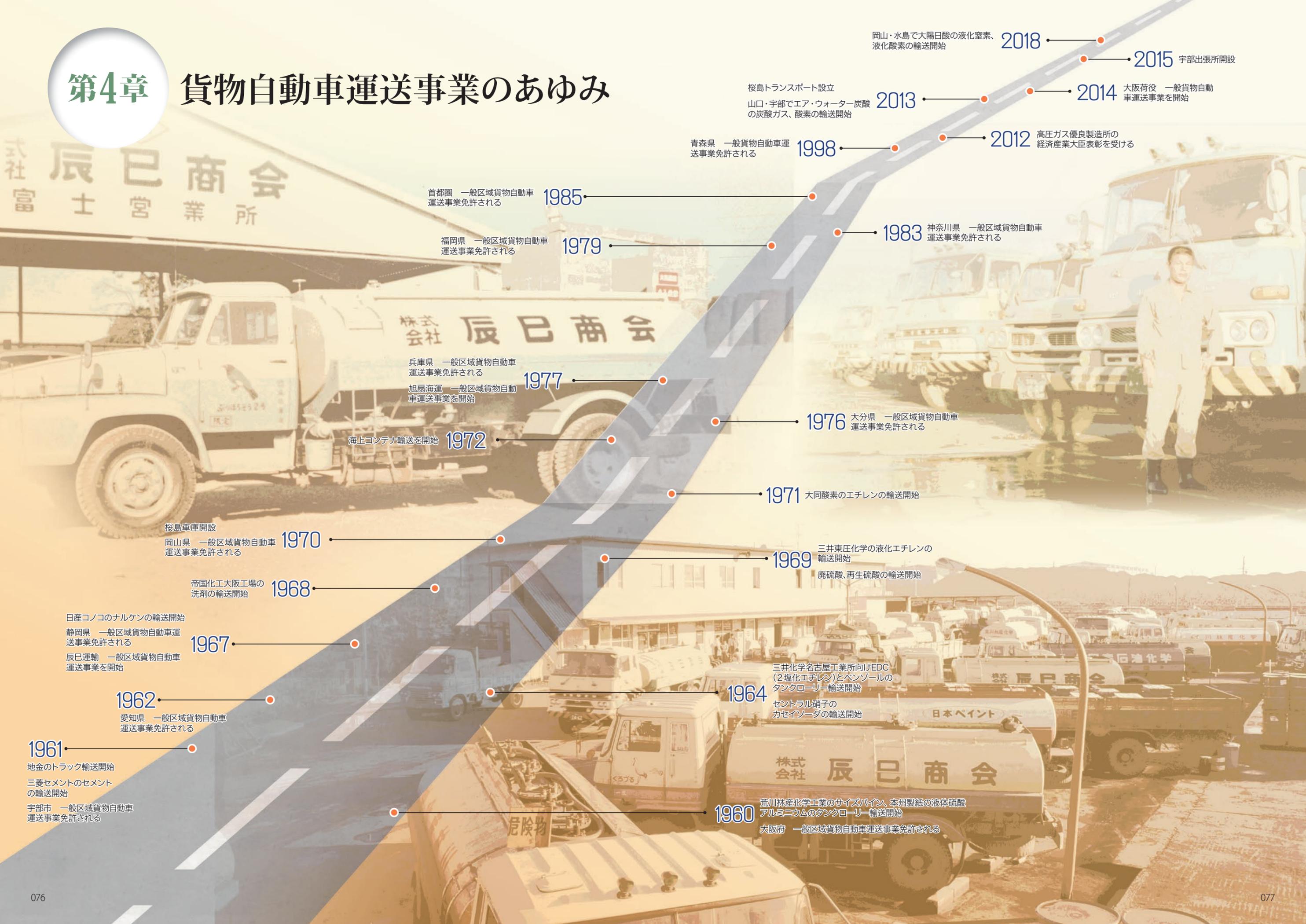


# 第4章

## 貨物自動車運送事業のあゆみ



2018 岡山・水島で大陽日酸の液化窒素、  
液化酸素の輸送開始

2015 宇部出張所開設

2014 大阪荷役 一般貨物自動車  
運送事業を開始

2013 桜島トランスポート設立  
山口・宇部でエア・ウォーター炭酸  
の炭酸ガス、酸素の輸送開始

2012 高圧ガス優良製造所の  
経済産業大臣表彰を受ける

1998 青森県 一般貨物自動車運  
送事業免許される

1985 首都圏 一般区域貨物自動車  
運送事業免許される

1983 神奈川県 一般区域貨物自動車  
運送事業免許される

1979 福岡県 一般区域貨物自動車  
運送事業免許される

1977 兵庫県 一般区域貨物自動車  
運送事業免許される

旭扇海運 一般区域貨物自動  
車運送事業を開始

1976 大分県 一般区域貨物自動車  
運送事業免許される

1972 海上コンテナ輸送を開始

1971 大同酸素のエチレンの輸送開始

1970 桜島車庫開設  
岡山県 一般区域貨物自動車  
運送事業免許される

1969 三井東圧化学の液化エチレンの  
輸送開始  
廃硫酸、再生硫酸の輸送開始

1968 帝国化工大阪工場の  
洗剤の輸送開始

1967 日産コノコのナルケンの輸送開始  
静岡県 一般区域貨物自動車運  
送事業免許される  
辰巳運輸 一般区域貨物自動車  
運送事業を開始

1964 三井化学名古屋工業所向けEDC  
(2塩化エチレン)とベンゾールの  
タンクローリー輸送開始  
セントラル硝子の  
カセイソーダの輸送開始

1962 愛知県 一般区域貨物自動車  
運送事業免許される

1961 地金のトラック輸送開始  
三菱セメントのセメント  
の輸送開始  
宇部市 一般区域貨物自動車  
運送事業免許される

1960 荒川林産化学工業のサイズバイン、本州製紙の液体硫酸  
アルミニウムのタンクローリー輸送開始  
大阪府 一般区域貨物自動車運送事業免許される

# 初荷は荒川林産化学工業の サイズパイ



荒川林産化学工業の静岡県富士市の工場からサイズパイなどを輸送した。背景に富士山が見える=1970年代と思われる



本州製紙専用のタンクローリー  
=1960年代と思われる

## 液体硫酸アルミニウムの 輸送開始

陸運集荷の第2段階は、本州製紙(現・王子ホールディングス)名古屋化学工場の液体硫酸アルミニウムだった。1960(昭和35)年12月、神崎製紙(同)尼崎工場向け輸送から始まった。液体硫酸アルミニウムは浄水剤、製紙のサイズ剤として使われ、従来は袋入りの固体だった。当社は、タンクローリーによる液体輸送の相談を受けた。

本州製紙と当社の担当者が一緒に静岡県内の製紙工場を訪問して、液体硫酸アルミニウム用タンクの建設を提案。本州製紙名古屋工場から静岡県内の液体硫酸アルミニウムの輸送が実現した。当社は1961年9月、名古屋出張所を開設、名古屋市を中心にタンクローリーの輸送業務を推進するため、1962年5月に愛知県一般区域貨物(限定)自動車運送事業の免許を取得した。

## 海陸一貫輸送を実現

トラック輸送はスピードを武器に、高度経済成長期の花形になった。河川間のはしけ輸送や近距離の機帆船輸送の貨物は、次々とトラック輸送が担うようになった。当社は1959(昭和34)年9月に陸運部を創設し、当社の海運と同じように一般貨物と液体化学薬品輸送の二本立てにすることにした。集荷は当社と関係のある荷主を主体に、海上輸送と倉庫に

関連のある荷物を手がけている荷主を開拓し、全社を挙げて海陸一貫輸送に取り組んだ。1960年5月、運輸省から一般区域貨物自動車運送事業の免許を受け、8月からトラック輸送を開始した。同年末までに、8トントラックローリーがサイズパイ用2台、液体硫酸アルミニウム用1台、貨物車が2トントラック1台、6トントラック5台の計9台となった。

各地の製紙工場から好評を得て注文が相次いだ。

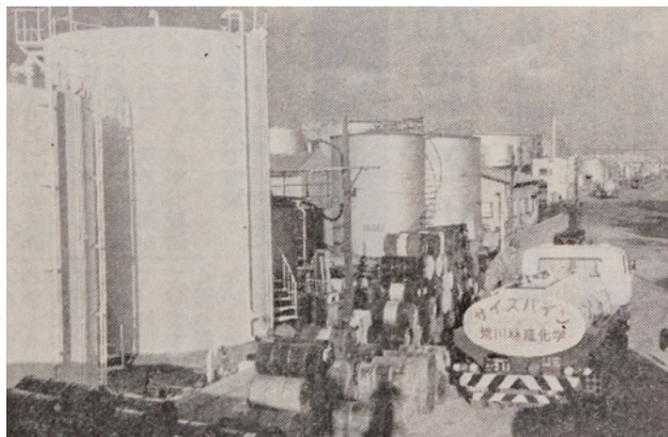
荒川林産は1960(昭和35)年9月、大阪市此花区梅町に大阪港貯蔵所を設けてサイズパイ用100トントラック1基などを建設。当社は梅町中継所を開設し、海陸一貫輸送の連絡拠点にした。当社のタンクローリーは、同市鶴見区の今福工場(現・大阪工場)と梅町間のサイズパイ輸送を担った。四国や九州の製紙会社向けには当初、第十七辰巳丸を使った。

荒川林産は同年、サイズパイを製造する拠点として、静岡県富士市に工場を新設した。今福工場と富士工場から王子製紙(現・王子ホールディングス)春日井工場や岐阜県中津川地区に向けたサイズパイ輸送、今福から富士地区にペトロン、富士工場から神奈川県川崎向けのライムレジ(印刷インキ用樹脂)輸送などを当社が担った。

1970年当時、荒川林産関連のタンクローリー輸送量は、月4000トントラックに上った。

## 今福工場から梅町へ タンクローリー輸送

最初に運んだのは、荒川林産化学工業(現・荒川化学工業。以下、荒川林産)の主力製品サイズパイ(製紙用サイズ剤)だった。同社は当社の創業当時の荷主で、製紙用薬品や塗料、樹脂などを扱った。サイズ剤は紙の吸水性を良くして水性インクのにじみを防ぐ薬品で、サイズパイは



梅町中継所の荒川林産化学工業のタンク(左の2基)とタンクローリー。車体後部にサイズパイ、荒川林産化学の文字が見える=1972年



荒川林産化学工業今福工場からサイズパイを当社のタンクローリーで梅町中継所に輸送。四国や九州へは第十七辰巳丸で海上輸送した。奥に見えるタンクに荒川林産化学の文字が見える=1960年ごろ梅町中継所沖合いから撮影(荒川化学工業提供)



