

＜第 1 回＞すべては家島から始まった

家島群島は 40 余りの島からなり、昭和 25 年（1950 年）に瀬戸内海国立公園に編入されました。群島の面積は淡路島の約 30 分の 1、19.7 km²。その美しい島影は菅原道真や新古今集の選者として名高い藤原家隆の歌に残されています。

豊臣秀吉が天下を統一したときは、播州揖保郡に属し、秀吉の直轄地であり、大阪の築城には家島の花崗岩や安山岩などが大量に用いられました。石を運搬する船も古くから活躍しており、家島町誌には明治 5 年（1872 年）、石船数 103 隻、同 7 年（1874 年）には 127 隻あったと記録されています。

当社の創業者奥村安太夫は、明治 15 年（1882 年）10 月 10 日、兵庫県飾磨郡家島村真浦の地に生まれました。日清戦争、日露戦争が起こり、日本が欧米列強に肩を並べようと苦闘を重ねた時代に安太夫は育ちました。やがて、大正 9 年（1920 年）年 1 月、大手建設業者の信頼と郷里の仲間の協力者を得て、大阪市港区の地に奥村商店を創設しました。



創業者 奥村安太夫

創業から 2 年後の大正 11 年（1922 年）6 月、安太夫は鴻池組より石材の納入を一手に任せたいと指名されます。丸亀の宝来塩田建設にあたって、その石材をすべて供給してほしいというものでした。石船の積載量は 20～30 m³と小さく、船の数にすると約 4,000 隻分という大事業でした。安太夫は長男安太郎（当時 18 才）に相談しました。安太郎は郷里の船主のもとで働いていましたが、父に強くこの事業をすすめ、調達された 100 余隻の船団の指揮をとりました。

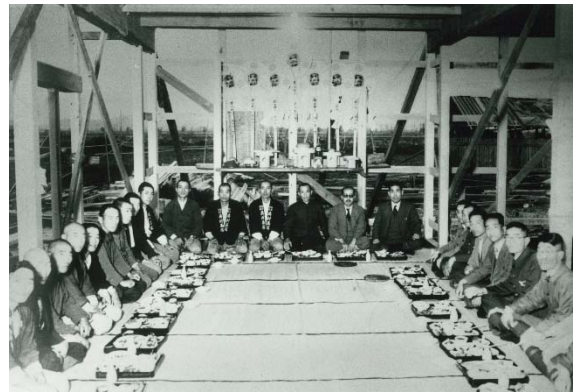
＜第 2 回＞広畑出張所の誕生

昭和 9 年（1934 年）1 月、奥村商店は法人組織の合名会社奥村商店となりました。同年 2 月、政府は軍需産業の拡大策として、官営の八幡製鉄所を中核とする日本製鉄(株)を発足させ、兵庫県広畑に一大製鉄所の建設を決めました。この建設工事を請け負った大林組、鴻池組から、砂利、砂などの骨材納入の要請がありました。

昭和 12 年（1937 年）3 月には兵庫県飾磨郡広村字広畑小鶴新田に広畑出張所を開設し、工事用地造成の砂利、砂採取に取り掛かりました。

奥村商店には砂利を採取生産する権利がありませんでした。どの河川でもすでに業者が採取権を独占しており、入り込むことができなかったのです。それが軍需用の製鉄所建設という大義名分のもとに、未開発の河川の砂利採取権が与えられ、播州平野を流れる揖保川、夢前川から砂利を採取できることになりました。

広畑出張所の所長には創業者奥村安太夫の三男安次郎が赴任し、砂利採取事業は昭和 41 年（1966 年）までの間に 6 府県 17 河川に及び、建造した採取船は 21 隻にのぼりました。その後は砂利採取と河川整備、さらに河川の自然環境を保全するという一石三鳥をねらったいわゆる「淀川方式」を開発する一方、古い河川あとの農地の地下から陸砂利を採取し、山土を埋めもどすという農地改良型の採取法、さらには海の砂を採り、この塩分を除去する海砂の採取法など、骨材生産のための努力は積み重ねられ、その成果は今日に引き継がれています。

