

審査の結果の要旨

論文提出者：河村徳士

論文題目：「日本における小運送業の発展と小運送問題への対応」

審査委員：武田晴人（主査）、加瀬和俊、老川慶喜（立教大学）、谷本雅之、中村尚史

審査委員会：2014年2月18日

口述試験：2014年2月18日

公開論文発表会：2014年2月18日

本論文の課題は、第一に、小運送業の発展過程を、市場、企業間競争、経営成果および競争抑制的な協調行動に着目しながら実証的に考察すること、第二に、荷主・業界・政府がどのような意味で小運送問題を認識しその解決を図ろうとしたのかを、1919年の公認制度と26年の合同政策に注目しつつ明らかにすることに置かれている。

本論文の構成は以下の通り。

序章 課題の設定

第1章 産業革命期の小運送業――歴史的前提――

1. 小運送業の生成
2. 競争条件平等化と競争抑制策の模索
3. 鉄道国有化後の競争構造
4. 小運送問題の萌芽的な発生と産業組織

第2章 第一次大戦期および戦後ブーム期における市場基盤と受注競争

1. 市場基盤
2. 小運送業と運送店数の推移
3. 現業の受注競争及び計算事業の競争

第3章 第一次世界大戦期および戦後ブーム期における運送店の競争力と経営構造

1. 引受け力向上の模索
2. 貨物引渡証の悪用
3. 経営構造

第4章 第一次大戦期および休戦反動期の小運送問題と公認制度

1. 滞貨問題
2. 鉄道員の対策と小運送問題の浮上
3. 公認制度の制定
4. 公認制度の意義

第5章 1920年代前半の市場基盤

1. 輸送量の緩やかな回復
2. 輸送需要の性格
3. 小運送料金の推移と産業組織

第6章 1920年代前半の競争構造

1. 内地現業の受注競争
2. 料金競争
3. 仮渡を利用した受注競争
4. 計算事業の改革
5. 信用サービスおよび人的資源
6. 外地における受注競争

第7章 荷役・集配作業における合理化とその限界

1. 鉄道運賃の固定性と事務員削減の限界
2. 荷役作業の合理化
3. 集配作業の合理化と限界
4. 合理化効果の成果と限界

第8章 経営成果の悪化と競争抑制政策の模索

1. 大手の事業成績
2. 大手運送店の蓄積条件悪化
3. 信用負担の加重
4. 中堅的および小規模な運送店の蓄積条件悪化
5. 競争抑制策の展開とその限界

第9章 社会問題化した小運送料金と合同案の浮上

1. 小運送料金の問題
2. 社会問題化の背景と公認制度の限界
3. 合理化対策の模索
4. 合同案の浮上

第10章 合同政策の展開

1. 業界内の利害対立
2. 合同声明の発表と諸利害
3. 合同政策の実施過程
4. 合同政策の意義

終章 総括と展望

第1章は分析の歴史的前提となる第一次世界大戦前の小運送業について、その鉄道業の

発展に伴う生成過程が明らかにされる。その事業内容は、鉄道貨車の手配、荷役・集配作業のほか、荷為替取引を支え、取引を完結させるための計算業務などであった。内国通運のような全国的な取引網を形成する事業者の一方で、鉄道駅ごとに営業する小規模な業者が多数参入しており、これらの事業者に対して主として計算業務を営む有力業者も誕生していた。

鉄道国有化以前には、私設鉄道および官設鉄道ともに特定の運送店と特約を結び、集荷の協力体制を模索することで海運との競争力の強化を図るなどの試みによって、そうした条件に与った先発の運送店に競争優位が保証された。しかし、1906年の国有化後、次第に輸送条件は開かれたものとなり、競争圧力が強まった。業界で模索された小運送料金の協定などの競争抑制策も効果的ではなく、むしろ料金競争が激化し、さらに不正な取引が横行するなどの問題が次第に顕在化したことが明らかにされる。

