

消えた川崎運河・

……運河を軸にした工場団地……

Disappeared Canal in Kawasaki City

…… A Collective Factory Area with a Spinal Canal ……

伊東 孝**

By Takashi Itoh

概 要

近代運河のはじまりは、1872（明治5）年10月に浜松堀留合資会社が免許を得て開設した堀留運河といわれる。わが国の運河計画には、単体の施設整備が多く、都市計画的な周辺整備を考えたものは少ない。

本稿で紹介する川崎運河の事例は、運河建設とあわせて工場用地を計画したものだ。今風にいえば、“運河のある工場団地造成計画”である。このような事例として知られているものに、都市計画法にもとずき1932（昭和7）年に竣工した名古屋市中川運河計画がある。これに対し川崎運河計画は、都市計画法が未制定な時期に、都市計画的な考えでおこなわれた希有な事例で、鉄道の敷設をも考えた本格的なものであった。

本稿では、川崎運河の顛末とともに、あたらしく見いだされた図面の分析を通じて、工場団地計画の一端を明らかにしている。

1. はじめに

近代運河のはじまりは、1872（明治5）年10月に浜松堀留合資会社が免許を得て開設した堀留運河といわれる¹⁾。その後、1884（同17）年2月には野蒜築港にともない開削された北上・東名の両運河が完成、1890（同23）年には疏水運河（滋賀・京都）と利根運河（千葉）、32年には兵庫運河などが完成している。

わが国の運河は、欧米にみられるような内陸を縦横断する大規模なものではなく、河川相互間ないしは河川・港湾間を結ぶものが多い。また整備方法も、運河整備に必要な面積だけを買収した単体整備であり、都市計画的な周辺整備を考えたものは少ない。

今回紹介する川崎運河の事例は、運河建設とあわせて工場用地を計画したものだ。今風にいえば、“運河のある工場団地造成計画”である。

このような事例として知られているものに、名古屋市中川運河計画がある。1926（大正15）年9月、工事に着手し、7年後の1932（昭和7）年10月に全通した。

1919（大正8）年に制定された都市計画法の第16条第2項および同法施行令第22条には「建築敷地造成土地区画整理」の制度があり、道路や広場などの整備に必要とする以上に土地を買収できる「地帯収容」や「超過収容」を認めていた。この制度は、1955（昭和30）年に土地区画整理法施行令が公布されるまで存続した。

中川運河と周辺整備事業は、この「建築敷地造成土地区画整理」制度を利用してつくられた戦前唯一

* keywords: 運河、工場団地、都市計画

* ** 正会員 工博 日本大学理工学研究所
（〒274 千葉県船橋市習志野台7-24-1）

の事例である²⁾。

この他、都市計画事業としておこなわれた運河建設には、富山市の富岩運河（昭和8年度竣工）や第二次大阪都市計画事業でおこなわれた城北運河（昭和15年12月竣工）などが知られている。

ここでは、都市計画法が未制定な時期に、都市計画的な考えでおこなわれた希有な事例として川崎運河計画を紹介する。（都市計画法は、大正8年4月に公布されているが、川崎運河には間に合わなかった。）川崎運河は、京浜電気鉄道線（以下「京浜電鉄」、現京浜急行電鉄線）が計画予定地を全面買収して、1919（大正8）年12月に工事を開始し、2年半後の1922（大正11）年5月に竣工した。運河の開設は運河法（大正2年4月公布）の免許を、工場団地の分譲は兼営の認可を得ておこなわれた。当初の計画では、計画予定地に隣接して鉄道の敷設も考えられていた。

2. 運河を軸にした工場団地

川崎運河は、「京浜電鉄」が開削している。それは、運河を軸にした工場団地を造成するものであった。後に計画された六郷橋の近くにある川崎河港水門から臨海部にのびる運河網は、川崎運河にも接続するはずであった（図-1）。1935（昭和10）年に都市計画決定されたが、これは1943（同18）年には廃止されている³⁾。

1949（昭和24）年に発行された社史『京浜電気鉄道沿革史』（『沿革史』）から、川崎運河計画の概要を知ることができる⁴⁾。

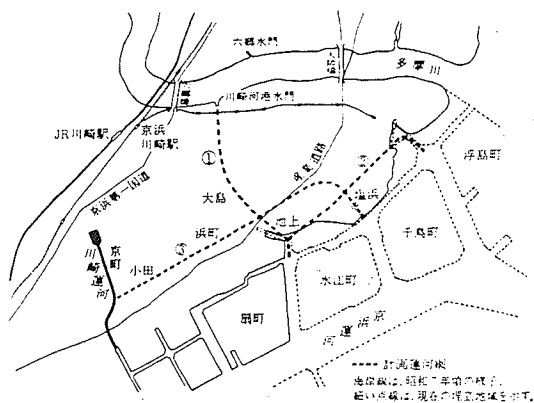
①計画対象地域

・川崎と鶴見の間にある町田村潮田海岸から川崎町八丁畷の東海道国道付近まで

②計画用地

- ・約30万坪（約1km²）を買収。内5万坪（1650a）は運河・道路・水路敷などで占められ、25万坪（8260a）を工場用地として売却する。
- ・運河の両側は掘削土砂で盛り立て、東側は運河から130間（236m）を盛り立て、そこに幅員7間（13m）の道路をつくり、電車鉄道を敷設できるようにする（図-2）。
- ・また両側（西側の間違いか？）には、125間（227m）の幅で盛り立て、間に幅員3間（5m）の道路を

