
技術の移転・変容・開発—日本の経験 プロジェクト

鉄鋼と鉄道研究部会

鉄道時代の道路輸送

山本 弘文

限定配布



国際連合大学

著者略歴

山本弘文 (やまもと ひろふみ)

1923年 東京に生れる

1952年 東京大学経済学部商業学科卒業

現在 法政大学教授, 同沖縄文化研究所員

現住所

主要著作 『興業意見他前田正名関係資料』 ((共編) 光生館, 1971年)

『維新期の街道と輸送』 (法政大学出版局, 1972年)

「近世沖縄史の諸問題」 (『沖縄文化論叢1』所収 (平凡社, 1972年))

この報告書は、国際連合大学の「人間と社会の開発」プログラムの枠組のなかで、同プログラムの「技術の移転、変容、開発—日本の経験」プロジェクトの一部として作製された。このなかに表明される意見・見解はすべて著者個人としてのものであって、必ずしも国際連合大学を代表するものではない。

「技術の移転、変容、開発—日本の経験」プロジェクトは、林武 (アジア経済研究所) をコーディネーターとして、同研究所の協力のもとに推進されている。

アジア経済研究所

〒162 東京都新宿区市ヶ谷本村町42

Tel: (03)353-7501 Cable: AJIKEN TOKYO

HSDRJE-34J/UNUP-207

©国際連合大学

1979年印刷

国際連合大学

〒150 東京都渋谷区渋谷 2-15-1 東邦生命ビル29階

Tel: (03)499-2811 Telex: J25442 Cable: UNATUNIV TOKYO

鉄道時代の道路輸送 山本 弘文

目次

1	工業化政策の修正と私設鉄道の認可	2
2	日本鉄道の開通と物流の変化	3
3	鉄道網の形成と道路輸送の変貌	15
4	有力な鉄道貨物取扱業者の誕生	20

1 工業化政策の修正と私設鉄道の認可

維新政府の工業化政策は、当初、つよい官設官営主義によって彩られていた。幕府・諸藩から引継いだ鉱山・造船所などのほか、道路輸送や沿岸海運も、直営ないし直接的管掌のもとに置かれた。また電信や鉄道も、外国利権の排除と政権の確立に不可欠な施設として官設・官営とされた。新しい機械設備の導入と外国人技術者の指導によって補強されたこれらの官業群は、1870年に設置された工部省のもとに集約され、初期の工業化政策の担い手となったのであった。

しかしこのような重要産業の直営ないし政府専掌政策は、廃藩後の経費の膨張と財政資金の涸渇、政府使節団の欧米回覧（1871年12月～1873年9月）にともなう新知見、市民の批判と抵抗などによって、程なく修正を余儀なくされた。とくに歳入額の一年分に近い戦費（4,200万円）を費した西南戦争（1877年1月～9月、最後にして最大の土族反乱）は、政府財政の困窮をさらに深め、直営企業に対する追加投資を困難にした。そのために1880年11月には、電信・鉄道・陸海軍工廠などを除く直営企業の払下げ方針（工場払下概則）が発表され、また鉄道についても従来の官設官営政策を修正して、私設鉄道の認可に踏み切ることになったのである。

私設鉄道の認可申請は、東京・大阪周辺において、すでに1872年頃からあらわれていた。すなわち東京周辺では、横浜の政商高島嘉右衛門による東京―青森間の申請（1872年6月）をはじめとして、旧領主層出身の華族や華族組合の同様の出願が相継ぎ、また大阪周辺でも大阪―堺間の認可申請が、鴻池その他の豪商や高知県、堺県の有志から提出された（それぞれ1872年11月、74年11月、同12月）。しかし当初はいずれも政府のつよい官設官営方針によって却下され、実現のはこびにいたらなかったのであった。

このような方針に変化があらわれはじめたのは、遣欧使節団の帰国後、内務省の開設（1874年1月）を経て、工業化政策の修正がはじまった75年頃からであった。すなわち同年1月には、さきに堺県有志から提出された大阪―堺間鉄道の敷設願書が認可され、また同年10月には、華族組合から提出された新橋―横浜間鉄道の払下げに対しても認可が与えられたのであった。これらの計画は、その後いずれも資金調達の失敗のため、実現をみることができなかった。しかしこれを契機に、従来民営鉄道の実現をはばんできた政策上の障害が取り除かれ、大きな展望が開かれることになったのである。

このような状況のなかで、首尾よく敷設・開業に漕ぎつけたのは、華族組合によって1881年12月に設立された日本鉄道会社であった。同社の母体となった華族組合は、さきに秩禄処分（1877年1月）にともなう資金難のため、新橋－横浜間鉄道の払下げを辞退（1878年2月）するという失敗を経験していた。しかし交付された金禄公債を原資として第15国立銀行を設立し、また岩倉具視、松方正義などの政府高官の激励によってふたたび上野－青森間の鉄道建設を企画し、81年5月、池田章政（旧岡山藩主）ほか461名を發起人として、日本鉄道会社の創立を出願するにいたったのであった。

この出願は東京府を経て同年8月認可され、同11月には、東京－青森間の敷設・営業の特許と付帯条項を定めた特許条約書が下付された。それによれば、鉄道用地は、官有地の場合無償貸与、民有地については「公用土地買上規則」によって買収のうえ払下げとされ（第2条、3条）、いずれも国税を免除された（第4条）。また払込資本に対しては工事落成まで年8%の利子を交付し、開業後も純益年8%に達しない場合は、8%までの差額補助金を一定期間（東京－仙台間は10年間、仙台－青森間は15年間）交付することになっていた（第5条）。そして東京－前橋間の工事は、すべて工部省鉄道局によって施工されるものとされたのであった。このような保護と助成に対して同社は、構内電信・郵便局用土地・家屋の無償貸与、郵便信書および遞送員の無賃輸送、公務中の軍人・軍属・軍用品および警察官の運賃割引（5割引）、事変・兵乱の際の政府の自由使用、50年後の政府買収の容認など、各種の義務を負った。しかしその内容が、全体としてきわめて恩恵的なものであったことはあきらかであった。いずれにしてもこうして、わが国最初の民間鉄道会社が発足することになったのである。

2 日本鉄道の開通と物流の変化

建設工事は工部省鉄道局の手によって82年5月、川口－熊谷間で始まり、84年8月、第1区線の上野－前橋間が竣工した。ところで前記特許条約書によれば、鉄道局による工事の引請けは第1区線のみのものであったが、会社側の準備不足のため、84年2月、第2区線（第1区線中間駅から白河まで）の工事が、ついで85年5月には上野－青森間全線の工事が鉄道局によって施工されることになった。以後同線の工事は、「公用土地買上規則」にもとづく用地の強制買収と工部省鉄道局の施工によって順調に進行し、87年7月大宮－白河間（第2区線）、同12月白河－塩釜間（第3

区線), 90年11月塩釜—盛岡間(第4区線)と相ついで開通し, 91年9月には, 上野—青森間454マイル余の全通を見ることになったのである。

他方列車の運行は, 工事の進行にともなうすでに83年7月, 上野—熊谷間で始まっていたが, 同年8月には貨車の連結も始まった。しかし線路保全と列車の運転は, おなじく工部省鉄道局にすべて委託された。同社がこうした業務に習熟し, 保全・運転・経営全般にわたって自主的な体制を確立したのは, 上野—青森間全通後1年余を経た1893年4月のことであった。

日本鉄道の開通は, 沿線の貨客の動きや道路輸送に大きな影響を及ぼした。以下その模様を, 福島地方を例にとって考察してみたいとおもう。福島県文化センター歴史資料館には, 日本鉄道関係の用地買収や開通後の事情を伝える, 豊富な資料が残されている。たとえば開通後の事情については, 上野—塩釜間開通直後の88年1月7日付で, 農商務省商務局長からはやくも影響調査の照会があり, これにもとづいて同1月12日, 各郡役所宛の調査依頼が発せられた。その報告をまって福島県知事から発せられた回答(3月10日付)は, 次のようなものであった。

建第426号按

東北鉄道線敷設前後ニ対シ物貨運賃及到達時限等ノ比例取調之義ニ付乙第5号御照会之趣了承, 右ハ開始日尚ホ浅ク未タ充分ノ利用ヲ見ストイヘトモ, 概略目今ノ景況后記之通ニ付, 御承知有之度, 此段及御回答候也

