

第2章

内航海運業のあゆみ

戦後初の新造船、第三十二辰巳丸の進水式。右から13人目四宮忠蔵、9人目太田誠三郎＝太平洋工業安芸津造船所で1952年10月

岡山・柵原鉱石を
大阪へ海上輸送

1926

硫酸の計画輸送を
開始、初の新造はし
け第一辰巳丸

1931

戦時統制のため、
タンク船事業は
日本薬品槽船へ

1944

初めて銅船、第一興
洋丸(後の2代目・第
一辰巳丸)を購入

1949

日本鉱業佐賀関製
錬所の硫酸輸送
を開始

1951

木船運送法施行に
より、木船運送事
業者の登録事業者
になる

1952

直島早越により、
第三直島丸をもって
水運搬奉仕に専従
三菱セメントより海上
輸送を請け負う

1955

旭硝子との取引開始

1960

セントラル硝子の
カセイソーダ輸送
を開始

1964

内航海運業法施行
により、1号事業
者の許可を受ける

1969

辰巳汽船(現・東南海
運)を設立

1970

ファイマテックの白色
石灰の海上輸送開始

1988

社船のセメント専用
船、辰巳丸建造

1992

任意ISMの船舶
安全管理認定書
を取得

2002

船員派遣事業の
許可を受ける

2005

産業廃棄物の
広域海上運搬
スキームを構築

2006

大日本人造肥料から 輸送業務を次々と

1934年の岡山県柵原鉱山
＝毎日新聞社提供

当社の海運業は、1926(大正15)年、岡山県中部の柵原^{やなはら}鉱山から鉄道で県内の片上港まで運ばれてきた硫化鉱石を、大阪の大日本人造肥料(現・日産化学)に輸送することから始まった。同社との取引は、1921年、源流の一つの日本化学肥料の木津川工場(現・サンアグロ大阪工場)の肥料を梅田駅や湊町駅にはしけ輸送したことから継続していた。四宮忠蔵の誠実な人柄や熱心な仕事ぶりは同社に高く評価され、港内と河川のはしけ輸送から内航輸送へと拡大していった。



1933年の片上港＝毎日新聞社提供

柵原鉱山の硫化鉱石

1926(大正15)年から柵原鉱山の硫化鉱石を大日本人造肥料の木津川と大和田の両工場へ海上輸送することになった。

それまで輸送していた合名会社の藤田組(戦後財閥解体で同和鉱業を設立。現・DOWAホールディングス)から帆船5隻(久吉丸、金吉丸、他力丸、栄進丸、宝栄丸)を引き継いだ。当初は現地の片上運送店を代理店に使っていたが、1927(昭和2)年、社員を派遣して出張所を開設した。



タンク船初輸送はリン酸液から

1928(昭和3)年5月、大日本人造肥料木津川工場から、岡山の児島湾入り口の小串にある同社岡山工場にリン酸液を輸送した。この輸送が、当社にとって初のタンク船輸送となる。

当時、大日本人造肥料は社内の研究所で、リン酸液を湿式法で製造することに成功。木津川工場に大規模な製造設備を設け、他社に先駆けてリン酸を原料とする化成肥料を製造していた。肥料の需要は高く、中・四国地方の顧客からは岡山工場での製造を求める声が寄せられた。

岡山工場に新たな設備を作るには時間も費用もかかる。同社の小山万司(後の日産化学工業取締役)は、木津川工場のリン酸液を岡山工場へ輸送する提案をした。

小山は同社大和田工場から木津川工場に硫酸を運んでいるはしけ業者に輸送を頼んだが、全て断られた。会社に入入りする運送会社にも引き受けてもらえなかった。川と海では難易度が違うことが理由だった。

小山は社内になびざるを得ない状況に追い込まれた。そんなとき、当社が木津川工場の肥料を帆船で瀬戸内沿岸に運んでいたことから、最後の望みをか

け、四宮を訪ねて協力を求めた。

四宮は2、3日思案の後、引き受けることを決めた。柵原鉱山から同社木津川工場に硫化鉱石を運んでいた久吉丸(赤宗松太郎船長)を起用し、木枠を組み、内側に鉛板を張ったタンクを完成させた。

最初の航海時は波浪がひどく、鉛板に裂け目ができ、修理をしながら航海した。この経験はタンク船を中心とする当社の事業につながっていく。



大日本人造肥料木津川工場＝日産化学提供



大日本人造肥料岡山工場＝日産化学提供

信頼から受注拡大 熊本・鏡にも輸送

大日本人造肥料は1929(昭和4)年4月から鏡工場(熊本県八代郡、現・八代市)で、過リン酸石灰、化成肥料、配合肥料の生産を始めた。当社はこれに先立ち同年1月、鏡町に出張所を開設し、柵原鉱石の鏡工場への海上輸送を引き受けた。

岡山の片上港から熊本の三角港へ帆船を使い、三角港から鏡工場まではしけを使った。

1930年1月、鏡工場から海の荒れる冬場の輸送期間を不安視された。当時の船は木製の帆船が一般的だったが、四宮は発動機付きの機帆船を早急に手配した。

当社が輸送を引き受けることになった背景には、四宮の仕事ぶりを知る大日本人造肥料鏡工場長の林政次や本社の上野信二調度課長(後の日東硫曹社長)の上司への強い進言があった。



小型帆船の辰巳丸。船名表示板や旗に辰巳丸と書かれている
＝熊本県の鏡川で1936年ごろ

当社初の機帆船第十一辰巳丸。
上の旗に「CS」の社章が書か
れている＝1930年代と思われる

硫酸の計画輸送を開始



1931(昭和6)年6月、関西硫酸販売が仲介して、大日本人造肥料鏡工場で生産した薄硫酸を福岡県大牟田の電気化学工業(現・デンカ)へ販売することが決まった。輸送は当社が引き受けることになった。月に1500ト、2年にわたって輸送。決定から2カ月以内に輸送を開始する必要があった。当社が初めて挑んだ硫酸の計画輸送だった。

鏡から大牟田へ 第一辰巳丸建造

大日本人造肥料の鏡工場と電気化学工業の大牟田工場間の最大の難関は、八代海と鏡工場を結ぶ鏡川だった。干潮時には川が干上がるので、満潮時に航行した。また、喫水の浅い60ト積みのはしけを用意した。4隻を新規建造、3隻を中古購入し、50ト積みの鉄製円筒形タンクを取り付けた。

それぞれの船には第一～第八辰巳丸と命名(縁起を担ぎ第四はない)。このときから当社の持ち船には「辰巳丸」と命名するのが恒例となった。

船は3班に分け、1班が大牟田で荷揚げ、2班は航行、3班は鏡で荷積み、と無駄のない輸送計画を立てた。



大日本人造肥料鏡工場前に着いた第十二辰巳丸。背後に見える2階建ては同社鏡工場事務所＝1936(昭和11)年ごろ(諏訪義隆氏提供)

輸送開始を約束していた1931(昭和6)年8月15日、第一船団が有明海を5時間かけて北上した。四宮も乗船し一同を激励した。

後年四宮は「出帆したときの感激は、全く言葉に言い尽くせないものだった。建造から輸送に至るまで、計画と実施において、結果的にうまくいったことは奇跡だった」と語っている。

硫酸瓶からタンク船へ

大正時代から昭和初期の硫酸輸送は主に約一斗五升(27㍓)が入る硫酸瓶を利用していた。破損して硫酸が流れ出ると船が傷むので、使い古した船で運航していたため効率も上がらなかった。

当社は硫酸輸送に新しい船をあてた。しかし、タンクの工法は確立されておらず、試行錯誤を重ねた。木造角タンクの内側に鉛張り、鉄製の円筒形タンクの採用、鉄製タンクに鉛板の張り付けや、タンクの天井

をリベットでとめる、鉄製タンクに鉛を水素で吹き付けるホモーゲンなどを試みた。

四宮の熱意に、硫酸工場やタンク製作所からはさまざまな協力が得られた。大日本人造肥料工務課の黒川豊丸技師は、タンクの設計から施工監督までを引き受けてくれた。この技術は後の三菱鉱業(現・三菱マテリアル)直島製錬所の硫酸輸送にも生かされていく。



上から順に第二辰巳丸の船名表示板、第一辰巳丸、第八辰巳丸の鑑札。それぞれ船体に掲げた。鑑札は総数20ト未満の船舶を証明するもので、現在の船籍票にあたる



江戸堀本社(1947～1960年)の社長室。四宮忠蔵社長の背後に船名表示板が掲げられている。左の壁には日めくりカレンダーが見える



当社は現在も毎年、日めくりカレンダーを製作している。写真は1950年代のカレンダー台紙

機帆船 第十一辰巳丸の建造

当時の一般的な船は木造の帆船で、荒天では航行できなかった。

四宮は機帆船による効率的な輸送に切り替えることを目指し、新船の建造を決めた。久吉丸の船長、赤宗松太郎が大三島(愛媛県)の多和造船所と契約して、第十一辰巳丸(60ト積み)を1932(昭和7)年に完成させた。重さ7トの円筒形鉄製タンクを積み、タンクの内側には鉛を張った。

第十一辰巳丸の建造以降、当社は年2回の決算に船舶など固定資産の減価償却を実施するようになった。同年に入店したばかりの太田誠三郎の進言に四宮が耳を傾けた。太田は高松高商時代から会計学に格別の興味を持ち、卒業論文にも「経営分析論」をテーマにしていた。

当時、個人商店の経理に減価償却を取り入れる例はほとんどなく、その意義を理解する人も少なかった。

関西硫酸との結び付き

関西硫酸販売(後に関西硫酸)は硫酸の需給調節と販売価格を統制するため、1923(大正12)年、8社が加盟する共同販売会社として誕生した。

1931(昭和6)年、大日本人造肥料鏡工場長だった林政次が関西硫酸販売の専務取締役役に就任し、同じく大日本人造肥料の山本宣紀も営業課長に転出した。2人は当社を厚く信頼して、以下のような硫酸輸送を次々に仲介した。

- ・1931年＝大日本人造肥料鏡工場から電気化学工業への薄硫酸の輸送
 - ・1934年＝三菱鉱業(現・三菱マテリアル)直島製錬所の硫酸輸送
 - ・1941年＝三井鉱山(現・三井金属鉱業)彦島製錬所の硫酸輸送
- 関西硫酸との結びつきは、当社を大きく成長させるきっかけとなった。