図-1 川崎運河の位置図



（『東京再発見』より転載）

つくる。

③運河の規模

- ・舟運交通が可能なものにする。

長さ：1350間（2.5km）

幅員：河口から500間（909m）までは河底幅員で

15間（27m）、それより奥はだんだん幅員を狭め、最奥部で10間（18m）。

水深：河口部で干潮時に約8尺（2.4m）、

最奥部で約7尺（2.1m）。

- ・運河には、幅員2間（3.6m）と1間半（2.7m）の道路橋を架設する。

④工事費

総計	100.0万円
内訳	
測量および工事監督費	2.6万円
用地30万坪代	39.0万円
工事費一式	45.6万円
総係費	10.0万円
予備費	2.8万円

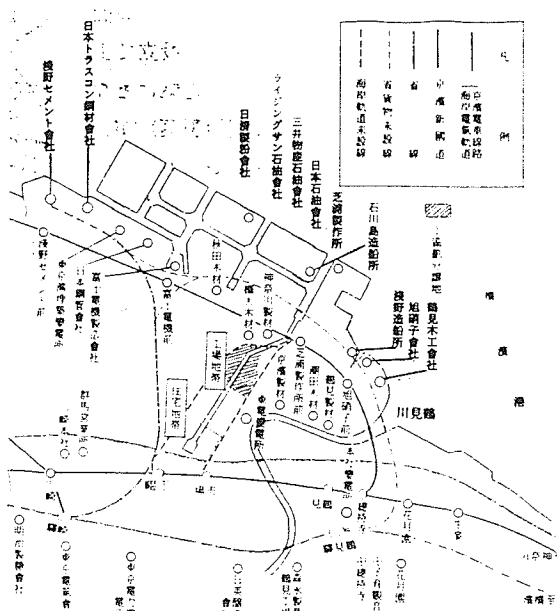
⑤資金計画

- ・土地の売却を毎年2万5000坪（826a）と見積り、逐次資金を償却して、1920（大正9）年度以降利益をあげる。

だがこの計画は、変更を余儀なくされた。『沿革史』には、「大正9年に至り、京浜国道の關係に依って運河延長を約60間（109m）短縮、幅員を河底に於て全部15間（27m）とし、尚最端に於て50間（91m）四方の航溜（船溜りのまちがい？）を設置する事に變更した」と書いてある⁵⁾。この文章の前段にある「京浜国道の關係に依って運河延長を約60間短縮」

図一 川崎運河をとりまく交通網図

図は、南北が逆である。この図では、運河地域を3つの区域に分けている。まん中の区域は、少し大きめの工場地帯なのであろうか。運河完成後、しばらく経ってからの図面である。



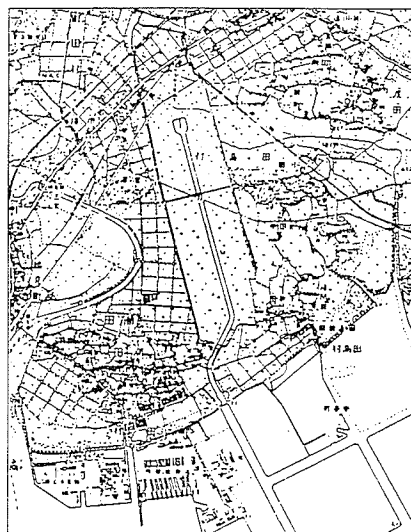
(「川崎運河工場地 小区画分譲地図」より)

とは、ということなのだろうか。工事はすでに1919(大正8)年12月に着手されていた。

運河の開削される前の地図をみると、東海道国道は八丁駅のところまで踏切をわたり、線路の北側を通っている。ところが運河開削後の地図には、京浜電鉄の軌道と船溜りとの間にあたらしく道路(京浜国道)が通っている。

この辺の事情は、区制施行50周年を記念して出版された『鶴見区史』にくわしい。増大する自動車交通量に対処するため、政府は大正7年、京浜国道の改修工事を決定した。当初計画は、品川の八ツ山橋を起点にして横浜市青木町に至る1万1860間(21.6km)を幅員6~8間(11~14.5m)に拡幅するものであった。その後さらに交通量が増加したため、東京府側はすべて22m、神奈川県側は18mに拡幅することにした。改修路線のルートは、東京府内は品川・大井・大森をのぞき、従来の国道を拡幅、これに対して神奈川県内は東京寄りの一部をのぞき、すべてがあたらしいルートであった⁶⁾。

図一 竣工当時の川崎運河(大正11年)
まだ区画の整理もされていない。



このような経緯を考えると、当初の運河計画は、八丁駅(付近)で鉄道との連絡を考えていたようだ。60間の長さは、八丁駅までの距離に相当する。図一2にみるように国鉄の軌道にも近い。それが京浜国道の改修工事によって、道路が線路の南側にあたらしく建設されるため、運河を短くせざるを得なくなった。舟運の利便性は著しく損なわれた。このことが、後の用地分譲の不振に影響を与えたとも考えられる。

