

第2章

石油輸送の発展と事業多角化への萌芽

1958年～1966年 [昭和33年～昭和41年]

1955(昭和30)年から1957年まで続いた神武景気に続くなべ底不況から立ち直った日本経済は、いよいよ岩戸景気からオリンピック景気、そしていざなぎ景気へと続く、名目経済成長率年平均10%以上の高度成長期を迎える。

「三種の神器(白黒テレビ・洗濯機・冷蔵庫)」をはじめとする耐久消費財ブームやオリンピック開催に向けた東海道新幹線・首都高等建設ブームの到来によって、高度成長が現実のものとなったのである。しかし、反面、愛知・三重・岐阜三県を襲った伊勢湾台風、新潟県北部を震源地とするマグニチュード7.7の新潟地震、北陸・上信越地方に発生した60年ぶりの豪雪と、自然災害が多く発生した時代でもあった。

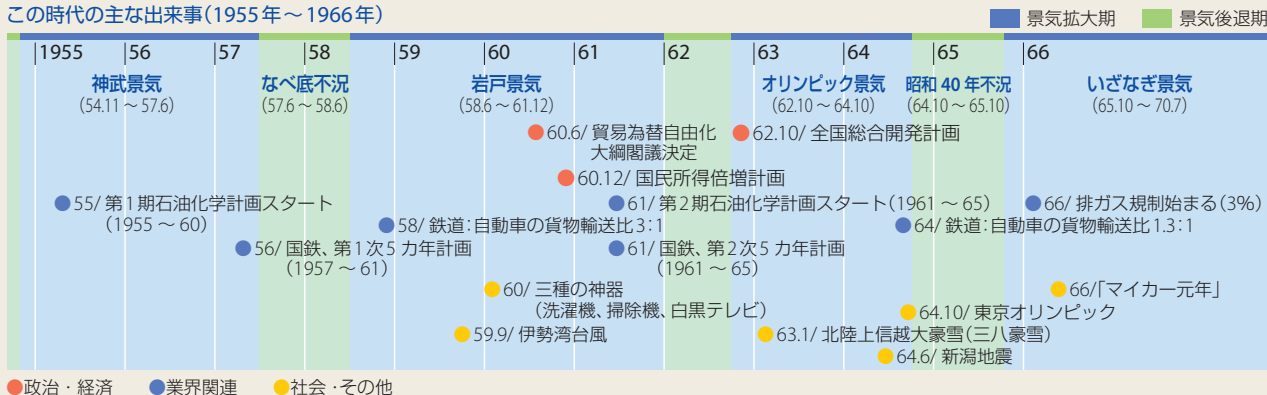
石油業界では原油の輸入自由化をきっかけとして、大量に安く供給され始めた石油が、さまざまな交通機関、暖房用、火力発電などの燃料として、また石油化学製品の原料として、その消費量を飛躍的に増していった。特に石油需要は1954年度は894万KLであったが、1961年度には約4倍の3,628万KLに達した。

将来のエネルギー需要の増大を見越した日本政府

は、石油資源総合開発5カ年計画を策定し、推進機関として1955年に石油資源開発株式会社を設立した。これにより国内油田の開発は活発化し、井戸元から製油所への輸送需要が拡大した。加えて国内石油化学工業も発展を遂げ、石油由来のさまざまな製品も大量に製造されるようになり、化成品その他の輸送需要も大きく伸びた。

当社事業に大きく影響するもう一つの要素である国鉄を取り巻く環境では、鉄道の輸送力不足という課題がなかなか解消されなかったが、1960年代半ばにようやく、貨物輸送近代化へ向けた構想が立ち上がり、特に石油は重要な輸送対象として、石油業界と国鉄が共同基地を設ける新たな輸送方式が構想、開拓された。当社が積極的に設立に向けて参画した日本オイルターミナル株式会社の設立である。高度成長による石油化学製品需要の増大するこの時代、当社は会社創立から先頭に立って経営の舵を取ってきた式守社長を病で失うという打撃を受けたが、渡部新社長のもと一致団結して新たな取り組みによって乗り切っていた。

この時代の主な出来事(1955年～1966年)



***1 石油資源総合開発5カ年計画**
1953年9月答申、計画初年度は1956年とし、5年後の原油生産量目標を年間100万KL、10油田(900万KL)等の計画。

***2 石油資源開発株式会社**
会社設立は1955年12月1日帝国石油から一部財産・人員を承継し、「国内資源の新規探鉱・開発活動」を事業目的として設立。これ

により、帝国石油は既存油田および天然ガス開発に専任。

第1節

社内体制の整備

本社の丸ノ内移転と機構改革

1958(昭和33)年2月、当社は業容の拡大とともに、本社が手狭になったことから、本社所在地を東京都千代田区紀尾井町から、同区丸ノ内2丁目18番地の内外ビルへ移した。丸ノ内は以前に本社を置いていたためなじみが深く、関係官庁や主要顧客との連絡に都合よく、企業イメージのよい場所柄でもあることから移転先とした。

移転して間もない同年4月には、顧客数の増加と業務量・業務内容の拡大に対応するために、社内の機構改革を行った。本社は総務、営業の2部制から、経理、業務の2部門を加えて4部制へ移行した。このうち営業部の下部組織は従来は営業1課、2課、3課と数字で分けけていたものを対象分野ごとに鉄道課、自動車課、海運課とし、業務内容と対応するよう改めた。

地方の組織は、全国6カ所に設けた出張所のうち、取引規模の大きい秋田・新潟・横浜・大阪各出張所をそれぞれ支店と改め、1961年には名古屋出張所も支店に昇格させた。

式守社長の死去と渡部新社長就任

本社移転直後の1958(昭和33)年4月、創業から草創期の事業を約10年にわたり牽引してきた式守社長は、移転したばかりの本社に戻ることなく、約2年間の闘病生活ののち薬効むなしく社長在任のまま死去した(享年60歳)。式守社長は経営基盤が安定し始めた1956年夏に病に倒れ、療養中であった。当社では、故人の生前の業績を偲んで、5月に青山斎場にて社葬を執り行った。

後任の第3代代表取締役社長には、式守前社長とともに創業期を支えた渡部兼治専務取締役が就任することとなり、取締役会で選任された。渡部兼治社長は、1940年当時の勤務先であった小倉石油から同年に東亜石油協会に出身し、その後、同協会の合併先である共同企業に籍を移して石油部長(業務部業務課長、船舶運営会運行局油槽船課長を兼務)として終戦を迎えた。戦後の混乱期、小倉石油時代の上司であった式守前社長とともに当社の設立のために奔走し、設立と同時に取締役業務部長を務め、1949年に専務取締役に就任していた。

また、渡部社長就任後の1958年5月の定時株主総会で、初めて取締役会長制を採用することとなり、佐々木彌市日本石油社長が初代会長に就任したが、4カ月後、病気のために死去した(享年65歳)。このため、同年11月に、当社創立メンバーの一人である上村英輔取締役が、第2代会

*1 本社所在地の変遷(~1966年)

- 1946年3月27日 新宿工学院内共同企業内にて発足
- 1946年6月20日 丸の内三菱仲5号館
- 1949年3月27日 千代田区紀尾井町本社竣工・移転
- 1958年2月14日 千代田区丸の内内外ビルに移転(紀尾井町手狭のため)



本社が移転した内外ビル

*2 全国6カ所の出張所

北海道・秋田・新潟・横浜・大阪・名古屋

*3 式守輝之助

来歴は第1章「日本原油輸送の設立」に記載、当社創業と基盤安定に大きく貢献。故人の人徳と功績をたたえて1959年4月30日、『故式守社長を偲んで』が発刊された。

*4 渡部兼治

- 1927年 小倉石油入社、その後同社輸入課長、船舶運営会油槽船課長
- 1944年 共同企業石油部副部長
- 1946年 当社取締役総務部長就任
- 1949年 専務取締役就任
- 1958年 代表取締役社長就任

