

# 1930年代の東京市における郊外化、工業立地および通勤流動の関係

谷 謙 二 埼玉大学教育学部社会講座

キーワード：東京、戦時期、工業立地、通勤流動、郊外化

## 1. 戦時期の大都市圏研究の意義

日本の大都市圏の発展過程に関しては、すでに藤井（1990）、富田（1995）など多くの研究がなされてきたが、その多くが戦後の高度経済成長期以降の大都市圏を扱っている。大都市圏の顕著な拡大は高度経済成長期以降に起こったことは事実だが、戦前からの継続性についてはあまり検討されてこなかった。戦前の東京の拡大については、各種研究で取り上げられている。簡単にまとめると、1920年代に始まった郊外化が、関東大震災を契機として急速に進展し、工場から離れ良好な住環境をうたった郊外住宅地が次々に開発されていき、新中間層を中心とした郊外が拡大したと、となるだろう。これは、人口の郊外化が都市工場地帯のさらに外側を目指していたことを示している。

ところで、戦前と戦後で都市を比較すると様々な面で違いが見られる。たとえば都市の住宅の所有形態では、借家居住から持ち家居住へと変化している。通勤圏でも戦前では大都市隣接地域にとどまっていたものが、戦後は大きく拡大しており、人口移動でも、戦前は地縁血縁を頼って都市に流入したのに対し、戦後は集団就職に代表される学校を経由した都市への就職が一般化した。

このような戦前から戦後にかけての変化の要因として、その間の総力戦の経験が大きく影響している。筆者は、戦時期から復興期にかけての大都市の通勤圏の拡大を、通勤手当の普及や都市の破壊による疎開などから説明した（谷 2004）。また、戦時期の国内人口移動から、軍需産業の集積による東京都や神奈川県への人口集中と、空襲と敗戦に伴う分散化を明らかにした（谷 2012a）。さらに、戦前の耕地整理により宅地開発が行われた地域の土地所有の変化を検討し、開発当初から大規模地主による土地所有が続いていたものが、終戦後に出された財産税により、土地所有者が居住者へ移ったことを明らかにした（谷 2012b）。

これらの研究から、戦時期の大都市周辺での軍需工場の急激な増加が、通勤流動や人口移動に影響していることが示されたが、戦時期の工業の立地について詳細に扱った研究は少ない。そこで本研究では、戦時期の東京における工業の立地と、人口郊外化および通勤流動の変化の関係を明らかにする。

戦時期前後の東京市（東京都区部）の工業立地を扱った研究としては、戦前の武見（1930）、戦後の辻本ほか（1962）などがある。これらは工業地理学の立場からの研究であり、大都市圏研究への関心は薄い。星野（1998）は東京の拡大とのかかわりで多摩地域の戦時期の工業立地を扱っているが、通勤や大都市圏と関連づけた考察は見られない。

本研究では、対象地域を東京市とし、時期については後述の資料の関係から、1930年から1940年の間を対象とする。1930年は全面的な戦時体制に入る前であり、昭和恐慌の不景気の下にあった。1940年は、1937年に始まった日中戦争が激化し、1938年に国家総動員法が制定されるなど、

総力戦体制に入った段階である。東京市は、昭和初期まで比較的狭い範囲の15区（以下、旧市域と呼ぶ）だったが、1932年に周辺の5郡（以下、新市域と呼ぶ）を編入して35区となった（図1）。1936年には北多摩郡の砧村と千歳村が世田谷区に編入され、現在の東京都区部の範囲となった。

## 2. 資料

通勤に関する資料としては、1930年の国勢調査で最初の通勤・通学先の調査が行われている。国勢調査の報告書では通勤と通学が分けられていないが、東京市が独自に集計し、1933年に発行した東京市の『東京市昼間移動調査（昭和五年国勢調査）』では通勤、通学、男女別に区間移動が表章されている。また、1930年時点では東京市外だった新市域についても、編入後の35区の地域単位に合わせて集計されているので、1940年との比較が可能である。

