

横須賀造船所（明治4年）

徳川黎明会蔵

請したが、国庫欠乏を理由に十分容れられなかった。その足元を見透かしたように、海軍省は五年四月軍事上交通上の立場から同所の移管を強く訴え、もし裁可されなければ石川島に横須賀造船所と同程度の新造船所を建設する予定なので、毎年三〇万円ずつ七か年間の交付を希望した。移管が認められなければ、石川島へ大造船所を新設することも辞さないという海軍省の強硬な態度に押されて、重複投資の無駄を避けるためにも横須賀造船所は海軍省が望んではいなかった横浜製作所とともに、同年十月八日、海軍省へ移管され、両所とも主船寮の所轄になった（石塚裕道『日本資本主義成立史研究』）。横須賀造船所は製鉄所時代から採鉱機械を製作して生野鉱山へ提供したり、富岡製糸場の建築にフランス人技師を派遣して協力するなど、雇用フランス人と輸入機械を利用して技術センターの機能を果たし、造船部門以外の産業分野にも活用され、「百工勸奨」をめざした工部省の殖産興業政策を支える最大の総合工場であったが、軍部の強圧によって早くもそのような役割は崩され、海軍工廠（こうじょう）としての性格が明確になったのである。

海軍省は、軍艦の建造を横須賀造船所の使命と考え、自分の縄張りに移したのであるが、創業以来首長の地位にあるウェルニー、副首長チボディ

エに経営を委任し、フランス側に指導権を握られてきた実績があるので、彼等の意向を尊重して、日本あるいは外国を問わず、いっさいの艦船はすべて申込順に修理せざるをえなかった。海軍省が軍以外の船舶の修理や建造を止めて、軍工廠本来の機能を回復するには、フランス人から実権を回収する必要がある。一八七五（明治八）年五月、主船頭肥田浜五郎は、「横須賀造船所処務規定」を改正し、首長の権限を技術面のみ限定し、日本人の長官は技術以外の会計・庶務一切を掌握した。さらに海軍省は邪魔になってきたウエルニーらの解職を求め、外務卿寺島宗則を介しフランス公使と交渉したので、ウエルニーらもついに十二月三十一日付をもって解雇を受諾するに至った。一八七六年一月から横須賀造船所の首長に海軍少将赤松則良が任じ、ウエルニーから事務を引継ぎ、日本人が経営のすべてを掌握したのである。彼等の解雇により首長年俸一萬ドル、副首長七二〇〇ドル、医師五〇〇〇ドルという高給を節減できたことも見逃せない（『横須賀海軍船廠史』第二巻）。ウエルニーは、一八七六年三月十三日、横浜港を出帆し帰国した（『資料編』17近代・現代の二三）。その他のフランス人技師や労働者も一八七七年中に全員帰国した。海軍省は、こうしてフランス人の指導力を排除し、以後艦船の造修を主体的に行う体制をつくったが、民間造船業が未発達な当時では、内国船や外国艦船の修理作業を一挙に打ち切ることにはできない事情を考慮して、以後も内外船舶の修理を継続した。軍以外の修理を廃止するのは、一八九九（明治三十二）年以降であり、それまでは民間造船業の修理能力の不足を補ったのである。

一八七六年六月、横須賀造船所で最初の軍艦清輝（八九七トン、七二〇馬力）が竣工、一八七七年二月二等砲艦磐城（七八〇トン、五九〇馬力）が竣工した。いずれも木製三本マスト船である。軍艦迅鯨（一四六四トン、三五〇馬力）は、一八七三年起工され、一八七六年九月進水した。当時では最大の木製二本マスト艦であったが、試運転中、クランク・シャフトに故障を生じた際、海軍省は同省雇のイギリス人技師の意見にしたがい改造し、一八八一年八月完工した。海軍の軍制がイギリス方式に準拠

する大勢に依じて、造船の分野にもイギリス技術を導入するようになった。一八八三年六月、イギリスのペンブローク造船所から二名の技師を三年契約で招き、鉄艦および甲鉄艦の建造に従事させ、一八八四年二月には伊豆の天城山の艦材伐採を中止し、以後木製艦船の建造を取り止めたのである（『横須賀海軍船廠史』第二巻）。

横須賀造船所は、製鉄・製鋼事業研究のため、一八八五年九月工夫庄司藤三郎・加藤栄吉・豊田磯吉の三名をドイツのクルップ社へ派遣したが、クルップ社はその指導を拒否したので、フランスのクルゾー社へ転じて出向させ、さらに翌年十一月工夫長豊田銀次郎を同社へ铸造研究に二年留学させた（『資料編』17近代・現代(7)三三）。横須賀造船所がフランスからうける影響は、弱まったとはいえ残っていたのである。

一八八四年六月、東洋最大の第二船渠（一八八〇年起工、全長一五六・五<sup>メートル</sup>、渠口幅二九<sup>メートル</sup>、内部幅三三<sup>メートル</sup>、深さ一一・六<sup>メートル</sup>）が完成した。同年十月から鉄船機械場（約二<sup>アール</sup>）が起工され、鍊鉄・鑄造・旋盤・製罐・組立諸工場の拡張や整備がみられ、木造艦から鉄骨木皮艦、さらには鉄製艦、全鋼艦へと世界の急速な造船技術の進歩に即応していた。同年十二月、横須賀鎮守府が設立されるとともに、横須賀造船所は同鎮守府に所属し、「造船所条令」（同年十二月十五日制定）による海軍造船所となり、海軍艦船汽機の製造修理・艦船の艤装を目的とする（第一条）ことを明らかにした（『横須賀海軍船廠史』第二巻）。十二月二十四日、海軍省から鋼鉄鉄皮の砲艦愛宕（六二<sup>トン</sup>）の建造命令をうけ、一八八七年六月無事進水式を行った。その他海防水雷艇や補助艦艇を多く建造し、一八八三年度から始まる第一期海軍拡張計画の有力な一翼を担ったのである。

