

Research Paper Series

No.31

戦時交通動員計画と鉄道事業

山崎志郎[†]

2021年9月

2022年5月改訂

[†] 東京都立大学経済経営学部客員教授 大妻女子大学社会情報学部教授

目次

はじめに	1
第1節 戦時経済総動員と鉄道事業	2
(1) 総動員計画の発動と輸送力の統制	2
戦時下の鉄道旅客輸送の増大	3
鉄道貨物輸送の拡大と隘路路線	4
戦時下の貨物輸送概観	6
国鉄職員組織の拡大	7
(2) 輸送力増強政策の推移	8
帝国圏の鉄道輸送力拡充構想	8
鉄道車両工業の拡充計画	10
国鉄の輸送力拡充計画	12
(3) 戦時下鉄道行政の推移	13
陸上交通事業調整法の制定(1938年4月2日)	13
帝都高速度交通営団の設立	13
陸運統制令の制定と改訂	13
鉄道軌道統制会の設立	15
戦時鉄道輸送体制と運輸通信省・運輸省設置	16
第2節 日中戦争期の交通動員計画	17
(1) 1939年度交通動員計画	17
交通電力動員委員会	17
計画的鉄道輸送の始動—1939年度交通動員計画	17
車両増産・増備計画	19
労務動員計画	19
(2) 1940年度交通動員計画	20
需給調整数値目標の設定	20
外交転換と東亜自給圏構想	21
労務動員計画	23
(3) 1941年度交通動員計画	23
開戦準備と交通動員	23
労務動員計画	26
第3節 太平洋戦争期の交通動員統括組織	27
戦時陸運本部設置	27
鉄道輸送協議会	28
戦時輸送委員会	28
防空本部・防衛総本部の設置	29
第4節 太平洋戦争期の交通動員計画	29
(1) 1942年度交通動員計画	29
労務動員計画	31
戦時陸運非常体制	34
(2) 1943年度交通動員計画	36
陸送転移計画の本格的展開	36
鉄道用資材割当の不足と鉄道休止	39
労務動員計画	41
貨物輸送実績	43

(3) 1944年度交通動員計画	43
決戦非常措置要綱と鉄道事業	43
交通動員計画	44
労務動員計画	47
営業休止線と鉄鋼資源回収	48
交通動員計画の実績の悪化	50
都市疎開事業と鉄道輸送	52
空襲対策と応急運輸本部	53
(4) 1945年度交通動員計画	54
交通動員計画	54
決勝非常措置要綱と鉄道事業	58
おわりに	58
注	59

はじめに

本稿では、戦時下の国家総動員諸計画の柱の一つであり、物資動員計画や労務動員計画を物流、人流の面から支えた交通動員計画、とりわけ鉄道事業の動員計画について、総動員前史から終戦までを検討する。物資動員計画は周知のように、一定期間における計画物資の輸入、生産、在庫取り崩し、回収などからなる供給計画と、その事業部門別配当、輸出、次期繰越などの供給計画をバランスさせたものであり、これを実現するため、国家総動員計画に基づくさまざまな企業統制、産業団体統制、配給機関統制統制が張り巡らされていた。総動員諸計画については、既に筆者は帝国圏経済の物資動員計画について一連の検討結果を公表している。この中で、鉄鉱石、石炭、石油、ボーキサイト、錫、銅、ゴム、塩といった戦略物資を国外の資源開発と還送に依存する脆弱な経済構造を指摘し、これを維持しようとする貿易計画や軍事占領によって拡張された帝国圏の海上輸送力の動員政策を明らかにした¹⁾。物資動員計画の資源配分で最優先にされたのは、兵器等の軍需物資の増産を図る軍需動員計画であり、次いでこれを支える生産力拡充計画があった。この資源動員に並行して、相互に整合性を保った資金統制計画、交通電力動員計画、労務動員計画が発動された。また、この背後には、不要不急産業を縮小し、労働力の再配置と資材回収や再資源化を図った企業整理・流通機構の簡素化などの産業・企業の整備事業があり、またあらゆる面で国民的献身を動員する国民精神動員の官制運動も国家総動員を支えていた²⁾。

物資輸送計画では、特に海上輸送力の動員は日本経済のもっとも脆弱な部分として詳細に検討した。ここで取り上げる鉄道輸送計画も海上輸送計画と同様に、計画物資の生産・出荷計画と輸送力の平仄を合わせることが求められた。重要物資別の海送量、陸送量を検討し、機関車・貨車数、列車キロなどから算出される陸上輸送力の枠内で、優先的に円滑な輸送を実現しようというものであった。鉄道輸送計画が他の総動員諸計画と異なるのは、計画の主体に民間企業の比重が低く、国内外ともに官営ないし半官半民事業が担い、中国占領地では軍の影響下に置いたことである。この結果、収益性等の点から統制を逸脱せざるを得ない運営上、組織上の積極的な動機がない点である。官営鉄道は総動員計画と一体となって輸送計画を立てており、鉄道輸送計画は一連の国内計画の大きな隘路となることはなかった。比重の大きくはない民間鉄道の貨物輸送は、その多が計画企く業の専用線として計画的に運行されていた。旅客事業を中心とした民間鉄道会社(地方鉄道事業と軌道事業)については、重要産業団体令に基づく統制団体として鉄道軌道統制会として輸送計画に協力していた。その点で、本稿は著者の従来の経済総動員体制の研究の欠落部分を補完するものである。

戦時下の鉄道輸送研究では、既に多くの成果が公刊されている。終戦直後には運輸調査局によって「日本経済と鉄道」叢書シリーズが出版され、戦時下の旅客、貨物、自動車の輸送事業や労働問題が検討されている³⁾。直後には、日本国有鉄道によって戦時輸送動員から49年の組織改編直前までの十年史がまとめられ、その後1960年代から70年代にかけて年代別14巻の本史編に、年表、索引・便覧、通史編などを加えた全17巻からなる百年史が編纂された。この第10巻、第11巻がこの時期の輸送、通信、営業、運転、建設・施設、電気、工作の部門と民営鉄道事業について扱っており、多くの内部資料を使って総合的な分析をしている⁴⁾。これらの研究では、本稿で扱う戦時の一連の鉄道政策に関しても重要事項を網羅し、輸送実績データも編纂時点で得られるものを収録している。その点で、本稿が敢えてこれらの研究に屋上屋を重ねる必要はない。しかし、国家総動員計画の一部として、関連部局や植民地行政機関と協議しつつ策定された交通動員計画と鉄道輸送計画の策定経緯について部分は、既存研究ではほとんど触れていない。また、労働集約的性格をもつ鉄道事業にとって、労働力市場が極度に逼迫した戦時において所要労働者を確保することは極めて困難であり、それ故に労務動員計画においても優先的な確保を目指していた。しかし、労働力動員の不調については十分に扱われて来なかった。さらに言えば、戦時陸運計画が本来は帝国経済圏の輸送計画の一環であったにも拘わらず、日本国有鉄道の編纂事業では、朝鮮、台湾、樺太の植民地鉄道事業や、

南満州鉄道、華北交通などとの接続問題や連帯輸送の課題、関釜連絡航路の脆弱性はじめ、大陸物資の困難などには触れていないという問題も残っていた。

一方で、植民地鉄道の事業については、近年林采成による戦時植民地鉄道の研究⁵⁾や竹内祐介の地域経済発展と関わらせた戦間期朝鮮鉄道事業の研究⁶⁾など優れた成果が発表されている。こうした成果を踏まえて、帝国圏の鉄道輸送計画については、立案経緯と構想のみを検討し、国内については輸送計画と実績を「物資動員計画資料」⁷⁾や鉄道省の内部資料である「長崎惣之助文書」⁸⁾等を利用して解明する。

第5章 戦時時期の鉄道事業

第1節 戦時経済総動員と鉄道事業

(1) 総動員計画の発動と輸送力の統制

戦時下の経済総動員体制において、軍需物資と一般物資の輸送需要の調整、総合的輸送力の発揮と適切な配分が重要課題であることは、早くから認識されていた。1918年の軍需工業動員法の軍需品は、兵器、艦艇、爆弾、軍用機械などの直接的兵器類だけでなく、船舶・鉄道・軌道や、その生産と修理に要する機械器具、材料、原料なども対象にしていた(第1条)。政府は戦時における軍需品の生産、修理のため、工場・事業場およびその付属施設(第2条)や、土地・建物・倉庫等(第3条)の管理、使用、収用ができるとし、さらに軍需品の移動、譲渡、使用、消費、所持、輸出入を禁止、制限もしくは使用、収用することができるとしていた(第6条)。加えて、労務動員、情報報告義務、補助金の規定、罰則規定を含む広範な監督・統制権限を政府に与えていた。

実際に軍需動員計画が本格的に検討されるのは、1927年5月の資源局設置以後であり⁹⁾、29年4月の資源調査法が公布(12月施行)され、関連する資源調査令によって、港湾、海事資源、鉄道・軌道資源、電気事業資源等の調査規則も11月から12月にかけて帝国圏内全域にわたって整備された。陸軍は対ソ連、海軍は対米戦争を想定し、開戦に伴う軍需物資や関連物資の急増に対応するため、重要物資の生産能力やその備蓄、鉄道・船舶輸送能力、電力供給、労働力の確保について検討を始めた。32年には満洲事変に伴う周辺諸国との関係悪化を想定して、開戦から数年分の重要物資の需給を計画化した総動員期間計画が、「暫定期間計画」の名称で準備された。計画には日本領土に加え関東州、南満洲鉄道附属地、南洋群島を含む帝国圏内の資源動員が含まれ、有事における物資供給力、陸上・海上の輸送力を可能な限り軍需動員に向けようとしていた。

さらに、1936年の2.26事件後、広田弘毅内閣の下で、陸海軍の軍備増強要求は高まった。8月には準戦時体制の構築を目指す「国策の基準」が閣議決定となり「帝国トシテ確立スベキ根本国策ハ外交国防相俟ツテ東亜大陸ニ於ケル帝国ノ地歩ヲ確保スルト共ニ南方海洋ニ進出発展スルニ在リ」と、中国、南方の両方面への勢力拡大方針が明確になった。対ソ戦では、「開戦初頭一撃」を与えるだけの「在満鮮兵」の充実、対米戦では「西太平洋ノ制海権ヲ確保」する兵力の整備を目標とした。9月には36-37年の間に戦争が勃発することを想定した「第二次総動員期間計画」も完成し、鉄道、船舶、自動車、港湾の相互調整を図った交通動員基本計画も研究された。鉄道事業については鉄道省内に資源局、陸海軍関係者からなる総動員関係鉄道輸送計画委員会を設置することや、輪転材料の幹線集中、旅客の制限、民需物資の制限方法などを検討している。こうした資源局による総動員対策の検討の中から、鉄道車両工業を含む多くの産業の生産力の決定的不足も指摘されることになった。重要な民間事業に対する助成と監督を強める、自動車製造事業法(36年5月)、製鉄事業法(37年8月)、人造石油製造事業法(37年8月)などの各種事業法が相次いで制定され、産業団体と所管省が協力して生産力拡充計画が策定されるようになった。総動員計画を実施する行政機関についても国策統合機関の下での迅速な対応を可能とする行政再編が検討され、農林省・商工省の統合、逓信省・鉄道省の統合などが広田弘毅内閣時に構想され、その後実現している。36年11月には陸軍主導で日独防共協定が締結され、外交・軍事面でも対ソ共同戦線が築かれた。

1937年2月に成立した林銑十郎内閣は短命ではあったが、生産力拡充に意欲的な伍堂卓雄が商工大臣となり、4月には生産力拡充計画の原案が策定された。これと平行して内閣調査局を企画庁に改組して資源局と並ぶ国策統合機関としての役割を強化し、総動員体制の整備が始まった。6月に近衛文麿内閣が成立すると、参謀本部の軍事輸送計画の策定に協力するため鉄道次官を部長とする鉄道調査部が設置された。38-39年の戦争勃発を想定した「第三次総動員期間計画」の検討も進められている中、7月に北京郊外盧溝橋で日中の軍事衝突が勃発した。政府は一旦紛争の不拡大方針を発表したものの、8月には上海での戦闘が始まり、政府も方針を転換して上海派遣軍を送るなど、戦線が一挙に拡大した。政府は交戦国との貿易を禁じた米国の中立法が発動されれば、戦略物資の輸入が困難になるという判断から、公式な宣戦布告を回避し、この武力紛争を当初「北支事変」とした。その後「支那事変」と改称するとともに、陸軍は10月に本格的な戦争を想定した支那事変陸軍軍需動員計画を発令した。軍が必要とする軍需物資や人員の規模は、対ソ全面戦争を想定した既定の総動員期間計画の規模を超えることになった。不十分な準備状況の中で始まった戦争の結果、陸軍工廠や関連企業への大量発注と増産指示がなされ、調達する食糧、武器・弾薬等を兵員とともに輸送する輸送計画は一挙に歴大な量になった。

軍需産業を支える基礎物資産業の拡充と輸送力の強化も喫緊の課題となった。1937年11月に内閣の企画庁と資源局を統合して企画院が設置され、国家総動員諸計画の立案と総合調整に当たるようになり、38年から物資動員計画、軍需工業動員計画、生産力拡充計画、資金統制計画や軍需工業向け労務動員計画など総動員諸計画が一挙に動き出した。陸運事業についても、後述のように38年3月には満洲国関係官との調整を経て生産力拡充計画大綱が策定され、鉄道車両工業の拡充目標が設定された。9月には鉄道省の企画委員会四ヶ年計画分科会でさらに詳細な「鉄道輸送力拡充四ヶ年計画」が策定された。1939年度以降、国家総動員諸計画が体系的に整備され、輸送力の飛躍的増強を図るとともに、重要物資の輸送を確保するための「交通電力動員実施計画」も発動された。それは国内の輸送需給だけでなく、「日滿支間ニ於ケル運輸通信ノ調整ヲ図ル¹⁰⁾」として、日本本土と大陸の交通・通信網の連携を強化するものであった。

戦時下の鉄道旅客輸送の増大

日本内地の鉄道旅客輸送は、既に1930年代の産業構造の重工業化や人口の都市への集中を背景に、昭和恐慌下でも表1のように緩やかに増大を続けていた。営業キロは満洲事変期に延び続けたが、37年度以後は伸びが鈍化し、43～44年度にピークを迎える。列車キロも戦前から42年度まで順調に伸びたが、43年度には休止線が増加し、縮小していく。

表 戦前・戦時・戦後旅客輸送状況

		1930年度	1935年度	1936年度	1937年度	1938年度	1939年度	1940年度
営業キロ (km)	国鉄	14,356	16,884	17,281	17,682	17,925	18,034	18,149
	地方鉄道	6,901	7,015	6,944	6,777	6,664	6,729	6,699
	合計	21,257	23,899	24,225	24,459	24,589	24,763	24,848
列車キロ(百万km)		135.2	174.6	182.3	187.7	188.0	196.0	202.0
輸送人員 (百万人)	国鉄	824	985	1,059	1,156	1,345	1,613	1,878
	地方鉄道	428	532	576	633	738	970	1,205
	合計	1,253	1,517	1,634	1,790	2,083	2,584	3,083
輸送人キロ (百万人キロ)	国鉄	19,875	24,173	26,216	29,052	33,633	42,058	49,339
	地方鉄道	3,634	4,595	4,993	5,455	6,423	8,531	10,565
	合計	23,509	28,768	31,209	34,507	40,056	50,589	59,904
		1941年度	1942年度	1943年度	1944年度	1945年度	1946年度	
旅客営業 キロ(km)	国鉄	18,242	18,330	19,455	19,889	19,293	19,319	
	地方鉄道	6,800	6,892	6,297	5,902	5,912	5,895	
	合計	25,042	25,222	25,752	25,791	25,205	25,214	
列車キロ(百万km)		204.8	205.0	194.0	184.8	140.5		
輸送人員 (百万人)	国鉄	2,172	2,280	2,648	3,107	2,973	3,176	
	地方鉄道	1,439	1,572	1,973	2,048	1,833	2,218	
	合計	3,611	3,852	4,621	5,155	4,806	5,394	
輸送人キロ (百万人キロ)	国鉄	55,545	60,451	74,073	77,283	76,034	87,447	
	地方鉄道	12,524	14,733	18,960	21,972	19,554	24,740	
	合計	68,069	75,184	93,033	99,255	95,588	112,187	

出所:運輸調査局『人口と旅客輸送』『日本経済と鉄道』叢書(2)、1948年、60,65,73,74頁。

これに対して、輸送人員、輸送人キロは顕著な伸びを続け、輸送人員は1930年度の12億5,300万人から36年度には16億3,400万人となっていた。陸軍軍需動員の発動以来、兵員の大陸派兵が急増し、その後長期戦の様相を深めると、兵員の補充・交替輸送も増加した。生産力拡充計画や軍需工業動員計画によって都市部の工場労働者や、複雑な統制規則に対応する業務を担う職員層が急増した。技師・技術者、専門職を育成するため、各種の高等教育機関の学生定員も急拡大したため、通勤・通学需要は着実に伸び続けた。通勤定期の利用者は表2のように、軍需動員計画の発動を挟む僅か3年の間に47%増加した。とりわけ大規模工場の労働者に対して割引運賃が適用された工員定期は一举に3倍近い増加となった。42年度以降、労務動員、兵員輸送の規模は拡大し、旅客輸送は44年度のピークで51億5,500万人となった。にも拘わらず営業キロ、列車キロが伸びないのは、戦時の資源制約の中で、旅客輸送力の拡充には施策が及ばず、極度の過密輸送によって、需要を処理したためである。それでも、旅客輸送需要を満たすことができず、後述のように1940年頃からは、旅行制限や時間的な輸送制限措置を取らざるを得なかった。

表2 通勤通学定期旅客の増進 (千人)

	1936年度	1939年度	伸び率
普通定期	276,956	357,817	29.2
工員定期	66,668	188,715	183.1
学生定期	233,234	301,398	29.2
合計	576,848	847,929	47.0

出所:「時局下国有鉄道の運営」『長崎惣之助文書』A269。

鉄道貨物輸送の拡大と隘路路線

既に満洲事変期から日本経済は景気拡大期に入り、貨物需要は着実に増加していた。市場変動性の高い民間海運業界では、早くも1937年7月に海運大手7社が料金抑制を開始し、38年から重要物資の供給・部門別配当を計画化した物資動員計画(以下物動計画と略することがある)に協力し、運賃規制や重要物資の優先引受などを開始した。その結果、近海輸送物資のうち軍需物資、生産力拡充物資などの優先扱い以外の分が鉄道に流入した。そして39年9月の欧州大戦以後、海運料金は急騰する中でも、国鉄運賃は据え置かれ、しかも生産力拡充関連物資では政策的支援として、39年10月からの運賃引き下げ、40年2月には一般運賃の改正や、輸出貨物の運賃引き下げも行われ、大量の貨物が海上輸送から流れ込んだ¹¹⁾。さらに重油価格の高騰から九州、沖縄方面の漁獲物が神戸、大阪まで運ばれず、九州各地の港に水揚げされて水産物貨物を増加させた。この結果、仮に配車を増やしても、日本鉄道輸送網の隘路であり、石炭輸送の大動脈である関門航送船輸送力を圧迫するなどの問題が避けられなくなった。関門、青函、宇高、関釜の連絡輸送はとりわけ逼迫していた。また、ガソリン価格高騰によるトラック輸送からの転嫁も各地の鉄道の負担を高めた。

