

< 海文堂出版 2021 年刊

山縣記念財団 80 周年記念出版編集委員会編

「日本の海のレジェンドたち」より抜粋 >

内田信也 (1880-1971)

一生来の商売センスで 3 大船成金の一角を占める一方、
船をこよなく愛した豪放磊落な 90 年の人生



生い立ち

内田信也は茨城県行方郡麻生町（現在の行方市）の士族内田寛の五男として明治 13 年(1880)に生まれた。若いときは虚弱体質で、肋膜炎を患い、体温計を離せない日々を送っていたが、中学生になってから体力増強と健康回復に目覚め、スポーツに熱中し始めた。柔道、スキー、ボート、乗馬等々である。社会人になってからも規則的生活を心がけ、朝は早く起き、乾布摩擦と体操を行い、30 分程度の散歩、夜はどんなことがあっても 12 時前に就寝する生活を続けた。

麻布中学を経て、東京高等商業学校（現在の一橋大学）に入学。在学中は学業そっちのけで柔道とボートに熱中し、ボート部ではキャプテンにまでなった。乗馬は行政官として昭和 18 年(1943)に赴任した仙台で年間 200 鞍乗ったというから凄い。当時内田は 64 歳であったのには驚くばかりである。

三井物産入社

明治 38 年(1905)、東京高等商業学校卒業後三井物産に入社し、神戸支店船舶部（後の三井船舶）に配属された。学生時代スポーツに熱中していたので、入社試験の順位は 32、3 人中下から 4、5 番目であった。内田は入社が決まると、神戸配属を知っているのにもかかわらず、本社に出社し挨拶をするという裏技にでた。この強引ともいえるやり方に三井物産の上層部は「やる気のある奴」と評価し、入社試験では下位であった順位をトップの順位とした。

以来一日も欠勤せず、明治 43 年(1910)、31 歳で船舶主任（現在で言えば傭船部長に当たる）にまで昇進した。当時、海運荷物の主流は石炭であり、その貨物の多くは三井物産等の炭鉱を持つ大会社が握っていた。したがって海運荷物を集める方法を持たない小規模船主の多くは、三井物産のような大きな海運業者に持ち船を貸船し、傭船料を受け取るのが一般的であった。内田はこの三井物産での仕事を通じて、多くの傭船ビジネスのノウハウと海運業界での広い人脈を得て、その後立ち上げた自身のビジネスに大いに役立てた。

内田汽船創設

大正 3 年(1914)、第一次世界大戦勃発に際し、船舶需要の高まりを予見した内田は、社内人事のトラブルもあり同年 7 月三井物産を退社した。

自らの退職金と長兄から借りた金 2 万円をもって神戸市内に内田信也事務所を開設し、船舶傭船業を始めた。大戦勃発当初、海運運賃市況は暴落したが、すぐに上昇するなど激しい動きを見せた。内田は市場の動きを的確につかみ、船を次から次へと傭船、これを高く貸船し、利ザヤを稼ぐブローカー業で業績を上げた。

しかし利ザヤ稼ぎだけでは事業の拡大に限界があると感じた内田は、船舶を自ら所有し、さらに大きな利益を上げようと考え、ブローカー業で稼いだ資金を元手に大正 3 年(1914) 12 月内田汽船株式会社を設立し、本格的に海運業に乗り出した。同時期には日本船主同盟会理事、帝国窯業社長、そして大正 6 年(1917)には、既に設立

されていた明治海運の相談役にも就任した。内田 38 歳の時である。

海運業を始めるにあたり大正 6 年(1917)勝田汽船から中古船・大正丸を、次に三井物産から彦山丸を購入、さらに翌大正 7 年(1918)には海外船社から 4 隻(空知丸、愛国丸、第二欧羅巴丸、第二雲海丸)を購入、合計 6 隻の船を貸船中心に運航して、40.2 万円の利益を上げた。驚くべきは、そのうち 37.5 万円を配当してしまい、その配当は 60 割となり、世間はその高額配当に驚愕した。その後も 13.1 万円、503 万円、89 万円、200 万円と毎年高額な配当が続いた。内田は身内で株式の大半を所有していたため配当金の殆どを手に入れ、大資産家となった。

船成金と呼ばれ

その当時、海運業界は傭船料高騰、船舶価格高騰のブームで沸いており、そこで成功をおさめ、大金を手にした者を世間は船成金と呼び、特に内田信也、山下亀三郎、勝田銀次郎を三大船成金と囃した。もともと「成金」とはあまり良いイメージはないが、この三人はともかく競争するように半端ない金の使い方をした。内田は神戸市の郊外須磨の敷地 5 千坪に、洋館のほかに畳敷きにして 5 百畳も敷ける堂々たる邸宅「須磨御殿」を建てた。特に大広間は 100 畳もあり、近くで軍隊の演習があった際には将官を招き豪華な食事で慰労した。そのほかにも、名士を招待し大盤振る舞い、友人を招いて芸妓の総上げ、箱根旅行に一列車の貸し切り等々浪費とも思われる金の使い方には驚かされる。この浪費ともいえる金の使い方も「成金」と言われる所以である。

