

524

262

運送取扱業の発達と  
其の職能

国立国会図書館



始



524

262



トエ7F-27

運送取扱業の發達と其の職能

國際運送株式會社

專務取締役

小 日 山 直 登

524-262



はしがき

本稿は大正十五年四月二十七日京城に於て開催さ  
れた朝鮮鐵道公認運送店總會の席上にて講演した  
ものですが、多少なりと吾が同業者の参考資料に  
なりはしないかと思惟し、茲に印刷することに致  
しました。

大正十五年六月一日

於東京

著

者

誌



## 運送取扱業の發達と其の職能

### 目次

- 第一、運送及び運送取扱業の意義……………
- 第二、運送業の發達と運送取扱業の起原……………
  - 一、鐵道の起原……………
  - 二、船舶の起原……………
  - 三、運送取扱業の起原……………
- 第三、運送取扱業の發達……………
  - 一、英國のトーマス、クック、エンド、ソン、コンパニー……………
  - 二、米國のエックス、プレス、コンパニー……………
  - 三、露國のトランス、ポルト、コンパニー……………
  - 四、吾國に於ける運送取扱業の沿革……………
- 第四、運送取扱業の職能と同業者の使命……………

## 運送取扱業の發達と其の職能

國際運送株式會社  
專務取締役 小日山直登

今日お話をするやうにとの御依頼でございまして、罷出たのでございますが、今承れば時間が充分

ではないやうな様子でありますから、時間の許す間、お話致さうと存じます。  
お話し上げます事柄は、運送取扱業の發達と、運送取扱業に従事致して居ります我々の責任と申しますか、或は運送取扱業の經濟上の職能とでも申しませうか、さういふやうな事柄に付きまして、私の考を申上げたいと思ふのでございます。



### 第一、運送及び運送取扱業の意義

先づ最初に運送取扱業の發達に就て申述べて見たいと存じますが夫には其前提とも申すべき運送業の發達して参りました徑路を最初にお話いたして見たいと思ひます。

運送と申しまする觀念は、御承知の通り物を運ぶことでありまして、かういふ仕事、又かういふ事柄を人類が取扱ひましたことは、非常に古い時代でありまして、我々祖先が地上に生存すると共に行

はれた問題であります、斯の如き意味に於きましての運送は獨り吾等人類に限らず蝶の社會にも蜂の社會にもある現象でありまして別に我々が茲に研究する範圍ではありません、唯我々が研究せんとする問題は、謂ゆる經濟學上の立場から見ても社會の制度、或は産業の組織といふやうなものが、愈々人類社會の問題となつて参りました以後の事であり、即ちその社會制度の上に於て或はその經濟組織體の中に於て、運送なるものは如何なる意義を爲すものであるか又運送とは如何なる經濟的職能を有するものであるかといふことを見るべき時代になつて、始めて運送業なる經濟作爲を、我々の研究すべき對照となすべきものと考へるのであります。

而して、かういふやうな意味に於きまして運送を考へましても、これ亦相當古い歴史を有するのであります、先づ最初に輸送力として用ゐられたものは何であるかといふことを考へて見ますれば初めは人の力である即ち人間自らが物を運搬した、例へば人が物を荷ふとか或は擔ぐといふ時代であります。次には動物の力を用ふるやうになり、更にこれらの人の力と動物の力とが結び付いた時代即ち或種の機械力を用ふるやうになつたのであります、即ち荷馬車であるとか馬車鐵道であるとかいふものを用ゐた時代であります、此時代になりますと人類の文化は餘程進んできて追々種々なる發明などの行はれた時代であります。

