

【特集：山縣記念財団創始者・山縣勝見 没後40年記念記事】

本年（2016年）10月29日、山縣記念財団の創始者である山縣勝見の没後40周年を迎えました。山縣勝見の日本海運に対する最大の功績は、終戦後連合軍総司令部の占領政策下において、あらゆる障害と困難とを乗り越え、日本海運の再建を承認させ、講和条約に有利な条項を盛り込むことに成功したこととともに、今日の日本海運の隆盛の基盤を確立させたことです。今号では、その間の山縣の苦闘と努力について記した「山縣勝見の生涯」（サンフランシスコ講和会議まで、当財団ホームページに掲載）と山縣が日本船主協会会長に就任の2ヵ月後に当財団の前身である海事文化研究所の「海事研究叢書」に残した「日本経済の復興と海運再建の重要性」（昭和25年（1950年）3月発行）を復刻・転載することと致します。山縣が本稿を執筆した翌月の昭和25年（1950年）4月には漸く海運の民営還元が実現し、6月には参議院議員に当選して、日本海運の再建に向けて邁進していこうという矢先の文章であり、山縣は日本経済の復興のために、先ず海運の再建を果たして世界との交易を進めて行くほかはない、ということを力説しています。

山縣勝見の生涯

～サンフランシスコ講和会議まで～

《1. 昭和初頭、青年重役として》

辰馬一門の本町辰馬家の6人兄弟の末っ子（三男）に生まれた辰馬勝見は、神戸一中、第三高等学校（京都）を経て、大正14年（1925）東京帝国大学法学部政治学科を卒業し、直ちに辰馬家の経営する辰馬海上火災保険（株）に入社し、外国部勤務となって海外再保険取引の業務に携わりました。この頃は保険に関する文献は少なく、殊に海外再保険に関するものは皆無に等しく、外国文献（原書）で学ぶ以外知る術はありませんでした。若き日の勝見は名だたる勉強家をもって知られ、原書を片っ端から読破してまもなく社内随一の保険通となり、役職員はその能力に舌を巻いたといわれています。

やがて、辰馬本家出身で当時の社長であった辰馬吉左衛門（13代目）にその能力・識見を見込まれた勝見は、辰馬社長の弟、浅尾豊一の次女で東京新川の酒問屋、山縣家の養女となっていた富貴子と結婚して、後継者のいなかった山縣家を再興することになります。

昭和の初頭、金融恐慌による不況の影響とロンドンの再保険取引の失敗により辰馬海上の経営が悪化し、取締役会の大勢が会社解散論に傾いた時、若き外国課課長であった山縣勝見は敢然として立ち上がり反対します。当時山縣は経営上の意思決定に参画できる立場にはなかったものの、損害保険事業の使命、社員の生活の安泰、家門の名誉等の理由を挙げ、会社再建の必要を説きました。山縣の熱誠に動かされて、ついに辰馬社長は会社の再建を決断し、山縣に会社再建策の作成を命じます。山縣は、当時東京海上の会長で、損害保険業界の重鎮であった各務謙吉（かがみけんきち）に会い、経営危機に立ち至った経緯を詳細に説明し、会社再建の構想を述べるとともに指導と援助を要請します。各務は人格・識見とも優れた人物で業界の指導的地位にあり、山縣はかねて尊敬してやみませんでしたし

た。しかも東京海上は辰馬海上の大株主で、取引の上でも緊密な関係を保っていました。昭和5年（1930）12月、東京海上火災保険（株）取締役会長各務謙吉と辰馬吉左衛門との間で会社再建のための覚書が取り交わされ、未払込株金の追徴、減資後の増資などを柱とした再建策が確実に実行に移されるとともに、山縣は若くして常務取締役役に栄進しました。

一方、辰馬家の経営するもう一つの「海運部門」である辰馬汽船の取締役にも昭和7年（1932）12月就任し、次いで同9年（1934）5月には副社長兼専務取締役に選任されます。この年、台湾米受荷主磯野銀策商店に対する無証（B/Lなし）荷渡し事件が発生しましたが、この時も山縣は、銀行や磯野商店など関係先と交渉し、損失を未然に防ぐことが出来ました。

やがて、昭和13年（1938）10月には辰馬汽船（株）社長、同18年（1943）10月には辰馬海上火災保険（株）社長に就任し、両社の経営の最高責任者として活動していくことになります。

