

『四海茫々』

⑩心熱い物語

山下新日本汽船は1980年代に直面した急激な円高や船腹過剰の深刻化に対処するため僚社、ジャパンラインと相計って、互いに定航部門を分離、これを合体させて新会社『日本ライナーシステム』(略称NLS)をまず発足させた。さらに両社は不定期船、油槽船部門の本体をも合体する展開となり、1989年(平成元年)6月『ナビックスライン』が誕生した。

合併に先立って山下新日本汽船は5割、ジャパンラインは8割の大幅減資を断行、両社合わせて726億円の累積債務を解消していた。財務体質の刷新と1600万重量トンという国内最大の運航規模が世間に囃され、株式市場はナビックス発足初日に1320円の高値(ストップ高)を付けた。上々の滑り出しとなったが、試練はなおも続いた。

90年代はバブル崩壊に始まる平成不況の10年間となった。後に「わが国の失われた10年」といわれた時期である。円高の脅威は去らず、国内では生産拠点の海外移転に伴う空洞化が顕著となっていた。海上荷動きの中心は既に日本を離れ、アジアに移動していた。

ナビックスはさらなるリストラで難局に立ち向かおうとしたが、苦悶から解き放たれることはなかった。そしてナビックス発足から10年後の1999年(平成11年)4月1日、ナビックスは大阪商船三井船舶と合併した。対等合併ではあるが、このとき新社名は『商船三井』とされ、ナビックスの名は残らなかった。

合併前のナビックスは152隻、1351万重量トンの支配船腹を擁していた。うちV L C Cの船隊は大阪商船三井船舶のそれと並び、バルカーでは上回っていた。特に

鉄鋼原料や一般炭では出色の商権を保持し「さすが」といわれたものである。

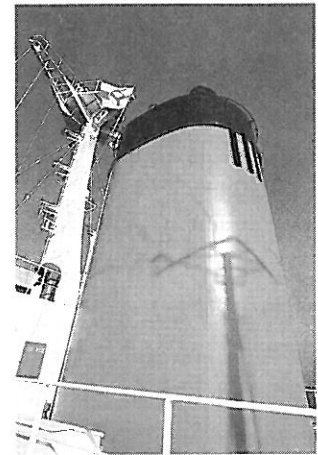
なお本シリーズ前回で「ナビックスは1998年(平成10年)12月、商船三井に合併された」と書いてしまったが、これは誤り。お詫びします。「1998年12月28日合併契約に調印し、1999年4月1日合併した」が正しい。

山縣元彦氏は合併に際して以下の言葉を残した。

「ナビックスラインは昭和39年の海運集約から四半世紀を経た平成元年に誕生しましたが、その10年後に商船三井と合併することになりました。ここに日東商船と大同海運を原母体とするジャパンライン、また山下汽船と新日本汽船を原母体とする山下新日本汽船の歴史と伝統を受け継いできた、わがナビックスラインは事実上消滅しました。(中略)今回の合併により、ナビックスラインとしてのアイデンティティが薄れ、失われることに対して寂々たる思いを禁じえないことは私一人ではないと思いますが、新会社に在ってご精励の皆様には、いまや過去を憶うて徒にその郷愁に涙することなく、新天地への門出に際し、一人一人が長年に亘り厳しくも豊かに培ってきた海運人の誇りと不撓不屈の精神をもって、さらなる歩みを続けられることを切望して止みません」

氏の思いは察するに余りある。社員の将来を見据え「徒に涙するな」といいつつも、ご本人は陰で涙していたに違いない。

ナビックスラインの前身各社の中で最も歴史が古いのは新日本汽船。灘の醸造家、辰馬家が1846年(弘化3年)帆船を購入し樽廻船として江戸への清酒輸送に従事したことが海運業の始まりとなった。168年も前にさかのぼる話だ。また



山下新日本汽船のファンネル

1885年(明治18年)には辰馬回漕店を設立し、海運業への取り組みを本格化させた。これは1884年の大阪商船設立、1885年の日本郵船設立とほぼ同時期。辰馬回漕店はその後、辰馬汽船となり、第2次大戦後は新日本汽船として再出発した。そして1964年(昭和39年)山下汽船と合併して山下新日本汽船に、1989年(平成元年)にはジャパンラインと合併してナビックスラインに、さらに1999年(平成11年)大阪商船三井船舶と合併し商船三井となった。

先日、本シリーズを読んでいるという読者から電話が入り、大阪・肥後橋で会うことになった。大手港運会社に籍を置く人物だが、氏の父は戦前、辰馬汽船に入社し台湾の高雄に駐在していた。戦後、日本に引き揚げてからは新日本汽船で働き、家庭でよく会社の話をしていたという。氏は次のように述懐した。

「山縣さんと聞けばすぐに辰馬汽船、新日本汽船の名が浮かびます。父の顔も蘇る。台湾でも日本でも父は元気に楽しそうに働き続け、102歳で亡くなりました」

山縣家は海運界に心熱い物語を遺した。

(瓜生隆幸)