

## 山から海へ そして世界が舞台 100年の航跡を振り返る

宮崎 昇 一 郎  
(宮崎産業海運株式会社)  
代表取締役社長



弊社は2024年2月に創業100年を迎えました。

私の祖父になる創業者 宮崎昇は1900年、現在の山口県下関市で生を受け、当時、鉱山業（石灰石）を営んでいた実家の手伝いの経験を基盤に1924年、豊富な鉱産物石灰石、珪石、マンガン鉱の開発に惹かれて、現在の当社所在地の大分県津久見市へ一家で転居したことが、当社開業のルーツとなります。

鉱山業で生業を興して、一世紀を超え、現在は本来の国内輸送のみならず、大型外航船で世界各地の大手荷主、傭船者とさまざまな多国間輸送のパートナーになった航跡を振り返ってみたいと思います。

### 創世期（1925年-1955年）：鉱山業から海運業へ 機帆船の時代

創業者は現在でも国内最大の石灰石生産量がある津久見に移住し、石灰石や珪石の採掘を苦難の中開始し、その後国内荷主様に当時の機帆船（主に沿岸輸送に使用した発動機と帆を備えた小型の木船）、船舶での輸送を始めました。

1934年、当時官営であった八幡製鉄所が民営化されたことによる（現）日本製鉄様との取引開始を機に、初の機帆船「宮島丸」を建造し、本格的に海運業に乗り出しました。しかし、第二次世界大戦で当社の船隊も壊滅的な打撃を受け、その後の事業継続には改めて船隊整備を行う必要がありました。

### 成長期（1956年-1975年）：小型鋼船へ転換

戦後に確保した一部の機帆船も老朽化のあおりを受け、小型鋼船へ転換することが急務になりました。加えて高度経済成長期には数々の荷主様のご厚意を頂戴し、輸送量が増加し、積極的に自社以外の荷物も輸送するようになりました。このため新造船が必要となり、商工中金様をはじめ、多くの金融機関様の支援を受け、当社の船舶運航事業の強化を図ることが出来ました。

さらなる成長を求めて1960-70年代には外航近海航路への進出も果たしました。

### 変革期（1976年-1994年）：内航船の近代化と外航遠洋航路への進出

オイルショック後の不況期にもかかわらず、（現）日本製鉄様からの依頼を頂戴し、石灰石輸送に携わるセルフアンローダー専用船「宮幡丸」を建造しました。本船及び後継船の現行「宮幡丸」にて、安全に、そして確実に荷主様のご要請に答える形で現在でも50年近く安定・安全輸送に携わっております。

さらに、小型内航船のリプレースも進めて船舶貸渡業としての機能も強化することになり、

国内の有力運航者様向けに、国内最大級のRORO船（貨物を積んだトラックやシャーシごと輸送する船舶）を建造し、北海道向けのモーダルシフト輸送の先駆けとなりました。その後、国内自動車輸送の拡大に伴い、トヨタ自動車様の貨物を運ぶ自動車船もご用命いただき、何れも当社の乗組員が乗船する基幹船として数代に及ぶ御最良を頂戴しております。

一方、世界単一市場である船をさらに事業成長させることを考え、外航貸渡事業に進出し、併せて外航船の船舶管理を完全自社管理したのもこの時期となります。

### 発展期（1995年-2010年）：グローバル化と世界市場への進出

バブル経済崩壊・アジア危機といった時代もありましたが、2001年には中国がWTOに加盟し、世界の輸送量が大幅に拡大する機運が高まりました。実際2000年から2010年にかけて、海上輸送の需要が急増し、当社も外航船の船腹拡大に乗り出しました。2010年までに11隻を新造し、総船舶重量は当時100万トンを超える規模に達しましたが、借入金額も増大した状況の中で2008年のリーマンショックの影響が大きかった為、外航船事業は一筋縄ではいかないもどかしさを感じながら、成長に向けて模索する時期が続きました。

### 捲土重来期（2011年-2023年）：経営の再構築と安定化

リーマンショック以降、海運マーケットの暴落を受け、当社も過去に新造したばら積み船の売却契約が不履行となる等、投資計画の全面見直しを迫られました。

さらに、2011年の東日本大震災後の円高不況で、円借入れが中心だった当社の資金繰りも困難になり、非常事態になっていました。一方、前述の内航船事業や不動産事業が安定収入をもたらし、そして何より、商工中金様をはじめとした金融機関様からのシップファイナンス継続へのご尽力を頂戴し、改めて経営は多角的な視野から思考することの重大さを認識した次第です。

新型コロナウイルス感染拡大に伴う人流制限に伴い、乗組員の移動や本船の稼働に様々な制限が出る等、新しい事業リスクが生まれたことは記憶に新しいのですが、前述の自社管理能力を活かし、無事に乗り切ることが出来ました。この間当社の財務基盤の強化に努め、シップファイナンスの重要性を理解していただいている金融機関様とのご協力をへて、リスクを軽減するために様々なアイデアを基に収支の安定化を図りました。

### SDGs ESG 時代（2024年—）：そしてサステナブルな未来へ

現在海運業界は地球規模の大変革を迫られて、SDGs ESGが世界標準となった今、過去の慣習、ビジネスルールでは通用しにくくなり、船舶の運航にも脱炭素、脱資源（循環型経済への移行）への対応が強く求められております。

当社においても今後さらなる変化が起こる事業環境への適合力が必要となり、経営資源のアップデートも必要です。特に外航船の船舶管理においては、外国人を含めた適正人材の確保、さらに通信設備が格段に進歩しており運用システムのDX化が必須になりつつあります。

内航船業界においては、他の国内物流業と同様に非常に厳しい人材確保、国内船員不足の状況となり、改めて若手人材への投資と育成が急務となっております。

このような厳しい環境の中、当社の生き残れる強みは何か？常に自問しておりますが、船会社としての本来の原理原則を重視し、変化への対応力を発揮することではないかと考えております。足元はAI 技術等の進化で周囲の業態が変化する時代となりますが、創業100年を迎え、当時と変わっていないモノ、現場力、人材の活用、経営は常に海上輸送の現場を見て判断することが重要だと感じております。

弊社の経営方針は『我々の船は我々で守る』を掲げており、常にお客様へのサービス向上、安全運航、地球環境の保護を目標に努力しております。

最後に私の好きな言葉を、一言述べます。『愚者は経験に学び、賢者は歴史に学ぶ』  
今後もよろしくご指導の程、よろしくごお願い致します。