

外34-42

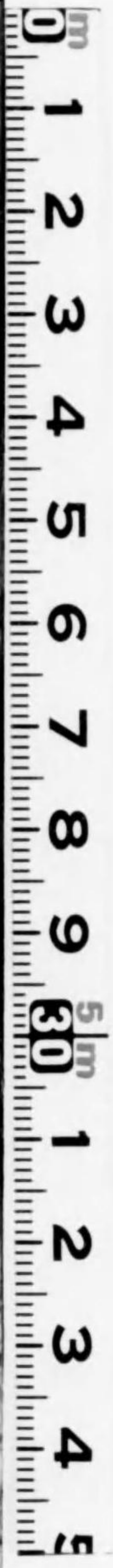
特275

105

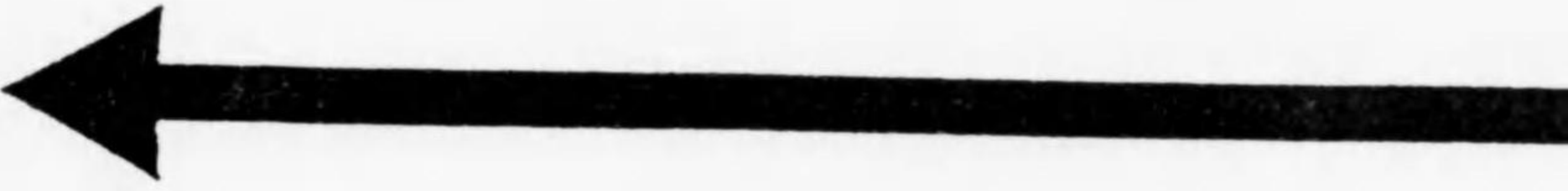
豆・小運送論

野口亮著

日本小運送學會

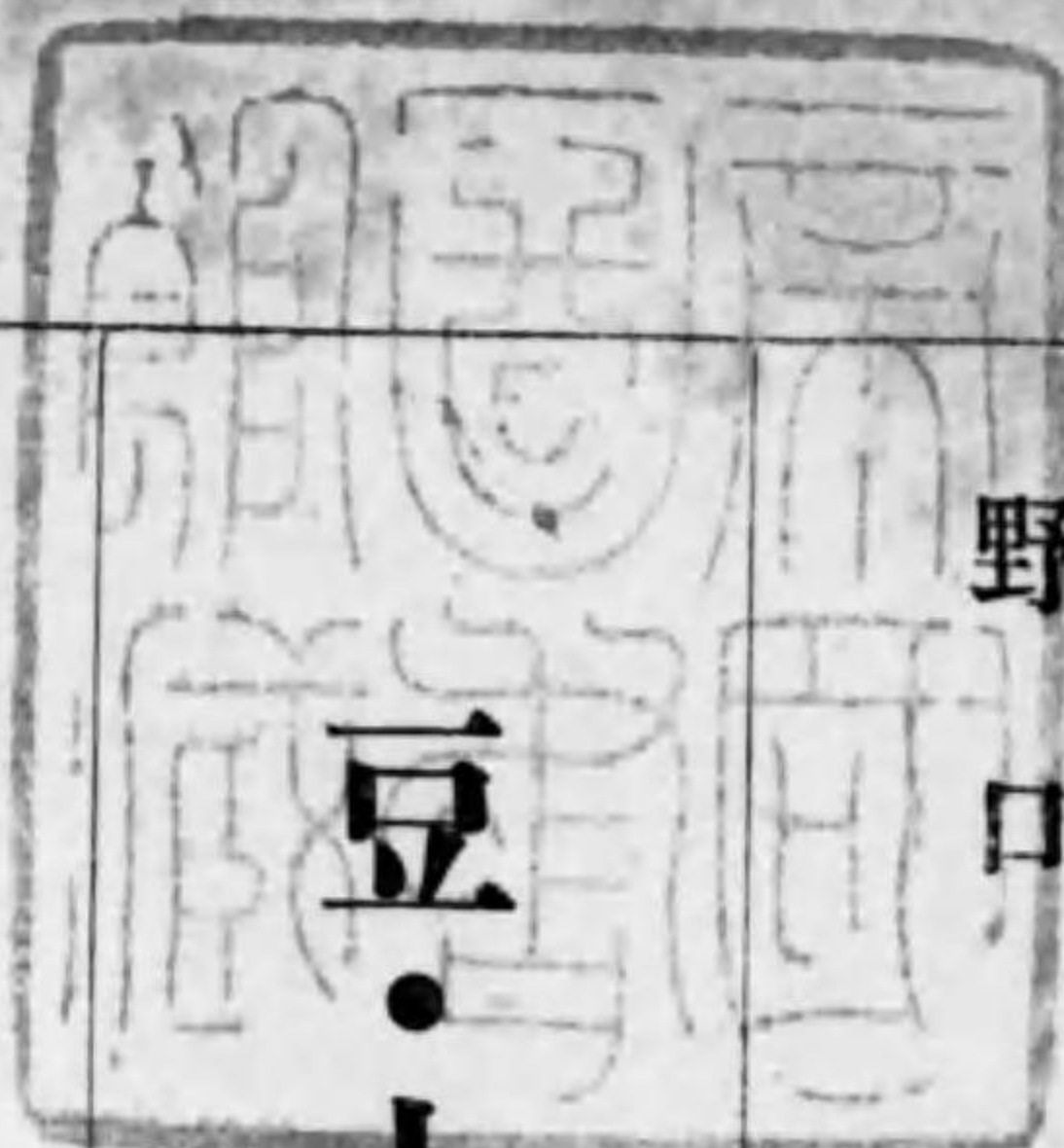


始



42

時 275
105



野口亮著

豆・小運送論

發行所 日本小運送學會



目次

第一章	總說	一
第二章	業務	一九
第三章	會計	三七
第四章	法律	七
第五章	歷史	二二

はしがき

この豆本は、次のやうな、きもちでかいた。

- 一、ものごとは、微にいり、細にいつて、心ゆくまでに頭に詰めこむことも必要である。しかし、その反對に、極く手軽に頭に描き付けることも大切である、といふ考へから、簡単に要領よく問題を取扱ふ方針をとつた。
- 二、その次に、或る程度までは推理に基いて、薯蔓のやうに、たぐつて行けるやう、基本的なことに問題の範圍を限つた。
- 三、どんな方面のことでも、小運送營業に關するいろいろな點について實用的な立場から総合的に心得ておくことが必要である。よつて總體にわたつて、その全貌を

示した。

四、案外平凡な、誰でも知つてゐるやうなことでも、活字に小じんまりと組み上げて讀む目に反映させるやうにとめた。

五、少年社員のためには、小運送業についての知識の手引ともなり、成年社員には小運送業についての知識の總仕上げともなるやうに記述した。

昭和十二年十一月

著者

第一章 總説

一、小運送の意義

小運送は、貨物運送の一部分、もしくは、その運送上の一種別である。

この言葉は、びたりとはあたつてゐない。しかし、それに近いことは、小運送なるものは、およそ次のやうものであることによつて、うなづけるはずである。

即ち、小運送とは、大運送に對比して生れた用語であつて、大運送とは、鐵道その他のやうに比較的遠距離大量運送機關を指すことはいふまでもない。

鐵道は、その性質上、一定の地點即ちこれを、はつきりいへば、約四十萬方籽もあ

る我が國土（内地）に於ける、國有と私有鐵道の總驛數は五千内外で、平均約八十平方軒に一ヶ所といふ計算となるやうに、限られた地點間の運送を、その役割とするのであるが、貨物は旅客とはちがつて、自分の足で他の地點との連絡がとれない。しかるに、貨物運送は、利用者の指定する地點から地點の全區間を運送されることによつて完成されるのである。故に、大運送の前端に先行し、または後端に續く運送乃至その世話をする運送取扱をするものを必要とするのである。それに當る機關を指稱して小運送業といひ、俗にいふ運送店がそれにあたる。

運送店の營業の一面を、商法の運送取扱營業であるといへる。しかし、小運送即ち運送店の經濟活動は、それよりも内容が膨大であり、且つ複雑であつて、運送取扱營業はその内容の一つではあるが全部ではない。従つてそれには各種の法律關係が錯綜してゐる。

行政法規である小運送業法によると、小運送業の内容は、大體に次のやうなものとされてゐる。

- 一、運送取扱營業
- 二、運送代辨業
- 三、附隨運送業
- 四、利用運送業
- 五、その他

經濟の上からいへば、運送は、農業、林業、工業のやうに典型的な狹義の生産ではないけれども、勞働が用具の補助を受けて貨物の地域的移動に働きかけ、かくて、そ

の價値に變化を與へる。いかへれば距離の克服によつて、廣義の生産行爲を營むものである。即ち、金融業、保險業、倉庫業のやうに廣義の生産の補助的機關である。即ち金融企業などと同じく、産業の基本的部門に位するものである。

二、國民生活との關係

小運送は、大運送との連繫によつて、産業上重要な一部門を形成してをり、年に數百億圓に上る他人の財貨の運送、取次、保管にあたる重要な經濟的機能を營む國運發展上大切な機關である。

また、小運送業は、貨物引換證なる商業證券を發行して金融に關しても重要な作用をなしてゐる。その小運送業者によつて發行せられる貨物引換證は、年に百萬通を

超へ、これ等が代表する貨物の價額は十億圓を下らない。

従つて、小運送の對價としての國民大衆の負擔となる數字を觀ると、國有と地方鐵道の貨物運賃収入は年額約二億五千萬圓と算せらるるのに、小運送費は鐵道に直接の關係をもたないものもあり、荷造、保管などに對するものもあり、その總額は内輪に見積つてもその四倍の十億圓を下らないといはれてゐる。十億圓を内地人口七千萬人で割り當てると一人當り一四圓強であるから、十人家内のうちでは平均百四十餘圓の負擔となる。

三、指導原理

小運送業は、叙上のやうに國民生活と密接の關係をもち、多分に公益性を有する事

業である。けれども、費用補償経済ではない。その経営は、経済性の増大を目的とする経済原則によつて指導され、方向づけられることはいふまでもなく公益性事業であるからとてこれを軽視するやうなことがあつてはならない。要は、公益性と経済性をいかに調和し、その経営の妥當性を如何にして發見するかにある。

そして、つねに遠大にして理論的な根據をもつ合目的な経営方針を堅持して、事業の健全なる發達と本當に國利民福のために貢献するところがなくてはならない。

合目的な経営方針といふことには、いろいろあげたいことがあるが、手近かなことからいへば、今日の業務に今少し體系を與へ標準化することが必要であるやうに思ふ。それについて私は枝葉の巧拙は問題にしない。全體にわたつて竹を割つたやうなよさがほしい。この氣持を表現する適當なことばがみつからない。まとははづれるが

次の話は、この氣持を説明するにいくらかたすけとなるやうに思ふ。

英國などでは、乗客が手荷物を鐵道に託しても預り證をくれないといふことである。その荷物は著驛の出口にならべておき、客は自分のを勝手に持つて行くといふのである。澤山の數のことであるから間違もあり、盜難にあふことも勿論あるのであるが、鐵道は、それを辨償しても客に預り證携帯の手續をかけないですむし、鐵道でも人手がかからないので算盤の上でもその方がよいといふのである。

つぎは米國の話であるが、會計係は端錢はせんの少々位合はないのは違算のうちに入れなといふことである。われわれは、これをまねては斷じていけない。しかし、はせんの間違はごこまで行つてもはせんの間違で終らしめる。それ以上、測りしれぬ、おそろしい間違を織りこましまないといふ自信のもてる仕組に感心する。

× × ×

菊地寛の新道徳讀本に「制度の刷新へ」といふ題で「…………ウサギとカメの話は、…………油断大敵を教へる話であらうが、龜が兎と競争して、かりに勝てるといふことを教へるのはどうだらうか。…………山火事のあつたとき、龜を使者に送つたため、森中の動物がみんな焼け死んだといふ寓話がある…………」

× × ×

それから私は、蠟山政道教授（行政學原理一一〇頁）の「標準化は決して完成を意味せず、又固定的状態を意味するものであつてはならない。それは規律ある變化でなくてはならない。」といふことばに魅力を感じる。

