

この地方制度の変更Ⅱ「近代」的地方自治制度の創出の過程は、全国に共通するものであるとはいえず、県下の各地域と民衆にすくなくならぬ衝撃をあたえていた。なかでも、廃藩置県の結果、今日の神奈川県には神奈川県・六浦県・荻野山中県、それに小田原県が誕生した。この割りふりのうち、小田原県は、ただちに足柄県に変更となり、ここには、足柄上・足柄下、高座、愛甲、津久井、大住、淘綾の相模国七郡に新しく伊豆の国がはいり、また、東の神奈川県は、相模国の三浦、鎌倉兩郡と武蔵国の橋樹、都筑、久良岐の三郡をまずその管下におき、やがて、足柄県下の高座郡と武蔵国の多摩郡を編入し、ここに神奈川県・足柄の二つの県域ができあがったことは、よく知られている。問題は、このうち小田原に県庁を設置した足柄県が、ほぼ四年半の後に廃止になり、太政大臣三条実美名の達で「伊豆国ヲ静岡県江相模国ノ分ハ神奈川県」に分属することとなり、したがって、それぞれの「土地人民」も神奈川県、静岡の両県に所属することになったその決定である。この結果、小田原駅をふくめて相模国は神奈川県に属することとなり、この措置をめぐって、小田原周辺の在住者は大きな衝撃を受けていた。その事情は、県令柏木忠俊が韭山に去るにあたって、柏木個人と県令としての彼の実績にたいする小田原の人びとの哀惜の気持と廃県への悲哀のようすを告げる文書のなかから読みとることができるし、その後、足柄県再興運動がくりひろげられている事実から知ることができる（資料編11近代・現代(1)八・九）。

足柄県の中心地である小田原地域が政府の手で強引に神奈川県に編入させられたことは、長い間、自立せる社会関係を維持してきたその条件が消え失せたことであり、藩領の伝統を引き継ぎ足柄県の中枢部を形づくってきた地域の誇りを掻き消されたことにほかならない。その憤懣やるかたない感情は、地域や人びとの間を縫ってその後長い間にわたり流れていたとみてよい。それは、また、制度によってつくられた県内の東と西との間の社会風土の違いでもある。

この足柄県の廃止が県西から県北の在住の人びとにあたえた波紋に勝さるとも劣らない議論を呼びおこしたが、さきによ

れかけた三多摩分離による神奈川領域変更の決定である。

三多摩移管をめぐることは、しるぎをけずる賛否両論がくりひろげられていった。賛成派の主張は、多摩三郡有志の領域変更法律案賛成の「陳述書」などからあきらかなように、物産の運輸、人間の往来、あるいは公務、裁判、教育、衛生の便宜や、地方税の軽減などの諸点から考えて、三多摩の東京府への移管が得策であるという根拠にたっていた。たしかに甲武鉄道の開通以来、三多摩の交通網とか商工業は、東京への依存を強めてきている事実は否定できない。この賛成論にたいして、たとえば、多摩三郡町村長の「境域変更反対陳情書」をはじめとして、反対派が訴えかけていたのは、三多摩の東京府への移管法案が、調査のうえでも周到さを欠き、しかも、三多摩の民衆の利害をみきわめていないことを鋭くついていた。また、三多摩分離の決定が「神奈川県ニ害スルコト実ニ甚シキモノ」と共通に受けとめられているその見解を支えていた理由は、県下の「人情風俗」がバラバラになる恐れがあること、県央から県北の養蚕農家がかかわっている中心市場である八王子、さらに、県下の「財源ノ府」である八王子を失う結果、税のうえで「過重ノ負担」にあえがざるをえないという判断によっていた。しかも、地元が多摩をふくめて三多摩分離に反対する世論のほうが強かったように思われる。

事実、三多摩の管轄変えは、神奈川県民にとってあきらかに不利であった。それは、地方税の負担が増加したことで、民力の低下をもたらしていった事情からみても否定できない。にもかかわらず、神奈川県知事が東京府知事とともにこの措置に積極的であったのは、かつて自由民権運動の推進力となり、県会を牛耳っていた自由党の強力な地盤の一つである三多摩を分離することが得策であるという政治的配慮がはたっていたからであろう。このことは、三多摩移管について、内海忠勝知事側に加担する改進黨にたいして、自由党が猛烈に反対していた事情からも推定することができる。それにしても、三多摩の東京府への移管は、後々まで県民にとって経済上、社会生活上後遺症をもたらすこととなった。その傾向を察知してか、三多摩分離

