

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

河村徳士

はじめに

本稿の課題は戦間期における日本国有鉄道（以下、国鉄）の小口輸送改善策と小運送政策について、政策の可能性と限界とを小運送業界の利害対立を実証的に検討しながら考察し、今後の輸送産業を研究するうえで必要となる視野を展望することにある。国鉄は、原則的には停車場主義を採用し駅から駅までの輸送について責任を担い、貨物を鉄道貨車に積み下ろす荷役作業、および駅から荷主までの集配作業は、民間であった小運送業に委ねられた⁽¹⁾。もっとも、小運送業は、そもそも運送取扱業と呼ばれたように、輸送手段を必ずしも持たなくとも様々な輸送機関を利用して輸送を完結させた場合があり、それは荷役・集配作業にもおいても同様であって、言わば輸送請負業のようなサービスを提供する産業として発展をみたものでもあった。国鉄と荷主が直接輸送契約を結ぶ直扱をのぞいて、それ以外の輸送需要は、小運送業者として活躍した運送店が、荷主から輸送依頼を引き受け鉄道と契約した。これに伴う様々な関連サービスも運送店は提供した。たとえば、運賃後払い、運賃決済、貨物引換証の発行整理といった業務であった。国鉄は、輸送に改善を施す場合、いくつかのケースでは、こうした小運送業界との連携が不可欠であり、その手段を模索した。第一次大戦期から戦間期の時期は、輸送需要の浮き沈み、物価問題への配慮、対抗輸送機関に対する競争優位の模索など多くの課題に国鉄は直面したから、これらの対応策を練る必要があり、小運送業を含む様々な政策を進めたのであった⁽²⁾。そこで、本稿では、とりわけ1926年の小運送合同声明とそれに伴う政策措置が、国鉄の小口輸送改善といかに関係していたのかを検討し、なおかつこれら一連の措置によって生じた小運送業界の独特な利害対立を解明し課題にせまりたい。

また、これまでの物流に関する研究は、個別輸送機関を対象とするものが多く、輸送サービス総体とでも呼べる視点が希薄であった⁽³⁾。すなわち、鉄道、水上輸送、海上輸送、トラック輸送といった対象にとどまる視点が多く、これらの輸送機関がいかに利用され産業全体として輸送サービスが提供されていたのか、言い換えれば、それぞれの輸送手段一つで輸送が完結することは少

なかったから、荷主目線ではどのような輸送サービスが享受可能であったのか必ずしも明示的ではなかった。本稿の分析をもってしてこのような視座の克服が可能なのでは決してないが、たとえば、鉄道輸送に着目しても、鉄道が敷設され積載効率や時間の正確性が保証されれば自ずと発展をみたということではおそらくなく、小運送業で活躍する運送店がいかなる判断に基づいて輸送手段を選択し輸送を完結させていったのかは、輸送サービス総体とも呼べる視点を育むうえで重要になると考えられる。そうした関心を深めるためにも、冒頭に記したようにさしあたり戦間期における陸上輸送の一樣相を実証的に解き明かし考察の契機を得ていきたい。

1. 国鉄の小口輸送改革

1-1. 小運送業界の発展と政策 ― 歴史的前提 ―

本稿でとりあげる小運送業界の発展史と政策措置について、1926年の小運送合同声明までを対象時期として、あらかじめ簡単に述べておこう。鉄道が敷設される以前の国内貨物輸送は、内航海運や河川を利用した水上輸送、および人力や牛馬を用いた陸上輸送が主な手段であって、これらは次のように利用された⁽⁴⁾。すなわち、運送取扱業が輸送依頼を引き受け、これらの様々な輸送手段を利用して輸送を完結させており、こうした業態が輸送手段をもたない場合も少なくなかった。輸送は、別に組織された輸送機関が担ったとはいえ、こうした事業者も運送取扱業を兼務した場合があり、自身の輸送手段のみで輸送依頼を完結できない場合は、ほかの輸送機関に託送した。鉄道が敷設され始めると、鉄道自身が貨物輸送の依頼を引き受けたわけでは必ずしもなく、1873年に三駅の貨物取扱所が設置された際には、三井組の取扱が許可され、1875年には、取扱駅が明瞭ではないのだが、10におよぶ事業者が鉄道を対象とする運送取扱業として登場していた。1880年代以降、鉄道の敷設が急速にすすむと、様々な出自を背景にもつ運送取扱事業者が登場した。鉄道を輸送機関として専門に利用した運送取扱事業者は、次第に運送店などと呼ばれるようになった。1906年の鉄道国有化からしばらく経った1908年の運送店数は、青森―下関間の駅を対象としたものに限定しても2,662店におよび、1914年には国鉄貨物取扱駅1,570に対して5,300店ほどが数えられるにいたった。そして、次第に鉄道や海運を大運送とし、運送取扱業はこれに附随するものとして小運送業と呼ばれるようになっていったのである。

こうした小運送業は、第一次大戦期と戦後ブーム期に国鉄貨物輸送のあい路を形成するものとして荷主および国鉄から対策を要する産業とみなされた⁽⁵⁾。第一に滞貨の要因とされた。すなわち、近代的な輸送手段である鉄道に対して、荷役・集配作業が労働集約的であることが国鉄滞貨の要因とされたのであった。第二に、輸送コストと小運送料金の不公平さあるいは不平等性の問題であり、とりわけこの時期は後者の不公平さ・不平等性が問題視された。荷主からみれば、ほとんどの輸送依頼は、運送店に頼まざるをえず、そこで提示される輸送料金は、鉄道貨物運賃、

荷役・集配作業料、運送店手数料などから構成される小運送料金と呼ばれるものであった。第一次大戦期は、輸送量が大きく伸びたうえに——たとえば貨物輸送数量は1914年の35,272千トンから1919年の59,939千トンへと継続的に伸びていた——⁽⁶⁾、物価が大幅に上昇した時期だったこともあって、小運送料金も高騰した。たとえば、1916年から1918年にかけて、大阪駅で1.6倍、秋葉原駅・横浜駅で2倍、隅田川駅で3.5倍などと当時、指摘された⁽⁷⁾。とはいえ、筆者の検討によれば、小運送料金の上昇幅は、物価や労賃と見合っていたケースが多かったから、やや荷主や国鉄の主張が根拠を欠いていた可能性も高かったのであるが⁽⁸⁾、日本政府が1917年のロシア革命をうけて滞貨による輸送あい路が生活難を醸成しはじめそのことが何らかの社会運動に結びつくことを警戒し、1918年の夏に米騒動が勃発して物価対策を余儀なくされるにおよぶと、国有の事業でもあった国鉄輸送を政策手段とすることは即効性のある対応として重視された。生活必需品の運賃割引やこれらの貨物に貨車の手配を増やすなどの対策がほどこされたのであった。

こうした対策が効果的であるためには小運送業界にまで具体策が浸透する必要があったが、運送店は、同様な輸送内容であっても荷主や時期によっては料金設定を変える場合があったから、それは不十分であった。得意先に対する割引措置とみなせば不公平なものでは必ずしもなかったが、国鉄輸送と密接にかかわる産業として荷主が問題視する場合があった。そこで当時の鉄道院は、1919年に小運送業界に対して公認制度を実施した⁽⁹⁾。公認制度は、資力信用が高いと判断できる運送店を政府が公けに認めてこれに公認という看板を付与し、公認された運送店に対して料金の上限を提示するよう求めた政策であった。資力と営業年数を基準とすることで、荷役・集配作業の設備と、料金設定の妥当性を裏書きし、あわせて上限を表示させることで料金設定の恣意性を抑制させる意図であった。これによって滞貨問題と小運送料金の不平等性に対応しようとしたわけである。

こうして小運送業界は、政府公認の公認店と、これを外れた非公認店に二分された。もっとも、免許制を強いたわけではなかったから、非公認店といえども、料金設定の巧みさや、すでに多くの運送店が関与していた荷主間決済の代行業務などを介して生き残りは可能だった。

とはいえ、1920年恐慌後、事態はかわり始めた。物価が下落した一方で、国鉄が大戦期の物価上昇を理由として、ややタイムラグを伴いながら1920年に運賃値上げを実施すると、割高となった輸送コストに対する社会的な批判が高まった⁽¹⁰⁾。国鉄が運賃設定の社会政策的な配慮を展開したことによって批判をかわし続けた一方、各運送店は、そうした施策を反映した経営方針を採用したわけでは必ずしもなかったから、矛先は小運送業界に向かい始めた。輸送コスト削減の余地は小運送業界にあるとして荷主は問題視し、このような論調が新聞紙上ににぎわした。一方、多くの運送店は、国鉄輸送量が減退するなか（後掲の図1）、小運送料金の引き下げに応じながら輸送依頼を集めており、他方で、1920年代の労賃は下方硬直的な性格をもっていて⁽¹¹⁾、そのことは時に日雇い労働者を利用したような労働集約的な小運送業界といえどもまったく無縁

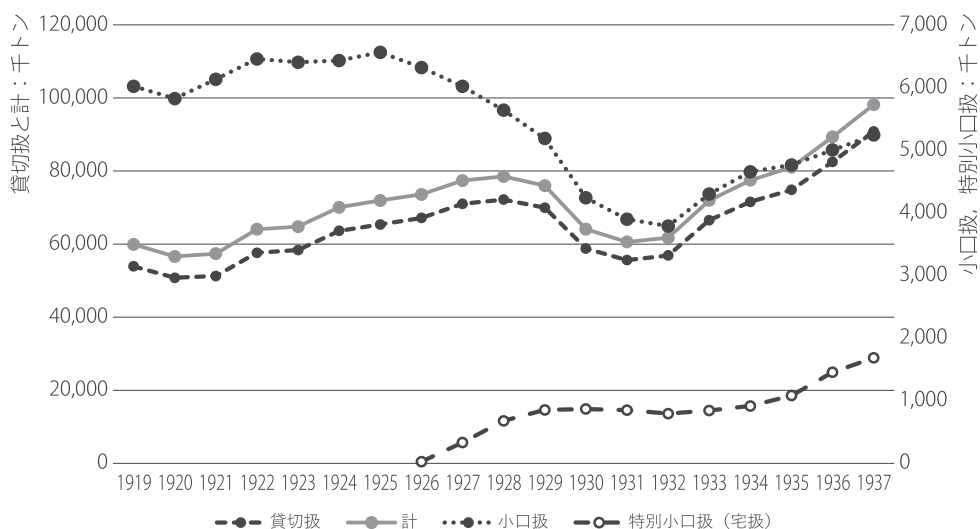
な要素ではなかったから、料金設定の低下と労働コストの高止まりという経営の難しさに直面した。運送店の多くは、荷役・集配作業を、これを専門とした機関に下請させる場合が多かったが、次第に各運送店が下請依頼をそれぞれに行うのではなく、一定数量にまとめた方が作業費の削減につながることを小運送業界は追求し始めた。駅ごとや地域ごとを単位として公認店が結成した公認組合を介して、各運送店の共同行為に基づいた作業の合理化が進んだ。

こうした折、1923年の関東大震災を経て、直後の復興過程において、小運送業が提供する荷役・集配作業の輸送力があまりに貧弱だと社会的に判断されたことがきっかけとなり、1920年恐慌後に現れた輸送コストの社会問題化に対する対応とあわせて、鉄道省は政策措置の必要性を感じ始めていた。調査のすえ、運送店合同による合理化に基づいて小運送費用を引き下げることができるかと鉄道省は判断するにいたった⁽¹²⁾。鉄道省の結論も、既述のような一部の運送店がとりこんでいた合理化方法と同様であったのである。とはいえ、鉄道省は、すでに7,000店におよんでいた運送店を何らかの基準で合同させるには、気の遠くなる利害調整が待ち受けていることを予想し、この案を棚上げしていた。ところが、販売価格の低下に直面した様々な業種の企業は、財界を介して輸送コストが高止まり傾向にあることを憂慮し、大手運送店の経営にも関与していた有力な財界人は合同による合理化案の実行を水面下で進めていた。また、大手運送店も料金の引き下げを手段とした荷主獲得競争のすえ経営成果が伸び悩んでいたから、ほかの経営陣も競争抑止および合同による合理化に期待を抱いたと考えられる。

こうして大手運送店の打診を受け入れた鉄道省は、1926年に小運送の合同声明を発表し、大手がいち早くこれに反応する方法で合同がはじまった。とはいえ、こうした話し合いに参加していなかった7,000店におよぶほとんどの運送店は判断に躊躇した。大手の対応に順応するだろうという甘い見通しは、鉄道省が懸念したとおり複雑な利害調整過程と化してしまい、合同による合理化という理想とは程遠い事態が続いた。鉄道省は、声明という関与にとどめる予定であったが、結局、合同推進の立役者として関与せざるを得なくなっていた。もっとも、戦間期の国鉄は輸送課題を抱えていたから、これらの改善策を実施するにあたって、鉄道省は合同声明の趣旨に賛同し合同した運送店と連携しながら進めることとした。すなわち、輸送課題の克服と小運送合同——合同による合理化効果の期待——との双方を達成する妙案を見出そうとしたのであった(詳しくは後述)。

合同声明は免許制を求めたものではなかったから、合同の趣旨に賛同し、なおかつ鉄道省の改善策から得られるメリットを享受したいと判断した運送店が参加したものの、これらを否定的に判断した運送店は非合同店として残存することとなった。1926年に7,748を数えた運送店数は、1927年に合同店2,301、非合同店2,000で計4,301店と大幅に減少したものの、第二節、第三節で検討するような事態を経て1936年には合同店3,252、非合同店3,732、計6,984店と、1926年に近い数にまで傾向的に運送店数は増加していき、とりわけ非合同店は伸び率が高くなっていた⁽¹³⁾。

図1 国鉄輸送量推移



出典：鉄道省『鉄道省鉄道統計資料』各年版。

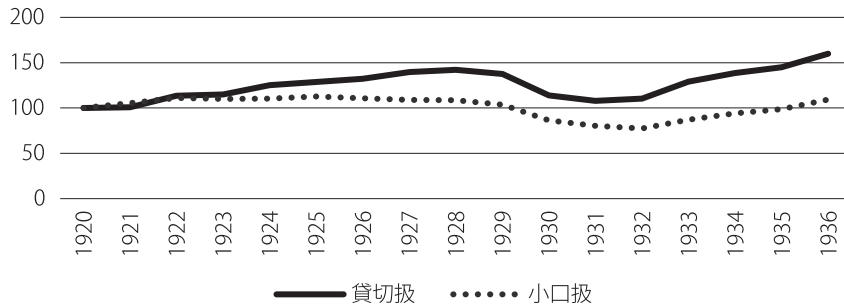
次項では、戦間期の国鉄が抱えた輸送課題を簡単に考察しておこう。

1-2. 戦間期国鉄の輸送課題

戦前期における国鉄の貨物扱制度には、大雑把にわけて、貸切扱と小口扱の二種類があった⁽¹⁴⁾。前者の貸切扱が、一貨車を借り上げて輸送する方法であって、後者の小口扱は、多数の荷主から比較的少量の輸送需要を集めて国鉄の都合によって一貨車にまとめるなどして輸送する方法であった。図1によれば、国鉄の輸送量推移は、左軸を目盛りとする貸切扱と合計がほぼ同数で連動しているの、輸送量のほとんどは貸切扱で説明できた。そのほかの扱いは、単位的大幅に異なる右側の目盛りを基準とするように相当の数量差を伴ったものだった。すなわち、1920年代の貸切扱は60,000千トンから80,000千トンへと推移し、同じ時期に小口扱は6,000千トン前後であった。そのうえ、やや数値は異なるが別のデータに基づいて指数化した図2によれば、貸切扱が昭和恐慌期をのぞいて数量を伸ばしたのに対して、小口扱は1920年代に停滞的な様相をみせ、昭和恐慌期以降の回復過程においても低位であって1936年になってようやく1920年の数量を超える回復をみせたに過ぎなかった。さらに、小口扱は、国鉄にとって次のような輸送上の課題を形成し続けた。すなわち、そもそも発着や中継の積み下ろし作業に手数と経費がかかり、なおかつ積載貨車の利用効率が低く、鉄道採算上においても不利であったという⁽¹⁵⁾。

これらを勘案すれば、輸送の合理化を阻むうえに、採算上も不利であった小口扱の引き受けを制限した結果、言わば国鉄は貸切扱に特化したのではないかと考えられるかもしれないが、実際は、国有事業であることもあり荷主に対して差別的な対応を行うことは限定されざるを得ないこともあって、小口の依頼も国鉄が輸送することは継続的に行われていた。この点をうかがうため

図2 戦間期貨物扱制度別輸送量指数



出典：日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』，第8巻，1971年，218頁。

には、第一次大戦期から戦間期にかけての日本の経済発展の様子とそれに対応した国鉄の輸送方法改善のとりくみを踏まえる必要がある。簡単にみておけば次のとおりである。

すなわち、第一次大戦期の好景気によって、この時期は輸送数量の大幅な増加と輸送品目の拡大があった⁽¹⁶⁾。貨物輸送数量の伸びについては先に指摘したとおりであるが、輸送品目の増加については、鉄道省が貨物等級の見直しを自覚し、1921年にそれを改正するにあたって調査したところ、従来の351品目から1,200品目に増加するべきと判断した点にあらわれている——1929年にはさらに増加し2,200品目に達した(後継表1)——⁽¹⁷⁾。国鉄は、国有事業として開