而して此時代になりますと輸送力或は運送機關の進歩に伴ふて運送設備が發達して参ります、例へ

ば車を駛らせる爲めには道路の改築を必要とする、或は架橋工事を完成しなければならぬ、或は船渡場をよくしなければならぬといふやうになつて來て、各國種々なる歴史を有して居ります。就中此時代に就きまして交通史上最も有名な沿革を有して居る國の一つに亞米利加があります、即ち亞米利加は鐵道の非常な發達した國であります、その以前に最も發達しましたものは、亞米利加の道路政策であつたのであります、彼の洪大なる新領土の開發には是非必要な政策となつたのであります、吾國の内地及朝鮮などに於て近頃漸く喧ましく此道路政策が云々されるやうになりましたがさういふやうに輸送力の發達を助成する爲めの輸送設備の發達といふことも亦見逃す事の出來ない事柄であります。

斯して我々の考へべき事柄は、今のやうに輸送すべき機關そのものの發達、次にはこれに伴ふところの輸送設備の發達、次にはそれらの運送をするところの機關の制度組織といふやうなもので例へば鐵道の國有論とか民有論とか或は小運送問題に對する各國の國策とかいふやうなものであります。それらの三方面から、運輸の發達といふことを考慮すべきものであります、その中で運送取扱業の起原及沿革に付きまして、お話を進める上に於て最も注意すべき問題は、輸送機關の發達、就中鐵道の發達と船舶の發達であります。

## 第二、運送業の發達と運送取扱業の起原

四

### 一、鐵道の起原

鐵道の發達は御承知の通り今から約百年以前のことではありますが鐵道の起原を申上げる前に蒸氣機關の發明に付て一言するの要があると考えます。

御承知の通り、有名なワットが、或る日鐵瓶の湯が非常に沸えくり返つて、蓋がはね返されるのを見て居つてそれから思付いて發明したところのものが、謂ゆるステイムエンジン、蒸氣機關であつて之れが西曆千七百七十八年即ち今より約百五十年前のことであります。これが今日、我々交通史上に於て、非常に大きな出來事であつて此發明こそは鐵道、船舶發明の母であります。而して、これがだんだん發達して鐵道の發明となるまでには其間にレールの發達があるのであります。レールは今も鐵道で出來て居りますが、當時は木で造つて鐵板を張つたものである、當時このレールは馬車鐵道に用ゐました。英吉利の馬車鐵道會社が初めて此のレールを使つたのであります、これが千八百一年、即ち十九世紀の初頭に於て、レールの發明が我々の社會に持ち來たされた。前に申上げました謂ゆるワットの發明は動かない蒸氣機關であります但其後に至り英吉利人のステフエンソンといふ人が、今の汽關車を發明した。それをロケットと申しました、ロコモチーブ、エンヂンであります、此發明が千

八百二十九年であります。而してかのレールとこのロケットとの發達が即ちレールウエーの發達であります。

英國に於ては同年十月にはリバプール、マンチエスター間に鐵道は布設されて、一時間に二十九哩の速力を有して居たことが記録されてあります、夫より益鐵道が英吉利に發達し、次に亞米利加に發達し、世界的に發達して今日のやうな盛況を來したのであります、過去を顧みて見ますと、その發達は僅かに百年足らずであります。

### 二、船舶の起原

而してこの鐵道の發達と共に交通史上考ふべきものは船舶の起原と其發達史であります。船は昔からあるのであります、ワットが蒸氣機關を發明した後に、所謂ステイムシップ汽船が發達して來た、これが鐵道よりは少し古い時代から發達しまして、千八百十七年、即ち鐵道の發明されましたのが千八百二十九年であります、それよりも約十二三年前に、海の上を駛つて居ります汽船が發明された、これには二つの特長をもつて居ります、即ち一は機械力の利用で謂ゆるワットの發明したエンジン。機關を利用した事と、次は造船材料として鐵材を使つた事とが、今日の船舶の發達した大原でありまして更に後年スクリーンの發明があつたので益船舶の發達を見るに到つたのであります。而して鐵道が發明される前に既に英吉利から亞米利加に向つて汽船は通つて居たのであります。尤も千

