

企業物流の理想を追い求めて

カリッー70年史

The logo for KARITSU, featuring the word "KARITSU" in a bold, blue, sans-serif font. The letter "A" is stylized with a red triangle pointing upwards. The logo is positioned on the left side of the image, overlaid on a complex, abstract background of blue and red lines that form a large, stylized arrow or wave shape pointing towards the right.

さあ、次のベスト・ウェイへ

カリツグループが担う企業間物流は、産業を支えるサプライチェーンを健全に維持する血液のようなものです。

必要な製品を必要な時に必要な量だけ確実にお届けすること。

しかも、より効率的に、より安全に、より環境にやさしく。

そのために70年間で培った知見をもとにお客様の物流課題を分析し、

高機能物流センターや部品加工技術を最大限に活用して、

カリツならではの最適解を導き出します。

これまでも、これからも次のベスト・ウェイ(最善の道)を求めて

私たちは走り続けます。



私たちが実現します！ 世界にはばたく総合物流企業へ



一つの製品を目的地へ届けるまでには、多くの心と技が関わっています。
それは、人から人へ高品質のバトンを渡し、産業の動脈を支える物流のリレー。
その距離は年ごとに長くなり、地域も日本からアジアへと広がっています。
私たちカリソーグループは、これからも物流の未来を担う誇りを胸に
イノベーションに果敢にチャレンジし、グローバルに成長し続ける
「世界にはばたく総合物流企業」を目指します。



創業70周年を迎えて

グループ一丸となって「世界にはばたく総合物流企業」を目指します

おかげさまで、当社は令和3年2月28日、創業70周年を迎えることができました。

これもひとえに、産業界のお客様、株主様、お取引先・協力会社様、地域社会の皆様、そして諸先輩ならびに社員の皆様など、関係各位の永年にわたるご厚情・ご支援の賜物と心より感謝申し上げます。

当社は、日本が戦後復興の途上にある昭和26年2月、東海道本線「刈谷駅」で扱う鉄道貨物を輸送する「刈谷通運」として創業しました。社員7名、借り受けた2台の中古トラックは薪を燃やしたガスで走る代燃車で、運送の主役はリヤカーと自転車という時代でした。そして、繊維機械・ミシン・煮干し・自動車部品など地域の製品を全国へ配送する事業で基盤を築きました。

幸運だったのは、高度経済成長と歩調を合わせ、地元の愛知県でトヨタ自動車様とグループ企業様が日本のモータリゼーションを牽引し、大きく飛躍されたことです。当社は高まる自動車部品物流のニーズに応えるべく、車両・人員・拠点を拡充しながら倉庫や物流センターなどの高機能化を図り、ジャスト・イン・タイム生産に対応するダイヤ運行や管理体制の向上に努めました。

これを原動力に当社の業容は着実に拡大しましたが、その過程では二度のオイルショックや円高不況、バブル経済の崩壊や世界金融危機など幾度となく試練に見舞われました。先人たちは、その度ごとに全社一丸となって合理化や原価低減などに取り組み、厳しい局面を乗り越えてきました。

私の40年の社歴の中で忘れ難いのは、平成8年の「刈谷通運」から「カリッー」への社名変更です。半世紀近く看板を掲げた“通運”の2文字を社名から外す決断には、周囲から反対もあっ

取締役社長

加藤 正則



たそうですが、平野和一社長は「通運を外すことで新たな事業にも果敢にチャレンジして一層の成長を目指す。社名変更は、その決意の表れだ」と譲りませんでした。当時、課長だった私は、その時のトップの覚悟と熱量の大きさに心打たれました。

私はこのチャレンジ精神こそがカリッーのDNAと考えています。むろんチャレンジした結果、失敗することもあります。しかし、失敗の要因を分析し、改善策を練る過程で新たな知恵やノウハウが生まれ、仕事の質もスケールもグレードアップできます。私自身も失敗を通じて、結果は原因と同時に生まれているという「因果一如」という禅の教えを学びました。カリッーの歴史は、こうした先人たちの果敢な挑戦と数多くの失敗を乗り越えながら刻み続けた軌跡そのものです。

