

国華産業株式会社
創立70周年記念誌

遥かなる 海路

70th Anniversary
KOKUKA SANGYO CO., LTD.

国華産業株式会社
創立70周年記念誌

遥かなる 海路

70th Anniversary
KOKUKA SANGYO CO., LTD.



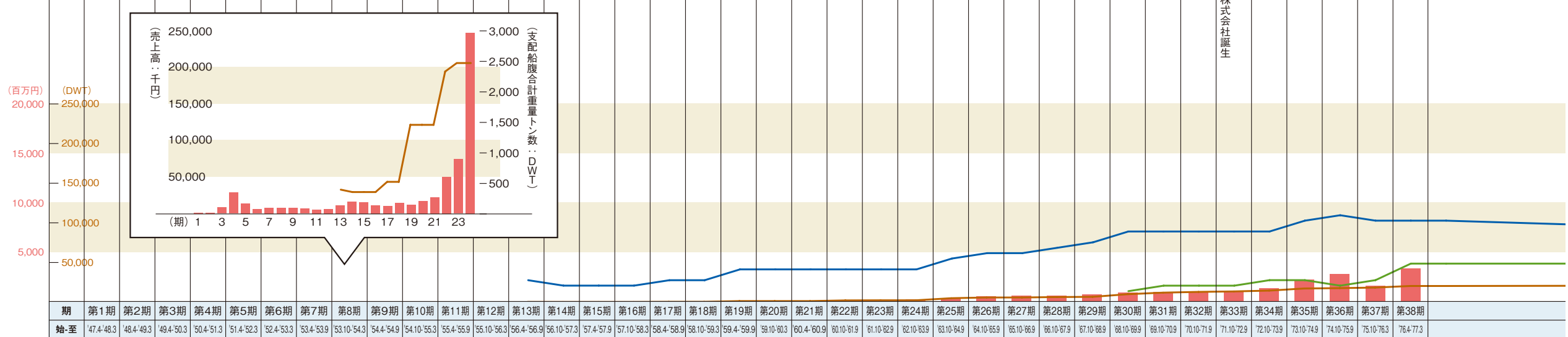
国華産業 70年の歩み

年	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	
業界・世間一般の動向	4 全日本海員組合船舶運営会・日本海運協会3者協定成立	4 戦後初の遠洋不定期航路はタンカー9隻によるアラビヤ重油積取り	4 1ドル＝300円の単一為替レート設定	6 朝鮮動乱勃発 海運の民営還元実施	2 衆参両院が外航船腹緊急増強を決議	4 対日講和条約白米安全保障条約発効 GHQ・SCAJAP(日本商船管理局)廃止	3 朝鮮動乱休戦協定に調印 三井船舶 東廻り世界一周航路開始	9 12 神武景気始まる 台風15号発生。青函連絡船洞爺丸沈没			7 11 スエズ紛争によりスエズ運河通航停止 経済白書「もはや戦後ではない」	6 10 ソ連世界初の人工衛星打上げ成功 内航海運組合法制定	9 12 二万円札発行 日本海難防止協定設立	2 4 皇太子殿下御成婚 IMCO第1回総会 ロンドンで開催	6 10 1970年に約970万トン建設が必要と政府方針 日米新安保条約成立	4 9 貿易為替自由化促進計画発表 運輸省400万総トンの外航船腹整備五カ年計画	2 10 キューバ危機 東京都が世界初の1千万人都市に		4 10 東海道新幹線開業 海運集約、6社を中核体とする6グループ発足	3 9 アメリカ軍北ベトナム爆撃開始	1 3 日本の総人口が1億人を突破 全日本海運組合スト、65日振り解決	5 7 ケネディ・ラウンド締結	9 12 船舶の油による汚濁防止に関する法律交付	1 7 野島崎沖で大型鉱石船「ぼりぼあ丸」沈没 三億円強奪事件発生	2 3 野島崎沖で「かりぶるにあ丸」沈没	3 6 沖縄返還協定調印式 100総トン未満船、届出制に移行	4 9 日中国交回復。記念にハンタ寄贈される 全日海が92日間の内航船停船スト突入	5 11 国内の石油危機。物不足深刻化 船腹調整規程、DWT建てから貨物総容積建てへ	2 5 地価上昇率32.4%で史上最高	4 6 スエズ運河8年振り再開	1 2 初の商用海事通信衛星「MARISAT」打ち上げ	5 6 海上衝突予防法公布

年	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977							
期	第1期	第2期	第3期	第4期	第5期	第6期	第7期	第8期	第9期	第10期	第11期	第12期	第13期	第14期	第15期	第16期	第17期	第18期	第19期	第20期	第21期	第22期	第23期	第24期	第25期	第26期	第27期	第28期	第29期	第30期	第31期	第32期	第33期	第34期	第35期	第36期	第37期	第38期
始-至	'47.4-'48.3	'48.4-'49.3	'49.4-'50.3	'50.4-'51.3	'51.4-'52.3	'52.4-'53.3	'53.4-'53.9	'53.10-'54.3	'54.4-'54.9	'54.10-'55.3	'55.4-'55.9	'55.10-'56.3	'56.4-'56.9	'56.10-'57.3	'57.4-'57.9	'57.10-'58.3	'58.4-'58.9	'58.10-'59.3	'59.4-'59.9	'59.10-'60.3	'60.4-'60.9	'60.10-'61.9	'61.10-'62.9	'62.10-'63.9	'63.10-'64.9	'64.10-'65.9	'65.10-'66.9	'66.10-'67.9	'67.10-'68.9	'68.10-'69.9	'69.10-'70.9	'70.10-'71.9	'71.10-'72.9	'72.10-'73.9	'73.10-'74.9	'74.10-'75.9	'75.10-'76.3	'76.4-'77.3

→ 梶山増吉社長 (1947-1971)
 → 煙石隼人社長 (1971-1976)
 → 大久保延造社長 (1976-1977)

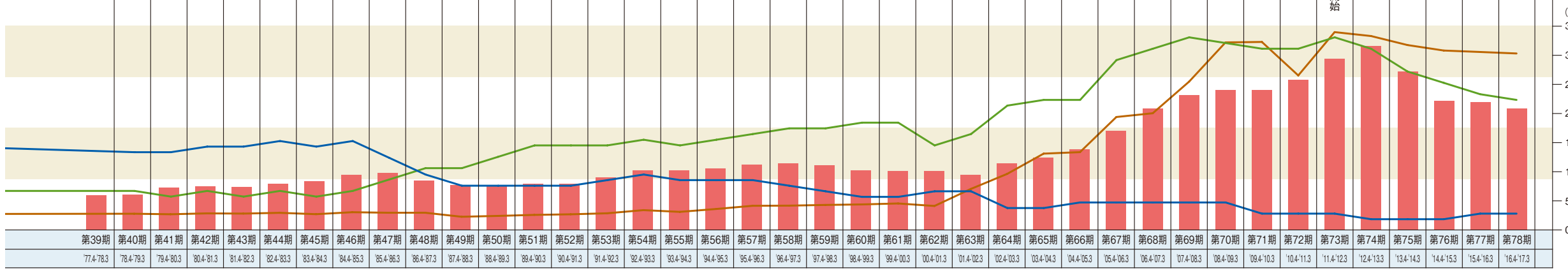
当社の沿革	3 神戸市生田区米町2丁目46番地に国華産業海運株式会社を設立	11 大浜炭鉱株式会社特約店として石炭販売を開始 燻蒸事業に進出	1 帝人が当社に出資。帝人の関係会社として系列に加わる 石炭販売取扱数量、前年比9000トン増の1万1000トン	3 資本金1000万円に増資	12 本社を大阪市北区 江商ビルへ移転	1 社名を国華産業株式会社に定款変更 この期より決算期を毎年3月31日および9月30日の2回とする	4 三原連絡所 岩国連絡所を開設 帝人から「帝人丸」「徳丸」「第二姫丸」を買船、海運事業へ進出	4 資本金 8000万円に増資	4 苛性ソーダ専用木造船機帆船「第一国華丸」を建造、運航開始	4 損害保険代理店資格(特A代理店)資格取得 苛性ソーダ専用船「第五国華丸」を建造、運航開始	7 日本瓦斯化学工業株式会社(三菱ガス化学(株)の前身)と取引を契機に メタノール輸送船「国隆丸」を建造	3 新潟出張所を日本瓦斯化学工業株式会社 新潟工業所内に開設	11 帝人、社名変更。帝国人造絹絲株式会社から「帝人株式会社」に	6 汎用ケミカルタンカー「国朋丸」を建造、運航開始。内外航併用運航	8 内航海運業法施行により、内航海運業・内航運送取扱業登録	10 資本金1億5000万円に増資	10 9 溶融硫黄専用特殊タンク船「光華丸」を建造、運航開始 全国内航タンカー海運組合 葉槽船支部加入	2 創業者 取締役社長 煙石隼人 就任	2 第二代取締役社長 梶山増吉 逝去。於南御堂社葬	4 徳山連絡所を帝人株式会社 徳山工場内に開設 汎用ケミカルタンカー「由華丸」を建造、運航開始	1 9 松山連絡所を帝人商事株式会社 松山営業所内に開設 苛性ソーダ専用特殊タンク船「國華丸」を建造、運航開始	11 汎用ケミカルタンカー「第一国昌丸」を建造、運航開始	10 11 日本瓦斯化学株式会社、三菱江戸川化学株式会社合併。三菱瓦斯化学株式会社誕生	10 9 水島出張所を三菱瓦斯化学株式会社 水島工場内に開設 第三代取締役社長 大久保延造 就任	8 「第二国昌丸」乗組員一同 能登半島嶽剛崎沖にて人命救助	8 汎用ケミカルタンカー「第一国朋丸」「第八国朋丸」を建造、運航開始	4 資本金 2億5千万円に増資	11 定款変更。決算期を毎年3月31日とした	4 この期より、決算期を毎年4月1日から3月31日とする	10 液体アンモニア専用特殊タンク船「第二国周丸」を建造、運航開始
-------	---------------------------------	-------------------------------------	---	----------------	---------------------	--	--	-----------------	--------------------------------	---	---	--------------------------------	----------------------------------	-----------------------------------	-------------------------------	-------------------	--	---------------------	---------------------------	--	--	------------------------------	---	---	-------------------------------	------------------------------------	-----------------	------------------------	------------------------------	-----------------------------------



1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017					
5	12	4	9	3	4	3	4	4	4	5	1	3	3	10	12	5	1	3	12	11	7	3	9	4	5	7	1	10	9	6	3	5	4	9	3	7	8	3	4					
新東京国際空港(成田空港)開港	タンカ12隻による石油備蓄開始	東京サミット開催 油槽船の建造方針1...1	日本の自動車生産世界第1位に イランイラク戦争勃発	アメリカ初のスペースシャトル打上げ ペルシャ湾内の一部海域への就航見合わせ	船員法、船舶職員法部改正(SITCW条約関連) フォークランド紛争勃発	日本初のLNG船尾州丸就航 東京デイズーランド開園	SOLA発効で船舶設備規則部改正 グリコ森永事件発生	電電公社専売公社民営化 JASDF(船位通報制度)発足	プラザ合意。円高の急激な進行 チルノブイリ原子力発電所事故	ばら積有害液体物質の排出規制発効 世界人口50億人超	イランイラク戦争停戦 船員法一部改正公布。週48時間制に移行	株価最高値(3万8915円) 昭和天皇崩御。元号を平成に改元	米大統領OPANOタンカー(重建造義務付)に署名 パル崩壊。地価下落はじまる	米大統領OPA90タンカー(重建造義務付)に署名 以上のタンカーに二重船殻義務付け	IMO。1993年7月以降に新造された5000重量ト ン以上のタンカーに二重船殻義務付け	国際海上人命安全条約締結国会議開催 ウルクアイランド最終合意	関西国際空港開港	公正取引委員会が優越的地位の濫用規制に関する報告書 地下鉄サリン事件発生 阪神・淡路大震災発生	ベルギー日本大使館人質事件発生 「ナホトカ号」日本海で沈没、大量重油流出	山證券粉飾決算で廃業 内航海運暫定措置事業開始	ISMDで発効。サブスタンダード船を排除 内航海運暫定措置事業開始	欧州連合(EU)の単一通関工口誕生 ケミカルタンカー運賃協定廃止	米国同時多発テロ事件発生 IMODEでシングルハルタンカーフェーズアウト促進案が採択	日本人船機長2名配乗体制の国際船舶誕生 みずほ銀行(勧業)富士興業が合併)発足	ICSとIF総会。兵庫県淡路島で開催 米英軍がイラクに攻撃イラク戦争勃発	船船と港湾施設の国際保安コードが発効 メトラ沖大地震発生	ICCSとIF総会。兵庫県淡路島で開催 米英軍がイラクに攻撃イラク戦争勃発	テロ防止対策に関するSOLA条約改正 小泉首相訪朝。金正日が日本人拉致事件を認める	京都議定書発効。地球温暖化へ取り組み メトラ沖大地震発生	船舶と港湾施設の国際保安コードが発効 メトラ沖大地震発生	ダブルル国内関係員令施行 北朝鮮が地下核実験	郵政民営化がスタート HNS条約実施	米大手証券会社リマンブラザーズ破綻 外国人全乗の日本籍船が誕生	衆院選で民主圧勝。16年振りの政権交代 燃料油高騰。内航緊急支援策決議	小惑星探査機「はやぶさ」奇跡の地球帰還 6月1日、約80万台まで急騰。約15年振りの円高水準	東京スカイツリー開業。高さ日本一の634m 東日本大震災発生(M9.0)。甚大な津波被害	内航燃料油購入運賃制度スタート 東京スカイツリー開業。高さ日本一の634m	若田光が国際宇宙ステーション船長に就任 2009年夏季オリビックの東京開催が決定	海洋基本計画にカボタージュ制度維持初明記 4月、約80万台まで急騰。約15年振りの円高水準	新6級海技士機関制度運用スタート 東京スカイツリー開業。高さ日本一の634m	安全確保関連法案が衆院本会議で可決 7月、約80万台まで急騰。約15年振りの円高水準	新スエズ運河開通 3月、約80万台まで急騰。約15年振りの円高水準	熊本地震発生 内航海運暫定措置事業。解撤等交付金制度終了	熊本地震発生 内航海運暫定措置事業。解撤等交付金制度終了

第39期	第40期	第41期	第42期	第43期	第44期	第45期	第46期	第47期	第48期	第49期	第50期	第51期	第52期	第53期	第54期	第55期	第56期	第57期	第58期	第59期	第60期	第61期	第62期	第63期	第64期	第65期	第66期	第67期	第68期	第69期	第70期	第71期	第72期	第73期	第74期	第75期	第76期	第77期	第78期
77.4-78.3	78.4-79.3	79.4-80.3	80.4-81.3	81.4-82.3	82.4-83.3	83.4-84.3	84.4-85.3	85.4-86.3	86.4-87.3	87.4-88.3	88.4-89.3	89.4-90.3	90.4-91.3	91.4-92.3	92.4-93.3	93.4-94.3	94.4-95.3	95.4-96.3	96.4-97.3	97.4-98.3	98.4-99.3	99.4-00.3	00.4-01.3	01.4-02.3	02.4-03.3	03.4-04.3	04.4-05.3	05.4-06.3	06.4-07.3	07.4-08.3	08.4-09.3	09.4-10.3	10.4-11.3	11.4-12.3	12.4-13.3	13.4-14.3	14.4-15.3	15.4-16.3	16.4-17.3

日比健一社長										柴田千蔭社長										植松武彦社長										榎本久和社長										吉川弘明社長										藤田 誠社長										村井修一社長									
4	4	6	8	7	5	3	5	3	9	3	4	6	3	6	7	10	6	9	9	4	8	10	7	6	2	4	8	3	9	4	2	4	9	6	4	5	11	5	2	1	4	6	7	3	6																								
東京事務所に東京都港区 第20森ビルへ移転	「國華産業株式会社」から「國華産業株式会社」に社名を変更	第4代取締役社長 日比健一就任	汎用ケミカルタンカー「第八国丸」を建造、運航開始 子会社、岩井海運有限公司設立	外航営業部門を独立させ、営業第1部を設置。外航事業全般を担う	当社初オフィスコビエタ導入	木江出張所を広島県木江ターミナル株式会社 木江事務所内に開設	「第八国丸」乗組員一同による中国寧波港人命救助に対し善行賞授与	「第八国丸」乗組員一同による人命救助に対する善行賞授与	株式会社ケー・エヌマリン設立	シンガポール駐在員事務所閉鎖 エチレングリコール専用船「マリン1号」を建造、定期備船借り	新OASシステム採用	汎用ケミカルタンカー「栄福丸」を渡辺正信氏より運航受託	第5代取締役社長 柴田千蔭就任	海運会社 日昇海運を購入	内航船舶貸渡業海運会社 中山海運の購入を決定	内航海運業法に基づく内航船舶貸渡業許可を取得	溶融硫黄専用特殊タンク船「サルファーマル」を建造、定期備船借り 内航船舶貸渡業者 有限会社阿部海運を取得	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「第八光華丸」定期備船借り、運航開始	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「SULPHUR ESPOIR」定期備船借り	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「TENSHIN MARU」定期備船借り、運航開始	海外法人KSK PANAMA CORP.設立 第6代取締役社長 植松武彦就任	コンテナ輸送専用特殊貨物船「さくら丸」、有限会社阿部海運より定期備船借り	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「紅進丸」定期備船借り、運航開始	新造外航溶融力プロクタム輸送事業を受注	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「天信丸」を外航から内航船に転用 ISM資格取得	汎用ケミカルタンカー「EASTERN FELLOW」運航受託開始	東京支店を東京本社に変更	汎用ケミカルタンカー「JOSE BREZE」定期備船借り、運航開始	第8代取締役社長 吉川弘明就任	外航遠洋ケミカルタンカー「KOHZAN MARU II」購入および売買契約締結	三菱化学株式会社、内外液輸株式会社の子会社を全株式売却	社内イントラ・ネットシステム導入	溶融力プロクタム専用特殊タンク船「CHISHU」定期備船借り、運航開始	メタノール専用汎用ケミカルタンカー「JOSE BREZE」定期備船借り、運航開始	第8代取締役社長 吉川弘明就任	メタノール専用汎用ケミカルタンカー「BANDAI II」定期備船借り、運航開始	大阪本社事務所を閉鎖し、東京本社へ統合	当社支配下運航船全船にパソコン1台ずつ支給 Venezuela / US Gulfメタノール輸送契約締結	重慶T川東造船所 3500DWT建造契約	「第八光華丸」乗組員、人命救助により表彰	「コンテナ船」(ひより)定期備船借り	人命救助船員3名表彰	メタノール専用汎用ケミカルタンカー「BANDAI II」定期備船借り、運航開始	本社、東京都千代田区 NBF日比谷ビルへ移転	メタノール専用汎用ケミカルタンカー「RAKIS」運航受託、運航開始	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「KOYOMARU」定期備船借り、運航開始	第9代取締役社長 藤田 誠就任	当社初の電気推進船「国丸」を建造、運航開始	船員陸上勤務制度発足	メタノール専用汎用ケミカルタンカー「KOKUKA COURAGEOUS」定期備船借り、運航開始	会社規定改訂「セキュリティポリシー」新設	「BANDAI MARU」「BANDAI II」海外売船売却契約締結	Office 365導入	第10代取締役社長 村井修一就任	Serverのデータセンター利用による仮想化	内航海運業法による海運仲立業許可を取得	当社株主構成、三菱化学と辰巳商會の比率が50:50となる	オフィスコビエタシステム「SEACAST II」導入	マイナンバー法対応に伴うシステムの導入	6月、約80万台まで急騰。約15年振りの円高水準	6月、約80万台まで急騰。約15年振りの円高水準								



■ 売上高 ■ 支配船複合計重量ト数 ■ 備船・運航受託隻数 ■ 社船・共有船隻数

一蓮托生たる諸君！
我社躍進の母体であるケミカル海運は、
お得意先の主要生産に直結しており、
優秀なる船腹の拡大を図り、業績を高
めて我社の基礎が堅固不動の地位を獲
得するまで
一步も退く事は許されぬ。

国華産業株式会社 初代社長 梶山増吉

(1966(昭和41)年 12月26日の社長訓話
より。この訓話からおよそ1年後の1968年
2月、梶山はこの世を去る。)

海運で育まれた明治の^{あきんど}商人が、70年先を見据えていた。

創業社長在任 21 年の後半、11 年間で
特殊タンク船、汎用ケミカルタンカー、
遠洋外航、内航の事業を完成させ、
現在まで生き続ける不動の海運を堅持した。

発刊のご挨拶

国華産業株式会社は、第二次世界大戦直後の混乱最中の1947(昭和22)年に事業を開始し、2017(平成29)年3月3日に創業70周年を迎えることとなりました。

国華産業が今日まで発展を遂げ、創業70年を迎えることができましたのは、ひとえにお客様、並びに株主の皆様を始めとする関係各位の温かいご支援、ご協力、ご教導と、諸先輩方の優れた叡智と不断のご尽力、さらに関係社員による毎日の研鑽の賜物であります。ここにあらためて深甚なる感謝の意を表するとともに、厚く御礼申し上げます。

石炭と人造絹糸の原料輸送から始まった自社船運航による海運業は、わが国が石油化学工業を国産化する第1期計画がスタートした翌年の1956(昭和31)年からでした。爾来、石油およびガス化学工業界が飛躍的に発展していくとともに当社も荷主様業界に牽引されて伸長して参りました。石油化学を国産化する以前のわが国は、石油由来の化学品は輸入品に頼っていました。化学製品が幅広く深く生活に浸透していくそのプロセスの中で新規化学製品の開発と共に歩んだ当社は、顧客産業に追随する努力の過程で世界初、日本初の新しい船種の開発に挑戦し続けた歴史でもあったと回顧しています。

当社は、さらに100周年150周年に向けて社員一同総力を挙げ、さらなる一步を踏み出すことをお誓い申し上げます。

当社はこれからも海運会社として、また一企業として、社会的使命を認識し、厳しい事業環境にも対処しながら、皆様方のご期待に応えるべく本業を一段と深耕していく所存でございます。

関係各位におかれましては、どうか引き続きご指導・ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます、70年史刊行のご挨拶とさせていただきます。

代表取締役社長 堅田 豊

CONTENTS

国華産業70年の歩み	3
発刊のご挨拶 代表取締役社長 堅田 豊	9

沿革編

第1部 化学品海上輸送の道を拓く —創業前夜から半世紀の歩み—

序章 前史 創業への足がかり

母胎は帝人株式会社船舶部	14
創業者・梶山増吉のダイナミズム	15

第1章 国華産業株式会社の設立 創業期(1947年~1959年)

国華産業株式会社の誕生	19
創業期の主力事業	20
勇躍海運事業に進出	23
苛性ソーダ専用船「第一國華丸」の建造	25

第2章 有機化学品輸送事業の拡大 躍進期(1960年~1969年)

有機化学工業の隆盛	26
日本初の内航ケミカルタンカー「國隆丸」を建造	27
船員の雇用・育成に注力	30
特殊タンク船分野の拡充	31
当社初の外航船「国朋丸」の運航開始	32
世界初の高温度溶融無水フタル酸専用特殊タンク船「旺華丸」を建造	33
日本初の中温中圧液化アンモニア専用特殊タンク船「国周丸」が就航	35
世界初の高温度溶融カプロラクタム専用特殊タンク船「英華丸」を建造	35
日本初の高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「光華丸」を建造、運航開始	37
内航2法による船腹調整	38
石炭販売部門の廃止と損害保険代理店業務の移管	39
化学品海上輸送のパイオニア・梶山増吉の逝去	39
緻密な計算が支えたパイオニア精神	41
原価計算と社船主義の徹底	42
二つの組織船員と船員確保	44

第3章 石油化学工業の発展と有機化学品輸送需要の拡大 拡充期(1970年~1979年)

石油化学工業の動向	46
最大級メタノール船4隻を建造	47
内航キシレン輸送事業の本格展開	48
ステンレスタンカー由華丸の建造	49
第二国周丸の建造	49
石油ショックの影響とその対応	51

第4章 外航事業の展開と強化

変革期(1980年~1985年)

国内石油化学工業の構造変化	55
サウジアラビアAR-RAZIメタノール輸送	56
営業第1部の設置と木江出張所の開設	56
シンガポールに駐在員事務所を開設	57
ケミカルタンカー備船による外航事業の本格展開	58
ケミカルタンカー帆装船「帆洋丸」を建造	59

第5章 新規輸送事業分野の拡大

整備期(1986年~1996年)

事業環境激変下の成長戦略	63
モーダルシフトに対応した貨物船事業分野への進出	64
本格的コンテナ輸送体制を確立	65
外航専航の大型溶融硫黄船団の運航	66
エチレングリコール輸送事業の拡大	67
株式会社ケー・エス・マリンを設立	68

第2部 波濤を越えて 新時代に対応した持続的成長戦略 —最近の20年(1997年~現在)—

第1章 事業環境激変のうねり

内航海運船腹調整事業の廃止	72
内航タンカー・ケミカルタンカー運賃協定の廃止	73
任意ISM取得への対応	74
海洋汚染防止と内航タンカー新構造基準への対応	75
三菱ガス化学の連結対象子会社に	76

第2章 中期経営計画と外航事業の急拡大

三菱ガス化学 中期経営計画「協創2005」への対応	78
国華産業中期経営計画の策定	79
KOHZAN MARU IIとKOHZAN MARU Vをサウジメタノール航路に投入	80
ベネズエラ国営石油化学公社メタノール輸送開始	81
中期経営計画「協創2008」の推進	82
ブルネイメタノール輸送の開始	83
協創2005・協創2008期における外航事業の急拡大	84
石化ガス専用特殊船輸送事業の開始	85
内航タンカーの大型化とリブレース建造	86
過酸化水素輸送で船舶大型化提案	86
電気推進船「国朋丸」の建造	87
モーダルシフト船「ひよどり」進水	88

沿革編

第3章	世界同時不況と事業再建計画	
	リーマンショック後の海運市況の急落	90
	緊急対応策の策定と余剰船腹の売船	91
	ベネズエラメタノール輸送事業の改善課題に	92
	外航船舶管理の子会社KSSを設立	93
	組織変更と責任体制の明確化	94
	中国への新造外航船の発注が経営圧迫	94
	三菱ガス化学の金融支援を受け事業再建	95
	「国華産業・事業再建計画」の推進	96
	東日本大震災への対応と事業再建計画の遂行	97

第4章	21世紀の持続的成長戦略	
	利益重視の事業体制構築へ	99
	「2021年のありたい姿」に向けた成長・変革のシナリオ	99
	安全・確実な輸送に向けたTPM運動の再開	101
	国華産業・経営基本理念を策定	102
	事業再編とコア事業への集中	102
	内航事業と高温度管理特殊タンク船事業の強化	103
	辰巳商會の経営参加	105
	2017中期経営計画の推進	106
	ケミカル海運業の未来と誇り	107

資料編

創立趣意書	110
会社概要 関連会社 現行組織図 現行役員	111
現行定款	112
役員任期一覧	114
事業所所在地の履歴	117
売上高・経常利益の推移	118
従業員数・資本金の推移	120
支配船腹量の推移	122
運航船舶履歴一覧	124
現行船団	126
内航燃料油価格推移	127
年表	128

主要参考文献	136
--------	-----

編集後記

表紙は、ファンネルのチェリーカラーを踏襲し、遙かな海を象徴するイラストを配することで、連続と続いた当社の業績と果てしない未来を表した。

【凡例】

1. 本書の記述は、原則として2017年9月までとした。
2. 用字用語は常用漢字、現代かなづかいによったが、慣用句、専門用語などには、これによらないものもある。
3. 引用文は、原則として原文どおりとした。
4. 人名、会社名、地名などは、原則として新字体を用いた。また人名、会社名は敬称を略した。
5. 年号は西暦を基本とし、適宜、和暦を併記した。
6. 会社・団体名は当時の名称を用い、後に変更された場合は、その名称を（ ）内に付記した。また、株式会社などの法人の種類については、適宜、略号での表記または省略した。



前史 創業への足がかり

■ 母胎は帝人株式会社船舶部

当社は、戦後間もない1947(昭和22)年3月3日、海運業、損害保険代理業、商事業を事業目的とする「國華産業海運株式会社」として設立された。創業当初は、石炭販売などの商事業、損害保険代理店業が事業の実体を成していた。しかし1954(昭和29)年に社名を「國華産業株式会社」に改め、1956(昭和31)年に本格的に海運事業へ進出してから、初代「国朋丸」による外航遠洋航路、メタノール輸送を含む種々の無機・有機化学品の輸送を手がけると共に、世界初の溶融無水フタル酸専用船、溶融カプロラクタム専用船、さらに日本初となる溶融硫黄専用船を建造し、特殊化学品専用船のバイオニアとして成長を遂げてきた。その後、1985(昭和60)年にはメタノール輸送を主体とした外航海運業を伸長するなど、業容の拡大を図り、ケミカルタンカーを主力とする海上輸送分野でのリーディングカンパニーとしてわが国の化学業界の成長発展に寄与してきた。

70年前に誕生した当社の母胎となったのは、わが国で初めて人造絹糸(人絹、レーヨン)を製造した帝国人造絹糸株式会社(現・帝人株式会社)の船舶部である。

第二次世界大戦の末期、帝人は軍需省航空兵器総局の要請を受け、アメリカの爆撃機B29迎撃のためのロケット戦闘機「秋水」の燃料である超濃厚過酸化水素(軍の秘称で㊦:マルロと呼ばれていた)を製造することとなった。この製造には大量の石炭を必要としたが、帝人にはそれを輸送する手段がなかった。石炭はバルク輸送(バラ積み海上輸送)されるが、その輸送に用いる船舶が戦時下の経済統制により極度に不足していたからである。

戦時中、海運会社が保有する船舶の大半は、軍用または国家使用船として徴用された。そして海運統制国策要綱により、1942(昭和17)年4月に海運業界の自主統制機関として「船舶運営会」が設立されてからは、軍徴用船以外の船舶のほとんどが、同会の管理下で運航することとなり、戦後も1950(昭和25)年3月まで続いた。

帝人が必要とした石炭は軍事優先の緊急物資ではあったが、厳しい統制下では限られた枠内の船舶の空きを待たねばならなかった。しかし、それではこの事業は遂行できない。マルロを製造するためには、先方配船すなわち買手手配の船舶で石炭を受け取り

にいく必要があった。統制がかかっている状況下での買手手配の船舶調達は極めて難しい。帝人には、事業継続のために海運のエキスパートが求められた。

当時、マルロ事業の責任者で後の帝人社長である大屋晋三常務(後に商工、大蔵、運輸大臣を歴任)は、東京高商(現・一橋大学)、鈴木商店を通じての親友であった梶山増吉(当社初代社長)に、船腹調達(自家積取)を依頼した。梶山は一身を犠牲にする覚悟で引き受けた。

帝人の依頼を快諾した梶山は、統制経済下にあった1944(昭和19)年に、帝人の船舶部を同社と共同して設立し、自らの責任で船と人を手配して、石炭をはじめとする緊急物資の輸送を行った。梶山の船腹調達によって、帝人は同年9月から無事マルロの製造に着手している。そしてこのマルロ事業遂行のために設立された帝人の船舶部が、やがて当社発足の足がかりとなっていくのである。

■ 創業者・梶山増吉のダイナミズム

統制経済下にあった帝人が、買手手配の船腹調達の適任者として梶山増吉に白羽の矢を立てたのは、梶山が鈴木商店で海運事業に関する知見と船腹調達に関するノウハウを蓄積していたことにあった。梶山は鈴木商店が破綻した翌1928(昭和3)年4月に「カネタツ海運合資会社」を設立し、大日本人造肥料株式会社(現・日産化学工業株式会社)の年間30万t以上の燐鉱石輸入で、船舶手配その他一切の事業を引き受けるといふ、海運エキスパートとしての実績を積んでいた。さらに当時、カネタツ海運は太平洋戦争のため解散のやむなきに至っており、梶山は帝人の事業に専念できる状況にあった。

梶山増吉は、1918(大正7)年4月に鈴木商店に入社した。同期入社は大屋晋三をはじめとする20名であった。

鈴木商店は大正期に、第一次世界大戦による好景気に乗じて、個人商店でありながら三井、三菱などの大財閥と競った世界的貿易商社である。この鈴木商店の事業を牽引したのが、同社の大番頭とも総帥とも称された金子直吉である。

金子直吉は、梶山が入社した1918(大正7)年に、駐日米国大使ローランド・S・モリスと単独会見し、難航していた日米船鉄交換交渉をまとめ上げ、第一次契約を締結している。同契約は、第一次世界大戦参戦と共に鋼材輸出の禁止に踏み切ったアメリカに対し、造船用の鋼材を輸入に頼っていた日本が、鋼材を受け取る代



創業者 初代社長 梶山増吉

今吉丸 52988 73 機帆 園田網義
今若丸 22877 50 帆船 辰沢茂乙
彌榮丸(イヤサカ) 51542 1,941 貨物船
1D型 日本海汽船
彌榮丸 55359 130 機帆 梶山増吉
彌榮丸 61344 78 機帆 上地奈良一
第一彌榮丸 30445 61
61
65 曳船 汽船 蛸子 武
上組
上組
第一彌榮丸

カネタツ海運合資会社時代、梶山の所有船と思われる船が記載された船名録『戦時日本船名録』



モリス(2列目中央)の向かって左が金子直吉。初代当主の3男でMITを卒業した鈴木岩蔵も参列している。1919年5月28日 於神戸 モリス大使請待會(日米船鉄同盟史より)

わりに船舶を引き渡すというものであった。それまで浅野財閥の総帥・浅野総一郎、外務省、通信省がモリスとの交渉を重ねていたが、ことごとく不調に終わっていた。それだけに交渉をまとめ上げた金子直吉の手腕は改めて高く評価された。

また、第一次世界大戦の休戦が成立した同年11月には、記録的な大商いをやっている。休戦後、敗戦国ドイツをはじめとした欧州各国は深刻な食糧難に陥っていた。その対応を担っていたアメリカから注文を受けた鈴木商店は大規模な買い付けを行い、100万tの食料品を供給し、同じようにイギリスへも50万tの食料品を供給した。イギリスへはさらに、満鉄の貨車1万両、大型貨物船45隻を使って搬送したとの記録がある。

翌1919(大正8)年、絶頂期を迎えた鈴木商店の売上高は16億円(現在の約4兆5,000億円)を超えた。これは当時の日本のGNP(国民総生産)の1割を占めるもので、三井物産、三菱商事をはるかに上回り、日本一の商社となったのである。翌1920(大正9)年に合名会社鈴木商店は、100倍増資を行い、資本金を50万円から5,000万円としている。

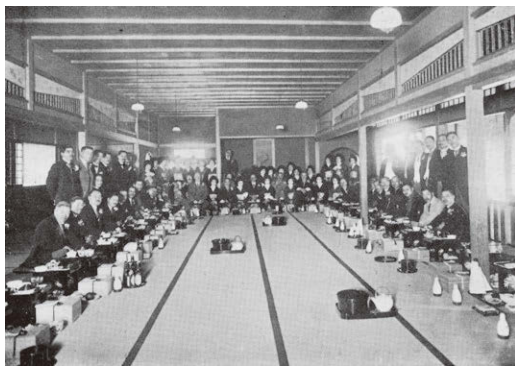
また、鈴木商店は貿易のみならず、製糖・製鋼・造船・金属・化学・繊維・製粉・製油・製塩・ビール・製紙など、今に続く巨大関連企業78社を育て、従業員数2万5,000人、内外支店営業所150カ所を擁する巨大な産業コンツェルンを築き上げた。

さらに鈴木商店は、事業拡大の過程で貿易や傘下企業の調達・販売に関わる国内外の輸送を、従来の定期船やチャーターによる社外船利用から自社輸送に切り替える必要に迫られ、海運事業も活発化させた。

梶山増吉はそのような時期に鈴木商店に入社して、同社の貿易、製造事業、海運事業のダイナミックな事業展開を目の当たりにしたのである。

梶山は入社後、営業部に配属されたが、その後徴兵検査で甲種合格となり、主計相当官として入營し、軍隊生活を送った。1920(大正9)年、除隊後直ちに復職し、貨物部に配属された。同部は輸出入全ての受け渡しを掌握する運輸部門であった。

海運を含む運輸の仕事は、鈴木商店が各種事業を推進し、発展させていく上で重要な役割を担っていた。梶山はまずこの貨物部の仕事に全力を注いだ。そして運送契約の本質を把握するために海運論をはじめとして、これに関連する外国書を読み漁った。ま



同じくモリス大使請待會より。左列2人目が荒木忠雄

また、鈴木商店は貿易のみならず、製糖・製鋼・造船・金属・化学・繊維・製粉・製油・製塩・ビール・製紙など、今に続く巨大関連企業78社を育て、従業員数2万5,000人、内外支店営業所150カ所を擁する巨大な産業コンツェルンを築き上げた。

たマリン・リスクの処理に関しては海上保険に関する書籍、外国書を広く渉猟し、実務処理のためにロンドンの慣習法、判決例の研究にも取り組んだ。

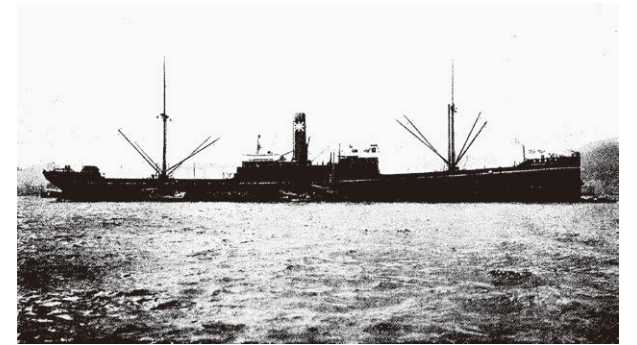
一方で梶山は、日々の業務を通じて、また鈴木商店の海運事業の歴史から、目指すべき海運事業のあり方を追求した。

鈴木商店は創業の早い時期から船主として名を連ねた。そして1913(大正2)年に同社全額出資の海運会社「南満州汽船株式会社」を中国・大連に設立した頃から、本格的に自家積取(自社輸送)を開始している。その後、1916(大正5)年10月には「帝国汽船株式会社」を創設して日本建造の日本籍船を運営し、60隻の運航船を擁する海運会社となった。当時スエズ運河通航船の1割が鈴木商店の船であった。ちなみに帝国汽船のファンネルマークは、鈴木商店の創業者・鈴木岩治郎亡き後、店主となった未亡人・鈴木よねの名の「米」をあしらっている。いわゆる「よね星」である。

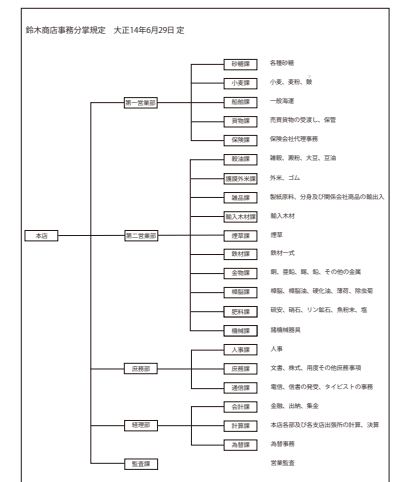
鈴木商店は1919(大正8)年に社外船主をまとめ上げ、国策会社である「国際汽船株式会社」を設立、その経営を主導した。さらに1921(大正10)年5月には、株式会社川崎造船所(現・川崎重工業株式会社)・川崎汽船株式会社・国際汽船の3社共営によるKラインを発足させ、その総代理店として大規模な船隊オペレーションを一手にやっている。

また、三国間貿易を初めてお家芸としたのも鈴木商店であった。従来の本国と相手国との二国間貿易では帰りは空荷になることが多かった。これに対し三国間貿易では、全世界の相場の動きをつかみ、例えばチリの硝石をロシアへ売り、ロシアの小麦をイギリスに売るというように、船を空荷にすることなく運用できる場合が多くなるというものである。

いずれにせよ、事業の多角化に伴う取扱量の増大に対応した活発な備船による自家積取は、海運事業、船舶運用に関するノウハウの蓄積、海運エキスパートの存在があって初めて成り立つものである。鈴木商店には明治末期に、松尾小三郎(日本郵船株式会社の船長から大連海務局長を経て南満州汽船取締役。元船長。鈴木商店に籍中から海運政策に関わる多くの著述を残している。後藤新平の片腕と言われ、その部下に殖産局長の新渡戸稲造がいた)、荒木忠雄(鈴木商店で一貫して船舶部門を歩み、帝国汽船取締役、国際汽船営業部長、玉井商船取締役、大光商船副社長、日本汽船会長などを歴任。海運功労者として勲三等を受けている)とい



帝国汽船所有船「第六霧島丸」4,736.00GT、6,818.00DWT。ファンネルマークに「よね星」があしらわれている(『日米船鉄交換同盟史』)

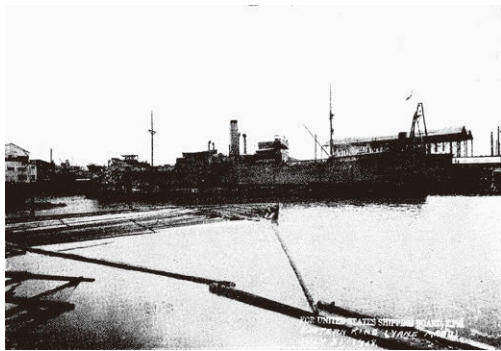


1925年の鈴木商店の組織図

た海運エキスパートが在籍し、鈴木商店の船舶部をリードしていた。またロンドン支店長だった高畑誠一(後の初代日本商工会議所会頭)も海運に詳しく、三国間貿易は高畑が始めたとされている。

梶山増吉は、こうした先輩の薫陶を直接あるいは間接的に受け、海運事業の要諦を学び、同時に鈴木商店のダイナミックで自由奔放な社風の中でベンチャースピリットとダイナミズムを身につけ、海運エキスパートとなったのである。

梶山は、当社が本格的に海運事業に取り組んだ1956(昭和31)年以降11年間の社長在任中に、当社の海運商権の基盤となる内外航メタノール輸送事業、特殊タンク船事業、汎用ケミカルタンカー事業を築き、今日まで半世紀以上にわたって継続する不動の事業を完成させている。



帝国汽船所有船「イースタン キング」
2,962.00GT、4,924.00DWT
([日米船鉄交換同盟史])



帝国汽船所有船「イースタン ソルジャー」
6,818.00GT、10,625.00DWT
([日米船鉄交換同盟史])

国華産業株式会社の誕生

山野を霜が覆う冬の早暁に始まった太平洋戦争は灼けつく日射しの真夏の昼に終わった。1945(昭和20)年8月15日、天皇陛下が玉音放送で終戦の詔勅を国民に伝え、日本は無条件降伏する。この終戦の日に、帝国人造絹糸株式会社(現・帝人株式会社)の三原工場ではロケットエンジン用燃料マルロの製造設備が完成し、生産が開始された。しかし、日本の降伏が伝えられると、その日の午後からは、ロケット燃料製造設備を撤去し、レーヨンFY(フィラメント・ヤーン：長繊維)製造設備の復元作業を開始している。

そもそも帝人のレーヨンFY生産量は、戦前の1937(昭和12)年に5,960万lb(ポンド)に達していた。これは日本全体の17.7%を占め、フランス一国の生産量(6,640万lb)に匹敵する数字だった。また翌1938(昭和13)年のレーヨンSF(ステープル・ファイバー：短繊維)の生産量も3,003万lbに達している。これは世界第4位のイギリス一国の生産量3,240万lbに匹敵していたことになる。

しかし、終戦を迎えたとき、帝人では1台の紡糸機も稼働していなかった。長い戦争の間に機械は老廃し、稼働可能な紡糸機もなかった。残存した生産能力は、わずかな三原工場のレーヨンFY、レーヨンSFと岩国工場のレーヨンSFだけであった。それでも懸命な修復作業により、三原工場は1945(昭和20)年10月から、岩国工場は同年11月から細々と生産を開始した。また同年11月には、取締役の改選が行われ、大屋晋三が社長に、前社長の久村清太が会長に就任した。

こうした戦後の混乱が続く中で、終戦直前までロケットエンジン燃料となる超濃厚過酸化水素製造のための石炭の輸送に当たっていた帝人船舶部は、実質責任者だった梶山増吉の指揮のもと、その所有する船舶のうち3隻を化学繊維原材料の輸送にあて、他の十数隻は他社の物資輸送を引き受けて運営を続けていた。

その頃、帝人はレーヨン生産で業界トップであったため、連合国軍最高司令官総司令部(GHQ)から厳しい制約を受けていた。まず1946(昭和21)年6月に制限会社に指定され、GHQの同意なしに増資、社債発行、配当、資産処分ができなくなり、8月には特別経理会社に指定されて、許可なしには投資や資本の移動ができなくなった。さらに「公職に関する就職禁止、退職等に関する勅令」

(公職追放令)により、役員全員が資格検査を受けることになっていた。

事態を憂慮した梶山は、該当者の処遇に対する配慮も兼ね、帝人と相談の上、帝人船舶部を母胎とした海運業に他の事業も加えて、新会社を創設することとし、1947(昭和22)年3月、資本金19万5,000円で独立海運会社・國華産業海運株式会社を設立した。本社を神戸市生田区に置いた。なお繊維業界同業他社でかなりの公職追放該当者が出た中で、帝人首脳からはただの1人も追放されなかった。

梶山が、社名を國華産業海運としたのは、鈴木商店の大番頭・金子直吉の遺志を継いだからである。『金子直吉遺芳集』には、「彼れ鈴木商店及び金子直吉等は商人として理想的のものに有之、彼等は平素より如何なる仕事にても国家の利益に反するものは是を為さず何事を為すも国家の利益を眼目として着手するのは彼等の平生なりとす」とある。つまり、鈴木商店の事業目標は、あくまで「国家経済の確立と国民の福利増進であって、利潤追求は第二次」とし、国家がやるべきことを鈴木がやっているという自負心を強く持っていたのである。

金子が鈴木商店傘下企業の社名に「鈴木」の名を用いず、帝国ビール、帝国樟脳、帝国人造絹絲(帝人)など、帝国や大日本を冠する会社を多用したのも、鈴木商店の事業はひとり鈴木家のものではなく国家のものであるとの信念を抱いていたからである。梶山は、この信念に共感した。ただ、当時帝国の名は使いにくい情勢にあったことから、國華産業としたのである。

なお、旧字体の「國」は、1978(昭和53)年まで使用された。

また社章については、帝人の社章のモチーフとなっていた桜を使用した。鈴木商店傘下の企業には、サクラビールをはじめ、桜を社章とするところが多かった。帝人も、前身の東工業株式会社米沢人造絹糸製造所の拠点である米沢が、上杉藩の城下町で桜が非常に多いところであったことから、桜の中に糸杵を入れたものを社章としていた。当社も、帝人の社章を模し、桜のマークに國華産業海運の頭文字KSKを入れたものに制定したのである。

創業期の主力事業

國華産業海運株式会社設立の主目的は、社名からも推測できるように、海運業にあった。しかし、創業当初は、帝人が二硫化炭素、パルプを輸送する船舶3隻のみを所有し、その他の船舶は老朽化のため処分する方針を打ち出したため、海運業の展開を実現



神戸市生田区栄町2丁目46番地
國華ビルに新会社の本社を開設



帝国人造絹絲の社章



國華産業の社章
商標登録番号
第3134102号

するには至らなかった。

さらに当時は、戦後の混乱期にあって苛性ソーダ、パルプ、石炭、硫黄などの原材料や電力の不足が深刻で、帝人では1947(昭和22)年3月の操業率が29%にまで低下していた。それだけに海運業を主力事業とするだけの、十分な輸送量は確保できない状況だったのである。

そこで当社初代社長となった梶山増吉が企図したのは、保険事業であった。梶山は、戦時中の帝人船舶部運営の功勞として、帝人から保険事業の権利を個人的に与えられていた。その権利を新会社に提供して、保険代理業を発足当初の会社運営の土台にしようと考えたのである。

その辺りの事情、新会社の事業理念、目指す方向については、梶山が「國華産業海運株式会社創立趣意書」の中で、格調高くかつ力強く唱い上げている。

國華産業海運株式会社創立趣意書

銘記すべき昭和二十年八月十五日大詔を拝して無条件降伏後の我国は各界とも人心の動揺と虚脱状態との結果、特に経済界は未曾有の変革期に当り果して再建日本可能なりや否やの疑懼の念ありたれども聯合國側ことに米国の好意ある占領政策により、日を追って安定しつゝあるは感謝の外なきなり。然れどもポツダム宣言の忠実履行と民主主義の徹底化は今後、我國民の重大なる責務なりとす。

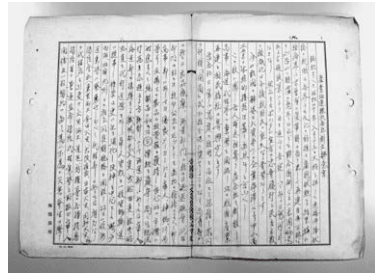
今や財閥の解体と大資本下の企業停滞により中小商工業の必然的擡頭は蓋し当然なりと言うべし。

この秋に際し吾人有志相寄り当会社を設立し、商事、海運、代理等の業務を開始し以て我国産業再建と國民福祉に寄与せんとす。

当会社は常に高度の信用と品位とを保持し巷間の所謂「闇商」式不信不法に墮することなく商事部門に於ては良品低廉、海運部門に於ては迅速確実、代理部門に於ては親切公正のモットーを当社の信条にすべく即ち商事部にありては優良メーカーたる帝人、神鋼、川西等より直接その製品の販売権を獲得し、良心的に市価に対応すべく統制品の如きは④価額を厳守し苟くも脱法行為を忌避るゝ方針にして海運部にありては帝人海運部の保有



発起人には、帝人社長、同取締役、元鈴木商店の社員の名が連なっている



手書きの趣意書原稿

する機帆船七隻、曳船三隻、被曳船八隻を代行運営をなし、帝人資材と一般貨物輸送に従事し、将来は更に之を強化し、阪神を中心として瀬戸内、四国、九州との相互間定期航路を開設し以て一般海運業務に発展せしむべく代理部にありては有力なる保険会社（東京海上、安田火災、大阪住友、日本火災、同和火災外）の代理店を引受け火災海上、運送、新種等の各種損害保険並に普通生命保険代理業務を取扱い帝人関係及一般契約に当り、万一不慮の災害発生に際しては契約者（被保険者）側の立場と保険者側との立場の中間にありサーベヤー的公正なる立場を採り、更に焼残物及遭難貨物の処分をなす。

当会社は阪神を中心として各部門運営をなし、誠実と社員の素質向上と相俟って社業の隆昌を期す。

昭和二十一年十二月

創立発起人	梶山 増吉
〃	大屋 晋三
〃	菊地 秋夫
〃	田中 秀夫
〃	源城 一夫
〃	佐藤 儀一
〃	長谷川 竹次郎
〃	石田 益

当社創立当時の日本は、戦争による疲弊、財閥解体、公職追放などの占領政策、そしてハイパーインフレによる貨幣価値の激変などで、経済活動は麻痺状態に陥っていた。こうした社会経済情勢の中で、当社が創立当初の主力事業としたのは、海運事業ではなく、石炭販売などの商事業、損害保険代理店業だったわけである。

