鶴見臨港鉄道の過去・現在・未来

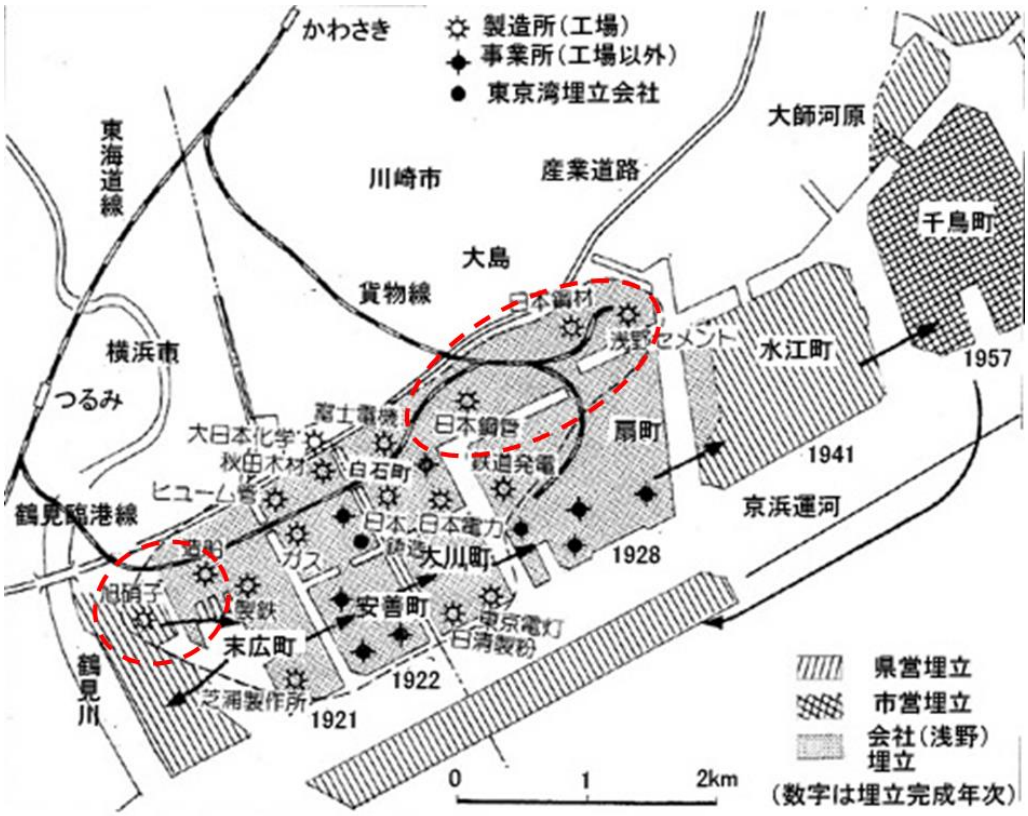
東亜建設工業株式会社　執行役員
藤野　眞

本日は梅雨で足元の悪い中、ご出席を賜り誠にありがとうございます。東亜建設工業の藤野と申します。本日のテーマとして当社とウォーターフロントに関係することを色々考えたのですが、港湾とか埋立などありきたりの歴史は避けたいということもあり、海と陸の接点である臨海工業地帯を走っていた鶴見臨港鉄道、現在のＪＲ鶴見線をテーマに致しました。

尚､鶴見臨港鉄道という会社は弊社の 100％子会社として現在も存続しており、昨年創立 90 周年を迎えました。その記念の意味もあり、本日ご紹介させて頂きます。このような場は慣れておりませんが、皆さんの応援を得ながらお話したいと思います。どうぞ宜しくお願いします。

最初に表紙ですが、この説明は最後に回させて頂きます。

１．浅野総一郎のウォーターフロント構想



◇欧米の実情視察（明治２９年）により、重工業の発展には原材料・製品の輸送に不可欠な港湾設置が必要不可欠と判断。

◇遠浅の海岸を浚渫・埋立し、工業用地と大水深港湾施設を造成する計画を構想。

・1908 年（明治 41）　鶴見埋立組合（東亜建設工業の前身）設立。

・1913 年（大正 2）神奈川県埋立許可取得。着工。

・1915 年（大正 4）　一期工事竣工（33ha）。旭硝子進出。

・1927 年（昭和２）　全埋立計画地完成（154 万坪、508ha）。

東亜建設工業の創業者はご存じ浅野総一郎（1848 年生まれ）ですが、彼は 1886 年に浅野回漕店、後の東洋汽船を創立しました。その社長として 1896 年 48 歳の時に欧米を視察し、日本の重工業の発展には原材料や製品の輸送に不可欠な港湾設備が必要不可欠だと判断し帰国しました。

その適地を探して東京湾沿岸を回った所、遠浅の海岸地形に目をつけ、前面を浚渫して水深を確保すると同時に、浚渫した土砂で工業用地を造成して工場を誘致する計画を構想した次第です。

当初は東京沿岸での築港計画を東京市に出願しましたが、横浜市の反対やその他いろいろな政治的バランス関係も有って、東京市会に否決されました。そのため、今度は鶴見・川崎地先の海岸埋立計画を立案し、明治 41

年（1908 年）に神奈川県庁に出願しております。その年に設立した鶴見埋立組合が東亜建設工業の前身になっており、1908 年を当社の創業年としております。

その計画ですが、鶴見川河口から川崎市田島村にかけての海岸を、延長 4500m、幅 1440m に亘って埋め立てるという計画でした。埋立面積にして 154 万坪、508ha になります。更に岸壁から 590m 沖合に防波堤を設け、その間をマイナス 9m に浚渫し大型船の航路とするとともに、浚渫した土砂を埋立に利用するという計画でした。総工費で 350 万円になります。

