

第1章

新たな石油輸送の草創期

1946年～1957年 [昭和21年～昭和32年]

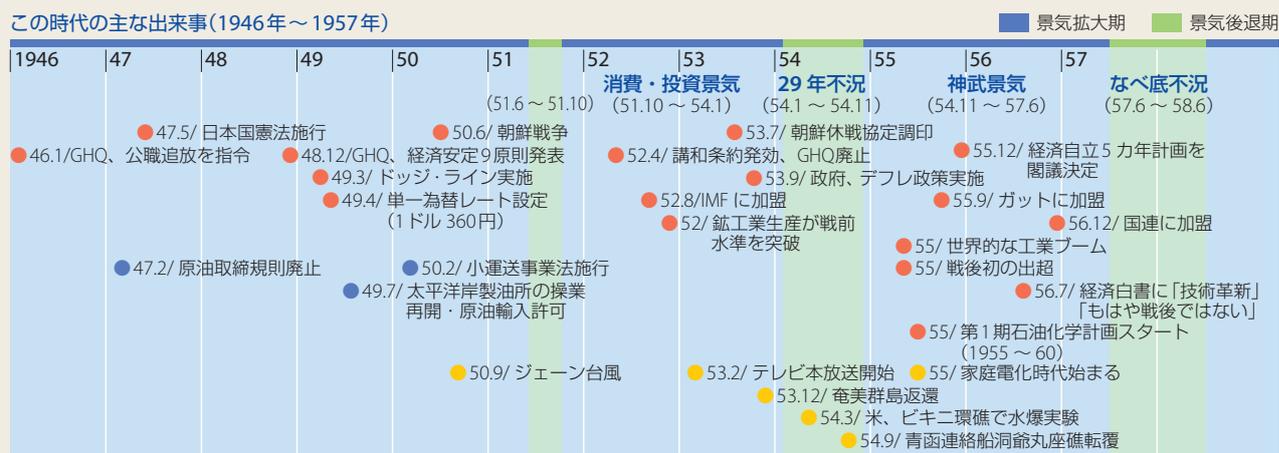
1941(昭和16)年、対米英宣戦布告から始まった太平洋戦争が1945年に終戦を迎え、長い戦時体制下にあった日本は、連合軍最高司令官総司令部(GHQ)の占領下におかれることとなった。GHQ占領下における統制は、日本が主権を回復する1952年までの6年間続いたが、その間の東西冷戦や朝鮮戦争の勃発など世界情勢の変動により、その統制方針は当初の「日本の非軍事化・民主化」から「自立化・復興」へと変質していった。そのため、政府のみならず業界各社は臨機応変かつ迅速に対応せざるを得ない環境に身を置くこととなった。

そのようななか、当社は終戦翌年の1946年3月に日本原油輸送株式会社として開業する。

当初は、その源流である共同企業の主要事業であっ

た国産原油の輸送と一元的買取販売を事業の両輪としてスタートする。ところが、早々にGHQによる戦時中の統制規則撤廃施策の発動により会社存続の危機に立たされることとなった。この規則撤廃は民間企業による統制方式の否定であり、当社の片方の主要事業である国産原油の一元的買取販売事業を取り上げるものであった。そこで当社は生き残りをかけて、自主的に同事業を放棄し、輸送専門事業者として再スタートをきる道を選んだ。そして輸送品目も原油から石油製品輸送へ、さらに輸送方式も鉄道、陸上、海上と多様化することで業容を拡大し、1948年に日本石油運送株式会社、さらに1957年には日本石油輸送株式会社へと社名変更を行い、名実ともに石油輸送のプロフェッショナルとして、確かな地位を築いていくこととなる。

この時代の主な出来事(1946年～1957年)



* 景気循環は内閣府から記録が発表されている1951年6月以降の景気動向指数による。景気・不景気の名称は通称

● 政治・経済 ● 業界関連 ● 社会・その他

第1節

日本原油輸送の設立

日本原油輸送設立時の取り巻く環境

GHQは当初、日本統治の方針を「非軍事化」と「非軍事化を確保するための民主化」としていた。この方針に基づきGHQは、1945(昭和20)年10月9日に石油販売取締規制や廃油取締規制など、戦時中に制定された各種統制法規類を撤廃し、4日後の13日には「日本の石油製品に関する覚書^{*1}」を発令した。これにより、国内保有石油の民需振り向けと国産原油の生産増強、そのための日本海側製油所の復旧・操業を指示する一方、石油業界に対しては、原油輸入を禁止し、かつ太平洋岸製油所の操業を停止させるなど、その活動を大幅に制限した。しかしながら戦後復興へのエネルギー需要を満たすには、終戦直後の国産原油の生産能力ではまったく不十分であった。そこで政府および石油業界各社は、GHQに対して原油輸入の再開と、太平洋岸製油所の操業再開の申請を改めて行うとともに、ひとまずは許された国産原油の増産に全力をあげることにし、戦時中に停滞していた国産原油の採掘・開発推進に取り組んだ。

このような時期に、GHQは燃料局に、共同企業の閉鎖機関指定ではなく解散を内示したのである。国産原油の買取・輸送・販売をすべて担ってきた同社が解散するとなれば、政府、石油業界には大打撃であり、多くの混乱と支障が生ずることは火を見るよりも明らかであった。

この状況を受け、式守輝之助常務をはじめとする当時の共同企業幹部は、閉鎖機関への指定を避けられたことに安堵はしてはいたが、解散後の事業継続を期して、内示から解散までの猶予期間に、事業を引き継ぐ第二会社設立へと積極的に動き出した。

日本原油輸送の設立

共同企業の業務のうち、最も重視され、期待されていたのは、国産原油の輸送と一元的買取販売事業であった。そこで、共同企業幹部らは、タンク車100余両と油槽所・倉庫などの設備が無事に残っていたことから、事業を引き継げると判断し、監督官庁の商工省と石油各社に趣旨説明を行い、了解を求めた。そしてこれら関係機関の全面協力のもと、GHQとの折衝を開始した。当時、米国にはすでにタンク車による石油輸送専門企業(GATX^{*2})が存在し、GHQのスタッフにもなじみのある仕組みであったことも好材料となり、粘り強い交渉と相まって、1945(昭和20)年のクリスマス直前に、新会社設立許可の内示を得ることができた。

GHQに提出した「日本原油輸送株式会社設立案」によれば、新会社は

*1 日本の石油製品に関する覚書

石油配給を全面的にGHQ管理下に置く宣言として1945年10月13日付で発令された。当時、太平洋岸全17製油所中、2製油所のみが無傷であった。

*2 GATX(正式名称:General American Transportation Corporation)

米国の設備融資会社。現在は、北米と欧州でタンク車、貨車、機関車のリース事業を行う。また五大湖で自動荷役装置搭載の貨物船を所有運航し、鉄鋼、電力、建設業界向けにドライバルクの水上輸送を手がける。さらに、船舶、航空機エンジン、天然ガス圧縮機器のリース、投資、融資、中古販売のほか、船舶輸送関連サービスを展開している。

既存の設備を活用しておもにタンク車による国産原油の輸送と、原油取締規則による指定会社としての国産原油の一元的買取販売を行うが、将来、海外原油の輸入が再開された場合には、共同企業から生まれた姉妹会社の日本油槽船と協力してその輸送にもあたるという構想をも掲げていた。設立に際しての主眼を要約すると、以下の4点となる。

- (1)原油輸送に集中することにより、輸送力の効率化をはかることができ、専門性をもって業務にのぞむことで、輸送費の軽減が期待できること
- (2)輸送機材を一社に集中することで一貫した運営ができ、各社が個別に輸送する場合と比べ、輸送機材の完全な活用が行えること
また、輸送機材をまったく保有していない中小の石油会社へ輸送力が提供できること
- (3)特定の一社が輸送機関を独占することは市場の公平性に反するが、生産者と消費者を総合的につなぐ実務経験をもつ会社が輸送業務を担うことは、公共性に適っていること
- (4)豊富な経験を有する当社こそ原油取締規則による指定会社としての国産原油の一元的買取販売を政府の意図する原油配分計画を公正かつ迅速に実行できること

