

日本人に限った。経過措置として、現株主は現在所有株数の限度内であればひきつづき株主として認めることにした。改正直前の五月末日には、外人株主六五人、株数六九〇一株で、発行総数七万五〇〇〇株の九・二割を占めた。住所を調べると、京浜地方在住者が多数であったが、少数の株主はイギリス本国やフランス、スイス、アメリカなど欧米各国に広く分布し、国際色の濃い会社であった。以後、外人株主は激減したが、過渡的な例外措置を認めていたので、一年後の一九一七年五月になっても八人、四五二株が残り、そのちも減少したが根絶するまでには至らなかった。数名の外人株主とはいえ、存在そのものが、造船奨励法の適格造船所資格を得ようとしていた横浜船渠の新造船進出を制約しつつあったのである（寺谷武明『日本近代造船史序説』）。

横浜船渠が、船渠業や倉庫業を固守していても、十分に利益をあげることができたけれども、そのような消極的経営を揺るがしたのが、浅野造船所の出現である。浅野造船所は横浜船渠を機関製作メーカーに想定し、その隣接地の払下げや海面埋立てを計画していたので、もし実現すれば、横浜船渠を外側から困い込む新造船所が設立されたはずであったが、前述のようにすべては不調に帰し、鶴見沖に工場を建設し、一九一七年四月開業式を挙げた。日の目を見なかった浅野の雄大な計画は、造船部門を欠いたまま安閑としていた横浜船渠に対し強い衝撃を与えた。浅野がまったく新しく土地の埋立造成から始めて、造船業を興してさえ採算がとれる見込みがあるとすれば、すでに船渠業で長年の実績をあげ、小型船なら五〇隻前後の建造経験をもつ横浜船渠の方が、容易に本格的な造船部門進出を果たしえよう。株主が船渠業固守の消極的姿勢にあきたらなく感じるのは当然であり、経営陣といえども、これらの動向を黙殺できるものではない。海運業の盛況の持続がなおも予想されたので、首脳部は造船部門の進出を検討するに至り、その際は造船奨励法の適用資格を得るにこしたことはなく、その条件をつくり出すため外人株主の排除を敢行したのである。しかし、その残存株主を除去できなかったことを口実にして造船部門の創設

を断念できる状態ではなかった。

一九一七年一月、依然として続く船舶不足の風潮に逆えず、造船部門開業を決定し、造船台の新設に着手した。弱点である新造船の熟達者の欠如を補うため、前通信省船舶課長・工学博士の今岡純一郎を造船事業の計画および事業遂行担当者として専務に迎え入れた。今岡はたんなる技術行政官ではなく、その論説が業界や学界でも注目されていた人材であり、このような権威者を技術の最高責任者に据えてこそ、新部門へ乗り出すことができた（『資料編』17近代・現代(7)一四〇）。

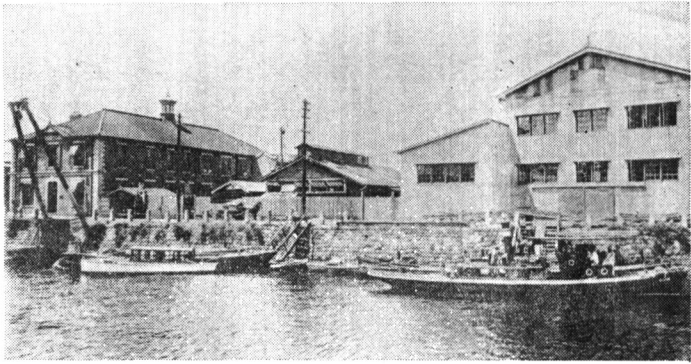
一九一七年五月末、第一号造船台の一部が出来上ると、完成まで待たずに、すぐに二〇〇〇重量トンの鋼船を仕入船として新造にとりかかり、九月進水、十一月完成した。入札の結果落札した岸本汽船へ売却した。これが新造船の一番船であった。横浜船渠が受注生産方式をとらず、仕入船という見込生産を開始したことは特徴的であった。造船市況が一方的な売手市場であるため、比較的容易な中型貨物船を仕入船の対象に選び、工程に馴れてから大型船へ向かう方針であった。そのためには、大型船台や造船・造機工場の新設が必要であり、一九一八年三月第一号船台の完成につづき、二号から五号までの四船台の完成を急ぎ、迅速に操業した（『資料編』17近代・現代(7)一四七）。

浦賀船渠 一九一三(大正二)年下期によりやく無配から六分ながら復配し、業績が上向いてきたとき、浦賀船渠は大戦を
の 回 復 迎え造船ブームに乗り大躍進をとげることができたので、その直前の整理はタイミングに恵まれたというべき

であろう。一九一四年下期に海軍から二等駆逐艦桐(六六五トン)を受注した。海軍は同型艦一〇隻を発注したが、浦賀船渠の分のはかは四つの海軍工廠(こうじょう)へ各一隻ずつ、川崎造船所へ二隻、三菱長崎造船所へ二隻、大阪鉄工所(現在 日立造船所)へ一隻という内訳である。日本が連合国側に立って参戦したが、日本海軍には沿海用を除くと遠く太平洋を越えて転戦できる駆逐艦がなかったため、急造することになった。この一〇隻はすべて一九一四年十一月に起工され、一五年の三月から四月にかけて竣

