
本編

序章

前史・共同企業株式会社の歩み

～1945年〔～昭和20年〕

当社は、太平洋戦争開戦8カ月前の1941(昭和16)年4月1日に、政府主導のもと、石油業界各社の共同出資により、東京市麹町区有楽町(現・東京都千代田区有楽町)に設立された国策会社「共同企業株式会社」が源流となっている。

当時の日本は、満州事変(1931年)以降、満州国建国(1932年)や盧溝橋事件(1937年)などを経て長く続く「戦争の時代」へ傾斜していくなかで、さまざまな国家的な統制機関が設立される「戦時経済統制」の時代にあった。特に石油産業は、石油が重要な戦略物資であることから、その輸送も含め国家の強い統制を受けていた。共同企業が、政府主導のもと、石油業界各社により設立されたことにも、そのような背景があった。

共同企業は戦局に応じて事業、権限を拡大し、最終的に石油の買取・輸送・管理・販売を一貫して行うことのできる一元的な統制機関となった。しかし太平洋戦争の終戦(1945年)後、日本の占領・統治を担った連合国軍最高司令官総司令部(GHQ)の命令により、設立から7年8カ月後の1948年12月1日をもって解散することとなった。

このとき、^{*2} 同社の実質的な最高責任者で、のちに当社2代目社長となる式守輝之助常務ら上層部は「共同企業の持つ会社機能こそ、戦後日本の復興、発展のために絶対必要不可欠である」との強い信念を持ち続け、その後の共同企業の解散までの間に、彼らは同社の機能を受け継ぐ新たな企業、第二会社設立に向けて、GHQや石油業界の説得に奔走したのである。

そして共同企業が解散する2年8カ月前の1946年3月27日に、同社業務のなかで重要度の高い原油の買取および輸送業務を中心に同社人員と機構を受け継ぐ第二会社「日本原油輸送株式会社」(現在の当社 日本石油輸送株式会社)が、東京市淀橋区角筈(現・東京都新宿区西新宿)に発足したのである。

昭和・平成・令和と当社の75年にわたる歴史を今あらためて振り返ったとき、当社には、カリスマ的な創業者や創業家は存在しない。しかし、戦後の混乱期に会社設立のため、日夜、GHQや石油業界への説得に奔走し、その信念を貫き通した彼ら先達こそが、当社の生みの親と言えるのである。

序章では、昭和初期から太平洋戦争終結を経て、当社設立までの経緯を、前史として振り返ることとしたい。

*1 企業解散

当時のGHQによる企業解散には、閉鎖機関として指定される場合と、指定されない場合があった。閉鎖機関に指定された場合、即時に一切の財産が凍結され強制的に解散、清算となるが、指定されない場合はこのような制約はなく、共同企業の解散は後

者に該当した。

閉鎖機関に指定された機関は1,000社以上に及び、朝鮮銀行、台湾銀行のほか石油配給統制(後述)などが該当し、強制であった。

*2 共同企業の実質的な最高責任者

当時の共同企業社長は安井藤治陸軍中將で

あったが、1945年の鈴木貫太郎終戦時内閣では国務大臣に就任しており、終戦時は社長空席(戦後1946年、のちに当社初代社長となる小倉房藏が日本石油と兼務で社長に就任するまでの間)で、式守輝之助常務が実質的な最高責任者となっていた。

第1節

昭和初期の石油事情

昭和初期までの石油業界の状況

1914(大正3)年に勃発した第一次世界大戦(1918年終結)を機に、日本は大戦景気による空前の好況期を迎えた。重化学工業が大きく発展して貿易額も飛躍的に増大し、工業生産額は農業生産額を追い越した。一方では、軍備の増強が推し進められ、特に陸軍の機械化、海軍の石炭から重油への燃料転換等によって、石油が経済だけでなく軍事面でも重要な物資であるとの認識が高まった。現に石油製品の消費量は徐々に拡大傾向を見せ、大正時代末期から急増し、米カリフォルニア州をはじめ、海

外からの低価格の原油の輸入も拡大するという状況を迎えたのである(図序-1)。

この状況下において、主に日本海側で産出する国産原油を現地で精製していた石油精製業者の多くは、国産原油から輸入原油への切り替えを推し進め、輸入に便利で、かつ消費地に近い太平洋岸への製油所移転を実行していった。

昭和に入ると、商社の市場参入や輸入原油精製の急伸を受けて国内市場の競争が激化する一方で、国際的な原油過剰を背景に販路拡大を求める海外大手石油企業^{*1}の製品も国内市場に大量流入したことによって石油価格は低落傾向を示し、石油市況はさらに低水準と

