



## 小運送二法の制定と鉄道小運送業

—昭和10年代の九州について—

三 浦 忍

### 目 次

- 1 はしがき
- 2 小運送二法の制定とその背景
- 3 長崎県北における小運送事業の出願
- 4 佐世保駅における店舗移転申請
- 5 門鉄局管内の諸事例
  - 5-1 甘木線太刀洗駅
  - 5-2 甘木線筑後松崎駅
  - 5-3 久大線筑後吉井駅
  - 5-4 鹿児島本線球磨川駅
  - 5-5 日豊本線鶴崎駅
  - 5-6 志布志線油津駅
  - 5-7 鹿児島本線久留米駅
- 6 あとがき

**概要** 昭和12年に小運送業法と日本通運株式会社法からなる所謂小運送二法が制定される。それまで複雑不統一であった鉄道小運送事業（鉄道貨物輸送と連係する小運送業）の整備がはかられることとなった。本稿はその統合整備の意義について一定の評価を加えようとするものである。すなわち同時期における交通政策の戦時統制的性格や軍事的性格の濃厚の程度が考えられるが、筆者は二法制定後免許制となり事業申請が続く九州の事例を要塞地帯のそれを含めて検討する。そしてこの段階ではあくまで交通体系の整備に重心があった可能性を説くものである。

**キーワード** 小運送業法, 日本通運株式会社法, 九州の鉄道発達, 小運送事業の申請, 要塞地帯

**原稿受理日** 2009年6月6日

**Abstract** In 1937, the so called “Two Laws of Ko-unso”, which consisted of “the Law of Ko-unso” and “the Law of Nippon Tsu-un Company”, were promulgated. That means the government’s intention of integrating the railway and non-railway freights through the foundation of Nippon Tsu-un Company. The aim of this article is to make clear the meaning of pulmalgation of the above mentioned two laws by investigating how was, after the pulmalgation, the situation of the application and approval for the new transportation business in some railway stations.

**Key words** minor transportation business

## 1 は し が き

昭和12年、小運送業法と日本通運株式会社法が公布される。いわゆる小運送二法が制定され、鉄道貨物輸送と結合する小運送事業の整備がはかられてきた。これにより鉄道小運送事業は主務大臣の免許制になるが、全国各駅でもこの事業に参入しようとする出願の動きが出てくる。制定の目的は小運送事業を免許制にして、各駅を単位とする小規模事業者を排除して日本通運による統合をはかろうとしたものであった。この意図にかかわらず九州各駅でも事業の免許出願がなされる。結果としてこの出願は却下されるのであるが本稿は九州各駅における出願の事例を紹介しながら二法制定の意義を考察しようとするものである。

## 2 小運送二法の制定とその背景

わが国近代の鉄道発達史において、昭和12年はひとつの転換をなす年次であるといえる。この年わが国は日中戦争に突入し、経済政策も戦時体制に即応する性格がしだいに濃厚になる。交通政策もその例外でないと考えられるが、一方において体系の整備が急速化してゆく。山本弘文氏は、1922—1937（大正11—昭和12）年を交通・運輸体系統合の期とし、1938—1945（昭和13—20）年を戦時下の交通運輸の期として区分しているのは、このことに基づくものであろう<sup>(1)</sup>。すなわち大正11年からの10数年間は、全国の鉄道網・道路網・港湾の整備が進められ、一方では交通機関の発達に伴って交通体系は変容してきた。とくに鉄道における路線の拡大と強化がみられ、さらに自動車が全国的に普及してきたことにあらわれている。この期に続いて昭和13年からは、わが国経済の戦時政策化、統制経済化へ展開してゆく流れの中で交通・運輸体系もかかる政策に転換してゆくと説いているが、これについては一般的に認められることであろう。

統制のあらわれは、当時貨物輸送の主流となりつつある鉄道貨物輸送と結合する小運送業界の混乱と不統一を解決しようとする法的措置にみられる。すなわち昭和12年4月公布の小運送業法と日本通運株式会社法の所謂小運送二法の制定である。さてこの二法制定の位置付けが問題となるが、筆者の見解は戦時統制的意義として過大に評価するのは問題があるのではないかということである。これは二法制定前夜における業界の複雑不統一の状

(1) 山本・増田・原田・青木〔1986〕pp.115-183.

態をみても明らかであり、これを解決するため強力な交通統制を行ったと解すべきでないかと考える。

小運送二法が制定されるに至る事情を概括的にのべると以下のとおりである<sup>(2)</sup>。日露戦争およびその後における海陸運送貨物が激増したため、小運送能力が不足をきたし小運送賃の暴騰となってあらわれた。収益が見込まれることから運送取扱業者が続出することになった。しかし、大正7年の第1次大戦後の反動不況において経営破綻をきたすものが多くなり運送業務に信用と円滑さを欠くこととなった。このため大正8年に「運送取扱人公認規程」が鉄道院告示として出された<sup>(3)</sup>。この規程によれば、公認運送取扱人の資格は、現に1年以上運送取扱業務を営む者の他、個人にあつては直接国税200円以上納入の者（貨物収入100万円以下の駅所で営業する者は最低貨物収入3万円以下30円、同5万円以下50円、同10万円以下70円、ついで同10万円毎に10円の国税収入者）とした。また法人の場合資本金5万円以上とした。そして、公認運送取扱人はそれぞれ組合に加入し、上部には公認運送取扱人連合会が組織された。しかしこの公認制度には欠点も多く、公認運送取扱人中央会は大正13年に「公認」の名称を返上し「帝国運送協会」を設立するに至った。しかしこれに対抗する組合も多く交互計算方式問題に端を發して、統一派の内国通運会社は中立派の国際通運会社、反統一派の明治運送会社の系統と衝突を起し、ここに帝国運送協会に分裂するに至る。国際、明治系は「運送取扱人中央会」を組織して帝国運送協会と対立するようになった。大正15年に至り6月鉄道省は「運送合同に関する声明書」を發して混乱の收拾に乗り出した。過渡的便法として3社は同年10月に資本的合併を行い合同運送株式会社を組織するに至った。しかし、ここでも所謂「横の合同論者」と「資本的縦横の大同論者」の2派に分かれる対立が生じた。前者（横の合同論）は各駅本位に資本的合同をはかり、相互間の連絡は組合によるとするもので中立業者や大都市の業者がこれに属し、後者は各駅の資本的合同のほか連絡も資本的大合同によろうとするもので3社系統がこれに属した。鉄道省は大正15年10月に協調案を示して裁定を行い、これによって合同の方針が確立した。昭和2年11月に合同に関する仮契約を締結し、翌3年3月内国通運会社を根幹とする「国際通運会社」が誕生した。具体的には内国通運、国際運送、明治運送の3社が出資した合同運送株式会社が設立されたが、これに3社が合併したもので、山本弘文氏は同社をして中央における独占的運送請負会社と位置付けている<sup>(4)</sup>。

(2) 日本陸運二十年史〔1956〕pp. 24・25.

(3) 国有鉄道の小運送問題〔1936〕pp. 8-9.

(4) 山本〔1986〕p. 147.