陸軍軍需動員計画によって大量の物資が調達され始めた1938年の国鉄貨物輸送の繁忙ぶりを見ておこう¹²⁾。表3のように発送トン数の対前年度増加量は10.8%、輸送トンキロでは15.6%に及び、大量の物資輸送需要が鉄道にのしかかることになった。特に宅扱い、小口扱い、トン扱いが急増したのは、近距離トラックの輸送貨物も逼迫し、そこからの転化が急増したことと、さらに貨車不足により貸切扱いが増送余地を失ったことによっていた。トンキロの増加に見られるように、1トン当たり輸送キロは188kmと、対前年度で6.8km延長された。1日平均の貨物列車運行距離は23.1万km(定期20.6万km、不定期1.7万km、臨時万0.8km)と前年比8.3%増になり、以後この傾向が続くことになった。

表3 1938年度貨物輸送実績と対前年度増加率(千トン;%)

発送トン数	宅扱い	1,572	18.5
	小口扱い	5,467	14.2
	トン扱い	496	17.2
	貸切扱い	89,919	11.4
	無賃扱い	8,851	2.6
	計	106,307	10.8
輸送トン数		118,001	10.9
輸送トンキロ		21,863	15.6
貨物収入		320,362	14.7

出所:運輸局配車課「十三年度ノ貨物輸送状況ト本年度ノ輸送対策」1939年11月(長崎惣之助文書A185)。

1938年度の国鉄の車両設備状況を見ると、蒸気機関車は新造374両、廃車25両であったが、135両を外地へ供出したため、差引216両が増設された。39年3月時点では4,272両となり、対前年比5.4%増となった。このほか電気機関車9両が増設されている。貨車は新造7,166両、廃車210両、外地供出1,861両で、差引5,095両の増設となり、3月時点で64,262両(石炭車を含めると71,147両)となり、6.8%(7.2%)増となった。

しかし、こうした輸送力の増強にも拘わらず、滞貨は膨らんでいた。貨物の在貨状況は最も少な

かった6月で1日の平均が26.8万トン、1日発送量の2.2倍となり、これは対前年32.7%増であった。最大の在貨量となった12月の1日平均は57.9万トンで、1日発送量の3.25倍に達した。これは対前年比39.4%増であった。1938年度末の3月になっても依然滞貨は多く、1日平均51.6万トン、1日発送量の2.9倍、対前年比30%増という水準であった。しかも、この在貨量は、荷役能力、輸送能力を基礎に計上された翌日発送希望量ともいうべきもので、その他にも鉄道輸送を控えた工場、倉庫等の在庫物資を加えた「真ノ在貨」は「大体其ノ二倍乃至三倍ニ上ル」と見込まれていた。38年度の出貨車要請に対する配車率(配給率)は平均71%であったが、軍用品、小口積車、重要物資、鉄道省用品は優先配給をしているため、その他の一般貸切扱い貨物では平均50%を「何程モ出デザル状態」とされていた。

こうした中でも、1938年度中は発送・到着の一般的な取扱制限をするまでには至らなかったが、木材の大都市部への到着分については一部で到着制限がとられた。東京市内各駅の到着木材は133.9万トンと前年比36.8%増となり、大阪も44.9万トン余で、56.6%増、名古屋も53.1万トンで、10.3%増となった。これは為替管理による輸入木材の途絶によって、木材供給が内地材の伐採に依存することになり、一方で、荷主側でも解・筏作業員の不足や貯木場が満杯になって、鉄道転嫁を強めたためであった。木材だけでなく、全国各駅の操車ヤードは「殆んど行詰リノ状態」となり、小口貨物整理駅での作業が混乱した。このため、39年後半には東京、大阪の主要貨物駅では、到着する貨物に対する使用車数の割当制限を実施して木材を中心に受託停止をする事態になった。

貨車の増強にも拘わらず、その運用効率が停滞するという問題も抱えていた。表4のように国鉄保有貨車の効率

表4 貨車効率の推移

	運用効率	積載効率	空車キロ
	使用車数/ 現在車数	発送トン数/ 使用車数	空車キロ/走 行千キロ
1936年度	35.2	10.15	230
1937年度	37.6	10.49	226
1938年度	38.6	10.90	219
1939年度	39.3	11.06	—

注:1939年度は上半期分。

出所:運輸局配車課「十三年度ノ貨物輸送状況ト本年度ノ輸送対策」1939年11月(長崎惣之助文書A185)。

は、積載効率、空車キロなどで僅かず効率化の成果が出ている。保有貨車に対する使用貨車の割合を示す運用効率も毎年1%程度の向上が見られたが、39年度は4月の41.2%から40%前後を推移し、8月以降対前年比で低下する月が増え、10月以降40%を割り込む事態になっている。その理由は、労力確保の困難による荷役能力の低下、小運送能力の不足、駅設備・操車ヤードの不備と狭隘さ、一部機関車の不足、現場従業員の質的低下などであった。

国鉄輸送力の隘路部分に当たる全国5カ所の貨車航送の状況を、1938年度から39年度にかけて見たのが表5である。いずれの航路も各期とも前年同期を上回り、前年比で10%以上の増送となった。これには海運からの転嫁貨物が殺到した一方で、船舶輸送の性質上、航送船運航には弾力性がないことが反映されており、「現在国鉄貨物輸送上ノ所謂隘路トナリ居リ各區間共殆んど皆行詰リノ状態」となっていた。最大の輸送力があるのは、九州炭の関西や中部への輸送に重要な役割をもつ下関—門司間の関森航路であるが、石炭需要の急増に対応して伸びている。貨車も増強されているが、天候の影響を受けるなどによって航送輸送には限界があり、36年9月に起工式が行われた関門トンネル工事を急ぐ必要も出てきた。北海道炭の本州への輸送の要であった青函航路の航送輸送も

表5 1938～39年度航送輸送の状況(1日平均)

		トン数(増加率)		貨車数(増加率)	
下関—小森江(門司)	38年度上期	4,405	29.0	523	27.0
	38年度下期	4,164	11.6	525	11.6
	39年度上期	5,049	15.0	591	13.4
	39年度下期	4,653	19.4	594	13.7
青森—函館	38年度上期	2,546	17.0	254	10.6
	38年度下期	1,755	17.0	254	10.5
	39年度上期	2,719	17.3	242	-2.5
	39年度下期	2,122	14.9	245	-1.2
下関—釜山(朝鮮)	38年度上期	740	15.5	—	—
	38年度下期	627	11.7	—	—
	39年度上期	743	9.5	—	—
	39年度下期	668	16.9	—	—
宇野—高松	38年度上期	615	48.0	88	11.9
	38年度下期	537	34.0	88	11.8
	39年度上期	912	35.7	118	31.1
	39年度下期	664	28.1	118	31.1
稚泊—大泊(樺太)	38年度上期	35	16.4	—	—
	38年度下期	141	11.5	—	—
	39年度上期	66	17.8	—	—
	39年度下期	182	20.5	—	—

注:39年度下期は、10月分のみ。

出所:運輸局配車課「十三年度ノ貨物輸送状況ト本年度ノ輸送対策」1939年11月(長崎惣之助文書A185)。

急増を続けていた。39年度には大型貨車への転換によって貨車数は減少したが、増送を実現している。北海道、九州からの石炭輸送が日本経済のエネルギー問題の要であることから、この航送輸送は戦時・戦後の日本経済の隘路として深刻な影響をもたらすことになった。

内地の国鉄輸送貨物の1938年の内訳と増加率を見ると、表6のように軍用物資が18.0%増となり、弾丸はじめ武器弾薬の増産に不可欠な銅などの非鉄金属類も27.8%増になった。木材、砂利など土木・建築関連資材も顕著に増加した。生産力拡充計画大綱を基に、38年8月には鉄鋼、非鉄金属、軽金属、石炭、パルプなどの重要物資と、鉄道車両、船舶、自動車の輸送機械類、工作機械等の諸産業では、38年から41年にわたる設備拡充4ヶ年計画が策定されることになった。38年度の生産力拡充物資の生産は、石炭が前年比8.3%増、石油類8.0%増、鉄鉄・鋼材6.0%増に止まったが、拡充計画が本格化すれば、それに対応する輸送力の増強も必要であった。

軍事輸送などの大量かつ緊急の輸送要請が、東海道線や山陽本線などの特定の輸送線や特定駅に偏倚して増加したことも、輸送系統の混乱を招き、食糧・肥料などの季節性のある輸送配給指令に大幅な遅れを生んでいた。石炭、鉱石、鉄鋼、木材、パルプといった物資動員計画や生産力拡充計画の重要物資輸送の急増は、輸送力の弱い山線、支線で大量の滞貨を発生させ、拡充計画による新增設機械や資材の大量搬入も輸送力を圧迫していた。

1939年には干ばつを背景に、被害の少ない東北地域での米の買付と出荷が集中し、また木炭などの生活必需品が小口貨物、宅扱貨物として大量に流入し、東京・大阪の荷捌きが滞るという特殊事態も生じていた。ガソリン割当が3、4割削減されたことで、自動車輸送の一部も鉄道輸送に流入する一方、人員不足も手伝って小運送能力、荷役能力も逼迫する事態になった。こうした輸送需要の逼迫に、貨車の利用効率の引き上げたほか、1両当たりの積載量を36年の10.14トンから38年は10.83トンに増やすなどの対応をし、その後も貨車の補強作業と増積を繰り返した。

労働力の逼迫から荷役力、小運送能力にも深刻な問題が生じていた。特に大都市、主要港湾地帯で問題が大きく、1938年5月から始まったガソリンの消費規正は、トラックでも当初の19%から39年6月は40%、その後40年6月には50%となり、42年以降は90%になった。この結果、次第に物流を大きく制約する問題となり、木炭・薪などによる代用燃料化を急ぐことになった¹³⁾。

戦時下の貨物輸送概観

日本内地のその後の鉄道輸送を概観しておこう。昭和恐慌からの景気回復とともに増加し、1938年度以降は激増を続けた。表7のように貨車列車キロが41年に35年の22.8%増となり、貨車列車キロは43年に117.5%増、貨車キロは43年に93.6%増、輸送トンには43年に100.5%増、輸送トンキロは43年に193.3%増となるなど、貨物輸送は劇的な変容を遂げた。41年半ばから船舶の大量徴傭が始まると、海上輸送力の逼迫が著しくなり、1942年11月からは海送物資の陸運転移が進められ、鉄道輸送は43年に急増してピークを迎えた。44年に入ると逡減し始め、同年末以降空襲、近海輸送の崩壊、輸送需要の減退で急減する。終戦後も石炭生産の急減など鉱工業生産の低迷によって輸送量は縮小したが、46年に入る頃から着実に増加し、46年には36年の水準まで回復した。

この間、陸海軍は作戦と補給指令に基づいて専用列車を利用し、兵器等の装備品や糧秣などの軍事輸送を盛んに行った。軍事輸送は平時から僅かにあったが、1937年以降全体の2%程度になり、40年からは大陸での長期戦態勢を整え日満支経済建設構想が動き出し、41年の関東軍特種演習の実施などで急増した。太平洋戦争期には全体の10%という水準に達し、これらが特定時期に集中することが多いことから、一般貨物輸送を一時的に制約することもあった。

戦時下では限られた機関車、貨車数で劇的な増送を実現し、稠密な輸送体系を実現した。この輸

表6 1938年度主要物資輸と対前年度増加率増加(千トン;%)

軍用物資	1,876	18.0
石炭	37,158	8.3
鉄鉱石	2,981	4.9
非鉄金属	1,690	27.5
石油類	1,181	8.0
鉄・鋼材	2,395	6.0
化学肥料	2,866	—
工業薬品	806	7.3
パルプ	361	8.6
木材	10,511	21.7
米	3,950	18.5
石灰石	2,171	—
セメント	2,120	1.2
砂利	2,257	14.3
木炭	1,329	8.8
麦類	1,341	13.0
和洋紙	1,006	16.7

出所:運輸局配車課「十三年度ノ貨物輸送状況ト本年度ノ輸送対策」1939年11月(長崎惣之助文書A185)。

表7 戦前・戦時・戦後の内地国鉄貨物輸送状況

		1930年	1935年	1936年	1937年	1938年	1939年	1940年
貨物営業キロ	km	14,514.6	17,099.2	17,491.1	17,895.0	18,139.7	18,258.5	18,361.0
貨物列車列車キロ	千km	52,381.4	68,545.0	75,316.8	82,504.1	89,010.4	111,607.7	116,832.8
貨車キロ	百万km	1,914.7	2,325.7	2,574.0	2,848.3	3,105.3	3,407.0	3,554.1
輸送トン数	千トン	70,882.7	88,876.0	97,600.0	106,450.2	118,054.2	131,419.4	145,745.6
うち軍事輸送	千トン	—	—	558.0	1,829.0	2,095.0	1,925.0	5,873.0
輸送トンキロ	百万トンキロ	11,422.9	14,593.4	16,296.7	18,916.9	21,907.3	25,285.5	27,947.6
うち軍事輸送	百万トンキロ	—	—	164.6	680.0	758.5	649.0	1,871.6
		1941年	1942年	1943年	1944年	1945年	1946年	
貨物営業キロ	km	21,005.6	18,542.4	19,678.5	20,173.0	19,433.0	19,588.6	
貨物列車列車キロ	千km	121,638.0	130,204.7	149,082.6	128,591.0	75,873.0	80,542.3	
貨車キロ	百万km	3,697.2	4,037.4	4,502.4	3,970.5	2,012.0	1,900.1	
輸送トン数	千トン	151,693.7	158,039.7	178,177.0	167,355.4	104,522.3	82,942.3	
うち軍事輸送	千トン	10,529.0	14,312.0	24,252.0	16,052.0	—	0.0	
輸送トンキロ	百万トンキロ	29,126.8	33,945.5	42,795.4	42,728.0	23,637.9	16,553.2	
うち軍事輸送	百万トンキロ	3,440.2	4,383.2	—	—	—	0.0	

注：営業キロは営業線の長さ。貨物列車キロは貨物列車の年間走行距離。貨車キロは車両の走行キロの総計。列車キロ×平均編成車両数。1944年の軍事輸送トン数は4月～9月の分。—は不明。

出所：運輸調査局：『工鉱業生産と鉄道』『日本経済と鉄道』叢書(3)、1950年、6頁、軍事輸送は日本国有鉄道編『日本陸運十年史』1951年、195頁。

表8 戦時下の主要貨物鉄道輸送実績（千トン）

		1935年	1936年	1937年	1938年	1939年	1940年	1941年	1942年	1943年	1944年	1945年
石炭	海上輸送	20,923.5	22,478.6	25,254.1	27,511.5	30,373.0	33,626.1	31,289.0	28,150.1	16,825.5	13,353.2	5,857.2
	貨車輸送	16,658.2	17,411.2	18,796.5	20,266.0	21,011.7	20,732.8	24,841.0	25,739.6	30,235.1	33,209.4	15,751.3
	鉄道比率	44.3	43.6	42.7	42.4	40.9	38.1	44.3	47.8	64.2	71.3	72.9
鉄鋼	生産量	5,712.2	6,357.2	7,137.3	7,880.7	8,208.5	9,396.5	8,811.1	8,879.1	8,659.5	6,179.4	1,085.2
	鉄道輸送	1,082.3	1,118.6	2,260.2	2,406.3	2,689.1	1,947.4	2,090.7	3,374.6	5,469.0	5,969.6	2,334.0
	鉄道比率	18.9	17.6	31.7	30.5	32.8	20.7	23.7	38.0	63.2	96.6	215.1
セメント	生産量	5,368.8	5,473.9	5,813.8	5,176.5	5,606.4	5,980.2	5,838.4	4,356.6	3,757.4	2,757.7	1,176.9
	鉄道輸送	2,142.6	1,940.5	2,094.3	2,173.6	2,526.3	2,894.9	2,902.9	2,410.7	2,284.8	1,778.8	994.9
	鉄道比率	39.9	35.5	36.0	42.0	45.1	48.4	49.7	55.3	60.8	64.5	84.5
肥料	生産量	2,090.9	2,422.1	2,648.6	2,509.2	2,662.6	2,736.3	2,600.4	2,063.5	1,644.4	872.7	469.5
	鉄道輸送	2,100.2	2,228.0	2,872.9	2,864.9	3,246.2	2,974.0	2,323.6	1,930.1	1,482.7	—	—
	鉄道比率	100.4	92.0	108.5	114.2	121.9	108.7	89.4	93.5	90.2	—	—

注：石炭は年表示、その他は年度表示。

出所：運輸調査局：『工鉱業生産と鉄道』『日本経済と鉄道』叢書(3)、1950年、30,34,37頁。

送力を支えた、「帝国の鉄道」の海上輸送を含む輸送体系の整備、配車技術、通信・信号技術や円滑な輸送統制が重要であるとともに、建設・補修資材の急減の中で、鉄道施設の耐用年数の延長と激しい劣化が起き、戦後復興に大きな課題を抱えることになった。

表8から主要物資の鉄道輸送実績も見ておこう。鉄道輸送の4分の1程度を占める石炭は供給量、鉄道輸送ともに日中戦争期に増加する中で、鉄道輸送への負担を一部は海上輸送へ移して対応した。しかし、1942年7月に関門トンネルの営業運転が開始されたことで、鉄道輸送が急増した。43年以降石炭の鉄道輸送の比重が高まり、以後日本経済のエネルギー供給の根幹を支え続けることになる。

表9 国鉄人員の推移

		1930年度	1935年度	1936年度	1937年度	1938年度	1939年度	1940年度
他の重要物資も41年 半ばから船舶の大量 徴傭が始まると、供給 量が低迷する中で鉄 道輸送への依存を高 めている。鉄鋼は平時 の36年度には、鉄道 輸送が17.6%であった が、44年度にはほぼ全 て鉄道輸送に依存す ることになった。	高等官	810	890	891	1,014	1,126	1,252	1,312
	判任官	21,192	23,721	25,325	29,052	31,999	35,909	39,678
	鉄道手	3,211	6,494	6,729	6,592	6,667	6,720	9,929
	雇員	79,753	85,035	88,474	92,017	100,526	114,641	129,694
	見習雇員	99,302	101,512	105,512	116,255	119,510	138,925	148,993
	その他	296	700	714	699	724	737	750
	計	204,564	218,352	227,645	245,629	260,552	298,184	330,356
国鉄職員組織の拡大 急速に膨張する旅 客、貨物の輸送に鉄	千トンキロ/人	55.8	66.8	71.6	77.0	84.1	84.8	84.6
	千人キロ/人	97.2	110.7	115.2	118.3	129.1	141.0	149.4
		1941年度	1942年度	1943年	1944年度	1945年度	1946年度	
	高等官	1,327	1,182	1,214	1,689	2,164	3,298	
	判任官	40,822	40,574	39,844	64,829	71,761	165,746	
	鉄道手	14,991	19,631	26,416	10,522	1,300	11,942	
	雇員	159,231	164,972	196,843	164,899	310,478	365,098	
	見習雇員	147,452	148,721	122,664	165,258	49,244	19,299	
	その他	765	873	797	42,246	83,187	7,703	
	計	364,588	375,953	387,778 (416,353)	449,443	518,134	573,086	
	千トンキロ/人	79.9	90.3	102.8	95.1	45.6	28.9	
	千人キロ/人	152.4	160.8	191.0	172.0	146.7	152.6	