次に1940年7月1日には、東京市の市民調査において通勤・通学先の調査が行われ、1941年に東京市『東京市昼間移動人口（昭和十五年市民調査）』として出された。この報告書では、同一区内で従業している者が表章されておらず、従業地ベースの就業者数が求められないという問題がある。その対応として、1940年の国勢調査の区別有業者数のデータを使用し、区内での就業者数を推計する。すなわち、国勢調査の区別常住就業者から東京市市民調査の区外通勤者数を差し引いた値を、同一区内での従業者数とする。昭和十五年の市民調査と国勢調査とは3ヶ月のずれがあるものの、総人口を比較すると前者が6,783,759人、後者が6,778,804人であり、その差は約5千人と小さく、推計に大きな問題はないと判断する。なお、これら2時点の調査は東京市居住者が対象のため、市外からの通勤者は集計されない。

次に、工業に関する統計としては『東京市統計年表』掲載の従業者数を使用する。これは『工業統計表』（1938年までは『工場統計表』）を東京市が独自集計したもので、各年12月末日現在の区ごとの男女・業種別工場従業者数、職工数が表章されている。本稿では、35区となって以降の1932年、1936年、1940年のデータを使用して、その間の変化を検討する。

## 3. 東京市の人口増加と工業立地

まず東京市内での人口増加を検討する。1930年、35年、40年の人口は、それぞれ499万人、591万人、678万人と、10年間で189万人もの急激な増加を示した（範囲は1940年の市域）。『東京市人口動態統計速報』から、1930～39年にかけての東京市の毎年の自然増加数を累計すると約56万人となる。人口増加数から自然増加数を差し引くとおよそ130万人が市外からの転入による

