

が、田中佐市らは、引続き曙会の維持に努め、田中佐市が会長となつて、東京の同志と気脈を通じ、時どき演説会を開催し、普通選挙の必要を説き、あるいは「労働問題を議せり」と報告されている。一方、国会では、明治四十四年（一九一三）第三十六回議会に、第三回目の普通選挙法案が提出され、衆議院本会議を通過したが、貴族院で拒否されて不成立に終わったばかりでなく、普選同盟会に対して、政社の届出を要求した。政社となれば、警察の取り締りの対象となり、その運動は警官の抑圧をうけることは明らかであるので、普選同盟会は、遂にいつたん解散しなければならなかった。

官憲の圧迫によつて、その行動を絶えず拘束された労働組合も、同じ状況にあつた。とくに明治四十四年（一九一三）一月幸徳秋水ら二十四人が死刑の判決をうけた「大逆事件」以後は、その活動はほとんど封じ込められた。その状況を打開するため、明治天皇の没後の二日目の、大正元年（一九一三）八月一日、東京市三田のキリスト教教会で、日本労働総同盟の前身である友愛会が会員十五人で創立された。集まつた者は、電気工・機械工七人、昼職・染物工・牛乳配達・撒水夫六人、巡查一人と法学士鈴木文治であつた。このうち、巡查は監視に来たのではなく、労働者として参加したのである。イギリスのフレンドリー・ソサエティにならない、顧問に中央大学教授・東京帝国大学講師で社会政策学会の創立者の一人桑田熊蔵と東京帝国大学講師・多額納税者・貴族院議員小河滋太郎の二人、評議員に慶応義塾大学教授堀江帰一、牧師（後に早稲田大学教授）内ヶ崎作光・子爵五島盛光ら十名の名を連ねた。これらの顧問・評議員の名は労働運動への官憲の圧迫を緩め、会の宣伝に大きな役割を果

代たした。会長の鈴木文治は発会式で、労働階級の向上と労働組合の結成は必然的なものであるが、世間の理解力も乏しく、官憲の圧迫も猛烈で、いまずぐ組織することはむずかしいから、しばらく友誼的、共済的、研究的団体で満足しようとのべている。労資協調主義を唱え、病院・理髪店・薬局に、会員には値引きするよう特約し、法律相談所・貯金部などの共済事業を行い、機関紙を発行した。友愛会は東京の大企業労働者の会員をひろめ、創立一年後には千三百二十六人、その翌年には三千百八十四人と急成長し、各地に支部ができた。

県下には、友愛会発足の翌年の大正二年（一九一三）六月、川崎支部がまず発足した。その発会式には、会員百十余人、来賓二十余人、傍聴者五、六十人が参加して、会場を埋めた。支部幹事として東京電気川崎工場・日本蓄音器川崎工場からの会員各三人ずつが定められ、来賓の橋樹郡長・東京電気川崎工場長・京浜電車会社運輸課長・川崎町長・川崎小学校長・日本蓄音器庶務課長の祝辞演説があった。

こうして発足した友愛会川崎支部は、月一回の例会を開き、本部役員や地域有力者の講演や会員の五分間演説、余興などを行った。しかし発足後間もなく、蓄音器商会の争議に巻き込まれる。会長鈴木文治は、まず警察署長の了解を得た上で、商會総支配人ラビットと交渉し、従業員に有利な解決をした。翌年、再び蓄音器商會に争議が起こった。不況の中で生産過剰となり、マシン部職工三十七人の解雇手当の条件をめぐる争議であった。鈴木文治は再び交渉に当たって争議を終束した。こうしたことから、会員は増えて、大正四年（一九一五）には、保土ヶ谷支部・横浜支部・横浜海員支部の三支部が成立した。この年の会員数は、川崎支部二百九十三、

横浜支部五百四十四、海員支部四百三十八、翌年九月には川崎支部五百五十一、横浜支部八百四十三、海員支部千四百九十三、保土ヶ谷支部三百七十と急増し、また新たに浦賀分会・平塚分会が創立された。秋の横浜支部と海員支部との共同主催の講演会には、四千の聴衆がつけかけたといわれた。年末には横浜支部を、横浜支部・禅馬支部・入船支部・神奈川支部・山手支部に分け、これらが横浜聯合会を組織した。聯合会の事業として、職業紹介・講演会・幹部修養会・貯金及び共済・法律相談・医療割引・人事相談・消費組合・会員倶楽部・家族慰安会をかかげた。ひきつづいて、田浦支部・常盤支部・鶴見支部・千若支部が新たに設けられ、県下の労働界は、友愛会の有力な地盤となった。

