

横浜市の産業構造と都市機能の変化

山口辰男

目次

はしがき

第一章 第二次大戦前の横浜産業構造と都市機能

第一節 横浜開港と横浜貿易の成立

第二節 開港初期の産業発展の形態と産業革命期の横浜の性格

第三節 大正・昭和初期時代の輸出産業

第四節 京浜運河の開さくと京浜工業地帯の造成——重化学工業化への基盤の成立——

第五節 都市機能の整備

1、海運機能の発達と横浜港

2、港湾機能の整備

第六節 市制の確立と都市機能の拡大

(以上本号所載)

(以下次号所載)

第二章 第二次大戦後の産業構造と都市機能の変化

第一節 全般的産業構造の展望

第二節 商業構造の変化

1、商業基盤の喪失と復興の停滞

2、戦後安定期の横浜商業の特質

3、高度成長期の横浜商業の特質

- 4、減速経済期の横浜商業の特質
- 5、横浜の卸売業の構造と特質
- 6、横浜の小売業の構造と特質
- 7、小売商圈構造の変化
- 8、横浜の百貨店業
- 9、横浜の大型小売業
- 10、横浜の飲食店業
- 11、サービス業の構造
- 12、横浜貿易業と横浜港貿易
- 13、横浜金融業の特質と機能

第三節 第三次産業の構造特質と都市機能との関連

第四節 第二次産業の構造と都市機能

- 1、復興から自立への構造転換
- 2、工場地帯の造成と変化
- 3、工業構造と雇用（人口）との関連
- 4、大規模企業との関連企業
- 5、規模別事業所の構造推移

第五節 地場産業の構造と都市機能

- 1、地場産業の再検討
- 2、スカーフ産業の特質と港湾との結びつき
- 3、伝統産業
- 4、新地場産業

第六節 第一次産業の構造と特質

- 1、農業の都市化——農業構造の特質

2、都市機能からみた農業

第三章 都市機能としての横浜市交通系上の諸問題

第一節 産業構造からみた交通機能

第二節 横浜港を中心とする物流交通

第三節 都市機能と公共施設

第四章 産業構造と人口——雇用の問題——

第一節 横浜市人口の歴史的変遷と特質

第二節 第二次大戦後における人口推移

第三節 経済的人口構造と雇用問題

第四節 横浜市人口の将来展望

まとめ

はしがき

本論は、横浜市の産業構造と都市機能の変化を、第二次大戦前および戦後の二つに分けて検討を行い、特に戦後においては産業の各分野にわたり、経年的に分析をして統計的戦後横浜の経済史の一部をまとめたものである。

都市機能とは何か、都市という人間生活のあらゆる分野にわたる現象を集約的に包括している機構ないしは集団社会のすべての分野にわたる機能と定義されるが、これらすべてを包括することは都市理論そのものを検討することであり、これでは本論の対象とするには余りに尠大すぎるものとなるので、ここでは「都市の経済的機能」に限定することとした。

本研究を行うに必要な詳細な資料については、長年にわたり統一的なものが揃っておらず、特に諸統計の内容が、市勢の発展につれて何回も変更されていたために、戦前のものについては概念的にならざるを得なかったし、戦後においても、しばしば統計の作り方が変更されていたために、できるだけ実証的であることに努力しつつも、この間のギャップを埋めるのに、推計ないしは理論的方法をとらざるを得なかった。

周知のように、横浜市の生成は、一八五九年（安政六年）の開港にはじまる。すなわちその生成の条件は完全に港湾都市であり、特に明治末年に至るまでは、外国商館を中心とする外国資本の支配する特殊地域であって、その初期においては治外法権や外国軍隊の駐留権を有するところの「租界」的性格を持っていた。この中から外

国貿易を通じ、かつ日清・日露の両戦役を経て国際的な地位の向上を背景とし、日本側での商人資本の蓄積が高まり、一八八九年（明治二十二年）市制の樹立から明治末年までに至る間が、自主的な自治権を有するところの横浜市の成立過程とみることができる。

この間、わが国の産業革命期を経て、横浜市の産業構造の変化がみられる。それは、関西とくに神戸と比較してかなり緩慢なものではあったが、生糸、茶の輸出を主体とする商業資本から、次第に工業生産の発展へ向けてのレールが敷かれた時代である。そしてこの工業港化の第一次完成は、一九二〇年（大正九年）にはじまる京浜運河の開きと埋立事業の完成による子安、生麦、鶴見の工業地帯の成立である。この工業化のきっかけとなったものは、第一次大戦（一九一三～一九一八年）中に生糸の輸出不振を新らしい工業製品の輸出に振替えて不振の挽回をはかろうとする「生産と貿易とのドッキング」をしようとしたことにある。しかし埋立も工業地帯も完成した頃、我国は臨戦——戦時体制に入ったため、当初目途とした輸出平和産業は戦時体制の進展、強化につれて軍需産業へと変貌して行ってしまったのである。この生産と貿易との結節が構成されなかった所が貿易構造上の弱点となり今日にも続いている。

戦後、横浜市経済復興の端緒となったものはやはり港湾であった。しかし、当時の港湾は米軍の接收下にあつて、港湾機能の九〇％は米軍に握られており、米軍の日本進駐のラリー・ポイントとして横浜港は軍事的に重要な地位を占めるとともに、輸入食料その他の援助物資の陸揚地として多忙を極め、市の経済活動の刺激となった。

次いで、朝鮮戦争を経て、わが国経済の高度成長期を迎え、自動車、家電、機械器具等の工業の内陸部への立地、海岸線、特に根岸湾や扇島などの埋立てによる石油、鉄鋼、電力、造船等の基幹産業の発展があり、第二次

的な工業都市の完成が行われた。そしてこれからの生産物の輸出機能は、巨大企業の中に繰入れられて従来の市の貿易商社の機能を大幅に低下さしてしまった。

この間横浜市は関東大震災、戦災を受けたが、戦後の高度成長期を経て老大な人口増が見られ、これに伴って第三次産業の伸びが第二次産業の発展とともに著しい発展現象を示すようになった。大小の商業資本が、横浜市の内陸部へ向って伸び、銀行など多数の金融機関が市民の預金吸収の目的をもって同じく内陸部へと進出し、百貨店、スーパーマーケット等の進出も亦目覚ましいものがあった。

しかしながら、横浜市の経済的發展をみる上からは、いくつかの問題点もまた見受けられる。

その第一は、わが国の産業革命期に、商業資本の産業資本への転化が不十分であったことである。当時の横浜財界の中心となったものは、農村を基盤とする生糸取引資本であって、これらのものは中世のヨーロッパの商業資本と同じく、資金の貸付けなども兼ねて行っていたものであるが、その貸付けの対象が近代工業ではなく、農村におけるマユの生産、あるいは同じくこれを基盤とする製糸業であった。すなわち、農村を基盤とする問屋制資本であった事である。このため、自らを工業生産者に転化する契機を捉えそこなったことは、今日の横浜における地元資本の脆弱さを生じた歴史的背景であったと考えられる。

