

第2部

挑み続けた100年

1920年に大阪築港で創業した辰巳商会は、港湾運送事業に始まり、海陸空の輸送手段を組み合わせながら、事業を拡大してきた。途切れることなく発展を続ける8分野の軌跡を振り返る。

1920~

1920年、当社は海陸貨物運輸業の看板を掲げ、大阪市西区北海岸通（現・港区海岸通1丁目4）で創業。大阪南港で日本最大級1400mの連続コンテナバースを運営するなど事業を拡大している。

港湾運送事業 P18

1926~

1926年、岡山県柵原鉱山の硫化鉱石を関西、九州へ船で運んだのが始まり。1934年、他社に先駆けて硫酸の大量輸送を開始。現在、硫酸船・カセイソーダ船の隻数は国内1位を誇る。

内航海運業 P42

1947~

1947年、大阪港第三突堤基部に倉庫を建設し倉庫業を開始。大阪港、神戸港を中心に、全国に倉庫を開設。製紙、製材、建設機械など多様な貨物の入出庫・保管に対応している。

倉庫業 P62

1959~

1959年にトラック運送を開始し、海上と陸上を結ぶ海陸一貫輸送が実現。全国に輸送拠点を設け、有機・無機の液体化学薬品や高圧ガスなどの輸送を担っている。

貨物自動車運送事業 P76

1960~

1960年、大阪市此花区に梅町中継所を設けたのが始まり。液体化学薬品を輸送する過程で必要なタンク基地を、大阪府堺市や名古屋など全国各地で運営している。

ケミカルターミナル事業 P88

1982~

1982年、航空貨物課を設け、営業開始。1985年、航空運送代理業を始める。海外60カ国以上の現地法人・代理店と提携し、貨物の輸出入の代理店業務や通関業務を請け負っている。

航空貨物輸送事業 P106

1996~

1996年、インドネシア・パイトン火力発電所プロジェクトの輸送業務が始まり。東京支社営業部内の担当チームは1991年発足。国内外のプラント建設に必要な資機材の輸送を請け負っている。

プラント輸送事業 P114

1990~

本格的海外進出は、1990年、米国にTatsumi U.S.A. Corporationの設立から。現在、海外グループ会社は13カ国23社展開している。

海外進出 P126

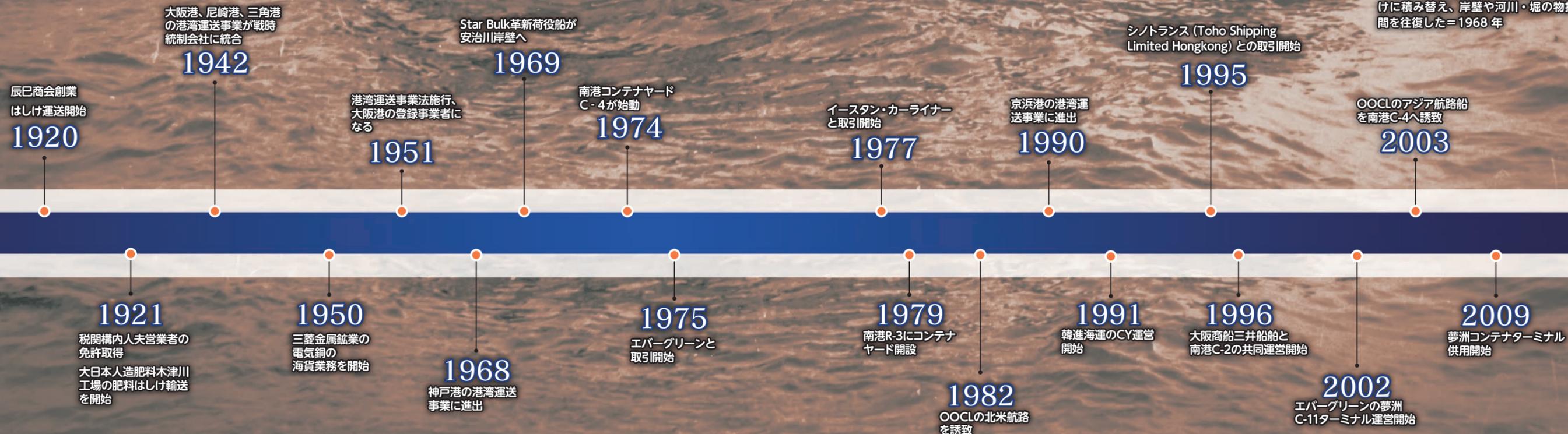


第1章

港湾運送事業のあゆみ



はしけと呼ばれる自走できない船を引くための引き船「第一辰丸」。看板に「TATSUMI SHOKAI STEVEDORE」と記されている。大阪市内には多くの堀が開削され、水運が発達。水の都と呼ばれていた。水深を確保できない大きな貨物船は沖合で停泊。はしけに積み替え、岸壁や河川・堀の物揚場の間を往復した=1968年

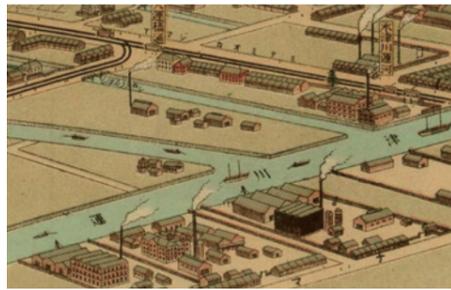


顧客の信頼を得て躍進

当社は創業翌年の1921(大正10)年、肥料のはしけ輸送を手掛けた。港内のはしけ輸送から内港海運に事業は拡大。顧客の評価を受けて事業は躍進した。戦時期には港運業者の整理統合や空襲などさまざまな苦難にも直面した。

肥料のはしけ輸送開始 - 大日本人造肥料との結びつき -

創業間もないころの得意先の一つは、化学産業を代表する大日本人造肥料(現・日産化学)だった。1921(大正10)年には、同社の源流の一つ日本化学肥料の木津川工場(大阪市大正区船町、現・サンアグロ大阪工場)の肥料を、大阪市内の梅田駅と湊町駅まではしけで運んだ。

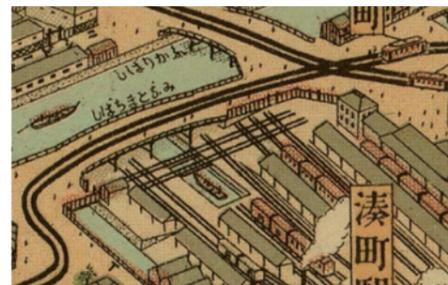


大日本人造肥料木津川工場
(大阪市大正区船町)

いずれも、大阪市パノラマ地図(大正12年)
=国際日本文化研究センター所蔵



梅田駅の入堀まではしけで運んだ。出入橋が見える。
現在のJR大阪駅付近



湊町駅にも船溜まりまではしけ輸送。地図にはしけが描かれている。現在のJR難波駅付近

関東大震災、救援物資の船積みに協力

創業から3年たった1923(大正12)年9月1日、関東大震災が発生した。被災して大半が焼け野原となった東京・横浜に向けて、大阪港から大量の緊急物資を急送することになった。当社は、救援米の緊急船積みを引き受け、天保山にある軍の糧秣(人や馬の食糧)倉庫から米をはしけで駆逐艦に運び、大阪府・市の救援物資の船積みにも協力した。四宮忠蔵は「われわれ築港の者は、早く積んで被災者に送ろうと献身的に働いた」と振り返った。