1946年1月14日、東京・新宿の工学院校舎内の共同企業本社で、共同企業、小倉房藏日本石油社長、長崎英造昭和石油社長、中原延平東亜燃料工業社長、植村武治帝国石油取締役、片山一男丸善石油専務、松田通世日本油槽船専務、式守輝之助共同企業常務の1社7名からなる発起人により、日本原油輸送株式会社創立発起人会が開催された。同会で、新会社の資本金、事業目的などが決議され、さらに2月6日の第2回発起人会で定款も決定された。

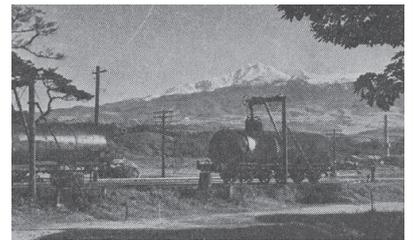
3月6日、正式な設立認可を得たのち、同月15日に発起人総会が開かれ、



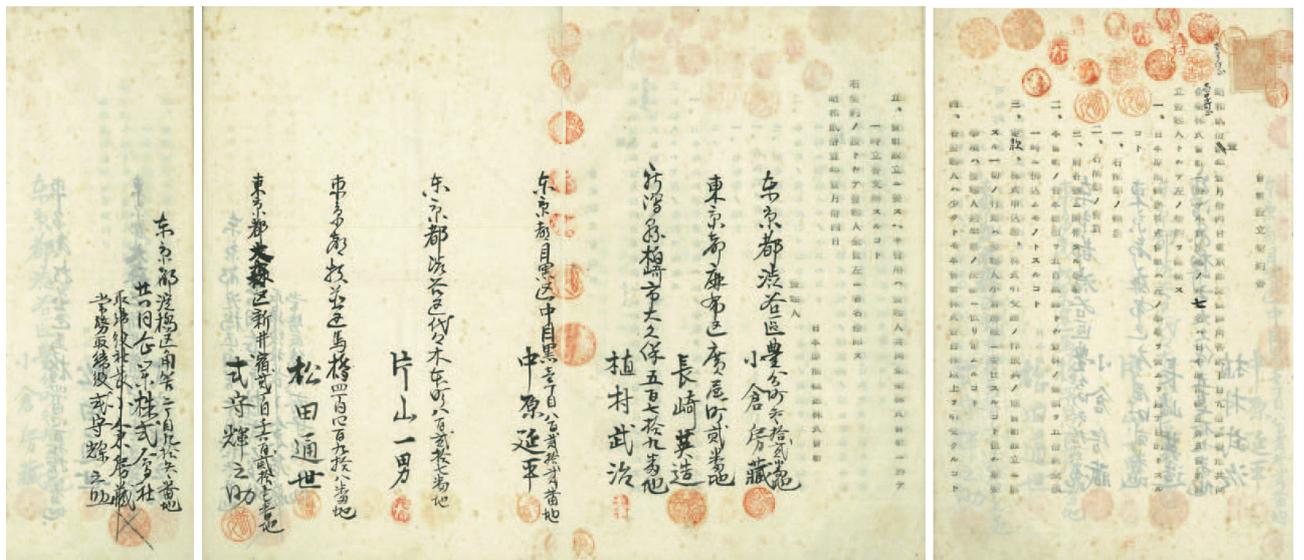
原油積み込み作業中のタンクローリー
(創業当時)



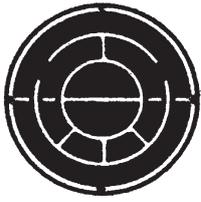
創業当時の当社原油タンク車



山元における国産原油のタンク車積み込み
(象潟営業所)



会社設立契約書(1946年1月14日)



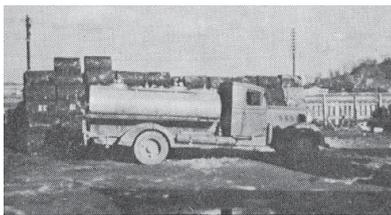
日本原油輸送の社章
「日」と「原」の2文字を図案化した。
デザインは社内の応募作から採用された。

*1 資本金

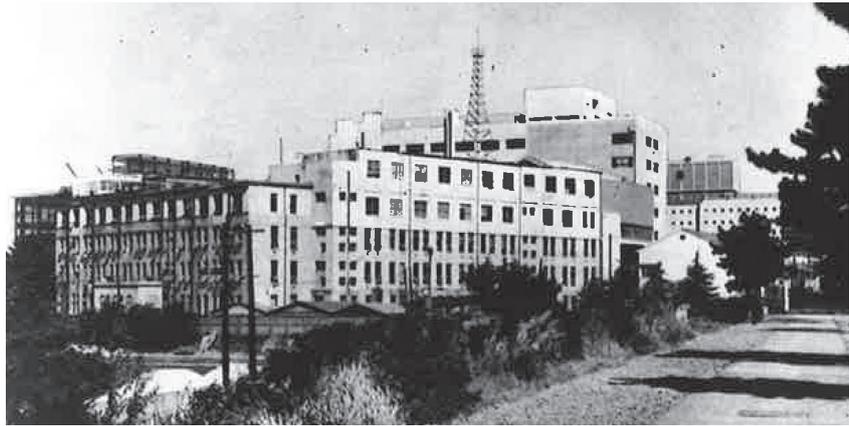
その半額は共同企業所有の輸送関係諸施設等の現物出資とした。また3出張所と従業員も共同企業からの引き継ぎである。

*2 小倉房藏

1937年 小倉石油社長
1941年 日本石油小倉石油合併後日本石油副社長
1945年7月 日本石油社長
1946年 共同企業社長就任(日本石油社長兼務)
3月 当社初代社長に就任(日本石油社長兼務)
1946年11月 日本石油社長辞任
12月 当社社長辞任
1952年7月 68歳で病没



設立当時の当社タンクローリー(宮田倉庫)



設立当時の本社社屋(現・工学院大学)

表1-1 会社設立時の概要

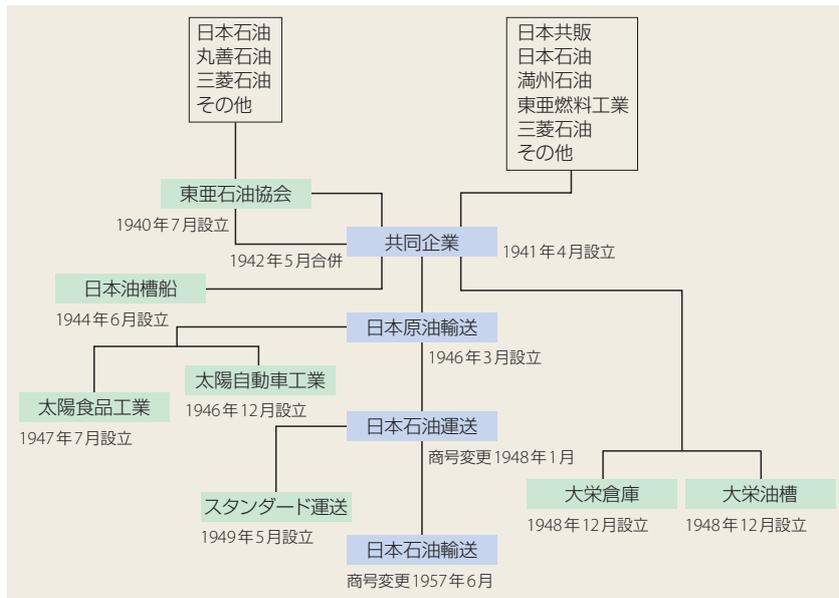
社名	日本原油輸送株式会社
事業目的	石油類の輸送および売買
資本金	500万円 ^{*1} (共同企業の一次金額立替え払いとし、同社解散時に精算予定)
本社	東京都淀橋区(のちに新宿区)角筈2丁目93番地(共同企業本社所在地)
その他事業所	北海道・秋田・新潟各出張所および22営業所、4油槽所ほか
役員	代表取締役社長 小倉房藏(第4代日本石油社長)
	専務取締役 式守輝之助(共同企業常務)
	取締役 長崎英造(昭和石油社長)、植村武治(帝国石油取締役) 松田通世(日本油槽船専務)、大久保繁雄(三菱石油社長) 山田鐵之助(日本鉱業専務) 上村英輔(総務部長、前石油精製業連合会総務部長) 渡部兼治(総務部長、前共同企業石油部長)
	監査役 中原延平(東亜燃料工業社長)、片山一男(丸善石油専務)
従業員数	136名

