

論 說

戦時下における運輸機關の重要性

野村 兼 太 郎

戦時下にあつて多くの物資に不足を生ずることは當然である。多數の労働人口が動員せらるゝ結果として、各方面に勞働力の不足が顯著となり、生産力の低下をみることは止むを得ない。勿論これを補ふために、平常にあつては遊止状態にあつた勞働力が動員されるが、それらは到底數においても、質においても十分であるといふことは出来ない。殊に質における低下は製品の悪質となることを免れない。悪質の製品が持久力に乏しく、さらにより多くの需要を生むことになり、ますます物資不足の感を強くする。

加ふるに運輸力の不十分から生ずる物の偏在は一層この不足感を増大させる。ある縣に腐るほど存在するものが、隣縣

にあつては全く存在しないといふやうな状態は古い封建的社會において屢々みられることであつた。物資の流通が圓滑になり、需要範圍の擴大したことが近世における顯著なる生産力發達の原因であつた。その點よりみれば近世文化の發展はかゝる交通運輸圈の擴大に基づくものといつてもよい。物資の交流の圓滑に行なはれることが、他方生産力擴充に重要な役割をもつてゐるのである。配給を圓滑ならしめずして生産力の増大は期待し得ない。

一方には鐵鑛は澤山にあるが石炭の輸送が間に合はない。他方では石炭はありあまつてゐるのに、これを運搬する施設がなく、運搬するために必要な鐵材がないため、それを作ることも出来ないといふ状態にあつては、生産力の無駄は一層甚だしくなる。それは小さな個人的營業の場合でも同様である。下駄の臺を作る材料の配給があつても、鼻緒の供給がなければ、下駄屋は空しく手を束ねてゐるより外はない。さうした原料配給の偏頗から生ずる無駄を全國的に總計をとつてみれば、如何に多くの生産力が浪費されてゐるかに氣がつくであらう。統制のための統制といふやうな誤れる人爲策や物價政策がこの傾向を増大することもないではない。煩雜なる形式的申告制度や手續が一層生産力の活動を鈍くしてゐることも認められよう。しかし特に運輸機關の活動の不十分なことが、物の偏在を促進し、かゝる結果をみるに至つたといふことが出來よう。

かうした見地から一國の生産力を擴充せしむるにはどうしたらよいか。先づ第一に原料資材の配給を總體的に組合せて配給さるべきことである。一つの産業に要する資材は個々について考へずに、全體として配給を考慮する。砂糖があるから先づ砂糖を、豆が入荷したから豆をと、入荷のある毎に随時に配給する方法は、今日の状態では止むを得ないことかも知れないが、あまりにも無計畫的である。物の不足せる時代には、いふまでもないが、物を生かして使用しなければいけ

ない。全體としての計畫の存在しない場合には、往々にしてその場主義になる結果が無方針の配給となり、多くの無駄を生ずる。一つの産業に必要な物資を總括して考へるといふことは容易なことではなく、小さな産業でもいろいろな物資が包含され、それぞれの専門業者の参加を必要として来る。かうした問題も物資運輸の機關が完備されれば餘程樂に解決されるに違ひなく。

生産力擴充につき改革すべき他の面は労働力の問題であらう。労働能率の増進については労働時間・工場設備・作業行程の合理化等その方面の専門家に依つて幾多の研究が公けにされてゐるが、ここでは單に交通機關に關する方面だけについて、少しく考察するに止める。

わが國の現状における交通機關の混雜の甚だしいことは何人もこれを認むるところであり、新聞紙上などにも幾度も論じ盡されてゐる。出勤時における混雜の如き誠に名狀すべからざるものがある。當局もこれが對策として種々なる方法を講じてゐるらしいが、大體において交通を不便ならしむることに依つてこれを抑止せんとするが如くである。不用不急の旅行を抑止しようとして、一般の交通をも厄介な手続きを必要とするやうにし、そのために多くの手数を増してゐる嫌ひがないでもない。何れにしても今日のやうな状態は通勤者に多くの苦痛を與へ、それだけ労働能率に影響せざるを得ない。

労働者の住居地域と作業場とを近接せしむることは最も好ましいことではあるが、今日の如く住宅の拂底の場合には到底すべての労働者を勤務地域内に收容することは困難である。勢ひ相當遠隔の地から往來することを免れず、その間の交通が時間的に混雜することにならざるを得ない。同一勤務區域に集まる労働者をほぼ一定地域に住居せしめ、特別の交通設備に依つて出勤するやうにすることも、一つの手段として考へられて然るべきであらう。何れにしても生産力擴充に際

