

第1回 講義録

平成20年10月23日(木) 18:30~20:30

いさご会館4階第7会議室

「工都川崎前夜 - 東海道川崎宿から工都川崎へ - 」

長島 保 (地域史研究家)

講師経歴

県立川崎高校で長く教鞭をとる。退職後は地域史研究家としてかわさき市民アカデミー、各区市民館での講座、川崎区誌研究会の例会、川崎市史の編纂などに携る。現在はNPO法人多摩川エコミュージアム理事、かわさき産業ミュージアム専門委員、かわさき市民アカデミー副学長などで幅広く活動。

【前置き】

今日はスライドを見ながら、いろいろなお話をしていきたいと思います。テーマは「工都川崎前夜」です。工都川崎は今から約100年前に始まるのですが、それ以前の幕末から明治の頃に、川崎で工都としての発展に向けての芽が出始めた頃について、いろいろな角度からお話できればと思っております。



スライド1 「工都川崎前夜」

江戸時代～明治時代、まだ写真がほとんどなかった頃では、浮世絵が写真の役割を果たしていました。この画像は五姓田義松(ごしょうだよしまつ)という浮世絵師が、川崎停車場前を描いたもので、明治30年ごろの絵と推定されています。この時代は川崎“駅”とは言わず、川崎“停車場”と言いました。また、川崎“ステーション”がなまって、川崎“ステーション”とも言っていたようです。



1: 『川崎市史・資料編3近代』から

奥に駅舎が描かれています。両側には茶店のような建物があり、様々な飾り物がついています。左手の垂れ幕には噺家の名前が読み取れます。川崎でやっていた寄席のものでしょうか。市役所の裏手から真福寺の方に向かう通りは、夜店通りと呼ばれ、川崎の繁華街で、演芸場や映画館もできていきます。人力車の待合所のようなものもあったようです。戦前の川崎の駅前の繁華街をご存知の方には、またいろいろ教えていただければと思います。

スライド2．描かれた川崎宿 東海道五十三次の内川崎宿

川崎は東海道五十三次の宿駅として賑わった土地であり、それを土台として発展しました。これは有名な歌川広重の浮世絵シリーズ「東海道五十三次」の川崎宿です。浮世絵というのは版画ですから、同じものが何枚もあります。今回の画像は地元で砂子の里資料館を開設されておられる斎藤文夫先生所蔵の浮世絵を掲載した文献から引用させていただきました。このほかにも国会図書館、県立図書館、中原図書館などにもこの浮世絵が所蔵されていますが、色合いなどの状態はものによって違います。斎藤先生所有のものは割合綺麗なものだと思います。

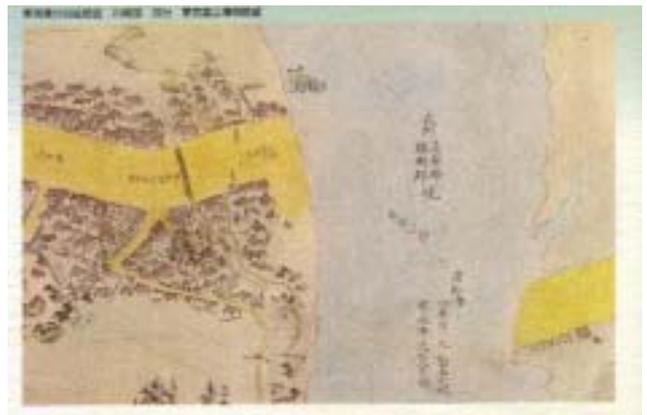
正面の茅葺屋根が並んでいるのが川崎宿です。多摩川を、対岸の六郷の船着場から乗って渡っている図柄です。右手奥に富士山が描かれていることから、こちらが多摩川の上流だということがわかります。広重は別の構図でも描いていますし、葛飾北斎も六郷の渡しを描いており、かなりの絵図が残っております。中原図書館は展示会ができるくらい、いろいろな絵図や資料を所有しています。



