

両大戦間期の京阪神3都市における 貨物自動車営業に関する基礎的検討

森 田 耕 平*

I. はじめに

現代日本の物流において、貨物自動車は輸送トン数や輸送トンキロ数の上で圧倒的なシェアを占め、長距離大量輸送にも進出している¹⁾。貨物自動車が本格的に普及したのは第二次世界大戦後（以下、戦後）であるが、輸送手段としての実用性確立という点では、両大戦間期（以下、戦間期）にその起源を求めることができる。戦間期の貨物自動車輸送に関しては、これまでに地理学や経済史学の研究者によって検討が加えられてきた。

交通と地域の関係を模索した有末は、伊豆半島南部を事例に海陸の交通の展開を検討する中で、大正期から戦後に至るまでの貨物自動車輸送の変遷を明らかにした²⁾。そこでは、零細業者を中心とする定期自動車便の輸送網の形成過程が具体的に描かれた。戦間期の定期自動車便は、戦後の高度経済成長期に著しく発達した路線トラックの先駆けというべきもので、その輸送網を跡付けた Nakagawa や野尻の研究でも前史として取り上げられている³⁾。自動車による貨客輸送の前提となる車

両保有の動向を時系列で分析した奥井は、京浜や京阪神などの大都市を含む諸府県から他県へと普及、拡散していく過程を示した⁴⁾。近代の名古屋を中心とする交通の展開を通史的に扱った林は、第一次世界大戦期以降の貨物自動車輸送にも言及し、運送業界の状況や輸送範囲などについて記述している⁵⁾。

2000年代以降、経済史学における戦間期交通史への関心の高まりを背景に、貨物自動車輸送に関わる研究が増加した。都市内の小運送（鉄道貨物の集配）における貨物自動車の利用を取り上げたものとして、老川や関谷の研究がある⁶⁾。貨物自動車は、小運送に使用される限りにおいて鉄道と補完関係にあったが、対抗関係に立つ近距離輸送への進出は容易であった。北原は、戦間期の道路改良を検討する中で貨物自動車輸送に言及し⁷⁾、都市化の拡大に伴う近郊農業の発展と自動車輸送の関係についても明らかにした⁸⁾。北原の研究は、小運送にとどまらない貨物自動車輸送を明確に主題化した点で注目され、三木や伊藤による同時期の食料品輸送研究にも影響を与えた⁹⁾。さらに北原は、道路改良に関す

* 立命館大学大学院文学研究科・院生

キーワード：両大戦間期、貨物自動車、大阪、神戸、京都

Key words：Interwar Period, Motor Trucks, Osaka, Kobe, Kyoto

る事例研究として阪神国道の改築事業を取り上げ、その前後における阪神間の海陸貨物輸送の変化について検討を加えた¹⁰⁾。一連の研究を踏まえて行われた全国レベルの概観¹¹⁾は、戦間期の貨物自動車輸送研究における一つの到達点といえる。そこでは、いくつかの興味深い指摘がなされているが、特に地理学の立場から関心が持たれるのは、貨物自動車の輸送範囲に関する点である。東北や北海道の事例によれば、貨物自動車運送業に参入する業者の増加に伴って競争が過熱した結果、業者は貨物確保のために輸送範囲の拡大を余儀なくされていたという¹²⁾。運送業者間の過当競争と輸送範囲の拡大については、名古屋を対象とした林の研究でもそれぞれ言及されており¹³⁾、現象としては東北や北海道の事例と共通するものがあつた。京浜や京阪神でも同様の現象が生じていた可能性が推察されるが、それら大都市域における貨物自動車運送業界の状況や輸送範囲については検討が不足している¹⁴⁾。当該大都市域は自動車の普及で先進的な地位にあり、保有台数も多かった¹⁵⁾だけに、戦間期の貨物自動車輸送を考える上で重要な地域といえる。資料面での制約があるとしても、可能な範囲で検討を深めていく必要がある。

以上を踏まえ、本稿では戦間期の京阪神3都市を対象に、貨物自動車輸送の営業面に関する基礎的事実の把握を行う。まずⅡで、当該期の3都市を含む大阪府、兵庫県、京都府における貨物自動車の台数と、営業用車の比率について確認する。そして、3都市では営業用車の大半が小運送業者以外の運送業者によって所有されていたこと、業者間で過当競争が生じていたことを指摘する。Ⅲでは、過当競争の下で同業組合が設定した協定運賃に