なった。このため業界各社は経営危機に陥り、カルテル結成による価格維持に努めた。しかし、これに追い打ちをかけるように昭和金融恐慌^{*2}(1927<昭和2>年)にも見舞われ、各社の業績はさらに低迷し、大手会社の多くが無配となり、中小会社の再編も進むこととなった。

準戦時体制への傾斜と石油業法の施行

1931(昭和6)年9月に満州事変が勃発、翌年3月に「満州国」を建国する。その後、国際連盟で「満州国」の存続を認めない勧告案が採択されたことを受け、1933年に日本は国際連盟から脱退を表明するなど、国際社会から孤立を深めていく。そしてこれを契機に日本は、戦争の時代へと突入していくこととなる。国内では軍部の発言力が増し、経済機構は準戦時体制へ傾斜していった。「国防強化とそのための資源確保」が最重要テーマとなり、とりわけ国内資源に乏しく、輸入に全面依存していた石油の安定供給体制の確立は急務とされた。政府は1933年6月に設けた「燃料問題に関する関

図序-1 石油製品の生産量・消費量と原油輸入量の推移
(1922年～1930年)



出所: 日本石油株式会社編「石油便覧」
注: 100万石 = 180.39KL

*1 海外大手石油企業

この当時、日本で石油製品を販売していた海外企業は、スタンダード・ヴァキューム・オイル・カンパニー(スタンバック社)、ライジングサン・ペトロリアム・カンパニー(ライジングサン社)、テキサコ社などで、1933年時点の主要な石油製品であったガソリンの販売シェアでは、1位がライジングサン社、2位日本石油、3位スタンバック社であった。

*2 昭和金融恐慌

日本経済は第一次世界大戦(1914年～1918年)時の大戦景気から一転して1920年には戦後不況に陥り、企業や銀行は不良債権を抱えた。また、1923年9月1日に発生した関東大震災によって発行された膨大な震災手形が不良債権と化しただけではなく、中小の銀行は折からの不況を受けて経営状態が悪化し、社会全般に金融不安が生じた。

係各省協議会」で石油政策の基本要項を固め、翌1934年7月に「石油業法」として施行した。その概要は以下のとおりである。

- (1) 石油輸入業および精製業を政府許可事業とする。
- (2) 石油輸入業者、精製業者とも毎年、詳細な事業計画を商工省^{*1}に提出してその許可を得なければならない。
- (3) 両業者とも、輸入した石油(原油ならびに各種製品)の半分を、有事に備えて保有しなければならない。
- (4) 価格、供給量、設備の拡張・改良等については、政府が命令権をもつ。

同法には、業績不振に陥っていた石油業界各社の経営基盤を強化し、石油市況の安定をはかる目的もあったが、最も意図されたのは軍需用石油の備蓄・供給などを民間業者に担わせることであった。同法の施行により、政府は、石油の輸入・生産・販売に関する割当決定権をはじめ、価格、供給量などについて、ほぼすべての権限を掌握した。そして同法の円滑な運用を導き、配給機構、配給規制の整備、公定価格の導入などの統制業務を担当するために、1937年6月、商工省に燃料局^{*2}が設けられた。

国策会社「協同企業株式会社」の設立と解散

1937(昭和12)年7月の盧溝橋事件を契機に日中戦争が勃発し、日本は本格的な戦時体制となり、産業・経済への国家統制が相次いで強化されていった。特に軍需物資として貴重な石油の供給確保へ向けて、石油の民間保有、石油資源の確保・開発、代用燃料工業の振興などを中心に、輸入、生産、消費といったあらゆる分野で強い統制を受けるようになり、消費面では、軍需以外の石油使用を減らすために、戦時標語「石油の一滴、血の一滴」のもと、1937年、1938年、1941年と消費規制が実施されていく。

当時、輸入原油を精製する生産方式が一般に普及・定着したことから、原油の海外依存度は1937年には83%に及んだ。輸入原油の確保は重要課題となり、特に石油備蓄の少なかった陸軍では、戦線拡大による石油の獲得が重視されていた。こうした状況を受けて、政府は軍需用原油の緊急輸入とその貯蔵にあたる国策会社を設立する方針を打ち出した。この方針に沿って、日本石油(現・ENEOS)、三菱商事ほか関連事業者17社の共同出資により、1937年11月、協同企業株式会社(資本金1,000万円)が設立された。

