

浅野總一郎と京浜工業地帯発展の関連性について — 浅野總一郎の鶴見沖埋立に至る沿革 —

浅野工学専門学校 正会員 ○森住 藍
学校法人浅野学園 浅野 一

1. はじめに

京浜工業地帯の歴史を紐解く上で、その埋立事業と浅野總一郎翁の関わりは切り離すことは難しい。工業地帯における建設物の不燃化はすなわちコンクリート技術の発展に他ならず、双方を同時期に進展させた意味においても浅野總一郎翁の果たした功績は計り知れない。

京浜工業地帯は事業所数・従業者数ともに国内で最大規模を誇る。本研究では、かつて海であったこの地が年間製品出荷額 51 兆円¹⁾を超える一大工業地帯となった背景を考察し、築造事業を担った浅野總一郎翁の存在意義と社会基盤構築の理念を明らかにすることを目的とする。

本報はその初報として、浅野總一郎翁が京浜工業地帯を埋立場所に選定し造成に至るまでの軌跡を辿り、時代背景との照合を行う。

なお、京浜工業地帯とは太平洋ベルト地帯を構成する主要な地域として東京－横浜を中心に広がる工業地帯である。現在では東海道沿いの神奈川県藤沢市や内陸の埼玉県までを含めた総称とする説もあるが、本報では埋立当時の実態を基に考察を行うものとする。

2. 地形上の利点

1908 年に浅野總一郎翁が神奈川県庁に提出した計画書の内容には、鶴見川河口から川崎沖に跨り広がる海面約 5000 万 m²の埋設と総延長 4100m の防波堤建設などが含まれていた。^{2),3)}

東京湾に面し遠浅の海岸線を持つこの地域は、江戸時代に新田として開拓が行われた経緯もあり、埋立に適した用地であることはすでに実証されていた。埋立に際して問題となる膨大な埋戻土は、海底土砂を浚渫してそのまま使用することが検討され、これに対し浅野總一郎翁は間髪を入れずにイギリスから浚渫船 7 隻を購入して埋立にあたった。廃物利用の名人であることを自認していた浅野總一郎翁であるが、このときも「金は海から掬う」と豪語した逸話が残っている。

この地域の要件として、東京－横浜に挟まれ運送手段として鉄道(現・東海道線)と東海道が両都市をつなぐ線上にあることから、運送手段を確保できる利便性の良い計画地であったと言える。埋立完了の暁には、本来の目的のひとつでもある海運による物流も予定されており、地理的には大変有利な位置にあった。

3. 浅野總一郎の軌跡と時代背景

浅野總一郎翁は寛永元(1848)年に富山県に医者の子として生まれた。跡つぎでなかったため、同業

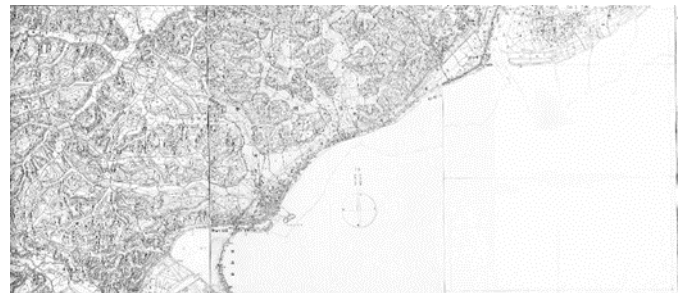


図1 第一軍管地方迅速即図原図 明治14年(陸軍省小地測量) 横浜開港資料館所蔵²⁾



図2 横浜市3千分一地形図 昭和22年製版(横浜市土木局 昭和6年測量) 横浜市史資料室所蔵³⁾

医者の家に養子に出されるが、商人を目指し15歳で起業する。しかしながら失敗と借金を重ね明治4(1871)年24歳で上京した。折しも同年、明治政府は新貨条例を制定、全国の府県を改廃する廃藩置県を行うとともに戸籍法(翌明治5年より実施)を定めた。ペリー来航(1853年)より欧米との交易が増加する中で日本における金交換レートが諸外国よりも有利であったことから、日本の蓄蔵金の多くが欧米に流れてしまったのもこの時期の特徴であろう。このような中、明治5(1872)年には新橋・横浜間の鉄道運行が開業され輸送における革新的な前進があった。これらを時代背景として浅野總一郎翁が石炭販売を始めたのも同年である。当時の鉄道営業収入は旅客が主で貨物との比は実に21:1であった。これは当時まだ一般に鉄道による貨物輸送が定着しておらず、また国としての産業未発達も合わせて官営鉄道側の運用の準備不足が大きな一因であった。そしてまさに浅野が目をつけたのがこの部分である。

続く明治6(1873)年には地租改正が行われ、明治4(1871)年の廃藩置県により領主が一掃されたことに連係し個人の土地所有と金銭による納税の制度が確立された。

鉄道が走り外国人が多く居留するようになった横浜にあってガス灯⁴⁾がとり始めたのがこの時期である。当時、ガス灯の残滓(残りかす)であるコークスは廃物とされ用途のないものであったが、浅野はこれを50銭/トンで買受けセメント工場に納入して蓄

