

大阪を基盤に総合物流業を営む辰巳商会が、1920年(大正9年)9月28日に創業してから、今日で100周年を迎えた。現在では、海運、港運、倉庫、陸運、航空貨物、プラントなど、国内、海外で幅広く事業を展開している。溝江輝美代表取締役会長はインタビューに応じ、「100周年は通過点にすぎない」と位置付けた。顧客からの信頼を受けてきたことにも感謝の言葉を述べ、今後、新型コロナウイルス感染症で変化していく時代を見据えて、バトンを渡した西豊樹代表取締役社長に「変化を見つけて対応してほしい」と、次の世代への期待を示した。(文中敬称略)

溝江輝美会長インタビュー

100周年は通過点、 顧客に感謝し次世代に期待

安全を中心に信頼を築く

——100周年を迎えた感想について話してほしい。

溝江 私が入社したのが昭和45年(1970年)なので、今年でちょうど50年になる。当社が100周年を迎えたのだが、私はその半分いることになる。100周年は節目であり、会社としては通過点と感じている。お世話になった方々に対して、100周年を迎えることができたことを伝え、感謝しつつ、会社としてはこれから先に長期的継続していくことを考えて、通過点と思っている。

諸先輩の歩まれた道を見てきて今日の私がある。社内だけでなく、顧客から学ばせていただき今日がある。顧客に当社を指導していただき、感謝しないといけないと思っている。

また信頼関係を築いて顧客とともに歩んできたが、信頼は安全を中心にしたものでなければいけない。安全はすべてに優先するということだ。顧客の意見も聞いていい仕事にしていく。そういう考え方に立脚して諸先輩が進み、われわれもそう歩んでいくべきと思っている。

南港進出は大きな変化

——これまでを振り返って。

溝江 高度成長期が始まりだしたころ、安治川沿いに倉庫ができたりして、ものすごく忙しかった記憶がある。毎日現場に出ていて、机に座っている時間もなかった。倉庫、港運と仕事をしてきた。大阪港でコンテナ船が荷役するようになったが、コンテナリゼーションで変わったと思った。

当社にとって大きく変わったのは、大阪南港への進出

だった。コンテナバス、ライナーバスL4・5への南港進出だ。また阪神大震災での対応も一番大変だったと記憶している。そういう変遷で取り扱う物量も増えてきた。

——今では総合物流業として多岐にわたっているが、事業ごとの割合は。

溝江 海運が35%、港運17%、倉庫27%、陸運13%、航空5%、プラント3%だ。

サプライチェーンを注視

——今年、新型コロナウイルス感染症が拡大して、世界は大きな影響を受けた。これからについて、どのように見ているか。

溝江 100周年の通過点以降、コロナのある中でどのような形で展開していくのか、サプライチェーンがどうなるのか、その流れをきっちり受け止めないといけないと思う。

コロナで変わるの間違いはない。コンテナは基本的に変わらないが、その内容だ。生産地が中国からベトナムやタイに移行し、モノの流れが変わるかもしれない。生産拠点が日本に回帰することもあるだろうが、そのときは輸出は増えて、その分輸入は減ることになる。

わかりやすい例で木材をあげたい。昔、輸入された木材は、南洋材であれ北洋材であれ、貯木場に置かれてあった。それで大阪港の住之江界隈は製材業が盛んだった。製材してから市場に出されていた。その後、住宅業界でツーバイフォー(2×4)工法が広まると、製材は現地で輸出前にやるようになった。すると住之江では製材業が見られなくなった。モノが変化し、かつモノの流れも変化した。



こんなふうにサプライチェーンがどう変わるかは注視しておきたい。

コロナとはこれからも付き合っていくといけない。私がおもうには、貨物の絶対量は変わらないと思う。貨物の絶対量は変わらないが、航路は変わるだろう。小回りが利く船がいいのか、2万TEU積みの大型船が使われるのか。そこは見ておかないといけない。