第2章から第4章では第一次大戦期が分析される。戦時から戦後のブームによって輸送需要が急拡大し、これに伴って物価上昇率には及ばなかったものの小運送料金も上昇し、新規の参入が急増するとともに、企業規模の緩やかな拡大がみられた。最大手の内国通運は官需を基盤に安定的な地位を保ったが、経営内に発生した内紛からその競争優位を活かすことが出来ず、日本通業・明治運送が計算業務を基礎に現業部門を拡大して市場は流動化した。他方で多数の参入をみた中小の小運送業者は少量・短距離需要をめぐって激しい競争を展開した。こうした競争関係の展開のなかでは、貨車の手配や集配業務の合理化などの経営努力とともに、仮渡・空券発行などの違法性の高い取引によって顧客を獲得するという問題も発生した。このような取引慣行が拡大したのは、小運送業務が荷主に対して果たしていた信用供与が大きな意味を持っていたからであった。大手の内国通運や日本運送(旧日本通業)・明治運送の収益性は運賃上昇を背景としてかなり良好であり、経営成果の高さは中堅の業者にも広く見出されていた。特徴的なのはそれらの企業が運賃の受取猶予などのかたちで荷主に対して金融的なサービスを与えていたことであり、ブームに伴う金融緩慢のもとで銀行の貸し出し態度が弛緩したことが、このような企業行動を可能にしていた。ただし、休戦反動によって金融機関が慎重な姿勢に転じると、この金融的なサービスによる顧客獲得手段にはもはや拡張の余地はなかった。

第一次大戦期には鉄道滞貨が継続的に発生し、社会問題化した。大量の参入にもかかわらず、輸送力は輸送需要を十分には満たすことができなかつたからであり、そのために生じる料金上昇は、物価上昇の要因の一つとして改善を求められた。米騒動によって顕在化した社会的な亀裂への対応の緊急性を認識した政府は単に鉄道輸送の改善によるだけではなく、小運送との連携によって円滑な物資供給を実現し、物価の上昇を抑制することが国民生活の安定のためには必要であるとの判断に傾いていった。その対応策として採用されたのが公認制度であった。それは一定の要件を満たした業者に対して鉄道院が公認店と認定し、料金の最高限度額を設定することを骨子とした。鉄道サービスの末端の担い手として輸送の効率化を図ることへの貢献を期待する鉄道院と、信頼できる業者が選別されることを歓迎する荷主、そして参入規制の効果によって過当な競争を排除できると期待した業界の三者三様の利害が絡み合って実現したものであった。著者はこのような政策的な介入が行われたこと、それが物価問題を起点とする国民生活の不安への対処という視点から進められていたことなどを考慮して、この公認制度を当該期に進展しつつあった資本主義的

な経済制度の変質、その現代的な性格への転換の現れと捉えようとしている。

第5章以下では1920年代前半を対象として分析が進められる。1920年には景気後退の影響がみられたとはいえ、その後、内国輸送量はゆっくと増加し、市場基盤は拡大した。そうしたなかで公認制度の影響もあって業者数はやや減少したが、料金は関東地方を例外として引き下げ圧力が強まり、また一店当たりの規模は縮小傾向にあった。料金をめぐる運送店間の受注競争は熾烈を極めたが、他方で経費の大きな部分を占める賃金の下方硬直性から収益性は悪化した。そのため、いくつかの運送店は荷役・集配作業の合理化を進めるために共同作業を試みた。また牛馬車への切り替えや荷役における起重機利用などを進める運送店もみられた。しかし、全般的には公認制度のもとでの最高料金限度が無意味化するほどに競争は熾烈化し、その中で大手業者も含めて再び不正な競争手段が横行するようになった。大手業者はこの問題に対処するために責任整理事業を展開するとともに計算業務の改革によって受注増加を図ろうとしたが、こうした対応にも限界があった。そこで内国通運に対して相対劣位にあった日本運送は朝鮮・満州などの市場へと展開して事業基盤の拡張を企てた。この試みはある程度奏功したが、内国通運の進出による競争の激化を排除はできなかった。事業収益はコストの増加や信用負担の増加などによって大手も中堅も軒並み悪化する傾向にあった。業界ではこのために競争抑制策として料率協定が試みられるようになったが、実効性に乏しく、公認取り消しを制度化しようとする業界の試みも鉄道省の受け入れるところとはならなかった。