工した。半年という建造期限の制約があり、昼夜兼行を余儀なくされたが、無事完工したことは浦賀船渠に大きな自信を与えた。軍艦にとどまらず創業以来最大の鋼製貨物船第五長久丸(二二三八トン)を建造し、造船奨励金を交付された。一九一五年上期には同型貨物船五隻の発注をうけて、造船所として雄飛できる絶好の機会をつかみながら、造船用鉄材の入手難のため受注の一部のみを消化するにとどまった。一九一六年四月にはイギリスが鉄材輸出禁止策をとったので事情はいっそう苦しくなったが、二二〇〇トン級五隻を竣工し、さらに東洋汽船から七〇〇〇トンの同型貨物船五隻を受注するというように、造船ブームの恩恵を除々に受けてきた。創業以来の最大船を多量に受注するに至り、造船台を増設し、機械を増やし、工場建物の増築をはかるなどして整備した。しかも浦賀本工場のみならず、一九〇二年に石川島造船所から買収し、修理工事に使用していた浦賀分工場で、一九一六年から再び一〇〇〇トン以上の船舶の建造を開始し、建造能力は一段と増強された。

一九一七年上期には、新造船の注文が殺到したけれども、「限アル工場能力及び材料供給ノ関係等ハ多数ノ注文ニ応ズル能ハサリキ」(浦賀船渠『第四拾巻回事業報告書』)という有様であった。この年は七隻、三万三〇〇〇トンを完成させた。戦前には予想されなかった盛況である。建造量の上昇に応じて業績も向上し、利益は一九一五年上下両期の五万円台が一六年上期に一挙に二五万円に挑ね^は上り、同下期にはさらに六〇万円へと急上昇した。一九一七年上期に四七万円と反落したが、下期に急転し六六万円ととどまることを知らぬ好調である。配当も臨時分を含めて一九一五年上下両期七分が一九一六年上期一割五分、下期二割と増配を重ね、一九一七年上期には実に六割の高配当を実施し、浦賀船渠の空前絶後の記録をつくった。下期以降は四割にとどめた。このような繁栄のただなかにあった浦賀船渠の経営陣は、強気の積極政策をとり、一九一七年八月、現資本金八〇万円に、四二〇万円を増資して、一挙に五〇〇万円にすることを決め、一部を第三者割当ての大型増資を敢行し、工場能力の増強に踏み切ったのである(『資料編』17近代・現代の1一五)。



内田造船所造機工場

『株式会社内田造船所概要』より

内田造船所の設立

内田造船所は、第一次大戦中の造船ブームを背景にして、突然横浜の地に現われ、数年の操業をしたのち消えたように企業生命はきわめて短かかったが、関東地方の造船所でも最大の建造能力を示した注目すべき造船所であった。

事業を興したのは、のちに本編第二章第二節で述べるように、「船成金」の内田信也である。内田は神戸で内田汽船会社を設立し、機敏な汽船の売買や用船によりばく大な利益をあげ、関西の本拠地にあき足らず、関東に進出して造船業を経営しようとした。浅野造船所の例のように、船主が自家用の造船業を兼営するのは、船価が高騰を続け船舶の入手難な時代には総合的な強味を発揮することを期待できるからである。内田は浅野のように造船業をまったくの新規から開始するのではなく、既存の造船所への経営参加をしてのち、やがて経営権を手中に収めるといふかたちをとった。第一次世界大戦中の造船ブームに便乗するためには、一日を争って早く開業しなければならぬからである。

内田は、山下町に所在した横浜鉄工所に目をつけ、経営に加わった。その前身はイギリス人が一八九八（明治三十一）年に創業した横浜機関鉄工所であり、開戦前年の一九一三（大正二）年には年間売上高四〇万円、職工数三〇〇人、原動力機関八台、一七五馬力の施設を持っていた。横浜市内の機械船舶工場は一七を数え、そのうち年間生産額の首位は横浜船渠であり、断然他工場を引き離していたが、二番目に、規模は

その約三分の一程度にとどまるとはいえ、この鉄工所が格付けされるので、零細工場の域を脱した中堅工場であった。これを、イギリス人から進経太が一九一六年十二月買収し横浜鉄工所と改め、従来のように船舶の修理や製造および機械の製作を続けた。進は長州出身で一八八五年工部大学校機械科を卒業し、フランスとイギリスで造船工学を研究し、帰朝後石川島造船所へ招かれ、取締役技師長へ累進したが、一九〇一年に退社した。同年工学博士の学位をうけ、通信省や鉄道院の顧問を経て機械類輸入に従事していた。進はこのように造船技術の熟達者であり、横浜で船舶の造修業を始めたが、事業拡張のために、内田を資金提供者として迎え、一九一七年から共同経営にはいった。

一九一八年四月、横浜鉄工所は千若町に新しく造船工場を設ける時、内田造船所と改称した。こうして内田信也は進経太の造船技術を地盤にし、豊富な資金を利用し、関東地方へ足場を築くことに成功した。内田の資金力をもってすれば、共同経営から単独経営に移るのは容易であり、社長に自ら就任し、進経太とともに長兄を専務に据え、経営を全面的に掌握した。