五

四百九十二年にはコロンブスの亞米利加發見があつたのでありましたが、その頃既に歐羅巴より亞米利加に船は通つて居りましたけれども、蒸汽船で行つたのではなく、帆なり、櫂で行つたのであります。而して、千八百二十四年と申しますと、今から殆んど百年ばかりになります。その時代には倫敦、ハンブルグ、マンチエスター間に定期航路が開かれてあつたとのことでもあります。

### 三、運送取扱業の起原

これが鐵道船舶の起原であります。之れが又同時に運送取扱業の起原であるのであります。即ち運送の取扱ひを爲すといふことは、鐵道發達の後に起つたのであります。鐵道の無い時代に運送をやつて居りましたものも、鐵道の發達と共に、運送取扱業に移り變り或は鐵道の發達に伴ふて新たに運送取扱業を發生したといふことが列國の狀況でありまして、吾等の關與して居るところの運送取扱業の發達はこの時代から起つて來たのであります。吾國に於ても同じような沿革を辿つて居ります。

これらに付きまして先づ歐羅巴及亞米利加の二三の國に於て發達した運送取扱業の起原及び特長に就て申上げて見たいと思ひます。

## 第三、運送取扱業の發達

### 一、英國のトーマスツク、エント、ソン、コンパニー

英吉利に於ては上述のやうに鐵道の發達を致したのであります。貨物の運送取扱業は御承知の通り鐵道そのものが直營して居ります。即ち運輸機關が、運送取扱業を兼業して居る立場であります。然るに、茲に見逃すことの出来ないのは、英吉利に於て發達した運送取扱業にトーマス、ツク、エント、ソンといふ會社があります。これは旅客及旅行者の手荷物の取扱の爲めに發達したものであります。此のトーマスツク、エント、ソンといふは元々人の名前であります。此のトーマスツク氏が嘗てクリストの發祥地であるエルサレムにお詣りすべく旅行しました時に今は非常に便利なさうであります。當時は非常に不便であつた、この不便と此不愉快を何とかして取除いて、旅行者の便利を計つてやりたいといふことが、彼トーマスツクの願望であつたのであります。ここに彼は色々の工夫をいたしたのであります。今日歐羅巴を旅行しますと、トーマスツク、エント、ソンといふ帽子を被た案内人。或はトーマスツクといふ者が必ず有名な驛や港に居りますが之れが彼のトーマスツクの經營になる運送取扱業者の使用人であります。今はトーマスツクは没しまして其の子の時代になつて居りますので今日ではトーマスツク、ツク、エント、ソンと申して居ります。これが最も旅行者に便宜を計つて呉れます。例へば倫敦に居るものがベルリンを見たい、或は巴里を見たいといふときに、トーマスツクに行つて頼みますと、先づ先方は幾日間の旅行日程を望まれるか幾何の旅費を費さんとされるかといふことを聽きます。さうして旅行者の希望の範圍内に於てすつかり旅行のプログラムを造つてくれます。そこで



金を拂ふと、一文の小遣錢も無くとも旅行が出来る。例へばロンドンで此申込をなしたとすればロンドン  
のトーマスツク社から旅行先の店所へ其旅程に依て夫々通知を發する、本人は其旅程に依て旅  
行に出掛ける、そして巴里に着いたら、トーマスツクの帽子を被つて居るものを見付けて、トーマ  
スツク社發行の案内状を示せば直ちに用意の自動車で巴里を案内してくれます。その自動車は田舎  
者が見物する時のやうな、車の背後にかの旗を立てて如何にも私は田舎から出た見物人でありますと  
いふやうなやり方とは違つて、立派な自動車に乗せて見物が出来る、其時の案内人は驛に迎に來た案  
内人のやうな帽子などは被て居らぬ、友人にでも案内されて居るやうな格好である、さうして豫定表が  
出來て居りますから、決つた時間内を案内して廻つて、再び停車場に來て自動車から降つてトーマスツ  
クの帽子を被つた者に引繼ぎ豫定された時間に巴里を發して伯林に向はする、さうして、何の不自  
由もなく總ての案内から旅館の世話まですつかりしてもらつて、倫敦に歸つて來る。これは日本にも  
無い、他の國にもない、而して此會社は切符の代賣、寢臺の豫約等より手小荷物の運搬、通關及び手  
小荷物の運送保険まで取扱つたことすらあります。之れが旅客及び手小荷物の運送取扱業として特殊  
の發達を遂げた例であります。

