

佐野安のおやっさん 佐野川谷安太郎翁

三宮 一泰

船をやろうとは志して来たものの佐野安で半世紀もこの世界に居ようとは偶然の重なりではあったがその偶々の機会におやっさんと言う人格を知ったことは振り返って素晴らしい事であった。若いときにはそうは深く考えなかったのだが私の知っている彼の年齢に近くなった今では全てにおいて及びも付かない自分自身と比較して畏敬の念を新たにしている。日本の造船には佐野安のおやっさんのような船の職人が居てその一隅を誠実に努力して築いた事を書き記しておきたい。しかし彼と共に汗を流してきた先輩の多くは他界されてしまい残った僅かな方々の思い出話に自分の不確かな記憶を綴り合わせる他は無い。



1. おやっさんとの出会い

1951年(S26)の秋、阪大の原田教授が佐野安から進水計画を依頼され学部2年の私も計算の手伝いをしていて進水前夜に木津川筋の佐野安の工場に泊りがけで出かけたのが今となっては佐野安との繋がり始まりであった。計画造船5000総トン型外航貨物船は佐野安としては格段の大型船で狭い川に進水させる経験も始めてで後年になって更に大型を同じ川に進水させているのだが当時は進水の泰斗であった原田先生に全てをお任せする以外に方策はなかったであろう。今でこそ近辺は工場が立ち並び道路も整備されているが当時はちんちん電車を乗り継いで町外れの葦原の中の暗い凸凹道の果てに工場があって夏の実習や見学で見

た大造船所とは比べようも無い惨めな町工場であった。とは言っても終戦後程無いその頃では大手といえども然したる違いは無く造船所と言うのはこんなものかとの感であった。そんなことより生き生きと働く工場の方々と計算通りに無事に進水が成功しての喜びを共にして朝帰りした。そんな縁があったのだろうか卒業を翌年に控えた3年の春に寺澤教授から佐野安に行かないかとお声がかかり先生のお供をして佐野川谷社長に面接した。社長の御子息、後の二代目社長が横浜高等工業専門学校の造船科に在学した時の縁で寺澤先生とは旧知で奨学金を出すから適当な学生を廻してもらいたいとの話だったようで先生の紹介に老社長(当時67歳と後で知る)の言葉は簡単に「一生働いてくれますか」について「はいお願いします」と言ってしまった。その後で寺澤先生は給料はどうか聞いて下さったが社長は労務部長を呼んで月額一万円にはなりますとの about の返事であった。「大手もそんなものだ」と先生は独り頷き私は「はあ」と言うのみであった。世間的に無知であって簡単に決めてしまってから後で悩むのだが当時は未曾有の就職難で親の経済状態も十分でなかったのが都会育ちの私は大阪で暮らせばそれでもよいわと思ってしまい結局半世紀もこの会社で働くことになった。卒業して会社に入ってから直ぐに一万円とは残業賞与手当てその他全てを含めと判ったが時既に遅しであった。当時従業員500人で社長のワンマン会社であると聞いた割に意外と社長との接触は無く配属された2階の設計室で図面を画いていると或る日突然社長が上がってこられて私の画き掛けの図面を覗き込んで fcastle から bulwark に落ちる曲線を tracing paper 上で赤鉛筆でぐさっと修正された。赤鉛筆の跡を消すのに難儀したことを覚えている。また当時でも不思議に思ったのだが小さな工場の一隅に立派な製材所があり大丸太を浮かべた貯木場や木工場があった。同輩からあれは船大工上がりのおやっさんの趣味だと聞かされる。実際おやっさんの木に対する愛着は並でなく木津川尻に並んでいた解体船を見て周りチーク材の出物を探して来ては仕様には関係無く建造船の木甲板や grating に使わせた。

