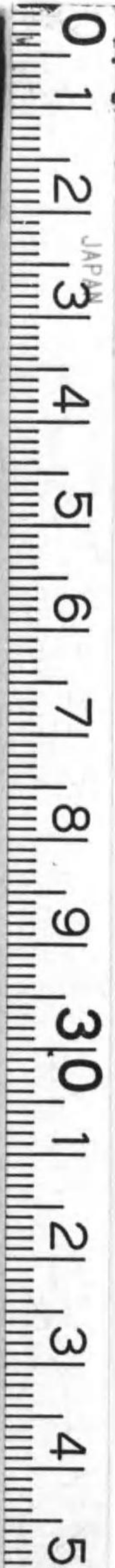


686
JA24

686-Ta24ウ
1200500751001

戦ふ鐵道
大政翼賛會編
決戦下の輸送作戰

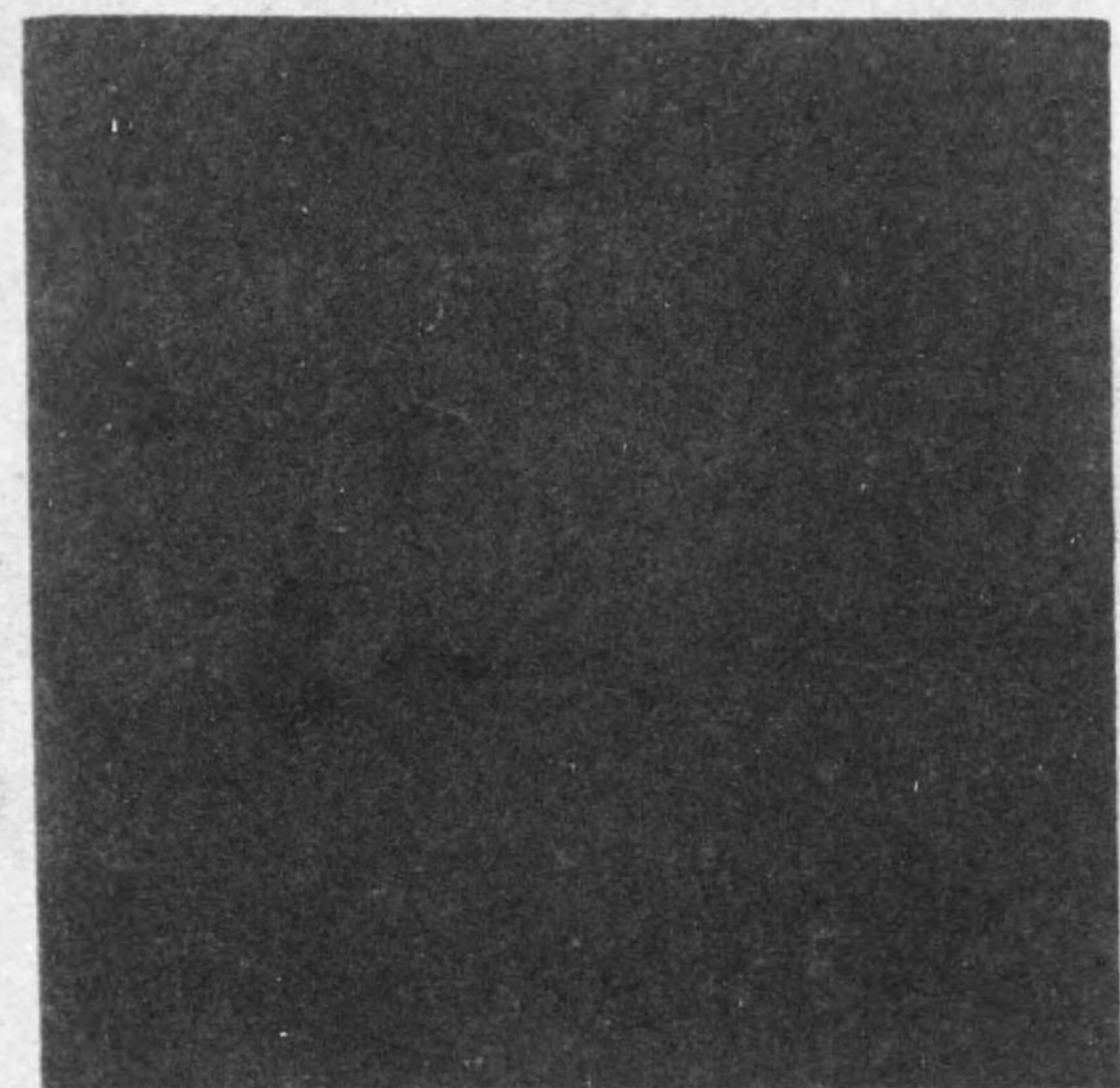


始



進鉄ふ戦

戦作輸送下の戦決



會贊翼政大

917
528

686
TA24

戦ふ鐵道

決戦下の輸送作戦

この本を、お読みになつたら隣組やお友だちに回覧して下さい。これは雑誌でも、本でも一冊を十人も百人もの人で讀めるやうに、お互ひに工夫してゆきませう。

大政翼賛會



目次

は し が き 一

戦争と輸送 七

大運送と小輸送(七) 例へばなぜ果物が出廻はらぬのか(八) 輸送力の不足するわけは?(九) 運ばねばならぬ物の量(一〇) 緊迫輸送とは?(一一) 輸送あつての物(一二) 乗物の混雑するわけ(一四) 今までの旅行は(一六) 近代戦は輸送戦(一七) 敵以上の弾丸と食糧を前線へ(一八) 物は輸送してこそ役立つ(二〇)

戦ふ鐵道 三

陸上輸送の使命(二二) 軍需輸送は待つたなし(二三) 船舶の代りをする陸上輸送(二四) 船舶貨物は貨車輸送の平均を長くする(二四) 國內資源の輸送は陸運で(二六)

海外資源の輸送は船舶で(二六) 今は國內資源による時(二七) 國內資源の開発には先づ輸送力(二八) 資源は多く山間僻地にある(二八) 生産、輸送、消費を圓滑に(二九) 臨時緊急の輸送は計畫輸送を困難にする(三〇) 近距離貨物は輸送力を低下さす(三一) 人の輸送と物の輸送(三三) 関係者以外に判らぬ輸送の苦心(三四) 計畫輸送のやり方(三六) 戦ふ鐵道従事員(四二) 輸送の完璧のかけに(四四) 夜勤の多い従事員(四五) 操車場の勞苦(四五) 第一線勇士に劣らぬ従事員(四七) 前線を偲んで能率増進(四八) 輸送設備の繰廻し(五〇) 貨車の不足をどうするか(五〇) 貨車に空間を作るな(五一) 遠廻りでも空いてる線路で(五三) 「かもめ」や「さくら」はなぜ廢止されたか(五三) 勝つために一砲の輸送力も國家目的に(五五)

戦ふ鐵道の最高戰略 五

戦時陸運非常體制(五六) 海上輸送を陸上輸送に移す餘裕は?(五九) 輸送施設の増加だけでは間に合はぬ(六一) 積載量の多い貨車の新造(六三) 輸送力の經濟的な使用方(六五) 陸と海との輸送の分擔(六五) 日常生活品は近くの産物で間に合はす(六七) どんなものが陸上輸送へ廻されたか(六九) 荷受の場所を陸運に都合よく(七一)

917
528

戦時陸運非常體制下の旅行……………七三

旅客輸送にはどんな手を打つべきか(七三) 定期旅客の激増(七四) 長距離旅客の増加
(七五) 不急旅行をどうして抑へるか(七七) 旅客輸送力を貨物輸送へ(七九) 列車ダイヤを客車より貨車本位に(八〇) 運賃による抑制(八二) 切符の發賣制限(八三)
旅行の許可制と切符制(八四) 旅行制限は國民の協力が唯一最善の方法(八四) 客車の種類を減じて収容力の増加を圖る(八六) 通勤時刻の計畫的構成(八七) 特定時間に特定列車の運轉(八八) 抑制で浮かした輸送力の利用(八八)

其の他の陸運……………九〇

輸送は國民全體の責任……………九二

一砲の節約はそれだけ多く武器が送れる(九三)

はしがき

戦争には勝たなくてはなりません、絶対に敗けてはなりません。戦争に敗けるといふことがどういふものであるか、歴史をかへりみるまでもなく、今度の世界大戦に於いて、盟邦ドイツの一撃によつて敗れ去つたフランス、オランダ、ポーランド、チエコスロバキヤ、ギリシヤなどの國々の現状を見るだけで澤山であります。まして萬邦無比の國體を三千年の間完全無疵に護り徹して來た日本が、どう假定を置いても米英如きに敗れるなどといふ事は考へ得ません。日本の歴史あつて以來三千年、外國と戦つた事は幾度となくありますが、一度でも一步でも祖國の土を敵に踏ましたことはいのです。これは、どの戦争でも日本國民が物質的に安樂な生活をしようとか、他國を征服して威張らうといふやうな米英的な野心から戦争した事は一度もないからであります。

われわれの當面する大東亞戦争は日本の戦ふ聖戦の内の聖戦であつて、この戦争に

勝ち抜くことによつて、日本三千年來の一貫してかはらぬ八紘爲宇の大理想が實現し、眞の平和が確立されることになるのであります。この聖戰のこの意義を思ふだけでも敗けてはならぬ、敗ける筈のない戰爭であります。

しかし、「戰爭」といつても今日の戰爭は「總力戰」と言はれ、昔の戰爭とは非常に意味が違つてゐます。昔の戰爭は武力と武力、第一線と第一線との争闘であつて、武力戰の勝敗が直に戰爭全體の勝敗を決したのであります。ところが今日の戰爭は、もちろん武力戰において絶対に勝たねばならぬことは昔も今も變りありませんが、しかし武力戰に勝てば必ず戰爭に勝つといふことにならないのであります。これは第一次世界大戰の際、ドイツが武力戰では壓倒的勝利を得て、敵兵をして一步も祖國の土を踏ませなかつたに拘らず、遂にあの慘敗を喫したことを見ても明かでありませう。

これは何故でありませうか？

一言にして言へば今日の戰爭はその規模が昔のとは比較にならぬほど大きく、従つて第一線所要の兵力や、兵器彈藥其の他の物資の消費が、我々の想像もつかぬほど巨大である爲に、その國全體として保有する人及び物が如何に多くとも、それが速に武

力に轉換し得るのでなければ、第一線武力の維持増強ができないからであります。だからどんなに老大な人口、どんなに豊富な物資をもつてゐても、それが直に戦力の強大さを示すものではないのであります。ここに「持たざる國」日本が「持てる國」米英を敵として勝ち抜き得る所以があるのであります。況んや皇軍の忠誠勇武なる、精神力の強烈なる、訓練の到れる、全く敵米英の遠く及ぶところではなく、わが一發の彈丸はよく敵の百發に相當し、皮を斬らせて肉を斬り、肉を斬らせて骨を斬らすむは己まぬ皇軍の見敵必殺の戦法あるに於てをやであります。

皇軍に關する限り武力戰において勝敗を問題にする必要はなく、絶対皇軍に信頼して差支へないのであります。後續部隊の補充に、兵器彈藥の補給について、皇軍が何等の不安不足なく戦闘を繼續し得るためには國民一般の態勢はどうであるか、第一線のそれに即應してゐるかといふことが問題となります。これが總力戰の實體です。

ところでこの總力戰下の銃後といふものの意味、役割であります。これはもうこの頃誰も銃後といふ言葉を使ふ人がないやうに、總力戰においては戦線も銃後もないのであります。たゞ戦線では敵と直接相對して武力と武力、肉體と肉體、眼と眼と

が相打つのですが、銃後では空襲がない限り敵と直接相打つことはないといふ點がちがふだけであります。

しかし銃後に於いては眼に見えない敵、すなはち生産増強、消費の徹底節約、敵の精神力と戦はねばならないのであります。これは言ふに易い事柄であります。敵を眼にみないところの、この平穩で美しい日本内地に於てこの見えざる敵と戦ふ事、特に國民全部が自發的に國の施策に協力するといふことは、生易しい努力、一通りの精神力で出来るものではありません。何十年來馴れ何の疑を持たなかつた生活の内容なり様式なりを、祖國の興亡をかけた戦争といふ見地から、「これでいいのか」と考へ直さなくてはならないのです。「祖先傳來」だとか、「家憲」だとか、「思出」だとか、「外見」だとか、「慣習」だとかいつたやうな、或は平時なら尊重される事柄は一切無視されなくてはならない、こんな事はすべて祖國興亡の前には「わたくしごと」に過ぎないのです。その「わたくしごと」の精算が實は一番むづかしいものです。例へば古銅の回收が行はれてゐますが、寺の梵鐘やホテルのシャンデリヤの回收に大賛成する人でも、使ひ馴れた銅壺や先祖傳來の置物となるとかなり愛惜をもつことでせう。しかし戦争

に勝てる條件は、かうした「わたくしごと」を公のために捨てれば捨てるほど、忘れれば忘れる程よくなつて来るのです。大陸や南方の戦線では食ふ物も食はず、眠る間も眠らずに凄惨な死闘が續けられてゐることを想ふと、出来るものならわれわれも銃を執つて戦線に立ちたい、日本人なら誰も血潮をたぎらせてこう思ふのは當然のことです。だがわれわれにそれが許されないとすれば、せめて今の立場において、われわれの力で出来ることはどんなつらい又はどんなつまらぬことでも立派にやりとげて行かうではありませんか。そしてこれはまた第一線に立つて戦ふに劣らぬ大切なことなのです。かうしつかりと覺悟してわれわれの周圍を見廻し、われわれの生活をふりかへつてみると、お國のために、戦力増強のために、戦争に勝つためにわれわれが今直に爲し得ることがこんなにあつたかとびつくりするのです。

その大きな一つが輸送への國民協力といふ事です。もともと輸送といふものは、われわれの日常生活にとつて恰も水や空気のやうに無くてならぬものでありながら、仕事の内容が専門的であり、而も我國の海陸輸送殊に鐵道輸送が今まで非常にうまくよく行はれてゐたために、一般には殆んどその重要な事、その役割が認識されてゐない

のです。が後で述べるように、現代の戦争の勝敗は輸送如何に在ると言はれてゐるのですから、この際はどうしても輸送といふものについて國民一般の認識を深めて、國民の誰もが自分の出来る範囲で輸送力の増強、従つて戦力増強のための輸送に協力して貰はなくてはならなくなつたのです。この小冊子は、戦争遂行上輸送はどんな役割を持つものか、我國の輸送の現状はどうか、どこに問題があるか、どう一般國民は輸送に協力すべきかなどについて率直にお話して、國民一人残らずの協力をお願いする一つによすがとして書きつづるものであります。

