

造船業参入の歴史的前提

—川崎正蔵と浜崎太平次—

三 島 康 雄

序論

- I 浜崎太平次家の多角的事業展開
 - II 川崎正蔵と浜崎家
 - III 鹿児島紡績所と堺紡績所
 - IV 造船業参入の社会的・経済的背景
- むすび

序論

これまで日本近代造船史を論ずる場合、三菱の長崎造船所とともに神戸の川崎造船所は必ず論じられ、その創設にあたって川崎正蔵のはたした企業者活動、払い下げにあたっての政府との関係についても、かなりの研究が蓄積されてきた。⁽¹⁾しかし川崎造船所の創設者である川崎正蔵については、彼の死後6年余の後にかけられた『川崎正蔵』⁽²⁾という伝記しかなく、この伝記はきわめて散漫で美辞麗句でつづられているため、その具体的な人間像は把握し難かった。

とくに川崎が造船業に参入した動機については明治2年9月に川崎が乗船した西洋型木造船が、大阪から鹿児島に向う途中、土佐沖で暴風に巻き込まれて難破の危機に遭遇したが、大橋を切り倒して覆没を免かれ、川崎は西洋型船の優秀な性能を身をもって感じとり、また明治5年12月29日に川崎の乗船した三邦丸（500トン）が、鹿児島から長崎に向かう途中、天草灘の牛深港口で坐礁した時、川崎は職工監督という名目で船に止まり、船体の構造、機関の設備などを研究し、技師や職工を督励して船を離礁させることができた。⁽³⁾この2回の経験が川崎をして造船業に参入させる。大きな条件になったと『伝記』に書かれ、その後の研究もこの説を踏襲している。

しかし私は、このような2回の経験によって造船業に参入する決意を固めたという点に、強い疑問を感じるものである。川崎正蔵が少年期から造船業に参入する明治10年代までの社会的・経済的

背景との関連を、広い視野で捕捉しなければ、造船業への参入の導機だけではなく、造船業を開始するための資本形成の過程も、十分に理解できないと思われる。このような視角によって、本稿では川崎の青年時代の行動を、とくに鹿児島の高商である浜崎太平次との関連を中心にして、解明することを目的とする。川崎が造船・海運・貿易・砂糖販売・紡績などの諸産業にたずさわっていった過程については、これまでの研究ではほとんど明らかにされていないが、幕末の川崎とこれらの諸産業との関係をたどってゆくと、どの面からも8代の浜崎太平次という人物が浮び上って来るのである。

I 浜崎太平次家の多角的事業展開

浜崎家の祖先は、薩摩国の国分村八幡宮の神官であったが、慶安時代（1650年頃）に湊へ移り、杉兵衛（2代）、新平（3代、浜崎と名乗る）、太兵衛（4代）、太左衛門（5代）をへて、太平次（6代）の頃には日本の長者263人中の1人に数えられるようになり、寛政時代（1800年ごろ）には全国長者12人の中に入ることになった。太左衛門の息子を太平次（6代）と呼び、以後は太平次という名前を襲名することになった。⁽⁴⁾この太平次は島津家の別荘の外廓や石堀を寄附したので、島津家から稲荷丸の貿易船としての手形を下附され、海運の権利を興えられたが、この稲荷丸こそは、ヤマキ（浜崎家の商号）の海運業の大発展の基礎を築いたのである。

開 太平次（7代）は、この黄金時代の浜崎家の相続人となったが、家運は次第に衰運にむかった。しかしその子の太平次（8代）は、文政10年（1827）に14歳の時に初めて船に乗って琉球の那覇港にゆき、土産品や明の交易品を買集め、鹿児島をへて大坂に航行し、商品を売払って、新しい大坂商品を買取り、これをきっかけにして航海と貿易に没頭し、みるみる資産を増やして家運を挽回した。父の太平次（7代）が天保3年（1832）に49歳で没すると、資金を指宿町の笹貫兵衛から借りて再び南島交易を拡大した。

この頃、薩摩藩の財政窮乏はその極に達し、茶坊主から抜擢された調所笑左衛門広郷は、大島、徳之島、喜界ヶ島（三島と総称）の砂糖の専売（安永6年から開始されていた）を強化する政策をとり、⁽⁵⁾ 浜崎太平次ほか3名の海運業者を三島の砂糖の公認輸送業者とし、国禁であった海外貿易を藩が直営し、その代りに海商たちの密貿易を黙認し、それによって藩の財政改革を企図したのである。浜崎は鹿児島の草牟田にある調所の家をしばしば訪れているし、また天保の末頃に砂糖の江戸相場が下落したため、調所の内命で大坂堺筋の砂糖屋から多数の買込を行なったこともあった。また調所は三島の砂糖専売の強化のために、藩の三島方係の宮原源之丞と共に浜崎家の番頭の肥後八左衛門を三島に派遣した。幕末の三島へ航行した船の所有者の中で、浜崎は23反帆6艘、16反帆2艘、合計8艘を所有し、全体の71艘（28人）の中で第1位であり、また全体の1,206反帆数のうち170反帆を所有し、これまた第1位であった。⁽⁶⁾ 浜崎らの船は三島に航行する時、生活必需品を積込んでゆき、各島で砂糖と交換し、これを鹿児島や大坂で密売して大きな利益を得ていたのである。

さらに太平次らは砂糖運漕だけではなく、黒砂糖、米穀、菜種子、木蠟、干鰯、銅などの藩営の諸品を、藩命により鹿児島から、江戸、大坂、長崎、肥後、安芸、日向、大島、琉球などに輸送する仕事も請負い、多額の運賃を得ていた。要するに浜崎家は、砂糖の輸送と密売、また藩営の諸商品の輸送と販売によって、繁栄の基礎を築いたのであり、薩摩藩の権力と密着することで、海商としての致富を遂げていった。従って明治維新後に藩権力が崩壊すると、浜崎家は急速に没落していったが、これは歴史的必然の過程であった。

