

Ⅲ 生活の移り変わり編

昭和初期に作成された川上地区の地図を見ると、東海道沿いを中心に家屋が点在していたことが分かります。この地区は水田で米を作り、畑で野菜を栽培する農家が大半でしたが、自家消費だけでなく横浜中心部へ販売に出掛ける家もありました。

また、街道に面している家は旅人相手の旅館であったり、住民の生活用品を売る店、或いは農機具を作る鍛冶屋、大八車を作る車大工屋等でありました。

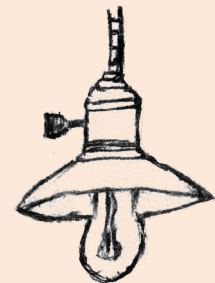
昭和5年当時の人口は、500世帯、2,800人足らずでしたが、時代とともに大小の企業が進出し、更に首都圏のベッドタウン化が進む中で人口は急激に膨張し、特にJR東戸塚駅・地下鉄舞岡駅の開業後はその傾向に拍車が掛かりました。



特に昭和40年代の人口の増加は顕著で、その結果平成30年には、人口は約40,000世帯、92,800人に達し、90年弱で33倍に増加しました。緑豊かな山林や田畑中心の地域から、一戸建てや集合住宅が建ち並ぶ住宅地域に変貌し、そうした環境の急激な変化は住民の暮らしをも一変させました。

この編ではそうした生活の移り変わりを、インフラの整備を中心に、道路、鉄道、バス、電気、上下水道、ガス、通信等身近なものを取り上げて紹介してみました。

この「100年間」の目覚ましい生活の変化・発展をご覧ください。



1. 人口の推移

大正9年(1920)から国勢調査が5年毎に実施されるようになり、今日までの人口推移は別表1および別表2のとおりである。川上地区は、第二次大戦前は500世帯、3,000人に満たない農業を主体とする地域であった。昭和2年の耕地面積は、柏尾川、その支流の舞岡川、上流の平戸永谷川その上流の川上川・平戸川・芹ヶ谷川・馬洗川など水に恵まれていたためか、水田が152町、畑が217町であった。昭和13年になると水田135町、畑200町と減少している。これは近代化と戦時体制が重なり、いろいろなものづくりを行う企業が進出し、工場が建設されるとともに、会社員等の住居が徐々に増加した。昭和30年代になると更に企業進出が盛んになった。また人々の暮らしは豊かになり、銀行の個人融資が盛んになると、持ち家化が定着し、東京都内・横浜中心部・戸塚区内の企業等へ勤務する人々のベッドタウンとなり、各地で再開発が進み、山林・田畑であった地域が住宅地となった。さらに昭和55年10月にJR東戸塚駅開業と伴に一気に加速化した。

戸塚区役所の「区勢統計要覧」によると、戸塚区総面積に対する「地目別の宅地」の占める割合は下表のとおりである(数値は各年12月末)。

昭和23年	宅地 4.5%	瀬谷、泉、栄区を含む
昭和31年	宅地 7.1%	瀬谷、泉、栄区を含む 昭44年瀬谷区が分区
昭和55年	宅地21.1%	泉区、栄区を含む 昭61年泉区、栄区が分区
平成29年	宅地42.7%	

下の写真は、昭和30年頃の前田町国道1号線より日枝神社(中央左の鳥居)方面である。手前の黒い部分は国道で、その先は東海道線の土手まで水田であり、小高い山の上には、現在マンション「グランドメゾン東戸塚」が建っている。



昭和30年頃の前田町

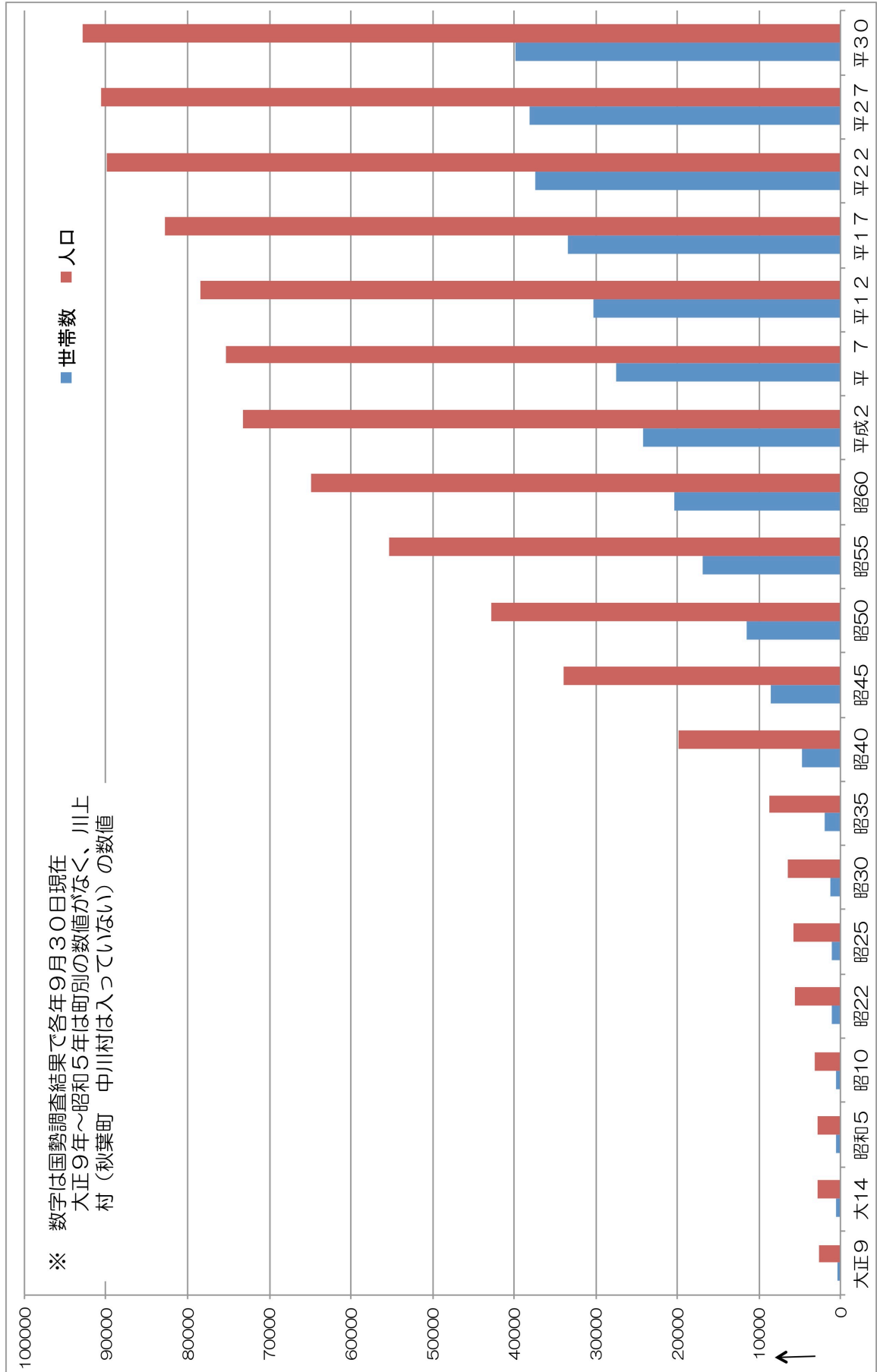
※ 1町=10反=3,000坪=9,9917.3㎡
 大きさの比較 100m×100m=10,000㎡