戦争と輸送

大運送と小運送

輸送といふと、汽車や船舶による人や物の輸送を考へるのが普通でせう。一應それでよいのですが、それは一應であつて輸送の實體をつかんでゐるとはいへません。といふのは、旅行をしても目的地が驛から二里も三里も離れてゐるところですと乗合自動車があればそれに乗りませうし、また貨物は人の様に自分で歩けない譯ですから、驛から轍どうしても人の肩か、手車か、馬車か、貨物自動車かで運搬しなければならぬのです。この様に輸送の實體は鐵道なり船舶なりの輸送（大運送）の外に、その両端の運搬（小運送）が附加されて始めて完成されるものであります。したがつて汽車や船舶の外に自動車、馬車、手車、自轉車、人力、舁なども大運送の補助機關として、或はそれ自身として重要な役割を持つのであります。一々とり立てて申しませぬ

が、常にこの事を頭に置いて、これから申上げること聞いて戴き度いのであります。

例へばなぜ果物が出廻はらぬのか

戦争前にはみかんも、りんごも、バナナも八百屋へゆけば欲しいだけ買へたのに、この頃はかういつたものはなかなか手に入らず、丸で貴重品みたいに珍重されるのです。これは一體どうした事なのでせうか。値段のせいだらうとか、品が少ないのだらうかなどと考へる人はあつても、輸送はどうだらうかと氣のつく人は餘りないのではないでせうか。この頃の果物の出廻りがよくないのはもちろん輸送のせいばかりではありませんが、かなり輸送のせいもあるのです。それは、りんごやみかんは食はなくとも戦争は出来ずから、もつと重要な物資を輸送するために、生産はあまり減つてはゐないのですが、輸送がかなり抑制されてゐるからです。

これは小さな一例ですが、輸送といふことが生産擴充に、戦力の増強に、日常生活にどんなに重要な役割を持つてゐるかといふ事が、戦時下の今日ほど痛感されてゐることはありません。平時だつて、戦時下だつて、輸送が色々の面で非常に重要な役割を果してゐることに相違はなく、廣く深く細かくわれわれの生活に、文化に、産業に

まなく滲みこんでゐるのですが、平時は圓滑な輸送を妨げるやうな事由が少く、また輸送しなければならぬ貨物の數量や種類が平素と非常にちがふために、輸送の苦心、輸送の果してゐる役割といふものが、一般の人にはわからないだけです。それが證據には大正十二年の關東大震災に汽車や電車が不通になつたときとか、或は時に發生する水害に因り鐵道が不通になつたときとかにする旅行の不便や苦勞、なかなか荷物の届かないで困つたことなどを思へば直ぐわかることです。言ひかへれば平時は輸送が非常に圓滑にいつてゐるために、輸送の重要なこと、輸送の有難味がわからないわけなのです。これはまあ、たとへれば女房が病氣をして始めて女房といふものの有難味がわかる、といつたやうなものでせう。

輸送力の不足するわけは？

ではなぜ平時と戦時下とかういふ相違が生じて來るのでせうか、日本の鐵道が敵の航空機に爆撃されたといふ話も聞かないし、水害などで時に支障の起ることは知つてゐるが長くて一週間もすれば復舊してゐるぢやないか。まことにその通りであるばかりか輸送力は大馬力で増強されてさへゐるのにかうなのです。これは決してをかしな

話ではなくそうなるのが當然なのです。次にやゝ詳しくその理由を考へてみませう。
運ばねばならぬ物の量

第一に輸送せねばならぬ、または輸送して欲しいといふ貨物の數量の問題です。言ふまでもなく戦争といふもの、殊に近代の戦争は、我々の想像もつかぬほど澤山なものを生産するの物資を消費するものです。一寸考へてみても戦場では働き盛りの青壯年者が何百万人か毎日毎日非常な肉體的活動をしてゐるのです、それも米その他の物を生産するためにはありません、米はむしろ平素以上に食はれるのですから、戦場で食はれる米だつて大したものには相違ありません。

その他、兵器、彈藥、被服、馬匹、艦船、航空機等あげて行けば際限がない程多種多量の物資が消費されます。又いくら物價が高くなつたといつても、一日一億に近い國の豫算から考へても並大抵の物資でない事がわかります。しかもその消費される物資は、平時なら大きな部分が生産的消費として商品なり製品なりになつて、どこかに蓄積されてゐて生産が寧ろ消費を俟つてゐるのですが、戦争の場合にはその大きな部分が直ぐに戦闘物資として、最後の消費として消えてしまふ譯ですから、絶え間なく

それを補充しなくてはなりません。

ここで思出していただきたいことは、その物資が消費されるまでの間に、何等かの形で、何度か輸送といふ過程を経て來てゐるといふことです。

更に注意すべき事は、戦時下の輸送物資と平時のそれとは内容が非常に異るといふことです。すなはち先づ國民の日常生活になくてならぬ物、例へば米麥類、鹽、味噌、醬油、野菜、魚類などは戦力増強上も最少必要量の輸送は確保されなくてはなりません。庭石、植木、盆栽、高級木材、高級果物、早生野菜、高級魚類、高級被服、家具類、裝飾品などとか、或は不必要に大きい贅澤な住居、何々會館、何々美術館、何々何映畫館などの建設資材とか、或は戦力増強に直接關係のない文化昂揚のための物資とか一々挙げれば際限がないのですが、とにかく祖國の運命を賭けての戦時下においては不必要と斷定されるゝかういつた物資の輸送は全く止められるか、または極度に壓縮されて、鑛石、鐵、セメント、重要木材、肥料などのやうな戦力増強にどうしても無くてならない物資が非常に増加することでありませう。

それですから平時のやうに呑氣な、のんびりした考へ方、生活、物の使ひ方からみ

れば、われわれの日常生活が段々に不自由に、不便になつて行くことは當然なのであります。

緊迫輸送とは？

第二に輸送の質が變つて來たことであります。先程申上げた様に、平時なら生産が消費を俟つてゐる、商店の店先にも、倉庫にも、工場にも。ところが戦時下においては生産力は最大限度に軍需生産に振向けられて、我々の日常生活用物資の生産は極度に制限されるやうになります。それでも開戦後當分の間は以前からの貯藏が相當ある譯ですから、物の出廻りはさう行詰つたやうに感じないのですが、その貯藏がなくなると消費が生産を俟つといふ状態になつて來ます。この間の事情は重要物資についても同様でありまして、この廣大な地域に大規模な戦争をしてゐるのですから貯藏は何時までも續かないのが當然です。

そこでこの生産と消費との間にある輸送といふものが、非常に重要な意義を持つこととなるのです。

すなはち平時なら、生産→貯藏→輸送→貯藏→消費を原則としてゐたのに、今日で

は生産→輸送→消費の形態をとるものが非常に多くなつたといふことであります。ですから、必要な物が必要量だけ必要な時期に圓滑に生産されても、もし輸送がそれに對應して的確に行はれなかつたとすると、貯藏がなくなつてゐますから直ぐに消費に支障を與へることとなるのであります。そして事實戦闘のためになくてならぬ物の輸送が非常に増加した今日においては、重要物資の特別手配をするとか、何かの理由で輸送が一寸圓滑に行かないとか、豫定しなかつた軍關係の輸送があるとかいふ場合には、日常生活用品の輸送は直に影響を受け、その結果市場に何がな、かにながないといふことになる。今日もう不要不急物資は殆んど出荷がないといつてもいいのですから、かういふ際には輸送上特別の手配を講じて消費をつながなければなりません。私どもはこれを緊迫輸送と申してをりますが、今日の輸送はこの緊迫輸送の性質のものが非常に多くなつて來たのであります。

輸送あつての物

以上のやうな譯で輸送がうまく行かないのではなく、輸送の量と質とが非常に變つて來たために、われわれはどうしても日常生活の面で輸送といふものの役割、有難味

を體驗せざるを得なくなつた譯であります。しかし、くどいやうですが輸送の大切なこと、輸送がかうした役割をつとめることは戦時下も平時も變りない筈です。われわれは戦前、餅とかみかんとか數の子とかは正月になくてならぬもの、夏はさくらんぼを、秋は松茸をと定めてゐたのですが、それ等の物がどこに生産され、どうしてわれわれの手に入るかを餘り考へなかつた、ところが漸く今日輸送といふものを發見してみると、餅は越後や東北からもち米が輸送されるから食へたのであり、みかんは静岡縣や紀州から、數の子は北海道から、さくらんぼは山形から、松茸は京都から輸送されて來ることがわかつて來たのです。輸送あつての物であり消費である譯であります。

乗物の混雜するわけ

今までのことは物を中心として貨物輸送についてお話したのですが、それでは人の輸送の方はどうなのか、平時と戦時とはどうちがふのか、と直ぐ誰も考へるに相違ありません。人の輸送も汽車が同じ線路を走る限り、物の輸送とちがふ筈がなく、有りやうは毎日國民自身が汽車や電車に乗つてみて、しみじみと戦争なるかなの感を深くして居られること、思ひます。寢臺券一枚買ふのにも長時間行列をせねばなりません

し、たまに土曜日曜を利用して湘南方面へ家族連れで出かけ様としても、何時間か行列しなければ切符が手に入らないし、また朝晩の通勤通學に電車なり近距離列車を利用される人達は、「乗る」といふよりも「押し込められる」といつた感を深くされるでせう。これは何故でせうか、簡単に言ふと、汽車に乗る人が非常に増えたにも拘らず輸送力の方はそれに應じて増やせない、増やせないどころではなく、寧ろ減る傾向に在るからです。こんなに汽車電車が混雜して居るのを一體鐵道省は知つてゐないのだらうか、輸送力を増やすどころか反對に減らすとは何事だ、と非難される人もあることでせう。その非難は當然ですし又鐵道省としても、もつと人の輸送力を増加したいのは山々なのです。だがそれにも拘らず減らさなければならぬし又この際は減らしても差支へないと考へてゐるのです。ここは大切なところですから、私が申し上げるところを基礎にして、國民各位がそれ以上のものを考へ、それ以上のものをさとしていたゞきたいものです。

旅客とか旅行とか言つてもその目的、その用向は色々あることは勿論です。文明開化の今日、生れて一度も汽車旅行をしない人は一人もないといつてよいのでせう。昭和

十六年度の統計をみても内地人は一年三十回汽車電車に乗った勘定になつてゐます。
今までの旅行は

そこで先づ、今までに皆さんが何んの爲に、どういふ旅行をされたかを考へてみてほしいのです。それも平時ならどういふ旅行をしようと先づ先づ問題はありませんが、大東亞戦争が毎日激しく戦はれてゐる今日、賞與が案外多かつたとか、昇給したとか、何かしてお錢が餘つたとかいふやうなときに、どこかの温泉へ出かけたとか、名所見物をしたとかいふことはないでせうか。かういふ旅行をすることは悪事だとか、國賊だとかいふのではありません。しかし輸送力が足りなくて、どうしても旅行せねばならぬ人や、戦争に必要な物資または生活必需品とかさへも満足に輸送出来ないと
言はれる際に、格別にこれといふ用事もないのにたゞ漫然と汽車に乗つて、自分で働いて得た錢を自分で使ふのにどこがいけないのだと言つた様な氣持の旅行は、この戦時下に正しいものでせうか、少くとも相應しいものとは言へないやうです。第一線では、三度の食を二度にも一度にも減らしてさへ、夜となく晝となく死闘が續けられて居るといふときに、買へるからと言つて買ひ、有るからといつて使ふ、或は自分の働

きだからと言つてむやみに遊山旅行や見物旅行をするといふ氣持—かういふ氣持が日本人として良心にそむくことなしに出来ることでせうか。一步譲つて人の氣持の問題はその人に任すとして、國の立場、聖戦完遂の立場から考へてみれば、假りにかういふ旅行が健康上いいとか、人格知識の向上に役立つとかいふことであつても、勝つためには矢張り自肅して欲しいし、やめて貰はなくはならぬ旅行と斷定しなければなりません。

ところが現在一日何百萬人といふ旅客が國有鐵道を利用してゐるのです。

だからその一人一人について、何んのために、どういふ用向で、どこへ旅行なさるのですかと質す譯にも行きません。そこで鐵道の方では一方的に色々の資料を利用し色々の角度から考へて、この程度は不必要な旅行に相違ないと認定して、そいふ旅行をやめて貰ふ方策を講じ、それだけ人の輸送力を減らして行くといふ方法をとる外はないのです。

近代戦は輸送戦

さてこのやうに國民に對して、平時的な考へ方からすれば非常な迷惑といふべき苦

勞をかけて出して貰つた輸送力は、戦争に、戦力の増強にどう使はれたか、また使はれるか、といふことをみてみませう。

近代戦は輸送戦だ、と言つても過言ではありません。輸送戦といふ場合にはもちろん輸送の量と速度とを含めて考へなければならぬでせう。前にも述べたように戦費や國費からみてもわかる通り、近代戦はわれわれの想像を絶した多数の兵員が動員され、大量の物資が消費されるものですから、兵員及び兵器彈藥その他の軍需品を戦場に送り届ける輸送や、兵員の召集及び軍需品の原材料の輸送は極めて多数大量であります。この輸送に輸送力が應じ切れない事があつては戦争に勝てないことになります。と同時に兵員が召集を受けて戦場に達するまでの速度、原材料が生産されて軍需品となつて戦線の兵隊の手に渡る迄の速度が、速ければ速いほど戦争は味方に有利に進展するのであつて、戦線が内地から軍需品が来るのを手をあけてまたなければならぬやうなことでは、味方の兵隊は苦戦しなくてはなりません。

敵以上の彈丸と食糧を前線へ

もちろん皇軍の強いこと、連戦連勝してゐることは武器の量や質のみによるのでは

なく、御稜威の下一切の私を忘れて勇戦力闘する皇軍の精神力によることが極めて大きいのであります。しかし日本人として考へてみて下さい、敵米英の兵隊がたら腹食ひ、澤山の彈藥と優秀な兵器とをもつて樂々と戦ふことが出来るのに、もしわが皇軍の勇士達が軍需品の補給が間に合はないために、食ふものも食はず、撃つべき彈丸もないといふ事がありとすれば、われわれはだまつてみて居られるでせうか、精神力で頑張つて下さいと言つて居られますか。自分の可愛い子供を隣家の子供に負けない様に上級の學校へも入れてやりたいとか、不自由もさせたくないとかいつて、自分の食ふものも食はず着るものも着ずに苦勞してゐるとはぬ親心、この親心が矢張りこの場合にも烈しく湧きおこつて來て、出来る限り、といふよりは敵米英よりも澤山の、そして優秀な軍需品を第一線に届けたい、と思ふのが日本人として當然ではないでせうか。

しかも忘れてならぬことは大東亞戦争の戦場の廣さです。北はアリューシャン列島から南は濠洲に到る太平洋及び印度洋といふ水域、また北は蘇滿國境から支那大陸を経て南はビルマに到る陸域が戦場です。その廣さは人間の能力では想像がつかかねませう。その廣大な水陸の戦場に、どこからも敵兵の乗する隙間のないやうに兵隊が、