三菱鉱業セメントの大阪サービスステーションに並ぶ  
タンクローリー=1984年

## セメントの タンクローリー輸送

当社は1961(昭和36)年7月、大阪・安治川にある三菱セメント(後の三菱鉱業セメント、現・宇部三菱セメント)の大阪サービスステーション内の作業とトラック輸送を扱うことになり、安治川第1作業所を開設した。大阪市内や尼崎、神戸、和歌山、京都など生コンクリート製造工場向けにセメントのばら輸送、大阪市内への袋詰め小口輸送をした。このセメント輸送に

よって、発足間もない陸運部の基礎が確立された。

大阪サービスステーションのサイロは、1963年に増設され、3500トンの5基となった。当時、セメントは年間で需要の波があり、3~5月、9~12月は建設業界の繁忙期を反映して荷動きが多かった。

同所では船からの荷揚げと袋詰めセメントの積み込み、セメントの袋詰め、配送を行っている。



安治川の大阪サービスステーション。サイロの右には当社のタンクローリーが  
駐車している。船舶は第十一菱洋丸と思われる=1988年

## カセイソーダの タンクローリー輸送

セントラル硝子は1964(昭和39)年、子会社セントラル化学の川崎工場で電解法による月間6000キログラムのカセイソーダ生産を始めた。当社は、大阪・安治川にカセイソーダの貯蔵施設を設けて海陸一貫輸送を担うことになった。安治川の倉庫の西側に、容量450キログラムのカセイソーダ用タンク3基が同年6月に完成した。大阪市内や近郊に向け、タンクローリーで輸送した。



安治川に建設したセントラル硝子用  
カセイソーダタンクから陸上輸送した  
=1970年ごろと思われる



長い荷台の12トトラック。ドアに「ほほじろNo.3」の文字が書かれている=港車庫(港区弁天)、1970年ごろ

## 地金のトラック輸送

地金のトラック輸送は1961(昭和36)年から始まった。翌年には量的にまとまったものになり、年々増加した。荷主は三井金属鉱業、三菱金属鉱業(現・三菱マテリアル)、東邦亜鉛および三井物産の4社である。

三井金属鉱業の地金は三池(福岡)、彦島(山口)および八戸(青森)の亜鉛を海上輸送、神岡(岐阜)から鉛・亜鉛を貨車輸送して三突Y号上屋に保管。竹原(広島)から銅を海上輸送して安治川K号倉庫に保管。その後、大阪市内の各所へ輸送した。

三菱金属鉱業の地金は秋田から亜鉛、細倉(宮城)

からの鉛・亜鉛を貨車輸送。三菱コミンコ製錬<sup>\*</sup>(直島)から鉛および輸入粗銅を海上輸送。いずれも安治川の当社倉庫から大阪市内や近郊へ輸送した。

東邦亜鉛では契島(広島)から鉛を海上輸送、安中(群馬)から亜鉛を貨車輸送して、三突で直積みして大阪市内へ輸送した。

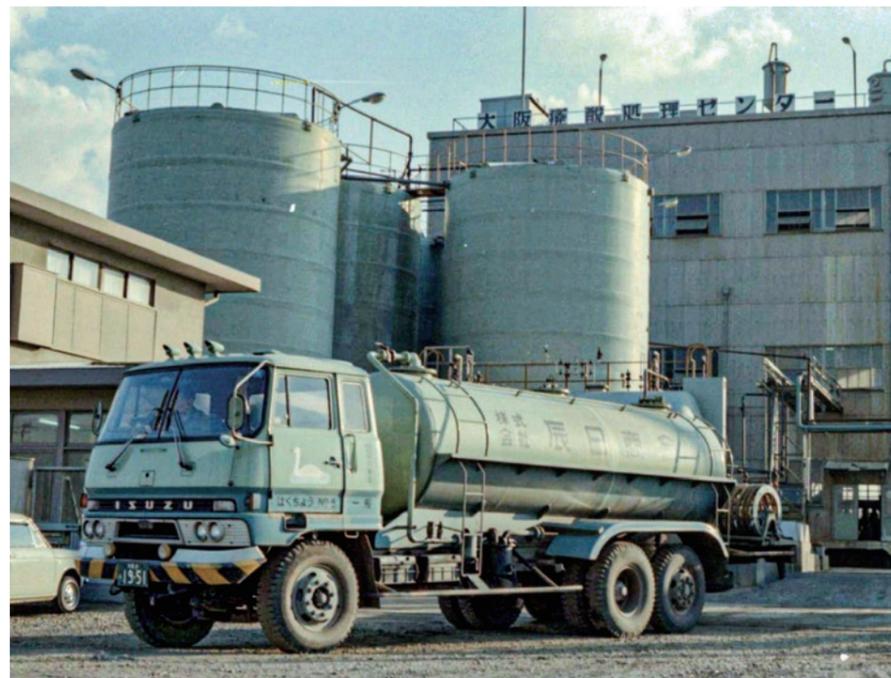
1970年時点での月間取扱高は三井金属鉱業と三菱金属鉱業がそれぞれ約2500ト、東邦亜鉛が約1500トだった。

<sup>\*</sup>三菱コミンコ製錬=三菱金属鉱業とカナダの鉛・亜鉛生産会社コミンコの合弁会社

## 硫酸のリサイクル輸送

工場廃液による河川、海水の汚染防止のため、大阪府内のメッキ加工業者や鉄鋼酸洗業者ら中小企業94社が協同組合大阪廃酸処理センターを設立した。施設は1969(昭和44)年8月、大阪市此花区北港に開業した。月7000トの廃硫酸を処理する能力を持ち、その過程で再生される硫酸を組合員に安く供給した。

当社は、各工場から処理センターへ廃硫酸の引き取りと、再生した硫酸の配送を引き受けた。同年10月、同センター開業に伴いタンクローリー輸送を始めた。当社初の真空ポンプを装備した11ト車17台で、月間約5000トを輸送した。



協同組合大阪廃酸処理センターを出発するタンクローリー。ドアには、はくちょうのイラストと号車名が見える=1982年ごろ

## 国際複合一貫輸送の中核を担う 海上コンテナ輸送

当社は1972(昭和47)年3月、大阪市港区波除に初めてのコンテナヤードを開設した。当初はコンテナの配送に車両を手配していたが、11月にはシャーシ4台を購入。翌年には同区内にさらに2カ所のコンテナヤードを開き、コンテナ専用トレーラー(20<sup>フィート</sup>)10台が加わった。安治川岸壁に陸揚げされた海上コンテナを近畿一円はもとより、関東や中国地方まで配送した。

当社が大阪南港への進出を果たした1978年8月からは、C-4(現・C-3)ターミナルの一部を営業用車庫地として使用し、桜島車庫からトラック26台、トレーラー35台を配置換えした。コンテナ輸送量が増加し、1983年にはコンテナシャーシ50台を追加した。



南港コンテナ・フレート・ステーションから貨物を輸送するトレーラー=1999年



南港コンテナヤードC-4(現C-3)のゲートを通過するトレーラー=1975年ごろ

# ローリー輸送の多様化



タンクローリーが並ぶ桜島車庫。手前には大量に積まれたドラム缶が見える  
=1984年



水島車庫に駐車する大同酸素専用のタンクローリー=1975年

## 岡山、大分で 大同酸素の高圧ガス輸送

### 陸上輸送で 初の高圧ガス

1964(昭和39)年、三井物産名古屋油槽所から三井化学名古屋工業所向けEDC(2塩化エチレン)とベンゾールのタンクローリー輸送を引き受けた。

1967年、日産化学工業(現・日産化学)傘下の日産コノコのナルケン(アルキルベンゼンスルホン酸)、翌年には帝国化工(現・テイカ)大阪工場の洗剤、1969年には三菱油化(現・三菱ケミカル)四日市工場から三井東圧化学(現・三井化学)名古屋工業所向け液化エチレン輸送を引き受けた。

液化エチレンは、マイナス104度、圧力7気圧、比重0.55の高圧ガスで、取り扱いが初めてだった。最大積載容量1万2850ℓの真空断熱式ステンレスタンクローリー5台を発注し、新たに高圧ガス移動監視者の免許を持つ運転手12人をそろえた。



右奥のローリーのタンク部分に三井東圧の文字が見える  
=桜島車庫で1973年

荒川林産化学工業(現・荒川化学工業)と大同酸素(現エア・ウォーター)からの要請を受け、当社は岡山県倉敷市で一般貨物自動車運送事業を発足させた。倉敷市には水島コンビナートがあり、液体化学薬品輸送の拠点の一つとなっている。1970(昭和45)年12月に岡山県一般貨物自動車運送事業の免許を取得し、1971年2月に倉敷市福田町に水島車庫を完成させた。

水島車庫からは、三菱化成(現・三菱ケミカル)水島工場で生産され、大同酸素を荷主とする液化エチレンを高圧ガスのタンクローリーで各地に輸送した。

1976年4月には大同酸素からの要請で、昭和電工大分工場で生産されるエチレンを配送することになった。当社は大分県に進出し、大分化学コンビナート内に大分車庫を開設した。

### 山口・宇部で 液化炭酸ガスローリー輸送開始

2013(平成25)年、当社はエア・ウォーターとその関連会社エア・ウォーター炭酸から宇部を拠点とした炭酸ガスや酸素のローリー輸送を要請された。

液化炭酸ガスローリーと液化酸素・液化アルゴンローリーの運行拠点として、2013年12月、山口県宇部市に車庫用地を購入。中国運輸局山口運輸支局から、一般貨物自動車運送事業の営業所新設の認可を受けた。2014年2月には、高圧ガス製造所として山口県から許可を受け、業務を開始した。

### 水島で、大陽日酸の液化窒素、 液化酸素のローリー輸送開始

2016(平成28)年、大陽日酸から、水島営業所(倉敷市)での中国地区における運行を打診された。

当社は当時、桜島車庫で大陽日酸の高圧ガスローリー9台を運行し、兵庫県加古川市や姫路市に点在する同社の顧客に桜島車庫から配送していた。水島営業所に同社の拠点を設けることで効率的な運行が可能になり将来的な利点があると見越して受諾した。

既に許可を取得していた高圧ガス製造所の変更手続きを申請。2018年4月、水島営業所は大陽日酸の液化窒素、液化酸素のローリー輸送を開始した。

全車両に鳥の名前とイラスト



1962(昭和37)年1月、大阪府茨木市内の国道で、就職の受験に向かう中学生を引率していた教員を当社のトラックがはねて死亡させる事故を起こし、大きく報道された。事故の反省から、いろいろな対策が検討された。同年12月からタコグラフ(運行記録計)の取り付けを始め、法律で義務化される以前の1965年9月までに全車両に取り付けを終えた。

事故を受けて、太田誠三郎副社長は、社内報の辰巳しんぶん1963年2月号に寄稿し、「車両の呼び名を鳥や花の名に改めてはどうだろうか」と全社員に次のように呼びかけた。

