

『四海茫茫』

⑩ 相思相愛

山下亀三郎氏は4男3女を儲けた。その長男、太郎氏は1896年(明治29年)生まれ。慶応大学、ハーバード大学を卒業して1921年(大正10年)山下汽船に入社、1942年(昭和17年)2代目社長に就任した。戦後の1946年(昭和21年)公職追放に遭い辞任、その後復帰し会長に就任するが、1954年(昭和29年)に辞任している。戦前、戦中、戦後の動乱期に翻弄された経営者であった。

次男は三郎氏で、この人が実質的な3代目社長となる。氏は1908年(明治41年)生まれ。入社したのは1935年(昭和10年)で1960年(昭和35年)社長に就任した。兄の太郎氏と同じく慶応大学に進んだ。入ったのは文学部。1931年(昭和6年)、北原武夫らと文芸誌『新三田派』を創刊している。北原は小説家の道を歩み続け、あの宇野千代と結婚したことで有名。

なお、新三田派は翌年までに全8冊の発行が記録されているが、三郎氏は創刊直後に渡仏しており、この時、文筆活動からも離れることになったらしい。後年、三郎氏は記者に「若い時分は小説家か新聞記者になりたいと思っていたが、親父(亀三郎氏)が許してくれなかった」と語った。

記者が三郎氏に取材したのは1973年(昭和48年)から1975年にかけて。当時、氏は山下新日本汽船の社長であり、日本船主協会の会長を務めていた。記者は当時、海運ビル内の海運記者会と第一国会記者会、運輸省交通記者会などに所属していたため、三郎氏と船主協会や国会で会うことが多かった。

遡るが、三郎氏が山下汽船の社長に就任したのは1960年(昭和35年)。海運界は長期不況に突入し、日増

しに深刻化の様相を呈していた。1963年(昭和38年)には運輸省の諮問機関として『海運企業整備計画審議会』(植村甲午郎会長)が発足し、海運集約の大方針が定められた。

1963年3月末現在における利子補給対象海運会社55社の経理内容は、償却不足額962億円、設備資金借入残高3089億円、同元本約定返済遅延額961億円で達していた。存亡の瀬戸際にあった、というのが当時の日本海運だ。こうした中で運航主力13社、タンカー主力9社を数える海運大手を6社に再編集約する構想が浮上した。合併計画提出期限は1963年12月20日、合併期日は1964年(昭和39年)4月1日と定められた。当初、金融系列を軸として有力視された組み合わせは①大阪商船/日東商船/大同海運グループ②川崎汽船/飯野海運グループ③山下汽船/新日本汽船グループ④日本郵船/三菱海運グループ⑤三井船舶グループ⑥日本油槽船/日産汽船グループ。縁組みの具体化に先立って「案ずるより産むが易し」の声もあったらしいが、それは半ば当たり半ば外れた。

後日、元運輸省事務次官の故・若狭得治氏に集約時の諸事情を総括してもらったことがある。その中で山下汽船/新日本汽船の合併について氏は「円満円滑裡に決まったという点では一番の組み合わせだった。企業風土が似ていたし、相互信頼の関係もしっかりしていた。相思相愛のような結びつき」と解説した。

日本郵船/三菱海運、日本油槽船/日産汽船の合併もすんなり決まった。二転三転したのは大阪商船、三井船舶、川崎汽船、飯野海運、日東商船、大同海運の各社である。大阪商船はまず日東商船、大同海運との合同を目指した。ところが、具体的な条件折衝で行き詰



まり、やがて日東/大同は日本興業銀行の斡旋で2社合併に進み、大阪商船が取り残された。また、三井船舶は川崎汽船との合併に走り、早々と合意を発表したが、その後破談となった。最終的には日東/大同、川汽/飯野、大阪商船/三井船舶の組み合わせで合意が成立するのだが、いずれも提出期限ぎりぎりの際どい決着であった。そして1964年4月1日、①日本郵船②大阪商船三井船舶③川崎汽船④ジャパンライン⑤山下新日本汽船⑥昭和海運の中核6社が誕生した。集約に参加した海運企業は系列、専属を合わせ全88社、その運航船腹は約660隻、940万重量トンに達した。

山下新日本汽船の合併をまとめたのは新日本汽船の山縣勝見社長と山下汽船の山下三郎社長であった。合併会社では山縣氏が会長、山下氏が社長に就任した。

ここに貴重な写真(添付参照)がある。山下太郎氏の孫で山下眞一郎氏の長男、隆一郎氏(伊藤忠商事勤務)が米国で3年前に入手したものの。ニューヨークの市街地を背景に山下汽船の貨物船(残念ながら船名不詳)が勇姿を見せている。

(瓜生隆幸)