浜崎はこのように発展した海運に必要な船を建造するために、指宿で造船場も経営していた。幕末の頃の浜崎の造船場は、指宿町十二湊の海岸に沿った一角にあり、総面積は2,110余坪、東西38間、南北57間ぐらいであったが、明治維新前の個人経営の造船場としては、最大規模とってよい。造船場の中には、材木小屋、飯焚小屋、鍛冶屋、船大工の住居が建てられ、船大工は多い時には300余名もいた。⁽⁷⁾ 一時に3艘を建造したこともあり、藩の御用船を建造する時には、補助金を下附された。造船の実数は明瞭ではないが、浜崎の所有船は36艘に達し、そのほとんどすべては、この造船場で造られたと考えられる。このうち30反帆以上が5艘、24～26反帆が6艘あった。

薩摩藩は砂糖専売のほかに、唐物貿易を行ない、琉球の国王に海外貿易の仲介をさせ、南洋、英、仏、露などの諸国と極秘裡に貿易を行っていた。鹿児島の海岸に藩の倉庫があり、庫内には琉球、支那、台湾、欧米からの輸入品で、幕府の許可を得ていた16種類以外の品もあり、浜崎太平次らの船で長崎、広島、大坂、江戸に運送された。浜崎らは正規の運賃のほかに、この密貿易に参加することによって、巨利を博していた。密輸品として輸入したのは、絹布類、氷砂糖、キャッピン（菓子）、シュオー（染料）、薬品としては人参、シキンテ、犀角、オンコロ、琥珀、ミンシュウなどがあった。⁽⁸⁾

また浜崎は長崎港から生糸、樟脳、茶、昆布、陶磁器、フカノヒレ、貝、寒天、干ナマコなどを、中国のほかに、オランダ商館を通じてロシア、ジャワ、アモイ、キューバ、フランスに輸出した。とくに樟脳はほとんどが薩摩産であった。そしてこれらの輸出品を北海道、琉球、台湾、その他の国内各地から長崎へ移送した。浜崎は巨船36艘を用いてこれらの輸出入品を全国に回漕し、巨万の富を得て、ヤマキの家名を完全に回復した。浜崎はしばしば薩摩藩に献金し、「御国之財政御改革之御為ニ、御調達致候金子ハ一再ナラズ、剩エ御軍備之後楯ト而私財ヲ御当家ニ融通仕候御奉公之心懸」⁽⁹⁾ を藩から賞されたことも数度におよび、浜崎太平次正房という諱を名乗ることと、駕に乗ることを許可され、次弟の弥兵衛は島津豊後守久豊（黒木家）の家臣になった。こうして浜崎家は薩摩を代表する海商にのし上ったのである。

このような事業の発展にともなう、指宿町十二町湊の本拠地では不便になってきたので、浜崎太平次（8代）は旧宅に池永幸之丞を支配人として残し、自らは鹿児島島の潮見町に本店を移し、弟の弥兵衛、太七、和兵衛に親類の者を加えて統轄させ、さらに全国各地に支店のネットワークを形成して、貿易、海運、造船の諸事業の多角的発展を企図したのである。

①琉球国那覇。若狭町にある支店を中国貿易の中継地とし、高級店員の高崎新衛門、肥後忠平を支配人として常駐させた。

②肥前国長崎。浜崎支店は西浜町にあり、支那街から銅座川をへだてた西側にあり、薩摩藩屋敷の東側に倉庫4棟と1棟の住居、さらに3棟の建物があった。出島のオランダ商館とも至近距離にあり、中国、オランダとの取引に便利な位置にあった。高級店員の中村八左衛門、高崎覺兵衛が支配人であった。

③大坂。支店を立売堀北通6丁目（薩摩屋敷の隣）におき、高級店員の肥後孫左衛門が支配人であった。

④北海道函館。弟の弥兵衛を駐在させていたが、弥兵衛が密貿易の罪で琉球に流刑に処されてからは、船舶だけが航行していた。

⑤薩摩国鹿児島。旭通海岸に広大な邸宅を建築し、倉庫を4棟所有し、高級店員の永田藤兵衛、今井嘉兵衛、永田松二らを支配人としていた。

⑥薩摩国甕島。甕島では海苔や寒天を買入れ、綿を売込み木綿を仕入れて、晒してから各地で販売した。

⑦日向国宮崎。高城で寒天を製造し、人夫300人を使用した。浜崎太七（次弟の長男）と肥後幸助が支配人をつとめた。

⑧薩摩国指宿港。姉ヨシコが留守家族を監督し、池永幸之丞が支配人として、造船所などを監督した。

⑨新潟。

⑩その他。中国のアモイとジャワ島。⁽¹⁰⁾

これらの支店のうち、領外の長崎、大坂、函館、新潟は、藩が産物仕法政策の一環として積極的に開発した国内交易の拠点であって、調所笑左衛門の内外交易政策に密着して展開した、浜崎家の発展の状況を如実に示している。最盛期の頃には、全国の各支店には数百名の従業員がいたといわれ

る。

このように日本屈指の海商にのし上った浜崎太平次（8代）も、文久3年（1863）6月15日に、急病のため50歳で大坂で死去した。その息子の太平次は、弘化2年（1845）に鹿児島島の浜崎宅で生まれたが、慶応1年（1865）に21歳で若死し、太平次（8代）の次弟彌兵衛の子供の太平衛が相続して、太平次（10代）を襲名した。幕末から明治初期にかけてまだ浜崎家の全盛時代はどうか続いてきたが、所有船は24艘、造船所の船大工は100名ほどに減っていた。しかし明治の初めに北海道の水産物を満載して函館から鹿児島島に向って航行中の昌業丸が行方不明になり、明治10年（1877）の西南の役の時には鹿児島島の本店は、土蔵を残して他はすべて焼失するなど、災害が続いた。⁽¹¹⁾しかも明治維新によって薩摩藩は瓦解し、これまで藩権力と抱合していた浜崎家は急速に没落し、明治期の半ばには、この巨大な海商はあとかたもなく消失してしまったのである。