2. 裸一貫の創業

佐野川谷安太郎氏は1886年（M19）12月25日に大阪府下泉佐野の農家に生まれ小学校も当時は四年制であったがそれも中途の非常な若少のうちに大阪市内の親戚の家に丁稚奉公に上がった。その時緋の襟に母親が縫いつけた50銭銀貨が彼の唯一の資本であったそうな。木工の手ほどきをうけてから全国を修行に回ったりして船大工の若い棟梁として名を上げる。当時の同僚の小須賀勝太郎氏の昔語りに「浜棟梁デ優秀人望ノアル大工サンデ紺のハッピ黒のバッチ麻裏草履バキノ頼母シキ男デアッタ・・・」とある。同氏によると船大工の親方の推薦を受けて下関の林兼商店の彦島新造船所に赴くことになり新婚の間借り住宅を畳んで出発の間際に中止されたことが機会になり裸一貫で独立する。この当時1911年（M44）は和式木造船から西洋型造船への脱皮の時期にあり更に鋼船化の始まりであったが造船技術の未熟と高価な輸入鋼材に頼っていた鋼船のコストは高く政府の指導にも拘らず内航近海の小型船では従来の日本型木船の需要が高く且つ大阪の地場産業としての木造船への進出は裸一貫の彼にも出来たのだろう。後述の西井行正氏によると「木造船は誰にでも出来た。浜に盤木を並べて大阪には数多かった船大工の職人を集めればそれで良い・・・」と。現に創業直後の第1次世界大戦の勃発で起こった空前の海運造船ブームで1917年（T6）には大阪地区には1000総トン以上の船台113基を数え製造高の統計でも明治末期の32倍に達した。殆ど同時期に鐵工上がりで同年輩の名村源之助氏も独立して名村造船をつくり最終的には木津川筋に隣り合わせに造船業を営み佐野川谷翁の終生のライバルとなる。この木津川筋の造船屋の二人の男は生い立ちも性格も対照的でお互いの競い合いは配下の職人まで染みとおりに隣に負けるなあそこに出来てこちらが出来ない筈が無いと頑張り合った。

3. 戦乱の波にもまれて

四苦八苦しの独立直後に第1次世界大戦のブームが起こり川筋に無数の造船会社が生まれ且つ消えていったが佐野安も創業したとは言え小さなモーターボートを造ったくらいで主として船台に船を引き上げ細々と修繕工事を続けていたが1922年（T11）には漸く木造船から鋼造船に転じ初めての鋼船338総トンを建造し1924年（T13）には木津川左岸の現大阪工場の地に船渠付きの千本松ド

ックを買収して転居するという大転換を敢行する。勿論その後続く大恐慌には紆余曲折もあって従業員7人まで陥り徳島の夫人実家に金策に駆け回る経営の危機の時代もあったようだがそれを何とか切り抜け満州事変からの軍需景気にやっと息をついた。1992-1945年の間、翁の右腕となって設計と現場を担当された西井行正氏（大阪高等工業M44卒）の記録から「先代社長というのは気性の激しい人で下流の川幅の広い所へなんとか出ないとこれから大きな船も造れないとそればかり思っていたのですね。彼はとにかく努力家で仕事の人でした・・・」その後満州事変から戦争は更に激しくなり軍需景気に乗り日本の工業化は大資本を中心として発展して行くのだが大阪の一中小企業である佐野安もやっと会社組織の形態が整ってきたところで戦争末期には海軍の直轄管理に吸収されて終戦に至った。建造第一船のモーターボートから終戦時の仕掛かり船第99番船第五東洋丸までの30年間の建造船は殆ど1000-2000総トンまでの小型船を建造して来た。

4. 敗戦からの立ち上がり

1945年（S20）翁58歳の8月23日に海軍から返還されて再生の佐野安船渠株式会社が始まる。従業員を集めての彼の挨拶は訥々と「戦争は負けた。我々は生き延びて国家に奉公せねばならない。私と共にこの会社で働こうと思うものはついてきてくれ。」と居残りを決めた人は正門前に整列して工場を去る人たちを見送った。しかし残っては見たものの当時は「仕事も無くまた食糧事情も悪く、毎日空腹を抱え船台から木津川をながめていたのですね。」と電気工の田中勇氏は回想する。実際にGHQは日本の残存戦力と軍需産業を根こそぎ壊滅させるべく賠償指定作業を進めた。佐野安も海軍工場であったので全生産施設は賠償対象になり、全ての設備に賠償指定の印が張られた。財産封鎖、公職追放、財閥の解体と占領政策が進み1947年（S22）5月3日の新憲法発布となる。日本中の虚脱、混迷の時期に佐野安もなすすべも無くせんべい焼き器やパン焼き器を作っても商売にもならない。泉佐野の浜で製塩事業を手掛けたのはこの時期か。戦時中からの続行のD型戦標船を二年掛かりで造ったり、漸く関西汽船から受注した391総トンの客船を一年掛けて造っていた。1947年（S22）2.1ゼネストに対するGHQによるスト中止指令を期として日本占領政策が徐々に右旋回していく。1949年（S24）に至っておやっさんは大博打を打

