

工場名称	製品ノ種類	所在地及工場主	創立年月	原動機	男	女	計
中島煉化工場	煉化石	橋樹郡川崎町久根崎 中島清兵衛	明治二五、〇	汽機	八	四	三
東京電氣株式会社分工場 川崎製作所	電燈用ソケット	同郡御幸村字南河原 藤岡市助	同 四、二	汽機	〇	一〇	一〇
金子煉化工場	煉化石	同郡町田村 金子七蔵	同 二、四	汽機	四	八	三
横浜精糖株式会社	精糖	同郡御幸村南河原 横浜精糖株式会社	同 二、九	汽機	三	六	九
島田毛織物工場	B縞モスリン・毛布	同郡中原村 上小田中	同 三、三	汽機	三	二六	二九
南武社	生糸	同郡宮前村 亀ヶ谷金太郎	同 六、四	汽機	一	一	二
細玉舎	養蚕具製糸機械	同郡生田村 箕輪子之助	同 二、三	汽機	一	一	二
木下製紙工場	桜紙	同郡同村 木下沢吉	同 二、四	汽機	二	三	五
吉沢製紙所	川桜紙	同郡稲田村登戸 吉沢九兵衛	?	石油発動機	二	三	五
小林工場	同	同郡同村 小村文次郎	同 二、七	同	七	二	九
井上製紙工場	同	同郡同村 井上欽太郎	同 四、八	同	六	八	一四
安藤製紙場	白漉紙	同郡同村菅 安藤政次	同 四、四	同	三	三	六
諸星インキ工場	印刷インキ	同郡同村保土ヶ谷町岩間二七 諸星千代吉	同 六、三	汽機	二	一	三

工場名称		製品ノ種類	所在地及工場主	創立年月	原動機	職工数	
						男	女
本郷館製糸場	守屋製糸場	同	鎌倉郡瀬谷村瀬谷川口清五郎	明治三四年	蒸気タービン機	三	七
相原製糸場	相原製糸場	同	同郡同村守屋太良右衛門	同三三	汽機	一	二
改良合名会社	同	同	同郡中川村阿久和相原マキ	同三六	同	一	二
相沢製糸場	同	同	同郡同村北村要太郎	同三二	蒸気タービン機	二	一〇〇
小糸製糸場	同	同	同郡同村相沢要太郎	同三六	汽機	一	四
盛進社員宮崎製糸場	同	同	同郡同村小糸重太郎	同三六	同	二	四
大矢製糸場	同	同	同郡中和田上飯田宮崎芳松	同三三	汽機	一	一〇〇
盛進社	同	同	同郡同村和泉大矢鶴	同三六	汽機	一	三
田尾沢組	同	同	同郡同村飯田持田初次郎	同三五	日本形水機	一	二六
羽生製糸所	同	同	同郡同村和泉生糸製造場	同三六	汽機	一	一〇〇
若尾第二製糸場乙部	同	同	高座郡藤沢町藤沢羽生政義	同三八	多管式	一	三
梶莊麻糸製造場	同	同	同郡同町羽鳥七四五若尾幾造	同三六	蒸気タービン機	一	三
	同	同	同郡同町六六二梶莊右衛門	同三二	汽機	一	三

井上製糸場	関口製糸場	鈴木製糸場	持田製糸第二工場	小林製糸場	鶏鳴館	丸キ製糸場	高橋製糸場	古泉政吉	平本製糸場	熊沢酒造場	近田織物工場	好地工場	三光堂	若尾製糸場
生器	生器	同	生皮	同	生	玉繭製糸撚糸	同	生皮	其生	焼清	綿織	縫	活版	生
芋糸	芋糸		芋糸		糸	糸		芋糸	他糸	酎酒	物	箔	物	糸
同郡同村長後 中上喜左衛門	同郡同村 関口仙蔵	同郡同村福田 鈴木紋左衛門	同郡波谷村長後 持田初次郎	同郡同村 小林同村	同郡大和村深見 富沢豊治郎	同郡田名村 平井金之助	同郡同村杉久保九九三 高橋茂右衛門	同郡有馬村社字四七 古泉政吉	同郡小出村 平本元次郎	同郡茅ヶ崎町 熊沢茂吉	同郡同町大鋸 近田惣七	同郡幸次郎 好地幸次郎	同郡同町藤沢 川上守次郎	同郡同町鶴沼 若尾幾造
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
三、二	七、三	六、三	三、三	四、六	四、八	四、六	六、五	五、九	三、二	九、〇	五、二	四、三	一、六	六、六
同	同	汽機	汽機	同	汽機	同	蒸汽タービン機		同	汽機	石油發動機			不凝縮装置
一	一	一	三			五	二			六	二	三	五	二
三	六	四	一	六	五	六	九	〇	三		六	四		三
六	七	五	一	六	五	三	六	〇	三	六	八	七	五	三