後、愛甲郡と高座郡の民衆三千余名は、連署して「三多摩復旧請願書」を内務省に送付していたほどである。

今日の神奈川県を形づくることになった三多摩分離という県境変更は、県の主要な経済動脈の一つをなしていた「絹の道」を断ち切ることになり、自然の理にかなった「ふくよか」な景観から不自然な姿に変わりはてることになった。この事情は、丹沢・箱根山塊を縫って静岡県の御殿場まわりの東海道線、あるいは箱根路をたどる東海道を唯一の動脈として東西を結ぶ関係を強めながら横浜港を玄関口としてもっぱら外国との交渉の地として、要するに明治版「太平洋沿岸ベルト地帯」の一角を構成し、県域内においては、後背地との地域格差を生みだすという問題をひき起していく。それだけ、県行政区の変更が、神奈川の「近代化」に投げかけた波紋は大きかった。

三多摩を分離したことは、県の確定という面からみるならば、あきらかに神奈川の地における近代の第二の契機となっている。それは、旧神奈川県と旧足柄県との地域差を生みだしてきた伝統と変動の関係をゆさぶり、数々の問題を投げかけながら、新しい局面にはいつていることを意味していた。その点は、もうすこし先きでのべることにして、この地方制度の整備と関連してここでふれておかなければならないのは、県当局が中央集権体制を強化していくための民衆統治の条件をようやく作りだしていたことである。

県行政の指導者の立場としては、この間、政府の意向を受けながら、地方の行政諸機構をつうじて終始「県治民情」が離反することを防ぎ、「上下協和民情暢達」の方法を具体化するために努力をかたむけてきた。こうした配慮をうながさざるをえない諸事情の一端については、すでにふれてきたが、いまここで、「民政」を中心とする施策の流れの節々についてふりかえってみることにした。

そこであらためて指摘するまでもないが、明治初年に学制の頒布、徴兵の詔書、地租改正条例の布告を中心として、民衆の

人びとの努力を生みだしていくきっかけになっている。事実、神奈川県下では、いちはやく一八八二（明治十五）年に、兵庫県下で出現したと同様に、被差別部落のなから、自由党に入党し、自由と民権の獲得のために奔走する人びとが現われていた（部落問題研究所『水平運動史の研究』第一巻年表編）。

このように、近代的な諸制度や諸政策が打ちだされ、それらをめぐる社会変動が地域をぬりかえるかっこうでたち現われてくるので、いきおい、地方行政組織の末端機構の行政責任者は「むら共同体」や町村行政に固有な事務を、政府と県をとおして打ちだされてくる方針にそって推進せざるをえなかった。それは、「市制町村制定理由書」がすでに指摘しているように、地域が「細民ノ多数」の手で抑えられる弊害をとりのぞき、町村長が中心となり、中央の統治機構の再編成、内閣制度の創出、さらには、大日本帝国憲法の制定にみあうかっこうで、自由党など民党の影響力を除去して、国家体制の底辺を地ならししていく役割を課せられていたのである。この任務は、すくなくとも、維新変革期のさなかに、寄場組合を廃止して戸籍区を設置し、戸長、副戸長を選任して、幕藩体制下の「村」を徐々に解体していく動きをみせて以来、区番組、さらに大区・小区制をしき、その後、郡区町村編制法による郡と町村の設置の過程で、それぞれ正副区長、あるいは戸長がはたそうとしてきた仕事を引き継ぐものであった。その実務は、国政事務を主軸にして行政区域内の風紀の取締り、道路・堤防などの修繕、勸業・就学の奨励、衛生思想の普及、出火・出水のさいの指揮、祭礼等々の地域の事務を推進することにわたっていた。

このようにみてみると、地方行政の指導者たちは、農業をはじめ民間産業の富殖と民智の開発をはかり、治安につとめて、いやがうえにも社会秩序を維持していかざるをえなかったのである。こうしたなかで、かつて、橘樹郡長時代に民権運動にかかわった経験のある足柄上郡長松尾豊枝は、県知事浅田徳則あての「町村制実施後ノ状況具申」のなかで、「村役場ニ於テハ漸々事務整理シ人心安寧穩聊紊乱ノ恐無之」と、成果があがっているむねを報告していた（資料編11近代・現代(1)一三〇）。たし