知事

農商務省商務局長殿

鉄道開通以来, 物貨運輸上景況ヲ通観スルニ, 開始日尚浅ク未タ全般之レカ便益ヲ見サルモ, 沿線近方及会津地方ニ著シキ利便ヲ与ヘタルハ到達時限ト運賃ナリ。今其速達ノ日数ヲ従前ニ比較スルニ, 殆ト日数半ヲ早メ, 随テ運賃壹割乃至三割強ヲ減シ, 又従前東京ヨリ海上廻シ福島地方着荷ハ凡廿日乃至三十日ノ日子ヲ費セシカ, 是亦鉄道ニ拠リ五日乃至十日間ニ到達シ, 価格モ亦弍割強ノ低下ヲ見ルニ至レリ。即チ福島及若松ノ輸出入物貨ニ付, 其比較左表ノ如シ。

東京福島間輸出入物貨運賃及致達時限比較

	品 類	鉄道開通以前		鉄道開通以後		前後比較減	
		尅 駄 賃 金	時 限	尅 駄 賃 金	時 限	時 限	運 賃
		円 銭	日	円 銭	日	日	円 銭
輸 出	生 糸	4 25	7	3 60	3	4	65
	玉 糸	4 10	7	3 50	3	4	60
	真 綿	4 10	7	3 50	3	4	60
	屑 物	3 90	7	3 25	3	4	65
輸 入	<呉服>	3 75	7	3 00	3	4	75
	小 間 物	3 75	7	3 00	3	4	75
	齋 田 塩	海運 12 20	凡 25	特約 9 15	凡 10	凡 15	3 05
	石 油	全上 28 44	全	特約 20 50	全	全	7 94

東京若松間全断

	品 名	鉄道開通以前		鉄道開通以後		前後比較増減	
		尅 駄 賃 金	時 限	尅 駄 賃 金	時 限	時 限	運 賃
		円 銭	日	円 銭	日	日	円 銭
輸 出	漆 器	3 50	15 乃至20	2 40	7 乃至10	8 乃至10	1 10
	陶 器	3 50	全	2 40	全	全	1 10
	水 油	3 50	全	2 40	全	全	1 10
	蠟 燭	3 50	全	2 40	全	全	1 10
輸 入	呉 服	3 80	全	4 35	全	全	(増) 55
	砂 糖	3 30	20 乃至30	2 05	10 乃至15	10 乃至15	1 25
	石 油	3 30	全	3 80	全	全	1 25
	唐 物 類	3 80	全	3 80	全	全	0

又物貨集散上従前ニ比セハ、福島近方ノ輸入貨物中米及呉服太物ハ四割、塩ハ三割、石油・薪炭・唐物類ハ二割、魚類・酒ハ五割ヲ増セリ。其模様ヲ日用必需ノ品類ニ就キ云フトキハ概ネ左ノ如シ。

一 従来米ハ会津及相馬地方ヨリ、酒ハ米沢・会津ヨリ、魚塩ハ磐城・相馬ノ諸浜ヨリ福島近方ニ、又越後ヨリ会津地方ニ輸入シタル魚塩ハ今ヤ変シテ、米ハ仙台及野州ヨリ、酒ハ東京ヨリ、魚塩ハ総房及仙台ヨリ輸入スルモノ最多シ。故ニ従前ノ仕出元ニテハ価値甚タ下落シ、且幾分ノ販路ヲ縮メタリ。

一 管下石川及東白川郡ニ於テ常ニ価値ナキ薪炭・木材・木皮ハ、開通以前ニ比スレハ価格式割以上ヲ騰貴シ、且輸出ヲ増シ、猶売主ハ甚タ氣強ク、買主ニ於テ物品ノ精粗価格ノ昂低等ヲ彼是非難スルトキハ、之カ売却ヲ好マサル、景況ナリ。

右ハ開通前後ノ景況概略前記ノ如シ。其他普通売買諸物品、従前海運ニ依頼シタルモノハ過半汽車ノ便ニ依リ別項ノ増加ヲ見タルモ、未タ支道積雪発馳セス。且各停車場ニ於テ大荷物取扱普ク開始前ナレハ、一般之レカ利用ヲ享受スル能ハサルノ現況ナルモ、漸次発馳陸路駄送ノ便ヲ得、荷物取扱普ク開始セハ、尚幾層ノ利便ヲ見ルニ到ルヘシ。

以上の報告書は、開通後わずか1〜2ヵ月の状況を取りまとめたものであり、その波及効果をすみずみまで捕捉し得たものということとはできない。しかしその限りにおいても、その影響は、輸送時間の半減、運賃負担の低減、物流の変化など、かなり顕著なものであった。とくにここでは鉄道のメリットは、運賃の低減より輸送時間において顕著であり、また物流については米・塩など重量貨物のそれが、東西から南北の流れに大きく変わったことを知ることができる。いうまでもなく輸送時間の大幅な短縮は、値動きに敏感な高級貨物にとってきわめて重要な意味を持つものであった。その点生糸を主体とした福島地方の輸出貨物は、鉄道の恩恵を直接、もっとも大きく被ったものと考えることができるのである。軽くて運賃負担能力のある生糸にとってもっとも重要な点は、値動きに即応してすかさず輸出できることであつた。駄送にくらべて割高な馬車路線を、横浜へ向けていち早く開設したこの地方は（拙著『日本の工業化と輸送』参照）、日本鉄道の開通によって新しい発展の手がかりを与えられたものと考えることができるのである。石川・東白川郡産の薪炭の値上りも、ひとつにはこうした製糸業の活況と燃料需要の増大を反映したものと考えることができよう。

鉄道開通にともなつて沿線にあらわれた第2の現象は、貨物取扱駅の増設と陸運物貨請負業および継立業の認可を求める願書のラッシュであつた。すなわちまず前者についていえば、はやくも郡山―塩釜間開通当日の87年12月15日、二本松町の商人や輸送業者から、同駅における貨物取扱について日本鉄道会社へ願書が提出されたのをはじめ、翌88年1月には管轄の安達郡長からも同主旨の上申書が知事宛に提出された。そして2月には知事折田平内から同社社長奈良原繁宛に、次のような申し入れがおこなわれたのであつた。

拝啓陳者貴社鉄道当地方開通来、衆庶交通ノ便利ヲ得タル事今更喋々ヲ俟ズ候。然ルニ事ノ創始ニ係リ、百般ノ準備未タ全ク御整頓ナラサル為カ、又ハ貴社御所見ノアルアツテカ、管下福島・郡山・須賀川・白河ノ四駅ノ外各停車場ニ於テ普

ク大貨物取扱又ハ間駅互送ハ当分御開不相成趣、右ハ早晚御開キノ事ト存候得共、
管下二本松・本宮・桑折・矢吹ノ如キハ人家稠密、商況稍奮ヒ、且其近在村落ヨ
リ輸出スル所ノ生産物及輸入スル所ノ需用品等ハ多分有之、二本松ニテハ小浜・
針道・飯野・川俣等ノ諸部落ニ輸出入ノ物貨ヲ併セテ壺ケ年壺万駄、又本宮ハ会
津・郡山ヨリ米ヲ持出シ、同地ニ於テ相庭ヲ立テ、福島及伊達郡地方へ運搬スル
地ニシテ、一ケ年凡三、四万駄余、加之会津地方出入貨物ハ概ネ本宮ヲ通過スル
等、又桑折ハ梁川・掛田・保原等ノ諸村アリテ生糸・桑苗其他雑貨、又仙台地方
ヨリ全地ニ入ル魚・塩・米ノ如キハ皆全地ヲ経過シ運送スルノ地形ニ有之、然ル
ニ右四ヶ所ニ大貨物ノ取扱御開キ無之為、従前ノ如ク駄送ニ係リ或ハ逆送スルモ
ノアリ、依テ商業者ハ駄送ノ賃金ニ制セラレ折角開通ノ便ヲ普ク享受スル能サル
ノ感想ヲ懐クモノ不少趣相聞得、右ハ専ラ貴社御都合モ可有之候得共、将来地方
生産業ノ消長ニ関係候条、速ニ御取扱相成候様イタシ度、希望ニ不堪候。右御依
頼迄呈一書候。匆々不具

折田 平内

奈良原 繁殿

以上の文書は、この地方が以前から豊富な輸送需要に恵まれ、各地に物流の中心
地を成立させていたことを物語っている。上記の申し入れの主旨は、こうした在来
の輸送需要や輸送市場を、鉄道駅を通じて全国市場に結びつけようとしたものと考
えることができる。鉄道の開通は、こうした孤立分散的な地方市場を全国市場に結
びつける、このうえない機会だったということができよう。