内田造船所は、資本金二〇〇万円、山下町に造機工場、千若町に造船工場、守屋町に分工場をもち、職工や人数は同年末に三〇〇〇人を越えた。イギリス人経営時代に比すと、目を見張る膨脹ぶりである。造船工場の施設は、造船台三基をそなえ、いずれも最大六〇〇〇トン級船舶の建造が可能であった。建造能力では横浜船渠を抜き、京浜地方最大の造船所へのしあがった。千若町の大規模な造船工場で、ただちに一二〇〇〇トン級の仕入船二隻、二二〇〇〇トン級の同型船四隻の建造を始め、短い間に完成し、大戦末期にろううじて間に合った(前掲『日本近代造船史序説』)。

日本鋼管 大戦中、日本の重工業は造船業をはじめ大きな飛躍をとげた。機械工業の発展は基礎資材である鉄鋼の需要を
の 発 展 増大させたし、また戦争により外国から鋼材の輸入が難しくなり、各種鋼材は高騰を続け、わが国の鉄鋼業に

二重の好影響を与えた。

日本鋼管は試運転時代を終わり、本格的な操業に入ったときに、大戦の勃発にあい、出帆早々に満帆に順風を得たような予期しない幸運に恵まれ、活況を呈した。鋼管を造る専業会社として平炉二基と鋼管圧延設備のみで開業したが、各種鋼材は需要が激増する情勢に向かっていたので、製品の種類を広げるため、つぎつぎと工場設備を拡張した。

一九一五(大正四)年三月、鋼管材料以外にも多量の鋼塊を生産できる余力があるので、月産一二〇〇トンの製条工場の建設に着手した。建築材料には自社製の鋼管を使って鉄骨工場を建築し、合理的な工場建設ぶりを見せた。鋼管利用の日本最初の建物といわれる(『資料編』17近代・現代(7)一七五)。七月に完成し、八月から一インチ以下の小型製条を生産したが、それ以上の二インチから三インチまでの製品の需要が多いので、一九一六年七月に中型製条工場を完成し翌年には当初の月産一〇〇〇トンが一五〇〇トンまで生産を増大した。鋼塊生産能力を増強するため一九一六年に平炉二基を増設したほか、製鉄工場の建設・拡張や直径三インチ以下の細管工場の建設にとりかかった(『資料編』17近代・現代(7)一七六)。

鋼塊の原料である屑鉄くずてつは、アメリカから入手が難しくなり、原料を屑鉄以外のものに切り替えるため、スエーデンのヘガネス会社からスポンジ鉄製造法を譲り受け、その製造工場の建設に着手した。一九一五年四月、戦乱のヨーロッパへシベリアを経由し、スエーデンで特許の買収や技師の雇用などの交渉をしたのが今泉嘉一郎であった。二か月余で交渉をまとめ帰国した。原料自給をめぐる、すばやく情報を活用し、行動に移すところに、発展期の企業の若さが感じられる。また一九一六年十一月には、イギリスのロイド委員会から工場施設や製品の審査を受けた結果、ロイド規格に合格との通知をうけ、一定の技術水準に達したことを内外に明らかにした(今泉嘉一郎『日本鋼管株式会社創業二十年回顧録』)。

一九一七年に平炉二基、一八年にも三基を増して合計九基になった。鉄鉄の需給がひばくして価格も暴騰したので、一九一七年末には小規模な二〇トン高炉を建設し、一八年十一月から銑鉄の生産を始め、原料の自給をはかった。スポンジ鉄の鉞

石を日本の国内で自給するため、群馬や福島などで磁鉄鉱の鉱山を買収した。合金鉄の自給策に一九一七年十月電気炉を造り生産を開始するなど、日本国内でやりくりする自給対策を進めた。製糸工場のほかにも年産九〇〇〇トンの厚板工場を建設し、一九一八年末から生産を始めた。このように大戦中の日本鋼管の工場施設の拡張は、すさまじいものであった。工場敷地は、創業時の三万坪が一九一八年には一五万坪にふくらんだし、生産能力も著しく増大した。一九一四年の鋼塊生産七〇〇〇トンが一八年に六万七〇〇〇トン、鋼管と鋼材三〇〇〇〇トンが同じく四万一〇〇〇〇トンに増大した。一八年には、さらにスポンジ鉄五五〇〇トン、銑鉄五〇〇〇トンを生産した。生産の急増は、業況にそのまま反映し、一九一四年下期に五分の初配当をしたのちは、毎期増配を重ね一五年下期一割、一六年上期二割、一七年上期三割であったが、同年下期から一九一八年下期までの三期間は実に五割配当を行った。好況時とはいえ、操業わずかに数年の鋼管メーカーが、このような高配当をしたので、さすがに世人の注目を集めた。生産施設の拡張費をまかなう資金需要も巨額なものになり、資本金二〇〇万円が一九一六年三月五〇〇万円へ、一八年四月には一六〇〇万円へと急増し、それにつれて払込資本金も一九一四年末一四〇万円から一八年末に九四〇万円へと六・七倍に膨脹した。このように戦時景気という好条件に恵まれ、日本鋼管は民間最大の平炉鋼塊企業として急速に発展し、国内に強固な地位を確保したのである（日本鋼管株式会社『四十年史』）。

東京電気 の躍進

大戦は電気製品産業に好影響を与えた。日本製品と競争関係にあった欧米製品の輸入が途絶したので、好況は上向いていたが、大戦中の好機を巧みに生かしてさらに繁栄した。ドイツ製品の輸入が止まったので、医療用レントゲン管の試作に成功し将来のレントゲン装置製造の基礎をつくったり、積算電力計の需要急増に応じて電気計器の製造を始め、国内生産の大きなシェアをもつまでになり、国産技術の開発に努力した。