キーワード 京浜工業地帯, 埋立工事, 社会基盤整備, 渋沢栄一, 輸送計画, 港湾計画

連絡先 〒221-0012 横浜市神奈川区子安台1-3-1) 浅野工学専門学校 TEL: 045-421-0403 FAX: 045-431-9724

表 1 浅野總一郎の略歴と時代背景 ¹¹⁾

西暦	年号	歳	浅野總一郎 略歴	時代背景
1848 年	寛永元年	0	3 月 10 日 越中国水見郡飯田村(現・富山県水見市)に生まれる	
1853 年	寛永 6 年	-		ペリー来航
1862 年	文久 2 年	15	初起業するものの資金難のため廃業	
1864 年	元治元年	17	稲俣機のレンタルを考案し、地元住民から 250 両を借り受けるが失敗。残債が 100 両残る。	
1867 年	慶応 3 年	20	物産会社を創設し失敗	
1871 年	明治 4 年	24	浅野殖商出店するが失敗。上京する。	廃藩置縣
1872 年	明治 5 年	25	竹皮の売買を始める。妻、サクと結婚。横浜にて薪炭販売開始。	蝦夷が北海道と名称変更 新橋・横浜間に官営鉄道開通 横浜にガス灯が設置される
1873 年	明治 6 年	26	石炭販売を開始	地租改正 土地所有者は現金納税となる
1876 年	明治 9 年	29	横浜市ガス局コークス(後にコールタール倉)買取りの権利を得る。 炭物燃料化と販売の成功を収める。 渋沢栄一と出会う。	
1877 年	明治 10 年	-		西南戦争 全面的なコレラの流行
1879 年	明治 12 年	32	横浜市内に公便所を 63 箇所設置。契約農家に定期販売。	
1881 年	明治 14 年	34	官営深川セメント工場賃下を受ける	
1883 年	明治 16 年	36	同工場私下げにより工場経営者となる。 磐城炭鉱開発の筆頭株主となる。共同経営者に渋沢栄一。	
1888 年	明治 21 年	42	民営サッポロビール会社創設。出資者に大倉喜八郎、渋沢栄一。	
1890 年	明治 23 年	43	帝國ホテル創設に参画。	第 1 回衆議院議員総選挙 行われる
1893 年	明治 26 年	46	浅野石油創設。サムエル・商会と石油輸入契約を締結。	
1899 年	明治 29 年	49	東洋汽船株式会社設立。共同経営者に安田善次郎など。 客船 3 隻をイギリスにて発注。 横浜 - サンフランシスコ間に定期航路の就航を目標に掲げる。	三陸地震
1901 年	明治 34 年	54		官営 八幡製鉄所 操業開始
1904 年	明治 37 年	57	大型貨客船建造を計画。重油炊貨客船を企画し開発を進める。	
1905 年	明治 38 年	58		ポーツマス条約
1906 年	明治 39 年	59	東西石油創業。共同出資者に大倉喜八郎。	
1908 年	明治 41 年	61	神奈川県庁に鶴見川河口の埋設許可申請を行う。	
1911 年	大正元年	65	鶴見埋設組合を組織。埋立工事を始める。	
1914 年	大正 3 年	67	浅野造船所(後の日本鋼管・現・JFEスチール㈱)を設立。 東京工業地帯埋立地に鶴見臨海鉄道を設立。	
1916 年	大正 5 年	68	鶴見埋築㈱(現・東亜建設工業㈱)を創設	
1918 年	大正 7 年	70	浅野同族会社設立	
1919 年	大正 8 年	71	富山県 庄川水力電気会社設立	
1920 年	大正 9 年	72	浅野綜合中学校(現・浅野中学高等学校)開学	
1922 年	大正 11 年	74	鶴見保小倉に埋立菜港の許可が下される	
1928 年	昭和 3 年	80	鶴見の埋立事業が完成する	
1929 年	昭和 4 年	82	濃瀧土専修学校(現・浅野工学専門学校)設立	
1930 年	昭和 5 年	83	11 月 9 日生涯を閉じる	

4. 考察

一般に、海浜および工業用地に港湾機能を付加するのは公共事業による資金設備投資が不可欠であると考えられる。国の施策に依存することなく行われた産業・開発事業として浅野總一郎翁が行った造成は、埋立事業にとどまらず開発・製造・輸送・築造・販売に至る物流の一連を網羅しており、都市・港湾いずれの計画においても他に類を見ない壮大な構想規模であった。