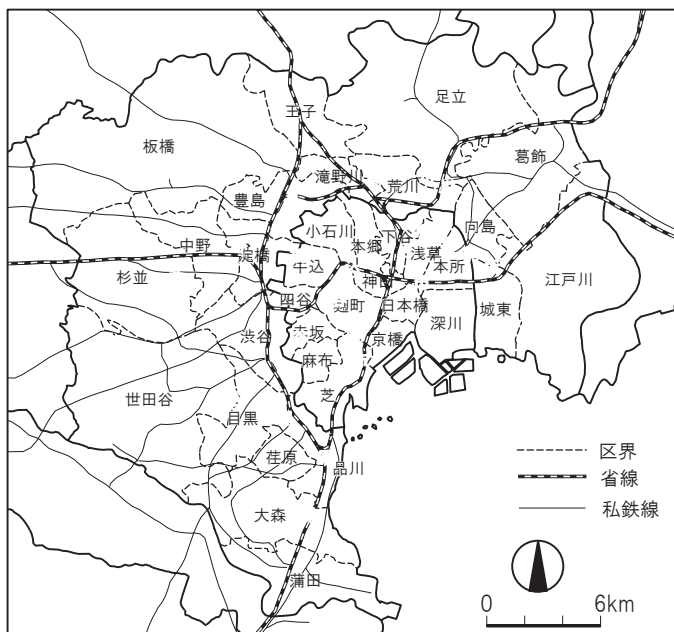


図1 東京市35区

内側の太線は旧市域と新市域の境界を示す。  
鉄道は1940年時点のもの。

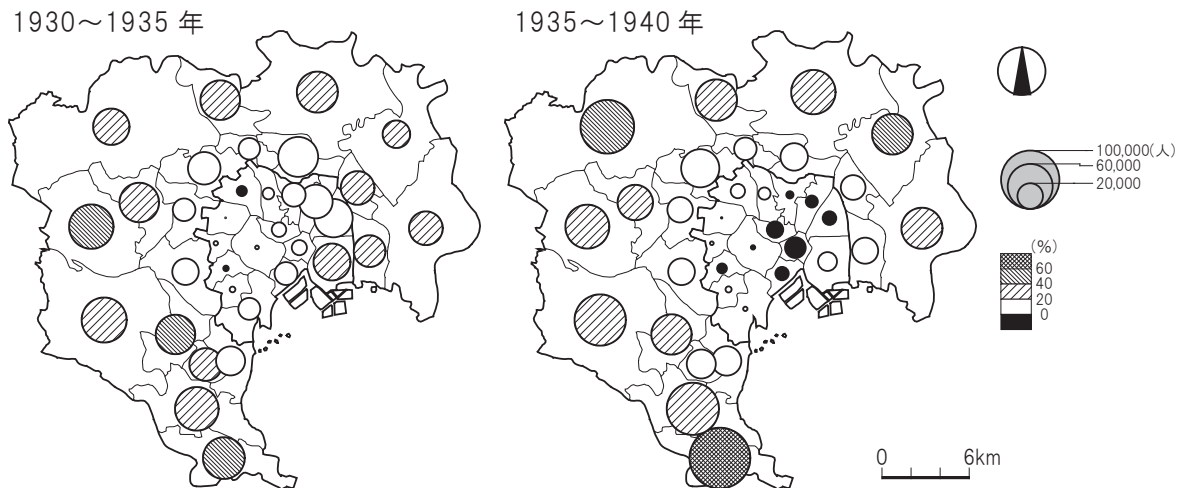


図2 1930～1940年にかけての東京市における区別人口増減数

円内の模様は増加率を示す。

資料：国勢調査

増加となる。

旧市域は、1930年時点で既に大部分市街化しており、人口増加の余地は小さかった。区毎の人口増減を示した図2をみると、1930年代前半は新市域での増加が目立つものの、旧市域での増加も見られた。しかし後半になると、旧市域では減少が目立つようになり、逆に縁辺部ではさらに増加した。その結果、1930年時点で旧市域・新市域の人口はそれぞれ207万人、292万人と、既に新市域が旧市域の1.41倍多い状態だったが、1940年にはそれぞれ223万人、455万人と、新市域の人口が2.03倍となり、さらに差が開いた。図には示していないが、1930年代後半には東京市の西側、中央線沿いの多摩地域でも急激に人口が増加しており、人口増加地域が外延的に拡大した。

次に、工業の立地について1932年、36年、40年の工場従業者数の変化を検討する（図3）。この間の東京市の工場従業者数は、23万人、39万人、67万人と増加し、特に36年以降の増加が著しいのは、日中戦争の進展により軍需産業が急拡大したためである。人口と同様、旧市域での増加は小さく、蒲田区など城南地区を中心とした新市域での増加が顕著である。ただし、新市域でも世田谷区、杉並区、中野区など、西側での増加は小さい。1932年の旧市域・新市域の工場従業者数はそれぞれ9万5千人、13万4千人と、新市域が1.41倍多く、人口と同じ比率だった。1940年ではそれぞれ14万6千人、52万1千人と、新市域が3.56倍を示して人口の比率を大きく上回っており、人口よりも工業の郊外化が激しかったことがわかる。

図4は1940年の工場従業者数を業種別に示したものである。地域によって特徴があり、旧市域では、伝統的に都心立地型の産業である印刷業及製本業の割合が高く、城東地区では金属工業や化学工業の割合が高い。特に従事者数の増加が顕著だった城南地区では、機械器具工業の占める割合が高い。この結果は、辻本ほか（1962）の研究による1958年の東京の工業分布と大きく違わないことから、戦後の東京の工業の基本的なパターンは戦時期に作られたといえるだろう。

次に、図1の人口の増減と、図2の工場従業者数の変化との関係を示したものが図5である。蒲田区、品川区、城東区、芝区では、人口増加と工場従業者の増加が一致し、工場の増加が人口増加を牽引したと見なすことができる。一方、左上に位置する世田谷区や杉並区は、工場従業者の増加は小さいが、人口増加は大きい。これらの地域では、宅地開発が人口の増加に結びついた