し。交通運輸機關の占むる役割の頗る大であることは甚だ明瞭であらう。

二

わが國の如き島國にあり、海運の交通運輸機關として占むる地位の大きいことはいふまでもない。殊に大東亞經濟圏を一體として經濟的發展を企圖する時、海運の重要性は何人もこれを否定し得ない。たゞ現下の状態にあつては、多くの軍隊並びにこれに従ふ人々を海外に派遣してゐる關係上、多くの船舶をこれがために割かなければならない。加ふるに船舶の往來日數も平常の如くなるを許さず、航海の安全も必ずしも保障されない。従つて假令十分の船腹があつたとしても、物資の輸送を豫定することは頗る困難な事情がある。沿岸航路と雖もこの點においては同様である。

しかし海上航行に如何なる危険が存するとしても、わが重要産業の資源はこれを外地に求めなければならない現状にある限り、極力それらの輸入に全力を傾注しなければならない。殊に目下の事情にあつては、第一に航行日數の短縮と港灣滯留日數の減少とを計るべきであると思ふ。戰時下にあつて、敵の目をくらすために、直線的航行を不可能であるとしても、各船舶の運航能率を最大限度に引上げる必要があり、かつ各港灣における荷役力を最高限度に増強して、船舶を十分に利用する必要がある。

運輸關係よりみれば、海外より輸送すべき多くの物資のうち、特に石油の如き運輸の動力となるものに重點を置いて欲しい。もしトラック等の運輸が十分に行なはれるやうになれば、國內における物資並びに旅客の輸送に多くの餘力を生じ得ると思ふ。勿論不十分なる海上輸送力にあつて、如何なる物資を第一に輸送すべきやについては、戰時經濟の全體から

みて判断されなければならない。ただ國內における物資の偏在がその不足感を一層甚だしからしめてゐる今日、後述するが如く、單に鐵道輸送にのみたよることは不十分であるからである。

海運と陸運との相關關係は單にそのみではない。港灣における荷役力が増大されたとしても、港灣から消費地への輸送方法が整備されない限り、物資は徒らに滞貨となる恐れがあらう。又これと逆の場合も起り得る。例へば北海道と本土間の海上輸送力が不十分である場合、北海道において増産された資材が港に滞貨して風雨にさらされるやうなことになる。これらの點以外にもなほ考ふべき點があるかも知れないが、海運と陸運とは個別的に考ふべきでなく、一體として考察されなければならない。陸運は鐵道省、海運は遞信省といふやうに、所管の異なることは止むを得ないとしても、その計畫に際しては一致協力されることが望ましい。

三

現在わが國の陸運にあつて最も重要な地位を占めてゐるものが鐵道運輸であることはいふまでもない。殊に前述せる事情から従來海運に一任して置いたものをも陸運に依らなければならないとすれば、鐵道輸送力の強化はますます必要となる。従つて戦時下緊急の物資に重點を置き、一般輸送に對しては相當これを制限する必要があることも認められる。

しかしここに注意すべき點が存する。輸送力が窮屈となり、迅速に輸送し得なくなり、又輸送を拒絶せられる一般物資が輸送されずに我慢し得るかどうかといふことである。勿論多くの者が戦時非常時局なることに依つて、出来るだけ輸送を抑制することと思ふ。その結果相當の輸送力に餘裕を生ずるかも知れない。しかし一般に輸送せんとする物資はただ無

意味に輸送せんとするものではない。その輸送委託者それぞれの立場に立つてみれば、それぞれ輸送すべき理由があつて輸送するのである。ある一方で輸送を拒絶すれば、他方へ流れ込むものと考へなければならぬ。恐らく各人は何らかの方法を以つて輸送せんと試みるであらう。單に各人の自制力のみを俟つて輸送物資の數量が著しく減少するとは考へられなう。

今日個人的な輸送は恐らく従来よりも遙かに激増してゐるであらう。それは以前に存在してゐた配給機關がなくなつた結果である。それでもなほ物の偏在を免れない。今もし鐵道輸送が窮屈となれば、ますます物は一方に偏り、あるところにはあるが、ないところにはないといふ状態を甚だしくする。その結果はいまわしい直段のますます横行することになる恐れが多分にある。公定價格が物資の自由に輸送し得た時の價格とすれば、物資の輸送が窮屈となり、輸送せんとすれば、より多くの送料を必要とする他の手段で依らなければならぬとすれば、價格は以前より騰貴せざるを得ないのである。

