

『四海茫茫』

⑩ 激動のさ中で

1992年(平成4年)4月6、7日東京・平河町(現・汐留)の海運ビルで第1回アジア船主フォーラムが開催され、7地域(日本、韓国、中国、台湾、香港、豪州、ASEAN)の船主代表は“4S”の問題にこぞって取り組むことで合意した。

4Sとは①stabilization of trade ②scrapping ③seamen ④safe navigation のことで、うちスクラップ問題については「老朽船、特にV L C Cのスクラップ促進は海運市況の下落防止のみならず環境問題上も重要であり、国際的な枠組みづくりのための共同研究を進める」としていた。これを受けて日本船主協会と日本造船工業会はアジア船主フォーラム閉幕から9日後の4月16日に『船舶解撤問題共同検討委員会』の第1回会議を開催した。すばやいキャッチアップである。海運界を覆う船腹過剰の黒雲から一刻も早く逃れたいという切実な希求が見て取れる。

解撤問題共同検討委の委員長は転法輪奏・商船三井社長、副委員長は合田茂・住友重機械会長だった。委員には当時の海運造船界を支える精鋭が顔を並べた。山縣元彦氏はその1人で、当時の肩書きはナビックスライン常務取締役。他に河村健太郎・日本郵船常務、浜本敏孝・商船三井常務、田辺継彦・川崎汽船専務、横堀昭典・昭和海運取締役、荻谷耕一・新和海運専務、吉川清・第一中央汽船常務、大和田郁夫・飯野海運専務、太田彰・東京タンカー常務などが見られた。懐かしい名前ばかりである。

解撤問題共同検討委は下部組織として幹事会を設けた。その顔ぶれも懐かしい。幹事長に就いたのは佐藤博之・商船三井企画部副部長で幹事には杉浦哲・日本郵船企画

部企画一課長、岩東詔彦・川崎汽船企画部審議役、日野乾太郎・ナビックスライン企画部次長、神馬昌志・昭和海運経営企画部副部長、一來毅・新和海運企画部次長、桑原信二・第一中央汽船営業企画部次長、星野憲一・飯野海運企画部課長などの面々が選ばれた。

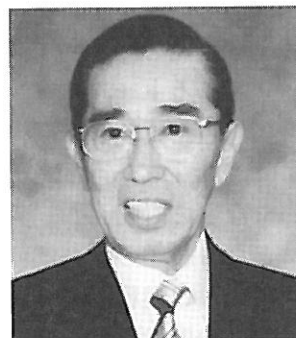
ナビックスラインは解撤問題共同検討委と同幹事会のメンバーに山縣元彦と日野乾太郎の両氏を充てたわけである。

ここでナビックスの説明が必要であろう。1964年(昭和39年)の海運集約で発足したジャパンラインは77年(昭和52年)以降、タンカー投資への失敗が祟って経営が悪化し、83年(昭和58年)には金融機関に債務の元利棚上げを要請した。また不採算のV L C C 10隻を別途設立した船舶保有会社に移管して、経営の合理化、再建に努めた。しかし定期船不況の追い打ちに遭い、経営状況はさらに悪化して赤字解消はならなかった。

一方、新日本汽船と山下汽船が64年に合併して発足した山下新日本汽船は定期船不況で業績の低迷に見舞われ、86年(昭和61年)3月に実質100億円の赤字を計上するに至った。

こうした中でジャパンラインと山下新日本汽船の両社は86年7月、定期船部門を分離して統合し、新たに日本ライナーシステム(N L S)を設立した。これは日本興業銀行の主導によるもの。新会社は黒字基調でスタートしたがその後、手詰まり状態に陥ることになる。

また山下新日本汽船は86年9月、合理化計画を策定し、同時に金融支援を要請して経営再建を進めることにしたが、はかばかしい展開にはならなかった。このためジャ



山縣元彦氏

パンラインと不定期船、油槽船部門でも合体する方針を固め、89年(平成元年)6月、ナビックスが誕生した。これも日本興業銀行の主導で具体化した。

経営危機の打開に向けジャパンラインと山下新日本汽船は身を削りつつ懸命の対応に努めたわけだが、それでも天は両社に味方せず、N L Sは91年(平成3年)10月、日本郵船に合併された。さらにナビックス本体が98年(平成10年)12月、商船三井に合併された。

ほぼ軌を一にして昭和海運にも異変があった。同社は88年(昭和63年)2月定航業から撤退し、98年(平成10年)10月には日本郵船に吸収合併された。

つまり80年代半ばから始まった海運不況は日本海運の中核6社体制を3社に集約させるという荒療治を強いたことになる。およそ15年の間に起こった激変だ。ジャパンライン、山下新日本汽船、昭和海運という3社の名前が消滅した。寂しいが、倒産ではなく合併という行為で幕引きに至ったことが救いであり、以って瞑すべきであろう。

こうした激動期のほぼ中間点で解撤問題共同検討委が発足した。山縣元彦氏の思いがどういふものであったか、およそ察せられよう。

(瓜生隆幸)