他方こうした新しい展望のなかで、運送請負業や継立業の認可をもとめる出願も、
相次いであらわれた。いまその一例を紹介すれば次の通りである。

陸運物貨請負営業願

私儀陸運物貨請負営業仕度候間御許可被成下度関係書類相添此段奉願候也

福島県岩代国信夫郡松川村拾三番地

明治廿年十二月十九日 桜内 協

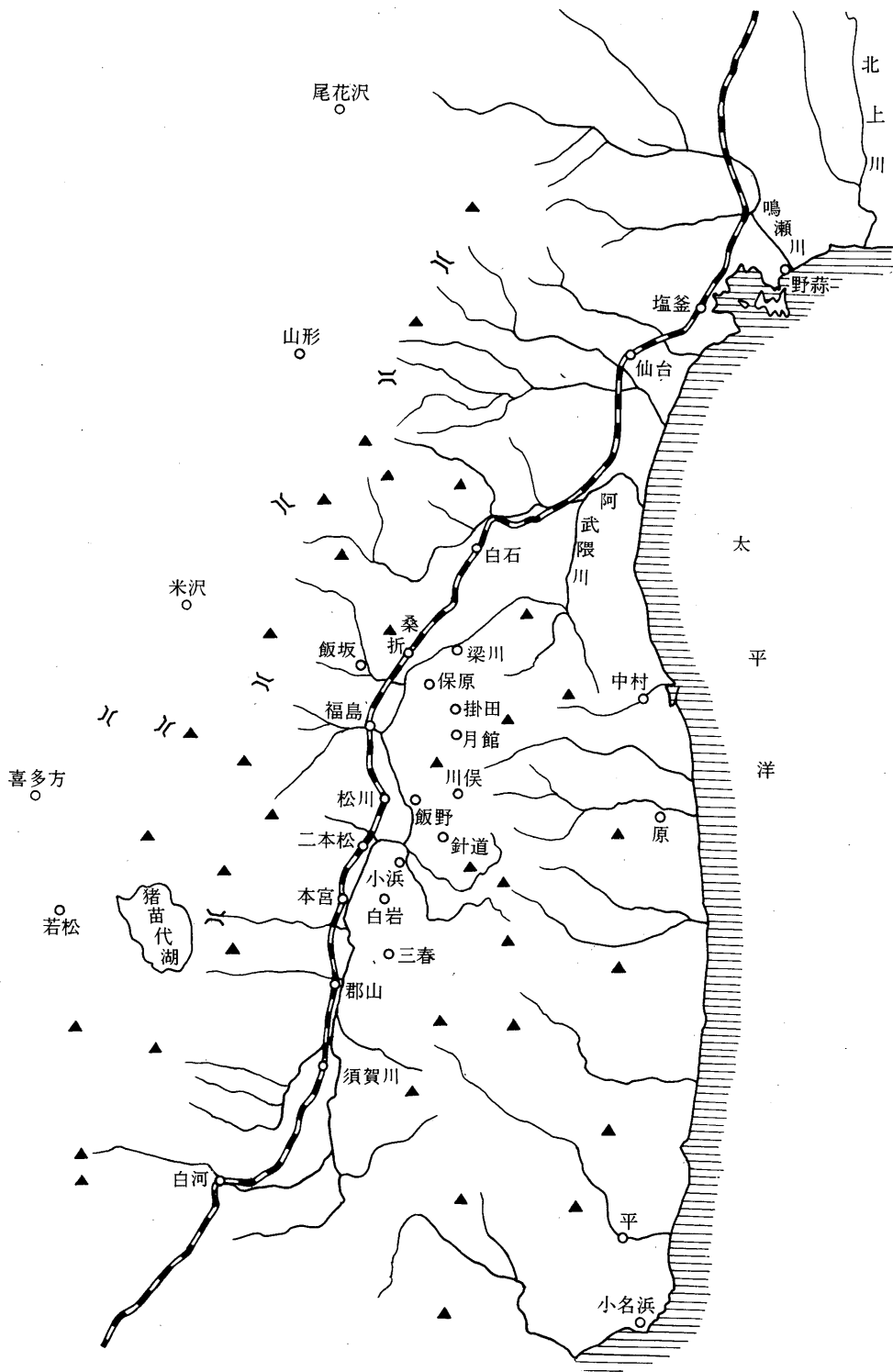
福島県信夫郡松川村外四ヶ村戸長 中島鉄太郎

福島県知事 折田 平内殿

(別紙1)

家屋敷図面(略)

日本鉄道とその沿線



(別紙2)

御届書

陸運物貨請負之儀者内国一般ノ送達請負仕度候間此段御届申上候也

福島県岩代国信夫郡松川村字本町十三番地

明治廿年十二月十九日 桜内 協

福島県知事 折田 平内殿

(別紙3)

財産調

福島県岩代国信夫郡

松川村拾三番地住

平民 桜内 協

岩代国信夫郡松川村

一 田畑宅地反別三町八反九畝廿三步

地券面価格金壹千四百四拾八円拾錢二厘

此売買価格金三千九百四拾九円拾九錢

全

一 山林反別四反六畝廿步

地券面価格金拾六円

此売買価格金四拾八円

全

全

一 建家九棟

此売買価格金五百五拾円

全

合計金四千五百四拾七円拾九錢

右私所有ニ相違無之候也

明治廿年十二月十九日

全

桜内 協

(別紙4)

營業履歷書

一 元禄三年五月ヨリ引続明治二年八月迄松川村ニ於テ諸侯(本陣)宿泊營業,

明治二年九月ヨリ廃業

一 明治十年十一月ヨリ全十八年七月迄通運会社營業, 全十八年八月ヨリ廿年三

月迄陸運人馬繼立営業，全廿年四月ヨリ陸運物貨繼立営業

一 明治十五年ヨリ全廿年三月迄金貸会社営業

右之通御座候也

明治廿年十二月十九日

右

桜内 協

以上の履歴書によれば，出願者は，元禄期以降明治初年まで，奥州街道松川宿の本陣を勤めた家筋に属し，その後も松川村において人馬繼立業（運送請負業者や旅行者に対する人馬斡旋業）に従事した経歴の持主であった。したがって資産も多く金貸業にも一時手を染めたことがあったが，日本鉄道の開通と松川駅の開設にともない，いちやく運送請負業（鉄道託送貨物をもふくめた貨物の発着取扱と運送請負）への進出をはかったものと考えることができよう。いうまでもなく鉄道はこれと平行する路線の人馬繼立業を沿線から駆逐する反面，これと交叉する路線の人馬繼立や鉄道貨物の発着取扱，集配，積卸しなどの新しい輸送需要を創出するからである。以上の出願は，こうした事情の変化にもなつて，従来の繼立業に加え，運送請負業への進出をはかったものといふことができる。このような繼立業と請負業の兼営は，鉄道網の未形成な初期鉄道時代に固有な現象であった。事実この地方において前後して提出された願書は，第1表のように，大部分両業兼営を内容とするものであった。

要するに日本鉄道のような，広大な地域に最初に敷設された鉄道は，駅近傍の集配需要や運送請負業のほか，僻地と鉄道駅との間の中・長距離道路輸送（繼立業）をも，喚起することになったのである。現にこの時期には福島県や山形県下において，繼立営業規則の制定や繼立網の整備が一斉に進められた。

たとえば福島県下では87年6月，伊達・信夫・安達三郡の陸運物貨繼立営業規程の認可願が県に提出され，また88年3月には山形県からも同種の規程が福島県へ通達された。第2表は前者の繼立業者とその繼立地を整理したものであるが，それによれば繼立地域は鉄道駅周辺にとどまらず，遠く宮城県（越河・渡瀬・湯ノ原・白石）・山形県（板谷・荻安）や，相馬郡（玉野・東玉野・佐須・二枚橋），田村郡（三春），安積郡（玉川）などに及んでいた。もちろんこうした中・長距離道路輸送は，鉄道網の形成にもなつて，しだいに駅周辺の集配市場へ追い込まれる運命にあった。しかしこの時期にはまだ鉄道と共存し，それによってかえって助長される立場

にあったとみることができるのである。なお前記三郡の継立営業規程によれば、継立方法は従来の「宿継ぎ」を原則とし、賃銭（配下の運送人または往還稼人に給付する駄賃）のほかその12%に当る手数料（人馬斡旋手数料）を請求するなど、ほぼ従前と同様であった。しかし荷主の求めや至急便の場合は、手数料の半額を間駅に支払って継通すことが認められ、また旧来の駄馬、駕籠のほか荷車、牛馬車も使用されるなど、いくつかの変化も現われていた。

事実『日本帝国統計年鑑』によれば、福島県下の馬車台数は85年6月の375台から90年12月の2,736台へと急増した。日本鉄道の開通は、この地方の生糸を中心とした輸出関連商品（その他繭、蚕卵紙、桑苗など）の移出を容易にし、鉄道駅へ通じる道路上の物流を、つよく促進したものと考えることができるのである。

