

# 戦間期日本国有鉄道と東京合同が模索した 輸送改善案とその挫折

河村 徳士

## はじめに

本稿の課題は、戦間期の日本国有鉄道（以下、国鉄）が東京付近を対象として企画した輸送改善案に対して東京合同運送株式会社（以下、東京合同）がいかなる対応を進めたのかを明らかにし、国鉄貨物輸送と小運送業界の連携の意義を考察することにある。戦間期を対象とした国鉄に関する研究は、第一次大戦期あたりから多くの荷主を相手とし多様な貨物を扱い始めた国鉄が、貨車効率の向上や輸送時間の短縮化といった課題に直面し始めたことを示唆しており<sup>(1)</sup>、近年の研究によれば次の新しい議論が展開されてきた。すなわち、林采成によれば、第一次大戦期の輸送量拡大期において設備投資に抑制的とならざるを得なかった国鉄は、既存施設を最大限活用する効率的な鉄道運営システムへの道を切り開いた<sup>(2)</sup>。1920年代に改良投資を進めたとはいえ、1930年代以降、輸送数量が回復したにもかかわらず、昭和恐慌期の収支悪化が投資を抑制させたため、効率的な鉄道運営システムを洗練化させていったという。また、二階堂行宣は、第一次大戦期の輸送数量増大に直面した国鉄は、地方の権限であった「運用」業務の中央化を図り、1920年に鉄道省は運輸局において「運用」、「輸送」を担う「配車課」を、「取扱」を業務とする「貨物課」——のちに「営業」も担当する——をそれぞれ設置し対応を試みたと論じた<sup>(3)</sup>。さらに、二階堂は、1920年代に輸送数量が伸び悩んだこと、および対抗輸送機関となるトラック輸送業が1920年代後半から発展の緒についたことをうけた国鉄は、1926年までに配車課が輸送制度を整えた後、貨物課が輸送の質の向上に力を入れることになったと指摘した<sup>(4)</sup>。このように、投資に抑制的であった国鉄は、効率的な鉄道運営システムを構築しており、これは、オンレールの業務を追及する配車課のみならず1920年代後半からサービスの向上を模索した貨物課が力を発揮したことによって支えられた可能性を読み取ることができる。

もっとも、停車場主義を採用し駅間の輸送にのみ原則的に責任を負った国鉄は、荷役集配作業の多くを小運送業界の担い手であった運送店に委ねざるを得なかった。そのため、効率的な鉄道運営システムを効果的なものにするため、国鉄は小運送業界との連携も模索していたのである。

実際、国鉄の管理運行をも掌っていた鉄道省は、第一次大戦期から小運送業界との連携を重視し始め、1920年代以降は様々な方法を具体化していった<sup>(5)</sup>。

しかし、小運送業に関するこれまでの研究が、国鉄との連携の意義を実証的に考察したとは必ずしも言えず<sup>(6)</sup>、また国鉄が残してきた文献においても小運送政策がとりあげられながらもその意義が明瞭に語られたとは言い切れなかった<sup>(7)</sup>。合同以前、一駅に数十店が営業を展開していた産業組織を考慮すれば、まがりなりにも大規模な運送店が登場したことは、国鉄が連携を模索する相手が限定されたことも意味したはずであった。今回とりあげる鉄道省の輸送改善案は挫折の道のりをたどるのであるが、具体的な貨物輸送制度等に結実しなくとも、鉄道省と運送店とが業務提携を模索した試みを実証的に考察し評価することによって戦前期国鉄貨物輸送のあり方の一端をうかがい知る成果が得られると考えられる。このことは、今後の戦前期輸送産業のあり方を国鉄に限定することなく、輸送産業総体として考察する視点を養うことみならず、サービス産業の一つともとらえられるこの産業のあり方を考察する橋頭保を築くためにも重要なステップとなるだろう。

課題の考察に迫るために、本稿では同じく大手運送店であった国際通運株式会社（以下、国際通運）の社員だった平原直が残した資料を利用したい<sup>(8)</sup>。

## 1. 東京合同の設立

1926年6月の合同声明によって各駅一店を目標とした運送店の合同は、すべての運送店が参加するものでは必ずしもなかったものの、1928年には国鉄の小口輸送改革案を具体化できる小運送業界の産業組織がまがりなりにも完成したとみなされ一連の合同は終焉を迎えていた<sup>(9)</sup>。合同は、独立した企業であった各運送店が進めていた荷役集配作業の共同化を、企業合同によって進めることを提案したものであった<sup>(10)</sup>。共同行為を企業合同に発展させたものだったから、いくつかの運送店とは思惑に開きがあった。それでも、国鉄は、新しく始める小口輸送にかかわるサービスの請負を合同した運送店に限定したので、まがりなりにも合同が進んだ特徴もあったのであった<sup>(11)</sup>。新しい小口輸送対策は、1926年の特別小口扱制度（以下、特小扱）、1927年における小口混載扱の割戻制度といったものであった。1928年に設立された国際通運は、国鉄が新しく始めた輸送サービスである特小扱を請け負い、なおかつ政府が発注する輸送需要や民間大口のそれを受注し、それらの輸送業務を、一駅一店を単位として合同した運送店に委託した<sup>(12)</sup>。特小扱の委託を指定されたのが、合同声明の主旨に賛同した運送店だったから、合同店は指定店とも呼ばれた。また、国際通運は、運送店間の債権債務処理である計算業務を、指定店に限った業界向けサービスとして提供したほか、様々な付帯業務をも展開した。そのため同社は民間企業

とはいえ、小運送業界を統括するような役割も担っていた。指定店は、それぞれ独立した企業であったこともあり、昭和恐慌期には近隣駅の営業地盤を奪い合うような指定店同士の荷主獲得競争が生じていた<sup>(13)</sup>。そのうえ、合同に参加しなかった非指定店は、国鉄と連携した排他的な輸送サービスを荷主に提供できなかったにもかかわらず、多様化した荷主の輸送需要を巧みに開拓しながら競争力を持続したから、指定店の営業地盤を脅かすこともしばしばであった。とりわけ、東京市では、指定店の足並みを揃え非指定店に対峙すること、および受託輸送数量を増加させることなどの課題が浮上していると判断した国際通運の目論見もあって、東京市下の指定店は同社と調整しながら駅の枠組みを超えたさらなる合同を実現した。

1931年3月における東京合同の設立は、汐留合同運送株式会社（以下、汐留合同）が他社を合併する形で進んだ。すなわち、汐留合同は、秋葉原運送株式会社（以下、秋葉原運送）、品川駅運送株式会社、飯田町合同運送株式会社（以下、飯田町合同）、錦糸町運送株式会社、隅田川合同運送株式会社（以下、隅田川合同）、東京両国合同運送株式会社（以下、両国合同）、小名木川合同運送株式会社の七社と合併契約を締結し、東京合同を設立した<sup>(14)</sup>。そもそも特定の一駅を営業対象とした被合併運送店は、すでに1926年の合同声明を受けて相当数の運送店を合同した規模の大きなものであった。すなわち、資力信用が高いと判断された運送店を鉄道院公認とした1919年制定の公認制度下で、公認店と分類された運送店に限って合同参加の様子をみれば<sup>(15)</sup>、1927年2月に設立された汐留合同は、汐留駅公認店56店中48店の合同であった<sup>(16)</sup>。同様に、1927年4月設立の秋葉原運送は53店中48店、同年6月設立の隅田川合同運送株式会社は31店中27店、同年2月設立の両国合同は14店中13店に加え非公認店2店、同年6月設立の錦糸町運送株式会社は14店中11店、同年3月設立の品川駅運送株式会社は16店中12店、同じく同年3月設立の飯田町合同は公認店全部12店であった。1928年9月設立の小名木川合同運送株式会社は、やや特殊で1929年3月に小名木川駅が新設されるにあたって隅田川、錦糸町、汐留、秋葉原、両国、飯田町、品川および新宿駅の各合同店が共同出資して新しく設立されたものであった。これら旧合同店を支店とした東京合同は、指定店のなかでも相当な規模を誇るものとなっていたのである。

東京合同の設立にあたって国鉄がいかに関与したのかは詳らかにできない。しかし、運送店との連携なくして輸送方法の改善、とりわけ小口輸送の改革を行うことが難しくなっていた国鉄にとって、非指定店に対する競争優位、集配地域のさらなる調整を期待できた新設の東京合同は重要な取引相手であった。

## 2. 鉄道省東京付近小口輸送改革案の内容

### 2-1. 小口輸送需要の課題

鉄道省運輸局配車課は、東京付近の小口扱貨物について何らかの改革が必要であると考え、「東京附近発著小口扱貨物の輸送改善に就て」（以下、「改善」）と題された対策を1931年6月に企画していた<sup>(17)</sup>。「改善」は、平原直が手書きで残したノート、「東京市内小口、●●●対策」（以下、「東京小口」）に収録されていた<sup>(18)</sup>。「改善」の目次を示せば表1のとおりであった。目次の題目からうかがえるように、内容の要点は、後述するところでもあるが、トラックを用いた国鉄小口輸送の合理化方法の模索にあった。以下、鉄道省運輸局配車課が抱えた小口輸送の課題とトラック利用の可能性を主な分析対象として「改善」を検討しよう<sup>(19)</sup>。

運輸局配車課が小口扱や特小扱に改善を必要と考えたのは次の理由によっていた。

東京附近発著小口扱貨物の輸送改善に就て

鉄道省運輸局配車課 昭和六年十月作成

#### 一 小口扱及特別小口扱貨物輸送ノ改善ヲ必要トスル理由

小口扱貨物ノ輸送改善ノ必要アルコトハ、鉄道内部ニ於テモ荷主ノ間ニ於テモ可ナリ古クカラ高唱サレテキル。然シ鉄道内部ニ於テ高唱サレルノト荷主ガ要求スルノトハ著シク輸送改善デモ、其内容ハ非常ニ相違シテキル、内部ニ於テハ改善ノ必要アリトスル点ハ、貨車ノ積載効率が漸次低下シ cost ヲ割ル虞ガアルカラ其向上ヲ計ルコトニアリ、荷主ノ要求スルト

表1 「東京附近発著小口扱貨物の輸送改善に就て」目次

一	小口扱及特別小口扱貨物輸送ノ改善ヲ必要トスル理由
二	改善ノ方法
三	東京市内発著小口貨物ノ自動車輸送
四	自動車輸送ノ数量
五	輸送時間ノ短縮
六	輸送秆ノ減少
七	現在輸送費ノ減額
八	自動車輸送ニ該当スベキ運賃
九	自動車連絡輸送ニ依ル輸送費
一〇	運送費ノ比較
一一	本案実行方法
一二	結論

出典：「東京附近発著小口扱貨物の輸送改善に就て」、「東京市内小口、●●●対策」収録、「平原直文書」。



コロハ輸送時間ヲ短縮スルコト、中継ヲ省キ荷損ヲ減ズルコトニアルノdeal。然モ小口扱貨物ノ輸送改善ト称セバ積合車ノ奨励トカ直通代用車ノ増発トカ或ハ百哩日著主義トカ、幾度カ試ミタル事ヲ繰返シクリカエシ実行シ、其都度小口扱貨物輸送改善セント称シテキルニ過ギズ、徹底的ノ改善ガ実行サレナイ事ハ益々其要求ガ烈シクナルニヨツテモ知ルコトガ出来ルノデアツテ其理由鉄道側ノ望ム輸送改善ト、荷主側ガ要求スル輸送改善トハ両立シナイタメdeal。何故、両立シナイカト云フニ、直通代用車ヲ増発スレバ貨物ノ輸送ハ早くナルガ、積載効率低下シ、鉄道ガ非常ナ不利ヲ忍バネバナラズ、積合車主義ヲ徹底スレバ積載効率ハ向上スルモ、貨物ノ輸送ガ遅延スルカラdeal。最近貨物自動車■■■果ニヨツテ小口扱貨物ノ之ニ転化スルモノ多ク、鉄道トシテモ資源維持上何等カノ方法ヲ講ジナケレバナラナクナツタ