《2. 戦時統制下の海運・保険業界》

昭和初頭から、既に戦時色を強めつつあった内外情勢の中で、海上輸送力と物資の確保は喫緊の課題となっていました。しかし運賃・用船料の著しい高騰で重要物資の輸送は阻害され、その蓄積を遅らせ、国内物価の騰貴を誘う要因となり、業界の早急な統制実施が要望されるようになりました。

昭和12年（1937）7月、当時的大阪商船社長村田省蔵（後に通信大臣などを歴任）の提唱により、海運7社による自主統制組織である「海運自治連盟」が結成されました。その目的は公正な船舶の運営を期するとともに主要物資の円滑な運送を促進することにあります。この後、わが国海運は、官民協力の統制時代を経て、同15年（1940）半ばから国家統制の時代を迎えることになります。

山縣は戦時統制経済への段階的突入に対処し、統制経済下の各委員会や団体などの役員を歴任し、又統制経済の理論家として、思慮深く行動しました。

即ち、昭和13年（1938）以降日本海運集会所発行の『海運』などを通じ、海運統制と輸送効率の向上などに関する多くの論文を発表し、海運統制の理論的理解にも務めました。

戦雲急を告げる中、経営者として忙殺される山縣でしたが、彼は一私企業の経営者に留まらず、国家産業としての海運の役割の重要性を常に認識し、その理論的理解と国民海事思想の普及に努めるために財団設立を企図します。こうして昭和15年（1940）6月創設されたのが、辰馬海事記念財団（現在の山縣記念財団）でした。

昭和16年（1941）12月8日わが国はついに太平洋戦争に突入します。開戦直前からほぼ休止状態に近かった遠洋航路は全く運航を停止し、その保有船腹の大半は、軍用又は国家使用船として徴用されました。翌17年（1942）4月には船舶運営会が設立され、軍徴用船以外の船舶のほとんどすべては船会社から離れて運営会の所属となり、その管理下で運航されることになりました。又喪失船舶の増大に対処する為、政府は戦時標準型船（戦標船）を一元的に発注・建造するいわゆる造船の国家管理を実施しました。

昭和18年（1943）になると戦局の重大化に伴い、運航実務者の集約と企業統合が必要との政府の意向を受け、辰馬汽船の山縣社長は、同社を中心に海運会社の合併・株式の取得

等により集約を実行しました。

一方、損保業界においても、昭和19年（1944）2月、当初から合併協議中であった辰馬海上火災保険と大北火災海上運送保険の2社に加え、関係当局から大阪に本拠を置く神国海上火災保険と尼崎海上火災保険とも合併協議するよう要請を受け、山縣は関係者と急遽協議し、わずか2日で4社合併をまとめあげました。新会社は、興亜海上火災運送保険（株）（昭和29年（1954）2月興亜火災海上保険（株）と改称）と称し、山縣は会長に就任します。

《3. 戦後日本海運ゼロからのスタート》

昭和20年（1945）8月15日終戦となった時点で、わが国に残された船舶は、船舶運営会の調査によると873隻150万8,000総トン（大正初期の水準に相当）、このうち就航可能な船舶は100万総トンに満たず（日露戦争時代に相当）、その多くは粗悪船、老朽船でした。戦争中の船腹喪失総量は実に829万総トンに達し、開戦時の保有船舶に戦時中の新造船などを加えた約1,000万総トンに対して実に83%が喪われた計算になります。

日本の非軍事化を目的とした占領政策では、占領と同時に全日本船舶の移動を禁止し、100総トン以上の船舶は全て総司令部の指揮に従うべきことを指令するなど、日本海運の復興を厳しく抑制する方針を示し、又戦時補償交付も打ち切られましたので、海運業の前途は暗黒でした。

昭和21年（1946）11月に発表されたポーレー賠償委員長の米国大統領に対する対日賠償最終勧告案は、5,000総トン以上の船舶を賠償の対象とし、日本の船腹量を極東の貿易に必要な鋼船150万総トンに限り、更に船型・速力・建造量などにも制限を加える厳しい内容でした。山縣はじめ海運界首脳は、日本経済自立のためには、何をおいても日本海運を再建すべきであり、そのためには外国航路への就航を禁止すべきでなく、船型・速力などについても制限を加えるべきでないことを、関係方面に強く訴えました。