一八八六年二月横須賀海軍造船所の制定および同年五月横須賀造船所官制の公布により、ほぼ機構が確立した（『資料編』17近代・現代(7)三三）。建造能力も上昇し、一八八八年には海防艦橋立（鋼製、四二<sup>七</sup>トン）を起工し、六か年かかりながらも完工し、一八九〇年三月に三等巡洋艦秋津洲（鋼製、三二<sup>八</sup>トン）を起工、一八九四年三月完成するまでに至った（『横須賀海軍船

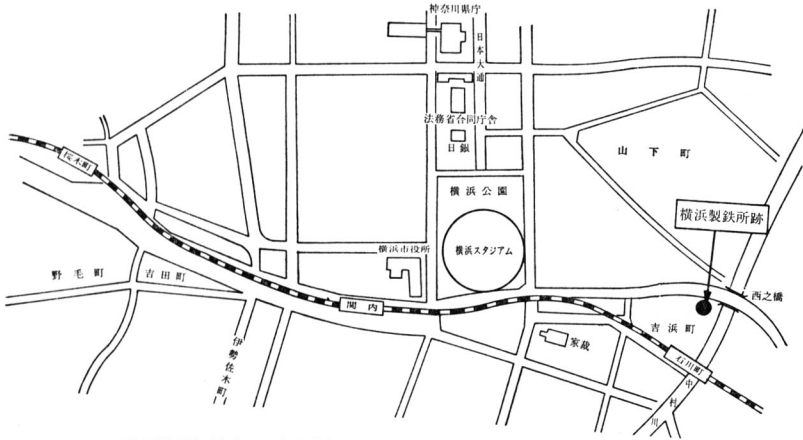


図2-6 横浜製鉄所跡の現在図

『廠史』第三巻)。しかし、これらの大型艦の建造期間がきわめて長いことからわかるように、国防の急場には間に合わないもので、わが海軍の必要艦艇の大半は欧米諸国からの輸入に依存せざるをえなかったし、重巡洋艦や戦艦などの建造には、なおしばらく手が届かなかったのである。

**横浜製鉄所の経営** 明治四年（一八七二）十月、横浜製作所（同年四月製鉄所より改称）は、海軍省の所管に移されるとともに横浜製造所と改称した。

横須賀造船所建設の補助として設けられた同所は、横須賀が整備されればその存在理由を失うことになるし、また、海軍省が初めから同所の移管を望んでいなかった経過もあり、艦船の造修工場として発展する機会には恵まれていなかった。一八七三年十二月五日、海軍省は横浜製造所を手離し大蔵省駅通寮へ転属した。海軍省主船寮頭肥田浜五郎は、同月七日、同所が多年横須賀造船所と一体になった親密な関係にあるので、たとえ所轄省を異にしても従前通りウエルニ一の指揮監督をうけるべきことを駅通寮に通告した（『横須賀造船所史』）。同時に製造所で雇い入れていたフランス人ダルビエール以下六名も同省へ転じ（『資料編』17近代・現代の二巻）、横須賀造船所と石川島造船所の嘱託品製造を継続したが、横浜製造所はすぐに郵便蒸気船会社へ船舶修繕のため貸し渡されたのに伴い、同会社へ移ったのである。

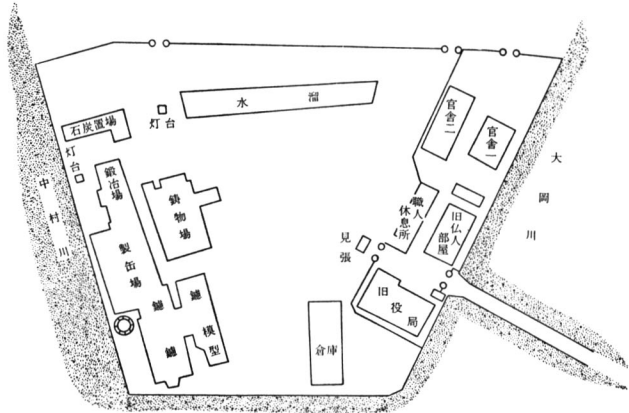


図2-7 横浜製鉄所配置図 【石川島重工業株式会社108年史】より

横浜製鉄所は、現在の国電石川町駅に近接した一角にあり、中村川と大岡川の交差した三角地に設けられた。現在図と配置図を示すと図二一六および二一七のとおりである。

ところが郵便蒸気船会社は、たちまち破綻し閉鎖したので横浜製造所は駅通寮へ返還された。一八七四年一月、同寮が内務省へ転属されるとともに同省へ移管され、一八七五年八月から横浜製鉄所と旧称に復し、郵便汽船三菱会社へ貸し渡された。横浜の士族高島嘉右衛門が、長崎県の炭坑経営者の大浦慶・杉山徳三郎と組んで横浜製鉄所の貸与を希望した。三菱会社も積極的に利用する意向がなく、高島らへの貸与を承諾したので、内務省は同年十一月より雇入フランス人とともに同所を五年間貸し下げた(『資料編』17近代・現代(7)一三)。

