

20年の歩み



三黃通運株式会社

謹

呈

三黃通運株式会社



20年の歩み

三黄通運株式会社

標語

一より速く

一より安く

一より良い

サービス

三黃通運株式会社



佐野物産株式会社
倉庫
昭和三十一年八月一日落成

佐野物産株式会社







発刊のあいさつ

三黄通運株式会社が株式会社共同組として昭和23年発足いたしましてから、本年7月をもって、20周年を迎えました。二十年と申しますと、必ずしも長い年月ではございませんが、わが社の創立当時の日本は、第二次大戦後の社会、経済にわたって混乱期にあり、その後、ようやく現在の繁栄日本の基盤が築き上げられたわけでありますが、当社の歩みました道も、坦々たる大道でなく、その間起伏あり、幾多の風雪に遭遇しつつも、先輩各位の温かいご支援のもと全社員一丸となって、いばらの道を乗り越えて参りました。時も良し、明治百年の今年、わが社も「二十の春」を迎えることを得ました。

昨年、ある知友から「ただ前進することばかり考えず、年史を作って往事を振り返って見てはどうか……」と勧められ、豁然、思い当たることがありました。私は当然のことながら、この二十年間通運の事業、三黄通運の社業にただ一途に没頭して参りました。「鹿を追う獵師、山を見ず」の教えもあり、ここで過ぎ来し方を省みて、ただ二十年の回顧に終ることなく、正すべきは正し、また将来に示唆するところをくみとって、さらに一段の前進を期する跳躍台といたしたいと考えたわけであります。

ただ疾走をつづけましたマラソンの走者が、ようやく安定いたしますと、フト、後ろを振り返るのを見ることがあります。激しい時代の流れに棹さず事業は、もとより瞬時の足踏みも許されませんが、この20年史発刊も、走りつづけて参りました足跡を振り返る余猶と、安定感を持ち得るようになったものとして、深い感謝とともに、喜びを感じずるものでございます。

20周年を迎えることを得ましたのも、偏えに先輩、知己のご支援の賜もので、また全従業員が努力の結晶でございまして、重ねて御礼申し上げますとともに、通運事業の公共性を深く心に留め、今後の経営に課せられた使命と責務を痛感し、一層の精進を誓うとともに、今後ともにご支援を賜りますことをお願いいたしまして、この「三黄通運二十年史」のご清鑑を仰ぐ次第でございます。

三黄通運株式会社

取締役社長 小谷 定夫

社史発刊によせて

三黄通運株式会社が、本年7月、株式会社に改組20周年を迎えたことは喜ばしい。

会社の歴史として、20年は必ずしも長いとはいえない。また払込資本金の上でも、1億5千万円は決して大きいとはいえない。更に、社長小谷定夫氏の年齢53才というのも、世の中の「社長」の年齢からいえば若い方に属するだろう。

しかも通運業界において「三黄」ありとして知られている所以のものは「小粒でもピリリと辛い」山椒の味を持っているからに外ならない。三黄通運がそうであるとともに、小谷社長についてもいえることだ。

若冠33才の小谷定夫氏は、僅か20数名の職員と3台のトラックで、株式会社共同組を創設して代表者となり、爾来20年、孜々営々社業に邁進、その小さい体から出る鋭い直感力と実行力、そして負けじ魂というものが、創業時代の困難を乗り越えて今日の三黄通運となる基礎づくりに大きく役立ったのである。

また、小兵ながら闘志満々の小谷定夫氏は社交性に長け、人に好かれる一面がある。今やその社交性が国際的になって来ているが、かつての自民党の大物で衆議院議長をやった林譲治氏に可愛がられたり、大阪セメントの松島清重社長の大きなバックアップを得たのも、この辺から来ているといいであろう。この事が戦後通運事業が一駅一店であった梅田駅の一般貨物免許を獲得さしたり、大阪生コンクリート株式会社佃工場の生コン運送業務を開始して、当時としては全く珍しい生コン車を走らして、道行く人の目をうばうことになったのである。

かくのごとく、人に愛され、才気煥発で、商魂に徹した小谷社長によって、短期間に躍進をとげた三黄通運は業界の驚異となった。それだけに、これからの行く手には、ますます激しい競争が待ちかまえていることだし、創業直後とは違った次の道にぶつかることを覚悟せねばなるまい。

すでに、生コン部門と貿易部門を分離独立させたのは、企業の総合的な拡大をねらい、これに備えたものと思う。それにつけても、今後要請せられることは、企業に近代的要素を取り入れることに勇敢であることと、組織づくりに特別の配慮をめぐらすことである。

創業20年にして社史を出すことは早いという見方もある。しかし小谷社長の意中を忖度するに、20周年を以って一つの大きな節とし、反省するところは反省し、将来の発展に役立てるものは役立てて、今後の更なる躍進に備えようとしているものと思う。まことに深い考えで、堅実な経営ぶりがここにもあらわれているものとして敬意を表する。

子猫をくわえて運ぶ親猫の様に、万全の注意を払って、親切に運ぶことを現わした三黄の猫の親子のマークが全国を被う日が、30年史をつくるまでに来ることを信じて社史発刊の序とする。

毎日新聞社前社長 上 田 常 隆

草 わ け

それは遠い昔の話である。

昔、大阪市の市長をつとめられたことのある近藤博氏が、同氏の下で永らく助役をしておられた栗本順三氏を伴なわれて私を会社に訪ねて来られた。都合よく、その夕方時間を頂いて、甲陽園の「はり半」で食事を共にする機会を持ったのであるが、その時の話しに「レデイ・ミックスト・コンクリート」——まだ「生コン」という名前は一般に使われていなかった——をやって見る積りはないかとお勧めを頂いた。当時は東京で、磐城セメント（今の住友セメント）の業平工場が稼動して間もない時のことだったので、「よく研究して見ます」というご返事をして別れた。

一方、小谷君は前々から国鉄の通運免許をとり、鉄道の貨物輸送をやっていたが、わが社とは終戦後大阪工場のセメントの鉄道輸送をしていた関係から会社に入出入りしていた。

その小谷君が偶然、会社に来て「大阪の西の端になる佃島に土地の売物があるが買わないか」ということであった。社内でも先日近藤さんから話のあった「生コンクリート」の計画について、協議を重ねていた時のことであり、土地でも格安に手に入るようなら、やって見ようかという訳で話しを進めたのであったが、ご存じの如く商機を見るに敏な小谷君である。「生コンクリート」の話もうすうす聞いていたのかも知れない。今から考えると常識を離れた安い価格で今の佃工場の土地を手に入れることが出来たのである。

小谷君はトラック輸送にも相当の経験をもっていたので、佃工場の「生コンクリート」の輸送の話もトントン拍子に決まるし、それと同時に、会社でも工場の建設に着手し、昭和28年5月に大阪市でも初めて「大阪生コンクリート株式会社」最初の工場である佃工場が完成し、営業を開始したのであって、今から数えて丁度15年前のことである。小谷君はその草わけである。

ところが「生コンクリート」の仕事は大阪では初めての事であり、需要は仲々伸びない。需要が順調に殖え、利益をあげるようになるのに、営業開始後5年以上の歳月を要したのであって、その間の小谷君の苦労は相当なものがあつたのである。しかしその後、小谷君の担当する工場は千島工場が35年に、神戸工場が38年に完成した。そのようにして佃工場が「生コンクリート」事業の先鞭をつけ、現在に至った。

只今大阪セメント、大阪生コンクリート両社の関係する直系の工場は12工場となり、これに系列関連の工場52工場を加えるとその合計生産高は年間360万 m^3 という盛況となったのであるが、前にも述べた通り小谷君が最初に手をつけた佃工場が発端となったのである。

「生コンクリート」の事業は今後、道路網の発達と共に益々発展して行く産業であり、今後も政府の公共投資や民間の設備投資のため「セメント」の需要は益々増加することと思うが、この中に占める「生コンクリート」の割合は、それ以上の伸び率を示すことと思う。

小谷君には生コン工場のほか、当社の伊吹工場の「セメント」貨車輸送及びトラック輸送と、大阪工場に於ける「セメント」の輸送をもやって貰っているので、万国博を間近かに控えた今日、小谷君の仕事の前途は誠に洋々たるものがあるのである。

この機会に小谷君に提言したい事は、仕事の中に於ける人事問題の処理についてである。賢明な同君は、とくにこの点を洞察し、適当な対策を練っておられることと思うが、産業界に於ける経営者最大の関心事は労資の問題である。希わくは、複雑化する人事管理の面にも、より適正な施策を推進され、仕事の基礎を堅め、益々発展されるよう祈念するものである。

茲にいささか昔を思い出し、将来に対する忠言を以って、三黄通運株式会社創立20周年を記念した社史発刊のお祝いの言葉とする次第である。

大阪セメント株式会社社長 松島清重

20年を祝う

三黃通運株式会社がここにめでたく創立20周年を迎えられ、記念史「20年のあゆみ」を発刊されるにあたり、心からお祝い申し上げます。

三黃通運株式会社が昭和23年7月、株式会社共同組として創立以来、一致団結のもとにご発展をつづけられ、今日通運業界に確固たる地位を築きあげられたご努力に対し、深く敬意を表する次第であります。

ご承知のとおり、戦後鉄道貨物運送の民主化のため、通運におきましては、通運事業の公正な競争の確立と一駅複数店制を建前とした通運事業法が公布され、また、国鉄におきましても能率的な運営により公共の福祉を増進するため公共企業体となり、今日まで国鉄と通運とは、密接不可分の関係を有しながら共に鉄道貨物輸送の遂行に努めてまいったのであります。

ひるがえってその間、わが国の経済は驚異的な成長を遂げてまいりましたが、鉄道貨物輸送の面は投資不足のため近代化への脱皮が遅れ、必ずしも時代の要請に十分こたえてきたとはいえなかったのであります。

しかし、近年生産部門に比べ流通部門の立遅れが強く叫ばれると同時に、流通の各部門におきましても積極的に近代化を促進しつつあり、国鉄におきましても目下第3次長期計画の中において、物資別適合輸送体制の確立、自動車との結合輸送方式の導入等、貨物輸送の近代化を強力にすすめてまいっております。

鉄道の両端を受けもつ通運業界におかれてもこれに対して「通運事業近代化推進協議会」を設置され、荷役の機械化の推進、共業化の推進等をはかられておられるやに聞き及んでおります。

いずれにいたしましても貨物輸送部門を担当している私共といたしましては、わが国経済の変化に即応して、それぞれの分野においてその機能の向上につとめ、もって国民経済の発展と国民生活の安定に寄与しなければならないと存じます。

終りに創立20周年を契機として、貴社のご隆昌と業界発展のため、なお一層ご精進されますよう念願いたしまして、私のあいさつといたします。

日本国有鉄道
大阪鉄道管理局長 早 田 隆 三

—拝受いたしました順に掲載させていただきました—

目 次

■発刊のあいさつ	8	取締役社長 小谷 定夫
■社史発刊によせて	10	毎日新聞社前社長 上田 常隆
■草わけ	12	大阪セメント㈱社長 松島 清重
■20年を祝う	14	大阪鉄道管理局長 早田 隆三
■社歌	18	西条八十・古関裕而
■20年の歩み	21	
	23	株式会社共同組の創立
	39	通運一般貨物免許をうく
	56	新社屋の建設へ
	99	輝やく20周年
	109	三黄通運社歌 作詞 作曲成る
	110	三黄音頭
■現在の社屋	111	
	112	空から見る社屋
■業績・設備ほか	123	
	124	主な業績

	126	小口混載扱日発仕立駅
	128	組織の変遷
	132	現在の役員
	140	主な得意先
	144	店所一覧
■関係会社	149	
	150	三生運送株式会社
	158	株式会社三黄組
	160	三黄貿易株式会社
	162	三黄通運株式会社
■定款と規定	165	
	166	定款
	170	安全管理委員会規定
	176	自動車事故取扱規則
■年譜	181	
■編集を終えて	186	

三黃通運株式会社 社歌

作詞 三 黄

作曲 古関 裕而

一、花の浪花の空高く

ひらめく社旗にあこがれ寄せて

集まる我等 若くたくまし

大なる理想を目指し

堂々と勇み進まん

三黄 三黄 我等の 我等の

かがやく三黄

二、笑顔見かわし つなぐ手に

海陸むすぶ楽しき社業

勤労の汗 花と咲かせて

日本の大動脈を

この手もて築き伸ばさん

三黄 三黄 我等の 我等の

かがやく三黄

三、進む世紀に魁けて

たばしる創意 情熱燃えて

いそしむ我等 日々に新らし

三黄の旗もて蔽え

海の果 世界の果

三黄 三黄 我等の 我等の

かがやく三黄

堂々と力強く ♩ = 100

作詩 西條八十
作曲 古関裕而

は なの な に か の そ ら た か く
ひ ら め く や み に あ こ が れ よ せ て
あ つ ま る わ れ ら わ か く た く ま し
お お い な る り ょ う を め ぐ ら し
ど う ど う と い さ み む ま ん せん お う せん
お う わ れ ら の わ れ ら の か が や く さ ん お う



20年の歩み

共同組の創立

西から淀川をすぎて、大阪駅に入らうとする直前、右側の車窓に、猫が子猫をくわえた一見、ユーモラスとも見えるマークを5階の屋上につけた鉄筋の社屋に気がつくであろう。猫が子猫を運ぶときのように、細心の注意を払って、しかもスピーディーに運びますという「通運の精神」を社屋につけた三黄通運株式会社の姿である。

出入橋から南大阪までを取巻く高速環状線のダイナミックな帯を通し、5階の鉄筋の社屋の塔屋に高く画かれたもので、林立する附近一帯の建物の中で、独特の姿勢を見せている。この「猫の塔屋」のある三黄通運株式会社が20年前、共同組として発足したとき、誰が今日の力強い足取りを予想出来たであろうか。

株式会社共同組が生まれたのは昭和23年7月、この年、6月28日、大阪市福島区西梅田町17番地（現在の社屋のあるところ）の共同組本店を創立事務所として創立総会を開いた。

共同組本店の事務所は木造の2階建て、附近一帯は、戦火の跡を未だ痛々しいように残して、僅かに大阪大学附属病院、中央電信局などが昔ながらの形をとどめているばかり。この日6月28日は、初夏の風さわやかに、空も晴れて、株式会社共同組の発足にふさわしい好天であった。この創立総会で、代表取締役を小谷定夫とする件その他を議決した、創立総会の議案は次の通りである。

第1号議案 創立に関する事項報告の件

第2号議案 原始定款承認の件

第3号議案 役員選任の件

役員を選任、取締役の互選により、代表取締役に小谷定夫となる



創立当時の共同組本社

第4号議案 商法第184条所定事項調査報告の件

第5号議案 本店設置場所確定の件

本店を創立事務所たる大阪市福島区西梅田町17番地に置くことを承認す

当日選任された役員は次の通り。

代表取締役	小谷定夫
取締役	大栗正男
同	泉良孝
同	田中宏
監査役	森一
同	森久生

かくて7月6日登記を完了し、ここに資本金100万円をもって、株式会社共同組が誕生した。

昭和15年に発足

こうして共同組は誕生したが、これは「株式会社」としての誕生であって、運輸業の共同組は、昭和15年に発足している。昭和15年ごろ、梅田駅に所属する鉄道運送業者は実に百数十に及んでいた。昭和12年北京郊外蘆溝橋に端を発した日中戦争は、3年目になって日本をいよいよ苦境に追い込み、国民精神総動員を謳うとともに、各業種の統制を断行して戦時体制を強化していた。日本通運株式会社法が公布されて「日本通運」が設立されたのは、昭和12年10月であるが、14年には軍需と銑鉄用を除いて石炭配給に切符制がとられていた。15年2月には陸運、海運の統制令が公布され、梅田駅に出入する運送業者百数十も12店に統合するよう当局から指示があり、利害を超えてこの至上命令に従って統合することとなり、木下、真鍋、時田、守友、鍛冶などの運送業者が合同して泰平運輸株式会社を設立した。この時真鍋運送から

派遣されて泰平運輸に入った中に、現在の三黄通運株式会社社長小谷定夫がいた。

この年は、世界にとって、日本にとって、現在の三黄にとって、まことに運命的な「年」である。この前年昭和14年9月、ドイツは突如としてポーランドに進撃して、イギリス、フランスに宣戦を布告して第2次大戦の火蓋を切り、日中戦争に突入している日本もこれに加わって、のちにアメリカ、イギリスと開戦する端緒となるのであるが、15年、イタリヤもイギリス、フランスに宣戦し、ドイツはパリを占領した。

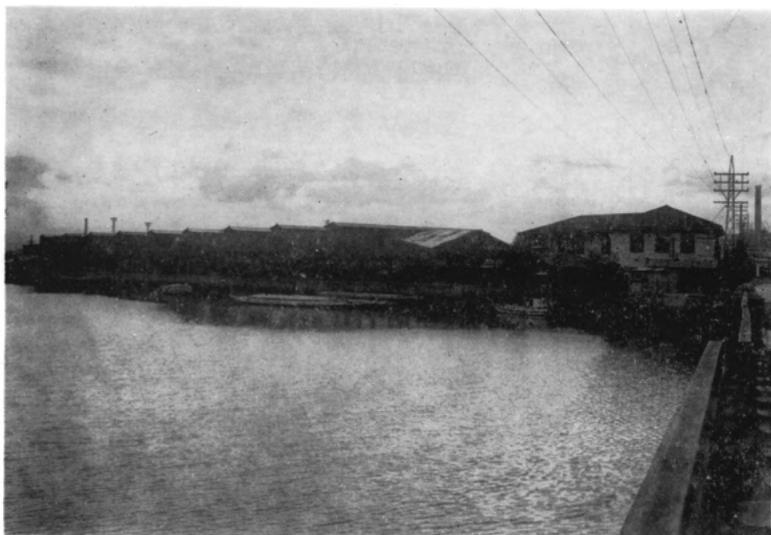
非常時の「落し子」のように生まれた泰平運輸株式会社は、所詮は群小小運送業者の集まりで、内部は派閥争いを繰り返えし、加うるに無秩序なその日暮らしたる運営に嫌や気がさした小谷は、その後、泰平運輸を飛出して大阪市上福島南2の227に店舗を構え、「共同組」として、当時大正区千島町にあった海軍軍需工場の日本鑄鋼所、勝山鍛工株式会社、軍需品の輸送業務を請負い、ささやかな運送業を開始した。その後、泰平運輸株式会社は、第二次統合によって、すべて日本通運に統合されてしまった。

昭和19年6月、アメリカ軍はサイパンに上陸し、マリアナ沖海戦で日本は空母の大半を失って、ついに制空権は完全にアメリカ軍の掌握するところとなり、19年より20年にかけて本土空襲は苛烈を極め、大阪市も大半は灰燼に帰したが、軍需工場の輸送は飛躍的に増大し、共同組の基盤もようやく安定してホッとひと息ついたところで、その8月、第二次大戦は終わった。残るは瓦礫の街、物資を求めて彷徨する人々、栄養失調の身体を引きずるように引揚げて来る軍人たち、小谷定夫もまた茫然自失、数ヶ月を過ごした。

終戦当時、膨大な非鉄金属が大阪造兵廠に残されていたが、政府は、アメリカ軍の進駐をひかえて、この非鉄金属が

進駐軍に没収されることを恐れて、それ以前に民間会社に払下げることとし、緊急払下げの業務を金属配給統制会社から三井物産に下命した。三井物産はその緊急輸送業務を共同組ほか数社の業者に委託した。当時、トラックはすでに徴用徴発されており、燃料不足で、木炭トラック、荷馬車、舁などによって、共同組は全力をあげて三井、三菱の民間倉庫へ搬出した。当時としては数万トンに及ぶ緊急搬出を、非常な困難と器材、器具の不足を克服して短期間に作業を完了したところ、金属配給統制会社、三井物産は驚異の眼をもって見ると同時に、非常に喜んだ。

その後、大阪へ進駐したアメリカ軍は、軍事基地の建設のため、これに要する膨大なセメントの輸送を特別調達庁に命



梅田駅に共同組のため進駐軍が作らせた9号ホーム

じ、調達庁は三井物産に数10万トンのセメント輸送を指示して来た。三井物産は、日通に輸送作業を依頼したが、日通は貨車不足のときでもあり、諸種の事情もあってこれを断わった。困惑した三井物産では、大阪造兵廠内の物資の緊急搬出に成功した共同組にこのセメント輸送を命じた。当時、日通以外には鉄道構内の作業は出来なかったが、共同組は、進駐軍大阪輸送司令部に折衝し、大阪鉄道局に働きかけ梅田貨物駅の北堀割に共同組の専用フォームを設定してもらって年間、数10万トンに及ぶ大量の進駐軍用セメント輸送を開始した。

本店移転

好調の波にのった共同組は昭和22年、小谷定夫を店主として、本店を大阪市福島区西梅田町17番地に構えた。本店の建物は2階建てで、延坪は30坪くらい、1階、入って右に応接室、事務室には、椅子、机が12くらい、2階に店主の部屋があって小谷店主がここから総指揮をとっていた。このほか2階には会計の部屋があって、会計は2～3人、3畳くらいの宿直室があって、小山実夫婦が、せまい部屋に炊事道具などところせまいまでに並べて泊まり込み宿直をしていた。

当時は国土は焦土と化し、食を求めて街を彷徨するもの、ヤミ市場が各所に生まれ、国民は新円500円生活の中にあえいでいたが、マッカーサー司令部は公職追放令について、金融緊急、食糧緊急、隠匿物資緊急3措置令など相ついで公布するほか、企業、金融機関の再建整備に乗出した。新憲法が施行されたのもこの昭和22年5月である。

三井物産が進駐軍のセメントの輸送を受持っていたが、共同組は三井物産運輸部の名義で、セメントを神戸、金岡、杉

本町などの各基地へ梅田駅から送っていた。このセメントは大阪窯業セメントと日本セメントの品である。このほか、三井物産の仕事として、舞鶴工廠から送って来たもの、森之宮砲兵工廠のものなど、隠退蔵物資を三井倉庫へ入れる仕事を活発に扱っていた。梅田駅で、小口扱、車扱などで、梅田駅の中、13番フォームでハシケの水切り、貨車への積込みを共同組が受持っていたのである。

当時の梅田駅の貨物量は約3千トン、共同組の扱いが500トンであるから、扱ひ量は $\frac{1}{6}$ 、運賃は16万円余に上り相当の業績であった。

共同組の輸送力は馬力も使ったが、トヨタのトラック3台で、人夫は当時、福島に山本組というのがあって、ここから毎日、20~30人づつ入れていた。人夫賃は1人60円くらいであった。

以上が、昭和23年、株式会社共同組が生まれるまでに共同組が辿った道であるが、好調なスタートを切った共同組は、越えて24年には産業復興公団大阪支部の輸送代行店を命ぜられた。

海運部を設置

戦時中、船運送は統合されて大阪港は大阪港運（株）河川内は大阪河川運送（株）石炭は大阪港石炭運送（株）で運航されていたが、昭和23年、財閥同族支配力排除法が公布され、さらに集中排除法の指定があって、三井、三菱その他の財閥の解体が行なわれたほか、マッカーサー司令部の命令によって非民主的な統合会社の解散が命ぜられたので、昭和24年3月31日に船運送の以上3社は完全に閉鎖するに至った。

当時、共同組は駅出しセメントの輸送は、前記大阪河川運送の舢舨で回漕していたが、同社が解散したので、この舢舨27隻（1,350トン、27名）と曳船1隻（2名）を人員ともに譲り



共同組回漕部（昭和35年）

うけて運行に当たった。現在三黄通運の調度課長代理代田収もこの時、大阪河川運送から入社したが、この入社のご感想を「共同組の先輩たちのきびきびした活動が忘れられない」と社内報に述べている。ここで共同組は海運部を設置し、事務所を大阪市大正区三軒屋西1丁目においた。当時、大阪窯業セメントの出荷量は、梅田駅で1,000トン～2,000トン、輸出（本船行）は4,500トン～5,500トン一月間一であった。この海運部には大阪河川運送（株）から入社した佐野主任以下6名を配し、海運部はのちに回漕部と改称したが、昭和30年11月大阪セメント工場内に事務所が設置されるまで引きつづきここで舢舨運航の業務に当たった。いづれにしても、陸運ばかりでなく海運を拓き、陸海を一連の業務の中においたことは小谷社長の遠見であった。

車輛部の推移



スタート前の大型車輛

昭和42年春，東大阪市に金物団地が出来るとともに，三黄では東大阪輸送センターを設けて，車輛を常駐させて業者の期待に応えたが，これを機会に「運輸の足」である車輛部の誕生から，43年までの推移をたどって見よう。

昭和23年発足当時の車輛部門は僅かにトヨタトラック3輛であり，主として大阪窯業セメントと日本セメントの地場輸送を行っていたのである。昭和25年11月，梅田駅で限定免許を受け，通運業務を開始すると共にセメントの地場輸送も急速に伸びを示し，昭和26年4月には500万円に増資し，8月には梅田駅の一般貨物免許を受けるに至り，その車輛数も大型15輛，小型2輛を保有するようになった。

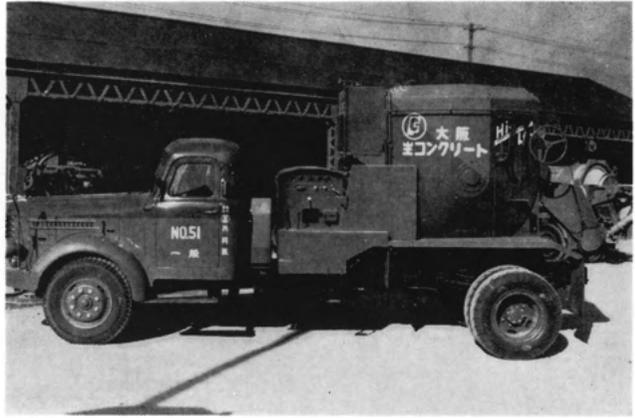
当時の輸送実績は通運事業集配量のみで月間3,500吨を越えるに至ったのである。

明けて昭和28年4月，大阪生コンクリート株式会社工場の開設に伴い，関西初のコンクリートミキサー車10輛で同工場の生コンクリート輸送を全面的に担当することとなり，関係当局に於いても特殊車使用によるため，既存業者を圧迫して無用な競争をすることなく反って業界に新生面を開拓するものとして多大の関心を寄せられたものである。



初期の生コン車

その後，大阪生コンクリート株式会社の業務発展に伴い千島工場，和歌山工場，神戸工場が相次いで開設されたが，同社の前記4工場の生コンクリート輸送は共同組が下命を受け，その要望に応じて来た。その間，生コンクリート車の保有数も飛躍的に増加して230輛の多きに達し，生コンクリート車も最初の1.6m³車より2m³車，3m³車及び4.5m³車に移行し，そのミキサー装置もアヂテーター型から，チャレンヂ型，ハイロ型と車輛の大型化と共に推移を重ねた。昭和35年6月セメント，生コンクリート運搬を担当する特輸部が新設され，この部門を除き，ここに真に通運集配と一般区域の事業に専念することとなった。



