

『四海茫茫』

⑩ 相寄る魂

山縣勝見氏は、東京海上会長で三菱グループの大立者だった各務謙吉氏の理解、支援を得て辰馬海上(興亜火災の前身)の経営立て直しに成功した。この再建劇は東京帝大を卒業、辰馬海上に入社してからまだ5年足らず、弱冠28歳の外国課長が起こした行動であり、離れ業だった。勝見さんは当時の出来事を終生忘れず、各務氏を「心の師」と仰ぎ続けた。

それにしても、と思うことがある。各務氏は1868年(明治元年)生まれ。1902年(明治35年)生まれの山縣氏から見れば34も年上の大先輩だが、2人の足跡は驚くほどに酷似しており、瓜二つに近い。

各務氏は損保会社や損保団体のトップを歴任しつつ海運会社(日本郵船)の社長、会長を務め、日本船主協会の会長にも就任した経歴がある。また貴族院議員、内閣審議会委員なども務めた。つまり損保、海運界で活躍した実業家であり、政治家でもあった。

これに対して山縣氏は辰馬海上社長、興亜海上会長を経て辰馬汽船(後の新日本汽船)の社長に就任し、1950年(昭和25年)以降は日本船主協会会長、参議院議員、国務大臣、厚生大臣としても活躍した。各務氏と同様に損保、海運会社のトップに就いた実業家であり、政治家でもあった。

しかも2人には、経営危機の打開に成功するという共通の事績がある。各務氏は東京海上に入社して3年足らずの新人時代に渡英を命じられ、赤字で経営危機に瀕していた船舶保険の再建をやっていた。やがて東京海上の名は「トウキョウマリン」として世界に轟くことになるが、その礎を築いたのは

若き各務氏である。片や山縣氏も本欄冒頭にあるとおり、課長在任中に各務氏の力を借りて辰馬海上の蘇生を果たした。

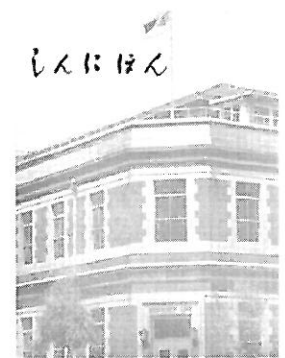
そうした2人が出会い、心を通わせる一瞬があったわけである。相寄る魂の不思議、おもしろさを感じる。人は人を知る、ということであろう。

さて辰馬汽船だが、山縣氏は戦前の1938年(昭和13年)に同社の社長に就任している。同社は戦後、財閥解体に遭い、辰馬本家の経営から離れ『新日本汽船』の新社名で再スタートを切った。

辰馬汽船は当初、本社事務所に灘酒醸造の中心地、西宮町(現・西宮市)に置いていた。そこは、あの“えべすさん”(西宮神社)に近い大きな通りに面していたという。山縣氏が社長に就任した翌年の1939年(昭和14年)春、神戸居留地海岸通の新ビル、神港ビル(本欄71参照)に移転した。神港ビルは川崎汽船の本社ビルとして完成したばかりだった。その後、同じ神戸居留地の京町筋に本社を構え、威容を見せた時期もあった(写真参照)。戦後、新日本汽船となり、やがて海運集約の重大局面を迎え、1964年(昭和39年)山下汽船と合併し『山下新日本汽船』として新たな一步を踏み出した。この時、山縣氏は合併会社の会長に就任した。

それまでに氏は大仕事をやり遂げていた。

それが本欄97回、98回、99回で紹介したサンフランシスコ講和条約締結時における日本海運規制の回避である。山縣氏は米国大統領の特使として来日したダレス氏(後の米國務省顧問、國務長官)に日本海運再生の必要性を訴え、理解を求めた。続いて米国に乗り込み興



神戸居留地時代の新日本汽船本社

論づくりに奔走、そのままサンフランシスコの講和会議に臨んだ。米国の海運界や英国および英連邦諸国から日本海運規制を目指した執拗な工作が続いていたが、講和会議前のダレス特使とその片腕、アリソン公使は最後まで日本海運支持の立場を貫き、「米国の採るべき道は日本海運制限ではなくその再建育成にある」と表明した。そうした姿勢は講和会議の本番でも堅持され、遂に米国上院議長のバークレー氏をして「日本を再建することは米国の防衛上も必要であり、日本の再建は経済の再建以外になく、日本経済再建のためには海運の再建しかない」と言わしめるに至った。日米間にも相寄る魂の交響があった。

山縣氏は後に「日本海運の最大の恩人はダレス氏」という言葉を残すが、ダレス氏を口説き動かした山縣氏こそは戦後日本海運の大功労者といえよう。

また、山縣氏には海運の学術研究を発展させた功労もある。1940年(昭和15年)の『財団法人辰馬海事記念財団』設立がその第一歩となった。初代理事長に就いたのはもちろん山縣氏。その後、同財団は一般財団法人に移行し現在は『一般財団法人山縣記念財団』を名乗っている。

(瓜生隆幸)