

聞き書き・高度経済成長期の清酒メーカー (5)

—清酒とトラック輸送会社—

An Oral History of *Sake* Brewer in the High Economic Growth Period (5)

—*Sake* and Truck Transportation Corporation—

石川 道子*、加藤 慶一郎†

Michiko Ishikawa, Keiichiro Kato

阪神間で製造された清酒は、従来は鉄道で東京輸送が行われていた。戦後、道路事情や輸送機器の性能が向上し、昭和33年には東京向け清酒のトラック輸送が富士運輸株式会社により始められた。帰り荷にライオン油脂製品を得たのがその動きに弾みをつけた。富士運輸は元々は清酒メーカーの酒米を運んでいたが、メーカーの急成長と共に同社も業績を伸ばした。だが、近年の消費不振に伴い、共同輸送など対応を迫られている。

キーワード：清酒、トラック輸送、ライオン油脂、帰り荷

I. 解題

我々は、白雪の銘柄で知られる大手清酒メーカー、小西酒造株式会社（本社兵庫県伊丹市）の元社員の方々から高度経済成長期の聞き取り調査を進めてきた。これまで、社内の各部署における当時の様子、変遷などについて4回に渡って報告した¹⁾。

いずれの聞き取りも、年々の出荷高の倍増、事務の機械化、新社屋の築造等による社内の高揚とともに、社会全体の躍動が伝わる内容である。果たしてこの状態が全ての会社に共通したかということはあるが、そこに差異はあっても大勢として当時の傾向であったと思われる。

今回ご高配たまわった富士運輸株式会社は、小西酒造専属の輸送会社として、高度経済成長期におけるその売上高の増加に伴い大きな躍進を遂げた会社である。

同社は、戦後、数台のトラックをもって尼崎の地で創業し、篠山から酒造米を運ぶことを専らとしていた。そうした中、あるきっかけで清酒を東京へ運んだことが契機となり、酒造業の好景気の後押しもあり、15年程でトラック100台、運転手180人を抱えるまでの発展を遂げた。

* 神戸大学文学部地域連携センター 〒657-8501 神戸市灘区六甲台町1-1

† 流通科学大学商学部 〒651-2188 神戸市西区学園西町3-1

こうした当時の事情のほか、先代社長が立ち上げた会社の発展過程とともに、当時の輸送業の免許や規制についても、富士運輸株式会社社長坂尾南洋氏から伺うことができた。なお、今回の聞き取りは伊丹酒造組合において2006年10月20日と11月24日に行ったものである。

物事には何でも「初めて」があるが、阪神方面から東京へ送られる清酒を初めて「箱根越え」でトラック輸送したのが、この富士運輸だったのである。これは、当時の道路の整備状況やトラックの性能からすると、同業者も呆れる難関ルートだったという。

【坂尾南洋氏のプロフィール】

現在 富士運輸株式会社（尼崎市）代表取締役社長

白雪物流株式会社（伊丹市）代表取締役社長

昭和29年 坂尾亮一氏（伯父）富士運輸株式会社設立

42年 富士運輸株式会社へ入社、同年から東京営業所勤務

52年 本社勤務

60年 同社社長に就任

平成8年 白雪物流株式会社設立

14年 白雪物流株式会社社長に就任

II. 清酒とトラック輸送

1. 富士運輸株式会社の創業

富士運輸は昭和29年に、明治43年生まれの私の伯父が創業した会社ですが、そもそもは酒米の輸送が出発点でした。

42年、私が入社した当時前後は国家プロジェクト的な東京オリンピック・万博・新幹線。それから名神高速道路ができました。今の若い人からみたら当たり前のようなことが、全く新しく取り上げられた時代でした。

私は当社の2代目社長ですが、昭和42年、23才で入社しました。伯父が会社をやっていて、そこに入社したということで、ずっと小西酒造さんと取り引きをさせていただいています。

昭和29年に当社ができて酒米の運送をさせてもらったのが小西酒造さんとお付き合いのきっかけです。当時の酒米の輸送というのは、米がまだ統制時代で、清酒業を営んでおられる蔵元さんでも、お金を出せば簡単に買えるという時代ではなかったんですよ。当然ヤミ米も入ってきます、言葉は悪いですけど。それでないと酒造りができない。戦後の混乱期にはそんなところを手掛けた運送もあり、そのような時代に富士運輸がスタートしました。

創立は私の先代坂尾亮一です。私には伯父に当たります。もう亡くなっていますが、全く運送という分野の人ではなく、本人も運送会社を創ったことについては非常に困難を感じていたよう

です。会社の経営という面ではなくて、運送業という業種に伴う困難だったと聞きました。設立は確か伯父が45才の時でした。大阪から初めて兵庫県の尼崎という所に来てスタートしたようです。そして、色々なお世話を願った方のお一人が小西酒造さんと深い関わりがある方だったと聞いています。