注：1943年は9月末データ、合計の()内は年度末合計。

出所：運輸調査局『交通労働論』1948年、19頁。表6、表8より。

道事業に最大の貢献をしたことは、見てきたとおりであるが、これに伴って職員、技術者、雇員も急速に増加し、国鉄は50万人を超える巨大組織となった。表9の高等官、判任官は文官任用令に基づく官吏であり、鉄道手以下は現場の業務に当たる民法上の被雇用者であるが、国鉄の場合、鉄道手、雇員として業務に当たりながら三級官待遇で判任官に任用されることが多い¹⁴⁾。その場合には官吏側に区分されるため、43年、44年に鉄道手、雇員が減少するなど、全体が上位にシフトしているが業務に変化があった訳ではない。同表の趨勢からは、1930年代前半の景気回復期に緩やかな増加が見られ、その中で鉄道手が比較的顕著な増加を示したことが分かる。37年度以降は全体に着実な増加が見られた。しかし、42年度に入ると前年からの貨物の急増にも拘わらず、徴兵、外地・満洲国への人員の派遣増などもあってやや増勢は緩くなる。そして、43年以降は再び着実な増加が見られ、45年度以降は南満洲鉄道、華北交通や外地からの帰還者、兵役からの復員者が増加して、急激に膨張した。この国鉄人員の推移を、貨物千トンキロ当り、旅客千人キロ当りで見ると、38年度までトンキロが伸びたもののその後41年度まで停滞し、42年度、43年度は伸びたものの44年度以降は急減している。これに対して人キロは43年度まで伸び続け、やはり44年度以降下落しているが、貨物ほどの下落ではなかった。これには旅客輸送では過密輸送が極度にまで進められたことが反映している。

(2) 輸送力増強政策の推移

帝国圏の鉄道輸送力拡充構想

1937年10月の陸軍軍需動員計画の発動を機に、軍事物資輸送は急増し、軍需関連需要の拡大を見越した思惑発注・輸入が急増して、鉄道輸送も活況を呈した。37年10月以降、輸入為替の物資別割当が始まり、38年3月には前述の生産力拡充計画大綱で長期の設備増強計画も策定されたが、同時に物資ごとに1年間の供給量を需要部門別に割り当てる物資動員計画も策定された。こうした作業の中で、長期にわたる輸送需要に見合う輸送力の拡充が求められた。輸送需要の推計に当たって、旅客については1932年度から36年度の輸送人キロのデータを基に直線式最小自乗法に基づき、「平常状態ニ於ケル自然的増加趨勢」として38年度から41年度の伸びを算定した。貨物輸送需要は、生産力拡充計画や軍需動員という特殊事情があることから、①既往の生産趨勢と輸送割合、②既往の輸送推移、③生産力拡充物資等の生産予定、④32年度から36年度実績を基礎とした最小自乗法による38年度から41年度の推定をそれぞれ算出し、これを35年度のトン当たり輸送トンキロを乗じて予測した。船舶、自動車輸送からの流入分も検討すべきであったが、これは推計困難として検討から外した。

一方、軍事輸送は、徴発馬匹・陸軍兵器廠等による調達軍需品の動員輸送、作戦に伴う兵員を編成地から大阪・神戸以西の乗船港まで扱う派遣輸送(作戦輸送)、補給廠から作戦軍に送る大阪・神戸港などへの補給輸送のほか、遺骨・患者の輸送などがあったが¹⁵⁾、作戦と軍動員計画に大きく左右されるため、派遣輸送は旅客輸送には加算せず、貨物は、陸軍の作戦動員輸送と海軍の出師準備輸送、これに陸海軍それぞれの軍需動員輸送の概算を合算した。結局、軍需輸送は、一定期間に「異常且厖大ナル集約的輸送」になり、平準化や計画化が困難なため、原則的には一般輸送量を基に輸送力増強を図り、軍需輸送が集中した場合の輸送は「副次的ニ考慮」し、その際には一般輸送に「相当ノ制限」を加える形で対応するとしていた。

こうした不確定部分を含む需要予測ではあったが、鉄道車両の38年の所要量と補填計画は表10のようになった。南満洲鉄道の需要には、軍用車両、華北の鉄道車両も含まれ、機関車、貨車で国内を大き

表10 1938年鉄道車両需給計画 (両)

	機関車	電気機関車	客車	貨車
鉄道省	605.7	8.76	617.9	11,888.0
朝鮮	181.8		65.5	3,985.0
満鉄	1,024.0		400.8	24,939.0
台湾	11.0			433.2
樺太	2.0		2.0	31.2
民間	28.4		64.5	641.7
その他	13.1	2.12		1,699.0
計	1,866.0	10.88	1,150.7	43,667.1
供給	1,716.0	10.88	1,150.7	43,667.1

注: 貨車の合計が一致しないが、原資料のまま。満鉄需要には軍需、中国華北の鉄道需要を含む。数量は、C11型機関車、EF10型電気機関車、2軸3等客車、10トン無蓋車に換算したもの。

出所: 企画院「物資総動員時局対策綱領」1938年3月20日(前掲『初期物資動員計画資料』第3巻所収)。

く上回る需要が発生しており、帝国経済圏交通の最重点課題になっていた。これに対して電気機関車は国内での供給が可能とされ、客車、貨車についても正確な供給力の算定が困難としながらも、国内供給力には弾力性があり、生産力拡充も比較的容易であるとしていた。このため、所要資材、増設工作機械を確保することで基本的には全てを国内で供給する計画となった。ただし、機関車については、年度内の確保が困難であった。狭軌用の比較的低い牽引力であるC11型に換算して、38年には1,866両分の需要が見込まれるのに対して、供給力は1,716両にとどまった。この結果、150両分(軍用の広軌60両を含む¹⁶⁾)については「絶対的不足」が生じ、「輸入ニ俟ツノ外ナシ」とされた。この分は、輸出入品等臨時措置法に基づく輸入割当において、840万円相当(節約すれば130両728万円)の輸入枠を求める計画になった。

この他にも緊急の鉄道施設の拡張需要があった。朝鮮では鴨緑江電力開発用に新たな狭軌機関車32両(ディーゼル6、ガソリン18、石炭8)、貨車142両が必要であったが、可能な限り既存設備の転用を図ることで処理した。また朝鮮の電源、石炭開発のため、私鉄向け広軌機関車10両、客車4両、貨車98両も求められていたが、機関車の4両は朝鮮内から、残りは満鉄、内地からそれぞれ3両を補給し、客車・貨車については、朝鮮の製造能力に「幾分余裕」があることから、既定の資材枠のほか、に別途資材を確保して製造に当たらせることにした。樺太の石炭開発にも新たに蒸気機関車(20トン車)13両、貨車(1トン車)700両が必要になったが、これは特殊トローリー用車両であることから、全般的な緊急度の判断によって既定の生産計画の枠内で処理することが指示された。

この供給力の官民内訳は表11のとおりであり、台湾、満洲が官営工場のみであるのに対して、内地

表11 1938年鉄道車両生産能力 (台)

	内地		朝鮮		台湾	満洲	官民内訳		
	官営	民間	官営	民間	官営	官営	官営	民間	合計
蒸気機関車	99.0	1,341.5	18.0			257.5	374.5	1,341.5	1,716.0
電気機関車		10.88						10.88	10.88
客車	85.0	993.7				72.0	157.0	993.7	1,150.7
貨車	1,400.0	25,026.9	560.0	1,660.0	161.2	14,839.0	16,960.2	26,706.9	43,667.1

注: 貨車の合計が一致しないが原資料のまま。

出所: 企画院「物資総動員時局対策綱領」1938年3月20日(前掲『初期物資動員計画資料』第3巻所収)。

は日本車輛製造、川崎車両、日立製作所、汽車製造、三菱重工業、新潟鉄工所、梅鉢車両、田中車両、朝鮮では龍山工作、広中商工、日本車輛仁川工場などの民間企業に多くを依存していた。この生産能力は前年生産実績の約2倍に相当しており、実際にその能力を発揮するには、相当量の工作機械、労働力の補充を必要とした。全産業の生産力拡充計画に必要な国産・外国製を合わせた工作機械は、朝鮮、台湾の分を含め2億4,694万円に上ったが、国産の年産能力は僅かに6,000万円と見られていた。国産品でも4,137万円相当の供給が不足し、高度な加工に必要な外国産機械は1億4,556万円の輸入が必要であった。38年の当初物資動員計画では、総輸入計画は総額30億円としていたが、これはその8.2%を占めていた。しかも、6月の改定輸入計画では25億5,428万円に縮小し、輸入機械類を予定通り確保することは困難になった。その一方で、国内では低品質機械は想定を超えて増産されるという現象が見られた。それ故に外貨枠の不足する中で、高精度機械の確保がますます困難になった。

鉄道車両工業の生産能力を拡張し、輸送力を増強するための車両保有目標の検討も1938年3月の生産力拡充計画大綱¹⁷⁾から本格的に始まり、38～41年の4年間の車両増備計画と、1941年末の保有目標は8月に表12のように設定された。この4ヶ年で日本の機関車保有数は1.7倍、客車は1.3倍、貨車は約2倍とするというもので、工場建物、機械・設備、所要原材料を物

表12 車両生産・保有計画 (両)

		37年末 保有量	38-41年 増強量	41年末 保有量
日本	機関車	5,905	3,853	9,758
	客車	24,392	6,834	31,232
	貨車	98,667	86,160	184,827
満洲国	機関車	1,412	667	2,079
	客車	2,117	1,349	3,466
	貨車	21,801	12,459	34,260
中国	機関車	480	879	1,359
	客車	333	1,099	1,432
	貨車	6,538	22,834	29,372
合計	機関車	7,797	5,399	13,196
	客車	26,848	9,282	36,130
	貨車	127,006	121,453	248,459

注: 増強量は新設車両から廃棄車両を補充する分を控除したもの。「中国」は日本占領下の北・中支。

出所: 企画院「鉄道車両生産力拡充計画」1938年8月1日(前掲『生産力拡充計画資料』第2巻所収)

動計画で優先的に確保し、貨物輸送力の増強を目指した。この4年間の車両増強は域内生産量に域外との輸出入量や廃棄量から算出され、日本から満洲国へはこの4年間に機関車95両、客車308両を輸出し、中国占領地域へは機関車590両、客車886両、貨車3,963両を輸出すること、満洲国から中国華北交通、華中交通などへは機関車249両、客車73両、貨車20,006両を輸出するとし、帝国経済圏の輸送力増強を図るものであった。

鉄道車両工業の拡充計画

この増備計画を支えるため、朝鮮、台湾を含む官民の車両生産力4ヶ年計画が策定された。1938年3月にまとめられた生産力拡充計画大綱は、その後の物動計画の不調からそのままでは実現できず、その後も中国国民党内の実力者とされた汪精衛との講和工作もあって、戦時輸送動員の規模は不確定で

表13 生産力拡充4ヶ年計画(1939年1月)の
鉄道車両生産計画 (両)

	1938年度	1939年度	1940年度	1941年度
機関車	877	980	1,050	1,100
客車	1,161	1,600	2,000	2,000
貨車	14,111	20,000	21,000	21,000

出所:企画院「昭和十四年度生産力拡充実施計画」1939年9月、附録。

あった。しかし講和工作が頓挫し、1939年1月に近衛内閣が総辞職すると、成立直後の平沼騏一郎内閣の下で、さらに大規模な生産力拡充計画が閣議決定となった。内地、朝鮮、台湾の鉄道車両生産計画は表13のようになった。39年度以降、資材、労働者・技術者を動員して一挙に増産を実現し、以後その生産水準を保つことで、保有規模を必要量に到達させようとしている。こうして39年度からの実質3ヶ年の計画となったが、戦争を継続しつつ日本、満洲国、中国占領地を結ぶ帝国経済圏における旅客・貨物輸送の拡大を支える基本政策構想が打ち出された。

生産力拡充計画はこの長期計画を基礎にしつつ、年度ごとに実施計画が策定された。各年度の計画立案では物動計画による所要資材の割当を基に工場施設・設備の拡充計画、製品生産計画が策定され、労務動員計画、資金動員計画、電力動員計画などの国家総動員諸計画と密接な関係を保って、計画的な車両生産と設備の増強がなされた。最終41年度の目標は年産で機関車1,100両、客車2,000両、貨車21,000両というものになったが、この急激な拡張計画には無理があった。

生産力拡充計画は1938年度以降、41年度から生産拡充計画に名称を変更して43年度まで、実施計画が策定された。車両生産計画と実績を見たのが表14である。38年度実績からは公称設備能力

表14 1938～43年度鉄道車両生産力拡充計画の推移 (両)

	1938年度		1939年度		1940年度		1941年度		1942年度		1943年度	
	設備能力	生産実績	実施計画	生産実績	実施計画	生産実績	実施計画	生産実績	実施計画	生産実績	実施計画	生産実績
内地	蒸気機関車	805.0	604.0	967.0	723.2	997.9	773.6	646.0	613.0	572.0	426.0	770.0
	電気機関車	46.0	14.0	61.0	13.4	77.0	37.4	30.6	39.0	45.0	36.0	45.0
	客車	1,739.0	1,025.0	1,876.0	1,182.6	2,232.0	1,502.3	1,301.8	1,388.0	564.0	471.0	170.0
	貨車	14,966.0	10,627.0	20,810.0	13,462.2	23,686.0	16,546.9	15,047.0	9,459.0	8,470.0	8,235.0	16,220.0
朝鮮	蒸気機関車	7.7		7.7	7.7	18.9	5.8	14.0	12.0	12.0	3.0	27.0
	客車	208.0	49.0	216.9	80.0	242.2	82.3	145.0	98.0	30.0	19.0	28.0
	貨車	4,072.0	1,855.0	5,965.3	4,419.6	6,300.4	4,894.5	5,197.0	2,323.0	2,400.0	2,147.0	3,600.0
												2,782.5
台湾	蒸気機関車					0.4	3.6		6.0	3.0	3.0	3.6
	客車						1.1		6.0	1.0	2.0	0.2
	貨車	17.0	10.0	22.4	80.9	52.5	36.9	36.0	17.0	130.0	15.0	40.0
												63.1
合計	蒸気機関車	857.7	604.0	974.7	730.9	1,016.8	779.7	663.6	625.0	590.0	432.0	800.0
	電気機関車			61.0	13.4	77.0	37.4	30.6	39.0	45.0	36.0	45.0
	客車	1,947.0	1,074.0	2,092.9	1,262.6	2,474.2	1,584.5	1,447.8	1,486.0	600.0	491.0	200.0
	貨車	19,055.0	12,492.0	26,797.7	17,962.7	30,038.9	21,478.3	20,280.0	11,799.0	11,000.0	10,397.0	19,840.0

注:蒸気機関車はD51型、電気機関車はEF10型、客車はスハ型、貨車はト型(1942年度以降トム型)に換算した数量。

出所:企画院「生産力拡充実施計画」各年度版、経済安定本部「自昭和十三年度至昭和二十年度物資動員計画総括表」1951年。

はあっても、資材供給が潤沢でなく拡充が進まなかったことが分かる。実質的に初年度になった39年度や40年度の実施計画は、39年1月の閣議決定目標を基準にして、ややそれを上回る計画を設定したが、実績は全く及ばなかった。41年度には前年実績程度の計画を設定したものの、それでも達成率は低かった。42年度には客車、貨車など計画全体を大幅に縮小したことで達成率は上がったものの生産は低迷した。43年度に再び計画が大幅に引き上げられるのは、後述の陸運転移による過大な輸送需要に応じるためであり、実績も前年実績を上回った。

各年度の状況を見ておこう。39年度実施計画の立案では、1月の閣議決定4ヶ年計画の生産目標を基準に、6月から8月にかけて企画院の第1～第6分科会で15産業の生産目標を設定した。鉄道車両などの機械工業と電力部門は第3分科会で検討し、鉄道部門の内地分は鉄道省、外地分は拓務

省が所管した。しかし、1939年9月に欧州で第2次世界大戦が勃発し、国際秩序の大規模な再編が予想される事態となって、資材・機械類の入手が困難になり、計画達成率も低調であった。

しかし、1940年3月に汪精衛による対日融和的な中華民国政府が南京に成立すると、日満支経済圏を支える輸送力の増強は焦眉の急となり、40年度実施計画は当初の4ヵ年計画案に近い大規模なものになった。しかし、無理を重ねた計画の達成率は、結局低いものになった。41年度からは日米関係の緊張の中で計画の策定自体が大幅に遅れただけでなく、軍需の増大から計画産業の設備の拡充には手が回らなくなった。現有設備の枠内で増産を目指すことになり、名称も「生産拡充計画」になった。さらに、同年8月以降、開戦を準備する船舶の大量徴傭が基礎産業に打撃を与え、軍需の激増によって重点産業でも資材難に苦しむことになった。緒戦の勝利でやや資材需給見通しが緩んだ42年度だけ、比較的計画に沿った生産を達成した。しかし、43年度以降は陸運転移措置によって鉄道車両工業の能力や割当資材を超える生産増強が強いられ、達成率が低下した。別資料から43年度から44年度の内地生産実績を見ると、蒸気機関車は43年度の587.8両から44年度は585.2両、電気機関車は30.8両から26.1両、客車・電車は148.3両から66.54両、貨車は9,397.9両から9,709.0両となり、客車を縮小して貨物輸送の増強に最後まで努めたことが分かる¹⁸⁾。

車両生産実績を追うと、日本内地では、1938年末時点で算定された設備能力を超える生産実績を上げたのは貨車だけであった。40年度に16,546.9両の実績があったが、以後生産量は急減した。朝鮮の貨車製造は、39年度、40年度に38年度設備能力を超え、設備拡充の実績が認められるが、計画にはほど遠く、その後は低迷した。機関車、客車の生産実績はともに振るわなかった。台湾の貨車製造も39年度、40年度にやや製造実績が上がるものの、設備拡充の成果は乏しかった。全国の実績の推移を見ると、40年度が概ねピークとなり、電気機関車が41年をピークに、以後は貨車をはじめとして、42年度には急落に転じている。計画達成は、物資動員計画や労務動員計画による資材、労働力、機械器具の確保に依存しており、そうした関連する計画が着実に実施されなければ、輸送力拡充計画の実効性も乏しくなった。しかし、38年から39年度の目標設定は過大であったが、平時であれば困難であったはずの増産があったことも事実である。

また、機関車の増産が不調であったことから、貨物輸送需要の増大には、貨車の増産と重要路線の改良や、関連設備の整備と配車効率の向上、そして戦略性の低い路線の休廃止と軌条等の転用で重要路線の増強することになった。客車生産は1942年度以降は急減した上で、機関車の貨物用への転用などで、通勤・通学は過酷な密度になった。こうした不振は計画産業全体に同様であった。

しかし、鉄道車両生産については、1942年度半ばから再び転機を迎える。太平洋戦線における軍徴傭船舶の大量喪失とこれを補うための商船からの大量追加徴傭によって海上輸送力が急減した。この不足を補うため、海上輸送を極力陸運に切り替え、中継港から鉄道輸送に転換するなどの陸運転移が本格的に始まる。このため鉄道輸送力の増強が改めて必要となり、43年度実施計画では、蒸気機関車、貨車の大幅増産計画が打ち出された。達成率は高くないものの、前年を上回る実績を上げ、これが44年半ばまで高い鉄道輸送力を維持することに繋がっている。

この間、製造貨車は従来の10トン規模の小型車両中心から15トン以上の大型貨車、さらに資材を節約した無蓋車が中心となった。40年度計画からは小型貨車製造が消え、木材用の17トン無蓋車や、30トン無蓋車などが増産されることになった。しかし、車両の増産には鋼材等の資材制約は大きく、車両の許容限度までの貨物の増積みや、少ない資材での貨車の改造に取り組んで、輸送力の増強に取り組むことになった。41年12月にはバネ、車軸の部品種類の整理と全国修理施設での交換部品の整備などによって第1弾の積増しを実施し、その後43年2月に15トン無蓋車の2トン積増し、同4月からはほぼ全車両の積増しによって輸送力強化を図った。車両改造では、15トン無蓋車の側構を高くし、15トン無蓋車を17トン車に改造するなどして、43年までに改造工事を終了させた。また2軸車を3軸車に改造して、10トン程度の荷重増を実現した。43年度から製造する貨車の戦時設計では、石炭輸送を基本にして、強度を犠牲にしても所要資材・人工を極力節約して、30トン積み3軸無蓋車を量産することを目指した。軸は短軸とし、重量は3軸で従来の2軸程度とするなど、従来の17トン積み無蓋車

