

## 成立期の京浜工業地帯



服部一馬

現在、京浜工業地帯の範囲をどうとるかについてはさまざまな考え方があるが、その成立史を問題にする場合には、まず、多摩川河口から鶴見川河口にいたる間の臨海地域一帯に注目すべきであろう。湿地や水田が大部分を占めていたこの地域に近代的大工場が進出しはじめたのは明治末期のことだが、そのいきおいは第1次大戦中から戦後へかけての好況期にいちじるしく高まった。その後経済界のはげしい変動下で曲折はあったが、昭和初期には、「最鋭の設備と規格化との集約的密集地点としての、鶴見川崎地帯」<山田盛太郎『日本資本主義分析』>が成立するにいたった。それは京浜工業地帯の中核部が形成されたことを意味するのである。

鶴見・川崎方面における工業化の動きに先鞭をつけたのは東京電気<現在の東芝>・横浜精糖<明治製糖>・日本蓄音器商会<コロンビア>などの諸企業であり、明治38~40年に、いずれも多摩川河口近くの沿岸に工場用地を定めた。それらの用地は地元川崎町の旧家石井泰助が所有地を安く提供し、あるいは他の地主からの買収あっせんにあたったのである。石井は、明治期にはいつて以来さびれていた川崎の町勢を、工場誘致によって回復・発展させようと考えていた。

この構想は明治43年末に彼が町長に就任した後、富士瓦斯紡績の工場を誘致する運動に関連し、町政の基本方針として確定することになった。富士紡は45年上期に、京浜方面に大規模な工場を新設する計画を決め、同社取締役会長日比谷平左衛門の広大な所有地がある川崎と平塚のいずれかに敷地を選ぶことを予定した。このことを知った石井町長はただちに日比谷と接渉し、彼の所有地<約9万坪>が必要面積に足りなければ隣接地の買収について積極的に尽力することを申し入れた。つ

いで7月下旬、石井は町会全員協議会に経過を説明するとともに、工業招致を町是に決めることを提案して全面的な賛同をえたのである。地元側の熱意を認めて、富士紡は川崎に新工場敷地を定めた。国鉄川崎駅の東側、多摩川にのぞむ現在の富士見町地区で、日比谷の所有地<旧競馬場跡>のほかに、地元側のあっせんにより約5万坪を坪当たり1円80銭で買収したのである。

首都東京と貿易港横浜との間に位置し、かつ水陸交通の便も良いという地の利に加えて、地元側に積極的な受入体制ができたため、川崎地区へはその後もあいついで工場が進出した。合資会社鈴木製菓所の「味の素」製造工場もその一つであった。同社はかねてから県下三浦郡逗子の工場で味の素を試製していたが、明治45年、その大量生産を目ざして新工場の建設を計画したのである。工場敷地として最初に予定したのは、川崎町と多摩川を隔てて向きあう東京府荏原郡六郷村であった。しかし、同村の農・漁民は地元出身の代議士高木正年らを動かして強硬な反対運動を展開した。すでに、逗子において、工場から排出する塩素ガスと廃水の周辺にあたる被害が問題になっていたからである。会社側は六郷村を断念し、大正元年10月、あらためて川崎町へ敷地のあっせんを依頼した。川崎では町是にそって積極的に受け入れ、上述の富士紡工場の東北側にあたる堤外地に1万2千坪をあっせんした。問題の塩素ガスや廃水については十分な対策が約束されていたが、大正4年春工場が完成して操業を開始すると間もなく、工場周辺の果樹<梨・桃>をはじめとする農作物が塩素ガスによる大きな被害を受ける事態を生じた。以後、この問題は、しばしば工場側と地元民との間の紛議の種になり、工場誘致と地元の繁栄との間に必ずしも調和しない局面があることを示した。