まず、1949（昭和24）年1月、当社は帝人および関係会社の火災保険契約を引き受けるようになった。さらに同年11月には山口県宇部地区の大浜炭鉱の特約店となり、帝人岩国工場および三原工場へ納入することに成功した。

当時、復興の手がかりとなる民需生産は遅々として進まず、産業全体が縮小再生産の状態に陥っていた。こうした危機の中で政府が打ち出した政策が「傾斜生産方式」であった。日本の産業再建のために、石炭と鉄鋼の増産に重点的に資金、資材、労働力を投入する政策で、1947（昭和22）年に始まり、まず石炭の生産拡大に重点が置かれた。こうして戦後経済復興の最も重要な物資とされた石炭は「黒いダイヤ」と呼ばれた。その石炭の取り扱い権利

を得、帝人への供給ルートを確認することによって、当社は、当分の間の事業を軌道に乗せたのである。

その後、1951（昭和26）年1月、帝人が当社の株式を取得、当社は関係会社としてその系列に入ると共に、石炭販売量、損害保険取扱高が飛躍的に増加し、企業としての基盤を固めるに至った。ここで独立海運会社からインダストリアル・キャリアーとしての歴史が始まった。さらに同年3月には、石炭取扱量の拡大に伴い補償金等の資金が必要となったため資本金を100万円に増資、翌1952（昭和47）年には倍額増資に踏み切り、資本金を200万円とした。

帝人との関係がより密接となり、さらに取引先の関係で当社が神戸にあることは、営業上不利不便であったため、同年12月に本社を大阪市北区中之島の江商ビル6階に移した。

次いで1954（昭和29）年1月、社名を当初の國華産業海運から現在の國華産業株式会社に変更した。創立後、保険や石炭部門が順調に発展したのに対し、事業の中心に予定されていた海運部門は依然実現を見ていなかった。そこで、定款の事業目的には海運を残しつつも、社名からは海運を外すこととしたのである。

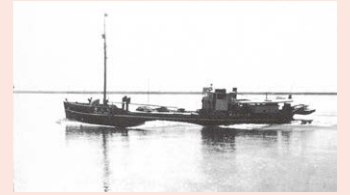
■ 勇躍海運事業に進出

当社が、創立当初からの念願であった海運事業に勇躍進出したのは1956（昭和31）年4月であった。

この年は、日本が国際連合に加盟し、同年度の経済白書が「もはや戦後ではない。われわれは異なった事態に直面しようとしている」と、新しい時代の到来を宣言した年でもあった。

わが国は1950年（昭和25）年に勃発した朝鮮戦争の特需景気によって、戦後復興を一気に進めた。個人消費は急速に伸び、民間設備投資も活発化した。1954（昭和29）年に反動不況に見舞われたものの、それも短時日で終わり、ここから日本は高度成長と変化の時代へ向かっていったのである。

こうして日本の戦後復興が急ピッチで進む中、当社も大きな事業環境の変化の波にさらされていた。それは創立直後から事業の一本の柱であった石炭事業を取り巻く環境の変化であった。当初は黒いダイヤともてはやされた石炭であったが、1950年代初めから、製造業への工場動力燃料として重油が使われ始めると、石炭の使用量は減少し始め、低品位炭への移行が起こった。そして1953年後半になると、石炭販売は、重油転換による消費減、デフレ政策による金融引き締めにより、極端な買い控えが起こっ



帝人丸

すべては3隻からはじまった

当社が、初めて船を購入し海運事業を開始したのは、創業9年後の1956（昭和31）年のことであった。最初に購入した既存船は、帝人からの木造機帆船帝人丸・徳丸・第二姫丸の3隻あった。その内の「徳丸」は、貨物船にて帝人の繊維原料のバルブを運んでいた。帝人三原工場の隣に所在していた山陽国策バルブ株式会社のバルブであった。その他、硝石灰やみかんの輸送にも活躍。また、輸送可能な貨物を積極的に集荷していた。3隻購入当初、自家運航における重要な専属用途は、二硫化炭素の帝人岩国工場から三原工場への工場間転送のみであった。それ以外は、連続性はなくスポット的運航であった。

3隻購入以前は、1947（昭和22）年3月3日創立以降、帝人への貢献として石炭をはじめとする緊急物資の輸送に動んだ。1949（昭和24）年8月に民間還元が指令されるまでの間、先の大戦後GHQ商船管理委員会にて日本船舶は統制されていた。100総トン未満の汽船と機帆船は、例外的にその枠から外されて自主運行が認められていたが、全体的に船腹不足の中、輸送確保に当社は帝人船舶部の事業に協力し、尽力した。人造絹糸の製造に必要な原料輸送には最低3隻「帝人丸」「徳丸」「第二姫丸」があり、その他に貨物船など十数隻があったが、元来それらは、軍事体制下での原材料輸送を中心としており、戦後帝人は本来の繊維製造事業に戻したため、用途外の船腹は順次処分されていった。

船員エピソード

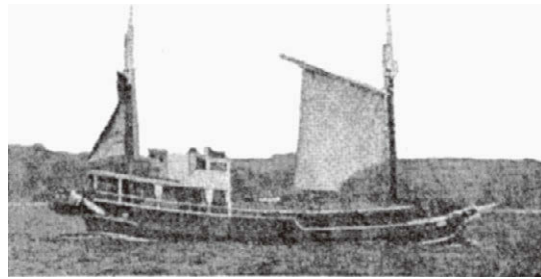
あこがれの的だった船員たち

帝人における人造絹糸の製造が盛んだった頃、当社は帝人から同社所有船「帝人丸」、「徳丸」、「第二姫丸」の3隻を購入して、海運事業をスタートした。製造が盛んである分、原料の調達も増え、船の運航も活発であった。その頃の三原工場における工具の比率は女性が多く、わが船員はあこがれの的であった。三原市円一町にある帝人の工場と町の間には西野川があり、曙橋がつないでいた。この橋は、通称“帝人橋”と言われていた。この橋を国華の船員たちが歩くと女性工具たちから歓声が沸いた。後に本社工務部長に就任し、当社が運航する船の安全体制を強い指揮力で全体を凌駕する“五寸釘の虎”と言われた「第一國華丸」中川虎吉船長以下、苛性ソーダ船の乗組員たちは、アイドル並みにモテていた。今もって語り草になっている。

て、石炭業界は未曾有の不況に陥り、当社も大きな影響を受けた。翌1954年になると、石炭不況はさらに悪化し、保険部門も取引先の経営合理化で減収を余儀なくされたのである。こうした状況の中で、当社を存続発展させていくには、海運事業への進出は絶対必要条件であった。

一方で、当時、帝人は船舶の所有によって生じる所属労組問題の複雑さと経営上の方針から、船舶の運営を、海運のエキスパートである梶山増吉が率いる國華産業に委ねることを決めた。これを受けて当社は1956(昭和31)年に帝人から「帝人丸」、「徳丸」、「第二姫丸」の3隻を500万円で購入し、海運業を開始したのである。

鋼製の帝人丸は人造絹糸の原料である二硫化炭素を三原工場へ、木造機帆船の第二姫丸と徳丸は三原、岩国、松山の各工場間の



1960年代まで瀬戸内における内航船は、木造機帆船が主流であった

船員エピソード

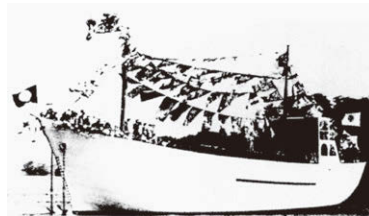
あのころの船員魂

あの当時の新入船員は、甲板員兼賄時に機関部の操機手の役割を担っていた。

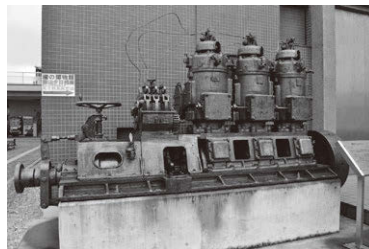
もし仕事に手抜きがあると先輩乗組員から、船の食堂に常備されていた『船員魂注入棒』と書かれた棒で叩かれ、「いやならいつでも辞めろ。」と言われた。今の時代なら大変な騒ぎになるかもしれない。そんなヘイカチ達が後に船長や機関長ひいては本社の管理職として重要な要職に就いている。“棒”で注入された船員魂の賜物であった。まさに先輩船員によるLOVE注入である。



西野川に架かる曙橋は、街と帝人の三原工場を繋いでいる(『昭和30年～40年代 三原市写真集』岡村徳男著)



岩戸景気の真つただ中、輸送活動量はまさに倍増に近かった。1960年になってもまだ内航船腹量の3割が依然戦時標準船であった



当社最初の買船は木造機帆船で、シリンダーから突き出した焼玉を直火で燃焼する焼玉エンジンであった。当時沿岸を就航する木造機帆船の動力には、この焼玉エンジンを使用していた(館山市立博物館所蔵)

メール船として、同じく人造絹糸の原料であるパルプ、苛性ソーダなど一般資材の輸送に当たった。また同時期には、三原連絡所を開設、当社における船舶代理店の拠点第一号を立ち上げた。本社では、雑貨部門(電線、耐火煉瓦)売買の仲立を開始している。

次いで同年8月には、当社として初めての新造船「第二帝人丸」を建造、就航させ、帝人の工場のほか、化繊メーカー数社に輸送した。この液体苛性ソーダ専用の運搬船は、100万円を投じて苛性ソーダタンク内をゴムライニングした仕様になっていた。資本金の半分、大卒銀行員の初任給が1万3,000円弱だった時代の100万円は、当社にとって大きな負担であったが、この船で輸送した製品の品質の良さが後に認められ、東洋レーヨン株式会社(現・東レ)などからも高く評価された。

苛性ソーダ専用船「第一國華丸」の建造

1957(昭和32)年1月、当社は資本金800万円で増資、第二姫丸を売船、新造船を計画するなど、人造絹糸原料の輸送を中心とする内航事業の基盤整備を進めた。そして同年11月には、第二帝人丸に続き、当社建造の2番目の船となる、苛性ソーダ専用船「第一國華丸」を進水させた。その船名からも、この船にかけた当社の意気込みがわかる。

第一國華丸は、第二帝人丸同様、苛性ソーダタンク内にゴムライニングを施した専用船であった。輸送製品の品質を維持するべく、ゴムライニングを施すよう指示したのは梶山であった。

梶山は、創立後しばらくの間、当社が石炭事業、保険代理店事業を主力業務としていた頃から、「当社の表看板である海運路線業績の盛衰は、わが社の生命線を握るものである」と認識していた。そして、海運業者として厳しい競争を勝ち抜き、躍進を図るには、徹底した顧客第一主義を貫き、ベンチャースピリットを発揮して、國華産業ならではの独自性あふれる事業を展開していくことが不可欠と考えていた。そうした発想のもとに生まれたのが、お得意先の主要生産に直結する化学薬品あるいは危険薬品の海上輸送であり、タンクにゴムライニングを施した独自の専用船の建造だったのである。

当社は、この第二帝人丸と第一國華丸の活躍を契機に、液体化学製品の海上輸送のパイオニアとしての業容を急ピッチで拡大していくことになる。



第一國華丸。当社建造第2隻目。木造機帆船にて苛性ソーダ専用船。119.31GT、170.00DWT



第五國華丸。苛性ソーダ専用船。146.24GT、200.00DWT 小倉・徳山・松山・高砂・大阪/三原・岩国に就航していた



第二帝人丸甲板。三原帝人工場岸壁にて

荷主 帝人と船員との交流

第二帝人丸は当社の初建造船で、帝人および他社への人造絹糸原料の苛性ソーダ輸送に従事した。後に第二國華丸に船名を変更。

昭和40年代前半、第一國華丸、第二國華丸が活躍していた頃のこと、毎年夏に第二帝人丸にて臨時で旅客航行許可を受け、帝人岩国工場の人たちを乗せ宮島の裏側の砂浜でキャンプをした。帝人松山北吉田工場の人たちには松山沖の中島で同じくキャンプを2泊3日で行った。なごやかな楽しいイベントを送ることができた時代であった。

有機化学品輸送事業の拡大 躍進期(1960年～1969年)

有機化学工業の隆盛

当社が帝国人造絹絲株式会社(現・帝人株式会社)から3隻の船舶を購入し、レーヨンの原料である二硫化炭素など化学製品の海上輸送を開始した前年の1955(昭和30)年7月、通産省(現・経済産業省)は、「石油化学工業の育成対策」を決定、石油化学国産化の第1期計画がスタートした。

この育成政策は、わが国における石油化学工業の誕生とその後の発展に大きな影響を与えた産業政策であった。

戦後の日本の化学工業は、まず食糧確保のための化学肥料(硫安・石灰・窒素など)の緊急増産を中心に展開され、政府の保護政策に支えられて化学肥料は目覚ましい発展を遂げた。しかし、1950(昭和25)年に化学肥料の保護統制が撤廃されると、化学工業は、それまでの硫安中心の無機化学工業に代わって、有機合成化学工業が台頭してきた。さらに、戦後の復興需要による回復の時代から、内需振興と輸出で成長を目指す時代を迎える中で、産業の合理化・近代化と新規戦略産業の育成が急務となり、石油化学の国産化がその一つとして位置づけられたのである。

それまで石油化学製品は、原油以外の出発原料で生産されていた。石炭化学系原料であるコークスガス利用のタール系有機化学品を利用したナイロン、石灰石を出発原料としたアセチレンから誘導したポパール、ビニロン、塩化ビニール樹脂、天然ガス誘導のメタノールを利用した各種合成樹脂、化学繊維、塗料などである。また当時は、ポリエチレン、合成ゴム、合成繊維などの石油化学製品の輸入が増大し続けていた。そうした動きに歯止めをかけ、石油化学工業を振興させることで国際収支を改善していくことが求められたのである。

石油化学国産化の目的は、主に次の3点にあった。

- ① ナイロン、酢酸繊維などの合成繊維並びにフェノール樹脂、メタクリル樹脂など合成樹脂の原材料を安定的に確保する。
- ② 全量を輸入に依存しているエチレン系製品などを国産化する。
- ③ 主要有機化学品を石油化学化することでコスト引き下げを図り、化学工業および関連産業の国際競争力を強化する。

この目的を達成するため、第1期計画では、三井石油化学工業株式会社(岩国)、住友化学工業株式会社(新居浜)、三菱油化株式

会社(四日市)、日本石油化学株式会社(川崎)の4社のエチレン計画が認可された。認可を得た各社は直ちにナフサ(石油精製工程で得られる粗製ガソリン)分解センターの建設に取りかかり、1958(昭和33)年3月には岩国のエチレン2万t設備が操業を開始、1960(昭和35)年までに第1期計画のすべての設備が稼働を開始した。この第1期計画の完成は、製品の品質の向上やコストの低下を実現させ、需要を加速度的に拡大させた。

続いて1960年代に入ってから第2期計画では、原料ナフサを供給する石油会社をはじめとして、多くの計画が提出された。第2期計画が完了した1964(昭和39)年時点で、エチレンの設備能力は54万tとなった。

まさに1960年代は、わが国の石油化学工業が、高度成長を担う新たな戦略産業として飛躍的な発展を遂げ、わが国の基幹的な素材産業としての地位を不動にしていった時期であった。

またこの時期には、天然ガスを出発原料とするガス化学工業も本格化している。

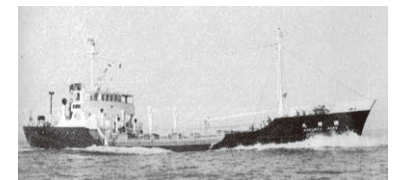
わが国では、1952(昭和27)年に日本瓦斯化学工業株式会社(現・三菱ガス化学株式会社)が、国内で初めて天然ガスを出発原料としてメタノールの製造を開始した。日本の石油化学工業は、同社のメタノール合成によってその先鞭がつけられ、その後1957(昭和32)年に丸善石油株式会社(現・コスモ石油株式会社)が石油接触分解副生ガス中のブチレンからブタノールを合成したことが、その嚆矢とされている。

日本瓦斯化学工業は、榎本隆一郎が、新潟の天然ガスに着目し、その鉱区を買収すると共に、旧海軍の航空燃料製造技術を基盤にメタノール合成メーカーとして、1951(昭和26)年に設立された企業である。設立後は、圧倒的なコスト競争力と安定供給によって、瞬く間に日本のメタノールトップメーカーとなった。創業者の榎本は、九州帝国大学工学部卒業後、海軍大学校選科学生となり、軍需省燃料局石油部長、海軍中將を歴任した人物である。

その後も同社は、1957(昭和32)年に松浜工場を開設し、日本で初めて天然ガスを原料にアンモニアの生産を開始、1960(昭和35)年には、新潟のアセチレン法酢酸、ブタノール設備を完成させ、業容を拡大していった。

日本初の内航ケミカルタンカー「國隆丸」を建造

わが国において1950年代後半から60年代にかけて、ナフサや天然ガスを出発原料とする石油化学・ガス化学が本格化し、国際



國隆丸。無機製品の瀬戸内小舟輸送が中心だった当社に新しい旋風が吹き、若い船員が憧れた。480.79GT、747.14DWT

化価格での供給体制が確立すると、次には、それら有機化学品を原料とする合成繊維工業や合成樹脂工業が隆盛した。

この時期、帝人は新しい発展の基礎を固めるため愛媛県松山に新工場(1955年11月竣工、現在の松山事業所北地区)を建設し、アセテートおよびポリエステル繊維を製造していた。アセテートは天然原料から得られる成分に、化学薬品(主に酢酸)を用いて繊維状に加工したもので、半合成繊維のカテゴリーに入る製品である。一方、ポリエステル繊維(製品名テトロン)は、イギリスのインペリアル・ケミカル・インダストリーズ(ICI)社からの技術導入により事業化したもので、1958(昭和33)年6月に製造を開始している。

アセテート、ポリエステルの製造には、その原料として大量の酢酸、メタノールを必要とする。その原料を供給するメーカーが、新潟の日本瓦斯化学工業であった。

当社創業者である梶山増吉と日本瓦斯化学工業の榎本隆一郎初代社長は、かねてから親交があり、当社は、日本瓦斯化学工業から帝人に供給される、アセテートとポリエステルの原料の海上輸送を請け負うこととなった。

榎本は自叙伝『回想八十年 石油を追って歩んだ人生記録』(1975年刊)の中で、当社と梶山増吉についてこう記している。

「国華産業、大阪の人、梶山増吉氏創設の海運企業で、瓦斯化学のメタノール輸送の為、昭和三十五年、わが国で初めてのケミカルタンカー國隆丸を建造した。爾來引続きタンカーを増強し、瓦斯化学のメタノール輸送を主軸に発展を続けた。梶山氏は名ゴルファーで知られた人であったが、昭和四十三年(一九六八)不幸長逝した。惜しまれる人柄であった」

当社に求められたのは、新潟で生産されるメタノール月間1,500klを尼崎と帝人松山工場へ、氷酢酸月間350klを同松山工場に輸送することであった。冬場の荒れる日本海、諸港湾・航路によってそれぞれ異なる制限、それまでの経験範囲を上回る高度な品質管理という状況も克服しなければならなかった。この受荷主の輸送需要を満たすため、当社は日本初となるメタノール輸送の内航ケミカルタンカー(一部氷酢酸専用特殊タンク船仕様)の建造を計画した。1960(昭和35)年3月25日、尾道造船株式会社にて竣工した「國隆丸」である。なお船名は、榎本隆一郎の名前の一字「隆」を借りて命名されている。

國隆丸の基本計画仕様には次のような要件が盛り込まれた。

① 航海対応

新潟～尼崎～松山間の約745海里(約1,380km)を月間3往復す

る。その往航は空艙状態で冬季の日本海を安全に航海し得るに十分であること。そのために喫水に余裕を取り、復原性の範囲を広めると共に空船入出港時においてできるだけ喫水を深くすると共に、船首喫水を1.2 m程度に保つため、船首部に容量約76tのバラスタタンクを設け、バラスタ水の総容量を約120tとした。貨物タンクには、メタノールを積載するため海水バラスタは積まないようにした。

② 酢酸槽保温

船体内周に保温装置を施工。航海中は主機の排気熱を、碇泊中は重油焚熱風炉により艙内に熱風を吹き込み酢酸タンクを保温。航海中2、3日の荒天避難あるいは碇泊等のことがあっても25～35℃の温度を保持することが必要であった。酢酸の船積荷役時の温度は約35℃であるが、その性質上16℃で凍結を始める貨物だからである。当初槽内ヒーティングコイルを採用することも検討したが、その腐食と漏洩、電気ヒーターには部分的加熱等の不測の危険が生じる恐れもあった。また採用するにはコスト高であった。

なお、本船は当社が後に事業の柱として発展させていく温度管理輸送船の先駆けであった。

③ 酢酸槽の耐蝕性

陸上用酢酸タンクに使用される99.8%以上の高純度アルミ製タンクを酢酸貨物タンクとして使用した。強度計算を施した厚めの材料を使用し、内部の液体動揺防止板、補強板等を取り付け、タンクの受け台、船体との取付部等に万全の考慮を払った。各部のパッキング類は耐蝕性を考慮して特殊樹脂系のものを使用した。こうした仕様により、計画当初のステンレスタンクよりも船価を低減させた。

④ 喫水および操縦性

バラスタタンク調整により、松山入出港時の喫水をできるだけイーブンキール(船首と船尾の喫水が同じ状態)となるよう配慮した。揚げ地である帝人松山工場の吉田浜港は港口の幅が約50 m、水深最干潮時約2 m程度でかつ港内が狭いことから、できるだけ喫水を浅くすると共にその操縦性についても考慮する必要があった。

以上の点に配慮して建造された國隆丸は、国内初、もちろん当社初、2品種積載の特別仕様ケミカルタンカーであった。メタノール用貨物タンクを船首から3タンク設け、その艙側の左右舷に円筒形酢酸専用タンクを設けていた。メタノール用貨物タンクの容



國隆丸の翌年新造した國昌丸

國隆丸と國昌丸

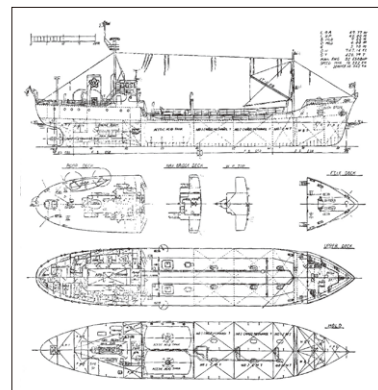
当社初の有機化学品輸送・汎用ケミカルタンカーである國隆丸(1960年3月運航開始)と、2隻目の國昌丸(1961年9月運航開始)は、共に貨物槽壁面の処理がむき出しの鋼製であった。そのため、新潟でのメタノール船積前には、荷主・三菱瓦斯化学(株)の関連会社である日新運輸(株)の構内作業関係スタッフが、30名から50名の体制で貨物槽壁面を金ノコでさび落としする作業をしていた。

この後に建造した3隻目の汎用ケミカルタンカー内外航併用船「國朋丸」(1964年6月運航開始)からは、汎用ケミカルタンカーにはジンクコーティング塗装を貨物槽に施し、メタノール輸送耐性を維持させるようになった。

後に、純度の高い化学品輸送目的船である“高度品質管理船”にカテゴライズされるエチレングリコール輸送用ケミカルタンカーをステンレス貨物槽に整えたことから、徐々にそろえていき、現在では汎用ケミカルタンカーは、タンク材質にステンレスが標準仕様となった。



國隆丸での集合写真。手前中央に梶山社長が写っている



新潟航路メタノール輸送に従事した國隆丸は、定温輸送を要する酢酸専用円筒型タンクを備え帝人向けに混載していた。当社における温度管理船の走りである。上図は雑誌「船の科学」に掲載された貴重な一般配置図

積は608.87m³、酢酸専用タンクは134.02m³であった。

従来、氷酢酸は瓶詰めにして陸上輸送されていたが、輸送コストと輸送能力に制約があった。特に冬季には凍結するため、いったん保温倉庫に格納しなければならないという難点も抱えていた。ケミカルタンカー「國隆丸」の建造・就航による海上輸送は、これらの問題を解決し、これまでの輸送コスト高を改善して、受荷主の業績向上に貢献した。

國隆丸を就航させた翌年の1961(昭和36)年9月には、この分野での第二船となる「國昌丸」を建造した。これにより新潟～西日本間の輸送は國隆丸、新潟～東日本間の輸送は國昌丸とする分担をなし、日本全国をカバーする体制を整えた。この日本瓦斯化学工業のメタノール、酢酸の海上輸送によって、当社が後に事業の柱として発展させていくケミカルタンカー事業の基礎が築かれたのである。

この年の10月、当社は資本金を5,000万円に増資すると共に、本社を大阪市北区堂島浜通りに移転した。また、日本瓦斯化学工業が当社株式を取得し、取引関係と共に資本関係を持つに至った。

船員の雇用・育成に注力

優秀で意欲的な船員の確保は、内航、外航を問わず、海運会社にとって極めて重要な課題である。梶山増吉はじめ当社経営陣も、創業時から一貫して船員確保に力を注いできた。

創業期には、船員確保のために親会社であった帝人の協力もあった。中でも強力な支援を仰いだのが当社設立発起人の一人でもあり、帝人副社長となる田中秀夫である。田中は大屋晋三より2歳年長で、東京高商でも鈴木商店でも2年先輩であった。しかし帝人に入ってから後は、後輩である大屋を補佐して、終始よき女房役として、よく大屋の短を補っていた。大屋は帝人の社報『ていじん』(1954年5月号)で「腎臓輔車」と題して次のように田中を偲んでいる。

「田中君は、快刀乱麻を断つという、いわゆる才子肌の男ではないが、穏健で手固く着実であり、信頼のできる男であることは衆目の一致するところであろう。私は長い交際において、田中君が不平をいったのを一度も聞いたことがない」

田中は、出身地の瀬戸内一帯に幅広い人脈があった。瀬戸内の島嶼地域や村上水軍の愛媛県四国沿岸、山陽地域は「船どころ(船員どころ)」の一つとして知られ、優秀な船員を数多く送り出してきた。田中は、國華産業のために、その瀬戸内出身の船員の募集

に尽力したのである。

日本には瀬戸内の他に、長崎県平戸地区、熊本県天草地方、鹿児島県薩摩半島、北前船の寄港地であった京都府宮津市、新潟県村上市など、かつて船員が集住し、船員志望の人材を送り出す地域が、各地に存在していた。当社は1960年代の汎用ケミカルタンカー進出期には、既雇用の当社船員の人脈による平戸エリアでの求人活動、あるいは鹿児島水産高等学校への求人活動などによって、各地の船どころからの船員雇用を続けた。

また「國隆丸」による新潟航路(長距離沿海就航)開設に当たっては、新潟の船どころ村上市の船員を主な対象として募集活動を行った。そこで手腕を発揮したのが、当社初の出張所(船舶代理店業務の拠点)として1962(昭和37)年に開設した新潟出張所の初代所長となった菅原であった。菅原は海軍出身の元軍人で、新潟中学の水産部に旧知の友人がいた。当社は、そうした人脈の中で船員を求人でき、その後も船員雇用を継続できたのである。

ただ、ケミカルタンカーは当時黎明期にあり、同船への乗船経験がある船員はなく、当社はオイルタンカーや一般貨物船など他の船種からの船員の教育・育成にも注力した。

特殊タンク船分野の拡充

1960(昭和35)年12月に誕生した池田勇人内閣は「国民所得倍增計画」を策定した。10年間で国民所得を2倍にするために、1961～1970年度の平均成長率を7.2%に定める大胆な政策であった。この計画期間中、日本は目覚ましい高度成長を遂げ、10年間の年平均経済成長率は目標とした数値をはるかに上回り、10.4%にも達した。

経済成長と軌を一にして、化学業界も、通産省の「石油化学工業の育成対策」が1961(昭和36)年から第2期目に入り、ますます発展した。そうした中で、化学品の海上輸送は量的な拡大を見せながら、質的にも変化が生じ始めた。化学品貿易が盛んになってきたのである。当時は特に輸出が充実し始めていた。石油化学工業の生産額が化学工業業種中最高となったのが1963(昭和38)年、化学製品の輸出額が初めて輸入額を上回ったのは1965(昭和40)年のことであった。これは「石油化学工業の育成対策」のそもそもの目的と合致する動きであった。

また、化学品貿易が盛んになるにつれて、経済面・品質管理面の要請から、非液体物質の液化タンカー輸送化が実用化され始めた。

幻の社歌があった!?

日本海を就航する新潟航路ができて、同航路の汎用ケミカルタンカーの4隻目が投入され、軌道に乗った頃、船員の士気を鼓舞し全社一丸となって就業していけるよう、社歌の制作が検討されたことがあった。その歌の作詞家は能勢英男で、ヤンマーのテレビコマーシャルソング「ヤン坊マー坊の唄」を作詞した人物である。ヤンマーの技術部門から広報部門に転属となり、そこで数々のCMソングを制作、後にプロの作詞家としても活躍された。“國華産業の歌”は、その能勢英男の作詞に、作曲 米山正夫、歌手 藤山一郎・若山 彰というラインナップで企画された。

ちなみにヤンマーにおける商船への船用機関第一号の採用船社は当社であった。第一号船として、世界初の溶融無水フタル酸専用船「旺華丸」に採用している。

船員エピソード

梶山初代社長の男気

初代社長・梶山増吉の経営者としての男気を感じさせるエピソードがある。

瀬戸内でたたき上げの甲板長から船長へと出世していった屈強な男がいた。会社との業務上のやり取りから、決して譲ることがなかった船長は、あるときそのいきさつ上、辞職せざるを得なくなってしまった。

船は港に着岸。雇止下船の当日に梶山社長が訪船してきた。その際に船長は船の外板のさび止め、ペンキ塗りをしていた。問いかける梶山社長。

「おい、お前か首になったやつは?」船長「はい」

梶山社長「下船しなければならん船員が何をしとる?」

船長「はい。下船当日と言えど、下船するまでは船員として給料をいただいています。下船直前まで船員としての職責を果たすことが当たり前と考え、甲板部船員の本分である保船業務をやっております」

この言葉に梶山社長は心を打たれ、「よし、お前はそのまま本船に乗っておれ!」と言い放った。

実に明治人問らしい、明治の経営者の心意気を表す一事であった。



輸出メタノール輸送に従事

国朋丸は当社における初の外航船(内外航併用船、遠洋航路)で、オーストラリア、インド、フィリピン等に輸出メタノールを輸送していた。乗組員20名のうち下士官は甲板部・機関部・事務部それぞれ複数乗船していた。ブラザー制度のもと、先輩船員からの技術伝承がくまなくされていた。



国朋丸。1,587.87GT、2,481.70DWT



旺華丸。199.87GT、224.40DWT

当社はこのような機運を絶好のビジネスチャンスとして捉え、船腹の量的拡大、特殊タンク船分野の拡充・質的展開に重点を置いた船隊整備を図った。

この間、1964(昭和39)年8月、当社は日本瓦斯化学工業の要請により内外液輸株式会社(後の内外液輸株式会社)の債権債務を引き受け関係会社とした。同社は1963(昭和38)年10月に内外輸送株式会社自動車課(化学薬品輸送が主業務)を分離独立して、横浜市鶴見区に設立されている。ただ、設立直後からの労働争議が長期化し、その間に顧客が離れて、経営が破綻、主要得意先であった日本瓦斯化学工業に支援を要請した。しかし日本瓦斯化学工業内には石油化学会社が輸送会社を経営すべきではないとの意見が強く、海上輸送を行っていた当社に再建を依頼してきたものである。当社内にも反対意見があったが、創業者の梶山増吉がこれを快諾し、債権債務を引き受けたのである。内外液輸は、その後3年で全債務を返済し、事業の黒字化も果たしている。

また、1964年10月、当社は資本金を1億円に、さらに海運部門の第1次船腹増強計画を完了した翌1965(昭和40)年10月には、1億5,000万円に増資している。

当社初の外航船「国朋丸」の運航開始

1960(昭和35)年～1964(昭和39)年の「石油化学工業の育成対策」第2期計画の特徴は、プラントの大型化を軸に本格的な石油化学コンビナートが形成されたことである。コンビナートとはロシア語で、技術的関連のある多様な生産部門が近接立地して形成された結合体の意味である。日本の石油化学コンビナートは、原料搬出入の経済性が考慮され、タンカーが入港できる沿岸部に建設された。

第2期計画で形成されたコンビナートは、原料ナフサ供給者である石油精製工場と連結してナフサ分解装置が設けられ、その2次、3次誘導品工業がパイプラインで結ばれた。またコンビナートの本格化により、わが国の石油化学工業は、スケールメリットを追求できるようになり、競争力が急速に強化され、輸入品を駆逐していった。そして1960年代半ばには、わが国の石油化学工業の生産規模は、アメリカに次ぎ、ドイツ、イギリスとも比肩できるまでになった。また国内市場での競争が激化し始めると、業界各社は国際市場に需要先を求めようになった。

この時期、当社の株主であり主要顧客でもある日本瓦斯化学工業も、メタノール輸出を本格化させた。こうした状況の中で、1964

(昭和39)年6月、当社は初の外航船「国朋丸」を建造、就航させた。国朋丸は、オーストラリア航路を主として、マレーシア、フィリピン、台湾、インドなどに日本瓦斯化学工業の輸出メタノールを海上輸送した。

マストに張り巡らせた無線アンテナが特徴的な2,481.70DWT(積載重量トン)の国朋丸は、ケミカルタンカーの中では大型で、外航就航する雄姿は、当社若手船員たちの憧れの的であった。

世界初の高温度溶融無水フタル酸専用特殊タンク船「旺華丸」を建造

帝人が1958(昭和33)年に生産を開始したポリエステル繊維「テトロン」は、順調なスタートを切り、同社の主力商品として大きく羽ばたき、社内には戦前にレーヨン事業で業界をリードしていた往時の帝人の活気があふれていた。テトロンの生産量・販売量は右肩上がりに増加した。そして同社が「高純度テレフタル酸及び直接重合法によるテトロン繊維製造法の工業化」により毎日工業技術賞を受けた1964(昭和39)年には、テトロンの生産量は3万7,436tに達した。

時を同じくして1964年7月、当社は当時テトロン原料であった無水フタル酸を溶融状態で海上バルク輸送する、世界初の無水フタル酸専用特殊タンク船「旺華丸」を建造、運航を開始した。旺華丸は、出荷主の日本触媒化学株式会社姫路工場から帝人松山工場への専属航路に投入する専用船であった。

常温では固体の物質を加熱して溶融し、液体物質としてタンカー輸送する方式は、石油精製品であるアスファルトでは行われていたが、化学品ではそれまで例がなかった。

当社は、高温度溶融物特殊タンク設備および荷役装置技術では定評のある日本鋼管株式会社清水造船所(アスファルト内航輸送船で既に建造実績があった)、受荷主である帝人、さらに造船会社の幸陽船渠株式会社と共同で研究を進めた。無水フタル酸の化学的特性および荷主要求を加味しながら、下記のような数多くの課題を一つずつクリアしながら、世界初の高温度溶融無水フタル酸専用特殊タンク船の建造を進めていったのである。

無水フタル酸の化学的特性

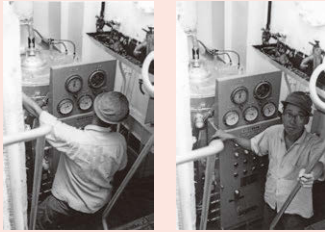
比重は高く1.2 / 150℃。凝固点130.8℃、約160℃で製品になり、131℃に近づいたとき固化し始める。タンク内の冷却速度は、一般的に1時間に1℃の割合であり、固化は外壁から内部に向かって進行する。引火点は166℃で、製品輸送時の状態と非常に近接している。水蒸気によって加水分解し、フタル酸(融点208℃)に変わる。

船員エピソード

「国朋丸」乗船中に受けた一等航海士からの言葉

大石朋弘

私が国朋丸に乗船していた当時、我が国におけるケミカルタンカー事業は歴史が浅く、経験船員がいませんでした。ケミカルタンカーの船員には、タンククリーニングとカーゴオペレーション作業に伴うこと、日本海航路就航最少船型による厳しさを乗り越える必要がありました。タンククリーニング作業は、私たちが甲板員が行っていましたが、初めてケミカルタンカーに乗船してくる者も多く、その定着率は芳しくありませんでした。そんな状況の折、一等航海士から「今のように入り一辺倒のクリーニング方法では、時間がかかる。徐々に改革・改善していけば安全な荷役とスムーズなクリーニングが出来る。君も大分仕事に慣れてきて自分なりの考えもあると思う。今の設備でクリーニングが合理的かつ短時間で仕上がる良い方法を考えてくれんか?」と、問いかけられました。その言葉に意気を感じるとともに3年国朋丸に乗船してきた経験が背中を押しました。日々航海中のデワークが終わった後に甲板員3人が一つの部屋に集まって、クリーニング方法について激論を交わし、アイデアを出していました。まとめ上がったアイデアを甲板長に報告して、その方法が採用された時の嬉しかったことを今でも思い出します。そのアイデア提案の結果、俄然クリーニング効率が上がったことは言うまでもありません。タンク内残液の浚えとパタワース用オーシントンポンプ頼みの現状のタンククリーニング方法を、荷役ポンプにてリスクを取り除くという方法にすることで大きく改善したのです。一等航海士が、下の声も吸い上げるボトムアップの出来る人たちであったからこそ出来たことです。彼らが外航船社に籍を置き鍛えられてきたからでしょうか。船内には外航船そのままの環境と空気があったのを思い出します。



澤屋進。長く当社々船の機関長を務めた



難題を魔法瓶方式で解決

融点の高い製品は、一般のタンカーでは輸送時に海水の冷却作用で固体化してしまう。その難題を魔法瓶方式で解決したのが、旺華丸だ。貨物タンク内所定温度自動保持、船体への熱伝導完全遮断のほか、蒸気漏れによる無水フタル酸の損傷と荷役設備不能状態を避ける措置を施した。

無水フタル酸の船積時と荷揚時の温度差は10℃あり、相当過酷な条件であった。このような条件をクリアするための多大な苦勞の末、世界初の無水フタル酸専用特殊タンク船・旺華丸は誕生した。それ以来、当社の無水フタル酸専用特殊タンク船は双華丸2代と双和丸(2012年4月運航終了)まで4隻続き、大きな成果を上げている。当社においては、定温輸送の水酢酸専用タンクを搭載し、帝人向けに運航していた国隆丸に次ぐタンク船であった。

船主要求条件

船積液温度：150℃ 荷揚液温度：140℃

タンク容積：140m³

船積荷役時間：約4時間(陸上ポンプ使用。当初水頭流し込みで約10時間)

揚荷役時間：約3時間(本船荷役ポンプ)

タンク本体

内部はコルゲート構造の仕切り壁で4分割。完成後は水圧試験実施。

溶接には、工事途中に海運局要求により、施工方法と溶接工の技量について承認試験を受けた。ステンレスクラッド鋼の切断には、種々の研究の結果、軟鋼とほぼ同等の結果が得られるガス切断を行った。

内部清掃

荷主の帝人から要求され、見本が示された貨物タンクの内部清掃は極めて厳しいもので、慎重に進められた。改善を要する未経験の施工方法は、多くの日数と費用を要した清掃であった。

タンク据え付け支持

強固な断熱材の圧縮試験を行い、圧力150kg/cm²の負荷で収縮せず、使用に耐えることを確認。貨物重量によるタンク沈下を予想した接続配管で沈下に耐え支障はない。

タンク保温

無水フタル酸の船積時、荷揚時温度差は10℃で、これをアスファルトの30℃と比較すると極めて過酷な条件である。インシュレーションのみでは不慮の災害で航海時間が延びた場合、温度の保持が困難となる。また船積前にタンクを予熱する必要があるので、加熱管を設置した。保温受けの上に岩綿ラスポードを厚さ200mm敷き詰め、その上に荷物タンクを搭載した。施工に当たっては、防水・防滴対策の完璧を期した。

加熱蒸気管

両舷タンク側板にコイルを取り付けた。コイルをタンク内に装備すれば伝熱効果上は申し分ないが、蒸気漏れが無水フタル酸を加水分解して荷役不能になる恐れがある。配管は、ドレンの対流に十分注意して凹凸を可能な限りなくし、やむを得ない箇所は近路管を設けた。その他、膨張差や伝熱効果を考慮した。保温効果は、旺華丸の就航後、初期計画と一致することが確認された。

荷役ポンプおよび配管

荷役ポンプは帝人で使用実績がある日本機械計装株式会社製を使用。ポンプ吸入管、吐き出し管、張り込み管、空気抜きキャッ

チャー連結管のそれぞれの管、伸縮継手、弁はすべてジャケット付きで、タンクの沈下、伸縮に対応するよう施した。

こうした多くの関係者の熱意と創意工夫によって建造された高温溶融無水フタル酸専用特殊タンク船「旺華丸」は、冷却凝固・加熱再溶融していた従来の方式と比較して、多大な経済的メリット(省エネルギー、省人化、荷役効率の向上、積付効率の向上)や品質的メリット(熟履歴の最小化、異物混入機会の減少)が得られる専用船として、荷主から高い評価を得た。

日本初の中温中圧液化アンモニア専用特殊タンク船「国周丸」が就航

当社は1964(昭和39)年11月、日本瓦斯化学工業のアンモニアを海上輸送するための専用特殊タンク船「国周丸」を就航させた。アンモニアは常温では気体(沸点-33.4℃)であるため、そのままでは輸送効率が悪い。しかし圧をかけて密度を高めれば、常温でも容易に液化する。その性質を利用し、日本で初めて、中温中圧でアンモニアを液化する方式で、より効率的な輸送を可能にしたのが国周丸である。

1950年代後半のわが国は、依然食糧不足であり、農産物の増産が急ピッチで進められた。それに伴い、日本の有力化学会社は、いずれも肥料を製造することで規模を拡大させていた。1957(昭和32)年3月、日本瓦斯化学工業は新潟の阿賀野川右岸の広大な砂丘地帯に松林を拓き、天然ガスを原料とした日本最初のアンモニア合成工場、松浜工場(月産3,000t)を完成させた。

同工場では、旺盛な需要を背景に生産開始早々から増産計画が立てられ、1960(昭和35)年9月には3倍増の月産8,300t、1964(昭和39)年10月には倍増の同1万2,900tに設備が増強された。当社は、こうして飛躍的に生産量が増加したアンモニアの海上輸送を担うこととなり、国周丸を建造、就航させたのである。

国周丸の船名は、「新潟で生産したアンモニアを、太平洋岸の各コンビナートに持って行き日本一周する」、つまり日本国中を周回してアンモニアを輸送するという意味で、命名されている。

世界初の高温溶融カプロラクタム専用特殊タンク船「英華丸」を建造

当社は、無水フタル酸で培った高温溶融物専用タンカーの技術を基に、さらに品質管理面で高度な技術が要求されるカプロラクタムの海上輸送事業を展開するため、1967(昭和42)年9月に、世



旺華丸。出荷主・日本触媒(株)姫路工場から、帝人(株)松山工場への専属航路に投入していた。1969年5月に溶融硫黄専用船に改造している



国周丸。1,226.38GT、924.00DWT



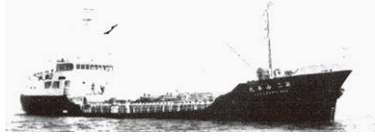
由華丸。当社初のステンレスタンク船。高品質のエチレングリコール輸送を高度品質管理船として実現した。三菱油化(株)、日曹油化(株)のエチレングリコール輸送取引を担当。321.69GT、453.26DWT



英華丸。254.05GT、247.50DWT



國華丸。帝人から購入した第二英華丸、当社初建造船・第二帝人丸他に続く、苛性ソーダ専用船の5隻目。343.13GT、607.06DWT



第二由華丸。ステンレスタンク船の2隻目。高品質エチレングリコール輸送の先駆・由華丸に次ぐ。475.30GT、690.00DWT



菱華丸。626.00GT、1,463.00DWT



第八由華丸。496.78GT、1,022.00DWT



双華丸。無水フタル酸専用特殊タンク船。495.03GT、660.00DWT



初代・秀華丸。2隻目の溶融カプロラクタム専用特殊タンク船。251.20GT、313.75DWT

界初となる高温度溶融カプロラクタム専用特殊タンク船初代「英華丸」を建造し、就航させた。愛媛県新居浜の日本ラクタム株式会社に製造されるカプロラクタムを、帝人三原工場になどに輸送した。

帝人は1962(昭和37)年7月、アメリカのアライドケミカル社とナイロン・タイヤコードの技術導入契約を締結。ナイロン販売部を開設し、同年12月に三原工場でナイロン実験工場が操業を開始した。当初、帝人はナイロン製造に使用する原料カプロラクタムを外部調達していた。しかし、安定的な生産を行うには原料の自給が不可欠として、住友化学工業、呉羽紡績株式会社(1966(昭和41)年に東洋紡績株式会社と合併)との共同出資により、カプロラクタム製造会社として日本ラクタムを1963(昭和38)年9月に設立した。同時に帝人はナイロン紡糸工場を三原に、呉羽紡績は福井県敦賀に工場を建設した。

日本ラクタムの工場は、1965(昭和40)年4月、住友化学工業新居浜製造所の南側隣接地に完成。年産1万8,000tのカプロラクタムが帝人と呉羽紡績、旭化成工業株式会社に供給された。ちなみに同工場で副生する硫安は年間5万2,000tにも上った。

当時、全国のカプロラクタムの生産能力は20万6,800tで、最後発の日本ラクタムは1割足らずの生産量であったが、景気の回復によってナイロン需要が旺盛となり、1965年末からはフル操業に入った。カプロラクタム製造5社はフル操業を続けても需要に追いつかず、その後も需要は年10%の割合で伸び続けると見られていた。日本ラクタムは1971(昭和46)年には需要が5万6,000tになると見込み、1966(昭和41)年7月に生産能力を2万tに、次いで4万tに増強した。

当社は、日本ラクタムが生産増強に踏み切った翌年に、高温度溶融カプロラクタム専用特殊タンク船を建造、就航させたのである。

ナイロン6原料であるカプロラクタムの場合は、温度管理や雰囲気管理(タンク内空間部分の酸素濃度)の面で、旺華丸が運んだ無水フタル酸よりさらに厳しい条件を満足させる必要があり、さらに微細な不純物も一切除去する完全なタンクコンディションの維持が求められた。そうした日常の運航と船舶管理には神経を使う高いパフォーマンスが必要な世界初の特種船だけに、総トン数254.05tの英華丸が就航した当時の三原は見学者で賑わい、地元紙にもこぞって取り上げられた。

なお、英華丸の就航後、当社の溶融カプロラクタム輸送事業は、秀華丸、第二英華丸、1,905.87DWTに大型化した明秀、そして外航船のEISHU・CHISHUへと、半世紀を経た今日まで引き継がれ、その安全性、輸送品質の高さが諸方面から評価されている。

1985(昭和60)年を境にナイロン繊維の輸出減少、国内需要の停滞、繊維業界の不振により、帝人および東洋紡績の両社は日本ラクタムにおける事業の継続を断念。1993(平成5)年11月、参加3社は住友化学による今後の事業継続に合意し、日本ラクタムは翌年8月、解散した。

以降、住友化学は中国を中心とするアジア地区での長期的な需要の伸びに対応して設備を増強。2003(平成15)年1月に「世界初の硫安フリーのカプロラクタムプロセス」商業プラントを完成させて、国内外で積極的にカプロラクタム事業の拡大を進め重点事業として基盤を強化していった。

■日本初の高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「光華丸」を建造、運航開始

1967(昭和42)年9月、当社は高温度溶融無水フタル酸専用特殊タンク船の建造、就航によって蓄積した技術、知見を活かし、日本で初めての高温度溶融硫黄専用特殊タンク船初代「光華丸」を建造、就航させた。

硫黄には原油から回収する副生硫黄と鉱山から出る鉱山硫黄があり、かつては国内で生産される硫黄は圧倒的に鉱山硫黄が多かった。1961(昭和36)年の硫黄の年間生産量を見ても、全生産量約25万tのうち、原油から回収する硫黄は8,221tに過ぎず、24万2,282tが鉱山硫黄であった。しかし、鉱山硫黄の生産量は漸減し、1973(昭和48)年には鉱山の閉鎖によってゼロになった。

一方で、原油から回収する硫黄は飛躍的に増えていった。日本経済の成長と共に石油製品需要は増大し、これを賄うために石油精製事業の規模が拡大し始めると、原油中に含有される硫黄分が環境問題として重要視されるようになる。このような状況下で、日本の石油精製業界は、石油製品の硫黄分を副生硫黄として分離除去し、化学原料として有効利用する取り組みを積極的に始めた。1967年には千葉に世界最初の重油脱硫装置が完成し、副生硫黄の生産が開始された。

こうした中で当社は、高温度溶融硫黄専用特殊タンク船光華丸を就航させ、副生硫黄輸送を開始したのである。

硫黄の主要用途は、肥料・硫酸・二硫化炭素・農薬・染料・漂白剤・火薬などである。アジアにおける硫黄の流通は、世界最大の輸入国である中国への供給が大きな流れで、同国はカナダや中東から固形硫黄を大量に輸入すると共に、日本・韓国・台湾から溶融硫黄を輸入している。そして溶融硫黄は、固形硫黄に比べてハンドリングの優位性、環境問題面(風による粉塵問題など)およ



第二英華丸。現存する秀華丸の効率運航により、カプロラクタム輸送を1隻体制でカバーする。22年にわたり当社の溶融カプロラクタム輸送に貢献してきた。460.44GT、627.90DWT



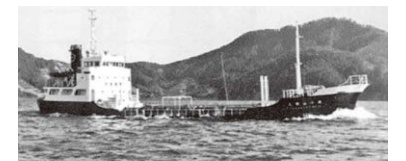
帝人丸。リバイバル船名の第一号。初代帝人丸と同じ二硫化炭素専用特殊タンク船であった。187.68GT、251.33DWT



初代光華丸。452.65GT、570.54DWT



硫華丸。溶融硫黄専用特殊タンク船。482.31GT、695.00DWT



第十由華丸。帝人向けエチレングリコール輸送の主力船。498.68GT、998.50DWT



第二光華丸。内外航併用、溶融硫黄専用特殊タンク船。韓国向け輸出に不定期で運航していた。496.70GT、876.88DWT



光華丸。当社における高温度管理溶融物輸送船の第2弾。499.00GT、937.19DWT

川崎汽船との海技要員交流

鈴木商店の海運事業は、船舶の所有とその自営に始まり、その後大連置籍事業のための南満州汽船設立、その事業を引き継ぐ帝国汽船の設立へと続く。さらに社外船（備船船舶）をまとめる国策会社・国際汽船を設立し、その経営を主導した。加えて、本体鈴木商店の事業に必要な社外船大船隊のオペレーションを一手に行うため川崎汽船、川崎造船、国際汽船の3社共営によるKラインを発足させている。

明治維新以来、外国の商船を各藩が所有してきた。その後瀬戸内を中心とした国内社外船グループは協調し、国家事業として大同することとなった。それを主導するのが国際汽船であった。鈴木商店と川崎汽船、川崎造船は国際汽船の株式を合わせて70%以上所有し、鈴木商店は国際汽船の運営に関して、Kラインとして川崎汽船と協働してきた。