と比較しても、荷重当たりの鋼材使用量は64%なり、33年度製10トン無蓋車と比較すると45%という軽量化を図った。1両当たりの製作人工は17トン無蓋車と比較すると25%増えるが、荷重当たりでは70%に節減することが可能であった。鉄道総局資材局客貨車課も「平時ならばその実行を躊躇する」ような危険を伴い、車両寿命を縮め、使用上の利便性を犠牲にすることになってしまってもやむを得ないとしていた¹⁹⁾。

国鉄の輸送力拡充計画

帝国圏の輸送力拡充構想の中核である国鉄については、鉄道省企画委員会の四ヶ年計画分科会が1938年5月から検討を重ね、9月には41年度までの総

表15 国鉄輸送力拡充計画(100万人キロ、百万トンキロ)

	1937年度	1938年度	1939年度	1940年度	1941年度
客車旅客人キロ	21,113	22,359	23,604	24,849	26,095
電車旅客人キロ	6,778	7,311	7,844	8,376	8,909
貨物トンキロ	18,373	20,243	22,119	24,058	25,968

20)。必要輸送力は表15のよう

出所：四ヶ年計画分科会「鉄道輸送力拡充四ヶ年計画」1938年9月『長崎惣之助文書』A542。

になった。この予測は客車旅客は毎年6%程度、電車旅客は7%程度、貨物は9%程度成長するというもので、平時であれば相当に高い伸び率であるが、その後の実際の輸送需要の伸びに比しては、著しく過少であった。分科会の4ヶ年生産計画は、表16のとおりである。1938年度については物資動

表16 国鉄鉄度車両4ヶ年計画(1938年9月) (両)

	1938年度	1939年度	1940年度	1941年度	計
蒸気機関車	355	726	726	725	2,532
電気機関車	9	28	43	27	107
客車	273	1,343	1,347	1,342	4,305
電車	31	218	290	253	792
貨車	8,046	18,158	18,157	18,157	62,518

る計画であった。しかも、拡充計画は、立案直後に予算と資材確保の観点から

出所：四ヶ年計画分科会「鉄道輸送力拡充四ヶ年計画」1938年9月『長崎惣之助文書』A542。

見直しを強いられ、10月には車両計画の予算を67%とした「鉄道輸送力拡充四ヶ年計画圧縮案」も策定された。この場合は、4ヶ年合計の蒸気機関車は1,752両、電気機関車76両、客車2,645両、電車449両、貨車41,610、計46,532両になった²²⁾。

1938年度の国鉄による車両の新造、廃車、外地供出などの増備実績を表17から見ると、機関車は計画を達成し、貨車は目標を下回った。新造車から設備の廃棄による更新分と外地への供出分を差し引いた内地増強分は機関車216両で対前年度5.4%増となり、期末保有機関車は4,272となった。貨車は5,096両が増強され、期末保有量は64,262両となった。これに石炭車を加えると7.2%増であり、最大貨物である石炭輸送に重きを置いて対応したことが分かる。内地の民間鉄道車両メーカーの実績を合わせれば、前掲表14のように機関車はD51型換算で604両、貨車はト型換算で10,627両の実績ではあったが、国鉄としては、朝鮮などの車両の逼迫した外地鉄道の支援が相当にあるため、一挙に増強することはできなかった。

表17 1938年国鉄車両増強実績 (両)

	機関車	貨車
新造	374	7,166
廃車	25	210
外地供出	135	1,861
差引増強分	216	5,095
期末保有数	4,272	64,262
増加率	5.4%	6.8%

注：期末の貨車保有数は石炭車を除く分。石炭車を加えると、71,147両、7.2%増となる。

出所：鉄道省運輸局配車課「十三年度ノ貨物輸送状況ト本年度ノ輸送対策」1939年11月(『長崎惣之助文書』A185)

その後の機関車、荷客車の生産実績は必ずしも良好ではなかったが、既に見たように1943年度まで貨物輸送トン数、トンキロ数は伸び続け、44年度も高い水準を維持していた。これには、この時期から取り組んだ車両運行計画、配車計画の合理化などによる輸送力拡充の成果が現れていた。

車両増産、増備計画以外の国鉄の輸送力増強の取り組みでは、線路、関連施設の整備があった。1938年度から41年度に石炭、鉄鋼等の重要物資の生産が飛躍的に伸びること、合わせて軍事輸送、一般輸送の需要充足を図るため、「サービスノ向上、文化増進ノ為ニ要スル設備、建物ハ一切計画ヨリ除外スル」と、輸送力増強に徹していた。施策の対象は、①車両の増設のほか、②線路容量の拡

大、③操車場等の駅構内容量の拡大、④水陸連絡設備、航送力の充実とし、これらに随伴する通信、信号、保安設備、線路強化を平行して行うとしていた。総花的施策は「絶対二避」け、重要区間、すなわち大・中都市区間と、中間駅における駐車場の改良に絞るというものであった。

(3) 戦時下鉄道行政の推移

陸上交通事業調整法の制定(1938年4月2日)

1937年9月の輸出入品等臨時措置法、臨時資金調整法など、市場の過熱を防ぎ、重要物資や資金の需給調整を図る法令が打ち出され、38年4月1日には広範な統制権限を政府に付与する国家総動員法が公布された。交通事業の根幹は国有鉄道が担い、輸送体系、輸送力の整備は政府の管理下にあり、軍事輸送や重要物資輸送の増加にも対応したことから、この時点では直ちに本格的な統制の発動は求められなかった。しかし、1930年代半ばの景気回復の中で、民間交通事業者による地域内重複投資と激しい競争が起き、輸送資源の浪費が問題とされるようになっていた。過当競争を回避する施策としては、1930年の重要産業統制法があり、業界による需給調整協定の遵守、政府によるその監督、指導を定め、不況下の経営安定に寄与してきた。地方鉄道事業、軌道事業、自動車運輸事業等でも健全な発達に資するため、市場安定と合理化を促進する市場介入が求められていたことから、38年4月2日陸上交通事業法が公布された。同法は、主務大臣が交通事業調整委員会の意見を基に、事業区域、事業種類・範囲、兼業について種々の調整をするというもので、同委員会も8月に発足した。ここで言う調整とは、民間事業の合理化や輸送・運賃体系の調整や国有鉄道との関係の強化などであった。具体的には、①会社の合併、設立、②事業の譲受・譲渡、③事業の共同経営、④事業管理の委託、受託、⑤連絡上必要な路線等の設備新設、変更、共用、⑥運賃・料金の設定、変更、協定、⑦連絡運輸、直通運輸等の協定、⑧用品等の共同購入、共同修繕等について、主務大臣による①の勧告、②～⑧の実施命令などを規定した。こうした規模の拡大や共同行為を通じた合理化や経営改善を実現する手法は、重要産業統制法・工業組合法(1931年)に通じる「自治的統制」の一環であり、昭和恐慌期に特徴的な政策の一つであった。

交通事業調整委員会官制は同年8月3日公布され、首相を会長、鉄道大臣を副会長とし、関係する各省高等官、学識経験者が組織された。諮問第1号「東京市及びその付近における具体的調整方策」であったが、人口稠密な都心部の交通事業は、相互の競争が激しく、路線の延長、接続駅の設置などを巡る利害対立は根深く、審議は長引き、ようやく40年末に答申を提出している。それは、①旧市内における路面交通事業、②旧市内を中心とする地下高速度交通事業、③旧市内以外の区域の交通事業について、次のような提案をした。まず、路面交通事業は市営電車、市営バスと同様に一元的に市の営業とする。地下高速度交通機関は特殊機関を設置し、一元的に運営するというものであった。これに基づいて、王子軌道、東急玉川線の一部等は東京市の事業に統合され、郊外の民間鉄道は東京急行電鉄、西武農業鉄道、東武鉄道、京成電鉄の4社に統合された。地下鉄事業については、地下鉄高速交通網を完成させ、他の交通機関との連絡施設を整備・拡充するために、最適な特殊機関を設立し、政府がそれを支援するということになった。

帝都高速度交通営団の設立

答申は上記の特殊機関に地方公共団体と民間の出資を仰ぐとし、①公益性重視、②政府援助、③効率的、機動的な経営を目指し、公租公課の減免を可能にするとした。そして、1941年3月5日の帝都高速度交通営団法に基づき同年7月4日同営団が発足した。資本金は6,000万円とし、その10倍までの債券発行を認めるとして、政府が4,000万円、東京市、民間鉄道がそれぞれ1,000万円を出資した。そして、東京地下鉄道、東京高速鉄道、京浜地下鉄道の3社の鉄道事業、東京市の地下鉄道営業線と免許線、東京地下鉄道のストアなどの兼業事業と職員を継承して、9月1日に営業を開始した。しかし、交通網整備のために計画されていた新宿・東京間、池袋・東京間の新規建設事業などは、戦時下の資材不足によって結局中止になった。

こうした交通事業調整委員会の答申内容は、その後東京市に限らず、全国の主要都市で鉄道・軌

道の集中、合同が実施され、交通体系の合理化と輸送力の増強が図られることになった。

1944年11月から本格化した東京への空襲で、地上の鉄道施設には大きな被害が生じたが、営団施設の被害は比較的軽微であった。しかし、補修資材、機器の不足から施設の劣化は進み、終戦時には保有車両84両のうち、稼働車両は24両になっていた。東京下町は空襲被害から利用客も激減して終戦を迎えることになった²³⁾。

陸運統制令の制定と改訂

1939年9月欧州大戦が勃発すると、第1次世界大戦期ブームの再来を期待する国内外の思惑取引が拡大し、物資輸送量も増大し、次第に輸送調整が深刻化した。このため、国家総動員法を陸上輸送事業に適用し、同法第8条の車両、施設等の使用、第17条の陸上輸送事業者間の統制協定に関する命令の具体化として、1940年1月31日に陸運統制令を公布した(2月25日施行)。陸上交通事業調整法は主に旅客運送事業の整備・合理化について調整を図っていたが、緊急対応には弱く、民間鉄道・軌道業者、小運送業者による陸運全般に計画的輸送が求められていた。陸運統制令では、鉄道大臣に国家総動員上の強力な輸送統制権限を与えることになり、国有鉄道以外の民営・公営地方鉄道、軌道、自動車交通事業、小運送業を行う陸上運送事業者に対して、軍需物資、生産力拡充物資、生活必需品等の総動員物資の輸送の優先確保を命じ(第2条)、輸送隘路線への貨物の殺到、操車場の混乱を回避することを図った。また、鉄道施設を倉庫代わりとするような受取の遅延行為を荷受人がした場合の引渡、引取に関する指示(第3条)、大量の重要貨物を計画的かつ効率的に輸送するために出荷者に託送申告を提出させ、配車計画を策定することとした(第4条)。また陸上運送事業者の設備共用、連絡運輸・直通運転・運賃等の統制協定の設定・変更・取消を命じ(第5条)、円滑な輸送を目指した。また上記統制に必要な報告を徴し、官吏による民間輸送業者の店舗、事務所、倉庫、貨物置場等に臨検し、業務状況、帳簿書類の検査を可能とした(第6条)²⁴⁾。これらは朝鮮、台湾、樺太にも適用され、物資動員計画と一体的に策定された交通動員計画を実施する法体系が整備された。

強力な統制が可能になったとはいえ、輸送統制は、「単ナル品目ノミニ捉ハレズ、当該貨物ノ用途、数量、出来得ベクハ著地ノ貯蔵関係等迄ソノ内的事情ニ立入ツテ考慮」する必要がある²⁵⁾、配給統制機関の協力も求められた。配車課長の柏原兵太郎は「陸運統制令については、之を用ゐなくとも背後に厳然控へてゐるだけで十分効果が」あり、発動せずに「輸送統制の実を挙げて行く様にしたい」と述べている²⁶⁾。こうした統制権限を背景に柏原は、鉄道事業者側で以下のような短期で低コストの合理化対策を求めている。①改良工事を主とし、建設工事を従とし、短期小規模工事による改善措置、②重要駅のヤード等への集中対策、③応急施設、補足的仮施設での対応、④荷役施設、特にクレーン等の機械化、⑤操車場での手押しから軽機関車の利用、⑥港湾荷役作業での舢舨、倉庫、機械荷役問題への対応。

しかし、翌1941年7月の御前会議で「情勢ノ推移ニ伴フ帝国国策要綱」が決定され、関東軍特種演習や、南部仏印進駐による膨大な兵員、軍需物資の輸送が求められる事態となった。船舶が大量に徴用され、海送物資が陸運に流入する一方で、9月以降、揮発油消費規正も一挙に強化された。この結果、陸上輸送力の確保が困難になると、一層強力な輸送統制が必要になった。そして、旅客輸送や国有鉄道を対象に含めて輸送の広範囲な計画化を徹底すること、既存運送設備の有効活用、陸上運送事業者の統合を目指し、11月14日に陸運統制令が改正された²⁷⁾。強化された大臣権限は、主に以下の点であった。①国有鉄道の運送事業で一定の運送拒絶、運送順位・方法を指定すること。②運送事業者運送の引受等に必要な命令をすること。③陸上運送事業者以外で自動車等の運送用物資を使用する者の使用を制限すること。④必要であれば陸上運送事業の施設等を管理すること、その事業主を指揮監督すること。⑤前記施設を使用・修用すること。⑥陸運設備、自動車等の輸送用物資を有する者に譲渡、譲受、賃貸を命ずること。⑦輸送用物資等の譲渡、処分について許可を受けるべきこと。⑧運送設備、運送用物資の新設、拡張、改良を制限もしくは禁止すること。⑨旅客運送事業者に貨物運送事業の開始を命じること。⑩必要があれば陸上運送事業者に事業の全部、

もしくは一部の譲渡、譲受、受託、会社合併を命ずること。⑪陸上運送事業者に事業の全部または一部の休止、廃止を命ずること。これによって、旅客・貨物ともに計画化の徹底、輸送時間帯の調整、不要不急貨物の拒絶、運送事業者以外の所有する自家用自動車等の管理・使用・収容、事業者の統合、廃止を強力に進めることが可能になった。

鉄道軌道統制会の設立

1940年第2次近衛文麿内閣の発足とともに、大政翼賛会に象徴される政治新体制と並んで、政府・経済界の一体的協力関係を築く経済新体制論が盛んに議論され、12月に経済新体制確立要綱が閣議決定になった。同要綱は経済運営の計画性を一層強化しようというもので、その理念は、総動員諸計画の精密化と徹底、そのための経営と資本の分離(株主権限の規制)、利潤原理から公益優先への経営理念の変更、指導者原理による業界リーダーシップの発揮などだった。実際にはそうした経済運営理念の劇的な転換はなく、民間の産業団体による組織的な政策協力を引き出すことで、無理の多い動員計画の破綻を回避しようとしたものであった。そして、重要産業団体令(1941年8月)によって重要部門の工業組合や業界団体に公益規定を付与して、会員企業に対する指導力を持つ統制会に改組することになった²⁸⁾。民間の地方鉄道・軌道事業の統制会は、鉄鋼、石炭、各種機械部門の統制会設立よりやや遅くなったが、鉄道事業の改良進歩、共同利益を目的としてきた鉄道同志会に替わる形で、42年5月5日の鉄道省告示95号に基づき鉄道軌道統制会が設立された。その役割は、国策の立案、遂行に協力することであり、主な業務は①交通動員計画、必要とする資材、資金、労務の需給に関する政府の計画の参画すること、②会員の地方鉄道・軌道事業に対する統制指導、③地方鉄道・軌道事業の整備、④技術向上、能率増進、規格統一、経理の改善、⑤資材、資金の需給に関する統制指導、⑥技術者、労務者の確保、⑦調査・研究、検査などであった。

会長は、鉄道次官を退官後、多くの鉄道会社の取締役を歴任し、鉄道同志会の会長であった中川正左しょうざがそのまま就任し、理事には主要鉄道・軌道会社社長が選任された。他の統制会と異なるのは、評議員として鉄道省の各局長や内務省地方局長・警保局長・土木局長が参加し、官民一体の陸上輸送の動員体制を築いた点であった。統制会事務局には、企画室(統制運営、資材、資金、労務、防空計画への参画)のほか、総務部、業務部(運賃・料金、運転、連絡・直通運転、運輸成績調査等)、資材部(各種資材・燃料事務、物動計画の準備調査、国鉄払い下げ資材の割当、車両・資材の相互融通、設備資材の供出等)、第一技術部(土木、防空)、第二技術部(車両、電力等の物動準備調査、修理施設、電力設備)が設置された。また、札幌、仙台、新潟、東京、名古屋、大阪、広島、門司に支部が設置され、管内の事業用物資需給を調整し、支部長は府県分会指導、連絡調整に当たった。

会員企業は、一定期間ごとに輸送施設の整備計画、技術者を含む労務要員計画、動力需要計画を会長に提出し、必要に応じて統制会長は計画の変更を指令し、運賃、料金、運転度数、運転速度、営業キロ料程等の輸送計画の変更を命じるなど、輸送統制を指揮することになった。また、会長は会員企業の合併、譲渡、共同経理、貸借、管理委託・受託をすべきことや、事業の休・廃止を勧告し、さらに輸送に関する協定の設定、会員企業の車両、設備の保有、使用、交換、譲渡、賃貸、共用について指令するなど強力な権限を持つことになった。

統制会では事務局の通常業務のほか、特定の重要課題の検討組織として、各社の協議機関が順次設けられた。すでに地方鉄道、軌道に携わる技術者は、1939年11月鉄道省監督局、内務省土木局の斡旋により全国8地域に設立された地方鉄道軌道技術協議会の場で、鉄道技術に関する調査、研究交流の機会を得ていた。40年6月には協議会の全国連合会も設立され、規格・基準の制定、統一、軌条・分岐器の摩耗防止・更生法、電力節約、再生品の相互融通など、喫緊の研究課題を共有していた。42年12月には鉄道軌道統制会の下に鉄道軌道技術協議会を発足させ、各社の技術担当主務者、会員企業の推薦を基に統制会長が指名したものを会員とし、土木・車両・電気の3部会体制で技術問題に対応することになった。資材の入手状況の調査、資材使用法などの検討では、資材懇

談会等の名称で各地に協議の場が設けられていたが、43年1月統制会事務局に資材委員会を設置し、会長の諮問を受けて四半期ごとの資材配当計画等を検討することになった。労務動員、給与改善、労務者用物資の確保、勤労管理に対しては、調査、研究、施策の検討を提案・答申するために43年6月に勤労委員会が設置された。委員会は中央勤労委員会のほか、各支部に地方勤労委員会が設置された²⁹⁾。

戦時鉄道輸送行政と運輸通信省・運輸省の設置

1937年10月に陸軍軍需動員計画が発令されると、戦時総動員体制の構築が準備され、鉄道省行政にも戦時固有の組織編成が始まった。物資動員計画が発動されると、車両・軌条の生産や資材・燃料の調達には、計画的な割当と配給が実施されることになった。これに伴い鉄道省では鉄道調査部第一課が分掌した用品、資材、燃料調達の業務が拡大し、4月14日には鉄道調査部に第四課が設置され、用品、原燃料の確保や生産計画の立案を所掌することになった。また38年4月の陸上交通事業調整法によって、民間交通の調整業務が強化されたことに伴って、8月3日監督局に調査課を設置し、同法関連の業務を独立させるとともに、同局業務課を鉄道課に改称した。鉄道輸送業務が急拡大したことから、39年1月16日には運輸局運転課を運転第一課(運転関係事務の総括、車両の保管・配置、調査業務)と、第二課(列車運転・施設計画、信号・保安・運転事故関連業務)に分離した。7月には東海道本線、山陽本線の輸送力強化対策の調査審議機関である鉄道幹線調査会が設置され、関連事務を所管するため8月30日には大臣官房に幹線調査課を設置した。