高島嘉右衛門は、横浜製鉄所の経営からまもなく脱落し、一八七六年五月長崎県人の平野富二(石川島造船所の創立者)と神代直宝が新たに参加した。長崎県人の共同経営は期待したほどうまくいかず、諸機械製造の営業資本にも不足をきたし、借期限の満了を待たずに一八七八年八月横浜製鉄所を内務省へ返還してしまった。内務省も同所の処理に困り、十月に古巣の海軍省へ移管した(『資料編』17近代・現代(7)一三)。翌年になると、今度は平野が後述のように単独で貸下げをうけるというややこしい経過をたどるのである。

浦賀および石川 横須賀・横浜両製鉄所とならんで幕府が創立した浦賀造船所は、咸臨丸の修理が行われたほかは、あまり島造船所の動向 活用もされず、明治新政府が接收後も造船所としては再生しなかった。明治五年（一八七二）海軍省の出

張所が置かれ、一八七五年浦賀水兵屯集所とんじゅうが設けられ、のち浦賀屯営と改称された。一八八九年横須賀海兵団が設置されると浦賀屯営は撤去された。京浜地方の実業家がたびたび造船所跡の払下げ運動を試みたが、海軍省は認可せず、ようやく一八八六年に至り、浦賀船渠会社が成立した（浦賀船渠株式会社編『浦賀船渠六十年史』）。

水戸藩の設立した石川島造船所は維新後、新政府に接收された兵部省の管轄に入り、小艦船の建造や修理を行った。明治五年二月海軍省主船寮の管理下に移り、同年十月三十日、工場群は船台、ドックなどを抱える石川島造船所とその他の石川島造船所へと二分されるに至った。石川島造船所は、名称にふさわしい艦船の修理工事を主体とし、新造船は小規模な蒸気船に限られた。しかし、政府が重視した横須賀造船所が充実してくると、艦船の新規建造はすべて横須賀で行う方針に変わり、やがては修理工事さえも横須賀へ移り、海軍の木製練習帆船石川（二五三トン）が一八七六年七月完成すると、八月三十一日主船寮は廃止され、その管轄下の石川島造船所も閉鎖された。一時は施設拡張の夢をもっていた石川島造船所も、横須賀造船所の整備にともない、浦賀造船所とともにその歴史的役割を終えたのである（『石川島重工工業株式会社一〇八年史』）。

民営石川島造船 石川島造船所に近い築地二丁目で活版製造業を経営していた平野富二は、修船所が廃止されるニュースをい船所の創立 ち早く耳に入れると、廃止の二か月余り前の一八七六（明治九）年六月十四日に早くも東京府知事に、「海軍省付属石川島ドック拝借願」を提出した。

平野は長崎出身で幕府が操業した長崎製鉄所の機関方を勤め、明治政府に接收されたのちも小菅ドック所長となり、さらには幕府が完成しなかった立神浦修船所のドックを開鑿するなど業績をあげた。明治三年工部省が設立されると長崎製鉄所と小

菅・立神両ドックは長崎県から同省へ移管されたので、引継人として出張してきた工部少丞山尾庸三に事務引継ぎを行ったのち平野は辞職した。明治四年、鉛活字を製造し活版印刷の基礎をつくり日本のグーテンベルクと讃えられた本木昌造の経営破綻のあとをうけて、平野は活版製造業に従事するに至った。明治五年に上京して事業を拡大し、平野活版製造所を興し、そのうえ前述のように同郷人と組んで一八七六年五月横浜製鉄所の借用にも加わっていたのである。平野は、東京と横浜の両者を総合的に運営して、造船業を経営しようという意図をもってゐる。

平野の拝借願を受理した知事は、趣旨を適当と認め海軍省へ伝達した。ときの工部卿山尾庸三の尽力もあり、長崎時代の平野の経歴と盛名は衆知であったので、海軍省は平野の意向を容れ九月十九日貸渡しを許可した。平野は石川島造船所の施設をもとに、旧石川島造船所の練鉄所・製罐所などの払下げをうけ、山尾が紹介した横須賀造船所の職工長稲木嘉助の協力をえて、九月三十日、石川島平野造船所を設立した。民間人による造船業の最初であった。一八七九年七月、かねてから因縁があり、いったん内務省へ返し海軍省へ移管されていた横浜製鉄所の拝借を願ひ出て、十二月三十日、一〇年間の貸与を許可された。

横浜製鉄所は、敷地四二九三坪(約一四二町)、建物棟数一六、総坪数一一五〇坪(約三八町)、蒸気機械その他機械類八〇台を備えていた。平野はこれらの物件に対し倉庫品代金・小道具代として一万三八一〇円を三か年賦で上納した(『資料編』17近代・現代(7)一三〇)。

平野は横浜製鉄所を横浜石川口製鉄所と改称し、石川島造船所の分工場とした。一八八〇年一月から営業を開始し、イギリス人技師アーチボルト・キングを招いて、分工場の技師長に任じ船用機関および一般諸機械を製造した。そのほか、横浜正金銀行や第二国立銀行の金庫なども製作している。営業数年を経て、分工場を本社工場へ合併するのを得策と考え、海軍省の許

