

山縣記念財団 80 年の歴史を振り返って

1. 財団設立前史①江戸～明治・大正時代の辰馬家の事業

当財団のルーツを辿れば、約 360 年前の 1662 年（寛文 2）、灘西宮の初代辰馬（屋号：辰屋）吉左衛門が清酒の醸造を始めた時まで遡ります。辰馬家は、やがて大消費地江戸に速やかに清酒を回送するために、自ら多くの「樽廻船」を擁し、その結果、江戸時代中期には、灘西宮の「下り酒」は「灘の銘酒」として江戸で不動の地位を確立しました。これらの樽廻船の寄港地が、現在の東京都中央区新川であり、現在の財団事務所が、そこからほど近い中央区八丁堀にあるのも、何かの縁かもしれません。

辰馬家は明治中期には醸造高日本一を誇るまでになりましたが、酒造業の発展とともに海運業も拡大して、1885 年（明治 18）には辰馬回漕店を設立し、又、海運のリスクをカバーするために、海上火災保険の代理店業務にも進出しました。その後、1909 年（明治 42）に辰馬汽船合資会社が設立され、辰馬家から海運部門が分離・独立し、1916 年（大正 5）には辰馬汽船株式会社に改組、本格的に海運業に参画しました。辰馬汽船は、その後、新日本汽船、山下新日本汽船、ナビックスラインとなり、1999 年（平成 11）4 月大阪商船三井船舶と合併して商船三井となります。

一方、海上火災保険部門は、1919 年（大正 8）辰馬海上火災保険（以下、「辰馬海上」）として分離・独立し、その後興亜海上火災運送保険、興亜火災海上保険、日本興亜損害保険、損害保険ジャパン日本興亜を経て、現在の損害保険ジャパンとなっています。

2. 財団設立前史②昭和戦前の山縣勝見の活躍

辰馬勝見（その後山縣に改姓して当財団を設立）が大学を卒業して、辰馬海上に入社したのは、1925 年（大正 14）。当時は、第一次世界大戦（1914-18）後の海運不況期でしたが、やがて台湾航路が安定期に入り、収益を上げ始めていきました。

しかし、1929 年（昭和 4）年に勃発した世界恐慌は、辰馬海上の業績に暗い影を落とし、とりわけロンドン市場での海上再保険取引の失敗は、会社経営陣をして、会社解散の方向に向かわせました。その時、この会社解散の動きに敢然として反対したのが、まだ新任間もない、若き山縣勝見外国課課長でした。彼は、それまでに海上再保険に関する洋書を読破して豊富な知識を得ており、彼の知識に裏打ちされた理路整然とした会社再建へのアピールに対して、当時の辰馬吉左衛門（13 代目）社長はこれに応じて、山縣に再建策の作成を命じました。山縣は当時の辰馬海上の大株主だった各務鎌吉（東京海上会長）とも相談して再建策を提示し、1930 年（昭和 5）年には常務取締役^{かがみけんきち}に栄進して、再建策を自ら実行しました。

その後、山縣は、辰馬汽船でも、1932 年（昭和 7）取締役^{たきやく}に就任し、1934 年（昭和 9）に発生した台湾米の大手荷主に対する B/L なしでの荷渡し事件の解決に奔走するなど、いくつかの紆余曲折を味わいました。その過程で、世話になった人物が、村田省蔵（大阪商船社長）でした。山縣は後年当時を回想し、各務鎌吉と村田省蔵の 2 人が、生涯を通じて

の「心の師」であったと述べています。(山縣勝見著『炬辺夜話』第一話「心の師」参照)

やがて、1937年(昭和12)には日中戦争、1939年(昭和14)には第2次世界大戦が欧州で勃発し、軍需物資の輸送が増え、運賃は急騰し、辰馬汽船の収益も潤いましたが、一方で、辰馬汽船の所有船15隻の大半は陸海軍徴用となり、主要定期航路の台湾航路と朝鮮航路は船腹の不足に悩む状態になりました。