こうして川崎町では町是を定め工業誘致を行なっ

たが、さらに横浜市も工業誘致の方針を決め、誘致を開始した。神奈川・平沼・大岡堀割川の3方面に工場地区を指定し、明治44年12月以降、そこに工場を設立する会社または個人に対し、5年間市税を免除する措置をとることにしたのである。こうした施策の決定は、当時の横浜港における貿易の動向に関連していた。同港の貿易額は、明治後期にはいつてからも輸出入ともに増加傾向をたどってはいたが、その伸び方は神戸港にくらべて低かった。輸入額では、すでに明治26年以来、神戸が横浜にかわって首位を占めていた。一方、輸出額では、40年代においても、横浜港が全国の40%以上を占め、神戸港は20%台にとどまっていたが、輸出貨物トン数の上では神戸港が横浜港をしのいでいた。神戸港貿易のこのような発展を支えたのは、阪神地方における綿紡績および織布を中心とする近代工業のいちじるしい発達であった。すなわち、同港の貿易は原料輸入と製品輸出との併進という方向へ展開したのである。ところが横浜港の場合には、輸出の中心は明治前期にひきつづいて生糸や羽二重であり、京浜地方の工業とは結びついていなかった。また、輸入はきわめて多品目にわたり、なかには繰綿・羊毛・鉄鋼類などの原料品や半製品もふくまれてはいたが、全体として輸出品生産との関連がとぼしかった。このような事情にかんがみ、開港50年をむかえた明治42年ごろから、横浜の市政当局や経済界は、貿易の発展に寄与すべき近代工業の振興をはかる必要を痛感するにいたった。44年4月、横浜市参事会員・市会議員・市選出県会議員・商業会議所議員等によって、「横浜市ノ進歩繁栄ヲ図ル為、必要ナル諸般ノ問題ヲ研究スル」目的で横浜経済協会が設立された。同協会は市長在職者<当時は荒川義太郎>を理事長にあて、市の経済面における具体的な課題を順次とりあげた。上述の免税政策も、同協会における研究を経て決定されたのである。

指定工場地区のうち神奈川方面のそれは、子安町の全域、神奈川町・青木町の各一部と両町地先の埋立地<林・山内・大野・宝・橋本・星野・新浦島・千若の諸町>をふくむ189万余坪、平沼方面の指定地区はその西側につづく西平沼・尾張屋・久保・岡野・浅間の諸町全域と、高島・表高島・裏高島3町の各一部をふくむ約52万坪であった。指定当時、神奈川地区にはいくらかの船舶修理工場や鉄工所のほかに、日清製粉横浜分工場・スタンダード石油の製缶工場などがあり、平沼地区には横浜ガス局工場・横浜電気の発電所・横浜電線製造本社工場・横浜魚油工場などがあり、中小規模の鋳物工場や鉄工所も多かった。

大岡堀割川方面の指定地区は大岡町ほか6町にわたる126万余坪で、上述2地区とはやや様相がことなり、早くから羽二重の染色・加工を行なう零細工場が多く集まっていた。もっとも、この地区内の南吉田町に明治38年に設立された上滝合名会社の麻真田工場だけは例外で、職工300名以上を使用していた麻真田工業は、明治末から輸出産業として発展したが、上滝合名はその創始者であった。なお、工場誘致策制定当時の横浜市内の工業は、指定工場地区内にかぎられていたわけではない。大正2年末の市商工課調査によると、職工3人以上使用の工場353のうち268までが3工業地区外にあった。そのなかでは、港内の横浜船渠<入船町>Yokohama Engine and Iron Works Ltd. <山下町, 英人経営>, 麒麟麦酒<山手>の3工場がぬきんでて大きかった。その他の工場はおおむね中小規模で、市内随所に散在していた。市当局は免税制度について、水道使用料の割引等の措置を講じ、指定地区への工場進出の促進をはかった。これにともなって、新設工場は累年増加し、とくに神奈川方面には、第1次大戦がおこる前に大日本肥料・横浜製綱・日清製油・浦賀船渠などの有力工場が進出した。もっとも、指定地区

内外に続出した零細な麻真田工場をのぞくと、横浜港の貿易拡大に直接寄与するような工業はすくなかった。

## 2———浅野総一郎の埋立事業と日本鋼管の完成

鶴見・川崎方面における工業地帯の形成は、浅野総一郎の海面埋立事業を中心とする活動によって決定的になった。彼の嗣子が編さんした伝記によると、浅野は明治30年代から京浜間の地先海面埋立による工業用地造成の構想をもっていたが、41年にいたり、川崎町に南接する田島村からその西隣の町田村潮田にいたる間の地先海面約150万坪を埋立てる計画をたて、神奈川県当局へ出願した。しかし、県はこの龐大な計画の資金面を懸念し、許可をあたえることをためらった。その後間もなく、浅野の主要事業のひとつである東洋汽船が経営危機におちいり、彼は社長としての責任をきびしく追及されるにいたった。そのため、埋立事業の計画は一時停滞せざるをえなかった。