ハイロ型生コン車（3 m積）

全車に無線機

その後38年11月生コンクリート部門は独立して、三生運送株式会社として新発足した。

当時の車輛部としては

普通車 36輛 小型車 32輛

特殊車 2輛 被牽引車 4輛

の計74輛であり、従来からの車扱、小口扱と昭和28年4月から開始した小口混載扱及び昭和34年11月より近代的輸送方式によるコンテナ扱が実施され、この実績は次の通りとなった。

コンテナ 月間 1,350廻

小口混載 月間 6,323廻

に達し、この集配をより効率的に行ない、顧客のサービス向上を計るため、全国新免通運業界初の通運集配車全車輛に無線機を取付け

より早く

より安く

より良いサービス

をモットーに輸送の合理化を図った。

ひとり通運集配のみならず、一般顧客の需要に応じ地場輸



無線車

送面にも進出し、その輸送数量も、昭和43年について10,000
吨の大台を突破して、11,288吨に達した。その間昭和42年4
月には大阪金物問屋が東大阪市金物町に大阪金物団地を開設
するや、いち早く団地内に「東大阪輸送センター」を建設し
て要望に応え、団地内の輸送部門をひと手に引受けて好評を
得た。

保有車輛も

大型車 48輛

小型車 14輛

を配置し、東大阪輸送センターには大型車2輛、小型車3輛
を常駐させ、さらに輸送の効率化と合理化をはかって、より
良いサービスに徹することとした。

なお28年末ごろからグレー色のトラックを明るい色に塗り

替えることとして、インターナショナル・オレンジという現在でこそさして珍しくはないが、当時は街を疾駆する共同組のトラックは驚異の眼で眺められ、消防署や警察の交通関係も当初、難色を示していたほどで、それだけに目をそばだたせるものがあり、PRの役目も十分に果すものであった。



梅田倉庫小型車

限定免許をうく

昭和25年，復興日本は物資の往来も頻繁であったが，ここに朝鮮動乱が勃発し，進駐軍は海空の基地から相ついで朝鮮に向い，ここで日本は，復興建設のための物資の生産，輸送にさらに朝鮮動乱による特需物資の増産と増送に拍車をかけて，活発な動きを始めた。

大阪窯業セメント(株)，日本セメント(株)はともに大阪に工場があり，当時は，人よりも物資の輸送が優先する時代であった。1駅1店で日通がセメント輸送に当たっていたが，セメントを入れる袋は，現在のように良質のものでなかったもので，取扱作業中に袋が破れて乱袋となり作業を混乱させることが多く，日通もこの取扱いには音を上げていた。小谷社長はこれに着目して，日通が弱っていた「セメント」取扱に敢然と取組んだのである。前に述べた進駐軍の基地に送る膨大なセメントを三井物産から委託されて梅田駅で輸送の任務を果たした実績が限定免許をうけるのに大きな役割を果たした。



限定免許をうけた当時の現場事務所

6月の取締役会で、定款第2条を変更して通運事業を追加し、神戸営業所設置に関する件を議決している。9月に大阪港及び神戸港の税関貨物取扱人の免許をうけ、海運部（のち回漕部）を設け、通関業務を開始した。当時、税関貨物を取扱っているのは共同組くらいで、共同組では神戸営業所を生田区栄町1丁目13番地においた。この神戸営業所の建物は、現在の三黄通運では使っていないが、そのまま残っている。

この9月に、セメント輸送のために、一般貨物と別に専用フォームが作られ、11月には、通運事業法に基く、梅田駅の限定免許をうけた。「セメントとその製品」という限定免許であるが、共同組が、次の一般免許へ進む第1歩が印されたのである。

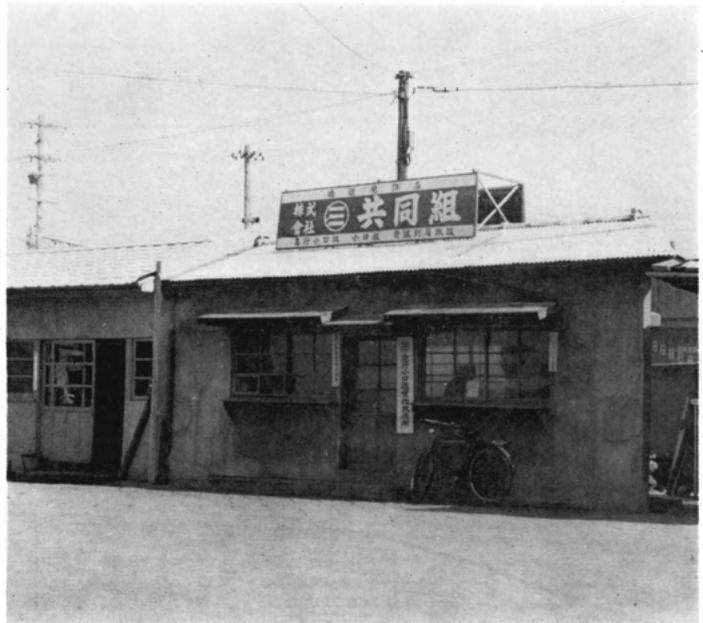
独占企業排除の方針を進めていた進駐軍は、日通以外にも免許を与えることとなり、まず東、北、此花、西淀の4区のトラック運送会社が合同出資して作った「大阪合同通運」が免許をとった。こうした時勢の動きを小谷社長が見逃がすはずがない。一般免許をとって更に飛躍をはかるため、各方面に働きかけていたが、すでに三井物産は解体せられ、進駐軍は直接、セメント会社に納入を命じていたときで、セメント会社のほか一般荷主からも一般免許をとるよう共同組に要請していた。この申請は、梅田駅長の副申を添えて陸運局を経て運輸省に提出して免許されるのであるが、運輸審議会にかけ、公示して反対陳情をするものは申出で、公聴会が開かれるのである。

共同組は梅田駅構内に現場事務所を開いて、限定免許による「セメント及びその製品」の輸送業務を開始し、26年には一般免許を申請した。これに対し、日本通運、大阪合同通運は猛烈に反対運動をしたが、一般免許の第1の資格は、共同組に資力、信用が充分にあるかどうかということである。これは顧客から高価な物資を託されて輸送に当たるのであるか

ら、資力、信用が第1条件となるのは当然のことであった。当時、鉄道運賃の後払納金は、銀行保証が必要であったが、三和銀行は、共同組に対して快よく保証した。

三和銀行が無条件で保証する共同組は、さらに資本構成を是正するため、26年4月20日の臨時株主総会で400万円を増資することになり、払込みは5月末日に完了し、車輛の購入の他設備資金等に充当した。この増資申請の時の役員陣容は次の通りである。

代表取締役	小谷 定夫
取締役（海運部長）	七瀬福三郎
取締役（総務部長）	大栗 正男
取締役（通運部長）	田中 宏
監査役	森 久生
監査役	田村 守



一般免許をうけた当時の梅田駅6号門小口扱現場事務所

一般貨物免許をうく

この年、共同組は増資によって社の財政的基盤を固めるとともに、1駅1品目の限定免許の跛行性を打破し、通運業本来の姿とするため一般貨物免許の申請を行なったのである。当時、1駅に2店以上あったのは、日本の2大貨物駅である大阪梅田と東京汐留の両駅のみであったがこの年8月、ついに既存業者の猛烈な反対と幾多の障害を排除し懸命の努力を続けた結果、通運事業法に基づく東海道線梅田駅の一般貨物免許をうけるに至った。この年こそ共同組の歴史上特筆すべき時であり、これは小谷社長のたゆみなき努力と誠意がお得意様より絶えず激励を賜っていた事は勿論、共同組の過去に於ける実績が大きく物をいったのである。この時に将来の一大飛躍が決定づけられたといっても過言ではない。

こうして、一般免許をうけた共同組では、早速9月に梅田駅構内の4号門（車扱）6号門（小口扱）現場事務所を新設



当時の共同組社員（昭和27年）

するとともに人員配置も終り、10月30日、待望の一般貨物の営業を開始した。

この年、11月には大阪窯業セメント(株)伊吹工場が新設されたので、同工場側線の通運取扱業の限定免許を出願申請したが、昭和27年6月東海道線近江長岡駅の限定免許が下附されたので、同工場内に共同組伊吹営業所を開設して同工場の発着貨物を取扱うことになった。

通 運 部

共同組が通運業界に第一歩を踏み出したのは、東海道線梅田駅の通運限定免許をうけたのに始まるが、昭和25年12月には梅田駅構内に現場事務所を開設して営業を開始した。

当時の取扱量（月間）は次の通り。

車 扱		単 位 吨	
発 送	発 送	到 着	計
大阪窯業セメント社	6,890	195	7,085
日本セメント社	2,555		2,555
計	9,445	195	9,640

当初は大阪窯業セメント社と日本セメント社のみの取扱い



セメント貨車積

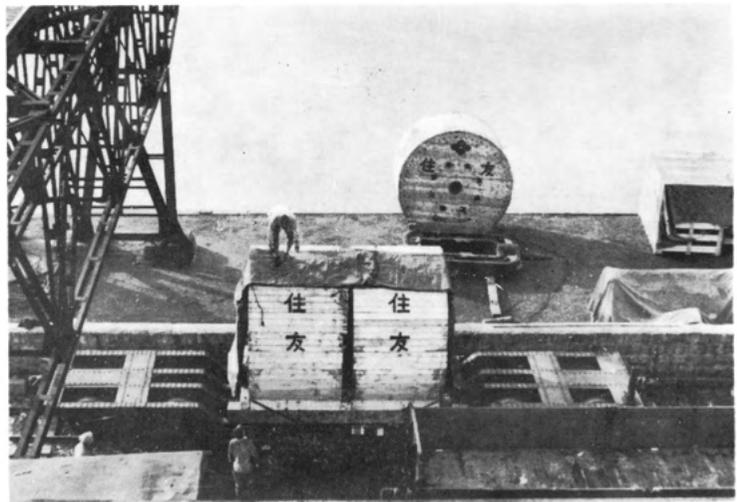
であったが，昭和26年8月，梅田駅の一般貨物免許をうけるに至って俄然，活況を呈し，急行小口扱，小口扱を梅田駅6号門（現在7号門）に事務所を設けて業務を開始した。

毎日の，作業終了と共に各担当責任者は本社に集り，小谷社長を中心に当日の作業量，翌日の出荷予定等を検討し，慎重に打合わせをすませ，小谷社長始め退社するのは毎日午後9時過ぎであった。

主な得意先としては次の通り。（敬称略）

大阪窯業セメント(株)	日本セメント(株)
久保田鉄工(株)	ラサ工業(株)
全購連	
住友電気工業(株)大阪	

一方，かねてより小口貨物の混載便仕立の準備を進めていたが，昭和28年4月，大阪玩具問屋協会の協力のもとに梅田一汐留間の自社仕立混載便を開始しここに名実共に通運業



車扱発送・住友電工ケーブル積込作業

者としての業態を整えることになった。その後も小口混載貨物のシェアを拡大するため各種業界に対し貨物誘致に努力した結果、大阪南区の建築金物問屋（現在東大阪市の大阪金物団地に移転）及び船場周辺の繊維関係の顧客を得て、汐留行混載便にも確固たる地歩を築き上げることが出来た。

昭和28年7月の月間混載貨物取扱数量は次の通り。

車 数	31輛	口 数	3,057口
個 数	10,717個	重 量	304.901㕎

取扱貨物の品種別は次の通り。

品 名	個 数	重 量 㕎
玩 具	7,743	192.132
金 物	2,275	83.118
織 維	376	19.912
そ の 他	323	9.739
計	10,717	304.901



混載ホーム荷捌作業

汐留混載便については1日1車仕立の貨物を確保し、他方面混載仕立の基礎が作られた。タイアップ会社は東京通運株式会社であった。こうして発足した汐留行混載便は所謂、小廻りの利く特色をフルに発揮し顧客から多大の声援を受け他方面への仕立も強く要望されるに至った。

昭和31年10月には九州，博多運輸合名会社を着扱店とする九州地区混載便の仕立が始まった。

当時の取扱量を振り返ってみると隔世の感があるが，1日1車仕立を目標に営業部員を先頭に全社員が一丸となって開拓したもので，汐留混載便と並び九州地区混載便は共同組の2本柱となって発展して行ったのである。

31年度混載扱量

	単位 吨	
	年 間	月 間
汐 留	18,306	1,526
九 州	1,338	446

註 九州は3ヵ月間



梅田駅混載ホーム

こうした荷主各位の絶大なご支援のもとに全社員は自信と勇気をもって更に未仕立地区貨物誘致に全力を挙げていった。この時顧客により良いサービスを提供するため営業部員を荷主に密着させ、顧客のご要望に即応させるよう御得意様別に専門担当者を決め、サービスの徹底を計った。また一方、混載貨物の必須条件ともいうべき貨物速達の使命達成のため着地に駐在員制度を採用し、従来の東京事務所の強化及び新たに、九州・福岡駐在員を派遣して荷主の利便を図った。

混載現場事務所



急行混載便、北海道行ホーム

昭和32年4月には北海道地区の仕立が始められ、茲に共同組扱混載便が日本を縦断することとなった。

北海道地区混載便の着扱店は札幌通運株式会社で共同組も早速駐在員を配置、到着貨物の取扱の円滑を期した。

引続いて昭和33年には北陸、山陽地区にも仕立範囲を拡大して行った。また同35年は信越、東北、奥羽の3地区の仕立も開始した。昭和35年混載取扱量は次の通りであった。

単位 吨

汐留	九州	北海道	北陸	山陽	信越	東北	奥羽
33,917	27,578	8,731	6,887	7,097	2,470	378	348

混載貨物の重な出荷主名は (順不同)

松下電工(株) 久保田鉄工鋳鋼工場 久保田鉄工機械工場
 大日電線(株) 住友電気工業(株) 古河電気工業(株)
 昭和製綱(株) サンスター歯磨 (株) 椿本チエン製作所
 十条製紙(株) 大日繊維工業(株) 協商会

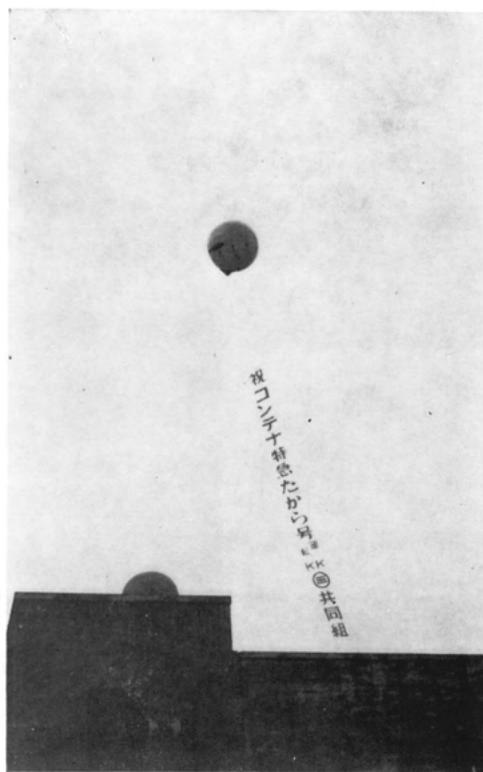
の外100社に及びその品名も電線、電纜、鉄鋼、薬品、繊維製品、玩具、日用雑貨まで凡ゆる品種に亘り文字通り「暮ら



コンテナ営業開始の市中パレード

しを運び、幸福を運ぶ」混載便として更に前進を続け 昭和38年には中部、山陰両地区また昭和40年には四国地区、同41年には東海地区とその仕立範囲も次々と開発されて全国各地の仕立が可能となったのである。一方荷主に対する駐在員サービスも併行して実施し、37年久保田鉄工(株)尼崎及び住友電気工業(株)伊丹製作所に配置したのを始めとし、38年には松下電工(株)、小松化成(株)及び久保田鉄工(株)枚方工場を担当する枚方地区駐在員を常駐させて荷主の要請に応じて行った。

40年には泉佐野の大阪陶業(株)及び43年1月には松下電工(株)の出荷取扱の円滑化を計るため新潟駐在員も配属した。このようにして顧客の要望に副うべく努力を重ねて混載特急便はインターナショナルオレンジ色の猫のマークの車と共に愛さ



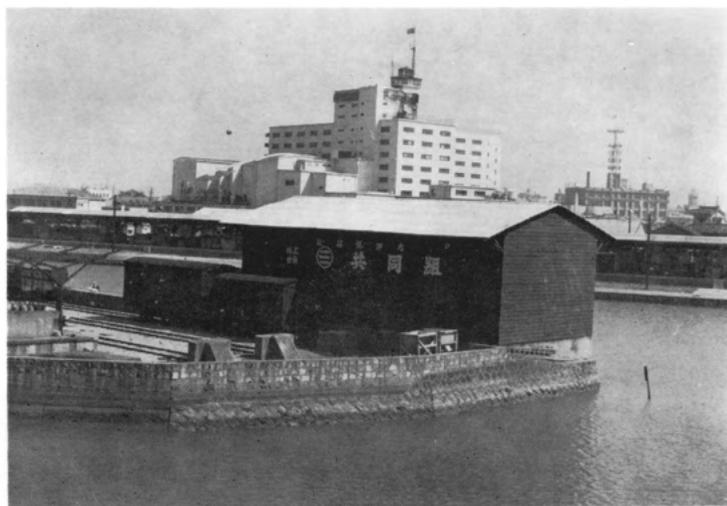
たから号祝福の共同組のアドバルーン

れ育まれつつ発展して来たのである。

昭和30年4月より全国購買農業協同組合連合会大阪支所の要請に依り、梅田駅南堀割の浜に倉庫を建設して、西ドイツ、フランス、スペイン等の諸国より輸入された塩化加里肥料(撒)を大阪港より本船取りして舢舨で廻漕し、同倉庫で水切、袋詰作業をした後、貨車積し全国各地の農協宛発送を行なった。

今はもうその片影も見ることが出事ないが、当時の梅田堀割が果たした役割は大なるものがあった。この浜で終日コンベアーの発動機が威勢よくポンポンポンという音を水面に響かせ乍ら20余人の作業員が独楽ネズミの如く素早く立廻り水切、袋詰、貨車輸送の一貫作業が続けられ、その発送取扱数量も最盛期には月間1,200吨を越すほどであった。

この作業も、昭和32年4月には終りを告げ、引続きこの浜では会津、島根地方より到着する石膏の積込場所となり、月間約3,000吨が大阪セメント(株)大阪工場へ舢舨にて運ばれたのである。この南堀割及びセメント専用フォームに通ずる北堀割



梅田堀割にあった塩化加里肥料の袋詰と積込み作業倉庫

も国鉄梅田駅の近代化計画に依り埋立される結果となり，昭和38年10月限りで両堀割作業も中止せざるを得なくなった。

輸送の近代化第1弾として昭和34年11月から梅田一汐留間にコンテナ列車「たから号」が走ることとなった。日本でも最初の近代化輸送方式に依る「国鉄コンテナ」は「戸口から戸口まで」のキャッチフレーズで輸送コストの低減が図られ大口出荷荷主各位の好評を得たのである。

当初は一般の認識も浅く，理解も得られなかったが次第に利用が増大し，取扱駅も現在では135駅，取扱区間も935区間となり，順調な伸びを示している。三黄通運の取扱量も月間8,500吨を数えるまでになり，この扱量も将来益々伸びる傾



梅田駅の新3号ホーム

向にある。国鉄では更に新型コンテナを開発し液体，粉体用タンクコンテナ，カンガルー方式，フレキシバン方式等を逐次発表しているが，一方今秋から開始予定の海上コンテナと併行して今や世界的にコンテナリゼーションの進展が図られつつある。

昭和35年には梅田駅新ホームが完成して荷役作業の機械化が進められ、パレット、スキット、リフト使用に依り一貫パレチゼーション作業を推進し荷役作業のスピード化と合理化を図った。通運業界にあっても、近時国民生活の高度化や経済構造の変革に伴い、輸送需要は益々増大することが予測されると共に質的にも大きな変ぼうをとげつつある。常に良質のより新しい輸送サービスを提供し、荷主各位の要請に応えなければならないのである。このため国鉄では昭和43年10月に時刻大改正を行ない、地域間急行列車の大幅な増発、コンテナ輸送網の拡大、貨車集結方式等の合理化を積極的に推進するため運輸省でも近代化推進委員会が組織されている。

通運業界に於いてもこの線に沿って従来からの労働集約的業務より脱皮して業務運営方式の近代化と簡素化を強力に推進し、共同作業、共同仕立、共同配達、機械導入等を大胆に取り入れて業務の刷新を計ると共に真に高能率な近代的企業へと体質改善を行ない、輸送コストの軽減に懸命の努力を続けているのである。



新3号ホームの荷扱作業

社名変更

昭和も37年に入って、日本経済は高度成長をとげ、政府は前年12月の輸出信用状は戦後最高の3億4,680万ドルと発表し、民間企業も活発な動きを見せるとともに、共同組の業績も一段と充足した。ここで社名変更を小谷社長は思い立った。共同組という名称は、土建業者と間違えられやすく、また暴力団らしいイメージをうけるので改称することにしたが、この37年ごろには他の企業でも社名を変更するところが多かった。これは日本経済の急速な復興につれて、各企業ともに内部の充実をはかり、外部への宣伝に力を注ぐ時代となり、簡明にして、大衆の目につきやすく、事務能率の簡略化を図る一方法としてこうした機運になったものである。このため小谷社長は資料を集め、易学の大家の門をくぐり、社名を「三黄通運株式会社」と改め7月25日の臨時株主総会でこれを議決した。

「三」は三井、三菱の社名にあるように、また七五三のようにめでたい数字であり、末広がりの意味がある。㊦共同組といていた従来の社名とも関連があること、このほか、膨大な荷札、伝票を処理するためには出来るだけ簡単な社名を希望していたのでこの線にも副ったものである。

「黄」は漢字の発祥の地、中国では大地のことを黄土といい、黄は土地のことである。小谷社長が易学の上から「土性」でもあったので、この母なる大地の黄をとった。このほか、黄は色の最上位にあり、皇帝の色、エンペラーカラーといわれている。鉄道輸送に当る通運事業に大地を現わした「黄」に末広がりの「三」を冠して「三黄」とした。しかもこの「黄」は当用漢字では「黃」であるが、これに一を加えた旧漢字の「黃」とした。これは易学の字画の数から来たものである。

営業部

共同組の組織の中に営業部が初めて顔を出したのは、昭和28年4月であった。

これより以前の昭和26年8月、待望の通運一般免許を受けた共同組では、直ちに活発な営業活動を開始して、一般貨物の誘致に全力を挙げていた。限定免許の時は前日に翌日の出荷指図書を貰い、それに従って発送業務を行っていたにとどまり、また荷主も大阪窯業セメント(株)、日本セメント(株)の二社に限られており、その営業活動も限られた範囲のものでしかなかった。しかし一般免許をうけた今は、様相がガラリと変わり、広い分野に亘る貨物獲得運動が必要となって来た。

当初車扱作業は「セメント」のみであったので、扱い馴れた袋詰品目として、ラサ工業(株)大阪工場より出荷される「硫酸肥料」，「配合肥料」に着目して、その貨物誘致に成功したのを手初めに、久保田鉄工(株)鑄鋼工場より鑄鋼品の小口扱輸送を、また住友電気工業(株)大阪製作所の出荷を頂き、徐々にではあるが、一般貨物誘致に曙光を見出しかけていた。

これらの営業活動については、未だ専門の担当者がおらず、各部門の責任者が、寸暇を見付けて運動しており、当時の共同組の人員構成としては、止むを得なかつたのではないかと思われる。

これと時を同じくして、昭和28年4月を目標に東京汐留駅への混載便仕立の準備も、着々と進められていたのであるが、通運事業に於ける営業活動は他の一般的な営業と異り、無形のサービスの提供であり、信用と誠実のセールスであ

る。ましてや新規荷主の獲得には根気と、ねばりが特に必要であり、茲に至って具さに人員、それも営業専従要員の不足を痛感したのである。

これによって共同組では、昭和28年4月大阪梅田―東京汐留間の混載便仕立を期に営業部を創設して初代の部長には松下源蔵取締役が就くことになった。

また部員にも、社の内外よりベテランを配して更に車扱、小口扱、混載扱の貨物獲得のため強力なる渉外活動を展開して行ったのである。部員の活躍に依り混載便の荷主も、発足当時は、松屋町筋にある大阪玩具問屋協会のメンバーの出荷になる玩具、玩菓のみであったものが、大阪南区に集まっている建築金物問屋、及び船場周辺の繊維関係の顧客のご協力が得られるようになり、建築金物、繊維製品が続々と出荷される運びとなって来たのである。

これは、部員の撓みなき努力と、昔も今も変らぬ誠実と信用あるサービスの提供に依って実を結んだものといっても良いだろう。

「迅速」「安全」「正確」を目標とするサービス業本来の使命に欠ける所がないだろうか？と絶えず関連の通運、車輛の両部門及び着扱店である東京通運株式会社との連絡、打合せと研究、反省を怠らなかつた。

この真摯な姿勢を高く評価された共同組には各顧客より他方面混載便仕立の要請が漸く打出され、部員の補強を行ない陣容を強化して、混載貨物のシェア拡大に乗り出した。

即ち、日本鉄板(株)大阪工場の垂鉛引鉄板、立売堀問屋街の棒鋼、各種鋼管、薬品、食料品、化粧品等急速にその扱品種が増加して行ったのである。

九州へ混載便

こうして昭和31年10月には九州博多運輸合名会社を着店とする九州混載便仕立を開始し、翌昭和32年4月には、札幌通

運株式会社とタイアップして北海道地区混載便が相次いで発足した。

この時に当たって営業部では、2課制を布き、夫々の分担を明確にした。営業第1課の分担は、鉄鋼及びその製品、電線、電纜、機械器具、化学薬品、食料品、営業第2課は、繊維製品、電気製品、医薬品、化粧品、文房具、及び玩具等を担当し、各課共に顧客別に専従の部員を選定して、真に荷主に密着したサービスをはかった。

こうした中に於いても、昭和34年11月には、日本最初の「コンテナ」列車が梅田一汐留間を走る事となり輸送近代化方式の第一弾として大きくクローズ・アップされて来たのである。5トンの箱型「コンテナ」は国鉄の「戸口から戸口へ」のキャッチフレーズで包装の革命を齎らし、これに伴う輸送コストの低減と大量輸送方式にピッタリと合致した事により大口出荷々主の好評が得られて行ったのである。

また混載便仕立範囲もその後の努力により続々と拡大されて行った。昭和33年には、北陸、山陽地区、また昭和35年には信越、東北、奥羽の三地区取扱を始めるまでになった。当時の社内事情としては、営業部員の増員は急務とされておりながら、通運事業という特殊性のため、即製営業マンでは満足なサービス提供が不可能であり、その人選に頭を痛めていたのが実情であった。それは最低3年のキャリアが必要であるため、この経験を経て、更にセールス教育を受けたものが、始めて第一線に活躍出来るのである。