軍艦が配置されてゐるに相違ないので。この戦場の廣さと戦ふ人及び艦の數とを思へば、どれ程の物が消費されるかは想像を絶するものであることは考へられるでせう。物は輸送してこそ役立つ

更に考へて頂き度い事は、その兵員なり軍需品なりを輸送する水陸域はすなはち戦場であつて、敵航空機の空爆や敵潜水艦の襲撃を覺悟しなければならぬのであつて、一通りや二通りの苦勞ではないことです。だから極端にいへば、近代戦においては所要の人なり物なりが、殊に兵員及び軍需品が、所要の地點に輸送し得れば戦争に勝つたも同様です。山へゆけば石炭も木炭も山と積まれてあるといひ、南方に行けば石油もゴムも錫も生産制限をしなくてはならぬ程あると言つても、消費者が自由にし得る状態になければ石炭でもないし石油でもない、瓦礫に等しいと申すべきでせう。石炭を石炭として生かすのは何でせうか。輸送です。だから戦争は、殊に近代戦は輸送戦だと申すのです。いやこれ以上に、戦闘そのものが輸送だといふことが出来ませう。今日軍隊の機械化が叫ばれ、機械化戦が戦闘の頂點となつた事はすなはち戦闘力の輸送の量と速度が、戦闘の最も重要な要素になつた事でありませう。航空機の爆撃は爆弾の

空中輸送ともいへませうし、敵前上陸は兵力の敵陣地への海上輸送とも言へませう。かう考へると戦争はすなはち輸送であります。同時にまた逆に輸送はすなはち戦争といふべきであります。如何に作戦が巧妙であり、また如何に兵力や軍需品が用意されても、計畫通り所要の兵力が目的地に輸送されなければ戦闘に勝つことは出来ないでせう。まことに輸送は戦ふと申すべきです。

戦ふ鐵道

陸上輸送の使命

後で詳しくお話しする積りですが、昨年十月六日の閣議で「戦時陸運ノ非常態勢確立ニ關スル件」といふ事が決定せられたことは既に御承知の通りであります。この閣議決定によつて、いはゞ陸運の超戦時態勢への突入といふ事が、戦時日本の重要國策として決定せられたのであります。輸送が戦時如何に重要であるかは既に申上げたところでありますが、その内でも陸上輸送の使命が非常に加重されたがために、右のやうな國策の樹立をみた譯なのです。そこで次に、この陸運の使命、負擔が如何に加重されたかを見ませう。

軍需輸送は待つたなし

まづ第一に軍需輸送です。戦争をして居るのですから、軍關係の輸送が平時に比し

て相當に大量となり、しかもその輸送は一日半日と雖も「待つたなし」であることは當然でありませう。この軍關係輸送については詳しく御話することは許されませんが、またその必要もないと思ひます。

船舶の代りをする陸上輸送

第二に海上輸送との關係からです。大東亞戦争は海に向ふと海の上とで戦はれる戦争です。船を利用しないでは、この大戦争に必要な兵員も軍需品も戦場に送ることは出来ない、即ち船舶は直ちに兵器なのです。そしてその軍需品の原材料、例へば鐵鑛石、ボーキサイド、石炭、ゴム、石油等はもちろん、國民生活に必要な米なども海上輸送によつて大陸や南方から、多量に日本内地に輸移入されるのです。だから船はいくらあつても足りないのは當然です。又わが海軍が如何に精銳であり如何に巨大であつても、かういふ廣大な海上の戦争ですから時にわが監視の網の目をくぐつて、敵の航空機や潜水艦が潛入し、ためにわが船舶の撃沈されることのあるのも今日の戦争では致方ありません。それに對して戦前、今日ふんだんに使ひ捨てられるほど大量の船舶を持つてゐたのなら問題はないのですが、どんな國だつて平時澤山の船舶を港に繋留し

て赤錆を生やして置ける譯のものではないのですし、そうかと言つて戦争になつて直ぐ平時の何倍何十倍といふ造船が出来るものではありません。かうなると船腹を出来るだけ経済的に使ふことを考へなければ間に合はなくなりません。

船舶貨物は貨車輸送の平均を長くする

そこでどうしても船舶によらなければならぬ輸送だけに船舶を使つて、必ずしも海上輸送しなくてよい輸送（沿岸航路）は陸運に依ることになつて來ます。これを私共は海運貨物の陸運への轉移（海運轉移）と申して居りますが、陸運の負擔の加重は先づこの海運轉移が一番大きく、また一番大事なのであります。ここで一つ知つていただきたいことは、海運貨物が陸運貨物になると、その噸數の何倍かの陸上輸送力を食ふことです。と言ふのは本來陸運貨物の輸送距離は海運貨物に比較すると相當に短いのが通例です、就中問題の生産擴充物資は戦前海外から輸入される量が多く、また國內資源にしても北海道、九州等に偏在して居るので勢ひ海運によらざるを得なかつたわけでありますから、これ等の物資が陸上輸送にかゝるのは海上輸送の兩端、即ち産地から積出港までと、陸揚港から消費地までを原則として居るのが實情です。一例

として、輸送噸數では従前から國有鐵道總貨物の三割餘を占めてゐる石炭—今後戦時陸運非常體制の前進によつて急激に増加しますが—についてみますと、戦前の昭和十一年度においては一噸平均輸送距離は七七・四籽だつたのですが、戦争後關門隧道開通に依つて九州炭が大量に山元から消費地まで直送されるやうになつたとか、或は北海道炭や樺太炭が船脚を短くするためになるべく積出港に近い本州の港に陸揚されるなどの處置が採られ、殊に戦時陸運非常體制確立によつて積極的に大量の石炭、鐵鋼、鐵鑛石、木材、セメントなどの陸上直送が行はれる結果、鐵道輸送の距離が延びて、

昭和十一年度	七〇・四籽	(指數)
昭和十六年度	六三・三籽	二〇〇
昭和十七年度	二二・四籽	二二七
昭和十八年度(豫想)	一五・〇籽	二〇三

上表の如くなつて來たのであります。これは輸送上どういふことになるかと申しますと、昭和十八年度においては、昭和十一年度と同じ噸數の石炭を輸送すると假定しても、貨車

數は二倍以上なければならぬといふことになるのです。これは石炭の例ですが、國有鐵道の貨物全體についてみましてもその平均輸送籽は

次表の如くなるのでありますから、鐵道としては、同じ噸數を輸送するとしても輸

昭和十一年度	一七〇	（指數）
昭和十六年度	一六九	二〇〇
昭和十七年度	二二〇	二六
昭和十八年度（豫想）	三九・二	二四

送距離が延びれば延びるだけ餘計貨車が必要となり、貨車がそれだけ増加しなければ何かの物資が輸送出来ないといふことになるのであります。

要するに出来るだけ海上輸送力を浮かすために沿岸航路の貨物を陸運に轉移するところが今日絶対に必要なのですが、さうすると移つて来た輸送噸數以上に陸上輸送力が食はれるといふことになるのです。

國內資源の輸送は陸運で

戦前片棒をかつげばよかつたものが、今日では全部を陸運がかつがなくてはならぬ。しかもそればかりではなく、海外資源に代る國內資源の開発が行はれると、その輸送は全部陸運で引受けなくてはならぬのであります。すなはち輸送距離がのびるばかりか輸送の絶対數量も増加しなければならぬのであります。

海外資源の輸送は船舶で

第三は國內資源の開発からであります。大東亞戦下の船舶の使命は前に述べた通り

でありますから、國內資源で間に合ふものは出来るだけ國內資源の利用に轉換して、海外からの輸移入を少くし、それによつて浮いた船腹は國內では得られない海外資源の輸送に振向けなければなりません。日本といふ國はこの資源の點でもまことに「美し國」と申すべきであります。御承知のやうに二、三の物資はどうしても海外に仰がねばなりません。大部分のものは有り餘るといふものはないかも知れませんが、どうかかつか或程度の需要は充し得る位は國內に在るのです。

今は國內資源による時

戦前においては、價格とか品質とかの関係で、國內資源により得るものであつても、海外資源によつてゐたものが相當あつたのですが、そして平時可及的海外資源を利用して、國內資源は萬一の場合のために貯へて置くといふことは賢明だと思ひますが、船腹の貴重な今日となつては、一切の條件や事情を無視しても出来る限り國內資源によるべきであることは當然です。

この點を考慮して御承知の如く昭和十三年から生産擴充四ヶ年計畫が樹てられ、國內資源の開発が急速に進められた譯であります。

國內資源の開発には先づ輸送力

ところでこの國內資源の開発であります。それは一にかゝつて陸上輸送が出来るかどうかにあるものだと申しても差支へないのです。資源の開発そのものが、多くの場合既に輸送力如何、すなはち開發用資材、勞務等の輸送如何にかゝるので、それによつて生産される物資は輸送出来なければ開發が開發にならず、資源が資源にならぬことは申すまでもありますまい。

この昭和十八年は並々ならぬ年と言はれ、凡ゆる面で必死の努力、工夫が行はれるのですが、特に生産増強のために國內資源の利用が極度に強化されることは必至でありますから、陸上輸送の負擔はこれに比例して急速に加重されることもまた明らかで、われわれ輸送關係者はそのために非常な努力をし、苦心をし、用意を整へてゐるのであります。

資源は多く山間僻地にある

ここに注意すべきはかういふ國內資源は、石炭にしても鑽石にしても木材にしても、必ず山間僻地に存在するものであつて、概して陸上輸送力の小さい線區だといふこと

であります。かういふ線區で飛躍的に輸送量を増加することは工事そのものは勿論ですが、勞力資材からも今迄に出來上つてゐる線路からみると、並大抵ではないのであります。

生産、輸送、消費を圓滑に

第四にこれは前に述べたところですが、物資の需給の緊迫化といふことからあります。平時においては極めて特殊の場合は別として、生産が消費に先行して居ますから、生産工場にも、問屋の倉庫にも、商店の店頭にも買手を待つ品物が譯山貯へてゐる譯ですが、戦時においては物資によつて理由は異なりますが、とにかく戦闘遂行上必要なものの外は極度に生産が規制されますし、また重要物資にしても消費が非常に多くなりますから、とても生産が消費を待つてゐるなんて餘裕のある譯のものではありません。したがつて生産—製品にしても原料にしても—と輸送と消費とは途切れることのない一つの流れとならなければなりません。ここに生産及び配給計畫と輸送計畫との完全なる一致一貫が必要となるのであつて、この故にこの一致一貫を目的として後述する鐵道輸送協議會も設置され、又設置後極めて活潑に運用されてゐるのであります。

す。従つて萬一この三つ——生産、輸送、消費——のどれか一つに何か異變が起つて流れが圓滑に行かない場合には、これを調節するために輸送上何等か特別の手配を採らなくてはならなくなり、さうすると既定の輸送計畫を實行することが出来なくなり、輸送力が極めて不經濟に使用されるといふ結果を來すのです。

臨時緊急の輸送は計畫輸送を困難にする

全くこれは「無理が通れば道理は引込む」といふものです。例へば船の都合で豫定の時期に外米が入荷しなかつたために甲市の米の在庫量が少なくなつて、空襲の場合などを豫想すると一日もかうしては置かれぬといふ事態が発生したとすると、この場合においては問題が米ですから、出來得る限り速にこの危機を脱出する手配を講じなければなりません。乙地方から臨時に補給するとか、手持の多い丙市から廻すとかいつたやうな臨時に輸送手配をする譯です。計畫輸送をしてゐる今日では、輸送力は全部物資別に配當されてしまつて、一穗の餘裕もない筈ですから、既定計畫の外に新にこの米の臨時輸送をするとすれば、既定の全計畫を組直してやりくりをするか、簡單に何かの物資を犠牲にして米を増やすかしないでは出來ないのであります。これは米を

例にとつたまでですが、近頃はかうした緊迫した特別手配による輸送がすべての物資について非常に多くなつて來て居ります。その結果、折角輸送力を最も有効に使ふやうに作られた輸送計畫を變更せねばならなかつたり、他の物資をどうしても一時抑制せねばならなかつたりして、他の物資の生産配給にも支障を來すことも少くありません。が、この手配をとらなければ全體としての物の動きに支障する事になるのですから致方ないことなのです。われわれ輸送関係者の一番苦心するところはこの緊迫輸送に在る譯です。

近距離貨物は輸送力を低下さす

第五には貨物自動車との關係からであります。これは海運と陸運との關係と同じなのであります。既に御承知の様に、支那事變勃發以來ガソリン燃料の消費規制は漸次強化されて今日に到つたのですが、その間非常な苦心努力の結果、戦争前には夢想もしなかつたほど代用燃料の利用が普及發達したものの、矢張り自動車燃料としてはガソリンに及ぶものはない譯ですから、或程度の輸送力低下は致方ありませんし、又國內資源開發が進むにつれて鑽石、木材、木炭などの鐵道小運送（山元から驛までの

運搬)のために、貨物自動車は都會よりは寧ろこの産地方面に重點を置かなくてはならぬといふのです。その結果貨物自動車にはねられた貨物は自然鐵道に殺到して來た譯であります。戦前には鐵道貨物は運賃の關係からほとんど貨物自動車に轉移して行つて、これを引留めるのに鐵道としては色々苦心したものです。今日では本來鐵道輸送によるべきでない極めて近距離の貨物までも、鐵道に殺到して來るのであります。今度は貨物の來ないようにと苦勞して居る譯です。とにかく相當多量の貨物自動車貨物が鐵道に轉移して來てゐるのであります。海運貨物とは反對にこれはまた極めて近距離のものが大部分であります。ところが輸送上は海運貨物の如き長距離のものが鐵道輸送能率を低下せしむると同時に、貨物自動車貨物の如き近距離のものも亦甚だしく鐵道輸送能率を低下せしめるのであります。

それはかういふ近距離貨物は、先づ第一にレールの上の輸送時間よりは貨物積卸のために發着驛に在る時間の方が長いのが通例ですから、貨車が輸送具としてよりは倉庫として使はれるといふことであり、第二に大都市附近には必ず一つ、多きは三つ四つの操車場といふものがあつて—ここでは各線から行先の雑多な貨車を連結して入つ

て來る澤山の列車をすつかり分解して、今度は行先方向の同じ貨車を集めて新しく列車を組成する仕事をするのですが、かういふ仕事ですから貨車は自然長時間こゝに留められます—この近距離貨物を積んだ貨車もこの操車場にかゝる譯ですから、それだけ貨車の廻轉率が悪くなるばかりか、どうしても鐵道輸送をしなければならぬ貨車を扱ふ操車場の能力を食ふ事になるのです。しかしながら、重要物資の輸送を確保するために、貨物自動車の能力が足りないとするれば、鐵道はかういふ貨物の輸送も引受けて行かなければならないのであります。

人の輸送と物の輸送

第六は旅客輸送と貨物輸送との關係からであります。これがもし戦時下だから貨物輸送さへうまく行けばよい、旅客輸送はどうでもよい、と言ふことが許されるなら仕事は非常に樂です。尤も世間には旅客列車なんて一本も要らない、と言はんばかりの意見を述べる人もありますが、よく考へてみると物と人との移動は或程度不可分の關係に在るのであります。つまり物を動かすためにはどうしても或程度人も動かなくてはならない事です。これは長距離旅客にも相當ありますが、一番はつきりしてゐるのは通