*5 上村英輔取締役

会長就任時日本石油副社長

長に就任した。1958年は首脳陣が相次いで鬼籍に入るといふ悲運があったが、渡部社長を中心に全社一丸となって日々の業務を遂行してこの難局を乗り切ることができた。1961年には業容拡大に対応して、新たに常務取締役の役職を設け、沼田卓郎取締役が選任された。

安全運動への取り組み(自動車部門から鉄道部門へ拡大)

本格的に日本経済が高度成長期に入ったこの時期、日本の自動車保有台数の増加が著しい一方で、信号、歩道等の交通インフラ整備や交通ルールの普及が不十分だったこともあって、渋滞や事故が頻発し、1959(昭和34)年には年間の交通事故死者数が1万人を突破して「交通戦争」という語が生まれるほど社会問題化した^{*1}。1946年の会社創業とともにタンクローリー1台でスタートした当社は、1950年代に入ってから保有台数を増やし、輸送に携わる道路交通事業者の終わりなきテーマである、安全活動に注力し1955年4月には無事故月間・無事故褒賞制度を設けるなど、対策を講じた。

そして1962年10月、当社は社会的責任として、本社に加え、自動車輸送を主体とする横浜・名古屋・大阪の3支店に安全委員会を設けて「自動車安全運動実施要綱」を作成、これに基づく安全運動を開始し、厳しいチェックによる安全運転を徹底した。これがのちに続く当社グループの安全運動の第一歩であった。

具体的な活動としては、本社安全委員会での安全ポスター制作、機関誌「みんなの安全」を発刊するなど、従業員の安全意識の向上を図った。

活動開始時は自動車輸送部門だけの運動であったが、半年後の1963年4月からは鉄道部門を含めた全社運動とし、秋田・新潟両支店、北海道出張所にそれぞれ安全委員会を設置、地域の実情に即した実施要綱を作成して、全社規模での安全運動の展開していった。その結果、1963年度の事故損害額は前年に比べ半減させることができた。

*1 交通事故死者数と自動車台数比較

1955(昭和30)年	6,379人	197万台
1965(昭和40)年	12,484人	1,577万台
2019(令和元)年	3,215人	8,231万台



安全ポスターの第1号(1962年12月)

第2節

原油輸送の終焉と輸送品目の多様化

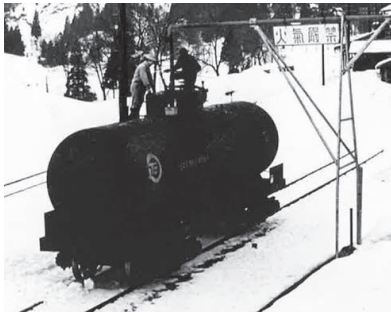
原油輸送の隆盛と終焉

1950年代後半になると、国内油田開発の進展とともに、原油輸送の需要が増した。政府は1952(昭和27)年の「石油及び可燃性天然ガス資源開発法^{*2}」制定以降、探鉱総合計画を実施する石油資源開発株式会社を設置し、1956年度から石油資源総合開発5カ年計画に基づいた新油田の探鉱・開発を推し進めた。一方で、民営化された帝国石油では、既存油田と天然ガスの開

*2 石油及び可燃性天然ガス資源開発法
1952年に制定された、わが国における石油・ガスの資源保護のための規制法で、石油・天然ガスの合理的開発のために、その特性に応じる掘採の方法を定め、可燃性天然ガスの探鉱の促進を図ることを目的としている。

*3 新油田
平取(北海道)、田麦山(秋田県)、見附(新潟県)、吹浦(山形県)、茨戸(北海道)、中川(秋田県)、土崎沖(秋田県)

*4 既存油田
八橋(秋田県)、頸城(新潟県)



タンク車への原油積込作業(新潟・田麦山油田にて)

*** 指定ダイヤ制による計画輸送**

当時、タンク車輸送では、到着日時が定まっておらず、ケース・バイ・ケースでの運行が常態化していたが、到着日時を確定したい場合には、2割増しの列車指定制度を利用するか、大口顧客向けの優遇措置である指定ダイヤ制(通常料金で列車指定を行う)を利用する方法があった。

発に取り組んでいった。こうして1960年には、国産原油の生産量は史上初めて50万KLを超え、翌1961年には73万KLに及んだ。

当社のタンク車が、これら新旧油田の産出原油を製油所に輸送する役割を担った。

[見附原油]

国内最大規模の見附原油について、当社は1959年2月より、井戸元から日本石油・昭和石油の新潟製油所や、日本石油柏崎製油所に向けたタンク車輸送に取り組み始めた。産出量はその後も増大し、1960年10月、信越本線見附駅構内に専用線が敷設された。当社はこの路線を活用して効率的に出荷業務を行うこととし、新潟鉄道管理局の承認を受けて同年10月から指定ダイヤ制度による計画輸送^{*}をスタートさせた。

その輸送量は月間およそ1万8,000KLにも積み上がった。同地区では、ガス田の開発も進み、ここで産出する天然ガスが近隣市町村の家庭用ガスとして供給されることになったが、その後、ガスパイプラインおよび原油用のパイプラインが敷設されたことから、1962年12月、見附原油のタンク車輸送は終焉を迎えた。

[土崎沖原油]

当社は、1960年代初頭から土崎沖原油の輸送プロジェクトにも携わった。このプロジェクトは、1959年11月、秋田県の土崎沖を探鉱した石油資源開発の海洋掘削バージ船白竜号が、原油と天然ガスの発掘に成功したことに始まる。これが日本初の海洋油田であり、1960年11月までに5坑の発掘に成功した。この間に井戸元から陸上の新屋集油所^{あらや}までのパイプライン3kmも完成し、1960年10月から採油が始まった。当社は、新屋集油所から日本石油秋田製油所までの原油輸送をタンクローリー4両で開始した。

その後、石油資源開発が羽越本線に同社の専用線を敷設したことを受けて、1962年5月からタンク車輸送に切り替えた。ところが、同油田は1962年の日産175KLをピークに減産・衰微に向かい、当社タンク車輸送業務も1963年12月に終了した。

[北海道原油]

北海道では、戦前から、小規模ながら二、三の油田から産出する原油が安定供給されていた。その精製をすべて担っていた日本石油北海道製油所(札幌市軽川、現・札幌市手稲区)は、1950年に操業を停止し、以降、同社秋田製油所で精製が行われることとなり、秋田まで当社のタンク車が輸送を行っていた(一部海上輸送)。その後、1956年12月に、日本石油精製(1951年に日本石油とカルテックス石油の共同出資で設立)の室蘭製油所が開設され、北海道原油の精製は当地で行われることとなった。これを受けて当社は、1957年12月より、北海道原油タンク車輸送を、すべて日本石油精製室蘭製油所向けへ切り替えた。このほか、石油資源開発が新たに開発した平取原油(1956年～1958年)、茨戸原油(1960年～1962

年)のタンク車輸送も、それぞれ短期間ではあったが、廃坑となるまでの約2年間当社が実施した。

北海道原油のうち、石狩産の天然揮発油だけは、購入先の日本石油の意向で、同社の軽川油槽所および勝木石油油槽所(札幌市苗穂、現・札幌市東区)に引き取られることになった。その輸送業務も当社が受託し、1956年12月から実施した。5月から11月までは通常のタンクローリーで輸送できたが、雪に埋もれる冬季には、ドラム缶に詰めて石狩太美駅まで馬そりで運び、そこからさらに一般貨車に積んで、各油槽所まで送る非常に困難な業務を余儀なくされたが、当社が責任をもって対処した。

このほか、1960年代前後から開発された新油田は、2年～4年で掘り尽くされて廃止されるものが多々あった。当社は、油田の将来性を見きわめつつ、輸送機関を適時変更して各製油業者のニーズに対応した。この結果、当社のタンク車による国産原油(半製品含む)の輸送量は、1954年度の34万5,000KLから1961年度には73万KLに倍増した。

その後、油田開発は続き、日本における原油産出量は1975年まで70万KL～90万KLを維持した^{*1}。新たに開発された油田からの輸送にはパイプラインが採用されたため、タンク車輸送の活躍する局面は少なくなった。また当社の事業の中心が、製品輸送にシフトしていったことから、当社事業のなかでの原油輸送そのものの割合は、急速に低下していった。