会社設立に関するすべての手続きを承認完了し、1946年3月27日に設立登記が行われた(表1-1)。そして4月1日、当社は前身の共同企業に代わり、原油取締規制による統制会社の指定を受けて営業を開始した。初代社長には、取締役会において互選の結果、小倉房藏^{*2}日本石油社長が兼務し、式守輝之助共同企業常務が専務取締役に就任した。

日本原油輸送の事業開始と共同企業の解散

当社は1946(昭和21)年4月以降、共同企業の国産原油の輸送事業と、統制会社としての国産原油の一元的買取販売事業を引き継いだ。国産原油の一元的買取販売事業は政府の定める原油配分計画に基づき、各石油採掘業者から原油を買い取り、操業を許された日本海側製油所に運搬し販売するという事業で、GHQが日本政府や石油業界の度重なる懇請に応じることなく原油輸入を正式に禁止したことにより、当社が取り扱う国産原油が日本での唯一の石油資源となったため、精製業者から渴望され

図1-1 沿革系統図



ることとなった。

また、国産原油の輸送事業は、当時の国産原油の山元から製油所までの輸送手段はタンク車かパイプラインが一般的で、そのほか、場所に応じてドラム缶詰めでの一般貨車による運搬や、沿岸タンカー、バージ(解)、タンクローリー等が使い分けられ、いずれも輸送中の原油の減失を避けるために豊富な経験に基づく高度な輸送技術が要求されており、当社はこれに十分応えることができた。

なお、すでに解散の内示を受けていた共同企業は、1948年12月に大栄油槽株式会社(資本金700万円)と大栄倉庫株式会社(資本金800万円)の2社を当社と並ぶ第二会社として誕生させ、当社設立から2年8ヵ月後の1948年12月に解散した(図1-1)。

経営体制の変更と社友会・従業員組合の発足

会社設立からわずか8ヵ月後の1946(昭和21)年12月、初代の小倉房藏が社長職を辞し、式守輝之助専務取締役が第2代代表取締役社長に就任した。小倉社長は、自身がGHQによる公職追放^{*2}の対象者となったことを事前に察知し、追放令の発令を待たずに、みずから辞任したと言われている(辞任当時62歳、6年後の1952年7月に68歳で病没)。

式守新社長は1926(大正15)年5月に小倉石油に入社し、1935年、日ソ石油の創立とともに同社販売課長に就任、1937年7月には小倉石油営業部長に復帰、その後は石油共販常務取締役、石油配給統制理事を経て、1945年1月、共同企業の常務取締役に就任した。終戦後は共同企業解散に備えて物資の処分などを適切に行い、また当社設立に向けて奔走し、当社発足後は専務取締役として実質的に社業運営の中心を担っていた。そして会社設立の8ヵ月後に第2代代表取締役社長に就任し、名実ともに当社を牽引する存



タンク車上での原油のサンプル採集

*1 共同企業の解散

共同企業からはこの2社設立の前、1944年6月に日本油槽船を誕生させている。

*2 公職追放(公職に関する就職禁止、退職等に関する勅令)

1947(昭和22)年1月公布。連合国最高司令官覚書「公務従事ニ適シナイ者ノ公職カラノ除去ニ関スル件」に基づいた勅令。戦争犯罪人、戦争協力者に加え、戦前・戦中の有力企業や軍需産業の幹部などを「公務従事に適しない者」として退職させるものとし、退職しない場合は20日間経過すれば失職するものとした。

*3 日ソ石油

日本石油および小倉、早山、愛国各石油会社の共同出資により、英米メジャー以外からの石油資源調達を企図した松方幸次郎が獲得したソ連ガソリン輸入に関する権利義務を継承して、資本金175万円をもって創立された。

在となった。

このときの追放令により、当社経営陣を構成していたほかの役員も辞任したことなどもあって、当社の役員構成は会社発足時の11名から、式守社長、上村英輔専務取締役、渡部兼治取締役、片山一男監査役の4名体制となった。

当時、共同企業には、日本海側各地の現業部門を含め、200名近い従業員が在籍していたが、うち136名が当社従業員となった。終戦直後の混乱期に定職をもつことができたとはいえ、GHQの石油政策に左右される身分であり、将来への不安も大きかった。そこでこうした不安を解消し、全員協力して新会社を盛り立てようとの機運が高まり、1946年6月、全役員と従業員による親睦会の「日本原油輸送株式会社社友会」が結成された。具体的には会員の団結と相互扶助精神の高揚という目的を掲げ、福利の増進、生活改善、文化・教養の深耕など、幅広い分野での活動を開始した。同会は、会員から集める会費と会社補助金をもとに、従業員自身の手で自主的に運営され、今日に至っている。

また、同年6月に当社は本社を新宿から千代田区丸ノ内3丁目10番地の三菱仲5号館に移転した。

一方、1947年1月には日本原油輸送従業員組合が結成され、同年2月に会社側との間で労働協約および経営協議会規約(1950年4月、労働協約の改定に伴い解消)を締結した。同年4月の労働基準法公布後は、労使が合同委員会を設けて同法に適合する労働条件を研究し、創業期の困難な状況のなかで、一致協力してその実施にあたった。組合の名称は、社名変更などに伴って、日本石油運送従業員組合(1948年1月)、日本石油運送労働組合(1953年3月)を経て現在の日本石油輸送労働組合(1957年6月)と変わったが、会社の発展こそが従業員の生活向上につながる道であるとの基本認識のうえに立って、労使が互いに協力し合うという労使協調路線は、現在まで引き継がれている。

会社存続の危機と輸送専門業者としての再スタート

当社は、商工省指定の統制会社としてスタートすることができたが、創業1年で早くも危機的状況に直面した。それは、当社設立3カ月前の1946(昭和21)年1月にGHQが既存の統制機関を利用する姿勢を一転させて「手のひら返し」ともいえるような統制に乗り出し、翌1947年2月に当社の統制業務の法的根拠である原油取締規則を廃止したことによる^{*}。

国産原油の一元的買取販売と原油輸送を事業の両輪としてスタートした当社にとって、同規則の廃止は原油の買取販売事業が同年限りで中止を余儀なくされることを意味した。そればかりかGHQは、民間資本で国家統制業務にかかわる団体(当社も含めて)に対して解散命令を下したのである。

設立早々の会社存続の危機を避けるべく、当社は商工省に対して「原油の買取販売の統制事業は放棄するが、輸送業務は絶対必要不可欠であ



本社の移転先となった三菱仲5号館

* 原油取締規則の廃止

臨時物資需給調整法(1946年10月公布)により、戦後経済の新たな統制の体系が示されたことに起因する。すなわち民間会社による統制方式の一切を否認するGHQの強い方針に沿った動きであった。

り、経験豊富な当社が是が非でも輸送を担当したい」と再三にわたり強く訴えた。当初は廃止一点張りだった商工省はもちろん、GHQにも当社の熱意が伝わってようやく受け入れられ、同年4月から原油輸送専門業者として再スタートを切ることができたのである。この原油取締規則廃止から輸送専門業者としての再スタート決定までの2カ月間は、まさに会社存続をかけた戦いであった。

こうして当社は、山元で買い取った原油を各製油所まで運搬し精製業者に販売する事業者から、精製業者が採油業者から買い取った原油を各社の委託を受けて製油所まで運ぶ輸送専門の事業者となり、同年4月、日本海側に製油所をもつ日本石油(現・ENEOS)、昭和石油(現・出光興産)、日本鉱業(現・ENEOS)の3社と国産原油の運送契約を締結した。

統制会社から純然たる原油輸送専業会社としてスタートを切ることになった当社は、鉄道・自動車輸送それぞれの所定免許を取得した。

鉄道輸送においては、北海道、秋田、山形、新潟の各地で小運送業法*1(のちの通運業法)に基づく運送業者免許を申請、5月に交付され、タンク車輸送業務を開始した。自動車輸送においては、同年9月に秋田、新潟、東京で道路運送事業法*2に基づく特定貨物自動車運送事業免許を取得し、この結果、当社は晴れて自動車輸送業務にも対応することが可能となった。