硫酸瓶

高さ50㍓、重さ13～15㍓。容量は約27㍓あるが、実際に入れたのは25㍓までとされる。上部には運搬用の取っ手がついている



かつて小野田市にあった石川製陶所の1950年ごろの船積み風景。硫酸瓶をてんびん棒で運搬。空瓶を化学工場向けに出荷していると思われる

＝いずれも
山陽小野田市歴史民俗資料館所蔵

硫酸瓶

山口県山陽小野田市(2005年に小野田市と山陽町が合併)では1890年代から1950年代にかけて、地場産業として硫酸の運搬に使う硫酸瓶を製造していた。

1891(明治24)年、日本舎密製造(現・日産化学)が小野田工場の操業を開始し、硫酸を製造。同社から依頼を受けて、地元の旦地区で1893年から硫酸瓶を製造した。耐酸性に富む同地区の土を主に使った。さらに耐酸性に優れた来待釉薬をかけ、赤茶色をしている。陶製のふた付きで、ねじ切りがある。1951(昭和26)年度の小野田市統計では市内に26工場、30数基の登り窯を数えた。戦前までの生産実績は全国生産数量の7割を占めた。現在、旦地区に残る製陶業者は1軒になっている。

三菱鉱業直島製錬所 本格的な硫酸輸送

当社は1934(昭和9)年、三菱鉱業(現・三菱マテリアル)直島製錬所の硫酸輸送を引き受けた。硫酸は化学肥料や繊維の製造に必須で、昭和初期から需要が急増した。4隻のタンク船を建造し直島丸船団として、本格的な硫酸輸送に乗り出した。

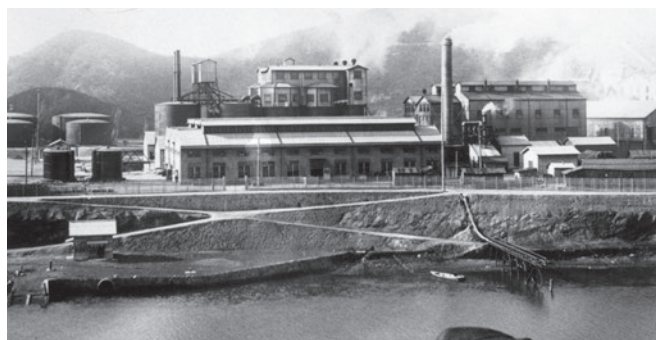
三菱鉱業は、直島製錬所の銅製錬の拡充や亜鉛工場、ペテルゼン式硫酸製造工場の建設計画を立て、硫酸の海上輸送方法を模索していた。当時、ごく少量の硫酸の海上輸送はあったが、生産予定の月8000^トもの輸送は例がなかった。

三菱鉱業の是永桃吉金属部長(のち常務取締役)に、大日本人造肥料の上野信二調度課長、関西硫酸販売の林政次専務、山本宣紀支配人が「人柄もよく、経験豊かな適任者」として四宮を紹介した。

是永に面会した四宮は、「円滑な輸送には150^トから250^ト積みの機帆船5、6隻を新造して、鉄製タンクを据えつければ大丈夫」と進言。三菱鉱業は当社に硫酸タンク船4隻の建造費15万円を融資し、輸送を全面的に委託した。

当社は第一～第三直島丸、第五直島丸の4隻を建造。タンクはいずれも鉄製で、鉛張りや鉛ホモーゲンを各1隻、鉄製のままと2隻とした。タンクの耐性を比較するためだった。その結果、濃度の高い硫酸は鉄を

直島製錬所で硫酸を積み込む第一直島丸＝1930年代と思われる



三菱鉱業直島製錬所

腐食しないことがわかり、第六直島丸以降は鉛加工を施さない鉄製タンクを積むようになった。

硫酸生産量は予定の月8000^トを超えるようになった。直島製錬所の中村末吉運輸課長の助言を受け、運航効率を向上させるため、以下のような取り組みをした。

大阪、名古屋、三原、宇部の揚げ地にそれぞれ揚酸ポンプを設置するとともに、万一に備えて本船にも揚酸ポンプを設置した。本社でも運航状況を把握するため、寄港地では最寄りの電信局や郵便局などから船の動静を電報で連絡させることにし、船に自転車も積んだ。当時の海運業界では、出航後は全て船長任せ。当初は船から抵抗も受けたが、次第に習慣として定着した。

三井鉱山との取引開始

1941(昭和16)年2月、三井鉱山(現・三井金属鉱業)の硫酸輸送を引き受けた。これが三井系企業との結びつきの始まりになった。

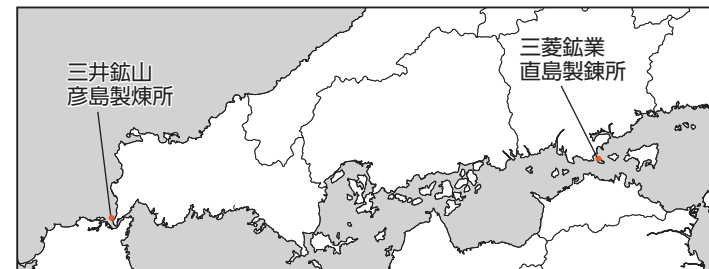
当時、彦島製錬所は三井鉱山の一部門で、同年に接触硫酸工場を増設した。このとき、関西硫酸販売が硫酸販売を引き受けることになり、同社の山本宣紀社長を通じて当社に輸送を要請した。

荅口富雄製煉所長、山本社長、四宮の三者会談で、専用船2隻を建造して輸送することになった。四宮は三菱鉱業の直島丸の例にならい、船は当社で建造する意向を示したが、荅口所長は「船は三井で建造したい」と求めた。そこで、船は三井の持ち船として建造するが、運航は将来も当社が担うという内容で三者が合意、輸送契約が成立した。船名は製煉丸と決まった。

同年8月、第一製煉丸(150^ト積み)、同年11月、第二製煉丸(180^ト積み)が高松の真砂造船所(現・興亜産業)で進水した。太平洋戦争直前で、資材の入手も困難、工具も軍に召集されて補充も困難という悪条件下での新船建造であったが、立派なタンク船が誕生した。

製煉丸

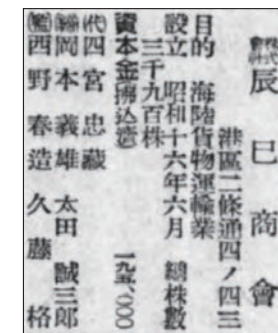
製煉丸の船籍は1964(昭和39)年、三井金属鉱業から当社に譲られた。四宮忠蔵が「製煉丸の名称を永久に残し、三井鉱山・三井金属の輸送の歴史を辰巳の歴史といたしたい」と申し出たことによるものだった。



辰巳商会を法人化

当社は創業以来、個人経営の形態をとっていたが、1939(昭和14)年ごろから法人化を検討。当時、タンク船を主体に機帆船28隻、船員も100人を超える規模に成長していた。

1941年、辰巳商会を含め4社を設立。1943年には、4社を合併させた辰巳商会を発足させた。役員には代表取締役四宮忠蔵、取締役岡本義雄、太田誠三郎、監査役西野春造、四宮貞良の5人が就任した。



1942(昭和17)年の
帝国銀行会社要録



1943(昭和18)年の
帝国銀行会社要録

日本薬品槽船の設立

1939(昭和14)年4月、海運組合法が公布され、海運業者は組合に所属して統制に従うことが義務づけられた。

1942年10月、タンク船業者は油槽船業者と全国沿岸タンク船海運組合を結成。その後、薬品タンク船業者による統制会社「液体工業薬品槽船運輸統制」が設立され、四宮が社長に就任した。

1944年4月、海務院から企業整備令に基づきタンク船業者の資本金を急ぐよう指示され、「日本薬品槽船」に商号を変更。船主が雇用していた従業員は新会社が雇い入れた。日本薬品槽船の役員には、代表取締役社長に四宮、常務取締役に太田誠三郎の他、取締役小山田実(曹達工業薬品配給統制)、山本宣紀(日本硫酸統制)ら当社に関わりの深い人物が就任した。1945年1月1日付で当社は日本薬品槽船にタンク船25隻(機帆船21隻、はしけ4隻)を現物出資し、乗組員100人も出向した。職員もほぼ全員出向した。

小型鋼船を建造 三井金属鉱業の 亜鉛地金を輸送

大牟田川三井横須岸壁での亜鉛地金の積み込み
=1955年ごろ

1951(昭和26)年ごろから一般貨物船部門で新しい貨物の獲得が困難になり、業績が足踏み状態となっていた。内航海運業では、正確に運航できる鋼船に切り替える動きが開始していた。当社も後れをとるわけにはいかなかった。小型鋼船を建造して新しい集荷先の開拓に乗り出した。

鉄道輸送から海上輸送へ

三井金属鉱業は三池製煉所の亜鉛地金を全て鉄道輸送していた。亜鉛地金は1ト、16万円*と高価で、機帆船で運ぶと積み荷保険料が高かつき、海難事故も多いためだった。

1953(昭和28)年5月、当社は九州郵船の鋼船高千穂丸を用船して亜鉛地金365トを三池製煉所から大阪第三突堤に中継し、大阪市内の湊町の佐渡島金属の倉庫へ運んだ。

※1950(昭和25)年のサラリーマンの月収は約1万3000円



潮が引いた大牟田川に据船して硫酸を積み込む第三製煉丸(左側の黒い船)と用船の明治丸=1960年代と思われる

7月、北九州が豪雨に見舞われて関門トンネルが不通となり、本土向けの陸上輸送貨物が全て止まった。当社は三池製煉所の緊急輸送に協力。三井金属鉱業内で海上輸送に切り替える意見が強まり、後に全面的に海上輸送となった。

亜鉛地金の輸送量は1967年4万9000ト、1968年5万4000ト、1969年6万9000トと増え、東京や千葉、大阪、名古屋に運ぶようになった。

1986年、同所が亜鉛地金の製造を終了するまで海上輸送は続いた。

日本薬品槽船を吸収合併

日本薬品槽船は1948(昭和23)年7月、持ち船を共和産業海運と甲斐機船、当社の株主3社に裸用船の形で還元した。その後は船舶賃貸業者として存続していたが、1950年に戦時中の統制が全面的に解除されると存続理由がなくなった。

共和産業海運と甲斐機船にはそれぞれの船を譲渡。残りの船と負債は、当社が引き受けて、同年11月に日本薬品槽船を吸収合併した。当社の持ち船は機帆船第十一辰巳丸の他55隻(3435総ト)となり、供出時(機帆船21隻、はしけ4隻)よりも著しく増加した。

東邦亜鉛の鉱石輸送



長崎県の対馬南室港で亜鉛鉱を積み込む第三十五辰巳丸
=1955年ごろ

対馬から秋田へ海上輸送

東邦亜鉛と当社の取引は、同社が大阪に営業所を開設した1952(昭和27)年に始まった。同社は長崎県対馬の対州鉱山の亜鉛鉱石を、船で下関に運び、鉄道で秋田に輸送。同地で脱硫後、同社安中製錬所(群馬県)に送って亜鉛を製錬していた。当社は海上輸送で大阪中継にすれば運賃が安くなり合理的であると提案し、一部の輸送を同年12月から引き受けるようになった。

