の建設が進むにつれ、保土ヶ谷 I C・新保土ヶ谷 I C などが整備されたが、保土ヶ谷区そのものは通過地に変化していった。

図表7 保土ヶ谷区にあった主な工場

名称 事業所名 (現社名)	主な製品	設立年月	所在地 現在の町名 (移転先)	移転年と 跡地利用状況
富士瓦斯紡績 保土ヶ谷工場 (富士紡績)	絹系	1896 (明29)年	川辺町	戦災と接収、官公庁、大型店、公園など
大日本麦酒 保土ヶ谷工場 (日本山村硝子)	清涼飲料水	1907 (明40)年	神戸町 (相模原市)	1985(昭60)年 横浜 ビジネス・パーク
程谷置達 保土ヶ谷工場 (保土ヶ谷化学工業)	化学製品	1915 (大4)年	天王町 (須賀川市)	1973(昭48)年 公園 天王町団地
東洋電機製造 横浜工場 (東洋電機製造)	鉄道車両	1918 (大7)年	西久保町 (金沢区)	1985(昭60)年 公園西久保町 公園ハイツ
浅野セメントカーリット部 保土ヶ谷工場 (日本カーリット)	カーリット	1919 (大8)年	仏向町 (群馬県)	1995(平7)年 高齢者住宅 公園
古河電気工業 電池製作所 (古河電池)	蓄電池	1937 (昭12)年	星川2丁目 (栃木・福島県)	1986(昭61)年 本社ビルと 高層住宅

(出所) 「保土ヶ谷区史」 に加筆修正

4.3 工業地域から住宅地域へ

横浜の都市化・人口増加により住宅開発が進み、1969（昭和44）年には旭区が分区した。保土ヶ谷区内でも1959（昭和34）年の明神台団地をはじめ大規模団地が増加した。

その結果、工業地域から住宅地域への変化が生じて、内陸工業地域を形成していた主要工場の撤退が進んだ（図表7）。

4.4 物流拠点から通過地へ

横浜新道・国道1号線のI C周辺の各倉庫（ソニー・三洋電機など）も撤退した。2004（平成16）年に撤退し、住民の反対で跡地利用が未だ決まらないソニー以外は商業施設などになった。

通勤混雑の激しい東海道線・横須賀線を分離運転するため、国鉄では首都圏5方面通勤改善作戦の一つとして、東海道新貨物線（鶴見～横浜羽沢～東戸塚）を計画した。武蔵野線に直結する新たな貨物線を敷設し、現在の貨物線には横須賀線を走らせる計画だった。沿線住民の反対で工事は大幅に遅れ、供用開始された1979（昭和54）年には、国内貨物輸送の主力は既に自動車輸送に移っていた。

横須賀線分離に伴い、保土ヶ谷～戸塚間に東戸塚駅が開業し、大規模な都市開発・住宅開発が行われた。

新貨物線の供用並びに横浜羽沢駅の開業に伴い、保土ヶ谷駅・相鉄の貨物取扱が廃止された。保土ヶ谷駅ではコンテナ扱もあり、保土ヶ谷化学工業のタンクコンテナも見られた。

なお、日通保土ヶ谷支店は1944（昭和19）年の通運業者の戦時統合により開設、前述の

貨物廃止に伴い、同社の他営業所に統合された（記憶では、最後の支店長は元・明治大学野球部の二塁手であった堀岡清見氏と思う）。

前後して、横浜港の臨港線も逐次廃止され、1984（昭和59）年2月のヤード輸送方式廃止に伴い多くの貨物駅が廃止され、車扱輸送からコンテナ輸送へのシステムチェンジが行われた。国鉄が分割民営化されたのは、1987（昭和62）年3月31日であった。

5. 終わりに

5.1 宿場町から工業地域、そして住宅地域へ

保土ヶ谷区の物流史・産業史を概観してきたが、それは、「交通の要衝としての宿場町から工業地域、そして住宅地域」への変貌であった。

1970年代以降、横浜市では東京のベッドタウン化が進展した。人口第2位の大都市ではあるが、昼間人口が夜間人口より少なく、「横浜都民」が多い。このことが、保土ヶ谷区でも住宅地・通過地化に拍車を掛けた。

筆者も3年余りの横浜勤務を除けば、つねに東京への通勤者の一人であった。

5.2 土地利用の見直し

1970～80年代の無秩序な住宅開発を抑制するため、横浜市では面積の26%（保土ヶ谷区では、現在約25%）が市街化調整区域に線引きされ、土地が有効活用されているとは言えない。

2005（平成17）年施行の総合物流効率化法

(2016[平成28年]改正。以下、「物効法」という)では、効率化計画が認定されれば「市街化調整区域の開発に配慮する」とされているが、中田前市長・林現市長とも開発許可に対しては、なぜか消極的である。

そのせいか、最近では圏央道沿線の厚木市・相模原市などに大型物流施設や物効法認定事例が多い。

なお、神奈川県は厚木・相模原・横須賀・横浜など、沖縄県の次に米軍基地が多く(約20.8万ha/2010年度。羽田空港の約1.5倍)、戦後70年を経ても土地利用に大きく影響している。

