

## 第3章 港都の発展と産業別構成

—戦前の横浜における人口動態を中心に—

### I はじめに

横浜の場合、基本的には港の機能から都市が派生し、当然のことながら、市民の生産活動、消費活動の両方とも、港と強い関わりをもってきた。しかしながら、従来、一般市民の港湾に対する関心や意識は決して高いものとは思われなかった。それはきわめておおざっぱに言って、港湾が国家の営造物として形成され、かつては殖産興業、富国強兵といった国家目的のために、戦後は重化学工業を中心とする経済成長を優先して運営されてきたことに大きな原因があったといえる。しかし他方で、市民といってもその内容は一樣ではなく、港都に対する関わり方も様々であっただろう。それを明らかにするためには、港湾都市の変容とともに、市民の社会的構成や各市民層の役割をみなければならぬ。このような問題意識を背景におきつつ、本章では基礎的な1つの作業として、港都横浜の発生から第二次世界大戦期までを事例として、都市人口の集中過程と、港湾都市の経済的な機能変化に対応する市民の産業別構成の変化をみてみようと思う。

### II 港湾都市の形成——貿易の発展と人口の集中——

港都横浜は、幕府権力によって、欧米列強の外圧に対する消極的対応策として建設されて以来、国家の政治・経済上の政策に深く組み込まれながら発展をとげてきた。しかも、横浜港は当初は独占的ともいえる国際貿易港としての性格をもち、まさにわが国の玄関口といえる特異な地位を占めた。しかし同時に、横浜は港湾都市の形成ないし発展の基本的な構造をももちあわせている。港から都市が生み出されてくる起動因はなにかといえば、それは港のターミナルの機能であるといえる。港湾は、人および貨物の移動・流通を陸海の間で接続するターミナルであり、そのために荷役ないし保管の場としての物流機能と、商取引、金融の場としての商流機能を、さらにそれらの活動を補完する種々のサービス機能を必要とする。こうした「物的・商流的な流通機能によって、諸産業の発展、人口の集中がもたらせられ、結果的には都市の形成がみられる」こととなる<sup>①</sup>。こうした都市発生のメカニズムは横浜においても例外で

はなく、国家の要請を受けながらも、港湾都市としての基本的な特徴をもっているといえる。

ところで、港湾都市に限らず都市の一般的な特徴として、まず、人口の集中と集積があげられる。人口の集中・集積があってはじめて、工業・商業・金融業・交通業さらに諸種サービス・公務などによる高度の社会的分業が可能となるし、それを基礎にして都市的な生活様式が成立し得る。しかし、現実に存在する都市はこのように素材的に規定されると同時に、体制的にも規定される。つまり、近代以降の都市人口の集中・集積は、おもに工業生産を基礎におく資本主義経済の発達によってひきおこされるし、都市は剰余生産物の集積地であり、さらに集積した資本の中枢管理機能がおかれる場所でもある<sup>(2)</sup>。したがって、港湾都市の発展をみる場合も、人口の集中と集積を単に量的拡大の過程としてとらえるだけでなく、同時に、経済的な発展段階をふまえて、その質的な発展の過程としてとらえる必要があろう。

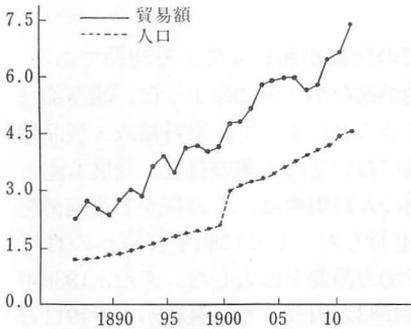
以下ではまず、港都横浜の発展の基礎となる人口の集中、集積の過程をみてみたい。また、港都独特の素材的要因として、さきあげた陸海交通の接点としてのターミナル機能があるわけだが、ターミナルにおける商・物流の発達度をあらわす指標として貿易額をもちいて、人口との関係を概観してみたい。なお、貿易額の増大は、一方で港都経済全体の生産力の発展を、いいかえれば社会的分業の進展を、他方では港都における資本集積の進行を表現するものでもある。