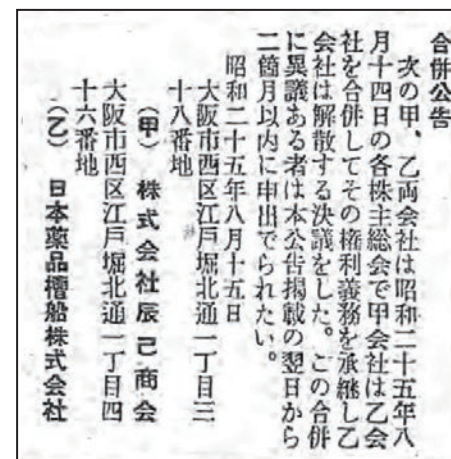
対州鉱石を大阪の第三突堤で中継して秋田に送り、同社の契島製錬所(広島県)の粗鉛輸送も開始した。

当時、積極的に建造していた小型鋼船を使うことで、輸送はスムーズに進み、取扱量は激増した。

1955年4月からは、対馬から秋田に直送するようになり、第三十五辰巳丸や高千穂丸(用船)が就航した。当時は船の性能から直送は夏期に限られていたが、1957年から就航した第七十七辰巳丸で、冬季も就航が可能になった。

同社は1961年から輸入鉱石による製錬を始め、当社は亜鉛鉱を横浜から秋田、鉛や銅鉱を神戸から契島に輸送した。

対州鉱石の秋田送りは1965年6月から川崎中継で安中製錬所や小名浜製錬所(福島県)向けに変更し、鉛鉱は契島送りになった。対州鉱山からの輸送は、1973年12月の閉山まで続いた。

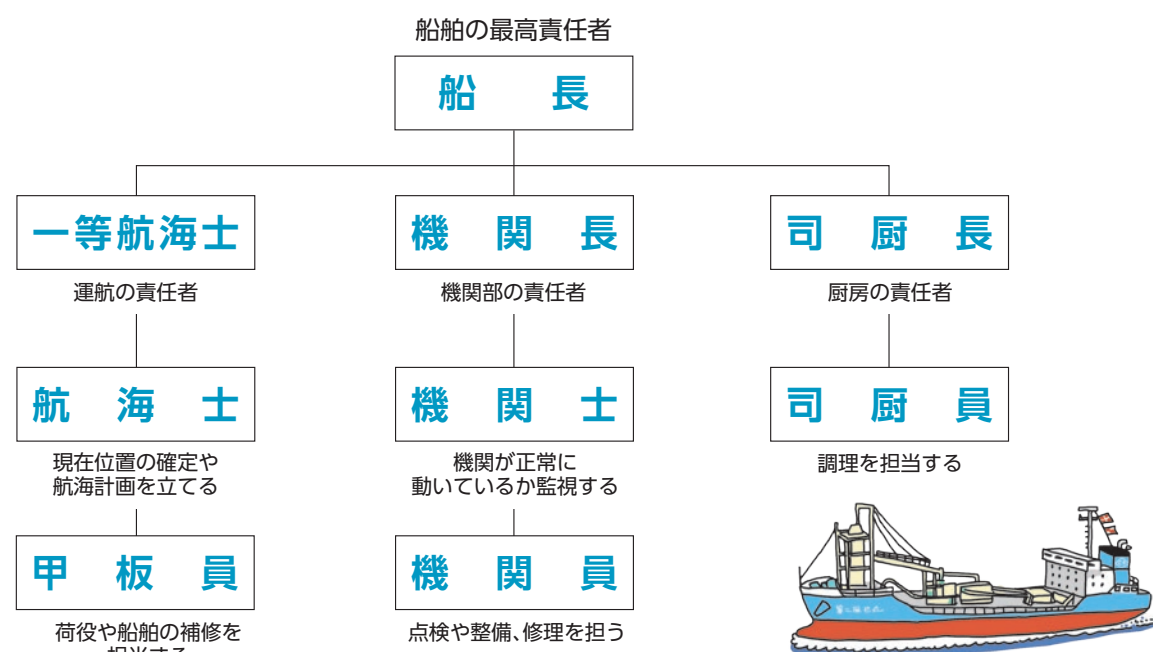


日本薬品槽船の合併公告
『官報 1950年8月18日』第7081号

解説

役割別

船上のスペシャリスト



船員の1日

〈第二辰巳丸で撮影〉



操舵室

海上を監視しながら、舵を操作する



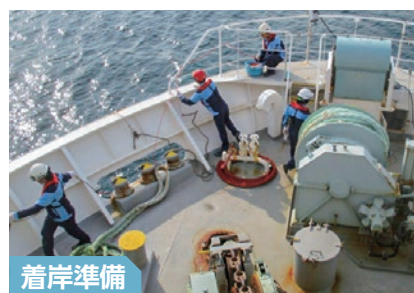
荷役管理

貨物の積み降ろし管理や温度測定などをする



荷役管理

荷降ろし用のホースへの接続に立ち会う



着岸準備

着岸時にはロープで船舶を岸壁に固定する



休憩

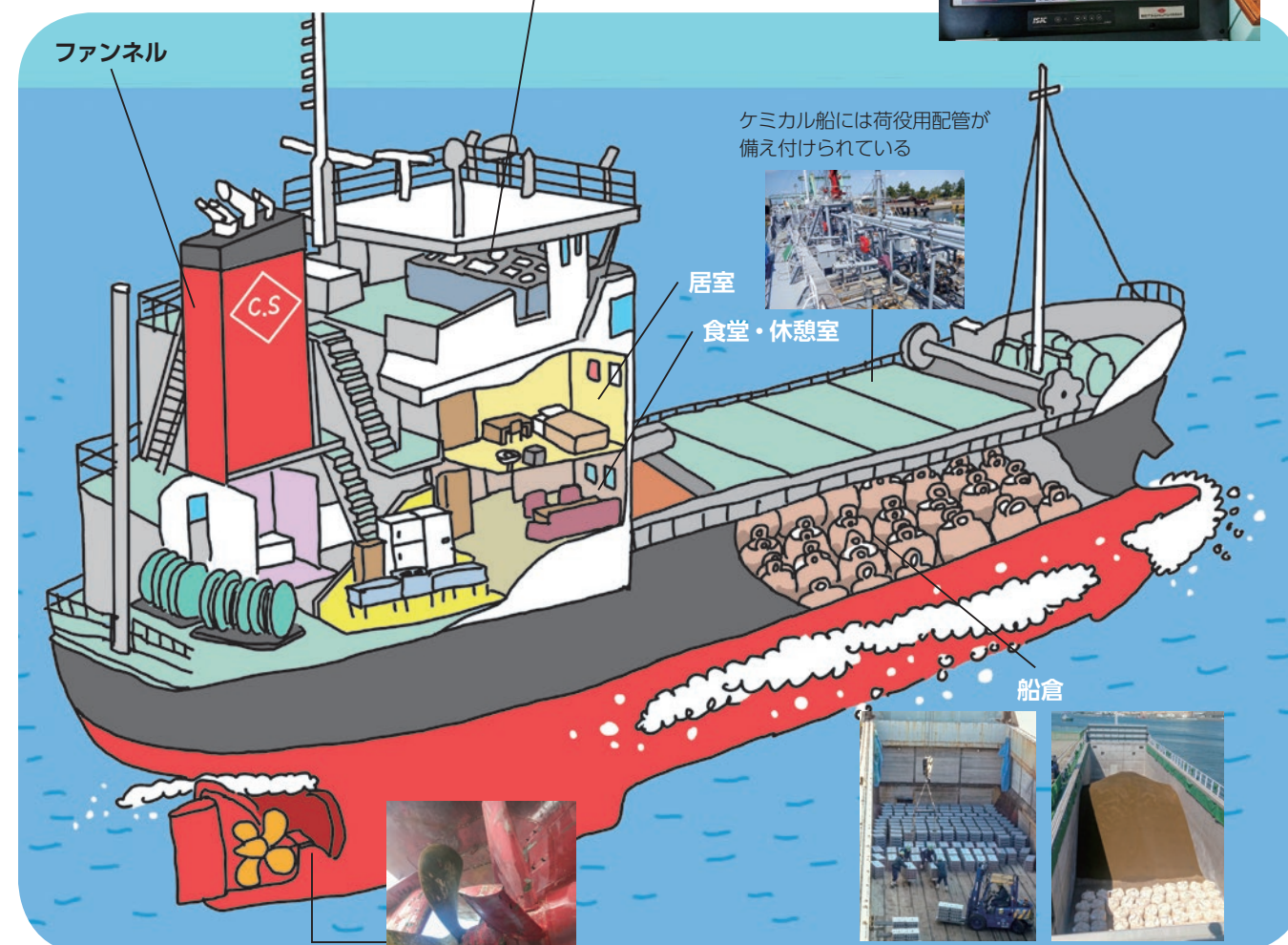
休憩時間に船室でトレーニングをする船員もいる



風呂

仕事後は風呂で汗を流してリフレッシュ

貨物船の内部紹介



省エネの工夫

プロペラ後方には板状の装置を取り付けている。船尾の水流を制御し、効率よく大きな推力を出しやすくする。



当社船舶



関連会社の船舶

辰巳商会のファンネルマーク「C.S.」

当社はファンネルマークに創業者・四宮忠蔵のアルファベットの頭文字「C.S.」をひし形で囲った社章を使っている。マークを取り付け始めたのは1937(昭和12)年ごろ。当時購入した150トンの積みの貨物船福丸を修理した際、取り付けたのが初めてとされる。

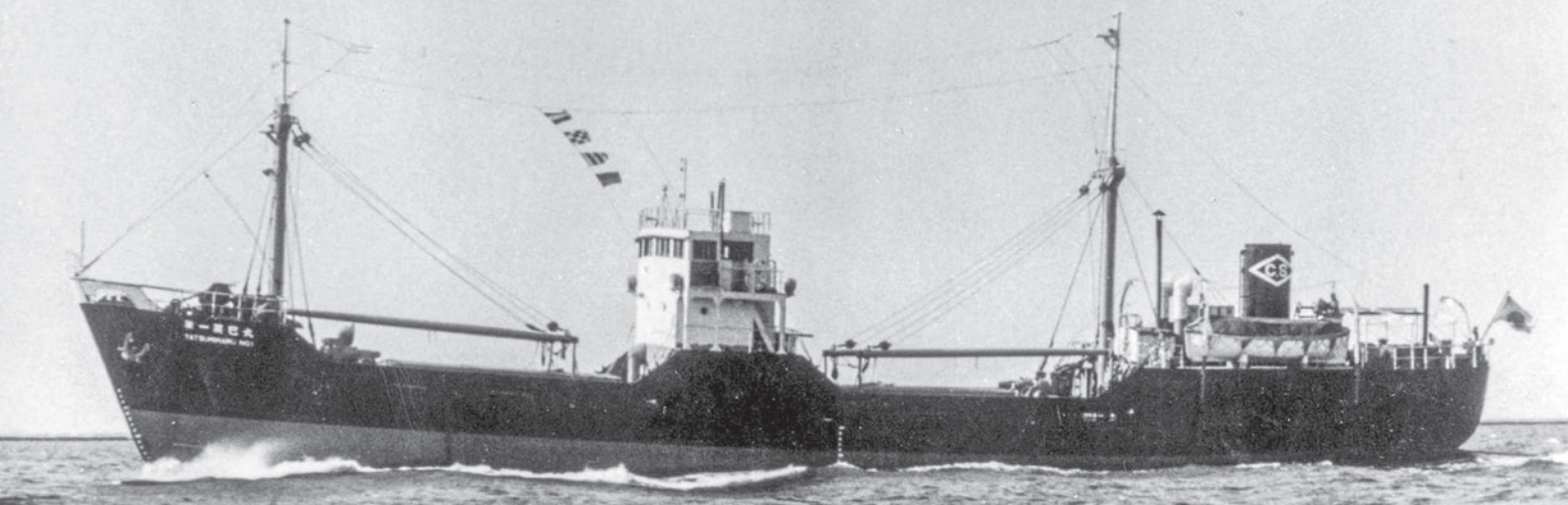
それまでは、社標として社旗を使った。船の中には、ドラム缶を取り付けてマークをペンキで書いているケースもあった。