可をえて、一八八四年末工場をとりこわし、石川島へ移築合併したのである。このようにして幕府が創業し、転々と所属を変えた横浜製鉄所は完全に姿を消した。しかし、分工場の用材は幕府が巨費を投じて求めた松・杉の良材であり、移築後も十分に耐えだし、また、移転した蒸気ハンマー・ローラー・旋盤・平鑿盤・ドリル盤などは、佐賀藩や幕府が購入したオランダ製品やアメリカ・イギリス・フランス諸国の製品を含んでいたため、新戦力として再活用され、石川島造船所の造船・造機能力を著しく向上させたといえよう(『石川島重工業株式会社一〇八年史』)。

石川島造船所は、橋梁の製作にも従事し、一八八三年一月、神奈川県庁の依頼で大岡川に鉄橋・都橋を架設した。木橋の伝説を打破した外国式の鉄橋は、異人館とならんで港都横浜の異彩を放った。一八八六年ふたたび県の発注で横浜港近くに鉄橋大江橋を架設し、かさねて称讃された。この経験をもとに、翌年には東京府の発注で人道・車道兼用の鉄橋・吾妻橋を隅田川に架設するまでになったのである。

石川島造船所は、一八八五年一月、砲艦鳥海(鉄製、六二四トン)を受注し一八八八年末完工した。海軍は拡張政策の一環として、愛宕・摩耶・赤城・鳥海の同型艦の建造を決定し、愛宕は横須賀造船所、摩耶・赤城は神戸の小野浜造船所と、いずれも直轄の海軍造船所で建造したが、残る鳥海は海軍造船所に余力がなかったため、石川島造船所の建造能力を認め、民営造船所への最初の軍艦発注となった。平野が海軍造船所と互角に砲艦を建造したことは、一大栄誉であるが、軍艦建造は経営上非常な重荷となった。ドックの改修・諸施設の更新・材料手当などにばう大な資金を必要とし、平野の個人資産ではまかないきれなかった。かねてから資金援助をうけていた第一国立銀行頭取渋沢栄一の勧告を容れて、鳥海の完成とともに、会社組織に移り、一八八九年一月から有限責任石川島造船所(資本金一七万五〇〇〇円)として再出発した。一八九二年末平野は死亡したが、翌九三年には株式会社東京石川島造船所と社名を改め、取締役会長に就任した渋沢栄一とその推せんで入社した東京商法



会議所書記長梅浦精一が専務となり、このコンビが積極的な経営活動を展開するのである（龍門社編『青淵先生六十年史』第二巻）。

**横浜船渠会社** 一八七五（明治八）年八月、郵便汽船三菱会社社長岩崎弥太郎は、ボイド商会と協力し横浜海岸通りに建築中

### 社の設立

の石井梁平の造船器械所を買収し、三菱製鉄所と改め船舶の修理業を開始した。主要航路が横浜を起点としていたので、修理工場が必要であったが、岩崎は横須賀造船所から必要機械を、外国人から資本をそれぞれ借りて操業したのであるから、政商三菱らしい要領のよさである。一八七九年外商との共同経営をやめ、独力で運営した。一八八二年ころには平野の経営した横浜石川口製鉄所と並ぶ大規模な工場になった。一八八五年三菱と共同運輸会社が合併して日本郵船会社が設立されると、従業員・機械設備の一部を三菱経営の長崎造船所へ移し、残りは日本郵船に譲渡し、日本郵船会社横浜鉄工所と改称した（小林正彬「長崎造船所の払下げ」『経済系』（関東学院大学）第七三集、昭和四十二年六月）。

一方、船舶輻輳する京浜間に船渠が不足するため、船舶修繕に横須賀造船所まで回送する不便を余儀なくされていたので、横浜港のちかくに船渠会社を設けようとする動きがみられた。地元の横浜正金銀行頭取原六郎をはじめ、原善三郎・茂木惣兵衛・平沼専蔵らの横浜グループと少し遅れて渋沢栄一や益田孝らの東京グループは、別個に船渠事業を計画したが、やがて両者は合同提携し、横浜船渠会社（資本金三〇〇万円）の設立を協議するに至った。一八八九（明治二十二）年四月発起人総会を開き、前記の実業家にくわえて近藤廉平・大倉喜八郎・大谷嘉兵衛・馬越恭平・浅野繪一郎・左右田喜作らの名士を網羅して三名が連署して神奈川県知事に創立願書を提出した。県知事は一八九一年六月、ようやく設立を認め、免許命令書を交付した。船渠築造・水面埋立・水面使用通則など詳細な命令条項を定めるとともに、工場予定地の長住町地先水面三万六五〇〇坪（約二一・一畝）の埋立を許可し、全工事竣工ののち埋立地を下付することを約束した。注目されるのは工事中に、「公害ヲ生

シ若クハ公害アルヲ発見シタルトキハ知事ハ何時ニテモ無償ニテ本命令書ヲ更改スルコトアルヘシ」(第三十条)と公害条項を明文化していることである。わが国で公害という語を使用したのもっとも早い例であろう(『資料編』17近代・現代(7)一四)。

