

この鉄道直属小運送業者の形成によって、やがて「小運送業者による鉄道直属の小口扱貨物の集貨・配達に関する普通約款」がつけられた。この約款は1924～25年の国有鉄道創設で「鉄道直属小運送業者に対する普通小運送約款」(ARB)に代えられた。ドイツでは混載運送制度は19世紀末から行われていたが、はじめは混載貨切扱の発達は国鉄の小口扱運送の収益性を脅かすと考えられて抑制された。しかし自動車の進出に対抗する必要から、1929年夏に混載を積極的に育成するK-148貨率がつくられた。それにもかかわらず鉄道の独占がくずれてきたので、鉄道直属小運送業の能力の向上が改めて問題化した。その対策として、ドイツ国鉄は1931・2にシェンケル商会(Schenker & Co.)との間に鉄道運送取扱契約(いわゆるシェンケル契約)を締結した。当時のシェンケル商会は、ドイツ最大の運送取扱業者であり、仏・伊・スペイン・バルカン半島の諸鉄道で独占的地位を占める国際コンツェルンであった。鉄道運送取扱契約(BSpV)によってシェンケル・コンツェルンのもとにドイツ鉄道運送取扱有限責任会社(Deuba)が設立され、同社と小運送契約をむすぶ業者だけが鉄道直轄運送店として国鉄補助金をうけ、混載貨物運送取扱や新設の戸口集配などをまかされた。1933年ヒットラーが政権掌握。1935・9の交通大臣令は指導者原理による新管理機構として7つの交通集団を組織した。その1つたるドイツ運送取扱業および倉庫業全国交通集団(RSL)(鉄道運送取扱業は同集団の6つの下級専門群の1つを構成)が、1940・4から混載貨物の輸送を取扱った。同年4月普通ドイツ運送取扱人約款(ADSp.)実施。ちなみに1939・12で鉄道運送取扱契約は効力を失い、鉄道運送取扱有限会社は解散した。第2次大戦敗戦後は、西ドイツでは、交通集団の廃止によって、シェンケル商会はじめ諸業者の自由競争が復活した。1949・5ドイツ国鉄本庁は「ドイツ国有鉄道の組織化された運送取扱人による混載貨物運送に関する規則」(Bahn-Sammel-Best.)を制定し、混載業務を一定資格の混載運送管理人に託することになった。1951・10に「鉄道直属小運送業務に関する規則」(Rollvorschrift)が公布された。

4 日本

(1) 通運事業のはじまり 鉄道貨物取扱営業は、明治6・9鉄道が貨物運送を開始するとともに、三井組の手によって新橋と横浜間ではじめられた。明治8・3に、内国通運会社外12名に、三井組に準じて同営業が許可された。内国通運会社は、駅通寮の保護の下に明治5・6、江戸定飛脚(じょうびきゃく)問屋を統合再編成してつくられた陸運元会社の後身であり、陸運元会社は旧幕時代の官設伝馬所を解体して設立された、陸運元会社の総元締め地位にあったが、所属陸運元会社の経営が行詰って強制解散させられたのを機に、明治8・3内国通運会社と改称した。内国通運会社は官用貨物の一元元請など政府の特別な保護助成によって、全国的に強大な陸運網をきざぎざあげた。

(2) 自由競争時代 明治12・5太政官布告第16号によって貨物運送業は自由営業となり、新興運送業者は諸官庁の運送請負業務に進出する機会を与えられたが、実際には内国通運の官用貨物元請独占はほとんどゆるがなかった。鉄道の発達と相まって、年を追って運送業者の数は増加し、明治40年には鉄道開業駅数1,400に対し5千店余の大小業者が乱立し、業界ははげしい競争にまきこまれるにいたった。内国通運の同盟店(かつての分社・取次所・継立所)は同盟会を組織し、全国にわたって陸運網を形成していたのに対し、おもな新興運送業者は、明治31・2に6大駅の有力業者を発起人として、全国運輸連合会を結成して対抗した。全国運輸連合会は内国通運系統以外の運送業