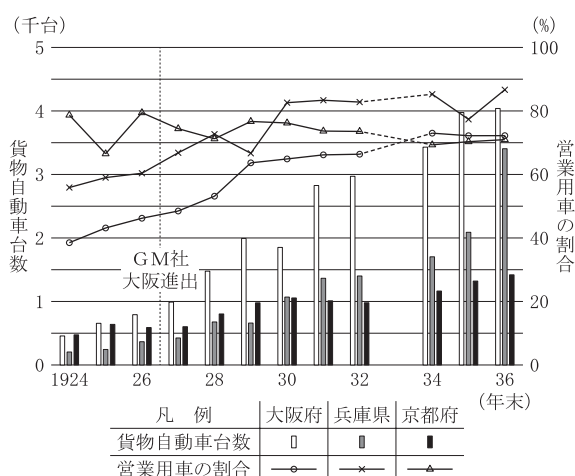
関する資料に基づき、3都市を中心とした貨物自動車の輸送範囲について検討する。

Ⅱ. 貨物自動車運送業の拡大

1. 貨物自動車の増加

戦間期の日本において自動車が普及する大きな契機となったのは、1923年9月に発生した関東大震災である。被災によって鉄道や軌道が機能不全に陥る中で、各地から動員あるいは輸入された自動車¹⁶⁾は貨客の輸送に活躍し、新たな陸上交通手段としてその価値を国内に知らしめることとなった。その後、自動車市場の拡大を見込んだアメリカのメーカーによって日本での現地組立体制が整えられると、自動車の価格は下落し、保有台数が増加した¹⁷⁾。最初に日本進出を果たしたのはフォード社で、1925年に横浜で生産を開始した。これに刺激される形で、2年後にはゼネラル・モータース（GM）社が大阪に拠点を構えた。

第1図は、内務省警保局編『警察統計報告』に基づき、京阪神3都市を含む大阪府、兵庫県、京都府における貨物自動車の台数と営業用車の割合を、1924年末から1936年末について示したものである。各府県とも1924年末の在籍車は500台に満たなかったが、1927年にGM社が大阪で現地組立生産を開始したことによって普及が進んだ。1927年末から翌年末にかけては台数の伸びが著しく、その増加率は大阪府で49%、兵庫県で59%、京都府で33%となっている。1936年末の台数は、大阪府で4,039台、兵庫県で3,405台、京都府で1,419台にのぼった。大阪府と兵庫県では、台数の増加とともに営業用車が占める割合も上昇傾向にあった。



第1図 大阪府・兵庫県・京都府における貨物自動車台数と営業用車の割合
 注) 1933年末はデータなし。

出所)『警察統計報告』により作成。

2. 貨物自動車の所属と過当競争

鉄道省運輸局は1936年に、各地方の出先機関に命じて10月10日現在における貨物自動車の全国一斉調査を実施した¹⁸⁾。当時の鉄道省は国有鉄道(以下、国鉄)を運営するだけでなく、陸上の貨客運送業に対する監督を所管しており¹⁹⁾、1933年に自動車交通事業法を施行して自動車営業に規制を加えていた。同法は、定期・定路線で運行される乗合自動車(バス)には有効であったが、大部分の貨物自動車やタクシーに対しては適用されなかったため、何らかの対策をとることが課題となっていた²⁰⁾。前述の調査は、このような状況の下に実施されたもので、貨物自動車の都市別台数、所属台数別店数、積載定量別台数など、計6項目について明らかにすることとされた。大阪鉄道局は管内2府7県(京都府、大阪府、兵庫県、滋賀県、奈良県、和歌山県、三重県、鳥取県、島根県)の主要86都市(おおむね人口1万以上)における調査の結果を『昭和十一年

十二月 貨物自動車に関する調査』²¹⁾にまとめている。

この報告書を利用して、京阪神3都市に在籍する貨物自動車(小型自動車及び官庁関係のものを除く)の所属(①指定運送店、②非指定運送店、③自動車運搬業者、④荷主)別台数を示したものが第1表である。所属が①~③のものは営業用車、④のものは自家用車とみなすことができる。①と②は鉄道貨物の集配を担う小運送業者で、「指定運送取扱人」制度²²⁾によって認定を受けた①は、実質的に国鉄の支配下に置かれていた。そのため、「鉄道と対抗して自己会社の営利のみを主とする様な貨物自動車の使ひ方は出来得ない」²³⁾状況にあった。一方、②は国鉄から独立しており、小運送だけでなく鉄道と競合する輸送にも貨物自動車を利用することができた²⁴⁾。③はその他の業者をさし、鉄道を補完する輸送を行う場合もあったであろうが、多くは鉄道と対抗関係に立つ輸送、もしくはは無関係(鉄道路線と並行しない)の輸送

第1表 京阪神3都市における貨物自動車所属別台数（1936年10月）

	指定運送店	非指定運送店	自動車運搬業者	荷主	計
大阪市	27 (1)	291 (12)	1,385 (58)	679 (29)	2,382 (100)
神戸市	6 (1)	40 (6)	482 (70)	158 (23)	686 (100)
京都市	25 (4)	69 (10)	397 (58)	196 (29)	687 (100)