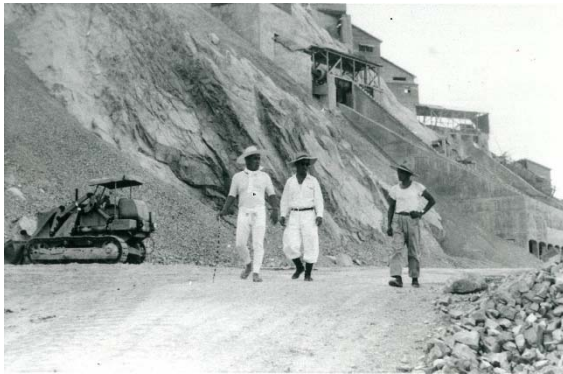


広畑出張所事務所建設上棟式

＜第3回＞砕石工場フル稼働

創業者奥村安太夫は、「この石が国土をつくる」と信じて石船を操ってきましたが、その脳裏には郷里家島観音崎の砕石工場建設が描かれていました。昭和16年（1941年）に代表社員の座を引き継いだ安太郎が同じ思いであったことはいうまでもありません。終戦直後、社長安太郎は「国土は焦土と化し、灰じんと帰した。しかし、この国土は必ずや復興される。そして数々の建設事業が興り、これに要する砂利、砂の量は計り知れないものがある」と社員に訓示し、励ますとともに、観音崎に砕石工場をつくるべく家島町と交渉を始めました。観音崎は漁業上重要な場所とされ、漁業補償問題など難航はしましたが、昭和23年（1948年）9月、町との間で「採掘許可契約」を締結しました。

翌24年（1949年）1月、念願の工場建設工事が本格的に開始されました。年産目標1万 m^3 。道床バラストなどを生産する工場であり、その多くは都市整備を急ぐ大阪市の地下鉄延長工事などに供給されました。



家島工場を視察する安太郎社長（左端・昭和20年代）

その後、昭和39年（1964年）1月には赤穂市東有年で、昭和44年（1969年）4月には赤穂市福浦で、さらに昭和57年（1982年）5月には家島群島のひとつ西島に、大きな生産能力を持つ砕石工場が誕生しました。

＜第4回＞土木工事第一号

創業者奥村安太夫は昭和10年（1935年）5月、定款の一部に土木建設請負業を加え、二男藤八にこれをゆだねました。まず着目したのは、ガス管埋設工事跡の道路復旧工事でした。当時、ガス管の埋設工事は大阪ガス㈱の直営工事であり、埋設工事そのものの受注は不可能でした。藤八は縁故を頼り、㈱大林組の推薦を得て、ようやく埋設跡の道路復旧工事を受注できました。藤八は「大阪ガス㈱様のためなら命を投げ打ってもよい」という姿勢で復旧工事に従事し、10年余を経て、ついに昭和21年（1946年）4月、ガス本管の埋設工事を受注しました。京都堀川通り1.5kmに300mmの铸铁管を敷設する工事でした。晴れの舞台でしたが、当時現場を指揮した職員の記録によると「ガス管の接続などは大阪ガス㈱の技術職員が全部やり、実質的には掘って埋め戻すだけの作業であつた」とのことです。

それから数年後、昭和25年（1950年）には幹線パイプである第一京阪連絡管の山崎～久世村間、昭和27年（1952年）には第一阪神連絡管の西島工場～尼崎工場間の本管工事を受注しました。



