

MMRC
DISCUSSION PAPER SERIES


No. 318

第一次大戦期日本の小運送問題と公認制度

東京大学大学院経済学研究科

河村 徳士

2010年7月

 MONOZUKURI 東京大学ものづくり経営研究センター
Manufacturing Management Research Center (MMRC)

ディスカッション・ペーパー・シリーズは未定稿を議論を目的として公開しているものである。
引用・複写の際には著者の了解を得られたい。

<http://merc.e.u-tokyo.ac.jp/mmrc/dp/index.html>

The Carrier-Authorizing Policy and the Problems of Japanese Transportation Industry (Kounsou) during the World War I

KAWAMURA, Satoshi

The purpose of this article is to show the problems having lain on Japanese transportation industry during the WWI, and to examine the limitation of carrier-authorizing policy enforced in June 1919.

Problems such as overcharge, delayed freight and unlawful transactions had been pointed out by the Ministry of Railway and consignors during WWI period Japan. To solve these problems, the government brought the carrier-authorizing policy into effect, which was to guarantee capacity and credit of carriers. The measure met with failure, however, for the government misunderstood the nature of the problems; they regarded the market as not competitive and attributed the delayed freight to the shortage of the carrier's transportation capacity. The government had not conducted any proper investigation and based the policy on the idea that major carriers had raised before the WWI. Consequently, the policy did not correspond to the real state of affairs then.

Having had undergone the Rice Riot (kome-soudo) in August 1918, the government came to be counted as responsible for the stable life of the nation. The government was urged to control the price increase and tried to make transportation smooth, assuming it the key to stability.

Keywords: competition for consignors, price competition, overcharge, delayed freight, unlawful transactions

第一次大戦期日本の小運送問題と公認制度

河村 徳士

第一次大戦期日本の小運送業界では、高額請求、滞貨問題、違法性の強い取引といった小運送問題が、鉄道院や荷主から指摘された。鉄道院は、1919年6月に公認制度を実施した。それは、輸送能力と信用のある運送店を政府が公認するものであった。しかし、当時の政府は、小運送問題を正確に把握していなかったため、公認制度の効果も十分なものとはならなかった。すなわち、業界を競争的ではないとした点や滞貨問題をもっぱら小運送における輸送能力の欠如とした点に難点があった。それは、政府が適切な調査を行わず、中堅運送店が中心となって大戦前に提起した業界改善策と類似したものを政策として展開したため、大戦期の輸送問題を正確に反映しなかったからであった。18年7月の米騒動を契機として、国民生活の安定に対応を求められつつあった政府は、輸送の円滑さを通して物価の安定を早急に試みる必要があったのである。

キーワード：荷主獲得競争、価格競争、高額請求、滞貨、違法性の強い取引

目次

はじめに

I 第一次大戦前の小運送

- (1) 小運送に関する定義と運送店数の増加要因
- (2) 競争の回避

II 料金問題と競争構造

- (1) 小運送問題と公認制度
- (2) 鉄道輸送量の増加と小運送料金
- (3) 参入と退出
- (4) 経営状況

III 滞貨と違法性の強い取引

- (1) 鉄道滞貨と小運送能力の概観
- (2) 滞貨の要因
- (3) 貨物引換証の問題

IV 公認制度後の小運送問題の推移

V 総括と展望

はじめに¹

本稿では、第一次大戦期における小運送問題の内実と業界の競争構造を検討し、公認制度の背景とその意義を考察することを課題とする。このような課題を設定するのは、研究史上の問題として次の諸点を考慮しているからである。

小運送に関する研究としては、『社史・日本通運株式会社』がある²。広範囲に集められた資料を基に執筆された同書は、学術研究としても評価し得る性格のものであり、なおかつその後の通説となった点で一つの到達点を示すものと思われる³。しかし、再検討の余地も

¹ 本稿の一部は、2008年11月22日の経営史学会関東部会（於文教学院大学）で報告したものである。当日は、特に、老川慶喜、大島久幸、加藤健太、高嶋修一の諸先生方から貴重なご指摘を頂きました。感謝いたします。議論を十分反映しきれていない面も残るが、これは今後の課題にしたい。

² 日本通運株式会社編『社史・日本通運株式会社』、1962年。本稿で取り上げる大戦期に関しては、山本弘文執筆。

³ 例えば、村松一郎・天澤不二郎『現代日本産業発達史XXII陸運・通信』交詢社、1965年、日通総合研究所編『日本輸送史』日本評論社、1971年、近代日本輸送史研究会編『近代日本輸送史』財団法人運輸経済研究センター、1979年など。

大きいと考えられる。

第一に、大戦期や戦間期の記述は、戦前期における鉄道省の見解⁴に引き寄せられている。とりわけ大戦期に関しては、内国通運株式会社の内紛のほかは、運送店の乱立を背景として小運送問題が生じ、公認制度が制定されたと漠然と把握され、戦前来の見解が踏襲されており、実証的な検討を行い政策の意義を考察することは十分に行われていない。また、戦前の鉄道省の見解においても、小運送問題の実証的な根拠は必ずしも示されているわけではない。

第二に、『社史・日本通運株式会社』は、全体として、物流構造や流通構造の性格を問うものではないため、小運送と鉄道輸送・その他の輸送機関との関連が検討されていない。そのため、戦前期のみならず第二次大戦期における政策の意義も十分解明されていないと考えられる。また、市場の拡大が輸送産業のあり方にいかなる影響を与えたのか、あるいは反対に輸送産業のあり方が物流構造にどのような影響を及ぼしたのかといった諸点も考察の対象とはなっていない。もっとも、本章では、物流構造あるいは流通構造と小運送の関係にまで考察が及ぶものではないので、問題があることを指摘することとどめ、鉄道輸送をはじめ他の輸送機関との関連に留意した考察を意識したいと思う。

このほか、大戦後の小運送問題を扱った老川慶喜氏の研究がある⁵。東京市への貨物の集中が、小運送能力の不足、小運送料金の高さといった小運送問題を浮上させた点を指摘したものであり、小運送問題を都市における問題として位置づけると同時に、流通の側面から物流構造を解き明かす方向性を有する実証的研究である。しかし、この研究は、大戦期の小運送問題と公認制度を対象としていないため、大戦期と1920年代前半の小運送問題の違いを明瞭にしていないうえ、業界の競争構造を考察したものでもない。本章では、これらの点を補い、今後、20年代前半の小運送問題を明らかにし、この見解を深めてゆく予備的考察としたい。

以下、第一節で第一次大戦前の小運送に触れ、第二節・第三節で大戦期を中心とした小運送問題と競争の実態、1919年6月の公認制度制定・実施の背景、第四節で公認制度後における小運送問題の推移を検討し、最後に公認制度の意義を考察したい。

I 第一次大戦前の小運送⁶

本節では、第一次大戦前の小運送について論じる。次節以降で考察する第一次大戦期の前提として、参入条件と競争を回避した業界の対応を考察する。

⁴ 鉄道省運輸局『国有鉄道の小運送問題』、1935年など。

⁵ 老川慶喜「第一次大戦後の東京市貨物集散状況と小運送問題」老川慶喜・大豆生田稔編著『商品流通と東京市場』日本経済評論社、2000年。

⁶ 本節に関して、詳しくは別稿を予定している。

(1) 小運送に関する定義と運送店数の増加要因

小運送とは、大運送である鉄道輸送および海運に対比させた用語である。都市内輸送などとも把握されるように、大運送よりは狭い地域の輸送を担いかつ小量輸送を担当する。それは、複数の異なる事業形態から構成されその総称である。すなわち、①鉄道へ荷物を取り次ぎ、鉄道貨車への荷の積卸である荷役作業および駅周辺の集配作業などを担い、あわせて貨物引換証の発行を中心とする商行為にも関与する小運送業、②荷牛馬車や荷車を利用し輸送サービスを提供する小運搬業、③トラックを利用し②と同様に輸送サービスを提供する貨物自動車運送事業、④海運に荷物を取り次ぎ、舢艀による引き取りや沖荷役作業を担う港湾事業者などの産業を指す⁷。②と③が、輸送を引き受け自前の輸送手段のみで輸送を完結させるのに対し、①と④は、他の輸送手段を用いて輸送を完結させる点で事業形態が異なる。後者の①と④は、時に通運業あるいは運送取扱業などとも呼ばれる。本章で取り上げるのは、とりわけ鉄道輸送と密接な関連をもった①の小運送業である。当時の慣例では、小運送といえは①の小運送業を指す場合が多いから、本章ではこれに倣い、以下小運送業を小運送と表記する。

第一次大戦前の小運送は、次のようなものであった。1880年代から鉄道網の整備が進むと、鉄道輸送量も増加し、これを背景として、荷車・牛馬輸送事業者やそれらへの取次を行った通運事業者、あるいは海運・水運関係の回漕事業者などから小運送に進出するものがあらわれた。表1によれば、1908年には、青森一関間に2,662店の運送店、14年末には全国で5,380店が把握されている。14年末の内訳は、国鉄の1,604駅に対し4,899店、私鉄は481店であった。同じ資料によれば、全運送店の使用人数は4万3,899人、資本金は3,533万1,427円で⁸、一店あたり、約8.2人、資本金6,567円である。同年における、大手運送店である内国通運株式会社（以下、内国通運）の資本金が125万円であり、それと比肩し得るとされた2社、すなわち明治運送株式会社（以下、明治運送）が10万円、日本通業株式会社（以下、日本通業）が1904年に10万円、比較的規模の大きかった天竜運輸株式会社が1910年に20万円だから⁹、内国通運を先頭に、相当の開きをもって中堅運送店が続き、下位の小規模な運送店が5,000店ほどひしめいている状況が推定される。また、表1からは、700店の兼業者が確認でき、農家副業的な家族的経営形態などがここに分類さ

⁷ 事業の名称については、1930年代に各事業法が制定されることによって確定されてくる。これらの分類に関しては、さしあたり、中野金次郎『小運送論』春秋社、1937年、1-9頁。なお、第二次大戦期の貨物自動車運送事業に関しては、河村徳士「貨物自動車運送事業の統制団体」原朗・山崎志郎編著『戦時日本の経済再編成』日本経済評論社、2006年、第四章がある。これに対し、沢井実氏から、物資不足を背景とした過剰人員・余剰車輛をもって輸送統制が部分的であったとする評価に関してご批判をいただいた（「書評 原朗・山崎志郎編著『戦時日本の経済再編成』『歴史と経済』197、2007年）。これについては、別の機会に答えたいと考えている。

⁸ 鉄道院『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』下巻、1916年、1454-1455頁。

⁹ 前掲『社史・日本通運株式会社』、185-195頁、213頁。

れたと考えられる¹⁰。

表 1 運送店数

	運送店数								国鉄駅数
	全国	A	B	公認店数	非公認店数	青森一下関間	国鉄	私鉄	
1908年						2,662			1,175
1914年末	5,380 (700)						4,899 (674)	481 (26)	1,604
1914年	6,541	5,599	942						
1916年末	6,500								1,610
1918年末	8,000余								1,671
1919年	8,177	7,059	1,118						1,790
1919年7月				3,446					
1919年9月				4,646					
1923年10月				5,816					2,143
1924年12月				5,760					2,221
1925年12月	7,618			5,371	2,291				2,308
1926年3月				5,327					2,385
1926年6月				5,457					

注1：1914年末のカッコ内は、兼業者数。

注2：Aは北海道、本州、四国、九州の運送店で、Bは、樺太、朝鮮、台湾、満州の運送店を含む。

注3：いずれの数値にも私鉄における運送店を含むと思われる。また、1914年と19年の数値には大手運送店の支店を含む。

注4：1916年末と18年末の全国店数は、外地を含むと考えられる。

出所：鉄道省運輸局『国有鉄道の小運送問題』、1935年、2-3頁、270-271頁、1908年は、運輸五十年史編纂局『運輸五十年史 第七編運送取扱業』運輸日報社、1921年、18頁、1914年末は、鉄道院『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』下巻、1916年、1454頁。1914年と1919年は全国運輸連合会『第十版全国運送取扱人名簿』、1914年、「日通社史資料」202656、同『第拾四版全国運送取扱人名簿』、1919年、「日通社史資料」202657。なお、「日通社史資料」は、日本通運株式会社所有、物流博物館所蔵資料である。駅数は、内閣統計局編纂『日本帝国統計年鑑』、各年版。

また、表1より、一駅に数店の運送店が存在したことがうかがえる。別の調査である表2

¹⁰ 「家族的副業」があったとする指摘は、さしあたり、宗像隆雄『小運送業五十年をしのびて』郡山活版舎、1958年、80頁。

によると、1914年に汐留駅に36店、秋葉原駅に30店、隅田川駅に22店、大阪駅に101店がそれぞれ確認できる。これらは、大手運送店の支店も含むので厳密な意味での独立運送店の数とはみなせないが、貨物輸送量の多い駅では相当数の運送店が営業を行っていたことがうかがえる。一駅に一店しか存在しない駅もある一方で、一駅に複数の運送店が存在したことは、輸送需要量の多さに加え、以下にみる参入条件が影響した。

表2 第一次大戦期の運送店数

駅名	1914年	1919年	増減	増減率(%)	退出店数	新規参入店数
汐留(新橋)	36	41	5	13.9	5	10
横浜(東横浜)	35	49	14	40.0	9	23
秋葉原	30	40	10	33.3	10	20
隅田川	22	26	4	18.2	15	19
名古屋	44	44	0	0.0	11	11
京都不いし梅小路	78	92	14	17.9	18	32
大阪ないし大阪市内	101	126	25	24.8	21	46
小野浜	13	49	36	276.9	5	41
神戸	47	58	11	23.4	15	26