いま、自動車産業は、電動化・自動化・情報化による100年に一度の大変革期を迎え、さらに新型コロナウイルスの世界的大流行という試練に直面しています。こうした中で、令和2年10月にカリッーグループビジョン「Vision2030」を発表しました。そこでは、10年後に目指す企業像として『世界にはばたく総合物流企業へ』という目標を掲げ、「企業価値の追求」「経営基盤の再構築」「新たな領域の開拓」という重点テーマを明確化しました。

私たちは、この目標の実現に向けて、カリッーグループが今後どのような形で存在感を発揮し、持続可能性を高めていくかを問いかけながら研鑽を続けてまいります。

この「70年史」は、激動の時代に生きた先人たちの奮闘を記録し、未来へつなぐ糧とするために編纂しました。ご一読いただければ、これに勝る幸せはありません。

最後に、関係各位におかれましては、今後とも変わらぬご指導ご鞭撻を賜りますよう心よりお願い申し上げます、発刊の辞とさせていただきます。

目次

第1章 | 刈谷通運の創業 ▶昭和20年(1945)～昭和31年(1956)

通運業界に新しい息吹を.....12

- 1 創業前史
- 2 刈谷通運の設立
- 3 当時の事業内容
- 4 貨車の小口混載を開始
- 5 トラック輸送へ本格進出

第2章 | 事業の基盤整備 ▶昭和32年(1957)～昭和39年(1964)

通運事業の全国ネット確立と新リーダーの誕生.....19

- 1 新本社の建設
- 2 国鉄の路線トラック進出に業界をあげて反対
- 3 通運事業の全国ネット確立
- 4 平野寛一が第2代社長に就任
- 5 伊勢湾台風の来襲

社運を賭けて、かんぱん輸送に、長距離ダイヤ輸送に挑戦.....24

- 1 フォークリフトの導入
- 2 かんぱん方式によるトラック輸送
- 3 無事故運動と乗務員輸送業務基準
- 4 トラック輸送の全国ネットを確立
- 5 社運を賭けた長距離ダイヤ輸送
- 6 倉庫業へ進出

第3章 | 輸送システムの高度化で経済成長に貢献 ▶昭和40年(1965)～昭和49年(1974)

社員が安心して働ける環境づくり.....30

- 1 刈谷通運労働組合の結成
- 2 福利厚生の実現

ドア・ツー・ドアのトラック便をさらに高速かつ正確に.....32

- 1 路線トラック事業者との連携を強化
- 2 杉野徳が第3代社長に就任
- 3 ひかり便(直行便)の開始
- 4 安全運行の取り組み強化
- 5 フェリー輸送の開始
- 6 長距離輸送の全トラックが高速道路を利用

営業所網の拡充とともに創業20周年を迎える.....37

- 1 三河地域に営業所を開設
- 2 創業20周年を迎えて
- 3 初のグループ企業の設立
- 4 初の県外拠点「広島中継所」の開設

オイルショックを機に時代が大きく転換.....42

- 1 高度成長時代の終焉
- 2 齋問修一社長の就任
- 3 大和高速運輸の設立と燃料不足への対応
- 4 竹本千里が第5代社長に就任
- 5 東刈谷営業所を開設

第4章 | ネットワークの拡充と基盤強化 ▶昭和50年(1975)～昭和59年(1984)

みつばち作戦で顧客開拓、荷役効率化で多品種少量に即応.....47

- 1 みつばち作戦で突破口を開け
- 2 創業25周年記念式典を挙行
- 3 保養施設「富士見山荘」が竣工
- 4 荷役の効率化をめざしワンタッチ幌車を導入
- 5 広島から岡崎へ、さらに神奈川・福岡へ

押し寄せる試練を乗り越えて、年商100億円企業へ.....52

- 1 流通加工サービスの強化
- 2 日本坂トンネル火災事故に遭遇
- 3 営業エリア拡大とともに年商100億円突破

輸送品質の向上と事務の効率化をめざして.....55

- 1 創業30周年を迎える
- 2 東海地域の営業網を拡充
- 3 EM作戦と提案制度の導入
- 4 OA化の推進とオンライン化の着手

本格化するQC活動と引越しサービスへの進出.....59

- 1 QC活動の定着と進展
- 2 アート引越センターと業務提携
- 3 岡崎通運との業務提携と営業所の充実
- 4 大阪営業所の竣工と本社増築

第5章 | 経営の改革とともに総合物流企業へ ▶昭和60年(1985)～平成4年(1992)