2. 会社設立当初

伯父は、会社の設立前は専業で労働組合を作るということをしていました。そもそもは旧制中学校を出て久保田鉄工に就職したと聞いていますが、そこで労働組合というものに接し、のち社会党に与して労働組合をつくるということをしていたようです。当時はよほど大きな会社、当時でしたら鉄ですね、それとか国鉄、官公庁、このあたりしか労働組合という組織はなかったとのこと。

このような時代に伯父は労働組合の組織をつくる手助けというようなことをやっていたわけですが、ところが、指導してくださる先生から、君はこちらには向いていないから別のことをしろといわれた。このとき向いてないといわれた者が2人いて、その一人が大阪のOKタクシーの創業者の東久太郎氏、もう一人が私の伯父の坂尾亮一。坂尾君は商売の方がええということで、戦後こちらの方に進み、結局経営者側になったということを知りました。

OKタクシーの場合はまったく始めからでしたが、伯父の方は、阪神電気鉄道から免許を譲ってもらったスタートだったそうです。阪神電気鉄道自動車部貨物課というのがあり、自動車部のなかに、人を乗せるバス部門とトラックの貨物部門がありました。これは私鉄の場合、当時必ず持っておった免許ですが、阪神の労働組合のご配慮もあって、阪神から貨物部門を譲ってもらい富士運輸という会社をスタートさせました。設立当初は、阪神電気鉄道が当時軍と地域で使っていたトラックを3台か4台、それと日産の、前に鼻の付いた5トン車程度の車を譲り受けて始めたと聞いています。

この免許というのは区間がありましてね、阪神の持っていた免許といいますと、大阪から神戸までの運行です。神戸から姫路までが今の山陽自動車です。それが阪神電気鉄道が持っておった当時の自動車部門貨物課の免許です。免許だけは譲渡されましたが実際の仕事はこれからです。

昭和29年という、今でこそ5トン車、6トン車という小さいですけども、当時大型トラックを持った運送会社は個人では2、3軒しかなかったと聞いています。あとは丸通さんです。今の日本通運ですね。大型はそれくらいしか持っていなかった。

丸通は昔の国鉄の線路に対して、その地域の利便を図るために全国の駅々に入っていました。国鉄がやる部分ですが、国鉄とは別の丸通さんがやっていました。しかし丸通は路線の免許(後出)は持っていません。関西でいいますと、阪急・阪神・南海・近鉄、こういう会社はどれも鉄道にまつわる免許はお持ちのようでした。

3. トラックでの東京輸送第一号

創業の29年当時、会社のトラックは5台前後でしたが、私が入社した42年には7、80台くらいになっていました。これは高度経済成長期に清酒が伸びたためです。小西酒造さんはもちろんですし、関連企業もいっせいに飛躍しました。

昭和33年に初めてトラックで東京行きを開始しました。トラック業界で初めての清酒の長距離輸送でした。伯父の話では、開始したというより、「開始させられた」といっていました。といいますのは、当時のトラックおよび当時の道路、いずれをとっても遠距離を走るようなものではなかった。トラックは鼻のついた板張りのトラックで、今、中国の福建省やら西安やらの田舎の方に行ったら走っているというようなトラックです。そんなトラックで東京行きをするという。これも本人の話ですけれども、戦前から尼崎で、バリキ（荷馬車）で輸送をしておられた運送会社の社長らみんなに、そんなアホなことを、と笑われたといっていました。

こんなことになったのは小西酒造さんが原因でした。当時、鉄道で東京まで荷物を送りますと、だいたい3日から4日かかるんですね。蔵から運び出し、西宮の駅で1回積み替えをして、大阪のクダラでまた積み替え、それから東京へ行きますと品川で積み替えをして、都内に入りましたら隅田川で積み替えをして、というようなことで、お酒が届くのに3、4日かかっていました。

トラック輸送のきっかけは、その3、4日かかって東京の間屋さんに届く荷物のうち、一部が届かなかったため、小西さんから会社に連絡が来て、明日だか明後日だか迄に、とにかく是が非でも不足分を問屋さんに届けるようにといわれ、トラックの運転もできない伯父が、「そしたら西宮の工場からトラックで運びますわ」、というようなことで決行したのが東京に行ったトラック便の第1号だったとのことです。

4. 酒米輸送会社が東京へ清酒輸送

このような契機があって小西酒造さんの工場から東京の間屋さんまで清酒を運ぶことになったのですが、そもそも当社は酒米の輸送しかやってなかったんですよ。当時、小西酒造さんの専属の運送会社は、船・駅出しの業務をされていた磯野組さん。現在、第一運輸作業という会社ですが、その磯野さんでした。今津港の護岸の権利も持たれていた昔からの地元の船荷役の会社です。

磯野組さんが戦前からの小西酒造さんの物流会社です。当社は戦後に入った会社で、酒米輸送の部分で取り引きをさせていただいていましたから、製品（清酒）を積んで走るということにはなかった。できた製品を駅出しするのは磯野組でした。駅出しというのは西宮駅に酒を出すことです。どこの酒屋さんも鉄道の駅に出すのですが、構内に人夫会社があって、そこへ持って行きます。どこ駅止めとか、どこそこ行きとかを国鉄に言って預かり証を受け取ります。