表1 戦前期国有鉄道貨物輸送制度の主な変更点

貨物運賃		主な改正内容
1911年9月 1918年7月 1920年11月	鉄道院大貨物等級及運賃表並連絡航路運賃 鉄道院大貨物運賃及料金規程 国有鉄道貨物運賃及料金規則	運賃2割値上げ(生活必需品を除く)。 運賃2割8分値上げ(生活必需品など一部貨物は引上げ率抑制)。 1921年1月実施。
貨物等級		
1901年1月 1920年11月	鉄道作業局大貨物運賃手数料及等級表 国有鉄道貨物運賃及料金規則	貨物品目数を350品目と制定。1~3級，高級品・級外品と分類。 貨物品目数を1,200品目に増加。1~5級，級外品と分類。
貨物運賃および貨物等級ほか		
1926年7月	国有鉄道貨物運賃運送規則	貨物運賃・貨物等級のほか専用線を除くいくつかの内部向け貨物運送規程を統合。多方面におよぶ貨物運賃の修正，ただし運賃全体の推移に大きな変動なし。
1926年11月	国有鉄道貨物運賃運送規則改正	特別小口扱制度を創設。
1927年3月	国有鉄道貨物運賃運送規則改正	小口混載貨切扱運賃割戻制度の制定。
1927年8月	国有鉄道貨物運賃運送規則改正	特別小口扱制度の修正，同制度の運賃引下げなど。
1929年12月	国有鉄道貨物運賃運送規則改正	貨物品目数を約2,200，中分類の品類を229とし，普通等級を1~10等級とした。特別等級を新たに設け主に生活費必需品を対象とした運賃割引を継続および拡大した。1930年4月実施。
1935年8月	国有鉄道貨物運賃運送規則改正	①貨物品目の新規追加，廃合整理，②市場価格低下貨物の等級引下げ，③特別等級適用対象を基礎工業原料品および食料品に拡張，④これらに伴う運賃低減貨物の増加。
1935年9月	国有鉄道貨物運賃運送規則改正	特別小口扱制度を宅扱として改正した。1930年10月実施。

出典：前掲『日本国有鉄道百年史』第8巻，131-196頁より作成。

かれた制度を採用することを旨としていたから、運賃設定は負担力主義であって、価格設定の高い貨物を輸送する場合には比較的多額の輸送費を請求していた。その分類は貨物等級という独特な観点で行われており、その等級にふるい分ける貨物の品目を大幅に増加させたうえ、基準も変更したわけである。そうした作業を行なわざるを得ないほど、貨物の内容が様々に及んでいた。そのことは相手とする荷主も多様性を増したことを意味する。これに加えて、既述のように第一次大戦期から物価高が政策課題として浮上し、1920年代以降は不況を自覚する業種や農業への配慮が必要となるにおよんで、運賃設定においても産業政策や社会政策の観点から割引を適用し、こうした措置は複雑さを含んだ。さらに、後にも触れるように、日本の鉄道は、国有化後においても、路線によっては内航海運と競合関係にあったうえに、1920年代半ば以降は近距離を中心にトラック輸送とも荷主を奪い合う事態におこまれていた。表1にまとめたように、詳しくはみないが、戦間期の国鉄は貨物等級や運賃設定の方法を繰り返し変更しながら、伸びた輸送量、拡大した輸送品目、多様化した荷主、さらには対抗輸送機関の動向といった変化に対応していったのであった⁽¹⁸⁾。

1-3. 小口輸送改革

これらの国鉄の対応を全般的に検討することも重要な課題ではあるが、ここでは、小口輸送の改革と対抗輸送機関に対する対策にとりわけ注目していこう。すなわち、こうした変化のなかで、これも表1にみられるように、小口扱に対する制度改革が進められた。1926年の特別小口扱制度（以下、特小扱）の実施、1927年における小口混載扱割戻制度の開始といったものであった。これらは既述の小運送合同声明を具体化する目的でもあった。

特小扱は、無等級かつ賃率を簡易にしたもので、国鉄の責任でもって小運送を含めた輸送料金を荷主に提示した点に新規性があった⁽¹⁹⁾。もっとも、そのための窓口業務、荷役・集配作業に要する人員や設備にまで関与したわけではなく、特小扱を既存の運送店に委託することとした。そして、その委託先を、合同声明の趣旨に沿った運送店としたのであった。すなわち、合同店に限定して請負させたのである。委託された運送店は、鉄道省から特小扱の委託指定を受けたという意味で、指定店、合同に参加せず受託を放棄したものは非指定店などとも呼ばれた。つまり合同店＝指定店、非合同店＝非指定店であった。この制度は、荷主目線に沿えば、料金設定が明瞭化し、どの輸送形態を選択するかといった判断の手間を省く効果が期待された。また、鉄道省としては、にわかには台頭し始めたトラック輸送業と輸送需要の受注が競合化したことに対する対策でもあった。同時に、既述のように、鉄道輸送が次第に国内貨物輸送の手段として定着し始めたことを背景として、日本経済の発展を受けた様々な輸送需要が持ち込まれたことに対して小口輸送の改革も放置し得ない課題であり、これに対応する意図もこめられていた。ただし、図1にみられるように、特小扱制度を利用した輸送量が、大きく伸びることはなかった。鉄道輸送と小運

送料金とをセットで提示したことは、一見、わかりやすかったものの、総コストとしては割高感が払拭できなかったためといわれている⁽²⁰⁾。特小扱の請負い料金の妥当性をめぐって、国鉄と、大手三社を母体として1928年に創立され請負の主体でもあった国際通運株式会社（以下、国際通運）とに対する批判が、荷主、その他運送店から高まったことを受けて、これは1935年に宅扱として見直された⁽²¹⁾。

後者の小口混載扱に対する割戻制度は、そもそも小口混載扱という輸送方法自体が、日本に鉄道が敷設され貨物営業が開始された当初から実施されたものだったことを踏まえる必要がある⁽²²⁾。多数の荷主から小口扱として集貨した貨物を一貨車にまとめ貸切扱（車扱）として輸送する小口混載に近い方法であった混合積については、むしろ鉄道輸送の創業時代は「出荷状態並びに交通網との関係から一品貸切はほとんどなく混合積が普通であった」という⁽²³⁾。鉄道の輸送力あるいは貨車の規模と比較して輸送需要が少なかったころはよく利用されていたと判断でき、戦間期に登場した新しい輸送方法では必ずしもなかったことがわかる。

この輸送方法は運送店にとって次の利点があった。すなわち、小口混載扱は、比較的国鉄の運賃設定が高額になっている小口扱として依頼された輸送需要を、運送店が行先方面を同じとする一貨車としてまとめ、運賃設定の低い貸切扱として鉄道に輸送を依頼したものであり、その運賃差額を正当に得るという仕組みであった。後述するように、ときに運送店は運賃差額を荷主に還元した。こうした意味では、国鉄、運送店、荷主の三者に利点のある仕組みとして発展をみたのであった。上記1927年の小口混載扱の割戻制度とは、一定の要件をみたした小口混載扱に対して、国鉄が貸切扱運賃請求額のなかから割戻金というキャッシュバックを運送店に対して行なうというものだった⁽²⁴⁾。すなわち、運送店は、そもそも荷主から小口扱料金で引き受け、これを車扱として国鉄に託送することによって、正当に運賃差額を得ていたうえに、こうした小口混載扱の方法を一定の要件をみたして利用する場合には追加的なキャッシュバックを得られることとなった。運送店にとっては利益機会の拡大と受け止め得るものでもあった。以下、念のため鉄道省告示を掲載しておこう⁽²⁵⁾。

鉄道省告示第五七号

大正十五年七月鉄道省告示第百二十三号国有鉄道貨物運送規則別表貨物特定賃率表中省線及省線ト連帯線間発着ノ部ニ左ノ通追加シ昭和二年四月一日ヨリ之ヲ実施ス

昭和二年三月二十八日

鉄道大臣 子爵 井上匡四郎

（品目）一、二、三、四、五級品

（発駅）省線

（着駅）省線及連帯線

（扱種別）貸切扱

(貨率) 記事欄所定ノ責任噸数ヲ超ユル噸数ノ中責任噸数ノ二割以下ニ対シテハ一割減。同二割ヲ超ユル噸数ニ対シテハ二割減。同五割ヲ超ユル噸数ニ対シテハ三割減

(記事) 一、

三級以上ノ規定運賃ニ依リ同一人カ六ヶ月ノ期間(期間ノ起算日ハ毎月一日トス)内ニ同一駅ニ託送シタル第三号ノ条件ヲ具備スル貨物カ左ノ責任噸数ヲ超過シタル場合ハ其ノ超過噸数ニ対シ貨物運輸帳票並収入諸払戻取扱手續ニ依リ超過噸数ニ応シ既収運賃ノ割戻ヲ為ス
……(中略)……

前表中ノ小口貨物トハ当該機関ニ於ケル小口扱、特別小口扱及第三号ノ条件ヲ具備スル小口混載貸切扱貨物ヲ総称ス

二、割戻額ハ割戻率ヲ異ニスル超過噸数毎ニ対スル一噸当平均運賃収入(厘位未滿ハ四捨五入ス)ヲ乗シ、之ニ各別ノ割戻率ヲ乗シ合算シタルモノトス

三、本割戻ノ適用ヲ受セントスル小口混載貸切扱貨物ハ左ノ条件ヲ具備スルモノニ限ル

イ、一口中ニ十品目(等級表上)ヲ混載スルモノナルコト

ロ、各品目ノ数量ハ五千斤ヲ超ヘサルコト但シ一品目ニ限り七千斤迄積載スルコトヲ得

ハ、託送貨物ハ託送者カ集荷積込等其ノ他一切ノ作業ヲ自ラ行フモニ限り、単ニ名義上一託送トスルモノニアラサル事

ニ、三級以上ノ規定運賃ニ依リ託送シタルモノナルコト

四、前号ノ条件ヲ具備セサル貨物ヲ割戻貨物トシテ託送シタル場合ハ当該機関ニ於ケル運賃ノ割戻ヲ為ス

中略として省略したが、一定の数量を託送することという責任を課したうえ、記事の「三、」にみられるような要件を求め、これらを満たした小口混載扱に割戻金を付与するとしたのであった。

そして、繰り返してであるが、多数の荷主から貨物を集め貸切扱にまとめたのが運送店であり、そのうち、これも特小扱と同様に、合同声明の趣旨に賛同した運送店だけを対象として、割戻金の受取人とするとしたのであった。すなわち、「小口混載貸切扱貨物の割戻は一面小運送作業の統一簡易を旨としたものであるから、資本又は事業の合同の結果、實際上作業が単一に帰したものに限り、割戻すべき性質のもの」としたのであった⁽²⁶⁾。政策構想としては、割戻金の付与される特別な混載化を合同店に限定することは、合同による合理化効果を発揮する相手と連携することを意味するから、それだけ鉄道輸送全体の輸送効率が向上し荷主も輸送時間やキャッシュバックの還元によって利するところがあるだろうというものであった。一方、鉄道省が、もともと運賃差額という利点があった小口混載扱に対して、合同店に割戻金まで支給してより一層の混載化を試みたのは、小口扱をなるべく行先別に車扱としてまとめ、貨車の付け替えや途中駅での積み下ろしといった作業を省き輸送効率を引き上げることを目的としたためであったと考えられる。

それだけ小口扱の対応に苦慮したためであろう。繰り返してはあがるが、合理化効果を発揮するはずである合同店に追加的な利益機会を与えることで小口扱の混載化を促したことは、鉄道輸送全体の輸送効率向上を期してのことであった。とはいえ、このような割戻金制度は、後述するように、小運送業界の混乱を招きながら1933年に廃止されていった。

以上のように、国鉄の小口輸送にかかわる改革は、運送店との連携が不可欠であったこともあり、国鉄の合理化という意図だけではなく、1926年における合同声明を具体化する手段としても位置づけられていた。合同声明は、業界で進められていた作業合同を徹底する目的であったから、運送店が参加するインセンティブが皆無だったわけではなかったが、既述のように、大手が主導したこともあってその他の大半の中小運送店が素早く利害調整を処理できるものでもなかった。声明にとどめるはずであった鉄道省は、利害調整に関与せざるを得なくなる過程で、小口輸送の改革と運送店に対する合同のインセンティブを附与するという一石二鳥の対策を進めていった。みてきたように、新しい輸送サービスであった特小扱の請負い、および特定の小口混載扱に対しては割戻金というキャッシュバックを与えるという二点の手段を用いて、これらに享受できる運送店は合同したものに限るとしたからであった。

1-4. 出賃誘致制度

また、戦間期の国鉄は、競合相手であった海上輸送に加えて、台頭しつつあったトラック輸送に対しても何らかの対策を検討していた。トラック輸送対策については前項でみた特小扱などとして帰結していたが、1930年2月には新たに出賃誘致運賃特割制度も設けていた。これは、自身の利害を前面に打ち出した対応でもあった⁽²⁷⁾。

鉄運乙第八六号

昭和五年二月十七日

運輸局長

各鉄道局長宛

近時経済界ノ不況ニ伴ヒ運輸状況モ亦不況ヲ極メ居候ニ付之ガ対策トシテ貨物ノ運賃割引及取扱条件ノ緩和ニ依リ其ノ出賃ヲ奨励スルコトト致度候間、大体左記各項ニ依リ出賃ノ見込アルモノ御調査ノ上割引又ハ特殊取扱方具申相成候様致度

責任付運賃特定割戻

一 品種ニ付特ニ制限セザルモ、運賃割引ニ依リ新ニ出賃スベキモノ及本来鉄道輸送ニ抛ルベキモノナルニ不拘運賃割高ナルタメ不自然ニ海運ニ抛レルモノ

二 割引区間

空車回送区間ヲ主トスルモノ之ニノミ限定セズ

三 割引（普通貨率ヨリ）ノ程度

- 1 空車回送区間 大体二割以内トシテ特殊事情アルモノハ四割迄トス
- 2 其ノ他 大体二割以内トシテ特殊事情アルモノハ三割迄トス

四 出貨責任噸数

従来ニ比シ六ヶ月間一千噸以上ノ増送トナルベキモノニシテ従来ノ出貨噸数ト増送見込噸数ノ合計ヲ出貨責任噸数トス

五 割戻噸数

- 1 従来殆ド鉄道ニ出貨ナカリシタルモノ責任噸数以上ヲ出貨シタル場合全出貨噸数ニ対シ割戻ヲ為ス
- 2 従来鉄道ニ相当出貨シタル場合従来ノ出貨噸数ヲ超ユル噸数ニ対シテ割戻ヲ為ス

六 小口混載貸切扱貨物ニシテ運賃割引ニ依リ著シク増送ノ見込アルモノニ対シテハ現行一般特定ハ其ノ儘トシ、別ニ駅ニ責任噸数割引率等ヲ定メテ割戻特定貨率ヲ設ク

七 貨物取扱条件ノ緩和

荷造其ノ他取扱条件ノ緩和ニ依リ出貨誘致ヲ為シ得ルモノハ取扱輸送上支障ナキ限り之ヲ許容ス

みられるように、対抗輸送機関に対して競争優位となる条件を生み出すことを目的として、国鉄の判断によって何らかの輸送契約に対しては、運賃が割り戻されることが宣言された。この制度の対象が運送店なのか直扱の荷主なのか判然としないうえに、運送店関係や小運送業界関係の資料を紐解いてみても、これを利用したなんらかの成果を指摘するものは管見のかぎり得られていない。とはいえ、「六」では「小口混載貸切扱」を想定しており、この輸送形態を利用できたのは複数の小口扱を集貨できる運送店にほぼ限定されたから、基本的には運送店との連携を前提とした輸送方法だったと考えられる。もっとも、合同店、非合同店のいずれを対象としたのかは判然としないが、管見の限り、多くの資料・文献に対象運送店に関する記述がないことから、連携する運送店を限定する仕組みではなかったのではないかと推測される。後述のように、この制度は効果的な性格をもっていたが、日中戦争に伴う事態の変化を受けて、1937年9月に廃止となった⁽²⁸⁾。

以下、出貨誘致運賃特割制度がどのような運送店と連携したのか判然としないこともあるので、小口輸送改革のうち、特小扱と小口混載扱の割戻制度の二つを中心に、これらが合同を進めるインセンティブでもあったことに留意しながら、運送店にとっての評価と小運送業界内の新たな利害対立の発生とを検討しておこう。

そのまえに、以上のような国鉄の輸送需要に対して小運送業がどのようにかかわったのか数値で把握しておくこと、次のようであった。すなわち、輸送数量では1928年に合同店が全体の36%、

非合同店が14%、荷主が直接国鉄と契約する直扱が50%であり、1935年は同様に31%、14%、55%であって、1928年と比較しやや直扱が増したものの大差はなかった⁽²⁹⁾。運賃納金額で見れば、1928年は同様に48%、19%、33%、1935年は47%、18%、36%であってこの期間のほかの年次も大差はなかった。国鉄が自身の燃料需要を満たすために炭鉱会社などと直扱契約を結んだことが想起されるので、運送店は数量が少ないながらも比較的運賃負担力が高い輸送需要を中心に扱った様子がうかがえる⁽³⁰⁾。