物流拠点の拡充と経営の近代化を推進.....64

- 1 東知多物流センター・刈谷物流センターを開設
- 2 広島拠点の拡充と六ツ美倉庫の建設
- 3 フォークリフト運転競技全国大会で上位入賞
- 4 トップヒアリングの開始
- 5 日本列島が陸続きとなり物流新時代へ
- 6 静岡出張所を開設

平成の幕開けとともに年商200億円企業に.....70

- 1 神奈川ビジネスフォームの設立
- 2 年商200億円突破
- 3 平野和一が第6代社長に就任

- 4 社内業革スタート
- 5 東端物流センターを開設

平成景気の中で創業40周年を迎える.....74

- 1 沸き立つ好況の中で
- 2 岡崎営業所を開設
- 3 中長期計画の策定
- 4 創業40周年と記念事業
- 5 ユニフォームの一新と福利厚生の実現
- 6 刈通ロジテムを設立

環境対策と電子部品の保管・輸送に布石を打つ.....80

- 1 電子デバイスセンターの開設
- 2 全社統一システム「KENTS(ケントス)」の構築
- 3 渥美営業所・北九州営業所の開設

第6章 | 総合物流企業「カリッソー」誕生 ▶平成5年(1993)～平成13年(2001)

企業理念の制定とJR貨物便の活用.....83

- 1 バブル経済崩壊の後遺症
- 2 企業理念の制定
- 3 引越センターの新設
- 4 JR貨物便で効率的な運送を

創業50周年に向けて中期計画「チャレンジ21」始動.....86

- 1 阪神・淡路大震災と地下鉄サリン事件
- 2 中期計画「チャレンジ21」を策定
- 3 カリッソー安全研修センターの開校

新本社ビルの新築移転と社名の変更.....90

- 1 新本社を安城市へ新築移転
- 2 社名を「カリッソー」に変更
- 3 竹本千里会長の逝去

国際規格ISOシリーズの認証取得と情報システムの進展.....92

- 1 営業区域の拡大と年商300億円突破
- 2 ビデオ社内報「カリッソーだより」と交通安全指導ビデオ「SD情報」
- 3 ISO9002への取り組み開始
- 4 アウトソーシング事業への進出
- 5 情報基幹システムKENTS(ケントス)の進展
- 6 ISO9002の認証取得へ
- 7 ISO14001の認証取得
- 8 東海豪雨による被害と対応

創業50周年を機に「IT・環境・安全」のカリッソーへ.....101

- 1 情報力と対応力の強化に向けて
- 2 営業本部制による組織変更
- 3 ノーツ・システムの運用と経理基幹システムの変更

- 4 創業50周年と社史の発刊
- 5 豊田西物流センター開設

第7章 | 「安全・品質・環境」で愛され信頼される企業グループへ ▶平成14年(2002)～平成19年(2007)

世界同時不況の中で最適物流のニーズに応える.....109

- 1 混載輸送とミルクラン方式への対応
- 2 ハンディターミナルによる入出庫検品システムの導入
- 3 カリッソー協会の発足
- 4 自動車NOx・PM法への対応
- 5 新高棚配送センター開設

『経歴計新』のもと、高まるアウトソーシングの要望に応える.....114

- 1 『経歴計新』に込めた想い
- 2 岡崎物流センターの移転
- 3 田上順三の第7代社長就任と組織再編
- 4 カリッソー親和会の発足
- 5 適正化事業(Gマーク)を取得

高い輸送品質とローコストオペレーションの追求.....120

- 1 刈谷中央物流センターの開設
- 2 一般労働者派遣事業許可を取得
- 3 中期計画の策定
- 4 豊田西物流センターに順立システム導入
- 5 大分中津・三重いなべ営業所の開設

さらなる物流拠点の拡充と環境・省エネ対策の強化.....125

- 1 デジタルタコグラフの導入
- 2 田原物流センターを開設
- 3 相次ぐ物流拠点の新設・拡張

新中期計画『カリッソー躍進08』に向けて飛躍と進化を.....129

- 1 新中期計画の策定・発表
- 2 品質・環境マネジメントシステムを統合化
- 3 モーダルシフトの取り組み
- 4 電子デバイスセンターB棟を開設
- 5 提案グランプリ賞による改善活動
- 6 運輸安全マネジメントへの取り組み