ち始める。先ず木津川尻に係留してあった戦前大連航路の客船として活躍し戦時中は病院船となっていたばかりの丸 4,744 総トンの改造工事に着手しようとする。同年 6 月に閉鎖となった川崎重工業泉州工場から 10t 塔型クレーンを購入する。その方法が振るっている。おやっさんにある日ちよいと付いて来いと言われた旋盤工首藤氏が付いて行って泉州工場で見物の要所を二人で計って帰る。川重との話が決まると入社早々で技術将校帰りの新川氏が派遣されて川重の組合員に占拠されているクレーンを起重機船にぶら下げて木津川まで持って帰り本船と同時にドックに据える。啞然としている皆を集めて「この船を捕鯨母船に改造する。佐野安が立ち上がれるかつぶれるかの瀬戸際だ。」と告げる。当時は食糧源としての捕鯨が解禁となり大手造船会社でも捕鯨母船の建造に取りかかっていたのだし全社一丸となってこの難工事に取り掛かった。運搬設備の整った現在ならばこの程度の溶接船の改造なら然したることは無いかもしれないが、小型貨物船の経験しかない所に全銲接で鯨肉処理設備等もある特殊船なのだし工期も半年そこそこで太平洋の漁場に送り出さなくてはと言う全く無茶な工事だ。私が 3 年後に入社したときでも先輩の方々は口口に当時の徹夜に次ぐ徹夜の難工事の労苦とその成果を誇らしげに語っていたものだ。大学の先輩の佐藤健三氏は初航海にサービステクニシヤとして乗り組み大変な苦勞をしたらしいが皆と酒を飲みながら「わしは man-hole の packing 締めめの熟練工になった」と語っていた。油密の man-hole の硬い packing を完全に締め付ける事の難しさは造船屋なら判る筈だ。捕鯨母船と言うのは半分 oil-tanker みたいなものだから勿論 oiltight-man-hole は多数ある。この時の経験が佐野安全員の一体感と言う大きな資産となって次ぎの飛躍として続き 1951 年 (S26) の関西汽船の計画造船ひまらや丸 7,012DW トン、1953 年 (S28) の第 5 満鉄丸 7,211DW トンに繋がる。戦後再開時からの 100 人を中心とする言わば子飼いの職人を中心として徐々に技術者技能工を拡大してきてはいるが何しろ大型船には慣れていないのだから意気と頑張りだけでは如何にも心もとない。社長宅は会社の前にあったので落ち落ち眠れないおやっさんは暗い工場を巡回し夜間作業中の工員の一人一人にご苦勞さんと声を掛けていた。当時の新米技師保田直市氏によると「工場の暗闇に異様な人物が見える。誰かと近付いて見ると金太郎さんの腹当てをしたおやっさんの巡回であった」と回想す

る。進水前夜は担当の職工員は準備に徹夜をして翌朝の満潮で進水式となるのだったが、おやっさんは暗いうちから船台周りに現れて住吉大社で祈願した塩で進水台を清めて回る。この間は誰に遭っても一切無言。この後家に帰って進水式の礼装で現れる。その昔木造船時代の浜棟梁の時は進水船の船尾にハッピー姿で立ち無事進水出来ると皆の前でぴょんと飛び上がって見せたものとおやっさんの口から珍しい昔語りを聞いたことがある。又木津川の上流の江之子島で進水したときには誤って対岸の豪邸の蔵につっこんでしまい不貞腐れて布団をかぶって寝ていたところ豪邸のご隠居さんが酒を持って挨拶に来られて「宝船が舞いこんだ有難う」とのことであった。江之子島対岸の豪邸と言えば大阪の海運史にある有名な大船主飯田氏ではなかったろうか。往時の進水は船台にレールを敷いて建造船を台車で運ぶ所謂トロッコ進水で度々進水途中で止まってしまう失敗を繰り返していた。ひまらや丸は全長 130m、進水重量 4,000kt の船でも川の対岸まで距離 240m へ下ろすには錨鎖の塊 30kt を引きずって制動をかけねばならない。大体進水は如何にも派手な行事で外部の方は見て喜んでくれるが成功して当たり前、完成した船には何の付加価値も無い。安全率はぎりぎりなので失敗したらと関係者は何時もひやひやである。経営者のおやっさんはもう神頼みだけである。進水が朝の汐で安全に済むと職場には祝い酒が振舞われ当日は全員退社となるのが通例であった。住吉大社の太鼓橋を全銲接の鋼製にして奉納したのはおやっさんである。