財閥解体指令により、辰馬汽船株式の65%を所有する辰馬本家商店が昭和22年（1947）地方財閥に指定され、解散することになった為、辰馬汽船は辰馬家との資本関係がなくなりました。山縣社長は会社再建への熱意に燃えて社員から新社名を募集しました。こうして選ばれた新社名「新日本汽船（株）」は、「世間から支持を得られる立派な会社」、「財閥から離れて民主的に運営される会社」を念願する海陸従業員の気持ちを高め、新生日本にふさわしい社名として終戦直後の挫折感と低迷を払いのける大きなきっかけになったのです。

その後、米国の対日海運政策においては、米ソ両陣営間の「冷戦」が激化するにつれて、日本をして反共への防壁たらしめるために、むしろその経済を自立せしめ、その潜在的な軍事生産力を活用せんとする考えが米国の世論に急速に芽生えました。そして昭和23年（1948）に入って対日管理政策の再検討が行われ、ガリオア・エロアによる物資の供与、民間貿易の許可及び企業の集中排除の緩和などの政策に現われました。

そして最大の懸案であった「日本船舶の賠償取立問題」も昭和23年（1948）5月の「ドレーパー報告」にて、船腹保有量と船型等の制限を撤廃し、民間造船施設を賠償の対象から外すとされ、一挙に決着することになりました。

しかし日本船舶の本格的な外航航路復帰にはまだまだ一波乱を経ねばならなかったのです。

《4. 日本海運制約の動きに抗して》

対日賠償問題の好転を契機として、日本海運の再建への希望をつなぎ得た山縣たちにとって、当然に次の課題となったのは、日本商船の外航海運への復帰でした。これなくしては日本経済の復興もなく、従って日本再建の道も閉ざされるであろうとして、国民世論の後押しもありました。

山縣はじめ当時再発足した日本船主協会の首脳は、総司令部或いは政府や国会など関係方面に対し、速やかに海運の民営還元を断行して海運本来の姿に戻し、輸送力の増強を図るよう主張しました。昭和25年（1950）1月、山縣は日本船主協会会長に選任されますが、それから間もない4月、ついに民営還元が実現するに至りました。船舶のスムーズな運航を図るため、山縣は日本海員組合と日本船主協会との間に、戦後最初の労使間労働協約を締結したほか、民営還元に関する前後処理の幾多の問題を解決します。

ところで、当時の海運問題は、その重要なものはほとんど全てが政治問題であったので、山縣は、日本船主協会会長として本当に仕事をするためには、国会に議席を持つ必要があることを痛感しました。そこで山縣は昭和25年（1950）6月の総選挙に出馬して当選し、参議院議員となります。

同じ月に勃発した朝鮮戦争は、たちまち世界規模の船腹不足を招き、又戦争を背景として米ソの対立も深まり、米国を中心とする自由国家群の対日感情が好転しました。この結果、昭和26年（1951）1月以降、総司令部が相次いで外国定期航路の開設を許可するに及んで、日本商船の外航進出はついに本格化するに至ったのです。

又その同じ月、昭和26年（1951）1月、参議院運輸常任委員会委員長となっていた山縣は、「外航船舶緊急増強に関する決議案」を衆参両院に提案し、満場一致でこれを成立させました。

しかし一方対日講和条約締結が近づくと、米英の国内特に海運業界から、日本海運に対し制限条項を設けるべしという意見が台頭してきました。特に英国の態度は冷厳で、英国本国及び属領の諸港への日本商船の包括的入港許可を保留し、又米国においても、昭和26年（1951）2月、海運関係9団体が、日本海運（船腹）の拡充が米国の援助による見返り資金で行われていることに反対する旨の意見書をトルーマン大統領に送り、又米国太平洋岸船主協会も対日講和条約に制限規定を入れるべきとの陳情書を提出しています。

そのような折、米国の海運政策にかかわる最高の実力者で、上院の海運漁業分科委員会の委員長であったマグナソン議員が、講和条約との関連で日本海運水産関係の調査のため来日するという話が伝わりました。山縣はこの機会を最大限に生かし、米国議会と海運界を代表し、対日強硬論の急先鋒であったワーレン・マグナソン議員に日本海運再建の必要性を訴えようと準備に取りかかりました。

《5. マグナソン上院議員を迎えて》

ワーレン・マグナソン上院議員の来日を控え、山縣は先ず、彼の日本海運に対する誤解を解くには理論と数字によって反論し説得するのが一番の解決法だと考えました。特に山縣は先ず提出する書類の数字が総司令部に出したものと同じであるかどうかを確かめまし