業績は、輸入原材料の不足にもかかわらず、伸び続けて二割の配当を確実にしたほかに、多額の利益金を積み立てた。一九一七（大正六）年四月、資本金三六〇万を六〇〇万円へ増資したが、増資分は別途積立金二四〇万円を当て、株主に全額無償で交付したようにめざましい高収益をあげた（『東京芝浦電気株式会社八十五年史』）。

窯業工場 の進出

大戦中に、浅野セメントおよび旭硝子の工場が、川崎・鶴見の埋立て地域に進出し、神奈川県工業を多様化した。

浅野総一郎は渋沢栄一の協力を得て、一八八四（明治十七）年に官営深川セメント工場の払下げをうけ、鉄道敷設や建築土木事業の発展にともなうセメント需要の増大に恵まれ、急速に成長をとげ、一八九八年二月浅野セメント合資会社（資本金八〇万円）を設立した。セメントの焼成方法に大進歩をもたらしたのは回転窯の発明であった。イギリスで発明されたのちアメリカで工業化され、原料の乾燥・粉碎・焼成・冷却の生産工程を連続的に操作できる回転式の焼窯であるが、浅野は一九〇二年に早くもアメリカから一基を購入し、翌年から試運転を始めた。堅窯全盛の時代に、日本最初の回転窯を導入するパイオニアであった。つぎつぎに回転窯を増設し、生産能力を高めた。一九〇七年五月、新商法に基づき、資本金を一挙に五〇〇万円に増資し、一九一三（大正二）年二月株式会社組織に改め、一五年七〇〇万円に増資を重ね、日本のセメント業界の王座に君臨する大会社に発展し、浅野財閥の中核となった。

セメント産業は、降灰除去をどうやるかが大きな問題であるが、堅窯式の焼成の間は、まだ住民鎮撫の努力と防塵機械の採用により大きな社会問題にならなかった。新式の回転窯の増設により生産高が増大すると、原料が乾燥した粉末であるうえに、連続焼成のため飛散する降灰量も増加するようになり、深川のような人口密集地では社会問題になった。降灰をめぐって浅野セメントと住民との対立は険悪となり、当局の斡旋により、両者は妥協し深川工場を一九一七年末までに撤去することに

決まった。この住民との約束が動機となって、浅野は川崎方面の埋立事業を急ぎ、あわせて新工場建設用地の問題も一挙に解決しようとした。

一九一三年四月、田島村大島新田の湿地一〇万坪を買収し、盛土を行ったのち、一五年から川崎工場を起工し、一七年五月完成すると、ひきつづき川崎第二工場を起工し、二〇年九月に完成した。一方、深川工場はアメリカから輸入したコットレル式電気収塵機の効果が予想以上に良好であったため、一九一七年六月住民側も工場撤去の要求を取り消し、降灰問題は解決した。こうして川崎新工場が操業を始めたうえに、深川工場の能力が保存されたので、首都圏市場における浅野セメントの供給力を飛躍的に上昇させたのである（浅野セメント株式会社『浅野セメント沿革史』）。

一九一五年末に鶴見埋築会社が鶴見沖の海面埋立工事を完成すると、旭硝子の工場がそのうちの二万五〇〇〇坪を取得して進出した。旭硝子は、一九〇七年九月、資本金一〇〇万円で兵庫県尼崎に創立された（一九三一年東京へ本社移転）。社長は岩崎俊弥で三菱財閥の創始者岩崎弥太郎の甥である。一九〇九年尼崎工場を建設し、ベルギー式手吹法を使って企業化が難しいといわれた窓ガラスの製造を始めた。一九一四年五月、福岡県戸畑に牧山工場を建設し、コストが割安であるアメリカのラバー式機械吹法を導入して窓ガラスを製造した。さらに京浜地方の需要にこたえて一六年四月、鶴見沖の造成地に浅野造船所と接して鶴見工場を建設し、六月からラバー式の窓ガラス製造を開始し、生産は順調に伸びた。鶴見工場は以後、磨き板ガラス、安全ガラス、有機ガラスなど品種を広げ、鶴見埋築会社が造成した埋立地進出工場の草分けとして県内に足場を固めた（『資料編』17近代・現代(7) 1101）。

以上のように、明治末期から鶴見川河口以東多摩川河口にかけて、遠浅海岸を埋立て、工業地帯に造成する動きが活発になり、さらに川崎町の工場誘致政策が功を奏し、まず川崎の多摩川沿いに東京電気などが立地し、ついでその臨海部へ工場が進

出した。日本鋼管の創業が隣接村の海面埋立てをいっそう促進し、川崎方面の工業化が広がる中核になった。つづいて浅野総一郎の計画した鶴見沖から川崎町南部への埋立造成の進行とともに、第一次世界大戦中に浅野セメント・浅野造船所など浅野系企業の工場が建設され、これに旭硝子の進出が加わり、鉄鋼・造船・化学など重化学工業が集中し、一つの新工業地帯をつくりあげた。また、横浜東部の横浜船渠や内田造船所の発展が、大戦中の重工業化の中では目を引くが、これにとどまらず隣接する神奈川方面の中小機械工場や化学工場の増加も著しかった。そのうち、工場の進出がさらに東へ広がり、川崎や鶴見方面の工業地帯と結びついて、一体化して京浜工業地帯を形成していくのである。