注) 小型自動車及び官庁関係のものを除く。括弧内の数字は構成割合 (%)。

出所)『貨物自動車に関する調査』により作成。

第2表 京阪神3都市における営業用貨物自動車の所属別所有規模（1936年10月）

	所属	2台以下		5台以下		10台以下		10台超過		計	
		店数	台数	店数	台数	店数	台数	店数	台数	店数	台数
大阪市	指定運送店	1	1	0	0	0	0	1	26	2	27
	非指定運送店	34	51	26	94	6	52	6	94	72	291
	自動車運搬業者	409	601	105	405	19	132	12	247	545	1,385
	計	444	653	131	499	25	184	19	367	619	1,703
神戸市	指定運送店	1	2	1	4	0	0	0	0	2	6
	非指定運送店	9	19	2	6	2	15	0	0	13	40
	自動車運搬業者	113	178	58	216	8	58	2	30	181	482
	計	123	199	61	226	10	73	2	30	196	528
京都市	指定運送店	3	4	2	6	0	0	1	15	6	25
	非指定運送店	26	38	3	10	1	9	1	12	31	69
	自動車運搬業者	162	199	40	139	6	46	1	13	209	397
	計	191	241	45	155	7	55	3	40	246	491

注) 小型自動車及び官庁関係のものを除く。

出所)『貨物自動車に関する調査』により作成。

を行ったとみられる。これらを踏まえて第1表をみると、3都市とも小運送の用途に特化した①に所属する貨物自動車の割合はきわめて低かったことがわかる。②に所属するものを合わせても全体の1割程度に過ぎず、営業用貨物自動車の大部分は鉄道と競合する輸送に用いられる可能性があった。営業用貨物自動車について、所属別の所有規模をみると(第2表)、3都市とも所有台数2台以下の小規模業者が多く、それらに所属する車両の台数は、大阪市と神戸市で市内に在籍する営業用車の4割(京都市で5割)にのぼった。

小規模業者の乱立した京阪神3都市における貨物自動車運送業界は、輸送力の供給過剰に伴う値下げ競争のために疲弊していた。日

本交通協会が運送業界の関係者を対象として1935年4月に開催した「自動車経営講習会」の速記録によれば、「現在京都、大阪、神戸方面の現状としては、寧ろ貨物輸送に要する車の需要よりも、遙かに車輛の供給の方が過剰となつて来て、運賃料金は極度に低下する、とても此商売を続けて行くことが出来ぬ状態であ」²⁵⁾ った。原価に満たない運賃で貨物を輸送し、自動車を酷使していれば、いずれ経営が立ち行かなくなってしまうことは想像に難くない。1936年に発行された貨物自動車運送業の経営者向けパンフレットには、「トラック業者は約五年で大低潰れて終ふのが今迄の例」²⁶⁾ という記述がみられるが、これは誇張ではなかったように思われる。

値下げ競争の過熱は、最終的に運送業者の共倒れにつながるおそれがあった。大阪貨物自動車営業組合（1931年設立）²⁷⁾をはじめ、各地で結成された貨物自動車運送業の同業組合では、運賃の協定が試みられた。また近畿2府4県では、市や郡を単位とする同業組合が寄り集まって近畿貨物自動車業連盟を組織し、「妥当なる運賃の樹立」²⁸⁾に向けた活動を展開した。同連盟が1935年11月に発行した『貨物自動車経営宝典標準賃金表』には、連盟に加入する各地の同業組合の協定運賃がまとめられており、当時の貨物自動車営業に関する貴重な資料といえる²⁹⁾。

III. 貨物自動車の輸送範囲

本章では『貨物自動車経営宝典標準賃金表』を資料として、1935年頃の京阪神3都市を中心とした貨物自動車の輸送範囲を検討する。同書には、国鉄と私鉄の駅所在地を基準とした行先別の協定運賃表（以下、運賃表）と、現実の空間を歪めて描写された運賃早見図（以下、早見図）が掲載されており、当時の近畿地方主要都市を起点とした貨物自動車の貸切輸送が、どの程度の範囲で行われていたのかをうかがうことができる。運賃表と早見図に記載された行先は完全には一致していないが、本稿では片方のみに記載されたものも含めて、資料から判読できる全ての行先³⁰⁾を地図上にプロットした。また、早見図の記載に基づいて行先のポイントを結線し、行先相互の関係が大まかに把握できるようにした。行先の検討に入る前に、自動車の走行を左右する道路の状況を概観しておく。

1. 道路の状況

まず、近畿地方とその周辺における主な道

路の状況を検討する。第3表は内務省土木局が作成した『昭和十三年二月 道路現況調』を利用して、1937年3月末の近畿2府4県と、周辺の7県における国道・府県道の延長、自動車交通可能延長、舗装延長をまとめたものである。同表で取り上げた各府県においては、国道・府県道とも自動車交通可能（有効幅員3.6m以上）延長より舗装延長が短かった。大阪府内では国道延長の81%と、府道延長の18%が舗装済みで、他府県と比較した場合にはきわめて高い水準にあった。これは大阪市が商工業の発達した大都市で、自動車交通も盛んであったため、国道・府道とも積極的に改良工事が進められたことによる。また、府の領域が狭小で、舗装率を計算する際に分母となる道路延長が比較的短かったことも影響している。福井や奈良、和歌山、鳥取、岡山の5県においては、国道の舗装延長が10km未満で、福井と岡山に至っては県道の舗装延長さえも10kmに満たない状況であった。自動車交通可能な幅員を有しても、未舗装のために走行の円滑性に問題のある区間が少なくなかったといえよう。