同社は、1938年5月までの半年間に原油の輸入・貯蔵計画を立案し、政府の損失補償・融資斡旋を受けて事業を開始した。政府は当初、この輸入分を民需のために確保する意向も示していたが、1939年10月、71万KLまで積み上がっていた保有原油すべてを陸軍省に移管した。この原油ストックを基盤に陸軍燃料廠が発足した。一方、協同企業はその役割を終えて1940年3月に解散した。

*1 商工省

1925年4月、農商務省が農林省と商工省に分離。1943年11月、軍需生産、なかでも航空機の飛躍的増産のために、商工省廃止のうえ、軍需省が設置された。戦後は商工省に復帰して経済復興にあたり、1949年5月、通商産業省に改組。2001年、中央省庁再編により経済産業省に改編。

*2 燃料局

商工省の外局として1937年6月、鉱山局から分割、当初は石油業法の運営にあたる。終戦後の1945年12月に石炭庁、鉱山局、工務局へ分画。

*3 協同企業株式会社

当社の源流である「共同企業」とは無関係で、原油輸入と貯蔵のため設立された。同社の活動期間は1937年11月から1940年3月までの2年4カ月に満たない。

石油輸入専門委員会の設置と有限会社東亜石油協会の設立

日中戦争の戦線拡大、長期化と、国際情勢の緊迫化に伴って戦時体制が強化されるなかで、石油業界にはさまざまな課題が生じていた。石油の軍需と民需の配分や外貨資金の問題とともに、特に困難な課題はタンカーの不足であった。日中戦争開始直後の1937(昭和12)年10月、民間タンカー 20万t^{*1}が海軍に徴用され、石油各社はその穴埋めのために備船料の高い外国船の手配に奔走することとなった。また苦勞して作成した備船計画は、協同企業による軍需用緊急輸入の影響を受けて混乱し、石油各社の輸入計画が滞ることもあった。

このタンカー問題の調整のため、1938年6月、石油輸入業者と精製業者が共同で、自主的な機関として石油輸入統制委員会を設けた。しかし同年10月、外貨のひっ迫を受けて原油輸入に関する統制強化に乗り出した政府は、設立わずか5カ月の同委員会の解散を指示し、代替策として商工省燃料局内に同局諮問機関として石油輸入専門委員会を設置した。同委員会には業界代表も委員に加わり、原油買付、配船問題などについて政府の諮問に答え、公正な立場で各社間の調整を図ることとなった。

1939年7月、日本の中国大陸での軍事行動拡大を侵略とする米国が日米通商航海条約^{*2}の破棄を通告し、9月にはドイツのポーランド侵攻により第二次世界大戦が勃発、国際情勢は急速に緊迫の度を高めていった。

政府は日米通商航海条約が失効する1940年1月末までに可能な限り多くの石油を輸入することとしたため、外国籍タンカーの備船料がさらに急上昇し、統制により安価な日本の船舶運賃との格差が生じた。一方で海軍の民間船舶徴用がさらに激化して船腹が不足するようになり、石油各社は備船料が高額な外国船を備船せざるを得ない状況となったため、公平な負担の調整が求められた。さらに日米関係の悪化とともに、米国以外の、当時品質が劣るとされていた中東、中南米の原油輸入にシフトする必要に迫られるようになった。

これらの難題は石油輸入専門委員会では手に余る事態であり、より円滑で適正な原油輸入業務を行うため、権限と経済力をもった強い統制機関の設置が求められた。そこで業界では軍部の要請もあって、改めて共同出資により、1940年7月に有限会社東亜石油協会(資本金500万円)を設立した。

これ以降、同協会がタンカーを一元的に確保、運用して、原油輸入を一手に引き受け、プール計算による業者間の公平な割り当てを行う機能を果たしていった。同協会は、同年さらに1,000万円に増資し、石油貯蔵設備の拡充を計画、取り組みを開始するとともに、パナマ国籍のタンカーも購入し、計8隻体制で原油輸入にあたったため、原油の一括輸入は一応軌道に乗ることとなった。

*1 当時のタンカー数

1939年 79隻 37万総t(推計)

2020年 1,059隻 896万総t

(出所:日本船主協会「海運統計要覧2021」)

*2 日米通商航海条約

1911(明治44)年発効。日本と米国間の通商航海の自由と内国民待遇を原則とする条約で日本が米国に対して関税自主権を完全に回復し、不平等条約の改正に成功した条約。