しかし、これとは逆に社会貢献的な金の使い方もあった。生まれ故郷茨城県の水戸高等学校創立資金に 100 万円を寄付したことだ。しかし折角の寄付行為だったが、茨城県側からは「80 万円であればたくさんと言ったのに無理やり 100 万円を提供した」とも言われた。これは船成金としてのイメージの悪さがもたらしたものだ。その他に、大正 8 年(1919)7 月東海道線の死者 1 名、重傷者 8 名の脱線事故に遭遇し、本人と母親は重傷を負ったものの助かったが、長兄は

死亡してしまった。この事故の新聞報道で「神戸の内田だ、金はいくらでも出す、助けてくれ」と救助の模様を書かれてしまった。内田本人は「金はいくらでも出す」などとは言っていない、あれは憲政会の横浜市会議員が救助を後回しされた腹いせで新聞記者に言った作り話だという。いずれにしても内田＝船成金のもたらしたイメージの一つであった。

不況到来

大正7年(1918)11月、第一次世界大戦が終わり、海運市況は一時暴落したが、翌年には戦後復興景気で沸き立っていた。しかし、年末に、日本興業銀行(現・みずほ銀行)からの情報、さらに原敬首相との面談で世界経済の様子がおかしいと教えられた。大正8年(1919)3月、不況の到来である。その当時、内田汽船では大正6年(1917)から大量発注していた新造船が続々と竣工されていた。同社所有船舶は16隻にもなり、資産価値は1億円とも言われた。ただし借入金も3千万円もあったので、船価が5分の1に急落する状況では、借入金以下になり破綻することが予見された。機を見るに敏な内田は、即座に全支店に手持ち品の売却を命じた。所有船舶も市場価格がトン当たり38ポンドのところ35ポンドでの売却を指示し、処理を急いだ。そのほか「須磨御殿」を100万円で売却し、横浜にあった内田造船を日立造船に無償譲渡した。この造船所が大正12年(1923)に発生した関東大震災で全壊したことは、内田の強運を表している逸話である。

確かに、世界恐慌によって内田は莫大な損失を被ったが、その後の政治活動への資金に余力を残すことはできた。一方で多くの船成金は破綻し、元の「歩」に戻ったのとは対照的であった。なお大正8年(1919)、別邸として建てられた、熱海にある「起雲閣」は、現在は熱海市所有の有形文化財となり、その文化的価値を評価されている。

政界への転身

実業界で成功した内田は、政治の世界に飛び込んだ。大正 13 年 (1924)、政友会公認で出身地の茨城県 5 区から立候補、見事初当選を果たす。

政界入りのきっかけとなったのは、当時立憲政友会総裁、のちの「平民首相」として有名になった原敬との交友が最も大きかった。原自身は大正 10 年 (1921) に東京駅で暗殺されてしまったが、その人間性、包容力にふれ、実業の世界から政治の世界に転身する時に政友会から立候補したのもその縁であった。以来 7 期連続当選し政界に確固たる地位を樹立した。

政治活動

昭和 2 年 (1927)、岡田啓介海軍大臣のもとで海軍政務次官となった。同時に内田はすべての会社の役員を辞任した。この辺は潔癖な性格を持つ内田の面目躍如たるところである。

昭和 6 年 (1931)、犬養内閣の通信政務次官となり、船舶改善助成施設の成立に尽力した。この法律は、余剰になった老齢船舶のスクラップを条件に新造船建造に補助金を支給するものであり、船舶の品質向上と合理化を目的とするものであった。同時に有事の際に軍事徴用できるものでもあって、当時昭和恐慌にあった海運・造船界にとっては、景気回復に絶大な効果をもたらした。

内田はこの様に海運界から手を引いた後も、海運界の発展に影で努力していた。

鉄道大臣拝命

その後、岡田内閣では昭和 9 年 (1934)、鉄道大臣を拝命し、昭和 17 年 (1942) の関門トンネルの開通に尽力した。そのため関門トンネルの門司側の入り口に掲げられている「関門^{ずいどう}隧道」の題字は内田の揮毫したものである。また東海道線の熱海にある「丹那^{きごう}隧道」の題字も同じく同線の電化を計画した内田の業績をたたえるものである。