2. 小運送合同政策における小口輸送改善策の役割と限界

2-1. 大阪合同運送株式会社の合同過程

梅田駅では、公認店75店のうち55店と、非公認店10店とが合同に参加し、1927年8月に大阪合同運送株式会社（以下、大阪合同）が設立された⁽³¹⁾。とはいえ、店舗を実際に閉鎖したものはわずかであって42店は旧来の店名を維持しながら営業を行うなど、営業権の譲渡はなかなか進まなかった。利害調整は決着をみなかったと言い換えることもできる。以下では、梅田駅の合同に参加し後に離脱した大阪運輸組合資会社なる運送店を営業していた山口謹一という人物が残した日記形式の手記に依拠しながら検討しよう。あらかじめ結論を先取りしておく、この運送店が合同に参加したのは、合同による合理化効果という趣旨に期待を込めたというより、鉄道省が提示した小口混載扱の割戻金や特小扱の受注という恩恵を求めて、とりあえず形式的に加わったことが重要であった。

手記のうち1928年3月1日の記述によると、上記に示した通り、「店舗閉鎖に反対するもの多く、未だ一般営業開始に至らず、特別小口扱の下請作業のみを取扱って」おり、「梅田の合同会社の開店休業の状態と参加店問題の紛争に乗じて、湊町運送は最近梅田の地盤に喰い込み」はじめていた⁽³²⁾。合同によって指揮命令系統が素早く樹立されたわけではなく、他の駅を地盤とする運送店が梅田駅を利用する輸送需要を対象とするほど、大阪合同が安定的な船出をみたわけではなかった様子がうかがえるだろう。ただし、こうした事態は一般的な合同に伴う困難というだけでなく、引用文中にもあるような「参加店問題の紛争」も大きな影響を及ぼした。

同年3月3日には、「合同参加契約証書」の案が参加予定運送店に回覧された。次のとおりであった⁽³³⁾。

第一条 本証書ニ於テ大阪合同運送株式会社ヲ甲ト称シ左記合同参加店ヲ乙ト称ス

(中略)

第二条 本契約上乙ノ不履行ニヨル義務ハ其不履行者单独ニ負担シ他ノ乙ハ連帯責任ヲ負ハズ

第三条 甲が一般営業ヲ開始スルト同時ニ乙が第一条ニ掲グル営業所ニ於テ営業スル鉄道省大阪荷扱所ニ発着スル貨物ノ運送及運送取扱営業権中集荷配達ヲ除キタルモノハ別段ノ意志表示ヲ要セス甲ニ移転シ乙ハ自カラ鉄道ト取引スルコトヲ得ズ又荷主ノ代理人若クハ使者トナリテ取引スルコトヲモ得ズ從テ乙ハ大阪荷扱所ニ発着スル貨物全部ヲ左ノ方法ニヨリ甲ニ引渡スモノトス

(イ) 発送貨物ハ乙が取扱ウモノ全部ヲ乙ヨリ甲ニ引渡スモノトス

(ロ) 到着貨物ハ鉄道運送上甲ヲ荷受人トシテ到着セシメ発店又ハ荷主ノ指定ニ基キ甲ヨリ乙ニ引渡スモノトス

乙ハ荷受人トシテ到着シタルモノハ甲ヲ乙ノ代理店トシテ鉄道ヨリ荷受セシメ甲ヨリ乙ニ引渡スモノトス

乙カ閉店シタルトキハ同時ニ其営業権一切ハ別段ノ意志表示ヲ要セス無償ニテ甲ニ移転スルモノトス

第四条 乙ハ前条ノ外大阪市ノ内外ヲ問ハズ乙ノ他ノ営業所ニ於テ取扱ウ大阪荷扱所ニ発着スル鉄道便貨物ハ前条ニ準シ甲ニ委託スルコトヲ要ス

第五条 甲ハ乙ノ営業権ヲ取得スル対価トシテ右ノ如ク甲ノ第二回払込ヲ了シタル後遅滞ナク乙ニ支払ウモノトス

(中略)

第六条 甲ハ大阪合同運送株式会社貨物取扱規程ニヨリ貨物ノ取扱ヲ為ス

前項ノ規程ヲ変更セントスルニハ協議会ノ承認ヲ受ケルコトヲ要ス但乙ノ利益ニ関係ナキ事項ハ此限ニアラズ

第七条 甲ハ乙ト営業上ノ競争ヲ為シ又ハ其他ノ方法ヲ以テ乙ノ利益ヲ害スルコトヲ得ス乙モ亦営業権讓渡ニ関スル義務ヲ遵守シ甲ノ利益ヲ害スルコトヲ得ズ

第八条 乙ハ其義務ヲ保証スルタメ甲ノ株式ヲ甲ノ指定スル者ニ信託シ其ノ者ニ保証セシムルコトヲ要シ其数ヲ左ノ如ク定ム

(中略)

第九条 甲ハ乙各自ト任意ニ本契約上ノ効力ニ変更ヲ生ズベキ契約ヲ為シ又ハ解約スルコトヲ得ズ

(中略)

第十条 乙ガ其義務ニ違背シタルトキハ甲ハ協議会ノ承認ヲ得テ違背シタル乙ヨリ一回金一千円以内ノ違約金ヲ徴収スルコトヲ得乙ハ之ニ対シ異議ヲ主張スルコトヲ得ズ甲ガ義務ニ違背シタル場合亦同ジ

第十一条 協議会員ハ乙ノ互選シタル七名及甲ノ取締役並ニ監査役中互選シタル七名ヲ以テ組織シ其協議ハ出席者ノ三分ノ二ヲ以テス

(以下、略)

第三条にみられるように「集貨配達」を除いて営業権を譲渡することが求められ、国鉄に託送することはできないと明記された。営業権の譲渡については、第五条、第七条においてもその趣旨と方法が盛り込まれていた。集配権を除いた営業権の譲渡という方法がなぜ採用されたのか判然としないが、荷主および国鉄との輸送契約、これに伴う様々な附帯サービスや荷役作業に関する営業権だけを譲渡するという限定的な参加を認めることによって合同の垣根を低くする意図だったのかもしれない。この場合、集配作業でもって各運送店が裁量的な経営手腕を發揮できるのかどうか想像がつかないが、何らかの主体的な経営判断の余地を残そうとしたと考えられる。

こうした契約案に対して、各運送店が独立した営業主体という性格を残存できることが予想されたためか、次のような規定の明確化が求められた。すなわち、第六条にある「貨物取扱規程」の内容が必ずしも明瞭ではなかったようであり——第三条から若干その方法がうかがえるものの——、これは、別途、早急に作成のうえ配布された。3月20日付で山口の手記に転載された「大阪合同運送株式会社貨物取扱規定」から、貨物の受け渡しや料金の授受を明記した部分を抜粋すれば、その内容は、次のとおりであった⁽³⁴⁾。

第二条 合同参加店ハ当社ニ委託セル発送貨物ノ元払運賃及料金ハ託送終了ノ翌日当社ヘ支払フモノトス但合同規格持分式拾分ノ壱迄ハ一ヶ月分後払ト為スコトヲ得其担保ハ合同参加契約ニ拠ル担保ヲ併用ス限度超過ノ場合ハ別途契約ヲ為スコトヲ得

第三条 当社宛到着シ荷主若クハ発扱店ヨリ指定アル貨物ヲ合同参加店ニ引渡シタル運賃及附帯金竝ニ当社取扱料金ハ貨物引渡後二日以内ニ当社ヘ收受スルモノトス合同参加店宛到着シタル貨物ヲ当社カ代理荷受シ若クハ荷主直受ニテ到着セル貨物ヲ合同参加店ニテ取扱ヲナス場合モ当社取扱料金ヲ收受ス

みられるように、合同参加店が大阪合同を介して国鉄に託送する場合の料金受け渡し方法、反対に大阪合同が着店として貨物を受け参加運送店に引き渡した場合の同様の方法などが明記された。このことは、営業権譲渡を決心する猶予が与えられた、あるいは事実上、営業権を残したまま一定の範囲で共同事業を営む形式が認められたものとなっていたことを意味する。実際、山口は、「この規定が決定されたので合同会社と参加店との取引関係が明瞭となり、各参加店の合同参加契約に対する調印が促進された」などと書き残していた⁽³⁵⁾。

しかし、こうした方法は、合同声明の趣旨とは異なっていたから、国際通運や鉄道省は、営業権を譲渡した形態を採用するよう促し、もしこれに賛同できないのであれば、小口混載扱の割戻金支給を中止する手段も検討すると大阪合同に伝えていた⁽³⁶⁾。たとえば、国際通運の社長中野

金次郎は5月5日に大阪合同を訪れ、「梅田のように参加店が店舗を残して合同するような不徹底なやりかたには賛成できない、このような姿では鉄道は混載特割のかねを出さないとされる。依つて今年中くらいこの案で進み明年早々旧第一条（参加店は店舗を閉鎖して完全合同に進み、閉鎖反対の者は合同から脱退すること）に切り換える条件なれば一応賛成する」と伝えていた⁽³⁷⁾。さらに5月22日には、鉄道省から「混載特割制度の条件に合致せず、割戻金は交付できない」と大阪合同は指摘されたという⁽³⁸⁾。

山口自身も、小口混載扱の割戻制度は、「大都市の運送店を資本合同に導く好餌」でもあったと評しながらも、「梅田の場合、参加店が店舗を残して集配権を留保する形では、特割混載の託送者合同運送が自ら集貨の作業を行はないことになるので…鉄道当局が特割戻金は交付できないと言明されたことは当然といわねばなるまい」と6月19日の手記に書き残していた⁽³⁹⁾。みられるように、当初、営業権の譲渡については、大阪合同と合同に参加するほかの運送店とは、集配権を各運送店に残す方法を採用していたのであるが、この点について鉄道省からみれば合同の趣旨と異なるものと映っていたと山口は考えていた。そもそも集配権を残した合同契約だったうえに、合同契約の内容を遵守しないような「大阪合同運送株式会社貨物取扱規定」を別途もうけて独立経営に限りなく近い形式でもって参加する余地を残していたことが、合同の趣旨に副わないことは参加する運送店も自覚的であったわけである。言い換えれば、合同による合理化効果を発揮する運送店と鉄道省とが連携して新しい輸送サービスを開始することは、合同声明および輸送改善の趣旨であったわけであるから、他面では、このことが合同を進める方便でもあったことを十分了解していたとはいえ、建前ではあってもその趣旨を満たしていないことは山口や参加店も理解していたことになる。

とはいえ、この同じ6月19日に合同に参加を表明した運送店と大阪合同とでは次の申合せが成立した。抜粋しておくとおりのことである⁽⁴⁰⁾。

申合書

一、大阪合同運送株式会社トノ合同参加契約書ニ準拠シ大阪合同運送株式会社カ一般営業開始後其實質カ昭和二年三月二十八日鉄道省告示第五拾七号運賃割戻ヲ受クルコトヲ得サル事情生シタルトキハ六月以内適當ノ時期ニ於テ前記契約書第三条ノ条文ノ一部ヲ改訂スル等適當ナル方法ヲ講スヘキコト、此場合ニ於テ各自ノ都合上大阪合同運送株式会社ヨリ脱退スルモ差支ナキモノトス

(以下、略)

みられるように、鉄道省の態度が変わらない限り、半年間の猶予期間をもうけて集配権を除くとした契約書を練り直す可能性と、納得できなければ脱退する運送店を認める方向とで対処を模

索し始めていた。この申合せを受けて態度を明確にした運送店があったようであり、7月31日には、店舗を閉鎖し営業権を譲渡するものが24店、店舗を閉鎖せず集配に関する営業権を留保するものが42店という事態になり、大阪合同はとりあえずこの形態で開業を決定した⁽⁴¹⁾。もっとも、42店は依然として少なくとも集配に関する営業権の譲渡を保留したので、大阪合同が合同による合理化効果を発揮するような形態を整えたのか否か判然としないものではあった。そうした不安を伴う出発でもあったためか、大阪合同は小口混載扱の割戻制度を適用してもらおうべく大阪鉄道局に次の「御願」書を7月31日付で提出した⁽⁴²⁾。

昭和参年七月卅一日

大阪市北区梅田町拾番地

大阪合同運送株式会社

専務取締役 村田順吉

大阪鉄道局長

村上義一殿

御 願

弊社ハ一般営業開始後弊社ト荷主トノ関係、合同参加店ト荷主トノ関係、弊社ト合同参加店トノ関係ヲ左ノ如ク定メ六ヶ月以内ニ合同ノ目的ヲ完成可致候間弊社託送ノ小口混載貸切貨物ニ対シ昭和二年参月御省告示第五十七号ニ依ル運賃割戻金御交附相成度此段挙願候也

一、弊社ハ営業開始ト同時ニ一般荷主ノ需要ニ応スル為直営ノ集配機関ヲ可設候

二、参加店中差当り式拾四店ハ営業権ノ全部ヲ譲渡シ弊社ノ根幹トナリ更ニ営業開始後六ヶ月以内ニ於テ営業権全部ヲ譲渡シ店舗ヲ閉鎖スヘキ店数及其取扱数量ハ少クトモ六割以上ニ達セシム可ク候

三、合同参加店舗ヲ存置スル店ハ営業開始後差当り弊社ノ定メタル運賃料金ニテ発送貨物ノ集貨取扱ヲ為サシム可ク候

四、営業開始後六ヶ月以内ニ弊社ハ合同参加店ヨリ営業権ノ完全ナル譲渡ヲ受ケ可申候但閉鎖セサル店舗ハ弊社ノ取扱店ト可致候

先の「申合書」にあったように、半年以内に参加予定の運送店と決着をつける方向性を申し合わせていたので、これと同様、「二、」にあるように「六ヶ月以内」には合同を完成させるとしていた。そして、そのために、集配設備を合同によって充実させ、責任トン数をクリアできるような規模をめざし、ほかの参加店からも営業権の譲渡を受ける見込みであるなどと今後の方向性を説明していた。

一方、社内の運営に目を転じれば、上記で確認したように、少なくとも発足時点で42店は営業権の譲渡を保留したから、指揮命令系統が安定的に構築されたわけではまったくなかった。山口が12月31日に残した記述によれば、「大阪合同運送は往生際のわるい梅田の業者を抱えて、その形態極めて不整備のまま本年八月一日漸く一般営業を開始した、その結果合同会社と利害関係の反する参加店の代表者の多数が会社の専務となり、課長となり課長代理となり且つ合同会社対参加店間の利害に関する諸条件を協議決定する協議員（参加店側の）となっているのだから合同会社は助からない、これでは指定制度の精神に副わず」などと書き残していた⁽⁴³⁾。

2-2. 大阪合同への参加

既述の資料にあったように、大阪合同は鉄道省に営業権譲渡を六ヶ月以内に済ませる予定であると宣言していたから、店舗閉鎖を保留した合同参加予定の運送店は、1929年1月下旬までに、もう一度、営業権を譲渡するか否か態度を明確にする必要があった。ところが、山口の書き残した1月27日付の記述によれば、「参加店閉鎖問題の最終期日が、今月末日となっているのに、店舗閉鎖を実行する参加店は絶無の様様である」という有様で、会議を開いても結論がなかなか得られない日々が続いていたようであった⁽⁴⁴⁾。山口も決断を保留していた一人であった。3月27日に、山口は同じく営業権の譲渡を渋っていた8運送店の経営陣とともに、大阪合同に対して現状に関する意見を求めた。次のような趣旨の意見が提示されたという⁽⁴⁵⁾。

- 一、集配権譲渡の申合せが完了して引続き特割が貰えるなら年五分以上の配当は可能である。
- 一、集配権譲渡を拒否する参加店は合同から脱退して貰う、特割戻金を譲渡完了店にのみ配分する意味に於て、集配権譲渡調印済みの店と態度未定の店とは合同会社の収受運賃料金に等差を設ける、すなわち未調印店の小口貨物は特割混載に同載しない
- 一、参加店中甚だしく不信用の店は十分なる保証を求める
- 一、合同会社は参加店の利益を絶対に侵害しない、現行の乱脈な運賃料金は統一を要するが、取扱規定以上の料金を参加店に支払うことも差支えはない、協議員制を認めていくことにもかわりはない、要は合法的に特割を貰って会社参加店共存共栄でいきたい
- 一、参加店は今後“大阪合同運送荷扱店”の肩書を入れる程度で各店固有の記号商号を消す必要はない、元払運賃を参加店で集金することも引替証の発行も従来通りでよい。

二つ目の条文にみられるように、営業権のうち「集配権」も譲渡すべき対象とされ、新しい内容が明確に示されていた。大阪合同が、鉄道省や国際通運の方針を受入れ、合同への参加を予定した運送店にも徹底させようと試みた様子がうかがえる。同じ条文では、集配権の譲渡に応じたものとそうでないものとは、小口混載扱の割戻制度から得られるキャッシュバックの配分に

「等差」をもうけるとし、「未調印店」は事実上、割戻制度に参加させない旨を明言した。この限りでは、営業権のすべてを譲渡する方法でもって合同に参加することを強く催促したと解釈できる。ただし、多くの運送店が合同から離脱してしまう事態も避けたい思惑がにじみでたためか、ほかの条文では、参加運送店の利害を考慮するつもりであること、大阪合同の荷扱所に衣替えするという参加の方法でもってさしあたりは充分であり、なおかつこれまでの固有の記号商号は維持してもよいことなどともしていた。これらの内容は、参加店に譲歩した意見と読み取れる。「合法的に特割を貰」うことができる外形標準を示すことを優先し、そのためには営業権にこだわりをもつ運送店に対して一定の配慮を引き続き示していたと解釈できるだろう。