工場名称		製品ノ種類		所在地及工場主		創立年月		原動機		職工数		
大野綿糸合名会社	原田レース工場	石川工場	吉川工場	吉川工場	家内工業	紺屋	醤油味噌製造場	清水機業場	日進社活版印刷工場	原製糸場	獲鳳館	
綿	レース	漁業用麻糸	糸織物	輸出羽二重	糸織類	絹織物	味噌油	輸出羽二重	活版印刷物	座繰生糸	生皮生糸	
山田源藏	同郡同村中原上宿	同郡同村市吉	同郡同村市吉	同郡同村市吉	同郡同村市川安蔵	同郡同村市川運蔵	同郡同村市川相原村	同郡同村伊藤留治郎	同郡同村清水近次郎	同郡同村齊藤重平	同郡同村大眞栄助	高座郡渋谷村長後川井考策
同 四、三	同 四、三	同 三、一	同 一、〇	同 二、〇	同 二、〇	同 二、一	同 二、三	同 二、〇	同 三、五	同 四、六	同 四、七	明治 二、六
							汽機	石油発動機				汽機
二	八	〇					九		五			一
七		四	九	五	五	五		五		五	五	七
九	八	五	九	五	五	五	九	五	五	五	五	七

和田麻糸製造所	麻捻工場	秦野製糸場	丸共機業部	木綿織物工場	若林工場	杉山漁網用麻糸製造所	大野麻糸製造所	根岸麻糸製造所	美術手巾製造所	豊田製糸場	佐藤製糸場	加藤麻糸製造所	横山麻糸製造所	高部製糸場
漁網用麻糸	普網通糸	生糸製	同	同	白木綿	清内国産麻製網糸	南野州麻糸	岩糸及流網糸	婦人用ハンカチーフ	生皮芋糸	生糸器械製造	麻糸	同漁業用麻糸	生糸
同郡伴吾妻村中里	同郡大根村小泉八二	同郡同町望月丑五郎	同郡同町曾屋小沢亀太郎	同郡同町大庭栄三郎	同郡同町若林桂蔵	同郡同村杉山亀吉	同郡同村大野権右衛門	同郡同村根岸治三郎	同郡同村大野五郎	同郡須馬村須賀仲町	同郡豊田村豊田本郷	同郡同町平塚佐藤久次郎	同郡同町平塚加藤仙太郎	同郡大田村高部喜三郎
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
亮、二	亮、三	亮、七	亮、三	亮、二	亮、六	亮、八	亮、一〇	亮、六	亮、八	亮、六	亮、六	亮、二	亮、一〇	亮、三
		汽機	同	同	石油発動機	蒸機タービン	汽機			汽機	蒸機タービン	電機		?
二			三	二		二五	八	〇		一	四	〇	三	一
六	二	三	六	八	七	七	七	〇	〇	三	七	六	六	八
〇	二	三	三	一〇	七	六	五	五	〇	三	三	六	三	九

井上 撚糸練糸工場	大矢 酒造場	製糸器械製造所	④ 練糸工場	④ 撚糸工場	田中生糸工場	間宮生糸工場	原度器製作工場	川瀬度器製作工場	佐藤織物工場	曾我製糸	高木製糸工場	牧野製糸場	合名会社関東製糸場
撚糸	清酒・焼酎	製糸器械	練糸	生糸	同	同	度	直置	紋甲	生	屑生	生	生
糸	糸	糸	糸	糸	糸	糸	器	尺	絹	糸	物	糸	糸
愛甲郡愛川村	同郡万吉	同郡兵衛	同郡半原	同郡政吉	同郡同村	同郡同村	同郡同村	同郡同村	同郡同村	同郡同村	同郡同村	同郡同村	同郡同村
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
一七、九	三、九	九、三	二、三	三、七	三、六	四、六	一、六	三、八	三、三	四、五	二、五	二、六	三、五
汽機	汽機	汽機	汽機	汽機	汽機	汽機	汽機	汽機	汽機	汽機	汽機	汽機	汽機
九	四	一	一	三	一	一	一	一	一	一	一	一	一
三	四	七	四	三	三	三	三	四	七	四	四	六	三
二	四	七	四	六	五	五	二	四	七	四	五	六	二

