

戰時輸送問題管見

島田孝一

世界の文化國の社會がその本來の活動を繼續するためには、極めて莫大な數量に達する物資の消費を必要とするが、物資の生産は常に必ずしも消費が行はれる現場に於て遂行されるとは限らず、時に屢々遠隔なる地點からの供給に俟つことも避くべからざるものとなるから、平時に際しても海陸の各種の交通機關が提供する輸送力の利用によつて、四時間斷なく物資の流れが指導されてゐなければならぬのである。これなくしては人類の社會的生活の充實も、經濟的活動の自由も、到底望むことは許されないのである。

然るに我國は昭和十二年に支那事變の發生に遭遇し、つづいて昭和十六年に大東亞戰爭の開始に直面したから、國內に於ける各種の體制は全く新しい事情に即應せざるを得なくなり、就中經濟上の問題の處理に關聯しては、生産力の擴大と充實とより、延いては物資の動員に關する諸計畫の樹立が不可避の状態を示すに至り、これによつて他の一面に於て行はれつつある用兵並びに作戰の遂行を極めて順調に行はしめんと圖るに至つたのは極めて當然の措置であつて、これ等に關してはことあらためて説明を要するわけではあるまいと思ふ。

然しながら如何に生産擴充計畫が大切であり、物動計畫がゆるがせにしてはならないと言つても、單にそのみを以てしたのでは到底所期の目的に到達するのは困難であり、これ等の諸計畫と併行して常に交通上の對策が考慮されて然るべきは、今更ながら贅言を必要としないのである。例へば生産擴充計畫の一部としてある一定の重要物資の製造に極めて大きな努力を拂はうとしても、この製造事

業が必要とする原料、資材は何處に求めたらよいか、この事業の經營上に缺くべからざる動力の發生に不可分の關係を有する燃料は如何なる地域からの供給を要しなければならぬかの研究は一刻も等閑に附するのを許さないものである。惟ふに原材料と言ひ、燃料と言ひ、事實生産工程が進められる工場内部に於て、勞せずして無盡藏的に獲得されるのは眞に稀な場合であつて、多くはこれ等についてある程度の場所的移轉を試みるのを免れないのが普通の有様であるであらう。勿論現代の製造工業の經營にあつては、右の如き原材料または燃料の獲得の難易の如きを考慮外に置いて、ただ漫然と産業の立地計畫をたてるが如き杜撰なる態度が示される機會は殆ど全くあり得る筈はなく、極めて周到綿密なる計畫の下に各種の物資の輸送上にも有利な條件を保ち得るが如き適當な場所を選定して、然る後に事業の經營が開始されるであらうことは一點疑ふ餘地はないが、如何に優秀なる地點を選定するに成功したとは言へ、絶對に物の供給上に輸送を不必要とするが如き地域を求めることは到底なし得る筈のものではないのである。ここに生産力の擴充と輸送問題とが不可分の關係にあるのを發見するのである。この意味からすれば既に平時に於て重要性の高かつた輸送問題は、戰時を迎へるに及んで更に一段とその緊急性と肝要性を高めたのである。殊に大東亞戰爭の發生以來我國の海陸の各種の交通機關の上にはあらはれて來た輸送の内容には、高度の注意に價する若干の特質があるのを見逃してはならないと思ふ。

その第一は貨客の移轉の量的増加である。現代の社會に於ける貨客の移轉の中で特に物資の移轉の量的増加は自然の勢とも言はるべきものであつて、假りに我國が事變とか戰爭とかに直面せずして平和時代を長く享樂し得たとしても、國民の社會的生活並びに經濟的生活の發展と充實とのためには、年毎に漸次大量の物資を要求してやまない傾向は促進されるのが自然の推移であり、發展的過程にある文化社會にあつてはかくの如くなるのが通常である。然るに近年の我國としては右の如き適當な推移と變遷とを辿つた上に、更に極めて突如として大規模な戰亂の渦中に突入したから、一面かかる戰爭の遂行上に直接的關聯のある軍事物資の移動の飛躍的增加が生じたと共に、他の一面國家としての經濟力の擴大を目標とする重要産業についての生産力の擴充に伴つて、またまた莫大な數量にのぼる物資の輸送が不可避の状態を示すに至つたのである。従つてこれ等の新事態は前述の自然増加の勢に尙一層の拍車をかけるが如き作用