「従来の1号車や2号車というよりも、うぐいす号とか、ひめゆり号とした方が、乗務員の心がなごやかになり、車体に描かれた野鳥や花の絵は、街ゆく人や貨物の受け渡しをする人にも、なごやかさを与えると思う。事故をなくするためにも、私どもの愛する車に、みんなでよい名を考えてやってほしい」

太田は事故の経過と提案の理由にも触れている。「昨年は思いがけない事故が起こって、物心両面に

重圧を受けた年でした。山深い村のお寺で残雪を踏んでのお葬式や、中学校で行われた校葬で、生徒たちから『先生を返して』と血の出るような悲痛な弔辞を聞いて、たまらない思いだった。一瞬の出来事がこんなに多数の人を悲しませ、精神的に償うことのできない事故になったのです」

「陸運の仕事は、激増する交通混雑の時代に、いつ事故を起こすかも知れぬ、むずかしい事業であるだけに、今後、全力をあげて事故の絶滅をはかることこそ、『私たちの先生を返して』に答えるただ一つの道であり、この事業に携わる者の義務であることを深く自省する次第です」

太田の提案に全員が賛成した。1963年6月、9号車を「いわつばめ」と改称したのをはじめ、車の定期検査ごとに、まなづる、かもめ、やまどり、ひばり……と鳥の名に切り替え、1964年春には、全車両に名前がついた。車のドアには、鳥類図鑑を参考に鳥の姿が描かれた。長距離を走る車には渡り鳥の名をつけた。

高圧ガス優良製造所として  
経済産業大臣表彰を受ける

2012(平成24)年10月、当社は高圧ガス優良製造所として、経済産業大臣表彰を受けた。過去10年、無事故・無災害を達成し、高圧ガスに関する有資格者の配置、保安上の管理、技術、教育の取り組みが評価された。

全車両に搭載されたドライブレコーダーに記録された映像の「ヒヤリハット事例」を用いて、安全教育を展開していることが先進的であると認められた。



藤堂幾蔵

熱意と行動力で目的完遂

藤堂幾蔵は熱意と行動力で道を切り開いた。1947(昭和22)年、当社は三菱鉱業(現・三菱マテリアル)から宮崎・榎峯鉱の輸送を打診されたが、戦後も鉱石輸送は統制が続いていて、直接受注できずにいた。藤堂は「なぜ統制に縛られて運ぶことができぬのか」と大きく反発した。

藤堂は統制解除を運輸省に働きかけた。運輸省と統制会社の日産近海機船、岡山地区機帆船、当社で協議を持った。両社からは社長や重役が顔をそろえ、当社は20代の藤堂が参加。同年12月に運輸省から当社に「<sup>やなほら</sup>柵原鉱、榎峯鉱の輸送担当者として許可する」との通知が届いた。当社にとって、戦後初の元請輸送だった。

当社社史「四十年の歩み」に藤堂の言葉が残る。「統制が撤廃されてから動き出しては他に遅れをとる。一刻も早く統制撤廃の実現をはかるよう働きかけるべきであるとの信念の元に、戦後の2、3年は血みどろの努力を繰り返した。夜も寝ず、夢に実現を描きながら、文字通り昼夜兼行で目的完遂に向かって突進した」

藤堂はこのとき、四宮忠蔵に「でかした。よくやった」と声をかけられた。四宮にほめられたのはこれ一度だけ。後に四宮を追想して「初年兵だった私が、両社の社長や重役相手にしての長期戦であっただけに、涙が出るほどうれしかった」とつぶっている。

1950年代には小型鋼船の貨物獲得に奔走。三井金属鉱業三池製煉所の亜鉛地金が鉄道で輸送され、大阪市内の湊町の佐渡島倉庫で荷さばきされていると部下から報告を受けると、「面白そうだなあ。一つ唾をつけるか」と三井金属鉱業の地金担当者を訪ねた。高価な地金の海上輸送はリスクが高いと断られるが、通い詰めた。東京の本店や大牟田(三池製煉所)の意見次第との言葉を引き出すや、現地に出向き説得を重ねた。

2年超交渉し、1953年に試験的な輸送を開始。その年の夏、九州地方を豪雨が襲い、関門トンネルが不通になり本土への陸上輸送が停止した。三井金属鉱業内に輸送を海上に見直す意見が強まり、後に全面的に海上輸送となった。

1959年、陸運部が開設されると初代部長になり、陸運を海運同様、一般貨物と液体化学薬品輸送の二本立てにし、港運業、倉庫業と連携していく方針を立て、新たな道を切り開いた。

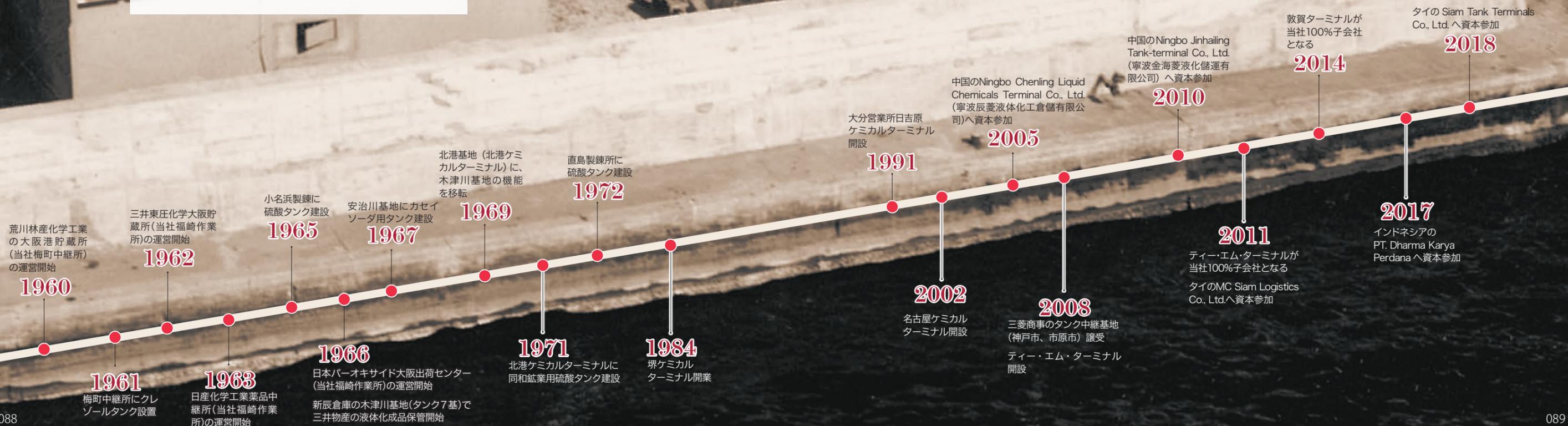


とうどう・いくぞう 1920(大正9)年12月、岡山県生まれ。天理外国語学校支那語科(現・天理大学国際学部外国語学科中国語専攻)卒。1945(昭和20)年当社入社。陸運部初代部長。1981年7月、社長。1998(平成10)年死去、77歳。

# 第5章

## ケミカルターミナル事業 のあゆみ

1959年、当社は荒川林産化学工業が生産するサイズ剤のサイズパインの海上輸送を始めた。翌年同社は大阪市此花区梅町の大阪港貯蔵所を開設。海陸中継の拠点とした。当社は海陸輸送と運営を担った。当社のケミカルターミナル事業はこのとき始まった。



# 大阪・梅町に 海陸一貫輸送の中継拠点

## 荒川林産化学工業が サイズパイン用タンクを設置

荒川林産化学工業(現・荒川化学工業)は1960(昭和35)年9月、大阪市此花区梅町にサイズパイン用100<sup>ト</sup>と合成ゴム原料のロングス用200<sup>ト</sup>のタンク各1基を設置し大阪港貯蔵所を新設した。当社はこの時、梅町中継所(現・梅町ケミカルターミナル)を開設し貯蔵と受け入れ出荷を引き受けた。

サイズパインは紙の吸水性を良くして水性インクのにじみを防ぐ薬品で、製紙工程で用いられる。当社は同社今福工場(現・同社大阪工場、同市鶴見区)から梅町までタンクローリーで輸送し、梅町から四国、九州の製紙工場へタンク船で海上輸送した。

1961年8月、大阪・道修町の河野薬品もクレゾール用タンク2基(合計175<sup>ト</sup>)を梅町中継所に設置。米国からの輸入クレゾールを神戸からはしけで梅町に運び、タンクや野積みで貯蔵。当社のタンクローリーやドラム缶に積み替え、大阪市内や近郊に配達した。その後は逆に、米国向け輸出クレゾールを当社のトラックで神戸まで運んだり、梅町中継所から大阪や周辺に配達するなどした。

## 大阪・福崎の社有地でもタンク建設

1956(昭和31)年には東洋高压工業(後の三井東圧化学、現・三井化学)からホルマリンなどの中継基地と輸送について関連会社の液体薬品仲継に話があった。タンク設備や敷地がなかったことから当社に引き継がれ、当社は大阪市港区福崎3丁目の社有地の一部を貸与し、同社がタンクを建設した。1961年秋には三井東圧化学とストックポイント建設について話がまとまり、当社は福崎の社有地に隣接する旧国鉄用地を借り、フェノール(石炭酸)用タンク2基をはじめ計5基のタンクが1962年7月に完成。福崎は内航船による海上輸送と陸上輸送の結節点となった。フェノールなど3種の薬品は同社大牟田工業所(福岡県大牟田市)から鉄道貨車で福崎に送られ、ドラム缶詰めトラック輸送やタンクローリーで大阪市内や近郊に配達した。

