

今に受け継がれる 創業者 浅野総一郎の CSR精神

当社は、2014年3月4日に創立100年を迎えます。

その歴史は、浅野総一郎によって、

1908(明治41)年に創業、

その4年後の鶴見埋立組合の結成を経て、

鶴見埋築株式会社を1914(大正3)年に設立したことに始まります。

浅野総一郎は、近代日本の基礎を築いた実業家として、

明治から昭和初期にかけて数々の事業を立ち上げましたが、

なかでも特筆すべきは、東京湾に近代的な港を築き、

東京一横浜間に大工業地帯をつくるという、

当時では実現不可能と思われる「夢」を現実のものにしたことです。

後世の人は浅野を「日本の臨海工業地帯開発の父」と呼びました。

この大事業推進のために、浅野を駆り立てたものは何か？

そして、創業者の意思を継いで、当社が成し遂げてきたことは何か？

さらに、その思想は今どのようなかたちで生きているのか？

ここではそれを明らかにしていきます。

理想的工業用地建設へ

当社の前身は、浅野によって1914(大正3)年に設立された鶴見埋築株式会社です。しかし、その源流は1908(明治41)年に遡ります。この年、浅野は神奈川県庁に「鶴見・川崎地先の海面埋立」の事業許可申請書を提出しました。この計画は、埋立面積500万平方メートル、延長4100メートルの防波堤、運河の開削、工場・倉庫・道路・鉄道の施設、橋梁、繫船設備、航路標識なども完備して理想的な一大工業用地を建設しようという壮大なものでした。

これほどまでに具体的で広大な埋立計画は、日本において初めてだったため、誰もが無謀な企てと考えるとともに、県庁さえも「これほどの大計画の事業には、金融機関の確かな人が連署しなければ許可し難い」と認可は保留となりました。しかし、局面打開の努力が実り、安田善次郎の支援を受けることにより、神奈川県からの許可を得て、工事に着手、1914年には鶴見埋築株式会社が設立され、埋立事業が本格化しました。

以来、当社は東京湾埋立、東亜港湾工業、そして東亜建設工業と社名を変え、事業も拡大・変革してきましたが、底流には今も、浅野の「九転十起」の開拓者精神と、社会の要請に応えるCSR精神が脈々と流れています。

社会の要請に応える精神

10代の頃より浅野は、数々の事業を興しては失敗を重ね挫折を繰り返していましたが、負けずに成功を収め、「七転び八起き」の上を行く「九転十起」の人生を歩みました。自分が正しいと信じた道には、失敗を恐れず何度でも挑戦する、不撓不屈の闘志で立ち向かった結果、浅野が成し遂げた事業は驚くほどたくさんあります。

代表的なところでは、浅野セメント(現 太平洋セメント)、浅野造船所(現 JFEエンジニアリング)、鶴見臨港鉄道(現 JR 鶴見線)、南武鉄道(現 JR 南武線)、札幌麦酒(現 サッポロビール)、東洋汽船、浅野総合中学校(現 浅野中学校・高等学校)が挙げられます。

これらの事業の成功には、日本資本主義の父と言われる渋沢栄一、安田財閥の祖である安田善次郎の二人による、惜しみない支援がありました。日本の近代を創ったこの二人の支援、そして成し遂げた事業の性質からも想像できるように、浅野の事業には私利私欲が感じられず、常に社会的な意義や、公が何を必要としているのかという視点がありました。すなわち、浅野の「九転十起」の精神が生まれた原動力は、社会の要請に応えるという理念だったと言えます。その証拠として最もふさわしい例をここに紹介します。

港湾整備への想い

先に挙げた東洋汽船を設立した折に、浅野は航路選定と汽船購入のため渡米し、イギリスからヨーロッパ各地を巡って、1897(明治30)年横浜港に帰ってきました。この外遊で、浅野の目を奪ったのは、各国港湾施設の発達ぶり。当時日本の港では、大型船は沖合に停泊させて、人や貨物を「舢(はしけ)」と呼ばれる小舟によって運ぶのが一般的で、横浜港でさえも浅野の目にはひなびた漁村の港としか映りませんでした。ホノルルでもバンクーバーでも舢の姿を見ることはなく、



明治初めの横浜港は、沖合に停泊した本船と波止場との間を多数の舢(はしけ)が行き来して貨客の輸送を行っていました
 (「横浜海岸通之図」/ 3代広重画/ 1870年10月/ 横浜開港資料館所蔵)



浅野埋立と呼ばれる約150万坪にも及ぶ工業地造成はわが国産業史上でも画期的な事業でした
 (「東京湾埋立株式会社立理平立図」/ 1924年11月)