こうした友愛会の急速な発展は、この会が治安警察法による官憲の弾圧を避けるため、労働者の教養向上と相互扶助を看板とし、労資協調をとるため、使用者側からも歓迎され、地元有力者の積極的な後援があったためである。もちろん友愛会が、労働争議にあたって、労働者側に立つてその終末をはかったが、その際、常に労資協調的な調停に終始することが多かった。そのため労働者の意識がたかまるにつれ支部組織そのものは衰退していく。六周年大会までに、横浜聯合会を組織した入船・禅馬・田浦・常盤の各支部は姿を消し、七周年大会に代議員の出席した県下の支部は、海員支部・横浜支部・浦賀支部にすぎず、この年、京浜硝子工組合と潮田支部が新設されたけれども、八周年大会には、神奈川県選出代議員の姿は、一人も見られなくなってしまったのである。



う形態は衰退に追いやられた。しかし、やがて始まった労働争議の増大とともに友愛会の組織は再生し、大正八年（一九一九）に大日本労働総同盟友愛会が成立し、大正十年（一九二二）に日本労働総同盟と名前を改めるころには、県内労働組合がそれをささえる柱の一つとなっていた。

友愛会機関誌『労働及産業』 同覆刻板から

しかし友愛会の活動は、治安警察法の下において、労働者の自助組織という形をとりながら、労働者に団結と連帯のあり方を示し、権利意識を發展させる役割を果たし、進んで友愛会自身も労働組合化をめざす段階になって、官憲や資本家の圧迫に直面し、ロシア革命の影響をうけた新しい労働運動に適應することができず、支部組織とい

第一次大戦と成金

日露戦争後の経済不況と、戦費調達のための外債の負担にあえいでいた大正三年（一九一四）七月、第一次大戦が起こり、日本は中国における権益の拡大を目指して日英同盟を理由に、八月に連合国側の一員として、ドイツに宣戦布告し、ドイツの中国における租借地青島を攻略し、南太平洋に散在するドイツ領諸島を占領、遠く軍艦を地中海に派遣して、連合軍の輸送船の護送に当たった。開戦当初は、ヨーロッパ向けの輸出産業は滞貨の増大・価格の暴落に苦しみ、原材料をヨーロッパからの輸入にたよった産業は、輸入品の品薄と値上りで打撃をうけた。これは、これまでの不景気に拍車をかけ、大阪市の北浜銀行、名古屋市の名古屋・明治・愛知の各銀行に取り付け騒ぎがおこった。輸出品の中心をなしている生糸は、大戦勃発前の九百九十円から、一挙に二百十円に暴落し、横浜蚕糸貿易商同業組合は、夏繭秋繭買入れ資金の融通を中止し、操業の短縮を製糸業者に通告したため、養蚕農家や製糸業者を、火の消えたような状況に陥し入れた。それにつれて、開戦前石当たり十六〜十八円であった米価も、十三、四円に暴落して農村不況に拍車をかけた。時の大隈内閣は、原富太郎ら横浜財界人の陳情をいれ、五百万円の政府出資金で帝国蚕糸株式会社をつくって滞貨の買い入れに当たらせ、米については帝国農会の要望によって、大正四年（一九一五）一月、米価調節令を出し、四百二十五万円で三十万石を買い上げ、輸出関係の中小工業者には、興業銀行・勸業銀行に救済融資を行わせた。

しかし大正四年の中ごろになると、形勢は一転した。この春ごろから、ロシアとイギリスに対する軍需品の輸出がふえはじめた。下半期になると、軍需品の輸出は増加の一途をたどり、加えて大戦景気で好況をむかえたア

近代
アメリカに向けて生糸などの輸出が激増し、戦争で途絶えたヨーロッパ諸国の商品にかわって日本の商品が、中国
はもちろんインド・東南アジア、さらにオーストラリア・南米諸国まで輸出されるようになった。まだ重工業が