米の輸送をしていた当社が33年にはじめて清酒を西宮から東京に運びました。しかしこれは全く臨時のことで、どうして当社で運ぶことになったのか、はっきりしたことは分かりませんが、

考えられるのは、磯野組さんが、とてもそんなことはできないといった可能性が1つ、もう1つはトラック。

工場から駅までの駅出しをするトラックと、せめても阪神間を走れるトラックの違い。当社で運んでいたお米は基本的に当時は篠山産ですから、駅出しに比べたらまだしも運送距離がありました。ということは、当社のトラックの性能がよかったのか。東京まで18時間走っても耐えられ得るトラックを持っていたのか、その辺は定かではありませんが、本来なら磯野組に行く話が当社に来て、当社の初代は車の免許もナシ、運送のことを知らなかったものですから、言われるままに、そんなら1ぺん行きますわ、というようなことではなかったかと思えます（写真1）。



写真1 昭和29年、富士運輸株式会社創業当時のトラック

5. トラック輸送の利点

当時、東京まで18時間かかったそうです。先にいいましたように、鉄道輸送は日数がかかりましたし、もう一つ大きな問題は、まともに商品が荷姿のままでは着かない。たとえば例を申しますと、樽で送ると樽の底に何ヶ所も錐の穴があいているとか。1人の労働者の日当が1升壺1本だったという時代で、酒というのは高価だし、手に入りにくい貴重なものでした。

ところが、トラックで運べば積み込んだ酒が全部、そのままの姿で届いた。これやったらうちで注文したものはトラックで運んだら積み替えも1回もなしで全部いっぺんに店まで持ってこられる、しかも1日足らずで。ということで、問屋さんから小西酒造さんに、トラックによる輸送をという要望が入った、ということのようです。

これは灘、伏見でもやってなかった。丸通といえどもトラック便で東京—大阪間を走るということはない。当時、普通の人、常識のある人、ましてや運送業を手掛けている人は、東京まで1台のトラックで行くというようなことは考えもつかない、発想外というようなものでした。

6. 清酒は鉄道輸送からトラック輸送へ

東京行きが始まった33年、当時1号線・2号線はありましたが、ほとんど地道でした。サービスイリアもなし。当時のトラックのワイパーは手で操作するんですよ。窓の外側にワイパーがありますが、内側にそれを操作するバーがありました、そのためトラックは2人乗りでした。ウィ

ンカーも手作業です。トラックはトヨタ、日産の6トン車でした。

当時、会社のトラックは10台から20台以内だったと思います。いきなりトラックで全部運ぶということにはなりません。当時はトラックも、お金を出せば何台でも買えるという時代でもありません。この頃はまだトラック輸送は微量で、汽車、船での運送が90パーセントを占めていましたが、以後トラック輸送に急変したのも事実です。

運賃については、鉄道は規定がありますが、トラックについては何もありません。いったいどの位のものか分からない。鉄道運賃がベースになったと思いますが、当然鉄道よりは高い。

清酒の壇はちょっとあてれば割れるというような粗悪な時代です。1運行、東京まで持って行くのに5本まで、これは割れても弁償はしなくていいということだったようです。当時、清酒1本が1人1日の賃金に相当しました。割れなかったらその分を買い取ってくれるような話もありましたが、実際にはそんなことはありませんでした。

当時6トン車1台に240ケース、1ケース10本入り33キロですから、8トンくらい積んだのではないのでしょうか。ケースは^{さんぽこ}棧箱といいまして、木の箱でした。非常に重かった。今のプラスチックの箱になって6本入で20キロです。当時は棧箱込みで33キロ。大手のいい銘柄ほど棧箱が重いです。木の厚みが違います。棧箱は1度使うだけです。ですから当時小西酒造さんには箱屋さんだけでも4、5軒あったようです。

トラックだと便利だし、急速にトラック輸送に切り替わって行きました。ただ、今でも全国の物流の4分の1くらいは鉄道ですから、清酒の東京方面への輸送部分についてはトラックに切り替わった、ということです。

私が入社した42年ころは、鉄道輸送を追い抜いてトラック輸送の方が多くなっていました。この頃はお酒の出荷がどんどんされているときです。大手の酒屋さんは専属の運送屋さんを1社か2社持っています。

60年に先代から私がバトンタッチしたのですが、先代は白雪以外の酒は運んだことがないということをお負しておりました。当時、運送業だけではなく産業界では酒造会社と取り引きするということは、普通の会社と取り引きするということとは違う意味合いがありました。地域の名家であり、それなりの地位、立場があって、酒造メーカーとの取り引きは銀行との取り引きと同じといわれましたから、先代にすれば励みでもあったと思います。

7. 帰り荷の確保

33年に東京行きが始まって、35年に東京営業所を出しています。この間に東京行きが増え、帰りの荷物が必要になりました。34年にライオン油脂を紹介してもらって、ライオンさんの洗剤、棒石鹼を帰りの荷としました。