2：『川崎・砂子の里資料館所蔵・浮世絵名品展』から

スライド3．描かれた川崎宿 東海道分間延絵図（1）

川崎宿の様子がよくわかる絵図で、東海道分間延絵図といえます。江戸時代後半に幕府の道中奉行が調査し、描きあげたものです。東京美術出版というところから分厚い本で発刊されています。まず川崎宿の入口、多摩川が描かれています。武州（武蔵の国）荏原郡と橘樹郡の境、川崎（宿）と書かれ、多摩川の川幅について河原幅凡二百五十間とあります。1間を1.8倍すると約450mということになります。左には常水幅（水が流れている幅）とあり、これが140間、約250mです。これよりずっと前



3：『神奈川の東海道・上』から

の明和年間では八十五間だったという記録も残っています。多摩川の水は季節によっても水量が随分違います。冬場は少なく、夏場、雨が降ったりすると、当時は堤防もありませんから、頻繁に氾濫し、自由気儘に流れていたようです。明和年間の地図を見ますと、多摩川の流れはもっと六郷側に寄っており、土手の方には船場町と呼ばれた30戸ばかりの集落もあったようです。この流れがいつ変わったのかというのは記録が無いのでわかっておりません。

黄色いところが東海道です。道のところに字が2列に並んでいます。「宿入口久根崎村」と書かれています。二ヶ領用水の流れも確認できます。二ヶ領用水は鹿島田辺りで、川崎堀と町田堀に別れます。町田堀は近代になってからの呼び方です。東海道を横切ったところに橋がありました。最初は土橋だったのですが、享保年間にベトナムから象のつがい（象）が献上され、それが九州から京都、京都から江戸へ東海道を通過して来た際に、大事な象が足を踏み外しては大変ということで、石橋に架け替えられました。一頭は道中で死んでしまうのですが、一頭は江戸まで来ます。多摩川をどうやって渡ったのかというと、明治天皇が通られた時のように象も舟橋を渡ったという説がありましたが、三輪修三先生の説だとそうではなく、もやい舟で、三艘の舟をくっつけて、囲いをし、徐々に渡したということです。一番左は新

宿町です。川崎の場合は“しんじゅく”ではなく、“しんしゅく”と言います。では“かわさきしゅく”なのか“かわさきじゅく”なのかというと、これはよくわかっていません。私は“かわさきしゅく”を使っています。昔の人も呼びやすいように呼んでいたようです。

スライド4．描かれた川崎宿 東海道分間延絵図（2）

宿場のメイン通りです。右から新宿町、次が中島の石橋、それから本陣があります。ずっと左に行くと石橋があり、「高札場前石橋」と書かれています。ちょうどその道の向かい側に高札場があり、問屋（といや）があります。“とんや”ではないので、気をつけて下さい。それから砂子町があります。川崎宿を構成した砂子・新宿・久根崎・小土呂は、最初は村でしたが、川崎宿の発展と共に町と呼ばれるようになります。



4：『神奈川の東海道・上』から

川崎宿の町並を立体的に見たいという方に

は、かわさき市民ミュージアムに大きな模型があります。また砂子の里資料館にも、それより小さくなりますが、模型があります。ぜひご覧になって下さい。どちらも、同じ文久年間の宿場の家々の書き上げを元に復元した模型です。

これらの模型には多少想像が加えられていますが、幕府が作成したこの東海道分間延絵図は、きちんとした調査に基づく、かなり正確な図面です。周囲の村などの縮尺はかなりいい加減ですが、街道沿いは正確です。

スライド5．描かれた川崎宿 残された唯一の写真か？

川崎宿の様子については、我々は多くの浮世絵に頼らざるを得ませんが、ここに一枚の写真があります。幕末の頃の六郷の渡しの写真で、着色写真です。実は着色写真が何枚か残っていて、多摩川の鉄道の鉄橋などの写真もあります。残された川崎宿の唯一の写真ではないかと思っています。舟の様子なども浮世絵などと比べものにならないくらい実感としてわかります。結構大きな船です。竿をもって漕いでいるということは、川がそんなに深くないということです。河原には荷物を背負った馬の姿も見えます。振り分けとって、俵を身