この時期における小運送業者の実態をみると、大正13年3月末の調査では、1業者あたり保有の運搬用具は馬車1.6台、荷車5台、自動車0.5台、自転車1台であった。彼らはさらに下請業者に委託するのが普通で、下請業者は1～3台の荷車を保有するだけで、下請を含めて個別業者の零細性は集配能力の向上を拒み、コストアップにつながり、また弁償能力も不十分で、ひいて荷主に損害を与えるという危険性をもっていた<sup>(5)</sup>。

さて、前述の公認制度は昭和2年に廃止され新しく指定運送取扱人制度が設けられた。従来の特別小口扱を宅扱と改め、集配作業の他に宅扱の受託引渡など直営作業の一部を行うなど責任度を加重したものである。これが二法実施の昭和12年まで継続する<sup>(6)</sup>。

このように制度整備の改善を施したにもかかわらず、なお運送店の取締法規の欠如から生ずる欠陥、運送店の統轄を行う機関が営利会社であることより発する弊害、および交互計算会社の分立と対立抗争など多くの問題が発生していたため解決の根本方策の樹立が研究されここに小運送業法および日本通運株式会社法が制定された。すなわち昭和12年2月鉄道省において成案ができ上り、同年3月の第70帝国議会に提出された。前者は法律45号、後者は法律46号として、昭和12年4月5日公布された。これによって小運送業を営業しようとする者には免許が必要になった。しかし急激な変革には反発も予想されることから、既存の業者には全員に免許を与えたため7,789社にのぼった。しかし年間5,000トン以下の零細業者が全体の60%を占めたため再編成を必要としていた。すなわち翌13年から16年にかけて1駅1店の集約運動がすすめられ、16年6月には全国国鉄駅の90%が1駅1店制となり、店舗数も5,010店と減少した。そしてさらに日通への統合が進められるに至った<sup>(7)</sup>。

この統合の過程は日通『社史』によれば、3段階に分けられる。すなわち第1段階は、昭和13年後半から16年前半に至る所謂「集約合同」期であり、ここでは業者の任意の合同を促したものである。この結果昭和16年6月1日現在で認証および免許業者8,111社が廃止や解散により508社に、また譲渡や合併により2,593社、合計3,010社が集約され5,010社になった<sup>(8)</sup>。

国際関係の緊張が続くなかで、日本通運による合併と買収による競合と、日通の現業進出がはじまった。すなわち昭和15年2月15日に「陸運統制令」が公布され、さらに翌年7月23日の「改正要綱」には鉄道大臣が必要と認める時は陸上運輸会社の合併を命ずること

(5) 山本他〔1986〕p. 103.

(6) 中山〔1957〕p. 101.

(7) 山本他〔1986〕p. 173. 日通社史〔1962〕pp. 335-369.

(8) 日通社史〔1962〕p. 367.

ができるとしている。さらに命令を受けた会社は「合併条件其ノ他ニ関スル事項ニ付協定ヲ為シ鉄道大臣ノ指定スル期限迄ニ之ニ付認可ヲ申請スベキコトヲ協定成立セザルトキハ鉄道大臣之ヲ裁定<sup>(9)</sup>」するという強力なものであった。この方針は最初、東京、名古屋、大阪の大都市において実施された。これを第1次統合とよんでいる。続いて地方都市にも拡大されこの方針は終戦まで続く。これを第2次統合とよんでいる<sup>(10)</sup>。また昭和16年11月15日の「改正陸運統制令」の公布により鉄道大臣の管理統制権の地域が拡大され、18日に実施細則の公布に続き、17年1月20日に鉄道省は第2次統合の方針を発表する。この統合方針発表の理由は「軍関係輸送に就て決戦目的達成に貢献する」というものであった。これに基づいて門司鉄道管理局管内では、門司一折尾間各都市、若松、福岡、佐世保、熊本、八代、三角、鹿児島、長崎、久留米、佐賀および大分の各駅が指定された。

### 3 長崎県北における小運送事業の出願

長崎県北部の駅における出願の事例をとりあげる理由はこの地域が所謂「要塞地帯」に指定されており、すなわち明治以来海軍鎮守府が設けられて軍事的都市として発展した佐世保を擁する地域であるためである。戦時統制という側面が強く働いたと考えられるからである。ここでは、新たに開通した国鉄伊佐線（後に松浦線として全通、現在は松浦鉄道線）の江迎、潜竜駅における小運送事業の申請をとりあげたい。

#### （背景）

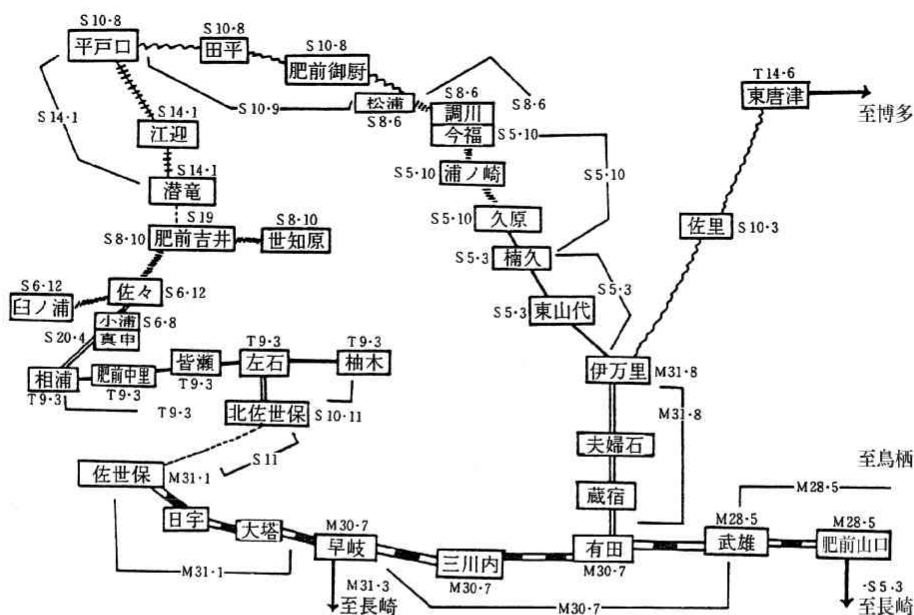
明治31年8月伊万里まで開通していた伊万里鉄道（同年12月九州鉄道が買収）が北松浦地方を北上し昭和10年8月に平戸口駅まで延伸した。一方明治31年1月に佐世保駅まで九州鉄道佐世保線が開通した。（後に国鉄佐世保線）その後大正9年に柚木―相浦、昭和6年から8年に臼ノ浦―佐々―世知原間が石炭輸送を目的として開通していた。そして、昭和14年1月に平戸口駅より南下して伊万里線は伊佐線と名称を変え、江迎駅、潜竜駅まで及んだ。昭和14年1月25日開業の運びとなった<sup>(11)</sup>。

江迎、潜竜駅周辺は所謂松浦炭田に属する優良な炭鉱が控えており、明治期に開発された各炭鉱が大規模化する時期であった。潜竜には住友経営の潜竜炭鉱が、江迎には日室に

(9) 日通社史〔1962〕p. 374.

(10) 日通社史〔1962〕pp. 384-385.

(11) 三浦〔1976〕三浦〔1986〕三浦〔1987〕



備考：『日本国有鉄道百年史』第8巻，第9巻，1972年，三浦忍「佐世保市の都市機能と歴史的展開」  
 (『調査と研究』第7巻第1号，長崎県立国際経済大学国際文化研究所，1976年)より作成。

よる江迎鉱業所がそれぞれ急速に活況を呈しはじめた。

潜竜炭<sup>(2)</sup>は，昭和3年に旧潜竜鉱と吉井鉱を買収し，昭和8年から本格的に開発が着手された。昭和11年から本格的に出炭が始まり，翌12年には2.7倍の7万7.1千トンに，小運送事業を申請した13年には4倍の11万7.3千トンに，潜竜駅開業の14年には5.5倍の15万6.7千トンに上昇している。鉱員も昭和11年の383人から，翌12年には589人，13年には990人，14年に1,246人に増加している。3年間で3.3倍もの増加であった。

江迎炭坑<sup>(3)</sup>は，明治43年頃から着目されていたが，昭和9年12月に日本窒素肥料株式会社を買収し，後に日窒鉱業開発に譲渡したものである。翌10年開発に着手し，11年に5万9.1千トンの出炭をみた。翌12年には一掘に13万5.3千トン，小運送事業の申請があった13年には11万4.2千トン，駅開業の14年には10万8.5千トンと停滞するが，15年には18万1.2千トンに増加する。4年間で3.1倍に出炭量は上昇する。鉱員数も11年の554人から821人に増加する。両鉱の出炭量と鉱員数を示せば表1のとおりである。

(2) 江迎郷土誌〔1968〕pp. 447-448.