ライオンさんに初めて伺ったとき、当時の運輸部長さんに、関西の尼崎からトラックが1日に

3 台も 4 台も来ているなんて考えられないといわれました。ライオン油脂といえば大きな会社でしたが、その輸送部長さんが考えられない輸送手段だったんですね。その頃ライオンさんは 100 パーセント自動車でした。

それで、そんなにおっしゃるのでしたら、明日トラックを持ってきますとあって、翌朝、ライオンさんにトラックをつけて木箱入りの石鹼を積んだところ、当時酒が木箱だったものですから、木箱の扱いに非常に慣れていまして、酒屋さんからもらっている前掛けを肩に当てて、うまく積み込んだものですから、気に入っていただけて、トラックがあるんだったら毎日でも入れてくれといわれ、それから取り引きがはじまりました。

1 ヶ月程して、部長さんから、あれだけあんだところのトラックが来ているけど、東京であれだけの酒、誰が飲んでいるのかと聞かれた、というようなことをいっていました。酒を積んで来たトラックの帰りですから、積んで来た酒はライオンさんでも想像がつかますよね。当時の清酒業のすごさを関東の人がびっくりしたようなことをいっていました。

いずれにしましても、33 年から東京行きをして、34 年にライオンさんに取り引きしていただいたのと、高度経済成長でより一層小西酒造の酒の輸送が多くなり、それに伴って当社のトラックの台数を増やすことができました。これもライオンさんの帰り荷がなかったらできなかったことです。

8. 運送業の免許制度

ここでトラックの免許制度について説明しておきます。昭和 26 年に自動車運送法、貨物運送法ですか、正式には陸上貨物運送事業法だったと思うのですが、これができています。

戦争をするための、たとえば軍艦であるとか、戦車であるとかは外国並みに進んでいたようですが、一般社会また経済界では日本は外国に比べたら、一方は車、一方は牛・馬で引っ張っているという程の差があったんだと思います。そんなところへ戦後アメリカから駐留軍が来て、自動車です。そのようなのを見て免許制度がスタートした。

進めたのは当時の運輸省です。トラック輸送は運輸省直轄の法律に基づく業種で免許制ということになった。平成 4 年に免許制から許可制になったのは、例の規制緩和ですね。許可制に変わるまではすべて免許という形で来たわけです。

免許ということになりますと規制がつかます。我々の業界の規制というと「聴聞」なんです。こういう会社から起業の申請が出ているけど、この地域にとってこの会社は必要かということ。それから本人の経営手腕、それと資金力ですね。このようなものが免許を取得するときのハードルになっていました。

当時ですと、産業が復興しつつあったのですが、やはりその地域で牛・馬を使って運送業をやっている人がおられるとき、車を持って参入して来る者に対しては反対したような時期です。

免許は貨物運送業の路線事業、今、「特積」です。その免許の一つである「路線」には、西濃運輸さんとか西武運輸、この辺でしたらトナミ運輸さん、福山通運とか、こういうところは路線免許です。もう一つが「一般区域」。この2つが陸上貨物運送事業法の免許に帰属しています。

「路線」というのは鉄道にかわる荷物の輸送。ですから現在の路線業者さんの発祥した地域というのは、鉄道網、昔でいう国鉄も私鉄もなかったような地域が本社だったわけです。だから、国もそのような会社を、一方では育てましょう、一方では鉄道にかわりその地域が生活物資などに困らないようにやれ、というようなことですね。

たとえば、西濃運輸さんであれば岐阜の奥の大垣、福山通運さんの福山、路線業者さんの発祥された地域はみんなそんなところですよ。このような事情で路線のほうは、町がその業者を必要とするということになると比較的聴聞は楽です。

一方、「一般区域」というのは、その地域の会社に輸送手段として従事する。うちなんかは一般区域ですね。その聴聞は地域にとっても重大なことですね。たとえば、大阪に比べて尼崎、尼崎に比べて伊丹、このように地域が小さくなる程、そこに新しい事業者が入って来ることにはすごい抵抗感があります。大阪市でも聴聞があります。尼崎市でも伊丹市でもあります。そうすると狭くなればなる程聴聞の中身がきつくなります。

大阪ですと、大阪市全域を牛耳っている者はおられませんから、まあまあええんと違うか、となる。ところが尼崎くらいになってくると、まあ大体地域を把握している。伊丹市になるとほぼ分かかっていて、新規参入、そんなものあかん、ということになって、聴聞が非常に厳しかったと聞いています。

この一般区域という区域はどこかといいますと、当時は兵庫県といったら兵庫県だけ。県単位です。で、大阪へ行くとなると大阪の免許も取らなければいけない。東京へ行くといえば東京の免許もいる。これは路線も同じですが。

路線の操業は、今日は荷物が少ないから出しませんとはいえません。1個でも出さなければならぬ。一般区域の方は、今日は荷物なしであればトラックは出さない、これで済みます。路線はそうはいかない、鉄道と同じです。荷物があってもなくても車は出さなければいけません。規模としては路線運送会社のほうが断然大きいですよ。