設計変更の影響かどうかは不明だが、工事は予定より10カ月遅れ、2年半後の1922(大正11)年5月に竣工した(図一3)。

京浜電鉄では、計画の推進に尽力した土地の有力者石井泰助に感謝状を贈呈した⁷⁾。

3. 運河計画への道程⁸⁾

1914(大正3)年に起きた第一次世界大戦は、日本の経済界を活性化し、国内工業が発展した。京浜間を一大工業地域とする計画も立てられた。

川崎運河の開発も、もともとは地元の発意によるものだった。運河のある地域は、耕作にも事欠く下田や池田が多く、湿地帯や葦原が続いていた。大正元年に開始された日本鋼管機による田島村地先の埋立、旭硝子の臨海部進出、鶴見地域の埋立工事をみるに及んで、地元の有力者は、この地に運河を掘り、兩岸を掘削土で埋め立て、工場地や住宅地にするこ

とを考えた。

潮田と田島・川崎は、現在横浜・川崎と市域を別にするが、もともとは同じ橘樹郡内の隣接町村であり、江戸時代に開削された二ヶ領用水の組合員でもあった。お互い顔見知りの関係であった。

くわしい経緯は不明だが、『沿革史』によれば、「工場地帯の実現を期せんとする気運が有志の間に起り、（川崎：筆者）町長小林五助氏にその促進を依頼したので、同氏は種々考究の結果、当社へ運河開削を建策された」とある⁹⁾。川崎町長が、町田村と田島村の問題を頼まれたのは、上記のように用水の関係もあろうし、経験のある川崎町の工場誘致の知恵を借りたいとの意向もあったのであろう。

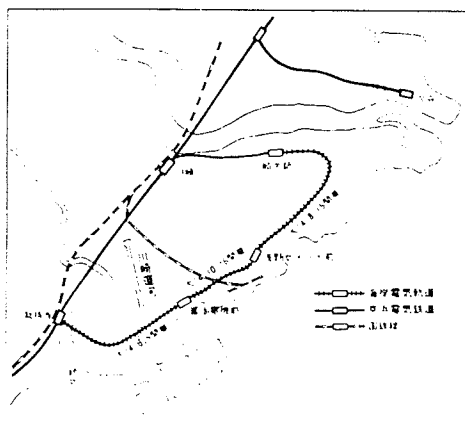
1905（明治38）年12月の川崎－神奈川間の開通によって、品川－神奈川間の連絡を実現した京浜電鉄は、沿線開発を検討していた。沿線沿いには季節の花の名所地がいくつかあり、京浜電鉄では海水浴場や遊園地・運動場などを開設して、乗客の増加につとめた。大正3年には、関東の私鉄では最初の住宅分譲地として知られる生麦住宅地を完成させた。京浜急行線と旧国道にはさまれた約1万5000坪（496a）の地域で、一区画100坪（331㎡）で分譲した。

運河計画に同意した京浜電鉄は、土地買収に実績のある有力者石井泰助に委任して、実行に移すことになった。石井は、1916（大正5）年5月、富士紡の土地買収と同じように「川崎運河期成同盟会」をつくり、関係町村である川崎町・田島村・町田村から有志の参加を募って土地の買収交渉にあたった。関係者は600名もいて、話はなかなか進捗しなかったが、土地を手放すことに反対のものはなく、二年後の1918（大正7）年5月には、28万坪の土地買収を終えた。

この間京浜電鉄は、臨時総会を開いて川崎運河および工場地帯の件とこれに伴う定款変更の件を決議（大正6年3月）、7月には運河開設の免許を、9月には運河事業兼営の認可を獲得した。川崎町とは水道事業に関する契約を結んだ。

1918（大正7）年5月におこなわれた「川崎運河期成同盟会」の解散式で、京浜電鉄社長青木正太郎は、会長の石井泰助に感謝状を贈呈した。そこには、当時の人たちの描いた運河地域の将来像をみることができる。

図一 4 海岸電気軌道の路線図



（『京浜急行八十年史』より転載）

「爾今以降本社は推定工事をすすめ、其の敷地に向って、多数の工場を羅致し萬れい千基の煙突は、黒濛々たる煤煙を東京湾上に注がしめ、東洋の倫敦を指目の間に現出せしむるは、敢えて多事を要せじ」¹⁰⁾

今日では、到底聞くことのできない言葉である。公害をばらまくと宣言しているようなものだ。しかし当時は、これが町を繁栄し、町民を豊かにすると考えられていた。実際、この考え方は戦後の高度経済成長期まで続く。

「是れ独り本社当初の目的を貫注するのみならず、沿道町民の幸福も亦鮮少にあらず」¹⁰⁾

関東大震災の記憶もあたらしい1923（大正12）年12月、川崎町・大師町・御幸村の3町村が合併した。そのときの「理由書」にも、川崎運河の将来構想が描かれる。

「中央ニ船舶ノ通路ヲ深く設ケテ、其左右ニ工場地区ヲ作ル。総面積三十萬坪ニ垂ントシ、実ニ好個ノ工場地帯ナリ。竣工日尚浅シト雖モ、近ク煙突林立ノ盛況ヲ見ルベク運河ハ、横浜港トノ舟航極メテ便利ナルノミナラズ、京浜運河開削ノ曉ハ実ニ海陸ノ便加ハリ、目覚シキ発展ヲ見ルベシ」（句読点追加）¹¹⁾