開港から第二次大戦終決までの港都横浜における人口集中の過程は、その増大と停滞をめやすにすると、大きく5期に分けられる。第1期は、開港から1870年頃までで、幕府によって建設された開港場に、内外の商人をはじめ港に経済的な機会を求める人びとが急速に集中することによって膨脹を遂げた時期である。1864年（元治元）には約1万2000人<sup>(3)</sup>、1865～67年（慶応年間）には、2万880人、1869年（明治2）には、2万8589人<sup>(4)</sup>という記録がある。第2期は明治初年から1880年代前半までで、6～7万人を推移し、停滞期ともいえる。第3期は、1880年代後半から1910年代はじめまでで、約10万人の中都市から40万人規模の大都市へ成長した時期である。第4期は、1910年代中頃から1920年代のおわり頃までの約15年間で、40～45万人の間を上下する停滞期といえる（1927年の急増はおもに市域の拡張<sup>(5)</sup>によるものなので、1929年まではほぼ横這いの状態がつづく）。そして第5期が、1930年頃から1944年の第二次大戦の終決前までで、これは第三の増加期にあたり、いっきに100万人を突破し、巨大都市とよべる大きさにまで到達した。

人口の増大期・停滞期を問わず、増加のおもな原因は社会増である。たとえば、1892・1897・1902・1907・1912・1917年の総人口に対する「入寄留者」の割合は、それぞれ57%・65%・57%・59%・57%・57%で、流入人口の大きさを物語っている<sup>6)</sup>。そして、新規の流入者はそのつど産業構造の変化にあわせて編成されていったのだから、横浜という都市は、その意味では常に新しく構成されつづけていたのであり、都市住民としての歴史の浅さが、その後も市民の性格を規定する1つの要因となっている。

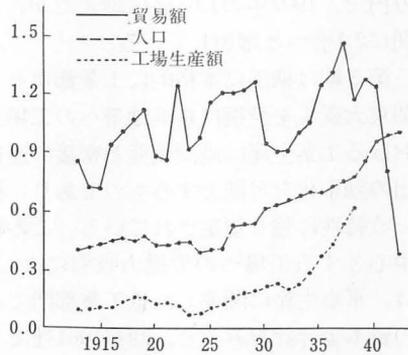
さて、このような人口の増大は、港都の経済的な機能の変化とどのような関わりをもっているのだろうか。第1期から第3期にかけては、人口の増加と貿易額の増加はほぼ対応している。第1期では1859年の開港以来、人口も貿易も急速に伸長したが、第2期は両者とも漸増した時期である。とくに統計的に両者の毎年の比較が可能となってくる第3期をみると、貿易額と人口の増加はほとんど歩調を一にしており、かなり高い相関があることが推測できる(図一1参照)。1887年から1900年までに貿易額(実質)は1.88倍に、一方、同じ期間に人口は1.78倍になっている。市域拡張で人口が上方にシフトした1901年から1912年まででは、貿易額が1.54倍、人口が1.52倍となっている。

この時期までの横浜では、基本的には、貿易の拡大によって発展してきた商



図一1 人口・貿易額 1887～1912年  
(単位) 貿易額:億円, 人口:十万人。

(注) 人口・貿易額は『横浜港史』(資料編)による。また、貿易額は「総合卸売物価戦前基準指数」(日本銀行調査統計局『明治以降卸売物価指数統計』)によって、1934～38年平均を基準とする実質額に修正した。



図二 人口・貿易額・工場生産額  
1913～1942年

(単位) 貿易額:十億円, 人口:百万人, 工場生産額:十億円。

(注) 人口・貿易額は図一1に同じ。工場生産額は『横浜市統計書』各回、ただし1922・23年は横浜市『横浜市工業者名鑑』(1927年)による。工場生産額も、表一と同じく実質額に修正した。

業や交通業を中心とする資本の集積によって、人口の集中が進行したものと考えられる。ちなみに、1907年の商業会社（銀行・保険・運輸・倉庫業を含む）192社の資本金合計をみると5087万円で、これに対して工業会社54社の合計では1459万円であった<sup>(7)</sup>。

第4期・第5期、すなわち1910年代半ばから1944年までの間は、貿易額の急激な増大または減少に対して、人口は約15年間停滞したのち持続的に増加しており、長期的にみれば両者とも増大傾向にあるとはいうものの、1910年より以前のような相関はみられない（図-2参照）。急激な経済変動に人口移動が即応できないということもあるが、港湾施設の大規模・効率化や貿易関連企業の資本構成の高度化によって、従来ほどには労働力が吸引されなくなったのかもしれない。

