

わが国における倉庫ならびに

倉庫業の史的発展

斎 藤 公 助

(日通総合研究所)

目 次

1. まえがき
2. わが国における倉庫の史的発展
3. 現代倉庫業への発展と港湾

1. ま え が き

倉庫はこれを史的発展の過程でとらえると、まず初期の段階ではもっぱら不時に備えて「もの」を貯蔵することから始まり、さらにこれが流通のための保管ないしはその在庫管理にまで及んでいる。

貯蔵することは、いうまでもなく財貨を貯えおくことである。これに対し保管はこれに加えて財貨に対する物理的な管理とこれによる価値の維持をも含んでいる。すなわち、これを維持するための適切な措置、管理が要請される。これら保管機能の本質的なものは今日においても少しも変わっていない。ただ、最近流通倉庫あるいは情報倉庫などというように、これを倉庫の他の機能的な面、すなわち生産と消費を結ぶ流通という大きな側面からこれをとらえた場合かなり変わってきている。また、その技術的な面からしても大きく変わってきていることはいうまでもない。

いま、史記により倉庫の語源をたどると、「倉」は「米ぐら」（粳のままですぐ貯えるところのもの）であり、また「庫」は財宝を蔵する「くら」となっている。

もともと、不時にそなえて財貨を貯えおくということは、すでに原始時代からはじまっており、したがってこれらを収容する施設はかなり古くからつくられていた。文献によると、古くはエジプトの文化は、その背景に大規模

な穀倉制によって維持され、しかも歴代のエジプトの支配者は常に国倉の首長をも兼ねており、その巨大な権力を誇っていたと伝えられている。また、古代ローマにおいては、ホレア (Horrea) と称する当時としてはかなりの大規模な施設と思われる穀物倉庫 (負担として収納するためのもの) があったと伝えられている。

なお、倉庫を業として行われたものとしては、中世に入りヨーロッパ地中海沿岸のヴェネツィア、ゼノアなど港湾商業都市が興り、当時盛んに東西の交易が行なわれ、さらにこれらの港においては、他人のために財貨を保管し、さらには倉荷証券に類するものが少なからず発行され、これによる売買も行なわれ、これを業とするものがあらわれている。ここに、ヨーロッパにおける倉庫業の“らんしょう”ともみられるものをみることができる。

いまここに、わが国における倉庫の史的発展を求め、さらにこれが現代倉庫業への発展過程、さらにはまたこれらと港湾との関連について明らかにしようとするものである。

なお、本稿では倉庫業 (現代) とは冷蔵倉庫を除いた普通倉庫業をさして用いる。

2. わが国における倉庫の史的発展

2.1 上 古

いま、わが国の倉庫の歴史をたどってみると、かなり古くから (弥生時代といわれる) 農業がはじまり、米穀などの栽培とともにこれを貯蔵することも行なわれ、これには当初「地窖」^{ちこう}と称する穴倉のようなものから始まっている。これらは、弥生式の遺跡である監穴^{わたあな}からもうかがわれる。

上古の大和時代に入って、校倉式^{あぜくら}のものがつくられはじめている。これは、素朴な丸太を横に積み上げて壁体をつくり、屋根は萱^ふで葺き、床は地面よりやや高く板敷きとしたものである。これらは、現在登呂などの遺跡からも知ることができる。このように極めて原始的ではあったが、建造物として

倉庫らしきものが生れてきている。

この時代には、漸くわが国が政治的にも天皇を中心として統一国家とみられるものが形成されてきており、制度の一つとして農業を中心とした収穫物を貯え、これが凶年に備えるため^{スギケ}屯倉の制度が生まれるに至っている。これは同時に、当時の主たる貢租である穀物などを収納するためのものであり、さらにはまた、国の財貨の出納を司るところのものでもあった。これは、この時代における特色をなしている。

その後、これが^{いみくら}斉蔵、^{うちくら}内蔵、^{おおくら}大蔵にそれぞれ三分され、^{いみくら}斉蔵は主として神物を納め、^{うちくら}内蔵は皇室（宮中）の財貨を納め、また大蔵はもっぱら国の財貨を収納するに至っている。このうち、最も大きなものは大蔵であった。