この意見を受けた運送店の反応は様々だったと思われるが、山口自身は次のような見通しを抱いていた。3月31日の記述をみよう⁽⁴⁶⁾。

イ、営業権を還元して合同を脱退しても、鉄道の意図不明のため、小口混才その他果して経営が成り立つか否や不明であること

ロ、鉄道に相次運送の実施、特別小口扱の拡充等の意図のある様子がうかがわれること

ハ、脱退する場合一株十二円五十銭払込のものが或は八円程度の還元となり相当の差損を生ずるであろうこと

ニ、合同会社にして将来予定の配当も為し得ず又荷扱店の経営が多額の不利益を招くような事態に立ち至れば、その際脱退しても遅くはあるまい

文中、「イ」から、合同に参加せず「脱退」した場合、割戻金制度が伴わない小口混載扱を利用したとしても、鉄道省が今後どのような判断をくだすのか判然としないこともあって、非合同店としての将来に不安を抱いていた様子がうかがえる。反対に、「ロ」の記述から、鉄道省が輸送改善と合同進捗との双方を目的としたもう一つの特小扱に対して、もしこれが拡充され輸送量が伸びるのであれば前向きな要素も考慮できるうえ、新しい「相次運送」が実施されれば期待が見込め得ると参加予定の運送店が判断していた様子もわかる⁽⁴⁷⁾。実際には特小扱の見通しは期待通りでなかった可能性が高いが(図1)、特小扱と小口混載扱の割戻制度などに期待して形式的な合同参加を決めていくのであった。このことは、「ニ」にみられるように、期待通りでなければ、いつでも離脱し再び独立した運送店として営業する可能性を示唆する記述があることから確認できる。この点は、当時の運送店が、輸送手段である鉄道のみならず、荷役・集配作業さえも下請け機関に委ねており——固定資本はますます節約されたことになる——、複雑な国鉄運賃の理解と適切な輸送手段の選択、小運送料金の後払い、荷主間決済の円滑化など、どちらかといえば運送取扱業としての営業基盤を構築していたがゆえに、人的資源が重要な営業要素だった産業特性が影響した判断でもあった⁽⁴⁸⁾。

こうした大阪合同との話し合いを通して、山口も「集配権」の譲渡を決断し、次の申合書に調印した⁽⁴⁹⁾。

申合書

一、合同参加契約第三条ニ於テ参加店ガ会社ニ譲渡シタル営業権中除外サレタル貨物集配権ハ本申合ニヨリ会社ヘ譲渡スルモノトス

一、店舗ヲ閉鎖セサル参加店ハ本申合ニヨル当然会社ノ荷扱店タルノ特権ヲ有シ会社ハ任意ニ荷扱店ヲ取消スコトヲ得サルモノトス右申合ヲ証スルタメ左ニ署名捺印シ各自壺通ヲ分有スルモノ也

昭和四年参月参拾壹日

(以下、略)

合同会社に譲渡した「営業権中除外サレタル貨物集配権ハ本申合ニヨリ会社ヘ譲渡」とあるように、繰り返してはあがるが、当初の契約案とは異なって、集配権を含めた営業権の譲渡という方法に落ち着いたのであった。前記したように、集配権の譲渡をも求めたとはいえ、大阪合同が利害を考慮するといった方針を示し譲歩の姿勢を引き続き示したこと、特小扱と小口混載扱の割戻制度にさしあたり期待を抱いたことなどが功を奏したのかもしれない。そして、ほかの参加店も納得し、「各店一様に調印を完了して等しく会社の荷扱店となった、参加店のうち数店はこの機会に店舗を閉鎖したものがあつた」という状況であり、「合同を脱退したものは一店もなかつた」とされ、大阪合同にとって事態は好転したのであつた⁽⁵⁰⁾。

2-3. 合同離脱

とはいえ、大阪合同が競争相手であつた非合同店に対して競争優位にたつことは必ずしもなかつたばかりか、結局、合同の形態も不十分なものとどまつていた。

1929年以降からは昭和恐慌の影響もかさなつて、そもそも合同に参加しなかつた非合同店と大阪合同との間で、料金設定や様々なサービスをめぐる荷主獲得競争が激しさをました。山口の記述を用いて少しだけ様相をうかがつておけば、1929年11月17日から12月1日とされる日付の個所において「梅田の非合同運送店大進運輸（代表者山中弥五郎）は中央信越地方に於てさかんに競争をいどむので対抗活動のため信越発送主任と共に私が出張して連日荷主訪問を試みた」といった事態であつた様子を書き残されているためである⁽⁵¹⁾。合同に参加したからといって安泰な経営環境を享受できたわけでは必ずしもなかつたことになる。

そのうえ、合同への参加を表明した運送店は、集配権を含む営業権のすべてを譲渡したはずだつたにもかかわらず、各参加店と大阪合同が、輸送内容によっては互いに独立した企業として契約

を結んでしまう事態も次第に生じていた。この点について山口は次のようにまとめている。輸送業務のテクニカルな話に及ぶこともあるので、わかりやすいものだけを抜粋しておけば、第一に「参加店の収受する運賃料金は、元払については会社は参加店に請求し参加店はそれにプラスアルファして出荷主に請求する、なかには会社の特約運賃を決めさせ荷主には普通運賃を上廻つて請求するという腕の凄い参加店もある」、第二に「会社と参加店とが荷主を争奪する場合も生ずる、そこにダンピングも起る」といったことであった⁽⁵²⁾。第一の「元払」というのは「出荷主」である荷主が鉄道運賃および小運送料金のすべての輸送コストを負担する場合であって⁽⁵³⁾、文中にあるように、輸送依頼を受けた参加店は、実際に国鉄と取引する大阪合同に対してこれらの金額を支払うが、「出荷主」に対しては手数料を相当上乘せする「プラスアルファ」と称されるような請求額を求めるというのであった⁽⁵⁴⁾。そのうえ、大阪合同に対しては、付き合いの長い荷主だからといった理由で「特約」とする割引価格を支払い、「出荷主」に対しては通常価格を請求する参加店もいたという。第二の方は、大阪合同と、吸収されたはずの参加店が、料金競争を伴いながら「荷主を争奪」したというので、第一の事態と勘案すれば、営業権の譲渡をかなり形式的に解釈した運送店を内包していた様子がかがえる。

また、小口扱の混載化には、一定のノウハウが必要であったし、簡単に利益金を見積もることができるものでは必ずしもなかった。割戻金というキャッシュバックが期待されたとはいえ、同じころ山口は次のような記述を残している。すなわち、1930年2月18日から3月1日とされる記述において、「改正では容積扱を認めず、すべて貨物の重量（匁）に依つて計算することになる、このままでは混載は軽量貨物を敬遠せざるを得ない、鉄道省はその点を考慮して、小口割増率を設定したり、等級で調節したと説明されてはいるが、それは極めて微温的で混載の救済には程遠いものがある」と書き残していた⁽⁵⁵⁾。引用文中、「改正」とは、おそらく1929年12月の貨物運賃等級諸規則改正を指すと思われる（表1参照）、これを受けた状況の説明であって、鉄道省が混載扱の利便性をやや阻害するような規則改正を行ったため、山口は利益金をねん出できるよう、大阪合同の社内で利用する「混載実施運賃表」を作成した。「重きは鋼鉄から軽きは綿花、寒天、電球、籐椅子等に至るまで、あらゆる貨物の重量と容積を約半月に亘って検量し」、適切な組み合わせを模索したという。これまで個別に営業していた運送店をまとめた合同店といえども、単純に混載化が容易になったわけでは必ずしもなく、割戻金を得られるよう混載化を増やし安定的な利益金を得ていくためには、貨物の組み合わせに努力を傾注することは必要であった。

山口は、前項でみたように、自身の運送店を大阪合同の荷扱所として割り切り、大阪合同の社員として勤務していたが、上記のように参加店のなかには独立自営の運送店という体裁を捨てることを拒んだものもあったので、「二足のわらじをはくことにもなる」と判断し、1930年7月23日をもって大阪合同の勤務は辞職して、旧自店の荷扱所運営に専念することとしていた⁽⁵⁶⁾。本社勤務では「二足のわらじをはく」ような形式的に参加した運送店を相手とせざるを得ず、趣旨

が貫徹されていないことに思うところがあったためか、集配作業の業務に集中することにしたのかもしれない。小口混載扱の割戻制度が、上記のように混載化に手間がかかる割には期待通りの成果が実感できなかったことも影響したと考えられる。

山口が自覚したように、合同に参加するという意向を示し、さしあたり営業権を譲渡したとはいえ独立運送店のような営業形態が残存する「二足のわらじ」状態のものが多々あったことは、繰り返してはあがるが、合同の趣旨が引き続き徹底されていないことを意味した。1931年10月19日に、大阪合同は、大阪鉄道局から「参加店をこの際完全閉鎖するにあらざれば、特割制度の適用を停止し、指定運送の資格を取りあげる旨の厳命を受け」てしまったという⁽⁵⁷⁾。大阪合同が経営を維持していくうえで、後に少し検討するように、小口混載扱の割戻金は重要な要素だったと推測され、大阪合同は様々に検討した結果、11月7日に次の案を参加店に投げかけることを決定した⁽⁵⁸⁾。

第一案 店舗を閉鎖する者

- (イ) 入社せざる店主に対しては月額五十円乃至百五十円の手当を向う一ヶ年間支給して営業顧問とする
- (ロ) 入社を希望せざる店員又は会社に於て採用し難き者には現在月給の三カ月分を会社から支給する
- (ハ) 什器等は会社の必要と認めるもののみを買受ける

第二案 脱退する者

- (イ) 規格に依る割当株数の範囲に於て一株十二円五十銭にて買い入れ営業権は返還する（規格による割当株以外の買増株は買い取らないという意）
- (ロ) 株式の買入を希望せず営業権のみ還元を希望する店には其の希望に応ずる

第三案 閉鎖もせず脱退もせざる店に対しては貨物は受託するが参加店手数料の支払をしない

結局は、大阪合同を設立した当初の課題が残存していたことがうかがえるが、大阪鉄道局からの注意を受けて、第一案の完全な営業権譲渡か、第二案に示した脱退か、いずれかの決断を参加店にせまる内容であった。もっとも、第三案を提示し独立店として合同に参加する条件を狭めながらも、依然として「二足のわらじ」的な営業方法の余地を残していた。前節でふれたように、鉄道省が危惧した合同に伴う利害調整の難しさは、このようにして現場レベルでも残存し続けたのであった。

しかし、その後、大阪合同の意図に反した方向に事態は進み始めた。大阪合同は、参加店に対して説明会を開催し第一案の趣旨に賛同するよう求めたものの、「意思表示をした店は一軒もな

かった」という⁽⁵⁹⁾。山口は、参加店のうちほか六店と協議の末、12月10日に「合同運送を脱退の上混載連盟を結成して脱退後の経営にそなえることに一決」した⁽⁶⁰⁾。同じく脱退を決めたほかの非合同店と「混載連盟」を立ち上げて、相互に連携することまで視野におさめた決定であった。大阪合同がこの「一決」を把握していたのかどうか確認できないが、山口に対しては次の手紙を12月21日付で送り、合同に参加し続けることを求めている⁽⁶¹⁾。

昭和六年十二月二十一日

大阪合同運送株式会社

専務取締役 村田順吉

大阪運輸組合資会社

代表社員 山口謹一殿

拝啓予テ御協議致置候荷扱店問題ハ已ニ御熟知ノ通り従来当社ノ荷扱店トシテ御取扱ニ係ル貨物ヲ当社直接ノ取扱トセザル限り鉄道ニ於テ特割金ヲ交附セラレザルノミナラズ運送取扱人ノ指定ヲ解除セラルルコトトナリ当社ノ被ムル不利益尠少ナラザルニ付自衛上従来ノ如ク荷扱店ノ関係ヲ持続致兼候実情ニ有之就テハ指定ノ条件ニ基キ特急協定ノ上来一月一日ヨリ右貨物ヲ当社ノ直扱ニ移サルル様致度候間来ル二十五日迄ノ間ニ御来社相煩度万一日迄ニ何等御申出無之際ハ来ル一月一日ヨリ貴店御託送貨物ノ取扱ヲ謝絶ノ外無之候間予メ御了知被成下度候

しかし、山口の決心は変わらず12月22日に大阪合同に対して口頭で「第二案に基き脱退する」と伝え、23日には書面も送付したという⁽⁶²⁾。26日には次の契約書を大阪合同と交わして独立自営運送店の道を再び歩むこととなった⁽⁶³⁾。

仮契約証

大阪合同運送株式会社専務取締役村田順吉（以下甲ト称ス）ト大阪運輸組合資会社代表社員山口謹一（以下乙ト称ス）トノ間ニ左記契約ヲ締結ス

第一条 甲ハ乙ヨリ予テ譲渡ヲ受ケタル営業権ヲ無償ニテ乙ニ引渡シ同時ニ甲ハ貨物取扱規定ニヨリ乙ノ貨物ヲ取扱フ義務ナキモノトス從テ乙ハ甲ノ荷扱店タル名義ヲ用ユルコトヲ得ザルモノトス

第二条 本契約ハ甲ノ次回株主総会ニ提案シ總會ガ之ヲ承認シタルトキヨリ効力ヲ生ズルモノトス

本契約ヲ証スルタメ本証ニ通ヲ作成シ各自一通ヲ分有ス

昭和六年十二月二十六日

- 甲 大阪合同運送株式会社
専務取締役 村田順吉
- 乙 大阪運輸組合合資会社
代表社員 山口謹一

短い合同への参加であった。ほかの運送店は次のような判断をくださった。すなわち、1931年12月末時点で、大阪合同に参加を表明した35店中14店が脱退し、協議中が3店、店舗閉鎖を決定したものが18店となっていた。半数弱の14店は、当初、合同に参加する意思を示したものの紆余曲折のすえ、非合同店＝非指定店としての道を選択したのであった。

合同脱退は、割戻金や特小扱から得られる合同店の競争優位が期待通りではなかったこと、固定資本の制約が弱いため離脱の条件が容易であったこと、下記でみるように割戻制度という特典のない小口混載扱を利用して営業基盤がある程度は確保できる見通しがあったことなどが要因だったと考えられる。

2-4. 小口混載扱をめぐる合同店＝指定店と非合同店＝非指定店との競合

こうして参加表明をした運送店のすべてに対して利害調整を適切に処理できなかった大阪合同は、当初の予定とは異なる形態で再スタートを切ったとはいえ、一面では山口の表現を借りれば「合同運送は異分子を排除して縮小強化され、当然特割規定に合致」した合同体でもあった⁽⁶⁴⁾。もっとも、反面では有力な運送店を失ったわけだから、「脱退店の過半数が混載屋であり非指定の小口混載取扱業者は十余店を数える」という事態でもあった。指定店＝合同店と非指定店＝非合同店との受注競争激化を予想した脱退組の山口は、「大阪混載連盟」なる共同事業を計画しており、これは前項でみたように脱退を決定したときに仲間内の企業と予定していた案の具体化でもあった。非指定店が中心となる混載連盟は、指定店のそれと対比して次のような特徴をもった。すなわち、「合同運送は全国の主要地を対象として独力で混載網を形成しているが、非合同＝非指定側の混載屋はそうはいかない、特定の一駅乃至数駅宛に混載を仕立てることになるので、方面別専門店という訳である。この混載屋を連鎖的に結ぶことによって、ほぼ全国的な混載網が成立する、これが混載連盟の仕組みでありねらい」であったという⁽⁶⁵⁾。物流の拠点のような駅では合同店が小口混載扱を可能とするような輸送需要を掌握しはじめていたので、多数の品目に及ぶ混載というよりかは、やや扱う貨物を限定し、そのうえおそらく主要駅というよりかは新規に混載が可能なエリアを、当該地の非指定店と連携しながら開拓するという趣旨だったと考えられる。ニッチ市場の拡大あるいは新規の輸送方法開拓を積極化するプランと表現できるかもしれない。さっそく「大阪混載連盟」に加盟を希望する非指定店を対象とした契約書が作成され、即座に多くの調印をみた⁽⁶⁶⁾。

契約書

今般下名等同志相集り小口貨物ノ混載連盟ヲ組織スルニ付テ契約スルコト左ノ如シ

第一条 本連盟加盟者ハ互ニ営業上ノ競争ヲ避ケ常ニ円満ナル協調ヲ遂ゲ連盟以外ノ同業者ヨリノ競争ニ対シテハ特ニ協力シテ對抗シ且各自取扱貨物ノ相互積合ヲナシ以テ利益ノ増進ヲ計ルヲ目的トス

第二条 本連盟ハ常時所定ノ着駅宛混載貸切取扱貨物ノ発送ヲナス者ヲ以テ組織ス、其ノ混載貸切ヲ連盟混載ト称シ之ヲ取扱フ加盟者ヲ其駅行混載元請店ト称ス混載元請店ハ各加盟店ノ希望ニ依リ其ノ混載ノ範囲ニ於テ貨物ノ受託ニ応ジルモノトス