こうして横浜船渠は創立されたが、一八九〇年の恐慌にまきこまれ株式募集がうまくいかず、計画を変更したり着工を延期し、一八九三年には資本金を五〇万円へと大幅に減額するなど苦しい発足をした。ところが日清戦争後の海運界の好況に助けられ、さらには前述した日本郵船所有の横浜鉄工所を一八九六年九月に譲りうけることに成功し、施設諸器械・倉庫貯蔵品など総代価二〇万七二〇七円で日本郵船の所属船の入渠を専属的に確保するようになって業績が安定してきた。船渠工事が完成するまでは、鉄工所の繁昌が創業時の苦難を救ったし、わが国最大の海運会社と密接な関係を樹立し、その所属船の入渠補修契約を結ぶことができたからである。鉄工所買収と船渠築造のため、資本金を同年一五〇万円、一八九七年三〇〇万円へと増資を重ね、第一・第二船渠を完成し、一八九八年五月一日開渠式を挙行し、船渠会社の営業を始めたのである(『資料編』17近代・現代(7)一四一—一四二)。

## 第四節 労働市場の形成と労働者状態

### 一 明治前期における労働市場の形成

#### 近代的労働市場の形成 とマリアールス号事件

明治前期は、近代的な労働市場の形成に向けてまさしく激動の時代であった。それは、農民層の分解をはじめ、士族・職人・商人などの没落と再編成を内容としていたが、それまでも進んでいた資本の原始的蓄積の総仕上げの時期だったのである。神奈川県では、横浜・横須賀の官営造船所や輸出産業である生糸業や製茶業をはじめ、いろいろな産業・職業分野で、近代的な労働市場の形成に向けての分解や再編成が展開した。もっとも、近代的な労働市場とはいっても、今日のような近代的な労働者や労使関係の形成を意味するわけでは決していない。資本蓄積によって自由な労働市場が、封建的な身分関係の解体をはじめ、土地と労働力の売買の自由化などのなかで、法制的に形成されたに過ぎない。したがって、実態としては、資本―賃労働の関係が請負制度や問屋制度などによって媒介されたり、主従関係や家長的關係を残存させていたとしても、労働者が就業先を法制的に自由選択できるようになること自体が重要だった。

そのことに関連して、明治五年（一八七二）、開港地横浜をもつ神奈川県にとっても、忘れられない国際的事件が発生した。ペルーの船、マリアールス号事件がそれである。この事件については、神奈川県労働部『神奈川県労働運動史』戦前編に詳しく記述されているが、ここでは次の点がとくに重要だろう。すなわち、(一)マリアールス号は帆柱の損傷を修理するために横浜

に入港したのだが、実は同号は清国からペルーへの「奴隸船」だった。清国人の一人が船内の拘禁から脱出し、イギリスの軍艦に救助されたことが事件の発端であった。(二)結局、時の神奈川県権令大江卓などの異例の措置によって、国交のないペルーの船長に対する裁判が開始されたわけだが、そこで次のような興味深い論争が展開された。ペルー側の主張は、日本に裁判権がないことなどのほかに、人身売買とはいえ自由にもとづく契約を結んでいるのだから、同号の取押えを解除するか、あるいは損害を賠償せよ、ということだった。それに対し検事側は、契約書そのものについて本人の承諾の証明に問題があるだけでなく、ペルーの奴隸船についてはすでにヨーロッパでも問題になっているように、人身売買は国際的にも承認できないことなどを主張した。だが、これに対しペルー側は、日本でも年季奉公や娼妓などの人身売買が認められている以上、同船を違法扱いすることは不当だろう、と反論した。(三)結局、裁判長としての権令大江の判決は、ペルー船長は違法だが、この際は不問に付すとして、清国人二九人は解放し、日本在住の清国人と同様の権利を与える、という内容だった。

その後も、ペルー側は損害補償を要求し、アメリカの仲介で仲裁裁判が開かれ、ロシア皇帝アレクサンドル二世に裁判が委任された。農奴解放をおこなったアレクサンドル二世は、法律上の解釈を超えた世界共通の道義にもとづき、日本の勝訴を宣言した。この事件の処理は国際的な賞賛を浴びたが、ここでの問題は、むしろ事件にともなう国内処理にあった。というのは、ペルー側によって国内における人身売買の証拠があげられたからである。これに対し、神奈川県庁は「当管下在町之婦女子、年季ヲ定メ遊女芸者並ニ宿場飯売人或ハ洗濯女……身売奉公ニ差出候儀向後一切不相成事」と触書を出し、身売奉公を禁止した。それに次いで、中央政府としても太政官布告によって、「人身売買ヲ禁止シ諸奉公人年限ヲ定メ芸娼妓ヲ解放シ之ニ付テハ賃借訴訟ハ取上ゲズ」(明治五年)、「金銭賃借引当ニ人身書入厳禁」(明治八年)の決定が明確にされたのである。

こうして、法制上の自由を保障した近代的な労働市場の枠組は形成されていくわけだが、実態そのものの展開には、以下に

記述するようなさまざまな旧来からの慣行が残存せざるをえなかった。その反面、商品経済の展開としては、西南戦争後のインフレーションやその後の紙幣整理によるデフレーションなどが、いや応なく農民や職人などを商品経済のなかに巻き込み、彼らの分解や再編成をおし進めたこともあらかじめ念頭に置いておく必要がある。そして、このように多かれ少なかれ公権力が賃労働の形成に介入するところに、暴力的な資本の原始的蓄積の特質が示されているのである。こうした近代的な労働市場とその周辺部分の増大が、神奈川県ではいかなる展開の過程をたどったか、まずこのことから概観していこう。