みられるように、運輸局配車課は、貨車一単位なのか編成された列車の一運行単位なのか判然としないが、国鉄の利害に即して貨車効率を引き上げることによって、必要経費を賄い利益金が得られることを重視していた。しかし、一部の荷主が輸送時間短縮を重視したことから積載効率を阻害しかねない事態に国鉄が苦慮した様子がわかる。すでに「積合車」奨励といった対策を実行してきたものの「徹底的な改善」とは評価されていなかった。運輸局配車課あるいは国鉄のジレンマは、輸送時間を優先し先行先別に貨車を仕立てる「直通代用車」を増発すれば貨車効率を放棄せざるを得ず、反対に「積合」による満載を重視すれば発車が遅れてしまうことにあった。しかし、トラック輸送事業者との競争にさらされた結果、スピードを重視する小口輸送の改革に着手せざるを得なくなったと判断されていた様子がわかる。

表2は、「昭和五年央」とされた調査結果であって一日当たりか否か対象期間が判然としないが、これによれば六大都市で21万トンがトラックに転位し、全体の金額では937円分の喪失となっていた様子がわかる。「全線ニ於ケル自動車ノ影響ハ五百万円内外ニ達スルコトナリ、将来益々其影響ハ大キクナルコトハ顕deal」と判断される事態であった。もっとも、転移は六大都市の中で東京市が半数におよんだから、ここを中心とした対策が模索されたようであった。すなわち、次の通りであった。

東京市ノモノガ自動車ニ転化スルコトガ多イカラ研究スルニ次ノ三点ニアル。

- 一 東京市ヲ中心トシテ道路及橋梁ガ改良サレタコト
- 二 品川、鶴見、田端、大宮等阪阜大操車場ガ出来タノデ中継時間ヲ要スルコト
- 三 山手線各駅ニ小口扱貨物取卸ホームナキタメ積合車本位トナスタメ貨物が延著スルコト

表2 自動車に転化した貨物数量

都市別	転化数量（トン）	運賃（円）
東京市	123,196	555,729
横浜市	35,808	161,763
名古屋市	30,435	114,612
京都市	10,237	37,887
大阪市	12,621	56,287
神戸市	2,735	10,991
計	215,032	937,269

注：1930年央の調査という。

出典：表1に同じ。

運輸局配車課は、トラック転移の要因をこのようにとらえ<sup>(20)</sup>、各項目について次のように分析していた。

二及三ヲ改善スルニハ各操車場ノ配線ヲ徹底的ニ変更シ、山手各駅ニ貨物積卸ホームヲ新設スルニアルガ、之ニハ莫大ナル経費ヲ要シ仮令若干自動車ヘノ転化ヲ防止シ得タリトスルモ採算上不利益トナルコトハ昭カデアル、従ツテ之ガ対策ハ設備費ヲ使ハズシテ輸送方法ノ改善ヲ工夫スルヨリ外ニ途ガナイト考ヘルノデアル。

後述するように「二」と「三」の要因を解決するためには、相応の設備投資が必要と判断されていた。しかし、トラック輸送事業に転位した輸送需要を奪還するような投資対効果に見合う成果が得られるとは必ずしも見込まれていなかった。そこで、いわば既存資源を最大限活用しながら、何らかの工夫によって対抗輸送機関に対する成果を期待することとしていた。すなわち、「改善」では、続けて次のように指摘していた。

小口扱及特別小口扱貨物ノ発駅ヨリ著駅マデ直通輸送セラルルモノハ全数量ノ約二割ニ過ギズ、八割ハ何レカノ中継駅ニ於テ中継サレテキル。殊ニ大都市ヲ中心トスル貨物輸送ハ大操車場ノ完成ニヨツテ益々速達ガ困難トナツテ来タ。即東京附近ニハ品川、新鶴見、田端、大宮ノ大操車場ガ完成、名古屋附近ニハ稲沢操車場、大坂附近ニハ吹田操車場ガ出来、東京、大坂、名古屋等ノ大都市ニ發著スル貨物ハ大部分ガ之等操車場ヲ經由シナケレバナラナクナツタ。大操車場ニ於ケル小口扱及特別小口扱貨物ノ中継ニ要スル時間ヲ見ルニ次ノ如ク非常ニ長時間ヲ要スルノデアル。

表3 貨物扱別操車場平均所要時間

操車場名	小口扱中継に要する時間	特別小口扱中継に要する時間
品川	23	10
田端	23	10
大宮	27	12
稲沢	18	
吹田	16	14

注：調査年月日は定かではないが、1930年6月以前の喫緊であろう。

出典：表1に同じ。

小口系鉄道輸送の数量は「約二割」ほどに過ぎないが、そのうち「八割」は直接着駅に到着するものではなく、中継駅で貨車の付け替え等の作業を経て着駅までの輸送が完結されていた。国有かつ国営であったがゆえに、荷主に対しては平等主義を建前とせざるを得なかった国鉄は、こうした手間のかかる小口系の輸送需要を無視するわけにはいかなかったのである<sup>(21)</sup>。文中、「次ノ如ク」とされた操車場の貨車中継作業に要する時間は表3の通りであった。小口扱については、大宮の操車場で中継作業は27時間、品川、田端では23時間を要し、特小扱でも相応の時間がかかっていた。

こうした事態は、荷主の立場からすれば国鉄の都合で到着までの輸送時間が伸びることを意味したから、次のような判断を運輸局配車課もせざるを得なかった。

斯ノ中継ニ長時間ヲ要スルノハ、操車場大キクナレバナル程配線ガ複雑トナリ配線ガ複雑トナルニ従ツテ入換作業ニ時間ヲ要スル訳デアツテ、時間ヲ要スル事ニナルノdeal。二十三時間ト云ヘバ緩行貨物別等デモ三百五十軒ヤ四百軒ハ走行シ得ルノデアツテ、大ナル犠牲ヲ払ツテ列車ノ速度ヲ昂上シテモ其速クナル時間ハ下関東京間デ僅カニ六時間カ七時間デアアル。然ルニ一中継駅デ二十時間以上モ中継ニ時間ヲ要スル様デハ近距離貨物ニナルト運転時間ノ幾倍カニ相当スル時間ヲ中継ニ費スノデアツテ輸送時間ノ上ニ於テ徒ニ自動車ニ転化スベキ原因ヲ作ツテキルノdeal。

すなわち、近距離の輸送需要であれば、トラックに転位することも止むを得ないほどの時間を要しているというのであった。積み合わせを優先し途中取り卸し等を省略したとしても、また着駅への直送であっても一方面別に貨車を連結せざるを得ない鉄道輸送においては操車場における付け替え作業をどうしても余儀なくされてしまっていたことが背景にあった。

さらに小口系の輸送需要のみならず、貸切扱として発送される十トンほどにおよぶ場合のものでもトラックに転位したことがあり、それも操車場における中継作業、および小運送の利用を伴

う駅を拠点とした集配作業が時間を要していたからであった。すなわち、「改善」では次のように論じられた。

自動車ニ転化シツツアル貨物ハ必ラズシモ小口扱貨物ニ限ルモノデナク、近距離発著ノ貸切扱モ相当ニ転化シテキル。貨車ノ中継デモ大操車場デハ六時間以上ヲ費スノト、自動車ハ畠カラ市場へ、店ヨリ工場ヘト直接運搬シ得ルニ反シテ、鉄道ハ発著兩地ニ老テ小運送ガ必ラズ伴ヒ従ツテ輸送時間ガ長イト云フ欠点ノ存スルタメデアツテ、如何トモシ難イ所デアルガ、之モ出来得ル限り中継時間ノ短縮ト小運送ノ迅速ヲ計ルベク努力ヲ払ツテキル。

荷主の作業現場に設置された引き込み線を除くと鉄道が軌道に輸送拠点を左右されたことに対して、トラックでは道路が整備されていれば戸口から戸口までの輸送を完結したから少量・近距離輸送では、なおのこと競争力を失う可能性が高かった。

しかし、これまでの引用からも示唆されているように、トラック輸送業への転位を座して待つつもりは国鉄にはなく、「一、小口扱及特別小口扱貨物輸送ノ改善ヲ必要トスル理由」(表1参照)では、次のように締めくくられていた。すなわち、「大型貨車ノ使用ガ増加セルニ拘ラズ積載効率ハ逆ニ低下シテキルノdeal近距離ガ自動車發達ノ影響デアリ、然モ其影響ハ漸次大ナラントスル際鉄道トシテハ自動車ニ転化シタモノヲ取り戻スコトハ出来ナクトモ、現在程度ヲ喰ヒトム手段ハ講ゼナケレバナラナイト認ムルノdeal」という判断であった。

## 2-2. トラック利用の可能性と操車場の貨物駅化する

それではどのように改善するつもりだったのであろうか。「二、改善のノ方法」(前掲表1)によると、むしろトラックを積極的に利用することが重視されていた。トラック利用については、中継に要する時間を短縮させるために模索された対応の一環として浮上した対策であった。以下の通り説明がなされていたが、輸送時間短縮の課題については次のように指摘された<sup>(22)</sup>。

鉄道輸送ノ欠点即東京附近ヲ中心トシタル小口貨物輸送上ノ欠点ガ中継駅ヲ經由シ、然モ其中継ガ大操車場デアルタメニ、一層中継時間ガ長クナルコトデアル。以上之ガ輸送ノ改善ハ輸送時間ノ短縮方法トシテハ

- 一 列車ノ速度ヲ昂ムルコト
- 二 中継駅ヲ經由セシメザルコト
- 三 発荷駅ニ於ケル留置時間ヲ短縮スルコト
- 四 列車ノ配列ヲ考慮スルコト

しかし、こうした輸送時間短縮の方法は難しいものと判断されていた。前項での検討とやや重複するが、「改善」の述べるところによれば、次の通りであった。

右ノウチ列車速度ノ昂上ハ尚若干ノ余地ハアルトシテモ、我国ノ貨車構造ノ関係カラ見テ多ク望ムコトガ出来ズ、仮令出来タトシテモ中継時間ガ一駅デ十数時間ヲ要スルモノヲ補フ程大ナル運転時分ノ短縮ハ不可能ナルコトハ明カデアル。次ニ中継駅ヲ經由セシメザルコトハ代用車ノ仕立数ヲ非常ニ増加スルカ、或ハ極端ナル積合方式ヲ実行スルニ非ザレバ目的ヲ達シ得ナイノデアツテ、代用車ノ増加ハ徒ラニ軽積貨車ヲ運搬スルコトトナリ、運転費ノ空費トナリ、鉄道経済ニ非常ナ不利ヲ与フルコトトナリ、極論ナル積合主義ノ実行ハ発駅ニ於テ貨車取纏メニ長時間留置スルコトトナリ、中継ニ要スル時間或ハソレ以上ニ貨物ノ到着ヲ遅延セシムル結果ニアルノデアル。発著駅ニ於ケル留置時間ノ短縮、列車ノ配列改善ハ従来ヨリ極力実行ヲナシオルトコロデアツテ、今後ニ於テモ現在以上ノ改善ハ困難デアル。斯ク種々ノ点ヲ考究スルト、小口貨物ノ輸送ハ従来ノ手段デハ現在以上ニ改善スルコトハ困難デアルトノ結論ニ到達スルノデアル。

みられるように、抜本的な設備投資が難しい限り、現状の小口輸送を改革する手段には乏しいとされた。むしろ「改善スルコトハ困難デアルトノ結論」などと、なかば諦めムードで語られていた。しかし、繰り返してはあがるが、傍観するつもりは運輸局配車課にはなく、「改善」は次の対策を提示していた。

改善ハ困難デアリ、改善セサレバ貨物ハ漸次自動車ニ転化スル、鉄道ハ何等カノ方法ヲ講ゼザレバ小口貨物ノミナラズ一般貸切扱貨物マデモ蠶食セラルルニ至ルデアツテ之ガ対策トシテハ

- 一 コンテナノ使用
- 二 自動車ノ併用

みられるように、「コンテナ」とトラックの適切な利用を検討することが提案されていた。このうち「一」についてはすでに実行が試みられていた。次の通りであった。

container ハ本年五月ヨリ試用ヲ開始シ、充分自動車ニ対抗シ得ル輸送方法デアルコトノ確信ヲ得タ、即チ僅カ百個ノ container ニ依ツテ而モ方面発東京著織物類及大坂発東京著モ織物、菓子類ハ完全ニ自動車ヨリ取返シタニ徴シテモ之ヲ証スルコトガ出来ルノデアル。

