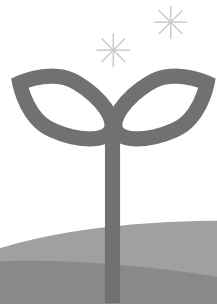


## 第 4 章

---

### 川崎市の産業立地 水辺に育まれた産業の歴史



## 第4章 川崎市の産業立地—水辺に育まれた産業の歴史

### 1 | 「母なる川」多摩川に育まれて

#### [1] 水辺都市かわさき

かつて、川崎は、「水辺都市」であった。細長い市域の縁を多摩川が流れ下り、その河口付近では海辺に領域を開いていた。二つの取水口から流れこんだ多摩川の水は、網目のように張りめぐらされた用水の流路を通して、市域の低地一帯を潤していた。川崎はこの多摩川と江戸前の海に囲まれ、その恵みに育まれて、人々の営みを繰り広げてきた。

2007年（平成19年）から2008年にかけては、川崎市の歴史にとって節目の時になる。近代工場の進出を受け入れ、「工都」としての歩みを始めてから100年を迎えるからである。こうした工都発祥100年の礎も、「水辺都市かわさき」と深い関わりを持っている。

多摩川の清く冷くやはらかき

水のこころを誰に語らむ

と、岡本かの子は多摩川を歌った。まず、この多摩川に育まれた川崎の生業をたどってみる。



多摩川河原にある岡本かの子歌碑

#### [2] 多摩川が育んだ穀倉地帯

##### ① 評判の稲毛米

かつて、川崎市域での農産物で筆頭に位置したのは米穀である。江戸時代から少なくとも昭和初期まで、多摩川右岸に広がる川崎市域の平野一帯は、秋ともなれば黄金輝く米の穀倉地帯であった。

1877年（明治10年）の「全国農産表」によれば、市域を含む橘樹（たちばな）郡の各種農産物生産額の中で、米の占める割合が最も高く、63.3%を示している。次いで、麦17.2%、大豆6.6%、粟（あわ）・稗（ひえ）6.2%、菜種2.5%、実綿1.6%、蕎麦・葱・玉葱など0.7%、薯（いも）0.6%となっている。米が占める比率の高さは、東京周辺では葛飾郡（葛飾区、江戸川区など）の76.1%に次ぐ高さであった。

したがって、多摩川流域の稲毛・川崎領は水田が広がっていた地域であり、東京周辺に

おいては有数の米穀生産地帯だった。しかも、質の高い米の産地でもあった。特に、名産の稲毛米は、江戸時代には将軍家への献上米にもなり、江戸に出荷されて、江戸前寿司の寿司米に使われるなど、良質な米として江戸市民にもてはやされた。

ちなみに、江戸前の味覚、握り寿司は、文政年間（1818～1829年）、本所横網町の町人と兵衛が屋台仕立ての店で営業したのが始まりという。酢飯の上に新鮮な江戸前の魚介類を乗せた握り寿司は、江戸っ子にうけて大いに広まった。

## ② 稲毛川崎二ヶ領用水

川崎市域において米づくりの根幹となったのは、江戸時代初期に開削された稲毛川崎二ヶ領用水である。1597年に測量を開始し、その2年後に開削工事に着手、14年の歳月をかけて1611年に完成した。後年の記録では、幹線水路は32km、稲毛領37カ村、川崎領23カ村あわせて60カ村、約2000町歩の農地を灌漑した。また、取水口は上河原（多摩区菅稲田堤）と宿河原（多摩区宿河原）にあり、それぞれ取水堰が設けられた。

なお、この二ヶ領用水は対岸の世田谷・六郷の二カ領を灌漑した六郷用水と同時に開削された、いわば双子の用水堀で、両者をあわせて「四ヶ領用水」とも総称される。2011年（平成23年）3月1日には竣工400年の節目の日を迎える。

徳川家康の入国当時の多摩川流域低地は、氾濫原が大きく広がり、各所に沼地が点在し、アシやススキなどが生い茂る荒地の多い土地だった。集落も規模が小さく、多摩丘陵や武蔵野台地のふもとに、わずかに散在するに過ぎなかった。かたわら流れる多摩川は、大雨が降るごとに出水・氾濫を繰り返す「暴れ川」であった。したがって直接農業用水を引水することがかなわず、流域は日照りと水害に悩まされる「水旱（すいかん）両損の地」だった。流域の農民達にとって多摩川治水と用水路の確保は、この地で生活を立て、農業生産を拡大していくためには必須の条件であった。

## ③ 小泉次大夫吉次

四ヶ領用水の開削を差配したのは、小泉次大夫吉次である。次大夫は駿河国富士郡小泉郷の出身で、実家の植松家は鎌倉時代初期から同地で樋役（樋代官）を務めてきた。元々は今川氏の旧臣であったが、武田攻略で武勲を挙げ、家康の家臣に取り立てられた。家康の関東移封で弟に家督を譲り、家康に従って江戸へ来た。

次大夫は、家康から多摩川下流兩岸の用水開発を命ぜられ、流域農民の協力を得て多摩川兩岸に二筋の用水堀開削を成し遂げた。59歳で開削工事に取り掛かった次大夫は、工事竣工の時は73歳の高齢に達していた。

「新用水堀定之事」（宝暦年間（1751～1763年）に記述）という地方文書が残されている。

そこには、まず左岸下流から工事を始めた次大夫が、ほぼ三カ月ごとに右岸と交互に上流に向かって開削工事を進めていったことがこと細かに記されている。こうした方法を採用したのは、長期にわたって農民らを徴発して、彼らに負担を掛けないように配慮したためだとされる。しかも、伝承によれば、男子10人に一人の割合で女子を助っ人に加えるなどしたそうである。工事に女子を加えることで工事現場の雰囲気や和らげようとしたとも伝えられ、それが「女堀（おなぼり）」の別称を生むことになった。

### [3] 名産長十郎ナシと伝桃

#### ① 大師生まれの長十郎ナシ

その昔、ナシといえば長十郎ナシとされ、それは赤ナシの王者として君臨した。一時は全国のナシ栽培面積の6割方を占めるほどに普及した。

この長十郎ナシは橘樹郡大師河原字出来野（川崎区）の当麻辰次郎（とうまたつじろう）によって、1893年（明治26年）に育成された。農業のかたわら、長年の品種改良の結果、ナシの新種育成に成功したのである。家名をとって「長十郎」と名付けられた。病虫害に強く、甘くて多産ということで、多摩川流域はもちろん全国各地に広まった。

この長十郎ナシは「多摩川梨」の商標で出荷され、一時は京浜市場で一目置かれるほどの名産であった。

明治後半から大正期にかけて、川崎側の多摩川流域一帯は多摩川梨の大産地となったのである。当初は下流の大師河原を主軸にしたが、やがて近接する田島（川崎区）、御幸（幸区）方面へ延び、住吉、中原（以上、中原区）へと多摩川南岸を北上して、高津（高津区）、生田、稲田（以上、多摩区）へとさかのぼり、さらには東京府南多摩郡稲城（稲城市）方面にも産地が拡大していった。これら諸村の大方はナシの苗木を大師河原から取り寄せており、苗木の輸送には多摩川の舟運が利用された。

1917年（大正6年）の高潮を契機に大師河原の優位性が急速に低下し、昭和になってからは上流の稲田方面の比重が増大していった。多摩川梨の生産は昭和10年代前半が絶頂期で、以後急速に産出高を減少させていった。

1927年（昭和2年）の小田急線開通を機に、稲田方面でナシのもぎとりが始まり、戦後もしばらく菅（すげ）、登戸、堰（せき）（以上、多摩区）などで、もぎとり専門の観光農



かつて沿道で売られた多摩川梨

園として続けられた。しかし、近年、廃止するところが増えた。

## ② 果物のふるさと

多摩川下流低地は果物のふるさとであった。1919年（大正8年）の「大師河原村勢要覧」には、日本梨はもちろん、桃、無花果（イチジク）、葡萄（ブドウ）、蜜柑（ミカン）などの作付面積や収穫高などが記されている。とりわけモモがナシに次いで数値が多く、ナシの半分に達している。

モモについては、隣村の田島村大島（川崎区）で吉沢寅之助が1896年（明治29年）に新種を発見、1902年に先祖の伝十郎の名をとり「伝桃」と名付けた。この新種は風味すこぶる良く、栽培方法が容易であったので、近隣にも普及し、長十郎ナシと並んで京浜市場での通り名となるほどだった。

下流域では作付けをナシから栽培し易いモモに替える農家も現れたが、さらに工場進出などの環境変化に伴い、大気汚染などに強い無花果に作付けを変更する農家も見られた。

統計には記されなかったが、大師河原村の出来野では明治30年代後半にリンゴ栽培を行った農家があった。栽培農家では、収穫したリンゴを籠に入れて、天秤棒で担いで出荷したそうである。新鮮なリンゴは横浜の外国人に飛ぶように売れたという。だが、1917年（大正6年）の高潮で全滅し、ついに復活できなかった。柿生、岡上（以上、麻生区）方面では、小粒の禅寺丸柿が、一時期、枝付きで出荷された。

## ③ 園芸農業の展開

東京や横浜などの大都市の需要に促されて、川崎市域では果樹生産の他に、様々な園芸農業が展開された。横浜に近い田島村では、早くから横浜のホテルなどに出荷するレタス、セロリ、トマト、カリフラワーなど西洋野菜の栽培に携わった農家もあった。大正末期から昭和初期にかけて多彩な野菜類が生産され、市場へ出荷された。宮内のゴボウ、中原の小松菜、小倉のフキ、下小田中の白瓜、日吉のエンドウ、万福寺ニンジン、大師河原の玉ネギ、蓮など特産の野菜も生まれた。

また、馬絹の花弁栽培は早くから花木類の枝もの栽培が知られており、市ノ坪および荻宿の切花、黒川のバラなどが大正末から昭和初期に盛んになった。

## [4] 河川漁業―鮎漁

### ① 御菜鮎漁（おさいあゆりょう）

鮎漁は、多摩川における代表的な川漁であった。鮎は「香魚」とも書き、魚肉に香気があっ



て、古来、美味の食材として重用されてきた。

江戸時代、多摩川の鮎は、古くは「御菜鮎」、延享年間（1744～1747年）の頃からは「上ヶ鮎上納（あげあゆじょうのう）」と定められ、江戸城上納が義務づけられていた。したがって、鮎上納御用を担った漁師らは、上・中流域 49 カ村と下流域 11 カ村（のちに 12 カ村）とに分かれて御用役組合を形成していた。川崎市域の村々では、宿河原村（多摩区）のみが前者に属していて、久地、諏訪河原（以上、高津区）、上丸子、小杉、宮内（以上、中原区）の 5 カ村が後者に参加していた。1862 年の「議定連印帳」では、久地村 3 人、諏訪河原村 8 人、宮内村 3 人、小杉村 4 人、上丸子村 6 人の御用漁師の名前が署名されている。

これら川漁師達は多摩川を「御留川（おとめがわ）」として御用鮎を漁獲し、例年 8 月下旬から 9 月中旬まで 5 回に分けて鮎を江戸城に上納した。この御用役を務める見返りに多摩川での漁労活動を独占した。

幕末の 1866 年、幕府は川漁師達に対して、多摩川での 5 カ年間の漁労を保証する鑑札を下付（かふ）することにした。ここに従来の御菜鮎漁は実質的に廃止されたのである。

## ② 多摩川漁業組合の結成

明治に入り、河川水面も海面と同様に官有水面に位置付けられ、川面漁業に関しては拝借願を神奈川県に提出して、認可を得なければならなくなった。その上、同業組合準則が制定され、それに準拠して漁業組合準則が布達された。

これにあわせて、神奈川県でも県の漁業組合準則を 1886 年（明治 19 年）に制定した。多摩川下流域の川漁師たちは、これら組合準則にしたがって、翌年、多摩川漁業組合の認可願を農商務省に提出して、認可を受けた。

この組合に参加した川漁師たちは 24 カ町村に及んだ。対岸の荏原郡が 12 カ町村（名称省略）、川崎市域にあたる橘樹郡は久地、二子、諏訪河原、北見方、宮内、小杉、上丸子、中丸子、上平間、下平間、新宿、大師河原の 12 カ町村を数えた。

このように江戸時代の鮎上納御用組合とは比べられないほど多数の川漁師達が多摩川漁業組合に参加したようである。こうして多摩川の川漁師達は漁業権の公的認可を手にしたわけである。同組合は後に多摩川末流漁業組合と改称し、多摩川下流域の漁業者の組合であることを明文化した。明治以降、鮎の商品化も益々進んでいった。

## ③ 川遊びや川魚料理

交通機関の発達に伴い、多摩川へ川遊びに訪れる人々が増えた。鮎釣りはもちろん、「川狩り」と称して、川船を出して鮎漁を行い、捕った魚を賞味する川魚料理が人気を呼んだ。川崎市域では高津村二子の亀屋が著名で、昭憲皇太后（明治天皇の皇后）ら皇族や文士ら

が好んで訪れた。他に、吉田家、玉川家、美川家、養心亭などの川魚料理屋が軒を連ねた。中原村の新丸子では、多満や、鈴半、丸子園、三好家などが客を呼んだ。津久井道沿いの柏屋は、「スッポン煮」という鯰料理が有名であった。また、夏ともなれば各所に水泳場もできて、多くの人々でにぎわった。