昭和37年、共同組より三黄通運株式会社と社名変更がされたが、この年より直接荷主に対して駐在員を派遣してサービスの徹底を期すことにしたのである。

まず久保田鉄工株式会社武庫川機械、鉄管、鋳鋼工場及び住友電気工業株式会社伊丹製作所にも駐在員を配置したのを始めとし、その忠実なる奉仕振りから、引続いて松下電工株

式会社，久保田鉄工株式会社枚方工場，小松化成株式会社，大阪陶業株式会社泉佐野工場等に次々と派遣し，顧客の要望に応えると共に出荷取扱の円滑化を計り，大いに好評を博した。

また近くには松下電工株式会社新潟営業所にも専門の駐在サービス員を派遣した。

こうした荷主サービスを実施するかたわら，近時経済界の高度成長に伴い，一般国民生活水準も高度化し，益々輸送需要が活発となって来ており，他業界にくらべて比較的近代化が遅れ気味であった運輸業界にも輸送近代化方式が進められて来たのである。近く実施の陸上，海上コンテナを含めたコンテナリゼーション，荷役作業の近代化を計る一貫パレチゼーション等，輸送方式の簡素化と作業のスピード化によるコストの軽減に懸命の努力を続けているのであるが，一方，他業者との競合は日を追うて熾烈の度を加えつつあり，通運業界自体に於いても人海戦術的業務形態より脱皮して，簡素化と，近代化を計ると共に，作業面にも積極的に共業を取り入れて，更に高能率な近代的企業への転換を目指しているのである。

昭和42年5日には「営業担当社員の特別訓練」が実施された。従来は，このような専門教育は各部門毎に行なわれて来たが，会社が取り上げた専門教育としては，初めての事であり，9月まで10回に亘り，夫々の講師より訓練を受け，販売のエキスパートとしての専門知識の習得がなされた。この訓練の成果は爾後の営業活動にも役立ち，より広い視野に立って，適確なる判断の下に業務進行が出来得るようになった。

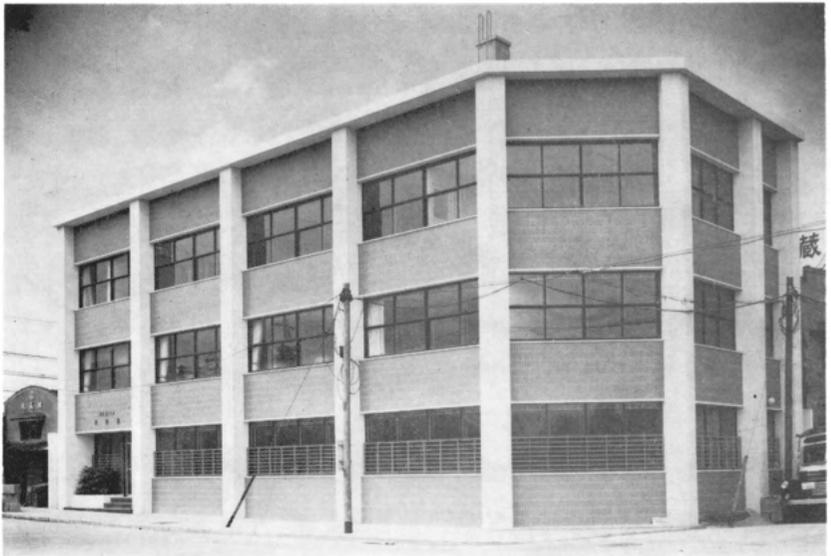
新社屋の建設へ

待望の通運一般免許をうけた昭和26年8月が、共同組の20年の歴史にとって記念すべき跳躍の時であったが、いよいよ三階建ての鉄筋新社屋が建設された昭和32年もまた、共同組が企業の内容とともに形態を整えた年として記念すべき時となった。

共同組発祥の時からの本社事務所は、発足のころに述べたように、木造二階建てで、一階に通運部門、車輛部門と庶務、会計の共通部門が占め、入口の右側が応接室となっていた。

二階には、中央に社長室があり、その隣りが海運部門であった。本社々屋と隣接して木造二階建て、延べ200坪の倉庫があった。

通運限定免許、続いて通運一般免許並びに一般区域貨物自動車運送事業免許を相ついでうけて通運業者としての体勢を



32年完工の3階建の社屋

整え、昭和28年4月には汐留駅混載仕立てを開始した。これに伴って、現業部門の強化はもとより、管理部門も大幅に増員したので本社々屋も狭隘となり、隣接の倉庫の二階も事務室に改造して使用していたが、業績もいよいよ伸張して、社員も大幅にふえ、机の置き場もないという嬉しい悲鳴をあげる事となったので、新社屋を建設することとなり、昭和31年12月、日建設計工務株式会社の設計、株式会社戸田組の施工により着工され、翌32年6月完成、7月15日その披露が行なわれた。総工費は3,000万円である。

業務の拡充と新社屋建設準備にあわただしい日を送っていた桑村茂之総務部長が昭和32年2月2日の予算会議中脳溢血で倒れ、死去されたので、大阪阿倍野斎場で共同組社葬の礼をもって生前の功績に報いた。

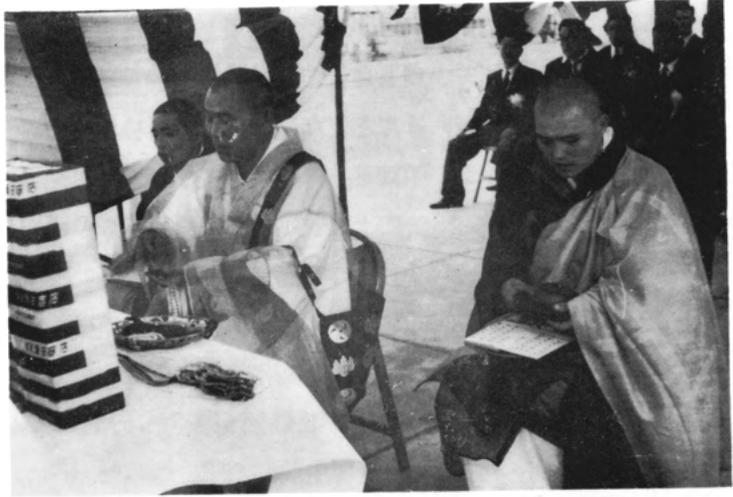
なお32年に新築された本社社屋は、昭和40年太平工業株式会社によって増築に着手10月、現在の5階の社屋を完成した。



増築の完工式

本社新築披露

日建設計工務株式会社の設計，戸田組大阪支店の施工によって，新社屋は32年竣工，7月15日午前9時から新社屋々上で喜びの竣工式を挙行了。



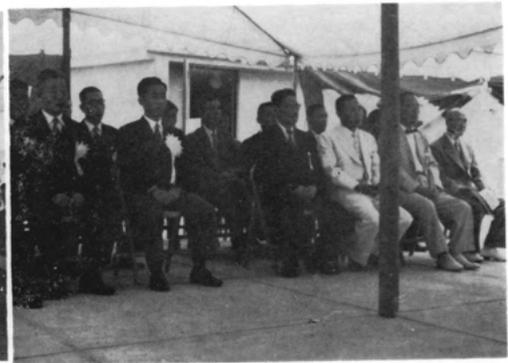
修祓の甲山の一言寺住職北野教順師

会社側から小谷社長以下課長以上の幹部，工事関係者，株式会社戸田組大阪支店，支店長石丸正名氏ほか2名，日建設計工務株式会社社長尾崎久助氏ほか3名，株式会社松坂屋大阪支店，三和電機株式会社等の関係者列席，甲山の一言寺住職，北野教順師の修祓，工事関係者に感謝状贈呈，従業員表彰があった。

式が終って三階会場の披露パーティーに臨んだ。



工事関係者に感謝状を贈る



参列の本社幹部，工事関係者

披露パーティー

午前11時から2階会議室でレセプションが開かれ、衆議院議員林譲治氏、毎日新聞社常務上田常隆氏、大阪窯業セメント株式会社専務桂源次郎氏ほか18名が列席、小谷社長のあいさつについて、林譲治氏その他来賓の祝辞があった。



披露レセプション(小谷社長あいさつ)

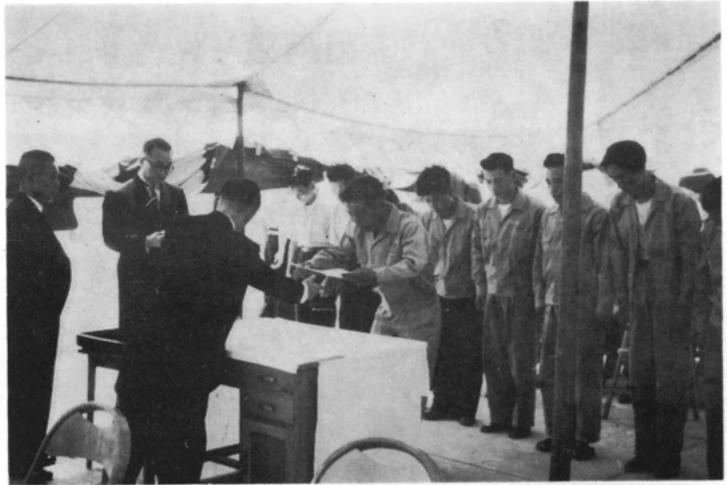
自民党の領袖、林譲治氏と小谷社長は24年ころから親交があり、巻頭の上田毎日新聞社長の発刊の祝辞の中にもあるように、林氏は小谷社長の直情径行の性格を愛し、来阪して機会あるごとに歓談を重ねていた。時の首相、吉田茂氏とも縁故関係があり、同じ土佐勤王の流れにある林氏は、小谷社長



新築披露パーティー



大阪窯業セメント(株)関係招待披露



新築記念の従業員表彰

とは元毎日新聞社員で、のちブラジル協会にあつて移民問題等に活躍した桑原忠夫氏を介して結ばれたもので、林氏は共同組の発展の陰の推進者の一人でもあつた。

一般の披露パーティーは午後1時から3階会場で開かれ、御得意様、同業各社、関係諸団体等241名が出席、賑やかに開かれ、次いで午後3時から、大阪窯業セメント株式会社関係披露パーティーが行なわれ、大阪窯業セメント株式会社からは石原部長及び大阪工場からも多数の参会を得、和やかな祝辞交歓があつて、パーティーを終つた

大セ事業部

昭和38年11月に三生運送株式会社生まれ、特輸部のセメント、生コンクリートの両部門のうち、生コンクリートの輸送の一切を新生の三生運送株式会社に移管することになったので、セメント部門を担当するために大阪セメント事業部が生まれた。

大阪セメント事業部は、大阪セメントの大阪工場と、伊吹工場から出荷されるセメントの構内作業とトラック輸送のほか、同社名古屋支店と契約のトラック輸送（伊吹工場）の一部の運営に当たるもので、大運橋営業所、伊吹営業所の事務管理に当たり、大運橋営業所では、トラック輸送、船運送、構内積込み作業（トラック・船積み）の業種別に作業を行な



袋詰セメントの船積作業

った。伊吹営業所では、トラック輸送、構内積み込み作業（トラック、貨車積み）の作業体勢で、実績向上に努力した。

ここで当時のセメント業界を見ると、戦後の他の産業に比べて誠に目覚ましい伸長振りであった。戦争が終ったとき、日本には荒れ果てた国土と420万戸にのぼる住宅の不足があり、それに占領政策の実施のためにアメリカ軍が乗り込んできて、この3つが建設業の当面する需要の主たる柱になっていた。こうして戦後の初期、朝鮮動乱前にはまず国土の復興から始まり、ついで、22年キャスリン、23年アイオン、25年ジェーンなどと年中行事化して襲来した台風禍の復旧工事も加わって、建設、セメント業界は年を追うて活況を呈し、25年、朝鮮戦争は建設関係に一段と拍車をかけ、26年、27年にかけて鉄筋コンクリート造り高層建築、いわゆる戦後第1次のビルブームが起り、特に27年3月、東京日比谷に姿を現わした日活国際会館ビルはその先駆ともいふべきものであった。もとよりこれには、23年から25年にかけてすでに建設資材の統制、臨時建築等制限規則などが解除され、建設業法、建築基準法なども制定されてそれ以後の発展への準備は行な



袋詰セメントのトラック積込作業

われていたからである。かくて建設用に向けるセメント工業の生産量は、29年1,000万トンの大台を突破し、戦前のピーク800万トンを超えていた。

しかし39年10月、「スポーツの祭典」東京オリンピックが終るとともに、建設、セメント関係も不況に沈み、セメント業界は不況打開のためにセメント休戦協定、つまり増産設備投資を行なわない、またスクラップ・アンドビルト方式（老朽キルンの休職）によって生産調整を行ない、市況の混乱を防止することとなった。

大阪セメント(株)でも、不況時の合理化対策が相次いで行なわれ、大阪工場も立地条件の関係から工場の規模を縮小することとなり、船運送は、輸出は全面的に、機帆船運送も大阪工場起点の近海地域に限定された以外は、すべて高知工場から出荷されることになった。

このほか陸上輸送でも、大阪生コンクリート(株)向日町工場、堺生コンクリート(株)堺工場、大阪セメント(株)下津サービスステーション等、袋、撒（普通セメントのみ）の輸送中継基地が増設され、これによって大阪工場の規模は中継基地化され



撒セメントの積込作業

る傾向となった。

セメント業界不況の波を受けた三黄通運では、39年にはのちに述べるように、正月早々育英会を発足させたほか各種の厚生規定が生まれたが、ここで、大阪セメント事業部のその後の推移を見ると、昭和40年には積極的に合理化を進め、事務、作業ともに少数精鋭主義に徹し、42年1月早々の取締役会で、大阪市港区二条通4丁目の大広海運株式会社に船運送事業免許を譲渡した。

このほか全社を挙げて不況克服に当たり、41年下半年から完全事業部制を布き、生産性の向上に努力を傾けた。

こうして社内々部での体質改善の努力を重ねつつあるとき、セメント業界も41年下期から徐々に回復し、42年度には好況に転じたので、これを反映して、大セ事業部の動きも活発となった。

43年は、金融引締政策等の影響もあって、各種企業の倒産が相ついでだが、セメント業界は、万国博を目前に控えて明るいムードがあり、「セメント休戦協定」も43年で一応期限切れとなるので、業界は設備投資による増産体制に入る構えで、生産工場が母体となり、その衛星都市に中継基地が新設される傾向で、セメントもいよいよ撒輸送に拍車をかけ、大量輸送を目的とするトレーラー化時代が迫っていることを思わせるものがある。



伊吹営業所

伊吹営業所

伊吹事業部の営業所は、滋賀県の高峰、伊吹山のふもとにあり、通運部門と自動車部門で構成されている。

昭和27年、大阪セメント伊吹工場に発着する貨物を取扱うため、6月限定免許をうけて発足したもので、月間扱い量は、当初は約20,000トであったが、セメント需要の漸増とともに扱い量も増加し、昭和42年の扱い量は月間110,000トとなり、当初の5.5倍の扱い量となった。

自動車部門は、昭和31年10月、滋賀県下で一般貨物自動車事業の限定免許をうけ、5輛の大型普通車をもって開設された。開設当初は、月間、約2,000トの袋セメントの輸送であったが、セメントの需要が袋セメントより撒セメントに移行し、昭和36年から撒セメント輸送車（スクリー車）に切り替えた。

昭和42年現在の保有車は、自車16輛、備車20輛、合計36輛で、月間、約18,000トのセメントを滋賀県一円、京都・大阪・北陸方面に輸送している。

伊吹営業所は、大阪セメント伊吹工場と、その消長をともにするもので、大阪セメント伊吹工場が、大阪セメントの主力工場として年ごとに躍進するとともに、伊吹営業所の通運

部門、自動車部門などの扱い量も増加し、力強い歩みをつけている。

年 度 別 総 出 荷 屯 数

年度	出 荷 屯 数	年度	出 荷 屯 数
27	48,315 吨	35	816,806 吨
28	226,584	36	940,344
29	311,863	37	1,123,471
30	319,234	38	1,083,279
31	450,862	39	1,050,880
32	544,725	40	959,980
33	524,054	41	1,135,719
34	627,105	42	1,211,832

27年度は7月～12月

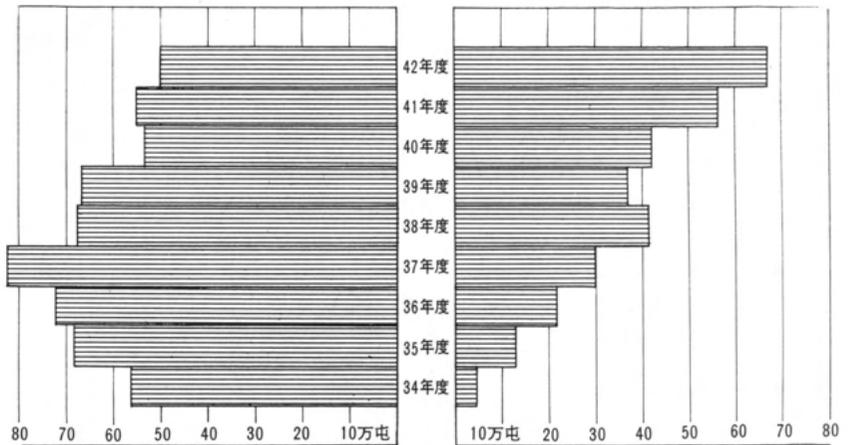
33年5月よりホキ車使用

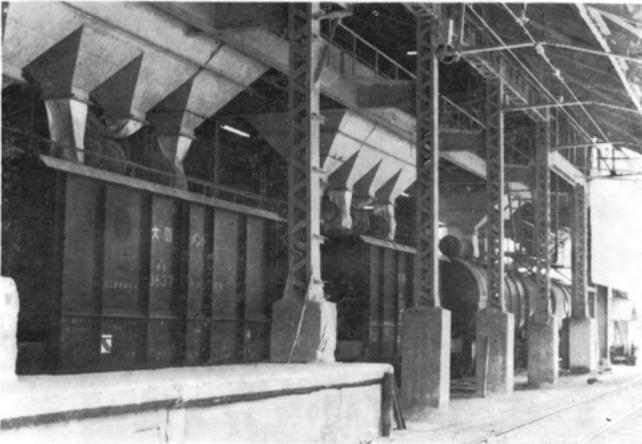
39年9月よりタキ車使用

年 度 別 袋 撒 対 比

袋セメント

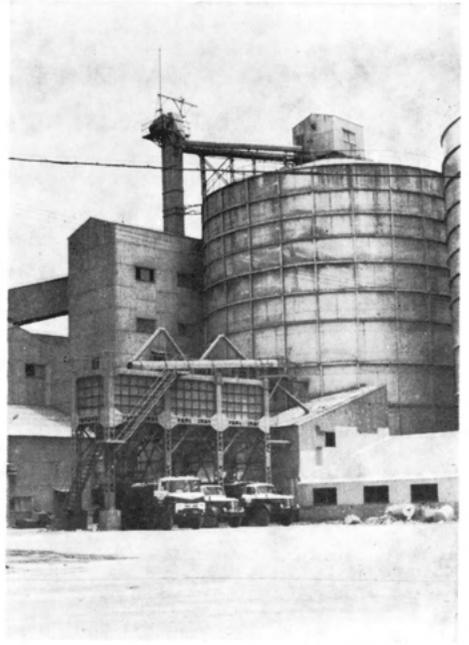
撒セメント





伊吹営業所・撒セメント貨車積み込み作業

伊吹営業所・トラックへ積み込み作業



新鋭撒セメント輸送車

会長制を採る

昭和38年5月1日の取締役会で役職を、ついで6月3日の取締役会で職務分掌を決定し、植野正雄が取締役会長となった。

取締役会長	植野正雄	通運部門の総括並びに関係官公庁及び諸団体の会社代表
取締役社長	小谷定夫	会社全般の業務を総理する。
取締役専務	桑村啓之	会社全般の業務を統括する。
取締役	岩崎一郎	経理部の全般業務を掌理する。
取締役	片山象一	関係官公庁並びに労組上部団体に対し専務を補佐する。
取締役	小橋藻美	通運部全般業務を掌理し、会長を補佐する。
取締役	辻 武治	特輸部（労務関係を除く）全般業務を掌理する。
取締役	徳外仁智男	特輸部の労務関係並びに営業部全般業務を掌理する。

この年11月、大阪市今林町の東部卸売市場の開場に伴い、同市場駅の通運事業の免許申請を計画したが、のち諸般の事情のため中止した。

福利規定

昭和39年，この年，オリンピック東京大会開催を目ざして，東京を中心に道路の拡張整備工事が開かれ，ホテルの建設も進められた。9月には名神高速道路が全通し，10月には東海道新幹線が営業を開始して，東京，大阪間を3時間半で結ぶにいたった。

三黄通運でも，共同組から社名を改めて2年，企業もここによくやく安定し，8月には重量品運搬などのために，別項のように重量事業部（のちの株式会社三黄組）を開設し，11月には資本金を1億円に増資したが，この年は，社員の厚生面の施策を相ついで実施するなど，これまた企業の安定した一つの証左でもあった。これよりさき，昭和35年6月には創立記念日に梅田花月劇場に於いて優良社員表彰を行なうとともに，従業員とその家族を招待して慰安会を催した。



社長から優良社員を表彰

相ついで厚生規定

まず1月に、三黄通運株式会社育英会が発足した。目的は会員とその扶養する子女、兄弟、姉妹で思想堅実、学力優秀、身体も強健でありながら、経済的に恵まれず、修学が困難な者に対して、学費の貸与その他、育英上、必要と認める事業を行ない、将来、社会に貢献し得る有用の人材を育成しようというのであった。

区別	学資	高校	月 2,000円
		大学	月 4,000円
	入学資金	高校	月 30,000円
		大学	50,000円

資格 本採用後、3年以上勤務した従業員及びその扶養する子女、兄弟、姉妹。

また4月1日には、慶弔見舞金規定を制定した。

慶 祝 金

結婚慶祝金	3,000円～10,000円
子女結婚慶祝金	1,000円
子女出産	2,000円～3,000円



本社屋上での物故者慰霊祭（昭和29年）

弔慰金

社員弔慰金	3,000円～10,000円
業務上	50,000円
家族の弔慰金	1,000円～5,000円
供花料	2,000円
傷病見舞金	1,000円～5,000
災害見舞金	災害の程度によって、そのつど定める

5月1日には、三黄通運貯蓄組合が生まれた。組合員の福利増進のため、貯蓄を奨励することを目的としたもので、組合員の資格は、正規の従業員と常勤嘱託である。

種類	普通預金	年6分
	定期預金	年8分
	積立預金	年8分3厘

いずれも1口1,000円を最低限度とする。

11月23日には、従業員の福利増進のため、厚生資金貸付制度を発足させた。資格は本採用の従業員で、社内貯蓄組合に加入し、積立、定期のいずれかに貯蓄している者とした。

貸付対象と限度

一般貸付 30,000円～70,000円

- 本人及び家族の傷病医療
- 冠婚葬祭
- 不時の災害による必需品の調達
- その他不時の出費

住宅貸付 50,000円～200,000円

- 家屋の新築、購入、修理、改造の資金を必要とするとき。
- 借家、転居、転宅の敷金、権利金の資金。

和歌山営業所移転

昭和39年まで和歌山営業所は、和歌山市湊の住友金属工業和歌山製造所の中にあった。当時、住友金属の工事は大規模なもので、大阪窯業セメントと住友金属が契約を結び、住友金属が生コンクリート支給の建設工事を進めていた。そこで、共同組は33年8月に生コン運搬車4輛で、生コンクリートの輸送を開始したが、36年にはいよいよ活発となって14輛が昼夜兼行で月間2万立方米余を運搬していたのである。かくて、共同組が社名も三黄通運と改めた37年を越えて38年には第2期建設工事もほぼ一段落し、引続き第3期高炉建設工事が始まり、そのため住友金属工場内にあった大阪窯業セメントのプラント及び三黄通運の諸施設を取除くことになり、39年2月に和歌山営業所を紀の川添いの布施屋に移転し、外部から生コンクリートの搬入に当たった。これによって、三黄通運としては、住友金属関係の生コンクリートのほか一般市販の生コンクリートを扱うことも出来るようになった。

資本金1億円に

和歌山営業所移転のほか、この年8月には、重量事業部を開設して重量品の運搬、機械解体据付、荷造り、梱包等の業務を開始した。また11月には資本金を1億円に増資した。



操業開始直後の大阪生コンクリート(株)佃工場のプラント風景

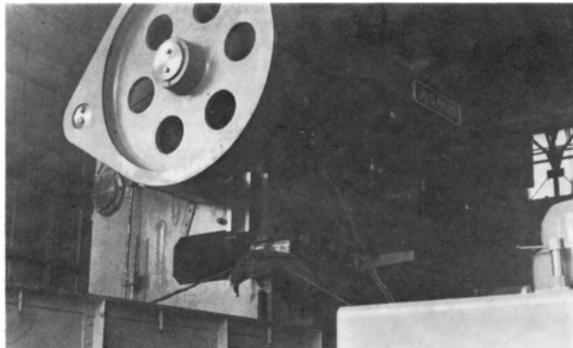
重量事業部

新聞印刷輪転機メーカーである浜田印刷機製造所を主要得意先とする「通運部特輸課」が創設された昭和39年4月が重量事業部の発端であった。

発足当時は、現三黄組代表の広田課長が作業員の充員、器材の整備、及び営業活動等、全く目まぐるしく奔走して、新聞印刷輪転機の解体、運搬、据付けの作業が開始せられた。

車輛は、4トン車、8トン車各1輛をもって機械、及び資材の運搬に当たっていた。

作業も市内の機械移送に始まり、逐次地方への出張作業も多くなり、東京、名古屋、福岡、宮崎、長野等その範囲も拡



重量事業部・倉庫内機械の積込作業

大されて行ったのである。

業務の種類が完全に通運部と異にするため、昭和39年8月、通運部より独立して、「重量事業部」として新発足したのである。

本拠地を本社倉庫1階に置き、福島倉庫を梱包工場として使用して、業務も愈々本格化し、月々その業態を上げたのである。新潟に本社をもつ北越工業とも契約し、本社倉庫を同社製の移動式コンプレッサー「エアーマン」の保管と、本社

工場より倉庫迄の運搬及び，同倉庫より指定先までの運搬を併せて行なうようになった。

このようにして新聞印刷輪転機専門の運搬，据付業として，毎日新聞社，朝日新聞社，読売新聞社など各新聞社より好評を得るまでに成長して行った。

こうした状況の中に於いても，常に技術の向上と，販売の開拓を続け，印刷機械のみでなく，一般工作機械分野にも進出して行ったのである。

この三黄通運重量事業部は在阪重量運搬業界の新星として，全くユニークな存在であり，部長以下全職員，作業員が，セールスに，作業に益々その特色を発揮し，車輛も更に4トン車，2輛を増車して顧客の要請に応えたのである。

御得意先も，前記の浜田印刷機製造所の他，工作機械の池貝鉄工株式会社，大隈鉄工所，「エアーマン」の北越工業株式会社等，次第に広範囲となった。

一方，大阪市大正区新炭屋町に於いて，敷地，2,000坪，工場建坪，300坪の整備工場が整備事業部として，三黄通運株式会社，及び三生運送株式会社の全車輛の定検整備，分解