2.2 中古および中世

中古に入り、次第に都市を中心とした発達の方がみられ、またいわゆる荘園時代に入ってきている。同時に、上古の屯倉の制度から中古に入って正倉（しょうそう）と呼ばれるものに変ったが、これは屯倉の新形態のものであった。さらにその後、^{ゴキウ}義倉（ききんなどの救済にあてるためのもの）^{へいじよう}平常倉（貨幣の流通もこの時代一部ではあるが行なわれ、米価を平準ならしめるために設けられたもの）もあらわれている。これらは、いずれも国の制度であり、施設であり同時に支配者の官庫でもあった。

この時代で特筆されることは、これら荘園時代において、一部の領主に直属して主として当時の港湾都市地域などで物品の売買、金融、運送さらには保管などをも行なう業者があらわれてきていることである。すなわち津屋（つや）と称するものであって、物品の保管については、その報酬を現物でうけたとみられるが、他人のために物品の保管を行ない、報酬をうけることを業とするものは、わが国ではこれが始まりとみられる。

その後これが中世に入って、問丸、問屋と呼ばれるようになり、兵庫、堺、博多、大津などでこれが盛んに行なわれたといわれる。

中世に入っては、前記問丸または問屋とは別に、土倉^{どそう}という業者があらわれている。これは、問丸または問屋とは異なり、一種の質屋業である。質物を収容する土倉（土蔵）からこれら業者の呼び名が生まれたもので、これらは今日でいう倉庫営業ではない。

2.3 近 世

江戸時代に入ってわが国の政治経済は、中央集権的な、しかも封建制にもとづく体制がかなり大きく確立されてきている。

この時代における倉庫の特色は、幕府ならびに主要諸藩の財政的さらには当時の政策的な面からの倉庫制度が確立されたことである。とくに注目されることは、諸藩ならびに旗本などの販売機関ならびに貯蔵機関としての「蔵屋敷」であり、その制度である。しかもこれが当時の米穀を中心とした商品流通のうえに、かなり重要な役割りを占めていたことである。この背景には当時は米穀中心の時代であったことはいうまでもないが、同時に江戸、大阪など都市の拡大、さらに貨幣制度への浸透も見逃すことができない。

なお、蔵屋敷についてはあとで述べる。

(1) 海上輸送と埠頭施設

江戸時代における主要都市における倉庫ならびに倉庫立地にふれる場合、まずこれと密接な関係にある当時の海上輸送について述べなければならぬ。当時の蔵屋敷を中心とした倉庫（今日の港湾倉庫ともみられるもの）の立地の背景は、いうまでもなく当時の都市（江戸、大阪など）を中心とした海上輸送であったことである。

この時代における貨物の大量輸送はそのほとんどが海上輸送（水運をも含めて）であったといつてよい。陸上による貨物輸送は馬の背による輸送、荷車（牛車など）による輸送でおのずから量的な制約があった。したがって、陸上輸送は、交通の便が良くない山間部であるとか、また海運に対し補完的な役割りないしは、小運送的な役割りをはたしており、いわゆる地場輸送が

その中心であった。

江戸時代の海上輸送については、この時代の初期においては前時代に引続いて海外の交易もかなり行なわれていたが、キリシタン禁令からは完全な鎖国時代に入り、海外貿易はほとんど行なわれなくなり、また、大型船の建造も禁止され、したがって、国外海運は大きく衰退した。

