

とは場所によつては必要である。殊に一驛一店は法律や命令で定める譯ではないから、一驛三店でも五店でも勉強な運送店が出来るのは鐵道省の喜ばなければならぬ所で之を禁止する必要もなし又權限もないのである。

鐵道省が一驛一店主義の大會社が出来れば、他の業者の營業を壓迫するやうな**特種の利益**をこの會社に與へることなどが懸念されて居るやうであるが鐵道は決してそんな莫迦なことではない。この誤解は種田局長の演説速記が某雜誌に出て論議の種になつて居るのであるが、局長はそんな聲明をした事は無いと云ふし、私もそう信じて居る。鐵道省の眼中には**系統會社も公認も非公認**もなく一切平等である。

又此の運動の爲めに上京して居る地方の人々は最も安心して歸郷業務に就て貰ひ度い。自分は磯部會長に對して**責任を負つて充分慎重に研究の上希望に副ふやうに努めるつもりである。**云々

種田運輸局長の談

局長は、**政友會本部の幹事森格氏の質問**に對し「一驛一店主義も**資本合同計畫**も何等鐵道省として決定したるものでなく、自分の聲明も**訛傳**されて居るものが少くない。要するに鐵道省としては未だ攻究中であつて未定である。況んや**直營案**などは輕々に斷行などは出来るものではない。云々」十六日の本會代表者との會見に於ても「自分の聲明が問題になつて居るなどは以つての外である。自分はそんな聲明をした事はない。殊に「特別の利益を提供するに吝なるものではない鐵道省には既に成案がある」と云ふやうな事を聲明する筈がないではないか、自分は只小運送事業の改善を希望する以外何物もなく、一部の資本家に便宜を與へるやうな事は斷じて無い」

(一) 以上鐵道省幹部の意思表示に依つて第一に重大なることは系統會社の計畫たる**縱斷合同一驛一店主義**は既に**法律上の欠陥**によつて**葬り去られたる事**である。

當初吾々に配付せられたる**縱斷合同案**は、その第四に**資金中報償金額**に對しては普通株式を交付し、現金出資並びに物件買収金に對しては一割配當**優先株式**(合同會社の現在株式も同等とすること)を交付すること即ち通運國際明治(後に中外も参加)の三社の資本は全部一割配當付の優先株式とし、その他の合併には、普通株式を交付し、算定額の三割(後に二割とす)を現金出資せしめて之に一割配當優先株式を交付して會社を成立せしめんとするのであるが、此の案は青木次官の言明する通り**商法違反で成立不能**のものである。即ち**商法**第二百一十一條には、「會社ハソノ資本ヲ増加スル場合ニ限り優先株式ヲ發行スルコトヲ得此ノ場合ニ於テハ其旨ヲ定款ニ記載スルコトヲ要ス」とありて、同二百十條には資本の全額を拂込んだ後にあらざれば**増資**することを得ざる規定があるのである。故に創立の場合に基本資金たる最初の拂込株式を優先株式とすることは商法の禁する所であつて會社は成立不能となるべきものである。今後三社側は種々なる**苦肉策**を講ずるであらうが營業者は彼の亂暴なる企ては到底實現不可能なるものとして安心してよろしいのである。況んや各方面に非難や反對が猛烈を極めて居るに於てをやである。

(二) **橫斷合同**に對しても、既に鐵道側が贊意を表せざるのみならず、元來これは縱斷合同に反對せんが爲めに生れたる一つの戰畧に過ぎなかつたのであるから急速に實現せしむる必要は無くなつたのである。殊に業界の近況は新會社の拂込みは殆んど不可能の状態にて、東京各驛を始め各地方共一致の行動の出來ざること今日迄に明瞭の事實である。これまた鐵道省側より近日何等かの解決案が發表されるまで進行を中止するは當然のことである。

(四) **作業合同と交互計算の統一**に就ては、鐵道省の穩健なる人々の希望する所と見て差支へない。今後如何なる解決策が提示されるかは豫測出來ないが、恐らくはこの点に落着するものであらうと思ふ。

吾々小運送業者は此の点に充分の注意と研究を盡してその實績を擧げることには努めなければならぬ。これは公認未公認を**對等同一**に取扱ふことは論を俟たぬ所であつて佐竹次官の談話中にも、公認は既に六千に達せんして當初の理想を没却して終つたのであるから此の際には**差別**を附してはならぬと言明されたのであるから此の問題は業界一致の問題として取扱ふ可きである。

之を要するに、**鐵道省側も、合同運動側も、今日までの方針を一變して新しい解決方法を發見しなければならぬ破目に陥つて居るのであるから、業者諸君は輕舉妄動せず善後策に就て注意せられんことを希望して止まないのであらう。**