工作機械の積込み

修理を行っていた。

この工場は後側が木津川に面して、水路の便も良く、その上土地も水面より相当高く、水害の心配も全くいらない便利な場所にあり、月間平均、定検車12輛～15輛の整備をし、また小修理車も月間延べ入庫数は60輛を数えていたのである。

昭和43年2月、前記整備工場をも含めた重量事業部は車輦面をのこして「株式会社三黄組」として誕生した。これは受託体制の確立と、業務内容の充実をはかるため、三黄通運より分離独立したものである。

貿易部

三黄通運株式会社に貿易部が創設されたのは、昭和40年4月である。

三黄ビルの4階にあった事務室では終日、軽ろやかなタイプの音が聞え、今までは地味な感じであった社屋が、数多く持込まれる商品の花やかな色彩により、パッと明るくなったような感じを与えたのであった。

貿易部は、繊維、鉄鋼、雑貨の3部門に分れ、その主要業務としては、繊維原料、鉄鋼、及び真珠等の輸出業務と、繊維製品の輸入業務であった。主なる取扱品目の仕向先は、鋼材、金属類は、タイ国へ、繊維原料は、主として香港へ、また真珠は、スイスへ輸出し、イタリーからは繊維製品（ニットスーツ）を輸入していたのである。

業績の伸長により、次第に活発になって来た取引の円滑を期するため、スイスのジュネーブと香港にそれぞれ海外駐在員を派遣して販路の拡張を計ると共に、海外業務の窓口として事務所を開設したのである。

発足当時は部員僅かに8名であったが、その後の業容の充実と発展により、更に5名を増員して業務に当たっていた。

事務室の通路に所狭しとばかりに並べられたイタリーからの輸入ニットスーツ、ニットウェア、ニットコート等、その

鮮やかな配色は激務に疲れた部員の眼をいやすのに、恰好のものとして映っていたのである。

一方別室の鉄鋼部門では隣の明るい雰囲気とはガラリと違った重厚な感じで、扱品目の相違とはいいいながら、妙なコントラストを見せていたが只々忙しい毎日が続いた。

海外でのバイヤー間にも、認識が深まり、順調なスタートが切られたのである。



海上コンテナ

しかしながら更に発展，飛躍を期するためには，三黄通運株式会社貿易部では，種々の難点が生じて来たので，昭和42年10月，時も良し，貿易自由化に相応しい，貿易專業会社として，独立することとなり，躍進途上にあつた三黄通運株式会社貿易部は栄光の夢を新会社の三黄貿易株式会社に委ね，ここに発展的解消となつたのである。

クラブ活動

野 球 部

職員、従業員の福利厚生の一翼として、昭和38年5月19日、部長徳外常務、監督は当時の瀬戸山人事課長のもと、部員26名をもって三黄通運野球部として誕生した。部員には中、高校時代から野球に親しみ、素質にも恵まれた者が多かったため、お得意先との親善関係、陸運関係の試合でも好成績を納めた。部員も日曜日には猛烈な練習を重ね、殊に伊丹自衛隊のグラウンドを借りて、真夏の灼熱の太陽の下、午前9時から陽の沈むころまで、守備に打撃に練習を重ねた成果が現われて、大阪府野球連盟、東都野球連盟、大阪陸運野球連盟に加入して、何れも上位にランクされ、39年、大阪府野球連盟で、B級に進み、福島地区では、特に68チーム中の推薦5チームに選ばれ、福島地区代表として、高松宮賜杯予選に出場した。

しかしその後、情勢の変化により、発展的に解消してクラブ組織に切替えることとなり、39年9月12日、三黄通運野球部を解散して、新たな姿で再出発した。

主な成績次の通り。

大阪府軟式野球春季大会（39年）

第1回戦 三黄4－2 栄興商会

第2回戦 三黄7－0 能美防災

第6回戦 三黄1－1 シャークスクラブ（抽籤勝）

同夏季大会

第1回戦 三黄7－0 ダイヤモンド毛糸（6回コールドゲーム）

第2回戦 三黄8－0 西尾商店（5回コールドゲーム）

大阪陸運局野球大会

三黄3－5 大阪合同（39年）

三黄 2—2 大阪合同—引分— (40年)

三黄 3—4 南海電鉄自動車局 (41年)

三黄 0—3 ダイハツ (42年)

大阪府中小企業団体軟式野球大会

(大阪金物問屋代表として出場)

1回戦 三黄 8—2 タイホー

2回戦 三黄 1—5 玉村運輸

そ の 他

三黄 0—1 象印マホービン

三黄 4—0 自衛隊36連隊

三黄 3—5 名古屋相互銀行

三黄 6—0 自衛隊通信隊

現 在 の 部 員

監督 佃 肇 コーチ 谷口種三郎

主将 池本保彦

(A)	野田弘之	砂村昌彦	山下敏三	岡本健二
	岡村年一	田辺秀生	大野欣次	浅井 猛
	高氏和仁	高島二郎	正岡善隆	永岡 泰
(B)	鈴木明吉	北山春雄	高橋 章	由利 敬



野 球 部



卓 球 部

荒木 隆 酒井 清 大川昭治 森田正男
西谷武次 良田直宣 長本忠明 谷口英行
矢頭育男

卓 球 部

卓球部は42年7月に生まれた。43年5月現在の部員次の通り。

部長 大川 昭 治

部員 長谷川章 西原克治 中尾浩 百々原一光
鈴木明吉 田中宏 常石えみ子 藤村よし子
前田好子 伊藤幸子 西村節子

女 黄 会

昭和42年6月1日、三黄通運株式会社の女子職員全員を会員とする「女黄会」が誕生した。

この会は、研究活動並びにレクリエーション等を通じ、友愛の精神をもって、女性らしい教養を高める事を目的として発足したものであり、第1期の役員は次の人達を選ばれた。

会 長 伊藤美智子(庶務課)

副会長 安井 絃子(調度課)

会 計 三谷 妙子(秘書課)

運営部 今村 節子(現業課)

運営部 河崎 敏子(管理課)



女黄会レクリエーション (奈良春日大社)

昭和42年6月4日、第1回のレクリエーションとして、奈良若草山周辺に遊び、27名の参加を見た。

また秋の飯盒炊さんの集いには、25名が参加して、10月1日、秋の甲陽園山中で1日を楽しく語り、明るく歌って過ごしている。

この他、昭和43年5月26日には、須磨離宮の見学も行なっている。

また研究活動も活発に行ない、一例を挙げると皆で考える「生活の知恵」を5グループに分け、それぞれテーマを決めて、考えながら学んで行く方法で、そのテーマを列記すると

- 1 迷信のいろいろ。
- 2 病気見舞の心づかい。
- 3 家庭訪問の際の常識。
- 4 食品の危険信号。
- 5 洗濯のアイデア。

等のテーマをそれぞれ年長者、経験者が、リーダーとなって、考えながら知識の吸収に努めている。この他に会報（月報）の発行、月別の指標実施、各種講習会の開催等、狭い範囲ではあるが、真面目な態度で向上に努めており現在会員数も50名を越えるに至っている

労働組合

ここで、昭和24年4月、全港湾運輸労働組合共同組分会として、さきに解体された大阪河川運送から引継いだ船部門の組合員30名をもって結成されてから19年間、その間、離合集散しつつ、時代とともに展開された三黄通運の組合運動の推移をたどってみよう。

昭和23年創業のころは、従業員も僅かで、殊更に親睦の会を作らずとも、朝夕、顔をあわせて互いに談じ、互いに語り、横の連絡はもとより、経営者、社員の間も家族的な雰囲気の中で歩み、その後、従業員全員参加の共済会という名称の親睦会が生まれたが、企業の拡大と従業員の増加に伴ない、また社会状況の変化とともに社内に労働組合結成の機運がみなぎり、昭和29年組合が結成された。それより先、前述のように、大阪河川運送を引きついで時に、この船部門の組合も同時に引きつがれたが、三黄通運の職員とは別個のものであった。

29年、組合を結成することとなり、まず1部の職員と、梅田駅の現業を中心とする職員によって、総同盟大阪自動車運輸労働組合として結成された。時に組合員40名。翌30年2月、総同盟大阪自動車運輸労働組合の幹部との感情的対立その他から上部団体に属さず、運営を行なうことを表明して、第二組合共同組労働組合が70名で結成された。この第二組合結成ののち僅かに2ヵ月で、第一、第二組合ともに大同団結のため発展的解散し、総同盟大阪自動車運輸労働組合共同組支部として、船分会を除き、完全ユニオンショップ制として組織された。組合員300名で、ここに初めて全社的な組合が結成されたわけである。

翌年、31年3月、第2回定期大会を開き、役員改選を行なったが、現場と事務系統職員では労働条件も異なり、従って期末賞与、基準外の算定など、相容れぬものがあるので、こ

の不利を察した職員側は4月、脱退して共同組職員組合を、90名をもって結成した。これで共同組職員組合、共同組従業員組合（10名）共同組伊吹労働組合（40名）と各々、職域を基盤とする組合に分裂し、総同盟大阪自動車運輸労組共同組支部は、この年5月、退職金問題でストを決行するにいった。翌、32年4月、総同盟大阪自動車運輸労組を脱退し、総評系通運協議懇談会に加盟した。この年7月には、職員組合、従業員組合、伊吹労働組合、沿岸労働組合、解会と5組合となっていた。

昭和37年以降、組合の動きを年別に見ると次の通りである。

37年7月 佃労働組合結成。従業員組合より分裂して総同盟全国自動車交通運輸労働組合に加盟

8月 共同組労組、共同組職組が総同盟大自運に加盟

38年2月 全自交佃支部は同盟を脱退し総評全自運に加盟。共同組労組より分裂して千島生コンクリート労働組合を結成。

5月 共同組労組分解し、梅田駅労働組合結成（60名）

11月 三生運送(株)発足により生コンクリート部門労組は名称変更（佃、千島）

40年5月 全港湾大運橋分会解散、車輛分会と合併。

41年8月 全港湾木津川分会脱退、総評、全自運生コンクリート共斗会議加盟。

42年4月 木津川労組消滅。

以上のように、めまぐるしいような変化と集散をたどったが、現在、職員組合を初め作業職種毎に5つの組合があり、それぞれ活動中で、統一を望む声もかなりあるが、職場環境その他の相違から来る現実の情勢は統一とは別個の流れがあり、主導権を握ろうとする姿勢もからみあって、一本化することはまず困難となっているのが現状である。

43年9月現在組合役員次の通り

全国交通運輸産業労働組合同盟

三黄通運職員組合

組合長 高橋 章

副組合長 橋村 秀次

〃 田中 宏

書記長 三浦 昭徳

全国交通運輸産業労働組合同盟

三黄通運梅田駅労働組合

執行委員長 芝田 覚

副執行委員長 坂本 松雄

書記長 神徳 泰蔵

全日本港湾労働組合関西地方車輛支部

三黄通運車輛分会

分会長 吉田 駒楠

副分会長 鈴江 武雄

書記長 森村 進

三黄通運沿岸労働組合

組合長 五百住 博

書記長 岡田 喜平

三黄通運伊吹労働組合

組合長 西口 善六

副組合長 北川 正吉

書記長 清水 三雄

三黄通運伊吹自動車労働組合

組合長 谷川 順平

副組合長 内川 一義

書記長 堀江 啓次

三つのわれらの信条

昭和42年、1月4日の年頭祝賀式を総決起大会としてスタートし、基本方針として

- 1、計画は勇氣と自信をもって実行しよう。
- 1、仕事は力と根性をもってやり抜こう。
- 1、目標は創意と熱意をもって達成しよう。

の三条を設定し、これを「われらの信条」とすることとした。

42年は、その前年41年後半から政府のテコ入れ政策によって、景気は徐々に回復に向かい、42年2月第2次佐藤内閣が成立したが、7月から資本自由化によって日本もいよいよ激しい国際競争の舞台に上り、9月には金融規制、11月18日には突如として英国のポンド切り下げ、日本の国際収支の赤信号など、周囲をとりまく経済情勢は暗転したが、年頭早々から覚悟も新たに、諸情勢に取組んだ三荳通運は、各種の制度を新たに導入するとともに、委員会の活動などによって少数精鋭主義による人材の育成、企業体質の強化を図り注目に値する年であった。

社員資格制度など

昭和41年度から、給与体系の改訂を準備しつつあったが、職務給移行の第一段階として資格制度を42年1月から実施することとなり、毎年2月と10月に昇格試験を施行して、社員の格付けを行ない、漸次移行して適格職務給導入の完成を目指している。

社員研修制度 高度化する情勢下において、社員の1人、1人が真に自覚して自己の能力開発をはかるための研修、訓練を行ない、また、昇格試験の準備として各種の研修を実施するもので、4月から始められた新入社員の教育訓練を初めとして、5月からは営業マンの訓練、7月には管理者の教育訓練、8月には管理者を大阪市天王寺区下寺町2丁目の金台寺に合宿さ

せ、管理者たちは夏の夜を、南大阪の寺院特有のヤブ蚊と猛暑を克服して訓練をうけた。

各訓練の日程はつぎの通りであった。

新入社員教育訓練

入社式	4月1日
第1次集合基礎教育	4月1日～4月4日
第2次集合基礎講座	4月14日～4月15日（1泊2日）
実習及び実務訓練	4月5月～4月28日
親睦会	4月29日

新入社員教育講座と訓練項目

○組織と機能 ○諸規則と服務心得 ○はじめて仕事につく人のために
○上手な話し方、聞き方 ○文書について ○帳票について
○労使関係の知識 ○各事業部の事業概要 ○1泊2日の入禅訓練



入社式後の懇談会



西宮海清寺の座禅訓練を終えた新入社員



伊丹自衛隊の新入社員訓練(昭和40年)

営業担当社員訓練 通運業務のエキスパートとして、顧客の購求に奉仕すると同時に、販売のエキスパートとなるために、井上芳枝、植田光明両氏を講師として、5月9日から9月21日までのうち、10回にわたって、つぎの課目について訓練をうけた。

市場は何を求めているか。営業マンの販売計画の立て方、進め方。新規取引先の発見とそのアプローチのやり方。商談のテクニック。クレーム処理と得意先管理。代金回収と売掛金管理。

管理者教育訓練 本社会議室で、7月12日から日本経営士会大下三郎氏を講師として、係長以上の管理者が勤務を終えた午後6時から8時まで訓練をうけた。

実施日	講習
7月12日	会社とは、利益とは
7月26日	Plan—Do—See
8月7日	職務、責任、権限
8月29日	目標と結果
9月11日	管理と部下への動機づけ
9月26日	幹部に必要な経営データと そのチェックの仕方

このほか資本の自由化、科学技術の進歩とともに変転する近代産業界にあって、現代の企業経営に対処するため課長代理以上の管理者を対象に、8月4日から6日まで2泊3日の



車輛事業部を見学する新入社員

管理者夏季合宿訓練を天王寺区下寺町2丁目の金台寺に於いて開いた。

第1日は桑村専務取締役以下32名の幹部が出席，各部門の報告によって人手不足，少数実力主義，作業と労務管理などについて活発な論議が交わされた。

第2日と3日は日本経営士会の大下三郎氏，大阪府大竹山



管理者の訓練 (MTP)



幹部社員会

増次郎教授を講師として、労働問題、経営者、管理者の姿勢などについて講義があったほか、自由討議に相当の時間が割かれ、各部幹部間の意志の疎通、と相互理解をはかる目的で、第1日、第2日は業務終了ののち夜11時まで、第3日の日曜は朝9時から夕方6時まで、講義に、諸問題の提出と交流に、酷暑の夏の日を熱心にすごした。

松 下 課

昭和42年には、組織の上では、松下課と東大阪輸送センターの新設、三黄貿易株式会社の発足などがある。

松下課については、松下電工株式会社の照明事業部の地方発送の一括取扱い開始などによって、到底、従来の組織の下では処理し難いので、4月1日、松下課を新設し、別館倉庫の2階全部を同課に充て、増加一途をたどる出荷量に対処することになったが、小谷社長はすでに昭和40年ごろから松下課新設の構想をもって、深耕開拓と新規獲得を重点目標に進めていたもので、この構想が着々と実を結び、出荷量も年々増加しつつあった。松下課新設とともに、三黄通運と松下関係会社の従業員ともいよいよ親密さを加え、当初、予想の見透し通り、約40%の増量となった。これを松下電工、松下電器産業の別で見ると次の通りである。

松下電工(株)

- 1 昨年4月より全国代理店直送照明器具の新規取扱い実施
- 2 本年4月1日より木材事業部製品の全国一括取扱い実施
- 3 照明事業部、照明器具キット製品の梱包並びに全国輸送の一括取扱いを実施

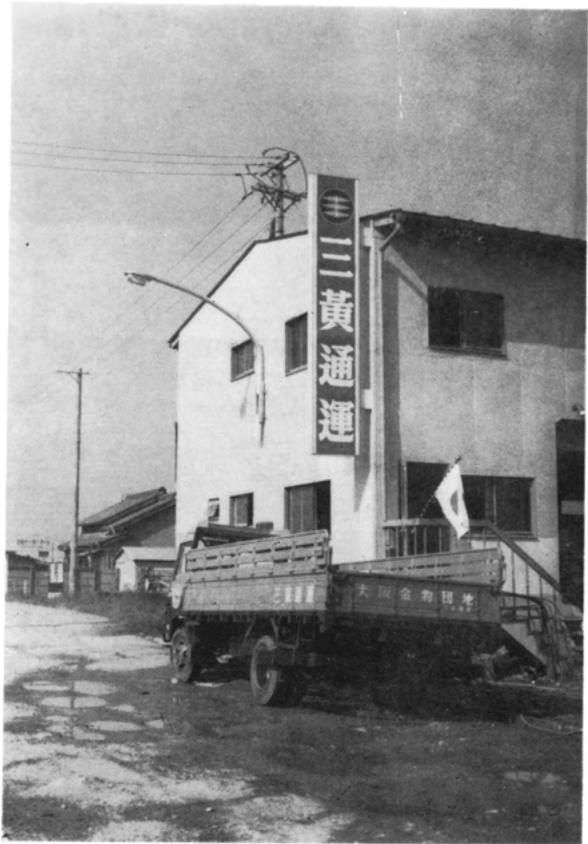
松下電器産業(株)

- 1 カラーテレビ事業部製品の各地行に対する新規取扱い契約が実現、1年の間に取引開始時より約50%の増量
- 2 仙台、東北方面行の全事業部取扱いを実現すべく通運部、

営業部，車輛部一丸となって準備を進めている。

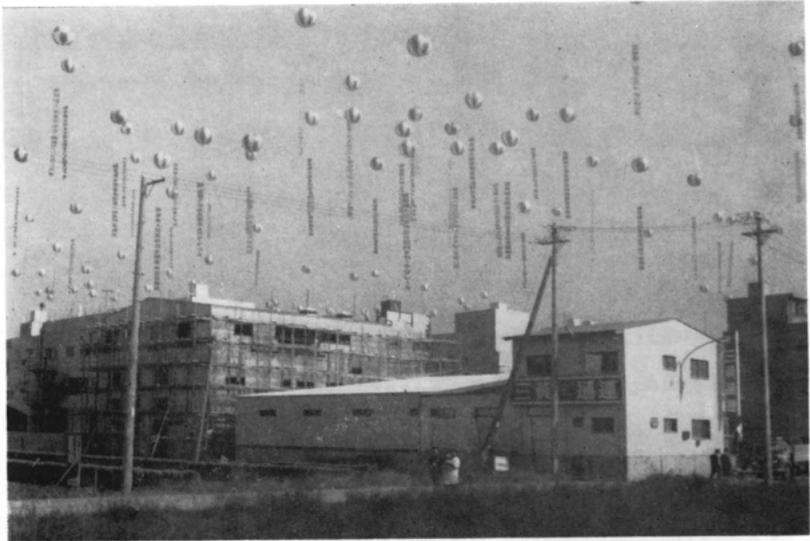
東大阪輸送センター

大阪市ではかねて，市内の繊維，おもちゃ，洋服，金物などの問屋の近代化をはかり，同時に市内の交通難のため流通を妨げているのを打開するために，郊外地に団地を設けて各問屋の合理化がはかられていた。金物問屋でも，昭和39年，大阪金物問屋移転協議会が参加131社で結成されて，集団移転が計画され，その間，幾多の曲折があったが，旧布施市字友井地区の10万坪を予定地区として昭和41年11月，87社の協同体制のもとに金物団地が生まれたので，三黄通運で



東大阪輸送センター

も88社目として、同団地内に東大阪輸送センターを開設し、団地内とその周辺の輸送に当たることになった。この金物団地は日本でも最初の商業団地第1号で、三黄通運でも全力をあげて輸送サービスに努め、将来は団地近代化協同組合とも



東大阪輸送センター開設



同センターの貨物受託

協議して、輸送の効率化、合理化の一環として、構内専用のトレーラーの活用を予定している。

東大阪輸送センター

所在地	東大阪市金物町13号
	電話大阪(723)2821-2番
設備	事務室 延べ117m ²
	荷受作業場 256m ²
	敷地面積 864m ²
専属車輛	大型車 3 輛
	小型車 2 輛
	フォークリフト 1 輛
その他	荷役用具 1 式

社員の発足

社員会制度は6月に発足したが、この社員会の目指すところは、大要、次の通りである。

- 1, 新しいアイデアの開発
- 2, 将来における経営幹部の育成
- 3, 経営参画へのヒューマンリレーション

幹部社員会、係長社員会、主任社員会、一般社員会に別れるが、まず係長、主任社員会と一般社員会が発足し、幹部社員会は8月1日からスタートした。

幹部社員会では、ヒューマンリレーションの問題、合理化の問題、長期ビジョンについてとり上げ、会社からは「朝礼の基本的要件と改善」について検討を求めた。

係長社員会は、最初4ヵ月の運営計画として、従業員の服装、採用基準の規定化、事業部制度の3項目について審議した。このうち従業員の服装については、アンケートを集約、総務部で参考資料として新しい服装を作ることになった。

主任社員会は、退職者増に対する実体と原因究明、明るいまどりのテーマで審議を進めた。

一般社員会は「人間関係の改善」を中心テーマとして、社内報の発行、管理部門と現業部門の交流、提案箱の設置などで活動を始めた。

社内報「さんおう」発刊

社内報はこの一般社員会の提案によって生まれ、一般社員会のメンバーによって、企画、編集されて、その創刊号を7月6日「さんおう」として発刊された。



社内報創刊号

巻頭に小谷社長の「発刊を祝って」楠元 常務取締役の「創刊によせて」のほか、事業部実績表、安全管理について、現在の労使関係のあり方、三黄会、女黄会、新入社員同期会などのクラブ紹介、詩、俳句などをタプロイド4ページに収めた。編集責任者は藤波人事部長である。

指導員制度

学窓から社会人として入った新入社員を、1日も早く職場になじませ、業務を早期に習得させて安定させることを目標として、新入社員が各職場に配属されるのに伴って、42年から男女の指導員を配置した。指導員は互いに連絡を保ちながら毎月1回全体会議を開き、各部で起った問題を共通のテーマとして検討し、主任指導員も配置し、全社的には人事部の総括指導員が統轄し、指導員の任免は人事担当役員が当たり、多大の成果をあげている。

貨物増送推進月間

昔から「ニッパチ」といわれて、2月と8月は各業界ともに閑散月とされているが、通運業界もこの例外ではない。三黄通運では、例年2月と8月の季節的出荷閑散期に、貨物の増送と荷主サービスを目的として貨物増送推進月間を実施している。42年も2月につづいて8月の1ヵ月間、小橋常務取締役を増送推進本部長として社内には「全社員でセールス活動しよう」社外的には「荷主からの一切の苦情をなくしよう」の項目を掲げ、営業部、通運部、車輛部の各部を主体とし、全社をあげて達成に努めた結果、目標を上廻る成果をあげた。——カッコ内は前年——

	目 標	実 績	達成比
小口混載発送	7200トン (5860トン)	7531トン	106%
コンテナ発送	900個 (688個)	924個	107%
車 扱 発 送	2500トン (2221トン)	2711トン	108%

総合朝礼始まる

42年の夏は例年よりも猛暑がつづいたが、彼岸もすぎてようやく秋風の吹く10月に入って、三黄通運ではさわやかな総合朝礼と、濃いブルーの作業衣に衣替えが行なわれた。

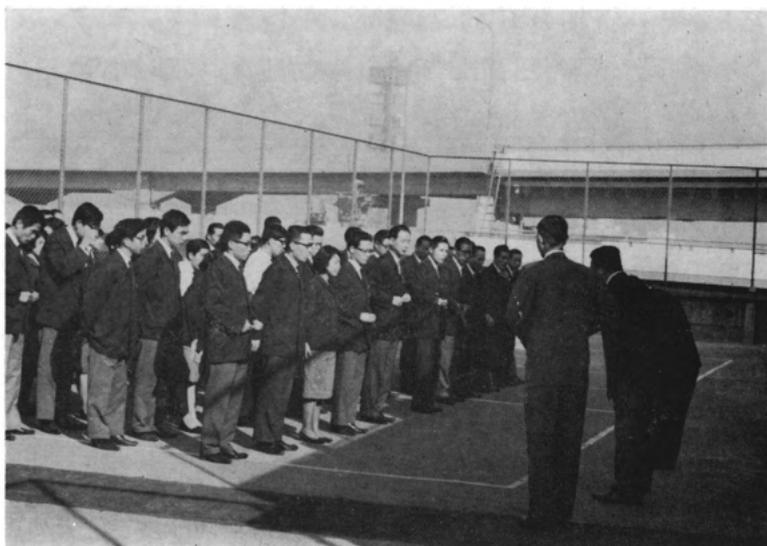
毎週月曜日、8時20分に全員が屋上に集合して「おはようございます」とあいさつを交わし、次いで「われらの信条」

「計画は勇気と自信をもって実行しよう」

「仕事は力と根性をもってやり抜こう」

「目標は創意と熱意をもって達成しよう」

を声も高らかに唱和し、ラジオ体操につづいて役員の訓示があり、週間の目標、指示を伝達する。なお月曜以外は、各階で始業に先だちそれぞれ信条を唱和、ラジオ体操ののち業



屋上で全員の総合朝礼

務の指示を行なうことになった。

作業服は従来、用布の問題、型などで種々の不満があったので、係長社員会でも採りあげられていたが、陸上自衛隊の作業用衣服を見本として、最も活動しやすい型に改めた。

資本1億2,500万円に

42年、後半に入って国際経済はいよいよきびしい情勢をたどり公定歩合の引上げその他、高金利時代となり、日本も財政の硬直が叫ばれ、各企業はそれぞれ企業の充実に全力をあげ、特に資本自由化という環境の下では、財政面からする企業の体質改善が急を要する問題であるが、三黄通運では、10月の取締役会で増資を決定、10月23日、2,500万円（50万株）の増資を完了し、総資本金1億2,500万円となった。