ロシアやドイツでは数千トンの船積みや荷揚げを1日程度で完了するのを目撃し、ロンドンではテムズ川の両岸に1、2万トン級の巨船が悠々と停泊している光景に接し、欧米の港はみな理想的な設備が備わっているように見え、新発見と驚きの連続でした。

日本の港湾が欧米に比べて大きく立ち遅れていることを痛感し、ただちに東京～横浜間の遠浅な海岸に注目、そこに大型船が着岸できる港湾機能を有する工業用地を造成する計画に取りかかりました。1899(明治32)年東京府知事あてに品川湾埋立出願を、5年後には神奈川県庁に鶴見～川崎間の埋立許可願書を、その6年後には東京市に東京湾築港の事業許可願書を提出しますが、いずれも認可されませんでした。しかし、「九転十起」の精神を発揮し、神奈川から東京に至る海岸を5度にわたって実地調査を行い、冒頭で述べたように、神奈川県庁に提出した「鶴見・川崎地先の海面埋立」の事業許可申請書はさまざまな努力を重ねた末、許可を得ることができました。

のちに浅野はこのように述懐しています。横浜港に帰ってきたとき、外人客に対して恥ずかしさで身の縮み思いをし、「これが動機で明治30年以来、私は政府の力を待たず自分の力で、この海陸連絡設備のいくばくかを施設しようと考えようになり、神奈川～東京間の海岸を自ら五度まで実地に踏査してみました」

今日では港湾機能を有する工業用地の造成は国家の事業、公共事業と考えるのが当たり前ですが、浅野の場合は社会の要請に応えるために、国の施策を待たず、仲間とともに民間の力によって実現への道を歩んだことは驚くべきことです。

関東大震災後の発展

その後、鶴見埋築、そして社名を変更した東京湾埋立は、順調に進む埋立工事と造成した土地の販売によって、着実に業績を伸ばしていきましたが、1923(大正12)年に発生し

た関東大震災によって、京浜工業地帯は大きな被害を受け、東京湾埋立も半期分の利益がそっくり飛んでしまいました。しかし、川崎・鶴見方面は火災の延焼を免れたことと、埋立地の地盤が強固だったことから、地震の被害は東京や横浜に比べると軽いほうであり、これらの事実は期せずして、埋立地の安全性と、工事の優秀性を立証することになりました。そして、この震災を機に、京浜工業地帯はさらなる発展を遂げていきましたが、1930（昭和5）年、浅野は83歳の生涯を閉じます。



落合水力発電所
埋立地で稼働するポンプ船の電力を供給するために鶴見埋築株式会社では電力事業も開始した（1917年）

浅野総一郎の意思を継いで

翌1931（昭和6）年には満州事変が勃発し、後に太平洋戦争へと戦火が拡大していきました。戦争の暗雲が濃くなるなかでも、京浜地区だけでなく、室蘭、長府、千葉などをはじめ、



大正中期頃



昭和初期頃

工業都市変貌への黎明期
鶴見・川崎地区の埋立地は臨海工業地帯へと成長していきました

各地で大規模な臨海工業地帯造成に着手しました。

戦後は、焦土と化した日本の復興をめざし、羽田空港復旧工事、新潟港復旧工事などの戦後復興大型工事、三井三池埋立工事、川崎製鉄千葉製鉄所浚渫工事などを行いました。高度経済成長期には、横浜臨海工業地帯開発、川崎港工業用地造成、そして第一次埋立ブームのなかで企業・官公庁から数多くの工場用地関連の埋立・造成・海洋土木工事などを受注しました。この頃の工事の特筆すべきは、1959（昭和34）年の伊勢湾台風における復旧工事です。伊勢湾台風は高潮と海岸堤防の決壊で死者・行方不明者約5000人、被害総額5000億円という空前の大被害をもたらしましたが、復旧工事に全力を注ぐとともに、災害再発防止対策として、名古屋港高潮防波堤建設に取り組み、工期わずか2年8カ月という超スピード施工で防波堤を完成させました。

このような甚大な災害からの早期の復旧に尽力することもわれわれ建設業の社会的使命です。1995（平成7）年1月17日に発生した阪神・淡路大震災では多くのインフラが大きな打撃を受けましたが、神戸ポートアイランド、山陽新幹線、阪神高速道路などの災害復旧工事に全力を尽くし、早期の復旧に貢献。また、援助物資の一部運搬に船を提供するなど、被災者の救援にも努めています。

そして、2011（平成23）年3月11日に発生した東日本大震災では、日本観測史上最大の地震及び巨大津波が引き起こした被害に対して、早い段階での障害物撤去作業をはじめ、港湾施設や沿岸部はもちろんのこと、道路、鉄道、公共