丸子渡船場付近での鈴半の屋形船  
(出所) 羽田猛『写真で見る中原街道』、2000年から

## [5] 都市化に一役かった多摩川砂利

### ① 江戸時代の敷き砂利

江戸時代、道にはあまり砂利を敷かなかった。荷物の運搬を馬の背や人の肩に頼っていたので、雨でぬかったとしても、砂利を敷いて歩きにくくするよりはましだったからである。しかし、江戸城を中心とする三十六見付の要路と丸の内には見事な砂利が敷かれていた。この江戸城周辺の敷き砂利に使用されたのが、多摩川産の砂利であった。

敷き砂利は、石粒の大きさに、次のように呼ばれた。径36mmから76mm未満が「中砂利」といわれ、道路に敷き込むのに適した大きさだった。これ以下の径18mmから36mm未満が「小砂利」、径10mm前後のものが「玉砂利」と呼ばれた。

このような砂利は、幕府御用はもちろん、江戸市中の6割を占めていた武家屋敷の庭園、1000を超える寺社境内の敷き砂利などに用いられた。江戸時代には用途も限られ、さほど大量の需要があったわけではなかったが、砂利専門の業者を通じて絶えず江戸市中へと送り込まれていた。

### ② 町人請負から村請へ

多摩川の砂利採掘は下流両岸の村々で始まった。当初は江戸町人が砂利採掘、販売を請負い、代官所へ運上金を上納する形で行われた。その権利は江戸松嶋町の与兵衛から深川森下町の伊勢屋甚兵衛（いせやじんべい）へ、さらに深川霊岸前の砂利屋七左衛門（じゃりやしちざえもん）へと受け継がれた。

ところが、1805年に、流域9カ村から直営の採掘を行う村請制の請願が出された。その結果、1807年に砂利屋七左衛門との間に示談が成立し、多摩川砂利の採掘は流域9カ村の村請制となり、江戸での売りさばきは七左衛門が行うこととなった。この9カ村は、右岸の橋樹郡小杉村、上丸子村、上平間村、小向村と、左岸の荏原郡下沼部村、下丸子村、矢口村、古市場村、高畑村である。後に中丸子村が加わって10カ村となった。

### ③ 近代砂利業の成立

多摩川砂利は文明開化とともに一躍時代の脚光を浴びることとなった。鉄道の開通である。新橋～横浜間に開通した、わが国最初の鉄道の軌道に敷かれた大量の砂利は、ほとんど六郷川（多摩川下流）で採掘されたものだといわれる。

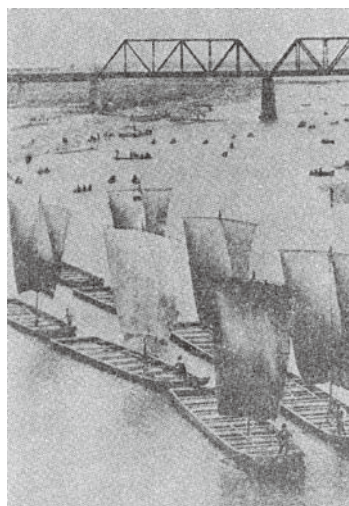
1877年（明治10年）、下丸子村の金子平吉が東京府から許可を得て、下丸子村地先の多摩川で砂利採掘業を始め、個人経営による近代砂利業の最初となった。続いて右岸の上平間村の秋元源兵衛（あきもとげんべい）、秋元喜四郎（あきもときしろう）、諏訪部利右衛門（すわべりえもん）、市場村の瓜生佐与吉（うりうさよきち）、吉田喜三郎（よしだきさぶろう）、渡辺福太郎（わたなべふくたろう）、矢口村の原田寅吉（はらだとらきち）などが営業を始めた。

1881年（明治14年）から始まった富津海堡築造（ふつつかいほちくぞう）や、1889年の横浜築港工事、さらには日清戦争前後の産業発達に伴い、多摩川砂利の需要は激増の一途をたどった。明治末期には15人ほどの業者によって多摩川砂利業者組合が結成されるに至った。なお、皇居周辺や明治神宮参道の玉砂利も多摩川から採取したものであった。

### ④ 空前の砂利ブーム

1923年（大正12年）の関東大震災後、東京・横浜復興のための土木工事によって空前の砂利ブームが引き起こされた。砂利はいくら掘っても足りないというありさまで、六郷鉄橋から丸子付近までの低水路はほとんど掘り尽くされ、大正末年には砂ばかりになってしまった。そこで採掘場所は次第に上流へとさかのぼり、宮内、下野毛、北見方、諏訪河原、瀬田、二子から宇奈根（うなね）、宿河原、登戸辺りにまで及んだ。もちろん、砂利業者の数も増大した。

1925年（大正14年）、1府6県の砂利業者が団結して、復興に寄与する目的で関東砂利業者联合会（れんごうかい）が結成された。その発起人には、多摩川砂利同業会理事長を務める上平間の秋元源蔵（源兵衛の息子）が名を連ねている。この前後に川崎市域では、川崎の榎本園吉（えのもとそのきち）、斎藤林蔵、堀内の浪上操（なみがみみさお）、上平間の織戸四郎（おりどしろう）らが活躍している。



多摩川砂利の採取船（ベカ）  
（出所）『大田区史・民俗』、1983年から



## ⑤ 舟運からトラック・鉄道輸送へ

多摩川砂利の採掘と輸送には、もっぱら船が用いられた。採掘船は「ベカ」と呼ばれる、船底の平たい小型船で、砂利輸送には帆をかけた「ニタリ（荷足）」という大型船が使われた。

明治半ばから砂利採掘が中・上流方面に延びていくにつれて、馬や鉄道、トラックによる輸送も盛んになってきた。近在への積み送りには馬が使われた。二輪の荷馬車で約1トンの砂利が積めた。1912年（大正元年）頃からは朝鮮牛が引く牛車も出現した。また、河川敷などでは、馬がトロッコを引く「馬トロ」も現れた。トラックが登場するのは関東大震災後のことで、昭和初期にはフォード、シボレー、ダッジといった外車が活躍するようになった。

鉄道輸送は、甲武鉄道（中央線）の多摩川側線 1901年（明治34年）、玉川電気鉄道（玉電、1907年）、東京砂利鉄道（国鉄下河原線、1910年）、京王電気鉄道（京王線、1916年（大正5年））、多摩鉄道（西武多摩川線、1922年）、小田原急行電鉄（小田急、1927年（昭和2年））、目黒蒲田電鉄（目蒲線、1923年）、東京横浜電鉄（東横線、1927年）などの私鉄は、いずれも砂利部門を設けて採掘・運搬・販売を行い、大きな収益をあげた。

特に、川崎市域を縦断する南武線は、「多摩川砂利鉄道」として1927年（昭和2年）から砂利営業を開始した。中野島駅から多摩川の河原まで引き込み線を敷設し、さらに矢向駅から1.7kmの河岸線を設け、川崎河岸駅まで砂利を貨車輸送、そこから船で東京・横浜方面へと搬送した。なお、川崎河岸駅は1968年に廃止され、その後、駅や軌道跡地は緑道として整備された。

## ⑥ 砂利公害と採掘規制

昭和になると、多摩川にも機械採取船が入ってきた。採取船は双胴に近い箱型の船で、川底から堆積（たいせき）物をすくいあげ、選別機を使って砂利と砂と玉石をふるい分ける仕組みになっていた。1日に150トン以上も採取できたため、従来の手掘りなどに比べると格段の深掘りを行ったので、川底に深い穴がたくさんできた。

多摩川砂利の乱掘は様々な公害を派生させた。砂利採掘によって川床の低下が激しくなり、下流では潮が遡上（そじょう）し、玉川水道の上水の中に塩水が混入して社会問題となった。そこで、東京市水道局が同水道を買収し、防潮堤となる調布堰を建造することになった。1937年（昭和12年）のことである。

二ヶ領用水の二つの取水口付近では、川底が低下して取水量が減少し、田畑は干害の危機にさらされた。1925年（大正14年）架橋の二子橋は橋脚が水面に浮き上がり、危険な状態になった。1932、33年頃（昭和7、8年頃）になると二子橋から下流の砂利はほとんど掘り尽くされ、砂利採掘禁止区域であった河川敷の砂利を露天掘りする盗掘が始まった。

こうして1934年、内務省は二子橋以下の砂利・砂の採取を禁止し、二子橋～日野橋までは採取量の制限を行った。

戦後の復興期から高度成長期にかけては、陸（おか）砂利の採掘が盛んとなったが、1964年（昭和39年）青梅市万年橋から河口にいたる砂利採掘が全面的に禁止され、1965年には万年橋上流にも波及し、ここに多摩川の砂利採掘の歴史は終りを告げた。

## [6] 水道と水車と天然氷

### ① 多摩川水源の川崎水道

多摩川下流域では井戸水の水質が良くなかったので、多摩川から取水した用水堀の流水を飲料水などの生活用水に使ってきた。もちろん、汲んできた水は濾過樽を通したり、煮沸したりしたが、それでもコレラなどの水系伝染病が猛威をふるい、上水道の建設が急がれた。

1917年（大正6年）、川崎町会は上水道新設のため政府に起債許可の申請を出し、2年後に許可が下りて建設工事に着手した。工事には日本鋼管、浅野セメント、富士瓦斯紡績（ふじがすぼうせき）、他の諸企業が協力した。第一次世界大戦後の物価高騰で工事費がかさんだが、1921年、川崎町営水道は竣工し、ただちに町民に給水が開始された。

水源は中原村宮内地内（中原区）に求め、多摩川から取水した原水は御幸村戸手（幸区）の浄水場に送られて、沈殿・濾過・浄水が行われた。給水直後は全戸数の5121戸の52%に過ぎなかった給水率が、3年後、川崎市制が施行された1924年（大正13年）には全戸数9296戸の92%まで上昇した。

その後、市域の拡大とともに田島町上水道組合（1927年（昭和2年））、中原町営水道（1933年）、溝の口組合水道（簡易水道）（1937年）などとの合併を行い、市営水道の拡張事業が推進されていった。

### ② 水車と天然氷

川崎市域各地には、「くるま屋」とか「くるま橋」と呼ばれる家や橋があった。水車が人びとの暮らしのなかに息づいていた名残である。米・麦などの穀類を主食としてきた生活には、「春（つ）く」という作業は欠かせなかった。それは大変な重労働で、その桎梏（しっこく）から解放してくれたのが水車であった。

川崎市域では、江戸時代の中頃から各地で稼働していたそうであるが、大正末期にはほとんど見かけなくなった。明治末期から大正初期にかけての時期が最盛期で、75台確認されている。このうち、二ヶ領用水系では16台あったそうだ。ほとんどが堰を設けて、そこから、

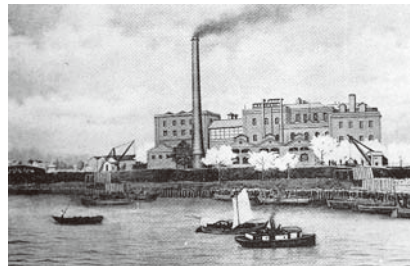
水を引いてきて水車を回した。

また天然氷も製造されていた。中でも長尾（多摩区）の天然氷は有名であった。長尾橋付近の農家では、冬場になると水質が良かった二ヶ領用水の水をくみ上げて製氷した。長尾の用水沿いの山すそには、採氷池がいくつもあったという。切り出された氷は山すその氷蔵に貯蔵され、夏場になって東京の氷問屋に出荷された。機械氷が普及する1921年（大正10年）頃に廃業したそうである。

## 〔7〕多摩川岸边にやってきた近代工場

### ① 川崎市域への進出第1号

日露戦争が終わった明治末期、農村の面影を色濃く残し、首都近郊の行楽地であった多摩川下流地域に近代工場の進出が始まった。その第1号は横浜精糖である。川崎への立地を掲げたが、正確には橘樹郡御幸村南河原（幸区）への進出であった。創立者の一人が増田増蔵（ますだますぞう）、横浜の砂糖貿易商で、後に製粉・石油などにも手を広げた。この増田が手を組んだのが安部幸兵衛（あべこうべい）



多摩川河畔に立地した明治製糖  
（出所）『川崎市史・通史編3近代』、1994年から

である。ともに横浜で砂糖貿易に従事していた両者が、輸入粗糖の精製工場建設に取り組んだのである。英国ハーヴェー社の機械を用いたそうで、その精製能力は一昼夜160トン、1カ年約80万俵に上ったという。

数年後の1912年（明治45年）1月、横浜精糖は明治製糖（企業設立1906年12月）に合併吸収される。合併後の1913年（大正2年）には、工場施設の一部を拡張して、一昼夜に200トン、1年に約100万俵の生産能力を有するに至ったという。第一次世界大戦中の1916年には、資本金1200万円、工場建物8棟余、原動機の蒸気機関5（＝合計297馬力）、年間石炭消費量約1万8000トン、労働者数117人（うち女子1割）という規模を示した。

### ② 明治製菓川崎工場

1925年（大正14年）から翌年にかけて、明治製糖工場に隣接して鉄筋コンクリート4階建ての近代的製菓工場が新築された。明治製菓川崎工場では、チョコレート、ビスケット、ウェファー、キャラメル、ドロップなどの製造を開始した。

前身は1916年（大正5年）創立の東京菓子で、翌年に大正製菓を吸収合併して明治製糖の傍系会社となっていた。それが1924年に社名を明治製菓（株）と変更し、大久保工