セメント用重油輸送

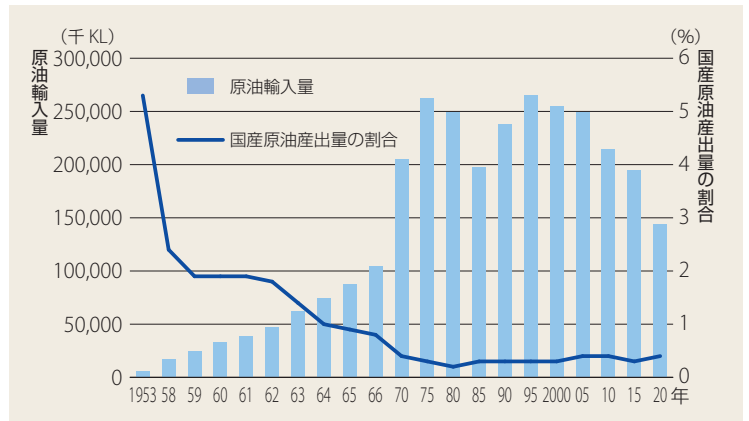
1950年代半ば以降、エネルギーの主役が石炭から石油へと移行し、重油の需要も急速に増加した。とりわけセメント焼成用燃料における重油への転換はきわめて顕著であった。

当社の事業においても、日本石油新潟製油所出荷製品のうち、上白石(栃木県)向けのセメント焼成用重油の、タンク車請負輸送量が急増していった。しかし、同地域向けの鉄道輸送力が不足していたことから、当社は打開策として1961(昭和36)年4月から、国鉄(日本国有鉄道、現・JR各社)の協力のもと指定ダイヤによる計画輸送(前項、見附原油のケースと同様)を実施し対応を図った。さらに1963年には、新たに大越(福島県)向けのセメント焼成用重油のタンク車輸送も請け負うこととなり、同様の指定ダイヤ方式で対応した。

*1 国産原油産出量の推移

国内の原油消費量で見ると、国内で産出される原油量の割合は1950年代前半には5%台であったが、1960年代に入ると2%を切り、1970年代以降は現在まで0.3～0.4%を推移している(下図2-1参照)。

図2-1 原油輸入量と国産原油産出量の推移(1953年～2020年)



出所：経済産業省「生産動態統計」「資源・エネルギー統計」等

*2 焼成工程

定められた成分比に調合された原料は、焼成という工程を経ることで、水硬性(水と混ぜると固まる性質)をもった鉱物(クリンカ)に生まれ変わる。

初の化成品・メタノール輸送

1950年代後半以降、当社は事業領域の拡大を推進し、着実に取扱品目を増やしていった。のちに大きな事業に育っていく化成品輸送事業はメタノールのタンク車輸送によって参入を果たした。

当社では、住友化学工業(現・住友化学)が同社の秋田製造所で生産するメタノールに着目していた。同社は、燃料・油脂の溶剤、ホルマリンの製造などに使われるメタノールを、秋田・八橋地区の天然ガスを活用して自社生産することを計画し、油田を保有する帝国石油と共同出資して1956(昭和31)年に秋田石油化学を設立し、生産開始の準備を進めていた。当社は早くから積極的な営業活動を展開した結果、メタノールのタンク車輸送の受託に成功した。まず1957年7月には、同所建設資材の鉄道輸送に関する付帯業務を受託して建設に協力するとともに、メタノール専用のタンク車(30t×16両=480t)の製造、構内作業向けの動力車の配備、営業所の開設など、事前準備を着実に進めていった。そして1958年6月、同製造所の操業開始とともに、メタノール輸送を開始したのである。

これが、当社化成品輸送事業の記念すべきスタートであった。

しかし、翌1959年6月、住友化学工業は、メタノールの専用タンカーによる海上輸送を開始した。これに伴い当社は、新たに秋田港での船積み作業を受託したものの、同社にリースしていたタンク車16両のうちの14両が返還されて、鉄道輸送は縮小を余儀なくされた。ただこの時期、メタノールの需要は着実に伸びており、東洋高压工業(現・三井化学)などの化学会社からリース要請が相次いだため当社は余剰タンク車の投入にとどまらず、さらなる増備を行った。

これらタンク車は、当初よりリース形式での輸送形態を取ることが多かったことから、当社は他社との差別化を図るため、付加価値向上へ向けた車両のメンテナンスに力を注いでいった。この取り組みはのちに、リースとメンテナンスを包括した、パッケージ・リース・システムなどのサービスとして結実していくこととなる。



タンク車によるメタノールの初出荷(1958年)



メタノールの船積みに伴う船内洗浄作業

アスファルト輸送

高度成長期を迎え、道路交通整備が日本各地で行われるようになり、石油精製後の残油由来のアスファルトの需要が、道路舗装用を中心に飛躍的に拡大していた。

当社では、大阪支店が丸善石油(現・コスモ石油)の要請を受けて、1958(昭和33)年12月からタンクローリーを2両建造し、アスファルト輸送を開始した。これは同社下津製油所から廃油処理会社へ月間250t～260tを配達する事業であった。^{*1}翌1959年11月には、同製油所から神戸市役所へ向けての月間250t～300tの輸送も開始した。

航空燃料輸送

1956(昭和31)年、当社は航空燃料のタンクローリー輸送に進出した。カルテックス石油がパンアメリカン航空に納入する航空ガソリンを、出荷元の日本石油精製横浜製油所から羽田空港までタンクローリー輸送を行うもので、前年末にカルテックス石油と提携関係にある日本石油から依頼を受けた月間1,000KLの大量輸送であった。当社はこれを遅滞なく進めるため、日本初となる10KL積タンクローリーを建造し、この業務を遂行した。

この輸送はのちに、内航タンカーに委託されたが、1959年夏には、羽田-サンフランシスコ間の就航が決定したパンアメリカン航空のジェット旅客機用燃料JET A-1のタンクローリー輸送も受託した。納入者・カルテックス石油、納入代行者・日本石油は変わらず、発着の施設も同じであった。輸送量は徐々に増え、同年10月以降は月間約2,000KLとなった。



アスファルト用タンクローリー

***1 アスファルト輸送**
のちに当社グループの近畿石油輸送100%子会社の、東海ツバメサービス株式会社(1968年11月設立 現・ニュージェイズ)が担当した。



羽田空港向け航空燃料輸送用タンクローリー

第3節

輸送体制の整備

受託業務の拡大(製油所・油槽所構内作業、油槽所管理業務)

[製油所構内作業]

1949(昭和24)年に昭和石油新潟製油所の構内作業を請け負って以来(第1章第3節)、当社は製油所および油槽所における構内作業の受託を拡大していった。^{*2}

タンク車の構内作業の拡大は、当社が推進していたタンク車輸送業務の一環であり、当社はこうした構内作業で築いた信頼をベースに、さらに業容の拡大を図っていくこととなった。

[油槽所管理業務]

また1950年代後半から1960年代にかけて、石油需要の急伸に伴い、石

- *2 構内・発着取扱作業受託**
- 1957年 2月 日本石油横浜製油所
タンク車積込作業・発着取扱業務
 - 1957年12月 東亜石油川崎製油所
タンク車積込作業・発着取扱業務
 - 1958年 7月 日本石油精製安治川油槽所
タンク車積込作業・発着取扱業務
 - 1958年10月 昭和石油平沢製油所
タンク車積込作業・発着取扱業務
 - 1960年 2月 日本石油柏崎製油所
タンク車積卸作業
 - 1960年 6月 日本石油新潟製油所
タンク車積卸作業
 - 1961年 2月 日本石油秋田製油所
タンク車積卸作業



日本石油大館油槽所(1950年代後半)

* 油槽所管理運営業務受託

1960年12月	日本石油	高山油槽所(新設)
1962年2月	日本石油	四日市油槽所
1962年6月	日本石油	日立油槽所
1963年3月	日本石油	山形油槽所
1963年10月	日本石油	札幌油槽所