第二節 重工業の発展

一 日清戦争後の重工業

海軍工廠の成立

横須賀造船所は、横須賀鎮守府設置とともにその管轄下に置かれたが、一八八九（明治二十二年）五月、いったん廃止され、鎮守府造船部および造船工学校に分けられた。一八九一年呉、九四年佐世保、九六年舞鶴の各鎮守府造船部が操業するに至り、海軍艦艇の国内生産体制がつくられた。明治維新から日清戦争までの国内の艦艇建造費は一七隻、二万五〇〇〇トンであるのに対し、輸入艦は一四隻、四万トンであった。平均排水量は、国産一五〇〇トン、輸入艦二九〇〇トンに示されるように国内では水雷艇・砲艦・通報艦などの小型艦艇を造っていた。横須賀鎮守府造船部が、海軍造船所の中では一番先輩格であり、施設も整備され、日清戦争以前では艦艇建造の主力工場であったが、海防艦橋立の完工に六年、三等巡洋艦秋津洲に四年かかったように、建造期間が長すぎ、経費が高くなる欠点があった。造船事業にも一般工業と同じように迅速・安価・精巧の三要因が望まれるが、横須賀の場合、時間さえかければ精巧な艦艇はどうかできたが、迅速・安価

絹織物	同郡同村長竹	同	同	同	同
画	奈良太市	同	同	同	同
甲斐絹	同郡名倉村	同	同	同	同
	大浜朝太郎	同	同	同	同

の点では問題にならないほど外国造船部との競争力において劣り、限られた造艦費用で海軍拡張を急ぐときには致命的ですらあった。日本海軍は、黄海海戦の決戦を輸入艦を主力にして戦った。

日清戦争中は、横須賀鎮守府造船部は多忙をきわめた。出陣する艦船の鑄装工事や機関部修理・速射砲装備などから歴戦艦船の復旧修理に追われ、徹夜工事を余儀なくされた。しかし職工を毎日徹夜させることはむりであり、昼夜の二交代制にしたところ、職工数は二倍必要となったが、臨時募集をしても他の会社の造船工も忙しかったため応募者は少なく労力不足に苦しんだ(『横須賀海軍船廠史』第三巻)。

一八九二(明治二十五)年八月起工した乙型巡洋艦須磨(二七〇〇トン、速力二〇ノット)は、九五三年三月進水、九六年十二月竣工した。巡洋艦明石(二八〇〇トン、速力一九・五ノット)は一八九四年起工、九七年十一月進水式というゆっくりとした調子で、軽巡洋艦級を建造した(同右)。

一八九七年九月、海軍造船廠条例が公布、十月八日から施行され、各軍港に海軍造船廠が設けられることになり、横須賀鎮守府造船部は横須賀海軍造船廠と改称され、造船科と造機科が置かれた。一九〇〇年五月、海軍兵器廠条例が定められ、横須賀・佐世保・舞鶴の各造船兵器部は兵器廠として独立した。呉のみは、大製鋼工場を抱えていたので、一八九七年に呉仮兵器製造所を呉海軍造船廠と改称していた。一九〇三年十一月海軍工廠条例が制定され、横須賀・呉・佐世保・舞鶴の各鎮守府に、従来の造船廠と兵器廠、造兵廠を統合して海軍工廠を設置した。こうして四大海軍工廠が成立し、このうち横須賀と呉が戦艦の国内自給をめざし、整備されていくのである。横須賀海軍工廠は、横須賀製鉄所から始まり横須賀造船所、海軍造船所、鎮守府造船部、海軍造船廠といくたびか名称変更を重ねたが、このとき以後敗戦まで変えることはなかった。

艦艇建造の技師および労働者の技能養成は、建艦技術の向上をはかるために、組織的に行う必要があり、努力が払われた。

明治三年（一八七〇）三月にはやくも横浜造船所（かま）を新設し、寄宿舎に生徒を收容し、フランス人技師によるフランスの学術や造船技術を教授した。その卒業生はフランス本国へ留学し、帰朝後は造船所の首脳となった。一八八二年以後は、造船技師の養成は工部大学校（東京大学の前身の一）に委託し、生徒の募集をやめ、養舎は通学工夫の教育のみを行った。通学工夫の制度は、明治四年末から設けられ、フランス海軍の職工学校の教科書を使って四年間の通学で一人前の職工に養成した。学科目を充実し修業年限を五年に延長して、一八八四年に定員六〇名に増加した。