場の焼失を機に川崎の地に移転してきた。1929～1930年（昭和4～5年）にかけて大増築を行い、名実ともに東洋一の製菓の殿堂となった。

### ③ 御幸煉瓦製造所

横浜精糖より20年近くも前の1888年（明治21年）4月に、御幸村小向（幸区）の多摩川河畔に煉瓦製造工場が誕生している。当初は横浜煉瓦製造会社と称したが、1898年9月に解散、その後、増山弘三郎が経営する御幸煉瓦製造所として受け継がれた。

増山弘三郎は千葉県関宿の出身で、その子周三郎が父の跡を継ぎ、1903年（明治36年）から関東大震災で倒壊するまで経営した。

### ④ 東京電気（株）東芝の前身

横浜精糖に次ぐ進出企業は、東京電気であった。横浜精糖の隣地、同じ御幸村南河原（幸区）の地に、1907年（明治40年）5月、約2万8000坪余の用地を購入して新工場を建設した。

「東京電気株式会社五十年史」（1940年（昭和15年））によれば、東京市芝区三田四国町の工場が「地所が狭隘で交通にも不便」だったので、「適当な工場敷地を物色」した結果、当地に「年来の宿志たる大電気機器製造工場」を実現することにしたのだという。

整地や基礎工事に時間を費やし、工場建設の着手は翌1908年（明治41年）5月、工事は4工区に分けて施工され、第一工事として起工されたソケット工場と、第二工事の変圧器工場とが同年末に竣工して、1909年初頭から操業を開始した。続いて1910年3月には、第三工事のタングステン電球工場が完成し、同年5月には、第四工事の硝子工場が落成した。

東京電気の母体となったのは、1890年（明治23年）発足の白熱社である。欧米で電球の製造を学び、「日本のエジソン」として知られた藤岡市助（ふじおかいちすけ）が、白熱電球の国産化をめざして東京市京橋区南鍋町に設立したものであった。1896年に東京白熱電球製造会社と改称され、さらに1899年には、東京電気会社と社名を変えた。それが1905年にアメリカのGE社と資本・技術提携を結ぶにおよんで、その飛躍の端緒をつかみ、一大新工場建設に踏み出したのである。「白く塗った箱形の3階造りはアメリカ式で築き上げ、大小数棟、敷地3万坪、専用道路、専用水道、専用瓦斯タンク、専用埋立鉄道、専用荷揚道路（多摩川）等の諸般設備を加え」て、「武蔵平原の青田の中に一大偉観」を呈したと、「神奈川県橘樹郡案内記」は伝えている。

その後、1913年（大正2年）7月に、三田四国町から本社と営業部が当所に移転してきて、さらに1943年（昭和18年）には芝浦製作所と合併して（株）東芝となり、その本社工場として発展していくこととなる。



### ⑤ 日本コロムビア（株）

六郷橋のやや下流、橘樹郡川崎町久根崎に、日本コロムビア（株）の前身となる日米蓄音機会社が1907年（明治40年）10月に創立された。当時「魔法の小箱」と呼ばれた蝋管（ろうかん）蓄音機の輸入を手掛けたアメリカ人F.W.ホーンを中心に、松本武一郎らの協力を得て設立されたものである。

その事業目的は、「蓄音機フォノグラフレコード、撥針及其ノ他ノ付属品並ニ他ノ楽器電気ヲ応用シタル其ノ付属品」<sup>（注1）</sup>を製造することにあつた。川崎工場が竣工して操業を開始したのは、2年後の1909年（明治42年）であつた。

この製品の販売を担ったのが日米蓄音機商会である。それが翌年、日本蓄音器商会に生まれ変わり、1912年（明治45年）には日米蓄音機会社を統合した。やがて、英・米コロムビアとの資本提携が進み、1928年（昭和3年）には日本コロムビア蓄音器会社と改称された。

### ⑥ 大師電鉄の火力発電所

日米蓄音機会社と同じ川崎町久根崎の多摩川沿岸に、大師電鉄車両用の自家発電設備として大師電気鉄道（現東横線）の火力発電所が建設された。レンガ建築の発電所建物が竣工したのが、1897年（明治30年）9月のことである。米国フィラデルフィア製鉄会社と同スキナー会社製の蒸気機関に、同ウォーカー会社製の発電機が備えつけられ、発電能力は直流550V、出力75kWを有した。なお、鉄道の方は、1899年1月21日の初大師に開通した。

また、同電鉄では、発電施設の余力を利用して夜間の電灯供給事業にも乗り出していくことになった。

### ⑦ 鈴木商店（味の素（株）の前身）

味の素（株）の前身は、1907年（明治40年）4月創立の鈴木製菓所で、翌年12月に神奈川県逗子町で新調味料の製造に着手した。この調味料は、池田菊苗（いけだきくなえ）が抽出したグルタミン酸塩を主成分としたもので、これを鈴木三郎助が「味の素」と名付けて商品化したものである。1912年4月、商号を鈴木商店と改称した。

もっとも製造工程で塩酸を使用したために工場周辺に塩酸ガスの悪臭を放ち、その上、川に廃液を垂れ流して、近隣住民から立ち退きを迫られた。そこで移転先を物色した結果、1913年（大正2年）4月に川崎町の多摩川河畔に1万9000坪の土地を買収して工場建設に着手し、翌年9月に操業を開始した。

社名は1932年（昭和7年）に味の素本舗（株）鈴木商店、1943年5月に大日本化学工業となり、味の素（株）と改称されるのは、戦後の1946年2月になってからのことである。



戦時中はアルミナ、苛性ソーダ、塩化物の製造を手掛け、軍需工場に指定されたが、戦後は総合食品メーカーへと事業を拡張していった。

## ⑧ 富士瓦斯紡績

戦前、川崎において従業員数で最大規模を擁したのは富士瓦斯紡績である。前身の富士紡績は「水力ヲ利用シ綿糸ヲ紡績シ且之ヲ販売スル」<sup>(注2)</sup>ことを営業目的とし、1896年（明治29年）2月に富田鉄之助を筆頭に創立され、本社を東京市京橋区銀座に置き、工場を静岡県駿東郡菅沼村・六合村（後に合併して小山町）に建設した。富士・箱根山系から湧出する豊富な水に着目して、工場建設地が選ばれたのである。

1898年（明治31年）には小山第1工場が竣工、以後第5工場まで増設され、同社の中核工場となった。その後、小名木川綿布や日本絹綿紡績（保土ヶ谷工場）を吸収合併して、1906年9月には東京瓦斯紡績（押上工場）と合併し、富士瓦斯紡績と社名を変更した。

その数年後の1912年（大正元年）11月、川崎町の多摩川沿岸に新設工場用地として約13万坪を買収した。翌年2月には工場建設工事に着手、1914年7月に一部で運転が開始され、翌年1月には全部が落成して、昼夜全運転が行われるに至った。

同社の社史（1997年刊）には、新設工場の様子が次のように記述されている。「三層煉瓦造り化粧建ての旧馬見所一号館は、直ちに事務所に充てられた。これを中心に漫々たる池水を挟んで、本館四千六百三十坪、倉庫、暖房室、変電所、炊事場、食堂、病院、工女寄宿舎、少年男工養成所、木工場、鉄工所その他の付属建物三千四百六十坪が建設」された。特筆すべきことは、静岡県小山工場付近から豊富な水力による電気が送電線を敷設して送られてきたことである。1500馬力の動力として機械が運転され、さらに工場内の電灯用に使用された。余力は周辺地域の需要を賄うこととなり、その設備も整えられたという。

1916年（大正5年）には第2工場が起工され、2年後に一部で運転を開始、1921年11月に完成した。関東大震災当時の従業員数は5318人を数え、川崎最大の工場となった。しかし、京浜工業地帯の重工業化は軽工業の存続を許さず、1939年（昭和14年）10月に川崎工場の敷地と建物は、不要機械一切とともに（株）東芝に譲渡された。後の東芝富士見町工場の誕生である。医療器械や照明器具を生産する工場として操業したが、1945年の川崎大空襲で全焼し、終戦後に廃止された。

## ⑨ 日東製鋼川崎工場

1919年（大正8年）に、明治製糖のやや上流、御幸村戸手（幸区）の多摩川沿岸に日東製鋼川崎工場が進出した。日東製鋼（株）は第一次世界大戦中の1915年に生まれた。東京市月島2号地に鑄鋼製造を目的に設立され、大戦景気の波に乗り、急成長し、約5万坪

の敷地を購入して新工場建設に乗り出した。6トンスチームハンマー3台を備えた鍛造工場の他、日本初のブリキ製造工場も建設された。しかし、戦後恐慌の波を被って一気に経営が悪化し、身売り話が浮上した。

#### ⑩ 東京製綱（株）

日東製綱川崎工場の建物と敷地約5万坪を買収したのが、東京製綱（株）であった。1923年（大正12年）5月に売買手続きは完了していたが、その直後に関東大震災が発生した。東京製綱（株）では鋼索の深川、洲崎、麻綱の月島工場などが焼失したため、買収した土地に急遽、新工場の建設を進めることとなった。10月から建設工事に取り掛かり、既存建物の利用、改造しての操業も開始された。さらに、深川、横浜両工場の設備も移転統合するなどして、1927年（昭和2年）10月には大工場が完成した。

1931年（昭和6年）の工場規模は、工場敷地4万6848坪（内、構外5570坪）、工場建物1万1825坪、生産能力は月産で鋼索1000トン（実績300～500トン）、麻綱100万封土（実績80万封土）、従業員数は職員が56人、工員877人（鋼索647人、麻綱230人）を数えた。

なお、東京製綱（株）の創立は1887年（明治20年）2月のことで、近代的製綱を目指して設立された。初代社長には渡辺温、支配人には工場建設の提唱者山田昌邦が選ばれた。本社・工場は東京市麻布区本村町に、1888年3月に竣工した。

#### ⑪ 富士製鋼（日本製鐵、後に富士製鐵、そして今の新日本製鐵（株））

1917年（大正6年）、鈴木商店川崎工場の下流沿岸、大師河原村中瀬に富士製鋼が進出した。製鋼・鋳鋼・鍛鋼を主軸に設立された。第一次世界大戦の大戦景気で業績を伸ばしたが、戦後恐慌のあおりを受けて経営不振に陥り、休業に追い込まれることもあった。1926年には小型条鋼工場を完成させて生産を再開、さらに1934年（昭和9年）には日本製鐵の設立に参加し、富士製鋼所として再出発した。新鋭の帯鋼工場を建設して、帯鋼業界に大きな足跡を記したという。

#### ⑫ 低廉な工場用地

川崎地域の工業形成では、外来資本による工業化を最大の特質とした。地元資本の立地は皆無で、東京もしくは横浜などからの外部資本による工場進出が先行した。それら進出企業が、まず直面した問題は、広大な工場用地を、いかに安く確保するかにあった。「多摩川の堤防は、本流から大分離れて遠方になっており、堤防外地は一面の芦原が大部分で、その間に梨畑や葡萄畑、桃畑が点綴していた」<sup>(注3)</sup>。

このような土地柄だけに、地価は極端に安かった。当時、東京南郊の品川、大崎、五反

田一帯の土地などでは、「場末の如何なる土地にても坪二十円以上に達し、普通五、六十円乃至七、八十円を唱え居れり」(注4)と、地価の騰貴ぶりが伝えられている。それが横浜精糖の進出にあたっては、わずか坪1円であった。町内有数の地主であった石井泰助は、川崎町長を三度務め、工場招致を主導して地域の工業化に奔走し、後に初代川崎市長に選ばれた。その石井が東京電気の進出にあたっては、工場用地買収の斡旋に乗り出し、他の地主達に積極的に働きかけた。その結果、「自分は総て坪一円二十銭で提供し、他は大概一円四十銭位の処で折り合わせ」(注4)て、買収を成立させている。さらに、富士瓦斯紡績招致では、石井ら有力地主達は工場建設期成同盟会を組織して誘致運動を展開し、旧競馬場跡地とその周辺併せて13万坪に及ぶ広大な土地売買を実現させた。その折、地価は坪1円50銭に上昇していた。工場招致には地価上昇を期待する地主達の思惑も絡んでいたのである。

1910年(明治43年)8月に、未曾有の大水害が発生した。被害を被った東京電気では、「後日の災害を予防するために、工場地全部に盛土工事を施す」(注5)ことにした。石井町長らの斡旋で、住吉村加瀬山の一部を買い取り、軽便鉄道を敷設して、盛土運搬を行い、工場敷地を底上げした。その工事費用は坪2円に達し、用地買収価格の倍近くになったが、それでもまだ安上がりだったのである。

鈴木商店は、創業地の逗子で公害問題から立ち退きを迫られ、その移転先を川筋に求めた。流路に近い堤外地を選んだのは、用地の低廉さや水運の便もあったが、廃液の放流に容易なこともあった。初めは対岸の六郷を選んだが、農・漁民たちの猛烈な反対運動で移転計画は一時頓挫した。そこへ手を差し伸べたのが工場招致を掲げた川崎町である。石井町長はじめ、町の有力者たちの働きかけで川崎側へと変更された。このことは、後に多摩川河口近くの海浜で営まれていた海苔養殖に多大な被害を及ぼすことになる。