別表1 旧川上地区の人口推移

※ 2017年 戸塚区 区勢統計要覧より大正9年～平成2年は国勢調査に基づく推計人口、平成3年以降は登録者数

	大正9年	昭和5年	昭和22年	昭和25年	昭和30年	昭和40年	昭和50年	昭和60年	平成2年	平成12年	平成22年	平成30年
	1920	1930	1947	1950	1955	1965	1975	1985	1990	2000	2010	2018
川上村	2,679	2,848										
(世帯数)	439	477										
平戸町			1,239	1,267	1,408	8,008	17,125	8,581	9,388	9,985	10,024	9,550
平戸1丁目								2,662	2,709	3,119	3,490	3,341
平戸2丁目								3,015	2,855	2,791	2,866	2,881
平戸3丁目								3,910	3,962	4,038	4,064	3,874
平戸4丁目								2,004	1,957	1,938	2,032	2,091
平戸5丁目								2,001	2,005	2,129	2,391	2,272
平戸地区 計								22,173	22,876	24,000	24,867	24,009
(世帯数)			225	239	263	1,861	4,686	6,986	7,460	9,348	10,349	10,477
品濃町			754	790	782	1,444	1,782	4,537	9,578	13,050	17,317	18,036
上品濃										365	3,294	3,397
品濃地区 計										13,415	20,611	21,433
(世帯数)			147	147	147	325	424	1,512	3,188	5,096	8,236	8,899
川上町			257	249	240	289	5,205	7,033	7,011	7,064	7,961	7,805
(世帯数)			46	40	39	56	1,415	2,110	2,297	2,806	3,543	3,600
前田町			233	231	250	785	1,227	4,479	5,385	5,980	7,909	9,557
(世帯数)			40	37	41	186	339	1,437	1,894	2,303	3,160	3,779
秋葉町			270	302	321	1,334	2,426	4,497	5,147	5,453	5,624	6,479
(世帯数)			53	68	71	318	677	1,483	1,713	2,068	2,354	2,780
上柏尾町			279	313	385	1,175	1,630	3,284	3,615	3,475	3,544	3,313
(世帯数)			55	60	73	250	434	942	1,083	1,311	1,497	1,502
柏尾町			1,096	1,184	1,285	2,702	3,135	6,287	6,276	6,094	6,368	7,100
(世帯数)			230	241	263	615	780	2,185	2,243	2,346	2,694	2,968
舞岡町			1,367	1,345	1,807	4,074	10,198	6,172	6,553	6,724	7,621	7,570
南舞岡1丁目		昭和46年宅地開発し、 入居開始						1,966	1,999	1,747	1,710	1,606
南舞岡2丁目								650	1,062	1,020	1,002	939
南舞岡3丁目								1,595	1,625	1,469	1,383	1,301
南舞岡4丁目		昭和42年宅地開発し、 入居開始						2,198	2,099	1,895	1,786	1,682
舞岡地区 計			1,367	1,345	1,807	4,074	10,198	12,581	13,338	12,855	13,502	13,098
(世帯数)			254	249	360	1,040	2,744	3,788	4,248	4,980	5,497	5,819
川上地区 計			5,495	5,681	6,478	19,811	42,728	64,871	73,174	78,483	89,888	92,794
(世帯数)			1,050	1,081	1,257	4,651	11,499	20,443	24,126	30,258	37,330	39,824

別表2 川上地区 世帯数・人口の推移



2. 道路

江戸時代の主要五街道の一つである東海道が川上地区の中心を東西に貫いている。

東海道は参勤交代や公用人馬の往来が激しく、幕府は慶長9年(1624)に道幅(次ページ参照)を定め、拡幅するなど改修事業を行ったが、明治時代になると、更に物流・旅行者が増加し、明治9年(1876)太政官通達により国道と定められた。保土ヶ谷宿を出て、相模・武蔵の国境標高72mの境木まで権太坂の急な上り、それを過ぎると焼きもち坂(ぼたもち坂)、品濃坂の急な下りであり、旅人には箱根より東で第一の難所であった。特に権太坂と品濃坂は僅か200mの距離で50mの標高差があり、道路は粘土質で滑りやすく、雨のたびに川のようになり表面の土が流され、損傷が大きく、通行不能となり物資の運搬や旅行者が立ち往生した。当時道路の整備・清掃は地元負担となっていたため、大雨の都度、地元で費用・労力を捻出し修繕を行っていたが手に余るものとなり神奈川県に陳情した。しかし、当時の土木技術では恒久的な道路に改善する技術力と莫大な費用を捻出することが出来なかった。県はもっと費用の掛からない方法を検討した結果、権太坂西南の山裾を迂回し、品濃町の入り口(今の国道1号線東戸塚駅入口)に至る新たな道を作ることにより、なだらかな道路となることが分かり、明治16年(1883)地元今井村(保土ヶ谷区)、品濃村、後山田村、平戸村の戸長に説明した。しかし多大な費用が掛かり、地元及び県で負担が出来ず、国からの補助を引き出すことも出来なかった。そこで県内をはじめ東京から小田原までの沿道の方々に寄付を呼びかけた。結果、道路予定地の地主からの無償提供を始め、多大な寄付が寄せられ工事に至った。そして明治17年10月いまの国道1号線が開通し、平戸新道と呼ばれた。この道路から同時期に六ツ川方面に分岐し、横浜中心部へ通じる(今の県道桜木町線)道路が出来た。それまでは、保土ヶ谷を経由していたが、横浜中心部への往来が身近なものになった。この道路工事を請け負ったのは、宇佐美八右衛門さん(平戸村)他3名の方で地元では「八さん新道」と呼んだ。