一八八九年五月、養舎は海軍造船工学校に編成替えされ、各鎮守府造船部に在職する工夫を教育し、技手にした。一八九三年海軍機関学校に技手練習所が設けられ、海軍の造船・造機などの職工を選抜し、まとめて技手に教育することになり、横須賀海軍造船工学校は廃止された。しかし各鎮守府造船部が操業を始め、技手の増員がさらに望まれると、一八九七年九月横須賀海軍造船工練習所を設立し、養成を再開した。練習工は年齢二十一歳より三十歳未満の三年以上の経験者から選抜し、三年の在学中で技手に育てあげた。一九〇六年十月に造船工練習所は廃止され、官立高等工業学校卒業の者を採用し、技手にした（『資料編』17近代・現代(7)一三三）、こうして海軍の中堅技術者を養成するかわら、現場の職工養成には一八九五年一月、職工入業内規を制定し、二十五歳未満の者を見習職工に採用して、技術を習得させ、半年ごとに試験を実施し、技能に応じて増給した。一八九六年この内規を廃し、見習職工規則に改ため、二十歳未満の者のみ採用し、見習中の年数と同じ期間の就業業務を課した。一八九九年製図見習は十八歳以上二十五歳以下で中学校・工手学校・職工徒弟学校を卒業した者、写図見習は十六歳以上二十歳未満で高等小学校を卒業した者、それ以外の職種は十六歳以上二十歳未満で尋常小学校を卒業した者を採用することになり、熟練工の養成制度を整えた（『資料編』17近代・現代(7)一三三）。

横浜船渠の経営

海軍工廠のような官営工場の造艦やそれに付随する兵器生産に対し、民間企業の重工業の中枢を占めたのは造船業であった。東京湾外に立地した諸造船所は、この時期にそれぞれ特色のある企業戦略を採用して日清戦争後に対応したのである。

横浜船渠は、地元の実業家を中心にして創立され、日清戦争後の海運界の活況を背景にして業績があがり、一八九七（明治三十）年下期に初めて一割の配当を行った。日本郵船所有の鉄工所を譲渡されたのが、有力な収入源となって、創業期の経営を助けた。同年六月、資本金を三〇〇万円へと一挙に倍額増資を決め、払込みが進み資本金が増加にしたにもかかわらず、一割配当を継続し、一九〇一年上期から一割二分に増配し業績は盛んであった。

横浜船渠は、開業当初から日本郵船の船舶修繕を営業の主体としたが、同社船のみでは経営の維持も難しくなることを予測し、さらに横浜築港工事の進捗に伴い、出入外国船の入渠修理を期待して外人を株主に勧誘し、すすんで取締役すら選出する方針をとった。日本の造船技術が外国船主に信頼されていないために講じられた苦肉の策である。一九〇〇年上期に横浜市居住のジョン・ホールが最初の単独外人株主となり三〇株を所有し、同下期に一三名が加わった。その後も外人株主は増え、総株主数の一七割、発行株数の一〇割を占めるまでになった。また工場の職工長はイギリス人であったので、一九〇一年九月、外国船の修理施工の統率上の便宜を考え、イギリスのグラスゴー在のマクファールン商会に依頼し、同地の造船所副支配人をしていたトンブソンを高給（月給五〇〇円）で技師長に招いた。一九〇二年下期、イギリス船籍に属する船舶が多数横浜に來航する情勢に応じ、イギリス本国に事業を広げようとして同商会に代理店を依頼し、つづいて株主になってもらった。同年六月、事業のおもな対象に外国船を狙ったので、外人顧問が必要となり、横浜在住のイギリス人ジェームズ・ハチソンを名譽顧問に推薦し、十二月取締役を選んだ。同時に開業以来専務の職にあった川田龍吉が辞職し、会長朝田又七、専務来栖莊兵衛、

取締役近藤廉平、原六郎、ハチソンの五名が経営陣を形成し、外人との合弁会社のような観を呈した（『資料編』17近代・現代（7）一四）。

このようにイギリス人を技術長や役員に参加させ、彼らの名前を宣伝に利用して外国船とくにイギリス船を入渠させる手段としていたが、以後も同社の外人依存政策は第一次世界大戦の勃発直前まで続けられ、経営の特徴になっていた。同じ東京湾に面した同規模の浦賀船渠にはこのような外人依存の態度はみられなかったし、また石川島造船所は一八八七年イギリス人技師との契約が満了すると、その後は外人を雇わず日本人技師のみで技術を担当する方針を打ち出し、横浜船渠とは顕著な対照をなしていた。