確立していない初期の段階では、兵器資材としての鋳産品（特に銅）と豆・米などの食料品、軍装品としてのラ
シャ・靴・綿布の類であったが、戦争中期になると汽船などの重工業品が加わった。日露戦争以降、入超つづき
であった日本の貿易は、一挙に輸出超過に転じた。出超額は大正四年一億七千五百万円から、二年後の大正六年
には五億六千七百万円に及んだ。この外、貿易外受取勘定が加わって、約二十七億円の正貨が流入し、これまで
対外債務利払いに苦しんでいたわが国は、一転して外国債に応募する債権国にかわった。

こうした輸出貿易の躍進に、物価騰貴が拍車をかけて、内地産業界に刺激を与え、戦争の長期化につれて、各
種の産業が勃興し、しかも政府の育成政策を背景に、膨大な利益をあげ、俗に成金なりきんとよばれる新しい企業家が続
出した。

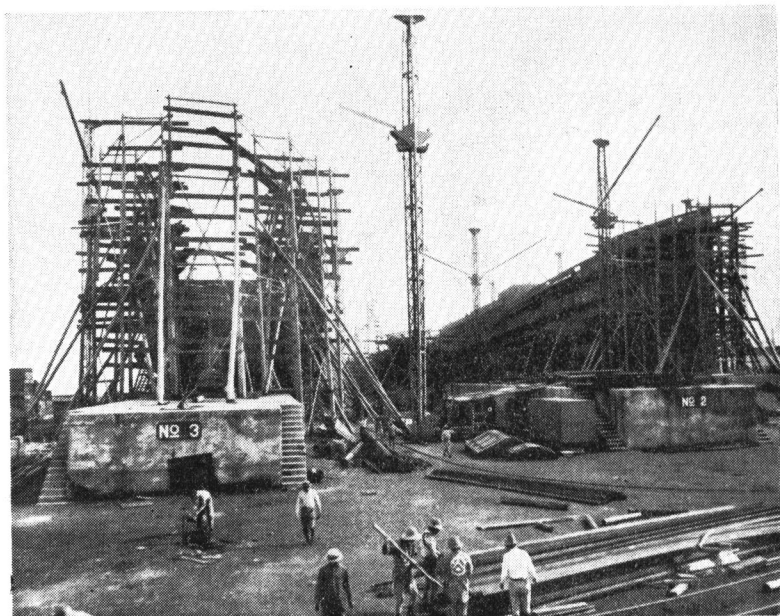
トップ成金 当時の成金は、戦時中に急速に発展した各分野にみられたが、とくに船舶業者は、そのトップを
は船舶業者 行くものであった。

船成金は、造船業と海運業がある。まず前者では、久しく無配当に苦しんだ浦賀船渠の大躍進がある。同所
は、大正三年（一九一四）下半期の、海軍から六百六十五トンの二等駆逐艦の受注が、その引き金となった。日
本海軍には当時、遠く太平洋を超えて転戦できる駆逐艦がなかったので、この時十隻を海軍工廠をはじめ、川崎

造船所（二隻）・三菱長崎造船所（二隻）・大阪鉄工所（現在 日立造船所 一隻）と浦賀船渠（二隻）に半年という期限で発注した。浦賀船渠は、これを無事完成したことに自信を深め、翌年には二千トン級鋼製貨物船を竣工、さらに七千トン級の同型貨物船五隻を受注し、これに対応して造船台や機械の増設、工場の拡張を行い、浦賀分工場でも一千トン以上の船舶の建造を開始した。大正六年（一九一七）には、こうした工場の拡張にもかかわらず、応じ切れないほど新造船の注文が殺到し、この年には七隻、三万三千トンを竣工した。こうした盛況は、当然利益の急上昇をもたらし、株式配当も、大正四年（一九一五）上・下両期の七分配当から、大正六年（一九一七）上期には、六割配当を行い、八十万円の資本金を一举に五百万円に増資して造船能力を増強した。

また船舶修理を行っていた横浜船渠も、大正六年（一九一七）造船台を新設し、造船業に加わった。しかも、同業他社が新造船に追われて修理に手が及ばなかつたので、修理船が横浜船渠に殺到し、この面での利潤が大きく、株式配当も九分から三割五分に及んだ。この間、資本金は三百七十五万円から一千万円に増資したにもかかわらず、この高率配当は、その利益のすさまじさを示している。

