

神戸最初の造船会社・川崎重工業の創業者 川崎正蔵翁と松方幸次郎翁の事績を訪ねて

2022年秋、神戸市立博物館で「よみがえる川崎美術館展」が開かれた。川崎重工業の創業者、川崎正蔵翁（1836-1912）は、晩年、東洋美術、日本美術の蒐集家として過ごし、現在の神戸駅に近い布引の地に「川崎美術館」という私設美術館を開いた。没後110年を経てそれを再現した展覧会だった。1000年の都の京都、古くは難波宮が置かれ、近世以降は商業のまちとして繁栄した大阪（大坂）。これに対して、神戸は明治の直前まで一寒村に過ぎなかった。このまちが今日の繁栄を築くきっかけとなったのは、江戸時代の終わりの兵庫開港と明治初めの造船業の出現で、造船業の適地として最初にこの地を選んだのが川崎正蔵翁だった。正蔵翁はいったい神戸の地に何を築き、何を残したのか。その後継者・松方幸次郎翁（1866-1950）の事績とともにまとめてみることにした。

■各地を船で巡る

川崎正蔵は1836（天保7）年に薩摩で生まれた。祖父の代まで武士の身分だったが、父の代で没落し、正蔵が15歳の時、自宅が火災で消失。正蔵は一家を支えるために15歳で、薩摩藩の御用商人、浜崎太平次が経



神戸市立博物館で開かれた「よみがえる川崎美術館展」

営する山木屋に奉公に出た。山木屋は、中国から樟脳を輸入し、琉球から砂糖を仕入れ、あるいは、長崎の外国商館から更紗やラシャなどを仕入れて、それらを大阪や江戸に売りさばいていた。正蔵は、最初は鹿児島で、次いで長崎、さらに大阪へと拠点を移しながら、船で各地を巡って商いをした。26歳の時、大阪で独立。弟の正次郎に、鹿児島で呉服と小間物の店を開かせ、呉服、下駄、提灯などを大阪で仕入れ、鹿児島に送って販売するという商いをはじめた。

■琉球航路の創設

各地を巡り、多くの人と取引を重ねてきた正蔵には、いつしか人を見抜く力が備わり、自分自身の運命を切り開くうえで、積

極的で、大胆で、行動的な人物になっていた。1872（明治5）年、35歳の時、東京に出て、それまで縁もゆかりもなかった明治政府に向かって「自分は鹿児島や琉球を航海してきた。その経験から、風波に弱い500石積み以上の和船は製造を禁止し、外洋航海は洋船に限るべきと考える」という意見書を書いて提出した。それがたまたま琉球からの租税徴収方法を検討していた大蔵省の役人の目にとまり、正蔵は政府の琉球調査に参加することになった。

琉球調査から帰ると、正蔵は大蔵省えきていのかみ まえじまひそか 駅通頭の前島密に面会し「琉球の産業振興のために、ぜひ琉球航路を創設すべきです」と提言した。「もしもお許しいただけるなら、自分で仲間を募って、その事業を立ち上げたいと思います」とも述べた。

前島は正蔵という人物の力量を認めたものの、私的に琉球航路をつくることは認めず、「それなら日本国郵便蒸気船会社に入るのがよい」と勧めた。政府と三井の資本でつくられた会社で、前島の推薦で正蔵は同社に副頭取として迎えられ、政府は日本国郵便蒸気船会社に対して琉球航路開設を許可した。

この頃、琉球から日本政府に朝貢された砂糖や反物は、いったん大阪に集められ、大阪から全国に販売された。山木屋時代から琉球産品の流通に関わってきた正蔵は、その関わりから官糖取扱所の取扱人という仕事に携わるようになった。この仕事はその

後の正蔵に大きな利益をもたらした。正蔵はその中から、前島を通じて知り合った薩摩出身の政府高官・まつかたまさよし松方正義に向けて献金をはじめた。同じ薩摩の出身者として支援を期待したためである。



川崎正蔵翁肖像

■海運業から造船業へ

しかし、日本国郵便蒸気船会社は日本近海の航路をめぐる岩崎弥太郎の三菱汽船会社との競争に敗れ、琉球航路は、1875（明治8）年、三菱汽船会社が引継ぐことになった。正蔵は三菱汽船会社に移籍。そこで2年間、管事（重役）を務めたが、彼の関心はやがて海運業から離れていき、造船業を目指すようになった。

1876（明治9）年、正蔵は、大蔵省に前島密をあらためて訪ね「風帆船製造資金拝借願」を差し出した。東京近郊と神戸に造船所をつくって船を建造したい、そのために政府に資金を出してもらいたいという内容だった。