第三条 加盟店ガ新ニ連盟混載ヲ開始セントスルトキハ…中略…競合スル着駅ニツイテハ其ノ担当元請店ノ同意ヲ受ケルコトヲ要ス

第四条 加盟店ハ連盟混載ノ着駅行発送貨物ニ対シ左ノ割合ニ依リ積立金ヲ醸出スル

一、混載元請店ガ鉄道ニ託送シタトン数ニ対シ

五品目以上ノ混載 一トンニ付 金五銭

四品目以下ノ混載又ハ一品 一トンニ付 金三銭

二、加盟店ガ混載元請店ニ託送シタ貨物 百疋ニ付 金一銭

三、混載元請店ニアラザル加盟店ガ臨時ニ五品目以上ノ混載ヲ発送シタ場合ハ其ノ鉄道託送トン数 一トンニ付金八銭

第五条 各加盟店ガ混載元請店ニ託送スル運賃ハ別ニ定ムル割合ニヨリ貨物積込ノ翌日元請店ニ支払フ…下略

第六条 …加盟店ノ託送数量報告ノ義務…

第七条 …加盟店ガ必要ノ場合ハ連盟混載ノ範囲ト否ヲ問ハズ荷主名、賃率等ヲ連盟ニ登録スルコトガデキル、他ノ加盟店ハ其ノ登録ヲ保護シテヤル義務ヲ負ウ…

第八条 …賃率協定トソレヲ厳守スル義務…

第九条 …連盟外ノ業者ニ対スル共同防衛ノ義務…

第十条 …加盟店ガ他ノ加盟者ニ支障ナキ場合連盟外ノ業者ト賃金其ノ他ヲ協定シタルトキノ各加盟店ノ遵守義務…

第十一条 省略

第十二条 …新加盟ニ関スル規程…

第十三条乃至第十四条 省略

第十五条 …役員ニ関スル規程…

第十六条乃至第二十八条 省略

昭和七年一月三十一日

連盟混才仕立駅 加盟店

汐留 株式会社原鉄運送店
汐留 合資会社三国運送店
汐留, 尾張一宮 笹島 戸田宗運輸株式会社
汐留, 北陸, 山陽, 九州, 北海道 大阪運輸株式会社
山陰 北根運送店
汐留 織物運送株式会社
福知山, 舞鶴 丸加運送合資会社
武生, 福井 吉川運輸株式会社
三条, 長岡, 新潟 大進運輸合資会社
汐留 島田組運送店
汐留 株式会社鳥居組倉庫

以上

第一条から第三条にみられるように、小口混載扱を常時出荷できるような実力のある運送店を中心に組織することを旨とし、営業拠点の駅においては協力して小口扱を混載扱にまとめること、連盟以外の運送店に対しては組織的に対抗すること、混載扱の着駅を指定する場合も連盟を通して確認し加盟店の競争相手を着店として指定しないことなどをとりきめるものであった。第四条にあるように一定の積立金を請求するとはいえ、第五条から第十条にみられるように、相互に貨物内容や荷主の情報を共有し手数料等の賃率も協定できるよう、負担に相応し得る共同行為の質を高める約束事も求めていた。調印した運送店の様子から東京一大阪間の輸送需要をメインとして指定店の小口混載扱から漏れる輸送需要や新規開拓の余地がある需要を想定して連盟を組織したとみられる。

一方、合同声明の意図であった合同による合理化効果は、非合同店の方が低額な料金を継続的に設定する限り論理的には破綻するものであって、政策責任が問われかねない諸刃の剣であった。実際、非合同店の方が低額な料金設定を実現するケースが多々あったから⁽⁶⁷⁾、荷主や非合同店からは、合同を進めるために合同店に与えた特小扱の請負いや小口混載扱の割戻といった特典に疑問が提示され始めていた⁽⁶⁸⁾。国鉄は輸送サービスを連携する相手として、なぜ合理化効果を発揮できない運送店を選ぶのかという趣旨の批判であった。

大阪においても同様であって、山口が上記の混載連盟に加入した東京の非合同店と1932年4月25日に協議をした際、「現行特割制度による割戻金を原資とする合同運送の実弾戦に堪えかねる非指定混載の苦境は東京、大阪ともに同様」であることを相互に確認したうえで、「この悪制度の撤廃を鉄道省に陳情する」として意見が一致していた⁽⁶⁹⁾。5月4日には、「特割制度撤廃運動につき名古屋、京都、大阪及び神戸の非指定店混載代表者会議を」大阪にて開催し「東京側と

共同して撤廃運動を進めること」を決め、6月9日には大阪側の連盟店スタッフが上京の上、鉄道省に対して「特割制度の業界に及ぼす弊害を説明の上陳情書を提出して速に撤廃されたい旨を懇請」するにおよんでいた⁽⁷⁰⁾。

しかし、陳情だけで差別的な小口混載扱の割戻制度が撤廃されることは難しいと判断した非指定店側は、様々な手段を講じた。たとえば、陳情以外のそのほかの手段としては、大阪合同が割戻金制度を利用する際の言わばグレーな対応を摘発することなどだった。大阪合同は割戻金の対象となるような小口扱の輸送需要を集める際に、自身のスタッフだけではなく「水屋」と称された集貨機関を利用していただけから、こうした方法は合同による合理化効果を発揮した運送店としてふさわしい対応なのかどうかといった訴えであった⁽⁷¹⁾。

とはいえ、次のような有効な手立てを見出していったことが重要であったのではないかと考えられる。すなわち、東京向けの小口混載扱を内航海運によって託送する案を山口は二か月かけて「同志」とまとめていた。海運転移を計画していたのである。1933年5月17日の記述に記載された案は次のようなものであった⁽⁷²⁾。

骨子

- 一、混載連盟が中心となり、全市非指定業者に呼びかけて資本金三十万円程度の大阪海運株式会社（仮称）を設立する
- 一、快速発動機船を利用して大阪芝浦間直航定期海上運送を行う
- 一、鉄道貨車混載と同様、重軽量の積合せを巧に工夫して特異の運賃率を設定する
- 一、輸送日数は鉄道混載に比し一日おくれの程度で運賃は保険料を含み混載便に比し三割以上格安にできる

運送取扱業としては、荷主の輸送依頼に対してどのような輸送機関を利用するにせよ輸送サービスを完結できれば良いわけである。こうした輸送請負サービスとしての運送店からみれば、利用する輸送機関の一つに過ぎなかった——とはいえ主たる手段ではあったが——国鉄と協力関係が構築できなければ、輸送が完結できる可能性のある限り、ほかの輸送機関を選択することは充分にありえた。こうした選択が可能であるという運送店の判断を表明することで、国鉄にとっては競争相手であった別の輸送機関——ここでは海運——に輸送需要が転移してしまうことを示唆したのであった。もっとも、この案が具体化したのか、またこの案に限らずこうした非合同店の姿勢が鉄道省の判断に影響を与えたのか否かはにわかに判断できない。とはいえ、同じ年の1933年6月に小口混載扱の割戻制度は廃止されるに至ったのであった⁽⁷³⁾。

鉄道省によれば、小口混載扱の割戻制度を廃止した理由は次のとおりであった。第一に、小口扱を貸切扱に転換するこの対策が経費削減効果としてどれだけの効果があるのか見直したいため、

第二に、様々な弊害があったため、第三に、出荷誘致という観点でいえば対抗輸送機関との競合関係を明確化しながら対策を施す必要が生じたためであった。第二については次の五点を内容とした。①一部の合同店は、割戻金を得るために、本来、ほかの駅が出貨にあたって利便性が高いにもかかわらず不自然に特定の駅に集貨を集中させてしまっていること、②一貨車にまとめることを過剰に追い求めることによって、発送が故意に遅延されがちであること、③責任トン数に達するように規定外の積込を行ったほか貸切扱を分解して小口混載扱とするなどの不正とみなされる行為があったこと、④鉄道省の監視体制が整っていなかったこと、⑤小口の輸送需要が多い大都市の運送店や荷主が利用できる制度となってしまう割戻の特典が地域性を帯び不公平となったことであった。①はむしろ貨物拠点駅の集約化として高度成長期に追求された方法が⁽⁷⁴⁾、運送店によって形成されつつあったとみなせば、国鉄輸送の合理化に寄与したとも考えられるが、鉄道省は否定的な判断をくだしていた。このように、国鉄は自身の利害をも再考して廃止の決断をくだしたのであるが、第二や第三の内容も指摘されたことを考慮すると、非指定店が競争力を発揮した場合があったことと、山口が対応を示したように非指定店側が、差別的な対応を改めない国鉄を見限り、海運転移を計画したことも影響したのかもしれない。

それでは、こうした決定に直面した指定店側はどのような受け止め方をしたのであろうか。次節以降で検討しておこう。

3. 1933年小口混載特割制度廃止に伴う指定店の対応

3-1. 六大都市合同懇話会の対応

指定店が特小扱の受注、小口混載扱の割戻制度などを利用するにあたって連携を深める必要を認めたことと、また鉄道省が出貨情報の把握、利害調整の円滑化などを期したことがあいまって、各駅の指定店を構成員とする事業者組織が結成されていった⁽⁷⁵⁾。すなわち、1928年には指定運送取扱人会が、運輸事務所管内ごと、鉄道局管内ごとに設置された。

こうした事業者組織のうち、六大都市の指定店を対象とした六大都市合同懇話会（以下、懇話会）では、次のような対策を練っていた。この懇話会が残した資料によると、1933年6月の小口混載扱割戻制度廃止をうけて、1934年4月25・26日に予定された「六大都市合同業務打合せ会議」に先立ち、合同店に対して小口混載特割制度に関する調査を依頼していた⁽⁷⁶⁾。すなわち、会議の趣旨は、「第一、協議の趣旨」における説明によれば、「予ねて業界関心の中心であった小口混載特割規定も昭和八年六月三十日限り廃止の運命を見ました。引続き出荷誘致を建前とする此れが代案とも見做さるものが実施せられたのであります、本制度の消長により最も甚大なる影響を受くるものは実に六大都市合同でなければならない」といったものであった。調査については、1934年3月16日付で「現行ノ小口混載特割制度ノ特長ニ付理論的並ニ数字的根拠ヲ承リ

度又鉄道トノ折衝方法ヲ如何ニスベキヤ」と記された諮問事項であって、これを主要な合同店に提案していたようである。資料では続けて「第二、六大都市合同業務打合せ協議事項（小口混載貸切扱割戻制度並に取扱に就きて）」として、協議要項を列挙しており、これは調査内容をさらに具体的に示すものであった。大きくは次の四点にわたっていた。すなわち、「A. 鉄道の側より見たる小口混載特割」、「B. 運送業者より見たる小口混載特割」、「C. 荷主より見たる小口混載」、「D. 小口混載取扱上の研究事項」であった。このなかにさらに詳細な項目が小区分され、A～Dのそれぞれに数十にわたって並べられているが、ここではその内容のすべてを紹介することは省略し、議論の必要に応じて適宜とりあつかうこととする。

次に諮問事項の具体的な内容であった各協議要項に応えた運送店の見解を、大阪合同を中心に、上記 A と C を主な対象として検討しておこう。上記 A のうち、「運送責任の問題」と小区分された項目に対して、同社は次のような見解を提示していた⁽⁷⁷⁾。

鉄道ガ貨物引受後引渡迄ニ発生シタル事故ハ免責特約ノモノヲ除キ悉ク鉄道ニ於テ賠償ノ責ヲ負フモ混載貨物ノ場合ハ一車悉ク免責特約ヲ附シ雨漏リノ外ハ総テ運送店ノ負担トナリ鉄道ハ煩雜ニシテ經常費嵩ム小口扱貨物が混載貸切扱ト代ハルコトニヨリ賠償責任ト經常費ノ差額ヲ運送店ニ転嫁スルコトトナル

みられるように、小口混載扱自体が、本来国鉄が輸送責任を負う事象に対しても、運送店がそれを担う輸送契約になっているから、鉄道省のメリットも大きいことを指摘していた。この点については、小口混載扱すべてにあてはまる内容であったが、「鉄道貨物の保有並に新貨誘致との関係」という項目では、さらに踏み込んで混載化のみならず割戻金が重要であることを示唆していた⁽⁷⁸⁾。

山陽、九州、北海道、朝鮮、満州行ノ如ク船舶ト激甚ナル對抗アル方面ヲ除キ其他ノ各地行モ自動車運送ノ發達ニ脅威サレ鉄道ハ対策ニ苦心スルモ未ダ良案ヲ発見スルニ至ラズ結局運送店ニ小口貨物ノ混載貸切扱ヲ奨励シ相当運賃ノ割戻シヲ交付シテ對抗ニカヲ添ヘル外ナク運送店トシテハ多年ノ混載技術ニヨリ貨物ノ等級ト輕重ヲ調節シ因テ生ズル差益ト交付運賃割戻金ヲ以テ余裕ヲ存シ可級の低廉ニシテ變通自在ノ特殊混載賃金ヲ設ケ又鉄道ガ直接ニ「サービス」不可能ナル凡ユル利便ヲ代ツテ荷主ニ提供スルガ故ニ辛ウジテ鉄道貨物ヲ保有シ得ル外近距離雜貨物ハ自動車對抗ニハ鉄道ニ協力シテ大ナル犠牲ヲ忍ビ或ハ採算ヲ度外視シテ極力新貨ノ誘致ニ努メ得ルモ畢竟混載運賃割戻金交付ノ力ニシテ最モ実効アル貨物保持ト併セテ新貨誘致策ト謂フベキデアル

海運だけではなくトラック輸送とも輸送需要が競合する事態に国鉄は直面しており、これに対処するためには、「相当運賃ノ割戻シヲ交付」し、「多年ノ混載技術」をもった運送店と連携するしかなく——もちろん、ここでは合同店のことであるが——、われわれがやや採算を度外視してまでも新貨誘致ができたのは、これも割戻金を前提としたからだとし、ほかに国鉄の対策はないのではないかと論じた。

このように、小口混載扱という輸送方法にそもそも伴った国鉄の免責範囲の多さという利点だけではなく、混載化を奨励するための割戻金制度は、国鉄が対抗輸送機関と競争するうえでも重要な要素になっていたはずであると指摘したのであった。

とはいえ、前節でみた廃止の理由に関しては自覚していたところもあり、「小口混載特割制度の弊害と謂わるる事項」としてまとめられた項目のうち、「荷主ノ苦情」に関する調査結果は次のとおりであった⁽⁷⁹⁾。

- 一、貨物が小口、特小扱ヨリモ延着シテ商機ヲ逸シ損害ヲ蒙ルコトアルコト
- 二、貨物ヲ途中駅ヨリ転送シ来リ伴フテ延着、荷痛ミヲ生ズルノミナラズ運賃扱料モ比較的
低減セザルコト
- 三、一車纏リタルモノ及僅カニ一口四、五個ノ貨物マデモ分送サレルコトアリテ最後ノモノ
ハ甚シキ延着トナリ其損害ハ運賃及扱料ノ割戻程度ニテハ償ヒ得ザル場合アルコト

鉄道省が指摘していたとおり、割戻金の支給を目的として小口扱を混載化するために、託送を繰り延べ unnecessary 延着をきたし、なおかつまとまった貨物の「分送」に伴う遅れも発生させていたことなどについては認めていたわけである。小口混載扱の割戻制度を、もし復活させる可能性があるとすれば、こうした課題に対応する必要があると考えられたのだろう、次のような対策も指摘された⁽⁸⁰⁾。下記の対策案の番号は、上記の「荷主ノ苦情」における記述番号に対応したものである。

- 一、原因ハ一日乃至二、三日以内ニ一車纏マラザル駅ニ向ケ強ヒテ混載ヲ仕立テ可成採算ヲ有利ナラシメシタメ先着貨物ヲ滞留セシムルヨリ起ル苦情ナルヲ以テ其儘放任スレバ他ノ扱ヲ指定サルルカ若クハ他店扱ニ変リ益々取纏メ時日ヲ延長シ遂ニハ仕立テ不能トナリ荷主ヨリ全然信用ヲ失ヒ混載事業ノ根本ニ悪評ヲ齎ス結果トナルベキヲ憂慮スル次第ニテ混載事業ハ荷主、鉄道、運送店共通ノ利益ニ立脚シテ経営シ多少ノ犠牲ヲ忍ビ必ズ定期仕立ヲ励行スベキナリ
- 二、ノ原因モ前項ノ原因ヲ補フ手段トシテ仕向駅以外ノ相当遠隔ノ駅行ヲモ積合ス結果多額ノ継送費ヲ要シ他ノ扱ニテ直送スルト略ボ同額ノ運賃ヲ要シ加フルニ延着ト荷痛ミヲ生ジ荷

主ハ混載ノ利便ニ均霑セザルタメ起ル非難ナルヲ以テ併セテ考慮スベキナリ

三、ノ原因中一車纏リタル貨物ヲ分割シ基本積合せトスルハ混載技術上必要欠クベカラザルヲ以テ斯カル荷主トハ特約ニヨリ可及的運賃ヲ低減スル一面ニ大ナル延着ヲ起サザルニ努メ又一口四、五個ノ貨物ヲモ分送スルガ如キハ現場員ノ不注意ヨリ生ズルモノナルニツキ嚴重督励シテ絶対防止ヲ期スベキナリ

とはいえ、みられるように、「一」では、延着しないように「定期仕立ヲ励行」する、「二」では、「考慮スベキ」、「三」では「嚴重督励」などとされており、意識改革以上の対策があったわけでは必ずしもなかった。もちろん、前記した「荷主ノ苦情」や鉄道省の廃止理由の一つであった延着は、貨車や輸送手段の積載効率を考えれば、必ずしも不必要ではないし、もし延着を回避し輸送時間をも重視するのであれば、出貨誘致をより一層進め到着地方が同じである輸送需要を開拓するしかない。とはいえ、出貨誘致を徹底するのであれば、これは次のような課題も生じさせてしまう難しさが伴っていた。すなわち、「隣駅及着駅運送店ノ苦情」という項目では次のように指摘された⁽⁸¹⁾。