また、大きな被害を受けた東京の大日本人造肥料

本社や京浜の各工場に向けて、当社は救援物資の輸送に尽力した。採算度外視での奔走は同社関係者の胸を打ち、その後、木津川工場からはしけ輸送の依頼が増えた。

さらに1926年、岡山県片上港から大阪港まで、柵原鉱山の硫化鉱石の輸送を受注した。同社の大和田工場(大阪)へ向け、尼崎まで帆船で運び、神崎川支流の大野川をはしけで水路輸送した。1929年から熊本県の同社鏡工場へ硫化鉱石を輸送するなど、大日本人造肥料との結びつきは強まった。



1945(昭和20)年元日の記念写真。前から2列目左から5人目に四宮忠蔵、その左隣が太田誠三郎、右隣が西野春造。4列目の右から3人目が岡本義雄。前列左から3人目が、石川組の石川利平。戦時中とあって丸刈り、国民服装が目立つ。国民服は太平洋戦争中、日本国民が常時着用すべきものとして制定された。女性社員の姿も見える。

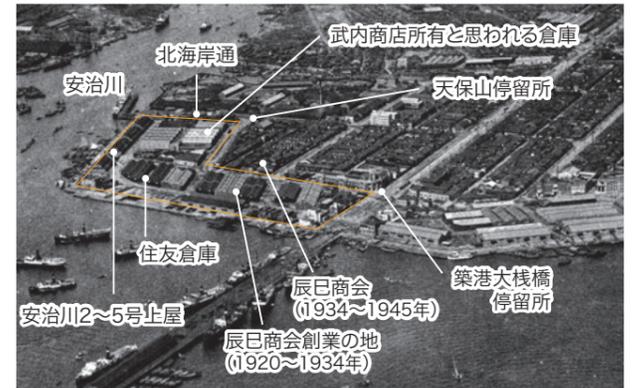
北海道通の上屋で荷さばき

1921(大正10)年、税関構内人夫営業の免許を受け、安治川沿いの大阪市設の安治川4号、5号上屋で荷さばきした。また、北海道通にある4棟連なった武内商店所有のモルタル造りの倉庫1棟(200平方メートル)も借りて荷さばきに使った。大阪市電の築港大棧橋停留所と天保山停留所の中間あたりだった。岸壁や臨港鉄道側線から100メートルほど離れており、はしけから荷揚げして、肩引き車に積んで倉庫へ運んでいた。立地がよい上屋や倉庫は資力がある業者が占有していた。

1935(昭和10)年の常雇人夫は7人だった。時代は荷馬車からトラック輸送への転換初期であり、海上は帆船から機帆船に変わっていった。



上の写真左端の人が持つ社旗は、現在も本社で受け継がれて保存している

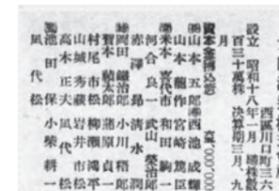


1934年7月の大阪港=毎日新聞社提供

港湾運送統制令により、一港一社へ

1941(昭和16)年、国家総動員法に基づき、港湾運送業等統制令が公布された。戦争に伴い労働力が不足し、政府は一港一社に集約することを目指し、港運業者の整理統合を進めていた。1942年12月、熊本県の鏡では、鏡辰巳商会^{*}と三角海運、日本通運三角支店が協議、日本通運を母体として統合。大阪では大阪港運が設立され、当社は営業権とはしけを供出して参加した。尼崎港では尼崎港運が設立され、当社は営業権を供出して参加した。

^{*}鏡辰巳商会=1939(昭和14)年、鏡出張所を独立採算制をとる法人組織として設立した会社



大阪港運株式会社の帝国銀行会社要録(昭和18年(31版)大阪府26頁)

1933年から協力関係 石川(石川組)

港湾荷役には多くの人力が必要であるため、協力会社とともに現場の作業にあたった。

石川株式会社との結びつきは1933(昭和8)年、大日本特許肥料大阪工場向けに柵原硫化鉱石の輸送で、石川利平に鉱石荷揚げの作業監督を頼んだのが最初である。四宮忠蔵と石川利平は、清水組時代からの知己であった。

戦時中は日産液体燃料のコーライト輸送の荷揚げや貨車積み、戦後に港湾荷役作業を再開した時には沿岸荷役を依頼した。

利平と三男房雄は、戦後一時期当社の社員だった。

石川株式会社の社章は、当社の社章と同じである。太田誠三郎が社長在任時、「石川は身内だからCSマークを使用して良い」と語ったと伝わる。

戦後の再出発



沖合で本船に横付けするはしけ

空襲や高潮により、終戦直後の築港は廃虚と化していた。四宮忠蔵は、「大阪の復興は港から」と、機会あるごとに大阪市当局や港湾関係者に呼びかけていた。大阪港には戦時中に敷設された機雷が残り、安全が確保されないため大型船の入港もなかった。

三突基部で沿岸荷役再開

戦後もしばらく統制が続き、大阪港運にはしけを供出していた当社は、はしけ運送業に着手できなかった。

統制の解除に備え、荷さばき上屋の入手を検討。1946(昭和21)年、第三突堤(三突)の基部に、空襲で焼けた木材やかわらが山積みになっていた土地を見つけた。海陸接続の好適地を大阪市から借り受け、野積み場にした。

翌年、木造バラック建てのA号倉庫360平方メートルを開設。周辺の2640平方メートルは野積み場にして、沿岸荷役を再開した。

A号倉庫と野積み場は賠償物資の集積場となった。



輸入小麦の揚げ荷役。写真①は、本船に横付けしたはしけにパイプを通じて小麦を流し込んでいる。同②は、はしけから揚げた小麦の袋詰め作業=第三突堤で、いずれも1956年ごろ

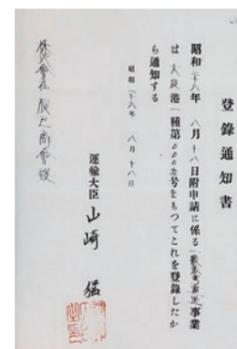


船内荷役の直営を先取り

1949(昭和24)年3月に大阪港運は解体された。同年8月には石炭の配給統制が撤廃。当社は三菱鉱業(現・三菱マテリアル)から専属業者として九州炭の輸送を委託された。船内荷役を直営にするため、熟練労働者約10人を直接雇用し、荷役道具もそろえた。

直営は理想だが、入港船が少ない当時は、採算面では難しいことだった。当社が直営に踏み切った理由は、「鉱山からの海上輸送」「大阪港での船内荷役」「顧客の元までのはしけ輸送」を切れ目なく当社が担い、創業当初から目指していた一貫輸送を実現するためだった。

船内荷役量は70%以上直営にするよう1966(昭和41)年に港湾運送事業法で義務づけられた。当社が直営を始めた17年後に法制化されたことから、ずいぶん先進的だったといえる。



一般港湾運送事業の登録通知書(1951年8月18日)