次に、大阪を中心とした近畿地方における主な道路改良について確認する。その先駆けとなったのは大阪・神戸間の阪神国道で、1926年末に改築が竣工した³¹⁾。続いて1933年5月には、大阪・京都間の京阪国道の改築が竣工し³²⁾、京阪神3都市が改良道路によって結ばれた。これと前後して、神戸・明石間の神明国道と、京都・大津間の京津国道の改築も竣工している³³⁾。さらに明石・姫路間の明姫国道も改築工事が進められた結果、1935年9月までに国道2号³⁴⁾の大阪・姫路間は、約155kmにわたって連続舗装区間となっていた³⁵⁾（第2図）。

第3表 国道・府県道の状況 (1937年3月末)

府県	国道			府県道				国道＋府県道							
	延長	自動車交通 可能延長	舗装延長	延長	自動車交通 可能延長	舗装延長	延長	自動車交通 可能延長	舗装延長						
	(m)	(m)	(%)	(m)	(m)	(%)	(m)	(m)	(%)	(m)	(%)				
福井	187,575	31,564	16.8	5,210	2.8	1,712,417	397,756	23.2	3,881	0.2	1,899,992	429,320	22.6	9,091	0.5
岐阜	146,150	133,524	91.4	24,639	16.9	3,382,468	1,331,495	39.4	6,548	0.2	3,528,618	1,465,019	41.5	31,187	0.9
愛知	165,919	137,770	83.0	88,423	53.3	3,875,010	1,299,563	33.5	65,761	1.7	4,040,929	1,437,333	35.6	154,184	3.8
三重	129,952	111,846	86.1	17,252	13.3	2,712,120	722,022	26.6	16,284	0.6	2,842,072	833,868	29.3	33,536	1.2
滋賀	167,999	121,349	72.2	14,018	8.3	1,911,454	618,167	32.3	15,929	0.8	2,079,453	739,516	35.6	29,947	1.4
京都	238,872	197,611	82.7	39,633	16.6	2,310,287	1,352,156	58.5	55,652	2.4	2,549,159	1,549,767	60.8	95,285	3.7
大阪	104,981	86,383	82.3	84,978	80.9	1,446,962	798,985	55.2	256,169	17.7	1,551,943	885,368	57.0	341,147	22.0
兵庫	338,421	127,282	37.6	87,596	25.9	3,995,986	1,520,810	38.1	148,495	3.7	4,334,407	1,648,092	38.0	236,091	5.4
奈良	57,645	24,571	42.6	5,882	10.2	1,171,270	501,379	42.8	12,631	1.1	1,228,915	525,950	42.8	18,513	1.5
和歌山	60,283	38,631	64.1	1,777	2.9	1,900,078	414,952	21.8	15,053	0.8	1,960,361	453,583	23.1	16,830	0.9
鳥取	219,283	176,088	80.3	4,321	2.0	1,257,277	263,921	21.0	13,155	1.0	1,476,560	440,009	29.8	17,476	1.2
岡山	237,502	156,423	65.9	7,110	3.0	2,994,503	953,924	31.9	7,545	0.3	3,232,005	1,110,347	34.4	14,655	0.5
広島	189,237	84,963	44.9	24,452	12.9	3,751,704	453,202	12.1	31,033	0.8	3,940,941	538,165	13.7	55,485	1.4