5：『よみがえる大田区の風景』から

体の両側に下げています。当時、陸上では馬が重要な輸送手段としての役割を果たしていました。この馬の継ぎ送りをするために宿駅が設けられ、宿駅を中心に旅籠や商店などが集まって、宿場町が形成されていきました。

1601年、慶長6年に徳川家康は東海道の宿駅制を定めます。しかし東海道が五十三次になったのはこれよりも後のことです。川崎宿も少し遅れてつくられた宿場で、慶長6年の22年後の元和9年にできます。最初は100軒ほどの寒村だったのですが、有数の宿場町に発展していきます。天保年間の記録によると、家数が541軒、旅籠が72軒。これは現在の県内の宿駅の中でも小田原、戸塚に次ぐ、三番目

の宿駅でした。幕末にはこれよりも更に軒数が増えていたと思われます。東海道の宿駅は百人百匹といって、馬を 100 匹と人足 100 人を常置しないとイケなかったのですが、設置当初の川崎宿では、家数が少なかったため、最初は 36 人 36 匹で始まり、それが後に百人百匹になっていきました。幕府の助成を受けながら、段々と宿場の体裁を整えていったようです。江戸時代の中ごろになりますと、田中休愚が出て、川崎宿の財政を立て直します。この田中休愚の果たした役割は非常に大きなものがありました。

スライド 6 . 鉄道が開通して 押し寄せる文明開化の波

そんな川崎に明治に入って大きな出来事が起こります。鉄道の開通です。文明開化の波でしたが、これは宿駅制度の廃止も意味していました。

この浮世絵、「六合陸蒸気鉄道之図」昇斎一景画、は想像図です。六郷の“郷”が“号”になっているのが面白いです。江戸時代はこうした当て字を平気で使います。間違いではありません。



6 : 『よみがえる大田区の風景』から

“陸”は“おか”と読ませます。「汽笛一声新橋を」の歌で流布していますが、日本で最初に鉄道が開通するのは新橋からではなく、品川です。品川の駅前には鉄道発祥の地の碑が建っています。新橋にも同じような碑が建っていますが、品川の方が何日か早いんです。最初は横浜、今の桜木町まで開通しました。まだこの時は、川崎駅や鶴見駅はありません。何ヶ月かあとに川崎停車場、鶴見停車場ができます。

スライド 7 . 鉄道が開通して 日本初の複線用鉄製鉄道橋・明治 10 年

これが明治 10 年に西洋の技術を取り入れて、初めてできた鉄橋の写真です。それまでは土台を石とした木橋でした。いつ撮影された写真かはわかりません。この鉄橋の一部は、JR の研修所かどこかに保存されていると聞きました。わたしも見たことはありません。川崎唯一の鉄道記念物だそうです。



7 : 『20 世紀のかわさき』から

スライド 8 . 鉄道が開通して さびれてしまった川崎のまち

鉄道の開通で、それまで栄えてきた川崎の街はさびれてしまいます。これは明治 41 年当時の駅のホームを撮影した写真です。たまたま人がいない時に写したのかもしれませんが、客がほとんどいません。お大師さんの縁日や初詣の時には降りる人もいたようですが、普段の日はどうも閑散としていたようです。東京から来る人も、東京へ出て行く人もいなかったのです。「運賃が高いから歩いちゃうよ」という話もあったようで、東京から横浜まで行くのならまだしも、川崎から東京へ鉄道を使う人はおらず、羽田の渡しを渡って、羽田道で大森の方へ抜けていくルートを徒歩で行っていたのだと思います。



