

## 不屈のチャレンジ精神 ——明治の企業家に学べ

明治新政府が殖産興業のため鉄鋼や造船、石炭、製糸などの基幹産業を官営で育成し、近代産業発展の基礎を作ったことはよく知られている。ただ国営事業の多くは経営的には不調で、ほどなくして相次ぎ民間に払い下げられた。

ここで活躍したのが、経営意欲溢れる企業人たちだった。1880（明治13）年に操業開始した官営釜石製鉄所はわずか3年後に廃業となり、その払い下げを受けた鉄問屋の田中長兵衛は小型の高炉を作り直して操業再開を試みた。しかし何度も失敗を繰り返し、資金繰りも厳しくなっていくという。それでもあきらめずに挑戦を続け、ようやく49回目にして連続出銚しゅうせんに成功した。

操業再開に成功した田中は、それまでの個人事業から発展させ、1887（同20）年に「釜石鉾山田中製鉄所」を設立した。同社はその後、官営八幡製鉄所の建設が始まると技術者を八幡に派遣し、その操業開始に貢献している。同社はやがて曲折を経て、後の新日鉄釜石製鉄所へと受け継がれることとなる。まさに田中長兵衛の不屈のチャレンジ精神が日本の製鉄業発展への道を開いたと言える。

一方、造船では三菱の創始者・岩崎彌太郎と2代目社長・彌之助（彌太郎の弟）、3代目社長・久彌（彌太郎の長男）が事業をけん引した。すでに彌太郎は海運を中心に保険、倉庫、為替、炭鉱など事業を発展させていた。いずれも日本の近代化にとって重要な分野での戦略的な事業展開だったが、続いて1884（同17）年に官営長崎造船局を政府から借り受け、造船業に本格進出した。

彌太郎は官営造船局の設備と技術者をそのまま引き継ぎ、「長崎造船所」と命名したが、その翌年に病死してしまう。そこで弟の彌之助が2代目社長に就任し、1887（同20）年に長崎造船所を政府から買い取った。これで自前での設備増強が可能となり、彌之助と久彌はドックの増設と大型化を推進していく。

しかしその歩みは順風満帆ではなかった。久彌の時代、日本で初めて6000トン級の外航船を建造した時のこと。当時このクラスの船を作れるのは世界

でも英国だけだったため、三菱は英国から技術を導入して建造したのだが、完成近くになって検査に入ったロイド協会の技師が「リベット打ちに不備がある」などとあれこれと難癖をつけて暗礁に乗り上げる事態となってしまったのだ。最終的には

ロイドの承認を取り付けたが、その影響で納期が9カ月以上も遅れ膨大な損失を出すに至った。

しかし久彌率いる同社はこの危機を乗り越えたことで世界的に評価が高まり、造船事業の飛躍につながった。この時代に造られたドック（第三船渠せんきょ）やジャイアント・カンチレバークレーンなどの設備は100年以上たった現在でも稼働中で、「明治日本の産業革命遺産」の構成資産として世界遺産に登録されている。

筆者は新著『明治日本の産業革命遺産 ラストサムライの挑戦！技術立国ニッポンはここから始まった』で、前述のほか、石炭産業育ての親であり三井財閥の総帥となった團琢磨、大阪で数多くの企業と大阪商法会議所（現・大阪商工会議所）や大阪株式取引所（現・大阪取引所）を設立した五代友厚など、明治の企業家が困難に負けず挑戦し続けた様子を描いたが、筆者自身、彼らに元気づけられる思いであった。

現在の日本経済はここ数年で回復を見せているものの、まだまだ厳しい環境にあり、もうひと踏ん張りが必要だ。平成の経営者も明治の企業家たちのようにチャレンジ精神を発揮して、日本経済の再生をけん引してほしいと願っている。

**k**



岡田 晃  
（おかだ・あきら）

大阪経済大学大学院客員教授・経済評論家。  
日本経済新聞社編集委員、「ワールドビジネスサテライト(WBS)」マーケットキャスター、テレビ東京経済部長、テレビ東京アメリカ社長、理事・解説委員長などを歴任。

この連載は今月号で終了します。