ハチソンが取締役に就任してから外国船舶の修繕入渠は、一九〇二年下期七隻、一九〇三年下期一六隻、一九〇四年上期五六隻、同下期三二隻、一九〇五年上期二七隻というように増加し、一九〇四年上期の日本船二〇隻、下期一一隻の入渠をはるかに越え、イギリス人技師長などの存在とともに外国船入渠の呼び水となったことは疑いない。こうしてハチソンの経営参加は、外国船主間に信用を高め受注が増大するなどの利益をもたらしたが、反面ではそれ以上ともおもわれる不利益が生じてきた。外人の経営加入とともに、その会社の所有船はすべて日本国籍を喪失するため、横浜船渠は会長朝田又七と特約を結び同社所有の小蒸汽船その他の全船舶を朝田名儀で登記し、日本国籍を保存しなければならなかったし、日露戦争に際し、国策に協力することができなかった。なぜならば、外人との共同経営の実状にあるため、その工業能力を戦時業務に提供できず、戦局に中立的立場をとらされるに至り、日本人の国民感情からみれば堪え難い苦痛であった。横浜船渠は軍事国債に応募してわずかに満足せざるをえなかった（陰山金四郎『横浜船渠株式会社史稿』）。

石川島造船所の浦賀進出

石川島造船所は一八九三（明治二十六）年に資本金を一七万五〇〇〇円から二五万円へ増資を決め、工場の改修に努力したが、施設が小規模であるため大型船舶の建造ができず、相変らず小型船舶の新造や修繕をなすにとどまった。折から日本海運界の大勢は木造船から鋼船へ移り、しかも大型化しつつあった。企業が情勢の変化に取り残されないためには、それに対応できるような施設の拡張が望まれた。

取締役会長渋沢栄一は、石川島造船所の個人経営を廃止し、梅浦精一を専務に任じて社業の再建に努め、業績が向上したので前途に自信を抱き、石川島の弱い柱である造船部門を一気に拡張しようと決意した。一八九四年六月、渋沢は神奈川県三浦郡浦賀町に分工場を建設し、大規模なドックを設ける案を取締役会にはかり、同意を得、九月の株主総会でも認められた。位置を浦賀町字川間館浦海岸（やかたうら）に選び、工費二〇万円、期間一年の予定で、長さ一三七呎、幅二七呎、深さ九呎の規模のドックをつくる計画であった。浦賀に目をつけたのは、東京湾の入口を押える絶好の位置にあり、水深に恵まれ、船舶の出入に便利なことにもよるが、渋沢はすでに一八八四年と八五年の再度にわたり、同地に船渠会社を興す案をたて、海軍省御用地払下げを政府に上申して却下された前歴があり、浦賀の地はかねてから意中であつたのである。

翌九五年七月、分工場建設のため現地調査をすると、石垣の築造や港湾の浚渫工事などに工費の増大が予想され、二五万円を増加を決めるとともに、資本金を同額増資して倍額の五〇万円にした。一八九六年二月工事に着手したが、三月に造船奨励法、航海奨励法の二法が公布され、造船業のいっそうの発展が見込まれたので、工事中途であつたが、より大規模なドックに改良することにした。ドック敷地を整備するため、海面を約五五〇〇坪（約一・八畝）埋立てる一方、山地を約四五〇〇坪（約一・五畝）切り取り、その土石で海面埋立てに使い、ついで潮止波堤工事やドックの築造・付属諸工場の建設に取りかかった。一部の据付機械はアメリカへ発注し、大半は石川島本社工場で作した。計画の変更により工費はいよいよ増大したので、一

八九七年三月、資本金を一挙に一〇〇万円にして分工場設置の資金需要に応じた。

一八九八年十月、ドックは付随する艀船とびらせんや排水ポンプなどともに完成した。海底浚渫や潮止工事も終わり、十一月一日から浦賀分工場は船舶の入渠修理を開始した。ドックが完成すると、それにふさわしい造船設備が必要になってきた。開渠後まもない一八九九年一月、半額増資をして新資本金を一五〇万円とし、造船台の新設・クレーンの設置・各種機械の据付けに全力をあげ、同年五月末完成した。六月十一日、石川島造船所は、浦賀分工場で開業式を挙行了した。そのあいさつに立った会長渋沢栄一は、起業の沿革を述べるとともに、堂々たる自信を表明した。石川島が大規模な分工場を建設する際、世評には「粗暴」であるという非難がみられたが、渋沢は真向うからしりぞけ、「スカル毀誉ハ元ヨリ余等ノ敢テ問フ所ニアラス」、「報國ノ赤心止ムル能ハ」ぬため大胆な計画を立てたのであり、「成業永遠二期」という格調の高い意気軒昂けんぱうとした演説であった。当日は来賓が多数集まり、一二〇〇人余が参列した。海軍大臣・逋信大臣・農商務大臣・東京府知事・神奈川県知事などの政府の顯官も列席していた（龍門社『青淵先生六十年史』第二巻）。