#### 都市人口の増 加と農民分解

なによりもまず注目されるのは、都市人口の著しい増加であり、なかでも横浜の人口増加は、ひときわ目立人ほどに著増した横浜の人口は、一八七七（明治十）年には五万八〇〇〇人に急増し、一八八七（明治二十）年にはさらに一万五〇〇〇人にも増加しており、一八九三（明治二十六）年には一五万人以上にも達していた。このように、ほぼ一〇年間で二倍以上にも及ぶ急増のなかで、神奈川県人口に占める横浜の人口の比率は一八九三年には一九割にも達したのである。この段階で、人口一万人以上の市町村に拡大してみても全国的には、全人口中のシェアは一五割ほどにとどまっていたわけだから、いかに神奈川県都市人口とりわけ横浜への人口集中がめざましいものだったかが想像できるだろう。もちろん、このような横浜を中心とした都市人口の集中のすべてが、広義の労働者の集積だったわけではないが、労働者やさらにその家族の集積を中心とした事実、疑うことができない。また、このような都市人口の増加は、さまざまな地方からの人口移動によってもたらされたものであり、市外から移動してきた人口は、おもに寄留者というかたちをとったわけである。さきの横浜の人口についてみると、その約半数は寄留者によって占められ、しかもその六〇―七〇割は多摩三郡は別として、他府県からの寄留者によって占められていた。ということは、都市人口の急増ほど神奈川県下の農山漁村からの人口移動が、激しくなかったこ

表2-52 明治前期末における総戸数と農家数の推移

年次	総戸数(A)	農家数(B)	B/A
1884年	121,012 <sup>戸</sup>	93,601 <sup>戸</sup>	77.4 <sup>%</sup>
1887	135,816	79,298	58.4
1891	140,149	79,170	56.5

注 『神奈川県統計書』より作成。三多摩郡を除く。

表2-53 明治前期末における農業者人口の推移

農業者区分	1885年	1890年	増減率
農業者総数	270,554 <sup>人</sup>	334,272 <sup>人</sup>	23.6 <sup>%</sup>
男	149,589	181,402	21.3
女	120,965	152,870	26.4
専業	180,924	248,853	37.5
兼業	89,630	85,419	△4.7
自作	92,648	112,711	21.7
自作小	114,348	163,431	42.9
小作	63,558	58,130	△8.5

注 『神奈川県統計書』より作成。三多摩郡を除く。増減率は1885年に対する増減をパーセントで、△は減少を示す。

とを意味するが、それにしても商品経済の発達や農工分離などの農山漁村への影響はきわめて大きかっただろう。現に神奈川県の農家数は、多摩三郡を除いてみても、表二一五二のように減少しており、県全体の戸数に占める農家数のシェアは、一八八四―九一年のわずか七年間で七七↓五七割に縮小していた。とくに、一八八四―八七年の減少が著しいのは、松方財政のもとでの不換紙幣の整理によって、農家の不況が激化したからであり（松方デフレ後の士農工商の窮乏化については『興業意見』のほか、隅谷三喜男『日本賃労働史論』を参照）、このような農家の減少は農工分離による脱農だけでなく、挙家離村をも反映していた、と推測される。

明治前期における広義の労働市場の形成は、このように県外からの寄留を含めて、農

村の分解による労働力移動に負うところが大きかった。ただし、農業人口そのものは、表二一五三のように一八八五—一九〇年に二七—三三万人にも増加した。この五年間の増加率は二〇割をこえるが、当時は維新後の人口爆発期にあり、もし前述のような脱農化が進められなかったとすれば、これ以上の農業人口の増大をみただけである。農業人口の推移についてみると、次の諸点に注目すべきであろう。(一)男女別には、製糸業の発達がとくに顕著だった多摩郡では、女子が減少したのにたいし、現在の神奈川県の方では男子の増加率がより低く、したがって男子の脱農化がより著しかった事実を想像させる。(二)専業別には、專業人口が四〇割ちかくも増加しているのに反し、兼業人口は明確に減少しており、兼業型の農民の脱農化が大規模に展開された事実を示している。(三)自小作別には、とくに自小作農民が四〇割以上も増加している反面で、小作農民が一〇割ちかくも減少している。

したがって、明治前期末の挙家離村を含む脱農化は、いづれかといえば男子を中心とした小作兼業の、おそらく零細農家を基軸として展開したに相違ない。それによって、余剰化した小作地を零細な自作農民が代わって借入れすることになったのである。そして、農家数が減少したにもかかわらず、農業人口が増加していたわけだから、二戸当たりの農業人口がより大きい、したがって従来に比して経営規模のより大きな農家への農業人口の集中がみられたわけである。そうだとすれば、たしかに農家経済は一般的に不況状態にあったのだろうが、それはとくに零細農家の小作兼業層において顕著であり、その反面で、農家の農業專業化や自小作化による経営規模の相対的拡大がみられた事実も看過できない。こうした現象は、次のようにみることができよう。すなわち、零細農家の小作兼業層には、窮乏化して脱農化した農民も多かっただろうが、なかには、それまで兼業だった者が商工業従事者として專業化した脱農者も含まれていたはずであり、そのために残存した農家の農業專業化や経営規模の拡大をおし進め、全体として農工分離などを展開させることになったのである。