梅町中継所(手前の2基は荒川林産化学工業、後方の2基は河野薬品のタンク) = 1965年

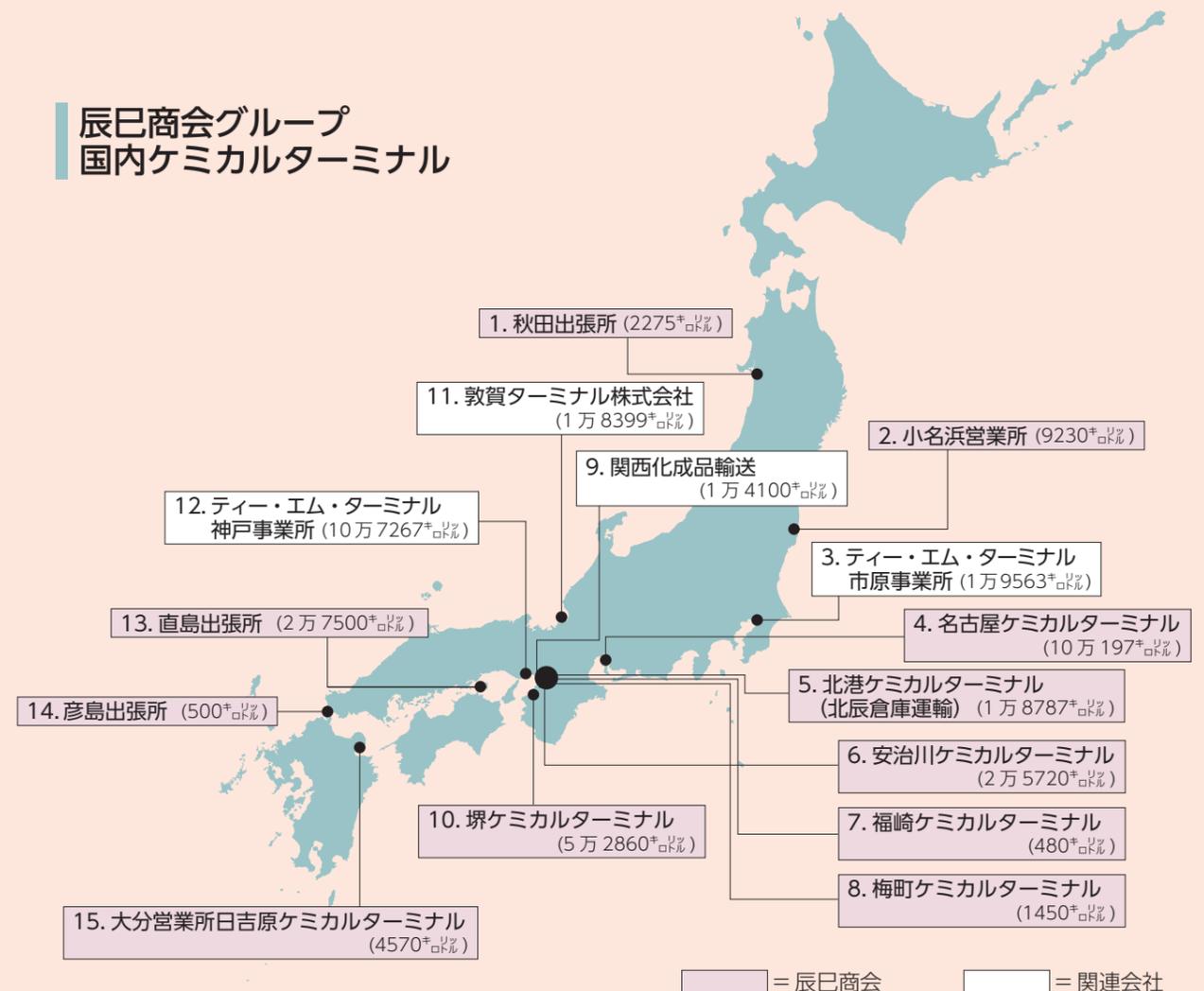
## ケミカルターミナル 国内15カ所 海外5カ所に展開

液体化学薬品の輸送では、海上と陸上との中継貯蔵拠点としてタンク基地が欠かせない。当社は液体化学薬品を集積できるタンクを設置したケミカルターミナルをグループ全体で国内計15カ所、海外5カ所に保有している。

ティー・エム・ターミナルなどグループ会社が運営する施設を合わせ、2020(令和2)年現在、業界トップの全国シェア28.3%を占め、高い収益性を誇る基幹事業に成長した。顧客企業から「辰巳商会1社に発注するだけで全て任せられる」と信頼を得ている。

国内では、主要な港と幹線道路を結ぶ好立地に恵まれ、海上輸送を担うケミカルタンカーや陸上のタンクローリーを結んで緊密に連携してきた。厳格な品質管理を保つため、北港、堺、名古屋などの各施設は国際審査CDI-Tも受け続けている。液体化学薬品を安全に中継貯蔵するだけでなく、荷主の求めに応じて製品を希釈したり、添加剤を注入したり加工して工場に直接出荷できる設備を備えている。当社はケミカルターミナル事業で独自のノウハウを蓄積し続けており、液体化学薬品物流のトップランナーであるとの認知が顧客に広がっている。

### 辰巳商会グループ 国内ケミカルターミナル



# 鉄道貨車から船舶、トラックに中継 大阪・福崎作業所

大阪市港区福崎3丁目の社有地で当社は1962(昭和37)年7月、福崎作業所(現・福崎ケミカルターミナル)を開設した。三井東圧化学(現・三井化学)に続いて、1963年11月に日産化学工業(現・日産化学)、1966年7月には日本パーオキサイド(現・保土谷化学工業)の各社用タンクが建設された。当社は、鉄道の貨車で中継基地に運び込まれる各種工業薬品の貯蔵や受け入れ出荷業務にあたった。福崎は、海陸一貫輸送を進める当社にとって、タンクターミナルの重要拠点となった。

## 三井東圧化学大阪貯槽所

1962(昭和37)年7月に完成した三井東圧化学のタンク群は大阪貯槽所と名付けられ、月間700<sup>ト</sup>を扱った。プロピレングリコールの中継輸送は1968年に中止。同タンクは、日本ガス化学(現・三菱ガス化学)の溶剤ジメチルアミンタンクに転用し、1969年2月から、大阪市内と周辺に向けタンクローリー輸送を始めた。

## 日産化学工業の薬品中継所

日産化学工業の薬品中継所は当社が福崎の社有地を提供して開設。1963(昭和38)年11月、希硝酸用50<sup>ト</sup>タンク2基と、濃硝酸用50<sup>ト</sup>タンク、アンモニア水用100<sup>ト</sup>タンク、同50<sup>ト</sup>タンク、クロールスルホン酸用50<sup>ト</sup>タンク各1基が完成した。

日産化学工業富山工場から鉄道輸送した薬品はタンクに受け入れ、ドラム缶、びん詰め作業をしてトラックやタンクローリーで配達した。濃硝酸は福崎で、貨車から船舶に移して福山(広島県)、富田(山口県)に運び、月間2000<sup>ト</sup>超を扱った。

## 日本パーオキサイド大阪出荷センター

日本パーオキサイドは1966(昭和41)年、福島県郡山市に過酸化水素工場を建設、8月から操業を始めた。同社は関西方面に販路を拡張するため、大阪に出荷センターを設置する計画を立て、三井物産のあっせんで、当社が中継輸送業務を引き受けた。

1966年7月、福崎にタンク2基を建設し、郡山から鉄道で運んだ過酸化水素を希釈し、貨車やタンクロー



日本パーオキサイドの過酸化水素をポリ容器に詰め替える作業員=1973年



看板に「日産化学工業株式会社 福崎成品中継所」と書かれている=1976年

リーで、京阪神各地や岡山方面に配達。1968年8月、タンク1基を増設し、月間400<sup>ト</sup>を扱った。

2005(平成17)年、鉄道貨物の利用は終了、側線の土地も返却した。2009年には、各社の施設は撤去され、

2010年から跡地でトーションが輸出用中古農機のコンテナ積み作業をしている。現在、同作業所にあるタンクは2基で、宇部MC過酸化水素の過酸化水素を保管している。



貨車の側面と左のタンクに日産化学工業の社章の星マークが見える=1964年

福崎ケミカルターミナル。写真中央から左にF号、G号、H号倉庫。上方に当社のタンクローリーが見える=1970年ごろ

# 臨海部に次々、大型タンク



北港ケミカルターミナルに完成したばかりの同和鉱業の硫酸タンク2基(3000ト) = 1975年

## 大阪・北港に中継基地

当社は大阪市浪速区木津川1丁目に7基のタンクからなる木津川作業所を1966(昭和41)年6月に開設した。しかし、中継業務が始まってから市の条例で作業所の地域が商港区に指定され危険物の貯蔵ができなくなり、此花区北港本町(現・北港2丁目)に施設を移転することにした。北港基地(現・北港ケミカルターミナル)には、1969年3月に三井物産のタンク6基が完成。木津川のタンク7基も1970年2月に移転完了した。1971年10月には、同和鉱業(現・DOWAホールディングス)の硫酸用2500トタンク2基を増設。1975年1月には同社岡山製錬所の拡充で製造能力が倍増したのに伴い、3000トタンク2基を建設した。現在、32基のタンクが稼働している。