一方、当社の「躍進期」における汎用ケミカルタンカー分野への進出や特殊タンク船分野の拡充をしていく段階では、陸上スタッフを充実させることが必要であった。技術陣、工務監督には経験者が求められた。

当社の中川幸政取締役（後の副社長）は、神戸に本社があった頃から川崎汽船と交流があり、同社の測上機関長を工務部長に迎え、また川崎近海汽船から河本通信長を海務部門の部長に迎えた。1969年2月に測上の後任に川崎汽船から岡田紀代蔵（後に当社取締役。在任中に日本内航総連合会の国際海事対策委員・内航タンカー海運組合 IMO 委員を歴任）が入社。その後も途中で多くの人材を採用したが、鈴木商店の系譜につながる当社において、国際汽船-川崎汽船共同事業当時の歴史的な縁を感じさせる。

び防災面から、引き合いが多い。

また日本においては、固形硫黄の取り扱いに関する規制が厳しいため、固形硫黄での出荷は不可能に近く、固形硫黄に市場を奪われる恐れはない。さらに溶融硫黄の輸送は、高温度（140℃）管理を要することや毒性ガス（硫化水素等）への対応で船舶の構造および運航に関して高度な技術が求められる。

こうした状況の中で、当社は光華丸を就航させた後も、溶融硫黄輸送の船隊整備を進め、そのノウハウを蓄積させてきた。

なお、当社は2017（平成29）年9月現在で内航船14隻、外航船12隻、計26隻を運航しており、外航船12隻のうち4隻が溶融硫黄船である。

内航2法による船腹調整

1964（昭和39）年8月、内航運送の円滑かつ適確な運営、輸送の安全を確保すると共に、内航海運業の健全な発達を図るため、「内航海運業法」および「内航海運組合法」、いわゆる内航2法が施行された。

1964年当時の内航輸送量は、1955（昭和30）年比で139%増加していたが、一方では輸送需要の伸びをはるかに上回る船が建造され、船腹過剰が著しかった。また貸渡業（オーナー業）と運送業（オペレーター）計およそ1万1,000社、そして零細企業が林立し、船腹過剰と過当競争により海上運賃が低迷。内航海運各社は、欠損を積み重ね、償却不足が累積、借入金の返済ができない状態で、このままこの状況が放置されれば共倒れとなり、業界そのものが破滅する恐れがあったのである。

さらにオリンピック景気の反動不況が深刻化し、企業の倒産が激増、株式市況も低迷が続いていた。1965（昭和40）年度の適正船腹量に対する過剰船腹は70万tに達する見通しであった。

こうした状況を打開するため、内航2法が定められたのである。この法律に基づいて内航海運業界には船腹調整制度が設けられた。これは船腹過剰を抑制するため、新造船に対してスクラップ&ビルド（S&B）を義務づける設備調整カルテルの制度であった。S&Bの引当比率を1対1でなく、1対1.3という具合に引当量を多くすれば、自ずと船腹過剰は解消されるというわけである。例えば、1,000m³の船を新造するのに対して1,300m³の古船を引き当てる（スクラップまたは海外売船）ことにより、新造船誕生の都度、トータル船腹量は減少していくことになる。引当比率は船腹のバランスの先行見通しにより運輸大臣が毎年策定する、適正船腹量に基づいて決められた。

なお、船腹調整は1967（昭和42）年に開始されたが、同年4月には海上運送事業が登録制から許可制になり、整備効果は上がっていった。

石炭販売部門の廃止と損害保険代理店業務の移管

当社の主要顧客である化学工業界は幾多の曲折を経ながらも、1960年代に石油化学を中心に発展を遂げ、輸送需要もそれにつれて増加していった。当社の両親会社である帝人と日本瓦斯化学工業においても、1960年代後半に徳山および水島コンビナートで芳香族炭化水素を中心とする石油化学事業を本格的に開始した。

日本瓦斯化学工業新潟工業所の天然ガスを原料とするメタノール生産も順調に増加し、これにつれて新潟から瀬戸内、伊勢湾、東京湾、北海道などの長距離輸送は大きく伸長した。

また、石油化学・ガス化学の輸送需要の増大、さらに内航2法によって徐々に事業環境が改善される中で、当社は世界初、国内初となる高温度溶融物輸送船を相次いで建造するなど、ケミカルタンカーを主力に海上輸送を基幹事業とする体制を固めていったのである。

その一方で当社は、創業以来重要な事業として営んできた石炭販売部門を1968（昭和43）年に廃止し、翌1969（昭和44）年には、損害保険代理店業務を帝人殖産株式会社に移管した。

化学品海上輸送のパイオニア・梶山増吉の逝去

1968（昭和43）年2月、当社創業者であり、化学品海上輸送のパイオニアであった梶山増吉が逝去した。葬儀は大阪・南御堂において、社葬をもって厳かに執り行われた。後任社長には、帝人副社長を務めていた煙石隼人が就任した。

梶山は、1947（昭和22）年3月に國華産業海運株式会社を設立、初代社長に就任してから21年間にわたって社長の座にあったが、海運事業に本格的に取り組んだ1956（昭和31）年以降、11年間で、当社の海運商権の基盤となる内外航メタノール輸送事業、特殊タンク船事業、汎用ケミカルタンカー事業の道を開き、今日まで半世紀以上にわたって継続する事業を完成させている。まさに海運のエキスパートであった。

また、梶山は常に会社の発展を意図し、不屈のパイオニア精神とダイナミックな行動力で、確固不動の事業基盤を築き上げることに執念を燃やし続けた経営者でもあった。



中川幸政

石炭販売を支えた2人の帝人出身社員

当社創立初期、帝人で石炭事業に携わっていた中川幸政、堀江敏治（後に常務取締役）に就任。取締役歴12年）が当社に入社し、創立翌年には当社で石炭販売事業を開始した。2氏は、果敢に突き進む梶山社長の開拓針路に舵を合わせ、経営を支え続けた。

後に副社長の要職に就いた中川（取締役歴21年）は、入社以降、取引拡大の側面で多大なる実力を発揮した。

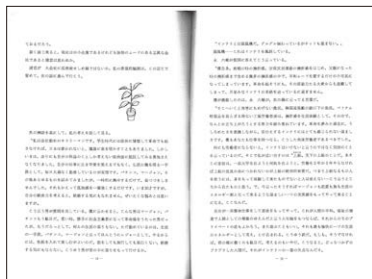
海運事業開始以降も、創業・躍進期におけるこの2氏の働きは甚大なものであった。

帝人 徳山工場のこと

有機化学分野に注力した帝人は、1968(昭和43)年に芳香族事業を拡張するため帝人油化株式会社を徳山市の埋立地に設立し、製造の拠点とした。徳山市からその対象埋立地の命名を委ねられた帝人は、徳山市由加町とした。

帝人油化の「ゆか」の音を使い、字は「由加」をあてがい、「由加町」の地名を提案。岡山県倉敷市の南東方向の児島寄りに、あてた文字の由来である「由加山」がある。ここに日本一の厄除け大不動明王の瑜伽山蓮台寺がある。「瑜伽(ゆか)」は、サンスクリット語の音写語で、液体を溜めおく「甕(かめ)」を意味することから、化学品液体をストックすることにも関連する。

埋立地であるが故、一丁目一番地となるその住所は「徳山市(現・周南市)由加町1-1」とされた。当社の船に「由華丸」シリーズがある。帝人のポリエステル繊維原料のエチレングリコール配送用に徳山工場などへ運航してきた。もちろん帝人油化の「ゆか」音に起因した船名である。



国華産業の永遠の繁栄と飛躍の道へ、と説いた2時間にわたる訓話は、海運のあり方と開拓精神とダイナミズムのDNAを次代へとつなぐ、初代社長・梶山増吉の最期の言葉であった

実は、梶山は1966(昭和41)年7月末、病に倒れ、入院治療を受けた後、自宅療養を強いられていた。しかし、同年暮の12月26日、病をおして出社、全社員を前に自らの経営理念、当社のあるべき姿、そして当社がこれから先進むべき方向について熱く語っている。その社長訓話は2時間に及んだが、そこで梶山は次のように訴えている。

「わが社躍進の母体である海運は、ケミカルタンカーを主体にして、全面的に長期契約を目的とする専用船として地味ではあるけれども、確実な採算ベースで徐々に業績を向上しつつあることはご存知の通りである。しかも積荷のほとんどが、海上輸送最初の試みである化学薬品であり、また危険薬品(高温溶融物)の取り扱いを選び、お得意先の主要生産に直結していることは、わが社の特色であり、今後業界の競争において、常に優位の立場を保持しつつ、優秀なる船腹の拡大を計り、業績を高めてわが社の基礎が堅固不動の地位を獲得するまで一歩も退くことは許されぬ。それがためには今後あらゆる苦難の道を踏み越えて行かねばならぬだろう。

私の念願は、会社を永遠の繁栄に導き、私と諸君と併せて会社と共に永遠の繁栄の余得を浴びる権利を保有することである。簡単に言うならば、“我々と会社は、好くとも悪くとも一蓮托生”である。願わくば、諸君の努力により、永遠に一蓮托生でありたい。(中略)

私は確かに発病以来肉体の衰えが見受けられる。しかし、それに反比例するように執念は一層燃え上がって来るようだ。やせ我慢かも知れないが、闘争と執念が私の信条である。私は事情の許す限り、この精神の強靱さを失わないで、押し通したいと思う。

諸君、私は常に社運の漸進を意図し、確固不動の基盤を築き上げるまで精進休むところを知らない覚悟に徹している。もちろん、それがためにも、会社全体の人間が絶えざる反省、努力を集積して会社業績の効率化を昂揚していかねばならぬ。それが我々に課せられた至上命令だと思う」

梶山は次のように信じていた。経営トップはもちろん、社員一人ひとりが、勉強し、自分の力を養い、最大限の努力をすれば、自ずと上司から部下への権限委譲がしやすい、少数精鋭の会社組織が出来上がる。企画されたもの、指示されたことを、既成のルールに乗って、その日その日をやっていくなら誰でもできる。これに対して社長、重役、部長、課長のみならず社員各自が、経営するという観念に徹して実践できる会社こそ、いろいろな問題を乗り越えて、飛躍の道に進んでいける、と。

そして、そのような積極果敢なチャレンジができる自由奔放で

ダイナミックな社風を、国華産業のDNAとして継承し続けてほしいと訴えたのである。

緻密な計算が支えたパイオニア精神

梶山増吉と、東京高商(一橋大学の前身)、鈴木商店を通じての盟友であった帝人の大屋晋三社長は、「梶山君を憶う」と題する追悼文を、鈴木商店のOB会である辰巳会の会誌『たつみ』第9号(1968年9月刊)に寄せている。(全文原文ママ)

追悼文は長文で、二人が1914(大正3)年と一緒に東京高商の校門をくぐった時から50有余年の長い間、一貫して変わることのない深い友情で結ばれてきたこと、鈴木商店での仕事ぶり、梶山が帝人の船舶部を母胎に当社を設立するに至った経緯を回想した後、梶山の人となり、経営手腕についてこう悼んでいる。

「君は、至誠の人であった。義理人情に厚く、涙にもろい人であった。だから君とひと度つき合った人は、君の誠実さに深く打たれてその交際は終生変ることなく続いたのであった。

君には名誉や権勢に対する欲はなく、蓄財にはほとんど無頓着でいわゆる清廉潔白の士であった。君は酒はたしまなかつたが、遊ぶことでは人後に落ちず、ことにゴルフを熱愛し、碁は素人高段者の域に達し、邦楽や歌舞伎が、非常に好きであった。

ゴルフは、其盛時にはハンディ、シングルの腕前で、特に君のパッターは、其の正確さで有名であった。そのゴルフ歴は、われわれの仲間でも最も古い一人で、北米のポートランド仕込で、かれこれ五十年に近い。友人で、君の得意のゴルフの講釈を、聞かされなかった人はないであろう。

またその碁にも、一種独特の底力があって、討手が序盤、中盤でどんなに優勢でも、終盤近く特に、最後の寄せに入ると、必ず君の粘りにしてやられ、碁敵をくやしがること、まことにしばしばであった。

さらに君は自らうそぶいて、俺は遊ぶことなら何んでもやる、勝負事なら誰にも負けないなどといったが、若い頃には、風流切花の道でも、相当の達人であった。

このように君は、風流を解し、豊かな趣味を通じて人生を達観し、かくて淡々として嫌味のない一種の風格を身につけ、そこにはやや高踏孤高の面も、感じられたのであった。

従っていわゆる世の事業人としては、必ずしも精励恪勤の士ではなかったのであるが、その一面に天性の鋭い『勘』に恵まれていたので、君の社会に対する観察、人間に対する評価などには、



帝人の大屋社長による梶山への追悼文が掲載された辰巳会会誌『たつみ』第9号。辰巳会は1961年4月、旧鈴木商店OB会として、辰巳屋やカネ辰鈴木商店にちなんで発足した

常に人を驚かすほどに、肯綮に当たるものがあった。

であるから私も、他の人にはいえないようなことでも、君にだけは打ちあけて、助言を求めたことが再々あるが、こんな際の君の意見は、何時も適正ズバリと的を射ていて、非常に頭の下がる思いをしたことが度々あったのである。(後略)

大屋は、梶山の視点、意見には「常に人を驚かすほどに、肯綮に当たる(物事の急所本質をずばりと突くこと)ものがある」と評した。これは至言である。

ベンチャースピリット旺盛な梶山は、その積極果敢な行動力から豪放磊落な人物と見られがちである。しかし、梶山のダイナミックな開拓者精神を支えていたのは、実は緻密な計算と分析に基づく戦略や方針の立案だったのである。

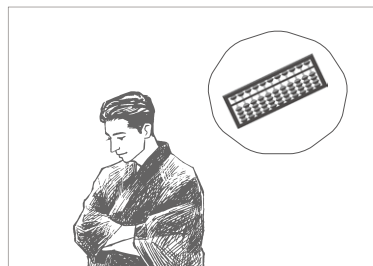
原価計算と社船主義の徹底

梶山が徹底させた事業上の緻密な計算は、原価計算をベースとしたものであった。原価計算は、企業がモノを作ったり、サービスを提供したりするときに、モノ1個当たりどのくらいの金額がかかっているかを計算する手法である。原価に算入されるのは、材料費、設備費、労務費(人件費)、経費などである。この原価計算は、財務諸表の作成や原価管理、経営計画の策定などには不可欠だ。売上は伸びているのに利益が出ていない場合、原価計算が行われていないと、その原因が価格設定にあるのか、設備費や人件費の高騰にあるのか判断できず、対応策を打ち出せないことになる。

この原価計算を日本で最初に経営に採り入れたのは、鈴木商店の大番頭・金子直吉と言われている。1912(大正元)年から翌1913年にかけて、海運市況が活況を呈し、小麦輸送の海上運賃が3倍以上に高騰したことがあった。こうした中で鈴木商店は、「社外船(当時の不定期船の呼称)を貿易取引ごとに航海備船(スポット備船利用)するのでは、海運市況の大幅な変動に左右されるため、自家積取、すなわち自社輸送することが合理的」と判断。6,000総トンの「富国丸」と7,000総トンの「南海丸」の2隻を固定的に備船し、米国小麦の自家積みに転じている。原価計算に基づく経営判断である。以後、この自営運航が、鈴木商店の世界制覇戦略の大きな力となっていくのである。

また、鈴木商店傘下にあった帝人も、1919(大正8)年に、レーヨンを製造していた米沢工場で原価計算制度を採用している。帝人の原価計算の骨格を作ったのは会計の遊川益三である。

遊川は、帝人の共同創立者の一人である秦逸三の命を受けて、ア



当社の原価計算は鈴木商店の流れをくんでいる

メリカの経営学者で「科学的管理法の父」と言われるフレデリック・テーラーの著書『工場管理』を逐語訳し、これを基礎に原価計算の研究に取り組み、東京高商の吉田良三教授の指導を仰ぎながら、原価計算制度を作り上げ、米沢工場に導入した。当初は、不況で会社が赤字になると、「原価計算などやるから損をするんだ」といった、本末を転倒した乱暴な意見も出たが、時と共にその重要性は認識されていった。

帝人の社史『帝人の歩み』には次のように記されている。

「わが社の原価計算制度は、由来わが国で最初のものであったが、それがこの時期に一応完成を見たのである。その後、遊川益三、田宮豊治、西村鍬次郎、木下俊平、親谷春夫、柳田信二、煙石隼人、菊田順蔵などの経理のエキスパートによっていっそう切

船員エピソード

機転が一人の命を繋ぐ

1974(昭和49)年8月7日に汎用ケミカルタンカー第二国昌丸が、新潟港から水島港に向けて能登半島沖を航海中、航海当直中の乗組員が不審な状態の小舟を発見。近づいてみると、一人の男性が手を細々と挙げているのが見えた。さらに近づくと船外機付遊漁船であることがわかった。航海当直中の本間紀悦一等航海士は、その遊漁船を遭難船と判断し、当社船の進路をあえて逸脱し、小舟へ向けて変針した。小舟の男性が遭難者と認識できてから即座に萩田朝則船長以下、乗組員総員がかりで救助した。

石川県珠洲市禄剛崎沖で発見したその男性は、兵庫県出石町の62歳で、2週間漂流していたと証言。雨水だけでのぞ、命を繋いでいたという。豊岡市の日和山沖でべら釣りをしていた最中に高波を受け、船外機が停止、その修理用の工具を海中に落としたことが、遭難の原因だった。

本船の揚地・水島港には、通常状態で就航していても、指定された入港時間にはギリギリの航海状態であったが、救助のため8時間遅れて入港したことで大目玉を喰らった。しかし、救助の事実が全国版の記事になったことで港では歓待を受け、その後寄港のたびに贈り物のラッシュにあった。



漂流者を救助した第二国昌丸を伝える新潟日報(1974年8月8日付)

全国版ではこう報じられた。読売新聞(1974年8月7日付)

礎され改善された。ここにわが社の原価計算制度は、わが国における唯一の規範制度となり、戦時中にわが社の制度が繊維・機械両方面の標準計算制度にまでなったのである」

当社においても、鈴木商店で鍛えられた梶山増吉の方針、2代目社長となった煙石隼人(帝人副社長と兼務)の指導の下、原価計算を積極的に経営に採り入れ、特に海運事業でこれを徹底させたのである。

当社は創立当初より、定期傭船や運航受託で船主から借りる方法を採らず、社船主義を貫いてきた。それは、社船主義が海上運賃の原価をコントロールでき、最終的には価格(運賃)面での競争力を発揮して、荷主への船腹提供を確実なものにするからである。

また、社船主義を堅持していくためには、社船に投資、建造する際の原価計算の緻密さが必要不可欠である。海運会社として船費たる原価をしっかりとつかんで的確にプレース建造を継続し、適切な競争運賃を設定するための、固定費および運航経費の確実な原価管理が重要なのである。

■ 二つの組織船員と船員確保

わが国の経済にとって欠くことのできない海運業は、船舶の運航に従事する船員および陸上でこれを管理する海技者により支えられている。海上輸送の安全を確保する上で、ヒューマンインフラである船員の果たす役割は大きく、優秀な船員の確保は、海運事業者にとって永遠のテーマである。当社も、事業展開の歴史的な流れの中で、「全国内航船主協会(全内航)」と「一洋会」の二つの組織に加盟し、船員の確保に努めてきた。

わが国の海運の歴史を振り返ると、戦後の主役は、先の戦争による壊滅的な減失を免れた機帆船であった。機帆船は占領軍の直接の支配下に入らず、戦後の物資輸送手段の主流となった。1955(昭和30)年度における総輸送量の63.5%が内航船によるものであり、小型船の占める地位は大きかったのである。

機帆船は1956(昭和31)年の1万6,889隻から、1962(昭和37)年には2万589隻と、わずか6年間に3,700隻の増加を示している。その間、機帆船の鋼船化が爆発的な勢いで進んだ。ただ、小型鋼船の事業者は90%以上がいわゆる一杯船主であり、個々別々に無用の競争を行ったため、低運賃の恒常化をもたらした。その結果、小型船海運事業者の経営状況は悪化の一途をたどり、船体は老朽化、船員の労働環境も悪化し、海難率も高くなる悪循環に陥った。

こうした中で、小型鋼船の労働環境改善を求める全日本海員組合(終戦直後の1945年10月結成)は、統一協約、モデル協約を策

定し、湖川・平水・沿海に就航する小型鋼船・機帆船・旅客船・港湾船などの複雑多岐にわたる業種の船主に対し、協約締結を迫り、地区的統一さらに全国統一化を進めていった。小型鋼船主が組織化を受け入れたのは、急増する船舶に対する乗組員の需要が旺盛で、海員組合に組織された方が、船員の確保がしやすいと判断したからとみられている。

そして、1962年8月に、海員組合と集団交渉機能を有する組織として、各地区の14船主団体による全国小型船主団体協議会(全小船)が結成され、1964(昭和39)年7月には、内航海運業法と内航海運組合法のいわゆる内航二法の公布を機に、全小船を発展改組した23地区船主団体による全内航が結成されたのである。

1956(昭和31)に小型鋼船1隻、木造小型機帆船2隻を帝人から購入し、帝人の人造絹糸原料を瀬戸内海で輸送したところから海運業を始めた当社が、全内航に加盟することは必定であった。

当社が加盟した、もう一つの「一洋会」の源流は、第二次世界大戦中、船舶運営会(国の海運統制機関)に所属し、戦後は日本船主協会の加盟会社となり、海員組合の組織率が100%であった汽船グループである。

汽船グループには、外航大手から内航主体の小規模会社までが加盟しており、外航大手は外航船と内航船を併有していた。企業規模、運賃、運営において外航と内航では経済の論理に質的な違いがあり、必然的に労働条件にも波及することになる。こうした汽船グループ船主の実態から、1955(昭和30)年、汽船グループは5つの船主団体に分離することになる。大手海運業者の十六社会(後の外航労務協会)、京浜地区外航オーナー団体の二十三社会、阪神地区外航オーナー団体の若葉会、京浜地区内航船主団体の火曜会、そして阪神地区内航船主団体の一洋会である。一洋会は29社で構成される団体であり、各船主は外航船と内航船を併有していた。

その後、1962年4月、海運業界では休日補償問題に端を発した紛争により8日間余りにわたるストライキが発生、甚大な被害を船主が被り、1965(昭和40)年の賃金体系をめぐる大争議以降、京浜と阪神それぞれの外航オーナーグループが、内外賃金体系分離と内航二法成立を機に、一洋会(京浜グループは火曜会)に所属替えを行った。

当時、当社は1960(昭和35)年建造の「國隆丸」、翌年建造の「國昌丸」で内航長距離新渚航路の事業を、1964(昭和39)年建造の内外航併用船「国朋丸」で遠洋外航ケミカルタンカー事業を開始しており、一洋会への加盟が必要だったのである。当社は、一洋会に加盟後、加盟各社と交流を深めてきた。それが日本海航路長距離内航船員、外航船員を確実に調達する一助となっていた。

石油化学工業の発展と有機化学品輸送需要の拡大 拡充期(1970年～1979年)

石油化学工業の動向

当社の主な顧客である化学業界は、1960年代以降、石油化学工業の飛躍的な発展に牽引されて成長を続けた。石油化学工業の1960(昭和35)年の年間生産額は631億円であり、化学工業全体のわずか6.9%を占めるに過ぎなかったものが、逐年年率30%を超える急テンポで伸長を続けた結果、1971(昭和46)年には、1兆2,000億円を超える生産額に達し、化学工業全体における比重も37.8%と上昇している。

この間、前章でも触れたように1958(昭和33)年から1959(昭和34)年にかけて、政府の「石油化学工業の育成対策」に基づき、旧軍燃料廠跡の払い下げを受けて岩国、新居浜、四日市、川崎の4つのコンビナートが操業を開始。その後も各工業地域に石油化学コンビナートの建設が相次ぎ、1978(昭和53)年時点では、鹿島、千葉、川崎、四日市、堺・泉北、水島、岩国・大竹、徳山・南陽、新居浜、大分の10地域に、18のコンビナートが完成している。

また当時、当社の親会社である帝人株式会社と日本瓦斯化学工業株式会社(現・三菱ガス化学株式会社)も、石油化学コンビナートにおいて芳香族炭化水素を中心とする石油化学事業を本格的に開始している。

まず帝人は、1968(昭和43)年4月、徳山コンビナートにおいて、隣接する出光石油化学株式会社(後に出光興産株式会社に合併)徳山工場からパイプラインで送られてくるキシレンからパラキシレン、ポリエステル繊維(テトロン)の原料となるテレフタル酸ジメチル(DMT)を製造し、さらにテトロンまでを製造する一貫生産体制の徳山事業所で操業を開始した。

また、日本瓦斯化学工業も同年、水島コンビナートにおいて、超強酸触媒による世界初の混合キシレン分離に成功した。そこからさらに独自の気相酸化や液相酸化を組み合わせることによって、様々な芳香族化学品の事業を展開していった。

なお、日本瓦斯化学工業は、1971(昭和46)年10月に三菱江戸川化学株式会社と対等合併して三菱瓦斯化学株式会社となり、1991(平成3)年には表記社名を三菱ガス化学株式会社に変更している(本社史では混乱を防ぐため、以下原則として三菱ガス化学とする)。



水島コンビナート

そして、三菱ガス化学水島工場ではその後も、メタキシレン、パラキシレン、オルソキシレン、無水フタル酸、無水マレイン酸、可塑剤、イソフタル酸、テレフタル酸、キシレン樹脂などを製造。芳香族事業の主管工場として、業容を拡大していった。

一般に化学工業の規模は、エチレン生産能力やエチレン需要量で表現されるが、日本に4つの石油化学コンビナートができた1958(昭和33)年のエチレン年間生産能力は8万tに過ぎなかった。しかしその後、20万tプラントが出現した1966(昭和41)年にはエチレン年産100万tを突破、30万tプラントが完成した1969(昭和44)年には200万t、そして翌1970(昭和45)年には国内の年間生産量が300万tを突破した。

このように日本の石油化学工業は、政府の育成政策と相まって1970年代初めまで破竹の勢いで拡大。それにつれて石油化学製品の輸送需要も急増していったのである。

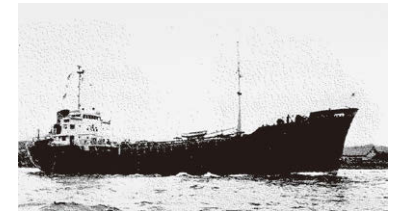
最大級メタノール船4隻を建造

石油化学・ガス化学の増大する輸送需要を背景に、当社は汎用ケミカルタンカーを中心に大幅な船腹増強を行った。1970年代初めの建造を特徴づける変化は、大型化である。これは、三菱ガス化学新潟工場のメタノール事業の拡大に伴って増加した海上輸送需要に応えるためのものであった。

生産地である新潟と、瀬戸内・東京湾などの消費地を結ぶ航路は、内航において最も長距離であり、大量の船腹を必要とした。これに対応して当社は、メタノール積載量として約2,000t級の、当時の内航ケミカルタンカーとしては最大級の汎用ケミカルタンカー4隻を相次いで建造し、就航させた。

まず1969(昭和44)年4月に、1,872DWT(積載重量トン)の第二國隆丸を建造、運航開始させたのを皮切りに、1970(昭和45)年11月には2,051DWTの第二国昌丸、1974(昭和49)年8月に2,179DWTの第二国朋丸、同年9月に2,174DWTの第八国朋丸の運航を開始した。

汎用ケミカルタンカーは、輸送品目変更のたびタンク・クリーニングを行って内部を清浄にした後、異なる品目の貨物を積載できるようなシステムの船である。大型内航船として建造され、就航したこれら4隻は、メタノール以外にも混合キシレン、冬場の石油製品などの輸送にも活躍した。



第二國隆丸。「國隆丸」のリプレース第2船。新潟メタノール航路の大型船として活躍。999.61GT、1,872.21DWT



第二国昌丸。これらの汎用ケミカルタンカーや特殊タンク船を韓国中心に売却した。韓国船社を当社のノウハウで育成し、のちのち有力なパートナーとしてきた。999.24GT、2,051.30DWT



第二国朋丸。「国朋丸」のリプレース第2船。998.23GT、2,179.71DWT

内航キシレン輸送事業の本格展開

当社がケミカルタンカーの太宗貨物となるキシレンの輸送事業に取り組み始めたのは、三菱ガス化学が水島工場においてキシレン分離を本格化させた1970年代初めであった。

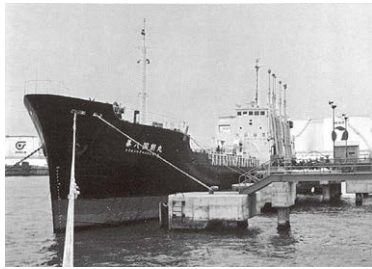
キシレンは、石油精製における接触改質油などから分離して得られる無色透明の液体で、エチルベンゼン(EB)、パラキシレン(PX)、メタキシレン(MX)、オルソキシレン(OX)の4つの異性体からなる。EBはポリスチレン、合成ゴムなどに、PXは三菱ガス化学と東洋紡株式会社との合弁会社である水島アロマ株式会社での高純度テレフタル酸を製造し、ポリエステル繊維などに使用された。MXは、三菱ガス化学とアメリカのアモコ社との合弁会社であるエイ・ジイ・インタナショナルケミカル社でのイソフタル酸製造、不飽和ポリエステル樹脂、ポリエステル繊維改質剤に使用されている。さらにMX誘導品としてキシレンホルムアルデヒド樹脂、メタキシレンジアミン(MXDA)、トリメリット酸(TMA)、メタトレイル酸(MTA)などが得られている。OXは、無水フタル酸、可塑剤の原料などに使用されている。

これら4つの異性体の内、EB、OX、PXは蒸留と深冷結晶化によって分離されていたが、MXはPXと沸点が近接しているため、高純度MXを得ることは困難であった。またMX、OX、EBを異性化してPXに変換するには触媒存在下400～500℃に昇温させた後、氷点下数十℃に冷却させるなどユーティリティ消費量が激しく、工程改善の余地が大きかった。

そうした中で1968(昭和43)年10月、三菱ガス化学は、混合薬剤HF-BF₃法という独自の方法でキシレン分離異性化技術を開発、世界で初めて高純度MXの工業生産に成功した。世界的に注目を浴び、高純度MXの大量・低コスト生産によって、キシレン異性体販売シェアを伸ばした。

水島工場で稼働を開始した分離異性化装置の原料キシレン年間処理能力は10万5,000tであったが、三菱ガス化学は1972(昭和47)年10月、水島工場における2番目のキシレン異性化分離装置であるX-2装置を完成させた。このX-2装置の稼働によりキシレン4異性体のMX、OX、PX、EBの年間合計生産量は24万7,000tに及んだ。中でも、国内で同社だけが生産できる高純度MXは、不飽和ポリエステル樹脂や塗料、接着剤、ナイロン、耐熱性繊維など、川下の新規用途が急増したことにより安定した伸びを記録した。

当社は、こうした三菱ガス化学の芳香族事業をはじめとした各荷主の有機化学品の海上輸送需要に対応し、汎用ケミカルタン



「第八国丸」。輸送需要の増加により汎用ケミカルタンカーや新潟メタノール航路の大型船は純増投入が必要であった。998.43GT、2,174.52DWT



中国領海内航行中の第八国丸。石油ショック以降、メタノールの国内生産は減少の一途をたどり、輸入が漸増していった。1980年代に入ると中国メタノールの輸入輸送に本船が活躍した

カーの船腹増強を続けた。大幅な省エネルギー化を目的とした三菱ガス化学のX-1R計画が始動する1978(昭和53)年までに、当社が純増投入とリプレース投入した汎用ケミカルタンカーは20隻に及んだ。

ステンレスタンカー由華丸の建造

当社は、1969(昭和44)年4月、453DWTの汎用ケミカルタンカー「由華丸」を建造、就航させ、三菱油化株式会社(現・三菱ケミカル株式会社)、日曹油化工業株式会社(現・丸善ケミカル株式会社)のエチレングリコール輸送を開始した。エチレングリコールは、水に溶けやすい無色無臭の液体で、ポリエステル繊維・樹脂の製造原料となるほか、保冷剤や、水と混ぜてエンジン不凍液などに使用される。

由華丸は、「高度品質管理」をコンセプトに建造された汎用ケミカルタンカーである。当時、化学品の品質管理に対する要求はますます厳しくなり、汎用ケミカルタンカーにおいても高度な設備、運営、維持が要求されるようになってきていた。こうしたニーズに応えるため、ステンレススチール製の貨物タンクを搭載した由華丸を建造したのである。

高度品質管理の設計思想は、その後の「第二由華丸」(1970年2月建造、690DWT)「第八由華丸」(1973年6月建造、1,022DWT)、「第十由華丸」(1975年10月建造、998DWT)などを経て、その後の「明華丸」(1992年11月建造、1,289DWT)、「帆洋丸」(1985年1月建造、1,299DWT)、「マリン1号」(1986年9月建造、989DWT)、「油華丸」(1992年11月建造、1,840DWT)、「曹榮丸」(1993年1月建造、1,299DWT)、「万代丸」(1996年10月建造、1,498DWT)などに、さらなる高度化を遂げて引き継がれている。

第二国周丸の建造

1970年代、三菱ガス化学のアンモニア事業は順調に拡大を続けた。日本ではほとんどのアンモニア製造メーカーがナフサを原料としていたが、三菱ガス化学は天然ガスを原料としていたことから、価格競争力があつた。

アンモニアは、尿素、高度化成肥料、アクリロニトリルなどの原料、カプロラクタム、メタクリル酸メチルの廃酸処理、排煙脱硫・脱硝などに利用されており、その需要は、窒素肥料の国際的な需要量の変動によって大きく揺れ動いた。



中国へのメタノール輸送では、長期日数の着岸待ちと船積荷役停泊に丸2日近く要した。写真は中国寧波港での貨車による厳しいメタノール積荷役作業の疲れを癒す友誼商店での食事風景。わずかな時間を交代で過ごした

1980(昭和55)年頃からは、発展途上国や社会主義国で化学肥料の国産化が進んだ影響で、それら地域への輸出が急速に減退、日本の化学肥料メーカーは急速に業績を悪化させた。政府は構造不況業種対策として、アンモニア・尿素・湿式リン酸の3業種を対象として雇用対策、过剩設備処理対策などを業界各社に促した。こうした中で多くの企業は設備廃棄に向かったが、三菱ガス化学は、資源上の優位性を保持していたため、新潟工業所のアンモニア・尿素設備をすべて残した。

その後、三菱ガス化学は天然ガス埋蔵量の減少を理由に、尿素事業からは撤退するが、アンモニアについては、メチルアミン、メタキシレンジアミン、青酸系など自社鉱区の天然ガス埋蔵量生産可能性の限界を見極めながら下流事業用に生産を継続。水素や炭酸ガスの供給源としてユーティリティー的役割も担った。

世界的に見ても、国際石油資本のアンモニア生産への進出、カプロラクタム、アクリロニトリルなど合成繊維原料としての工業用アンモニア需要の増加があり、アンモニア工業は化学工業の一分野として発展していった。

その間1976(昭和51)年10月、当社は初代国周丸での実績を踏まえ、その後継船として輸送能力を大幅に高めた「第二国周丸」を建造、就航させた。

第二国周丸は、三菱ガス化学新潟工業所で生産される液化アンモニアを苫小牧、宮古、名古屋、四日市、水島の各港に輸送する計画で船舶整備公団との共有で建造した、中温中圧式アンモニア専用特殊タンク船である。

総トン数1,588.77 t、載貨重量1,374.50t、LAG積載量1,013.90t、LAGタンク容積1,724.16m³、航海速力11.80ノット、航続距離7,533海里の第二国周丸は、次のような設計条件で内海造船株式会社田熊工場において建造されている。

積荷は、6kg/cm²G、13.6℃以下の液化アンモニア。貨物タンクの設計圧力は7kg/cm²G。冷却装置の能力は、より低温度の液化アンモニアも輸送できるよう空倉時-5℃まで冷却できるものとした。

船積荷役・揚荷役共、荷役前に陸上タンクと本船貨物タンクは均圧され、船積荷役は陸上設備により、揚荷役はタンク内ディーゼルポンプにより行われる。航海中液化アンモニアタンク内液をベーパーとして吸引し、アンモニア冷凍機により液化冷却する直接冷却方式とし、保冷運転は冷凍機1台、冷却運転は冷凍機2台運転とした。これらの運転はすべて自動運転。貨物タンクの溶接には、ヘアークラックの発生を避けるため、低温用鋼板を材料



第二国周丸。液化アンモニア専用特殊タンク船。外航ではフィリピン、マレーシア、韓国向けなどの輸出に活躍した。1,588.77GT、1,374.50DWT

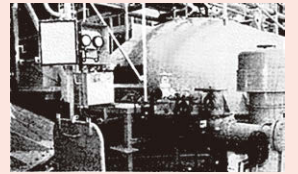
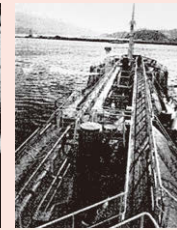
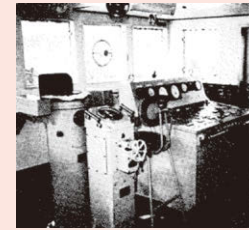
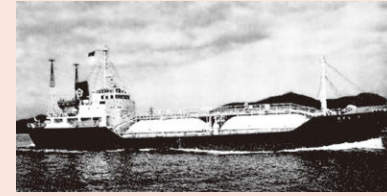


「第二国周丸」模型。本船に乗船していた元当社船員大石朋弘が製作し、本社に寄贈された。現在は社長室に展示してある



復元力と予備復元力に優れた船

第二国周丸はタンク船で内外航併用近海航路就航仕様であったこと、コルゲートバラストであったことから、復元力・予備復元力共に大きかった。それが強みで冬季の日本海航路の大荒天にダルマの起き上がりこぼしがごとく、クイックにしゃくりながら復元しつつ航海をしていた。これは他の船種にはない特徴で、縦方向に、ほぼ90度近い角度で上下運動しパンチングしながら航走した。そこに突っ張ってこうとする乗組員の心意気が液化アンモニアの安定・安全配送を支えてきた。



として選定した。

制御装置は、液化アンモニアポンプ、油圧ポンプ、通風機の発停や、急速遮断弁、冷凍機室内ライン切換弁の開閉は棧側操作の他、操舵室内に設けたグラフィックパネル付コントロールスタンドにて遠隔操作もできるものとし、荷役作業省力化を行った。

安全装置には、船積荷役時におけるタンク高液位急速遮断弁一切自動閉鎖や低位でのポンプ自動停止でキャビテーションを防止するなど適所に空気コックによる急速遮断弁一切自動閉鎖ができるよう配置している。

主機関は、操舵室に電気式操縦装置を設け、機関監視室には主要機器の集中監視と推進補機の遠隔発停が可能に設備した。

こうした最新の設計が施された第二国周丸は、新潟を基地として、国内各地およびフィリピン、マレーシアなどへのアンモニア海上輸送に従事した。

石油ショックの影響とその対応

1970年代初め、誰もが石油化学産業の発展と拡大を信じて疑わなかった。しかしその行く手に思わぬ障壁が立ち塞がることとなった。1973(昭和48)年10月の第四次中東戦争を契機として起こった第一次石油ショックである。

アラブ石油輸出国機構(OAPEC)は、5%以上の原油生産削減、イスラエル支持国への禁輸、原油公示価格の大幅引き上げを一方的に決定した。原油価格は4倍に引き上げられた後、1974(昭和

49)年にかけて段階的にさらに2.5倍にまで引き上げられた。石油の99.7%を輸入に依存、しかもその82.6%を中東に依存していた日本は深刻な状況となった。石油製品、基礎化学品、鉄鋼、電力、ガスなど石油依存度の高い業界は大混乱に陥り、生産コストが急騰した。エチレン年間生産量は1973年に400万tを突破しているが、1975(昭和50)年には史上初のマイナス成長となった。当時は北海道の苫小牧東部、青森県のむつ小川原にコンビナート建設計画があり、鹿児島県志布志湾にもエチレン計画が検討されていたが、実現しないまま時が流れた。第一次石油ショック後の不況は長さ
と落ち込みの深さにおいて深刻で、産業界は資源とエネルギーの制約により大きな打撃を受けた。

1979(昭和54)年2月、世界経済は第二次石油ショックに見舞われた。イラン革命でホメイニ政権が誕生し、イランからの石油輸出

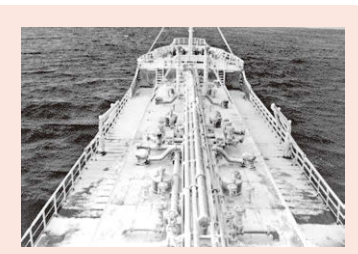
が停滞、国際需給が逼迫した機に乗じて石油輸出国機構(OPEC)が原油公示価格の段階的引き上げを発表した。原油価格が3カ月毎に引き上げられ、1バレル18ドルから39ドルまで高騰した。第一次石油ショックのときは1バレル2~3ドルが11~12ドルになったのに対し、第二次では値上がりの絶対額が大きかっただけに、先進国の受けた打撃は大きく、第一次を上回るパニックに陥った。

1970年代の2度にわたる石油ショックによって、石油化学産業の、安価な原料を前提として大量生産・大量消費を謳歌する時代は終焉を告げた。石油化学産業は、短時日の間に急成長し、成熟期を経て、ピークアウトしていったのである。

ただ、当社の主な顧客である石油化学各社は、原油高価格期にあって省エネルギー・省資源技術の開発と、高付加価値を追求する事業構造への転換を進めていった。

当社も、石油ショックによる景気低迷、燃料費の高騰がある中で、新造船のフル稼働による輸送力の強化、不経済船の整理と新鋭船の建造によるリプレース、スポット備船利用による効率的配船に努め、1970年代は増収増益を維持し続けたのである。1975(昭和50)年4月には資本金を1億円増資し、2億5,000万円としている。

また、当社では1970年代に従来の社有船のみの運航だけでなく、他社船を受託・備船した運航の形態も本格化してきた。1980(昭和55)年3月末時点の当社の船隊は、社有船が14隻(合計1万7,829DWT)、運航受託備船が6隻(合計2,822DWT)であった。



新潟航路の最後を飾った第八国丸

初代「国丸」建造以降7隻を投入してきた2,000MT積級、999総トンの、「キューキューキュー型」とも呼ばれる大型汎用ケミカルタンカーは、第八国丸の運航終了(1987年9月)、海外売船をもって当社船団から消えた。この翌年1988年5月に、三菱ガス化学(株)新潟工業所におけるメタノール600系プラントが停止した。2,000MT積級船は、法定償却終了期にリプレース建造してきたが、「第八国丸」は7年、第八国丸は8年で解撤せざるを得なかった。1960年3月に建造投入した「國隆丸」から続いたメタノール新潟航路は、27年で終符を打った。

船員エピソード

冬季における新潟からのメタノール航海の苦労

三菱ガス化学株式会社のメタノール船積航海には、多大な苦労があった。

初秋から冬季にかけて日本海の気象は西高東低の気圧配置となり、北西の強風が吹いて海上は大きく荒れる。時化の度合いは日本沿海では桁外れに大きく、1万tを超える船舶でも航行困難となるが、開口部が少なく復元性能が高いタンカーは、この大時化にも耐えられる船として重宝された。当社では、2,000DWT型ケミカルタンカーを新潟航路に投入して冬場の運航に対応した。

それでも、荷物タンクが空いた空荷の状態では日本海を航行するのは極めて困難であり、そのため冬季の新潟航路では、京葉コンビナートから東北や北海道向けの灯油や軽油、ガソリン等の白油を集荷して日本海を航行した。しかし、これら白油を運んだ後にメタノールを積載するには、荷を降ろして空になったタンクを清浄にする必要があった。この冬季のタンク・クリーニング作業が、常軌を逸したような作業であった。

クリーニングは、白油の荷揚港から新潟に向かう間に行われる。船体は横にも縦にも大きく揺れ、いわゆる叩く航行を余儀なくされる。荷役甲板は海水で濡れて滑りやすく、氷点下の世界では凍結する。タンク洗浄機のバタワース・マシンは、水の配管接続元から長いホースで繋がれており、数人でそれを抱えながら甲板を走り回る。船員たちはみな十二単ひもとよりしく何枚も衣類を着込んでいるが、それでも寒さは容赦ない。加えて、頭上からは荒波が覆いかぶさってくる。

甲板上を走り回って、汗をかき、しぶきを浴びる。寒さは厳しくなるばかりだが、船積港が近づき、クリーニングの仕上げが急がれる。劣悪な状況に焦りが重なって、甲板上は殺気立つ。それでも荷主のため、帰りを待つ家族のために、

成し遂げなければならないのである。

船長は一人操舵室で、甲板上の船員たちのために必死で舵を支える。機関部は船長の微妙かつ絶妙な操舵に敏感に反応するように、エンジンの操作に神経を集中する。

生きた心地のしないケミカルタンカーのクリーニング作業は終夜続く。最も気をつけなければならないのは、乾燥作業である。せっかく洗浄が済んだ荷物タンクに、荒天航海で海水を浴びせるわけにはいかない。そのため一時的に航路を逸脱して山形県の飛鳥や新潟県佐渡島周辺海域に回航、投錨し、島を盾にした影の下で船体動揺の少ない平穏状態を維持して荷物タンクの乾燥作業を続け、タンク内の水分が完全に飛んだ状態にまで仕上げる。

タンクを仕上げて佐渡島を抜錨しても、運が悪ければ、船を進めて島影を過ぎたところで想定以上の波浪が船を襲う。乾燥しきった空船状態では、船が縦方向に大きく揺れて海面に叩きつけられて走れない。やむを得ず、脚荷(船体を安定させるための重り)として海水を使用せざるを得なくなる。皮肉にも脚荷となる積荷のために完璧に仕上げた荷物タンクを殺して、海水で満タンにしなければならないのだ。船積港を目前にして、乗組員は涙を飲み、メタノールの天敵である海水を清浄化した荷物タンクに満タンに積み込むのである。

製造者が製品仕様を保持して需要家に納入する。完全な製品を供給する製造者は、その技術と信用を売り続ける。海上輸送を担うケミカルタンカー船社の乗組員は、航行中に立ち足かかる幾多の困難を乗り越えて、そうした製造者の荷主要望に応えられなければならない。当社の使命は、新潟船積に対応した高度な技術で、荷主満足を満たすことであった。その汗と涙と苦労の歴史が、まさに当社の原点なのだ。

思い出の日——創立30周年式典——



30周年式典の記念写真。中心には3代目大久保社長の姿



永年勤続表彰が行われた。写真は永年機関長として活躍された澤屋進。父親は國隆丸の初代船長。弟、補機機関長も長く務め、一家で当社を支えた



3代目大久保社長による鏡割り



皆が30周年を祝った



創立30周年記念の品

新潟航路の思い出

大石朋弘

波の谷間に吸い込まれる

新潟港から西日本太平洋側への航海における荒天避難には、京都府の伊根港へよく回航しました。ある時、経ヶ岬沖から伊根港に避難するため本船の針路を変え、風浪を船尾に受けるよう回頭したところ、異常な大波を受けました。この海域は海流の影響があり、時折大波が発生します。その追い波が船橋に覆いかぶさり、船体が波の谷間に吸い込まれ落下していききました。そのインターバルは長く、乗組員の恐怖心をおおりました。

999総トンサイズの「第二国昌丸」は貨物を満載しており、予備浮力は僅か。おのずと重心は高くなります。落下の途上、瞬間的ではありますが、船が受ける重力加速度は相当なものでした。キャプテンはその刹那、危険を感じ「早よ浮けっ」と悲痛な叫び声を上げました。海面の状態を見ていた航海当直者全員、同じように心の中で叫んだことは忘れられません。



こうした荒天の中でタンク・クリーニングをしていた

満身に睡眠もとれない船積荷役

船積荷役が進むと貨物の重量がかさむため、船体が沈下しホーサーが弛んでしまいます。うねりで船体の縦横運動も大きくなり、荷役ホースも伸び切り切断の恐れがあります。そのため甲板部全員でホーサーを巻き締めて調整をしながら荷役を行うのです。

出荷棧橋は防波堤の付け根近くにあり、防波堤に当たった波が霧状になり、海水が船体に降り注いできました。各タンクへのメタノール船積予定数量が一杯となったのを見計らって、荷役当直員がタイミングよくカバーでハッチを覆います。これは他の船積港ではありえない作業でした。またメタノールは塩分を嫌うため、非常に気を使いました。当時はメタノール1,800tを積むのに約8時間を要していました。そのためタンク・クリーニングから出港まで、満身に睡眠をとることはできません。出港後の船内は静かで日本海の時化の中、エンジンの規則正しい音だけが響いていたことを思い起こします。



時おりやってくる鳥の訪問が、乗組員をなごませる

新潟航路と大忘年会

1970年頃、新潟航路の船団は、「国朋丸」「国昌丸」「国周丸」「第二國隆丸」「第二国昌丸」と大型船が5隻就航していました。

冬季の日本海は荒天続きで辛く苦しい航海が多いですが、桜が咲く頃になると穏やかになります。たまの休みの時は司厨長が張り切って弁当を作ってくれ、乗組員全員で花見やピクニックに出かけました。また、乗組員が二手に分か

れて野球の試合をしたり、僚船が入港していればビールを賭けて試合をし、試合後にそのビールを飲み親睦を深めたものです。

忘年会と新年会も、よく陸上で行っていました。1970年の年末に新潟東港で休みとなり「国朋丸」と「国昌丸」の合同忘年会がおこなわれましたが、それはそれは壮観なものでした。両船合わせて40名近くの乗組員が参加した大宴会で、大いに賑わい盛り上がった思い出があります。

新潟航路を飾った当社の大型船団5隻体制は、その僚船のリプレースが続きながら1980年代半ばまで続きました。ゆっくりと時間が流れていた昭和の頃の話です。

外航事業の展開と強化
変革期(1980年～1985年)

国内石油化学工業の構造変化

1970年代の2度にわたる石油ショックによって、大型設備で素材型化学製品を製造する石油化学工業は大きな打撃を受け、設備の縮小を伴う国内生産体制の再編成を余儀なくされた。エチレンの次期拡張計画も棚上げとなり、逆に、需要の低迷により、それまで32基あったエチレンプラントは1980年代に14基にまで減少している。また、ニクソンショックに端を発する為替の変動はますます加速し、1985(昭和60)年のプラザ合意後は、円高が一気に進んだ。このような社会・経済の大きな構造変化は、1980年代に入ってから当社の経営にも、多大な影響を及ぼした。

日本において、1回の輸送ロットがおおよそ100t以上の撒積海上輸送するポリウムゾーンにある石油化学製品は現在200品種ほどあるが、1980年代後半から2008(平成20)年にかけて、そのほとんどの製品は、現有能力が過去最大の生産実績を下回るようになった。需要が減少する中で稼働率が低下し、競争力を失って、国内で生産するより輸入した方が安くつく状況になっていった。その象徴的製品がメタノールである。

わが国のメタノールの工業化は、1952(昭和27)年に三菱ガス化学株式会社において天然ガスを原料に始められている。その後、1970年代に入って共同生産会社の東日本メタノール株式会社(10社連合)、西日本メタノール株式会社(8社連合)の大型メタノールプラントが稼働。国内メタノール業界は、三井東圧化学株式会社(現・三井化学株式会社)、協和ガス化学株式会社(現・株式会社クラレ)を加えた5社体制となった。

