

たっていた外国商館の多くは、一、二の再製工場を経営していたが、石造平家建九九〇平方呎ほどの工場内には、直径六〇呎、深さ四〇—五〇呎ほどの鉄鍋をのせた炉が三〇〇基ほども据えつけられ、女工などが炉内をかきまぜる風景が展開したのである（『横浜茶業誌』による）。

こうした工場は、当時、「お茶場」といわれており、そこで働く「茶焙じ」の労働者はその七〇—八〇割が女工で占められ、その大部分は本牧・根岸・相沢・北方・中村・神奈川あたりの農漁民の妻女だったが、のちには大岡川・生麦・保土ヶ谷から鎌倉・都筑両郡の遠隔地の農村などにも、その通勤圏が拡大した。こうした「茶焙じ女」は、すでにみた製糸女工などとは異なり、十四、五歳から六十歳くらいまで、きわめて広範な年齢層を含んでおり、すでに明治五、六年ころに一八〇〇—二〇〇〇人を数え、明治前期末には二五〇〇人ほどに達した、といわれている。そして彼女らの賃金水準は、後述のような日雇形態などでとくに労働力の需給状況いかんで大きく変動したが、明治五、六年ですでに一〇銭を上回る水準にあり、明治前期末では一六—二〇銭ほどにも達していた。

#### 建築・建設 業の労働者

以上のような工業労働者のほかに、建築・建設業や運輸業などにおける賃労働の形成と展開についてもみておて、大部分は土工などとともに農業の兼業者だったが、この時期においてとくに重要なのは、農業とはかなり切り離された建築・建設労働者の増大である。というのは、すでにみた工場の建設をはじめ、横浜などの都市形成にともなう商店などの建築や道路・橋梁の建設のほかにも、港湾・河川や鉄道などの建設によって、大量の恒常的な労働力需要が発生したからである。そこでこの時期にとくに問題になったのは、建設業においてとりわけ顕著な労働環境や労働条件の劣悪さと作業場所・時期の限定のゆえに、その労働力需要が容易に充足されないことだった。そのために、例えば横須賀などの造船所の建設には、幕末

から明治初期まで多数の囚人労働に依存しなければならなかったのである。

もちろん、その後、すでにみた農民や職人などの分解やとくに他府県などからの労働力の流入によって、建設業の労働力需要はより容易に充足されるようになった。しかも、建築関係の大工・左官などの熟練職種とは異なって、建設業の土工などは不熟練職種なので、その意味でもいっそう容易にその供給が確保できるようになったに相違ない。この時期の土工などの「日雇人夫」が、量的にどれくらい雇用数量に達していたかは、『神奈川県統計書』などからは知りえないが、季節的労働者も含めれば前述のような工業労働者とはほぼ同数か、あるいはそれ以上の人数に上っただろう。<sup>(1)</sup> そのなかには、「黒鍬の者」などといわれた専門的な技能者も少数は含まれていたが、多くは農民の兼業に依存しただろう。とくに、この時期には都市下層に形成しつつあったいわゆる「細民・貧民」への依存を深めたことが特徴的だった。さらに、農民の兼業も通勤にとどまらず、出稼ぎによって建設労働者になる兼業者が増加しただろう。彼らの雇用形態は、請負業者のもとで飯場制度型の親分・子分関係に支配され、その多くは日雇形態であり、多分に前期的な労使関係に支配されていた。しかもそれだけでなく、その賃銭の水準はやっと農作男子の日給を上回る程度にとどまり、しかも建設需要の変動や移動などのためにきわめて変動的だった。

#### 運輸業の

#### 労働者

このような建設労働者に比較すれば、その何分の一かにとどまっただろうが、多数の交通関係の労働者が存在したことは、そのまま自営業化したり、賃労働者化した従事者もいただろう。そうしたさまざまな形態を含めて、とくに都市などでは、陸運部門の就業者が男子就業者の一〇割以上も存在したのである。たとえば、小田原地方では一八七七年に、人力車夫五四人、荷車ひき二三人、駕籠かき九人、合計八六人を数えていた。全県としてどれだけの就業者を数えたかは不明だが、『神奈川県統計書』によれば一八八五（明治十八）年には多摩郡を除いて、馬車六〇台、人力車五九六〇台、牛車・大八車

などの荷車一万八五六台が記録されているから、かりにそれらの半分を稼働するだけの業者が存在したとすれば、それだけで一万人以上に達しただろう。そのなかには、やはり農民などの兼業者も多かっただろうが、とくに横浜などに集中していた人力車夫のなかには都市の貧民が多かった。そして、彼らは人力車を所有する者も少なく、日雇人夫をわずかに上回るほどの賃金を稼ぐ程度にとどまっていた（『神奈川県統計書』のほか、横山源之助『日本の下層社会』参照）。

