

本年（2006年）10月29日、山縣記念財団の創設者である山縣勝見の没後30周年を迎えました。山縣は明治35年（1902）兵庫県灘西宮の酒造家辰馬家に生まれ、辰馬汽船株とその後身新日本汽船株社長並びに辰馬海上火災保険株とその後身興亜火災海上保険株社長などを歴任したほか、(社)日本船主協会会長、参議院議員等を務め、吉田内閣の国务大臣、厚生大臣としても活躍しました。

先の大戦で壊滅状態に陥った戦後の日本海運の再建に係る激動と苦悩の歴史と自らの体験を書き記した「風雪十年」をはじめ、海運・保険に関する多くの著作を残していますが、ここでは自ら経験した「人生の縁（えにし）」や「文学観」などを、社員に語りかける形式で書かれた「炉辺夜話」の第1話「心の師」（新日本汽船社内報「しんにほん」第2号（昭和37年（1962）4月1日刊）初出）を復刻掲載しました。

心の師

山 縣 勝 見

雪がまた降りだしましたね。一寸（ちよつと）炉に木をくべてくれませんか。

雪の夜にふさわしい何か思い出話でもですか。そうですね。ことしはちょうど私の還暦に当たりますから、この辺でいちど過ぎ来し方を振り返ってみることも、あながち意味のないことでないかも知れませんね。

それにことしは壬寅（みずのえ、とら）の年でしょう。私の生まれた明治35年が、ちょうどこの壬寅の年ですから、ことしは生まれて60年振りに迎える本当の回わり年なんです。十干十二支の上からすると、60年を一つの周期としていますから、還暦という言葉もそういつたところから出たのでしょうね。何（いず）れにしても、これまでの人生に一つの句切りをつけて、あらためて新しい暦日をこれから迎えるのですから、この際これまで歩いて来た人生行路を静かに振り返り、考え、そしてそれによつて、これからの第二の人生行路への何か道標といつたものを、うちたてておくことも必要でしょうね。

烏兎匆々^{うとそうそう}といいますが、本当に月日の経つのは早いものですね。私は妙な運命の廻り合わせでしてね。これまで関係した事業も沢山ありますが、どういうものか、それらに関係するに至つた発端（ほったん）は、大抵の場合、それらの事業が何か大きな遭つて、その整理に当たられたといつたことにはじまるのです。一つの会社が何か大きな蹉^{さつ}秩に遭つて危機に陥る。その整理を命ぜられて、それがすんだと思つたら、また次に別の会社の蹉秩が起こる。そこで、またその会社の整理に当たる。

こんな風にして、どういう運命のいたずらか、若い時から次々に会社の整理に当たられて来たんです。若くして保険会社や汽船会社の経営の責任をもたされ、その他関係事業を主宰するに至つた裏には、こういつた経緯（いきさつ）があつたのです。それで随分苦勞もさせられましたが、しかしそれだけに、どれだけ私にはいい修養にもなり、勉強にもなつたかわかりません。実際あの頃は、大げさないいようですが、青春の情熱をすべてこれらの仕事に打ち込んで、そこに何らの悔をも残さなかつた日々の連続でした。

私は大学を卒業して、すぐいまの興亜火災の前身の辰馬海上に入社したんですがね。その社会人となつた私の運命に、最初に大きな影響を与えた事件は、私の入社後数年にして

辰馬海上を見舞った大きな事業上の蹉秩でした。^{ロンドン} 倫敦市場を通じて引受けた外国からの海上再保険で莫大な損をしたんです。ちょうど昭和のはじめ、わが国の外国為替事情が非常に悪化していた頃ですから、為替の面からする損失も加わって、払込資本金の何倍かに相当する損失を蒙つたんです。

そのために重役会では、会社を解散するという事になったのですが、当時私も若かつたんですね。そうです、たしか大学を出て4、5年経ていましたかね。ちょうど課長になったばかりでした。なに、若い課長ですつて……。そうです、若い課長でした。というのは、当時会社には帝大出の人はまだあまりなく、それはいまと違って、帝大出という大分巾が利(き)いた時代でしたから……。しかしそれだけに人一倍責任を感じて、よく勉強もし、努力もしましたがね。

さて、さきほどお話した保険会社のことですがね。解散のほかには策なしとした重役諸公に対し、私は私案を提示して、会社の再建を図るべきことを建議したのです。めくら蛇に怖(お)じずといいますが、今から思えば、全くその通りでした。重役諸公はじめ多くの先輩が練りに練つた上で、解散のほかなしと決したのを、課長になりたての若輩が、ひとり再建を図るべしと主張したのですから、全く勇敢というよりは、むしろ蠻勇に近かつたでしょう。しかし信念というものほどおそろしいものはありませんね。そしてまた純真な若さというものから溢れ出る情熱というものほど強いものはありませんね。