この計画は 1913 年に神奈川県から認可になりましたが、当時の日本の GNP が 50 億円だったそうです。今の GNP が約 500 兆円ですので、当時の 350 万円を GNP 比で換算しますと、現在価値で 3500 億円位に及ぶ一大プロジェクトでした。

浅野総一郎は当時、日本セメントや東洋汽船を創立してかなりの資金を持っていましたが、当然それでは足りず、安田善次郎や渋沢栄一をはじめとする財界人から出資を募り、鶴見埋立組合を解散して鶴見埋設株式会社を設立しました。その資本金が 350 万円、全ての計画工事費を資本金で賄う資金計画でした。

埋立工事は全体を 7 区に分け、西の鶴見川河口から東の川崎市扇町に向かって進め、1927 年（昭和 2 年）に完成しております。

ポンプ浚渫のパイオニア

- 第一号船（潮田丸）は、日本初のカッターサクション式ポンプ船（電動式 350PS）。ポンプを英国から輸入し、石川島造船で建造。1913 年 8 月稼働したが、現場の土質に対し能力が不足。
- 1915 年に第二号船（第二末広丸）を建造（750PS）。翌年第一号船も改造（潮田丸 750PS）し、埋立工事が軌道に乗る。
- 国産ポンプ船開発の中心人物が、関殼技師（Ｍ４３帝大土木）。
- ポンプ船及び埋立地進出企業への電力供給のため、関東水力電気㈱を設立。電力供給事業にも乗り出す。

潮田丸（E-750PS）

電気船 運転風景

佐久発電所

浚渫工事には、日本初のカッターサクション式ポンプ船を使用しました。ポンプ自体は英国から輸入し、船体は石川島造船で建造しています。一号船は 1913 年に稼働しましたが、当初の 350 馬力では能力が不足し工事が進まないため、急遽 750 馬力の 2 号船を建造しまして、1915 年に就航しています。翌年 1 号船も 750 馬力に改造し、二船でもって埋立が順調に進みました。

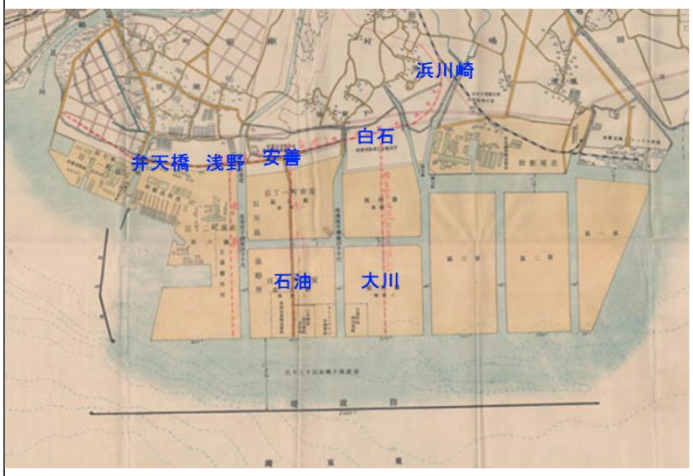
当時のポンプ船開発の中心人物は関毅という方で、明治 43 年帝大卒の技術者です。後に弊社の専務になりましたが、日本のポンプ浚渫技術のパイオニア的存在です。

当時のポンプ船は全て電気船で、浅瀬にずらっと電柱を並べ、陸電を引いて動かしていました。浅野総一郎はポンプ船の運転と鶴見地区に進出してくる企業への電気供給のために発電事業にも手を広げ、1917 年に群馬県の我妻川水系に落合発電所、1928 年に佐久発電所を作っております。佐久発電所はサージタンク方式といいまして、山の上から鉄管で水を引いてサージタンクに蓄え、そこからの落差を利用して発電するという形式でした。現在でもその近くに行きますと、サージタンクが遠目からでもはっきりと見える歴史的構造物となっています。

２．臨海工業地域の物流確保

◇臨海工業地帯を国有鉄道と直結することにより、原料・製品の大量輸送及び陸運・海運の連携を図る。
◇浜川崎駅（東海道支線の貨物駅、1918 年開業）で国有鉄道に直結する貨物専用鉄道網を埋立地に敷設する計画を立案。
◇1924 年（大正１３）貨物線敷設免許取得、鶴見臨港鉄道㈱創立。

・1926 年（大正 15）敷設工事竣工（浜川崎～弁天橋、石油支線、大川支線）。営業開始。
・1923 年（大正 12）年、南武鉄道（現南武線）買収。1927 年、川崎～登戸（旅客線）、矢向～川崎河岸（貨物線）開業。
・奥多摩地区の石灰石採掘権取得に伴い、青梅電気鉄道、五日市鉄道（現青梅線、五日市線）も順次買収。



埋立地が造成されるにつれて、企業が進出してきます。そうしますと、原料や製品、労働者のための輸送手段が必要になります。そのため、浅野総一郎は鉄道敷設を考えました。これは、埋立地への企業誘致も兼ねてでしたが、もう一つの目的は、陸運と海運の直結にありました。

更には、それを東海道線に結んで全国から原料を集めて全国に製品を発送するという構想も立て、鉄道院に嘆願しています。鉄道院が動かなければ自分で東海道線まで貨物線を引っ張るという計画も出していましたが、結果として、鉄道院の方がわざわざ川崎駅から南西に 4.1km 程の貨物支線を敷設し、そこに浜川崎という駅を作ってくれました。