第1表

出願年月	出願者	住 所	履 歴 および 出 願 時 の 職 業	出願ないし届出の内容	採 否
明治 20年12月	渡辺 嘉一郎	信夫郡福島町	明治5年7月～8年3月、阿武隈川回漕業	陸運請負業 継立業	陸運請負業のみ 認可
20年12月	堀内 協	信夫郡松川村	旧本陣、18年8月より 継立業	陸運請負業	継立業に加えて 請負業も認可
21年1月	寺島 修太郎	信夫郡福島町	旧本陣、宿問屋 18年9月より継立業	陸運請負業	同 上
21年4月	遠藤 卯兵衛	伊達郡桑折村	養蚕、製糸、醤油醸造	陸運請負業	却 下
21年4月	角田勘左衛門	伊達郡桑折村	明治2年3月より阿武隈川回漕業、塩売捌業	継立業 (遠藤卯兵衛と提携)	却 下
21年2月	金子 政七	信夫郡福島町	内国通運会社福島支店 支配人	福島出張所を支店と改称し、駅前に移転	届 出
21年4月	向井 平作	信夫郡福島町	東京中央陸運会社社長 正木誓代理人	陸運請負業	不 明
21年6月	遠藤 卯兵衛	伊達郡桑折村	養蚕、製糸、醤油醸造	再 願	却 下
21年6月	角田勘左衛門	伊達郡桑折村	明治2年3月より阿武隈川回漕業、塩売捌業	再 願	却 下
23年5月	高田 常松 ほか 4名	伊達郡半田村	桑折駅に於て貨物取扱業に従事	陸運会社設立 (陸運請負業、継立業)	認 可

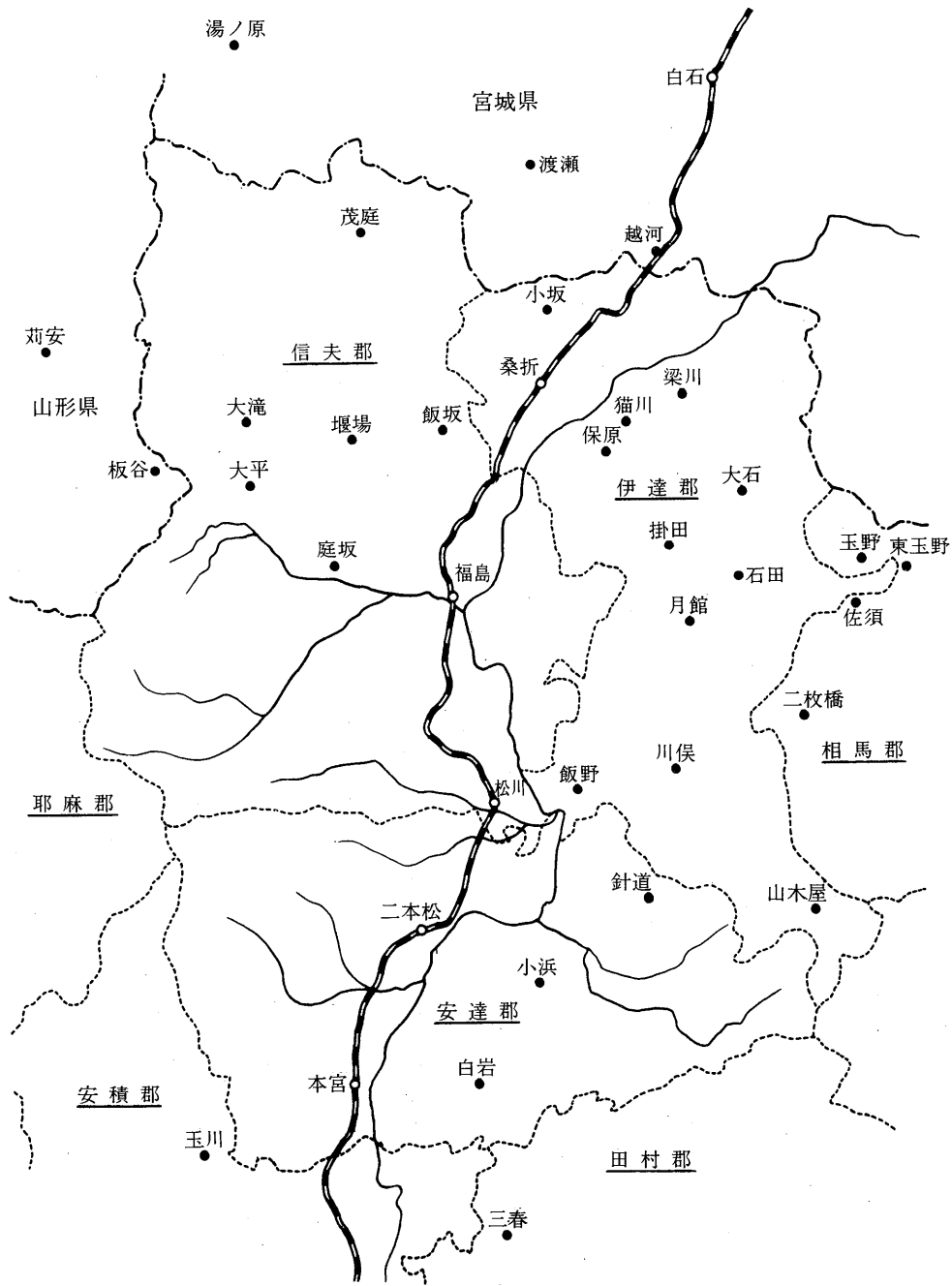
第2表

継立営業人	住 所	継 立 先
三瓶 長右衛門	伊達郡猫川村	福島, 桑折, 梁川, 大石, 飯坂
菅野 紋四郎	伊達郡石田村	掛田, 梁川, 大石, 月館, 佐須, 東玉野, 玉野
菅野 新四郎	伊達郡月館村	掛田, 川俣, 石田, 玉野, 二枚橋, 飯野, 福島
小関 惣兵衛	伊達郡茂庭村	飯坂, 湯ノ原, 桑折
菅野 与五右衛門	伊達郡掛田村	保原, 梁川, 大石, 石田, 月館, 福島
氏家 恵吉	伊達郡桑折駅	福島, 越河, 白石, 小坂, 飯坂, 茂庭, 保原
佐藤 幾之助	伊達郡保原村	福島, 桑折, 梁川, 掛田, 大石, 飯坂
高橋 冲之助	伊達郡飯野村	川俣, 二本松, 福島, 針道, 松川, 月館, 小浜
五十嵐 丈助	伊達郡川俣村	月館, 福島, 飯野, 針道, 山木屋, 二枚橋
宮本 立之進	伊達郡大平駅	苅安, 大滝
斎藤 源左衛門	伊達郡小坂村	桑折, 渡瀬, 梁川
嶋原与惣左衛門	安達郡本宮駅	郡山, 二本松, 玉川, 三春, 小浜, 白岩
大槻 庄吾	安達郡針道村	二本松, 小浜, 川俣, 飯野, 南戸沢, 山木屋, 松川
水梨 栄二	安達郡小浜村	二本松, 本宮, 針道, 百目木, 南戸沢, 三春, 飯野, 松川
寺島 嘉兵衛	安達郡二本松町	本宮, 松川, 小浜, 針道, 飯野
三瓶 平十郎	安達郡白岩村	本宮, 三春, 二本松
半田 政右衛門	信夫郡上飯坂村	福島, 桑折, 茂庭, 堰場, 庭坂
桜内 協	信夫郡松川駅	二本松, 福島, 飯野, 小浜, 針道, 土湯
近野 元右衛門	信夫郡中野村大滝	堰場, 大平
佐久間伴右衛門	信夫郡中野村堰場	大滝, 福島, 飯坂, 庭坂
寺島 修太郎	信夫郡福島町	松川, 桑折, 庭坂, 桜場, 保原, 飯坂
阿部 源左衛門	信夫郡庭坂村	福島, 李平, 飯坂, 堰場
阿部 正明	信夫郡李平村	庭坂, 板谷