足許を固めて盤石の経営基盤の確立へ.....134

- 1 三河地区の物流3拠点を大型化
- 2 安全品質管理本部の創設

第8章 | 「経歴計新」を胸に未来へ
▶平成20年(2008)～平成22年(2010)

年商500億円を突破、「安全は生命線、品質は
屋台骨」を合言葉に.....138

- ① 大規模地震への備え
- ② 売上高500億円を突破
- ③ 安全は生命線、品質は屋台骨
- ④ 安全・品質・環境マネジメントシステムの統合
- ⑤ 特定信書便事業への進出

100年に一度の経済危機に全社一丸で立ち向かう.....142

- ① リーマン・ショックと世界金融危機
- ② 見通しの立たない景気後退の中で緊急対策を
- ③ 自らの城を自ら守るために
- ④ ワークシェアリングの実施と長期ビジョン策定
- ⑤ 2本部制へ組織変更
- ⑥ 新型インフルエンザ大流行
- ⑦ 明日への布石
- ⑧ 品質に関わる非常事態宣言と総決起大会

原点を忘れず日々新たに、「安心と信頼のカリッソー」を
めざし創業60周年へ.....152

- ① 顧客から一目置かれる企業をめざして
- ② 使命感と情熱で築く断トツの信頼
- ③ 社員証ICカードの導入
- ④ カリッソー東日本を設立

第9章 | 東日本大震災とその影響
▶平成23年(2011)～平成25年(2013)

創業60周年、そして東日本大震災.....157

- ① ナスバネットの導入
- ② 創業60周年式典と記念事業
- ③ 東日本大震災の発生
- ④ 福島第一原発メルトダウン
- ⑤ 緊急支援物資の輸送と義援金
- ⑥ 重大事態宣言の発令
- ⑦ 六重苦の中の円高
- ⑧ 休業シフトと節電活動
- ⑨ 大分県で新たな「物流加工」を立ち上げ
- ⑩ タイ大洪水の発生

顧客の挽回生産に全社を挙げて即応.....167

- ① 将来を見据えた新たな事業を
- ② 第4次中期計画「カリッソー躍進14」
- ③ アルコールチェック全社運用開始
- ④ 「モノづくり伝道師」を品質向上の起爆剤に

CSR経営の推進とQCサークル活動の再開.....173

- ① カリッソー東日本の拡充
- ② 震災復興支援プロジェクトに協力
- ③ カリッソー社員持株会の設立
- ④ 中継地マネジメント改革プロジェクト
- ⑤ CSR経営の推進
- ⑥ 電子点呼システムの開発と電子手形の導入
- ⑦ 過労運転の抑止強化
- ⑧ QCサークル活動の再開

第10章 | 経営資源を集中し、点からから面へ
▶平成26年(2014)～平成29年(2017)

新たなリーダーのもと“攻めの経営”へ.....183

- ① 道路交通安全の国際規格ISO39001認証取得
- ② 苫小牧営業所を開設し北海道へ進出
- ③ 第8代社長に加藤正則就任
- ④ 新社長による職場訪問
- ⑤ 東日本に新たな物流センターが完成
- ⑥ 電動開閉式アルミウイング車の導入

3つの基本方針を柱に新中期計画スタート.....189

- ① 新中期計画「カリッソー躍進17」
- ② デジタルタコグラフの更新
- ③ 愛知・九州間のロングパス開始
- ④ グループ会社の支援策を

各地域で新拠点が相次いで始動.....193

- ① カリッソー九州(株)設立
- ② 当社最大の「西尾東物流センター」始動
- ③ 熊本地震でアイシン九州が甚大な被害
- ④ 全社を挙げた工場復旧へのサポート
- ⑤ テレビ会議システムの運用開始
- ⑥ 初の本格的な3PLによる物流改善
- ⑦ カリッソー労組機関誌や組合会員証を発行

より機動的な組織でマネジメントを強化.....202

- ① 次代に向けたマネジメント部門の強化
- ② ドライバー教育の充実
- ③ KENTS帳票の電子保管化
- ④ 九州北部豪雨への対応
- ⑤ 外国人技能実習生の受け入れ開始
- ⑥ 中期計画「STEP UP 2020」を策定