権太坂 坂下標高 20m



境木地蔵前 頂上標高 65m



品濃坂 坂下標高 20m

*標高(海拔)は国土地理院地図による。江戸時代はもっと急な坂であり、その後の道路整備で明治初期に比べるとかなりなだらかになった。

江戸時代に定められた 街道の道幅	
大街道	6間(約 10.8m)
小街道	3間(約 5.4m)
横道	2間(約 3.6m)
馬道	2間(約 3.6m)
歩行路	1間(約 1.8m)

東海道は大街道であり基本的に6間であるが実際は7m内外の砂利道で、川を越える橋の横幅は、保土ヶ谷以西2間～2.5間となっている。柏尾川の上流である平戸永谷川に架かる赤関橋もこのような幅の土橋で、大雨による洪水の度に流失した。

馬車・牛車・人力による荷車（大八車・大六車）が使われていた。大八車は荷台の長さが八尺（約2.4m）、大六車は少し小さく六尺（1.8m）で人力により使用され、木製であり、川上地区に三軒の車大工さんが居て製造し、ゴムタイヤが出現してリヤカーが普及するまで荷物運搬に使用された。



大八車

大正4年(1915)頃から昭和5年頃にかけて日本でも自動車は急激に普及し始めた。国産車及びヨーロッパ車は僅かであったが、殆どがアメリカの自動車会社によるノックダウン方式（本国より部品を送り、日本の工場で組み立てる）で作られた自動車で、乗用車の自家用は一部の富裕層だけで、バス・タクシー・ハイヤーの営業車であった。また馬車など荷車に変わり、トラックでの輸送が主流となってきた。しかし道路は昔のままであり、特に通行の多い東海道は、道幅が7m前後でカーブが多く、勾配の急な坂道があり砂利道であったため、自動車の通行が難しく、沿道住民は砂塵飛散に悩まされ、大がかりな工事が必要であった。



国道1号線 前田町付近（昭和7年）



国道1号線 前田町付近（平成30年）

昭和6年～7年に、政府は保土ヶ谷～原宿間国道1号（東海道）の拡幅・舗装など大規模な改修工事を行った。世の中は不況の最中で、失業者対策を兼ね内務省横浜土木出張所の直営（業者施工ではなく）で行った。この工事で道路中央2車線をコンクリート舗装とした。



前田町付近での箱根駅伝（昭和55年）

戦後、本格的に自動車が普及してくると、踏切により人々の生活が遮断されることが課題になった。特に交通量の多い、戸塚大踏切（戸塚町・吉田町）、大山踏切（柏尾町）、秋葉踏切（上柏尾町・秋葉町）で、戸塚大踏切は戸塚駅に隣接し、反対側に貨物駅があったため遮断時間が最長1時間の中50分もあり、最高時655台の自動車が滞留したと記録があり、踏切通過に1時間を要したことがしばしばあった。

政府は昭和23年これを解消するため柏尾町から汲沢町に至るバイパス道路の建設に着手した。時の総理大臣吉田茂が大磯町の自宅から国会への通り道でもあり、お声掛けもあり、通称「ワンマン道路」と呼ばれ、昭和30年2月開通した。

開通前にこの道路を利用し、今の「福岡国際マラソン大会」の前身である「第8回朝日マラソン大会」が昭和29年12月鎌倉市役所をスタート、ゴールとし、不動坂交差点折り返しのコースで、我国始めて外国選手を招待した国際マラソン大会が開催された。

戸塚大踏切が立体交差になったのは平成27年である。大山踏切は岡津・瀬谷方面への旧大山道で通行量が多いため、事故が多く、戸塚大踏切と同じように、列車が接近すると遮断機を開閉する職員が常駐していた。立体交差になったのは昭和49年である。

また秋葉踏切は当初、列車が接近すると鳴動する警報機も、遮断機も設置されていなかったため重大な事故が度々発生した。やがて警報機が設置され、自動開閉の遮断機が設置された。平戸永谷川を跨ぐ立体交差が出来たのは昭和55年である。



戸塚バイパス（ワンマン道路）
不動坂料金所（昭和30年2月1日開通）
昭和30年2月1日～昭和39年12月15日まで有料道路であった。



第8回朝日国際マラソン大会
（昭和29年12月5日開催）
不動坂折り返し点



不動坂交差点（昭和38年）



不動坂交差点（平成30年）

昭和31年末の横浜市統計資料では道路総延長約373万kmに対し、うち舗装されている道路は42.5万kmで11.4%であった。川上地区内の道路は、砂利道であり、現在のように道路管理者が管理するまで、簡単な補修、清掃は地元住民が行っていた。「道普請」と言い世話人の声掛けで各戸から出て、轍^{わだち}を慣らし、砂利を入れるなど行っていたが、自動車^{みちぶしん}が普及し、ガソリンの消費が増えると石油精製時に発生するアスファルトと砂利を混合したアスファルト舗装による道路舗装が一般化され、通行が便利となった。

参考資料

「横浜国道20年史」 昭和50年10月発行 横浜国道事務所
 「今昔東海道独案内」今井金吾著 平成6年8月15日 日本交通公社出版事業局
 「戸塚要覧」区制25周年記念 昭和40年7月15日 戸塚区役所
 「戸塚区史」区制50周年記念 平成3年3月31日 戸塚区史刊行委員会
 Wikipedia 箱根駅伝

資料提供

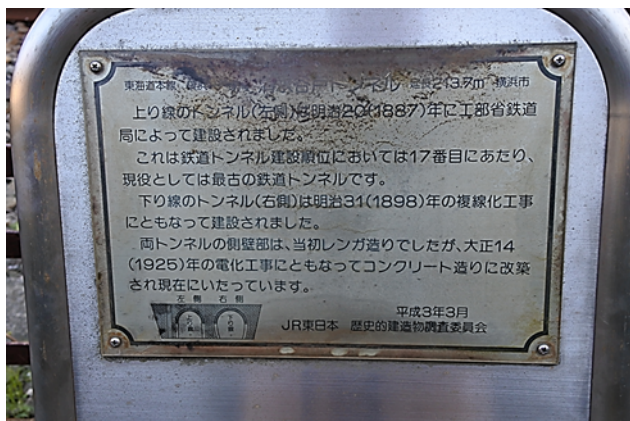
国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所
 横浜市 戸塚土木事務所