政府は、1937年(昭和12)9月には、臨時船舶管理令を発令して日中戦争関連の輸送の調整を図ることにしましたが、これより先の同年7月には、日本郵船を始め運航業者大手7社は、海運自治連盟(村田省蔵理事長)を設立して、自主的に傭船料及び運賃の調整に乗り出しました。さらに戦時経済の進行と共に、単なる「価格統制」より強力な「配給統制」が要請され、1939年(昭和14)には、海運統制委員会が発足しました。この間、第一次世界大戦の影響で、ロンドン市場での傭船料の暴騰がありましたが、日本海運は、上記のような統制下にあり、これら外航市場とは断絶せられ、専ら日中戦争完遂のために必要な重要物資の輸送に力を入れ、余力を持って、北米、豪州などに配船されたので、船腹も徐々に増加を見ました。

3. 財団の設立から終戦まで

1940年(昭和15)6月3日、当時辰馬汽船の社長となっていた山縣は、同社の常務取締役であった松本一郎とともに、将来の日本海運発展のため産学協同の理念の下に、学理と実務の統合的機関を設けることを企図して「財団法人 辰馬海事記念財団」を設立し、山縣が初代理事長に就任しました。当時、2人は、「海運業が一つの企業として永続的に発展していくためには、海運業のかかえる企業の後進性を速やかに脱して、その近代化を図ることが急務であり、そのためには、海運に対する学際的取り組みが何よりも肝要である」と考えていました。

時あたかも、この年は、日本の「紀元2,600年」(「紀元」とは、太平洋戦争開戦前の日本で使われていた、神武天皇即位年を紀元とした年号の数え方)に当たっており、政府は、既に戦時下にあって、国民の戦意を高揚するために、大々的に祝賀行事を行いました。

しかし、こうしたお祭り騒ぎと裏腹に、太平洋戦争開戦前夜の財団設立から、3年が経過した1943年(昭和18)においても、戦争の遂行のために、戦線の背後にあって物資を補給する「ロジスティクス」を担う「海運」の重要性に対して目が向けられていない状況を憂い、山縣は次のように述べています。

“一般国民の海事に関する関心未だ必ずしも深からず、その国家的重要使命に対する認識また徹せざるものあるは遺憾に堪えざるところなり。すべからく権威ある海事調査研究機関を設置してこれを活用し、以て国民海事思想の普及徹底に努むると共に、海運諸現象の理解に必要な理論的研究の振興促進を図るべきにして、辰馬海事記念財団の庶幾*するところ、またこの二事に尽く。”(『海事研究年報』第1号、1943年(昭和18)6月刊より) (*庶幾：切に望むこと)

さらに、財団の活動は、海運事業の盛衰を超えて恒久的な事業として存続すべきことも強調して、次のようにも書き遺しています。

“わが国海運が明治以来数次の戦争を契機として発展し、絶えざる浮沈の歴史を閲して

拮据* 経営今日の大を為すに至れるは周知の所なるも、これが変遷の跡に顧みるとき、盛衰転変を超越して後世永くわが国海運に寄与貢献すべき恒久的事業を為すの意義極めて深きものあるを痛感せずんばならず*。本財団が海事に関する調査研究、資料の刊行およびその他海事の発展に貢献すと認むる事業、つとにその補助奨励をその事業目的とし、鋭意これが達成に努めつつあるもこの点に鑑み以て海運報国の責務を果さんとする微衷に出づるものなり。”（前掲書より）（*拮据：仕事に励むこと、せずんばならず：しなかったことはない。）

財団は、設立当時から、その事務所を神戸市の辰馬汽船内に置き、海運・造船・海法等を専門とする大学教授の協力により出版活動を行いました。

前記の『海事研究年報』も創刊し、第2号についても完成し印刷・製本中でしたが、1945年（昭和20）6月5日未明の神戸大空襲により原稿も活版も全て焼失し、その20年後の1965年（昭和40）『海事交通研究』という名称で復刊されるまで、休刊が続きました。