注)「自動車交通可能延長」は有効幅員3.6m以上の延長をさす。

出所)『昭和十三年二月 道路現況調』により作成。



第2図 国道概略図（1935年頃）

出所）内務省大阪土木出張所編（1933）『昭和八年九月 国道改良工事概要』および日本道路協会編（1977）『日本道路史』に付属の国道図を参考に作成。

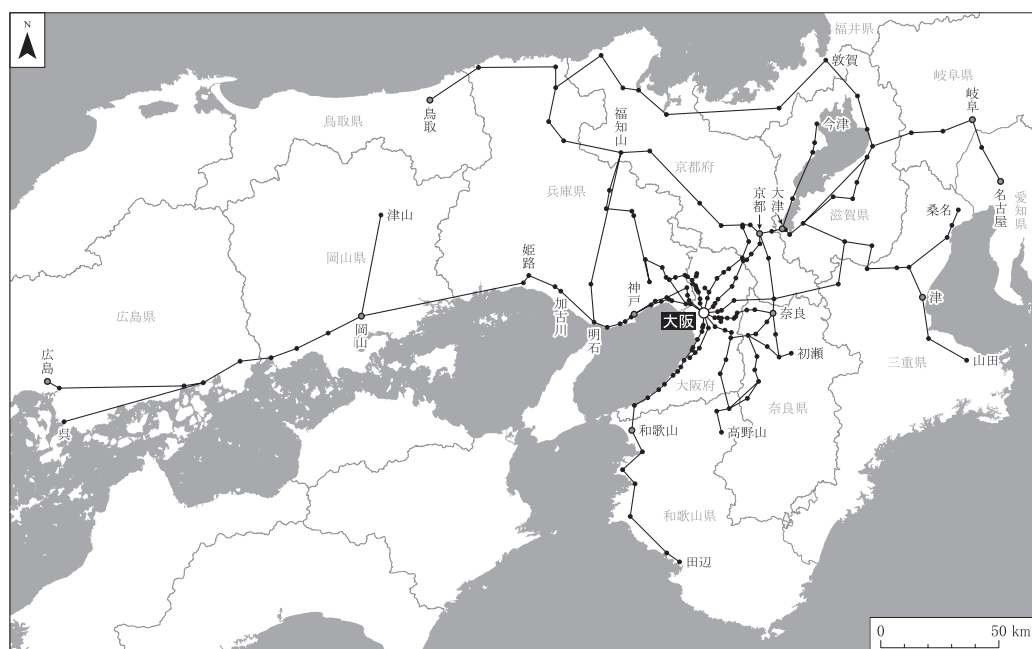
このほか、大阪と奈良を結ぶ府県道大阪奈良線が1933年7月に竣工している³⁶⁾。また、大阪と和歌山を結ぶ国道16号³⁷⁾（紀州街道）は、1935年9月時点で堺市から泉北郡大津町までの区間が改良を終えていた³⁸⁾。

2. 大阪市からの輸送範囲

第3図は、大阪市中心部を起点とする貸切輸送において、大阪貨物自動車営業組合が協定運賃を設定した行先（186箇所）を示したものである。行先は大阪府内だけで57箇所を数え、その範囲は近畿地方にとどまらなかった。各方面における最も遠方の行先は、東海方面が名古屋、北陸方面が敦賀、山陰方面が鳥取、山陽方面が広島、南海方面が田辺であった。先に引用した1935年4月の「自動車経営講習会」速記録によれば、当時の大阪における貨物自動車は、「山陽方面の明石、加古川、姫路辺り迄で、夫から山陰方面では鳥取、福知山方面へ、尚東に向ひましては名古屋辺り迄も盛に活動して居」³⁹⁾た。山陽方面においては、姫路周辺までの輸送が中心

であったことは、第3図で行先の分布が姫路より西方で疎になっている状況からもうかがえる。また、大阪から姫路に至る国道がおおむね舗装済みであった点も、輸送の背景として重要である。名古屋や津山、鳥取から大阪へは、当時すでに小口貨物の積合せ輸送を行う定期自動車便が営業を開始しており⁴⁰⁾、道路整備が不十分ではあっても、大阪から当該都市への貨物自動車による営業運行が可能であったことを示している。従来鉄道に託送されていた1トンないし1.5トン程度の貨物が、自動車で貸切輸送される場合が生じていたと考えられる⁴¹⁾。

大阪市からの行先の中で最も遠方となる広島は、国道2号を利用した場合で走行距離が約350km⁴²⁾に及んだ。輸送量は多くないにしても、荷主の要請により運行される場合があったのであろう。都市内や幹線の一部区間を除いて道路が未舗装で、給油所の立地も限られた当時、長距離運行に伴うリスクは小さくなかったとみられるが、事前に周到な計



第3図 大阪貨物自動車営業組合の協定運賃設定箇所（1935年頃）

注）図中の線は、協定運賃設定箇所のポイントを運賃早見図の記載に基づいて結んだもので、実際の運行経路とは異なる。

出所）『貨物自動車経営宝典標準賃金表』により作成。

画を立て、必要に応じて別に燃料を積むなどして走行していたと考えられる⁴³⁾。

3. 神戸市と京都市からの輸送範囲

第4図は、神戸市中心部を起点とする貸切輸送において、神戸貨物自動車組合が協定運賃を設定した行先（102箇所）を示したものである。行先の分布をみると、明石・姫路間や阪神間に加え、大阪府内の東海道、南海沿線などで密度が高くなっている。大阪市からの行先（第3図）で空白となっていた姫路・岡山間には、3箇所の行先（龍野、那波、上郡）を確認できる。これは神戸市と兵庫県内の小都市との経済的つながりを示唆するものといえる。各方面における最も遠方の行先は、東海方面が名古屋、北陸方面が敦賀、山陰方面が鳥取、山陽方面が岡山、南海方面が和歌山