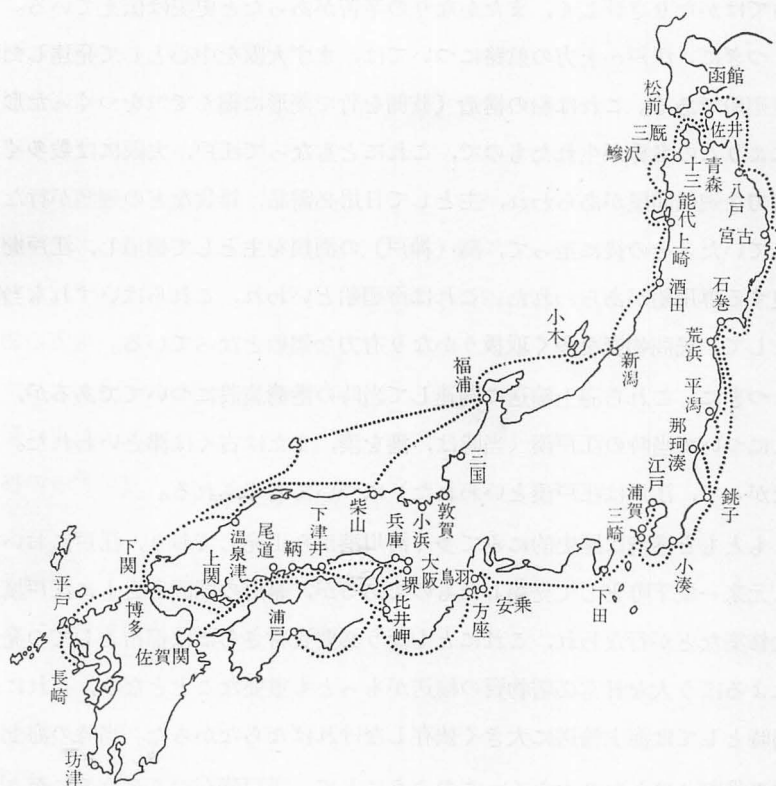
しかし、国内海運については、沿岸航路が河村瑞賢などにより大きく開発され、とくに江戸、大阪、瀬戸内を中心とした海運がかなり大きく行なわれた。これは、この時代の政情が一応安定し、また、経済的には一地方の物資が他の地方に運ぶといういわば国民経済的な動きがあらわれてきたためでもあり、一方江戸は江戸城の修築以来江戸幕府を中心とした大政治都市に形成され、これが京阪とともに大消費地を形成し、これに対し大量の物資の移動が必要となってきたためである。

当時の国内海運の航路の主なるものは、江戸、大阪を中心とした東廻り航路ならびに西廻り航路であり、さらには江戸大阪を結ぶ上方航路であった。

(別図)

東廻り航路は、日本海沿岸の港から出帆し、津軽海峡を経て太平洋に出て江戸に至る航路であり、この航路は当初あまり開けていなかったが、江戸中期以降江戸が大都市として急速に発展し、人口が増加するに及んで米など消費物資を移送する必要にせまられ開発されたものである。これと同時に、陸奥、常陸などの諸港が漸次発達するようになった。東廻りでの主な物資はやはり米で、とくに仙台藩のものは年間40～50万俵といわれ、これらは主として石巻などから積み出され、江戸の蔵前、深川地区の河岸に水揚げされていた。ただ、この東廻り航路は津軽海峡など海流の関係でとくに仙台以北はあまり発達せず、また、天候、時季に大きく左右されるという難点があった。

これに対し、西廻り航路は日本海沿岸から馬関海峡を経て瀬戸内海に入り、大阪に至る海路であり、瀬戸内の海運と、日本海の手海運とが結びついたもので、東廻りに比べかなり古くから開かれていた。裏日本では、古くから



別図 近世主要航海図

新潟、酒田などそれぞれの背後地の米作地帯を控えてその積出地として栄え、また下関および兵庫（現在の神戸港）もその仲継港として発達した。これら海路における船には北前船があり、これが江戸末期には蝦夷地にまで及んでいる。これらは、いうまでもなく帆船で五百石～千石（現在のグロストンで換算するとおよそ50～100総トン）のものが多く、また、これら海上貨物は民間扱いのものもあったが、その多くは、幕府ならびに諸藩などのものによって占められていた。

なお、幕府所管の米は「城米」といわれ、これが廻漕、荷扱いについてはとくに厳重な監視のもとに行なわれ、船頭など今日でいう海上労働者にと

ってはかなりきびしく、またかなりの辛苦があったと史実は伝えている。

つぎに、江戸～上方の航路については、まず大阪を中心として発達した菱垣廻船である。これは船の構造（舷側を竹で菱形に編んで垣をつくった形）によりこの名称が生れたもので、これにともなう江戸、大阪には数多くの有力な廻船問屋があらわれ、主として日用必需品、雑貨などの廻漕が行なわれていた。その後に至って、灘（神戸）の酒類を主として廻漕し、江戸を往復する専用船があらわれた。これは樽廻船といわれ、これらはいずれも当時として、民間物資を多く取扱うかなり有力な廻船となっている。