さらに、海運部門の業者も多かっただろうが、神奈川県としては横浜港などの港湾労働者の存在が重要である。開港当初の横浜港にはほとんど港湾施設はなく、すべての船舶は沖合に碇泊し、小舟によって貨物を揚げ降ろし、かつ運搬しなければならなかった。こうした荷役作業には、はじめは各商館の使用人や船夫や近在の農漁民や「立ちん坊」などが臨時的に就業していたが、貨物量が激増するにともない、専門的な港湾労働者が形成された。実は、こうした貨物の沖取・運漕は、少数の荷業者によって独占されていたので、港湾労働者は事実上彼らと雇用関係を持ったわけだが、実際には親分を媒介とした、かなり前期的な雇用関係のもとに置かれたのである。すでに、明治四、五年ごろには、六組の請負業者のもとに港湾労働者が四〇〇〇—五〇〇〇人も存在した、といわれるが、その大部分は請負業者の持つ建設業における飯場のような部屋に所属しなければならなかった。しかも採用はもちろん、仕事別配置、就業の場所・日時、労働規律・賃金決定・支払いなどのいわば労務管理は、建設業などにおけるとほぼ同様に親分によっておこなわれていた。親分に準ずるほどの高技能者のなかには、各組の部屋には属せず、自由に業者間を渡り歩く者もいるが、基幹的な港湾労働者が部屋に属さなければならなかったのは、彼らのなかには無節制な者が多く、業者としてはそういう労働者を統轄し、貨物取扱以上の信用を確保する必要があったからである。もっとも、業者のなかにも悪徳業者があらわれ、賃金不払いなどの物議を醸し、社会問題を発生させたので、多くの請負業者が協議し公的規制を求める申請がおこなわれた。これにたいし、神奈川県は県令として「人足受負営業並二人足取締規則」

を一八八九（明治二十二年）年に公布することになった。以後、「鑑札」のない請負業者や人足は就業できないことになったのである。後年の記述は、次のような情景も記録している。「当時本港に集せる人足は非常なる数に上り毎朝埠頭に蝟集し、先を競い、仕事に就かんとする有様は実に騒然たるものにして、警官出張し鑑札を点検し乗船せしめたり」と（横浜市総務局行政部調査室『横浜港における港湾労働の推移』による）。

注

- (1) こうした推定の根拠は、海野福寿「原著論」（石井寛治ほか編『近代日本経済史を学ぶ』上、一〇一―一〇二ページ）にもとづく。その理論化についてはともかく、ここでは『統計年鑑』などによって、日本全体のこの時期の労働者構成を量的に把握しようとしている。
- (2) 山本弘文「北相地方の陸運会社について」（『神奈川県史研究』第一二号）参照。

## 四 重工業の労働市場

### 横須賀造船所における労働力の編成と養成

明治前期における重工業の資本家的発展は、きわめて弱かった。『神奈川県統計書』によれば、一八八六年（明治十九年）年に神奈川県下において蒸気力を利用していた重工業の民間工場で、職工数が一〇〇人を上回るのは日本郵船会社横浜鉄工所（汽船修繕）のみであった。こうした状況は全国規模でも同様であり、一八八七年に職工数一〇〇人以上を雇用する重工業の民間工場は、わずかに七工場を数えるのみであり、なかでも大規模な三菱造船所さえ、その職工数は七四六名であり、日本郵船会社横浜鉄工所の職工数は五三一名であった（『明治工業史』機械篇による）。このように民間重工業の本格的な勃興がみられなかった当時において、重工業の近代化を担ったのは造船業を中心と

する官営軍需工場であった。とりわけ横須賀・横浜造船所の占める地位は、神奈川県のみならず全国的にみても圧倒的な比重を持っていた。

横須賀造船所は、慶応元年（一八六五）に横須賀製鉄所としてその建設が始められたが、設備・機械をはじめとして、経営管理から技術指導までフランスに依存していた。近代造船技術の蓄積がほとんどなかった当時においては、のちに民間に貸し付けられた横浜の修理工場を含めて外国人技師・職工の指導に依存しており、長崎造船所もオランダに依存していた。明治元年における横須賀製鉄所の労働力編成は、首長ウエルニー以下フランス人技師・職工三二名、官吏・附属員五三名、水火夫等の人員七六名、抱職工六五名、定雇職工一一三名、職工手伝三九七名、寄場人足（貧民・徒刑囚）五四名であった（『横須賀海軍船廠史』第一巻による）。横須賀製鉄所は明治四年（一八七二）に横須賀造船所と名称を改め、一八七六年には職工総数が一五一六人までに増加しており、明治元年の約四倍にまで達している。しかし、当時の海軍が最も重要視していた横須賀造船所の管理権をウエルニーらのフランス人に握られていたため、造船所の実権を奪還するために、一八七五（明治八）年、肥田主船頭は、首長の権限を技術面のみに限定する内容の「横須賀造船所事務改革案」を提示した。その結果、「首長ウエルニーは同案の趣旨に基づいて明治八年二月三日をもって首長の職を辞し、改めて顧問として造船所の発展を見守り日本技術者の熟練進歩を見とどけた上、わが任務終われりと、明治九年三月一〇日一〇年間住みなれた横須賀を後に一路故国フランスに帰った」（『横須賀百年史』四四ページ）。他のフランス人技師も、一八七七年には一名を残して全員帰国し、以後、日本の技術者と職工による管理と生産の体制が再編成され、短期間イギリス人職工を雇い入れたこともあったが、フランス人技師ベルタンを招いて鉄鋼艦製造技術を学んだのを別とすれば、一八八九年以降、軍艦の設計、工事監督はすべて日本人の手によっておこなわれることになった。

表2-55 明治3年における横須賀製鉄所の職工・人足数

職 種			人 数	職 種			人 数
鍊 鉄 職	鉄 鑿 職	職	107	製 網 職	網 工 職	職	20
鍊 鑿 職	鑿 職	職	54	泥 屋 職	泥 屋 職	職	9
製 製 職	製 職	職	144	水 倉 職	水 倉 職	職	2
製 船 職	製 職	職	7	水 庫 職	水 庫 職	職	70
船 工 附 人	船 工 附 人	足	217	倉 庫 附 木	倉 庫 附 木	工	10
船 工 附 人	船 工 附 人	足	25	石 火 人	石 火 人	工	11
製 帆 職	製 帆 職	職	17	火 夫 足	火 夫 足	職	44
建 具 職	建 具 職	職	9	人 足	人 足	職	213

