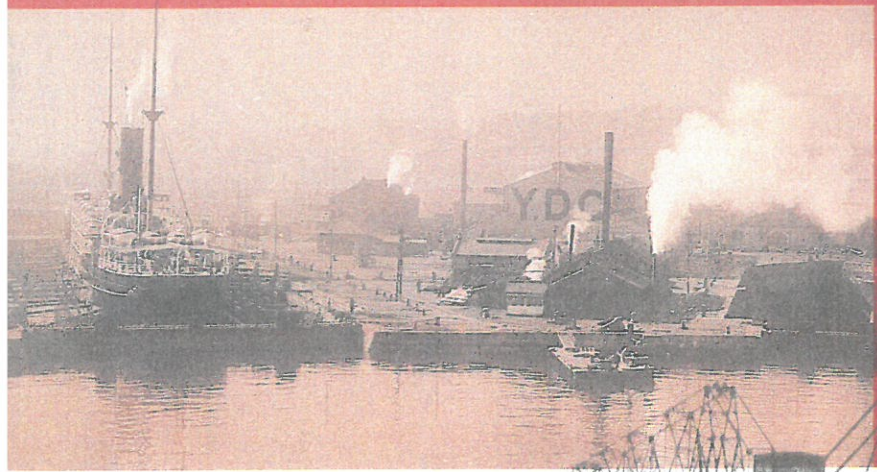


【特別展】

横浜の造船業

オランダ人の舟大工
 幕末明治の造船所
 一大船渠建設を企つ 明治21年横浜船渠会社設立
 浅野総一郎と内田信也 第一次世界大戦下の造船所
 産声をあげる神天丸 横浜輸入新造船事業開始
 戦後の市内の造船所
 姿を変える造船所



4. 渡辺船渠

日本の洋式造船技術の導入期には、それを受容する素地のある在来の職人、船大工や鍛冶職、鋳造職などが技術移転の仲介役を担った。職人のなかには官営・民営の大工場で外国人から技術を学んだ後、東西に散り、技術の拡散と造船業形成に貢献した。そのうちには、例外的ではあるが、修業の後に資金を蓄え独立して、造船工場を開業する者もあった。明治後期に横浜で渡辺船渠を開く渡辺忠右衛門もその数少ないひとりであった。

渡辺忠右衛門は、嘉永元(1848)年西伊豆の戸田村に生まれた。父、金右衛門は船大工であった。安政2(1855)年、この戸田村に日本で初めて近代造船技術を実地習得する機会が偶然訪れた。前年11月、ロシア使節プチャーチン一行の軍艦「ディアナ」が、地震による大津波に会い下田で大破した。その代艦建造が行われることになったのである。地元船大工が動員され、ロシア人の指導のもとで1隻の小型帆船「戸田号」が建造された。この時の造船世話係7人のひとりに金右衛門も選ばれた。ロシア人が伝えた造船技術は戸田から江戸へ、さらに各地に広がることになる。翌年幕府は同型船「君沢形」10隻の建造を決め、6隻を戸田で、4隻を江戸の石川島造船所(嘉永6年、徳川斉昭設立)で建造する。金右衛門をはじめ戸田の船大工は6隻を完成させた後、安政4(1857)年石川島へ派遣され、「君沢形」の建造に従事した。