陸運統制令の公布に合わせて、1940年1月29日には監督局調整課を調整第一課(交通事業調整の基本計画、調査)、調整第二課(東京市とその周辺の調整、調査)の体制とした。配給統制の厳格化が進むと経理局の物品調達・管理を所管した倉庫課、購買第一課、購買第二課を廃止し、41年1月11日新設の経理局主計課は予算、決算、会計処理のみを処理することとし、需品局を新たに設置して、物品調達、管理に関する総合的業務を扱うこととした。そして総務課(需品基本計画、調整、予算処理、物品管理・利用・貸借・売却等)、需品第一課(車両とその用品・付属品の準備計画、購入、製作等)、需品第二課(レール、橋桁とその用品・付属品の準備計画、購入、製作等)、需品第三課(石炭・油脂・木材の準備計画、購入等)の4課体制とした。この他にも41年3月3日には運輸局に日満支の連絡調整に当たる連絡運輸課を設置し、車両増産に向けた工作局車両課を車両第一課(車両製作・改造計画、客貨車の設計等)、車両第二課(蒸気機関車、特殊機関車、電気機関車、電車、内燃動車の製作、設計等)の2課体制に拡充するなど、交通動員業務の拡大に対応した行政組織の拡充が図られた。

各省ともにこうした組織の拡大が進む一方で、アジア各地の軍事占領に伴う行政職員の配置も必要になった。しかし、労務給源の涸渇もまた深刻であり、また行政の肥大化による非効率も問題にされるようになり、1942年6月16日には「行政簡素化実施要領」が閣議決定になった³⁰⁾。各省は職員定員の縮小が求められ、7月15日までに行政簡素化案を集約することになった。8月11日には「鉄道省行政簡素化案大綱」も閣議決定され、11月1日には各省一斉に行政整理が実施された。鉄道省はこれによって従来の10部局50課体制から6局41課体制に整理されることになった³¹⁾。なお、行政簡素化と並んで、8月11日には内閣書記官長より「戦時中ノ官庁執務時間ニ関スル件」が各省に通知され、官庁の退庁時間が1時間延長されるなど、行政執務が強化された。

行政の簡素化と強化を巡るさらに徹底した措置は、翌1943年度秋に実施された。9月21日には「国内態勢強化方策要綱」を主な内容とする「現情勢下ニ於ケル国政運営要綱」が閣議決定になった。その基本方針は、軍の作戦と国内行政の緊密化のため、行政機構を簡素・強力にすること、7月に発足した地方行政協議会などを利用した中央行政の地方分散などあり、行政改革としては、①政務執行の敏速化、②中央各庁業務の地方委譲、③予算の単純化、④官庁事務の簡素化、⑤行政機構の整理、⑥作業庁施設の能率向上、⑦官庁人員の縮減、⑧軍需・官需の発注の統一、⑨官紀の肅正、⑩昼夜休日の官庁執務などに取り組むとした。行政機構改革の中心は、陸・海軍航空本部の航空機開発行政と商工省重化学工業行政、内閣企画院を統合した軍需省の設置であったが、鉄道省、通

信省にも大改革が実施された。10月2日の閣議決定「運輸通信省設置ニ関スル件」によって両省は廃止され、「海陸一貫綜合輸送」とそれに関連する事項や、通信に関する事項を所管する運輸通信省が設置された。さらに内務省の港湾建設行政、商工省の倉庫行政、文部省の中央气象台が分離され、運輸通信省に統合された。運輸通信省の内局には企画局(陸海空運の総合計画、外地・大東亜地域との連絡)のほか、陸運関係では長官制をとる鉄道総局の下に総務局(陸運の総合計画、予算・決算・会計・国有財産管理、要員管理)、業務局(国有鉄道および付帯事業、地方鉄道・軌道、臨港倉庫を除く倉庫事業)、施設局(軍需・船舶・自動車を除く施設、電力)、資材局(物品に関する会計、車両の改良・保存・管理、車両工業の管理)の4局が置かれ、自動車関連行政は、自動車局(国営自動車、自動車交通事業、その他の陸運関係事項、自動車修理)が所管した。海運行政は、やはり長官制を採用した海運総局にまとめられ、その下に、海運局(海運・港湾運営)、船舶局(造船関連業務)、船員局(船員関連業務)の3局が置かれ、このほか港湾局(港湾施設・港湾土木、灯台等航路施設)、航空局(管理部、乗員部)が設置された。また外局として郵便・貯金・保険・電信・電話事業を所管する通信院が設置され、その下に長官官房、総務局、業務局、通信監督局、貯金保険局、工務局の5局が置かれることになった。各地の地方機関については、基本的に従来どおり鉄道局、海務局、通信官署、気象官署が維持された。行政の簡素化、迅速化、関連行政の連携などを目的とした省庁大改組が一斉に実現し、11月1日、軍需省、農商省などと並んで運輸通信省が発足した³²⁾。簡素化とはいいながら、発足時の要員は約80万人に及び、巨大な行政組織の誕生になった。その後、45年5月19日、外局であった通信院を業務内容の違いなどから内閣通信院として分離させたことに伴い、運輸通信省を運輸省に改組することになり、それがそのまま戦後に継承されることになった。

第2節 日中戦争期の交通動員計画

(1) 1939年度交通動員計画

交通電力動員委員会

1938年1月物資動員計画の決定以来、国内経済は軍需物資生産の急拡大に平行して計画的な資源配分を進めることになった。一般民需に対する資源供給を抑制して、陸海軍の軍需、生産力拡充計画産業需要、輸出産業需要の充足を最優先にするための厳格な配給統制規則が輸出入品等臨時措置法に基づいて次々と所管省から発せられた。資源の効率的、計画的な配分による均整のとれた計画を実現するため、企画院を中心に各省関係官を組織した国家総動員業務委員会の設置が9月23日に閣議決定になった³³⁾。総動員業務委員会は、総動員基本計画委員会、総動員法制委員会、物資動員委員会、労務動員委員会、交通電力動員委員会、貿易統制委員会、資金統制委員会で構成された。39年度からは、さらに貿易計画、交通電力動員計画、労務動員計画、資金統制計画、科学動員計画などの総動員諸計画が策定された。鉄道等の陸上輸送計画のほか、海運、港湾、空運、通信等の計画を所管した交通電力動員委員会は、原清企画院交通部長を委員長に、横山勇総務部長、植村甲午郎産業部長、竹内徳治対満事務局庶務課長などが内閣から参画し、関係省庁からは外務、内務、大蔵、陸・海軍省、通信省、拓務省など関係各省の担当局長らが組織され、鉄道省からは鈴木清秀監督局長、山田新十郎運輸局長、森田重彦電気局長、森本義夫鉄道調査部長が委員として参画した³⁴⁾。委員会では物動計画に基づく「重要物資ノ移動殊ニ大陸ヨリスル資源ノ輸送ニ遺憾ナカラシムル如ク速ニ必要ナ対策」を検討することになった³⁵⁾。

計画的鉄道輸送の始動—1939年度交通動員計画

交通電力動員委員会の検討の結果、1939年度交通電力動員計画は39年5月に策定された。物資動員計画の石炭、鉄鋼、米麦等の重要物資の供給計画や、軍需動員計画に基づく軍需物資・兵員等の総動員計画と整合性を保ちつつ陸・海運の輸送計画を策定した。鉄道事業は一般産業の市場を通じた需給調整とは異なり、需要予測に基づいた定期的な時刻表の改正や、車両編成における需給の調整がなされており、本来的に計画性が強い事業であるが、迅速な輸送のため、一層の計画化が求められた。39年度の輸送量は、概ね38年度の1割増を標準とし、日満支間輸送もこれに連動して

調整することになった。

鉄道については重点的な輸送力の増強が以下のように指示された³⁶⁾。①内地鉄道は、特に幹線輸送路の増強、所要輪転材料の確保を図り、新線の建設は「軍事上、生産力拡充上、真ニ已ムヲ得ザルモノ」に限ること。②朝鮮鉄道はその「軍事上ノ使命ニ鑑ミ」、幹線の複線化や、平行線の完成を急ぐこと。③「満洲」の鉄道についても輪転材料の確保と、幹線輸送力の増強・改良計画を実施すること。こうした基本方針の下で、④九州・北海道における石炭輸送、および青函・関釜間の貨客連絡輸送に関する海陸運輸を調整すること。⑤大都市とその近郊の旅客輸送、各地の工場増加に伴う人員・物資輸送を調整すること。⑥国内の主要物資については、特に出荷期に合わせた期間的計画輸送を行い、輸送の交錯、重複を抑制すること。⑦重要物資輸送の円滑・適正を期するため物資輸送順位を設定すること。⑧内外地、満支を通じた鉄道要員の養成方策を講じること。この他に、軍需物資・兵員などの「特殊輸送」の増大による支障があり、さらに人員、資材が必要になる場合は企画院において別途「適正ナル計画ヲ樹立スル」こと、また中国、蒙疆との調整については興亜院において「適宜措置」することが指示された。1942年度を目標とした4ヵ年の整備計画についても、生産力拡充4ヵ年計画と並行して別途策定することになった。

上記⑥、⑦のため、重要物資、特に定量貨物の「期間別計画輸送」を実施することになった。これは石炭、銑綱、鉱物、食糧、木材、肥料等の大量貨物について、あらかじめ荷役力、輸送能力に応じた計画を立てるもので、荷主からの毎旬の1日当たり発送希望の申出および最近の輸送実績と輸送能力を斟酌して、1旬間の輸送計画を決定し、荷主、鉄道側の双方が計画数量に責任を追うことになった。厳格な意味の総合的需給調整ではないが、こうした繁閑の調整が交通統制の出発点になった。定量貨物の39年8月の輸送実績を見ると、1日当たり12.3万トンで国鉄発送貨物の41.8%を占めを占めており、予定トン数に対して94.4%の達成率になった。国鉄側も「政府指定ノ重要産業原料ノ如キモノノ大量輸送ニシテ的確ナル輸送」には「此ノ方法ニ依ル他ナ」いとしており、「今日以後コノ定量貨物輸送計画ノ強化コソ現下国鉄輸送上ノ新ナル傾向ヲ示スモノナリト信ズ」と指摘し、厳格な物資別、発着地別、年度計画、四半期別の輸送計画までは必要としていなかった。また上記⑦に沿って、特定重要物資の輸送に貨車の優先配給も実施することになった。39年度では正貨準備である金の現送による戦略物資輸入が急増したため、金の増産のための鉱石輸送が重点化され、また春肥用の化学肥料についても、優先配車を命じている。この結果、金鉱輸送は前年比35～46%増、人造肥料は35%増を実現している。優先配車の対象は、①御用物資、②軍需関係貨物、③時局関係物資で急を要するもの、④急送品貨物、⑤貨車運用上の必要によるものなどであった。

一方、トラック輸送からの流入等で急増していた大・中都市相互間の小口貨物についても、「積合車輸送主義」を原則とし、積載効率の引き上げを図った。これは、「鉄道貨物輸送ノ癌」とされた小口貨物について、中継駅の集中混雑を避け、着駅直送方法をとるもので、このために発駅では小口貨物の持ち込み日を先行き別に指定または制限した。実際、1938年度の小口貨物全体のうち積合車の割合は22%であったが、39年9月、10月には35%にまで上がった。この方法は小口貨物の貸切輸送とも言うものであり、やがては運送店による小口混載貸切という方式に発展し、小運送業界の課題であった集約化も進むことになった。

こうした効率化措置にも拘わらず、海上輸送の逼迫に、海運から陸運に転嫁する物資が多く、最も集中する青函、関森、関釜の区間で大量の軍需物資や農林省買上米などが滞る事態が生じた。こうした軍需物資の大陸送付の増加、海運からの流入に対しては、申し入れがあった際に、「可及的速カニ荷主方面ト連絡ヲ取ツテ本来ノ海上輸送ニ轉移セシメル」よう、個別に対応することにしていた。海送物資の陸運流入は、まだ42年10月決定の「戦時陸運の非常体制」のような積極的対応はできなかった。39年度の対応としては、青函航路で11月に第3青函丸が就航し、貨車航送を増強し、軌条規格が異なり航送輸送ができなかった関釜航路でも、発注済みの3,500総噸級の貨物船2隻のうち1隻が40年末の就航を予定し、11月に4,000総噸級の貨物船1隻を傭船して、輸送力の増強を図った。

貨車の運用にも解決すべき問題があった。国鉄区間を使用する民間の社車は1939年時点で6、

000両あったが、その性質上返路は空車になることが多く、輸送力の浪費となっていた。このため社車の遠距離使用を避け、使用区間を縮小する協定を結び、国鉄車両を迎車させる措置をとることになり、社車に対する鉄道省の指導を徹底し、連携を強化することになった。

一方、旅客需要が急増した主要因は、軍需工業、生産力拡充計画産業における定期旅客の急増であることは言うまでもないが、経済統制に伴う連絡、打合せ、陳情という出張旅行の需要も急増した。旅行理由の内訳を示すデータはないが、公務旅客(公務の軍人・軍属、警察官吏)の9割を占める「二等公務旅客」の推移を「業務上の出張」の指標と見れば、1932年度から36年度は年平均3.4%増であったのに対して、37年度は10%増、38年度、39年度は30%以上増加した。これを、定期外旅客の推移と比較すると、36年度から3年間の増加は定期外旅客が59%であったのに対して、二等公務旅客は99%であった。このことから、この間の旅客の増加には一般の旅行を楽しむ旅客以上に、民間部門でも統制業務に関わる出張等の伸びが大きいことが推測されていた³⁷⁾。

こうして、急増する貨物・旅客需要に、輸送効率の向上などで、輸送力を増強し、1939年度の旅客輸送は輸送人員、輸送人キロともに前年度の2割以上を実現し、25億8,400万人、505億8,900万人キロを達成した。貨物輸送も前年度実績を輸送トン数、輸送トンキロともに1割以上増加し、1億3,142万トン、252億8,550万トンキロを記録した。

車両増産・増備計画

1939年度の車両増産計画は、38年の総動員計画が輸出計画の不振と原材料輸入の圧縮のため、確定までに時間を要した。1月に閣議決定になった4ヶ年計画での39年度目標は表18のとおりであるが、6月頃までに企画院各分科会で物資動員計画の原燃料割当と調整して9月に総務分科会の内地官民向けの目標(実数)が決定され、これに円ブロック向けの計画を加えて、基準車両に換算して

表18 1939年度車両生産計画立案推移(両)

	4ヶ年計画 (1月)	総務分科 会(9月)	実施計画 (9月)
蒸気機関車	980	722	974.7
電気機関車			61.0
客車	1,600	1,169	2,092.9
貨車	20,000	14,584	26,797.7

注:実施計画は国内官民需と円ブロック需要の合計で、蒸気機関車はD51型、電気機関車はEF10型、客車はスハ型、貨車はト型に換算した数量。総務分科会目標は国内官民需向けで、実数値。

出所:企画院「昭和十四年度生産力拡充実施計画」1939年9月。

表19 1939年度車両増備計画と7ヵ月間の実績(両)

	機関車		貨車	
	計画	10月末	計画	10月末
新造	522	141	10,283	3,793
廃車	36	2	513	184
供出	32	31	600	600
増備	454	108	9,170	3,009

出所:鉄道省運輸局配車課「十三年度ノ貨物輸送状況ト本年度ノ輸送対策」1939年11月(『長崎惣之助文書』A185)。

実施計画になった。国内向けの総務分科会目標と帝国圏全域の換算目標をそのまま比較することはできないが、大陸輸送用の大量の貨車供給を担うことになった。

国鉄の1939年度内地車両増備計画の進捗状況は、表19のようになっていた。判明するのは10月末時点の7ヵ月の実績であるが、表16と比較すると、機関車、貨車ともに新造計画が著しく遅れ、その結果、設備更新も進んでいない。その一方で、朝鮮等の外地への車両の供出はほぼ計画通り実施されたため、増備計画は不十分なものになった。その原因については、「所要資材ノ不足モサルコト乍ラ製作能力ガ輸入機械ガ予定通り入手サレザル等ノ理由ニヨリ著シク不足」したことを挙げ、年度内での「新造納入」はできないとしていた。このため、今後の貨車製造は、大型車で汎用性のある無蓋車の生産に注力した上で、貨車運用効率の向上が必要であると指摘された³⁸⁾。

労務動員計画

物資動員計画を基礎に重要物資、資金、労働の需給調整が本格的に始まり、1938年7月には全国の職業紹介事業を国営化して、民間軍需工業、生産力拡充計画産業への斡旋も強化された。9月には労務動員委員会の下で労働力の需給計画(労務動員計画)が策定された。この間、38年8月には学校卒業者使用制限令によって、新規工鉦学校卒業者の就業に規制を掛け、就業指導が強化され、39年1月には将来の技術者の計画的配置に向けて、国民職業能力申告令が公布された。同年3月末には技能者不足への本格的対応が始まり、工場事業場技能者養成令によって民間企業に技能者養成を義務づけ、従業員雇入制限令によって技術者・熟練工の移動を規制した。さらに賃金統制令によって顕著な上昇を示していた技能者の賃金を抑制し、企業間の引拔を封じ込めようとした。

こうして国家総動員法に基づく一連の勅令が一斉に公布され、39年度から本格化する労務動員計画を準備した。7月には国民徴用令によって軍需工業の労働者の強制配置をも可能にする国民徴用令が公布された。申告令、徴用令は直ちにそれに基づいて労働市場統制を全面化するものではなかったが、需給逼迫が深刻な内地の技術者・熟練工、一般労働者から、労働市場への規制が強められていった。

労務動員委員会で検討された1939年度の内地の一般労働者の労務動員計画は、表20ようになった。査定された新規需要は軍需工業、生産力拡充計画産業とその関連工業などで、運輸通信事業も重点事業として取り上げられた。重要産業の新規需要は66万人余、うち運輸通信事業向けには10万人弱が必要とされた。さらに諸産業の労働者減耗の補填37万人余、満洲移民5万人余の109万人余が需要量であった。これを主に新規小学校卒業者、農村等の未就業者、原材料配当の削減による離職者などによって補填し、商業・サービス部門などの冗員、未就業女子や、朝鮮からの移住者などを合わせた113万人を需要部門に就業させることで調整しようとした。

労働力の需給調整で特に逼迫したのは技術者であった。日満支の計画産業の新規需要、減耗補填を合わせると1939年度の需要数は大学、専門学校卒業者と同等以上の上級技術者で17,450人、中等学校卒業以上の技能を持つ下級技術者が51,330人で、これに対して供給数はそれぞれ、3,950人、14,320人に過ぎなかった。このため、新規卒業者に加えて不就業技術者を調査し、特別の技能検定制度を創設して「技術者」を増加させるほか、学校定員の臨時増などによる計画的育成にも取り組むことになったが、戦時期を通じて深刻な技術者不足が続くことになった。

(2) 1940年度交通動員計画

需給調整数値目標の設定

交通電力動員計画は1940年度から電力需給計画と輸送力需給計画が分離され、交通動員計画が単独の計画になった。輸送需要の逼迫を背景に、国有鉄道については輸送力の数値目標を設定し、それを超える旅客・貨物の輸送需要を制限する計画が策定された³⁹⁾。内外地の官営鉄道は、旅客、貨物ともに37,8年度を境に毎年1割以上の増加が見られ、前年の39年度の旅客は、地域別で見ると内地23.8%増、朝鮮37.0%増、台湾11.7%増、樺太14.8