ここを結節点とした鶴見臨港鉄道敷設計画が、1924 年（大正 13 年）に敷設免許を得、同年鶴見臨港鉄道株式会社を創設致して、敷設工事に取り掛かっています。この年が同社の創設年になっており、昨年創立 90 周年を迎えている次第です。

２年後の 1926 年に浜川崎から弁天橋（浅野造船、現在のＪＦＥエンジニアリングがある所）までと、図の石油駅までの支線、武蔵白石から大川駅間の支線が完成し、沿線に順次企業が進出してきております。

余談ですが、浜川崎駅のすぐ南に、浅野財閥の当時一番の核であった浅野セメントが進出しております。セメント原料の石灰石は、当時青梅や八王子の先で産出しており、地元の出資で開通していた南部鉄道、現在の南武線やその奥の青梅線、五日市線を買収し、浜川崎を経由して浅野セメントまで石灰石等を運びました。川崎から縦にずっと東京の山の中まで、浅野家が鉄道を全部持っていた時期が有ったということです。

鶴見臨港鉄道点景

東海道本線跨線

浜川崎操車場

橋梁基礎杭工

ガーター桁架設

これらの写真は、鶴見臨港鉄道に保管されている当時の点景です。

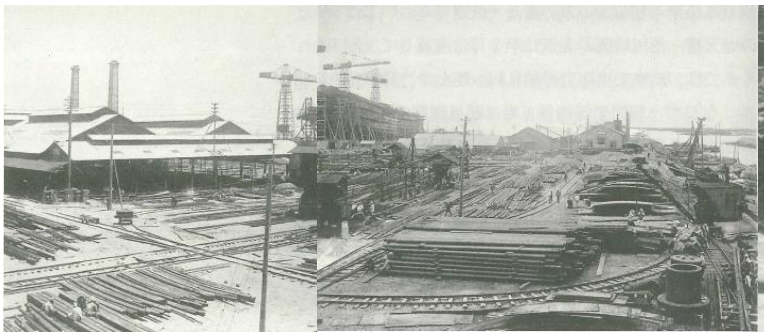
左上が、東海道本線との跨線部です。撮影された時点では弁天橋から鶴見駅まで延伸しており、この写真は鶴見川を越えた総持寺の前面辺りです。

右上は浜川崎の操車場、左下が橋梁の基礎工事、右下がガーター桁の架設時の写真です。当時の工事風景を見ますと、機材の面ではあまり今と変わってない感じがします。

３．臨海工業地域への企業進出

◇埋立地は分譲【旭硝子、等】及び浅野系企業用地として活用【浅野セメント、浅野造船所、日本鋼管、等】
◇第一次世界大戦時の需要拡大による日本経済（特に重工業）の急成長と関東大震災（１９０１）による東京市街地の壊滅を契機として、鶴見・川崎地区への企業進出が加速。【芝浦製作所、等】
◇水上交通・陸上交通が結節する埋立地は、産業の重工業化に見合うエネルギー供給や輸入原料の利用を前提とする産業の拠点ともなった。【石油会社、鉄道院石炭火力発電所、日清製粉、等】

浅野セメント（1917）



浅野造船所（1917）

日本鋼管（1913）

会社名は 1920 年（大正 9 年）に東京湾埋立株式会社に変わりましたが、その事業形態は、埋め立てた土地を分譲して工事資金を回収するといういわゆるディベロッパーでございましたので、当然土地の売れ行き次第で経営がアップダウンします。

先程順次企業が進出してきたと申しましたが、浅野セメントの進出が 1917 年で、第一次世界大戦の最中でした。大戦は 1918 年に終了しましたが、大戦中は世界的な重工業の需要が爆発的に伸びた時期で、日本経済もいわゆる大正バブルの時代を迎えていました。

第一次世界大戦が終わり世界的に過剰生産の影響が出た 1920 年には、株価・商品価格が大暴落し大正バブルがはじけた戦後恐慌を迎えます。この時期多くの中小企業が倒産しましたが、三菱・三井・安田など大財閥は割と健全経営を続けており、1921 年（大正 10 年）に、当社のもうひとりの創業者である安田善次郎が暗殺される伏線となりました。

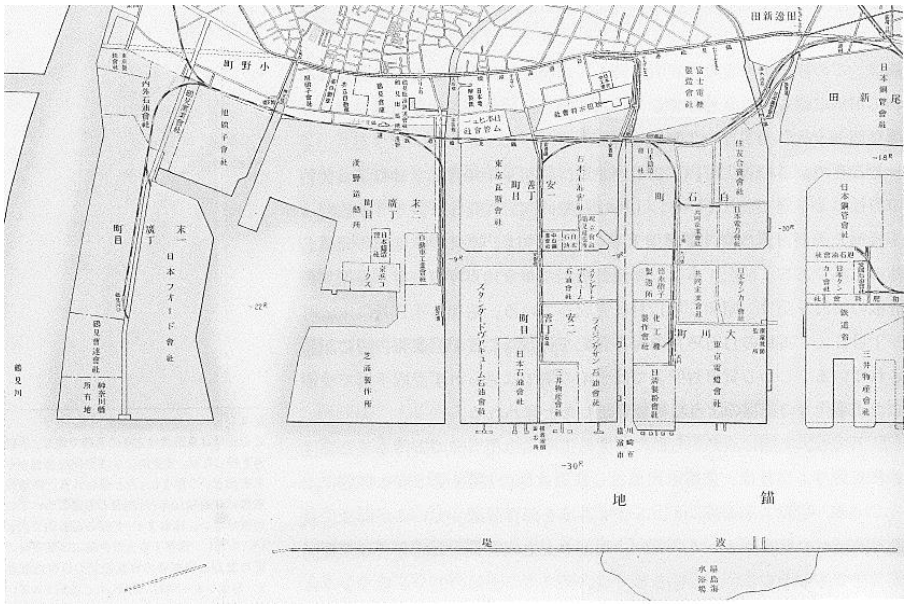
戦後恐慌により、1920 年代は埋立地の売却が進まず、東京湾埋立株式会社の経営も悪化致しました。この時期、埋立のペースをダウンさせると共に、人員整理や請負工事業への進出をしております。