II 川崎正蔵と浜崎家

ここで川崎正蔵と浜崎家の関係を検討しなければならない。

正平3年（1348）に伊東大和守祐重が京都から日向国に下向した時、稲津、落合、湯地、川崎の4重臣が随行してきたが、この川崎氏が川崎正蔵の祖先であるといわれている。曾祖父の時代に鹿児島島に移住したが、祖父の正次郎の時代には没落して、城下の造り酒屋に奉公する身分になり、父の利右衛門の代には、木綿の行商人をしていた。正蔵は天保8年（1837）7月10日に、利右衛門の長男として、鹿児島の大黒町で生まれた。父は正蔵に家運再興の希望を托し、書道や国学を習わせたが、安政3年（1856）に死去した。川崎は父の残した店でかろうじて呉服商を開始し、17歳で長崎に出て貿易商を開始した。『伝記』には、「翁も亦、薄資の中より無理算段して種々の商品を仕入れ、或は鹿児島に、或は大坂に輸送して、商事に大努力、大奮闘を継続する以外に、夜間は英和辞書と首引して、英字の研究に耽り、鵬心只管雲の至るを俟つ……翁の長崎に在るや、一時は鹿児島県指宿生れの先輩たる、浜崎太平次氏の店員として、氏の薫育愛顧を受けたるが、此人は長崎の貿易商中にて、一流の紳士にて、声望あり、且

つ人格も高く、当時山木屋とて規模壮大なる樟脳店を有し、鹿児島より長崎を経て、支那へ輸出するを専業となし居たるが、浜崎氏は其の時代より、翁の尋常一様の店員に非らず、将来何事かを成し遂ぐる有望なる少年なりと睨み、常に人に語って『川崎はよく書物も読むし、大人の如き思慮もあり、そして万事が堅実にて、其年の若いに似気なく、円山へも通はざる一徹者であるから、遅かれ早かれ一旗挙ぐるならん』と賞讃措かざりき⁽¹²⁾と記されており、川崎が単身で貿易商になるために長崎に赴き、一時的に浜崎の店にいたように述べているが、これは伝記作者の思いこみ、ないしは調査不足にもとづく記述である。

幕末にヤマキ（浜崎家の商号）の船舶の船員をしていた指宿港の肥後半吉は、「あの川崎正蔵のことですか？ 後にこそ川崎造船所長だなんて言はれ、世間から持て囁かれてゐた彼の人は、私等がヤマキの船員として初めて雇はれた頃までは、ヤマキの二流店員として使用されて居たことを、鹿児島に於て常に見て居た⁽¹³⁾」と証言している。川崎が長崎に赴いて貿易に従事し始めたのは嘉永6年（1853）であるから、川崎が浜崎家の二流店員として雇われたのはそれ以前であり、恐らく父の利右衛門が死去した嘉永4年（1851）からであり、川崎は15歳ごろから浜崎家に雇用されていたと考えても間違いないであろう。この証言は重要な意味を持っている。すなわち川崎は若い時から、浜崎家の店員としてその経営する海運、貿易、造船業にたずさわっていたのであり、しばしば浜崎家の船に乗って琉球や三島の砂糖の輸送、それに附随する密貿易に従事して、知識と経験を積んでいた。また川崎は嘉永6年（1853）から文久3年（1863）までの10年間は、長崎の浜崎支店の店員として定住し、鹿児島—長崎—下関—大坂の間を航行し、立売堀北通6丁目にあった浜崎家の大坂支店で国内交易の業務に従事していた。また大坂支店の支配人である肥後孫左衛門と親密になった。また長崎支店の店員として、中国商人やオランダ商館を相手に、生糸、樟脳、茶、昆布、陶磁器、寒天などの貿易に従事したが、この経験が川崎のビジネスマンとしての活躍の修業を積ませると共に、前記の『伝記』の中の浜崎の言葉のように、英語の修得に努力して世界の情勢に開眼させていったのである。そして文久3年（1863）に浜崎太平

次（8代）が死去すると同時に、川崎は浜崎から独立して、大坂の鯉座橋、ついで松島橋に小店をかまえ、これまでの経験と人脈を生かして企業者としての新しい生活を始めたのである。このような浜崎家の店員としての経験が、明治維新後の川崎正蔵の企業者活動に、どのようにつながっていったかを検討しなければならない。

A. 海運業。川崎が浜崎家の長崎支店につとめていた頃の支配人であった中村八左衛門は、明治6年に川崎を大蔵省の役人に紹介した。⁽¹⁴⁾ 川崎はこれまでに浜崎家の店員として、琉球や三島へ何度も航行して砂糖や他の国産品の輸送を行っていた経験を買われ、大蔵省から琉球諸島の国産品取調べを委嘱され、直ちに琉球に渡航し、しばらく滞在して調査に従事し、まず琉球と内地の間に定期航路を開設して、郵便物や国産品（砂糖や上布など）の輸送を円滑にする必要を痛感し、帰国後に大蔵省・駅通頭の前島密に、まず琉球—阪神間に定期航路を開設することを強く進言し、もし許可されるならば川崎個人でも琉球航路を開く意思があることを陳情した。