(3) 江迎町郷土誌〔1968〕pp. 453-457.

小運送二法の制定と鉄道小運送業（三浦）

表1 潜竜、江迎両鉱出炭量

年次	潜竜 炭 鉱				日室江迎鉱業所			
	出炭量 A	鉱員 B	能率 A/B÷12	指数 A	出炭量 A	鉱員 B	能率 A/B÷12	指数 A
昭和3年	t 2,440	人	t	2.1	t	人	t	
4	36,530			31.2				
5	30,377			25.9				
6	13,537			11.6				
7	0							
8	3,950	80	3.9	3.2				
9	6,950	111	5.2	5.9				
10	0	112						
11	28,600	383	6.2	24.4	59,118	554	8.9	51.7
12	77,100	589	10.9	65.8	135,279	681	16.6	118.4
13	117,300	990	9.9	100.0	114,246	652	14.6	100.0
14	156,700	1,246	10.5	133.7	108,520	720	12.6	95.0
15	177,200	1,542	9.6	151.2	181,244	821	18.4	158.6
16	280,200	1,671	14.0	239.1	194,081	997	16.2	169.9
17	235,500	1,538	12.8	200.9	164,752	1,045	13.1	144.2
18	343,900	1,630	14.1	293.4	207,092	1,192	14.5	181.3
19	249,400	1,786	11.6	212.8	211,084	1,444	12.2	184.8
20	123,100	1,361	7.5	105.0	73,738	1,512	4.1	64.5

備考：『江迎町郷土誌』448—457頁より作成

（事業の申請）

江迎駅

昭和13年10月20日、長崎県北松浦郡江迎村の吉住勘平は㊤㊦江迎運送店として小運送業の免許申請を鉄道大臣中島知久平に対して行った。この運送店の営業内容は伊佐線江迎駅を拠点とする運送取扱、運送代弁、付随運送および利用運送と謳っている。本店を同村長坂免におき、同郡鹿町村深江免に江迎駅前定扱荷扱所を、また同長坂免に海岸集荷所を設けることとした。従業員は事務員4名と作業員13名の計17名を抱えることとした。運搬具は荷牛馬車5台、荷車4台、自転車用リヤカー1台に舩3艘を用いることとした。この内自己所有は荷牛馬車1台、荷車2台、自転車用リヤカー1台および舩1艘であった。また、江迎運送店の取扱設備として、店舗3棟171m<sup>2</sup>、江迎駅附近に倉庫298m<sup>2</sup>、露天貨物置場364m<sup>2</sup>を有し、電話2台、権衡台2台を備え、小運送業の他に海運業、炭鉱用達、精米業、米穀肥料、呉服雑貨および荒物などの販売業をも兼営するとしている。

潜竜駅

潜竜駅には2店の申請がなされた。1は㊤㊦潜竜運送店で江迎駅と同様に吉住勘平の経

営によるものである。江迎運送店と同じ昭和13年10月20日に免許申請がなされた。運送取扱、運送代弁、附随運送および利用運送の小運送4業を内容とするものであった。本店を北松浦郡江迎村大字猪調免田ノ元におき、事務員2名と作業員5名の計7名を雇用するものとした。運搬具は荷牛馬車が2台（自己所有1台）と荷車2台（自己所有1台）であった。取扱設備として、店舗1棟33m<sup>2</sup>、潜竜駅附近の倉庫36m<sup>2</sup>、露天貨物置場185m<sup>2</sup>、電話機1台と権衡台1台をあげている。露天貨物置場と電話機を除いて自己所有とあり、これは運送店専用であり、他は兼用設備と思われる。

2は、上記吉住勘平の申請に続いて、㊸㊹山口時市より申請がなされた。昭和13年11月26日である。山口は潜竜運送店と同様に本店を北松浦郡江迎村大字猪調田ノ元免（潜竜と住所表示が異なる。）の潜竜駅前においた。事務員2名と作業員5名の合計7名の従業員で以って営業することとした。運搬用具として馬車1台、荷車2台、自転車用リヤカー2台をあげている。取扱設備として店舗1棟35m<sup>2</sup>、倉庫は店舗と同じ1棟35m<sup>2</sup>で、電話機1台、権衡台1台を備えるとした。兼営事業として農業としているが「駅前ニ六百坪ノ土地ヲ所有致居候間、御許可後ハ其他ニ然ル可キ店舗、倉庫建築致心」と添記されており、別に「現住所ハ駅長官舎側ニ候」とある。なお吉住、山口両名が申請した運賃や手数料について掲げると表2のとおりである。

#### （事業の申請者）

申請者の吉住勘平と山口時市について窺ってみよう。兩人共に当時この地方において産業者として活躍しており、そのリーダーであったといえよう。

吉住勘平は、明治26年1月吉住勘平の長男として生れ、大正14年1月父勘平の死去によって家督を相続し、2月に寛一から勘平に改名した。江迎村長坂免が本籍で士族であった。父親の事業を継承し、前項の兼営事業の箇所でもふれたように、「米穀肥料、呉服、雑貨荒物商ヲ営ムト共ニ精米業、炭鋳用達及小発動機船ニ依ル海運業ヲ営ミ居ル關係上小運送業ノ経営ニ依リ、之等ノ事業ノ運営ヲ有利ニ導カントスル」と審査概要でものべられている。とくに大正初期より父勘平は船舶によって江迎より、平戸、相浦、佐世保間の海上輸送経営を開始した<sup>④</sup>。すなわち、松寿丸と満久丸2隻を使用した。松寿丸は午前6時に江迎を出航し、日の浦、平戸、江迎、歌が浦、矢岳、楠泊を経て相浦に正午着。午後逆航して江迎に午後7時帰帆した。満久丸は相浦を午前7時に出帆し、楠泊、矢岳、歌が浦、江迎、日の浦に寄港し正午に平戸に着き、午後逆航するというコースで相浦に午後6時に

④ 江迎郷土誌〔1968〕p. 690.



小運送二法の制定と鉄道小運送業（三浦）

表2 申請・運賃料金表（吉住・山口）

		発 送					到 着 k				
		集 賃 料					配 達 料				
		小口扱1個に付			トン扱・貸切扱		小口扱1個に付			トン扱・貸切扱	
集配料	2km まで	10	12	5	90		10	12	5	90	
	4km まで	14	18	7	110		14	18	7	110	
	6km まで	19	24	10	130		19	24	10	130	
	6km 超過	臨時の約定による					臨時の約定による				
		発 送 手 数 料					到 着 手 数 料				
		小口扱1個に付			トン扱・貸切扱		小口扱1個に付			トン扱・貸切扱	
		30kg まで	60kg まで	以上 30kg 毎	1 トン に付	1 トン に付	30kg まで	60kg まで	以上 30kg 毎	1 トン に付	1 トン に付
手数料	180km まで	10	12	3	80	25	10	12	3	80	25
	500km まで	12	14	4	85	30					
	1,000km まで	14	16	5	90	35					
	1,000km 超過	16	18	5	95	40					
貸切扱 積卸料	積込料	1 トンに付			30						
	取卸料	1 トンに付			25						
水揚、 解積料	水揚量 解積料	小口扱1個 100kg 又は その未満毎に	— —	— —	トン扱・貸切 扱1トンに付	—					
貨物 引換證料	発行手数料	宅扱・小口扱 1 トンに付	30	10	トン扱・貸切 扱1トンに付	50					
	整理手数料					10					
取立料 (発に限る)	荷為替取立料 立替金取立料	20円 まで	30円 まで	50円 まで	100円 まで	以上 100円毎					
		20	30	45	80	60					
		20	30	45	80	60					
入出庫料	入庫料 出庫料	宅扱・小口1個に付			トン扱・貸切扱						
		100kg 又は その未満毎	6	6	1 トンに付	50					
保管料	5日以内 5日を経過	宅扱・小口扱1個に付			トン扱・貸切扱						
		1個100kg 又は その未満毎	無料	2	1 トン1日 に付	15					
運送保険料		保険会社の所定に依る									