資金提供は叶わなかったものの、造船所の建設用地として東京築地の元外国人居留地が貸与されることになり、1878（明治11）年、ここで、資本金10万円の川崎造船所が



1891年当時の川崎造船所

スタートした。

1880（明治13）年、大蔵省は、兵庫と長崎の官営造船所を民間に払い下げる方針を決めた。兵庫造船所はもともと幕府の命で加賀藩がつくった加州製鉄所で、小型蒸気船をつくっていたが、経営状態は芳しくなく、そのあとを工部省が引き受け、さらに農商務省が所轄していた。

正蔵は、兵庫造船所の払い下げを2度に渡って願い出た。しかし当時、正蔵の力量はそこまで評価されていなかったようで、2度の払い下げ申請には、2度とも何の返事も返ってこなかった。そこで正蔵は、兵庫の官営造船所の隣の海軍の土地を借り受け、そこで小規模な造船事業をはじめ、その一方で、それまで献金を続けてきた松方正義の三男・幸次郎への学資の仕送りをはじめた。

薩摩出身の西郷従道が農商務卿となり、官営兵庫造船所の管轄が薩摩出身者たちに移ったときを見計らって、正蔵はあらためて「兵庫造船所貸下げ願」を提出した。正蔵に続いて、旧幕臣で石川島造船所を立ち上げた平野富二も兵庫造船所の貸し下げに

名乗りを上げたが、このときようやく、先願者の正蔵に貸し下げられることが決まった。1886（明治19）年のことである。長崎造船所はその1年後の1887（明治20）年に、土佐出身の岩崎弥太郎の三菱汽船会社に払い下げられた。

■川崎造船所のスタート

貸し下げられた兵庫造船所について、正蔵は貸付代金の引き下げを政府に願い出た。さらに払い下げを願い出て、それらがすべて認められて、兵庫造船所は完全に正蔵のものになった。築地造船所のすべての設備機器を神戸に移し、従業員の給料切下げと人員削減とによって徹底した合理化を図り、その後、1896（明治29）年10月1日、川崎正蔵の個人事業から株式会社へと改組した。資本金200万円、社長は松方幸次郎、副社長は川崎芳太郎。川崎正蔵は顧問となり、以後、造船所経営の第一線から退いた。

正蔵には妻・スミとの間に3人の男の子と2人の女の子があったが、男の子3人は、このときまでに全員が亡くなっていた。長男は乳児のとき、次男・正左衛門は慶應義塾大学在学中に、三男・新次郎は米国留学中に死亡。跡継ぎとして他家からもらい受けた養子で四男の正治は、文学を目指し、家業を継ぐことを拒んだために廃籍した。その後、妹・マサの子で、正蔵の次女・千賀と結婚した鬼塚芳太郎を川崎家の養嗣子とした。芳太郎は真面目で有能では

あったが、正蔵の目には、新しくスタートする川崎造船所のトップとしては経験不足に思われたようで、副社長にとどめた。

正蔵が社長に選んだ松方幸次郎は、第4代、第6代の内閣総理大臣を2度務めた松方正義の3男である。正蔵が一貫してその学費を支援してきた人物で、幸次郎は7年に渡る米国留学で法律学博士号を取得して帰国後、父・松方正義の秘書官を務めていた。

川崎造船所の株式会社化の前年、正蔵は松方正義に面会を求め、幸次郎を川崎造船所の社長に迎えたい旨を願い出て、松方正義と幸次郎の双方から了承を取り付けた。

■神戸第一ドックの建設

国内の造船所はそれまで500～600トンの船をつくっていたが、時代は1000トンを超える大型船を求めはじめていた。三菱の長崎造船所はいち早く、それへの対応をすすめており、その三菱が神戸の川崎造船所のすぐ隣に進出してくるという計画が伝わっていた。幸次郎の最初の仕事は、隣に三菱がやってくる前に川崎造船所に大型船の建造体制をつくり上げることで、そのために不可欠だったのがドックの建設だった。

従来の船は海に続く傾斜路上で建造し、人がロープで引っ張って進水させた。しかし、1000トンを超える大型船の場合は、ロープで引っ張るわけにはいかず、水を注入・排出できるドック（船渠）をつくり、

その中で船を建造した後、ドックに注水して進水させる。そのために乾^{かん}ドック方式と浮きドック方式の2つの方式があることを正蔵は事前に



松方幸次郎翁肖像

調査していた。幸次郎は、その説明を聞いて、構造は簡単だが、入念な基礎工事を必要とする乾ドックの採用を決めた。

この乾ドックの建設が幸次郎の最初の仕事となった。山崎技師長を現場責任者とし、周囲をコンクリートのダムで覆い、地固めし水を抜こうとした。しかし、水が噴出し、コンクリートの壁が崩れた。軟弱地盤を固めるために、ドックの底に1万本の松杭を打ちこんだ。松杭のスキ間にグリ石を詰め、さらに水上のボートからコンクリートを流し込むなどの方法を駆使し、幸次郎が指揮をとりはじめて6年後の1902（明治35）年に、ようやく神戸第一ドックが完成した。