わずか100個に過ぎないとされながらも、1930年5月から「コンテナ」を利用したという。貨車への積み合わせをさらに細分化し、行先別に小分けして「コンテナ」として梱包する方法の有効性に自信が垣間見られる記述であった。もっとも、コンテナ形式は、昭和期には日本国内で利用され始め、1931年にはコンテナの国産化も行われ、1936年には試験用コンテナが1日5万8千トンを送送するようになっていたが、この試験時の対象貨物は菓子類が8割であり限定的な利用にとどまったこと、および「コンテナがとりあげられ一般に普及するのは、戦後になってから」という評価を鑑みれば、この時期の対策案としては大きな限界が画されていた<sup>(23)</sup>。

後者の「二 自動車ノ併用」は次のような方法を想定したものだ。

第二ノ手段タル自動車ノ併用モ区間ノ選定及方法サヘ当ヲ得タナラバ相当ニ威力ヲ發揮シ得ルノミナラズ、将来ハ自動車ノ併用ヲ実行シ鉄道ノ欠陥ヲ自動車ニ依ツテ補フノ方法ヲ採ルニ非ザレバ社会ノ要望ニ副ヒ得ザルニ至ルベキヲ信ズルモノデアル。此見地ヨリシテ現在小口扱貨物輸送ノ最大欠陥タル中継駅ニ要スル時間ヲ省クタメニ自動車輸送開始ノ必要ヲ痛感スルモノデアツテ、其方法ハ次ノ如クナサントスルノデアル。

イ 東北信越方面ヨリ東京及其附近ニ到着スル小口扱及特小扱貨物ハ大宮駅ヨリ又東京市附近発東北信越方面行小口貨物ハ大宮迄何レモ自動車ニヨリ輸送ス

ロ 東海道方面ヨリ東京及其附近ニ到着スル貨物ハ新鶴見操車場ヨリ、又東京及其附近ヨリ発送スル東海道線方面行貨物ハ新鶴見操車場マデ何レモ自動車ニヨリ輸送ス

ハ 名古屋ニ到着ノ貨物ハ稲沢操車場ヨリ名古屋ヨリ又発送ノ貨物、稲沢操車場マデ何レモ自動車ニヨリ輸送ス

ニ 大坂ニ到着ノ貨物ハ吹田操車場ヨリ、大垣ヨリ発送スル貨物ハ吹田操車場マデ何レモ自動車ニヨリ輸送ス

みられるように、新興輸送手段であったトラックを対抗輸送機関としてみなすだけではなく、鉄道輸送との連携を模索できるものと説いていた。鉄道省は、1929年12月に省営自動車事業として国鉄の自動車利用を開始する決定を行っていたから<sup>(24)</sup>、省内で違和感のある対策ではなかったと推測される。どのようにトラックを利用するかは、引用文中の後段、「イ」から「ハ」の項目で論じられた事柄によれば、言わば操車場を貨物駅とするような方法であった。「イ」の大宮操車場の事例からうかがえるように、数十キロに及ぶ集配作業をトラックに委ね、東北および信越方面と東京市との双方を発着地とする輸送需要に対して、その貨物駅を大宮駅にするものであった。確かに、貨車の付け替え作業を行う場所を、広範囲の集配地域を対象とした貨物駅とすることは理にかなった発想だったかもしれない。

こうした操車場を貨物駅とする案が実現すれば次の利点があると、運輸局配車課は判断していた。

斯クスルコトニヨリ次ノ如キ利益ヲモタラスモノデアル。

- 一 市内各駅ノ小口積卸設備ヲ縮小シ得
- 二 一ヶ所ニテ取扱フタメ同一駅又ハ同一方面行貨物ノ取纏メガ容易トナリ積合車ヲ仕立数ヲ増加シ貨車ノ積載効率ヲ昂メ得ルノミナラズ、前途中継駅ノ中継作業ヲ省略シ得、従ツテ貨物ノ早達ヲ計リ得ルコトニナル
- 三 貨物ノ到達時間ヲ早メ得ルコト、即大操車場ニ於ケル中継時間省略ノタメ二十数時間ヲ早メ得ル以外ニ積合車ノ増発、直通代用車ノ増加ニヨリ前途ニ於テモ中継ヲ省略セシメ得ルタメ貨物ノ輸送時間ヲ非常ニ短縮シ得ルノデアル。
- 四 小運送具ノ利用ヲ増ス、即相当纏タル貨物ハ操車場店頭間直通自動車ノ輸送ヲナシ得ルモノデアルト、同一町又ハ同一方面行ヲ纏メ得ルタメニ直接操車場ヨリ配達シ得ル等小運送具ノ利用ヲ昂上スル事ガ出来ル。

貨物駅を集約すれば、既存貨物駅の小口系扱を処理する設備が縮小できることに加え、積み合わせのうえ着駅へ直送する方法が可能となり輸送時間は相当短縮できることを見込むことができ、なおかつ「小運送具」とされた主にトラックを指す集配手段の利用効率も上昇すると考えられていた。

もっとも、操車場を貨物駅の拠点とする場合であっても、設備更新は避けられず、そのための資金でさえも省内で認められるかどうか確信が持てなかったようであり、次善の策あるいは先行的にトラックを利用する方法を進めるしか手段に乏しいことが指摘された。民政党政権が金本位制の復帰を実現し、そのための引き締め政策を継続した財政状況下にあつては、予算制約の壁が低く設定されていたのかもしれない<sup>(25)</sup>。指摘の内容は次のようであった。

以上ノ方法ヲ実行スルタメニハ操車場ニ完全ナル仕訳場ト中継ホーム間ニ運搬用機械設備ヲナス必要アルタメ直ニ実行スルコトハ現在ノ如ク経費行詰リノ状態ニアル時期ニ於テハ困難ナリト認ムルヲ以テコレガ第一準備トシテ東京市内発著貨物及自動車勢力圏内ニアル東京市内各駅発著貨物ニ対シ、市内ノ交錯輸送ヲ避ケルタメニ左ノ方法ニヨリ自動車運送ヲ開始スルノ必要ヲ認ムルモノデアル。

とりあえず、操車場を拠点的な貨物駅とする大目標を理想として掲げつつ、その具体化の準備

のために東京市内の貨物駅を対象として何らかのトラック利用を提案することとしていた。文中「左ノ方法」は事項で検討しよう。

### 2-3. トラックの中継輸送

東京市内の貨物駅を対象としたトラックの利用は、「三、東京市内発著小口貨物ノ自動車輸送」(前掲表1) からうかがっておけば、やや前項最後の引用と重複するが、次のような方法を想定したものだった<sup>(26)</sup>。

東京、名古屋、大坂等ノ大都市発著貨物ニシテ大操車場ヲ經由スルモノヲ操車場ヨリ直接自動車輸送ヲナスコトハ前述ノ如キ利益アルモ、直チニ之ガ実行ニ移スコトハ準備及経費ノ関係ニヨリ困難ナルヲ以テ、第一次ノ実行トシテハ先ヅ東京市内及其附近ノ発著貨物ヲ市内終端駅タル汐留、飯田町、秋葉原、両国橋駅相互間自動車輸送ヲ開始セントスルモノ

みられるように、「東京市内及其附近ノ発著貨物ヲ市内終端駅タル汐留、飯田町、秋葉原、両国橋駅相互間自動車輸送」を想定したものだった。もっとも、この方法は特小扱を対象にすでに行われていたようであり、画期的な方策というよりは既存の方法を別の貨物扱にも拡充する方法であった。すなわち、「本案ハ現在特別小口扱貨物ニ限り既ニ自動車輸送ヲ実行中ノモノヲ更ニ小口扱ニ迄及ボサントスルモノデアル」というものであった。

この方法は、次節で検討する東京合同に示された案から推測すれば、次のようなことであった。たとえば、飯田町駅が最寄りの荷主が、東海道線方面の着駅に発送する場合、最寄り駅に託送したうえで、国鉄が鉄道で汐留駅まで運び貨車を付け替える中継輸送が必要であった。図1に示した概念図の塗り潰した相互矢印が中継輸送であった。この案は、中継輸送をトラック化しよ

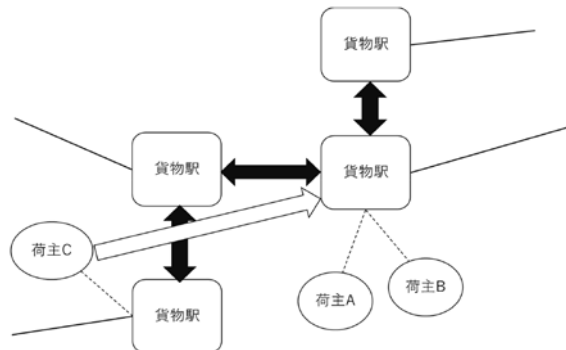


図1 中継輸送概念図

出典：筆者作成。



うというものであったと考えられる。これによって操車場における貨車の付け替え作業が削減されると判断されたものだろう<sup>(27)</sup>。

加えて「改善」は、案を提示するのみならず、より具体化に向けた一步を踏み出せるように、トラックの利用に基いた費用削減効果をも予測していた。「七、現在輸送費ノ減額」(前掲表1)のうち、「イ 中継駅ニ於ケル操車費ノ削減」によると、「現在小口貨物輸送ニ当リテハ品川、新宿、大宮、田端及新小岩ニテ各小口積貨車ヲ入換ノ上、継送ヲナシ、各貨車ハ少クトモ前期五駅ノ内ニ駅以上ニ於テ必ラズ操車セラルルノdeal」と現状把握されていた。小口系の輸送需要に対しては、操車場以外の駅においても貨車入換作業等が行われていたようであり、「改善」の検討がこれらの作業のすべてを解消するつもりだったのか否かは定かではないが、少なくともこれらの経費は削減可能と判断されていた。さらに、「ロ 運転費」と項目化された費用も減額できるとし、「小口積車ノ輸送区間一部変更ニ伴ヒ減少スベキ走行杆車数ハ前期 2217 車杆ニシテ、之ガ運転費ヲ見ルニ現在小口積車ハ殆ンド十五屯積貨車ヲ使用シツツアリ、而シテ最近東鉄管内ニ於ケル諸貨車ノ運転費(石炭費、乗務員費、油脂費)ハ一車一杆当リ 1 銭 31 厘 7 毛ニシテ之ニ依ツテ算出」されていた。そのうえ「ハ 中継費」というコストも削減できるとされた。これらの三項目の費用は次のように算出され削減可能額として提示された。

前掲ノ如ク現在輸送費ニシテ自動車輸送ヲナス場合ニ転換シ得ベキ全費額ハ

イ 操車費	一日平均	90.416	年額	33,001.840
ロ 運転費	一日平均	29.290	年額	10,654.350
ハ 中継費	一日平均	444.915	年額	162,393.975
		564.521		206,050.165

みられるように、三項目の合計額は、一日平均額が約 564 円、年額が約 206,050 円であった。

ただし、トラック輸送を利用するにあたっては経費は要するから、これも検討された。当時のトラック運賃を参考とし、根拠は明瞭ではないが、この計画を実行するためには「二廬積車十六輛ヲ要スルコトナル」として算出されていた<sup>(28)</sup>。トラックを利用する際の経費は、次の通りであった。

自動車輸送ニ依ル場合ノ経費

一日平均 540.770

とすれば、前記一日平均の操車費「564.521」円から「540.770」円を差し引き、「23.751」円が

一日当たり減額可能なコストであって、これが対策効果とされた。

しかし、金銭面の効果に限定したものではあるが、この見込額では、自ら案を作成した運輸局配車課といえども、決して満足できる評価を下すことはできなかった。すなわち、このことは、次のように論じられていたことからもうかがえる。

結局自動車輸送ニ依ル場合ハ経費ニ於テ一日平均 23 円 75 銭 1 厘年間 8,669 円 11 銭 5 厘ノ利益ヲ見ルコトナルモ現在ノ中継費及操車費ノ減額サルベキモノハ主トシテ人件費ナルモ一部作業減少ノ比率ニ応ジテ人件費ヲ減ズルコトハ多少困難ナル事情ニアルモ積卸料ニアリテハ扱数量増加ニ伴ヒ集約的作業ニ依リ多少ノ低減ヲ見ルベキモ大体ニ於テ経費ハ何レノ輸送方法ヲ採ルモ差異ナキモノト考察サル。