勤旅客です。官公吏、會社員、工場の工員などの輸送がうまく行かなければ、戦時下重要な生産擴充もうまく行く道理がありません。ところで旅客列車と貨物列車とは同じ線路を走るのであり、車輛や設備の増強も勞力資材で相互に競合するといふ譯で、結局輸送力を客貨にどう配分するかといふことになつて來ますから、こゝにいふ際にはどう工夫したつて兩方とも満點の輸送は出來ないのであります。たゞ戦時下には貨物輸送に重點を置かなくてはならぬといふことだけがはつきりしてゐるといふ譯です。したがつて重點は置かれなくても重要な旅客の輸送は、重要物資同様に、輸送を確保して行かなければならないこととなります。この兩者の調整に一方ならぬ苦心がある譯です。

關係者以外に判らぬ輸送の苦心

第七に鐵道貨物の内容からであります。鐵道輸送は海運に比べるといはば小運送とか配達とか言ふべき程度のもものが非常に多く、輸送の單位も小さく輸送の經路も細かく輸送貨物の種類も種々雑多であります。海運のように、生産擴充物資に輸送力を集中し、關心をそこにのみ置くことが出來れば計畫も實行も簡單に迅速に行きますし、輸送能率も、もつともつと高くなります。けれども鐵道輸送が船舶のように重要物資

に輸送力を集中し、港から港まで輸送して済ますといふような輸送をしたなら結果はどうなりませうか。先づ特定驛ではいくら能力を増強しても到着貨物を呑み切れぬことになりませうし、また石炭、鑛石、鐵、木材、米などは必要以上に輸送されるが、量も少く一寸考へては戦時下大して重要ではなさそうである重要な物資とか、われわれの日常生活になくてならぬ物などが殆んど手に入らなくなりませう。いはゞ船とか貨物自動車とか、輸送し易い物資、輸送し易い量、輸送し易い區間の輸送をさらつた残りまでも鐵道が引受けなければならぬといふことなのであります。この鐵道の一見眼につかぬ輸送があればこそ今日物資の生産配給がとにかく圓滑に行はれてゐると言ひ得るのであります。かういふ輸送は、輸送計畫にも輸送手配にも非常な苦心が必要で、全く専門家でも頭の痛くなる仕事ですが残念乍ら部外者にはわからないのです。いはゞ鐵道輸送は凡ゆる物資の生産配給の何れの面からみても最後のたよりとなつて居るのであります。だから鐵道輸送がなくなるといふことはその物資の生産も、配給もなくなるといふことに他ならぬと申すべきでせう。

右の外にも一々擧げて行けば色々ありますが、その主なものをみれば先づ以上のや

うな理由から、鐵道の使命は戰時下特に重大さを加へて居るのであります。

ではこの使命を完遂するために鐵道は如何に戰つてゐるか、如何に工夫し、如何に努力してゐるかといふことであります。新なる車輛、線路その他の施設の増強は輸送力増強の重點であることは素人でもわかることですから、こゝでは特別なものを除いては省略致します。

計畫輸送のやり方

先づ第一に申上げたいのは計畫輸送の實施といふことであります。計畫輸送とは簡單に言ひますと、生産配給計畫殊に配給（消費）計畫と輸送計畫とを一致せしめ、輸送力を最も經濟的に使用し又同時に配給を圓滑にすることであり、輸送と配給との何れが主動的と申すのではなく、相互に情勢を睨み合せてそれぞれの計畫を樹てるのであります。輸送を計畫化するといふこと自身既に輸送力のさうくつといふことが出發點でありますから、計畫輸送においては、どうしても輸送から生産消費に注文をつける場合が多いのであります。平時の如く海陸各輸送機關の輸送力に餘裕があつて、生産配給面の要望通り、來るものは拒まず、何でも輸送するどころか、注文取

りまでもするといふことは、この場合絶対に爲し得ない状態なのであります。

前にも申上げた如く、輸送力はいくらあつても足りない現状で、若し戰前のやうに輸送といふものは荷主に貨車を貸し、その代りに運賃を貰へばいいのであつて、何が積込まれるか、誰の貨物か、どこへ行くかなどを問はない、來るものは拒まぬといつた輸送の仕方をしてゐたのでは、戰爭遂行に不可欠な生産擴充物資や生活必需品の輸送を確保する事が出来ません。輸送の内容にまで國の要請、戰爭目的を反映させて、先づ生産擴充物資や生活必需物資に必要な輸送力を割當てた上、輸送力が餘つてゐたならその他の物資を輸送するといふことでなければならぬのであります。そこで戰力の増強に必要な物資の消費面からみた輸送要求と、輸送力からみた消費面への要求とを合致させることを目的として、昨昭和十七年五月鐵道省に鐵道輸送協議會（勅令第五一二號）が設置せられたのであります。鐵道輸送協議會官制の第一條をみると

「鐵道輸送協議會ハ鐵道輸送中央協議會及鐵道輸送地方協議會トス

鐵道輸送中央協議會ハ鐵道大臣ノ諮問ニ應ジ鐵道輸送地方協議會ハ鐵道局長ノ諮問ニ應ジ戰時ニ於ケル國有鐵道ヲ根幹トスル陸上輸送ノ綜合計畫ノ設定及遂行ニ關ス

ル重要事項ヲ調査審議ス

協議會ハ前項ノ事項ニ付關係行政廳ニ建議スルコトヲ得

と規定せられて居ります。すなはち鐵道輸送協議會は中央協議會と地方協議會との二段組織であつて、前者は鐵道大臣の、後者は鐵道局長の諮問機關として、單に生産配給計畫と輸送力とを適合せしめた輸送計畫の「設定」に參劃するばかりでなく、その計畫の「遂行」についても協力せねばならぬし、更に進んで協議會独自の見地から關係行政廳に對して「建議」をすることも出来るのであります。

従つてもし、眞劍に、忠實に運用せられたならば、この協議會は、陸上輸送の面からわが國の戰時經濟參謀本部としての役割を果す事が出来ると申しても過言ではないのであります。また事實協議會設置以來の活動状態、殊に協議會の委員その他の關係者の熱意努力からみますと、設置の主旨が完全に達成せられて居るのみならず、この經濟參謀本部たるの實も擧げられようとして居るのであります。尙この協議會にかげられる事柄は、旅客輸送關係でも貨物輸送關係でもよい事になつて居りますが、差當り貨物輸送についてだけ諮問せられて居るのであります。旅客輸送については事

柄の性質上から、かういふ機關は必ずしも必要でなく、寧ろ別な方法、別な機關を必要とするものと考へます。協議會の組織及び運用は中央協議會も地方協議會も大差なく、それぞれ委員會、幹事會及び連絡員會の三段に別れてゐますが、この三段構への運用、殊に連絡員制度は勅令に定められてゐるのではなく運用の必要上から設けられたに過ぎません。この委員及び幹事は關係官廳、重要物資の統制會その他の統制機關、海陸輸送統制機關（地方協議會はこれ等の官廳及び機關の地方廳及び地方機關）から、それぞれ然るべき責任者が任命せられ、連絡員はそれぞれ實務擔當者を鐵道省から指定してゐるのであります。この三段の組織がどう運用されるかと申しますと

委員會

- 一、年度及四半期輸送計畫策定方針の調査審議
- 二、年度及四半期輸送計畫の調査審議
- 三、年度及四半期輸送実績の檢討

四半期毎に開催

幹事會

- 一、委員會附議案の下調査審議
- 二、月間輸送計畫の調査審議
- 三、月間輸送実績の檢討

毎月開催

連絡員會

一、年度、四半期及月間輸送計畫資料の蒐集
二、情報の蒐集及交換

毎月開催

といふのでありますが、これらの會議は陸上輸送に關する重要案件のある場合は、定期會議の外随時開催せられるのであります。簡単に申しますと、委員會は四半期毎に開催せられて、次の年度及四半期における輸送計畫をどういふ方針で樹立すべきか及びその具體的輸送計畫に關して調査審議し、月間輸送計畫は幹事會に一任して四半期計畫に基づき毎月の事情の變化を取入れて計畫させ、連絡員は協議會の觸手として不斷に資料や情報の蒐集、輸送機關との連絡を行ふといふのであります。地方協議會は中央協議會で調査審議し且鐵道大臣の採上げた方針及び計畫を承けて、それに地方的事情を加味した詳細な實施計畫を樹てるといふことになつて居るのであります。

さて次に、それでは計畫輸送といふものゝ具體的内容は凡そどんなものであるかを見ますと、先づ計畫輸送を爲すべき物資の種類が定められます。といふのは鐵道の輸送貨物は六千種にも達するのであり輸送量も一ヶ年何千萬噸のものから何千噸のものまであつて、輸送上の手配からみても各々相違がありますので、全物資について輸送

計畫を樹てることは非常に困難であり又その必要もありません。それで現在では、戰時下の重要物資で量も相當に多い三十數品目を採上げて計畫物資とし、この物資については嚴重に生産配給計畫と輸送計畫の適合を圖るのであります。もちろんその他の物資の輸送は確保しない、どうでもいいと言ふのではなく、數量が少いか、季節的貨物であるか、地方的に移動するものであるかでありますから一々輸送力の割當をしなくても、一定の貨車を驛に割當すれば驛限りの手配で完全に輸送出來るのであります。

次に輸送力ほどの位あるかをみて、この場合物資毎に生産配給事情、生産地、消費者、線區資は總括的に割當てますが、この場合物資毎に生産配給事情、生産地、消費者、線區毎の輸送力、その他各般の最も新しくは確な情勢を取入れて、重要物資でも差支へない限り輸送要求の全部を許容しないで先に繰延べるといふことも行ふのであります。これは計畫輸送の最も大きな目的が、生産配給事情をよく考へた上、重要物資と雖も出來得る限り毎月毎日の輸送量を平均的ならしめて、輸送力を最も有効に使用することとに在るからであります。ですからその代り、時期に依り線區により輸送力の餘るときは、平素抑制され勝ちな物資をその際出來るだけ送越すことも行はれる譯でありま

す。大體現在鐵道で行つてゐる計畫輸送は以上のやうなものでありますが、技術的にはまだ理想の域には達してゐないのであります。また輸送力が今日のやうに詰つて参りますともつと徹底した計畫輸送が行はなくてはならぬと考へます。しかし鐵道輸送は船舶輸送に比べると、運搬具の數は多く、輸送の経路は複雑多岐です。しかも輸送の單位が小さく細かいのであつて、いはゞ物資の末端配給直前の輸送でありますから、非常な人手と時間をかけなければ徹底した計畫輸送は困難であります。輸送計畫としてはそこまで細かく徹底する必要がないのみならず、むしろ或る限度以下は下部機關の日々の手配に任して置く方が物の動きの實情にも合ふし、また輸送力を最も有効に使ふ所以とも考へて居ります。

戦ふ鐵道従事員

第二は輸送能率の昂上についての努力、工夫についてですが、先づその内人的方面即ち従事員の士氣昂揚と能率増進といふ點はどうでありませうか。仕事量の急激な増加に對して人力の不足を補ふべき設備の増強は、固より此際は大して期待し得ないし、人員の増加も亦戦時下勞務問題のやかましい折柄ですから比例して行けないことはも

ちろんで、勢ひ現在の従事員の士氣を昂揚し能率を増進しなければ、輸送の使命は果し得ないことになるのであります。先づ戦時下従事員一人

年度	指數
昭和十一年度	100
昭和十二年度	103
昭和十三年度	110
昭和十四年度	116
昭和十五年度	133
昭和十六年度	135
昭和十七年度	139

年度	指數
昭和十一年度	100
昭和十二年度	112
昭和十三年度	115
昭和十四年度	118
昭和十五年度	125
昭和十六年度	129
昭和十七年度	132

平均の仕事量がどう變つて來たかを輸送量の指數からみると、上表右の如く平均して三割方餘計に働かねばならぬことになつてゐますが、これは全國平均でありますから、仕事に依り所に依り五割も六割も加重されてゐるものがあることが豫想されます。

殊に注目すべきは、總従事員の數は上表左の如く、ある程度増加してゐるのでありますが、次表に示す如くいはゆる未熟練者が激増して居ることでありまして、結局七割六分の數の上での増加は、質に依つて換算すれば恐らく二割か三割の増加にしか當らなくなるのであります。これは、更にこの點で一人當り仕事量を實質上加重することになります。

勤続年数別人員割合(%)

	昭和十一年度	昭和十六年度	昭和十七年度
五年未満	三三、四	五五、一	五七、三
十年未満	二六、七	八〇、〇	九四、四
十五年未満	二七、六	七八、八	五、五
二十年未満	二〇、五	一四、〇	二二、〇
二十五年未満	六、五	一〇、一	一〇、二
三十年未満	三、七	三、二	三、六
三十年以上	一、三	一、八	二、〇
計	100、0	100、0	100、0

倍かの仕事をしなければならぬといふことになつて居るのであります。

輸送の完璧のかけに

更に國民各位に是非認識して欲しいことは、鐵道輸送は人の眼につかぬところに最も大きな苦勞が在るといふことであります。といふのは日本の鐵道は、自動車や道路が発達してゐないとか、鐵道収入の關係とかから、從來旅客輸送に重點が置かれてゐたのであります。列車ダイヤは旅客の流れにしたがつて旅客列車が設定せられ、萬

事旅客列車に都合のよいやうに編成せられてゐますから、貨物列車は旅客列車が威張つて通る合間をねらつて窮屈な思ひをして走らされるのです。

夜勤の多い従事員

その貨物列車にしてからが、驛で貨物の積卸が陽のある内に出来るやうに設定されますから、貨物列車自身は夜走るのが原則です。旅客列車も長距離のものは旅客がねむつてゐる間に目的地に着かせやうといふので矢張り夜走ります。その結果列車乗務員は勿論ですが、操車場や列車運轉に關係する従事員も夜の方が仕事の負擔が多いといふことになり、大きな操車場の従事員などは殆んど睡る間もなく、夜中風雨のなかを走りまはされてゐるのであります。そしてこの仕事の仕方は夏も冬も、晴天でも雨天でも分秒の相違があつてはならないのです。

一體、人間が二十四時間の内一、二時間睡るか睡らないで過激な勞働をするといふことが問題だと思ふのですが、國有鐵道においては大臣までも含めた全職員の二割がこの繼續二十四時間勤務なのです。

操車場の勞苦

くどいやうですが、考へても並大抵ではないと思はれるのは、今申上げた操車場の従事員であります。操車場といふものを知つて居る人は非常に少ないのではないかと思ひますが、これは操車場といふものが、普通、汽車に乗つてゐては眼につかない地點に在るからでありまして、主として各方面から貨物列車の入込んで来る大都市の近郊とか、多数の支線の分岐點などに設置されて居ります。この操車場の使命は、貨物列車の使命とか行先とかを單一化し整理するところで、いはゞ貨物列車のたまりなのであります。

