

明治18・4工部省告示第14号をもって「火薬類鉄道運送条規」11箇条ならびに同取扱心得6箇条を定め、これにより火薬類の運送が開始された。

軽量品換算制度のはじめ ついで翌19年出貨が増加するに伴ない、種々の貨物が運送されるようになり、従来の重量による運賃計算では軽量品と重量品との間に不均衡な面が生じてきたので、これを是正する意味において才積扱を開始した。これは容積を重量に換算する制度であって、通常斤扱では1立方尺すなわち1才を3斤に、貸切扱では100立方尺を1才すなわち1立方尺当り16斤9分3厘に換算することとした。

明治22年の改正 従来の運賃は小口扱に重点をおいたため、貸切扱は貨車の種類を本位として1車1マイルの運賃を定め、3級品以下どんな品目のものに対しても同一運賃を課してきたが、このような状態を継続することは困難となってきたので、積載貨物を中心とした運賃を制定する必要を生じ、3級品以下の貨物につき種類別賃率を設けた。これとともに出貨奨励および貨車運用効率増進等の目的から、貸切扱に対して運賃割引および運賃割戻制度を実施した。しかしこの運賃割戻制度は運送取扱業者を保護育成する目的で生れた制度であって、鉄道国有完了後はその目的を達したので明治41年通信省告示をもって廃止された。なおこれよりさき明治24・10・28の濃尾地震に際して初めて災害割引を行ったが、これが現行の災害割引のはじめである。

日清戦争後わが国の産業界はいちじるしい進展をとげ、物資の国内移動も盛んとなり、これに伴ない鉄道出貨量が急激に増加したため、原料品・半加工品もしくは食料品などの大量貨物に対して特定運賃を設けてこれに対処してきたが、一方諸産業の発達に仕掛けて雑貨の移動が漸次増加し、しかもこれらの貨物は迅速な運送を尊ぶものでこの種貨物を対象として明治31・7鉄運乙1283号により速達便扱を開始した。速達便扱はとくに指定した停車場にかぎりこれを取扱ったが、取扱貨物としては一般に少量なものであって、1個の重量110斤未満、1個の長さ15尺未満のものにかぎり取扱った。また一部特殊の貨物についてはこの取扱をしなかった。そして貨物は鉄道の定める区域内については受取人の住所まで無料で配達を行った。その後の宅扱、急行小口扱の先駆となった制度である。また当時積載貨物の重量が使用貨車の標記トン数より多いときは、その実重量に応じて増運賃を収受することにしていたが、これを改め過積重量に対する2倍の運賃を収受することに改めた。

このようにして着々として運送制度は整備されてきたが、国情に適合した鉄道営業法規を制定する必要が生じてきたので、明治33・3法律第65号をもって鉄道営業法を、ついで同法の委任にもとづいて同33・8通信省令第36号をもって鉄道運輸規程が制定された。

明治34年鉄道営業法規の整備とともに、これに関連して制度全般に根本的改正を加える必要が生じてきたので、通信省告示第37号「鉄道作業局大貨物運賃、手数料及等級表」を制定した。これにより貨物の扱種別に新たに屯扱が加えられた結果、従来の斤扱、貸切扱、速達便扱とあわせ四つとなった。当時の各扱の概要はつぎのとおりである。

通常斤扱 50斤を最低とし、それ以上の貨物を取扱った。100斤1マイルをもって賃率の単位とし、これによって運賃を定めた。

通常屯扱 1品種の貨物であって、1口2t以上のものにかぎりこれを取扱った。1t1マイルを賃率の単位とした。

貸切扱 1車に積載すべき大量貨物を取扱い1t1マイル

に対する賃率を単位とした。

速達便扱 (前述)

このときの改正によって運送状態本交付手数料および器具使用料が新設された。翌35年その一部が改正され、ついで37年勅令第12号鉄道軍事供用令の制定によって、初めて軍事輸送貨物運賃および官用貨物の運賃が設定された。

明治39・3・31法律第17号をもって鉄道国有化が実現され、従来の運賃制度も面目を一新しここに遠距離通減法の採用となったのである。しかしながら急激な運賃制度の変更は、いたずらに地方の経済状態を混乱におとし入れるおそれがあったので漸進策をとることとした。

この当時各私鉄が営業していた航路も、この国有化の際移管され引続き営業を行うこととなり、その中に下関・釜山間、青森・函館間、下関・門司間等の航路が含まれていた。

その後43・6宇野・高松間航路が開設され、ついで44・10・1には、初めて下関・小森江間に貨車航送が開始された。

2 大正時代 大正1・9の改正において初めて名実ともに全国を一本化した賃率が完成された。同時に各航路の貨物運賃を整理した。

その後経済情勢の変化に応じて制度の改正を行ってきた。すなわち大正3年には代金引換制度を開始し、同6年には重要貨物の貸切扱を改正して石炭、石材、鋳物等30余種の貨物を指定して、標記トン数による重量トン扱を実施し当時の不足せる輸送力の緩和を図った。大正7年第1次世界大戦の影響をうけ経済界は異常な好況の波に乗り、物価は日に日に高騰したのでこれに対処するため運賃改正案が討議されるにいたった。そしてその結果2割の運賃値上が実施された。しかしながらすべての品目について一律に引上げを行うことは、社会政策的見地から好ましくないという理由から、米・麦・その他の生活必需品は除外され、これが現在の特別等級のはじめとなった。これとともにひっ迫せる輸送力の緩和と商取引の大口化とは通常屯扱を不必要とするに至ったので、このときの改正によってこれを廃止した。

ついで大正8年の改正によって速達便扱および倍賃扱を廃止し、これにかわるものとして急行便貨物制度を新設した。急行便貨物制度は従来の速達便扱にかわるものとしてできたものであって、最も速達する列車で運送し、運賃は普通便の5割増とした。これがのちの特別小口扱、宅扱とかわり、のちには急行小口扱となり、さらに現在の宅扱となる一連をなしている。

このようにわが国は第1次世界大戦のぼろ発を契機としてこれまでに見られなかった大発展をとげ、これに伴って国鉄の運賃制度も変遷してきたが、大正7年第1次世界大戦が終り平和が訪れてきてから、新時代に適合する新制度確立の機会が到来した。すなわち大正8・6運送取扱人公認規程を制定し、運送取扱人の保護育成にのりだした。また大正8・10・1運賃料金予納扱を開始し、これと同時に従来の貨物等級に大改正が加えられた。しかしながらその後景気は次第に下降状態を示し、政府においても物価安定策を施して善処することとなったので、国鉄もその線にそって協力する必要から米・麦その他生活必需品に対しては割引賃率をもうけた。ついで着々として運送制度の改善に努めついに大正15年にいたり貨物輸送手続が制定され、これに引続いて大正15・7・16告示第123号をもって国有鉄道貨物運送規則を制定した。この運送規則の制定によって急行便小口扱に対する貨物運送状が廃止され、危険品に対する荷造規定が入れられ、また途中駅での秤(ひょう)量委託が初めて制度化された。すなわちそれ以前の規程には、つぎのように発駅のみ