ただ、その後にもう一つの転機が訪れました。1923 年（大正 12 年）の関東大震災です。震災で東京市街地が壊滅した結果として、芝浦製作所などが鶴見・川崎地区へ移転を図り、東京湾埋立会社は埋立工事のペースを上げ、会社の業績も回復致しました。

会社は埋立のペースを上げ、関東大震災の前の 10 年くらいで約半分だったのが、関東大震災後から昭和 2 年までの 2，3 年で残りの半分を埋め立てています。

埋立地には水上交通、陸上交通の結節点というメリットがあり、船で運ぶエネルギー資源や原料を利用する産業の拠点にもなりました。ライジングサンなどの石油会社、鉄道院の石炭火力発電所、それから日清製粉なども進出しています。三井物産は石炭の輸入基地を設けています（現在の三井埠頭）。

埋立地進出企業



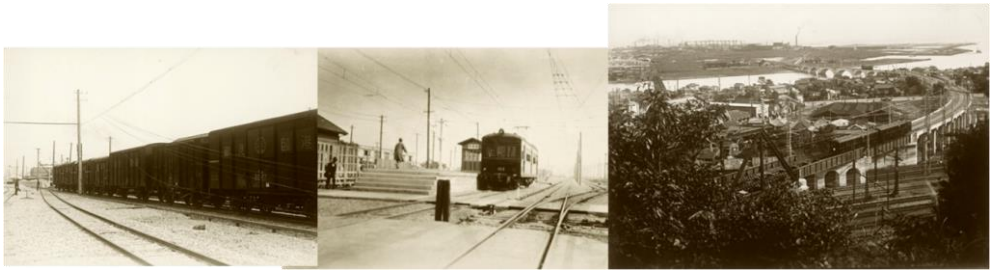
これは、埋立地の分譲がほぼ完了した昭和 14 年の東京湾埋立株式会社の事業案内です。大正時代から昭和にかけては軍部の台頭とかいろいろ世間が騒がしい時代でございまして、1929 年（昭和 4 年）には株価大暴落による昭和恐慌が起こりました。昭和 2 年に埋立は完了しましたが、まだ 3 分の 1 程は売れ残っており、恐慌の影響で会社は 1930 年から 5 年間、無配当でした。昭和 6 年に満州事変、翌昭和 7 年に満州国建国、同じ年 5.15 事件、昭和 8 年に国際連盟脱退と、世の中が軍国主義になった時代です。

そのため、昭和 7 年に請負事業を分離して港湾工業株式会社とし、社員・機材の大半を移管しました。東亜建設工業の本当の前身です。

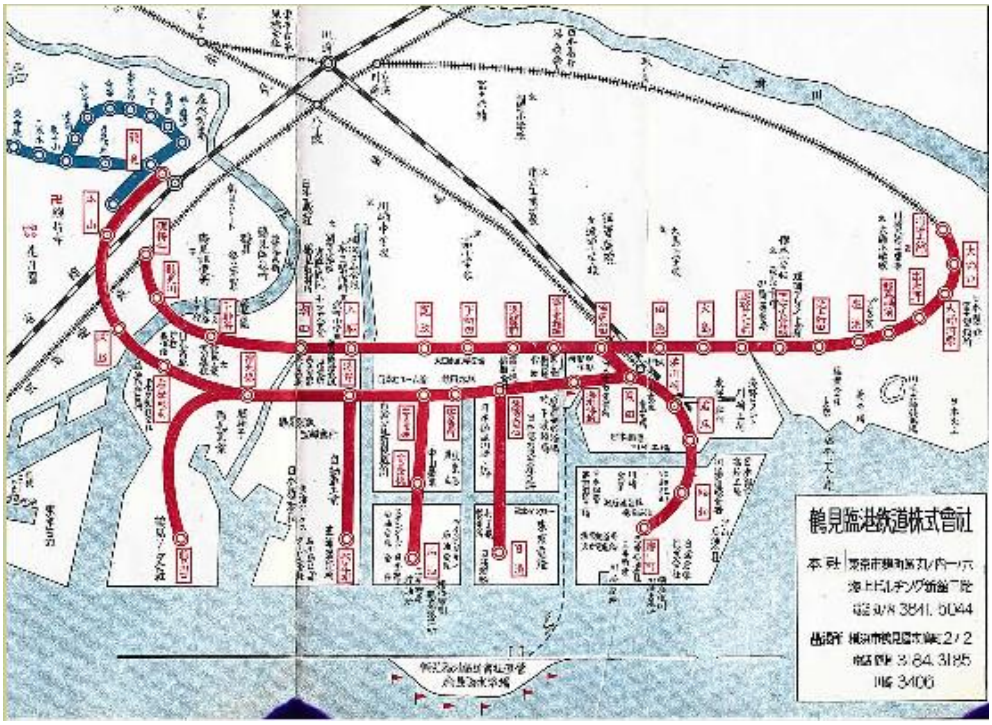
請負部門分離後も東京湾埋立株式会社は経営的に四苦八苦状態にありましたが、干天の慈雨とでもいいますか、昭和 11 年に最後まで売れ残っていた鶴見湾河口の土地 11 万坪を、フォード自動車が買収しました。フォード社は、1923 年（大正 14 年）に日本に進出し当時子安地区に工場を構えていました。軍国主義の台頭で、外国製自動車を日本市場から締め出して全て国産に変えよという方針が陸軍省から当時の商工省に出され、日本から締め出される前に市場の確保を図る目的で買収したということです。買収価格は 400 万円で、東京湾埋立(株)の経営が立ち直りました。