内田は鉄道大臣に就任早々、①綱紀肅正、②安全運転、③サービスの改善、の 3 項目を掲げ、国鉄の改革を断行した。今見れば至極

当然なスローガンであるが、当時は運輸官僚等からの反発も強かった。しかし内田は現場の声を大事に、着実に改革を進め、国鉄社員から「大臣」よりは「オヤジ」と呼ばれ慕われた。一例が関門トンネル開通式で起こった。元鉄道大臣として挨拶に立った内田は、掘削の技術責任者が末席にいるのを見て、挨拶の中でその功績をたたえ、前にきて並びなさいと言った。それを聞いた国鉄職員は祝賀パーティーの会場で内田を担ぎあげ会場内を回った。

風雲急を告げる

内田が第二次世界大戦前に政治活動をしている間、日本では政党政治から軍閥政治に向かう大きな事件が二つあった。一つは昭和 7 年(1932)の、犬養毅首相が海軍若手将校により暗殺された 5・15 事件、もう一つは昭和 11 年(1936)に陸軍皇道派若手将校が起こした 2・26 事件であった。この事件では、親交のあった高橋是清が殺されている。両事件とも内田は内閣の一員であり、事件の後始末に奔走した。そのような状況の中、政治信条の同じ吉田茂（サンフランシスコ講和条約に締結する首相）と親交を深め、お互いに親友と呼ぶまでになった。



昭和 18 年(1943)、太平洋戦争のさなか、内田は勅命^{ちよくめい}にて東北 6 県を束ねる行政官となった。行政官になった内田は、東北の抱えているコメの生産に不向きな湿田という現状に頭を痛めた。そこで内田は青竹に穴をあけ田んぼの水を抜くアイデア（内田式暗渠排水）を出し、コメの増産を図る工夫をした。現場主義のなせる業であった。その時の経験もあり、戦争末期の昭和 19 年(1944)には東條内閣の農商大臣となり、食糧増産の旗振り役となった。

さらに貴族院議員にも勅選された。内田は東條内閣の一員であったため、第二次大戦後公職追放となるが、昭和 25 年(1950)、追放は解除された。東條内閣で閣僚であったが、戦中、近衛文麿グループ

の一員として吉田茂ら早期終戦派に属していたのが幸いし、早期公職解除につながったものと思われる。昭和 27 年(1952)、第 25 回総選挙に自由党から茨城県第 1 区で出馬し当選を果たす。さらに翌年の総選挙でも再当選し、第五次吉田内閣の農林大臣として入閣した。農林大臣になるも、わずか 1 か月で辞任してしまう。

内田は政治が好きで、現に政治をやってきた。しかし戦前の政治と戦後の政治は、すべての面で相当違っていた。追放の期間のブランクで生来の内田の気質に合わないことが日常身辺で起こった。頭の回転が速い内田は、時代は変わり、もう自分が政治世界で力を発揮できるところはないと見極め、あっさり政界から身を引いてしまった。

国鉄疑獄事件

そんな内田の華やかな政治生活にあって、一度だけ窮地に陥った¹⁾ 事件があった。国鉄疑獄事件である。この事件は当時の大手ゼネコンによる「談合」「贈収賄事件」であった。内田は鉄道大臣として関与した最後の大物として連座、昭和 12 年(1937)、立件起訴され、拘留所に収監された。裁判は 4 年もの長きにわたり行われ、内田は裁判を通じて終始無罪を主張し続け、最終的に昭和 15 年(1940)10 月、無罪判決を勝ち取った。判決文に付言して、裁判長であった吉田肇は「内田は多年惨苦の甲斐あって、常にスポーツマン・シップを以て男らしく行勤し(中略)、この四年間に亘り陰鬱なる日を送ったことに対しては、衷心より同情にたえぬ、願わくば自重自愛、捲土重来して邦家のため、その力を致さんことを望む」と論述したので、内田は「感涙に^{むせ}咽んだ」とのちに述懐している。

海運界へ再登場

政治の世界で活躍する一方で内田は、昭和 24 年(1949)、70 歳で明治海運の取締役会長となり、海運界に戻ってきた。明治海運自体は明治 44 年(1911)5 月、三井物産の船舶部の別組織として設立された会社であったが、太平洋戦争により所有船舶のその殆ど^{ほよん}を失って

いた。終戦から1年過ぎた昭和21年(1946)10月、戦争で失った船舶の戦時補償も連合国の要請で打ち切りとなり、ゼロからの出発を余儀なくされた。

一方、政府主導による計画造船が昭和22年9月から開始された。内田は戦前戦中に築いた幅広い人脈を生かし、金融機関、造船所と自ら先頭に立ち、交渉し取り纏めていった。昭和24年(1949)の明天丸を皮切りに、明光丸(昭和25年竣工)、明德丸(同26年同)などを次々と建造し、三井船舶との間に運航委託や長期傭船契約を結んだ。