*3 主な原油輸入先

この時期の原油の主な輸入先としては、米国カリフォルニア州のケトルマン原油、コーリング原油、中東のバーレーン原油などがある。この年の石油の輸入比率は76.3%であったが、年々その比率は高まり、米国が石油禁輸措置を発動する前年の1940年には84.6%に達した。

第2節

共同企業の設立と事業展開

強力な石油一元管理の統制機関「共同企業株式会社」の設立

1940(昭和15)年5月のドイツによるフランス侵攻開始から激化しつつあった欧州戦線の影響や、さらには同年9月の日独伊三国同盟^{*1}により、米国の対日圧力が次々に強化されていく状況から同国との貿易途絶も考慮し、政府は原油輸入がさらに困難になると懸念していた。「輸入の可否は我国存亡に係る重大問題である」として、石油の確保と備蓄施設の建設・拡張への意欲を示し、さらにこうした役割を担う新会社の設立を構想した。大規模な原油の買付けや設備の構築が必要なため、同年7月に設立した東亜石油協会では担えないと考えられた結果であった。

当初は、政府が深くかかわって立法措置を伴う特別法人の設立も検討されたが、関係諸外国を刺激し、いたずらに関係悪化を招きかねない点が考慮され、政府が損失補償を行う民間会社組織が設立されることになった。

1940年12月の閣議決定を経て、翌1941年3月、1億6,900万円を限度とする損失補償を予算外国庫負担とすることが帝国議会において承認され、同年4月1日、共同企業株式会社^{*2}が設立された。同年の一般会計総額の2%を超えるほどの前例のない巨額な損失補償額に、同社への政府の並々ならぬ期待が窺われる。

主要株主には、石油共販^{*3}、日本石油、三井物産等が名を連ねており、こうした背景から、同社初代会長には橋本圭三郎(日本石油社長、東亜石油協会会長兼務)、社長に立石信郎(石油共販社長兼務)が就任している。

共同企業に課せられた当面の業務は、当時140万KLであった政府の石油備蓄量を1941年末までに、270万KLにするというものであった。そのために政府は、同年11月には「輸出入品等に関する臨時措置に関する法律」に基づく商工省令を公布して、民間石油各社の保有する原油や製品を共同企業が強制的に購入できるようにしている。こうして、同社が実質的に民間機関ではなく統制機関であることが明確に打ち出された。

共同企業は、まず東亜石油協会が特別輸入していた原油、および三菱商事ほか2社が特別輸入した潤滑油の買取りから業務を開始した。また同社は、備蓄施設の建設も担うこととなったが、同事業はすでに東亜石油協会のもとで計画が進行していたため、政府の働きかけにより、共同企業が東亜石油協会から同事業を引き継ぎ、一元化して推進することとなった。

さらに同社では、防空・港湾状況や電力供給能力等を十分検討したうえで、全国で5油槽所・6倉庫を建設する計画を立案、その実現に取り組んだ^{*5}。

*1 日独伊三国同盟

日本、ドイツ、イタリアの3国間で結ばれた軍事同盟。おもに米国からの攻撃に対する相互援助を取り決めた。

*2 共同企業設立時会社概要

- ・設立年月日 1941年4月1日
- ・資本金 1,000万円
- ・損失補填 1億6,900万円
- ・株主 有限会社東亜石油協会(95.9%)、石油共販、日本石油、三井物産他
- ・会長 橋本圭三郎
- ・社長 立石信郎
- ・本社 東京市麹町区有楽町1-7
- ・主業務 民間原油および製品の強制買入、備蓄施設建設等

*3 石油共販

石油の配給・販売機構整備のため、1939年9月に石油業界、関連業界31社の共同出資によって設立された。

*4 「業務」と「任務」

共同企業は、民間企業でありながら、実質的統制機関であることから、『日本石油輸送50年史』では、一部で「任務」と記述しているが、本史では同社はあくまでも民間企業との位置づけから「業務」と統一して記載する。

*5 共同企業が建設した備蓄施設

終戦までの約4年間で箕島、松山の2油槽所と小名浜、清水、松山、尾道の4倉庫が完成したに過ぎない。

太平洋戦争突入と共同企業の役割拡大

1941(昭和16)年12月8日、日本は太平洋戦争に突入した。同年の12月中旬、日本軍はボルネオ(当時英領、現在はインドネシア、マレーシア、ブルネイ)の代表的な油田と製油所を接収し、その後もスマトラおよびジャワ(当時オランダ領、現・インドネシア)、ビルマ(当時英領、現・ミャンマー)を次々に占領し、開戦から半年後の1942年春までに、これら東南アジアの、いわゆる南方産油地域をほぼすべて掌握することとなった。