3. 鉄道

明治政府は明治2年(1869)東京～大阪間に中山道と東海道ルート2案の鉄道建設を計画した。(途中で碓氷峠<群馬県>越えが技術的に困難で東海道ルートになった。)東京から大阪まで約500kmで東海道を歩くと12日～16日掛かり、海岸伝いの船で3日～10日(天候により異なる)を要した。

明治5年(1872)新橋・横浜(現桜木町駅)間の我国最初の鉄道が開通し、計画からかなりの年月が経った明治20年(1887)東京から国府津まで開通した。さらに明治22年(1889)新橋～神戸間600.2kmが鉄道で結ばれた。開通時1日1往復の直通列車は、20時間強の時間を要した。それでも1日で行かれるのでかなりの進歩であった。

川上地区は昭和55年10月東戸塚駅が開業し、横須賀線が停車するまで、保土ヶ谷駅・戸塚駅が最寄り駅であり、鉄道を利用するには駅まで遠く、不便であった。



清水谷戸トンネルのそばにある名板

東海道線は東海道（国道1号）と平行するように、川上地区を南北に縦断するように建設されたため品濃、後山田（川上町）、前山田（前田町）、秋葉の住民は、鉄道を越えなければ生活することが出来なくなった。

当時の政府は欧米に追い付くよう何が何でも開通を優先させ、当時の汽車は馬力が無いため、

なるべく平らな線路が求められた。武蔵と相模国境の清水谷戸トンネル（上り線トンネルは現在JRで稼働している最古の鉄道トンネル）を手掘りできり貫き、小高い丘は削り切通しを作り、発生した土はモッコ（袋のような入れ物）で担ぎ低地に運んだ。清水谷戸トンネルから秋葉町付近までは、田畑に盛り土し、えん堤の上を線路が通るようになったので、今まで平面の道路が、鉄道の走る丘を超えるようになり苦勞した。

特に大変となったのが後山田（川上町）の人々であった。後山田は三方を山に囲まれ、川上川沿いに品濃を経由し、東海道に通じる道路だけであった（山を超える人一人が通れる道はあった）、鉄道建設により道路が遮断され、線路に沿って保土ヶ谷駅方面に150mほど坂道を登ったところの踏切（現在の東戸塚駅付近）越えをするようになった。度々陳情し改善を求めたが資金難で実現出来ず、大正14年(1925)貨物線建設工事の際、念願の地下道が出来た。現在の大型自動車ですれ違える地下道及び歩行者地下道が出来たのは、川上団地など宅地開発が行われ始め、自動車が多くなった昭和46年である。



東戸塚地区センター前からの地下道（昭和26年）



東戸塚地区センター前からの地下道（平成30年）

明治31年(1898)利用者増加に伴い複線化（上り・下り別線）となった。建設に伴い、現在の東戸塚駅近くにあった後山田（川上町）の氏神様熊野神社が現在の場所（川上第2団地近く）に移転した。その頃保土ヶ谷駅と戸塚

駅の「中間に新駅を」との住民運動が起こり、その結果大正12年(1923)には、駅の創設がまとまり、新駅の名称も「武蔵駅」と決定していた。しかし、その年の9月1日関東大震災により無期延期となった。

また、保土ヶ谷駅～戸塚駅間は距離が長いため、信号場という設備が設けられた。これは急行列車等の優先列車を通過させるため退避線を設け、手でレールを切り替え作業する設備であった。駅と同じように、それに従事する事務所、職員宿舎も設置されていた。

昭和3年旧海軍横須賀基地への物資運搬等貨物輸送が増え、貨物用線路(現在の横須賀線)が増設され、複々線化となった。このとき新駅設置の要望運動が起こったが、軍備優先で実現は出来なかった。この工事で、品濃地区は現在の東戸塚駅から保土ヶ谷駅に向かい、すぐに小高い山をトンネルで抜けるため、東海道線と別ルートで線路が布設されたため、鉄道により田畑が分断された。

昭和30年代になり、東海道線沿線が広く東京・横浜の住宅地となり、旅客利用の増大に伴い、昭和54年新たに貨物線を設置し、昭和55年三複線化(東海道線・横須賀線・貨物線)となり、品濃町を中心とした再開発に伴い、東戸塚駅が開業した。利用者は年々増加し、駅設備が現在はかなり手狭な状態となった。

平成29年度1日の平均乗車人員は58,780人で、横須賀線の駅では第8位である。ただし、他の線への乗り換えが無い駅では第1位である。



東戸塚駅付近の切通し 信号所があった



貨物線トンネル出入口 環状2号線から

4. 乗合バス

昭和3年～昭和28年に横浜市が作成した地図(3000分の1横浜開港資料館蔵)に当時の家屋が記載されている。川上地区を観ると東海道(後に国道1号線)沿いに平戸境木から柏尾まで主に商工業を営む家屋が点在している。また東海道から谷戸(谷間のことで、相模・武蔵の国で多く使われている)に伸びた各枝道の比較的平地部分に、主に農業を生業とする家屋が確認出来る。

大正期になり、明治政府が制定したいろいろな制度が定着し、住民の行動

範囲も拡大してきたが、移動手段は従来どおり徒歩又は自転車であった。役場等への各種申請、打ち合わせ等、また生活の変化により、地元で調達できない買い物等は横浜の中心部（伊勢佐木町、野毛）または、戸塚町等であった。さらに遠方への足は鉄道利用であり、戸塚駅〔明治20年(1887)開業〕、保土ヶ谷駅〔明治20年開業当時は程ヶ谷駅〕、弘明寺駅〔昭和5年開業 京浜急行 前身は湘南電気鉄道〕まで徒歩で出かけた。柏尾町・舞岡町は駅まで30～40分で行かれたが、その他の地域からは、1時間前後を要した。