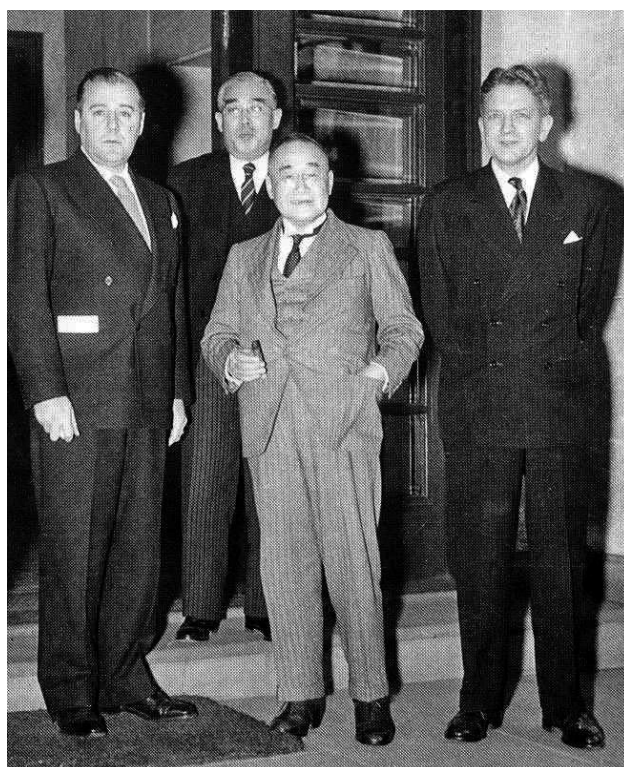
た。数字の食い違いは信用度に係わることだと思ったからです。同時に米国の海運界の挙げている数字の誤りも指摘してわが国経済の将来にとっての海運再建の必要性を訴えようとなりました。

又、何をおいてもマグナソン議員の警戒心を解き、相互信頼の念を持ってもらうことが先決だと考え、思案に暮れていた矢先、図らずもマグナソン議員の非常に親しい日本人の友人が東京にいることを知ります。その人は森秀臣という日活の常務で、かつてマグナソン議員とはワシントン大学で机を並べた学友でした。山縣はかねて懇意の仲であった堀日活社長を通じて森と連絡を取り、日本海運のために一肌脱いでももらいたいと頼みました。こうして、森の仲介で、山縣は正式会談の前にマグナソン議員と私的に会い、お互いに心を許し合うための機会を持つことが出来、これはその後の会談の成果に大いに役立ちました。

昭和26年（1951）4月10日、山縣たち日本船主協会首脳は帝国ホテルでマグナソン議員と前後3時間に亘り公式会談を持ちます。席上、山縣は詳細な数字を挙げて米国海運関係9団体の見解の誤謬を指摘するとともに、日本経済の自立のために海運再建が何よりも不可欠の要件であることを力説して同議員の理解と日本海運への支援を求めました。会談は極めて友好的に行われ、これによって来日前あれほど日本に批判的であったマグナソン議員の認識は改められ、講和条約では日本海運に制約の規定を設けないこと、日本海運は日本経済の自立に必要な範囲においてその拡充が許されるべきこと、といった見解を得ることが出来ました。

又、この公式会談の翌日（4月11日）、山縣は目黒の外相官邸において、マグナソン議員、シーボルト駐日米国大使、それに吉田総理とともに海運問題について種々懇談する機会を持ちました。かねてよりマグナソン議員来日の意味を重く受け止め、何としても同議員の日本海運に対する理解を深め、その再建に対する日本側の堅い決意を認識せしめることが重要であると考えていた山縣は、マグナソン議員を吉田総理に会わせ、総理の口からも協力を要請してもらうなど万全を期したのです。

山縣はその後来日したジョン・フォスター・ダレス大統領特使（後の国務長官）ともマグナソン議員を交えて会い、協力を要請しました。



昭和26年（1951）4月11日 講和条約折衝時 目黒公邸にて 左からマグナソン米国上院議員、山縣、吉田総理、シーボルト駐日米国大使

《6. ヨーロッパ海運関係者との折衝》

昭和26年（1951）4月後半、ダレス特使が離日してまもなく、山縣たち海運界首脳のもとに腑に落ちないニュースが外電を通じてワシントンから伝えられました。米 국무省当局が、当時討議されている対日講和条約の中で、日本の海運・造船の能力を制限すべしという英連邦の要請に同意するかもしれないと示唆したものでした。