——生産拠点を国内に回帰させる動きもある。国内生産すると雇用も生まれる。

溝江 私は、大阪港は輸入港に限定すべきではないと思っている。これから輸出に変わるかもしれない。ただ、生産基地は以前とは違う可能性もあるだろう。

変化の時代に若いパワーで

——社長の在任時(2009～19年)に力をいれたことは何か。

溝江 これといってなかった。ただ諸先輩がやってきたことの流れの中で、投機と投資の区別はしてきたつもりだ。バブルの時期、諸先輩は投機はしなかった。投資と言えるのは南港進出だっただろう。投機はしなくて、投資は積極的なスタンスでやってきた。投資という言葉が適切かどうかかわからないが、諸先輩がやってきた大きな遺産を残していただいたと思っている。

——西社長に期待することは。

溝江 全員でまとまってやっていくことをやってほしい。常に若い力を引き出していく。若い力を伸ばすことを考えていてもらいたい。それが会社の力になると思う。今は変化の時代だ。変化を見逃すことなく、変化に対応できる力を見つけだしてやってほしい。若いパワー、そういう人たちが伸びていく時代だと思っている。期待している。

【略歴】(みぞえ・てるよし) 香川大経済学部卒。1970年辰巳商会に入社。南港コンテナターミナル所長、港運事業所所長、取締役、常務取締役を経て、2009年に代表取締役社長に就任。19年8月、現職に就任。73歳。

辰巳商会の沿革

1920年(大正9年) 9月	四宮忠蔵が大阪市西区築港(現 港区海岸通)に辰巳商会を創立し、海陸運送業、港湾運送業ならびに税関貨物取扱業を開始
1928年(昭和3年) 5月	タンク船による硫酸輸送を開始
1941年(16年) 6月	株式会社に改組
1947年(22年) 2月	大阪市港区第三突堤に、戦後港頭地区新設第1号となる倉庫を竣工
1949年(24年) 8月	汽船“第一辰巳丸”による運航業務を開始
1958年(33年) 5月	東京に出張所を開設
1960年(35年) 5月	陸運事業を開始
1962年(37年) 11月	大阪市港区に安治川倉庫竣工
1967年(42年) 2月	大阪市港区安治川に輸出苛性ソーダタンク2基完成
1969年(44年) 1月	日本最大級(当時の)苛性ソーダ輸送船“第28辰巳丸”進水
1974年(49年) 2月	大阪南港に進出。同年8月、コンテナターミナル運営開始
1975年(50年) 2月	大阪南港にCFS倉庫竣工
1982年(57年) 6月	航空貨物業務を開始
1984年(59年) 4月	堺ケミカルターミナル操業開始
1985年(60年) 9月	大阪市港区築港に辰巳商会ビル竣工、本社を移転
1987年(62年) 12月	大阪市此花区桜島に陸運部事務所、危険物倉庫、桜島車庫竣工
1990年(平成2年) 2月	初の海外進出として、米国にTATSUMI U.S.A.CORPを設立
1993年(5年) 3月	プラント・チームを新設、大型プラント機器輸送業務を開始
1994年(6年) 9月	関西国際空港での業務を開始
1996年(8年) 6月	新東京国際空港(成田国際空港)での業務を開始
	12月 TATSUMI SHOKAI(M)SDN.BHD.をマレーシアに設立、本格的にアジアへの進出を開始
1999年(11年) 3月	東京都千代田区飯田橋に東京支社新社屋「辰巳ビル」竣工
2002年(14年) 8月	TATSUMI INTERMODAL USAジョージア州ゲインズビル市に大型倉庫建設
	9月 大阪港夢洲地区CIIコンテナターミナル業務開始
	11月 名古屋ケミカルターミナル操業開始
2008年(20年) 3月	神戸市、市原市のケミカルタンク中継設備を取得
2010年(22年) 10月	国内3拠点目となる東京国際空港(羽田空港)での業務を開始
2013年(25年) 4月	世界最大の塩酸船“CIPTA ANYER”がインドネシアでの内航輸送を開始
2016年(28年) 10月	海外進出9カ国目、ヨーロッパ初となる現地法人TATSUMI EUROPE B.V.をオランダに設立
2020年(令和2年) 9月	創立100周年を迎える