開戦によって、石油業界を取りまく情勢もまた、大きく変化した。物資の統制が全面的に強化されるなか、すでに米国などからの輸入が途絶して新規に確保が困難となった石油について、政府は新たな政策を打ち出した。1942年1月、石油価格の公定価格を定め、単独機関による徹底した統制を行うこととし、ここでも共同企業がその一元的業務を担当することとなった。

こうして同社は、買取りと販売両面で事業、すなわち従来の輸入石油の買取業務以外に、国産原油、南方からの還送原油^{*1}のうちの民需用も一元的に買い取る業務を引き受け、これらを適正価格で精製業者または石油配給統制(株)(1942年6月以降、石油共販から名称変更)に販売する役割をも担ったのである。

このうち占領地域の原油の還送は早期に計画され、共同企業は即座に業務を開始し、1942年3月には原油6,000KLを積載した第1船が内地に向け出港している。

南方原油の還送が当時の国策の主軸となったことから、政府は戦火により損傷した現地の貯油施設の復旧再建を重要視していた。軍部は、その資材として国内石油各社からタンクを接収し、これを解体して現地に送ったが、この業務も同社が担った。

東亜石油協会の機能停止と共同企業への吸収合併

一方、東亜石油協会は共同企業が設立される前から、国際情勢の悪化とともに、積荷不能、滞船などの事故が多発し、損失額が約240万円まで増加したため貿易統制保障規定により救済を受けている。1941(昭和16)年夏には、米国、オランダ領東インド(現・インドネシア)などの輸入相手国^{*2}が対日石油輸出を禁止し、原油輸入が実質不可能となった。共同企業設立後は、タンカー運用も精製事業者への原油売渡し業務も、共同企業に一元化され、東亜石油協会は、事実上、機能停止の状態に陥っていた。

そこで政府は、太平洋戦争開戦以降の統制の一元化という従来の基本方針に沿って、東亜石油協会と共同企業の併存は非効率であるという観点から、東亜石油協会を共同企業が吸収合併することを決定し、1942年5月に実施した。同時に共同企業は資本金を2倍の2,000万円に増資し、石油の買付け、保有、貯蔵とともに、輸送も一手に担うこととなった。

*1 還送原油

軍事用語で、ボルネオ、スマトラなど日本の軍政下にあった南方から日本本土に輸送する原油のこと。

*2 東亜石油協会の損失額

現在の貨幣価値に換算すると約10億円。

また量的には少なかったが、国産原油の買取り、配給業務も共同企業が重要業務として担っていた。かつては各精製業者がそれぞれの製油所で各採油業者から直接買い取っていたが、南方原油との価格調整のため、共同企業が一括して買い取るようになり、受渡し業務はすべて共同企業が行った。

1942年6月のミッドウェー海戦での敗戦以降、戦局は悪化し、南方原油の還送が困難になると、国産原油の重要性がさらに増したため、受渡し業務の効率化が急務となり、同社は1943年9月、新潟と秋田に出張所を開設した。さらにその後、海上輸送業務を主体とする大阪・門司の両出張所、京城(韓国)、高雄(台湾)の各外地出張所を設置した。

1943年6月、商工省は国産原油の増産のため、帝国石油に合併されなかった中小採油業者向けに国産原油増産奨励金制度を設けたが、共同企業は、この奨励金の交付実務も委託され、鉱業部門にも影響力を及ぼすこととなった。

1944年2月には、物資統制令に基づく「原油取締規則」が施行され、共同企業は、国産原油の民需用に関して、売買から輸送まで一貫して行う統制機関の指定を受けた。従来は帝国石油に一任されていたタンク車輸送業務も同社に移管された。これにより同年10月、帝国石油所有のタンク車124両を簿価で譲り受け、同社は名実ともに国産原油の一元的な輸送・売買機能をもつに至った。

さらに同年12月、国産原油の山元受渡し方式^{*2}の実施が決定されると同時に、同社は国内主要油田地帯での貯油タンク建設と、これら油田の原油を各製油所まで運ぶ輸送業務を開始した。翌1945年4月には、北海道原油受渡しのための札幌出張所も開設した。

日本油槽船の設立と海上輸送移管

開戦から5カ月後の1942(昭和17)年4月、政府はあらゆる船舶の運航業務を国家が一括管理するため「戦時海運管理令」を施行し、統制機関として「船舶運営会」を新設して、船舶の集約・管理に乗り出した。そして特にタンカーの運用が日本の石油政策と一体化した重要なものであることから、同年7月、共同企業は船舶運営会の運航実務機関に指定され、タンカーを集中管理することとなった。同社の従業員が船舶運営会に出向し、運営会と緊密に連携して、国内すべてのタンカーの配船、運航業務にあたった。

