



▲ 満鉄幹部との商談で中国に渡った二代目小林力三



▲ 竜が島の出張事務所に立つ力三社長（パナマ帽の男）

たが、世間の風は厳しく予期した資本も集まらなかった。そんなとき1898(明治31)年12月、海運界の長老荒川太二の養子荒川才二から声が掛かり、小沢七太郎(後に二代目七三郎を襲名)が社長を務める新潟運送株式会社の支配人に迎えられた。新潟運送(株)は1893(明治26)年、斎藤庫造(後の喜十郎)、荒川才二や小沢七三郎、高橋助七、石山治四郎らが共同出資で設立した。408トンの汽船太平丸で小樽―新潟―大阪航路に乗り出し、米、清酒、海産物を運んだほか旅客も乗せて繁盛したのである。

沼垂の醸造家(後の今代司酒造)山本隆太郎が専務を務めていたが、海運実務に精通した小林力三が入社してほどなく専務交代となった。社長の二代目小沢七三郎は斎藤喜十郎の女婿で、力三より6歳若い。初代が始めた米穀商から廻船業への多角化路線をさらに広げて、1910(明治43)年には米国スタンダード石油(現・エクソン・モービル)の県下総代理店となっている。海運・倉庫や船業に三菱鉱山の石炭販売もやり、この石油販売で充実の布陣を整えたのである。

力三がいよいよ創業する腹を固めたのは大正初めころである。力三の海運界での評判を聞いて面会にきた新潟商業卒の高橋由松(後の小林力三商店専務)は、そのとき力三から独立をめざした覚悟を感じたと記している。

新潟港の主力貨物が米穀や海産物から石炭、石油や鉄鋼材、石灰鉱石など工業品に変化しつつあった。新潟鉄工の造船工場が進出し、新潟硫酸会社のほか宝田石油の大製油工場(後の日本石油新潟製油所)が操業するなど、工業化の波が港湾域で広がっていた。

さらに日露戦争後に誕生した国策会社の南満州鉄道会社(通称・満鉄)が経済活動を拡大させ、それが対岸の新潟や日本海各港の荷動きに好影響をおよぼしてきた。満鉄は初代総裁の後藤新平の手で、鉄道事業を基

軸に撫順鉱山や鞍山製鉄所を再生させ、大連汽船を傘下に収めるなど壮大な事業展開に動いていた。力三は満鉄10代目総裁山本条太郎の秘書の知遇を得てのち、満鉄の政策に関心を持ち勉強もした。秘書が鉄道部長に出世したところからは一層熱心に、満鉄の事業活動を新潟港に引き寄せる算段を考え続けたのであった。

あるとき満鉄のその幹部から「お前の手で撫順炭を扱ってみないか。新潟でどのくらい販売できるだろうか」と打診されたのだ。新潟運送(株)では三菱鉱山の石炭を商っており、商売がバツティングしてしまう。力三はこれまで七三郎社長の手腕を認め、仕事の話は隠さず打ち明けていた。東京や大阪、あるいは羅津や大連など出張した先々から、耳にした情報や商談概要、新聞記事をこまめにはがきや封書で送ってきた。そうした新聞やはがき類が小沢家文書に多数残されているのだ。

だから満鉄からの話を自分の腹だけに収めず、主人にも明かしたであろう。ただ新潟運送(株)石炭部は苅部長蔵主任の手で順調に営業を伸ばしてきた。七三郎も競争を懸念しただろう。何度か談合を重ねるうちに予期せぬ主人の胸の内を知る羽目になった。そのとき七三郎社長は税関支署長だった某氏を小会社の船隻船会社に天下りさせていたが、ゆくゆくはその某氏を力三に代えて専務ポストに就けたい腹だったのだ。

初代力三、満鉄の石炭輸入で商機をつかむ

「ここが潮時かな」と思い定めた力三は1922(大正11)年暮れ、七三郎に辞表を出した。力三の退任を待つ新潟運送(株)は翌23年12月、船隻船会社を併合して