東西の両センターは原料を液化石油ガス(LPG)に切り替え、コストダウンを図った。当初、1973(昭和48)年完成予定(1971年時点)の鹿島メタノール株式会社(6社連合)は、着工のタイミングが遅れるうちに第一次石油ショック(1973年)に遭遇。完成時期が1975(昭和50)年に延期され、さらに原料手当を予定していた液化天然ガス(LNG)が高騰して、立地先を海外に求めざるを得なくなった。

その後、1983(昭和58)年に両センターが操業を停止、他社も相次ぎ停止した。そして1995(平成7)年7月には、地元で産出する天然ガスを原料にメタノールを生産していた三菱ガス化学新潟工



1995年7月をもって、日本のメタノール生産は終わりを告げた

場の年産6万6,000tプラントが停止した。これをもって日本でのメタノール生産は終わり、全需要が天然ガス産出国からの輸入品で賄われることとなった。

■ サウジアラビアAR-RAZIメタノール輸送

わが国のメタノール生産は1973(昭和48)年の122万1,136tでピークを打ち、漸減しているが、内需は、2000(平成12)年のピーク210万1,971tまで増加を続けていた。こうした中で、当社の親会社であり、最大の荷主でもある三菱ガス化学は、需要家への供給責任を果たすため、メタノールの生産拠点を新潟からサウジアラビアに移した。

三菱ガス化学のメタノール事業戦略の主眼は、国際競争力の確保にあった。メタノールは汚染物質を含まないエネルギー資源としても注目を集め、またメタノール誘導品の需要も急伸していた。そうした世界的に旺盛な需要に応えるためには、原料のLNGを輸入してくるだけでなく、海外の原料ソースにメタノールの製造拠点を持たねばならない、というのが同社の基本方針であった。

さまざまなソースを検討した結果、三菱ガス化学は、サウジアラビアを合弁相手に決めた。同国は、資源ナショナリズムのうねりの中で石油産業の国有化を進め、石油ショックに伴って手にした膨大なオイルマネーを基に各種の重化学工業化プロジェクトを立ち上げていた。1980(昭和55)年2月に合弁会社サウジアラビアメタノール社(AR-RAZI)が設立され、日本とサウジアラビアとの第1号の合弁会社となった。1983(昭和58)年2月、第1期60万tプラント(日産2,000t)が完成。AR-RAZIプラントで製造されたメタノールの初荷は、当社も輸送と荷役施設の技術面で協力し、同年10月に大阪商船三井船舶株式会社(現・株式会社商船三井)の「甲山丸」によって日本に輸送され、木江ターミナル(現・広島県大崎上島町)に荷揚げされた。

■ 営業第1部の設置と木江出張所の開設

三菱ガス化学は、世界中の需要家への販路を確保するため、メタノールの大量輸送体制の整備を進めた。日本向けの輸送体制に関しては、まず1981(昭和56)年5月にサウジアラビアメタノールを受け入れる基地運営のための新会社「木江ターミナル株式会社」を設立。1983(昭和58)年4月、輸入基地として瀬戸内海に面した広島県木江町(現・大崎上島町)に、アジア最大級の10万kℓの貯

蔵タンク設備を建設し、操業を開始した。日本がサウジアラビアから受け入れるメタノールは、年間30～40万tと想定されていたが、その入荷用バースは、4万2,300DWT型1基、出荷用バースは、1,300DWT型1基を擁する棧橋施設であり、年間30万kℓ以上の想定量を受け入れるのに十分なものであった。

三菱ガス化学がサウジアラビアからのメタノール輸入基地を木江に設けたことで、当社のメタノール内航事業は、「新潟→太平洋岸」から「木江→太平洋岸消費地」へと大きく変わった。この変化は当社の船腹構成に影響を与え、メタノール輸送船の主力は、それまでの2,000t積級の大型ケミカルタンカーから、1,000t積級の中型ケミカルタンカーへと変わった。

また当社は、海外からのメタノールの大幅な輸入量増大に対応するため、1981(昭和56)年7月に外航部門を独立させ、営業第一部を設置した。さらに1983年3月、木江ターミナルの操業に対応する形で、船舶代理店の拠点として木江出張所を開設。同年9月には新潟出張所を閉鎖した。

■ シンガポールに駐在員事務所を開設

サウジアラビアAR-RAZIから東南アジア向けのメタノールの流通基盤確保のため、三菱ガス化学は1982(昭和57)年、アメリカ資本との合弁でガテックス・ターミナル社を設立、1万5,000kℓのメタノール貯蔵ターミナルを建設した。同時に合板製造に使用するホルマリン(メタノールが出発原料)の製造プラントをインドネシアなど東南アジア各国に輸出して、メタノールの販路を広げた。

当社は、ガテックス・ターミナル社の貯蔵ターミナルからインドネシア各地のホルマリンプラント向けメタノールを輸送するため、2,000MT(容積トン)の汎用ケミカルタンカー「TOMAN 1」を就航させた。TOMAN 1(後に船名を「ILIS」に変更)は、1,220総トン、2,174DWTで、新潟航路のメタノール輸送のために運航していた旧「第八国朋丸」を改装したケミカルタンカーである。当社は、内航新造船リブレース推進のため同船をシンガポールの船社に売却していたが、それをチャーター・バックしてシンガポール/インドネシア航路に投入したものである。

このローカル小口輸送と東南アジア複数港揚げの中・大規模ロットの遠洋航路サウジアラビアメタノール輸送の航海備船事業のため、当社は1984(昭和59)年5月、シンガポール駐在員事務所を開設し、メタノールをはじめとした外航船事業の拠点として機



和昌丸。本船を皮切りに汎用ケミカルタンカーは大型から中型へと移行していった。499.00GT、1,272.25DWT



秀華丸。初代秀華丸のリブレース船で船名もそのまま引き継いでいる。4隻目の溶融カプロラクタム専用特殊タンク船となる。193.00GT、293.73DWT



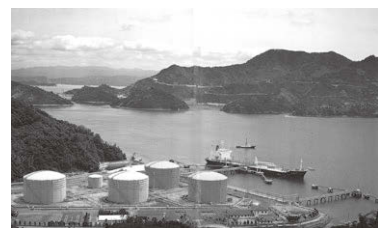
シンガポール駐在員事務所が入っていたHong Leong Building (Photo by Nlannuzel)



TOMAN 1(旧 第八国朋丸)。汎用ケミカルタンカー。1,220.78GT、2,174.52DWT



サウジアラビアの石油化学コンビナート (Photo by Jon Rawlinson)



メタノール内航事業の変化に大きな貢献をした木江ターミナル

能させた。

その後、シンガポール駐在員事務所は、インドネシアがメタノール製造を開始し、自国船配船の内航輸送にウェイバー政策をとった1987(昭和62)年まで、2年10カ月間運営した後、閉鎖した。ウェイバー政策とは、自国輸出入貨物は、原則すべて自国船での輸送を義務づけ、自国船が手当てできない場合のみ、ウェイバー(自国船不就航証明書)を関係者に発給するという、自国海運業育成・新興のための保護政策である。

また、サウジアラビアから東南アジア向けの遠洋ケミカルタンカー備船先の事業不振により、同備船を継続することが困難となった事情もシンガポール駐在員事務所閉鎖の背景にあった。

ケミカルタンカー備船による外航事業の本格展開

三菱ガス化学は、サウジアラビアにおけるメタノール生産量の3分の1をアジア地域へ販売する方針であった。当社は、AR-RAZIで生産されるメタノールの船積港アルジュベールから東南アジア各港への輸送を三菱ガス化学から委ねられた。

このため当社は、1980年代前半に「OCEAN VICTORIA」(1万987DWT)を皮切りに「TOMOE 1」(7,554DWT)、「TOMOE 305」(16,267DWT)など「TOMOE」シリーズを中心に多数のケミカルタンカーを備船し、外航事業を本格化させていった。

メタノールの大量海上輸送は、世界の石油化学業界、ケミカルタンカー分野で始まったばかりであった。そうした中で、メタノール内航事業においてノウハウと知見を蓄積してきた当社は、主要荷主である三菱ガス化学、出荷受入関係荷主、団体などに関係情報を提供し、ターミナル整備、備船の推進に尽力した。

また、不定期の汎用ケミカルタンカーを航海備船する場合、海上運賃の効率上、メタノール船積港のある中東とインド方面で荷揚げしてフリーになる船を備船するのが通常であった。ただ、当時、中東～東南アジア間で輸送サービスを行っていたケミカルタンカー船社が運航する船舶仕様は、貨物タンクにエポキシコーティングを施したものが大半で、メタノール輸送に適したジンクコーティングあるいはステンレス船は皆無であった。この航路における数千t以上の汎用ケミカルタンカーの太宗貨物には、植物油や鉱物油が多く、貨物タンクの仕様がそれら太宗貨物に応じたものとなっていたからである。

それらを備船し、メタノール輸送に使用するには、前荷貨物の十分な洗浄が必要であった。メタノール海上輸送の黎明期は、波



TOMOE305。シリーズの中でも大型サイズでAR-RAZIメタノールの輸送で活躍した。9,088.00GT、16,267.00DWT

AR-RAZI / 東南アジア各港への航海備船		
船名	総トン数	積貨重量トン数
OCEAN VICTORIA	6,123	10,987
TOMOE 1	4,565	7,554
TOMOE 5	4,749	7,985
TOMOE 7	4,462	7,313
TOMOE 75	4,462	7,335
TOMOE 111	5,297	10,895
TOMOE 135	6,481	10,885
TOMOE 305	9,088	16,267
TOMOE 565	8,198	15,136



英明丸。汎用ケミカルタンカー。498.00GT、1,299.38DWT

メタノール用途の広がり

日本においてメタノールの内需が右肩上がりに推移した1988(昭和63)年、運輸省海上技術安全局に「メタノールディーゼル機関開発検討会」が設置された。メタノールディーゼル機関は石油代替燃料の模索と、大気汚染防止対策の両面から期待が寄せられ、自動車分野では当時すでに実用化が進められていた。しかし船舶用メタノールディーゼル機関の開発は未知の分野であり、世界でも実例がなかった。財団法人日本船用機器開発協会の研究開発テーマとして、川崎重工工業株式会社にて行われたメタノールの要素試験データを元に船用4サイクルメタノールディーゼル機関を製作し、研究開発が進められた。

メタノールは、船用重油に比べて硫黄酸化物や窒素酸化物を含まず、大変クリーンで環境に優しい燃料であり、この研究開発は燃料用メタノール時代に向けた国家的な取り組みであった。当社は三菱ガス化学株式会社と共に、海上

技術安全局に設置された「メタノールディーゼル機関開発検討会」に参加し、企画と技術開発に尽力していた。

メタノールは一般の船用燃料と比較して、揮発性で爆発範囲が広く、しかも引火性があるため、漏洩時の引火爆発に対する注意が重要である。そのため設備・安全面においては、メタノールガス漏洩対策を要した。燃料タンク容積も熱効率から重油の倍程度が必要であり、二元燃料とするための配管等も要するが、内航船では乗組員の省力化が可能となることから、コスト面でも有効であることがわかった。

内航船での普及には、メタノールが引火性危険物であるため、港則法・港湾法制限から、供給体制への検討・調査が必要であり、内外航船共に燃料として使用するだけの大量生産による需要確保も課題であるが、燃料用途としてのメタノールの需要は、その増大に期待が高まっている。

動性のある不定期、航海備船の連続であったため、前荷の洗浄が必要なケースが非常に多かったのである。

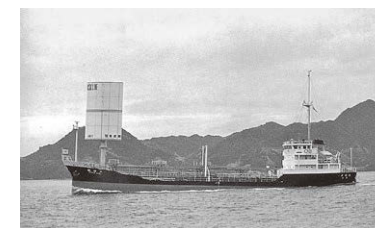
例えば、植物油を荷揚げした後のエポキシコーティングした貨物タンクを洗浄する場合、高温水バタワース洗浄やスチーミング実施すると、コーティングタンクに前荷が膨潤したり、貨物タンク壁面のコーティングが損傷したりなど、多大な苦勞を要した。

また、メタノールを積載する貨物タンクのコンディションを整える効果の高い洗剤の選定にも苦心した。洗剤メーカーやタンクのコーティング塗料会社、洗浄マシンメーカー、検定協会、労働安全機関、三菱ガス化学技術部門の協力を仰ぎながら、タンククリーニングの研究は続けられた。

ともかく当社は、メタノール積地のアルジュベール港に入港するまでにタンククリーニングを完了させることを使命としていた。そして復路便の空きタンクを利用する徹底した航海備船によって、荷主の価格競争力強化に貢献することを目指したのである。

ケミカルタンカー帆装船「帆洋丸」を建造

2度にわたる石油ショックと石油輸出国機構(OPEC)の強力な価格管理体制は、原油価格の異常な高騰をもたらした。原油から作られる各種燃料・原料はもちろん、原油と競合関係にある石炭、天然ガスなどもその影響を大きく受けた。



帆洋丸。汎用ケミカルタンカー。当社の持つパイオニア精神のDNAは、本船の開発でも発揮された



帆洋丸の公開レセプションは東京港晴海埠頭公共岸壁において行われた



日本の産業界では、恒常的な原油高に対応してエネルギー多消費型産業を中心に資源節約型の産業構造への転換が進んだ。例えば鉄鋼業界では高炉各社がオイルレス化や排ガス・廃熱回収を進め、電力業界では原子力発電が本格化、石油化学業界も省エネ技術開発に注力した。こうした潮流の中で、当社は船舶運航の効率化、省エネルギー運転に努めると共に、1985(昭和60)年2月、世界的にも珍しいケミカルタンカー帆装船「帆洋丸」を建造し、運航を開始した。

当時、船舶のほとんどが重油を燃料とする内燃機関推進船であったが、帆洋丸は風力をも推進力として利用する帆装システムの船で、次のような特徴があった。

- 1 帆の効率が良い近似層流型矩形硬帆を採用。
- 2 操作は人力不要。動力油圧による帆の展・縮、回転が可能で、風向・風速に応じて帆を有効に活用でき、正面(およそ20°以内)からの向かい風以外は、推進力として活用できる。
- 3 風向や船の進路の変化に応じて、コンピュータによって帆を最適制御することができる。
- 4 ディーゼル機関を主たる推進力とするが、風によって得られた推進力によって主機関の出力を低減させることができる。
- 5 展帆によって荒天時の船体安定度が向上する。

帆洋丸は時代状況に対応した省エネ船として話題を集めた。しかし頻繁な離着岸時に不便なこと、水域条件等によりその効果が発揮できないこともあり、後に帆装は取り外された。本船は、当初数々の不定期航路の就航を始めたが、途中特定航路を中心に運航を続けることとなった。当該航路は、帆装効果を発揮できない水域条件であった。

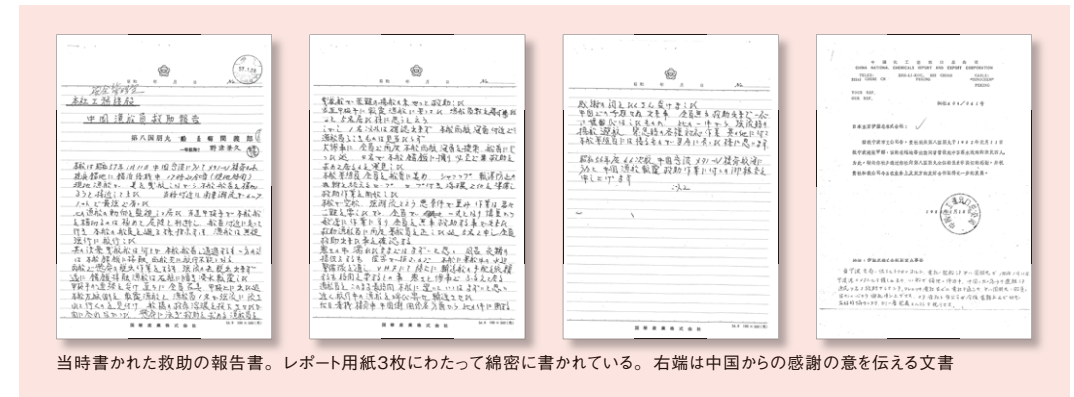


社内旅行(1988年・伊勢志摩)



社内旅行(1991年・浅草)

「第八国朋丸」中国寧波港における人命救助



当時書かれた救助の報告書。レポート用紙3枚にわたって綿密に書かれている。右端は中国からの感謝の意を伝える文書

第八国朋丸は、1982(昭和57)年1月11日 01時30分 中国寧波港に入港し、検査錨地に投錨。荷役岸壁への着岸予定である1月12日10時頃まで錨泊待機していた。

同日17時20分(現地時間)、漁場から港へ帰る動力漁船が一隻の漁船を曳航しながら第八国朋丸の右舷側に近づき船首を横切る方向に航走してきた。当時は晴天にして南東潮流6~7Knotsの大潮であった。停泊当直に当たっていた甲板手が当該漁船の動向を監視していた。漁船が本船を横切る行為は危険と判断し、船首付近まで走っていき漁船の乗組員に本船の船尾を通るよう指示警告するも船速が遅く、漁船側の避航動作も虚しく、潮流に流された曳かれ船は、アンカーチェーンに乗り揚げて右舷側に傾き、浸水し転覆。漁船員は全員海へ投げ出され、そのうち1人が流された。船橋の救命浮環を投下するも間に合わず、曳航船で苦難の末、第八国朋丸の船尾150m付近で救助した。

行方がわからなかった残り4人は、船首付近で捜索に当たっていた一等航海士が救助を求める笛の音を聞き、アンカーチェーンにずぶ濡れとなって必死に掴まっていたのを発見した。総員掛かりで救命浮環を投下したり、ジャコプスラダーを降ろしたり、懸命の救助活動を行った。当日の第八国朋丸は空船であったため、水面から上甲板までの垂直

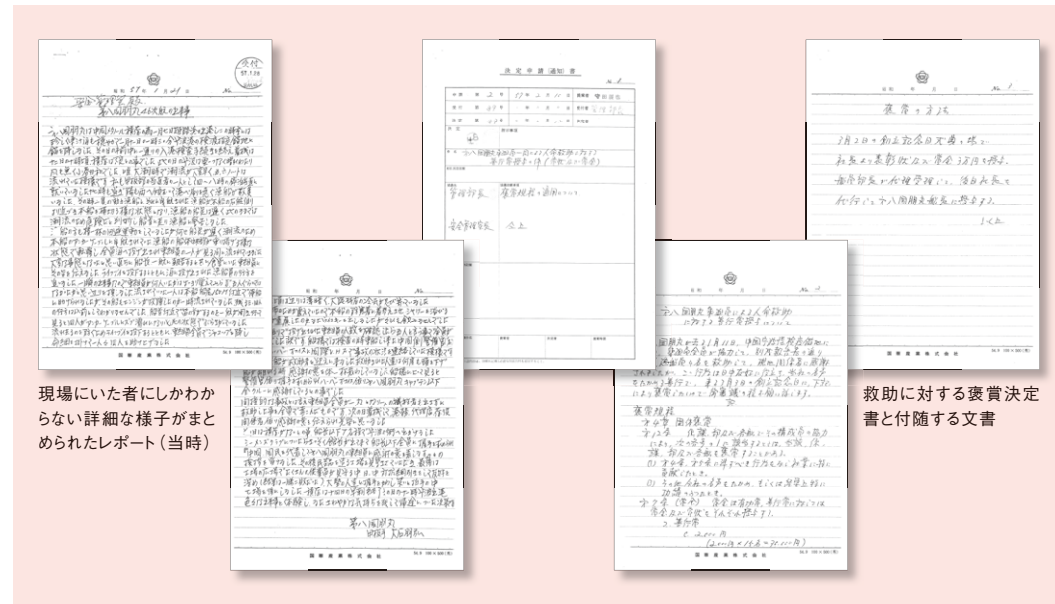
距離が大きく、強潮流でもあり条件是最悪だった。しかし、全員が一丸となり、身体固縛用のロープを命綱とし、慎重かつ敏速に作業に当たり、漁船員5名全員を無事救助した。救助した漁船の船員に再度乗組員数を確認したところ、5名との回答を受け、全員救助できたことを改めて確認した。

風呂、衣類の提供をしたが、彼らが拒むので第八国朋丸に乗船中の水辺警備隊を通し、VHFにて陸上に輸送船の手配を依頼するも時間を要すること。寒さと惨事で震えている漁船員をこのまま長時間本船に置いているのはまずいと思い、近くを航行中の漁船を呼び寄せ、遭難漁船員を輸送させた。翌日、着岸積荷役中に中国側関係各方面からこの件に関する感謝の言葉をたくさん受けた。中国での予期せぬ出来事で、全員無事救助できて喜びはしたものの、この一件から強流時の操船避航、緊急時の各種対応、作業その他について乗組員には得るものが多分にあったように思われる。

昭和56年度 第46次航、中国寧波港メタノール積航海における中国漁船転覆救助作業についてのご報告を申し上げます。

第八国朋丸 船長 菊間義郎
一等航海士 野津兼久

遭難漁船員発見者、大石朋弘(当直甲板手)のレポート



現場にいた者にしかわからない詳細な様子がまとめられたレポート(当時)

救助に対する褒賞決定書と付随する文書

全員を助けた頃、あたりは薄暗く、大陸特有の冷気が忍び寄っていました。寒さと恐怖のためか、遭難漁船員が震えていたので防寒着に着替えさせ、シャワーを浴びるよう勧めましたが遠慮したのか、シャワーをいきませんでした。またウイスキーを出したのですが、それも飲みませんでした。身振り手振りで投げ出された乗組員の人数を確認したところ、5人ということで全員が助かったとわかり、われわれも安心しました。

船橋では検査の時、乗船してきた中国側警備官が直ちに国際VHFでハーバーオフィスに事故の状況を連絡していた模様です。しばらくすると僚船が救助者を迎えにきました。救助された人達は何度も頭を下げ、船が離れる時には感謝の意を一杯表していました。船橋に上がってみるとそこにいた警備官から握手を求められ、ハーバーオフィスは第八国朋丸キャプテン以下全クルーに感謝していると、言っていました。

間接的な事故とはいえ、乗組員全員が一丸とな

り一人の犠牲者も出さずに救助したことを全員で喜んだものです。次の日着岸して港務局、船舶代理店、荷役関係者より感謝の意を伝えられ光栄に思いました。翌日は積荷役がないとのこと。船長以下7名程で寧波の街へ出かけました。シーメンズクラブに着いたとたん、館長が出てきて船長以下全員に握手を求められ、「中国国民を代表して第八国朋丸の乗組員に感謝の意を表します」との挨拶を受けました。その後、民芸品を造る工場を見学させていただき、最後は工場の広場でたくさんの従業員が見守る中、日・中対抗綱引きをして友好を深め(結果は一勝二敗だった)、大勢の人達と握手をかわし、笑いと拍手の中、工場を後にしました。船積荷役は14日の早朝に終了。その日の午前11時、寧波港を出港。いろいろな出来事を体験し、またさわやかな気持ちを残して帰途に着きました。

第八国朋丸 甲板手 大石朋弘

第5章 新規輸送事業分野の拡大 整備期(1986年～1996年)

事業環境激変下の成長戦略

1980年代後半、海運業を取り巻く事業環境は大きく揺れ動いた。1985(昭和60)年9月にニューヨーク・プラザホテルで開かれた先進5カ国蔵相・中央銀行総裁会議(G5)でのドル高修正に向けた協調介入合意(プラザ合意)を受け、円高が一気に進んだ。プラザ合意直前に1ドル241円だった為替レートは、1986(昭和61)年平均で168円、1988(昭和63)年末には120円台の水準となった。

この間、日本経済は大きく変動した。急激な円高は輸出企業の業績を悪化させ、中小の製造業の倒産が相次ぐ円高不況に見舞われた。昂進する円高は、輸入品の増加や製造業の海外立地を促進した。

また、日米貿易摩擦を背景にアメリカなどからの市場開放圧力が強まり、国際エネルギー機関(IEA)からは石油製品輸入の自由化要求があった。日本では、これに対応して、1986(昭和61)年1月に特定石油製品輸入暫定(円滑化臨時)措置法(特石法)が施行された。同法は輸入自由化の圧力に対応して、国内石油業者を保護するために施行された時限立法で、輸入業者の乱立を防ぐため、事実上、輸入業者を精製元売事業者に限定するものであった。しかし、1996(平成8)年3月に同法が廃止された後は、石油製品の輸入自由化により輸入が増加していった。そして内航タンカーは製油所間転送が増え、船舶の大型化が図られていった。

こうした中で、政府・日銀は円高不況に対応するため、公定歩合を5回にわたって引き下げ、1987(昭和62)年2月には2.5%という史上最低水準となった。この金融緩和によって過剰流動性が生じて、土地、株式等へと投資資金が集中した。同年にこの現象が経済全体に波及し、土地神話の楽観論が蔓延した。そして、投機が投機を生む連鎖反応が起こり、神武景気、岩戸景気に次ぐともいわれる好景気が現出した。これによって、多くの企業は円高不況を克服したが、一方で株価と地価の高騰もたらされた。バブル経済の発生である。

その後1991(平成3)年まで約4年間、日本経済は旺盛な内需に支えられて活況を呈し、内航市況も1987年後半から急上昇した。

しかし、金融緩和によって生まれたバブルは、景気の過熱を抑えるために実施された金融引き締めによって崩壊した。そしてバ



円高が海運業に大きな影響を与えた



「光華丸」。第二光華丸のリプレース船。内外航併用、熔融硫黄専用特殊タンク船。韓国向け輸出に不定期で運航していた。499.00GT、937.19DWT

ブル崩壊後、地価と株価はバブル期の逆回しのフィルムを見るように下落を続け、過熱していた消費が低迷し、倒産が増加して不良債権が拡大すると共に、日本経済は長い平成不況へと突入していったのである。

また、産業構造にも消費性向にも新しい傾向が生じて、重厚長大産業は相対的地位を低下させ、エレクトロニクス、ファインケミカルといった高付加価値を求めた軽薄短小型産業が優位に立つようになった。これらの事象によって海上輸送量は伸び悩み、大きな量の拡大は期待できなくなった。

一方で、陸上輸送における排ガス規制、省力・省エネルギー要請、交通渋滞解消などの問題は、いわゆるモーダルシフト（長距離貨物輸送手段の転換）の促進要因となり、内航海運業にとって追い風となった。さらに環境保全の観点からあがってきた石油製品中の硫黄含有率低減の社会的要請は、硫黄副生の増加、海上輸送の増加をもたらした。

このような大きく変化する状況下で、当社は厳しい要因に対しては懸命なコストダウンで対処し、また、新しいビジネスチャンスの要因に対しては事業分野を拡大させるという持続的成長戦略を推進した。

■ モーダルシフトに対応した貨物船事業分野への進出

従来、当社はケミカルタンカー（液体物質）を主力とする海上輸送分野のリーディング・カンパニーとして業容を充実拡大させてきたが、1980年代後半から事業分野拡大の一環として、コンテナ積載一般貨物船によるポリエステル樹脂フィルムチップの海上輸送を開始した。ポリエステル樹脂（PET：ポリエチレンテレフタレート）は、エチレングリコールとテレフタル酸を重縮合反応させて得られる熱可塑性樹脂であり、そのフィルム用チップは、フィルム、X線フィルム、磁気テープ原料など、幅広い用途を持つ。

この貨物船事業分野進出の契機となったのは、出荷主である帝人株式会社の松山事業所から同社宇都宮事業所への輸送である。宇都宮事業所は、ポリエステル樹脂をフィルム状に延伸する工程の拠点であった。そして同事業所の製品は、国内最大消費地の関東一円をカバーする大手フィルムや光学メーカーに納められていた。

輸送する製品は米粒状の固体で、最終製品の品質確保の観点から、輸送上も厳重な品質管理が求められた。荷姿は、荷主が提供するポリエステルフィルムチップ専用のダンブアップ吐出装装置付20フィートコンテナに15MT（容積トン）をバラ積みするもので

あった。

この貨物船事業は、モーダルシフトの機運が社会全般に高まる中で実行に移された事業でもあった。モーダルシフトとは、CO₂排出量の多いトラックによる幹線貨物輸送を、大量輸送が可能な海運または鉄道にシフトしてCO₂の削減を図るもので、1980年代から政策的に提唱され始めた環境保全活動である。

当社は1984（昭和59）年にコンテナ積載船貨物事業の研究を開始し、他社運航船をチャーターしてトライアルを重ねながら、輸送のノウハウを蓄積していった。

■ 本格的コンテナ輸送体制を確立

1989（平成元）年4月、一般貨物船「日昇丸」を子会社の日昇海運有限会社が建造、当社が定期備船借りし、当社初となるコンテナ積載貨物船によるポリエステルフィルムチップ輸送航路、松山／日立航路を開設、運航を開始した。

日昇丸のコンテナ積載能力は30TEU（20フィートコンテナ30個分）で、積載貨重量トン数は650t。この船型は当時では大型で、千葉県の犬吠埼と茨城県の日立港の間の航海に耐えられる199GT型一般貨物船にして、航海性能、耐航性を備えた特別設計の施された、業界に誇る船舶仕様を擁したものであった。

出荷主である帝人は、ポリエステルフィルムチップ販売量を、段階を踏んで増加させていく計画を立てていた。当社は、その計画に則った原料配送体制を整え、荷主要望に応えた。松山／日立航路に同型船1隻の追加が必要と判明したときは、直ちに船団整備に取りかかり、1990（平成2）年には当社子会社の岩井海運有限会社が建造した「日進丸」を定期備船借りした。この2隻体制により月間5航海を完結、帝人の販売増に伴う輸送需要を満たした。

さらに、帝人の最終販売計画に対応するには船腹増加が必要となり、当社は1992（平成4）年7月に子会社の有限会社阿部海運が建造した「さくら丸」を定期備船借り、1隻専属運航としてポリエステルフィルムチップ輸送体制を確立した。

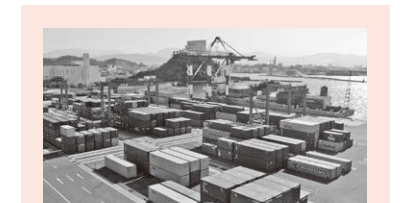
さくら丸は、業界初の2,800馬力の高速船。454GT（総トン数）、88TEUのコンテナ積載専用一般貨物船で、犬吠埼～日立港間の航海に耐えられて、最大14.5kt（ノット）を誇る高速船として、松山／日立航路を月間6.5航海運航した。さくら丸就航後、当社は、同船を松山／日立航路に張り付け、日昇丸と日進丸の2隻を予備船として需要の増減に対応する形をとって、安全・安定的にポリエステルフィルムチップの輸送に当たった。



帝人フィルムチップ専用20フィート・バルクコンテナの荷役風景。コンテナロジスティクスでは例のない私設の貨物充填、受入れ設備で、完全なモノボリーの輸送体制は、徹底した合理化を実現した海陸一貫輸送であった。松山の船積荷役は不開港で在来荷役をしていた



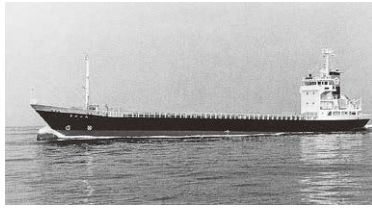
日昇丸。重心の高いコンテナ輸送。練りこまれた船殻設計により199GTサイズの小船でありながら野島崎越え、日立港への航海に耐えた。199.00GT、650.00DWT



写真提供：松山港湾・空港整備事務所

松山コンテナターミナルの拡張

主要荷主帝人（および関連企業のコンテナ貨物の増加から、松山港では荷役関連施設の拡張が必要となった。当社は地元港湾事業者、外航船社、同総代理店、複合一貫輸送業者、陸運会社、倉庫会社、行政などの協力を得て、実現化へ踏み出した。荷役地の設定に始まり、荷役設備の大型化、外航コンテナ船の誘致、コンテナヤードの建設と、一つ一つハードルをクリアし、関係組織の絶大な協力のもと、拡張したコンテナターミナルの運用開始が実現した。こうして開港である松山外港をもさくら丸が寄港するベース港に加えていった。さくら丸の集荷営業と松山コンテナヤードの運営は、当社の結集した力の賜物であった。



さくら丸。実入コンテナ積載時の最速で16.5ktを記録した。454.00GT、1,000.00DWT



明華丸。キシレン、MMA等の輸送に従事した汎用ケミカルタンカー。649.81GT、1,289.68DWT



天信丸。1,356.00GT、1,605.95.00DWT



第八光華丸。当社における硫黄の外航船(外国船籍船)第1号。2,283.00GT、2,999.00DWT



SULPHUR ESPOIR。
2,976.00GT、3,999.00DWT

予備船として位置づけられた日昇丸と日進丸は、不定期一般貨物船として航海備船体制に組み入れられ、スポット貨物の輸送に活躍した。両船とも、貨物艙容積と載貨重量が大きいことから、主に鉄鋼、プラント、化学品等の大型袋モノ輸送に重用した。また不定期貨物船輸送に貢献していく過程で、同業船社や一般貨物の各荷主から評価を受け、当社の取引先拡大にも貢献した。

■ 外航専航の大型溶融硫黄船団の運航

かつて硫黄生産は、鉱山で採掘される自然硫黄が原料の主流を占めていた。しかし鉱山閉鎖により、1973(昭和48)年に至って鉱山硫黄生産がゼロになってから、日本で生産される硫黄は、ほぼ全量が原油処理に伴い製油所から回収される副産硫黄となった。

わが国の硫黄生産量は、石油消費量の伸びに伴って1990年代に増加の一途を辿り、1998(平成10)年にはピークに達した。また、1990年代の硫黄需給の特徴は、内需が横ばいで推移したのに対し、外需、すなわち日本からの輸出が大きく伸びたことである。生産量がピークを迎えた1998年の輸出量は、全体の52%に達している。

こうした中で、当社は長年培ってきた溶融硫黄船運航の技術・運営ノウハウを生かし、外航専航の溶融硫黄船事業を本格化させた。従来、当社の溶融硫黄船の航行範囲は、若干の韓国、台湾向けを除いては内航であった。しかしこの時期には、成長著しい中国をはじめアジア諸国での肥料用途を中心とする海外の需要が急増してきた。

とりわけ世界最大の輸入国である中国は、カナダや中東から固形硫黄を大量に輸入すると共に、日本、韓国、台湾から溶融硫黄を輸入していた。溶融硫黄は固形硫黄に比べ、ハンドリングの優位性、環境面(風による粉塵問題の解消等)さらに防災面から引き合いが多かった。これらの需給動向を踏まえ、当社は、外航溶融硫黄船事業を増強することとしたのである。

当社は、この外航溶融硫黄船を効率的に運航させるため、パナ

溶融硫黄船の建造と運航実績						
船名	総トン数	載貨重量トン数	船籍	運航開始	運航終了	備考
光華丸	499.00	937.00	大阪	1986年4月	2002年11月	内航
第二光華丸	496.70	876.88	大阪	1976年6月	1986年6月	内外航併用
第一紅丸	698.00	1273.00	大阪	1984年1月	1998年2月	内外航併用
サルファーメルコール	696.00	1224.70	大阪	1990年9月	2015年5月	内外航併用
第八光華丸	2283.00	2999.00	Panama	1994年9月	2017年9月	外航
SULPHUR ESPOIR	2976.00	3999.00	Panama	1995年9月	現在運航中	外航
天信丸	1356.00	1605.95	大阪	1994年6月	2001年3月	外航/内航
紅進丸	2999.00	3999.00	Panama	1998年9月	現在運航中	外航
KOYO MARU	3535.00	4300.00	Panama	2009年9月	現在運航中	外航
KOKA MARU	2362.00	3091.40	Panama	2017年9月	現在運行中	外航

マに設立した100%子会社KSK(PANAMA)CORP.所有の「天信丸」および「第八光華丸」を定期備船して、1994(平成6)年から運航する形態を採用した。さらに1995(平成7)年にはキプロス船籍船(後、KSK(P)船)「SULPHUR ESPOIR」を定期備船し、合計3隻の大型外航溶融硫黄船団を主として、日本/中国航路に配船した。

当社の1970年代以降の溶融硫黄船の建造と運航の実績は別表の通りだが、このうち天信丸については、1997(平成9)年12月に、当社がKSK(PANAMA)CORP.より購入し、当社所有船として内航船に転用した。これは荷主である丸紅株式会社の要請に応えたものである。丸紅は、従来「第一紅丸」(内外航併用)と天信丸の2隻で溶融硫黄を輸送していたが、このうち第一紅丸を老朽化により解撤した。これによって船腹不足となった内航分野の輸送力を補填するために、それまで外航で使用していた天信丸を内航に転用したのである。この結果、出光興産株式会社が供給する同和鉱業株式会社岡山工場向けの溶融硫黄年間8万MTのうち、6万2,000MTを、丸紅が当社に委託し天信丸で輸送することとなった。

■ エチレングリコール輸送事業の拡大

バブル経済が崩壊した1992(平成4)年以降、わが国経済は個人消費や民間設備投資の落ち込みによる内需不振に加えて株式市場の低迷が続くなど、景気後退が一段と深刻化した。内航海運業についても鉄鋼、セメント、化学製品等主要貨物の輸送量の減退から、船腹不足は一転して、船腹過剰となった。一方、船員不足は依然として厳しい状況にあり、国際海事機構(IMO)の規制に基づく基準適合船への強制代替の期限が迫っていることもあって、船舶建造費、修繕費が高騰するなど、コスト圧迫要因が山積し、経営環境は一段と厳しさを増していた。

このような情勢の中で、当社は1993(平成5)年3月期決算において、売上高57億9,300万円(前期比13.7%増)、運航収益2億2,980万円(同21.3%増)を達成した。この増収増益に大きく寄与したのは、新造のエチレングリコール専用船2隻の就航による輸送量の増大であった。

エチレングリコールは、国内では約8割がポリエステル繊維や不凍液、フィルム(磁気用、食品包装向け)の副原料として使用される。また、繊維用途と不凍液用途では求められる品質が大きく異なり、水に溶けやすい無色無臭の液体は、輸送設備の品質管理



「第八光華丸」。「栄福丸」のリプレース船。メタノールの瀬戸内輸送に活躍した。199.00GT、669.87DWT

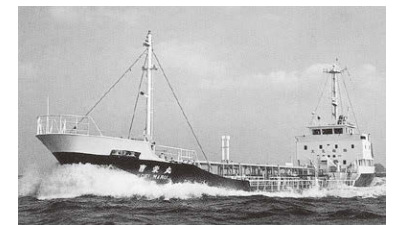


「新日硫丸」。二硫化炭素輸送専用特殊タンク船。竣工は1994年。179.00GT、266.00DWT

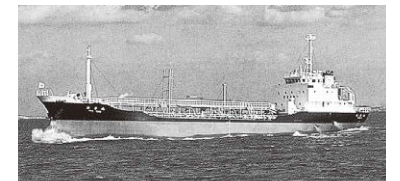


マリン1号。KSMの第1隻目。410.00GT、989.08DWT

内航輸送量と内航ケミカルタンカー船腹数(1993年)	
内航ケミカルタンカー輸送量	15,878 千kt
内航ケミカルタンカー船腹数	273 隻
	265,966 m ³



曹栄丸。497.00GT、1,299.00DWT



油華丸。2009年まで活躍した。636.00GT、1,840.00DWT



サルファーメルコール。内外航併用、溶融硫黄専用特殊タンク船。696.00GT、1,224.70 DWT



双和丸。旺華丸から4隻を運航継続してきた当社における無水フタル酸輸送の自営運送は2012年4月、本船の運航終了をもって消滅した。498.00GT、763.00DWT



創立45周年記念社員旅行。海運会社らしくコバルトブルーの海を満喫した。(1992年・沖縄)

内航輸送量と内航ケミカルタンカー船腹数(1998年)	
内航ケミカルタンカー輸送量	16,226 千kt
内航ケミカルタンカー船腹数	236 隻
	230,839 m ³

船名にこめた願い

当社の創業期から躍進期にかけて建造された社船に付けた船名には、当社建造第一隻目の「第二帝人丸」(後に船名を「第二國華丸」に変更)以来、漢字の場合は左右対称の字が選ばれてきた。「国朋丸」、「国周丸」、「英華丸」、「由華丸」、「双華丸」がそれである。そこには船の物理的なバランスを保持して、安定した安全な運航と事業運営を続けていきたいとの強い願いをこめた。これらの船名は、リバイバルや号数付加、連続命名などしながら、現在運航中の船に引き継いでいる。

基準が極めて厳しい。

ステンレススチール製の貨物タンクを搭載した当社の高度品質管理船分野は、エチレングリコールの内需が旺盛だった1993(平成5)年1月に、1,299DWTの「曹榮丸」を建造、運航を開始した。

曹榮丸は、荷主である日曹油化工業のエチレングリコール輸送専用船で、1,800馬力の主機を搭載。その主要航路である千葉／松山・徳山航路を13ktで航行し、月間6航海するシャトル船として活躍した。

エチレングリコールは、その後も当社において、現在に至るまで内航の主要大宗貨物として安定的な輸送を続ける。既存の主要用途に加え、ボトル用PETや太陽電池バックシート、液晶テレビのLCD用光学フィルムなど、高度な用途に裾野を広げるエチレングリコール輸送の品質管理をさらに向上させていった。

株式会社ケー・エス・マリンを設立

1986(昭和61)年3月、当社は内航事業の強化のため、100%出資の子会社ケー・エス・マリン(KSM)を設立した。資本金は2,500万円。本店は大阪の国華産業内に置かれた。当社は同年4月、KSMへ「双華丸」、「硫華丸」を現物出資し、営業を開始した。

KSMは船主業務を行う会社で、単独または当社と共同で船を所有し、その船の運航によって船員の雇用機会・雇用範囲を増やし、専門性の高いケミカルタンカー分野の船員を育成、確保することを主な目的として設立された。発足した1986年の10月までに新造船第1号とエチレングリコール専用船「マリン1号」を竣工させ、翌1987(昭和62)年3月からは、メタノール輸送主体の汎用ケミカルタンカー「マリン20号」(国華産業との共同所有)の運航を開始。1990(平成2)年9月には溶融硫黄専用特殊タンク船「サルファーメルコール」を建造し、さらに翌1991(平成3)年1月には、溶融無水フタル酸専用特殊タンク船「双和丸」(加藤海運と共同所有)の運航を開始した。

その後もKSMは社船および共有船の運営、管理、船員の労務管理に取り組み、業務を遂行してきたが、当社と一体となった船員配乗業務の効率化・弾力化を図るため、2000(平成12)年10月に、当社に吸収併された。

流水に踊る天信丸

船長 西原昭廣

この小説は、2013(平成25)年度 海の記念日に「永年勤続 関東運輸局長賞」を受賞した船長 西原昭廣が、半世紀をかけて当社社船の全船種に乗船、その後本社 陸上勤務において“指導船長”として安全運航に徹してきた勢炎な海員魂の縮図である。

人は冬の心をもたねばならない、雪をかぶった松の枝々や霜を見つめるには。

平成13年2月9日中国地方時の22時、老鉄山通過、渤海海峡を抜けると夜の底が白くなった。“ズン、ズズン”流水だ!! 腹に異様なショックを感じ乍らタイタニック天信丸は一路北の大地中国天津港を目指し氷を砕き乍ら機関全速似て北上、レーダーには本船コースライン上に数隻の同航及び反航船を確認、翌10日未明無事検査錨地投錨。錨地では他船の停泊灯が寒々と点在し時折航路入口のロータリー灯台のグレアアがポーといった感じでその位置を知らせてくれていた。関係各機器の暖機運転をし乍らVHFでパイロットからの呼び出しを待つ事約2時間、オールステーション転錨スタンバイ抜錨に掛かるも連絡を待つ間に海表面が黄色の氷に阻まれイカリが捲けなくなった。「ケーブルを伸ばせ!!」機関前後進して船首船底部のバルバス型突起で流水を砕き乍らの取錨、その氷壁には剥離した本船船底塗料の紅が生々しく付着していた。パイラー乗船し揚荷棧橋に着棧、その日大気マイナス20度の中、夜半迄に一連の揚荷作業を終え翌11日08時パイロット乗船、天津港出港、難所の水門を潜りフェアウェイに入進してほっと一息、後はロータリー迄約1時間。パイロットが入船すれば、目指すは日本、昨年暮に韓国、新年を上海沖で迎え三国航路の本船も、数ヶ月ぶりの日本帰港でクルーの心は高ぶっていた。とその時、船橋コンソールの警報がけたたましく鳴り響きエンジントラブルの赤灯が点滅、船橋内の空気が一変し、いやーな戦慄がこめかみを過った。7階下水面下に有る機関

室に駆け降りた機関長が再び船橋に引き返す迄、皆非条理の事故の恐怖に慄き乍ら息を殺して待った。程なく階段を小走りに近づいて来る安全靴の音に何かを感じ取ろうと耳をそばだてた時、船橋後部の扉の隙間に苦痛に歪んだ機関長の顔が現れた……「キャプテン、冷却水の上がりが悪い、このままだとエンジンが焼けてしまう。船止められませんか?」パイロット「ノーデジャラス!! スピードダウンしても良いフェアウェイ内では止められない。エリアが狭いので航路管制どおり入出港している他の大型船も動きが取れなくなる、航路を外すと水深がない!! タグボートの要請も今からだ時間掛かり無理。OH MY GOD!!」正に自分の船は自分で守れである。非常事態発生!! 「通信長、船内指令で機関部以外総員船橋に集合させよ!!」「機関長、エンジン、スローダウンにする。直ちに原因究明に当たってくれ」私は機関を操作し乍ら総指揮に当たる。パイロット、「操縦は自分でやる。スローにすれば海表面の氷結も有り舵がより効かなくなる」「一航士と甲板手は、まさかの場合に備え、アンカースタンバイに当たれ」通信長「私は機関室との伝令に当たります」たのむ!! 「その他の者は機関室へオールアタックし機関長の指揮下にはいれ、直ちに非常部署に付け!!」数分の後一回目の伝令「キャプテン、原因はストレーナーに、ビニールとかの異物の混入でなく極めて深刻です」空船で喫水が浅くなり水面付近のより冷えた海水がシャーベット状となりストレーナーで詰り充分な海水が流れない。現在サクシオン側のラインに生蒸気を吹き込み乍ら、3個の並列ストレーナーを交互に開放して氷を取り除き

乍ら全員で奮闘中。このままスロースピードで航走するのなら何とかエンジンは持ちそうだが、人海戦術でこれ以上長引くようだとクルーがもたない!! 「よし判った。船首甲板手と賄部も直ちに機関室に入り加勢させよ。それから全員で当たらず救命艇の操練に遵じて、一号艇、二号艇に分かれ交代で当たらせよ。目標はロータリー迄約7マイル、フェアウェイを出れば何とか成る。今船を止めてはならん。ネバーギブアップ(決して諦めるな!!)」次の伝令を待つ間も、VHFで他の小型船のトラブルの状況が刻々と入り大型船の航路管制時間の変更も相次ぎ、苦慮しているのは本船だけでないのが手に取る様に判ってきた。驚いた事にこの非常事態の最中、先般えひめ丸ハワイ沖遭難事故後、自分の息子と年代代で以前実習でえひめ丸に乗船した事の有る甲板手の母親から我が息子を案じる電話が遠く四国、愛媛から掛かってきていた事、はた又、ここで立ち往生すればフェアウェイは機能を失い他を巻き込んでの大惨事に成り兼ねない事等、先輩船長から、外地でのトラブルは非常に面倒である、くれぐれも気を付ける様、常に聞かされていた言葉が一瞬脳裏を過った。ほんの何秒だったと思う。その間も本船はスロースピードで流水を押しわけ乍らの航走の為、舵効きが悪く左へ右へ横滑りを繰り返して乍らの前進。1,000G/T クラスの反航船も蛇行し乍ら本船の数十メートル前で横になって止まり、本船もエンジンストップすれば車と同じでピタッと止まり行脚等関係無い、こんな操縦はかつて覚えがない。それを避航するのにパイラーと自分は体を右や後ろに振りながらの操船。保安チャンネルでパイラー同士のやり取りから顔面が引き攣り、まるで別人の様を呈しテンションますます上がる一方である。

と、そこへ7階、水面下から息も切れ切れの67

歳になる通信長より第2の伝令。あれ!! 苦しうだが表情が違う。目が、口がほころんでいる。吉報か!? 「キャプテン、沖合いに出て多少流水も薄くなった為か、」……「機関の熱も徐々にだがおさまってきたので回転をもう少し上げて見て下さい」気を使って機関長自ら立橋、局長の言葉の残りを告げた。コンソールのダイヤルを少しずつ少しずつ慎重に右に捻りハーフヘッド迄上げた所で機関長に次いでパイロットとも顔を見合わせどちらとも無く頷いた。舵効きも多少良くなりパイロットの表情も和らぎ話してくれた事によると、「この地では冬は西から北西の風で海水も沖合いに出され拡散して解氷し問題は無いが、三国志の赤壁の戦いに見る様に、何十年に一回の割で沖からの風が吹き流水が沿岸に集結しこのような事態を引き起こします。皆さんは大変な時に天津港に入港しました。しかしあなたたちは恐らく二度と再びこのような現象に遭遇することは難しいと思います。パイロットボートはこんな時に備え専用の海水タンクを持ち循環方式の設備をしているので問題は起こりません。」との事であった。船橋を一時パイロットに託し、水面下で氷と戦う我が戦士達に励ましの声をかけるべく機関室に降下せる処、現場はISMの非常操練しながら、機関長の指揮下で機関各ゲージの示度によりポンプスイッチの切替え各バルブの操作替え、ストレーナー開放しシャーベットの氷取り出し復旧。機関長の説明では早くて3分長くても5～10分の間隔で延々3時間も繰り返されていた。目的はただ一つ天信丸を守れ!! 不屈のシーマンシップの精神ここにあり、全員一丸となって自分の持ち場で戦っている一糸乱れぬ連係プレー、熱い物がこみ上げて声にならない。ただ手を合わせるのみ。機関長の目には口には出さないがもう限界に来ている事を訴えている。皆一様に目の縁が黒ずんできて今は気力だけ

に違いない。水を掻き出す濡れた軍手から湯気が立っている。中の手は既にふやけて白紫に変わっている事だろう。これではいかん「チーフエンジニア、パイロットの話はこうだが本船のバラスタタンクを利用してどがにかならんか?」「回収のラインが無く無理です。今からでは間に合いません」「バラスタタンクの海水を吸って機関を冷却し船外排出なら出来るか?」「それなら何とか出来るかも判りません。当たって見ます」……「キャプテン、出来ます!!」「よし皆手は其の俵で聞いてくれ。後15分もすればフェアウェイアウトでパイロットが下船する。それから切替えてみてくれ。兎に角やってみよう、後一息だ、頼む」と言い残し7階迄駆け上がり昇橋し、パイロットに現状を説明せる処、「オオ、ジャパニーズクルーベリーグ」と言って高々と親指を上げて抱き付いてきた。得体の知れないヘアトニックの異臭が鼻を突いた。私にはその化は無いのだがその一言が嬉しかったので暫し我慢することにした……「局長さん、今回はパイラーに特に苦勞掛けたからタバコ1カートン余計にプレゼント。」……待望のロータリーを昼過ぎ抜け切り、パイロットと硬い硬い握手を終え彼は迎える大型パイラーボートの人となった……「よし!! チーフエンジニア切替えて見てくれ。初めてのケースじゃけん慎重に頼むど!!」