第3表 府県別馬車所有台数

	明治 13年12月	明治 18年6月	明治 23年12月	明治 29年3月
秋田	5	7	319	1,550
山形	21	74	659	1,198
青森	3	88	2,120	2,348
岩手	3	7	779	753
宮城	9	279	1,585	2,706
福島	3	375	2,376	3,425
栃木	86	1,771	2,705	3,566
群馬	80	926	1,911	1,848
埼玉	68	1,078	2,728	3,368
東京	491	907	2,596	3,762
神奈川	97	990	2,378	1,851
千葉	17	246	2,444	4,262
茨城	12	714	1,887	3,187
新潟	9	10	199	435
富山		5	33	379
石川	17	2	3	45
福井	16	7		3
長野	23	489	1,637	4,264
山梨	91	330	1,071	1,388
岐阜	1	30	1,129	2,091
静岡	9	68	373	945
愛知	25	240	625	2,044
滋賀	9	17	21	13
京都	15	12	42	36
大阪	95	134	29	25
兵庫	8	63	487	2,107
奈良			68	92
三重	177	186	226	220
和歌山	6	9	24	28
鳥取		1	1	1
島根	3			45
岡山	14	11	174	28
広島		2	75	35
山口	3	1	7	413
香川			4	
愛媛	1	2	3	
徳島				1
高知			38	6
福岡	26	38	166	606
佐賀		1	68	212
熊本	12	2	193	1,181
長崎	13			5
大分	9	31	563	1,658
宮崎			39	1,055
鹿児島			26	1,452
北海道		421	154	181
計	1,477	9,574	31,965	54,818

注「日本帝国統計年鑑」より作成



3 鉄道網の形成と道路輸送の変貌

日本鉄道の開業（1883年7月、上野―熊谷間）とその後の順調な発展は、私設鉄道に対する国民の関心をにわかにならめ、1880年代後半から90年代前半にかけて、一種の鉄道熱時代を出現させた。新しい起業計画と認可申請のラッシュがはじまり、阪堺・伊予・両毛・水戸・甲武・大阪・関西・山陽・九州・北海道炭礦など各私設鉄道の認可と開業が相ついだ。また資金不足のため遅延していた両京連絡鉄道（官線）の工事も、中山鉄道公債資金の配付を受けて84年5月再開され、86年7月には路線を中山道から東海道に変更して、89年7月に竣工（新橋―神戸間全通）した。他方軍部のつよい要請によって、87年秋に急遽着工された横須賀線も89年6月竣工し、新橋―大船―横須賀間で一般運輸を開始したのであった。

以上の結果わが国の鉄道延長は、1880年の157キロメートルから90年の2,727キロ、1900年の6,193キロとめざましく伸展し、1896年には門司―八代間、1901年には神戸―下関間など、列島縦貫幹線もほぼ完成した。また日本海岸と太平洋岸を結ぶ横断線もこの時期までに敦賀―名古屋間（1887年）、敦賀―大阪間（1889年）、直江津―上野間（1893年）が開通し、その他の一部開通線と相まって、しだいに縦横の鉄道網を形成することになったのである。

このような鉄道路線の伸長と鉄道網の形成は、道路や橋梁の建設・改修にも大きな影響を及ぼした。いま『日本帝国統計年鑑』によってその推移を見れば第5表の通りであり、建設・改修費のなかに占める国道関係費の比率は、1885年以降着実に通減し、1897年には全体の10%近くに落ち込むことになった（総額11,108千円のうち1,213千円）。このことはこの時期の工事の重点が、地方輸送に必要な地方道へ移ったことを意味するものであり、長距離道路輸送の回路としての国道は、鉄道路線の伸展のなかで、急速にウェイトを低下しつつあったものと考えられるのである。

このような鉄道時代の開幕は道路輸送に大きな影響を及ぼし、しだいにこれを自己の下部機構（各駅の集配部門）に編入することになった。もっともこのような道路輸送の再編成は、地域によってかなりの時間的隔差をともなった。そして一方では上述の日本鉄道の場合のように、最初の鉄道の開通によってかえって中長距離道路輸送を刺戟された地域と、鉄道網の形成によって集配部門に追い込まれ始めた地域とが併存し、複雑にからみ合いながら、全体として集配部門への傾斜を確実に深

めていくことになったのである。

このような鉄道を中心とする陸運体系の形成は、各駅において鉄道貨物の集配・発着取扱に従事する業者の激増をもたらした。いうまでもなく道路輸送業者がみずから隔地間の長距離輸送を担当した時期には、これにふさわしい資力や輸送組織が必要であった。たとえば1870～80年代をつうじて、全国的な道路輸送の中心となった内国通運会社は、政府の手厚い保護のもとで、各地に直営出張店や派出所のほか分社・取次所・継立所を設け、定期的な定便荷物の差立てや、受渡・継立・配達に従事した。このような輸送組織は当然相応の資力信用を要求し、全国的な運送請負業者の数を限定することになった。また政府もこうした事情にかんがみ、内国通運会社のような有力会社に対して積極的な保護・助成を加え、輸送網の整備に努力させたのであった。陸運元会社（内国通運会社の前身）に対して、内陸運送請負業の独占権を付与した1873年6月の太政官布告第230号は、その代表的なものであった。

第4表 鉄道営業線延長

年度	営業線総延長 km	官設鉄道 km	私設鉄道 km
1872	28		—
1874	61		—
1876	103		—
1878	103		—
1880	157		—
1882	278		—
1884	421	291	130
1886	693	426	267
1888	1,681	957	724
1890	2,727	882	1,845
1892	3,021	892	2,127
1894	3,402	929	2,473
1896	4,025	1,011	3,015
1898	5,496	1,234	4,262
1900	6,193	1,524	4,669
1902	6,805	1,962	4,845
1904	7,539	2,286	5,253
*1906	7,708	4,947	2,761
1908	8,035	7,268	767

注：日本統計研究所「日本経済統計集」による。

* 1906年3月31日 鉄道国有法公布

しかし鉄道の発展は、長距離道路輸送に対するこうした保護政策の意味を急速に失わせたばかりでなく、その業務を各駅の集配・発着取扱に封じ込めることによって、小業者続出の道を開いた。事実政府は79年5月の布告第16号によって、さきの布告第230号を廃止し、運送請負業の自由化への道を開くとともに、1891年には、従来慣行的に内国通運会社に委託してきた官営郵便の請負業務を一般入札に切換えることによって、新業者進出の道を開いたのであった。

第5表 道路・橋梁費と負担区分

年度	道 路 費			橋 梁 費		
	総 額	国道費率	国 庫 負担率	総 額	国 道 橋梁費率	国 庫 負担率
	円	%	%	円	%	%
1879	1,451,082	31.9	13.2	573,907	25.0	21.3
80	1,618,893	17.8	15.6	672,411	21.3	20.0
81	2,249,755	27.6	4.0	782,507	22.4	0.4
82	2,248,646	26.6	5.6	846,416	21.8	2.1
83	3,090,526	19.0	10.8	780,226	23.7	8.9
84	2,625,749	27.6	12.6	797,586	25.4	13.8
85	2,741,978	20.9	14.4	968,520	19.6	16.4
86	3,255,686	21.2	13.2	912,320	19.3	6.1
87	3,225,233	18.4	13.7	1,005,369	17.5	6.5
88	3,543,810	18.8	12.4	1,056,446	23.9	11.7
89	4,042,658	18.4	16.7	1,323,754	21.6	15.8
90	4,382,964	14.0	12.2	1,404,428	23.6	11.3
91	3,940,307	14.6	13.3	1,281,797	19.4	6.9
92	4,692,871	12.2	15.5	1,558,953	18.3	17.4
93	4,801,380	12.0	12.0	1,555,608	19.1	12.1
94	5,389,911	11.3	12.4	1,752,684	14.8	11.1
95	5,163,390	12.0	9.4	1,761,135	21.1	19.3
96	5,883,121	10.1	8.5	2,133,681	16.1	12.4
97	7,752,182	7.9	9.8	3,355,568	17.9	23.7

注：「日本帝国統計年鑑」により作成。1879～1884年度は同年7月から翌年6月まで。1885年度は同年7月から翌年3月まで。1886年度以降は同年4月から翌年3月まで。

第6表 東京市内の陸運会社（1889年5月）

名 称	営 業 種 目	資 本 金 (円)
共 同 中 牛 馬 会 社	陸運諸貨物運送	10,000
日 本 運 輸 会 社	荷為換貨物運輸	500,000
馬 車 鉄 道 会 社	乗客運輸	50,000
三 星 会 社	貨物運輸	8,000
駅 伝 会 社	運輸荷為替	100,000
日 本 鉄 道 会 社	旅客及貨物運輸	20,000,000
内 国 通 運 会 社	物品運送	1,000,000
松 静 社 支 社	乗合馬車	本社持
板 橋 開 陸 会 社	運輸及預り金	20,000
東 京 乗 合 馬 車 会 社	乗合馬車	200,000
新 橋 車 夫 会 社	人力車取扱	1,300
共 立 人 力 車 夫 会 社	人力車貸付	200
日 本 郵 伝 会 社	全国諸道物貨運搬及荷為替	250,000
大 日 本 人 力 車 夫 会 社	人力車貸付及売買契約業	10,000
北 運 社	荷物運送	1,500