ファンネルマークは当初、黒地に白抜きで社章を入れた。1970年以降、当社船舶は赤地に白抜きで社章を入れ、関連会社の船舶は青地に白抜きで社章を入れるようになった。現在、用船は黒地に白抜きを基本にするが、船主側で船に合わせた配色を決めている。

ファンネルマークとは

ファンネルは煙突を意味する。ファンネルマークは、船の煙突に描かれた社章やマークをデザインしたもので、船会社の看板のようなもの。現在では世界中の船会社がファンネルマークを採用している。

初めて鋼船を導入



第一興洋丸から改称した2代目第一辰巳丸。石炭を輸送。後に改造してセメントを輸送した＝1950年代



三菱セメントの海上輸送

安治川岸壁に接岸する当社のセメント船。ファンネルに当社の社章が見える。右奥に三菱セメントのサイロ3基が見える＝1965年

石炭、セメントを輸送

1949(昭和24)年8月、連合国軍最高司令官総司令部(GHQ)が石炭の配給統制撤廃を指令し、9月に配炭公団解散令が公布された。当時最大の資源として「黒ダイヤ」とも呼ばれた石炭の統制がなくなり、自由販売に移行することになった。

当社は、九州で年間300万トンを超える石炭を産出していた三菱鉱業(現・三菱マテリアル)の専属業者として、九州炭の輸送を委託された。輸送に対応するため、同年8月、興洋海運から第一興洋丸を買収した。

第一興洋丸は財政資金による第1次計画造船[※]のF型鋼船(518 総トン、550馬力、720積載トン)で、当社にとって汽船第1号になった。数年後、小型鋼船時

代に入った当社にとって、画期的な意義を持った。乗組員21人は1950年1月1日をもって大同海運から当社に転籍した。

三菱鉱業の石炭輸送には、同船を専航させたほか、鋼船も用船した。

第一興洋丸は3年後に第一辰巳丸と改称、石炭輸送11年の後、セメント船とし、1965年10月の解撤まで、当社の看板船として運航した。後に当社が木造船から鋼船に切り替えた時期には、鋼船の操船技術や近代的な船員の勤務を教育する船にもなった。

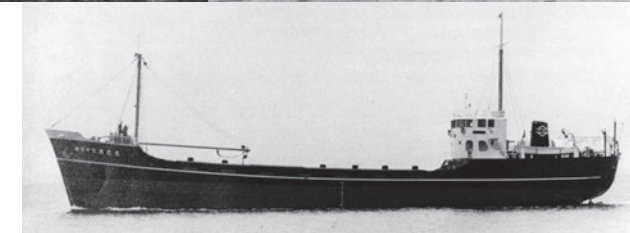
[※]計画造船＝1947(昭和22)年9月から始まった政府主導の計画的な造船。第二次世界大戦後、政府は必要な船舶量の確保と造船業の継続建造のため、年度ごとに船種別の建造量や資金計画を決定した。復興金融公庫の融資を活用し、当初は、戦時標準船のF型など中小貨物船が中心だった

専用船3隻を就航

1950年代半ばの日本は好況が続き、工場や住宅、ホテル、道路の建設が増えた。セメント需要も増大し、三菱セメント(現・宇部三菱セメント)は1957(昭和32)年5月、大阪安治川の当社敷地(約6300平方メートル)を賃借して大阪サービスステーションを建設。当社がセメントばら輸送と出荷作業を担当することになった。

当社は第七十三辰巳丸(618総トン、980積載トン)をセメント船として島根県松江市で建造した。進水式には荷主の三菱セメント伊藤保次郎社長が列席して支綱を切った。荷主代表の支綱切断は当社ではこれが最初になった。

1959年5月、三菱セメントが第一菱洋丸(980トン)を建造、当社はこれを裸用船[※]として北九州八幡地区の黒



第七十三辰巳丸

崎と大阪間のセメント輸送にあてた。

翌年、大阪サービスステーションのセメントサイロの収容力は2万トンに拡張され、1000トン型専用船3隻の就航が必要になった。三菱セメントは当社の第一辰巳丸をセメント船に改造するよう要請してきた。

第一辰巳丸は三菱鉱業の石炭船として運航している当社の看板船だったが、三菱セメントが三菱鉱業の了解を取り付け、セメント船に改造して、運航にあてた。

[※]裸用船＝船主が船員を配乗せずに、一定期間、船舶を貸し渡す用船契約

船舶の大型化

高度経済成長期の1960年代、船員の人件費が上昇した。採算をとるためには乗組員1人当たりの輸送量を増やす必要があり、船舶の大型化が進んだ。近年は顧客の要望に応じた積載トンの船舶を建造、専用化が図られている。



第六十五辰巳丸(100積載トン)
硫酸船 1950年11月購入



第七十辰巳丸(451積載トン)
硫酸船 1965年6月進水



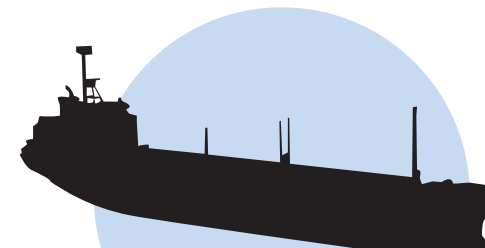
2代目第三十二辰巳丸(220積載トン)
硫酸船 1963年8月進水



2代目第二十辰巳丸(1300積載トン)
硫酸船 1968年10月進水

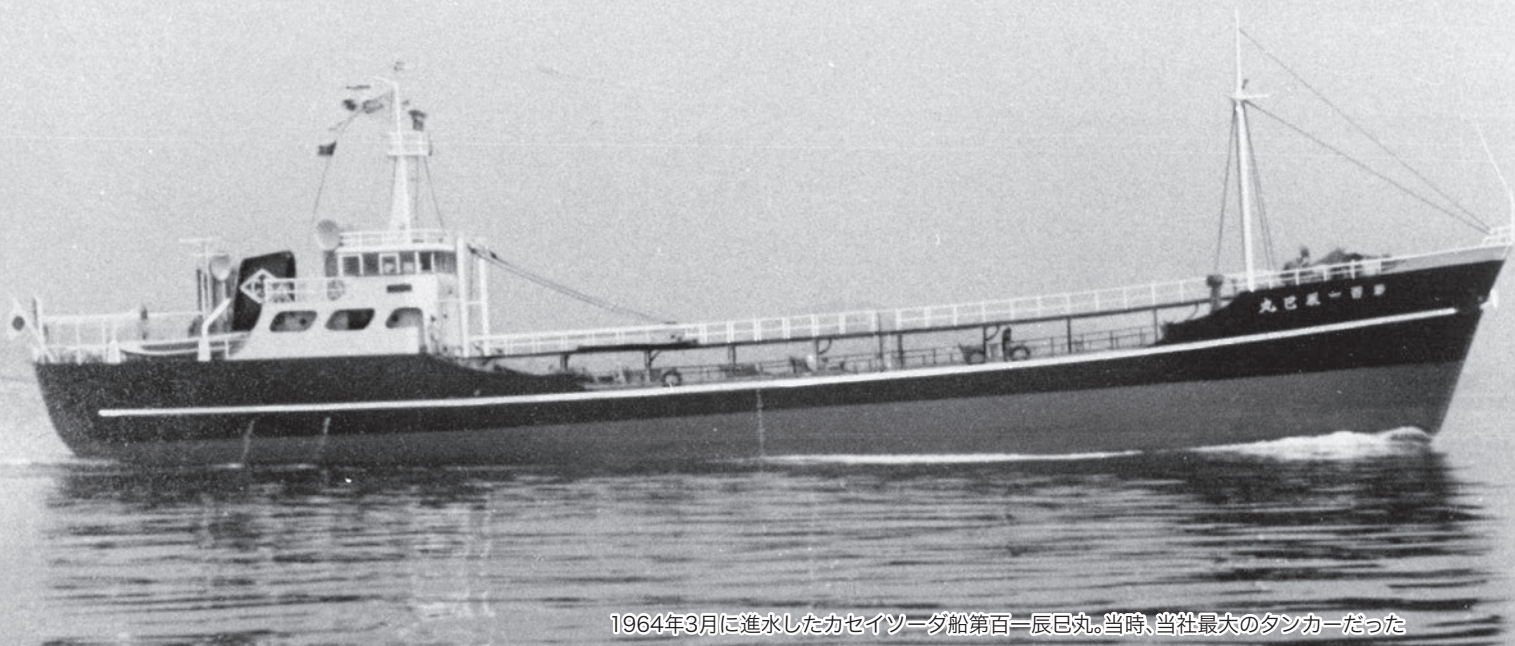


せいれん丸(2655積載トン)
硫酸船 1972年3月進水



第七鈴鹿丸(1000積載トン)
硫酸/カセイソーダ船 2008年8月進水

当社最大タンカー カセイソーダ船建造



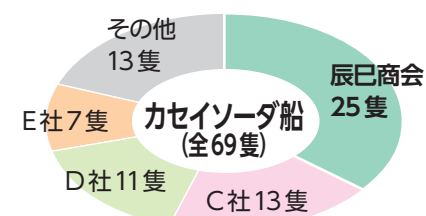
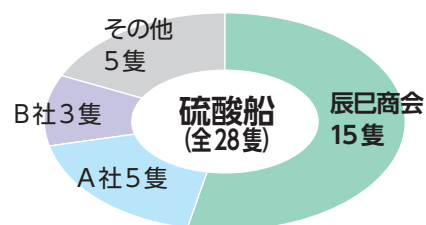
1964年3月に進水したカセイソーダ船第百一辰巳丸。当時、当社最大のタンカーだった