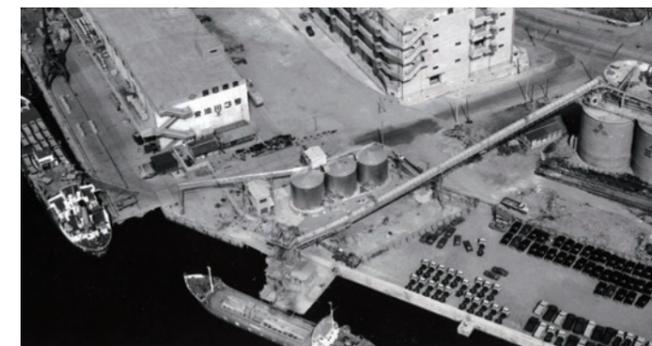
当社のはしけCS212=1965年



安治川岸壁でのプリンス自動車の荷揚げ。作業は中谷運輸=1964年

安治川内港へ進出

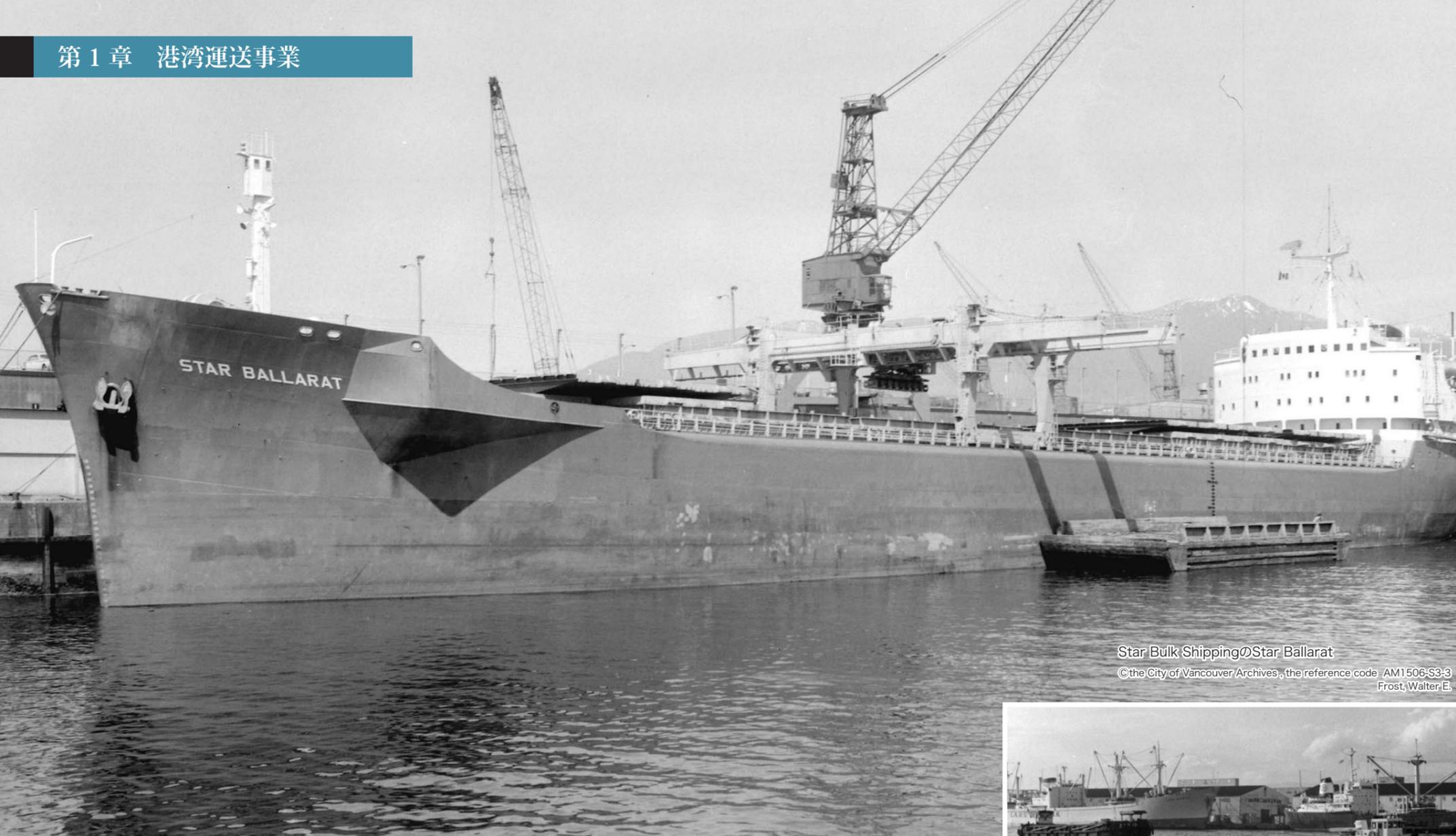
大阪市が進めていた安治川内港化工事により、1960(昭和35)年、安治川2号岸壁が完成。当時の最新設備を擁し、立地条件に恵まれていた市営3号、4号上屋の使用者に応募し、日本通運、住友倉庫、鴻池運輸とともに選ばれた。岸壁と倉庫を借り受けたことで、Star Bulk Shippingの荷役受注につながった。



写真左のプリンス海運の船舶から荷揚げされた車が写真右下にずらりと並ぶ=1960年代



安治川2号岸壁に接岸する東京船舶の貨物船と接舷するはしけ。はしけ上には船積み貨物が多数見える。東京船舶は、1952年に日本・インドネシア定期航路を開設。当社は大阪港で元請港湾運送事業者を務めていた=1969年ごろと思われる



Star Bulk ShippingのStar Ballarat
©the City of Vancouver Archives, the reference code AM1506-S3-3
Frost, Walter, E.



安治川を航行中の当社のはしけCS210(左)、
引船第三辰丸(右)=1965年ごろ



安治川岸壁でのパルプ荷揚げ
=1969年

はしけ不要、荷揚げに革命

船上の門型クレーンがパルプをつり上げ、岸壁に待機するトラックへ——。Star Bulk Shippingの機械による革新的な荷役は、港湾運送業界に大きな衝撃を与えた。安治川岸壁での荷揚げには多くの関係者が集まり、新時代の到来を告げる当社の作業を見守った。

1969(昭和44)年8月25日、ノルウェー・Star Bulk Shippingの革新荷役船Star Ballarat(2万2000ト)が安治川岸壁に着いた。

荷揚げされたのは、カナダから運ばれてきた紙パルプ830ト。船上クレーンを用いて、待機中のトラックに荷揚げし、積み荷はそのまま倉庫に搬入された。それまでは、商社指定の海貨事業者が沖合で積み荷を本船からはしけに移し替えて岸壁まで運んでいた。一度に陸に揚げる貨物量をみても、作業効率を考えたとしても、当時としては、画期的な貨物の受け渡し方法だった。

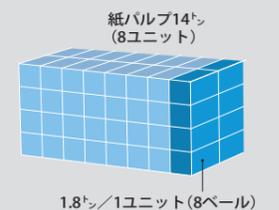
紙パルプ14ト。紙パルプ8ベール(梱)を1ユニット(1.8ト)として8ユニットを1回で揚げる。船会社からは1時間に200トの荷さばきをするよう求められていた。