一、隣駅ノ駅勢圏内ニ侵入シ来リ貨物ヲ吸集シ去ルガ故ニ輸送系統ヲ乱シ伴フテ運送店ハ大ナル被害ヲ蒙ルコト

二、発店ハ自店ノ利益本位ヨリ着店ニ対シ配達其他ノ料金強制的ニ低減ヲ加ヘ着店トシテハ寧ろ混載事業ヲ呪ヒ其ノ發展ニ協力セザル傾向アルコト

「一」については、前節でみた鉄道省も廃止理由の一つとした内容だった。これも輸送拠点の集約化という視点では評価できる事態ではあったものの、隣駅を最寄りとする荷主まで対象とするような運送店間の輸送需要獲得競争の激化は、合同店にとっても懸念されるべきものであった。これに対する対策についても「発店トシテモ同盟店共存共栄ノ精神ニ立脚シテ従来隣駅同盟店扱ノモノハ其ノ店ヲ経ルコトトシテ若干ノ扱料ヲ提供シ着店ニ対シテハ相互ノ利益ヲ考慮シテ混載事業ノ發展ハ発着両店ノ協力ニヨラザレバ成就セザル所以ヲ自覚反省スベキナリ」と記述するにとどまっていた。

とはいえ、こうした見解を示したうえで同じく協議要項「A. 鉄道の側より見たる小口混載特割」のなかで「鉄道より観たる小口混載に割戻を必要とする理由」という項目において、次の点を指摘することも忘れてはいなかった⁽⁸²⁾。すなわち、小口混載扱の割戻制度を廃止するということは、そもそも1926年の合同声明を具体化するため合同のインセンティブとする意図もこめられていたことを考慮すれば、この趣旨に賛同した合同店の意思決定を裏切るものでもあるから、このことについて鉄道省はどのように説明するつもりなのかということであった。当時の「中山

貨物課長ハ其ノ理由ヲ公表サレタル歴史ニ徴シテモ之ヲ廃止スルコトハ国家ノ威信上容易ナル問題ニアラザルナリ」と合同声明に伴う政策の一貫性に照らして維持すべきとしたのであった。

そのうえ、続く「割戻廃止により予想さるべき影響」という項目においても、次のように論じていた⁽⁸³⁾。

今ヤ海上運送ハ造船技術ノ進歩ニヨリ船舶ノ速力優秀トナリ其低運賃ハモトヨリ到達期間モ鉄道ト遜色ナク又陸上運送ハ昔日ノ鉄道独占時代去リ約二百軒内外ノ近距離ハ戸口ヨリ戸口迄ノ輸送ニ理想的機能ヲ發揮スル自動車ノ運行織ルガ如ク鉄道保有貨物中賃金高率ナル小口扱貨物ヲ根本的ニ侵略シ儘サントスル優勢ヲ示シ来リ鉄道及指定業者ハ協力シテ小口混載貸切扱ヲ以テ極力現有貨物ノ保持並ニ近距離對抗及新貨誘致ニ大ナル犠牲ヲ払ヒツツアルハ…(中略)…述ブル如クニテ万一運賃割戻シ廃止ヲ断行センカ其結果ハ指定店活動ノ財源ヲ枯渇セシメ鉄道ハ其保有貨物ヲ他ノ蹂躪ニ委カスコトナルベク運賃割戻制度ニ他ノ適当ナル制度ヲ設ケザル限り撤廢ハ不可能ナルベシ

合同店が荷主に提示する料金設定が「運賃割戻」を前提とするのであれば、海上輸送や台頭しつつあったトラック輸送に対して、国鉄の競争優位を料金面で発揮できるから、割戻制度の廃止による影響はライバルが利するだけであるというのであった。割戻金を荷主に還元する場合があること、これは荷主にとっても歓迎されるはずであることが示唆されていた。

このように、大阪合同は「A. 鉄道の側より見たる小口混載特割」において、小口混載扱の割戻制度は、国鉄にとっても重要な輸送方法であることを訴えていた。

続けて、協議要項「C. 荷主より観たる小口混載」では、荷主にとっての利点が論じられた。重要なことは、「割戻制度による好影響」という項目において、上記のような割戻金が荷主に還元されていることが改めて指摘されていたことである⁽⁸⁴⁾。次のとおりである。

一般荷主ハ運送店ガ混載事業ニヨル軽重量品積合せノ調節及小口扱ト貸切扱トノ賃金差額ニ加フルニ鉄道ヨリ受クル運賃割戻シ等ニテ余裕ヲ生ジ其均霑ヲ受クルコトトナリ運送店ト運賃契約ノ巧拙ニヨリ若干均衡ヲ失スル嫌アリ又行先方面ト数量ニヨリ賃率ニ大ナル差異アルハ止ムヲ得ザルモ

最高小口扱賃率ノ一割減ヨリ最低貸切扱賃率ノ五割減ノ特殊賃金トナリ又行先方面トカ出荷数量ニヨリ契約賃金ヨリ別途割戻シヲ得ツツアリ

すなわち、二段落目にあるように、割戻金というキャッシュバックは運送店が享受し、輸送契約によっては一概には言えないものの、荷主に対しても還元をしてきたとした。そのうえで、次

のように「割戻廃止により受けたる又受くることあるべき影響」を論じ、この点に注意を払うことを促していた⁽⁸⁵⁾。

運送店トシテハ鉄道ノ運賃割戻シ廃止ニヨリ混載事業ヲ取り止メルモノニアラザル限リハ軽重量品積合及等級ノ調節等所謂混載技術ヨリ生ズル賃金ノ差額ノ若干ハ均霑シ得ルモ運賃割戻シノ廃止ニヨリ現在ノ如キ低減ハ到底持続不可能ナルベキニツキ結局若干賃率ノ引上ヲ予想セザルヲ得ザルニツキ他ノ運送機関モ研究スル必要ヲ考慮スルナラン

そもそも小口混載扱自体が、すでに触れたことであるが、国鉄運賃が高めに設定された小口扱を、運送店が混載化してより運賃が低位な貸切扱とすることによって運賃差額が正当に得られ、それを運送店が享受するだけでなく荷主にも還元しており、加えて国鉄にとっても輸送効率があるから、三者に利点のある制度だった。これに新しく追加された割戻金というキャッシュバックはさらなる荷主への還元を可能としていたが、それが不可能になれば対抗輸送機関が利するだけではないかというものであった。繰り返してはあるが、小口混載扱の割戻制度を廃止することは、国鉄のためにもならないということを強調する内容だったわけである。

そして、協議要項 A～D の趣旨をまとめた「結論と対策」においても同様のことを述べ、国鉄の再考を促すことを求めていた⁽⁸⁶⁾。

陸上運送ノ大勢ヨリ観テ鉄道ニ対抗ノ船舶ハ勿論約二百軒ノ範囲ハ自動車輸送ノ理想圏内ナルヲ以テ国鉄ハ其ノ補助期間ナル指定運送店ヲ奨励シテ其ノ活動力ニ余裕ヲ与ヘ極力現有貨物ノ保持ト新貨誘致ニ努力セシマザルベカラザル関係上唯一ノ武器タル混載運賃割戻制度ノ廃止ハ不可能ナルハ言ヲ俟タズ益割戻率ヲ増加シテ激励セザルヲ得ザル傾向トナルベク仮令船舶及自動車ノ脅威少キ方面ニ対シテモ小口扱貨物ヲ混載貸切扱ニ転嫁シテ国鉄自体ガ利益スル限リハ其ノ利益ヲ割キ割戻金ヲ交付スベキハ当然ナルベク

昭和八年六月更改セル特割規程ハ出貨誘致奨励ニ出發シ純然タル実力本位ナルガ故ニ極力其ノ継続ヲ要望シ

(以下、略)

みられるように小口混載扱の割戻制度について「極力其ノ継続ヲ要望」するとして結んだのであった。

大阪合同以外の運送店で諮問事項に対して意見の提供が確認できるのは、東京合同運送株式会社汐留支店、名古屋合同運送株式会社、京都合同運送株式会社であったが、大阪合同の内容がもっとも豊富であり、なおかつ同社と他社の意見に大差はなかった。

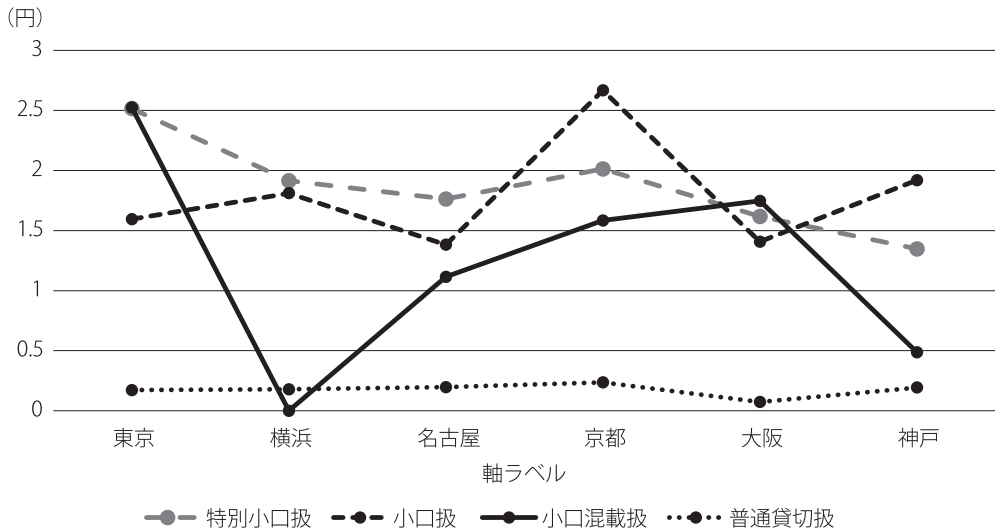
3-2. 懇話会の方向性

各社から諮問事項の回答をえて開催された1934年4月の会議では、様々な事実確認が行なわれたが、基本的には次のような内容が議事の方向性であった。それは、各駅の合同店を統括した国際通運社員の筒井が、会議の冒頭で「六大都市合同と特割との関係が非常に重大である事は今更私から申上げる迄もない事柄であります」と述べたことからもうかがえるように、割戻制度の復活を求めるものであった⁽⁸⁷⁾。これは大阪合同が調査結果の結論としたことと同じであったが、議事録からこの点をもう少し確認しておけば、大阪合同の村島なる人物が、「新貨誘致の実例としましては梅田駅では現在拾名の誘致員が置かれて居りますが、総て特割を加味した運賃によって誘致出来ている訳なんです、私共の方と駅員と打合をして荷主の方へ出て貰ってゐる様な次第で結局特割がなかつたならば鉄道としては到底出荷誘致は出来ないであります」とのべたところ、東京合同の秋葉原支店長代理萩原は「それは非常によい理由になりますね」とし、国際通運の先の筒井は「結局荷主へ戻してゐる事を言はなければ駄目ですな、鉄道の人が荷主の所へ行つても、鉄道規程運賃だけでは新貨を誘致することが出来ない、然し運送店も商売である以上手数を貰はなければならないそういふ事を鉄道の人に認識して頂いて新貨を誘致して頂くといふ事にすればよいと思ひます、此点鉄道で判つきりと認識して頂く必要がありますね」と議論していた⁽⁸⁸⁾。

会議の結論は必ずしも明示的ではないうえに、その後、いかなる対応を行ったのかも実証できないが、前記したように、話し合いの内容は小口混載扱の割戻制度復活を念頭においたものであったことは読み取れる。ある意味では当然かもしれないが、合同店が、割戻金というキャッシュバックを少なくとも前向きに評価していた様子がうかがえるだろう。また、このことは、小口混載扱の割戻制度が非合同店に対する合同店競争優位の源泉になりつつあった可能性も考慮できる。図3によると、割戻制度が廃止されたのちの1933年10月時点で、扱別に観察した1トン当たり利益金に大きな差はなかった⁽⁸⁹⁾。むしろ、東京合同を除いて1トン当たり利益金が傑出して高いわけではなかったし、同社も特小扱とほぼ同額であった⁽⁹⁰⁾。断片的な証拠ではあるが、これらのことを考慮すると、小口混載扱の割戻金というキャッシュバックは、合同店にとって経営成果を充実させるためには意義が高かった場合もあったと推測される⁽⁹¹⁾。

しかし、この制度が復活されることはなかった。それは国鉄にとって意義が低下したためだったと推測されるが、その要因は、既述のような鉄道省が指摘した廃止理由のみならず、昭和恐慌期から回復過程に突入し輸送需要が増し始めたことと(図1)、対抗輸送機関との競合関係については、より開かれた制度だったと考えられる出荷誘致運賃特割制度の方が結果を残しつつあったことにあったと考えられる。

図3 各合同店の発送扱種別トン当たり損益比較（1933年10月分）



注：混載に対する収入は、1トン当たりの「特割」を加算したものとされ、東京が1.805円、名古屋が0.488円、大阪が1.672円、神戸が4.30円だったという。作図の便宜上、横浜合同の小口混載扱差引利益金は0としている。

出典：六大都市合同懇話会『六大都市合同業務打合せ議事録（小口混載特割制度に就て）』、1934年、16-17頁（筆者蔵）。

4. 小口混載扱割戻制度および出貨誘致運賃特割制度の成果

4-1. 小口混載扱割戻制度の効果

表2によると、小口混載扱の割戻制度を利用した輸送トン数は、不況期の影響をものともせず、1928年の18万トンから1933年の63万トンに伸びていた。鉄道省の設定した責任トン数も大幅に超過しており、割戻金の対象となる出貨に力が入られた様子が見え始める。実際、割戻率も15%から21%へと上昇していた。表3によって、1929年のある半年間における様子を駅別に確認しておけば——残念ながら梅田駅の数値が原典の誤植と推測され割戻率が169%となってしまう

表2 小口混載貸切扱貨物運賃割戻の推移

(単位：トン、円)

	混載トン数	責任トン数	超過トン数	混載運賃 (A)	割戻額 (B)	割戻率 (B/A)
1928	183,910	71,100	117,859	893,554	132,965	15%
1929	372,024	149,800	222,224	2,000,256	287,230	14%
1930	433,953	148,500	285,254	2,272,559	390,283	17%
1931	570,624	169,300	394,371	3,202,591	601,610	19%
1932	650,222	180,700	471,557	3,868,109	766,631	20%
1933	634,759	161,600	473,159	3,758,598	777,916	21%

出典：鉄道省運輸局『国有鉄道の小運送問題』、1935年、438-439頁。

表3 小口混載貸切扱貨物主要駅別実績調査対象

調査対象：1929年の6か月間

	混載 トン数 (A)	小口貨物 トン数 (B)	小口の 車扱化率 (A/B)	混載運賃 (C)	割戻額 (D)	トン当たり 運賃 (C/A)	トン当たり 割戻額 (D/A)	割戻率 ((C/A)÷(D/A))
	トン	トン		円	円	円	円	
汐留	12,963	43,913	29.5%	97,152	10,737	7.49	0.83	11%
両国橋	2,452	12,999	18.9%	6,086	632	2.48	0.26	10%
品川	1,314	5,280	24.9%	13,277	1,740	10.10	1.32	13%
名古屋	20,233	63,882	31.7%	94,024	7,564	4.65	0.37	8%
千種	3,813	13,322	28.6%	11,911	2,071	3.12	0.54	17%
桑名	1,455	6,327	23.0%	6,506	959	4.47	0.66	15%
四日市	1,230	7,442	16.5%	6,448	771	5.24	0.63	12%
梅小路	5,626	24,859	22.6%	24,523	3,468	4.36	0.62	14%
湊町	69,686	96,663	72.1%	346,455	70,830	4.97	1.02	20%
日方町	2,375	6,503	36.5%	11,380	2,530	4.79	1.07	22%
片町	3,715	9,192	40.4%	13,316	2,934	3.58	0.79	22%
玉造	2,511	5,350	46.9%	12,732	2,694	5.07	1.07	21%
兵庫	2,207	13,274	16.6%	12,122	1,044	5.49	0.47	9%
手宮	6,619	17,958	36.9%	18,816	3,764	2.84	0.57	20%

出典：前掲『日本国有鉄道百年史』第8巻，168頁より作成。

い不自然なので省略してあるが——，おおむね関西地域の駅の方が，割戻率が20%台と高かった。混載トン数では関東や中部地域の駅と大差はないから，貨物品目の工夫などによって高い割戻率を実現したのだろう。また混載化率（「小口の車扱化率」）をみても総じて関西地域の駅が高く，ノウハウを蓄積していた様子が間接的にうかがえる。