北港ケミカルターミナル。整然と並ぶ野積みドラム缶が見える = 1972年ごろ

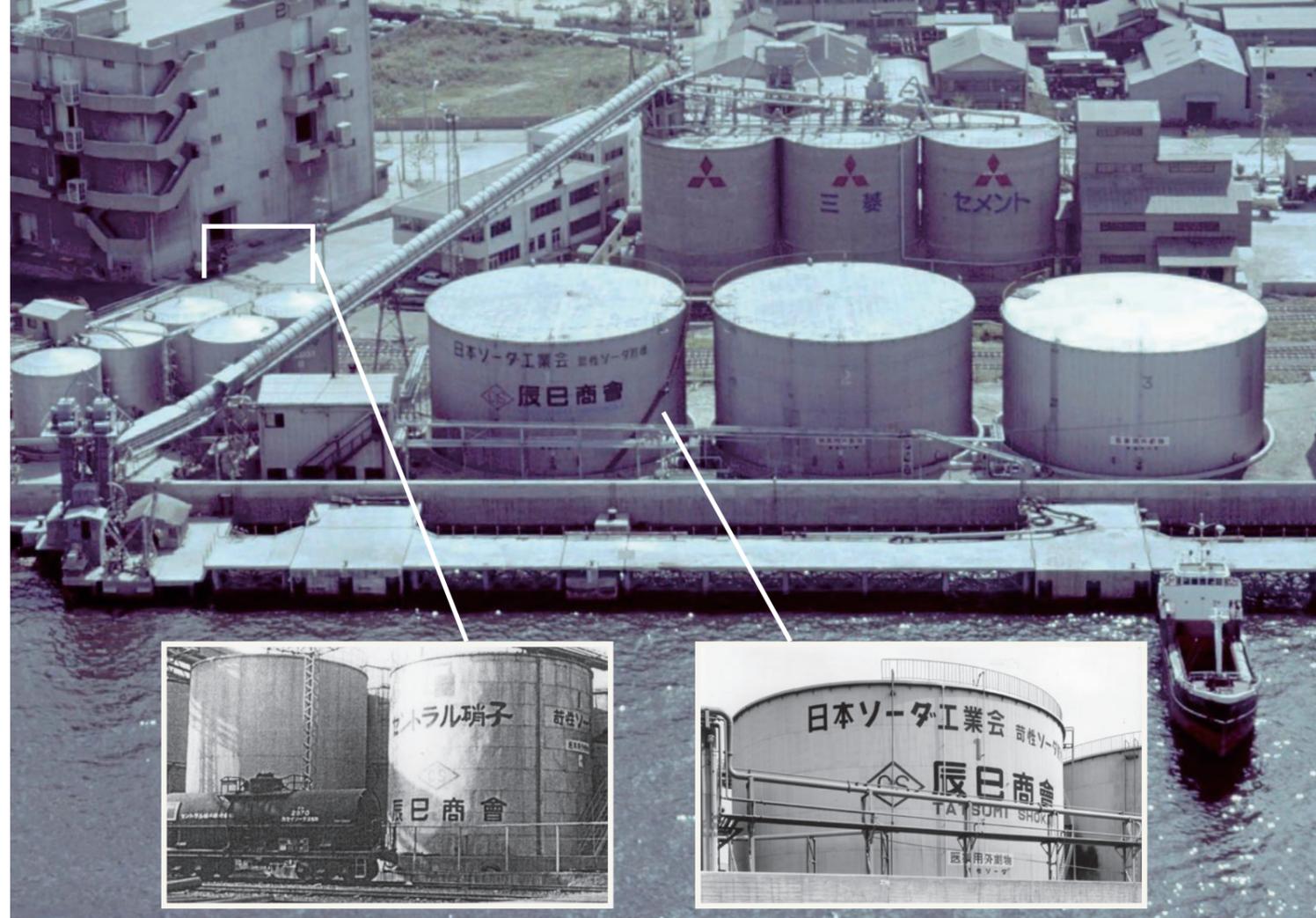


小名浜製錬用硫酸タンク2基(左)、東邦亜鉛用硫酸タンク(右) = 1965年ごろ

## 小名浜港に硫酸タンク設置

当社は福島県の小名浜港に1965(昭和40)年6月、小名浜製錬の要請を受けて2000ト硫酸タンク2基、2号埠頭西側に硫酸棧橋を建設し、工場とタンクと棧橋の間を配管でつないだ。東邦亜鉛は1000ト硫酸

タンク1基を当社敷地内に設置した。小名浜製錬と東邦亜鉛小名浜製錬所の操業に伴い、順調に濃硫酸が生産されるようになり、大半の海上輸送を引き受けた。



タンクが立ち並ぶ安治川基地。防潮堤に接続してドルフィン棧橋を建設。辰巳安治川埠頭と命名した = 1970年。下2枚のアップ写真は、㊦セントラル硝子のタンク。手前にセントラル硝子の貨車が見える。㊧日本ソーダ工業会のタンク。日本最大と注目された = いずれも1960年代と思われる

## 安治川に国内唯一の輸出カセイソーダ中継タンク

日本ソーダ工業会(加盟33社)は1967(昭和42)年、オーストラリアに大型船で液体カセイソーダを共同輸出することになった。当社は工業会の要望に応え、安治川3号岸壁沿いの社有地に輸出カセイソーダの

貯液基地を建設。国内唯一のカセイソーダ基地で、当社は保管と中継を引き受け、同年4月、7500ト硫酸タンク2基が完成した。1968年8月に1基を増設した。

## 三菱金属鉱業直島製錬所に硫酸タンク設置

瀬戸内海の香川県・直島で、三菱金属鉱業(現・三菱マテリアル)や三井金属鉱業、日本鉱業、同和鉱業、古河鉱業(現・古河機械金属)の非鉄大手5社共同の硫酸タンク利用組合から委託を受け、当社は1972(昭和47)年、三菱金属鉱業直島製錬所の敷地内

に5800ト硫酸タンク5基を建設した。硫酸の生産過剰などの際にストックするため、1974年10月に稼働した。

当社のタンクは三菱マークのタンクをはさみ、右端の2基と左に連続して並ぶ3基。右から順に1号から5号が並ぶ。左の当社タンク前に硫酸用棧橋が見える = 1990年代と思われる



# 堺、大分、敦賀にも拠点 広がるタンクビジネス



関連会社、玄海汽船のケミカル船、宍喰が堺ケミカルターミナルの岩谷・辰巳2号栈橋に接岸している=2020年

## 海外と国内主要拠点を直結 29基のタンクが稼働

堺ケミカルターミナルは1984(昭和59)年、三菱商事から堺総合油槽所(堺市西区)の土地とタンクなどの譲渡を受け、4月に営業を開始した。約3万平方メートルの敷地にタンク13基からスタートした。

安治川ケミカルターミナルから茨城県の鹿島港を経由してオーストラリアに輸出してきたカセイソーダのうち三菱商事の取り扱い分3万ト(現在は4万数千ト)を同社の強い要望で堺ケミカルターミナルに集約することになり1986年4月からカセイソーダの輸出入仲介業務を開始。1991(平成3)年3月、東隣の岩谷産業と共同で大型タンカーが係留できる共同栈橋も完成した。

主な荷主は三菱商事、ダイセル物流など。1994年8月には日本油脂(現・日油)の要請で、脂肪酸タンク4基を設置し、マレーシアから運ばれてくる脂肪酸の受け入れと同社尼崎工場へタンクローリーによる輸送を開始した。2008年6月、蝶理の要請によるリン酸タンクが竣工し、同年12月、名古屋ケミカルターミナルに完成したリン酸用タンクと連動する形で建設が進められ、中国と堺、名古屋を直結するリン酸輸送ルートが確立された。

タンクは現在計29基が稼働している。



左手に太陽石油のタンク6基が並び日吉原ケミカルターミナル。タンクの右側に充填場が見える=2006年9月

## 九州東部地域の拠点、大分に日吉原ケミカルターミナル

当社は1976(昭和51)年4月、大分市に大分車庫を設置した。大同酸素(現・エア・ウォーター)からの要請で、昭和電工大分工場で生産されるエチレンを配送することになった。

太陽石油の依頼を受け、1990年8月、海陸中継に適した大分市日吉原の土地8215平方メートルを購入。1991年4月、大分営業所日吉原ケミカルターミナルが完成した。

愛媛県今治市の太陽石油四国営業所から海上輸送される貨物(ガソリン、灯油、軽油、A重油)を保管し、大分県だけでなく、宮崎県を含む九州東部地域に陸上輸送する拠点となった。

当初タンク5基でスタート。太陽石油の東九州地区における事業強化や船舶の大型化に対応して増設を進め現在計8基が稼働している。

左下の公共岸壁にケミカル船が接岸。右の貨物線(JR敦賀港線)は2009年に休止、2019年に廃止された=2018年



## 日本海側の拠点 敦賀ターミナルが稼働

日本海に面した福井県敦賀市の敦賀港に、1994(平成6)年9月、大日本インキ化学工業(現・DIC)と三菱商事、敷地を所有するJR貨物の3社が共同出資して敦賀ターミナル株式会社が設立された。

当社は、化学薬品タンク基地が少ない日本海側でタンクターミナル事業を拡大しようと、2011年以降、三菱商事とDICから株式を買い取り、敦賀ターミナルの筆頭株主となった。2015年3月には全株式を取得し、敦賀ターミナルは当社の100%子会社となった。

敦賀ターミナルは、当社グループにとって日本海側にあるケミカルターミナルの代表的な拠点となっている。化学品メーカーや商社が国内や中国、韓国で生産、調達した製品を保管し、北陸や中京、関西へ輸送。現在、11基のタンクが稼働している。



船舶と陸上設備をケミカルホースで接続。約15メートルの地下配管で、エチレングリコールや酢酸エチルなどを受け入れている

# 東海地方に確固たる拠点 名古屋ケミカルターミナル開設

2002(平成14)年10月、当社は三菱商事から同社100%子会社のエム・シー・ターミナル名古屋事業所の土地と設備を譲り受け、名古屋ケミカルターミナルを開設した。タンクは37基、保管能力は10万9188キログラム。大型タンクで熔融硫黄、灯油、軽油、重油、小型タンクで危険物のケミカル品など10数種類を扱い、東海地方に確固とした拠点を築いた。

## 積極的営業で顧客開拓

開設当初は赤字を想定していたが積極的な営業活動を展開した結果、初年度から黒字を達成。その後も売上を伸ばした。新規開拓した得意先は、三井化学、シェル・ケミカルズ・ジャパン(現・オクサリスケミカルズ)、扶桑化学工業、地元・名古屋の中川物産など、タンクローリー輸送の新規得意先は三洋運輸、双日、ダイセル、蝶理など物流、商社、化学工業といった各分野の有力企業が名を連ねる。

2004(平成16)年9月、三井化学の要請で、塩酸用650キログラムタンクを建設した。名古屋ケミカルターミナルを開設後、初のタンク建設だった。同月、シェル・ケミカルズ・ジャパンの要請で既設のタンクと付属設備を改造したネオドール(界面活性剤、洗剤の原料)設備も稼働した。

2005年1月、パリック(コンクリート混和剤)製造設備が竣工した。扶桑化学工業が中国から輸入したグルコン酸ソーダの粉末に添加物を加えて3種類の製品を製造し、タンクローリーで出荷している。

その後も、危険物屋内貯蔵所や扶桑化学工業のパリック製品専用タンク2基、リン酸用タンクなど施設を増強した。

タンクは現在45基が稼働している。

### 底から蒸気で温める 最大容量タンク

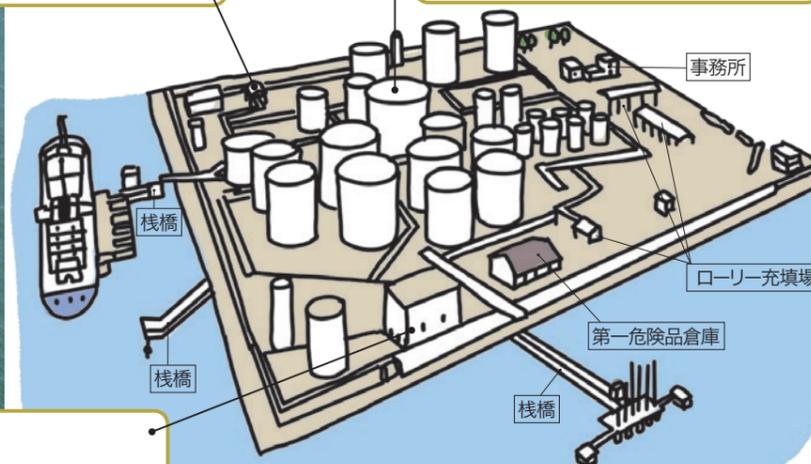
最大のタンクには、1万3130キログラムのC重油を貯蔵。直径は約32mあり、底部に蒸気配管を張り巡らしている。C重油は50℃以下になると粘り気が強くなるため、150～160℃の蒸気を配管内に通気させ、液温を保っている。