生活が近代化するとともに、交通手段も様変わりした。特に鉄道・路面電車が発達したが、大正12年(1923)関東大震災により、鉄道・路面電車が壊滅状態となり自動車の利便性が認識された。同年相武自動車（神奈川中央交通の前身）により、戸塚駅～お三の宮（お三宮神社がある。現在の吉野町バス停留所付近）間の乗り合い自動車が運行された。アメリカ製の幌付き5人乗りの乗用車を使用し1日5往復であった。当時、吉野町から桜木町駅方面へは市電が開通していた。



代用燃料バス（昭和17年）
【通称：木炭バス】

その後、昭和となり多人数が乗車出来るボンネット型の自動車（エンジン部分が前に突き出した）が開発されたが、戦時体制となり、燃料のガソリン・軽油不足は深刻で、木炭・薪を不完全燃焼したガス（主成分は一酸化炭素とわずかな水素の可燃性ガス）を燃料とした「代用燃料車」での運行が昭和24年まで続いた。代用燃料車は、前面はガソリン車と変わらないが、後部に

大きい「木炭ガス発生装置」が設置され、平地は普通に走行出来るが、勾配の急な上り坂では馬力が出ないので、男の乗客は降りてバスを押しした。また運転手・乗客がガス漏れによる一酸化炭素中毒に罹ったことがあった。



アメリカ軍払い下げの6輪駆動トラックを改造したバス（昭和21年頃）



ボンネット型バス（いすゞ社製）

戦後、戸塚駅から桜木町駅・横浜駅までバス路線が延長され、利用者の激増に伴い運行本数が増便された。また国道一号線を保土ヶ谷駅経由で横浜駅行のバスも運行された。道路整備に伴い、国道1号線のバス停まで徒歩で、

10分から20分を要した秋葉町に、昭和26年名瀬行バスが運行を開始し、昭和37年舞岡行のバスが運行を開始した。もっとも国道1号線のバス停まで遠い、川上町へも昭和43年に開通したが、運行本数が少なく、「横浜市なのに、田舎より不便」と言われた。

昭和55年10月JR東戸塚駅が開業し、昭和60年3月横浜市営地下鉄が舞岡駅まで延長され、さらに昭和62年5月戸塚駅まで延長された。それに伴い人々の移動方法が変化し、バス路線も変化してきた。東戸塚駅は開業したが、境木方面へは、道幅が狭く、大型バス運行が出来なかったため、坂道を20分～30分程歩いたが、平成7年小型バスが開通し、やがて道路が整備され大型バスが運行された。



ワンマンバス登場（昭和37年）



上柏尾循環のミニバス

また、丘を切り開き造成された地域に居住する人々も、歳月が経ち高齢化するようになり、駅までの通勤、買い物等で、当初苦にならなかった丘陵の上り下りが辛くなり、住民の請願により平成12年東戸塚駅～上柏尾循環の小型バスが運行されるようになった。 写真提供：神奈川中央交通株式会社

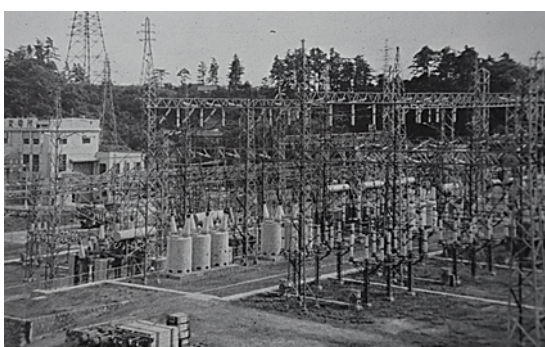
5. 電気

昭和初期に生まれた方（川上地区で生まれた現在86～91歳）に、「自宅に電灯が点いたのを覚えていますか。」と尋ねたところ、「気が付いた時に電灯はあった。」とのことで、昭和10年頃には一般家庭にも電気は普及していたと思われる。

一般家庭では、電気が配線されるまで夜になると石油ランプによる灯りで生活していた。石油ランプが使われる前はろうそく、菜種油で芯を燃やす灯明等を使用していたが、明治になり外国で使われていたランプが使われるようになった。石油ランプは灯油をガラス容器の中で燃やすため、煤（すす）が付着し、使用後は毎日掃除しなければならず、またガラス・灯油は高価であり、取扱いにより火災の原因にもなり易かった。

川上地区に電灯が灯ったのは柏尾に大正6年(1917)、秋葉・舞岡は大正12年(1923)、更に昭和元年には前山田（前田町）、後山田（川上町）、品濃、境木に供給された。平戸も同時期に電灯が灯ったと思われる。電気供給の際

し、家の中の配線はもちろん、屋外の工事についても、材料費及び電柱・電線の運搬等労力提供は需要者に負担が大きかった。供給された電気の発電場所は明確になっていないが、明治23年(1890)横浜市中区常磐町1丁目(現横浜公園近く)に横浜共同電燈会社(後に東京電灯株式会社)が25kw発電機×4台の石炭を原料とする火力発電所を設置し、外国人居留地等へ電力供給を初めて開始した。これが神奈川県初めての発電所である。しかし、需要が増加し、発電機の増設スペースが無いため、新たに西区裏高島町(現横浜駅付近)に火力発電所を設置した。当時の電力会社は、電燈供給に余った電力を使用し、鉄道会社と起こし、電車を運行した。また鶴見の火力発電所が川崎・鶴見の工場地帯へ電気を供給していたが、燃料となる石炭不足・高騰に悩んでいた。



戸塚変電所(戸塚町矢澤)

それが要因かは不明であるが、大正11年(1922)戸塚町矢澤(現戸塚バイパス矢沢立体そば)に、京浜電力会社(後に東京電灯株式会社)が変電所を設置し、200km以上離れた龍島発電所(梓川を利用した水力発電所 現長野県松本市)から受電し、供給を開始した。この変電所は、その後昭和10年頃から戸塚地域への日本足袋会社(現株式会社ブリヂストン)をはじめ多くの工場進出に貢献した。保土ヶ谷方面から東戸塚駅近くの品濃町・川上町を通り、戸塚変電所へ送電する、今は鉄塔になっているが、昔は木製の太い柱を使用した古い送電線で、長野県松本市の龍島発電所からの送電線であった。大正11年に発電を開始した龍島発電所の発電容量は2400kwであり、この送電線と川上町で交差する、永谷方面から柏尾町・上柏尾町・前田町・秋葉町の上空にある送電線は、昭和35年に発電を開始し、1基26.5万kw~35万kwの発電機8基を備えた東京電力横須賀火力発電所(現在発電休止中)である。