共同企業から引き継いだ原油関係諸施設には、旧海軍から譲渡されたタンク車75両があった。旧海軍全体では142両を保有していたが、これらは終戦処理を担当した関係当局により、民間石油輸送施設の復旧再建に役立てることを企図して、共同企業と石油配給統制の2社に分与された車両である。

しかしこれは帳簿上の両数で、現物把握はされていなかったため、発足早々、全国に従業員を派遣し、2年近くの歳月と多額の経費を費やして、旧海軍施設や鉄道の駅で車両の実地調査を行わなければならなかった。1947年には該当するすべての車両を把握することができたが、旧海軍所蔵車のなかにはもともと外国石油会社所有車も含まれていたため、これらはその企業に返還し、最終的に当社は払下げ予定車数の半分にも満たない35両しか確保することができなかったのである。

この払下げの経緯に関して、「不当な財産取引ではないか」との指摘があり、1948年2月に衆議院の不当財産取得取引委員会で取り上げられ、当社幹部が国会喚問を受けることとなったが、GHQをはじめとする関係当局、石油業界各位の協力を得て、疑念を晴らすといった思いがけない事態も発生している。

その後、新規購入車両を加えて当社のタンク車は114両となり、1947年末には165両へと増備することができた。しかし、国産原油の産出量が伸びず、さらに太平洋岸製油所も操業禁止の状態では、その戦力を十分に活用することができなかった。そこで当社は日本石油の委託により、原油以外となる釜残油(原油蒸留装置で、蒸留せずに残った油)の輸送も行った。これが当社の半製品輸送*3の始まりである。

*1 小運送事業法

1950年2月、1駅1業者免許制の小運送業法は廃止され、複数業者制の通運事業法が施行されたことにより、当社は新法に基づく通運業者(限定免許)となった。

*2 特定貨物自動車運送事業免許

石油製品のタンクローリー輸送を行うためには道路運送事業法に基づく自動車運送事業免許が必須で、同免許はさらに旅客対象の「一般」と貨物対象の「特定」に細分化されている。

*3 半製品輸送の開始

八橋釜残油

日本石油秋田製油所～新潟・柏崎両製油所向け(1947年6月～11月)

雄物川釜残油

日本鉱業船川製油所～日本石油新潟製油所(1947年)

第2節

三大原油輸送への取り組み

*1 ロデッサ原油の輸送

箕島貯由所

6,200KL 日本石油の横浜製油所向けタンクローリーによる陸上輸送および日本石油新潟製油所と東亜燃料工業清水工場向け海上輸送

小柴油槽所

4,400KL 日本石油横浜製油所と昭和石油川崎製油所向け海上輸送



小柴油槽所におけるロデッサ原油の抽出

*2 国産原油製油所の選択

日本鉱業船川、日本石油新潟、同柏崎、昭和石油新潟製油所の4カ所に精製を集中させる一方で、日本石油秋田、昭和石油平沢製油所の2カ所は操業を停止させた。



日本石油新潟製油所における原油の取卸し風景



新潟地区向けの原油積み込み作業(船川港にて)

*3 石油配給公団

1939年9月設立の石油共販が前身の組織であり、1942年6月石油配給統制、1948年10月石油配給に改称、1947年5月一旦閉鎖機関となり同年6月公団として設立した。

原油輸送業者として当社が地盤を確立・拡張できたことについては、創業期の3つの大型輸送プロジェクトの成功なくして語ることはできない。

ロデッサ原油の輸送

その第一が、終戦直後の1946(昭和21)年5月に行ったロデッサ原油の輸送である。共同企業が戦前に輸入していた原油のうち、同社箕島貯油所(和歌山県)と旧海軍横須賀軍需部小柴油槽所(神奈川県)に分散保管されていた1万KL余りを当社が買い取り、輸送する業務であった。

この原油は、米国ルイジアナ州のロデッサ油田産で、ろう分が多く、低温で凝固してしまう難物で、積出しにボイラーを焚く必要があり、GHQは危険であるとして許可を渋った。当社は、納入先企業、燃料局などの協力を得て事前調査を行い、火災の危険がほとんどないことを確認したうえでGHQを説得し、ボイラーを焚き、積み出しにこぎ着けた。

輸送にあたっては、かつて船舶運営会のメンバーであった共同企業時代の経験とネットワークを生かして輸送力の確保を行い、このプロジェクトを成功させることができた。

国産原油の新潟向け集中輸送

第二は、新潟に向けての国産原油の集中輸送である。1947(昭和22)年9月、GHQ経済企画局は日本政府に対し国産原油精製の効率化をはかるよう指示した。当時の石油精製は、日本海側の6製油所による国産原油の精製のみであったが、わずかな量の国産原油の精製を複数カ所に分けること自体、効率が悪いので、まず効率のよい製油所を選択し、そこで集中処理するという方策が採用された。

そのための原油の集中輸送を当社が担当することとなり、同年10月からスタートした。

この事業により、当社の輸送距離は大きく伸びた。秋田地区の八橋・院内両油田からパイプラインで直送されていた5,800KLと、同地区八森その他の油田からタンク車輸送されていた1,800KLの計7,600KLの秋田県内製油所向け原油を、新潟までおよそ従来の十数倍の距離を輸送することになった。八橋原油ほか大部分はタンク車輸送を採用したため、当社のタンク車だけでは足りず、1947年6月に設立された石油配給公団や日本石油などからタンク車を借りて不足分を補った。また国鉄の協力を得て列車指定制度なども利用した。

船舶輸送を採用した分は、原油を船川港に集めて船舶運営会から所要

船舶を借り上げ、新潟までの海上輸送により業務を達成した^{*}。しかし、新潟への集中輸送は費用もかかり、秋田地区の雇用問題も発生したため、わずか2カ月で中止となった。ただ、国産原油の輸送業務の方向性が見えていない同時期に、GHQからの指名を受けて集中輸送に取り組み、結果を出したことは、その後の当事業を遂行するうえで大きな自信となった。

アラビア原油の海陸一貫輸送

第三は、アラビア原油の海陸一貫輸送である。1949(昭和24)年7月24日、戦後4年目にして初めての輸入原油が長崎港に陸揚げされた。日本石油が鶴見製油所の跡地をカルテックス石油に譲渡し、その対価として受領することとなったアラビア原油約2万4,000KLのうちの、1万5,114KLであった。奇しくも同時期に、GHQが覚書を発表して、太平洋岸製油所の操業開始と原油輸入を許可する方針を示したばかりの頃であった。ただし、当輸入は以前からの契約で、外貨支出を伴わないバーター取引として特別許可されたものであった。日本石油ではこの原油を新潟・柏崎両製油所で処理する予定であったが、新潟製油所に外航タンカーが入港できないことから、長崎の大洋漁業土井首油槽所^{どいのかび}を経由し、内航タンカーに積み替えて新潟の2製油所に輸送することとし、一連の輸送業務を当社が受託した。

海外原油のタンカー2隻分の大量国内輸送は、当初から業界の注目を集めた一方で、当社単独での遂行を危ぶむ声もあった。その重圧のなかで、当社は陸揚げに始まり、船舶運営会から備船した2隻の内航タンカーによる長崎-新潟間の輸送、さらに一部をタンク車で柏崎まで運ぶ海陸一貫輸送を完遂した。

その後、9月に到着した第2船分8,894KLも同じ方法で両製油所に輸送し、海上輸送は10月中に完了した。なお柏崎までのタンク車輸送は引き

* 新潟までの海上輸送

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、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った。

コラム

タンク車上部手摺りの設置

1951(昭和26)年、渡部兼治元会長(当時専務取締役)はオランダ・ハーグで開催された第3回世界石油会議に日本政府代表のオブザーバーとして参加した。会議終了後に訪れたオランダのタンク車積場で目にしたものが、その後のタンク車上部での作業安全性向上に貢献したのではないかと、のちに対談で述べている。

人生初の海外旅行で訪れたオランダは戦後間もないこともあり、日本人に対して非常に風当たりが強かった。外務省の在外事務所長が、「オランダに来て、日本の国旗が初めて掲揚さ

れたのは君らが来たからだ」と喜んでいたのでとても印象に残っている。

会議後、見分を広めようと現地のタンク車積場を見学し、上部マンホールの周りに「作業用の足場と柵」が設置されていることに気づいた。オランダは風雪が強く、タンク車の上部で安全に作業するには足場や柵がしっかりしている必要がある。当時、日本のタンク車には柵はおろか足場もない「のっぺらぼう」だった。風雪の強い秋田・新潟の吹雪の中での作業員の安全確保に役立つと思い、本社にレポートと写真を送った。