二 日米船鉄交換と造船業

アメリカの鉄材輸出禁止

大戦前の日本鉄鋼業は官営八幡製鉄所によって代表され、一年四五万トンの生産能力をもっていたのに対し、民間諸会社の生産は振るわず、一社で四万トンすら生産するものはなく、群小の二〇余社を合計してもなお八幡の三分の一に達しなかった。開戦後、鉄鋼需要が激増し製鉄業は発展を刺激され、戦前の六〇万トンに満たない生産力は、一九一七（大正六）年までにはほぼ倍増したとはいえ、造船業や機械工業が勃興したため需要の増加もまた著しく、鋼材の自給割合は大戦盛期には三五割を越えなかった。外国から輸入されるかぎり、鉄類を素材とする日本の重工業は発展できるはずであるが、主要輸入先であったドイツやスウェーデン・ベルギー・オーストリア諸国とは、開戦と同時に取引は中絶し、これらの国の鉄類は、わが国の市場からいち早く姿を消し、以後最大供給国となったイギリスも自国の需要に忙しく、一九一六年四月鉄材輸出禁止策をとるに至ったため、わが国は鉄鋼供給不足と需要激増が重なり、深刻な鉄飢^{きん}状態に陥った。一般機

械工業は好機を迎えながら、鉄鋼窮迫に制約されたし、さらに鉄鋼価格の高騰のために少なからぬ打撃を被った。

いきおい中立国のアメリカから輸入して補う結果を招き、鉄材輸入は激増を続けた。ところが一九一七年四月、アメリカは連合国側に加わり、参戦したのち、対外通商政策にきびしい貿易制限を加え、八月二日、日本に対しても戦時必要品輸出禁止政策を断行した。わが国の対米貿易品のおもなものは、鉄類・石油・石炭・コークス・食用穀物・獣肉・肥料などであるが、鉄類を除けば禁輸による影響は小さく痛痒を感じなかった。ただ灯用石油は、需要高の約四五割を輸入していたので、打撃をうけるかともおもわれたが、電気事業の発展に伴ってその需要は減少していたし、日本の石油業はかえって輸入石油激減のため興隆する余地が開けてきた。それゆえ石油禁輸も堪えられない苦しみにはならなかった。結局、日本に重大な影響を与えたのは、銑鉄および造船用鉄材の禁止であった。

イギリスの禁輸以来、アメリカからの造船用鉄材輸入は増大の一途をたどり、一九一七年には輸入鉄材の総額の九〇割を占め、金額は一億六七〇〇万円に達し、前年に比べ一億円の急増であった。このようにアメリカへの依存度もっとも高まった時点で、突然供給が停止されたのであるから、造船業の被った打撃はきわめて大きかった。禁輸令により、積出が不能になった日本側の注文済み造船用鉄材は四六万トン余ののぼり、これで船舶を建造すれば一二〇万トンになり、時価八億五〇〇〇万円の収入が失われることになった。鉄材の供給が止まったため、造船業の生産計画は混乱したのみならず、基礎の弱い二流以下の造船所は廃業のおそれすら生じてきた。日本の造船業はぼう大な受注を抱えながらも、素材を絶たれ、生産を続けることができなくなった。国内の鉄鋼業が十分に発展していないため、鉄鋼材を自給できないという弱点が暴露され、深刻な危機とあって立ち現れたのである。

船鉄交換契約の成立

アメリカの鉄材輸出禁止は、供給源を他国へ代替できないものであったので、政府および民間諸団体はやむを得ず、さまざまのルートによる解禁運動を始めた。造船業者・貿易商社・海運会社などが協力し、米鉄輸出解禁期同盟会を結成し、日本政府を突き上げ、アメリカ政府へ解禁を働きかけたが、いずれも成功しなかった。また政府間の交渉も不調に終わった。

一九一六（大正五）年に年間建造量が史上初めて一〇万トンを超え、以後も急増を続け、空前の黄金時代のただなかにあつた造船業は、アメリカの禁止令にあり、一挙に奈落の底に突き落とされただけに、焦燥感^{なやみ}は深刻なものがあつた。関西側では傘^{かさ}下^かに播磨造船所をもち、川崎造船所などからも多量の鉄鋼材の受注を抱えていた鈴木商店や、関東側では浅野造船所が中心となり、日本から船舶を提供し、アメリカは見返りに日本向けの既契約の積出し鉄材凍結を解除するという案を何度か練り直し、駐日アメリカ大使と交渉を続けた。浅野造船所は、船鉄交換交渉の参謀本部となり、連絡場所を提供したにとどまらず英訳や通信・交渉などの事務を担当した。鈴木商店の番頭金子直吉は天性の涉外能力を駆使し、駐日大使R「S」モリスを説得した。ついに一九一八年三月、造船業者を代表して浅野良三（浅野造船所）、長崎英造（鈴木商店）の両名とモリスの間で協定がまゝり即日仮契約に調印した。引渡し期限について条件を細かく規定し、四月正式にアメリカ政府との契約が成立した。日本側は現存する船舶一五隻、一二万七八〇〇重量トン^トをアメリカへ提供し、アメリカは船舶の重量トンと同量の既約鉄材を解除し日本側へ引き渡すことになった。これが日米船鉄交換第一次契約である。現存の船舶を提供する条件であつたため、ストック・ボート生産（注文によらない見込生産のこと、仕入船・在庫船ともいう）を敢行し、船舶を大量に保有していた川崎造船所が有利な立場に立ち、重量トン六万三〇〇〇トンを提供し、ほぼ全契約の半ばを占め、鈴木商店二万二三〇〇重量トン、日本汽船二万四二〇〇重量トンが大口であり、浅野造船所は一隻、一万一五〇〇重量トン、浦賀船渠は一隻、六八〇〇重量トンにとどま