油会社各社は輸送コストの削減、業務の合理化、製品の安定供給を図るため、大都市圏の既存油槽所の規模拡大を図る一方、地方に小規模な油槽所を設けることで、油槽所のネットワーク整備に取り組んだ。そしてこれら油槽所の諸作業の円滑化・合理化のために、油槽所の管理業務を輸送会社に委託する流れが生まれた。

当社はこうした流れに対して、油槽所管理業務の受託を目指し、積極的に進めていった結果、1960年8月に開設された日本石油の大館油槽所(秋田県)の管理運営業務を受託し、同油槽所内に大館営業所を設け、同油槽所の開設と同時に、製品輸送タンク車の受入れと販売店へのタンクローリー輸送を主軸とする油槽所の管理運営をスタートさせた。これまでの構内受託作業にはなかった製品の保管管理も業務に入っており、重責を担って業務遂行に励んだ。その後、同様の管理業務を、多数受託した。

輸送用のタンク車設備・インフラの拡充

新油田開発、石油需要量の増大、当社自身の業容拡大への努力等を背景に、当社のタンク車輸送は、1954(昭和29)年度から1961年度の7年間で約3倍に増加した。

こうした状況を反映して、当社では、輸送のためのタンク車設備やインフラの拡充を進めていった。この間のタンク車保有数は326両から953両へ増加している。また、タンク車の機能向上や大型化も進め、1961年11月には、当時の日本最大となる50t積タンク車を建造している。さらには石油製品以外の分野への事業拡大に伴い、それぞれの専用タンク車も建造し、バリエーションも増加した。

保有タンク車の総トン数が1万tを上回った1957年4月と、2万tを突破した1960年9月には、それぞれ達成記念表示板を取り付けたタンク車を運行することで、日本版GATXを目指すという、当社の意気込みを内外に表したのである。

当社は、当時、保有タンク車の50%以上をリースしていた。GHQ撤退後のリース先は、石油各社とその関連会社となったが、1959年頃からは、防衛庁(現・防衛省)・自衛隊へのジェット燃料用タンク車のリースも開始した。ジェット燃料の輸送は運用上の制約も多いため、必要両数分を適宜に利用できる当社のタンク車リースは重用された。当社には、リースにより輸送業務の拡大を図りたいとの意図もあり、要請には積極的に応じていった。また、製油所構内での貨車の入換えに使う動力車も、買取りと建造を進め、1961年末には12両を保有するに至った。

一方、当社タンク車の両数増大とともに、特に輸送量の多い日本海側では、従来、製油所内で行ってきた車両の洗浄や小規模な修理、日常点検などが困難となってきたことから、駐車場(ヤード)を設けて対応した。新潟県では、1959年末の国鉄新潟操車場の完成に伴い、国鉄側で使わな

くなった日本石油新潟製油所に隣接する沼垂駅構内にあった引込線その他の操車関連施設跡地を借り受けて、1960年6月に新潟駐車場を開場した。これにより、車両の洗浄修理以外にも、待機車両の一時留置もできるようになり、タンク車の効率運用と各製油所出荷業務の円滑化が進んだ。

1950年代半ば以降、国内の生産・物流が活発化し、輸送力が不足するようになった。とりわけ鉄道の輸送力不足は大きく、国鉄の主要駅では貨物の停滞がめだち始めた。当社では荷主からの問合せ対応のため、タンク車の所在を市外電話で国鉄に照会する必要があった。しかし、当時の市外通話はそのつど電電公社の交換手へ通話の申し込みをする必要があり、即時通話ができず長時間待たされることが通常だった。そこで当社は、国鉄に鉄道電話の架設を要請した結果、1955年12月に秋田出張所に、1956年1月に新潟出張所に、さらに1958年11月には横浜支店に順次開通させて、鉄道電話の全国ネットワークを形成した。これにより国鉄の鉄道管理局、各駅・施設等との連絡が迅速化したため、業務効率とともに顧客の信頼向上を図ることができた。

第4節

海上輸送部門からの撤退

海上輸送業務

1951(昭和26)年10月に日本油槽船(現・日本郵船)から借用した宝山丸二号の活用から始まった当社の海上輸送業務は、1953年に定期傭船契約に移行してから運航の効率化が進み、一時的な受注落ち込みはあっても業績はしだいに向上していった。1956年には国内の鋳工業生産の増大とともにタンカー業界も活況となり、当社は新たにクリーンタンカー^{*}第3五十鈴丸(360重量t)を佐藤國汽船^{さとうくにきせん}から定期傭船して2隻体制に拡大した。しかし、船主の都合で7カ月後に返却を余儀なくされ、宝山丸二号の1隻体制に戻った。1957年以降は、内航タンカーの新造が活発化し、船腹過剰が常態となった。当社はポンプ増設などによって能力向上を図り、宝山丸二号の配船の引合向上に努めたが、稼働率は低下した。

1959年5月、日本油槽船は新会社の宝洋海運産業株式会社を設立し、宝山丸二号の船籍を同社に移した。それに伴い当社は、宝洋海運産業に出資して経営参加し、引き続き同船の定期傭船で運航業務を小規模ながらも継続した。

海上部門からの完全撤退

しかし、1962(昭和37)年11月、宝山丸二号が老朽化で使用不能となっ

^{*} クリーンタンカー

石油精製品のうち、沸点の低いガソリンや軽油など、「白油」を輸送するタンカーのこと。一方、沸点の高い重油を輸送するタンカーのことを「ダーティータンカー」と呼ぶ。

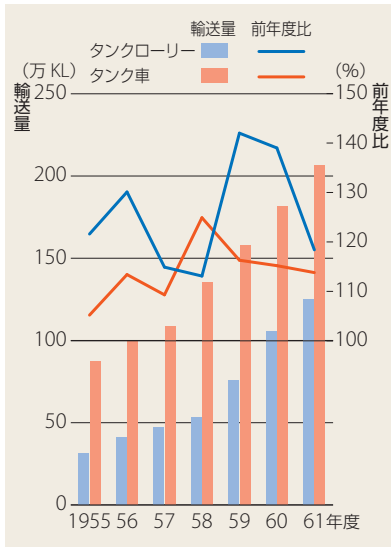
***1 スエズ運河**

第2次中東戦争によるスエズ危機により1956年から閉鎖されていた。

***2 バンカー船**

船に油を補給する際に活躍する小型タンカー。

図2-2 輸送数量の推移
(1955年度～1961年度)



設立当時の東北石油輸送本社



近畿石油輸送(タンクローリーへの積込作業)

たため、同船を宝洋海運産業に返却して、当社は海上輸送業務から撤退した。

残った船舶給油業務は、1957年初頭までは順調に取扱量が拡大したが、同年4月のスエズ運河運航再開^{*1}とともに海運市況が悪化し、日本も海運不況となった。バンカー船需要の減退に加え、商社の参入による販売競争の激化、高性能オイルバージの登場など状況が変化し、逆風となって当社業績はしだいに低迷していった。1960年5月に第二和泉丸を返却、同年8月に日運丸も売却し、乗組員全員をパートナーであった鶴見油槽に転籍させて、いったん給油業務からも撤退した。その後の1962年、当社の商事部門である日輪商事株式会社(現・ニチユ)が発足し、船舶給油業務を承継した。また船舶代理店業務も1963年2月に同社に譲渡された。これにより、当社は海上部門から完全撤退した。

第5節

自動車輸送事業部門の分離

地域事情に即した分離独立

石油需要の高まりによって、輸送の末端を担うタンクローリー輸送は好調に推移し、当社の自動車部門の営業収入は、1955(昭和30)年には全体収入の16%であったが、1961年には25%を占めるまでに拡大した。特に製油所や油槽所が集中し、大消費地にも近い京浜・阪神・中京といった太平洋岸地区のタンクローリー輸送の伸びはめざましいものであった(図2-2)。