４．旅客運輸の経緯

◇1916 年（大正 5） 京浜電気鉄道が総持寺～川崎大師間の敷設を計画。川崎鶴見臨港地区の工業化に伴う旅客需要増加を見込む。
◇1919 年（大正 8） 敷設特許取得（路線は道路併用）。海岸電気鉄道㈱創立（京浜電気鉄道子会社）。旅客営業開始。
◇1925 年（大正 14） 鶴見臨海鉄道旅客運輸免許取得。旅客営業開始。平行する海岸電気鉄道の影響で、経営悪化。赤字転落。
◇1930 年（昭和 5） 海岸電気鉄道買収。鶴見（仮）～弁天橋開業。鶴見～扇町全線電車運転開始。
◇1937 年（昭和 12） 海岸電鉄道廃止。敷地を産業道路用に譲渡。代替として、バス運輸路線免許取得。

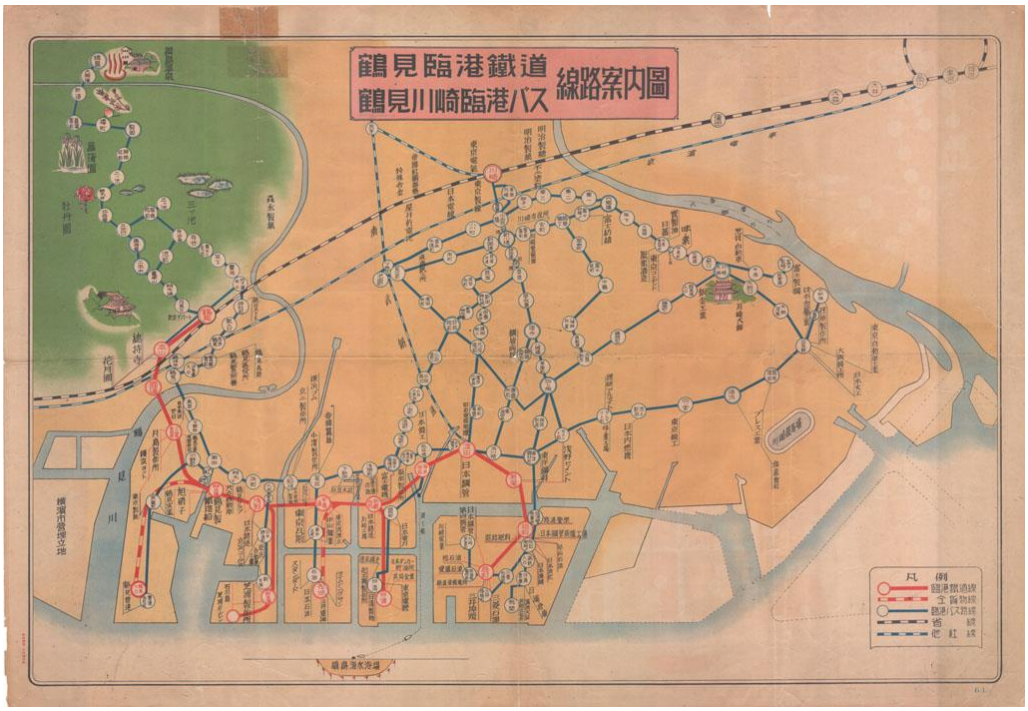


本日の本題の鶴見臨港鉄道に戻ります。当初は貨物専用鉄道として開業しましたが、当然工業地帯への労働者の輸送等々で旅客化を図りました。ところが、1916 年に京浜電気鉄道（現在の京浜急行）が、川崎大師から総持寺間の鉄道敷設を計画し、海岸電気鉄道株式会社という子会社を創立しました。川崎大師からは、京急の創業線である大師線と結んで旅客輸送を開始したのが 1919（大正 8 年）です。



鶴見臨港鉄道の旅客免許申請は、競合する海岸電気鉄道の妨害などがあり遅れましたが、1925 年に認可され旅客輸送を開始しました。同年に弁天橋から鶴見に向かって線の建設を始め、1930 年に完成しております。

海岸電気鉄道と鶴見臨海鉄道は、地図にあるようにだいたい並行しており、海岸電気鉄道の経営が苦しくなったため、紆余曲折の末 1930 年に鶴見臨港鉄道が海岸電気鉄道を買収しています。ただ、競合で海岸電気鉄道の経営が回復せず、1937 年に海岸電気鉄道を廃止し、敷地を今の産業道路建設用に譲渡しております。代替えとしてバスの運輸路線免許を取得し、鶴見臨港鉄道臨港バスという子会社を設立の上、自動車輸送にも乗り出しております。