山縣たちは、日本海運制限への意図を英国が依然として持ち続けていること、米国政府筋においても、平和条約の早期締結のために、その障害のひとつになっている海運問題について、この際英国の主張を入れてはどうかという意見が一部に有力になっていることを知っていました。

ダレス特使がこういった論調に同意することがないということは、ダレス特使から直接聞かされていたことではありましたが、山縣は講和条約締結前のこの機会に、直接米英両国を訪問し、海運関係者と会談して、この問題の解決に努力しようと思い立ちます。

昭和26年（1951）6月3日、山縣は羽田を発ち、リスボン（ポルトガルの首都）にて開催された国際商工会議所総会に日本代表として出席し、総会に出席した各国代表に対して日本海運・造船の再建について訴えました。これは終戦後日本が国際会議に出席した最初のものでした。

次いで山縣は、吉田総理の要請を受けてスイスを経て英国に赴き、時の英国運輸大臣バーンズと会見しました。丁度山縣がロンドンに滞在中、米国のダレス大統領特使が講和条約草案の最終的折衝のために英国を訪れましたが、英国側の日本海運再建を制限しようという姿勢には相当頑迷な所があり、ダレスはとうとうその頑迷さに辟易して憤然としてロンドンを去り、パリに飛んだといわれています。

その時の英国政府の驚きは大きく、ついに辞を低くしてパリよりダレスの帰英を乞い、ついにダレス草案を受諾して米英共同提案の形を採るに至ったと、山縣勝見はその著『風雪十年』で述べています。

山縣は次の訪問国、独・仏でも海運関係の人々と会い、海運関係について懇談しました。特にドイツの船主協会会長ステッカー博士からは、敗戦によって無一物になったドイツ海運が如何に過酷な占領政策に苦しんでいるかを聞き、その夜2人は、ホテルの食堂の薄暗い灯火の下で、日独両国海運再建のためお互いに協力することを誓い合いました。

欧州訪問を終えた山縣は、昭和26年（1951）7月11日、ハンブルグより空路ニューヨークに到着し、直ちに米国船主協会モルガン会長はじめ海運界首脳と懇談する機会を持ち、日本海運再建に対する日本海運界の意図をよく説明し、その理解と協力を求めました。

次いで山縣はワシントンに赴き、国務省を中心とする政府当局と陸海軍当局、上下両院特に上院を中心とする国会、ワシントンに對外活動の本拠を有する米国海運連盟などに対し、日本海運制約排除のための活発な折衝・工作を始めました。

《7. 米国海運関係者との折衝》

ワシントンにおける山縣勝見の米国政府当局や海運連盟との交渉は昭和26年（1951）7月17日からサンフランシスコ講和が開催された9月一杯まで続きました。はじめはどこか

ら手をつけてよいかわからず、随分苦しみ、悩みましたが、そのうちに段々と様子もわかり、折衝する筋道も付くようになりました。

丁度運輸省からワシントンの日本大使館に出向の壺井玄剛らの協力も得て、国務省やペンタゴン（国防総省）、国会、海運連盟に通う日々が続きました。その間英国はじめ英連邦諸国や米国国会の一部、海運界からの執拗な日本海運制限論の動きの中で、終始一貫して日本海運支持の立場を守り通してくれたのは、当時対日講和条約の草案作成に当たっていたダレス大統領特使とその片腕であったアリソン公使、そして国務省で海運政策を担当していたソーグステッドらでした。

一方、当時米国海運連盟National Federation of American Shippingの会長であったフレザー・ベイリーはその徹底した日本海運制限論で知られており、山縣もその攻略に頭を悩ませました。

9月上旬のサンフランシスコ講和会議を控え、国務省は先に2月に海運関係9団体からトルーマン大統領に送られた日本海運制約の陳情書への正式回答書をラスク国務次官補名で送り、その中で「日本の経済自立は米国自らの利益のためにも必要であるが、日本の地理的経済的事情は、日本海運をしてその国民経済に占める地位を決定的ならしめている。」として、米国海運界の日本海運制約の主張を真っ向から論破し、米国の採るべき道は、日本海運制限ではなくその再建育成にあることを率直・明快に表明したものでありましたが、それでも尚、米国海運関係9団体は重ねて国務省の再考を促す書簡を送りつけ、抵抗を示しました。