その第二は、市域内にある老大な農村部が昭和十四年の第六次市町村合併以来約二〇余年間にわたってそのまま放置されていたことである。現在の市域がほぼ出来上ったのは前記のように昭和十四年であるが、当時すでに戦時経済がすすみ、かなりのきびしい統制の段階にあり、そのために新しく編入された農村部に対応する近代的な都市計画を欠いていたが、そこへ戦後の高度成長期に老大な人口の流入があり、これらの地域はある意味における乱開発にまかせられた。かくして道路体系の不備、都市生活施設の不足という事態を生じ、今日に至って都

市機能、なかんづく交通体系の不備ということが、それ自体、市勢の大きな問題となりつつある。横浜市の中心部からの急速な人口流出ドーナツ化現象は、注目すべきものであるが、新らしく市周辺／＼県央地帯の発展に吸収されるといふ事態があるとしても、やはり基本的には横浜市の都市機能の衰退ないしは拡大に対する不対応という面をも考え合わせなければならぬであらう。

第三としては、戦後において、政治および経済の中枢管理機能が、東京へ集中化したことである。この東京集中力は、これまでの歴史上、かつて見られなかった程の強力なもので、横浜の本社を持っていた企業が（資本金五、〇〇〇万円を境いとしてそれ以上の企業が）相ついで東京へと移転し去った。このようにして横浜市の経済がいわゆる「支店経済」の様相を強め、横浜市の経済活動の中心をなしている多くの企業が、東京からの指示を経なければ何事もなし得ないという事態となつてしまった。とくに地元資本の多くが、大資本の下請け企業となり、港湾においても、港湾産業の荷主および船社に対する従属性がますます強化されつつある。ことに貿易業の面においては、かつての活気ある様相は全くみられなくなり、巨大生産企業の行方自社貿易の谷間に残された落穂拾いの貿易をなさざるを得ないようにテン落してしまった。

以上のような歴史的背景と、特殊事情とが横浜市の産業と都市機能を考察する場合に省略することのできぬ背景だと考えられる。

第一章 第二次大戦前の横浜産業構造と都市機能

第一節 横浜開港と横浜貿易の成立

一八五九年（安政六年）、横浜の開港によって今日の横浜市の端緒が形成されたが、この当時、横浜村は一〇戸に満たない農漁村でしかなかった。この年、横浜、北方、本牧本郷、中、根岸および堀の内六カ村が幕府外国奉行の所領となり、幕府の直轄統治下におかれて簡単な都市計画が施行された。すなわち

- (1) 神奈川奉行の仮宅および官舎を戸部村（野毛坂わき）に設けること、
 - (2) 交易のため移住して来る町人のために横浜村から本牧村にかけての土地を貸すこと、
 - (3) 海岸に波止場を設け、その右わきに運上倉庫（税関倉庫）を建てること、
 - (4) 波止場から東の土地を外人に貸すこと、
 - (5) 移住希望の町人には、さらに戸部村の土地を貸すこと、
 - (6) 東海道から横浜に入る街道で、大岡川を横切るところへは橋を架けること、
- といった関内出島造成計画であった。

その後、西南の太田屋新田および沼地の埋立、横浜村背後の入江の埋立を行い（現在の中区羽衣町、福富町など長者町方面のいわゆる埋地七カ町）そして外国人居留地との間に堀割川をつくって、関内と称する外国貿易と外国人居留地のための地域ができ上った。

幕府は、開港前から日本人商人の横浜移住を奨励していたが、開港と共に日本人商人に土地を貸し与え自由に取引ができるようにした。^{（註一）}そして運上所以北を日本人商人の居住地と定め、越後屋三井八郎右衛門に運上収入と金銀両替のご用を命じ、本町二丁目に三井御用所を設けた。

このようにして開港の翌年の安政七年には居留地に居を構えた外国商人としてはイギリス人十八名、アメリカ人十二名、オランダ人五名、計三十五名。日本人商人としては、三井八郎右衛門をはじめ、生糸商九三軒、織物、緑茶、陶磁器、海産物、銅などの売込商と洋織物の引取商とを併せて九十余軒、その他荷物運送業十軒、飛脚屋二軒、旅館三軒が移住してきた。これが開港直後の横浜の姿だった。

当時の欧州および米国の事情をみると、イギリスにおいてはすでに産業革命が五〇年代に完了し、綿業、羊毛工業をはじめ鉄鋼業、機械工業その他の産業、鉄道および炭坑における機械の使用が普遍化しており、ドイツにおいてはシレジアおよびサクソニーの繊維工業が発達していた。フランスにおいても産業革命こそ英国よりは遅れたが、次第に資本主義の発展が進んでいた。オーストリア帝国では、チェコやロンバルディアなどで産業革命が進行していたし、米国では北東部に工場制工業が発達し、南部では黒人奴隸を使用して資本主義農業が興り、南北戦争以後は各地に急速に工業が発達していた。

このような中で、イギリスは「世界の工場」としての地位を占め、ロンドンが世界の貿易海運および金融の中心となっており、直接に日本の開国を促したのはアメリカではあったが、当時のアメリカはまだ農業国の域を脱していなかったのであった。このようにして、開港当時の横浜貿易量の七〇％は英国に握られていた。

この当時、横浜へやって来た外国商人の性格を注目する必要がある。たとえば、横浜乗込み第一号の英一番館に拠ったジャーデン・マジソン商会は、マカオを根拠とする極東における最大の貿易商海運業者だったが、彼等

第1表 横浜港開港当時の貿易額

年 度	輸 出 額	輸 入 額	輸 出 超 過
1859	1,400	150	+ 1,250
1860	3,950	550	+ 3,400
1861	2,682	1,494	+ 1,188
1862	6,305	3,074	+ 3,231
1863	10,554	3,701	+ 6,853
1864	8,997	5,553	+ 3,444
1865	17,467	13,153	+ 4,314
1866	14,100	11,735	+ 2,365
1867	9,708	14,908	- 5,200

単位：1,000ドル

注)「幕末貿易史の研究」石井孝, 横浜歴史年表

第2表 開港初期の主要輸出品 (百分比)

年 度	生 糸	茶	銅	蚕卵紙	その他	計
1860	65%	8%	5%	0%	22%	100%
1861*	62	17	5	0	16	100
1862*	81	14	2	0	3	100
1863	82	5	—	0	13	100
1864	69	15	—	0	16	100
1865	84	10	0	4	2	100
1866	—	—	—	—	—	—
1867	54	17	0	22	7	100

出所：第1表に同じ

* 印はいずれも上半期, 1866年度は大火のため不明

第3表 開港初期の主要輸入品（百分比）

年 度	綿織物	毛織物	綿糸綿花	薬 品	金 属	計
1860	53%	40%	0%	2%	1%	**100%
1861*	56	18	6	6	2	100
1862*	50	30	—	—	16	100
1863	18	37	—	—	9	100
1864	74		—	—	9	100
1865	33	44	6	—	3	100
1866	—	—	—	—	—	—
1867	25	22	11	—	1	100

出所：第1表に同じ

* 印はいずれも上半期，1866年度は大火のため不明

** はその他を含む計

は英国東印度会社の特権的商業に対抗していた自由商人であったし、また、横浜に集ってきた日本人商人たちも幕府体制の間屋制流通機構に対抗するところの在郷商人を主とした人々であつて自由取引を希望する一匹狼的性格の者たちであつた。このようにして、横浜における貿易は、外国商館に対する売込み、および外国商館からの買取りを行うところの、内外の自由商人の町として現われたのである。