注 「横須賀海軍船廠史」による

それでは、こうした新しい生産技術の導入に対して、それに必要な労働者をいかに形成・蓄積したのであろうか。表二一五五は、明治三年の横須賀製鉄所の職種別職工・人足数をみたものであるが、船工職・木工・製網職・建具職・製帆職などの男子熟練職工は、伝統的な職人としての熟練を引き継ぎ、木工と称されていた。先年、戸田においてロシア艦船を建造した経験のある船大工は、横須賀造船所に雇用されることになったのだが、その多くは木工職だっただろう。<sup>(1)</sup>これにたいして、鍊鉄職・製罐職・製図職などの熟練工は金工と称され、近代的な金属・機械工業の職工として新しく熟練の形成がおこなわれなければならなかった。設立当初から熟練工の採用にあたっては「職工ノ雇入ニ当リテ我邦ノ工式ト欧米ノ工式ト相乖戻スル所アルニ拘ラズ務メテ其業務ノ相近キモノヨリ採用スベシ例ヘバ木工ヲ造船工場ニ鍛工ヲ鍊鉄工場ニ採用スル類ノ如シ」(『横須賀造船史』第一巻、二二ページ)としていたが、大工と木工・鍛冶職人と鍛冶工などの類似職種といえども、その労働内容には差異があるため再訓練が必要であった。まして、旋盤・仕上・製鏝のような機械工としての職種は、まったく新たに訓練しなければならなかった。そこで、熟練工養成のために次のような方法がとられた。すなわち、「内国人ニ在リテハ鉄工ニ木工ニ各々本邦固有ノ工業ニ熟達スルモノ百名ヲ

選抜シ仏人ヲシテ之ニ西式工業ヲ伝授セシム」(『横須賀造船史』第一巻、七ページ)。つまり、伝統的熟練を引き継いだ成年労働者を対象として、フランス人熟練工からの個人伝習がおこなわれたのである。『日本近世造船史』によれば、フランス人が横須賀に滞在していた一三年間に、「数千の良工を教育」したとされており、横須賀造船所はわが国重工業の創世期における技術伝習所としての役割を果たしていたのである。

こうした外国人熟練工からの個人伝習がおこなわれる一方、熟練工の養成をより組織的におこなうために、設立当初から職工学校が設立された。この学校は、維新の動乱で一時閉鎖されたが、明治五年に再開され、下級技術者養成を目的とする正則学校と、職長養成を目的とした職工学校の二つが設置された。しかし、熟練職工の養成を目的としたこれらの職工学校は、下級技術者のまったく欠如していた当時においては、結果的には下級技術者の養成機関となってしまう。事実、横須賀造船所の職工学校も、一八八二(明治十五)年以降は「専ら技手の養成を務むることとなり、其後校名また改まりて、二十二年には海軍工学校」となったのである(『日本近世造船史』九二二ページ)。この結果、組織的知識をもたない単なる経験工が職長となることになり、その後の日本の職長制を規定する要因となった。<sup>(2)</sup> 明治前期における熟練工の養成は、横須賀造船所をはじめとして長崎造船所・石川島造船所などで、外国の熟練職工から直接養成された熟練職工が中核となって担当することとなった。伝習制が一段落した後の熟練職工養成方法は、年期徒弟制が支配的となった。しかし、この年期徒弟制は、熟練職工の不足が著しかったために、西欧諸国の徒弟制と異なり、年期制も年少労働者の徒弟制に限られたものではなく、成年に達した職人や農民なども「中年年期」として養成するという、きわめて変則的なものであった。さらに、組織的な管理体制が確立されないで親方熟練職工による請自作業が一般的であった造船所も、熟練労働者を中心とした労働力不足による移動の激化によって、特定の親方労働者と徒弟関係を結ばないで、工場の雑役に従事するうちに技能を修得していく年少労働者が出現したり、伝統

表2-56 横須賀造船所の工場別労働者構成

工場・職種		1882年	1891年
		人 %	人 %
造	船	235 (14.4)	988 (29.1)
船	渠	278 (17.0)	566 (16.7)
船	具	206 (12.6)	127 (3.7)
鑄	造	74 (4.5)	212 (6.2)
製	罐	274 (16.2)	568 (16.7)
鍊	鉄	109 (6.6)	219 (6.5)
機	械	234 (14.3)	611 (18.0)
製	図	8 (0.5)	104 (3.1)
そ	の	213 (13.1)	— (—)
小	計	1,631(100.0)	3,395(100.0)
人	夫	49	?
総	計	1,680	?