そんな中、マグナソン上院海運漁業分科委員会委員長の斡旋もあって、当時の副大統領でもあったパークレー上院議長が、日本海運の再建のために国会工作を続けている日本の参議院議員・運輸委員長である山縣に敬意を表して、上下両院の実力者を招いて、昼食会を開いてくれました。席上、パークレーは、「日本を再建することはアメリカの防衛上も必要であり、日本の再建は経済の再建以外になく、日本経済の再建のためには海運の再建しかない。」と強く訴えました。

又、山縣も米国海運界の主だった人々を招いて懇談会を開催しました。この会合には、対日海運問題に関係する国務、商務両省及び陸海軍並びに国会の他、海運界の代表などを網羅したものでした。



昭和26年（1951）講和条約折衝時 米国上院議長室にて パークレー副大統領（中央正面）ほか、上院議員等両院首脳と 右から2人目ニクソン氏

《 8. サンフランシスコ講和会議前夜米国世論の好転 》

昭和26年（1951）6月3日羽田を発って以来、欧米を行脚して政府、軍部及び国会等関係筋へ日本海運再生を訴えて回った山縣でしたが、更に一ヶ月間サンフランシスコ講和会議終了後まで滞在して、全権として訪米する海運議員連盟会長の星島二郎とも打合わせの上、対外折衝に当たることになりました。

サンフランシスコ講和会議に先立ち、ダレスら米国当局の、何としても会議を成功させ講和条約の調印にこぎつけようとする熱意と努力は並大抵のものではありませんでした。ダレスは、講和条約草案に少なからず不満を持つアジア諸国や尚も日本の海運・造船並びに繊維工業に一定の制限を設けようとしていた講和条約草案の共同提案国である英国を訪ねて説得工作を続けましたが、漸く参加国も決定し、講和会議を迎えんとする時、それまで会議への参加を表明して来なかったソ連が、突然、会議に参加を申し出てきたので、米国政府を大いにあわてさせました。第二次世界大戦終了後、世界は東西冷戦時代に突入し、米国には、ソ連が他の参加諸国を利用して法外な申し出をなしたり、その常套手段である「サボタージュ戦術」を用いて会議の進行を妨害したり条約の成立そのものを阻むかもしれないという警戒感があったためです。

米国はその出鼻をいち早くくじくために、8月16日モスクーに覚書を送り、「サンフランシスコ講和会議は対日講和条約の条項に関し、改めて審議を重ねようとするものではなく去る8月13日の最終案による講和条約に各国が調印するためのみの会議たるべきこと」、「その最終案決定に至る間にはソ連にも他各国と同様十分な発言の機会が与えられていたこと」を指摘してソ連をけん制しました。

米国のソ連に対しての警戒感、対決姿勢に反比例して、講和条約への如何なる妨害からも日本国民を守ろうとする米国世論は高まり、米国の対日感情はかつてない好転を見せたようです。

山縣は、講和会議開始前、いち早くサンフランシスコに到着し、宿舎のセント・フランシス・ホテルに旅装を解いた翌朝、ふと窓越しに外を見ると、正面玄関の上のポールに、^{へんぼん}翩翩として日章旗が翻っているのを見つけ、狂喜します。後にそれが、講和会議に出席のために逗留した、日本の上院（参議院）議員である山縣に敬意を表するためのものと知りましたが、その後講和会議の近づくに従って、サンフランシスコの街は日本色一色と言っていいほど日の丸の旗で飾られ、道行く人々の日本人を見る目にも親愛の情が溢れていた、と山縣は述懐しています。

日本国民が一人残らず待望の主権の回復を求めて、ひたすらこれを待ったように、山縣も会議の成功を祈る気持ちで待ちました。講和条約草案の作成に当たって最後まで揉めたのが海運問題であっただけに、そして過去幾年に亘る血の滲む思いの苦闘の後に勝ち取った成果であるだけに、万一会議が難航して条約の成立を見ないか、条約草案の修正が行われるようなことがありはしないか、との不安も大きかっただけに、好意的な米国世論に救われる思いがしました。

《9. サンフランシスコ講和会議の成功》

待望のサンフランシスコ講和会議は、いよいよ昭和26年（1951）9月4日から、サンフランシスコのオペラ・ハウスで開かれました。参加国は52ヶ国で、アチソン米国務長官が議長となって、5日間に亘る歴史的な会議の議事が進められました。