油槽所から消費地まで遠い日本海側の秋田支店においても自動車輸送は規模こそ小さいものの、太平洋岸地区と同様に増加傾向を示していた。

当時の自動車輸送事業は鉄道輸送事業と違い、輸送環境や需要動向が地域によって大きく異なることから、それまでのように本社が画一的に管理・運営するよりも地域に密着した事業運営を行うことが望ましいとの結論に至った。そこで秋田支店管内における自動車輸送部門を別会社として分離独立させることとし、1961年2月、東北石油輸送株式会社を設立させた。

時を同じくして、石油輸入自由化を控えて、元売各社の間では販売競争が激化し、各社とも自動車輸送会社を系列化する動きが活発になっていた。その系列化の動向に敏感に反応し、丸善石油との関係を強化すべく、同社向けの自動車輸送事業を分離、専属会社として1962年2月、近畿石油輸送株式会社を設立させた。

分離独立の拡大

東北・近畿両地区の自動車輸送事業を分離独立させた理由はそれぞれの地域での特殊事情によるものであったが、分離独立後、地域や顧客のニーズに沿った事業運営により、発展への道をたどり始めたことから、当社内では、自動車輸送事業の展開について、改めて議論がなされるようになった。

そんな最中の1963(昭和38)年6月、渡部社長は、西ドイツ・フランクフルトで開催された第6回世界石油会議への出席を契機として欧米の石油輸送の実態を視察し、自動車輸送は地域や規模を限定し、地域特性に即した経営がなされていることを確認した。営業担当幹部らと欧米の事例を検証しつつ議論を重ねた末に、1964年3月、当社の自動車部門の完全な分離独立の方針を決定し、発表した。

その理由として、主に次の三点をあげている。

- (1)自動車輸送は地域ごとの輸送条件・事業環境に違いがあり、本社の一元的管理は、適さない
- (2)石油製品の性質上、人員・車両の行き届いた管理が必要であり、事業規模を管理できる範囲におさめるべきである
- (3)タンク車と自動車では輸送形態が異なるため、各担当従業員の労務管理を同一賃金体系で一律に行うことは難しく、地域の業務内容に応じた労務管理が必要である

このとき分離独立したのが、関東石油輸送株式会社(1964年4月、横浜支店管轄下の自動車輸送を移管)、関西石油輸送株式会社(1964年4月、大阪・名古屋支店管轄下の同業務を移管)の2社である。新会社の設立に際し、資本金は当社の全額出資としたほか、必要に応じて人事の交流を行い、経営についても全面的に支援した。

地域別体制の完成

本州の自動車輸送部門の分離独立が完了した1964(昭和39)年以降も、北海道支店で取り扱う小規模な自動車輸送は当社が管轄していたが、その業務も分離独立への道をたどった。1966年4月、北海道支店の管轄下に西岡自動車営業所を開設し、道内の自動車輸送をすべて取り扱うこととした。1971年4月には、同営業所の事業が企業として独立できる規模となったことから、札幌石油輸送株式会社(1971年4月)が分離独立した。同社に対しては、北海道支店島松営業所が受託していた日本石油札幌油槽所構内作業も譲渡した。

こうして、当社の自動車輸送事業は、地域別体制へ完全移行を果たした。

石油輸送労働組合連合会の発足

1962(昭和37)年2月、設立と同時に近畿石油輸送では、同社従業員によって近畿石油輸送労働組合が結成された。当社の労働組合は、同じ企業グループに属する労組同士で連携して労働条件の改善を図ろうという意図から、同労組に呼びかけて、同年8月に、石油輸送労働組合連合会

表2-1 自動車部門グループ会社設立時の概要

	東北石油輸送株式会社	近畿石油輸送株式会社	関東石油輸送株式会社	関西石油輸送株式会社	札幌石油輸送株式会社
設立年月日	1961年2月3日	1962年2月1日	1964年4月1日	1964年4月1日	1971年4月1日
事業目的	秋田県一円を事業区域とする石油類、石油および天然ガス化学製品、その他の物品の自動車輸送	中京地区(愛知県・岐阜県・三重県)、阪神地区(大阪府)における石油類、石油化学製品、その他の物品の自動車輸送	東京都、横浜市、川崎市、日立市における石油類、石油化学製品およびその他の物品の自動車輸送ならびに貯蔵	中京地区(愛知県・岐阜県・三重県)、阪神地区(大阪府・神戸市・姫路市)における石油、石油化学製品およびその他の物品の自動車輸送	北海道における石油類、石油化学製品およびその他の物品の自動車輸送ならびに油槽所の運営もしくは構内作業の受託を内容とする事業
荷主	日本石油 昭和石油 日本鉱業	丸善石油	日本石油 日本石油瓦斯 日本石油化学	日本石油 ゼネラル物産 丸善石油 セントラル瓦斯	日本石油
資本金	300万円(当社全額出資)	2,000万円(当社全額出資)	3,000万円(当社全額出資)	4,000万円(当社全額出資)	1,500万円(当社全額出資)
事業所	本社:秋田市 (旧・当社秋田支店宮田倉庫)	本社:大阪市 (旧・当社大阪支店福町営業所) 支店:名古屋 (旧・当社名古屋支店稲永車庫)	本社:横浜市 (旧・当社横浜支店) 出張所:東京都葛飾区 (旧・当社金町営業所)	本社:名古屋市 (旧・当社名古屋支店) 支店:大阪市 (旧・当社大阪支店)	本社:札幌市 (旧・当社北海道支店西岡自動車営業所)
車両数	7両	45両	111両	152両	39両
従業員数	9名	90名	159名	215名	45名
主な役員	代表取締役社長 渡部兼治(当社社長) 代表取締役常務 山田武義(前・当社秋田支店長)	代表取締役社長 渡部兼治(当社社長) 代表取締役常務 溝口浩造(前・当社横浜支店長)	代表取締役社長 渡部兼治(当社社長) 代表取締役常務 千田行治(前・当社横浜支店長)	代表取締役社長 渡部兼治(当社社長) 代表取締役常務 吉田清彦(前・当社大阪支店長)	代表取締役会長 渡部兼治(当社社長) 代表取締役社長 沼田卓郎(当社副社長) 取締役支配人 古井謙治(前・当社北海道支店長)
事業免許	1961年3月25日新潟陸運局から、道路運送法に基づく特定貨物自動車運送事業を当社より譲受との許可を得て、同年4月1日営業開始	(1) 1962年5月1日大阪陸運局から、道路運送法に基づく大阪府を事業区域とする一般区域貨物自動車運送事業(丸善石油の託送貨物に限定)の免許を得て、同月16日営業開始 (2) 1962年5月16日名古屋陸運局から、道路運送法に基づく愛知県、岐阜県、三重県を事業区域とする一般区域貨物自動車運送事業(丸善石油の石油類、その他副製品、空容器に限定)の免許を得て、同月25日営業開始	1964年5月14日東京陸運局から、道路運送法に基づく一般区域貨物自動車運送事業(荷主、事業区域、品目を限定)を当社より譲受との認可を得て、同年6月1日営業開始	1964年5月2日名古屋陸運局から、道路運送法に基づく一般区域貨物自動車運送事業(荷主、事業区域、品目を限定)を当社より譲受との認可を得て、同年6月1日営業開始	(1) 1971年5月21日札幌陸運局から、道路運送法に基づく札幌市、小樽市、札幌郡、石狩郡および別町を事業区域とする特定貨物自動車運送事業(日本石油の託送する石油製品および原料油に限定)を当社より譲受との認可を得て、同年6月1日営業開始 (2) 1971年4月13日札幌陸運局から、通運事業法に基づく函館本線新札幌駅における鉄道集配業(荷主、取扱品目、作業場所を限定)の通運免許を得て、日本石油札幌油槽所構内作業受託業務を当社より譲受して開始

(石油労連)を結成した。

また1964年4月設立の関東石油輸送、関西石油輸送の両社でも労働組合が結成され、同年8月、両組合は石油労連に加盟した。

これ以降、グループ内4社の労組は、石油労連を通じて融和と結束を深め、労働条件の向上とよりよい労使関係の構築に取り組んでいった。1993(平成5)年には、東北石油輸送労働組合、札幌石油輸送労働組合が石油労連に加わった。これにより、グループ全社の労働組合が石油労連に所属することとなった。