注 兵藤釗『日本における労資関係の展開』64ページによる。『横須賀海軍船廠史』第2, 3巻にもとづく。

的な職人的秩序になじまない新しい職種の労働者が形成されてきたため、年期徒弟制は明治二十年（一八八七）代後半には崩壊していった。

**鋼船の建造と職** ここで、職種構成の変化を概括的に  
**種構成の変化** みておくと、表二一五六の工場別職

工数の変化が示すように、木船建造をおこなっていた一八八二年には、船大工を中心とする造船・船渠工場、製帆工、製綱工などを擁する船具工場の職工の比率が高く、これに次いで、鑄物工・製罐工・鍛冶工などで構成される職工が相当数を占め、旋盤工・仕上工などの属する機械工場の職工はそれほど多くはない。だが、鋼製軍艦の建造をおこなうようになった一八八八年になると、基幹職種が船大工から造船工に転化した造船工場の職工が急増するとともに、造機部門を構成する鑄造・製罐・鍊鉄・機械の諸工場、とりわけ機械工場の職工が急増し、反面、木船時代に相当大きなウエイトをもっていた船具工場は絶対的に縮小している（兵藤釗『日本における

労資関係の展開』(六三ページ参照)。「職工事情」によれば、伝統的な熟練を引き継いでいる鍛冶工・製罐工・鋳物工などの職種と、新たに養成された旋盤工・組立工・仕上工などの職種とを比較すると、「此二種職工ノ間其生活思想ニ就キ稍其趣ヲ異ニセルモノアリ」としており、年期徒刑が崩壊していった背景を確かめることができる。

## 注

(1) 横須賀造船所で実際に働いていた荒畑寒村も、「木工部は……職工はほとんどみな伊豆の下田あたりから来た船大工で近代のプロレタリアートの性格をまったく有しない、純然たる職人気質であった。」(『寒村自伝』上、五九ページ)と指摘している。もっとも「近代のプロレタリアートとはいかなるものかは問題なのだが、また、次のようにも述べている。すなわち、「職工の中でも、製罐部や鋳物部の連中と木工部の連中とは、服装や態度からして相違が目だっていた。前者には、近代的労働者の風格がほのかながらも認められたのに反して、後者はまったく手工業の職人気質を脱していない」(『同書』四四ページ)。

(2) わが国最初の機械制工場である長崎製鉄所(のちの長崎造船所)の幕末期における労使関係を分析した中西洋「日本における重工業経営の生成過程―幕府長崎製鉄所とその労資関係―」(『経済学論集』第三五巻第一―三号)は、横須賀造船所の労使関係を理解する上で参考になろう。ここでは、オランダ人技師・熟練職工が日本人の職人に技能を伝習するとともに、職場のフォーマルな監督者の機能を果たすとともに、日本人職工のインフォーマルな第一線監督者である「頭立候もの」が職場を統括するという、日本的職長制度の萌芽形態が生み出されたこと、また当時の熟練職工となった職人は、きわめて商人的性格を帯びていたために、早い時期から高賃金の職場への移動が頻繁であり、幕末期に早くも定着対策が打ち出されていることなども明らかにされている。

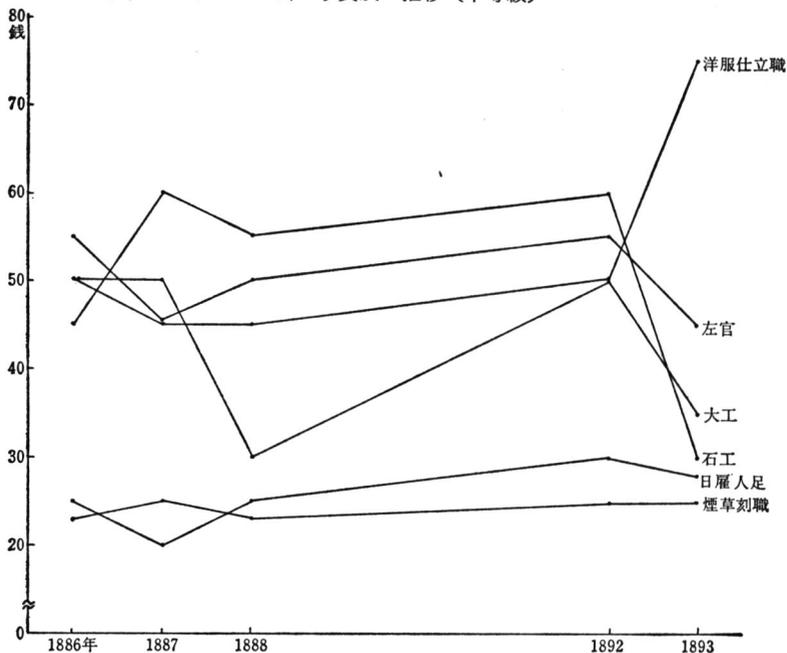
## 五 労働市場の形成と労働者の状態

### 労働者の類型 と賃金水準

明治前期の労働者は、以上のほかに商業会社などの従業員も含めて、農民層の分解をはじめ旧身分の解体の働きにしても、工場内分業の進んだマニユファクチュアのもとに組織されたに過ぎず、自律した機械体系のもとで働く工場労働者はまだほとんど形成されていない、とみてよい。したがって、熟練分野では親方―職人―徒弟の労働者集団による工場内請負制を容易に解体することはできなかったし、前述した建設・運輸労働者や女工などの不熟練分野では、同様な集団のなかでとくにきびしい監督制度を必要としたのである。というのは、単に旧熟練を解体する機械の登場をはじめ組織的な生産管理や労務管理が未発達だっただけでなく、貧民化した日雇人夫などのように、組織的な賃労働に適合していないうえに勤勉と節約どころか、「怠惰と浪費」で特徴づけられるような労働者が多かったからでもある。

こうした本来の労働市場を基軸としてその周辺には、小商人や一人親方などの自営業や、農家副業なども含めた家内労働のような、必ずしも賃労働関係につつま込まれていない就業分野が新旧織りまぜて広範に形成された。もちろん、商人や地主の支配を受けていた農民層とはほ同様に、こうした就業分野も決して独立自営だったわけではない。それどころか、大きな商人や問屋の支配を受けており、彼らの取得した工賃などもむしろ賃金以下にとどまっている場合も多く、事実上、賃労働者化し