1. 運送方法について、指定のない限りは、なるべく顧客の利益となるように取扱う。
2. 本表以外、鉄道、軌道、自動車運輸事業、その他の運送人、他の小運送業者の運賃料金は所定額を収受する。
3. 包括運賃で運送の委託を受け鉄道、軌道、自動車運輸事業、又は他の小運送業者を利用して運送するときの運賃料金総額は、その所定額と本表の額との合算を超えない額とする。
4. 荷造、仕分、保険契約の締結、その他の小運送業を通常附帯してする業務の料金は当地方業が通常収受する料金とする。
5. 潤大品、嵩高品、易損品、危険品、流動物、貴動品、その他特別の取扱の要するものは本表料金に対して相当の割増をする。
6. 冬期積雪の際の集配、積卸作業、急送作業等、その他特別の作業を要するときの料金は別に相当の割増を行う。
7. 小運送業法第11条に依り、倉庫業者に寄託するときは、その倉庫所定の料金と、これに要する費用を収受する。
8. 扱積別1口の制限、数量およびキロ程の計算は、関係鉄道、軌道又は自動車運輸事業の運送規則に依る。
9. 本表に定めていない作業の料金は本表に掲げた額に準ずる。  
備考：鉄道省文書、申請資料中の運賃料金表による。  
：単位・銭

帰帆した。後に両船に対抗して、松島汽船や橋本汽船といった競争相手が出現し、佐世保までの船賃を10銭位までダンピングを行うというように過当競争になったが、けっきょく吉住汽船が勝利したといわれている<sup>⑤</sup>。

大正期の江迎港では1年間の出入汽船数40、帆船364、石数船248にのぼり、石炭輸送をはじめ麦、砂糖、塩、茶、酒、石油、和紙、肥料、呉服、金物などの生活物資の集散地になっていた。吉住勘平が小運送業を志向したのは自然の成行きであった。因みに父勘平<sup>⑥</sup>は慶応3年の出生で、少年期から博多や伊万里まで商売で往復して吉住汽船を興隆に導いたのである。明治30年頃村会議員に当選して、さらに郡会議員や郡会議長を務め、明治44年から県会議員を務めた。なお吉住勘平の昭和13年次の納税額は直接国税1,734円40銭、同県税676円11銭、同村税1,141円98銭であった。

つぎに山口時市については以下のとおりである。明治22年1月10日田中太吉の5男として出生し、山口キクと共に昭和10年5月に江迎村大字長坂長坂免の山口家へ入籍したものである。申請書には職業を農業と記述しているが、西部バス、西肥自動車、諫早自動車や別府遊覧自動車の重役に就任しており、バス事業に関心が深かったと思われる。地方における運輸事業経営を志向していたと窺える。小運送業出願の契機は佐世保合同運送の重役市瀬仁平に勧められたと後述の門鉄局側資料にあらわれている。昭和13年次の納税額は直接国税300円47銭、同県税343円7銭、同村税568円48銭であった。

#### (事業申請の審査)

吉住勘平と山口時市より出された申請は同時に審査され、翌昭和14年1月24日付ですべて却下という結果になった。却下に至る意見を中心にその事情を窺ってみよう。

先ず吉住勘平による江迎運送店と潜竜運送店の申請について、地方駐在官は却下意見のべ、その審査概要として3点をあげている。すなわち、第1は申請の動機について問題があるという点、第2申請人の社会的信用について問題があるという点、第3に将来の経営に危険性を包蔵するという点であった。具体的に第1の点について、申請者は諸種の事業を営んでいるので、小運送事業経営は既存の事業を有利に導こうとする目的をもつもので、「利己本位ノ経営ニ依リ故意ニ自己経営ノ海運送ニ誘致」すことになり、これはひいて「荷主公衆ニ迷惑ヲ及ボスモノト思料セラル」とさえいっている。第2の点について、申請者の納税額は多額であるが、諸種の事業を営んでいるので、実際の資力は猶不十分

⑤ 江迎郷土誌〔1968〕p. 510.

⑥ 江迎郷土誌〔1968〕pp. 690-691.

であるとし、さらに「信用ナク協調性乏シク共同経営ヲナスガ如キ意志ナシ」と断言している。さらに第3の点については申請人は常に旅行がちで事務を従業員に委任することになるので、最も慎重であるべき貨物引換証の取扱いに関して、また事業の米穀や肥料の商経営についても将来ある程度の危険性を内包するというものであった。いずれも認可を決定的に拒否するという内容のものであった。

これを受けて、鉄道大臣中島知久平はこの申請を1月24日付で却下した。その理由はつぎのとおりである。「申請人ハ従来ヨリ当地ニ於テ米穀、肥料、呉服、雑貨、荒物等ノ販売業ヲ営ム傍ラ、精米業、炭坑用達及小型発動機船ニヨル海運業ヲ経営セル關係上不在勝ニシテ、駅トノ連絡ニ円滑ヲ期シ難ク、単独ニ小運送業ヲ経営スルニ適セズ、且本人ハ協調性乏シキタメ、他ノ者ト共同事業ニ当ラシムルコトモ困難ト認メラルル所、別途申請ヲ江迎運送店山下謙二郎ハ最モ免許ニ適セルモノト認メラルルニ付、本件ハ却下ヲ至当トシ伺案ノ通」というもので、1月17日立案され、同24日決裁（次官の代決）されて翌25日発送された。ここで別に申請されている山下謙二郎に認可するのが相当であるとしている点が注目されるが、同人による申請の資料がないためこの事情を知ることができないのが残念である。しかし却下理由としてあげている、申請者の信用、資産および能力は、認可の要因となりうる内容ともいえ、不十分なものであった。

つぎに、山口時市による潜竜駅における事例をみてみよう。ここでも同よう昭和14年1月17日却下意見が立案され、同24日決裁（次官代決）された。その審査意見として、つぎの4点をあげている。第1に申請人に信望がないこと、第2に申請動機が薄弱であること、第3に経験がないことと吉住同様の欠格事項をあげ、第4に事業経営を行うのが困難であろうとしている。第1の信望についてであるが、申請者は西部バス、西肥バス、諫早自動車および別府遊覧自動車各会社の重役として諸事業に関与しているので、所謂利権屋と目され地方において信望なしと断言する。第2の動機について、申請者は自身で営業に携るといふ思考がなく、ただ利権獲得のためであって申請の動機に純粹さを欠くとのべる。すなわちその動機は佐世保合同（運送カ）の重役市瀬仁平より将来小運送経営は有利であると聞き、また申請を慫慂されたためであるとしている。第3の経験について、「資力ハ相当ナルモ小運送業ニ対スル経験ナシ」と決めつける。さらに第4に、申請をした潜竜1駅だけでは予想取扱量、設備労銀などからみて経営成績をあげることは困難であるとのべるのである。ここでも事由と結論は余りに短絡すぎて、寧ろ逆の結論に導かれることも可能で、吉住の例と同よう、一定の意図が存する可能性が窺えるのである。このことは小運送業に対する関心が高まり、斯業に参入希望の動きのあることを鉄道省自らが認めてい