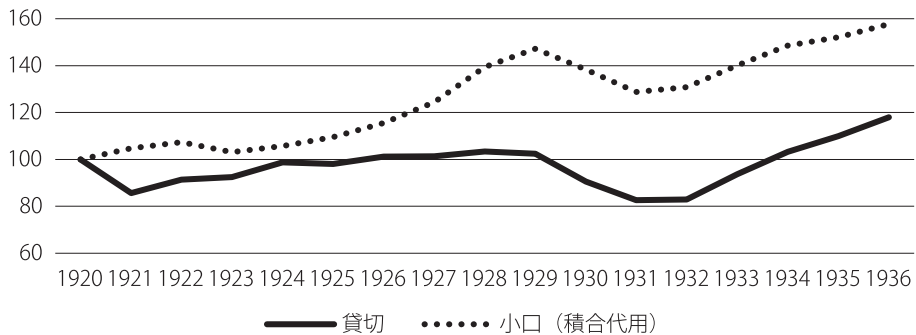
小口混載扱自体は国鉄にとって一面では有効な手段でもあった。このことは，前節でみたように，六大都市懇話会の調査事項に対して大阪合同が応えた内容からたびたびうかがえたことでもあったが，若干，検討しておけば次のとおりである。表4によって戦間期における使用貨車の様相と在貨を観察すれば，1920年代から昭和恐慌期にかけて，在貨トン数とされる滞貨に近い数量が関東大震災のおきた1923年を除き低下をみながらも一定の数量が確認され，一方では貨車運用効率が低下したから，これらのことを踏まえると，貨車滞留時間の短縮などによって合理化を図る余地が残されていた様子がうかがえる。実際，国鉄も，表1のような言わば運送店や荷主向けの制度改正ばかりでなく，内向きの輸送方法の改善を図り対応を試みていた⁽⁹²⁾。他方で，表4において確認すべき点は，使用貨車の推移である。貸切と小口（積合代用）の推移を指数化した図4を用いて，より詳しくみておけば，貸切として利用された貨車の数は，1920年代初頭にやや低下したのち20年代半ばからちなおすものの，1920年の利用数と変わらず，昭和恐慌期に低下したのち回復過程で輸送数量の伸びとともに上昇した（図1も参照）。これに対して小口（積合代用）は，1920年代後半にかけて使用貨車数を大きく伸ばし，昭和恐慌期に低下するものの1920年の使用車を下回ることはなく，その後，回復し1930年代後半には，1920年と比

表4 貨車使用車・貨車運用効率・在貨トン数推移

	使用貨車				貨車運用効率	在貨トン数 (年一日平均)
	貸切	小口 (積合代用)	無賃 (省用)	計		
1920	13,402	3,449	1,456	18,307	41%	582,100
1921	11,474	3,613	1,233	16,320	39%	361,823
1922	12,251	3,704	1,292	17,247	41%	471,620
1923	12,392	3,557	1,445	17,394	39%	578,505
1924	13,243	3,645	1,589	18,477	40%	419,160
1925	13,135	3,777	1,505	18,417	39%	213,456
1926	13,572	3,984	1,489	19,045	36%	213,839
1927	13,586	4,292	1,558	19,436	37%	222,661
1928	13,854	4,806	1,534	20,194	36%	197,909
1929	13,733	5,076	1,534	20,343	34%	178,944
1930	12,132	4,771	1,453	18,356	30%	135,581
1931	11,074	4,440	1,372	16,886	28%	123,366
1932	11,115	4,512	1,294	16,921	29%	119,808
1933	12,556	4,830	1,349	18,735	31%	139,982
1934	13,840	5,125	1,509	20,474	33%	178,624
1935	14,734	5,246	1,634	21,614	35%	196,839
1936	15,811	5,439	1,701	22,951	35%	239,895

出典：前掲『日本国有鉄道百年史』第八巻，209頁。

図4 扱別使用貨車数推移



出典：表4に同じ。

べて1.5倍ほどの伸びをみせた。小口扱用の貨車について積合代用とも記されているため、ここに小口混載扱のとりあつかいも含まれたと推測される⁽⁹³⁾。そうだとすれば、小口混載扱として輸送する貨車の数がより伸びたことが想定できる。図1によれば、小口扱それ自体の輸送量が伸びたわけではなく、むしろ1920年代は落ち込んでいったから、使用貨車数の伸びは積合代用を目的としたものだったのではないかと考えられるからである。この点については、表5によって、輸送数量と使用貨車数について扱別・用途別に割合をまとめてみると、1920年から1936年の期間に、小口扱の輸送割合は10%から6%へと傾向的に低下したのに対して、小口(積合代用)の貨車数の割合が19%から24%へと上昇傾向をみせたことからもうかがえるだろう⁽⁹⁴⁾。

表5 扱別輸送トン数および使用貨車の割合推移

	輸送トン数					使用貨車			
	貸切扱	トン扱	小口扱	特別小口扱 (宅扱)	計	貸切	小口 (積合代用)	無賃 (省用)	計
1920	90%	0%	10%	0%	100%	73%	19%	8%	100%
1921	89%	0%	11%	0%	100%	70%	22%	8%	100%
1922	90%	0%	10%	0%	100%	71%	21%	7%	100%
1923	90%	0%	10%	0%	100%	71%	20%	8%	100%
1924	91%	0%	9%	0%	100%	72%	20%	9%	100%
1925	91%	0%	9%	0%	100%	71%	21%	8%	100%
1926	91%	0%	9%	0%	100%	71%	21%	8%	100%
1927	92%	0%	8%	0%	100%	70%	22%	8%	100%
1928	93%	0%	7%	1%	100%	69%	24%	8%	100%
1929	93%	0%	7%	1%	100%	68%	25%	8%	100%
1930	93%	0%	7%	1%	100%	66%	26%	8%	100%
1931	93%	0%	7%	1%	100%	66%	26%	8%	100%
1932	93%	0%	6%	1%	100%	66%	27%	8%	100%
1933	93%	0%	6%	1%	100%	67%	26%	7%	100%
1934	93%	0%	6%	1%	100%	68%	25%	7%	100%
1935	94%	0%	6%	1%	100%	68%	24%	8%	100%
1936	94%	0%	6%	2%	100%	69%	24%	7%	100%

出典：図1 および表4 より作成。

とはいえ、鉄道省にとっては、このような小口扱の積載効率を上昇させる貢献以上に、小口混載扱の割戻制度は、前節でみたような課題を露呈してしまっていた。先にも見たように、過剰な混載化を進めてしまうこと、小運送業界の利害対立を不必要に刺激してしまうことなどであった。そして、これらを考慮して割戻金は廃止されたことはすでに指摘したとおりである。しかし、これも先述したが、小口混載扱の割戻制度と比較して、出貨誘致運賃特割制度がより効果的な意義をもったことも廃止の決定に影響を与えたと考えられる。次項で検討しよう。

4-2. 出貨誘致運賃特割制度の効果

各鉄道局別に出貨誘致運賃特割制度が対象とした輸送量を表6で確認すれば、広島鉄道局、新潟鉄道局（以下、新鉄）、札幌鉄道局をのぞき一定数量が継続的に確認でき、右欄の合計値をみれば、1930年の11万トンから1937年の314万トンへと、こちらも不況をものともせず大幅に上昇した。1933年の小口混載扱トン数が63万トンだったことと比べれば（表2）、この制度を利用した数量は1933年にすでに167万トンに達していたから、輸送数量の伸びという観点では大幅な相違があった。そのうえ、1930年から37年までの期間全体における割戻率をみれば（表7）、新鉄、仙台鉄道局の20%台をのぞいて30-40%台だった。運送店が関与していたとすれば、相当の割戻金が得られたことが推測される。さらに表8で成功率を確認すると――なにをもって成功

表 6 出貨奨励運賃割戻貨物発送数量推移

(単位：トン数)

	東鉄	名鉄	大鉄	広鉄	門鉄	新鉄	仙鉄	札鉄	計
1930	26,512	27,669	23,305		30,424		9,187	607	117,704
1931	119,317	161,035	115,354		30,664		29,236	164,445	620,051
1932	536,102	142,105	304,679		171,036		204,485	46,242	1,404,649
1933	138,754	457,608	458,558		308,530		297,413	14,688	1,675,551
1934	770,525	584,938	917,361		436,162		341,096	101,469	3,151,551
1935	749,543	626,622	807,685	55,775	543,807		363,676	43,488	3,190,596
1936	643,854	677,328	528,195	77,841	522,345	31,100	346,453	22,339	2,849,455
1937	746,793	658,142	489,419	98,824	691,213	123,730	306,565	27,323	3,142,009
計	3,731,400	3,335,447	3,644,556	232,440	2,734,181	154,830	1,898,111	420,601	16,151,566

注：空欄は「-」であるが、おそらく0であろう。

出典：前掲『日本国有鉄道百年史』、第八巻、173頁。

表 7 出貨奨励貨物の運賃割戻成績

(単位：トン、円)

	総発送		増送				
	トン数	一般運賃	トン数	一般運賃	割引運賃 A	割戻額 B	割戻率 (B/A)
東鉄	4,331,500	22,083,100	3,834,033	10,175,565	7,852,991	2,322,574	30%
名鉄	3,335,447	13,116,153	2,351,553	9,011,124	6,696,510	2,314,614	35%
大鉄	3,644,556	23,117,296	3,084,945	20,062,232	14,155,103	5,907,129	42%
広鉄	232,440	1,372,322	196,025	1,168,265	874,427	293,838	34%
門鉄	2,734,181	8,005,884	2,490,207	6,950,591	5,248,000	1,702,591	32%
新鉄	154,830	421,391	147,422	390,263	322,887	67,376	21%
仙鉄	1,898,111	9,644,573	1,346,761	7,053,196	5,594,499	1,458,697	26%
札鉄	420,601	2,896,472	287,433	2,253,031	1,613,408	639,623	40%

出典：前掲『日本国有鉄道百年史』、第八巻、174頁。

と判断しているのか不明瞭ではあるが——、対抗機関別では、海運、自動車いずれも80%台後半の値であり、海運・自動車双方を対象とした場合では100%と判断されていた。

これらを勘案すると、出貨誘致運賃特割制度は、国鉄に相応の輸送量をもたらし、割戻率から推測すれば運送店にも利するものがあり——前記したように対象運送店が合同店か非合同店か明瞭ではなくおそらく双方含むものと想定されるが——、国鉄がこの扱の目的の一つとした対抗輸送機関に対する何らかの競争優位という観点においても、成功率が高いと判断されていた。そのうえこの制度のなかには小口混載扱形態の輸送も含まれた（第一節参照）。そのため、単なる混載化に対して合同店に限定したキャッシュバックを提供してまで、小口混載扱の割戻金制度を維持する必要性は、輸送数量の伸び、対抗輸送機関に対する対策の有効性という観点から国鉄には乏しくなっていたと考えられる。ましてや、合同を進める方便でもあり、合同による合理化効果が期待通り進まなかったことも加味すれば、政策変更は考慮に値するものでもあった。また、もし出貨誘致運賃特割制度が、相手とする運送店を限定しない開かれたものだったとすれば、限定

表8 出貨奨励運賃割戻貨物対抗別件数（1930年12月から1937年12月まで）

	東鉄	名鉄	大鉄	広鉄	門鉄	新鉄	仙鉄	札鉄	合計	成功率	総件数に対する割合
対抗機関別											
海運	176	246	276	40	222	9	113	44	1,126	88%	76%
自動車	29	79	53	3	0	0	7	2	173	86%	12%
海運・自動車	2	14	14	0	0	0	0	4	34	100%	2%
社線	55	8	4	0	0	0	0	0	67	72%	5%
対抗機関なし	12	21	8	0	5	1	35	5	87	63%	6%
出貨季節別											
一般	263	323	296	27	188	10	137	50	1,294	88%	87%
季節的	11	45	59	16	39	0	18	5	193	75%	13%
新規増送あるいは 転嫁防止区別											
新規増送	14	23	6	0	11	0	15	5	74	48%	5%
転嫁防止	259	341	349	43	216	10	121	48	1,387	88%	93%
その他	1	4	0	0	0	0	19	2	26	77%	2%
全件数	274	368	355	43	227	10	155	55	1,487	86%	100%

注：0 という表示は、下記出典によれば「-」であるが、ここでは0と判断した。

出典：前掲『日本国有鉄道百年史』、第八巻、175頁。

したケースよりも数量、割戻率、成功率の点で効果を発揮したのだから、合同店を差別的に扱うことが輸送政策上も客観的な根拠を得られるものではなくなっていたと解釈できる。以上のような理由から小口混載扱の割戻制度は廃止になったと考えられるのである。

総括と展望

以上の要点を簡単に総括しておこう。第一次大戦期に荷主や国鉄が指摘した小運送問題は、滞貨や料金設定の不平等性であったが、1920年代前半においては、荷主を中心として小運送料金の高さが社会問題となっていた。経営に課題を抱えた大手運送店が中心となって提起した合同による合理化案を受け入れた鉄道省は1926年に合同声明を発表した。ところが、大手の思惑と異なると、中小運送店が声明の趣旨に容易には賛同せず、鉄道省は合同推進に関与せざるを得なくなった。もっとも、他方で国鉄を利用する貨物輸送の需要が引き続き強まっていたうえ、反面で海運のみならずトラック輸送が萌芽的に登場し始めたこともあって対抗輸送機関に対する対応を鉄道省は必要と考えていたから、小口輸送を中心に様々な改善策が進められた。また、そのためには小運送業界との何らかの連携は不可欠であった。合同声明を推進するため、鉄道省は、戦間期における国鉄の輸送課題のうち手間とコストのかかった小口輸送改善については、トラック輸送対策も兼ねた特小扱、および混載化の推進によって対応することとし、これらを合同した運送

店に請け負わせ、なおかつ小口混載に限っては一定の要件を満たした場合には割戻金を支給する政策措置を展開した。すなわち、輸送改善案を共に実施する相手として合同店を選び、相応のメリットを提供することによって、輸送改善と合同推進との双方を実現する方法を進めたのであった。

とはいえ、特小扱と小口混載扱の割戻制度という形態の輸送サービスは効果的では必ずしもなく、限界をもっていた。これらは、運送店に対して合同に参加する動機づけは与えたかもしれないが、それを持続させるほどの効力には乏しく、大阪合同の事例では営業権の譲渡がなかなか進まず、結局は、離脱者を阻止できずに非合同店を生む事態となってしまった。すなわち、国鉄の提案した新しい輸送サービスによる恩恵は、利害調整の難航を克服できるほど合同に参加を表明した運送店の期待に叶わなかった。想定通り合同による合理化効果が発揮されたかどうかはともかく、そもそも予定通りの合同体にさえ至らなかったのである。一方、離脱した非合同店からは小口輸送改善策の連携相手を合同店に限定することに対して批判が沸き起こった。合同による合理化効果をなかなか発揮できない運送店と提携することは、客観的な根拠に基づいた判断ではないという批判でもあった。とりわけ小口混載扱の割戻制度については、非合同店が海運転移を計画するなどして鉄道省をけん制したこと、国鉄自身も小口輸送改善策としての限界を把握したこと、実際に出貨誘致運賃特割制度などと比べて輸送量を伸ばすものではなかったことなどを要因として、1933年に廃止に至った。国鉄の見込みがあまかったと表現できるかもしれない。このような合同声明に伴う政策の限定的な効果や廃止の決断は、懇話会の調査と会議内容からうかがえたように、差別的な待遇を期待した合同店からは政策転換とも受け取られ、不満をためこむことになってしまったのであった。

その後の事態をやや記しておく、非合同店の批判に対して、鉄道省は、既述の小口混載扱の割戻制度廃止のみならず、1935年に特小扱を宅扱と改称し非合同店にも利用の道を開いたが、こうした政策転換によっても批判的な指摘がおさまることはなかった。政策転換と受け止めた合同店の不満もくすぶり、なおかつ小運送業界の競争秩序を乱す要因を不必要に与えたという荷主の批判も醸成された。三者から説得的な対応を求められ始めてしまった鉄道省は、1937年に国際通運を国策会社として転換させるべく日本通運株式会社を設立し、小運送業を免許制とする小運送業法を制定して対応を余儀なくされていくのであった⁽⁹⁵⁾。

以上のような合同声明に伴う政策措置の限界は次のようなことに基づいていたと考えられる。すなわち、合同による合理化効果という鉄道省の判断は、一過性の時代的産物であったと同時に小運送業の理解に難点を残したためだった。合同による合理化効果については、その効果が期待される頃には昭和恐慌に突入し、景気循環によって人件費削減が可能となっていた。小運送料金の引き下げという点においては目的を達成したものの、このことは合同店に限定された事態ではもちろんなく、言わば意図せざる結果であった。こうした意味では運送店数を限定し作業の集約

化に基づいた合理化効果の発揮という論理には一定の限界があったわけであるが、それは次のようなことを意味する。すなわち、荷役・集配作業において実際の輸送を担うことが、小運送業が提供するサービスのすべてではなく、小運送業は運賃後払い、運賃決済、荷主間決済などの業務に携わることも重要だったうえに、場合によっては国鉄だけではなく輸送機関として海運やトラックも利用する業態であった。それにもかかわらず、これらの業務に関する政策的な配慮が欠けていたために、非合同店の営業基盤を許容することとなったからであった。それでも、合同を促すために差別的な待遇を一定期間にわたって続けたから、ある種の人為的な利害対立あるいは競争関係を合同店と非合同店との間に育んでしまった。もちろん、小口混載のノウハウに期待したことは、荷役集配作業だけを提供している産業とみなしたとは言い切れない視点を鉄道省がもっていたことを示唆するものかもしれないが、小運送業界をとらえる視野の限定性が政策効果の見通しに限界をもたらしたのではないかと考えられる。