辰馬海上が当時受けた損失は、さきほどもお話した通り、外国からの海上再保険の引受けによる損失でしたが、率直にいつて、当時これらの外国再保険、特に海上保険の再保険については、わが国業界は、理論的には勿論、実務の面においても、むしろ無経験に近いといつてよく、従つてこれらの引受けは、まるで不見転(みずてん)でなされておつたといつてもいい状態でした。

幸い私は会社に入つてから、辰馬海上が当時まだ再保険専門の会社であつた関係もあつて、再保険に関する原書を外国から取り寄せて、再保険については、多少自分でも勉強していましたので、一介の若い課長ながら、大きな損失の原因をなした外国からの海上再保険特約について検討を加え、その整理を中心とする会社再建策を、自分なりにたてる事が出来たのでした。そしてこれを重役会に提示するとともに私から發議して、当時わが国損害保険界の大御所であつた各務鎌吉(かがみ けんきち)氏^(註1)に私の整理案を示して、その助力を乞うことにしたのです。

いまから思うと、随分向う見ずの無鉄砲なことをしたものです。当時、各務鎌吉といえは、東京海上の会長として保険界に君臨していたというだけでなく、三菱の総帥として、三井の池田成彬(いけだ しげあき)^(註2)とともに、自他共に許した財界の大立物でした。それに曾て一面識もない白面の若造が、突然刺を通じて面会を求め、勝手な助力を乞うたのですから、いかに保険につながる同業という関係があつたにせよ、無躰(ぶしつけ)といえはこれほど無躰はないし、無謀といえはこれほど無謀なことはありません。

しかし若いということは、何ものにも換え難いことですね。いまから考えると、どうしてあんな思い切つたことが出来たかと思うようなことを、若さの情熱がなし遂げさせてくれたんですからね。

忘れもしないある日曜日の朝でした。整理案を携えて夜行で上京した私は、その足で大

塚の各務さんの門を叩いたのです。大塚の高等師範前の市電の停留所から少し奥に入ったところに、各務さんの邸がありました。黒い門、玄関までの小砂利を敷きつめた道、その道に朝の陽（ひ）をうけて影を落とした大きな松や庭木のたたずまいなど、はじめて各務さんを訪れた日の朝の光景が、いまだにはっきりと脳にありま

大きな書見台のある薄暗い書斎で、はじめて各務さんに会い、何日か徹夜で作った会社の整理案を示して、助力を懇請したときのひたむきな気持は、いま思い出しても、流石（さすが）にわれながら胸つまる思いがします。黙って私の話を聞き終った各務さんが、「よしわかった。考えてみよう。」といつてくれたときは、実際嬉しいというよりは、むしろ張り詰めた気持がいつべんに緩（ゆる）んで、嬉しいのやら悲しいのやらわからぬ思いでした。その後各務さんが、私が常務取締役として会社の再建に当たることを条件に、東京海上以外、重役をやらぬという年来の主張を捨てて、辰馬海上の取締役を自ら引受け、いろいろと助言も、助力もしていただいた結果、数年ならずして辰馬海上は完全に立ち直って、やがて業界屈指の堅実な会社となるに至ったのです。私が非常に若くして重役になり、会社の経営に当たったことについて、よく世間では、私が辰馬家の出であるからだとしておられるようですが、最初に私を見出してくれて、私に働く場を与えてくれたのは、身内ではなくして、実は他人の第三者である各務さんなんです。伯楽の譬えにもあります通り、各務さんという人が私になかったら、私の人生もおそらくもつと違った道を通ったことでしょう。

同様のことが、また汽船会社との関係についてもいえるのです。私が辰馬海上の常務取締役に就任したのが昭和5年の12月、辰馬汽船の取締役に就任したのが昭和7年、副社長になったのが昭和9年の5月ですが、このときも辰馬汽船が台湾航路の米の輸送に関し、B/L問題で大きな損失を蒙るといった事件が起こったのです。そして当面の責任者たる重役諸公では、なかなか思い切った整理案がたたないで、私にその收拾が托され、そんなことからまた汽船会社の経営に当たるようなことになったのです。ちょうど私の33才の春でした。