帰国後、「君のレポートで、新しいタンク車は(足場・手摺り付きに)全部設



上部に手摺りが設置される前のタンク車への原油積み込み作業(秋田・八森油田にて)

計変更したよ。古い車も逐次直している」と……従業員の安全のために少しでもお役に立ったかなと思っている。

石油春秋『石油、その輸送と私』対談記事(1976年2月)より

続き不定期で行われ、全業務は1950年10月に無事終了することができた。

これら3つの大型プロジェクトを当社単独で担うことを危ぶむ声もあったが、そうした懸念を払拭する成果をあげられたのは、ひとえに従業員全員の努力の賜物であった。この実績をベースに、当社はまだ本格的に進出していなかった海上輸送への参入の検討を開始した。

第3節

製品輸送への進出

GHQの政策方針の転換

戦後、世界情勢はめまぐるしく変動した。欧州の戦後復興を背景とした東西冷戦(1947年～1989年)の始まりや、東アジアにおける朝鮮戦争(1950年～)の勃発、さらにはアジアでの共産主義化の動きなどを背景に、米国およびGHQの対日占領政策の方針は、当初の「非軍事化」「民主化」から、日本の「自立化」「経済再建」へと大きく変転した。

この間、GHQの石油政策も、占領政策の変更とともに方針が変更されていった。そして終戦後4年を経て、ついに、日本海側製油所の復旧・操業、原油輸入の禁止、太平洋岸製油所の操業停止としていた政策が抜本的に変更されることになった。

1949(昭和24)年6月、米国陸軍省の要請により日本の全製油所をヘンリー・W・ノーエルがくまなく実地調査し、日本海側以外の製油所を賠償対象とし、製油能力を日産4万バレルに限定するという従来の賠償報告(ポーレー報告)とまったく異なる報告書を提出した。この報告が全面的に受け入れられて、同年7月、太平洋岸製油所の操業再開と原油輸入を許可する覚書が発令され、1949年には原油輸入が解禁、太平洋岸製油所も1950年に操業を再開した^{*1}。

それまで石油製品は、占領軍放出物資や1946年7月以降からのガリオア資金(米陸軍の占領地救済資金)による輸入品のすべてが、戦時統制機関である石油配給統制^{*2}(株)を通じて、一元的に配給されてきた。同社は1947年5月に閉鎖機関としてGHQの指令により解散したものの、翌6月には、1年を暫定期間とする代替の配給機関として、新たに石油配給公団が設立された。同公団は、各製油所から製品を買い付け、各販売業者に配給する官営機関であり、政府が全額出資したが、原則的に固定資産の所有が認められておらず、業務遂行上に必要なタンク車等の輸送設備類は、閉鎖機関となった石油配給^{*2}(株)その他の機関から借り受けて運用した(輸送業務は製油所や外部の専門業者に委託する場合も多かった)。

*1 従来の賠償報告=戦後賠償方針の変転

1945年12月	ポーレー中間報告 国産原油処理用日本海側製油 所以外賠償対象
1946年11月	ポーレー最終報告 日産4万バレル製油能力を 残す
1948年3月	ストライク報告 石油精製設備を「老朽化・能 力不足」と判断し賠償対象か ら除外老朽設備を廃止し製品 輸入を勧告、同時に国内産出 原油の輸出も併せて勧告
1949年6月	ノーエル報告 太平洋岸製油所の操業再開、 原油輸入許可

*2 石油配給統制(株)の流れ

1939(昭和14)年9月	石油共販設立(筆頭株 主東亜石油協会)
1942(昭和17)年6月	石油配給統制(株)へ改 組
1946(昭和21)年10月	石油配給(株)に改称
1947(昭和22)年5月	解散(統制機関として)
6月	石油配給公団設立(資 本金4,000万円)、解散 予定1948年3月
1949(昭和24)年3月	解散、以降「元売業者 制度」に移行

石油配給公団の製品輸送の取り組み

輸送専門業者に転じていた当社は、業務拡大のため、石油配給公団の製品輸送に着目し、日本海側製油所からの製品のタンク車輸送の受託を同公団に申し入れ、1947(昭和22)年末に合意にこぎ着けた。そして翌1948年初頭から、当社は、公団の製品輸送業務開始へ向けて、社内体制の整備に取り組んだ。関係法規に照らした免許の取得、事業種別の変更とともに、業務の効率的な運営や人員配置などを検討するなど入念に準備を整え、同年5月から公団の製品輸送を開始した。

この輸送業務は、日本海側製油所(日本石油秋田・新潟・柏崎、昭和石油平沢・新潟、日本鉱業平川)のタンク車出荷分(一部タンクローリー出荷を含む)からスタートし、翌1948年7月には一般貨車による取扱いも行うようになった。日本石油・北海道製油所(同年10月)、公団・室蘭油槽所(1949年2月)の出荷分を加えつつ、製品出荷量は増大していった。

なお、タンク車は、当初、石油配給公団所有車を中心に運用していたが、間もなく当社所有車も充当するようになった。タンク車輸送に必要な鉄道託送手続き、運賃計算、タンク車発着日報作成、タンク車の選定・点検・封印、出荷証明書の発行といった付帯業務も一括して受託した。

1948年、日本最大の産油業者である帝国石油の労働争議が20日間のストライキに発展したことから、当社の原油輸送量は激減し、事業は大打撃を受けたが、この製品輸送という新規開拓事業により、経営危機を回避することができた。

日本石油運送へ社名変更

石油配給公団の製品輸送は、当社の事業が、原油輸送から製品も含む石油類全般の輸送へ拡大したことを意味していた。そこで1947(昭和22)年12月、臨時株主総会を開催して社名変更を決議し、翌年1月、社名を「日本石油運送株式会社」と改めた。これに応じて社名の英語表記をJapan Oil Transportation Co., Ltd.と定めた。そして1949年10月、新たな社章を制定した。

1949年3月には、東京都千代田区紀尾井町に本社社屋が竣工し、丸ノ内の三菱仲5号館より、本社を移転した。

元売業者制への転換に対応

石油配給公団は、前述のとおり1年間の暫定的機関として発足し、1948(昭和23)年3月に民営の配給機構に業務を引き継いで解散する予定であったが、その後予定されていた民間貿易の再開もなく、民営化の体制づくりも遅れていたことから、解散が1年先送りされた。

1948年9月、GHQは「石油輸入基地の民営移管と公団方式による石油配給統制の早期廃止」を指示する覚書を出し、これに沿って公団は主要

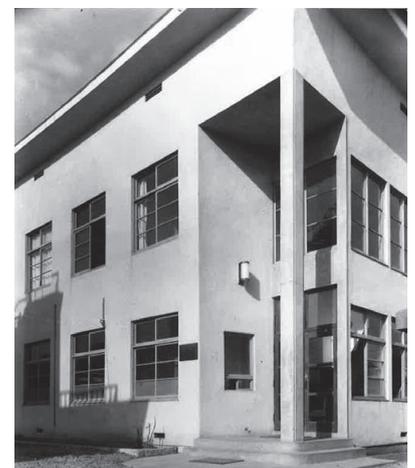


社名変更後の本社社名板



現社章

社名の英語表記の頭文字「JOT」にスピードを意味する翼を配したデザインとした



紀尾井町に建てられた本社社屋

*1 元売業者

[先行10社] 日本石油、三菱石油、日本鉱業、ゼネラル物産、昭和石油、シェル石油、出光興産、日本漁網船具(のちのキグナス石油、現・コスモエネルギーホールディングス)、カルテックス社、スタンダード・バキューム石油社

[追加3社] 大協石油、丸善石油(大協石油と丸善石油はのちに合併しコスモ石油、現・コスモエネルギーホールディングス)、興亜石油(1951年2月に元売業務を停止、現・ENEOS)



日本石油秋田製油所構内での貨車入換作業

*2 構内作業受託

1949年 4月	昭和石油 新潟製油所 貨車入換・タンク車積込作業
1950年10月	日本石油 船川油槽所 貨車入換作業
1950年11月	日本石油 秋田製油所 タンク車積込作業
1951年	日本石油 秋田製油所 貨車入換作業 日本鉱業 船川製油所 貨車入換作業 日本石油 新潟製油所 貨車入換作業
1954年 8月	日本石油 柏崎製油所 貨車入換・タンク車積込作業