果たしてエンジンの熱はさがった。「キャプテン予想以上に熱は下がりました。機関回転、ハーバーフルスピーにして下さい」、「了解、15分毎に状況知らせ、1時間様子を見て良かったら、シーフルスピードとする。バラスタ全排水迄約7時間は持つ。其れ迄には流水も薄くなる。これで渤海を脱出できる。老鉄山水道迄船長立橋で行く。オールハンド、非常部署解除せよ!! 謝々。」時あたかも平成13年2月11日12時00分、海況平穏、陸上大気マイナス20度、海上マイナス7度、海水温度マ



掲載された当時の「MY SHIP」

イナス2度北緯39度線、天信丸乗組員11名全員至って健康。渤海に確かな航跡を描き乍ら日本向け南下中。

自然界に潜む戦いと哀しみ、仮初めの安息も東の間突如襲いくるシャーベットの侵攻、非条理の事故の恐怖、遠い所で日々生起している悲劇に対しても想像力を働かせ得ない者は身近な塀の上の喜劇がやがてもたらす悲劇に対しても想像力を働かし得ないだろう。現在は未来の中に姿を現すというのに、喜劇も悲劇も人ごとでは無い、実は我々皆世界もともに塀の上を歩いているのである。私の船乗り人生40年最後の乗組員がこんな素晴らしいアミーゴだった事に感謝します。マイナス7度の吹き曝しのフォルクスデッキで3時間、アンカースタンバイに終始した一等航海士の一言「司厨長が運んでくれた熱いコーヒーが嬉しかったー」これ以上説得性の有る言葉は他にない。歴史に残る良い思い出を有り難う。

国華産業船団の森羅万象の綴り、いまそれが昔齋の隅で小さな歴史の歌をうたっている。これからもまたゆっくりと塀の上を渡ってゆくとしよう。皆様御安全に。

(社内報「MY SHIP」2001年7月1日号より原文のママ転載)

事業環境激変のうねり

内航海運船腹調整事業の廃止

運輸省（現・国土交通省）は1998（平成10）年5月、内航海運の活性化を図り、内航海運業者の事業体質を強化するため、30年以上の長期にわたって続けられてきた内航船のスクラップ&ビルド方式による船腹調整事業（S&B調整）を廃止し、「内航海運暫定措置事業」を導入した。

内航海運暫定措置事業は、民間事業者団体である日本内航海運組合総連合会（内航総連）が、船舶を建造する事業者から建造納付金を徴収し、船舶を解撤（スクラップ）・海外売船する事業者に解撤交付金を渡すというシステムの内航海運活性化事業である。「暫定措置」と呼称されたのは、当初15年程度で事業が終了する予定だったためである。

内航海運の慢性的な船腹過剰を解消するための船腹調整制度が長期にわたって継続的に実施されてきた結果、老朽貨物船をスクラップできる引当資格の利権が生じてきた。それが投機的な市場を発生させたのである。つまり、事業者が船舶を建造する際に不足するS&B引当資格は、一種の営業権として売買されるようになり、財産的価値が生じて、企業会計上資産となり、金融機関から融資を受ける際の担保、あるいは含み資産として評価されるようになった。また税務上は相続等の際の課税対象ともされていた。そのため、小規模事業者の中には、引当資格の価値が上がるのを



1993年4月1日に発足したOB会。華友会と名付け、発足後最初の総会を広島県三原市で開催した（1997年5月15日 三原グランドパレス）

待つ者が現れ、老朽化した船舶が残り続ける結果を生んだ。そのほか、船腹調整制度は、引当船価の上昇に伴う新造船建造コストの上昇にもつながり、建造意欲を低下させた。こうした状況を踏まえ、政府は規制緩和政策の一環として、船舶調整事業を廃止、代わって船腹需要の適正化を図るための内航海運暫定措置事業の導入を決めたのである。

ただ、船腹調整事業の廃止によって、それまで経済的価値を有していた引当資格が無価値化すると、多くの内航海運事業者が船舶建造や運転資金の借入の際に担保不足になるなど、事業経営に悪影響を生じ、社会問題化する恐れがあった。現に、船腹調整事業の解消が閣議決定された1998（平成10）年3月以降、引当資格の取引価格が低下し、折しも金融ビックバンに向けて融資先を選別する傾向を強めていた金融機関の内航海運事業者に対する融資態度が急激に慎重になったため、運転資金の調達が困難となる事業者があった。暫定措置というソフトランディング策が導入されたのは、状況の激変を緩和するためでもあった。

ところで、船腹調整事業の廃止は、バブル経済崩壊による内航輸送量の減少、深刻な船腹過剰、船調体制への過度の依存による技術面の向上の遅れ等の状況を改善するための措置である。行政改革により産業調整カルテルを廃止することとなり、いくつかの廃止対象の中で特にやり玉に挙げられたのが内航海運事業で、事業者の転廃業により船腹過剰を解消し、適正事業者数に整備するために、船腹調整事業を廃止することとなったのである。こうした中で当社は、この措置を当社における内航事業変革の契機と捉え、より一層の経営安定と体質強化を図るため、環境性能に優れた新造船の建造、汎用ケミカルタンカーの大型化を推進し、社会および荷主の要請に応えると共に、重要な取引関係のある船主各社との協働で安全かつ安定的な事業運営を目指した。

内航タンカー・ケミカルタンカー運賃協定の廃止

船腹調整事業の廃止と共に、海上運送法に基づいて1974（昭和49）年に発足した内航タンカー（油槽船）運賃協定および、1991（平成3）年に発足した内航ケミカルタンカー運賃協定も1998（平成10）年3月末をもって廃止された。

油槽船とケミカルタンカーは、輸送対象貨物の輸送量が季節や天候状況などによる変動を受けやすく、また荷主がその優越的地位を利用して値下げ圧力をかけやすい状況があった。このため、適正な水準確保のためにコストベースで運賃が算出され、荷主の



創立50周年記念として社員旅行を実施（1997年・北海道）

内航輸送量と内航ケミカルタンカー船腹数（2000年）	
内航ケミカルタンカー輸送量	16,608 千kt
内航ケミカルタンカー船腹数	226 隻
	235,461 m ³



21世紀の始まりに海運業の改革を誓う榎木久和社長の記事（内航海運新聞 2001年1月1日）



「SULPHUR ESPOIR」。外航溶融硫黄専用特殊タンク船。2,976.00GT、3,999.00DWT



「明秀」。内航溶融カプロラクタム専用特殊タンク船。1,502.00GT、1,905.87DWT



明秀のドック研修



「EISHU」。アジアで活躍した大型外航溶融カプロラクタム専用特殊タンク船。1,865.00GT、1,866.00DWT

理解を得ながら独占禁止法適用除外協定として運賃協定が締結されてきた歴史がある。

これら運賃協定の対象となる船舶は、船腹量ベースで内航タンカーにおいては約4割、ケミカルタンカーでは約9割を占め、運賃水準の安定に大きく貢献してきた。

しかし、規制緩和の一環として、独占禁止法適用除外協定を原則廃止の観点から見直すことが閣議決定され、同時に市場原理の改善の観点から、運賃協定廃止が方向づけられたのである。

任意ISM取得への対応

甚大な被害をもたらす海難事故の発生頻度が高まるにつれ、船舶管理業務の重要さと複雑さが増してきた。船舶管理業務の基本となる海のルール(外航海運における安全確保や海洋汚染防止、海難事故発生時の適切な対応、円滑な物流の確保など、さまざまな観点でまとめられた、全世界統一のルール)を作成しているのが、ロンドンに拠点を置く国際海事機関(IMO)である。

IMOは1958(昭和33)年の設立以降、船舶の構造や設備などの安全基準、積載限度に関する技術要件、船舶からの油、有害物質、排ガス等の排出規制(地球温暖化対策を含む)等に関する条約、基準等の作成や改訂を随時行ってきた。そして1993(平成5)年12月には、IMO総会において船舶安全管理体制を確立する目的で国際安全管理(ISM: International Safety Management)コードが採択された。

当時、大型海難事故では、人的ミスに起因する事故の比率が上昇していた。そこで、従来の船体・設備等のハード面での対応だけでは、安全運航対策として全面的な解決にはならないとの認識から、船員配乗を含む運航管理あるいは船員の技術要件の設定といった、ソフト面での安全対策の充実・強化が定められたのである。

これを受け、1994(平成6)年5月の政府会議では、「海上人命安全条約」(SOLAS条約)が改正され、総トン数500t以上の油槽船(オイルタンカー)、ケミカルタンカー、ガスキャリアー、バルクキャリアーおよび高速貨物船については1998(平成10)年7月1日からISMコードの実施が強制化されることとなった。

ISMコードでは、船舶所有者等に対し、安全管理システムの策定・実施、安全運航マニュアルの作成・船舶への備え付け、緊急事態への準備・対応手続きの確立が規定されている。同様に、船長に対しては船内における安全管理制度の実施、海運企業への報告義

務づけなどが規定されている。このほか、旗国政府による安全管理制度の実施や、寄港国政府によるポートステートコントロール(PSC検査)の実施に関する規定が盛り込まれている。なお、PSC検査に関しては、1996(平成8)年7月に国際的な「PSC検査官マニュアル」が策定されている。

一方、内航海運では、荷主の一部に備船するタンカーの安全性確保のために、ISMコードが強制されない船舶についても、ISMコードの認証取得を備船の条件とするケースが出てきた。このため、内航タンカー業界は、任意のISMコード取得に向けて積極的に対応したのである。タンカー組合が2003(平成15)年に調査したISMコードの認証取得は、隻数ベースで約50%にも達した。

当社も、1997(平成9)年5月にISMコードの認証資格を取得した後、2002(平成14)年度の最重要経営課題にISMの推進・船舶予防保全システムの充実を掲げ、内外航の安全と環境品質の向上に積極的に取り組んだ。

海洋汚染防止と内航タンカー新構造基準への対応

1989(平成元)年3月、アラスカの原油20万klを満載したアメリカのタンカー「エクソン・バルディーズ号」が、流水を避けて座礁、原油タンクに破孔を生じさせ、原油を流出させる事故を起こした。この「エクソン・バルディーズ号事故」は、アメリカ史上最大の石油流出事故となり、アラスカに甚大な被害をもたらした。この事故によって汚染された海岸線は約2,000kmにも及んだ。この事故を契機に海洋汚濁防止は世界的な課題となり、その抜本的対策を求める声が高まっていった。

これを受け1992(平成4)年3月のIMOの海洋環境保護委員会では、油濁防止に関する国際条約である海洋汚染防止条約(マルポール条約)の改正案が採択され、油タンカーを二重船殻、いわゆるダブルハル構造とするよう船舶要件が変更された。

また、ケミカル船に関しても、マルポール条約の改正によりバラ積み有害液体物質A～C類の積載船は、IMO構造設備基準に適合しなければならなくなった。その適合猶予期日である1994(平成6)年6月末までに基準を満たせない船は、同年7月1日以降、当該物質の運送ができなくなるというものであった。IMO構造設備基準のタイプIは、物理的保護の最高基準であり、衝突、座礁時においても積荷の流出は一切許されない化学品に適用される船型要件の船である。タイプIIは、タイプIに比べると低い基準であり、積荷の流失を防止するのに十分な装置を備えた船である。タ



「紅進丸」。外航溶融硫黄専用特殊タンク船。2,999.00GT、3,999.00DWT

内航輸送量と内航ケミカルタンカー船腹数(2003年)	
内航ケミカルタンカー輸送量	15,668 千kt
内航ケミカルタンカー船腹数	211 隻
	222,315 m ³



「CHISHU」。2003年に運航を開始した外航溶融カプロラクタム専用特殊タンク船。1,865.00GT、1,850.00DWT



乗組員には表彰状が授与された

第八菱華丸の人命救助

2007(平成19)年4月7日早朝、和歌山県すさみ町沖で日本船籍とカンボジア船籍の貨物船が衝突し、日本籍船の「第7永福丸」が沈没した。おりしも当社の「第八菱華丸」が、その現場付近を航行中であった。沈没した第7永福丸から脱出し救命いかだで漂流していた乗組員3名を発見し、迅速な作業で無事救助した。

第八菱華丸乗組員の勇気ある行動は、船員の社会的地位向上に大いに貢献するものであった。



事故・災害に備え定期的に行う訓練の様子



2014年度海陸合同非常訓練



2015年度海陸合同非常訓練

内航輸送量と内航ケミカルタンカー船腹数(2005年)	
内航ケミカルタンカー輸送量	15,187 千kt
内航ケミカルタンカー船腹数	195 隻
	210,542 m ³



「くにふじ丸」。旧第二英明丸。499.00GT、1,199.00DWT

イブⅢはタイプⅡよりさらに低い基準であり、損傷状態での残存性を増加させるために適度の収納度を必要とする化学品に適用される船型要件の船である。

その後、国際的に海洋環境保護の機運が高まる中で、IMOは2007(平成19)年1月、さらに新たな安全基準として、ケミカル船構造設備要件などに関する国際ルールであるマルポール条約付属書Ⅱの国際バルクケミカル(IBC)コードを大幅に改正した。これは日本の内航船にも適用されることとなった。

改正されたIBCコードでは、全品目565物質中、273物質について、当該物質を輸送する船舶の構造要件が強化されることとなり、その多くがタイプⅢからタイプⅡへ船型が格上げされることになった。そのためタイプⅡ船の船腹不足、タイプⅢ船の船腹過剰となるのが懸念され、「2007年問題」と言われた。内航ケミカルタンカー業界では、この新たな船隊整備では、二重船殻化あるいは二重底構造化が進むため船価高になること、同じ総トン数の場合、積載量が大幅に落ちることなど課題が多く、完全な適応には時間を要することを訴えた。国もこの要望を理解し、ケミカルタンカーには5年の適用経過措置が設けられた。

内航ケミカルタンカー業界がこのIBCコード改正に対応した船腹整備を進めた結果、タイプⅡ船は2007(平成19)年の148隻から2012(平成24)年には165隻に増加、タイプⅢ船は59隻から32隻に減少した。

当社では、2006(平成18)～2009(平成21)年度の3年間に、6隻のタイプⅡ船を竣工させ、運航を開始している。これにタイプⅡ&Ⅲの電気推進船を加えると7隻である。これは、1969(昭和44)年から1979(昭和54)年にかけて芳香族炭化水素を中心として石油化学が本格化した時期、その構造変化に対応して汎用ケミカルタンカーを建造していった実績に匹敵する新規船の積極投入である。

三菱ガス化学の連結対象子会社に

かねてから帝人株式会社とともに当社の親会社であり、最大の荷主でもある三菱ガス化学株式会社は、2001(平成13)年10月1日、帝人が所有していた当社株式の50%を取得した。これにより三菱ガス化学は当社の株式の80%を保有する筆頭株主となり、当社は同社の連結対象子会社となった。

帝人は当社創業時から、当社の筆頭株主であり、三菱ガス化学に当社株式を譲渡するまでの株式保有比率は62.2%であった。た

だ、当社の帝人グループに対する売上比率は漸減しており、帝人としても内航海運事業をコアビジネスに位置づけることが難しい状況にあった。当時、帝人は事業活性化のために経営資源の選択と集中、非中核事業の見直しを進め、その一環として当社の株式譲渡を検討していた。そして譲渡先は、良きパートナーとして長年当社の経営に共に携わってきた三菱ガス化学がベストとの考えのもと、同社に申し入れたものであった。

また、当時の当社経営陣は、株式譲渡先が当社を包括継承することを強く望んでおり、とりわけ従業員の雇用確保に尽力していた。

一方、三菱ガス化学は、メタノールを中心として、内航海運に重きを置いており、当社を関係会社にするに積極的な意味があると判断して、当社の意向を汲んだうえで、帝人の申し入れを受けたものである。

当社は、三菱ガス化学の連結対象子会社となってから、同社の石油・ガス化学素材系中間原料・製品のバラ積海上輸送ロジスティクスを全面的に担うことになり、外航事業が急速に拡大していった。

また、連結対象の物流機能子会社として、当社に与えられた第一の使命は、親会社である三菱ガス化学への競争力ある物流サービスの提供であり、これを長期に安定的に継続していくことであった。その実現には、まず当社自身の事業基盤、収益基盤を強化する必要があった。

当社は、株式の移動以前から、不定期汎用ケミカルタンカーの遠洋航路と近海航路、国際沿海航路の運航に従事し、固定的な運航には定期備船の形態で対応しつつ、溶融硫黄専用高温管理特殊タンク船および溶融カプロラクタム、無水フタル酸専用高温管理特殊タンク船などの分野で独自の技術、運航ノウハウを蓄積し、多くの荷主との信頼関係を築いてきた。そうした経験を生かし、親会社以外の外部企業との事業取引拡大も重要課題として掲げた。

さらに財務体質の維持向上を図るため、三菱ガス化学との協議を重ね、管理体制上のリスク、財務上のリスクを十分に考慮した投資を進めた。総資産に占める有利子負債を低減するために、船主を募り船舶を所有してもらう、間接投資の形態を取るなど、リスク低減を考慮して、厳格かつ慎重な運営を行った。



「万代丸」。2004(平成16)年4月に海外売船後チャーターバックし、極東の外航不定期汎用ケミカルタンカーマーケットに投入。主要荷主MGCの輸出貨物をベースに実績を挙げた698.00GT、1,498.00DWT



「翔栄丸」。当社子会社岩井海運(有)が、三菱ガス化学(株)の関係会社ジャパンケミカルトランスポート(株)から買船し、本船にて9年振りに液化アンモニア専用船を運航することとなった。995.00GT、1,361.00DWT



「菱栄丸」。「万代丸」の代替で、2003年度を初年度とする中期経営計画「協創2005」の施策である提案営業の一環で大型化を進めるきっかけとなった船。747.00GT、1,879.00DWT



菱栄丸船内での表彰式。2017年5月2日

中期経営計画と外航事業の急拡大

三菱ガス化学 中期経営計画「協創2005」への対応

当社が三菱ガス化学株式会社の連結対象子会社となった直後、世界経済はアメリカでの同時多発テロ（2001年9月11日）の影響が尾を引いて著しく減速した。日本経済も構造不況の真ただ中にあり、低成長の長期化、失業の拡大、不良債権問題の深刻化やデフレの定着など危機的状況が続いていた。

海運業が基盤を置く重工長大の基礎産業では、各企業とも生き残りを賭けた合従連衡、人員整理など必死のコストダウンが図られていた。内航海運業界では、暫定措置事業による船腹調整努力にもかかわらず、依然として供給過剰状態が続き、顧客からのコストダウン要請もあって、運賃は弱含みで推移した。さらに船に融資していた金融機関の破綻から、多くの船が債権処理機構を通じて売船処分されることとなった。

こうした状況の中で当社の親会社である三菱ガス化学は、事業環境が大きく変化を続ける21世紀においても「特色ある優良化学会社」として生き残るため、2003（平成15）年度を初年度とする新たな三菱ガス化学グループの3か年中期経営計画「協創2005」（2003年4月～2006年3月）を策定した。

「協創」とは、差異化戦略の徹底により、グループ企業個々の「強み＝独創」を強化し、その強みを融合させることによる「新たな価値の創造」を実現させ、それを通じて“高収益企業集団”となることを目指すものである。

中期経営計画「協創2005」では、その目標達成に向けて次のような経営基本方針が掲げられた。

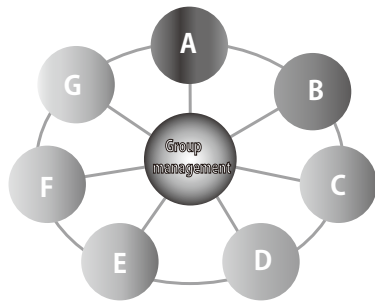
〈基本方針〉

I. “高収益企業集団”実現のためのインフラ整備

- ① 迅速な連結経営情報のための体制整備
- ② 三菱ガス化学とグループ各社間の協働関係の再定義
- ③ 方針・戦略の共有によるシナジー効果の創出

II. 事業構造改革の加速

- ① 差異化戦略の徹底
- ② 赤字事業の一掃
- ③ 次期コア事業の育成



グループ企業個々の強みを生かす経営基本方針を掲げた

III. 高効率経営・自己責任原則の徹底

- ① 健全な財務体質の構築
- ② グループ管理間接部門の高効率運営
- ③ 自立的経営管理体制の一層の深化

国華産業中期経営計画の策定

当社は2002（平成14）年10月、三菱ガス化学グループの中期経営計画「協創2005」策定に合わせて、やはり2003年度を初年度とする3か年の「国華産業中期経営計画」を策定した。

当社中期経営計画の特徴は、協創2005の基本方針を踏まえ、三菱ガス化学の事業競争力強化に貢献することを第一目的とし、同時に国華産業ならではの事業展開により収益基盤の強化拡大を目指すことにあった。

また、当社中期経営計画では、①提案営業の実践による営業強化、②コスト競争力強化、③TPM（Total Productive Maintenance：総合的設備管理）活動の深化による安全運航の実践、この3つの施策を推進することによって、当時60億円弱の売上高を最終年度の2005（平成17）年度に90億円まで伸ばすという数値目標も設定した。デフレ不況が続く厳しい事業環境の中で、これは非常に高いハードルであった。

しかし、社長に就任したばかりの吉川弘明は、次のように社員に向けて檄を飛ばした。「3年後の売上高90億円は、非常に高い目標であり、達成のためには非常な困難が待ち受けております。しかし、社員一人ひとりが、高い問題意識を常に持ち、互いに協力しながら、困難を乗り越え目標に向かって邁進していけば、必ず達成できる数字であると確信しております」（社内報「MY SHIP」2002年10月号）

当社中期経営計画で掲げた3本柱の施策のうち、1本目は「提案営業」である。従来の運送業界の営業は、「どこからどこへ何t ロットで月何回運んだらいくらでできるか？」という荷主の要望に応えるいわば「待ちの営業」になりがちだった。それに対して提案営業は、「荷主が今、そしてこれから何をつくり、どこに輸送し、輸送したいかを把握し、最適な輸送方法を輸送のプロフェッショナルである当社が考え、荷主に提案し、計画段階から、ユーザーのサプライチェーンの中に入り込んでいく営業」だ。

2本目の柱である「安全運航」は、事故ゼロ、災害ゼロ、不良ゼロ、故障ゼロなど効率を阻害するあらゆる要因を徹底的に排除し、生産効率を極限まで高めていく運動である。もう一つの柱「コス



国華産業中期経営計画では、目標達成のための3つの施策をロードマップとして示した



2000年代に入ると、外航事業が当社の事業基盤の中心になっていった

「競争力の強化」と共に、「提案営業」を支える必要不可欠な要素である。

当社は、目標達成のロードマップとして示した3つの施策に取り組む、実績を残していった。具体的には、「協創2005」における中期経営方針で掲げられた「外航事業の拡大強化」に対応して、メタノールを中心とする海外展開、ならびに主要客先の海外事業計画に伴う、中東・ASEAN・極東のベースカーゴの取り込みの実現であった。

この外航を主体とした船隊規模の拡大により、当社の売上高は2003年度(2003年4月～2004年3月)69億7,400万円、2004年度77億6,990万円、2005年度95億6,700万円と急伸。達成が困難とされた当社中期計画の目標を上回る業績を残したのである。

■ KOHZAN MARU IIとKOHZAN MARU Vをサウジメタノール航路に投入

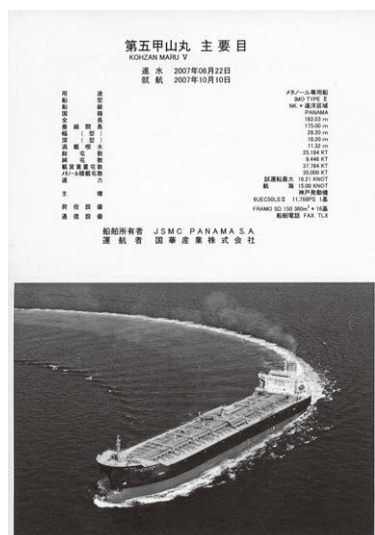
当社が、船隊整備を進め、事業基盤の重心を外航事業に移し始める契機となったのは、メタノール輸送船「KOHZAN MARU II」の運航であった。

2002(平成14)年3月、三菱ガス化学は、海運子会社であったジャパンケミカルトランスポート株式会社の業務を停止。三菱ガス化学の子会社となった当社は、ジャパンケミカルトランスポートが保有していたメタノール船KOHZAN MARU IIを買船し、自社船としてサウジアラビアの合弁会社サウジアラビアメタノール社(AR-RAZI)のメタノール輸送に投入したのである。本船は、1989(平成元)年竣工、メタノール輸送船の要件であるIMOタイプⅢの汎用ケミカルタンカー。積載重量トン1万9,997DWTであった。

続いて2004(平成16)年5月末、当社は、三菱ガス化学によって行なわれたサウジアラビアからのメタノール輸送船「甲山丸」の代替船の tender (競争入札)において、邦船社3社、サウジ船社2社との競争に勝ち、落札に成功した。

甲山丸は、KOHZAN MARU II以前に、三菱ガス化学のサウジアラビアでのメタノールプラントの操業開始に伴って、1983(昭和58)年3月に運航を開始した最初のメタノール輸送船である。船齢を重ねていたため、造船所の船台確保の必要性から、2008(平成20)年3月の契約終了に備えて tender が行われたものである。

この第一船の契約に当たっても、当社は三菱ガス化学と折衝したが、その時は大阪商船三井船舶株式会社が落札し、当社は涙を飲んだ。今回も、子会社という配慮を排除した公平な tender で



「KOHZAN MARU V」。サウジメタノールの日産5,000tの世界最大プラントAR-RAZI 5基目の稼働開始に合わせて建造、運航開始。25,184.00GT、37,784.00DWT

あり、競争は厳しいものであった。しかし当社は、これに全力で当たり落札に成功したのである。船はAR-RAZIの日本側投資会社である日本サウジアラビアメタノール株式会社が所有し、当社が裸備船して運航する15年契約となった。

新船は「KOHZAN MARU V」と命名され、2007(平成19)年10月に竣工した。ダブルハルを擁したIMOタイプⅡ、3万7,784DWTの最新鋭船は、2008(平成20)年4月に運航を開始。これによって、サウジアラビアメタノール事業の運航船は、KOHZAN MARU IIと合わせて2隻となった。

■ ベネズエラ国営石油化学公社メタノール輸送開始

2003(平成15)年度から2005(平成17)年度までの三菱ガス化学グループの中期経営計画「協創2005」に伴って当社が策定した経営基本方針の中核は、外航事業の拡大で、中でもベネズエラ・メタノールの三菱ガス化学および他社の輸送契約獲得は、最重要課題として位置づけていた。

メタノール事業では、競争力ある原料天然ガスを確保することが成功の大きな鍵であることから、北米や西欧における市場立地型の旧来設備が停止する一方、中東や南米の産ガス国で新規設備が稼働する生産地シフトが起っていた。そうした中で三菱ガス化学は、いち早く中東・南米での事業展開を行い、ベネズエラにおいても同国の国営石油化学公社Pequiven(ペキベン社)と、三菱商事株式会社との3社合弁によるメタノール製造販売会社「Metanol de Oriente, METOR S.A.」(メトル社)を設立した。1994(平成6)年から天然ガスをベースとしてメタノール生産を行っている。このプラントの営業面での立ち上げを担当したのは、当時三菱ガス化学でメタノール事業に携わっていた、当社社長の吉川であった。

ただ当初、メトル社の輸送を担っていたのは外国船社であった。当社は「協創2005」に伴って、その輸送契約獲得を目指したのである。吉川は自ら契約獲得交渉に乗り出し、まず三菱ガス化学と23万tのメタノール輸送契約締結に成功した。この成約に伴い、当社は、1万6,177DWTの「Jose Breeze」(1982年竣工)を購入、2003(平成15)年3月にアメリカ/ベネズエラ航路に就航させた。

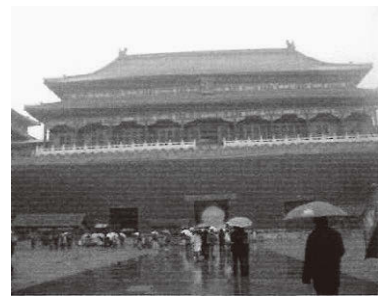
そしてペキベン社との長期交渉の結果、年間34万tの輸送契約を獲得した。これにより2004(平成16)年1月、2万4,090DWTの「JOSE STREAM」(1986年竣工)をベネズエラ航路に投入。同年



現在のKOHZAN MARU Vは、木江ターミナル向けの輸入を中心に活躍している



当社の外航船隊の拡大を報じる雑誌コンパスの記事



創立60周年記念として中国北京への社員旅行を実施。北京オリンピック直前の準備に沸くグレートチャイナを垣間見て、当社の発展と思いを重ねた



「JOSE PROGRESS」。当社運航船における最大船型の汎用ケミカルタンカー。30,969.00GT、47,018.00DWT

2月からアメリカ・ガルフ、カリブ海、ベネズエラ内航およびオランダ・ロッテルダム向け輸送を開始した。

さらに2005(平成17)年10月には、ベキベン社の他のメタノールプラントからの15万tの輸送依頼に対応するため、3万2,443DWT汎用ケミカルタンカー「JOSE BRIGHT」を船積港のJose港に投入した。本船は、中古船「Chembulk Rotterdam」を買船、海外子会社が所有していたものを、船名を変更した上で備船したものであった。

■ 中期経営計画「協創2008」の推進

2006(平成18)年4月からは、2008(平成20)年度を最終年度とする三菱ガス化学の中期経営計画「協創2008」がスタートした。当社は、これまで経営のベースとしてきた内航事業において効率化、収益性を向上させると共に、協創2005からは、コア事業として経営資源を集中投入してきた外航事業をさらに拡大させていった。中でも拡大を加速させたのはベネズエラメタノール輸送事業である。

協創2005の期間に、当社のベネズエラメタノール輸送量は、41万t(2003年度)から85万4,000t(2005年度)へと倍増した。そして協創2008では、ベネズエラ事業関連の輸送需要は、2006年度に216万t、2007(平成19)年度以降は253万tになるとの見通しであった。目標量が大きく増加しているのは、収益性向上を目指して、ベネズエラから北米、欧州へのメタノール輸送の復航時の輸送貨物獲得を視野に入れていたためである。復航貨物としてはアメリカからのケミカル類、ブラジルからのエネルギー用途のエタノール輸送が予定されていた。

加えて2007年にはベキベン社から18万tの輸送量増量要請があり、2009(平成21)年にはメトール社がメタノールの生産能力を現行の75万tから160万tに増強する予定を立てていた。

これら輸送需要の急増に対応して、当社はベネズエラメタノール事業関連の船腹整備・増強に取り組んだ。まず2007年度には、大型の4万6,800DWTの新造汎用ケミカルタンカー「JOSE PROGRESS」を投入すると共に、船齢25年を超えていた既存船JOSE BREEZEの更新建造を行った。4万5,000 DWT型汎用ケミカルタンカーは、アメリカ地域のメタノール輸送船の一般的サイズであり、このフィールドで競争していくには不可欠な船型であった。

また当社は、株式会社安保商店との合弁スキームにより、次の

ようなりスクに対応するために更新建造投入に踏み切っている。

- ① ベキベン社扱い品増加への対応。
- ② ベネズエラのターミナル管理を行う国営石油公社PDVSA(ペトロレオス社)の入港船齢制限25年以下への対応。
- ③ 南北アメリカ、環太平洋のエネルギー事情に鑑みたメタノール、エタノールをはじめとするバルクケミカルの輸送需要増加への対応。
- ④ 南北アメリカ、環太平洋、欧州での競争力保持への対応。投入する4万7,000DWT型は同エリアの主流船型であるだけでなく、CPP(Clean Petroleum Products=白油)の標準船型でもあるため、CPP輸送船用途への転用も可能である。

なお、協創2008ではベネズエラメタノール輸送のため、先述のJOSE STREAM、JOSE BRIGHT、JOSE PROGRESSの他、中国建造の新造船2万7,000DWT型(IMO Type II)3隻の計6隻を投入する計画が立てられていた。

■ ブルネイメタノール輸送の開始

「協創2008」期の2007(平成19)年4月、三菱ガス化学が伊藤忠商事株式会社、Brunei National Petroleum Company(PB社)との3社合弁で設立したBrunei Methanol Company(BMC社)が、建設資金約4億ドルを投じて年産85万tのメタノールプラントを建設、2009(平成21)年末に完工、2010(平成22)年4月に商業運転開始を予定していると発表した。

当社は、2007年にブルネイメタノール輸送に向けた船隊整備等について検討を開始した。当初、BMC社が製造する年間85万tのメタノールは、北米を除く、極東アジア、東南アジア、中国、オセアニアへの配送を想定していた。北米西海岸向けの販売は、受け入れターミナルの確保にめどが付き次第計画する予定であった。

また船隊整備では、アジアを中心とした多種多様な顧客オーダーに柔軟に対応していくため、メタノール輸送時の品質管理の観点から、2隻の専用船による輸送を主軸に、一定の輸送量を確保し、残りの数量をCOA契約(使用船舶を特定しない数量輸送契約)との組み合わせにより運営していくことが最適と考えられた。

具体的には、公開入札で極東アジアと中国向けに1万t積専用船1隻、東南アジア向けに5,000t積専用船1隻を投入して輸送量の約半分をカバーし、その他を追加の1隻とCOA船で対応する計画であった。この計画に基づいて建造されたのが2010(平成22)年3月竣工の汎用ケミカルタンカー「RAKIS」(6,269DWT)と同年



JOSE PROGRESSは、2010(平成22)年8月に稼働を開始したベネズエラMETOR II(年間85万t製造)の新プラントに合わせて建造、ベネズエラメタノール輸送に投入した



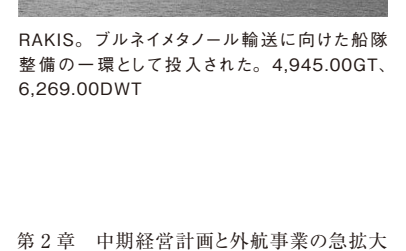
「KOKUKA GLORIOUS」。ブルネイメタノール輸送で活躍する汎用ケミカルタンカー。19,349.00GT、26,960.00DWT



「KOKUKA COURAGEOUS」。汎用ケミカルタンカー。19,349.00GT、27,000.00DWT



「KOKUKA VIGOROUS」。汎用ケミカルタンカー。19,349.00GT、26,980.00DWT



RAKIS。ブルネイメタノール輸送に向けた船隊整備の一環として投入された。4,945.00GT、6,269.00DWT



ACACIA。運賃競争力を高めるため、多岐に渡り改善が施された。8,535.00GT、1万3,565.00DWT



ブルネイメタノール輸送プロジェクトの概要を伝える現地の新聞



「KOHZAN MARU V」での船上パーティーの様子。(サウジアラビア アルジュベイル)

8月竣工の「ACACIA」(1万3,565DWT)である。このACACIA建造では、運賃競争力を上げるために基本計画の改善に取り組んだ。主機の出力を4,200kw から4,900kwに変更し、航海速度を荷主応札要件14kt(ノット)のところ、最大15.1ktまで引き上げている。さらに、カーゴタンクの容積を1万4,000m³から1万4,800m³に5.7%増やすと共に、計画揚地である小名浜、清水、水島、新居浜各港の喫水制限に合わせた低喫水の船型とし、かつ満載に近いメタノール積載量となるような仕様とした。

また、ブルネイメタノール専用船2隻を建造後、これらを中心とした効率的なロジスティクスを実現するため、当社はBMCのパートナーであるPB、伊藤忠商事との3社で船舶所有と管理を行う Brunei Methanol Tanker SDN. BHD.を設立した。ブルネイ船員の育成も担う同社の運営における当社の役割は、船舶建造、船舶管理、船舶運航の各業務で役務提供し、PBの意向を尊重しながら競争力のあるメタノール輸送体制を構築していくことであった。

協創2005・協創2008期における外航事業の急拡大

協創2005および協創2008期における当社の事業展開の特徴は、メタノール輸送事業を軸とする、外航事業の急拡大と業容の拡大にある。

当社は2002年3月に「KOHZAN MARU II」をサウジアラビアメタノール輸送に投入して以降、現在までに21隻の外航船を就航させている。そのうち万トンクラスは11隻、16隻が新造船である。

また21隻のうち、三菱ガス化学のメタノール世界3拠点のロジスティクスに投入した汎用ケミカルタンカーは10隻で、新造船が7隻である。この時期の当社の船隊整備が、いかに三菱ガス化学のロジスティクスに重点を置いたものであったかがわかる。

協創2005が始まる直前の2001(平成13)年と協創2008が終了した2008(平成20)年で比較すると、内航船数が19隻から25隻と1.3

三菱ガス化学メタノール世界3拠点用メタノール輸送汎用ケミカルタンカーの投入実績(2002年以降)					
船名	総トン数	積載重量トン数	竣工	運航開始	運航終了
KOHZAN MARU II	13,067	19,997	1989年2月	2002年3月25日	2012年11月
JOSE BREEZE	9,087	16,177	1982年7月	2003年2月1日	2010年4月
JOSE STREAM	13,632	24,090	1986年	2003年12月17日	2010年8月
JOSE BRIGHT	21,142	32,443	1993年7月	2005年8月10日	2011年2月
KOHZAN MARU V	25,184	37,784	2007年10月	2008年4月	現在運航中
JOSE PROGRESS	30,969	47,018	2009年2月	2009年2月19日	現在運航中
RAKIS	4,945	6,269	2010年3月	2010年3月	現在運航中
ACACIA	8,535	13,565	2010年8月	2010年9月	現在運航中
KOKUKA GLOLIIOUS	19,349	26,960	2011年3月	2011年7月	現在運航中
KOKUKA COURAGEOUS	19,349	27,000	2010年10月	2011年9月	現在運航中
KOKUKA VIGOROUS	19,349	26,980	2011年8月	2011年11月	現在運航中

倍の伸びにとどまっているのに対し、外航船数は3隻から14隻と4.7倍に急伸長し、載荷重量トン数も、外航船の大型化もあって3万1,037DWTから18万6,974DWTと6倍になっている。

内航事業においても三菱ガス化学への国内販売戦略におけるロジスティクスに新造船を数隻投入しており、そのうち2種類の製品用に3隻を純増で投入している。

こうした業容の拡大、また東京に顧客が集中するという状況を踏まえ、当社は2005(平成17)年9月、本社を大阪市西区江戸堀から東京都港区虎ノ門へ移し、業務の効率化を図った。

石化ガス専用特殊船輸送事業の開始

三菱ガス化学のバラ積み液体石油化学製品の輸送を請け負う当社が、親会社へ競争力ある物流コストを提供し続けるためには、外部企業との事業取り引き拡大による収益基盤の強化も重要な課題であった。その課題に向けて、当社は外部企業が計画する海外事業展開に伴って生まれる外航海上輸送を獲得し、ロジスティクスの質と量を伸ばすことを目指した。

当時、内航ケミカルタンカー業界は停滞が続き、建造船価、船員コスト、燃料費高騰の中で運賃値上げが進まず、また各荷主の船社系列化によって、規模の利益の追求が難しい状況になっていた。その一方で外航は、資源国の汎用化学製品の工業化、アジア各国の経済成長によって輸送需要の拡大が見込まれていた。

そうした情勢の中で、当社が収益拡大の道として新たに手がけたのが、石化ガス専用特殊船輸送事業であった。荷主は Petrochemical Corp. of Singapore (Private) Ltd. (PCS社) である。PCS社は、住友化学株式会社を中心として設立された日本シンガポール石油会社とシンガポール政府との折半出資により、1977(昭和52)年に設立されたエチレンセンター会社で、エチレンやプロピレン、各社誘導品などの原料をアジア各国の石油化学製品企業に供給してきた。その後、シンガポール政府は石油メジャー他社に政府出資分を売却したが、それ以降もPCSは住友化学の重要な海外生産拠点として生産能力を拡大させてきた。

当社はそのPCSから、クルードC4やブタジエンなどをシンガポール周辺およびインド、極東まで海上輸送する契約を獲得、2006(平成18)年2月に3,147DWTの石化ガス特殊タンク船「SAKURA HARMONY」、同年3月に同型の「SAKURA SERENITY」を相次いで新造、就航させたのである。

さらに2007(平成19)年11月、極東地域におけるプロピレン



SAKURA HARMONY。石化ガス特殊タンク船。2,997.00GT、3,147.00DWT



SAKURA SERENITY。2,997.00GT、3,147.00DWT



SAKURA SYMPHONY。2008年6月運航開始。2,997.00GT、3,160.00DWT

の需要量が7%近く増加するとの予測を背景に、三井物産株式会社向けに、SAKURAシリーズの3隻目となる「SAKURA SYMPHONY」(3,160DWT)を新造し、投入した。

内航タンカーの大型化とリプレース建造

当社は、協創2005・協創2008期に、外航事業を急拡大させたことにとどまらず、創業以来長きにわたって当社の中核事業であった内航事業についても船腹整備・拡充面での改革に取り組んだ。改革を促したのは、市場ニーズの拡大と規制の強化に伴う事業環境の変化である。そして船舶の大型化とリプレースが改革の柱となった。

この時期、当社における内航汎用ケミカルタンカーに必要なとされた仕様は、1,000MT積から1,500MT積への大型化であった。大型化が求められたのは、次のような状況があったためである。

- ① ケミカルの太宗貨物であるキシレン、パラキシレンの輸送は、1,500MT積が主流になると予測された。
- ② キシレンを輸送するための船型要件が、2012(平成24)年以降IMOタイプⅢからタイプⅡに格上げされる。これに対応してタイプⅢの既存船である1,500MT積の「第八菱華丸」はタイプⅢまたはタイプなしの貨物の集荷を考慮していった。
- ③ 同業船社に1,500MT型は、この当時17隻しかなく、タイプⅡ輸送船はそのうち4隻のみであった。
- ④ 環境問題や船員費、燃料費の高騰を背景に、コスト低減を実現する大型化が不可欠であった。

これらの状況を踏まえ、当社は船腹大型化を進め、「第二菱栄丸」(1,853DWT)を建造、2007(平成19)年7月に就航させた。これに先立つ2004(平成16)年5月に建造、就航させた「菱栄丸」が、三菱ガス化学の貨物であるアセトン、メチルメタクリレート、ダイメチルフォルムアミドを主体に東日本で運航したのに対し、第二菱栄丸は、三菱ガス化学のキシレン、帝人株式会社のパラキシレン類などを西日本に輸送した。



「英華丸」。内航汎用ケミカルタンカー。
498.00GT、1,260.00DWT



第二菱栄丸。内航汎用ケミカルタンカー。
748.00GT、1,853.00DWT

内航輸送量と内航ケミカルタンカー船腹数(2008年)	
内航ケミカルタンカー輸送量	15,031 千kt
汎用ケミカルタンカー	132 隻
	148,286 m ³
専用ケミカルタンカー	54 隻
	55,527 m ³
合計	186 隻
	203,813 m ³

※白油系貨物専用の船は「専用ケミカルタンカー」に分類される

過酸化水素輸送で船舶大型化提案

三菱ガス化学の過酸化水素水の海上輸送一括請負も、大型船舶建造によって実現したものである。三菱ガス化学の過酸化水素事業は、合併前の三菱江戸川化学株式会社が独自技術の開発で長期間独占的な地位を確保し、1970年代半ばには国内生産の46%を

同社が占めていた。当初、過酸化水素は主に紙パルプ、繊維、工業薬品分野で使用されていたが、やがて公害処理、有機合成、電子材料の洗浄に使われるようになり、LSI(大規模集積回路)が実用化され始めた1980年代からは、三菱ガス化学が濃純過酸化水素「ELグレード」を開発すると共に洗浄剤としての需要が急増した。

住友化学のカプロラクタム向け新規用途、脱塩素化を進める紙パ漂白用の需要増などで、年間13万MTの輸送需要が予想されていた。

当社は1,000MT積と1,500MT積2隻での輸送を提案、これが受け入れられて一括請負となった。2隻の専用船は、2005(平成17)年10月に「菱日丸」(1,620DWT)を、同11月に「菱水丸」(1,231DWT)を定期備船運航開始している。翌年度には、過酸化水素水の輸送実績は13万2,980MTに達した。

出荷地は三菱ガス化学鹿島工場で、仕向地の三菱ガス化学四日市、新居浜、伊予三島、川之江、大阪、堺、小名浜、八代、彦島などへ輸送した。

電気推進船「国朋丸」の建造

当社は、2008(平成20)年6月、電気推進船「国朋丸」を建造、就航させた。国朋丸は鉄道建設運輸機構が進める、輸送コスト合理化と環境負荷低減を実現するための電気推進船「スーパーエコシップ計画」に基づいて建造した、IMOタイプⅡ、2,306DWTの汎用ケミカルタンカーである。

当社はかねてから、内航事業改革の一環として、三菱ガス化学水島工場向けのキシレン輸送を主目的とする2,000MT積の汎用ケミカルタンカーの新造を計画していた。それまでこの輸送には、「マリン20号」(1,947DWT)が投入されていたが、同船は1987(昭和62)年に建造されてから19年を経過し、リプレースを行う時期にさしかかっていた。また、海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS条約)の海洋汚染防止法改定により、2007(平成19)年1~5月の猶予期間後には、キシレン輸送はタイプⅡ船で行うことが義務づけられた。そのため、タイプⅢ船であったマリン20号はキシレン輸送資格を失う。そこで代替建造が計画されたのである。

当社は、代替建造に当たって、鉄道建設運輸機構が進めていたスーパーエコシップ計画に応募し、承認を得た。同時に国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)からも「2006年度エネルギー使用合理化事業者支援事業」の交付決定を



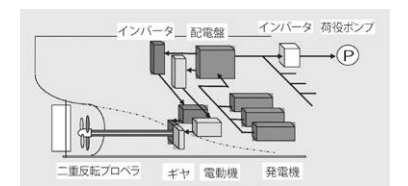
菱日丸。過酸化水素水専用船。696.00GT、1,620.00DWT



菱水丸。過酸化水素水専用船。2010年1月まで運航していた。494.00GT、1,231.00DWT



国朋丸。船名は当社初の遠洋航路就航外航船である初代「国朋丸」を受け継ぐもの。1,066.00GT、2,306.00DWT



国朋丸の推進システム図



国丸命名の記事が出ている内航海運新聞 (2008年6月9日)



「国丸丸」。内航汎用ケミカルタンカー
499.00GT、1,311.00DWT

内航輸送量と内航ケミカルタンカー船腹数 (2010年)	
内航ケミカルタンカー輸送量	13,663 千kt
汎用ケミカルタンカー	123 隻 139,768 m ³
専用ケミカルタンカー	50 隻 56,098 m ³
合計	173 隻 195,866 m ³



ひよどり。コンテナ船。竣工当時、内航業界最大のコンテナ積載量251TEUを誇った。
749.00GT、1,830DWT

受け、両機構から補助金を得て電気推進船・国丸丸を建造した。

国丸丸は、電気推進船では初となるC重油焚きを実現した。特徴は次のとおりである。

- ① 大型ディーゼル主機関の代わりに3台の小型ディーゼル発電機を採用したことで、従来船型に比べて低振動、低騒音など静粛性を確保。また機関室が小さくなり、貨物スペースを大きくとることができる。
- ② 機関室を縮小できた分、船尾船型がスマートになり、摩擦抵抗が減少。さらに二重反転プロペラの採用で燃料消費量を削減できる。
- ③ インバータ制御にスムーズな加減速や安定した荒天時航行が可能となり、安全性、定時性が格段に向上。
- ④ 複数の推進装置、発電ユニットを備えているため、エンジントラブルなどによるデッドシップ状態が避けられる。
- ⑤ 機関部船員の省力化が実現。発電機の計画保全整備システムの導入により、機関部の中間および定期検査が免除され、コストが削減できる。

このように従来船型に比べ多くのメリットを持つ、まさにスーパーエコシップであった。

■ モーダルシフト船「ひよどり」進水

2007(平成19)年2月、当社は、モーダルシフト船「ひよどり」を建造、就航させた。ひよどりは749GT、20フィートコンテナ251本積の大型コンテナ船で、1992(平成4)年建造「さくら丸」の高齢化による代替船として建造したものである。

さくら丸は長年にわたり、帝人松山工場から宇都宮工場へのポリエステルフィルムチップのコンテナ輸送に従事していた。しかし近年、帝人が提供するポリエステルフィルムチップは、顧客の多様化により多品種におよび、それにつれて仕向地も増加していた。また海運市況は低迷を続け、内航貨物船の運賃は低下していた。

当社は、そうした変化に対応するため、他船社とのアライアンスを企図。コンテナフィダー輸送では国内最大のシェアを持つ井本商運株式会社とアライアンスを組み、複数のコンテナ船で複数港をカバーする航路設定を行った。

そして、老朽化していた「さくら丸」と補足船であった「日昇丸」「日進丸」をリプレース引当船として売却し、大型コンテナ船「ひよどり」を建造、新たな輸送体制を構築したのである。ひよど

りは子会社の有限会社阿部海運が建造し、当社が借り受け、井本商運に定期傭船貸し、そして当社の航路を提供して顧客ニーズに応じていった。



「第二秀華丸」。内航汎用ケミカルタンカー。
2008年3月1日運航開始。
499.00GT、1,287.00DWT

息の長いメタノール河川配送事業

日本初のホルマリン製造メーカーである三菱ガス化学(旧・三菱江戸川化学)は、原料のメタノールを受け入れていた。同社の東京工場は、東京湾につながる中川に面した葛飾区新宿にあり、原料メタノールは東京湾沿岸の京葉コンビナートから搬入されていた。平水区域の東京湾／中川航路は、河川を上り下りする航路で、河口と東京工場との間の航行の際には、20を超える橋の下を通過しなければならなかった。

当社が、この三菱ガス化学のメタノール河川配送事業を開始したのは1976(昭和51)年である。そのきっかけは、当社で運航する船団の中で一番小さい100総トン未満の白油配送船「第一長栄丸」が、三菱ガス化学に納める原料苛性ソーダ輸送に使用されていたことだった。それをメタノール輸送用に備船する提案が受け入れられたのである。

メタノールを200t積んで中川を上り下りし、月間4,000tを運び続けた。航行時間は往復6時間、それと積揚荷役を1日で行った。わずか6時間とはいえ、同業の同型バージ汽船とのすれ違いや潮汐、風の影響、船底と川底との抵触、橋下と本船との接触有無など、物理的な障害が多く、常時航行安全上の配慮を要する運航であった。また、レジャーボートの普及により増加した小型船や水上スクーターなどの遭遇も難儀であった。実際に他船との行き会い関係における重大な事故もあった。

第一長栄丸が河川運航を開始した2年後の1978(昭和53)年に、船主がメタノール輸送専用船「第五長栄丸」を建造。しかし、石油ショックによる不況が影響して生産量が減り、予定されていた2隻での輸送体制ができず、係船することになった。1979(昭和54)年に第一長栄丸を売却撤去してからは、1隻体制でのメタノール輸送が続けられた。