同年夏、戦局はさらに悪化し、日本は苦境に陥っていった。ソロモン諸島のツラギ、ガダルカナル島といった占領地域も奪還されるようになり、敵潜水艦による船舶被害も続出した。1943年には使用可能なタンカーの船腹は減少し、南方原油の還送も次第に困難^{*3}となった。

こうした状況のもと、政府は「海上輸送力非常動員実施方針」を打ち出し、タンカー保有の一元化を推進した。1944年2月、日本石油、昭和石油(現・出光興産)、丸善石油(現・コスモ石油)、満州石油など、石油各社の保有タンカー12隻が共同企業に譲渡された。タンカーを同社に集約し、運航業務の



当時の国内油田(秋田県八橋油田・雄物川地区の油井群)

*1 帝国石油株式会社

1941年 石油元売各社の石油鉱業部門を一元化し、石油資源の開発促進・振興をはかる目的の帝国石油株式会社法に基づく半官半民の国策会社として設立

1950年 帝国石油株式会社法廃止に伴い民営化

2000年 国際石油開発と経営統合し、持株会社国際石油開発帝石ホールディングスの完全子会社

2008年 国際石油開発帝石(現・INPEX)

*2 山元受渡し方式

通常の国内における原油取引は石油精製会社のパイプラインの入口で行われるが、山元受渡し方式では油田(山元、すなわち井戸元)で行う。



帝国石油より入手した「タ1形25」1906(明治39)年製の7t積タンク車。共同企業から日本原油輸送へ引き継がれた。1956(昭和31)年に廃車。1955年頃撮影のため、日本石油運送の表記になっている。

*3 南方原油の還送

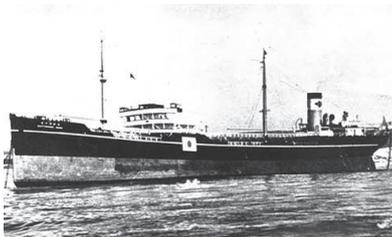
米国の調査によれば、1942年3月から始まった原油の還送は同年に167万3,316KL、1943年に230万5,500KLと好調に推移したが、1944年には79万1,025KLと大幅に減少し1945年3月には途絶している。

* 1 日本油槽船株式会社

1944年6月、タンカー13隻(103,772t)をもって設立。1964(昭和39)年に日産汽船と合併して社名を昭和海運とし、1998(平成10)年に日本郵船を存続会社として合併し今日に至る。



日本油槽船の社旗



日本油槽船の主力タンカー「第一小倉丸」

* 2 同社初の長距離輸送

このときの経験が、当社の「三大原油輸送 国産原油の新潟向け集中輸送」に生かされることとなる(第1章第2節参照)。

効率化をはかったのである。これにより東亜石油協会から引き継いだ1隻と合わせて、共同企業はタンカー13隻体制となり、強力な海上輸送力をもつこととなった。また、これを機に資本金を2,000万円から2,666万円へ増資した。

その後、政府は、船舶業者の他業兼営を認めない方針を出し、共同企業のタンカー部門は切り離されることとなり、1944年6月、共同企業的全額出資により、資本金3,000万円で日本油槽船株式会社(現・日本郵船)が設立された。同社は、共同企業所有タンカーのうち、6隻を現物出資により、また残る7隻を譲受により取得、共同企業の海上輸送業務をすべて引き継いだ。

第3節

終戦と共同企業の解散

終戦による環境の激変

1945(昭和20)年3月、南方原油の還送は途絶えた。太平洋戦争開戦から3年が経過し、国内の石油備蓄量が極度に減少するなか、同年6月以降、軍需施設が集中的に爆撃を受けるようになり、太平洋沿岸の製油所がねらわれ、全国24製油所のうち16カ所が被害を受けた。

こうしたなかで共同企業は、国産原油を帝国石油とその他中小産油業者三十数社から買い上げ、日本海沿岸の6製油所(日本石油の新潟・柏崎・秋田、昭和石油の新潟・平沢、日本鉱業(現・ENEOS)の船川)に輸送配給する重要業務を遂行した。帝国石油から譲渡されたタンク車124両のほか、場所によっては既設のパイプラインや川船なども利用して輸送にあたった。

