



# わが国造船業の 未来を切り拓いた 不屈の造船王

かわさき しょうぞう  
川崎 正蔵 (1837~1912年)



## 川崎重工業 株式会社

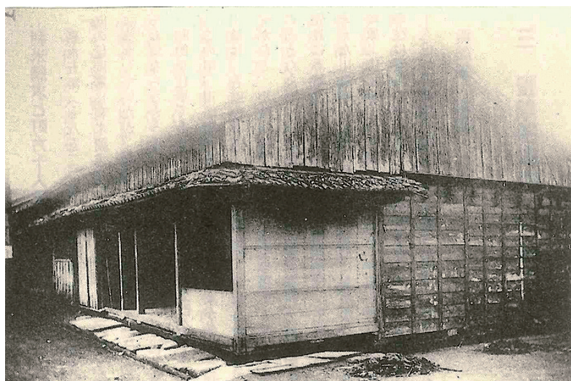
本社所在地：【東京本社】東京都港区海岸 1-14-5 【神戸本社】神戸市中央区東川崎町 1-1-3  
資本金：104,484百万円 創立：1896(明治29)年10月15日 従業員数：35,691名(連結)  
事業内容：オートバイ、航空機、鉄道車両、船舶などの輸送機器、その他機械装置の製造・販売

## 長崎で抱いた船への憧れ

川崎重工業の創業者・川崎正蔵は1837(天保8)年、現在の鹿児島市大黒町に、商家の長男として誕生した。川崎家はもともと藩士の家だったが、父・利右衛門の代になって士籍を脱し、その利右衛門は木綿の行商に歩きながら、筆、墨、紙などを売る文具店を細々と営んでいた。

藩士から零落した利右衛門は、息子の正蔵に一家の望みを懸け、国学や和歌で有名な国学者のもとで学ばせた。通学中、士族の子供たちから「町人の分際で学問するのは生意気だ」と言いがかりをつけられ、殴られることもしばしばだったが、それでも休まず通い続けた。貧しくて正月の餅も買えないでいると、幼い弟妹たちに餅をせがまれたが、「必ず数年のうちにお前たちの欲しいものは、いくらでも買ってやる」と、その場でなだめることしかできなかった。正蔵は悔しい思いをした分だけ、一生懸命勉学に励んだ。

父の利右衛門がこの世を去ってから2年が経った1853(嘉永6)年頃、正蔵は故郷の鹿児島から長崎に出ることを決意した。正蔵が長崎に滞在した10年間はまさに、幕府の長崎における造船活動が最も活発に行われた時期であった。正蔵が住んでいた町からは長崎港がよく見え、毎日のように出入港するオランダ、中国、ロシアなどの艦船を眺め、さらに近くにある製鉄所、造船所、海軍伝習所などの活動を見ては船への憧れを膨らませた。



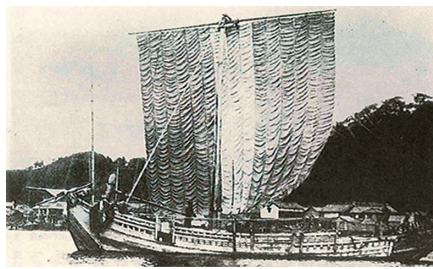
正蔵の生家

## 九死に一生を得て見つけた大きな夢

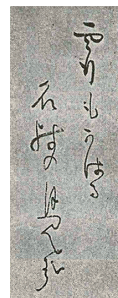
諸外国からの圧力が日本列島に加わり始め、明治維新へ向かって混乱が増す中、新時代の息吹に触れることこそが、父の轍を踏まずに生きていく方法だと判断した正蔵は、輸出入業の店に住み込みで働いた。日中は近くの中街や出島のオランダ商館へと出かけて輸出入の業務に励み、夜は外国語の習得に時間を費やした。

多血多感な若き正蔵は夜、布団の中で、昼間耳にした某藩より某商館へ鉄砲を、某藩よりは某商館へ汽船幾隻が注文された、などの噂を思い出し、世間の形勢や将来の変遷などを想像し、眠れぬまま朝を迎えることもあったという。

長崎に移り住んでから10年が経った1863(文久3)年、正蔵は満を持して大阪へと移り、現在の西区新町付近でささやかな小売店を構えた。たびたび大阪―長崎、長崎―鹿児島間を船で往復した正蔵は、3度にわたって海難事故に巻き込まれるという経験をした。当時の航海はほとんど在来の大和型船の和船であったが、長崎―鹿児島間には西洋型船が使われることがあり、ある時、西洋型船に乗った正蔵は、その船腹の広さ、操帆の自由さ、船体の耐波性などにいたく感動した。その後、正蔵の乗船した西洋型木造船が暴風に巻き込まれた際、大櫓(メインマスト)を切り倒して沈没を免れたことで、西洋型船への興味と造船業への意欲をますます強めることになった。1873(明治6)年に太政官布告によって造船が奨励されたことも、正蔵が造船に対する情熱をかき立てた要因の一つであった。