42年末までの従業員は次の通り。

従 業 員 数

	職 員			作 業 員			合 計		
	男	女	計	男	女	計	男	女	計
昭和 38	240	57	297	365	6	371	605	63	668
39	245	38	283	372	6	378	617	44	661
40	182	28	210	263	6	269	445	34	479
41	174	25	199	265	6	271	439	31	470
42	180	38	218	251	6	257	431	44	475

*40年の人員減は三生運送に出向、その他のためである。

輝やく20周年

昭和42年は通運部門の混載では12月に8300トン、三生運送(株)では創業以来月間最高6万m³ 出荷という輝やかな記録で越年し、記念すべき20周年の昭和43年を迎えた。

新年拝賀式は恒例の如く、1月4日日本社1階で開かれたが記念すべき年の新年の式典として記すと、まず小橋常務の開



新年拝賀式、社長の訓示

会の辞、国歌斉唱について、小谷社長は「社業はいよいよ進展して、1,000名に近い従業員が、大阪、東京から北は北海道、南は九州まで、また独立した貿易部門では海外に駐在員を配することになったが、大きくなると同時に心がバラバラになり易い。今年は「心を一つにして社業の発展を」ということを旗印として、一層の努力をしてほしい」と訓示し、ついで大阪市大経済学部助教授磯村隆文氏の「今後の企業の在り方と従業員の心構え」と題する記念講演があり、ついで42

年度年頭総決起大会で示された基本方針

1. 計画は勇氣と自信をもって実行しよう。
2. 仕事は力と根性をもってやり抜こう。
3. 目標は創意と、熱意をもって達成しよう。

を43年度には「われ等の信条」として唱和し、桑村専務から次の43年度経営方針が発表された。

43年度は、「105パーセント必達」をスローガンに掲げて全社一致示された方針に基づいて、邁進することを茲に従業員諸君と共に誓う。

1. 効率中心主義による体質の強化

わが社は創立20周年にあたり、かつ企業の体質強化に意を用い、資本と人材の効率的活用によって勝抜く決意を表明する。

自己資本充実による健全体質の実現

教育訓練による精鋭社員の育成

2. 誠意と創意による荷主信用の確立

わが社の生命線は「より早く、より正確に、より安く」で表現されたサービスの強化如何にかかっている。わが社の今日あるのは荷主の好意あふれた理解と配慮の賜である。本年は特にサービスの質が要求され、その質の優劣によって会社の存在価値の軽重を問われる年である。依ってわが社は、満足を得られる輸送体制を確立しなければならない

荷主に密着した総合連繫サービスの展開

流通革新に対する輸送技術の開発

正確、迅速、安価で機能的な輸送方法の確立

3. 人材の結集による付加価値の向上

やる気と創意と厳しさに徹した実力社員を教育訓練によって養成し、1人当りの付加価値を高めるよう、きめ細かい管理を徹底する。

管理体制の拡充強化

実力主義人事によるマイナスの排除

1人当たりの付加価値15万円必達

ついで各事業部長から別項の各事業部の目標と次の42年度の成果が発表され、橋村主任の社員宣誓があり、恒例の社員表彰に入り、小谷社長から模範社員5名と災害防止の表彰が行なわれ、被表彰者を代表して、小山係長から謝辞を述べ、松野部長の関三唱、楠元常務の閉会の辞があり、岩崎監査役の発声で輝やく年の首途を祝う乾杯があつて式を閉じた。

各事業部の目標

通運事業部

——事業目標——

- (イ) 営業3部門の協力体制を、強化する。
- (ロ) 日常業務の能率的且つ経済的な方策を推進する。

目標トン数(月平均)

混載発送	8,100トン
コンテナ "	900個
車扱 "	3,000トン

——実践方針——

- (イ) 現業部門としての、荷主サービス事項の充実を図る。
- (ロ) 人的質の向上を図るため、朝礼内容を改善する。
- (ハ) 部門間での連繫事務の緊密化を図る。
- (ニ) 混載発送経費削減のため、新規仕立を拡充する。
- (ホ) 到着基地駅よりの継送を、効果的にするため、着扱店との意志の疎通を図る。
- (ヘ) リフト、荷受、積卸作業の共同化を推進する。
- (ロ) 混載到着貨物の共同配達を推進する。

営業部

——事業目標——

- (イ) 徹底した原価計算のもとに取引条件の改善並びに代金の完全回収により収益の向上を計る。
- (ロ) 新規獲得を重点とした増量・増収に徹し、混載月間9,000トン为目标に積極的に営業活動を推進する。

——実践方針——

- (イ) 新規獲得トン数は1,000トン为目标とする。
- (ロ) 混載並びに収益のあがる輸送に重点をおき、積極的に推進する。
- (ハ) 深耕開拓においては競合荷主並びに大口荷主に重点をおき、対前年110%为目标とする。
- (ニ) 既存荷主に対しては取引条件の改善を積極的に推進する。
- (ホ) 2月と8月に増送月間を実施し、増量と増収を計る。

車輻事業部

——事業目標——

原価意識の昂揚による黒字運営に徹する。

——実践方針——

- (イ) 混載集配車の充実により、1ヵ月5,000トンの集荷能力をつける。
- (ロ) 地場、長距離輸送の開発により、増収を計る。
- (ハ) 無事故運転の推進

東大阪輸送センター

——事業目標——

目標トン数（月平均）

混載	500トン
地場扱	500トン

——実践方針——

少数精鋭主義、機械器具の導入によりロスを省き最大の効

率を上げる。

松下事業部

——事業目標——

目標トン数（月平均）

コンテナ 30個

混載扱 1,000トン

——実践方針——

- (イ) 前年の実績を固守すると共に、深耕開拓を積極的に行なう。
- (ロ) 真の荷主サービスに徹す。
- (ハ) 関係機関との連絡を密にし、貨物事故防止を積極的に推進する。
- (ニ) 職場規律及び労務管理の向上を図り人材の育成に努める。

重量事業部

——事業目標——

- (イ) 設備の増強、業務の能率化並びに業績の向上。
- (ロ) 内部管理態勢の合理化。
- (ハ) 誠意、努力、積極性をもって荷主と一体に躍進を計る。

大セ事業部

——事業目標——

万国博、山陽新幹線工事による繁忙が予想される。

- (イ) 撒セメント運賃の値上。
- (ロ) 撒車の大型化で機動力を増す。
- (ハ) 労務管理の向上。
- (ニ) 職場規律の向上。

目標トン数（年間）

トラック部門 180,000トン

積込部門 72,000トン

伊吹事業部

——目標——

目標トン数（月間）

通運部門 105,000トン

トラック部門 17,000トン

——実践方針——

運転者教育を徹底し、人身事故の撲滅を計る。

各事業部の成果

各事業部の42年の成果と特徴は次の通り（43年新年式典の報告より）

通運事業部

◇成果

種別 扱別	年間目標屯数	年間実績	達成率
混載発送	87,000トン	89,000トン	103%
コンテナ発送	10,800個	10,916個	101%
車扱発送	42,000トン	43,210トン	102%

◇特徴

特に混載貨物に主力を注いだ。

- (イ) 混載発送経費削減のため、新規に、酒田、千葉、東横浜の仕立を実施した。
- (ロ) 混載到着貨物の合理化のため、市内6地区の扇興運輸との共同配達を実施した。

営業部

- (イ) 混載に重点をおき目標前年対比115%に対し、121%の成績をあげた。
- (ロ) 月間最高間標7,500トンに対し、9月、10月、12月は8,000トンオーバーした。この成果は経済界の好景気に加え、営業、通運、車輛各事業部の努力と全社員の協力によるものである。

東大阪輸送センター

混 載 400トン（月間）

地場扱 350トン（月間）

松下事業部

- (イ) 全国代理店直送照明器具取扱の深耕開拓により，月平均
30%の増量
- (ロ) 全国代理店直送照明器具取扱料金の改訂及び才建て運賃
收受による増収
- (ハ) 倉庫利用による一貫取扱により30%の増量並びに，付加
価値の向上。

重量事業部

- (イ) 大口新規荷主の獲得。
- (ロ) 事業基盤を確立。
- (ハ) 受注態勢を万全にした。

大セ事業部

◇成果

大阪セメント大阪工場の積込料金及び，トラック運賃の改訂。

◇特徴

年々，輸送形態が袋詰セメントより撒セメントに移行している。

伊吹事業部

種 別 扱 別	月間目標トン数	月間実績
通 運 部 門	100,000トン	101,500トン
トラック部門	13,000トン	16,500トン

心を一つに貨物増送

社長の年頭あいさつの「心を一つにして社業の発展を」という目標をかかげて、各部とも活発に動き始めたこの年の2月の貨物増送推進月間は、全社の実施目標を次の通り設定した。

	目 標	前年実績	前年対比
混載発送	7,500トン	6,590トン	114%
コンテナ 発 送	900個	827個	109%
車扱発送	3,000トン	2,559トン	117%

準備期間中には、本社の総合朝礼に、梅田倉庫における通運、営業、車輛三部の合同朝礼を実施し、貨物増送推進本部長から協力を要請し、達成の準備を進めたが、北海道の上り関係の輸送は、極端に制限され、在貨を中旬に持越す結果となった。

そのほか梅田駅の全般的な出貨は低調で、経済界の好況、不況の先導車といわれる繊維業界が殊に低調で（昨年2月の1割～2割減）で、貨物増送推進本部では、2月上旬から全力をあげたが、中旬に入っても全国的な雪害と上り関係では、米原駅の輸送事故など悪条件が重なったが、大手荷主、国鉄関係の積極的な協力を得て、各部「心を一つにして」の努力によって悪条件下としては良好な次のような実績を収めた。

	目 標	実 績	達成率
混 載 発 送	7,500トン	7,689トン	102%
コンテナ "	900個	896個	99%
車 扱 "	3,000トン	3,010トン	100%

例年2月，8月の所謂ニツパチの閑散期に展開される増送運動は，非常に苦しいものであるが，特に8月は得意先であるメーカー，問屋筋の盆休み及び夏期休暇等が重なり，その上，天候等による鉄道不通個所の頻発等種々の悪条件が起り，そのスタートは芳ばしいものではなかった。

しかし「閑散期の実績を伸ばすことこそ，年間総目標の達成につながり，またこの運動を起すことにより従業員の士気を高揚し，部門相互の協調と連繋が強化され，その勢いをそのまま秋季繁忙期に持って行こう」と申し合わせ，8月の増送目標を次の通りとした。

混 載 発 送 8,000トン
 コンテナ発送 950個
 車 扱 発 送 3,100トン



本社に掲げられた懸垂幕

8月1日から31日まで行なわれるこの運動は2月と同様に、年頭に小谷社長が特に強調した「和」を生かして、営業部を先頭に通運部、車輛部が異例の合同朝礼を行ない文字通り一体となって運動推進の中核となり幾多のアクシデントを克服し遂に目標を突破し昨年度実績を8%上廻る成績を挙げることが出来た。この成果の蔭には荷主各位のご協力と猛暑をハネとばして汗とホコリにまみれながら努力した全社員の総力結集があった。

梅田駅構内の管理運営、調整を行なうとともに年度毎に安全競争を実施している梅田駅総合安全衛生協議会という会があって、三黄通運、梅田駅、日本通運、扇港運輸、大阪合同通運、日本運輸倉庫、大阪鉄道倉庫で構成されているが、三黄通運梅田駅作業所は、7月15日の表彰式で前年につづいて、銀賞をうけた。なお38年には金賞をうけている。

社員バッジ完成

永年の懸案だった社章（バッジ）が完成し、全従業員に交附された。このバッジは業務上の外出時、通勤のときは必ずつけるよう指示された。バッジは黒地に金象ガンのスマートなものでバッジのひとつひとつに一連番号が刻印されて、名簿に記録の上交附されたものである。

研修、訓練

この年の研修、訓練は「まず幹部から」とあって、3月23日日本社会議室に社長以下26名が出席し定例研修会を開き、講師に大阪市立大学経済学部助教授磯村隆文氏を迎え「企業をとりまく厳しい経済情勢を如何に対処するか」の議題で受講。セミナー形式で質疑応答をかねて討議を重ねた。

第一線管理監督者訓練は、7月27日、8月9日、9月7日に引きつづき行なわれ、係長、主任及び総括班長全員が出席講師は藤波人事部長のほか日本産業訓練協会から随時、招聘している。目的は次の通り

目的 監督能力を啓発向上させ、責任と権限の明確化と地位の確立に資し生産性の向上に役立てる。

監督者としての職責の基礎的な理解をうながし、組織の一員としての自覚を高める。

労務研究会は、5月1日から15回開き、各職場から担当者選任の上受講させたが、受講者は延べ200名、講師は人事部長のほか必要に応じ総務、経理部が講師を担当している。

このほか5月8日から7月20日まで、13回、管理者訓練(MTP)を課長代理以上を対象として、講師に関口労働相談所々長関口貫一氏を迎えて実施した。

例年、新入社員教育は座禅修行、自衛隊入隊などを行っていたが、43年度新規採用者25名は指導員7名、トレーナー1名に引率されて、5月17、18日、1泊2日で伊吹山(標高1,377メートル)に登山訓練を行なった。

資本金1億5,000万円に

三黄通運では業務運営方式の近代化を強力に推進して、常により良い新しい輸送サービスを提供するため、昭和43年9月3日取締役会の決議により、2,500万円の増資をすることとなり10月24日その手続を完了し、資本金1億5,000万円となった。

社歌と音頭成る

社員が意気高らかに謳う社歌と、楽しい団らんの席などに歌う音頭を創業20周年の記念すべきこの年に作ることとなり、7月、小谷社長は、東京都世田谷区成城町に日本詩人クラブ理事長西條八十氏を訪ねて作詞を依頼、作曲は日本作曲家協会理事で、作曲生活30余年の古関裕而氏が担当して10月末完成した。社歌は巻頭に掲載の如く、日本作詞界の高峯、西條八十氏が、若々しき情熱を傾けて作られた作詞は、古関裕而氏の作曲と相まって、三黄通運株式会社の力強い現在の歩みと、洋々たる未来を告げる見事な社歌で、三黄音頭は次の通り。

三黄音頭

作詩

云々、
は、
十

作曲

古関裕而

一、梅田通れば 空から招く ヨイシヨナ

可愛いあの旗 親猫子猫

見ればこころも晴々と

(はやし) (繰返し) 以下各聯同様)

ニヤンニヤンニヤンと来て

ニヤゴニヤゴニヤン

ニヤゴニヤゴニヤン

二、浪花みやげは 三黄音頭 ヨイシヨナ

粋な旅衆も 浮かれて浮いて

手ぶり 足ぶり 花やかに

三、春の川舟 散る花のせる ヨイシヨナ

赤い車は信用のせて

日本国中駆けめぐる

四、人の口には戸はたてられぬ ヨイシヨナ

安い速いは三黄さんと

浪花雀も鳴いてゆく

五、川は淀川 山なら生駒 ヨイシヨナ

踊りや名物 三黄音頭

揃ろて大阪 大繁昌

作詩 西條八十
作曲 古関裕而

明るく楽しく

う め た - - と あ - れ は
 そ ら か ら ま わ - く - か わ い あ の は た
 お や わ こ こ わ こ か - れ は こ こ - る せ
 は れ は - れ - と - ニヤン ニヤン ニヤンと来て
 ニヤゴ ニヤゴ ニヤン さん さん さん さん ニヤゴ ニヤゴ ニヤン

A decorative gold leaf border with intricate branch and leaf patterns, framing the text on the right side.