なお、旧日東製鋼の工場敷地5万余坪を買収した東京製鋼では、多摩川改修工事の残土を利用して工場敷地の整備に取り組んでいる。

### ⑬ 多摩川水運と工場進出

多摩川の水運は、「同地工業発達ノ動機ナリ」(注6)といわれた。いち早く進出した横浜精糖は、原料粗糖や大量の石炭(燃料)を横浜港から運送船で運んだ。「海路羽田沖より六郷川を溯り、会社所在地付近の陸揚場より陸揚げ」(注4)したという。関東大震災を機に最新式の工場に改築し、同時に陸揚げ施設を設けたが、それも現在では撤去されている。

東京電気も工場敷地が多摩川からやや離れていたが、多摩川右岸から工場敷地に通ずる道路を築造して、引き込み軌条を敷設した。河畔に専用のドックを設け、各種原料や燃料を積んだ船が接岸した。

多摩川河畔に立地した後の味の素（株）なども、それぞれ河岸場を設けて、回送されてくる原料や燃料の陸揚げを行った。

昭和初期の多摩川両岸では、内務省の多摩川下流改修事業に基づく築堤工事が進行中だった。その際、六郷橋下の右岸では、企業毎に設けられていた河岸場を集約して川崎河港を設けることになった。その河港は堤内地へと入り込んで、



日鉄建材（旧富士製鋼）の荷揚げ施設  
（出所）福小串嘉男氏撮影から

堤防が切断されるため、そこに強固な水門が築かれた。それが河港水門である。この工事は1926年（大正15年）11月に着工され、1928年（昭和3年）3月に完成した。なお、河港水門建設と並行して、川崎市による大運河計画が浮上したが、途中で中断され、「幻の運河計画」となった。

富士瓦斯紡績も六郷橋の下流に河岸場を設け、岸边には積み降ろしのクレーンを取り付けた。工場構内からはトロツコの専用軌道が川岸まで延びていた。日東製鋼（株）の跡地へ進出した東京製鋼（株）も、多摩川堤防沿いに通る府中県道をまたいで川辺に船着き場を持った。1925年（大正14年）、南武鉄道が多摩川砂利輸送の引き込み線路や川崎河岸駅（川崎区）を新設したが、その敷地は東京製鋼（株）から賃借したものであった。貨車は堤外地の船用ドックに横付けして、砂利を船に積み込んだ。

大師橋のやや上流に位置する富士製鋼も原料資材や燃料を陸揚げする河岸場を備え、岸边には大型のクレーンが建っていた。川中に張り出したドックがあり、工場構内からは専用軌道がクレーン下まで通じていた。それも後には専用の河港水門に造り変えられた。

## [8] 東日本最初の電車

### ① 大師電気鉄道（京浜急行電鉄（株）の前身）

1899年（明治32年）1月21日、初大師の朝、六郷橋のたもとから川崎大師駅（川崎区）へ向けて、東日本で最初の電車が走った。京都、名古屋に次ぐ、日本で三番目の電気鉄道である。わが国初の広軌レールを採用し、付随車を伴う、これもわが国初めての二軸連結であった。名称を大師電気鉄道といい、川崎大師への参詣客を目当てにして開業した。わずか2kmほどの路線で、桜並木の大師新道を通り、途中の停車駅は池端だけであった。それでも、まだ見たこともない電車が「エレキで疾走する」ということから、沿線は「黒山をなして見物する」有り様だった。六郷川（多摩川）を越えて、東京からも見物人が次々と押しかけたそうである。



こうした反面、当時、川崎停車場（官設鉄道川崎駅）を拠点に営業していた人力車集団だるま組が、失業を怖れて電鉄計画に猛反対を繰り広げた。それに配慮して、路線の始点も川崎駅から1.5kmも離れた六郷橋たもとへと変更し、川崎停車場との連絡を人力車に任せることにした。開業後は電鉄側も電車と人力車の連絡切符を発売するなどして、気を遣った。

## ② 観光から通勤へ

大師電気鉄道は3カ月後には京浜電気鉄道と改称され、開業年の11月には複線運転が実現した。路線も1901年（明治34年）には多摩川を越えて大森へと延長、翌年には六郷橋から川崎駅へと延長されて、大師線は全通した。反対した人力車集団も電鉄の保線工員などに採用されて、矛先を収めたそうである。

1904年（明治37年）には品川延長線の工事が完了して、東京～川崎間が全通した。また、翌年には、川崎～神奈川間が開通して、やがて後の京浜急行電鉄（株）へと発展していく。時は、日露戦争の真最中であった。

当初は川崎大師参詣客を運ぶために付設された大師線であったが、京浜間に路線を拡張するに及んで、京浜臨海工業地帯の通勤客を運ぶ、大切な足となっていった。大師電鉄に始まる京浜急行電鉄（株）は、京浜工業地帯形成と密接な関係を持って歴史を刻んできたのである。

京浜急行大師線の川崎大師駅前には、京浜急行電鉄（株）が70周年を記念して建てた記念碑があり、そこには「発祥の地」と刻まれている。車輪を形どったこのモニュメントは、のどかな農村地帯であった地域が、工場と住宅の密集する大都市へと変貌していった歴史をしっかりと見続けている。



川崎大師駅前にある記念碑



## 【2】「江戸前の海」に育まれて

### 【1】干潟を大地に

「水辺都市かわさき」にとって、もう一つの水辺は、江戸前の海、近代になってからの東京湾である。多摩川河口から鶴見川河口近くにかけての海は、干潮ともなれば沖合に1kmから2kmもの干潟が現れる遠浅の海であった。江戸時代からこの海を利用して魚介類を獲ったり、塩田を開いたりしてきたが、近代になると海苔養殖が盛んになった。

やがて、この自然の恵み豊かな川崎の海が、その姿を大きく変える。大がかりな埋め立て事業の進展である。自然の渚はすべて失われ、鋼材やコンクリート護岸で囲まれた岸壁が入り組んだ海岸に変貌した。一大臨海工業地帯の出現である。

#### ① 磯付き村の漁業

江戸時代、川崎の海辺にあったのは次の村々である。稲荷新田村、川中島村（海辺に入会地あり）、大師河原村、池上新田村、大島村、渡田村、小田村、下新田村の8カ村（川崎区）、これに潮田村と菅沢村の2カ村（鶴見区）が加わって、橘樹郡川崎領の「磯付き村」となっていた。

磯付き村とは、猟（漁）師町の「浦方」に対する、「磯方」の農村をいい、いわば半農半漁の村のことである。いずれも二ヶ領用水の川崎堀を農業用水に利用する農村であるが、村下の海浜で自家用に限って漁労を許された村々で、漁具や漁法などについて厳しい制限があり、漁獲物の販売は固く禁止されていた。

それでも浜へ出て、魚介類や海草などの漁に精を出した。浦方のように沖合へ出て漁をすることはできなかったのが、種類は少なかったが、アジ、イワシ、ウナギ、カレイ、ヒラメ、ボラ、ハゼ、クルマエビ、シャコ、カニなどの魚類や甲殻類、アサリ、ハマグリ、バカガイ、アカガイなどの貝類が様々な漁法で漁獲された。

磯付き村の農民らは、元々農業だけでは暮らし向きが立たなかったのが、海へ出て漁に活路を求めたのである。しかし、このような「海面稼ぎ」の拡大は、浦方の猟師町と対立することとなり、江戸時代にはしばしば漁業紛争を引き起こした。ただ、川崎市域には、多摩川対岸の羽田猟師町のような漁業専門の浦方は一つもなかった。

#### ② 塩づくり（塩田）

江戸内湾で最大の製塩地は、市川行徳（千葉県市川市）の塩浜といわれ、これに次ぐのが大師河原村塩浜（川崎区）であった。最盛期には33軒の塩釜を数えたという。遠浅の

海を利用して入浜式の塩田が開かれ、地元では「塩垂れ場」と呼んだ。垂れ笊（ざる）や垂れ桶、鹹水（かんすい）輸送櫓、鹹水貯蔵池（塩舟）、釜屋（土釜・石釜・鉄釜）などの生産用具や施設が使われた。

塩田の生産性は高いとはいえず、塩の質は「抱塩（だきしお）ト称シ、苦汁（にがり）ヲ多量ニ含」んだ「赤色ノ最劣等塩」（注7）だった。

数百年続いたといわれる塩田も、1905年（明治38年）の塩専売法、1910年の製塩地整理法により不良塩田として整理の対象となった。このときの池上新田と潮田を含む大師河原の塩田反別は24町余で、釜屋15軒、製造人15人、従業員65人である。それも「第一次塩業整備」で廃止となり、川崎の海から塩田は姿を消した。

### ③ 江戸期の新田開発

多摩川河口の寄洲や遠浅の海浜を開拓して新田を開こうとする動きは、すでに江戸時代から始まっていた。池上新田、田辺新田、下新田、塩浜新田、小島新田などを挙げることができる。しかし、その規模は一部を除き必ずしも大きいものとはいえなかった。

荏原郡池上村から大師河原に移住した池上幸広は、寛永年間（1624～1644年）に、後に稲荷新田と改称される、大師河原新田を開いた。弟の幸繁や石渡四郎兵衛の協力を得て、海辺寄洲100町歩余を自費で開発したものである。この開発の成功は、池上太郎左衛門幸豊による池上新田の開発事業に受け継がれた。幸豊は父の死により、12歳の若さで名主役を世襲した。その幸豊が延享年間（1744～1748年）に、大師河原村から大島村にかけて、海浜100町歩の開墾を幕府に願い出た。しかし、幕府はこの計画の成功を危ぶみ、即座に許可は与えず、出願から6年後に15町歩に減じて、6カ年期限付で許可を与えた。池上新田が成立したのは、1762年になってからのことである。

なお、幸豊は晩年に和製砂糖の開発にも力を注ぎ、諸国を回って普及に努めた。当時、砂糖は食料よりも薬として珍重され、輸入に頼っていたが、国産化が図られるようになり、幸豊も一翼を担ったのである。

### ④ 近代の新田開発

明治に入ると、夜光新田、和泉新田、大島（青木）新田、若尾新田などが開かれたが、いずれも小規模なもので、しかも夜光、和泉の両新田は、塩田として造成されたものである。若尾新田は横浜の商人である若尾幾造（わかおいくぞう）が手掛けたもので、開発途上で一部が日本鋼管の工場用地になり、残りはやがて始まる浅野による埋め立て地の中に囲い込まれていった。大島新田は大島村の地先の海浜を干拓したもので、開発主導者の名をとって青木新田とも呼ばれた。地元の地主らが果樹栽培地を開く予定で開発を進めたが、果樹

園の完成を見ないうちに浅野セメントへ売却されてしまい、セメント工場が進出してきた。

## [2] 遠浅の海を利用して

### ① 名産大師海苔

川崎の海辺は、多摩川や排水河川からの内陸水が海水とほどよく混じって、良質の海苔を育てるのに適していたという。一般に、海苔簀に漉いた干し海苔を浅草海苔と呼ぶが、なかでも当地産のものは一段と風味がよく、大師海苔として珍重されたようである。

川崎大師の境内に、創業 50 周年を伝える「海苔養殖記念之碑」がある。海苔養殖の隆盛を迎えた 1920 年(大正 9 年)に建立された。碑文によれば、大師海苔の養殖は 1871 年(明治 4 年)に大師河原村の村民石渡四郎兵衛、石川長兵衛、川島勘左衛門、桜井佐七の 4 人が率先して始めたのが最初とのことである。

このとき海面 2 万坪の使用権を持った。それが、次第に面積を広げて 17 万 4000 余坪に達し、海苔採取営業組合も組織され、その組合は 500 人を数えるに至った。当初は産額も年間 1 万円に過ぎなかったが、後には数十万円に上るほどになったという。いずれにしても県下第一の海苔養殖場となり、東京湾内でも有数の養殖漁場に発展したのである。

大師地域の海苔養殖は農家の副業として始まった。この土地の農家は一軒当たりの水田面積も少なく、農業用水も末流とあって便が悪く、生産性の低い土地柄であった。そのためナシやモモなどの果樹栽培や葉玉ネギなどの野菜栽培に力を入れた他、海辺の幸を求めて海苔養殖へと手を広げていったのである。

### ② 漁場と河岸と海苔船

海苔養殖の漁場は沖合の浅海に開かれたが、そこへ通う海苔船の溜まり場は内陸水路に設けられた河岸であった。多摩川や二ヶ領用水の流末になる江川、出来野川、観音川、新川(塩浜川)が舟入堀となり、そこにはそれぞれ地区ごとに利用された河岸が発達した。

海苔船には、大型と一人乗り小型船の二種類があった。前者は「オオブネ」とか「オヤブネ」と呼び、杭などの資材などを運んだが、次第に大型化し、エンジンを付けるようになった。後者は「ベカ」といい、漁場で海苔を採取するのに使われた。ベカは手こぎで、漁場まではオヤブネに積んで運んでいった。



海苔摘み  
(出所)川崎漁業協同組合編『海』、  
1972年から

### ③ 厳しい冬場の作業

前述したように、大師の海苔養殖は農家の副業として始まった。しかも、それは冬場の農閑期の作業として展開された。海苔ヒビに付着した海苔が収穫期を迎えるのは11月からで、正月頃までは夜間に干潮となるためにカーバイトランプを付けて、夜取りに出た。正月三が日でも潮回りがよければ出かけた。凍てつくほどの寒さが続き、あまりの冷たさに凍えた手に自分の小便をかけたこともあったという。