四、監督行政

政府は鐵道省官制（大正九年五月十五日勅令第四百四十四條）第一條に「鐵道大臣ハ國有鐵道及之ニ關聯スル國營自動車並其ノ附帶業務ヲ管理シ地方鐵道軌道其ノ他ノ陸運ヲ監督ス」とあるにもかかはらず、從來小運送業に對して、何等監督上の法規を有しなかつた。しかるに、時勢の進運は、國民經濟政策と小運送業の健全なる發達をはかる必要上から小運送業法の立法を見るに至つた。同法には次のやうなことに對して規定されてゐる。

- 一、小運送業者の意義
- 二、小運送業の監督官廳
- 三、小運送の經營の免許

- 四、小運送業者の保護及義務
- 五、小運送業の開始
- 六、小運送業讓渡、相續及會社合併に因る事業の承繼
- 七、その他

五、組 織 體

通例、貨物運送は、大運送機關を中間として、その兩端に小運送業が位し、これ等綜合作用によつて全體の目的が達成せられる。故に、小運送業は、全國いづれの地點の同業者とも兩端關係が結ばれ、その僚店の協力によつて一つの運送は完成せられる關係にある。かくして、全國小運送業者は、自ら一環一如の組織體の形成となるので

かかる有機的組織體のために、その中心勢力となる統轄機關を必要とすることはいふまでもない。

運送の對價の負擔は、先拂扱といふ方法があるために、小運送業者間には貸借關係が生ずる。そこで、これを一定の時期、一定の方法によつて集合相殺計算を行ふ統轄機關を、これまた必要とする。

更に、小運送業者は、貨物引換證の發行及び取扱を嚴格にして、證券の信用をおとさないやうにすることが必要である。これがためにも此の種の取扱を統轄すべき機關を必要とする。

以上各種の必要上統轄機關は小運送の組織體にはなくてはならないものであることがうなづけるであらう。その役をつとめるために、日本通運株式會社法に基づいて、

舊來の親會社が改組されて日本通運株式會社の創立となつた。

六、經營

經營上のことの説明に用ひる數字は、私の見當によつたものも少くない。なかには案外に間違つてゐるものがあるかも知れないといふことを斷つておく。なほ、その數字には特殊會社である日本通運株式會社に關するものは含まないことを明かにしておく。

(1) 企業形態

全國の運送店（日本通運株式會社加盟店）現在數は約九千店ある。

この九千店の企業形態の種別については、確かな統計はないが、鐵道省指定店約三

千四百店については大體次のやうにいはれてゐる。

個人經營店數	約四割
合名會社及合資會社數	約二割
株式會社數	約四割

指定店以外の店は、省線のも、私線のも、一般に個人經營店が多く、おそらくその大部分を占めるであらうと考へる。

(2) 資本

すべて、事業には、資本が主要な關係にあることは、いふまでもない。ところが、小運送業は、工業や鐵道などのやうに多くの建設費を要しない事業であるから、それほど多額の資本を必要としない。

東京合同運送株式會社の五百餘萬圓を筆頭として百萬圓以上の會社は六大都市の六社のほか一・二社に過ぎない。百萬圓以下三十萬圓以上の會社は、主要都市に五・六十社はあるであらうが、三十萬圓以下三・四萬圓程度の店は一千店位で、その他は、それ以下であると思ふ。

九千店の總資本額（末拂込のものは控除しての話である。以下すべて同様）は一億數千萬圓に達するであらう。この資本とは自己資本のことであるが、自己資本の不足を補ふ借入資本と、他店借など他人資本の流入してゐるものの總額は、自己資本に對する二割程度ではないかと思ふ。

今、全國小運送業者の資本金を一億圓と假定するとそれは、どういふ状態にあるかといふに、およそ次のやうな割合ではないかと思ふ。

資 本	一〇〇,〇〇〇,〇〇〇圓	營 業 權	五〇,〇〇〇,〇〇〇圓
負 債	二〇,〇〇〇,〇〇〇圓	設 備 及 用 具	一〇,〇〇〇,〇〇〇圓
		現 金 預 金	二〇,〇〇〇,〇〇〇圓
		そ の 他 資 産	四〇,〇〇〇,〇〇〇圓

營業權は、往年の企業合同直後には、資本金の七割に近いものがあつたであらうが、その後年々償却されて他の資産に代り、今日では上記程度の割合を占めるのではないかと思ふ。

設備及用具は、以上の數字よりも少し多いかも知れない。

小運送業の總資本金一億數千萬圓也といつても、あまり大きくはない。しかし、我が國普通銀行總數四百數十行の總資本（公稱資本は約十七億圓といはれる）の一割以

上には當ると思ふ。

(3) 收 益

資本は収益を追求して循環する。小運送業の収益を構成するものは、主として(1)發送貨物の集荷料と扱料を含めたもの(集荷扱料)と、(2)到著貨物の配達料と扱料を含めたもの(配達扱料)である。

以上、集荷扱料と配達扱料とは、ほぼ同じやうな貨率であつて、特殊の場合を除けば、次に示すものが最高で、最低はその半額程度であり、普通は最高に對する七掛か八掛位であらうと思ふ。

集荷扱料または配達扱料(最高を示す)

集配區域	小 口 扱			一 口 に 付	一 廻 に 付	貨 切 板
	三〇疋以内	六〇疋以内	六〇疋を超ゆるもの 一〇〇疋を増す毎に			
二疋以内	二〇錢	三〇錢	四錢	三、〇〇錢	一、五〇錢	
四疋以内	二五錢	三五錢	五錢	三、五〇錢	二、〇〇錢	
六疋以内	三〇錢	四五錢	六錢	四、〇〇錢	二、五〇錢	

(4) 損 費

収益の犠牲となるものに損費がある。小運送業の損費は、總收入に對する五割乃至六割程度までは作業員の勞銀である。ほかに重役、店主、事務員に對する給與が總收入の二割に近く、その他の一般經費の割合は極めて小額である。

かう考へると、作業員の勞銀はかなり重要な問題である。全國小運送業の作業員總數は約十萬人内外らしいが、そのうちには雇傭契約に基づくのや、下請契約によるものもあるから、支拂は雑多な方法によつて行はれてゐる。

主要都市に於ける作業員の月收は大體次のやうなものであらう。

種 別	最高	最低	平均
集 配 夫	六五圓	四〇圓	五〇圓
小口積卸夫	七〇圓	四五圓	五五圓
荷受荷捌夫	六〇圓	四〇圓	五〇圓

物價の低い地帯では、おそらく、これ以下であらう。

第二章 業 務

小運送業のやうな内容をもつた業務は、ちよつと外に類例がない。即ち、その主要業務である發送業務と到着業務の關係を製造工業にたとへてみれば、原料に、ほんの僅か加工して人手に渡し、他方、別の半製品を受取つて仕上げをするといった調子である。

一、發送業務

發送業務とは、荷送人から運送品の引渡を受け、それに或る作用をして人手に渡すまでの仕事をいふ。

運送品即ち貨物の引渡を受けるには二つの場合がある。一つは「集貨」、他の一

つは「店(構内を含む)受」である。

店受は荷送人が持込んでくるのである。集貨は引取りに行くのである。

集貨といへば、何んでもないやうであるが、今日我が國の道路(國道、府縣道、市町村道)は一、〇〇〇、〇〇〇軒に近い。また、五、〇〇〇の驛を、各中心として宅扱の集配距離六軒(約一里半)の道路が四方に通じてゐるとすると、一二〇、〇〇〇軒となる。かう考へると、集貨といふ仕事もなかなか廣大な地域でなれさることになる。

集貨や店受で貨物の引渡を受けるときには、通例、荷送人が荷受人を名宛人として發行する送状をもらう。送状には、運送品の品名や、數量や、送り先などが詳しく記載してあるから、いろんなことに役立つ。

一 鐵道へ託送の手續として運送状を提出する。運送品は鐵道に渡す(貸切扱は積込をする)。鐵道から通知書の交附を受ける。

それと前後して、鐵道運賃と小運送料金の計算をする。現金拂は入金傳票に記録する。その金額や、貸となる元拂金額や、先拂金額など、運賃料金はもとより、その下拂の基本となるもの、その他發送貨物の内容について記録が必要である。他方、發運送店では、著運送店に對して貨物を到着地で處理するに必要な事項を通信することが必要である。この二つの要求のために貨物通知書と、その控とを複寫で作成する。

およそ、こんなことが發送業務のおもだつたことである。

二、鐵道貨物運送

發送業務に後續する鐵道貨物運送上基本問題である(一)貨車の種類、(二)扱種別、(三)運賃の計算、についてざつと中間で述べて、到着業務の説明をすることにしよう。

(一) 貨車の種類

貨物を鐵道で運送するには、貨車によらなければならない。

貨車には構造や用途によつて、次の種類があり、それぞれ、括弧を以て示すやうな記號が車の側面に表示してある。

(1) 有蓋車

- 有蓋車(ワ)。鐵側有蓋車(ス)。冷蔵車(レ)。通風車(ツ)。家畜車(カ)。
- 豚積車(ウ)。家禽車(バ)。活魚車(ナ)。車運車(ク)。陶器車(ボ)。鐵製有

蓋車(テ)。タンク車(タ)。水槽車(ミ)。

(2) 無蓋車

無蓋車(ト)。石炭車(セ)。土運車(リ)。長物車(チ)。大物車(シ)。

普通、荷重應數一三應以下の車は前記の記號だけであるが、一四應以上の車には、上記の記號の下に、次の記號が組合して、その車の大きさを知らしめる。

- 一四應乃至一六應 (ム)
- 一七應乃至一九應 (ラ)
- 二〇應乃至二四應 (サ)
- 二五應以上 (キ)

ムラサキ
紫と覚えればよい。

例へば、ワムは有蓋車にて、荷重應數一四應乃至一六應のものを指すのである。

(二) 扱 種 別

鐵道省貨物運送には、次の扱種別がある。

宅	扱
小	口
應	扱
貨	切
扱	

(1) 宅扱は、比較的小さい貨物、即ち長さ四米半（約十五尺）、重量二百疋（約五十貫）、容積一立方米（約三十才六）を超へない貨物を対象とする。

宅扱の最も特色とするところは、鐵道が線路をもたない道路區間をも（發著兩端驛から、各六軒、即ち約一里半までは）綜合して運送を引受ける點にある。

運賃は、道路區間を綜合したる計算によつてゐる。また、運賃計算上等級の定めがなく、所謂無等級主義であるが、米、味噌、醤油のやうな生活必需品は、特別やすい運賃を。引越荷物、空籠、ラヂオの真空管といったやうな、こわれやすいものや、場所を大きくとるもの、その他、運賃經濟上權衡を失する貨物については割増運賃を適用する。

宅扱は、託送申込が簡易で、電話、ハガキ、口頭などでこれをなすことができ原則として、運送狀の提出を必要としない。また特定の列車にて急送されるなどの特徴をも有する。

(2) 小 口 扱

小口扱は、最も普遍的な扱であつて、宅扱のやうな比較的小さい貨物から二應

三應もあるやうな貨物をも対象とするので、取扱口数に於て第一位を占める。小口扱は四級品以下の貨物は、小荷物や、宅扱に比べて運賃が割合にやすいので急送を要しない下級品の運送に多く利用される。

(3) 應扱

應扱は、量が小口扱と貸切扱の中間にある、つまり、ごつちつかずといったやうな貨物を対象とする。

運賃は、小口扱よりも一級低い等級が適用されるので、小口扱より、ざつと一割五分やすくなる。

運送方法は、大體小口扱に準ずる。

(4) 貸切扱

貸切扱は、數量のまとまつた大口の貨物を対象とする。荷造に手をかけないで済まそうとする貨物や引越荷物のやうな混然とした貨物などの運送にも適する一車を一口の貨物で占領すること。貨車へ積込んだり、取卸したりすることは利用する方で行なければならぬことなどは、他の扱種別のもものと違つてゐる點である。

運賃は一番割安である。また、急ぐ貨物には、二割の増運賃を負担すれば、輸送列車の指定によつて早く着けることができる。

貸切扱で、俗に「混載」といふのがある。これは、小運送業者即ち、運送店が多數の荷主から集めた貨物から普通小口扱となるやうな貨物で、あまり飛び離れた高級品でもなく、著驛も同じといふやうな貨物を貸切扱として一車に積合

せて託送するものであつて、鐵道に對しては貨取扱であり、荷主に對しては小口扱の變化したものといつたやうなものである。

(三) 運賃の計算

鐵道運賃は貨物の等級・數量(主として重量)・運送距離・賃率によつて計算する。

(1) 貨物の等級

貨物の種類は千種萬別である。鐵道では、貨物(宅扱を除く)の種類即ち貨物の性質、價值、比重の輕重、輸送の便否、取扱の難易、危險の大小産業の獎勵社會政策上の見地などから貨物を數種の等級に分類してをり、「貨物運賃等級表」なるものが編成されてゐる。鐵道運賃計算をするには、これに就いて、そ