## 二、米國のエックス、プレス、コンパニー

その次には亞米利加であります、亞米利加の鐵道の發達したのは非常に迅速なもので、先程申しま  
した通り鐵道が發明されましたのは千八百二十九年であります、その翌年亞米利加は鐵道を布設し  
て居る。日本が鐵道を輸入したのは明治五年で、殆んど五十年以上後れて居る。而して、米國には鐵  
道が輸入されましたが運送取扱業としては亞米利加は獨特の發達をしました、其内最も特長あるもの  
としては、エックス、プレス、コンパニーの制度であります。これは鐵道が輸入されて後八年即ち千八  
百三十八年頃に始つたものであります、當時ボストンと紐育との間に汽車が通つて居りましたが、そ  
の時に、急ぐ荷物は鐵道に頼んで居つては仲々迅速にいかぬといふので、若し知つて居る車掌でもあれ  
ば便宜上その車掌に直接持つて行つて頼むと、汽車が着くと直ぐ受取られる、又は車掌が届けてくれ  
る。處がこゝにいふことを營業にしたならばどうたらうかと考へ付たのが當時車掌をして居たウィリア  
ム、イフ、ハーンデンといふ男でした。彼は車掌を止めて、謂ゆるエックス、プレス、コンパニーの仕事  
をやつて見た。エックス、プレスとは即ち急行であります、非常に急ぐ荷物は自分で自ら持つて行く  
と早く到着せしむることの出来る、此思付きが今日米國のエックス、プレス、コンパニーの制度の基を  
なしたものであります。さうして、今日は非常な發達をして居ります。千八百四十年には更にハーン  
デンの向を張つてアルヴギン、アダムスといふ者も同じやうな仕事を初めた、當時彼は二人の使用人  
と一人のボーイと一匹の小馬を以てニューヨークに店を開いたものが十八年後即ち千八百五十八年に  
は五千人の社員を包容する一大會社となした、之れが有名なアダムス、エックス、プレス、コンパニー

であります、亞米利加に於ける斯業が如何に急激なる發達をなしたものであるか、此の一例に依ても窺ひ知ることが出来るかと存じます、而して其後エツクス、プレス、コンバニーは非常に發達し六大エツクス、プレス、コンバニーが出来千八百九十年即ち今より三十七八年前に於て既に此等の會社が專屬的に營業して居る鐵道の哩程は十七萬四千五百三十四哩、取扱ました數が年九千八百一十一萬八千四百三十個、其噸數百六十四萬六千二百七十三噸、貨物引換證發行數千七百二十五萬八千六百八十二通、同會社の手形の發行數四百五十九萬八千五百六十七通といふ有様であります。

然らば一體エツクスプレス、コンバニーとは如何なる仕事をなすことを業とするものであるかと申しますと、先づ鐵道と契約して鐵道の取扱に係るエツクス、プレス、ビジネス、即ち急行便扱貨物はこのエツクスプレス、コンバニーの獨占的營業となして居ります、而して普通其の營業の内容は急行便扱貨物の運送取次及び集配、積卸作業、損害賠償の代理辨濟等をなすを本分とし、運賃及び手数料は鐵道と協定して荷主より直接收得し其内鐵道に對しては鐵道の收得すべき運賃及び權利料として大約六十%を鐵道に支拂ひ殘余四十%を自己の收得として居るのを例として居る。