この時期には、米国太平洋郵船会社やイギリスのP.O.汽船会社などが、沿岸航路を開放するように日本政府に迫りつつあり、これに対抗して政府は明治3年（1870）1月に半官半民の廻漕会社を設立し、郵便物と旅客・貨物の輸送を開始させたが、収支償わず、1年たらずで解散した。そこで政府は新たに廻漕取扱所を4年4月に創立させ、廻漕会社の船舶と業務を継承させたが、同年7月に廃藩置県が行なわれて諸藩の船舶の多くが官有となったので、政府は廻漕取扱所を改組して5年8月に日本国郵便蒸汽船会社を設立させ、官有となった船舶十数隻を払い下げた。

このような情勢であった為、主任官として同社を管理していた前島は、川崎が独自に琉球航路を開設することを認めず、川崎は前島のすすめにより副頭取として日本国郵便蒸汽船会社に入社した。明治6年10月20日、ならびに12月に駅通頭・前島密から大蔵省事務総裁の大隈重信をへて太政大臣・三条実美に提出された文書によると、日本国郵便蒸汽船会社に説諭を加えて、当分1ヶ年6,000円の補助金をもって年6回、東京—横浜—大阪—神戸—細島（日向）—鹿児島—大島—琉球の航路を開設し、郵便物のほかに物貨・旅客の運送を行な

うことによって、これまで疎隔の地であった琉球と日本列島の海運を発展させることが決定した。⁽¹⁵⁾ 当時まだ貨幣経済が発展していなかった琉球では、明治維新後に薩摩藩の砂糖専売制度が廃止されると、砂糖や上布の現物で新政府に納税することになり、大蔵省はこれを内地に輸送して販売することによって貨幣化する必要に迫られ、そのために琉球航路の定期航路に助成金を下付したのである。川崎は明治7年(1874)1月10日に同社の青龍丸に乗船して再び琉球に渡航し、琉球航路の開設に成功した。川崎は同年に大蔵省から全国御貢米回漕方御用を仰付けられたが、これは同社の副頭取として琉球航路の開設に成功した功績に対して与えられたものである。そしてこの成功は、川崎が浜崎家の店員として、琉球へ何度も渡航した経験に基くものであった。また後に述べるように、この成功によって、川崎は琉球の砂糖や上布を大阪に輸送して販売する特権を大蔵省から与えられ、これが川崎に大きな富を得させ、造船所設立の資本蓄積を促進することになったのである。

おりから急速に発展してきた三菱会社との激しい競争によって、日本国郵便蒸汽船会社は明治8年6月に解散し、政府は同社の全船舶を32.5万円で買い上げ、後に三菱会社に払下げた。川崎は岩崎弥太郎の説得により、明治9年4月から11年まで三菱の管事に在任したが、もともと岩崎をライバル視していた川崎は同社を退社し、三菱に対抗して明治13年8月に設立された東京風帆船会社、15年7月に設立された共同運輸会社の発起人となり、⁽¹⁶⁾ また数隻の自営船により海運業を継続し、明治20年に兵庫造船所を払い下げられるまで経営し、これも川崎の資本蓄積にかなりの貢献をしたのである。このように日本国郵便蒸汽船会社ならびに川崎正蔵が、琉球航路ならびに砂糖輸送を占有してゆく過程は、同時に浜崎家の没落の過程でもあった。この2つの事業を失った浜崎家は大きな打撃をうけたが、さらに太平次(10代)の放蕩、明治12年の蚊龍丸の沈没、最後の1艘であった帆船愛宕丸の落雷による沈没などが原因となり、浜崎家(ヤマキ)はついに破産し、太平次(10代)は明治43年8月15日に63歳で大阪で客死し、さしも隆盛をきわめた海商浜崎家もついに断絶した。

B. 官糖販売。川崎は文久3年(1863)から明治2年まで、大坂の鯉座橋、さらに松島橋で小商店

を開き、長崎や鹿児島で仕入れた商品を販売していたが、結局は失敗し、旧薩摩藩士たちが藩の大阪下屋敷跡に設立した砂糖会社に入り、明治4年までは砂糖の販売に従事していた。ここでも浜崎家での砂糖販売の経験が生かされたのである。

川崎はすでに明治4年に東京に一小店を開き、深川佐賀町に住居を構えていたが、10年に大阪の土佐堀の安治橋畔の旧蔵屋敷に官糖取扱店を開き、親類の横山民助を主任として経営させ、自分は江戸堀に広い屋敷を買っており、翌11年の5月6日に東京の築地に川崎造船所を設立したことから考えると、この時点では東京と関西の両方で多角経営を推進するつもりでいたのである。

明治12年に琉球藩が廃止されて沖縄県が設置されると、大蔵省は正式に沖縄の砂糖と反布を租税物品として大阪に輸送し、入札公売を行なうことを決定した。明治13年11月17日に大蔵卿佐野常民から太政大臣三條実美に提出された「沖縄県租税物品運搬費仕払之義ニ付上申」⁽¹⁷⁾ という文書によると、昨12年度から沖縄県の砂糖と反布を大阪へ回漕して入札払下げを開始したが、その輸送費26,636円を支払う予算がなく、13年度からは沖縄県の「府県補充費」から支出することにしたいという内容で、12月2日に認可され、これによって税品の大阪輸送は財政的に保障されたが、川崎はそれより8カ月前の13年3月25日に大蔵省出納局副長・大蔵省書記官の山内芳秋から、沖縄県貢納砂糖の大阪売捌き御用を正式に命じられている。そして海上輸送費の沖縄県負擔が決定したのとはほぼ同時に、川崎は大蔵省租税局から、11月6日に「沖縄県税品売捌方取扱人申付候事」、11月20日に「沖縄県下税品廻漕取扱方申付候事」という正式の辞令を下付されて、沖縄の税品の輸送と大阪での販売を委ねられた⁽¹⁸⁾。明治8年6月に日本国郵便蒸汽船会社が解散すると、その所有船18隻は政府が32万5000円で政府が買上げた上で三菱会社に払下げられ、これまでの琉球航路はすべて三菱が引継ぐことが下命され、払下げられた船の中で青龍丸、赤龍丸、黄龍丸、玄龍丸などは沖縄航路に配属されて、砂糖や上布を大阪へ輸送する役割をになっていた。この辞令によって川崎もその持船によって、三菱とともに税品の輸送を行なう権利を興えられると共に、大阪における唯一人の官糖販売人に任命されたのである。