大和型船



「雲行きも変わる名残の月見かな」  
海難事故の際に正蔵が詠んだ辞世の句

## 国家発展と社会繁栄のための船づくり

ようやく業績も安定してきた大阪での事業であったが、1869(明治 2)年に鹿児島送りの大量の荷が船ともども暴風雨で沈没するという事故に遭い、それがもとで正蔵の店は倒産を余儀なくされた。倒産後、砂糖会社に 2 年ほど勤めて糊口をしのいだり、その生活は正蔵にとって決して楽なものではなかった。

しかしこの経験から、1873(明治 6)年には大蔵省から琉球の砂糖事情について調査を委嘱され、これを契機に琉球への郵便航路開設による本土と琉球の友好増進を進言し、可能ならば正蔵個人でも琉球航路を開設する意思があると陳情した。

正蔵は時の大蔵省駅通頭(郵政大臣)である前島密に推薦され、廃藩置県により発足した日本国郵便蒸気船会社の副頭取に就任した。維新前、琉球航路は鹿児島の特権的な海商たちが独占して藩の保護を受けていたが、廃藩によりこれらの海商たちと、この特権に関与していた旧武士たちは没落の危機に晒されていた。そのため正蔵が琉球との定期航路の開設に成功すれば、自分たちの特権と利益をすべて奪われると考えた海商たちは、正蔵を脅迫し、この計画を断念させようと企てた。屈強な男たちに囲まれた正蔵は怯むことなく、「時勢の赴く所は人力をもって争うべからず、国家の利益の前には個人の利益を犠牲にせざるべからず」と昂然と説き、海商らを退散させたという。

その後、同社は経営難で解散、吸収されたが、正蔵は新たにその会社の管事となった。副社長としての参画要請もあったが、船へのこだわりがあった正蔵はそれを断るとともに、本格的な造船所建設計画を前島密に提出し、資金拝借を願い出た。正蔵の計画の概要は、東京と神戸に造船所を建設し、100 トンから 400 トンの西洋型船を年間 20 隻程度建造するというものであった。

創業に必要な資金は 50 万円、現在の価格でおよそ 20 億円もの大金であった。しかし、勸業資金の不足を理由に、政府から実際に下付されたのは 3 万円のみ。これでは創業はおぼつかない。悩む正蔵を助けたのは、「国家発展と社会繁栄のための船づくり」という正蔵の考えに共感した同郷の友人や貿易関係者であった。



壮年の頃の正蔵(左端)

## 西洋型船に懸けた並々ならぬ想い

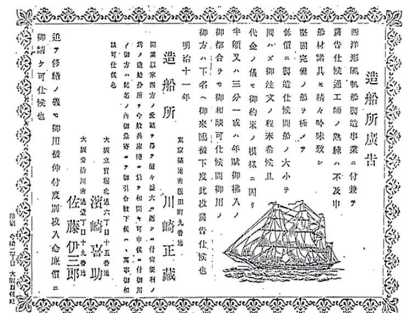
多くの人々の支援と協力を得て、正蔵は 1878(明治 11)年 4 月、東京・築地の官有地を借り受け、川崎築地造船所を創業した。土地取得の交渉と並行して進めた人材確保では、もともと絶対数の少ない西洋型船の技術者だけに、人探しに大変苦心した。ようやく人材を確保し、造船所としての体裁が整ったものの、肝心の注文を取るのがまた一苦勞であった。その頃海運業界には依然として和船を尊ぶ気風が残っており、西洋型船の建造は国辱の行為と決めつける者さえいた。

正蔵は啓蒙のため演説会を開いたり、船主を訪問したりして、国家的に西洋型の船が有利であることを訴えた。川崎築地造船所の第 1 号船である西洋型木造船「北海丸」の建造にかけた正蔵の努力は並大抵のものではなかった。大きな事業だけに、もしも失敗すれば、造船業者として失格の烙印を押され、世間の嘲笑的になるのではないかと、そんなプレッシャーが正蔵に付きまとった。

1878(明治 11)年に迎えた北海丸の進水式には、政府の要人をはじめ、1,000 人を超える観衆が港を埋め尽くした。その豪華さに、進水式の費用が船価を越えたと評判になり、これが一つの宣伝活動となった。

創業翌年になって正蔵は新聞広告による市場開拓に乗り出し、建造代金の支払い方法についても、一部の前納や年賦など柔軟に対応した上、自ら受注交渉へと出向いたり、作業現場の指揮に関わるなど、納期厳守の鉄則を実践した。

また、創業と前後して東京商法会議所(現・東京商工会議所)が渋沢栄一などの提唱によって発足したが、正蔵は造船および通送業者の代表としてこれに加わり、業界広報の役割を積極的に果たした。