採った海苔は丸箆に入れ、最後に水洗いして家路につく。家では家族らが待っていて、包丁で細かく刻む。刻んだ海苔は真水に漬けて、海苔簀にかけて海苔付けをする。手早く、しっかりとできるようになるまでは10年近くかかったそうである。この一連の作業も後には機械化された。

海苔付けが終われば、屋外の簀台や乾燥枠に並べて天日乾燥させる。天気によければ、朝8時頃干すと昼頃には乾き上がったそうである。この作業も後には屋内の乾燥小屋で行うようになった。天井から金属製の乾燥枠をつるして、ダルマストーブと扇風機を使って乾燥させたのである。

### ④ 働きずくめの海苔漁家

大師の海苔漁家は、皆がよく働いた。夏場は農作業に明け暮れた。自家飯米を穫るための水田耕作、現金収入を得るために手掛けた果樹栽培（ナシ・モモ）、畑での野菜栽培である。大切なことは、夏場の果樹栽培の収益が冬場の海苔養殖の元手となったということであり、まさに複合経営といえる。

海苔養殖の作業は、夏場の農作業の合間を縫って始まる。養殖に使う用具の整備で、9月には漁場の場割り、彼岸過ぎには対岸の千葉の海へ海苔のタネつけに行く。そして、10月から作業が本格化する。まず、タネつけしたヒビを漁場に建て込む。これは大変な作業であった。ヒビも木ヒビ、竹ヒビと発達してきたが、どちらもフリボウ（先端に鉄製の刃をつけた棒）で海底の砂の中に穴を開けて、ヒビを差し込んだ。深い所では、「ノリゲタ」と呼ぶ高げたに乗って差した。それも昭和10年代になると、網ヒビに代わっていった。網を建てる支柱の杭も、船上からポンプやウインチを使って建てたり、抜いたりするようになり、旧来のヒビ建ての重労働から解放された。

こうした作業が家族労働だけで賄えないときは、北関東や東北などからの出稼ぎ労働者を雇用した。どこでも4、5人はいたので、最盛期の大師の人口は1500人も増えたそうである。

## ⑤ 海苔養殖の終焉

海苔養殖は第二次世界大戦中は衰退したが、戦後、徐々に復活した。廃業する者もあって最盛期には及ばなかったが、海苔摘みなどは船上からホースで吸い込んだり、加工作業なども機械化が進んだりした。また、種網だけを他の漁場に販売することも軌道に乗った。しかし高度成長期に入り、臨海工業地帯の埋め立て事業の拡大によって、漁場を奪われることとなり、1972年（昭和47年）、川崎の海から海苔養殖漁業は姿を消した。1年6カ月にわたる補償交渉の末、前年の9月には妥結調印され、川崎漁業協同組合は一切の漁業権を放棄して、漁民たちは陸に上がったのである。

その後、1985年（昭和60年）に、東扇島の海底トンネル出入り口付近に東扇島北公園が設けられ、「川崎漁業ゆかりの地」碑が建立された。かつてこの場所に、広大な海苔養殖漁場が広がっていたことを伝えてくれる。

## [3] 臨海地域にやってきた近代工場

### ① 若尾新田への進出工場

川崎の臨海地域に最初に進出してきた近代工場は、日本鋼管である。この進出は、多摩川下流域に始まった川崎の工業化が、さらに川崎の臨海部へと広がる契機をなした。「海辺が育む工業化」の始まりといえる。その工場敷地となったのは若尾新田の一画であった。この土地は、横浜の実業家で日本鋼管の発起人であった若尾幾造が、田島村渡田地先に所有した約15万坪の海浜で、干拓途上にあった。まだ、アシや葎（よし）の生い茂る沼地が点在し、一部は養魚場や馬の放牧などに使われていた。この若尾新田のうち、約3万坪を日本鋼管が購入して、残りは浅野総一郎と安田善次郎が共同名義で買い取った。

当初、日本鋼管は、この3万坪の敷地を埋め立て、整地して、工場建設工事に取り掛かった。まだ陸路が開通していなかったため、建設資材を運搬する舩（はしけ）が航行できる水路を浚渫して造り、船溜まりなども設けた。次いで、隣接地の田島村大島の海岸沿いに、浅野セメントが進出してきた。これら両工場の進出が契機となって、臨海地域の大掛かりな埋め立て事業が進展していくのである。

### ② 日本鋼管

日本鋼管は、日本最初の民営による鋼管・鋼塊（鋼管製造の原料）の生産会社である。工業発展に欠かせないガス・液体などの輸送に用いる鋼管の大需要に応えるために設立された。官営八幡製鐵所との間には技術提携が行われた。

1912年（明治45年）6月に創立総会が開かれ、白石元治郎を社長にして年間1万トン



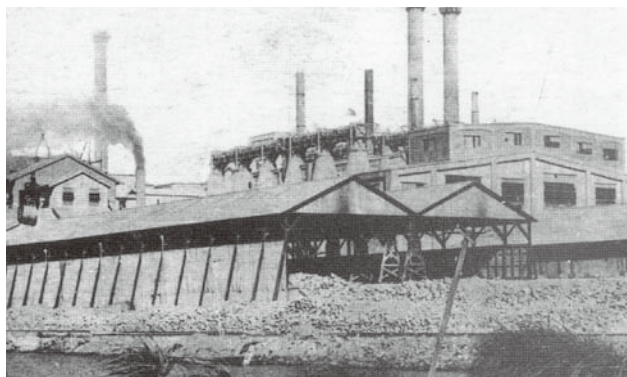
の鋼管生産を目標にした。工場建設には種々の困難を伴ったが、初めに事務所、倉庫、従業員宿舎、外国人（ドイツ）技師社宅などが建てられ、1912年（大正元年）末から工場建設や輸入機械などの設置が進められた。1913年末に20トン平炉2基を有する製鋼工場と最新式の穿孔機・圧延機を備えた製管工場が竣工し、1914年4月には本格的に操業を開始した。

創業当時の規模は、3万坪の敷地に各種の工場や建物などが合計15棟（3150坪）、電動機の総数が50基（総馬力3000）、男子従業員1000人を数えた。

### ③ 浅野セメント

浅野セメント深川工場は、1883年（明治16年）に官営セメント工場の払い下げを受けて、浅野総一郎が創業したものである。ここで、近代セメントのポルトランドセメントを製造した。1907年頃から降灰被害が問題化して、住民から立ち退きを迫られ、会社は期限つきで工場移転を約束させられた。

その移転先は、初めは多摩川河口に近い大師河原村池上新田地先を予定したが、地元の方の反対で頓挫した。次いで、若尾新田が候補に上がったものの、実現に至らず、三転して1913年（大正2年）、田島村の大島新田を含む海岸沿いの湿地10万坪を買収した。早速、用地の造成工事に着手し、2年後に新工場の建設工事に取り掛かった。1917年に新工場が竣工、ただちに操業を開始し、さらに第二工場の建設も進められ、1920年浅野セメント川崎工場は全面的に稼働するに至った。ところが、操業開始とともに深川工場と同様の「降灰問題」が持ち上がり、以後10年間にわたって周辺住民に深刻な被害を及ぼした。



浅野セメント川崎工場  
（出所）『かわさきのあゆみ』、1986年から

- 注
- 1) 日本コロムビア刊『コロムビア 50 年史』、1961 年
  - 2) 富士紡績編『富士紡績株式会社五十年史』、1947 年
  - 3) 味の素(株)『味の素沿革史』、1951 年
  - 4) 『横浜貿易新報』、1916 年 7 月 3 日
  - 5) 東京芝浦電気編・発行『東京電気株式会社五十年史』、1940 年
  - 6) 神奈川県内務部編『川崎方面ノ工業』、1916 年刊
  - 7) 川崎市『川崎市史・資料編 3 近代 120』、1994 年、第 5 章

#### 参考文献

- ・川崎市『川崎市史』、1968 年
- ・川崎市『川崎市史・通史編 2 近世』、1994 年
- ・川崎市『川崎市史・通史編 3 近代』、1994 年
- ・川崎市『川崎市史・通史編 4 下現代産業経済』、1997 年
- ・川崎区誌研究会編『川崎区の史話』北野書店、1996 年
- ・川崎区誌研究会編『史誌・かわさき』創刊号、2001 年
- ・川崎漁業協同組合編・発行『海』、1972 年
- ・川崎市市民ミュージアム編・発行『海と人生』、1995 年
- ・横浜市編・発行『横浜市史・第 5 巻上』1971 年
- ・国土交通省京浜河川工事事務所編・発行『新多摩川誌・本編 [中]』、2001 年
- ・神奈川新聞社『二ヶ領用水 400 年』、1999 年
- ・神奈川県歴史教育者協議会編・刊『近代神奈川の史話 31 選』、2001 年
- ・大田区『大田区史・民俗』、1983 年
- ・京浜急行電鉄編・発行『京浜電気鉄道沿革史』、1949 年
- ・東京芝浦電気編・発行『東京電気株式会社五十年史』、1940 年
- ・東京製綱編・発行『東京製綱七十年史』、1957 年
- ・富士紡績(株)編『富士紡績百年史 上』、1997 年



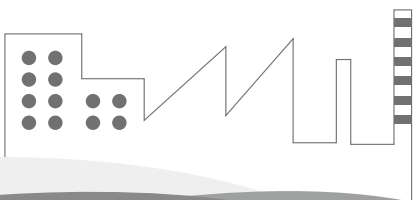
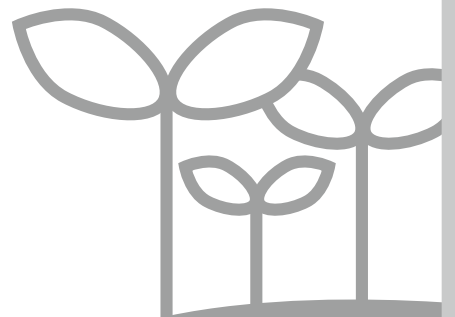
# Kawasaki Industrial tourism



## 第 5 章

---

臨海地域の埋め立てと  
工都形成を支えた人々



## 第5章 臨海地域の埋め立てと工都形成を支えた人々

### 1 臨海地域の埋め立て

#### [1] 埋め立て地と川崎

川崎区の西北境にはJR東海道本線が通っている。反対側の東南部一帯は東京湾へと張り出す。そして、多摩川の対岸、羽田方面から延びてくる産業道路の辺りが昔の海岸線だといわれている。改めて埋め立て地の広さに驚かされる。

川崎区の面積は2007年（平成19年）3月現在で、40.25km<sup>2</sup>である。そのうち埋め立て地の面積は20.76km<sup>2</sup>（川崎市港湾局調べ）に達し、区域の52%を占める。しかも、川崎市による埋め立て事業は一部でまだ進行中ということから、この広大な埋め立て地を除いて、川崎市の成り立ちを語ることはできない。

#### ① 多摩川河口から鶴見川河口まで

埋め立て地は、多摩川の河口から鶴見川の河口まで隙間なく続く。一部に発電所や港湾施設があるものの、その大半は工場で占められる。京浜工業地帯の中核をなしてきた工場群である。

縦横に走る運河に囲まれた埋め立て地をみると、どの埋め立て地も道路をつなぐ橋やトンネルが、それぞれ一ヶ所しかない。その上、首都高速道路湾岸線が、扇島、東扇島、浮島地先などを横に結んで1994年（平成6年）に開通したとはいえ、埋め立て地と埋め立て地を結ぶ道路はこの首都高速道路湾岸線を除くと皆無である。結局どの埋め立て地も、内陸部からの入り口は一つしかないことになる。

現在、浮島地先では最も新しい埋め立て地が広がりつつある。川崎市の廃棄物処理場の埋め立てであり、浮島1期地区はすでに完了して、ここに高速道路の立体交差施設が設けられ、現在浮島2期地区が進行中である。

では、このような川崎区の大半を占める埋め立て地について、その造成の歴史からみていく。



## [2] 浅野埋め立て―「金は海からすくう」

### ① 相次ぐ海面埋め立て申請

1899年（明治32年）、橋樹郡田島村（川崎区）と町田村（鶴見区）の住民達は、明治維新以降、自由に漁業を続けてきた海面が埋め立てられるということで大変なショックに見舞われた。埋め立てが行われると、鶴見川河口の町田村潮田から田島村大島にかけての地先海面が失われてしまうからである。この計画を立てたのは東京の実業家達で、神奈川県庁への事業申請には桂太郎首相の一族や元政府書記官などの有力者が出願者として名を連ねていた。

そして、地元からも同一海面の埋め立て申請が相次ぎ、競願する形になった。県庁では出願者間の協議を促した後、1901年（明治34年）から次々に地元出願者に免許を認可した。ところが、公有水面埋立規則の施行があり、工事資格や設計基準が厳しくなった。同時に、工事費用の負担増を迫られたりして、免許辞退や工期延長を申請する者も出てきた。

その中で、先に記した大島新田も一時は頓挫したものの、青木豊十郎や青木庄左衛門らの奔走で工事が再開され、1902年（明治35年）に竣工した。地元では青木新田とも呼ばれ、完成記念碑の建立（これは現存しない）も進められた。しかし、当初計画の果樹園として開発されることなく、浅野総一郎（以下「浅野」、浅野セメント、後の太平洋セメント（株）の創始者）に売却されてしまった。