青年時代の奥村藤八副社長

<第5回>大型プロジェクトへの参画とコンクリートミキサー船団の活躍



中国自動車道 吹田ジャンクション工事

土木部門は地道な努力の積み重ねのなかで着々とノウハウを身に付けていきました。昭和23年(1948年)4月、大阪市から受注した官公庁工事第一号は、大阪港線軌道境界石設置工事でした。港区千船橋から西へ100mの間の市電軌道に延石を設置するもので、工事総額は46万円でした。昭和24年(1949年)、中央埠頭仮舗装工事、天保山以西の舗装、下水・軌道工事などを受注したとき、社長

安太郎は「うちも100万円の工事が請負えるようになったか」としみじみ述懐したといえます。

公共工事の仕事は大阪市から始まり各官庁へと拡大され、その技術水準は下水道管渠工事におけるシールド工法をはじめ、独自のケーソン工事、無公害杭打工法など各種に及んでいます。また、昭和42年(1967年)には万国博工事、昭和52年(1977年)には中国自動車道吹田ジャンクション工事、昭和55年(1980年)には本四連絡橋志知川高架橋工事などの大型プロジェクトにも参画しました。

さらに、昭和47年(1972年)、ミキサー船初代「奥栄号」が進水し、曳船とセメント運搬船と合わせ、コンクリートミキサー船団となって力を発揮し、新日本製鉄広畑製鉄所の護岸工事に従事しました。翌昭和48年(1973年)からは、和歌山県新宮港の改良工事や、北海道釧路西港防波堤上部工事など遠方の工事にも参画しました。「海のコンクリート工場」と言われた「奥栄号」はその後、船腹も、コンクリート打設能力も格段の飛躍を遂げ、最新鋭のミキサー船「第5奥栄号」も加わり、初代の進水時とは比較にならないスケールに成長しました。

＜第6回＞礎となった人々

大正9年（1920年）、大阪市港区に開業した奥村商店は、昭和9年（1934年）、合名会社奥村商店と改組し、創業者安太夫が代表社員となりました。その後、昭和16年（1941年）、長男安太郎が代表社員の座を引き継ぎ、昭和21年（1946年）、合名会社奥村組と改称。さらに昭和34年（1959年）、奥村組土木興業(株)を設立して翌35年（1960年）、合名会社奥村組を合併、奥村安太郎が代表取締役社長に、二男藤八が副社長に就任しました。三男安次郎はこのときすでに骨材の生産販売を柱とする奥村建設工業(株)の代表取締役として活躍していました。安太夫は昭和12年（1937年）に事業から身を引き郷里家島町で町会議員や真浦区長などの世話役を務めながら、生まれ故郷の発展と福祉向上に一身を捧げていました。

しかし、創業以来の功労者も天命には服さざるを得ませんでした。昭和38年（1963年）、安太夫は81才で没しました。三男安次郎はその10年後の昭和48年（1973年）、63才で、さらに5年後、二男藤八が70才でこの世を去りました。

ともに辛酸をなめつつ今日を成した父を、さらに弟たちを見送らねばならなかった安太郎は各界の代表から霊前に捧げられる思い出や哀悼の言葉を、どのような思いで聞いたのでしょうか。



昭和38年5月17日に行われた奥村安太夫の社葬

<第7回>国土づくりへ、多角化へ

私たちの多くの先輩方はその労苦をものともせず、国土づくりに、事業の多角化に邁進しました。昭和24年(1949年)セメント二次製品の生産をめざしてブロック工場を建設したのをはじめ、昭和34年(1959年)アスファルトプラントを建設し、昭和47年(1972年)には無公害プラントも完成させました。生産されたブロックはその後、道路のカラー舗装、消波ブロック、漁礁などの用途にも応えました。

昭和40年(1965年)には当時の八幡製鐵(株)と契約を結び、製鉄の際に大量に出る残りカス(ノロ)を冷却して造られた鋳滓バラストを路盤材として販売しました。砕石より価格も安く、取扱開始時期から月間5,000 m³の需要をまかないました。