当時は積入地と到着地の免許が必要でした。だから静岡で降ろしますという場合は静岡の免許も要りますが、東京まで直通ですと東京の免許だけで済みます。兵庫と東京の免許があればどちらで積み込んでどちらで降ろしてもいいわけです。

免許の審査ですが、これもおかしなもので、私の方の場合は創業時に阪神電鉄さんから譲渡されていて新免ではなかったの、営業能力さえあればよかったのですが、新免ということになると「経験」がいるんです。

この「経験」というのが、我々の業界で「ゴツツン免許」といっているのですが、白タクです

ね、白タクをやっていたという経験を書かざるを得ないわけです。そうすると、自分で、私は過去に国の禁止していることをやっていたということになります。これでやっと「経験」が認められるわけです。これを書かないと経験の部分が真っ白ですからどうにも仕方がない。免許が下りる時に、前にやっていた違反行為に対して、ゴツン、つまり刑罰が出るんです。それでゴツン免許です。

免許を取れば運ぶ量は関係ありません。会社の規模も関係なく、1台でも100台でも。車を増やすのは実績でして、私の記憶では一度に増車できるのは2割程度でした。10台持ってたら2台、また3カ月か半年後に12台の2割の増車です。

昭和34年に取り引きをさせていただくことになったライオンさんは大阪の土佐堀に荷物を付けていたので大阪の免許ももらっていました。今は規制緩和で全国どこでもいいようになりました。

9. マルコウ運賃

免許制度というのは一方では縛りをかけますが、一方では保護します。運賃がそうです。このくらいの運賃をもらいなさいと国が運賃の一定の基準を出します。「マルコウ運賃」といいますが、これは一般の運賃より高いんです。この運賃で相手先に交渉しようとする、こんな高いマルコウ運賃は出せるかいな、ということになります。が、これがベースになり交渉します。この運賃が最近まで守られていたのが米です。タバコ・塩・米はマルコウ運賃でした。今でも政府が買い上げる米にはマルコウ運賃を適用しています。だからあんなに高い米になるわけです。

免許を与えるというのは過当競争をなくすることです。酒も免許制でこれまでは相当国の保護を受けられた分野の産業ですが、だんだん難しくなっているようです。

10. ドライバーの養成

私自身は運転の経験はないんですよ。先代は運転免許さえ持っていませんでした。当時のドライバーというのは、多くが中学校を出て15、6才で助手で来ます。3、4年たって普通免許が取れるようになった頃、会社から明石の試験場に免許を取りにやらせます。それで免許を取って初めて運転手の資格ができます。資格を持ってから、これまで教えてくれた人にまた2、3年助手として乗ります。そうすると20才余りになり、初めて大型免許を取りに行きます。これで大型免許を取ると正運転手として会社が扱います。

私が会社に入った頃の私の給料が2万円、当時の大型正運転手が6万円でした。それくらい大型の運転手は少なかったということです。経済面でも今の運転手の待遇とは違いました。

私は入社した当日東京行きを命じられて、荷物を積んだトラックに便乗したのですが、当時トラックは2人乗りでした。といってもキャビンがいわゆる今のトラックと違って、当時のトラッ

クは鼻がついていましたので、運転席たるや机1個の3分の2くらいしかありません。そこに私が余分に乗り込んだので、運転手・助手・私、3人とも一睡もできません。

この状態で、端に乗せてもらって東京まで行き、一番最初に荷物を降ろしたのが小西酒造さんの日本橋茅場町にある東京支店でした。16時間ほど走り通しです。寝られません。仮に私が乗ってなくても1人が運転している間に、もう1人は海老のように丸まって寝るしかありません。当時のトラックが長距離用に作られてなかったからです。42年でもそんな状態です。

11. トラックの進化

道路は、尼崎を出ますとちょっと2号線を走って大阪に入り、大阪に入ると1号線、大阪から淀川を過ぎるまではアスファルトでしたが、そこから京都へ向かうと一部はもう地道、京都の手前から大津くらいまでは舗装、そして地道というように、1号線を抜けると主要駅の1キロか2キロ前後のみアスファルトでした。それから東へ向いて行くと当時は箱根廻りと御殿場廻りという道路があり、箱根廻りがほとんどでした。坂が急ですけど近いので時間が短縮できましたので。箱根を過ぎるとオリンピックの関係で道路が整備されていました。私の頭の中ではほんのこないだの話です。40年経っていないんです。

暑くてもクーラーがないので窓は開けっ放しで、地道ですから話もできません。酔うとか、そんな問題ではなく、当時は気楽な気持ちで乗って行けるようなものではありませんでした。

当時のトラックは確か120馬力でした。今の乗用車の2000CCクラスです。人が5人しか乗らん車と同じです。当時のトラックは5トンも6トンも積みました。今は420から460馬力になってきています。エンジンの変遷に従って形も変わりました。私の記憶では50年代に鼻の付いたトラックはなくなりました。荷台は基本的には平ボデーでテントがない形態です。それに荷物を積んで上からシートをかけます。荷物がかさ張って背が高い時は幌をかけます。次が固定式の板枠に幌を張り、それが次には鉄製がアルミに変わって、バン車が出て来て、そして今は両脇に羽を上げるウィング車が主流です。