1969年1月に進水した第三十八辰巳丸(3代目)。世界最大のカセイソーダタンカーとして注目された。辰巳安治川埠頭に着岸している=1970年ごろ

1960年代、当社は安治川の所有地にセントラル硝子のタンク3基（合計1350^{キロリットル}）と日本ソーダ工業会用タンク3基（同2万2500^{キロリットル}）を建設した。日本ソーダ工業会のタンクは国内最大で、当時としては日本唯一のカセイソーダ輸出基地として注目を浴びた。当社最大のタンカーとなるカセイソーダ船第百一辰巳丸も建造した。

硫酸船・カセイソーダ船の 隻数シェア日本一



船隻数ベース(2020年現在) 当社まとめ

日本唯一の輸出基地

終戦後は燃料不足でソーダメーカーはカセイソーダの輸送に自家用タンク船を動かすことができず、日本薬品槽船の船舶が輸送を引き受けていた。1950(昭和25)年、当社が日本薬品槽船を吸収合併すると、カセイソーダ輸送も引き受けることになり、タンク船部門で硫酸に次ぐ主要な柱に成長していった。

1964年3月、当社最大のタンカーとなるカセイソーダ船第百一辰巳丸(770^{キロリットル}積み)をセントラル硝子向けに建造した。同年6月、安治川に同社専用のカセイソーダタンク(450^{キロリットル})3基が完成し、当社は海陸一貫輸送を担当することになった。

その後、日本ソーダ工業会から要望を受け、輸出用カセイソーダタンクを建設することになった。同工業会は1965年度に旧ソ連や韓国などへカセイソーダ5万^{トン}を輸出するほか、

1967年度以降、オーストラリアのアルコアへも長期輸出することになっていた。

輸出カセイソーダの中継基地は1万^{トン}級のタンカーが接岸して荷役できるものでなければならず、3社競争入札の結果、当社が建設することに決まった。

総工費3億3000万円を投じ、7500^{キロリットル}タンク2基が1967年4月に完成した。このカセイソーダタンクは、日本最大だった。

1968年8月、日本ソーダ工業会の要望を受け、さらにタンク(7500^{キロリットル})1基を増設。これを機に、防潮堤に接続して長さ106^{メートル}、水深10^{メートル}で2万^{トン}級のカセイソーダタンカーが接岸できるドルフィン桟橋を建設し、辰巳安治川埠頭と命名した。

さらに、1968年10月にタンク(520^{キロリットル})2基、1976年9月には旭化成用タンク(175^{キロリットル})2基、同(450^{キロリットル})1基が完成し、安治川のタンクは合計11基となった。

「倒れるときは一緒に」

当社とセントラル硝子との取引は、同社が宇部曹達工業時代の1949(昭和24)年に始まった。その後、同社は工業設備の切り替えなどで資金難に陥り、輸送を担当していた海運会社の中には手を引くところもあった。当社宇部駐在から本社に「経営改善できる」との報告が上がっていたこともあり、当社は継続して輸送することを決めた。

1968年、広島県安芸津で開かれた第十五辰巳丸(2代目)進水式の祝賀会で、セントラル硝子の石井菊太郎取締役大阪支店長は、戦後の経営危機時代を振り返り、「いばらの道を歩んだ時代がありました。このとき、輸送に当たっておられた辰巳商会さんが私方を信じてくださり、『荷主さんが倒れるときは私の方も一緒に倒れましょう』とおっしゃって、全面的にご援助くださり、再建の支えとなりました」と語った。

当社の社風の一端に触れる逸話に、会場は温かな雰囲気包まれた。

香川県豊島の汚染土、溶融スラグの海上輸送



豊島の桟橋から汚染土を積み込むことぶき丸。クレーンを船舶に備え、自力で荷役できる＝2013年



三井金属鉱業の資源リサイクル事業に対応

横浜港鈴繁埠頭から三池製錬に海上輸送している＝2017年

直島の処理場から九州へ

瀬戸内海国立公園に浮かぶ豊島(香川県)は、国内最大級といわれる量の産業廃棄物が不法投棄され「ごみの島」と呼ばれた。破碎した車から鉄などを除いたシュレッダーダストなどが処分地に埋められていた。

島民は1993(平成5)年11月、業者の指導監督を怠ったとして香川県などを相手取り、公害調停を申請、2000年6月に調停が成立した。処分地で見つかった重金属やダイオキシンなどの有害物質は、豊島から西約6^{km}の直島に建設された中間処理施設で処理された。

処理後の溶融スラグは、三菱マテリアル九州工場(福岡県)に運びセメント原料化した。スラグ輸送に実績のある当社は2010年10月から、定期用船のガット船ことぶき丸(199総^t、700積載^t)などで直島からスラグの海上輸送を担当した。



豊島処分地(香川県土庄町豊島家浦)＝2016年12月(毎日新聞社提供)

汚染土の緊急輸送に協力

公害調停で決まった処理期限が迫った2017(平成29)年2月から、当社はさらに豊島の汚染土を直島に緊急輸送することになり、ことぶき丸が担った。豊島の産業廃棄物と汚染土の搬出が終わったのは3月28日と、期限まで残り3日だった。当社はその後も直島から三菱マテリアル九州工場にスラグ輸送を続けた。一連の業務は同年7月に完了した。

同年7月9日、香川県直島町総合福祉センターで、産業廃棄物の無害化処理完了を祝う県の式典が開かれた。山本公一環境大臣、浜田恵造香川県知事、溝江輝美当社社長ら約160人が出席した。香川県資源化・処理事業推進室長から「辰巳商会の緊急輸送がなければ期限に間に合わなかった」と感謝された。



2017年7月9日に直島町総合福祉センターで開催された豊島廃棄物等処理完了式典＝毎日新聞社提供

2006年(平成18)12月、当社は三井金属鉱業が横浜港鈴繁埠頭に設けた三井金属環境物流センターから、産業廃棄物を三池製錬(福岡県大牟田市)に海上輸送する業務を請け負った。三井金属鉱業は、関東の産

業廃棄物を同環境物流センターに集積し、三池製錬で産業廃棄物から鉛、亜鉛などを抽出した。

現在、年間1万5000^tを輸送している。

アミタの海上輸送を一括管理

アミタから2014(平成26)年10月、同社の内航物流を一括して請け負い、物流合理化につなげた。

中核的な中間処理施設である姫路循環資源製造所(兵庫県姫路市)に当社職員が常駐し、アミタの国内6拠点と鉄鋼メーカーなど排出事業者と、セメント工場や非鉄製錬所など処分事業者を結ぶ内航輸送を管理した。

アミタにとっては内航輸送管理業務の軽減、当社は船舶の回転率向上と空船回航の減少が実現し、双方に価値ある海上輸送の仕組みができた。



アミタ姫路循環資源製造所からセメント原料となる混合廃棄物を、トクヤマ南陽工場向け船舶に積み込む＝いずれも2016年2月



船に積み込まれる混合廃棄物



鉄鋼メーカーから集めた粗酸化亜鉛の原料となる製鋼煙灰を、四阪製錬所向け船舶に積み込む＝いずれも2017年1月



船に積み込まれた製鋼煙灰



2020年まで3年間に内航船16隻を建造

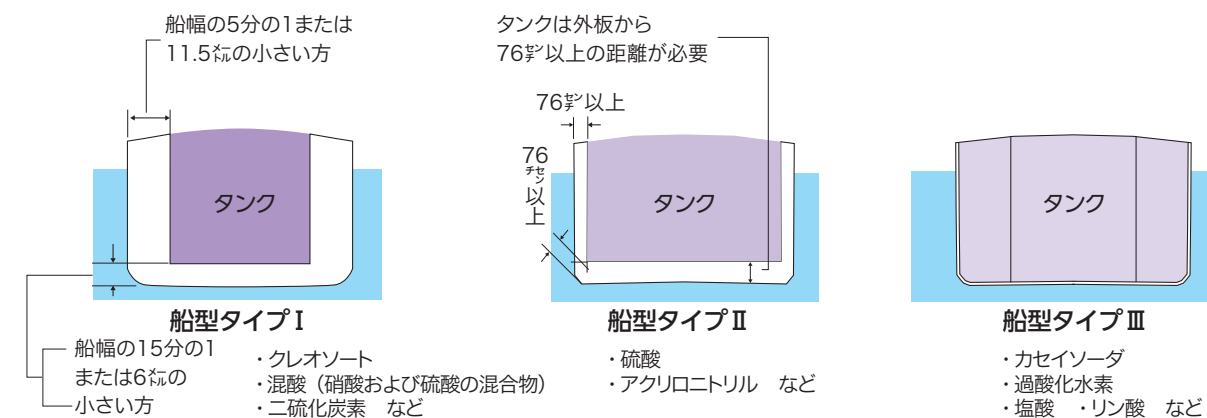
当社は内航海運の事業継続と拡大に向け、2018(平成30)年から2020(令和2)年、総額100億円をかけ内航船16隻を建造する積極施策を打ち出した。船舶の老朽化への対応が差し迫った課題であったことから、輸送の効率と安定性の改善を図った。

16隻の内訳は、建造から20年以上の老朽船舶の代替建造が12隻で、代替なしの新規建造が4隻だった。

た。新規建造は東ソー物流専用のカセイソーダ船、東辰(471総トン、900積載トン)と第二東辰(498総トン、1100積載トン)、塩酸船1隻、宇部MC過酸化水素株式会社専用の過酸化水素船、龍友丸(434総トン、750積載トン)で、ケミカル輸送に強い当社の看板船として活躍している。

液体化学薬品を輸送する船舶のタンクの構造

輸送中の液体化学薬品が、衝突や座礁などによって海上に流出しないよう、タンクは二層構造となっている。危険度の高い貨物の順に、タイプⅠからⅢに分類されている。



岡本 義雄

仕事に厳格 創業期の大黒柱

1946(昭和21)年12月25日、当社専務の岡本義雄が盲腸炎に肺炎を併発して47歳で急死した。岡本は創業以来、四宮忠蔵の片腕として当社の発展に尽くした。第二次世界大戦が終わり本格的に事業を再開する時期、大黒柱だった岡本を失ったことは当社の事業運営に大きな痛手となった。

四宮の妻エイの弟で四宮を頼って高松から大阪へ。家業を手伝うよう四宮は勧めたが、岡本は親を説得し、四宮が働く清水組に入った。その後、四宮とともに当社を創業した。

仕事に恐ろしく厳格で、若手が基本の手続きをおろそかにすると何度も現場に押し返した。仕事の順序や決まりを体験することで身につけさせようとした。夕方早く仕事が一段落しても、事務仕事をするよう指示を出し、今日の仕事は絶対明日に回さなかった。たくましい容姿で電話の声も大きく、出勤はだれより早く、夜も最後まで働いた。休むことなく率先して働き、部下は追従せざるを得ず、新人には「いつまで鍛えられるのか」と不安を抱かせた。電話を架けた相手には必ず手紙やはがきを書き、仕事の終わりには顔を洗って帰るのが日課だった。