この造船ブームに乗って、新たに設立されたのが、浅野総一郎の浅野造船所と内田信也の内田造船所である。浅野総一郎は、富山県の出身で、横浜に出て竹の皮商、石炭コークスの売買業を営んだが、横浜瓦斯局^ガの廃物のコークスを官営深川セメント工場へ売り込み、沢沢栄一の知遇を得て工場の払下げに成功し、明治三十二年（一八九九）浅野セメント会社を設立し、大正四年（一九一五）には、川崎工場を増設して、セメント業界で独占的に



内田造船所のドック

県立文化資料館蔵

位を占めた。かねて回漕店をつくって海運業を経営していたが、明治二十九年（一八九六）東洋汽船会社を設立して、社長になり、北米航路・南米航路を開いたが、両航路を日本郵船に明け渡し、不定期船に専念した。彼は、船主と造船業者とは、密接にすべきであると考え、浦賀船渠の会長を兼ね、同船渠に造船を発注したが、自前の造船所を横浜港の近くに経営する計画を立て、大正五年（一九一六）横浜造船所を創立、鶴見沖に一万三千平方メートルの埋立地を造成して、六基の造船台を建設、同年十二月社名を浅野造船所と改め、大正六年（一九一七）四隻を起工して開業した。一時は、アメリカの鋼鉄材輸出禁止に会って窮地に陥ったが、やがて六隻分、つづいて七隻分の割りあてを得て、折りからの船価高に恵まれて、活気を呈した。

鉄材入手難に苦い経験をなめた浅野は、造船所の隣接地に浅野製鉄所を建設した。

内田造船所の設立者内田信也は、船成金の代表的人物と目されている。彼は茨城県出身で、大正三年（一九一四）神戸で内田汽船会社を設立して用船業・汽船売買業を始めたが、ちょうど大戦勃発で用船料が暴騰して巨利をあげて関東に進出、大正七年（一九一八）横浜鉄工所の経営に参加した。この鉄工所は、イギリス人が明治三十一年（一八九八）に始めた横浜機関鉄工所で、横浜市内の機械船舶工場十七のうち、首位の横浜船渠につぐ第二位の中堅工場で、もと石川島造船所の技師長進経^{しんけい}太が買いとり、内田を資金提供者として共同経営によって事業拡張をはかり、千若町（鶴見区）に造船工場を設けて内田造船所と名を改め、内田が社長に就任したものである。内田造船所は、山下町（中区）に造機工場、千若町に造船工場、守屋町（鶴見区）に分工場をもち、職工数は三千人を超えた。その造船能力は横浜船渠を抜き、京浜地方最大の造船所と急成長を遂げ、内田汽船の収益と合わせ、その最盛期には六十割という未曾有の高配当を行った。

造船業の繁栄は、海運業の空前の隆盛による船舶の需要に支えられたものであった。海上運賃は、九州若松（鉄及び石炭の積出港）と横浜間石炭一トン当たり、大正三年（一九一四）六十三銭が、翌年には一円五十銭、その次年には三円、大正六年（一九一七）には十円九十五銭と十七倍の高騰を示し、用船料も、戦前の中型船一トン一円七十五銭が、大正四年（一九一五）には八円、翌年十四円、大正六年には二十六円という高騰を示した。日本の海運業者の保有船舶は急増し、大正五年には社外船（日本郵船・大阪商船・東洋汽船の三社以外の船舶）は三百

代
近 十七隻八十三万トに達し、戦前第六位であった日本は、戦争終了時には、イギリス・アメリカにつぐ世界第三の海運国となっていた。内田造船所の創立者内田信也が船成金とよばれたのも、その兼営する内田汽船があればこそであった。しかし内田は、大正十年（一九二二）には、造船所を大阪鉄工所（現、日立造船）に売却して政界に