5. 西成の佐野安から世界の SANOYASU へ

朝鮮半島での米ソの角逐の結果 1948 年 (S23) 9 月 9 日に朝鮮民主主義人民共和国 (北朝鮮) が独立し翌 1979 年 (S24) 10 月 1 日には長い内戦の末に毛沢東の下に中華人民共和国が成立する。そして更に翌 1950 年 (S25) 6 月 15 日北朝鮮の軍隊が南になだれこむ。朝鮮事変で日本の立場は一転米国側の兵站基地の役目となり国内の景気が燃え上がるが 1 年少しの後の休戦で急激に冷却する。朝鮮特需のお陰で日本の復旧は進んだかに見えたが永続させず忽ちなべ底景気となる。川筋の中小造船所は耐え切れず廃業の方向になる。それでも藤永田、名村、佐野安、等の中型造船所では労働需要の増減が激しく定常の正社員のほかは下請けの工員で賄うことが多く各社の間を流動する労働市場が出来ていて地方から労働力が仕事がある大阪

地区に集まってきていた。佐野安でも 1953 年 (S28) にはそのような臨時工、下請け工も入れて 600 人程度になっていた。なんとか食って行かねばならないとおやっさんは時に事務所横のお稲荷さんの前に全従業員を集めて奮起を促すのだ。当時はおやっさん 67-8 歳背広のズボンと靴下が丸見えになるくらい引き上げて始めはぼそぼそと次第に皆が聞き耳を立てるようになって「計画造船をやって西成の佐野安は大阪の佐野安日本の佐野安になった。これから世界の佐野安になるんだ。」と演説する。給料遅配の話かと聞いている従業員はほんまかいなど半信半疑だ。佐野安の工場現場にはある程度の人材配置は出来かかっていたが「店のもの」特に営業関係はおやっさんの文字通りのワンマン、輸出等はだれがやるんだ。と疑問視するのは当然である。1955 年 (S30) には浦賀ドックとの共同受注でトルコ向け貨物船 2 隻を浦賀から派遣の担当技師の助けを借りて完成したが設計陣も契約仕様書を読むのがやっと、現場の技師だった保田直市氏を営業部に転属させてなんとか英文書類を間に合わせる。それでも商社やコンサルタントも介せず外人ブローカーを通してはいるが殆ど船主と直取引である。1955 年 (S30) 11 月には遂に保田営業課長 1 人を連れておやっさんの欧米営業旅行の出発である。元より保田課長と言えど外国は初めてでこの時の赤ゲットの話は全く傑作である。保田氏の文書を借りると「1955 年の海外旅行の目的は輸出船受注交渉である。ノースウエストの旅客半分、貨物半分のプロペラ機でアンカレッジ、シヤトル・・・と TWA の国内機と乗り継ぎニューヨーク迄 48 時間かかった。アンカレッジで機内待ちで座っていたところおやっさんが前方に歩いて行かれる。手洗いにでも思っていたところ、プロペラが始動始めても席に戻らない。ひょっとしてと前方のロッカーを空けてみると、果たして冬オーバーが無い。これは大変と戸惑っていると一人の黒人の案内で戻ってこられたのでやれやれと胸をなでおろした。後から聞くと初めての外国なので外を見ようと一人で待合室まで行ったが雪の中の白い飛行機の群れに判別出来なくなり言葉もわからず咄嗟の知恵で航空券をちらつかせて歩いていたらあの黒人が見つけて案内してくれたとのことであった。当時 70 歳の何でも探求という熱心さと勇敢さに痛く感心した。」その他色々逸話があって結局ギリシャ船主 S.G.リバノス氏と 14,500DW トン型貨物船 4 隻の受注となった。1952-55 年の景気の停滞期を過ぎて世界経済も