経費面から大きな「差異」はないと認めざるを得なかったのであった。

そのうえ実行するのであれば、駅やその周辺の設備改良は避けられなかったので、追加的な経費も想定されていた。「一一、本案実行方法」における「イ 設備」によれば、「本案実行ニ依リ品川、新橋、田端、大宮、新小岩、等ノ中継設備ハ極度ニ利用率ヲ減ジ多面汐留、飯田町、秋葉原、両国ノ設備ハ多少改良ノ要アリ、特ニ汐留駅ニアリテハ到着貨物荷捌所ノ車馬通路狭隘ニシテ作業困難ト認メラルニ付相当ノ設備改良ヲ必要トス」というものであった。中継輸送のトラック化に伴って汐留駅などでは設備改良が予想されざるを得なかったのであった。

最後に、同じく「一一、本案実行方法」では「ハ 運送取扱方法」として、担い手の検討がなされた。このことは本稿の後の検討において重要になる論点でもあり、また「改善」においても重要な案件と考えられていた。その内容は、鉄道省が直営でトラック輸送を管理するのか、委託するのかという検討課題であり、次の通りであった。

本輸送ヲ実施スルニ当リ其運送方法ヲ直営トスベキ又ハ外部業者ニ請負ハシムルヤノ問題ハ可ナリ重要ナル事項ニシテ今両者ノ利害ヲ列举スレバ次ノ如クデアル

直営ノ利益

- A 実行比較的簡易ナルコト
- B 現行実施中ノ範囲ヲ拡大スル関係上運送具ノ利用効率ヲ増進セシムルコト
- C 運送ノ統制ヲ保持シ得ルコト
- D 運送中ノ不正事故ヲ防止シ得ルコト
- E 帳表数其他計算関係簡単ナルコト
- F 小運送費ヲ利益センガタメ殊更ニ反対方面駅ヘノ託送ヲ矯正シ得ルコト

## 請負ノ利益

- A 直営ニ比シ経済的ナルベキコト
- B 官業ノ弊害ヲ避ケ得ルコト
- C 運送業者ノ合同結合ヲ促進シ小運送費低減ノ目的ヲ達シ得ルコト
- D 運送中ノ事故賠償ニ対シ保障セシメラルコト

後者の案である「請負」であれば、「合同結合ヲ促進」とあることから、合同した指定店が委託の対象と想定された様子がわかる。両案の費用にかかわる検討はなされていないが、後述するところから、いずれかと言えば後者の請負案が望まれた。

以上のようにトラック輸送を利用する際の経費削減効果が乏しいのにもかかわらず、この案がまがりなりにもまとめられていたのは、「改善」の冒頭にあったように輸送時間の短縮を重視したためだったと考えられる。そのこと自体の詳細な検討はみられなかったものの、次の「一二結論」から、そうした効果に対する期待がうかがえる。

## 一二 結論

之ヲ要スルニ東京市内発著及東京市ヲ中心トスル二百五十軒圏内ノ近距離間相互ニ発著スル小口貨物ノ速度ヲ計ルタメ各終端駅間ヲ自動車輸送ニヨリ連絡スル場合之ガ経費ハ前述ノ通大体同額ニシテ而モ輸送時間ニ於テ市内発著ノモノハ一口内外、近距離相互間ノモノハ十二時間内外ノ短縮トナリ、所謂輸送ノサービスヲ昂上セシメ且取扱ハ単一代用車ニ積載ノタメ積載効率ヲ昂メ作業能率ノ増進ト相俟ツテ列車ノ停車時分ハ短縮サレ延テ輸送時間ノ短縮ヲ見ルニ至ルベク更ニ組成駅ノ作業及中継駅ニ於ケル整理作業ヲ軽減スル等効果大ナルモノアルノミナラズ、又運送業者ノ合同ヲ促進シテ小運送費ノ低廉ヲ招来スル等現在貨物輸送上改善ヲ急務トスル小口貨物輸送上ノ一大革命事ニシテ之ガ実施ニ依リ荷主公衆ノ受クル利益ハ蓋シ大ナルモノガアロウ

前半部分、やや文脈が判然としないが、貨車付け替え等の作業を省略することによる経費の削減効果に乏しくとも、輸送時間短縮および作業軽減の効果が期待できるという趣旨であった。そのうえ、「運送業者ノ合同ヲ促進シテ小運送費ノ低廉」という効果も期待していたことから、下請案を想定した様子がうかがえる。中継輸送のトラック化は、合同した指定店が合理化効果を発揮すれば、将来的にコスト削減につながると考えたのかもしれない。そうだとすれば、中継輸送のトラック化による費用削減という効果を評価したことも無視できないが、「結論」からうかがえる期待は輸送時間の短縮であった。

以上、運輸局配車課が作成した「改善」の案は、小口系の輸送需要に対して輸送時間短縮を実現するために、操車場を貨物駅の拠点とすることを理想としながらも、その準備として東京市内における貨物拠点駅相互間の中継輸送をトラックに委ねることによって、輸送時間を短くする効果を期待していたのであった。そして、トラックによる中継輸送は運送店への下請けが想定されていた。次節でみるように、この案を提示された東京合同は、鉄道省関連の新しいビジネスチャンスが到来したと捉え積極的な受注を図ることにした。

### 3. 鉄道省の評価と東京合同のトラック利用

上記「改善」案に対する東京合同の対応を検討する前に、1931年3月に設立された同社に対する鉄道省の評価と、同社が行った自身の現状の捉え方をうかがっておこう。「東京小口」に収録された「大合同成立後今日迄ノ改善事項」という項目によれば、東京合同設立後の同社に対する鉄道省の評価は、元東京駅駅長で1931年9月に東京合同へ囑託として赴任した吉田氏から平原が1932年1月8日に告げられたところによると、次のようであった<sup>(29)</sup>。

#### 大合同成立後今日迄ノ改善事項

昭和七年一月八日吉田氏ヨリ「鉄道当局デハ合同側ハ折角大合同シテモ何等施設ニ改善ヲ見ルベキモノガナク、大合同ノ意味が無イデハナイカト云ツテキルカラ今日迄合同成立後作業方法ナリ荷主ニ対スルサービスナリ運賃ノ低下ナリ何等カ改善ノ跡アレバソレヲ聞イテ来テ貰ヒタイ」

設立後、一年足らずで「何等施設ニ改善」なしという評価は厳しいものがあったかもしれないが、この点で鉄道省は「大合同」という東京合同設立の意義に疑問を呈し、サービス向上あるいは料金引き下げに関する調査を求めている。この業務指示に対して、平原が「調査シタルモノ」としてまとめたところによると、社内では次のように合同の成果が論じられていた。

#### 一 両国支店（栗林氏談）

大合同成立後モ成立以前モ何等変リタルコトナシ、只変ツタモノトシテ強イテ拳グレバ千葉方面ト自動車運送ヲ始メタ位ノモノデ、之ハ現在ノトコロ左程大キナ利益ヲ拳ゲテキナイガ、将来ハ有望ト思ツテキル、目下営業中ノ路線ハ、飯岡線、大原線、土浦線、佐原線、木更津線、本納線

#### 二 秋葉原支店（中村銀次郎氏談）

大合同成立後モ現在ノトコロ殆ド従前ト同様デ、只作業方法ヲ幾分機械化シ、従前自動車 8 台ノトコロヲ 12 台ニ増加シ、autobye1 台ヲ 12 台ニ増加シタルコト、及取扱料金を低下セシメタルコト位デアル（平原直 恐ラク自動的ニ低下シタモノデ合同ノ結果低下シタモノデハアルマイ）、然シ合同前ノ計画モアルコトデアルカラ今後着々集荷所ノ統一其他ヲ行ツテ行ク考ヘデアル

### 三 飯田町支店（越田氏談）

合同前ト変化ナシ。只オートバイ出一台ノモノヲ 3 台ニ増シタコト、及従前甲州方面ノ葡萄ヲ秋葉原ト競争シテキタモノガ、協定ヲ行ツテ全部飯田町デナル様ニナツタ位ノモノニ過ギナイ

### 四 汐留支店

宮川常務、別段ナシ、色々計画モアルガ主役ノ駅カラ改造シテ行カネバナラヌカラ、急ニドート云フコトモ出来ナイ

佐久間事業係長 云フベキ程ノ変化ハナイ

以上 昭和七年一月十一日

このように、およそ 3 日後の 1932 年 1 月 11 日に平原がまとめた社内調査の結果によれば、基本的には特別なサービス改善や料金低下が実現したという報告はなかった。もっとも、小運搬具の増加や改善は進められた様子であった。東京合同の設立によって設備投資費用の予算が得られたためか、少なくとも荷役集配作業の機械化に向けた努力は垣間見られた。その成果を検証するには、鉄道省の対応は早すぎた評価だったのかもしれない。

一方で、引用から他の重要な指摘があったこともうかがえる。両国支店栗林の発言から、千葉方面にトラック輸送事業を開始したことがわかる。現状では、利益は少ないとされたが、「将来有望」と目されていた。輸送需要を満たすために、どのように最適な輸送手段を選択するのかは、運送店が提供する重要なサービス内容だったから、むしろ近距離の輸送需要であれば新興の輸送手段であったトラックを投資対象とすることも十分にあり得たわけであった<sup>(30)</sup>。別稿で触れたように、そもそも、東京合同の両国支店になる以前、独立した企業であった両国合同は、国鉄に託送していた近距離輸送需要をトラック輸送事業が担い始めたことによって苦境にたたされていた<sup>(31)</sup>。ところが、上記引用の内容から、両国合同は自らトラック輸送事業に参入し、輸送需要によっては輸送手段の選択肢を増やす対応を始めたことがわかる。鉄道省が小運送業の役割を荷役集配作業と想定し、この作業の合理化を求めトラック導入などの機械化を促せば、運送店がトラック輸送事業に参入して、むしろ輸送需要を失う可能性もあったわけであった<sup>(32)</sup>。

また、秋葉原支店の中村は、トラックやオートバイを追加的に導入する「幾分機械化」の成果

があったためか「取扱料金ヲ低下」としたものの、引用したように、平原は（ ）を付したメモにおいて、「恐らく自動的ニ低下シタモノ」とし合同の成果を否定的にとらえる記述を書き添えていた。人海戦術的な労働過程の特徴が色濃い荷役集配作業にあっては、労働力市場の労賃推移によって小運送料金の削減が可能になったと判断していたと考えられる。たとえ小運送料金が低下したとしても、合同による合理化が大きな効果を発揮したわけでは必ずしもなく、昭和恐慌期の労働力市場のあり方が影響を及ぼしていた可能性も十分考慮できるわけであった<sup>(33)</sup>。しかし、後述のように、トラックが適切に利用されれば、小運送費用を引き下げる可能性は皆無ではなかった。

以上のことから、東京合同設立によってもサービス内容や小運送料金に早急な変化が生じたわけではなかった。ただし、そもそも鉄道省が東京合同設立によって「何等施設ニ改善」がみられないから、同社に聞き取り調査を依頼したことを鑑みれば、特小扱等といった排他的な輸送サービスの提供に与っていた指定店としては傍観できる評価ではなかったものと考えられる。また、合理化効果がなかなか発揮されていないという評価が与えられているとはいえ、東京市内を網羅した集配拠点を構築できる運送店は大規模な東京合同しか考えられなかった。鉄道省からの評価と、事実上、東京市では独占的な運送店であったことを鑑み、前記「改善」に示された請負案を具体化できるよう同社は積極的に対応することとなった。

## 4. 東京合同の対応

### 4-1. 集荷所設置案

具体的な日付はわからないのであるが、次項で後述するところから、おそらく前記「改善」が立案された1931年10月とほぼ時を同じくして、東京合同では「鉄道省提案」として何らかの案を受け取っていた。以下に見るように、その様子が「改善」と同じく「東京小口」のノートに記載されているので、「鉄道省提案」はおそらく「改善」だったと考えられる。経緯は次の通りであった<sup>(34)</sup>。