図3 1932～1940年にかけての東京市における区別工場従業者数

職工数5人以上の工場の従業者数。

資料：東京市統計年表

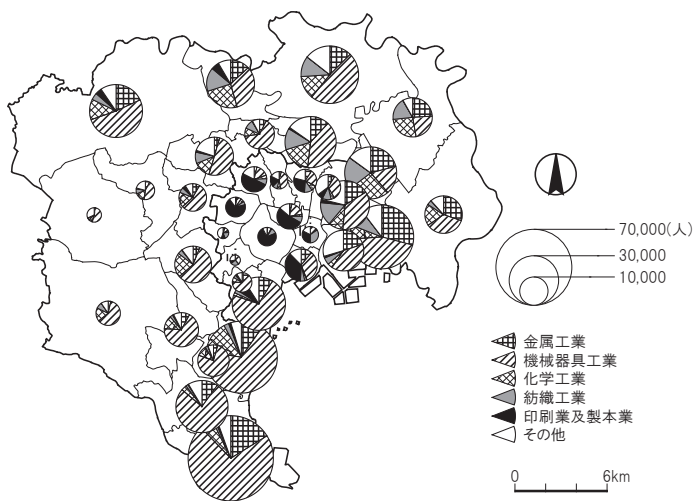


図4 1940年における業種別に見た区別工場従業者数

職工数5人以上の工場の職工数。

資料：東京市統計年表

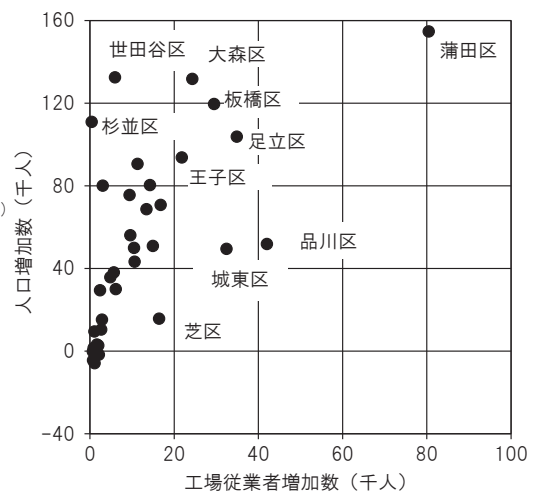


図5 1932～1940年の工場従業者数の増加と、1930～40年の人口増加数

資料：国勢調査、東京市統計年表

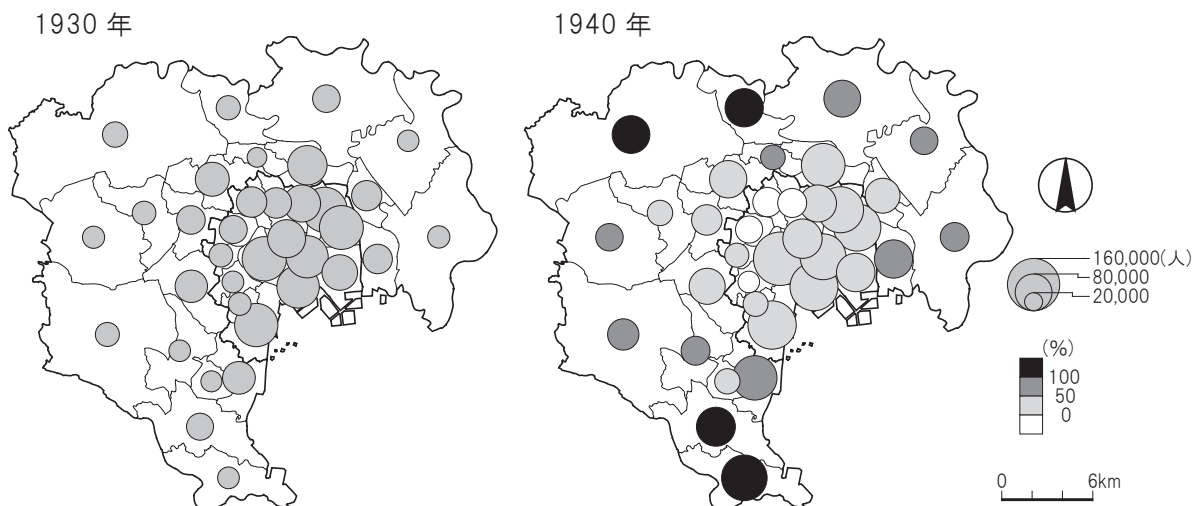


図6 1930年と1940年の東京市における従業地による就業者数

1940年の円内は1930～40年にかけての増減率を示す。

東京市外からの通勤者はカウントされない。

資料：東京市昼間移動調査（昭和五年国勢調査）、東京市昼間移動人口（昭和十五年市民調査）、1940年国勢調査

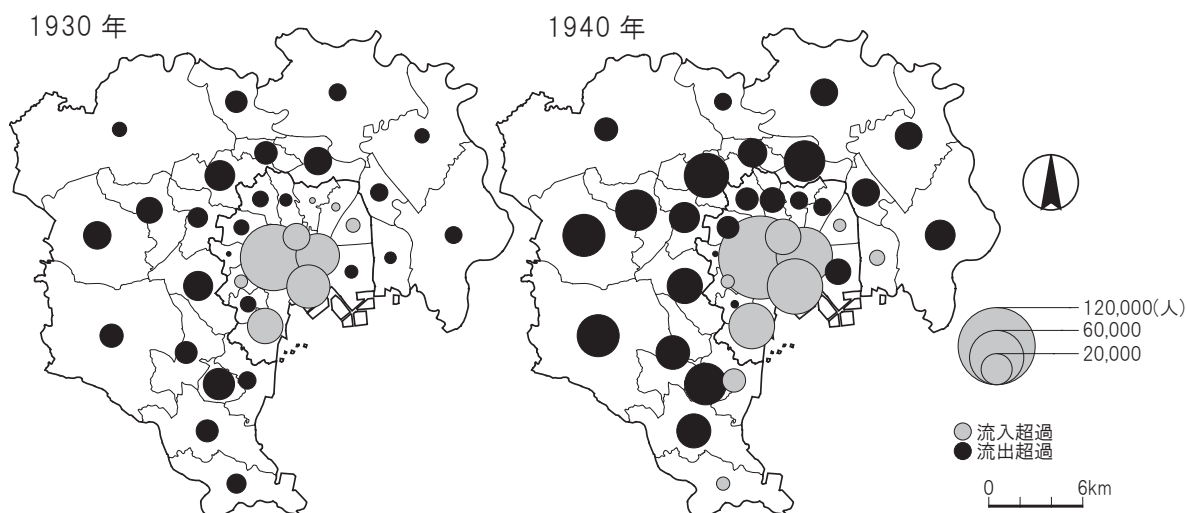


図7 1930年と1940年の東京市における通勤流入者超過数

資料：図6を参照。

と考えられる。東京市では、1920年代までに郊外私鉄路線網がおおむね完成し、1910年代から20年代にかけては、新市域において宅地開発目的の耕地整理事業や、土地区画整理事業が活発に行われた。その結果、1930年代も継続して宅地供給が行われ、飽和状態だった旧市域から郊外の新市域への人口転出が進んだと考えられる。

#### 4. 通勤流動の変化

先に、1930年代の人口および工業の分布の変化を検討し、どちらも新市域での増加が顕著だが、特に工業の新市域での増加が顕著であることが明らかになった。この点を踏まえて、次に職場と居住地を結ぶ通勤流動の変化を検討したい。

図6は、1930年と40年の昼間移動調査をもとに、従業地ベースでの就業者数を示している。先にも述べたが、1940年は国勢調査の有業者数を合わせて使用した推計値である。