### ネオドール設備

洗剤などの原料となる、界面活性剤を製造する

### パリック製造設備

グルコン酸ソーダの粉末をかきませ、添加剤を注入し3種類の製品を製造。タンクローリーで出荷する



<主な設備>



神戸事業所=2016年11月



市原事業所=2019年10月

# ティー・エム・ターミナル設立 神戸と千葉・市原に事業所

## 三菱商事から事業を移管

2008(平成20)年3月、三菱商事のターミナル事業が当社に移管され、エム・シー・ターミナルの神戸事業所(神戸市東灘区)と市原事業所(千葉県市原市)を取得した。前年の2007年12月に設立されたティー・エム・ターミナルに両事業所の職員と業務が引き継がれ、4月に運営を始めた。

2011年6月には、三菱商事から株式を買い取り、ティー・エム・ターミナルは当社の100%子会社となった。三菱グループの取引先もそのまま引き継がれたことは当社にとって大きな財産となった。

神戸事業所の最大の得意先は三菱商事であり、タンク全容量の20%を占める。トルエン、エタノールなど化学品、液晶材料、医薬品などを取り扱っている。出光興産グループと三菱商事グループの液化天然ガス(LPガス)部門が統合して発足したLPガス商社アストモスエネルギーのLPガスも取り扱い、LPガスタンク施設としては関西でも有数の規模である。

1995年1月の阪神・淡路大震災で、無臭のLPガスが漏れ出す事故があり、隣接の六甲アイランドの7万

人に避難勧告が出た。事故を教訓に耐震設計を強化。さらに2014年には、東日本大震災を踏まえ、南海トラフで起きる可能性のある大地震に備える安全対策として、ガスタンクの基礎部分などで耐震補強工事も施された。

現在、石油・化学品用タンク60基、LPガス用8基が稼働している。

市原事業所は京葉工業地帯にあり、係船設備やタンクローリー、ドラム充填場などを備え、タンク27基が稼働している。



荷役中の船舶=神戸事業所=2016年11月



LPガスの充填場(神戸事業所)=2018年8月



神戸事業所=2008年5月



LPガス設備の制御室=神戸事業所=2016年11月

# 中国・東南アジアでケミカルターミナル開設



Ningbo Chenling Liquid Chemicals Terminal Co., Ltd.  
(寧波辰菱液体化工倉儲有限公司)のタンク=2018年8月



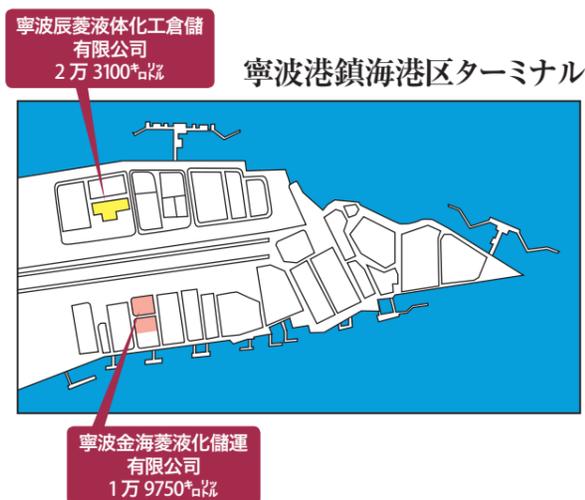
 Ningbo Chenling Liquid Chemicals Terminal Co., Ltd. (中国)  
(寧波辰菱液体化工倉儲有限公司)  
Ningbo Jinhailing Tank-terminal Co., Ltd. (中国)  
(寧波金海菱液体化儲運有限公司)

## 中国・浙江省寧波市 高品質、サービスの期待に応え

中国では沿海部の浙江省寧波市で2カ所のケミカルターミナルを運営している。

当社は2005(平成17)年、中国浙江省寧波市にケミカルターミナルを建設するため、三菱商事と寧波辰菱液体化工倉儲有限公司を設立した。ケミカルターミナルは、タンク12基(総容量2万3100<sup>キログラム</sup>)、タンクローリーやドラム、貨車への充填設備などを建設し、2007年2月に営業を開始している。

中国国内は著しい経済発展が続き、内航船による海上輸送とタンクローリーによる陸上輸送、鉄道輸送の拡大が見込める状況にあった。こうした中、寧波周辺には、日系化学品メーカーが多数進出し、物流の中継基地として将来性に期待が集まり、日系企業の間で、日本国内並みの輸送品質やサービスを求める声も高いことから当社は進出を決定した。当社は三菱商事所有の株式を譲り受けた。



2010年には、寧波市で三菱商事が運営してきた寧波金海菱液体化儲運有限公司のケミカルターミナルの株式も譲り受けた。三菱商事が1993年に現地の寧波市寧波港務局などとの共同出資で設立したケミカルターミナルで、タンク11基(総容量1万9750<sup>キログラム</sup>)で運営している。



MC Siam Logistics Co., Ltd.のタンクヤード=2020年9月



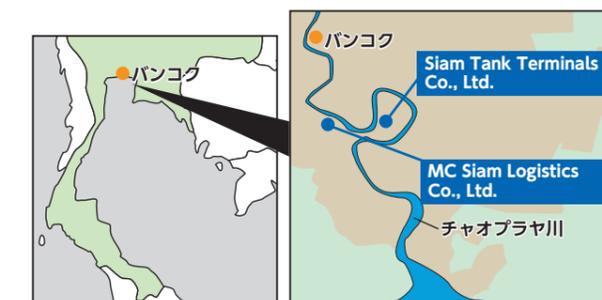
タンクローリーへの充填場

 MC Siam Logistics Co., Ltd.(タイ)  
Siam Tank Terminals Co., Ltd.(タイ)

## タイ・バンコク郊外に2拠点 安定した収益を確保

1972(昭和47)年、三菱商事のタイ子会社Mitsubishi Company(Thailand)がケミカルターミナル事業を開始し、1992年にターミナル運営会社MC Siam Logistics Co., Ltd.が分社独立した。タイのバンコク郊外サムットプラカーンにある同社は計55基のタンクを持ち、同国内のケミカルターミナルとしては有数の規模を誇る。当社とTatsumi Shokai(Thailand) Co., Ltd.は2011年2月、三菱商事とその子会社エム・シー・ターミナルからMC Siam Logisticsの株式を譲り受けた。

荷主の6割が三菱商事関連。メタノール、エチレングリコールなど液体化学薬品を海外から輸入し、タイ国内向けに保管。近年は塗料原料やゴム原料、ペットボトル原料など機能化学品が増えている。2015年10月には、パラフィンワックスを溶融して貯蔵するため140度まで加温できる希少なタンク2基を新設し、長期契約によって安定した収益を確保している。



一方、ケミカルターミナル事業会社Siam Tank Terminals Co., Ltd.は、タイ・バンコクを流れるチャオプラヤ川下流域にあり、三井物産の現地法人タイ三井物産が1982年に設立して以来、安定した収益性を維持してきた。

当社は2018年8月、タイ三井物産などからSiam Tank Terminalsの株式を譲り受けた。現在、取引の約6割がタイ三井物産関連で、フェノール、メチルイソブチルケトン、酢酸エチルなど液体化学薬品を取り扱っている。



Siam Tank Terminals Co., Ltd.のタンク=2018年9月



タンクローリーとドラム缶への充填場=2018年9月

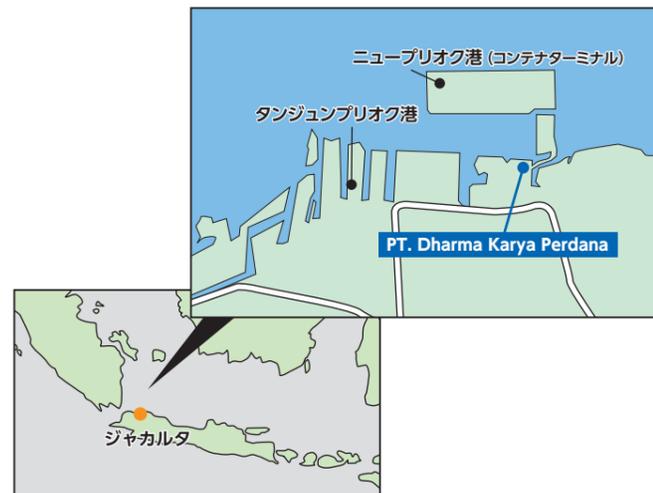


PT. Dharma Karya Perdanaのタンクヤード

 PT. Dharma Karya Perdana (インドネシア)

自動車・繊維産業向けに  
石油化学原料

当社が2017(平成29)年に出資したPT. Dharma Karya Perdanaは、三菱商事が1982(昭和57)年10月に設立したケミカルターミナル会社である。1984年に、インドネシア最大の港である北ジャカルタ・タンジュンプリオク港で石油化学原料の輸入基地として操業を開始。ジャカルタ直近のケミカルターミナルという優位性を生かし、順調にタンクを増設し現在はタンク53基、総容量5万690<sup>千</sup>立方メートル。インドネシアの主要産業である自動車産業や繊維産業向けに、石油化学原料の溶融硫黄やベースオイル、エチレングリコールなどを取り扱っている。



# 高森 昭

## 「よし、やれ」即断、即決の人

高森昭は若くして頭角を現した。時には取引先の経営者の自宅まで訪ねて相手の信用を勝ち取り、得意先を獲得した。

「私が会社を引っ張る」とよく語った。自らがモットーとする働き方を重ね、前進あるのみの生き方を貫き、草創期の陸運部で活躍した。得意先の開拓には、とことん通い詰めることを励行し、全力を注いだ。営業は粘りと実践に尽きることを行動で示した。

33歳で陸運営業所長に起用されると、同僚や部下に「失敗を恐れるな」「仕事のプロセスが大事」と説いた。

「『人を育てる』。企業は今も昔もこれしかない」と信念を貫いた。

「事業はあきらめたらダメ。努力する目標を持ってやること」

太田誠三郎社長の命を受け、当社と新田帯革製造所(後の新田ベルト、現・ニッタ)で設立した新辰倉庫の欠損処理解決にあたった。1968(昭和43)年12月、当社が新辰倉庫の全株を取得し、社名を北辰倉庫運輸に変更。経営危機にあった同社を、社の方針に沿って液体化学薬品のタンク基地を開設し、立て直した。三井物産がグリセリンやアルコールなどのタンク建設を検討しているという情報を得ると、三井物産に通い詰めて交渉した。

ケミカルターミナルビジネスの開拓に情熱を傾けた。

41歳で取締役就任した。1974年8月、大阪南港に完成したコンテナヤードC-4を当社が借り受けることになった際は、社運を賭けた船社誘致に奔走した。米国、シンガポール、台湾などに年10回以上訪問を重ねた。倉庫、陸運、港運など物流業界で、トップを目指し続けた。