私は昨年此處でエツクス、プレス、コンバニーに付て多少お話したことが御座いましたが、これは鐵道の手の届かぬところを、すつかりやつて居る。これは大きな荷物よりも急ぐところの細かい荷物を主として居る、而して貴重品、或は證券類、それから腐り易いものの配達及輸送はこの會社獨特の方法

に於て鐵道と協力して捌を付けて居る、同時にこの會社は旅行者の便利を計る爲めに信用狀のやうなものも發行して居ります、例へば融通貨幣が朝鮮と支那は大變違ふ、倫敦は又大變違ふといふやうな場合に、この會社の小切手を用ゐますと、何處に行つても兩替もせず融通する、亞米利加のエクス、プレス、コンバニーの發行したチエツクは英國のトーマス、クックもさうでありますがトラベラーズ、チエツクと言つて何處でも融通する、例へば日本の三越のよゝなデパートメント、ストアで買物をする場合にもこのチエツクなれば其まま用が達せるといふ位その信用と仕事は非常に發達して來て居ります。

### 三、露國のトランス、ポルト、コンバニー

次は大貨物の運送取扱業として非常な特徴を有つ露西亞の運送會社についてお話をしやうと思ひます。露西亞は御承知の通り最近革命をやりました、産業上の主義は總ての事柄を國家自らがする。産業國營である、國家資本主義ですから鐵道も勿論國家自身がやるし、運送の取扱もやる。初め千九百二十二年の十一月に出來たトランス、ポルト、がこれである。即ちこれが國營の運送取扱業の機關であります、資本金は八百万ルーブルで國家機關が直接其株主となり、その中人民交通委員會で即ち吾國の鐵道省に當る國家機關が三百二十万ルーブルの資本を有つて居る、後更に國營倉庫會社を合併して九百万ルーブルの會社になりました。これが現在のトランス、ポルトといふ國營の運送及倉庫會社で

あります。

111

そしてトランス、ポルトは勞農聯盟内の凡ゆる鐵道に於て特典を享有して居ります、例へばトランス、ポルトは全露到る所の鐵道に於て貨車緊急配給の優先權を有するが如きは其主要なる長所であり、尙トランス、ポルトは特別契約に依つて勞農露國內の全鐵道の都市驛の七五%を直接支配する權利をも保有して居るのであります、即會社は之等停車場を鐵道側と均等負擔の下に設營又は租借する事が出来る、又全露の鐵道交又點に百三十箇所の監督出張所を設けトランス、ポルトの輸送貨物の運送の進捗を監視せしむるのである、此の監督機關あるが爲に貨主は隨時自己の輸送貨物の所在及數量等の状態を照知することが出来るのであります、それから倉庫も優先的に使用するのであります。斯くしてトランス、ポルトは鐵道の補助機關として又其の援護者としてその業務を行つて居るといふ非常に珍らしい形式に依て發達し初めたのであります。尙トランス、ポルトの營業成績を見ますと一九二五年前半期に於ける總貨物の取扱は次の通であります。(單位百萬布度、五十五布度カ略一米噸)

一般運送(運送受託引渡荷練運送保管)	八五、五
現場作業(積込積卸馬車輸送)	八七、〇
撒積運送	二一、五
倉庫業	四二、三

合計

一三三六、三

之を前年度と比較しますと一般運送業に依る貨物取扱數量は頗る増大して居りますが之に反し補助的營業方面は緊縮を示して居ります、之は一面に於て會社營業の本質たる運送輸送業の改善せられたる證左であります、總出廻貨物は昨年比し四四%又一般運送貨物の取扱數量は一一五%の増大を示して居ります、之が露西亞に於ける運送取扱會社の大體の状況であります。