日本では例のない荷役をするにあって、大阪市内の多くの商社や倉庫業者、大阪市港湾局など、港湾関係者約200人が集まり、港湾運送業界の技術革新を見守った。

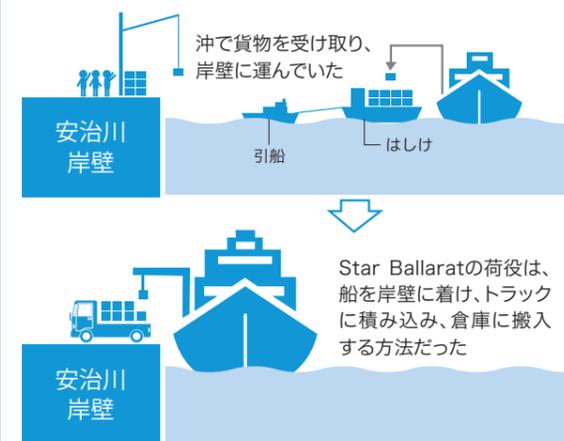
作業効率からも、安全確保の視点からも、はしけを必要としない荷揚げに注目が集まり、業界に大きな衝撃を与えた。

一度に14トの荷揚げを実現

船上の走行クレーンは、電磁力と締め付けの機能を備えていた。人力を要しない貨物の揚げ積みと、一度に紙パルプ14トの荷揚げを実現した。



沖荷役と岸壁荷役



安治川岸壁でのパルプ荷揚げ。左に緑色のショアクレーンが見える
=1970年代前半

南港コンテナターミナル C-4の始動

大阪南港C-4の供用開始とともに、当社はターミナル運営に着手した。船社誘致するも着船が続かず、厳しい状況が続いた。

将来見越し決断

1960年代、一定規格のコンテナを利用した輸送体系が誕生し、我が国においてもコンテナターミナルの整備が求められた。外貿埠頭公団法が制定され、1967(昭和42)年に阪神外貿埠頭公団(現・阪神国際港湾)が設立された。

日本初のコンテナターミナルとして大阪南港C-1ターミナルが1969年8月に供用開始された。同年12月にC-2、1973年3月にはC-3の供用が開始され、川崎汽船がC-1とC-3の2バースを借り受けた。

C-4は1974年8月に供用開始されることになった。川崎汽船が借受予定契約を交わしていたが、神戸港にできるコンテナ埠頭のバースを確保するため、C-4の契約解消を阪神外貿埠頭公団に申し出た。公団と大阪市は運輸省とも相談し、大阪市の叶清港湾局長が、かねてコンテナ埠頭経営に参画したいと希望を伝えていた太田誠三郎社長に話を持ち込んできた。

コンテナターミナルの賃借料は当時年額4億8000万円。そのうえ、荷さばきする施設の建設や、荷役機器の購入などの設備投資も必要だった。

当社はC-4への進出に社運をかけた。太田誠三郎社長は1972年の年頭あいさつで、「流通機構の激し

い変革のなかで、その最先端をゆく港湾運送業、これは業況の著しい変化、業界再編成が予想されるところであります。われわれは大阪南港区域に職場を進めることの必要を痛感しており、万難を排してその計画の実現を期したいと思います」と固い決意を述べた。

当社が川崎汽船に代わってターミナルを運営することから、同社はC-4にも着船させることになっていたが、C-1、C-3で精いっぱいだった。当時、当社は日亜海運(日台航路)のコンテナヤード業務を引き受け、安治川と弁天にコンテナヤードを開設していた。

C-4はヤード前半分と岸壁エプロン部を使い、1974年8月21日に仮オープンした。第一船は日亜海運の瑞豊丸。9月4日、コンテナ106個を揚げ、100個を積み込んだ。日亜海運は同年11月には配船を中止した。次に南伸海運の誘致に成功したが、翌年の3月に配船中止となった。

その後は継続的な利用がなく、当時を知る関係者は「ベンベン草が生えていた」と振り返る。港運業者の間では、「そのうち辰巳商会はつぶれるだろう」とうわさされるほどだった。



トランスファークレーン1号と日亜海運のコンテナ = 1974年ごろ

日亜海運の瑞豊丸の荷役 = 1974年11月



Pegasus Plentyの荷役 = 1975年ごろ

総面積7万5000平方メートルの大施設

1974(昭和49)年12月には、大阪市港湾局から譲り受けたC-4ターミナルの後背地1万6500平方メートルに、コンテナ・フレート・ステーションを開設した。約1万平方メートルの鉄骨平屋で、コンテナ貨物の荷さばき、保管などが可能になった。コンテナ基地としての機能が整った。

1975年5月、Dong Young Shipping(韓国)が運営するPegasus Container Serviceのコンテナ取り扱いが決まった。Pegasus PlentyとPegasus Peaceが入港し、

南港と韓国釜山の間で月4回程度の往復が始まったが、船社の誘致は依然、厳しい状況が続いた。

1975年8月には、ヤードの後ろ半分の工事も完了し、総面積約7万5000平方メートルになった。隣接するコンテナ・フレート・ステーションとともに、コンテナターミナルの機能が完備された。主な施設は3階建てビル、コンテナヤード、コンテナの修理や検査をするメンテナンスショップなど。ガントリークレーン1基(高さ53.8メートル、つり上げ能力30.5トンの)、トランスファークレーン1基(高さ16メートル、つり上げ能力30トンの)も備えた。

コンテナの種類



ドライコンテナ
生活用品など一般的な貨物を輸送する。



冷凍・冷蔵コンテナ
温度調整でき、主に生鮮・冷凍食品を輸送する。



タンクコンテナ
液体化学薬品などを輸送する。



オープントップコンテナ
屋根がないコンテナ。かさの高い貨物や重い貨物を輸送する。

「TATSUMI」と書かれた南港コンテナ・フレート・ステーションの海側がC-4。向かって右側のC-5では埋め立て工事が行われている = 1976年前後

エバーグリーンを誘致



一隻でも多くの船をC-4へ

南港コンテナターミナルC-4に1隻でも多くの船を誘致することが急務だった。状況は改善しなかった。実質的な借り手は当社であっても、名目上の借り主、川崎汽船と関係のない船社のコンテナ船を受け入れることは難しかったからだ。さらに船社関係者には「関西の港は神戸港」という先入観があった。

広いバースをコンテナ製造会社の新品のコンテナ置き場として使用してもらうことにした。そのとき、台湾の船社エバーグリーンが、自社の新品コンテナを引き取る際、当社が船に積み込んだ。ここから同社との取引が始まった。

整備が進む南港C-5バース。1975年2月完成の南港コンテナ・フレート・ステーションの屋根に「TATSUMI」の文字=1976年ごろ



エバーグリーンのGreen Fortune=1982年ごろ

エバーグリーン

1975(昭和50)年6月、一般貨物船Ever SafetyとEver Promoterへの新品の空コンテナの積み込みを当社が請け負った。同年7月、コンテナ船Ever Springが入港し、40フィート空コンテナ300個を積み込んだ。その後、R-3岸壁の背後にコンテナ置き場を



コンテナを積んで入港するエバーグリーンのEver Right=1995年ごろ

確保するなど迅速に対応し、エバーグリーンの元請港湾事業者となって関係を深めた。

大阪南港のコンテナ取扱量の飛躍的な拡大のきっかけをつくったのがエバーグリーンだった。



PFELのGolden Bear=1977年3月

Pacific Far East Line, Inc.

