

「社会を益する」のが使命 価値を創造し、かたちにする

1908年の創業から110年余、東亜建設工業は、「社会を益する」という、
創業者の想いを礎として、環境の変化に応じて進化を遂げ、「建設事業」を柱として
新たな価値を創造し、社会に貢献してきました。

東京湾に賭した壮大な夢

創業者の想い

渋沢栄一も惚れた
浅野総一郎
そのすさまじき事業魂

「これからの時代、日本をいかに豊かにするか。
近代国家として羽ばたくためには、
巨大な船が横付けできる港が不可欠だ」
横浜港のふ頭で、浅野総一郎は傍らの安田善次郎と、
はるか遠くの大陸を見据えるように海を眺めていた。
その後、総一郎は鶴見、川崎の150万坪の埋め立て事業に着手した。
それまで1万坪程度が常識だった当時、世間は壮大な計画に目を見張った。
総一郎のすさまじいほどの事業にかける思いと卓越した行動力。
あきれ果てる者がいる一方、その思いの強さに胸を打たれ、
賛同する者もいた。あの稀代の実業家・渋沢栄一も、
総一郎に惚れ込み、協力した実業家である。
とはいえ、時代が求める事業を次々に成功させる手腕に、
昔から長けていたわけではない。



渋沢栄一 安田善次郎



「渋沢栄一も惚れた浅野総一郎
そのすさまじき事業魂」は
こちらからご覧ください。

1908~

1908
150万坪の
埋立計画を申請

近代日本の
あけぼのは東京湾
(鶴見)から

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。



旧シンボルマーク
「三羽の鶴」

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、埋立事業を引き継ぎ、工事を
本格化させました。

1912
鶴見埋立組合
設立

1915 鶴見・川崎埋立地は京浜工業地帯へ

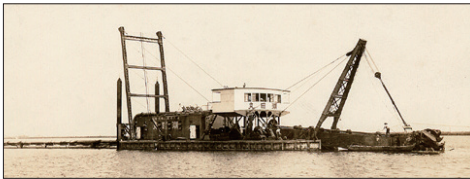


埋立地に進出した日本鋼管株式会社

最初の埋立工事が完了し、一部を旭硝子(現:
AGC)に売却。浚渫技術やノウハウは高い評価を
得て、手掛けた埋立地には、日本鋼管(現:JFE
スチール)、浅野造船所(現:ジャパンマリンユナ
イテッド等)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

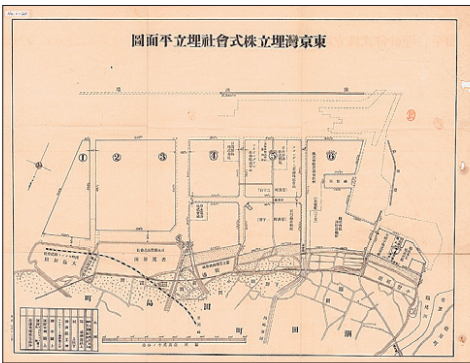
鶴見埋築は着実に業績を伸ばし、さらなる発展をめざし
て、東京湾埋立株式会社を設立。その事業を引き継ぎ
ました。戦後恐慌、関東大震災に襲われましたが、鶴見・
川崎の埋立地盤は東京・横浜より被害が少なく、埋立地
の安全性と工事の優秀性を立証することとなりました。



ポンプ船第一号船(後の潮田丸)

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。



鶴見・川崎間埋立平面図(1924)

1920
東京湾埋立株式会社
設立

1927
京浜工業地帯150万坪
の埋立工事が完了

1937 戦時下、大型請負工事を受注

この頃には請負工事も手がけるようになり、西日本を中心
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、軍関係の大型工事を優先せざるを得ない時代に移
行していきました。1944年には、分離していた請負部門
の別会社を合併し、社名も東亜港湾工業となりました。



羽田丸(1939年建造)

戦後復興・
高度経済成長と埋立ブーム

1945年、太平洋戦争終戦後の連合軍による
羽田飛行場A滑走路の復旧・拡張工事などにより、
戦後復興の一翼を担うとともに、
高度経済成長の埋立ブームによって工事実績を積み重ね、
陸上土木・海外・建築の各部門にも事業領域を拡大し、
1973年12月「東亜建設工業株式会社」に
社名変更を行いました。

