



▲戦後の小林力三商店の正面。眼鏡の人は、後に三代目社長となる早大生当時の小林亨



▲會津八一が主宰した「史談会」。八一の右が小柳胖（元新潟日報社長）。前列左端が小林力三。北方文化博物館分館で1947年撮影

全通となり7時間10分で結ばれた。それまでは直江津、軽井沢経由で16時間弱もかかっていたのだ。満鉄も日本への時間距離を縮めようと朝鮮の凶門や羅津に向けた鉄道敷設を加速させた。海では鍵三合資会社の船舶部が元山、清津と新潟間に不定期航路に乗り出し、これに触発されて嶋谷汽船(岩国)が清津—新潟間に北鮮航路を開設して、笠戸丸(1,400トン)を配船した。日本海を挟んで満州圏経済と日本経済が交錯したのだった。

二代目力三に目が回るほどの日々が始まった。満鉄からの輸入品は撫順炭やコークスのほか、鞍山製鉄所からの銑鉄、鋼材、肥料用の大豆粕や袋入りの大豆など多彩になった。輸出品では満州で需要が急増したセメント生産のための石灰石も加わった。小林力三商店の業態も輸入商から、船舶代理店、港埠頭での荷役業務、大連汽船の貨物船の入港が増えるにつれ船隻船業務までも必要になった。

そして1938(昭和13)年春には満鉄は新潟港に日満倉庫を開設し力三を営業所長に。しかも利益は折半という破格な条件で。さらには満鉄東京支社鉄道課兼新潟鮮満案内所長の肩書も付与した。まさに満鉄新潟所長であった。

そんなとき満州国の首都新京(現・長春)と東京を最短の36時間で結ぶという夢の超特急構想が浮上した。日本海航路では羅津と新潟を20時間で結ぶため、速力20ノットの7千トン級快速船を計画。鐵路には亜細亜号に匹敵する超特急を走らせるが、問題は海路だとみなされ、新潟港の港湾状況が焦点になった。夢構想の推進役は満鉄で裏には関東軍もいたのだろう。逓信省や大阪商船(三井財閥)は「国内航路を荒らす暴挙だ」と猛反対した。日本郵船(三菱財閥)、大阪商船と肩を並べる会社に成長したい大連汽船。新潟港を足掛りに日本本土への有望な定期航路開設を目指していた。それが三井や三菱には脅威だった。論戦は国会に持ち込まれ、政治戦の様相を呈していった。

二代目力三は満鉄本社と連絡を取りながら、力の限り奔走した。1935(昭和10)年夏、元海軍少将の高橋寿太郎衆議員の元に新潟港資料を携えて上京。反対派は「新潟港は劣悪で、3千トン級船舶の入港もままならない。7千トン船舶など論外だ」と主張していた。力三は1万トン級のタンカーが接岸した実績をもとに反論資料を用意した。「河口港ではあるが、それも浚渫体制を完備すれば、何の問題もない」と力説した。新潟県議会も田下政治議長が先頭になって力三の背中を押した。

決着は1940(昭和15)年1月、大阪商船系の北日本汽船と大連汽船、朝鮮郵船の3社が共同出資で国策会社の日本海汽船会社を設立し、同社が羅津—新潟間に運航することになった。力三の夢実現にはほど遠い決着ではあったが、社業はさらに忙しさを増した。朝鮮郵船の代理店も引き受け、大連汽船の新潟—大連航路をさらに台湾まで延伸させて貨物手配する仕事も加わった。戦雲が濃くなるとともに、新潟港には満州国に向かう軍人や軍属のほか、各地からの開拓団員や満蒙開拓青少年義勇兵の数が増えていた。そんな旅客の中に元憲兵大尉の甘粕正彦もいた。力三は甘粕と酒宴で酌み交わしたが、「妖気たよう人だった」と語った。石油開拓に奔走していた出光佐三とも面識をもった。日中戦争から太平洋戦争の時代、歴史の歯車が音をたてて急回転し、新潟港は重要な舞台になっていた。力三も羅津、新京、大連、台北そして新潟、東京…駒の一つとなって、それらの舞台をひたすら駆けずり回った。

戦後の新潟復興で、二代目は八面六臂の活躍

1945(昭和20)年8月15日正午、敗戦の詔勅。小林力