

京浜運河事業開始期の歴史相

—— 浅野埋立事業との関連を中心に ——

新 井 一 弘

はじめに

遠浅の海岸と起伏の激しい寄州干潟の海面は、開拓には適しているものの、沿岸通行の船舶に不経済な迂回と遭難がつきまとう場であった。多摩川と鶴見川のこの自然状況に安定航路を開くことは、横浜開港がもたらした国家的課題の一つであり、維新政府も明治八年工部省による洋式灯台を羽田に設置している。

京浜運河と名付けられるこの航路の最初の開鑿は、鶴見川河口の横浜市鶴見区（当時の町田村潮田）から川崎市川崎区（田島村大島）の二二六〇間の防潮堤と幅約五〇〇間の水路であった。

大正四年着工、昭和二年末完成したこの事業の大きな特徴は、浅野総一郎の約一五〇万坪の公有水面埋立事業と一体化していたことにみられ、このちの京浜運河が公営事業となることと性格を異にしている。本来、私的埋立造成事業に国策事業の京浜運河開鑿を義務づけ、一開発企業に公有水面独占の特権地位を与えた歴史像に一市民の問題視角をまとめたのが本稿の意図である。今後の研究にいささかでも寄与するなら幸いである。なお、紙数の制約から多くの問題点を提起にとどめ、省略したことをお断りしておきたい。

一 京浜運河問題と埋立事業の登場

明治二年の「品川海港案」消滅後の東京築港問題は、明治三年六月東京市議会が「築港案」を採択、帝国議会が可決したことから一挙に再燃する。また、二九年竣工（二二年着工）の横浜港修築事業が東京築港と関連しながら、三二年大蔵省の本格的整備（横浜港第一期工事）の開始となる。この二つに合わせて登場するのが

三三年の大原重朝、山川善太郎らを発起人とした京浜運河会社で、創立委員会には地元町村からの代表も参加している。この水路開発は古市公威・中山秀三郎（仏人ルノー設計）案による羽田芝浦間開鑿を目的としたが、東京築港の見送りとともに立ち消えとなる。

しかし、この時期全国的にも地方開発の柱に鉄道事業が企業化されるなか、条約改正と輸入増大をむかえた横浜と商工業地東京への交通、輸送事業が三二年の大師電鉄開業に始まる京浜電鉄と臨海埋立事業への注視となって具体化する。

明治三二年鶴見川河口の町田村潮田と田島村大島の地先海面埋立が東京実業人たちから出願される。この中に桂首相の一族や元書記官など有力者の名前がみられ、地元には大きな衝撃を与えた。対象の海面、寄州干潟を漁業借区としてきた町田村と田島村では、同一海面の埋立願書を提出、競願となる。県では出願者間の協議を勧告した後、地元の上申や議決をうけ入れ、明治三四年から相次いで地元出願者に免許権を認可する。この頃には東京築港が断念されており、出願者の投機的な姿勢も後退していた。

しかし、申請期と認可期の間地元内部での事態は急変していた。田島村の三出願のうち、村議会の協賛をへた渡田地区、他の二部落とも当初賛同した村民が辞退したといわれ、町田村でも同様の事態から認可直後に工期の延長を申請している。この原因には京浜運河計画の挫折や農産物価格の低落・戦後不況さらには漁業区域との整合問題がある。しかし、決定的な要因には明治三三年（一九九〇）末神奈川県が県指令七二号で施行した「公有水面埋立規則」翌一月の「同施工規則」による工事資格、設計基準の厳格化がもたらす費用負担の増大があげられよう。