第11章 | 「令和」の幕開けから「コロナ・ショック」との闘いへ
▶平成30年(2018)～令和3年(2021)

海外進出と電子デバイスセンターの拡充.....209

- ① トップヒアリングの見直し
- ② 田原地区の体制強化
- ③ タイに初の現地法人を設立

- ④ 電子デバイスセンターの拡充
- ⑤ 西日本豪雨の発生と対応
- ⑥ 初の自動倉庫「みよし物流センター」
- ⑦ 重原営業所跡地が総合住宅展示場に
- ⑧ パートナーサポート室の新設
- ⑨ 安全対策の強化

新時代「令和」とともに年商600億円突破.....220

- ① 平野相談役お別れの会
- ② 構造改革に向けた「3つのプロジェクト」
- ③ トラック動態管理システムの導入
- ④ 改元とともに営業収益(売上高)600億円突破
- ⑤ 通関業許可を取得
- ⑥ ネットワークをより密に高機能に
- ⑦ カリッソーグループ労働組合の結成

新型コロナウイルス大流行の試練と奮闘.....228

- ① 次の勝機をつかむために
- ② パンデミックの衝撃
- ③ 社員の感染防止を第一に対策を本格化
- ④ 自動車産業への影響と当社の対応
- ⑤ 「カスタマーロジセンター70」発足
- ⑥ 西尾北物流センターと安城南営業所A棟
- ⑦ カリッソーグループビジョン「Vision2030」発表
- ⑧ 岡崎物流センターの拡張
- ⑨ カリッソー安全教育研修センター移転
- ⑩ 創業70周年

資料編 |

- 企業理念.....244
- 歴代社長.....245
- 現役員.....246
- 歴代役員任期一覧表.....248
- 労働組合現役員.....252
- 歴代労働組合役員.....253
- 資本金の推移.....254
- 営業収入の推移.....255
- 営業用車両数の推移.....256
- 社員数の推移.....257
- 事業所一覧.....258
- 業務組織図.....262
- グループ会社.....264
- カリッソー協定会.....266
- 主な取引先一覧.....267
- 業務方針・スローガンの変遷.....268
- 年表.....270

参考資料・あとがき

凡例

- 1.本書の記述は、原則として事業を開始した昭和26年(1951年)2月から創業70周年にあたる令和3年(2021年)2月までとし、創業以前の出来事については前史などにまとめた。
- 2.年号表記は元号を原則とし、煩雑にならない範囲で西暦も併記した。また、文中の現在とは、令和2年(2020年)12月末を示す。
- 3.単位表記は、距離:km、面積:㎡、長さ:m、cm、mm、割合:%、自動車の排気量:ccなどの記号を使用し、それ以外はカタカナ表記とした。
- 4.技術用語および業務に関する用語は当社の慣用に従った。
- 5.引用文はつとめて原文を尊重したが、難解な表現については、理解を助けるため一部を変更した。
- 6.人名については、歴史的叙述の通例にならない、敬称・敬語は省略した。なお、役職名は当時のものとした。
- 7.法人名は調査が可能な限り現在の社名を併記した。なお、初出以外は法人格名を省略したり、略称を用いた場合もある。なお、官庁・団体・企業名はすべて敬称を省略した。



創業当時の大型トラック

第1章 刈谷通運の創業

▶ 昭和20年(1945)～昭和31年(1956)

昭和20年(1945)8月15日、日本は太平洋戦争に敗れ、連合国最高司令官総司令部(GHQ)の統治下に置かれた。GHQは、それまで日本政府が激しく統制していた政治・経済体制を民主化するため、次々に新しい政策を打ち出した。

通運業界も例外ではなく、様々な規制が撤廃されるとともに独占的な地位にあった日本通運が民営化され、新たな事業者の参入が促された。こうした中で、自動車産業が復興しつつあった愛知県刈谷市では、新しい通運会社の誕生を望む機運が高まり、25年(1950)12月、「刈谷通運株式会社」が設立された。そして、翌年2月に業務を開始し、鉄道便を中心とする通運事業とトラック輸送の2分野で地歩を固めていった。