「戸田号」建造は忠右衛門の原体験となった。忠右衛門は父の仕事を継ぎ、文久3(1863)年15歳で石川島造船所に職工として入所し、洋式造船技術習得の第一歩を歩いた。当時、石川島では日本最初の蒸気軍艦「千代田形」を建造していた。3年後の慶応2(1866)年、建設中の横須賀製鉄所(後の横須賀海軍工廠)へ派遣され、フランス人の造船工兼製図職のバスティアの薫陶を受ける。次いで明治3(1870)年、横浜居留地69番のウイットフィールド商会製鉄所に入る。同製鉄所は、製鐵、蒸気機関、小型船の製造と建築などを行っていた。4年後、築地の海軍兵学寮に移り、イギリス人技師サットに学ぶ。こうして外国人から直接伝習を受けた渡辺は、明治11(1878)年再び横浜にもどり、船舶修繕を目的に設立された三菱製鉄所に勤める。すでに熟練基幹工になっていた。同製鉄所は18年に日本郵船横浜製鉄所となる。ここで渡辺は22年から1年余、日本郵船横浜監督課船長監督J.W.ウォーカーのもとで働き、25年技手に任用された。29年、同製鉄所は横浜船渠に譲渡され、同社分工場になった。渡辺はこの時、同社嘱託となり、同時に平沼町4丁目川岸で造船所、丙申工場を開業し、独立した。丙申は明治29(1885)年の干支からとったものである。戸田村を出て造船所を渡り歩き、修業して33年目、48歳であった。翌30年には横浜商業学校船塢部のポート「瑞穂」干早

199 渡辺忠右衛門



「天津」の3隻を建造した。4年後に再び3隻受注する。

渡辺と同じような経歴で造船所を起した伊豆出身者に緒明菊三郎と佐山芳太郎、それに梅原竹次郎がいる。緒明の父嘉吉も「戸田号」の造船世話係。緒明は幕府軍艦「開陽丸」の修理工などの後、明治16(1883)年品川に緒明造船所を開設した。佐山は、造船世話係の佐山太郎兵衛の息子の従兄弟。官営兵庫造船所を経て、大阪の難波島に造船所を設立した。梅原は横浜市内の造船所に勤めた後、28年青木町に梅原造船鉄工所を開いた。

渡辺は明治31(1898)年1月に横浜船渠を退職した。そして同年4月、工場を高島町5丁目に移転して、商号を渡辺造船鉄工所と改め、本格的に造船業を始めた。木工部、鍛冶工部、鋳造部、製罐部、旋盤部、木型部などを増設した。習得した技術と培った信用を生かし、造船、鉄工、機関その他の機械の製作と船舶修繕業を営んだ。5年後の37(1904)年の職工数は50人を数えた。

業務の拡大にともない、渡辺は新工場建設を計画する。明治41(1908)年2月、神奈川町の旧台場近くの海面8反歩の埋め立てを出願した。翌年4月完成し、埋立地は渡辺の姓からとられ、神奈川町字渡辺と命名された。ここに船渠1基を築造、新工場を建設、移転し、渡辺船渠と改称した。また、埋立地や工場用地を管理する不動産部門を設け、大正15(1926)年に渡辺戊申合資会社(現在の渡辺戊申株)を設立した。

渡辺船渠の具体的事業実績を示す資料はほとんど残されていない。船渠と長さ120フィートの木造船架を備え、修繕中心に事業を展開し、新造船は社用船「戊申丸」「有明丸」などのような小型汽船が多かったと推定される。

渡辺船渠は造船業界の好不況に歩調を合わせて浮沈した。第1次世界大戦中の造船ブームに、渡辺も最盛期を迎える。船渠開業時74人だった職工数は、大正2(1913)年に95人、同8年280人に急増する。大正7年9月7日付の「時事新報」(横浜版)は、「渡辺船渠会社は事業の進展と共に諸機械の音響騒然」につき、近隣の住民が横浜市へ陳情したと報じている。この記事は、同社の活況ぶりの一端をも伝えている。

一方で、この時期は労働運動の高揚期でもあった。横浜船渠、浅野造船所、内田造船所で労働争議が発生した。渡辺船渠は渡辺の個人経営の工場である。雇主の忠右衛門と職工は、親方・子方という主従関係が色濃く残っていた。職工は伊豆出身者が多かった。大正8(1919)年7月、渡辺船渠にも争議がおこった。船大工58人が10銭から20銭の賃上げを決議し、木船部職工50余人は日給を平均約2円に引き上げることなどを要求した。8月に渡辺