貨物は凡ゆる地方から凡ゆる地方へ輸送されますから、どこかに貨物列車のたまりを置いて、そこで一度貨物列車をばらばらにほぐして、同じ方面に向ふ貨車を集めて新に列車を編成する必要があります。こうする事によつて、列車の使命及び行先を單一化し整理することが出来ますから貨物輸送の速度も早くなり、また貨物列車を扱ふそれぞれの驛で貨車を解放したり連結したりする際にも、餘計な手数をかけないですむことになるのであります。かういふ操車場とか準操車場とも言ふべき組立驛といふものが全國にばら散かれて、各々一定の受持範圍を定めて働いて居りますが、ここに

は四六時中各方面の列車が多数出入し、取扱ふ貨車の數は一日に小さなところで〇輛大きなのは〇萬輛にも垂んとするものがありますから、何百本といふ澤山の線路、何萬坪何十萬坪といふ擴大な土地が必要です。

第一線勇士に劣らぬ従事員

組立驛は大抵本線上の普通の驛を當てますが、操車場は大部分人目につかぬところ、すなはち人家の立て込んでゐない郊外に多いのです。ですからいはば吹きさらしの場所にあつて、夏は線路の砂利で燃えるほど暑く、冬は雨風の日でなくとも身を切るやうな寒さです。雨が降ると戸外でする仕事ですから、それこそ下着まで濡れてしまふし、夜は普通の停車場の様に明るくないので足場が危く、足をすべらして負傷したり死んだりする者も決して少くありません。

ですから鐵道職員の補充や増員についても、かうした作業部門においては非常に困難であります。それでもとにかく作業を續けて行けるのは、第一線勇士に劣らぬ覺悟を持った若者が居るからであります。

一體かうした鐵道職員の苦心を知つてゐる人が何人ありませうか、軍關係の輸送や

重要物資の輸送が圓滑に行くのも、青森のリンゴはうまいとか、北洋の鮭はいいとか、さちんさちんと米が配給されるとかいふかけに、夜の目もねずにそれこそ文字通り生命をかけて働く鐵道職員の苦心奮闘のあることを考へて欲しいのです。それが大部分十六、七歳から二十歳前後の徴兵検査前の少年がやつてゐるのです。皆さんが旅行される時とか、通勤列車などで、時に若い鐵道職員が汚い正服姿で混雑してゐるのも知らないのか、平氣で座席にねむつて居るのを見かけられることがあります。職員のかせに怪しからん、と思はれるのは御尤もです。しかしかうした苦しい作業の疲勞がさせる場合もあることを知つていたゞき度いのです。本人は始終上長から、お客さんには必ず席を譲らねばならぬことを喧ましく教へられてゐますから、お客さんを立たして置いて自分は樂々、とねむつてゐられるものではないのです。全く人間はねむさをこらへるのは死ぬ程つらいものです。

前線を偲んで能率増進

さて以上のやうな譯で、仕事がどしどし押しかけて來て、従事員の士氣を昂揚し能率を上げさせずには置かないのが現状ですが、鐵道省としてはこの志氣の昂揚と能率

増進を計畫的積極的に促進するために、鐵道奉公會、鐵道教習所、鐵道鍊成所などの精神鍛鍊、技能鍊成の機關を設置して青壯従事員の訓育に努力してゐますし、また時々「輸送總力旬間」とか、「戰時貨物増送月間」とか、「無事故月間」をやるとか、「何々研究会」とか、「何々協議會」とかいふものを、毎週とか毎月とか、各驛または一定區域内の全驛で開催して、仕事の系統によつて能率の向上、内容の改善につき具體的に研究させるといふ事もやつて居ります。かうしてとにかく、あれこれと眼先をかへて従事員の士氣の昂揚と能率の増進に努力してゐるのであります。しかしわれわれ鐵道職員は、第一戰で日夜生命を忘れて勇戰奮闘をせられる皇軍將士を常に思ひ浮べて、自分達の仕事が苦しいとは申し度くありませんし又この苦勞を誇らうとも思ひません。お互同志相戒め相勵まし合つて、未だ足らざるを憂ひ自ら鞭つて居るのであります。戰時陸運非常體制確立に際して鐵道大臣も特に部内に對して、

「……三十八萬鐵道職員はその責務の重大なることを充分自覺し、總力を結集し、挺身奉公、國家の負擔に應へるの決意を新にしなければならぬ。今や事の成否はわれ等鐵道職員の努力に懸つてゐるのである。平素から鍊成された團結力、先人より受

け繼いだ傳統の力、燃ゆるが如き輸送報國の精神、これを強力に發揮するのは正にこの秋である。綜合戦力の増強は先づわれ等からの確信を以て、上下一致率先垂範の實を掲ぐることを切に期待する……」

と訓示されてゐるのであります。國民各位は大東亞戦下陸運の使命達成については、國有鐵道職員の決意に信賴され、一點の不安を持たれるところはないのであります。輸送設備の繰廻し

第三には物的施設、すなはち車輛とか線路とかいふ各種輸送設備の運用効率の向上であります。これについては申上げれば際限がありません。次に主なるもの二、三を拾つて申上げますと、

貨車の不足をどうするか

先づ今日輸送施設の内一番ひつぱりだになつて居る貨車については、運用効率つまり貨車の廻轉速度を早くすることに凡ゆる苦心を拂つて居りますが、これは何と言つても荷主側で貨物の積卸を一時間でも三十分でも早くするやうに骨を折つて貰ふことが一番必要なことであります。この頃港灣に依つては船が積荷のまま荷役が出来な

いで滞船するものが多く、倉船と稱せられて居りますが、鐵道貨車でもこれと全く同様で、驛で空しく荷物の積卸を待つ時間が非常に長くなつて居ります。これでは線路上の輸送をいくら上手に早くやつても何にもならないのです。是非荷主側の眞剣な協力、努力、工夫をお願ひしなければなりません。

それからまた貨車の増積といふことでありますが、これは從來十艘積とか十五艘積とか定められた貨車に對して、貨車の構造が堪へられるだけ餘計に貨物を積まうといふのであつて、既に昭和十六年の暮から一部の貨車一部の貨物について二艘の増積を實施して來ましたが、この二月から増積を許す貨車の範圍をひろげ、又貨物は全品目に及ぼすこととしたのであります。もつとも石炭などを増積するには、貨車の側板を繼足さなくてはならぬものもありますので、早急に繼足工事をすることにして居るのであります。更にこの増積は、五月十五日からはいはゆる増積といふことではなく、十艘貨車を十二艘貨車に、十五艘貨車を十七艘貨車に資格を變更する、貨車の範圍もひろげ、増積艘數も貨車に依つては五艘にする、つまり貨車の能力を引上げて（標記艘數の引上げ）荷主としては實質上増積を強制されるといふことになつたのであります。

す。一吨や二吨の増加でも貨車の数が多いのですから、集計しますと新に何千輛かの貨車を造つたのと同じ結果になるのであります。荷主側としては、當分は荷口とか、取引とかの関係上、何かと不便な點も多いことでせうが、一吨も無駄に使用しないやうに御協力願ひ度いものです。

貨車に空間を作るな

それから更に貨車の積載効率、つまり一車に積込まれる量に就ては、言ふまでもなく十五吨車には重量品なら十五吨、容積品なら天井まで一杯に積んで欲しいのですが、實際はなかなかそう行つてゐないので、これについては積載効率向上の一方法として、荷主がたとへ十吨車なら十吨分、十五吨車なら十五吨分の運賃を拂ふから三吨の貨物に一車使はしてくれと言つても、一定の吨數以上でなければ貨車一輛は専用させないことにし、また運送店に對しても荷物の積付を工夫して一吨の無駄もなく貨車を使ふやうに努力させて居ります。殊に小口扱貨物積載貨車は、送中で積卸をする關係上概して積載効率が低いので、この三月からは従來小口扱貨物輸送の爲に割當てて居た貨車數の三割を削減しましたが、これによつて自ら、三割だけ積載効率が上る結果とな

るのであります。重要物資輸送のため、貨車の逼迫度をもつと強くなれば更に小口扱貨物積貨車數を削減しなければなりません。が、そうなると今度は積載効率の向上だけでは埋合せがつかなくなり、どうしても或種の小口扱貨物は輸送出来なくなるのであります。例へば、贈答品はもちろん今でも止めて欲しいのですが、更に個人が地方から知人に頼んで買ふ野菜だとか、必要度の低い品物だとかいふものは、受託しないことにしなければならぬと思はれますが、ここにも亦國民の絶大なる協力を得なければならぬものがあるのであります。

遠廻りでも空いてる線路で

次に鐵道線路の列車受容能力も、線區に依つては力足らずといふものもありますから、これに就いても能率を向上するために色々の工夫をして居ります。例へば、貨物の發着地間に一本以上の經路がある場合にはその内最も短い經路で輸送するのを従來は原則として來たのですが、この頃は迂廻輸送といつて、少し遠廻りでもあいてゐる線路があればその經路を通すといふことをやるのです。

「かもめ」や「さくら」はなぜ廢止されたか

また列車の速度の種類をなるべく少くする。列車の速度の種類が多いと、どうしても線路の使ひ方が不経済になります。これは消防自動車を通すためには、他の一切の交通がとめられるのを考へてもすぐわかることでせう。ですからなるべく、すべての列車の速度を同じ程度にすれば列車の数を増やし得るわけで、最近特急「かもめ」及び「さくら」が廢止され、急行列車が少くなつたのも、一つはかうした必要もあるからであります。或はまた貨物列車の使命をなるべく單一化することも必要です、一本の貨物列車が色々の役目を負はされてゐると、まつしぐらに目的地に走ることが出来ないで、あの驛この驛で用を足さなければならず、そのため列車の速度が落ちるばかりか、組立驛や操車場に手数をかけなくてはならないのです。九州の筑豊炭田の石炭のみを大阪まで輸送するといつたような列車は全く線路容量を有効に使ふものですが、石炭も米も鮮魚も、車扱も小口扱も、しかも廣島から東京までの間に發着する貨物を輸送するといふような列車は、全く輸送力使用上不經濟な列車といふことになります。

現有施設の能率向上については右の外拾へばまだまだ色々ありまして、これだけで

も一冊の参考書になると思はれますが、こゝではこれ以上は申し上げません。何れの方策にせよ總體として輸送能率を向上し、それによつて軍需生産擴充のための重要物資の輸送を確保しようといふのでありますから、國民の日常生活の面からみますと、戦時陸運の施策は概して不便になり窮屈になることばかりだ、と申して差支へないのであります。

勝つために一蹶の輸送力も國家目的に

鐵道輸送に關する限り主要食糧の輸送は確保され、また通勤通學にはこと缺かさぬといふのでありますから、従つてその他の日常生活物資は輸送が極めて困難になり、旅行すると言つても簡單には出來ず、汽車に乗つても苦しむことが多くなるのは致方ないことです。これはわれわれ輸送擔當者としては遺憾なことと思ふのですが、しかうしなければ戦争に勝てないのであります。これからも色々、旅行や一般貨物の輸送を窮屈にするような方策が強化されて行くのは必至であります。この意味に於て國民各位はよく協力せられ、いはゞ「戦争に勝つために一蹶の輸送力も國家に獻納する」といふことを進んで實行せられんことを切望いたします。

戦ふ鐵道の最高戰略

戦時陸運非常體制

こゝでいよいよ話は最高頂に達して、戦時陸運非常體制に及ばなければならなくなりました。

戦ふ鐵道、戦ふ陸運の最高の戰略として示されたものが、昨年十月六日の閣議で國策として確立をみた戦時陸運非常體制であります。これは全陸運の使命完遂の覺悟を天下に宣明し、また同時に輸送を通じて國家が國民一般の戦時意識の昂揚を要望したものであります。

今まで色々申上げて來たことから、戦時陸運非常體制が何故確立されなければならなかつたか、何を目的としたかは直ちに察知していただけると思ふのでありますが、今一度こゝで要約してみませう。

この體制の趣旨とするところは、前述の如く從來海運によつてゐた石炭その他の重要物資を、極力陸運に轉換することに在るのであるが、陸運殊に鐵道輸送力にその餘力があるかないかは後で述べることにして、昨年十月六日閣議決定の發表に際して企畫院總裁の述べられたところをみますと、

「……凡そ戦時に於ては輸送力充實が生産擴充、戦力增強の根幹をなすものなることは世界共通の原則である。我が國の如く重要原材料を主として海上輸送に依存せるものに於て殊に然りであると言ひ得る。況んや廣袤數千萬平方キロの地域を戰場とする大東亞戦争の性格として、戦果の擴大に伴ひ船腹の需要が益々増大すべきことは當然豫想せらるゝ所である。……」

とありまして、この我が國海上輸送の現状及び將來の見透しによれば、大東亞戦争完遂上問題は海上輸送にあるのであるから、新造船を促進することに就いては勿論凡ゆる施策が行はれて居るのであるが、差當り早速にも實行に移し得ることは、現在持つて居る海陸輸送力を各々の機能に應じ、綜合的に運用してその總計の能力を最大限度に發揮せしむる、といふ方策であります。そこで

「……從來船舶に依つて輸送せられた所の沿岸貨物は極力之を陸上輸送に移せしめ之に依つて生ずる餘剩船腹を滿支又は南方物資の輸送力増強に振り向ける……」
 といふ體制を國策として明示したものがこの戦時陸運非常體制なのでありますが、實際問題としては昭和十六年六月獨ソ戦争勃發前後から、かなり大量に海運貨物が無秩序無計畫に陸運に移して來て居ります。このことは前に申上げたところの鐵道貨物の平均輸送距離が、戦争後急激に延びて居ることを今一度見て下さればおわかりになると存じます。この無計畫に移るといふことは多くの場合輸送力を阻害し、港灣や驛に不當に急激な負擔を加へ、しかも眞先に轉移するものは運賃關係からのものであつて、戦時下の重要物資として輸送確保を要するものゝ轉移が、なかなか行はれないといふ實情でありますから、これを色々の條件を考へて計畫的に轉移せしめ、海陸輸送力を総合的に使用して、重要物資の輸送を確保しようといふのであります。すなはち、

「……極力物資の供給力を確保し軍需生産の増強並に戦時國民生活の確保を期する爲戦時輸送上速かに斷乎たる施策を行ふ必要ある事實に鑑み……」

この體制が確立せられたことを強調せられて居り、又この趣旨に副つて本體制實施要領に

「差當り石炭輸送確保ヲ主眼トシテ計畫ヲ樹立シ逐次銑鋼ソノ他重要物資ノ海上輸送ヲモ陸上輸送ニ轉移セシム」

と具體的に現下何が輸送上施策の要點で、何に重點を置いて轉移を行ふべきかと指示されて居るのであります。

海上輸送を陸上輸送に移す餘裕は？

さてそこで、趣旨はよくわかつたが、それでは今日輸送力が足りぬと呼ばれてゐるのに陸運にはまだそんな餘裕があつたのか、といふことが直ぐ問題になることでせう。そこで次に陸運の現状がどうなつてゐるかについて少しく検討してみませう。