会議第一日、トルーマン大統領の開会挨拶は、「・・・我々は悪意を捨てて憎しみを忘れよう。我々の間には勝者もなく、又敗者もない。ただあるは平和に協力する対等者のみ」という言葉で締めくくられ、米国が講和会議に臨む態度を最も大胆且つ率直に表明したもののとして、各国代表に強い感銘を与えました。

会議の焦点は、第一に、この会議は「日本との講和条約の調印のための会議」であって、条約草案についての論議を繰り返すためのものではない、とする米国と、これに反対するソ連との論戦であり、第二には、ソ連のサボタージュ戦法を封じるために予め用意された議事規則をめぐるソ連との応酬であり、第三には、中国、インド、ビルマ等のアジア諸国の不参加と相俟って、参加するフィリピン、インドネシア等の諸国からも条約草案についての不満から、何らかの動きをされないかという不安でした。

会議初日の冒頭先ず米ソ両国代表の間に激しい論戦が闘わされ、それと絡んでサボタージュ戦術がソ連側から採られようとなりましたが、アチソン議長の水際立った議長振りによって、予て英国等と打ち合わせて用意された議事規則に則って全然ソ連に隙を与えず、さすがのグロムイコ全権をしても、その得意の戦法を用いることが出来ず、会議は西欧側のワンサイド・ゲームに終始したのでした。

こうしたアチソン長官の名議長振りは、サンフランシスコ講和条約を機会に、全米に敷かれたテレビ網を通じて全国民の絶賛的になり、長く語り草になりました。

一方、日本側の演出も又、見事でした。吉田首席全権の演説は、当初英語でされる予定であったのを日本語ですることに変更し、これを外務省連絡局の島内次長が英語で通訳したのですが、ラジオやテレビを通じて、島内の流暢な英語のみが放送され、米国民に与えた好印象は絶大でした。演説中イヤホンを耳に当てて聞き入る各国代表から、山縣も盛んに握手を求められたそうです。

かくして、サンフランシスコ講和条約は、予期以上の成功裡に、9月8日の調印式を以って無事5日間の幕を閉じ、ここに日本は、終戦後6年にして、待望の主権の回復を、それも敗者としての立場ではなく、友邦としての対等の立場で勝ち取ったのでした。そしてそれと同時に山縣は、制約されざる新しい日本海運の誕生を目の当たりに見ることが出来たのでした。

さて、会場のオペラ・ハウスの演壇には、開会式以来、日本を除く参加各国の国旗が一列に飾ってありましたが、調印式が行われる9月8日の朝、山縣が会場に入ってみると、それらの最右翼に、色も鮮やかな日章旗が立っているのを見つけ、頬を伝わる感激の涙を押しとどめることが出来ませんでした。

調印式の済んだ夜、開催された晩さん会では、日本代表团は、名実ともに主権を回復した友邦よりの客として遇され、吉田全権はじめ日本代表団の顔も晴れ晴れとしたものでした。

【参考資料】

- (1) 山縣勝見『風雪十年』(財)海事文化研究所(現在の(一財)山縣記念財団)1959
- (2) 山縣勝見『炉辺夜話』(新日本汽船(株)社内誌『しんにほん』連載)1962~1964
- (3) 山縣勝見追想録編集委員会『山縣勝見追想録』1977
- (4) 日達良文『白林荘物語』(雑誌『オール諏訪』連載)2005
- (5) (社)日本船主協会『日本船主協会20年史』1968
- (6) (社)日本船主協会『日本船主協会30年史』1980
- (7) 山下新日本汽船(株)『社史-合併より15年』1980
- (8) 興亜火災海上保険(株)『興亜火災海上保険株式会社七十五年史』1995
- (9) 三和良一『占領期の日本海運』(戦後日本海運造船経営史①)日本評論社1992
- (10) 米田博編著「海運造船ニュース解説」(『船の科学』誌連載)昭和25~26年の部分