#### 鉄道省提案内容

鉄道省運輸局配車係事務官山口外二氏ヨリ吉田氏ニ手交ノ全文

- 一 汐留、飯田町、秋葉原、両国橋駅間相互間ノ鉄道運送ヲ自動車運送ニ移ス
- 二 自動車置送ノ範囲ハ次ノ如シ
- イ 上記各駅著ノ方面行貨物

例ヘバ秋葉原ニ託送サレタル大坂行ヲ汐留ニ、汐留ニ託送サレタル青森行ヲ秋葉原ニ自動車

表4 四駅区間自動車に依るべき貨物数量

陸送発送駅	陸送着駅	貨物発送方面	行先方面	特別小口扱貨物		普通小口扱		合 計	
				個	疋	個	疋	個	疋
汐留	秋葉原	汐留	東北線	292	9,928	571	22,840	863	32,768
		汐留	常磐線	31	1,023	144	5,472	175	6,495
		汐留	高崎線	87	3,219	247	9,880	334	13,099
		沼津品川間	宇都宮線	28	952	763	30,520	791	31,472
		沼津品川間	水戸迄	28	924	273	10,374	301	11,298
		沼津品川間	高崎迄	28	1,036	180	7,200	208	8,236
		東海道線方面	秋葉原迄	307	13,245			307	13,245
計				801	30,327	2,178	86,286	2,979	116,613
汐留	飯田町	汐留	中央線	21	756	181	6,878	202	7,634
		鶴見大森間	八王子迄	2	72	46	1,748	48	1,820
		東海道線方面	飯田町	120	4,200			120	4,200
計				143	5,028	227	8,626	370	13,654
汐留	両国	汐留	総武線	13	377	52	1,612	65	1,989
		沼津品川間	千葉迄	23	667	143	4,433	166	5,100
		東海道線方面	両国	115	3,565			115	3,565
計				151	4,609	195	6,045	346	10,654
合 計				1,095	39,964	2,600	100,957	3,695	140,921

注：予想された数量であるが、期間は明示されていない。

出典：表1に同じ。

運送スルガ如シ

ロ 東京ヲ中心ニ約二十哩ノ範囲ニ於ケル発送貨物

例ハバ横浜発浦和行ヲ汐留、秋葉原間自動車運送スルガ如シ

三 自動車運送ノ方法

イ 直営案

直営案ハ事務官級マデハ本案ニ依ルベキ主張多シ

ロ 請負案

本案合同ヲシテ受負ハシムルノ案ハ合同問題ト関連シテ考慮サレオリ

運輸局配車係事務官山口氏から、元鉄道省職員であった東京合同の吉田氏に以上の文章が手交された。既述したことであるが、引用文「二」の「イ」、「ロ」で例示されたように、東京市内貨物駅間の中継輸送をトラック化するものであった（前掲図1）。表4のように、予定数量と個数が指示されてもいた——期間は明示されていない難点があるが——。また、省内では直営案を望む声も強かったが、1926年の小運送合同声明と関連させた請負案が検討された様子もうかがえる。

表5 東京合同集荷所別の取扱数量（1931年度）

集荷所別	荷主持込		直引取		トン数計
	トン数	割合	トン数	割合	
小舟町		0.0%	12,412	100.0%	12,412
大伝馬塩町	2,415	15.6%	13,041	84.4%	15,456
橘町		0.0%	17,549	100.0%	17,549
鉄砲町	151	4.6%	3,170	95.4%	3,321
小計	2,566	5.3%	46,172	94.7%	48,738
浅草橋		0.0%	13,350	100.0%	13,350
浅草	162	3.9%	4,037	96.1%	4,199
小計	162	0.9%	17,388	99.1%	17,550
汐留荷受所	30,893	60.3%	20,325	39.7%	51,218
秋葉原荷受所	22,969	51.1%	21,955	48.9%	44,925
小計	53,862	56.0%	42,280	44.0%	96,143
隅田川荷受所	4,687	55.2%	3,804	44.8%	8,491
飯田町荷受所	4,952	61.7%	3,071	38.3%	8,023
両国荷受所	9,162	57.2%	6,846	42.8%	16,008
錦糸町荷受所	2,691	78.5%	736	21.5%	3,426
品川荷受所	11,274	65.3%	5,978	34.7%	17,253
小名木川荷受所	2,266	92.2%	192	7.8%	2,457
小計	35,031	62.9%	20,627	37.1%	55,658
合計	91,621	42.0%	126,467	58.0%	218,088

出典：表1に同じ。

東京合同ではこの案を積極的に評価し、請負案が採択されるよう検討し始めたと考えられ、たまたま社内で練っていた集荷所設置案をもって請負具体化の方法にしようと思ったようであった。「昭和七年二月廿六日作業開始、同年三月九日終了」とされた「東京合同集荷部設置案」は、後述するようにおそらく平原が何らかの業務指示に基づいて立案を進めたものであった。これには、現状調査と集荷部設置構想が記載されており、前者の現状調査の項目からみれば次のようであった。すなわち、「現在集荷所ノ大勢」とされた「集荷作業ニ関スル調査」によると、東京合同の集荷所が集荷した数量は、「当社集荷所引取ノ一ヵ年間総扱量は約二十一万余吨」というように年間21万トンとされた。表5によれば、1931年度における21万トンの内訳が、各支店が設置した集荷所毎に記載されており、エリアによって荷主持込か運送店引取かの違いは相当あった様子がわかるほか、全体では後者の運送店引取が12万トンで半数以上を占めていた<sup>(35)</sup>。

こうした運送店引取貨物は、「集荷作業運搬具」とされた項目によれば、次の運搬具によって集荷されていた。



表6 方面別集荷所の運搬具

日本橋方面集荷所	自動車			馬車	オートバイ	手車
	社有	常備	請負			
小舟町	1		12～15	1～3		6
大伝馬塩町		4				
橋町		4				
鉄砲町		3				2
計	1	11	12～15	1～3		8
江東方面集荷所						
浅草橋			15～20	1～2	1	6
浅草		1				5
計		1	15～20	1～2	1	11
汐留、秋葉原集荷所						
汐留	2		15～20		5	6
秋葉原		2			2	24
計	2	2	15～20		7	30

原注：自動車延台数は一日平均。

注：自動車の請負と馬車は延台数。

出典：表1に同じ。

現在使用サレテキル運搬具ハ秋葉原荷受所ヲ除キ、主力ヲ自動車トシ殆ンド全部自動車ニヨリ運搬サレテオリマシテ、オートバイガ補助機関デアリ、馬力ハ僅カニ小舟町、浅草橋ノ一部分ニ限ラレテオリマシテ、秋葉原荷受所ハ大部分手車ニヨリ集荷サレテオリマス。而シテ一般集荷所ニ一時保管仮持込ノ分ハ大部分手車ニヨリテナサレテオリマス、尤モ秋葉原ハ集荷所ニ仮収容セズ全部駅直通（極特殊ノ場合ヲ除ク）作業トシテ従ツテ車力ハ配量シテアリマセン

みられるように、秋葉原支店の荷受所が手車（荷車）を主とした以外はトラックが主力とされた。もっとも、表6でトラックの利用を確認すれば、「社有」台数は非常に少なく、残りはトラック輸送事業者へ委託した台数が多かった。トラック輸送事業者への委託は、「常備」と呼ばれたほぼ運送店の集荷を専属としたものが、日本橋方面では最も多く11台ほど利用され、またその都度委託したと推測される「請負」に分類された事業者は、各方面別集荷所で12台から20台ほどの提供を受けていた。東京合同設立直前のころ、国際通運が東京市内の主要指定店を調査した際には、トラックよりも荷車が主力だったから<sup>(36)</sup>、東京合同は、「社有」台数がとても少ないとはいえ、トラック輸送事業者を利用することによって、集荷手段の機械化をまがりなりにも進めた様子がわかる。前節の社内調査からも、東京合同設立後、サービス内容や料金に大きな変

表7 東京合同運搬具別支払料金(1932年1月分)

集荷所別	自動車				馬車				オートバイ				手車			
	延台数	総扱数量 A	支払料金 B	(B/A) * 100	延台数	総扱数量 A	支払料金 B	(B/A) * 100	延台数	総扱数量 A	支払料金 B	(B/A) * 100	延台数	総扱数量 A	支払料金 B	(B/A) * 100
小舟町	413	935,163	772.32	0.083	29	64,933	42.19	0.065					6	280,976	290.68	0.103
小舟町(上乘)			158.40	0.017												
大伝馬塩町		992,816	975.00	0.098												
大伝馬塩町(上乘)			467.40	0.047												
橋町		1,368,868	1,105.90	0.081												
鉄砲町		230,565	249.22	0.108									2	169,525	131.70	0.078
小計		3,527,412	3,728.24	0.106	29	64,933	42.19	0.065					8	450,501	422.38	0.094
浅草橋	479	975,788	900.60	0.092	26	50,076	45.07	0.090	1	66,924	112.00	0.167	6	296,495	338.50	0.114
浅草橋		416,899	471.26	0.113									5	333,519	313.10	0.094
小計		1,392,687	1,371.86	0.099	26	50,076	45.07	0.090	1	66,924	112.00	0.167	11	630,014	651.60	0.103

注：総扱数量の単位はキログラム、B/Aは100キログラム当たりの金額であり、支払料金は円と考えられる。

出典：表1に同じ。

化はなくとも小運搬の機械化が指摘されており、この指摘には請負形態も反映されたものだったと推測される<sup>(37)</sup>。

表7によれば、東京合同の小運搬手段別に調査された100キログラム当たりの輸送コストは、トラックが浅草橋集荷所を除いて大差なく、上乘と呼ばれた助手がサポートした場合、若干、輸送コストが上がっていた。それでも、小計を他の手段と比較すると、馬車に次いでトラックの輸送コストが低く、オートバイ、手車に勝っていた。輸送需要に対して適切に小運搬を選択すれば、トラックは集配費用削減に効果的だった可能性もあったわけである。そうした意味では、小運送料引き下げという成果を模索するためには、東京合同にとって集配手段の機械化あるいはトラック化は一つの有効な手段ではあった。

こうしたトラックの有効性がまがりなりにも把握されていたためか、「東京合同集荷部設置案」では、集荷所の統一を念頭においた試算を進めていた。集荷所統一に伴う集配方面の混乱は回避され得ると考え、コスト削減効果を見込んでいた。次の通りであった。

仮ニ集荷所ヲ統一スルトシテ第一ニ問題トナリマスコストハ引取ル荷筋、方面別ニセル作業ガ錯綜スルコトヲ慮ルコトニアリマスガ、右状態カラ見マスト其量ト云フモノハ、殆ンド懸念スルニ至ラヌ様デ、今日各集荷所ニ於テハ大体ニ於テ自己ノ所属スル係ニ集中シ特ニ荷主ヨリ依頼ヲ受ケタル分ヲ除キ他支店トクク協調シテ系統ヲ保ツテキル様デアリマス

すでに貨物の種類別やエリアごとに業務分担がなされていたために、集荷所を統一する際の負担は軽く見積もられていた様子がわかる。集荷所統一による費用削減効果についても「結論」部分で論じられているので、該当箇所をみておこう。

## 結論

以上大体ニ於テ集荷現状ニ示シタ積リデアリマスガ、之ガ改善統一方法ニ関シテハ別ニ研究サレタコトト思ヒマスガ、此統制ガ完全ニ表現サレタ暁ニ於テ以上ノ数字ガ如何ニ好転スルカハ判然シマセンガ、今、前述ノ各種料金中、最低ナルモノヲ五台馬料金ト假定シテソノ結果ドレ丈ノ料金ヲ生ズルカヲ想像シテ見マス

日本橋方面（小舟町，汐町，橘町，鉄砲町）

116,218.19 現在支払金高（一ヶ年）

¥91,208.92

現在支払金ノ中、最優良率ニ標準化サレタル料金一ヶ年合計但経費（家賃其他）ハ現在四ヶ所ニテ一ヶ月¥1200.00ヲ要スルモノヲ統一シテ一ヶ月¥600.00ヲ支払フモノトシテ

差引¥25,009.27 剰余金

日本橋方面では、小運送料金を据え置けば、コスト削減効果によって年間約2万5千円の利益金が捻出できるとしていた。同じく浅草橋、浅草の各荷扱所に対する効果も、別に試算されており、それによれば、「¥5,549.89」と見積もられていた。合計して年間約3万円の利益金が追加されることになり、これを半期1万5千円と考えると、1931年下期における東京合同の利益金が17万円ほどだったから<sup>(38)</sup>、相応の効果が期待されたのかもしれない。