Pacific Far East Line, Inc.(PFEL)のラッシュ船(貨物を積んだはしけをそのまま本船に積んだ船)をフルコンテナ船に改造したPacific Bearが、1977(昭和52)年3月16日にC-4に入港した。

Neptune Orient Lines Ltd.

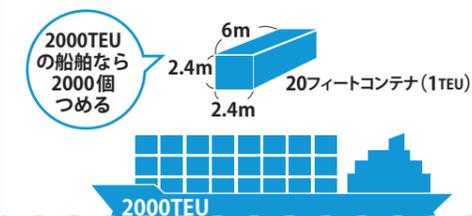
1978(昭和53)年2月、シンガポールの国営会社Neptune Orient Lines Ltd. (NOL)の北米航路のコンテナ船Neptune Emeraldが初入港。同年6月にはNeptune ZirconがC-4に初入港した。



NOLのNeptune Pearl=1980年前後

物流に革命を起こした“コンテナ船”

コンテナで貨物を輸送するシステムは、近代物流史上最大の改革と言われている。従来はさまざまな梱包の貨物を船に積み、港でクレーンを使って人手で荷さばきしていた。コンテナを使えば、貨物を積んだままトレーラーで港へ輸送し、船舶に積み、目的地まで運ぶことができる。物流に省力化と迅速化をもたらした。



※TEU：コンテナを数える単位。20フィートコンテナ1個が1TEU。40フィートコンテナ1個が2TEU

外航船社・フェリーが 続々と南港へ

イースタン・ カーライナーと 取引開始

イースタン・カーライナーは、1977(昭和52)年に車両の運搬を主力とした近海航路の海運会社として設立され、当社が船内荷役を引き受けることになり、第一船として同年5月に第5プリンス丸が入着した。

その後、1982年ごろから在来船の輸送が始まった。現在では東南アジア全域に配船されており、月間30隻前後が大阪・神戸両港に寄港し、当社のコンテナ荷役を除く港湾荷役の主力となっている。

南港 R-3で荷役を開始

1978(昭和53)年5月、大阪南港R-3(岸壁長240m)が供用開始。当社は1979年1月、大阪南港R-3のヤード3万6000平方mのうち、2万8800平方mを借り受け、R-3事務所を開設。ストラドル・キャリア2基を配置した。メキシコ船社Transportacion Maritima Mexicana(TMM)は中米-日本にコンテナ船を配船、Rバースで荷役を行うようになった。



OOCLなどの誘致に成功

1981(昭和56)年3月、イスラエル国営船社Zim Israel Navigation Co., Ltd. が当社を起用したいと表明した。シンガポールのNeptune Orient Linesが南港C-5を借り受け、当社が元請港運事業者に起用されることになった。当社はC-5に誘致し、同年7月31日、コンテナ船Zim Keelungが初入港した。

1982年、Zim Eilat Far East Australia Lineが豪州から地中海の航路を日本まで延航することを決定。6月13日、第一船としてZim AustraliaがC-5に初入港した。

1982年に、当時世界有数のコンテナ船運航船社Orient Overseas Container Line(OOCL・香港)、Korean Shipping Corporation(KSC)、Neptune Orient Lines (NOL・シンガポール)の3社の共同配船による極東-北米航路の誘致に成功した。第一船のSeapac Lexingtonは1982年9月18日、C-5に入港し、極東-北米航路の7隻が寄港を始めた。月間約2000個のコンテナ取り扱い増となり、南港全体のコンテナ取り扱い量の60%を占めた。



Seapac Lexingtonを
訪船した藤堂幾蔵社長
(左)=1982年9月



OOCLのOocl Honour=C-4で1989年8月
(大阪港振興協会提供)



Zim Eilat Far East Australia LineのZim Australia
=1982年6月(大阪港振興協会提供)



イースタン・カーライナーのBright State
=2009年7月



イースタン・カーライナーのPositive Star
=2019年5月

日中貨客フェリー Jian Zhenが入港

神戸・大阪と上海を結ぶ戦後初の日中定期フェリー航路が開設され、貨客フェリーJian Zhen(9009ト)が神戸港を経て、1985(昭和60)年6月28日、大阪港国際フェリーターミナル(K-2岸壁)に接岸した。

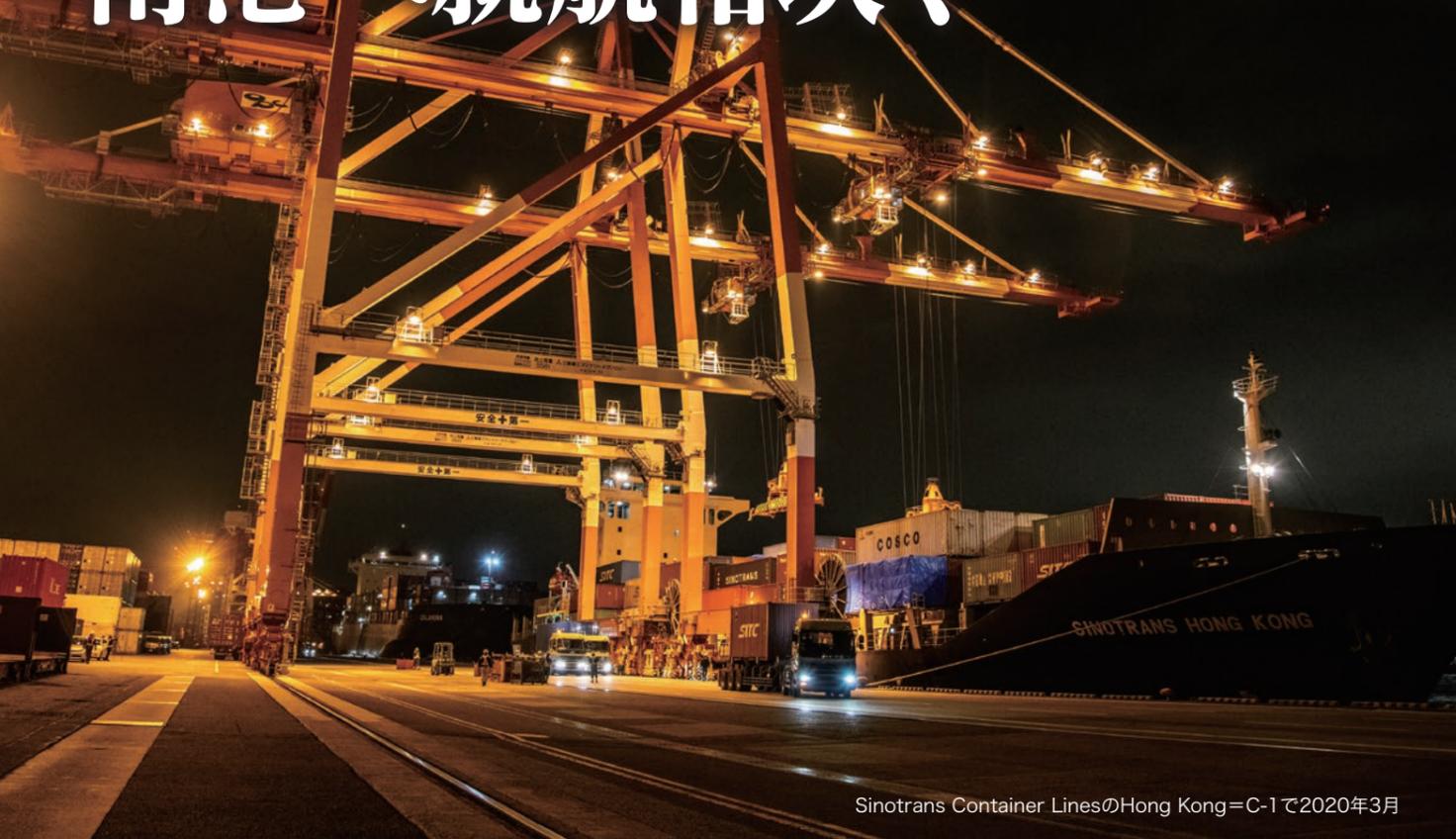
フェリーを運航するChina-Japan International Ferryと契約を結び、入港初日に揚げコンテナ14個、積みコンテナ127個の荷役作業をした。同年8月から月2回、隔週で大阪南港と神戸港に入港した。