転進し、昭和前期の岡田・東条内閣に鉄道大臣・農商務大臣などを歴任した。

内田と並び称せられた船成金に、山下汽船の創立者山下亀三郎がいる。彼は、愛媛県出身で、明治三十四年（一九〇一）横浜で石炭商會をはじめたが、石炭の価格は運賃が大きな割合を占め、しかも運賃の回収が商品の代価に比べものにならないほど早いことに着目し、横浜の左右田銀行の融資を得て、外国の中古船を購入し、日露戦争には所有船舶を政府御用船に提供し、その貸船料で、海運業者としての基礎を築き、明治四十四年（一九一七）山下汽船會社を創立した。第一次大戦には、海運ブームに乘じ、巨大な利益をあげ、内田と並ぶ船成金となった。大正六年（一九一七）には、渋沢栄一に肩代りして浦賀船渠の最大株主になって、五年間、その社長をつとめた。その後、事業の本拠を東京と神戸に移したため、横浜での活動は、その後発展しなかったが、第二次大戦中は、東条・小磯内閣の顧問となって、海上輸送の増強に努力した。

成金は、糸成金・鉄成金・株成金など、貿易関係者にも、投機的企業の中にもみられた。

内陸工業も 第一次大戦は、県下の内陸地方の製糸業と織物業にも、空前の活況をもたらした。成金の中の糸
活況を呈す 成金は、その活況から生まれたものである。もともと神奈川県は、貿易港である横浜をひかえ、

大消費地である東京に近いところから、生糸・絹織物業は盛んであったが、大戦景気で外需・内需ともに急増した。生糸の生産は、大戦勃発の大正三年（一九一四）には、数量四万四千九百九十一貫匁、価格百九十万三千九百九十二円であったものが、二年後には、六万六千五百八十三貫、四百七十六万七千二百六十四円、五年後の大正七年（一九一八）には八万六千二百二十五貫、八百八万九千三百五十一円となった。また絹織物について、生糸と同じ年度で見れば、価格三十七万三千六百八十円、百七十五万六十三円、四百三十四万四千九百九十八円と、急伸びしている。内陸部でも、八王子商圏下の津久井・愛甲・高座各郡では、在来の農家の副業的な座繰生産様式が優位を占め、内需向けの甲斐絹紬・太織などを生産し、橘樹郡・鎌倉郡・横浜市・足柄下郡などの臨海部では、機械生産が優位を占めて、輸出向けの羽二重、広幅絹織物を生産し、これまで世界の絹織物生産の王者であったフランスの座を奪った。

成金という言葉は、将棋で、一コマしか前進できない歩が、敵陣に入ると金に成り、四方に行動する力を持つことにたとえたものである。一獲千金の夢をいだいて成功したものであるため、経済基盤が弱く、第一次大戦が終り戦後恐慌がはじまると、たちまち没落するものが多かった。

(二) 重工業地帯の造成

重工業地帯 出現の素因

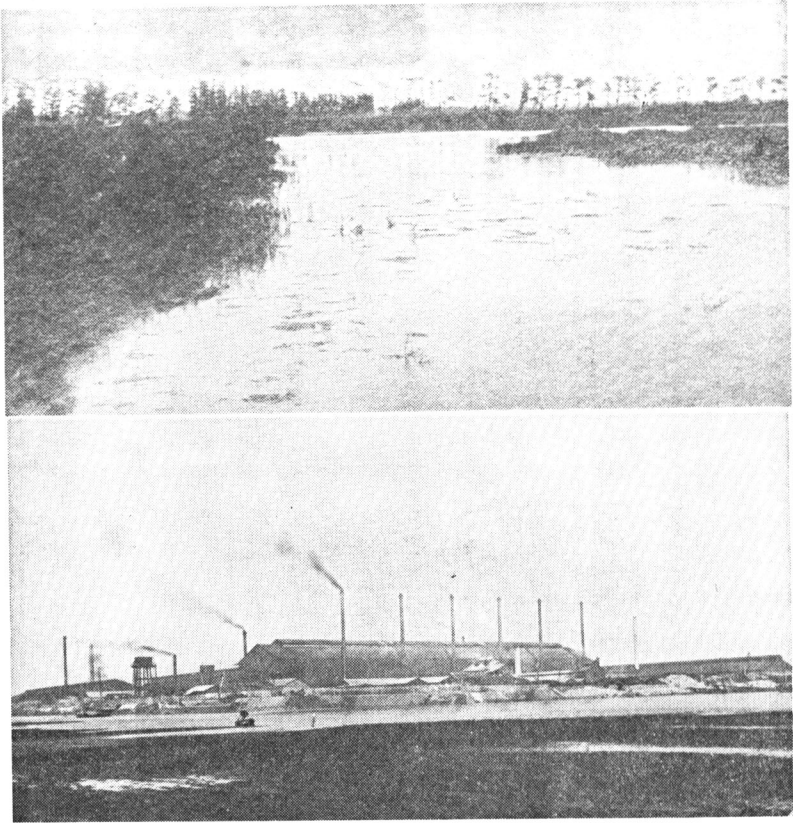
横浜開港以来、急速な外国貿易の伸びや、横浜居留地の外国人増加につれて、輸出品や居留外国人向けの諸工業が、横浜市及びその周辺に盛んになったことは前述したが、日清戦争後は、在来産業の機械化、大資本の進出が目立ち、製造部門も多様化した。在来産業の機械化については前節に述べたが、大資本の進出については、明治三十六年（一九〇三）東京に本社を置く富士瓦斯紡績会社が保土ヶ谷に従業員二千人の大工場を建設したのを始め、明治三十九年（一九〇六）には、札幌麦酒・日本麦酒・大阪麦酒の三社が合併してできた大日本麦酒が保土ヶ谷に工場を建設、翌年には外国人経営のビール会社を継承した麒麟麦酒会社が横浜に設立され、また保土ヶ谷に宝田石油会社の横浜製油所ができた。これまで広大な田畑の広がっていた川崎町にも工場の進出がはじまり、明治三十九年に横浜の貿易商による横浜製糖会社（現在の明治製糖）の設立についで、東京電気会社（現在の東芝）川崎製造所・日本蓄音機製造会社（現在の日本コロムビア川崎工場）がつくられた。しかし、明治四十二年（一九〇九）の神奈川県統計書にみえる県下の二百五十三の工場の大部分は、十人から三十人位の従業員をかかえた中小企業で、その業種も横浜開港以来の輸出関連業であった。横浜市及びその周辺に集中的に存在するとはいえず、高座郡・中郡・足柄上・下郡・愛甲郡・津久井郡にも、それぞれ十指にあまる