注：『中外物価新報』1889年5月3日版による。

第7表 神奈川県下の陸運会社と店舗（1890年頃）

名 称	所 在 地	設 立 年 月	資 本 金	経 営 者
内 国 通 運 会 社 横 浜 市 店	横浜市弁天通	1872年6月		服部 敢
開 通 社	横浜市税関構内	77年1月		
東 海 会 社	横浜市弁天通6丁目		50,000円	
横 浜 運 搬 組	横浜市弁天通3丁目		1,000円	
日 本 運 輸 会 社 支 店	横浜市太田町1丁目			
鎌 倉 運 送 会 社	鎌倉郡東鎌倉村小町		3,000円	
戸 塚 運 送 組	鎌倉郡戸塚町戸塚		300円	
明 運 社 本 店	大住郡須賀村	87年11月	10,000円	
明 運 社 分 店	大住郡平塚町平塚新宿	同 上	10,000円	
陸 運 会 社 取 次 所	足柄下郡小八幡村			
小 田 原 馬 車 鉄 道 会 社	足柄下郡小田原町幸町	88年10月	85,000円	
甲 運 社 分 店	津久井郡日連村			
甲 運 社 分 店	津久井郡三ヶ木村			
甲 運 社 取 次 所	津久井郡与瀬駅			
陸 運 会 社 分 店	津久井郡吉野駅			
陸 運 会 社 分 店	津久井郡佐野川村			
中 馬 会 社 分 店	津久井郡寸沢嵐村			
中 央 中 牛 馬 会 社 分 店	津久井郡吉野駅	80年2月		
松 静 社	南多摩郡八王子町横山町		8,000円	
中 牛 馬 会 社	南多摩郡八王子町八幡町		6,500円	

中馬会社	南多摩郡八王子町八幡町	100円
栄社	南多摩郡八王子町八日町	30,000円
八王子共同運搬会社	南多摩郡八王子町元子安	5,000円
内国通運会社派出所	大住郡平塚町新宿	
内国通運会社小田原派出所	足柄上郡川村山北	
内国通運会社代理店	大住郡平塚駅	
内国通運会社代理店	洵綾郡大磯町	
内国通運会社代理店	足柄下郡小田原駅幸町	
内国通運会社代理店	愛甲郡厚木町	
内国通運会社代理店	西多摩郡青梅町	
内国通運会社出張店	南多摩郡八王子横山町	
内国通運会社取次所	橋樹郡 <small>たちばな</small> 神奈川駅青木町	
内国通運会社取次所	橋樹郡程ヶ谷駅	
内国通運会社取次所	橋樹郡登戸村	
内国通運会社取次所	橋樹郡川崎町新宿	
内国通運会社取次所	三浦郡横須賀旭町	
内国通運会社取次所	鎌倉郡戸塚駅	
内国通運会社取次所	鎌倉郡東鎌倉村雪ノ下	
内国通運会社取次所	高座郡藤沢駅	
内国通運会社取次所	高座郡上溝村	
内国通運会社取次所	大住郡伊勢原村	
内国通運会社取次所	大住郡曾屋村	
内国通運会社取次所	足柄上郡松田村松田惣領	
内国通運会社取次所	足柄下郡箱根駅	
内国通運会社取次所	足柄下郡底倉村	
内国通運会社取次所	足柄下郡国府津村	
内国通運会社取次所	愛甲郡厚木町	
内国通運会社取次所	愛甲郡 <small>さんだ</small> 三田村	
内国通運会社取次所	愛甲郡中津村	
内国通運会社取次所	愛甲郡下荻野村	
内国通運会社取次所	津久井郡与瀬駅	
内国通運会社取次所	南多摩郡 <small>かみおんがた</small> 上恩方村	
内国通運会社取次所	南多摩郡上長房村	
内国通運会社取次所	南多摩郡上栲田村	
内国通運会社取次所	北多摩郡府中駅	
内国通運会社取次所	北多摩郡布田宿	
内国通運会社取次所	西多摩郡水川村	
内国通運会社取次所	西多摩郡川野村	
内国通運会社取次所	西多摩郡箱根ヶ崎村	
内国通運会社分店	津久井郡吉野駅	

注：『神奈川県統計書』より抽出，作成。

1889年8月21日付の『中外物価新報』は、当時の事情について次のように報じている。

運送業の競争

鉄路の延長、航路の拡張共に我邦運輸の事業を発達せしむる本にして運送会社は頻々勃興するに至りたるが、就中内国通運会社、日本運輸会社、日本郵伝会社、中牛馬会社等は、益々其事業を拡張するに汲々たるものの如く、其他の小会社及び組合等に至るまでを算すれば実に多数のものなるべし。然るに近来其事業に就ては益々注目するもの多く、現に内外通運会社は百万円の資本を以て組織し、事務の整頓は已に近きありと。其他尚是と同様の計画をなすものありて従来の駅伝組といへる一社を引継ぎ更に資本を増額して百万円となし、以て通運会社等と相頡頏するの計策ありて、逋信省の非職書記官某氏を雇聘するの契約既に成れりといふが、斯く同業者の増加するは貨主にとりて此上なき便利なるべけれど、同業者の間に生ずる競争も亦想ふべきことなりとて、人の疝気を頭痛に病む連中もありとか、兎角競争の世の中と云ふべし。

4 有力な鉄道貨物取扱業者の誕生

以上のような輸送事情の変化と輸送政策の転換のなかで、もっとも大きな打撃を受けたのは、従来長距離道路輸送の分野で政府の手厚い保護を受け、圧倒的なシェアを誇って来た内国通運会社であった。いうまでもなく鉄道の伸展は、同社の蓄積基盤としての長距離道路輸送を急速に掘り崩し、これに対する政府の保護政策を消滅させたばかりでなく、鉄道貨物の集配・取扱業務において同社と競合し得る大小の同業者を続出させたからであった。とりわけ帝国議会の開設にともなって1891年度にはじまった官営郵便下請業務の一般入札は、従来慣行的に受託してきた同社に大きな衝撃を与えた。永年の間政府の保護に馴染んできた同社は、初年度の入札に敗れ、創立以来の危機に直面した。しかもこのような窮状のなかで同年には、前年秋から引続いた一部株主との紛争や、同年春福島支店で起った生糸荷預り事件などの難問が加わった。前者の紛争は同社の経理をめぐる前年9月頃発生し、同年に入って帳簿閲覧を求める裁判沙汰に発展した。また生糸荷預り事件は、同社福島支店員が取引先の懇請によって金融のための空券（荷預り証）を発行し、被害者の梁川第百一銀行と山形第八十一銀行から約9万円の賠償を迫られたのであった。そのうえ希望を託した92年度の郵便業務の落札も、ふたたび競争者の日本運輸会社に奪

われ、4月6日にはついに、株主総会を目前にひかえて社長の自殺を招くことになった。まさにそれは、新しい鉄道時代の到来と、道路輸送における初期独占の崩壊の象徴的なできごとであった。

このような危機は、同社に対して組織と業務内容の抜本的な改革を迫った。同社の再建は92年4月の臨時総会を機に、まず不良資産の切捨てと減資を手はじめとして本格的にはじまったが、他方これと平行して営業内容にも全面的な再検討が加えられ、93年5月には、従来の営業規則（事業区分条例）を廃止して各道の継立所を整理し、従来の提携業者のうち資力・信用のあるもののみをあらたに代理店・取引店および取次所として、長距離道路輸送から鉄道貨物の取扱業務へ思い切った転換をおこなった。そしてこのような基礎の上に立って同年6月には、商法の一部（会社・手形・小切手・破産編）施行（7月1日）を前にして臨時総会を開催し、社名変更（会社編にもとづいて株式会社の商号を加え、内国通運株式会社と改称）と営業種目の変更をはじめとする定款の改正や、前年来の整理・再建の経過を審議・承認したのであった。こうして同社は、鉄道時代の到来に対応する新しい態勢をほぼ整えることができたのである。

鉄道貨物取扱業務への同社の本格的な進出は、新橋－神戸間、上野－青森間などの主要官私線の列車に対する同社専用貨車の連結をもって始った。すなわち92年10月には鉄道庁と特約して新橋－神戸間および米原－金ヶ崎（敦賀）間の列車にはじめて専用貨車を連結したのに続いて、97年12月には日本鉄道会社とも同様の特約を結んで、専用貨車約20輛を上野－青森間の列車に連結した。こうして同社は、青森－神戸間の鉄道貨物の取扱業務において、有力な足場を築くことができたのである。

