山梨新報「直言」原稿

「時代を切り取る言葉の力」

山梨県立大学長　伊藤　洋

二〇〇九年十月十六日

何と言っても自公政権が大敗した原因は、政権中枢部の要人達の口から出てきたものが、鴻毛のように軽い言葉の羅列で、未来を指し示す強いメッセージが発せられなかったためではなかったか。わけても麻生太郎前首相にいたっては、発する言語の空疎さに加えて、漢字能力までが疑われるに及んでは論外中の論外であった。先の総選挙スローガン「責任力」は、彼の言語能力を象徴して余りある。「責任無能力」とか、「責任能力」とかいう法律用語はあるが、「責任力」などという単語は「日本語」には無い。これなどは日本語の乱れの典型例であろう。誰か一人ぐらいそういう指摘をする人があっても良かったものを、党内からもマスコミからもそういう批判が聞こえてこなかったのはどういうわけだろう。

言葉の軽さは麻生前総理だけではない。めくるめく失言を重ねたために国民的支持を失った森喜朗元総理もまたそうだった。その後継者小泉純一郎元総理にいたっては、起承転結のない文字通りのワンフレーズしか発しなかった。いかに言葉が軽くあしらわれたかの格好の見本ですらあった。その衣鉢を継ぐ安倍晋三元首相は、言葉の大切さに気が付いたのか「美しい日本」などというキャッチコピーを持ち出したものの、国家の美醜を自分の「美感」に牽強付会したところに空虚さが際立って、人口に膾炙するどころか失速して頓挫した。政治は言葉である。政治を志す人々には、正しい「日本語」を磨くところから始めていただきたい。

時代を鮮やかに切り取って、自らもそれを規範とし、他人をも説得した言葉に「灯りと乗りもの」がある。言わずと知れた「甲州財閥」一統の団結の合言葉であり、投資や時として生き馬の目を抜く投機の判断材料であり、彼らの経営する個々の企業の経営原理でもあり、加えて明治近代を切り拓いて時代をリードする「原理」ですらあった。言葉がこれ程単純で、しか

もエネルギーを蓄えていた例は後にも先にもあまり見当たらない。

明治・大正・昭和初期、甲州の若者たちは「灯りと乗り物」に鼓舞されて新興国日本のニュービジネスを開拓していった。そのほんの一例を挙げれば、東京電力（若尾逸平、佐竹作太郎、小林一三）、東北電力（根津嘉一郎）、北海道電力（穴水熊雄）、創業ではないが中部電力（進藤武左衛門）等々、わが国の電力事業を創始した人々の中に甲州人の比率が際立って高い。

明治４０年（１９０７）１２月２０日、若尾逸平とその一統が経営する東京電燈株式会社の駒橋水力発電所が完成した。当時、電力といえばごく小規模の蒸気発電機であったり、移動式のエンジン発電機が主流だった。有名な鹿鳴館の照明は、パーティーが開かれる都度、移動式のエンジン発電機を内幸町まで運んで行って点灯したのだった。駒橋発電所は当時として破格の大規模発電所であり、東京へ１万５千キロワットの電力を送電した。余談だが、ドイツから輸入したこの発電機の周波数が東日本の商用周波数５０ヘルツを決める元になったことはあまり知られていない。

彼らの発電事業はわが国近代化の文字通り起爆剤になった。その近代化に果たした役割は今考えても「無限」という以上の表現は不可能だ。駒橋発電所の電力は、灯りからエネルギーへと変貌し、電車を動かし、人や物資を運ぶことで近代産業の扉を開いていった。

甲州財閥のもう一方の巨魁雨宮敬次郎や根津嘉一郎らは、「灯り」の成功を「乗り物」に応用して、甲武鉄道（現中央線飯田橋～八王子の国電区間）東武鉄道、南海電鉄などを創業していった。また、早川徳治は地下鉄（現東京メトロ）を創業したし、小林一三は私鉄の勇・阪急電鉄を育て、小野金六や堀内良平は身延鉄道や富士山麓電鉄を、河西豊太郎は山梨交通を創始した。このように甲州の青年の手にかかる鉄道は全国１００余社に及ぶ。

乗り物は鉄道に限らない。創業ではないが、浅尾新甫は日本郵船を、小佐野賢治はバスと飛行機輸送を手掛けた。彼らにも甲州財閥の掲げた「灯りと乗り物」の遺伝子が確実に染み付いていたからに他ならない。

今時代は未曾有の変化の中にある。人々はその速度に着いていけず立ちすくんでいる。こういう時代には明瞭な日本語を操って次代を的確に語れる言語能力のある指導者だけが必要だ。

（斉藤芳弘著『甲州財閥物語』（山梨新報）参照）