表2-54 明治前期末における主要工場数・職工数

年次	工場数	職工数	1工場当たり職工数
1885年	5	30人	6.0人
1887	11	101	9.2
1890	23	1,556	67.7
1893	56	1,929	34.4

注 『神奈川県統計書』より作成。三多摩郡を除く。職工数は、職工延人員にもとづき250日稼働として試算。

**工場労働者の蓄積** 蒸汽力を導入したり水力や人力への依存でも工場内分業のユニファクチュア型の工場制度をとっている、さまざまな工場制

工業に目を転じてみよう。県史編集室『明治前期県内企業一覽』によれば、(一)職工数が一〇〇人を上回るような比較的大工場は、製糸業を中心としていた。

しかも、一八九〇(明治二十三)年時点の一日平均二〇〇工数を上回る最大規模の萩原製糸をはじめ、大部分は多摩地方に存在していたが、一〇〇人を上回る高座郡の広田製糸などを別とすれば、多くは平均四〇―五〇工数にとどまっていた。ただし、製糸工場や横須賀の海軍工廠以外に、いずれも横浜市にあった日本郵船鉄工所(汽船修繕)と鋳物・器械の太田工場が蒸汽力を利用し、一

日平均それぞれ五六〇、二三四工数に達する大工場も存在した。(二)それ以外の一〇―二九人前後の工場としては、蒸汽力を導入していた荒波煙草製造業(二三工数)をはじめとする煙草工場が目立っており、ほかは前述の製糸工場以外に、製靴・マツチ・茶箱・印刷・製本・石鹼・煉瓦および絹・綿の紡績・織物の工場が、少数存在するにとどまっていた。(三)それらのほかは、精米・製粉・陶器・製茶などの工場は、いずれも五人以下の小工場が比較的多数存在しており、これらはすでに居職人などの工業者とはほぼ同質の零細工業だった、とみてよい。

民営の工場労働者数の明治前期における変化をみると、表二一五四のとおりである。それによると、一八八五(明治十八)年に陶磁器・漆器・鋳物・汽船修繕などの五工場でわずかに三〇人を数えるにとどまっていたが、一八九〇年には二三工場で一〇〇人以上を数えるように増加している。これは、職工延人員から大ざっぱに試算した結果だが、すでにみた民営工場の



一部しか把握していないに相違ない。しかも、一八八五―九〇年の変化は、いかに前述した日本郵船の横浜工場の雇用が明治二十年代に入って急増したとはいえ、あまりに極端過ぎる。というのは、一八八七年以前の『神奈川県統計書』の把握が過小であったことを意味するだろう。なお、この間に、後述のとおり官营造船所ではほぼ二〇〇〇人から三〇〇〇人への職工の増加がみられ、外国商館の再製茶工場でもかなりの雇用増加がみられたが、いずれも表二―五四には含まれていない。これらをも含め、かつ国内民営の統計的把握がより十分であれば、労働市場の拡大がより明確になるだろうが、しかしそれも労働市場周辺まで含めた就業全体のなかでは、大海に浮かぶ小島のような規模にとどまった。

## 二 繊維工業の労働市場

**製糸業を中心とした発達** 明治期の繊維工業は、輸出産業の中心として顕著な発展をとげたが、その反面でさまざまな質的再編成を余儀なくされた。まず、西日本を中心として自生的に発展してきた綿作―綿工業は、開港後の綿糸・綿布の輸

入によって大きな打撃をこうむらねばならなかった。神奈川県でも、現在の横須賀などに綿紡織の工場が存在したが、やがて消滅していった。逆に神奈川県とすれば、大きなウエイトを占めていた絹工業は著しく発展したが、半製品である生糸として輸出されるのが中心となったため、絹織物業とは切り離され、主として製糸業として発展しなければならなかった。もともと製糸業は、養蚕と結びついた農家の副業家内工業として発達していたが、神奈川県でも明治七、八年ごろには、従来の手繰器に歯車をつけて加速された座繰製糸器が導入され、とくに多摩郡のほかにも高座・愛甲・津久井・都筑などの地方において急速な普及をみた。『神奈川県統計書』によれば、一八八七（明治二十）年に一・四万戸の製造戸数を数えている。もっとも、多

摩郡を除くと八〇〇〇戸程度になると推計されるが、その大部分が農村の家内工業だった、とみてよい。しかも、大地主・商人の器械製糸による「優等糸」の生産はきわめて限られており、せいぜい改良座繰器による「普通糸」の生産が中心になっていただろう（石井寛治『日本蚕糸業分析』第一章第二節参照）。

こうした状況のなかで、明治前期には都筑郡西谷村の日本絹綿株式会社のおそらく一〇〇人規模の工場をはじめ、高座・鎌倉両郡にも小規模の器械製糸工場が稼働し、高座郡大沢村の漸進社では改良座繰を導入しその製品を共同販売していた。だが、製糸工場と呼ばれるのは、多摩地方を含めて一二工場にとどまっており、雇用されていた職工数もほぼ七〇〇人程度にとどまっていた。したがって、製糸従事者の大部分は農家副業型の従事者だったのである。このほか、製糸の加工業もまた、その多くは農家の副業として問屋資本の支配のもとにかなりの発達をみた。その一つが、津久井郡を中心とした手織器による絹織物業であり、明治前期末には津久井郡だけで二〇〇〇—三〇〇〇戸の機業者数が記録されている（『神奈川県統計書』による）。もう一つの加工業として、愛甲郡半原地方を中心として発達した撚糸業を挙げねばならない。すでに半原撚糸業は、幕末から桐生の八丁式撚糸器を導入するとともに、水力を利用し、博多織や縫製用の撚糸を生産していた。ここでも、前借関係のもので加工賃を一方的に決定する問屋Ⅱ糸屋が多数の撚り子を支配していたが、撚り子のなかには農家副業ではなく、二—四人の住込みの女子を雇用する専業者も増加しつつあった（半原撚糸協同組合編集委員会編『半原撚糸のあゆみ』による）。