%増となった。貨物も39年度には内地で15.4%増、朝鮮25.3%増、台湾9.7%増、樺太16.9%増となり、内地の総動員計画の進捗と大陸との交流の拡大によって次第に増加速度が上がった⁴⁰⁾。40年度の官営鉄道の需給計画は表21のようになった。旅客需要は従来の推移を基に予想し、内地で19.9%増、朝鮮では44.4%増と見込まれた。この結果、40年度からは需要の拡大を輸送力の拡充で吸収できず、とりわけ大陸輸送において輸送力の不足が顕在化した。貨物需要は従来の趨勢に計画物資の生産計画を考慮して推計し、車両の増加等を基に輸送力を算定したが、やはり朝鮮を中心に顕著に逼迫することが判明した。交通動員計画では、「日満支間ノ運輸通信ノ緊密ナル連絡調整ヲ図ル」ための行政上の方針として、内外地間、日満支間の交通の有機的全調整をするための機関、

表20 1939年度内地一般労働者
需給調整計画 (千人)

		男	女	計
需要	新規需要計	558	109	667
	軍需産業	146	15	161
	生産力拡充	137	6	143
	同付帯部門	152	17	169
	輸出・必需品	30	65	95
	運輸通信	93	6	99
	損耗補充	154	221	375
	満洲移民	47	7	53
	合計	759	337	1,095
供給目標	新規小学校卒	266	201	467
	物動離職者	70	31	101
	農村未就業等	64	23	256
	その他未就業	191	65	87
	節減可能事業	82	11	93
	女子無業者	-	50	50
	朝鮮からの移住	85	-	85
	合計	673	381	1,139

出所：企画院「昭和十四年度労務動員実施計画綱領(案)」1939年6月20日原朗・山崎志郎編『初期物資動員計画資料』第9巻、現代資料出版、1998年所収。

表21 1940年度国有鉄道輸送需給計画
(百万人キロ、百万トンキロ)

		輸送需要 a	対前年 増加率	輸送力	過不足 b	規正率 b/a
旅客	内地	49,971	19.9	43,384	-6,587	13.2
	朝鮮	6,026	44.4	4,403	-1,623	26.9
	台湾	1,032	11.8	926	-106	10.3
	樺太	69	15.2	64	-5	7.2
貨物	内地	29,988	18.6	27,994	-1,994	6.6
	朝鮮	5,268	25.2	5,072	-196	3.7
	台湾	1,036	11.5	962	-74	7.1
	樺太	97	16.2	92	-5	5.2

注：朝鮮については、1940年度の北鮮線移管による増加分を含む。

出所：企画院「昭和十五年度交通動員実施計画綱領」1940年7月17日(前掲『初期物資動員計画資料』第12巻所収)。

計画的「出貨」を行うための統制機関、自動車行政・港湾行政の統合機関などを設置することが掲げられた。満洲・支那についても関係機関で本綱領に沿った措置をとることを指示し、国内各機関で具体的計画を策定し、交通動員委員会で調整するとしていた。

鉄道については、次の指示が出された。旅客輸送では、①遊覧旅行の抑制、団体旅行の統制、各種大会・総会の開催抑制、参加人員の制限措置をとること、②大都市、各地工場地帯における通勤時の輻輳に対し、休日制度、出退勤時間の変更措置をとること、③大陸を往来する旅客を統制することとされた。貨物輸送では、大量貨物の計画輸送の強化、輸送の交錯・重複、遠距離輸送の抑制、貨物引取の促進や、小運送能力の拡充、特に小運送労務者の充実に図るとし、駅頭滞貨対策を指示していた。そのほか、貨物自動車、乗合自動車、タクシー事業の企業合同、組合結成による自動車運送事業の改善、合理化を、運賃の適正化を図ることが指示された。また、三国同盟締結をめぐる対米英蘭などの対外関係の悪化を背景に、ガソリンの消費規制が強まり、自動車の代用燃料化が進められた。遊覧自動車、自家用乗用車、貸切旅客自動車等の使用制限も指示された。

1940年度以降、鉄道事業では量的な統制が必要になり、重要物資の優先輸送を指示する陸運統制令が1月31日に公布されたが、日中戦争期の輸送対策は、全面的な計画輸送には至らず、「貨物優先主義」へ転換することによって貨物需要に対応していた。36年の運転キロの構成は貨物28%、旅客46%、その他26%であったが、39年には貨物34%、旅客41%、その他25%になっている。車両新造費用の比率は31年度の機関車51%、貨車13%、客車36%から36年度には機関車36%、貨車41%、客車23%となり、39年度には機関車41%、貨車44%、客車15%と、貨車の増産によって貨物輸送力が顕著に増強された。関連施設の整備費もこれに準じて拡充された。

また、出荷に関わる荷主側の対応に合理化の余地が依然として大きかった小運送では、業務の迅速化によっても輸送力の増強が可能であり、荷主が出荷時期を調整し、貨物の積み卸しや引取時間の短縮によって使用貨車の効率化が可能であった。物資動員計画に伴って発足した配給統制機関が、全国の工場出荷調整、配給切符管理を統括するようになり、1939年9月の石油共販株式会社設立、40年5月の日本石炭株式会社設立など、40年頃から強力で一元的な配給統制機関が盛んに設立されるようになったことも、出荷時期の全国的な調整を可能とし、それが配車調整も円滑にしていた。こうした効率化もあって、40年度の日本内地の貨物輸送トンキロは前掲表7のように前年度比10.5%増の279億4,760万トンキロとなり、期待された輸送力を発揮した。

旅客輸送の抑制も1940年頃から強化され、修学旅行の中止、遊覧旅行の抑制、出退勤時間の調整が図られた。交通輸送力が逼迫した関釜航路の旅客輸送は、1936年の90万人（前年比10%増）から39年には179.3万人（前年比32%増）へと3年で倍増し、40年に入っても1月の19.5万人から4月には23万人となり、対前年で30%以上増加する勢いが続いた。このため、6月から普通旅客の旅行制限が実施され、やや増勢は衰えたが、40年も220万人と22.7%増になった。長崎・上海航路でも「毎航海船席に余裕なく」、大連航路、天津航路も「同様な事情」になるなるほど、大陸との旅客交通は逼迫が続いた⁴¹⁾。

外交転換と東亜自給圏の交通政策

1940年度は外交上の大きな転換点となり、鉄道事業にも大きな課題を投げかけた。国民党汪精衛副主席が重慶国民政府を離脱し、3月30日、日本軍占領下に設立された北平（北京）の中華民国臨時政府と南京の中華民国維新政府を統合する形で、南京国民政府を建国した。ヨーロッパでは5月のドイツのフランス侵攻、6月のパリ陥落という事態の急変があり、これを機に陸軍はドイツとの軍事同盟へと傾斜した。陸軍は7月畑俊六陸軍大臣を辞任させ後任大臣を推薦しないことで、三国同盟に反対する米内光政首相を追い詰め、第2次近衛文麿内閣を誕生させた。その後、9月には北部仏印進駐によって米・英の重慶政府に対する支援物資の北部仏印ルートを遮断し、三国同盟の締結によって第2次欧州大戦への中立的立場を転換し、枢軸国の軍事同盟と世界分割戦略に踏み出すことになった。重慶政府には外交・軍事圧力を強め、対日講和と南京政府への合流を迫り、一方で米・英

との対立を強めた。東南アジアでは、蘭領インドの石油、ゴム、錫などの重要資源の輸入や日本による開発の許可を巡って9月から経済交渉(第2次日蘭会商)を進め、三国同盟を利用してオランダ政府に圧力をかけたが、期待したような譲歩は得られなかった。

10月3日、政府はドイツ勝利後の世界新秩序の再編に参画するとし、「東亜新秩序」を謳う日満支経済建設要綱を閣議決定した。その内容は、①国民経済の各界の協力を動員する経済新体制への再編成、②日・満・北支に加え蒙疆、南支沿岸を含む自存圏の再編強化、③東南アジア、南方諸地域を含む東亜共栄圏の拡大再編構想などであった。日本を中心とする「自給圏」と「国防経済」を確立するため、圏内の産業開発計画、技術者育成、金融機関の整備、交易の拡大を図るとともに、それを支える海運、陸運、航空輸送体系の整備、電気通信施設の拡充などの交通体系の整備も打ち出された。11月には重慶政権との和平交渉を断念し、南京政権との間に日華基本条約を締結し、満洲国を加えた日満華共同宣言に調印して、3国の経済協力体制を謳った。さらに松岡外相主導で対ソ積極外交を進め、三国同盟側に引き込むことを画策し、41年4月には日ソ中立条約を締結して、北方の安全と北樺太の石油資源などを安定的に確保しようと試みた。

この間、帝国圏鉄道事業では、1940年6月に官民の連携・政策協調組織として日満支交通懇談会が設置されている。懇談会には、鉄道省、朝鮮総督府鉄道、台湾総督府鉄道、南満州鉄道、華北交通、華中鉄道、日本郵船、大阪商船、東亜海運、大連汽船、日本海汽船、大日本航空、満洲航空、中華航空を組織し、必要に応じて関係官、業界関係者、学識経験者を出席させることになった。第1回懇談会では、圏内の輸送力拡充、連絡運輸統一規定に関する日満支連絡運輸協定が締結された。また、日満支の主要幹線の一貫輸送力の強化、港湾における船舶・鉄道連絡設備の増強と資材調達に関する要望などがまとめられた⁴²⁾。ただしこの懇談会の開催頻度は年に1, 2回であり、寧ろ頻繁に開かれた幹事会に実質的な政策調整機能があった。

1941年2月14日には「交通政策要綱」が閣議決定となり、「日満支ノ強固ナル結合ヲ根幹トスル大東亜共栄圏ヲ確立センガ為、之ガ基本的要素タル交通ノ使命ニ鑑ミ、皇国ヲ中核トスル大東亜ノ総合的有機的交通体制ノ確立ヲ期ス」ことになった。圏内の交通の跛行的状態を調整し、3国の交通政策については日満支経済建設要綱によると、南方諸地域の交通施設を整備すること、3国の経済圏北辺の国防上の要請に応じることになった。陸運については、①幹線鉄道輸送力の拡充、輸送経路の補強を主とし、新線建設は緊急なものに止めること、②鉄道車両生産力を増強すること、③倉庫、小運送具、荷役施設の整備、特に荷役を機械化し、小運送労働者を確保すること、④主要道路の建設、改良、舗装を行うこと、⑤自動車生産能力の拡充と燃料対策等の適切な措置を取ることが打ち出された。1941年度計画に向けて、脆弱な部分の補強に力点が置かれ、幹線鉄道の輸送力強化とそれに見合う小運送力の整備が重点化された。

また、日満支3国の経済的連携の強化に向けて、1941年2月25日には日満支経済協議会が設置された。協議会は企画院総裁を会長とし、委員に企画院次長、対満事務局次長、興亜院政務部長、関係各省次官、満洲国関係官らを組織した。委員会の検討事項は、3国の経済開発計画、交通動員計画の調整、緊急課題への対応などで、同協議会は行政機関の連絡調整機能を担った。

これを受けて日満支交通懇談会の幹事会では、3国の輸送力に関する詳細な調査をすることになり、調査委員会を新たに設置し、差し当たり石炭、鉄鋼の輸送円滑化の具体策を検討すること、陸海一貫輸送の連絡方法を策定することなどを申し合わせた。政府への要望としては、①2月の交通政策要綱の具体的実現方策を急ぐこと、②通関等の国境における行政手続の簡素化などを申し入れている。調査委員会は鉄道省内に事務局が置かれ、調査実施要領では、旅客需要の見通し、生産拡充物資、同関連物資、生活必需物資17品目の輸送需要について、南方圏にまで範囲を広げて大東亜共栄圏内の輸送力を調査することになり、関係機関の調査能力を動員して42年度初頭までに正確なデータを集めることになった。その調査結果は、42年6月同事務局によって「東亜共栄圏内交通量統計 自昭和十一年度至昭和十五年度」としてまとめられた⁴³⁾。また要望事項中の通関手続については、その後鉄道省と大蔵省が連携して、トウモロコシ、大豆、コークス、アルミニウム、木炭など10品

目の関税を免除し、関東州生産物資ではさらに、落花生、獣脂、苛性ソーダ等14品目も輸入税免除とするなど、省線税関所の増設と、一層の手続の簡素化が進められることになった⁴⁴⁾。

労務動員計画

運輸通信事業の労働力不足は依然として深刻で、1940年度は表22のように158.7万人の充足が求められた。うち運輸通信部門は11.7万人と前年度をさらに上回る需要があった⁴⁵⁾。一方、食糧増産の観点から、農業労働者の供出には慎重になり、農業に必要な労働力は小学校卒業者から控除して計画を組立た。また、満洲・外地への供給数も急増したことで、需給調整はさらに困難になり、40年度からは外地における労務動員計画も策定された。朝鮮では、満洲開拓30万人、樺太移住8万5,000人の供出を求められるなかで、運輸通信事業の新規需要15万3,000人を確保することが計画化された。台湾においても、1万3,000人を運輸通信事業に確保する計画が策定された。給源は前年と同様であるが、物資動員計画による奢侈品や一般民需品の生産抑制による剰員、農村過剰人口、朝鮮からの移民などを組み込んだ。それでも技術者をはじめ労働力は逼迫し、中央・地方での産業報国運動などを通じた各種の啓発によって、生産性の向上、「戦時生活」の指導、体力増強、災害防止等の労働保護施設に取り組むことになった⁴⁶⁾。

表22 1940年度一般労働者需給計画(千人)

	男	女	計
新規需要計	554	137	691
運輸通信	109	8	117
損耗補充	228	141	369
農業者補充	154	162	316
満洲・外地移民	70	24	94
合計	1,115	472	1,587

出所:企画院「昭和十五年度労務動員実施計画綱領(案)」1940年7月13日前掲『初期物資動員計画資料』第12巻所収。

労働市場の統制はさらに強化が必要になった。初期の統制は新規学卒者の職業紹介が比較的有効に機能し、重点産業・企業へ誘導されたが、青壮年労働者の厚遇を求める移動の規制は困難であった。このため1940年2月には青少年雇制限令を公布し、一般青少年の不要不急産業への流入を規制した。しかし、それでも規制対象外の一般労働者が高賃金を求めて移動することが止まらなかったことから、従業員雇制限令を廃止し、40年11月には対象を拡張した従業者移動防止令を公布した。こうした労務動員にも拘わらず国鉄人員の確保は困難が続いた。

(3) 1941年度交通動員計画

開戦準備と交通動員

政府は1941年2月の交通政策要綱に沿った1941年度交通動員実施計画の策定を始め、国際情勢を踏まえて、「開戦ニ至ラズシテ推移スル場合」の案と「開戦ノ場合」の案を3月末までに準備することになっていた⁴⁷⁾。そのような折、前年から続けられてきた蘭領インドの資源輸入や開発を巡る経済交渉が6月17日に打ち切られ、直後の6月22日に日本側が想定していなかった独ソ戦が勃発し、松岡外相の日独伊にソ連を加えたアジア安定構想は覆された。欧州大戦への不介入方針をとっていた外交・軍事戦略も動き始めた。7月2日の御前会議では「情勢ノ推移ニ伴フ帝国国策要綱」が決定され、独ソ戦の推移によっては武力を行使して、国境線問題、石油資源の確保などのソ連との懸案事項を一挙に処理するなどの方針(北進論)と、援蒋ルート of 遮断と南方資源獲得に向けて圧力を強め、対英米開戦も辞さないとする方針(南進論)の二正面戦略が打ち出された。7月7日には関東軍特種演習の大規模な軍事動員が開始され、7月28日には前年の北部仏印進駐に続いて、南部仏印進駐によってオランダを圧迫するという強硬措置に出た。対米関係では1940年1月に失効した日米通商航海条約に代わる新たな通商関係の再建を目指し、4月以降ワシントンで交渉が続いていたが、この南部仏印進駐を機に行き詰まった。7月末からは、米国、英国、オランダによる対日資産凍結措置が相次いで打ち出された。

北進論に基づいて12個師団約30万人の関東軍兵力を16個師団約85万人に増強して実施された関東軍特種演習は、鉄道等による大量の兵員と物資の輸送が必要であった。このため、7月9日急遽戦時輸送統制対策会議が陸軍省交通課主催で開かれた⁴⁸⁾。企画院、内務省、厚生省、文部省、鉄道省、内閣情報局、陸軍参謀本部・教育総監部、陸軍省関係局の関係者によるこの会議では、国民

一般の旅行の抑制と兵員移動に関する防諜対策が決定された。内務省は避暑地への旅行について臨検を行い時局柄「不心得ナルコトヲ諭」し、また隣組回覧板を利用して「国民相互ニ旅行ヲ抑制」させた。また、列車不足などを広報し、勤労奉仕等の国民行事に半ば強制的に参加させて、旅行を阻止することとした。また学生・生徒の休暇、帰省旅行についても、7月15日までに終わらせるよう文部省において指導すること、学生の夏期体育大会を延期し、小学生の林間学校を中止して勤労奉仕に振り向けること、学生の休暇明け登校に伴う旅行を学校別に時期をずらすこととした。さらに団体旅行の中止、団体割引の中止、応召者入隊に伴う旅行の付き添いを制限することなどの措置を取ることになった。従来より軍事輸送では防諜対策が施されていたが、前例のない規模の軍事輸送に対して、夏期増発ダイヤの取消は新聞発表をせずに駅に告示すること、外国人の避暑旅行の切符販売では「売切ト答ヘルコト」で制限すること、情報局は外国人記者の質問に対して「類カブリ主義デ応答」するなど、大量の兵員等が輸送されている情報の漏洩に細心の注意が払われた。特に外国人の北海道、広島、山口、九州の旅行、関釜連絡船を経由する旅行については、船舶・旅客の座席、宿泊施設の不足を理由に「乗車券ノ発売ヲ極度ニ制限スルコト」が運輸局旅客課長から各鉄道局運輸部長に通達された。結局、極東ソ連軍が対独戦の勃発にも拘わらず、さほど削減されず、資産凍結を受けて8月以降は北進よりも南進が重視されることになる。総動員諸計画は明確に対米英蘭開戦を想定したものになった。

9月6日の御前会議では帝国国策遂行要領が決定され、10月上旬までに対米通商交渉が妥結しなければ対米英蘭開戦とする方針が採用された。策定が遅れていた総動員諸計画の年度計画もこの時期に開戦を前提とした計画となり、1941年度交通動員実施計画綱領はようやく9月4日に閣議決定になった⁴⁹⁾。本計画では従来使用されていなかった「戦時」という用語が多用された。計画の目的は「軍事上ノ要請ニ基ク運輸通信ノ充足ニ万全ヲ期スルト共ニ軍需充足ニ必要ナル産業並ニ国民生活ノ最低限度確保ニ必要ナル運通信ノ確保ヲ図ル」と明示された。対米英蘭開戦を前提に、軍需最優先と民需最低限度という輸送調整基準が明確になり、「内外地交通行政ノ一元的運用」と、「海陸輸送ノ一貫的運営」による帝国圏内の行政区分を超えた統一的輸送統制を目指すこと、そして満洲国、中国についても本要綱に準じた措置をとることになった。国内関係機関の具体的方策は企画院の下で調整し、満洲国・中国交通の総合的調整は日滿支経済協議会において調整するとしていた。

交通全般の対策では、①重要物資の出荷統制組織を強化し、陸運、港湾、海運を通じた計画的輸送を実現すること、②空襲・災害による交通施設の破壊防止と復旧資材・労力を確保すること、③輸送計画の円滑化のための交通諸施設の整備、交通要員の確保を図ることなどとした。