の貨物の等級を知らなければならぬ。

現行貨物等級は、大體次のやうに取決められてゐる。

(A) 普通等級

一級から十級まであつて、一般に高價のものを一級とし、價值の安いものになるにつれて、順次二級・三級と十級まで品名が列示してある。

應扱の等級は、小口扱より一級低いものを以て、その等級とする。

(B) 特別等級

十一級から二十級までである。

特別等級に依る主なる貨物は、次のやうなものである。

(イ) 生活必需品

穀類・薪炭・味噌・醤油・野菜・魚介類・乾物類・鮮魚等

(ロ) 産業の原料品

石炭・鑽石・石材・木材・原棉の類等

(ハ) 農村の負擔軽減

肥料・石灰の類等

(C) 貨物等級の各別適用範圍

小口扱	普通等級	一級から六級まで	六等級
	特別等級	十一級から十三級まで	三等級
應扱	普通等級	二級から七級まで	六等級
	普通等級	五級から十級まで	六等級
貨切扱	特別等級	十四級から二十級まで	七等級

この詳細の内容は、普通等級及び特別等級その他を合輯した「貨物運賃等級表」に就いて見られたい。

宅扱は無等級主義であつて、例外として生活必需品は特別にやすい、特別運賃またこわれやすいものや、場所を大きくとるものには、割増運賃を適用することとは前にいつたとほりである。

(2) 貨物の數量

貨物の數量計算については、貨物運送規則に、大體次のやうに規定されてゐる。貨物の數量は貨物一口毎（一口とは、荷送人、荷受人、發驛、著驛、託送の時及運送條件などを同じくするもの）に計算し、原則として、その貨物の實重量（輕量品は等級によつて調節してある）による。その單位はメートル法により

疋(約〇、二六七貫)及び應(約二六七貫)とする。

各扱種別について運賃計算重量は次の如くである。

(A) 宅扱は、最低を三〇疋とし三〇疋を超えるものは五〇疋、五〇疋を超えるものは一〇疋毎の計算とし、一〇疋未滿の端数は一〇疋に切上げる。

(B) 小口扱は、一〇疋毎の計算とし、一〇疋未滿の端数は一〇疋に切上げ、その最低は、火薬類一〇疋、一級割増品四〇疋、その他六〇疋である。

なほ、一級割増品と一級品以下の貨物を混じた場合には、四〇疋である。

(C) 應扱は、最低を二應とし二應を超えるものは一應毎の計算とし、一應未滿の端数は一應に切上げる。

(D) 貸切扱は、一應毎の計算として一應未滿は一應に切上げる。但し、使用貨

車の標記應数は大きいものと小さいものとの二つあり、積載量がその小さい方の標記應数に満たないときは、その小なる標記應数を以て計算する。

貸切扱には、減應扱その他諸種の規定があるが、説明を省略する。

(E) 貨物によつては、標準重量を決めてあるものがある。

例へば、

品 種	一個の疋數	一應當個數
米 四斗俵 入	六三疋	一六俵
ビール大瓶四打入	七七疋	一三箱

(3) 運 送 距 離

運送距離は、發着驛間を指し、料を以て單位とする。その料数は「貨物營業料

程表」に表示されてゐる。

運送経路が、二途以上あるときは、その最短経路の料率によつて計算する。その列車が輸送の都合上最短経路を通ほらない場合に於ても運賃計算は最短距離による。

(4) 貨 率

貨率は、貨物等級と運送距離によつて、運賃の額をきめたものであつて「貨物運賃等級表」による貨物等級と、「貨物營業料率表」による運送距離とがわかれば、貨物運賃等級表と合本になつてゐる「貨物貨率表」によつて貨率を知ることができる。

三、到着業務

到着業務は、發運送店から貨物發送通知書（送狀添付）を受け入れ、鐵道から貨物の引渡を受けることから始る。

貨物發送通知書が到着すれば、到着業務上必要なる到着整理票と到着貨物受取書の作成にとりかかる。

それと前後して、鐵道から貨物の引渡しを受ける。

この貨物を、荷受人に引渡すことが到着業務の中心である。

貨物を引渡すには、「配達」と「店（構内を含む）渡」の二つの場合がある。

集貨でも、配達でも、その大部分は、車輛のたすけをかりて遂行される。

東京市の汐留驛から約四軒（約一里）離れた市内神田和泉橋までの各種車輛による平常状態の配達作業能率は、大體次のやうになつてゐる。

東京市内のすべるやうな平坦な舗装道路のことであるから地方道路の場合の標準とはならない。

運搬具別	回数	一回所要時間	一回積載量	一日の作業量
荷車	二回半	三時間	五〇〇疋	一、二五〇疋
馬車	三回	三時間	一、八〇〇疋	五、四〇〇疋
オートバイ	一二回	四〇分	三五〇疋	四、二〇〇疋
自動車	九回	六〇分	一、二〇〇疋	一、〇八〇〇疋

貨物を引渡すときには、前に作成した到着貨物受取書を荷受人に提出して荷受印を受ける。これが到着業務の荒筋である。

第三章 會計

會計は、これを一口にいへば、營業の内情を、數字によつて最も効果的に記録計算することである。

一、最も効果的

營業の内情を記録するといつても、一寸、ごう手をつけていいのか見當がつかない。よほど秩序よくやらないと混乱するおそれがある。そこで、「最も効果的」な方法によつて記録計算するといふことが大切なのである。この場合の最も効果的方法は、「世間的に共通性があり、一定の統一ある原理によつて仕組まれた方法」によることであ

る。その原理を會計學といふ。

會計學の原理は、一つであるべきであるが、それを應用する手段は、事業の性質によつて違つて来る。それ故に、商業會計、銀行會計、工業會計、官廳會計等がそれぞれ經營を對象として設計されてゐるやうに、小運送業會計は、小運送業特有の事情を對象として體系が與へられるべきものであるといふことと、なまじ種類を異にする事業の會計から應用しようとするところに混亂が生じ、「これを體系づけ、頭の中に整然とすることは大變だ」といふ感を生せしめることを承知しなければならぬ。つまり小運送業會計を理解するには、ほかのことは考へないで白紙で臨んだ方がよいのである。

會計學は奥行のある學問であるが、その大體の行き方を知つてゐれば日常の事務にはこと足りるのである。會計はすべて機械的に仕組まれてゐるから、そうめんどうなものではない。

二、二重に計上

二重に計上するといふことを、實際問題についていへば、現金を受入れたときにはそれは荷主貸の回收であるとか、銀行預金の引出しであるとか、

- (1) 一方に現金の受入れがあれば
- (2) 他方には必ずその理由があるのである

例へば

現金受入	10 圓00錢	荷主貸回收	8 圓30錢
現金受入	10 圓00錢	銀行預金引出	100 圓00錢

現金拂出のあるときでも、必ずその理由があるのである

給料支給 100圓00銭 現金拂出 100圓00銭

現金の受入のないときでも、或る發送貨物につき荷送入からもらふ額が三圓一五銭であれば

店主貸 3圓15銭 發送收入 3圓15銭

といふやうに、あらゆる金銭上の動きが一方にあれば形に添ふ影のやうに、他方に同一金額の動きがあると見るのである。

つまり、二重に計上といふことは、一つのを、二つの觀點から計上することである。

このことは、實に會計の生命ともいふべきことからであり、また、會計の妙味は、

ここにある。以下、會計でせひ知つておかねばならぬ資本・資産・負債・収益・損費の意義を説明しながら二重に計上する關係を述べよう。

すべて事業の原動力は「資本」である。それ故に會計で資本のことが問題になる。

通俗に、資本家といへば、ものもちのことであるから、小運送業の資本といへば、營業用建物、金庫、貨物自動車、現金、預金、貸金などを數へあげたくなる。が、會計では、それは資本といはないで「資産」と指稱する。かういへば、資本といふものは一體あるのか、ないのか全くわからなくなる。それにもかかはらず、うちの資本金は一萬圓だなどといふ。ではそれを見せてもらひたいといへば、現金や所有物や債權など「資産」を指してこれだといふ。結局、資本と資産とはもともと一つのものなのである。そして、資産は資本の具體的な存在形態であり、資本は資産の計算的な大きさ

である。つまり、二重に計上するといふことは、この関係から出發する。

貸 10,000圓 借 10,000圓

さて、事業をしてをるうちには、元入資本が不足することがある。このとき借入資本によつて補ふのを通例とする。その他、いろいろな預り金や未拂金が生ずる。これを總稱して「負債」といふ。負債は一面資本の代物のやうな性質のもので負債は資本と同じく資産と二重に計上する関係のものである。

貸 1,000圓 借 1,000圓

事業の目標は、もうけることにある。もうけは、代金や報酬に含めて受入れる。これを會計では「収益」といふ。収益の發生は、現金もしくは債權その他資産の發生することである。そこで、収益と資産とは二重に計上する関係が生ずる。

貸 500圓 收 益 500圓

事業が収益を追求して活動するには、いろいろな費用がかかるので、會計ではこれを「損費」と稱へる。損費の發生は現金その他資産が消滅することである。そこで損費と資産とは二重に計上する関係が生ずる。

損 費 300圓 資 産(減少) 300圓

三、借方と貸方

前にもいつたやうに、あらゆる金銭上の動きは、二重に計上するのである。二重に計上することは、一方の金額は常に他方の金額と相等しいといふことになる。つねに二方の金額は同額(平衡)なりといふことから、

- (1) 計算に狂ひのない限り、如何なる場合にも平衡が破れることはない。
 - (2) 平衡が破れたときは、違算のあることを知ることができる。
 - (3) かくて、試算(自驗作用)が行はれ、會計の正確性が保たれるのである。
- そこで會計では、一方の金額を左に、他方の金額を右に計上し、二方の金額の平衡によつて會計の正確を期するのである。
- よつて、何を左側に計上し、何を右側に計上するかといふことをきめる必要を生ずる。原則として、資本は右側に計上する。

(右側)
資本

前にいつたやうに、負債は、資本と同じ性質のものであるから、資本と同じ側であ

る右側に計上する。

(右側)
負債

収益は資本の増殖を意味する。収益は配當金その他として處分しない限り、資本がそれだけ發生したことになるから、収益も資本と同じ側である右側に計上するのである。

(右側)
収益

資産は、資本や負債や収益の反對側に計上する關係のものであるから、左側に計上する。

(左側)
借 産

損費は、収益と全然反対の性質を有つものだから。左側に計上する。

(右側)
借 産

以上述べたことを綜合すれば

(1) 資本、負債 収益は右側に計上する。

(2) 資産、損費は左側に計上する。

かくして、大都會の交通が左側通行によつて一糸亂れず整理されるやうに、會計も、左側と右側との區別によつて整理されるのである。そして、會計では左側を借方

右側を貸方といふ符號を使ふ。

この借方、貸方の用語は、沿革的には或る意味があつたのであるが、理論の進化した今日では、單に一種の符號だと覺えた方が妥當とされてゐる。ただ、この「借」と「貸」の二字が世間普通の借貸とは全然反対の意味に用ひるのであるから、この點と

り違へぬやうに注意しなければならない。

左右の關係は、借方は左側、貸方は右側とする。
以上、述べたところを要約すると、次の式が生れる。

(左) (右)

借	方	貸	方
表	應	表	本
損	費	負	債
		收	維

(左右の合計金額は相等し)

以上は、一般式である。これに對し、現金式といふ例外がある。一般式と現金式とは左右の關係が全然反對である。

そして、一般式と現金式とを混合して用ひられる例が多い。このことは、都會地は左側通行をやり、一步郊外に出れば右側通行に代るやうなものであるから、不便といへば不便である。

さればといつて、わが國多年の習慣を打ち破るとなると、却つて觀念上混亂を來すこともあるから、一概に排斥もできない。

四、勘定科目

金錢上の動きを、單に資産が殖えたとか、負債が減つたとか、収益が多かつたとか損費がかかつたとかいふだけでは、あまり大雜把で營業の内情を明確にすることができない。そこで、それを幾つかの種類に分類し體系が與へられたものを勘定科目と稱へる。

勘定科目は、經營組織の大小中等によつて分類される。次に示すのが、小運送業會計の勘定科目である。

—小 組 織 用—

借方科目 (左) 貸方科目 (右)