専用貨車の連結に続いて実施されたのは、鉄道作業局によって98年8月1日に開設された貨物速達便の、一手受付および集配であった。速達便ははじめ東海道線の新橋・横浜・名古屋・京都・大阪・神戸の6駅に限って開設され、同社との特約も配達だけであったが、その後開設駅は急速に拡大され、同社との特約も集荷・受付をふくむ全面的なものとなった。すなわち9月1日には東海道線の品川・国府津・沼津・静岡・浜松・豊橋・岐阜・大垣・米原・草津・大津・三ノ宮の各駅が、また11月1日には信越線の上野・飯塚（高崎）・軽井沢・小諸・大屋・上田・屋代・長野・豊野・高田・直江津の各駅が加えられ、さらに99年1月1日には北陸線主要駅にも及ばされた。また98年9月1日からは、前述のように集荷・受付をふくむ全面的な一手請負となったのである。

他方、手小荷物取扱の分野にも積極的に進出し、1900年10月には日本鉄道会社と

特約して沿線各駅の小荷物配達を一手に請負い、また1904年12月には鉄道庁と特約して翌年1月から全線各駅の手小荷物の配達を一手に請負うことになった。その他99年5月には官線・日本鉄道および海陸運送舎と提携して、北海道―大阪間の海陸縦貫輸送に進出し、また1903年8月には大阪商船との間に台湾向け速達小荷物の、翌年3月には速達貨物の取扱契約を結び、1905年には京釜鉄道と提携して日鮮間の貨物連絡輸送にも進出した。一方東京市内では1902年4月から市内および地方との間の小荷物の集配を開始し、定時に集配人が巡回して一律5銭の手数料で集配をおこなった。その結果地方向け鉄道小荷物の受付量も飛躍的に増加し、同年8月新橋・上野両駅に同社が納めた鉄道運賃は、従来の5倍以上にのぼった。

このような鉄道貨物取扱業務への積極的な進出によって、同社は1900年代における屈指の鉄道貨物取扱業者となった。時あたかも1906年5月、名古屋において鉄道延長5,000マイルを記念する祝賀会が開催され、官私鉄道に対する運賃多額納入者が招待されたが、その際同社は東海・北陸・中央西線の線区内の過去1年間の実績で第1位を占め、次位の日本通業株式会社および3位の明治運送合資会社とともに表彰されたのであった。その際発表された過去1年間における3社の運賃納入額は次の通りであった。

内国通運株式会社	1,604(千円)
日本通業株式会社	1,401
明治運送合資会社	1,236

他方1890年代から1900年代には、内国通運株式会社と並んで、わが国道路輸送業界の中心となった有力会社が、相ついで設立された。天龍運輸株式会社（1892年5月設立、資本金5万円）、京三運輸株式会社（1897年11月設立、資本金10万円）、日本通業株式会社（1899年8月設立、資本金10万円）、明治運送株式会社（1907年11月設立、資本金10万円）などがそれである。

天龍運輸会社は1892年5月、資本金5万円をもって、静岡県長上郡和田村（現浜松市和田町）に設立された。創立者金原明善はこの地方の旧家の出であったが、はやくから公共の福祉に強い関心を寄せ、とくに天龍川の治水・治山に大きな業績を残した人であった。陸運業への進出も、流域の植林と木材の円滑な出荷が主な動機であった。1889年4月、東海道線が浜松まで開通し、貨物の輸送を開始した。よって彼は同郷の有志と相談して木材輸送のための陸運会社の設立を企て、天龍川岸の前記和田村に、天龍運輸会社を設立することになったのである。同社は開業に先立って、天龍川西岸の和田村半場に舟筏を繫留するドックと荷揚場を、橋場の仮停車

場前に貨物積卸場を設け、その間に約1マイルの軌道を敷設した。その結果天龍川を流下する貨物は、半場で陸揚げされてトロリーに積込まれ、橋場の仮停車場に運ばれて貨車積みした後、鉄道によって各地に運ばれることになった。一方東京には新橋停車場前に東京支店が開設され、本社との連絡輸送に当ることになったのである。

しかし開業当時の状況はかなり困難であった。運送品がほとんど木材に限られていたうえ、その扱量も年間8,000トン前後に過ぎず、またそれまで天龍川沿岸の貨物を独占してきた海運業者たちが、激しい競争を開始したからであった。よって同社も鉄道当局に陳情して木材運賃の特別割引を受けるなどの対策を講じたが、当初は無配を重ねることが多く、第20期(1902年4～9月)にいたって、当時天龍川上流に進出した王子製紙・古河鋳業の貨物の確保によって、ようやく安定した基礎を確立することができたのであった。以後社業は順調に発展し、1904年11月にはあらたに隅田川駅に支店を設け、また1908年1月には秋葉原駅にも荷扱所を設けて、木材のみならず米穀・肥料・石炭・薪炭・砂糖・綿布などの発着取扱にも進出した。他方天龍川岸の施設もしだいに充実し、1908年8月には従来の30ポンド軌条を、本線と同じ60ポンド軌条に改修して半場河岸まで機関車を引入れ、1909年3月にはドックを拡張し、1913年3月には国吉までの線路を改修した。一方荷扱量の増加にともない1914年2月には芝区日蔭町に東京本部を設け、3月には横浜支店を、11月には両国・飯田町支店を設けるなど、京浜方面の営業網を充実した。その結果1914年7月現在の取引店数は500店を越え、年間70万トンの扱量と50万円の資本金を擁する、業界屈指の有力会社となった。しかしその後内国通運系および日本・明治系の系統会社間の競争激化にともない、1916年11月、以前から密接な関係にあった日本通業株式会社に京浜地区の店舗を売却し、その友好会社としておもに東海・木曾地方において営業を続けることになった。以後同社は遠州電気鉄道・上松運輸・天龍トラックなど地方運輸会社への投資事業に進出したが、1945年7月日本通運株式会社との合併覚書に調印し、8月1日から日本通運天龍川支店として再発足することになったのである(天龍運輸株式会社『創立20周年記念誌』および『日本通運株式会社天龍川支店沿革小史』による)。

一方日本通業株式会社は、1899年8月、大阪市北区曾根崎2808番地に設立された。登記公告によれば、資本金10万円、1株50円で、うち半額払込済であった。取締役には東京市下谷区入谷町、岡崎惟素以下7名が、監査役には大阪市北区曾根崎、寺居寅二郎ほか2名が選任され、取締役のうち神戸市山本通、山口武が社長に選ばれた。営業目的は「日本帝国内ニ於ケル鉄道貨物運送取扱ニ係ル貸金其他運送一切ノ

業務」とされ、設立と同時に東京市芝区芝口2丁目12番地に支店が設けられた。営業成績は当初からかなり好調で、払込済5万円に対して毎期5,000円前後の純益をあげ、配当率も1～2期の6%（年率）から3～4期の7%、5期以降8%と順調に向上した。以後1907年5月には50万円に増資され、1910年には30万円に減資されるなど曲折もあったが、1915年前後からめざましい発展を遂げ、16年11月には天龍運輸会社の京浜地方所在店舗および山口合名会社の大阪所在店舗を吸収して100万円に増資し、社名を日本運送株式会社と改称した。こうして同社は次にふれる明治運送株式会社とともに内国通運株式会社に比肩する有力会社となったのである。なお同社は1923年6月、東亜運送株式会社を合併して1,000万円に増資し、社名を国際運送株式会社と改称した（『社史・日本通運株式会社』による）。

次に明治運送株式会社は、1907年3月、東京市芝口1丁目8番地に設立された。登記公告によれば創立時の資本金は10万円、1株50円で、うち4分の1払込済であった。取締役には芝区芝口、山本吉五郎以下5名が、監査役には静岡県浜名郡浜松町口田逸郎以下3名が選任されたが、うち4名（山口武、小野泰司、口田逸郎、牧季吉）は前記日本通業株式会社の役員を兼ね、また1名（竹内徳平）は天龍運輸株式会社の取締役兼支配人であった。こうした点からいって同社は、前記2社と、当初から密接な関係にあったものといえることができる。営業成績は当初かなり乱調であったが、1910年頃からしだいに安定し、1914年の第1次大戦勃発以後は、毎期20～40%（年率）の配当をおこなうほどの好成績をあげた。その結果資本額も急速に増大し、1916年8月には30万円、19年2月には100万円、23年12月には300万円と高成長を遂げ、前記天龍運輸・日本通業両社とともに、内国通運会社に対抗して業界を二分する有力会社となったのである（『社史・日本通運株式会社』による）。