通運業界に新しい息吹を

1 創業前史

日本の通運業界は、太平洋戦争前から軍国主義体制にあった国の主導により日本通運がほぼ独占してきた。日本通運は、昭和12年(1937)に半官半民の統制会社として誕生以来、一つの駅における通運事業は1社だけとする「1駅1店制」のもとで、他社の参入を許さなかった。しかし、終戦とともに占領体制を敷いたGHQは、自由競争の促進を目的とする過度経済力集中排除法を22年(1947)に公布し、多くの産業分野に改革をもたらした。

通運業界では、23年(1948)に制度が改正され、①小口混載仕立人資格を日本通運以外の事業者へ開放②運輸省(現:国土交通省)が制定した確定賃率の廃止③混載貨物の制限緩和などが決まった。そして、翌年6月に国営鉄道が独立採算制の公共事業体(公社)として「国鉄」(現:JR)に生まれ変わり、小口委託事務や小口扱い集配作業などの鉄道請負業務も運輸省に返還された。さらに、12月には「通運事業法」が公布され、基準を満たせば、誰でも

通運事業に参入できるようになった。25年(1950)には日本通運も民営化され、それまで鉄道を利用した輸送は法律で「小運送」と呼ばれていたが、この頃から「通運」という言葉が一般的になった。

一方、戦争で壊滅的な打撃を受けた自動車メーカー各社は、敗戦直後に相次いでトラック生産を再開したものの、24年(1949)にGHQが戦後の悪性インフレーションを抑えるための超緊縮型金融政策「ドッジ・ライン」を実施すると景気は一気に冷え込み、軒並み経営危機に陥った。ところが、翌年6月に韓国と北朝鮮が朝鮮半島の主権をめぐる戦争をおこし、国連軍から軍用車をはじめ大量の補給物資の注文が日本に舞い込んだ。この「朝鮮特需」により自動車メーカーだけでなく日本経済全体が息を吹き返した。

2 刈谷通運の設立

昭和25年(1950)4月、愛知県西三河地区の西端に県下11番目の市として刈谷市が誕生した。当時、この地区ではトヨタ系の自動車部品メーカーが続々と誕生あるいは

再興したことを背景に、国鉄東海道本線「刈谷駅」で扱う貨物量が増加し、2月に施行された通運事業法も追い風となって日本通運以外にも鉄道貨物を扱う通運事業者の誕生を望む声が強くなっていた。

このような気運を受け、刈谷駅の通運事業に新規参入すべく、地元の大手運送会社である大興運輸を母体にトヨタ系メーカーなどが共同出資し、新たに会社を設立することになった。大興運輸はトラック輸送が主体で、鉄道貨物とは業務が異なり「別会社を設立した方がよからう」との考えからだった。

こうして10月26日、刈谷駅の通運事業経営免許と一般貸切貨物自動車運送事業免許を取得し、12月13日、新会社が設立登記された。「刈谷通運株式会社」(以下「当社」と記す)の誕生である。資本金は300万円、初代社長には大興運輸社長の藤井清七(明治38年(1905)刈谷市小山町生誕)が就任。本社を現在のJR・名鉄刈谷駅の北西部にあたる刈谷市花捨山36番地(現:桜町1-54)におき、26年(1951)2月から通運事業を開始した。

通運業界の歴史的な転換期とあって新

規参入する事業者は急増し、21年(1946)には全国で274だったのが、当社が設立された26年(1951)には750事業者に達していた。

初代役員

社長	藤井 清七(非常勤) 大興運輸社長
専務	平野 寛一(常勤) 元大興運輸専務
取締役	金原栄一郎(非常勤) 豊田自動織機製作所倉庫部長 神谷 勝(非常勤) 三栄組(現:サンエイ)社長 妹尾 爾(非常勤) 愛知製鋼刈谷工場長 平野 鎮雄(非常勤) 刈谷工機(現:ジェイテクト)業務部輸出課長
監査役	中野 順平(非常勤) 日本陶管営業部長 細川 寿夫(非常勤) 刈谷車体(現:トヨタ車体)総務部長

創業時の社員はわずか7名だった。いずれも輸送業務の経験は豊富だが、通運事業法に定められた鉄道貨物の取り扱いや事務手続きなどの経験者は専務の平野寛一ひとりだった。そのため、有力企業である豊田自動織機製作所(現:豊田自動織機)から日本通運に働きかけ、通運業