開港初期の横浜貿易は第一、三表から端的に表現されるであろう。それにより示されるように輸出品では生糸・茶などの農産原料品が主であり、輸入品では英国製品中心の綿・毛織物という構成となっている。

以上から開港初期の横浜の性格は外国貿易を中心とする商業都市だったと言える。

註一 「……当六月より神奈川、長崎、箱館三港において、商人共勝手に商売つかまつるべく候。右の者ども、舶来の品々売捌候は勿論居留の外国人とも見世売の品、諸人買取候儀も、これまた勝手次第たるべく候……」

第二節 開港初期の産業発展の形態と産業革命期の横浜の性格

中世ヨーロッパにおける都市の発展は、農業から分離した手工業者およびその商品交換を媒介する商業資本が支配するところの都市生活が形成されてきた点に大きい特色が見られる。そこでは商人資本の傘下に手工業者がおり、商人資本そのものが工業を包括し、工場制工業へと発展をし、商人自らが産業資本へと転化していった。

ところがこれに対し、横浜の場合は、ヨーロッパのような自律的経済発展のフォーミュラがみられず、主たる商人資本である生糸問屋と手工業との乖離をもって特色とする。商人は工業生産者には転化せず、最後まで商人として残り、時として新興の工業生産に投資することもなかったが、基本的には自らを産業資本家に転化し得なかったのである。これは前述したように、農村を基盤とする問屋制資本という寄生的性格によることと、も一つは投機性を強くもった生糸商売のうまみに魅せられてきたということも原因の一つと考えられる。

したがって横浜における工業の発展は、いわゆる文明開化のモデル・インダストリーとして華々しい出発は見せたものの、わが国の産業革命行きのバスに乗り遅れたために別の角度や契機から発展して行かねばならなかったのである。

横浜に最初に出現した工場は一八六五年に幕府が設けた横浜製鉄所で、艦船の修理を目的とする国策的のもの（後に横須賀に移った）であり、その他ガス工場も官営として設けられた。ほどなく民間のものとして、英人の手による山手のビール工場（後年のキリンビール）が明治五年に、つづいて堤磯右衛門の石鹼工場（同六年）、平沼のマッチ工場（同八年）、大川源次郎の活版印刷工場（同十五年）、麦藁真田製造所（同十九年）、山田与

七の電線工場（同十七年）、田沼太右衛門と高島嘉右衛門等の共同電灯会社（同二十二年）、この他、製茶、煉乳、陶磁器、硝子瓶、染色、メリヤス、機械など各種の工場がモデルインダストリーの立ち現われた。

以上の諸工業の中で、横浜貿易と直接関係をもったものは製茶であった。茶の輸出は、開港とともに始まり、生糸に次いで重要な輸出商品であったが、一八六七年に神戸が開港されるまでは全国の茶が横浜に集った。

主要輸出業者はジャーデン・マジソン商会、デント商会、米のウォルシュフォール商会であり、後にスミスベーカー商会、ミドルトン・スミス商会、ウオットラメイス商会その他が加わった。日本業者としては大谷嘉右衛門が横浜製茶改良会社を組織（明治五年）し、茶の直輸出をはじめた。爾後、横浜の製茶は明治二十年から三十年にかけて最盛期を示したのである。（註二）しかし、この製茶業も純然たる工業ではなく、初期商業資本に付随した加工工程を主とする労働集約的な低技術のものであり、きわめて苛酷な作業条件の下に成立されたものだったのである。大谷嘉右衛門伝に「支那人が女工（茶焙女）^{おぢやば}を道に擁して争奪した」と書かれているがこれらの加工工場が主として外国商館（輸出商）の経営のもとにあったことを思わせるものである。（註三）

一方、輸出の大宗であった生糸に対する製糸工場への横浜資本の投資はかなり大きく行われたが、その投資先は市内ではなくほとんどが他県の製糸業者へであった。わが国の製糸工業は、明治二三年の第一次恐慌時に工場工業としての基礎を確立したといわれているが、この年の横浜への出荷量のうち、機械製糸量はじめて家内工業製糸たる座繰生糸^{ざぐり}の量を凌駕したのである。

絹織物関係においては椎野正兵衛がウインナの万国博を視察帰国後、明治七年に絹手巾の輸出をはじめ、これが盛んに輸出されるようになる。その加工内職が盛んになった。この他に絹織物の輸出に付随する捺染、縫製加工業も興ってきた。これらのものは、一々の大規模のものを除けば、工業とはいえない程の家内工業と手内

第4表 横浜港の輸出商品構成（百分比）

	農産品	鉱産品	工業品	水産品	計
	%	%	%	%	%
明治元年	100.0	0	0	0	100.0
5年	96.6	3.4	0	0	100.0
10年	98.5	1.5	0	0	100.0
15年	98.9	1.1	0	0	100.0
20年	91.8	4.2	4.0	0	100.0
25年	81.6	4.3	14.1	0	100.0
30年	75.9	3.2	19.3	1.6	100.0
35年	69.5	3.9	25.0	1.6	100.0
40年	72.4	4.5	21.6	1.5	100.0

出所：「横浜開港50年史」下巻

第5表 横浜港の輸入商品構成（百分比）

	農産品	鉱産品	工産品	水産品	計
	%	%	%	%	%
明治元年	3.5	0	96.5	0	100.0
5年	0.4	0	99.6	0	100.0
10年	0.5	0	99.5	0	100.0
15年	1.6	0	98.4	0	100.0
20年	1.8	0	98.2	0	100.0
25年*	11.4	0	88.6	0	100.0
30年	18.1	11.0	70.9	0	100.0
35年	44.5	0	55.5	0	100.0
40年	54.6	0.7	44.7	0	100.0

出所：「横浜開港50年史」下巻

* 印：25年からの農産品の輸入%の増加は主として外地米の輸入により生じた数字である

第6表 横浜における工業の発展

年次	工場数	馬力数	労働者数
明治34年	39	3,738	1,577
40年	52	7,731	3,868
大正元年	132	10,779	8,135
5年	1,342	10,226	19,062
8年	1,706	18,370	35,511
昭和2年	6,405	113,339	36,690
6年	4,489	186,830	30,973
11年	942	229,959	57,000
13年	1,044	265,989	91,217

出所：横浜市統計書各年度より作成

1. 明治30年は常時10人以下の工場を含む，労働者は14歳以上。
2. 明治40年は10人以上の工場のみ，労務者には徒弟を含む。
3. 大正元年労務者数には14歳以下のものを含む。
4. 大正5年は常時3人以上使用の工場。
5. 大正8～昭2年，6年は5人以下の工場を含む。
6. 昭和11年，13年は5人以上を使用する工場。

職に類するもので、低賃金と過重労働に耐うる貧しい人々を、プール化し組織化して成立するような業態なのである。織物工業といっても製織過程までは他県で行われ、それを粗材とする内職的加工业に過ぎないのであった。