一方、海運会社経営について言えば、1941年（昭和16）12月8日開戦の後、翌年3月には、戦時海運管理令が実施され、船舶の運営及び船員の配乗など一切が「特殊法人船舶運営会」において行われることとなり、辰馬汽船も他の船社と同様、単なる船舶所有者たる形を残すのみになっていました。山縣は、日中戦争以来の日本の海運統制や英・米・独各国の第一次世界大戦以来の海運統制の実態や法制面について調べ、提言も加えて1942年（昭和17）『戦時海運統制論』という著書に纏めました（1965年（昭和40）「海運統制論」として再編成して学位論文として明治大学に提出し、商学博士号を取得しました）。

さらに、政府（大蔵省）は、太平洋戦争で日本が不利に転じた1943年（昭和18）初頭より、損保会社に対して、産業統制のため業界再編成の指導を開始していましたが、山縣は、1943年（昭和18）10月に辰馬海上社長に就任早々の翌年2月には、辰馬海上始め関西地方の4社の合併話を僅か2日でまとめ上げ、興亜海上火災運送保険（株）を設立し、会長に就任しました。

4. 戦後日本海運ゼロからのスタート

日本商船隊の戦争での打撃は壊滅的なものでした。船舶は、開戦時には、630万G/T（世界第3位）だったのが、戦時中に380万G/T建造したものの、実に890万G/Tを失い、終戦時には120万G/Tを残すのみとなりました。しかも、その内訳は、戦時標準船（戦標船）が70万G/T、機帆船が20万G/T等であり、まともに太平洋横断に耐えうる船は数隻のみという状況でした。戦争中に、本来付くべき護衛の軍艦が不足し、多くの商船が沈められたため、やむなく、構造を簡略化した戦標船と呼ばれる船を大量建造し、また、機帆船や漁船にまで動員を求めたため、それらも次々に撃沈され、多くの犠牲を払いました。

一方、喪失船員は実に約6万人で、船員全体の43%に上りました。陸軍が20%、海軍が16%を失いましたから、それらと比べても如何に船員の犠牲が大きかったかがわかります。しかも、犠牲になった船員の年齢構成では、20歳未満の若年船員が31%と最も多いことが目立ちます。

さらに、喪失船腹に対する戦後補償は全て打ち切られ、その額は当時の貨幣価値で 25 億円、船会社 20 社の払込資本金総額が 7.6 億円でしたから、その 3 倍超の金額になりました。

辰馬汽船も、戦時喪失船が 36 隻、19 万重量トン、犠牲者も辰馬グループ全体で 1,000 人に達しました。何とか生き残った中で使用に耐える船には、不思議なことに、辰春丸、喜春丸、春祥丸、と全て「春」の文字が入っており、その後建造した船には「春」の一字を入れて、無事を祈念し、発展を期することとしました。

戦時補償の打ち切りで、辰馬汽船の被った損失額は 3,735 万円で、資本金 3,100 万円を上回る額でした。それに加え、占領政策の一環としての財閥解体指令により、辰馬合資会社との資本関係を断つことが求められ、同社所有株式は主として山縣が引き受け、同時に社員持ち株制度によって、社員にも割り当てられました。辰馬汽船に代わる新社名も社員から募集した結果、新日本汽船という希望に満ちた名称に決まりました。当時先行きの見えない船会社株を引き受けようとする社員たちに対して、山縣は何としても自社のみならず日本海運業界を再建し、社員の生活に安定をもたらしたいと固く心に誓います。

財団は、戦後いち早く、新時代における海運の役割を社会にアピールするために、活動を本格化させます。1946 年（昭和 21）5 月には、官界・学界・業界有志を招いて、第 1 回「海事時局懇談会」を開催し、これを何回か開催した後、発展的に解消し、財団事務所内に「研究報告会」と「神戸海事学会」を設置しました。そして「神戸海事学会」内に「海法部会」と「海運経済部会」を設け、その事務局業務を財団で行うこととしました。この 2 つの部会は、その後の「日本海法学会」と「日本海運経済学会」の設立への大きな一助となっていきます。