運河の完成は、前述したように大正11年5月。運河地域の発展を疑うものはなかった。

4. 川崎運河をとりまく交通計画

川崎運河は、震災の一年前の1922（大正11）年5

月に竣工、6月1日から経営を開始した。工場と住宅用の土地は、19万5000坪が販売され、2割弱の3万4300坪の土地を半年で売ることができた。まずは好調な売れ行きをみせた。

大正12年9月の関東大震災では、この地も被災し、翌年には、運河護岸および運河地内にあった用水路の修繕工事と住宅の復旧工事などがおこなわれた。

関東大震災は、住宅地の郊外化現象をひきおこした。田園調布や目白文化村は、震災が契機になって発展し、震災後には大泉学園や小平学園、国立学園都市などの建設工事が着手されている。

川崎運河住宅地でも、土地分譲が進んだ。

「大正13年に入って……東京市外居住者が遽に増加し、沿線の発展が著しかった」¹²⁾、

「運河の荷揚げ場と橋をつくり、住宅地内に道路の下水工事をおこなった」¹³⁾

しかしその後、「工業界不振となるに従ひ土地の売却思はしからざるに至ったので、漸次工場地を住宅地に変更し、且つ軌道敷設は遂に之を見合はせることとした」¹³⁾と、『沿革史』は叙述する。

ここでは、この間の経緯をもう少しわしくたどってみる。

(1) 海岸電気軌道による循環ルート¹⁴⁾

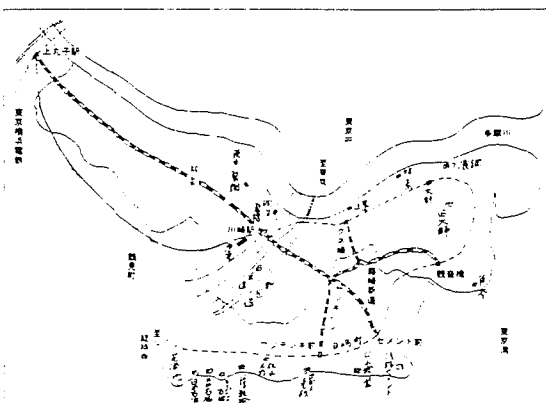
まず軌道敷設についてである。住宅地の東京よりと横浜よりに計画されていた軌道の敷設は、確かに見送られたが、南端の沿岸部を通る軌道は設置される。この軌道は、1937(昭和12)年に廃止されるが、その後、1944(昭和19)年には川崎市電として同じようなルートが、一部川崎市内で敷設される。

川崎市の自動車公害対策や交通ネットワークを考えると、いつも話題にでるのが、市電の復活である。ないしは輸送手段はかわっても川崎区内の循環ルートが提案される。軌道や市電の廃止されたことが悔やまれるが、交通計画やまちづくりには、あらためて長期的な視点の大切さがわかる。

「京浜電鉄」が、海浜遊覧を目的にした海岸線の計画を考えたのは、1910(明治43)年である。ルートは、大森から羽田・大師を経て、鶴見に至るものであった。しかしこれは、採算の見込みたらずと、6年後の1916(大正5)年10月、却下された。

ところが同3年にはじまった第一次世界大戦は、工業界を活性化させ、この地域にも工場がふえはじ

図-5 川崎市電の計画路線図



(『川崎市電物語』より転載)

めた。京浜電鉄はこの地に再び着目、今度は臨海工業地帯を結ぶ交通網を考えると同時に、実現し易い方法を考え、大正9年11月、京浜電鉄とは別に資本金200万円の海岸電気軌道線を設立した。ルートは、鶴見総持寺駅から川崎運河の南端部にあたる町田村・田島村を通り、大師駅に至るものであった(図-2)。

特許を受けた海岸電気軌道は早速測量を開始したが、「国道並に鶴見川の地形の関係上完全なる軌道敷設難致儀発見」したため、ルートの変更を申し出た。許可されたのが、大正13年7月である¹⁵⁾。8月に着工し、翌14年の6月には総持寺・富士電機前間が竣工、8月には川崎大師・浅野セメント前間が、10月には富士電機前と浅野セメント前間がむすばれ、循環路線が全通した(図-4)。川崎運河の竣工に遅れること、3年であった。

しかし海岸の工場地帯は不況のため発展が伸び悩み、海岸電気軌道は子期の成績をあげえず、資金難に陥った。1929(昭和4)年には京浜電鉄から資金を融通したが、独立維持はむずかしく、翌年には鶴見臨港鐵道線に吸収合併された。12年には軌道営業が廃止され、乗合自動車営業が開始された。これが今日の川崎鶴見臨港バスにつながる。

(2) 市電による循環ルート¹⁶⁾

海岸電気軌道の開通は、川崎市電の新設をうながした。海岸電気軌道が全通する一月前の1925(大正14)年9月、市議会で「電気軌道新設に関する意見書」が議決された。10月には「市営電車促進調査委