創業当時、大阪港では貨物船は接岸せず、港内に停泊した本船にはしけを横付けして荷役することが多かった。船会社指定の船内荷役業者が手配したはしけで貨物を運び、上屋で受け渡すのが一般的だった。岡本は荷主の代理人として、はしけを本船に横付けし、船側での貨物の受け渡しを発案。大阪港での貨物の受け渡し手法に革命を起こした。従来と異なる手法にしたことで港湾関係者との利

害関係に影響が出てぶつかることもあったが、調整を重ねた。

戦時中から当社が日本薬品槽船に多くの人と船を出した時期には、岡本は数人と本社に残り、将来の活動再開に向けて業務を継続した。

1945年6月の大阪空襲では、築港一帯に焼夷弾が落とされ、事務所にいた岡本は隣家まで炎が迫る中、たった一人で消火を続けていた。後から駆けつけた社員と隣家を引き倒し、類焼を防いだ。

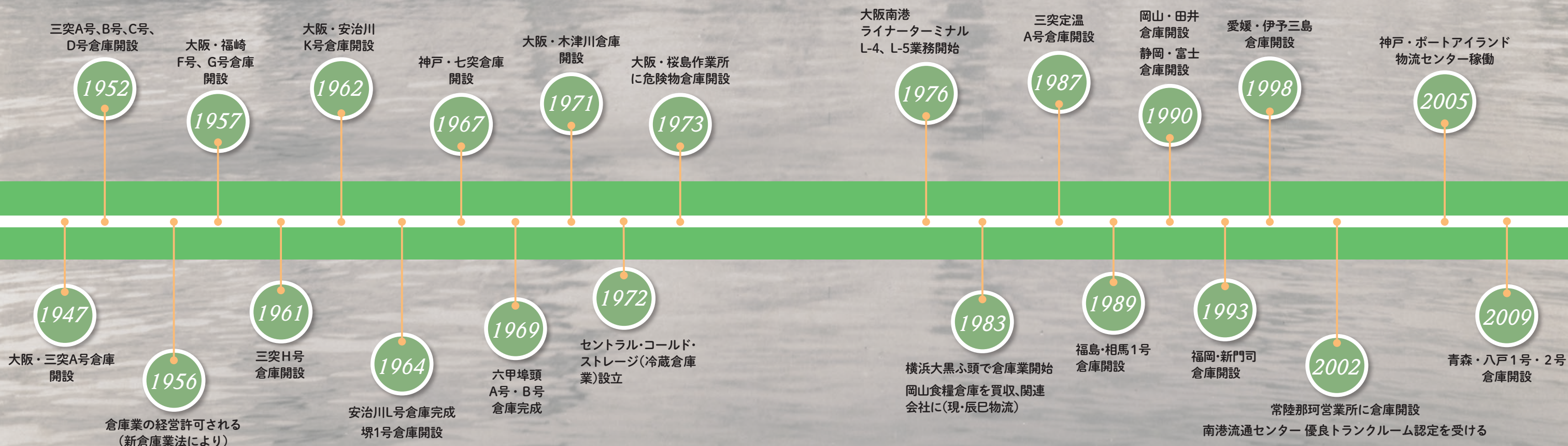
終戦後、築港に荷さばき倉庫が必要と、1946年夏の炎天下、荒れ果てた一帯を毎日歩き回り、第三突堤基部に用地を見つけた。懸命に当社を戦前の態勢に戻そうとしていた矢先、岡本は帰らぬ人となった。当社で初めての初代A号倉庫の完成は見届けられなかった。

四宮が、岡本と仕事をしたのは清水組から数えて約30年。「全く文字通り生死苦楽をともにしてきた。彼の死は、私にとって、真の兄弟に死に別れるより、もっともつらい衝撃だった」。四宮は追想録で当時の慟哭を振り返り、岡本を悼んだ。



おかもと・よしお 四宮忠蔵の妻エイの弟。18歳で四宮を頼り高松から大阪へ。清水組で働き、忠蔵とともに辰巳商會を創業した。1941(昭和16)年の会社設立時に取締役、専務。1946年12月死去、47歳。

第3章 倉庫業のあゆみ



大阪港の第三突堤に建設した(左から)A号、B号、C号、D号倉庫=1950年代と思われる

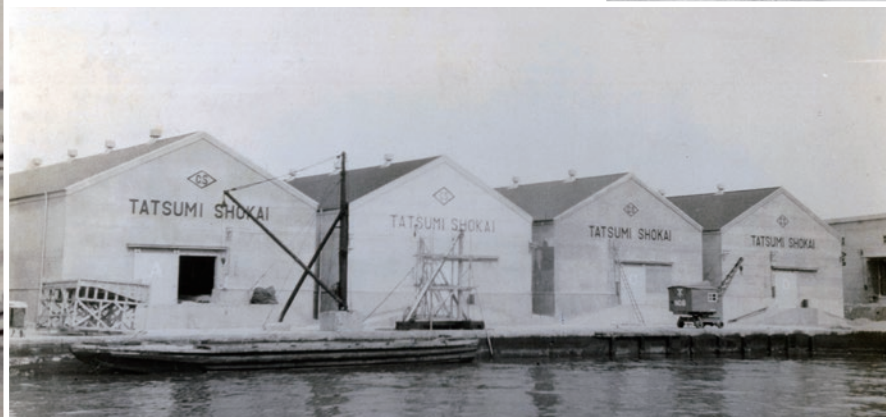
大阪 三突、福崎 倉庫を建設



福崎に建設した(右から)E号、F号、G号倉庫。E号倉庫は三突基部にA号倉庫として建設され、その後、この地に移築したもの＝1960年前後



写真は左上から時計回りに①②天井を支える木骨トラスと1956年に購入したベルト・コンベヤーが見える③④輸入小麦の荷役作業。麻袋を補修する女性の姿も見える(中央右、頭にかぶりものをした2人)＝1956年ごろ⑤⑥はい付け(荷を整然と積み上げる)のため、やぐらを組んでいる。以上3点は、三突倉庫。⑦⑧(左から)A号、B号、C号、D号倉庫。左端が2代目A号倉庫＝1950年代と思われる



第三突堤基部の倉庫群は大阪臨港線と直結され、福崎では、同線につながる当社専用側線(赤色の実線)が開通。それぞれ、海と陸をつなぐ拠点となった

福崎に1961年6月に建設された鉄筋コンクリート建てのH号倉庫(左端)。右端奥にあったE号倉庫はなくなっている＝1960年代と思われる

初代A号倉庫を建設

当社の戦前の倉庫は海岸や鉄道から離れた不便な場所にあり、船から鉄道へ直積みできる立地の自社倉庫は悲願だった。岡本義雄専務は1946(昭和21)年夏、築港一帯を歩き回り、はしけ、機帆船から鉄道に直積みできる築港第三突堤(三突)基部に着目。大阪市有地を借り、当社は木造バラック建てのA号倉庫(360平方メートル)を建設した。1947年2月に完成し、付近の2640平方メートルは野積み場にし、倉庫業と沿岸荷役を再開。当社の一貫輸送と倉庫業の礎が築かれた。隣接地一帯も整備され、戦後復興につながった。

三突の倉庫を拡充

三突基部の倉庫と野積み場では1947(昭和22)年から1949年まで戦後賠償物資の船積みをしていた。その後、当社は輸入食糧の増加による倉庫需要増を見越して倉庫を建設することにし、大阪市港湾局の許可を得た。大阪港はジェーン台風(1950年9月)で最大4.2メートルの高潮に襲われたのを受け、三突でも高潮対策を施し、木造モルタル塗りの倉庫4棟を建設。1952年9月から翌年3月にかけて築港に2代目A号を含むB、C、Dの各倉庫が完成した。

その後老朽化した4棟は取り壊し、新たに鉄骨造り2階建てで3代目にあたるA号定温倉庫が1987年2月に完成し、現在も稼働している。

福崎が海陸接続の重要拠点に

1952(昭和27)年9月、初代A号倉庫は、鋼材商の富安商店から取得した大阪市港区新福崎(現・福崎3丁目)の社有地に移築し、E号倉庫に改称。大阪府・市による高潮対策事業で天保山運河沿いに物揚場としての護岸施設が整備された。当社は福崎を海陸接続の拠点とする計画を進め、1957年2月、木造モルタル塗りのF、G号倉庫を建設。両倉庫は政府指定の食糧倉庫となった。

同年5月末には国鉄関西本線貨物支線(通称・大阪臨港線)の浪速駅と結ぶ当社専用側線が開通した。

それまで当社の倉庫業務は上屋の荷さばきと米麦の保管が中心だったが、砂糖やたばこも扱うようになった。1961年6月には、G号の隣にH号倉庫を建設した。

三突の A号倉庫は 3代目



初代
木造バラック建て。戦後賠償物資を送り出す集積所だった
※福崎に移築後E号倉庫となってから撮影。初期の三突の写真は現存していない



2代目
木造モルタル塗り。輸入外米を保管した



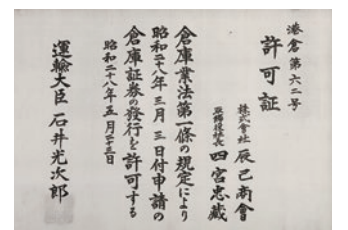
3代目
鉄骨造り、ALC板張り2階建ての定温倉庫。政府米、民間流通米、ココアを保管している



福崎で1957年5月に開通した当社専用側線。左手前の木造建物は当社の初代A号倉庫を移築したE号倉庫と思われる＝1957年



倉庫業許可書



1953年5月23日付の倉庫証券発行許可証

1956年6月に新倉庫業法が公布され、当社は同年11月、運輸大臣から倉庫業を営むことが許可された。新法の主な点は、営業の許可制、料金の届け出制、倉庫証券の発券許可制など

安治川内港に進出



近代倉庫経営のひのき舞台に

安治川内港に進出して倉庫を建設・運営したことは、当社が初めて近代倉庫経営のひのき舞台に立ったことを意味した。隣り合って仕事をするのは全国的な倉庫業者である日本通運や住友倉庫、大阪の老舗・鴻池運輸。倉庫運営を鍛錬する場ともなった。

内港への進出は創業40年記念事業の一つだった。大阪市は安治川内港化工事を進めており、1960(昭和35)年に水深10^{メートル}、1万^{トン}級船舶が接岸できる安治川2号岸壁(360^{メートル})が完成。翌年、これに接する市営3号、4号上屋の建設計画を発表し、上屋2階に倉庫を増築する4業者を募集、当社は直ちに応募した。大阪市は戦後大阪港の復興への貢献や内港地区への進出をめざす熱意、信用、資力などを総合的に判断。4社を選定し、当社は日本通運とともに3号上屋を割り当てられた。