を加へることになつたのである。支那事變の發生の以前と以後との二つの時代に於ける全國の物資の移動につき量的比較を試みるか、尙進んで昭和の初期と大東亞戰爭の發生以後たる現代とにつき同様な考察を行ふならば、いづれも後の時期に著しい物資の移轉の量的増加があらはれてゐるのに驚かざるを得ないのである。

増加せる物資の移轉數量を巧妙に輸送するためには、何人が考へてもこれを輸送するに足るだけの充分なる交通機關の建設と運営とに力を注げばよい筈であり、これによつて至極簡單にこの問題は解決が與へられるの理である。即ち量的に増大せる交通需要に答へ得るだけの量的に増加せる交通供給を以てすればよいことになるが、事實問題としてはかくも簡單に處理するを得ない惱みがあるのであり、就中交通機關の充實のために缺くべからざる各種の資材の不足に基く獲得難と、また時にはその價格の著しく騰貴せる状態などからして、その目的を達するのは決して容易ではないのである。故に需要の増大がありながら、これに對する供給の不足が根絶されないのであつて、これではいつまで待つても輸送状態が改善されないのは眞にやむを得ないのである。

この點について更に一言を費したいのは、右の如く量的に増加せる交通需要は單にそれのみにとどまらず、その輸送距離が延長する傾向が顯著になつて來た事實についてである。これは既に支那事變が發生して一年程經過した頃に我國の國有鐵道について明かに觀取された事情の一つであつた。蓋し各地に勃興し來りし旺盛なる製造工業の發展は、少からぬ原料または資材の獲得を餘儀なくするに至らしたのであり、假りに稍遠隔の地域に供給地が求められるとしても、尙これをも獲得するに熱心であるためであるか、または物資の不足が漸次顯著になると共に物資の割當制度が行はれるに至りたる關係上、産業の經營者としても自由に且潤澤に物資の獲得が行はれなくなつたので、如何なる地域にても供給地が発見されるならばそれで差支ないとするためであらうと斷言したのである。産業の經營者としては、如何に長距離に互らうとも物資の獲得さへなし得るならば、何處に於てもこれを獲得し、然る後に利用の圈内にある交通機關ならば、敢てその種類の如何を問はず、その課する運賃の高低の如きすら論ぜず、ただ一途に物資の輸送を懇望するに至つたから、勢ひ輸送上の距離の延長を助長することになつたと解したい。而も同時に交錯輸送をすら伴ふと言ふ面白からざる結果を招いた

のである。

その第二は貨客の移轉の質的變化である。これもまた一面からすれば量的變化とみられないわけではないが、筆者が指摘しようとするのはその絶對量の増減ではなく、從來甲の交通機關によつて輸送が圖られてゐた貨客が別に乙の交通機關を求めて殺到し來る状態を言ふのである。例へば從來主として自動車または船舶によつてのみ輸送が圖られてゐたある種の貨物が、最近に及んで遽に鐵道による輸送を希望するやうになつたとか、希望しないまでも鐵道による輸送を餘儀なくするに至つた事實をあげるのが許されるであらうと思ふ。かくなる上は鐵道として取扱はなければならぬ貨物の數量が突如として激増するのはあまりに明白なことであつて、この種の實例は今次の戰亂の發生以後の時代に、各地に於てまた各種の貨物について屢々目撃した通り、極めて普通にはあらはれたのである。