## 4-2. 集荷部設置案の修正と受託準備

前項の「東京合同集荷部設置案」を平原が検討するに至った経緯は次のようであった<sup>(39)</sup>。

東京合同ニ集荷部設置ノ案ハ昨年十二月余輩ノ東京市内集配作業改善案実施ガ余リニ進歩シ過ギテ直チニ実行困難ナル情勢（東京合同■■■■ノ）ニアルヲ以テ、之ガ実現ヲ第一歩トシテ日本橋区ノミヲ特殊区域トシテ現在ノ五集荷所ヲ一ヶ所ニ統一シ、之ヲ各支店ト同格ノモノトシテハトノ意見ヲ吉田十一氏ニ述ベ之ヲ基本トシテ一応案ヲ作成セルモノガ、此二月中旬ニ至リ再現シテ集荷部設置案トナツタモノデアル。

1931年11月の時点でおそらく荷役集配作業にかかわる何らかの案を検討していたところ、「進歩」的過ぎると社内で判断され（引用文中、「（東京合同■■■■）」という社内部署か支店の批判と考えられる）、さしあたり日本橋区だけを対象として集荷所を統一する案を作成したようであり、これが転じて上記の「東京合同集荷部設置案」にまとめられた「集荷部設置案」となった模様であった。検討してきたように、まがりなりにもコスト削減効果を期待できた案が捻出された

のであるが、その目標が設定されたのには次の「事情」があった。

其事情ハ昨年十一月鉄道局ノ現在実施中手小、特小、各駅自動車中継作業ノ下請案、及東京中心 20 哩ノ貨物及東京各駅発送貨物、中継作業下請案等ヲ鉄道ニ提出セルモ、鉄道トシテハ東京合同ガ大合同ヲナシテモ何合同前ト改善進歩ヲナシタル跡ナキヲ以テ下請サセル丈ノ価値ナシトノ意見省内ニ有力トナリ、之ヲ吉田氏ヨリ中野社長ニ話シ、スミヤカニ何等カ合同側ニ大合同ニヨリ作業場組織上改善ノ跡ヲ示ス様ススめ、ソレニハ集荷作業ヲ統一合理化シタガ良イト云フコトニナリ、中野社長ハ直チニ之ニ賛成シテ三橋東京合同専務ニ之ガ実現ヲ命ジタメ、此案ガ作成サレルニ至ツタ。

みられるように、1931 年 10 月に鉄道省運輸局配車課が「改善」を立案した翌月の 11 月には、東京合同はトラックを利用した様々な輸送方法を鉄道省に提案していた。すでに「改善」を手渡され対応を検討した結果であろう。しかし、各駅合同店をさらに合同した東京合同に「改善進歩」がみられないので下請けさせる価値はないと厳しい判断をくだされてしまい、国際通運と東京合同の社長を兼ねた中野金次郎は、元鉄道省職員だった吉田の意見もあって「作業場組織上改善ノ跡ヲ示ス」こととし「集荷作業ヲ統一合理化」を目指したようであった。そのための案の作成を、おそらく三橋東京合同専務が平原に指示したものであろう。すなわち、「改善」を受託できるだけの社内努力を示すといった目標も加わって、集配作業の合理化案が急がれたのであった。

ところが、社内の調整が難航し、「東京合同集荷部設置案」が修正されながら、同様の主旨の「集荷部設置案」が企画されていった。すなわち、次の通りであった。

然シ合同直後殊ニ汐留支店長宮川氏等ハ表面之ニ賛成ヲシタモノノ相当不満ノ色アリ、余リ進歩的ノ案ヲ出シテモ意見ノ衝突ヲ見ルハ必然デ、余仕方ナクワケノ分ラヌ案ヲ作り上ゲタ  
(昭和七年三月九日)

汐留支店では集荷部の統一は不満だった様子がわかる。そこで、平原は、「ワケノ分ラヌ案」の作成を、同僚の吉田氏の意見に従いながら若干の修正案として提示していったようであった。

吉田氏ハ鉄道側ニ於テ省電■■■荷ノ自動車運送及上記下請案ノニツテ委セルラシイ気配ガアルカラ、東京合同ノ■■■■ノ不満ヲ買ツテ集荷部ヲ設置スルヨリモ集荷部設置ハ止メテ単ニ日本橋集荷所ヲ統一シテ各支店ニ整理ヲサセ、一切東京合同ノ速力ニ其方ハ委セテ、当方デ

ハ鉄道省ノ下請案ノ完成ニ努力仕様ト云ハレ（昭和七年三月八日）余輩モ余リ集荷部案ニハ  
気ガススマナイノデ余リ強硬ニ主張シナイコトニ決心シタ。

みられるように、とりあえず日本橋エリアから集荷所の統一を進めようという方針に変更し、  
鉄道省からの受託を模索することとしたのであった。記されている経緯から、元東京駅長の吉田  
が省内の事情を把握していたことが、「改善」で示された下請案の受託を後押しする要因だった  
可能性も考慮できる。この方向性に対する社内の利害調整が何らかの要因で進みにくいことが  
あったことも間接的にうかがえる（引用文中、「東京合同ノ■■■■」は、3つ前に引用した「（東  
京合同■■■■）」とおそらく同じである）。これらのことから、少なくとも鉄道省が東京合同と人  
的交流を進めたことは、社内調整に課題を残したとはいえ、輸送改革に関する業務提携の基盤を  
構築する契機になっていたことが考えられる。最後に、平原が「ワケノ分ラヌ案」と評したもの  
とみられる「集荷部設置案」を簡単にだけ検討しておこう。

集荷部設置案（後ニ本社営業課トナレルモノ）

一 現在ノ東京合同所属ノ駅前荷受所並ニ下町集荷所ヲ廃止シ、新ニ集荷部ヲ設置シ東京合  
同関係、特小、普小、混載ノ集荷ニ関スル一切ノ業務ヲ行ハシム

二 集荷部ハ各支店ト同格ノモノトシ、支店長級乃至重役級ノ部長ヲオク、但会計ハ営業関  
係ノモノハ各支店会計委任シ、下払関係ノモノハ本社会計ニ委任ス

三 組織並ニ方法

イ 本店内ニ本部ヲオキ、各荷受所並ニ集荷所ノ統轄ヲナシ、各駅前ニハ荷受所各一ヶ所、  
日本橋地帯内ニ二ヶ所、浅草区内ニ集荷所一ヶ所ヲ置ク

但日本橋集荷所ハ追而一ヶ所ニ統一シ、浅草ハ廃止スベキモノトス

ロ 荷受所並ニ集荷所ハ各々其分担区域ヲ定メテ地帯ヲ分チ、地帯内ノ集荷作業、荷主トノ  
交渉等集荷ニ関スル一切ノ業務ヲ分担ス

但集荷分担区域ハ荷受所又ハ集荷所トノ距離及方面別貨物ノ数量ニヨリ空ケルコト

・・・以下、略・・・

みられるように、当初、日本橋地帯は二ヶ所の集荷所、浅草区内は一集荷所に集約する予定  
だったが、いずれ東京市内は一つの集荷所にする方針とされていた。既述の「東京合同集荷部設  
置案」をベースとすることに変更はなく、早急な実施ではなく段階的に行うこととし、集荷所統  
一という形式と集配作業費削減の見込という成果をもって、鉄道省の「改善」を受託する建前を  
整えたのであった。

なお、やや前後するが、前段に引用したように、1931年10月に「改善」を立案した鉄道省に対して翌11月に東京合同から提案がなされていたが、そのうちの「手小、特小、各駅自動車中継作業ノ下請案」も平原が立案したものであり、それも元鉄道省職員だった吉田氏の示唆に基いたものようであった。すなわち、次の通りであった。

#### 手小、特小、中継作業見積書

八月十六日から約一ヶ月半車庫に遊んでゐた。九月末金沢営業課長から電話があつて一寸来て呉れとのことで行つて見ると今度元東京駅長の吉田十一氏が本社並に東京合同の囑託として入社され、何か調査したいものがあるから君に来て貰ひたいとのことだからと云ふことで吉田氏に始めて紹介を受けた。そして十月始めから机も吉田氏の近く（庶務課の参事室）に置いて仕事をするようになった。吉田氏から最初に研究を命ぜられたのは此案である。

みられるように、平原はおそらく社内の自動車関係業務に従事していたところ、1931年9月末に東京合同に囑託として派遣された吉田氏から、10月以降、小口系の輸送需要を主に対象として何らかの企画立案を求められていた。この案は詳しく見ないが、「東京市内各駅扱ノ手小荷物、特小、省用品等ノ中継廻送作業ハジュウライ東京鉄道局直営ノ自動車ヲ以テ行」われていた作業の下請け化を模索するものだった<sup>(40)</sup>。

#### 4-3. 受託請願

こうして東京合同は、「改善」で示された下請案の受託を目指した。東京合同が、鉄道大臣三土忠蔵にあてた「請願書」には、同社の設立によって「貨物輸送時間の短縮は勿論、荷主の負担をも軽減し、更に貴省鉄道輸送作業の合理的運用に聊か寄与致し儀と愚考仕り」と自負したうえで次のように請願していた<sup>(41)</sup>。

頃日仄聞するところに依れば貴省に於ては貨車効率の昂上、貨物輸送時間短縮等の御見地より自動車を利用して東京市及び付近発著貨物輸送改善の御計画有之候趣、調■運輸施設上機宜の御画策にして、其効果の多大なるは論を俟たず、其実現の速かならんことを荷主公衆と共に等しく克明望するところに御■候、而して御計画の作業は自動車輸送の積卸作業によりなる組織なる小運送作業に店の全く弊社本業とし深甚の連携を有し猶弊社組織運用の完璧を期し、兼ねて兼務の成績向上に至大な関係を及ぼする業に有之候、猶又弊社に於ては既に欧米諸国が好成绩を取めつつあるセミトレーラー其他による作業方式に就ても相当研究を重ね、一層小運送費用の低減に関しても考慮致し居る次第につき、萬に貴省の御期待に背かざ

る様鋭意社業可致か、間何案事情御調整の上今回の御計画共に現に貴省御直営の手小荷物及特別小口扱貨物自動車御継送作業をも併せて弊社へ請負御下命方特に御詮議■■成丈■此段請負仕候

昭和七年六月十日

鉄道大臣三土忠蔵宛

以上、設立後、輸送サービスや小運送料に改善がないと評価されてしまった東京合同であったが、「改善」に示された中継輸送のトラック化下請案を受注するため、社内で検討されていた集配の合理化案であった集荷所設置案（集荷所統一を目指したもの）を下準備として、同社は対応したのであった。その際、鉄道省から囑託として所属していた吉田のアプローチもあって、受注に向けた体制作りが進んでいた。社内の調整が難しい局面もあったようだが、鉄道省との人的交流の影響が功を奏したためか、次節でみるようにまがりなりにも中継輸送を担うことになったのである。

## 5. 「改善」案の実施と廃止

「改善」で示された中継輸送をトラックで行う案は、日付は不明瞭なものの、東京合同の引受という方法によって実現をみたようであった。しかし、これは、即座に廃止となってしまった。鉄道省から伝えられたタイプ版の文書によれば次の通りであった<sup>(42)</sup>。

新運営第二五六三号

昭和七年十二月 日

新橋運輸事務所長

運輸課長殿

東京旧市内十五区ヲ汐留、秋葉原、飯田町、両国四駅ノ共通配達区域トナシ自動車継送廃止ニ関スル件

汐留、秋葉原、飯田町、両国駅着特別小口扱貨物ハ現在東海道線方面ハ汐留、東北、常磐、高崎線方面ハ秋葉原中央線方面ハ飯田町、総武線方面ハ両国駅ニ於テ相互夫中継シ自動車継送ヲ為シ居ル現状ニテ中継作業ノ複雑、配達着手時間ノ延長、経費多額等之レカ改善合理化ノ余地アリ一方小運送具ノ進歩ハ近時著シク、旧市内十五区ヲ前期四駅ノ共通配達区域トスルモ作業能率ニ於テ低下ノ憂ナキモノト認メラレ最早時代ニ適合セル制度ト思料致サレ候ニ付調査候處共通区域トスルニ於テハ着駅ハ東海道線方面ハ汐留、東北、常磐、高崎方面ハ秋