3号上屋倉庫が完成したのは1962年8月。当社に

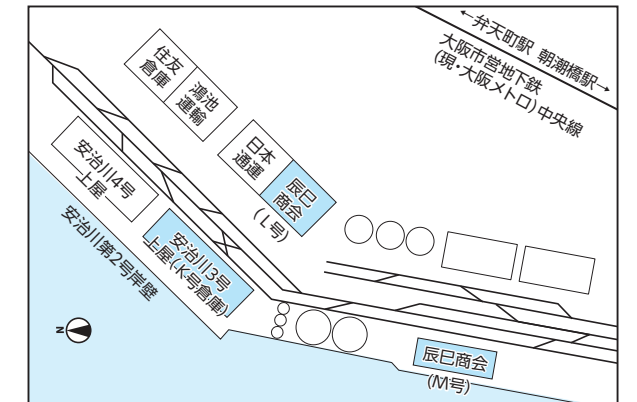
割り当てられたのは1、2階の各1951平方^{メートル}で、K号倉庫と名付けた。11月には安治川事務所(1964年4月に安治川営業所と改称)を開設し、安治川内港埠頭進出の第一歩を踏み出した。安治川雑貨埠頭は主に外国貿易を扱う区域で、内航海運が主体であった当社にとってK号倉庫の運営は大きな試練であった。当座は水揚げも少なく苦勞したが、輸入地金の入庫が定着して経営は軌道に乗った。

進出にあたって大阪市と結んだ契約で、当社は3年以内に背後の市有地に3階建て以上の鉄筋倉庫を建設することになっていた。建設資金の調達にも苦勞したが、1964年5月、鉄筋コンクリート4階建てのL号倉庫(延べ約1万2293平方^{メートル})を完成させた。ただし規模の大きい倉庫経営について経験がなかった当社は、集荷力の強い日本通運と6月から5年契約を結び、経営を引き受けてもらった。

安治川3号と書かれた建物がK号倉庫。その右側の建物がL号倉庫。K号倉庫前には側線を通り、貨車が見える。左の岸壁にはクレーンが3基並んでいる。右下にM号倉庫の一部が見える。右上の高架鉄道は大阪市営地下鉄(現・大阪メトロ)中央線=1965年ごろと思われる



西隣のK号倉庫側から撮影した現在のL号倉庫。建物上部、赤地のラインに当社名が映える。大阪メトロ中央線朝潮橋駅付近の電車の車窓からも南側壁面が見える=2013年



安治川雑貨埠頭公共臨港線敷設図
(「大阪港工事誌」昭和46年 大阪市より)を基に作成

大阪臨港線安治川側線での限定通運事業が免許される

1956(昭和31)年3月、国鉄関西本線貨物支線(大阪臨港線)が浪速駅から延伸され、大阪東港駅(港区八幡屋大通)が開業。1965年3月末に安治川第2号岸壁まで延伸され、3号上屋(当社K号倉庫)前での貨物卸しが可能になった。同駅安治川側線での限定通運事業は1967年6月5日に免許された。

安治川進出時の苦勞

(元当社副社長、下田深一の随筆集「鐘鳴漏尽」から抜粋)

安治川内港への進出では難しい問題が多数あったに違いない。その頃の当社は大阪港の主力業者ではなく、新興勢力の一角で、業界の冷たい目を感じた。進出に至る課題

- (一)受託あつての設備投資という創業以来のポリシーを転換し、先行投資型に踏み切るべきか。
- (二)岸壁サイドのみならず、背後地の大型倉庫建設も条件になっている。小規模倉庫の経験しかない者が運営できるのか。
- (三)資本金七千五百万円の小会社が、創業以来最大のリスク、背後地を含めて六億以上の投資案件に堪えられるのか。
- (四)巨額の融資を受けることは可能か。
- (五)関係業界との調整をうまくやれるか。

従来の方針を転換して、資金の手当てや運営に自信のないリスクに賭けるべきか、将来の展望と現状との狭間で、その時の太田誠三郎副社長は悩みに悩んだと後年話した。最終決断は苦しく、六甲の山の家で「鉛筆を転がして出た字で決めようか、と思ったこともある」と聞いたことがある。

堺に臨海倉庫



府営6号上屋に増築した2、3階を当社の堺1号、2号倉庫とした＝1968年9月

セントラル硝子の海上輸送を扱い、拠点確保

当社はセントラル硝子堺工場が堺臨海工業地帯に進出した1959(昭和34)年5月以来、同工場の海上輸送を扱ってきた。1963年4月、堺市築港南町(現・堺市西区)の府営6号上屋上に民間倉庫を建設することになり、大阪府が希望者を募集した。当社は応募し、上屋を2、3階に建設。1964年7月から業務を開始した。当社倉庫は堺港で当時最大の8964平方メートルの延べ

床面積で、倉庫前面にはエプロン幅28.5メートル、水深7.5メートルの岸壁があり、3000トンの級船舶が接岸できる。

1989年に三菱金属(現・三菱マテリアル)大阪製錬所が堺市西区築港の堺工場に移転した後は瀬戸内海の直島製錬所から当社の内航船で輸送される電気銅を保管。製品となったワイヤーロッドなどを輸出用コンテナ詰めする作業や輸出入の通関業務も担っている。

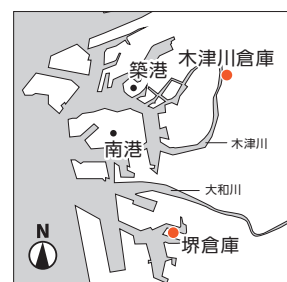
薬品類、地金を保管 大阪・木津川に倉庫



木津川岸壁でのソーダ灰の荷揚げ作業＝1980年

旭硝子の中継基地に

1971(昭和46)年12月1日、社有地(大阪市浪速区木津川町2丁目)に木津川倉庫2棟(U、W号)が完成した。U号(約340平方メートル)は三菱金属と日鉄鉱業の地金を保管した。W号(約2100平方メートル)は鉄骨平屋建て、荷役機械はつり上げ力10トンのポスト型ジブクレーン1台。ソーダ灰やカセイソーダなどのソーダ類と重炭酸ナトリウム、塩化カルシウム、水酸化カリウムなどの薬品類を保管した。ほとんどが旭硝子(現・AGC)の製品で、大阪での中継基地として福岡県戸畑市(現・北九州市戸畑区)の同社北九州工場から船で、千葉工場からは国鉄(現・JR)で運び込まれ、トラックで近畿一円の需要先に届けられた。



神戸で業務を拡大



七突倉庫。線路の上に「辰巳」と見える所が渡り通路＝1976年



七突倉庫の渡り通路＝1967年8月

営業の始まりは七突倉庫

1965(昭和40)年ごろ、神戸市が神戸港の臨海工業地帯の造成や港湾施設の整備拡充に力を入れ始めた。当社は神戸出張所(1950年開設)の事業を拡大することとし、1966年11月、市から現在の東灘区にあたる東部海面の第3工区の埋め立て地を譲り受けた(1969年に倉庫(現・魚崎倉庫)を建設)。

1967年10月には神戸・三宮の南東、神戸港にフォーク状に並ぶ突堤の一つ、第七突堤(七突)と、和田岬にある倉庫の不動産と営業権を横浜海運倉庫から譲り受けた。七突では倉庫2棟を12月から自営し、翌年2月から港湾運送も始めた。輸入量に比べ倉庫の絶対量が不足していたことから、七突の倉庫は飼料のミールや製紙用顔料などで埋まった。和田岬では2棟を京浜倉庫(現・ケイヒン)へ賃貸した。阪神淡路



手前に「CS」の社章を掲げる2隻のはしけ、遠くに六甲山系が見える＝七突で1970年ごろ



大震災後、第五から第八突堤の間は被災地のがれきで埋め立てられ、地続きの埠頭となっている。

ポートアイランド物流センター

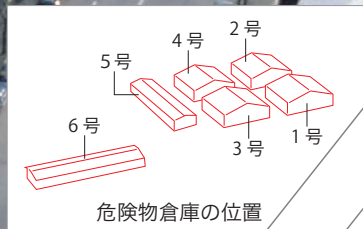
1976(昭和51)年、当社は阪神外貿埠頭公団(現・阪神国際港湾)から神戸ポートアイランドのライナーターミナルL-11(後にL-15に移転)を借り受けた。その後、L-5、L-8を加えた3バースを借り受けていた当社は施設集約のためL-15のバースを返却し、新たな物流拠点、ポートアイランド物流センターを建設した。2004(平成16)年7月に着工し、コンテナ貨物対応型2階建て倉庫(約9000平方メートル)と事務所(約380平方メートル)が2005年3月14日稼働。荷さばき場の不足で2009年1月に



コンテナへの貨物積み降ろし＝ポートアイランド物流センターで2019年12月

センター背後地の東側約4700平方メートルを、2012年3月末には背後地の西側約7000平方メートルを神戸市から購入。2013年9月末にL-8を返却した。

大阪・桜島作業所に 危険物倉庫



危険物倉庫6棟と、敷地内に野積みされたドラム缶、桜島車庫にはタンクローリーが見える＝1984年

初の危険物屋内保管施設

1973(昭和48)年8月、大阪市此花区の桜島作業所に危険物倉庫3棟が完成した。いずれも平屋建て440平方^{メートル}、鉄骨造りスレートぶき。危険物第4類第3石油類の貯蔵許可を得た。

その後、1975年に第4類第1、2石油類ほか甲種危険物の1棟、1978年にはチリ硝石保管用の第1類危険物の1棟、1981年には日本ペイントの塗料を保管する第6号倉庫が完成した。

日本ペイントの塗料を保管する第6号危険物倉庫＝1981年



現在の桜島作業所。阪神高速湾岸線の高架道路が敷地の上を通ることになり、高架下の倉庫は撤去し、危険物倉庫も敷地の別の場所に建て直した＝2020年3月



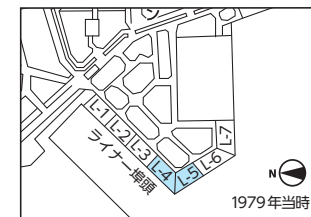
南港進出計画 第一段階完了 大阪南港ライナーターミナル

南港外貿ターミナルで原木をトレーラーに積み込む＝1981年

L- 4、L- 5で業務開始

1972(昭和47)年、阪神外貿埠頭公団(現・阪神国際港湾)が大阪南港で4つのライナーターミナル(一般外航定期船埠頭)の借受者を公募した。当社は1ターミナルに応募し、選考の結果、同年12月にL-4の借り受けが決定。ただし申し込み多数のため日東運輸、国際港運(現・日東物流に吸収合併)との3社共同借入となった。L-4岸壁は長さ250^{メートル}。上屋は鉄骨平屋建てで、広大な野積み場もあり、当社は大量の輸入パルプなども受け入れ可能な物流センターを整備した。1976年4月に同公団から施設の引き渡しを受け、同月、初荷としてスター SHIPPING のパルプ船スターカリブ(2万7450^{トン})が入港した。