川上町・品濃町から保土ヶ谷方面へ伸びる送電線 写真右の鉄塔



横須賀発電所から上柏尾町上空を伸びる送電線 地表からの高さがあるので、赤白塗布(航空標識)されている

現在の生活は灯りだけでなく、高層マンション、オフィスビル、一般戸建住宅でも調理器具・暖房器まで「生活全てが電気で動く」と言っても過言でないオール電化時代になったが先の平成23年3月の東日本大震災時に、地域毎の定期的な停電があり電気のありがたさを実感した。

参考資料

「横浜電気株式会社沿革史」	大正11年	小松 吉次郎
「東京電力30年史」	昭和58年	東京電力株式会社
写真集「戸塚いまむかし」	平成5年	郷土出版社
「戸塚要覧」区制25周年記念	昭和40年	戸塚区役所
「戸塚区史」区制50周年記念	平成3年	戸塚区史刊行委員会

6. 水道

安政6年(1859)横浜港が開港し、貿易が始まると共に寒村であった横浜村は急激に人口が増え、住民は水を求め井戸を掘ったが良質な水に恵まれず、飲み水に適さなかった。当時の神奈川県知事は英国人技師ヘンリー・スペンサー・パーマーを顧問に迎え、明治18年(1885)相模川と道志川の合流点(現在の相模原市緑区三井)を水源とする水道の建設に着手し、明治20年(1887)に日本初の近代水道として給水を開始し、明治22年(1889)市制が施行され横浜市が誕生すると、明治23年(1890)から横浜市に運営が移管された。

川上地区は太古の時代に丘陵であった所が浸食され山あいでは比較的平地となった谷戸に集落が点在していた。そのため水源に恵まれ、各戸に自家用井戸を持ち生活していた。普通は屋外で、桶と滑車を用いた「つるべ井戸」であったが、手押しポンプが普及すると、竹を繰り抜いた管を用い炊事場・風呂場まで水を運んでいた。さらに電気が普及してくると電動ポンプを使用して、金属管を用いた自家水道を使用する家もあった。



西谷浄水場からこの急坂を下り、戸塚方面へ水道管を埋設した保土ヶ谷区元町橋ガードより



元町橋の架け替えに伴い、水道管も新設された

東海道の宿場であった戸塚町は、人口が多く家屋が密集し、各戸で井戸を持つのは不可能で、慢性の水不足であった。大正12年(1923)の関東大震災

以後、山裾の井戸・湧水を水源にして、各戸に配管する簡易な水管を建設し、給水した。昭和になり、工場の進出などで水の需要は増加し、季節を問わず断水が恒久化した。昭和12年戸塚町は、神奈川県水道局と折衝を重ねた結果、相模川を水源とし、大船貯水池から給水管を戸塚まで伸ばし、昭和14年横浜市に編入するまで、県営水道を使用した。

昭和15年横浜市水道局は西谷浄水場（現保土ヶ谷区川島町）から山を下り保土ヶ谷区元町（現保土ヶ谷区権太坂1丁目）を經由し、国道1号線で戸塚区吉田町まで給水本管を新設し、給水を開始した。川上地区の国道1号線に沿って昭和30年前後にこの給水本管を使用し、給水が開始された。

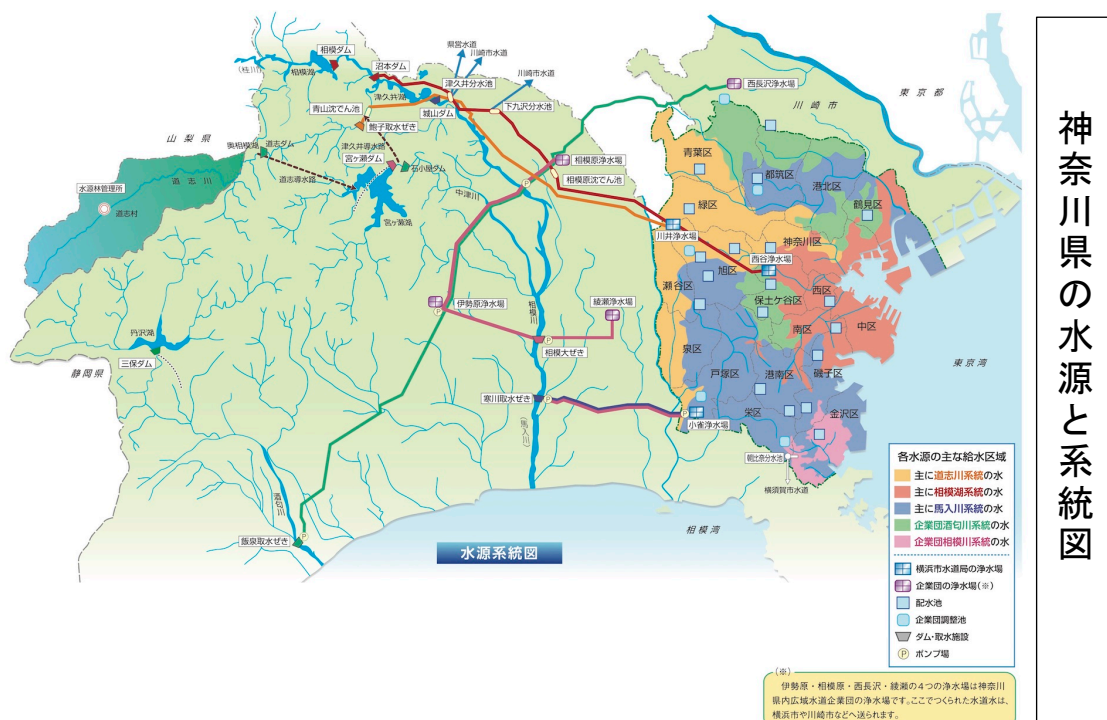
昭和40年戸塚区小雀町に相模川を水源とした小雀浄水場が完成し、水道供給が容易になり、配水管が順次埋設された。国道から離れた地域に住み、自家用井戸により生活していた人々は、地域の開発が進むと共に、地下水汚染を考慮するようになり、公共水道を使用するようになった。