昭和50年代に入ると建材部門は骨材の生産、販売だけにとどまらず、自ら骨材を加工し販売する事業に着手しました。昭和51年(1976年)武庫川団地建設に使用する生コンクリートの製造供給や、翌52年(1977年)の川上ダム嵩上工事に伴うコンクリート用骨材納入、54年(1979年)の兵庫県相生火力発電所建設に使用する生コンクリートの製造供給のため、それぞれプラントを建設して対応しました。



海中に沈められる漁礁ブロック

また、昭和53年(1978年)10月には1級建築士事務所としてその体制を整え、建築工事部門へ本格的に進出を果たしました。43年前の昭和10年(1935年)に定款を変更して「土木建築請負業」をうたったその目標のスタート地点につきました。

＜第8回＞国家的レベルの土木建築工事本格始動

本州四国連絡橋工事は、西日本の生活や経済圏に及ぼす影響は大きく、このプロジェクトへの参加は当社の悲願でもありました。当社を代表とする共同企業体が担当することになったのは、「神戸～鳴門」ルートの一部で、淡路縦貫道路の南端、大鳴門橋から北へ約10 km付近の志知川を渡る高架橋工事でした。工事総延長417m、設計速度100 km/h、車線4車線（上り2車線／下り2車線）で、昭和55年（1980年）4月、2年5ヵ月にわたる工事は本格的にスタートしました。昭和57年（1982年）に竣工し、軟弱地盤・低地帯という悪条件を克服して完成し、加えて延労働27万時間無災害という成績で完遂したことは、高く評価されました。



安乎工事

昭和58年（1983年）春には、同じ本州四国連絡橋公団から、当社を代表とする共同企業体に安乎工事の発注がありました。安乎工事は「志知川」同様、淡路縦貫道路の一部で、兵庫県洲本市安乎町から同中川原町まで、2,564mの橋梁等を含む本線工事です。この道路は起伏に富んだ山裾を縫うように走ることになり、橋梁区間が全体出来高の35%で、また、土工事としても規模が大きく、道路掘削をはじめとする土工量は75万9,000 m³にもなり、全体出来高のうち土工事が30%を占めました。

そして淡路島から遠く西へ目を向けると、安乎工事と同じ58年（1983年）3月に受注した九州自動車道 小倉東舗装工事は8月にアスファルトプラントがスタートし、年末には基礎工の大半が完了しました。舗装工事においては、西ドイツ製の大型アスファルトフィニッシャー〈フェーゲルS2000〉を関西地区で初めて導入しました。瀬戸内海の東で、西で、当社の技術が実を結びました。

＜第9回＞「ニューオクムラ」の船出

昭和 57 年（1982 年）1 月 5 日に会社組織は刷新されました。従来、社長―副社長―常務会の下に管理本部、営業本部の 2 本部と土木事業部、復旧事業部など 5 事業部、資材部など 3 部、堺工場などが並列されていましたが、社長―副社長のラインの下に「ガス・復旧」「土木」「建材」そして「管理」の 4 本部を置く現在の組織の原型になりました。その後、平成 2 年（1990 年）10 月にも組織改革が行われ、当時は 5 本部制（環境開発事業・ライフシステム事業・プロダクト事業・N F 開発・経営情報）で、現在の名称に近い本部名になりました。

また、昭和 57 年（1982 年）12 月 1 日には経営トップが変わりました。大正 11 年（1922 年）以来、創業者安太夫を支え、会社の事業を拡大してきた安太郎社長が一線を退き社主に就任し、新社長には安正副社長（現：社長）が 36 才で就任しました。



コーポレートシンボルの入った封筒等

昭和 62 年（1987 年）に現在の新本社ビルが完成するにあたり、以前から社員の意識改革の必要性を感じていた社長は、C I（コーポレート・アイデンティティ）の導入に着手しました。コーポレートシンボルを新しく確立し、社名の書体も一新しました。これらは平成 5 年（1993 年）に現在の C I が導入され、「ナイスワーク・ナイスコミュニケーション」の経営理念を掲げてシンボルマークが導入されるまで使用されました。