つぎに、これら海上輸送に関連して当時の港湾施設についてであるが、これについて当時の江戸湊（当時は、港を湊、または古くは津といわれた。したがって、江戸は江戸湊といわれた）について若干ふれる。

もともと港湾は歴史的にみて多く河川港から出発しており、江戸においても元来一城下町として発達したものであるが、幕府の開設とともに江戸城の大修築などが行なわれ、これにともなう必要資材さらには都市としての発達によるぼう大な日常必需物資の輸送がもっとも重要なこととなり、これには当時としては海上輸送に大きく依存しなければならなかった。当時の海上輸送の役割りはかなり大きく、このようにして、江戸湊がつくられるに至っている。江戸は典型的な河口港であり、幕府が江戸に開かれてからは、次第に河口の整備、護岸さらには大規模な水路（堀割）の掘さくならびに改修がなされたこれらの修築、土木工事はもっぱら人力によって行なわれたものであり、また、かなりの年月とぼう大な資材と財源を要した一大事業であった。したがって、これについては当時数々の辛苦と苦難のエピソードがあったと史実は伝えている。当時の江戸湊は、日本橋川、楓川等の川筋を内港とし、両国から芝浦に至る隅田川沿岸地域を外港としていた。この内港の河岸には、蔵屋敷、御蔵をはじめ民間商人の倉庫が数多く立地していた。このように、江戸に海路移出入する大量の貨物の多くは、前記、蔵前、深川、日本橋など河岸に揚げ積みされていた。このように、当時の江戸は河岸を中心とし

て発達し、大きく流通が行なわれており、大川を中心とした河岸は今日でいう「埠頭」の役割りををはたしていたといえる。

(2) 倉庫としての蔵屋敷

江戸時代における倉庫として、もっとも注目されるところのものに、蔵屋敷ならびにその制度がある。倉庫としての蔵屋敷は、今日でいえば立地的には港湾倉庫の役割りををはたしており、また機能的には商業倉庫的な役割をもはたしていた。

もともと、蔵屋敷は、大名諸藩（旗本、寺社などをも含む）が貢租米その他領内で生産された物資を蔵物^{へらもの}として保管し、かつこれを販売するために設けられた施設であり、機関でもある。したがって、有力な、諸藩はその藩邸（蔵屋敷）の中に数多くの倉庫を設置していた。これらはまた、藩の財政上きわめて重要な役割りをもっており、重要な機関でもあった。このように諸藩は、江戸、大阪をはじめ大津、長崎など商業の中心でしかも金融の便のある都市に多くこれを設けた。なかんずく、江戸、大阪は大規模であり、江戸では蔵前、その他本所深川地区に多く立地し、また大阪では中の島、堂島を中心に土佐堀、天満、立売堀などに立地していた。なお、幕府が管理している倉庫はとくに「御蔵」と呼ばれ、江戸が勿論その中心で、大川河岸蔵前および対岸の本所に立地し、一般に「浅草御蔵」といわれていた。

なお、当時幕府の管理するものは城米（御用米ともいわれた）、諸藩等のものは蔵米といわれ、これに対し民間の米は納屋米もしくは問屋米といわれ区別されていた。また、当時全国から江戸へ回漕され米は、城米だけでもおよそ100～150万俵ともいわれ、そのほとんどは前述のとおり海上輸送によるものであり、その多くは前記蔵屋敷ないしは御蔵へ収納されている。これが輸送ならびに荷役には、当時としてかなりの労苦と困難とがあったものと思われる。同時に、これを受け入れる施設すなわち倉庫も当時としてはかなりのものと思われる。

蔵屋敷には蔵物の出納を掌握するものに「蔵元^{くらもと}」と呼ばれるものがあり、

当初は蔵役人（藩の役職者）がこれを掌っていたが、漸次これが商人勢力の拡大とともにこれに替ってきている。さらにはまた、これら商人蔵元においては、投機的な行為をなすものもあらわれてきている。