現在の社屋



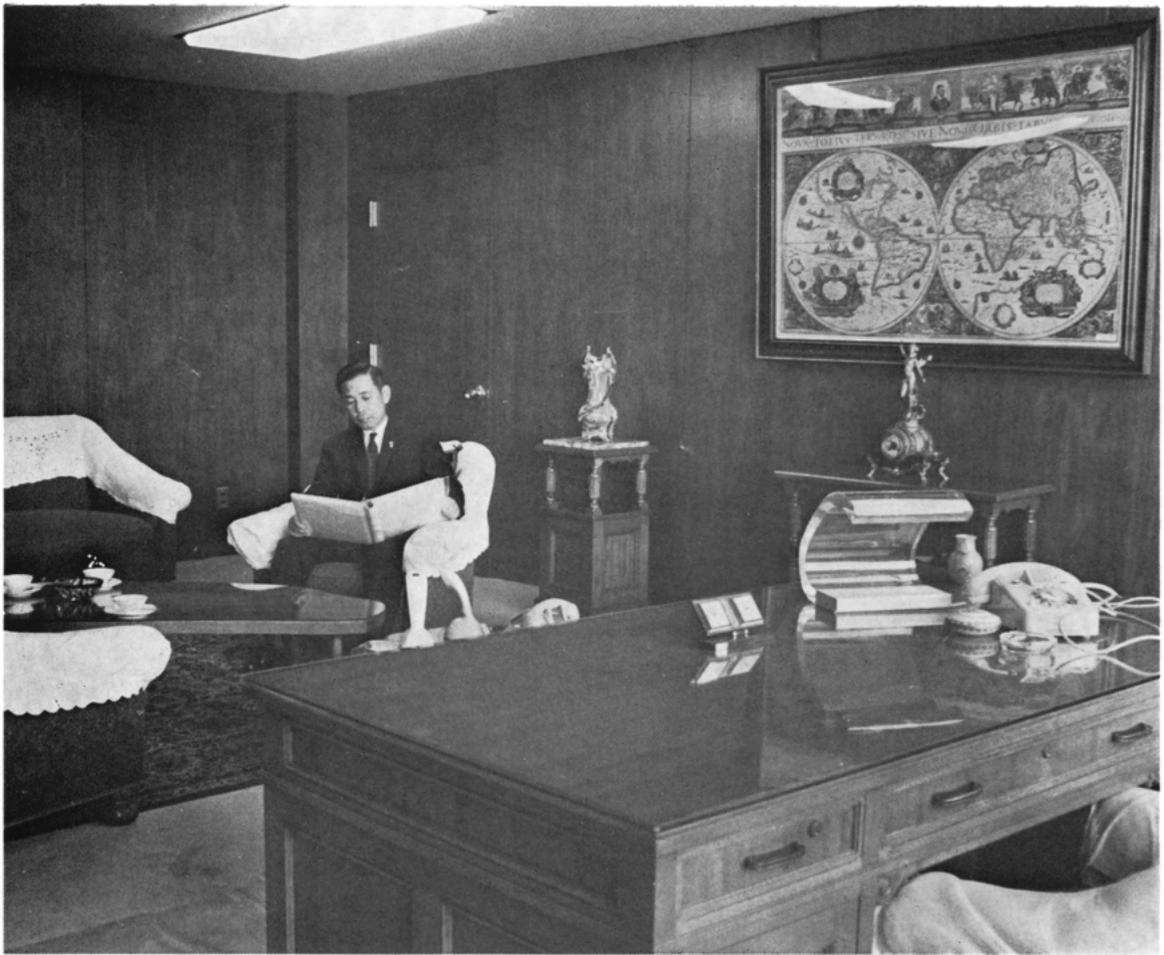




本社正面玄関



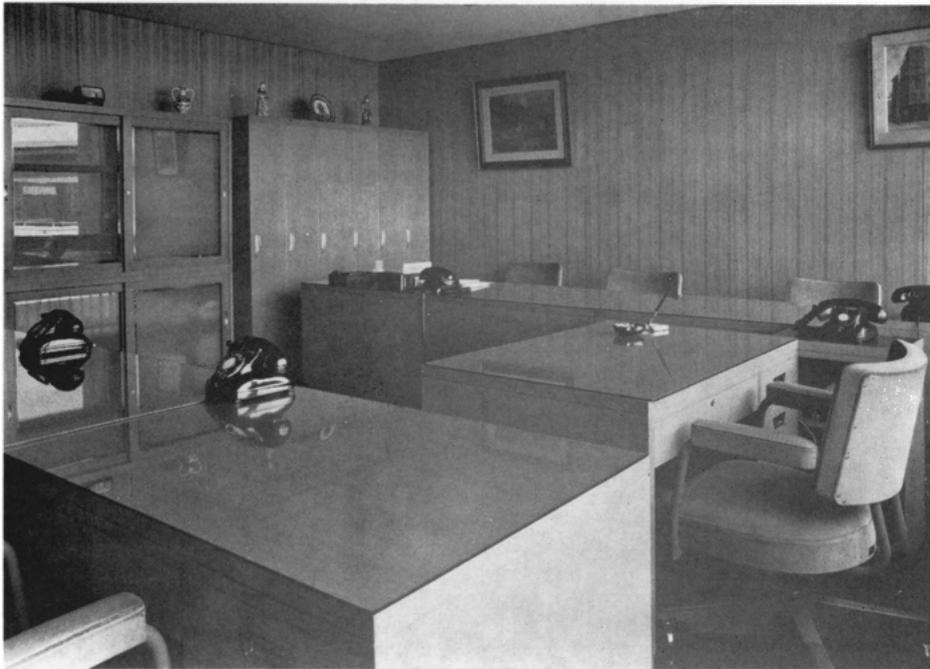
一階事務室



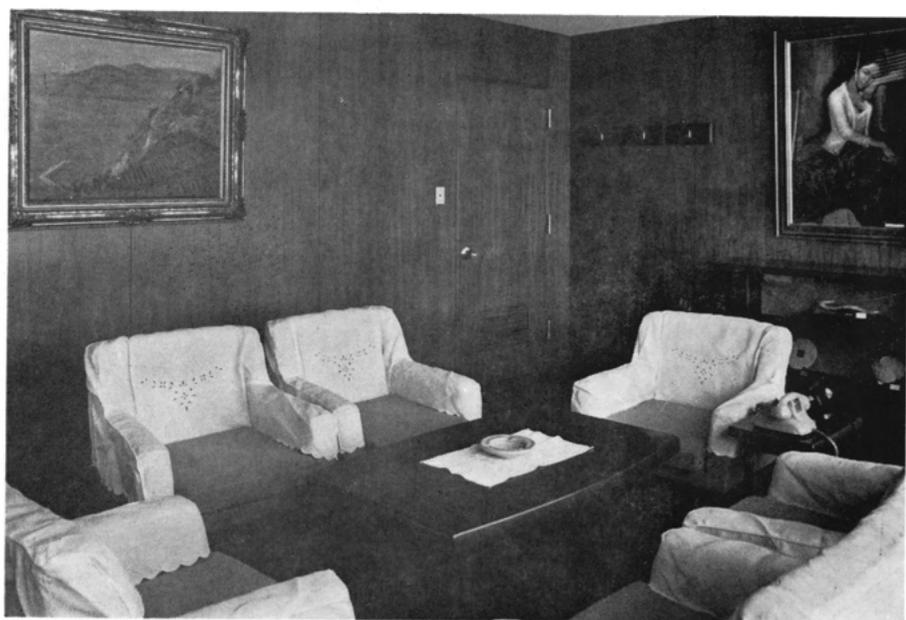
社 長 室



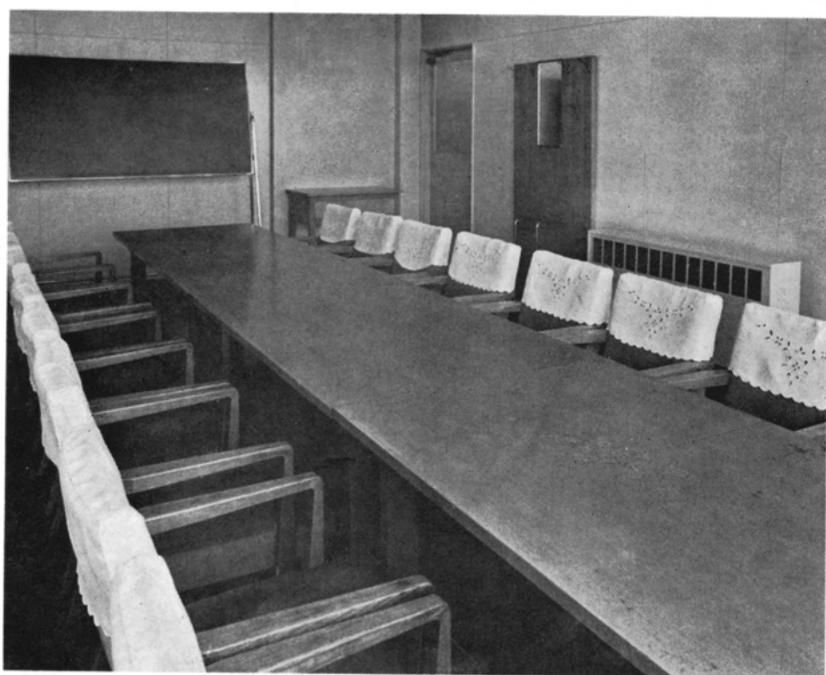
専務室



役員室



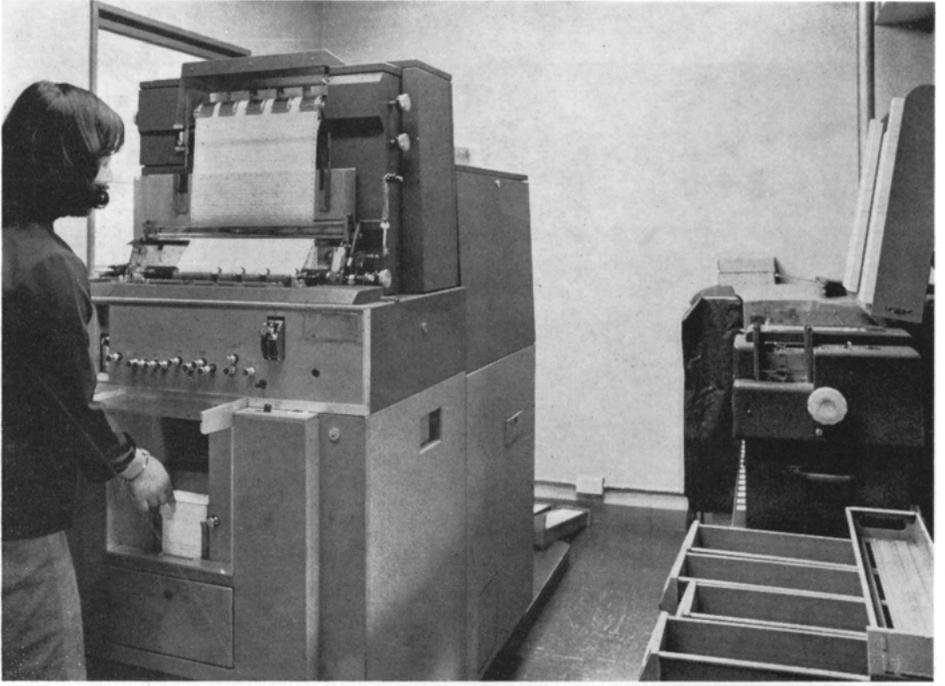
応 接 室



会 議 室



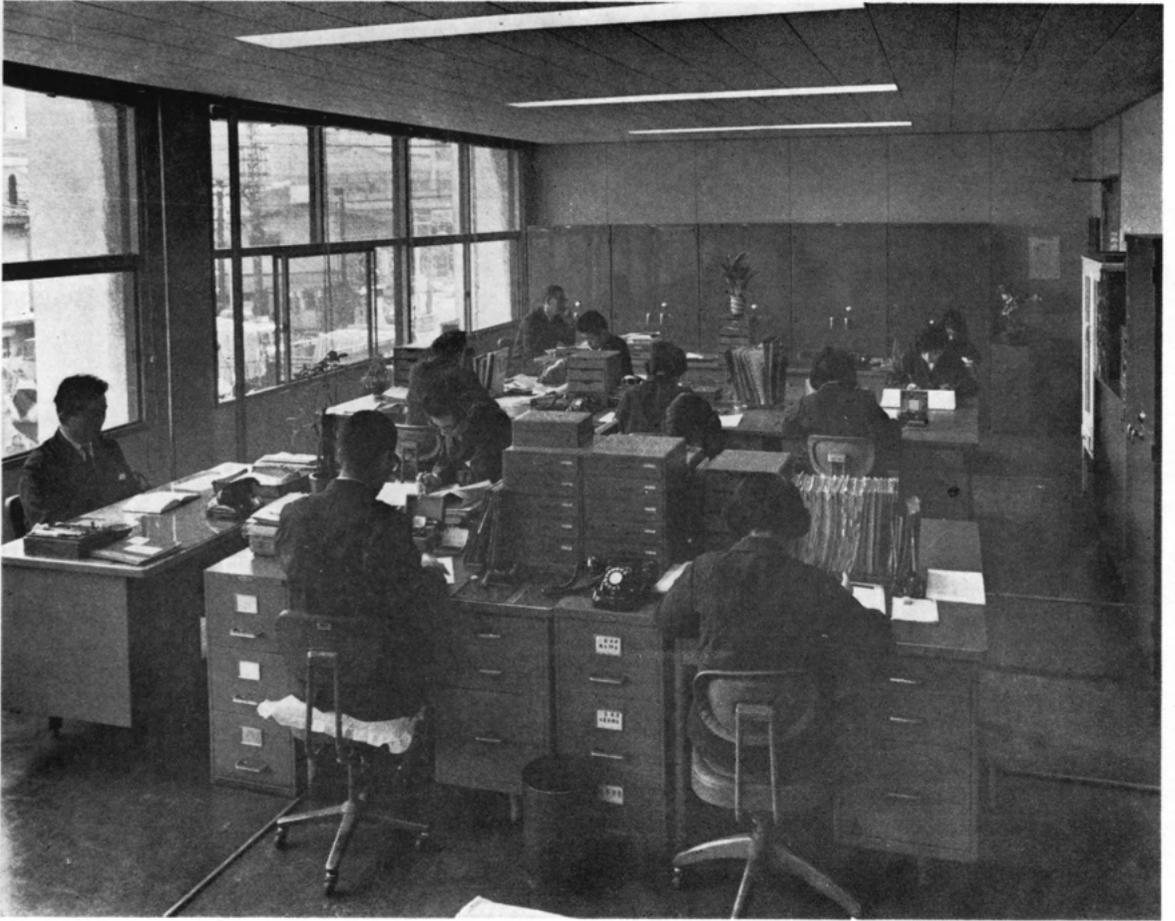
經理部事務室



機 械 計 算 室



機 械 計 算 室



人事部事務室



本社倉庫



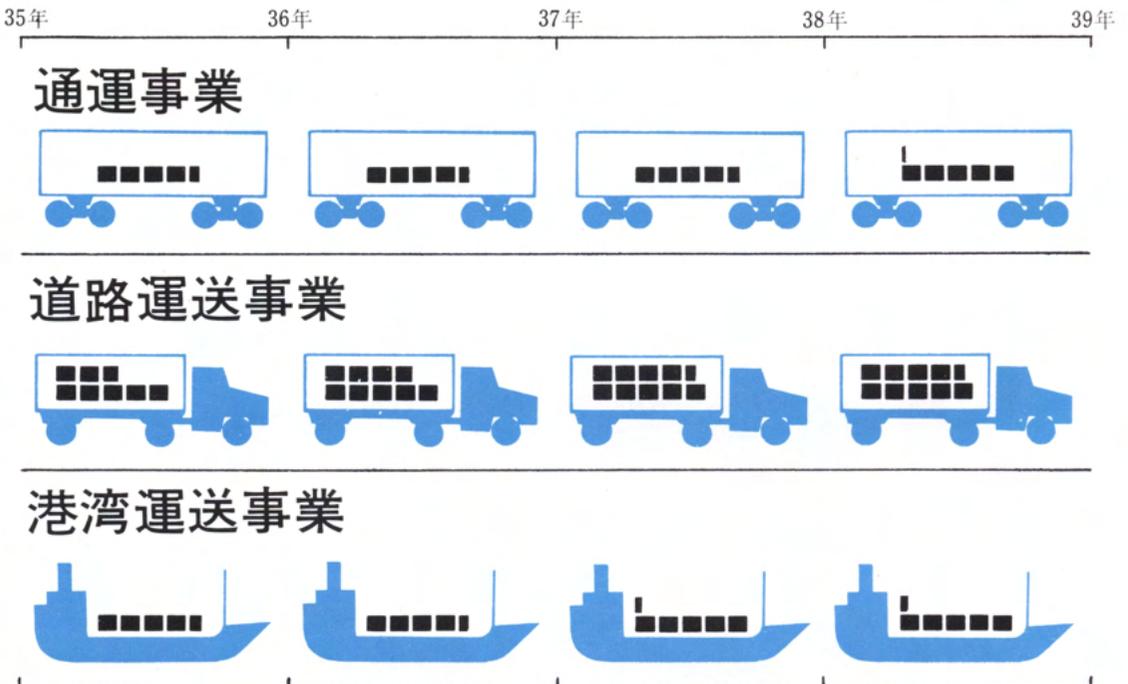
業績・設備ほか

主な業績

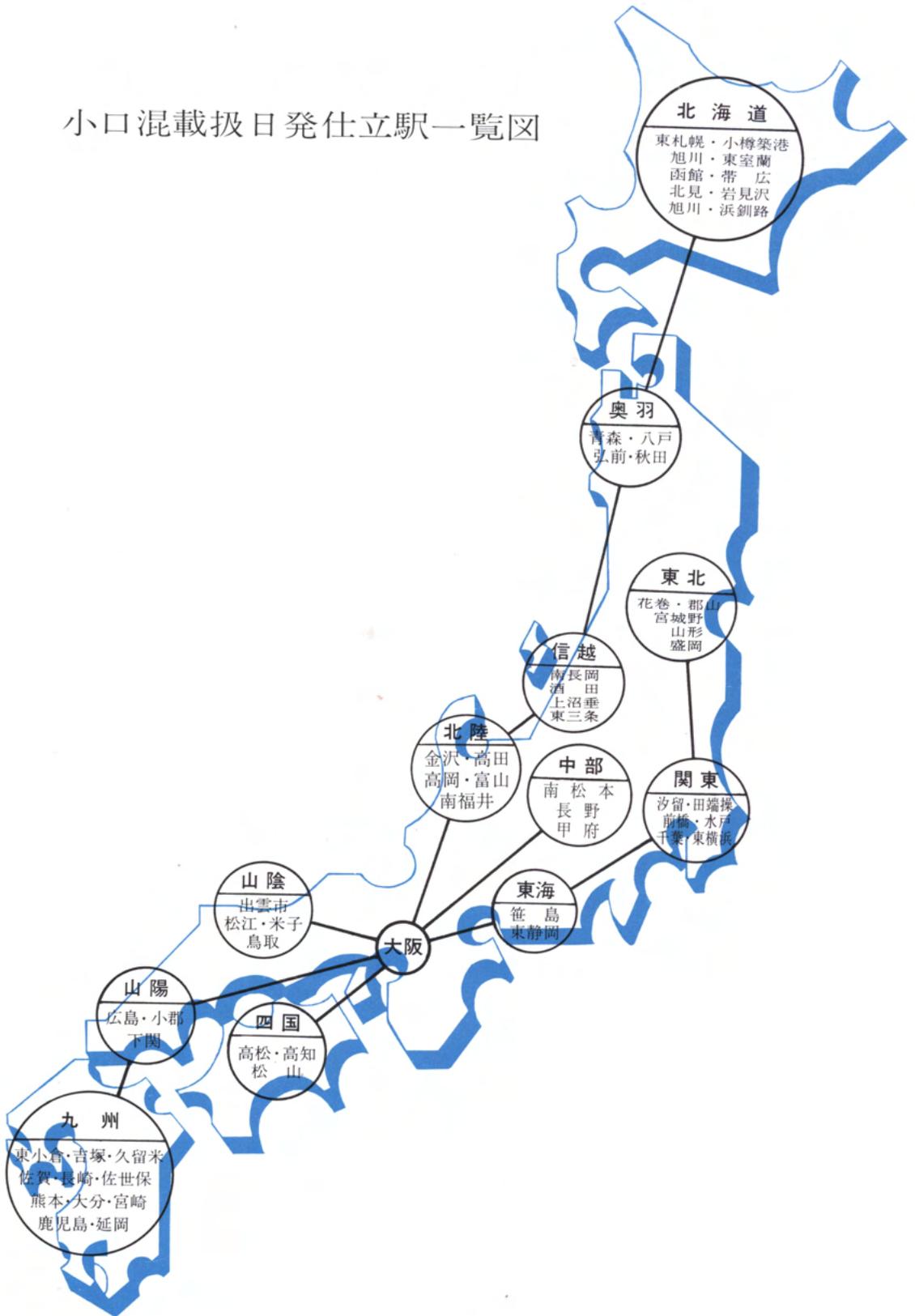
□事業別取扱量（昭和35年～昭和42年）

事業別		取扱量	昭和35年	昭和36年	昭和37年	昭和38年
通運事業	車扱		218,147	203,952	175,217	154,454
	混載		87,406	96,287	99,514	105,472
	コンテナ		25,030	48,410	58,430	60,655
	小口		2,363	3,686	2,467	2,047
	伊吹営業所		589,410	575,470	602,544	703,300
	合計		922,356	927,805	938,172	1,025,928
道路運送事業	普通自動車		488,364	523,995	386,893	401,445
	生コン運搬車		1,083,667	1,258,124	1,522,931	1,519,198
	合計		1,572,031	1,782,119	1,909,824	1,920,643
港湾運送事業	解運送		62,000	59,000	36,658	41,979
	沿岸荷役		875,000	845,000	1,005,886	1,022,350
	合計		937,000	904,000	1,042,544	1,064,329

※ 道路運送事業生コン運搬車の実績は昭和39年より三生運送(株)に分離した為削除する。



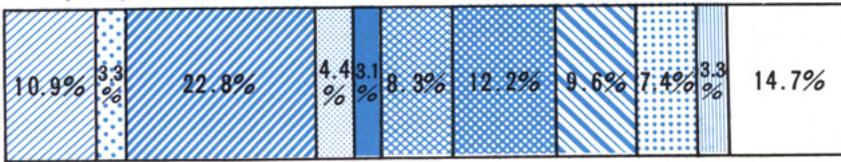
小口混載扱日発仕立駅一覧図



混載発送貨物の方面別表

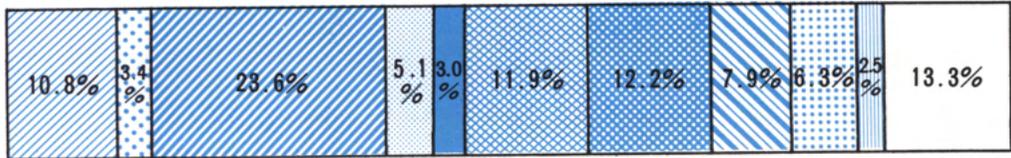
一年間の比較(単位%)

S41年4月～S42年3月

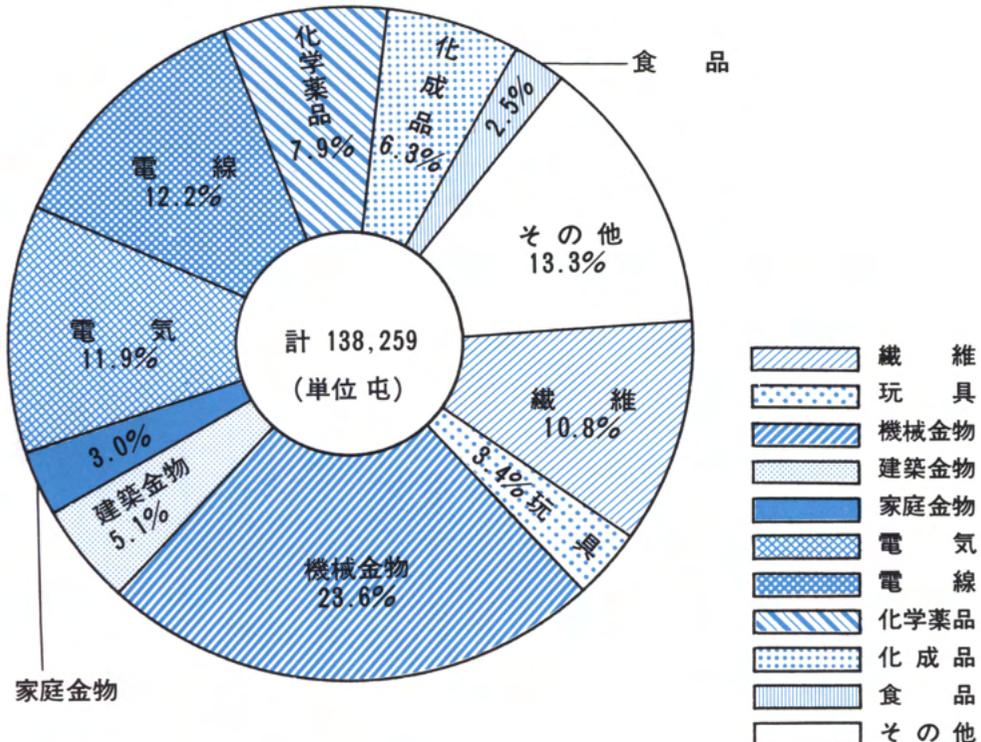


総屯数 124,558

S42年4月～S43年3月



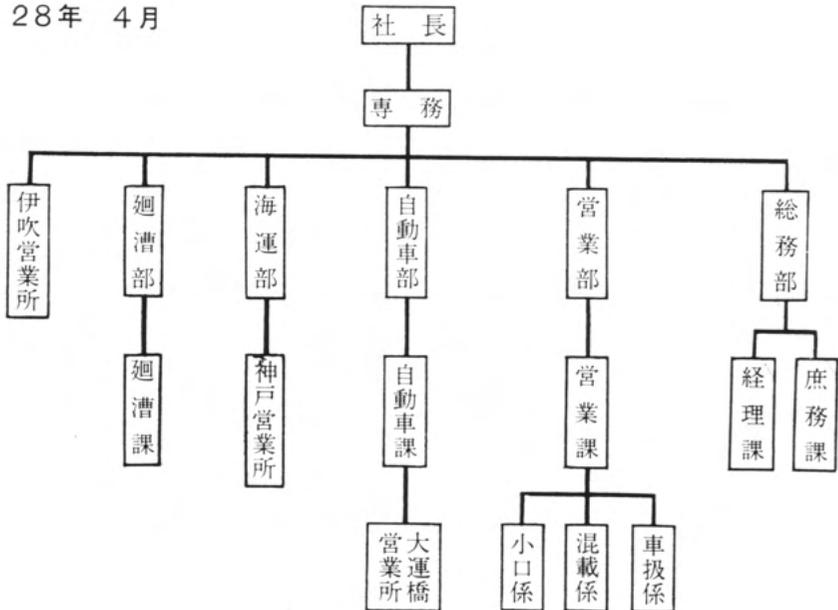
総屯数 138,259



組織の変遷

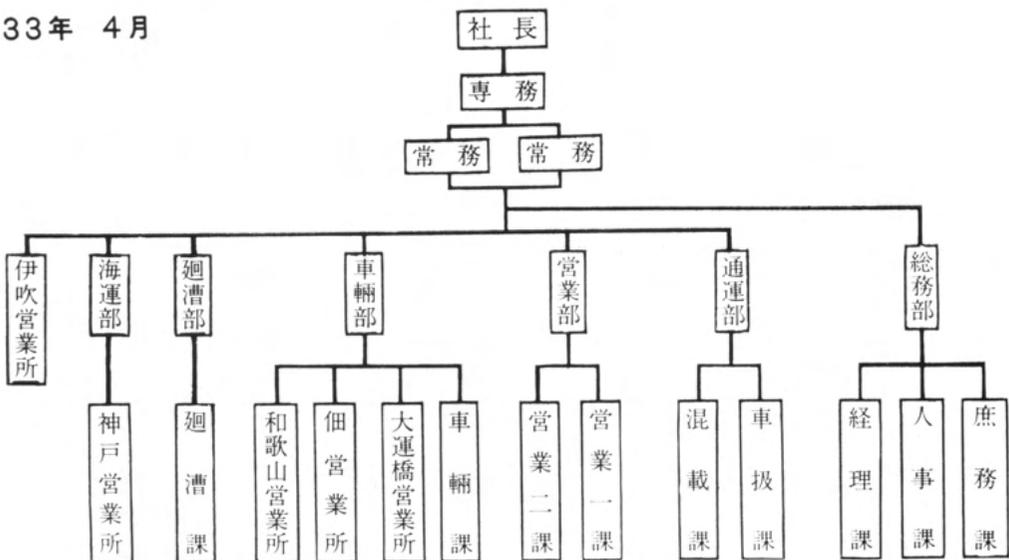
昭和23年，共同組が株式会社として発足した当時は，職員も僅かに20余人で，爾来，小谷社長のもと，家族主義的な組織と運営で進んだが，昭和26年8月，通運一般免許に続いて，同28年1月，一般区域貨物自動車運送事業の免許をうけ，事業内容も広範囲となり，これに対応してスピーディーに広汎な顧客の要請に応えるためにこうした形態を脱し，28年4月からチーム的組織に切替え，近代化経営の第一歩を踏み出した。

28年 4月



新たに人事課を設けると共に通運部と営業部を夫々分離独立せしめ顧客によりよいサービスを贈るため営業セールスマンを配置した

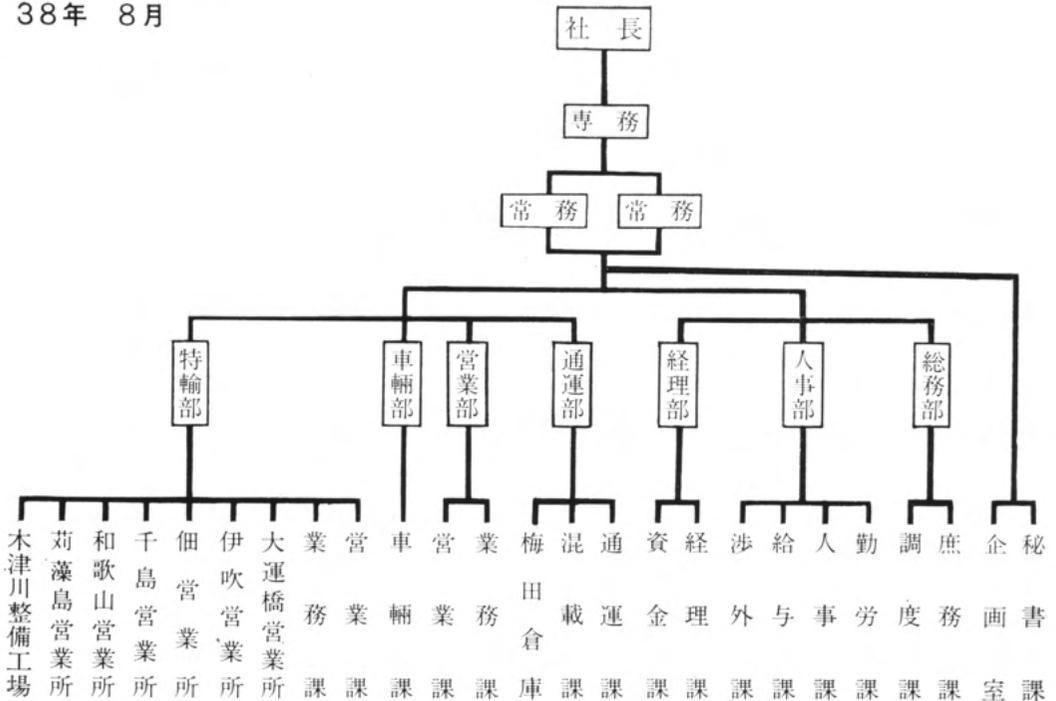
33年 4月



秘書課，企画室の新設及び総務部門では人事部，経理部が夫々独立して社内管理の万全を期した。

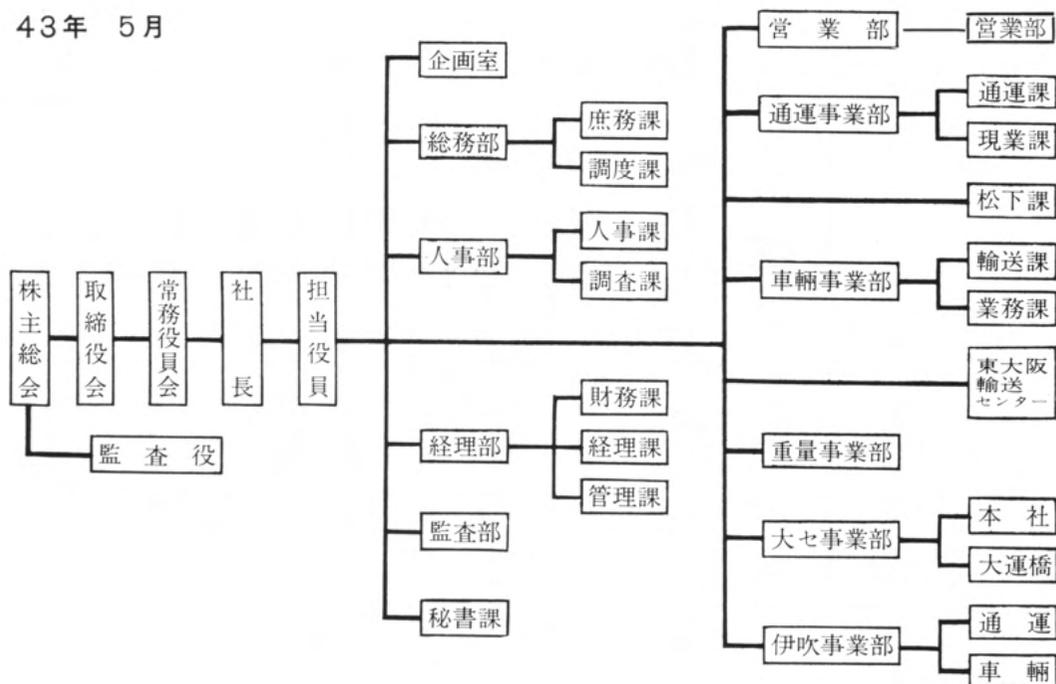
また特輸部が設けられて大阪窯業セメント株式会社，大阪生コンクリート株式会社，両社の業務を専門に担当せしめた。この中大阪生コンクリート株式会社の輸送部門は後に三生運送株式会社となって分離独立した。

38年 8月



業務遂行上に於ける機構の不備を補正して現行に及んでいる。松下電工株式会社の業務を専業とする松下課、大阪金物団地に東大阪輸送センターの開設、重量事業部の発足、また大阪セメント株式会社関係は大セ部が担当することになった。

43年 5月



現在の役員



取締役社長 小谷定夫

幹部

秘書課	人事課	監査部	調度課
課長 上月 豊	係長 恒石 政国	次長 谷口種三郎	課長代 代田 収
	" 三宅 省吾	総務部	乗用車
企画室	" 榎 文雄	部長 松野 静	主任 大野 忠穂
次長 新延 栄三	調査課	庶務課	経理部
	課長 門長 貫一	課長代 岩井 義夫	次長 佃 肇
人事部	係長 渡辺 数男	主任 高橋 章	財務課
部長 藤波 幸保	主任 安田 勝彦	" 東浦 久子	課長 長谷川 弘



専務取締役 桑村 啓之



常務取締役 小橋 藻美



常務取締役 楠元 鋈弥

係長 野田 弘之
主任 辻 昭夫
經理課
課長 津田富久雄
課長代 枝広 一彦
主任 大西 清二
" 西沢 啓治

主任 栗田 信雄
管理課
主任 松本 義雄
大七事業部
大七課
課長 藤田 千晴

大運橋
課長 久原 治夫
係長 辻本 常治
" 小山 実
主任 砂村 昌彦
松下課
課長 立小川忠士

係長 門谷 正美
主任 田中 貢
係長 矢田 昌一
営業部
課長 尾上 三郎
課長代 平田 幸夫



取締役 松野 静



監査役 漆崎 実



相談役 岩崎 一郎

課長代 小曳 信男	通運課	係長 速水 美明	主任 山下 敏三
係長 浅野 一	課長代 辻 宏	主任 平岡 猛	東大阪輸送センター
" 福田 信雄	主任 山崎 清	" 松井 玄吉	課長 熊山 徹弘
" 田中 宏	" 西原 克治	" 井元 滋夫	主任 吉村 和夫
" 白梅 猛	現業課	" 太田 喜吉	伊吹事業部
主任 浜田 潔	課長 桜井 盛雄	" 速水 宏治	課長代 野村 豊治
" 上田 貞治	" 滝本 直吉	" 吉住 健児	係長 沢田 貞男
" 岡村 年一	係長 藤原 武久	車輛事業部	" 山田 武志
通運事業部	" 長谷 貞克	課長代 倉崎 強	主任 佐治 重宗
部長 中埜 一郎	" 橋村 秀次	係長 中谷 睦郎	

旧 役 員

取 締 役 会 長

植 野 正 雄

取 締 役

田 中	宏	泉	良 孝
大 栗	正 男	七 瀬	福 三 郎
糠 野	美 穂	家 坂	喜 生
前 川	兼 一 郎	森	久 生
井 田	喬	大 楠	栗 藏
岩 崎	一 郎	松 下	源 一
辻 武	治	片 山	
徳 舂	仁 智 男		

監 査 役

森	一	田 村	守
福 葉	幾 治	吉 川	富 雄
桑 村	茂 之		

表彰者

社屋新築記念(32.7.15)

永年勤続	小山 実	勝 はな子	東浦 久子
優良従業員	中埜 一郎	森下 栄	佃 肇
	丸田 精郎	北 幹男	吉田 駒楠
	竹内 敬佳	明石 幸夫	関口 善正
	林 光夫	大橋 章一	高山 和義
	林田 義人	田村 充穂	江村 清
	山崎 通明	菊谷 甫	上田 清
	谷口種三郎	堀 壮一	奥井 玉子

創立記念日(35・7・5)

永年勤続	代田 収	井高 唯夫	大西 又吉
	安藤 清賢		
災害防止	岩本 岩一		
優良従業員	坂本 博文	吉田繁太郎	大塚 義子
	黒岩 孝	熊山 俣弘	畑 捨治
	西 昭男		