戸塚区小雀浄水場 空から



戸塚区小雀浄水場 配水池



神奈川県の水源地と系統図

水道で特筆することは、横浜市水道が明治20年に道志川からの取水に着目し、その後都市化に伴う森林開発等により、各地で水源となる森林の保全が問題となるが、横浜市は大正5年(1916)に山梨県より当村内の県有林約2800haを取得し、水源涵養林として保全に着手、以降現在まで横浜市と道志村は協働して、道志村の面積の約36%を水源涵養林を取得・保全し、ボランティアを募って水源涵養林の手入れを行っているため安心して水道が使えることである。

引用：横浜市水道局HP

7. 下水道



栄第二水再生センター

横浜居留地の道路整備とともに排水側溝を構築し、陶管を埋設し、雨水排水及び生活排水を行ったことが近代下水道の始まりで、明治12年(1878)であった。

その頃の川上地区は、草ぶき家屋が点在する農業地域であり、生活排水は、家の近くの溝に流し河川に流れるか、地下に浸透していった。トイレは汲み取り式で汲み取った糞尿

は2・3週間溜に入れ、発酵させて農作物の肥料とした。それでも人家が少なかった為か、昭和30年代前半まで柏尾川の上流である平戸永谷川では、赤関など川を堰き止め、水田に水を供給し、山女魚(やまめ)の群れを確認出来るほど清流であった。昭和40年代になり水道が普及し始め、各地で住宅が増え、生活も近代化し、トイレも水洗化されるようになった。まだ公共下水道が出来ていない為、自分の敷地内に浄化槽を作るか、大規模開発の宅地、マンション等は共同の浄化槽を設け、雨水と同様に河川に流した。しかし河川は濁りと悪臭を発生し、ドブ川と化した。

昭和59年戸塚第一下水処理場(現栄第一水再生センター)が運転を開始し、公共下水管も隅々まで埋設され、本格的に下水道が使用された。戸塚区の大部分は栄第二水再生センターにより処理され、柏尾川に放流されている。

横浜市環境創造局環境監視センターが行なった柏尾川吉倉橋(戸塚駅東口)でのBOD測定結果の推移は下表のとおりであり、下水道の普及により、河川の浄化が進んだことが分かる。

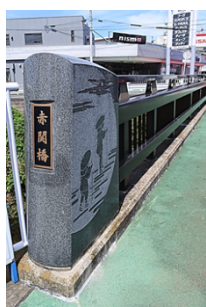
年度	昭51 1976	昭55 1980	昭60 1985	平 2 1990	平 7 1995	平12 2000	平17 2005	平22 2010	平27 2015
BOD値	22.0	18.0	12.0	8.8	5.6	3.1	1.9	1.9	1.2

※用語説明 BOD(Biochemical Oxygen Demand)：生物学的酸素要求量

川などから採取した水を密閉したガラス瓶に入れ、20℃で5日間暗室で培養したときに、水中の有機物が好気性微生物により分解される過程で消費

される水中の酸素量のこと、河川における有機物による水質汚濁の指標となっている。値が小さいほど河川はきれいである。

昔の河川は蛇行がひどく大雨の都度、川の位置が変わり、治水のために直線にするなど流れやすい河川工事を行ったようで、その証拠として、従来河川が村の境界となっていたため今も「飛び地」のように、別の町名となっている場所がある。



現在の赤関橋



旧東海道 赤関橋方面
(昭和31年)



大雨で冠水した前田町付近
(昭和48年11月10日)

農業が主体であった川上地区、特に水田を潤す河川は重要な存在であった。柏尾川は芹谷川(セリヤ川)・川上川・平戸永谷川を上流に、柏尾町で阿久和川・舞岡川と合流し、藤沢市川名で境川と合流し、江ノ島で相模湾に流れる。

上流の平戸永谷川には今も橋名、バス停にも残っている「赤関橋」の赤堰とは、川を堰き止める堰で当初は木製であり、その後開閉調整の出来る鉄筋コンクリート製となった。その目的は水田に水を供給する農業用水路への給水で、この用水路は現在も一部残っているが、埋設されている。用水路は赤関橋から国道一号線に沿って不動坂を通過して舞岡入口まで続いていた。そして東海道線との間に広がっている水田に豊かな水を届けた。また赤関橋から200mほど上流(現在の上下郷橋付近)にも堰が設けられ、前山田の水田(原田と呼ばれていた。現在マツダ、ニッサンなど自動車販売店)に給水した。堰の上流は満々ときれいな水が貯えられ、涼を求め川のほとりの松の木陰で、東海道の旅人が弁当を使う場所であり、川が汚染されない時代には水泳を楽しむ方も見かけた。赤関橋は江戸時代から度々流失したが、昭和になり自動車も普及し、コンクリート製になり、さらに平成18年現在の橋になった。川がきれいな時代には赤関に隣接し、横浜の特産品であり、重要な輸出品であった絹のスカーフの捺染工場が有り、赤関の下流で染色した色とりどりのスカーフを洗う作業が行われていた。

昭和30年頃からの急速な宅地化、工場の進出により、今まで水田が果たしていた遊水池の役割や、山林・畑の吸水作用などが少なくなることで、降った雨が一度に河川に流れるようになった。このため、河川の氾濫は度々起こり、戸塚駅近くの上倉田団地・矢部団地は避難用のボートを常備していた。

昭和60年代に公共下水道が普及したが、横浜市の70%は分流式下水道であり、汚水は下水管で下水処理場に運ばれ、雨水は下水管で近くの河川・海へ運ばれる。川上地区の下水道は大部分が分流式で、1時間約70mmの降雨量に対応出来る容量で設計されているが、平成15年・平成16年の豪雨により、低地の家屋で床上浸水の被害があり、前田町の国道1号が冠水し、数台の自動車が冠水した。

その後、遊水池・川上川のバイパストネル等治水設備が出来たことにより、大きな洪水が起こっていないが、最近の異常気象を踏まえ、治水事業見直しが必要である。

参考文献

横浜下水道史 平成5年3月31日 横浜市下水道局
横浜市戸塚区HP / 横浜市環境創造局HP
Wikipedia 下水道、柏尾川

8. 燃料（ガス）

川上地区の人々は、丘陵に囲まれた谷戸に集落があり、主に農業を営み生活していた。家屋は草ぶき屋根で、玄関を入ると土間が炊事場まで続き、煮炊きのかまど又はいろりで薪を燃やし、七輪コンロで炭を使用していた。草ぶき屋根には煙出しがあり、煙で草屋根へ油分を加え防水の効果と草に寄生する害虫退治をしていた。薪は山から切り出し家の軒下で乾燥させ使用していた。炭は自前の炭釜で作る家もあった。家の密集している地域では、ご飯はかまどで炊き、その他は七輪コンロを使用した。お風呂はもっぱら薪を使用し、昭和になり石炭を使用する家もあった。明治から昭和20年代後半までこのような生活であった。