浦賀分工場の施設は、構内の総坪数三万七〇〇坪・約一二畝（石川島本社工場七五〇〇坪、工場その他建物三二〇〇坪（約一畝）であり、機械・製罐・撓鉄とろてつ・銅工鑄鉄・造船などの工場群が並び、九〇〇〇トン級の大型船が建造できるほどの飛躍的な生産能力をもっていた。浦賀分工場が稼動すると、石川島造船所は造船部門を分工場にまかせ、本社工場では小型船または一般機械を製作することにして、業務を専門化した。分工場は、大型航洋船の国内建造を奨励する造船奨励法の適格船をつくることをおもな目的にして発足したが、修理部門の方が多忙であり、開渠以来一九〇二年まで一二〇隻に達した。職工は一八九九年九九一名、一九〇〇年一五〇〇名を越え、県内の有数の大企業であった。

新規造船としては、大阪市から石材運搬船二隻の発注をうけ、幸先よいスタートを切った。つづく第三船として一九〇一年

有名な北前船主の大家七平の発注で鋼製汽船交通丸（一六〇四トン）を建造し、最初の造船奨励法適格船に合格し、政府から三万六〇〇〇円の奨励金を交付された。交通丸は、東京湾上で進水した最大船であり、同年八月二十八日の進水式にのぞんで、会長渋沢栄一は、この建造に満足せず、今後数千トンもしくは一万トン以上の大船も容易に建造できるようにすると抱負を語り、将来の発展を夢見ていた。ところが交通丸進水式のこの日が、浦賀分工場にとってはなばなしい最良で最後の一日となった。そののち、二度と渋沢が期待したような航洋船の発注はどこからも来なかったし、それどころか間もなく分工場自体が廃止に追いこまれるに至るのである。

交通丸建造は、会社の威信を高めたけれども、経営採算的には政府の奨励金を加えても五万三〇〇〇円の出血受注に終わった。新造船に経験がとぼしかったので経費がかさみ、採算がとれなかった。ほう大な最新機械工場群と一五〇〇人以上の人手や職工を抱えていながら、受注がわずかに交通丸など三隻しか得られず、完全操業をするまでに至らないので、過剰施設や遊休人員の負担が経営の重荷になってきた。やむをえず、修理船工事に施設を活用して時期の到来を待ったが、それすらも断念しなければならなくなった。浦賀船渠会社が、競争相手となって石川島造船所を圧倒したからである。

浦賀船渠

の 開 業

浦賀は、幕府が造船所を最初に設立した歴史的旧地であり、明治政府は官収後、ここに浦賀屯営^{とんえい}を置いた。のち横須賀海兵団が設けられると、屯営は陸軍要塞司令部に転属した。日清戦争後の海運界の盛況に際し、既設の造船所は拡張をはかったり、新しく船渠会社が設立されたが、一八九六（明治二十九）年七月創立された浦賀船渠会社（資本金一〇〇万円）もその一つで、東京および浦賀の有力者が集まり、浦賀町谷戸に一大ドックを開鑿^{くわいさく}し、船舶の入渠修理を目的とした。通信省管船局長の塚原周造を専務（社長空席のため事実上の社長）に仰ぎ、浅野総一部・安田善四郎・渡辺治右衛門・臼井儀兵衛・荒井郁之助らが協力し、ときの農商務大臣榎本武揚が荒井らと旧幕臣仲間であった縁故から、裏面で支援して便

宜をはかった。工場の散地を当時の陸軍要塞司令部の所在地に求め、政府に請願し、土地の交換を行い、一八九六年石川島の館浦における分工場建設と同時に工事に着手した。港湾を浚渫し、諸機械を購入したりして、石川島造船所分工場の開業に半年遅れて一九〇〇年一月に開業した〔資料編〕17近代・現代(7)一五・一五〇。

こうして小さな浦賀港に、一八九九年から一九〇〇年初めにかけて、石川島造船所分工場と浦賀船渠の両社がほぼ同時に開業し、激烈な競争を展開する羽目に陥り、当時の一大異変として世間を驚かせた。入渠修理の受注獲得をめざして採算を割る低価格で、顧客を奪い合った。安い修繕料のうわさを聞いて、修繕船は全国から多数浦賀へ集まり、両社のドックに入ったので、合計して一年一二〇隻の入渠船が見られ、浦賀港は開国以来の繁栄を迎えた。しかし、両者とも収益はあがらず、連年損失を繰り返すようになったが、それでもいづれかが倒れるまで、赤字受注競争が続く形勢であった。