現 業 諸 掛 費	現 業 諸 收 入
給 料 及 雜 給	雜 收 入
諸 經 費	
諸 稅 損 却	
雜 償 却	

會
計

五

—小 組 織 用—

勘 定 科 目 表

借方科目 (左) 貸方科目 (右)

資 產				資 本 及 負 債		
土 地 建 物	運 搬 具 什 器	差 入 保 證 金	他 店 借 金	未 拂 受 金	借 金	
發 荷 主 貨	雜 口 荷 主 貨	未 收 金	積 立 本 金	資 本 勘 定		
假 掛 立 替 金	預 金 及 貯 金	現 金	店 主 勘 定			

損 費				收 益		
發 送 運 賃	發 送 掛 費	到 著 掛 費	發 送 收 入	到 著 收 入		

會
計

五

—中 組 織 用—

借方科目 (左) 貸方科目 (右)

會
計

損 費				收 益			
發 送	運 賃	發 送	收 入	發 送	收 入		
發 送	掛 費	到 著	收 入	到 著	收 入		
作 業	掛 費	作 業	收 入	作 業	收 入		
船 車	掛 費	船 車	收 入	船 車	收 入		
倉 庫	掛 費	倉 庫	收 入	倉 庫	收 入		
賠 償	損 費	雜 收	收 入	雜 收	收 入		
給 料 及	雜 給						
旅 費 及	交 通 費						
通 信	費						
消 耗 品	及 點 燈 費						
印 刷 物	及 雜 用 品 費						
交 際	費						
修 繕	費						
雜 支	費						
支 拂	利 子						
諸 雜	稅 損						
諸 償	却						

五

—中 組 織 用—

勘 定 科 目 表

借方科目 (左) 貸方科目 (右)

會
計

資 產				負 債 及 資 本			
土 地	建 物	從 業 員	積 立 金	借 入	金		
運 搬	具 什 器	他 店	借 金	未 拂	運 賃		
營 業	權 券	未 拂	諸 掛 金	未 拂	取 立 金		
有 價	證 貨	未 拂	受 金	積 立	及 引 當 金		
他 店	主 貨	資 本	金	店 主	勘 定		
發 荷	主 貨						
著 荷	主 貨						
雜 口	荷 主 貨						
未 收	取 立 金						
荷 掛	立 香 金						
未 收	金						
貸 付	金						
假 拂	金						
差 入	保 證 金						
預 金	及 貯 金						
現 店	主 勘 定						

五

—大 組 織 用—

借方科目 (左) 貸方科目 (右)

會
計

(11) 未 收 金	I 引 當 勘 定
(12) 受 収 手 形	(1) 退 職 給 與 基 金
(13) 貸 付 金	J 雜 勘 定
(14) 銀 行 (預 金)	(1) 假 受 金
(15) 振 替 貯 金	(2) 借 入 有 價 證 券
(16) 現 金	
D 雜 勘 定 (借 方)	K 株 主 勘 定 (貸 方)
(1) 假 拂 金	(1) 資 本 金
(2) 未 經 過 費 用	(2) 法 定 積 立 金
(3) 差 入 保 證 金	(3) 別 途 積 立 金
(4) 差 入 保 證 有 價 證 券	(4) 前 期 繰 越 利 益 金
(5) 從 業 員 積 立 代 用 證 券	(5) 前 期 利 益 金
(6) 保 險 預 り 代 用 證 券	L 店 內 勘 定
(7) 用 度 品	(1) 本 店
E 株 主 勘 定 (借 方)	(2) 支 店
(1) 未 拂 込 資 本 金	
(2) 前 期 繰 越 損 失 金	
F 店 內 勘 定	
(1) 本 店	
(2) 支 店	

壹

—大 組 織 用—

勘 定 科 目 表

借方科目 (左) 貸方科目 (右)

會
計

A 固 定 資 產	G 長 期 負 債
(1) 土 地 建 物	(1) 從 業 員 積 立 金
(2) 運 搬 機 具	(2) 借 入 金
(3) 什 器	H 短 期 負 債
(4) 營 業 權	(1) 銀 行 (當 座 借 越)
B 投 資	(2) 支 拂 手 形
(1) 有 價 證 券	(3) 未 拂 金
C 流 動 資 產	(4) 預 り 金
(1) 他 店 貸	(5) 他 店 借
(2) 振 戻 金	(6) 計 算 會 社 (借)
(3) 計 算 會 社 (貸)	(7) 保 險 會 社 (借)
(4) 保 險 會 社 (貸)	(8) 未 拂 運 賃
(5) 發 荷 主 貸	(9) 未 拂 諸 掛 金
(6) 著 荷 主 貸	(10) 未 拂 取 立 金
(7) 雜 口 荷 主 貸	(11) 荷 掛 預 り 金
(8) 未 收 取 立 金	(12) 未 拂 受 託 求 償 金
(9) 荷 掛 立 替 金	(13) 保 證 預 り 金
(10) 未 收 受 託 求 償 金	(14) 未 拂 配 當 金

貳

—大 組 織 用—

借方科目 (左) 貸方科目 (右)

會 計	(m) 值 引	
	(3) 到 著 掛 費	(2) 到 著 收 入
	(a) 卸 貨	
	(b) 配 達 貨	
	(c) 紓 積 貨	
	(d) 紓 貨	
	(e) 留 置 料	
	(f) 保 險 料	
	(g) 割 戾 金	
	(h) 荷 役 貨	
	(i) 雜 損 費	
	(j) 值 引	
	(4) 作 業 掛 費	(3) 作 業 收 入
	(a) 積 卸 貨	(イ) 積卸收入
	(b) 手 押 貨	(ロ) 手押收入
(c) 荷 役 貨	(ハ) 荷役收入	
(d) 運 搬 貨	(ニ) 運搬收入	
(e) 諸 扱 費	(ホ) 諸 收 入	
(f) 值 引		
(5) 船 車 掛 費	(4) 船 車 收 入	

毛

—大 組 織 用—

借方科目 (左) 貸方科目 (右)

(現 業 損 益 計 算)

會 計	M 支拂運賃及諸料金	R 收入運賃及諸料金
	(1) 發 送 運 賃	(1) 發 送 收 入
	(a) 鐵 道 運 賃	
	(b) 鐵 道 料 金	
	(c) 船 貨	
	(d) 自 動 車 貨	
	(2) 發 送 掛 費	
	(a) 集 荷 貨	
	(b) 水 揚 積 込 貨	
	(c) 紓 貨	
	(d) 荷 造 材 料 費	
	(e) 荷 造 貨	
	(f) 保 險 料	
	(g) 割 戾 金	
	(h) 繼 配 貨	
(i) 引 換 證 發 行 費		
(j) 荷 役 貨		
(k) 集 荷 所 貨		
(l) 雜 損 費		

英

—大 組 織 用—

借方科目 (左) 貸方科目 (右)

會
計

- (e) 檢 查 賃
- (f) 荷造修理賃改裝賃
- (g) 荷 役 賃
- (h) 雜 損 費
- (i) 值 引
- (7) 賠 償 損

(營 業 損 益 計 算)

N 營 業 費

(人件費)

- (1) 役 員 報 酬
- (2) 給 料
- (3) 傭 費
- (4) 雜 給

(諸經費)

- (5) 旅 費
- (6) 船 車 馬 費
- (7) 通 信 費
- (8) 電 話 費
- (9) 印 刷 費
- (10) 消 耗 費

元

S 諸 收 益

- (1) 收入利息及配當金
- (2) 雜 收 入

—大 組 織 用—

借方科目 (左) 貸方科目 (右)

會
計

- (a) 雇 賃
- (b) 諸 給
- (c) 牛 馬 飼 料
- (d) 油 燃 費
- (e) 消 耗 費
- (f) 舍 庫 費
- (g) 雜 具 費
- (h) 修 繕 費
- (i) 荷 役 賃
- (j) 保 險 料
- (k) 稅 金
- (l) 償 却 金
- (m) 雜 損 費
- (n) 借 船 車 賃
- (o) 值 引
- (6) 倉 庫 掛 費
- (a) 借 庫 借 地 料
- (b) 修 繕 費
- (c) 火 災 保 險 料
- (d) 倉 出 入 積 替 賃

(5) 倉 庫 收 入

元

—大 組 織 用—

借方科目 (左) 貸方科目 (右)

(純 損 益 計 算)

P 諸 損 失

(1) 營業權償却

(2) 所有物評價損

(店 内 損 益 計 算)

Q 店 内 損 益

(1) 支拂本社費

T 店 内 損 益

(1) 收入本社費

(純 損 益 處 分 計 算)

當期損失金

前期繰越損失金

法定積立金

別途積立金

株主配當金

役員賞與金

後期繰越利益金

當期利益金

前期繰越利益金

(註) 1 總勘定元帳に於ては一個の勘定科目であつて残高が「借又貸」の孰れかになることに依つて異なるものがある(下記参照)。

(イ) 計算會社(貸)と計算會社(借)の關係

(ロ) 保險會社(貸)と保險會社(借)の關係

(ハ) 銀行(預金)と銀行(當座借越)の關係

2 荷掛立替金と荷掛預り金の關係は上記のものと軌を一にする處理方法と、初より別個獨立の勘定科目として處理する方法とがある。

會

計

六

—大 組 織 用—

借方科目 (左) 貸方科目 (右)

(11) 炭水點燈費

(12) 雜具費

(13) 接待費

(14) 贈答費

(15) 廣告費

(16) 修繕費

(17) 火災保險料

(18) 借家借地料

(19) 加盟費

(20) 計算費

(21) 印紙稅

(22) 雜費

O 諸 損 費

(1) 支拂利息及割引料

(2) 諸 稅

(3) 役員退任慰勞金

(4) 從業員退職給與

(5) 固定資産減價償却

(6) 雜 損

會

計

六

五、残高の表示

前に、營業の内情を知ることの必要を説いたが、では、營業の内情は如何にして知るかといふと、何月何日といふやうに或る一時點現在に於て、すべての勘定科目に亘つて現在高を算出し、これを一表に集合表示する方法によるのである。

この場合、すべての勘定科目の現在高を集合表示する表を「日計表」と稱へる。その現在高とは残高のことである。

すべて、残高といへばその前に差引計算があり、差引計算をうけて残高が算出される。

勘定科目によつては、發生のみあつて消滅のないものもある。この場合には發生の

合計が残高である。

會計でやる差引計算は「加法的減法」といつて、一方側の欄に發生の數字を集合し他方側の欄に消滅の數字を集合しておいてから差引計算を行ふのである。

例へば、

借方勘定科目(資産、損費)

借方	貸方	借又貸	残高
發生はこちらに	消滅はこちらに	借	
30圓	20圓	〃	10圓
40圓	50圓	〃	0圓
90圓	40圓	〃	50圓

貸方勘定科目 (資本、負債、収益)

借方	貸方	借又貸	残高
消減はこちらに	発生はこちらに		
70圓	100圓	貸 30圓	20圓
60圓	50圓	〃 20圓	50圓
50圓	80圓	〃 30圓	

六、會計帳表の仕組

會計帳表には借方なる欄と貸方なる欄とを兩隣にしたものが多い。次のやうな場合に用ひるものがその一例である。

1、残高算出徑路 (差引計算)

2、残高算出の結果表示 (全勘定科目の残高を一表に集合表示)

残高算出徑路 (差引計算)

借方勘定科目 (A)				貸方勘定科目 (a)			
借方	貸方	借貸	残高	借方	貸方	借貸	残高
發生額	消減額	借	31.45	消減額	發生額	貸	18.71
借方勘定科目 (B)				貸方勘定科目 (b)			
借方	貸方	借貸	残高	借方	貸方	借貸	残高
發生額	消減額	借	15.65	消減額	發生額	貸	10.15
借方勘定科目 (C)				貸方勘定科目 (c)			
借方	貸方	借貸	残高	借方	貸方	借貸	残高
發生額	消減額	借	3.15	消減額	發生額	貸	21.39

(注意) 前頁参照

貸高算出の結果表示(全勘定科目の残高を一表に集合表示)