名古屋港高潮防波堤建設
船舶航行の輻輳する場所で、急速大量施工という難工事を成し遂げました



阪神・淡路大震災復旧工事
山陽新幹線阪水工区 被災状況（上）
山陽新幹線阪水工区 復旧工事（下）



六甲アイランド-12m岸壁 被災状況（上）
六甲アイランド-12m岸壁 復旧後（下）

今に受け継がれる 創業者 浅野総一郎の CSR精神



施設、民間商業施設などの災害復旧工事に力を注ぎ、今に至っています。

広がりを見せる事業

さて、1964（昭和 39）年の東京オリンピック、そして昭和 40 年代の「いざなぎ景気」で日本経済は活況を呈し、臨海工業地帯の全国的な拡大によって第二次埋立ブームを迎えた後、当社では、社会的な要請に対して、港湾や臨海だけでなく、陸上土木や建築にも事業を拡げて応える必要性を感じ、総合建設業の道を歩み始めました。それを機に社名も東亜建設工業と改め現在に至っています。この頃、力を注いだのは、総合建設会社への新展開、海外進出、技術開発の推進の 3 つでした。技術開発の推進においては、デコム工法をはじめとする地盤改良工法、クリーンアップ工法をはじめとする環境保全技術、シールド工法をはじめとする下水処理関連工法など、今日の技術・工法の礎を築き、「技術の東亜」と称されるに至った功績はとて大きいと言えるでしょう。

海外進出においては、1963（昭和 38）年にシンガポール事務所を開設すると同時に海外事業部（現 国際事業部）を設置して、シンガポール、インドネシア、香港など東南アジアで成果を挙げました。1972（昭和 47）年にはバイルート駐在員事務所を、1975（昭和 50）年にはテヘラン出張所を開



イラクのコール・アル・スベール工事
総額 334 億円にのぼる第一期工事は
浚渫・棧橋・陸上・荷役施設の 4 つの工区からなり
その総指揮を当社が執ることとなりました

設し、オイルマネーに沸く中東諸国がその資金で近代化と社会資本整備に乗り出すなかで、次々と大型工事を受注することとなり、まさに浅野から受け継いだ開拓者精神を発揮することとなりました。

浅野総一郎の想い

しかし、1979（昭和 54）年にイラン革命、翌 80 年にはイラン・イラク戦争が勃発。イラン政変に伴う工事中断、イラク工事の採算悪化、他の海外の不採算工事、さらには国内の受注競争の激化に伴う採算の悪化、為替差損などにより、創立以来未曾有の危機に立たされることとなりました。

そのような状況のなか、1981 年会社再建の指針として、

東亜のフィロソフィーとも言える社是・三則・五訓が発表されました。これを制定した乗杉尙社長（当時）は発表の際に「原理原則は時代や状況によって大きく変わるものではなく、それ故に永い風雪に耐えて生き残った知恵である」と語っています。社是・三則・五訓については本報告書の 2 ページに紹介されていますが、ここにも浅野の思想が生かされていることにお気づきでしょうか。社是「高い技術をもって、社業の発展を図り、健全な経営により社会的責任を果たす」のなかの、社会的責任について少しだけ言及します。社会的責任は、一つには、社会から与えられた役割分担を満足に果たすことであり、建設会社として立派な仕事を行うことにより、社会の期待に応え、同時に従業員の生活を保障し、株主の出資に報い、関係先の信頼を裏切らないことなどが考えられます。もう一つには、事業遂行の過程で社会の秩序を乱してはならないということです。このためには平素から環境あるいは安全、公共道徳に十分気を配り、細心の注意をもって仕事に当たらなければなりません。以上の二つの責任を果たしている時、初めて企業は健全であるということができ、このような企業に対してのみ、社会は信頼して発展の道を開けてくれるものと考えます。

翻ってみるに、当社のめざすところは、CSR 活動の目的としている「社会からの信頼を獲得」することです。2013 年の私たちは、今日の社会において切実なる要請に応えるために、震災復興に役立つ施工技術、環境に配慮した設計施工技術、安心・安全を確実なものにするための防災技術の確立に努めています。

浅野はこのように語っています。「人間の目的は死んだ後まで社会を益することに志すにある」

私たちは浅野総一郎の想いを忘れずに、これまでも増して、社会の信頼を獲得するよう努めていきます。



東京国際空港 D 滑走路建設外工事
埋立による人工島と棧橋からなる滑走路のうち
当社は護岸・埋立工事（IV）と接続部護岸・棧橋工事を担当しました
（写真は地盤改良船による施工状況）