明治45年春、浅野は鶴見埋立組合の名で、上記の埋立事業の許可をあらためて出願した。その直接の契機となったのは、東京市内深川の浅野セメント工場の降灰問題である。同工場は30年代後半に従来の原石焼成法にかわる生灰連続焼成法を採用して生産力をいちじるしく高めたが、同時に工場周辺に飛散するセメント粉末が地元住民の苦情の種になった。地元の深川青年団等はこれについて関係当局へ陳情をくり返し、あるいは直接に会社へ抗議した。会社側では防塵施設の改善につとめたが効果があがらず、会社・住民間の対立ははげしくなる一方であった。44年2月、深川区会は、工場周辺数十町にわたって飛散するセメント粉末が、「該区域住民の健康を毀傷し、財産に甚大の

損害を与ふるものと認む」と決議した。そして、翌月、双方から仲裁人を選んで折衝した結果、浅野セメントは5年以内に深川工場をてっ去することを地元民に約束するにいたった。したがって、同社は適当な用地を選んで工場を移さねばならなかったのである。そこで浅野は、かねてから注目していた川崎・鶴見方面に候補地を求めることになった。彼はまず、川崎町の東側に接する大師河原村の池上新田地先に埋立地を造成することを企図したが、埋立によるノリ漁場の喪失や降灰による農作物の被害をおそれた村民の強い反対運動がこれを阻止した。鶴見埋立組合の出願はこうした事態のもとで行なわれたのである。同組合は、浅野が渋沢栄一・安田善次郎・大谷嘉兵衛・安部幸兵衛・渡辺福三郎<大谷以下の3人は横浜の貿易商>の協力をえて組織した匿名組合であった。組合は、埋立予定海面のうち、町田村潮田地先約27.5万坪と田島村の大島・渡田地先約52万坪については埋立権既得者から買収し、さらに約80坪の埋立権を新規出願したのである。出願につづいて、埋立事業の主体となるべき鶴見埋築会社の創立準備が開始されたが、その発起人は浅野ら埋立組合の構成メンバーをふくむ浅野セメント会社の大株主たちであった。大正元年<8月に改元>10月1日の『中外商業新報』によると、当時すでに会社の創立準備はととのい、既設埋立権の買収も終わっていた。そして新規出願については、「関係村民等が其海面埋立てにより生業を失ふのみならず、該埋立地には浅野セメント工場移転す可しとの風説を聞き極力反対したる為め、交渉容易に纏らざりしも、大島神奈川県知事<同年1月就任>及び関係郡村長等の斡旋と浅野氏一流の運動遂に奏功して、最近に至り関係村民との間に円満なる解決を見、既に調印を了したれば、愈々其筋より埋立認可の指令を交付せらるるも余り遠からざる事なる可し」と報じている。この記事によっ

て、県知事や郡・村の首脳がはじめから浅野らの計画を基本的に支持していたこと、浅野がそれを見越して巧みに政治的折衝をとげたことが推察できよう。なお、地元側との妥協は、田島・町田両村に対し漁場補償金各1万円を支払うという条件で成立したのである。

県の許可は大正2年はじめにおり、工事は8月に開始された。埋立地は7区画に分け、各区の間には幅40間、干潮時の水深9~14尺の運河を設けることになっていた。また、埋立地の前面には護岸線から326間をへだてて延長2,260間の防波堤を築き、その内側約70万坪の水域は干潮時水深30尺になるようしゅんせつして、1万トン級の汽船が停泊できるようにする予定であった。これらの設計は、工学博士山形要助に依頼して作成したのである。最初に着工したのは、川崎寄りの田島村大島地先10万坪で、これが第1区である。着工に際し、埋立組合は工事に使うセメントその他の資材を運搬するため、川崎駅から埋立予定地付近まで、約4マイルの引込線を敷設する計画をたて鉄道院へ免許出願した。これについても、田島・町田両民の間に強硬な反対運動がおこった。多摩川がはん濫した際、流下してくる水が線路のところでせき止められ、両村の耕地が全面的に冠水するおそれがあるというのが反対の理由であった。鉄道院は実地測量等を行なった上で、免許をひかえることにした。

大正3年3月、鶴見埋築会社が正式に発足し、埋立組合から事業を引きついだ。第1区の埋立工事は翌4年春にしゅん工し、そこへは予定どおり浅野セメントの工場が建設されることになった。工場は、前年勃発した第1次大戦の影響による資材難や輸入諸機械の到着遅延のため、深川工場てっ去の期限<大正5年末>までに完成できる見込みがたたず、会社は深川区民と交渉しててっ去期限を1年間延長を認めてもらった。結果的にはこの