図2-9 横浜における1日当たり賃金の推移(中等級)



注 「神奈川県統計書」より作成

たような就業者も多かっただろう。だが、定職を持つだけに、たとえば大道芸人や露店商人などのようにスラムに住んだり、のちにも多少みるような救貧の対象となるような貧民・窮民は少なかっただろうが、いわゆる細民として下層社会を形成するような就業者も多かった。女工を含めて、女子就業者のなかには職工や職人や農家などの家計補充のための就業者が多かった。それは次にみるように、大部分の労働者には生計に十分な賃金や所得が得られなかったからにほかならない。

当時の職種別賃金水準について、図二一九で比較的高水準だった横浜についてみると、かなり乱高下がはなはだしく、それは賃金水準の不安定さを示しているが、職種別にはやはり職人の賃金が中等級でも一日五〇銭に達し、とくに高水準にあったが、それにたいし横須賀造船所の職工も役付や高技能工を別とすれば、その平均賃金は三〇銭台にとどまっており、職人の地位より低かったのである。もちろん、等しく職人とはいえ、図二一九の

煙草刻みの職人のように需要が縮小しつつあった旧型職人の賃金は二〇銭を多少上回るに過ぎず、横浜の日雇人足の賃金をすら下回っていた。さらにこれらにくらべて、多くの女工の賃金は、一部の製糸技能工を別として一〇銭を多少上回る水準にとどまっており、農業の日雇女の賃金と大体均衡するような低賃金でしかなかった。それはまた、横須賀造船所の見習工の最低級とも見合っており、単純な不熟練労働者の賃金相場を示していたのである。

このような賃金水準は、生計基準でみるといかに評価できるだろうか。もっとも、明治十年（一八八七）代から二十年代にかけて物価変動が激しく、そのこと自体が労働者の生計を不安定にしたのだが、明治前期末でみて横浜の米相場から推定すると、一世帯当たり米だけの支出でも一日二〇銭前後は必要だった、とみられる。とすると、さきの日雇人足の賃金はそれだけで、残りは僅少という低賃金だったことになる。かりにエンゲル係数（生計費中の食料費の比率）を五〇割としても、一日の生計費を充たす賃金は少なくとも四〇銭以上でなければならなかっただろう。したがって、この水準を充たすのは、大工・左官・洋服仕立職人や横須賀造船所の役付やかなり熟練した職工の賃金だけであり、男子でも多くの労働者の賃金はいずれもそれを下回っており、女工などの子女や家族員の多就業化を必要としたのである。しかも、それでも何らかの生活の事故に対する備えを持つ余裕はほとんどなかっただろう。したがって、職さえ安定的に得られなかった人びとにとっては、「怠惰と浪費」し生活のしようがなかった、とさえいいうるだろう。

#### 貧窮や犯罪の増加

しかも救貧体制がきわめて不備だったから、失業したり病気になるったり怪我などをすれば、家族や仲間などの救助が得られない限り、たちまち貧窮の淵に立たねばならなかっただろう。明治政府の唯一の救貧法といつてよい「恤救規則」による神奈川県下の救恤人員を原因別にみると、表二一五七のとおりである。それによると明治二十年（一八八七）代の著増が目立つが、それは「恤救規則」の対象である棄児などの救貧対象の増加を示すだけでなく、救貧財政の強

表2-57 国費による救恤人員の推移

年次	総数	廢疾	老衰	疾病	幼弱	棄児	1人当たり	
							米高	代金
1882年	15人	3人	5人	2人	5人	一人	—	—
1883	110	5	6	8	11	80	—	—
1884	112	5	4	7	20	76	—	—
1885	58	7	5	11	18	17	—	—
1886	144	5	5	12	28	94	755合	4円389厘
1887	159	7	4	13	27	108	693	3. 640
1889	173	13	5	17	40	99	644	3. 739
1890	183	12	3	21	43	104	637	5. 720

注 『神奈川県統計書』より作成。三多摩郡を含む。

表2-58 備荒儲蓄金による救助人員の推移

年次	総数	火災	水災	風災	山崩災	病災	1人当たりの金額
1882年	67人	58人	—	—	—	9人	—
1883	167	149	—	11	—	7	—
1884	841	—	—	841	—	—	—
1885	343	241	25	38	16	25	—
1887	617	538	—	10	—	69	2円456厘
1889	965	965	—	—	—	—	1. 741
1890	2,762	2,729	24	2	—	7	1. 923

注 『神奈川県統計書』より作成。三多摩郡を含む。

表2-59 義捐金による救助人員の推移

年次	総数	火災	水災	風災	貧困	溺死	1人当たりの金額
1882年	56人	56人	—	—	—	—	4円885厘
1883	—	—	—	—	—	—	—
1884	571	432	—	54	85	—	2. 137
1885	2,335	574	—	171	1,590	—	1. 553
1886	1,701	1,502	25	—	128	46	1. 322
1887	1,165	1,163	—	—	—	2	1. 099
1889	1,262	1,208	4	—	50	—	0. 499

注 『神奈川県統計書』より作成。三多摩郡を含む。

化をも示しているのだろう。それにたいして、郡区で管理されていた火災などの災害に対する備荒儲蓄による救助人員の推移をみると、表二一五八のとおりである。それによると、災難の発生状況によっても異なるわけだが、それにしてもさきの救恤人員にくらべて救助人員の方がはるかに多かった。ということは、一人