これがバス路線図です。バス会社は、現在、川崎鶴見臨港バス株式会社という京急の子会社になっており、鶴見駅を中心に路線バスを走らせています。

扇島海水浴場

◇1930 年（昭和５） 京浜運河の浚渫土で、防波堤外側に砂浜が形成。有料の海水浴場として開業。
◇1931 年（昭和 6） 海水浴駅を設置、翌年よりはしけで海水浴客を輸送。
◇1940 年（昭和 15） 経営を東京日日新聞（毎日新聞）に譲渡。
◇開業以来の来客総数 169 万人。
最盛期 21 万人/年、3.5 万人/日

次に鶴見臨港鉄道のトリビア的な話題を紹介します。昨日の建設紙に掲載されたウォーターフロント協会の金澤新会長のインタビュー記事で、冒頭「港と言う字はサンズイに巷と書くという」というお言葉がありました。浅野総一郎が構想した臨海工業地帯が、港を巷から沖合に追いやった張本人のような感じがしている人もいると思います。

これは逆に、埋立工事のおかげで人が楽しむウォーターフロント施設が出来たという話題でして、当時は環境規制などなかったのか、京浜運河の浚渫土の一部を沖合 590m に築造した防波堤の外側に捨てていたようです。それが浜辺を形成しました。

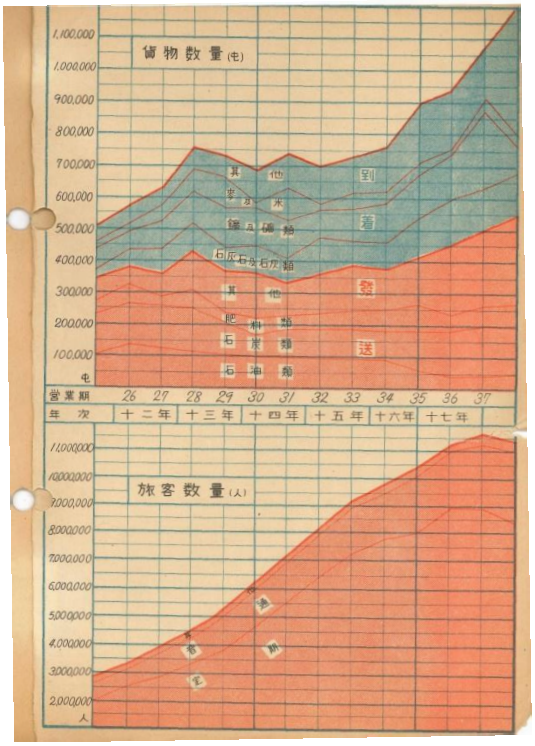
その人工の浜辺を利用して、鶴見臨港は夏季の間、有料海水浴場を開業しました。その旅客輸送のため、「海水浴前」という駅を設け、駅からはしけで海水浴客を運んでいました。駅開業は昭和 6 年でしたが、当時のレジャーとして人気があったようで、1940 年（昭和 15 年）に経営権を東京日日新聞（毎日新聞）に譲渡するまでの約 10 年間に、来客総数 169 万人、ワンシーズン最高 21 万人、1 日最高 3 万 5 千人を運んだという記録があります。

これらの写真は、鶴見臨港鉄道が絵葉書として宣伝用に配っていたようで、その一部は横浜市鶴見区の鶴見図書館に寄贈されています。

鉄道国有化

◇日中事変～太平洋戦争による日本の重工業需要増大に伴い、鶴見臨港鉄道の取扱貨物量、旅客数量が順当に増加。
◇1943 年（昭和 18）上期がピーク。年８％配当の好業績。
◇1943 年（昭和 18）　国家総動員法発令。全鉄道区間を鉄道省が買収。

年間 営業実績	乗降 客数	取扱 貨物量	営業 係数
1943（S18）	2,280 万人	245 万 ton	51
1960（S35） 1970（S45）	1,358 万人	289 万 ton 383 万 ton	
1984（S59）	773 万人	180 万 ton	455



1930 年以降の時代は、日中事変・太平洋戦争により重工業需要が増大し、川崎・鶴見埋立地区の生産量も伸びました。鶴見臨港鉄道の取扱貨物量も順当に増加し、1943 年（昭和 18 年）にピークを迎えます。

