

近代以降の東京湾にみられる埋立地造成の実施要因

—その 2 近代の川崎臨海地域に於ける埋立地造成計画主体の変遷—

Motivation for landfill side developments in Tokyo Bay from the Meiji Era

-Transition of landfill site development planning entity in modern Kawasaki coastal area-

○滝口日向子¹, 加藤千尋², 畔柳昭雄³, 菅原遼³*Hinako Takiguchi¹, Chihiro Kato², Akio Kuroyanagi³, Ryo Sugahara³

Focusing on the landfill development that was implemented during the Meiji period and the early Showa period in the coastal area of Kawasaki City, Kanagawa Prefecture, we will clarify the process until the planning entity transitions from the private sector to the administration.

1. はじめに

その 1 に引き続き、本稿では神奈川県川崎市の臨海地域に於いて明治期より昭和初期に至る間に実施された埋立地造成を対象として、埋立ての経緯や計画の変遷を把握する。なかでも、埋立事業及び京浜運河開削事業の中心人物である実業家の浅野総一郎や岡田治衛武に注目し、その計画主体が民間から行政に移行するまでの過程を明らかにする。

2. 民間による埋立地造成計画

2-1 浅野総一郎による埋立計画

明治 27 年の夜光新田¹⁾ 開発, 明治 35 年の町田村²⁾ の小野新田開発, 明治 42 年の田島村³⁾ 大島渡田開発など川崎市の臨海地域の埋立地造成の動きは幾つか存在するが、大規模な計画としては浅野財閥総帥の浅野総一郎によるものがはじまりとみられる。

明治 29 年, 浅野は欧米へ渡航し港湾視察を行った。当時、関東に於ける唯一の国際港であった横浜港は、沖合に停泊する大型船から舢舨船を利用して荷役を行っていたが、それに対し欧米の港湾は大型船が直接岸壁に横付け停泊でき、舢舨船を介さない荷役が可能であった。これに驚いた浅野は、東京湾も欧米の港湾のように近代化を図ることを目指し、横浜と東京に繋船岸壁を持つ港の建設、横浜—東京間に運河を開削し輸送の安全を図る、運河開削の土砂をもって京浜間の浅海を埋立て大工業地帯の造成、という「東京湾築港構想」を思い描く。

こうして、明治 32 年の「品川湾埋立出願」を皮切りとして、東京府や神奈川県に埋立計画を幾度も提出するが、いずれも壮大で計画に実現性がないことを理由に、受理されることがなかった。しかし、浅野は専門家に意見を求め、計画内容をより具体的なものにして

ゆき、明治 45 年には、浅野の東京湾築港構想に共感していた安田善次郎等の協力を得て「鶴見埋立組合」を設立して、田島・町田両村地先海面の埋立許可を神奈川県に出願する。この計画は、鶴見川尻から川崎在田島村沿岸に至る 4.5 km を埋立て、工業地帯を造成するというものであった。

なお、当時浅野の経営していた浅野セメントが、東京市深川区⁴⁾ の工場周辺市街地に粉塵を飛散させていたことで住民から非難の声が相次いでいた。明治 45 年、この問題を協議した結果、仲裁人に 5 年以内の移転を命じられたこともあり、浅野はこの川崎の埋立地に新工場の用地を確保することも視野に入れていた。

その後、大正 2 年によく許可が下り、同年には工事が開始された。

2-2 岡田治衛武による京浜運河開削計画

明治 43 年、実業家である岡田治衛武の京浜運河開削計画が内務省に提出される。岡田の計画は、町田村潮田を起点とした海岸に沿って多摩川の川尻を通り、東京府の羽田の北方に通じる運河を開削するというものであった。この計画は、明治 44 年に許可が下りるが、資金調達に苦慮し実現には至らなかった。

岡田の死後、志を引き継いだ宇都宮金之丞により大正 6 年、「京浜運河」が設立され、岡田の運河開削計画の一部を変更するとともに、付帯工事として同時に 98 万坪の埋立てを行う計画を再申請した。しかし計画地である大師河原地先の海面は、鶴見埋立組合が明治 44 年に埋立許可申請を行っていた。

その後、大正 9 年には、宇都宮の死去を契機として「京浜運河」の株の過半を買収した浅野が同社の社長に就任した。これにより、川崎臨海地域開発を目論む事業者が一本化され、埋立てと京浜運河の計画を並行して実施することができる条件が整った。

1: 日大理工・学部・海建 2: 日大理工・院(前)・海建 3: 日大理工・教員・海建

3. 京浜運河計画をめぐる官民の主導権争い

3-1 内務省による運河開削・埋立計画

大正 12 年，東京市の貿易協会における講演で「ロンドンから横浜までの運賃は，横浜から東京までの回漕費と同額なり」と指摘されたことを契機として，京浜間の運河開削並びに埋立ての公営事業化を目指した内務省は，大正 13 年に独自の計画をたてた。これは外国貿易を主眼とする横浜港と，国内貿易を主眼とする東京港を並立させ，部分的な東京港修築を行い，京浜運河開削と工業地帯の埋立造成を国費で実施するというものだった。しかし，本計画は大正 14 年度の予算化の段階で一旦は退けられた。