川崎築地造船所の広告

## 念願の川崎兵庫造船所開設

ようやく川崎築地造船所の経営が軌道に乗りはじめ、設備の拡張に迫られた正蔵は、1880(明治 13)年 3 月、神戸の地に新たに川崎兵庫造船所を開設した。瀬戸内海と中国に至る地域にも近い神戸に造船所をつくることは、正蔵の長年の夢であった。

しかし、市場が十分に成熟していない造船業で東西に分かれて経営を行い、十分な利益を生むことはまさに至難の業で、正蔵はすぐに資金繰りに行き詰まり、利息の支払いに追われるようになった。その上、1881(明治14)年からわずか5年の間に所有船3隻が海難事故に遭い、船や積荷を失って莫大な損害を受けた。さらには、1885(明治18)年には3月に三男を、そして6月には次男を立て続けに亡くした。長男を幼年期に亡くしていた正蔵の精神的ショックは大きく、それが原因で体調を崩した際には引退の文字が頭を過った。しかし、道半ばで身を引くことが正しい選択だとは思えなかった。失意の正蔵を再び立ち上がらせたのは、長年追いかけてきた船への想いであった。

正蔵は、造船が国家的事業として相応の利益を生むようになるまでの間、多様な事業展開で持ちこたえようと、事業の多角化に乗り出した。正蔵は造船の他に10もの事業を経営しており、それらの企業の上に本店を置くことで公債、地所、家屋などを管理、また全事業を統括した。いわばコンツェルンの初歩的形態のような形を取ることで、これらの事業から得た利益で造船業の欠損を埋め、将来への推進力としたのだった。

## 川崎造船所として新たに出発

1880(明治13)年、政府が各地の官営工場を民間に払い下げる方針を発表すると、その翌年には官営兵庫造船所の払い下げが公示された。それを知った正蔵はすぐさま願書を提出したが、この時の政府の目的が国庫資金の回収であったことから、適当な資力を持つ対象者を選定できずに、払い下げは一旦中止となった。1886(明治19)年、正蔵は再び自身の経験と実績、そして造船に懸ける熱意を願書にしたためて提出した。今回は実績が求められているとはいえ、願書提出者には旧幕府の有力者もあり、正蔵のような町人は不利な立場であった。

願書提出から2か月、これまでの実績が認められ、正蔵への官営兵庫造船所の貸し下げが内定した。内定通知書を受け取った正蔵はその場で涙にむせび、周囲へ感謝の言葉を表したという。正蔵の造船業に対する熱意



川崎造船所の新聞広告

や、国家社会のためという確固とした信念、不退転の決意、優れた見識、誠実な人柄、それらを評価する人々の尽力や力添えがあって掴んだ内定だった。

官営兵庫造船所は川崎兵庫造船所よりも敷地が広く、機械設備も新式であり、何よりも正蔵がまだ手掛けたことのない鉄船をつくることができた。内定通知後、すぐに東京と神戸の工場の主要機能をここに集約し、「川崎造船所」として新たに出発した。これまで木造船しかつくったことのない正蔵は、よりスケールの大きい優秀な設備を手にして、造船への気概を一層燃え上がらせた。

## 世界の人々の豊かな暮らしのために

川崎造船所発足から7年後の1894(明治27)年8月、日清戦争が勃発し、長らく低迷していたわが国の造船業はにわかに活気づいた。川崎造船所も船舶の修理を中心に注文が殺到し、繁忙を極めた。個人経営の限界を感じた正蔵は、会社の将来の発展のために株式会社への改組を決意し、同時に自らの引退も決心した。この頃には造船、ボイラ以外にも、各種機械類、鉄橋、タンクなども手掛けており、従業員は1,800人を超える大規模企業になっていた。現場を去った正蔵は新社長の懇請により顧問に就任したが、よほどのことでない限り経営に口を出すことはなかった。

明治という一つの時代が終わり、新時代に突入した1912(大正元)年、正蔵は造船所に見える自宅で、その生涯に静かに幕を閉じた。最後まで船のことを考えた人生だった。

生前、正蔵はよく「<sup>たいか</sup>大厦(大きな建築物)の材は一丘の木にあらず」という格言を口にした。事業は一人の力では成し得ない。多くの人々の力が結集されてこそ成し得る一。度々人に助けられてきた正蔵が大切にしていた精神であった。

人や貨物を安全に運ぶことに尽力した一人の男の信念は次の世代へと引き継がれながら、海のみならず、陸、空、深海、宇宙にまでそのフィールドを広げ、「世界の人々の豊かな生活と地球環境の未来に貢献する"Global Kawasaki"」を使命に、総合エンジニアリングメーカーとして、世界中の人々の暮らしを支え続けている。