#### 四、吾國に於ける運送及び運送取扱業の發達

今度は日本の状況を簡單に話して見たいと思ひます、日本には御承知の通り古い時代に飛脚の制度がありました。明治時代に入つて陸運元會社の制度に改まりました、一方徳川時代には幕府の監督機關として傳馬所の制度が出来て居りましたが明治四年頃に陸送會社といふ形式に變り其後色々な事情があつて、明治八年に陸送元會社と陸送會社とは合同して一つの會社が出来た。之れが古き歴史を有する内國通運會社の起原であります。當初の内國通運會社は運送取扱業者ではない運送業其ものを營業としたのである。然るにその後鐵道の發達と共に運送取扱業を主たる業務とするやうに變遷して來たのである。そこで日本の鐵道の發達はどういふことになつて居るかといふことを一寸申上りますが慶應三年頃の一つの問題が起つて居ります、それは老中の小笠原壹岐といふ人が亞米利加公使館の書記官ポールトメンに東京横濱間の鐵道敷設權を與へた。これは日本の交通史上見逃すべからざる大切な

問題であります。支那では既に幾多の他國人或は外國政府が布設權を領有して居るため今日では國營論が鐵道經營の大問題であります。日本でも鐵道敷設權を外國に與へたといふ事實がある。これは日本の爲め由々して問題であつたのであります。然るに慶應三年は大政奉還の年で維新早々非常に、ことの多かつた年で鐵道問題に意を注ぐことが出来ない爲めにこの亞米利加人と契約を履行することが出来ないといふ事情になりました。これは日本に取つては非常に幸福な次第であつたのであります。然るに大政奉還となり維新政府が出来て後、政府は英吉利人のネルソンレーといふ人に矢張鐵道の敷設權を與へたといふ噂さが立つたのであります。これを聞いて亞米利加の公使からは抗議を申込んで來た、前の約束を實行せずして他國に敷設權を與へるとは甚だ怪らぬといふ喧ましい抗議である、そこで明治三年に外務省は回答して居ります、その文言は非常に曖昧なものであります。要は亞米利加の抗議に對し他の外國へも鐵道の布設權は許與せぬと同時に貴國にも之を附與することは出来ぬと辨疏して結局斷つたものであります。然るに一面國內は如何なる状態であつたかと言へば御承知の通り當時は猶ほ攘夷論が盛んであつて外人に鐵道の布設權を與ふといふやうなことは迎ても出来ぬ相談であつて反て鐵道國有論が中々盛んでありましたが、猶ほ一方に鐵道の國有も國營もよからうが鐵道を敷くことは時機尙早であるといふ議論もあつた、亞米利加は英國が鐵道を發明したその翌年に敷設をやつて居りますが、日本は其五十年後尙ほ且つ鐵道敷設の尙早論があつたのであります、それに

密接な關係のあることは狹軌論と廣軌論であります。鐵道を敷くにしても軌道の幅員は三呎六吋。レールは五十ポンドとする狹軌論が盛んであつて遂ひに四呎八吋二分の一の軌道を標準とする廣軌論はこれが實行を見ることが出来なくなつたのであります。これは今日から考へれば誠に遺憾な次第で朝鮮滿州は四呎八吋半の廣軌をスタンダードゲージとして採用して居りますが、日本の鐵道敷設の當初に方では廣軌論もあつたが結局狹軌にしたことは重ね重ね遺憾千万である、何故狹軌が勝を占めてこれを實行したかといふと日本は第一に山が多い又河も多い、トンネルや橋を拵へねばならぬ、少しでもレールを廣くすれば非常に經費が要る、廣軌百哩拵へる金で狹軌なら百三十哩も出来るといふやうな數字が出て居る。又荷物輸送もこれで大丈夫であるといふやうな消極論をして遂ひに狹軌が日本のスタンダードゲージになつたのであります、鐵道問題は幸ひ國營論が勝を制したが軌道問題は狹軌論で解決して明治三年に東京横濱間の鐵道敷設に着手し全通したのが明治五年の九月であります。これが日本に於て初めて鐵道が敷かれた當時の状態であります。斯して鐵道が發達して來たのと相前後として前述の内國通運株式會社が設立され當初は運送業を本業とし、後更に運送取扱ひ本位に變つたのであります。その後幾多の運送會社が起り殊に小さい個人の運送取扱業も起り又株式會社も起つて國際運送株式會社の前身である日本運送株式會社とか、或は明治運送株式會社とかいふものも出來たのであります。斯くして日本の運送取扱業者は數多く出來て居りますが此等に對して國家として根本