第6節

新たなタンク車輸送方式の提案による 鉄道事業の拡大と技術開発

輸送合理化

1950年代、太平洋岸製油所の再開により、京浜地区からの製品出荷が旺盛となった。当社はすでに1948(昭和23)年9月から、石油配給公団の製品輸送で同地区からのタンクローリー輸送を手がけていたが、この地域でのタンク車輸送業務は、ほとんど手がけられずにいた。これは石油元売各社が、同地域のタンク車輸送業務を、自社運営で行ったことによるものであった。そうしたなか、1960年に「貿易・為替自由化計画大綱」が閣議決定され、石油輸入の自由化が1962年から段階的に実施されることとなった。これによって、販売競争の激化を見越した石油元売各社は、輸送コストの削減に力を注ぐようになり、輸送体制の合理化の一環として、タンク車輸送の外部委託が検討されるようになった。

タンクローリー輸送で各社とのつながりを深めてきた当社は、この機会をとらえ、積極的に受注活動を行った。その結果、三菱石油川崎製油所のタンク車出荷製品のうち、八高線高麗川駅(埼玉県)向け重油の一括請負輸送を受託した。これは、同製油所が輸送合理化を意図して外部委託を決定したもので、セメント工場向けの大量定形輸送であった。当社は1962年3月からこの業務を開始し、5月には横浜支店の管轄下に扇町営業所を設けて、対応を強化した。当社の業務は評価され、1964年10月、同製油所からの出荷製品のタンク車輸送を全面的に受託することとなった。

新たな鉄道輸送方式の提案

当社では1960年代に、「集約輸送」「複式輸送」「共同輸送」という3種の新たな輸送方式を開発し、顧客の輸送コスト削減や輸送の安定化につなげて、事業を拡大した。

[集約輸送方式]

1950年代後半頃の鉄道輸送は、基幹施設の整備が遅れ、季節製品である石油にとって繁忙期の冬場における輸送力不足は慢性化していた。秋田支店では、毎年発生するこの課題を克服するため、1962(昭和37)年1月、顧客と国鉄の協力を得て、輸送を受託する石油関係各社の出荷製品を方面別に集約し、大量定形化することで列車ダイヤを確保する指定ダイヤによる輸送をスタートさせた。この方式は、石油タンク車のみを連結する専用列車(後述)やヤード入換えを行わない直通列車の登場と相まって、全国の大規模石油供給基地で採用され、国鉄の輸送合理化と石油の安定供給に寄与した。

[複式輸送方式(塩釜-船川間)]

石油製品のタンク車輸送は、出荷元から供給基地への一方通行であり、荷卸後に空のタンク車を戻すためだけにレールを使用しなければならず、効率の悪さが課題となっていた。そこで当社は、この課題解決のために、もともと原油輸送で成果をあげていた複式輸送の製品輸送への応用展開を図った。

東北地方の太平洋岸では、新たに開発した複式輸送方式により、1962年10月、三菱石油塩釜油槽所の秋田向け出荷製品の輸送を受託し、仙台地区での事業に道を拓いた。1964年10月には三菱石油の八戸・女川・塩釜各油槽所出荷製品の一括請負輸送を受託した。当社は仙台駐在員事務所を出張所に昇格させ、同所の管轄下に八戸・女川・塩釜の3営業所を設けて、同地域での体制を整えた。

塩釜(太平洋岸)-船川(日本海岸)間の複式輸送の概要は、以下のとおりである(図2-3参照)。

この交錯した輸送方式により、空車の回送距離は2社合計で約6分の1に短縮できた。2社から輸送を請け負う当社が、間に入ることによって両社の連携が実現し、輸送の合理化・コスト削減を果たした。

また、この複式輸送方式は、次の新規需要の開拓につながった。

1963年 8月 京浜地区(三菱石油川崎製油所)-新潟地区(昭和石油新潟製油所)

同年12月 新潟地区(昭和石油新潟製油所)-中京地区(大協石油四日市製油所)

[共同輸送方式]

官公庁、メーカーなどが燃料油を大量購入する場合、安定供給のため、購入先を複数確保することが多く、それぞれがタンク車を仕立てて輸送にあたることから、効率が悪く割高になる。当社は、こうした状況の改善へ向けた方策として、共同輸送方式を開発した。

まず、北海道で慢性的に鉄道輸送能力が不足していた航空自衛隊千歳第2航空団向け航空燃料輸送(出荷基地は函館・室蘭両地区の石油各社出荷基地)について、石油元売各社に対して、当社タンク車による共同輸送



大協石油四日市製油所でのタンク車積込作業
(1967年)



石狩平野を走る石油優先列車



石油専用列車ベトロ号の運行開始(1966年10月)

- 1964年10月 室蘭本線の本輪西駅－東札幌駅間(日本初の石油専用列車)
- 1965年10月 仙山線の塩釜・仙台地区の各石油基地から山形方面への石油専用列車
- 1966年10月 信越本線沼垂駅－中央本線塩尻駅間に拠点間直行の石油専用列車
(日本石油新潟製油所からの長野方面向け石油製品輸送について、途中ヤードでの貨車の入換え・中継を行わない列車を導入。国鉄でも初の試みとして注力し、ベトロ号と名づけていた)
- 1967年 信越本線沼垂駅(日本石油新潟製油所)－北陸本線青海駅／同糸魚川駅(セメント工場)間重油輸送用拠点間直行運転列車
往路:重油積載タンク車と空のセメントホッパ車
復路:空のタンク車とセメント積載ホッパ車を連結
(同時に、信越本線東新潟港駅(昭和石油新潟製油所)からのセメント工場向け重油輸送も、途中の信越本線直江津駅まで直行する貨物列車を設定)

こうした直行列車の導入により、到着日時の明確化、タンク車の効率運行、コスト削減などのメリットがもたらされ、顧客の満足度が向上した。

国鉄幹線はその後、複線化・電化を通じて輸送力を高め、全国各地で拠点間直行の石油専用列車が導入されていった。

化成品のタンク車輸送市場の開拓

戦後、日本国内の石油化学製品は、米国で発展していた合成樹脂や合成繊維、合成ゴム等の輸入が中心であった。しかし、貿易、資本自由化などの対外開放経済体制への移行を目指す通産省は、国内産業の育成を重要政策として掲げ、1955(昭和30)年に「石油化学工業育成対策」を決定、化学会社や石油会社が企図していた石油化学計画の認可に舵を切った。これを機に、戦前に確立された石炭化学コンビナート、電気化学コンビナートが実質的に石油化学コンビナートへと質的な転換を行い、日本の化学工

業は、脱肥料化・脱石炭化を推し進めて石油化学化が図られていく。

この育成対策による「石油化学計画」は第1期、第2期に分けられる。

第1期石油化学計画(1955年度～1959年度)

4つのコンビナートを中心とする14社の石油化学品製造認可

第2期石油化学計画(1960年度～1964年度)

後発5コンビナートの新增設と5社のナフサ分解設備と誘導品製造認可

これにより、1964年には全国9つのコンビナート体制が確立し、石油化学製品の輸出入バランスは1965年には輸出超過に転ずるなど、自給体制が整った。折しも1964年開催の東京オリンピック関連で大規模な公共投資が行われるなど、高度成長期に入った日本では石油化学製品を利用する自動車・家電・合成繊維などの産業が活況を呈し、こうした需要への輸送対応も活発化していった。

石油化学会社の多くは輸送手段を自社で保有していなかった。当社はこうした会社へ、これまでの石油輸送の経験を生かし、輸送手段を提供していった。1958年に秋田でメタノールの鉄道輸送を開始しており、化成品輸送に着目して同市場の調査・開拓を進め、1961年までにアクリルニトリル、アニリン、石炭酸などの専用タンク車を建造して、住友化学工業(現・住友化学)などヘリースを行った。