注1：参入と退出の判断は次のとおりである。下記出所の1914年名簿と1919年名簿を比較し、1919年名簿に運送店名が残っているものは、残存とみなした。1919年名簿に運送店名が確認できなければ退出、1919年名簿にあり1914年名簿にないものは参入とみなした。運送店名が若干異なっても、店主名や屋号が同一であれば同一運送店とみなした。もっとも、加盟計算会社を変更した場合、運送店名が異なってしまうので、こうしたケースも参入・退出に計上されてしまう。しかし、計算会社の名を冠した運送店は一駅に3店ほどしかない。さらに、運送店名、店主名、屋号が異なる場合でも、実体は家族などが引き継いだ場合が考慮できるが、ここでは異なる運送店として計上されることとなる。

注2：京都駅に関しては、1919年名簿で、京都駅所属運送店は該当なしとされているが、これらは梅小路駅に分類されたと思われる。そのため、1914年名簿の京都・梅小路駅の運送店と1919年名簿の梅小路駅における運送店を比較している。大阪駅に関しては、1914年名簿で大阪市内所在運送店が大阪駅所属に含まれている可能性があるため、1919年名簿からは大阪駅と大阪市内所在運送店の双方を計上した。

注3：運送店数には、大手の支店や出張所も含まれる。

出所：全国運輸連合会『第十版全国運送取扱人名簿』、1914年、「日通社史資料」202656、同『第拾四版全国運送取扱人名簿』、1919年、「日通社史資料」202657。なお、「日通社史資料」は、日本通運株式会社所有、物流博物館所蔵資料である。

このような小運送のあり方は、業界内では運送店数の過剰と認識されるものであった。この運送店数の増加と小規模性を可能にした参入条件は、複数の計算会社が存在したこと、荷役・集配労働に下請機関を利用できたことなどであった。

第一の計算会社は、運送店間の債権債務処理を担い、運送店にとって不案内な地方に対する輸送需要の受託を可能にするものである。運送店間の債権債務関係は、集配荷役料・手数料といった小運送料金および鉄道運賃の支払を、荷送人と荷受人のどちらが請け負うかによって生じる。また、荷物代金が着払である場合などにも生じる。発運送店が鉄道運賃の支払を済ませ、着運送店が荷受人から運賃を受け取れば、着運送店はそれを発運送店に支払わなければならないし、着払であれば、荷受人から受け取った代金を発運送店に支払わなければならない。多方面にわたる輸送が増加すれば、これらの処理が複雑になる。内国通運では、1892年より、取引店に対し、取り立て・支払を代位する計算業務を導入し、次第に債権債務を相殺し過不足を調整する方法を発展させた¹¹。内国通運の取引店は、自ら着運送店の開拓・支店網整備を行わなくとも、計算機構を利用して不案内な着地への輸送需要に応じ得たし、逆にそうした地域からの発送貨物の着店となり手数料を獲得する道も開けた。重要なことは、他社も計算業務を導入して取引店網を拡大し、この条件が各駅の運送店開業を促進したことである。先にみた、日本通業（1899年大阪で設立、1916年日本運送株式会社、1923年国際運送株式会社と改称）や明治運送（1907年東京に設立）は、専業の計算会社として発展し、両者は、東と西の姉妹会社として日明系、国明系と称され、内国通運と対峙した¹²。全国に広がる取引網を有する複数の競争関係にある計算会社が存在したことは¹³、小規模な運送店が多数存立し得る条件を与えた。

第二に、開業に際して設備が少なく済む点である。このことは、これまでも、大運送や従来の道路輸送と対比させて、陸上・水上の両面における通運業の特性として指摘されてきた¹⁴。大戦前のみならず大戦期においても、小運送設備は、基本的に、人力による荷役と荷車や荷牛馬車による集配の域を出ないものであった。重要なことは、このような小運送設備でさえ運送店自身が保有しない場合があったことである。すなわち、集配に関して、荷車を保有した親方の下に日雇労働者を集めた同職者集団などを利用することで運送店の経営は成立し得た¹⁵¹⁶。

¹¹ 内国通運株式会社編『内国通運株式会社発達史』、1918年、104-107頁。

¹² 前掲『社史・日本通運株式会社』、189-196頁。

¹³ 第一次大戦後には、計算会社は、大手とされる10社に、地方の小規模会社を含め23ないし24社の存在が指摘されている。前掲『国有鉄道の小運送問題』、56頁。

¹⁴ 前掲『社史・日本通運株式会社』、197頁など。

¹⁵ 1898年頃の事例ではあるが、横山源之助『日本の下層社会』岩波文庫、1985年、36-40頁など。荷役労働に関しても、大戦期頃の指摘ではあるが、運送店の社員とは異なる駅仲仕を中心とした組織が存在した。一隅社編集部編『通運読本 通運史料 小林長吉懐旧談』通運業務研究会、1959年、31-32頁。このような集配荷役両面における請負形態は、1920年代前半においても継続された。鉄道省運輸局『東京市及其の附近に於ける小運送の現状』、1924年、97頁、104頁。

¹⁶ 荷役・集配労働を他者に委ねることは、開業資金を節約し、参入を容易にした。しかし、やや例外的なケースかと考えられるが、設備を充実させることで経営の足場を築いた運送店も存在した。1892年に設立された天竜運輸株式会社は、天竜川に荷揚げ場を設置し、そこから東海道線天竜川駅まで側線を敷設した。これらの設備により、天竜川を下った木材

このほか、実証的な課題を残すが、貨物引換証にかかわる違法性の強い取引を利用できたことが考慮できる。これには、仮渡と空券発行があり（第三節参照）、いずれの行為も荷主に金融的な便宜を与える行為であった。大戦前におけるこれらの実態は、仮渡が行われていたことを間接的に把握し得るのみであり、空券発行に関しては、それが行われていた可能性は排除できないが確認できない¹⁷。仮渡は、1899年6月の改正商法実施により貨物引換証の利用が促される条件が与えられると¹⁸、違法性の強い行為となった。内国通運では、1900年8月に社内規定を設けることで仮渡の回避を徹底した¹⁹。しかし、明治末には「為替附荷物に関する事故続発」などとされ²⁰、あるいは11年の商法改正時に、仮渡行為を違法とする条文がわざわざ追加されているから²¹、他の運送店では違法性の強い行為となった後も仮渡を行っていたと推測される。内国通運など一部の運送店が仮渡を避けたため、仮渡を通じ荷主を獲得できる条件が形成され、そのことが参入の余地を与えることになったと考えられるのである。

こうした条件に基づく参入の容易性は、大戦期においても大きく変わることはなかった。

(2) 競争の回避

小規模な運送店の乱立は、荷主獲得競争の激化を招いたと考えられ、棲み分けや料金協定が試みられたほか、参入規制を政府に要求する対応策も模索された。

大阪荷扱所では、少なくとも1904年頃には、協定により、貨物品種や行先に応じた棲み分けがみられた²²。また、1897年頃から、駅あるいは地方毎に組合が設けられ、料金協定などが試みられた²³。例えば、浜松駅では、1909年に7店が、「無謀競争ノ結果互ニ営業上損失ヲ」招いたため諸料金の「最低基準ヲ協定」した²⁴。

しかし、中堅運送店は参入規制によらなければ競争を回避できないとみていた。料金競

を鉄道へ中継し、主として関東地方へ輸送を行った。同社は、木材輸送を中心に利益を上げ、関東地方へ支店を設置し営業基盤を拡大した。天竜川駅における木材の取扱において、他の運送店の参入を許さなかったことが推定される。創業期における同社の荷役設備については、通運業務研究会編（土屋喬雄執筆）『通運読本 通運史料 金原明善篇』通運業務研究会、1958年、67-79頁。

¹⁷ 後に本文で触れるように、1916年には空券発行が常態化している様子が確認できる。

¹⁸ 前掲『社史・日本通運株式会社』、184頁。

¹⁹ 前掲『内国通運株式会社発達史』、110-114頁。

²⁰ 運輸五十年史編纂局『運輸五十年史 第七編運送取扱業』運輸日報社、1921年、19-20頁。

²¹ 「貨物引換証ヲ作りタルトキハ運送品ニ関スル処分ハ貨物引換証ヲ以テスルニ非サレハ之ヲ為スコトヲ得ス」。1911年5月の改正商法、第三百三十四条の二。『法令全書』による。

²² 山口謹一『革命期の通運の記録』株式会社交通出版社、1963年、2-3頁、前掲『通運読本 通運史料 小林長吉懐旧談』、24頁。

²³ 前掲『運輸五十年史 第七編運送取扱業』、20頁、前掲『社史・日本通運株式会社』、197-198頁

²⁴ もっとも、同駅の全運送店数やその後の状況が把握できないので、協定の実効性はうかがえない。浜松市編『浜松市史 新編史料編3』、2004年、716-717頁。

争によって営業が困難になることや、違法性の強い取引に応じて荷主の獲得が行われることは、荷主に対する業界の交渉力が弱いことが背景にあり、その要因は参入の容易さにあったからである。内国通運系以外で、主要都市の駅における有力な運送店を中心に結成された全国運輸連合会は、1910年に鉄道院²⁵総裁にあてて建議書を作成し対策を求めた。建議は、小運送の現状を「競争に継ぐに競争を以てし、只管貨物の争奪を事とし、弊害百出底止する所なく、仮令少数の健全分子ありと雖も、能く此類勢を挽回するは、殆ど絶望」であると捉え、この遠因を「唯一商法に依る外、営業に関して何等の制裁取締なく、「如何に財産信用の薄弱なるものにも、容易に業を営むことを得る」という参入規制の欠如に求めた²⁶。参入規制により「必要を充たすに足る程度にまで営業者の数を限り…不健全なる分子を排斥し、健全なるものをして各々発達せし」めることが重要だとしたのである。具体策は、①駅勢に応じ運送店数に制限を設けるとともに、各運送店には資本金や保証金を基準に6分類した鉄道院の承認を付与する、②ただし、運送店数の制限は、独占による高料金の実現という批判を招くことが予想されるから、最高料金は定める必要があるなどというものであった。競争の弊害は詳述されていないが、これは、仮渡や空券発行、料金協定を遵守しない行動などを指すと考えられる。

実現をみなかったこの建議は、後述する1919年の公認制度にその内容が引き継がれる貴重な提案であったが、重要な差異もあった。すなわち、全国運輸連合会の建議が、業界内で対応が必要と判断されるような競争の弊害を前提としたものであったのに対し、公認制度が、後述のように、業界外すなわち荷主や鉄道における小運送問題の認識とその解消の必要性を反映したものであったからである。

以上のように、複数の計算会社の存在、作業の下請依存、商法の改正後にみられた違法性の強い商行為を介した荷主の獲得などが、小規模な運送店が多数あられる条件となっていた。小規模運送店の乱立は、荷主獲得競争・料金競争の激化および違法性の強い商行為の横行を招いたとみられ、協定による競争回避が試みられた。しかし、参入規制が望まれたように、協定のみでは、料金引き下げや貨物引換証の悪用を行う運送店を排除することは難しかった。もっとも、参入規制は、運送店間の競争が国鉄に荷主を導く限り、内航海運との競争も視野に入れなければならなかった鉄道院にとって²⁷、即座に対応すべき課題とは映らなかった。これらを念頭に、大戦期の小運送と小運送問題を考察していこう。

²⁵ 鉄道院は、1920年5月に鉄道省に改組される。日本国有鉄道『国有鉄道百年史』第五巻、1972年、276頁。

²⁶ 以下、建議の内容は、前掲『運輸五十年史 第七編運送取扱業』、16-19頁。前掲『社史・日本通運株式会社』、200-201頁においてもほぼ全文が掲載されている。

²⁷ 鉄道国有化後、鉄道と海運の補完関係が構築されたとはいえ、それは競争を内包したものであった。小風秀雅「鉄道国有化と運輸網の再編」高村直助編『日露戦後の日本経済』塙書房、1988年、74頁。実際、山陽線では1918年7月まで海運との競争上特別な運賃が設定された。前掲『国有鉄道百年史』第五巻、511頁。

II 料金問題と競争構造

本節と次節では、大戦期を中心に、小運送問題と業界の競争構造を実証的に把握し、1919年6月に制定・実施された公認制度の背景を考察する。

(1) 小運送問題と公認制度

戦前期の小運送政策を鉄道省がまとめた『国有鉄道の小運送問題』によると、大戦期の小運送の状況と公認制度の意義は次のようなものであった。

海陸貨物が激増したが、小運送能力は不足しており、小運送料金は著しく高騰した。運送店数は増加したが、それは輸送能力の向上を伴うものではなかった。小運送料金に関しては、「出荷数量は著しく多かつた為に、運送店間の競争は割合に少く、独占的の利を収める者が多く、物価・労銀の上昇に歩調を合わせたとはいえ、運送店が莫大な利益を得ることにつながった。その反面、荷主は高い小運送料金に苦しんだ。また、不正業者が存在し、常顧客ではない荷主は高額の小運送費を負担させられた。このほか、無資力業者が増加したため運送店の資力が著しく低下し、資力は引受貨物に比べて乏しく、荷主は多大の不安を感じるようになった。休戦反動を契機に、不正業者ないし不堅実な経営に依拠した運送店は「引換証付貨物の仮渡の暴露、掛金の不渡、建替金の背負込等の為経営上の破綻を生じ、更に業者破綻の累は、其の取引先たる荷主、銀行等に及んだ」のである。そして、主に荷主の利益を擁護するため、1919年6月に公認制度を実施した²⁸。大戦期に生じた小運送問題と休戦反動期の小運送問題の両面が公認制度の背景にあることがうかがえる。