日中貨客フェリーのJian Zhen
=1985年6月(大阪港振興協会提供)

南港 R-3 に着岸中の TMM の船舶。船型から Silvia Sofia と推察される = 1980 年前後

中国・韓国などの船社 南港へ就航相次ぐ



Sinotrans Container LinesのHong Kong=C-1で2020年3月



Shanghai Hai Xing ShippingのXiang Da=C-8で1998年9月



Dalian Vivid Dragon ShippingのYong Ming=R-3で1996年12月(大阪港振興協会提供)



Carina Overseas (HK) Company Limited, Hongkong (現・Sinotrans Container Lines)のZhe Hai108=C-8で2001年11月(大阪港振興協会提供)



Hanjin ShippingのHanjin Kwangyang=C-1で1992年2月(大阪港振興協会提供)

各船社のコンテナターミナル・代理店業務を開始

1987(昭和62)年7月17日、西ドイツのコンテナ船社Senator Lines GmbHのDutch Senatorが南港R-3に入港した。当社はコンテナ荷役を引き受け、同社との取引が始まった。

1989(平成元年)年8月9日、当社は川崎汽船などと共同でターミナル管理会社の南港シーワン管理を設立した。Senator Lines GmbHをR-3からC-1へ誘致し、1990年11月、Asian Senatorが初入港した。

1994年9月21日、Shanghai Hai Xing Shipping(中国海運の前身)の上海航路が開設され、コンテナ船Xiang DaがC-3に初入港した。

1995年1月21日には、Dalian Vivid Dragon Shippingによる大連・天津航路のコンテナ船Yong XingがR-3に、2月10日にPowick Shippingのコンテナ船PoyangがC-4に初入港した。

同年9月4日、Toho Shipping Limited Hongkong(現・Sinotrans Container Lines)が上海航路を開設し、コンテナ船Tian Zhu ShanがR-3に初入港した。

また、1998年7月30日、Shanghai Hai Hua Shippingが上海・寧波航路を開設し、コンテナ船Blue Peakが初入港した。



Senator Lines GmbHのAsian Senator=C-1で1990年11月(大阪港振興協会提供)



Shanghai Hai Hua ShippingのBlue Moon=C-4で1998年8月(大阪港振興協会提供)

北米産パルプの揚げ荷役(輸入)と家電製品の積み荷役(輸出)

写真の船舶・Star Floridaは、大阪で荷揚げした後、北米向けの家電製品を詰め込んだコンテナを積み込んでいた。



箱型の船倉に整然と積み込まれたパルプ



船上に設置した門型クレーンでつり上げる



岸壁で待機しているトラックの荷台に積み込み、当社の倉庫へ

南港 R-3 で輸出コンテナを受け取り



コンテナを船積みして北米へ出発

南港 L-4 へ



家電製品を詰め込んだコンテナをストラドルキャリアが運ぶ

※1990年ごろ

解説

港湾運送の仕事

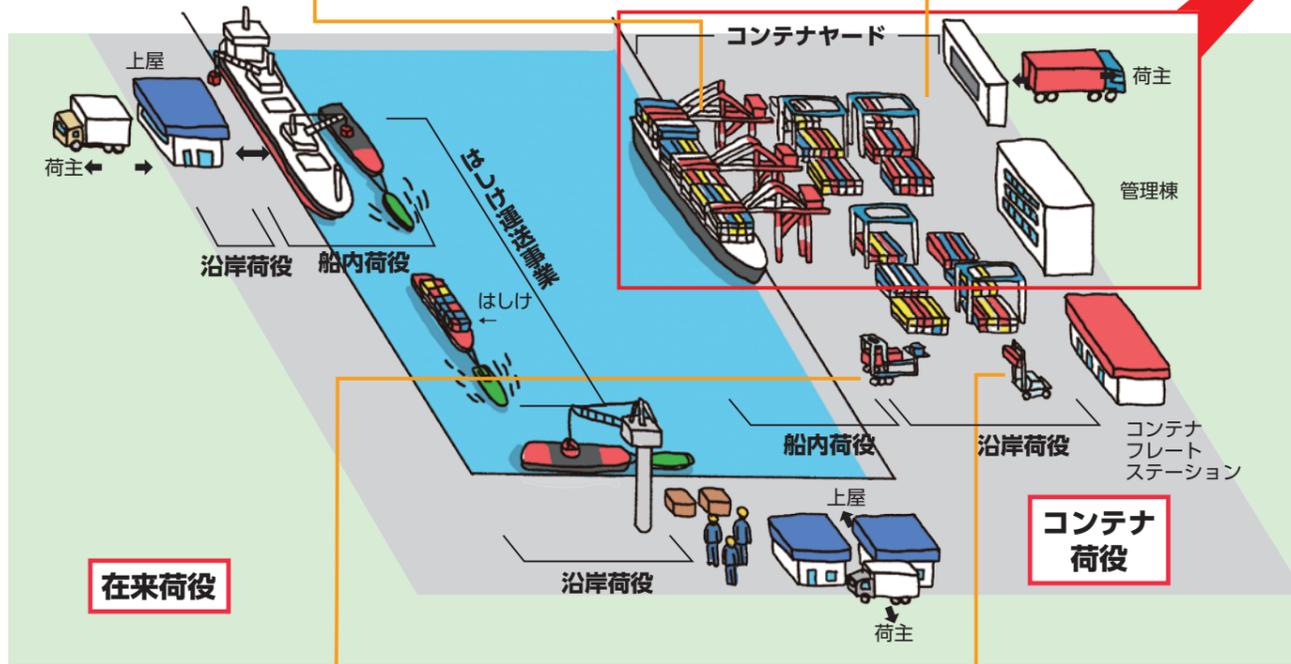
港湾運送の拠点となるコンテナターミナルなどの湾港施設では、船舶への貨物の積み降ろし、貨物を仕分ける上屋への搬入や一時保管などの業務をしている。