8 : 『20 世紀のかわさき』から

スライド9．お大師様で復活 参詣者の大半は日帰り客

そんな川崎が息を吹き返すきっかけをつくったのがお大師様でした。ところが、東京から鉄道でお大師様に来て、宿泊せずに日帰りで帰ってしまいます。かつて宿場町で宿屋がいっぱいあった川崎ですが、鉄道の発達とともに、宿屋は減っていきます。写真は川崎大師の昔の山門です。空襲で焼けてしまいましたが、明治22年に着工し、34年に完成した山門です。江戸時代からの山門の改築事業を行ったのが、川崎大師第39代目の深瀬隆健(ふかせりゅうけん)と言うお坊さんで



9：川崎大師山門 『川崎市史・通史編2 近世』から

す。この方はほかに、大師公園をつかって、演芸場を建てたり、川崎からお大師様の門前まで大師新道という道を明治22年につくったり、お大師様の発展のためにいろいろなことをしました。大師新道は多摩川の旧堤防を活用し、堤防の役割も兼用させて、沿道に桜並木を植えました。その10年後に、大師電鉄が走るようになります。

当時の庶民にとって、お寺にお参りすることはレクリエーションでした。今の人はお台場やディズニーランドへ行くのですが、昔の人にとって、寺社参拝は物見遊山、観光であり、お大師様がそれを積極的に誘致したことで、川崎のまちの発展に寄与しました。工都川崎前夜の大きな動きの一つです。

スライド10．お大師様で復活 東日本初の大師電気鉄道

大師新道の桜並木に沿って走る大師電気鉄道の写真です。大師電鉄は数ヶ月で京浜電気鉄道、やがては京浜急行となっていきます。東日本最初の電気鉄道です。東京よりも早く、日本で三番目でした。一番目は明治28年に京都で、二番目は明治31年に名古屋で、そして明治32年に川崎です。開通式には東京から弁当持参で見物人が大勢押しかけたそうです。レールの幅が日本で最初の広軌鉄道で、今もその伝統を引き継ぎ、京浜急行は線路幅の広い鉄道です。だから



10：『20世紀のかわさき』から

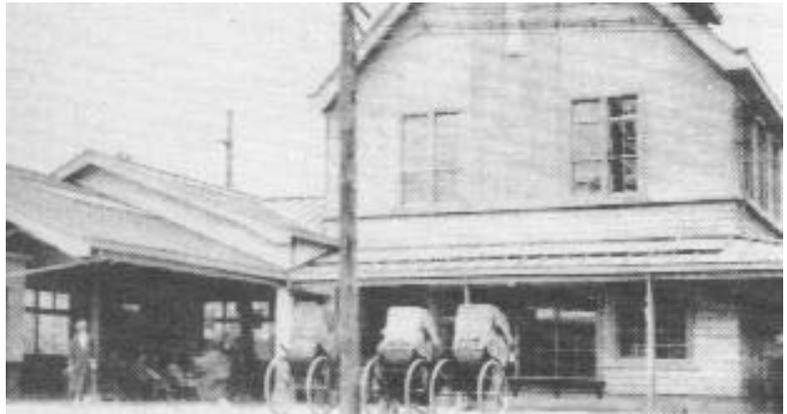
スピードが出せます。JRとは線路の幅が違うので、車両の相互乗り入れなどはできません。同じく広軌鉄道の京成電鉄とは、連絡ができました。

スライド11．お大師様で復活 電鉄敷設に猛反対の人力車夫団

小川松五郎考案の「曲録」と呼ばれた人力車がありました。「曲録」とはお坊さんが経を読むときに座る椅子です。それに背もたれをつけたような人力車で、だるまが酒盛りしたり、三味線を鳴らしたりしている絵を描き、待合所の上に大きなだるまを乗せていました。このことから小川松五郎の人力車夫団は、市民から「だるま組」と呼ばれました。小川松五郎は明治初期に5台で人力車の商売を始めるのですが、お大師様の発展とともに、官設鉄道の駅からお大師様までの交通手段などとして栄え、一時は