薪、炭、石炭は安価であったが、火の調節が難しく、火を燃やす広い土間が必要であり、また火の始末も大変であった。特に食事の一切を行う女性は、食事の準備、かたづけ等の度に履物をはき替えたり、土間への上り下りしなければならなかった。昭和20年代後半になるとコンパクトで点火・消火・温度調整が簡単に出来る石油コンロが登場した。しかし灯油の購入・保管・給油がわずらわしく、また臭いがした。30年代になると電気釜が、かまどに代わりご飯炊きの主流となり、台所・食堂・居間の高さが同じになるなど、家屋の構造が変化してきた。そして、都市ガスとプロパンガス（LPガス）が登場した。

都市ガスは、現在メタンを主成分とする天然ガスであるが、明治4年(1872)横浜にガス燈が灯ったころから昭和45年頃までは、石炭を蒸し焼きにした石炭ガスであった。工場から道路に埋設されたガス管により送られた高圧または中圧のガスを、使用する地域近くの変圧器で低圧にして家庭で使用する。低圧にするための変圧器が大きいため設置するスペース確保が難しく、大所帯マンション、大規模開発地など住宅密集地のみの普及であった。

現在は小型になり設置スペースも狭くなってきたが、狹隘道路等地理的にガス管の埋設が難しい地域には行き渡っていない。

プロパンガス（LPガス）はブタンを主成分とする液化石油ガスで液体のままボンベに詰めて使用者宅に販売店が運搬し、これをガス器具で気体にして使用する。



七輪コンロ 木炭を燃料に煮炊きに使用した



東京ガスの変圧器（上柏尾町:かなり大きい）

昭和56年頃竣工した東戸塚駅周辺の高層マンションは、オール電化であり、利便性・安全性の観点からオール電化が進みつつある。しかし、先の東日本大地震での停電以来、電気を必要としない、灯油ストーブ、ガスストーブ、薪ストーブが見直されている。

9. 通信

西洋文化を生活に取り入れた「日本で初めて」が横浜には多い。明治2年（1869）電信（モールス信号 トン・ツの長、短信号で符号を送り文字化する電報）が東京と横浜で開始された。電話は明治23年（1890）加入者数42件で、希望する相手に交換手がつながり手動交換業務が開始された。更に明治32年（1897）東京から大阪の長距離市外通信回線が横浜経由で開通した。電柱に電線を架設し、横浜中心部の電話局から六ッ川、平戸に出て国道1号線沿いに西に向かって伸びて行き、京都、大阪を経由して長崎県まで達した。

明治41年（1908）戸塚郵便局で、磁石式手動交換（電話機に手回し式発電機が付いていて、回すと交換台に合図を送り、交換手が接続する）30加入者で業務を開始した。ちなみに川上小学校の電話開通は昭和18年で、当時は川上国民学校であった。

昭和24年戸塚電報電話局（逓信省から分かれ電気通信省になった）が竣工し、昭和25年共電式手動交換（電話機にダイヤルが無く、受話器を上げると交換手が出て、通話したい相手に接続する）で開局した。加入者は、公共機関、企業、商店であった。川上農業協同組合の電話番号は戸塚局110であった。当時東京23区内ではダイヤル自動化が開始され、警察への緊急連絡が「局番なしの110番」が始まっていたが、当地では事故などで「警察署」と申し込んでも交換手が、戸塚警察署に接続していたので、支障がな

く、たまに警察と間違えて接続されたようである。この電話番号は、昭和37年戸塚局がダイヤル自動交換になるまで使用されていた。この頃になると一般家庭からの電話架設の申込みが増加した。しかし電話局内の交換機やお客様までの回線（電話局から電話機ごとに1対の線が必要）等設備が急激な人口の増加に対応できず不足していたので、申込み後2～3年もの歳月を要した。電話の需要は全国的に急増したが設備が対応出来ず、昭和38年日本電信電話株式会社（NTT）の前身である日本電信電話公社は対応策として、商店などの業務用に比べ使用頻度の少ない住宅地で、且つ申込者がまとまっている集合住宅・地域等に交換機を設置し、電話1回線を3加入者～5加入者で供用する「地域集団自動電話」サービスを開始し、川上地域では川上町の川上第一団地と平戸平和台に設置された。

昭和40年平戸町に平戸電話局（82X局）が出来、泉区岡津町に岡津電話局（81X局）が出来ると、川上地域は一気に固定電話（黒電話）が各家庭に普及した。

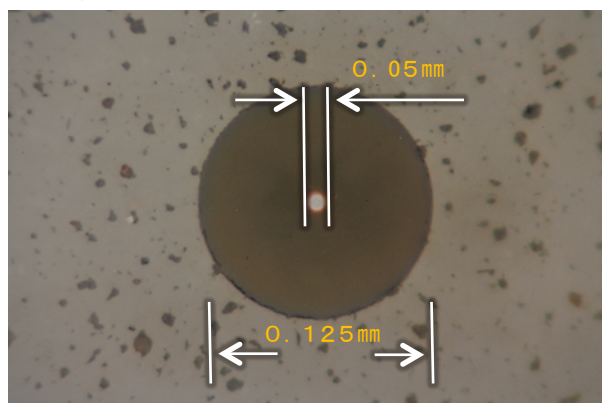


NTT平戸電話局(82X局)



NTT岡津電話局(81X局)

昭和60年代になると、電気信号をそのまま使用するアナログ通信から電気信号をデジタル符号に変換するデジタル通信となった。また半導体集積回路・リチウムイオン電池の出現により、通信機器の高性能化、小型化が進み、特に携帯電話が急速に普及した。



光ファイバーの断面

用されるようになった。

現在、電力線、電話線、有線テレビ線等が電柱に架けられ空に蜘蛛の巣のように張られているが、災害に強い地下化も進められている。

インフラ設備では、光ファイバーケーブルが出現した。従来のメタル回線（銅線の電話線）に比べ伝送する容量が数千倍の能力となり、音声通話だけでなく、符号さらに画像の通信に発展した。今やテレビ放送回線のネットワークとして、マイクロウェーブ無線に代わり、光ファイバーケーブルが使用