ガントリークレーン
橋桁の両端に2本の車輪を設け、レール上を走行するクレーン。



トランスファークレーン
コンテナを移動させる橋型のクレーン。タイヤで移動する。燃料の消費を削減するハイブリッド型もある。

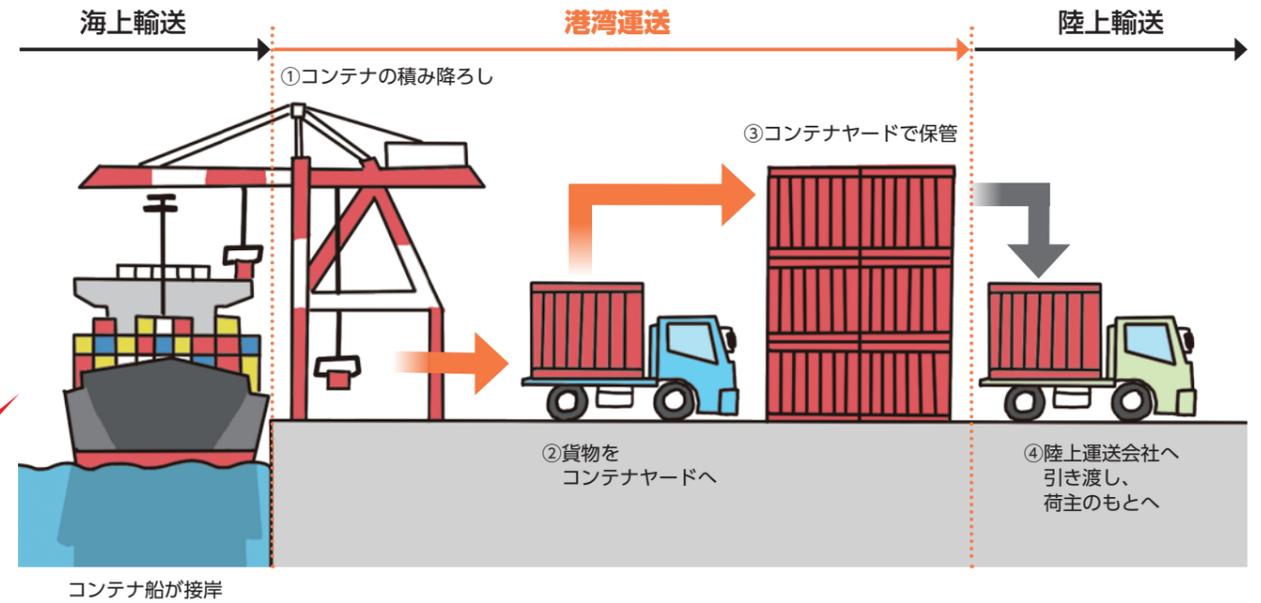


ストラドルキャリア
コンテナを積み重ねたり、シャーシへ積み込む移動式荷役機械。



トップリフター
フォークリフトの一種で、コンテナを上からつかむ。

港湾運送事業の流れ（輸入の場合）



南港コンテナターミナル=1990年代後半



エバーグリーンの創業者の張榮發会長(前列右から4人目)を囲む当社社員=いずれも2002年5月、神戸

大阪港夢洲に エバーグリーンターミナルが 開業

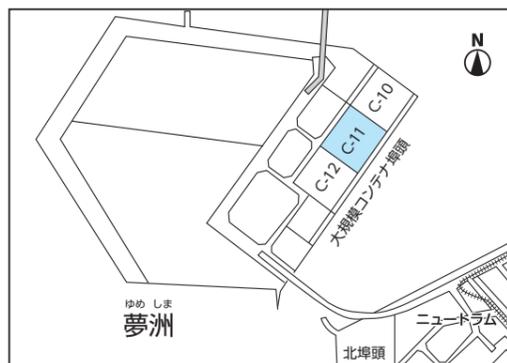
コンテナ船の大型化に対応する、水深15m、岸壁長350m、奥行き500m、総面積17万5000平方mの最新鋭の高規格ターミナルが夢洲に誕生した。

エバーグリーン(台湾)は、コンテナ船の大型化に対応するため、夢洲に進出を決定。C-11エバーグリーンターミナルが2002(平成14)年9月1日に供用開始となった。当社はターミナルのオペレーターとなって、ターミナル管理棟に、当社の事務所「夢洲コンテナターミナル」を開設した。

第一船のEver Rightが同年9月3日に入港した。



開所式でテープカットする
木谷光徳社長(右から3人目)
=2002年9月



OOCLのアジア航路船を 南港C-4へ誘致



©OOCLのOocl Le Havre

Orient Overseas Container Line (OOCL) のアジア航路 (KTXサービス) は、香港・台湾航路に6隻投入し、南港C-7に入港していた。うち2隻が大型化したため、2隻はC-9に寄港することになった。

2003(平成15)年8月、OOCLは効率化のため、アジ

ア航路をC-4へ集約することを決定した。C-4は、当社会社の大阪コンテナターミナル管理が施設の管理と運営にあっている。同年10月11日、第一船OOCL Xiamenが入港し、コンテナ揚げ44個、積み241個の荷役をした。

夢洲コンテナターミナル誕生

2004(平成16)年7月、当社を含む大阪港の港湾運送事業者14社で、C-10からC-12の3バースを一体運営する「夢洲コンテナターミナル(Dream Island Container Terminal。以下、DICT)」を設立、大阪港運協会会長を務める高森昭当社会長が代表取締役に就任した。運営会社の設立と財務を含め、当社が一貫して中心的な役割を担った。



奥からC-10、C-11、C-12=2009年9月



供用式典であいさつをする高森昭夢洲コンテナターミナル社長(当社会長)
=2009年12月16日、近畿地方整備局大阪港湾・空港整備事務所提供

「周辺整備に力を」 供用式典で高森社長あいさつ

2009(平成21)年12月16日、DICT供用式典で、高森昭DICT社長(当社会長)は、DICTの本格稼働を大阪経済活性化の起爆剤とするため「ターミナル背後の企業誘致など周辺整備に力を入れてほしい」と、国や大阪市に対し訴えた。

2014年、国はコンテナ港湾の「選択と集中」を図り、「創貨」「集貨」「国際競争力」の強化を目指し、コンテナ戦略港湾として阪神港(大阪・神戸)が選定された。

2017年2月、国直轄事業として大阪夢洲C-12岸壁部分を250m延伸し、総延長(C-10、C-11、C-12)一体で、全長1350mとする岸壁の整備工事が完了。西日本最長の大水深岸壁(C-10、11は水深15m、C-12は水深16m)となった。

DICTの資金調達に苦心

2007(平成19)年、DICT設立に参加した港湾運送事業者14社のうち5社が脱退した。1社が加わったが、鋼材などの高騰により、DICTが整備する荷役機器などの費用が10億円以上増加した。2008年、大阪府が上物整備事業費の一部について連帯債務保証を出資者に求めたことなどから、2社脱退した。

大阪港運協会の総務委員長を務める当社顧問は、超党派の国会議員連盟である海事振興連盟や国に対し、支援を強く求めて奔走した。一方で、さらに1社が脱退し、参加企業は7社と半減。1社当たりの負担が倍増した。