員」7名が選出され、11月には市電4路線・総工費150万円が決定された。

ルートはいろいろ考えられたようだが、図-5に対応させると次のようになる。

- ①川崎駅を起点とし、田島町・浅野セメント前の海岸電気軌道に至る線
- ②京浜大師線久根崎駅から皐月橋を経由して、富士電気前の海岸電気軌道に至る線
- ③途中大師町藤崎新道から分岐して、海岸電気軌道池上新田駅(図では観音橋)に至る線
- ④川崎駅西口を起点として、御幸村・中原町を経由して東京横浜電車(現東京急行電鉄)の上丸子駅に至る線

このように大きく盛り上がった「市営電車新設運動」であったが、途中で挫折してしまう。これを、『川崎市電物語』を著した原田昌司氏は、次のように推論する¹⁷⁾。

「当時は関東大震災の直後であり、世をあげてその災害復興に全力が傾注された時代であり、起債を申請しても許可されず、その見込みもなかった」また「当時の市財政が、この時の工費150万円を許さず、涙を飲んで計画が流れたものと思われる」

1927(昭和2)年には金融恐慌、1929(昭和4)年には世界恐慌がはじまり、不況の時代へと突入した。1931(昭和6)年には満州事変が勃発した。

そうこうしている内に海岸電気軌道は廃止され、1944(昭和19)年にはじまる市電の営業は、途中で行き止まりの盲腸路線で開始せねばならなかった。戦時中の事業統制令により、京浜電鉄は合併して東京急行電鉄株に名称を変えているが、ここでは混乱をさけるため、戦後をふくめ「京浜電鉄」の名称で統一している。

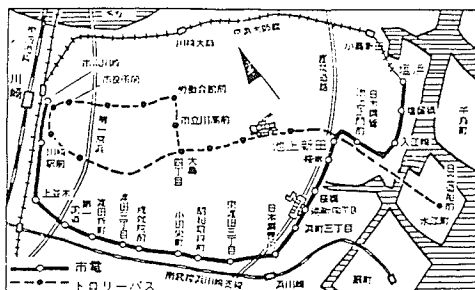
京浜電鉄の大師線と接続して循環ルートになるのは、戦後の昭和20年12月のことである。このときは桜本駅で、京浜電鉄の大師線につながっていた(図-6)。

市電開業時の基本構想には、大師線を全面買収して川崎市南部を一周する循環路線の計画があった。1951(昭和26)年、桜本・塩浜駅間の2kmを買収したが、大師線の全面的な買収は、この路線が京浜電鉄の発祥路線でもあるため無理であった。

ネットワークの善し悪しは、交通機関の運命を大

図-6 川崎市電の路線図

図には、トロリーバスのルートも描かれている。川崎運河は、図の下側に位置する。



(『川崎市電物語』より転載)

きく左右する。1964(昭和39)年、もっとも大切なルートの要である循環路線が切断された。

あたらしくつくられる国鉄の塩浜操車場が、市電のルートと平面交差することになった。市の発展を願いながら、池上新田・塩浜間の市電ルートは休止(後廃止)された。このことが結果的に「川崎市電の事業縮小、廃止への引金になった」と原田氏は指摘する¹⁸⁾。

4年後の1968(昭和43)年、市電は全面的に廃止された。

今日、国鉄が民営化され、貨物駅や操車場が整理されている。ものわかりよくルートを誤ったことが、裏面にでてしまったようだ。市民の大事な足として、市電を守る方法をもっと考えてもよかったのではないかと思う。同じような過ちを、国鉄の民営化でおこなっていないだろうか。

川崎運河の計画は、単なる工業団地や住宅地づくりではなく、以上のように、川崎南部地域の骨格づくりにかかわる重要なまちづくりであった。

5. 川崎運河住宅地の敷地計画

(1) 京の町割を模した住宅地?

川崎運河住宅地の軌道敷設が見送られたので、その補完的役割を果たすため乗合自動車の営業がはじめられた。1928(昭和3)年8月のことである。車両はフォード社製の6人乗りが2台採用され、八丁畷駅脇に車庫が設置された。これは、京浜電鉄はじめての乗合自動車事業であり、創業費は約4500円であった¹⁹⁾。

わずか2.6kmの営業区間を循環する局地的交通機関にすぎなかったが、1937(昭和12)年、北は川崎駅、

表－1 川崎運河住宅地の建売り分譲価格表

	甲 種	乙 種
敷 地	45坪～50坪	43坪～46坪
家 屋	瓦葺2階一戸建て	瓦葺平屋一戸建て
建 坪	24坪余り	18坪余り
部 屋 数	合計5部屋 一階：8・6・3畳、2畳の風呂場 二階：8畳	合計4部屋 8・6・4.5畳、2畳の風呂場
設備外構	水道、門、生け垣、庭など	水道、門、生け垣、庭など
価 格	即売価格 3,650円位 年賦月掛売 内 金 540円位 月掛金 39円50銭位	即売価格 3,200円位 年賦月掛売 内 金 470円位 月掛金 33円80銭位

(「埋められた『川崎運河』の歴史」より作表：伊東孝)

南は京町、やがて臨海部の工場労働者を運ぶため日ノ出町(現鶴見区朝日町)まで延長された²⁰⁾。

住宅地の売り出し価格は、いくらだったのであろうか。これは、1926(大正15)年12月9日におこなわれた重役会の報告事項から読み取ることができる。次にかかげたのは、売却価格の改訂を決めたときの坪単価の値段である²¹⁾。