者の計算事業もを行い、その加盟店は明治45年には千有余に達した。この計算事業は明治45年に日本運業株式会社(明治30・8資本金10万円で大阪市に設立された運送会社)と明治運送株式会社(明治40・3資本金10万円で東京市に創立された運送会社)に移譲された。やがて日本運業と明治運送は市場協定を結び、姉妹会社となって、内国通運系統に対抗する勢力をきざぎざあげた。日本運業と明治運送の2社は、さらに官業元請へ進出すべく、同業者の合併・増資によって地位の強化をはかった。大正5・8明治運送が三鱗(みつうろこ)合資会社東京横浜所本店所を買収したのと平行して、日本運業は大正5・11山口合名会社大阪支店および天龍運輸株式会社東京横浜所支店を買収し、本店を東京に移して日本運送株式会社と改称した。この日本運送はその後大正12・6満洲の東亜運送株式会社を合併して、資本金1千万円に増加して国際運送株式会社と改称した。このほか地方には諸計算会社が分立して、各系統の抗争は日を追ってはげしさを増した。

(3) 公認運送取扱人時代 第1次大戦は通運業界にも好況をもたらした。小運送料金の高騰・無資力業者の乱立となったが、戦後の景気後退につれて、一方では高額の小運送費が鉄道輸送の妨げとなるとともに、他方では弱小業者の破たんが業界を混乱におとしいれた。当時まだ陸運監督権をもたなかった鉄道院は、公認という形で業者の資力信用を裏書し、間接的に監督取締の目的をはたすべく、大正8・6運送取扱人公認規定を制定、約8千店の業者のうち4,646店(同8・9現在)を公認した。公認運送取扱人に対する実質的な保護も運賃後払の承認、判例簿引渡の承認、バス交付などの便益にすぎなかった上に、たびたびの改正で公認条件を緩和し、公認業者を濫認したため、公認制度の威信が失われるにいたった。大正13年に、業者の公認返上、鉄道公認運送組合中央会の解体という事態に発展し、業者は自主的に通運事業の統一改善をはかることを目的として帝国運送協会を結成した。しかし大正15・5にいたって、交互計算機関統一問題で内国通運系統と国・明系統(国際運送と明治運送)とが正面衝突し国明系は帝国運送協会を脱退して運送取扱人組合中央会を別に組織して対抗した。鉄道省はこの紛ぎゅうにかんがみ、ついに大正15・6・9運送合同に関する声明書を発するにいたった。この声明は当時の小運送業界に大きな衝動を与えた。

(4) 指定運送取扱人時代 業界の重鎮内国通運、国際運送、明治運送の3社は、鉄道省声明の趣旨にのっとり、運送合同を促進する過渡的便法として、共同出資で合同運送株式会社を大正15・10に設立した。この3社の合同は業界の合同の気運を決定的なものにした。しかし合同の実行方法に関しては、なお横の合同論者(各駅単位に資本合同または事業合同を行って、交互計算および取引店保証などの相互間の連絡は組合組織で行おとの主張者)と、資本的縦横の合同論者(各駅の資本合同とともに、強固なる資本的総括会社をたてて各駅同業者を統制連絡しようとの主張者)の2派に分れて互いに相譲らなかつた。そこで鉄道省は協調案を示してこれを裁定した。この裁定によって運送計算協会加盟14計算会社が合同運送に合併し、また各駅運送店の統合が順調に進んだので、昭和3・3内国通運株式会社を根幹とし、合同運送、国際運送、明治運送が正式に合併し、国際通運株式会社を設立するにいたった。

これより先、合同の進行過程において公認制度は廃止され、新たに指定運送取扱人制度が設定された。すなわち昭和2・10鉄道省は新たに設けた特別小口扱の集配作業を合同運送会社に元請させ、それと代理店契約を結ぶ合同運送業者1駅1店を指定運送取扱人とした。指定制度実施当時(昭和2・10)には、2,301