しかし陸上輸送機關は鐵道のみではない。自動車、馬車、牛車等も存する。それらは鐵道と鐵道との聯絡にも重要であり、鐵道と生産者、鐵道と消費者とを聯絡するためにも必要なものである。鐵道の布設されてゐる部分は全體の運輸網からみれば、一小部分に過ぎない。従來とてもこれら小運送業務の不整備が著しく多くの無駄をしてゐたのである。それらが時には輸送の隘路となつて徒らに多くの勞力と時間とを浪費することが少なくなかつた。故にこれらの方面を増強することなくして、鐵道輸送力のみを増強しても、その効果を十分に擧げることが出来ない。

これらの輸送力を強化するに當つては三つの方面に注意することが必要である。即ち輸送機關と動力と人間とである。自動車もある。運轉手もゐる。ただガソリンがないために、徒らに遊んでゐる車と人とをみるものが往々にしてある。す

べて十分の活動能力を擧げんとするには常に全體として完備されてゐなければならぬことは、あらゆる産業に通じて必要なことなのである。戦時下にあつて人手の不足することは誠に止むを得ないことであるが、物資の偏在に依つて遊手を多く作ることは、さらに一層これを避けなければならぬ。

かゝる小運送業の現場は最も多くの勞力を必要とする。事務的勞働と異なり、婦人勞働を以つて代らしむることは頗る困難である。従つて戦時下においてこれらの勞力の缺乏から運輸の停滞遲延を來たすことを免れない。最近國策會社として日本通運株式會社が設立され、小運送業の統合が實施されたのは當然であるが、單に統制のための統制であつてはならない。小運送は鐵道運送の場合と著しく異なり、各地方地方の地理的・經濟的條件に依つて、その必要とする運輸機關の性質も著しく異なり、又地方的事情に精通してゐる勞務員の存在を必要とする。濫りに中央的机上統制を行ふことは徒らに無駄を多くするばかりである。

現今あらゆる方面において統制の必要が認められ、強化されつゝあるが、統制とは徒らに中央機關に集中することでもなく、中央が直接枝葉末端にまで干渉することでもない。個々に細部に互つて一々規定しようとするれば、それは煩雜難りなき法規となり、實行不可能となる。今日の人間生活は極めて複雑であり、ただ一色に塗りつぶすことは出來ない状態にある。統制は大綱を把握するにある。末梢は末梢の機關に一任して十分能率を擧げるやうにすべきである。

かく陸上運輸に關聯して小運送並びに鐵道以外のトラック運送が重要なことは、鐵道輸送力が重點主義を採用すれば、一層増大するであらう。その結果は輸送網としての道路の重要性は同様に高められる。鐵道線路と平面交叉をなす幹線道路の如きはすべて改善するべきである。道路網に關してはすでに以前に本誌上において再三論述したことがあるから、こ

こに重ねて論ずることをしない。ただ戦時下といふことから、一般に道路橋梁等の修繕が不十分であつても問題にしない傾向がないだらうか。物資の不足といふこともあらうが、兎もすれば地方の主要道路に大穴のあいたのをそのまゝに打ちすてゝあるのをみる。道路の不完全はその上を通る運輸機關に大きな損害を與へる。すべて物は大切に使用することが今日のやうな物資不足な場合には肝要なのである。道路の不完全はその上を通るあらゆるものを虜使し、これに大きな損害を與へるものである。時にそれらは直接目に見えぬ損害である場合もあらうが、知らずして多くの時間と物資を浪費してゐるのである。

かつてロンドンがドイツ空軍の攻撃を受けた時の話であるが、爆弾に依つて路面に大きな穴があくと、イギリス人は直ちにこれを埋め丹念に修覆してゐたさうである。私はこの話の實否は知らない。しかし道路の重要性を知つてゐる者ならば、かくあるべきことであると思ふ。道路の補正は決して不急不用のことではない。

以上運輸機關の戦時下輸送強化について思ひつくまゝに記述したのである。勿論未だいひ足りぬ點が頗る多いが、それに依つてもこれら輸送機關の監督官廳が分立してゐることは、その強化の上に多少の懸念がないでもない。道路は内務省の所管であるから、結局内務・逓信・鐵道の三省が關係して來ることになる。私はこれら三省が一致協力して戦時下輸送能率を最高限度に引上げられんことを希望して止まない。切角立派な道路が完成されても、鐵道省の認可が得られないために、線路下の工事に著手することが出來ず、何年も放置せらるゝといふやうな無駄を絶対になくすことが望ましい。全體的見地から交通運輸の完璧を期することが、戦時下において最も重要なことであらう。

(昭和十七年十一月二十日稿)