さきに保険会社を整理再建するに当たつての各務さんとの折衝も、私には一生忘れ難い思い出ですが、いまお話した辰馬汽船の台湾米のB/L事件のときの三菱倉庫三橋社長^(注3)との掛け合いも、また思い出に残る私の人生行路の一コマでした。当時京浜揚げの台湾米の荷扱は、三菱系の共同運輸がやっていました関係で、さきにお話したB/L問題については、法律上荷主と当然に共同責任の立場にある共同運輸に対し、約50万円の損失の補償を求めたのです。しかしなかなか埒（はか）がいかないで、共同運輸の親会社の社長であり、実力者でもある三橋信三氏に掛けあつたのです。その頃、三橋さんは日本倉庫協会の会長もしており、財界の利権者として通っておりました。私とはちょうど親子ほど歳も違つておりましたが、そんなこともあつてか、はじめはなかなか言を左右に托してこちらのいうことを聞きません。それで終に私が「それでは大三菱の信用を50万円で買って帰るから」といつたものですから、流石の三橋さんも終に折れて、50万円をそつくり支払つてくれました。実は荷主にはむろん別に損害の請求をしており、その担保として不動産などの提供を受けておりました。この間まで会社の所有であつた深川佐賀町のビルなども、そのとき荷主から担保にとつたものですが、後に大変な土地の値上がりなどで、結局、会

社は受けた損害の何十倍かの利益を得たことになったのです。

その間いろいろ思い出になることも多いのですが、台湾米の事件の起こった頃は、いまお話した深川の会社のビルのあつたあたりが、米穀取引所などもあつて、米問屋の中心でした。会社にB/L問題で損をかけたというのは、磯野商店という米問屋なんです。主として台湾米の移入をやり、当時深川では山種商店と並び称せられた大手荷主でした。事件が起こった頃は、保険会社の方の整理も完了し、会社の再建も順調に進んでいたときだったので、今度は汽船会社の方の事件の処理に当たることになり、いまの会社の深川の寮の二、三軒南にあつた磯野商店の二階に陣取つて、磯野の主人やら、いまは亡き清水回漕店（丸辰運輸の前身）の辻尾老人、その他の関係者をよんで、毎日、夜おそくまで整理に当たつたことを思い出します。

保険会社の整理のときも、外国再保険の膨大な書類を調べたりするのに約半年かかりましたが、汽船会社の場合も、何分、台湾米輸送については長年の慣習などもあつて、法律の上からだけで律することも出来ない面もあり、事'情もなかなか複雑で、そのため随分手数もかかり苦勞もしました。

それからこんなこともありましたよ。いろいろ調べた結果、磯野商店の責任の所在も明らかとなったが、さて、磯野商店には支払の能力がない。それで磯野の主人からは代りにその所有の不動産を出すから、それで勘弁願いたいということで、例の佐賀町のビルなどが提供されたのですが、そのほかに伊東の一碧湖畔の土地、約10万坪提供の申し出があつたのです。それで一度現地を見ようということで、いまでも覚えておりますが、雨の降る日に、磯野の主人やら先程お話した辻尾老人などと一緒に一碧湖に出掛けました。いまでもこそあの辺は観光地として随分開けましたが、その時分は不便なところでした。湖の周囲にただ小山やら林があるだけの殺風景なところでした。それに雨も降っていた関係もあつて、こんなところを金の抵当（カタ）に取つたところで仕方がないということになつて、そのままになつたのですが、いまから思うと、その場所はいま国際ゴルフ場が出来たりして、立派な観光地になつている附近なんです。全く世の中のことはわかりませんね。もつとも磯野から提供を受けた不動産は、その後非常な値上がりをして、会社には思わざる利益^{もたら}を齎し、禍を転じて福となす結果になつたことは、さきにお話した通りですがね。

私が、汽船会社に関係するに至つたのは、こんな経緯からなんです。それ以来30年余、その間、山あれば谷^かありで、幾多の綺余曲折があり、思えば永い歲月でした。しかし海運に打ち込む情熱は終始渝^かわることなく、年とともに深まるばかりでした。そして、私の人生の大半は、海運とともにあつたといつてもいいくらい、海運は私の生命でもあり、心の寄りどころでもありました。そして、この永い海運人としての人生行路に、一つの大きな光として、常に私の行く手を照らしてくれた一人の人があります。それが村田省蔵氏^(注4)です。それは^{あたか}恰も保険における各務鎌吉氏に似ています。

村田さんと私とは、歳も大分違いますが、しかし海運人としては、それは主として公的な面においてでありましたが、随分永い間いつしよにいろいろと仕事をしました。私は予て日本の海運界は、過去に幾度か好況に見舞われましたが、ひとたび好況が過ぎ去ると、後には泡沫（うたかた）のごとく何物も残されていない。このさびしさをわれわれは決し