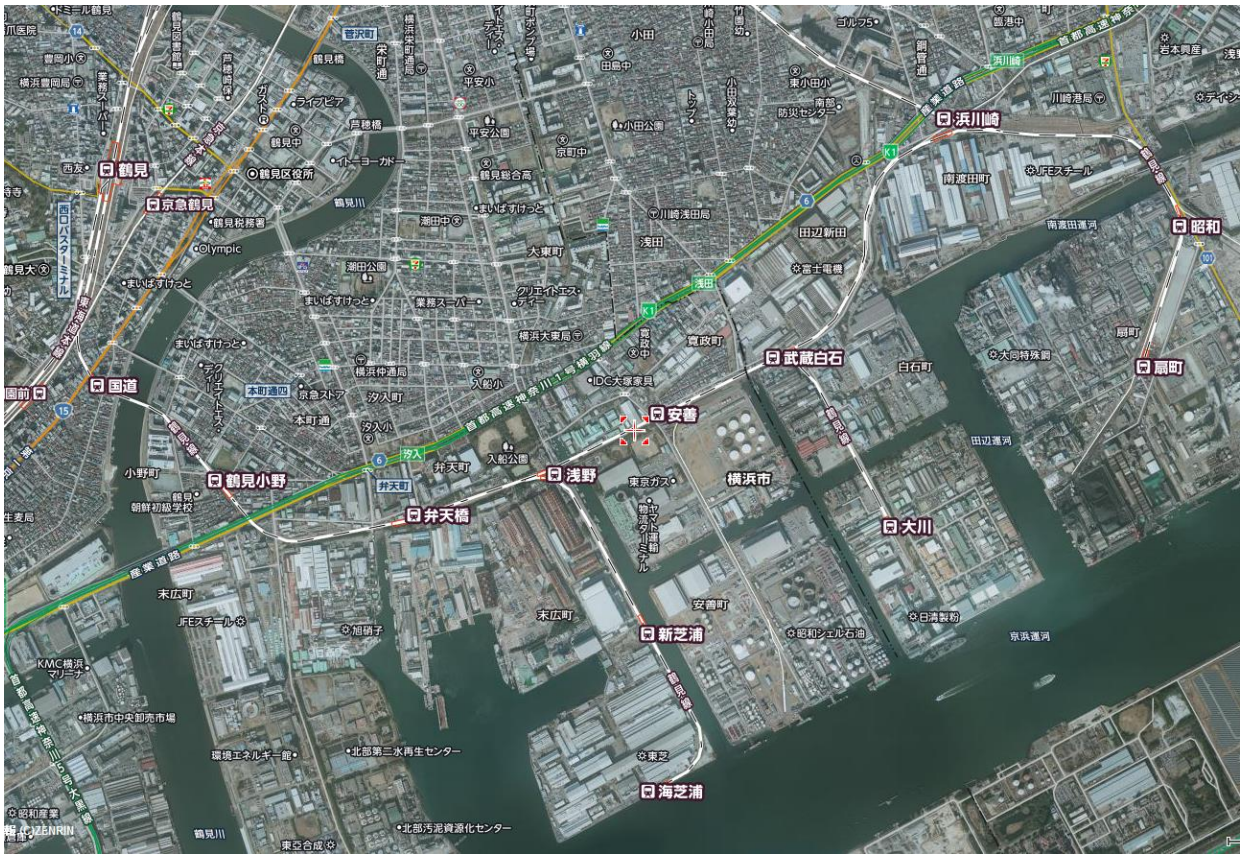
ここに数字がありますが、1943 年の乗降客数が 2280 万人、取扱貨物量が 245 万トン、当時の営業報告書から換算した営業係数は 51 でございました。100 円の収入を上げるために 51 円しかかからないということで、現在の山手線並の超黒字路線でした。

その 1943 年、国家総動員法が発令され、全国の私鉄が国有化されます。鶴見臨港鉄道をはじめ、南部鉄道、五日市鉄道なども全て国有となり、ここで鶴見臨港鉄道の鉄道事業が終焉を迎えます。

参考のために国有後の鶴見線の営業実績を申しますと、乗客のピークが昭和 35 年の 1358 万人、昭和 37 年には浜川崎駅の取扱貨物量が全国 1 位となり、そのピークは昭和 45 年の 383 万トンでした。

その後貨物輸送は、戦後の高度成長期を過ぎ自動車時代を迎えたことにより減少の一途を辿り、鶴見線の経営も悪化します。国鉄民営化の直前、昭和 59 年の営業係数は 455 まで落ち込んでいます。

５．鶴見臨港鉄道の現在



こちらが、川崎鶴見地区の現在の姿です。鶴見線の駅名で、浅野は浅野総一郎、安善が安田善次郎、武蔵白石は白石元治郎、浅野総一郎の女婿で初代の日本鋼管社長、大川は大川平三郎、カネボウなどの創業者、です。扇町は、浅野家の家紋である扇に由来します。

鶴見線

◇貨物輸送は、戦後の高度成長期がピーク（1962年、浜川崎駅の取扱貨物量は全国一位）
◇鉄道貨物輸送の減少に伴い、現在は定期便1便（石炭列車）、他は不定期便。
◇旅客便も、乗降人員の減少、国鉄合理化・民営化で大幅に削減。首都圏の大いなるローカル線。

戦後の写真を幾つか紹介しますが、左上が国鉄で最後まで残っていたぶどう色の全長 17mの電車です。それが順次 20m の黄色い電車に置き換わり、1980 年に 17m 車は廃止されました。

右中は鶴見川を渡る橋梁で、元は 6 連のコンクリート製アーチ橋でした。1981 年の鶴見川改修工事に伴い、この美しいアーチ橋は壊され、現在は無機質な鋼桁橋になっています。

右上はまだ貨物列車が多かった時代の浜川崎駅、左中は東芝が海芝浦で作っている重電向け変圧器を運ぶ 240 トンクラスの大物車、左下のタンク車は、戦後米軍に接収された安善の油送所からジェット燃料を運んでいると思われます。

不動産賃貸業

鶴見臨港鉄道㈱は、矢向延伸計画用取得用地を活用した不動産賃貸業を展開。

ミナールビル（1985 年～

鶴見臨港鉄道は、鶴見駅から南部線の矢向駅まで路線を延長する計画を持っており、鉄道国有化の前から用地買収を開始していました。当時買収した土地を利用して、現在では不動産賃貸業を営んでいます。

代表的な賃貸物件は、鶴見駅西口に隣接して 1985 年に建設したミナールビルですが、そこから北に向かう線路沿いの所有地には、単身寮を建設し東亜に賃貸しています。更に住宅地に入りますと、少し判り難いですが、家の屋根が道に対して不自然に斜めになっている部分が線状にあると思いますが、これが延伸用に買収した土地でして、借地として賃貸しています。