このようにして、横浜市統計書（これには統計作成上の変化もあるが）によれば、世界経済恐慌を経て、群小工場が淘汰されて無くなり、この恐慌を契機として平均的工場規模が著るしく拡張されたことを意味するであろう。

横浜の工業化をみる一つの面は、横浜港における輸出入商品の構成である。明治年間についての統計は第四表のようになっている。開港後半世紀になろうとする明治四〇年での工場数は僅か五二一、労働者数は三、一三五人に過ぎない。これは同年の神戸市の工場数二三四、労働者二五、六一四人に比べれば、横浜の甚だしい立遅れが知れるであろう。

また、第六表において注目すべきは、昭和十一年における工場数が激減しているにもかかわらず馬力数、労働者数が急増していることである。これは臨戦体制の伸展による工場の統合と大規模化によるものである。

以上、明治末年までを初期の工業発展の時代とみる事ができるが、このころはあたかも我国の産業革命期に当たっている。周知のように、わが国の産業革命の主導力となったのは綿糸紡績および綿織物であるが、紡績の発達は一八九〇（明治二三）年に三〇工場、二七七、〇〇〇錘、国内生産高一〇四、〇〇〇梱、輸入一〇六、〇〇〇梱だったものが、この二年後には、早くも国内産が二〇四、〇〇〇梱、輸入糸八一、〇〇〇梱となり、国内産が圧倒的地位を占めるようになった。次いで一九〇四（明治三七）年には国内産糸七五七、〇〇〇梱、輸入糸二七、〇〇〇梱、輸出三四一、〇〇〇梱と大幅に転じ、国内市場では狭隘を示すようになり、そのまま日清・日露の両役で得た大陸市場への独占的シェアを占めるようになった。そしてこれらの輸出市場へ強力な足場をつくり

あげたのは主として関西の工場であり、残念ながら横浜商人はこの波に積極的に乗ろうとしなかった。依然として生糸とその織物という単一市場の枠から出ようとしなかった。という裏には生糸商売のもつ投機性による旨味の魅力には勝てなかったという事も感じられる。

すなわち横浜が、わが国の産業革命期における、新しい工業と市場に対する進出を見送り、原始的生産形態である農家の副業としての繭の生産に依存する生糸一辺倒にたよって来たことは、たとえそれが横浜の伝統的な富の源泉であったとしても、後年の横浜資本の衰退の重要な要素となったことは否定すべくもない。

註二

「……明治二〇年頃より約一〇年間の横浜は、製茶貿易の全盛時代と見るべく、毎年製茶の季節になると、各地の荷主陸続として入りこみ、三〇有余の売込、二〇有余の輸出商は目の廻るような繁昌ぶり、季節半期にして三〇万個から入荷し、馬車、荷車間断なく市内を往来して売込商から輸出商へ、輸出商から再製工場へとエスカレーター式に回転して船積みとなる。この入荷から積出までには幾十万とも知れぬ労務者の手を通過し、殊に再製には多くの女工を要するので、是等周旋のための商館支配人等は、早朝群れ来る女工等を途に擁して争奪するなど何時しか横浜の名物の一つとなった程で、製茶貿易の盛衰は直ちに横浜全市の景気に影響を及ぼすという勢いであった……」（大谷嘉兵衛翁伝）

註三

「……横浜の茶焙女（おちゃばおんな、お茶場女とも書く）はその数二、五〇〇余とはなりぬ。……石にて建て廻したる室内の小窓には金網を張り詰めて風も通わず、その上、無数の炮炉を置き並べ、炎々たる炉火のかたわら去る間もなく、朝まだきより黄昏まで玉なす汗を拭いもあえず、折節は恐ろしき看手の呵責、鞭撻を受くるはなんぼう辛き事ならずや。而してその得るところはわずかに日に十二、三銭……その場中の温度といえは大抵どこも百十五度（華氏）を下らず、新参のものはその入口にて一度は気絶するほどなりとぞ……」

第三節 大正・昭和初期時代の輸出産業

横浜市の工業は、大正年代に入ると、第一次世界大戦の影響をうけて若干の増加と好況をみせたが、大戦の終熄とともに萎靡、ないしは消滅したのも見られた。また直接に貿易に付随するところのものもあつたが、この種のもは後年消滅するか、あるいは衰退するか、さらには今日極めて零細な形で残存するかしている。それにしてもこの期は、一応横浜の地場産業が確立された時代といえる。

この地場産業といわれるほどに、確かりとした足跡を示したものに麻真田工業がある。この工業は今日は全く消滅してしまつた。

斯業については、明治三六年頃から、鳥飼彦次郎・山口平三郎・上滝七五郎等によって研究が続けられていたが輸出にまで遭ぎつけたのは四二年である。爾後、次第に生産者、取引者を拡大して行き、一九一二（大正元）年には三八工場、女工一、八二〇人を数え、大正五年には一四九工場、工員四、三六五人というところまで発展したが、この年を頂点として急激に衰えていった。

も一つ、注目すべきは染色工業である。斯業の歴史は古く、明治二〇年代から絹織物の輸出が盛んになつたにつれて、これに伴う地場産業として発達したものである。すでに大正五年には二二一工場、工員三、六二一を数えて麻真田工業と比肩するまでに至つた。この工業は麻真田業に比べると最終製品を生産するだけに強靱なところがあつた。昭和二年頃には四三八工場、工員五、六四五人に到達したがこの年を頂点とし漸次衰退傾向を辿つたが、戦後再び復活し「マフラー・スカーフ」産業として今日までも存続している。

前記の二地場産業は、何れも経営規模が零細で、特殊の高級技術を要すること少く、専ら組織された内職陣と

第7表 横浜工業における麻真田工業の位置

	大正5年		大正8年		昭和2年		昭和6年	
	工場数	工員数	工場数	工員数	工場数	工員数	工場数	工員数
染色工業	221	3,621	281	4,114	438	5,645	346	5,008
機械器具	149	4,628	250	15,640	1,189	12,204	602	9,582
化学工業	128	2,774	162	1,947	221	2,604	186	2,802
飲食品工業	428	2,340	537	2,397	2,009	6,250	1,820	5,040
雑工業	413	7,172	470	6,998	2,541	8,794	1,518	6,585
（内麻真田）	(149)	(4,365)	(52)	(439)	—	—	—	—
電気及ガス	3	135	6	1,942	17	1,111	17	1,956
合計	1,342	20,670	1,706	33,038	6,415	36,608	4,489	30,973

出所：横浜市統計年報各年度より作成
統計の基礎に若干のちがいがあるので、数字は概数である。

低賃金とに支えられ、かつ外部経済条件に対する抵抗力の弱い輸出産業であった点を共通点とするだけに、常に外部経済の動きにつれて一喜一憂する特殊な脆弱性をもち、未だにこの弱点から抜け出せないでいる。

開港以来、こうした地場に興った工業は今日までに二十五種が数えられる。その何れも零細な手工業、家内工業、内職依存工業であり、経済界を吹き荒れる嵐には耐久力がなく、興きては潰れ、潰れては興きの状態を続けてきている。かくして今日残存しているのが、マフラー・スカーフ捺染業だけとなつてしまった。