かに、地域住民の意思は、地方議会をつうじて地方制度の枠内に誘導され、国家の基礎としての地方自治は急速に効力を發揮していくようにみえた。けれども、県東部を中心とする地域は、もうひとつ大きな力でぬりかえられ、変動をよぎなくされる運命にあった。

三 工業化と「先進県」神奈川の課題

では、その大きな力とはいったいなにか。いうまでもなく、それは、工業化にほかならない。まずなんといっても、横浜港を窓口とする横浜の貿易額は、明治中期には、生糸を中心に飛躍的な伸びを示していた。こうした動きと関連して、明治のはじめに洋式燈台を設置した横浜港は、その後、水提燈明台、棧橋、臨港鉄道、上陸階段などをそなえ、日清戦争直後には、東と北の防波堤の距離は三千数百ぶにおよび、港口は二百三十四ぶ、鉄棧橋の長さは七百三十三ぶという近代の港としての偉容を誇るようになった。しかも、横浜港がますます脚光を浴びるなかで、横浜船渠会社や横須賀と浦賀の造船工業のいちじるしい発展をうながしていったこともまぎれもない事実である。

こうした気運のもとで、日露戦争後の時点にかけて、工場の建設が活発をきわめ、「工業県」神奈川の基礎が整えられていく。その傾向は、都市ガス、石鹼、清涼飲料、牛乳、ハンカチーフ、鋳物、自動車、生地染色、電線、洋菓子製造といった明治前期の生産、加工の諸工業にくわえて、輸出用産業の台頭にとらえることができる。横浜の南部における対米輸出用の絹ハシカチの染色工業や、絹スカートの縫製工業、あるいは、中国やインド向けの絹靴下の製造、メリヤス工業の出現などがそれ

である。また、このころ台湾やジャワからの原粗糖を精製する横浜精糖会社（現在の明治製糖）が設立された。

横浜を中心とする工業化への顕著な歩みのなかで、後背地の地場産業も活発をきわめていた。高座郡、津久井郡を中心とする繭生産と製糸と絹織物の工場、秦野地域の煙草工場と木綿工場はその一例である。なかでも、半原（現在愛川町）の撚糸生産は、全国の七〇割をしめていた。また、県西の小田原町とその周辺では水産物加工のカマボコ製造や指物加工業がさかんで、さらに、県域全体にわたり果樹栽培が普及し、さまざまな農産物加工や商品作物の育成も軌道にのるようになった。鶴沼村（現在藤沢市）から平塚方面にかけての桃栽培の普及、二宮周辺の落花生栽培、県西のミカン生産などが、そのさいたるものである。

工業化の進展とその影響力が県域の各地で現われてくる過程で、県内の姿をさらにぬりかえていく動きがみられた。その一つは、海岸沿いの地での別荘、観光、保養地の形成である。一八八七（明治二十）年の夏、東海道線が国府津（現在小田原市）まで延びると、大磯町の海岸は京浜地方の海水浴場として脚光をあびるとともに、この湘南は伊藤博文の別荘滄浪閣をはじめ、財界人らの別荘地となり、いわゆる「リゾート」の地と化していった。また八九年六月、横須賀線の開通にともない、三浦半島も観光地箱根と同じようにもてはやされ、鎌倉にくわえて間もなく葉山に御用邸が設けられると、逗子は海水浴場をかね、高級別荘地を形づくることとなった。その後、別荘地は、藤沢駅から片瀬まで江ノ電が開通すると、江の島周辺が新しい別荘地となったように、あちこちの近距離電車を足がかりに、湘南から西湘にかけて人びとの往来する新しい地域が開けていった。この光景については、当時の新聞が時おり紹介記事を書いていたが、たとえば、一九〇三（明治三十六）年の夏、大磯海岸の海水浴客は、一日、二千四、五百名に達し、宿屋、別荘、貸間は超満員という盛況ぶりを伝えていた（『横浜貿易新聞』明治三十六年八月十八日付）。こうした面から、神奈川の海岸沿いは、徐々に変化をよぎなくされていったことは間違いない。