住宅地1等地	37円→38円／坪
2等地	30円→31円
3等地	28円→30円
工場地1等地	32円→33円
2等地	28円→30円
3等地	27円→28円

高等文官試験に合格した高等官の初任給が月75円、白米10kgの小売価格が3円20銭のころであった。

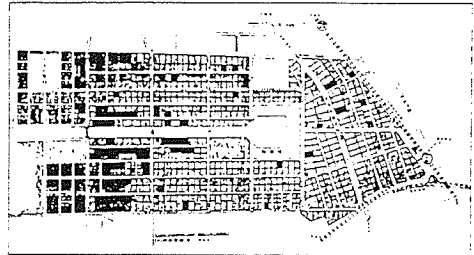
住宅地には、建売り分譲と土地分譲があり、建売り分譲は甲(二階建て)と乙(平屋)の二種類にわかれ、敷地は約50坪であった(表－1)。土地分譲の場合、一区画の面積は広く100坪あり、建物は希望に応じて設計し、設計費や工事の監督費は無料であった。

現代でも工事を受注できれば、大手建設会社は建造物の調査費や設計費はサービスでおこなう。このため、小さなコンサルや設計事務所は、なかなか経営がむずかしいと聞くが、設計監理の無料サービスは当時からおこなわれていたことがわかる。

すでに住宅地には新築戸数が400戸、内には駐在所、医師、産婆、商店などが立地していた。近くには県立中学校が建設中(昭和2年6月開校、現県立川崎高校)であった。

『川崎の町名』では、川崎運河住宅地の町名の由来を次のように説明する。「京浜急行は……高級住

図－7 「川崎住宅地分譲案内図」



(『80年の歩み』より転載)

宅地としてのイメージを強く打ち出し、当時の『八丁畷分譲地(川崎運河住宅地の後の名称)案内図』には、一ノ辻、二ノ辻、三ノ辻、一ノ通、二ノ通、三ノ通、北角、北通りなど京の町割りを模倣した地名を用いています²²⁾。今でもバス停には、一ノ辻、二ノ辻、三ノ辻の名称が残っている。

川崎運河住宅地の名称は、大正15年の区画整理のとき、東京よりを「京町」、横浜よりを「浜町」と命名した。いずれも京浜電鉄の「京」「浜」を使用した町名である。しかし昭和2年に鶴見町が横浜市に合併されると、横浜市よりの町名は「平安町」にかわった。

(2) 新資料「川崎運河工場地 小区画分譲地図」

「川崎運河住宅地」の区画割については、従来、京浜急行電鉄㈱の『80年の歩み』に掲載されている一部地域の図面(図－7)が知られているぐらいであった。同じ図面は、『鶴見区史』にも掲載されている。しかし住宅地の名称は、『80年の歩み』では「川崎住宅地」とよび、『鶴見区史』では「八丁畷分譲地」とよんでいる。

「川崎住宅地」の図面は、計画地域の北半分を示したもので、図面に記された「平安小学校」の名称

から1927（昭和2）年以降の図面であることがわかる²³⁾。（前述したように、昭和2年、鶴見町が横浜市に合併され、運河の西側の町名は「浜町」から「平安町」にかわった）

中山貞治氏がまとめた「幻の川崎運河の経歴」には、川崎市の中原図書館に川崎運河住宅地の宣伝ビラが保存されていると記されている²⁴⁾。“宣伝ビラ”とあるので、B4またはA4サイズの紙ペラぐらいに思っていたが、実物は、変形A1横長サイズの大きなものである。タイトルは、「川崎運河工場地 小区画分譲地図」（以後「分譲地図」）とあり、区画割と面積がカラーで描かれ、住宅地付近の図（図-2）とともに簡単な説明が付されている。

この説明から、当時の状況と分譲地図の発行年が推定できる。

「近来付近海岸埋立地帯ニハ多数ノ大工場設立セラレ、而シテ之ニ付随シテ各種ノ小工場企画セラレツツアルモ、比較的小規模ノ用地ハ之ヲ随所ニ求ムルコト反テ容易ナラザルモノアリ。故ニ本社ハ既設経営地内ニテ海岸ニ最も近キ六万坪ヲ新ニ小区画ニ分割シ、更ニ必要ナル諸施設ヲ加ヘ、之ヲ小工場敷及住宅地トシ低廉ナル価格ヲ以テ発売スルコトトセリ」（句読点筆者、以下同）

土地の分譲は、臨海部で建設されている大工場に対し、小区画の工場地域とそれに関連する住宅地を提供することにあった。

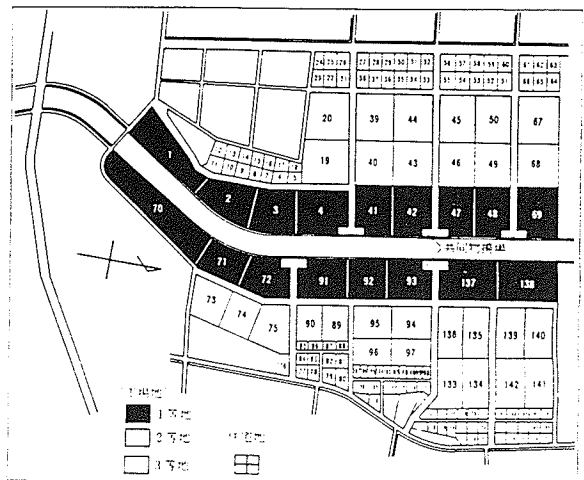
分譲地図には発行年月が記されていないが、「陸上運輸」の項目でふれている海岸軌道の説明から、分譲地図の原稿は1925（大正14）年6月から7月の間に作成されたと推定できる。