った。

つづいて、五月に第二次契約が成立し、日本側は船舶三〇隻、二四万六三〇〇重量トンを提供し、アメリカはその重量トンの半分にあたる一二万三〇〇〇トンの鉄材を引き渡す条件である。第一次契約は供給可能な余裕船舶を抱えた造船所に限られたので、提供すべき現存船舶をもたない造船所は参加できなかった。ところが、第二次契約は船二重量トンと鉄一トンというように第一次契約に比べると船の鉄に対する交換比率が半減したものの、今度はアメリカから引き渡される新規鉄材を入手後、半年ないし一年以内に建造すればよかったので、多数の造船所が参加できることになった。しかし、アメリカは六〇〇〇重量トン以上の大型航洋船を条件とし、実際は五〇〇〇重量トンまで許容範囲は広がったけれども、これを最低の線と決めたので、それ以上の建造能力をもつ造船所のみが参加を許されたのであり、多くの中小造船所は締め出された。事実、原田造船所・小野造船所・大阪造船所などは、参加を希望していたのに、アメリカ大使から契約を断られたのである。それゆえ、船鉄交換に参加した造船所は、当時のわが国を代表するすぐれた造船所であることをアメリカ政府から認められたことにもなり、企業の威信を高めた。

第二次契約に加わった造船所は、川崎造船所の五隻を筆頭に、大阪鉄工所四隻、浦賀船渠四隻、横浜船渠三隻、帝国汽船・三井物産造船部・浅野造船所・三菱造船所・石川島造船所・内田造船所各二隻、藤永田造船所・新田造船所各一隻であった。浦賀船渠・横浜船渠・浅野造船所・内田造船所など神奈川県内の造船所が、くつわを並べて進出しているのが目を引く(前掲『日本近代造船史序説』)。

浅野造船所 と船鉄交換

浅野造船所は一九一七(大正六)年四月、前述のように開業式をあげて同型船の大量建造に乗り出した。浅野は、工場敷地未定のときに、鉄鋼材二万トンの買い付けを手配した後も三万トンをアメリカへ発注した。浅野

造船所は、ニューヨークの浅野合資会社支店に技師を派遣し、たえず輸入を促進するとともに、東洋汽船には優先的に輸送する特別の便宜をはかってもらったので、鉄鋼材の入荷は好成績をおさめた。創業時の工場選定などの遅れも、材料の円滑な輸送で相当に補われた。職工の心理は、工作すべき材料が眼前に山積されていると就業にはげむ気持になるので、材料手当が潤沢なことは職工の生産能率を大いに助長した。材料の入荷が順調であるかぎり、浅野造船所の盛況は約束されていた。

しかし、一九一七年八月アメリカの禁輸令にあい、建造計画に大きな変更を生じた。鉄鋼材輸入に立地条件や運輸上の利便をもつていても、供給源が絶たれてしまえば、秋風落莫あきかぜらくもくとして殷盛いんせいな業況は一転して停頓ていどん状態に陥った。同年初、台風が鶴見沖から上陸し工場建物に大きな被害をうけたことも重なり、鋼材難はただちに職工の転職を誘い、毎月潮の引くように減少した。一九一八年にはいると、禁輸時の一七年八月に比し、工事分量は五八割、在籍職工数は六五割に落ち込んだ。残業はなくなり、歩増率も縮小されたから、職工の実収入は減る一方であり、退職者は増大した。一九一八年一月在籍者五二九〇人が五月に三七二〇人まで減少した。アメリカの禁輸令が、工事量の半減、職工の大量流出という難局を招いたのであり、いかに痛烈な打撃を与えたかがわかる（原正幹『浅野造船所建設記録』）。

浅野造船所が社長浅野総一郎を先頭にして、窮境打開に奔走し、船鉄交換契約成立の原動力となった事情が推察される。第一次契約で得た鉄鋼材を六隻に割り振り、一九一九年一月から五月までに完工し、船価高という好条件もあってその純益は一四〇〇万円に達した。アメリカからの鉄鋼材入手は、生産の再開を可能にただけではなく、巨利を生んだ。このように鋼材の確保が、企業の禍福にそのまま結びついた（前掲『我社の生立』）。

第二次契約による鉄鋼材を七隻の建造に割り当てたが、大戦が終わりアメリカが船舶を必要としなくなったので、積出しも遅れがちとなった。そのためアメリカへの建造船引渡しも一九二〇年初めに延びたが、この鋼材が到着した一九九年の下期から