まず1930年時点で検討すると、旧市域での就業者が多い。旧市域と新市域とで分けると、それぞれ116万人、87万人で、新市域が旧市域の0.75倍と下回っている。人口では1930年時点で新市域が旧市域を上回っていたものの、従業地による就業者数では旧市域が上回っている。図7は区外からの通勤流入者超過数を示している。流入超過数が特に多い区は、現在の都心三区に含まれる麴町区、神田区、日本橋区、京橋区、芝区である。特にビジネス街の丸の内や官庁街の霞ヶ関を抱える麴町区は、11万5千人の就業者のうち区外からの流入者が9万3千人を占め、流入超過数は8万9千人を数える。なお最も就業者数が多いのは浅草区で11万9千人だが、大部分が区内居住者であり、区外からの流入は少ない。一方新市域では、流入超過を示す区は見られない。

1940年になると、周辺部での就業者の増加が著しく(図6)、中でも蒲田区の増加率は300%を超えている。その結果、就業者数をみると旧市域で133万人、新市域で143万人と、新市域が旧市域の1.08倍となり、人口に続いて雇用の郊外化が進展したといえる。新市域で就業者の増加が著しい区は、前節でみたように工場従事者の増加の大きい区である。旧市域では、都心部での就業者も増加しているが、都心周辺の本郷区や小石川区、牛込区、赤坂区では減少を示している。図7の流入超過数では、前述の都心区における流入超過数がさらに拡大し、麴町区では13万9千人となった。都心周辺では、1930年に流入超過だった浅草区と下谷区で流出超過に転じた。流出超過に転じた区は商業を主産業としているが、日中戦争が始まると商業は不急産業とされ、制約が強まったことが影響しているのではないだろうか。

逆に新市域においては、工場の増加した城東区、品川区、蒲田区で流入超過に転じた。工場労働者は一般に職住近接が多いとされるが、この時期には工場労働者の中にも通勤に時間をかける者が増加したことを示している。この要因としては、工場の増加が急速だったことに加え、既に指摘したように(谷 2004)、地代家賃統制令により民間借家の供給が滞り、工場の近くの住宅を見つけるのが難しくなったためと考えられる。