ここで、倉庫の史的発展の段階としてとらえた場合注目されることは、①このような封建社会制のもとにおける蔵屋敷（御蔵をも含めて）は、明治維新という大きな政治、経済の変革によってこれらの制度は崩壊したが、これら施設の多くはそのまま民間商業資本の手に移り、これがまたわが国の初期における倉庫業への足がかりとなったことである。②さらに、これら蔵屋敷等で払米に対し発行された米切手（米手形あるいは正米切手ともいう）である。これは一種の蔵預り切手ともいうべきものであるが、これが金融ならびに売買取引（これらの業を行なうものに「札差し」などがあった）にかなり利用され、当時の米を中心とした貨幣経済時代において、その流通上重要な役割をはたしていたことである。

このように、蔵屋敷が封建制度のもとにおいて単に米を中心とした主要物資の収納、販売機関にとどまらず、商業倉庫業的色彩をももっていたということは、一応自家保管の形ではあるが前記のように米切手の発行によるものである。

その後これが空切手（廻米の入津を見込んで発行されたもの）なども一時あらわれ問題化ともなっているが、このようにこれら米切手の発行ならびに流通は、機能的にみた場合今日の倉庫証券制度の「らんしょう」ともいえる。

3. 現代倉庫業への発展と港湾

3.1 倉庫業のはじまり

わが国の倉庫業（普通倉庫業、以下同じ）の発展過程をみると、三つの段階にこれを分けることができる。①は主として明治中頃から同末期までのいわゆる倉庫業の「ようらん期」であり、②ついで、大正時代から昭和の戦前までの発展期であり、この時期はとくに港湾を中心とした基盤の確立期でも

あった。さらに、③は戦後とくに近年のわが国の高度成長期における倉庫業であり、同時にこれはまた、転換期にある倉庫業であるともいえる。

さきに述べた蔵屋敷制度が明治5年(1872年)の廃藩置県まで続いた。しかし、その後行なわれた貢租の金納などによって米を中心とした商品の流通組織も大きく変革し、民間商人が直接大量に物資を取り扱うことになった。ここに蔵米を中心とした蔵屋敷制度は崩壊し、これら施設の大部分は民間商人(商社)の手に移っていった。ここに民間企業として倉庫業が生れるきっかけとなっている。換言すれば、当初は前記蔵屋敷の施設がそのまま倉庫業に活用されたことはさきにも述べたとおりである。

いま、わが国倉庫業の「らんしょう」とみられるものを求めると、明治13年(1880年)三菱為替店(のちの三菱銀行)が、当時深川に所在していた旧真田藩の蔵屋敷をそのまま受けついだのが始まりであるとされている。当初の倉庫業が金融機関の一部門として発足していることも興味あるところである。

一方、明治政府は先進国である欧米の文化文明を積極的に導入し、これによって産業の振興と貿易の拡大を計る政策がとられ、これにともない横浜、神戸などがわが国の主要貿易港として開港整備され、また、保税倉庫の開設、碇泊施設など港湾施設がまがりなりにも整備が行なわれた。ただ、当時の港湾倉庫は未だ木造、土蔵造りのものがほとんどで旧式なものであった。港湾倉庫に本格的に鉄筋コンクリート造のものがあらわれたのは、明治末期の42年(1909年)以降であった。

いま、当時のこれら倉庫業の企業数をみると、明治16年はわずかに4社、同20年は12社、同29年には42社であったが、同30年には110社と大きく増加をみせている。(帝国統計年鑑資料による)

この時代の特長は、さきにも述べたように倉庫業の「ようらん期」でもあり、しかも前記の横浜、神戸などを除いて多くは蔵屋敷の施設がそのまま(改修などもあったが)利用されていることである。

また、他人のために物品を倉庫に受託して保管料（当時は倉敷料と称していた）をうるという倉庫業が、独立した企業として出現をみたのは明治中期以降であることである。

8.2 戦前における倉庫業の発展期

この時代（大正から昭和の戦前）における倉庫業は、漸く近代倉庫業への最初の発展期であり、同時に倉庫業の企業としての基盤確立の時期でもあった。なお、この時代の特長としては、まず構造的には高層建、鉄筋コンクリート造など堅牢な施設がかなりあらわれてきたことである。

また、この時代は第一次世界大戦の未曾有の好況に支えられたわが国貿易が急速に拡大の一途をたどり、これとともに大手倉庫業者が大きく主要港湾に進出し、ステベ業務、エーゼント業務をも行ない、しかもこれが寡占体制的な段階に入っていることであり、これが大きな特長ともなっている。

