

川筋の造船屋 名村源之助翁の足跡

杉山 和雄

1. はじめに

「鬼の佐野安 地獄の名村 情け知らずの藤永田」と言うのを伝え聞いたことがある。勝ち残り組に対する揶揄を込めた、口さがない大阪人の表現であろうか、はたまた一面の真理を伝えているのか、当時木津川べりにあった川筋造船所を御存じの方々には、言い得て妙であると思われる方が多いのかも知れない。

大阪地区に数多くあった小造船所の中から、二度の大戦による好不況の波と戦中、戦後の混乱に揉まれながらも存続しつづけ、確とした造船会社へと発展させていくことは、生半可なことではできないことで、強固な意志と確固とした信念を持ち合わせた牽引車となる人がいることが、大きな要素であったように思われる。

そんな一人 名村造船所の礎を築いた創業者、名村源之助翁の実像に、書き残されたもの等をたよりに迫ってみたい。

2. 造船の道へ

兵庫県揖保郡御津村刈屋で地主の四男坊として生まれた源之助少年は、父親が刈屋に播州米の積出港を開くため、自費で取りかかった築港工事が数度の風水害でうまくいかず、不遇のうちにその生涯を終えたあと、1891年（M24）13歳にして大阪は上町で叔父が経営していた「鍛冶屋」にあずけられ、15歳の時に川崎造船所に鉄工として入社したのが、造船への第一歩であった。その後、先輩の紹介で、大阪は桜島にあった大阪鉄工所（日立造船の前身）へ工員として入社することになる。

このころの大阪には、この大阪鉄工所のほかに川筋に藤永田など4造船所を数えるのみであった。当時大阪鉄工所は創業20年を経過しており、優れた造船所の一つになっていたが、源之助青年は休みの日には当時設計技師をされていた山本栄吉氏宅を訪れ、夫人にお願いして玄関などの清掃をさせてもらうかわら、山本技師から図面の見方や造船技術の手ほどきを受けていたとのことで、人一倍の努力家であったようだ。やがて工員の中でもぐんぐん頭角をあらわして昇進を重ね、27歳で

結婚して一家を構える頃には、200人近い部下を抱える職長に任じられている。当時としても異例の出世であり、日頃の刻苦勉励の成果がでていたようである。

この頃13歳で同じ大阪鉄工所で年期小僧をしていた、後に会社社長をされる熊谷八郎氏の回顧によると「仕事に対しては大変厳しい人で、身体も大きく我々年期仲間を震い上がらせていた。通勤途上で後から追いかけてきては『こら！早く走らんか』と頭をたたいて追い抜いていくことがしばしばであったので、ある日年期仲間と語らって悪計をたくらみ、横を通り抜ける時に足を出して転倒させ、仲間と共に一目散に会社に逃げ込んだものの後悔しきり、しばらくして仲間と一緒に呼ばれ、『俺をひっくり返すほどの勇気と元気には参ったが、その勇気と元気を仕事に振り向けるように』



工場内での雄姿 43歳の大将

と諭された。厳しい中にも我々小僧に対しては、大変な人情家でもあった」と述懐されている。

3. 独立創業

10年余りの大阪鉄工所時代の後、1911年(M44)2月に弱冠33歳にして独立創業の第一歩を踏み出すことになる。「仕事が無くなったら戻ってこい」と惜しまれながら、腹心の部下と共に安治川の河口に近い源兵衛渡しの傍らで「名村造船鉄工所」は産声をあげる。ここに当時「上野鉄工所」があり、かつて個人的に技術指導を受けた山本設計技師がこの上野鉄工所に移ってトロール船の建造に当たっており、この仕事をやるようにと山本技師から命じられたのが独立して最初の仕事となる。

程なく上野鉄工所は借財のため倒産してしまうが、この建造途中のトロール船を石炭商の山本源吉氏が買い取り、船体中央で切断して6m引き延ばして石炭運搬船に改造する難工事を命じられることになる。この上野鉄工所は安治川に面しておらず、道路と空地を隔てた所にあり、船の進水に当たっては道路上の電線を電柱を継ぎ足して高く持ち上げたり、道路や空地を少し掘り下げて傾斜を付け、コロを使って一寸刻みに滑らせると言う方法で行われた。

独立早々技術的に大変な難工事と取り組むことになるが、上野鉄工所の倒産という事態もあって、資金的にも全く困窮をきわめたようであるが、夫人の一方ならぬ働きもこれ有り、辛うじて切り抜けることができたとのこと。

この頃本人はおやじさんとか大将と呼ばれていたようであるが、今も大阪商人がお客に対し親しみをこめて「たいしょう」とか「たいしょ」と使っているので、本稿で以後本人のことを大将と呼ばせて頂くことにする。