特にタンカーでは、昭和28年(1953)に竣工した明泰丸は、計画造船の船として日本初の定期傭船方式(タイム・チャーター)による船であった。本船はメジャーオイルのエッソ/モービルと提携関係があった東亜燃料工業(その後の東燃、現・JXTGエネルギー)の長期傭船保証を得て建造されたもので、その後の明治海運の長期安定傭船契約主体とするビジネスモデルとなった。東燃との関係は、東燃の経営者中原延平が内田の実兄の窪田四郎が経営していた富士製紙に入社した縁で、家族ぐるみの付き合いがあったためである。しかし契約において内田はシビアであり、特に技術面においては妥協を許さなかった。明泰丸の試運転中、わずかな振動が機関に認められると、内田は原因の徹底究明と改修を命じ、そのため引き渡しに15日間も遅れることを厭わなかった。その結果、この船は、12年間の傭船期間中一度も故障せず、東燃から絶大な信頼を得、その後のタンカー傭船に繋がることとなった。東燃とはヒーティングコイル付きの明哲丸(同38年同)、当時としては珍しいSBT(分離バラストタンク)を持った明扇丸(同42年同)、そして計画造船で初めてとなる20万トン級タンカー明原丸(同45年同)を相次いで就航させた。



内田は明扇丸の引き渡し前にどうしてもブリッジに立つと言い出した。老齢で足が悪かった内田が自力で15万トンもあるタンカー

のブリッジに上がるのは非常に無理があった。三井造船千葉と明治海運の技術者たちは、「ゴンドラをクレーンで釣って、岸壁からブリッジまで内田を吊り上げよう」と考え、前日予行演習までして実行した。これは船をこよなく愛する内田と、それに何とか答えんとする造船所の誠意がここに結集した賜物^{たまもの}であった。

米寿を過ぎたあとも会社に毎日出勤していた内田は、特に運輸省、日本開発銀行などの重要な所にはステッキをつけて自ら出かけて行った。昭和45年(1960)、明原丸の定期傭船契約書署名が内田の最後の仕事となった。調印式は当初パレスホテルで準備されたが、体調悪化の為やむなく自宅でサインすることになった。その後自宅療養を続けたが、昭和46年(1971)正月、90歳の天寿を全うした。葬儀に際し、天皇陛下から祭祀料を賜り、同時に勲一等旭日大綬章を授けられた。

人柄



最後に趣味について触れておこう。

まず柔道についてだが、内田は麻布中学時代から柔道を始め、内田汽船時代には須磨御殿に柔道場まで作り、若手社員に週3日稽古をつけていた。鉄道大臣の在任中、当時柔道界の麒麟児^{うた}と謳われた三船8段(その後10段)と講道館で練習する機会があった。その際、立ち技では相手にならないので、寝技で勝負したところ、締め技が決まり三船が落ちてしまった。後日「大臣だから負けてやったのか」と聞かれた三船が「本当に技が決まって、負けた」と言っているのです。内田の柔道5段は名誉5段でなく真の5段であった。

次に内田は麻雀も大好きであった。大正5、6年(1916,7)頃、上海に寄港した船長がお土産として麻雀牌を買ってきた。

中国語でかかれた解説書を翻訳させ遊んでいた。麻雀を日本で初

めてやったのは自分であるとよく自慢していた。お仲間は保険会社、銀行、同業者の面々で、その付き合いは晩年まで続いた。内田の麻雀の特徴は、すべて日本語であったことだ。“ななぞろ”(チ-トイツ)“そうかくし”(メンゼン)“みつぞろい”(トトイ)等である。また大きい手を作らず、確実に上がる、全く面白みの無いものであった。これは、内田の儲けは少なくとも確実性を重視したビジネス方針に通じるものでもあった。

もう一つ、内田はプロレスの大ファンでもあった。プロレスというより「力道山」のファンである。両国国技館、千駄ヶ谷の東京体育館にはよく足を運んだ。若い社員がお供でついて行くことになるのだが、観戦中、柔道の逆技(関節技)を良く知っている内田は「あれは全く効いていない。こうすれば良い」と若手社員に技をかけるのだ。しばしばプロレス会場で若手社員の悲鳴が聞こえたそう。力道山と言えば、ある時等身大の写真をもらった。サインは後でということになっていたが、数日後刺殺されたと聞き、たいそう悲しんだという。

写真はすべて明治海運、内田家より提供。

(執筆：吉田 茂)