



## 創業者 小倉康臣

ヤマトホールディングス株式会社が「大和運輸株式会社」として創業したのは、いまから100年前、第一次世界大戦が終結した翌年の1919(大正8)年のことである。当時、日本における陸上交通は鉄道を中心として、牛馬車、荷車、人力車などが使用されており、トラックは全国でわずか204台にすぎなかった。そうしたなかで、創業者・小倉康臣は自動車の将来性に着目し、トラックが必ず貨物輸送の主役になるという強い信念と創意工夫により幾多の苦難を乗り越えながら、トラック運送事業のパイオニアとしての道のりを歩んでいくのである。



最初に開いた店舗「万両屋」時代の小倉康臣(前列左、1919年元旦)

### 小倉康臣の生い立ち

大日本帝国憲法が公布されて日本が立憲君主国家として歩み始めた1889(明治22)年11月29日、大和運輸の創業者・小倉康臣は、父善兵衛、母もとの末っ子として生を受け、8人兄弟の三男であったことから八三郎と名づけられた(1930(昭和5)年2月に康臣に改名。以下、小倉康臣)。生家は江戸時代から7代続く原料紙問屋「川善」の分家で、東京市京橋区元数寄屋町2丁目(現在の中央区銀座・数寄屋橋交差点付近)に店を構えていた。そのため康臣は、幼少の頃から節約の精神や算盤など商人に必要な才覚を自ずと吸収していった。小学校は京橋鍋町小学校に入学するが、8歳のときに父善兵衛が死去、のちに康臣は泰明小学校に転校し、卒業後は大手町の商工中学に進んだ。

その後、家業を継いだ長兄が事業に失敗して川善は廃業を余儀なくされ、康臣は商工中学を退学し、長姉の嫁ぎ先で薪炭商を営む上田家の「山登屋」に預けられた。ここでは朝6時から夕方6時まで、薪割り、炭切り、配達と休むまもなく働いたが、それでも夜学に通い、研数学館(当時は私塾)で数学を、東京外語学校の夜間部で英語を学んだ。薪炭の配達の際は本を読みながら手車を引くこともあった。当時の道路は中央が高く、両側が低くなっていたため、手車は自然と端へ端へと流れ、それに気づかずに路肩のガス燈の六角柱に頭をぶつけて気を失ったこともあったという。こうした生活を1年半続けたのち、康臣は自活すべく上田の家を出て下宿に移り、新聞配達や通信社勤めをしながら生計を立て、勉学に勤しんだ。そして1909(明治42)年3月、縁あって幡ヶ谷の乳牛牧場に就職した。



康臣の母・もと



康臣の生家(★印)があった京橋区元数寄屋町2丁目付近(現・中央区銀座数寄屋橋交差点付近、1903年版『新選東京地図』より) 緑色は現在の主な道路 青色は主な鉄道路線

### 独立自営の商売を決意する

小倉康臣に転機が訪れたのは、牧夫としての生活を始めてから2年後の1911(明治44)年のことであった。この年の2月、康臣は英語ができることを買われて、知人の紹介により横浜で輸出向けの麻真田<sup>あざまいた</sup>を製造販売していた合資会社横浜真田工場(工員数約400人)に就職する。当初は外国商社への販売を担当していたが、創意工夫を凝らした独自の販売手法によってかなりの成績を上げ、弱冠23歳で康臣は工場の総監督に抜擢された。

以後、康臣は、製造現場に今日でいうところの実力主義を積極的に取り入れて工員のスキルアップをはかり、工場の生産性を高めていった。そんな康臣に妬みや反感をもつ者もあり、それが災いを招くことになった。康

\*麻真田  
マニラ麻の繊維を真田に編んだもので、絹のような光沢と耐水性、耐摩擦性に富んでいることから婦人用帽子などに使われ、日本の重要な輸出商品となった。

臣が工員教育の一助として作成したガリ版(謄写版)刷りのパンフレットの内容が歪曲され、それがもとで「赤い男」( Kommunismus )のレッテルを貼られ、突然解雇されたのである。1913(大正2)年2月のことだった。