またこの当時に、社会変動をうながす決定的な要因として、川崎町（現在川崎市）を中心に工業地帯を形づくる動きが現われはじめたことを指摘しておかなければならない。川崎の町とその周辺は、東京に隣接し、海陸両方の交通の便がよく、立地条件にめぐまれていたことが工場進出の誘因となっていた。その先駆的役割をはたしたのが、さきにあげた横浜製糖の進出である。その後、ついで東京電気会社（現在東京芝浦電気）が進出し、明治末年には、富士瓦斯紡績がここに新しく工場を建設し、大正期にはいると、川崎ガス会社、鈴木商店（現在味の素）などのそれぞれの業界の大手の工場が陸続と誕生し京浜工業地帯の基礎が整えられていった。こうした工場進出のかけには、そのころ川崎町長をつとめた石井泰助らが、工場誘致の構想をえがき、道路の新設と整理、治水および水道建設を提唱しながら用地斡旋にのりだしていた受け入れの事実があるし、浅野セメントの浅野総一郎らの海面埋立事業も稼動しはじめていた。こうして、横浜市の鶴見と川崎を結ぶ全国で指折りの一大重工地帯が徐々にその範囲をひろげながら形づくられていく（『川崎市史』『川崎市史年表』）。

明治後期におけるこの工業化の進展と関連して海運界も活況をていして、電力エネルギー産業も発達しつつあったことも見逃してはならない。横浜に拠点をもつ独占企業である日本郵船は、日清戦争後、横浜港とアメリカ合衆国のシヤトル、オーストラリアのメルボルン、イギリスのロンドンとをそれぞれ結ぶ三大航路を新設し、日本の海運業を欧米先進諸列強の水準にまで引きあげていった。また、電気事業は明治二十年代のはじめに、横浜共同電灯会社が、火力発電による電気供給事業を横浜市のごく一部におこなったのがはじまりであるが、日露戦争後には電灯の普及は県下の主要町村とその周辺にひろがりつつあった。たとえば、小田原電気鉄道会社が小田原町と平塚町を中心にした周辺の村々に送電をおこない、京浜電気鉄道会社が川崎町とその周辺に電灯用、電力用の電気を供給しはじめたのは、明治三十年代の前半であった。この間、小田原電気鉄道が箱根の湯本発電所において県下で最初の水力発電を起こし、日露戦争後、箱根宮の下の瀬戸山発電所、同じく塔之沢発電所が完成

し、ここから、特別高圧送電線をつうじて横浜市内の工業用動力に電力が使用されるようになっていった。さらに、横須賀市とその周辺には、横須賀電灯会社が、そして、藤沢町と隣接地域は江ノ島電気鉄道がそれぞれ家庭用、工業用の送電を開始していた。この結果、県民の日常生活の場に電気がもたらされるようになり、その範囲が拡大するにつれて生活の様式も変化するが、ここで指摘しておきたいのは、工業生産の動力に電力エネルギーがもちいられるようになり、工業化を促進している基本的な媒体になったということである。しかも、明治の末年には、箱根水力電気と横浜共同電灯の両社が合併し、横浜電気会社と改称し、以後、各地の電気事業関係の会社を吸収し独占的地位を強めていった。

ところで、この間の工業化の事情について、『横浜貿易新報』は創刊二十年記念号（明治四十三年四月四日付）の社論で「二十年後の今日より二十年前を見れば、また隔世の感なきにあらず」とのべて、つぎのように論じていた。すなわち、同紙は、築港はいうにおよばず、繋船岸から「海陸聯絡設備」の工事は半ば竣功し、岸から鉄道により停車場まで貨物を運ぶ新光景もそのうちみられるようになるし、船渠、中央倉庫および各倉庫、横浜鉄道、それに数々の銀行会社は、ここ二十年間の産物であって「横浜の進運に与かるべきものゝ新たに起りたるもの尠からず」とのべていた。ここから、人口も四十万人に達しめざましい伸びをみせた横浜市の工業化の光景をそれとなく想像することができる。しかし、同紙は、また、今後、五十年といわず二十年の進歩は、はたして過去二十年の進歩を追い越すことができるかどうかと問題を提出していた。

たしかに、いちじるしい工業化の進展がみられたとはいうものの、日露戦後の「戦後経営」の前途は、ただただ多難そのもので、景気の落ち込みもはなはだしかった。このころの横浜商業会議所の『月報』の雑纂をひもといってみても、横浜港湾改良問題、横浜貿易にからむ他府県との関係、横浜港埋立にかんする事項、あるいは横浜の商工業経営の振興と横浜市政のありかたにかかわる問題をめぐってきびしい主張がくりかえされていた。横浜市政の動向にかんしては『横浜市史第四巻下』にく