的の計畫がないのであります。即ち小運送問題を如何に解決するかといふことは未だ解決されて居りませぬ。何とか解決しなければならぬ問題として残されて居ります。而して吾國小運送問題が如何に憂慮すべき現況に置かれて居るかは諸君の熟知せらるる處なるを以て茲には省略することに致します。

#### 第四、運送取扱業の職能と同業者の使命

尙ほ次にこれらの發達して参りました運送取扱業の歴史を振り返つて見ますと共に、この運送取扱業と申しますものは、社會上に於て如何なる使命をもつて居るかといふことを、先づ考へて見たいと思ふのであります。これは今更私が云々する必要はないのであります。私は運送取扱業なるものは運送の發達の爲めに又運送業の發達上に非常なる注意を拂はなければならぬと思ふのであります。御承知の通り運送なるものは、經濟上の物の經濟價值を新たに造り出し或はその經濟價值を非常に増すものであります。例を取つて申しますれば、朝鮮の山奥に一つの鑛山があります。其處で製鍊事業を起しては引合はない。もう少し海に近いならば引合ふがといふ場合が澤山あるのであります。その場合に其の製品を市場に持つて來ては損が行く、而して其生産費中假りに運賃は噸當り拾圓掛る。といふときに茲に運輸の改善に依つて拾圓の運賃が五圓に減つたとすれば里程が半減したことになつてどうかこうか引合ふ其の企業は成立することが出来るといふことになつたとすれば、之れ運送業或は運送

取扱業の發達の非常な必要である所以を説明するものであります。未開發の土地に於て斯の如き例を聽くことは非常に多いのであります。こゝにいふ意味に於て運送業の必要なることは申すまでもないことで、經濟學上の言葉で言へば、運送なる經濟作爲は經濟上場處的効用を有するものであります。ブレース、ユートリタイヤーを増加するといふことを申して居るのであります。尙ほ又奥地に文化が普及するといふことの爲めには、どうしても鐵道がその先驅を爲さなければならぬのであります。これらの意味に於きまして、亞米利加のポストン大學教授のジョンソン氏が總括的に運送の使命を非常に巧に評論致して居ります。即ち運送といふものは公の性質をもつて居るものである。公の性質とは何であるかと言へば、我々人類の生存に缺くべからざる機能をもつて居るものであるからである。即ち我々人類に缺くべからざるとは、如何なる意味であるかと言へば今日の産業組織の中で種々なる機關が種々なる産業に關與して居るが運送なる經濟的作爲の關與しない産業は一つもない、運送といふ觀念を離れては經濟産業が成立しない。總ての産業に運送が關與する。同時に我々人類の文化の助成と、人類の幸福を増加する上に於て運送の參與しないものは一つとしてないといふことを申して居りますが、これは洵にその通りで、これは運送業に付て言ふことであります。探つて以つて、運送業と大小の差こそあれ、我々運送取扱業者の荷つて居る使命も、これと全く同一であると考へるのであります。而して斯の如く重大なる使命をもつて居ります我々は、過去の歴史を追想し又現在の實況