葉原中央線方面ハ飯田町総武線方面ハ両国駅ニ各方面毎ニ自ラ限定セラルル状態ト相成リ鉄道運賃ニ於テ一年約六千八百九十四円ノ減収トナルモ自動車費、積卸料金、人件費ヲ合算スル時ハ一万八千八百五十八円ト相成リ兩者ヲ比較スレバ

損益比較

自動車費 八,八五四.九四

積卸料金 四,九三六.九〇

駅人件費 六,一六七.一五

計 一九,九五八.九九

運賃減収額 六,八九四.八五

差引 一三,〇六四.一四

右ノ如ク経費ニ於テ多額ノ節減ト相成ルノミナラズ別表ノ如ク現行汐留中継ニ就テ示セバ即チ自動車一台輸送量ハ僅少ニシテ一列車到着ノ貨物モ数量ニ分割シ其間自動車運行常備台数ノ関係ニ制限セラレ着駅ニ至ル迄時間ノ空費ハ免レス汐留駅ニテ直ニ配達着手スルト現在ノ正当区域着駅ニ廻送スルトハ一時間乃至八時間一個平均三.七時間ノ相違有之荷主へ速達セラルルコト明白ニシテ他三駅ニ於テモ必ス同然ト存候又駅作業ハ簡易化セラレ作業能率上一段ト増進セラルヘク此等諸点ニ見ルニ本改正ハ荷主並ニ省ニ於テ有利ニ有之候條此際至急詮議相成度

追面東京合同運送株式会社ノ影響ニ就テハ四駅ノ積卸料金ノ減収ト相成リ候モ了解致居候

みられるように、1932年12月、鉄道省新橋運輸事務所長より東京合同運輸課長にあてられた廃止案は、トラックの利用が「中継作業ノ複雑、配達着手時間ノ延長、経費多額等」の事態をもたらした反面、「小運送具ノ進歩ハ近時著シ」かったため「作業能率ニ於テ低下ノ憂ナキ」と判断されたと同時に、鉄道路線方面別に集配拠点駅を選択する方法も「各方面毎ニ自ラ限定セラルル」成果があらわれていた。つまり、前記図1にあるように、従来、たとえば荷主A・Bが発送先を問わずに最寄り駅へ依頼した事態を、荷主Cの太い矢印のように、發送先に応じた貨物駅への託送が「小運送具ノ進歩」によって可能となって、塗りつぶした相互矢印の作業は必要性が乏しくなったということであった。東京市内貨物駅の拠点化は「小運送具ノ進歩」によって自ずと進んだことになる。「小運搬具ノ進歩」が、トラックの利用だったとすれば、その成果は都市部の集配において大きく貢献しており、なおかつ鉄道とトラックの補完的な利用が功を奏し始めたものと解釈できる。1920年代半ばころ、大阪地方ではトラックの利用が道路の未整備ためになかなか進まなかったことが指摘されていたが、少なくとも数年経た東京地方ではそうした限界が克服されていたのかもしれない<sup>(43)</sup>。東京地方でトラックの利用が進んだ理由として、先の「2-1.



小口輸送需要の課題」で引用したように、「東京市ヲ中心トシテ道路及橋梁ガ改良サレタコト」が指摘されたことから、道路整備の向上が考慮できる<sup>(44)</sup>。

また、中継輸送によってトラックによる代走が行われたから、その「鉄道運賃」は「一ヵ年約六千八百九十四円ノ減収」とされ、一方でトラックに転移した輸送コストは「一九、九五八、九九」と見積もられていた——前記引用文中の「一万八千八百五十八円」は19,958円の誤植であろう——。「差引」とされた「一三、〇六四、一四円」がトラック転移に伴う追加的なコストになるはずであるが、文中では「経費ニ於テ多額ノ節減」と説明されている。このような計算をするということは、そもそも「減収」したとされた「鉄道運賃」の年間約6,894円は従来の鉄道輸送コストと同義に近いものと考えられ、これをトラックに代行した際の中継輸送費用は19,958円と三倍近くに増大し、13,064円のコスト増に結実したのではないかと解釈できる。経費の節減は何らかの誤植ではないだろうか。そうだとすれば、続く文脈も中継輸送の限界を指摘したものだから素直に読むことができるためでもある。すなわち、中継輸送に要するトラック一台の輸送量は少なく、一貨車に積載した貨物を分けて輸送するため少ないトラックの台数のために時間を制限されたというのであった。そこで「汐留駅ニテ直チニ配達着手」すれば、「一個平均三、七時間」の短縮が可能だとされていた。このことは、既述のように、前掲図1の荷主Cのように着駅の路線に都合の良い駅まで集荷する方法であり、トラックによっておそらくこの可能性が高まっていた。そのために、中継輸送を廃止する「本改正ハ荷主並ニ省」にとって「有利」とされ、東京合同にとっては「四駅ノ積卸料金ノ減収」となるが「了解」済みだとされていた。

上記のように「経費ニ於テ多額ノ節減」という効果が誤植だとすれば、第一節で検討した「改善」が、そもそも中継輸送のトラック化に対する費用削減効果を低く見積もり、むしろ輸送速度の向上に期待していたことと一面では整合的であった。しかし、上の評価では、輸送時間でさえ課題を残してしまい、中継輸送から貨物駅の拠点化——その拠点が操車場かどうかはともかく——にやはりシフトしていく必要性が指摘されたと把握することができる。

このように、中継輸送は、正確な開始時期はわからないものの、開始後、数か月で廃止に追い込まれた。東京合同が、下請け受注を実現するためにトラック輸送の手配を増やし集配の技術力向上を試みたにもかかわらず、むしろそのことによって路線方面別に貨物駅の拠点化を促し、中継輸送が無用となってしまったのであった。しかも、その様相は急激に進んでいたのである。

## 総括と展望

以上、検討してきたことを総括しておこう。第一に、鉄道省と指定店との連携によって鉄道貨物輸送の改善が模索されていたことから、特小扱や小口混載扱の割戻制度といった何らかの輸送

制度として具体化した対応のみならず、業務提携の動きがあった可能性を読み取ることができた。この場合、鉄道省から吉田という人物が嘱託で東京合同に派遣されており、社内調整に重要な役割を果たしたことも間接的にうかがえた。人的交流とともに業務提携の方向性が模索されていたことになる。こうした事態から、鉄道省にとって運送店の合同は、国鉄貨物輸送の改善に要する業務提携の相手を限定することが可能になったという成果もあったと考えることができる。

第二に、今回、検討した「改善」案は、トラック輸送の発展によって中継輸送の意義が減殺されたように、東京の集配拠点が一変の様変わりした様子を浮かび上がらせた。「改善」案の成果は乏しかったものの、むしろ廃止に至らせたのは、集配面におけるトラックの利用が高まったためであり、このことは鉄道省の利害に即しても評価できる事態であった。1920年代半ばから後半にかけての時期は、道路整備の課題がトラックの利用を阻んだ可能性が当時の調査によって指摘されていたが<sup>(45)</sup>、東京地方では例外的に効果的な輸送手段として急浮上したものかもしれない。

第三に、ただし、トラックの普及は、運送店がトラック輸送事業者として新たに輸送を完結させる担い手として登場する方向性も生み出していた。この点で、国鉄と運送店とは利害が常に一致するものとは限らず、近距離輸送需要では対抗関係に陥ることもあった。運送店にとっては輸送需要を完結させるために、適切な輸送手段を選択することは重要な業務の一つであった。鉄道輸送を主に利用した運送店は、集配手段として小運搬に設備投資を行なった場合があったから、大運送と呼ばれた鉄道や海運と対比して小運送と称されたとはいえ、自身の裁量で大運送を選択する企業でもあった<sup>(46)</sup>。そうした意味では、国内貨物輸送の多くを鉄道が担うようになる以前の明治期には、小運送業は運送取扱業と呼ばれていたように、輸送手段の適切な組み合わせが大切なサービスであったことが改めて指摘できる。

以上の検討を踏まえ、今後の展望を簡単に述べておこう。第一に、今回の「改善」はすぐに廃止になってしまったが、もしかしたら他にも多くの業務提携が模索されたのかもしれない。東京合同以外にも都市を単位とした追加的な合同は行われていたから、こうした運送店の設立経緯と該当エリアの鉄道省部局との業務提携の可能性を実証的に明らかにし、事例を豊富化することが重要である。具体化した輸送制度に加えてこうした業務提携の試みを検討することは、国鉄が採用せざるを得なかった投資抑制下の効率的な鉄道運営システムが、少数の運送店との連携を通じてこそ効果を発揮した可能性を考察するうえでも重要になると考えられるからである<sup>(47)</sup>。

しかしながら、第二に、運送店がトラック輸送業を利用したこと、およびこの事業への進出も模索したことは、次の視点を養う重要性も示唆している。すなわち、鉄道輸送に荷役集配作業を提供することだけが小運送業のサービスではないこと、なおかつ国鉄と小運送業は競合相手になり得るという意味では相反する関係性も含んだことに留意しながら、改めて戦前期国鉄貨物輸送

と小運送業史を考察することである。こうした見方を敷衍すれば、荷主の目線を考慮して輸送産業を総体としてとらえ、いかなる輸送サービスが提供されていたのかという視点を育み、改めて戦前期輸送産業の全体像を実証的にとらえ直すことに結び付けることができると考えられる。実証的な検討は今後の課題としたい。

## 《注》

- (1) 野田正徳・原田勝正・青木栄一・老川慶喜『日本の鉄道』日本経済評論社、1986年のほか、国鉄がまとめた文献としては、日本国有鉄道『日本陸運二十年史——第一次大戦末期より日華事変勃発に至るまでの運輸経済——』第一巻、1956年、日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』第八巻、1971年、第四章第二節など。
- (2) 以下、林采成「戦前期国鉄における鉄道運営管理の特質と内部合理化」老川慶喜編著『両大戦間期の都市交通と運輸』日本経済評論社、2010年、第九章。
- (3) 二階堂行宣「戦間期鉄道貨物輸送システムの形成——国有鉄道における業務運営からの考察——」『経営史学』第49巻第4号、2015年。
- (4) 二階堂行宣「鉄道貨物輸送における設備・営業業務の形成——1920～30年代日本の国有鉄道業務運営——」『鉄道史学』第32号、2014年。
- (5) 河村徳士「戦間期日本国有鉄道の小口輸送改革と小運送業界の利害対立」『城西大学大学院研究年報』33号、2020年のほか、日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』第五巻、1971年、521-522頁、前掲『日本国有鉄道百年史』第八巻、243-264頁など。
- (6) 日本通運株式会社『社史・日本通運株式会社』、1962年、日通総合研究所編『日本輸送史』日本評論社、1971年のほか、河村徳士『日本における小運送業の発展と小運送問題への対応』株式会社雄松堂書店、2015年など。
- (7) 前掲『日本陸運二十年史——第一次大戦末期より日華事変勃発に至るまでの運輸経済——』第一巻、前掲『日本国有鉄道百年史』第八巻など。
- (8) 平原は、本稿が検討対象とする時期は東京合同に向向していた可能性が高いが、判然としない。『平原直資料』は流通経済大学物流科学研究所に所蔵されている。10年ほどまえに老川慶喜先生をリーダーとする研究会で調査を行い、メンバーで協力しながら複写等を済ませたものであった。資料の価値がなかなか理解できずそのことの共有もメンバー間でなかなかできなかったのであるが、関係された皆様のお力添えのすえに利用が開かれたものである。大変、感謝しております。
- (9) 鉄道省運輸局『国有鉄道の小運送問題』、1935年、264-265頁。
- (10) 以下、河村徳士、前掲『日本における小運送業の発展と小運送問題への対応』、第十章。
- (11) 以下、河村徳士、前掲「戦間期日本国有鉄道の小口輸送改革と小運送業界の利害対立」。
- (12) 国際通運は、1937年に日本通運株式会社へと改組された。前掲『社史・日本通運株式会社』、本編、第一章。
- (13) 以下、河村徳士「戦間期日本小運送業における国際通運と東京地方の指定店とが抱えた経営課題」近刊予定。
- (14) 汐留駅運送株式会社『営業報告書』、1930年下期。
- (15) 公認制度については、河村徳士「第一次大戦期の小運送問題と公認制度」老川慶喜編著『両大戦間期の都市交通と運輸』日本経済評論社、2010年、第六章。
- (16) 以下、前掲『国有鉄道の小運送問題』、352-354頁。
- (17) 配車課は、はじめにおいて述べたが、二階堂によれば、貨車の効率的分散・配給・調整を担当する