るものである。

却下理由はつぎのとおりであった。「本申請人ハ西部バス、西肥バス、諫早自動車、別府遊覧自動車各株式会社ノ重役ニ就任シ居ル外、地元ニ於テ利権ニ関スル諸事業ニ関与シ居リ、所謂利権屋ト目サ居ルモノニシテ、免許後本人自ラ営業ニ従事スル意志ナク、佐世保合同ノ市瀬仁平ヨリ今後小運送業ハ相当有利ナル事業ナリト聞及ビ、利権獲得ノ目的ヲ以テ本申請ニ及ビタルモノニシテ免許小運送業者トシテハ不適當ナルモノト被認ニ付伺案ノ通」というものであった。

さて、このように強力な申請却下は当然に日通による小運送業の統合を意図したものと考えられるが、実際にはそれが貫徹しなかった。昭和20年8月までに、全国になお227店が日通に統されず、戦後も所謂「旧免許業者」として営業するに至る。その中には本稿が対象とした旧国鉄松浦線（時期により伊万里線、伊佐線）やこれに結合する筑肥線沿線は日通でない会社によっているのである。戦時段階に強力な統合が行われたが、この段階でも九州地区をカバーする旧門司鉄道管理局（旧門鉄局）管内でも22社が未統合であった。江迎、潜竜駅地区は北松浦通運の免許区域であり、周辺は、西松浦通運（伊万里）、松浦通運（唐津）、肥前通運（肥前鹿島）の各社が点在した。

すなわち佐世保という軍事的性格の強い地の周辺の地域において、強力な申請却下が行われたにもかかわらず日通による統合が行われなかったことを指摘しておきたい。

#### 4 佐世保駅における店舗移転申請

佐世保線佐世保駅は九州鉄道佐世保線開通に伴い明治31年1月に開業した。同市は明治19年5月に軍港の設置が決定し、同22年7月海軍鎮守府の開庁とともに急速に発展してきた。開業以来旅客貨物とも取扱いは増加してきた<sup>⑦</sup>。昭和13年頃には小運送業者として、<sup>⑧</sup>をはじめ<sup>⑨</sup>、<sup>⑩</sup>、<sup>⑪</sup>、<sup>⑫</sup>といった業者が駅周辺に店舗を設けて営業していた。このような状況の中で駅から若干離れた場所で店舗を設けて営業していた川島商事<sup>⑬</sup>（仮称、以下同じ）が駅周辺に店舗移転の申請を行うに至る。同商事は海運関係を中心に経営を行ってきたが、陸上の小運送業に進出して経営の拡大を図るべく店舗移転を計画したものであった。昭和13年7月に移転申請を行い、結果として、翌14年5月に却下される。この経緯に

⑦ 日通社史〔1962〕pp. 389-390.

⑧ 三浦〔1976〕

⑨ 現在もこの会社の営業は続いているので本稿では仮名を用いる。

ついて検討を加えたい。

（申請）

川島商事株式会社は、昭和13年7月11日に小運送営業の免許を受け、佐世保港周辺の佐世保市万津町に店舗を設けて営業を行っていた非指定の事業者であった。指定・非指定の区別は、昭和2年10月1日に特別小口扱、集配付小口扱指定運送取扱人制度<sup>㉑</sup>が発足した際に、この制度で指定取扱人となった業者を指定業者とよび、それ以外の業者を非指定業者と俗称されるが、小運送の免許を得た業者にはこの区別があった。ところで同社は免許が交付された同月29日に、更めて佐世保駅周辺の同市三浦町35番地に店舗移転の申請を行った。移転先の店舗は1階部分が20,109m<sup>2</sup>、2階部分が9,641m<sup>2</sup>の面積の規模であった。移転の理由は「駅トノ間隔遠ク連絡並事務不便ノタメ」とあるが、とにかく佐世保駅前に進出を図ろうとするものであった<sup>㉒</sup>。

（申請者）

申請者の川島商事は長崎および佐世保で、海運業、回漕業や倉庫業を経営するこの地元の有力企業であり、現在も継続している。この時に陸運部門への拡大を図ったものと考えられる。移転予定の店舗は、小運送業をも経営する佐世保合同運送株式会社が指定業者の㉓や㉔に20数年来賃貸してきた店舗であった。この頃㉓に対して突然賃貸料の値上げを通告し、さらに買収の交渉も拒絶されたため、止むなく㉓は店舗移転を余儀なくされたのである。移転の後は㉓と同額の賃貸料で川島商事に賃貸する目的で改築を行ったもので、この間の経緯から同社の駅前進出の並々ならぬ取組みを窺うことができる。しかし㉓移転の画策行動は同社にとっては不利な要因をかかえることになる。

（申請の却下）

門司駐在監理官は申請を受けて、同昭和13年10月26日に監督局長たる鉄道省へ調査報告をなしている。この段階では「店舗移転ノ認可申請有之候ニ付、実情詳細調査致候処、一、同社ニ於ケル現在ノ店舗ハ所属駅迄ノ距離遠ク（駅ヨリ1軒半弱）営業者種々不便アルタメ、予テヨリ駅附近ニ移転スベク適当ノ店舗ヲ物色シ居リシ処、偶々佐世保合同運送株式

㉑) 日本国有鉄道百年史〔1972〕第8巻 pp.254-255. 松好, 安藤編〔1971〕pp.362-365. 近代日本輸送〔1979〕p.62.

㉒) 現店舗から佐世保駅前迄1.5kmの距離があり、荷主に対しても「サービス低下ヲ来スタメ駅ノ近クニ移転セント」するものであると、申請の内容と事由に記されている。

会社ノ店舗移転ニ依リ其ノ旧屋貸家トナリタルヲ以テ之ヲ借入シ同社陸送部ヲ移転セントスルモノナリ」ときわめて主観を入れず報告している。

ところが最終的には「地方監理官ノ意見」は却下意見として記録される。これに至るについて同社にとって不利な材料が存在していた。それは7月11日に小運送営業の認証を受ける際に一札の念書を提出していたからである。

### 覚 書

長崎市南山手町11番地

川島商事株式会社

取締役社長 川島誠太郎<sup>22)</sup>

小運送業法附則ノ定ムル所ニ依リ今般当会社ニ於テ別紙ノ通小運送業営業届ヲ提出致シ候ガ幸ニ申請ノ通小運送業ノ一般免許ニ付御認証ヲ相受ケ候節ハ業法ノ定ムル諸條項ヲ遵守シ、堅実ナル営業ヲ致スハ勿論、業法制定ノ本旨ニ鑑ミ他ノ業者ト充分融和協調ヲ図リ苟モ業者間ニ於ケル摩擦相剋ヲ醸生シテ業界ノ統制ヲ紊シ改善ヲ妨グルガ如キ行為ハ絶対ニ相仕ラザル存念ニ有之、依而後日ノ為一札如斯ニ御座候

審査概要は2点があげられ、第1はこの念書に違反するというものであった。第2は業界に無用の競争を誘発し業者間の協調を乱すというものであった。すなわち第1は、これ迄回漕業を主としていた方針を拡大して陸運部門に傾注の意図が濃厚であるからというものである。これは「将来積極的ニ小運送業ニ進出シ、業者間ニ於ケル摩擦相剋ヲ醸生シ、業界ノ統制改善ヲ阻害スルガ如キ行為ハ絶対ニ慎ム可キ旨」(傍点筆者)という一書に反するものとしているところである。この際注目すべきは、先に掲げた念書に記載されていない文言(傍点部)を加えていることである。すなわち同社の念書には「将来積極的に小運送業に進出致しません」という文言はないのである。つぎに第2点は、移転予定の場所は旧<sup>22)</sup>の店舗が所在した地で佐世保小運送の中枢的位置にあり、移転後は荷主関係においても混乱が生じ、延いて業者間に無用の競争を誘発することになり業者間の協調を損うというものであった。