三菱ガス化学東京工場では、メタノールの最大用途であるホルマリンを製造していた。メタノールの国内消費におけるホルマリンの占める割合は1970年代には55%を超えていた。そのホルマリンからアル

ギット樹脂の中間体のペンタエリスリトールが製造され、その製品であるトリメチロールプロパン(TMP)はアルギット樹脂塗料、ポリウレタン樹脂塗料、印刷インキの原料として、またトリメチロールエタン(TME)は酸化チタン表面処理剤の原料として使用された。さらにこれらの生産過程で副生する蟻酸ソーダからは、漂白・還元剤原料が生産された。当社はこれらの製品需要の増加と共に安定的にメタノールを河川配送し、三菱ガス化学のポリオール事業を支え続けた。



しかし1980年代半ば以降、円高の進行と共に三菱ガス化学の業績が急速に悪化した。輸出比率の高いペンタエリスリトールは1994(平成6)年に生産を停止。仕入販売方式に移行された。ハイドロサルファイトは1995(平成7)年末、TMEは1997(平成9)年に生産を停止し、外部委託となった。TMPは社内別工場に移設されたが、2000(平成12)4月に停止となった。そして三菱ガス化学東京工場における日本最初のホルマリンプラントは、2001(平成13)年3月に停止された。

当社のメタノール河川配送船「長栄丸」シリーズは、「第五長栄丸」からその役割を引き継いで18年間就航していた「第八長栄丸」が1998(平成10)年10月に運航を終了。本船船主の小俣敏夫が後任船「第一広輪丸」を2年3か月運航し、売却撤去をもってメタノール河川配送事業は消滅した。

なお、三菱ガス化学はこの後、東京工場を水処理事業を中心とした都市型化学拠点に変貌させた。さらに2009(平成21)年には、三菱ガス化学の将来を担う新規テーマの探索を行う先端的研究開発拠点「東京テクノパーク」が設立されている。

世界同時不況と事業再建計画

リーマンショック後の海運市況の急落

中期経営計画「協創2005」のスタート時から、「協創2008」の中間年度を迎えた2007(平成19)年度まで、わが国経済は小泉政権下の不良債権処理と雇用規制緩和の構造改革によって、いざなぎ景気を超える史上最長(2002年2月～2007年10月)の景気拡大が続いた。世界経済も好況下に推移し、海運業界も順調だった。

当社の主力事業である化学品の輸送需要も、石油化学製品生産の拡大および経済の発展によって、海外では中東地域をはじめとする中国、アジア地域全般で増大しており、日本においても安定した輸送量で推移していた。こうした海運市況の下、タンカーをはじめとしてバルカー、コンテナ船等の建造発注増大が続いており、内外の造船所の船台が2010(平成22)年度から2011(平成23)年度まで予約で埋まるという、かつてない建造ブームを呈していた。

当社の業績も順調に伸び、2007(平成19)年3月期決算では、売上高で100億円の大台を突破、経常利益は2億7,197万円を記録した。

しかし、2007年中頃から、世界経済情勢に暗雲が漂い始める。アメリカでは、ITバブル崩壊と同時多発テロ後の景気対策として低金利政策がとられ、2001(平成13)年から2006(平成18)年までは、不動産バブルの状況が続いた。そして2007年夏頃になると、信用力の低い層向けのローン商品であるサブプライムローンの不良債権化が問題になり、世界中に金融不安が広がって、世界景気が下降傾向を示し始めた。

1年後の2008(平成20)年9月、アメリカの大手投資銀行リーマン・ブラザーズが破綻した。負債総額は6,130億ドル(約64兆円)で、同国史上最大規模の倒産だった。ニューヨーク証券取引所のダウ平均株価は史上最大の777ドルの暴落となり、金融危機が世界規模で拡大、世界経済は近年で最も深刻な景気後退に陥った。この世界同時不況を、「100年に一度の危機」とする者もあった。

円高が進行し、日経平均株価は2008年10月に5年ぶりに1万円の大台を割った後も下落を続けた。わが国でも、規模の大小を問わず多くの企業がこの世界同時不況の影響を受けた。世界市場において快進撃を続けていたトヨタ自動車さえ、2009(平成21)年3月期決算で71年ぶりの赤字に陥った。

内航海運市況も、リーマンショック後は世界同時不況の影響を受けて急落し、運賃、用船料の引き下げが続出した。2009年に入ると、石油、鉄鋼、セメント、自動車、石油化学など内航主要貨物の生産量は、毎月、前年同月比を下回るようになり、輸送量は激減した。

当社事業においても世界不況は、深刻な影響を与えた。当社の業績は、2000(平成12)年度から2007年度までは1～3億円の経常利益を計上してきた。しかし、2008年度に入ってから、上期は原油の急激な値上がりによる燃料価格の急騰分を運賃に転嫁できなかったこと、下期においてはリーマンショック後の世界不況で荷動きが極端に減少したことが響いた。当社の主要顧客である化学業界も例外ではなく、製品需要はおしなべて対前年比で20%以上の減少となり、製品によっては半減するものもあった。これによって、2008年度通期では9億円近い経常損失を余儀なくされた。

緊急対応策の策定と余剰船腹の売船

当社は2008(平成20)年12月、リーマンショック後の事業環境が急速に悪化する中で、「緊急対応策」を策定した。これは創業以来最悪ともいえる危機的状況を乗り切るべく、部門ごとの方策をまとめたものであったが、いずれも基本的な方針は、余剰船腹を売船し、残存船の稼働率を上げることと、自社船および準社船を他船主に売船し、同船をチャーターバック定期備船する、いわゆる仕組替えによって有利子負債を縮減することにあった。

この緊急対応策に基づいて内航部門では、順次老齢船の売船を進めると共に、オーナーへの返船を実施し、フリーポート船腹(不定期スポット航海備船市場に投入している特定の荷主と中長期契約を結ばない船)を縮小し、残存船の専用船化を図った。2009(平成21)年度中に実施した余剰船腹の売船および返船は次の通りである。

- ・第8菱華丸(フリーポート)を売船
- ・エチレングリコール専用船・油華丸を売船し、菱栄丸(フリーポート)をエチレングリコール専用船に投入
- ・エチレングリコール専用船・曹栄丸を売船し、英華丸(フリーポート)をエチレングリコール専用船に投入
- ・第32光輝丸(フリーポート)を借船先へ返船、過酸化水素水専用船・菱水丸をオーナーへ返船
- ・第2秀華丸、菱日丸の係船および第2英明丸の売船による仕組替えを実施

内航ケミカルタンカー輸送量	12,546 千kt
汎用ケミカルタンカー	123 隻
	143,294 m ³
専用ケミカルタンカー	44 隻
	48,439 m ³
合計	167 隻
	191,733 m ³



「双菱丸」。過酸化水素水専用船。498.00GT、1,296.40DWT

当社がこれらの措置によって5隻を減船すると共に、同業各社も同様の船腹縮小を実施したことにより、2009年度下期には、フリーボートの稼働率が上がり、採算の改善を図ることができた。この結果、内航事業では管理費前利益が3億8,500万円となった。

■ ベネズエラメタノール輸送事業の改善課題に

2009(平成21)年度は、リーマンショック後の世界的な不況を引きずりながらも、景気回復のほのかな兆しが見えた1年間であった。しかし、本格的な回復にはほど遠く、海運業界は、内航、外航とも厳しい状況に置かれたままであった。特に深刻な欧米での景気後退を受け、スポット運賃の低迷、ケミカルタンカーの運賃の下落は大幅かつ長期にわたり、この海域に配船している船社の採算に打撃を与えた。

当社の2010(平成22)年3月期決算での売上高は135億3,600万円、経常損失は5億7,200万円、当期純利益は6億4,400万円の赤字となった。2期連続の赤字となった原因は、リーマンショック後の世界同時不況による急激な貨物の減少と運賃市況の下落に加え、ベネズエラメタノール輸送事業の恒常的な採算性の低さにあった。

ベネズエラ事業は2002(平成14)年のスタート以来、2004(平成16)年度を除き赤字事業であった。ただ、2007(平成19)年度までは内航事業や専用船事業の黒字でカバーできていたので、やがて黒字転換できるものと思われていた。しかしリーマンショックによって他の事業も苦しくなり、ベネズエラ事業を支えていくことが困難な状態になったのである。しかも同事業では、それまで1~2億円にとどまっていた赤字が、2008(平成20)年度には3億7,900万円、2009年度には8億1,000万円にまで拡大している。

この2008年度以降の赤字拡大の直接的原因は、2005(平成17)年からベネズエラメタノール輸送(北米ガルフ/欧州航路)に当たっていた3万2,443DWT(積載重量トン)の大型ケミカルタンカー「JOSE BRIGHT」が、ロンドンに本拠を置くオイルメジャー・BP社の船舶要件に関する承認が取れず、ヨーロッパ向けに運航することができなくなったことである。同船は2010(平成22)年1月からトルコのドックに入れ、大幅な修繕を施すこととなった。

また、ベネズエラに配船する予定だった「JOSE PROGRESS」(4万7,018DWT)は、ベネズエラメトール社のメタノール製造能力増強が完了するまでの間、同業船社に定期傭船貸しをしていたが、これもBPの承認を落としたため、契約期限の2カ月前に返船

され、採算の悪化を招く結果となった。

当社は、これらベネズエラメタノール輸送のために就航する船舶の管理を船舶管理会社イーストウインド・シンガポール社に委託していたが、BPの承認取得失敗は明らかに同社の管理レベルの低下に起因するものであった。同社はその後2009年7月に、ニューヨークの親会社ともども倒産したが、当社はその対応として、管理会社変更に伴う重複支払いなど諸々の面で大変な苦労を経験した。船舶管理会社の選定に当たっては、コストだけでなく船員レベルや管理レベルも含めた管理品質の十分な確認が重要であることを改めて認識した。

■ 外航船舶管理の子会社KSSを設立

外航事業の拡大に伴い海難事故やトラブルの発生が懸念される中で、当社および関係会社が運航する外航船舶の、安全かつ経済的な運航状態を維持するため、当社は2009(平成21)年4月、100%出資の外航船舶管理会社Kokuka Sangyo Ship Management Company(略称KSCC、後にKSS)をフィリピン・マニラに設立した。

当社はかねてから外航事業において複数の外航船舶管理会社を起用してきたが、BPの承認取得失敗といったイーストウインド・シンガポール社のトラブルの後、その選定が極めて重要な経営課題であるとの認識を一層強めた。管理レベルの高低は、荷主満足度を大きく左右するだけでなく、荷主および船社の収益基盤に直接的な影響を与えるからである。そこで、当社に対するロイヤルティーを持った外航船舶管理会社を所有すると共に、その運営および外航船舶の運航ノウハウをグループ内に取り込み、グループ全体の外航船舶管理の品質を高めていこうとしたのである。

外航船舶管理会社は、船主の委託を受けて外航船の運航・管理業務を専門に行う会社であり、その業務は多岐にわたる。

KSSは設立後、国際海事機関(IMO)、オイルメジャー、荷主規定によるケミカルタンカー運営の諸要件を満足させるため、質の高い船員雇用と育成、荷主満足度の高い船舶要件確保とその維持、法定検査ドック入渠工事(造船所で行う船舶の修繕)対応、緊急時における機動力発揮の実現に取り組んだ。とりわけ中心的な業務となる法定検査ドック入渠工事では、当該船の修繕費とその期間を予算内で完結させる“Time is of essence”(TOE条項:債務者が契約上の債務の履行を遅滞した場合に、債権者が直ちに契約を解除できるという契約条項)の考え方で臨んだ。

また、外航船舶管理業務の品質を高めるため、KSSのスタッフには、上級船舶職員乗船履歴を有する船舶管理陸上勤務経験者、オイルメジャーなどでベッティング（船舶に関する設備や安全面の情報管理、用船受け入れ可否判断）管理職経験のある者など外航海運業務に精通した人材を各国から採用した。さらに外部において有力なパートナー組織と船員雇用、会計監査業務、法務などの分野で提携し、業務を進めた。

■ 組織変更と責任体制の明確化

自前の外航船舶管理会社KSS設立と同時に、当社は外航部門を強化するため、2009（平成21）年4月1日付で、組織変更を行った。

それまで外航部門の営業を担っていた営業第一部を外航営業第一部（アジア・中東地区担当）と外航営業第二部（カリブ海・米国・欧州担当）に分割、責任体制を明確化した。また内航営業を担当していた旧営業第二部も、内航営業部と松山・三原出張所に分割した。

さらに旧安全推進室、技術部、船員部を統合し、船舶管理部として、総合的な船舶管理業務を推進する体制とした。ワールドワイドなメタノールロジスティクスをはじめ、当社が元請する輸送の拡大に対応するための組織改革である。

■ 中国への新造外航船の発注が経営圧迫

当社は、2000年代前半に外航事業拡大方針に伴う船隊整備のため、中国の造船所に7隻の新造外航船を発注した。これが2009（平成21）年度以降の当社の経営を圧迫することとなった。

中国の爆食と呼ばれる旺盛な食糧や資源の消費などを背景に、世界経済は急ピッチで拡大、2000年代半ばから海運市況が高騰し、世界中の海運会社、船社は競って新船建造に向かった。船がなければ、目前のビジネスチャンスを逃すことになるからだ。また、各国の港湾当局による入国時の船舶検査（Port State Control: PSC）をクリアするためには、古い船舶での運航は徐々に困難になってきていた。そのためリプレースのための新造も必要だったのである。

この海運市況の急騰は後に海運バブルと呼ばれることになるが、これにより新船需要が激増。それまで年間3,000万総トン前後だった新造船建造量は2005（平成17）年に5,000万総トンを超え、2010（平成22）年には過去最高の9,600万総トンに達した。

こうした中で、当社も中国の造船所に相次いで新造船の発注をしたが、その発注先がまだ船台もできていない新しい造船所であったため、納期の遅れ、技術レベルによる品質面の問題などがあり、その改善のための追加費用の投入を余儀なくされた。特に舟山の造船所に発注した外航メタノール輸送向け2万7,000DWT型のKOKUKAシリーズ3隻は、この造船所が造る初めてのケミカルタンカーだったこともあり、建造中にトラブルが頻発。完全な商業運航に供するまでに、多大な追加建造コストを投じざるを得なくなったのである。

加えて発注のタイミングの悪さもあった。通常、新造船の発注から竣工までのリードタイムは1～3年といわれている。今回は、そのリードタイム中にリーマンショックがあった。世界的な不況が海運業界を襲い、ケミカルタンカー業界も運賃の急落と船腹の余剰、船員費のアップなど採算悪化要因に悩まされることとなった。

新造外航船の概要と竣工スケジュール（2010年末時点）				
船名	造船所	積みトン数	用途	竣工年月
JOSE PROGRESS	今治／新築島	44,000	外航遠洋／メタノール他	2009年2月
KOYO MARU	中国／舟山	3,800	外航／溶融硫黄	2009年9月
BANDAIⅢ	中国／重慶	3,000	外航／近海ケミカル	2009年12月
BANDAIⅣ	中国／重慶	3,000	外航／近海ケミカル	2010年5月
RAKIS	中国／寧波	5,000	外航／ブルネイメタノール	2010年4月
ACACIA	大分／三浦	10,000	外航／ブルネイメタノール	2010年8月
KOKUKA COURAGEOUS	中国／舟山	25,000	外航遠洋／メタノール他	2011年5月予定
KOKUKA GLORIOUS	中国／舟山	25,000	外航遠洋／メタノール他	2011年2月予定
KOKUKA VIGOROUS	中国／舟山	25,000	外航遠洋／メタノール他	2011年5月予定

■ 三菱ガス化学の金融支援を受け事業再建

2008（平成20）年秋から続く世界的な景気後退局面の中、通常の取り引き以外で発生した損失の処理などによって、当社は厳しい経営状況に置かれてきた。

2008年度（2009年3月期）決算において赤字に陥り、続く2009（平成21）年度も、国際運輸労連（IFT）との訴訟に関わる示談金の支出、取引先船舶管理会社の倒産による多額の貸倒損失などによって、大幅な赤字決算を余儀なくされた。

2010（平成22）年度においても、内航事業は回復基調にあったものの、外航事業のベネズエラメタノール輸送事業の赤字をカバーすることができず、繰り延べ税金資産を取り崩した結果、中間決算で大幅赤字となり、2010年9月30日時点で債務超過に陥った。

当時の当社を取り巻く事業環境は、為替が円高水準で推移していたこと、バンカー（船用燃料）価格が上昇基調にあったこと、タンカー運賃市況の回復が遅れていたことなどから、その後も厳しい状況が続くものと予想されていた。また競合他社との競争も一層激化するものと想定された。



「第二英華丸」。2010年竣工の内航汎用ケミカルタンカー。499.00GT、1,265.00DWT



「和華丸」。内航汎用ケミカルタンカー 498.00GT、1,314.56DWT

このような状況を踏まえ、当社は2009(平成21)年4月から、当社の抱える問題点を整理し、再建のための道筋をつけるべく、協議を重ね検討を進めてきた。そして、2010(平成22)年秋までに「国華産業・事業再建計画」を作成し、当社筆頭株主である三菱ガス化学株式会社に提案、承認を得た。

事業再建計画の骨子は次のようなものであった。

- ① ベネズエラメタノール輸送事業の見直し
- ② 余剰船腹の処理と活用
- ③ 所有船売船による特別利益の捻出
- ④ 一般管理費の削減

これら計画のうち、余剰船腹の売船に関しては、残債を多く抱えた船舶の売船処理も含んでおり、不足資金を三菱ガス化学からの資金提供(20億円の金融支援)による増資で賄うことになった。そのためには当社が同社の100%子会社になる必要があった。

当社は、2011(平成23)年2月17日の臨時株主総会において、三菱ガス化学の完全子会社となるために必要な、第三者割当による株式の発行と新株の割当、さらに財務体質を健全化するために、資本金を2億5,000万円から1億円に減資することなどを決議した。

「国華産業・事業再建計画」の推進

三菱ガス化学の最大限の協力を得て、当社は事業再建計画の推進に全社一丸となって取り組んだ。

まず、ベネズエラメタノール輸送事業の見直しでは、収益性を重視し、輸送計画を大幅に縮小させた。当初は、第2期計画であるメトール社増強後は、JOSE PROGRESSで年間54万3,000t、KOKUKAシリーズ3隻で93万6,000t、既存のJOSE BRIGHTとJOSE STREEMで66万7,000トン、合計で年間214万6,000tを輸送する計画であった。この計画には、三菱ガス化学、ペキベン社、三菱商事株式会社に加えて、他社のメタノール輸送も含んでいた。しかし、他社の荷物を確保することは難しく、またペキベン社と三菱商事のメタノール輸送を無理に取りに行けば、赤字をさらに増やす結果になりかねないというリスクがあった。そこで2011(平成23)年度は、メトール社のアメリカ向け、欧州向けをそれぞれ年間40万t、合計80万tとすることを決めたのである。

この輸送計画に基づけば、メトール社の増強が完了して、フル稼働に入る2011年以降も、アメリカ向けにKOKUKAシリーズの1隻(年間16航海)、欧州向けにJOSE PROGRESS(年間9航海)の2隻で賄え、JOSE BRIGHTとKOKUKAシリーズのうち2隻

内航輸送量と内航ケミカルタンカー船腹数(2014年)	
内航ケミカルタンカー輸送量	11,572 千kt
汎用ケミカルタンカー	114 隻 133,318 m ³
専用ケミカルタンカー	47 隻 59,546 m ³
合計	161 隻 192,864 m ³



「KOYO MARU」。外航溶融硫黄専用特殊タンク船。3,535.00GT、4,300.00DWT

が余剰となる。この余剰となった船を売船あるいは備船に出すことで採算の改善を図ろうとしたのである。結果的に当社は、同海域に投入していたJOSE BREEZEを2010(平成22)年4月、JOSE STREEMを同年8月、JOSE BRIGHTを2011年2月にそれぞれ売船した。

JOSE BRIGHTはBPの承認を落としたことで欧州へ回せなくなったり、トラブルによる不稼働で2009(平成21)年の輸送量減の原因となった船であり、ベネズエラに配船している船の中で、最も大きな赤字を出している船でもあった。2010年1～5月にはトルコの修繕ドックに入れ、通常運航できる状態にしたのだが、以後の修理発生とその費用の想定を立てることが困難なこと、船齢が17年になっていることなども考慮して売船に踏み切ったものである。

また、当社のオペレーションでは大きな赤字を出してきた「BANDAI III」を2011年2月から、「BANDAI V」を同年7月から裸備船でフィリピンに出した。これにより中国建造の近海船3,500DWT型汎用ケミカルタンカーの採算は大幅に改善され、建造後の船舶リスクも大幅に軽減された。こうした事業再建策により、2010年度の外航部門の管理費負担前利益は2億5,500万円の赤字から3億2,400万円の黒字に転換した。

東日本大震災への対応と事業再建計画の遂行

事業再建計画推進中の2011(平成23)年3月11日、宮城県沖の太平洋海底を震源地とする東日本大震災が発生した。地震の規模はマグニチュード9.0で、国内観測史上最大の地震であった。

激しい揺れと巨大津波を伴った大地震は、東北・関東地方を中心とする広い範囲に甚大な被害を及ぼした。膨大な数の死者・行方不明者を出し、建物が根こそぎ津波に流されて壊滅状態となった地域もあった。仙台市の製油所で石油タンク、千葉県市原市の製油所で液化石油ガスタンクが燃える大規模な火災も発生した。また、東北3県を中心に広い範囲で停電や断水になり、さらに太平洋岸の港湾や沿岸を走る鉄道、仙台空港などが津波に遭って輸送交通網が寸断された。東京電力福島第一原子力発電所では、津波で全電源を喪失、原子炉が冷却できなくなって炉心が溶融するという深刻な事故が発生した。

この震災による当社の運航船舶等に対する直接的な被害はなかったが、顧客企業には被害を受けたところもあった。震災直後には、火力発電用の燃料油の輸送が活発になり、一部のケミカル



BANDAI III。近海汎用ケミカルタンカー。2,826.00GT、3,450.00DWT



BANDAI V。近海汎用ケミカルタンカー。2,950.00GT、3,500.00DWT



炎上する製油所(2011年3月11日、千葉県市原市 https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f3/Cosmo_Oil_explosion_2_20110311.jpg)



事故が発生した東京電力福島第一原子力発電所(内閣府ホームページ・防災情報のページより提供元:東京電力 www.bousai.go.jp/kaigirep/hakusho/h23/bousai2011/html/ph/ph007.htm)

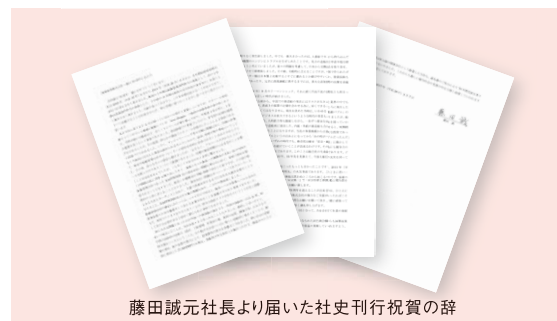
内航輸送量と内航ケミカルタンカー船腹数(2015年)	
内航ケミカルタンカー輸送量	12,095 千kt
	114 隻
汎用ケミカルタンカー	131,090 m ³
	50 隻
専用ケミカルタンカー	65,455 m ³
	164 隻
合計	196,545 m ³

タンカーが石油製品の輸送を担うこともあり、当社も協力した。2011年5月には被災地の顧客の在庫切れにより、千葉港から塩釜港へ、流木や漁具などの漂流物を避けながら、メタノールを輸送したこともあった。

東日本大震災により、底打ちと思われた景気が再び悪化し、福島原発事故の影響とも相まって先行きが一段と不透明になる中で、当社は震災の対応に追われながらも、事業再建計画で掲げた課題に全力で取り組み、2011年3月末までに当初計画通りの施策を実施、完了させた。

これにより2011年3月期は、売上高145億2,600万円、営業利益2億3,800万円(前期は5億6,700万円の赤字)、経常利益3億1,700万円(同5億7,200万円の赤字)を計上、事業再建に向けて好スタートをきった。

世界同時不況のどん底から 会社を蘇生させた手腕



藤田誠元社長より届いた社史刊行祝賀の辞

安定していたかに思えた2000年代後半、海運バブルによる新規純増船の増加が世界的な船台不足をまねき、中国への新造船発注が増加した。当社も中国の造船所へ新造船を発注せざるを得なかった。加えてリーマンショックがもたらした世界同時不況、それに続く円高不況の長期化、そして原油の異常高騰が起こる。これらの経済環境要因と遠洋外航中古船の修繕に関わる過大支出、大型遠洋外国船の船舶管理にまつわる人的・物的な負担が一気に降り注ぎ、当社の経営は悪化の一途をたどった。当時の社長であった藤田誠は、長年培われた問題解決力と真摯にして果敢な突破力、そして機を見たタイムリーな行動力をもって、最悪にして最大の危機的状況から見事に会社を蘇生させた。

利益重視の事業体制構築へ

2008(平成20)年秋のリーマンショック後の世界的不況により、海運業界は荷動きの減少と、大幅かつ長期の運賃市況の低迷に苦しんだ。液体化学品輸送を中核事業とする当社は、それらの逆風に加え、原油価格の高騰と円高、ケミカルタンカーの品質基準の高度化による船舶改造費・修繕費と船員費の増加に経営を圧迫された。

こうした状況を打開するため、当社は2008年12月に「緊急対応策」を策定、さらに2010(平成22)年秋口には「国華産業・事業再建計画」を作成して、親会社である三菱ガス化学株式会社に提案し、了承を得た。そして2011(平成23)年、三菱ガス化学の完全子会社となり、同社の金融支援と営業協力を得ながら、再建計画に掲げた課題に取り組み、同年3月までにほぼ計画通り実施に移してきた。

しかし、厳しい事業環境はなお続いていた。アメリカでは、2009(平成21)年1月に就任したオバマ大統領が同年2月に新金融安定化政策を発表した後、景気が着実に回復へと向かったものの、ヨーロッパでは、10月にギリシャの債務問題が顕在化した。翌2010年には、イタリア、スペイン、ポルトガルなどの債務危機も表面化し、ユーロの為替レートが暴落した。この欧州債務危機による景気の冷え込みで、貨物が大幅に減少し、大量の新造船の投入が続いていた外航タンカー部門は、ことさら厳しい状況となった。

国内経済においても、2010年10月に記録した1ドル80円という急激な円高、2011年3月の東日本大震災などによって景気の低迷は続いた。

このような状況の中、2011年末から翌年初頭にかけて、ケミカルタンカー専門の大手海運会社は、日本の2社を含む計6社が倒産や経営危機に陥った。当社は、2010年度(2011年3月期)決算においては辛うじて利益を確保していたが、このような厳しい事業環境下で安定して利益を計上できる事業体制の構築を目指した。

「2021年のありたい姿」に向けた成長・変革のシナリオ

当社の親会社である三菱ガス化学は、経済の先行きに不透明感

が増す中、将来に向けて持続的で力強い成長を遂げていくためには、長期的視点に立った経営計画の立案と実行が必要と判断し、2009(平成21)年度から2011(平成23)年度までの3カ年を実行期間とする中期経営計画「MGC Will 2011」をスタートさせた。またこれと同時に「2021年 MGCグループのありたい姿」を設定した。2021年は三菱ガス化学創立50周年に当たる年であり、その頃までに連結売上高1兆円を超え、世界の化学会社の中で上位30社(Global Top 30)に入っていたい。これが同社の描くありたい姿のひとつであった。

同社は、その実現に向かう第1ステップとしてMGC Will 2011を、さらに2012(平成24)年4月に第2ステップとして「MGC Will 2014」(2012～2014年度)を策定、実施に移した。

このWill 2011とWill 2014では、次のようなグループビジョンが策定された。

「MGCグループは全ての事業活動においてCSRの実践を徹底し、グローバルな舞台で、『独自技術に立脚した特色と存在感のある優良化学会社』として、持続的成長を目指します。」

またWill 2014の基本方針として、①中核事業の強化、②不採算事業の再構築、③新規事業の創出と育成の加速、④持続的成長を支える<質>の向上、が掲げられた。

この間、当社は三菱ガス化学グループの一員として、このグループビジョン実現への寄与を目指した。また当社も持続的成長ができる事業体制の構築を基本とした、「2021年の国華産業のありたい姿」と、その実現に向けた次のような成長・変革のシナリオを描いた。

【2021年ありたい姿】

- 事故、トラブルゼロの安全、適法輸送で顧客の信頼を得る。
- 三菱ガス化学の貨物輸送を中心とし、市場環境の変化に柔軟に対応した事業拡張を行い、輸送量を2011年現在の5割増しとする。
- 売上高の拡大は追わず、安定した利益を出す体質とする。

【ありたい姿の実現に向けたシナリオ】

- 船舶管理(船舶管理会社の管理を含め)をしっかりとし、トラブルを未然に防止する体制を築く。
- 継続的に船員を採用し、教育を行い、船員の高齢化、減少に対応する。
- 老朽船の更新については荷主とよく協議の上、確実な輸送の見込める場合のみ更新を行う。
- 三菱ガス化学の投資(メタノールなど)に合わせた船隊を組み、

必要な投資(新船建造など)は行う。

- 国内化学産業の動向を注視し、物流の変化に柔軟に対応する。
- コストダウン、環境保全につながる新技術を積極的に導入する。
- 財務体質の改善を図る。

■安全・確実な輸送に向けたTPM運動の再開

当社が「2021年ありたい姿」で、まず最初に描いたのは、安全・確実な輸送サービスの提供によって顧客の信頼を得ることであった。安全運航の継続は海運会社の責務であり、至上命題である。ことに景気低迷時において、事故・トラブル発生による金銭的損失、顧客への信用失墜は会社経営に致命的なダメージとなるからだ。

当社は、かつて1999(平成11)年に事故・トラブル防止の方策として、社船を中心としたTPM(Total Productive Maintenance)活動を開始した。これは製造設備の総合的な保守管理を行い生産性の向上を図る活動であり、当社では、①設備事故・トラブル発生に対する予防保全を行うことにより生産性の向上につなげる、②設備だけでなく作業環境における危険要因を抽出・排除することにより人身災害の未然防止につなげる活動と位置づけている。

スタート当初は社船を対象とした活動であったが、その後、全内航船および外航船へ対象を拡大し、事故・トラブル発生件数の減少、乗組員の意識高揚に一定の成果をもたらした。しかし、TPM活動も十数年が経過し、乗組員および陸上社員共にTPM活動の意義、重要性に対しての意識が低下したのか、残念ながら、それに起因すると思われる事故・トラブルが2011(平成23)年度に2件発生した。

まず2011年12月、内航船「第二英明丸」の機関室で火災が発生し、若い機関員1名を失うという悲しい事故があった。また外航船でも、BTM社所有の外航専用船「RAKIS」が2012(平成24)年3月、ベトナムにおいて、舵が利かなくなったことによる衝突事故を起こした。

当社は、このような事故・トラブルを未然に防ぐには、常日頃からの船舶管理の質的向上が重要であると考え、原点に立ち返って、安全・確実な輸送を実現するため、次の5つの方針に基づくTPM活動を再開させた。

【TPM活動の方策】

- ① 5S(整理・整頓・清掃・清潔・躰を柱とする改善活動)および錆ゼロ活動を主とした「TPM活動状況確認表」を使用し、乗

船員エピソード

一丸となる力が安全輸送を支える

大石朋弘(元安全推進室 次長)

冬の日本海の荒波にもまれながら必死で船のことを覚えていた当時、私は将来の船長を目指して海技免状を取得すべく寸暇を惜しんで勉強していました。その時代は私ばかりではなく中学卒業で船員になった者が多く、お互い教えたり教わったりしながら勉強していました。その夢は20歳の時、身体適正が不合格との理由でついでました。

私に受験資格の門戸が開かれたのは、それから20年以上も経った40歳を過ぎた頃のこと。私は船長になるなどの大それた夢はかなぐり捨てて、ただひたすら内航ケミカルタンカーの忙しい船務の間に独学で勉強し、取り敢えず5級海技士から挑戦。若かりし頃『国朋丸』で合格を目指した内航で取れる最高の免状である乙種船長(現在の3級海技士)を取得した時には47歳を過ぎていました。今にして思えばあの日本海の時化の中で鍛えた敢闘精神こそが免状取得の源であり、全ての免状を独学で取得できたことは間もなく65歳を迎える人生最大のプライドだと今つくづく思っています。

私が船員時代また陸上勤務で学んだことは、乗組員各員、陸上社員一丸となり輸送する貨物の品質管理・保持及び向上に努め安全荷役、安全航海に徹し、一人一人が一つの歯車になり自己の職責を全うすれば必ずや安全輸送の目的は達成出来るということでした。

最後になりますが、当時は社船同士が日本海等で行き交う時、国際信号旗のWAY(貴船の航海の安全を祈る)、答礼としてOVG(ありがとう。貴船に感謝す)の信号旗を掲げし行き交ったものです。(その後UW、UW1に変わっています)一OBとして、私の心のマストに当時の信号旗WAYを高々と掲げ、益々の会社の発展と安全輸送の達成及び社員・乗組員の御健勝をお祈り致します。

気の緩み、締めてゼロ災
家族のために！

帆洋丸から応募した スローガン

2000年5月、当社は内航汎用ケミカルタンカーの船槽内で、メタノールガスに引火、爆発する事故を起こした。このことを契機に再発防止対策の策定、作業手順の確認など、厳格に改革を実行した。同時にこの重要局面に対し、全社を挙げての意識改革に取り組んだ。海陸全社員が共有するスローガンを作成したのだ。

このスローガンの作成者である粕山光男は、当時のことをよく覚えている。粕山は船の上で自分の案の採用を知ったという。

「ちょうど帆洋丸に乗船していたころ、安全スローガンの募集がありました。『気の緩み締めてゼロ災家族の為に』というスローガンは、帆洋丸の船上から出しました。でも私は『離着機ソフトタッチですべて幸せ』という当時松山出張所の所長であった佐藤様の作られたスローガンが好きでした」

ちなみにこの粕山光男の作ったスローガンは、今も引き継がれ当社の心の指標となっている。

組員と陸上関係者とが同一価値観・連帯感を持ち全員参加による管理を行う。

- 2 陸上関係者は訪船活動による各船の活動状況を確認、把握、指導を行う。
- 3 船舶のTPM活動状況を共有するため、船舶からの定期的(月例)「TPM活動状況確認書」の提出。訪船者はTPM活動状況を確認し、「TPM活動状況報告書」を船舶管理部長宛提出する。
- 4 「TPM活動状況報告書」および訪船者より提出される「安全管理活動訪船記録」の内容を吟味し、各船の状況を把握すると共に、問題点の抽出、対応策の立案・実施を行い、不安全状態の早期排除を図る。
- 5 TPM活動の強化については、内航船およびセハンマリン(外航船舶管理会社)管理船を対象とし2012年2月1日より当該活動を開始する。他船については別途検討する。

国華産業・経営基本理念を策定

当社は、三菱ガス化学の「Will 2014」に対応した中期経営計画策定にあたり、会社経営における基本理念を定めた。この経営基本理念は、すべてのステークホルダーの最大満足の実現を目標に、「2021年ありたい姿」に向けて突き進むための行動理念でもあった。

【国華産業株式会社・経営基本理念】

- * 安全確実な輸送サービスの提供。(顧客満足)
- * 競争力のある運賃での輸送サービスの提供。(顧客満足)
- * サービス規模の拡大と安定的な利益の確保および安定配当の継続。(株主満足)
- * 会社の成長・発展の果実を社員へ還元する。(社員満足)
- * 会社の事業遂行を通じて社会へ貢献していく。(社会満足)

事業再編とコア事業への集中

Will 2014期における中期経営計画で、当社は最重要テーマとして「コア事業への集中」を掲げた。これは、Will 2014の基本方針として掲げられた「中核事業の強化」に呼応したものである。

当社がコア事業に位置づけたのは、創業時からの中核事業であった「内航事業」、同業他社に先駆けて取り組み知見を積み上げてきた「高温度管理特殊タンク船事業」、そして「外航メタノール

輸送事業」である。一方、市場環境を踏まえて、不定期近海ケミカル船(定期備船分野)、近海ガス船、コンテナ船の各事業からは撤退することを決め、過剰船腹の売船を進めた。

この基本方針に基づき、当社はコア事業の強化策として次のような施策を実行に移した。まず外航船メタノール事業では、ベネズエラへの配船船腹を削減。これらを、三菱ガス化学から営業面での支援を受けて同社へ定期備船として提供し、メタノールの専用船として使ってもらうようにした。また、ベネズエラメタノール輸送事業については、COA(使用船舶を特定せず、一定の期間に一定量の特定貨物を一定の運賃で輸送する契約)運賃を2011(平成23)年度に15%弱値上げしたのに引き続き、2012(平成24)年度は10%、2013(平成25)年度にはさらに1%の値上げに漕ぎ着け、採算性を大幅に向上させた。

一方、不定期ケミカル船(定期備船分野)事業では、大幅な採算割れが続き、市況により売上が大きく振れる状況もあって撤退方針を固めていた。この方針により、2012年8月から、BANDAI MARUをはじめとするBANDAIシリーズ4隻をショクユタンカー株式会社に定期備船貸しし、同社との定期備船契約期間が満了となる2013(平成25)年2月、BANDAI MARUおよびBANDAI IIを韓国の船社に売船した。残る2隻SEA JOY(BANDAI IIIから船名変更)とBANDAI Vについても、2014(平成26)年7月と10月、同じ船社に売船し、近海ケミカルタンカーの売船を完了した。

やはりコア事業から外れ撤退を決めた近海ガス船事業では、石化ガス特殊タンク船SAKURAシリーズのSAKURA HARMONY、SAKURA SERENITY、SAKURA SYMPHONYの3隻をすべて売船した。

さらに外航事業部門は、ベネズエラメタノール輸送事業のCOAを除いて、すべて定期備船化したことで、収益は安定した。これら「コア事業への集中」の取り組みにより、Will 2014の終了年度である2014年度の外航メタノール輸送事業の売上高は61億6,500万円、管理費前利益は4億9,100万円となった。

内航事業と高温度管理特殊タンク船事業の強化

中期経営計画 Will 2014の期間中、コア事業のひとつである内航事業の事業環境は大きく変化した。

まず2012(平成24)年4月、三井化学株式会社岩国大竹工場で火災事故が発生した。この事故により、当社が松山から岩国に運ん

船員エピソード

夢の外航遠洋航路就航船 「国丸」のこと

内山正志
(元船長・元安全推進室指導船長)

1964(昭和39)年7月、尾道造船で建造された国丸丸はジャイロコンパス、係船ロープのオートテンションなど当時の最新設備を搭載した最新鋭のタンカーでした。ただ船としてのデビューは華々しかったものの、乗組員のほとんどが貨物船からの採用でタンカーの経験者は2、3人しかおらず、タンククリーニングのたびに長時間要したことを思い出します。

中でも忘れられないのは国丸丸による最初の外国航路でフィリピンに行ったときのこと。夜半に入港して検疫錨地に碇泊、舷門当直は立てていましたが朝起きると船首倉庫の属具類(係船索など)が盗難されていました。のちに陸上勤務となり安全管理を担った経験から振り返ると、これらの一連のトラブルは作業マニュアルの不備、また乗組員教育の不備であると思います。つまり「危機管理対応マニュアル」が存在し、その機能が周知されていれば回避できていた事件でしょう。

私は船長までの道のりを国丸丸とともに歩んでまいりましたが、あの頃に比べ今の日本は世界で一番安全安心の国と自負しております。もちろんそのための方策、努力を国民全体がおしまず続けてきた結果だと思っています。これからもその努力を惜しまず、安全で安心な国を作りたいと思います。

でいたパラキシレンの輸送が約3カ月間ストップした。

またこの時期、国内の大手化学メーカーは、アメリカのシェールガスを原料としたコスト競争力のあるエチレンおよびその誘導品との競争を想定して、国内の生産設備の縮小ないしは国内生産からの撤退を進めていた。三菱化学株式会社(現・三菱ケミカル株式会社)・鹿島、旭化成株式会社・水島、住友化学株式会社・千葉における生産縮小・撤退は、物流業界にも多大な影響を与えるものと思われた。

当社の主力製品であったキシレン輸送についても、2013(平成25)年11月に、三菱ガス化学の子会社エイ・ジイ・インタナショナル・ケミカル株式会社(AGIC)が松山工場の高純度イソフタル酸(原料メタキシレン)の生産を停止、続いて2014(平成26)年4月には帝人株式会社が松山事業所のパラキシレン装置を停止したことにより、大幅に輸送量を減少させることとなった。当社はこの減少分を石油製品輸送などでカバーしたが、全体的な国内ケミカル輸送量の減少による不定期汎用ケミカルタンカーの低稼働が響き、内航事業全体の売上高は42億1,100万円、管理費前利益は1億8,900万円にとどまった。

この間、当社は2012年4月に無水フタル酸専用船「双和丸」(船齢22年)を売船し、三菱ガス化学の輸送は、他社船に委ねた。また同年8月からは、電気推進船「国朋丸」を不定期汎用ケミカルタンカー航海備船運航から昭和日タン株式会社向け定期備船貸渡しの運営に切り替えた。さらに2013年度には、苦しい採算状態になっていた同船の減損処理を実施した。

次のコア事業である高温度管理特殊タンク船事業は溶融カプロラクタムと溶融硫黄輸送を事業分野とするが、カプロラクタムは荷動きが悪く、2014年度の売上高は前年を下回り、管理費前損益は、「明秀」など溶融カプロラクタム専用特殊船3船とも赤字となった。溶融硫黄船については、会計処理方式を変更(燃料・港費を売上から立替金に変更)したことにより、売上高は大きく減少したものの、利益は堅調に推移した。この結果、高温度管理特殊タンク船の事業分野全体の2014(平成26)年度売上高は21億5,200万円、管理費前利益は1億3,700万円となった。

以上のような「コア事業への集中」戦略の展開により、Will 2014終了年度の当社連結売上高は126億6,650万円、営業利益は8億6,400万円、経常利益は3億8,700万円となった。

Will 2014における目標値(売上高140億円、営業利益2億円、経常利益2億円)に売上高ではわずかに及ばなかったものの、営業利益、経常利益共に目標値を大幅に上回っており、当社が安定的に

利益を出せる経営体質になったことを示す業績であった。

■ 辰巳商會の経営参加

当社はリーマンショック以来、世界経済の低迷による荷動きの低下、海上運賃の急落、円高による外航船団の採算悪化、2000年代に中国の造船所に発注した船舶の問題などにより苦しい経営状況に置かれてきた。

これらの当社を取り巻く問題は、海運業界全体に共通するものと、当社固有のものに分けられるが、当社は「海運バブル」と呼ばれる時期に、中国の造船所に7隻、国内の造船所に3隻を発注し、リーマンショックでバブルがはじけた後に受け取っており、これら船舶の存在が経営を圧迫してきたことは否定できない。また、過去にウクライナの造船所で建造した「JOSE BRIGHT」を中古船で購入したことも、経営に重くのしかかっていた。

こうした状況を打開するため、当社は2010(平成22)年に策定した「国華産業・事業再建計画」に基づいて、JOSE BRIGHTの売船を中心とする「負の遺産の処理」に取り組んできた。その後も2013(平成25)年には三菱ガス化学より2度目の金融支援を受け、採算上問題を抱えていた「SEA JOY」「BANDAI V」「ACACIA」の減損処理を行うなど船舶、事業の整理を行い、ようやく安定経営に目途をつけた。

当社が三菱ガス化学から金融支援を受ける過程で、強く求められたのは「経営力の強化」であった。当社は、創業時から内航事業に関しては、船舶管理を含めて競争力があることで定評があったが、遠洋事業については、急拡大したため、船舶管理のノウハウが十分に蓄積されていないところがあった。

当社の経営力強化には、外航部門の強化が不可欠というのが三菱ガス化学の見解であった。ただ、船舶管理のノウハウは一朝一夕で積み上がるものではない。そこで三菱ガス化学は、遠洋外航事業のノウハウを持つ株式会社辰巳商會に資本参加を要請した。

辰巳商會は、1920(大正9)年に大阪で創業した物流総合企業で、グループ会社には外航専門海運会社の辰巳マリン株式会社、船舶管理のノウハウを持つ三翔海運株式会社がある。その辰巳商會の海運会社としての長い経験と知見を、当社の経営力強化に生かすことを求めたのである。

辰巳商會は三菱ガス化学の要請を受け、2013(平成25)年3月に25%に当たる当社の株式を三菱ガス化学から購入、2名の人材を派遣して、当社経営陣に加わった。その後、辰巳商會はさらに

25%の株式を三菱ガス化学より譲り受け、2016(平成28)年6月1日、当社は三菱ガス化学と辰巳商會の折半出資比率会社となった。

2017中期経営計画の推進

当社は、三菱ガス化学の金融支援を受けながら、不定期近海汎用船(定期備船分野)事業からの撤退やコア事業集中のためのガス船売船などの事業再構築によって、厳しい状況乗り越え、2013(平成25)年度連結決算では、連続赤字から脱して3億円の経常利益を計上するまでに漕ぎ着けた。その後も、コア事業と位置づけたメタノール、アンモニア、過酸化水素水、溶融硫黄の順調な輸送により、安定した利益を出し続けている。

こうした中で当社は、より健全な経営体質を作り上げるため、2015(平成27)年度を初年度とし、当社が70周年を迎える2017(平成)年度を最終年度とする3カ年の中期経営計画を策定した。この「2017中期経営計画」では、経営基本方針として、①安全・安定輸送(事故・トラブルの撲滅)、②赤字事業の一掃、③人材・船員の確保、④キャッシュフローの改善、の4つを掲げ、この計画を次の30年、創業100周年に向けて、当社が一層の飛躍を遂げるその礎としての3カ年と位置づけた。

当中期経営計画の初年度である2015年度は、コア3事業とも順調に推移した。まず内航事業では、2015年8月に液化アンモニア専用特殊タンク船・新「国周丸」(1,321DWT)を就航させた。国周丸は内航船として運航を開始しているが、将来的には外航船として運航できるよう、船員居住区の拡充と救命防火消防設備の増設が可能な仕様になっている。また内航事業では、1年間無事故・無災害を達成し、船舶の稼働回数が増加したこと、燃料コストが低下したことなどによって売上高42億8,500万円、管理費前利益2億500万円の増収増益となった。

外航メタノール輸送事業も、売上高56億200万円、管理費前利益5億9,400万円と増収増益であった。

次に高温管理特殊タンク船事業では、カプロラクタム船3隻のうち、明秀を輸送契約終了により2015年10月に売船したが、残り2隻については同月から運賃値上げを実施した。溶融硫黄船の収益はほぼ前期並みであった。この結果、同事業全体の売上高は20億100万円と微減、管理費前利益は1億8,600万円で、4,900万円の増益であった。

当社全体の2015年度連結売上高は、124億2,700万円とやや減少したものの、経常利益は4億6,000万円と伸びている。

2017(平成29)年度は、外航メタノール輸送事業が、円高とベネズエラ積みアメリカ向け、国内向けの輸送量の減少により若干の減収減益。高温管理特殊タンク船事業では、カプロラクタム船・英秀の売船でやはり減収減益となった。しかし内航事業が、新アンモニア船「国周丸」の通年運航で増収増益となり、当社全体の連結売上高は118億5,100万円、経常利益3億2,500万円と、一定水準の収益を確保している。

ケミカル海運業の未来と誇り

当社は、2017(平成29)年3月3日に創立70周年を迎えた。1947(昭和22)年の創立時より、内航事業を主とした海運業に参画し、当初は苛性ソーダなどの無機薬品輸送、石炭輸送に携わった。1960年代に入ってからメタノールを含む有機化学品の輸送に進出すると共に、パイオニア精神を発揮して、世界初となる溶融無水フタル酸専用特殊タンク船、溶融カプロラクタム専用特殊タンク船、日本最初の溶融硫黄専用特殊タンク船を建造、就航させた。その後、1985(昭和60)年からは、メタノール輸送を中心とする遠洋外航分野にも活躍の舞台を広げてきた。

当社の顧客産業である化学産業は、石油・天然ガスを主たる原料とする石油化学工業の勃興と共に、事業領域を拡大させながら急成長を遂げてきた。現在は、雇用86万人を支え、出荷額は約40兆円に及ぶ。自動車・住宅・家電・電子機器・情報通信・容器包装など、広範な分野にはなくてはならない素材を供給する、わが国の重要な基盤産業となっている。さらに、わが国の総合化学企業は、これまで汎用品主体の基礎化学品の最適化生産を図りつつ、化学反応技術などによる加工度が高く付加価値の高い機能性化学品を強化し、高機能プラスチック、高機能繊維、ファインケミカル、電子材料などに事業領域を広げながら、成長を続けてきた。

また、化学品は幅広い用途で利用されているため、その需要、市場規模がおおむね経済動向に連動するとされている。それだけに今後も、ワールドワイドに発展途上国、新興国、成熟国家それぞれの発展過程に応じて、基礎化学品から機能性化学品に至るまで市場が拡大を続けることは間違いなく。化学産業はその拡大する需要に、その設備と機能を生かす事業ポートフォリオを構築していける産業である。

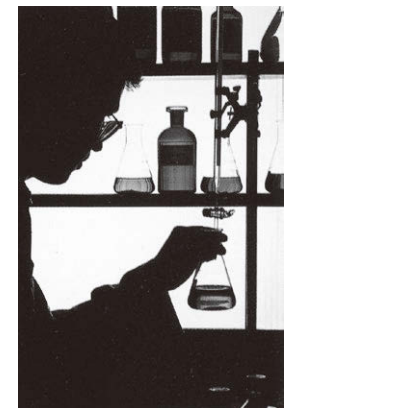
そこに協業していくケミカル海運会社は、機能性化学品の原料たる基礎化学品を主体に荷主間をタンカーの運航を介して結び、いわば洋上パイプラインとしての役割を果たし、未来ある産業を



国周丸の運航開始を報じる記事(内航海運新聞 2015年9月14日付)



国周丸が建造された事情を解説する新聞記事(内航海運新聞 2015年9月7日付)



わが国の化学産業は多くの雇用と利益を支える重要な基盤産業である



経営戦略について語る村井修一社長の記事(内航海運新聞 2014年8月4日付)



国周丸。液化アンモニア専用特殊タンク船。999.00GT、1,321.00DWT



自動運航システムの時代になっても確かな経験がものをいう

支え続けている。

今後AI(人工知能)の発達によって、物流の自動化・装置産業化は進むであろう。海運に関しても自動運航システムの構築が検討されている。しかし海上では、データでは導き出せない予測不能な事態が起こる。それに対応した的確な判断は、経験を積んだ人の直感、叡智に委ねるほかない。

国華産業は、そうした人の叡智と信頼を大切に、荷主製品の確実な品質確保と、長年のノウハウが裏付ける確かな保船技術、安全行動、環境対応技術で、将来にわたって荷主産業と共に発展していくことを目指している。



「KOKA MARU」。2017年9月に竣工した外航溶融硫黄専用特殊タンク船。最新の新造投入船。2,362.00GT、3,091.40DWT



資料編

創立趣意書

国華産業海運株式会社創立趣意書

銘記すべき昭和二十年八月十五日大詔を拜して無条件降伏後の我國は各界とも人心の動揺と虚脱状態との結果、特に経済界は未嘗有の凄惨期に当り果して再建日本可能なりや否やの疑懼の念ありたれども联合国側ことに米国の好意ある占領政策により、日を通じて安定し、あるは感謝の外なきなり。然れどもボツム宣言の忠実履行と民主主義の徹底は今後我國民の重大なる責務なりとす。