大正三年、第一次世界大戦が勃発、これが横浜に本格的な工業を発展させる契機をもたらした。それは大戦によりヨーロッパからの工業製品の輸出がとまり、工業化への道を進んでいた日本に強い内需を要請してきたからである。横浜の機械器具工業は大戦末期の大正八年頃から急激に増加をみせてきた。こ

の八年において工場数が二五〇、労働者数が一五、六四〇人と躍進を見せている。規模は、今迄上にみてきた諸工業に比べて著るしく大きなものとなり、一工場当たり平均労働者数は六二・七人ともなっている。

機械器具工業部門の中で、特に顕著なものは、機械・造船・電線の諸部門であり、当時の事情をよく反映している。格別目覚ましい伸びを見せたのは造船工業であった。

昭和二年は金融恐慌の年であるが、大戦後のブームに乗じて工場数はこの年までに著るしい増大を見せている。この中で特に目立ったものは食品工業と雑工業であった。大正八年に比べて食品工業は三・七倍、労働者数では五・四倍、また雑工業においてはこの期間に工場数で五・四倍、労働者数で一・三倍を示した。この雑工業の場合では工場数の増加に比して労働者数増加の倍率が低いのは、町工場的な零細工場の多数存在を物語る。これはたしかに第一次大戦のブームにのって増加したものであるが、これからのものは二年後の昭和四年（一九二九年）にはじまる世界経済恐慌の荒波を真正面からかぶり、たちまち消滅の憂目にさらされたのであった。この結果、昭和六年には、昭和二年に比して工場数は約二、〇〇〇近くも減少し、労働者数もまた五、〇〇〇余を減少した。この経済恐慌は横浜工業のあらゆる部門に大きく影響を及ぼし、事業の縮小、合理化、企業集中などが行われ、多くの失業者を巷に放り出し、一方、皮肉にも独占の方が進行した時代でもあった。

第四節 京浜運河の開さくと京浜工業地帯の造成

——重化学工業化の基盤の成立——

一九三一（昭和六）年は満洲事変勃発の年である。この頃からわが国は次第に第二次大戦へのめり込みはじめ、臨戦——戦時経済への展開を促進・加速して行ったのであるが、満洲事変勃発以来は軍需工業は年とともに旺盛

となつていったが、この年代にあたかもターゲットを定めたように京浜運河の開削が行われたのである。もっとも京浜運河建設の発端は古く、すでに大正九年に横浜貿易協会で横浜——東京間の舁回漕料が甚だしく高いことが論議されたことに溯ることが出来る。この問題は識者間ではしばしば論議されていたことであるが、関東大震災後にとくに東京方面との海上ルートの確保の必要を生じ、横浜市復興会の陳情により、大正十五年から十六年継続事業として二、五〇〇万円の子算で政府が工事に着手したのである。この頃、横浜港の貨物は輸出二八万トン、輸入二六一万トンで、輸入貨物の約半分は舁で東京方面に回漕する慣わしであった。しかし、回漕途中の多摩川河口から羽田沖にかけては潮流・波浪がわるく相当な危険にさらされ、ために月間に五〜六日は航行不能となるような事情が介在し、この結果は回漕料の高額化を招いていたのである。この件に対し、横浜市選出の若尾幾造代議士は第四六議會において「……東京——横浜間の回漕料は、サンフランシスコ——横浜間の海上運賃に等しい……」と述べている。

この造成の実施にあたっては「……海底を浚渫した際の土砂をもって、鶴見、川崎の海岸の埋立を行い、この埋立地に工場を誘致する」というアイデアの浅野総一郎が提出した案が採用されて同氏をはじめとし渋沢栄一、安田善次郎、安部幸兵衛、渡辺福三郎、大谷嘉兵衛などともに鶴見埋立組合（後に東京湾埋立株式会社）をつくって事業が進められたのである。かくして今日の京浜臨海工業地帯が生まれたのである。

第一次大戦の終わった頃は、わが国工業の重化学工業への転換の時代だった。例えば、鉄鋼業においては、高炉——平炉——圧延に至る一貫作業の導入という時代の企業には、原材料（鉄鉱石、無煙炭等）が、本船を工場に横着けにして直接に陸揚げができることが要請される。また、電力事業においては水力発電から火力発電への転換（火主水従の傾向）時代が到来してきて、燃料石炭の直接工場への搬入が必須となり発電所の臨海性が不可欠

の要請となる。このような要請からすでに埋立地完成前の明治四五年には日本鋼管が川崎埋立地に立地、そして鉄鋼に関係する造船業などをその付近に立地をさせていた。

この埋立完成時代に特に注目すべきものは造船業だった。鶴見地先の埋立地にはイチ早く浅野総一郎による浅野造船所（後に日本鋼管鶴見造船所）が立地した。横浜には、すでに明治二四年に民間の手による横浜船渠株式会社（今日の三菱重工横浜造船所）が設立されていたが、元来造船業は多くの工業部門の複合により成立するものであるため、多数の部門についての下請工場を横浜に発達せしめた。このことは自動車工業についても認められるところである。

さらにはこうした複合工業である造船自動車工業は製品を容易に他の目的の製品——つまり軍需製品への転換が効くところから、本来業務の他に軍需品製造へと戦時体制が進むにつれて発展して行ったのである。

自動車工業も造船の造機部門や機械部門から派生（下請工場を含めて）して部品生産をやり、そしてその組合せ、組立へと進ませ、軍用トラックの製造航空機製造へと進んで行った。今日、横浜工業構造においてそのトップが輸送機器工業にあるのはこのような歴史的過程に基盤が置かれていたのによるものなのである。さらに注目すべき工業には、電機工業部門がある。

以上は労働手段に機械を主として使用するいわゆる機械工業であるが、これに対して装置を労働手段の主体とする装置工業（大企模な化学工業——窯業、醸造、化学工業用基礎薬品、石油精製、電解電炉工業など——）が相次いで進出し、文字通りの重化学工業地帯が構成されたのである。今日横浜港からの輸出の大宗である自動車、家電などの基礎は以上のように戦前から確立されていたのである。

第五節 都市機能の整備

1 海運機能の発達と横浜港

開港初期において横浜貿易はすべて外国商館の手によって行われた（日本人の当時の貿易と言ったものは外国商館に商品を売込・納入するだけでしかなかった）のと同様に、商品を海外へ運び出す海運の仕事はこれまた外国の船会社に掌握されていた。

横浜に対して、最初に定期航路を設けたのはアメリカの太平洋汽船会社（Pacific Mail Steamship Co.）であり、開港後間もないころに居留地四番館にオフィスを置き、横浜―神戸―長崎―上海間を往復し、わが国の太平洋沿岸航路を独占したかの観があった。さらにこの会社は明治元年にはサンフランシスコ―横浜―香港間に旅客および郵便物の逋送を開始している。