これを受けて却下の決裁がなされた。すなわち翌昭和14年4月28日立案され、翌5月23日付で却下された。それによると、申請人は主として海運業、回漕業を経営する傍ら小運

<sup>22)</sup> 会社名、社長名は現存する会社であるので仮名である。

送業を営んでおり「将来積極的ニ小運送業ニ進出シ、業者間ノ摩擦相剋ヲ醸生シ業界ノ統制改善ヲ阻害スルガ如キ行為ハ絶対ニ慎ム可キ」という覚書を提出して昭和13年7月11日小運送業の認証を得たのであるが、その直後の7月29日に店舗の移転申請を行ったものである。これは先に提出した覚書に反し、十分な資力をもつ申請人は移転先店舗の地理的優位性から、市内16の小運送業者を刺激し、無用の競争を誘発して「業者間ノ協調ヲ破壊スルモノト被認ニ付伺案ノ通」として却下に至ったものである。

この店舗移転申請の事例は、いわば法制度的支柱を与えられた新産業ともいべき小運送業界に新規参入を図ろうとする業者と、これを拒もうとする側との攻防の様子を窺うことができる。なお、この後佐世保駅には昭和16年9月1日に日通佐世保支店が開設された。また同17年3月11日佐世保合同運送株式会社、東亜通運株式会社ら28業者を統合して、日通佐世保支店の取扱いとなる<sup>23</sup>。

## 5 門鉄局管内の諸事例

3, 4項では軍事的性格の影響の大きい佐世保およびその周辺部の事例を考察した。すなわち戦時統制が強く作用すると思われる側面をみてきた。この地は所謂「要塞地帯」と指定されており、大村線南風崎駅以北の広範囲に及んだ。九州では他に下関要塞として北九州、筑豊地区の広範囲が、長崎要塞として長崎駅中心とする（長崎線の長崎港・長崎～喜々津駅間）地区が指定されていた。また海上および沿岸部を主とする豊予要塞も日豊線大分～上臼杵間が指定されていた。

本項ではそれ以外の各駅における事業申請の事例を考察してみる。この中には要塞に隣接する駅や軍事施設を抱える駅の場合もある。

### 5-1 甘木線太刀洗駅

昭和14年4月29日に国鉄甘木線の基山・甘木間の開通に伴い、同時に太刀洗駅が開業した。同線および同駅の開業は太刀洗飛行場との関係が大きい。太刀洗飛行場は北部九州に軍事政策の一環としての飛行場建設の候補地となり、大正5年（1916）に着工され、同8年（1919）に完成した。翌9年には飛行第4航空隊が赴任した。その後昭和3年から日本軍の中国戦略と共に活動は本格化した。昭和15年（1940）には飛行学校が開港し、20年2月迄続いた。また昭和13年に航空工廠が設置され、航空機製作所へと発展する。同駅はこ

<sup>23</sup> 日通社史〔1962〕p. 876.

のように太刀洗飛行場、航空隊に不可欠の駅として発展するが、構内には多数の側線や地下通路が存在した。

甘木線が開通する迄は中央軌道による軌道線が大正10年（1921）に飛行場迄のレールが完成した<sup>24</sup>。その後甘木から飛行場～上田代を結ぶ路線として活躍したが、経営不振に陥り、朝倉軌道がこれに代り運行した。朝倉軌道は貨物自動車や乗合自動車部門にも進出し、前者は朝倉倉庫や共同運送と三社の競争が起り後に朝倉合同運送として昭和6年（1931）に合併する。後に日通によって戦時統合される。

太刀洗駅の小運送事業の申請は朝倉郡三輪村（太刀洗駅の位置は三井郡太刀洗町でなく朝倉郡三輪村である）の農業川上茂二郎が経営する太刀洗運送店によってなされた。彼は駅開業に先立つ昭和13年1月に認可申請を行った。これに対し翌14年4月22日却下の立案がなされ、同27日に決裁された。理由について、彼は資力や信用はあるが、先ず経験がないこと。また内容についての研究もなく、事業の計画性も有しないといつものであった。またこの申請資料によれば、「朝倉合同ノ取扱駅追加ト同様処分」との文言があり、前述朝倉軌道傘下の朝倉合同運送も太刀洗駅における小運送事業の申請を行っていたことが分かる。同社の出現も却下される。

### 5-2 甘木線筑後松崎駅

筑後松崎駅は前出の太刀洗駅と同様に昭和14年4月28日甘木線の開通により開業した。同地には、前項で述べた中央軌道線の新町（依井）一松崎間が大正10年に開通しており、太刀洗飛行場がこの中間に設けられていた。上田代迄延長されたが、昭和3年朝倉軌道の傘下に入り、甘木線の開通により平行路線として営業していたが昭和15年に廃止となった。太刀洗駅と同よう飛行場の存在が大きかったといえよう。

この筑後松崎駅において小運送事業の申請がなされたのは、甘木線開通の1年半前の昭和12年11月27日であった。同所で農業や自転車販売業を営む重松利平からであった。彼は駅前に適当地を有しており、資力信用は普通であるが、当駅の予想取扱量は約4,500トン程度であるので「収支相償ハザルモノト被認」るものとして却下となった。昭和14年4月22日立案され、甘木線開業の前日4月27日決裁された。

### 5-3 久大線筑後吉井駅

筑後吉井駅は昭和3年12月24日、久留米一筑後吉井間に国鉄久大線の開通に伴い開業し

<sup>24</sup> 甘木市史下巻〔1981〕pp. 202-210.



たものである。久大線はその後延伸を続け、日豊本線大分からの線路と結合し昭和12年6月27日久大本線として全通する<sup>25)</sup>。国鉄以前の状況は、明治36年（1903）に筑後馬車軌道として吉井町―田主丸間の輸送が始まって以来同社は明治40年筑後軌道と改称した。大正5年には久留米―日田間が開通していた。国鉄久大線の開業に伴い、昭和4年に全面廃止となった。昭和2年には久留米―日田間のバス運行を開始したり、廃止後は西久大貨物自動車と連絡自動車（バス）を経営するに至った。

同駅の小運送事業の出願は、昭和12年11月2日に松永種次郎経営の吉井運送店よりなされた。同駅には前述の筑後軌道の後身と思われる筑軌運輸株式会社が隣接の田主丸、千足両駅で指定店として営業を行っていた。却下意見は、松永はこれまで肥料店を営業してきたが、資金の融通のため引換証付荷物の仮渡を受けるという条件で、筑後吉井、田主丸、筑後千足駅で運送店を順次利用してきたが、常に資金が窮乏していた。小運送業法実施後は仮渡に応じる業者はなく、資金は益々欠乏し肥料商を経営することさえ困難になってきたので、小運送業を自営して資金の欠乏を補填する目的でこの申請を行っているとした。そして「資力信用不十分ナルノミナラズ、折角一駅一店に統制セラレタル地方運送業界ヲ乱スモノ」との状況説明がなされている。そして

- 1 資力信用普通 欠格条項ナシ
- 2 当駅年間取扱実績35,000トン余ニシテ、免許小運送店ノ1店アリ、小運送作業ニハ充分ト被認
- 3 小運送業ト肥料商トヲ兼テ総括的ニハ収支相償フモノト被認モ、小運送業ノ健全ナル発達ニ支障アル

として却下となったのである。ここでは既に地元運送会社による1駅1店の原則で行うことが明確にあらわれている。しかもその1店は国鉄開業による既存業者への補償という形でなされているという点で、それは妥協的産物という意味をもつにせよ、鉄道省の本策実行の性格をあらわすものと考えられるのである。

#### 5-4 鹿児島本線球磨川駅

鹿児島本線球磨川駅は、熊本県八代郡太田郷村松江に位置し、本線八代駅から1.3kmの距離をもつ貨物駅である。明治29年11月21日に九州鉄道の八代駅として開業<sup>26)</sup>し、同40年

<sup>25)</sup> 国有鉄道百年史第9巻〔1972〕pp. 126, 129. 久留米市史第3巻〔1985〕pp. 821-822.