	貨物(噸數) 指數	旅客(人員) 指數
昭和十一年度	100	100
昭和十二年度	110	109
昭和十三年度	133	133
昭和十四年度	177	177

先づ鐵道の輸送量はどうなつてゐるか
をみますと、
上表の如くなつて居ります。
更に輸送力殊に貨車の廻轉率や客車の

昭和十五年度	一五	一七
昭和十六年度	一九	二五
昭和十七年度	一九	三六

昭和十一年度	一〇〇	一〇〇
昭和十二年度	一〇七	一一〇
昭和十三年度	一一六	一一六
昭和十四年度	一二〇	一二九
昭和十五年度	一二四	一三六
昭和十六年度	一三五	一四三
昭和十七年度	一三八	一五〇

昭和十一年度	一〇〇	一〇〇
昭和十二年度	一〇三	一〇五
昭和十三年度	一〇五	一一五
昭和十四年度	一〇五	一二三

混雑程度に關係する人糶及び糶糶、すなはち輸送人員又は輸送糶數に輸送の距離を乗じたものからみますと、

上表の如くなつて居るのでありますから、輸送した人員や糶數以上に鐵道輸送力への負擔が加重されて居ることがわかるのです。この結果旅客列車においては列車の増發や車輛新造が殆んど行れないので一車當りの乗車人員は増加しますことは上表に依つてもわかりませう。

こゝにいふ事情のために旅客列車の混雑は御承知の如く超人的でありますし、貨物輸送の方は沿線在貨一驛の近くにあつて、鐵道輸送にかゝることが確實な

昭和十五年度	一〇三	一五
昭和十六年度	一〇五	
昭和十七年度	一〇五	

昭和十一年度	一〇〇	一〇〇
昭和十二年度	一〇四	一〇七
昭和十三年度	一〇六	一一〇
昭和十四年度	一一三	一二〇
昭和十五年度	一二八	一三六
昭和十六年度	一三六	一四三
昭和十七年度	一三六	一五〇

貨物—の激増して居るのに對して、輸送し得た貨物の割合は次の如くであります。

上表の數字によつて知らるゝ通り、不要不急物資といふものは生産の面から影をひそめ、したがつて輸送要求となつて現れて來なくなつた現在において、輸送要求の半分しか輸送し得ないのであります。輸送し得ないと言ふのは、正確に言へば後へ後へと輸送が繰越されて、滯貨

になるものが多くなるといふことであります。

勿論なかには配給計畫が變更されて、生産地附近で消化されるものや、物によつては現地で加工した上輸送されるものなどもあるであります。こゝにいふ陸運の現状で、一體どうして更に海運貨物を引受けるのか、どういふ手があるのか、といふことにな

る譯でありますが、勿論現在のまゝでは呑み込めないことは明かですから、陸運としては前にも一部について申上げましたが、輸送施設の増強、輸送能率の最高度發揮、輸送力の合理的使用など輸送力の強化にあれやこれやと努力苦心して居る次第であります。

輸送施設の増加だけでは間に合はぬ

諸對策の内最も肝腎な輸送力の積極的増強、すなはち車輛を新造したり線路を増やすといふことは、戦時下のこととして努力にも、資材にも、工事能力にも限度があつて、陸上輸送力の増強が如何に大切でも百パーセントこれに振り向ける譯には行かないのですから、到底輸送要求の増加に追いつけないのであります。

しかし陸上輸送の大宗は國有鐵道であり、鐵道輸送力の増強は海上輸送力に比すれば比較的容易で早いのであります。線路にしても或程度の手入をすれば相當の容量増加が可能ですし、車輛の新造は機帆船と比べても短時間で出來ます。したがつて早急の間に合はすには海上輸送力の増強よりも陸上輸送力の増強による方が得策でありまして、この故に閣議決定においても國有鐵道の輸送施設に關して、

「……既定計畫ノ根本的改變ヲ行フト共ニ所要輸送施設ノ急速増強ヲ圖ルモノトス
右ニ伴フ所要ノ資材、人員等ノ供出並海陸一貫輸送ニ必須ナル港灣荷役力及小運送力ノ増強ソノ他財政處置等ニ關シ必要ナル一切ノ行政的措置ヲ講ズ」
として居るのであります。殊に右の内建設、改良工事等についての「既定計畫ノ根本的改變」に關しては、閣議決定が行はれると同時に昭和十七年度の殘期間に對して實行豫算をこの體制の線に副ふやう改編し、また昭和十八年度豫算については議會提出のためにそれまでほ準備せられた案を急速改訂して、正に陸運非常體制即應豫算、即應工事一色とせられたのであります。

積載量の多い貨車の新造

一例を申しますと貨車であります。つい近頃までは荷主の便宜や貨物の種類を考へて有蓋車も相當造りましたし、また取引單位に合ふやうにと十應車が多かつたのが、戦争後漸次この方針が改變されて、積載量多く新造の資材が少くてすむ大型（十五應）無蓋車の新造に重點を置くやうになつて來たのであります。昭和十八年度に於いてはこの方針が更に強化徹底され、前に申上げた貨車増應工事を大いに實施する

はもとより、三十施無蓋車を澤山造ることになつたのであります。また線路能力の増強や線路の新增設も、國內資源開發と海運轉移引受に關係ある線區に集中されるのであります。

次にこの關係で最も重點を置かねばならないと考へるのは、現有施設の最高能率を發揮せしめるといふことでありまして、これには大小澤山のことが、或は既に實施され、或は計畫されて居りますが、前にも一部申上げたのでこゝには主なるものを列記してみますと、

- 一、列車ダイヤを貨物列車本位に切換へること
- 一、列車速度を低下して連結車數を増加すること
- 一、列車の編成を單一化して操車場や組立驛の負擔を軽くすること
- 一、旅客列車を可及的少くして機關車及線路能力を貨物列車に振向けること
- 一、迂回線路輸送を行つて各線の能力を一杯迄使用すること
- 一、積卸荷役を促進して貨車廻轉率を昂めること
- 一、機關車及貨車の能力を一杯に使用して效率を最高限度迄昂めること

などでありますが、右の外特に今後期待すべきは最近各方面で研究し又實施されて居る所の戰時規格の問題であります。この戰時規格は線路及び車輛の建設改良についても、現有施設の使用方についても、各種施設の安全度の許す限り、資材を節約し負擔をかけようといふことであります。この點については目下鐵道省においても着々成案を得、逐次實施されつゝあるのであります。

輸送力の經濟的な使ひ方

更に部外者の協力を得て是非實行しなければならぬことは輸送力の合理的經濟的使用といふことであります。これについても亦方策は色々ありますからその大きなものだけを拾つてみませう。

陸と海との輸送の分擔

第一に海陸輸送分野の改編といふことであります。海運轉移を引受けるといふのに、海陸輸送分野を問題にするといふことはおかしいではないか、と言はれるかも知れませんが、内地沿岸航路の貨物は極力陸送に轉移する、と言つても既に自身の能力一杯に働いてゐる陸運が、更にこの上老大海運貨物を全部引受け得るものでなく、

事實又相當の汽船が依然今後も内地沿岸に配置されるのでありますし、汽船にも劣らぬ活動をする機帆船とか曳船とかいふ海上輸送機關は、矢張り何と言つても沿岸航路専用の輸送機關です。かくの如く沿岸航路においても依然として海運と陸運とがある譯ですからその間に輸送の分野を考へなければならぬといふのであります。海運轉移といひましても二種類あるのであります。その一は完全轉移とでも言ふべきものであり、他の一は中繼轉移とでも稱すべきものであります。前者は今まで全部または一部を海運によつてゐたものを、全然陸運に移して發地から着地までどこにも船舶を使はないものであり、後者は船舶によることはよるが、從來全然陸送によらなかつたもの或は一部陸送によつてゐたものを、出来る限り船脚を短くするために、陸揚港を發港からなるべく近くに移して、そこからは陸送するといふものであります。この海運轉移と關聯して海陸の輸送分野は、船舶と汽車とはそれぞれの機能に適當した輸送分野があるのですから、その機能に適當した輸送をするといふことを基準として定むべきであります。貨物の種類により、輸送量の大小に依り、輸送距離の遠近により、積卸地如何により、物資需給の緩急によりこれら凡ゆる條件によつて海と陸との間に輸送

を分擔することでありませう。かうすれば、海陸輸送力は最も經濟的に使用され、各々その機能にかなつた仕事をするのですから、自ら最高能率を發揮する事が出来るのであります。この點については從來から毎月海務院と協議して具體的に海陸の分擔を定めて、それぞれの輸送計畫を樹てることにして居るのであります。これは鐵道と貨物自動車との關係についても同様であることはもちろんです。

日常生活品は近くの産物で間に合はす

次は輸送距離をなるべく短縮することでありませう。前にも申上げたやうに鐵道の輸送距離は開戦以來年々延伸し、その結果貨車の廻轉率が段々悪くなつて來ました。十五噸の貨車一輛で例へば從來は一日一回輸送出來たとしますと、輸送距離が五割延びると一日半に一回轉することになり、従つて輸送量も五割落ちることになるのみならず、空車で走る割合が段々大きくなつて來るのであります。そこで貨物の輸送距離を短くして輸送量を増加するために、遠方から來る貨物は出来る丈やめて、生産地附近で消化する、われわれの日常生活用品は近くで手に入る物で間に合はす、といつたやうな必要が生ずるのであります。鮭も鮭もみかんもりんごも食べたいといふことになる

海道の産物が九州へ行つたり、九州の産物が北海道へ行つたりしなければなりませんから、或地方では地元でとれる鮪だとか、みかんだとかばかり食べ、或地方ではりんごと鱒で我慢する、といふことにして貰はなくてはなりません。石炭とか鑛石とかいふ重要物資についてさへも段々かういふ處置が行はれなければならぬ情勢なのでから、その他の物資については當然と申すべきであります。

次は使用貨車の種類についてあります。従来は商取引を中心に考へられましたから、十噸車でなければならぬとか、無蓋車にシートをかけるのでは困るとか言はれば、それに即應して施設が考へられたのであります。これに反して今日では、とにかく出来るだけ一度に澤山の貨物を輸送し得るやうに、といふことが問題なのです。貨車の種類がどうのかうのと言はず、とにかく手近にある貨車を何とか工夫して使ふ、といふように利用者側も協力して欲しいのであります。そう出来れば空車をわざわざ廻送するといふ無駄をしなくて済むことにもなるのであります。

次には輸送時間とか發着時刻の問題であります。今までは貨物によつては荷主の希望する時刻に積込ませ、荷主の希望する時刻に到着せしめる、しかも早く輸送するた

めにかなりな無理もするといふ、いはゞ極めて贅澤な輸送をして來たのであります。これはかなり線路や操車場の能率を低下するのでありますから、これからは必要量の物資が手に入ればいゝとして、その他の點については注文はつけない、といふように我慢して欲しいのであります。従つて今までなら午頃までには消費者の手に入つた魚や野菜が、夕方でなければ買へないといふこともあるかも知れませんが、買へるだけで結構といふことにしていただきたいのであります。

右の外まだ挙げれば色々ありますが、最も重要で最も有効で最も望ましいことは、輸送力を利用する國民一般殊に荷主が、輸送機關は戦力増強上最も緊要な兵器であり、しかも國民全部のものであることを認識して、どうしたら輸送力を最も有効に使用し得るかを考へ、工夫し、協力せられたいといふことでもあります。

どんなものが陸上輸送へ廻されたか

さてそれではかう苦心して捻出される輸送力は、どんな具合に使はれるかといふことについて申上げませう。前にも申上げたやうに戦時陸運非常體制の趣旨は海運貨物を陸運に轉換して船腹を浮かすことにありますが、これに依つて重要物資の輸送を確

保することは更に大事なことであります。これは鐵道輸送は海上輸送に比すれば、輸送の安全度、確實度は極めて高いからであります。そこで撰ばるべき物資は、石炭、銑鋼、鐵礦石、主要食糧等の戦時下重要物資であることは當然でありまして、閣議決定においても先づ石炭を採上げ、逐次銑鋼その他の物資に及ぶとして居るのであります。鐵道省としては當初先づ石炭に重點を置いて本體制の實施計畫を樹てたのであります。その後の情勢によつて石炭と同時に、銑鋼、セメント、コークス、木材、肥料、木炭、主要食糧等も轉移する必要が緊切となつて参りました。その結果豫算、資材等についても昭和十八年度の既定計畫を變更し、この情勢に即應する處置がとられたのであります。

ここで皆さんに注意していただき度いことは、これら重要物資が主としてどこで生産され、主としてどこで消費されるかと言ふことであります。主要生産地は既に御承知の通り、石炭を始め殆んどすべての重要物資が、九州、北海道、東北等の地方であり、主要消費地は本州、就中京濱、中京及阪神といふいはゆる本州中部地方であります。こゝに問題があるのであります。それは、これらの輸送は、例外なく、從來とて

も輸送力に比して輸送要求の大きい線區とか、從來餘り利用されなかつた山間僻地の線區とかにかゝつて來るからであります。それも船舶のやうに、鐵道線路が何時でも必要な地方に自由に持運びの出來るものならいゝのですが、鐵道は簡單にいそれとそれが出來ませんから、苦しみは船舶の場合の何倍かになるのであります。しかしその苦難の中央突破を命じたものが本體制でありまして、この結果これら線區においては一般物資の輸送は從來以上に窮屈となることは致方ないのであります。

荷受の場所を陸運に都合よく

なほ今一つ鐵道荷主に對して要望したいことは荷受の問題であります。本體制の實施により、陸運に轉換する貨物は何れも大量貨物と言ふべきものでありますから、どこでどう荷受をするかが大切な問題です。それは、從來これらの貨物は専らと言つてもよい位海側から受けられて來ましたから、荷受設備は海に面し、船舶荷役に適するやうに設置せられて居る現状です。従つて今度これを陸から受けるといふことになるやうに、いはゞ裏門を開けて陸送に對應した設備をしなくてはならないわけでありまして、資材も充分でなし、そらいふ工場附近は場所も窮屈で、新な施設をすることは困難な

ものが多いとは思はれますが、どうしてもこの際裏門を開けて貰はなくては本體制の實施は困難となり、従つて戦力増強にも支障を來す虞がなくはないのであります。それも臨時處置、一時限りといふ見透しなら別に設備の轉換をしなくても何とでもなりませうが、大東亞戦争の續く限りかうすることの必要は解消しないものと言ふべきでせう。

以上のやうな要領により、戦時陸運の非常體制は早急に具體化されて行くのであります。しかし何十年來馴れた輸送徑路の大變革でありますから、そう簡単に易々と行はれるものでなく、關係官民の絶大な努力、工夫、苦心を必要とするのであります。