就中自動車並びに船舶から鐵道に轉じた貨物の輸送は相當に著しい程度に達したが、それには一定の理由があつたと思ふ。我國の自動車の製造能力が今次の戰争以前の時代を通じては、かなりの程度まで北米合衆國の生産力に依存してゐたのは、今にして思へば遺憾至極のことではあるが、少くともその事實は吾々としても極めて率直に認めなければならぬ處であり、昭和十六年に同國との經濟的交渉が斷絶して以來、國產車の供給によつてこれが補充に邁進するを要することになつたが、少くとも民需が關係する限りに於ては、その供給の數量は豊富であり、その價格もまた低廉であり、尙その性能も絶大であると言ふわけには行かず、加ふるに燃料たる揮發油の供給もまた必ずしも潤澤ではなく、その不足を補ふ意味で利用の程度を高めた各種の代用燃料はあつたにしても、これによつて行はれる車輛の走行は、揮發油による場合よりも遙に劣ると言ふ状態にあつた以上は、支那事變前までの時代を通じて折角一路發展途にあつた自動車による貨客の移轉が著しい抑壓を加へられたのはやむを得ない次第であつた。更にまた海上に於ける船舶は、大東亞戰争の進展に伴ひその戰線が擴大するに従つて、多數の隻數と莫大な噸數にのぼる商船が軍用に徵發されたわけであつたから、ここには自動車に於けるとはまた自ら異つた事情の下に經濟上の目的を果すために利用され得る船舶の稀少性が著しくなつたのであつた。いづれにしても過去の時代を通じて傳統的に保たれてゐた貨客の輸送の經路には甚だしい變調が示されて來たのは争はれぬ事實であつた。少

くとも從來自動車または船舶によつて移轉が圖られてゐた物資の大半は、最近に至つて我國の鐵道、鐵道の中でも殊に國有鐵道をめがけて集中して來る傾向は明かに認められるに至つたのである。萬一にも國內に於ける物資の移轉の數量に變化がないとしても、個別の交通機關の立場からすれば時に著しい取扱數量の増加に苦しまなければならぬ機會が生じたのであるから、これを以て貨客の移轉または交通需要の質的變化と認めて差支ないであらうと思ふ。

これと同時に政府によつて次々に樹立決定される最高國策が命ずる處に従つて、平時に於ては全くみるを得なかつた新しい交通需要が生れ出たのもみのがしてはならないのである。例へば我國として今次の大戦に最後の勝利を獲得しようとするれば、勢ひ航空機及艦船の製造事業に異常なる努力を傾けつくすべきは當然過ぎる程當然のことであるが、如何にこれ等の必要が大きいからと言つて、もし平時であるならば現在行はれつつある増産と同程度の生産高を維持すべく努める必要は全くない筈であらうと確信する。戦時經濟の進行は特殊の産業の規模の擴大を著しく促進せしめることになり、これに關聯して平時にはみるを得なかつた特殊の交通需要を創造するに至るのである。右の如き特殊の事情が発生すると同時に、平和産業と目される方面から生れ出る生産物の數量は、著しく減少する傾向がないとは言へないのであつて、高級織物類の如きが交通機關によつて輸送される程度は、戦時下の社會に於ては激減し來つたのである。かくの如くして一方に於て増加する物資の種類と、他方に於て減少する物資の種類とがあり、これ等が相互に入れ代つて社會全體としての物資の移轉の質的内容を變化せしめてゐるのは疑ふべくもないのである。尤も右に一例として引用した航空機及艦船製造事業が要求する原料資材の量と、絹織物の生産のための原料あるひはその製品の量との兩者を比較すれば、前者は著しく莫大な數量に達するに反して、後者は極めて僅少な數量にとどまるに過ぎないであらうから、ある事業の發展と他の事業の衰微とより生ずる貨物の移轉數量の變化は、結局量的増加を齎らすことを意味し、質的變化は寧ろ何程のこともないと言へばそれまでであるが、假令これが事實であつたとしても、少くともその根柢には依然として交通需要の質的變化の一端を窺ひ知ることが許されるであらう。

