

『四海茫茫』

⑩ 海運王

逸材を輩出した点で明治はまさに特異な時代であった。それは何やらタンポポの旅立ちに似ている。種子を抱えた綿毛が維新の強風を受けて大挙、空に舞い上がり、やがて新天地に降り、根付き、いつせいに開花したという感じだ。

わが国海運界もこの時代に“3大船成金”の登場を見ている。山下亀三郎、勝田銀次郎、内田信也の3氏である。山下1867年(慶応3年)、勝田1873年(明治6年)、内田1880年(明治13年)の生まれであり、歳も近い。神戸を海運業の本拠地とし活躍したことも3氏に共通する。なお、勝田氏は勝田汽船を設立し、後に衆議院議員、貴族院議員や神戸市長などを務めた。また、内田氏は明治海運の前身である内田汽船を設立し、後に衆議院議員を経て鉄道大臣、農商大臣、農林大臣などを歴任した。

山下汽船については本連載の前回で山縣記念財団発行の著書『海、船、そして海運』の中に詳しい記述があると紹介した。

ドイツの経済学者が1933年(昭和8年)に自国の雑誌上で論文『日本不定期船業の組織とその優越的地位』を発表し、それを日本の海運経済学者、佐波宣平教授(故人)が翻訳、発表し、さらに山縣記念財団が紹介したものである。中に以下のような一節がある。

「63歳になる山下汽船社長、山下亀三郎氏は海運における彼の最初の偉大な成果を日露戦争時代に獲得した。日露戦争以後の不況では、彼もまさに破産の一步手前まで追いつめられたが、彼のもとに働く船長・士官たちの献身的努力によって、それから危うく免れるこ

とを得た。実に彼ら船長・士官たちは幾月も無給で働き、時としては、自分たちの貯蓄を提供してすらも下級船員の俸給に充当した。そのほか、まったく驚くべきことには、このような苦境にあった山下氏に対し銀行は彼の債務について支払い猶予をなし、また、進んで新しい信用を与えた。そこで、その後の世界大戦となると、山下は遂に日本最大の不定期船主の1つとなることができた。(中略)彼の商会が山下汽船株式会社になるや、山下氏は社長となり、峻厳な節約主義を敢行した。山下亀三郎氏は、見透しが利くことにおいて、精力において、冒険的精神において、商人的忍耐力において、とうてい、日本の他の如何なる船主の追隨を許さない。(中略)山下汽船では、収益の剰余金は、年2回、船長・士官・船員たちに賞与として分配しているが、これらの人たちは会社の帳簿を調べてみようとは少しもしない。船員のうちの誰でも、自分たちの賞与がどのような仕組みを通じて自分たちに分配されるか知っていない。また、利益金がどのような割合で役員に分配されるかについても知っていない。しかし、二百有余隻の船に働いている彼ら船員は山下氏をまったく無制限に信任している。すべて、これ、山下氏の人となりの然らしめるところである」

前回、記者は山下氏について「大変な“人たらし”であったに違いない」と書いた。この想像は当たっていた。会社が資金的やり繰りに困っているとき、船長・士官は身銭を切ってまでして船員に給料を支払ったという。銀行も山下氏を支えた。銀行はとかく「晴れた日に傘を貸し、雨の日に傘を取り上げる」



合併調印式を終えた山縣勝見氏(左から2人目)と山下三郎氏(右から2人目)

存在といわれがちだが、山下氏に対してはまるで逆の対応を見せている。まさしく「山下氏の人となり」が然らしめるところ」と理解すればいいわけで、記者が「会ってみたい海運人」の筆頭に挙げる所以もここにある。

山縣記念財団発行の『海、船、そして海運』には1938年(昭和13年)当時のわが国5大不定期船オペレーターの支配船腹量も紹介されている。それによると、最大手は山下汽船85万トン(社船および受託船35万トン/備船50万トン)で、他は三井物産船舶部75万トン、川崎汽船60万トン、大同海運60万トン、国際汽船35万トンとなっている。うち大同海運は山下汽船の社員が分派して1930年(昭和5年)に興した会社である。山下汽船の屋台がいかに大きなものであったかが偲ばれよう。山下亀三郎氏は第2次大戦の末期、1944年(昭和19年)に死去した。その後も「海運王山下亀三郎」の名は語り継がれ今に至る。

戦後、山下汽船は経営再建に立ち向かい、1960年代には海運集約の一大構想が浮上した。こうした中で山下汽船と新日本汽船が合併することで合意した。当時の社長は新日本汽船が山縣勝見氏、山下汽船が山下三郎氏であった。そして1964年(昭和39年)、『山下新日本汽船』が発足した。

(瓜生隆幸)