「京浜本線総持寺前ヨリ分岐シテ潮田田島海岸ヲ経テ京浜線大師ニ接続スル海岸軌道ハ、総持寺前富士電気会社前間既ニ開通シ、本年七月中ニハ大師ニ連絡スル全線開通スベシ」

海岸軌道の総持寺前～富士電気会社前間が開通したのは、大正14年6月5日。翌7月には川崎大師駅に達する予定であったが、実際には一月遅れの8月15日であった。さらにこの時点では、工場地帯を一周する鉄道も計画されていた（図-2にある海岸軌道未設線のこと）。

「又本工場地帯ヲ回ル予定線実施ノ上ハ、貨物ノ陸上輸送ハ同線ニ依リ直接川崎駅ニ連絡スルコト

図-8 「川崎運河工場地 小区画分譲地図」（数字は区画番号）



（原図をトレースして作図：伊東孝）

ヲ得」

（3）西側地区と東側地区のちがい

図-8は、「分譲地図」をもとに区画割をトレースしたものである。図は川崎運河住宅地の南半分にあたるが、図-7と図-8をあわせても残念ながら住宅地の全区域にはならず、中央部分が少し欠ける。北半分が住宅地であるのに対し、南半分は工場地域の区画割を示していて興味深い。以下、区画割の特徴などについてながめてみよう。

まず、運河を利用できるように、数区画にひとつの割合で共同物揚場が設置されている。

「当地帯ハ運河河口ニ接近スルヲ以テ舟楫ノ出入便利ニシテ、数区画ニ専属スル共同物揚場ヲ設ケ、幹線道路之ニ連絡ス。故ニ運河ニ接続スルト接セザルトニ論ナク、各区運河ヲ利用シ得テ甲乙ナシ」電気は東京電力、水道は市の水道を予定していた。「東京電力株式会社ハ本工場地ニ対シ、特ニ料金割引ノ特約アリ」「川崎水道ハ本地帯ヲ通シテ給水ヲ予定セリ。近ク実現ヲ期スベシ」

全体の区画数は、工場が46、住宅地が111の合計157区画で、総面積は5万5794坪である。「分譲地図」の説明には、6万坪とあった。「分譲地図」のなかには、区画番号のないものもいくつかあるので、それらを合わせると6万坪になるようだ。

運河沿いには、細い道ないしは土手のようなものが描かれている。むかしの護岸は、現在のような垂直に切り立った護岸ではなく、斜面部を有するもの

が多かったので、ここでもそのような護岸を意味しているのだろうか。

工場区画を運河側につくり、住宅地はその背後につくられた。道路網は運河を中心にしてつくられ、共同物揚場にアプローチし易いように、運河と直角に主要な道路がつくられた。

道路幅員は4間(7.3m)を基本とし、細い道路でも2間(3.6m)以上にして側溝を設けた。

「道路ハ主トシテ四間幅トス。間道ト雖モ二間ヲ下ラズ。何レモ側溝ヲ設ケテ排水完全ナリ」(「分譲地図」)

現在、都市計画道路は車がすれ違えるように最低6mの道路幅員が必要であり、また行き止まり道路でも4mの幅員が必要である。7.3mと3.6mの道路幅員は、現代の感覚だとやや狭い。

興味深いのは、運河を境にして西岸地区と東岸地区との区画面積がちがうことだ。西岸地区の方が工場・住宅地区、ともに区画の面積が広い。西岸地区の工場地の平均面積が1053坪であるのに対し、東岸地区のそれは890坪。西岸地区は、東岸地区の1.2倍である。また住宅地の面積は、西岸の平均面積が136坪であるのに対し、東岸は78坪。東岸地区の1.7倍である(表-2)。なぜこのように分けたのか、図から読み込むことはできない。

さらに工場区画には一等から三等までの等級差があった。一等地は運河に面した区画である。これに対し二等は図-8に示した薄墨部分の区画である。東岸地区のように運河から遠くなるのであればわかりやすいが、西岸地区は運河から遠くても二等である。二等と三等とのちがいは、どこにあるのだろうか。

三等区画をみていくと、東岸地区では住宅地と隣接しているところもあるが、これは決め手にならない。住宅地と隣接していなくても三等区画があるからだ。基本は用地の使いやすさにあるようだ。三等の工場区画は、道路に面しているのが一辺であるのに対し、二等の工場区画はいずれも二辺以上道路に面している。中には三辺が道路に面している区画もある。区画の等級は、運河と敷地の利用のしやすさを考慮して決めたようだ。

(4) 昭和初期の川崎運河住宅地

川崎運河住宅地のその後の様子は、「幻の川崎運

表-2 川崎運河住宅地南側地区の東西両岸比較表

		区画数	総面積(坪)	平均面積(坪)
西岸地区	工場地	21	22,107	1,053
	住宅地	48	6,536	136
	小計①	69	28,643	
東岸地区	工場地	25	22,239	890
	住宅地	63	4,912	78
	小計②	88	27,151	
全地区	工場地	46	44,346	964
	住宅地	111	11,448	103
	合計	157	55,794	