沿岸の輸入基地(石油貯蔵施設)12カ所を民営に移管し、1949年3月に解散した。公団解散後は従来の配給制度に代わって元売業者制度が実施され、同年4月1日、10社が元売業者に指定され、同年8月には3社が追加^{*1}指定された。

この新体制に呼応して、当社は1949年初めより、日本石油、昭和石油、日本鉱業の3社に対し、従来どおり製品輸送業務を取り扱うことを交渉して了解を得たのち、4月1日以降は公団との契約を石油元売各社との契約に切り替えて業務を継続することができた。

構内作業の受託

1949(昭和24)年4月以降の元売各社との直接契約化により、当社は昭和石油新潟製油所でも輸送業務を受託したが、同業務に加え、製品出荷に伴う構内作業も受託することとなった。当社所有の動力車を同製油所に配備し、貨車の入れ換えなど周辺作業を行うものであり、当初は10tディーゼル動力車1台で行い、1950年9月からはさらに8tガソリン動力車を増強して製品出荷量の増加に対応した。これは当社における、構内作業の始まりであり、以降、各社製油所および油槽所における構内作業^{*2}を次々と受託し、タンク車製品輸送分野での当社の基盤づくりの重要な足がかりとなった。

第4節

本格的な自動車輸送への参入

自動車輸送の出発点

1946(昭和21)年3月、創業時の当社は、タンク車114両に加え、タンクローリーを1両所有し、同年5月には、旧陸軍が群馬県の太田飛行場(現・SUBARU 太田工場)で飛行機への給油に使用していたタンクローリー16両とトラック1両の払下げを受けて、全18両を保有するに至った。このうち9両を秋田、新潟など日本海側産油地帯に配備し、鉄道利用のできない一部地域の原油輸送に投入していたが、当時の国産原油輸送の主力はタンク車とパイプラインで、自動車輸送は補助的な役割に過ぎなかった。

その1年後の1947年6月、当社は、石油配給公団より石油製品配給業務を受託し、1948年5月からは、日本海側製油所からの製品請負輸送を開始した。この輸送には、通常のタンク車輸送だけではなく、一部タンクローリー輸送も含まれていた。それは秋田地区の牛島・四ツ小屋両油槽所の出荷分で、月間取扱量は100KLという小規模なものであったが、

これが当社自動車輸送の出発点となった。この輸送には、同年10月から沼垂油槽所出荷分の月間60KLが加わった。

1948年5月から始まった自動車による製品輸送だが、当社は、将来の輸送の拡大に備え、1946年12月には、東京・五反田に工場をもつ自動車修理会社の太陽自動車工業株式会社(当初資本金18万円、1949年に増資し50万円となった)を設立している。同社は以降6年にわたって、京浜地区配備の当社自動車の修理・整備を担当し、同地区の自動車輸送を支えたが、1953年4月、業績悪化により解散している。

京浜地区進出と大阪・名古屋への展開

日本海側での輸送業務からスタートした当社の自動車輸送は、徐々に輸送ルートを増大させていった。1948(昭和23)年9月、当社はカルテックス石油の委託により、首都圏での石油製品輸送を開始した。JOSCO社(連合軍用石油保管のために、カルテックス、シェルほか米英5大石油会社が組織した石油保管会社)の鶴見油槽所から出荷される同社製品を、タンクローリーまたはトラックで東京都内各販売所に輸送する事業で、開始時の月間取扱量は60KL程度であった。ところが東京地区の石油配給公団の製品輸送は、公団発足以前の石油配給(株)時代から同業務をすべて引き受けてきた輸送業者が、既得権を主張して当社参入に反対したため、なかなか新規参入できずにいた(コラム参照)。だが、出荷量の増大に伴い、公団が複数業者の採用に踏み切った結果、当社は同公団隅田川油槽所出荷製品の輸送請負契約を締結し、1948年12月から業務を開始することができた。

そして同月、当社は業務の円滑化を期して隅田営業所を開設し、タンクローリー12両、トラック2両を配備して、品川区五反田に専用車庫を設けた。

同公団は1949年に解散し、隅田油槽所は日本石油に引き継がれたが、のちに同所は元売会社数社が共同で使用するようになった。この共同使用は、貯蔵タンク不足を補うために、元売各社が必要に応じて諸費用を自己負担して他社の油槽所を利用し合うジョイント・ユース^{*}制度に基づくものであった。この結果、同油槽所の取扱量は急速に増え、当社は、日本石油のほかに、共同使用先のシェル石油、出光興産、日本魚網船具、スタンダード石油の各社とも請負契約を結んだ。輸送量は公団時代の月間400KLから2,000KLへ飛躍的に伸び、当社は1949年9月、新造タンク



内務省から払い下げられた旧陸軍所有のタンクローリー



6KL積タンクローリー



カルテックス石油製品輸送に従事した当社タンクローリー

^{*} ジョイント・ユース制度
1949年4月～1951年4月まで実施。

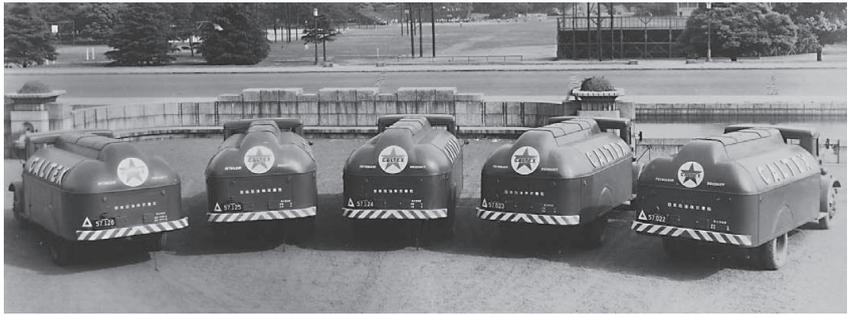
コラム

「日本石油運送」はなかった？

1947(昭和22)年、当社が石油配給公団隅田川油槽所のタンクローリーによる石油製品輸送業務に参入する際に、

当初は日本原油輸送から現在の日本石油輸送への社名変更が考えられていた。ところが同所ですでに輸送に従事していた「石油輸送」という会社の激しい反対にあい、日本石油運送に落ち着

いた。もしその反対がなかったら、日本石油輸送への改称がもっと早くなっていたかもしれない。現社名となったのは1957年で、日本石油運送から実に10年を要したことになる。



カルテックス石油の製品輸送用タンクローリー

ローリー 10 数両を追加配備して対処した。

さらに、石油販売の民営化に備えて、自動車輸送の拡充を企図した当社は、太平洋岸主要地区での拠点づくりを急いだ。1949年2月には大阪市東区(のちの中央区)北浜4丁目9番地に大阪出張所を設けて準備を進め、同年4月の公団の解散、新体制移行と同時に日本石油鶴浜油槽所からの出荷製品のタンクローリー輸送を開始した。これに先だち、同油槽所内には当社の鶴浜営業所を開設し、日本石油を通じて解散する石油配給(株)からタンクローリー 6 両の払下げを受けて同所に配備した。

名古屋地区でも、1949年4月から日本石油大江油槽所出荷製品のタンクローリー輸送を開始した。そのために当社は、名古屋市南区堤町2丁目の同油槽所内に職員2名とタンクローリー 1 両を配して名古屋出張所を開設した。1950年9月に日本石油が名古屋市昭和区藤成通1丁目に名古屋油槽所を新設したのに伴い、同年10月に当社も名古屋出張所を同油槽所内に移転した。輸送量増大への対応策として、同所でも日本石油を通じて石油配給(株)からタンクローリーおよびトラックを譲り受けた。

1950年9月のジェーン台風^{*}の襲来により、阪神地方は浸水の被害を受け、当社のタンクローリーは全車両冠水し、大きな被害をこうむった。これに本社および名古屋出張所よりいち早く人員と車両を派遣し、荷主の要請する配送業務に支障の出ないように万全の策を講じた。