<sup>26)</sup> 石川編〔1973〕p. 77.

7月1日に国有化により国鉄八代駅となったが、翌41年6月1日に人吉迄延伸されるのに伴い分岐の地点の関係から八代駅を移転する。この後旧八代駅を球磨川駅として貨物専用としたものである。

ここでの申請は合資会社曙組代表川崎平次郎によって昭和13年9月22日行われた。同社は昭和酒造八代工場へ人夫の供給と船積荷揚を行っていたが、2トン積自動車1台、荷牛馬車20台を用い、従業員28名（事務員3名、作業員25名）を雇用するという規模の大きいものであった。本申請に対して翌14年却下された。

却下の理由は以下のとおりである。まず小運送については曙組の人夫を供給して行うので免許は却って当地の同業者や所謂利権屋を刺激することになり妥当でない。却下しても申請人の営業は従来どおり存続できる。また当該小運送業者は⑧⑨のほか酒造会社・無水アルコール輸送会社の3社が行っており、各社余力を保有しており従来の作業能力、信用および資力で十分であるとしている。また同社は小運送業に対する経験がなく、政党関係者だけが集まる合資会社なので小運送業の健全な発達を期待しがたいとのべ、利権屋を刺激し、類似の免許出願が続出することになり、小運送業法制定の主旨に反すると正面から否定しているのである。政党関係云々の謂は、本会社は八代町会議員6名により設立されたもので、出資金は1名2,000円、合計12,000円である。内訳は政友会より3名、国民同盟より3名で、各派より1名の無限責任社員で構成されていた。そして当地は政争が激しい地であるが、最近両派共融和し提携して経済界に進出しようと企図している所である。本会社設立はその具体策の第1歩であると認めてはいる。しかし逆に「工場誘致ニ対シ利権獲得シ、八代町ニ於ケル政党的軋轢緩和ヲ目的トスルモノニ有之、其ノ動機極メテ不純ナル上、出資者ハ小運送業ニ経験ヲ有セザル政党関係者ノミニシテ小運送業ノ改善ニ支障ヲ招来スル虞アル」とのべているのである。かくて昭和14年5月2日立案され翌6月2日に決裁され通告された。

なお備考として、却下しても曙組は「従来ノ通海運関係、荷持及下請ノ形成ニ依ル作業及両無限責任社員ガ各別ニ関係セル砂利会社ヲ合資会社トニ合併スレバ会社成立ノ目的ハ達セラルルモノナリ」とのべているが、ここでは政治的色彩を帯びる事業の出願が行われていることを指摘しておきたい。

#### 5-5 日豊本線鶴崎駅

鶴崎駅は大正3年（1914）4月1日に開業した。すなわち明治44年（1911）11月1日大分迄開通（当時大分線）していた日豊線が大正3年4月1日に佐伯線として幸崎迄延伸さ

れたのに伴い開業したものである<sup>㉞</sup>。

鶴崎駅における小運送事業の出願は昭和12年12月5日上組合資会社によって申請された。それは日本染料鶴崎工場が建設されるのに合わせて行われたものである。2トン車2台、荷牛馬車5台、荷車5台を用い、従業員28名を雇用するというものであった。上組合資会社は明治39年に設立され、本社を神戸市におき当時資本金1,338,600円の運輸の大手企業である。申請は却下となるが、ここでは、信用、資力や経験といった文言はさすがに登場しない。工場完成は7、8月頃であるが、専用線の完成が不明であること、現在当地の小運送業者を圧迫することにはならないが「本件類似ノ事情ニ基ヅク免許申請続出スルモノト予想」されて「制度ノ趣旨ニ反スル」ものという漠然とした理由になっている。昭和14年7月10日に立案され同8月10日に決裁され通告されたものである。

#### 5-6 志布志線油津駅

志布志線油津駅は、昭和12年4月19日大堂津一油津間の志布志線開通により開業した駅である。油津地区にはこの志布志線とは別に宮崎県営鉄道の軽便線が大正2年（1913）8月18日飫肥一油津間6.4kmの開通により油津駅として開業していた<sup>㉟</sup>。これが初代の油津駅である。この線が昭和10年7月1日買収国有化されて油津線と称した。そして昭和12年4月5日に油津から元油津に駅名を改称した。前者志布志線の開通により開業した駅は2代の油津駅である。油津一元油津間1.0kmは貨物支線として昭和16年10月28日に延伸した。

申請は昭和12年12月1日に㊦油津運送株式会社よりなされた。同会社は資本金12,000円で代表取締役で代議士渡辺与七が就任していた。しかし渡辺に対して資力薄弱、とかくの噂ありと評している。同社が出願に至ったのは油津線元油津駅には既に㊧油津合同運送株式会社が認可を得ており、志布志線油津駅において営業しようとしたものと考えられる。油津における取扱量は魚獲物が中心となり、開業以来発送貨物474トン、到着貨物175トン、他に宮崎方面へ年間1,000トンが自動車によって輸送されるという状況も考えられるのである。

これに対し鉄道省は1駅1店の原則をあくまで主張して、既に認可の油津合同運送に絞った。この間の事情について、油津合同運送設立の経緯は、昭和12年3月8日に油津漁業組合を糾合して出来たもので、同年4月19日油津駅開業と共に開店したものである。そ

<sup>㉞</sup> 国有鉄道百年史第9巻〔1972〕p.125.

<sup>㉟</sup> 日本国有鉄道百年史第9巻〔1972〕pp.666-667. 宮崎県史〔2000〕pp.76-77.

して元油津駅に指定店を設ける際には㊸、㊹の他二、三の請願があったが1駅1店の原則に従って之らを合同して油津合同運送が成立したものである。この時㊹関係者だけが参加しなかったという事情があった。㊹油津合同運送の出願は翌昭和13年4月6日に却下された。

#### 5-7 鹿児島本線久留米駅

久留米駅は明治23年(1890)3月1日九州鉄道の延伸により開業し、同40年7月1日鉄道国有化によって国鉄と駅となったものである。昭和3年(1928)には久大線が筑後吉井迄開通して分岐駅となった。久留米市内にはこれとは別に大正13年(1924)4月12日に私鉄九州<sup>㊸</sup>鉄道の電車線があり、福岡―二日市―久留米を急行電車が55分で運転していた。この他に久留米市にはいくつかの私鉄路線が敷設され筑後地方の中心商工都市として軍都としても発展していた。

久留米駅における1駅1店の集約化は早くから行われ、大正15年(1926)から進められた。八坂・千歳・九州運輸・山三運輸・九州商船・今山運輸・牛島運送・鳥取運輸の8運送店が合同して12月に資本金30万円で久留米合同運送が設立した。翌昭和2年(1927)1月1日から営業が開始した。4月5日には内国運輸久留米支店と筑軌運輸の2社も合同して1駅1店が実現したのである<sup>㊸</sup>。