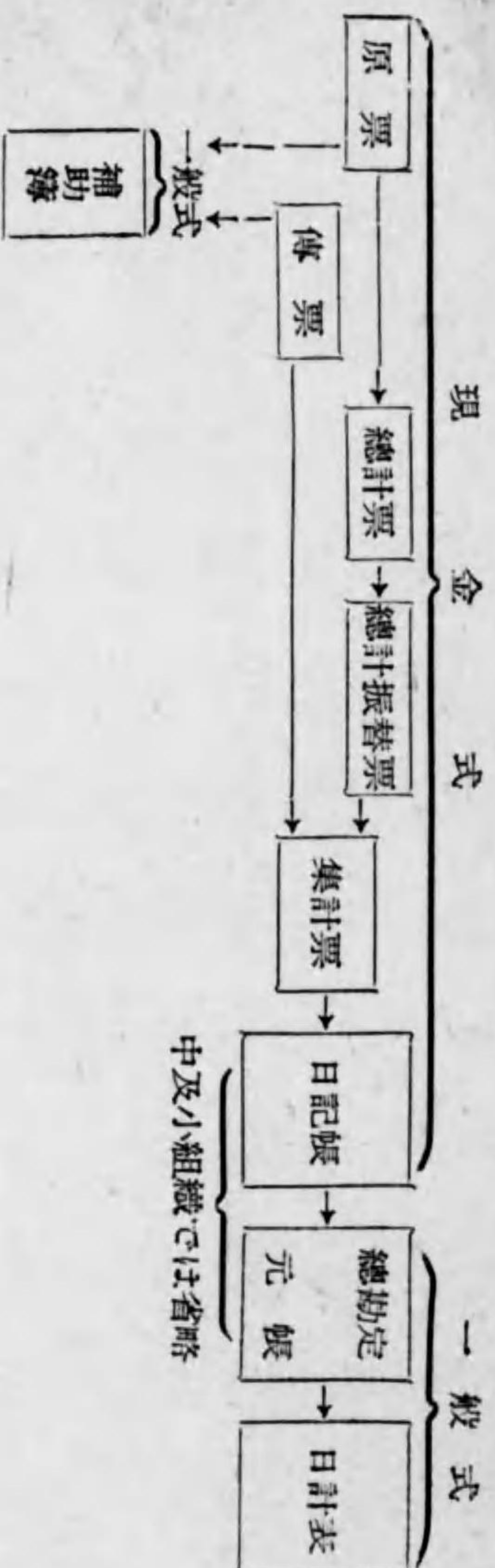
日計表	借方	貸方
勘定科目	借方	貸方
借貸勘定科目	(残高)	(残高)
(A)	31.45	
(R)	15.65	
(C)	3.15	
貸方勘定科目		(a) 18.71
		(b) 10.15
		(c) 21.39
合計	50.25	50.25

七、實際問題

以上、概括的ではあるが、要所要所について一通り述べた。以下實際問題について説明しよう。

まづ標準的な運送店會計の體系を(次の頁参照)圖解して、その説明にはひる。

しかし、この圖解は、結論的な骨組を示したものであるから、もつとあとの説明を讀まないわからないところがある。



八、二つの終端

この圖解には、二つの終端が示してある。

その始端はいづれも「原票及傳票」であるが、終端に至つては次に示すやうにそれ

それ違つてゐる。

第一の終端は 日計表

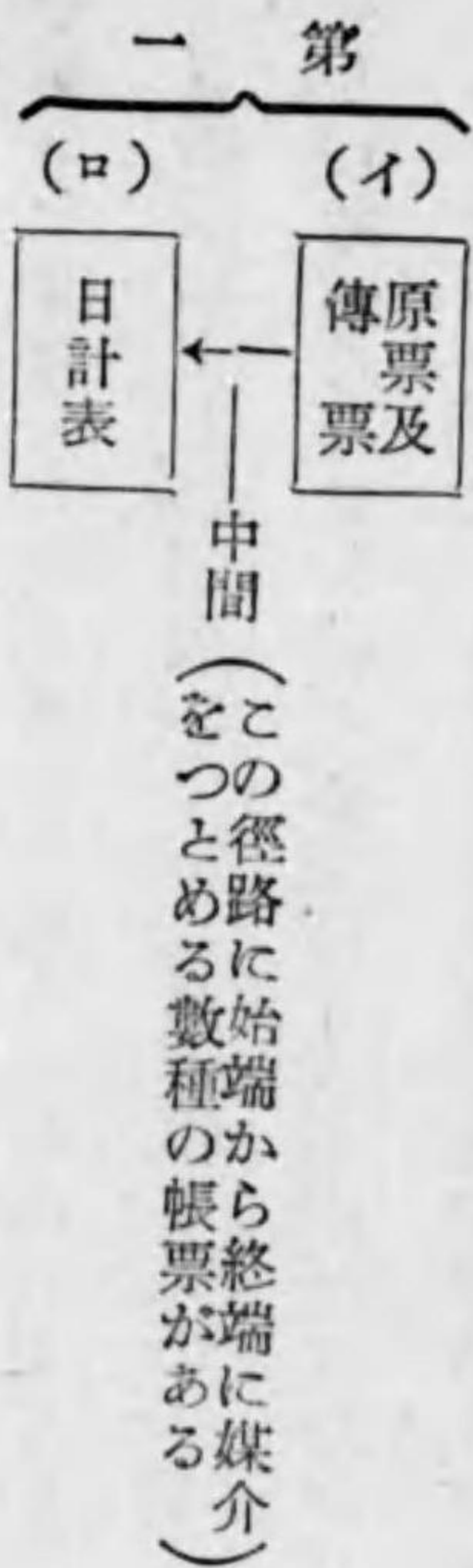
第二の終端は 補助簿



中及小組織の場合には、「第一の終端」に至る中間にある日記帳及總勘定元帳は省略してもよい。

九、日計表

まづ初めに「第一」の方から説明にとりかかる。



會計の大部分は日計表を作るために仕組まれてゐるやうなものである。従つて、日計表を作る徑路がわかれば、會計とはどんなものであるか、その大體が理解されるのである。

日計表とは「一枚の寫眞のやうなものである」といふことができる。この寫眞の對象になるものは、いふまでなく營業の内情である。即ち營業の内情を、勘定科目とそ

の現在高とによつて表示するのである。

勘定科目の或るものは靜止的な状態にあるものもあるが、その大部分は現金であらうが、荷主貸であらうが、經營活動と共に、時々刻々に増減してをり、そして、それは、過去に連續してをるのである。例へば、日計表面にあらはれる荷主貸なるものは過去をうけて、しかも瞬間々々に動いて行く。つまり前日の残高を背景として、その後の動きを加減した現在高を、或る一時點に於てとらえたものが日計表の數字である。日計表は、その字義から(1)日々作るもの、もしくは(2)一日分の計算表、といふやうに考へられ易いが、必ずしもさうではない。

前にいつたやうに、日計表は營業の内情を知るために作るのであるが、日計表の役割は單にそれだけだにはとどまらない。即ち

「左右の(借方、貸方)金額は相等しい」といふ原理を應用し、會計の最終的な自檢作用が本表に於て行はれるのである。それ故、日計表は試算表とも稱へる。

この外に日計表は補助簿を統制する役割を有つ即ち日計表の現在高と、補助簿の現在高とを突合せることによつて、その双方の正確であることが保證されるのである。

日計表の作り方は、時々刻々起る金銭上の動きを、次に述べる第一次的な帳票に記録し、その數字を中間帳票を経てこれに移記するのである。

一〇、原票と傳票

運送店の場合、第一次的な帳票に當るものは原票と傳票である。一般會計では、第一次的な帳票としては日記帳もしくはその前に傳票があるのを例とするが、運送店で

は原票なる特殊のものが用ひられる。

ここで、原票といふのは貨物發送通知書(手板)、到着整理票及到着貨物受取書(配票)、などのことである。

もともと、これ等の原票が第一次的に存在するのは、現業業務に、これ等の原票を必要とするからであつて、會計ではかやうに他の目的の下に存在するものを、横合から手をだして利用するといふ關係にあるのである。

現金受入や支拂その他、原票を以てするに適しない金銭上の動きの第一次的記録には傳票を用ひる。

傳票は一般の例に洩れず、入金傳票、出金傳票、及振替傳票の三種が併用される。

現金の受入には入金傳票を、現金の拂出には出金傳票を、それぞれ作成する。

原票と關係のないもので、しかも、現金受拂の伴はない金銭上の動きがあつたときには振替傳票に記録する。

すでに述べたやうに、すべて金銭上の動きは二重に計上するのであるが、入金傳票や、出金傳票では形式上からは二重に計上しない。それは略式(現金勘定の記入の省略)になつてをるのであり、あとで自然にそれが二重になるやうに會計が仕組まれてゐるのである。但、振替傳票は初めから本格的に二重に計上するやうになつてゐる。

振替傳票は現金式票であるから、左右の關係は一般式の逆に計上せられる。

左側	資本、負債、収益の發生	右側	資産、損費の發生
----	-------------	----	----------

消滅は各その反對側に計上することになるのは既述の如くである。

變則な方法ではあるが、小組織では振替傳票を使はないで、本来振替傳票に記録すべきことがらを入金傳票と出金傳票に分割して記録してもよい。即ち、振替傳票の左側に計上するものは入金傳票に、振替傳票の右側に計上するものは、出金傳票に計上する關係となる。

一一 原票の次に來るもの

前にいつたやうに、貨物發送通知書その他の原票は、もともと現業係によつて作られる關係上、その内容は會計の都合本位になつてゐるわけではない。

例へば、會計では金錢上の動きは、(1)勘定科目によつて、しかも二重に計上することを要求されるのであるが、事實、貨物發送通知書(手板)などには、直接振替傳

票のやうに左右に勘定科目欄を設けた欄をおくわけに行かない事情にある。また、日々多數の事件を一つ傳票の形式によるのは、甚だ煩雜である。

要するに、原票は會計の立場から原始記録として重要なものであるけれども、未だ形式の點に於て、會計の記録としては本格的のものではない。故に、原票の次に來るものは、原票に記載されたものを、會計の立場から本格的に仕譯することであらねばならない。具體的にいへば、原票の内容を、

(1) 勘定科目によつて

(2) 二重に(左右に對立させて)

仕譯することである。このときの仕譯は原票一日分(もしくは數日分)綴を單位として「總計による仕譯記入」をするのである。

一二、總計表

「總計による仕譯記入」に用ゐる數字の根據をなすものは原票綴である。

それを記入する用紙は總計票である。

總計票は、原票綴に綴込み、原票綴の表紙に兼用する。

貨物發送通知書控綴なる原票綴について、總計票に計上の仕方を例示しよう。

貨物發送通知書控用紙の實物を持つてゐて、次の解説を讀めば早わかりがする。

貨物通知書の

(イ) 元拂金額を集計しその金額が一二一圓一五錢であれば總計票に次のやうに記入する。

(右 側)

發荷主貸 121圓15錢

(ロ) 先拂金額を集計し、その金額が二七三圓五二錢であれば總計票に次のやうに記入する。

(右 側)

他店貸 273圓52錢

(ハ) 取立金額を集計し、その金額が一〇〇圓であれば、總計票に次のやうに記入する。

(左 側)

未拂 (取立) 金 100圓

(ニ) 荷掛立替金額を集計し、その金額が二圓五〇錢であれば、總計票に次のやうに記入する。

(左 側) 荷掛立替金 2圓50錢

(セ) 繼配貸金額を集計し、その金額が一圓一五錢であれば、總計票に次のやうに記入する。

(左 側) 他店借 1圓15錢
(右 側) 發送掛費 1圓15錢

以上記入の結果は次のやうになる。

(左 側)		(右 側)	
科目	金額	科目	金額
未拂取立金	100圓00	貸主貸	121圓15
荷掛立替金	2圓50	他店貸	275圓52
他店借	1圓15	發送掛費	1圓15

(ハ) 次に、發荷主貸と他店貸の合計から未拂取立金と荷掛立替金を差引く。

121圓15 (發荷主貸)
+ 275圓52 (他店貸)
394圓17
- 100圓00 (未拂取立金)
29圓67
- 2圓50 (荷掛立替金)
292圓17

その差引金額が二九二圓一七錢であれば、總計票に更に次のやうに記入する。

(左 側)

發送收入 292圓17錢

結局、次のやうな總計票ができる。

(左 側)

(右 側)

科目	金額	科目	金額
未拂取立金	100圓00	發荷主貸	121圓15
荷掛立替金	2圓50	他店貸	273圓52
他店借	1圓15	發送貨	1圓15
發送收入	292圓17	合計	395圓82
合計	395圓82		