また、渡田地先の造成地も、1905年（明治38年）の村会での議決を付して、大字若尾新田字川村と命名され、横浜財界の実業家若尾幾造に売却された。

### ② 150万坪（495万m<sup>2</sup>）の埋め立て申請

すでに町田村の添田知義、他8人から出された同村潮田小野新田地先の埋め立て申請は1902年（明治35年）に認可されていた。その規模は、27.5万坪（90万7500m<sup>2</sup>）に及んだが、風水害被害や日露戦争後の不況などが影響して工期延長が再三繰り返され、後に触れる浅野による埋め立ての中に併合されてしまった。

さらに、1909年（明治42年）、南多摩出身の政友会代議士村野常右衛門ら16人も連名で、田島村地先約52万坪（171万6000m<sup>2</sup>）の埋め立て免許権を取得した。しかし、工事未着手のまま放置され、浅野によって買収された。この16人の中には、地元政友会の池上幸操、田中亀之助、出川太一郎、青木豊十郎、永島亀代司らがあり、免許取得や利権売却で積極的に動いていた。

当時の「横浜貿易新報」記事によれば、関係漁民には全くの相談なしに、埋め立て区

域内での大島および渡田の両漁業協同組合の漁業権放棄が決められた。田島村の漁民らは知らぬ間に漁業権を失い、生活基盤を奪われてしまったのである。

こうして、浅野は前記の埋め立て利権を次々と買収し、手付かずの海面を合わせて、約150万坪（495万m<sup>2</sup>）に及ぶ広大な埋め立て地造成計画を立てて出願した。しかし、県当局は規模の大きさや資金調達を危惧して認可しなかった。

そこで、浅野は安田財閥の総帥安田善次郎や実業家洪沢栄一らの協力を得て、鶴見埋立組合を組織し、1912年（明治45年）に再度、県に出願した。

ところが、その計画が地元伝わると、田島村民の間には激しい反対運動が起きた。浅野セメント起業反対期成同盟会が結成され、反対陳情などが行われた。地元との交渉は難航したが、大島神奈川県知事や市村橋樹郡長の斡旋によって、漁業補償を行うことで妥結した。そして、1913年（大正2年）、県の埋め立て許可が下りた。

### ③ 浅野総一郎とは

150万坪（495万m<sup>2</sup>）というきわめて大規模な埋め立て事業を推し進めようとした浅野総一郎とは、いったいどんな人物であったのであろうか。

横浜市神奈川区子安台にある浅野学園校庭の一隅に、浅野総一郎の大きな銅像が建つ。小高い丘の上から眼下に広がる工業地帯を見下ろしている、この銅像は浅野総一郎の功業を記念しただけあって、台石の周りには浅野が関係した会社の名前がずらりと並ぶ。数えると56社ほどになる。その中に、鶴見埋築会社がある。これが「浅野埋め立て」を推進した会社で、のちに、東亜港湾工業へ発展する。

浅野が企業家としての地位を築いたのは、1883年（明治16年）のことである。東京深川にあった官営セメント工場の払い下げを受けてからといわれる。

もともとは富山県の村医者の子で、24歳のときに上京した。初めは街頭での砂糖水売り、味噌などを包む竹皮の仕入れ販売、石炭やコークスの販売などを転々としたが、やがて、第一国立銀行頭取であった実業家洪沢栄一の口利きで、工場払い下げのチャンスをつかんだ。

当時、浅野は、横浜ガス局から安く払い下げてもらったコークスを燃料としてセメント工場に納入していた。同時に、東京府下王子の抄紙会社（後の王子製紙（株））工場へも、



浅野総一郎の銅像  
（東亜鉄工（株）工場内）  
（出所）川崎区役所『かわさき産業  
ミュージアムガイドブック』、  
2007年から

コークスや石炭を納入していたが、ここで同社経営者の渋沢と知り合ったといわれる。以後、炭鉱、海運、瓦斯、石油、電力などの諸事業に次々と手を広げていって、ついに浅野財閥を築きあげた。

#### ④ 大型船接岸の工場用地造成

浅野は1896年（明治29年）に、創立したばかりの東洋汽船の社長に就任した。48歳であった。早速、航路選定と汽船注文のために欧米へと旅立った。

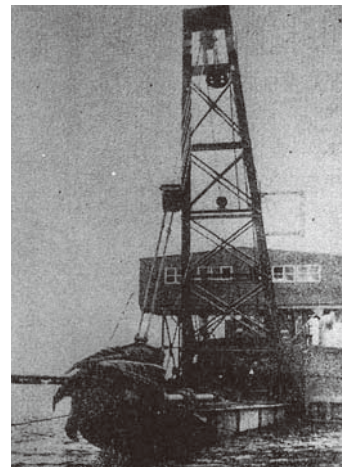
その時、浅野は旅行先で、発達した先進国の工業地帯や港湾施設を目の当たりにした。そこには大型貨物船が横付けできる港が整備され、運河に面して工場施設が建ち並んでいた。沖合で小型の舢（はしけ）に積み替え、しかも大勢の人夫の手を借りて積み荷の陸揚げをしていた当時の横浜港などとは大違いであった。こうして浅野は大型船接岸の港と運河を整備した工場用地の造成が必要なことを痛感して帰国したといわれる。

その浅野がかねてから注目していたのが京浜間の臨海地帯である。干潟が続く海浜は、大規模な埋め立てを行うには格好の場所と考えた。その浅野を埋め立て事業に駆り立てた直接のきっかけは、セメント工場の移転問題であった。自ら経営していた東京深川の工場が、周辺に粉塵を飛散させ、住民から工場移転を迫られていたからである。

#### ⑤ 威力発揮の新鋭サンドポンプ船

まず、工場の移転候補地に多摩川河口の海面が選ばれた。1911年（明治44年）、大師河原村（川崎区）池上新田地先の海面に、約20万坪（66万 $m^2$ ）の埋め立て地を造成する申請書を神奈川県庁に提出した。しかし、県からの認可は下りなかった。埋め立てで海苔養殖場が狭められることや、粉塵被害を恐れた地元村民たちの間から猛烈な反対運動が起こったからである。

そこで計画を練り直して、先にみた約150万坪（495万 $m^2$ ）の海面埋め立て申請を願い出た。鶴見川河口の町田村（横浜市鶴見区）から田島村にかけての地先海面へと区域を変更したのである。この埋め立て地は、全部で7つに区分され、その区画ごとに運河が設けられ、そこへ貨物船が出入りできるというものである。他に、1万トンクラス的大型船が横付けできる岸壁と運河も造ろうとした。加えて各埋め立て地には道路や鉄道を敷き込み、水陸交通が完備された工業地帯の造成を図ったのである。



電気サンドポンプ船末広丸  
（出所）川崎区誌研究会編  
『川崎区の史話』、1996年から

こうして、1913年（大正2年）の初めに埋め立て許可が下りて、その年の8月から工事にとりかかった。出願に際して、浅野は安田善次郎や渋沢栄一、横浜財界の大谷嘉兵衛、安部幸兵衛、渡辺福三郎などの協力を得て、鶴見埋立組合を組織した。1914年3月にはこれを鶴見埋築会社に改組して、埋め立て事業を推進することにした。

工事には、新鋭のサンドポンプ船が威力を発揮した。それを、イギリスから7隻も購入したのである。山や丘を切り崩して運んだ土砂を使って埋め立てるのではなく、海底の土砂を海水ごと吸い上げて、埋め立て区域に送り込んでしまう。こうして、広大な海浜が次々に埋め立てられていった。

## ⑥ 浅野家ゆかりの土地の名前

「浅野埋め立て」は、1928年（昭和3年）にひとまず完成した。新しくできた土地に浅野は、末広、安善、白石、大川、扇町といった名前をつけた。末広と扇は浅野家の家紋に因んだもの、末広は扇の別名である。

安善は最大の協力者となった安田善次郎の略称である。白石は娘婿で、日本鋼管初代社長の白石元治郎であった。大川はやはり協力者で、日本鋼管第2代社長となった大川平三郎に因んで名付けられた。

これらの造成地は次々に売却され、大工場が続々と進出してきた。こうして埋め立て事業で巨富を得た浅野は、「金は海からすくうもの」といって、自分の成功を誇示した<sup>(注1)</sup>。

## ⑦ 進出ラッシュの工場群

町田村潮田（鶴見区）地先で約7万坪（23万1000m<sup>2</sup>）の海面埋め立て工事が、大島新田の盛り土工事と並行して進行していたが、1915年（大正4年）末に竣工した。そこは「浅野埋め立て」の第7区（鶴見区末広町一丁目）にあたり、その一画約2万5000坪（8万2500m<sup>2</sup>）の土地に、旭硝子（株）が最初に進出してきた。新工場の完成は1916年6月のことであった。この第7区竣工に続き、東隣の第6区（同区同町二丁目）の埋め立て工事が開始された。そこへ、後に浅野造船所（後、日本鋼管鶴見造船所）の工場が建設された。

こうして埋め立て工事は順調に進行し、1928年（昭和3年）6月に「浅野埋め立て」はひとまず完成した。埋め立て事業を進めてきた鶴見埋築会社も、1920年（大正9年）には改組・拡充されて、東京湾埋立会社となった。

この間、日本最大の製粉会社へ発展する日清製粉（株）が、大川町（川崎区）の一画に進出してきた。同社は埋め立て中の区域を購入したため、町名地番などが未確定で、鶴見工場と名付けてしまったが、のちに川崎市大川町に編入された。川崎市に立地しな



がら、鶴見工場を名乗ることとなった所以である。1926年（大正15年）のことで、岸壁には巨大なサイロを備え、2年後には工場を増設して、東洋一の鶴見工場が完成した。この岸壁には小麦を積載した1万トンもの大型船が横付けされて、真空式のホースで小麦を陸揚げしたのである。



大川町にある日清製粉（株）鶴見工場

ほかに、芝浦製作所、日本鑄造（株）、東京瓦斯、日本ヒューム管、東京電燈、富士電機、日本鋼管、日本トラスコン、鉄道省火力発電所、日本電力、昭和肥料（後、昭和電工（株））、昭和鋼管、沖電気工業（株）などの諸工場が、次々と建てられていった。同時に、千代田石油（株）、日本石油、三井物産（株）石油部、ライジングサン石油、旭石油、三菱石油などの石油タンクが建ち並び、三井物産埠頭や東洋埠頭、日満倉庫などの港湾施設も設けられた。

### 【3】公営事業となった海浜埋め立て

#### ① 戦前の県営埋め立て事業

大師河原地先の埋め立て事業をめぐることは、京浜運河開削事業と絡んで、公営すべきか、民営すべきかといった「公営・民営論争」が繰り広げられた。一時は、浅野系の京浜運河会社からの行政訴訟もあってもつれたが、1933年（昭和8年）6月に神奈川県と京浜運河会社との間で和解協定が成立した。

その結果、川崎臨海地域の公有水面の埋め立て事業は神奈川県営で進められ、京浜運河会社を統合した東京湾埋立会社が工事を請け負うこととなった。

この県営京浜工業地帯造成事業は1937年度（昭和12年度）からの10カ年計画で、事業区域を6区（のち5区に改訂）に分けて推進、総工費2180万円をかけ、約155万坪（511万5000m<sup>2</sup>）の用地を造成しようとするものであった。

まず、西よりの第1区約38万7200坪（127万7760m<sup>2</sup>）と、第2区の約3万3600坪（11万880m<sup>2</sup>）から工事は開始された。途中、日中戦争が勃発して資材や労働力の不足で工事が遅れがちとなり、半年遅れ、1941年（昭和16年）11月に両区とも同時に竣工した。両区は同年12月に川崎市域に編入され、第1区は水江町、第2区は大師河原夜光町と称され、日立造船（株）、京浜コークス、日本鋼管、大阪鉄工所などに分譲された。

第3区・第4区は着工が遅れ、しかも太平洋戦争突入でますます事態が悪化する中で施工された。第3区約54万2700坪（179万910m<sup>2</sup>）は、1943年（昭和18年）末になっ



ても、約15万坪(49万5000m<sup>2</sup>)を埋め立てたに過ぎなかった。

同年11月、横須賀海軍工廠が川崎工場の設立を計画し、その用地として買い上げる事となった。したがって、第3区は軍用地として工事の優先化が求められ、そのため第4区の工事は延期され、戦局の悪化とともに終戦を迎え、事業は中止された。

## ② 戦後の市営埋め立て事業(千鳥町)

戦時下で中断された京浜工業地帯造成事業は、かつての未完成部分(第3区～5区)が、川崎港の港湾整備と関連づけて再生される事となった。旧計画の設計は大幅に手直しされ、事業は神奈川県と川崎市とがそれぞれ分担して進めるというものであった。そのうち川崎市が受け持ったのが、旧計画の第3区にあたる千鳥町の埋め立てであった。

すでに同区の西側部分は戦時中に埋め立てが進み、海軍に接収されていたが、戦後、川崎市が払い下げを受けて、一部に市営埠頭が建設されていた。その東側の未完成部分18万余坪(59万4000m<sup>2</sup>)と南側地先の新規9万坪(29万7000m<sup>2</sup>)をあわせた市営埋め立て事業が1957年(昭和32年)から本格的に開始された。工事は東亜港湾工業の請け負いで行われ、1964年に竣工し、戦前完成部分とあわせて千鳥町と呼称され、市営埠頭が拡充整備され、東京電力(株)川崎火力発電所、日本石油化学(現、新日本石油化学(株))を核とした石油コンビナートなどが立地した。