同年六月内務省土木会の設置した港湾調査会と関連するこの規則では乱開発防止と利権化防止を主目的としている。そこでの特徴を

- 一、事業資格を完成能力資本とした事：慣習的な地先利用権の制約
- 二、護岸工事などに近代の工事標準の採用：在来工法の否認

としたとき、施行の意義は慣習利用を優先してきた海面開発を、国家の法認をとらして、開発資本に委ねる転換点とされよう。

そして、果樹園経営などの事業見込みから着工した出願者たちは、規則による工程順序と造成規準による事業遂行を迫られることとなる。郡役所からの工事督促、出願人保証人の追加、資産調査などが繰返されたのち、日露戦争中の三七年七月田島村では期限切れ失効の一区を除く他の二地区が完成届を提出する。渡田地区の造成地は三八年一月の村会での「申開決議」を付け「大字若尾新田 小字川村」と命名、横浜の銀行家若尾幾造の所有に移されたとみられ、明治四五年日本鋼管の創業地となる（坪数約一二万四千）。また個人開発地である大島新田（約六万六千坪）は桃果樹園地として完成碑も建立されたが、のち浅野セメントの敷地となる。田島村の埋立事業は、当初の期待と相反した結果を将来に残すが、町田村添田知義外八名の出願も、風水害と戦後不況から工期延期を繰り返したのち、浅野出願地に併合される。田島の完成者は三三丁歩、貸金二万円の大地主、添田は衆議院議員に二回当選した豪農出身の名望家であった。

明治三五年漁業組合法公布により各村の海面借区は区画漁業免許制となり、営業者組合は漁業組合に編成される。公有海面借区に受継がれた根付村の慣習権利が漁業組合の区画漁業権とされたことは、免許認可を掌握する府県の権限を強め、この後の海面埋立権との競合に重大な影響をもたらすこととなる。また、地先海面の慣習的利用権が区画漁業と埋立場所に限定されたことは、地域農業の再生産や海辺住民の生活を支えていた自然環境を経済の場に矮小化するこゝとなつた。この意義も極めて大きいといえよう。この時期の法体制の確立と地主主導事業の後退は、国家地方体制と中央政党とに密

着する大資本の開発に道を開く第一段階であった。

二 日露戦争後の京浜臨海開発の様相

横浜港周辺の海面埋立による民間事業には、神奈川県町地先に明治三六年出願三八年認可の免許権をもとに設立する横浜倉庫がある。この事業は郡部政友会の村野、青木らと若尾ら横浜財界人が、八王子を起点とする横浜鉄道事業と連携しながら倉庫、工場などの敷地貸与業を目的に創設し、着実な業績が目ざされている。この重役会が専務村野常右衛門と浅野総一郎、若尾幾造の出会いの場であり浅野埋立事業の動機とも関わるように思える。「村野日誌」

ところで、再び京浜運河が問題となる日露戦争直後の町田、田島それに大師河原の村地先に二つの事業計画が登場する。三九年一月町田村添田知義、生見尾村関口昭知ほか一名の「横浜大師河原村運河事業」と三九年一月提出の村野常右衛門（南多摩出身の政友会代議士）と地元を含めた有力政友会員一八名の田島村地先約五二万坪の海面埋立である。前者は鶴見川河口から多摩川河口の大師河原村までの水路を開鑿、両側の埋立地を水産、農業地、住宅、工場用地に開発する運河計画である。この事業では大師河原村漁業組合並びに村議会と事業者の間で「為替契約書」を結び、両者の協議を基本に開発をすすめる、事業責任が明確である。この事業案のその後は、添田の事業不振からみて会社結成に至らず、消滅した可能性が強い。後者はこれと全く異質で、資本募集による養魚場開設を事業目的としながら、組合幹部との取引で漁業権を消滅させ、こののち村内に大紛争を引き起こしている。神奈川県は事業主体が不透明のまま、明治四二年県乙第二一五〇号で命令書を下附、免許利権に手を貸している。出願者たちは着工届を提出した後、未着手のまま放置し、この後の浅野埋立事業の柱に提供する。

添田案と村野事業の挫折の事態を日露戦争後の状況と関わせるとき、戦後の強兵帝国像と国民経済の破綻：実態との距離が浮かび上がる。そこに、政策課題の遂行にあたって「むきだしの特権」を付与

していく国家官僚とその先導役となる政党の意図と役割が見えることとなる。

ところで、横浜港の第二期整備事業が本格化する一方で、期待の東京築港計画が隅田川河口改良事業（三十九年着工）に縮小したこともあって、この時期多摩川水運の利から川崎町には、相次いで大規模な工場が進出する。工場制工業の発展に新たな立地条件が選定されたことによる。それは民間重工業の創出とも関わり、横浜港からの水路開発が政府の緊急課題とされる背景となり、京浜運河問題は港湾整備事業の一環に位置付けられることとなる。