1947 年（昭和 22）には、財団の名称からも「辰馬」を外し、財団法人海事文化研究所となりました。

敗戦後、日本の非軍事化を目的とした占領政策では、占領と同時に全ての日本船舶の移動を禁止しましたが、山縣は、日本船主協会会長や参議院議員として、日本海運の国際貿易への復帰を強く働きかけました。1947 年（昭和 22）には、早くも政府による「計画造船」事業がスタートし（1987 年（昭和 62）まで続く）、1950 年（昭和 25）には、民営還元（船舶運営会から各船会社への船籍移行）が実現しましたが、翌 1951 年（昭和 26）には、山縣は欧米を歴訪し、米国や英国の海運関係者や政府要人と粘り強く交渉を繰り返し、徐々に日本海運の国際貿易への復帰について理解を得、ついには、同年 9 月のサンフランシスコ講和会議にて、日本の国際社会への復帰と軌を一にして、日本海運の復帰も認められることとなりました。

（サンフランシスコ講和会議までの苦労談については、山縣勝見著『風雪十年』をご参照下さい。また、来年 2021 年初頭に発刊予定の『日本の海のレジェンドたち』の「山縣勝見」の項や当財団ホームページにも記載があります。）

5. 戦後の財団活動と海運集約

日本の海運業界は、政府の計画造船の実施により、1957 年（昭和 32）には、戦前の船腹量（世界 3 位だった）の水準を回復しましたが、資金面については、なお建造資金の多く

を借入金に依存せざるを得ませんでした。政府は利子補給制度や計画造船に対する融資条件の改善などの措置を講じましたが、中々事態は改善しませんでした。

1960年（昭和35）には、国民所得倍増計画が発表され、以後、国民の生活は飛躍的に向上することになりますが、計画を遂行するために、海運業界には、外航船腹の拡大と企業体力の増強が求められ、1964年（昭和39）、東京オリンピックの年には、「海運集約」が行われました。これにより、新日本汽船は山下汽船と合併して山下新日本汽船となり、海運業界は6社体制（6中核体）になりました。この「海運集約」から3年たった1967年（昭和42）には、6中核体は全て復配を実現し、1969（昭和44）には、過去の償却不足分、償還延滞金も完済し、海運企業はついに自立体制を確保するに至りましたから、この「海運集約」は先ず成功だったと言えるでしょう。

財団は、日本を代表する海運や海法を専門とする大学教授の先生方はじめ、各海事関係学会との親密な交流があり、先生方を講師として講演会を開催したり、1965年（昭和40）復刊になった海事専門誌『海事交通研究』の誌上で論文の執筆をお願いしたりしました。また、次代を担う若手研究者を育成・支援するために、博士号取得後の彼らを大学の教員に就任するまで、財団の研究者として雇用したり、財団機関誌に研究成果の掲載を依頼したりしました。こうして当財団から巣立って大学の教授・助教授に就任した研究者の数は、18～9名を下りません。

さらに、当財団は、設立以来「海事文庫」を設置し、海事に関する図書の収集に努めて参りました。関係各方面からの図書の寄贈や協力を得て蔵書も徐々に充実し、海運・港湾・交通・海商法・海上保険・社史・人物史など幅広い分野を網羅し、洋書についても古今の海運・海上保険関係の名著の収集に努めました。さらに、日本および海外の海事関連発行誌のバックナンバーの収集にも力を入れ、海事研究者の利用に供するように努めて参りました。