このように、1930年代は都心へ向かう通勤者も増加したが、それ以上に新市域での工場の立地が進んでそこへの通勤者も増加し、通勤流動は複雑化した。

## 5. 男女別に見た通勤流動の変化

通勤流動では、男女による差が大きいことが知られている。そこで、通勤流動の複雑化の様相を、男女別に分けて考察したい。

表1は1930年から40年にかけての通勤先の変化の概略を男女別に示している。人口と同様、10年間で常住就業者数も39.8%と高い増加率となっている。男女別では、当時の都市部の既婚女性は働かないことが一般的だったことや、未婚時にも職に就かない者も多かったため、男性に比べ女性の就業者数は大幅に少ない。しかし、10年間の増加率では女性の方が高い値を示す。また、1930年の自区内就業率は男性で78.0%、女性で88.6%と高く、職住近接または一致の者が多かったことがわかる。特に女性の職種では住み込みの家事使用人が多いため、高い自区内就業率につながっている。しかし10年間で男女とも自区内就業率が大きく低下し、区外への通勤が増加している。他区または市外で就業する者は、1930年は45万人だったものが、40年には92万人へと倍増した。このように、1930年代は東京市内での職住の分離が進んだことが特徴である。

表1 1930年と1940年の通勤状況

		常住就 業者数	自区内 で就業	他区で 就業	市外で 就業	不定・ 不明	自区内 就業率
1930年	男	1,587	1,190	384	12	0	75.0
	女	458	406	51	1	0	88.6
	計	2,045	1,596	435	13	0	78.1
1940年	男	2,068	1,265	707	61	36	61.2
	女	790	633	148	5	5	80.1
	計	2,859	1,898	854	66	41	66.4
増加率	男	30.3	6.3	83.8	396.1	-	
	女	72.4	55.9	189.0	315.3	-	
	計	39.8	18.9	96.2	389.5	-	

就業者数の単位は千人、増加率・自区内就業率は%。

資料：図6を参照。

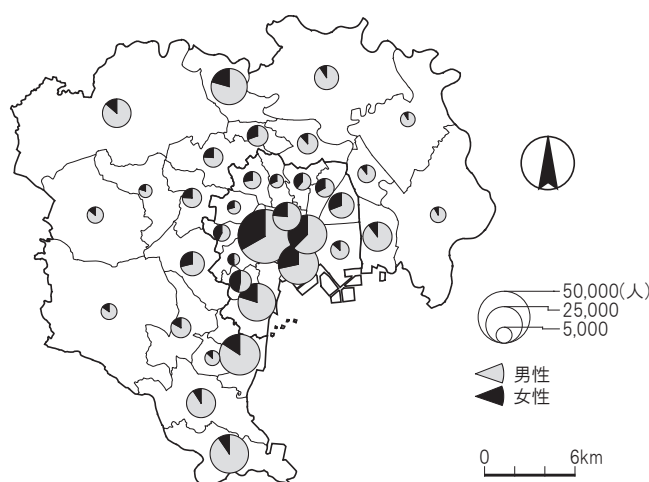


図8 1930年から1940年にかけての東京市における区別通勤流入者増加数の性別内訳

資料：図6を参照。

図8は1930年から40年にかけての、通勤流入者の増加数を男女別の内訳でみたものである。都心部での流入者の増加では、男性だけでなく女性の流入の増加も3割程度を占めている。一方で品川区や蒲田区のように、工場の増加により流入者が増えた区では、大部分が男性による増加である。

さらに表2は、旧市域と新市域との間の通勤流動を詳細に示したものである。1930年時点では、新市域を着地とする通勤流動は少なく、44万9千人の区間通勤流動のうち約2割の9万人に過ぎなかった。しかし、1940年には、96万人の区間通勤流動のうち3割を超える30万3千人が新市域を着地とする通勤者となった。

男女別にみると、まず男性では、新市域から旧市域への通勤者の増加が10万5千人だったのに対し、新市域内の区間通勤者の増加が14万7千人と、旧市域への通勤者の増加を上回り、新市域内部の通勤流動の増加が顕著である。また、旧市域から新市域へという、通常の都市内の通勤移動とは反対方向の通勤者が、3万3千人も増加している。1930年では、39万7千人の男性区間通勤流動のうち、約半数の19万8千人が新市域から旧市域へという、比較的単純なパターンだったのに対し、1940年では80万3千人のうち30万2千人と4割弱に比率を低下させた。新市域への工業の立地により、通勤流動が複雑化したことは明らかである。