バブル景気で株や土地への投機に走る風潮が世に広まった中でも、経営の舵取りで本業重視の姿勢を貫いた。

一方で、時代を一步先取りした発想を持ち続けた。会長時代、高森は「ケミカルターミナルビジネスを辰巳グループの核にしたい」とビジョンを描いた。

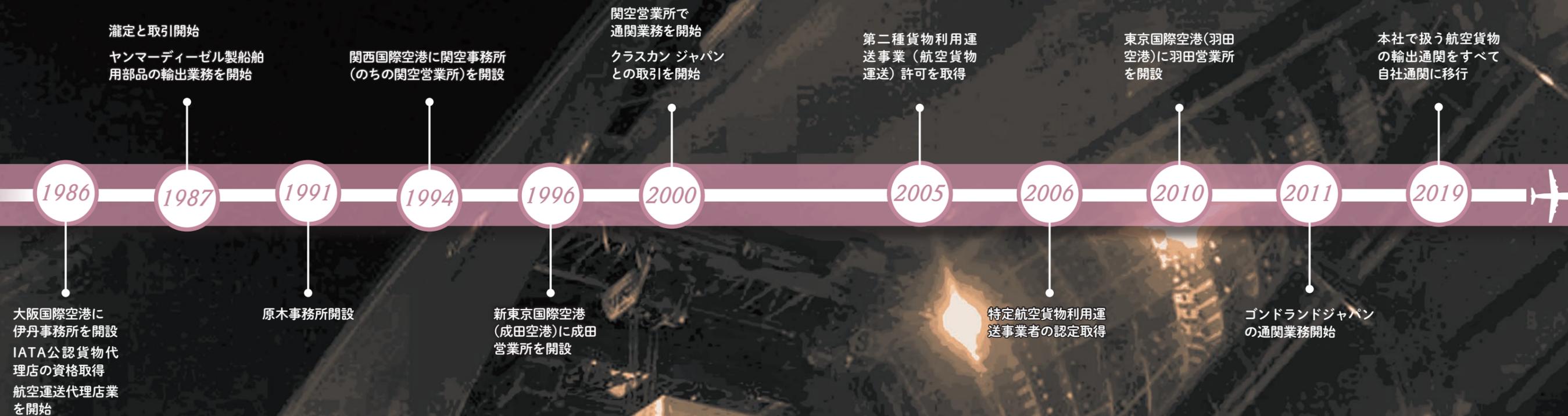
役員や部課長以上の幹部職員を日々、叱咤激励し、「自ら外に出て自らの目と耳で生の情報を取ることが大事」と論じた。

「よし、やれ」が口癖。即断即決で、ぶれなかった。



**たかもり・あきら** 1930(昭和5)年7月、岡山県久米郡鶴田村(現・岡山市北区建部町)生まれ。1948年、17歳で入社。営業部、陸運部、陸運営業所長、第二営業部長、倉庫運輸部長、取締役、常務、専務を経て1986年4月社長、2000(平成12)年7月会長、2015年名誉会長。大阪港運協会会長や日本港運協会副会長などを歴任。2020(令和2)年10月死去、90歳。

# 第6章 航空貨物輸送事業のあゆみ

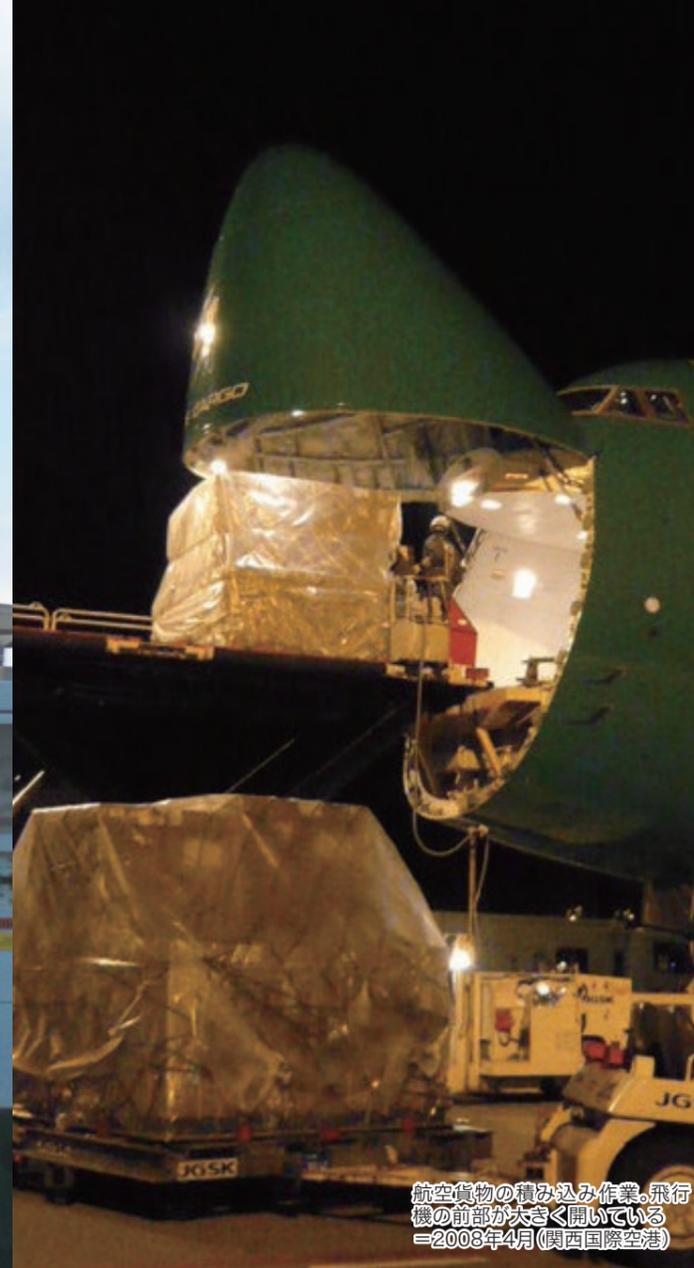


深夜の成田空港で大型貨物輸送機アントノフから荷揚げされる汚染水浄化システム機器  
=2011年7月

# 国際複合輸送を強化



離陸を待つ航空機=2013年1月(関西国際空港)



航空貨物の積み込み作業。飛行機の前部が大きく開いている=2008年4月(関西国際空港)



貨物専用機の内部=2011年2月(関西国際空港)

## 航空貨物にも注力 緊急輸送に応える

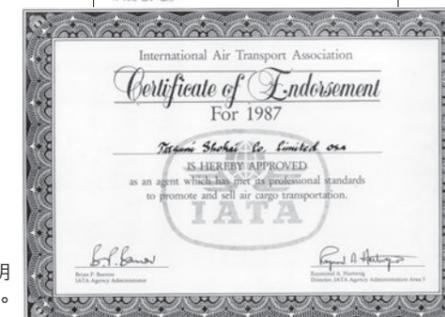
総合物流企業として荷主の多様なニーズに応えるため、1982(昭和57)年6月、当社は航空貨物課を新設した。「庭先から庭先への一貫輸送」を掲げてきた当社は、海、陸、空をつなぎ合わせて、国際的規模での輸送の実現に踏み出した。現在は海外60カ国以上の現地法人・代理店と提携し、貨物の輸出入の代理店業務と通関業務を請け負っている。

## IATA 公認貨物代理店の資格取得 航空運送代理店業を開始

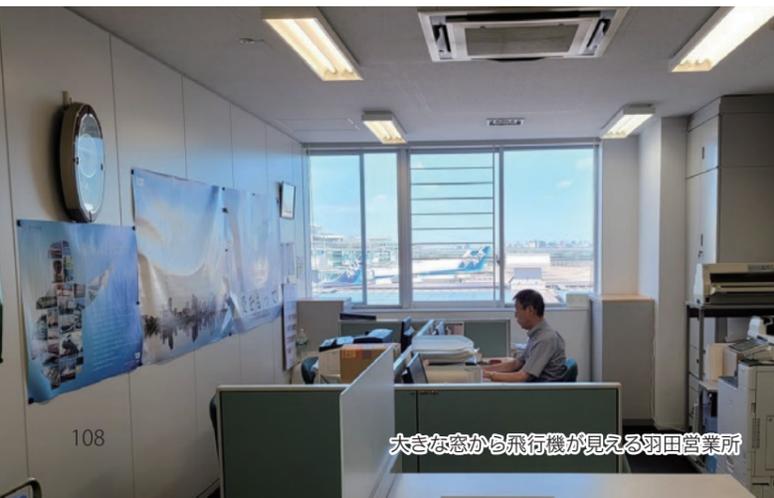
1985(昭和60)年2月、当社は航空貨物代理店業界への本格的な参入に向け、国際航空運送協会(The International Air Transport Association。以下、IATA)公認貨物代理店の資格取得に向けて動き出した。航空会社との直接取引には必須の資格で、1986年に貨物保管場所の設置などの要件を満たして資格を取得。同年11月に航空運送代理店業を開始することを運輸大臣に届け出た。



航空運送代理店業の届出書



IATAの承認証明書。証明書は毎年更新されている。写真は1987年用



大きな窓から飛行機が見える羽田営業所



関西国際空港に貨物を運んでいるエアカーゴトラック



部品をエアカーゴトラックで  
保税上屋へ輸送(関西国際空港)

## ヤンマーディーゼル製 船舶用部品の輸出業務

当社が所有する船舶の多くは、長年にわたりヤンマーディーゼル(後のヤンマー、現・ヤンマーパワーテクノロジ)製の発電用エンジンを搭載している。1985(昭和60)年ごろから同社の品質保証部とグループ会社のヤンマーエンジニアリングと商談を進め、1987年には船舶用の交換部品や消耗品を世界各地に航空運送する業務を請け負った。

ヤンマーディーゼル製の部品を搭載する船舶に故障・

不具合が発生した場合、保証期間中は品質保証部が、保証期間終了後はヤンマーエンジニアリングが対応していた。当社は修理に必要な部品などが指定日に届くように海外代理店や航空会社との調整に当たった。

当社の受注は年々増加し、2010(平成22)年ごろにはヤンマー品質保証部の航空輸出業務をほぼ任せられるまでになった。現在は同部以外の部署からの依頼も受けるようになっている。



部品の検品作業

## 繊維商社・瀧定の欧州向け 航空貨物の事務手続き

1980年代後半、大阪を拠点とする繊維商社の多くは、主に高級婦人服などに使われるフランスの化学繊維市場に参入していた。1987(昭和62)年1月、当社はそのうちの1社である瀧定(現・スタイレム 瀧定大阪)から、欧州向け航空貨物の事務手続きを請け負った。短時間で流行が変化する服飾業界の中で、瀧定はフランス側バイヤーの発注内容変更に納期直前まで対応することを強みにしていた。そのため、当社は輸出通関書類の作成と同時に原産地証明書の取得などの準備も短時間で済ませることが求められ、特にクリスマス商戦に向けた9月から12月にかけては深夜まで



輸出通関書類などを作成する本社航空貨物部の部員  
=2019年12月

対応した。

その後、瀧定はフランスの他にドイツ、イタリア、スペインなどに市場を拡大したことから、当社の年間取扱数量も1995年に315トだったのが、1998年には640トと増加。現在も取引が続いている。