創業当時の5台から、私が入社した42年にはトラックが70から80台くらいになっていたと思います。45年、46年で100台ほどになり、運転手が180人おりました。

創業当初は酒米の運送でしたが、その後、清酒を積み、遠距離も走り、東京に行けるのなら名古屋も、ということになって、だんだん地域が広がりました。現在のエリアは、関東は茨城・栃木あたりから兵庫県までの間、名古屋・静岡・熱海・伊東。熱海・伊東は旅館組合に持って行きます。荷物は全てお酒です。

お酒は冬造って、出すのも冬というかお正月くらいまでで、後は楽になるという話もあったようですが、私が入った頃は全国初の四季醸造蔵ができて、続いて富士山蔵ができて、という時で年中造っていましたから、輸送もほとんど年中でした。ただ、販売そのものはなんぼ小西酒造さん

が最高の売上をされた年であっても、夏と冬ではものすごく差がありました。各家庭でも保管能力がないですから。そういう時トラックは空くのですが、その間は違う仕事をしたりします。

12. 荷役と労災

トラックの荷役は全て手作業でした。これは酒に限らずです。今はフォークリフトですが、その前はローラーというものが普及しました。小西さんのフォークリフトは30年代の後半ではなかったのでしょうか。フォークリフトは小西さんで持っています。

運転手は自分のトラックに荷を積むのも仕事です。フォークリフトは荷台までです。荷降ろしは小西酒造の東京支店、営業所に行く分は小西さんの社員がおやりになりますが、直接問屋さんなどに行く分は運転手がやらざるを得ない、というか運転手の仕事になります。

手作業からローラー、それからフォークリフトになりました。フォークリフトの免許はまた別に取りに行きます。

1升壺を詰めた木箱は33キログラムありました。持ち上げるのにはギリギリの重さです。労働基準法からいうと、昭和40年代だったと思いますが、30センチメートル以上上げ下げする作業については、20キログラムまで、という基準が設けられました。それ以上のものを人間が30センチメートル以上上げたり下げたりする業務はさせたらいかん、ということからしたら33キロの荷物は違反ですが、酒屋さんでは、こんなうちだけやない、どこでもやっとな、国の法律は後からできたものや、うちは前からやっとな、ということでした。

今なら33キロは大変でしょうということかも知れませんが、当時、そんなこと、33キロ位まだましです。40キロ、50キロの樽も1人です。米1俵60キロ、当たり前です。こんな訳で、私もそうですが、腰痛の者が多かったですね。当時は職業病なんていう者もないし、言葉もなかった。単なる「コシイタ」です。今から考えるとなんですけど、当時はそんなことになったからといって文句をつけるような時代と違います。今のように医者に文句をつけるような時代と違って、医者がこうやといったらその通り、痛みがなくなりますといわれたら、アーそうですかの時代です。腰が痛いくらい。それに全員がなるわけではなく、お前のやり方が悪いといわれればそれまでです。非人道的な面もありましたが、それをいっていたら成り立たない時代でした。

10本入り33キログラムの木箱のケースは、今は国の指導も入って20キロ6本入りになりました。その前には8本入りと6本入りがありました。これは何も労働基準法の問題ではなく、商社が新しい産業に参入するために導入したものです。プラスチックの箱、P箱といいます。これに変わったのは、住友商事と三菱商事が酒の流通に関わって来たため、労働基準法からではありません。これが20キログラムです。当然商社では基準法の20キログラムが念頭にあったとは思いません。

13. 事故と保険

当時、道路が整備されましたが、まだ歩道と車道の別がなく、田舎に行きますと横転事故が多かったですね。道路と田圃の境目がわからず、また行き違うときに車を片寄せて両方とも左右にそのまま落ちるということがよくありました。運転手同士、あそこの道で何台ひっくりかえしたった、というようなことも。幅寄せして相手を落とすんです。よくありました。当時はこのような道路事情です。

昭和 39 年の東京オリンピックから 45 年の万博までの間は、特に貨物運送事業のトラックの保険が求められた時代でした。20 年に戦争が終わり、40 年くらいに高度成長、やっとならばそれなりの収入があり、みんなが何とか得心できる生活ができるようになり、道路は牛・馬にかわって自動車が走り、高速道路もできるとトラック事故も多くなりました。ところがトラックに関する保険はというと、なしです。というのはトラックの事故率が高いため国内にあった保険には入れてもらえなかった。それと、外国から色々な人が来られる行事が国内になかったため。(後年、保険に入れるようになった理由として) 私が聞いたのは、外国の人が来て、もしもケガをされたりした場合に、日本の車に轢かれたら 1 銭の保証も何もしてくれん、では困るというのがきっかけだったとか。国会で論議されて強制賠償保険がスタートしました。

日本で最初に国で設けた強制賠償保険が 31 年 2 月に発足し、これは死亡時 30 万円でした。当時はこれが唯一でした。保険金額の変遷を確かめてみますと、発足した 31 年の 30 万から 35 年 9 月に 50 万に、39 年 2 月、オリンピックの年ですが、100 万になっています。