当時の輸送の主役は荷車だった



初代社長 藤井清七



昭和25年当時の国鉄刈谷駅

務に精通する中堅社員を招聘することにした。それが当時25歳の竹本千里(後に第5代社長)である。

竹本は通運業務では素人集団である当社に、業務開始後まもなく入社し、実務のリーダーとして現場を牽引した。そして、26年(1951)8月27日、東海道本線安城駅の通運事業経営免許を取得し、駅近くに初の営業所となる安城営業所(碧海郡安城町)を開設した。

この年9月、日本は連合国48カ国とサンフランシスコで講和条約を結び、27年(1952)4月の条約発効に伴い、独立国としての主権を回復する。

3 当時の事業内容

当時の運送では、長距離輸送の主役は鉄道が担い、中・短距離も大手事業者以外はトラックを保有することは困難で、牛車・馬車、リヤカーや荷車、自転車などで荷物を運んだ。当社では大興運輸から2台の4トントラック(当時は大型)を譲り受けたが、ガソリン車ではなく薪を燃やしたガス

でエンジンを駆動する“代燃車”だった。しかも大型車とはいえボデー長が3.5mしかなく、使い勝手は悪かった。そのため、運送の主役はもっぱらリヤカーと自転車で、荷物が多い時は牛車を保有する地元事業者から借り受けて対応した。

主な業務は、豊田自動織機製作所・民成紡績(現:トヨタ紡織)・愛知製鋼・日本陶管・日本電装(現:デンソー)などの製品をはじめ、刈谷地区から集まる小口貨物を鉄道便で全国へ発送することだった。

中でも昭和25年(1950)にGHQ指令「臨時織維機械設備制限規則」が撤廃されると、綿紡績業界が一斉に設備の拡張に動き、日本最大の織機メーカーだった豊田自動織機製作所に注文が殺到した。そのため製品出荷が活況を呈し、専用線を発着する列車が多い日には50車両を数え、主に作業を担当する三栄組(現:サンエイ)とともに当社も30名ほどが夜遅くまで作業に没頭した。

こうした中で、当社は28年(1953)7月、資本金を600万円に倍額増資して企業基盤を厚くし、トヨタグループからの信頼を高める。そして、29年(1954)には社員十数名

が豊田自動織機製作所本社工場の製品出庫部門に出向き、製品の梱包作業を担当した。これは今日の“物流加工”の先駆けで、後に社員が客先に常駐するまでになった。

また、愛知工業(現:アイシン精機)のミシン、二輪車メーカーのトヨモーター工業(昭和33年倒産)のエンジン輸送も手がけた。

このほか知多半島から送られてくる“煮干”を全国各地向けに仕分けて刈谷駅へ搬送する仕事も重要だった。知多半島はイワシ・イカナゴ・エビなど煮干の一大産地で、多い日には煮干を山積みした2トン積み三輪トラックが20台も当社に到着し、社内は煮干の戦場と化した。この煮干輸送は35年(1960)頃まで続く。

一方、国産乗用車の自力開発を決意したトヨタ自動車工業(現:トヨタ自動車)は『トヨペット・クラウン』の開発に着手し、28年(1953)3月、拳母(ころも)工場(現:トヨタ本社工場)に新型エンジンの生産設備を完成させ、4月には豊田自動織機製作所がS型エンジンの生産を開始した。これらを背景に、トヨタグループ各社から自動車関

連部品の輸送が次第に増加し、特に日本電装の仕事が急増した。この頃、日本電装は、カーヒーター、カークーラー(当時はタクシー用)、燃料噴射ポンプ、スパークプラグなどを次々に開発し、製造品目を一挙に拡大していた。中でも29年(1954)秋に開発したカーヒーターが大きな反響を呼び、増産体制に入ったのである。

この年、運送業界では日本トラック協会(現:全日本トラック協会)が社団法人として新発足し、新鋭のディーゼルトラックやフォークリフトなど荷役機械が登場した。また、第1回全日本自動車ショー(東京)が開催されたが、日本は朝鮮特需の反動による深刻な不況に陥っていた。

4 貨車の小口混載を開始

当社は、昭和30年(1955)、貨車の「小口混載」を開始した。国鉄の小口貨物には「小口扱い」と「小口混載」がある。「小口扱い」は、各駅停車の貨物列車に複数の通運事業者の貨物を積み降ろしながら輸送するため、時間がかかり運賃も割高だった。