＜第 10 回＞海のコンクリート工場「奥栄号」「第 5 奥栄号」

昭和 59 年(1984 年)、当社のコンクリートミキサー船「奥栄号」がリニューアルしました。「奥栄号」の建造は昭和 47 年（1972 年）にさかのぼり、当時、材料無補給で 320 m³という日本でも最大級の生コンクリート打設能力を誇り、まさに“海のコンクリート工場”の名にふさわしい力を備えていました。姫路、神戸、大阪、堺、和歌山、そして、北海道・釧路まで活躍の範囲を拡大し、護岸・防波堤・岸壁等の各種港湾工事にその能力を発揮し、リニューアルまでの 12 年間の打設実績は延べ 32 万 m³に達しました。しかし、その雄姿も長年の操業で衰えをみせ、損傷・摩耗箇所が目につくようになったことが、今回のリニューアル理由のひとつでした。加えて、海洋構造物の大型化に対応することも求められていました。

新生「奥栄号」は昭和 59 年(1984 年)3 月に岡山県水島市で竣工を迎えました。無補給能力が 750 m³と従来の 230%以上になり、原料貯蔵量もボリュームアップされました。計量方式を変換し、モニターテレビを設置して集中管理システムを導入、マルチプリンター（印字記録計）を新設するなど、品質管理面でのニーズにも十二分に対応できるものでした。

また、ミキサー洗浄水や汚水・スラッジ水を、ミキサー練り水として再利用できるようにし、同時にスラッジ水は完全脱水して陸上で簡単に処理できるよう、完全エアパック汚水処理装置を設けました。

「奥栄号」だけでは増大する受注量をまかないきれず、新コンクリートミキサー船「第 5 奥栄号」が、平成元年(1989 年)2 月に竣工しました。全長 55m・幅 25m・深さ 6m・吃水 5m（空船時 2m）、業界初の伸縮自在シャトルコンベア(20～30m)を搭載し、材料無補給打設能力は 1,300 m³と群を抜いていました。最大寸法 80mm の粗骨材を使用したコンクリートの混練が可能で、時間あたり吐出量 150 m³のポンプ 2 基による大量・長距離の高所圧送を実現しました。

当社は平成 18 年(2006 年)に「第 5 奥栄号」を売却、平成 23 年(2011 年)に「奥栄号」を廃船にするまで、関西国際空港、明石海峡大橋など、高精度な技術を要するビッグプロジェクトに参画しました。



大型化されたコンクリートミキサー船「奥栄号」

＜第 11 回＞当社初のトンネル工事・地下鉄工事

時代が昭和から平成に移り変わる頃、当社初のトンネル工事と地下鉄工事を施工しました。

昭和 62 年（1987 年）11 月 黒谷トンネル工事

受注：前田建設工業㈱と当社の共同企業体



黒谷トンネル工事

当社初のトンネル工事で、京阪神と丹波地方を結ぶ幹線道路、「近畿自動車道敦賀線」の綾部市と舞鶴市の境界線近くの山にトンネルを掘りました。トンネルの長さは 1,455m、土工部は 900m、合わせて 2,355m の道路工事でした。

工事は、発破で掘削したトンネル断面の上部を、吹付コンクリートとロックボルトで止め安定をはかる工法（NATM 工法）で行われ、昭和 63 年（1988 年）2 月、トンネルは無事貫通し、3 月 8 日には貫通式を行われました。

昭和 61 年（1986 年）10 月 高速電気軌道第 7 号線鶴見区浜 1 丁目鶴見検車場工事（10 工区）

昭和 62 年（1987 年）6 月 高速電気軌道第 7 号線鶴見検車場その他新築工事（その 1～その 5）

受注：両工事とも清水建設㈱、村本建設㈱と当社の共同企業体

当社初の地下鉄工事で、平成 2 年（1990 年）4 月開幕の「国際花と緑の博覧会」のアクセス鉄道として計画された大阪市営地下鉄「鶴見緑地線」（京橋－鶴見緑地間約 5.6km）の終点に位置する検車場の土木建築工事を施工しました。