表2 男女別にみた新市域・旧市域間の通勤流動の変化

	着地 発地	区間通勤					自区内 就業	発地計	
		旧市域	新市域	市外	不定・ 不明	小計			
1990年	男	旧市域	107	17	6		130	609	739
		新市域	198	63	6		267	581	848
		計	304	80	12		397	1,190	1,587
2000年	女	旧市域	18	2	0		21	209	229
		新市域	22	9	1		32	197	229
		計	41	11	1		52	406	458
計		旧市域	125	19	6		150	818	968
		新市域	220	71	7		298	779	1,077
		計	345	90	13		449	1,596	2,045
1990年	男	旧市域	144	51	11	12	217	518	734
		新市域	302	210	50	24	586	748	1,334
		計	446	260	61	36	803	1,265	2,068
2000年	女	旧市域	43	8	1	3	54	257	311
		新市域	61	36	4	2	103	376	480
		計	104	43	5	5	157	633	790
計		旧市域	187	58	11	14	271	774	1,045
		新市域	364	245	54	26	690	1,124	1,814
		計	551	303	66	41	960	1,898	2,859
増加数	男	旧市域	37	33	5	12	87	-92	-5
		新市域	105	147	44	24	320	166	486
		計	142	180	49	36	406	75	481
女	旧市域	25	6	0	3	33	48	82	
	新市域	39	27	3	2	72	179	250	
	計	64	33	3	5	105	227	332	
計	旧市域	62	39	5	14	120	-43	77	
	新市域	144	174	47	26	391	345	737	
	計	206	213	52	41	512	302	813	

単位は千人。

資料：図6を参照。

さらに、1940年の市外への男性通勤者は6万1千人と、1930年の1万2千人から大幅に増加している。区別で市外への男性通勤者が最も多かったのは、工場の増加で流入超過となった蒲田区の7,006人であり、北に隣接する大森区への通勤者よりも多くなっている。1930年代の後半には蒲田区だけでなく、さらに多摩川を渡った川崎市でも軍需関連の大規模工場が急増した。それまで川崎市の工場は臨海部が中心だったが、内陸部の南部鉄道沿線に工業地帯が拡大し（小川 1974）、その結果川崎市の鉄道では東京・横浜からの通勤者が激増したとされる（川崎市 1987）。また、中央線に沿って武蔵野市や立川市にかけても航空機産業が拡大した。このような住宅の郊外化を上回る工業の郊外拡大が、外側に向かう通勤流動を増大させた。

次に、女性の通勤流動の変化を検討する。既に述べたように、女性の就業者数は男性よりも少なく、自区内での就業率も高いが、1930年代には高い就業者数増加率を示し、区間通勤流動も増加した（表1）。通勤増加数で見ると、男性が新市域を着地とする区間通勤者が増加したのに対し、女性は旧市域を着地とする通勤者の増加が大きい。旧市域から新市域への通勤者も増加しているものの、旧市域へ向かう就業者の増加の方が大きい。

このように、男性就業者が新市域で増加した工場に向かったのに対し、女性就業者は都心方向に向かっており、男女間で異なる傾向を示している。こうした差異を生じさせた要因として、まず新市域で特に増加した機械器具工業においては、男性従業者が多くを占めていたことがあげられる。次に、都心部において従来男性が担当していた事務職に女性が多く進出するようになった点



があげられる。大正期から女性の社会進出は緩やかに進んできたが、戦時期には徴集や召集により男性労働力が不足し、女性が代替するようになった。その影響が現れたものと考えられる。

## 6. 戦後への影響

表3は、これまで述べてきたいくつかの指標の新市域と旧市域の比を示したものである。1930(1932)年では、人口、工場従業者数ともに新市域が1.41倍で、人口と工業の立地の郊外化は同程度だった。しかし1940年には、人口の比が2.03に対し、工場従業者は3.56となっており、1930年代は工業の郊外化が人口の郊外化よりも急速に進展した。そこには日中戦争が始まって以降の軍需産業の急激な拡大が影響している。その結果、従業地による就業者数も新市域が旧市域を上回るまでになった。このような工業の郊外化により、通勤流動では旧市域の都心に向かう通勤者だけでなく、新市域間の通勤者や、旧市域から新市域に向かう通勤者も増加し、複雑化した。また、男性では新市域に向かう通勤者が顕著に増加したのに対し、女性は旧市域へ向かう通勤者が増加した点が特徴的である。