戦時陸運非常體制下の旅行

これまで述べたことは、主として鐵道の貨物輸送は如何に行はれ、如何なる状態に在るか、戦時陸運非常體制を樞軸とする今後の鐵道の使命は何であるか、を中心としたものであります。この使命を完遂するために、前述の如く從來の海陸貨物輸送について新たな見地から根本的な再検討を加へ、新なる工夫と努力とを以つて、貨物輸送力の飛躍的向上に萬全をつくすべきは固よりのことではありますが、貨物輸送の面だけを捉へて施策したのではどうしてもこの難局を乗切ることが出来ないのであります。

旅客輸送にはどんな手を打つべきか

こゝに旅客輸送力を貨物輸送力に轉換する工夫決斷がなければならぬのであります。と申しますと直ぐに客車で貨物を輸送しろとか、食堂車や寢臺車をやめろとか、旅行を抑制しろとか言ふ人がありますが、旅客輸送力がそのまま貨物輸送力に利用し

得るわけではなく、又旅行の抑制といふことが世間で考へるように簡単に行くものではありません。そんなに色々なことを考へないで、思ひ切つて頭数だけで制限する方法をとればいゝではないか、と言ふ人もありますが、それは一應の外見の見解であり、又多くは責任のない議論に過ぎません。何故こんなに旅客が多くなるのか、内容をみなくては正しい意見は出て來ないのであります。次に今日の巨大な旅行需要の内容を分析検討してみませう。

定期旅客の激増

先づ生産力増強に必要な工員その他の通勤輸送、及び次代國家の興隆を背負ふべき學生生徒の通學のための輸送は、絶対に確保しなくてはならないことは誰も直ぐわかることでありますが、この通勤通學殊に通勤輸送は、生産擴充の急激な進捗に伴つて、全国各地に重要工場が續々建設せられて居る結果、その増加は目覺しいものであります。次の統計はその一端を示して居るのです。

すなはち定期外（普通乗車券）旅客の増加率は、人員及び人糶ともに昭和十四年度を頂上として漸次低下して居るに對して、定期旅客すなはち通勤通學旅客は毎年上向

年度	人員		人糶	
	定期外	定期	定期外	定期
昭和十一年度	100	100	100	100
昭和十二年度	111	108	111	109
昭和十三年度	130	135	131	127
昭和十四年度	151	144	151	136
昭和十五年度	166	171	158	152
昭和十六年度	181	180	180	137
昭和十七年度	183	183	180	137

(註) 括弧内はその年度の對前年度増加を示します。

等重要産業の勞務員の移動旅行、拓土團體や各種訓練團體の旅行、勤勞報國隊の旅行、靖國神社關係旅行、大陸南方關係旅行など、大東亞戰下不可缺しかも長距離旅客の増加は、數字を擧げるまでもなく當然と申すべきであります。

右の外に忘れてならぬことは軍關係の人員輸送、すなはち軍隊とか、應召兵や入營

の趨勢にあつて、特に昭和十四年度からの騰勢は人員においても人糶においても目立つて居るのであります。

長距離旅客の増加

次は官公吏の公務旅行、統制會、統制團體、會社員等の社用旅行、更に炭坑、鑛山、工場

兵とか、傷病兵とかの輸送であります。これも數字を述べるまでもなく大戦争をしてゐるのでから相當多いことは當然であります。

こゝで考へていただきたいことは、旅行は徹底的に抑制してその輸送力で貨物を大いに輸送しろといふ意見は半分は正當であります。半分は輸送といふものについての認識不足に基くといふことであります。認識不足と言ふ所以は、人と物の移動は、特に戦時下に於ては國家機能の運営上ある程度は不可分の關係に在るのであります。人の動くところ必ず物が、物の動くところ必ず人が動かねばならぬといふ點であります。これは前にも述べた通りであります。

残るところは**私用の旅行**ですが、この内には肉親の病氣や不幸その他已むを得ない理由で旅行せねばならぬものもある譯で、誰でも一度位はそうした已むに已まれぬ思ひをした経験があるものです。問題は結局遊覽旅行、買出旅行などがどの位あるかといふことに歸着することになります。これも、第一次世界大戦當時と異つて、インフレは極力抑制され、また増税、貯蓄等により購買力吸収が強度に行はれて居るのであります。殊に大東亞戦争の重大性は過去の戦争とは比較にならぬものがあることはよ

く國民の腦裡に滲透し、體驗して居ることですから、今日日本人なら誰だつて成金氣分で遊び歩くものがあらうとは考へられないのです。したがつて旅客輸送力を貨物輸送力に轉換すると言ひましても、以上のやうに内容を分析してみますとそう思ひ切つたことは出来ない譯であります。しかしそれにも拘らずそれを強行し、不要不急旅行は當然のこと、必要な旅行も或程度は抑制して行かなくてはならないのであります。これ戦時陸運非常體制の閣議決定において、「所要貨物輸送力増強ノ爲旅客輸送ノ一大抑制を斷行スル」は當然であると言はれて居る所以であります。

不急旅行をどうして抑へるか

では次に一體どうして重要旅客の輸送を確保し、不要不急乃至低必要度旅行の抑制を行ふかといふことであります。

御承知の通り旅客列車は既にこの二月十五日に一部整理されましたが、今後更に第二次第三次と整理されて旅客輸送力はだんだん削減されることは必至であり、又客車にしてもこの二、三年は殆んど新造されてゐないと申してよいのであつて、何れにしても大東亞戦争下においては旅客輸送力の増強は望み得ない情勢でありますから、旅

客輸送方策としては旅客輸送のために残された輸送力をどう使用するかといふこと以外にはないのであります。しかもこの残された輸送力は、前にも申上げました如く、戦力増強、戦争遂行上緊急な旅客のために先づ優先割當すべきであることは申すまでもないのでありますから、さてどうしてかういふ重要旅客の旅行を確保し、且そのために不要不急旅行を抑制するかといふ方法論が旅客輸送の中心問題になるのであります。この統制の方法論になりますと、旅客輸送は貨物輸送に比して極めて六ヶ敷い問題が多いのであります。それは貨物と異つて人は自分の都合のよいように口をききまじ、自分ひとりで勝手に歩けるからであります。例へば、東京から沼津までの間で下車する人は急行列車に乗つてはいけない、と乗車制限をすれば沼津の先の富士とか静岡へ行くと稱してそこまでの切符を買つて、その實熱海で下車するといふ譯です。これが貨物ならそう言ふ、それが言へないのであります。そこで結局は、國民一般の心からの協力、時局を認識し輸送の重要性を考へて、不要不急旅行を自肅するといふ以外に旅行統制の名案はない事になるのであります。しかし輸送の仕事をあづかるわれわれとしては、そうかと言つて國民の協力自肅が現れて、旅行が自ら減るまで漫然列車を動

かしてゐたのではこの緊急の間に合はぬ譯でありますから、われわれとしては出来るだけ資料や統計や情報を集めて、それによつて旅客の動きといふものを判断して、一方的に適當と思ふ旅行統制方策をとつて、その上で國民の協力を求めて行く外はないのであります。

旅客輸送力を貨物輸送へ

次に今後旅客輸送力を貨物輸送力に轉換し又重要旅客の輸送を確保するために、旅客輸送においてどういふ旅行統制方策がとられなければならないかを述べることにしませう。

第一に最も端的な方法は、一應旅行需要を無視して、貨物輸送力増強に必要な範圍迄旅客列車の削減を行ふこととあります。旅行の統制や國民の協力によつて旅客の減少するのを待つてゐられないとすれば、先づ旅客列車を減らして機關車や線路能力を貨物列車用に轉換する、旅行の統制はそこで考へるといふ方法であります。去る二月十五日に行はれた旅客列車の一部の整理はこれでありまして、これによつて浮いて來た機關車や線路能力は、既に石炭、鑛石、鐵などの輸送に活用され、戦力増強に極め

て重要な役割を果しつゝあるのですが、海運貨物の陸運への轉移や國內資源の開發増産が今後急激に進められるのでありませうから、かうした即應的な旅客列車の削減はまだ何回か行はれるものと考へるのであります。

列車ダイヤを客車より貨車本位に

第二は列車ダイヤの編成替であります。前にも申し上げた如く我が國の列車ダイヤは、從來旅客列車本位でありまして、ダイヤを作るのに先づ特急とか急行とかいふ優等列車—今日では贅澤列車です—をどう走らせるかを定めて、それから長距離旅客列車、準急、地方旅客列車、そして最後に貨物列車を入れるといふ行き方だったので。従つてまあ今迄の貨物列車は、旅客列車がさんざん食ひ散らかした線路能力のお餘りを頂戴して、旅客列車の邪魔にならぬよう窮屈な細いまがりくねつた道を歩かせられてゐる譯です。その結果貨物列車は時に旅客列車のお通りを待つために、二時間も三時間も途中の驛であくびをしながらぼかんと遊んでゐなければならなかつたり、總じて深夜は旅客列車が少いために貨物列車は夜中に走り、途中の貨物驛でも操車場でも夜の仕事が多いといふことになつて居るのであります。そこで、今日のように貨物輸

送が戦力を左右することになつた際には、今までの考へ方を根本的に改めて、反對に貨物列車本位のダイヤを作るべきだといふことになるのであります。そうすれば今の

總列車料に對する貨物、旅客列車の割合 (千分比)

	貨物列車	旅客列車
昭和十一年度	二五五	七〇五
昭和十二年度	三〇七	六九三
昭和十三年度	三三三	六七八
昭和十四年度	三三〇	六八四
昭和十五年度	三三九	六八二
昭和十六年度	三三九	六八二
昭和十七年度	三三一	六八九

線路で、貨車や機關車さへ或程度増やせれば、貨物輸送力は現在の何倍とは行かなくても、何割かはそれだけで増加し得ますし、操車場従事員の苦勞もかなり緩和されることになるのであります。かういふ貨物中心の施策は施設の面では徐々に實行されて來て居ることは、上の色々の數字でもわかります。

なつて來てゐることがわかりますし、又次頁表の如く車輛の新造においても貨物に重點が置かれ、その傾向は逐年強くなり、豫算をみても昭和十七年度からは電車を除き客車は一輛も新造されて居ないのであります。結局残された大問題は、列車ダイヤを

貨車、客車現在數(指數)

	貨車	客車
昭和十一年度	100	100
昭和十二年度	103	103
昭和十三年度	100	106
昭和十四年度	102	100
昭和十五年度	103	104
昭和十六年度	106	107
昭和十七年度	111	109

貨物列車本位に、編みかへることであり
ます。

運賃による抑制

第三には運賃による調節であります。
物の値段が高くなれば、たとへ収入が或
程度増加しても、なるべく物を買ふまい
とし、或は安いもので間に合はそうとす
るのが人情であります。先頃思ひ切つ

た煙草の値上げが断行されたのですが、これによつて喫煙をやめた人、「櫻」を「光」
に落した人、一日二十本を十五本に減らした人など色々あつて、恐らく相當節煙にな
つて居ることと思はれます。

運賃についても同様なことが言ひ得るのであつて、昨昭和十七年四月旅客運賃の三
割値上げ前においては、汽車賃程安いものはないと言はれてゐた位で、そのため温泉
地も遊覽地も非常に混雜したことです。それが値上げになると京都大阪方面まで遊

覽に行かうとした人も熱海あたりにする、或は東京の近郊で間に合はすといふことにな
つて来たことでありませう。

しかし今日の國民一般の購買力や一般物價からみれば、昨年の値上げ程度ではもう
大してひびかないとも思はれます。早い話が「櫻」一箇買へば四十五錢ですが、この
「櫻」一箇の金額で五錢の通行税を拂つて二十軒の旅行が出来るのです。運賃によつ
て急がぬ旅行の抑制や、浮動購買力の吸収といったやうな目的を達するには、更に旅
客運賃の値上げが必要だと申すべきでありませう。

切符の發賣制限

第四には切符の發賣枚數を制限することあります。例へば東京市内から熱海へ行
く切符は、輸送力から計算して一日何枚と定めて、その枚數だけ特定驛で發賣する方
法でありまして、鐵道としては比較的樂な旅行統制方法であります。ただ、この方法
は遺憾なことには重要旅客も一束にして制限してしまふので、必ずしも重點旅客の輸
送を確保し得ないことあります。御承知の如くこの方法は、目下休祭日などに大都
市から温泉地や遊覽地向旅行の統制に採用して居るものであります。

旅行の許可制と切符制

第五には旅行の許可制や旅行の切符制（例へば衣料切符のやうに）でありまして、前者は全列車について行ふことは殆んど不可能でありますが、一部重要列車について何れは実施せねばならぬものでありませう。後者は例へば夏季海水浴の日歸り旅客などに、隣組などを利用して実施してもいゝでせうが、全旅客について行ふことは重点輸送の趣旨に副はぬことになりませう。

第六には重要旅客の輸送を確保するために、特急や急行などの重要列車の利用を官公吏や會社員の出張旅行などに限定し、餘力は許可とか用務證明等によつて一般旅客に利用させる事で、これも情勢に應じて具體化せねばならぬのではないかと考へます。
旅行制限は國民の協力が唯一最善の方法

以上は旅行統制方法の一部で、その外色々旅行統制、旅行抑止の方法を考へ得るのでありますが、前にも申し上げたやうに、貨物とちがひ旅客の方はどんな方法もこれとは言ふ徹底した又さつぱりしたものはないのであつて、何れも一長一短、しかも何れも鐵道としては非常な人手を要する仕事であります。結局國民一般がよく時局を認識

して、進んで自ら不要不急旅行を自肅し、更に必要な旅行であつても混雜しない時間、混雜しない列車を選んで旅行するといふ協力、國民が鐵道は自分のものとし、いはゞ眞に社會の公器とし、貴重な兵器と考へて、その能力を最も有効に使用するやうに工夫し、努力して貰ふことが最上唯一の方法だといふことになるのであります。

では**旅行は抑制するばかりか**、と申しますと決してそうではありません。旅行の統制や抑制は、一方重要物資の輸送力増強に資するためでもあります。他方重要旅客の輸送を確保するためでもあります。重要旅客と申しますのは、前にも申し上げたやうに、軍關係人員の移動、生産増強に必要な産業戰士等の通勤、次代の日本を背負ふべき學生生徒の通學、靖國神社臨時大祭參加者の上京、官公吏の公務出張、統制會その他統制機關職員の出張、大陸及び南方との往來、勞務移動、國民鍊成等を目的とする旅行であります。鐵道省としてはこれ等の旅行については輸送力を確保するばかりでなく、進んで運賃の割引をも行つてその旅行の重要性を裏付けて居るのであります。かゝる旅客の輸送力を確保しますのに、旅客輸送部門においては、凡そ次のような方策を考へて居るのであります。