こうして料金が競争的に低下し、大戦期のような滞貨問題が解消していたにもかかわらず、この時期には引き続き小運送料金の「高さ」が物価問題との関係で問題視されていた。とくに鉄道省は輸送費用の高さを小運送の非効率に求めるようになり、このような主張が広く支持されるようになっていった。業界ではこのような批判を受けて料率の引き下げを試みたが十分な成果をあげることはできなかったことから、政府は24年3月に官民関係者からなる小運送制度調査会を組織し、合理化の可能性を模索することになった。その結果、合同に基づく合理化効果によって小運送料金を引下げる合同案が浮上した。これに対して業界内では利害の錯綜から反発を強めるグループもあって、合同の実現は難航が予想されたが、1926年になって水面下で打開策を模索していた大手三社が企業合同に合意することになった。この動きは小規模運送店のなかでさらなる反発を引き起こしたため、鉄道省は特別小口扱制度の導入などを提案して合同案の受入を促し、28年3月に合同会社として国際通運株式会社が設立された。それは、物価問題という視点からの政策的な配慮が重視されていたという意味では、公認制度から引き続き現代性を伴う政策関与であったと同時に、20年代前半の業界における自主的な合理化の限界を打開するための重要なステップであった。

以上のような内容をもつ本論文は、資料的な限界が大きく、これまでその歴史的な実像が不明確であった小運送業という対象について、徹底的な資料収集によって事実を掘り起こし、それによって①小運送業の実態について、中小経営の経営成績なども含めて明らかにし、また②それを通して小運送取引の実態や経営を支える労働力調達などにかかわる下請け関係、運送道具・設備などの実態を明らかにした。さらに③小運送問題にかかわる鉄道省、荷主、大手業者、中小業者などの利害状況と問題への対応について整理し、公認制

度から合同案への展開する過程を明らかにした。それらの実証面での多様な成果は『社史・日本通運株式会社』（1962年）以来研究が進展してこなかったこの分野に新たな知見を加えることになったといえることができる。

これに加えて、本論文で著者は、小運送政策に見出される政府の対応のなかに、資本主義経済社会の発展とともに政府が担わなければならなくなった「現代的な政策課題」に共通する特質を見出して、本論文の分析成果を日本経済の段階的な構造変化という研究動向のなかに位置づけようと試みている。小運送問題をめぐる多様な利害関係者などの「言説」を分析することによって第一次大戦前後の物価問題との関連を追及したことに、このような試みが示されている。この試みについては「言説」レベルでの問題と小運送業の実態とをつなぐことに資料的な限界があり、その結果やや論証に明晰さを欠くことになったことが惜まれる。また、国民経済レベルで捉えられていた輸送コストの高さの問題と、その一部を担う小運送業のマイクロなレベルでのコスト高とが明確には分離されて論じられていないなどの問題も残った。これらの点を再考し、小運送業という業態の持つ特徴について、さらにていねいな実態分析を重ねることを通して、著者自身が今後の課題としている1930年代以降の小運送業の展開、その到達点としての日本通運の設立過程について分析する必要があるだろう。

しかし、こうした課題は著者の今後の研究によって解決されるべきものとする。本論文は、新たな資料に基づいた実証面で確実な研究成果であり、真摯な研究への取り組みを通して、著者が自立した研究者として研究を継続し、その成果を通じて学界に貢献する能力を十分に持っていることを示している。審査委員会は、全員一致で河村徳士氏が博士（経済学）の学位を授与されるに値するとの結論を得た。