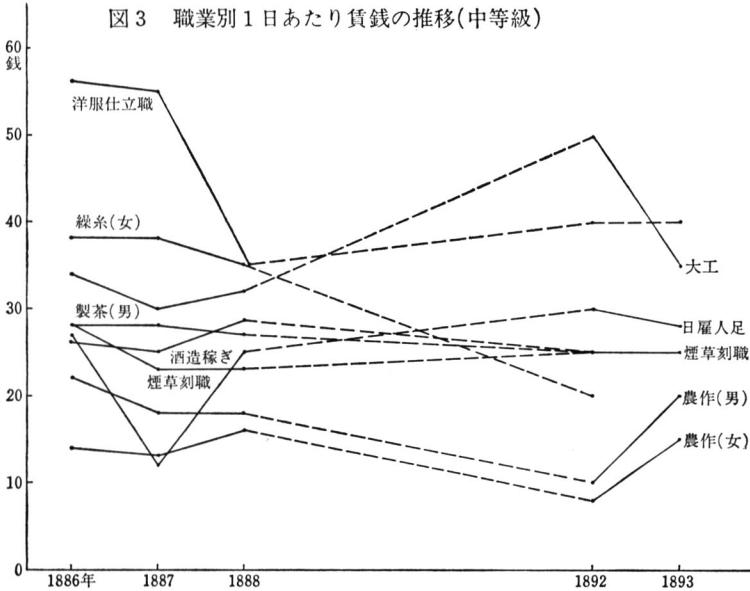
### 三 その他の軽工業などの労働市場

**煙草工業** 織維工業に次いで注目されるのが、煙草工業における労働市場の形成である。もっとも、煙草刻みは以前からの労働者 広く存在し、「葉のし」を丸めて巻玉を作り、それを膝に乗せた板の上で庖丁を使い細かく刻む職人の仕事だ

った。しかし、明治初期にゼンマイ仕掛けの器械が出現し、煙草刻みの職人を駆逐することになった。さらに、水車の利用が普及する段階から、工場の生産が一般化することになった（日本専売公社『秦野工場史』による）。さらに、こうして工場生産化するにつれて女子労働力への依存が増大し、明治前期末には男子職工の比重が三〇％以下にも縮小していた。さらに、一八八六（明治十九）年、横浜で巻煙草が発売される前後から巻煙草の製造が急速に増加していった。いずれも、秦野地方をはじめ横浜などの内陸地においてとくに盛んだったが、工場は一八九〇年でも四工場を数えるのみで、うち蒸汽力工場一、水力工場二であり、その他は家内工業的段階にとどまっていたのである。なかでも、原料が豊富な秦野地方においてとくに煙草工業が発達し、数一〇〇軒の製造業者が集中し、なかには一五〇—二〇〇人の雇用労働者を擁する大規模な工場も存在したが、大部分はせいぜい二—三人の従業員と住居の一部を作業場にした程度の家内工業だった。

このような煙草職工などの賃金水準はどうだったか。まず、煙草職工についてみると、明治前期末において一〇銭を多少上回る水準にとどまっていた。職工の男女構成は、前述のように女子比率が七〇％ほどだから、女工の賃金はこの平均水準をも下回っていたに相違ない。そして、家内工業の女子従事者とともに、図二—八に示した農作女子の日給と同水準にあったにちがいない。これにたいし、煙草刻み職人の賃金は、図二—八のとおり二五銭前後の水準にあり、農作男子の賃金よりは高かっ

図2-8 職業別1日あたり賃金の推移(中等級)



注 『神奈川県統計書』より作成。1888年以前は高座郡、1892年以降は神奈川の数字、うち洋服仕立職のみ小田原の数字。

たが、労働力の需給状況いかんでは日雇人足の賃金を下回ることもある程度の水準でしかなかった。同じ職人とはいえ、在来の大工や新興の洋服仕立職人などに比較すれば、はるかに低水準に位置づけられているのである。そこに、労働負荷も小さく、かつ需要が縮小しつつあった旧型職人の労働市場における地位を認めることができるだろう。

**再製茶工場  
の労働者**

つづいて、この時期の神奈川県における特殊な労働市場として、外国商館が経営していた再製茶マニファクチュアについてみておこう。それについては、前掲『神奈川県労働運動史』戦前編でも記述されているが、とくに次の諸点が重要だった。まず、茶は生糸に次ぐ輸出品となったが、乾燥不十分な粗製茶の輸出品としての仕上げが香港や上海に代わって横浜でおこなわれることになり、その経営が輸出を支配していた外国商館によっておこなわれたのである。そうした商館の加工場が、すでに一八七三年には山下町一帯に一五工場も立ち並び、最盛期の明治中期には二二、三を数えた。茶輸出にあ