(「川崎運河工場地 小区画分譲地図」より作表:伊東孝)
河の経歴」にくわしい²⁵⁾。

川崎運河は、昭和のはじめ頃までは何とか運営されていた。水もきれいで、夏は子供たちが泳ぎ、親子でハゼ釣りをする姿もみられた。水面の干満差が40cmもあるので、護岸の傾斜面についたカキ採りは、子供たちの遊びであると同時に家へのお土産にもなった。

終点の船溜りでは、昭和の初期、小規模な海水浴場が営まれた。入場料5銭であった。しかし経営難の上に、汚水の浸入、塩分の減少、管理不備などが重なり、まもなく廃止された。

住宅地は、電鉄従業員や電鉄利用者に優先的に分譲されたが、家を建てる人は少なく、家が建て詰まるのを待っているようであった。そのため市街化はなかなか進まず、中には転売する人もでてきた。盛土のため地盤が沈下し、雨水や海水が浸入して湿地化する場所もあらわれた。あらたに盛土をしなければ家を建てられない区画もでてきた。

1927(昭和2)年から1930(昭和5)年まで、川崎運河住宅地に住んでいた中山貞治氏は、当時の町の様子を次のように活写している。

この付近一帯は一面の葦原で、遠く現在の京町中学校の方にまで延び、春になるとヨシキリがやかましくさえずっていた。整然とした東西南北の区割り、川崎の模範的な住宅地のたたずまいを示していたが、建物はチラリホラリで、雑草が生い茂り、夜分は女子供の一人歩きは危険であった。

中山氏が住んでいた貸家は、縁の下から葦が芽を出していた。ある日のこと、床の間からも芽を出したので、驚いて畳をあげると、縁の下一面に葦が密生していた。あわてて刈り取ったという。

お店といえば、一の辻付近に万屋が一軒あるだけ

で、日用品や食事の材料を求めるには八丁畷付近や川崎の小川町辺りまで行かねばならなかった。お風呂やさんも八丁畷にあり、寒い日は湯冷めで悩まされた。

電気・水道はあったが、ガスはきていない。電話もなかった。乗り物は京浜急行の八丁畷駅までいかねばならず、医者看板もみることができなかった。

1941（昭和16）年9月、京浜電鉄は利用されない運河に見切りをつけ、これを埋め立てて住宅地として販売することにした。工事は京浜電鉄に信用のあった中野組が請負、日本鋼管からでる鋼滓で埋め立てられた。（前述した海岸軌道の工事も中野組がおこなっている。昭和11年、中野組は渡田に川崎営業所を設置していた。）引き続き日本鋼管は電鉄との契約により、坪単価9円で1万1600坪を買収した。書類には9万5852円余と記されているという。奥の船溜りから途中のよしきり橋までが日本鋼管の所有になった。

1982（昭和57）年、日本鋼管は、子会社のNKスポーツ開発㈱を設立して、この細長い敷地を利用してテニスクラブをつくった。

また埋め立てられた南半分の運河は現在、緑道公園として整備されている。

<本文注>

- 1) 『日本土木史 大正元年～昭和15年』土木学会、p.137、昭和40年
- 2) 鈴木栄基「戦前における『建築敷地造成区画整理』の実態とその考察」『都市計画』No.151、pp.64-67、昭和63年3月
- 3) 拙著『東京再発見』（岩波新書、pp.180-182、1993年）、『川崎市史』（pp.467-471、昭和43年）および「工業都市川崎市」『都市公論』Vol.24-10、pp.37-38、昭和16年10月
- 4) 『京濱電気鉄道沿革史』pp.56-58、昭和24年
- 5) 同上、p.58
- 6) 『鶴見区史』pp.405-406、昭和57年
- 7) 石井泰助については、『川崎市史』（pp.236-241）、『川崎市史 通史編』（p.891、昭和48年）などを参照。
- 8) 中山貞治「幻の川崎運河の経歴」『川崎研究』pp.5-7、1980年。同題で「その4」（1983年）まであり、以下は出版年で区別。
- 9) 文献4)、p.56
- 10) 文献8)、p.6、1981年
- 11) 『川崎市史 通史編』p.901
- 12) 文献4)、p.68
- 13) 同上、p.58
- 14) 同上（pp.58-60、77）および『川崎市史』（pp.370-374）
- 15) 文献6)、p.400
- 16) 本項は主に原田昌司『川崎市電物語』（平成4年、自費出版）を参照した。
- 17) 同上、p.57
- 18) 同上、p.94
- 19) 文献4)、p.75。『京浜急行八十年史』pp.117-118、昭和55年
- 20) 青木康雄「埋められた“川崎運河”の歴史」『シャベル』川崎市教育委員会、p.21、1992年
- 21) 同上、p.25
- 22) 『川崎の町名』川崎市、p.49、平成3年
- 23) 「八丁畷分譲地案内図」の図面は京浜急行㈱ではなく、現物は未見である。
- 24) 文献8)、p.10、1982年
- 25) 同上、p.5（1980年）、p.6（1983年）