4. 好不況の中で

かくて1913年(T2)5月に木津川べり難波島の地に土地を求め「名村造船鉄工所」の看板を掲げ独立経営に踏み出すことになるが、人・物・金それぞれに大変な困難の中から機を逸せず前へ進むことで、先の延長石炭船の船主から創業第一船「春山丸」の受注へとつながってゆく。この船は約8ヶ月かかって完成されるが、その間、工賃の遅払いや資材の入手にも事欠き、その苦労たるや筆舌に尽くしがたいと記されている。

その後「忠隅丸」「白山丸」と2番船、3番船の建造が進む一方、仕事不足でアイドルも出ていた

が、1914年(T3)7月の第一次世界大戦の勃発で景気が好転し、我が国造船業もこの機をとらえて大きく発展し、1913年(T2)末に1000総トン以上建造可能設備は5社(17船台)であったものが、5年後の1918年(T7)末には53社(157船台)を数えるに至り、建造量は総トンベースで約7倍以上となっている。

この間の1916年(T5)に技師見習いで入社し、後に技師長を務められた占部五郎氏によると「この頃の造船事業は大勢の工員を治めるために、経営者の資格要素として体力と威力を備えていることが絶対必要であった。新田汽船より1600DWトンの貨物船4隻を受注し、納期を守るため分工場を設け、下請けさせていた。たまたま工事半ばにして賃金値上げの要求が出て、大将がその分工場に行った時、40名余りの工員が武力行為に出て大将を取り囲んだ。大将は憤然と怒り、大勢を相手に大格闘になった。幸い警察が来て収まりはついたが、大将の貫禄と根性をきたんなく発揮した出来事であった」と記されている。向こう意気の強い大将の面目躍如たる一面であったと思われる。

1920年(T9)の第一次世界大戦の終結と共に、我が国の経済界は未曾有の恐慌に突入していき、1923年(T12)の関東大震災による打撃、大正末期の政局不安、1927年(S2)の金融恐慌、引き続く一連のデフレ政策によって長い不況と沈滞の時期を経過し、活況を呈していた造船業界も、建造中の船舶が資金難から工事中止が続出し、大阪地区で18の造船所が消滅したとのことである。

そんな中で名村造船鉄工所は、好況時にしっかり蓄えられた自己資金で、当時の業界としては画期的なストックボートの建造を手がけ、自社船として運行することや、官庁工事に積極的に参画して起重機船、土運船、浚渫船、水槽船、曳船等々の船舶や更に陸上用の送電や通信用の鉄塔等を入札に競り勝って受注し、大将自ら資材節約の大号令を発して「儲けるのは半分でもよいから、節約して僅かの儲けを逃がさないようにせよ」と言いつつ社内に浸透させ、経費の節減にも大いに努め、不況に耐え抜いたようである。

この頃の大將の異なった一面として、高野山西禅院の住職であった後藤昌夫師は「前の住職であった私の父や長年勤めた執事の話によると、1924、5年(T13,4)頃の八月盛夏の候に、はじめて高野山に登られ、避暑をするため当院の奥書院に滞在されましたが、毎朝本堂のお勤めに参列され、

毎日山内を参拝散策されて弘法大師に対する信仰の心を興され、ここに会社の墓を建てる構想をお持ちになったようです。その後社会情勢の変化などで長らく実現しませんでした。戦後に至り1958年(S33)名村造船所物故従業員の墓を建立されました。元来お墓は家というのがその考え方の基本で、団体或いは集合体の墓という考え方はもともと無いわけですから、当時としては飛躍的であり、その後続々と会社の墓が建てられた状況を見るにつけ、敢然と実行された勇気と見通しの正しさに頭の下がる思いがいたします」と書き残されている。

5. 総合造船業へ

ところで先のストックボートの建造と共に、不況対策として船舶修繕事業へも進出している。当初船渠を持っていなかったのが、他社の船渠を借りて修繕工事をおこなっていたが、1931年(S6)4月に経営困難に陥っていた、107m長さの木造船渠を持つ「村尾船渠」の買収に成功している。

この時大將は夫人や子息に「不況だから買い時だ。この買収に全財産を投じる。失敗すれば無一文になるが、又出直せばよい」と告げられたとか。ここにゼロから業を成した人の強さと自信が感じられるし、買収直後のこの年9月満州事変が勃発し、これによる軍需景気に刺激されて海運・造船業界は長い沈滞から脱して隆盛に向かっていくのを見ると、成功に不可欠な流れを読む目と運の強さも感じられる。

これを契機として同年、資本金10万円の株式会社名村造船所が設立され、発起人代表を務めた大將は代表取締役就任している。当時建造していた800総トンの貨物船は折からの業界不況でなかなか売れず、完工までに4年を要しているが、100総トン前後の小型船を多数建造して修繕船とともに業績を伸ばし、順調に発展していった。1934年(S9)の室戸台風で建屋や船渠に多大の被害を被ったが、大將以下従業員一同の努力により2ヶ月余りで復旧している。