このように、わが国の軽工業を中心とした輸出が漸く活発となり、また原材料等物資の輸入量の増大は当時の倉庫業の発展を支えた背景となっている。これはまた、過去における国内産米麦中心からこの時代においては、輸出入物資への転換がみられることである。

なお、前時期の後半からこの時期の始めにかけわが国の主要幹線鉄道が漸く整備され、国内輸送力の大きな柱となっており、したがって前記国内産米麦輸送の主力は鉄道輸送に替ってきていることである。したがって、この時代においては、主要鉄道駅を中心とした通運貨物ための内陸倉庫もあらわれてきている。このように発展したわが国の倉庫業は、大正15年末では業者数で488社に達していた。

この時代でまた、特筆されることは法的な面での倉庫業制度が曲りなりにも発足したことである。すなわち、昭和10年に「倉庫業法」が制定されたことである。これにより、これまでの自由営業であった倉庫業は、このうち、主力を占める発券業者が主務官庁（当時は商工省）の許可（発券許可）を要

することとなった。当初の趣旨ないしはねらいは、証券の公信性の確保にあり、これが産業、金融経済に及ぼす影響を考慮してなされたものであった。また、これと同時に料金その他の面での規制も行なわれることとなった。

これを契機として倉庫業は、法的に公共的企業と認められ、公共的企業として発足をみせ、以来幾たびかの改正はあったが、これが今日まで及んでいる。したがって、当時としては、この業法成立は画期的なことであり、大きな変革でもあったものと思われる。なお、当時同法によって許可をうけたものは業者数で605に達していた。

このように発展してきた倉庫業にも問題はあった。それは主要港湾を拠点としこれを背景として大きく発展した大手倉庫業者とそれ以外の内陸業者との格差がはなはだしいことなどであった。さらに、港湾についても当時は施設は不足であり、しかも今日のように機械設備も整っておらず、倉庫荷役を含めた港湾荷役は封建的制度のもとで多くは人力によって行なわれていたことである。

以上、戦前における倉庫業の発展を史的にとらえると、勿論内陸の倉庫もあったが、当時の外貿貨物という背景のもとで倉庫業の多くは港から発足し、港の発展とともに歩んできたともいえる。同時に、これらの中で倉庫業がはたした役割りは大きなものがある。

なお、戦前の倉庫面積はおよそ380万平方メートルであった。

3.3 戦後の現代倉庫業への発展

この時代は、いわゆる戦後から今日までの時期である。いうまでもなくわが国は当時戦災による人的、物的損失はぼう大なものがあり、倉庫についてもまたその損失が大きく、面積でおよそ130万平方メートル（全体のおよそ三分の一とみられる）のものが焼失などによって失われた。とくに、港湾倉庫においてはその被害が大きかった。また、終戦後は駐留軍の進駐により、主要港湾施設はかなり接収され、また大手倉庫業者の中には財閥解体などに

よる影響もかなりみられた。

この時期における倉庫業の特長を端的にいうならば、戦後のとくに近年の高度成長を背景とした倉庫業の発展であり、同時にまたこれは転換期にある倉庫業であるともいえる。

いまこれについて、項目別に述べると、まず戦前、戦後における倉庫業の様相の変化であるが、①戦前の港湾倉庫企業の寡占的な様相から戦後はかなり後退してきていることである。さらに、②過去において倉庫業の機能の一つとしてかなり大きな役割りをもっていた証券発行・流通による信用機関的機能が、戦後においては大きく低下し、かわって流通機能（新しい意味の）が大きくクローズアップされるようになったことである。