公認制度は、特定の運送店を政府が公認するものである。公認の基準は、一年以上小運送を営んでいる会社あるいは営業主で、会社であれば資本金5万円以上、個人であれば直接国税年額200円以上などとされた。ほかにも、運搬、保管設備を保有することなどが条件とされた²⁹。また、公認店の収受する諸料金の最高額は、鉄道院の認可を必要とし、公示が義務付けられた。反面、公認店は鉄道運賃の後払や簡略化された輸送手続きなどが利用できた³⁰。公認制度の意義は、①滞貨の原因を除去、②貨物事故を防止：不信行為に及べば公認を取り消されるから間接的な防止策となった、③事業者の参入を防ぎ競争を避ける、④荷主が運送店を選択する際の基準を示したことなどにあったされる。しかし、取締法や免許制度を望む指摘があったにもかかわらず、鉄道院に陸運監督権がなかったため法的措置には至らなかったこと、計算業務の統一に寄与するところが少なかったことに限界があったとされる³¹。すなわち、非公認店の経営存続を法的手段で否定したわけではないから、厳格な参入障壁を構築したものではなかった。この点で、公認制度は、業界の建議とは異

²⁸ 以上、大戦期の小運送問題に関しては、前掲『国有鉄道の小運送問題』、2-7頁。

²⁹ このことは、日雇集団や小運搬事業者から作業を切り離す方向性を持つが、作業現場の変化を実証的に把握するのは今後の課題としたい。

³⁰ 前掲『国有鉄道の小運送問題』、8-10頁。

³¹ 同上書、10-12頁。

なった。とはいえ、同制度は、公認店に輸送需要が集中することで非公認店の営業余地が狭まり、公認されなければ参入者の存続が難しくなるとすれば、間接的な参入規制の効果がはたらくと考えられた。鉄道省は、この効果が認められるとしたのである（②③）。

③や公認制度の限界に関する指摘から、競争の回避を望む一部業界の意向がこの政策に反映されたことがうかがえる。公認制度は、後述するように参入規制を通じて小運送業界の交渉力を引き上げる性格と、荷主の利益を擁護する目的の一見相反する二つの方向性を有したことに留意する必要がある。しかし、鉄道省の見解ではこの関連が積極的に議論されていない。すなわち、競争が抑制的であったと判断しており、業界が公認制度を受容した背景が明瞭ではないのである。

次に、『社史・日本通運株式会社』によると、鉄道省の認める公認制度の意義を迫認したうえで、その限界を次のように論じる。同制度は「乱雑な小運送業の実体」に立ち入り改革するものではなく、業界の主体性を尊重し改善の方向へ誘導したものであるから、業界の自主的な努力が不可欠であったが、それが不十分であった点に限界があったとされる³²。「乱雑」さの中身、改善の方向および業界にいかなる点で主体的な対応が求められたのかは、必ずしも明らかではない。小運送問題の内実を実証的に検討し公認制度を位置づけていないために、運送店間の競争を一方的に悪とする判断が、先の業界建議や後の鉄道省の小運送政策から導かれ、競争状態を改善しない業界の対応に問題を求める見解が見出されたと考えられる。ここでも、荷主と運送店の利害は積極的に論じられていないが、鉄道省の想定と異なり、運送店間の競争が抑制的であったとは論じていない。鉄道省が、参入こそあれ、荷主獲得競争があまりみられず料金が低下しないと論じたのに対し、後者では何らかの競争による弊害を想定している。しかし、弊害の中身は判然としない。『社史・日本通運株式会社』は競争に関して鉄道省と見解が異なるが、鉄道省の見解と同様に、荷主の利害のみならず、業界の客観的な状況を把握した上で、競争の内実および公認制度を受け入れた業界の条件を考察していない点に課題を残しているのである。

また、両見解では、あまり明確に整理されていないが、一見奇異にみえる次の点に関して予め考察しておこう。それは、輸送能力不足と料金高騰を解決するためには、間接的な参入規制を構築するのではなく、自由な参入に委ねることによって、高料金を誘因とした参入を通じ輸送能力の向上を実現させる対応が想定されるが、公認制度は必ずしもこのような方向性を有していなかったことについてである。自由な参入を抑制したのは、すでに紹介したように、運送店数の増加が輸送能力の向上を保障しなかったという認識があったからであった。参入者の資力は乏しく、輸送能力は不十分で、そのうえ、貨物引換証にかかわる違法性の強い取引に関与したと想定された。市場に委ねた参入は、輸送能力向上と安定的な経営体の構築に結びつかないから、人為的に輸送能力・資力のある運送店を選別し、料金を監督下におくことで、輸送能力向上と料金高騰抑制が実行し得ると判断されたのである。他方、やや結論を先取りすることとなるが、重要なことは、大戦期・休戦反動

³² 前掲『社史・日本通運株式会社』、221-222頁。

期における運送店間の料金競争・荷主獲得競争は、鉄道省の想定と異なり激しかった側面があったから、中堅運送店には、公認制度による間接的な参入規制を受け入れる条件が再び形成されていたことである。料金監督は、そもそも参入規制が効果的であれば業界側が必要としたものであったし、設備の保有も安定的な事業経営が見込まれば大きなリスクになるものではなかった。全体的に荷主獲得競争、料金競争が不活発であったと想定することはあまり妥当ではないのである。

以上の見解を検証するため、以下では、小運送問題と業界の競争構造を、公認制度が制定・実施される 1919 年 6 月頃までを対象として実証的に把握する。本節では、輸送量増加と小運送料金の問題、参入退出の状況、資力の問題と莫大な利益の問題（運送店の経営状況）を議論し、次節では、小運送能力、貨物引換証にかかわる問題および業界が公認制度を受け入れた条件を検討する。これらを通じ、鉄道省あるいは先行研究が指摘した小運送問題のうち適切な認識ではない点を修正し、公認制度の背景を改めて見通したいと思う。

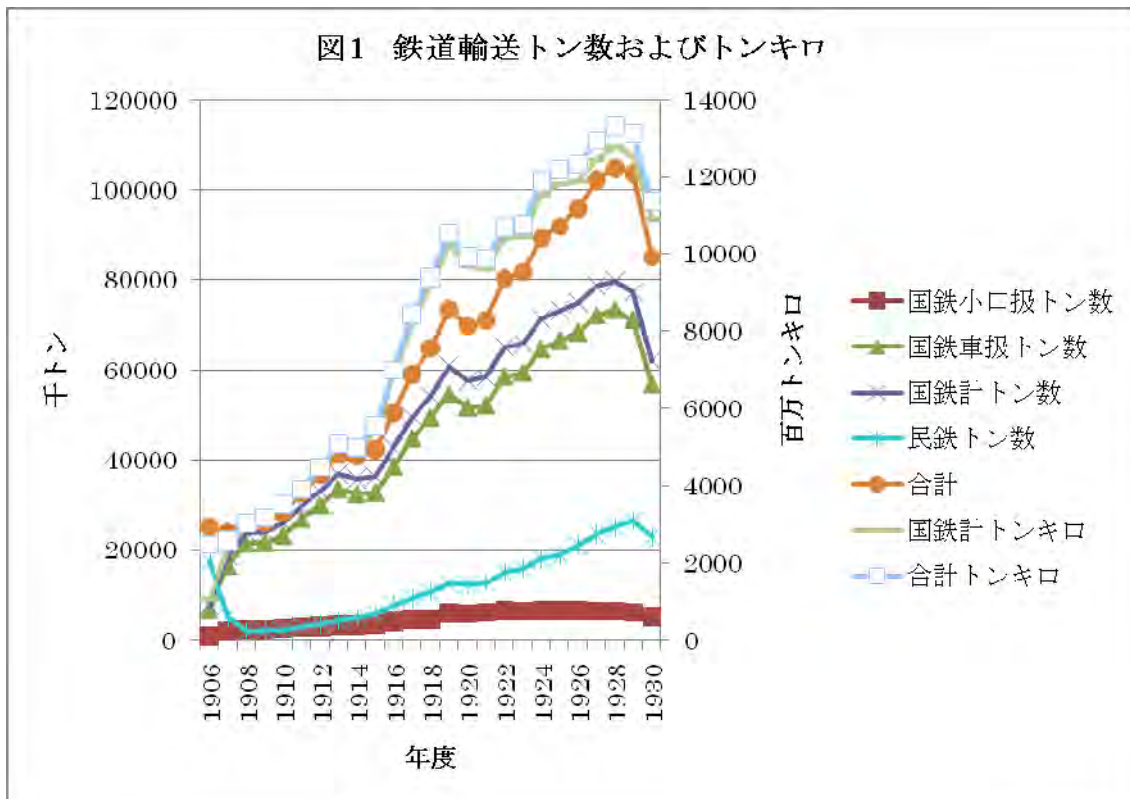
(2) 鉄道輸送量の増加と小運送料金

図 1 によると、鉄道輸送トン数は、1913 年度と開戦後の 15 年度まで停滞し、その後 19 年度にかけて急進した。一方、輸送トンキロをみると、14 年度から 19 年度にかけて、輸送トン数の伸びよりも高い伸び率を確認できる。これらの要因は、第一に、15 年後半からは本格的な好況に移行したとされるように³³、輸出増大を軸にした国内経済の活況が、貨物移動の活発化をもたらしたためであった。第二に、船舶不足や海上運賃の暴騰により、内航海運貨物が鉄道輸送へ転移したからであった。陸運転移の影響は、輸送トンキロの伸びに特に影響したと考えられる。表 3 によれば、国鉄貨物運賃が大戦期に横ばいかやや低下する時期もあったのに対し、門司横浜間石炭海上運賃は、14～6 年にかけて 3 倍をこえ、17 年には 14 年の 10 倍近い高騰をみせた。必ずしも厳密な比較ではないが³⁴、国鉄運賃と比べた内航海運賃の激しい上昇がうかがえる。大幅な運賃格差を背景に、例えば、東京への移入米は、8 割が水運によるものであったが、14 年および 15 年には水陸経路が半々となり、16 年 6 月には早くも陸運が 8 割に達し、18 年頃にはほとんど全部が陸運に転移した³⁵。

³³ 橋本寿朗『大恐慌期の日本資本主義』東京大学出版会、1984 年、24-25 頁。

³⁴ 国鉄貨物運賃は、貨物収入を貨物輸送トンキロで割り、トンキロあたりの実勢運賃を示したものである。公定の国鉄運賃は運賃改定が行われない限り変動しないが、国鉄は、炭坑や製鉄所向けに運賃割引を随時実施しているから、この方法で割り出せば実際の運賃指数が把握できるのである。他方、門司横浜間石炭海上運賃はトンあたりの運賃であり、特定航路に限ったものである。

³⁵ 鉄道院『時局ノ鉄道運輸ニ及ボセル影響並国有鉄道ノ対応施設概要』、1918 年、6-7 頁。なお、本文で紹介したとおり、米穀輸送に関して、第一次大戦期における海運から鉄道への転移が指摘されているから、鉄道輸送に移行が完了し、東京大阪を中心とした米穀集散地の二大ブロックが形成されるのが、明治 40 年代ではなく、「第一次大戦期を経た後」とする説の正確性が示唆される。石井寛治「国内市場の形成と展開」山口和雄・石井寛治編『近代日本の商品流通』東京大学出版会、1986 年、26 頁。



出所：鉄道院『鉄道院鉄道統計資料』各年版、鉄道省『鉄道省鉄道統計資料』各年版。

この間、運送店数も急激な増加を示した。表 1 によれば、1916 年末から 18 年末にかけて 2 年間で約 1,500 店増加した。ただし、この数値には外地の運送店を含んでいる可能性が高い。樺太、台湾、朝鮮、満州における運送店を除いた A 欄を 14 年と 19 年で比較すると、5 年間で 1,500 店増加している。資料によって比較できる期間が異なるが、大戦期ないし大戦末期に運送店数が急激に増加したことがうかがえる。14～19 年にかけて駅数は 200 弱ほどしか増加していないから³⁶、運送店の増加は、駅数の増加に基づいたものというより、鉄道輸送量の増加と（図 1）、小運送料金の上昇が影響したものであった。後者の点については、国鉄運賃と内航海上運賃との間に大きな差が生じたことが、陸運転移貨物を中心として、鉄道小運送料金の高騰を荷主に許容させることにつながり、それを見込んで新規参入の活発化が生じたとみられる。表 3 で 16 年と 18 年末の運送店発送手数料を比較すると、隅田川駅では 2 年間で 3.5 倍に達し、秋葉原駅、横浜駅が 2 倍、大阪駅で 1.6 倍の上昇が確認できる。16 年と 18 年を比較した消費財と投資財物価指数がともに 2 倍弱であることを考慮すれば³⁷、それを上回る隅田川駅では、物価上昇を上回る小運送料金の上昇が認められ

³⁶ もっとも、運送店数には私鉄の運送店が含まれ、駅数は国鉄の駅であるから、厳密な比較ではない。

³⁷ 大川一司編『長期経済統計 8 物価』東洋経済新報社、1967 年、134 頁。

ることとなる。同駅における料金上昇の背景には、陸運転移貨物に対する料金上昇が生じたこと、あるいは水運との連携を行っていたから船料の上昇を反映したこと³⁸などが考慮できる。

表3 諸料金・賃金指数

	国鉄貨物運賃	門司横浜間石炭海運賃	小運送料金				日雇人夫男子賃銀
			大阪駅	秋葉原駅	隅田川駅	横浜駅	
1914	100	100.0					100
1915	97	170.8					98.2
1916	95.2	323.7	100	100	100	100	101.8
1917	99.9	994.5					125
1918	112.5		162.5	200	358.5	208.5	171.4
1919	119.2						255.4

注：国鉄貨物運賃のみ年度。小運送料金は、1916年と18年末とされる。

出所：小運送料金は、前掲『国有鉄道の小運送問題』、6-7頁、門司横浜間石炭海運賃は、日本銀行調査局「欧州戦争と本邦金融界」『日本金融史資料』（明治・大正編）第22巻所収、1958年、284頁、国鉄貨物運賃は、南亮進『長期経済統計 12 鉄道と電力』東洋経済新報社、1965年、220-221頁、日雇人夫男子賃銀は、大川一司編『長期経済統計 8 物価』東洋経済新報社、1967年、244-245頁。