こうした実績をベースに、当社は1960年代に最大顧客の住友化学工業向けに希硝酸、硝酸、四塩化炭素、ホルマリンなど取扱品目を拡大するとともに、顧客開拓も推進し、三菱化成工業(現・三菱化学)、東洋高压工業(現・三井化学)などへタンク車リースを開始した。

化成品は製品ごとに成分が異なるため、個々に専用タンク車を顧客ヘリースするケースが多かった。当社は他社との差別化を図るため、タンク車の共通運用実現へ向けて、タンク内部を洗浄できる装置の開発やメンテナンス体制の整備を行った。また、石油消費量の増大に伴って石油タンク車が大型化し、反面、中・小型タンク車の需要は減少傾向にあったことから、中・小型石油タンク車の化成品輸送用への転用も図った。

* 9つのコンビナート

大分・徳山(現・周南)・岩国大竹・水島・大阪・四日市・川崎・千葉・鹿島



30t積アクリルニトリル専用タンク車(タキ 6900形式)



30t積希硝酸専用タンク車(タキ 8100形式)

第7節

自然災害への対応

1960年代前半には、さまざまな自然災害に見舞われたが、当社は従業員一同が知恵を絞って災害対応に注力し、損害を最小限に食い止めるよう努め、難局を乗り越えていった。

伊勢湾台風

1959(昭和34)年9月26日、愛知・三重・岐阜三県は、夕刻から夜半に瞬間最大風速45.7m(局地的には63m)、5m近い高潮に襲われた。伊勢湾台風であった。人的被害は犠牲者5,098人(死者4,697人・行方不明者401人)・負傷者38,921人にのぼる。特に伊勢湾沿岸全域にわたって海水が侵入し、当社名古屋出張所構内ではタンクローリー17両が冠水するなどの被害を受けた。台風通過後、2m以上の泥海水の排水作業は困難をきわめ、同出張所が完全復旧を果たしたのは約1カ月後の10月28日であった。

北陸・上信越地方豪雪「三八豪雪」

当社タンク車の最重要拠点である新潟県は、日本でも屈指の豪雪地帯であり、製品輸送の繁忙期にあたる冬季は、大雪による運休やタイヤ変更もたびたび発生した。新潟支店ではそのつど対応を行い、雪害対策へのノウハウを培って、万全を期す態勢を整えてきた。しかし1962(昭和37)年12月末から1963年2月初めまで、約1カ月にわたり北陸地方を中心に東北地方から九州にかけての広い範囲を襲った「三八豪雪」は、それまで経験したことのない大規模なものであった。

特に1963年1月11日から2月末までの降雪は、60年ぶりのものであった。この間、国鉄ではピーク時に1日3万人の人手と除雪車両を総動員して線路の除雪を行い、輸送力確保に努めたが、2月1日までの11日間は、北陸・信越両本線および上越線の長距離列車はすべて運行不能となり、延べ2万本の列車の運休が生じた。

当社柏崎営業所が雪に埋没するなどの施設被害も発生し、新潟支店の管掌業務は一時、機能停止を余儀なくされた。日本石油、昭和石油のタンク車輸送は完全に1週間ストップした。当社はこの間、柏崎営業所(日本石油柏崎製油所構内)、沼垂営業所(同社新潟製油所構内)、東新潟営業所(昭和石油新潟製油所構内)において、列車の運行再開へ向けて連日専用線の除雪作業に取り組んだが、除雪作業を行うそばから降り積もり、雪で覆われるという繰り返し作業に、従業員は心身ともに極度に疲弊したという。また、タンク車の運用効率の悪化を少しでも挽回するため、同地区のタンク車を太平洋岸に転送して使用するなどの方策も講じ

* 伊勢湾台風

室戸台風、枕崎台風とあわせて昭和の三大台風といわれ、災害対策基本法は、この伊勢湾台風を教訓として成立した。



伊勢湾台風で被害を受けた名古屋出張所構内



雪に埋もれた新潟県柏崎地区のタンク車

た。連日、雪の中で奮闘する新潟支店に、渡部社長は1月24日、激励のメッセージを送り、従業員をねぎらった。

1968年の東京、1969年の新潟・山形と、その後も大雪によって当社業務が停滞する局面があったが、そのつど、各地域の従業員が一丸となった対応を図り、被害を最小限に食い止めた。

新潟地震の発生

1964(昭和39)年6月16日、新潟県粟島沖約40km震源とする、最大震度5(M7.5)を記録した新潟地震が発生した。新潟県のほか、山形県、秋田県など周辺地域に甚大な被害をもたらし、死傷者473名、住宅の全半壊8,891棟、工場建屋など1万6,283棟が倒壊、床上・床下浸水1万5,297棟、鉄道被害は130カ所に及んだ。地震発生により、新潟地方は一瞬で停電し、地割れ、陥没、隆起がいたるところに生じ、地下水とともに土砂が噴出する液状化現象により、高層建築物はじめ建物の倒壊や傾斜が相次いだ。この地震を契機として液状化現象への本格的な研究が始まった。

新潟市内の信濃川に架かる主要橋のうち、昭和大橋は崩落、万代橋・八千代橋は堤防が陥没して交通不能となった。国鉄新潟支社管内の鉄道は全線不通となり、その後、最高1.5mの津波が襲来し、新潟港後背地、信濃川沿岸一帯の工場や住宅地帯が浸水し、被害が拡大した。

当社の顧客もまた、この地震で多大な被害を受けた。昭和石油新潟製油所では、地震発生と同時に、石油タンク火災が発生した。消防や自衛隊の空・陸双方からの懸命の消火活動も奏功せず、15日間燃え続けた。同製油所の石油タンクはほぼ全焼し、付近の民家280棟も類焼被害を受けた。

日本石油新潟製油所では、火災を免れて精製装置類にはほとんど被害はなかったものの、地割れ、地下水噴出、地盤沈下などが起こり、事務所など建物が大破した。約390基のタンクのうち、300基ほどが沈下被害などを受け、十数基のタンクから油が流出し、その厚さは地上数十cmに達し、回収には自衛隊等の協力を仰ぎながらも、同月下旬までかかった。

製油所構内の当社営業所も、大きな被害を受けた。東新潟営業所(昭和



沼垂営業所での除雪作業

コラム

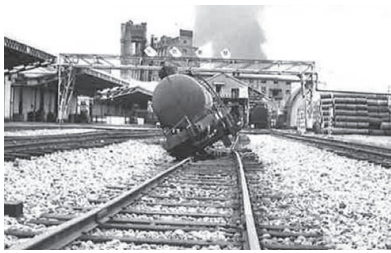
労働組合との絆

地震発生と同時に東京の本社と新潟との間の電話は不通となったが、メディアのニュースで事態を知った経営陣は、ただちに本社内に災害対策本部を設け、営業部副部長の現場派遣を決定した。食料や日用品などの救援物資が本社関係先の尽力によって多数集められ、営業部副部長はその日のうちに現地に出発し、翌17日の早朝には新潟に着いた。また、当時、秋田に出張

していた総務部長は、すぐに新潟へ向かい、17日の夕刻に到着、応急施策の陣頭指揮にあたった。対策本部はその後も秋田支店や東北石油輸送など社内および関係先と連絡を取り、現地の状況に応じて、必要な人・物資を手配し続けた。渡部社長も同月25日、26日の両日、現地を訪問して被害状況を視察し、現地従業員を激励した。

全社あげての強力な支援を支えに、現地の従業員は昼夜を問わず復旧作業に取り組んだ。被災地区の配属車輛の

他地区への転用を進めたほか、深刻な被害を受けた顧客の協力要請にも誠意に対応し、信頼関係はより深まった。同月末に対策本部が解散したのち、労働組合新潟支部から会社の物心両面にわたる支援への感謝のしるしとして、地震発生翌日から半月間の時間外手当返上の申し入れがなされ、会社も誠意をもってこれを受け入れた。そして、この異例の対応を記念して、新潟支店に震災記念文庫を設置した。



新潟地震で脱線した当社のタンク車(日本石油新潟製油所構内)



脱線したタンク車の復旧作業(日本石油新潟製油所構内)