当時の沖縄では貨幣経済が滲透していなかったため、税金の大部分は現物納であったが、その中心は薩摩藩以来の伝統を有する砂糖であり、その生産者がこれを上納して官庁が大阪に輸送して公売するまでに、多くの費用と手間がかかった。製品の焼入れまたは樽詰に対して村吏が嚴重な干渉をするだけでなく、収税吏や税品鑑定人がときどき出張して検査し、品位粗悪と認めた時はその村が皆納するまで村掟により保管させ、貢糖皆納の後でなければ砂糖の自由販売を認めなかった。各村より那覇の蔵所へ送納すると、間切の役人が立会いの上、税品鑑定が1樽ごとにその品質を鑑別し、粗悪品は刎糖と称してこれを刎返し、再び優良糖を納めさせ、その後これを大阪に輸送し、大阪出張所へ収税吏を派遣して公売した。⁽¹⁹⁾

この貢糖の大阪における販売の方法は、沖縄の大蔵省出張員から輸送されてきた砂糖を、中之島の大蔵省倉庫や土佐堀2丁目11番地の蔵所へ貯蔵しておき、毎月2～3度、蔵所で入札により販売した。蔵所には「大蔵省官糖取扱所」という標札をかかげ、川崎はそのただ1人の取扱人であった。入札販売の方法はすでに発表した⁽²⁰⁾ので、ここでは省略するが、官糖販売人としての川崎の年間収入は約35,000円であり、この特権的な収入が創業当時の東京築地と神戸の造船所の欠損を埋め、また明治19年5月の官営兵庫造船所貸下げの前提となった資本蓄積の大きな源泉になったのである。

この背後には、明治13年2月から14年10月まで内務卿、それ以後18年12月まで大蔵卿と参議をつとめた、薩摩藩出身の松方正義の政治的支援があったと思われるが、しかし川崎が幕末から浜崎家の店員として、砂糖の輸送のために琉球へ渡航した経験を買われて、大蔵省から官糖取扱人に任命されたことを忘れてはならない。

なおこの官糖取扱所は、明治13年の3月から6月までの受払計算書によると、残金の大部分である26,443円のうち22,199円を第五国立銀行に預金していたが、この銀行は明治6年12月に資本金50万円で大阪で設立され、発起人に浜崎太平次(600株)、林甚左衛門(500株)、重久佐平太(200株)の鹿児島出身者がおり、⁽²¹⁾ 浜崎の大阪支店の支配人であって川崎と親しかった肥後孫左衛門も経営に参加していたから、川崎が預金したのである。

III 鹿児島紡績所と堺紡績所

開明君主といわれた島津斉彬は、すでに安政5年(1858)に薩摩藩内の田上村に水車館を創設し、紡績機械(国産と舶来の機械2台)を運転させ、藩内の船の綿布帆を生産させようと試みていた。ところがその後、浜崎太平次(8代)が、舶来綿糸を献上し、これを見た斉彬はどうしても外国紡績機械を輸入して、外国綿糸を駆逐しなければならぬと決心したといわれる。しかし斉彬は同年7月16日に急死したため、家老の小松帯刀および石河正竜が相談して、紡機を外国に注文することを決定した。慶応1年(1865)3月に鹿児島を出発した薩摩藩英国留学生(その渡航費の大部分は浜崎太平次が拠出したといわれる)のうち、新納刑部と五代才助は6月にイギリスのマンチェスターのレードブラザーズ商会を通じてプラット社に紡績機械の買入れを注文し、2年1月9日に同社の設計に基く機械を正式に購入する契約を行なった。その主機は、スロックスル1,848錘、ミュール1,800錘、計3,648錘、1週60時間で18番手平均で約4,864ポンド生産の能力を持っていた。この紡機は長崎経由で慶応3年(1867)1月26日に鹿児島に到着し、磯の紡績所は5月に完工して運転を開始したのである。

この鹿児島紡績所の経営者は明治10年までに4人が替り、西南戦役のため同紡績所は資金欠乏におちいり、ついに島津家は明治10年に、年賦償却の条件で工場全部を浜崎太平次(10代)に譲渡して経営を再開し、300人の職工を半減して1日平均140貫目を生産したが、成績の良好であったのは最初だけで、浜崎家が急速に衰退しつつあった時期であったため、経営は次第に乱脈におちいり、15年以後は伊集院篤に経営権を譲らなければならなかった。⁽²²⁾ 明治30年に島津忠義が死去したこともあって、工場は廃棄され、31年ごろに輸入機械のみ堺紡績所に移送されたのである。

石河正龍は文久3年(1863)11月1日に薩摩藩に対して、大阪近辺に紡績所を設立するように建議し、藩では慶応4年(1868)9月1日に石河を堺紡績所設立の責任者に任命し、堺紡績所を鹿児島紡績所の分工場として設立することが決定された。明治1年(1868)11月7日に、すでに2年前に薩摩蔵屋敷の名目で買入れてあった和泉国大鳥郡堺戎島紡績所へ、英国マンチェスター製の紡績