措置は会社側に幸いした。というのは、その間に深川工場へアメリカ製の新しい集塵装置を導入して、いちじるしい効果をあげ、これを根拠にして、6年3月、地元側に工場てっ去の中止を容認させることに成功したからである。

第1区につづいて、大正4年末には第7区一町田村潮田地先の約7万坪がしゅん工した。その一部2万5千坪は旭硝子の工場敷地になった。これに先立って、同社は川崎町に船着場をひかえた工場用地の買収を申し入れたが、川崎町には要求に合うような土地はすでに無く、当時も町長の任にあった石井泰助のあっせんで、結局上記の埋立地を選ぶことになったのである。

ところで、上記第1区の着工当時、対岸に当たる田島村渡田の若尾新田とよばれる地区では、日本鋼管の工場建設工事が進行していた。同社は白石元治郎・今泉嘉一郎・大川平三郎が中心になり渋沢栄一を始めとする財界有力者の協力をえて、明治45年6月に創立した本格的な鉄鋼企業である。創立とともに社長に就任した白石は浅野の女婿でそれまでは東洋汽船の首脳の1人として活動していた。

日本鋼管は、まず年間約1万トンの鋼管とその原料の鋼塊を製造することを目標にして工場を建設したのち、漸次拡充していく方針をとっていた。工場敷地の若尾新田は同社大株主の若尾幾造<横浜の生糸貿易商>が所有していた干拓地<湿地>で、面積は約15万坪あったが会社はそのうち3万坪を購入し、残りは浅野総一郎・安田善次郎が共同で買収し、のちに鶴見埋築会社の所有に移した。鋼管側は敷地拡充の必要に応じて順次買いたすことにしたのである。工場は大正3年11月末にほぼ完成し、翌年早々製鋼工場の2基の平炉のうち1基がはじめて出鋼した。製鋼・製管工場の本格的な操業がはじまったのは同年4月であるが、翌4年夏にはこれに条鋼製造工場が加わった。以

後、日本鋼管は京浜間における重工業の発展に、とりわけ重要な役割を果たしていくことになる。浅野は、白石との縁故で日本鋼管に若干の出資はしたが、その経営には関与しなかった。当時、彼の関心は鉄鋼業よりも造船業に向けられていたのである。明治44年、彼は横浜市の子安町地先海面約11万坪の埋立を県へ出願した。そこへ造船所を建設する予定であった。しかし、彼の出願に先立って、横浜市が、子安町および隣接の橘樹郡生見尾村生麦の地先34万余坪の埋立を出願していた。市営で埋立を行ない、適当な企業家に工場敷地として原価譲渡するため、既述の免税措置とともに、工業誘致の具体策であった。当時の県知事周布公平は横浜市の先願権を重視し、浅野に対しては、まず横浜市当局と協議することをすすめた。両者間の直接交渉は数次にわたって行なわれたが意見の一致をみず、いずれにせよ計画は中絶状態になった。

明治45年1月、大島久満次が県知事に就任してから、事態はかわった。浅野は、同知事のもとで、まず田島・町田両村地先の埋立権取得に成功したが、それにつづいて大正2年7月、子安町地先の埋立計画を、生麦地先も含む34万6,000坪つまり、横浜市の出願区域全部にひろげて再出願したのである。埋立地は4区に分け、第1、2区<子安地先>は造船所敷地、第3、4区<生麦地先>は一般工業用地にあてる予定であった。大島知事は、この浅野の出願に関して横浜市の意見を諮問し、横浜市会は調査委員会を設けて検討することになった。しかし、市内の政派対立がからんで委員会は紛糾し、容易に結論をだせなかった。浅野の埋立に異議ない旨の答申を主張したのは政友派であった。浅野が同派と連けいしていたことはいうまでもない。一方、刷新派や中立派は、浅野が、横浜市との交渉を抜きにして勝手に再出願したこと、それに対し、大島知事が横浜市の先願権を無

視して、たんに横浜市へ諮問するという形式的手続をふむにとどまったことを問題にした。田島・町田地先の埋立問題以来、浅野と大島知事との間の親密な関係がひろく知られていたからである。刷新派側は、さらに、浅野に無条件で埋立権をあたえた場合、工業誘致の市是のたてまえが崩れるおそれがあることも指摘した。