国鉄貨物事務室前



自動車専用タイヤを付けたリヤカー



本社工務所前



昭和29年 当社大型トラック

これに対して「小口混載」は、通運事業者が国鉄と契約して貨車を1車両単位で借り受け、複数の顧客から集めた荷物を行き先別にまとめて運ぶ方式で、運賃が割安なうえに到着時間が正確に把握でき、到着駅での仕分け作業が不要で、積み降ろしに伴う荷物の損傷リスクも軽減できた。

当社の創業時は小口扱いで荷物を送っていたが、次第に扱ひ量が増加したため合理的な小口混載方式に移行した。

最初は刈谷駅から汐留駅(東京)・梅田駅(大阪)向けの混載貨車を仕立て、事業の拡大とともに小倉・岡山・広島・仙台・

新潟・札幌・室蘭・函館と、混載貨車の行き先は全国に広がった。荷物は、自動車の補給部品、愛知工業の家庭用品、日本電装の東洋工業(現:マツダ)向け自動車部品などで、東京・大阪は翌日に、それ以外は翌々日に到着し、駅からは当社と提携する地元運送会社が顧客に配送した。

当時、トラックの長距離路線が台頭しつつあったが、運賃が高く、振動による荷物損傷を防ぐ頑丈な梱包が必要なため、当社は鉄道の小口混載の拡張に全力を注いだ。

⑤ トラック輸送へ本格進出

昭和30年(1955)、当社は就業規則を制定し、労働環境の整備に着手した。日本経済は戦後の復興を終え、造船ブームなどに支えられた好調な輸出、物価の安定、金融緩和などにより企業の収益が上昇して設備投資が急増し、世の中は神武天皇が即位した年以来、例のみない好況といわれる“神武景気”(30～32年前半)に沸いた。

政府は31年(1956)の経済白書で「日本は、もはや戦後ではない」と高らかに宣言し、物資の輸送が活発化する中で日本道路公団が設立された。また、この年は自動車業界が反対する中で、軽油引取税(1キロリットル当たり6,000円)が創設され、道路交通法の改正により自動車免許証が第1種と第2種に区分された。さらに、翌年には国土開発縦貫自動車道建設法・高速自動車国道法が制定され、本格的な道路整備事業が始まり、輸送手段は鉄道から次第にトラックが重要な担い手になりつつあった。

このような状況にあって、当社はトラック輸送事業の将来性は高いと判断し、31年

(1956)8月、一般区域貨物自動車運送事業免許を取得し、ただちに営業を開始した。

一方、日本のトラック生産は戦後復興を経て軌道に乗りつつあり、四輪車だけで30年(1955)の4万3,850台から34年(1959)には17万7,840台と4倍以上となり、バスや三輪トラックを加えた統計では、30年(1955)の15万6,830台が、34年(1959)には42万850台と3倍近くに増加している。必然的に自動車メーカーの設備投資は急増し、トヨタ自動車工業は31年(1956)から34年(1959)の4年間で170億円超の巨額の設備投資を実施した。

さらに、主に臨海地域に立地する重工業の成長が著しく、こうした産業立地の広域化が、鉄道輸送に比べて小回りの利くトラック輸送の進展を促した。輸送距離も従来50～100km程度だったのが、200～300kmへと長距離化し、トラック輸送は鉄道貨物の強力なライバルに成長しようとしていた。これに伴い、大手私鉄資本が路線トラック部門に次々と進出するなど各地で多数の運送会社が勃興した。

コラム

木札のタイムカードと農作業休み

創業時の事務所は、民家を少々改造したものだ。タイムカードは壁に掛けた木札で、片面にそれぞれ黒色・赤色の印が付けてあり、出勤すると黒を表にして退社時には裏返して赤にする。兼業農家の社員が多く、繁農期には「農作業休み」が設けられ、休み明けには社員がボタ餅を持ってきたり、平野寛一専務(当

時)がバナナを差し入れするなどした。

地元の祭りの時期には寿司を作ったり、正月に会社集まって皆で出かけ、春・秋にはバスを仕立て慰安旅行を行った。創立直後は賞与らしい賞与も支給できず、株券で充当されたこともあった。仕事は忙しかったが、社内は家族的なムードに満ちていた。



創業時の女子社員



当時の営業案内、運賃などが記入された