財団の名称は、1964年（昭和39）には、財団法人山縣記念財団と変更されました。

6. オイルショック、円高、そして海運3社体制へ

1970年代になると、定期船部門では、コンテナ船が主流になり、多くの航路に就航し、港湾も対応していきました。

また、1971年（昭和46）のニクソン大統領によるドル防衛策の発表（ニクソン・ショック）により、為替市場でのドル売り、円買いが殺到しました。日本の大手海運会社が運航コストのドル化を図るために「便宜置籍船」を導入し出したのはこの頃です。

続いて、1973年（昭和48）の第1次オイルショックと1979年（昭和54）の第2次オイルショックが起り、石油価格が高騰しました。環境変化の中で、外航船の船員も日本人から外国人（主にフィリピン人）に徐々に置き換えられていきました。

財団では、1976年（昭和51）に山縣理事長が逝去し、松本一郎理事が理事長に就任しました。財団は、長く、そのゆかりの海運会社や損害保険会社から資金的ないしは事務所提供等の形で支援を受けてきましたが、それらの会社の合併や、山縣理事長の逝去を受けて、必然的に自立の道を歩んでいくこととなります。

松本一郎は、新日本汽船で山縣の後任社長を務め、財団設立当時からの運営に深く関

わっていました。業界・学界でも有名な「学者肌の実業家」で、自身の膨大な蔵書を神戸中央図書館に「松本海事文庫」として寄贈し、著書『海運経営と運賃の研究』の他、主に世界の海事史に関する多くの文章を、『海事交通研究』等に寄稿しています。

財団は、その後も、海事関係の各学会や先生方との深いつながりを大切にし、『海事交通研究』等への執筆を依頼したり、先生方の還暦や退任に際しての記念論文集を出版したり、著書に対する出版助成を申し出たりしました。

1982年（昭和57）から海運業界は不況期に入りましたが、1985年（昭和60）のプラザ合意を経て円高は決定的になり、三光汽船の倒産等が起きました。海運各社は、「緊雇対（緊急雇用対策）」の名の下に、厳しいリストラを実施せざるを得なくなりました。

これ以降、政府は景気回復を図るために、長く超低金利政策を行ったために、景気拡大の副作用として、株価・地価の高騰も招き、日本経済は1986年（昭和61）12月から91年（平成3）2月まで51か月間に亘る空前の資産インフレ（バブル景気）を謳歌しましたが、バブルが崩壊した時の落込みもまた急激なものがありました。

この間、1989年（平成元）には、山下新日本汽船とジャパンラインが合併してナビックスラインが誕生し、1964年（昭和39）から続いていた6中核体体制が終了します。これより先、1988年（昭和63）には、山下新日本汽船、ジャパンライン両社の定期船部門が分離して日本ライナーシステムを設立し、その後1991年（平成3）には、日本郵船に統合されました。それでも円高に加え、金利高、日本海運の競争力の喪失等の外患と、過剰要員、膨大な借入金による財務体質の悪化などの内患を同時に抱えた中での運営は難しく、1999年（平成11）には、ナビックスラインは、大阪商船三井船舶と合併して商船三井となりました。

7. 21世紀の海事社会と財団

2000年（平成12）、日本に海事クラスター「マリタイムジャパン」を根付かせ、海事産業（海運・造船・船用工業・船員等）の連携した発展を目指すため、学識研究者等からなる研究会が設置され、翌年には、中央省庁再編により、運輸省・建設省等が統合して国土交通省が誕生し、海事行政の統合化が図られました。財団の主務官庁も同省海事局となりました。

海運業界は、2003年（平成15）後半から、不定期船マーケットが、BRICS（ブラジル・ロシア・インド・中国・南アフリカ）を中心とした新興国の高成長を背景とした鉄鉱石、石炭など主要バルクカーゴの海上荷動きの飛躍的拡大により高騰し、2008年（平成20）前半までにかけて、海運好況を経験しましたが、その好況も、2008年（平成20）9月に米国で起こった「リーマン・ショック」を契機に、「100年に1度の金融危機」或いは「失われた10年（20年）」という状況となり、まさに「天国から地獄へ」の落込みを経験しました。