表2-60 新入り囚人の職業別構成

人(%)

区 分	総 数	農業	漁業	工業	商業	運輸・ 金融業	稼業・ 日雇い	自由業・ 雑業	無職	
1887年	男	2,445	575	23	408	382	300	418	74	265
	(比 率)	(100.0)	(23.5)	(0.9)	(16.7)	(15.6)	(12.3)	(17.1)	(3.0)	(10.8)
1890年	女	280	33	1	21	25	2	37	8	153
	(比 率)	(100.0)	(11.8)	(0.4)	(7.5)	(8.9)	(0.7)	(13.2)	(2.9)	(54.6)
1890年	男	3,346	888	64	598	382	108	536	572	198
	(比 率)	(100.0)	(26.5)	(1.9)	(17.9)	(11.4)	(3.2)	(16.0)	(17.1)	(5.9)
1890年	女	1,268	44	—	470	21	—	256	178	299
	(比 率)	(100.0)	(3.5)	(—)	(37.1)	(1.7)	(—)	(20.2)	(14.0)	(23.6)

注 『神奈川県統計書』より作成。三多摩郡を含む。

当たりの救助金額はより多額だったが、救恤の対象がきわめて限られていることを意味するだろう。表二一五八の火災の救助の増大は、横浜などの都市の拡大をも反映しているのだろう。そのことは、義捐金による救助を示した表二一五九からもうかがわれる。そのなかで、貧困を原因とする救助人員は一八八五年に激増した事実が目される。それは、あきらかに前述した松方デフレによる貧窮化とそれを背景とした農民などの騒動への対応を示している。それにたいし、表二一五七では救恤の増加がほとんど示されていないのは、「恤救規則」の性格なり限界なりを明瞭に示しているだろう。

こうした貧窮化とともに、さまざまな犯罪も発生しただろう。表二一六〇は新入り囚人の職業別構成を示した統計であるが、それによると就業人口の割に農業は比較的少なかったのに対し、商工業、とくに日雇いや無職などが比較的多くなっている。さらに一八八七—九〇年の変化をみると、男女とも増加しているが、とくに女子の増加、無職の減少の反面で、自由業・雑業・工業や日雇いなどが増加している事実が目されるだろう。これらのなかには、労働争議によって刑事罰に問われた囚人も含まれていただろう。というのは、労務管理などが遅れた不安定な労使関係と低劣な労働条件のもとで、大小の労使紛争はおそらく日常茶飯事だったであろうからである。しかし、明確な記録のえられる労働争議は比較的少ない(『通史編』4近代・現代(1)第三編

第一章による)。しかも、再製茶女工の賃金引下げ反対の争議を別とすれば、職人の親方に対する紛争が多かったようである。しかも、いずれも後世のような組織的・計画的な争議ではなく、自然発生型の騒動が多かったようである。

## 第二章 近代的流通機構の形成

### 第一節 交通機関の整備と商品流通の発展

#### 一 東海道線の延長と横須賀線の建設

##### 新橋―横浜間の改良

新橋―横浜間の鉄道は、開業以来順調な営業を続けた。もともと、明治政府は東京と京都・大阪を結ぶ幹線鉄道の経路については、中山道経由を構想していた。明治三年（一八七〇）には、土木司の佐藤政養まさよし、小野友五郎が東海道の实地調査をおこない、翌年「東海道筋鉄道巡覧書」を政府に提出し、幹線の経路は、建設費や地域開発の観点からみて中山道経由がよいと述べた。その後一八七一年に、小野友五郎・山下省三らが中山道の实地調査をおこない、さらに一八七四（明治七）年とその翌年の二回にわたって、雇外国人技師長R・V・ボイルが中山道を調査、これによってほぼ中山道経由が決定的となった。

ボイルの報告書によれば、中山道線の利点として、「此ノ線路ハ東京・横浜線ニ共合シ、以テ営業スルニ於テハ太ダ便益ナルノミナラズ、其ノ工業ハ東京・西京間線路中最軽単ニシテ最小ナル費用ヲ以テ建築シ得ベキ区分ナリ」としている（鉄道省編『日本鉄道史』上編）。すなわち、この計画によれば、新橋―横浜間の鉄道は、この幹線には含まれない別線の性格をもつこ

とになる。ポイル報告書の「共合」という意味は、あまり明らかでないが、接続・連絡運輸・運転と同一管理の営業というほどのものであろう。

このうち、鉄道の建設は、中山道經由の構想のもとに進められた。この間、新橋―横浜間の鉄道は、一時払下げ運動の対象となったり、また改良工事が次々に進められていった。払下げ運動は、明治五年（一八七二）にはじまった蜂須賀茂韶（むすまき しげあき）、徳川慶勝らの鉄道会社設立計画が、一八七五（明治八）年一転して鉄道払下げ計画となったもので、同年六月、二十七人の華族が鉄道払下げのための組合を結成し、政府は同年十月十二日払下げを通過した。この華族組合は第一国立銀行総監役渋沢栄一の助言により、払下げ金を三〇〇万円とし、六か年賦（年二回納入）、政府が年六分の利子を交付するという条件になっていた。