て、われわれの後に続くものに^な嘗めさせてはならない。そのためには何か恒久的な施設をわれわれの手でわが海運界に残しておきたい。そういつたことを常に考えておつたのでした。そして村田さんの生前、そんな話を二人でよくしたものでしたが、ちょうど私が船主協会の会長をやつていたりしたものですから、村田さんはぜひ私にこれを実現するよう努力してほしいといつておられました。いまの日本海運倶楽部や海運研究所などは、そんな経緯で私が船主協会の会長時代につくつたものです。私としても亡き村田さんの遺志に、いささか応え得たものと思っております。

人生のよろこびの中で、一番大きなよろこびは、心の友を得ることだと昔からいわれておりますが、それにもまして大きなよろこびは、真に師と仰ぐ先輩をもつことでしょう。私は凶らずも運命の思わざる廻り合わせから、各務鎌吉と、村田省蔵という二人の偉大なる先輩とめぐり会い、これを師と仰いで、その教えを受けることが出来たのであります。

かのヒルテイー^(注5)は、「人生行路において発見する最良のものは、心の友であり、心の師である。これを求むるは人生の目的であり、これを得るは最大の果報である。」といつていますが、保険と海運に一生を托した私の人生行路において、そのおのおのの分野における第一人者を、わが心の師と仰いで、その教えを受けることの出来た私は、ヒルテイーのいわゆる最大の果報者といわねばなりません。

各務さんは私に保険人はいかにあるべきかを教え、村田さんは私に海運人はいかにあるべきかを教えてくれましたが、同時にこの二人ともが私に教えてくれたことは、人間としていかにあるべきかということでした。保険も海運も事業そのものは、いまも昔と変わりませんが、ただ何というか、その裡に^{うち、ぞう}蔵する^{きほく}気魄というか、これを貫く信念というか、そういつた侵し難いなものかがいまは矢われ去ったような気がしますね。ところが各務さんにしても、村田さんにしても、そういつたものを本当に身につけておられましたね。剣術に対する剣道といつた具合に保険道または海運道といつた言葉がぴつたりするくらい、保険なり海運というものに筋金（すじがね）が通つていました。それを思うと、いまはきびしいですね。術はあつても、道は影をひそめようとしています。助成策なんかも結構ですが、いまの日本海運にほしいものは、むしろ道であり、太い一本の筋金ですね。

雪が少し小やみになつたようですね。静かな晩だ。本当に静かなしみじみとした晩だ。お茶がさめたでしょう。熱い紅茶でもいれましょうか。

【編集者注記】

注1：各務鎌吉（1868～1939）は、大正・昭和期の実業家、政治家。東京海上保険会長のほか、日本火災保険協会、日本海上保険協会、船舶保険協会の各会長を歴任し、日本の保険界のリーダーであった。又、日本郵船社長、日本船主協会会長にも就任し、貴族院議員、内閣審議会委員なども務めた。

注2：池田成彬（1867～1950）は、大正・昭和期の実業家、政治家。三井銀行に入行し、株式の公開など、同行の近代化に力を注ぐ。三井合名理事、日本銀行総裁、大蔵大臣、商工大臣、枢密顧問官なども歴任。

注3：三橋信三（1876～1951）は、広島県立商船学校（現在の広島商船高等専門学校）校長等を経て三菱に入り、三菱倉庫第9代会長（1935～1943）、初代社長（1943～1945）等を歴任した。

注4：村田省蔵（1878～1957）は大正・昭和期の実業家、政治家。大阪商船（現商船三井）社長、貴族院議員、通信大臣兼鉄道大臣、初代駐フィリピン特命全権大使などを歴任。通信大臣時代に電力国家統制を手がけ、又海の記念日（現海の日）を創設した。

注5：カール・ヒルティ（1833～1909）はスイスの法学者、思想家、哲学者。弁護士、大学教授、国家議員などの公職にも就き、又キリスト教作家として、「幸福論」、「眠られぬ夜のために」など多くの著作を著して若い人々の心を強く打った。