莫大な予算を注ぎ込んでもなかなか先の見えない難工事に、幸次郎は辞表を持って正蔵を訪ねたことがあった。「一度逃げた人間はまた逃げ出そうとする。そのほうがラクだからだ。私はお父さんからキミを預かったが、キミを腰抜けにさせてしまったのではお父さんに会わせる顔がない。逃げ



神戸第一ドック

ずにかかっていたか」。そのとき正蔵は笑いながらそう言って辞表を返したという。挑戦する課題が大きければ大きいほど困難も大きい。逃げずにかかっていたこうとする意志が新しい可能性を開いた。

川崎造船所がスタートした1896（明治29）年、政府は造船奨励法と航海奨励法を公布し、それによって軍でも海運会社でも、外国船から国内船への切り替えがすすんだ。1898（明治31）～1912（明治45）年の国内建造船舶31万総トンのうち、川崎造船所は7万7000総トンを占め、三菱造船所に次ぐ業界第2位の地位を確かなものにした。

■造船業の躍進

1914（大正3）年に勃発した第一次世界大戦は、日本に戦争景気をもたらし、造船業は目覚ましい躍進を遂げた。次々と入ってくる商船建造の注文に対応するために、幸次郎は「ストックポート」をつくって商船の見込み生産をはじめ、建造中の船舶について注文を取るようになった。最大の課題は船舶建造のための鋼材を確保すること

で、当初、イギリスとアメリカから輸入していたが、イギリスは1916（大正5）年に鋼材の輸出を禁止。アメリカとの間で、建造中のストックポートとアメリカの鋼材を交換する体制をつくり上げた。さらに鋼材自給計画を策定。1917（大正6）年に、倍額に増資して鋼材部門を増設。鍛鋼、鋼板などの製造をはじめた。これが後の川崎製鉄（現在のJFEスチール）の起源となった。

■川崎美術館と松方コレクション

没落した家で貧しい少年時代を送った正蔵は、老後は美術品に囲まれた優雅な生活を送りたいと考えていたらしい。1896（明治29）年に引退した後、古美術、東洋美術の蒐集に没頭して、現在の新神戸駅に近い布引の私邸の隣に「長春閣（川崎美術館）」を建て、それらを展示して、ゆかりの人々に見せた。蒐集作品の中には「宮女図」「寒山拾得図」や円山応挙の「海辺老松図」など、国宝、重文級の作品が多数含まれている。この川崎美術館が松方幸次郎の「松方コレクション」に影響を与えたといわれる。

幸次郎は、第一次大戦後の1916（大正5）から1918（大正7）年まで欧米を渡り歩いた。「目まぐるしい変転に対処するには、世界海運経済の中心地のロンドンにいたほうがよい」と、ロンドンから電報で連絡を取りながら、重要事項を決裁したという。

この間、幸次郎はロンドンやパリで1万円を超える美術品を購入した。「松方コレクション」と呼ばれるものである。しかし、日本に持ち帰ったとき、美術品には購入価格の10割を超える関税を課せられることがわかって、その一部を欧州に送り返した。関税を支払って国内に持ち帰ったものの多くは、その後、借入金の担保になったりして四散したが、一部の浮世絵が松方家に残り、松方家から宮内庁に献上されて、現在は「旧松方コレクション」として、東京上野の国立博物館に収蔵されている。

フランスに残されたゴッホ、モネ、ルノワール、ロダンなどの作品は1958（昭和33）



川崎美術館（長春閣）

年、フランス政府から日本政府に寄贈され、上野に新たに国立西洋美術館を建造して、そこで「新松方コレクション」として収蔵・展示されている。

※本稿の執筆に当たって次の資料を参考にしました。辻本嘉明著『神戸を翔ける・川崎正蔵と松方幸次郎』（神戸新聞総合出版センター，2001）／三島康雄著『造船王・川崎正蔵の生涯』（同文館出版，1993）／『九十年の歩み・川崎重工業小史』（川崎重工業，1986）

※写真は川崎重工業ホームページ（<https://www.khi.co.jp/>）掲載の写真を転載させていただきました。

取材・執筆 山口 幸正（やまぐち ゆきまさ）

《プロフィール》

外資系食品製造業人事部勤務の後、産業教材出版業勤務。全国提案実績調査を担当し、改善提案教育誌を創刊。1985年に独立し創意社を設立、『絵で見る創意くふう事典』『提案制度の現状と今後の動向』『提案力を10倍アップする発想法演習』『提案審査表彰基準集』『改善審査表彰基準集』『オフィス改善事例集』などの独自教材を編集出版。40年にわたって企業・団体の改善活動取材。現在はフリーライター。

●創意社ホームページ <http://www.souisha.com> 「絵で見る創意くふう事典」をネット公開中