しかし、一八七七（明治十）年七月、「金禄公債証書発行条例」の施行により、組合に参加している華族のなかには年賦金納入が困難となるものが出て、払下げ辞退の動きが起り、同年十二月十九日組合は政府に払下契約取消しの願書を提出、政府は翌一八七八年三月九日これを許可するむね組合に通過、組合は同月十八日解散を決議し、還付された納入金は渋沢栄一の提案によって東京海上保険会社の資本として使用された。

この払下げ問題は、鉄道建設という当初の目的が実行不可能となったために考え出された次善の策という性格をもっていた。政府の側には、鉄道払下げが絶対に必要という条件はなかった。政府は、開業直後からこの線路の改良計画をすすめていた。複線化工事と橋梁改築工事がそのおもなもので、複線化工事は、一八七六（明治九）年十二月一日の新橋―品川間をはじめとして、七九年三月一日大森―川崎間、同年十一月一日川崎―鶴見間、一八八一年五月七日鶴見―横浜間が完成・開通した（品川―大森間は一八八〇年十一月十四日）。橋梁改築工事は、当初木橋として架設されたこの区間の橋梁を鉄橋に改築するという計画で、その主要なものは六郷川橋梁であった。最初、経費節減のため、この橋梁の東京寄り避盜橋を築堤とする計画が、ポ

イルによってきめられた。しかし、沿線住民がこれに反対し、政府も築堤建設を取り止めることとした。この工事は、従来の木橋よりやや川上に鉄橋を架設するもので、避盜橋部分は一〇五六フィート(約三二二メートル)、径間四〇フィートの鍊鉄製上路式飯桁二四連、本橋部分は五九九フィート(約一八三メートル)、径間一〇〇フィートの複線式ワレン構桁六連、一八七六年から工事をはじめ、翌一八七七年十一月二十七日から使用開始した。このほか、鶴見川(四二・八フィート、一八七八年三月完成)、子安(四八フィート、一八七七年一月完成)、ニッ谷(四八フィート、一八七九年二月完成)、高島町三か所(三二フィート、一八七七年十二月完成)、五八フィート、一八七九年六月完成、一九フィート、一八七八年六月完成)の工事が施工され、また神奈川の東海道跨線道路橋(三三・六フィート)も鉄橋に改築され、一八八一(明治十四)年三月に完成した。

**東海道線** 中山道幹線の計画は、一八八三(明治十〇)年十二月二十八日「中山道鉄道公債証書条例」が公布されて、よの延長 うやく資金の裏付けを得、本格的工事が開始された。しかし、測量の進行とともに、この区間がいたるところ

で難工事に逢着することが予想されるにいたった。一八八六年にはいって、井上勝鉄道局長官は中山道幹線の最も工事の困難を予想される個所の調査をおこなわせ、さらに東海道の箱根越えその他難工事を予想される個所をもひそかに調査させた。

その結果、建設費のうえでも線路規格のうえでも、さらに開業後の輸送力・営業収支のうえでも、はるかに東海道幹線が有利であるという結論に達した。井上長官はこの結論をもとに、首相伊藤博文に東海道への線路変更の意見書を提出、同一八八六年七月十九日閣令第二四号で幹線経路の変更が公布された。

全通のために建設を要する区間は、横浜―熱田間と関ヶ原付近―大津間であった。井上長官は工事期間短縮のため、測量と工事を並行させる方式をとった。神奈川県下については、横浜駅をスイッチ・バック駅とし、程ヶ谷・戸塚から藤沢へ抜け、平塚・大磯を経て、国府津から右折して酒匂川沿いに御殿場へ出る経路が採用された。小田原から熱海へ出る経路は、途

中の海岸線に沿う地形が難工事となり、さらに伊豆半島の頸部を越える部分の線路選定がきわめて困難であることから採用されなかった。

横浜―国府津間の測量は、この年十一月までに終わり、ただちに工事が開始された。国府津以西については、一時箱根を抜けて三島へ出る経路も考えられたが、かなりの急勾配と多くのトンネル工事が必要とされ、そのために御殿場経由に決められたといわれている。それでも、一〇〇〇分の二五という急勾配と、数か所のトンネル、それに酒匂川、相沢川を何か所か渡るが必要となった。

横浜―国府津間は、一八八七（明治二十）年七月十一日に開通した。この区間には、程ヶ谷・戸塚・藤沢・平塚・大磯の各駅が設けられた。線路はほぼ東海道に沿っていたが、程ヶ谷―戸塚間は、清水谷戸のトンネルを掘って、ここを通ることとした。また、藤沢駅は宿場から南に離れた位置に設けられた。藤沢―平塚間の相模川橋梁は東海道の橋梁の上流に架けられ、延長一三六五フィート（約四五五メートル）で、最初仮橋で開通し、一八八八年八月本橋が完成した。

国府津―御殿場間の開通は一八八九年二月一日で、山北―御殿場間には橋梁二〇か所、トンネル七個が必要となった。また、一〇〇〇分の二五という急勾配が一〇マイル（約一六キロメートル）以上連続し、のちに東海道線の輸送上のネックとなった。

東海道線は一八八九（明治二十二年）七月一日に全通し、東京―横浜間はこの幹線の一部を構成することとなった。鉄道幹線が県の南部を東西につらぬくことになって、県内各地と横浜との結びつきは、かなり強まる結果となった。江ノ島・箱根など観光地への足の便も改善された。さらに、重要輸出品であった静岡産の茶の輸送が鉄道に転移した。このように、東海道線の延長は、さまざまな影響をもたらしたのである。



