

自らの知らない道を切り拓く 人脈と感謝で歩んだ50年

戦前、戦後の混乱期に学生時代を過ごし、その後自身で運送会社を設立。昭和40年代、それまでの日本になかった新しいかたちの車両運行管理業を生み出したパイオニアでもある。他に類をみない発想力から、会社、人材を育て日本の高度経済成長にも貢献してきた。過去の貴重な経験とともに、学生時代の思い出、そして発展のきっかけとなったエピソードについて語っていただいた。

山口義二さん（昭32・商経経）
日本道路興運株式会社 会長

やまぐち よしじ●1925年（大正15年）静岡県静岡市生まれ。卒業見込み証で東急電鉄に就職。社会人となり5年後に卒業していないことがわかり、集中講義を経て単位を取得。無事に卒業となる。運送会社を設立し、その後1965年に日本初の車両運行管理会社、日本道路興運株式会社を設立。現在会長を務める。



幼いうちに父を亡くし 母の力に支えられて進学

私は静岡県の出身で、父は静岡県庁の会計課長でした。母は県庁で売店を運営していましたが、当時の売店は文房具や菓子等を売るだけでなく、ガソリンや生活必需品など全てを売店で仕入れて販売していました。従業員も15、6人いたと記憶しています。

昭和9年、父が35歳で亡くなった後、売店運営の権利を得ようと考えた父方の親戚が、母に再婚しろと言ひ、兄や私の親権者として権利の取得を考えたのです。そのような親戚のいざこざに嫌気が差した母が小学校5、6年生の私を連れて東京に出てきました。

父には慶應義塾大学経済学部助教授の寺尾琢磨さん（後に経済学部長）、静岡県議会議員の三上陽三さん（後に県議会議長）という二人の同級の親友がいました。父が亡くなる前に二人を呼び「家内と子どもたちを頼む」と遺言しました。

終戦後になりますが、母はその三上



日本道路興運株式会社の前身であり、自身が設立した山鳩運輸株式会社。写真右、前列左から2番目が山口さん。

さんの応援があり静岡県東京宿泊施設管理の仕事に就き、大森山王で宿泊所を始めました。私は後に寺尾先生の紹介で東急電鉄に入社しました。お二人とも父との約束を守ってくれたのです。

上京から時が経ち、私は専修大学在学中の昭和18年に海軍予科に志願。翌年海軍予備生徒に採用され、海軍航空隊を受験しましたが眼が悪くて不合格。本来なら飛行機に乗って戦地に赴いているはずでした。

不合格となり、海軍経理学校の予備学生として、約半年間の教育及び訓練の後、主計見習士官になり清水航空隊に配属されました。終戦時には海軍省の本省、経理局勤務でした。終戦後に海軍省の残務整理を行い、その後に東京へ戻り復学しました。

社会人になり5年目 卒業していないことが判明

戦後に復員して、学校から卒業見込み証をいただいて、東急電鉄に入社しました。3カ月の研修を経た後、百貨店を池袋に出すのでそちらでの勤務を命ぜられました。これがなければ小さな駅の駅長かなにかになっていたでしょう。社会人になって5年後、学校から連絡が来て「卒業していない」というわけです。大変驚きました。よく話を聞いてみると、英語の単位が未取得だと。

何分学生時代は戦時中でしたから、「Thank you.」と言っただけで叱られ



平成27年に50周年となった日本道路興運株式会社。祝賀会では50年の歩みとこれから同社が目指す未来についてスピーチを行った。

たものでした。大学に戻ってはみたものの、ABCもわかりません。見かねた、当時の事務局長の福永忠一教授、小林良正学長、難波美和夫教授の三教授により、私だけの集中講義をしていただきました。いまでも三教授には大変に感謝しております。

私の学生時代は戦争一色で鉄砲を担ぐために大学に入学するようなものでした。私自身は勉強よりもラグビーやアルバイトなどに興味が向いており、時間をやりくりして出席して単位を取得する学生時代でした。当時、世田谷の自宅から神田校舎に通っていました。渋谷から都電が走っており、「専修大学前」という駅がありました。生田校舎には行ったことがありませんでした。

まったく知らない分野への挑戦 運送業の第一歩を踏み出す

勤めた百貨店は居心地が良かったです。それもそのはずで親会社から出向した社員ですから、無下にできません。先輩社員のなかには独立する人もいますが、しかし、みんな失敗してしまいます。問屋や取引先が良くしてくれるのは百貨店にいるからで、それがなくなるのでみんなつぶれてしまうのです。これに教訓を得た私は、自分の知ったジャングルを熟知したつもりで失敗するよりも、全く知らないジャング

ルで四方を警戒しながら歩いていくべき、と考えたわけです。それで選んだのが運送屋でした。

昭和36年に始めた時はすでに大手が根を張り、町の運送屋では大にはなれない状況でした。そこで考えたのが国から仕事をいただくことでした。そして発想の転換をし「誰もやってはいけないことはなんだ」と考えました。「それは法律に抵触することだ」しかし私は「逆もまた真なり」と考えました。そんな折に六法全書を見ていたら「職業安定法第44条 看護婦、家政婦、マネキンガールに限っては労働大臣の許可を得て派遣することができる」とあるわけです。「ここに運転手を入れられないか？」と発想が生まれたわけです。

持前のバイタリティで国を相手に 車両管理ビジネスの礎を築く

考えたものの、どう国に働きかけていくべきか？そこで思案に暮れました。そんな折に、うちの運転手が事故を起こしてしまったのです。当事者が話し合いをしますが、なかなか決着がつかない。しばらくすると東京陸運事務所から、「事故の報告が無い」という通知がきました。当事者が連絡して「これから伺います」というのを制しました。「これはおかしいぞ」と。東京陸運局は一都六県に管轄があり、事故は何十、何百とあるはずですが、それなのに、こんな小さな事故で、しかも報告していないのに連絡が来るのはおかしいと。また同時に「これはチャンスだ」と本能で感じました。

3、4回通知が来た後、本省である運輸省（当時）の自動車局から呼び出しがありました。これは運送業免許取り消しを意味します。私が待っていたのは本省の呼び出しでした。

呼び出しに従い先方に出向くと、担当者がずらりと並んでいます。免許取

り消しの言い渡しをするためです。当時、電話は交換台を通していたのでその場で電話を借り「記者クラブの〇〇に繋いでくれ」とわざと目の前で云いました。大新聞の名前を出したからか、彼らは態度ががらりと変わって言葉も丁寧になり、「実は今日、来ていただいたのは事故相手がわれわれの上司のお嬢さんだったからです」と。これを機に運輸省と懇意になり、1年半ほどしたところで、道路運送法に抵触する運賃による収入ではなく、自動車を整備・清掃・事故処理・車検手続きなどで収入を得る請負業をやりたい、と伝えました。運輸省は「それは労賃だから労働省の管轄」と理解を示してくだ



いまでも会長職として重責を担う。「私は基本的に口出しをしません。私が言えば決まってしまうので、下の者のやる気がそがれてしまう」（山口さん）

さいました。労働省との紆余曲折を経て了承を取り付けました。

これを機に車両管理業を行い、日本道路興運株式会社を設立。今現在、グループ全体で5千人からの従業員が日々仕事に従事しています。今振り返ると、頭の良さではなく生きて行く貪欲さから出た知恵でした。人と云うものは欲をかけたばかり程、知恵が出るものだと思います。（談）