工場があげられている。

ただ横浜周辺（橋樹郡・鎌倉郡を含む）が百二十余で過半数を占めることは、横浜港をひかえている地の利と、労働力の都市流入及び外国人労働力の移入による労働市場との関連も見逃せないであろう。この両者は、さらに第一次大戦中の急速な重工業化への転換の要因でもある。

海岸埋立による造成

今日、わが国の重工業地帯は、そのほとんどが海面埋立地の上に立脚している。この構想は、浅野総一郎に始まる。彼は、欧米視察の体験から、東京湾の港湾施設が貧弱であることを痛感し、東京湾を埋め立て、京浜間に大運河を開き、途中の鶴見・川崎付近の遠浅海岸を埋め立てて工業地帯を造成し、製品は工場の側面に大船を碇泊させて積み込むという構想を立て、明治四十一年（一九〇八）、鶴見川河口から川崎の田島村（川崎区）まで、延長四・五キロメートル 幅一・四キロメートル 面積約四百九十ヘクタールの工業地帯を造成し、一万トン級の船の碇泊地と、東京と横浜へ連絡する運河をつくる計画を、神奈川県へ出願した。県では、その許可をためらったので、浅野は安田銀行の安田善次郎や第一銀行頭取渋沢栄一・横浜貿易商安部幸兵衛・大谷嘉兵衛らと鶴見埋立組合をつくって再出願し、大正二年（一九一三）許可を得た。鶴見埋立組合は鶴見埋築会社と改組、大正三年（一九一四）、田島村の大島海岸約三十三ヘクタールの埋立地を造成し、第一次大戦の好況に乗じて大工場がつぎつぎに進出した。日本鋼管は、もと関西にあったが、原料にインドのベンガル製鉄所から安い銑鉄を輸入する道を用いて工場を横浜付近に求め、浅野総一郎の女婿白石元治郎を社長として明治四十五年（一九一三）六月創立、



日本鋼管川崎製鉄所埋立前(明治45年)と初期工場全景(大正6年) 同社蔵

川崎海岸田島村の埋立地若尾新田約四十九ヘクタに敷地を定めて着工、本社も横浜から若尾新田に移し、すぐに大正三年(一九一四)から生産を開始した。大戦によって鋼材や鋼管の輸入が止まって、製品が高騰したのに乗じ、創業二年にして配当を開始した。