明治四三年再度内務省に港湾調査会が設けられ、港湾等級指定の外、京浜運河計画の審査にもあたる。明治四三年二月申請の岡田治衛武らの京浜運河案は、調査会の四四年六月の議決をへて八月に事業免許となる。予定水路は陸地に接した寄州を開鑿し最短の距離であるが、運河幅は一五間程度の回漕水路に過ぎなかった。この京浜運河株式会社は、回漕業者の不況などから未着工のまま推移する。しかし、明治四三年から四四年にかけて、京浜運河事業が現実化したことを視野にして、浅野免許取得の時期的特徴もまた明らかとなる。この免許取得申請はほぼ四四年六月に集中しているからである。

三 浅野埋立事業免許の取得過程と事業意図

未完成の町田、田島の海面免許地に新たな免許地を加え、水路と錨地をもつ単一造成区域としたのが浅野総一郎の埋立事業である。

明治四四年六月「村野日誌」には免許譲渡を示唆した「渡田地先の件了承す」との記述が見られ、浅野の頻繁な横倉重役会出席はこの後消える。浅野は同年六月田島村地先に新規出願、同月大師河原村池上新田地先にも村野を保証人に二七万坪埋立を出願する。九月田島村議会では「県諮第五三三号」に「支障あり」と回答、大師河原村では同村議会を先頭に村民五百名の県庁陳情（一〇月）もあってか保留となる。この前後には添田知義らの免許権（明治三五年認可、内第一一七二号 延期二回）の受け継ぎも行われたとみられる。

翌四五年一月県知事が山県系の周布公平から政友会の大島久満次となったことから包括免許のみとうしが強まり、二月資本金三五〇万円の鶴見埋築会社が創設される。同年一月二七日付で大島知事は田島村に「浅野総一郎出願の意見答申」を「土収一四五」で迫る。土地収容法の適用を示唆したこの強制に、村当局は二つの相反する回答を作成し再び村内大騒擾が起きている。その年末には七〇万坪の新規申請がだされ、翌大正二年九月全体を一つの造成地とする埋立免許申請を共同出願で提出、認可を待つこととなる。

しかし、この段階の埋立事業案には後の京浜運河水路が盛り込まれていないのも確かで、港湾調査会の修正によって整合性をもつに至ったと思われる。この鶴見埋築会社の事業と認可までの進行過程を概観すると次のようになる。

一、埋築会社の創立：明治四五年二月（『横浜市史五下』「渋沢日記」）：大正二年四月日本鋼管工場とセメント工場の整地作業に着手：八月渡漕船が到着（『同社史』と『同沿革史』）：鉄道の測量開始（『横浜貿易新報』）：大正三年三月株式会社組織発足（修正案による事業計画決定）：四年七月埋立事業第七区より着工。

二、神奈川県へ一括埋立出願：大正二年九月：港湾調査会の指示、大正三年六月修正認可願提出：四年七月認可（『川崎港修築史』「東亜港湾資料」）この間、日本鋼管側と浅野セメント工場は大正三年と六年それぞれ操業を開始する。

大正二年九月五日県知事に提出された「神奈川県橋樹郡田島村及町田村地先海面埋立工事願書」の出願者は、総代理浅野総一郎、男爵沢沢栄一、安田善次郎、白石元治郎、大川平三郎ら浅野セメント大株主とその一族さらに貴族徳川家二氏が名を連ねる豪華な顔ぶれであった。造成地が浅野、安善、白石、大川の町名となる所以である。港湾調査会では同年の運河法施行もあって、この事業に横浜港域と東京水域との整合性にたつ大幅な変更を指示したとみられる。

修正内容は三年六月一日付「海面埋立工事変更願」で知り得る。「工事設計中防潮堤を埋立地沖合五〇〇間に出すべき旨、御諭示に

候処、再応調査の結果別紙設計書及図面の通り一部変更仕候……」と原設計の防潮堤の位置と規模の変更を認め、「説明書」で「西南方向に向いし六九〇間を廃し埋立地に平行の線を其西端より更に西に向いて一直線に四六〇間延長し、総延長二二六〇間の一文字堤防となりしたり」としている。この「理由」には「国家が、将来横浜港灣大改良の事業を計画せられるに当りては本防潮堤より其の欲する処に延長し、又は更に防波堤を築造し、本埋立地と横浜港と相對し、子安生麦地先を抱擁する一大港を築造する等、自由に適當の計画を立てる基となるべしと信ず」と横浜港の将来像に関わる国策協力事業を強調している。『川崎港修築史』四四―四七頁。