「發送收入」を算出するのに發荷主貸と他店貸の合計から未拂取立金と荷掛立替金を

差引いたのは、次の理由による。なほ、ここでいふ發送收入は、次にいふ収益的發送收入のことである。

發荷主貸と他店貸は、荷送人または荷受人から、發送貨物について受入れるものであるから「發送諸受金」である。

この「發送諸受金」は、「収益的發送收入」たるものと、「収益的發送收入」たらざるものから混成されてゐる。収益的發送收入たらざるものとは、未拂取立金と荷掛立替金のことである。それ故に、収益的發送收入を求めるときには、収益的發送收入たらざるものを控除すればよいからである。

以上のやうに總計票に計上することが、仕譯なのである。勘定科目によつて二重に計上されたのである。會計で振替といふ言葉を用ひる。振替とはこのやうに、現金の

受拂の伴はない金銭上の動きを仕譯して計上することである。

發送總計票の記入方法がわかれば、推理によつて到着その他の總計票の記入方法もわかるのである。そして、その記入方法がわかれば、會計で一番むつかしい仕譯（振替）記入の方法がわかるので、「峠にたどりついた」やうなものである。別の言葉でいへば「貨物の積込が全部すんだ」やうなものである。あとは目的地に向つて進行さへすればよいのである。

この場合の目的地は日計表である。



一三、徑路

問題は、かうして積込の済んだ數字が日計表に到着するまでに如何なる徑路をたどるかといふことである。前に、圖解したやうに、その中間には各種の帳表がある。

この中間に於てなされることの主たるものとして、次のものをあげることができる。

(1) 總計振替票

總計票の次に來るものは總計振替票である。總計振替票は振替傳票の一種である。總計票と、總計振替票は、ほとんど同一内容のものであつて、總計票は原票綴の表紙として原票綴に綴込まれ、總計振替票は一種の傳票として、傳票綴に綴込まれるといふおのおの異つた用途に當てられる。

(2) 傳票綴

入金傳票、出金傳票、振替傳票及總計振替票は、これを一括して綴るのである。この傳票綴には、あらゆる金銭的な動きが統一ある形式のもとに、もれなく記入されてゐるのである。

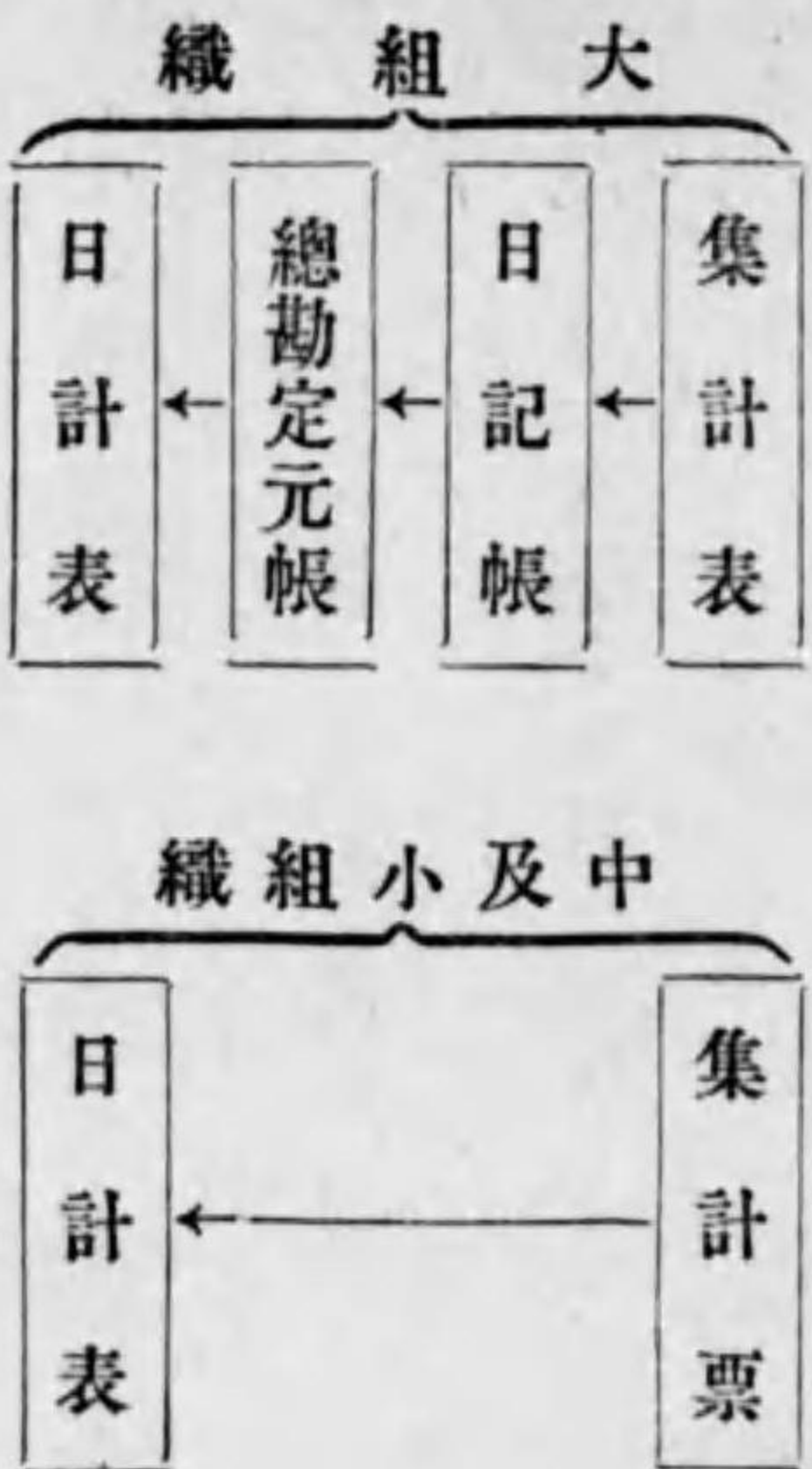
(3) 集計票

傳票綴の中には、同じ性質のものが數口ある。會計では勘定科目を單位とする發生消滅別に同じ性質のものを集計することが必要である。その職能を盡すのが集計票である。

集計票は、傳票綴の表紙として傳票綴に綴込んでおく。

(4) 集計票の次に來るもの

集計票の作成までは、大組織も、中及小組織も大體かわりないが、集計票から先になれば、次のやうに違ふ。



一四、日記帳

大組織では、集計表と、ほとんど同じ形式で、同じ職能を有するものに日記帳があ

る。

この日記帳には、集計票に記載した数字をそのまま移記する。同じ形式のものから同じ形式のものに移記するのであるから簡単であるが、大組織に於ても、重複をさけるため日記帳は省略して集計票から總勘定元帳に行つてもよい。

一五、總勘定元帳

大組織では、各勘定科目を單位とする残高を算出するには、總勘定元帳を用ひる。總勘定元帳は、その名のやうに、すべての勘定科目の元帳であつて、各勘定科目毎に口座（記入場所）が與へられてゐる。

總勘定元帳によつて残高を算出する方法を「發荷主貸」勘定の口座に於ける假設に

よつて、次に示す。

發荷主貸

月日	摘要	借方	貸方	借又貸	残高
X	繰越	2,000.00		借	2,000.00
X		200.00	100.00	〃	2,100.00
X		400.00	300.00	〃	2,200.00
X		300.00	500.00	〃	2,000.00
X		100.00	200.00	〃	1,900.00

發荷主貸は借方勘定科目であるから發生は借方、消滅は貸方である。

この、借方及貸方に記入した数字は日記帳（日記帳を省略するときは集計票）から移記した数字である。この数字は各勘定科目を單位とする發生、消滅を各別に集計し

た數字である。

借方勘定科目であれば、發生の數字は借方に、消滅の數字は貸方に記入する。貸方勘定科目であれば、すべて、その逆である。借方及貸方別に記入することは一見むづかしいやうであるが、その實、日記帳（日記帳を省略するときは集計票）から機械的に移記すればよいので、極めて雑作ないことである。ここが現金式から一般式に移るところであるから、左右を逆にして移記することを忘れてはならない。

かやうにして、總勘定元帳の各勘定科目を單位とする口座に移記を終れば、前日の「残高」に、その後の發生高を加算し、消滅高を控除すれば本日の「残高」ができるのである。

一六、日 計 表

大組織では、總勘定元帳に各勘定科目單位の残高が算出されれば、これを日計表に移記する。かくて、會計は終端に到達するのである。

記入方法は、大組織用日計表の實物を見れば自然にわかるはずである。

一七、中及小組織の場合

中及小組織の日計表の様式を次に示す。

中及小組織日計表の行方

第一欄 借方 貸方	欄二第 借方 貸方	第三欄 借方 貸方
本日分 (日記帳に相當す)	累計 (總勘定元帳に相當す)	(殘高) (普通の日計表に相當す)

(1) 第一欄には、集計票から、左側のもものは右側に、右側のもものは左側に移記する。

(2) 第二欄には、前日の累計に第一欄の金額を加算する。

(3) 第三欄には、第二欄の借貸の差引残高を記載する。

かやうにして中及小組織の日計表は作成せられるのである。記入方法は、これまた、中及小組織用日計表の實物を見れば自然にわかるはずである。

一八、補助簿

前の體系圖が示すやうに、「會計の第二の終端」は補助簿である。これから、それについて簡単に述べる。



補助簿は、その名稱のやうに補助的なものである。しかし、補助的であるといふことはあまり重要でないといふ意味ではない。補助簿は極めて重要な帳簿ではあるが日記帳、總勘定元帳並に日計表のやうに総合的のものでなく、勘定科目單位に獨立したもので、總勘定元帳や、日計表等の統制下にある帳簿である。即ち、補助簿は各勘定科目單位につき一口毎にその發生高及び消滅高を明細に記録計算する帳簿である。

一帳簿に數個の勘定科目の口座を集合する場合もあり、また數冊の帳簿を一勘定科目のため費す場合もある。或はまた装釘帳簿のみに限らずカードによる場合もある。

荷主貸、他店貸、他店借勘定科目の如きは「カード」式を適當とする。

以上そのいづれたるを問はず、次のやうな形式のものが普通に用ひられてゐる。

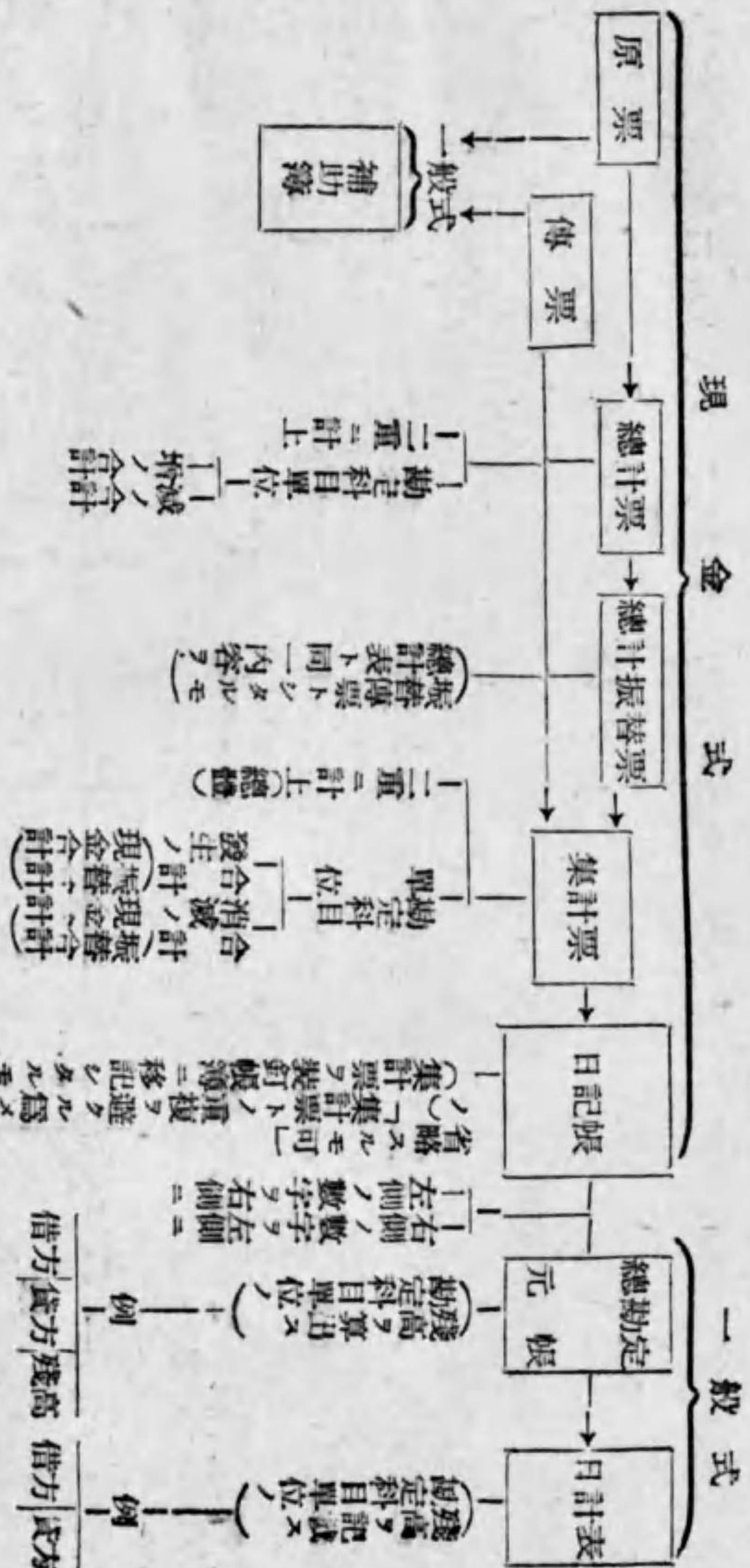
勘定科目

月日	摘要	借方	貸方	借又貸	總高

以上は、装釘帳簿及びカード等を補助簿として使用する場合であるが、運送店會計に於ては補助簿の代用として原票の類を用ふることが實際的である。貨物通知書を或る程度、荷主貸、他店貸、他店借の補助簿とするが如きそ一例であつて、小規模組織の運送店會計に於ては殊に然りである。