今や財閥の解体と大資本下の企業停滞により中小商工業の必然的擡頭は蓋し当然なりと言へし。

この秋に際し吾人有志相寄り当会社を設立し、商事、海運、代理等の業務を開始し以て我國産業再建と國民福祉に寄与せんとす。

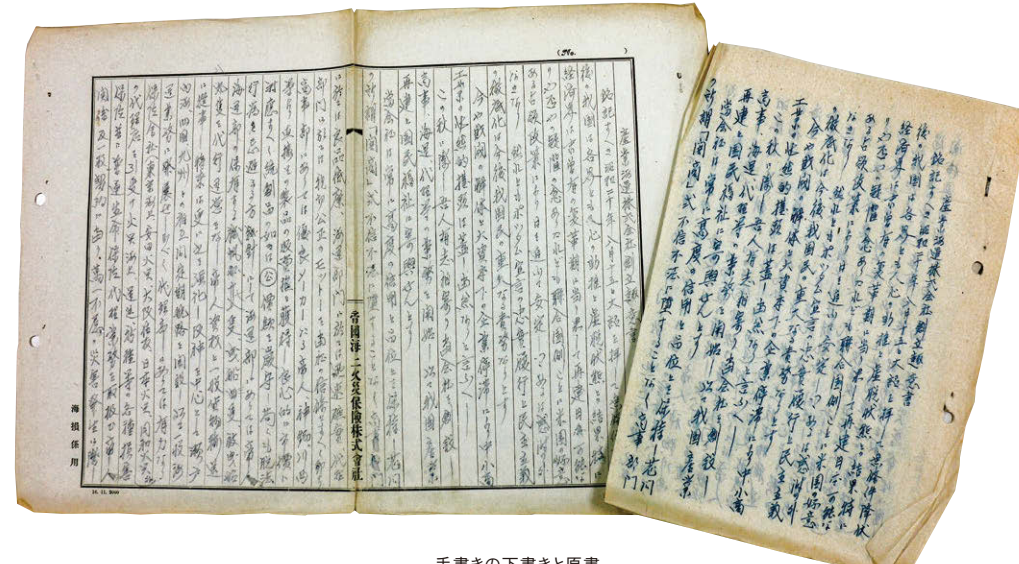
当会社は常に高度の信用と品位とを保持し、巷間の所謂「間高」式不信不法に墮することなく、商事部門に於ては良品低廉、海運部門に於ては迅速確實、代理部門に於ては親切公正のモットーを当社の信条にすべく即ち商事部にありては優良メーカーたる帝人、神鋼、川西等より直接その製品の販売権を獲得し、良心的に市価に対応すべく統制品の如きは②価額を厳守し、苟くも脱法行為を忌避る、方針にして海運部にありては帝人海運部の保有する機帆船七隻、曳船三隻、被曳船八隻を代行運営をなし、帝人資材と一般貨物輸送に従事し、将来は更に之を強化し、阪神を中心として瀬戸内海四国、九州との相互間定期航路を開設し以て一般海運業務に発展せしむべく代理部にありては有力なる保険会社（東京海上、安田火災、大友火災、日本火災、同和火災外）の代理店を引受け火災海上、運送、新種等の各種損害保険並に普通生命保険代理業務を取扱、帝人関係及一般契約に当り、万一不慮の災害発生に際しては契約者（被保険者）側の立場と保険者側の立場の中間にありサマベヤリ的公正なる立場を採り、更に焼残物及遭難貨物の処分をなす。

当会社は阪神を中心として各部門運営をなし、誠実と社員の高素質向上と相俟つて事業の隆昌を期す。

昭和二十一年十二月

創立発起人

視山増三
大屋晋吉
菊地秋夫
源田一夫
佐藤儀一
長谷川竹次郎
石田益



手書きの下書きと原書

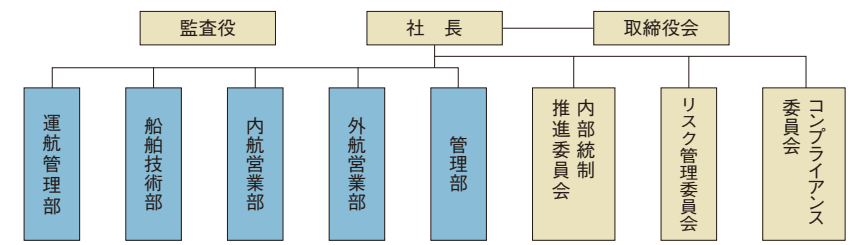
会社概要

設立 1947（昭和22）年3月3日
資本金 1億円
主要株主 三菱ガス化学株式会社
 株式会社辰巳商會
従業員数 67名（2018年3月末現在・含関連会社）
本社 〒100-0011
 東京都千代田区内幸町一丁目1番7号
 日比谷 U-1 ビル 6階
 TEL 03-3593-3663（代表）
 FAX 03-3593-2272
営業種目 海上運送業／貨物利用運送業／商事業

関連会社

会社名	設立	決算期
岩井海運有限会社	1980年8月13日	12月
KSK (PANAMA) CORP.	1993年7月1日	12月
M&K OCEAN S.A.	2002年1月24日	12月
COURAGEOUS & KSK (PANAMA) S.A.	2009年10月9日	12月
GLORIOUS & KSK (PANAMA) S.A.	2009年10月9日	12月
VIGOROUS & KSK (PANAMA) S.A.	2009年10月9日	12月
BRUNEI METHANOL TANKER SDN BHD	2008年4月22日	12月

現行組織図



現行役員



- 監査役 香林 大介（非常勤）
- 代表取締役副社長 前原 徹
- 代表取締役社長 堅田 豊
- 常務取締役 古田 昌二
- 取締役 上田 総一郎
- 取締役 夕部 道夫
- 監査役 本田 英輝（非常勤）

定 款

第 1 章 総 則

第1条(商号)

当社は国華産業株式会社と称する。
前項の商号は英文では、KOKUKA SANGYO CO.,LTD.とする。

第2条(目的)

当社は次の事業を営むことを目的とする。

1. 一般貨物の海上輸送業(国内航路及び国際航路を含む。)、船舶貸渡業並びに同代理店業及び倉庫業。
2. 貨物自動車運送取扱事業及び同代理店業。
3. 航空貨物運送取扱事業及び同代理店業。
4. 損害保険代理業。
5. 各種燃料の売買。
6. 機械器具・化学製品の仲立並びに売買。
7. 船舶の仲立並びに売買。
8. 各種繊維製品並びに同加工品の販売。
9. 魚類の養殖、販売及び遊魚船事業。
10. 前各号に関連する事業。

第3条(本店の所在地)

当社は本店を東京都千代田区に置く。

第4条(公告方法)

当社の公告は、電子公告の方法により行う。但し、事故その他やむを得ない事由によって電子公告による公告をすることができない場合は、官報に掲載する方法により行う。

第 2 章 株 式

第5条(株式総数)

当社の発行可能株式総数は、12,000千株とする。
但し、株式の消却が行われた場合には、これに相当する株式数を減ずる。

第6条(株式の譲渡制限)

当社の株式を譲渡するには、取締役会の承認を得なければならない。

第7条(基準日及び株主名簿の閉鎖)

当社は、毎決算期現在の株主名簿に記載又は記録された株主をもって、その期の定時株主総会における株主の権利を行使すべき株主とみなす。
前項のほか必要がある場合は、取締役会の決議によりあらかじめ公告して、一定の日現在の株主名簿に記載又は記録された株主又は質権者をもってその権利を行使すべき株主又は質権者とみなすことができる。
前各項又はその他の場合において必要があると認めるときは、取締役会の決議によりあらかじめ公告して、一定の期間、株主名簿の記載又は記録の変更を停止することができる。

第8条(株式取扱規則)

当社の株式の名義書換その他株主に関する取扱は、取締役会で定める株式取扱規則による。

第 3 章 株 主 総 会

第9条(招集の時期)

当社の定時株主総会は、毎営業年度終了後3ヶ月以内にこれを招集する。
前項のほか必要あるときは、臨時に臨時株主総会を招集する。

第10条(議長)

株主総会の議長は取締役社長がこれに当り、取締役社長が事故あるときは、取締役会の決議により議長を定める。

第11条(決議の方法)

株主総会の決議は法令の規定によるべき場合、または本定款に別段の定めがある場合のほか、出席株主の議決権の過半数をもって行う。

2. 会社法第309条第2項の定めによるべき決議は、定款に別段の定めがある場合を除き、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の3分の2以上をもって行う。

第12条(議決権の代理行使)

株主又はその法定代理人は当社の他の株主を代理人として、株主総会における議決権を行使することができる。但し、株主又は代理人は、株主総会閉鎖前に代理権を証する書面を会社に提出しなければならない。

第13条(株主総会の議事録)

株主総会の議事については議事録を作成し、議長並びに出席した取締役がこれに記名捺印する。

第 4 章 取 締 役・監 査 役 及 び 取 締 役 会

第14条(取締役及び監査役の数)

当社の取締役は3名以上、監査役は1名以上とする。
取締役又は監査役の現任者に欠員が生じた場合において法定数を欠かず且つ取締役会において業務遂行に差支えないと認めるときは、次の改選期までにこれを補充しないことができる。

第15条(取締役及び監査役の選任)

取締役及び監査役は株主総会でこれを選任する。
取締役及び監査役の選任決議は総株主の議決権の3分の1以上にあたる株式を有する株主が出席し、その決議権の過半数をもって行う。
取締役の選任は、累積投票によらない。

第16条(取締役及び監査役の任期)

取締役の任期は、就任後1年内の最終の決算期に関する定時株主総会の終結のときまでとし、監査役の任期は、就任後4年内の最終の決算期に関する定時株主総会の終結のときまでとする。
2. 任期満了前に退任した監査役の補欠として選任された監査役の任期は前任者の残任期間とする。
但し、現在の監査役全員が任期満了前に辞任した場合はこの限りでない。

第17条(代表取締役の選任)

取締役会はその決議により代表取締役若干名を定める。

第18条(役付取締役の選任並びに顧問及び相談役の委嘱)

取締役会はその決議により取締役社長1名、その他役付取締役若干名を定めることができる。
取締役会はその決議により顧問及び相談役を置くことができる。

第19条(取締役及び監査役の報酬)

取締役及び監査役の報酬は株主総会でこれを定める。

第20条(取締役会の招集)

取締役会招集の通知は、会日より3日前に各取締役及び各監査役に対して発する。
但し、緊急のときはこの期間を短縮することができる。

第21条(取締役会規則)

取締役会に関する事項は取締役会で定める取締役会規則による。

第 5 章 計 算

第22条(決算期)

当社の決算期は、毎年3月31日とする。

第23条(利益配当金の支払)

当社の利益配当金は、毎決算期現在の株主名簿に記載された株主又は質権者にこれを支払う。

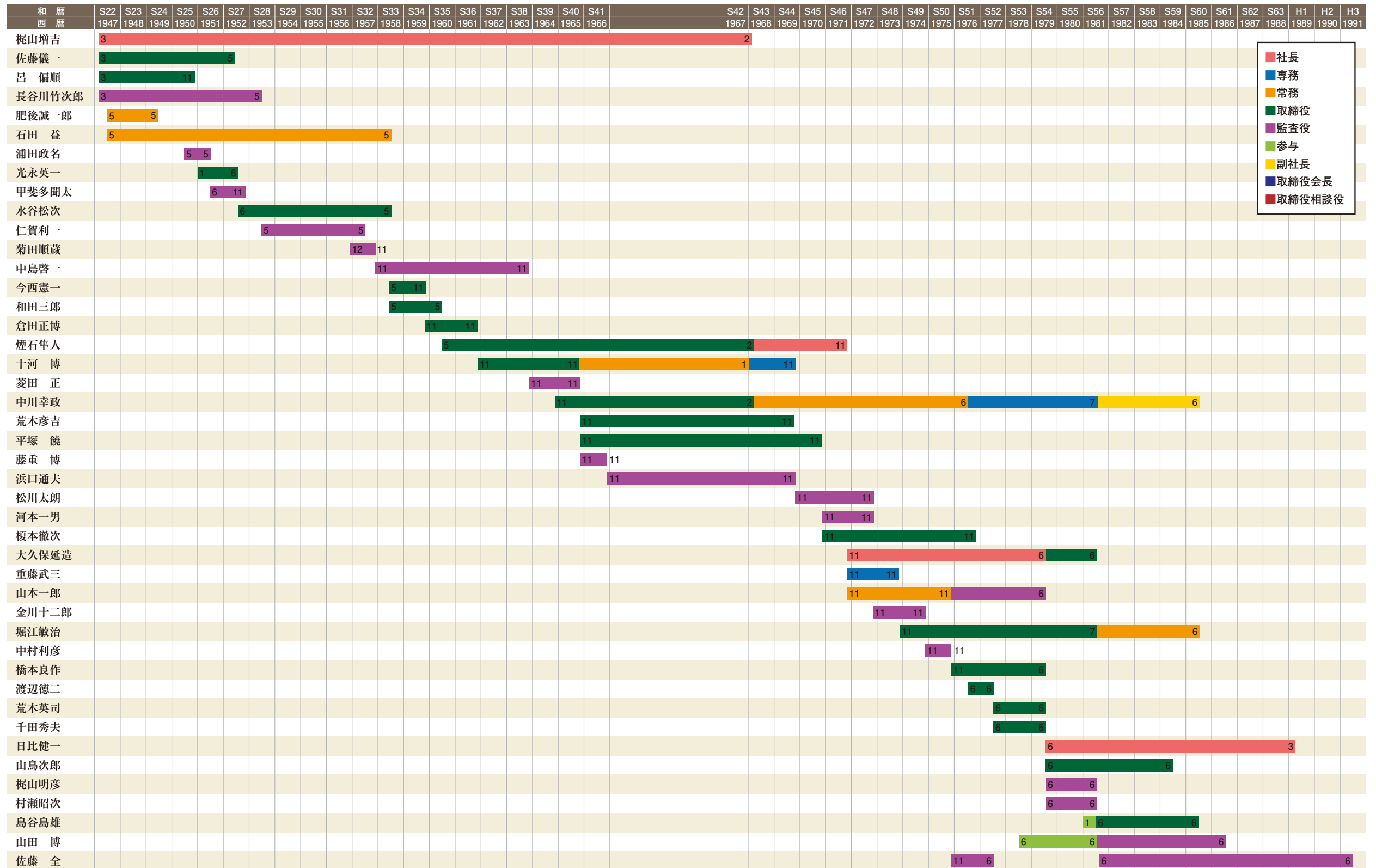
第24条(配当金の除斥期間)

利益配当金が支払い開始の日から5年間を経過してなお受領されないときは、当社はその支払の義務を免れる。

以上

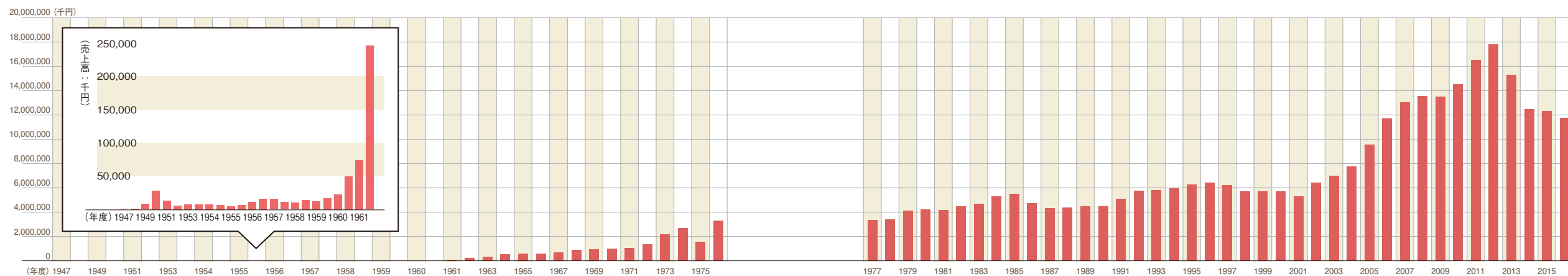
(平成29年6月16日改訂)

役員任期一覽 2017(平成29)年2月28日現在



- 社長
- 専務
- 常務
- 取締役
- 監査役
- 参与
- 副社長
- 取締役会長
- 取締役相談役

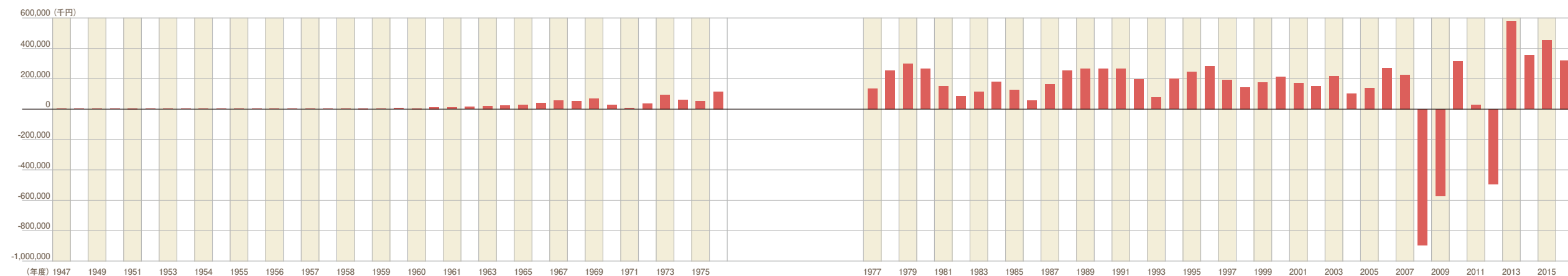
売上高の推移



年度(期)	1947(1)	1948(2)	1949(3)	1950(4)	1951(5)	1952(6)	1953(7)	1953(8)	1954(9)	1954(10)		1955(11)	1955(12)	1956(13)	1956(14)	1957(15)	1957(16)	1958(17)	1958(18)	1959(19)	1959(20)	1960(21)
売上高	898	1,330	8,284	28,329	13,635	5,713	8,023	8,000	7,554	6,639		5,169	6,521	11,500	16,427	15,704	11,129	10,168	14,099	12,280	16,998	22,371
年度(期)	1960(22)	1961(23)	1962(24)	1963(25)	1964(26)	1965(27)	1966(28)	1967(29)	1968(30)	1969(31)		1970(32)	1971(33)	1972(34)	1973(35)	1974(36)	1975(37)	1976(38)	1977(39)	1978(40)	1979(41)	1980(42)
売上高	49,914	73,689	244,748	342,177	530,917	569,585	588,266	689,476	884,854	945,600		1,010,108	1,036,519	1,336,503	2,198,245	2,717,368	1,573,689	3,304,542	3,334,016	3,433,942	4,123,668	4,210,794
年度(期)	1981(43)	1982(44)	1983(45)	1984(46)	1985(47)	1986(48)	1987(49)	1988(50)	1989(51)	1990(52)		1991(53)	1992(54)	1993(55)	1994(56)	1995(57)	1996(58)	1997(59)	1998(60)	1999(61)	2000(62)	2001(63)
売上高	4,183,692	4,394,475	4,690,873	5,312,375	5,518,148	4,758,771	4,333,386	4,370,592	4,469,602	4,461,141		5,093,036	5,792,894	5,796,261	5,957,641	6,299,127	6,441,314	6,228,182	5,740,961	5,723,057	5,713,951	5,305,316
年度(期)	2002(64)	2003(65)	2004(66)	2005(67)	2006(68)	2007(69)	2008(70)	2009(71)	2010(72)	2011(73)		2012(74)	2013(75)	2014(76)	2015(77)	2016(78)						
売上高	6,419,845	6,974,011	7,769,966	9,567,477	11,728,412	13,051,285	13,551,968	13,536,380	14,526,357	16,528,053		17,805,519	15,307,834	12,488,061	12,339,118	11,767,687						

(単位：千円)

経常利益の推移



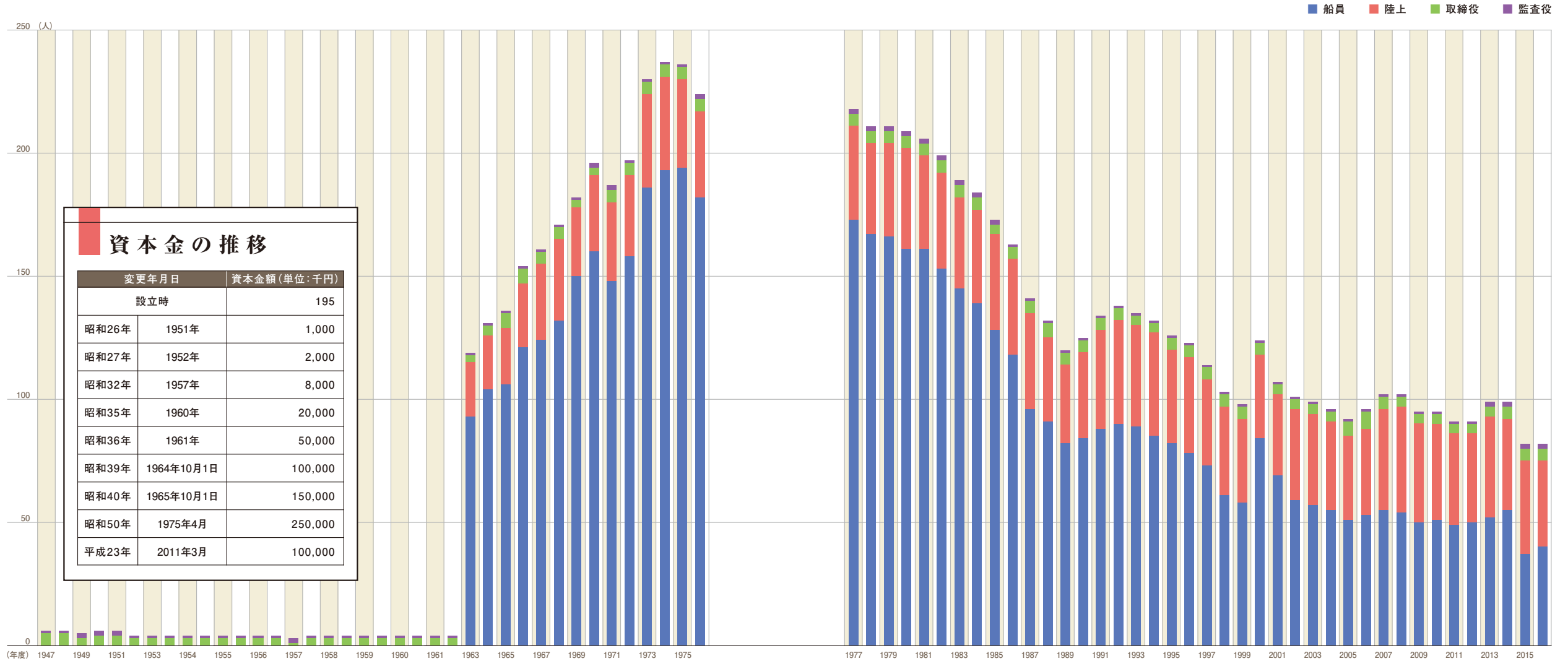
年度(期)	1947(1)	1948(2)	1949(3)	1950(4)	1951(5)	1952(6)	1953(7)	1953(8)	1954(9)	1954(10)		1955(11)	1955(12)	1956(13)	1956(14)	1957(15)	1957(16)	1958(17)	1958(18)	1959(19)	1959(20)	1960(21)
経常利益	23	0	137	919	4,524	537	2,364	2,373	1,631	1,036		1,112	1,467	1,322	3,002	3,085	1,614	526	5,223	2,200	6,667	4,767
年度(期)	1960(22)	1961(23)	1962(24)	1963(25)	1964(26)	1965(27)	1966(28)	1967(29)	1968(30)	1969(31)		1970(32)	1971(33)	1972(34)	1973(35)	1974(36)	1975(37)	1976(38)	1977(39)	1978(40)	1979(41)	1980(42)
経常利益	12,787	12,138	15,406	20,541	25,541	29,107	39,553	55,077	52,209	68,248		28,009	7,799	37,671	95,760	62,245	53,199	115,865	136,352	254,481	297,153	264,556
年度(期)	1981(43)	1982(44)	1983(45)	1984(46)	1985(47)	1986(48)	1987(49)	1988(50)	1989(51)	1990(52)		1991(53)	1992(54)	1993(55)	1994(56)	1995(57)	1996(58)	1997(59)	1998(60)	1999(61)	2000(62)	2001(63)
経常利益	150,601	84,685	113,171	178,545	128,483	56,108	162,764	255,314	266,854	264,603		265,585	197,773	76,262	199,378	246,597	284,063	193,685	143,785	177,209	214,842	172,928
年度(期)	2002(64)	2003(65)	2004(66)	2005(67)	2006(68)	2007(69)	2008(70)	2009(71)	2010(72)	2011(73)		2012(74)	2013(75)	2014(76)	2015(77)	2016(78)						
経常利益	149,589	216,144	100,400	140,697	271,979	226,145	△ 894,652	△ 572,266	316,562	29,538		△ 495,723	579,710	356,426	453,932	320,079						

(単位：千円)

1961年度(23期)まで当期利益金。1962年度(24期)以降経常利益

決算期 1～6期：4～3月 / 7～21期の奇数期：4～9月 / 8～20期の偶数期：10～3月 / 22～36期：10～9月 / 37期：10～3月 / 38～78期：4～3月

従業員数の推移



資本金の推移

変更年月日	資本金額(単位:千円)
設立時	195
昭和26年 1951年	1,000
昭和27年 1952年	2,000
昭和32年 1957年	8,000
昭和35年 1960年	20,000
昭和36年 1961年	50,000
昭和39年 1964年10月1日	100,000
昭和40年 1965年10月1日	150,000
昭和50年 1975年4月	250,000
平成23年 2011年3月	100,000

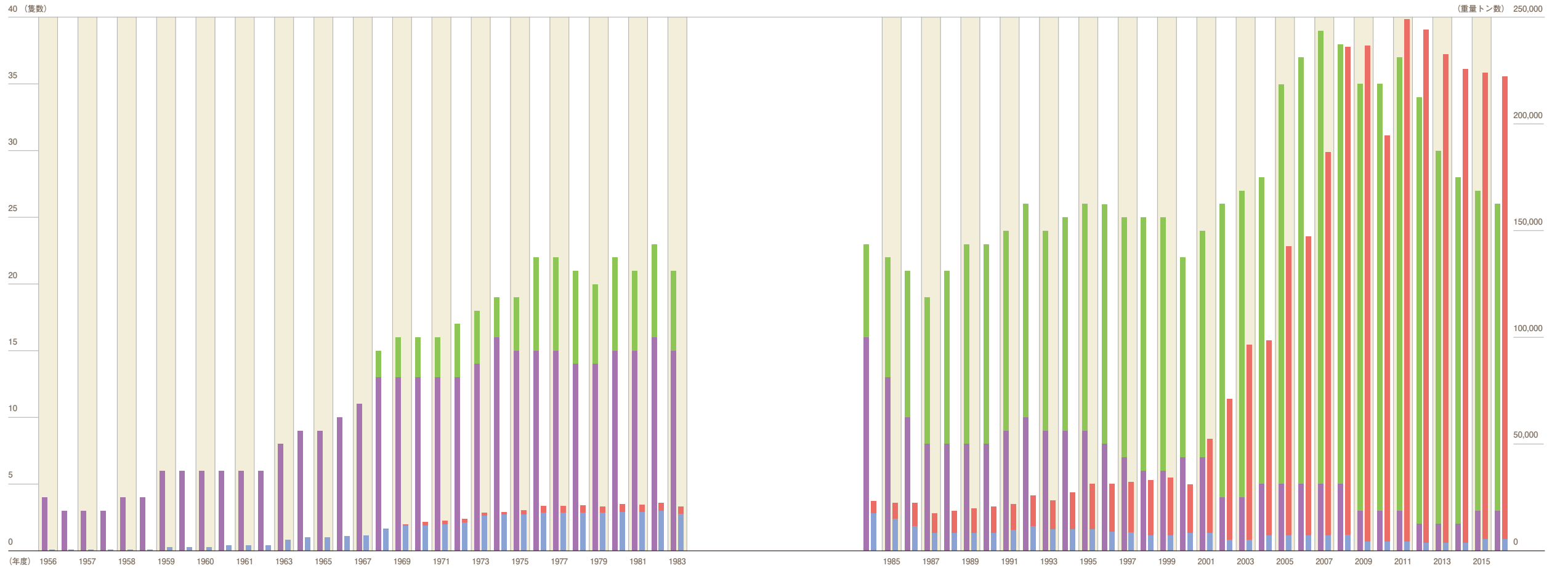
年度(期)	1947(1)	1948(2)	1949(3)	1950(4)	1951(5)	1952(6)	1953(7)	1953(8)	1954(9)	1954(10)	1955(11)	1955(12)											1956(13)	1956(14)	1957(15)	1957(16)	1958(17)	1958(18)	1959(19)	1959(20)	1960(21)	1960(22)	1961(23)	1962(24)	1963(25)	1964(26)
船員																																93	104			
陸上																																22	22			
取締役	5	5	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3																								
監査役	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1																								
合計	6	6	5	6	6	4	4	4	4	4	4	4																								
年度(期)	1965(27)	1966(28)	1967(29)	1968(30)	1969(31)	1970(32)	1971(33)	1972(34)	1973(35)	1974(36)	1975(37)	1976(38)											1977(39)	1978(40)	1979(41)	1980(42)	1981(43)	1982(44)	1983(45)	1984(46)	1985(47)	1986(48)	1987(49)	1988(50)	1989(51)	1990(52)
船員	106	121	124	132	150	160	148	158	186	193	194	182																								
陸上	23	26	31	33	28	31	32	33	38	38	36	35																								
取締役	6	6	5	5	3	3	5	5	5	5	5	5																								
監査役	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	2																								
合計	136	154	161	171	182	196	187	197	230	237	237	224																								
年度(期)	1991(53)	1992(54)	1993(55)	1994(56)	1995(57)	1996(58)	1997(59)	1998(60)	1999(61)	2000(62)	2001(63)	2002(64)											2003(65)	2004(66)	2005(67)	2006(68)	2007(69)	2008(70)	2009(71)	2010(72)	2011(73)	2012(74)	2013(75)	2014(76)	2015(77)	2016(78)
船員	88	90	89	85	82	78	73	61	58	84	69	59																								
陸上	40	42	41	42	38	39	35	36	34	34	33	37																								
取締役	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4																								
監査役	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																								
合計	134	138	138	132	126	123	114	103	98	124	107	101																								

決算期 1~6期:4~3月/7~21期の奇数期:4~9月/8~20期の偶数期:10~3月/22~36期:10~9月/37期:10~3月/38~78期:4~3月

(単位:人)
各期の人数は期末時点のものとした

支配船腹量の推移

■ 社船・共有船 隻数 ■ 社船・共有船 重量トン数 ■ 備船・運航受託 隻数 ■ 備船・運航受託 重量トン数



年度(期)	1956 (13)	1956 (14)	1957 (15)	1957 (16)	1958 (17)	1958 (18)	1959 (19)	1959 (20)	1960 (21)	1960 (22)		1961 (23)	1962 (24)	1963 (25)	1964 (26)	1965 (27)	1966 (28)	1967 (29)	1968 (30)	1969 (31)	1970 (32)	1971 (33)	1972 (34)
社船・共有船	隻数	4	3	3	3	4	4	6	6	6		6	6	8	9	9	10	11	13	13	13	13	13
	重量トン数	367	327	327	327	497	497	1,444	1,444	1,444	2,330		2,471	2,471	5,177	6,101	6,101	6,672	6,933	9,850	11,775	11,775	12,370
備船・運航受託	隻数	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	2	3	3	3	4
	重量トン数	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	520	601	1,560	1,560	2,013
合計	隻数	4	3	3	3	4	4	6	6	6		6	6	8	9	9	10	11	15	16	16	16	17
	重量トン数	367	327	327	327	497	497	1,444	1,444	1,444	2,330		2,471	2,471	5,177	6,101	6,672	6,933	10,370	12,376	13,335	13,930	15,016

年度	1973 (35)	1974 (36)	1975 (37)	1976 (38)	1977 (39)	1978 (40)	1979 (41)	1980 (42)	1981 (43)	1982 (44)		1983 (45)	1984 (46)	1985 (47)	1986 (48)	1987 (49)	1988 (50)	1989 (51)	1990 (52)	1991 (53)	1992 (54)	1993 (55)	1994 (56)	
社船・共有船	隻数	15	16	15	15	15	14	14	15	15	16		15	16	13	10	8	8	8	8	9	10	9	9
	重量トン数	16,252	16,840	16,877	17,634	17,634	17,829	17,829	17,988	18,119	18,520		17,057	17,382	14,874	11,322	8,334	8,334	8,334	8,334	9,607	11,447	10,072	10,072
備船・運航受託	隻数	4	3	4	7	7	7	6	7	6	7		6	7	9	11	11	13	15	15	15	16	15	16
	重量トン数	1,497	1,362	2,052	3,342	3,342	3,479	2,822	3,774	3,370	3,930		3,693	5,848	7,666	11,243	9,191	10,244	11,517	12,269	12,266	14,372	13,581	17,195
合計	隻数	19	19	19	22	22	21	20	22	21	23		21	23	22	21	19	21	23	23	24	26	24	25
	重量トン数	17,749	18,202	18,929	20,976	20,976	21,308	20,651	21,762	21,489	22,450		20,750	23,230	22,540	22,565	17,525	18,578	19,851	20,603	21,873	25,819	23,653	27,267

年度	1995 (57)	1996 (58)	1997 (59)	1998 (60)	1999 (61)	2000 (62)	2001 (63)	2002 (64)	2003 (65)	2004 (66)		2005 (67)	2006 (68)	2007 (69)	2008 (70)	2009 (71)	2010 (72)	2011 (73)	2012 (74)	2013 (75)	2014 (76)	2015 (77)	2016 (78)	
社船・共有船	隻数	9	8	7	6	6	7	7	4	4	5		5	5	5	5	3	3	3	2	2	2	3	3
	重量トン数	10,072	8,764	8,469	7,197	7,197	8,201	8,199	5,026	5,026	6,973		6,973	6,973	6,973	7,331	4,292	4,292	4,292	3,529	3,529	3,529	5,445	5,445
備船・運航受託	隻数	17	18	18	19	19	15	17	22	23	23		30	32	34	33	32	34	32	28	26	24	23	
	重量トン数	21,194	22,692	23,866	25,779	26,985	22,837	44,192	66,280	91,649	91,581		135,629	140,338	180,001	228,806	232,427	190,419	244,765	240,604	229,320	222,420	218,696	216,830
合計	隻数	26	26	25	25	25	22	24	26	27	28		35	37	39	38	35	35	37	34	30	28	27	26
	重量トン数	31,266	31,456	32,335	32,976	34,182	31,038	52,391	71,306	96,675	98,554		142,602	147,311	186,974	236,137	236,719	194,711	249,057	244,133	232,849	225,949	224,141	222,275

決算期 13~21期の奇数期:4~9月 / 14~20期の偶数期:10~3月 / 22~36期:10~9月 / 37期:10~3月 / 38~78期:4~3月

運航船舶履歴一覧 [内航船]

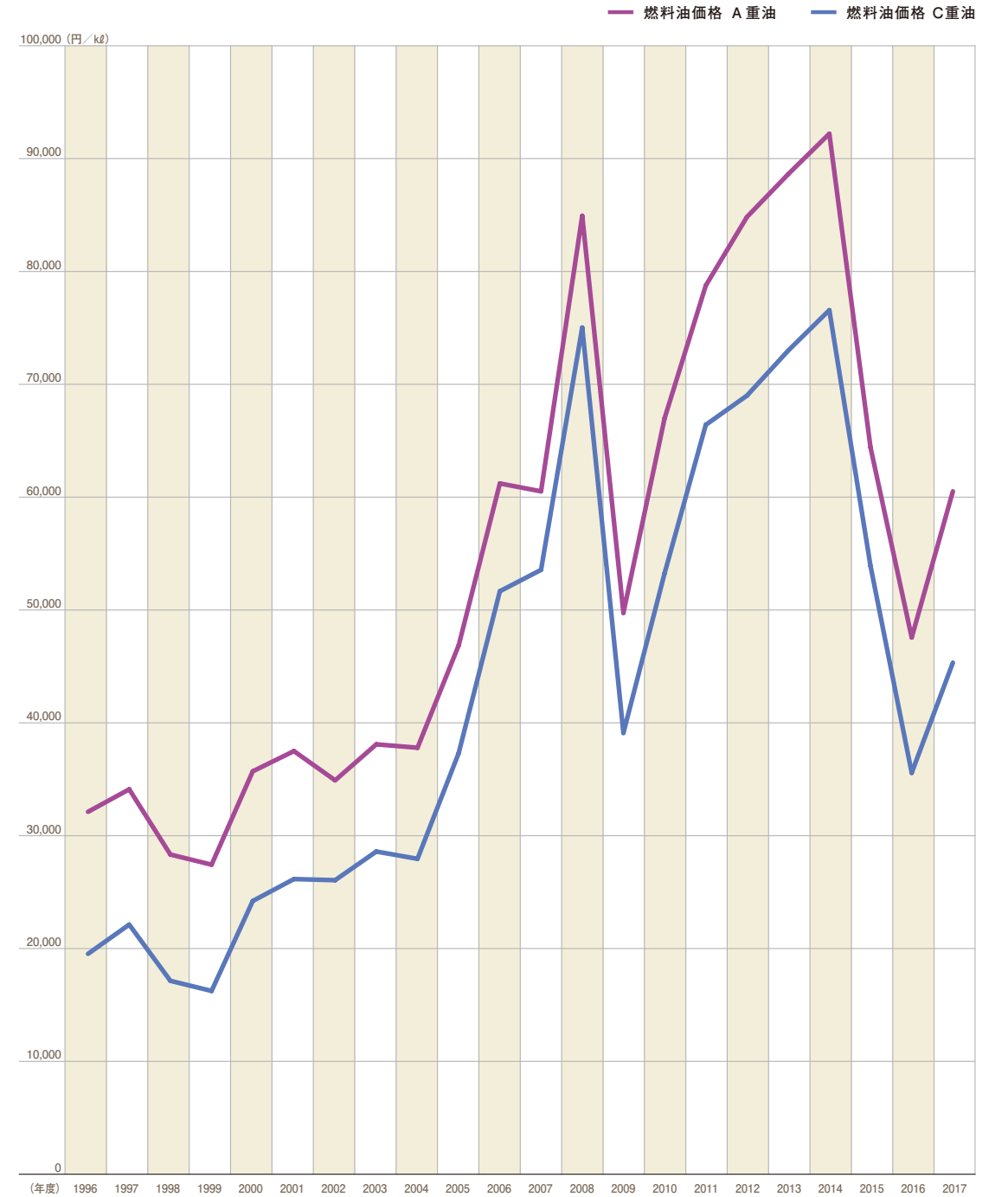
延隻数	船名	総トン数	載貨重量トン数	進水	船種	運航形態 (運航開始当初)	運航開始	運航終了
1	帝人丸	77.50	(船船番号41666)	1936年4月	鋼製 二硫化炭素専用船	社船自営	1956年4月	1962年9月
2	徳丸	64.80	(船船番号69598)	1953年10月	木造機帆船 貨物船	社船自営	1956年4月	1961年9月
3	第二姫丸	29.64	(船船番号67622)	1951年5月	木造機帆船 苛性ソーダ専用船	社船自営	1956年4月	1957年1月
4	第二帝人丸 (後に第二國華丸に船名変更)	94.00	(船船番号76121)	1956年8月	木造機帆船 苛性ソーダ専用船	社船自営	1956年8月	1967年9月
5	第一國華丸	119.31	170.00	1957年11月	木造機帆船 苛性ソーダ専用船	社船自営	1958年4月	1970年7月
6	第五國華丸	146.24	200.00	1959年4月	鋼製 苛性ソーダ専用船	社船自営	1959年4月	1971年1月
7	國隆丸	480.79	747.14	1960年2月	鋼製 汎用ケミカルタンカー	社船自営	1960年3月29日	1969年10月
8	國昌丸	661.97	975.89	1961年7月	鋼製 汎用ケミカルタンカー	社船自営	1961年9月22日	1972年8月
9	帝人丸	187.68	251.33	1962年9月	鋼製 二硫化炭素専用船	運航受託	1962年9月	1978年9月
10	国朋丸	1,587.87	2,481.70	1964年5月	鋼製 汎用ケミカルタンカー	社船自営	1964年6月27日	1974年6月
11	旺華丸	199.87	224.40	1964年5月	溶融無水フタル酸専用特殊タンク船	社船自営	1964年7月	—
		228.06	287.27	—	溶融硫黄専用特殊タンク船改造	社船自営	1969年4月	1974年7月
12	国周丸	1,226.38	924.00	1964年9月	液化アンモニア専用特殊タンク船	社船自営	1964年11月25日	1976年10月
13	英華丸	254.05	247.50	1967年7月	溶融カプロラクタム専用特殊タンク船	社船自営	1967年9月1日	1975年10月
14	光華丸	452.65	570.54	1967年6月	溶融硫黄専用特殊タンク船	社船自営	1967年9月	1976年6月
15	明華丸	250.72	261.00	1968年7月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1968年9月	1978年6月
16	由華丸	321.69	453.26	1969年3月	汎用ケミカルタンカー (エチレングリコール専用船)	社船自営	1969年4月1日	1973年4月
17	中一丸	298.70	453.26	1969年3月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	1969年4月	1980年6月
18	第二國隆丸	999.61	1,872.21	1969年3月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1969年4月	1978年8月
19	秀華丸	251.20	313.75	1969年11月	溶融カプロラクタム専用特殊タンク船	社船自営	1970年1月	1984年11月
20	國華丸	343.13	607.06	1969年10月	苛性ソーダ専用特殊タンク船	社船自営	1970年1月	1973年10月
21	第二由華丸	475.30	690.00	1970年2月	エチレングリコール専用船	社船自営	1970年3月	1975年11月16日
22	第二国昌丸	999.24	2,051.30	1970年10月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1970年11月	1980年7月
23	菱華丸	626.00	1,463.00	1972年10月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	1972年11月	1983年9月
24	第八由華丸	496.78	1,022.00	1973年6月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1973年8月1日	1987年6月
25	双華丸	495.03	660.00	1973年9月	溶融無水フタル酸専用特殊タンク船	社船自営	1973年11月	1991年3月15日
26	第五由華丸	605.64	1,158.61	1971年5月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	1973年12月	1981年7月
27	硫華丸	482.31	695.00	1974年4月	溶融硫黄専用特殊タンク船	社船自営	1974年6月	—
28	さんよう丸 (旧「硫華丸」)	482.31	695.00	1974年4月	溶融硫黄専用特殊タンク船	定期備船	1986年4月28日	1993年10月
29	日豊丸	343.13	642.02	1969年10月	苛性ソーダ専用特殊タンク船	定期備船	1974年7月	1980年3月
30	第二国朋丸	998.23	2,179.71	1974年7月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1974年8月	1982年3月
31	第八国朋丸	998.43	2,174.52	1974年8月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1974年9月	1984年7月
32	第二英華丸	460.44	627.90	1974年10月	溶融カプロラクタム専用特殊タンク船	社船自営	1974年12月	1997年4月5日
33	日慶丸	499.90	991.64	1975年3月	汎用ケミカルタンカー	運航受託	1975年6月	1994年8月
34	第五協進丸	298.70	453.00	1969年3月	汎用ケミカルタンカー	運航受託	1973年11月	1975年9月
35	第十由華丸	498.68	998.50	1975年10月	エチレングリコール専用船	社船自営	1976年1月	1986年3月
36	第二光華丸	496.70	876.88	1976年4月	溶融硫黄専用特殊タンク船	社船自営	1976年6月	1986年4月
37	第二国周丸	1,588.77	1,374.50	1976年6月	液化アンモニア専用特殊タンク船	社船自営	1976年10月25日	1993年10月15日
38	第十八大日丸	197.02	550.00	1975年9月	汎用ケミカルタンカー	運航受託	1976年10月8日	1992年7月31日
39	第一長栄丸	98.28	210.00	1966年11月(竣工)	汎用ケミカルタンカー	運航受託	1976年	1979年
40	第六協進丸 (旧 第二由華丸)	475.30	690.00	1970年4月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	1976年11月	1981年
41	第六昭栄丸	198.17	565.58	1975年6月	汎用ケミカルタンカー	運航受託	1977年1月25日	1987年3月
42	第五長栄丸	97.15	237.00	1978年6月	汎用ケミカルタンカー	運航受託	1978年8月	1983年
43	日硫丸	287.82	224.00	1968年7月	二硫化炭素専用特殊タンク船	定期備船	1978年9月29日	1993年
44	第八國隆丸	1,076.16	2,328.52	1978年11月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1978年12月18日	1986年10月
45	第八國昌丸	999.08	1,990.48	1980年6月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1980年8月	1987年9月
46	第八長栄丸	96.56	220.00	1980年6月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1980年8月	1998年10月
47	豊洋丸	475.80	690.00	1970年2月	エチレングリコール専用船	定期備船	1981年2月2日	1986年4月

延隻数	船名	総トン数	載貨重量トン数	進水	船種	運航形態 (運航開始当初)	運航開始	運航終了
48	明華丸	649.81	1,289.68	1981年7月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1981年8月	1990年6月29日
49	第28大日丸	198.86	650.00	1982年11月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	1982年11月20日	1990年
50	和昌丸	499.00	1,272.25	1982年12月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1983年2月	1999年2月4日
51	知秀丸	497.00	1,308.41	1983年3月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1983年3月	1996年7月3日
52	秀華丸	193.00	293.73	1984年9月	溶融カプロラクタム専用特殊タンク船	社船自営	1984年10月	2002年10月
53	帆洋丸	498.00	1,299.07	1985年1月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1985年2月	2002年8月9日
54	英明丸	498.00	1,299.38	1985年1月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	1985年3月	2000年12月
55	光華丸	499.00	937.19	1986年1月	溶融硫黄専用特殊タンク船	社船自営	1986年4月	2003年4月21日
56	マリン1号	410.00	989.08	1986年9月	エチレングリコール専用船	定期備船	1986年10月	2008年12月
57	マリン20号	698.00	1,947.00	1987年6月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	1987年7月	2008年5月
58	栄福丸	195.20	369.76	1977年6月	汎用ケミカルタンカー	運航受託	1988年6月	1993年6月11日
59	日昇丸	199.00	650.00	1989年1月	貨物船	定期備船	1989年4月10日	2007年2月
60	泰平丸	199.00	650.44	1989年7月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	1989年8月1日	2009年3月
61	日進丸	199.00	650.00	1990年2月	貨物船	定期備船	1990年3月	2008年4月
62	第三明華丸	490.00	1,199.56	1990年2月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	1990年4月25日	2010年6月
63	サルファーマルコール	696.00	1,224.70	1990年6月	溶融硫黄専用特殊タンク船	定期備船	1990年9月	2015年5月
64	双和丸	498.00	763.00	1990年6月	無水フタル酸専用特殊タンク船	定期備船	1990年6月29日	2012年4月
65	さくら丸	454.00	1,000.00	1992年6月	貨物船	定期備船	1992年7月20日	2006年12月
66	明華丸	499.00	1,235.57	1992年9月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	1992年11月	2008年10月
67	油華丸	696.00	1,840.00	1992年11月	エチレングリコール専用船	社船自営	1993年1月4日	2009年7月6日
68	曹栄丸	497.00	1,299.00	1992年10月	エチレングリコール専用船	定期備船	1993年1月1日	2009年8月
69	第八栄福丸	199.00	669.87	1993年2月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	1993年4月15日	2011年1月
70	新日硫丸	179.00	266.00	1994年1月	二硫化炭素専用特殊タンク船	定期備船	1994年4月10日	現在運航中
71	天信丸 (旧 TENSIN MARU)	997.00	815.05	1994年4月	溶融硫黄専用特殊タンク船	社船自営	1997年12月	2001年3月30日
72	万代丸	698.00	1,498.00	1996年7月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	1996年10月7日	2004年4月
73	菊媛丸	388.00	699.84	1985年6月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	1998年4月1日	1999年6月
74	第一広輪丸	66.00	214.00	1988年5月	汎用ケミカルタンカー	運航受託	1998年10月	2001年2月
75	明秀	1,502.00	1,905.87	1999年1月	溶融カプロラクタム専用特殊タンク船	定期備船	2000年1月1日	2015年5月
76	第三十二光輝丸	498.00	1,199.00	1991年11月	汎用ケミカルタンカー	運航受託	2001年	2010年1月
77	翔栄丸	995.00	1,361.00	1992年4月	液化アンモニア専用特殊タンク船	定期備船	2002年6月	現在運航中
78	第二英明丸	499.00	1,199.00	2002年7月	汎用ケミカルタンカー	社船自営	2002年8月21日	—
79	くにふじ丸 (旧 第二英明丸)	499.00	1,199.00	2002年7月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	2009年12月28日	現在運航中
80	第八菱華丸	743.00	1,837.06	1996年9月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	2002年10月	2009年4月
81	第八明豊丸	195.00	499.00	1989年7月	汎用ケミカルタンカー	運航受託	2003年	2004年
82	菱栄丸	747.00	1,879.00	2004年4月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	2004年5月	現在運航中
83	三宣丸	499.00	1,261.00	1988年3月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	2005年4月1日	2007年4月
84	菱日丸	696.00	1,620.00	2005年9月	過酸化水素水専用船	定期備船	2005年10月1日	現在運航中
85	菱水丸	494.00	1,231.00	1990年3月	過酸化水素水専用船	定期備船	2005年11月24日	2010年1月
86	徳栄丸	199.00	519.00	1989年1月	苛性ソーダ専用特殊タンク船	運航受託	2006年	—
87	英華丸	498.00	1,260.00	2006年11月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	2006年12月1日	現在運航中
88	ひよどり	749.00	1,830.00	2007年1月	コンテナ船	定期備船	2007年2月1日	2013年5月
89	第二菱栄丸	748.00	1,853.00	2007年5月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	2007年7月1日	現在運航中
90	国朋丸	1,066.00	2,306.00	2008年6月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	2008年6月	現在運航中
91	第二秀華丸	499.00	1,287.00	2008年1月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	2008年3月1日	現在運航中
92	国昌丸	499.00	1,311.00	2008年9月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	2008年11月1日	現在運航中
93	双菱丸	498.00	1,296.40	2009年1月	過酸化水素水専用船	定期備船	2009年3月	現在運航中
94	第二英華丸	499.00	1,265.00	2010年3月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	2010年5月	現在運航中
95	和華丸	498.00	1,314.56	2010年4月	汎用ケミカルタンカー	定期備船	2010年5月	現在運航中
96	国周丸	999.00	1,321.00	2015年3月	液化アンモニア専用特殊タンク船	定期備船	2015年8月	現在運航中

運航船舶履歴一覧 [外航船]