であった。

続いて第5図は、京都市中心部を起点とする貸切輸送において、京都貨物自動車組合が協定運賃を設定した行先（54箇所）を示したものである。行先の分布をみると、特に大阪や奈良との間で密度が高くなっている。各方面における最も遠方の行先は、東海方面が名古屋、北陸方面が敦賀、山陰方面が網野、山陽方面が姫路、南海方面が和歌山であった。行先の中で特に興味深いのは、山陰方面の峰山と網野である。いずれも絹織物（丹後縮緬）の産地であり、原料となる生糸を主に甲府や名古屋、豊橋、四日市、二条などから入荷していた⁴⁴⁾。1935年には、京都市内の二条駅から峰山駅に177トン、網野駅に140トンの生糸が国鉄で小口扱貨物として輸送されてい



第4図 神戸貨物自動車組合の協定運賃設定箇所（1935年頃）

注）図中の線は、協定運賃設定箇所のポイントを運賃早見図の記載に基づいて結んだもので、実際の運行経路とは異なる。

出所）『貨物自動車経営宝典標準賃金表』により作成。

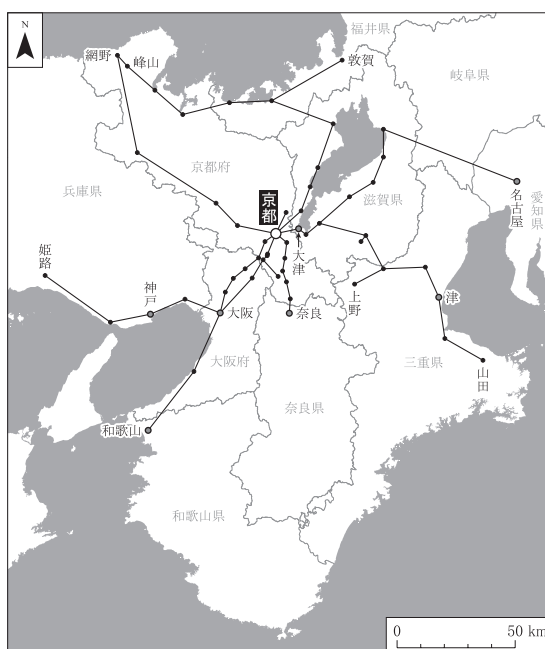
る⁴⁵⁾。生糸のような高付加価値で軽量の貨物は、運賃と輸送単位の関係で、国鉄から自動車への転移が生じやすかった⁴⁶⁾。京都から峰山や網野へ向かう自動車も、従来国鉄にかかっていた生糸の一部を輸送していた可能性がある。

以上の大阪、神戸、京都を中心とした協定運賃資料の検討から、3都市とも行先の中心は近傍で、輸送範囲の広がり（特に山陰・山陽方面）は都市による差が大きかったといえる。そして、3都市からの行先に共通して名古屋が含まれる点は注目に値する。当時、名古屋から京阪神方面へ積合せ輸送を行う自動車が増えつつあったこと⁴⁷⁾を踏まえると、京阪神から名古屋への積合せ輸送はもちろん、貸切輸送も随時行われるようになってい

たとみてよいであろう。100 km 以上隔った大都市間の物流においても、貨物自動車の利用される範囲は徐々に拡大していたと考えられる。

IV. おわりに

本稿では、戦間期の京阪神3都市における貨物自動車営業に関する基礎的事実の把握を行った。3都市に関する限り、小運送に専用される貨物自動車の割合は低く、鉄道と競合する輸送に用いられる可能性のある車両が多かった。先行研究で指摘された貨物自動車運送業界の過当競争問題は、3都市においても生じており、同業組合の結成と運賃協定が試みられた点も共通する。3都市の同業組合に



第5図 京都貨物自動車組合の協定運賃設定箇所（1935年頃）

注）図中の線は、協定運賃設定箇所のポイントを運賃早見図の記載に基づいて結んだもので、実際の運行経路とは異なる。

出所）『貨物自動車経営宝典標準賃金表』により作成。

よる協定運賃資料から貸切輸送の範囲を検討した結果、いずれの都市においても行先の中心は近傍で、その広がりには都市による差が大きいことが明らかとなった。共通する行先の一つに名古屋が含まれる点は、当時の大都市間の物流を考える上で注目に値する。

本稿では資料の制約上、積合せ輸送を行う定期自動車便については部分的に言及するにとどまったが、戦後の路線トラックの先駆けとして主題化し得る可能性がある。今後の課題としたい。