ところで以上のような有力会社の誕生は、荷為替取組に必要な貨物引換証の発行や運賃計算業務の増大など、鉄道貨物取扱業務の発展にもとづいていた。周知のように運輸業において旅客や貨物が複数の業者の手を経て目的地に送られるようになると、その運賃や手数料が元払いであると先払いであるとかかわりなく、一定の貸借関係が業者間に発生することになる。このような貸借の決済は、大部分の輸送が封鎖的な地域内に限られ、また隔地間の輸送も特定の業者によっておこなわれた時代には、それほど困難をとまなわなかった。しかし維新以後国内市場が開け、頻繁で入り組んだ輸送がおこなわれるようになると、しだいに複雑さを増して行くことになった。とくに鉄道の発展は貨物取扱業者の取引範囲を一挙に拡大し、貸借関係の決済をますます煩雑化することになったのである。

ところで内国通運会社の場合このような貸借の決済は、すでに1876年8月制定の「事業区分条例」において、一定の成規をみていた。それによれば本社と分社、(代理店)間の貸借の決済は、本・分社の担当する路線を区分したうえ、たがいに交換する物貨の運賃を里程に応じて分配し、月末ごとに清算・送金することになっていた。この規定はこの種の計算制度(交互計算)のなかでもっとも古いもののひとつであったが、鉄道貨物の取扱がまだ取るに足らない時期であったことを思えば、迅速・確実な計算制度の必要性は、その後ますます高まったものと考えることができよう。事実浜松地方では、1889年の東海道線の全通にともなって1892年1月頃から内国通運会社の取引店(浜松・豊橋・岡崎)によって定期的な巡回方式による計算制度が立案され、実行に移された。92年4月29日発行の雑誌『通運』第1号によれば「東海道における巡回計算は実施後3回の成績に徴するに、自他の便多大にして、良結果を奏」したといわれている。この巡回計算はその後99年から通運本社の直営に移され、程なく官私鉄道の全線各駅に及ぼされた。『内国通運株式会社発達史』によれば、当時の巡回計算は「各加盟店をして、一定の時日内に、他の加盟店に対する請求書を本社に提出せしめ、本社は其請求書に依り、各加盟店相互間の貸借を相殺整理し、一定の期間内に決算書を作成し、毎月1回巡回計算員を各加盟店に派遣し、決算書に基き、債権の取立及債務の弁償に従事せしめ」たものであった。その際計算員の旅費その他の経費を賄うために、各加盟店を10等級に分け、1ヶ月30銭以上12円以下の計算費を徴収した。このような方式は1903年秋まで続けられたが、加入者の増加にともない、同年11月には通信方式による交互計算に切換えられることになったのである。

新しい通信方式の交互計算は、計算員の巡回を廃止して月1回の清算を2回に改め、債権店へは清算後一定期間内に送金し、債務店へは債務額を通知して本社へ納入せしめるものであった。計算費は前年度の請求額にもとづいて12等級に分け、1ヶ月25銭(請求額500円未満)から12円50銭(同5万円以上)までとされた。また同社はその後、同社直轄店および取引店と他の一般業者との間に生じた貸借を清算するため、1913年4月委託取立計算制度を開設し、広く業者間の計算業務に関与することになったのである。1912年から17年までの同社の計算実績は第8表のとおりである。

他方貨物引換証の発行と整理業務も、隔地間取引の発展と荷為替取組の増大にともなってしだいにさかんとなった。もともと内国通運会社は、前身の陸運元会社時代から証書引換渡の制度を設け(1873年10月、陸運元会社諸物貨取扱規則)、また88年7月には第1国立銀行と特約して東京・横浜・仙台・福島などの営業所で荷為替

第8表 交互計算高および委託取立計算高

年度	交互計算高	委託取立計算高
	円	円
1912	8,359,549.37	.
13	9,620,891.60	344,921.75
14	7,245,809.85	837,669.54
15	9,319,224.22	780,776.42
16	10,557,861.64	905,165.07
17	13,644,679.45	1,268,976.95

注：『内国通運株式会社発達史』108-109

ページによる。

第9表 貨物引換証整理実績

年度	整理実績
	通
1911	61,636
12	74,040
13	100,280
14	105,598
15	113,217
16	127,604
17	133,569

注：『内国通運株式会社発達史』

114-115ページによる。

証明を発行し、商取引の便宜をはかったのであったが、99年6月改正商法の施行によって貨物引換証があらたに物権証券としての性格を付与されるようになると、その取扱業務をさらに整備・充実する必要に迫られた。すなわち引換証は、この時から法律上運送品と同一の効力を持つものとされ、荷為替取組に当って銀行の設定する質権の対象として十分な法的能力を具えるとともに、その裏書または交付によって自由に流通し得るものとなったからであった。このような事情にかんがみ、同社は1900年8月、貨物引換証整理手続を制定し、同社直轄店発行の引換証について、発行と整理に特別の注意を払うことになった。すなわち各直轄店が引換証を発行した場合には、一定期間内に本社に報告させ、また回収した場合には直ちに証券面へ回収月日を記入して本社へ送付させ、整理・保管をおこなった。また1907年9月には、従来の整理手続を廃止してあらたに貨物引換証整理規定を設け、一般取引店の分についても希望に応じて、直轄店と同様の方法で整理・保管することになったのである。1911年から17年までの同社の整理実績は、第9表の通りである。

以上のような交互計算と貨物引換証の発行・整理業務の発展は、陸運業者の系列化を促進し、系列ごとにこれらの業務を集約する親会社を生みだすことになった。先にふれた日本通業株式会社や明治運送合資(株式)会社がそれであり、これらはいずれもこうした業務上の必要にもとづいて誕生し、業務の発展によって急速な成長をとげたものであった。鉄道時代の道路輸送はこうして1900年代から1910年代にかけて、いくつかの競合する企業系列に組織され、鉄道貨物の集配、発着取扱網を全国に広げてゆくことになったのである。これらの企業系列が統合され、独占的な国策会社としての日本通運株式会社が発足したのは、日中戦争中の1937年10月のことであった。

技術の移転・変容・開発——日本の経験 プロジェクト

研究報告 (1980.7現在)

総括	○日本における技術の移転・変容・開発	林 武
	A Selected Bibliography on Socioeconomic Development of Japan Part I	多田博一
I 技術と都市社会	○伝統産業技術と職人の役割	古屋野正伍
	都市居住における適応技術の展開	〃
	*「東京史」研究の方法論序説	石塚裕道
	東京の都市下層社会と「細民」住居論	〃
	○戦前の東京における町内会	中村八朗
	町内会の組織と運営上の問題点	〃
	*日本における上水道の発達	小菅伸彦
	金沢金工の系譜と変容	田中喜男
	*地方伝統的都市の下層民衆と 民衆暴動	橋本哲哉
II 技術と農村社会	○灌漑システムと地域農業	玉城哲
	○水利と指導者たち	旗手勲
	○土地改良投資と農業経営	今村奈良臣
	都市化の進展と地域農業の展望	〃
	経済蓄積の形態と社会変化	友杉孝
	溜池と社会形成	〃
	波田堰における水利構造	堀井健三
	溜池灌漑地帯における農業生産の 展開と農業水利	永田恵十郎
	淡河川・山田川疎水の成立過程	〃
	*蚕品種の改良と普及伝播	清川雪彦
III 鉄鋼と鉄道	○日本鉄鋼技術の形成と展開	飯田賢一
	*日本の工業化と輸送	山本弘文
	鉄道時代の道路輸送	〃
	日本における道路技術の発達	石井一郎
	日本における道路技術の発達(続)	〃
	日本における内陸水運の発達	増田広実
	○鉄道導入と技術自立への展望	原田勝正
	*鉄道技術の自立と規格化の進行	〃
	○地域社会からみた鉄道建設	青木栄一

	戦前日本鉄鋼業と「南洋」鉄鋼資源	奈倉文二
	* 殖産興業政策と野蒜築港	増田広実
IV 繊維産業	綿業における技術移転と形態	加藤幸三郎
	○ 綿業における技術変容と開発	泉武夫
V 雑貨産業	明治初期のガラス工業の系譜	菊浦重雄
	わが国ボタン産業史の一齣	武知京三
	わが国掛時計製造の展開と形態	”
	* 都市型中小工業の農村工業化	竹内常善
	* 形成期のわが国自転車産業	”
	○ 眼鏡産業の発達	上田達三
	* 日本における自転車産業の発達	”
VI 鉱業	伝統的鉱業技術の体様	佐々木潤之介
	* 日本の在来技術と社会	”
	○ 技術導入と鉱業の近代化	吉城文雄
	○ 日本石炭業の技術と労働	村串仁三郎
	* 日本石炭業の満州への技術移転と労働問題	”
VII 地域研究	○ 北海道開発と技術移転	関清秀・谷内達 高橋萬右衛門

○ 英語版既刊 * 英語版近刊

市販していませんが、日本語版は、1冊150円 英語版は、1冊200円でお頒けします。

アジア経済研究所 国連大学受託調査プロジェクト・チームまたは国連大学出版部へお申込み下さい。