しかし、隅田川駅の事例においても、小運送料金の上昇は海上運賃の暴騰に比べれば控えめなものであったし、他駅の料金は物価上昇と連動した動きをみせた。これは、鉄道省の見解とやや異なって、運送店間の新規参入を伴う競争が小運送料金上昇に対する抑制効果として働いたことを示唆している。表3によると、小運送作業費を代位すると考えられる日雇人夫賃金指数は、1914-16年が横ばいであるから、18年には14年ないし16年の1.7倍ほどの上昇をみせている。大阪駅、秋葉原駅および横浜駅では、運送店間の競争を介して、日雇人夫賃金指数に見合った小運送料金の上昇に止まったと考えられる。

大戦期の小運送料金には、労賃・物価の上昇幅を上回るものと（隅田川駅の事例）、労賃・物価の動きに対応したものと二つの異なる性格がみられた。前者は陸運転移貨物や水運と連携した貨物、後者はそれ以外の貨物に対する料金を反映したものと想定される。

次に、不正業者が高額請求を行ったとされる鉄道省の指摘を確認しておこう。高額請求の問題は、確認できる限り、大戦後の新聞紙上において見受けられる。例えば、公認制度実施にあたって、1919年6月に現状の小運送を論じたものによると、「鉄道運賃十八円余、小運送料若干にて合計二十余円」が妥当な請求である輸送依頼に対し、「七十余円の運賃」

³⁸ 「隅田川貨物停車場現況」『業務研究資料』8-1、1920年など。

を求めるなどの行為が指摘された³⁹。こうした行為は高額請求であるとされ、このような運送店は「不正なる運送業者」であり「盛に暴利を貪」っていると評され、「一般世人をして迷惑を被らせつつあることは世間周知の事実にて其例枚挙に遑あらず」といわれた⁴⁰。休戦反動期にこのような高額請求が生じたとすれば、一時的な輸送需要減や荷主の価格条件に応じて小運送費の低下圧力がかかったことを背景に、一部の運送店が無知な荷主に異なる料金を設定したことが考えられるが、この引用が、戦後ブーム期の指摘であること、先の鉄道省の指摘が大戦期をも想定して不正業者による高額請求を問題視したことを考慮すると、好況局面においても高額請求が発生する条件を考察する必要がある。それは、とりわけ、大戦期は、上で触れたように、国鉄と内航海運の運賃格差が荷主の高い小運送費の負担を可能にしたことのほか、運送店間における料金競争の激しさが、低料金による利幅の圧縮を介して、主に一見荷主を対象とした高額請求に結実したことなどとして考慮できる。また、好況を背景として不慣れな輸送経路を伴う新規取引に乗り出した荷主や新興荷主が多発したことなども高額請求の背景をなしたと考えられる⁴¹42。

しかしながら、高額な請求がみられたとはいえ、それが自由な競争にゆだねられた小運送業界で生じたことを考慮すると、必ずしも不当と判断される根拠が明白にされていたわけではない。鉄道省によれば、不正業者は無知な荷主に高額請求をするものと捉えられているから、同一の輸送内容であっても荷主によって料金が異なることが問題だったことがうかがえる。小運送の輸送条件が、国鉄の平等な輸送条件の提供という建前⁴³に反したことが問われたのである。とりわけ、1919年6月の公認制度において料金設定が課題となったのは、18年7月の米騒動を契機とした鉄道輸送方針との関連が背景にあったと考えられる。物価問題が本格化する19年6-7月⁴⁴、鉄道院では、物価騰貴対策として、米運賃を19年6・

³⁹ 「公認運送規定是非」『東京朝日新聞』1919年6月22日。

⁴⁰ 同上書。

⁴¹ 鉄道運賃や小運送料金の複雑さが、荷主の指摘を難しくしたことも高額請求発生背景をなした。例えば、「鉄道運送取扱規定及び諸種の運賃規定が益複雑となり全くの素人には勿論多少鉄道業務を関（ママ、筆者）掌する者すら十分諒解せるもの極めて稀なる有様」などとされた。同上書。

⁴² なお、公認制度が廃止された後の1930年代においても、引越荷物などを対象に高額請求が問題とされたから、こうした事柄が他の時期にまったくみられないわけではない（鉄道省監督局『小運送問題概観』、1942年、127-134頁）。ただし、それが発生する条件は、一面で小運送業の産業構造を反映しつつも、他面で同時代の経済条件に基づいた小運送業界の競争構造に規定される面があるから、同様な現象でも異なる背景を有する点に注意しなければならない。従来の研究では、これらの点があまり明瞭にされていなかったと思われる。

⁴³ 国有化後、荷主に平等な輸送条件を提供するため、国鉄は運賃割引などの措置を徐々に減らす方針であった。もっとも、大戦期においてもその実行は難しかった。前掲『国有鉄道百年史』第五巻、514頁。

⁴⁴ 武田晴人「重工業化と経済政策」坂野潤治ほか編『日本近現代史3 現代社会への転形』岩波書店、1993年、121頁。

7月に貸切扱で30%減、7月末から一カ月間すべて無賃とした⁴⁵。米を中心とした生活品輸送に割引ないし無賃処置を行うことに対応して、小運送料金が荷主によって区々となり物価対策の効果を減殺しないような対応が必要だったのである。すなわち、高額請求は、荷主に平等である鉄道輸送方針と相反しかつその方針に非効果的な影響を及ぼしかねない不当なものとして放置し得なくなったのである⁴⁶。このように、公認制度の料金監督は、小運送料金の高騰を抑制し平等性を高める対応として把握する必要がある。公認制度は、産業の構造的な問題に応じた性格を持ちながらも、間近な問題への対応として即時的に実施された性格をも有したのである。

(3) 参入と退出

大戦期には、激しい参入と退出がみられた。品種や行先に応じた棲み分けが困難になると同時に、内国通運以外の計算会社が躍進した。反面で安定的に荷主を確保した運送店が存在した。

表2は、1914年と19年の運送店数を、六大都市の主要駅を中心に観察したものである。表3で小運送料金の上昇が小幅であった大阪駅、秋葉原駅、横浜駅では、参入者が多く、運送店数も増加している。激しい参入による競争の激化が、料金上昇を抑制したと考えられる。他駅に比べ小運送料金が上昇した隅田川駅では、運送店の増加が小幅であったが、参入店は多かった。激しい参入が料金競争を伴ったことが想起されるが、先述した水運との関係あるいは陸運転移貨物に対する高料金などにより他駅と異なる料金の上昇幅になったと考えられる。このほか、神戸港と連携する小野浜駅が3倍近い運送店の増加を示した。貿易港や内航中継港に近いこと、大戦期の輸出増が発着トン数の増加に結実したこと、陸運転移貨物に対し多額の手数料獲得が見込めたことなどを背景に、多くの運送店開業がみられたと考えられる。なお、京都駅と大阪駅が、19年に92店、126店と運送店数において突出し、関東地方との相違が顕著である。これには、都市の貨物流出入を担う駅が、阪神地方では少数の駅に限定されているのに対し、東京では複数存在したことが影響している。一方、参入退出数をみると、参入が盛んなことがうかがえるが、他方で、注意したいのは、輸送需要が増加した中で、高い割合の退出があったことである。参入退出数をやや過大に計測している可能性は否定できないが、激しい競争と入れ替わりの多発さが看取できる。

また、関東地方に限った事例であるが、表4によると、横浜駅を除いて一店あたりの取扱トン数が上昇していることがうかがえる。輸送量の増加に対しては、運送店数の増加と一運送店規模の拡大という二つの現象がみられたのである。他駅と比べて汐留（新橋）駅では、発着トン数計が高い率で増加しており、一店あたりの取扱トン数の拡大も1.5倍と高

⁴⁵ 前掲『国有鉄道百年史』第五巻、516頁。なお、1919年秋には生活関連品の運賃割引が頻繁に行われた。

⁴⁶ もっとも、鉄道と小運送を一体とみなす見方は、大戦以前より荷主が有したもので、帝国鉄道協会では1913年に「運賃の不当不平は鉄道輸送の前後に起因するものが多」といし何らかの対応を建議していた。前掲『国有鉄道百年史』第五巻、505-507頁。

く、反面で参入者は少なかった（表 2）。こうした駅に着目すれば、他駅との何らかの参入条件の違いを背景として、鉄道省の指摘した出荷数量の多さが運送店間の競争を緩和した可能性を考慮できる⁴⁷。

表 4 東京地方の駅における一店当り取扱トン数

駅	発着トン数		
		1914 年	1919 年
汐留(新橋)	発送	237,248	500,001
	到着	457,377	789,977
	計	694,625	1,289,978
	一店当り取扱トン数	19,295	31,463
横浜(東横浜)	発送	226,147	397,720
	到着	581,372	429,610
	計	807,519	827,330
	一店当り取扱トン数	23,072	16,884
秋葉原	発送	346,038	533,952
	到着	404,679	588,966
	計	750,717	1,122,918
	一店当り取扱トン数	25,024	28,073
隅田川	発送	534,720	588,297
	到着	980,474	1,498,318
	計	1,515,194	2,086,615
	一店当り取扱トン数	68,872	80,254

注：一店当り取扱トン数は、表 2 の運送店数で発着トン数計を割ったものである。もっとも、この場合、鉄道と荷主が直接契約する直扱も運送店扱として計上されてしまう。しかし、炭坑や工場への引込線であっても、運送店が介入することがあるし、ここで扱っている駅に関しては直扱はほとんどないと考えられる。

出所：各駅発着トン数は、帝国鉄道協会・土木学会『東京横浜附近交通調査会報告書』、1925 年。

このような運送店の参入や退出、および運送店規模の拡大を具体的に推し量る資料は多

⁴⁷ 汐留駅では、1912 年より、運送店の共同事業として小口混載輸送が展開されていた。千葉五郎『東京における小口混載の発達』交通日本社、1967 年、14・15 頁。小口混載は、同一着駅の小口扱貨物を貨車単位にとりまとめて、輸送費の低廉な車扱として鉄道輸送するものであり、輸送コストの低下と運送店の利幅増の双方を実現するものである。この共同事業が参加運送店に安定的な経営を保障したとすれば、共同事業に参加しない限り、参入しても経営を維持できる見込みが低いから、小口輸送に関して緩やかな参入規制が構築されつつあったものと把握できる。そのため、汐留駅では輸送量の増加に対し参入が少ない現象がみられたのかもしれない。より実証的な検討は他日を期したい。

くないが、事例をかいつまんで説明しておこう。大戦期の大阪駅では、「運送従業員が独立するなど新規開業の運送店が雨後の筍の如く増加した」という。そして、新規開業を背景とした荷主獲得競争は、「専門屋の牙城を危く」し、「限られた品種の専門では飯が喰えなくなってきた」、あるいは「安定荷主を確保する一部少数の専門運送店を除いては、多年専属的にお出入りした常得意が他の運送店に移動」といった状況を生み出したとされる⁴⁸。また、参入者の多くは、引用にあるように、運送店の従業員や仲仕関係の労働者群であったと考えられ、他の文献によっても「運送店員にして其の主家を去り、主家の得意先を奪って新規開業する等、枚挙に遑がなかつた」⁴⁹などと指摘される。これらから、経験者を主たる出自とする参入者は、大戦期に輸送需要が全般的に伸びる状況にありながらも、他運送店の常得意荷主を獲得した場合があったこと、それにより経営基盤の揺らぐ運送店があったこと、反面で「安定荷主」を逃さなかった運送店が存在したことなどがうかがえる。以下、これらの点を考察しておこう。

大戦期に常得意が他の運送店に移動した背景には、一つには、前項で触れた一見荷主に對する高額請求を基盤に、他店の常得意に低料金を実現して輸送需要を獲得した運送店の対応が想定できる。既存運送店が評判を悪化しかねない高額請求を避けたとすれば、そこに、参入者が、料金設定を輸送需要によって巧みに使い分け常顧客を奪う条件が形成されたと考えられる。このほか、荷主の輸送需要自体が変化したこと、すなわち新規商品の発送や新規取引先の開拓などに応じ別の運送店に依頼する可能性が生じたことが考えられる。また、常顧客における輸送需要の質が一定であっても、その量が増加することで、運送店従業員が増加分の受注を見込んで独立するなどの対応もあったと考えられる。

さらに、この時期固有の条件として、内国通運の内紛に基づく社員の独立および中堅計算会社の台頭が考慮できる。内国通運の内紛は⁵⁰、1912年の相場師による株の買い占めに始まり、22年の東京保全社（後、株式会社通運保全社）設立および23年の日本郵船株式会社の株買取などによる大量株の移動防止、あるいは24年4月の中野金次郎社長就任によって終息したといわれる。この間、社長は8交代わり、役員の入替わりも激しく、20年頃には、社員や取引店を中心に第二通運会社の設立が考慮された。こうした状態であったから、「社内はますます混乱し、社員は連名で辞職を願い出」た⁵¹。横浜支店に勤務していた者の回想では、人事が頻繁に異動し社業が安定しないため辞表を提出したとされる⁵²。横浜支店を退いた者は、他の内国通運取引店に再就職したが、中には、内国通運と関係しない

⁴⁸ 前掲『革命期の通運の記録』、3頁。

⁴⁹ 前掲『国有鉄道の小運送問題』、7頁。

⁵⁰ 以下、内紛とその影響については、前掲『社史・日本通運株式会社』、202-211頁、一隅社編集部編『通運読本 通運史料 三上豊夷篇』通運業務研究会、1958年、62-88頁、福島敏行『通運五十年』、1967年、24-29頁など。