〔付記〕本稿の作成にあたり、生田真人先生をはじめとする立命館大学地理学教室の先生方にご指導・ご助言をいただきました。記してお礼申し上げます。

注

- 1) 野尻 亘 (2005)『新版 日本の物流—流通近代化と空間構造—』、古今書院、23頁。
- 2) 有末武夫 (1960)「戦前における伊豆半島南部の交通関係の発展」、群馬大学紀要人文科学編、9、75-105。
- 3) ①Nakagawa, S. (1969) Scheduled motor freight transportation in Japan, *The science reports of the Tohoku University. 7th series, Geography*, 18(2), 169-187. ②野尻 亘 (1988)「わが国における定期トラック路線網の形成過程」、地理学評論、61(8)、597-614。
- 4) 奥井正俊 (1988)「大正・昭和戦前期における自動車の普及過程」、新地理、36(3)、30-38。
- 5) 林 上 (2000)『近代都市の交通と地域発展』、大明堂、236-238頁、248-254頁、294-296頁。
- 6) ①老川慶喜 (2000)「第一次大戦後の東京市貨物集散状況と小運送問題」、老川慶喜・大豆生田稔編『商品流通と東京市場—幕末～戦間期—』、日本経済評論社、281-308。②関谷次博 (2003)「大正・昭和初期の小運送—大阪市を事例として—」、交通史研究、53、1-30。

- 7) 北原 聡 (2001)「道路法と戦間期日本の道路改良—自動車輸送をめぐって—」、関西大学経済論集、51(2)、211-228。
- 8) 北原 聡 (2002)「都市化と貨物自動車輸送一戦間期の蔬菜輸送を中心に—」、中村隆英・藤井信幸編『都市化と在来産業』、日本経済評論社、121-144。
- 9) ①三木理史 (2004)「戦間期大阪市をめぐる貨物輸送と中央卸売市場の成立」、交通史研究、54、1-21。②伊藤敏雄 (2005)「昭和初期大阪及びその近郊における貨物自動車輸送の発展—食料品を中心に—」、市場史研究、25、24-43。
- 10) 北原 聡 (2007)「戦間期関西地方における貨物自動車輸送の展開—阪神国道建設の影響を中心に—」、交通史研究、64、27-43。
- 11) 北原 聡 (2008)「戦間期日本の貨物自動車輸送一全国的概観—」、関西大学経済論集、58(2)、71-86。
- 12) 前掲 11)、82 頁。同業組合を組織して運賃を統一しようとする動きもあったが、競争緩和には至らなかったようである。
- 13) 前掲 5)、236-238 頁、294-296 頁。
- 14) 京阪神を含む近畿地方における貨物自動車の輸送範囲については、前掲 9) ②で言及がみられるものの、主として農村から都市への食料品輸送に関する内容となっている。
- 15) 1930 年における貨物自動車の地方別台数割合は、京浜を含む南関東が 35%、京阪神を含む近畿が 16% (前掲 10)、29 頁の表 2 による)。
- 16) 柳田諒三 (1944)『自動車三十年史』、山水社、93-96 頁。
- 17) 呂 寅満 (2011)『日本自動車工業史—小型車と大衆車による二つの道程—』、東京大学出版会、60-63 頁。
- 18) 「貨物自動車—関スル調査ノ件 (運輸局)」(鉄道公報 1936 年 9 月 28 日、通報欄)。
- 19) 鉄道省は実質的に「陸上交通省」(原田勝正 (1988)「戦時体制下の鉄道論」、運輸経済研究センター編『鉄道政策論の展開—創業から JR まで 120 年—』、白桃書房、130 頁) であった。
- 20) 呂 寅満 (2009)「戦間期日本における自動車の普及と旅客運送業の変化」、国際比較研究、5、139-140 頁。
- 21) 業務資料のため奥付はないが、表紙の記載から同局の運輸部貨物課が編集し、1936 年 12 月あるいは翌年初頭に刊行されたとみられる。全 281 頁。
- 22) 零細業者の乱立した小運送業界の合同を促進するため、鉄道省が 1927 年に設けた制度である。駅単位で資本合同に応じた小運送業者を指定運送取扱人 (指定運送店) に認定し、当該駅における特別小口扱と集配付小口扱 (いずれも鉄道省が直営する小口貨物の運送取扱い) の集配作業を独占する権利を与えた。合わせて貨物の集配作業や運送取扱業務について、鉄道省の監督を受ける義務を負わせた (大阪鉄道局編 (1935)『鉄道用語辞典』、博文館、313 頁)。
- 23) 笠松慎太郎 (1935)「貨物自動車の経営」、日本交通協会編『自動車経営の理論と実際 (交通研究資料第三五輯)』、日本交通協会、113 頁。指定運送店を代表する大阪合同運送の場合、普通貨物自動車は一般雑貨類や、国鉄が小口扱の一部として営業していたコンテナ (1 トン積) 貨物の集配に利用されたようである。
- 24) たとえば大阪の大一貿易組は、鉄道や船舶による運送に加えて、阪神間の「定時トラック運送」の営業も行っていた (梅田駅内鉄道知識普及会編 (1935)『貨物運賃早見表』、貨物運賃早見表発行所、31 頁広告)。
- 25) 前掲 23)、101 頁。
- 26) 北村三郎 (1936)『トラック経営パンフレット 貨物自動車営業はどんな状態にあるか—営業者はどうしなければならないか—』、大阪貨物自動車営業組合、1 頁。北村によれば、1930 年代前半から「大きなものだけでも大阪バスの二〇〇台、丸配の五〇台、阪国バス、ダット急配、神港タクシーの各二〇台が潰れ」た。
- 27) ヒガシ運送サービス株式会社社史編纂室編 (1995)『ヒガシ運送サービス五十年史』、ヒガシ運送サービス株式会社社史編纂室、103 頁。
- 28) 近畿貨物自動車業連盟編 (1935)『貨物自動車経営宝典標準賃金表』、近畿貨物自動車業連盟、はしがき。
- 29) 同書に収められた連盟加入組員名簿には、大阪支部 409 業者、神戸支部 167 業者、京都支部 160 業者の記載がある。先に示した 1936 年 10 月現在の調査結果 (第 2 表) では、大阪市内 619 業者、神戸市内 196 業者、京都市内 246 業者となっており、約 1 年の差があるとしても、各都市を拠点とする業者の多くが加盟していたと考えられる。
- 30) 運行ルートとの関係で、運賃表に複数の記載がある行先については 1 箇所統合した。
- 31) 日本道路協会編 (1977)『日本道路史』、日本道路協会、1075 頁。
- 32) 「青葉に映えて新粧の歓び 新京阪国道開通祝賀式 けふ守口町で盛大に挙行」(大阪朝日新聞 1933 年 5 月 24 日夕刊)。
- 33) 「神明国道開通 けふ竣工式」(大阪朝日新聞 1933 年 5 月 23 日夕刊)、「京津新国道 花やかに開く けふ山科で竣工式」(大阪朝日新聞 1933 年 5 月 28 日夕刊)。
- 34) 国道の路線と番号は当時の規定によるもので、現在とは異なる。