延隻数	船名	総トン数	載重量トン数	竣工	船籍	船種	備考	運航開始	運航終了
1	國朋丸	1,587.87	2,481.70	1964年6月	大阪	汎用ケミカルタンカー	内外航併用	1964年6月	1974年6月
2	第八國朋丸	998.43	2,174.52	1974年9月	大阪	汎用ケミカルタンカー	内外航併用	1974年9月	1984年7月
	TOMAN 1 (旧「第八國朋丸」後に「ILUS」に船名変更)	1,220.78	2,174.52	1974年9月	Singapore	汎用ケミカルタンカー		1984年7月	1986年10月
3	第二光華丸	496.70	876.88	1976年4月	大阪	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船	内外航併用	1976年6月	1986年6月
4	第二國周丸	1,588.77	1,724.00	1976年6月(進水)	大阪	中温中圧 液化アンモニア専用特殊タンク船	内外航併用	1976年10月	1993年10月
5	第一紅丸	698.00	1,273.00	1984年1月	大阪	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船	内外航併用	1984年1月	1998年2月
6	光華丸	499.00	937.00	1986年1月	大阪	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船	内外航併用	1986年4月	2002年11月
7	TOMOE 2B	2,294.00	3,999.00	1974年	Panama	汎用ケミカルタンカー		1986年8月	1987年
8	サルファーマルコール	696.00	1,224.70	1990年9月	大阪	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船	内外航併用	1990年9月	2015年5月
9	第八光華丸	2,283.00	2,999.00	1994年9月	Panama	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船		1994年9月	2017年9月
10	SULPHUR ESPOIR	2,976.00	3,999.00	1995年9月	Panama	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船		1995年9月	現在運航中
11	EASTERN FELLOW	1,832.00	2,780.00	1996年	Panama	汎用ケミカルタンカー		1996年8月	1998年9月
12	天信丸	1,356.00	1,605.95	1994年6月	Panama	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船		1994年6月	1997年12月
13	紅進丸	2,999.00	4,287.00	1998年9月	Panama	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船		1998年9月	現在運航中
14	明秀	1,502.00	1,905.87	1999年3月	大阪	高温度溶融カプロラクタム専用特殊タンク船	内外航併用	1999年4月	2015年10月
15	KOHZAN MARU II	13,067.00	19,997.00	1989年2月	Panama	汎用ケミカルタンカー		2002年3月	2012年11月
16	EISHU	1,865.00	1,866.00	2002年7月	Panama	高温度溶融カプロラクタム専用特殊タンク船		2002年7月	2016年12月
17	JOSE BREEZE	9,087.00	16,177.00	1982年7月	Panama	汎用ケミカルタンカー		2003年2月	2010年4月
18	CHISHU	1,865.00	1,850.00	2003年9月	Panama	高温度溶融カプロラクタム専用特殊タンク船		2003年9月	現在運航中
19	JOSE STREAM	13,632.00	24,090.00	1986年	Panama	汎用ケミカルタンカー		2003年12月	2010年8月
20	BANDAI MARU	1,007.00	1,411.00	1996年10月	Panama	汎用ケミカルタンカー		2004年4月	2013年2月
21	JOSE BRIGHT	21,142.00	32,443.00	1993年7月	Marshall Islands	汎用ケミカルタンカー		2005年8月	2011年2月
22	SAKURA HARMONY	2,997.00	3,147.00	2006年2月	Panama	石化ガス特殊タンク船		2006年2月	2013年5月
23	SAKURA SERENITY	2,997.00	3,147.00	2006年3月	Panama	石化ガス特殊タンク船		2006年3月	2013年5月
24	BANDAI II	1,863.00	2,750.00	2006年10月	Panama	汎用ケミカルタンカー		2006年10月	2013年2月
25	KOHZAN MARU V	25,184.00	37,784.00	2007年10月	Panama	汎用ケミカルタンカー		2008年4月	現在運航中
26	SAKURA SYMPHONY	2,997.00	3,160.00	2007年11月	Panama	石化ガス特殊タンク船		2008年6月	2013年9月
27	JOSE PROGRESS	30,969.00	47,018.00	2009年2月	Panama	汎用ケミカルタンカー		2009年2月	現在運航中
28	KOYO MARU	3,535.00	4,300.00	2009年9月	Panama	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船		2009年9月	現在運航中
29	BANDAI V	2,950.00	3,500.00	2010年1月	Panama	汎用ケミカルタンカー		2010年3月	2014年10月
30	BANDAI III (SEA JOY)	2,826.00	3,450.00	2009年12月	Panama	汎用ケミカルタンカー		2009年12月	2014年7月
31	RAKIS	4,945.00	6,269.10	2010年3月	Brunei	汎用ケミカルタンカー		2010年3月	現在運航中
32	ACACIA	8,535.00	13,565.85	2010年8月	Panama	汎用ケミカルタンカー		2010年9月	現在運航中
33	KOKUKA GLORIOUS	19,349.00	26,960.00	2011年3月	Panama	汎用ケミカルタンカー		2011年7月	現在運航中
34	KOKUKA COURAGEOUS	19,349.00	27,000.00	2010年10月	Panama	汎用ケミカルタンカー		2011年9月	現在運航中
35	KOKUKA VIGOROUS	19,349.00	27,000.00	2011年8月	Panama	汎用ケミカルタンカー		2011年11月	現在運航中
36	KOKA MARU	2,362.00	3,091.40	2017年9月	Panama	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船		2017年9月	現在運航中

内航燃料油価格推移



燃料油価格	年度										
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
A重油	32,000	34,000	28,200	27,300	35,600	37,400	34,800	38,000	37,700	46,800	61,200
C重油	19,400	22,000	17,000	16,100	24,100	26,050	25,950	28,500	27,850	37,250	51,650

燃料油価格	年度										
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
A重油	60,500	85,000	49,700	67,000	78,800	84,900	88,700	92,300	64,400	47,500	60,500
C重油	53,550	75,100	39,050	53,250	66,450	69,050	73,050	76,650	53,900	35,500	45,300

(単位：円/kL)
価格は毎年4月時点のものとした

現行船団

部門	船名	船舶番号	航行区域	船級	総トン数	載重量トン数	載貨容積(m³)	船籍港	船種		主要貨物	船型特記事項	竣工年月
									特タン	ケミカル			
外航営業部	第八光華丸	23611-KJ	遠洋	NK	2,283	2,999.00	1,555.92	Panama	○		溶融硫黄	特タン高温度	1994年9月
	紅進丸	9172492	遠洋	NK	2,999	3,999.00	2,373.42	Cyprus	○		溶融硫黄	特タン高温度	1998年9月
	SULPHUR ESPOIR	710003	遠洋	NK	2,976	3,999.00	2,208.00	Panama	○		溶融硫黄	特タン高温度	1995年9月
	CHISHU (智秀)	31422-KJ	遠洋	NK	1,865	1,866.15	1,688.92	Panama	○		カプロラクタム	特タン高温度	2003年9月
	KOYO MARU	39460-TJ	遠洋	BV	3,535	4,300.00	2,658.00	Panama	○		溶融硫黄	特タン高温度	2009年9月
	JOSE PROGRESS	9392391	遠洋	NK	30,969	47,018.00	58,432.78	Panama	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2009年2月
	KOHZAN MARU V	30204-TJ	遠洋	NK	25,184	37,784.00	46,695.00	Panama	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2007年10月
	RAKIS	14640Q	遠洋	BV	4,945	6,269.10	9,271.00	Brunei Darussalam	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2010年3月
	ACACIA	40971-TJ	遠洋	NK	8,535	13,565.00	14,858.78	Panama	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2010年9月
	KOKUKA GLORIOUS	9568500	遠洋	BV	19,349	27,000.00	32,850.00	Panama	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2011年3月
	KOKUKA COURAGEOUS	9568495	遠洋	BV	19,349	27,000.00	32,850.00	Panama	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2010年10月
	KOKUKA VIGOROUS	9568512	遠洋	BV	19,349	27,000.00	32,850.00	Panama	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2011年8月
外航部門小計12隻					141,338	202,799.25	238,291.81						

部門	船名	船舶番号	航行区域	船級	総トン数	載重量トン数	載貨容積(m³)	船籍港	船種		主要貨物	船型特記事項	竣工年月
									特タン	ケミカル			
内航営業部	くにぶじ丸	137232	沿海	JG	499	1,199.80	1,229.87	東京都	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2002年8月
	國朋丸	140792	沿海	NK	1,066	2,306.00	2,500.00	東京都	○		キシレン	IMO TYPE II	2008年6月
	菱栄丸	130176	沿海	JG	747	1,879.00	1,849.90	東京都	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2004年4月
	菱日丸	140220	沿海	JG	696	1,620.00	1,397.00	東京都	○		過酸化水素	IMO TYPE II	2005年9月
	翔栄丸	133160	沿海	JG	995	1,361.00	1,679.08	東京都	○		液化アンモニア	特タン高圧ガス	1992年6月
	国周丸	142345	沿海	JG	999	1,321.00	1,714.83	東京都	○		液化アンモニア	特タン高圧ガス	2015年3月
	英華丸	140419	沿海	JG	498	1,259.80	1,239.00	東京都	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2006年11月
	第二菱栄丸	140557	沿海	JG	748	1,853.31	1,850.00	東京都	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2007年6月
	第二秀華丸	140723	沿海	JG	498	1,287.00	1,230.00	東京都	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2008年3月
	国昌丸	149891	沿海	JG	498	1,311.00	1,234.98	東京都	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2008年10月
	新日硫丸	134057	沿海	JG	179	266.00	182.23	備前市	○		二硫化炭素	特タン耐腐食	1994年4月
	双菱丸	140943	沿海	JG	498	1,200.00	1,229.99	日生	○		過酸化水素	IMO TYPE II	2009年2月
	和華丸	141237	沿海	JG	498	1,314.56	1,369.93	尾道	○		一般ケミカル	IMO TYPE III	2010年4月
	第二英華丸	141230	沿海	JG	499	1,265.00	1,230.46	尾道	○		一般ケミカル	IMO TYPE II	2010年5月
内航営業部小計14隻					8,918	19,443.47	19,928.28						
合計 26隻					150,256	222,242.72	258,220.09						

年表

西暦	月	当社事項	月	海運業界事項	月	一般事項
1947	3	神戸市生田区栄町2丁目46番地に國華産業海運株式会社を設立。資本金19万5,000円	4	全日本海員組合・船舶運営会・日本海運協会3者協定成立	5	片山内閣発足。日本国憲法施行
1948	11	燐蒸事業に進出 大炭炭鉱株式会社特約店として石炭販売を開始	4	総司令部（GHQ）、大型タンカー9隻にてアラビア重油積取り就航を指令。戦後最初の遠洋不定期航路	7	預金封鎖解除、新円一本となる 極東軍事裁判判決はじまる
1949		石炭販売の自由化により帝人三原工場向けに月間700トン納入	4	太平洋戦争によるわが国の被害発表。被害率の最高は船舶の81%	4	1ドル=360円の単一為替レート設定
1950		石炭販売取扱数量、前年比9,000トン増の1万1,000トン 帝人、船舶部廃止	4	海上運送法制定	9	石炭自由販売となる
1951	1	帝人が当社に出資。帝人の関係会社として系列に加わる	4	海運の民営還元実施	6	朝鮮動乱勃発
1952	1	資本金200万円に増資	5	船主責任総合保険組合制定	8	日本商社の海外支店設置許可
1953	3	この期より決算期を毎年3月31日および9月30日の2回とする。	12	戦後初めて外国船買船、用船許可	8	日本船のハママ運河通行許可
1954	1	社名を國華産業株式会社に定款変更	2	衆参両院が外航船腹緊急増強を決議	8	造船業合理化審議会設置
1955	1	資本金200万円に増資 本社を神戸市から大阪市北区中之島2丁目25番江商ビルへ移転	4	GHQ、SCAJAP（日本商船管理局）廃止	11	テレビジョン実験放送開始
1956	4	この期より決算期を毎年3月31日および9月30日の2回とする。	5	内航海運業法制定（木船運送法・事業登録制）	9	対日講和条約、日米安全保障条約調印
1957	1	資本金800万円に増資	9	三井船舶、東廻り世界1周航路開始	6	防衛庁設置、自衛隊法成立
1958	4	苛性ソーダ専用船「第一國華丸」を建造、運航開始。119.31GT	10	台風15号発生。青函連絡船洞爺丸沈没	12	鳩山内閣発足
1959	4	帝人から「帝人丸」、「徳丸」、「第二姫丸」を買船、海運事業へ進出	11	全日本海員組合、ユニオン・ジョブ制確立	12	神武景気始まる
1960	3	日本瓦斯化学工業株式会社（三菱ガス化学㈱の前身）と取引を開始、同社の水酢酸、メタノール輸送船480.79GT「國隆丸」（汎用ケミカルタンカー）を建造、新潟航路に就航	7	スエズ紛争によりスエズ運河通航停止	9	経済白書「もはや戦後ではない」 日中関係回復
1961	9	日本瓦斯化学工業㈱が、当社に出資	10	スエズ運河通航再開	10	第二次中東戦争（スエズ紛争）
1962	3	新潟出張所を新潟県新潟市榎木町5日本瓦斯化学工業㈱ 新潟工務所内に開設	4	内航海運組合法制定	12	日本が国際連盟に加盟
1963	9	汎用ケミカルタンカー「國昌丸」を建造、運航開始。661.97GT	2	岸内閣発足	12	石橋内閣発足
1964	4	日本石油株式会社の代行店となる	6	進駐軍撤退	2	岸内閣発足
1965	8	資本金1億5,000万円に増資	10	ソ連世界初の人工衛星打上げ成功	6	新海地震発生
1966	10	第一次船腹増強計画を完了	12	日本海難防止協会設立	10	東海道新幹線開業
1967	9	溶融カプロラクタム専用特殊タンク船「英華丸」を建造、運航開始。254.05GT	8	日本海難防止協会設立	11	東京オリンピック開催
1968	2	創業者 取締役社長 梶山増吉逝去。於南御堂社葬	2	日本海難防止協会設立	11	佐藤内閣発足
1969	4	汎用ケミカルタンカー「由華丸」を建造、運航開始。321.69GT	4	運輸省、400万総トンの外航船腹整備五カ年計画決定	4	日本OECDに加盟
1970	1	溶融カプロラクタム専用特殊タンク船「秀華丸」を建造、運航開始。251.20GT	4	新海地震発生	6	新海地震発生
1971	1	「第五國華丸」を売却	7	世界最大のタンカー「日章丸」（13万重量トン、出光タンカー）進水	2	アメリカ、人工衛星第1号の打上げに成功
1972	10	水島出張所を岡山県倉敷市水島海岸通3丁目10番 三菱瓦斯化学㈱ 水島工場内に開設	10	外航労務協会発足	2	東京都が世界初の1千万人都市に
1973	4	汎用ケミカルタンカー「由華丸」を協進海運㈱に売却、本船を運航受託。船名は、「第五協進丸」に変更	7	船主団体一洋会加入	10	キューバ危機起こる
1974	6	大阪内外液輸株式会社に出資し、系列会社とする	11	帝人、社名変更。帝国人造絹絲㈱から「帝人株式会社」に	11	ベトナム戦争停戦
1975	8	エチレングリコール専用船「第八由華丸」を建造、運航開始。496.78GT	12	溶融無水フタル酸専用船「旺華丸」を建造、運航開始。199.87GT	11	円、変動相場制に移行
1976	11	高温度溶融無水フタル酸専用特殊タンク船「双華丸」を建造、運航開始。495.03GT			11	第四次中東戦争勃発
1977	12	汎用ケミカルタンカー「第五由華丸」を定期備船借り。605.64GT			11	国内の石油危機 物不足深刻化
1978						石油緊急事態を宣言。卸売物価指数は前年比28.6%と大幅上昇

西暦	月	当社事項	月	海運業界事項	月	一般事項
1979	10	資本金1億円に増資	4	海運の民営還元実施	3	山陽特殊鋼、会社更生法適用を申請（戦後最大の倒産）
1980	11	日本初の液化アンモニア専用特殊タンク船「國周丸」を建造、運航開始。1,226.38GT	9	船主責任総合保険組合制定	3	アメリカ軍北ベトナム爆撃開始
1981	4	新保険代理店制度により、総合代理店の認可を受ける	9	戦後初めて外国船買船、用船許可	5	東海村原子力発電所完成
1982	8	内航海運業法施行により、内航海運業・内航運送取扱業登録	11	衆参両院が外航船腹緊急増強を決議	7	政府国債発行
1983	10	資本金1億5,000万円に増資	12	GHQ、SCAJAP（日本商船管理局）廃止	11	中国で文化大革命始まる
1984	12	全国内航タンカー海運組合 中部支部加入	4	内航海運業法制定（木船運送法・事業登録制）		
1985			9	三井船舶、東廻り世界1周航路開始		
1986			10	台風15号発生。青函連絡船洞爺丸沈没		
1987			11	全日本海員組合、ユニオン・ジョブ制確立		
1988			12	スエズ紛争によりスエズ運河通航停止		
1989			1	岸内閣発足		
1990			2	進駐軍撤退		
1991			3	ソ連世界初の人工衛星打上げ成功		
1992			4	日本海難防止協会設立		
1993			5	運輸省、400万総トンの外航船腹整備五カ年計画決定		
1994			6	新海地震発生		
1995			7	世界最大のタンカー「日章丸」（13万重量トン、出光タンカー）進水		
1996			8	外航労務協会発足		
1997			9	船主団体一洋会加入		
1998			10	帝人、社名変更。帝国人造絹絲㈱から「帝人株式会社」に		
1999			11	ベトナム戦争停戦		
2000			12	円、変動相場制に移行		
2001			1	第四次中東戦争勃発		
2002			2	国内の石油危機 物不足深刻化		
2003			3	石油緊急事態を宣言。卸売物価指数は前年比28.6%と大幅上昇		
2004			4			
2005			5			
2006			6			
2007			7			
2008			8			
2009			9			
2010			10			
2011			11			
2012			12			
2013			1			
2014			2			
2015			3			
2016			4			
2017			5			
2018			6			
2019			7			
2020			8			
2021			9			
2022			10			
2023			11			
2024			12			

西暦	月	当社事項	月	海運業界事項	月	一般事項	
1974	1	汎用ケミカルタンカー「第五由華丸」を購入、運航開始	2	内航タンカー運賃協定発足	4	日中航空協定の締結に対して日台航空路線の停止を発表	
	6	溶融硫黄専用特殊タンク船「硫華丸」を建造、運航開始。482.31GT	4	船舶の法定耐用年数短縮	4	地価上昇率 32.4% で史上最高	
	6	汎用ケミカルタンカー「国朋丸」を海外売却	7	協定運賃実施	5	東京、丸の内の三菱重工ビルで爆破事件発生	
	8	汎用ケミカルタンカー「第二国朋丸」を建造、運航開始。998.23GT 「第二国昌丸」乗組員一同、能登半島禄剛崎沖にて人命救助	8		8	アメリカ、ニクソン大統領がウォーターゲート事件で辞任	
	8	汎用ケミカルタンカー「第八国朋丸」を建造、運航開始。998.43GT	11		11	フォード大統領、訪日 田中総理辞任 三木内閣発足	
	9	溶融カプロラクタム専用特殊タンク船「第二英華丸」を建造、運航開始。460.44GT					
	12	船員給与ベースアップ実施					
	1975	4	資本金 2 億 5,000 万円に増資	5	S & B 比率 1 対 1 に変更	1	マラッカ海峡でタンカー「祥和丸」座礁、満載の原油流出
		6	汎用ケミカルタンカー「日慶丸」を運航受託。343.13GT	6	スエズ運河 8 年振り再開	4	南ベトナム・サイゴン陥落。ベトナム戦争終結
		10	溶融カプロラクタム専用特殊タンク船「英華丸」を海外売却	6	世界最大のタンカー「日精丸」(48 万 4,337 重量トン、東京タンカー) 竣工	5	英女王ご夫妻国賓として来日
		11	定款変更。決算期を毎年 3 月 31 日とした。第 37 期は 1975 年 10 月 1 日から 1976 年 3 月 31 日までの 6 か月間に設定	12	日本船主責任制限法公布	11	第 1 回先進国首脳会議 (サミット) 開催
		11	エチレングリコール専用船「第二由華丸」を協進海運㈱に売却。チャーターバックして定期備船借り				
1976	1	汎用ケミカルタンカー「第十由華丸」を建造、運航開始。498.68GT	1	初の商用海事通信衛星「MARISAT」、大西洋上に打ち上げ	2	田中角栄前首相を外為法違反容疑で逮捕 (ロッキード事件)	
	6	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「第二光華丸」を建造、運航開始。496.70GT	6	海洋汚染及び海上災害の防止法公布	11	アメリカ大統領選挙カーター勝利	
	6	溶融硫黄専用特殊タンク船「光華丸」を海外売却	12	福田越夫内閣発足	12	戦後生まれ人口、半数を突破	
	10	液化アンモニア専用特殊タンク船「第二国周丸」を建造、運航開始。1,588.77GT	9	油濁損害賠償保障法施行、船舶の所有者等の責任の制限法施行		日本人の平均寿命世界一に	
		汎用ケミカルタンカー「第一長栄丸」を運航受託。98.28GT					
		汎用ケミカルタンカー「第六協進丸」を運航受託。475.30GT					
1977			5	領海法公布 (200 海里)			
			6	海上衝突予防法公布			
1978	4	商号変更「國華産業㈱」から「國華産業㈱」に社名を変更	4	政府、仕組船買戻しを含む国際収支円高対策を決定	5	新東京国際空港 (成田空港) 開港	
	4	東京事務所を東京都港区西新橋 2 丁目 7 番 4 号 第 20 森ビルへ移転			12	大平内閣発足	
	12	汎用ケミカルタンカー「第八国隆丸」を建造、運航開始。1,076.16GT					
1979	2	子会社、有限会社阿部海運設立	4	油槽船の建造方針 1 : 1	2	イラン革命	
	6	第 4 代取締役社長 日比健一就任 汎用ケミカルタンカー「第一長栄丸」運航終了			6	東京サミット開催 第二次石油危機	
1980	8	子会社、岩井海運有限会社設立	7	船舶トン数測定法公布。1982 年 7 月施行	7	鈴木内閣発足	
	8	汎用ケミカルタンカー「第八国昌丸」を建造、運航開始。999.08GT	10	スエズ運河、拡張第 1 期工事完成	9	イラン・イラク戦争勃発	
	8	汎用ケミカルタンカー「第八長栄丸」を建造、運航開始。96.56GT	12	日本の自動車生産世界第 1 位	12	日本の鉄鋼生産、資本主義国第 1 位に	
	12	汎用ケミカルタンカー「第八国朋丸」改造					
1981	2	エチレングリコール専用船「豊洋丸」を定期備船借り。475.84GT	2	外航二船主団体と全日本海員組合、ベルジャ湾内の北緯 29 度 30 分以北の海域への就航を見合わせることを確認	3	神戸海洋博覧会開催	
	5	汎用ケミカルタンカー「明華丸」を建造、運航開始。652.86GT	5	TONNAGE 条約発効で船舶トン数測定法施行	4	アメリカ初のスペースシャトル打上げ	
	7	外航営業部門を独立させ、営業第 1 部を設置。外航事業全般を担う			6	改正商法公布	
	8	丸紅 フィリピン液化アンモニア海上輸送に伴う荷役設備現地調査出張			7	1 万円札、5 千円札、千円札衣替	
	8	石油化学メーカー、シンガポール石化計画に伴う、ブタジエン LPG 船 2 隻 (3,200DWT、1,389DWT) を計画			9	世界的な石油需要減少で原油価格下落	
	8	帝人物流㈱ 運送基本契約書賞書締結					
	8	汎用ケミカルタンカー「明華丸」を建造、運航開始。649.81GT					
	11	提案の奨励と褒章規程を制定					
	12	帝人㈱岐阜工場向け、ポリエステルフィルムチップ専用コンテナ海上輸送の提案					
	12	定年延長および再雇用規程制定					
	1982	1	液化アンモニア インドネシア / フィリピン三国間輸送計画	5	STCW 条約に関連し船員法、船舶職員法の一部改正。1983 年 4 月施行	2	東京・赤坂のホテルニュージャパんで火災
		2	「第八国朋丸」乗組員一同による中国寧波港における人命救助に対する善行賞授与			3	フォークランド紛争勃発
4		業務分掌規程改訂および購買規程制定	8	世界のタンカー係船量、史上最高記録	4	初の 500 円硬貨発行	
5		当社初オフィスコンピュータ導入			6	東北新幹線、大宮〜盛岡開業	
6		船主団体 全内航加盟並びに全国内航労働協会に加入し、退職金共済制度に加入	10	中曽根康弘内閣発足	10		
1983	2	汎用ケミカルタンカー「和昌丸」を建造、運航開始。499.00GT	2	政府、海洋法に関する国際条約に調印	3	OPEC 結成後初の原油価格値下げ	
	3	汎用ケミカルタンカー「知秀丸」を建造、運航開始。497.00GT	7	内航海運不況対策実施。第二次過剰船対策	4	東京ディズニーランド開園	
	3	木江出張所を広島県豊田郡木江町大明石草木新聞 952 木江ターミナル棟 木江事務所内に開設	8	日本初の LNG 船「尾州丸」(7 万重量トン、川崎汽船) 就航	5	日本海中部地震発生	
	5	石炭の海上運送契約締結	10	ロンドンの保険業界、船舶戦争保険の基本料率を一挙に 4 倍引き上げ	9	大韓航空機がサハリン沖でソ連空軍機に撃墜される	
	5	Singapore 駐在員事務所開設					
	6	帝人㈱ポリエステルフィルムチップ海陸一貫輸送のため「自動車運送取扱事業」許可申請					

西暦	月	当社事項	月	海運業界事項	月	一般事項
	6	「第八国朋丸」「第八国隆丸」「菱華丸」海外売却および第二次不況対策買上げ応募				
	9	サウジアラビア AR - RAZI メタノール東南アジア向け、「TOMOE305」等航海備船開始				
	9	新潟出張所を閉鎖				
1984	1	溶融硫黄専用特殊タンク船「第一紅丸」を建造、運航開始。698.00GT	6	米国新海運法成立	3	グリコ・森永事件発生
	3	海外派遣規程改訂	9	国際海上人命安全 (SOLAS) 条約発効で船舶設備規則一部改正		日本が世界一の長寿国に
	3	自動車運送取扱業、同代弁業、利用業を大阪陸運局に登録				
	4	Singapore S.P./Indonesia メタノール輸送、「Ex. 第八国朋丸」備船契約締結				
	4	当社初、帆装ステンレス IMO Type III ケミカルタンカーおよびコーティングタンカー建造を決定				
	5	汎用ケミカルタンカー「第八国朋丸」P.T.Superin の Panama 会社に売却し、チャーターバック実施				
	5	「第八国昌丸」乗組員一同による人命救助に対する善行賞授与				
	5	シンガポール駐在員事務所開設				
	8	東京事務所を東京支店に格上げ				
	7	「第八国朋丸」海外売却。「TOMAN 1 (Ex. 第八国朋丸)」船主との定期備船契約および荷主との運送契約締結。船主、本船の事業開始後同年に船名を「ILIS」に変更				
	10	溶融カプロラクタム専用特殊タンク船「秀華丸」を建造、運航開始。193.00GT				
11	溶融カプロラクタム専用特殊タンク船、旧「秀華丸」解撤					
1985	2	汎用ケミカルタンカー「帆洋丸」を建造、運航開始。498.00GT	1	油槽船の白油輸送量が初めて黒油と同量に	3	つくば科学万博開催
	3	汎用ケミカルタンカー「英明丸」を建造、運航開始。498.00GT	10	JASREP (船舶通報制度) 発足	4	電電公社・専売公社民営化
	3	東京支店、西新橋 2 丁目 第 20 森ビルから西新橋 1-12-8 西新橋中ビルへ移転			4	NTT、JT 発足
	4	水島・三原・松山・徳山、各連絡所を出張所に名称変更			5	男女雇用機会均等法可決成立
	5	光華丸、国際沿海 (日本〜韓国) 資格取得			8	日航ジャンボ機墜落 500 余人死亡
		汎用ケミカルタンカー「日慶丸」運航受託先変更。499.9GT 溶融硫黄専用特殊タンク船「光華丸」を建造、運航開始。499.00GT 高温度溶融無水フタル酸専用特殊タンク船「双華丸」改造、総トン数変更			11	円高で輸出産業の不振顕在化
1986	2	㈱ケー・エス・マリンへの出資金払込み	2	船舶登録の国際条約採択	1	特定石油製品輸入暫定 (円滑化臨時) 措置法施行。ガソリン等石油製品の輸入開始
	3	株式会社ケー・エス・マリン設立	6	過剰船舶の解撤を促進する、特定外航船舶解撤促進臨時措置法公布	2	フィリピン・マルコス政権崩壊。アキノ新政権成立
	4	溶融硫黄専用特殊タンク船「硫華丸」、㈱ケー・エス・マリンに売却			4	チェルノブイリ原子力発電所事故
	4	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「光華丸」を建造、定期備船借り。499.00GT			5	東京サミット開催
	4	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「光華丸」解撤			9	ブラザ合意 円高の急激な進行
	4	エチレングリコール専用船「第十由華丸」を建造、定期備船借り。498.68GT			11	伊豆大島三原山が 209 年振りに大噴火
	4	無水フタル酸専用特殊タンク船「双華丸」を㈱ケー・エス・マリンに売却、チャーターバック定期備船借受け。495.03GT				
	7	就業規則および再雇用規程改訂				
	8	汎用ケミカルタンカー「TOMOE2B」を備船借受け。2,294GT				
9	「ILIS (旧 TOMAN 1)」を備船解除					
9	エチレングリコール専用船「マリン 1 号」を建造、定期備船借り。410.00GT					
1987	3	シンガポール駐在員事務所閉鎖	2	宇宙開発事業団、国産初の海洋観測衛星打上げ成功	4	国鉄民営化で JR 発足
	4	新 OA システム採用	4	MARPOL 条約付属 II ばら積有害液体物質の排出規制発効	7	世界の人口 50 億人超
1988	6	汎用ケミカルタンカー「栄福丸」を渡辺正信氏より運航受託。195.20GT 内航船舶貸渡業取得	5	船員法一部改正公布。週 48 時間制に移行。1989 年施行	9	ベルジャ湾で外航油送船被弾 日本人 1 人当たり GNP アメリカを抜く
					3	青函トンネル開通
					4	本州四国連絡橋の瀬戸大橋開通
1989	3	第 5 代取締役社長 柴田千薩就任			7	イラン・イラク戦争停戦
	4	一般貨物船「日昇丸」、日昇海運㈱より定期備船借り。199.00GT	4	アラスカで「エクソン・バルディーズ号」座礁。海洋汚染が発生	1	昭和天皇崩御。皇太子明仁親王即位。元号を平成に改元
	5	スクラップアンドビルド引当資格付内航貨物船購入を決定	12	運輸省、内航海運取扱業を内航海運業法から貨物運送取扱事業法に移行	4	消費税 (3%) 実施
	6	海運会社 日昇海運を購入			6	中国で天安門事件発生
					11	ベルリンの壁崩壊。東西冷戦終結
					12	株価最高値 (3 万 8,915 円)
1990	3	日昇海運有限会社にマニング業務開始	3	近海船主 (6 団体) と全日本海員組合、特例マルシップ混乗 (日本人職員 6 名配乗) を近海船全般に拡大することで合意	3	通産省がガソリンスタンド規制の廃止
	3	一般貨物船「日進丸」定期備船借り。199.00GT			4	アメリカ、スペースシャトル「ディスカバリー号」打上げ成功
	6	溶融無水フタル酸専用特殊タンク船「双和丸」、合資会社カネキ海運より定期備船借り。498.00GT			8	イラクがクウェートに侵攻
	7	内航船舶貸渡業者 有限会社阿部海運を取得	12	物流 2 法 (貨物運送事業法、貨物運送取扱事業法) 施行	10	東西両ドイツ統一
	9	溶融硫黄専用特殊タンク船「サルファーメーカール」を建造、定期備船借り。696.00GT				

西暦	月	当社事項	月	海運業界事項	月	一般事項	
1991	2	財形住宅貯蓄規程、財形住宅融資規程 制定 三菱瓦斯化学株は、CI活動の一環として表記社名を「三菱ガス化学株」に。登記上の社名は、三菱瓦斯化学株	3	内航ケミカルタンカー運賃協定発足	1	湾岸戦争勃発（2月終結）	
	3	高温度溶融無水フタル酸専用特殊タンク船「双華丸」を建造、運航開始。495.03GT	11	米大統領、タンカーの二重構造義務付けを内容とする Oil Pollution Act1990（OPA90）に署名	3	バブル崩壊。地価下落はじまる	
	8	内航海運業法に基づく内航船舶貸渡業許可を取得			6	長崎・雲仙普賢岳噴火	
	10	499.00GT（1,000DWT）型 一般貨物船建造のためのスクラップアンドビルド引当資格購入			11	国民の祝日「海の日」制定推進会議発足	
1992	3	499.00GT 型 エチレングリコール専用船のための内航船舶貸渡業海運会社 中山海運の購入を決定	1	GMDSS（海上における遭難・安全対策の世界的制度）運用開始	6	PKO 法案可決成立。自衛隊、カンボジアへ派遣	
	7	コンテナ輸送専用特殊貨物船「さくら丸」、南阿部海運より定期備船借り。454.00GT	3	IMO が油の排出防止で 1993 年 7 月以降の 5,000 重量トン以上の新造タンカーに二重船殻義務付け	8	中国・韓国国交樹立 不況型倒産急増	
1993	1	高品質管理船 エチレングリコール専用「曹栄丸」を中山海運より定期備船借り。497.00GT	10	政府のコメ緊急輸入によるコメ輸送実施	6	皇太子殿下御成婚	
	1	高品質管理船 エチレングリコール専用「油華丸」を建造、運航開始。船舶整備団と共有。696.00GT			7	北海道南西沖で M7.8 の地震が発生	
	3	汎用ケミカルタンカー「マリン 1 号」定期備船借受先変更。(株)ケー・エス・マリンが共業船舶へ売却のため			8	戦後最悪の冷夏	
	3	陸上社員定年 60 歳に延長			8	非自民連立細川内閣誕生	
	4	本社を大和堂島ビルへ引越（渡辺橋ビル建替物件に付、所在地変更なし）			12	ウルグアイラウンド最終合意	
	4	汎用ケミカルタンカー「第八栄福丸」を栄福海運より定期備船借り。199.00GT					
	10	第 6 代取締役社長 植松武彦就任					
	10	溶融硫黄専用特殊タンク船「サルファーマルコール」外航事業から内航に転用					
	11	役員海外渡航旅費取扱内規および海外出張規程、一部改訂					
	12	海外法人 KSK (PANAMA) CORP. 設立					
	1994	4	二酸化炭素専用特殊タンク船「新日硫丸」、尾田海運より定期備船借り、運航開始	5	危険物荷役中の船舶電話使用認められる	6	自・社・共連立村山内閣誕生
		6	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「TENSIN MARU」定期備船借り、運航開始。1,356.00GT	5	国際海上人命安全条約 (SOLAS) 締約国会議をロンドンで開催	7	PL 法成立
9		高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「第八光華丸」定期備船借り、運航開始。2,283.99GT	7	猛暑渇水により油送船が工業用水輸送に協力	9	関西国際空港開港	
1995	9	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「SULPHUR ESPOIR」定期備船借り。2,976.00GT	1	阪神・淡路大震災発生の影響により神戸港の機能停止	1	阪神・淡路大震災発生	
1996	4	東京支店を東京本社に変更	3	公正取引委員会が優越的地位の濫用規制に関する報告書	3	地下鉄サリン事件発生	
	7	汎用ケミカルタンカー「知秀丸」海外売船、解撤			11	大阪 APEC 開催	
	8	汎用ケミカルタンカー「EASTERN FELLOW」運航受託開始。1,832.00GT			10	第 41 回総選挙（初の小選挙区比例代表並立制）	
	12	喪章規程一部改訂			12	住専問題、閣議決定で住専 7 社を倒産・消滅へ	
1997	7	徳山出張所を閉鎖	1	日本海で露国タンカー「ナホトカ号」沈没、大量重油流出	7	英国が香港を中国に返還	
	10	汎用ケミカルタンカー「万代丸」岩井海運より定期備船借り。698.00GT	1	カタール LNG プロジェクト第 1 船「アル スパーラ」（大阪商船三井船舶）が中部電力 川越基地に入港	7	アジア通貨危機	
		ISM 資格取得	7	MARPOLE 条約付属書 V（船内廃棄物の処理）改正実施	11	北海道拓殖銀行経営破綻	
			7	ダイヤモンドグレース号が東京湾で座礁、油流出	11	山一証券粉飾決算で廃業	
			9	IMO が 2001 年 1 月発効を目的に大気汚染防止のための MARPOLE 条約付属書 VI 採択	12	東京湾アクアラインが開通	
1998	3	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「TENSIN MARU」を買船により子会社所有、同社より定期備船借り、船名を「天信丸」に。1,356.00GT	5	内航海運暫定措置事業、運輸大臣認可により開始	1	郵便番号が 5 桁から 7 桁に金融ビッグバン開始	
	4	汎用ケミカルタンカー「菊娘丸」を渡部港湾海運より定期備船借り。388.00GT	5	国際船舶への日本人船機長 2 名配乗体制を可能とする船舶職員法を改正	4	明石海峡大橋開通	
	7	新造外航溶融カプロラクタム輸送事業を受注	7	ISM コード発効、サブスタンダード船を排除	6	金融監督庁発足	
	9	「和昌丸」短期係留	10	港湾 EDI（電子交換）システムが稼働			
	9	高温度溶融硫黄専用特殊タンク船「紅進丸」定期備船借り、運航開始。2,999GT					
	9	外航近海汎用ケミカルタンカー「Eastern Fellow」運航終了					

西暦	月	当社事項	月	海運業界事項	月	一般事項	
1999	4	高温度溶融カプロラクタム専用特殊タンク船「明秀」定期備船借り、運航開始。1,502.00GT	3	ケミカルタンカー運賃協定廃止	1	欧州連合 (EU) の単一通貨ユーロ誕生	
	6	第 7 代取締役社長 榎木久和就任	4	海運集会所から「内航タンカースケール」発行	5	瀬戸内しまなみ海道開通	
	9	外航溶融カプロラクタム専用特殊タンク船「明秀」、日本国籍・内航併用船への転換。内航就航開始	7	ISM (International Safety Management) 資格を義務づけ	10	自公連立小沢内閣誕生	
	11	帝人(株) 松山事業所（南地区）工場側業務受託	11	IMO が有機スズ系船底塗料使用禁止の新条約制定で合意			
	11	水島出張所廃止。船舶代理店業務を三菱ガス化学株関連会社 化学運輸株に移管	12	フランス、ビスター湾沖でシングルハルタンカー「エリカ号」座礁、折損沈没。油流出事故			
	12	内航船燃料購買政策変更 汎用ケミカルタンカー「第一広輪丸」運航受託開始。66.00GT					
	2000	1	溶融カプロラクタム専用特殊タンク船「明秀」定期備船借り。1,502GT	1	日本内航海運組合総連合会が運賃用船料適正化運動を展開	9	みずほ銀行（一動・富士・興銀の合併会社）発足
		2	大阪本社を大阪市北区から西区江戸堀 1 丁目 9 番 6 号 肥後橋ユニオンビルへ移転	7	運輸省が任意による ISM コード認証制度を創設		
		3	船舶表彰規程制定	12	日本人船機長 2 名配乗体制の国際船舶 3 隻誕生		
		4	「新日硫丸」仕組替え。営業権買取				
		4	社内イントラ「ノーツシステム」導入				
		9	社宅用所有不動産（千葉県千葉市マンション）売却				
10		株ケー・エス・マリン吸収合併					
10		社宅用所有不動産（東京都杉並区戸建住宅）売却					
2001		6	社宅用所有不動産（東京都港区マンション、東京都中央区マンション）売却	4	IMO でシングルハルタンカーフェーズアウト促進案が採択	1	省庁再編で運輸省、建設省、国土庁、北海道開発庁が統合し国土交通省発足
		7	社宅用所有不動産（千葉県千葉市マンション）売却	9	次世代内航海運懇談会が運輸省海事局長に「次世代内航ビジョン」答申	4	住友、さくらが合併し、三井住友銀行誕生
	7	溶融カプロラクタム外航新造船建造と備船契約締結を決定			9	米国同時多発テロ事件発生	
	8	三菱ガス化学株の全株式売却	10	ケミカル船と特タン高品質管理船の整合措置を決定	10	米英軍アフガニスタン攻撃開始	
	8	内外液輸株の全株式売却					
	10	「経理規程」「会計処理基準」の改訂					
	11	外航カプロラクタム専用特殊タンク船、建造監督請負契約締結を決定					
	11	汎用ケミカルタンカー「第三明華丸」、岩井海運より購入し、当社に定期備船貸し。490.00GT					
	2002	1	パナマに新会社 M & K OCEAN S.A. 設立	2	暫定措置事業のシンデレラプロジェクト追加融資決定	5-6	サッカー日韓ワールドカップ開催
		3	「KOHZAN MARU II」購入および売買契約締結	9	小泉首相訪朝。北朝鮮の金正日総書記が日本人拉致事件を認め謝罪		
		3	「KOHZAN MARU II」運航事業商権譲渡に関する協定締結				
3		「KOHZAN MARU II」借受先、貸渡先備船契約締結、運航開始					
3		液化アンモニア専用特殊タンク船「翔栄丸」購入および売買契約締結。995.00GT	7	内航初の電気推進船（SES ケミカルタンカー）が竣工			
3		「翔栄丸」貸渡先し、三菱ガス化学株との定期備船契約締結	9	米国西海岸諸港にて大規模な港湾ストライキ発生			
3		就業規則改訂。育児・介護のための時間外労働の制限	12	テロ防止対策に関する国際海上人命安全 (SOLAS) 条約が改正			
5		早期退職船員の割増退職金設定	12	スペイン沖でシングルハルタンカー「プレステージ号」油流出事故			
6		第 8 代取締役社長 吉川弘明就任					
6		液化アンモニア専用特殊タンク船「翔栄丸」岩井海運より定期備船借り、運航開始。995.00GT					
7		溶融カプロラクタム専用特殊タンク船「EISHU」定期備船借り、運航開始。1,865.00GT					
7		汎用ケミカルタンカー「第二英明丸」を建造、運航開始。499.00GT					
10	三菱ガス化学株 JV ベネズエラ メタノール輸送受注および輸送船、便宜置籍のための PANAMA 新会社設立						
12	「JOSE BREEZE」改造工事						
2003	2	メタノール専用汎用ケミカルタンカー「JOSE BREEZE」定期備船借受け、運航開始。9,087.00GT	4	EU、シングルハルタンカーの規制強化を IMO に提案。12 月採択	3	米英軍がイラクに攻撃、イラク戦争勃発	
	3	三菱ガス化学株 水島工場、水島港私設バース管理プログラムの構築	5	国際海運会議所 (ICS) と国際海運連盟 (ISF) 総会、兵庫県淡路島で開催（アジア初）	4	新型肺炎の SARS（重症急性呼吸器症候群）を新感染症に指定	
	9	溶融カプロラクタム専用特殊タンク船「CHISHU」定期備船借り、運航開始。1,865.00GT					
	10	外航汎用ケミカルタンカー「YODOGAWA」購入					
	12	メタノール専用汎用ケミカルタンカー「JOSE STREAM」定期備船借り、運航開始。1 万 3,632.00GT					
	2004	4	「BANDAI MARU」を Panama 子会社より定期備船借り、運航開始。1,007GT	2	バラスト水管理条約が採択	1	自衛隊をイラクへ派遣
4		Venezuela/ USGulf メタノール輸送契約締結	4	下請法改正施行で内航海運業にも適用拡大	10	新潟県中越地方で M6 強の地震発生	
4		中国向け輸出 DMF 輸送契約締結	4	内航海運業が独禁法・優越的地位濫用の特殊指定対象となる	12	スマトラ沖大地震発生	
5		当社支配下運航船全船にパソコン 1 台ずつ支給、一括購入	5	衆議院で暫定措置事業の円滑的な実施を付帯決議			
9		東京本社を西新橋から港区虎ノ門 1 丁目 1 番 3 号 磯村ビルへ移転	7	船舶と港湾施設の国際保安コード (ISPS) が発効			
10		「BANDAI MARU」による輸出中国向けネオペンチルグリコール (NPG90) 輸送契約締結					

主要参考文献

『航跡 50 年 国華産業株式会社創立 50 周年記念』、国華産業、1997

『帝人の歩み 1 一粒の麦』、福島克之、帝人、1968

『帝人の歩み 2 風霜に堪えて』、福島克之、帝人、1968

『帝人の歩み 5 灰燼』、福島克之、帝人、1970

『帝人の歩み 6 廃虚から』、福島克之、帝人、1971

『帝人の歩み 8 生まれいずる悩み』、福島克之、帝人、1973

『帝人の 80 年』、帝人、1998

『帝人グループ 90 年の歩み』、帝人 広報・IR 室、2008

『道をひらく 帝人 50 年の歩み』、帝人、1968

『東洋史訪 第 23 号 松田吉郎教授 退職記念号掲載 鈴木商店の海運事業 - 南満州汽船株式会社を中心に -』、史訪会、齋藤尚文、2016

『五十年のあゆみ 日本内航海運組合総連合会』、日本内航海運組合総連合会広報委員会、日本内航海運組合総連合会広報委員会編、2015

『日本船主協会 50 年史』、日本船主協会、日本海運集会所編、1997

『50 年のあゆみ 全国内航タンカー海運組合』、全日本内航タンカー海運組合、全国内航タンカー海運組合創立 50 年誌編纂委員会、2015

『三菱ガス化学三十年史』、三菱ガス化学、日本経営史研究所編、2002

『総合商社の源流 鈴木商店』、鈴木商店、日本経済新聞社、桂 芳男、1977

『幻の総合商社鈴木商店 創造的経営者の栄光と挫折』、現代教養文庫、桂 芳男、1989

『Kaiun = 海運 6 月号 総物流情報誌』、日本海運集会所、1964

『日本船名録』、帝国海事協会、逓信省管船局編

『サウディ石油化学 20 年のあゆみ 日・サ友好の架け橋』、サウディ石油化学、サウディ石油化学株式会社『サウディ石油化学 20 年のあゆみ』編纂プロジェクトチーム編、2001

『川崎汽船五十年史』、川崎汽船、川崎汽船株式会社編、1969

『日本経済史4戦時・戦後期』、東京大学出版会、2007

『日本の石油化学工業 50 年データ集』、重化学工業通信社、重化学工業通信社・化学チーム編、2011

『その時石化は - 決断の軌跡 検証・日本の石化産業 50 年』、化学工業日報社、化学工業日報社編、2007

『70 年代の化学工業』、化学工業日報社、通商産業省化学工業局、1973

『戦後 50 年 化学工業の軌跡と未来』、化学工業日報社、1995

『戦後日本経済の総点検』、学文社、金子貞吉、1996

『経済大論戦』、朝日新聞社、朝日新聞社編、2003

『百二十年史 日産化学工業株式会社』、日産化学工業、2007

『海員組合の組織と団体交渉』、日本評論社、沼田稲次郎、笹木弘、1966

『全国海運組合五十年史』、機帆船から今日まで、全国海運組合連合会全海運創立 50 周年記念行事実行委員会、全国海運組合連合会全海運創立 50 周年記念行事実行委員会編、2009

『柳田富士松伝』、金子柳田両翁頌徳会、白石友治、1950

『住友化学工業会社史』、住友化学工業、1981

『住友化学株式会社史最近二十年史』、住友化学工業、住友化学工業株式会社編、1997

『日米船鐵交換同盟史』、日米船鐵交換同盟會、日米船鐵交換同盟會編、1920

『船用メタノールディーゼル機関に関する調査検討』、運輸省海上技術安全局、1996

『船の科学 12 月号』、講談社、1961

『船の科学 8 月号』、講談社、1964

『船の科学 9 月号』、講談社、1964

『船の科学 12 月号』、講談社、1964

『船の科学 2 月号』、講談社、1977

『船の科学 2 月号』、講談社、1970

編集後記

創業70周年を記念して社史を刊行することが決まり、2016(平成28)年6月1日、社史編集室が設置されました。当社では既に「30年史」、「40年史」、「50年史」を上梓いたしております。これらを繙きながら直近20年を振り返り編集していきました。回顧録を歴史的史実としてさらに詳述する機会を当社は得たと理解し、その求めに応じて編集に務められたと考えます。そしてケミカルタンカーの海運会社として積み重ねた70年という歴史を万遍なく振り返るよう努めました。

当社若手社員、これから当社へのエントリーを目指す海技の就学者に向けて、インダストリアル・キャリアーとしての使命と事業継続、就業の実情と生き様を伝えられる社史となることを編集方針として、社史編集決定機関である当社取締役の承認のもと、取り組んでまいりました。

仮目次をまとめていく過程で各々の事実多くのドラマがあることを再認識しました。世界情勢、我が国の政策、荷主産業の動向、荷主の方向性、ケミカル海運の変化、当社の発展、全体を片寄りなく俯瞰して客観性の高い、広い視野から論述することに心掛けました。

事実通りにそれを正確な典拠に則って、美辞麗句を避け、ストーリー性ある記述に努め、保存すべき資料性の高い社史に編集することを基本方針としました。幾度も見直し、確認し、決裁機関の皆様へすべての章節をチェックいただきました。

当社の史実は、残念ながら充分受け継がれていないのが実情と推測され、それを知

らず、振り返らずに就業してきているのが現状ではないかと思えます。過去を知るとは、今の日々の事業の礎であり、それは連綿とつながっているものです。あらためてここに整理、編纂して記録に残しておくことの使命感を抱きながら粛々と作業を進めてきた次第です。

私ごと入社当初、航海中に操舵室で上級士官から受けた教育と船内でのカタフリ、陸上勤務において経営幹部から拝聴し、心に留めてきた創業前夜の事実をここに展開できたことは、感慨深いものがあります。

ご協力いただきました船員OBと陸上社員OBの皆様や様々な組織、研究機関、各種団体の方々から絶大なご支援とご指導をいただいたことに心から感謝するとともに、厚く御礼を申し上げます。本書が皆様方に当社への理解を深めていただく一助になり、当社社員にとっては過去から現在を繋ぎ、さらに将来へ続く指針となれば誠に幸甚に存じます。

最後になりましたが、社史の制作に大きな力になっていただいた(株)出版文化社の皆さんと、執筆の労をとっていただいたライターの本本祐輔氏に心から感謝申し上げます。

限界なき、未来のケミカル SHIPPING を担う若き海狼たちへの灯火となるアーカイブを海運産業史の一つとしてここに提供できたことを誇りに思い、この取り組みに挑戦できたことに感謝いたします。

国華産業株式会社 社史編集室長
河岸 厚彦

遥かなる海路

国華産業株式会社 創立70周年記念誌

2019年2月発行

発行
国華産業株式会社

〒100-0011 東京都千代田区幸町一丁目1番7号 日比谷U-1ビル6階
TEL 03-3593-3663 代表

編集・制作
株式会社 出版文化社
東京・神田神保町 大阪・本町 名古屋・山王

印刷・製本
図書印刷株式会社

©2019 KOKUKA SANGYO CO., LTD. Printed in Japan



Towards the 100th Anniversary