

東亜のあゆみ

1900

1910

建設という名の創造をかたちにするのが使命

1908年創業の東亜建設工業は、
 創業者の信念である「社会を益する」という骨格を保ちつつ、
 環境の変化とともに進化を遂げ、
 活動の場を世界へと拡げ、成長してきました。
 これからの時代も、地球社会への責任を果たすために、
 東亜建設工業は挑戦を続けます。

1908



近代日本のあけぼのは東京湾(鶴見)から

浅野財閥の総帥である浅野総一郎は、日本の近代化をめざし、理想的な港湾・工業用地を建設するため、鶴見から川崎に至る150万坪の壮大な埋立計画を神奈川県に申請。この時、当社の歴史が始まりました。

「横浜海岸通之図」／3代広重画
 (1870)10月／横浜開港資料館所蔵

2 戦後復興・高度経済成長と埋立ブーム

1950

1960

1970

3 総合建設業へ、東亜建設

1980

1945



羽田飛行場の復旧と拡張工事

戦後復興、大型工事の受注が続く

終戦直後の9月11日、東亜港湾工業株式会社(1944年に東京湾埋立が港湾工業を吸収合併し、社名変更)は、連合国軍総司令部から羽田飛行場の復旧拡張工事を受注し、2年弱の期間ですべてを完成。当社の埋立技術の信用が飛躍的に高まり、新潟港復旧や三井三池炭鉱埋立工事など大型工事を重ね、戦後復興に大きく貢献しました。

1958



鹿島港の建設

第一次埋立ブームと高度経済成長

終戦から15年、重化学工業の設備投資で臨海工業用地の需要が拡大し、全国に埋立ブームが到来。高度経済成長期を迎え、工業整備特別地域の整備促進法(1964年施行)による国家プロジェクトとして、鹿島臨海工業地帯の造成がスタート。当社は、堀込式の鹿島港建設工事において中心的な役割を果たしました。

1964



ジュロン地区浚渫工事(シンガポール)

海外建設市場に進出

1962年頃より海外進出の機運が高まり、1963年に本社に海外事業部を設置するとともにシンガポール事務所を開設。翌1964年シンガポールで浚渫工事を受注し、続いてインドネシア、香港でも工事を受注。東南アジアを足掛かりとして、舞台は世界へと広がりました。

1973



総合建設業・東亜建設工業誕生

新たな市場を開拓する目は海外だけでなく、国内の陸上部門にも向けられました。鉄道、高速自動車道、新幹線、橋梁など陸上土木での実績を重ねるなか、1973年留岡組との合併を果たし、ここに海上土木、陸上土木、建築分野を併せもつ総合建設会社、東亜建設工業株式会社が誕生しました。

1976



チャンギー国際空港造成工事

海外建設市場における躍進と撤退

当時日本の建設業が参加した海外工事で最大規模のシンガポール・チャンギー国際空港造成工事を受注。一方、潤沢な石油収入を持つ中東産油国でも、大型工事を次々と受注しましたが、イラン革命とイラン・イラク戦争の勃発により、全工事中断に追い込まれました。

1920

1930

1940

1912



三羽の鶴—浅野総一郎、安田善次郎、渋沢栄一

埋立計画実現に向けて、明治を代表する実業家、安田善次郎と渋沢栄一の協力のもと鶴見埋立組合を設立。翌年、神奈川県から正式な免許を得て工事に着手。1914年には鶴見埋築株式会社が創立され、埋立組合の事業が引き継がれて工事を本格化させました。

1915



鶴見・川崎埋立地は京浜工業地帯へ

鶴見埋築株式会社最初期の埋立工事が完了し、一部を旭硝子に売却。鶴見埋築の浚渫技術やノウハウは高い評価を得て、手掛けた造成地には、浅野セメント、日本鋼管、浅野造船所など大企業の進出が相次ぎ、京浜工業地帯へと変貌を遂げていきました。

1920



鶴見から東京湾へ、事業を拡大

鶴見埋築株式会社は着実に業績を伸ばし、さらなる発展をめざして、東京湾埋立株式会社を設立。鶴見埋築を吸収合併してその事業を引き継ぎました。戦後恐慌、関東大震災に襲われましたが、鶴見・川崎の埋立地盤は東京・横浜より被害が少なく、埋立地の安全性と工事の優秀性を立証することとなりました。

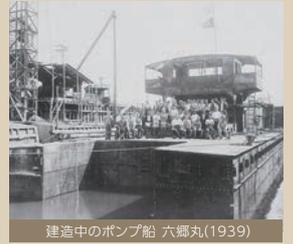
1927



浅野総一郎の夢がかたち

関東大震災(1923年)以後、埋立地に移転・進出する工場が増え、京浜工業地帯として本格的に発展。1927年、計画全地域150万坪の埋立工事が完了。創業者浅野総一郎が抱いた壮大な夢がここに実現しました。

1937



戦時下、海外の大型工事を受注

港湾工業株式会社(1932年に請負工業を分離し設立)は、瀬戸内海を中心に民間工事を受注していましたが、戦時色が濃くなるにつれ、軍関係や軍需産業の大型工事を優先して請け負うこととなり、海外では日本が統治していた台湾・朝鮮における工事を、国内では海軍飛行場などの工事を受注しました。

工業の新世紀

1990

2000

2010

2020

1986



大規模プロジェクトで東亜の技術力を発揮

羽田空港沖合展開事業、関西国際空港、本四架橋、東京湾横断道路といった国家プロジェクトや、電力・エネルギー分野における民間プロジェクトにおいて、大規模工事の受注が相次ぎました。東亜の技術力を如何なく発揮する絶好の機会となりました。

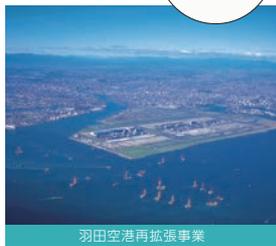
1989



臨海副都心の開発

平成の時代に入り、東京都による臨海部副都心開発事業がスタート。東亜の技術とノウハウは臨海副都心の建設に大きな役割を果たし、葛西臨海水族園工事は栄誉あるBCS賞を受賞。1995年に発生した阪神淡路大震災では、大きく損壊した港湾施設などの早期復旧に、全社を挙げて取り組みました。

2008



創業100周年

21世紀を迎え、九州新幹線、羽田空港再拡張事業、中部国際空港など、数多くのプロジェクトで技術力を発揮。2003年には当社初のPFI事業として札幌市山口斎場を受注(2006年供用)。2008年には創業100周年を迎えるとともに、企業の社会的責任に重きをおく経営を明確にするため、CSR報告書の発行を開始しました。

2011



東日本大震災と復旧復興工事

2011年3月11日、未曾有の大惨事となった東日本大震災が発生。当社は海洋土木の技術を活かし、相馬港、仙台塩釜港、大船渡港、釜石港など大きな被害を受けた港湾の復旧工事や、三陸地域の大動脈である国道45号線気仙大橋の緊急復旧工事に力を尽くしました。現在も、港湾・道路工事など、被災地域の復興に取り組んでいます。

2016



技術研究開発センター

創業の地である横浜・安善に、新たな技術研究開発センター棟を建設。「技術の東亜の礎」を担う拠点として、また有能な技術者が集い育つ場として、東亜の将来に向けた取組みを加速しています。