表一 1 普通倉庫関係主要指標

	倉庫面積	入 庫 高		残 高		倉 庫 利用率	倉 庫 証 券		輸入物資 入 庫 高
		数 量	金 額	数 量	金 額		発行高 (金額)	流通高 (金額)	
昭和 30年 月率	千 m^2 (64) 4,914	千トン (40) 1,740	億円 (30) 1,196	千トン (36) 2,960	億円 (25) 1,790	% 57	億円 (55) 60	億円 (63) 206	千トン (50) 680
35年	(70) 5,425	(61) 2,703	(55) 2,158	(70) 5,754	(53) 3,827	70	(60) 66	(102) 331	(53) 728
40年	(100) 7,715	(100) 4,402	(100) 3,952	(100) 8,174	(100) 7,235	67	(100) 110	(100) 326	(100) 1,372
41年	(105) 8,127	(108) 4,773	(110) 4,351	(106) 8,649	(105) 7,631	68	(87) 96	(100) 525	(107) 1,471
42年	(111) 8,526	(126) 5,526	(132) 5,233	(122) 9,961	(126) 9,147	70	(84) 92	(99) 322	(113) 1,556
43年	(118) 9,088	(141) 6,196	(153) 6,061	(145) 11,869	(156) 11,312	74	(87) 96	(114) 372	(127) 1,737
44年	(131) 10,077	(152) 6,679	(173) 6,844	(161) 13,147	(182) 13,149	74	(84) 92	(105) 343	(186) 1,868
45年	(148) 11,384	(174) 7,639	(200) 7,904	(181) 14,833	(214) 15,518	73	(89) 98	(98) 320	(153) 2,100

資料：倉庫統計月報

注（ ）は40年を100とした指数（%）

つぎに、近年の変化と傾向についてみると、まず、①保管需要の増大による倉庫規模のいちじるしい伸びがあげられよう。これを数字でみると、表一1のとおりである。すなわち、最近の10年の伸びをみると、倉庫面積でおよそ2.1倍、残高数量2.6倍、同金額4倍となっている。（注、事業を行なっている企業数は昭和45年でおよそ1,700を数える）とくに42年以降の伸びのいちじるしいものがみられる。つぎに、②立地的にみた場合、これまでの港湾しかも6大港港湾中心から、さらに内陸部とくに大都市周辺部への進出がかなりみられてきたことである。やや古い資料ではあるが、表一2によると港湾倉庫の絶体数のウェートでは43年で42%と現在でもまだかなりの比

表一2 立地別倉庫面積の推移

立地別	40年3月末		43年9月末		40年3月末に対する 43年9月末の伸び率
	面積	構成比	面積	構成比	
港 湾 倉 庫	3,196	44	3,797	42	19
内 陸 倉 庫	4,225	46	5,349	48	26
内 訳	郊 外 倉 庫	429	602	7	40
	幹線道路添倉庫	815	1,181	12	45
	駅 頭 倉 庫	612	703	8	15
	市 街 地 倉 庫	2,399	2,863	31	19
	計	7,451	9,146	100	23

資料；運輸省

重をしめしているが40～43年の伸び率では、19%と、高速道路添え倉庫の45%、郊外倉庫の40%に比べかなり低くなっている。これは、港湾をも含めて都市内における用地入手難、さらには土地価格の高騰などにもよるものであるが、同時に都市が過密化し、これがため倉庫立地が大きく都市圏へと拡大しようとしている傾向によるものである。さらにつけ加えるならば、③最近の特長として倉庫業の協同化ないしは協業化の方向である。まだ、全体としてみた場合事業協同組合加入業者は20%程度に過ぎないが、倉庫業の団地倉

庫化（現在、札幌、横浜、本牧、大阪、東大阪、東京、京浜二区 などにおいてみられる）とともにこれらは今後課せられた問題でもあろう。

おわりに、現在わが国の倉庫業はかなりの多くの問題をかかえている。すなわち、対海上コンテナの問題、倉庫における省力化の問題、流通の一環としてのシステム化の問題、倉庫立地と企業採算の問題、米麦を中心とした内陸倉庫業の問題、さらに大きくは総合物流業への脱皮などの問題をかかえており、いわば転換期にあるともいえる。なお、これらの問題提起さらには展望については別の機会にゆずることとする。

（参考文献）

- | | |
|---------|----------------------|
| 住田正一 | 海上運送史論 |
| 古田良一 | 海運の歴史 |
| 東京都港湾局編 | 東京港々史 |
| 三菱倉庫 | 三菱倉庫70年史 |
| 田中忠治 | むかしの旅と運送 |
| 斎藤公助 | 現下倉庫業をめぐる諸問題の調査Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ |
| 同上 | 倉庫の立地に関する調査・研究 |
| 日本評論新社 | 日本経済史辞典 |