社是の制定

1951(昭和26)年3月27日、当社は創立5周年記念式典を挙行了。創業から5年、当社はGHQの統制による原油一手買取販売の統制業務の放棄から輸送専業会社としての再出発を果たし、原油輸送から製品輸送への転換、自動車輸送の拡大と、波乱万丈の時代を乗り切ることができた。この間、タンク車が114両から200両、タンクローリーは1両から50両、従業員も136名から300名と、大幅に営業を拡大させてきた。

式守社長は、記念式典の席上、米国の同業会社であるGATX社が、創業時の20数両から50年で5万両以上のタンク車を保有する大会社となったことを引き合いに出して、同社の発展の原動力は「人の和」と「サービス精神」であるとして、当社もこの先例に学びたいと挨拶した。そして翌

* ジェーン台風

1950年8月30日、硫黄島の南西海上で発生した台風28号。当時の日本は米国の占領下であり、気象業務も米軍と共同で行われていたため、番号ではなく、米国式に「ジェーン台風」と呼ばれた。強風により近畿地方や四国地方などに大きな被害をもたらした。死者398人、行方不明141人。

年1952年5月、式守社長の発議で当社として初めての社是「奉仕こそわが務め“Service is my business”」が制定された。

社是には、GATX社の「精神」とともに、ロータリークラブの熱心な会員でもあった式守社長の、高い職業倫理に基づいた社会への奉仕を企業活動の根底に置いて、

- ・企業は単に利潤を追求するだけでなく、職業を通じて社会に奉仕するという高い理想を掲げるべき
- ・高い理想の経営理念に支えられた企業こそ発展を許されるべき(追悼集『故式守社長を偲んで』より)

という理念が込められた。この理念は当社グループに今日まで受け継がれている。

第5節

海上輸送への進出

原油の沿岸海上輸送への進出と撤退

当社は、原油輸送を手がけつつ、共同企業時代の船舶運営管理の経験を生かした海上輸送への進出構想を持ち続けていた。

1949(昭和24)年2月から、当社は下津(和歌山県)－大阪間など一部区間で傭船による沿岸輸送も行っていた。この輸送の取引先がスタンダード石油の系列にしぼられてきたことをきっかけに、同社の提携先である東亜燃料工業(現・ENEOS)との間で、原油の沿岸輸送を受託するための新会社の設立の話がまとまった。そして1949年5月、東亜燃料工業、川崎汽船、当社の3社共同出資でスタンダード運送株式会社(資本金100万円)を設立した。当社が本格的な海上輸送への進出の第一歩として輸送実務を担当したこの事業は、発足後まもなく荷役中の船が爆発事故を起こした不運もあって軌道に乗せられず、2年目を迎えることなく同社は1950年10月に解散した。

船舶給油業務への参入

(日本石油マリンサービス・エージェントの指定)

1950(昭和25)年3月末にGHQの覚書に基づいて「船舶運航管理令」が廃止され、4月1日から船舶運航に関する全業務が民間の手に戻された。これにより、船舶用バンカーオイルや潤滑油などの販売を民間が直接取り扱えるようになったことから、石油元売各社は、それぞれ直販体制を整えて猛烈な販売競争を展開し始めた。

日本石油も三十数社の船会社と納入契約を結ぶとともに、これら顧客



本船給油中の日運丸(左)と第二和泉丸

*1 バンカー補給

燃料補給用の船(はしけ)と呼ばれる船を使用して行う燃料(重油)の補給作業のこと。

*2 宝山丸二号

1944年に共同企業に集約されたタンカー13隻の内の一隻であり、日本油槽船所属後に、烈しい砲火にさらされながら沈没を免れた唯一のタンカーであった。



宝山丸二号

の各船舶への給油の実務は地区ごとに代理店を置いて代行させた。スタンダード運送での海上輸送で苦い経験をしたものの、海上輸送へのかかりをつかみかかった当社は、この新しい直販体制に呼応して、1950年4月には日本石油マリンサービス・エージェントの指定を受け、同月から京浜地区での給油業務を開始した。さらに、阪神地区(同年5月)、名古屋(同年7月)、船川(同年10月)の各地で同業務を開始し、取扱量の拡大に努めた。

特に京浜地区では、積載量50KLのポンプ船第二和泉丸を傭船して地元業者・鶴見輸送(現・鶴見サンマリン)との共同運営で積極的に業務を推進して、当初から相当の収益の獲得に成功した。1952年には、同地区の港内給油の単位は100KLを超え、第二和泉丸だけでは対処しきれなくなったため、新たに川崎汽船から200KL積のオイルバージを鶴見輸送と共同購入し、日運丸と命名して9月から就航させた。両船の全面稼働に伴い、業績はさらに上向くこととなった。

大阪では1953年下期から、新たに日本水産を得意先に加え、南氷洋捕鯨船団に対するバンカー補給^{*1}なども行った。

海上輸送業務への再参入と船舶代理店業務への進出

バンカー補給取扱量が拡大するなか、海上輸送業務への本格的な再参入の希望を捨て切れない当社は、1950(昭和25)年10月に、東亜燃料工業、日本石油、昭和石油、大協石油、日本油槽船などを対象に、原油や製品の積み荷を斡旋する業務を開始し、海上輸送業務への参入準備に入った。

しかし海上輸送を開始するには、自社船を保有しなければならないため、日本油槽船の内航タンカー宝山丸二号^{*2}(1,250重量t)を運行受託の形で借り受け、そして1951年10月1日について念願だった海上輸送業務を開始したのである。同タンカーによる日本石油関係の海上輸送業務は、朝鮮戦争をきっかけとする海運ブームの後押しを受けて、順調にスタートを切ることができた。

一方、海上輸送業務への参入に伴い、当社は同タンカーの船主である日本油槽船から、新潟港における同社の船舶代理店業務を委託された。船舶が入出港するにあたり、必要な折衝や諸手続きを代行するものであった。そして1954年5月、海上部門の業務体制確立のため、同部門を担当する営業第3課を本社営業部に設置した。

第6節

鉄道・自動車輸送の進展

石油製品一元的請負輸送の開始
(構内作業受託から一元的請負輸送提案へ)

1949(昭和24)年4月に当社として初めて受託した昭和石油新潟製油所での製品出荷に伴う構内作業に続き、1950年から1951年にかけて日本石油秋田・新潟両製油所での構内作業を、1954年8月には同社柏崎製油所でも同様の業務を担うようになった。

この3製油所では、当社は、日本石油から借用していた動力車5両を買い取って同業務の受託体制を整えたが、業務の取扱手順にとどまらず、作業時に使用する燃料の支給条件や施設の使用条件まで統一して作業の標準化を進めていった。さらに3製油所での構内作業の取扱いが統一されたことを機に、石油配給公団時代から受託していた他製油所出荷製品の輸送業務全般についても、その円滑化・効率化をいっそうはかるため、見直しを行った。その結果、荷主の集荷計画に基づいて、当社が責任を負いながら、出荷油種・数量および仕向け先に見合ったタンク車の配車手配を行うほか、国鉄向けの発着手続き、油槽所の在庫状況の把握など、出荷から荷受けに至るまでの輸送に関するすべての業務を、一元的に受託することが望ましいという結論を得た。これは荷主にも輸送コストの低減メリットがあるもので、その利点を顧客である日本石油に対して強調し提案した結果、一元的請負は実現に至った。この輸送方式は、当初、同3製油所を対象とする特殊なものであったが、その後、1962年頃から徐々に他の石油会社にも採用されるようになった。

1955年5月には、新たに完成した東亜石油川崎製油所出荷製品のタンク車積み込み作業、発着取扱業務の一元的請負について、受注に向けた交

揮発油専用の30t 積タンク車
(1954年7月建造)新しく建造された石油タンク車群
(1957年6月)

日本石油秋田製油所構内のタンク車(1954年11月)



羽越本線加治川鉄橋(新潟県)を走るタンク車

渉を開始し、翌1957年12月には正式受託となるなど、この時期に各社・各地域へ当社の業務は拡大していった。

自動車輸送の活発化

1950年代半ば以降、生産活動の進展とともに、貨物需要は増大の一途をたどっていく。需要に応える輸送機関のシェアは、鉄道輸送が輸送力のひっ迫により停滞していたのに対し、船舶、自動車といった分野が伸び、特に四輪トラックの普及に牽引されたモータリゼーションの進展、道路交通網の整備強化などを背景に、自動車輸送はめざましく伸びていった。1955(昭和30)年度からの5年間で貨物輸送トンキロ数は、国鉄の1.5倍に対し、トラックは2.2倍となっている。自動車輸送で活躍していた小型三輪トラックや軽自動車は短距離の小規模な輸送にのみ利用されていたが、四輪トラックが登場し普及するとともに、中長距離輸送への利用が高まっていった。荷主側も自動車の有効性をより深く認識するようになり、この伸びを後押しした。