千鳥町の石油化学コンビナート

## ③ 市営東扇島の埋め立て事業

経済発展に伴う物流の急増は、既存の千鳥町市営埠頭だけでは対応できず、新たな公共埠頭の建設を促し、千鳥町沖合に443万m<sup>2</sup>におよぶ東扇島の人工島を誕生させた。埋め立て事業は、1972年(昭和47年)から始まり、1990年(平成2年)に完成して「シビルポートアイランド」と命名された。

外航船係留の公共埠頭が10バース、内航船係留の公共埠頭が15バースあり、主に東南アジアや中国と結ぶコンテナターミナルも設けられ、国際貿易港としての役割を担っている。島内には流通加工施設を備えた「かわさきファズ物流センター」の他、倉庫業を中心に70社を超える企業が集積している。千鳥町からは海底トンネルで結ばれ、さらに首都高速道路湾岸線も開通し、首都圏における一大物流拠点となった。

展望施設を持った川崎マリエンや東扇島西、北、中央などの公園も整備され、市民に

開かれた港湾づくりが図られてきた。東扇島東公園の海浜では、広域的防災拠点整備や人工海浜造成などの工事が2008年（平成20年）4月に完了した。バーベキュー広場やドッグラン等も整備され、多くの人々でにぎわいをみせている。

なお、着工に先だち漁業補償が妥結し、1972年（昭和47年）に100年続いた海面での海苔養殖は姿を消した。かつて、海苔場があった東扇島北公園に、「川崎漁業ゆかりの地」と刻まれた記念碑が1985年に建った。

#### ④ 浮島町地先の埋め立て事業

廃棄物処分による埋め立て地は、1978年（昭和53年）から1996年（平成8年）にかけて、浮島1期処分場が完了して、浮島町に編入された。造成された陸地には、東京湾アクアラインと首都高速道路神奈川6号川崎線（川崎縦貫道路）や同湾岸線が立体交差する川崎浮島JCTが建設された。北側岸壁の一部には、浮島つり園ができており、休日には太公望達でにぎわっている。

さらに、沖合に浮島2期処分場が計画されていて、護岸工事とともに、一部での受け入れが始まっている。

#### ⑤ 戦後の県営埋め立て事業

一方、神奈川県が受け持ったのは、市営千鳥町埋め立て地の東側、多摩川河口沿いの海面で、竣工後は小島町、浮島町が出現した。埋め立てに先立ち、海面で海苔養殖などを行ってきた川崎漁業協同組合との間に漁業補償協定が締結された。

県営埋め立て工事は、1957年（昭和32年）から4区に分けて行われ、拡張部分を含めて工事が竣工したのは1963年であった。ここには、東燃石油化学を中核とする石油化学コンビナートが出現した。

なお、日本鋼管の扇島埋め立てに先立ち、県による扇島の一部埋め立てが行われた。

#### ⑥ 戦後の民間埋め立て事業

千鳥町の北側対岸一帯を夜光町と呼ぶ。ここは東亜港湾工業によって埋め立てられた。同社は、当地の埋め立て事業に長年従事してきた東京湾埋立会社が、戦時中に東亜港湾工業会社を吸収して再発足した企業で、戦前から夜光町地先の海面埋め立て権を取得していた。すでに、1943年（昭和18年）から、工事を始めており、1960年に完成した。

日本鋼管（現、JFEスチール（株））は、鶴見、川崎（渡田）、水江の3地区にそれぞれ製品の違う銑鋼一貫の製鉄所が分散していて、効率的運用には限界があった。その上3カ所とも設備の老朽化が進み、設備更新を迫られていた。そこで、扇島の南岸海面

を埋め立てて、広大な工場用地を造成し、京浜地区3製鉄所に代わる最新鋭製鉄所を建設することになった。

その扇島埋め立ては、1971年（昭和46年）末から開始され、途中の1974年には第一高炉関連の工事用敷地ができあがり、1975年8月に竣工した。大型高炉2基、圧延工場、各種転炉工場などが効率よく配置され、原料荷役から運搬、高炉稼働、転炉運転、圧延、発電などの諸設備が、精密なコンピューター制御で稼働するという新鋭製鉄所が誕生した。作業現場の無人化も図られ、資源の再利用や公害対策、工場緑化にも力を入れている。

## [4] 臨海地域の交通網の変遷

### ① 海岸電気軌道

臨海地域への工場進出の活発化に伴い、同地と結ぶ交通機関の整備が重要課題となった。そこで、大師電気鉄道から社名を変更した京浜電気鉄道は、大森から羽田を経て鶴見に至る臨海地域の路線敷設を企図したものの、具体化せずじまい。ところが、第一次世界大戦中に同地への工場進出が盛んになるにつれて、同社では再び鉄道敷設が見直されることになった。

1920年（大正9年）11月、同社重役陣の安田善三郎（善次郎の養嗣子）や青木正太郎ら9人が発起人となって、海岸電気軌道会社が設立された。軌道敷設の着工はやや遅れたが、大師と総持寺の両終点駅から起工され、1925年6月に総持寺～富士電機前、8月に浅野セメント前～川崎大師、10月に富士電機前～浅野セメント前がそれぞれ開通した。

軌道幅は当時の京浜電気鉄道と同じ1372mmで、単線運転のため各所に退避線を設け、車両はすべて同社から譲渡された。しかも、管理運転など一切が京浜電鉄の手で行われたので、「海岸線」と呼ばれて同社の支線扱いにされたという。

臨海地域への通勤輸送に主体が置かれたが、営業成績はさほど伸びず、併走する鶴見臨港鉄道（詳しくは後述）の開業もあって経営困難に陥り、1930年（昭和5年）3月に同鉄道に吸収合併された。全通から約4年半の短い営業であった。

### ② 鉄道省の貨物支線

ところで、臨海地域に最初に敷設された鉄道は、官設川崎駅から浜川崎駅へ至る貨物線であった。終点の浜川崎駅は田島村渡田に置かれ、川崎駅長の管理する駅として1918年（大正7年）5月に営業を開始し、京浜工業地帯の重要な貨物専用駅となった。

同駅から渡田地区にかけての各工場へは、専用の引込線が敷設され、浜川崎駅の入替機関車によって貨車が各工場へと送られた。

1930年（昭和5年）には南武鉄道が尻手駅経由で乗り入れを行い、さらに鶴見臨港鉄道も浜川崎駅を経て扇町へと路線を延長した。

なお、南武鉄道は、4章でもみたように多摩川砂利の輸送を目的に計画された鉄道である。秋元喜四郎を発起人代表として、社名も当初は多摩川砂利鉄道会社と名乗ったが、ほどなく南武鉄道会社と改名した。1927年（昭和2年）3月、川崎～登戸および矢向～川崎河岸の貨客運輸営業を開始した。その後1944年に、国有化されて南武線となった。

### ③ 鶴見臨港鉄道

先にみた海岸電気軌道が埋め立て地の工場への通勤輸送に着目して開業されたのに対して、埋め立て地に進出した企業家達が貨物輸送の利便性を目的に設立したのが鶴見臨港鉄道会社であった。同社は1924年（大正13年）2月、浅野総一郎、大川平三郎、白石元治郎、正田貞一郎ら企業家7人が発起人となって設立が計画され、代表取締役には浅野総一郎が就任した。すでに開設された浜川崎駅への官設貨物支線に接続し、埋め立て地を経由して官設鶴見駅に至る臨海線の建設を企図したのである。

まず、建設工事は、埋め立て地間の各運河への架橋を行う工事から着手され、1926年（大正15年）4月には、第1期計画の浜川崎駅～弁天橋と大川支線、石油支線が全通した。続いて、1928年（昭和3年）5月には複線化工事が始まり、8月には浜川崎～扇町が開通した。



鶴見臨港鉄道の川崎埠頭停車場  
（出所）『川崎市写真帖』、1931年から

すでに、同年3月末に着工していた第2期計画の弁天橋～鶴見（本山前）の路線工事も難工事区間を抱えていたため工期が長引き、1930年（昭和5年）10月に竣工した。ほぼ同時期に電化工事も完了し、全線にわたり貨客輸送を開始した。ただし、本山前から官設鶴見駅までの工事がわずかに残り、全通は1934年2月となった。開通とともに沿線の主要工場が次々と専用引込線を敷設し、沿線の貨物取扱量は大きく膨らんだ。さらに、併走していた海岸電気軌道も合併して、臨海地域唯一の通勤輸送機関となり、大量の貨物輸送とあいまって臨海工業地帯において重要な役割を担ったのである。なお、鶴見臨港鉄道会社は1943年に国有化されて日本国有鉄道の鶴見線となった。



#### ④ 川崎市電

戦時下の臨海地域への通勤難を解消するために、川崎駅～東渡田において市営の電気軌道の建設が突貫工事で行われ、1944年（昭和19年）に開通した。さらに、2期工事で桜本三丁目まで延長され、1945年12月全線開業となった。一方、京浜電鉄大師線も川崎大師から路線を延長したため、桜本三丁目で両社の軌道が接続することとなり、川崎大師～桜本～川崎の全線開通が実現した。その後、幾多の変遷があったが、道路交通の渋滞に伴い、1969年市電の運行は廃止された。

## 2 工都形成を支えた人々

「工都川崎」の形成には、数多くの、しかも多彩な人々が活躍した。ここでは、そうした中から主要な人々を紹介する。

#### ① 安部幸兵衛（あべこうべい）と増田増蔵（ますだますぞう）

安部幸兵衛と増田増蔵はいずれも横浜で輸入貿易を手広く営んだ貿易商である。安部の方が16歳ほど年長であるが、二人はともに砂糖を輸入し、それぞれ製糖業も営んでいた。その二人が1906年（明治39年）秋に、手を組んで横浜精糖を設立した。資本金は250万円、ジャワ、台湾からの輸入粗糖を精製して販売するためである。

まず、工場敷地を六郷川（多摩川）右岸の旧橋樹郡御幸村南河原（幸区）の地を選んだ。工場は翌1907年（明治40年）末に竣工し、明けて新春早々に操業開始となった。原料の粗糖を横浜港から舢舨で運送し、川沿いの工場岸壁に接岸させて陸揚げした。製品の砂糖は、東海道線川崎駅からの引き込み線を利用して京浜市場へ貨車輸送された。この横浜精糖は後に明治製糖に吸収合併されるが、川崎市域では本格的な近代工場の先駆けとなった。

なお、安部は、1847年、越中国富山城下の生まれで、横浜に来て砂糖、小麦粉、外米、肥料、石油等を扱う貿易商として活躍し、横浜市会議員にも選出された。増田は、1863年、横浜の生まれで、家業の綿花・砂糖貿易を発展させ、後に製粉や石油にも手を広げ、横浜市会議員や神奈川県会議員にも選出された。

#### ② 藤岡市助（ふじおかいちすけ）

藤岡市助（1857年（安政4年）～1918年（大正7年））は、（株）東芝の前身である東京電気会社の創設に深く関わり、しかも川崎進出を推し進めた人物であった。二代目社長を退いてからも取締役にとどまり、1905年（明治38年）のGE社（米国）との資本・



技術提携実現に尽力した。

藤岡は周防国岩国（山口県岩国市）で、武士の長男に生まれ、工部大学校（現在の東京大学工学部の前身の一つ）を卒業し、母校で教鞭を執る。東京白熱電燈球製造会社を創立し、東京電気会社へと発展させた。工学博士であり、わが国電気工学界の初期の指導者である。



藤岡市助銅像、  
元東芝川崎事業所内に建つ  
(出所)須山邦夫氏撮影から

### ③ 新莊吉生（しんじょうよしお）

東京電気会社の発展に尽力し、後に同社の「中興の功労者」と称されたのが新莊吉生（1873年（明治6年）～1921年（大正10年））である。入社早々、技師長兼電球製造部長に任じられ、以後、創業者である藤岡市助の片腕として活躍した。社命で数回欧米に派遣され、GE社と直接交渉し、業務提携を導いた。また、欧米の最新技術を直接学び、タングステン電球の改良に成功し、「マツダランプ」の名で発売して電灯の普及に一役かった。

本社の川崎移転に伴う職制の改編により技師長兼工業部長に任じられ、川崎工場の実質的工場長となり、後、1919年（大正8年）には専務取締役社長に就任した。しかし、道半ば、49歳の若さで急逝した。

新莊は山口県旧玖珂郡錦見村（山口県岩国市）に生まれ、長じて東京帝国大学理科大学を卒業した。一時、教職に就いたが、1899年（明治32年）に東京電気会社に入社した。

### ④ 鈴木三郎助（すずきさぶろうすけ）

味の素（株）は、創始者鈴木三郎助（1867年（慶応3年）～1931年（昭和6年））の姓にちなんで鈴木商店と呼んでいた。神奈川県逗子町から移転し、川崎で操業を始めたのは1914年（大正3年）のことである。異臭ガスの発生や、川への廃液放流で住民から立ち退きを迫られたからである。

鈴木は小麦粉を原料に使用して試作を重ね、1908年（明治41年）に逗子工場を改造して、本格的生産を開始した。当初は「味精」と呼んでいたのを「味の素」と改めて、「美人印」の商標で売り出した。

川崎に来てからも新製法に失敗して再度の公害を出したり、「蛇原料説」のデマをまかれたりして苦難が続いたが、次第に社業を発展させた。

鈴木は相模国堀内村（神奈川県葉山町）出身で、弟の忠治の協力がとりわけ大きく、晩年には水力発電や電気化学工業への進出を図った。

## ⑤ 和田豊治（わだとよじ）

富士瓦斯紡績川崎工場は、顧問日比谷平左衛門が買収した約12万坪（39万6000m<sup>2</sup>）の敷地に、1913年（大正2年）に建設された。ここに欧州視察で得た最新科学の粋を集めて画期的な大工場を建設したのが、同社専務の和田豊治（1861年（文久元年）～1924年（大正13年））であった。