さらに南隣に完成したL-5バースも借り受けが決定し、1976年11月から業務を開始し、L-4と併せて物流拠点としての規模が倍増した。1985年9月には、南港外貿ターミナル背後地に6号倉庫(8100平方^{メートル})が完成。当初はパルプ、現在は製材などを保管している。



L-4、L-5の背後に、野積みされた原木が見える＝1977年ごろ

「最適の埠頭と確信」 スター SHIPPING に書簡を送付

「南港ではL-4ライナーバースが1976年4月初めに完成する運びで、輸入パルプ物流センター計画の実現に向けて準備を重ねています。貴社の船が入港する際には輸入パルプ受け入れの最適条件を満たす埠頭となることを確信しています」
(一部抜粋)

1976年1月に送付した書簡



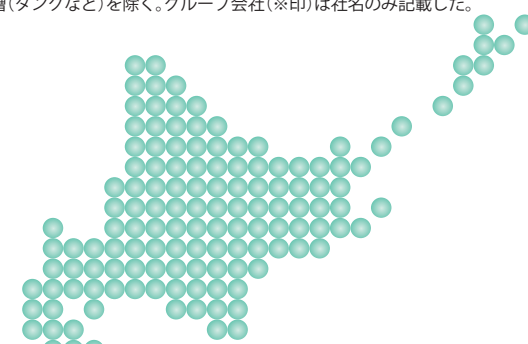
L-4でスター SHIPPING の船舶からパルプを荷降ろし＝1990年ごろ

第3章 倉庫業



辰巳商会の営業倉庫

大阪港エリアを中心にさまざまな倉庫の整備を進めてきた当社は、全国各地に営業倉庫を展開している。
貯蔵槽(タンクなど)を除く。グループ会社(※印)は社名のみ記載した。



桜島作業所1号、7号倉庫
桜島作業所危険物2号、3号、4号、5号、6号倉庫
梅町作業所普通品1号、2号倉庫、危険物3号倉庫
北港ケミカルターミナル ISOコンテナヤード屋外貯蔵所
関西化成品輸送※
セントラル・コールド・ストレージ(冷蔵倉庫)※
安治川営業所K号、M号、2号、木津川倉庫
三突営業所A号倉庫
南港コンテナターミナル1号、2号、5号倉庫(南港CFS)
南港外貿ターミナル6号倉庫
南港流通センター

敦賀ターミナル※

八戸営業所1号・2号倉庫

相馬1号倉庫

常陸那珂営業所

横浜営業所大黒ふ頭倉庫

富士倉庫

名古屋ケミカルターミナル
ドラム倉庫No.1~3
第2危険物倉庫

堺倉庫
汐見1号倉庫
汐見2号倉庫
汐見3号倉庫

辰巳運輸※

田井倉庫、田井2号倉庫、田井3号倉庫
玉島倉庫
辰巳物流※

伊予三島倉庫

ポートアイランド
物流センター

新門司倉庫

2020年9月現在



伊予三島倉庫の竣工披露パーティーであいさつする高森昭社長=1998年3月

京浜地区での受注に向け 横浜に拠点を開設



大黒ふ頭倉庫で製紙原料のミツマタをコンテナから運び出す
= 2017年9月

大黒ふ頭倉庫

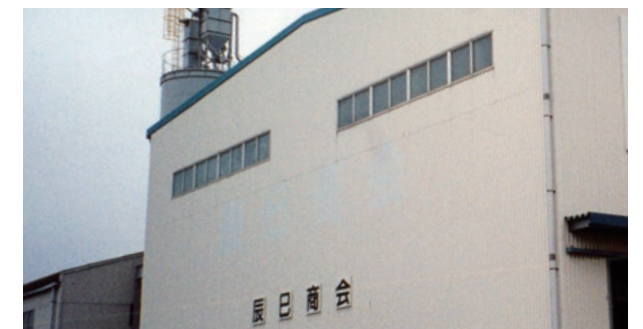
1983(昭和58)年4月、横浜・大黒埠頭の1万230平方メートルの野積倉庫で営業を開始。翌年2月、大黒埠頭倉庫株式会社の建物(鉄筋コンクリート4階建て、1万1100平方メートル=現在のA倉庫)を賃借して本格的な倉庫営業を開始した。1987年と1989(平成元)年に3階、2階(各約2700平方メートル)を定温倉庫に切り替え、全農物流の輸入米などを扱い始めた。

東北・関東に拠点



富士倉庫(静岡県富士市)

1990年12月竣工。倉庫(約2106平方メートル)には吊上荷重7.5トンの天井走行クレーンを装備。ファイマテックの輸入カオリン(製紙原料)の入出庫と保管、溶解作業などを請け負っている。
中央の当社倉庫の上側建物はファイマテック富士工場。



相馬1号倉庫(福島県相馬市)

1989年4月営業開始。1号倉庫(約1300平方メートル)は鉄骨造り、鉄板張り平屋建てで、ビール原料のコーンスターチ(トウモロコシのでんぷん)の年間取扱量は約2万トン。



常陸那珂営業所(茨城県ひたちなか市)

2002年3月、営業所と倉庫(3階建て、約3310平方メートル)が竣工。テント倉庫(675平方メートル)を併設。東邦亜鉛扱いの含銀滓(銀成分を多く含む滓)や高炉用鋳物砂のかんらん石、パルプなどを扱う。



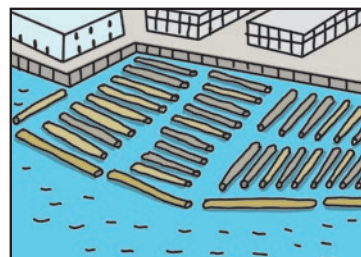
八戸1号・2号倉庫(青森県八戸市)

1968年に出張所として開設。八戸製鉄八戸製鉄所の海上輸送や荷役を請け負い、2009年3月、1000トン以上の垂鉛地金などを保管できる倉庫2棟を新設した。

解説

いろいろな営業倉庫

営業倉庫は、国土交通大臣の登録を受けた倉庫営業者によって運営されている。普通倉庫、水面倉庫、冷蔵倉庫があり、普通倉庫には野積倉庫、貯蔵槽倉庫、危険物倉庫やトランクルームなどがある。



水面倉庫



普通倉庫



野積倉庫

岡山で業務拡充



田井倉庫での酸化チタンの入庫作業＝1995年

田井倉庫

1966(昭和41)年に宇野出張所として出発した岡山営業所は1990(平成2)年10月、倉庫業の認可を取得し、岡山県玉野市の宇野港田井地区に田井倉庫(4900平方メートル)を、2002年10月に2号(5450平方メートル)、2010年5月に3号倉庫(4680平方メートル)を建設。同じ敷地内にある

辰巳物流所有の倉庫1棟と野積み場を借り受けた。主な貨物はテイカの酸化チタン、三菱マテリアル直島製錬所向けスライム(銅を製錬する前の半製品)のほか、ピートモス、合板、製材など。

九州・四国に進出

新門司倉庫

九州初の自社倉庫となる新門司倉庫が1993(平成5)年7月、北九州市門司区新門司に完成した。鉄骨造2階建てで敷地面積は約6900平方メートル。三井金属鉱業の地金など非鉄金属を中心に扱っている。



1993年に開設した新門司倉庫。九州地区における当社初の自社倉庫＝1994年

伊予三島倉庫

製紙原料の輸入パルプはかつて大阪が一大集積地だったが、製紙工場が環境問題や経営合理化で次々と撤退。一方、西日本最大の製紙工業地帯の愛媛県伊予三島地区は港湾整備が進み、北米で買い付けたパルプを積んだ大型船が直接入港するようになった。

当社は四国地区の物流の変化に対応できる態勢を構築し、伊予三島倉庫が1998(平成10)年3月完成。約4800平方メートルの敷地に普通倉庫と鉄骨平屋建て定温倉庫が建つ。取り扱いパルプ、紙が中心。定温倉庫は伊予三島地区初の食糧庁指定倉庫で米や愛媛特産のはだか麦などを扱う。



伊予三島倉庫

太田誠三郎

「英知と勇気で まっしぐらに進め」

1934(昭和9)年9月21日、室戸台風が関西を直撃した。当社が三菱鉱業(現・三菱マテリアル)直島製錬所(香川県・直島町)から産出される硫酸の輸送を全面的に引き受けた直後で、大阪築港に近い作業所では新たな硫酸船、第三直島丸(280積載^ト)に据え付ける鉄製タンクの鉛内張作業をしていた。豪雨と、胸まで水に浸かる高潮が築港を襲い、タンク3基も材料の鉛も、全て流されて行方不明になった。

入社3年目、22歳の太田誠三郎はタンクを探索した。太田の電話連絡でタンク製造会社社長、小刀^{ことね}弥栄松が駆けつけ2人で3基を発見。見当たらなかった鉛はすぐに手配し新たに取り寄せ、以来、太田は小刀弥らと寝食を共にし、連日昼夜通しの作業の末、納期に間に合わせた。台風で大阪周辺の硫酸工場が大打撃を受けた中、新造船は他の直島丸と共に順調に就航。直島の硫酸輸送は業界全体の需給改善の原動力にもなった。

太田は、高松高等商業学校(現・香川大学)在学時に会計学を探究。卒業論文で「経営分析論」をテーマに書くほど、会計経理に明るかった。入社間もない太田の進言を創業者の四宮忠蔵が取り入れ、当社は年2回の決算に当時の個人商店としては珍しい固定資産の減価償却を導入した。

当社は、内航海運は機帆船から鋼船に切り替え、倉庫業では大阪港・三突から安治川内港へと拡充し、陸運部を創設した。四宮に続く2代目社長に太田が51歳で就任すると、堺、神戸、横浜に倉庫を展開し、海陸一貫輸送体制を確立、近代化と総合化を推進した。大阪南港コンテナヤードC-4バース運営を引き受け、念願の南港進出を果たし、エバーグリーンをはじめ世界の海外船社の誘致につながった。

極限の困難に直面してもあきらめない。緻密な計算と、目標達成に立ち向かう突破力、先見性。太田は、大阪港の一新興会社に過ぎなかった当社を国際的な総合物流会社に発展させ、大阪港を国際貿易港に育てあげた。

「徒手にして空拳、英知と勇気をただ一つの資本として、人の和を求め、幸せを求めて、まっしぐらに進んできた道に、断絶は許されぬと思うのは、私一人ではない」

当社創業五十年史＝1970(昭和45)年2月刊＝の太田の序文は、歳月を越え、読む者の心を打つ。



おた・せいざぶろう 1912(明治45)年1月、香川県高松市生まれ。高松高商で後の内閣総理大臣、大平正芳と同窓となり終生の友となった。卒業後、1932(昭和7)年4月、郷里の先輩、四宮忠蔵を頼り当社入社。取締役、常務、副社長を経て1963年7月、社長。58歳から計7回、四国八十八カ所巡礼。社長在任中の1981年7月、入院先の病院で死去。69歳。従五位勲四等旭日小綬章を追贈された。