こうした状況を背景として、当社のタンクローリー輸送も順調な伸びを示した。1954年度に約26万KLであったが、1957年度には約47万KL、1961年度には約125万KLへと伸長している(表1-2)。この時代から始まったモータリゼーションの進展は、のちに乗用車の本格的な普及へとつながり、当社の取り扱う石油需要の飛躍的な拡大となって、当社自動車輸送事業発展の基盤となっていった。

新事業の芽、LPG タンクローリー輸送への参入

この時代に当社は、石油製品一元的請負輸送、タンクローリー輸送の新展開、製油所構内作業の受託、海上部門進出と、さまざまな新しい事業展開を進めていたが、さらに次代につながる新事業の芽となる活動にも参入した。それが、液化石油ガス(LPG:Liquefied Petroleum Gas)のタンクローリー輸送である。LPG タンクローリー輸送は今日、当社の主要事業部門の一つである高圧ガス事業部門の取扱品目の一角を占めている。

LPGは、天然ガスや、石油精製時に発生する副生ガスから製造されるもので、戦前から一部地域で家庭用燃料などに使用されてきた。戦時中はガソリンにかわる自動車用燃料として一時注目を集めたが、当時LPG原料の天然ガスや、石油精製時に発生する副生ガスの供給量が限られていたことから、製造量は少量にとどまっていた。

戦後、石油産業が本格的に復興し、特に自動車用ガソリンの製造が軌道に乗ったため、LPGの消費量自体は減少していった。しかし、1952(昭和27)年の日本炭鉱労働組合による長期間のストライキやその後の炭鉱での相次ぐ争議などを背景に、LPGが改めて注目されるようになった。当時の都市ガスは石炭を乾溜^{かんりゅう}して製造していたため、炭鉱ストの影響で石炭の入荷が急減して供給制限を余儀なくされ、都市ガス向けの工業燃

表1-2 輸送数量の増加状況(単位:KL,%)

年度	タンクローリー		タンク車	
	輸送数量	前年度比	輸送数量	前年度比
1954	259,670	100.4	831,733	102.4
1955	315,726	121.6	875,239	105.2
1956	410,775	130.1	992,135	113.4
1957	472,023	114.9	1,084,302	109.3
1958	534,039	113.1	1,354,795	124.9
1959	758,456	142.0	1,575,871	116.3
1960	1,054,379	139.0	1,814,892	115.2
1961	1,248,400	118.4	2,064,442	113.8

*1 都市ガス燃料源としてのLPG

LPGは常温で液化が可能で、ボンベなどに充填して簡単に輸送が可能である。それによって発熱量があるため、火力が必要な飲食店などの業務用機器の熱源や、タクシーなどの業務用車両の燃料として利用されている。LPGの一種であるプロパンガスは、昔からボンベに詰めて一般家庭に供給されてきた歴史がある。

*2 乾溜

空気を遮断して石炭を加熱分解することで、石炭ガス・ガス液・コールタール・コークスなどを得ること。

料の代替としてLPGに注文が殺到したのである。

また、この頃に、石油各社は海外大手メーカーからの資金・技術支援を受けて、設備や技術の近代化を推進しており、その技術革新の一つとして精製工程で大量発生する副生ガスをLPGに変換する装置の導入も進められ、家庭用燃焼機器も開発されていた。こうした背景から、1950年代半ばにはLPGの消費量が急増していった。

日本初のLPGタンクローリーの建造投入

LPG消費量の急増を受けて、日本石油は1954(昭和29)年から1955年にかけて、同社とその傘下の精製会社の各製油所で大規模な設備投資を行い、LPGの大量生産に踏み出した。

さらに同社が1955年2月にLPG販売を専業とする子会社として設立した日本石油瓦斯(のちの日本石油ガス、現・ENEOSグループ)は、日本石油精製横浜製油所で生産されるLPGを受け入れ、容器に充填して出荷するための基地として川崎充填所を開設した。当社は、この横浜製油所と川崎充填所とのLPG輸送を委託されたのである。当時の一般的なLPG輸送は、LPGを充填したボンベをトラックや一般貨車で運送していたが、この輸送ではボンベによる容器詰めではなく、タンクローリーによる中身輸送が採用された。

当社は7.5t積大型トラック・シャシーに米国製1.8t積高压スキッドタンク2基を搭載した、日本初のLPGタンクローリーを建造してこの中身輸送に備え、1955年9月から同タンクローリーによる輸送(横浜-川崎間、1日平均4往復)をスタートさせた。

1957年6月からは、第1期石油化学計画^{*}に沿って、川崎コンビナートの中核として日本石油化学川崎工場が稼働を始め、当社は日本石油精製横浜油槽所から同工場に出荷されるLPGの輸送も受注した。さらに同年11月には、亜細亜石油(現・コスモ石油)横浜製油所が出荷する旭加工油向けLPG輸送を開始した。

一方、阪神地区でも、LPGの容器詰め輸送から中身輸送への転換がはかられ、当社に輸送要請がなされ始めた。当社はこれに対応し、1956年8月、丸善石油(現・コスモ石油)下津製油所から出荷される大阪向けLPG輸送を受託し、新たに建造した4.2t積高压タンクローリーで実施した。これを端緒として、翌1957年3月には、東亜燃料工業(現・ENEOS)和歌山工場から出荷される阪神地区向けの輸送業務も開始した。

その後、LPGの需要拡大に伴い、当社のタンクローリーによる輸送は順調に拡大した。当社はLPG用タンクローリーの製造も推し進め、1961年末には35両に達した。



アメリカ製のタンクを搭載したわが国初のLPG用タンクローリー

* 第1期石油化学計画

戦後、開放経済体制への移行を目指す政府は、貿易、資本の自由化を推し進める一方で、国内産業の育成を重要政策とした。1955年、通産省は「石油化学工業の育成対策」を決定し、第1期石油化学計画(1955年～1960年)として石油化学製品の国産化政策をスタートさせた。これによって4カ所のコンビナートを中心とする14社の石油化学品の製造が認可された(第2章参照)。



タンクローリーからLPG取卸作業

* LPGのニーズ

1961年、日本で初めてLPGが輸入されている。



15t積LPG専用タンク車

LPGの鉄道輸送

一方、大量のLPGを長距離輸送するニーズが高まり、当社はLPG専用タンク車による鉄道輸送の検討を開始した。まずは日本石油新潟製油所が1958(昭和33)年10月から生産を開始したLPGの鉄道輸送に伴う出荷手配その他の事務代行や、名古屋出張所構内でのLPG充填業務など、周辺業務を積極的に受託した。そして1960年2月、15t積LPG専用タンク車3両を建造、スタンダード石油(現・ENEOS)へのリースを開始し、10月からは、日本石油瓦斯(現・三井丸紅液化ガス)へのリースも行っている。

第7節

日本石油輸送への社名変更

業容拡大を明確に打ち出す社名へ

日本原油輸送株式会社として設立した当社は、製品輸送参入を機に日本石油運送株式会社へと名称を改め、事業を展開してきた。その業容は設立当初よりタンク車輸送量はすでに2倍となり、1948(昭和23)年に開始したタンクローリー輸送も、タンク車輸送以上の伸びを示すなど、タンク車輸送の一元的請負、石油製品、LPG輸送への進出により著しく拡大した。そしてモノを別の場所に運ぶ「運送」というくくりでは事業を十分に反映できないと考えていた経営陣は、モノの場所的な移動にかかわるあらゆる行為を総称する「輸送」が自社の業容を明確に示すと見なすようになった。さらに今後の事業の発展と対外的なイメージアップを期して、「日本石油輸送株式会社」を新たな社名に採用することを1957年の定時株主総会に提案し、社名変更を決議、同年6月1日より、今に至る日本石油輸送株式会社が、改めてスタートを切ったのである。