わしいが、こうした指摘は、商業・貿易の活性化をどうはかるかという点につきる。たとえば「絹の港、木綿の港」と題する一文は、横浜港が生糸、羽二重を中心とする対欧米輸出港であり横浜商人が原料品もしくは半製品を供給して満足している慢心をいましめながら、対中国市場で欧米の商人を相手に激烈な競争をくりひろげている神戸商人の姿勢を学ぶべきであると説き、対中国貿易に目を向けるべきことを主張していた（『月報』一九〇六年三月）。こうした指摘は新聞紙上で時おりおこなわれ、「大阪、神戸の如きは、不景気の裡にも何となく活気」があるのにならして、「横浜市の人心の振はざる」さまをとりあげていたほどである（『横浜貿易新報』明治四十三年四月二十四日付）。ところで、景気変動の浮き沈みのなかで工業化をどう進展せしめていくか、「実業」のありかたをめぐる争点とともに工業化の陰でこの事態からんで労働問題・農村問題がひととき目をひくようになってきた。このうち、本格的な労使対立は一八九七（明治三十）年の日本郵船会社の舢船水夫、京浜間舢船人夫のヌトライキ、横浜船渠の労働者の半月間にわたる争議によって、その幕が切って落された。そして、日露戦争後、横須賀海軍工廠で賃上げ争議がおこり争議は頻発していくようになる。また、工業化の進む日露戦争前後から、横浜・川崎を中心として煙害、悪臭、汚染をめぐる住民の苦情や運動も台頭し、さらには、海面埋立、用地買収、河川改修をめぐる紛議も多発している（横浜市『横浜住民運動資料集成—明治編』）。そこには資本と賃労働の対立、紛糾にとどまらないで、工業化のなかの資本と地域の対立もまた表面化してきている。このような動きや情勢とともに、農村地帯においても、ようやく多摩川、鶴見川、相模川、酒匂川流域をはじめとして自然災害による減収のために、あちこちで小作人の小作料減免運動がたち現われ村々の内側もゆれはじめていく。工業化という名の資本の論理は、こうして、村々にまで衝撃をあたえ、新しい「時代」の到来を告げている。それは、資本の力による社会風土のぬりかえという局面の出現にほかならない。

ところでこの時の流れのなかで、神奈川県は「先進県」の地位を築きあげていた。それは、幕末の開港場としての伝統と威

光を背景に、日本の玄関口として対外的に交通、通信の中核的機能をにない、また、横須賀軍港、横須賀工廠という国家的施設を擁し、さながら、日本を代表する立場を獲得していたからである。しかもこの間、この地から施設が移動したのは、日露戦争後、陸軍の横浜連隊区が甲府連隊区に変わり、神奈川県がその管轄下にはいったことぐらいであろう。こうしたなかで、県は、市町村と協力しながら地域の生活環境の整備の一環として、明治初年から頻発したコレラ病、ジフテリア病などを駆除するために公衆衛生問題を取りあげ、さらに、自然災害に対処して民力を高めることにエネルギーをそそいできた。と同時に、横浜港をかかえるこの県特有の役割として、神奈川県知事は、官約移民時代からさらに移民保護規則、移民保護法が公布されていく明治前期において、移民会社を取り締りつつ、海外移民にかかわる旅券の交付から渡航先で発生した問題処理にいたるまで多角的な業務にたずさわっていたのである。移民現象が日本の近代にもつ底深さという点を重視すれば、この問題について、広島県、山口県、和歌山県などのいわゆる「移民県」の知事と、外務省筋とふかいかわりあいをもつ神奈川県は、外務省外交史料館の諸資料からみるかぎりでも特異な立場にあったといえよう。こうして、この県が「外」と「内」の両面にわたって開かれた関係をもっていたことが「先進県」としての位置を獲得していたということにもなる。

こうしたなかで工業化が進展し、そこから噴出してくる社会問題、さらには「国力の充実」をかかげる国策と「租税負担」の軽減など「地方主義」を主張する地域の要請との対抗や「立憲主義」の政治潮流がたかまってくるなかで、「先進県」神奈川県も新しい問題に直面していかざるをえなくなる。しかも、この「時代の趨勢」と関連しながら、やがて、大正期にはいり名実ともに京浜工業地帯が確立するなかで、かつて、ペリーを介して間接的なつながりをもった沖縄の人びとが、まずいちはやく横浜、川崎に移住してくるようになる。このことは、この地がさまざまな問題を抱えながら、よりいっそう「開かれた」地域に転化していく関係を示すものであった。