日本側による定期航路は、当初はすべて沿岸航路で微弱な存在であった。すなわち、明治維新の直前、慶応の末年に、わが国の外洋を航行できる船は幕府所有のもの四四隻、諸藩所有のもの九四隻、合計一三八隻で、何れも軍艦だった。明治政府は新政権の樹立とともに貢米回漕の必要から、明治三（一八七〇）年に政府監督のもとに「回漕会社」を設立し政府所有の船舶および各藩委託の船をもって東京―横浜―大阪神戸間の定期航路を開設し貢米および旅客、郵便物の海上輸送をはじめた。これがわが国における汽船会社の最初のものであったが、何分老朽船を使用し、乗組員の経験不十分のところから年余を経ずして解散している。

明治四年に廢藩置県が行われて、各藩の船はすべて国有とされ、翌五年には日本郵便蒸汽船会社がつくられて国有船はすべてこれに払下げられた。この会社は、東京―大阪間の定期航路のほか、函館―石巻間に不定期航路

を持ち、さらに政府命令航路として沖繩航路をもち、全国の貢米輸送を一手に握った。

この間、土佐藩の汽船および兵器の購入機関であった開成館の大阪出張所（西長堀商会）と長崎出張所（長崎商会）を主管したり、また、当時会社の航運と金融を担当したりしていた岩崎弥太郎は、九十九商会名儀で西長堀商会の事業を継承して同藩の汽船三隻をもって東京、大阪、高知の回漕に従事したりした。

明治五年一月、九十九商会を三川商会と改称、同六年三菱商会と改められ、このときにはすべての事業は岩崎個人のものとなっていた。そして明治七年に本社を東京に移し、同八年に三菱汽船会社に改称された。

たまたま、明治七（一八七四）年に台湾に対する軍事行動を起すに当って、明治政府は一三隻の汽船（総トン数一七、八二八トン）を購入して軍事輸送に従事せしめ、戦後にはこれを無償で三菱汽船に払下げて、上海航路の開設を命じている。

さらに、明治九（一八七六）年の江華島事件および萩の乱、同一〇年の西南戦争と引続く戦争の軍事輸送に従事させたが、このため営業用船腹に不足を生じてきたので、政府は明治一〇年に八〇万ドルを支出し、三菱の社内資金三八万ドルと併せて汽船八隻（一三、三〇六トン）を購入、政府保護のもとに六線の命令航路と四線の私設航路を担当せしめた。

以上のようにして、わが国の航路が拡張されていくにつれて、外国船会社との間に激しい競争が起ってくるのは当然だった。特に前記の米國太平洋汽船会社および英國のP・Oラインとの間に横浜―上海航路の競争が起きたが、三菱は政府の手厚い保護のもとにこの競争に勝を得た。この過程で三菱は為替業務を開始（後の三菱銀行）し、ついで海上保険（後の東京海上火災）、倉庫業（後の三菱倉庫）をはじめ横浜造船所（後の三菱造船）を子会社にするなど、ほとんどわが国の海運業を独占するかの如き観があった。明治一三年におけるわが国の保

有船舶の総トン数は六六、〇〇〇トンだったが、三菱はこのうちの四一、〇〇〇トン（六二％）を保有し、しかも新鋭船が多かった。

こうした三菱の独占に反対する空気がようやく高まってきて、東京風帆船会社（明治一三年）、北海道運輸会社（同一五年）が設立され、さらに政府部内の反三菱グループの援助によって上記の外に越中風帆会社を基礎として共同運輸会社が設立され、横浜を起点として全国沿岸および上海、仁川航路が開設された。

しかし間もなく政府の仲介のもとに、これらをまとめて日本郵船株式会社（同一八年九月）が設立された。明治一八年末の全国登録汽船数二二八隻（八八、七六五トン）に対し、郵船保有は六九隻、七二、九二二トンで全体の八二％を占めている。反独占で始まった競争の結果はさらに独占の度を高める結果となってしまった。

日本郵船は、その後次第に航路を拡張してわが国の沿岸はもとより、明治二二～二三年頃までの間に長崎―浦塩線、長崎―仁川線、長崎―天津線、上海―浦塩線、神戸―マニラ線を開始した。

さらにその後、わが国の産業革命の発展に伴い、印度棉輸入の必要から、英国のP・Oラインとの間に激しい競争の後、二九年に終局的にボンベイ航路を開設して妥結をみた。

わが国の海運が国際的な仲間入ができるようになったのは、明治二九年に歐洲航路、北米シアトル線、濠洲航路が開設されて以来である。それでも明治末年に至るまでは国際的地位は至って低く、国際的発言力を持つに至るまではさらに十年、第一次大戦後に持ちこされるのである。

横浜として忘れ得ないことは、この二九年に浅野総一郎により東洋汽船会社が設立されたことである。同社は一万トン級の客船数隻を擁して国際的に気をはいたことである。天洋丸、春洋丸、地洋丸、大洋丸、コレア丸、墨洋丸などの万トン級の巨船は大棧橋の華であった。コレア丸は関東大震災の当日、大棧橋に接岸していて、多

第8表 わが国における船腹の増加

	汽 船		帆 船	
	隻 数	ト ン 数	隻 数	ト ン 数
明 治 5 年	96	23,364	35	8,302
10 年	183	49,105	75	13,648
15 年	344	42,107	432	49,094
20 年	486	72,322	778	60,975
25 年	642	102,301	779	46,031
30 年	626	426,624	171	27,412
35 年	1,033	605,122	3,591	310,061

第9表 横浜寄港外国船（明治40年）

		隻	トン
P & Oライン	(英)	23	136,749
シャルジュール・レユニ	(仏)	10	60,640
太平洋汽船会社	(米)	5	60,000
ロイド汽船会社	(独)	4	35,671
ボストン汽船会社	(米)	4	38,423
カナダ太平洋汽船会社	(加)	6	36,000
大北汽船会社	(米)	2	42,000
M・M汽船会社	(仏)	18	115,164
ジャワ・支那・日本汽船会社		6	34,000
オーストラリア汽船会社	(豪)	8	48,000
パルナク汽船会社		9	41,133

出所：「横浜開港50年史」下巻

- (1) 以上の他にハンブルグ・アメリカ汽船会社30隻O. C. C汽船会社合計117隻があった。トン数不明。
- (2) 上記合計寄港トン数は647,780トンで邦船の約2倍であった。

くの罹災民の救助に当たったのを筆者は目撃している。墨洋丸はメキシコ航路での最大の客船だったが昭和一三年に太平洋のまん中で積載の硫化鉄の自然発火で沈没した。大洋丸は第一次大戦後ドイツから割譲をうけた船だった。これらの巨船と郵船の巨船とが横浜港を発着していた頃が戦前の横浜港の最も華かな時代だったといえる。この横浜生れの東洋汽船会社も郵船に合併された。

なお、関西の財界が設立した大阪商船は、明治一七年に創立され、日清戦役後の航路拡張気運に乗じて、二九年に台湾航路、三一年に楊子江航路、三二年に南支、北支航路を開設した。また戦前まで満洲との海上ルート大連航路を掌握していた。

2 港湾機能の整備

前述してきたように、わが国の海運が発展をし、外国船の寄港が増加するようになって政府も漸く港湾整備の問題に腰をあげるようになり、明治二二年から横浜をはじめとする全国主要港湾機能の整備に着手するに至ったのである。あたかもこの年は横浜市制の実施の年であった。