浦賀船渠は湾奥の風波を避けた内港に位置し、石川島の分工場は風当たりの強い多港にあったため、一般船主はもとより、外国船も内港に出入するようになり、アメリカ艦隊などは浦賀内港を入渠修理地として大いに利用する有様であった。それゆえ、外港の石川島分工場は、だんだん営業不振に陥り、自立できなくなってきた。放置すれば、石川島側が先に倒れることは明らかであった。無益な競争を避け、自滅寸前の事態を收拾するために、渋沢栄一は積極的に両社の合併策に乗り出し、横須賀鎮守府長官の海軍中将井上良馨(のち大将・元帥)に合併の調停を依頼した。海軍は、競争の行きつくところ両社が共倒れになることは国防の見地からもゆるがせにできないので、海軍工務總監石黒五十二ら五名に両社の財産調査を依頼し、合併案を作製した。両社の重役会は海軍の意思を尊重し無条件合併を決めた。ところが、一九〇一年八月石川島造船所の臨時株主総会は、異議なく合併案を可決したのに対し、十月十六日開かれた浦賀船渠の株主総会は石川島の業績が悪いことを理由にあげて合併案を否決し、合併は一頓挫した。



1902年ころの浦賀工場

『浦賀船渠六十年史』より

石川島造船所にとっては、造船のみならず修理業も先行きが悲観的であったので、合併を希望したのであり、浦賀船渠の拒絶にあっても営業を継続できる状況ではなかったし、そのまま推移すれば分工場のみならず石川島造船所全体の命取りになる可能性が強まってきた。渋沢栄一は、やむをえず一九〇二年に入り、分工場の売却を提案した。浦賀船渠はそれに応じついに分工場の施設いっさいを一〇〇万円で買収することになった。五月十五日、分工場の作業を停止し職工や人夫を解雇し、三十日分工場を廃止し、六月浦賀船渠に引渡した。職工は、一部は浦賀船渠へ、他は横浜船渠・海軍工廠などへ転職させ、大規模な工場の解散ではあったが、失業問題を起こさずにすんだ。石川島造船所は売却代金のうち九〇万円は浦賀船渠の株式で支払われ、一〇万円のみ現金で受け取った分工場を売却したので、資本金一五〇万円を九〇万円減じて六〇万円にした。一方、浦賀船渠は資本金を九〇万円増やし一九〇万円になった（『資料編』17近代・現代(7)一五・一五）。

を残り、同年末にはさらに減資を余儀なくされ、三六万円で削減した。分工場開業から廃止まで、まる三年間の短い営業にすぎないが、増資分の一二五万円を投資した工場を一〇〇万円で売っただけではすまず、それに伴う損失も多額にのぼったため、徹底した整理や減資を行い、結局日清戦争以前の水準に逆戻りをして、隅田川河口の石川島の地に再起を願うはかな

った。大型航洋船建造の初志が貫徹せず、小型船舶の建造に限定されたが、造船部門の将来性はとばしいので、陸上機関部門に企業の再挙の手段を求め、橋梁・電機・車輛・鉄構工場などを新設・拡張して、よろず屋のように多品種にわたる製品をつぎに生産し、発電機や起重機の生産では独自の進歩を示し、機械メーカーのような営業活動によって社運を徐々に持ち直した。一九〇六（明治三十九）年には資本金を五一万円に増資し、翌一九〇七年には一〇二万円へと倍額増資をするまでに至り、窮境を脱却し業績を回復した。

一方、石川島の浦賀分工場を買収後の浦賀船渠の営業は、不振の一語に尽きた。船主はダンピング競争に乗じて入渠利用したにすぎず、浦賀船渠の独占に帰したため修繕料が旧状に復し引上げられるものと予測し、潮が引くように浦賀を去っていた。浦賀船渠は資本金や工場施設が、ほぼ倍増したにもかかわらず、意外にも工事量は増加しなかった。入渠船は合併前の一社にも及ばず、大きな誤算であった。造船部門では一九〇二年専務塚原周造自らの現地出張により、フィリピンのマニラ政庁から沿岸警備用の砲艦五隻を受注した。第一船ロビンソン号（三五〇トン）の進水式を同年十月五日に行い、当日を浦賀船渠の開業式と兼ねた。最初の外国艦建造であり、将来を期待させたが、工事進行中船体設計についてマニラ政庁と見解に相違を生じ、二隻のみ納入しただけで、第三船以下は解約された。このように涉外事務に失敗し、建造途中のキャンセルという悲運に見舞われ、業績は伸びず、相当に苦しくなり、一九〇三（明治三十六）年上期から一九〇五年上期まで五期間無配に転落した。

株主の間にも物議をかもし、塚原周造は開業式後、半年しかたない一九〇三年四月には責任をとり辞職した。渋沢栄一は、石川島分工場の売却代金が浦賀船渠の増資新株券で支払われたため、一九〇二年末浦賀船渠の大株主となり、翌一九〇三年には石川島造船所専務名義の株券が他の株主に分散されたので、新旧両株合併後は一六一二株を持ち、浦賀船渠の筆頭株主