創立記念日(36.7.5)

無事故運転(運航)	木下 重雄	松元 澄雄	中野 叶
	板井 沖一		
事故防止	中島 勝大		
優良従業員	枝広 一彦	立小川忠士	有田 重雄
	森本 衣樹	岩井 義夫	山本 宗一
	堀 隆二	角田 繁信	野田 弘之
	藤田 勝治	有本 一美	伊藤 良一
	長崎 正一		

年賀式(38.1.4)

永年勤続	田中 源治	吉持 文人	
災害防止	高崎 優		
人命救助	宮崎 房雄		
発明改良	熊山 俣弘	水野 沃	
優良従業員	平岡 猛	小松 鉄男	田中 宏
	岡田 喜平	小迫 富江	西村 範忠
	吉山 健三	川上 健民	辻 昭夫

小原 秀志 藤原 武久 中藤 三郎
 樫山 操 戸井 清澄

年 賀 式 (39. 1. 4)

発 明 改 良 小島 弘
 災 害 防 止 藤波 幸保ほか9名
 優 良 従 業 員 下村百合枝 高崎 優 衣川 寛
 藤林 典一 岡田 清 吉田繁太郎
 小 曳 信男 中村 義次 前久保拓也
 大河内武夫 岩井 義夫 梶佐古景時
 榎 文雄 小林 重信 前原 剛
 野一色治巴 浜口多恵子 味村 穰
 桜井 忠雄

創 立 記 念 日 (39. 7. 5)

賞状並に金一封と
 夫人同伴にて白浜温泉一泊旅行招待
 模 範 従 業 員 立小川忠士 北川 敦行 竹田 義一
 藤本 光彦 坪井 喜男 高橋 義昭
 間塚 良衛 谷川 順夫

年 賀 式 (40. 1. 4)

永年勤続者 代田 収
 災 害 防 止 丸内 増雄 野島 貞男 上田 常夫
 優 良 従 業 員 山下 敏三 井上 勝 松本 実
 五百住 博 大西 清二 河野 国民
 橋村 秀次 辻本 義宗 鈴木 弘幸

年 賀 式 (42. 1. 4)

発 明 改 良 池田喜代治
 災 害 防 止 三宅 省吾
 優 良 従 業 員 松本 義雄 酒井 力 松山 安生

年 賀 式 (43. 1. 4)

災 害 防 止 小山実ほか7名
 優 良 従 業 員 平井 政次 石川 勝治 吉田 志雄
 林本 勝治 中島義次郎

運搬具



混載フォームに於ける通運集配車

自動車

普通自動車	8 吨積以上	45台
同	6 吨積以上	26台
同	5 吨積以下	35台
撒セメント用特殊車	8 吨積以上	50台
小型車	3.5吨積以下	40台
サービスカー		6台
	合計	202台

機 具 そ の 他

フォークリフト	3 吨 積 以 上	8 台
同	2 吨 積 以 下	4 台
ハンドリフト	各 1 屯	25 基
ベルトコンベアー	7 m	6 基
ウ イ ン チ	各 1 屯	1 式
重量運搬用荷役用具		1 式
一 般 荷 役 用 具		1 式



新3号フォームの集荷貨物の取卸作業

主な得意先

愛 鋼 工 業 株 式 会 社
株 式 会 社 朝 日 新 聞 社
池 貝 鉄 工 株 式 会 社
イ ゲ タ 製 鋼 株 式 会 社
株 式 会 社 市 川 製 作 所
永 大 産 業 株 式 会 社
エ ビ ス は ぶ ら し 株 式 会 社
大 阪 セ メ ン ト 株 式 会 社
大 阪 生 コ ン ク リ ー ト 株 式 会 社
大 阪 染 工 株 式 会 社
大 阪 陶 業 株 式 会 社
大 阪 府 玩 具 問 屋 協 商 会
岡 本 ノ ー ト 株 式 会 社
小 川 香 料 株 式 会 社
小 野 薬 品 工 業 株 式 会 社
金 井 重 要 工 業 株 式 会 社
鐘 洩 紡 績 株 式 会 社
兼 松 江 商 株 式 会 社
共 栄 社 油 脂 化 学 工 業 株 式 会 社
久 保 田 鉄 工 株 式 会 社
倉 敷 紡 績 株 式 会 社
小 松 化 成 株 式 会 社

小 松 産 業 株 式 会 社
株 式 会 社 小 松 製 作 所
近 藤 鉄 工 株 式 会 社
株 式 会 社 阪 田 商 会
サ ャ ャ ー ペ イ ン ト 株 式 会 社
塩 野 香 料 株 式 会 社
昭 和 電 気 株 式 会 社
昭 和 貿 易 株 式 会 社
昭 和 フ ェ ニ ッ ク ス 工 業 株 式 会 社
清 水 金 物 株 式 会 社
昭 和 製 綱 株 式 会 社
昭 和 電 極 株 式 会 社
新 大 阪 板 紙 株 式 会 社
株 式 会 社 杉 野 鉄 工 所
住 友 電 気 工 業 株 式 会 社
住 友 特 殊 金 属 株 式 会 社
住 友 セ メ ン ト 株 式 会 社
世 界 長 株 式 会 社
撰 津 板 紙 株 式 会 社
ゼ ネ ラ ル 株 式 会 社
装 栄 株 式 会 社
株 式 会 社 大 同 製 鋳 所
大 日 織 維 工 業 株 式 会 社
大 日 日 本 電 線 株 式 会 社
大 正 製 薬 株 式 会 社
株 式 会 社 滝 沢 鉄 工 所
武 田 食 品 工 業 株 式 会 社
武 田 薬 品 工 業 株 式 会 社
田 島 応 用 化 工 株 式 会 社
多 田 金 属 工 業 株 式 会 社

田村駒常盤株式会社
筒中プラスチック工業株式会社
株式会社 椿本チェン製作所
帝国金網株式会社
株式会社 寺岡製作所
株式会社 天弥商店
東海産業株式会社
株式会社 東京機械製作所
東京製綱株式会社
東洋ゴム工業株式会社
東洋リノリウム株式会社
ナショナル住宅建材株式会社
株式会社 西田製綱所
日産自動車工業株式会社
日新製鋼株式会社
日東電気工業株式会社
日本硝子株式会社
日本鋼線鋼索株式会社
日本ステンレス株式会社
日本セメント株式会社
株式会社 日本チェンブロック製作所
日本ドアーチェック製造株式会社
株式会社 日本動力安全機製作所
株式会社 初田製作所
株式会社 浜田印刷機製造所
日立金属工業株式会社
ピアス商事株式会社
福助株式会社
古河電気工業株式会社
フルタ製菓株式会社

北越工業株式会社
株式会社 毎日新聞社
松下電器産業株式会社
松下電工株式会社
三井物産株式会社
三菱重工業株式会社三原製作所
三菱製紙株式会社
株式会社 山口 玄
山善機械器具株式会社
ユニオン硝子工業株式会社
リヒト産業株式会社

—アイウエオ順・敬称略—

店所一覽

- 本 社** 大阪市福島区西梅田町17番地
電話 大阪 (458) 5 5 5 1 番(大代表)
鉄道電話 (071) 3 8 7 0 番
私書函 大阪中央郵便局私書函第1240号
テレックス 524-2927
電信略号 TRIYELL OSAKA
- 車輛事業部** 大阪市福島区上福島北1丁目13番地
電話 大阪 (458) 2079・2649・2578番
- 重量事業部** 大阪市福島区上福島中1丁目50番地
電話 大阪 (458) 7 2 8 8 番
- 東京事務所** 東京都港区港南4丁目2番20-105号
電話 東京 (474) 7 7 3 1 ~ 3 番
テレックス 242-2020
- 営 業 所** 大運橋営業所 大阪市大正区南恩加島町1丁目2番地
電話 大阪 (551) 1578・5086番
伊吹営業所 滋賀県坂田郡伊吹村大字春照
電話 (伊吹) 6 5 番
横浜営業所 横浜市鶴見区栄町通3丁目36の2番地
電話 横浜 (501) 0 4 5 8 番

現場事務所	小口混載集配	大阪市福島区上福島北1丁目2番地 電話 (458) 6 2 0 6 番(代表)
	車 <small>扱</small> 小口混載発送	大阪市北区大深町梅田駅構内3号門 電話 大阪 (367) 7676番(代表)
	小口混載到着	大阪市北区大深町梅田駅構内7号門 電話 大阪 (458) 9855番(代表)
	小口 <small>扱</small>	大阪市福島区上福島北1丁目13番地 電話大阪 (451) 2743・7127番
	東大阪輸送 センター	東大阪市金物町13号 電話 大阪 (723) 2821～2番
駐在所	北海道駐在所	札幌市東札幌駅構内 札幌通運株式会社東札幌支店内 電話 札幌 (83) 2111番
	九州駐在所	福岡市吉塚駅構内 博多運輸株式会社吉塚支店内 電話 福岡 (65) 2531～8番
	新潟駐在所	新潟市天神尾字西385の1 松下電工株式会社新潟営業所内 電話 新潟 (47) 9171番

倉庫設備

- 本社倉庫** 大阪市福島区上福島中1丁目50番地
鉄筋コンクリート建 (330坪)
電話 大阪(458) 5 5 5 1 番 (代表)
- 梅田倉庫** 大阪市福島区上福島北1丁目13番地
軽量鉄骨平屋スレート葺1棟 (68坪)
鉄骨平屋建波鉄板葺1棟 (100坪)
電話 大阪(458) 2 0 7 9 番
- 福島倉庫** 大阪市福島区上福島北3丁目(東海道線高架下)
鉄筋コンクリート6駒 (150坪)
- 木津川倉庫** 大阪市大正区新炭屋町156番地の2
軽量鉄骨平屋スレート葺1棟 (306坪)
電話 大阪(551) 6 6 5 4 番
- 東京倉庫** 東京都港区港南4丁目2番20-105号
鉄筋コンクリート建 (150坪)
電話 東京(474) 7731~3 番

その他の設備

- 木津川車輛整備工場** 大阪市大正区新炭屋町156番地の2
電話 大阪(551) 6654・9444番・(552) 0481番

加盟団体・取引銀行

加盟団体	全国通運業連合会 鉄道貨物協会 近畿通運業連盟 大阪府トラック協会 大阪商工会議所会員 大阪港運協会
取引銀行	三和銀行 堂島支店 住友銀行 福島支店 日本信託銀行 大阪支店 協和銀行 福島支店
特約保険会社	日新火災海上保険株式会社 朝日火災海上保険株式会社 同和火災海上保険株式会社 日本火災海上保険株式会社



関係会社

三生運送株式会社



代表取締役 辻 武 治

源流は佃営業所

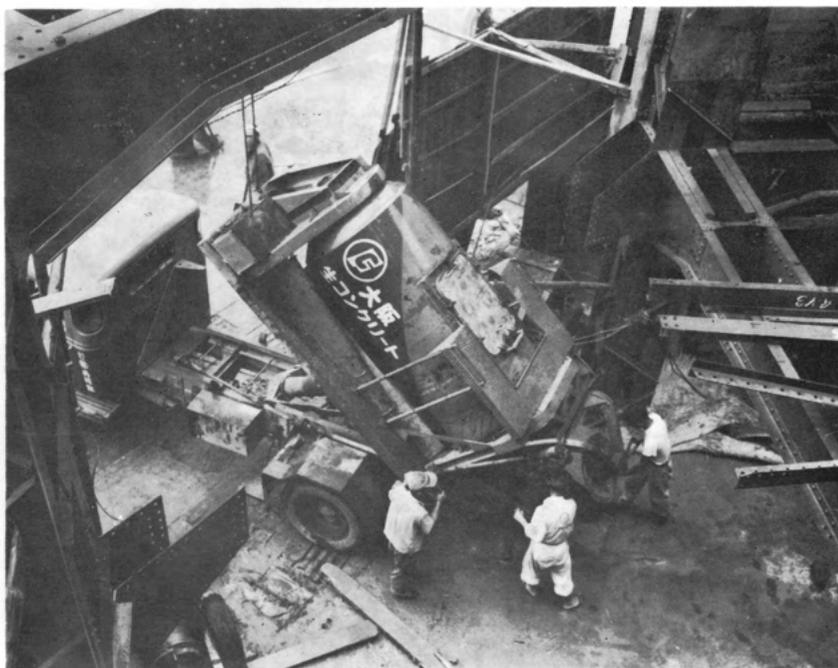
三黄通運株式会社を母体とする三生運送株式会社は、昭和38年11月に創立されたが、昭和28年5月に大阪市西淀川区佃町1丁目の大阪生コンクリート株式会社佃工場の生コンクリートの運送業務のために、共同組が佃営業所を開設したのが源となっている。

共同組はすでに、昭和26年8月、梅田駅の通運一般免許をうけてセメント、肥料等を初めとする一般貨物を取扱い、28年4月には梅田、汐留間に混載仕立てを開始するとともに、創業以来のセメント自動車輸送を行なっていたのであるが、この関西初の生コンクリート輸送に当たって、ミキサー装置の研究、試験を実施して、如何にして最高の状態で作業出来るかを目標に装置の改良に努め、ついに川西式1.6m³積のアデーター装置を搭載したダンプ式特殊車輛10輛を完成さ

せ、佃工場の操業開始に備えた。

その間の苦心談、失敗談は枚挙にいとまないくらいであったが、たゆみなく研鑽を重ね同28年11月には、更に改良された東京金剛製作所の水平アヂテーター車2m³積車10輛が投入された。生コンクリート工場は、関西では大阪生コンクリート1社だけであり、官庁も、民間でもこの馴染みのうすい生コンクリートに二の足を踏むところが多く、宣伝も足らず、その上、官庁への生コンクリート納入は入札制だったなど、悪材料が重なって、生コンクリートといえば、赤字を連想するほどであった。

大阪生コンクリート株式会社は生コンクリートの関西の草分けとしての苦しみ、創業の苦難をつづけ、共同組もまたともに険しい道をたどったが、営々たる努力は徐々に報われ始め、神武景気の到来とともに、ようやく生コンクリートも理解され始め出荷も軌道に乗った。これが昭和34年ごろであ



営業開始初期の生コン車取卸作業

る。以下，年代順に成長の姿をたどってみよう。

昭和34年—38年 池田内閣の経済高度成長政策がとられるに従い，設備投資への刺激は，生コンクリート需要を急増させ，これに順応して生コンクリート工場建設が各地で行なわれ，共同組佃営業所も33年ごろに比べて車輛数で4～5倍，出荷量で5倍と驚異的な記録で伸びた。関西地区での生コンクリート工場も，大阪生コン社の千島工場，神戸工場を初め，15工場から30工場と倍増した。この好況の波に乗って相ついで建設される工場とともに，共同組でも，33年，和歌山営業所を開設して，大阪セメント和歌山出張所の生コンクリート運送に当たり，35年4月には，千島営業所を大阪市大正区千島町に開設して，大阪生コン社千島工場の生コンクリート運送業務に当たった。

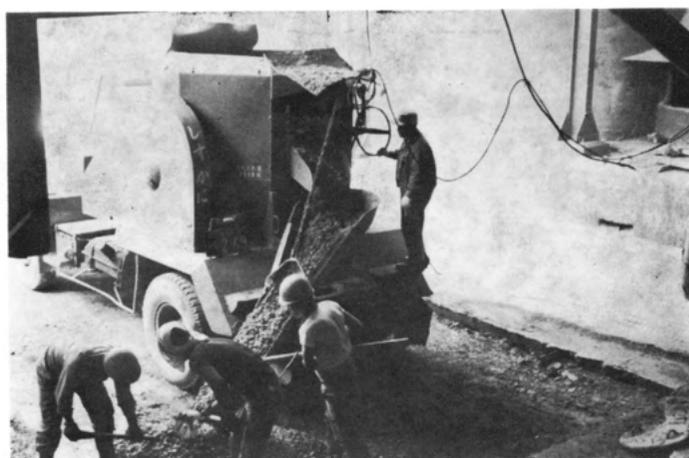
三生運送の設立

38年—39年 新たに神戸地区に神戸工場が新設されると，一層の販路が拡張すると共に，住友金属工業株式会社の第3期高炉建設が最盛期となったことと重なって，実に800,000 m³と33年に比し6倍強の出荷を達成した。



大阪生コンクリート(株)佃工場

しかし対内的に目を向けると、35年来の拡張につぐ拡張で、企業も急激に膨張したため、組織と管理面において調和を保持することが出来なくなったので、38年11月生コンクリート部門を分離し、三生運送株式会社を設立し発足した。



生コンクリート取卸作業（ハイロ型車）

生コンクリート出荷の推移

出荷数量は年間数量
台数は年間平均在籍台数

	佃		千 島		神 戸		和 歌 山		計	
	台数	出 荷 量	台数	出 荷 量	台数	出 荷 量	台数	出 荷 量	台数	出 荷 量
28年	10	11,615							10	11,615
29	25	51,474							25	51,474
30	28	59,062							28	59,062
31	28	72,970							28	72,970
32	30	116,878							30	116,878
33	35	120,142					4	14,031	39	134,173
34	37	163,173					4	54,649	41	217,822
35	38	203,435	25	105,644			7	87,298	70	396,377
36	53	238,138	53	256,459			14	152,967	120	647,564
37	71	296,367	70	305,353			14	184,998	155	786,718
38	72	288,716	73	272,684	20	27,662	20	81,718	185	670,780
39	71	252,038	72	228,289	30	114,923	50	213,916	223	809,166
40	45	156,013	48	173,843	35	123,266	40	107,911	168	561,033
41	39	167,145	40	181,375	43	211,754	23	64,228	145	624,502
42	37	165,293	40	171,906	39	181,789	25	53,171	141	572,159
計		2,362,459		1,695,553		659,394		1,014,887		5,732,293



生コンミキサー車（ロケット型3m³積）



生コンクリート取卸作業

40年—41年 39年末，池田内閣から佐藤内閣に政権がバトンタッチされる頃から，経済高度成長政策によるヒヅミの建て直し策がとられたので，設備投資への抑制策が強力な「てこ」となり，業界にも極端な不況が襲来した。加えて設備の乱立で過当競争にあった生コンクリート業界も暗澹たる事態に巻き込まれた。



生コンミキサー車（ロケット型4.5m³積）



生コンミキサー車（ハロイ型3m³積）

殊に三生運送の佃，千島両工場は他工場に比し倍の輸送能力を保有していただけに，その風当たりは激しく一挙に現有能力を半減という企業の生死を賭した再建策を採らざるを得ない状態であった。

もとよりこれらの合理化案には労働組合も，その全組織をあげて反対したが，関係先の絶大な指導と支援で一応，改革に成功した。

創設期の苦難一拡張一縮少と15年の間にこれらの貴重な試練に耐え抜いた三生運送は，設立後5年を迎え，ようやく安定に向かって力強く進んでいる。

所在地	大阪市福島区上福島中1丁目5番地
	電話 大阪(458)大代表5555番
代表者	代表取締役 辻 武 治
	取 締 役 田 中 宏
	取 締 役 松 野 静
	監 査 役 神 山 政 夫
設 立	昭和38年11月
資本金	50,000,000円
事業所	佃 事 業 所 大阪市西淀川区佃町1-2
	電話 大阪(471)4408番
	千島事業所 大阪市大正区千島町259
	電話 大阪(551)6021番
	和歌山事業所 和歌山市布施屋字新田
	電話 (和佐)126番
	神戸事業所 神戸市長田区苅藻島町1-1
	電話 神戸(68)4777~8番
保有車輛数	生コンクリート用特殊車 148台

三生運送株式会社年譜

佃		千 島	
28年 5月	大阪生コン株式会社佃工場が関西地区に初の生コン工場を創立し生産能力8,000 m^3 株式会社共同組はダンプ式ミキサー車1.6 m^3 積10台をもって発足		
29年12月	出荷の増加に伴い2 m^3 積15台を増車、工場生産能力も増強、12,000 m^3 となる。		
30年 3月	アメリカ式舶来ハイロミキサー車3 m^3 積3台を増車。計28台。		
33年12月	旧設備を改造し、生産能力15,000 m^3 となる。車輛更新完了し、ハイロミキサー車3 m^3 積35台となる。33年12月14,528 m^3 と関西地区の記録をつくる。	35年 4月	大阪生コン株式会社千島工場新設に伴い生産能力18,000 m^3 ミキサー車3 m^3 積25台～30台と逐次増車。
36年 7月	需要増加に伴い、生産力増強のためプラント1基増設し、2基合計、30,000 m^3 の生産能力を有することとなりミキサー車35台増車し計、70台となる。	36年 7月	需要増加に伴い、更にプラント1基増設、計30,000 m^3 となる。ミキサー車45台増車し、計75台となる。
37年 7月25日	三 黄 通 運 株 式 会 社 と 名 称 を 変 更		
38年 6月	市内の交通事情悪化に対処して佃、千島に、5台増車		
38年11月	佃、千島、両事業所を三生運送株式会社として発足。関西地区に生コン工場乱立し設備過多による過剰競争の結果、稼働率50%を割り出荷激減		
40年 2月	プラント1基撤去され出荷能力15,000 m^3 となり車輛も26台減車、45台にて稼働。	40年 2月	車輛25台を減車し、50台にて稼働。
40年 8月	合理化計画に伴い、37台に減車し現在に至る。	40年 8月	合理化計画に伴い、40台(3 m^3 車30台、4.5 m^3 車10台)として現在に至る。

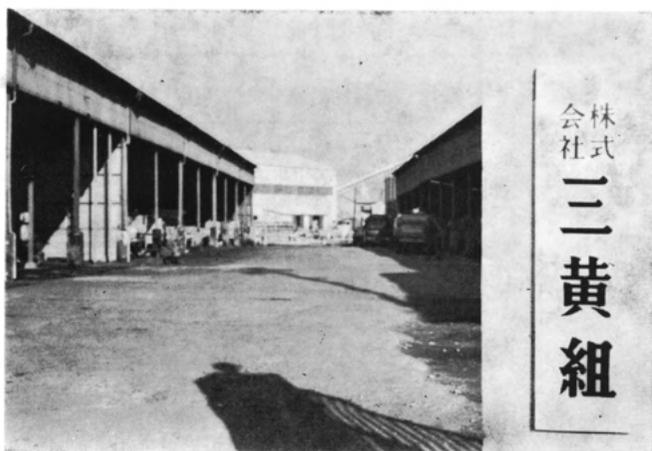
和 歌 山		神 戸	
33年 8 月	住友金属工業株式会社和歌山工場に高炉新設のため、住金内に生コンクリート工場建設に伴いコンクリートミキサー車3m ³ 積 4 輛をもって発足、生産能力15,000m ³ 。		
35年12月	住友金属工業第 2 期高炉建設工事下命3m ³ 積ミキサー車10台を増車し計、14台となる。		
38年10月 38年12月	住友金属工業、第 3 期高炉建設工事下命されるとともに、大阪生コン和歌山工場が和歌山市布施屋に移転されたため、ミキサー車 3 m ³ 積20台、4.5 m ³ 積10台計、30台増車し、合計、44台となる。	38年 7 月 38年12月	大阪生コン株式会社神戸工場新設に伴い、生産能力20,000m ³ ミキサー車 3 m ³ 積 20台 ~30 台となる。
40年 1 月	和歌山、神戸、両営業所が三生運送株式会社に合併。		
40年10月	第 3 期工事完了のため出荷激減、減車の上、一挙に25台とする。	41年 2 月	神戸市役所高潮防災工事用として出荷増加のため、和歌山より車輛配転の上、20台を増車し50台とす。
43年 2 月	第 4 期工事受注のため30台に増車し現在に至る。	43年 2 月	防災工事完了に伴い減車の上、35台として現在に至る。

株式会社 三黄組

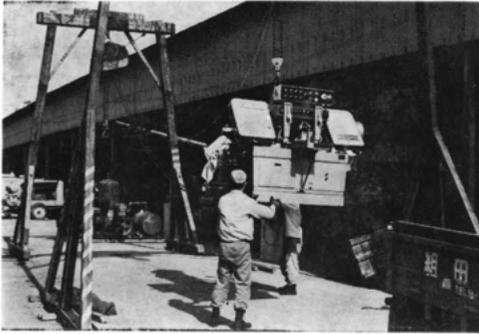


代表取締役 広田 政春

昭和39年8月「三黄通運株式会社」重量事業部が開設せられ、毎日新聞社、朝日新聞社、読売新聞社など各新聞社及び、輪転機メーカーの浜田印刷機製造所等の新聞印刷輪転機等の解体、据付け、移設並びに印刷関係機械を主体とする重量品の輸送、梱包、保管等を行ない、業績も堅実に伸展したが、更に受託体制の強化確立と、業務内容の充実を図るために昭和43年2月15日三黄通運より分離独立して「株式会社三黄組」が設立された。



作業場全景



機械取卸作業



車輛整備

所在地 大阪大正区新炭屋町156番地の2
 電話 大阪 (551) 6 6 5 4 ・ 9 4 4 4
 (552) 0 4 8 1

代表者 代表取締役 広田 政春
 取締役 小谷 定夫
 " 桑村 啓之
 " 楠元 鏡弥
 " 松野 静
 " 中埜 一郎
 監査役 佃 肇

資本金 20,000,000円

事業内容 新聞印刷輪転機及び各種工作機械の輸送
 各種機械類の解体、組立、据付
 荷造、梱包等
 倉庫業
 各種自動車分解修理

設備
 倉庫 軽量鉄骨平屋スレート葺1棟 306坪
 作業場 " " 250坪

三黄貿易株式会社



代表取締役 小谷定夫

昭和40年4月三黄通運株式会社貿易部として繊維原料，鉄鋼，真珠等の輸出業務を主体として開設されたもので，逐年業績を伸長して来たが，更に飛躍的發展を期するには「三黄通運株式会社」の商号では種々の難点が生じて来たので，貿易事業を専業として貿易自由化に相応しい態勢を整え，更に躍進を図る目的を以って昭和42年10月26日新会社として発足した。

主要取扱品目及び取引額

鋼材、金属	年間	\$	1,600,000
繊維原料繊維製品	年間	\$	1,524,000
その他雑貨品	年間	\$	232,000

輸出入地域

輸出	香港	タイ	スイス	台湾	韓国
輸入	イタリー	フランス	香港		



鉄鋼部のタイ国バイヤー商談

所在地 大阪市福島区西梅田町17番地 (三黄ビル内)

電話 大阪 (458) 5555番 大代表

代表者	代表取締役	小谷 定夫
	取締役	桑村 啓之
	取締役	佃 肇
	取締役	加藤 良樹
	取締役	河野富久雄
	監査役	松野 静

資本金 30,000,000円

海外駐在員 香港

スイス

事務所	Room No. 1234	SALAS S.A
	Tung Ying Buiding	15. Rue du Cendrier
	Nathan Road, Kowloon	P.O.Box 155
	HONGKONG	1211 GENEVE 1
		Switzerland



繊維部のデザイン研究

三黄通運株式会社

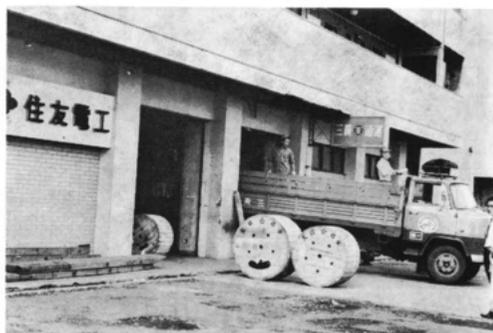


代表取締役 寺内 利之

かねてより東京地区への進出を計り輸送網の拡充を目指していたが昭和38年7月五十嵐運送株式会社を傘下に収め、横浜市鶴見区栄町通3丁目36番地に本社を置き、日本鋼管㈱及び日産自動車㈱を主な得意先として発足した。

昭和40年5月8日商号を三黄通運株式会社と改称し、同年9月東京都港区芝海岸通6丁目4番地に本社を移転し倉庫も開設して貨物保管業務を開始すると共に、従来の本社はそのまま横浜営業所として発足させた。

昭和40年3月、東京都の区劃整理により、東京都港区港南4丁目20-105号と住所変更となり、新たに住電産業の入



三黄通運本社倉庫



本社倉庫コンテナ到着



芝浦倉庫

出庫業務のため芝浦倉庫も開設して設備の増強をはかり、顧客の要望に応じている。

所在地 東京都港区港南4丁目2番20-105号
電話 東京(474)7731~7733番 テレックス 242-2020

代表者 代表取締役 寺内利之
取締役 松野 静
取締役 中埜 一郎
監査役 佃 肇

設立 昭和38年7月1日

資本金 20,000,000円 従業員 38名

営業所 横浜営業所 横浜市鶴見区栄町通3丁目36の2番
電話 横浜 (501) 0458番

本社倉庫 東京都港区港南4丁目2番20-105号
電話 東京 (474) 7731~3番
鉄筋コンクリート建 (150坪)

芝浦倉庫 東京都港区芝浦1丁目4番2号
電話 東京 (453) 7731~2番
鉄筋コンクリート建 (110坪)

運搬具ほか 普通自動車 8トン積 3輛
普通自動車 6トン積 6 〃
普通自動車 4トン積 1 〃
小型車 3.5トン以下 7 〃

計 17輛

連絡用車輛 3輛 荷役機械 一式

主要取引先

住友電気工業株式会社	住 電 産 業 株 式 会 社
大日日本電線株式会社	株式会社浜田印刷機製造所
大阪陶業株式会社	日産自動車工業株式会社

A decorative floral border in a teal color, featuring intricate leaf and branch patterns that frame the text on the right side of the page.