DICTには、資金調達担当者がいないことから当社がその役割を担った。リーマンショックの厳しい時期だったが、当社が各金融機関へ打診したところ、

DICTの方針に沿う金融機関が現れた。

その一方で、DICT出資7社の一部は、連帯債務保証の社内決裁が下りず、同年3月末の大阪市からの融資(19億8200万円)が間に合わなくなった。DICTの支払いが遅れると、コンテナターミナルの造成・建設を担うゼネコンの3月末決算に甚大な影響を及ぼすことになる。当社は、DICTの支払いが滞らないようにつなぎ融資を金融機関へ依頼し、事なきを得た。

DICTは、2009年7月、9月に増資し、共同出資者7社均等で引き受けたが、度々つなぎ融資が必要となり、当社が金融機関へ掛け合った。同年10月、DICTは、民間金融機関4行から設備資金を借り入れる予定だったが、金融機関との交渉は難航を極めた。

当社は金融機関とDICT設備投資の支払い期限まで交渉したが、金融機関1行は融資に応じなかった。DICTが資金ショートに陥るため、当社が代わりに融資。支払日を乗り切った。

2009年11月、DICTがガントリークレーン2基を発注した。DICTは、翌年10月、大阪市からの無利子融資を充当する予定で、それまで当社が連帯債務保証した。

当社におけるコンテナターミナル事業は大阪南港C-1～C-4、大阪夢洲C-11で展開していたが、大阪港発展にはDICTが不可欠との思いから、物心ともにDICTの経営を支えた。

2025年大阪・関西万博開催地

「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマに、2025年4月から10月にかけて、大阪・関西万博がDICTの背後地で開かれる。大阪での万博は1970年以来、55年ぶり2度目。当社とDICTは、国家的なプロジェクトである万博開催と関西圏の経済活動や市民生活を支える大阪港夢洲地区の物流の両立に向けて、検討を重ねている。



出典：公益社団法人
2025年日本国際
博覧会協会



大阪港=2020年8月(大阪市提供)

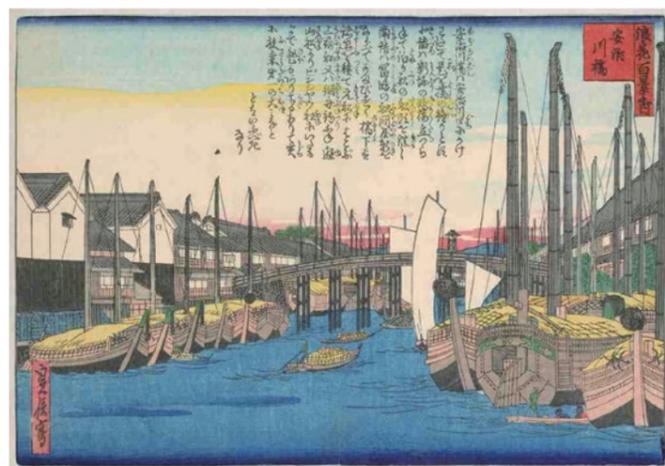
「国際競争力強化目指す」

記念式典で溝江社長あいさつ

大阪港は2017(平成29)年7月15日、1868(慶応4)年の開港から150年の節目を迎えた。大阪市内で7月14日、大阪港開港150年記念事業推進委員会(委員長・吉村洋文大阪市長)が主催する記念式典が開かれた。

太田誠三郎元当社社長が「港湾運送事業の近代化、大阪港の振興・発展に貢献」したとして、また、エバーグリーン・マリン(長栄海運)創業者の張榮發元会長が「大阪港のコンテナ化の発展と港勢の拡大に貢献」したとしてそれぞれ顕彰された。委員会の溝江輝美副委員長(大阪港運協会会長・当社社長)は「国際競争力の強化を目指し、アジア諸港のみなさんとの交流を深め、港勢の伸長につなげたい」とあいさつした。

記念事業では「大阪港開港150年記念大阪港クルーズセミナー」(2017年2月)から1年間に82の行事が続いた。



開港当時の大阪港は大阪メトロ阿波座駅近くの富島にあった。浮世絵には富島と結ぶ安治川橋が描かれている
安治川橋 浪花百景之内 貞信(初代)画=大阪府立中之島図書館所蔵



式典であいさつする溝江輝美社長。舞台には石井啓一国交相、松井一郎大阪府知事、吉村洋文大阪市長が並ぶ=毎日新聞社提供

四宮忠蔵

顧客への温かな想い

1920(大正9)年、数え28歳で当社を創業した四宮忠蔵は、第一次世界大戦後の恐慌の波にもまれながら経営の苦しさに耐えていた。活路を切り開くために見いだしたのが、漠然と危険視されて引き受け手の少ない硫酸輸送だった。

大量、安全、計画的な輸送を目指し、鉄製タンクを導入。鉛板の障子張りやリベット留め、鉛ホモゲンなど試行錯誤を重ねた。四宮の熱意に、硫酸工場やタンク製作所の技師からは、研究面の支援が寄せられた。

四宮は、顧客が苦境に陥ると、採算を度外視して寄り添った。1923年の関東大震災では大日本人造肥料(現・日産化学)の東京にある本社や京浜地区の工場への救援物資輸送に協力した。そのことをきっかけに四宮は信頼を受け、受注を増やしていった。

1955年夏、香川県の離島・直島が極度の水不足になると、三菱金属鉱業直島製錬所に大量の水を第三直島丸で輸送。「得意先の窮状を援助するのは当然」と経費の受領を拒んだ。同社の会長だった相京光雄は「四宮さんの顧客に対する信義の現れと、関係者一同終生忘れ得ぬ感銘を受けた」と述べている。

1941年、三井金属鉱業彦島製錬所の硫酸輸送を引き受けた時、専用船2隻を建造することになった。船は三井が建造するが、輸送は将来にわたって当社が行うことを条件に話がまとまり、船は「製煉丸」と名付けた。

第二次世界大戦中、硫酸輸送の船が座礁などで沈没して当社は6隻を失ったが、軍から船の徴用を求められても製煉丸だけは「三井鉱山からの預かりもの」と守り、辰巳丸で対応した。1964年には「製煉丸の名称を永久に残し、三井鉱山・三井金属の輸送の歴史を辰巳の歴史といたしたい」と四宮が申し出て、製煉丸の船籍を譲り受けている。

三井金属鉱業の社長を務めた尾本信平は後に四宮を追想して「私ども会社の人々も、この精神を引き継いだ辰巳との歴史に立って、輸送を通じて心からなるお付き合いを永久に続けたい」とつづった。

四宮は顧客と電話で話をするときは、返事のたび受話器を手に、丁寧にお辞儀をした。顧客訪問時は、真夏でも上着を脱がず、出された氷水には口をつけず、礼を欠くことがないよう臨んだ。

創業時、運送業は荷主の貨物を全財産あるいはそれ以上に大切なものと考えた。誠実な仕事を実践した四宮。顧客を第一に、人との出会いを大切に数々の逸話から、温かい人柄と信念が伝わってくる。



しのみや・ちゅうぞう 1893(明治26)年4月、香川県高松市生まれ。1910年、運送業清水組に入る。1920(大正9)年9月、辰巳商会創業。主な公職に財団法人大阪港湾作業援護協合理事長、大阪商工会議所議員、全国薬品タンク船海運組合理事長など多数。1973(昭和48)年12月死去、80歳。従五位勲四等旭日小綬章を追賜された。