一九、復習

次頁の圖解によつて、以上述べたことを復習されたい。



○備考 本圖票は大組織の例を示すものとす。中及小組織に於ては、日記帳及總勘定元帳を省略し、その役を日計表、併存せしめる。

第四章 法律

小運送業に關係の深い法律に、民法、商法、鐵道營業法、鐵道運輸規程、小運送業法などがある。小運送業法は、主として小運送の行政法規であり、小運送業の免許、監督、取締等を規定してゐる。

鐵道營業法、鐵道運輸規程は、鐵道運送について商法に對する特別法で、商法は、これ等に別段の定めのない場合に補足的に適用されるものである。民法は、國民の私生活關係を規律する一般法である。しかしながら、これ等について論ずることは本書の目的とする所でない。本書に於ては商法中運送店に最も關係の深い商法第三編第七章運送取扱營業、第八章運送營業について極めて簡單にその概略を述べることにす

る。以下括弧内の数字は商法の條文を示すものであるから、引用條文は法典について参照せられたなら、一層よくわかる。

一、運送取扱營業

商法は先づ運送取扱人の定義を掲げてゐる。即ち、運送取扱人とは「自己の名を以て物品運送の取次を爲すを業とする者」をいふのである(第三二一條)。「自己の名を以て」といふのは他人の代理人としてでなく、自分が契約の當事者となることをいふのである。即ち、運送取扱人とは委託者のために自分が荷送人となつて、運送人と物品運送契約を爲すことを引受くることを營業とする商人である。であるから、運送取扱業は運送目體を引受くる運送業とは全く別種のものであるが、實際上は運送取扱業を

專業とする商人は殆んどなく、悉く運送營業を兼業としてゐるやうである。

商法は、運送取扱業に對し特別規定を以て民法の不法行爲による損害賠償義務の一般原則よりも特に重い義務を課してゐる。即ち、「運送取扱人は運送品の滅失、毀損または延著については自己または使用人が運送關係の委託事務に關して注意を怠らなかつたことを證明しなければ、損害賠償の責を免れ得ない」としてゐる(第三二二條)。

民法不法行爲の法理からいへば、損害賠償の請求を爲す人の側に於て、相手方に故意、過失のあつた事を立證する責任があるのであるが、運送取扱人の場合に於ては、立證の責任が顛倒せられて損害請求者には立證責任なく運送取扱人が義務を免れんとすれば無過失の舉證を爲す責任があるのである。これは確かに運送取扱人に取つては重い負擔であるのみならず、運送取扱人は、民法の場合(民七一五條)と異り、使用人の

選任、監督につき自己に過失のない場合でも使用人の爲した運送品の滅失、毀損等につき損害賠償の責任を負はなければならない。なほ運送取扱人の義務については、商法は第三三〇條、第三三八條、第三四三條、第三二八條の規定があるから、就て参照せられたい。

運送取扱人の権利につき商法の規定してゐるところは、「運送取扱人は運送品を運送人に引渡した時は直ちに報酬を請求し得る」こと（第三二二條）、「運送取扱人は運送品に關し受取るべき金額についてのみ、その運送品を留置し得る」こと（第三二四條）、「別段の特約がなければ自ら運送を爲すことも出来る」こと（第三二七條）である。この最後の権利は運送取扱人の介入權と稱せられるものであつて、この場合には運送取扱人は運送人と同一の権利義務を有する。しかし、これがために運送取扱人た

ることを失はないから、同時に運送取扱人としての報酬及び費用の償還をも請求し得るのである。なほ、運送取扱人の権利について商法は第三二六條、第三三〇條、第三四三條第二項、第三二九條に規定してゐるから、就て参照せられたい。

相次運送取扱または仲繼運送取扱といふものがある。これは、運送取扱人が到達地に於ける他の運送取扱人を選択し、これを荷受人として運送人に運送を委託し、この後の運送取扱人より更に委託者の指定したる者に運送品を引渡さしめる場合や、運送が數多の運送人の手に依つて行はれるとき運送の中途に於ける他の運送取扱人を選択しこれをして運送の仲繼を爲さしめる場合をいふのである。商法は、これを「數人相次いで運送の取次を爲す場合」と稱し、この場合には數人の運送取扱人相互の間に於て後者は前者に代つて前者の権利、例へば、前述の留置權の如きものを行使する義務を負ひ、

また、後者が前者に辨済した時は前者の権利を取得することにしてゐる(第三二五條)。運送取扱人について商法の規定する所は、以上の如くであるが、運送取扱人は、その法律上の性質が問屋に甚だ類似してゐるから、前述した所の外に於ては商法第六章問屋營業に關する規定が準用されるのである。

二、運送營業

商法は第八章、運送營業の下に於て物品運送と旅客運送とを規定してゐるが、本書に於ては、前者のみを簡單に述べ、後者には觸れないことにする。

商法は、先づ運送人の意義を規定してゐる。それに依ると運送人とは陸上または湖川港灣に於て物品または旅客の運送を爲すを業とする者をいふのである(第三三一

條)。従つて、海上に於て運送を爲す者は運送人ではない。湖川、港灣と海上とを區別する限界については湖川、港灣の範圍は、平水航路區域に依るものとせられてゐる。

運送を爲すとは、運送なる事實上の行爲を爲すの意味ではなくて、他人と運送契約を結び、運送を引受くることをいふのである。運送契約に於て、運送人に對する相手方である當事者を物品運送に於ては荷送人といふ。運送契約はその成立に一定の方式を必要とせず、運送人と荷送人との意思の合致があるときは、それで成立するのであるが、荷送人は運送人の請求があるときは、これに法定の事項を記載した運送狀を交付しなければならぬ(第三三二條)。運送狀は、荷送人これを作成し、運送人は運送品と共にこれを荷受人に引渡し、荷受人に運送品が正當のものであることを知らしめるのが、その目的である。この運送狀は、その性質運送契約書でもなく、有價證券で

もなく、單に運送に關する證據方法の一種に過ぎない。運送狀に記載すべき事項については、第三三二條第二項に規定がある。即ち一、運送品の種類、重量または容積及荷造の種類、箇數並に記號、二、到達地、三、荷受人の氏名または商號、四、運送狀の作成地及その作成の年月日、五、荷送人の署名または記名捺印がそれである。

我が商法には、運送に關する證券として今一つ貨物引換證といふものがある。これは、海上運送に於て用ひられてゐる船荷證券が陸上運送に應用せられたもので、運送人が作成して荷送人に交付し、荷送人はこれに依つて運送品の處分を爲す用に供するものである。運送人は、荷送人の請求あるときはこれを作り、荷送人に交付せねばならない(第三三三條第一項)。その法律上の性質は、運送人が運送品を受取つたことを證し、且つこゝに依つて運送人が運送品を引渡す義務を負ふ證券である。その記載事

項は、第三三三條第二項に規定せられてゐて次の通りである。一、運送品の種類重量または容積及びその荷造の種類、個數並に記號、二、到達地、三、荷受人の氏名または商號、四、荷送人の氏名または商號、五、運送賃、六、貨物引換證の作成地及その作成の年月日、七、運送人の署名または記名捺印。これを貨物引換證の必要的記載事項といふ。その意味は貨物引換證に右の事項が記載してなければ、その貨物引換證の無効といふ問題が起り得るといふことである。實際行はれてゐる貨物引換證には、右の法定事項以外の事項が記載せられてゐる。もし、その記載が貨物引換證の本質に反しないものであれば、効力が有るといふことになつてゐる。これを任意的記載事項といふのである。右の如く、貨物引換證は記載事項が法定せられてをり、且つその記載が缺けてゐるときは貨物引換證は無効なりといふ問題が起り得る證券であるから、貨

物引換證は通常要式證券であるといはれてゐる。また、貨物引換證は、法律上當然の指圖證券であつて、特に裏書禁止の記載のない限り裏書に依つて譲渡することが出来る（第三三四條の二）。また、貨物引換證は有價證券であるといはれる。それは、貨物引換證といふ證券と荷送人の運送人に對する權利といふものの關係が非常に密接で、恰かも證券そのものが價值があるやうになつてゐるからである。

貨物引換證の效力を簡単に説明すると次の通りである。貨物引換證には物權的效力と債權的效力とがあるといはれてゐる。貨物引換證は、上述の如く荷送人がこれに依つて運送品の處分を爲す用に供するのであるが、運送品の處分に關し運送品の占有移轉の方法として貨物引換證を引渡せば、その引渡は運送品の引渡と同じ效力をもつことになつてゐる（第三三五條）。例へば、運送品の賣買に基づき運送品の所有權を賣主

より買主に移轉する場合に、賣主より買主に貨物引換證を引渡しさへすれば、買主は別に運送品の引渡を受けなくとも自己の所有權を誰に向つても主張し得ることになる（民一七八條參照）。これを貨物引換證の物權的效力といふのである。この效力があるから、貨物引換證のことを物權的有價證券といふのである。なほ、貨物引換證の物權的效力については商法第三三四條の二と、第三四四條を參照せられたい。

貨物引換證の債權的效力といふのは、貨物引換證を作つたときは運送に關する事項は、運送人と貨物引換證の所持人との間では貨物引換證の定める所に依るといふことである（第三三四條）。例へば、運送賃について、引換證には金五圓と記載せられてあるが、約定の額は金十圓であつたやうな場合、引換證の所持人は運送人に對して運送賃は金五圓だと主張し得ることをいふのである。しかしながら、貨物引換證はその性

質上、運送品を受取つたことを證明し、且つこれに依つて運送人がその運送品を引渡す義務を負担してゐる證券であるから、受取つてゐない物品を引渡す義務はない。また、同じ理由に依り、貨物引換證に記載せられてゐる物品と實際の物品と異なる時は實際に受取つた物品を引渡せば足りるのである。但し、運送人が故意に、または過失に依り不正の記載を爲すときは、その運送人は民事上に於ては不法行為上の損害賠償責任を免れないし、また運送人が行使の目的を以て貨物引換證に虚偽の記人を爲すと刑事上に於ては刑罰を課せられることになる。

次に、荷送人の義務につき商法の規定する所は左の通りである。一、運送狀發行の義務（既述）二、運送貨その他の支拂義務（第三三六條、第三四二條參照）。

運送人の権利及び義務は左の通りである。先づ権利について述べれば、上述の荷送

人の義務は即ち運送人の側よりこれを見れば運送人の権利であるが、その他、一、運送品の供託、競買權（第三四五條乃至三四七條參照）、二、運送品の留置權（第三四九條第三二四條參照）等がある。

運送人の義務は、一、先づ基本的なものとして運送人は運送品を受取り保管し、相當の期間内に運送を完了してこれを荷受人に引渡す義務がある。二、損害賠償義務、即ち、運送人は自己もしくは運送取扱人またはその使用人その他運送の爲めに使用した者がその注意を怠らなかつたことを證明しなければ運送品の滅失、毀損または延著について損害賠償の請求を免れ得ない（第三三七條）。運送人は、この點に於て運送取扱人と同じく民法の不法行為上の責任（民七〇九條、七一五條參照）よりも重い義務を課せられてゐる。なほ、この損害賠償に關するその他の點については、第三三八條、