定款と規定

三黄通運株式会社 定款

第一章 総 則

- 第1条 当社は三黄通運株式会社と称する。
- 第2条 当社は次の事業を営むを以って目的とする。
1. 通 運 事 業
 2. 一般区域貨物自動車運送事業
 3. 港湾運送事業
 4. 海上運送業及び同代理業
 5. 税関貨物取扱人業
 6. 自動車修理業
 7. 荷造梱包業
 8. 倉 庫 業
 9. 保険代理業
 10. 前各号に附帯又は関連する一切の業務
- 第3条 当社は本店を大阪市に置き其の他必要に応じ支店、営業所を適宜の地に設けることができる。
- 第4条 当社の公告は官報に掲載する。

第二章 資本及び株式

- 第5条 当社の発行する株式の総数は五百六拾万株としすべて額面株式とし、1株の金額は五拾円とする。
- 第6条 当社の株券は拾株券、五拾株券、百株券、五百株券、千株券の五種とし、すべて記名式とする。
- 第7条 当社の株式を譲渡するには取締役会の承認を要する。
- 第8条 当社の記名株式の名義書換を請求する者は株券を会社に提出することを要する。
- 第9条 株券の再発行を請求しようとする者は所定の請求書に記名捺印し、次の何れかの書類を添えて会社に提出するこ

とを要する。

1. 株券を喪失したときの再発行の場合は除権判決の正本又は認証ある謄本。
2. 株券の毀損又は種類の変更のときの再発行の場合はその株券。

第10条 株券の名義書換及び質権の登録は毎営業年度末の翌日から其の営業年度に関する定時株主総会終結の日迄之を停止する。

其の他必要があるときは取締役会の決議により予め30日以前に公告して臨時停止することができる。

第11条 株主質権者又は法定代理人はその住所、氏名及び印鑑を当会社に届出を要する。
その変更のあったときも同様とする。

第三章 株 主 総 会

第12条 定時株主総会は毎決算期後2ヵ月以内に之を招集し、臨時株主総会は法令に別段の定めがある場合を除くの外取締役会の決議に基づき社長が之を招集し総会の日時、場所、会議の目的たる事項は取締役会の決議によって之を定める。

第13条 総会の議長は社長が之に当たる、社長に事故あるときは予め取締役会の定めた取締役の1名が之に当たる。
総会の決議は法令に別段の定めがある場合を除くのほか出席株主の議決権の過半数を以ってこれを決する。

第14条 株主又はその法定代理人を以ってその議決権を行使するには当会社の株主でなければならない。
代理人は代理権を証する書面を会社に差出すことを要す

る。

第 四 章 役 員

第15条 当会社が取締役 3 名以上，監査役 1 名以上を置く，但し欠員を生じた場合でも法定の最低数を欠かず且つ職務の遂行に支障のない時は次期定時株主総会又は改選期まで其の補欠選任を延期することができる。

第16条 取締役の任期は就任後第 2 回目の定時株主総会終結の日迄とし監査役の任期は就任後第 1 回目の定時株主総会終結の日迄とす。

但し補欠又は増員により就任したる取締役，監査役の任期は他の現任取締役，監査役の残任期間と同一とする。

第17条 取締役の選任の決議は発行済株式総数の 3 分の 1 以上に当たる株式を有する株主が出席しその議決権の過半数を以ってする。

取締役の選任は累積投票に依らないものとする。

第18条 当会社は取締役会の決議をもって次の役員を置く。

1. 取締役会長 1 名
2. 取締役社長 1 名
3. 取締役副社長 1 名
4. 専務取締役 若干名
5. 常務取締役 若干名

但し取締役会長，取締役副社長，専務取締役，常務取締役は都合によりこれを定めないことが出来る。

取締役社長及び取締役副社長は各自会社を代表する。取締役会長は取締役会の議長となり次の事項を行なうものとする。

但し取締役会長が欠員のとき又は事故あるときは本条第1項各号の順序によりこれを代行する。

1. 取締役会の招集及び主宰

2. 取締役会に対する議案の提出並びに報告

第19条 取締役会の招集通知は各取締役に対し会日より2日前に発することが出来る。但し緊急の場合取締役全員の同意があるときは招集手続を経ずして取締役会を開くことができる。

第五章 計 算

第20条 当会社の事業年度は1ヵ年とし毎年1月1日より始まり12月31日を以って終るものとする。

第21条 毎営業年度の損益金に前期繰越益金を加減し、利益の場合は之を次の通り処分する。

法定利益準備金	毎期金銭による利益配当額の $\frac{1}{10}$
別途積立金	若干
納税積立金	若干
役員賞与金	若干
配当引当金	若干
次期繰越金	若干

但し株主総会の決議を以って之と異なる処分をなす事が出来る。

第22条 本定款に記載なき事項は総て商法の定むる所に依る。

安全管理委員会規定

(名 称)

第1条 この委員会は「三黄通運安全管理委員会」と称する。

(目 的)

第2条 この委員会は災害及び疾病並びに交通災害を未然に防止し、安全かつ衛生的な労働環境を確立して、従業員の福祉と会社事業の健全な発展を図ることを目的とする。

(業 務)

第3条 この委員会は前条の目的を達成するために次の業務を行なう。

1. 安全衛生施設及び環境の改善に関する調査研究企画
2. 安全衛生教育及び安全衛生思想の普及並びに宣伝のための方策
3. 安全衛生規律維持向上の方策の調査研究企画
4. 安全衛生管理者、運行管理者、防火管理者の業務遂行に必要な協力と進言
5. 交通災害防止に関する教育及び調査研究企画
6. その他安全衛生活動の推進に必要な事項

(委員会の種類)

第4条 この委員会は安全管理本部会と事業部安全管理委員会とに分ち推進機関として事務局を設ける。

2. 事業部安全管理委員会は本社及び各事業部に設け、夫々本社及びその部の名称を冠し、その管理運営に関する規定は別に定めるものとする。

(安全管理本部会)

第5条 安全管理本部は第3条に定める業務を含めて次のものを行なう。

1. 会社全般にわたる共通事項
2. 事業部安全管理委員会より上程された事項
3. その他必要とする事項

(役員)

第6条 この本部会に次の役員をおく。

1. 本部長
2. 副本部長
3. 本部員

(役員を選任)

第7条 役員には次のものが就任する。

1. 本部長は人事担当常務取締役とする。
2. 副本部長は人事部長とする。
3. 本部員は総務部長、経理部長、事務局長、各事業部長とする。

(役員の仕事)

第8条 役員の仕事は次の通りとする。

1. 本部長は本部会を主宰し、会務を処理する。
2. 副本部長は本部長を補佐し本部長事故あるときはこれを代理する。
3. 本部員は本部会に出席して定められた事項について審議に参画するとともに事業部安全管理委員会の結果を事務局を経て本部長へ報告しなければならない。

(事務局)

- 第9条 事務局は定められた事項について常に調査研究をし、その資料を委員会に提出するとともに本部会の連絡進行を図り議事録を作成して本部長に報告を行なう。
2. 事務局長は人事部長とする。
 3. 事務局長補は調査課長とする。
 4. 事務局員は本部長の承認を得て事務局長が任命する。

(役員任免)

第10条 役員任免は本部長の告示を以て之を行なう。

(本部会開催)

- 第11条 本部会は定例会議と臨時会議とに分ち、次の通り開催する。
1. 定例会議は原則として毎月12日に開催する。
但し支障ある場合は事前に通知して変更することがある。
 2. 臨時会議は本部長が必要と認めるときその都度臨時に開催する。

(改 廃)

第12条 この規程の改廃は本部会の議を経て行なうものとする。

附 則

(施 行)

第13条 この規程は昭和41年1月12日から実施する。

事業部安全管理委員会規定

(名 称)

第1条 この委員会は三黄通運安全管理委員会規定第4条に基づき設置し、名称は事業部安全管理委員会という

(目 的)

第2条 この委員会は災害及び疾病並びに交通災害を未然に防止し安全かつ衛生的な労働環境を確立して、従業員の福祉と会社事業の健全な発展を図るを目的とする。

(業 務)

第3条 この委員会は前条の目的を達成するために次の業務を行なう。

1. 安全衛生施設及び環境の改善に関する調査研究企画
2. 安全衛生教育及び安全衛生思想の普及並びに宣伝のための方策の調査研究企画
3. 安全衛生規律の維持向上の方策の調査研究企画
4. 安全衛生管理者、運行管理者防火、管理者の業務遂行に必要な協力と進言
5. 交通災害に関する教育及び調査研究企画
その他安全衛生の推進に必要な事項

(役 員)

第4条 この委員会に次の役員をおく。

1. 委員長
2. 副委員長
3. 委員
4. 幹事

(役員を選任)

第5条 役員には次のものが就任する。

1. 委員長は事業部長とする。
2. 副委員長は先任課長とする。
3. 委員は委員長の指名する者及び労働組合又は従業員が選出する者とする。
4. 幹事は当該安全衛生担当係員とする。

(役員の仕事)

第6条 役員の仕事は次の通りとする。

1. 委員長は委員会を主宰し会務を処理する。
2. 副委員長は委員長を補佐し、委員長事故あるときはこれを代理する。
3. 委員は委員会に出席して、定められた事項について審議に参画する。
4. 幹事は定められた事項について、常に調査研究を行ない、その資料を委員会に提出するとともに委員会の連絡進行を図り、議事録を作成して委員長に報告する。

(任期)

第7条 役員の任期は次の通りとする。

1. 委員長及び副委員長は第5条第1. 2項の就任期間中とする。
2. 委員は任期を1年とし、再任を妨げない。
但し中途就任の場合は前任者の残任期間とする。
3. 幹事は安全衛生担当の期間とする。

(任 免)

第8条 役員の任免は委員長の告示をもって之を行なう。

(会議の開催)

第9条 委員会は原則として毎月1回開催する。

但し委員長が必要と認めるとき、その都度開催する。

(会議の連絡)

第10条 委員会を開催しようとするときは、幹事はあらかじめその日時、場所、議題を安全管理本部会（以下単に「本部会」という）の事務局に連絡しなければならない

2. 事務局員はこの委員会に出席して意見を述べることができる。

(報告、答申)

第11条 この委員会の委員長は、会議の結果を本部会の事務局に報告しなければならない。

(改 廃)

第12条 この規定の改廃は委員会の議を経て本部会の承認を得て之を行なう。

附 則

(施 行)

第13条 この規定は昭和41年1月12日から実施する。

自動車事故取扱規則

第一章 総 則

(目 的)

第1条 この規則は三黄通運株式会社業務遂行中自動車により事故を惹起したる場合における取扱いを確定すると共に従業員の安全を図り且つ会社財産を保護し、もって自動車運送の健全なる発達に資することを目的とする。

(定 義)

第2条 この規則で事故とは会社所有の自動車に因って生ずる人の死傷及び物件の損壊を云う。

(2) この規則では従業員とは自動車の運転士及び助手並びに自動車の運行業務に従事するものを云う。

第二章 事故処理

(事故取扱事務)

第3条 事故取扱事務は本社調査課において主管し処理に当たるものとする。

軽微なる事故については現場責任者において処理することを得るもこの場合速やかに事務主管課に報告しなければならない。

(事故報告)

第4条 従業員が事故を惹起した場合は速やかに別途報告書要領に基づき現場責任者を通じ調査課に報告しなければならない。

(調査課の措置)

第5条 調査課は報告を受理したときは事故内容を検討の上現場

調査をなし所定の措置をとらなければならない。

第三章 事故責任

(事故責任の明確)

第6条 従業員が会社の業務遂行中事故を惹起したる場合その賠償及び求償の責任は全て会社において負担する。

但し業務遂行中と雖も無免許、飲酒又は指定車輛以外の車輛及び従業員の悪意又は重大な過失に基づくもの並びに火災、盗難等の事故についてはその限りでない。

(2) 前項以外の事故については会社は一切その責任をとらない。従ってその費用の全額は当事者の負担とする。

(業務の見解)

第7条 事故を惹起したるときが会社の業務遂行中であるか否かについての判断及び第6条第2項の判断は事故査定委員会において審議決定する。

(損害の弁償)

第8条 従業員が第6条の規定により弁償義務の生じたる場合は如何なる理由を問わず完納しなければならない。

(査定委員会の構成)

第9条 事故の取扱いを円滑且つ適正にするため事故査定委員会を構成する。

(査定委員会委員の編成)

第10条 事故査定委員会は人事部長委員長となり、会社側より5名の委員と労働組合より選衡された5名の委員より編成する。

(査定委員会の運営)

第11条 事故査定委員会の運営管理は委員長その責に任じ、調査課において事故を担当する。

(査定委員会の開催)

第12条 事故査定委員会は毎月一回開催を原則とし必要に応じ臨時にこれを開催する。

尚開催に当ってはその都度委員長が委員を招集する。

(査定委員会の業務)

第13条 事故査定委員会は本規則第6条の事故につき審議、決定すると共に本規則第14条による異議上申の件並びに事故取扱上の疑議につき決定する。

(2) 事故を惹起せる従業員にして当該事故が第6条に規定せる悪意または重大なる過失に基づくものであることが明らかに判明したるときは会社懲戒委員会にこれを報告する。

(3) 事故査定委員会の議決は委員の過半数以上出席し且つ出席委員の過半数の同意を必要とする。

(査定委員会と従業員の関係)

第14条 従業員はその惹起せる事故の取扱いについて事故査定委員会の決定に服従しなければならない。

但し取扱内容に相違があり著しく異議を生じたる場合は委員を通じ査定委員会に上申することが出来る。

(査定委員会の議事保存)

第15条 事故査定委員会の事務担当者は委員会の議事録を作成し保存する。

第 四 章 雑 則

(個人示談の禁止)

第16条 従業員が事故を惹起したる場合それが軽微なるものといえども事故現場において個人が示談をしてはならない。

(規定遵守の義務)

第17条 従業員は本規則の定める条項に従わなければならない。

附 則

第18条 本規則は昭和38年11月1日より之を実施する。

第19条 本規則実施により昭和37年8月1日規定の自動車事故取扱規定実施細則は昭和38年10月30日限りこれを廃止する。

自動車事故取扱規則実施細則

(軽微なる事故)

第1条 規則第3条軽微なる事故とは次に掲げるものを云う。

1. 車輛事故にして双方の損害見積額合計が5,000円未満にして後日紛争の虞れなきもの。
2. 相手方車輛の保険にて処理出来るものにして、その金額5,000円未満のもの。
3. 乗務員相互の人事々故にして医師の治療を要せないもの。

(報告要領)

第2条 規則第4条従業員事故を惹起したる時は速やかに事故現場の最寄りの電話を利用し報告すると共に別添報告書式により書面にて速やかに報告しなければならない。

(指定車輛)

第3条 規則第6条の指定車輛とは運行管理者より指定を受けた車輛をいう。

(異議上申手続)

第4条 規則第14条に基き従業員が事故査定委員会の決定に異議が生じた場合は委員を通じ書面にてその理由を上申しなければならない。

(重大な過失の範囲)

第5条 規則第6条の重大なる過失の範囲においては個々の事柄につき内容を検討し、事故査定委員会の議を経てこれを決定する。

年 譜

自・昭和15.8
至・昭和43.11

年 月	三 黄 通 運	一 般・交 通 運 輸
昭和15年 8	共同組発足	日独伊3国軍事同盟成立 米穀の国家管理実施 紀元2600年式典挙行
昭和23年 6 7	会社創立総会を開く 資本金 100万円をもって株式会社共同組に改組設 立を登記	財閥同族支配力排除法公布 福井に大地震 通運業者第1次新規免許 第1封鎖預金解除 小口混載貨物運送規則 同補則 廃止
昭和24年 1 4	産業復興公団大阪支部輸送代行店を命ぜらる 艇運送を開始 海運部を設置 事務所を大阪市大正区三軒屋西1 丁目におく	証券取引所再開 通運業者第2次新規免許
昭和25年 1 9 11 12	臨時株主総会 定款第2条を変更 大阪及び神戸に於ける税関貨物取扱人の免許をう け 通関業務を開始 神戸営業所を設置 セメント輸送のため梅田駅に一般貨物と別にして 専属フォームを造る 梅田駅の限定免許をうける* 梅田駅構内に現場事務所を開設	1,000円札発行 朝鮮動乱勃発 通運事業法施行 小運送業法 日本通運株式会社法廃止 通運事業第3次新規免許
昭和26年 4 6 7 8 9 10 11	臨時株主総会で増資決定 資本金 500万円となる 臨時株主総会、営業年度を年1回に改める 就業規則実施 大阪神戸両港の海運貨物取扱事業の登録をうける 東海道線梅田駅の一般貨物免許をうける 梅田駅構内6号門と1号門に事務所を増設 一般貨物の営業を開始 大阪窯業セメント伊吹工場側線の通運取扱業を出 願	マッカーサー解任 後任リッジウェイ中将 繊維暴落 恐慌相場 対日講和条約 日米安保条約調印 民間放送 民間航空開始

年 月	三 黄 通 運	一 般・交 通 運 輸
昭和27年 5	臨時株主総会で一般区域貨物自動車運送事業を新規出願の件を議決	日米行政協定調印 GHQ廃止
6	近江長岡駅の限定免許をうける 伊吹営業所を開設し営業開始	財閥商号使用禁止令廃止 全国通運業連盟結成 急行小口扱貨物制度実施
昭和28年 1	一般区域貨物自動車運送事業の免許をうける	テレビ放送開始
4	汐留行混載便仕立開始	不渡手形大企業に波及
5	佃営業所を開設 大阪生コンクリート株式会社佃工場の生コンクリート運送業務を開始	金融引締政策実施
昭和29年 2	定時株主総会	円未満の通貨流通禁止 台風15号
4	全運搬車の色をインターナショナル・オレンジに統一	青函連絡洞爺丸転覆
7	臨時株主総会 取締役会 10万株の新株発行を議決	関門国道トンネル開通
12	取締役会 新株発行に関する払込期日変更を議決 大阪自動車運輸労働組合結成	
昭和30年 2	共同組労働組合結成	
4	第一、第二組合解散して総同盟大阪自動車運輸労働組合共同組支部誕生 大阪港より舳で塩化加里肥料輸送 南堀割倉庫より貨車輸送	
11	大運橋営業所を開設し回漕部をこれに移転	
昭和31年 5	共同組職員組合、共同組従業員組合、共同組伊吹労働組合結成 特定貨物自動車運送事業の新規出願を決定	この年好景気つづく（神武景気）
8	臨時株主総会 沿岸荷役事業を新たに行なうことを決定	
10	九州地区混載便仕立開始	
12	滋賀県下一般貨物自動車限定免許うける 新社屋起工	

年 月	三 黄 通 運	一 般・交 通 運 輸
昭和32年 2 4 6 7 8 10	監査役桑村茂之社葬 北海道地区混載便仕立開始 新社屋完成 新社屋竣工、レセプション 新社屋新築記念表彰 取締役会で20万株の新株（1千万円）発行を可決 資本金を2,000万円に増資 取締役会	5,000円札発行 ソ連が人工衛星第1号打上げに成功
昭和33年 5 7 8	取締役会20万株の新株発行議決 資本金3,000万円に増資 和歌山営業所新設	10,000円札発行 国民健康保険法公布 国鉄で日本最大の50トンドィーゼル機関車完成
昭和34年 11	梅田一汐留間コンテナ扱開始	皇太子ご成婚 伊勢湾台風 大型コンテナ列車「たから号」運行開始
昭和35年 4 6 7	大阪生コンクリート株式会社千島工場新設に伴い千島営業所開設 特輸部新設 創立記念日表彰（梅田花月で）家族慰安会	東証ダウ株価1,000円突破 国鉄3等を廃止
昭和36年 7 9	創立記念日表彰（梅田花月で）家族慰安会 資本金5,000万円に増資 通運集配車に無線機採用装備	九州に大地震（日向灘地震） ソ連・人工衛星船打上げに成功 第2市場発足 第2室戸台風
昭和37年 7	三黄通運株式会社と名称変更 港湾運送事業法改正に伴い新規免許を申請 久保田鉄工尼崎、住友電気工業伊丹へ駐在員派遣	ケネディ大統領就任 東証ダウ平均 1,500円突破 アメリカの人間衛星第1号成功 大阪市内トラックの交通規制実施
昭和38年 1 2 5 11 12	年賀式・社員表彰 共同組労組より分裂して千島生コン労働組合を結成 三黄通運野球部誕生 梅田駅労働組合誕生 大阪セメント事業部新設 生コン部門を分離 三生運送㈱を設立 臨時株主総会 資本金7,000万円に増資 三生運送神戸営業所新設	第2阪神国道開通 裏日本一帯大雪 北九州市誕生 黒部第4発電所完工 新1,000円札発行 ケネディ大統領暗殺さる 名神高速尼崎一粟東間開通

年 月	三 黄 通 運	一 般・交 通 運 輸
昭和39年 1	育英会発足	ソ連のフルシチョフ解任
	年賀式・社員表彰	第1次佐藤内閣誕生
2	和歌山営業所を和歌山市布施屋字新田に移転	東海道新幹線営業開始
	定時株主総会	オリンピック東京大会開催
4	慶弔規定実施	
5	貯蓄組合取扱規定実施	
7	小谷定夫、五十嵐運送㈱代表取締役となる	
	創立記念社員表彰	
8	重量事業部を開設し、重量品運搬、機械解体据付、荷造、梱包等の業務を開始	
10	臨時株主総会 資本金1億円に増資	
11	厚生資金貸付規定	
昭和40年 1	年賀式・社員表彰	政府国債発行、不況打開策を決定
4	貿易部新設	朝永振一郎ノーベル賞受賞
5	社屋増築起工	名神高速全通
	五十嵐運送㈱を三黄通運株式会社（本店東京）と改称	国鉄の新混載制度実施
10	社屋増築完工	
昭和41年 1	安全管理委員会発足	全日空機墜落133人死亡
2	定時株主総会	カナダ旅客機炎上64人死亡
11	東大阪市金物団地に輸送センター開設準備	BOAC機墜落、124人死亡
		ソ連、アメリカ相ついで月面軟着陸に成功
		全日空松山で墜落50人死亡
		中国ミサイルによる核実験に成功

年 月	三 黄 通 運	一 般・交 通 運 輸
昭和42年 1	年賀式・社員表彰・記念講演	初の建国記念日
2	定時株主総会	裏日本に豪雪
4	入社式・第一次集合基礎教育 松下課新設 実習及び実務訓練（4・28まで） 東大阪輸送センター開設	中国初の水爆実験に成功
5	営業担当社員訓練始まる（9・21まで）	
6	社員会発足	
7	社内報「さんおう」創刊 管理者教育訓練始まる（9・26まで） 卓球部生る	
8	貨物増送推進月間準備始まる 管理者夏季合宿訓練（8・6まで） 貨物増送推進月間始まる 同上月間終る	
9	幹部社員会発足 初の女子研修会開く	
10	作業服を改善 資本金1億2,500万円に増資 三黄貿易株式会社発足	
昭和43年 1	年賀式・社員表彰 松下電工新潟駐在員配置	アメリカ北ベトナム・パリ会談始まる
2	貨物増送推進月間	ソ連など5ヵ国軍チェコに侵入
7	社章（バッジ）制定交付	メキシコ・オリンピック
8	貨物増送推進月間	
10	三黄通運社歌及び三黄音頭、作詞、作曲成る 資本金1億5,000万円に増資	
11	三黄通運20年史刊行	

編集を終えて

三黄通運株式会社の20年史を刊行することが決まったのは、昨年、暑い初夏の一日でありました。以来、谷口監査部次長とともに、資料の蒐集、執筆に当たり、植野元会長、松下元取締役等の参集をお願いして、貴重な体験談を伺うほか、20年の歴史の中に浮かぶ写真も極力、収集に努めましたが、終戦後の混乱期に当たり、資料も散逸したものが多いと思われます。

記述の「20年の歩み」は、必ずしも年代を追わず、「通運部」「車輛の変遷」などと、項目毎に独立の形式を採りました。

カバーの色は、街を疾駆する三黄の車体のインターナショナル・オレンジとすることに努めました。文中、敬称を略させていただきました。ご了承願います。

刊行に当たっては、大阪高速印刷株式会社が、数回の訂正にも快よく協力されたことを感謝いたします。

(編集室・能勢辰)

三黄通運 20 年の歩み

昭和 43 年 11 月 3 日 発行

発行 三黄通運株式会社
大阪市福島区西梅田町 17 番地
編集 三黄通運 20 年史編集室

印刷 大阪高速印刷株式会社
大阪市大淀区本庄川崎町 3 の 5