本研究では、1940年までを考察の対象としたが、その後について簡単に述べたい。日中戦争から太平洋戦争へと進むにつれ、さらに工業生産が拡大する。1941年には住宅営団が設立され、労務者向けの規格化された住宅が供給されるとともに、企業も工場周辺に社宅・寄宿舎を建設するようになった。また、遠方からの通勤者に対しては通勤手当を、民間借家居住者に対しては住宅手当が支給されるようになった。こうして、通勤手当・社宅・住居手当を組み合わせた企業の従業員対策が形成され、戦後に続いていく(谷2004)。また、軍への徴集・召集の増加に伴い、男性労働力がさらに減少した。労働力を充足させるために労務統制が強化され、1943年には事務系職種に関して男性の従業を禁止することになり、女性による事務職代替がなされた。通勤においても女性の都心通勤がさらに増加したと推測される。

一方、戦局の悪化により1943年頃からは工場の疎開、人員疎開が始められた(谷2012a)。特に工場疎開では、地方の製糸工場などが軍需工場に転換されたり、新たに工場が建設されたりして工場が広く分散した。1944年からは建物強制疎開で都市からの人口流出が始まる一方、軍需工場では学徒勤労動員による学生の労働が拡大した。空襲の激化は都市人口を激減させ、都市工業も破壊されるか、機能を失った。終戦にともない、新市域や郊外に作られた軍需工場は存在意義を失い、遊休地化していたが、朝鮮戦争などを契機に再び生産を拡大し、辻本ほか(1962)で指摘される戦後東京の工業のパターンに継承された。

戦争末期に進んだ工場疎開は、その後の地方都市の工業の発展に寄与したことが指摘されている(藤井2004)。しかし諏訪湖周辺など個別地域の事例は知られているものの、全体としてどの程度工業の分散が進んだのか、また工業の郊外化とどのように区別されるのか、これまで十分に明らかにされていない。また、郊外の工場周辺には住宅営団や企業による住宅地が作られたが(橋本2003)、それらの工業の分散による地域への影響も明らかにする必要があるだろう。

表3 1930年と1940年の新市域／旧市域の比率

	1930 (1932)年	1940年
人口	1.41	2.03
工場従業者数	1.41	3.56
従業地による就業者数	0.75	1.08

新市域のそれぞれの実数を旧市域のもので除した値。  
工場従業者数は1932年と1940年。

## 謝辞

本研究にあたっては、JSPS科研費26370919の助成を受けた。

## 引用文献

- 小川一朗 1974. 川崎市における工業立地の変動. 経済地理学年報20: 61-72.
- 川崎市 1987. 『川崎市史 通史編4下 現代産業・経済』川崎市.
- 武見芳二 1930. 大東京地域の工場分布—工業位置決定の要因—. 地理学評論6: 921-938.
- 谷 謙二 2004. 戦時期から復興期にかけての東京の通勤圏の拡大に関する制度論的考察—住宅市場の変化・転入抑制および通勤手当の普及の観点から—. 埼玉大学教育学部地理学研究報告24: 1-26.
- 谷 謙二 2012a. 1940年代の国内人口移動に関するコーホート分析. 地理学評論85: 324-341.
- 谷 謙二 2012b. 耕地整理による宅地開発と財産税に伴う土地所有の変化—埼玉県浦和耕地整理組合の事例. 溝口常俊・阿部康久編『歴史と環境—歴史地理学の可能性を探る—』花書院, 166-177.
- 辻本芳郎・板倉勝高・井出策夫・竹内淳彦・北村嘉行 1962. 東京における工業の分布. 地理学評論35: 477-504.
- 富田和暁 1995. 『大都市圏の構造的変容』古今書院.
- 橋本玲未 2003. 西東京市柳沢住宅にみる旧工場従業員住宅地の変遷と周辺地域への影響. 理論地理学ノート13: 29-54.
- 藤井 正 1990. 大都市圏における地域構造研究の展望. 人文地理42: 522-544.
- 藤井信幸 2004. 『地域開発の来歴—太平洋ベルト地帯構想の成立—』日本経済評論社.
- 星野 朗 1998. 昭和初期における多摩地域の工業化. 駿台史学105: 117-138.

(2016年9月28日提出)

(2016年12月15日受理)

**Relationship between suburbanization, industrial location and commuting flows in Tokyo City during the 1930s**

**TANI, Kenji**

Faculty of Education, Saitama University