

## 『四海茫茫』

## ⑩ 軽妙洒脱の人

山下三郎氏は角張ったところがなく、さっぱりした気性で軽妙洒脱そのままの人物だった。姿形もいいので、えらくもてたらしい。三十数年前、神戸・花隈の料亭で海運界の長老と食事をしているとき、接待に出てきた高齢の女性が駆け出し記者に「さんちゃん元気」と聞く。どぎまぎしていると、長老いわく「山下(三郎)さんのことだよ。この婆さんは元芸子、有名人だ」。女性の切り返しがよかった「元じゃなく現役よ、この爺さんと違って」。さんちゃんは「さぶちゃん」だったかも知れず定かでないが、当時の神戸はまだ海運全盛期の余韻、残照をとどめていた。

その頃、三郎氏は日本船主協会の会長職に在って悪戦苦闘の日々を重ねていた。会長就任は1973年(昭和48年)5月。2年間在籍した。73年秋、第1次オイルショックに見舞われる。船用燃料油は高騰し、かつショートした。山下会長は当時の運輸省、通産省や自民党交通部、国会など関係方面に必要燃料油の確保について陳情して回ったが、タイトな状況は容易に改善されなかった。

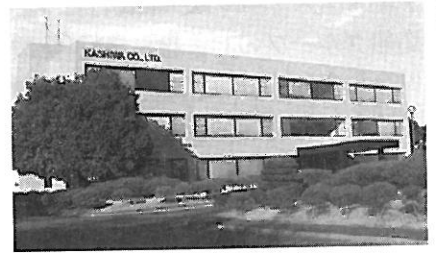
記者の手許に第72回国会衆議院商工委員会(浜野清吾委員長)に山下会長が出席した際の発言要旨がある。稲村左近四郎、塩川正十郎、塩崎潤、小泉純一郎といった面々が顔を並べていた。山下会長の説明を受けて、主だった議員は一様に海運界の苦境を理解し、燃料油確保方について最大限の配慮が必要と認めた。しかし、現実の市場は量的不安を引きずったまま推移し、価格高騰も続いて海運各社の経営を圧迫し始めた。

オイルショック直後の邦船タン

カーは大部分が長期契約に張り付いていたため収益面の踏ん張りが利いていた。8分配当の継続が可能だった。海運マーケットもオイルショック後1年半はまずまず好調に推移した。その後、不況に突入した。さらに利子補給廃止の追い打ちに遭った。山下会長の回顧談がある。

「オイルショックから1年後の昭和49年12月に田中内閣が倒れ、三木内閣が発足した。ここで利子補給は49年度限りで廃止となってしまった。昭和46年頃の話は利補を漸減する、だった。海造審答申でも利補はさらに低くするとされていたが、廃止する話ではなかった。ところが、三木内閣が発足するとすぐ利補を廃止すると言い出した。私は毎日のように国会はじめ関係先を歩き回り、廃止しないでくださいと陳情した。しかし、支持は得られなかった。三木総理にも直接訴えたが、駄目だった。三木さんからは、海運はいい目にあってたんじゃないかといわれた。世の中は、海運はプロスペラス(繁栄)と見ていたんだ。それは誤解ですと否定して回ったが、及ばなかった。三木総理がそうで、加えて自分の使命は前田中内閣の経済膨張政策を改め引き締めることだとおっしゃった。つまりインフレを収束させるためデフレをやる前提に立っておられた。われわれの主張、訴え、説得が通る余地はなかったわけだ。そのうち海運を応援してくれていた代議士さんたちも逃げるようにというか会ってくれなくなり、ついに刀折れ矢尽きてしまった」

利補廃止が決まった日、記者は議員会館から船協に戻ってきた。夜も更けていたが、会長室に1人、三郎氏が残っていた。コメントを求め、これまでのいきさつを



カシワテックの茨城県・筑波工場  
(設計・研究施設)

語ってもらった。疲れと落胆の様子が露わに見て取れた。会長在任と利補廃止の時期が重なり、悲運というしかない。

三郎氏が率いていた山下新日本汽船はその後、ジャパンラインと合併しナビックスラインとなり、さらに商船三井と合併するわけだが、三郎氏は1999年(平成11年)の7月13日に逝去した。享年91。商船三井との合併(平成11年4月)は見届けたことになる。

なお、山下家は亀三郎氏の長男太郎氏に2男4女があり、その長男眞一郎氏は1936年(昭和11年)生まれで、59年(昭和34年)山下汽船に入社し、その後、山下新日本汽船不定期船第一部長、ナビックスライン副社長、商船三井副社長を歴任した。また、亀三郎氏の次男が三郎氏で、さらに3男波郎氏、4男豊郎氏と続く。三郎、波郎、豊郎の3氏は1947年、船用消化装置の製造・販売会社『柏商店』(現商号：株式会社カシワテック)を興し、信用を拡大して現在に至る。カシワテックの現社長は山下義郎氏。この人は三郎氏の長男英郎氏の長男、つまり孫に当たる。カシワテックの現役員(取締役)陣に英郎氏の名もあり、取締役相談役を務めている。最近、英郎氏の喜寿(77歳)と浜根義和氏(尾道造船取締役相談役)の古希(70歳)をいっしょに祝う会が催されたという。

(瓜生隆幸)