開港初期の横浜港は、簡単な石積み波止場程度のもの、メリケン波止場と御国産波止場とがあり、その後に運上所（税関）および倉庫が建てられていたほどのもので、勿論岸壁への接岸もできず、本船は沖に投錨、碇泊し、舢艀によって船と陸とが結ばれているといういわば荷物の揚げ卸し場に過ぎなかったのである。

港湾の整備については、政府は明治五年頃（鉄道敷設の頃）からすでに港湾修築に関する調査、設計、準備をしていたのであったが、横浜においては二二年から内務省顧問をしていた英国人のパーマーの設計に基づいて第一期工事が開始されたのである。この工事は二二年から二九年にわたる七カ年、工費二三〇万円余をかけて行われ

たもので、東と北の両防波堤、西波止場の前面に幅六二尺五寸（一八・九メートル）、長さ三〇〇間（約五五五メートル）の鉄棧橋（現在の^{おホ}大棧橋の前身）を構築、さらに税関構内一四、〇〇〇坪の地内に上屋一二棟、保税倉庫九棟を建設、貨物の積載卸下設備として岸壁に一〜一五トンの固定クレーン四基、二トンの移動クレーン二基を設け、そして棧橋から構内に通ずる延長五哩（約八粍）の鉄道を敷設、貨車一五〇両を収容し得るといふ劃期的なものが竣工した。この竣工の日には奇しくも新棧橋から日本郵船の歐洲航路の第一船が出港していった。

この整備により横浜としてようやく近代港灣としての面目をもつに至るとともに、水際における船車のドッキングが二三年の東海道線の全通と相俟ってわが国の産業の近代化に大きく役立ったのである。

次いで三三年から三八年にかけて、第一期拡張工事が行われて現在の新港埠頭の前身である接岸繫船所が設けられた。しかし部分的改修で終わったので、引続き三九年から大正七年にかけて第二期拡張工事（埋立、岸壁、上屋、倉庫、鉄道を含む）に入ったが、竣工後まもなく起きた関東大震災によって破壊されてしまった。この復旧事業は震災後すぐにはじまった。大正一三年から第三次修築工事が開始され、鶴見川地先の埋立、高島埠頭、二号棧橋、山内埠頭の建設が行われた。さらに戦時中に着手された瑞穂埠頭は二〇年に完成したが、全面使用に至らぬうちに主要部分を進駐した米軍に接收されるに至った。この埠頭は今日（五六年現在）なお米軍の管理下にある。

港灣機能は税関の管理するところであった。開港当時は神奈川奉行が行っていたらしく、万延二年二月に神奈川奉行から幕府へ提出した報告の中に、戸部役所が内政を行い、運上所が外務事務および関税事務を分掌したことが記せられている。運上所の業務に関しては、

「……外国軍艦商船入津退帆之手数、諸品交易筋洋銀引替方其他外国人に引合候取締筋応接向の儀……」

と関税徴収以外の広汎な業務が記されている。明治五年運上所は税関本局となり、明治二三年に税関区が制定されるまで横浜の税関が全国の税関の統轄に任じていた。

港湾運送機能についてみると、初期のうちには、何れも外国商館に雇われる船と船内荷役からはじまっている。すでに明治初年にはこれらは業として成立しており、船内労働は異人貨物取扱人足屯所という形で発足し、ついで人足会所となりさらに組として発展していく。これらの労働力を雇ったのは外国商館であり、明治四〇年に「外国航路汽船を取扱う会社」として次の業者が出ている。これは後の元請にあたるものである。

ジャーデン・マジソン商会

スタンダード石油会社

サミュエル・サミュエル商会

ストロング商会

シモン・エバス商会

ウォットラメイス商会

——開港五〇年史より

日本人側のものとしては

内国通運横浜支店（明治五年）

三井物産合名横浜支店（同九年）

横浜回漕株式会社（一五年）

日本郵船横浜支店（一八年）

横浜船渠株式会社（二九年）

という順で、三九年までには以上の他六社が設立された。

これらの諸社は当初に内航ないし近海航路を主とし、日本郵船の航路拡張にともなうて徐々に外国航路をも扱うようになるが、外国商館の支配から離れ、日本側が主導権をもつ港灣荷役の体形が完成されるのは大正八年の横浜ランディング・エージェント商会の設立まで待たねばならなかった。このエージェントは郵船のエージェントである三菱倉庫が主唱して外国商館をも含めて組織されたもので、日本側に主導権が移った歴史的な意義をもつものだった。この頃は第一次世界大戦で英国海運の勢力が極東から引揚げるといふチャンスにぶつかったのが幸いして、その後釜に日本海運が伸びられ、爾後日本側の主体性が続いていった。

第六節 市制の確立と都市機能の拡大

明治維新に際して、神奈川奉行から新政府への行政の移管は、東征軍（官軍）の接收によりはじめられた。それによると十里四方（四〇軒四方）の地を神奈川府としたが、明治元（一八六八）年には神奈川県と改められ、これが一つの行政単位となった。全国的な廃藩置県は明治四年であったが、同年県治条例が制定され、横浜は全県二〇区のうち第一区となり（同六年）、さらに明治一一年郡区編成法の施行によって横浜区となった。

この頃の横浜は、外国との交易の発展とともに、新しい都市づくりが開始された時代でもあった。

まず、太田新田の埋立、野毛町地先海面の埋立、鉄道用地の設定およびそれに伴う埋立（高島町）、品川―横浜（今の桜木町駅）間の鉄道の開通、大江橋の建設などが次々と進捗し、また、商人の取引歩合金による町会所（後の市役所）および付属地、学校敷地、公園、ガス局、十全病院、水道敷設などが行われて行った。水道事業

計画は明治四年にはじまった。当初は多摩川の水を引く予定だったが、パーマーの設計によって丹沢山塊の道志川の水を引くことになり明治二八年に第一期水道拡張事業として実現された。

さらには電信局の設置、京浜間の郵便および電信電話（十年）の開始へとすすんだ。

交通機能としては、明治六年に横浜吉田橋と東京日本橋とを結ぶ日本人経営の乗合馬車が現われ、また海上にも京浜を結ぶ乗合蒸汽船の運航が行われた（元年）。荷貨物の輸送は馬力または荷車、あるいは運河を利用する荷足船が用いられた。電車は明治三三年に設立された横浜電気軌道株式会社により、第一期には神奈川——大江橋に運行が開始され、その後大正五年頃までの間に全市に線路網が完成されたが、大正九年には市営に移管されて市電となった。かくして三五年までには横浜には近代的な諸施設による都市機能が一応出揃ったことになる。

金融機能においては、当初は英国系の香上銀行などの外国系が貿易関係の主流となっていたが、日本側は両替商からはじまり、運上所や横浜為替会社で扱っていたが、明治一二年に横浜正金銀行が設立されるに及んで、海外との送金、為替業務など一切同行が扱うことになった。

このようにして、二二年の市制実施に至るまでの間にはすでに都市的機能はととのったのであるが、二二年に地方自治制が敷かれて神奈川県横浜区が横浜市となってからは、本格的な横浜市としての発展が開始されたのである。この時の横浜市は戸数二五、八四九、人口一一六、一九三であり、この人口の中で選挙権をもつもの（いわゆる公民）は六九八名に過ぎず、もって当時の地方自治の実態がどのようなものであったかがうかがえる。