東京に戻った康臣は、人に使われるのではなく、自分の体を元手にした労働で自らの運命を切り開いていくために「独立自営の商売」を身につけることを決心し、たまたま「店員入用」の張り紙が出ていた芝神谷町(現在の港区虎ノ門)の酒屋「角松」に入店した。ここでの生活は2カ月ほどだったが、その間、康臣は裸一貫から出直す覚悟をもって懸命に働いた。また、「すべて商売は金銭の収受が終わらないうちは完結したとは言えない」という家業・川善の家訓を思い起こし、焦げ付いた掛売代金の回収を自ら買って出て、主人が思いもしなかったほどの成果を上げるなど、信頼を得たのである。

そして1914年5月、康臣は、「引き売り<sup>\*</sup>」の八百屋から得意先付きで大八車を買取り、商売を開始した。その目的は事業資金を確保することであり、10年間で1万円を貯蓄するという目標を掲げた。その覚悟として、それまで肌身離さなかった辞書などの書物いっさいを売り払った。このとき支援を借しなかったのが角松の主人・原田良兵衛であり、陰ながら応援してくれたのが青果問屋「小田藤」の主人・原田藤蔵であった。こうした人びとの後援を受けながら、康臣は得意先の開拓に心血を注いだ。そして商売に目途がついた1914年11月、群馬県館林で代々農業を営んでいた平田徳次郎の長女、はなと結婚した。康臣24歳、はな19歳であった。

内助の功を得た康臣はさらに仕事に打ち込み、1916年には麻布市兵衛町(現在の港区六本木)に店舗「万両屋」を構え、店員も2~3人ほど雇えるまで

\*引き売り  
商品を載せた荷車を引いて売り歩くこと。



康臣の妻・はな



康臣が行商の仕入れに通った大根河岸(現在の中央区京橋)の様子(1901年3月刊『新撰名所図会』より)

に商売を拡大した。そして、引き売りの八百屋を始めてから5年後の1918年、目標としていた1万円を超す資産を築くことができたのである。この頃から康臣は、何を生涯の事業とすべきか真剣に考え始めるようになった。

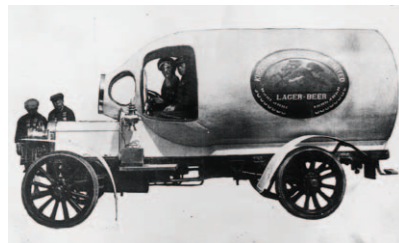
### 明治期のトラック運送

日本におけるトラックによる運送は、明治後期の1902(明治35)年に東京市京橋区竹早町(現在のGINZA SIX 筋向かい)の食料品店・亀屋が米国オールズモビル社製の自動車で洋酒や食料品を運んだのが第1号といわれる。次いで1903年4月に三井呉服店(1904年に(株)三越呉服店に改称)がフランスのクレメント社製の貨物車により東京市内の商品配達を開始し、1909年8月には銀座の明治屋が英国スコットランドのアーガイル社製の貨物車にキリンビールの瓶型ボディを架装して宣伝用に走らせ、その後、同車を輸送専用車に改造して使用した。

1907年2月、「自動車取締規則」が公布され、同規則により自動車検査を受けた車両に木製鑑札(車両番号)を付けることが義務づけられたが、このとき第1号として車両番号を交付されたのが三越呉服店で、第2号が亀屋、第3号が明治屋であった。しかし、「三」の字を社名に冠する三越呉服店は、明治屋と車両番号を交換し、実際に「1」の車両番号を付けたのは明治屋のトラックであった。

一方、日本のトラック運送会社の始まりは、1907年12月に設立された帝国運輸(株)とされる。同社はドイツのプロトス社製1.5トン車15台と乗用車2台を購入し、翌1908年にトラック運送の営業を開始したが、当時は運送スピードの優位性よりも運賃の安さが重視され、加えて、車両の積載量が牛馬車に劣るうえに、運転手の技術の未熟さ、悪路による車両故障、修理費の増大などにより事業運営は思うに任せず、4年後の1911年に解散した。

日本において自動車が人びとの目に触れるようになるのは大正期に入ってからのもので、まず乗合自動車が町中を走り始め、遅れて大正中期からトラックが運送に使用されるようになるが、当時のトラック運送事業者は個人事業主がほとんどであった。こうしたなかで、小倉康臣は生涯の事業として、会社組織としての規模を有するトラック専門の運送会社の設立を構想し始めるのである。



上から、三井呉服店のクレメント社製貨物車、自動車鑑札ナンバー「1」を付けた明治屋のアーガイル社製貨物車、キリンビールの瓶型ボディを架装したトラック(いずれも明治末期)