二〇年にかけて造船工程は非常に活気を帯びるに至った。

浅野製鉄所の創設

造船業経営の死活を左右するのは鉄鋼材が確保できるかどうかであった。大戦中の鉄鋼材の需給関係が逼迫してくると、浅野総一郎は窮極的には自ら製鉄所を創設しなければ自給が安定しないと判断し、一九一六（大正五）年暮から一七年春にかけて調査を開始し、八幡製鉄所から技師荒牧竹吉を招き製鉄所設立の準備にとりかかった。鋼塊年産九万三〇〇〇トンのほか鋼板を生産する予定であったが、鋼材の需要は急迫してきたので、鋼塊は他社の供給に委ね、浅野は厚板・鋼板・圧延の諸工場を建設し、のち平炉と溶鉱炉を増設する計画に改めた。同年六月、浅野合資会社内に製鉄部を設け、アメリカの禁輸令に接し、いっそう設立を急ぎ、九月から工場建設に着手した。

当時三菱造船所および川崎造船所も製鉄部門を創設するため、八幡製鉄所の援助を求め、指導をうけたが、浅野も同様に八幡の指導のもとに必要図面を借り、それに基づき工作機械を発注した。新設製鉄所は、潮田地先埋立地の造船所隣地に定め、造船所内に事務所を設けた。造船所はすでに、道路・職工宿舍・電燈の設備は整っていたので、製鉄工場の急設に対して、十分に施設を共用することにより支援できた。工場建設に見通しがつくと、一九一八年三月から職工八〇名を八幡製鉄所へ見習いに派遣し、六月には圧延作業を実験した。初め浅野合資会社製鉄所と称したが、工場建設が完成に近づいた四月浅野製鉄所（資本金六〇〇万円）と改称し、浅野総一郎が社長に、浅野良三が副社長に就任した。九月に初めて製品を出し十一月に開業式を挙行了した。ところがその月に大戦は終わり、鉄鋼市価の高い好機は去ろうとしていた。創業時代は鋼塊を八幡製鉄所・日本鋼管・富士製鋼から供給をうけ、職工三五〇人の規模で圧延を始めた。当初は供給鋼塊の品質に良質品が少なく、そのため浅野の製品も成績は振るわなかった。一九一八年は四〇〇〇トンの鋼板生産にとどまったが、一九九年には一躍二万五〇〇〇トンを生産し、おもに造船用と鉄道用に納入した。生産が上向きになったとき、鉄鋼市況は落勢の一途をたどり、先行きは

楽観できない状態であった(前掲『我社の生立』)。

横浜船渠と 船鉄交換 横浜船渠は一九一七(大正六)年一月、造船台の新設に着工し、未完成の船台を使い五月に早くも第一船を起工し、造船部門を開業した。標準船型を四種類定め、建造経験を積んで大型船に着手する予定であったが、日

本の工業界は鉄飢饉に直面し、造船用鉄鋼材の入手は難しかった。さらに一七年八月、アメリカの鉄材禁輸令にあり、材料のストックを持たない新設造船所の被った打撃は大きかった。横浜船渠の仕入船建造は、アメリカからの鉄材輸入が円滑であつてこそ効果を發揮するものであっただけに、経営の基本であつた仕入船建造の方針自体が揺らいできた。

専務の今岡純一郎が、東京の解禁期成同盟会の実行委員として政府に陳情するなど奔走し、一九一八年五月第二次契約に參加し、六三〇〇重量トン級三隻の船を提供し、アメリカからその半分の重量にあたる九四五〇トンの鉄材を得る契約を結んだ(『資料編』17近代・現代(7)一四七)。横浜船渠は社勢好望のとき、鉄材難のため発展を制約されていただけに、船鉄交換契約の成立は朗報であつた。「米国ヨリ得可キ鉄材モ来期早々之レガ到着ヲ見ル可ク、将来ニ於ケル当社事業ノ股盛ハ期シテ待ツベキノミ」(横浜船渠株式会社『第四拾七回報告』)と強く期待されたのは、反面鉄不足の深刻さを表すものといえよう。それゆえ、アメリカからの鉄材入手は、提供船三隻のほか同型船一隻に対する材料を確保したので、新造船計画の遂行に支障がなくなったのである。こうして同一船型の大型船四隻を一挙に建造できるようになり、新参ながら国内の有力造船所の一翼につらなるに至つた。

大戦中、外国船の入渠は減少したが、日本船は著しく増加したので、全体として増加しつづけた。同業他社が新造船に追われ修理を顧みる暇がなかったので、修理船は横浜船渠へ殺到し、一九一七年に一六三隻、七一万トンに達し、創業以来最高の記録をうちたてた(『資料編』17近代・現代(7)一四七)。造船業界がもっとも好況を謳歌していたとき、遅れて造船部門を開業し、

まもなく休戦になったため、戦時中の建造船舶は、一九一七年は一隻、一二五〇トン、一八年は六隻、五〇九〇トンにとどまり、業績には寄与しなかった。船鉄交換船にしても戦後の建造であり、本格的な建造は造船施設が完成した一九一九年以降にもちこされた。それゆえ大戦中の好業績は、船渠部門が中心になって稼動したものであり、倉庫部門がわずかに補充した。株主配当は一九一四年下期から一五年下期まで九分に減配し気迷い状態が続いたのち、一六年から上昇へ転じ、同上期一割三分、下期一割五分、一七年上期一割八分と増配を重ね、下期には三割、一八年上期三割五分へと爆発的に伸び、同下期三割に復した。この間、資本金は三七五万円から一九一七年下期に一〇〇〇万円へと大幅に増資をしたにもかかわらず、利益のすさまじい激増が、このような高率配当を実現できた。利益は一九一七年下期一五二万円、一八年上期二二八万円、下期二〇八万円を計上したが、各期が戦前のほぼ一〇期分に相当するほどの好況を享受したのである。

