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

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は、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パ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絲株式会社(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とを手配して、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 初代社長　梶山増吉

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、買主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う、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

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 蛯子 武
上組
上組
第一彌榮丸

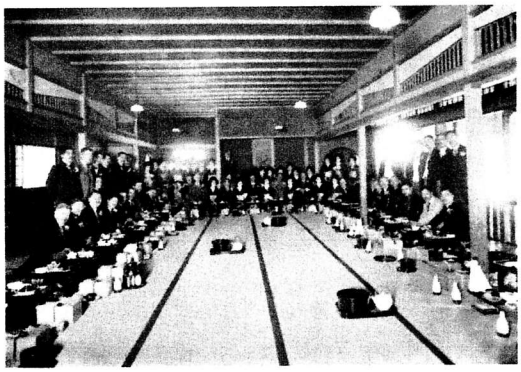
カネタツ海運合資会社時代、梶山の所有船と思われる船が記載された船名録『戦時日本船名録』

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、逓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、記録的な大商いを行っている。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。



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。

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営し、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。

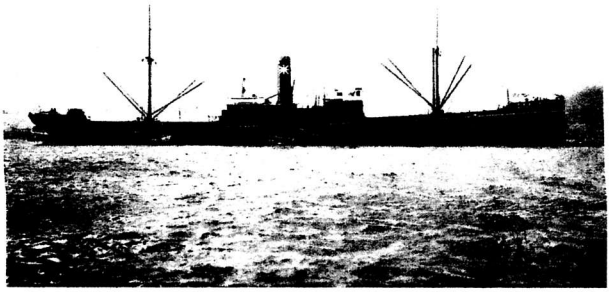
海運を含む運輸の仕事は、鈴木商店が各種事業を推進し、発展させていく上で重要な役割を担っていた。梶山はまずこの貨物部の仕事に全力を注いだ。そして運送契約の本質を把握するために海運論をはじめとして、これに関連する外国書を読み漁った。ま

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。

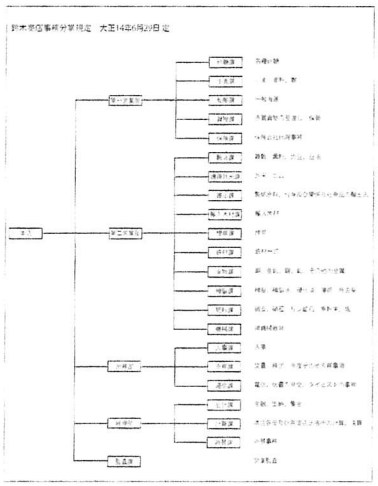
鈴木商店は1919(大正8)年に社外船主をまとめ上げ、国策会社である「国際汽船株式会社」を設立、その経営を主導した。さらに1921(大正10)年5月には、株式会社川崎造船所(現・川崎重工業株式会社)・川崎汽船株式会社・国際汽船の3社共営によるKラインを発足させ、その総代理店として大規模な船隊オペレーションを一手に行っている。



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』)

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傭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。鈴木商店在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)といっ

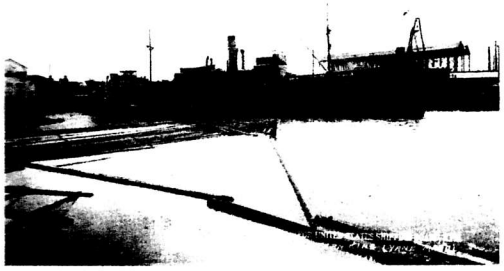


1925年の鈴木商店の組織図

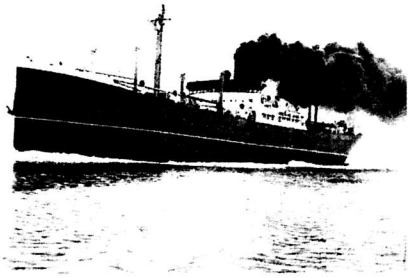
た海運エキスパートが在籍し、鈴木商店の船舶部をリードしていた。またロンドン支店長だった高畑誠一（後の初代日本商工会議所会頭）も海運に詳しく、三国間貿易は高畑が始めたとされている。

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』）