機械が鹿児島から船で廻送され、3年12月24日に始めて運転を開始した。薩摩藩から五代才助（後の友厚）が堺紡績所の掛として着任した。

この堺紡績所は、廃藩置県後の明治5年（1872）に大蔵省勸農寮によって買上げられ、石河は勸農寮八等出仕の官吏となった。この紡績所は官営工場払下げ政策によって、肥後孫左衛門に払下げられたが、かれは形式上の代理人で、実際の所有者は浜崎太平次（10代）であった。肥後は天保14年（1843）に指宿で生まれ、万延1年（1860）に浜崎に抜擢されて18歳の若年で、浜崎家の大坂支店である薩摩屋（立売堀）の総支配人に就任し、浜崎太平次の四天王の1人と呼ばれていた。明治11年から15年までは、肥後は大阪の薩摩屋と堺紡績所の支配人を兼ね、大阪店を柁木芳松、堺紡績所を坂ノ上要助に委せ、堺には1日おきに出勤していたといわれる。浜崎の大阪店である薩摩屋は、慶応3年（1867）から鹿児島紡績所の綿糸布の販売と原料棉花の買入れを行ない、明治3年（1870）以後は、堺紡績所の棉花購入と製品の販売も引受け、密接な関係を保持していた関係から、堺紡績所を買受けたのである。⁽²³⁾

しかし前述のように、浜崎家は明治10年代に急速に没落したため、堺紡績所は明治14年8月に川崎正左衛門の名義に替った。正左衛門（文久3年11月25日生れ）は川崎正蔵の次男で、長男の正太郎は夭折したので実質的には長男であった。実質的な所有者は父親の正蔵であったことはいうまでもないが、19歳の正左衛門を名義人にしたのは、東京と神戸に造船所を経営して官営兵庫造船所の貸下げをねらう川崎にとって、造船業と関係のない紡績所まで経営するのは社会に対して悪い印象を与えるという判断からであろう。しかし正左衛門は明治18年に病死したため、川崎紡績所（明治14年から改称）の名義上の所有者は、正蔵の長女の喜久（明治9年11月に鹿児島の横山岩次郎と結婚）の二男である横山愛之輔となった。

川崎紡績所の経営成績はかなり良く、1日平均生産額は、官営時代は160斤、肥後時代は230斤であったが、川崎紡績所時代は300斤に上り、明治20年には530斤も生産したといわれる。しかし川崎正蔵は明治20年に兵庫造船所の払下げに成功すると、多角経営していた他の事業を整理し、造船業一筋に集中する戦略を採用し、明治22年に川崎

紡績所を泉州紡績に売却し、川崎の紡績業経営は8年間で終りを告げた。

なお肥後又左衛門は堺紡績所が川崎の手に移った明治14年以後も川崎に協力し、17年から沖縄にわたってこれまでの経験を生かし、川崎の代理人として現物税の砂糖、上布の徴収にあたった。20年に川崎が兵庫造船所の払下げに成功すると、沖縄から帰国して川崎造船所の初期の支配人をつとめた。浜崎家では川崎よりもはるかに上位の大番頭であったが肥後が、浜崎家の没落とともに川崎正蔵の使用人になったのである。

IV 造船業参入の社会的・経済的背景

川崎正蔵は明治11年に東京の築地に川崎造船所を創設し、14年には神戸にも造船所を併設し、これを基盤として19年4月に官営兵庫造船所の貸下げを受けることに成功し、20年7月には払下げを受けて川崎造船所の確立に成功した。彼のこのような造船業への参入の動機としては、序論において述べたように、明治2年9月の土佐沖での遭難、明治5年12月の天草での座礁がその理由であったというのが、これまでの研究史上の通説であった。もちろんこの二回のアクシデントが、川崎に大きな心理的インパクトを与えたことは確かであろうが、さらに彼を取りまく幕末—明治初期の社会的・経済的背景との関連が説明されなければ、川崎の造船業への参入の動機としては、あまりに薄弱であるといわなければならない。このような観点から、川崎の造船業参入の背景を、改めて考察してみよう。

A. 浜崎太平次との関係。すでに述べたように。川崎は嘉永6年（1853）以前から。浜崎家の鹿児島店の二流店員として雇用されていた。この時期は指宿にあった浜崎太平次（8代）の造船場の最盛期であり、川崎は浜崎の持船に乗って琉球方面に出張する際、また指宿の浜崎本邸を訪れた際に、この造船場を見て大いに刺戟されたに違いない。この刺戟が後に川崎を造船業参入に駆り立てた最も根源的な刺戟であったと見ても、間違いないであろう。

B. 薩摩藩の造船業。川崎は嘉永6年（1853）に鹿児島から長崎に移り、さらに文久3年（1863）に大阪に小店を開いたが、この期間にも浜崎の店員として、しばしば鹿児島に帰港していた。この

時期の薩摩藩の造船業の展開こそ、川崎の造船業への関心を深める大きな要因であったと見なければならぬ。

薩摩藩の財政上の大きな問題の一つは、1年おきの参勤交替で鹿児島—江戸間を片道50日以上もかかることであり、島津斉彬は嘉永4年(1851)に藩主に就任すると、大型船の建造を計画し始めた。この時期に英・仏・米などの諸国の軍艦が、しばしば琉球に出現したことも大きな刺激になっていた。折しもアメリカ帰りの漂流漁民のジョン・中浜万次郎ら3人が、嘉永4年(1851)8月に琉球から鹿児島に移送されてきたが、藩は彼等の協力を得てアメリカの捕鯨船をモデルにして5隻の運送船を竣工させた。これらの船は常平倉貯蔵米の廻送や奄美諸島からの砂糖輸送にも利用された。そのうち3隻は江戸に廻送され、薩摩屋敷内で製作された蒸気機関を積込み、蒸気船第1号の雲行丸と呼ばれた。同じ年に藩は、かつて文政5年(1822)に藩費を補助して造った、日本で初めての3本マスト西洋式帆船(37メートル)の伊呂波丸の改良新造船の建造を指示し、同年10月に鹿児島郊外の磯別邸付近の龍洞院前の海岸に、西洋式大型船の造船所が創設された。城代家老の島津久宝をはじめ、家老、軍役奉行、側用人、船奉行、目付らが責任者となり、オランダ船の修理を担当していた船大工5人を長崎から招き、他に藩内の船大工も多数参加した。⁽²⁴⁾