特に、横浜港中央部の瑞穂ふ頭は、未だに接收されたままである。個人的には、市内の接收地が返還されれば、物流拠点としての活用が図られるので、接收が終わらない限り、横浜の戦後は終わらないと感じている。

保土ヶ谷区には、4.2項で述べたように、高規格幹線道路ネットワークやICもあるが、横浜市に隣接する藤沢市・大和市など内陸地域に比べて、物流施設の開発が進んでおらず、雇用も増えていない。

保土ヶ谷区北部の横浜国立大学(元・程ヶ谷ゴルフ場)、中央部の県立保土ヶ谷公園、南西部の横浜カントリークラブなど、広大な敷地を持つ施設もある。筆者の自宅からも近い県立保土ヶ谷公園は、地理的には横浜市の中央に位置する。

図表6で新保土ヶ谷ICを東西に貫く片側3車線の国道16号線保土ヶ谷バイパスは、日本で最も交通量の多い国道で渋滞も多い。東名高速横浜ICと横浜港を結ぶ、物流の大動脈

でもある。

各内陸工場などの跡地再開発を見ても、商業施設やオフィス街、あるいは公園施設などが主体となっている。

区の中心は、旧・保土ヶ谷宿(JR保土ヶ谷駅周辺)から、米軍接收を経て返還された富士紡績工場跡地(同社は撤退)を再開発した相鉄の星川駅周辺に移った。旧・帷子橋近くの東海道沿いにあった区役所も、星川に移転した。

2.1で紹介した「久良岐郡星川」が、千年の時間を経て再興したとも言える。

区内の物流は宅配便(郵便を含む)や、イオン・コーナンなど量販店やCVSへの納品という川下型が中心になりつつある。

一方で、4.3項で述べた高度経済成長時代に建てられた団地・マンションの住民の高齢化(筆者も含む)が進み、岡や坂が多い地勢から、買い物難民などの問題も起こりつつある。

筆者が住むマンションでも、最も近い地元スーパーが廃業してしまい、自治会等の努力で移動販売車が巡回するようになった。

今後も、東京一極集中に伴うマンション等の高層住宅の建設という流れと、行政の土地利用制限の狭間で、残念ながら保土ヶ谷区は、道路交通の要地という物流上のポテンシャルを活かせず、ますます通過地としての傾向が加速するのではなかろうか。

5.3 お礼に代えて

筆者は、2013～15年度の3年間、本学で日通寄附講座の講師を務めさせて頂いた。学生・

教職員の皆さんには大変お世話になり、この場を借りて御礼申し上げたい。

毎年度、講義の初めには、「学習や研究には、理論的アプローチ・社会的アプローチと並んで、歴史的アプローチがある」と述べてきた。講師の端くれとしては、講義するだけでなく、歴史的アプローチを実践してみたのが本稿である。

本学所在地の龍ヶ崎市・松戸市だけでなく、茨城・千葉県、学生さんの出身地などを見渡せば、拙論で紹介したようなテーマはたくさんある。

2.1で述べた鎌倉街道の「下つ道」が、筆者の住む保土ヶ谷と本学のある新松戸(松戸)を結んでいたなど、調べてみて初めて知った。

拙論が、少しでも学生の皆さんの地域に根差した実証的な学習・研究や、物流・ロジスティクスへの関心につながれば幸いである。

(注) 本稿は、2014年9月に本学新松戸キャンパスで開催された日本物流学会第31回全国大会における筆者の研究発表に、その後の調査研究を加筆修正したものである。

【主要参考文献・サイト】

- (1) 保土ヶ谷区史編集部会編「保土ヶ谷区史」ぎょうせい、1997
- (2) 高村直助「都市横浜の半世紀」有隣新書、2006
- (3) 五味文彦「日本史のなかの横浜」有隣新書、2015
- (4) 齋藤慎一「中世を道から読む」講談社現代新書、2010
- (5) 大矢誠一「運ぶ 物流の日本史」柏書房、1981
- (6) 児玉幸多「宿場と街道－五街道入門」東京美術選書、1986
- (7) 織田武雄「地図の歴史（世界編・日本編）」講談社学術文庫、2018
- (8) 日本国有鉄道編「日本国有鉄道百年史」成山堂書店、1997復刻
- (9) 日本貨物鉄道編「貨物鉄道百三十年史」、2007
- (10) 相模鉄道編「相鉄五十年史」、1967
- (11) 相模鉄道編「相鉄七十年史」、1987
- (12) 日本道路協会編「日本道路史」、1977
- (13) 日通総合研究所編「ロジスティクス用語辞典」日経文庫、2007

- (14) 日本通運横浜支店編「70年のあゆみ」非売品、2011
- (14) 平原直「物流史談」流通研究社、2000
- (15) 武部健一「道路の日本史」中公新書、2015
- (16) 国土交通省「国土交通白書」各年版
- (17) (一社)日本物流団体連合会「数字でみた物流」各年版
- (18) 神奈川県・横浜市・保土ヶ谷区及び上記各社・団体のHP