第4期における人口停滞は、第一次大戦後の不況、金融恐慌などの経済的なマイナス要因に加えて、関東大震災による被害が大きな原因となった。この時期には、震災によっていったんは頓挫してしまうが、港都経済の比重が商業から工業へと移行しつつあった。図-2では資料の得られた範囲で工場生産額も表しておいたが、人口は貿易額よりはむしろ工場生産額と対応した動きをしているようにみえる。資本額をみると1917年には商業会社304社の会計は8345万円で、1907年の1.64倍に増えたが、工業会社119社では3068万円で、同じ期間に2.1倍へと増加している。

第5期は横浜に本格的に工業都市としての性格が加わってくる時期である。関東大震災を契機に京浜地帯への工場立地が進むが、周知のように、臨海部における工業生産は港湾機能と密接に連結することによって、原料輸入・製品輸出の効率化を可能とするものであり、横浜においては工業の存立・発展も港という特性に強く規定されている。この時期の人口集中は、この京浜工業地帯を中心とする工場への労働力吸引によって進行した。とくに戦争経済への移行は、軍事生産に関連した重工業部門での労働力需要を拡大した。また、1938年の資本金合計をみると、商業1061社で2億4883万円（うち金融業が1億1911万円）、工業529社で1億4578万円となり、1917年との比較では商業の2.98倍に対して工業は4.75倍に増加し、工業資本金は金融業を除いた商業資本金を凌駕するにいった。

この時期の横浜は、国際貿易港という基礎的条件の上に、従来からの商業都市に加えて工業都市の性格をあわせもつようになり、また他面では、資本主義的生産・流通の本格化によって、人口の集中・集積をいっそう進行させたといえる。

### Ⅲ 市民の産業別構成の変化

前節では、港都横浜における人口集中の大きな流れをとらえてきたが、これがある時点で切断して、その断面をみれば市民の様々な社会的構成がとらえられる。ここでは、港都の経済的機能の変化とともに、市民の産業別構成がどのように変化してきたのかを中心にみてみたい。なお、時期区分はさきの人口集中の区分に従うことにする。

#### (1) 第1期～第3期（開港～明治期）

明治期における市民の産業別の就業構造等を統計的にみることは非常に困難である。そこで、断片的にはあるが、都市人口の社会的な構成が示されているものについてみてみたい。『神奈川県史料』によれば、開港10年後の1869年（明治2）には、横浜の総人口は2万9789人に達している<sup>8)</sup>。その内訳を産業別にみると、最も多いのはやはり「商」人口の約1万4000人で、全体の50%近くを占めており、生糸売込商をはじめ、貿易に関連して利益をあげようとする多くの商人を中心に町が構成されていたといえる（表－1参照）。ついで、「農」が約7600人で25%を占め、行政区画上は町とはいえ、かなりの農業人口を含んでいたといえる。さらに、「文武ノ官員」（公務人口）が約2500人で9%とかなりの比率を占めるが、これは横浜には運上所のほか、相模・武蔵を治める地方官庁がおかれたことによるのであろう。一方、「工」人口は、2000人あまりで「商」の7分の1でしかない。しかも、実質的にはほとんどが手工的な職人と思われる。時代は少し下るが、1881年時点での横浜の商人・諸職を一覧する『横浜商人録』によれば、全体の数は3068で、そのなかで工業関係とみられるものが133あった<sup>9)</sup>。しかし、その内容は大工、鍛冶、左官などの従前からの職人で大半を占め、工場らしきものには、鉄物製造所、蠟燭製造所、煉瓦製造、活版社など、10軒足らずがみられるにすぎない。また、明治以前～1886年の間に設立された工場総数230について工業別の内訳をみると、染織14、器械及器具34、化学9、飲食101、雑71、特別1となっており、その多くが都市内部で必要とされる食料品・日用雑貨等の消費財生産中心の手工業的小工場であったことがうかがえる<sup>10)</sup>。むしろ、この時期の工場として特筆すべきなのは、外国商館が設けた茶再生工場（お茶場）であろう。季節創業ではあるが、春夏の最盛期には市内の下層民や近辺の農漁村のおもに婦女子を、数千人から1万2000人も雇ったという<sup>11)</sup>。農漁村でも否応なく商品経済は進んでおり、お茶場での労働はかれらにとって重要な貨幣収入となった。また、市内農家で野菜が生産されるようになり、周辺郡部では養蚕業・製茶業を営む農家が増大す