戦後の復興が本格的になり 1956 年 (S31) のスエズ運河閉鎖が海運ブームに火をつけ第二次大戦中のリバティ型船を多く抱えたギリシャ船主の新造船への代替意欲が佐野安へも発注になったのだが 1957 年 (S32) にはブームも山を越え且つ鉄鋼等の造船資材の高騰も頂点に達した。設備拡張を続けながら不慣れな大型船の建造に努めたが MARKET-CLAIM まがいの厳しい検査もあって建造工数は極度に増加した。鋼材 6,000kt の購入単価は予定の 45,000¥/kt から一時は 100,000¥/kt にも達し、第 1 船の工数は 1,196,000 時間になった。第 1 船の契約船価 2,500,000US\$ に対し収支は膨大な赤字となった。私は当時一船殻担当技師でギリシャ人の船主監督やロイドの船級検査員の間をうろろしながら何とか船体工事を予定期間に遣り遂げることのみ懸命で後で聞いた成果にがっかりしたものだ。しかしこの苦難におやっさんの勘定は違う。輸出第一の時代で資金面と政府の認可が順調になり拡張整備した設備が出来て平行して建造した国内船は能率良く予期以上の利益をもたらした。輸出船も次には必ず利益が上がる。広く長くみるべきだ。と次ぎの受注を目指して第二次海外渡航に向かう。1957 年 (S32) 71 歳の時である。この時も同行した保田課長によると多くの逸話がある。ロンドン市内の S.G.リバノス氏の本社を訪れた。リバノス氏は当時のギリシャ海運界の”3-LIONS”の一人と言われオナシス、ニヤルコス氏と共に全盛期であったがおやっさんは初対面のリバノス氏にいきなり貴社の受付前の床のカーペットに社旗の模様があり皆が踏みつけている。東洋的な考えではこれでは貴社の発展は期待できないと申し入れた。リバノス氏は一瞬顔をこわばらせたが早速装飾取替えを指示して率直な諫言に大変感謝をした。老ギリシャ人の琴線にふれたのだろう。以後両老人は旧知の如き仲になったという。又船主要求で一英国プロペラメーカーを訪ねた。その工場では二人の検査技師が同じ箇所を同様に計測している。おやっさんは何故二人で検査しているかと技師長に聞いた。技師長いわく「もしかして一人が朝家庭で喧嘩して来た場合でも、他は正常であろう、検査に異常があれば会社に大打撃となる」と。おやっさんは非常に感激してそのメーカーからの購入を早速指示した。結局その時は計 10 隻の同型船の発注を約束してきたのだが前回の赤字で銀行その他の同意を得られなかった。しかしおやっさんはこれで諦めたわけではなく当時大阪府が堺の臨海地区に埋め立てを計画していたと

ころに新造船所を建設しようと考え社内に計画の作成を指示して八方手をまわしていたようだ。おやっさんの考えでは木津川の造船所では生産量は頭打ちだし能率も悪い。輸出船を受注しておけば設備拡張は許可になるし融資もうけられるだろうと。彼の目標とした地区に日立造船が堺工場の起工式を行ったのは1964年(S39)、佐野安が新天地の水島工場を起工したのは1972年(S47)になる。

6. まごころこめて生きた船を造る

造船を愛し止まることのない事業欲に燃え「船を造る為に生き、船を造って死ぬ」と言いつづけたおやっさんも病魔には克てず1961年(S36)4月13日に76歳で「まごころこめて生きた船を造る」を社是として残し木津川筋から去った。明治のベンチャー企業家おやっさんの経営形態は時代に適合出来ないものも多くなってきて佐野安船渠はその後サノヤス・ヒシノ明昌と社名も変えている。おやっさんの業績を今の尺度で評価しては首を傾げることも多い。資質と努力だけで何の背景の無い人物を或るところ迄持ち上げたのは彼の時運であったかも知れない。しかし今彼の足跡を辿って見るうちに、佐野安の独特の社風として動かし難く残っているものを見る。私は他社で仕事をした事が無いのでこれで当然として特別に考えたことも無かったが他社から合流した人を見たり、造船界でのお付き合い等から垣間見た他社の様子とはどうも違うなと感じるようになる。佐野安の社風の全てが良いと言う訳ではないが、

1. 家族的と言うより仕事仲間である意識でいる。
2. えらそぶらない。上役の誰でも〇〇さんと呼んでいる。
3. 会社での出世ではなく仕事第一に考える。

の3つは特徴と言える。これに加えて

4. どんな事態でも勇気を持って当たり諦め知らない。
5. 向上心をもって常に考える。

が出来るとおやっさんの造船人生そのものであり、これを永く社風として残すならば、時代や環境が如何に変わっても他に誇っていけるだろう。

著者プロフィール

三宮 一 泰

- 1930年 東京府豊多摩郡出生
- 1953年 大阪大学工学部造船学科卒業
- 1953年 佐野安船渠株式会社(現(株)サノヤス・ヒシノ明昌)入社
造船設計部
造船工作部、企画部
- 1958年 企画部企画課長
- 1960年 造船設計部船殻設計課長、基本設計課長
- 1974年 大阪工場工作部長
- 1977年 海外部長
- 1980年 大阪工場所長
- 1981年 水島工場副所長設計部長取締役
- 1986年 水島工場所長常務取締役
- 1991年 同社退任
- 1991年 サノヤスエンジニアリング株式会社副社長
- 1996年 同社退任