1901年（明治34年）に、和田は改革を条件に富士紡績（フジボウ）に迎えられた。母親思いの和田は、箱根山中の小山工場へ老母を伴って赴任した。そして、手腕を発揮して経営を改革、社名も富士瓦斯紡績と改めた。しかし、工場が手狭になり、動力も水力から電力へ転換し、山間に立地する必要もなくなったので川崎工場の誕生となった。旧馬見所（観覧館）はそのまま事務所に利用し、これを中心に池を挟んで工場棟を連ねた。500万錘、2000台の織機を設置した。従業員2560人、電力は同社小山発電所から供給し、余電は川崎町に供給した。社長にも就任し、業界に不動の地位を築いた。豊前國中津藩（大分県中津市）の出身である。

## ⑥ 富士瓦斯紡績の女子従業員

1915年（大正4年）に操業を始めた富士瓦斯紡績川崎工場は、従業員およそ2千数百人を擁する「東洋一の紡績工場」といわれた。従業員のうち約2000人が女子だったことから工場の利益はほとんど彼女らが稼いだことになる。初めは近県に労働力を求めたが、やがて東北や沖縄へと広がり、大正末期からは沖縄出身者が多くなった。

彼女らの中には「前借金」で連れてこられた者も多く、寄宿舍の10畳間の部屋に10人ないし12人が押し込まれた上に、工場での勤務は昼夜2交替、12時間労働と厳しいものであった。しかも、低賃金で、借金があるうちは外出を許されなかったが、実家での暮らしは貧しかったので、米のご飯が食べられるだけでも嬉しく、仕事の辛さはあまり感じなかったという声もあったそうである。

しかし、1925年（大正14年）、半月にわたる大争議が起こった。その要求項目の一つに、「栄養と清潔に留意し、二日に一日は肉若しくは肴を使用されたきこと」とあった（注2）。

## ⑦ 若尾幾造（わかおいくぞう）

1899年（明治32年）開業の大師電気鉄道の創設に参画し、京浜電気鉄道と改称後も取締役を務めたのが2代目若尾幾造（1857年（安政4年）～1928年（昭和3年））である。若尾は電気鉄道の将来性を見込んで、さらに横浜線、小田急電鉄（株）などの事業にも加わった。

さらにまた、工業化の機運に着目し、橘樹郡田島村渡田地先の海浜を買収して、埋め

立てを出願し、これを若尾新田と命名した。

1912年（明治45年）、日本鋼管創立にあたり、適地が見つからず、工場建設が進展しなかった。そこで、創立発起人に加わった幾造が、立地条件の良い若尾新田を安価で提供した。その結果、工場建設が進展して、1914年（大正3年）の操業に漕ぎ着けた。

若尾は甲斐国中巨摩郡白根村（山梨県南アルプス市）で初代幾造の長男として生まれた（2代目）。甲州財閥若尾逸平の甥にあたる。幾造を名乗り、横浜で父の生糸貿易商を受け継ぎ、若尾銀行を横浜に、製糸工場を埼玉、藤沢に創業するとともに、衆議院議員にも選出された。

### ⑧ 白石元治郎（しらいしもとじろう）

白石元治郎（1867年（慶応3年）～1945年（昭和20年））は、洪沢栄一の紹介で浅野総一郎の門下生となり、石油部門で活躍する。東洋汽船を興し、サンフランシスコ支店長に就任し、英米に対抗できる1万3000トン級の日本初の巨船、国産船舶を3隻建造した。

1912年（明治45年）、旧友今泉嘉一郎の技術と白石の経営手腕が買われて、日本鋼管（現JFEスチール（株））が創立され、初代社長に就任した。製鉄大合同には加わらず、「自由・自主独立」の精神をまっとうして、1945年（昭和20年）他界した。JR鶴見線の駅名武蔵白石に名を残す。

白石は越後高田藩（新潟県上越市）の藩士、前山家の次男として同藩離れ領の陸奥国白河郡釜子村（福島県白河市）に生まれた。会津戦争（戊辰戦争）で高田へ逃れ、母方の白石家を継ぐ。慶應義塾大学を中退。東京帝国大学法科大学を卒業し、実業家の道を歩んだ。浅野総一郎の娘婿でもある。

### ⑨ アウマン

創立まもない日本鋼管に、今泉嘉一郎技師長の要請でドイツから来日した4人の「製管マン」技師の一人がアウマンである。工場内の社宅に住み、工場建設開始にあわせて、ドイツから来た鉄骨建材や諸機械の陸揚げ、据付工事の現場監督を補佐した。さらに、創業当時の社員に対する技術指導に当たった。

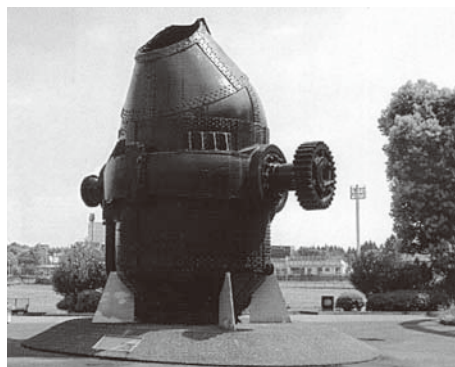
第一次世界大戦が勃発し、日本がドイツに宣戦布告をしたため、来日1年余で3人のドイツ人技師たちは帰国したが、アウマンだけは日本に残った。その後、1939年（昭和14年）に退職するまでの20数年間、川崎市民の1人として洋館づくりの社宅に娘と住み続けた。晩年は横浜市鶴見に居を移し、90歳で世を去るまで日本にとどまった。日本鋼管と川崎市に愛着を持ち続けた、青い目の川崎市民第一号であった。

## ⑩ 今泉嘉一郎（いまいずみかいちろう）

日本鋼管を立案し、事実上創業させたのが、技術者の今泉嘉一郎（1867年（慶応3年）～1941年（昭和16年））といわれる。官営製鉄所に疑問を抱いていた今泉のもとに、友人の白石元治郎からインド銑鉄の安定輸入の話が持ちこまれた。計画は一気に具体化し、今泉と白石を基軸に（民営）日本鋼管が誕生した。

1934年（昭和9年）、国家統制色の強い日本製鐵が設立されたが、「今泉思想」を貫いた日本鋼管は参加しなかった。1937年今泉の主導で、ドイツからトーマス転炉が導入された。銑鉄から効率よく鋼を製造するこの新製鋼法によって、日本鋼管は鉄鋼メーカーとしての地歩を築き、継目無鋼管の一大製造会社となった。

今泉は群馬県渡良瀬川沿いの村に生まれ、東京帝国大学工科大学に進み、採鉱冶金学を専攻した。農商務省に入り、ドイツへ留学、のち官営八幡製鐵所に入所し、製鋼技術を指導した。



今泉嘉一郎が導入したトーマス転炉、川崎市民ミュージアムに保存

## ⑪ 正田貞一郎（しょうだていいちろう）

正田貞一郎（1870年（明治3年）～1961年（昭和36年））は、1913年（大正2年）に初の外遊をする。英国マンチェスターで、岸壁に横付けした大型貨物船がバラ積み的小麦をホースで吸い込み、工場へ送り込むのを目撃する。この体験が海岸工場建設の秘策となった。

「浅野埋め立て」の計画を聞いて現地に飛ぶ。まだ一面の海、それでも大型船横付けに便利な埋め立て地の突端になる場所を契約して、鶴見工場と命名する。そして、1928年（昭和3年）、「東洋一」といわれた日清製粉（株）鶴見工場の操業を始めた。

正田は、群馬県館林町（現、館林市）の米穀商の長男として横浜に生まれた。翌年、父を失い、館林で醤油醸造業を営む祖父の下で養育された。東京高等商業学校（一橋大学）を卒業し、外交官を志すが、祖父の説得で家業を継ぎ、機械製粉に着目して館林製粉会社を創立。後に日清製粉（株）に改称して日本一の製粉企業に発展させた。美智子皇后の祖父である。

## ⑫ 立川勇次郎（たちかわゆうじろう）

かねて電鉄事業に関心のあった立川勇次郎（1862年（文久2年）～1925年（大正14年））



は、電気鉄道の敷設に関わる請願が重なる東京よりも川崎の方が実現性が高いと見抜き、1896年（明治29年）に川崎電気鉄道敷設の請願書を提出した。しかし、横浜電車鉄道と路線が競合する形になり、内務省や神奈川県からの行政指導を受けて両者が合同、新たに大師電気鉄道として出願した。この設立発起人の中心に据わり、初代社長を担った。

立川は美濃国大垣（岐阜県大垣市）で藩士清水家の次男に生まれたが、同藩士の立川家へ養子に入る。小学校教員を経て、代言人（弁護士）の資格を取り、岐阜で法律事務所を開業した。24歳の時に上京、やがて藤岡市助と知り合い、実業家の道を歩む。

立川はこの他にも相武電力会社を興し、水力発電の基盤を築く。晩年には、養老鉄道や揖斐川電力、揖斐川電化工業などの設立も手掛けた。

### ⑬ 青木正太郎（あおきしょうたろう）

青木正太郎（1854年（安政元年）～1932年（昭和7年））は1910年（明治43年）に経営手腕を買われ、営業不振に陥っていた京浜電気鉄道の社長に就任した。そこで、花月園の経営、生麦住宅の販売、被災した総持寺を能登（石川県）から誘致するなど、沿線地域の開発に力を注いだ。

1916年（大正5年）、臨海地帯を巡る海岸電気軌道会社を設立し、社長に就任した。同時に川崎運河の開削も手がけた。関東大震災では、復旧のため社長に再任されて再建に奮闘し、2年後には全線の復旧を果たした。

青木は旧西多摩郡堺村相原（東京都青梅市）の生まれで、三多摩の自由民権運動家達と交流し、22歳で村会議員、さらに神奈川県会議員や衆議院議員にも当選した。後に、江ノ島電鉄（株）、東京電気鉄道（都電）、横浜鉄道（JR横浜線）、湘南電気鉄道などを創業して経営に当たった。また、東京白熱電球製造会社、群馬電力、東京電力などの社長や重役なども歴任した。川崎大師境内に、京浜急行社長歴通算23年の記念碑が建つ。

### ⑭ 石井泰助（いしいたいすけ）

東京電気、鈴木商店、富士瓦斯紡績の進出に際し、工場用地買収の斡旋に奔走し、多摩川河畔への工場誘致に主導的な役割を果たしたのが石井泰助（1865年（慶応元年）～1931年（昭和6年））である。地元の地主たちと図って工場建設期成同盟会を組織し、工場誘致を「百年の町是」と標榜して、運動を推進した。

石井は、川崎宿の材木商で、吹田屋の屋号を持つ旧家の長男に生まれた。材木販売の他に機械製材や山林事業も手掛け、明治20年代には川崎町でも有数の大地主となった。

助役を経て1897年（明治30年）に川崎町長に就任し、以来、3度にわたって町長を務め、工場誘致などに力を注いだ。町長退任後も、耕地整理事業や町営水道敷設などに



尽力し、町の発展を導いた。1924年（大正13年）、川崎町、大師町、御幸村が合併して誕生した川崎市の初代市長になった。川崎区の稲毛公園に頌徳碑が建つ。

#### ⑮ 小林五助（こばやしごすけ）

1924年（大正13年）に川崎市の臨時市長代理を務めた小林五助（1858年（安政5年）～1940年（昭和15年））は、川崎町最後の町長として、川崎町、大師町、御幸村の対等合併による市制実現に力を注いできた。町会議員、郡会議員を経て町長に当選したのが1916年、以後2期8年間にわたり、町長を務めあげた。

この間、町は工業化・都市化で揺れ動いていたが、まず、町財政を立て直し、累積した町税滞納の追徴・整理に力を注いだ。さらに、町の有力者らと手を組んで工場誘致の町是を推進して、工業化に町の発展を託し、道路幅員の拡張や、小学校増設、町営水道敷設に取り組んだ。

小林は美濃国恵那郡茄子川村（岐阜県中津川市）の出身で、23、4歳のころ上京、30歳のとき川崎久根崎の小林家の婿養子に入り、貸座敷業を営み、後に陶器商に転じた。玉川砂利会社や川崎共立銀行の取締役、川崎信用組合長も務めた。

- 注 1) 浅野泰治郎・良三『浅野総一郎』浅野文庫、1925年  
2) 川崎市『川崎労働史・戦前編』、1987年

#### 参考文献

- ・川崎市『川崎市史』、1968年
- ・川崎市『川崎市史・通史編2近世』、1994年
- ・川崎市『川崎市史・通史編3近代』、1994年
- ・川崎市『川崎市史・通史編4下現代産業経済』、1997年
- ・川崎区誌研究会編『川崎区の史話』北野書店、1996年
- ・神奈川県歴史教育者協議会編・刊『近代神奈川の史話31選』、2001年
- ・浅野泰治郎・良三『浅野総一郎』浅野文庫刊、1925年
- ・藤田晃天『鶴見興隆史』自由新聞社、1930年
- ・川崎市『川崎労働史・戦前編』、1987年
- ・神奈川新聞『連載記事・人物かわさきの史話』



# Kawasaki Industrial tourism