第1号の西洋式大型帆船は、安政1年(1854)3月に完工し、3本柱、18反帆、船長40メートルで、外形は幕府禁令をはばかって日本型とし、船内は外国商船を手本として造られ、大砲も積めるようにした。この船は伊呂波丸と命名され、この種の西洋式大船としては日本初の船であった。このように、まだペリーの黒船が浦賀に出現する以前の嘉永年間に、ある点では幕府の禁制を犯してまで、西洋式大型船の建造に薩摩藩がふみ切ったことは、実に画期的なことであった。

さらに嘉永5年(1852)12月27日に、斉彬は「琉球大砲船建造ノ件」を幕府に願ひ出て、翌年4月21日に幕府の黙認書が出ると、5月初めに櫻島の漕ノ浦(瀬戸村)に造船所を設立して、29日には着工し、翌安政1年(1854)12月12日に完工し、この西洋式大帆船型軍船は昇平丸と命名された。最初は琉球船型として計画されたが、途中か

ら大型の軍船として改造されたのである。⁽²⁵⁾

その背景には、次のような事情があった。嘉永6年(1853)6月3日に、ペリーの率いる艦隊4隻が浦賀に来て、米国大統領の国書を幕府にわたし、通商と燃料・食物の購入を要求したが、12日に退去して20日に琉球の那覇に出現した。幕閣の意見は動揺したが、斉彬は7月10日に近衛忠熙に書簡を送り、幕府の大船建造の禁を解くように進言した。幕府は7月14日に、5ケ年の儉約と武備充実の諭告を発し、斉彬はこれに便乗して「艦船建造ならびに軍事必要品購入許可の件」について願書を提出し、主要各藩が各1隻を建造して日本連合艦隊を編成すべきであると述べている。幕府は9月15日に大船建造の解禁令を発し、26日には老中御指図をもって軍船と蒸気船の製造を主要諸藩に許可した。このような状勢の変化があったために、薩摩藩の昇平丸は、大型の軍船に改造されたのである。

さらに11月6日に斉彬は、「大船十二艘並ビニ蒸気船三艘製造許可ノ件」の伺書を幕府に提出したが、そのうち3艘は、長さ30間、横7間1尺、深さ5間2尺、砲数38挺、砲門38という大船であった。この伺書は12月20日に許可され、15艘のうち3艘は幕府へ納入するように要求された。この15艘の船の大部分は、安政2年(1855)9月から11月の間に完工した。安政5年の3月と5月に幕府の海軍練習艦の咸臨丸が薩摩の山川港に来航し、斉彬は藩製の万年丸に勝麟太郎やカッティンディゲ等を招いて、造船技術のアドバイスをうけ、また彼らの斡旋で蒸気船を長崎の飽の浦製鉄所に送り、改修を依頼した。これらの斉彬の行動は、西洋式軍艦の造船技術を習得しようという執念の現れであった。斉彬は安政5年の7月16日に急死したが、しかし彼の執念は薩摩藩に引継がれ、2年後の万延1年(1860)12月から慶応3年(1867)の間に藩は外国船17隻を買入れ、その大部分は汽船であり、薩摩藩は諸藩のうち最大の汽船所有を誇った。これらの汽船が明治維新の前後の戦役で大いに利用され、藩の軍事力の機動性の源泉となり、また明治時代の「薩の海軍」の前提となったのである。⁽²⁶⁾

このような斉彬による薩摩藩の艦船の造船能力の高揚期に、川崎正蔵は嘉永5年(1852)まで鹿児島に在住し、嘉永6年(1853)から文久3年(1863)まで長崎に在住した時期も、しばしば商

用で鹿児島に帰郷していた。川崎が薩摩藩の造船熱から大きな刺戟をうけ、それが後に造船業へ参入する動機の1つになったと考えることは、きわめて自然であると思わざるを得ない。

C. 長崎の造船業。川崎が浜崎太平次商店の店員として、鹿児島から長崎に移った嘉永6年(1853)の9月15日に、前述のように幕府は、慶長14年(1609)に制定された「大艦製造の禁」を解除したが、この禁令は実質的には、西国諸大名に500石積以上の大船建造を禁止したものであった。この禁令の解除により、幕府は浦賀造船所(1853年)のほかに、長崎飽浦製鉄所(1861年)、長崎立神造船所(1863年着工、幕末まで未完成)、横浜製鉄所(1865年)、横須賀製鉄所(1865年着工、幕末には未完成)などの幕府経営の諸造船所を設立した。

幕府は安政1年(1854)にオランダから軍艦を購入して、幕府海軍の設立を企画したが、クリミア戦争で中立を守る立場にあったオランダは艦船の輸出を行わず、そのために幕府の歎心を失なうことを恐れて、スームピング号という1隻の船を贈り、「観光丸」と名付けられたこの船は、安政2年(1855)に長崎で幕府が受取った。ついで幕府は2隻をオランダに発注し、咸臨丸は安政4年、朝陽丸は5年に長崎で受領されている。これらの輸入艦船の修理の必要性が、長崎製鉄所の設立の契機となったのである。

このような背景のもとに、上海に近く、また高島炭鉱から汽船用の燃料炭を供給できる長崎に、安政4年(1857)10月に、まず本格的な溶鉄所(まもなく長崎飽浦製鉄所と改称)が設立され、オランダ製の機械が据付けられた。工場面積4,129坪の中に、鍛冶場、轆轤盤細工所、鋳物場を中心にして、諸器械置場、石炭囲所、オランダ人住居、役人詰所が設置され、機関技師ハルデス以下10名のオランダ人技術員・熟練工が指導した。しかしこの工場は機関や船体の修理工場であり、いわゆる造船工場ではなかった。