は上級職工に20銭の増給を認め、他の者についても協議することで一応終息をみた。労働争議で動揺する翌9年3月、創立者の忠右衛門は73歳で死去した。

造船所は西伊豆出身の養嗣子亮平が継承した。戦後不況にもかかわらず社業を拡大する。『渡辺船渠沿革誌』(大正13年9月)によれば、大正12(1923)年5月に東京の京橋区月島西川岸の日本郵船の造船工場を買収し、分工場とした。関東大震災の罹災からもまもなく復旧し、再開する。当時の職工200人、資本金50万円と記している。しかし、造船市況は低迷していた。「戦前期神奈川県庁公文書(大正12年～昭和2)」には、渡辺が県所有の汽船「隼丸」「朝陽丸」「曙丸」、瓦斯引揚船などの修繕工事をした記録が残っている。造船需要の激減を修繕でしのいだのである。

昭和恐慌下、市内の造船所では従業員への解雇が相次いだ。仕事量の減少で渡辺船渠も昭和5(1930)年56人を解雇した。再び争議がおきた。争議は悪化し、工場閉鎖に追い込まれる。7年工場閉鎖を承認した争議団に解雇手当、争議費用など1万5千円を支給することで収拾した。翌8年4月亮平が死亡する。そして同年5月、横浜造船界の草分けのひとつであった渡辺船渠は、38年の幕を閉じた。経営基盤の脆弱さが、不況期を乗りきれなかったのである。

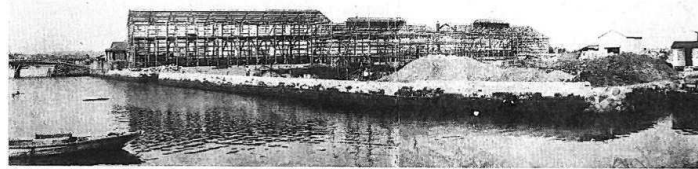
同年8月、閉鎖した工場は、亮平の長男清忠を代表者にした合資会社神奈川鉄工所として再発足する。事業内容は船舶修繕と艦装品製作、鉄工である。しかし、同社は昭和12(1937)年までには渡辺の手を離れたようである。

C. WATANABE DOCK

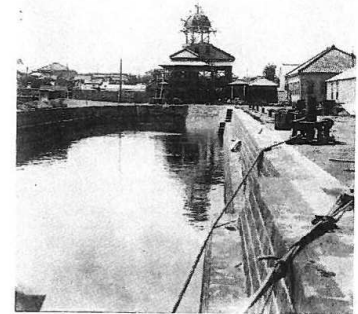
No. 3181, Watanabe-cho, Kanagawa, YOKOHAMA.
TELEPHONE Nos. 1416, 1520.

Shipbuilding and Engineering with Dry Dock
ALL ORDERS EXECUTED AT THE SHORTEST NOTICE AND WITH PROMPT ATTENTION, CHARGES MODERATE, KINDLY SHARE US YOUR PATRONAGE

54 渡辺船渠の広告 大正3(1914)年
日本郵船がシカゴで発行した「N.Y.K. OFFICIAL SHIPPERS' GUIDE 1914」に掲載。全写真真中央にドックゲートを閉めたドック、黒い船体の船は「戊申丸」か



201 建設中の渡辺船渠工場 明治42~43(1909~10)年



202 渡辺船渠の石造りドック 明治43(1910)年
右の建物は事務所



200 渡辺忠右衛門翁碑 市内北方町の妙香寺に大正12(1923)年建立

鳥澤福松
月給金九拾圓給與
大正九年壹月壹日
渡辺船渠主
渡辺忠右衛門

本渠支配人
申付云事
鳥澤福松
渡辺船渠主渡辺忠右衛門
大正七年六月一日

鳥澤福松
月給金五拾五圓
渡辺船渠主渡辺忠右衛門
明治四年二月一日

51 渡辺造船所支配人辞令 明治42(1909)年 神奈川同移転直前のもの

52 渡辺船渠支配人辞令 大正7(1918)年 鳥澤はこの時49歳

53 渡辺船渠辞令 大正9(1920)年 渡辺忠右衛門は2か月後に死去した

※鳥澤福松は忠右衛門と同じ戸田村の船大工出身。年齢は21歳離れているが、忠右衛門の信頼は厚かった。昭和2(1927)年横浜で死去