さて戦時下の社會に於ては交通需要が量並びに質の双方から變調を來すのが事實であるとすれば、これに對して交通政策の樹立の實

任をもつものも、交通事業の經營にあたるものも、共にただ漫然と従來と異なる處なき方針と態度をとつてゐたのでは、輸送上の効果をおげることとは殆ど全く望み得ないのである。そこには何か時代の要求に最も適した新しい方策を案出して、極力これが徹底を試みるのが望ましいわけであるが、過去の平和時代にあつても輸送能力の増強を目的として、人智の粹をつくしてあらゆる方法を講じた位であるから、今となつて別に斬新な妙案が始めて浮び出る筈はないのである。筆者は平凡な提唱であると思ふが、統制輸送の強化と計畫輸送の實施以外に求むべき道はないと確信するのである。ここに統制輸送と呼ぶのは國家權力の發動に基き一元的に全國の輸送力を綜合して國家目的に適合せしめるやうに、あらゆる輸送につき秩序を樹てるのを指すのであつて、更にまた計畫輸送と稱するのは右の如き一糸亂れざる輸送の統制を行ふ前提として豫め慎重の考慮を拂ひつつ輸送の指導を試みるのを意味し、偶然なる事情の下に思ひつゝままに貨客の輸送を行ふのを絶対に避けるに努力することである。而してこれ等の兩者が目的とする處は常に大量輸送と重點的優先輸送でなければならず、如何にしたならば少しでも多量の貨客をしてその目的地に到達せしめるに成功するかの研究と、如何なる種類の貨客こそ輸送に價するかの検討とが中心として取扱はれるのが望ましいのである。かかる提唱は自ら輸送の積極性を意味するのであつて、従來の對策はややもすれば消極性の強調にあつたのではないかと思はれるのであり、多くの場合に於てただ徒に抑制を尊重し過ぎる嫌があつたのを恐れるのである。輸送に關して消極性を伴はしめなければならないのは、單に不急にして不要なる貨客を取扱ふ奇門のみのことであつて、それ以外の部分では少しもこれを考慮する必要はなく、否却つて一段と積極的態度を以て臨むのを專一としたものである。但しこのことが常に容易に行はれると言ふわけではなく、實行上には少からざる困難を伴ふのを免れないであらう。少くとも緊急的な貨客の増送に努めるためには、同時に緊急的ならざる貨客の輸送を抑制するのを餘儀なくする筈であるが、緊急的ならざる不急不要の貨客とは眞に如何なるものであるかをあまりなきやうに決定するのが容易な業ではないのである。従つて貨物についても、旅客についても、共に最も慎重なる考慮を用ひつつ、充分なる資格と能力とを兼有する適格者がこの判斷を行ふより外はないのである。而してこの種の判斷をなす場合に注意に價する若干の點があるのを見逃さないやうにしたいと希望するのである。

先づ貨物の輸送に關しては我國の重要産業の原料と認められる種類の品目に第一の順位を與へたいのである。このことは一面に於ては我國の生産力の擴充に不可分の關係を保つがためであるのみならず、他の一面に於てはかかる原料品は通常大量貨物として交通機關に託送されるから、これ等を巧妙に處理するに成功すれば、残る處の他の貨物の輸送には必ずしも苦心を要することはなくして、而も輸送は全面的に相當の効果をあげるに至るのである。然るに貨物の出貨の程度は季節に應じてかなりの増減を示すのを普通とし、従つて交通機關が取扱ふ貨物の移轉數量はこれを放任して置けば勢ひ増減を示さざるを得ないから、出貨數量の増加する機會には輸送能力の不足に苦み、然らざる時期には兎角輸送施設は遊休状態に置かれる傾向が助長されるのである。輸送能力を最高度に發揮しようとする場合にはこれ程好ましからざる事情ないから、何とかして交通機關が常に同一の程度の輸送がなし得るやうに圖るのが大切な考慮となるのは言ふまでもなく、結局出貨數量の平均化あるひは定量的出貨とも名づけられるものが維持されて然るべきことになるのである。これと同時に交通事業の經營者としても、必ず定量的輸送を保證する覺悟と用意とがなければならぬのである。尙換言すれば交通機關を中心にして、その經營の側に立つものと、利用の側に立つものとの双方が、完全な聯絡を圖つて相互に協調的態度をとることが最も望ましくなるのであり、自由主義時代に屢々示された強度の個人主義は、現時の輸送問題の解決のためには極力追放されて然るべしである。