陸運の具体的措置については、輸送能力の多くが軍事目的に利用され、船舶不足による陸送転嫁も急増するものと見られ、次の指示を出した。①貨物輸送を重点化し、貨車、機関車を増備すること。②輸送力増強を要する線路、通信施設、倉庫、荷役施設、特に内地、朝鮮、満洲国の一貫的輸送能力を整備すること。③重要でない線路の廃止と設備等の新たな活用を図ること。④代燃化貨物自動車、代用燃料の生産増強によって小運送力を強化すること。その関連施策として、⑤樺太・北海道・九州から本州への石炭・鉄鋼の輸送に際して、海上輸送距離の短縮のために荷揚港等を整備すること、⑥青函航路関係工事の促進、⑥関門海峡トンネル工事の工期繰り上げ。また、貨物輸送力の確保のため、①一般旅客輸送を極力抑制すること、②一般物資の輸送を随時輸送制限を実施すること、③地方鉄道、軌道、小運送、民有自動車の事業を国家管理その他適切な方法により運営機構を整備することなども指示された。

1941年8月以降、南方への物資・兵員等の輸送のために陸海軍が大量の船舶を徴備し、海上輸送力が大幅に削減されたことを受けて、戦時交通動員施策としては次の措置が取られた。①海上輸送力の確保に関する情報連絡の緊密化、②造船能力の強化、③船舶建造の軍民調整、④機帆船・曳船・舢舨等の積極的活用、⑤遠洋配船の近海配船の転換と、重油を確保した上での現有船舶の効率的運用、⑥船員等の海上労働力の動員、育成、募集の強化、待遇改善。また、港湾・荷役能率の増進については、①港湾事業に関する官庁事務の統一簡捷化、②港湾運送事業の一元的運営、③

船舶護送制実施に伴う、港湾設備、水路保全、水難救助事業を総合的に整備するとした。航空事業では、①航空要員の大量確保、短期養成、②航空輸送の戦時再編、定期航空路の改廃、③満洲国、中国との緊密な連携が指示され、通信部門では、①通信施設の増強、②朝鮮海峡横断通信施設の増強などが指示された。

鉄道輸送計画の算定基礎となる40年度末の官民の車両保有状況を表23から確認しておこう。機関車保有は、37年末の5,905両から7,845両となり、当初の4ヶ年計画で目指した41年度末の9,758両には及ばないものの、急速な増強を実現していた。貨車は37年末の98,667両から40年度末には154,195両となり、41年度末目標だった184,827両には依然として大きな落差があるが、着実に増加している。一方、客車は37年末の24,392両から、26,048両と、僅かな増加に止まり、41年度目標の31,232両にはほど遠い。元々客車の増強は重視されていないが、計画全体が資材、機械の確保ができずに不振を続けたなかで、重点対象から外されていた。

民間鉄道の需給逼迫も深刻になり、官民の1941年度の輸送需給計画は表24のようになった。内地、朝鮮、台湾、樺太それぞれに輸送需要が算出されたが、それぞれ前年度に比して著しく増加した一方、前年度の稼働実績と車両の増強から41年度輸送力を算出すると、深刻な不

表23 1940年度末車両保有状況 (両)

	機関車	貨車	客車
国有鉄道	5,095	96,972	12,738
朝鮮総督府鉄道	740	10,068	1,581
台湾総督府鉄道	211	4,946	496
樺太庁鉄道	80	1,287	133
内地民営鉄道	1,227	19,492	10,502
朝鮮民営鉄道	166	1,641	334
台湾民営鉄道	326	19,789	264
合計	7,845	154,195	26,048

出所：企画院「昭和十六年度交通動員実施計画綱領
附表 昭和十六年度各鉄道旅客貨物輸送需給調整計画表」1941年8月30日前掲『開戦期物資動員計画資料』第6巻所収。

表24 1941年度鉄道輸送需給計画(千人キロ、千トンキロ)

		輸送需要a	輸送力	過不足	車両増強	能率向上	規制量b	b/a
旅客	国有鐵道	58,141,792	45,523,353	-12,618,439	834,792	662,308	11,121,339	19.1
	朝鮮總督府鐵道	7,657,400	4,954,838	-2,702,562	488,918	519,437	1,694,207	22.1
	台灣總督府鐵道	1,370,368	1,070,557	-299,811	6,076	950	292,785	21.4
	樺太庁鐵道	164,850	135,289	-29,561	7,516		22,045	13.4
	内地民營鐵道	25,959,668	23,286,497	-2,673,171	708,027	927,988	1,037,156	4.0
	朝鮮民營鐵道	448,754	204,055	-244,699	29,631	23,511	191,557	42.7
	台灣民營鐵道	78,591	66,016	-12,575	1,980	1,163	9,432	12.0
	計	93,821,423	75,240,605	-18,580,818	2,076,940	2,135,357	14,368,521	15.3
貨物	国有鐵道	31,655,946	28,766,980	-2,888,966	904,770	355,100	1,629,096	5.1
	朝鮮總督府鐵道	5,936,348	5,713,233	-233,115	390,353	55,000	-222,238	-3.7
	台灣總督府鐵道	1,050,536	928,539	-121,997	73,704	1,200	47,093	4.5
	樺太庁鐵道	119,753	105,150	-14,603	7,114	500	6,989	5.8
	内地民營鐵道	722,850	658,299	-64,551	7,596	8,568	48,387	6.7
	朝鮮民營鐵道	380,489	253,625	-126,864	72,050	3,473	51,341	13.5
	台灣民營鐵道	124,057	108,550	-15,507	3,255	1,913	10,339	8.3
	計	39,989,979	36,534,376	-3,455,603	1,458,842	425,754	1,571,007	3.9

注：旅客輸送力は年間1両当たり実働輸送量(1940年度実績)から算出。内外地国営鉄道の旅客輸送力は軍需輸送、重要貨物輸送の増強のため、能力の10%を削減して算定。貨物輸送力は年間1荷重トン数当たり実働量(1940年度実績)から算出。国際情勢により海運からの転嫁を必要とする場合は、国有鉄道で年間300万トンを引き受ける。朝鮮総督府鉄道の規制量のマイナスは余剰を示す。

出所：企画院「昭和十六年度各鉄道旅客貨物輸送需給調整計画表」1941年8月30日(原朗・山崎志郎編『開戦期物資動員計画資料』現代史料出版、1999年、第6巻所収)。

足が生じた。特に旅客輸送の逼迫は深刻で、車両の増強や、車両当たりの輸送能率の向上によってカバーしようとしているが、規正率は内地の国有鉄道で19.1%となった。都市部の工場労働者・職員や通学を担う内地民営鉄道は4%の規正率に止めざるをえなかったが、朝鮮総督府鉄道は22.1%、台湾総督府鉄道も21.4%を規制し、朝鮮民営鉄道では42.7%という極度な規制を掛けてその分を貨物輸送の増強に備えることになり、全体で旅客輸送は15.3%を規正して調整した。貨物輸送については車両増産と帝国圏内の車両移設などによって輸送力の均整を図り、概ね数%程度の規正率とした。将来的に著しい逼迫に陥る朝鮮総督府鉄道には若干の余力を作り出すようにしていた。

9月6日の御前会議における開戦判断は、近衛内閣を行き詰まらせ、10月18日に総辞職になった。東條英機内閣が成立した際、御前会議決定については、一旦天皇から「白紙還元の御詔」が出され、再検討されることになった。10月下旬には彼我国力の検討、開戦後の経済推移の検討から、長期戦

には耐えられないことが確認された。しかし、結局11月5日の御前会議では、12月1日までに対米交渉が妥結しなければ開戦することが改めて決定された。この間も大量の軍需物資と兵員の南方への輸送が続けられ、陸海輸送が大規模に動員されていた。

労務動員計画

1941年度労務動員計画の策定では、前年度計画を踏襲した実施計画綱領が6月20日に準備され、一般労務者と技術者熟練労務者の需給調整方策を検討することになった⁵⁰⁾。7月7日関特演の動員開始と同時に企画院も「独蘇開戦ニ因ル新事態ニ照応シ労務配置計画ノ適正化ヲ図リ重要産業要員ノ充足ヲ迅速的確ナラシメ」「国家総力ノ發揮ヲ期ス」として、労務動員計画の一層の強化を打ち出した⁵¹⁾。要員不足は深刻となり、常時要員を新規学校卒業者、転職者、青壮年登録者、移入朝鮮人などの一般の常時雇用者で補填する従来の労務動員計画では需給調整ができなくなった。このため、未婚女子、学徒、一般労働者、学生生徒の勤労奉仕を組織した臨時要員も計画化して、不足分をカバーすることになった。開戦を想定する事態になった8月29日、労務緊急対策要綱が閣議決定となり、今年度の動員規模が「画期的ノモノ」になるとして、「勤労報国精神」をもって「全国民ノ一致団結」の体制を整備し、「人的資源ノ最高度ノ活用」を図るため、以下の一連の措置が決定された。「勤労報国精神」の確立のためとして、①勤労を国民の義務とし国家の要求に従う精神を徹底し、②勤労の栄誉を顕彰する表彰制度を設けることとした。また、労務配置を強化するため、青少年雇入制限令(40年2月)、従業者移動防止令(40年11月)の内容を統合し、12月には強力な法令である労務調整令を公布し、①重要工場事業場における解雇、退職を抑制すること、②重要産業の要員充足を円滑にするため、一般産業の新規雇入、使用制限を強化することとした。労務給源を確保するため、①不要不急産業の指定と整備割合を策定し、労務再配置計画を策定すること、②企業免許制を実施すること、③国家の要請に基づく転業者に対する支援策を講じることなどとした。また重要産業への厳格な労務配置を実施するために、男子満16歳以上、40歳未満を対象とした国民登録制を拡充し、①女子の16歳以上25歳未満を対象とすること、②一定年齢以上の者にも志願登録を認めることとした。国民徴用制度を改正し、①徴用制度の対象業務を拡大すること、②被徴用者とその家族への扶援助護措置を講じることとした。この他に、①能率向上のため、職場秩序と勤労組織を整備すること、②勤労奉仕を制度化し、学生生徒、一般青壮年を動員して総動員業務に協力させること、③総動員業務従業者の住宅充足を図ること、④技術者・労働者充足のため、学校修業期間を短縮することなどの方策を打ち出した。こうした政策の実施に向けて、従来の行政機構も中央、地方でそれぞれ整備し、国民職業指導機構を拡充すること、大政翼賛会、大日本産業報国会と政策協力活動を促進することなどの広範な対策が打ち出された。これによって、日雇いなど一部職種を除けば、ほとんど抜け穴のない厳格な移動規制が実施され、さらに軍工廠や軍管理工場では移動を禁止する現員徴用や、一般成人に対する新規徴用といった強権的措置がとられた。

直後の9月に策定された労務動員計画は表25のようになった。動員規模は急拡大し、産業別では軍需産業需要が85万人と最も多く、次いで生産拡充計画産業14万3,000人、国防土木建築業が15万7,000人であり、運輸通信部門の需要は10万7,000人とされた。この他に東亜共栄圏向けに10万人の移住を想定した。死亡、徴兵などの減耗補充分は82万9,000人と一挙に増加し、その補充も大きな負担となった。供給源については、国民学校修了者42万3,000人、中等学校卒業者9

万人は当然さほど変わらないが、工業の企業整備で排出される労働者39万2,000人、流通機構の整備による商業からの離職者63万人、無業者の動員16万9,000人などが大きく、朝鮮からの移民も8万1,000人を計画していた。臨時要員の全需要は延4,881万人となり、運輸通信部門も延20万1,000人

表25 1941年度内地要員の
需給計画と交通事業(千人、延万人)

		男		女	計
一般	新規需要計	1,083	200		1,283
	運輸通信	97	10		107
	減耗補充	421	408		829
	域外移住	84	16		100
	需要計	1,504	608		2,112
臨時要員	全部門需要	4,101	780		4,881
	運輸通信	201	-		201
	供給計	4,101	780		4,881
	学生	1,650	500		2,150
	一般	2,451	280		2,731

注:全部門は、一般労務者、下級事務職員、公務要員、外地要員の合計。臨時要員は一時的な労務提供で、延人数で表示。

企画院「昭和十六年度労務動員実施計画」
1941年9月12日『開戦期物資動員計画』第6巻
所収。

を利用するな
ど、熟練を要し
ない作業は短期
の勤労報国隊な
どに依存するこ
とになった。

表26 1941年度外地労働動員計画と運輸通信業 (100人)

	朝鮮			台湾			樺太			南方		
	男	女	計	男	女	計	男	女	計	男	女	計
新規需要計	1,556	111	1,667	541	45	586	215	13	228	228	5	293
運輸通信	135	5	140	32	3	35	41	2	43	6	-	6
減耗補充	617	612	1,229	97	40	137	13	2	15	13	1	14
域外移住	1,200	100	1,300	40	0	40	-	-	-	-	-	-
需要計	3,373	823	4,196	678	85	763	228	15	243	301	6	307

企画院「昭和十六年度労働動員実施計画」1941年9月12日『開戦期物資動員計画』第6巻所収。

外地における労働動員計画も精緻かつ厳格になった。一般労働者の需給計画を見たのが表26である。朝鮮では運輸通信部門に14,000人が割り当てられた。その一方で、朝鮮からは内地、樺太など日本各地に10万人、満洲開拓民として3万人など13万人、台湾からは南方向けへ4万人の移住が計画され、共栄圏全域の労働需給調整をしていた。新規学卒者の誘導から始まり、一般労働者の就業規正などへ拡大した一連の労働市場統制は、41年12月の労働調整令に集約され、同年10月の労働手帳法によって個々の労働者を労働手帳で管理することになった。

第3節 太平洋戦争期の交通動員統括組織

1941年12月8日の宣戦布告に伴い、軍需産業、生産拡充計画とそれに付帯する産業、交通・電力事業、労働市場、金融市場に掛かる負荷は厩大になった。総動員業務は各省ともに急増し、鉄道省内でも政策調整機関が設置された。企画院を中心にした関係各省の協議機関が設けられるなど、内閣の政策統合機能は強化された。

戦時陸運本部設置

開戦後の軍事輸送などの陸運需要の処理するため、12月30日、「陸運ニ関スル諸方策ノ綜合計画ヲ審議シ之ガ急速実施」することを目的に戦時陸運本部が設置された。鉄道大臣を本部総裁とし、次官が副総裁に就任し、その下に財務、労務、資材等を扱う総務部(需品局、調査部)、運輸、車両、通信を扱う監理部(監督局、工作局)、技術を担当する技術部(電気局、港務局)の3部が置かれ、そ

表27 1942年1月～6月戦時陸運本部検討案件

	主な報告、検討事項		主な報告、検討事項
第1回 1月15日	①関門トンネル工事進捗状況報告と運転開始時期繰り上げ、②同工事の資材、労務の確保、③列車ダイヤ作成と早期開通に向けた要員育成、④工事関係者への米の増配	第11回 4月6日	①新幹線の東京起点決定のための基礎的調査に関する報告聴取
第2回 2月4日	①関門トンネル列車開通繰り上げに向けた準備、②博多港連絡設備改良事業の報告	第12回 4月9日	①内閣書記官長からの通牒(国民生活に影響する1942、43年度の重要案件はあらかじめ閣議にて協議すること)の説明、②健民運動、結核対策の説明聴取、③大臣からの質問(石炭運賃、夜勤への米特配、日満支交通業者の連絡機構、南方交通の運営機構、大東亜交通計画、行政改革・陸運省的な組織の検討、鉄道用木材の逼迫状況)
第3回 2月12日	①省内各種委員会の整理、②鉄道70年史、満洲事変当時の記録作成、③本年度鉄道記念日企画、④外地鉄道の要員養成、委託経営の検討、⑤陸運に関係する内務省、鉄道省間の権限調整の検討	第13回 4月14日	①戦争による経費の増加と収入減少に関する報告聴取、②鉄鋼物動計画の最近の状況、③職分奉公強調週間の説明
第4回 2月14日	①博多臨港線の急速設置計画、②重点的防災対策の検討	第14回 4月17日	①大阪地下鉄事故に関する報告、②日本通運株式会社法改正の説明、③1942年度車両増備実施計画の説明、④国際観光局の国際宣伝方針、在外宣伝機関の状況説明
第5回 2月19日	①1940年度歳入歳出決算検査報告、②降雪状況の報告、③鉄道省の屑鉄回収の調査実施、④生活必需品輸送状況	第15回 4月23日	①4月18日の東京空襲の鉄道被害状況の報告、②鉄道省防空連絡機構の整備、③灯火管制下の輸送力低下防止対策、④運送実績の年次比較報告、⑤4月20時点の運輸実績報告
第6回 2月21日	①屑鉄特別回収計画の報告、回収への見返りに関する意見交換、②大東亜交通審議会からの質問事項への回答準備	第17回 4月30日	①各局の事業計画の承認、②第1回奉公懇談会の報告、③今年度奉公懇談会の運営方針に関する意見交換、④親切運動、傷害半減運動
第7回 2月26日	①自動車輸送量、運賃、代用燃料化、新車生産状況、営業状況の報告、②小運送、トラック業者の一元化に関する意見交換	第18回 5月14日	①次官会議の報告、②東北振興計画委員会の経過報告、③70周年記念事業の説明、④交通施設整備第1次五ヶ年計画、42年度交通動員実施計画綱領の検討経過の説明
第8回 3月5日	①米穀の応急的特配、②南方交通調査委員会の経過説明、③大東亜建設審議会の状況報告、④金属類非常回収見込みの報告と意見交換	第20回 6月4日	①42年度鋼材配当計画の説明、②42年度工事实行予算の説明、③機関車不足と開業予定線の開業遅延、④潜水艦出没の可能性と特定線区の警戒、⑥名古屋臨港線の通勤客輸送の状況説明
第9回 4月2日	①大臣からの九州方面視察の報告、②総理大臣による関門、北九州の貨物停滞の視察結果報告、③マレー、フィリピン、ジャワ方面の報告、④職員への米穀特配、⑤長期戦対処施策要綱の再検討、⑥閣議での総理大臣の発言(次期議会での法案、官吏の服務厳格化等)の紹介、⑦鉄道大臣から鉄道収入、人員配置、障害事故減少対策、建設改良計画の検討、⑧苅田港工事進捗状況の報告	第21回 6月11日	①建設用木材の購入の報告、②工作関係予算の説明、③大東亜交通基本政策の説明、④南方各地派遣職員の間接
第10回 4月3日	①長期戦対処施策要綱に関する内容の検討		

注: 第16回、第19回の記録は見当たらない。

れぞれを所管する部局長、課長等が組織され、課長層から連絡員が指定された。各部が策定した施策は本部会の決定を経て大臣決裁となれば、遅滞なく関係部局・課が実施に移すとされ、重要案件での迅速な意思決定を実現しようとしたものであった。会合は不定期であったが、本部会は42年6月半ばまでに21回開かれ、連絡員による連絡会はさらに高い頻度で開催されていた。表27の案件は開戦から半年間の本部会の報告、検討事項であるが、鉄道省重点事業の進捗状況と対策の強化、輸送・収入・支出実績報告、米穀特配、鉄鋼等の資材配当計画、屑鉄回収、各種奉公運動への取り組み、法案や大東亜審議会向けの資料整理、閣議や次官会議の報告、南方交通事情の報告などの多岐にわたり、省内の情報の疎通、対策の連携を図っていた。

鉄道輸送協議会

また、重要物資の月々の輸送需給を調整し、計画を策定するため、1942年5月19日には鉄道輸送協議会が設置され、鉄道省には中央協議会が設置された。地方協議会は、まず札幌、大阪、門司鉄道局に置かれ、その後仙台、新潟、東京、名古屋、広島、樺太鉄道局にも設置された。中央協議会は鉄道大臣、地方協議会は鉄道局長が主催した。中央協議会は陸海軍、企画院、各庁の高等官や、学識経験者として重要物資の生産・配給に関わる各種統制会、産業団体の会長・理事長等を組織し、月1回の会合をもった。実際の実務は幹事会が当たった。協議会設置の背景には、大量の船舶徴傭の結果、海上輸送を中心に行っていた石炭などの重量物の多くを鉄道が担うことになり、その輸送担当者と輸送需要者が輸送問題を共有し、産業事情と出荷見通しとの調整が重要になったことがあった。