たまたま、大正2年秋には大島知事の自治権じゅうりん問題がおこった。10月の市会で刷新派の主張してきた市議の小選挙区制を廃案が可決されたのに対し、大島知事は政友派の圧力でこれを不認可にしたのである。この廃案支持の市議は一斉に辞職し、自治擁護運動を展開した。このため、翌3年1月の市議選挙に際して政友派の形勢は不利になったが、浅野は東洋汽船の横浜支店を拠点にして同派のために活発な選挙運動を行なった。そして、選挙の結果は政友、刷新両派の勢力が伯仲した。新市会でも、子安・生麦埋立問題に関する調査委員会は回を重ねて審議し、6月はじめにいたりようやく答申案をまとめた。浅野の計画に若干の設計変更をもとめ、工期や埋立地の用途についてかなりきびしい条件を付した上で、許可さしつかえなしとしたのである。同案は7月はじめの市会で可決された。ところが、これに先立って3月下旬に政友会の支持する山本権兵衛内閣が総辞職し、4月に大隈内閣が成立するとともに、大島知事は罷免された。したがって、同知事と政友派市議に依存しつつ進められていた浅野の計画は実現の見とおしがつかなくなった。

### 3 電力供給網の完成

大正4年、大戦にともなう海運界の活況をむかえて、東洋汽船は新船建造計画をたてた。これと関連して、浅野は造船業への進出をいそいだ。彼は

大正5年4月、株式会社浅野造船所を設立し、ただちに工場の建設に着手した。敷地については、子安方面を断念し、鶴見埋築会社が着工中の埋立地第6区を選んだ。埋立の終わった部分から工場の建築を進めるというような突貫工事を行ない、翌6年4月には早くも完成して操業をはじめた。つづいて浅野は、同工場に隣接して、造船用鋼板の製造工場を建設することにした。事業主体として6年9月に浅野合資会社製鉄部を設立、工場は翌年9月に完成した。造船所および製鉄部は日本鋼管と緊密な関連を保ちつつ、大戦下の好況に乗じて急速に拡大発展した。

ところで、鶴見埋築会社が発足した直後、浅野は県下の足柄上郡神縄村地内に水利権を得て、水力発電所の建設に着手した。その第1期工事は大正6年春に完成し、5,500 KWの電力を埋立地へ送るにいたった。鶴見埋築はこの発送電事業の経営にもあたった。同社は埋立地に建設された諸工場に電力を供給するとともに、自社の埋立工事に使うしゅんせつ船の動力も電化した。なお、同社より早くから川崎方面へ電力を供給していたのは、京浜電鉄・富士紡および桂川電力の3社であった。京浜電鉄は川崎町内に出力4,500 KWの火力発電所をもち、明治42年ごろから電車のほかに沿線各地区の住宅・工場等に電灯用・動力用の電力供給をはじめていた。富士紡は大正2年に足柄上郡川西村峯の同社水力発電所<5,000 KW>から東京への送電幹線を完成したが、翌3年7月には同幹線の途中から川崎工場変電所への送電線をひき、同工場および周辺の諸工場へ電力供給を開始した。また、桂川電力は、日本鋼管と電力供給特約を結び、鋼管の工場完成と同時に山梨県下の鹿留発電所から送電をはじめた。一方、鶴見川以西においては、古く明治20年代に発足した横浜電気会社<はじめ横浜共同電灯>が電灯・電力供給事業を事実上独占していた。同社は明治39年末に

電灯専業から電灯・電力兼営に移ったが、電力部門が発展したのは大正期にはいつてからである。とくに「大戦景気」が本格化した6年以降は、工場の急増にともなって電力需要がいちじるしく高まり、それを反映して、7年下半期から8年上半期の間に、同社の電力料収入は電灯料収入を上まわるにいたった。このころ、同社の供給出力は火力1万6,550 KW、水力3,300 KWに達した。前者のうち1万4,850 KWが神奈川発電所、残りが横須賀発電所の出力で、裏高島町発電所は大正3年に撤去された。後者は明治42年箱根水力電気の合併によって受けついで塔ノ沢発電所の出力である。

#### 4———第1次大戦以後

横浜市や川崎町の工業誘致政策、浅野の埋立事業を中心とする多面的な活動等によって触発された京浜間の臨海地帯における工業化の動きは、第1次大戦中および戦後のブームに支えられて完全に軌道に乗った。戦前に発足した諸工場はいずれも拡充をかさね、新たに進出する工場の数も急増し川崎・鶴見・神奈川をつらねる「工業地帯」形成の様相が急速に強まったのである。そこでは、とりわけ、鉄鋼・造船・機械器具・電機等の重工業部門の発展がきわだっており、大戦を契機とする日本の産業構造の高度化過程が具体的に示されていた。