青いマークは鶴見臨港鉄道の社章で、「鶴見」の鶴と「鉄道」の車輪をイメージしたものです。

社章

６．川崎・鶴見臨海工業地帯の将来

最後に鶴見臨港鉄道の将来に移ります。この図は、浅野総一郎が当初から考えていた構想です。鶴見川河口から羽田・大森にかけて沿岸部を埋立る大構想です。それに従い、鉄道敷設免許も浜川崎から大森に向かって取っていました。

東海道貨物支線旅客化と羽田アクセス

東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会（2010）

その路線にほぼ沿うように、浜川崎から羽田空港の手前を通って品川まで、東海道貨物支線が敷かれています。貨物線は桜木町まで伸びており、これを利用して品川～桜木町を直結する「東海道貨物支線貨客併用化構想」が、2010 年神奈川県を中心に打ち出されています。その全長が 33km、一部 15km を新設し残りは既存の貨物線を経由すると、現在 43 分かかる品川～桜木町間が 29 分に縮まる、というものです。

JR東日本羽田新線計画(2014)

それとは別に JR は、羽田空港へのアクセス新線計画を発表しましたが、東海道貨物支線は天空橋付近を通っておりますので、アクセス新線も羽田空港がデッドエンドではなくて、貨物線を利用して横浜方面まで延長可能ではないかという思惑もあるようです。

その他、鶴見地区近辺には、南武支線の川崎新町と浜川崎駅の間に新駅を設ける計画とか、鶴見の一つ手前の国道駅の目と鼻の先にある花月園競輪の跡地を再開発する計画とかがあり、その将来が楽しみです。

７．浅野総一郎の教訓

・徹底した現場主義
・廃物利用ビジネス（リサイクル）の追求
・官に阿らない企業家精神、民間活力の信奉者
・先見性と広い視野を持った事業創造
・総合的視点に立脚した都市・交通計画

最後に浅野総一郎の教訓ということで纏めてみました。まずは、徹底した現場主義であったということで、川崎鶴見地区の埋立計画を立案する時には、海岸線を５回現地踏査しております。内３回は、東京帝大教授であった広井勇博士に同行を依頼し、既に 80 歳になっていた安田善次郎とも３泊３日かけて踏査しています。

次に廃物利用（リサイクル）の追求ということで、浅野総一郎が最初に財を成したのが、石炭を蒸してガスを製造した時に廃棄されていたコークスを只で引取って官営深川セメントに売り込むビジネスでした。

それから官に阿らない企業家精神、民間活力の信奉者です。浅野総一郎は 1986 年に東洋汽船を設立したと申しましたが、これは当時海運を独占していた半官半民の日本郵船に対抗する目的があったようです。

また、当時は羽田の沖合が北西風の風が吹くとかなり荒れたらしく、そこに 5400mの防波堤を作って運河を通す計画を立てています。1 トンあたり 10 銭の通航料を取れば経営が成り立つという計画で、99 年間の運営権を東京市に出しています。現在のコンセッションに繋がるものです。

浅野総一郎はその生涯を通じて、先見性と広い事業視野を以って様々な事業を創造しています。埋立による臨海工業地帯の造成に加えまして、東京ガスや東京電力の前身である関東水力発電といったエネルギー事業、鉄鋼・造船・セメントなどの重工業、東洋汽船の海運、鶴見臨港鉄道の鉄道・自動車輸送など、あらゆる分野に及びます。

もう一つは総合的視点に立脚した都市・交通計画ということで、鉄道局、港湾局、自動車局、観光庁に跨る現在の国交省の機能を全て個人で賄っていたような感じがします。これらが、浅野総一郎の教訓として我々が学ぶべきことではないかと日々思う次第です。

あとはトピック的に写真の説明ですけれども、左が鶴見駅の全景で、東口は再開発され高層ビルや駅ビルが建っております。奥の緑は総持寺で、石原裕次郎の墓で有名ですが、浅野総一郎の菩提寺です。

右は安善地区の航空写真ですが、東京ガスの工場は平成 7 年頃に閉められ、跡地はヤマト運輸とかヤマタネとか大規模の流通倉庫になっております。

中央部に見える米軍の燃料タンクに隣接して、当社の創業の地があります。そこにある乾ドックは大正 10 年の完成で、当時は埋立地沖の防波堤ケーソンを作る目的で設けたようですが、現在も現役で小型船舶の修繕などにフル稼働しています。こちらには弊社の技術研究所もありまして、現在、新しい技術研究所を建設中です。

表紙に戻りまして、右下が浅野総一郎の銅像で、安善の社有地に建っております。戦時中の金属供出でコンクリート製になりましたが、平成 7 年に今の銅像に建て換えております。その横には、ポンプ浚渫のパイオニアであった関毅さんのレリーフもあります。

左上は鶴見臨港鉄道が旅客線を開業した当時の写真です。開業当時は鶴見駅まではまだ延びておらず、総持寺の前辺りに設けた仮駅の写真だと思われます。

右上は大正 10 年に鶴見臨港鉄道がドイツから輸入した第一号蒸気機関車です。ドイツのコッペル社製で、現在は河口湖自動車博物館という、夏季限定で開業している博物館にあります。

以上で終わらせて頂きますが、埋立を祖業とする東亜建設工業と、その影に隠れがちながら臨海工業地帯の発展に重要な役割を果たしてきた鶴見臨港鉄道が、景気の動向に左右されながら現在まで存続してきたのも、皆様のお蔭であり、これからもどうぞ宜しくお願いします、ということで結びにさせて頂きたいと思います。ご清聴誠にありがとうございました。