最後に若干、展望を述べておこう。冒頭に見通しを示した輸送サービス総体のあり方については、国鉄の輸送改善が、小運送業とのなんらかの連携を介して行われていたこと、とりわけ小口混載扱については運送店が小口扱を貸切扱としてまとめるノウハウを充実させることによって始めて成り立ったことが浮かび上がった。これらを念頭におけば、今回は詳述できなかったが、小運送業の別の業務に着目し輸送サービス総体のあり方を明らかにしながら、輸送市場にどのようなサービスが提供されていたのかという視点を育み、輸送産業としての発展史を描くことも可能になるだろう。これは今後の課題である。

さらに、合同声明後の小運送業界における利害対立から、論点をやや敷衍しておけば、次のとおりである。われわれは企業も家計も経済人として把握しがちであるが、企業は常に合理的な意思決定をくだし得る主体ではないし、たとえ合理的な判断をなし得たとしても市場の質がいかなるものか問われる必要があろう。経済史の関心では戦間期の重化学工業化という産業構成の変化が固定資本の制約を強くし資本主義の自律的な調整機構が弱化したといった視点から重要な議論がなされてきたと思われる⁽⁹⁶⁾。これらは非常に重要な関心なのであるが、一方で小運送業界の合同声明措置によって、合同店と非合同店との間に、ある種の人為性をもって価格やサービスをめぐる競合関係が生まれ、こうした事態からこぼれ出てきた事実として、合同の趣旨に納得せず独立自営を選択する事業者が多かったことに注目できる。このことを考慮すると、次の視点を育むことも大事かもしれない。すなわち、一定の地域や特定の産業においては、企業経営に関する独特な価値観が形成および共有され、価格シグナルに基づいた資源結合の合理性といった要件だけでは説明できない産業発展の要素が隠されているかもしれないということである⁽⁹⁷⁾。固定資本の制約が低いこと、反面で混載化のノウハウといった人的資源における何らかの技術的な判断力が不可欠であり、これを頼りに運送店の経営的な発展が展望できることといった条件が、小運送業界において独立自営を求める経営者を育む土壌となった可能性が考えられる。こうした経営

者が価格シグナルや経営上の合理的な判断を無視するわけではないが、独立自営の姿勢を強く堅持し、業界の産業組織を競争的にしたとすれば、産業が成り立つ条件の実証的な把握とともに小運送業界の特性を解き明かすことが期待できる。このことは、現在の課題にとりくむ関心にも通底する。すなわち、小運送業を対象とすることによってサービス産業の分析視覚を養い、産業構成の変化が観察される新しい時代を読み解く視座を育む一助になるかもしれないからである。こうした視野の拡大も今後の課題としたい。

注

- (1) 以下、小運送業については、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、序章、第一章。
- (2) たとえば、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Ⅱ部など。
- (3) 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年などであり、近年の研究成果も基本的には個別輸送機関を対象とする視点に立脚したものが多く、たとえば、トラック輸送については、関谷次博『物流発展と生産性——戦後日本トラック輸送の発展から——』晃洋書房、2019年など。また、多くの輸送機関を対象とした研究においても内容は個別の歴史分析にとどまっており、相互の関連が積極的に問われたわけではなかった。日通総合研究所編『日本輸送史』日本評論社、1971年。なお、以上のうち、関谷の研究は戦間期の小運送に関する最も新しい成果でもあり、人件費の分析を深化させる意図を感じられるものの、国鉄と小運送業のあり方に新しい知見を提示するものでは必ずしもなかった。詳しくは、河村徳士「書評 関谷次博著『物流発展と生産性——戦後日本トラック輸送の発展から——』」『歴史と経済』第246号、2020年。
- (4) 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』、第一章、および日本通運株式会社編『社史・日本通運株式会社』、1962年、前篇、第二章、第三章。
- (5) 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』、第四章、および同「第一次大戦期の小運送問題と公認制度」前掲『両大戦間期の都市交通と運輸』、第六章。
- (6) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』第八巻、1971年、131頁。
- (7) 鉄道省運輸局『国有鉄道の小運送問題』、1935年、6-7頁。
- (8) 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』、45-48頁。
- (9) 以下、公認制度については、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』、第四章、および同「第一次大戦期の小運送問題と公認制度」前掲『両大戦間期の都市交通と運輸』、第六章。鉄道輸送の監督官庁であった鉄道院は1908年に設置されたが、1920年に鉄道省へと昇格した。前掲『日本の鉄道』、年表、406-408頁。なお、行政官庁として政策を実行する場合は鉄道院ないしは鉄道省を主語とし、事業であった鉄道業務自体として何らかの対応を行う際は国鉄を主語とする。
- (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』、第九章、および同「1920年代における小運送合同政策の歴史的背景——料金問題と物価対策——」『社会経済史学』第76巻2号、2010年。
- (11) 橋本寿朗『大恐慌期の日本資本主義』東京大学出版会、1984年。
- (12) 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』、第九章、第十章、および同、前掲「1920年代における小運送合同政策の歴史的背景——料金問題と物価対策——」。
- (13) 鉄道省『小運送参考統計』、1936年、11頁。
- (14) 日本貨物鉄道株式会社貨物鉄道三十年史編纂委員会編『貨物鉄道三十年史』中巻、2007年、62頁。

- (15) 前掲『日本国有鉄道百年史』第八巻, 220 頁。
- (16) 以下, 同上書, 第4章第2節。このほか, 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』, 第二章も参照されたい。
- (17) 前掲『日本国有鉄道百年史』第八巻, 131 頁, 133 頁。
- (18) これらの点については, 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」前掲『両大戦間期の都市交通と運輸』, 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年なども参照されたい。
- (19) 特小扱については, 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』, 第十章のほか, 前掲『国有鉄道の小運送問題』, 第六章第二節。
- (20) 鉄道省監督局『小運送問題概観 — 業法制定を中心として —』, 1942年, 11 頁。
- (21) 同上書, 33-35 頁。
- (22) 小口混載扱である混合積に対する貸切扱の運賃をはじめて明文化したのは, 山陽鉄道株式会社が1889年に行ったものであったという。前掲『貨物鉄道百三十年史』中巻, 149 頁。
- (23) 同上書, 149 頁。もっとも, 参照文献では創業時代がいつ頃を指すのかは必ずしも明示的ではない。
- (24) 1927年に実施が宣言された小口混載扱の割戻制度については, 前掲『国有鉄道の小運送問題』, 第六章第五節。
- (25) 以下, 同上書, 431-434 頁。引用文中, (中略) は筆者の手による。
- (26) 同上書, 430-431 頁。
- (27) 以下, 前掲『日本国有鉄道百年史』第八巻, 172 頁。同書をして, この制度は「船舶・自動車等の対抗機関の進出に対抗しようとしたもので, これらの処置は, すべて鉄道の運送分野を確保するための自衛的手段であった」という。同書, 171 頁。
- (28) 同上書, 175 頁。
- (29) 以下, 前掲『小運送参考統計』, 11 頁
- (30) 鉄道輸送貨物の品目ごとの検討と小運送業のかかわりは別稿で検討したいと考えている。
- (31) 以下, 前掲『国有鉄道の小運送問題』, 359-362 頁。
- (32) 山口謹一『革命期の通運の記録』株式会社交通出版社, 1963年, 13 頁。これはいちおう書物の形態でもって刊行されたもののようであるが, 国立国会図書館および大学や公共施設の多くの図書館では所蔵が確認できず, たまに古本屋市場に登場するような類のものである。日記ではあるが, 折に触れて一次資料を転載する記述方法が採用されているので, 資料的価値が高いと判断できるから, 一次資料に準じたものとして引用を頻繁に利用することとする。同書は筆者蔵。
- (33) 同上書, 14-16 頁。以下, ことわりがない限り, 引用資料中, 「(中略)」などは筆者の手による。
- (34) 同上書, 17-20 頁。
- (35) 同上書, 20 頁。
- (36) 本文で若干, 先述したように, 特小扱は国際通運が受託し各駅で合同した運送店に請け負わせる方法であった。そのため, 国際通運の支店は限られており, 同社は, 特小扱業務と, 各運送店間に恒常的に発生する債権債務処理であった計算業務をメインとしていた。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。
- (37) 前掲『革命期の通運の記録』, 22 頁。引用中, () 内の記述は原典書物のままである。
- (38) 同上書, 23 頁。5月24日付の手記である。
- (39) 同上書, 24 頁。引用文中, 「託送者合同運送」, 「特割戻金」はママ。
- (40) 同上書, 24-25 頁。
- (41) 同上書, 27 頁。
- (42) 同上書, 27-28 頁。
- (43) 同上書, 31 頁。引用文中, () はママ。
- (44) 同上書, 38 頁。

- (45) 同上書, 40-41 頁。
- (46) 同上書, 41 頁。
- (47) 相次運送は、「国有鉄道に於て地方鉄道、軌道及航路と連帯運送を為し連帯決算を行へるが如く」小運送業界とも連携するというもので（前掲『国有鉄道の小運送問題』, 136 頁）、国鉄が運送店と連携することによって小運送業の分野にまで何らかの輸送指示を行い得る条件を模索したのと考えられる。特小扱とはまた別に、国鉄が主体的に荷役・集配作業に関与する方法を整えておこうとする趣旨であろう。ここで指摘された相次運送が何らかの具体的な輸送サービスに結実したのかは判然としない。なお、「ハ」は大阪合同の株式にいったん資金を払い込んでしまったから、参加表明後に離脱した場合、全額返金を保証してくれるのか否か信用できないということであった。
- (48) これらの点は、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』, 第八章など。もっとも、この点について、運送店の営業成果に基づいたより詳細な考察は別稿を予定している。
- (49) 前掲『革命期の通運の記録』, 41 頁。
- (50) 同上書, 42 頁。
- (51) 同上書, 45 頁。合同声明後の合同店と非合同店との荷主獲得競争については、詳しくは別稿を予定しているが、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』, 第十章でも簡単に触れている。
- (52) 前掲『革命期の通運の記録』, 48 頁。1930 年 2 月 18 日の記述。
- (53) ちなみに、受け荷主が支払う場合は、運賃後払いとなり、これは「先払」などと呼ばれた。
- (54) 正確には、この場合、鉄道に輸送を依頼する時点で出荷主が輸送料金を合同店に支払う必要があるが、参加店は事前に大阪合同に支払いを済ませ、事後的に出荷主に請求していた。
- (55) 以下、前掲『革命期の通運の記録』, 48-49 頁。
- (56) 同上書, 53 頁。1930 年 7 月 8 日および 23 日の記述による。
- (57) 同上書, 57 頁。
- (58) 前掲『革命期の通運の記録』, 59 頁。なお、引用中、第二案のカッコは、山口の解説が付記されたものである。
- (59) 同上書, 59 頁。引用元は、11 月 1 日付の記述欄であるが、前後の関係から 12 月 1 日の誤植と考えられる。
- (60) 同上書, 59 頁。
- (61) 同上書, 60 頁。
- (62) 同上書, 60 頁。
- (63) 同上書, 61 頁。
- (64) 同上書, 63 頁。1932 年 1 月 10 日の記述である。以下も同じ。
- (65) 同上書, 64 頁。1932 年 1 月 31 日の記述である。
- (66) 同上書, 64-65 頁。以下、引用中、「…」あるいは「…（中略）…」は、引用文献のままである。また引用中下段の方の「連盟混才仕立駅」は、原典のままである。
- (67) 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。
- (68) 前掲『国有鉄道の小運送問題』, 第七章。
- (69) 前掲『革命期の通運の記録』, 71 頁。
- (70) 同上書, 71-73 頁。
- (71) 同上書, 74-75 頁。1932 年 8 月 11 日の記述である。
- (72) 同上書, 82 頁。
- (73) 前掲『国有鉄道の小運送問題』, 435-438 頁。以下も同様。
- (74) 前掲『貨物鉄道百三十年史』中巻, 第一章第五節。高度成長期において国鉄が小口輸送を改善するにあたって、全国スケールで構想したものの、この方針が、対象地域を限定して経営に臨む通運業界（小運送業ののちの呼び方）の利害と異なったことから、混載車扱の衰退を早める結果になったことを

指摘したものに、森田耕平「小口混載と「小口貨物輸送改善」をめぐる国鉄と通運の関係——1950～70年代の大阪を中心とした検討——」『鉄道史学』第33号、2015年がある。

- (75) 前掲『国有鉄道の小運送問題』、369-376頁。
- (76) 以下、六大都市合同懇話会「六大都市合同業務打合せ議事録（小口混載特割制度に就て）」、昭和九年四月二十九日於大阪、筆者蔵。これは書物の形態ではなく、六大都市合同懇話会における会議の議事録を中心に冊子としてまとめられたものであり、表紙には「関係社外厳秘」と朱書きのうえ○秘と捺印されている。残念ながら、この事業者組織がいかなる目的で、いつ結成されたのか正確には判明しない。メンバーも確実にわからない。小口混載扱の割戻制度が廃止されたのちに対策を練るために結成されたものかもしれない。メンバーについては、後に本文で利用するところからうかがえるように、おそらく国際通運、大阪合同、東京合同運送株式会社、横浜合同運送株式会社、名古屋合同運送株式会社、京都合同運送株式会社の各社が中心だったと考えられる。
- (77) 同上書、24頁。
- (78) 同上書、25頁。引用した項目名のなかの「保有」は意味がよくわからないが、引用文をから推測すると、おそらく集めると言った意味合いのようである。詳細は不明である。
- (79) 同上書、25頁。
- (80) 同上書、25-26頁。
- (81) 以下、同上書、27頁。
- (82) 同上書、29頁。
- (83) 同上書、29頁。
- (84) 同上書、33-34頁。
- (85) 同上書、34頁。
- (86) 同上書、37-38頁。
- (87) 同上書、議事録篇、5頁。
- (88) 同上書、議事録篇、21-22頁。
- (89) 図3に注記したように、横浜合同の小口混載扱の利益金は空欄であったが、作図の必要から便宜上0としている。
- (90) 図3に注記したように、おそらく既述した出荷誘致運賃特割制度に基づいた「特割」が小口混載扱の利益金には反映されていた。こうした特典を加えて、はじめて1トン当たりの利益金がほかの扱いと近い額になった、あるいはそれだけ荷主へ還元を可能とし集貨に結び付けたことが推測される。これ以上の証拠が得られていないので、本文で論じていくような、こうした割戻金もった経営の意義は暫定的なものでもある。
- (91) そうだとすれば、合同の利点を見限って、離脱の末、非合同店を選択する運送店が現れたことと整合的ではない。合同店と非合同店との競争関係からもう少し実証的な検討を加えることは今後の課題である。
- (92) 前掲『日本国有鉄道百年史』第八巻、210頁、および林采成、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」、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——」も参照されたい。
- (93) この点の正確な判断は、手持ちの資料ではうかがえないことが多いので、他日を期したい。
- (94) ただし、輸送数量の伸びに反映されなくとも、手間のかかる小口扱の輸送需要が増えれば使用貨車数は増加してしまう。こうした可能性を棄却できない以上、正確な論証ではないのであるが、暫定的な見解として提示しておきたい。
- (95) これらの考察については今後の課題であるが、事実経過については、前掲『小運送問題概観』による。
- (96) 橋本寿朗、前掲『大恐慌期の日本資本主義』など。経済学からは、投資の可塑性といった関心から批判されている。宇沢弘文『経済学の考え方』岩波新書、1989年など。
- (97) 小運送業において独立自営を志向する価値観が共有されたといった論点は、まだ実証の余地が大きい。

いのであるが、たとえばある産業で活躍する事業者のライフコースや、労働力を送り出す家族の戦略を踏まえて産業発展のあり方を議論した研究として、谷本雅之「分散型生産組織の「新展開」——戦間期日本の玩具工業——」岡崎哲二編『生産組織の経済史』東京大学出版会、2005年、谷本雅之『日本における在来的経済発展と織物業』名古屋大学出版会、1998年などがある。

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
- 宇沢弘文『経済学の考え方』岩波新書、1989年
- 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
- 河村徳士「1920年代における小運送合同政策の歴史的背景——料金問題と物価対策——」『社会経済史学』第76巻2号、2010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『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
- 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「書評 関谷次博著『物流発展と生産性——戦後日本トラック輸送の発展から——』」『歴史と経済』第246号、2020年
- 関谷次博『物流発展と生産性——戦後日本トラック輸送の発展から——』見洋書房、2019年
- 谷本雅之『日本における在来的経済発展と織物業』名古屋大学出版会、1998年
- 谷本雅之「分散型生産組織の「新展開」——戦間期日本の玩具工業——」岡崎哲二編『生産組織の経済史』東京大学出版会、2005年
- 鉄道省『小運送参考統計』、1936年
- 鉄道省運輸局『国有鉄道の小運送問題』、1935年
- 鉄道省監督局『小運送問題概観——業法制定を中心として——』、1942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
- 日通総合研究所編『日本輸送史』日本評論社、1971年
- 日本貨物鉄道株式会社貨物鉄道百三十年史編纂委員会編『貨物鉄道百三十年史』中巻、2007年
- 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』第八巻、1971年
- 日本通運株式会社編『社史・日本通運株式会社』、1962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
- 橋本寿朗『大恐慌期の日本資本主義』東京大学出版会、1984年
- 森田耕平「小口混載と「小口貨物輸送改善」をめぐる国鉄と通運の関係——1950～70年代の大阪を中心とした検討——」『鉄道史学』第33号、2015年
- 山口謹一『革命期の通運の記録』株式会社交通出版社、1963年

資料

六大都市合同懇話会「六大都市合同業務打合会議事録（小口混載特割制度に就て）」、昭和九年四月二十九日於大阪