やがて1939年(S14)の国家総動員法の発令以後戦時色が強まり、1942年(S17)には海軍管理工場の指定を受け、徴用工の受け入れ体制を整えることになり、海軍の仕事が増えていった。

仕事に対する信念から、自分の考えに合わぬ事に対しては、如何なる人であろうとも決して遠慮することの無かった大將は度々海軍監督官との間に摩擦を起こしたため、これを緩和するために社

長を年若い子息に譲って、自らは会長に就任。泣く子も黙る海軍殿にも一歩も引かなかった大將の気概が伝わってくる逸話ではある。

第二次大戦も烈しくなった1943年(S18)12月に第四次徴用として名村造船所に入所された常磐津師匠 三国太夫は「造船所の冬は一段と寒さの身にしむ所で、鉄管の陰でたき火をしながらサボっている要領のいい工員を見付けると、手にしたステッキで鉄管をガンガンとたたき、『冬は寒く夏は暑いと昔から定まっているのじゃ』と一喝して縮み上がらせる一方で、一生懸命働いている工員を見ると、たばこを二、三本づつ手渡して行かれたり、所内で働いていた大勢の俘虜の人達の所では『この人達も家に居れば一家の主人で、戦争のため気の毒な人達だ』と禁じられているため直接手渡すことのできないたばこを、歩きながら落として行かれる姿を何度も見かけ、こみ上げて来るものを感じた」と大將のやさしい一面を伝えておられる。

6. 戦後の発展

約800名の徴用者、約200名の動員学徒、約100名の俘虜、その他少年動員隊等の受け入れで膨れ上がった工員数は、1944年(S19)に約1,400名と最大の規模となったが、翌年の終戦時には約600名余りに激減する。

終戦に伴って徴用解除になり、残った約300名余りで、幸いにも戦災を免れた工場で、いち早く建造許可のでた建造途中の「続行船」3隻を継続して工事を進め、1945年(S20)11月には我が国で戦後完成した鋼船第一号といわれている、“能登丸”(戦時標準船2,200総トン型)を完工している。

戦後の混乱期で資材調達は困窮を極めたが、その後小型の貨物船や漁船の建造で辛うじて経営を続け、1948年(S23)にはこの年に始まった第一次計画造船の受注に成功して徐々に回復の道をたどっていくことになる。

この船は「雲仙丸」と命名されるが、建造中工務監督として当時造船業界で有名であった藤村氏が来られることになった。氏は一方で鬼監督との異名のあった人である。そのころは熟練工が激減しており、70歳の大將はナッパ服に地下足袋姿で一日中現場でハンマーを持って建造指導に当たられた。これを見て藤村監督「俺は一寸も心配していない。地下足袋姿を買っているよ。どんどん工事を進めるように。」と全幅の信頼を置かれたとか。

この頃紹介者に連れられて、大將のところに入

社の挨拶に来た学校を出てすぐの新入予定者に、「名村というところは、監獄みたいなところだぞ。他所より余計に働かされ、よく文句を言われ、その上給料は安いときとる。それでもよかったら明日から来い。」と言われたとか。この新入社員は後に取締役を務められた西本嘉康氏である。

1918年（T7）から大将と長らく苦労を共にされた元専務取締役 平野芳太郎氏は「がまん根性、努力で苦労に打ち勝ち、金と物を大切に、特に資材の無駄には厳しく、きつい気性の反面人情味豊かで、お世辞を絶対受けつけず、信念の持主であった。」と書き残されている。

「少なく儲けても、儲けをにがさない」堅実経営と「いかなる仕事でも絶えず研究努力を続ける」技術面に於ける厳格さの二本柱の経営方針と不撓不屈の精神力で会社を守り通して大きく育て、船舶建造技術についてはことのほか厳しく、特に無駄と怠惰には仮借が無かった大将は、明治、大正、昭和にわたって造船一筋に第一線で活躍し、1968年（S43）90歳でこの世に別れを告げる前日まで会社に出て現場を回られ、船造りが何より好きで生甲斐とされていた、まさに“造船の鬼”だったのでしょ。

更に特筆すべきは、創業以来会長在位のまま逝去されるまでの57年間で、赤字を出したのは、村

尾船渠を買収した昭和6年と終戦の年の2回のみという点である。

事情は異なるものの、昨今の「低船価なので赤字もやむなし」というのを聞かれると「馬鹿者」とステッキを振り回されているのが目に見えるようです。

時移り、時代はかわって、現在の会社は様相一変近代的な工場となっておりますが、この精神は今も生きていますし、今後も受け継がれていくことを願って止みません。

著者プロフィール

杉山和雄

1939年生
大阪府大阪市出身
最終学歴：
大阪府立大学工学部
船舶工学科
1964年（株）名村造船所入社
1991年 取締役設計部長
1992年 取締役造船部長
1994年 取締役
船舶海洋事業部長
1995年 常務取締役
1998年 専務取締役
1999年 常勤監査役