浦賀船渠と

船鉄交換

浦賀船渠の経営者は、造船ブームがなおつづくことを予期して、積極的に造船施設の拡張を急いだが、鉄鋼材の供給が円滑でないため、受注の引受けすら、躊躇ちゆうちよしていた浦賀船渠にとって、日米船鉄交換契約の成立は、早天かんてんの慈雨であり、造船の受注を可能にさせるものであった。

浦賀船渠は第一次契約に参加し、山下汽船所有の船を一時借用して、これを提供し鋼材六八〇〇トンを獲得し、手持ちの既約材料と合わせて六五〇〇重量トン四隻の建造に成功した。第二次契約では同型船三隻建造の代償に一万トンの鉄材を輸入し、その残材でなおも一万重量トン船を建造できた。一九一七(大正六)年七隻、三万三〇〇〇総トン、一八年一〇隻、五万一千七〇〇総トンと建造量のピークを示した。業績もこれに応じて、利益は一七年下期六六万円、一八年上期一八二万円、下期一九三万円と天井をつくった。開戦時の一九一四年上期の約三〇倍に達するすさまじい好況である。戦前の資本金八〇万円を一九一

七年下期に五〇〇万円へと大増資を敢行しても、なおこの三期間は余裕をもって四割の高率配当が可能であった。戦前の浦賀船渠の経営状態からは想像もできないほど、短い間に業績は急上昇し、大手造船所の有力な一角を占めた〔資料編〕17近代・現代(7)一五五。

内田造船所 と船鉄交換

内田造船所は、一九一八(大正七)年四月、横浜鉄工所を改称したばかりの新興造船所にすぎないが、日米船鉄交換の第二次契約に食い込むという要領のよさをみせた。参加資格は、六〇〇重量トンの船舶建造経験をもち、または現在建造中である企業に限られていたので、多数の造船所が船鉄交換を希望したにもかかわらず、中小造船所は排除され、大手造船所に独占された。ところが内田造船所は過去に大型船を建造したこともないし、建造中というわけでもないのに、五月中旬の第二次契約に加わり、二隻一万七〇〇重量トンを引き受けたのである。これは四月に内田の潤沢な資金を投下して、千若町に大造船工場を建設し、六〇〇〇総トン級の航洋船を建造できる船台三基を整備しつつあったことが有力な決め手になったのであろう。

石川島造船所が二隻で一萬重量トン、横浜船渠が三隻で一萬八九〇〇重量トン、三菱造船所が二隻で一萬六八〇〇重量トンと比べると、内田の一隻当たりトン数は先発三社のうち石川島と横浜船渠を大幅に上回り、三菱と肩を並べるまでに大型船の建造能力は上昇していることがわかる。内田造船所の急迫ぶりが著しい。内田造船所は、アメリカからの鉄材の入荷を待つて翌年春に起工し、暮れから一九二〇年一月にかけてそれぞれ進水し、アメリカへ引き渡した。内田信也は、横浜鉄工所の経営に参加して以来、一年余りで、中堅工場からまったく未経験の大型船建造という分野に進出して、日本を代表する大造船所まで雄飛させた。好況下において目を見はらせるような企業の珍しい急成長の例である。

第一次世界大戦の深刻な鉄飢饉という体験は、鉄鋼の自給体制の確立が何よりも必要であることを明らかにした。政府は一

九一七年九月、製鉄業奨励法を施行し、民間の鉄鋼業の保護・奨励政策を展開した。これとともにアメリカの鉄材禁輸令後の価格の暴騰とあいまって、民間の鉄鋼業は大いに刺激され、興隆の気運を迎えた。しかし、大戦中の造船業の需要を満たすには間に合わず、日本造船業は国際的にも珍しい船舶と鉄材を交換するという発想に基づき、アメリカとの間に契約を成立させ、難局を打開し活路を開いたのである。大戦前では船の輸出をするほどの実力をもたなかった造船業が、四五隻、約三八万重量トンという未曾有の大量船舶をアメリカへ輸出したことは、なによりも建造能力の進歩を物語るとともに、国際的な水準にようやく到達した証明であった。

三 大正前期の内陸工業

製糸業の活況 大正前期とりわけ第一次大戦中の内陸地方は、製糸業と織物業の空前の活況に恵まれた。もともと日露戦争後から一九一五（大正四）年夏ころまでは、製品価格・生産量とも停滞的な足どりをたどり、とくに一九一四年

には、大戦勃発の衝撃で一時減産を余儀なくされた。しかし、翌一五年九月から急速に回復に向かい、十一月には、にわかに活況に転じたことになった。いま『神奈川県統計書』によってその模様をみれば表四一、四一二のとおりであり、年次別集計ではいずれも一九一六年から著しい上昇に転じている。すなわち、生糸の場合は前年の一九一五年にくらべて、生産量で約一・五倍、価格で約二倍となり、また織物の生産額も二・七倍に急伸したのであった。

ところで当時の県内の製糸業や織物業は、主にどの地域でどのようなかたちで行われていたのであろうか。表四一三、四一四、四一五はおなじく『神奈川県統計書』から作成されたものであるが、これによれば、一九一六年当時の業態は、製糸業で