殊に從來の自由主義時代に於ては、萬が一にもある種の物資の輸送に失敗が生じたとしても、その悪影響の及ぶ範圍は稍一地方的とか一局部的の小範圍にとどまり、敢て大局に重大な影響を與へる處は尠かつたわけであるが、現在の如く重要物資の生産とその配給とを全國的範圍の上に中央部で一元的に統制を行ふ以上は、ある一箇所で演じた失敗は必ずしもその部分だけの問題として眺めることは許され難く、全國的且全部門的波紋をまきおこす處は濃厚であるから、これまた大いに心すべき輸送關係の一問題であるのを失はないのである。

次に旅客に關する統制輸送または計畫輸送について考察を加へる段になると、尙一層の悩みを感じざるを得ない。多くの旅行は旅客

一人を單位として行はれるのが通例であり、百人とか千人とか言ふやうに集團を構成し、同一の輸送條件の下に移轉を欲する機會があらはれるのは寧ろ極めて稀な場合である。文化的社會に生ずる實際としては、小單位の旅客の數は著しく多數となるのみならず、且各自の旅客は多目的な目的を到達せんとして異りたる目的地に向ふのを欲して交通機關に集中するのである。殊に交通事業の經營者としては、旅客が旅行を必要とするに至る動機が主として突發的であるのを著しく苦痛に感ずるのであつて、貨物の輸送に於けるが如く定量的移動と定量的輸送の徹底を期するには、容易ならざる困難を伴ふのである。尤も旅客輸送の中でもある一定の部分、例へば通學あるひは通勤旅客の如きは、交通機關の利用上區間と時刻と目的とを稍共通にするものもあるが、これ等に比すれば遙に大量の旅客はかくの如き共通性を缺くのを普通とする關係上、旅客對策としては貨物對策とは別個の異つた内容をもつものを考慮するを得ないことになるのである。

旅客の輸送統制としての第一の手段であると認められるのは、旅客の移轉數量を全體的に減少するにあるのを免れないが、その目的はかくしてあまし得たる輸送能力を貨物の輸送のために利用して、戰時に於ける經濟力の増強に資するのが刻下の急務であると信じ得られるためである。然しながら總ての旅行に對して一律に抑制を加へるのが許されるかどうかは慎重に考慮を要する點であつて、旅行の動機の中で輕重の區別をなし、重要性の低い所謂不急なる部分に強度の制限を行ふのが妥當なる取扱となるのである。例へば公務を帶びた旅行者と遊覽の目的を果たさうとする旅行者があるならば、前者に對して優先的な措置を講ずべきは勿論のことであつて、この原則による取扱に對して總ての旅客が無條件に服従しなければならないのは、戰時情勢が繼續する限りに於ては旅客の當然の義務であることさへ斷じたいのである。従つて戰局の進展と共に旅行の許可制の如きはやむを得ずして採用せざるを得なくなるのではなからうかとさへ思はれるのである。而してもしこの制度を不可避とするならば、何人か權力者によつて旅行の重要性の程度を正確に決定するの必要とするが、これは何人がその任にあつても行ふに甚だ困難を感ずるであらう。蓋しあたりの對策としては適格なる官憲によつてその判斷を司らしめ、眞に必要な旅行のみを許可するのが唯一の道である。然し筆者としては旅行の許可制を敷くよりは寧ろ旅客

自體の反省と自戒とに俟つて自動的に旅客數量の減少が示されるのを如何に整望するか知れないのである。もしこの一事さへ實行されるならば、他の如何なる措置を講ずるまでもなく、我國の旅客交通機關の利用が理想化されるのは明かであるべき筈であるが、同時にこれのみに依頼しようとするのは、社會的に購買力の膨脹してゐる際には多少無理であるから、あるひは不満足ではあるかも知れないが、旅行の許可制の如きがやむを得ざるものとなると思ふのである。

(昭和一八・一・三〇)