石油構内)では、タンク車2両と動力車1両が車庫と一緒に全焼した。火災のなかった沼垂営業所(日本石油構内)では、線路が飴のように湾曲し、路盤は激しく波打ち、タンク車5両が傾き損傷した。新潟市内の明石通りにある支店事務所では、建物の沈下や壁の亀裂があった。秋田地区の支店、営業所も建物が損傷した。地震による当社の直接の被害額はおよそ3,000万円と見積もられた。当社の従業員では、家屋の焼失、浸水、半壊などの被害を受けた人が新潟・秋田両地区で30名にのぼったが、死傷などの人的被害が、家族を含めてなかったことは、不幸中の幸いであった。

間接損害では、日本石油と昭和石油の両新潟製油所が一時操業不能となり、タンク車の出荷が一定期間不可能となった(日本石油が1964年6月中、昭和石油が1966年3月まで)。営業収入の落ち込みも懸念されたが、地震発生が石油需要の閑散期であったこと、被災パイプラインの代替として国産原油の臨時輸送の需要が生まれたこと、遊休タンク車を京浜地区などへ転送し有効活用を図ったことなどにより、業績への影響は軽微にとどめられた。

第8節

新たな石油輸送方式の構想と実現

物資別適合輸送への対応

1950年代から1960年代にかけて、国鉄は鉄道貨物の輸送力不足を長年の課題として整備計画を立案し、その改善に向け取り組んでいたが、高度成長による環境変化に対して見直しや修正が必要とされ、なかなか結果に結びつけることができなかった。こうした状況のなか、1964(昭和39)年4月、内閣内に日本国有鉄道基本問題懇談会が設けられ、議論の結果、1965年を初年度とする7年間の第3次長期計画が策定された。この計画は、これまでの整備計画と異なり、予算額が2次計画の2倍以上となる2兆9,720億円にのぼる大規模なもので、政府が事前に資金確保を了承した計画であったことから、具体化への動きが一気に加速していった。

この第3次長期計画では、不振の貨物輸送の近代化を課題として、以下の3項目で改善策が掲げられた。

- (1) 物資別適合輸送の強化
- (2) コンテナ輸送の拡充
- (3) 高速輸送体系の確立

1965年6月には、これら改善策の推進組織として、貨物輸送近代化委員会が国鉄内に設置された。

特筆すべきは、輸送する物資の大量定形化・集約化による物流の効率

化を目的とする物資別適合輸送である。大量に流通する物資について、形状や品質に適した貨車を開発したうえで、物資の生産・流通形態に応じた発・着の基地を整備し、基地間を専用列車でピストン輸送する方式であった。国鉄は、この物資別適合輸送において、セメントをモデルケースとして、東京の隅田川駅構内にセメント集約基地(隅田川セメントターミナル)の建設を進め、1965年10月の運行開始をめざした。このケースでは、国鉄が用地を無償提供する代わりに荷主負担で施設を完成させ、寄付として国鉄が受け取る仕組みとなっており、基地建設のために新設された会社(東京セメント運輸株式会社)への出資は認められていなかった。

この隅田川セメントターミナル構想の経験を生かし、国鉄は第3次長期計画に掲げた貨物輸送の近代化の一環として、石油を物資別適合輸送の第1号としてピックアップした。

石油は日本の産業を支える基幹物資であり、生産地域も大量消費地域(油槽所等)も特定され、大量輸送が行われてきたが、私有の専用線やタンク車を使って荷主がそれぞれ個別に輸送手段を扱う手法が長く続き、非効率な面も多かった。国鉄では、このままでは、今後増大する生産と消費への対応が困難になることを想定し、石油を貨物輸送近代化構想の具体的な対象として、次のような物資別適合輸送の方式を打ち出したのである。

- (1)内陸の主要消費地帯に石油会社の共同基地を建設する
- (2)各社の石油出荷基地とこの共同基地の間を、タンク車のみ連結した石油専用列車で結ぶ
- (3)共同基地は、物流の末端部分を担うタンクローリーへの中継機能も果たす
- (4)共同基地の建設では、用地および線路施設関係を国鉄が提供し、その他は新たに設立する輸送会社が負担する
- (5)基地建設とその後の運営のために、国鉄と石油業界各社の共同出資による新会社を設立する

石油貨物輸送の近代化構想は、鉄道輸送の合理化によるコスト削減、サービス向上にとどまらない、先を見据えたものであった。国鉄貨物部門では、産業構造の変化に即した輸送方式を開発して体系化し、その新たな物流体系に、国鉄の貨物輸送が確実に組み込まれていくことを企図していた。

日本オイルターミナルの設立

1964(昭和39)年に物資別適合輸送の実施が内定した頃から、当社は石油輸送の専門会社として、国鉄からこの取り組みへの助言を求められ、前記のような貨物輸送の近代化構想の取りまとめの支援などを行っていたが、その過程で、国鉄、石油元売各社とともに、当社も石油共同基地を運営す

る新会社の設立に参加することとなった。これは当社が新しい輸送システムを実践するパートナーとして、国鉄貨物部門から選択されたのである。

当社は、国鉄と石油元売各社との調整役として期待され、1966年7月、社内に新会社設立に向けた事務局を設置した。同事務局では、国鉄貨物営業担当者を中心に、新会社の収支見込みなどの検討を重ね、同月内に会社設立準備委員会を発足させた。同準備委員会で具体的な新会社設立構想を取りまとめ、同年8月下旬には、国鉄業務運営委員会および国鉄常務会・理事会の了承を得て正式決定された。

同年9月には、国鉄および当社と、石油元売6社(日本石油、大協石油、丸善石油、共同石油、三菱石油、出光興産)による発起人会が行われ、社名と定款を定めるとともに、当社渡部社長が設立事務に携わる発起人代表に承認された。新会社名は日本オイルターミナル株式会社(OT)と定められ、10月14日に設立登記され、正式発足し、当社渡部社長が初代社長に選任された。また当社の白井栄一取締役は、当社を辞してOTの取締役営業部長に就任、そのほか当社従業員も複数移籍し、同社基盤整備に尽力した。

同社の設立時の概要は以下のとおりである。

社名 日本オイルターミナル株式会社

事業目的 鉄道により運送される石油類の積卸し施設および荷さばき施設の建設・運営ならびにこれに附帯、関連する事業

資本金 2億円

出資比率 日本国有鉄道50%、石油元売全12社24%(日本石油、大協石油、丸善石油、共同石油、昭和石油、シェル石油、三菱石油、ゼネラル石油、出光興産、エッソ・スタンダード石油、モービル石油、日本漁網船具の各社が均等に2%)、当社19%、石油荷役6%、日本陸運産業1%

本社 東京都千代田区丸の内2丁目18番地(当社と同じ内外ビル)



日本オイルターミナルの創立祝賀パーティー

コラム

日本オイルターミナル設立までの当社のかかわり

沼田卓郎元会長は「当社と国鉄との接点は、1955(昭和30)年前半頃まではタンク車の建造、保守のための運転局との間だけだったが、その後の複式輸送構想実現のための輸送ダイヤ設定のため営業局貨物課との接点ができ、国鉄に対する当社の位置づけが向上していった。そんな折の1964年、国鉄内で

『物資別適合輸送』構想が持ち上がり、国鉄から助言を求められた」と述べている。

その後OTが設立される1967年10月14日までの3年にわたり、沼田会長は毎日のように国鉄を訪れ、記録に残るだけでも129回にも及ぶ打合せを行い、円滑な設立に向けた取り組みを行っている。

OTの社名の由来は、「OT構想を具体化し始めた当時、当社で購読していた

『レールウェイ・ガゼット』(英国の月刊誌)で同様の計画が英国で進行しているとの記事が目にとまり、1965年6月11日～8月10日の間、欧州視察を行った。その際に訪れた『オイル・レール・ターミナルズのリーズ油槽所』に関する報告を国鉄に行ったところ、国鉄側で『日本オイルターミナル』の社名を思いついたようだ」と語っている。

『50年史』編纂時ヒアリング記録(沼田元会長)から