当財団の創始者 山縣勝見氏の略歴

明治35年（1902）2月 兵庫県西宮市生
 昭和51年（1976）10月 没 享年74歳

職 歴

大正14年（1925）4月 辰馬海上火災保険株式会社入社
 昭和13年（1938）10月 辰馬汽船株式会社取締役社長
 昭和18年（1943）10月 辰馬海上火災保険株式会社取締役社長
 昭和19年（1944）2月 興亜海上火災運送保険株式会社取締役会長
 昭和23年（1948）12月 新日本汽船株式会社取締役社長
 昭和27年（1952）2月 萬歳酒造株式会社取締役会長
 昭和27年（1952）7月 日本運送株式会社取締役会長
 昭和31年（1956）5月 米船運航株式会社取締役会長
 昭和32年（1957）11月 興亜火災海上保険株式会社取締役社長
 昭和37年（1962）5月 新日本汽船株式会社取締役会長
 昭和38年（1963）6月 合同酒精株式会社相談役
 昭和38年（1963）11月 山下新日本汽船株式会社取締役会長
 昭和46年（1971）11月 山下新日本汽船株式会社相談役
 昭和47年（1972）6月 興亜火災海上保険株式会社取締役会長

公 職 歴

昭和25年（1950）6月 参議院議員に公選さる
 昭和25年（1950）10月 参議院運輸常任委員会委員長
 昭和26年（1951）9月 サンフランシスコ講和会議に出席
 昭和27年（1952）9月 第三次吉田内閣国務大臣
 昭和27年（1952）11月 第四次吉田内閣厚生大臣
 昭和28年（1953）5月 第五次吉田内閣厚生大臣
 昭和30年（1955）8月 ヘルシンキにおける第四十四回列国議会 同盟会議日本代表団団長
 昭和44年（1969）7月 外務省参与
 昭和44年（1969）7月 政府派遣ソ連極東港湾輸送調査団最高顧問

団体役員歴

昭和25年（1950）1月 社団法人日本船主協会会長 以後6期に亘り重任
 昭和25年（1950）4月 日本経営者団体連盟常任理事
 昭和26年（1951）3月 社団法人経済団体連合会常任理事
 昭和26年（1951）6月 リスボンにおける国際商業会議所（ICC）総会日本代表

昭和32年（1957）7月	社団法人経済団体連合会海運委員会委員長
昭和32年（1957）7月	社団法人日本海洋少年団連盟会長・（47年7月）同名誉会長
昭和32年（1957）10月	社団法人日本海運倶楽部理事長・（47年7月）同名誉会員
昭和33年（1958）1月	社団法人日本海員掖済会会長・（47年7月）同名誉会長
昭和35年（1960）10月	財団法人日本ヨット協会会長
昭和36年（1961）9月	第16回国体夏期大会ヨット競技会会長 以後15期に亘り重任
昭和38年（1963）9月	東京国際スポーツ大会委員会ヨット競技会会長
昭和38年（1963）9月	社団法人日本船主協会顧問
昭和38年（1963）12月	自動車保険料率算定会理事長
昭和39年（1964）6月	財団法人日本損害保険協会常任理事
昭和39年（1964）10月	オリンピック東京大会ヨット競技会会長
昭和41年（1966）3月	日ソ経済合同委員会日本代表 （42年6月）モスクワにおける同委員会日本代表
昭和42年（1967）8月	日ソ経済合同委員会港湾運輸小委員会委員長 （44年2月）同港湾輸送委員会使節団団長・（44年7月）同委員長
昭和45年（1970）4月	社団法人日本損害保険協会ジョイント・コミッティ委員会委員長
昭和45年（1970）10月	社団法人江の島ヨットクラブ名誉会長理事
昭和50年（1975）7月	ウランゲル港湾視察団団長

学術研究歴

昭和15年（1940）6月	財団法人辰馬海事記念財団（現一般財団法人山縣記念財団）理事長
昭和40年（1965）3月	学位論文「海運統制論」（Japan Shipping Control）により明治大学大学院より商学博士の学位を受く
昭和40年（1965）4月	明治大学大学院講師
昭和40年（1965）7月	学校法人日通学園（現流通経済大学）評議員
昭和40年（1965）12月	財団法人海事産業研究所評議員監事

受賞歴

昭和16年（1941）7月	第一回「海の記念日」制定式において、海事功労賞を授与さる
昭和34年（1959）5月	損害保険事業の発展に盡せる功績により、藍綬褒賞を授与さる
昭和35年（1960）10月	運輸省交通文化賞を授与さる
昭和47年（1972）4月	生存者叙勲として勲一等瑞宝章を親授さる
昭和51年（1976）10月	正三位に叙せられ天皇陛下より銀杯・祭綵料を下賜さる