しかし黒船に対抗できる軍艦を建造する造船所を期待していた幕府は、さらに文久3年(1863)に浦上村淵字立神郷に70馬力蒸気軍艦建造所の建設の計画を立て、オランダから14名の技師を招き、1万2000坪の土地に立神軍艦打建所が建設され、文久4年(1864)に造船工場器械類をオランダか

ら購入し、修理ではなく造船を目的とし、元治1年(1864)1月に立神造船所と改称された。しかし明治維新までに完成せず、1隻の軍艦を建造することもできなかった。⁽²⁷⁾

また幕府は安政2年(1855)10月に、オランダから献上された観光丸を練習艦として、海軍士官養成のために、長崎海軍伝習所を開設し、佐賀藩(48名)、薩摩藩(16名)をはじめ、全国から俊秀が集り、海事の訓練を行ない、飽浦製鉄所で機関や船体についての実習を行っていた。

川崎正蔵は嘉永6年(1853)から文久3年(1863)まで、浜崎家の長崎支店の店員として長崎に定住していた。文久3年に大坂の鯉座橋と松島橋に店を構えて移住したが、その後も大坂店で販売するための商品を仕入れるため、また大坂の米その他の商品を九州へ輸送するために、しばしば長崎を訪れていた。これまでに述べてきた長崎飽浦製鉄所、立神軍艦打建所、長崎海軍伝習所などが創設され、活動していた時期は、まさに川崎が長崎の浜崎の支店で商業活動に従事し、また大坂からしばしば長崎を訪れていた時期でもあった。西浜町の浜崎店から長崎湾をへだてた所にある飽浦製鉄所や軍艦打建所の活動を毎日見ていた川崎は、また長崎に出入する、オランダ、中国、ロシアなどの巨船を見ていたに違いない。これらの経験が、川崎に造船業に参入したいという希望を持たせた直接の刺戟になったと考えるのは、きわめて自然なことではなかろうか。

むすび

川崎正蔵は明治11年(1878)5月6日に、東京の築地南飯田町9番地の官有地を拝借して川崎造船所を設立し、14年3月には神戸の官営兵庫造船所の近くに川崎兵庫造船所を開設し、これを基盤にして明治19年4月28日に兵庫造船所を拝借し、翌年の7月6日に同所の払下げをうけ、三菱の長崎造船所に対抗できる川崎造船所の基盤を作った。本稿ではまず川崎が造船所の払下げをうけるための資本形成の過程を、浜崎太平次の事業との関連において、海運、貿易、造船、官糖販売、紡績にどのようにかかわっていったかによって追求した。明治維新後の廃藩後に浜崎家が急速に没落してゆくのと併行して、川崎がこれらの事業を継承して発展させ、造船業へ参入するための資本を蓄積し

ていった点を、強調しなければならない。

さらに川崎が造船業へ参入するための技術的・社会的背景として、幕末の薩摩藩の造船業、長崎における幕府直営の造船業の展開を検討した。川

注

- (1) とくに小林正彬『日本の工業化と官業払下げ』、東洋経済新報社、昭和52年、253-280頁。三島康雄『阪神財閥』、日本経済新聞社、昭和59年、347-436頁。
- (2) 山本実彦『川崎正蔵』、吉松定志発行、大正7年。
- (3) 前掲『川崎正蔵』、50-61頁。
- (4) 浜崎助次編刊『浜崎太平次翁之略伝』、昭和6年、1頁。
- (5) 芳即正『調所広郷』、吉川弘文館、昭和62年、100-119頁。
- (6) 藤本隆士・松下志朗「幕末における薩摩藩の海運について」(秀村選三編『薩摩藩の基礎構造』、御茶の水書房、昭和45年)、432頁。
- (7) 宮里源之丞・沢田延音編『海上王浜崎太平次伝』、浜崎太平次翁顯彰会、昭和9年、44-48頁。
- (8) 前掲『浜崎太平次翁之略伝』、15頁。
- (9) 調所広郷文書(前掲『海上王浜崎太平次伝』、63頁)。
- (10) 前掲『浜崎太平次翁之略伝』、1-2頁。
- (11) 前掲『海上王浜崎太平次伝』、121-136頁。
- (12) 前掲『川崎正蔵』、20-22頁。
- (13) 前掲『海上王浜崎太平次伝』、129頁。
- (14) 前掲『海上王浜崎太平次伝』、132頁。
- (15) 日本経営史研究所編『近代日本海運生成史料』、日本郵船株式会社、昭和63年、403-405頁。
- (16) 竜門社編刊『澁沢栄一伝記資料』第8巻、昭和31年、9頁、57頁を参照。
- (17) 国立公文書館保管文書。
- (18) 川崎家所有文書「辞令綴」。
- (19) 仁尾主税官復命書写(国立公文書館保管文書)。
- (20) 三島康雄『阪神財閥』、日本経済新聞社、357-359頁。
- (21) 宮本又次『五代友厚伝』、有斐閣、昭和55年、236頁。
- (22) 絹川太一『本邦綿絲紡績史』、第1巻、日本綿業倶楽部、昭和12年、121-122頁。
- (23) 前掲『本邦綿絲紡績史』、第1巻、145-175頁。
- (24) 鮫島志芽太『島津斉彬の全容』、ペリカン社、平成1年、323-328頁。
- (25) 金子栄一編『造船』、交詢社出版局、昭和39年、20-21頁。
- (26) 前掲『島津斉彬の全容』、330-348頁。
- (27) 小林正彬「幕藩営造船業の展開」(関東学院大学『経済系』、70集、昭和61年、17-22頁)。