表一 1 横浜町人口の産業別構成 1869年(明治2)

総人口	農	工	商	文武官員	その他
29,789 (100.0)	7,571 ( 25.1)	2,019 ( 6.8)	14,170 ( 47.6)	2,555 ( 8.6)	3,474 ( 11.7)

(注) 『神奈川県史料』第5巻, 明治2年5月の戸数取調のうち「横浜町々ノ分」により作成。

「その他」は医師, 僧尼, 娼妓及遊民, および分類不明者の合計。( )は%, ただし小数点以下第2位を四捨五入したため合計100にはならない。表一2・3も同様。

29,789人は総人口とみてよいので, 内訳には有業者およびその家族を含むと考えられる。

表一 2 横浜市の職業別戸数および有業人口(推計) 1910年(明治43)

	総計	農業	漁業	工業	商業	庶業	無業不詳
戸数	84,368	381	480	3,764	20,091	17,729	42,873
有業人口(推計)	173,063 (100.0)	1,448 ( 0.8)	2,188 ( 1.3)	32,184 ( 18.6)	79,872 ( 46.2)	57,371 ( 33.2)	…… ……

(注) 『神奈川県統計書』明治43年, より作成。( )は%。

1910年の有業人口統計は, 1920年の有業人口比率を用いて推計した。産業別人口は, 各戸数を事業者とみなし, 1920年国勢調査から求めた各産業の(業主+職員+労務者)÷業主の値を乗じた(ただし, 庶業は一戸あたり推計有業人口を乗じた), さらに, 有業人口総数に対する不足分を, それらの数値に応じて比例配分して求めた。

表一 3 横浜市の有業人口の産業別構成 1920年(大正9)・1930年(昭和5)

	有業人口	農業	水産業	工業	商業	交通業	公・自	その他
1920年	174,429 (100.0)	4,470 ( 2.6)	1,550 ( 0.9)	63,709 ( 36.5)	53,637 ( 30.8)	29,471 ( 16.9)	14,660 ( 8.4)	6,932 ( 4.0)
1930年	244,954 (100.0)	12,276 ( 5.0)	2,274 ( 0.9)	79,918 ( 32.6)	84,738 ( 34.6)	25,407 ( 10.4)	25,486 ( 10.4)	14,885 ( 6.1)

(注) 1920年は『国勢調査報告』の職業別人口より作成。

1930年は『国勢調査報告』の産業別人口より作成。

「公・自」は公務・自由業。また, 両年とも「その他」には原資料の「鉱業」, 「其の他の有業者」, 「家事使用人」を含む。( )は%。

るなど、貿易港の形成と発展によって周辺の非都市の人口も港都の経済に組み込まれていった。

ところで、港というターミナルでの物的な流通を現実には担っていたのは、多くの人足であった。さきの『神奈川県史料』には、運送（交通）業に従事する者の数は示されていないが、1872年頃には港に働く人足が約4500人に達していたという<sup>42</sup>。同年の総人口が約6万5000人で、貿易額が3410万ドルだったのに対して、1869年の総人口は約3万人だが、貿易額はすでに1865年（慶応元）には3000万ドルに達し、1870年までは2500～3000万ドルの間を上下している。したがって、この5年間では港における荷役量としてはそう大きな隔たりはなかったであろうから、明治初年には少なくとも3000人程度の人夫が存在したとみてよいのではなかろうか。