1945~47 羽田飛行場の復旧と拡張工事

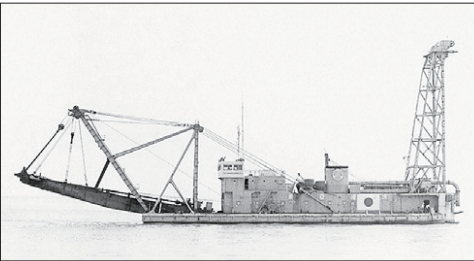


進駐軍依命による滑走路の復旧や大規模拡張工事に対し
て、工期厳守のために「羽田丸」と姉妹船の「六合丸」の2船
を主体とし、必要に応じて予備船を就役させる施工体制で
挑んだ結果、すべての工事を工期内に成し遂げ、埋立技術
に対する評価と併せ、当社の信用を一段と高めました。

1944

東亜港湾工業株式会社
に社名変更

1960~ 第一次埋立ブームで全国へ



第一芙蓉丸(後に橘丸と改称) 1960年、大阪湾・堺泉
北臨海工業地帯の用地造成事業が始まると、全国各地
から各社の新鋭大型ポンプ船が続々と集まってきまし
た。当社は、「第一芙蓉丸(4,000馬力)」を主力として3
隻を投入していました。「第一芙蓉丸」は、後に大阪湾を
離れるにあたり橘丸と改称し、東京ディズニーリゾート
でにぎわう地となった千葉県浦安市沖のオリエンタルラ
ンド埋立工事にも就役しました。

1971~75 新扇島埋立工事



日本鋼管 京浜製鉄所が当時の新鋭製鉄所建設用地を造成した大型埋立工事であり、心臓部ともいべき高炉の上屋建設工事は、その後の当社の建築部門自立のきっかけをつかむこととなりました。



日本鋼管株式会社扇島高炉上屋建設工事

総合建設業へ、
東亜建設工業の新世紀

1987年、政府の緊急経済対策に伴う内需拡大によって、当社も関西国際空港、東京湾アクアラインなどの国家的大プロジェクトを手掛けるとともに、民間が主体である建築事業も売上を伸ばしました。その後、バブル経済が崩壊し、平成不況が長期にわたって日本経済を覆う中、建設投資が盛んな東南アジアを中心とした海外事業を拡大。2011年の東日本大震災発生以降は、数多くの復旧・復興工事を手掛け地域の再生へ共に歩みを進めました。2016年には新たな研究開発拠点として、創業の地、横浜・安善に新技術研究開発センターを新設し、将来に向けた新たな取組みを加速する中で、2020年、会社設立100周年を迎えました。



1973

東亜建設工業株式会社
に社名変更1973年～
シンボルマーク変更

1976~79 チャンギー国際空港埋立工事

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埋立工事を受注しました。



シンガポール／チャンギー空港埋立工事

1986 関西国際空港1期

大水深構造物の急速施工が可能な「根入れ式鋼板セル工法」が採用されるなど、当社の技術力をいかに発揮しました。



根入れ式鋼板セル工法



地盤改良工事

1973~

1997 東京湾横断道路(アクアライン)



「海ほたる」が建設された木更津人工島東工事、木更津人工島建築Ⅰ工事、橋梁下部工Ⅴ工事などに携わりました。

2006 札幌市第2斎場整備運営事業



国内で初めてPFI手法が導入された斎場の建築工事を行い、現在もグループ会社で維持管理・運営業務を行っています。

1991

シンボルマークが
現在のものに

2011 気仙大橋仮橋工事



東日本大震災によって崩壊した、大動脈である国道45号線「気仙大橋」(陸前高田市)の緊急復旧工事に力を尽くしました。

2011 株式会社ニチレイ・ロジスティクス関東東扇島物流センターⅠ期



国内で初めて、免震装置とプレストレストコンクリート構造を合わせた冷蔵倉庫として完成。東日本大震災で発生した長周期地震動でも倉庫内の荷物が被害はなく、当社の技術力が発揮されました。

2017 パシルパンジャン・ターミナル建設工事(第3期/第4期)



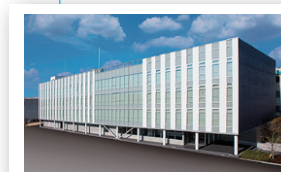
6バースの護岸上部工事に加え、全体面積75haを対象としたコンテナヤードの建設工事。1日最大500人を超える作業員が従事した巨大プロジェクトを完成させました。

2019 九州新幹線(西九州)、福重高架橋他



2022年度に暫定開業する九州新幹線西九州ルートの中で、当社は長崎県大村市において、延長1,350mの高架橋、河川橋梁および盛土区間を施工しました。

2016

新技術研究開発
センター新設

2020

長期ビジョン
(TOA2030)
策定TOA
2030社会を支え、
人と世界をつなぎ、
未来を創る

2020 東京国際クルーズターミナル建設事業



海底に打ち込んだ鋼管杭基礎の上にジャケット式栈橋による人工地盤を構築。ターミナルビルの建築工事に携わりました。