当財団の創設者 山縣勝見氏の略歴

明治35年（1902）2月 兵庫県西宮市生
 昭和51年（1976）10月 没 享年74歳

職 歴

昭和13年（1938）10月 辰馬汽船株式会社取締役社長
 昭和18年（1943）10月 辰馬海上火災保険株式会社取締役社長
 昭和19年（1944）2月 興亜海上火災運送保険株式会社取締役会長
 昭和23年（1948）12月 新日本汽船株式会社取締役社長
 昭和27年（1952）2月 萬歳酒造株式会社取締役会長
 昭和27年（1952）7月 日本運送株式会社取締役会長
 昭和31年（1956）5月 米船運航株式会社取締役会長
 昭和32年（1957）11月 興亜火災海上保険株式会社取締役社長
 昭和37年（1962）5月 新日本汽船株式会社取締役会長
 昭和38年（1963）6月 合同酒精株式会社相談役
 昭和38年（1963）11月 山下新日本汽船株式会社取締役会長
 昭和46年（1971）11月 山下新日本汽船株式会社相談役
 昭和47年（1972）6月 興亜火災海上保険株式会社取締役会長

公 職 歴

昭和25年（1950）6月 参議院議員に公選さる
 昭和25年（1950）10月 参議院運輸常任委員会委員長
 昭和26年（1951）9月 サンフランシスコ講和会議に出席
 昭和27年（1952）9月 第三次吉田内閣国務大臣
 昭和27年（1952）11月 第四次吉田内閣厚生大臣
 昭和28年（1953）5月 第五次吉田内閣厚生大臣
 昭和30年（1955）8月 ヘルシンキにおける第四十四回列国議会
 同盟会議日本代表団団長
 昭和43年（1968）12月 国家と他の国家の国民との間の投資紛争の解決に関する条約第
 十三条に基づく仲裁人として内閣より指名さる
 昭和44年（1969）7月 外務省参与
 昭和44年（1969）7月 政府派遣ソ連極東港湾輸送調査団最高顧問

団体役員歴

昭和25年（1950）1月 社団法人日本船主協会会長 以後6期に亘り重任
 昭和25年（1950）4月 日本経営者団体連盟常任理事

昭和26年 (1951) 3月	社団法人経済団体連合会常任理事
昭和26年 (1951) 6月	リスボンにおける国際商業会議所 (ICC) 総会日本代表
昭和32年 (1957) 7月	社団法人経済団体連合会海運委員会委員長
昭和32年 (1957) 7月	社団法人日本海洋少年団連盟会長・(47年7月) 同名誉会長
昭和32年 (1957) 10月	社団法人日本海運倶楽部理事長・(47年7月) 同名誉会員
昭和33年 (1958) 1月	社団法人日本海員救済会会長・(47年7月) 同名誉会長
昭和35年 (1960) 10月	社団法人日本ヨット協会会長
昭和38年 (1963) 9月	東京国際スポーツ大会委員会ヨット競技会会長
昭和38年 (1963) 9月	社団法人日本船主協会顧問
昭和38年 (1963) 12月	自動車保険料率算定会理事長
昭和39年 (1964) 6月	財団法人日本損害保険協会常任理事
昭和39年 (1964) 10月	オリンピック東京大会ヨット競技会会長
昭和41年 (1966) 3月	日ソ経済合同委員会日本代表
	以後 (42年6月) モスクワにおける同委員会日本代表
昭和42年 (1967) 8月	日ソ経済合同委員会港湾運輸小委員会委員長 以後 (44年2月) 同港湾輸送委員会使節団団長・(44年7月) 同委員長
昭和45年 (1970) 4月	社団法人日本損害保険協会ジョイント・コミッティ委員会委員長
昭和45年 (1970) 10月	社団法人江の島ヨットクラブ名誉会長理事
昭和50年 (1975) 7月	ウランゲル港湾視察団団長

学術研究歴

昭和15年 (1940) 6月	財団法人辰馬海事記念財団 (現財団法人山縣記念財団) 理事長
昭和40年 (1965) 3月	学位論文「海運統制論」(Japan Shipping Control) により明治大学大学院より商学博士の学位を受く
昭和40年 (1965) 4月	明治大学大学院講師
昭和40年 (1965) 7月	学校法人日通学園 (現流通経済大学) 評議員
昭和40年 (1965) 12月	財団法人海事産業研究所評議員監事

受賞歴

昭和16年 (1941) 7月	第一回「海の記念日」制定式において、海事功労賞を授与さる
昭和34年 (1959) 5月	損害保険事業の発展に盡せる功績により、藍綬褒賞を授与さる
昭和35年 (1960) 10月	運輸省交通文化賞を授与さる
昭和47年 (1972) 4月	生存者叙勲として勲一等瑞宝章を親授さる
昭和51年 (1976) 10月	正三位に叙せられ天皇陛下より銀杯・祭染料を下賜さる