「運用」業務と、貨物列車ダイヤ設定と列車への貨車連結を担当する「輸送」業務を担うものだったという。二階堂行宣、前掲「戦間期鉄道貨物輸送システムの形成——国有鉄道における業務運営からの考察——」。

- (18) 以下、「東京附近発著小口扱貨物の輸送改善に就て」（以下、「改善」）、「東京市内小口、●●●対策」（以下、「東京小口」）に収録、『平原直資料』（もっとも、「東京小口」は資料目録に記載はない）。管見の限り、鉄道省が残した二次文献等に「改善」は収録されていない。平原はこの資料を手書きで収録していた。正式な文書として作成された可能性が高い「改善」が、なぜ平原が手書きしたのはわからないが、何らかの事情で業務用に筆写したものと推測される。そうした意味では、復元の正確性に難点が残っているかもしれないが、鉄道省が大規模な指定店であった東京合同といかなる連携を模索するに至ったのかを知る上では重要な素材なので、とりあげたいと思う。なお、「東京小口」は手書きノートのうえ、裁断され紐で綴じ直されている箇所があり、頁の入れ替わりやパンチ穴による文字消滅等の破損があるので、読み取れない箇所が非常に散見されるものでもある。以下、引用にあたって判読不能な箇所は■とする。
- (19) 鉄道運営の主体として記述するときは「国鉄」を、行政の役割として議論するときには「鉄道省」を用いるものと考えているが、ここでは鉄道運営に近い内容であるとはいえ、基本的には文書を作成した鉄道省運輸局配車課を主語とする。
- (20) 引用文中、阪阜は坂阜の誤植と思われる。
- (21) 前掲『日本国有鉄道百年史』、第八巻、142-143頁のほか、河村徳士、前掲「戦間期日本国有鉄道の小口輸送改革と小運送業界の利害対立」。1920年代に輸送数量が伸び悩んだことも与った。二階堂行宣、前掲「鉄道貨物輸送における設備・営業業務の形成——1920～30年代日本の国有鉄道業務運営——」。
- (22) 以下、前掲「改善」。
- (23) 前掲『社史・日本通運株式会社』、453-454頁。
- (24) 前掲『日本国有鉄道百年史』、第八巻、409頁。また、省営自動車については、戦時期を対象とした、中川洋「省営自動車の戦時動員輸送——原産地輸送路線の開設を中心に——」『鉄道史学』第21号、2003年がある。
- (25) この時期は、アメリカを起点とした世界恐慌の影響が日本経済にも及び昭和恐慌と呼ばれる事態に直面していたとはいえ、引き締め策を含む民政党政権の十大政綱が継続していた。ただし、「改善」が立案された1931年10月は、前の月の9月にイギリスが金本位制を再離脱し早晩日本も再び放棄するだろうと財界を中心に判断されドル買いが世相をにぎわし始める時期でもあった。もっとも、だからといって財政基調が緩和の方向に傾斜したわけではなかった。高橋亀吉著『大正昭和財界変動史』中、東洋経済、1955年、第十一章。民政党政権の政策については、中村隆英『昭和恐慌と経済政策』講談社学術文庫、1994年、武田晴人「景気循環と経済政策」石井寛治・原朗・武田晴人編『日本経済史3 兩大戦間期』東京大学出版会、2002年など。また、昭和恐慌期に国鉄が投資抑制的な方向性を選択せざるを得なかったことについては、林采成、前掲「戦前期国鉄における鉄道運営管理の特質と内部合理化」。
- (26) 以下、前掲「改善」。
- (27) 既述の省営自動車が、路線開設の一つの方針として、鉄道建設線の代行をあげていたので（前掲『日本国有鉄道百年史』、第八巻、410頁）、すでに敷設された鉄道の路線をトラックで代行し中継輸送を完結させる発想も、省内では抵抗感が少なかったのではないかと考えられる。
- (28) 正確には、「而シテ現在仮ニ特別小口扱輸送ノタメトラック4輛ヲ使用シツツアルヲ以テ本輸送実施ニ伴フ増加輛数ハ結局十二輛トナル」というものだった。前掲「改善」。
- (29) 以下、前掲「東京小口」。吉田氏が囑託として赴任した経緯等については、のちに本文で再論した

い。

- (30) 輸送手段の選択はトラック以外にも、もちろんあり得た。同じ時期、合同に参加するか否かで激しい利害調整が展開されていた大阪の梅田駅では、指定店を離脱した非指定店が海運転移を計画していた。河村徳士、前掲「戦間期日本国有鉄道の小口輸送改革と小運送業界の利害対立」。
- (31) 河村徳士、前掲「戦間期日本小運送業における国際通運と東京地方の指定店とが抱えた経営課題」。
- (32) 1930年代にかけてみられるこうした方向性については別に検討したいが、運送店がトラックを利用して既存の鉄道輸送を代替させるサービスに可能性を見出していたことについて、秩父鉄道を対象とした恩田陸の研究によれば次のことが指摘されている。すなわち、1928年、秩父鉄道に対して同社を大運送として利用していた運送店が鉄道運賃の割引を求め、合意が得られなければトラックを利用するとしてこの交渉にあたっていた。この場合、運送店がトラック輸送事業に進出する意図だったのか否かは定かではないが、運送店が鉄道会社に対して競合輸送手段の利用を示唆しながら交渉に臨んでいた様子から、適切な輸送手段の選択が重要な役割であったことは間接的にうかがえるであろう。恩田陸『近代日本の地域発展と鉄道——秩父鉄道の経営史的研究——』日本経済評論社、2018年、187頁
- (33) この点については、簡単にふれたことがある。河村徳士、前掲『日本における小運送業の発展と小運送問題への対応』、第十章。
- (34) 以下、前掲「東京小口」。
- (35) 数量が少ないように思われるかもしれない。1930年の国鉄を対象とした輸送量は、貸切扱が58,789千トン、小口扱が4,238千トンだったからである（前掲『日本国有鉄道百年史』第八巻、218頁）。しかし、石炭、砂利などの数量が嵩む品目は出荷地に引き込み線が敷かれるなど対策を進めた国鉄にとって、数量の少ない小口輸送や都市部の多種多様な貨物は積載効率、輸送時間等に課題を浮上させる対象であったことが重要な観点なのである。
- (36) 河村徳士、前掲「戦間期日本小運送業における国際通運と東京地方の指定店とが抱えた経営課題」。
- (37) もっとも、「改善」の請負案を受注することが前提となった調査だったとすれば、トラックの利用が進んでいることをアピールするねらいもあったかもしれない。
- (38) 東京合同運送株式会社『営業報告書』第30回、1931年下期。
- (39) 以下、前掲「東京小口」。
- (40) 案自体は、前掲「東京小口」に掲載されている。
- (41) 以下、前掲「東京小口」。
- (42) 「東京旧市内十五区ヲ汐留、秋葉原、飯田町、両国四駅ノ共通配達区域トナシ自動車継送廃止ニ関スル件」、「大阪合同見学記従業員名編」『平原直資料』に収録（同様に、資料目録に記載はない）。この資料は、平原が大阪合同を中心に関西方面の指定店を調査した資料であるが、以下、検討する鉄道省と東京合同とのトラック利用に係る資料も紐綴じされていた。
- (43) 鉄道小運送に利用されるトラックについて、大阪市では「其ノ数少キハ道路ノ狹隘橋梁ノ負重等」と指摘されていた。インフラの未整備が一因とされたのである。神戸鉄道局『京阪神ニ於ケル貨物小運送ノ概況（大阪市ノ部）』、1926年、22頁。
- (44) 前掲「改善」。1920年代後半には、自動車専用の道路を建設する企業を生み出したほどだったから、自動車輸送の条件が高まった可能性を想起させる。1928年7月に設立された日本自動車道株式会社は、同年、大船と江の島間に自動車専用道路を敷設し鎌倉における23万坪の土地経営を企画した。自動車輸送事業者もすでに道路建設に乗り出しており、1924年6月に設立された高野山参詣自動車株式会社は、1925年2月、「推出、神谷間四哩」に自動車専用道路の建設をみていた——「推出」は岩出の誤植と思われる——。福島柳太郎『自動車年鑑』交通問題調査会、1929年、92-93頁。道路建設の推進にあたって果たした行政の役割と限界、およびこうした民間企業の可能性については、今後

の検討課題としたい。

(45) 前記、注 43 を参照されたい。

(46) 以下、前掲『社史・日本通運株式会社』、前編、第二章・第三章などのほか、河村徳士、前掲『日本における小運送業の発展と小運送問題への対応』、第一章。

(47) 具体化した輸送制度のうち小口混載化の意義については、河村徳士、前掲「戦間期日本国有鉄道の小口輸送改革と小運送業界の利害対立」。

#### 参考文献

- 林采成「戦前期国鉄における鉄道運営管理の特質と内部合理化」老川慶喜編著『両大戦間期の都市交通と運輸』日本経済評論社、2010年、第九章
- 恩田睦『近代日本の地域発展と鉄道——秩父鉄道の経営史的研究——』日本経済評論社、2018年
- 河村徳士「第一次大戦期の小運送問題と公認制度」、老川慶喜編著、前掲書、第六章
- 河村徳士『日本における小運送業の発展と小運送問題への対応』株式会社雄松堂書店、2015年
- 河村徳士「戦間期日本国有鉄道の小口輸送改革と小運送業界の利害対立」『城西大学大学院研究年報』33号、2020年
- 河村徳士「戦間期日本小運送業における国際通運と東京地方指定店とが抱えた経営課題」、近刊予定
- 高橋亀吉著『大正昭和財界変動史』中、東洋経済、1955年
- 武田晴人「景気循環と経済政策」石井寛治・原朗・武田晴人編『日本経済史3 両大戦間期』東京大学出版会、2002年
- 鉄道省運輸局『国有鉄道の小運送問題』、1935年
- 中川洋「省営自動車の戦時動員輸送——原産地輸送路線の開設を中心に——」『鉄道史学』第21号、2003年
- 中村隆英『昭和恐慌と経済政策』講談社学術文庫、1994年
- 二階堂行宣「鉄道貨物輸送における設備・営業業務の形成——1920～30年代日本の国有鉄道業務運営——」『鉄道史学』第32号、2014年
- 二階堂行宣「戦間期鉄道貨物輸送システムの形成——国有鉄道における業務運営からの考察——」『経営史学』第49巻第4号、2015年
- 日本国有鉄道『日本陸運二十年史——第一次大戦末期より日華事変勃発に至るまでの運輸経済——』第一巻、1956年
- 日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』第五巻、1971年
- 日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』第八巻、1971年
- 日本通運株式会社『社史・日本通運株式会社』、1962年
- 日通総合研究所編『日本輸送史』日本評論社、1971年
- 野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜『日本の鉄道』日本経済評論社、1986年
- 福島鋤太郎『自動車年鑑』交通問題調査会、1929年

#### 資料

- 『平原直資料』（流通経済大学物流科学研究所蔵）
- 汐留駅運送株式会社『営業報告書』
- 東京合同運送株式会社『営業報告書』
- 神戸鉄道局『京阪神二於ケル貨物小運送ノ概況（大阪市ノ部）』、1926年

## Japanese National Railways Transport Improvement Plan and Tokyo Godo Response in Interwar Period

Satoshi KAWAMURA

### **Abstract**

This paper covers the business alliance between the Japanese National Railways before the war and Tokyo Godo Transport Co., Ltd., which was a major company in the small transportation industry. The proposal presented by the Japanese National Railways was to properly use trucks to streamline transportation in the Tokyo district. Tokyo Godo was trying to rationalize the transportation method in order to accept this proposal. This idea was implemented. However, the development of truck transportation has been rapid, and further use of trucks has progressed under the surface. This plan had to be abolished immediately. The importance of the business alliance shows that the investment-saving Japanese National Railways had to cooperate with the small transportation industry. It is a future task to proceed with case studies of business alliances and consider the ideal state of the transportation industry as a whole.