成田空港に到着したペットボトル  
用ラベルの貨物

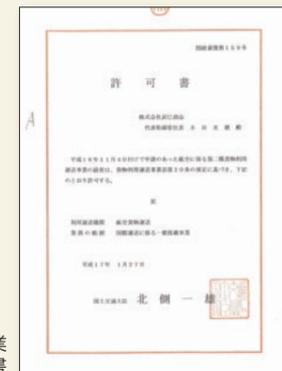


## クラスカン ジャパンとの取引

フランスに本社を置く国際物流企業クラスカン ジャパンとの取引は、2000(平成12)年9月、電通本社ビル(東京都港区)の窓ガラスの輸入案件から始まった。近年ではコカ・コーラがクリスマスキャンペーンで使用するペットボトル用ラベル(左はイメージ図)を欧州の工場から国内の製缶メーカーまで一貫輸送している。このうち、欧州工場での集荷から日本の空港までの運送をクラスカン ジャパンに委託している。

## 第二種貨物利用運送事業(航空貨物)が許可

2005(平成17)年1月27日に貨物利用運送事業法に基づき、国土交通大臣から第二種貨物利用運送事業(航空貨物運送)が許可された。事業の範囲は、国際運送に係る一般混載事業である。当社が発行する航空運送状(Air Waybill)による一貫運送サービスや複数荷主の小口貨物を集める混載サービスへ参入した。



第二種貨物利用運送事業  
(航空貨物運送)許可書

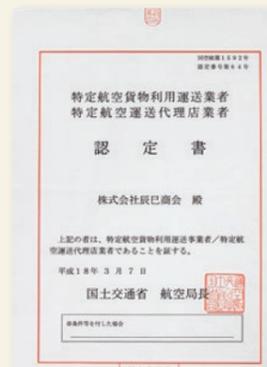


米同時多発テロを伝える  
2001年9月12日の朝刊1面  
=毎日新聞社提供

## 米同時多発テロで貨物保安強化 国交省からRA認定

2001(平成13)年9月11日に発生した米同時多発テロを契機に、国際物流でのテロ対策の必要性が高まった。

国際連合の専門機関である国際民間航空機関(ICAO)の指針に基づき、日本でも国土交通省航空局がハイジャック・航空機テロ対策として国家民間航空保安プログラムを作成。円滑な物流を確保しつつ、セキュリティレベルを強化するため、荷主の手元から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護する「特定荷主・特定航空貨物利用運送事業者(KS/RA)制度」が2005年10月に制定された。当社は2006年3月7日付で国土交通省からRAの認定を受けた。



RA認定書

## ゴンドランドジャパンの通関業務

2011(平成23)年3月、国際物流企業のゴンドランドジャパンとの取引を開始した。当初、輸入通関業務のみだったが、同年7月から輸出通関業務も請け負った。2015年には英国近衛軍楽隊がコンサートで使用する楽器などの輸出入通関業務を手がけた。近衛兵の象徴である熊毛皮帽子はワシントン条約の対象品目で、法令上の許可承認に多くの手続きを要した。



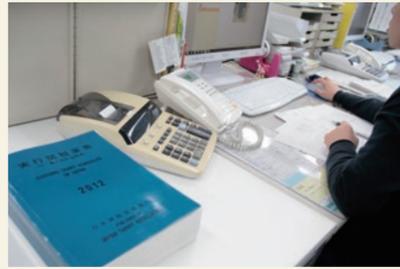
熊毛皮帽子を着用して行進する英国近衛軍楽隊

伊丹事務所 ▶ 関空営業所

1986(昭和61)年に大阪国際空港の郵船航空サービス(現・郵船ロジスティクス)社内に伊丹事務所を開いた。1994(平成6)年9月4日の関西国際空港開港と同時に、関空事務所を空港島ターミナルビル南側の第2国際貨物代理店ビルに開設。輸出入に関する事務手続きを始めた。伊丹事務所は閉鎖した。

当初、通関業務は他社に委託していたが、自社通関を目指し、通関士を増員した。2000年6月、関空営業

所に名称変更し9月1日付で大阪税関から通関業の許可を受けて輸入の通関業務を開始。また、2012年12月から一部の輸出貨物の通関業務を始め、2019(令和元)年7月からはすべてを自社通関にした。



資料で関税率を調べ書類を作成する所員  
=2013年1月

## 主要国際空港に拠点開設

原木事務所 ▶ 成田営業所

1978(昭和53)年5月、新東京国際空港(現・成田国際空港。以下、成田空港)が開港した。1991年7月、千葉県市川市原木の東京エアカーゴシティターミナル(TACT)内に原木事務所を開設し、航空貨物の通関業務を開始した。貨物取扱量の増加に伴い、1993年10月に原木営業所とした。成田空港で一般貨物の通関業務が可能になり、1996年6月、第2貨物ビルに成田営業所を開設した。1999年には成田空港周辺で保税蔵置場の設置が認められ、通関業者の多くが事務所などを空港周辺に移転。TACTの貨物取扱量は徐々に減少し、2002年11月には原木営業所を閉鎖して成田営業所に業務を集約した。



冷凍果実(オレンジ、キウイ)の植物検疫作業  
=成田空港

羽田営業所

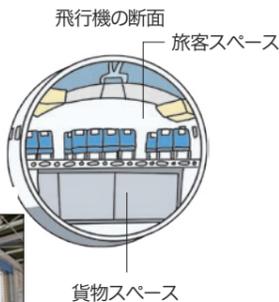
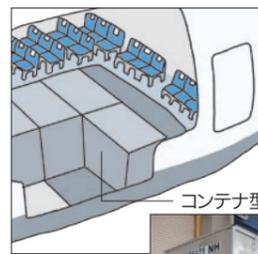
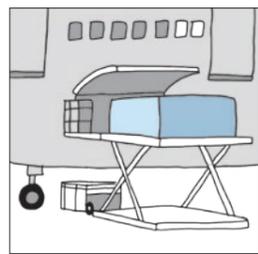
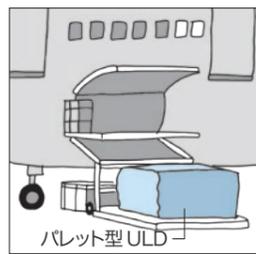
2010(平成22)年10月、東京国際空港(以下、羽田空港)4番目の滑走路(D滑走路)が供用開始され、国際空港として再スタートを切った。当社は同年10月、東京税関から営業所新設許可を受け、東京国際エアカーゴターミナル(TIACT)内の第1国際貨物ビルに羽田営業所を開設。都心に近接する立地を生かした輸入貨物中心の事業拡大を目指した。2019年11月からは、横浜港発の海上貨物の輸出通関業務も担うようになった。



東京国際エアカーゴターミナル(TIACT)内の第1国際貨物ビルに入居

### 旅客機への航空貨物の搭載方法

空港で見かける貨物の積み込み。航空貨物が収まるのは旅客席下のスペース。貨物は板状のパレット、または箱型のコンテナに載って、ULD(United Load Device)と呼ばれる専用機器で飛行機の側へ。そのまま持ち上げられて貨物室へと収まる。



パレットやコンテナを一定の単位とする「ユニット」は、国際航空運送協会によって重さやサイズが統一されている。一般貨物のサイズは88 $\frac{1}{2}$ と96 $\frac{1}{2}$ の2種。パレットはアルミ製の板で、貨物はネットやシートをかぶせてしっかりと固定される。

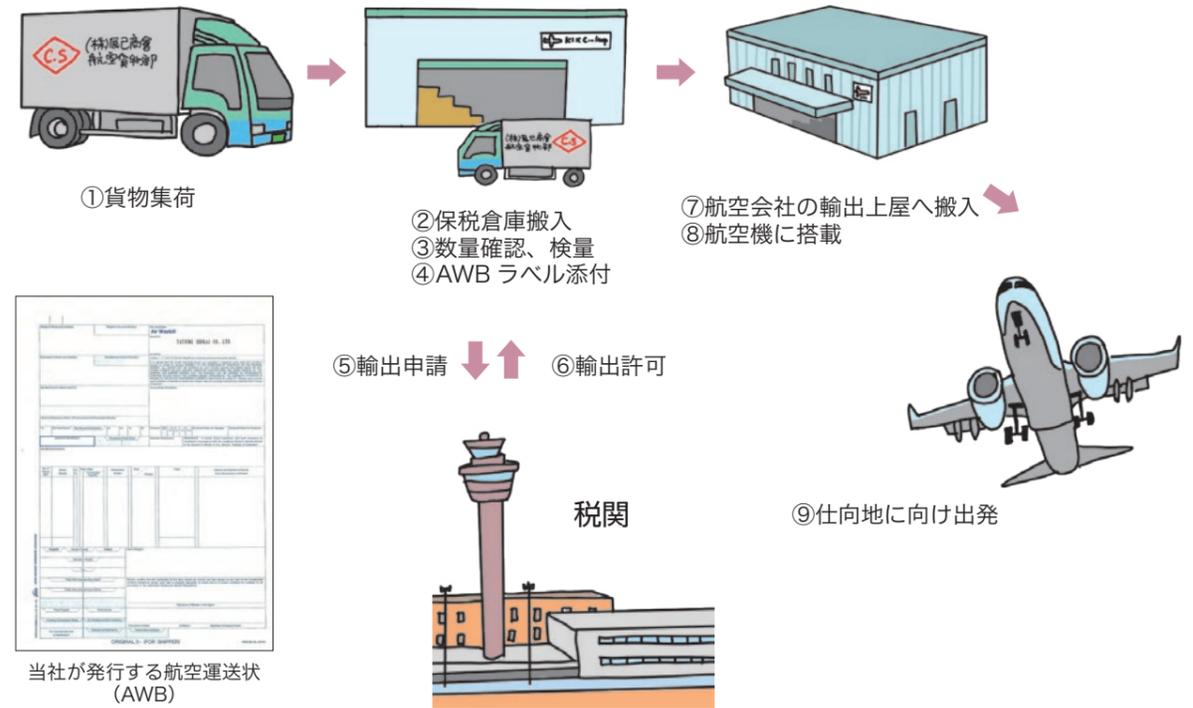


## 解説

### 国境越える航空貨物、輸出入の流れ

輸出入には通関手続きが必要となる。航空貨物の輸出時は貨物と航空運送状(Air Waybill<AWB>)の照合や貨物の状態確認などをした後に輸出申告をする。輸入時には貨物の個数、ダメージの有無の確認などをし、AWBなどの書類一式を通関代理店へ引き渡し、輸入申告をする。迅速な手続き、搬入・搬出が求められる。

#### 輸出貨物の流れ



#### 輸入貨物の流れ