工事は開削工法で施工され、土留工法は工期短縮のため切梁・支保工を用いずに機械掘削を行うアースアンカー工法を採用しました。掘削の際、超軟弱地盤に対応するため、生石灰を埋め込み、地盤改良を施し、平成 2 年 3 月には検車場に関わる全工事が竣工しました。



高速電気軌道 第 7 号線鶴見検車場

＜第12回＞建築・建材・ガス部門の活躍



1989年竣工の本町南住生下島ビル

当社の建築部は昭和37年（1962年）に誕生しました。昭和45年（1970年）の大阪万博関連の土木工事の多忙もあり、一時活動休止期があったものの、昭和53年（1978年）には1級建築士事務所を開設して再スタートを切り、今日に至っています。住宅、マンション、オフィスビル、店舗、工場、スポーツレクリエーション施設など多彩な建築物の企画設計、施工、メンテナンスを行なって顧客のニーズに応え、また自社の事務所や社宅の施工にも携わってきました。

また、創業以来長い歴史を持つ建材事業部は、創業70周年を迎える頃、製品開発面で2つのプロジェクトが進行していました。1つ目は都市再開発事業の進展に伴い、そのニーズがますます広がってきていたI L

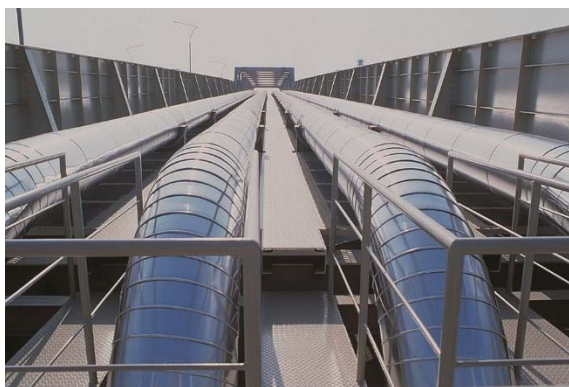
B（インターロッキングブロック）の生産でした。

もう1つは、ブロック事業所の新工場建設で、生産されたのは“UR-Bee（ユアービー）”という遠心力成形人造石でした。ビルや住宅、店舗、公園、歩道など都市の美観創出に一石を投じるものと、当時期待が大きく、当社で培われてきた建材技術と、最新の遠心力成形技術を駆使して開発されました。



UR-Bee 工場

昭和21年（1946年）、京都のガス本管布設工事の受注からスタートしたガス事業部は、大規模な幹線工事から本支供管、内管および住宅設備機器の販売・施工まで一貫した総合施工を担ってきました。平成元年（1989年）には、大阪ガス㈱の都市ガスは、総延長約4万7,000 km、つまり地球1周分を超える長さの導管網で供給されていました。都



天然ガス幹線輸送導管工事

市ガス導管網の泉北・京都・姫路を結ぶ一大ループラインである近畿幹線のうち「第2 東部ライン」「第2 西部ライン」を例にあげると、敷設管総距離は合わせて249.7kmでしたが、そのうち当社では105 kmの施工を担当しました。

＜第13回＞世紀のビッグプロジェクトに携わる



明石海峡大橋 1A 下部工工事・明石海峡大橋 1A 躯体工工事

山陽自動車道神戸西 I C から明石海峡をまたぎ、淡路島へ繋がる全長 3,911m の世界最長の吊り橋「明石海峡大橋」の建設工事に際し、当社は本州側のアンカーレイジに必要な骨材すべてを平成 2 年（1990 年）2 月から 4 年間にわたって納入しました。