今後は、埋立による敷地形状や誘致企業の関連性と特性を主軸に、時代背景との相関性を含めた詳細な検討を意図している。

参考文献・資料

1) 年間製品出荷額 51 兆円:日本全国データリサーチ、工業地帯別、出荷額ランキング 2) 図 1 第一軍管地方迅速即図原図「神奈川県武蔵国橋本地区神奈川青木町及羽澤村・神奈川郡神奈川澤・生麦村及近傍村落」明治 14 年(陸軍省小地測量) S=1/20000 横浜開港資料館所蔵 3) 図 2 横浜市 3 千分一地形図「横浜市 新港町・子安・北水堤・神奈川」昭和 22 年製版(昭和 6 年横浜市土木局測量) 他 横浜市史資料室所蔵 4) 横浜ガス灯:明治 5 年(1872) 高島嘉右衛門の所有する日本ガス社により馬車道・本町通等に設置、点灯された。15W 程度の薄暗いものだが燃焼後のコークスの処理が滞り溜りゆく残滓の廃棄先に横浜市は困窮していた。 5) 明治 17 (1972) 年に着工された大蔵省所管の深川摂綿篤製造所。明治 7 (1874) 工務省に移管。 6) 渋沢栄一:第一国立銀行・東京証券取引所などを興す。日本資本主義の父。 7) 東洋汽船:明治 29 年 渋沢栄一・安田善次郎・福沢桃介・大倉喜八郎・森村市左衛門らから資金援助を受けて設立した。 8) 安田善次郎:安田財閥総帥 金融業を数多く手掛け安田銀行(後の富士銀行)を創業。 9) 鶴見埋立組合・鶴見埋築株式会社:現在の東亜建設工業株式会社の前身。 10) 浅野造船所:大正 15(1916)年 4 月横浜造船 創設。同年 12 月浅野造船所に改称。その後、業務内容の変遷から昭和 11(1936)年 鶴見製鉄造船と改称。昭和 15(1940)年日本鋼管鶴見造船所に改称。後に日立造船との合併により現在の社名はユニバーサル造船京浜事業所。 11) 浅野總一郎翁略歴一部 東亜建設工業(株)社歴。

財をなした。またこの時期発生したコレラの流行に着眼し、石炭酸の原料としてコールタールを衛生試験所に売り込んだ。さらに、横浜市から補助金を受けて日本初の公衆便所(当時の名称は公便所)を横浜市内 63 箇所に設け、肥料として契約農家に販売し、横浜商会で名を広げていった。横浜で知られ始めた浅野は、明治 14(1881)年深川のセメント工場 ⁵⁾(アサノベロセメント:早強セメントは有名)の貸与を受け、その後 2 年間の試用期間を経て実質的経営者となる。これが後の浅野財閥の基幹となるセメント業の創始である。時同じくして、渋沢栄一 ⁶⁾とともに磐城炭鉱の開発に乗り出し、東京までの輸送手段として常磐線の敷設を行い平(現・いわき)駅を建設し、炭鉱から掘り起こした石炭輸送の簡便化を図ったが、この鉄道は程なく日本鉄道に譲渡した。

明治 27(1894)年に勃発した日清戦争により日本はアジア市場へ進出を果たした。その際、清(現・中国)からの賠償金 2 億両を得た日本は、明治 30(1897)年に官営八幡製鉄所を設立する。この後、繊維産業や鉄鋼・造船などの重工業分野へと発展していった。浅野總一郎翁もまた明治 29(1896)年に汽船会社 ⁷⁾を設立し、横浜 - サンフランシスコ航路を開き、客船 3 隻を就航させた。その後の貨客船建造にあたり当時まだ一般的ではなかった重油燃料船舶を企画し、東西石油会社を創設する。この一連の流れの中で、日本の港湾が欧米と比ぶべくもないことを憂いた浅野は、東京湾岸の臨海地区埋立の構想を抱いた。当時日本の海上輸送の拠点であった横浜港は大型船の接岸ができるほどの十分なバースや水深を持たず、沖に停泊した船舶から 舢舨 舟を利用しての荷揚げ(荷役)であった。

新たな港湾工事を決意し浅野總一郎翁は、明治 41(1908)年「鶴見・川崎地区先の海面埋立」の事業許可申請書を神奈川県庁に提出するが、金融機関による資金の保障がないとの理由により棄却される。継続的な交渉の末、明治 45(1912)年に渋沢栄一と安田善次郎 ⁸⁾・大谷嘉兵衛・渡辺福三郎・安部幸兵衛ら銀行家の支援を得て鶴見埋立組合 ⁹⁾を組織する運びとなる。大正 3(1914)年には鶴見埋築株式会社 ⁹⁾への組み替えを行い埋立事業を開始した。欧米の港湾が貨物船接岸から物資の陸上輸送のシステムを教訓に、港湾からの輸送に鉄道の敷設が不可欠であると説いた浅野は、同大正 3 年には浅野造船所 ¹⁰⁾の創設と合わせて鶴見臨海鉄道(現・鶴見線)を創業する。なお、大正 12 年 9 月 1 日の関東大震災(M7.9)に遭遇し、コンクリート構造物と勤労青年の教育の重要性から昭和 4 年 ^{コンクリート} 混凝土専修学校(現・浅野工学専門学校)を創設した。翌 5 年翁は没した。

鶴見・川崎にわたる京浜工業地帯が現在の形状に至るには工事開始から 15 年の歳月を要し、昭和 3(1928)年に計画面積にして 5000 万 m²に及ぶ巨大事業がようやく完結した。