次に、1900年頃の様子をみてみよう。1901年には市域が拡張されて従来の約4.6倍に広がり、人口も約9万4000人も増加しているにもかかわらず、1902年の農業者数はわずか2309（うち専業は1415）を数えるにすぎず<sup>43</sup>、当時すでに周辺地帯でも都市化がかなり進展していたことが推測できる。1901年の商業戸数（個人営業のみ）は1万847だったのが、1906年には1万5095へと1.39倍に増加している。同じ期間に、全戸数に対する商業戸数の割合は、21%前後で一定しており、商業自営層は安定的な比重を占めていたといえる。他方、工場（職工10人以上使用）の労働者も1901年に2196人だったのが、1906年には1.76倍の3868人へとかなりの勢いで増えている<sup>44</sup>。しかし、同年の工場数39のうち、100人以上を雇用するのはわずか4つにすぎない。また、1887～1906年の間に設立された工場総数695の内訳をみると、染織53、機械及器具114、化学32、飲食212、雑280、特別4となっており、明治前期と同じような傾向がみてとれる。また、この時期から絹布染色・絹手巾・麻真田などの輸出関連の工場が増大し、そこには多くの職工、下請労働者が雇用された。

ところで、1909年に横浜港で働く常用人夫の数は約7000人に達し、このほかに臨時人夫が常時3000人近く存在した。合計では約1万人という膨大な港湾労働者が荷役に従事していたわけだが、これは工場労働者の3倍近い数だったという<sup>45</sup>。

いま試みに、『神奈川県統計書』（1910年）の有業者の職業別戸数（実際には産業別分類になっている）から、産業別人口を推計してみると（表-2参照）、やはり商業が46%と圧倒的に高く、工業は20%に満たなかった。また、農業・漁業の第一次産業は、あわせても2.1%である。市域が拡大しているにもかかわらず、1869年の産業別構成と比べると、第一次産業人口比率が極端に低下

し、商工の都市的産業人口の比率が増大している。

ともあれ、この時期までの横浜においては、工業人口の増加と社会的分業の細分化が徐々に進みながらも、貿易に直接・間接に携わる商業人口を中心に港湾都市社会が構成され、全体として規模が拡大していったといえよう。また、輸出関連工業および港湾運送業を支えた下層労働者の存在も社会的構成の特徴となっている。

## (2) 第4期・第5期(大正期～昭和前期)

第4期は人口の停滞期であったが、産業面では第一次大戦を契機に工業化の進んだ時期であった。1920年の有業人口について各産業の割合をみると、工業36.5%、商業30.8%、交通業16.9%、公務・自由業8.4%、農業2.6%、水産業0.9%、となっており(表-3参照)、明治期に比較して工業人口割合が急激に増大した。明治以前～1906年に設立された工場が925であるのに対して、1907～1920年の間に設立された工場は1968にも及んでいる。また、職工数も1910年の6621(職工10人以上使用工場)から1920年の3万3065(職工3人以上使用工場)へと増加している。ところで、さきにふれた麻真田・絹手巾製造業は、生産価額では第一次大戦期がピークにあったが、そのころの職工数をみると、前者は1916年に7171人、また、後者は1918年に2021人で、内職者を含めれば3～4万人が関わっていたという<sup>66</sup>。

1930年の有業人口に占める各産業の割合をみると(表-3参照)、最も多いのは商業で35%となっている。他方、第一次大戦期に拡大した工業人口は、1927年の市域拡張で工業人口の多い隣接地域を併合したにもかかわらず、関東大震災による影響で伸び悩み、33%となり、全体に占める割合は1920年より低下している。また、交通業が減少して10%となっているのに対し、公務・自由業は増加して10%台に達した。交通業の主軸となってきた港湾労働者の数は、1919年の旺盛時には1万3000人いたのが1925年には6000人強まで減少した<sup>67</sup>。1933年には5526人、1936年には7061人という記録があり<sup>68</sup>、あいかわらず絶対数としては大きいものの、有業人口に占める比重は明らかに低下している。

さて、1930年以降の特徴は急速な工業化による人口の増加である。たとえば、1931年の横浜市の工場従業者数は、2万1841人であったのが、わずか7年後の1938年には、9万1217人と4倍以上にも膨れあがっている<sup>69</sup>(工業の種類別にみると、重化学工業の急成長によるところが大きい)。なお、同じ期間に横浜市全体の人口は64万800人から77万7500人へ13万6700人の増加となっているが、ここには非就業者も含まれるから、約7万人の工場労働者とその家族の増加が市の人口増加の大半を占めたといっても過言ではなかろう。