その後、万博のとき、交通事故に対する保険が必要視されて来たにもかかわらず、国内の保険会社が営業用トラックおよびタクシーに門戸を閉ざしたために、都道府県に 1 つ、業界の協同組合による共済保険が認められました。これが現在の兵庫県交通共済組合です。

そこで保険会社に入れない貨物運送業者を一手に引き受けて、一般損保より低率で同じような制度に基づいて運営されました。しかしこれでも全員が入ったわけではありません。というのも保険料がそれでも高かったのです。当時は死亡事故ですと 300 万から 500 万の保証でした。

45 年、万博の年ですが、当時は 500 万、48 年に 1000 万になり、以後段階的に 1500 万、2000 万、2500 万、現在は 3000 万円になっています。

14. 東京での 10 年

入社した年に東京営業所勤務になりました。トラックの方ではなくて完全に事務方でした。当社の営業所は当時まったくパツとしないところ、江戸川区葛西にあり、従業員が 14、5 人いました。木造でしたが寮があり賄いも付いていました。私はそこから毎日数時間、白雪さんの茅場町の支店に行って、業務係の方の隣に机を 1 つもらい配送の窓口をしました。

東京には 52 年まで、10 年いました。日本の高度経済成長期を東京で暮らすことができました

から、そのあたりの印象は強いです。大きく変わりました。52年あたりになると社会の状況も下り坂を示す影が出てきました。そんなとき本社の方で私を必要とする部分がでてきて、いつまでもあんなところへ置いといてはあかんということで、本社へ帰りました

15. 共同輸送への取り組み—斜陽化への対応—

昭和40年代から50年代にかけて清酒が飛躍的に伸びて、それに伴い荷物の動きも、我々の業界も大きく飛躍させていただいたといえます。しかし、産業界も50年代にはいと状況が変わって来ました。この状況において私自身も従来のやり方ではとても無理だということで、企業向けの小口積み合わせを提案し、現在もやっています。家庭向けではなく企業向けです。

小口積み合わせというのは、清酒メーカーではどんなに少なくともトラック1台に1社の荷物という輸送方法ですが、それを効率よく数社の小口荷物を積み合わせて運ぼうというものです。輸送コストも抑えられます。50年代に酒造業界の状況がかわり、私自身も60年に社長になり、というときでした。

小口積み合わせについてまず小西酒造さんに相談し、快くご了解をいただいた上で、灘の清酒メーカーを対象に小口積み合わせ荷物の配送を提案しました。

これをやろうとすると、当時の免許では路線免許になります。昭和63年に申請して、平成元年に免許がおりました。規制緩和の前ですから免許の取得には聴聞があります。とにかく要は東京まで積み合わせで行きたいとなれば、この免許は兵庫県を出たらいくら高速道路を通るといっても全部免許を取らなければいけないということで、結局17ヵ所の聴聞が必要でした。

もともと富士運輸が持っていた路線からすると関東が強かったです。当時東京に営業所がありましたし、資金も必要ですし、とにかく営業所のある東京を活かそうということで、関東7県、茨城・群馬・栃木・埼玉・東京・千葉・神奈川、この7県へ、清酒1ケースから配達を請け負いますということで、平成元年からスタートしました。灘の酒造メーカーさんの販売は50パーセント以上が関東ですから。

始める前、先代は、「俺は知らんで。うちは小西酒造さんでここまで来たんや。小西酒造さん以外の荷物を扱うというのはお前が勝手にやることやからな」といわれました。私もそれは思いましたが、しかしこのまま小西さんだけを頼りにしていることが却って後でご迷惑をかけることになるのではないかという思いがありました。

16. 共同輸送グループ「灘平成会」

小西さんのご了解を得て、さあ、どこへ共同輸送の話を持って行くべきかを色々な方に相談もしました。大手の酒造メーカーさんには必ず専属の運送会社がついています。

当時、森永醸造というメーカーの常務さんにお会いし、小口積み合わせについて説明した結果、

当時の兵庫県の清酒メーカーの組合の青年部の初代部長さんを紹介していただきました。そこでこの話で、それぞれ輸送会社を持っている大手は無理だから、中小の青年部の部会委員に話をしてあげようということになり、西宮の酒造組合に行くと、14社の青年部の社長さんが集まっておられ、全面的に協力するというので、14社の会ができました。それが「灘平成会」という会です。小口積み合わせ、共同輸送をするための清酒メーカーの会です。この会は当時脚光をあび、神戸新聞にも取り上げられ、本にもなりました。

大手のメーカーさんには専属の運送業者がついていますが、中小のメーカーさんの場合、運送会社に運んでくれるよう頼まなければならない立場です。灘平成会の14社ですと1社で運送会社を抱えるのは無理なので、全国配送をしている路線業者に委託します。各路線に便乗させてバラバラです。それを共同で、統一運賃で運ぶということになると、東京行きの運賃は下がります。というのは、運賃は小西酒造さんと同じにしましたから。うちにすれば1社であろうと数社であろうとコストは同じですから。14社は従来高い運賃を払っていたのです。