⁵¹ 前掲『通運五十年』、27頁。

⁵² 通運業務研究会刊『通運読本 通運史料 蓑輪晴康・原文助懐旧談』通運業務研究会、1959年、40-42頁。

運送店に勤務した者や他の計算機構を利用し新規開業した者がいたと考えられる。他の系列への移動は、内国通運以外の計算会社が躍進したことを背景とした。とりわけ、「国際運送（日本運送の後身、筆者注）・明治運送などは堅固な地盤を築き上げ」たとされるように⁵³、両社は対内国通運を鮮明に打ち出し、18年には九州地方四社の計算会社と提携するなど、東京、大阪、九州を地盤とする一大組織網を構築しつつあった⁵⁴。この時、九州では、内国通運系の運送店も所属計算会社を変更したという⁵⁵。内紛の影響は荷主にも及んだ。戦後ブーム期の事例ではあるが、19年10月に神戸と門司の鉄道局は、「内国通運は内紛を続けていたから」、長年同社が受注していた手小荷物の請負契約を解除し他社との契約に変更した⁵⁶。このように内国通運の内紛を背景として、大戦期のみならず戦後ブーム期において、従業員および取引運送店の離脱がみられ、荷主も他の運送店に乗り換えたことがあった。

常得意が移動する反面で、先の引用では「安定荷主」を確保し続けた運送店の存在が指摘された。大戦期頃を指すと思われる同じ大阪の事例によると、「京三（運送店名、筆者注）には固定した荷主が多く」競争の「弊害は比較的少な」かったとする指摘がある⁵⁷。京三運輸は内国通運系ではなかったと考えられるから⁵⁸、内紛の被害を受けずに荷主を確保したことがうかがえる。

また、京三運輸に勤務した者の回想では、大戦期頃に関して、大阪一といわれた綿ネル問屋では「荷物の発着も多」く「出入りの運送業者もまた多」いので、「運賃の競争が激し」かったが、運賃競争には限界があると考え、雨天時に荷物の雨避けを徹底するなどのサービスを施し、「一手取扱」を獲得したとされる⁵⁹。この場合、特殊な荷役・集配設備が必要であることや技術的なノウハウの重要性は指摘されていないから、荷主との信頼関係が輸送依頼獲得の要であったことがうかがえる。低料金化に依存することなく、荷主から他の運送店を排除し輸送依頼を固定化できた背景には、荷主の小運送費負担が、当該荷主の扱う商品の価格上昇を介して、緩和された条件があったと考えられる。この事例は、既述の大阪駅の様子に必ずしもあてはまるものではないが、ここから、安定荷主を比較的確保していた運送店に、輸送依頼がさらに固定化し、規模の拡大が促されたケースのあったことがうかがえる。他方、この事例から、輸送依頼の受託が必ずしも設備・技術および料金如何では決せられない条件が形成されていた側面もうかがえる。

次に、退出の要因を検討しておこう。表2からは、大戦期の退出と休戦反動の影響による退出を区別できないが、ここでは両方の時期に関して考察しておこう。大戦期は、表3

⁵³ 通運業務研究会編『通運読本 通運資料 家業五代記 下巻』通運業務研究会、1957年、231頁。

⁵⁴ 通運業務研究会編『通運読本 通運史【第二巻】』通運業務研究会、1956年、33-34頁。

⁵⁵ 同上書、33頁。

⁵⁶ 同上書、33-34頁。

⁵⁷ 前掲『通運読本 通運史料 小林長吉懐旧談』、33頁。

⁵⁸ 全国運輸連合会『第拾四版全国運送取扱人名簿』、1919年、68頁、「日通社史資料」202657。

⁵⁹ 前掲『通運読本 通運史料 小林長吉懐旧談』、38-39頁。

のように、小運送料金が物価や労賃と連動した動きを示した駅もあったから、参入したとしても競争が激しく利幅も小さいことを理由に退出したものがいたと考えられる。また、上の事例のように、料金競争が必ずしも荷主の獲得に結実しなかった場合があったから、輸送受託に限界のあった運送店がいたと考えられる。休戦反動の影響は、出荷減少による退出⁶⁰、貨物引換証にかかわる違法性の強い取引を通じた損害による退出などであった。後者の点は、すでに紹介した鉄道省の見解に示されていると同時に、休戦反動期のみならず大戦期も含む時期の回想ではあるが、それによると、荷主の支払いが滞り仮渡事故が発生し、賠償金の支払い義務を負い破産する者や、そのうえ懲役に処された者もあったとされる⁶¹。とりわけ、次項で確認するように経営基盤が脆弱であった運送店ではこうした事態が強く表れたと考えられる⁶²。

なお、大戦後の事例ではあるが、運送店従業員が1921年に新規開業したものの翌年に廃業し、他の運送店に再び勤務した事例が観察される⁶³。慎重に検討しなければならないが、このような条件が広範に形成されていたとすれば、初期投資の少なさとあいまって、退出のコストは低いと考えてよい。大戦期から休戦反動期にみられた多くの退出は、業界内の再雇用を基盤とした面もあるのである。

以上のように、参入退出の動き、荷主が移動した事例から一面で荷主獲得競争が激しかったことが把握できた。こうした競争は、小運送料金上昇の小幅な駅では参入が多かったように、料金競争を伴うものであったと考えられる。もっとも、荷主獲得競争の激しさは、内国通運の内紛により助長された側面もあった。内紛の余波を受けなかった運送店が、安定荷主を維持した場合があったからである。反面、このような安定荷主を維持した事例に着目すれば、荷主の移動を伴う競争に乏しかったとする鉄道省の指摘に近い状況を看守し得る。また、安定荷主を確保しつつ新たに荷主を固定化し、規模拡大を図った事例もあった。大戦期には、荷主の奪い合い（荷主獲得競争）と、競争が抑制的で安定荷主が維持されるあるいは次第に競争が排除され荷主の固定化を通じた規模拡大がみられることの二つの現象がみられた。鉄道省の指摘は、後者の事例に着目したものであった。しかしながら、輸送依頼の受託および固定化が、集配荷役設備や技術のみならず料金如何に依存しない形で行われたケースがあった。この事例からうかがえることは、荷主が料金を基準とせずに運送店を選択する条件が形成されていたことであり、たとえ安定荷主の存在が料金低下を伴う荷主獲得競争の乏しさと運送店の莫大な利益の獲得を想起させるとはいえ、荷主の価

⁶⁰ 休戦反動を契機として出荷が減少し、競争の激化が指摘されたから、退出に至った運送店もいたと考えられる。「運送業者の公認」『大阪新報』1919年5月31日。

⁶¹ 前掲『通運読本 通運史料 小林長吉懐旧談』、34-35頁。

⁶² 1920年恐慌後を指摘した可能性もあるが、「大戦終了し、経済界の不況と共に資力なき業者は経営上の破たんを来すもの全国でも相当数に上り、荷主公衆に甚しい迷惑を及ぼした」と指摘する回想がある。前掲『小運送業五十年をしのびて』、81頁。

⁶³ 前掲『通運読本 通運史料 小林長吉懐旧談』、40-41頁。

格条件を考慮に入れなければ評価が難しいことを示している⁶⁴。荷主の移動が少ないことのみに着目して、料金低下を伴う荷主獲得競争がみられなかったことを強調することは適切ではないのである。

(4) 経営状況

ここでは、資力の問題と運送店が莫大な利益を得たとする問題を検討しておこう。表 5 はいくつかの運送店の決算報告書を基に作成したものである。資料の制約上、取扱駅のみならず運送店名が把握できないものもある。ケース①②が、小規模な運送店と考えられる。ケース③は、年間取扱トン数において、表 4 の都市部における運送店の平均的な取扱トン数をやや上回るから、やや規模の大きい運送店である。①は倉庫を所有しているが、③の家屋と比較すれば小規模なものである。②は判読の限り設備を保有していない。荷役集配に関しては、下請機関を利用したものであろう。①②とも負債の多くは、運送店（取引先）に対する債務、荷主に対する何らかの支払義務である。①は荷主借の勘定が資本金の 3 倍を超えており、荷主貸の回収が滞るなどの問題が発生すれば、支払が非常に難しくなることがうかがえる。③も設備と考えられる「什キ」の割合が小さく、流動資産の占める割合が高い。

表 5 各運送店の貸借対照表

単位：円.銭

事例	ケース①		ケース②		ケース③	
運送店名	内藤運送店		□内□運送店		株式会社伊藤運送店	
期間	1917 年度		1917 年度		1918 年 7 月 15 日から同年 11 月 30 日	
備考					推定年間貸切取扱トン数:45,256トン	
	負債の部		負債の部		負債の部	
	各運送店より借	678.238	取引先預金	4,338.612	資本金	100,000.000
	各荷主より借	3,312.270	当社荷主勘定	1,941.043	岡山□藤□□金	500.000
	資本金	900.000	資本金	2,300.000	尾□東□□同上	500.000
	前期繰越金	1,074.692	当期利益金	2,218.222	長□□同上	300.000
	積立金	100.000	合計	10,797.877	□□□店慰労金	1,960.000
	当期純益金	735.843	資産の部		□□金未払金	74.770
	合計	6,801.043	取引先貸金	776.184	□九藤□□□□	8,273.512
	資産の部		当社荷主勘定	8,093.675	田□藤店勘定	28,443.095
	各運送店貸	1,005.149	□□□□□	178.060	当店□借勘定	9,740.765
	各荷主貸	3,982.186	信認金	330.000	右取引店同上	2,353.940
	信認金	405.000	□□□□	464.237	当期純益金	5,579.211

⁶⁴ 荷主と運送店の関係を議論するためには、輸送需要によって運送店間の競争がいかん展開されたのかなど実証的な検討の余地が大きい。詳しくは、今後の課題としたい。

電話	30.000	□□□□	606.790	合計	157,725.293
通運株券	37.500	現在金	348.931	資産の部	
倉庫	60.000	合計	10,797.877	未払込資本金	60,000.000
朝本銀□	5.460			鉄道院□□金	4,600.000
□松銀□	774.470			交互計算同上	500.000
現在金	501.278			有価証券	5,900.000
合計	6,801.043			什キ	2,727.580
				家屋	1,062.905
				中川家□資金	80.000
				安治川大阪□□貸	1,000.000
				銀行□金	33,566.070
				□□貯金	2,715.903
				大江運送□□□	100.000
				□□□定積金	120.800
				到□□□□□	332.430
				当店□貸勘定	6,367.630
				右取引店同上	34,601.870
				現金有高	4,050.105
				合計	157,725.293
総資産利益率	11%		21%		4%
資本金利益率	82%		96%		6%
資本金／総資産	13%		21%		63%

出所：ケース①は、内藤運送店「内藤運送店大正6年度決算報告書」、1918年、「日通社史資料」842、ケース②は、（作成者不明）「大正六年度決算報告書」、1918年、「日通社史資料」841、ケース③は、伊藤運送店「KK伊藤運送店第一期営業報告」、1918年、「日通社史資料」840。

このように運送店の役割は、荷役集配にばかりあるのではなく、荷主への金融的なサービスも兼ね備えたものであった。しかし、鉄道院は引受貨物に対して資力の乏しい業界全体の経営状況を問題とした。業界の資力低下は、新規参入による無資力業者の増加と、既存運送店の資力低下の両面から生じた⁶⁵。後者の点は、例えば、1918年の中堅計算会社である日本運送の引受責任額が、払込資本金・積立金などに対し16.5倍であったことを指摘し、輸送量増や物価上昇を背景とした貨物引受額の拡大に資力の増加が追いついていない経営のあり方を問題としたものであった⁶⁶。流動資産が多くかつ引受額に対して資力が乏しかった業界のあり方は、休戦反動期における一部運送店の破綻を受けて、荷主に悪影響を

⁶⁵ 前掲『国有鉄道の小運送問題』、2-4頁。

⁶⁶ 同上書、3-4頁。

及ぼすものとして問題視された。資力が問題とされたのは、生活用品を中心に安定的な輸送を求められた鉄道院にとって、それを完結させる小運送の経営体が十分な資力を有さず必ずしも安定したものではなかったことは、輸送の安定を保証するものではないものとして認識されたためであった。資力の充実した運送店に小運送を委ねるという観点から、輸送能力不足と高料金という認識の下で、参入規制が導出されたのである。

次に利益の問題を考察しておこう。運送店の財務状況を時系列で把握できる資料に乏しいため、ここでは、運送店経営を基盤とし計算業務を兼業した内国通運と、計算業務に特化した明治運送の経営業績を表6で検討することとする。内国通運の利益金は、1915年度下期、17年度上期、19年度上期に大きな伸びを示した⁶⁷。明治運送も、16から17年度にかけて大きな利益金を得た。同社は、17年度上期に3倍増資が確認できるとはいえ増資前より高い資本金利益率を実現するほどであった。また、14年度上期を起点とした利益金指数の伸びでは内国通運の方が大戦後にかけて高かった。内紛の影響がありながらも経営基盤を拡大し得たことがうかがえる。もっとも、20年恐慌の影響は、利益金の減少幅で比較する限り、明治運送の方が軽微であった。

表6 内国通運・明治運送業績概況

単位：円

社名	年度	資本金	内払込済	利益金	利益金	利益金	配当金	配当率	資本	払込資	
					伸率	指数					金利率
内 国 通 運	1914	上	1,250,000	937,500	59,698		100.0	56,250	6.0%	5%	6%
		下	1,250,000	937,500	80,943	36%	135.6	56,250	6.0%	6%	9%
	1915	上	1,250,000	937,500	73,525	-9%	123.2	56,250	6.0%	6%	8%
		下	1,250,000	937,500	119,219	62%	199.7	56,250	6.0%	10%	13%
	1916	上	1,250,000	937,500	107,809	-10%	180.6	56,250	6.0%	9%	11%
		下	1,250,000	1,250,000	130,036	21%	217.8	143,125	11.5%	10%	10%
	1917	上	5,000,000	2,187,500	249,216	92%	417.5	124,500	5.7%	5%	11%
		下	5,000,000	2,187,500	168,270	-32%	281.9	131,250	6.0%	3%	8%
	1918	上	5,000,000	2,187,500	220,877	31%	370.0	163,500	7.5%	4%	10%
		下	5,000,000	2,187,500	238,029	8%	398.7	163,500	7.5%	5%	11%
	1919	上	5,000,000	2,187,500	442,125	86%	740.6	327,750	15.0%	9%	20%
		下	5,000,000	3,125,000	440,743	0%	738.3	444,750	14.2%	9%	14%
	1920	上	5,000,000	3,125,000	537,466	22%	900.3	468,750	15.0%	11%	17%
		下	5,000,000	3,125,000	387,927	-28%	649.8	312,500	10.0%	8%	12%