しかし山元受渡しへ向けた主要油田のタンク建設は、秋田県の八森油田と新潟県の中条油田を建設地としたものの、完成したのは八森油田のみにとどまった。

米軍による空襲は日に日に激化し、それまでの太平洋側から日本海側にも及んできた。油井などの油田関連施設は被害を免れたが、まさに終戦の前日の1945年8月14日に、日本石油秋田製油所が被爆全焼し、共同企業のタンク車10両も焼失した。同所の機能停止により、パイプラインで配給されていた原油を新潟地区の製油所に振り向けることとなり、共同企業のタンク車による輸送が始まった。このタンク車輸送は、当時の同社の輸送距離を大幅に超える初の長距離輸送であり、貴重な経験となった。

共同企業の本社は、東京空襲が激化した1945年3月、統制会社の集約のために松屋浅草支店(現・松屋浅草店)に移されたが、3月10日の東京大空襲によって被災し、さらにその後、再移転した松屋銀座本店(現・松屋銀座店)でも5月の空襲で火災に見舞われたため、同年8月15日の終戦

時には、新宿の工学院(現・工学院大学)校舎内に置かれていた。本社機能の一部は終戦の少し前から、業務の集中する新潟県の三条市に分室を設けて疎開させていたため、本社には少数の人員が残り、従業員の大半は、日本海側の油田地帯で終戦を迎えた。

満州事変以降15年に及ぶ戦争の日々は、日本にとってはあまりにも消耗が激しく、終戦時には国土も人心も疲弊の極みにあった。外地からの帰還者を含め、国民は飢餓と窮乏に悩まされた。厳しい状況のなか、日本は連合国軍最高司令官総司令部(GHQ)の占領・統治を受けることとなった。GHQは当初、占領政策の基本方針を非軍事化と民主化と定めていた。その実現へ向けた政策として、財閥解体、農地改革、労働組合法等の労働三法の公布、過度経済力集中排除法の公布などを矢継ぎ早に行っていた。

GHQの石油政策と共同企業の対応

1945(昭和20)年、終戦の年の後半、GHQは、石油を軍需物資の性格が強いものと見なし、石油にかかわる行政権のすべてをその支配下に置いた。終戦時の石油製品在庫量は、軍需用・民需用合計で78万8,000KL(太平洋戦争開戦時の16%)、原油は9万9,000KL(同3%未満)まで落ち込んでいた(表序-1)。国民生活の安定や産業復興へ向けて手当てが必要な状況であり、GHQは食糧、医薬品とともに石油も米国政府の援助物資の一つとして、輸入・供給を行っている。しかし一方で、石油行政は非軍事化の方針のもと、以下の厳しい方針が示された。

- (1)国産原油の生産および日本海側製油所のみの整備許可:1945年10月
- (2)国内保有石油の民需への振り向け:1945年10月
- (3)原油輸入の禁止:1946年1月

表序-1 石油製品・原油の在庫量(民間および軍関係)

(単位:KL)

年	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	
石油製品	航空揮発油	133,700	202,600	470,500	669,200	561,800	371,400	244,600
	自動車揮発油	125,120	92,600	361,000	204,000	186,000	212,399	147,459
	B重油	605,000	388,800	314,400	282,400	86,500	78,000	49,000
	C重油	4,555,360	4,256,260	3,701,300	3,122,386	2,003,378	1,256,342	292,267
	潤滑油	95,100	89,100	55,000	82,500	81,500	76,900	55,049
	計	5,514,280	5,029,360	4,902,200	4,360,486	2,919,178	1,995,041	788,375
内訳	陸軍	78,100	92,300	224,500	423,300	492,600	420,000	274,000
	海軍	4,740,560	4,497,860	4,120,400	3,602,200	2,373,900	1,497,000	431,100
	民間	695,620	439,200	557,300	334,986	52,678	78,041	83,275
原油	2,465,382	2,407,580	3,711,628	2,592,000	1,211,104	520,807	99,014	

出所:『東燃15年史』

* 本社の被災

- 1941(昭和16)年 日比谷丸の内警察横大正生命館
- 1943(昭和18)年 松屋浅草支店に移転
- 1945(昭和20)年 松屋浅草支店 火災
松屋銀座本店 火災
新宿工学院(入居前火災)



共同企業が一時期本社を置いた松屋浅草支店の屋上から見た仲見世とその周辺

写真提供/東京大空襲・戦災資料センター

コラム

「火事運の悪かった」共同企業

渡部兼治元会長(当時共同企業石油部長)が、「終戦直前の共同企業は火事運が悪かった」と述べている。

共同企業は火事運の悪い会社で、浅草松屋に移転直後、3月の神田・

浅草の空襲で焼失、それで急遽銀座松屋に行ったら5月の空襲で火事、特に5月の火事では、銀座松屋は当社が入居していたところだけが燃え、書類がすべて焼失した。当時自宅が大井にあったが、そこも焼けた。新宿ならば大丈夫だろうと思って本社