第一に列車の種類を減らして輸送力を増強することであり、こゝで列車の種類と申しますのは、主として列車の速度から見たもので、現在特急とか急行とか準急とか普通列車とか、色々の列車があることは既に御承知の通りであります。かういふ風に速度の異なる多種の列車が同一線路を使用しますと、先に出発したものがどこかで後にならねばならぬ譯ですから、線路の使用効率を低下させるのみならず、列車の速度を速くするためにはどうしても連結車数を少くせねばなりませんし、優等列車には展望車、寢臺車、食堂車など無駄な車が連結してありますから、一列車の輸送人員はそれだけ減る譯であります。これを例へば普通急行と普通列車の二種類とすれば列車同志でも互に邪魔をすることが少く、また客車も出来るだけ三等車にすれば一列車當りの人員は増加し、全體としての輸送力は非常に増加する譯であります。何れ遠からずかういふ考へ方によつて列車の種類を整理單一化が行はるべきであります。

客車の種類を減して収容力の増加を圖る

第二には優等車—今日では贅澤車です—すなはち展望車、一等車、一等寢臺車、二等車、二等寢臺車、食堂車等を廢止又は減少して、三等車に替へることでありまして、

これ等の車輛は全然旅客の座席數に入らぬものか、座席數に入つても一般客車に比して數が少いものでありますから、出来るだけかういふ客車は整理してこれを三等車に改造し、優等車の代りとして連結するのであります。殊に通勤通學線區及び近距離區間においては、最早二等車はこれを全廢していゝ秋ではありますまいか。

通勤時刻の計畫的構成

第三に通勤通學時刻を調節して輸送力を有効に使用することであり、いはゆるラッシュアワー（混雑時）といふものが省線電車にも近郊列車にもありますが、この混雑時すなはち一番澤山旅客の出る時間を目標として、列車も客車も用意されねばなりません。混雑時が現在のやうに一時間か一時間半の短い間だけですと、その間に同じ列車をひつくり返へして使ふことが出来ないからであります。従つてこの混雑時を伸ばして、混雑の山が水平に近くなればなるほど輸送力は經濟的に使用されることになるのであります。今日の様に學校も、官廳も、會社も、冬は九時から九時半夏は八時から八時半頃までに出勤するといふことでなく、輸送力を考へて通勤通學の時刻を計畫的に編成し、旅客の山を崩す爲に通勤通學時間を伸ばせば、時間の伸びただけ山が

低くなつて、輸送力はそれだけ經濟的に使用されるのです。この通勤通學時間の調整は、上手にやらないと執務能率を阻害するとか、工場の生産力を低下せしめるとか、或は又その時間の割振をどうするかなど、色々の關係でかなり困難もあり又六ヶ敷くもあります。旅客輸送施設の増強は車輛にしても停車場にしても殆んど行はれない今日、一部分についてもこの調整を実施すべきだと考へます。

特定時間に特定列車の運轉

第四には前にも一寸申上げたのですが、特定列車又は特定時間に對しては一般旅客を制限するか禁止して、重要旅客のみの乗車を確保する事があります。特急や急行は特定期間重要旅客の専用として餘席あるときのみ一般旅客を乗車せしめるとか、或は通勤通學時間には特定列車の外は定期以外の旅客は乗車せしめぬとかいつたような方法であります。これも近い將來實施せられねばならぬ施策であります。

抑制して浮かした輸送力の利用

第五には國策的集團輸送についてあります。一方において前に申上げたように個人が勝手に大した用もないのに汽車に乗るといふやうなことは出来るだけ抑止し、

従つてかゝる旅客を對象とする旅客列車は削減するのですが、他方においてはこの處置によつて浮いた輸送力を、國策に副ふ集團旅客、すなはち靖國神社臨時大祭參加者、靖國遺兒、勤勞報國隊、各種訓練團體、大陸移民等の輸送に活用することあります。從來の運賃制度殊に割引制度はこの趣旨に即應して改編されるべきことはもちろんであります。

以上を要するに、方向としては旅行はだんだん窮屈になり、困難になり、苦痛になつて來るのであります。祖國危急存亡の大東亞戰爭下、この位のことには當然過ぎるほど當然な國民的忍苦と申すべきであります。勝つためには汽車電車に乗らないで、三里や四里の道は歩いていゝではありませんか、勝つた曉には温泉に行くのもよし、遊覽旅行もよしです。

その他の陸運

以上ながながと申し上げたことは、主として國有鐵道についてのことでありますが、最初に申し上げたように、今日では國有鐵道も、私設鐵道も、自動車も、小運送も區別して考へ、施策すべき時期ではなく、陸運全體を一丸として國有鐵道が中心となり、推進力となつて他の陸運機關を引きずつて行かねばならない秋であります。従つて今まで申上げたことは、すなはち同時に國有鐵道以外の陸運機關についても當然實施せらるべきことでありまして、かうした國有鐵道を根幹とし全陸運機關を打つて一丸とする陸運の一元的綜合的總力體制は急速に整へられつゝあるのであります。この故に戰時陸運非常體制と言つて戰時國有鐵道非常體制と言はなかつたのでありまして、部内に對する鐵道大臣の訓示にも、

「……この體制確立のためには、ひとり國有鐵道のみならず、國有鐵道を根幹とし全

陸上運輸機關の綜合力の最高度の發揮を必要とするのである。この意味において、全陸上運輸機關は、從來のゆきがかかり等は一切これを放擲し、欣然協力して、この體制の確立に遺憾なきを期せられたいのである……」

と述べられたのであります。この實施方策の一つとして、この第八十一議會に北海道鐵道外十一地方鐵道の買収及び自動交通事業法の改正について法案が提出され、その協賛を経たわけであります。

輸送は國民全體の責任

「本體制ノ確立實施ヲ契機トシ全官民ノ戰時非常意識ニ基ク志氣ノ昂揚徹底ヲ圖リ之ヲ全生産分野ニ活用シ依テ以テ綜合戦力の培養増強ニ資セントス」

これは戰時陸運非常體制確立の閣議決定に記された一節であります。その際發表された企畫院總裁談はこれを解説して、

「この企てたるや……戰勝の爲輸送力を通じての國民的御奉公に外ならぬのであつて戰時陸運の非常體制確立の意義は茲に存するものと言はねばならない。

従つて本計畫の實施は單に運輸機關や關係官廳のみの力に依つて遂行し得らるゝ事業ではなく、全國民の理解と努力がなくては到底その目的は達せられないのである。陸運の戰時非常體制確立實施を契機とし茲に一億全國民は官と言はず、民と言はず事態の重大性と緊急性に一層深く思を致し、益々戰勝獲得意識の徹底を期すると共

に、不撓不屈の敢闘精神を發揮しこの非常對策に呼應して各々その職域を通じてその生産性の昂揚と、能率の増進に努められんことを切望する次第である」

と述べられて居るのであります。また鐵道大臣談にも

「本體制確立のためには、他面旅客輸送の抑制等各般の事項に關して從來と異り思ひきつた處置を講じなければならぬと思ふ。自然國民に對し不便を生ずる向もあらうが……大東亞戰爭完遂上非常喫緊の處置であることをよく理解せられて各自進んで一砲の輸送力をも國策輸送の爲に獻納する氣持で現下陸運の重要使命遂行に一段の協力あらんことを切望して已まぬ次第である」

と言はれてゐます。

一砲の節約はそれだけ多く武器が送れる

まことに今日の戰爭殊に大東亞戰爭は輸送戰であります。五十年百年の戰爭を戦ひ抜くのに必要な戰爭資源は、皇軍の赫々たる戦果によつて、大東亞共榮圈内に確保されたのであつて、残る問題は如何にして所要量を輸送するかに在るのであります。そしてこの問題の解決は極めて簡單です。一億國民が一人一砲と雖も輸送力を無駄に使

用しない、一人一砲の輸送力でもこれを國家に獻納する、これによつて艦船、車輛、軍需品、主要食糧の増産に必要な各種物資及び人の輸送に協力することであり、
 「俺一人位は」とか「これ位の物なら」とか國民の一人でもが安心したり、づるく考へたりして輸送力を無駄な方面に使用するならば、それはやがて一億國民全部がそらいふ氣持になることでもありますから、一人一砲の例外もあつてはならぬのであります。
 敵米英も輸送戦には必死です。武力戦に不敗の日本が、輸送戦に敗けていゝ譯はないではありませんか。われわれ輸送戦士は一人残らずこの大東亞戦争のために持てる精力、許された生命のすべてを費消しつくす覺悟です。米英屈伏するその朝、大東亞共榮圏に轟く萬歳の聲をさけばそのときわれわれは死んでもいゝ、その殉職を使命とし誇とし光榮としてわれわれ輸送戦士は目夜肉を殺ぎ骨を削つてゐます。しかし、結局今日の輸送は専門家のみの仕事ではありません。國民全部の仕事、一億日本人の責務です。一寸汽車に乗るにも、小さな荷物を送るにも、その前に先づ戦争を考へていただきますのであります。

落丁その他不良本はいつでもお取りかへいたします。

昭和十八年五月二十五日 印刷
 昭和十八年五月三十一日 發行 (三萬部)

戦ふ鐵道 定價二拾五錢

編輯兼發行者 大政翼贊會宣傳部
 東京市麴町區霞ヶ關三丁目一番地 代表者 橋本芳藏

印刷者 大文堂合名會社 代表者 田村良知 (東東二〇六)
 東京市小石川區白山御殿町一八番地

發行所 大政翼贊會宣傳部
 東京市麴町區霞ヶ關三丁目一番地

配給元 日本出版配給株式會社
 東京市神田區淡路町二丁目九番地

發賣所 翼贊圖書刊行會 東京市神田區駿河臺四丁目二番地
 振替口座東京四三六八〇番

用しない、一人一砲の輸送力でもこれを國家に獻納する、これによつて艦船、車輛、軍需品、主要食糧の増産に必要な各種物資及び人の輸送に協力することであり、

「俺一人位は」とか「これ位の物なら」とか國民の一人でもが安心したり、づるく考へたりして輸送力を無駄な方面に使用するならば、それはやがて一億國民全部がそらいふ氣持になることでもありますから、一人一砲の例外もあつてはならぬのであります。敵米英も輸送戦には必死です。武力戦に不敗の日本が、輸送戦に敗けていゝ譯はないではありませんか。われわれ輸送戦士は一人残らずこの大東亞戦争のために持てる精力、許された生命のすべてを費消しつくす覺悟です。米英屈伏するその朝、大東亞共榮圈に轟く萬歳の聲をさけばそのときわれわれは死んでもいい、その殉職を使命とし誇とし光榮としてわれわれ輸送戦士は目夜肉を殺ぎ骨を削つてゐます。しかし、結局今日の輸送は専門家のみの仕事ではありません。國民全部の仕事、一億日本人の責務です。一寸汽車に乗るにも、小さな荷物を送るにも、その前に先づ戦争を考へていた

著者名
いふふふふふふふふふ

昭和十八年五月二十一日

製本控

同第 號

書名	911 函	528 號	年	月	日
著者	新 5、鉄 5				
受入	年	月	日	申	
備考					

二〇六

東京市豊田區豊ヶ關三丁目一番地

配給元 日本出版配給株式會社
東京市神田區淡路町二丁目九番地

發賣所 翼智圖書刊行會

東京市神田區駿河臺四丁目二番地
振替口座東京四三六八〇番

917
528

大政翼賞會宣傳部編

人形劇叢書第1輯
人形劇のすすめ

B六判 價 十五錢
六四頁 千〇・〇四錢

人形劇叢書第2輯
指つかひ人形劇

B六判 價 二十錢
八〇頁 千〇・〇四錢

人形劇叢書第3輯
糸あやつり人形劇

B六判 價 十五錢
五六頁 千〇・〇四錢

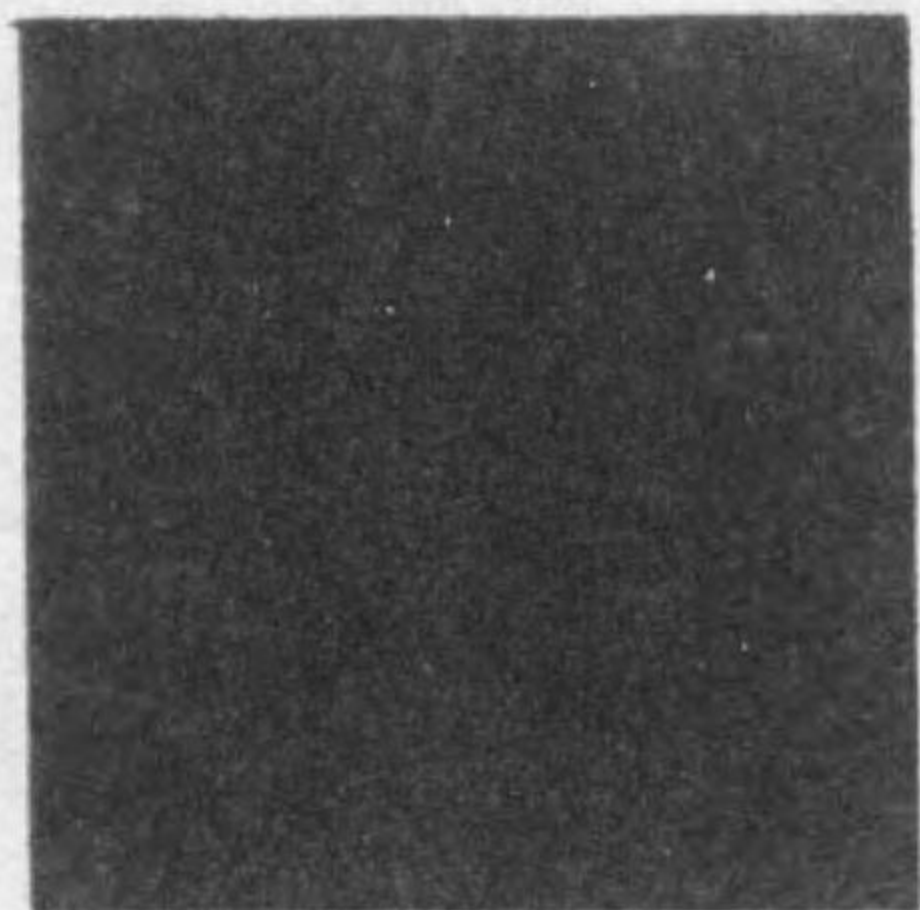
人形劇叢書第4輯
人形劇脚本集

B六判 價 二十錢
八〇頁 千〇・〇四錢

長期戦下の今日國民士氣昂揚に資すに足る文化財はすべてをあげて動員されねばならない。人形劇運動もこの意味において取上げられたものである。人形劇にはいろいろの特徴があるが、特に受動的な娛樂でなくこれを自ら行ふ點並にこれを樂むもの相互の親近性があげられる。人形劇演出が容易であること、人形製作に費用を要せぬこと等は戦時下の娛樂として最も好適のものたるを失はない。脚本集は順を追つて刊行の豫定である。

東京市神田區駿河臺四ノ二
振替東京四三六八〇
翼賞圖書刊行會

686
JA24



25 セン

終