このように、昭和前期の横浜では、市民の産業別構成の重心が商業から工業へ、しかも資本主義的大工業生産に従事する基幹労働者の増大へと移行していったのであった。

#### IV おわりに

人口の集中は都市形成の基礎的要件であるが、その内部構成は、基本的には都市の経済的性格に規定される。つまり、都市に集中した人口は都市経済の分業に応じて配置され、いわばヨコの生産関係に組み込まれていく。以上ではきわめて不十分ながらも、戦前横浜の人口集中過程と市民の社会的分業を産業別構成からとらえようとした。そして、横浜の場合には港の経済的機能を背景として人口集中が行われ、また同様に、都市人口の産業別構成も、港との関連を基軸としながら変化を遂げてきたといえる。したがって、経済的側面、とくに生産活動における各産業人口と港との客観的な関連は強いものであった。

ところで、都市への人口集中は、商業・運送業等の個別資本への吸収をも意味し、人びとはいわばタテの生産関係にも組み込まれていく。各市民層の経済的ないし政治的・社会的等の地位の相違は、かれらの港に対する関係を異なるものにする。したがって、このタテの関係からも市民の社会的構成を把握しなければ、各市民層の港都における位置づけは理解できないと思われるが、それは今後の課題とせざるを得ない。

注(1) 北見俊郎「港とはなにか」(北見俊郎編『港の社会科学』、海文堂、1979年)、6ページ。

(2) 都市の素材的・体制的規定については、宮本憲一『都市経済論』(筑摩書房、1980年)、25~38ページを参照。

(3) Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in Japan: 1863-64。『横浜商工会議所百年史』(横浜商工会議所、1981年)、23ページより引用。

(4) 肥塚龍『開港五十年史』下巻(横浜商業会議所、1909年)、49ページ。なお、1884年までの横浜の人口については同書の他に陸軍参謀部編『共武政表』を、84年以降は横浜港振興協会『横浜港史』資料編(横浜市港湾局、1989年)を参照した。

(5) 海岸通・北仲通・本町・南仲通・弁天通の5カ町を中心とした横浜は、明治元年には25カ町に発展する。その後のめまぐるしい行政区画制度の改変を経て1889年、138カ町を引き継ぎ横浜市が誕生した。なお、市制施行後も市域は拡張を続けるが、なかでも1901年・1911年・1927年・1939年の4回の拡張は規模の大きなものであった。それぞれ前年の面積に対する倍率と人口に対する増加率を示すと、1901年=4.6倍・45.9%、1911年=1.5倍・5.8%、1927年=3.6倍・28.6%、1939年=2.3倍・11.4%である。人口の急激な増加が農村部を含む市域の形式的な拡大に大きく依存していることは明らかで、都市の実質的な拡大と区別する必要があるが、ここでは行政上の市域の拡大をほぼ都市の拡大とと考えて論を進めている。

(6) 『横浜市統計書』第2回、第7回、第12回、第17回による。

(7) 同上、第10回。資本金は払込額。1917年、1938年も同上、第16回、第34回による。

- (8) 神奈川県図書館編集『神奈川県史料』第5巻(神奈川県図書館, 1969年), 19~20ページ。この人口には居留地外国人が含まれると考えられる。
- (9) 『横浜商人録』(大日本商人録社, 1881年)。前掲『横浜商工会議所百年史』, 24~25ページから引用。同書には商人・諸職の軒数を職業別に合計した一覧表が掲載されており, そこから全体数と職人数を算出した。
- (10) 『横浜市統計書』第21回の「設立ノ年ニヨリ分チタル工場数」(職工3人以上を使用する工場)による。
- (11) 高村直助他『神奈川県百年』(山川出版社, 1984年), 76ページ。
- (12) 国立国会図書館調査立法考査局『本邦港湾労働事情』(1953年), 88ページ。
- (13) 『神奈川県統計書』明治18年, による。
- (14) 『横浜市統計書』第1回, 第6回。工場労働者は職工・徒弟・日雇の合計。
- (15) 『横浜市史』第4巻・下, 892ページ。
- (16) 工場数, 職工数は『横浜市統計書』各回。絹手巾の内職については『横浜市史』第5巻・中, 215ページ参照。
- (17) 国立国会図書館, 前掲書, 88ページ。
- (18) 『横浜市統計書』第31回。労働者数は船内・沿岸・筏人夫の合計。
- (19) 同上, 第27回, 第34回による。