

したものである。現在この方法は計算制度の中核をなしている。

(2) 取立計算 業者ごとに債権と債務を各別に集計し、計算会社が債権店の委託によって債務店から取り立て、しかるのちに債権店に支払う方法である。取立計算の利用者は計算利用度が極めて低いものか、あるいは交計を停止されたものである。

交計は月2回、取立計算は月1回決済され、ともに通信によって行われている。

上記のほか巡回計算(巡計ともいう)という方法が多業界に行われていたが、これは計算会社から毎月1回社員をその契約店に派して取立または支払をする原始的なもので、手数と費用が多かかるといところから、昭和13年以降は全く廃止された。

3 沿革 通運計算の制度は、最初内国通運株式会社とその代理店あるいは取引店との間に行われた。すなわち明治25年当初浜松、豊橋、岡崎各駅における内国通運の代理店主が初めて巡回計算の方法を考案し、東海道一部の同盟店間に実施したところ、その成績が良好であったので漸次これを各線区におよぼし、32年本社の直営に移して全国的に取扱を統一した。その後契約店の信用は増進し、計算の運用も円滑となって社員の巡回は不必要となったので、同社は36年巡回計算を廃して通信による交計に改めた。

内国通運の創設した計算事業が成功を見たので、漸次これをまねて各地にその業を起すものが少なくなかった。ところが計算会社の分立は各駅の通運事業者を系統的対立に追込む結果となり、計算会社はまた自己の勢力範囲の維持拡充に死力を尽したので、欧州大戦後の経済不況に遭遇するや通運業界は不当競争の場と化し国民の被害は甚大であった。したがって当時の鉄道省は弱小業者のとうたと計算事業の統一に苦慮し、大正8・6公認運送取扱人制度を実施したが、ほとんど見るべき効果を上げ得なかったので、大正15・6通運事業者の合同を勧奨する声明を発するとともに、根本的改善策として計算会社の統合につとめた。この結果当時の3大計算会社であった内国通運、明治運送、国際運送は共同出資により合同運送株式会社を設立して計算事業をこれに移したため、業者の合同と併行して計算事業も統一の方向に向った。その後合同運送は国際通運株式会社へ併合され、国際運送は昭和12・10日本通運株式会社法の施行によって、残余の計算会社とともに日本通運に吸収されてここに計算会社の統一を見た。

4 法規制 計算事業運営の適否は通運事業者に重大な影響をもたらすとともに、荷主公衆にもこれが波及することとなる。また計算事業は運営上ほう大な運転資金を必要とし、おのずから他人資本に依存することとなるので、高度の信用力を具備しなければならぬ。さらに通運事業が競争体制にあるためそれは中立的立場を要請され、公平取扱が期待される。ゆえに従来自由営業であった計算事業は、通運事業法の施行によってその経営は運輸大臣の認可を要することとなり、運営についても種々の法規制が加えられている。そのおもなものは、計算料および計算規程の設定変更の認可、計算契約承諾の義務、契約強制の禁止等である。(荒井達之助)

つううんし 通運史 通運事業の歴史。小運送史ともいわれる。通運事業は鉄道の創設にともなって、車馬運送時代の運送取扱業者が鉄道運送の分野に進出するという形で誕生した。しかしそれも各国交通史における鉄道と車馬運送との関係の特殊性、ひいては各国鉄道の営業政策の相違によって、各国かならずしも一様の発展の姿を示していない。第1次大戦後の自動車の進

出は、小口混載制度の確立をもたらして、通運事業に新段階を画した。

1 アメリカ アメリカの通運事業はフレイト・フォアワダー (freight forwarder) とエクスプレス・エージェンシー (express agency) によって営まれている。(エクスプレスは鉄道小荷物のみを取扱う)。フレイト・フォアワダーあるいはフォアワーディング・エージェント (forwarding agent) は、鉄道の出現以前に荷馬、馬車、定期馬車、舟の運送取扱人として誕生した。1828年以後鉄道が敷設され、19世紀後半におもな幹線連絡路が舟・馬車から鉄道になるとともに、フォアワダーは鉄道の運送取扱業務に移った。当時のフォアワダーの存立の基盤は、鉄道の分立による継送の必要にあったので、鉄道資本が再度の恐慌のなかで集中し、大鉄道独占資本が形成されるや、フォアワダーに転機がおとずれた。フォアワダーは、鉄道の車扱運賃と小口扱運賃との差に着眼して、小口混載業務に進出しはじめた。当時この進出に対して、鉄道およびエクスプレスは猛烈に反対し、20世紀初めに一大訴訟に発展した。しかし1911年の連邦最高裁判所判決は、フォアワダーの小口混載業務に法的な基礎を与えた。その後自動車の進出にともなって、鉄道は小口貨物市場を防衛する必要上、フォアワダー育成策として、1930年代の初期から混載賃率をつくった。またユニバーサル・カー・ローディング運送取扱会社 (Universal Car Loading Co.) をニューヨーク・セントラル鉄道が、ナショナル・カー・ローディング運送取扱会社 (National Car Loading Corporation) をチェサピーク・アンド・オハイオ鉄道およびエリー・ペリア・マーケッティエー鉄道 (Erie Pere Merquette R. R. Co.) が、それぞれ資本支配下においた。自動車と鉄道との競争が一だんとはげしさを加え、自動車運送人がフォアワダーとの間に連絡運賃を設け、運賃割引を行ったことから、1935年に自動車運送人法(州際交通法第2篇)が、1942・5にフォアワダーを規制する法律(州際交通法第4篇)が制定された。1942年法は、フォアワダーを公共運送人とみとめず、したがって自動車運送人との間の連絡割引運賃を違法としたが、1952・12の改正法で、フォアワダーは公共運送人と認められるにいたった。1950年度において、州際交通法の適用をうけるフォアワダーは94社、そのうち全国に支店網を有するものは、ナショナル・カー・ローディング、ユニバーサル・カー・ローディング、アクメ・ファースト・フレイト (The Acme Fast Freight) の3社で、3社は今日の業界取扱量の6割を支配している。

2 イギリス イギリスの鉄道が120余の会社にわかれていたときも、1921年にそれらが大鉄道会社に統合されてからも、通運業務は一貫して鉄道会社自身によって、直営されてきた。集配作業の下請は地方的例外的のみ存在した。第1次大戦後の自動車の進出に対しては鉄道のとった対抗策は、前述の鉄道大合同のほか、鉄道会社が運送業者として、道路運送を経営することを認める法律を1928年につくったことである。しかし鉄道と自動車との競争ははげしくなる一方で第2次大戦後に公共運輸国有化政策がとりあげられるにいたった。現在国有化運輸の管理組織としてイギリス運輸委員会 (BTC) が設けられていて、その下部組織の6つの地区委員会が鉄道運輸について管理責任を負っている。したがって通運業務も地区委員会の管轄下におかれている。日常の通運事務管理は地区委員会の下におかれている管区の営業部に委ねられている。なおイギリス国有鉄道の通運直営においては、小口混載制度は行われていない。

3 ドイツ 1874・5のドイツ鉄道の営業条件は、鉄道がその集配のために特別の小運送業者を指定しうることを規定した。