一方、財団の運営には引き続き厳しいものがありました。設立以来、収益事業を持たず、ゆかりの海運会社・損害保険会社や設立者から様々な支援を受け、保有資産の運用収益をもとに活動してきましたが、1985年のプラザ合意以降、長期に亘って続いた超低金利政策により、資産収入が激減し、運用のために苦心惨憺しながら、何とか存続してきました。

そうした中でも、財団は、新しい時代に即したIT化や業務方法の改善、或いは、ガバナ

ンスの強化や実施事業の再編等を実行して参りました。

具体的には、2004 年に財団のホームページを起ち上げ、実施事業への応募者の募集を行ったり、事業成果の報告等を行いました。これにより、第 1 に、機関誌『海事交通研究』については、従来知遇のなかった研究者からも多くの論文等が寄稿されて、掲載論文等の数が増え、内容の充実が図られました。

第 2 に、2008 年には設立者の名前を冠して、新事業「山縣勝見賞」(著作賞・論文賞・功労賞)を起ち上げ、海事分野における著作、論文並びに業績を表彰することとしました。その後 2014 年には特別賞を新設し、これまでに、46 組の皆様へ賞を贈呈して参りました。

第 3 の事業は、補助金助成事業です。(公社)日本海洋少年団連盟(山縣勝見は当連盟の第 3 代会長を務めました)の事業である「我ら海の子展」や「褒状山縣賞」への後援を始め、海事の発展に資する事業や海事研究事業に対して、ささやかながら、助成を行って参りました。

一方、長年に亘ってその在庫の充実に向けてきた蔵書については、不特定多数の皆様が、よりアクセスしやすいように、2008 年に、①海事図書館((公財)日本海事センター運営)、②早稲田大学海法研究所、③損害保険事業総合研究所図書館の 3 か所に分散して譲渡いたしました。

2012 年には、新公益法人制度施行により、財団は「一般財団法人」に移行し、主務官庁は内閣府となりました。財団は、上記 3 事業(①海事普及事業(『海事交通研究』等)、②表彰事業(山縣勝見賞)、③補助金助成事業)について、募集規程を制定して、夫々の選定委員会を起ち上げ、公募方式へ移行しました。

海運は、終始一貫して、社会の基幹産業として、重要な役割を担っています。海運の重要性を、「海事教育」を通じて青少年にしっかりと伝え、海事産業に従事する人々を育てると共に、一般の不特定多数の人々にも、「海事広報」の努力を続け、海事産業・海事社会への理解を共有していくことが重要と思います。

海事産業・海事社会のますますの発展のために、財団も日々努めて参ります。

関係各位のますますのご支援・ご協力を切にお願いする次第です。

引用・参考文献等：

- 山縣勝見著『風雪十年』1959 年(昭和 34)12 月
- 山縣勝見著『炉辺夜話』(新日本汽船社内報『しんにほん』1962~1964 連載の合本)2000 年(平成 12)11 月
- 石塚吉宏著『山縣記念財団略史』1989 年(平成元)3 月
- 田村茂編著『海、船、そして海運—わが国の海運とともに歩んだ山縣記念財団の 70 年—』2012 年(平成 24)9 月
- (以上著作は、山縣記念財団またはその前身法人・関係先の発刊)
- 田村茂著『不定期船実務の基礎知識』乾汽船(株)2009 年(平成 21)3 月
- 山岸寛著『海運 70 年』山縣記念財団 2014 年(平成 26)7 月
- 山下新日本汽船(株)社史編集委員会編『社史 合併より十五年』1980 年(昭和 55)6 月
- 興亜火災海上保険(株)総務部社史編纂室編『興亜火災海上保険株式会社七十五年史』1995 年(平成 7)9 月
- 国土交通省『海事レポート』2001 年(平成 13)版~2020 年(令和 2)版
- 山縣記念財団ホームページ <https://www.ymf.or.jp/>