## 6 あとがき

小運送二法制定後の九州地区の動向をみてきたが、二法制定は地方において鉄道小運送事業という新分野への参入機会の出現を契機に各駅で認可申請や事業設立の動きが多様な形態で展開したことが分かる<sup>㊸</sup>。これに対して監督官庁の鉄道省は1駅1店の実現と日本通運による一元化の方針を勧めるため悉くこれらの出願を斥けてゆく。それはわが国がやがて迎える戦時統制や戦争目的の政策実現の意図とは独立して行われるのである。すなわち従来複雑不統一かつ不安定な小運送事業に対し整理・再編成・統合を図ることが二法制定の最大の意義であったからと考えられる。つまり二法制定によって交通統制を実現する事が最大の目的であったとってよかろう。

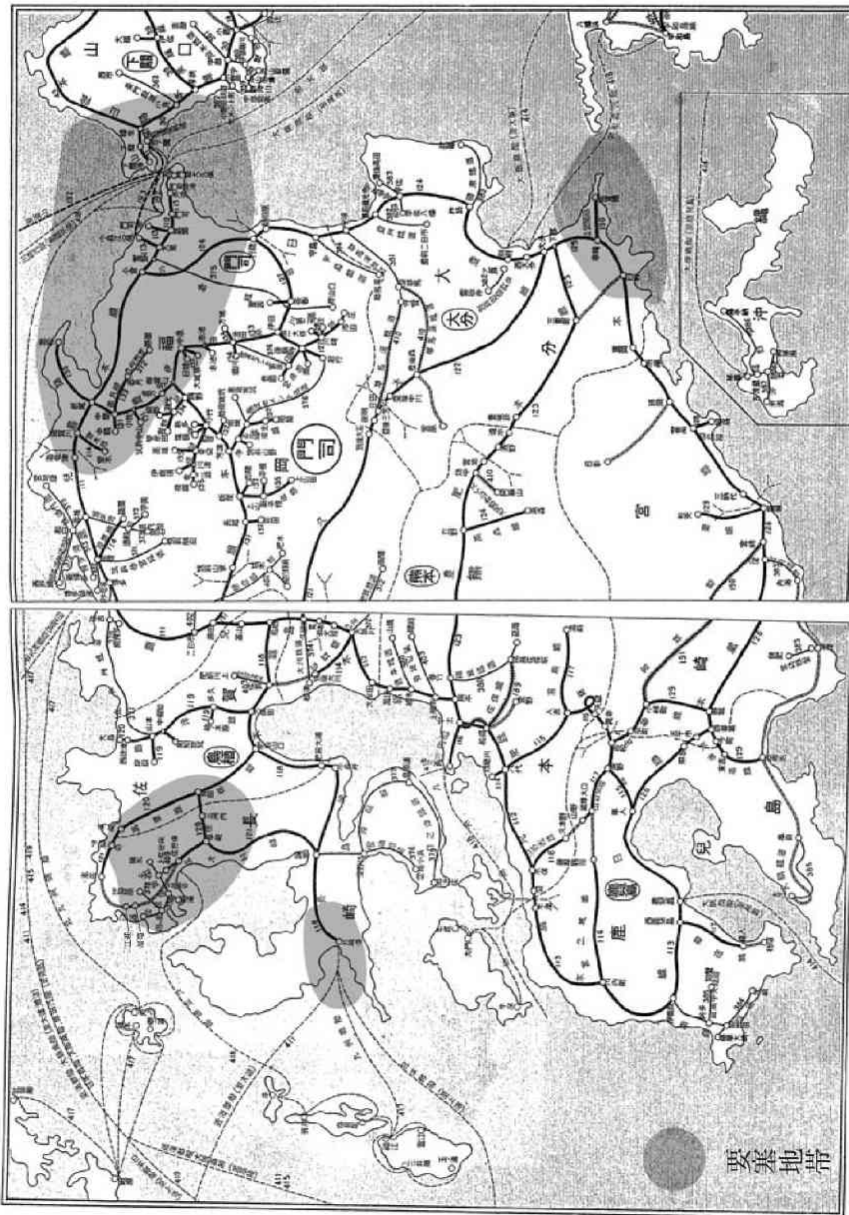
<sup>㊸</sup> 久留米市史第3巻〔1985〕pp. 818-820.

<sup>㊹</sup> 久留米市史第3巻〔1985〕p. 826.

<sup>㊺</sup> 三浦〔1996〕p. iii

小運送二法の制定と鉄道小運送業（三浦）

この点について、廣岡治哉氏が説くように、昭和12年の小運送業法と日本通運株式会社法という二法制定による通運体制は「直接的に戦争目的によるものではなかった。むしろ小運送業界の整理と半官半民の特殊会社日本通運の掌握による、鉄道省の通運事業に対する支配を確立することに主眼があった<sup>32)</sup>。」と理解する方が妥当であろう。



備考：鉄道省『全国停車場一覽』（昭和9年12月15日現在）より作成

32) 廣岡編 [1987] p. 238.

昭和10年から15年にかけて、国鉄貨物輸送量は94.1%も増加するが、この内小運送事業による宅扱は61.1%に増加したのであって、貨物輸送量の増加と制度的確立が相互に促進されたと考えられるのである。

附 記

本稿で使用した資料は国立公文書架蔵の鉄道省文書、運輸省文書である。自由な使用を許された同館に御礼申し上げます。

引 用 文 献

- 〔1〕 中山隆吉『近代小運送史』陸運社 1957年
- 〔2〕 松好貞夫、安藤良雄編『日本輸送史』日本評論社 1971年
- 〔3〕 山本弘文、増田廣實、原田勝正、青木栄一『交通・運輸の発達と技術革新—歴史的考察—』東京大学出版会 1986年
- 〔4〕 日本国有鉄道編発行『日本陸運二十年史』第一巻 1956年
- 〔5〕 鉄道省運輸局編『国有鉄道の小運送問題』運送計算所 1936年
- 〔6〕 野田正徳、原田勝正、青木栄一、老川慶喜編『日本の鉄道—鉄立と展開—』日本経済評論社 1986年
- 〔7〕 『長崎県統計書』昭和13年版第一編 1936年
- 〔8〕 『江迎町郷土誌』江迎町役場 1968年
- 〔9〕 近代輸送史研究会編『近代日本輸送史—論考・年表・統計—』運輸経済研究センター 1979年
- 〔10〕 日本通運株式会社『社史』 1962年
- 〔11〕 『陸と海と空と日本通運創業115年・創立50年の歩み』日本通運株式会社 1987年
- 〔12〕 『日本国有鉄道百年史』第8巻 1972年
- 〔13〕 『日本国有鉄道百年史』第9巻 1972年
- 〔14〕 廣岡治哉編『近代日本交通史』法政大学出版会 1987年
- 〔15〕 日本国有鉄道編『停車場一覧』日本交通公社出版事業部 1985年
- 〔16〕 三浦忍「佐世保市の都市機能と歴史的展開」『調査と研究』第7巻1号 長崎県立国際経済大学国際文化研究所 1976年
- 〔17〕 —— 「大正期・佐世保電気軌道の敷設計画について」『長崎県立国際経済大学論集』第19巻4号 1986年
- 〔18〕 —— 「大正期地方都市電気軌道計画の失敗について」『鉄道史学』第5号 日本経済評論社 1987年
- 〔19〕 —— 『近代地方交通の発達と市場—九州地方の卸売市場・鉄道・海運—』日本経済評論社 1996年
- 〔20〕 東洋経済新報社編『昭和産業史』第三巻 1950年
- 〔21〕 『久留米市史』第3巻 1985年
- 〔22〕 『甘木市史』下巻 1972年
- 〔23〕 『宮崎県史』通史編近現代2 2000年
- 〔24〕 石川愛郷編『八代郡誌』1927年、1973年復刻版
- 〔25〕 鉄道省『鉄道停車場一覧』昭和9年12月15日現在 1934年