150 台ものだるま組の人力車が営業していたそうで、宿場時代には駕籠かき、駕籠を背負っていた人達などが人力車の車夫になったようです。

当初の大師電鉄の計画は、官設鉄道の駅とつなげる計画でしたが、これが開通すると、誰も人力車に乗らなくなってしまったということで、人力車夫団が猛反対の運動を展開しました。元々威勢の良い人達だったので、計画側もびびったのか、官設鉄道までは繋げられず、六郷橋のたもとを始発にして、お大師様までの約 2 km が区間となりま



11:『かわさきのあゆみ』から

した。その未開通区間を人力車が客を運ぶということで、話がついたそうで、当時は大師電鉄も、人力車の料金を込みにした切符を販売したりしたそうです。ただ、その数年後には鉄道が残りの区間にも開通します。今度はどうしてできたのかというと、そこが京浜急行の上手だったところで、人力車の車夫たちを線路工夫として雇ったそうです。京浜急行はその後、東京の大森や品川方面、神奈川や横浜方面などにどんどん線路を拡張していきます。今年、京浜急行は、創業 110 周年を迎えるそうです。大師線には昔風のラッピングをした車両が記念に走っていて、車内には昔の写真などがギャラリーのようにたくさん飾られています。わたしはいつも楽しみに見えています。

写真は昭和 2 年頃のもので、だるま組の人力車とは違いますが、川崎駅前に駐輪の人力車が見えます。

スライド 12 . 自然の恵みに生まれ 川崎は穀倉地帯 = 稲毛米の大産地

工都川崎発祥から今年で百年になりますが、それ以前の川崎の産業にはどのような特筆すべきものがあつたのか、意外と市民の方に知られていません。キーワードは「自然の恵みに生まれ」で、川崎の人達は自然を巧みに利用して、様々な産業をつくりあげていました。

驚く方もいるかもしれませんが、実は川崎は江戸時代からの穀倉地帯で、特に稲毛米と呼ばれる良質のお米の大産地でした。生産額から言っても米が一番とれました。多摩丘陵もある川崎ですが、多摩川右岸の平地はほとんど水田化されており、二ヶ領用水によって潤されていました。正に命の水であった二ヶ領用水は、江戸時代初期



12:『20 世紀のかわさき』から

に完成したもので、2011 年、平成 23 年が竣工 400 年になります。史料によって、竣工の日は 3 月 1 日という日付までわかっています。平成 23 年 3 月 1 日まで、あと約 2 年余ですが、一昨日、これを記念した行事を大々的にやろうということで、有志の団体に呼びかけ、実行委員会準備会を開催したところです。30 数人の方が集まって下さいました。これからこの指止まれで本格的に動いていくことになると思います。私もすぐ夢中になるたちでして、これに残り少ない人生をかけようということで、がんばっております。市や区の行政の方にも出ていただいております、手をつないで、協働で全市的に進めていきたいと思ひます。みなさんもぜひご参加いただければと思ひます。

写真は正 5 年ごろの川崎区小田の田んぼです。稲穂がみんな頭を垂れています。川崎区は沼地も多

かったようですが、あちこちに水田がありました。川崎の米は、江戸時代には江戸に出荷されて、江戸前の寿司米として使われたのです。今で言えばブランド米です。

スライド 13 . 自然の恵みに育まれ 川崎は果物のふるさと

次に川崎の農業で有名だったのは長十郎梨です。今は廃れてしまいましたが、最近の幸水や豊水などの梨も長十郎と同じ系統です。長十郎はボケるのが早いのですが、もぎたてを食べると、甘くて、歯ごたえがあって非常においしい。私は今の幸水や豊水のようなぐじゃぐじゃしたものより、長十郎のさくさくとした固めの歯ごたえが好きです。

川崎は梨だけではなく、桃などもたくさんとれて、果物のふるさとでした。大師ではりんごも栽培しましたが、これはあまりうまくいかなかったようです。イチジクは盛んにつくられていました。ブドウもありました。