埋立地造成以前から川崎町長の熱心な誘致政策によって大工場の進出をみた同町の臨海部にも、工場進出はつづいて、明治四十五年(一九一二)には、静岡県から富士瓦斯紡績の全面的移転、日本電線川崎工場・味の素川崎工場の建設などが相つい

で、京浜重化学工業地帯の中核を形成した。鶴見地区の埋立地には浅野造船所・浅野セメント工場・旭硝子工場が相ついで建設されて、鶴見と川崎の工業地帯をさらに拡大した。

鉄道が地域開発を促進する

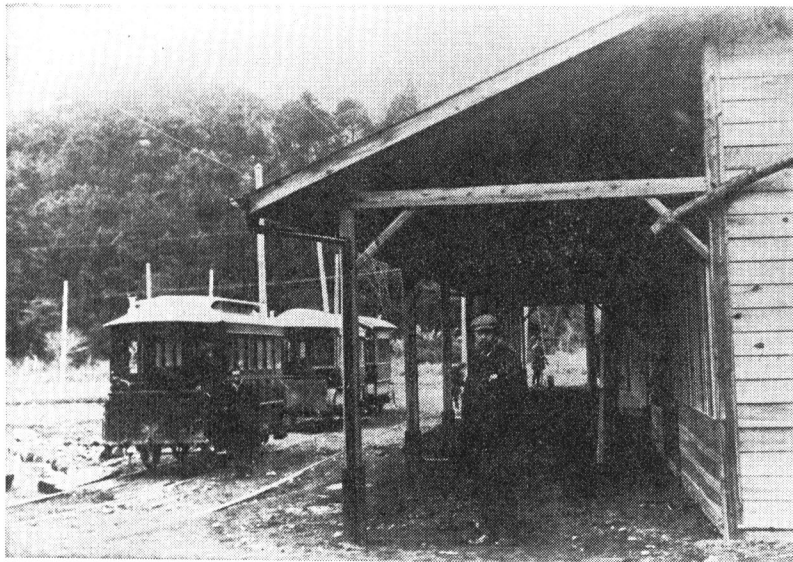
明治の後半期から大正・昭和二十年の間は、内陸の運輸交通機関としては、汽車・電車による鉄道が全盛を極めた時代である。資本主義の発達による大工場の出現は、原料・製品の大規模輸送を必要とし、各地に出現する工業地帯の周辺に居住する大量の労働者の足としても、必要であつたからである。

すでに青森から広島まで開通した幹線鉄道にも輸送力増強のための改良工事が加えられた。明治四十三年（一九一〇）に開通した横浜停車場（現在の桜木町駅）から横浜税関埋立地に至る臨海線は、横浜港に集散する輸出入品の輸送線であり、日清戦争の際、軍隊輸送の時間を短縮するために軍部が敷設した神奈川―保土ヶ谷間の線路を東海道本線とし、やがて横浜駅を桜木町から現在の地点に移す（大正四年＝一九一五）などして、今日の東海道線の姿となつたのも、全国幹線としての輸送力増強のためである。また明治三十一年（一八九八）から新橋―横浜（桜木町）間に快速列車の運転を開始し、普通列車の所要時間五十五分を、三十分（下り）三十九分（上り）に短縮して、東京―横浜間を往来する業務旅客の便をはかった。さらに大正三年（一九一四）には、東海道線とほぼ並行した電車専用線を東京（田町）―横浜（桜木町）間に敷設し、両者の間に直通電車を走らせた。別に貨物専用路線をつくり、横浜駅と高島駅に貨物駅を開設して、激増する貨物をさばいた。

川崎町が、京浜重工業地帯の先駆となったのも、明治三十二年（一八九九）に開業した大師電気鉄道の存在が、大きな役割を果たした。この鉄道は川崎大師参詣者の足として発足し、現在もその機能を果たしつつあるが、川崎臨海工業地帯形成に果たした役割は大きく、のちこの機能は、鶴見臨港鉄道、海岸電気軌道によってうけつがれた。いずれも私鉄である。