3-2 浅野総一郎と内務省

こうした内務省の動きに危機を感じた浅野は，出願中の計画を内務省案に沿った内容に改めることを表明する。しかし昭和 2 年，内務省は海運界の船舶大型化に備えるために，当初の計画を大幅に拡充した新しい京浜運河計画を策定する。このとき内務省はすでに公営化の方針を固めていたが，財政難を考慮して計画実施を国の嚴重な監督のもと，民間に委託することとした。これを受け，浅野は同年に再び出願中の計画を内務省案に沿った内容とし再申請を行うが，許可は降りず昭和 5 年に浅野総一郎は死去する。その後も，浅野の志を引き継ぎ，鶴見埋立組合の後継である「東京湾埋立」は，計画内容を変更しては許可を申請するものの受理されず，昭和 11 年，内務省は京浜運河事業を神奈川県営として実施することを決定する。

3-3 公営化までの経緯

昭和 11 年，京浜運河の浅野の計画と同様の計画を県議会に提出した神奈川県に対し，不満をつのらせた東京湾埋立は，昭和 12 年，同社の申請が適法であることや民営でも公益を害することなく国家産業に貢献できることを主張して，神奈川県を相手に行政訴訟を起こすが，行政裁判所に和解を進められ，神奈川県営京浜運河工事を京浜運河が施工することなどを条件に和解した。よって，京浜運河並びに東京湾埋立は神奈川県から請け負いの形で川崎臨海地域の埋立造成及び京浜運河開削を継続することとなった。

4. まとめ

Figure1 に川崎臨海地域開発の動向図を示す。

以上，川崎市の臨海地域に於いて，明治期より昭和初期に至る間に実施された埋立地造成の計画主体の過程を明らかにした。埋立が公営事業に移行するまでに

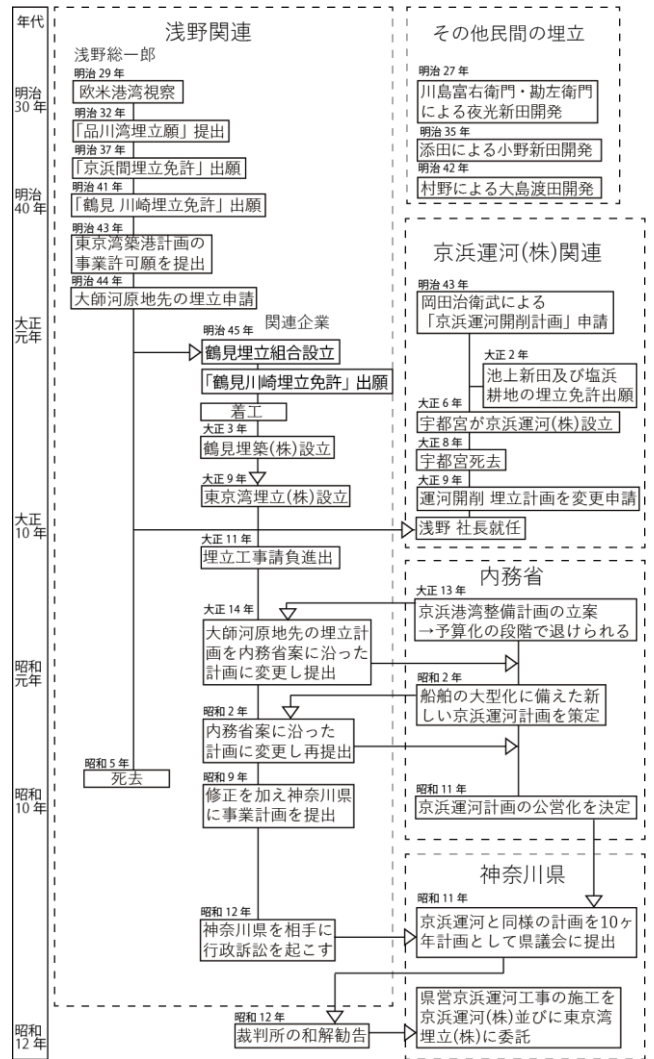


Figure1. Trend of Kawasaki coastal area development

は，もともと民間による埋立てや運河開削の計画が複数存在しており，ほどなくして各事業者の統一が図られた。しかし，その後行政が本格的に京浜間の港湾整備に乗り出し，公営事業として実施することを決定したため，民間事業者は工事の施工を担うことで決着した経緯がある。こうした過程を経て，川崎臨海地域に於ける埋立開発の事業実施の枠組みができ，現代まで続くこととなる。

註

- 1) 現在の川崎市川崎区夜光。
- 2) 現在の横浜市鶴見区東部。
- 3) 現在の川崎市川崎区南部。
- 4) 現在の東京都江東区南部。

参考資料

- [1]東亜建設工業株式会社：「東亜建設工業百年史」，東亜建設工業，2008.3 [2]川崎市港湾局：「川崎港のあゆみ(改訂版)」，川崎市，2011.10 [3]横浜市港湾局：「横浜港史 各論編」，図書印刷株式会社，1989.3