長十郎梨は大師村の出来野、現在の日の出町の当麻辰二郎（とうまたつじろう）が明治 26 年に育成した品種ですが、病虫害に強いということで、瞬く間に全国に広がりました。袋をかけなくても、虫がつかず、1 本の木にたくさんなったのです。大正時代には日本全国の梨の 6 割は長十郎だったと言われたほどです。ただ、その後二十世紀などが出来、押されてしまいました。写真 13 の石碑はお大師さんにあるものです。右のほうから読みます。種梨遺功碑（しゅりいこうひ）です。題字を書いたのは当時の有吉忠一（ありよしちゅういち）県知事です。この方は名知事で、住民の要望に応じて多摩川に有吉堤をつくった際に、内務省から勝手なことをやったということで譴責処分を受けるのですが、その時「住民のためにやったのだから、名誉な譴責だ」と言ったそうです。



13：種梨遺功碑（話者撮影）

写真 14 は稲毛神社にある正岡子規の句碑です。「六郷の 橋まで来たり 春の風」という句が刻まれているのですが、正岡子規が明治 27 年に川崎に来て、梨の句などを讀んだことが解説に書かれています。まだ見たことがない方は、稲毛神社でぜひ探してみてください。正岡子規には大師の梨畑のようすを讀み込んだ句がいくつかあります。「川崎を 汽車で通るや 梨の花」という句もその一つです。



14：正岡子規句碑（話者撮影）

2005 年の 1 月、俳優の中本賢さんが中心となって、この長十郎梨の里帰りというイベントが開催されました。多摩区の一部に残っていた長十郎梨を、大師河原の発祥の地に里帰りさせようというもので、多摩区の畑から、長十郎の梨の若木を大八車で運び、若宮八幡宮の境内に植樹しました。多くの人たちが協力しましたが、ラジオでも生中継されて大変盛り上がりしました。

スライド 14 . 自然の恵みに育まれ 海からの贈り物 = 名産大師海苔

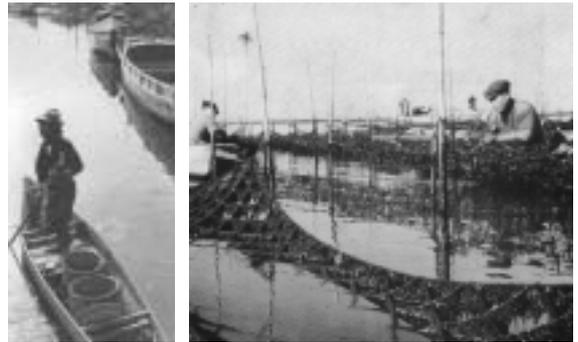
明治になって盛んになったのは、遠浅で干潟のでる大師の海を活かした海苔の養殖です。明治 4 年にわずか 4 軒から始まりましたが、大正の中頃には 500 軒近くにもなったそうです。

写真 15 のようなベカ舟と呼ばれた平らな小舟に乗って、手摘みで海苔を採っていました。寒い時期がシーズンで、三が日でも潮が良ければ舟を出したそうです。海苔養殖をやっていた人から聞いた話で印象に残っているのは、とにかく寒くて、海の水が温かく感じるくらいだったそうです。海から手をあ

げると、どんどん手が凍えてくる。そこでどうしたと思いますか？なんとあまりにも冷たいので、自分のおしっこをかけて手を温めたんだそうです。

神奈川県第一の海苔漁場となった大師の海でしたが、昭和 47 年に始まった埋め立てにより、できなくなり、漁業権を放棄して陸に上がりました。時代の波には勝てなかったということでしょうか。

ちなみに「アサクサノリ」というのは、アサクサで造られたノリということではなく、海苔の品種名です。地名ではありません。大師で作られていたのもアサクサノリで、関東近郊で高級海苔として広く流通していました。