第三四〇條、第三四一條を参照せられたい。三、また運送人は運送中、荷送人または貨物引換換の所持人の指圖に従ふ義務がある(第三四二條)。四、數人相次いで運送を爲す場合、即ち數人の運送人が各自全距離について同一の條項に従つて共同して運送を引受けたる場合には、運送取扱人について既に述べたと同様、後者は前者に代つてその權利(例へば留置權)を行使する義務を負ひ(第三四九條、第三二五條)、運送品滅失、毀損または延著については、各自連帶して損害賠償の責に任じなければならぬ(第三三九條)。

第五章 歴史

ここで、歴史とは、わが國の小運送業史のことである。

- 1、歴史は、眞理と實際の發見になくはならぬものである。歴史は、清新なる情熱と活動の泉ともなり、ひとの心をひきしめるに有力なる働きをする。
- 2、ものごとの歴史は、その時代時代の社會の動きと平行して考へらるべきものである。ことに、運送のやうに社會生活と深い交渉のあるものは、なほさらである。
- 3、小運送業の創まりは、大體、鐵道の開通と、その時を同じふし、鐵道の延長、發達につれて、小運送業者の數も亦増加した。しかし、鐵道といふ運送機關の出現しない前に、すでにその當時の社會の要望をみたすに足る形態の陸上運送業はあつた。

ところが、鐵道といふ新機關の出現によつて、舊來の陸上運送業は變形せざるを得なくなつたのである。つまり、舊來の陸上運送業は、鐵道と、小運送に分業化される形となつたのである。それ故に、小運送業史を理解するには、一應その前の時代にさかのぼつて見なければならぬ。

二、昔の運送

前に、すべて、ものごとの歴史は、その時代時代の社會の動きと平行して考へらるべきものであるといつたが、運送にあつては特にその傾向が著しい。別の言葉でいふと、社會情勢、即ち人口、政治、經濟、生産、生活様式などが、運送に反映しないはずはないので、運送の發達變遷は、絶えず時代の潮流に左右されてゐる。

1、民間の運送

人口稀薄にて、聚落（部落）を自己の天地とし、社會とした大昔にあつては一般に文化の程度も幼稚であり、生活は自給自足であつた。

従つて、その頃の物資の運送距離は短かつた。運送の手段としては、手にぶらさげること、頭にのせること、背中にせおふこと、肩にかつぐことなどであつた。

2、統治上の交通

しかし、國土統治の立場からは、朝廷と地方官との間に遠距離の交通が行はれ、公用交通のためには、主要街道に驛が設られ、馬が配備され交通の用にあてられた。

かうして、驛制、驛馬の制は次第に完備して、紀元一千五百年代の諸國の驛は次の如くであつて驛馬の總數は一千頭に近かつた。

畿内	九驛	東海道	五五驛	東山道	八六驛
北陸道	三九驛	山陰道	三七驛	山陽道	五七驛
南海道	二二驛	西海道	九六驛		

3、貢物の運送

大化の改新は、徴税制度を確立した。けれども、今日のやうに貨幣制度の發達しない頃のことであるから、すべて物納制度であつた。それに、車の發達しない頃のことだから、その運送は全く大變な問題であつた。

三、昔の運送機關

昔の運送には、人の肩や背によるものほかに牛馬や車が用ひられた。馬は、早く

から騎馬として交通に用ひられたやうであるが、後には、馱馬として運送に用ひられ平安朝時代ころから馬の利用は、ますます増加した。

車が貨物の運送に用ひられたのは、中古時代のことである。しかし、徳川時代には東海道を初め主要街道に車を使用することが許されなかつたために割合に發達しなかつた。牛車は室町時代には、貨物の運送に用ひられてゐたが、馬車は明治初年に至つて初めて出現した。

四、運送の發達

王朝時代、ことに大化の改新ころから、道路その他運送機關は漸次に發達したが、武家政治時代に移つてからは、所々に關所を設けたり、架橋を禁じたりしたので、そ

の發達を妨げることも少くなかつた。

しかし、特權階級の公用交通のためには、驛傳といつて、驛と驛の間をリレー式に運送する官營制度が發達してゐたので、そう不便ではなかつた。けれども民間の交通には、極めて冷淡であつたのみならず、いろいろな拘束を受けた。それに、徳川幕府は、産業や職業などの自由を極度に封鎖し、それぞれの藩でも産物の藩外搬出を禁止するといふ状態であつたから、民間に於ける貨物遠距離運送の如きは、火の消えた状態であつた。

けれども、當時に於ても、江戸、京都、大阪、堺、長崎、伏見、奈良、名古屋、下田等その他、諸侯の城下町は各地に散在し、そこに大なり、小なり、物資の移動はあつた。その主なるものは次のやうなものである。

穀類 油 蠟 木綿、線絲、藍玉、酒、醬油 鹽、茶、砂糖、鯉節、海産物、煙草
材木、鐵、疊表、鍋釜、陶磁器、紙、藥品、雜貨。

これ等の貨物の多くは海路——江戸大阪間の南海路、大阪長崎間の西海路、下關松前間の北海路、奥州江戸間の東海路を初め、港々の間を船に運送され陸路によるものは極めて僅かであつた。

そして、當時の貨物運送は、海、陸いづれも生産者または商人の自家運送によるもので、船は多くは同業者の共同所有であつた。

五、運送營業

しかし、さういふ運送が今日の運送營業などといふ言葉を以てするには、あまりに

も組織的企業形態をなさない眇たる存在であつたとしても、漸次營業化さるべき運命にあつたことは、必然の勢といはなければならぬ。

果して、江戸大阪間に、民間の信書を主とし、荷物を従として、その運送を營業とするもの即ち、定飛脚問屋なるものが出現した。それが胚胎したのは、徳川時代の初葉である。初めは、職業の自由を奪はれた封建治下のこととして積極的に營業することはできなかつたが、後年、幕府から和泉屋始め九軒を仲間とする定飛脚問屋なる營業の許可があつた。これが運送の營業化した初まりである。

六、明治新政府の運送政策

明治新政府は、運送機關の革新完備を以て新興日本の産業發展の基調をなすものと

して特に意を注いだ。その政策として、(1)民間によつて、(2)官民齊しく利用にあつたため(3)全國諸街道にわたり(4)各宿驛間を(5)人馬及び車によつて(6)繼送運送を行ふため(7)各宿驛を單位とする、(8)陸運會社を創立せしめた。ところが、その陸運會社の成績があがらないので、別に定飛脚問屋に企業合同を行はせて陸運元會社を創設せしめ、これを統轄會社として各宿驛單位の陸運會社を改組併合し、或は新分子を以て國內陸上運送機關の再建統制に當らしめた。この陸運元會社が後の内國通運會社である。

當時の陸上運送は、今日の大・小運送の綜合であつて、國內に有機的な運送網を形成し、道路の改修と共に、新興運送機關である荷馬車をも採用し、全國にわたり相當數量の貨物運送を營んだ。

七、小運送業となつてから

そこに、鐵道の發達を見たのである。鐵道の發達は、運送店の長距離の活動領野を短距離へと刻み、驛を圓陣として活動する小運送業の出現となつた。

しかし、鐵道は急に延長したわけではないから、鐵道の開通を見ない地方では、依然として統轄會社を中心とする運送機關によつて大・小綜合運送が行はれてゐた。その間の消息は次の運送機關によつて想像することができると思ふ。

明治	鐵道哩程	停車場	荷積馬車	牛車	荷車
八年	三八哩	一三驛	四五輛	一、七〇七輛	一一五、六八〇輛
九年	六五哩	一九驛	五九輛	一、四六二輛	一二九、九七六輛

一〇年	六五哩	一九驛	五六輛	一、七八六輛	一五八、二四〇輛
一一年	六五哩	一九驛	一〇四輛	一、九一二輛	一六九、九三九輛
一六年	一二五哩	五三驛	三九〇輛	四、一〇七輛	四二〇、七〇五輛

明治十二年に、陸運營業の免許制度が撤廢されたのと、逐年貨物の増加と、鐵道の縦横貫通に伴つて、運送店は群生し、資本豊富で、經營堅實なる店社も數へきれぬほど出現した。一方貧弱な資本、不完全な經營の店も少なくなかつたが、大きな驛所では、店數、百を以て算するに至つた。

かくて無統制時代を出現したので、その對策に各種の組合を作り、自治的統制を圖らうとしたが見るべき効果がなかつた。

遂に、その弊に堪へず、大正八年當時の鐵道院は公認規程を發表實施したが、これ

も、成績がさほどあがらなかった。

かくして、大正十五年、鐵道省は聲明を發して、企業合同を行はせたが、合同に參加しない店や新店のために同業相反撃するに至つた。

更に、昭和十一年鐵道省は小運送制度調査會を設置し、小運送問題について研究審議の結果、小運送業法及び日本通運株式會社法の二法律案を、第七十帝國議會に送りその協賛實施を見るに至つた。

八、鐵道の貨物運送制度の主なる變遷

明治六年九月一三日 鐵道貨物運送補則竝に賃錢表を公布す。

明治六年九月一五日 始めて貨物列車を運轉し、新橋横濱間に貨物運輸を開始す。

明治七年六月一五日 海運への對抗策として貨物運送補則竝に賃錢表を改正す。

明治一〇年一月一六日 京都大阪間に貨物運輸を開始す。

明治一二年三月一四日 製茶運賃割引制を設く。

明治一六年一月一日 一部の貨物に貸切扱の制を設く。

明治一九年三月一日 貨物才積制を制定す(但し、明治三二年九月廢止)。

明治三一年八月一日 新橋神戸間速達便貨物運送を開始す。

明治三二年 四 月 發著手数料制度を新設す。

明治三四年 四月一日 鐵道貨物運送補則を廢し、大貨物運送賃及等級表を施行す

明治四一年 六月一六日 初めて冷蔵車を使用す。

大正元年一〇月一日 貨物運賃を改正し、同時に從來の發著手数料の稱呼を廢し

これを運賃中に含ましむ。

大正四年二月一日 貨物代金引換の取扱を開始す。

大正八年一〇月一四日 貨物運賃料金著拂及立替拂の制度を廢止す。

大正八年一〇月一五日 速達便扱を廢止し、急行便扱を開始す。

昭和二年二月一日 特別小口扱(配達付)の制度を設く。

昭和二年一〇月一日 特別小口扱は集貨をもなすことに改む。

昭和四年四月一日 メートル法を採用す。

昭和六年五月一日 コンテナー使用を開始す。

昭和一〇年一〇月一日 特別小口扱を宅扱と改稱す。

昭和十二年一月二十八日印刷

著作者・野口亮
印刷人・金成堂・金山義夫
京市・芝區・新橋六丁目四二
發行所・日本小運送學會・永田
豊・東京市・豊島區・巢鴨二丁
目四二・振替東京壹五壹七四八
價金五錢・送料六錢

昭和十二年二月九日發行

この本は、一作を世に問ふ毎に好評に與つてゐる雨江野口亮氏の魂をうちこめた良著である。

嵐のやうに世評を賑した道路運送今昔雜記（絶版）姉妹篇として、我が國交通の起

源及び各時代の陸上運送形態の推移及び鐵道の開通並びにそれに伴ふ小運送營業の發達徑路につき要說せるものにして、幾多の史實につき堂々四百六十數頁數十萬の活字にて巨細餘す所なく叙述し、眞に稀有の史料事物等を百數十面の寫眞として挿入し、複雑廣汎なる史論の理解を助けてゐる。就中その捉へたる問題の深



表紙：總布上製・圖案鐵道旗題簽金文字・函入
見返：吉村冷泉氏筆
定價：二圓・送料二〇錢

さと、それに織り交せたる挿話の面白さは、凡筆の能く企及し得るところではなく、この本を手にする人の等しく驚嘆するところである。

我が國小運送建業の歴史には賑々として不滅の生命が、明日の業界に繋つてゐる。この本の頁を繰れば、おそしいまでに生々しい時代の息吹が感せられる。

誰れか、業史の有つ米鹽に比すべき無限の滋味を解せずして、現實の生存權を確保し、また明日を談じ得るであらふか？

御請讀を待つ。

中央會取次のものに限り

送料共 特價一圓九五錢——代金交計——

東京市丸之内（郵船ビル）日本通運株式會社内

取次所 鐵道省指定店 中央會

出版所 京東・日本小運送學會

終