⁶⁷ なお、1919年度下期あるいは20年度上期における同社の利益金には、19年12月に利根川筋汽船荷客運送事業を東京通船株式会社に売却した売却益が反映された可能性がある。国際運送株式会社編『国際運送株式会社史』、1938年、190頁。

1921	上	5,000,000	3,125,000	307,615	-21%	515.3	187,500	6.0%	6%	10%
	下	5,000,000	4,062,500	368,100	20%	616.6	261,750	6.4%	7%	9%
1914	上	100,000	50,000	11,623		100.0	10,000	20.0%	12%	23%
	下	100,000	50,000	9,467	-19%	81.5	5,000	10.0%	9%	19%
1915	上	100,000	50,000	4,480	-53%	38.5	4,000	8.0%	4%	9%
	下	100,000	50,000	5,454	22%	46.9	2,500	5.0%	5%	11%
1916	上	100,000	100,000	6,006	10%	51.7	4,875	4.9%	6%	6%
	下	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1917	上	300,000	150,000	19,672	-	169.3	16,000	10.7%	7%	13%
	下	300,000	150,000	39,504	101%	339.9	20,000	13.3%	13%	26%
1918	上	300,000	150,000	42,976	9%	369.7	15,000	10.0%	14%	29%
	下	300,000	150,000	36,428	-15%	313.4	15,000	10.0%	12%	24%
1919	上	1,000,000	325,000	43,620	20%	375.3	29,250	9.0%	4%	13%
	下	1,000,000	325,000	57,361	32%	493.5	42,250	13.0%	6%	18%
1920	上	1,000,000	325,000	47,826	-17%	411.5	32,500	10.0%	5%	15%
	下	1,000,000	325,000	48,412	1%	416.5	35,750	11.0%	5%	15%
1921	上	1,000,000	325,000	43,949	-9%	378.1	35,750	11.0%	4%	14%
	下	1,000,000	325,000	44,850	2%	385.9	32,500	10.0%	4%	14%

出所：日本通運株式会社編『社史・日本通運株式会社』、1962年、213頁。

このように、やや増減が確認できるものの、大戦中と戦後ブーム期に両社とも大きな利益をあげた。しかし、主要株式会社の平均払込資本金利益率が、16年上期23.7%、下期26.7%、以下同様に17年33.2%、37.8%、18年37.3%、37.0%、19年30.9%、32.0%であることを考慮すると⁶⁸、表6における2社の払込資本金利益率は控えめなものであった。

以上、限定的な事例ではあるが、次のことが把握できた。資力の乏しい運送店が確認でき、これは経営の不安定性が問題視された条件となった。他方、運送店の役割には金融的なサービスも重要であったことがうかがえた⁶⁹。また、内国通運、明治運送は大きな利益をあげたが、それは、払込資本金利益率で比較する限り、他産業に比べて控えめなものであった。

⁶⁸ 橋本寿朗「景気循環」大石嘉一郎編『日本帝国主義史1 第一次大戦期』、1985年、401頁。

⁶⁹ 運送店の経営状況をより実証的に考察したいが、大戦期は資料に乏しいため、このことは後の時期において今後検討する課題としたい。

Ⅲ 滞貨と違法性の強い取引

(1) 鉄道滞貨と小運送能力の概観

前節でみたように、一定数の退出者が確認できるとはいえ、全体としては運送店数の増加が観察された。また、運送店規模の拡大もみられた。しかし、これらのことは、必ずしも輸送需要に対する小運送能力の充実を意味したわけではなかった。小運送能力の不足は、鉄道滞貨の一因となった。しかし、荷主の対応や鉄道輸送設備の脆弱性も滞貨には大きく影響した。

大戦期の活況を背景として、1916年には、全国的に鉄道滞貨が発生した⁷⁰。大戦中滞貨問題は継続し、東京付近の駅では20年恐慌を経て22年ようやく発送停止や発送制限の措置がみられなくなった（後掲表8）。滞貨の正確な数値は把握できないが、16年12月に41万6千トンで二日半分、17年6月に54万トン、18年5月に29万トンなどが確認できるほか、17年10月の九州地方では17・8日分の滞貨が指摘された⁷¹。また、「貨車逼迫の大原因は都会に於ける貨物引取力の不足」とされたように、主に都市部の荷捌き停滞が全国各地の滞貨に結実した⁷²。国鉄は、貨車・機関車の増備、貨車の改良、貨車使用方法の改善、および停車場（駅）の改築などを計画・実施したが、早急な成果は見込めなかった⁷³。

以下、ここでは、表7により、集配面の小運送能力を1918年度末までを対象として概観しておこう。なお、同表の諸車すべてが、鉄道輸送関連である運送店の利用に用いられたわけではないが⁷⁴、おおよその目安にはなる。同表によると、荷車と荷牛馬車数に大きな差があり、数でいえば、この時期の運搬具は荷車が中心であったことがうかがえる。大戦中、荷車（全国値）の増加はゆるやかなものであったのに対し、荷牛馬車数（全国値）は伸びが高かった。また、東京、大阪では、荷牛馬車は、全国値と同じかそれを超える伸びをみせた。東京では17年度末、大阪では16から18年度末に全国の伸びを上回った。反面、両都市とも、大戦中、荷車の伸びは全国値と同様に停滞した。荷牛馬車は、荷車の3倍ないし4倍の積載量を可能とするから⁷⁵、これらの増加は集配能力の向上に結び付いたと考えられる。実際、18年における滞貨の減少に、荷牛馬車の充実を指摘する世論があった⁷⁶。このように、集配面では、とりわけ荷捌きの停滞が指摘された東京・大阪などの都市部に

70 前掲『国有鉄道百年史』第五卷、523頁、前掲『時局ノ鉄道運輸ニ及ボセル影響並国有鉄道ノ対応施設概要』、11頁など。

71 「鉄道大滞貨」『東京朝日新聞』1916年12月31日、「輸送愈よ窮す」『時事新報』1917年6月12-15日、「鉄道滞貨漸減」『中外商業新報』1918年5月8日、「南九州の滞貨」『福岡日日新聞』1917年10月22日。

72 「貨物激増と積卸作業」『河北新報』1917年11月29日-12月1日。

73 前掲『国有鉄道百年史』第五卷、522-530頁、前掲『時局ノ鉄道運輸ニ及ボセル影響並国有鉄道ノ対応施設概要』など。

74 1923年の東京地方における調査では、荷馬車の4割が鉄道関連の集配に利用されているとされる。前掲『東京市及其の附近に於ける小運送の現状』、125頁。

75 同上書、117頁。

76 「鉄道貨物停滞の原因」『東洋経済新報』1920年2月14日。

において、荷牛馬車の増加による輸送能力向上がみられた。なお、トラックは、その台数があまりに少なく大戦中の集配能力向上には寄与し得なかった。

表 7 諸車数

	荷車			荷牛馬車			トラック全国
	全国	東京	大阪	全国	東京	大阪	
1912	1,520,283	150,215	96,416	171,204	6,166	8,497	
1913	1,803,453	152,410	101,896	211,458	5,993	8,610	
1914	1,833,223	158,576	102,428	212,629	5,978	8,335	110
1915	1,812,594	158,065	104,474	215,979	5,883	8,337	24
1916	1,880,309	158,749	105,404	228,644	5,944	9,565	23
1917	1,936,406	163,025	110,767	244,242	6,938	10,271	42
1918	2,002,304	163,842	114,601	263,405	7,323	11,824	204
1919	2,084,865	171,338	116,694	285,392	8,646	13,495	444
1920	2,143,397	174,910	116,403	297,202	9,443	14,763	889
1921	2,203,406	175,038	116,022	321,494	11,990	15,853	1,383
1922	2,219,374	173,198	117,181	340,427	15,072	17,986	2,099
1923	2,185,345	148,053	117,537	352,257	17,654	17,469	3,058
1924	2,178,600	155,470	109,836	361,376	21,265	16,276	5,778

注：年度末調査。空欄は不明。

出所：内閣統計局編纂『日本帝国統計年鑑』、各年版より。

(2) 滞貨の要因

滞貨の発生を小運送能力の不足に見出す指摘は、1916年頃からみられた。例えば、16年の汐留駅では、荷動きが閑散である夏季に歳末同様の貨物到着があり、荷馬車1000台、手車500～600台でもさばききれないといわれた⁷⁷。また、16年末における輸送繁忙期の滞貨は、工場に労働力が吸収され仲仕が欠乏し荷卸の渋滞を招いたことが原因とされ、「仲仕の不足に対しては相当賃金の増加を為すこと、荷馬車及び荷船に対しても賃金を増加すること」を滞貨解消の一手段とする指摘があった⁷⁸。17年中頃の大阪の事例では、「仲仕不足のため荷物の集散意の如くならず…運送業者は仲仕を補充すると共にその賃金を増与せざるべからざる」とし、賃金上昇分を荷主に転嫁することも視野に入れるべきで、これに無頓着な運送店と荷主を批判する指摘がみられる⁷⁹。休戦反動後の18年年末においても、仙台

⁷⁷ 前掲『国有鉄道百年史』第五巻、523頁。

⁷⁸ 「未曾有の大滞貨」『報知新聞』1916年12月26日。

⁷⁹ 「鉄道滞貨の一掃難」『大阪新報』1917年7月8日。このほか、中部地方でも、「多数の人夫等は賃金の多寡によりて職を変えるもの少からず為に運送店の人夫、荷馬車に至る迄減

駅では人夫不足による荷捌きの停滞が指摘された⁸⁰。さらに、同じ時期、「米穀及び木炭の輸送に関しては不満の声を絶たず」とされ、その要因は、鉄道院の日用品に対する優先権に制度的な不備があると同時に、小運送に関しても「荷馬車幾台、曳船何艘を備うる者にあらざれば採用せざることとなすべし」など改善を求める指摘があった⁸¹。このように、大戦期および戦後にかけて、小運送能力の不足が滞貨の一因とみられており、表 7 で確認した集配能力の向上には、この時期まで限界があったことがうかがえる。また、小運送能力の充実には、集配荷役料の引き上げが手段として重要視されており、反面でこれに対する運送店の対応が不十分であることが批判された。この場合、運送店間の荷主獲得競争が、小運送料金の引き下げ圧力となって、集配荷役料引き上げの制約になったと考えられる。

しかし、たとえ集配荷役料の引き上げが行われても、小運送能力の向上をもたらさない場合があった。仙台運輸事務所管内の各駅では、「運送店手数料及小運送料金の値上げは一、二駅を除き全部実行せられたりと雖ども積卸能力増進に最も必要なる夜間の積卸作業及小運送機関たる荷車及荷馬車の如き殆んど改良増加を見ざる有様」とされた⁸²。また、東京地方の事例として、「無暗に労銀を引上げたればとて作業能率を増加する訳にも非ず」との指摘もあった⁸³。集配荷役料の引き上げが小運送能力の向上に結実しなかったのは、第一に、下請料が親方層に帰属し必ずしも労働者に還元されなかった場合があったからである⁸⁴。第二に、下請料の引き上げがたとえ小運送能力の向上に結び付いたとしても、小運送以外の要因によりその効果が制約されたことがあった。それは、荷主の対応と駅設備の問題であった。以下、これらの要因について検討する。

荷主の対応からみておこう。表 8 は、やや後の時期が中心となるが、繁忙期とされる年末をとりあげ、東京附近各駅における到着貨物の停止ないし制限措置の要因を整理したものである。表の措置は、到着貨車の滞留により引き起こされているので、滞貨の要因を示すものとみて大過はないであろう⁸⁵。18 年までの状況を確認しておこう。停止・制限の要因をみると、引取不良が圧倒的に多い（以下、要因①）。続いて、引取力不足、引取不良（人夫不足）、荷役不良などの項目がみられ（以下、要因②）、着荷輻輳が 1 件みられる（以下、要因③）。これらの要因には、小運送能力の不足と次に触れる荷主の対応が反映されていた。

少し此上は鉄道院が如何に輸送に努力するも荷揚人夫其他小運送機関たる荷車寡少の為め勢い滞貨は免れざる可し」などとされた。「貨物の膨張と滞貨」『新愛知』、1917 年 5 月 17 日。また、人夫不足に対して、一部では朝鮮人労働者の利用が行われたほか、国鉄が中心となって広範囲にわたり人夫と荷馬車の募集を計画した場合もあった。「小運送増備計画」『読売新聞』1917 年 10 月 31 日。

⁸⁰ 「未曾有の滞貨」『河北新報』1919 年 1 月 28 日。

⁸¹ 「日用品の輸送」『報知新聞』1918 年 12 月 29 日。

⁸² 前掲「貨物激増と積卸作業」。

⁸³ 「鉄道滞貨救済至難」『大阪朝日新聞』1917 年 6 月 16 日。

⁸⁴ 前掲『通運読本・通運史【第二巻】』、60 頁。下請集団の組織を実証的に把握するのは、今後の課題としたい。

⁸⁵ 表 8 の資料は、老川慶喜、前掲論文においても用いられ、すでに分析が行われている。ここでは、小運送以外の要因をより詳しく把握する角度から再論している。

厳密な分類はできないが、項目名から推察すると、②は、荷役と要因を明確にしているうえ、「引取力」の不足と表記されているように輸送能力を想起させる項目名が付され、引取不良に人夫不足など小運送関連の注釈が施されているから、これらが主に小運送能力の不足を意味していると考えられる。①の引取不良は、小運送に関する注釈がないうえ、同じ引取に関する問題であっても、「引取力」の問題とは異なることがうかがえるから、次で触れる荷主の対応による問題を主に示していると考えられる。③は、貨車輻輳、停滞多数、発整多数、着貨多数なども含めて⁸⁶、①や②が反映しつつ、何らかの鉄道輸送の問題が加わったものと想定される。そうであれば、18年に①の要因が多いから、荷主の対応がこの時期の滞貨に大きく影響したことがうかがえる。