県では大正四年七月二四日付「内土第一二七七号」で命令書を下付し、工業用地造成を目的とした（第二条）橋樹郡田村及び田島村地先総面積一五〇万七千七百九坪五合の水面埋立事業が始まる。尚明治三五年五月一九日付内第一一七二号及び四四年八月一八日付乙日第二一五〇号はともに吸収される（第一九条）。

この変更による事業予算は過大なものであった。しかしそれは独占取得した造成地であるが故に、利潤の保証でもあった。港湾調査会委員の広井勇は、この事業が先進国のような陸地買収を伴わないことをあげ「海面の埋立によりて地積を得るものなれば埋築費を主とし、しかも施工簡単にして其利得すこぶる多し」と土質と工場用地の特性を指摘している。事実、埋立浚渫事業は浅野事業のその後の軸となり、世界大戦を機として造成地に開かれる造船・製鋼・窯業などと共に、浅野同族企業体形成に貢献している。この免許権が認可直後浅野個人に切替えられたことは、特権免許独特の性格と事業独占の姿勢を改めて浮かび上がらせている。

浅野出願がなせ四四年に始まるかを考察する時、内的要因には事業の拡大転換が焦点となる。産業資本家浅野の特権事業であったセメント事業の発展に原料資材製品輸送の工場立地が必要とされる一方で、航海奨励法の適用をうけた東洋汽船の不振が問題化したのが

四三年である。その打開と拡大方向が造船業進出であり、日本鋼管創立もその一環に重視され、その他に工場、倉庫用地の需要が見込まれたことなどから、事業の要が用地造成に繋がっていったとみられる。

外部条件には京浜運河事業が現実化し公有海面免許取得の展望が整ったこと、水力発電地からの遠隔地送電が開始され工場立地が水便に移行する条件を整えたことなどがあげられよう。

特に政友会との提携が顕著なものも時期的特徴である。浅野が最も積極的に関わる事例として、横浜の衆議院選挙と市議会議員選挙があり、政友会知事との連携で同地の政治状況を変えるに至った。

四五年の衆議院選挙では若尾が東洋汽船浅野の支援により、横浜最初の政友会代議士となる。同年創立の日本鋼管の社長は白石元次郎（浅野の女婿）、工場地は若尾幾造が提供していた。

まとめに代えて：浅野埋立事業の歴史像をめぐって

上述の出願から認可に至る過程すべてを省略したのが昭和四三年版『川崎市史』の浅野埋立事業である。この基本資料は伝記『浅野総一郎』から引用される。疑問視される点は、事業認識：「外遊の際の見聞」出願経過：「明治三七年とりあえず県に埋立許可を出願した」計画の成立：「明治四一年大々的埋立事業を決心した（ここで修正認可の運河事業をあげ）理想的一大工業地を建設せんとするのである」などにみられる。また「大正二年八月事業に着手」の曖昧さも問題となるが「この地（臨海地域）を第二の浅草とする……父の抱負」の実像にも触れてない。

川崎大師と総持寺があるにせよ、新設のセメント工場には深川工場の降灰除去装置がなく、操業開始以来この地域を降灰汚染地に変えたのが実像であった。利益優先に徹し、住民や県の改善勧告を無視し続けたこの浅野事業に当時の新聞が厳しく糾弾していたのが歴史的事実である。浅野の卓越した先見性と安田の協力を美化した編纂伝記書を歴史資料とするには、裏付け資料による慎重な扱いが前提

とされよう。

この『市史』のもう一つの特徴は、埋立出願当時の公害企業進出に反対する動向やセメント被害の実情を無視したことにある。市史刊行期の川崎では、企業公害の広がりから環境や景観への関心が高まり、企業開発と住民の歴史的な関係が問われていた。かつての住民運動のなかに、地域の将来への先見と予感が潜んでいたといえよう。現在臨海地の川崎市民に共存する海はない。

△使用した参考文献・引用資料▽

- 「添田家文書」
- 「橘樹郡開墾埋立出願関係書類」
- 「神奈川県公示公告」
- 「東亜港湾関係資料」
- 「村野日誌」「村野常右衛門伝」所収
- 『横浜貿易新報』
- 『京浜公害関係史料集』
- 浅野総一郎『父の抱負』
- 『川崎市史』昭和四三年刊
- 『川崎港修築史』
- 『横浜市史 五下』
- 『日本築港史』広井勇
- 「田島村議会議事録」
- 京浜歴史科学研「会報」
- 「川崎地域史研究会紀要」第一号