を透察する時に、如何なる覺悟を以て進まなければならぬか。文明の發達に伴つて、我々の仕事それ自身も、文化の發展と共に移つて行くことを考へなければならぬのであります。先程は海或は陸等に於て、船舶鐵道の發達した状態を申して参りましたが、今日は既に水上のみならず、陸上のみならず、空中輸送の必要を感じて來たのであります。最近の新聞に依りますと、英吉利は英吉利と印度との間を、旅客の輸送をする計畫で、二個の飛行船を造つて、此間を四日間直行しやうとして居る、旅客は百二十人乗れるさうであります。我々はこの時勢と共に移るだけの考をもち、これに對して相當備へるところがなければならぬ。そのみならず、我々の輸送の状態は、即ち物を搬ぶ方法が非常に變つて來て居る。例へば手紙に依つて音信をして居りましたものが、電話に依つて出来るやうになり、更にラジオのやうなもので、電線が無くとも話が出来るやうな時代になつて居る。而して最近は更に寫眞の電送が流行つて居ります。英吉利で撮つた寫眞を、五六分にして亞米利加に送ることが出来る。これは寫眞の乾板を電送するのであります。そこで實際の問題としては、手紙を必要としないで、言葉その儘が電話やラジオで送れるやうに、手紙そのものが運送されずに手紙そのものが電送さるゝ、その例は亞米利加のラジオ會社の社長が、自分の會社の廣告でもありませんが。倫敦で一千弗の小切手を書いて寫眞に撮つて、自分の會社に送つた、これは七分で送れたと書いて居ります。さうして、それも亞米利加のパンカー、トラスト、コンパニーがそれを買つた。さうすると、倫敦で書

いた小切手は七分後に亞米利加で現金に引換へることが出来る、もはや物を送らぬでもよい。

ここまで輸送の方法は進歩し、發達しつゝあるのであります。又そのほかこれらに付ては色々な例もあります、例へば油なら桶に入れる或は罐に詰めて送るといふのが普通でありますが之れでは都合が悪い、やはり袋なり呷に入れた方がよいといふので、化學作用で固形體にして送る、現に大連邊りの油はさういふ方法を取つて居るものが幾らもあります。さういふ方法にまで世の中が變つて來た。運送そのものが變つて來る。運送する方法、或は輸送の機關が變つて來ると共に、これと密接な關係をもつて行かなければならぬところの我々運送業者も時と共に移らなければならぬ、我々運送業者は非常にこの方面にも注意を怠つてはならぬと思ふのであります。

然るに、先程もお話のありましたやうに、吾内地の狀勢を見ますれば徒らに競争をなして詰らぬ方面に餘計な經費と、餘計な考慮とを拂つて居て、最も大切な我々の運送取扱業者として拂はなければならぬ、又目的としなければならぬ、計畫しなければならぬ方面に甚だ薄くして、用の無い、而かも古い時代の因襲に囚はれた觀念に依つて、我々の仕事を導き、或は吾等の營業を進めて行かうとする考であるならば、甚だ誤れる考と言はなければならぬ。競争の話もありましたが、今日は競争の時代でない協調の時代である、所謂コンペティションの時代でなくコオペレーションの時代である。競争が我々の事業を發達せしむる唯一の方法であると考へたのは、もはや古い考であります。我々の進む

べき方策は競争そのものにあらずして、協調そのものにあると私は考へます。勿論經濟上の正しき競争に於て、又自分の任じて居る仕事の伸展に付て、自らなる競争の起ることを否定する考はないのであります。極端な競争や、競争せんが爲めの競争は捨てなければならぬ。私は重ねて申し上げたいことは、もはや競争の時代は去つて、協調の時代に入つた、さうして共に、共に進み行くことを考へて過去の歴史を繙いて、列國に於ける我々の同業者は如何なる眼醒ましい活動をしたか、又眼を將來に放つて、我々の取扱ふ運送及び運送取扱業は、日進月歩の時勢の進運と共に何處まで進むかを考へて、時勢に遅れることなく、我々當事者の使命を果し、社會に對する我々の使命を全うしなければならぬと思ふのであります。甚だ取急ぎまして、御聴き苦しかつたと思ふのであります。御清聴煩はしたことを厚く御禮を申し上げます次第でございます。

(終)

L29F-27





終