表8 東京附近各駅到着貨物の停止および制限日数とその理由

年	月	措置	日数	理由(件数)													
				船 入 出 支 障	荷 役 不 良	降 雪 の た め	配 達 不 振	引 取 不 良	引 取 力 不 足	引 取 不 良 (道 路崩 壊)	引 取 不 良 (人 夫 不 足)	着 荷 輻 輳	貨 車 輻 輳	停 滞 多 数	発 整 多 数	着 貨 多 数	
1918	10	停止	121	2	3			7									
		制限	93	2				1									
	11	停止	129	1				11	1		2	4					
		制限	6					1	2								
	12	停止	187	1				20	6		1	3	1				
		制限	0														
1919	10	停止	28					4							5		
		制限	93					3									
	11	停止	116		1			24							6		
		制限	104					3	1								
	12	停止	303		17		1	34							7	2	
		制限	76					5									
1920	10	停止	3		2												
		制限	3														1
	11	停止	38		4									4		4	2
		制限	53											1		1	2

⁸⁶ 発整多数という項目は、貨車発送の際に何らかの整理作業が集中している状態を指すと考えられる。

	12	停止	39			8						6		2	
		制限	0												
1921	10	停止	33				3	7							2
		制限	0												
	11	停止	34		2				1						8
		制限	43		3										2
	12	停止	40		1				8						6
		制限	61												3
1922	10~12	停止・制限	0												
	計		1,603	6	33	8	1	116	26	3	7	12	18	9	21

注 1:「荷役不良」には、「荷役力不良」、「荷役不能」、「荷役不振」、「荷役困難」、「荷役力減少」、「荷役力不足」、「荷役力に適應せしむる為」などを含む。「降雪のため」は、「降雪荷役不振」、「降雪の為」を一括した。1918年12月停止の理由である「引取不良（道路崩壊）」は、詳しくは「引取不良（道路不足）」である。

注 2:「日数」については、ある単位の貨車が、何日滞留したかを基準に算出されたものと思われる。したがって、一月の日数を超える日数が表示されているのであろう。

出所：斎藤真激「鉄道貨物輸送と東京の小運送に就て」鉄道省大臣官房研究所『業務研究資料』第11巻5号、1923年5月、付表。

荷主の対応が、滞貨を形成するのは次のような場合であった。1917年6月頃、滞貨の一因として荷主が故意に貨物引取を遅延させており、「鉄道院は遅延料を請求すと雖も今日の如く物価騰貴し而して鉄道運賃旧と異ならざるに際しては遅延料の支払の如きは左したる苦痛に非ずして」と指摘された⁸⁷。好況期の取引が活発な時といえども、一時的に倉庫に保管する場合があったとみられ、そうした際、全般的な荷動き量の増加による倉庫不足と倉庫保管料上昇⁸⁸の下で貨車留置料が不変に近かったことを背景に、貨車留置を選択する荷主が存在したのである。

このほか、駅構内の狭隘性ないし設備不良が荷役・集配作業を阻害したことがあった。1917年頃、「矢鱈に人足を増加するも鉄道構内の設備が之に伴わざれば却つて作業能率を減殺する」などの指摘があった⁸⁹。駅設備の限界が人海戦術の効果を妨げたのである。

以上のように、鉄道滞貨は、小運送能力の不足のみが要因ではなかった。もっとも、荷

⁸⁷ 前掲「輸送愈よ窮す」。同様の指摘は、「鉄道大滞貨」『時事新報』1917年5月13日にもみられる。

⁸⁸ 前掲「輸送愈よ窮す」。大阪では、倉庫の不足が指摘された。「鉄道滞貨の一掃難」『大阪新報』1917年7月8日。

⁸⁹ 前掲「鉄道滞貨救済至難」。このほか、前掲「貨物の膨張と滞貨」、前掲「貨物激増と積卸作業」、「鉄貨大滞貨」『東京朝日新聞』1916年12月31日、「鉄道輸送成績」『新愛知』1917年12月22日、「運輸力不足に対する窮策」『大阪毎日新聞』1918年1月20日などにおいても同様の指摘がみられる。

役集配力も不足しており、このことが、日用品の滞貨に対し設備を有する運送店に集配を委ねるべきとする指摘があったように、設備を基準とした運送店の選別を行う公認制度の背景となった。しかし、反面で、荷牛馬車数の増加や賃上げによる荷役力向上が滞貨の緩和に寄与した可能性を、荷主の対応や駅設備の狭隘性といった小運送以外の要因が減殺したこともあった。

(3) 貨物引換証の問題

大戦期・休戦反動期を含む大正期は、違法性の強い仮渡と空券発行が広範に行われた。貨物引換証の仕組みは次のようなものである⁹⁰。引換証は、運送店が貨物の託送を受けて荷送人に発行する。荷送人は、輸送中の貨物を担保とした引換証と交換に銀行から現金を得ることができ、荷受人は銀行の支払い請求に応じ引換証を受け取り、着運送店にそれを持参し商品である貨物と交換する。仮渡は、着運送店が荷受人に便宜を図り、引換証を持たなくとも貨物を引き渡す行為であり、物件証券の意義を否定する点で違法性の強い行為であった。空券発行は、荷送人が貨物を託送しないにもかかわらず、運送店が貨物引換証を発行する行為であり、銀行に対する荷送人の詐欺行為に運送店が加担することを意味する。仮渡・空券発行は、主として銀行との賠償問題に展開する可能性のある商行為であった。仮渡は、仮渡を受けた荷受人が銀行への支払いを正確に済ませれば問題が顕在化しないが、それが滞れば、引換証所持者である銀行に着運送店は貨物代金を支払わなければならなくなる。空券は、荷送人が後日貨物（商品）を持参し実際の輸送と荷主間取引が成立すれば問題は顕在化しないが、担保になるはずの貨物が提供されなければ仮渡と同様の問題が発生する。これらは、運送店にとってリスクの高い商行為であった⁹¹。

1916年には、仮渡行為が「運送界の常態」と指摘された⁹²。また、仮渡行為に端を発する訴訟問題で17年に判決をみた判例によれば、運送店の弁護人と思われる者が、仮渡行為を「商取引上当然の現象にして、且つ現今一般に存する慣習たり、豪も公の秩序善良の風俗に反するものにあらず」とし、違法と判断する方がおかしいと論じていた⁹³。大戦期・休

⁹⁰ 以下、貨物引換証の仕組みについては、さしあたり、通運業務研究会『通運読本 貨物引換証【前編】』通運業務研究会、1955年。

⁹¹ 仮渡、空券発行が運送店を被告人とする訴訟問題に展開した事例は、1920年代の事例が中心ではあるが、井上房太郎『貨物運送に関する判例集』巖松堂書店、1927年、289-300頁、364-400頁など。

⁹² 「運送界の悪弊」『神戸又新日報』1916年8月11日。

⁹³ 前掲『貨物運送に関する判例集』、387-388頁。この場合、仮渡の「慣習は違法性を有する」と判断された。しかし、同書によれば、商取引や訴訟関係が複雑になると、仮渡の慣習を是認する判例も垣間見ることができる。もっとも、こうしたケースは、仮渡行為者の責任を問わないわけではなく、むしろ仮渡行為などの商慣習を便宜上是認し、荷受人にも責任の一端を負わせる目的でこのような判断に至っている。しかし、仮渡行為を含む商慣習が時に是認されたことは、法解釈上の曖昧さが仮渡行為の根絶を妨げた背景として今後検討していく必要があると考えられる。こうした判例は、同書、393-400頁など。

戦反動期を含む大正期は「仮渡という無謀が横行した時代」とされたように⁹⁴、仮渡が多く
の商取引で行われたことがうかがえる。

空券発行に関しては、1916年に、神戸市内の運送店に関して「従来」から「頻々として
空券発行」が行われ、同業者が「重きを」おく運送店でさえこの行為を行っている
と指摘された⁹⁵。20年頃の判例では、運送店従業員が「運送品は後刻搬入あるべきことを予期し、
従来の取扱例に従ひ」⁹⁶空券発行を行ったとしている。これらから、大戦期および休戦反動
期に空券発行は頻繁に行われていたと考えられる。そして、仮渡・空券発行の主たる対象
となる荷主は二流商人であった⁹⁷。

以上の事例からは、大戦期と休戦反動期の区別が判然としないが、以下、それぞれの時
期に関して違法性の強い取引が行われた条件を考察しておこう。大戦期に関しては、輸送
量が増加する中であっても、仮渡等の競争手段による荷主獲得競争が行われた。休戦反動
期と比べて、仮渡・空券発行を利用する誘因に乏しいなかで、このような取引慣行が継続
したのは、好況下で荷主の金融が円滑であったことに加え、不正をチェックすべき銀行に
よる規律づけが弛緩したからである。新潟地方の事例によると、大戦期ないし大戦前に銀
行は「数個ノ運送店ト特約ヲ結」ぶあるいは「荷為替ニ応スヘキ運送店ヲ内定」するなど
して、運送契約の安全な履行を行う運送店の選別を図っていた⁹⁸。しかし、1917-18年頃
には、荷主が「鉄道貨車払底ナル結果運送店ノ如何ヲ問フノ暇ナク」なおかつ「輸送上ノ余
力アルモノニハ凡テ之カ運送ヲ託スル」状況であるから、銀行も「運送店選別ニ関スル方
針ヲ固持シ難ク…荷為替ト運送店ニ対スル関係ハ漸ク没交渉ニ進」んでいとされた⁹⁹。ま
た、そもそも貨物引換証は、「手形金額モ概シテ小額」だったこともあり、運送店との特約
が解消にむかっていることに関して、「荷為替ノ性質上運送店ニ対スル銀行ノ觀念ハ余リ深
カラザルモノ」と称された¹⁰⁰。輸送需要が増加したため、引換証付貨物を受託する運送店
が増加し、銀行が「特約」以外の運送店が発行する引換証の割引に応じる条件が形成され、
実際運送店の選別方針が弛緩したこと、そもそも貨物引換証の割引には厳格な対応がみら
れなかった側面もあったことがうかがえる。銀行の対応変化には、金融市場の緩和に加え¹⁰¹、
一面で商取引が順調に進んだから仮渡による被害が減退したことなども影響したと考えら
れる。銀行による運送店識別の弛緩や「荷為替ノ性質」に基づく銀行の対応は、仮渡等に
応じた運送店が発行する引換証の割引をも可能とし、これにより、違法性の強い取引を抑
止する条件が減殺されたことがあった。以上のようなことを背景に、輸送量が増加した大

⁹⁴ 前掲『通運読本 通運史料 家業五代記 下巻』、246頁。

⁹⁵ 前掲「運送界の悪弊」。

⁹⁶ 前掲『貨物運送に関する判例集』、297頁。

⁹⁷ 仮渡や空券発行は、鈴木商店など一流の商人は採用しないと指摘された。前掲「運送界
の悪弊」。

⁹⁸ 日本銀行調査局『荷為替取引及実務ニ関スル調査（新潟支店調査）』、1918年、22頁。

⁹⁹ 同上書、22-23頁。

¹⁰⁰ 同上書、3頁、23頁。

¹⁰¹ 橋本寿朗、前掲書、63-69頁。

戦期においても一部において仮渡・空券発行がみられたと考えられる。

休戦反動期には、荷主の金融条件が逼迫したことなどを背景に、運送店を利用した金融の融通確保がより図られる条件が形成された。他方、商取引の減退を背景に荷主の確保が難しくなった運送店が多くなった。この両面から、この時期には、仮渡・空券発行が行われる条件がより広く形成されたと考えられる。しかし、休戦反動期には、荷主の金融梗塞が影響し、資力に乏しい運送店を中心に、仮渡等に手を染めた者の破たんがみられた。公認制度制定以前の状況に関して、「業者は信用を度外視して無謀の競争をなし其競争は往々貨主の利用する所となり、為めに斯業本来の経営を根底より破壊せらるるが如きことあるは業者の経験したる所」などと評されたごとくである¹⁰²。仮渡・空券発行を伴う荷主獲得競争は、休戦反動期にとりわけ強く表れたと考えられ、このことが、荷主に対する業界の交渉力を弱くし運送店経営を不安定なものとしたのである。運送店の破たんを介して債権回収の困難に直面すると、一部の銀行は警戒感を強めた。休戦反動後、九州肥後米輸送に関して、「引換証付き貨物仮渡しの損害が各地に続出するというので、地元の銀行が手形割引に応じなくなった」とされる¹⁰³。一部の銀行においては運送店選別が再び厳格となり、休戦反動後は、仮渡に応じる条件が狭められたことがうかがえる。しかし、貨物引換証の割引額がそもそも少額であったことを考慮すれば、運送店に対する厳格な選別が多くの銀行で採用されたかどうかは判然としない。むしろ、荷主と運送店の双方に仮渡等が行われる条件がより強くあらわれたとすれば、一部銀行の対応が厳格化したとはいえ、運送店の選別が厳しくない銀行を利用するなどして、仮渡等が継続ないし拡大されたこともあったと考えられる。

仮渡・空券発行のリスク、一部運送店の破たんは、再び中堅運送店を中心に競争構造の是正を必要とさせる背景をなした。ここに鉄道院とは異なる角度からではあるが、間接的な参入規制が受容される条件があった。それは、公認店に荷主が集中することで間接的な参入規制が構築され、これにより、荷主に対する業界の交渉力が向上し仮渡などのリスクが回避し得る見通しであった。このように、公認制度が料金監督を含みながらも、業界に受け入れられたのは、間接的な参入規制が期待できたからであり、その背景には、とりわけ休戦反動期に強く表れた、仮渡・空券発行に及ぶ荷主獲得競争の激化とそれらを通じた