大正9年春におこった戦後恐慌は、戦時中に急激な膨張をとげたこの地帯の諸工場に深刻な打撃をあたえた。関係諸企業は一せいに経営の合理化を強行したが、日東製鋼や富士製鋼のごとく破綻に追いこまれる例もあらわれた。それにもかかわらず、この地帯における工業化の底流はやまなかった。日東製鋼は恐慌による打撃に耐えきれず、大

正11年にはついに解散するにいたった。しかし、同社が大正4年に建設した御幸村<川崎町の西隣り>の工場は、東京製鋼が買収し、やがて横浜と東京深川にあった工場の施設をそこへ集中した。また、富士製鋼は、負債が累積し、9年秋ごろには大師河原村の工場<6年2月設立>が筆頭債権者の明治商業銀行<安田系>によって競売に付される状態になった。そこへ浅野総一郎が乗りだして、資本・事業の両面から同社の再建策を講じた。とくに事業面では工場の分割賃貸という措置をとった。製鋼工場は浅野自身の経営する造船所で借りて鋼塊の生産を行なわせ、機械工場の一部はサッシ製造会社に貸して窓枠をつくらせ、機械工場の一部とハンマー工場は汽車製造会社に貸して鉄道省用品の試作にあたらせることにしたのである。これはやや特異な例だが、一般的に、この地帯に大工場をもつ企業の多くは資本的基盤が強

く、恐慌を契機として進行した資本集中の中核となつて、つぎの発展への態勢を固めたといつてよい。一方、鶴見埋築会社は、大正9年3月改組・拡充し、東京湾埋立会社として再発足した。埋立工事は恐慌後の不況期にも順調に進行し、関東震災当時、すでに計画のなかば以上を達成していた。150万坪の埋立は付帯工事もあわせて昭和2年7月に完成した。当時、埋立地のうち80万坪以上は「既ニ本邦ニ於ケル有力ナル諸会社ノ工場敷地トシテ売却済」になっていたという。

関東震災が京浜間臨海地帯の工場にあたえた被害は甚大で、低湿地に盛土をした所や埋立地では地盤が弱いだけに建物の倒壊がいちじるしかった。ただし、東京や横浜の市街地に比較して火災による被害は少なかったため機械類の損傷は軽く、したがって再建のテンポは速かった。また、東京や横浜の中心部で被災した工場のうちには、再建を機として川崎・鶴見ないし神奈川方面に移転する

ものが少なくなかったし、それ以外にも、この地帯に敷地をもとめて、工場を新設する企業家が多かった。震災を境にして、この地帯における工業化は第2の発展期をむかえたわけである。

工場の増加にともなって、その地元ないし周辺では、工場労働者を中心にして人口急増の傾向が強まった。鶴見方面では、大正10年に生見尾村、翌年には町田村が町制を施行し、それぞれ鶴見町・潮田町となり、さらに14年には両町が合併して新しい鶴見町をつくった。一方、川崎方面では、大正12年に田島・大師河原両村が町制をしき、翌13年7月には川崎町が御幸村および大師町と合併して市制を施行した。いずれも、工業の発展と人口の増加を基盤にした動きであり、いわば工業化による都市化の方向をたどったのである。

しかし、この地帯に工場を設けた企業の多くは、地元市町村の経済的振興についてむしろ無関心であった。関心の的は、もっぱら、広大な工場適地を有利な条件で獲得することにあつたのである。一方、諸工場間に共通する利害問題については、関係者たちが共同の歩調をとった。その代表的な例は大正13年に東京湾埋立会社とそれまでに同社の埋立地に進出していた諸会社の首脳7名が発起人となって設立した鶴見臨港鉄道会社である。同社は、川崎駅から田島町内の浜川崎まで開通していた省線の貨物支線に接続して、埋立地を經由し鶴見駅にいたる貨物鉄道を敷設、経営することを目的とした。

第1期計画線は15年4月に、第2期計画線はやや遅れて昭和5年10月に開通した。これによって、臨港地帯の工業立地条件がいちじるしく向上したことはいうまでもない。工場間の共同関係は、こうした事業活動の面に限られず、やがては、地元市町村の行財政に対する企業側の圧力としても作用しはじめるのである。

<横浜市立大学教授>