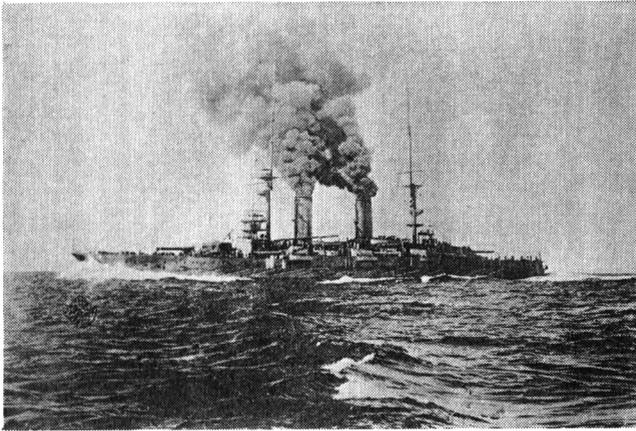
になり、相談役を引き受けていた。渋沢は、この間しばしば海軍省を訪れ、大臣、次官など要人と面会し、社長人事やマニラ政庁受注船の後始末を相談し、さらに業務不振打開のため、金融などについても奔走していた。渋沢の推薦で、一九〇三年六月専務に海軍予備少将早崎源吾が就任し、再建にあたった。

二 日露戦争後の重工業

海軍工廠の発展

日本海軍は、日清・日露の二大戦争では、主力艦の全部と補助艦艇の大部分を外国とくにイギリスから輸入して戦った。日本海海戦で、イギリス製の三笠（一万五〇〇トン、速力一八ノット）以下六大戦艦を率いた連合艦隊も無理であった。日露戦争以前では横須賀造船所が竣工した橋立（四二七トン）が最大艦であり、世界の大勢から遠く離れた。軍器の独立をはかるために、花形である戦艦を建造できるように海軍工廠を充実しなければならず、一度に戦艦二隻以上を同一工廠で同時に建造できるように、四大工廠のうちでも、呉と横須賀の設備が増強されたのである（『資料編』17近代・現代（7）三元）。

呉工廠で日露戦争中に起工し、一九〇七（明治四十）年一月完成した装甲巡洋艦筑波（一万三八〇〇トン）が、わが国では最初の一万吨を超える大艦であった。つづいて生駒（一万三八〇〇トン）と伊吹（一万四六〇〇トン）が呉で建造され、生駒は一九〇六年四月進水、一九〇八年三月完成、伊吹は一九〇七年十一月進水、一九〇九年十一月完成した。横須賀工廠では伊吹と同型艦の鞍馬を造り一九〇七年十月進水、一九一一年二月完成した。横須賀工廠は戦艦薩摩（一万九三五〇トン）を一九〇六年十



軍艦薩摩

【日本近世造船史】より

一月進水、一九〇九年三月完成、呉工廠は姉妹艦安芸を一九〇七年四月進水、一九一一年三月完成した。海軍大臣山本権兵衛の強い支持や宮原汽罐のように国産汽罐が軍艦へ装備されるなど、国産技術の進歩に助けられ、日露戦争後は建艦能力は急上昇した（防衛庁戦史室編『海軍軍戦備』(1)、池田清『日本の海軍』下）。

日本海軍が、世界の水準に到達できると期待した戦艦薩摩と安芸の建造中に、思いもよらなかつた軍艦の一大革新にあい、日本の既成艦はもとより新鋭艦も生まれながらにして旧式艦へ転落した。それはイギリス海軍が日本海海戦で大口径砲をもつ戦艦が優位にたつという教訓を生かし、一九〇六年末に従来の戦艦の二倍以上の砲力をもつドレッドノート（二万七九〇〇トン、速力二二ノット）を完成し、在来艦を時代遅れのものにしたからである。ドレッドノートは単一主砲主義をとり、片舷発射の中口径副砲を廃し、艦の中心戦に大口径主砲をならべ、両舷への発射を可能にしたものであるが、薩摩は複合主砲主義で両舷に主砲が二分されるので、片舷砲力は前者の一ニインチ砲八門に対し、後者は一ニインチ砲四門、一〇インチ砲六門となって戦力に大きな開きが生じた。イギリスがひきつづき建造した装甲巡洋艦インピンシブル（二万七〇〇〇トン、速力二五ノット）は一ニインチ砲八門をもつが、伊吹や鞍馬は四門であり、速力は二二ノット内外と遅いので、たちまち無用艦となってしまった。インピンシブルはドレッドノートと、トン数・砲門数ともあまり差がないので、以後