(1) 市域の拡張

横浜市となって以来、年々に人口は増加して今日に至ったわけだが、現在の市域になるまでには戦前時代いっぱいかかっているのである。昭和二〇年の終戦にいたるまでの間に、横浜市は六回もの市域拡張をつづけてき

第10表 横浜市域の拡張

第1次合併 (明治34年4月)	久良岐郡南太田村，橋樹郡神奈川町，保土ヶ谷町の一部
第2次合併 (明治44年4月)	橋樹郡子安村の一部，保土ヶ谷町の一部，久良岐郡屏風ヶ浦の一部，大岡川村の一部
第3次合併 (昭和2年4月)	橋樹郡鶴見村，旭村，大綱村，城郷村，保土ヶ谷の残部，西谷村，久良岐郡日下村，大岡川村の残部，屏風ヶ浦の残部
区制施行 (昭和2年10月)	鶴見区，神奈川区，中区，保土ヶ谷区，磯子区
第4次合併 (昭和11年10月)	久良岐郡金沢町，六浦荘村，鎌倉郡永野村
第5次合併 (昭和12年4月)	橋樹郡日吉村の一部
第6次合併 (昭和14年4月)	鎌倉郡戸塚村，川上村，豊田村，大正村，中和田村，中川村，瀬谷村，本郷村，都筑郡都岡村，二俣川村，新治村，田奈村，中里村，川和町，新田村，中川村，山内村
区新設 (昭和14年4月)	港北区，戸塚区
区新設 (昭和18年12月)	南区（区域変更による増区）
区新設 (昭和19年4月)	西区（区域変更による増区）
区新設 (昭和23年5月)	金沢区（区域変更による増区）

第11表 市域の拡張による面積・人口の増加

	面積 (km ²)	人口 (人)
明治22年	5,398	121,985
34年	24,801	299,202
44年	36,708	444,039
昭和2年	133,876	529,300
11年	168,102	738,000
12年	173,180	759,700
14年	400,970	866,200

出所：横浜市総務局事務管理部資料

た。このため、いわゆる都市機能なるものは、足りたかと思うとすぐ不足を告げ、それを充足すればまたすぐ不足をするということを長年続けて来たのである。面積的な拡大には限度があるが人口的拡大には限度はなく、今尚依然として不足と拡充とを繰返しているのである。

市域の拡張状況を一表にしてみると次のようになる。第二次戦後の分区が行われるまでは次表のままであり、今日の市域と全く同じとなったのである。

拡張による面積・人口の増加は以下の第一一表にみられる。

(2) 居留地の廃止

以上の市域拡張間において、特に横浜市だけに見られた大きな問題は、開港以来存続してきた居留地（外人の）廃止の件である。

明治政府は日清戦役開始直前に、不平等条約の廃止に関する日英・日米その他の国との間の新条約を明治二七（一八九四）年七月調印に成功、批准交換後五カ年を経て、明治三二年七月に発効した。これによって治外法権は全廃、その代償として内地雑居の承認、税率の引上げなどが定められ、居留地の永代借地権はそのまま認められることとなった。但し税率の改定が実施されたのは実に明治四四（一九一一）年だったのである。

これによって横浜市成立の基本的要素であった外国貿易および港湾に対する日本側の実質的支配が確立されたわけで、横浜市の歴史の中で重要な部分をなしている。すなわち、横浜市の都市機能が完全の形で市側に属したことを意味する。

大正一二（一九二三）年九月一日、突如として起った関東大地震は、以上のように六十余年営々として築き上げてきた横浜市を一瞬にして、潰滅し一切の都市機能は失わせてしまった。

家屋の全壊	九、八〇〇戸
全焼	六二、六〇八戸
半壊	一〇、七三二戸
死者	二一、三八四人
行方不明	一、九五一人
重傷	三、一四四人

という大きな被害を前に市民は一時呆然としたが、程なく前向きな復興への一步を踏み出した。と言ってもそれは苦難の途であり、加うるにその過程の中で、昭和二年の金融恐慌に見舞われての多くの地方銀行や貿易商社の倒産、さらに世界経済恐慌のあおりを受けての産業界財界の甚だしい打撃などに遭遇しつゝも十余年の努力を続けて、昭和十年三月には震災復興記念大博覧会を開催できるほどに復興が進んだ。しかしこの頃はすでに臨戦体制にわが国は入っており、引続き日中事変、大東亜戦、第二次世界戦、そして大震災と同規模の戦災をうけて再び横浜は潰滅、さらに十年余の駐留軍による大規模な接収をうけて十余年の経済窒息を余儀なくされ、ために都市機能の回復は全国諸都市に比して十年の立後れを経験しなければならなかった。再度の復興は否応なしに戦後も三十年以降にもち越されざるを得なかった。

以上、第二次世界戦の戦前時代の横浜市の都市機能の発展を概観したが、これを要約してみると次のようになる。

(1) 横浜市は開港以来、屋留地を通じての経済および文化の新らしい吸入地としてわが国の歴史の中で特

異の存在をなして来たが、明治末年に至るまでその中枢部は治外法権と不平等条約の下におかれた。さらに震災と戦災とに逢って再度にわたって潰滅的打撃を蒙ったにもかかわらず、復興の努力を繰返し繰返し続けて都市機能の充実を目途に歩を進めて来た。

(2) それにもかかわらず、基本的都市機能は明治初年より他都市に先駆けて近代文明を導入して急速な都市機能の充実を図ってきた。特に開港以来、全くの新らしい土地にすべてのものが形成されるという条件のもとに行われたので多くの見るべきものを残してきた。とりわけ、明治年代の横浜市の富は、商業資本の蓄積によって高度に達し、わが国で最も繁栄している都市であり、しかもその初期においては多くの都市施設、港灣施設が商人たちの歩合金によってつくられるという「横浜方式」なるものが、今日なおすべての面において思想的に伝統されてきているの見逃がせない。

(3) 産業革命期において、綿業が関西に集中したのにかかわらず、横浜財界が生糸輸出（商業資本）に固執して工業化（産業資本への転化）への立後れをとったが、これを償うごとく第一次大戦後に京浜工業地帯を形成させ、第二次戦後においての高度成長を迎えて新しい工業都市の性格を持つに至った。

(4) 横浜市の市域は大正期以降三〇年にわたって六次の合併により老大なものになったのであるが、この三〇年はほとんど準戦時体制下にあったために十分な都市計画がなされず、この時のギャップは今日なお横浜市の大きな負担になっていることは否めない点である。特に市内の交通（道路を含めて）機能の立おくれ、住宅の乱開発がみられ、そして人口の急増大などから都市機能の充足は容易に満足されていない。

(5) 以上のような諸条件の中で、第二次大戦後の高度成長期に、市の産業は特色ある発展をなしたが、都市化の波は首都圏内からの人口流入をとめない、とくにそれが昭和三〇年代以降急速に進展していまや限界に到

達せんとしている。

以上のような諸条件のもとに、新しい都市づくり、都市機能の充実の課題を生じているというのが現状なのだといえるであろう。

(以下、次号に所載)