15 (左): 市民ミュージアム『海と人生』から。
16 (右): 川崎漁協『海』から。

スライド 15 . 花開く地場産業 原料は六郷川から採取

最初に、工都百年と言いましたが、本当は川崎に最初の近代工場ができたのは、もう少し古く、明治 21 年に創業の御幸煉瓦工場でした。旧御幸村戸手(現在の幸区)の六郷川(現在の多摩川)縁にできました。写真のような、ドイツのホフマン式輪窯と呼ばれる大きな窯を建設し、レンガの大量生産をしました。これをなぜ工都の最初にしないかという、多摩川の川縁に 1 箇所だけでは工都にはならないからです。なぜ川縁に建てたかという、煉瓦の原料となる泥と砂の混じった土を、その周辺から採取したからです。こうしてつくられた煉瓦は横浜や横須賀、東京に出荷され、当時の日本を代表するような近代建築物などに多用されました。



17:『神奈川県橋樹郡案内記』から

スライド 16 . 花開く地場産業 横浜貿易の花形輸出品

もう一つ、工都川崎発祥前後に、川崎町や大師河原村などで盛んになった地場産業がありました。麻真田と呼ばれる婦人帽子用の材料紐を造る工場です。この真田工場に関して、神奈川県内務部が大正 5 年に出した『川崎方面の工業』(写真 18)には、川崎町に 6 工場、大師河原村に 3 工場の、計 9 工場が記載されています。



18:『川崎方面の工業』(話者撮影)



19:『川崎市史・通史編 3 近代』から

この麻真田の創始者となったのが、川崎町新宿に工場を構えていた鳥養彦太郎と

いう人です。麻真田というのは、マニラ麻の優良繊維を平たく真田紐に編んだもので、鳥養はこれを、イタリアやベルギーの製品をまねて造りだしました。鳥養彦太郎については残念ながらその経歴などがよくわかっていません。写真も見たことがありません。写真 19 は古宮吉之助という人で、川崎町新宿の麦稈真田商人です。実は、麻真田製造が盛んになる前は、麦藁の麦稈や経木などで造る麦稈真田や経木真田が主流でしたが、鳥養彦太郎の発明でほとんどの工場が麻真田へ転換していったのです。十指に近い工場が集中する川崎地域には 278 人の従業員が工場働いていたようで、その中でも鳥養工場は 92

人と群をぬいていました。とにかく工都川崎発祥のころ、一時期とはいえ、川崎生まれの麻真田が横浜港から欧米に向けて盛んに輸出されていたのです。麻真田は横浜貿易の花形輸出品でした。

スライド 17 . 工都へのあゆみ 東京・横浜の市街を造った多摩川砂利

現在の多摩川からは砂利は一切採掘できません。実はこれは戦前に乱掘ともいえる形で掘りつくしてしまっただからです。そして、この多摩川の砂利は、戦前の鉄道敷設や東京、横浜の都市化に重要な役割を果たしました。このことはあまり知られていません。



20 : 『大田区史・民俗』から



21 : 「さいわい歴史の会」提供

江戸時代から寺社の境内の玉砂利などに多摩川の砂利が使われ

ていましたが、近代になってその採掘量は大変な量になり、未だにその総量がわからないほどです。まず東京や横浜の鉄道線路に敷かれた砂利は、全て多摩川の石（砂利）でした。また、明治の頃は、東京でも煉瓦建築が主でしたが、関東大震災後の復興で建てられた大きな建造物は鉄筋コンクリートが主となり、その材料に砂利が膨大に使われました。また、工場用地の埋め立てにも砂利が使われました。砂利は都市を造っていくうえでなくてはならないものでした。

当初は手掘りで砂利が採掘され、舟で多摩川を運びました。たくさんの砂利を積んだ舟が帆をあげて行き来する風景が、多摩川の風物詩になっていました（写真 20）。砂利積みの河岸駅も整備されました。（写真 21）さらには、そのうちそれだけでは需要に追いつかなくなり、機械掘りになり、砂利の運送を目的に鉄道が整備されるようになります。矢向から川崎河岸駅に引込み線の線路が敷かれ、現在の南武線も、最初は多摩川砂利鉄道として始まった鉄道でした。