横須賀駅

市川健三氏提供

## 横須賀線の建設

一八八四（明治十七）年、横浜にあった海軍の東海鎮守府が横須賀に移転して、横須賀鎮守府と改称、明治初年から建設されてきた海軍基地は、さらに本格的基地として拡張されることとなった。ところが、東京―横須賀間の交通はきわめて不便で、横浜以南の道路には馬車の通行不能の個所があった。このため、一八八五年には馬車道路の建設

設計画が海軍の手で立てられたが、この案は翌年鉄道建設計画に変更され、このころ三浦半島に砲台を建設していた陸軍でも、輸送路改善の必要性を痛感していたので、一八八六年六月二十二日海軍大臣西郷従道、陸軍大臣大山巖の連名で伊藤首相に対し、横須賀線建設決定のための閣議を求める文書を提出した。

内閣から調査を命ぜられた井上鉄道局長官は、将来建設予定の東海道幹線戸塚付近から分岐して、鎌倉・逗子を経、三浦半島を横断して長浦から横須賀に出る線路を選び、この支線部分の建設費を五〇万円と見積った。建設資金は東海道線建設費から流用することとし、予算額を四五万円とし、一八八七（明治二十）年七月測量に着手、同年十二月完了した。当時は、すでに東海道線が開通しており、戸塚―藤沢間の中間に位置する大船村に停車場を設けて分岐することとした。横須賀の終点は、市街に停車場を設けることが予算上の制約から不可能であるという理由で、長浦からトンネルを通して出たところ、逸見村の当時兵営があった地点に設けることとした。これには、海軍が将来線路を延長するのに便利な位置として、ここを希望したともいわれている。

工事は一八八八（明治二十一年一月着手、翌年六月十六日に開通した。最初は一日四往復、七月一日東海道線全通の日から一日六往復となり、各列車が本線に接続した。直通運転はなかった。横浜―横須賀間の所要時間は接続時間を含め、ほぼ一時間三〇分であった。すなわち、横浜―大船間が三二―三六分、大船―横須賀間が四五分かかっており、横浜から横須賀まではおよそ一時間三〇分ということになる。鎌倉までは大船―鎌倉間の所要時間が一四分であり、横浜から約一時間かかったことになる。

大船―横須賀間の途中駅は、鎌倉・逗子だけであった。この線路は、軍事的な利用目的から建設された線路であったが、とくに鎌倉・逗子と横浜・東京との連絡改善に大きな影響をあたえた。

## 二 神奈川―八王子間鉄道の計画

**八王子** 一八八五年刊行の『工学会誌』（第六四巻）に、清水保吉「八王子鉄道論」という論文が掲載されている。清水**鐵道論** は当時神奈川県職員の職員であり、工学会の会合における演述をまとめたものであった。その趣旨は、当時立てられていた東京・横浜と八王子を結びいくつかの鉄道建設計画を比較し、机上の計画だけで建設を決定することは危険であり、また鉄道企業がばく大な利益をもたらすことはないことを説明し、「世ノ鉄道株ニ惑溺スル人ノ注意ヲ促シ」というところにあった。

当時、八王子は神奈川県下にあり、西・北多摩郡、埼玉県南部、山梨県など各地から商品が集まってきて、ここから東京・横浜へ輸送するための市場として経済活動がさかんであった。それらの商品の輸送手段として、新宿―羽村―青梅間に馬車鉄

道を建設しようとする計画があったが、それまで山梨県から大菩薩峠を越えて青梅に出、ここから青梅街道を通じて東京に出ている経路に対し、小仏峠の改良によって甲州街道沿いに八王子に出る経路が重視されるようになったため、新宿からの馬車鉄道の計画も八王子に方向を変えた。

清水はこの線路と、川崎―八王子間の線路、横浜―八王子間の線路などを比較し、直接建設にあたって必要な工事の難易や建設費、営業上の利益などを勘案してみると、川崎―八王子間に建設するのが最も有利であるという結論を出した。

この比較は、商品集散地である八王子を中心に、東京・横浜との鉄道連絡の経済比較をおこなった最初のものとみてよいが、川崎―八王子間に鉄道を建設すれば、既設の新橋―横浜間鉄道を介して、東京・横浜いずれについても便利な輸送経路を実現し得ることになる。そして、この川崎―八王子間の鉄道は、実際に原善三郎らによって計画されたのである。

#### 民間の計画と

一八八六（明治十九）年横浜の貿易商、原善三郎ほか一二名は武蔵鉄道会社を發起し、資本金五〇万円で川崎―八王子間に鉄道を建設すべく神奈川県知事沖守固に願書を提出した。神奈川県知事は、十二月二十八

日内務大臣山県有朋に上申し、三多摩および山梨県産の生糸・織物の多くは横浜から海外に輸出されており、八王子―東京間に鉄道を建設すると迂回路になるばかりでなく、「県治上ニ於テモ三多摩郡地方管民ノ交通ハ常ニ他管タル東京府下ヲ經由セザルヲ得ザル姿ニシテ一県下ニ在リナガラ全然分裂ノ状態ヲ現出スベク」と県政上の問題点をも指摘した（前掲『日本鉄道史上編』）。

これに対し、翌一八八七年三月五日山県内相はこの問題を閣議に提出し、次のように意見を付した。すなわち、東京・横浜などの都市に関係のある地域に鉄道を建設する場合は、「必ス先ツ首府ヲ以テ基点トシ、而シテ他ノ各邑要区ニ連絡スルヲ原則トスヘシ」といい、八王子から川崎に直行する線路を建設すると、青梅・飯能・所沢などはこの線路から遠く離れ、八王子