¹⁰² 前掲『運輸五十年史 第七編運送取扱業』、28頁。なお、大戦期に関して、「運送業者は、業者乱立の弊害で、一般から見下げられておつた」と回想されたように、二流商人を主たる対象に仮渡・空券発行に応じたことは、運送店に対する侮蔑的な認識にもつながった。前掲『通運読本 通運史料 小林長吉懐旧談』、35頁。

¹⁰² 前掲『通運読本 通運史料 家業五代記 下巻』、253頁。

¹⁰³ 前掲『通運読本 通運史【第二巻】』、35頁。その後、運送店側は、保証金を供託し肥後運輸会社を新設して、同社と熊本の銀行団との間に特約を結び引換証付輸送を継続したという。同書、35-36頁。なお、本文で紹介した銀行の対応が、正確にはいつ頃現われたのか同資料では判然としない。休戦反動後という漠然とした時期区分で記述されており、1920年恐慌後の可能性も排除できない。休戦反動後の銀行と運送店の関係に関して、今後もう少し正確な情報をもって再考したい。

損害や破たんのリスクがあったのである。

他方、鉄道院が問題としたのは、違法性の強い取引への関与が運送店の破たんを介して他の荷主あるいは銀行に被害を及ぼしたことであった。これを回避するため、資力と信用の確実な運送店を選別する対応として、業界の建議に類似した公認制度が採用されたのである。その意図は、業界と異なり、主として荷主の保護にあった。そして、鉄道院が参入規制の意図を組み入れたのは、大戦期に海上運賃が暴騰し陸運転移が進み、大運送間の競争が緩和傾向を示し、運送店間における競争の抑制を許容する条件が形成されたからでもあった。

IV 公認制度後の小運送問題の推移

ここでは、公認制度が制定された後の状況を、1920年恐慌後から関東大震災のまえ頃までを対象として、大戦期と休戦反動期に指摘された小運送問題を中心に考察しておこう。

小運送料金に関しては、公認制度が意図した料金監督に即して考察しておこう。認可料金を超えた請求は、公認取消の対象となる可能性があった¹⁰⁴。公認制度制定から3年後の1922年には、97店が公認を取り消されたという¹⁰⁵。貨物の不正託送、何らかの不正営業などによるものが34店みられる。不正の内容が明らかではないから、必ずしも認可料金違反による取消かどうかはわからない。しかし、24年の新聞紙上では、もし公認制度が撤廃されたら「臨時的な小荷主」が「運送店選択を誤」り「不当運賃に苦しめ」られるケースが増えるであろうとするものがあった¹⁰⁶。この指摘から、少なくとも公認店が不当な運賃請求を行うことは抑制されていたことがうかがえる。ところが、震災前の東京地方における小運送の実勢料金が、認可料金の6-8割程度である中、「事情ニ暗キ荷主ヨリ高率ナル料金ヲ徴収」する行為の存在が継続して指摘されていた¹⁰⁷。実勢を超えた高率料金でも、実勢と認可料金の差が大きければ、公認の要件には触れないから、高額請求は抑制され得なかったことがうかがえる。また、20年代前半は、赤字覚悟で大口径輸送需要を獲得し、「後日不正手段に依つて不当の運賃を取得」する行為が指摘されたから¹⁰⁸、輸送需要の停滞を考慮すると、むしろこのような行為が頻発化したことが考えられる。実勢を超えた料金の請求が制限されたとする評価がある反面、鉄道管理局長の裁量で決められる認可料金が¹⁰⁹、実勢料金といかに対応するかによって、その効果は左右されたのである。

次に、鉄道滞貨と小運送能力の問題に触れておこう。表7によれば、公認制度後、全国

¹⁰⁴ 前掲『国有鉄道の小運送問題』、9頁。

¹⁰⁵ 「公認運送取消続発」『時事新報』1922年4月20日。

¹⁰⁶ 「小運送業者の公認制撤廃は不得策である」『中外商業新報』1924年9月16日。

¹⁰⁷ 前掲『東京市及其の附近に於ける小運送の現状』、86-89頁、92-95頁、98頁。

¹⁰⁸ 橋本信次郎『物価調節と小運送費』、発行年不明、22頁。同書、37頁によれば、1922年11月の記述であることがうかがえる。

¹⁰⁹ 前掲『国有鉄道の小運送問題』、16頁。

の荷牛馬車数は、大戦期と同様なテンポで伸びたが、東京に関しては、1920年度末以降、大きく伸び、大阪でも22年度末まで全国値を上回る伸びをみせた。20年代前半は鉄道輸送量が停滞したことを考慮すると（図1）、必ずしも輸送需要の増加に応じたわけではなく、荷牛馬車の充実が実現したことがうかがえる。しかも、それは、大戦中滞貨が問題となった都市部、とりわけ東京で強くみられた。他方、荷車は、20年度末以降停滞をみせ、全国値では23～24年度末に、東京では23年度末に、大阪では24年度末にそれぞれ減少している。荷車から荷牛馬車への代替が進み、質的な集配能力の向上も併進したのである。設備保有を要件とした公認制度により、運送店を中心に荷牛馬車所有が進んだ可能性を考慮できる。

トラックは1918年度末から徐々に数を伸ばし、関東大震災後に5千台を超えた（表7）。震災直後のトラック利用状況は、官公庁、工場等の自家用、都市部の一部運送店による萌芽的な導入のほか、トラックのみを輸送手段とし、運送店の下請を通じ鉄道集配に携わりながらも、鉄道輸送と対抗する性格をも有する貨物自動車運送事業が試験的に開始されたものであった¹¹⁰。最後の事業形態は、震災後、軌道に乗り始め、国鉄は20年代半ば以降にその対策を検討し始めた¹¹¹。震災前の国鉄には、小運送能力の充実に「貨物自動車の発達を希望せざるを得ず」とする意見もあり、トラックと鉄道との連携を想定した対応が考慮されていた¹¹²。もっとも、トラック利用の量的拡大には限界があった。24年2月頃の調査ではあるが、震災直後トラックが急増した東京においても、鉄道集配用に利用された運搬具のうち、トラックは一割ほどを占めたに過ぎなかった¹¹³。

このように、公認制度後、荷牛馬車の充実と、量的な限界を持つとはいえず一部トラックの導入がみられたことで、集配能力の向上が実現した。しかし、鉄道輸送量が停滞した1920年代前半においても（図1）、鉄道滞貨が解消されたわけではなかった。表8によれば、到着貨物抑制措置は、22年にようやく解除されている。それまでの滞貨の原因をみると、19年には、荷主の対応と想定される引取不良が圧倒的に多い。戦後ブーム期においても、物価上昇を背景に貨車を倉庫代わりとした荷主の対応が滞貨に大きな影響を及ぼした。荷主の影響が戦後ブーム期を頂点に弱化した反面、19-21年にかけては、小運送の輸送能力を示すと考えられる、荷役不良、引取力不足（要因②）などのほか、前節で要因③とした項目が散見される。20年以降は、小運送の問題と何らかの貨車の配車問題などが特に影響した。

¹¹⁰ 前掲『東京市及其の附近に於ける小運送の現状』、126頁。

¹¹¹ 大和運輸株式会社社史編集委員会『大和運輸五十年史』、1971年、16-20頁、30-32頁、北原聡「都市化と貨物自動車輸送」中村隆英・藤井伸幸編著『都市化と在来産業』日本経済評論社、2002年など。

¹¹² 斎藤真激「鉄道貨物輸送と東京の小運送に就て」鉄道省大臣官房研究所『業務研究資料』第11巻5号、1923年5月、53頁。この意味で、自動車の登場を国鉄輸送の危機を招くものとして論じてきた立場が一面的であることがうかがえよう。こうした論説は、大島藤太郎『国家独占資本としての国有鉄道の史的発展』伊藤書店、1949年、81-86頁などにみられる。

¹¹³ 前掲『東京市及其の附近に於ける小運送の現状』、12頁、133頁。

要因②に注目すれば、集配荷役力によって貨車の動きはなお左右されたのであり、荷牛馬車等の増加にはこのような限界があった。もっとも、表 8 の資料では、積極的に荷役力の増進を図るのであれば「着駅、荷卸場の拡張…水陸連絡、設備の改良」などが必要であるとされているうえ¹¹⁴、21年に東京地方の多くの駅では駅設備等の不備に基づく荷役力不足が指摘されたから¹¹⁵、これら設備の問題が解消されたわけではなく、小運送における輸送能力の影響も割り引いて考える必要がある。これには、国鉄政策の「建主改従」化を背景とする駅を含めた設備改良の遅延が影響した¹¹⁶。

次に、仮渡・空券発行について触れておこう。これらの行為は、公認制度後も継続してみられた。公認制度後に公認店に需要が集中したことや恐慌後の輸送需要低下を背景として、非公認店が荷主を獲得するために仮渡等を行ったことが考えられるが、公認店も仮渡に応じざるを得なかった。松江駅では、「仮渡競争」があり、「公認制度を布いても、公認・非公認の争いや、公認内部の派閥競争にまどわされて」、これらの改善には「少しも役立たなかった」とされる¹¹⁷。同駅では、23年に、公認店6店による共同取扱所を組織し、受貨物を引換証と交換に荷受人に渡すよう共同管理を行ったが、結局、一部荷主に対しては発足当初から仮渡の継続を認めた¹¹⁸。非公認店との競争を考慮すると、仮渡の拒絶は困難であったことがうかがえる。間接的な参入規制を構築したとはいえ、非公認店の営業活動を否定しなかったこと、多くの運送店が公認されたことが（前掲表 1）、輸送需要が低下し荷主獲得競争が激しくなったこととあいまって、仮渡を伴う運送店間の競争を不可避とした。

また、神戸鉄道局は、松江駅の公認店に対し、1925年4月に「違法の取扱」が「近時頻出」しているから今後「厳重なる処置」を行うと警告したが、効果的ではなかったとされる¹¹⁹。鉄道省が、仮渡等に対して公認剥奪などの厳格な対応を行わず、荷主との商慣習を是正し得なかったことが、これらを回避できない条件の一つであった。

輸送需要の低下に際して、公認制度の枠組みは、競争条件を大きく変えるものではなく、違法性の強い取引を積極的に規制する役割も持たなかった。そのため、公認店の組合は、24年3月に組織された小運送制度調査会において、大戦前の建議と同様に免許制度と駅勢に応じた運送店数の制限などを希望し、さらには同年11月に公認返上を決議した¹²⁰。しか

114 前掲「鉄道貨物輸送と東京の小運送に就て」、44頁。

115 老川慶喜、前掲論文、303頁。

116 「建主改従」については、さしあたり、原田勝正『日本の鉄道』吉川弘文館、1991年、第三章。同書は、厳密に言えば、政友会を中心とした政治圧力により、国鉄は新線建設を主たる事業として採用せざるを得なかったとはいえ、既存設備の改良はみられたとするものである。しかし、1910年代後半、20年代前半に駅の改良が積極的に行われたとはされていない。

117 前掲『通運読本 通運史料 家業五代記 下巻』、253頁。

118 同上書、254頁。

119 同上書、260頁。

120 前掲『国有鉄道の小運送問題』、64-65、96-97頁。

しながら、公認店の多くは、組合の返上決議に追随しなかったという¹²¹。公認制度が仮渡等を回避できなかつたとはいえ、実際の輸送に携わる運送店レベルでは公認の優位性が認められており、荷主の誘導という公認制度の役割が皆無ではなかつたことがうかがえるのである。

V 総括と展望

公認制度は、一方で一般荷主の利害を反映して制定された。大戦期の高額請求、滞貨問題のほか、休戦反動期に資力に乏しく破たんリスクが高い運送店の経営構造が荷主に影響したことに対し、資力・設備を有する運送店を公認し、公認店の最高料金を監督することでこれらの問題の解消が図られた。他方で、小規模な運送店を中心に一部反対があつたとはいえ¹²²、公認制度が業界に受け入れられた背景には、大戦期に参入の容易性を条件として荷主獲得競争が部分的には激しさをみせたこと、休戦反動期に競争の弊害として仮渡・空券発行のリスクが顕在化したことなどがあつた。公認店に輸送需要が集中し参入が限られることで、競争の緩和、すなわち料金競争のみならず仮渡・空券発行を伴う荷主獲得競争を回避し得ることが期待された。このように公認制度には、荷主にとっての小運送問題と業界の競争構造の二方向に対して解決策を探る性格があつた。とはいえ、間接的な参入規制は、前者の荷主の利害を第一義的に反映したものであつた。公認制度は、参入規制を意図した点で、産業の競争構造を変える業界の建議に基づいた性格を一見持ちながらも、基本的には、間近の大戦期・休戦反動期に生じた小運送問題の解消を目的としたものとみななければならない。そして、鉄道院が間接的なものではあれ参入規制を行ったのは、荷主の利害を反映したことに加え、大運送間の競争が緩和されたからであつた。参入規制は、荷主の利害と鉄道院の利害が反映されてはじめて可能性を与えられた。

公認制度には、一般荷主に対し運送店の選択を助けた効果が認められるとしても、小運送問題の解消、参入規制の効果には限界があつた。最高料金の監督を効果的なものにする対応は必ずしも導きだされなかつたし、鉄道輸送量が低下する中で、荷牛馬車数の増加がみられたとはいえ、小運送能力の不足がなお滞貨を形成した。業界が期待した参入規制の効果は、輸送量の低下に際会し、仮渡などの荷主獲得競争を回避できなかつた点に限界があつた。そして、1920年代前半には、小運送問題が、鉄道輸送費に比べて小運送費が高いことを焦点として引き続き議論されるが、このことは、公認制度の枠組みには、小運送に合理化を通じた料金低下の余地があることを射程に収めなかつた点にも限界があつたことを示しているのである¹²³。

¹²¹ 同上書、67頁。

¹²² 同上書、13-15頁。

¹²³ 1920年代前半に小運送問題が変化することに関しては、別稿を予定している。