スライド 18 . 工都へのあゆみ いのちの水 = 上水道と工業用水

工都形成の中で、多摩川の水は水運だけでなく、上水道や工業用水としても大きな役割を果たすようになっていきます。

大正 10 年には、宮内（中原区）で取水し、戸手（幸区）で浄水する川崎町営水道が完成しました。市民の喉、生活を潤す、まさにいのちの水でした（写真 22）。

また、工場の集積により、大量の水が使われるようになりました。昭和 14 年に完成した市水道局旧平間浄水場（写真 23）は、日本で最初の工業専用の水道でした。



22 : 『20 世紀のかわさき』から



23 : 『二ヶ領用水 400 年』から

スライド 19 . 工都へのあゆみ 多摩川の水運を利用して

鉄道が発達する前、輸送の根幹となっていたのは船でした。江戸時代から船による水運、川と船は物資輸送の中心として、重要な役割を果たしてきました。川崎に立地した工場も、当初は川縁で、水運を活用して、原料や生産物の輸送を行いました。

今も川崎に残る世界的な企業である「味の素」も、船で原料を運び、船から荷揚げを行っていました（写真 24）。



24：『川崎市史・通史編3近代』から



25：『かわさき散歩』から

多くの工場が、そのそばの河岸に荷揚げ場をもっていました。富士瓦紡績は河岸から少し離れていましたが、荷揚げ場から工場まではトロッコを敷いて運んでいました。東芝も同じで今もトロッコ道が一部残っています。工都 100 年のもととなった 1907 年創業の明治製糖（操業開始当時は横浜精糖）は荷揚げ用装置のテレファーを設置していました（写真 25）。

スライド 20 . 工都へのあゆみ 横浜精糖・東京電気・日本蓄音機・味の素

まず 1907 年に明治製糖（横浜精糖、写真 26）が操業を始めます。これだけでは工都とはいえません。この年を機にして多くの工場が完成し、操業を始めたからこそ工都へと発展したのです。

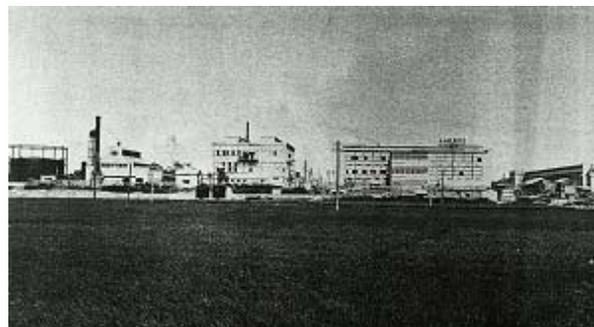
1907 年の年末に工場を完成、翌年に操業を始めたのが東芝の前身である東京電気（写真 27）です。続けて日本蓄音機商会（のちに日本コロムビア、写真 28）、さらに味の素（写真 29）もやってきます。

川崎に工場が集積した理由は多摩川による水運も大きな理由でしたが、その広い沿岸に広大な土地があり、地下が安く、買占めが可能だったということも非常に大きな要素でした。味の素などは広大な土地を買占め、工場はそこごく一部で、他はボウボウとした草っ原でした。こんな草っ原があったからこそ、材料がヘビだなんて噂がたったのかもしれない。でも、当時の味の素にとって、これは冗談ですませられる事態ではなく、「原料は断じてヘビにあらず」と新聞に全面広告を出すはめになりました。

日本蓄音機では、日本最初の蓄音機がつくられました。また東芝の工場では蛍光灯や炊飯器など、さまざまな日本最初の電化製品が開発、生産されました。川崎には、実は“日本最初”がたくさんあるのです。こうした産業遺産を、市民はもっとよく知り、誇りに思ってください。



26：明治製糖 『川崎市史・通史編3近代』から



27：東京電気 『東芝百年史』から



28：日本蓄音機 『20世紀のかわさき』から



29：味の素 『20世紀のかわさき』から