を工学院校舎に移したが、すでに周りは焼け野原だった。あの頃は随分と火事に振り回された。(石油春秋『石油その輸送と私』対談記事より)

* 1 閉鎖機関指定と解散指定

閉鎖機関指定された場合、強制的な解散、清算となり資産が凍結されるが、解散指定の場合はこのような制約はなかった。閉鎖指定された機関には、朝鮮銀行、台湾銀行のほか石油配給統制などがあった。

* 2 式守輝之助

1926年5月 小倉石油入社
1939年9月 石油共販発足と同時に常務取締役営業部長として出向。
1945年 石油共販から改組された石油配給統制の理事業務部長
1945年1月 共同企業発足時、常務取締役営業部長に就任。

* 3 渡部兼治

第2章に記載

* 4 式守社長追悼記「故式守社長を偲んで」および渡部社長取材記より

戦時中に制定・公布された石油関係の法規類は、GHQの命令により、次々に廃止されていった。またGHQは、戦争遂行のために設けられた特別な機関や戦争協力企業の調査を行い、必要に応じて閉鎖機関指定や解散指定^{*1}の措置を講じており、共同企業は、軍需物資の石油を取り扱っていたことから調査対象となった。

終戦当時の共同企業は前述のとおり社長空席で、式守輝之助^{*2}常務が実質的な最高責任者であり、式守常務とのちに当社3代目社長となる渡部兼治^{*3}石油部長ら経営陣は、GHQからの事情聴取のための出頭命令に応じた。

しかし、彼らは同時に最悪の場合として閉鎖機関指定を覚悟していたため、「いままで同社業務遂行に協力してくれた石油業界にご奉公できることをやろう」との方針に基づき、同社が保有していた各種原材料在庫を各石油会社に簿価で譲渡した。

また三菱商事、三井物産との間で成約していた重油タンク売買契約も、同じく接収を逃れるべく白紙撤回とした。一連の施策は、共同企業解散に伴い、「日本原油輸送株式会社」設立案が持ち上がった際、石油業界や関係商社の同意を得るのに大きな力となったことは言うまでもない。こうした判断は、式守輝之助^{*4}常務によってなされている。

共同企業の解散と日本原油輸送株式会社の設立

共同企業経営陣によるGHQ、監督官庁、関係業界各社への熱心な陳情が功を奏し、同社は閉鎖機関指定を免れた。しかしながら、戦時中に政府より損失補償を受けていた事実などをふまえ、GHQは1945(昭和20)年11月に同社に対して解散を内示し、同社は1948年12月1日、その7年7カ月の統制企業の歴史に幕を閉じた。

同社の事業を引き継ぐ日本原油輸送株式会社(当社の前身)の設立は、同社解散の2年8カ月前の1946年3月27日に遡るが、詳細は次の第1章に述べる。

コラム

GHQによる閉鎖機関指定の回避と式守常務の英断

1993(平成5)年11月、当社内で行われた「50年史編纂顧問会」ヒアリングにおいて、渡部兼治元会長(取材当時相談役)は以下のように述べている。

1945(昭和20)年11月、私はGHQの呼び出しに応じて2、3回出頭した。その席上でGHQは、共同企業が日本軍と政府の命令によって設立された戦犯会社であることを認める言質をと

るための質問を盛んにしてきた。

私はこれに引っかけってはえらいことになると思い、尋問に対して、「我が社は石油業法に基づく石油保有義務の実行機関として設立された会社である」と終始一貫主張し続けたが、GHQはなかなか納得しないまま事情聴取が打ち切られてしまった。私は「にらまれたな」と思った。

その後、燃料局等関係者への陳情や石油各社による側面からの協力により、共同企業は解散はするものの、閉鎖機

関としての指定を免れた。

このとき、業界への「奉公」として、式守常務が石油各社へ簿価で譲渡した各種原材料とは、生ゴム、ステアリン酸ソーダ、ベトロラクタム・グリースなどであった。石油各社はこれら原材料から、靴墨や石鹼、ポマード等を製造することで、終戦直後の苦境をしのぐ一助となったと言われている。

(式守社長追悼記『故式守社長を偲んで』、渡部相談役取材記録より)