ところが、11年前の平成7年、阪神・淡路大震災によって灘平成会14社のうち10社が廃業され、現在では白鷹、金鹿、福寿、瀧鯉の4社になりました。

17. 時勢は共同輸送へ

共同輸送については、東京にいたときから頭にはありました。私は昭和52年まで10年間、小西さんの東京支店にお世話になりました。日本橋茅場町です。小さな橋を渡ると小網町で、酒問屋さんがズラッと並んでいます。そこへ各メーカーからバラバラで荷物を持って来るのです。多くても少なくとも1台は1台です。これをどこかで纏めてしまえば1台か2台で済むのに、チェックする方も大変だと常々思っていました。

メーカーのほうをみても、兵庫県のわずか5キロ、6キロの地域の中に何十社とあり、できたお酒の50パーセントは東京方面へ来ているのですから、なんで各社バラバラでと、つくづく思っていました。

このような話は同業者間ではしていたのですが、まとめるとなるとなかなか難しい。

共同輸送は他産業ではこぞってやっています。たとえば私が現在もお世話になっているライオンさんは競争相手のサンスターなどと共同輸送をする組織「プラネット物流」をつくり、そこを中心に全国展開しています。日用雑貨など単価が安いですから、このようなことが進むのですが、他でも進んで来つつあります。

ところがビール。ビールがどうかというと、やはりキリンはキリン、アサヒはアサヒです。しかしビールの場合は絶対量があります。清酒も単独輸送ですが、量でみると、それがケース単位になる場合もあります。荷物を運ぶ我々としては量の多少によらず1便は1便としての運賃をもらわなければなりませんので、単独では各メーカーの運賃の負担が大きくなります。そこで、共

同輸送をするための「灘平成会」を立ち上げたわけです。

共同輸送が進まない理由に、酒造メーカーと運送会社のしがらみや販売ルート、また数字が見えてしまうという警戒もあります。これは灘平成会するときにも出た問題ですが、灘平成会はそれよりも運賃の軽減という経済的な面を優先したわけです。

我々の業界を束ねている兵庫県トラック協会ができておおよそ 50 年です。現在 2,300 社が加入していますが、このなかに私が部会長をしている食品部会 27 社があります。部会としては鉄鋼に次いで 2 番目にできたそうです。今は食品部会ですけどほんのこの間まで清酒部会といっていました、清酒メーカーを対象にした運送業者が多いのです。ここを通じて共同輸送について相当呼びかけもし、業界として灘の酒造組合に対し依頼もしましたが、失敗しました。

共同輸送の門戸は堅いですが、これは他の業界からみるともう七不思議になりつつあることです。兵庫県トラック協会としても、共同輸送の重要性を訴えそれを実現させたいと思っています。

Ⅲ. 後 記

昭和 29 年、5 台のトラックでの酒米輸送から始まった富士運輸は、33 年、日本で初めて関西から東京まで清酒のトラック輸送を決行し、以来、小西酒造株式会社専属の清酒の運送会社として発展してきた。富士運輸株式会社が創業した昭和 29 年当時、輸送手段として車と並んで牛や馬力も使われていたという。

聞き書きの中でいっておられるように、高度経済成長期における道路の整備やトラックの改良の進展と共に、船舶・鉄道に頼っていた遠距離輸送へトラックが参入することで輸送産業の枠組みが変わった。1970 年代の半ばになると、ヤマト運輸がそれまでの百貨店配送事業で培ったノウハウを基に、小口貨物の宅配システムを具体化した。それを契機として、ヤマト運輸の黒猫を始めとして、ペリカン、カンガルー、小熊など動物をシンボルマークとする各社の参入が相次ぎ、動物戦争ともいわれた熾烈な競争が展開された。

現在、トラック業界は規制緩和によって従来の免許制から認可制となり、新規参入が増えたことで競争が再び激化している。今後、トラック協会として清酒の共同輸送を実現させたい、いまだに私はその夢を捨てていません、と力強くいわれる坂尾氏の言葉が印象的だった。

注

- 1) 石川道子・加藤慶一郎「聞き書き・高度経済成長期の清酒メーカー (1) —清酒ブームと桶買い—」『流通科学』学大学論集 経済経営情報編』(第 15 巻第 2 号、2006 年 11 月)、同前「聞き書き・高度経済成長期の清酒メーカー (2) —経営機械化を中心に—」『流通科学』学大学論集 流通経営編』(第 19 巻第 2 号、2006 年 11 月)、同前「聞き書き・高度経済成長期の清酒メーカー (3) —食品部門の展開を中心に—」『流通科学』学大学論集 経済経営情報編』(第 15 巻第 3 号、2007 年 3 月)、同前「聞き書き・高度経済成長期の清酒メーカー (4) —電算化を中心に—」『流通科学』学大学論集 流通経営編』(第 19 巻第 3 号、2007 年 3 月)。