- 35) 関西道路研究会編 (1937)『山陽道道路調査報告書 昭和10年9月』、関西道路研究会、99頁。大阪府に接する尼崎市から姫路市までの延長は約84 kmで、1937年3月末の兵庫県内における国道舗装延長約88 km (第3表参照)の大部分は、当該区間の舗装によるものであったと考えられる。
- 36) 前掲31)、1550頁。
- 37) 前掲34)。
- 38) 「待望の紀州街道 明粧は明年度から 府と内務省が協力して着工 完成は十二年の春四月」(大阪朝日新聞 1935年9月29日朝刊)。
- 39) 前掲23)、141頁。
- 40) 名古屋・大阪間の定期自動車便は、1929年に営業を開始した名古屋の丸星自動車運輸部が最初とされる(大阪鉄道局運輸課貨物掛 (1935)「貨物自動車輸送実情調査」、貨物情報、11(5)、53頁)。また、津山・大阪間では1931年に津山の丸二自動車運送(山口謹一 (1963)『革命期の通運の記録』、交通出版社、56頁)が、鳥取・大阪間では1932年に鳥取の日ノ丸自動車(日ノ丸自動車社史編纂委員会編 (2012)『日ノ丸自動車80年史』、日ノ丸自動車株式会社、13頁)が、それぞれ営業を開始している。
- 41) 1936年10月の貨物自動車調査によれば、大阪鉄道局管内においては積載定量1.5トンまでの車両が全体の68%を占めた。ただし、実際の運行においては過積載の場合も少なくなかったようである。
- 42) 前掲35)、80-81頁に綴込みの「国道現況一覧」(1935年10月調)より計算。
- 43) 1918年頃、自動車の長距離運行を計画する際には、道路状況の確認と燃料供給の事前手当が重要であった(古林卯三郎 (1975)「東京瓦斯電気工業の保護自動車製造」、自動車工業振興会編『日本自動車工業史口述記録集』、自動車工業振興会、26-27頁)。その後状況が改善された面はあるにしても、長距離運行をめぐる事情が根本的に変わっていたとは考えにくい。
- 44) 福知山運輸事務所 (1935)「お国自慢 丹後縮緬 (3)」、貨物情報、11(9)、59頁。
- 45) 大阪鉄道局運輸部編『管内各都市主要貨物発着数量表(昭和十年分)』。小口扱は貨車1車(当時の標準は10トンないし15トン積)を満たすほどの量がない場合に利用された。
- 46) 当時の国鉄では、貨物を付加価値の程度に応じて等級分けし、運賃に格差をつけていた。1935年10月時点の規定によれば、小口扱の場合、生糸は1級品に指定され、運賃が最も高い品目の一つであった(政策的に運賃が低く抑えられていた米(13級品)と比較すると、輸送距離100 kmの場合で運賃は2.9倍)。一方、民間の貨物自動車運送業者は、貨物の付加価値にかかわらず自由な運賃設定を行うことができ、輸送原価を基準に国鉄より安価な運賃を提示することで、高付加価値の貨物を誘致した。
- 47) 前掲5)、295-296頁。