私鉄は、京浜間にも出現した。大師鉄道は、開業の年末に一割二分二厘の配当を行う好成绩をあげたが、さらに線路を横浜・品川に延長する計画をたて、別に「軌道条例」・「私設鉄道条例」による電気鉄道の発起人と協賛合併して京浜電気鉄道会社を設立し、明治三十八年（一九〇五）に品川―横浜間を全通した。この線は、専ら京浜間の旅客運送を目的とし、並行する国鉄東海道線よりもはるかに速く、運転回数も多かった。しかも従来の電車が路面を走るのが多かったのに対し、専用軌道を設けて、速度の向上と安全の確保をはかったため、優に国鉄をおびやかす威力を発揮した。昭和五年（一九三〇）には、湘南電気鉄道が黄金町―浦賀間、金沢八景―逗子間の営業を開始し、のちに久里浜に至るなど、県下の東京湾沿いの開発に大きな役割を果たした。

京浜電気鉄道線よりも早く三浦半島に走行を開始したのは、国鉄横須賀線である。横須賀には、海軍工廠や海軍鎮守府が置かれ、軍事上の重要地となったが、京浜との連絡はすべて海上にたよっていた。軍部の強い要請により、明治二十二年（一八八九）、東海道線大船駅から分岐して横須賀に至る路線を完成した。この線には、すでに高級別荘地として開発されていた葉山に近い逗子駅・鎌倉駅が設けられて、相模湾沿岸の開発にも貢献した。



明治33年の湯本停車場

箱根登山鉄道株式会社蔵

これまでは、東海道線を利用した小田原に多かった文士たちも、鎌倉に在住して創作活動するものが多くなり、鎌倉文士の俗称さえ生まれた。大正五年から同八年（一九一六―一九一九）まで鎌倉に住んだ芥川龍之介、大正末年から昭和にかけては里見弴・大佛次郎・長田秀雄・林房雄・島木健作・中山義秀・高見順・小林秀雄・久米正雄・川端康成らがいる。また東海道線開通によって多くなった江の島参詣客を運ぶために、明治三十五年（一九〇二）藤沢―片瀬間に開通した江ノ島電鉄も、明治四十三年（一九一〇）鎌倉小町まで延長し、江の島・鎌倉の観光電車としての役割を果たしている。

内陸部にも、明治末年から昭和初年にかけて、つぎつぎに鉄道が敷かれた。内陸部路線にも、産業路線と観光路線とがあり、前者は、内陸部から横浜・川崎に通ずるもので、立川―川崎を結ぶ南武線、八王子―横浜を結ぶ横浜線、海老名―横浜を結ぶ相模鉄道、茅ヶ崎―橋本（相模原市）を結ぶ国鉄

代 相模線などがある。後者には、東京新宿―箱根湯本を結ぶ小田急小田原線、国府津―熱海間の熱海線がある。これらを建設順に整理すれば、明治四十一年（一九〇八）横浜鉄道、大正九年（一九二〇）熱海鉄道、大正十年（一九二一）相模鉄道、昭和元年（一九二六）東横電鉄の丸子多摩川―神奈川間、翌二年南武線、新宿―小田原間の小田原急行鉄道である。これらの各線は、もちろん一挙に全線が開通したわけではなく、部分的に開通しつつ、延長を重ねたもので、例えば南武線は、はじめ川崎―登戸間に多摩川から採取する砂利とセメント原料石灰石の輸送を目的として開設されたが、昭和十年ごろから、軍需工場の進出によって、労働者の通勤線となり、昭和十

五年（一九四〇）に東京府下の五日市鉄道と合併、貨物及び旅客線として発展し、昭和十九年に国鉄となったものである。地域開発とともに発展をとげた典型的なものは、小田原急行馬車鉄道である。箱根山は、前近代では、東海道の要所として全国に知られていたが、近代になり鉄道開通とともに世人の耳目から遠ざかり、明治三十四年（一九〇一）に発表された滝廉太郎作曲の「箱根八里」で、その近より難い険路のみが喧伝けんでんされた。代つて箱根温泉郷が外国人の保養観光地として宣伝された。しかし鉄道東海道線は、国府津から北折したので、箱根に入るためには、国府津から人力車を利用しなければならなかった。この人力車道も箱根七湯に最初から通じたのではなく、山路は徒歩又は駕籠かこによらなければならず、外国人向きのチェア駕籠などが考案されて、外国人に喜ばれた。東海道線開通以前は、横浜―小田原間に定期馬車が走ったが、東海道線が開通すると国府津―湯本間に馬車鉄道が計画され、明治二十一年（一八八八）に開通した。明治二十三年（一八九〇）東京上野の内国勸業博覧会