アンカーレイジは、淡路島側と本州側に建設され、高さ 38.5m、幅 84.5m にも達するコンクリートの大きな塊で、総鋼量 19 万 3,200t の橋を吊り上げたケーブルの両端はこのアンカーレイジに繋がり、その重さと摩擦で橋全体を支えました。西島・有年・広陽と当社の全砕石工場をフル稼働させ、納入した骨材は約 104 万 t に達しました。

また、平成 5 年（1993 年）8 月からは、橋の延伸となる「岩屋西工事」を 4 年にわたって施工しました。170 万 m³ におよぶ硬岩主体の掘削運搬をその中核とする大型工事は、橋の開通に合わせて進められました。



岩屋西工事

平成 3 年（1991 年）には、ダム工事として当社初の受注となる「西山ダム本体工事」の施工が始まりました。このダムは兵庫県南西部の丘陵地に建設された「播磨科学学園都市」の一環として建設されることになった防災調整ダムです。



エブロン舗装工事

平成 6 年（1994 年）9 月 4 日、「関西国際空港」が開港しましたが、当社もまたその工事の一翼を担いました。昭和 62 年（1987 年）に着手した空港島護岸工事への骨材投入から始まり、空港島内各種工事、連絡橋、空港へのアクセスになる阪神高速道路湾岸線や関西国際空港線、対岸のりんくうタウンなど、さまざまな場面で、世紀のビッグプロジェクトに 3 本部すべてが参画しました。

＜第 14 回＞震災とオクムラの活動



釧路沖地震に伴うガス復旧工事

平成 5 年（1993 年）1 月 15 日に北海道釧路沖で発生した地震によるガス供給停止は 1 万戸弱と地震規模から見ると比較的少なく、ガス製造設備も事なきを得ましたが、厳寒期の供給停止のため、コンクリートの下は凍土の状態でたたき割って掘削しなければならず、時間が掛かり、ガス復旧作業は困難を極めました。当社は大阪ガス㈱の要請により 1 月 22 日に出発し、無事 15 日間の復旧作業

を終えて帰阪しました。

平成 7 年（1995 年）1 月 17 日に発生した阪神・淡路大震災において、当社は本社対策本部を設置するとともに神戸支店に現地対策本部を発足され、災害救援体制を整えました。陸の交通機関が遮断していたため、通船で救援物資の輸送を行いましたが、緊急車両の通行が可能になっても交通渋滞がひどく、本格的な陸路の回復までにはかなりの日数を要しました。神戸支店ビルをはじめ、社有資産の被害も多岐にわたった一方で、支店前の岩屋児童公園に避難する人々や周辺住民の救助・支援を積極的に行い、給水タンク・テント・仮設風呂の設置や家財道具の預かり、住宅補修工事の相談などに対処しました。

災害復旧工事でも、3 本部それぞれに昼夜を問わず総力をあげて対応しました。神戸港に浮かぶポートアイランド島内の 10 数件の復旧工事のうち、「L12・L13 バース岸壁復旧工事」は、昭和 48 年（1973 年）より当社が護岸・岸壁の築造を手掛けたところですが、海上からの工法で対応し、セップ台船に全旋回マシンを搭載して障害物撤去、交換矢板の打設を行いました。



岩屋児童公園での支援活動

平成 23 年（2011 年）3 月 11 日に発生した東日本大震災の際には、大阪ガス㈱から L G 本部への要請のもと、協力会社を含む 115 名が仙台市ガス局・石巻ガス㈱・塩釜ガス㈱の供給

エリアの、また、平成 28 年(2016 年)4 月 14 日・16 日に発生した熊本地震の際には、協力会社を含む 76 名が、西部ガス㈱の供給エリアの、平成 30 年(2018 年)6 月 18 日に発生した大阪府北部地震の際には、協力会社を含む 327 名が大阪ガス㈱の供給エリアの都市ガス復旧支援活動に参加しました。