輸送計画は年度計画、四半期計画を基礎に、前月の輸送実績を勘案して月間計画を設定した。鉄道省輸送課において策定された軍需物資輸送を除く月間計画案は、中央輸送協議会の意見を徴し、修正の上、地方各鉄道局に通知され、地方協議の審議を斟酌して月間輸送計画案が立てられた。それを鉄道省管理部以下の関係部局に指令し、その実施状況が鉄道省輸送課に報告される形で重要物資の輸送が統制された。この過程で生産拡充、準生産拡充物資、生活必需物資などでも、受容不能になることが起こりえたので、軍需物資や戦時下重要物資を確保した上で、さらに甲物資（軽金属及び同原料、石油、石炭、燃料、鉱石、米麦類）、乙物資（塩、工業薬品、セメント、コークス、肥料、木炭、木材、鮮魚及び野菜）、丙物資（甲乙以外の計画物資）に区分し、需要先を個々に検討して、重点的配給に対応するように輸送計画を組んでいた⁵²⁾。

1944年度になると大がかりな中央協議会の開催頻度は基本的に四半期計画の策定期の年4回程度となり、①総合的輸送統制方策、②生産・配給・輸送の総合調整方策、③重要な計画物資の年度計画と四半期計画、必要に応じて月間計画の検討、④不急不要物資の輸送抑制、⑤重複輸送・交錯輸送の抑制、⑥旅客・貨物輸送力の再配分、⑦陸海輸送分野調整などの重要施策を審議することになった。一方、月間計画は四半期計画に基づいて各民間統制団体から発着管理部別に請求させ、鉄道総局業務局が幹事会を開いて決定するようになった⁵³⁾。こうして鉄道輸送計画策定の根幹を担った協議会は、戦後の輸送統制期にも継続されたが、一連の統制規程の廃止に伴って49年5月の日本国有鉄道法施行法公布とともに廃止された。

戦時輸送委員会

さらに輸送力の増強には鉄道省の対応だけでは不十分であることから、1942年1月6日に企画院内に企画院次長を会長とし、関係各庁高等官を組織した戦時輸送委員会が設置された。委員会は総動員諸計画と海上輸送、陸上輸送、通信行政の調整を図り、重要物資輸送の重要度の判断、期別輸送計画の大綱、臨時緊急輸送計画の大綱、その他交通動員計画実施に関する事項を検討し、実施所管省に具体化を求めた。翌43年11月1日に戦時行政の再編によって運輸通信省が発足すると、海陸輸送行政の一元的統制を所管することになったことから同委員会は廃止されたが、42年中には委員会3回、幹事会18回を開催している。42年4月から6月を戦略物資の海陸輸送力の増強期間と設定し、鉄道では食糧、石炭の重点輸送を実施した。また、海陸接点である港湾施設、小運送力強化を図る「戦時輸送強化期間設置ニ関スル件」を決定するなど、重要案件で集中的対策を検討し、年

末までに20件の案件を決定している⁵⁴⁾。

防空本部・防衛総本部の設置

防空体制は、1937年4月の防空法に基づき地方長官に防空計画の策定が義務づけられ、1年の準備期間において本格実施となる予定であった。しかし、7月に日中間の武力紛争が勃発し、これに伴って9月には防空法施行令が公布され、鉄道事業を含む重要な工場、鉱山、設備も防空対策を整備することになった。国有鉄道については、1938年度に防空施設予算が計上されたことを機に、防空問題への対応が始まり、車両増産4ヶ年計画と並行して、四ヶ年計画防空分科会では防空施設の4ヶ年計画を策定している。その後、電気設備等の防空経費として毎年150～250万円程度の予算で対応していたが、41年度には41年1月の閣議決定「国土防衛強化ニ関スル件」に基づき、「防空緊急対策」がまとめられ、資材の特配をもって防空施設を急ぎ整備することになった。このため41年度、42年度に渡って750万円を分割計上した。41年度には、更に7月に陸軍次官より「防空準備促進ニ関スル件」の照会を受けて、鉄道省では「鉄道防空設備資材非常施策要綱」を策定し、応急的工事、救護・防毒・消毒・防火関連資材を整えるため約1,000万円の追加予算を受けるなど、一挙に1,500万円の防空予算が確保された。こうして43年度までの6年間で累計3,900万円の決算額をもって防空体制が整備されることになった。44年度も緊急防空計画に基づき1,400万円の予算を組んだが、その後も空襲の本格化によって経費は膨らんでいった。しかし、防空資材の入手は困難であり、44年度の国有鉄道向けの防空施設用鋼材配当は2,505トンだったにもかかわらず、第3四半期までの入手は1,180トンに止まり、やむを得ず十数万トンの基本配当計画の割当分から第2四半期に4,500トン、第3四半期に5,820トンを割き、未稼働施設からの転用分1,450トンなどを加えた12,950トンをもって重要施設の耐弾工事、重要機械防御、人防護施設、迂回輸送連絡施設、復旧資材備蓄を実施した。45年度は8,000万円の予算で防空施設の整備に当たることになったものの、資材確保や作業が進まないまま終戦を迎えることになった。

防空組織の整備では、開戦準備が検討されるなか、1941年7月には各地6鉄道局に防空本部が設置され、管理部の所管各地に防空支部が置かれ、原則として1構内の業務機関ごとに防空団を置くことになった⁵⁵⁾。次いで42年12月には、鉄道省内に防空問題の検討、審議を行う鉄道防空強化促進委員会が設置された。しかし、戦地での鉄道空襲の被害の大きさから、国内でも43年半ばに、総合的防空対策の緊急性が強く認識されることになり⁵⁶⁾、同委員会を廃止し、8月27日に新たに大臣を中心にした鉄道防衛総本部を設置して、防空体制を強化した。同総本部の下に各鉄道局機関として防衛本部、防衛団が置かれ、指揮命令系統を徹底するとともに、その後11月に内務省に設置された防空総本部などの防空関係機関と緊密に連携し、緊急重要事項の処理にあたった。

防空の現場実務を担う防衛団は、業務機関の長を団長とし、副団長、班長、班員から構成され、班の構成は連絡班、防護監視班、防火班、消防班、救護班、工作班などであった。防空要員は、「原則トシ全従業員ヲ挙ゲテ防空活動ニ当ル」として、防衛総本部の下で重要地域内従業員13万人（出勤人員9万人）を保護するための鉄兜（屋外作業5.5万人分）、防毒面（全員分）の支給と防空待避所を確保することになった。しかし、42年度末の整備数は鉄兜11,945個、防毒面83,000個に止まったことから、43年度中にさらに鉄兜40,500個、防毒面20,000個を整備することとした。ただし、太平洋戦争開戦以降、資材、資金面で「之ガ進捗ヲ制約スルノ兆頭著」となり、42年度決算額は予算の57%に止まり、緊急対策として計画された「耐弾構造」の工事は43年7月時点でも20%の進捗状況に止まるなど⁵⁷⁾、施設整備と同様に防空対策は不備のまま終戦に至った。

太平洋戦争期の交通動員計画

(1) 1942年度交通動員計画

1942年度交通動員実施計画は⁵⁸⁾、開戦に伴う軍事上の要請に応じた運輸、通信の供給力充実を図るとして、6月に閣議決定となった。車両増備計画は、表28のようになり、内地では官民ともに客車、電車の増設を抑制して機関車、貨車に重点が置かれた。大陸物資輸送の要となる朝鮮の鉄道輸送

表28 1942年度車両整備計画 (両)

		41年度末	増設	42年度末	伸率
内地国有 鉄道	機関車	5,107	246	5,331	4.4
	客車	11,044	73	11,041	0.0
	電車	1,805	49	1,851	2.5
	貨車	99,031	5,438	103,151	4.2
朝鮮総督 府鉄道	機関車	812	98	895	10.2
	客車	1,788	55	1,843	3.1
	貨車	10,978	1,200	12,152	10.7
台湾総督 府鉄道	機関車	226	12	238	5.3
	客車	501	15	511	2.0
	貨車	5,833	391	6,267	7.4
樺太庁鉄 道	機関車	91	5	91	0.0
	客車	122	6	128	4.9
	貨車	1,431	132	1,535	7.3
内地民営 鉄道	機関車	796	23	819	2.9
	客車	1,758	71	1,755	-0.2
	電車	9,091	158	9,158	0.7
	貨車	12,169	106	12,195	0.2
朝鮮民営 鉄道	機関車	222	25	247	11.3
	客車	398	12	410	3.0
	電車	352	24	376	6.8
	貨車	2,111	181	2,287	8.3
台湾民営 鉄道	機関車	67	14	80	19.4
	客車	276	29	299	8.3
	貨車	2,351	400	2,724	15.9
合計	機関車	7,321	423	7,701	5.2
	客車	15,887	261	15,987	0.6
	電車	11,248	231	11,385	1.2
	貨車	133,904	7,848	140,311	4.8

出所：企画院「昭和十七年度交通動員実施計画綱領」1942年6月12日（閣議決定）前掲『開戦期物資動員計画』第12巻所収。

表29 1942年度鉄道施設整備計画 (千円、トン)

		予算	鋼材配当
内地国有鉄道	建設	18,000	2,790
	改良	184,716	46,356
	その他	6,500	100
	補修計	209,216	69,195
朝鮮官営鉄道	建設	15,958	5,120
	改良	86,435	12,480
	補修		15,400
	計	102,393	33,000
台湾官営鉄道	建設	1,000	200
	改良	4,306	1,920
	その他	643	10
	補修計	5,949	4,160
樺太官営鉄道	建設	3,194	300
	改良	2,330	1,140
	補修		600
	計	5,524	2,040
内地民営鉄道	拡充	30,224	9,875
	補修		20,590
	合計	30,224	30,465
朝鮮民営鉄道	拡充	15,661	8,154
	補修		3,070
	合計	15,661	11,224
台湾民営鉄道	合計		3,250
	樺太民営鉄道		1,070

注：補修予算は計上されていない。

出所：企画院「昭和十七年度交通動員実施計画綱領」1942年6月12日（閣議決定）前掲『開戦期物資動員計画』第12巻所収。

力の増強が内地以上に重視され、台湾、樺太も内地以上の増強を目指した。重点課題は、①内外地交通の一体的運用、②海陸輸送の有機運、③全面的計画輸送の実施、④重要物資の出荷・荷受統制の強化、⑤交通の保安、防衛の強化、⑥交通関係事業の整備、⑦国土防衛用通信の充実であり、満洲国、中華民国(南京政府)においても同様の措置を講ずるとした。しかし、大量の船舶徴備や軍需輸送の増大によって、輸送力はさらに逼迫した。交通動員計画の実施に当たっては、総動員諸計画との調整で戦時輸送委員会との密接な連携が必要となり、大陸との総合調整は日満支交通協議会を通じて行くとされた。

具体的な措置としては、①船舶・鉄道・港湾荷役・小運送の連携による最高度の輸送力発揮、②重要物資輸送計画と生産配給計画相互の緊密な連携、③輸送需給状況に応じた輸送経路の指定、そのための運賃共同計算制、④現有設備の活用、特に遊休設備の利用、転用、⑤曳船、艇、自動車・牛馬車の積極的活用や、あらゆる輸送用機材の動員、スクラップ化による資源捻出などによる輸送力の最高度の発揮を目指した。鉄道の輸送力強化については、民間鉄道、軌道の総合的利用を図るとした上で、旅客については通勤旅客、国策的集団輸送の重視と一般旅客の抑制などが掲げられた。自動車運送事業、小運送については事業者の統合、組合の強化による鉄道事業との緊密化を図るとした。海運から陸運への転嫁に対しては、海上輸送距離を短縮するため、本州等での積揚港の整備、運賃の調整をすること、関門トンネルについては重要物資の輸送を中心とし、旅客輸送は最小限にするとした。

鉄道施設整備計画に伴う予算と鋼材配当は表29のとおりである。この予算には補修経費が計上されていないが、建設工事を極力抑制し、改良工事に多くの予算と資材を割いている。内地国有鉄道の建設工事では、北海道南端でのマンガン鉱採掘を強化するための福山線、国内では産出が少ない強粘結炭(北松炭)の輸送に当たる長崎県伊佐線、青森県大間までの最短航路を開設するための函館の戸井線などが重点化された。改良工事では、関門連絡線が最重要とされ、横浜－久里浜間、

大津－京都間などでの重要物資輸送の強化も図られた。内地民間鉄道では帝都高速度交通営団の赤坂見附－四谷の地下線新設工事、三菱重工業倉敷－福田村間専用線、武蔵野鉄道保谷－豊岡間の複線化などが主な工事であった。朝鮮官営鉄道では中央線、北鮮との海上輸送ルートを開く清羅線など、朝鮮民営鉄道では朝鮮マグネサイトの汝海津－龍陽間の新設工事、鴨緑江水電の南新義州－義州間の新設工事、朝鮮無煙炭の文川駅－埠頭間の新設工事、永興埠頭建設工事などに重点的に取り組むことになった。

こうした取り組みでも、なお表30のように輸送力の不足は顕著になっていた。旅客需要は帝国圏全体で輸送力を13.0%上回り、朝鮮総督府鉄道は28.5%、同民営鉄道では26.5%上回る事態になった。貨物輸送の需要は全体で輸送力を10.6%上回り、朝鮮総督府鉄道では17.4%、同民営鉄道は15.9%上回った。海上輸送力が脆弱になる中で、朝鮮の鉄道輸送力は大陸物資輸送の重大な隘路になった。それ故に車両整備計画でも朝鮮を重点化し、増積みなどによる輸送力引き上げや能率向上対策が取られた。しかし、結局外地の旅客では台湾民間鉄道を除き、軒並み10%以上の規正をかけ、全体でも8.8%の規正をかけた。貨物輸送も全体で6.0%を規正せざるを得ず、朝鮮総督府鉄道は8.6%、同民営鉄道は10.4%の規正をかける事態となった。この結果、石炭、鉄鋼・同原料、セメン

表30 1942年度鉄道輸送需給計画(千人キロ、千トンキロ)

		輸送需要a	輸送力	過不足	車両増強	能率向上	規制量b	b/a
旅客	国有鉄道	60,466,167	55,946,283	-4,519,884	163,023	838,680	3,518,181	5.8
	朝鮮総督府鉄道	7,680,229	5,977,468	-1,702,761	78,230	328,244	1,296,287	16.9
	台湾総督府鉄道	1,525,557	1,255,306	-270,251	12,528	25,502	232,221	15.2
	樺太庁鉄道	167,039	136,669	-30,370	3,226	2,700	24,444	14.6
	内地民営鉄道	32,061,218	26,948,916	-5,112,302	69,280	1,177,868	3,865,154	12.1
	朝鮮民営鉄道	549,032	434,124	-114,908	6,696	22,120	86,092	15.7
	台湾民営鉄道	76,075	70,656	-5,419	3,072	1,440	907	1.2
	計	102,525,317	90,769,422	-11,755,895	336,055	2,396,554	9,023,286	8.8
貨物	国有鉄道	32,808,847	30,018,318	-2,790,529	683,827	309,972	1,796,730	5.5
	朝鮮総督府鉄道	6,986,412	5,949,417	-1,036,995	258,251	175,379	603,365	8.6
	台湾総督府鉄道	1,143,029	1,003,276	-139,753	30,100	10,214	99,439	8.7
	樺太庁鉄道	133,991	125,928	-8,063	4,576	1,335	2,152	1.6
	内地民営鉄道	855,214	833,734	-21,480	1,918	16,726	2,836	0.3
	朝鮮民営鉄道	501,764	432,755	-69,009	7,995	8,815	52,199	10.4
	台湾民営鉄道	125,090	114,259	-10,831	9,088	1,269	474	0.4
	計	42,554,347	38,477,687	-4,076,660	995,755	523,710	2,557,195	6.0

注:内外地国営鉄道の旅客輸送力は軍需輸送、重要貨物輸送の増強のため、能力の10%を削減して算定。

出所:企画院「昭和十七年度交通動員実施計画綱領」1942年6月12日(閣議決定)前掲『開戦期物資動員計画』第12巻所収。

ト、木材、軍需品、食糧等の必需物資などを除いた一般民需物資の輸送は強く抑制された。

労務動員計画

1942年度の労働動員計画は、開戦に伴う大規模な徴兵によって供給力が縮小する一方で、軍需産業はじめ重要部門の労務動員を確保するため、動員対象を拡大するとともに精緻化された。労務給源では、配給統制の厳格化と中小商工業の企業整備による離職者・半離職者などを常時要員として大規模に職務転換を進め、朝鮮からの労働者も2月の閣議決定「朝鮮人労務者活用ニ関スル方策」に基づき増員を図った。臨時要員についても積極的に動員し、給源を極力拡大して、名称も労務

表31 1942年度労務動員計画

新規需要				供給計画			
需要職種	男	女	計	供給源	男	女	計
一般労働者	740,000	172,100	912,100	新規学卒者	473,500	391,300	864,800
下級事務職員	25,600	26,000	51,600	転廃業者	501,000	147,000	648,000
公務要員	12,300	9,000	21,300	その他有業者	184,000	60,900	244,900
減耗補充要員	453,100	433,400	886,500	無業者	28,800	61,300	90,100
外地要員	76,300	20,000	96,300	朝鮮人労働者	120,000		120,000
計	1,307,300	660,500	1,967,800	計	1,307,300	660,500	1,967,800

注:男子禁止補充・転出は、男子就業禁止措置による欠員の補充分。転廃業者は中小商工業の企業整備政策による転業者、廃業者。外地要員は、外地、満洲国、中華民国、南方地域への転出。朝鮮人労働者は朝鮮からの渡航者。

出所:企画院「昭和十七年度国民動員実施計画」1942年5月26日前掲『開戦期物資動員計画資料』第12巻所収。

動員計画から国民動員計画に改称した⁵⁹⁾。表31は日本内地の常時要員の需要と供給を計画化したものであるが、前年度より食糧増産の観点から農業・漁業、生活安定に関連する必需品生産業にも動員範囲を拡張した。下級事務職員では金融・保険業を加えて計画化した。表32は日本内地の常時要員、臨時要員の新規要員全体と交通事業への割当を示している。新規の常時要員の需要は軍需産業、生産拡充計画産業、国防土木建築業を中心に新規需要、各種部門の減耗補充分を加えて196万7,800人であったが、このうち交通業は下級事務職員で4,700人、一般労働者は94,000人が割り当てられた。また、41年11月の国民勤労報国協力令の運用によって動員する臨時要員については、全国の延べ1億700万人のう

表32 1942年度新規要員の
需給計画と交通事業(人、延万人)

	新規需要	男	女	計
全部門		1,307,300	660,500	1,967,800
下級事務	全分野	25,600	26,000	51,600
	交通業	3,400	1,300	4,700
	減耗補充	28,400	29,000	57,400
	計	54,000	55,000	109,000
一般	全分野	740,000	172,100	912,100
	交通業	80,100	13,900	94,000
	減耗補充	400,400	383,200	783,600
	計	1,140,400	555,300	1,695,700
臨時要員	全部門	8,200	2,500	10,700
	交通業	471	44	514
	一般	393	-	393
	学徒	78	44	122

注:全部門は、一般労務者、下級事務職員、公務要員、外地要員の合計。臨時要員は一時的な労務提供で、延人数で表示。

企画院「昭和十七年度国民動員実施計画」1942年5月26日『開戦期物資動員計画』第12巻所収。

表33 1942年度労務動員計画と鉄道事業(人)

		期首			新規増加需要			査定数			査定率
		男	女	計	男	女	計	男	女	計	
下級事務	全産業	599,323	223,221	822,544	160,279	57,316	217,595	25,546	26,063	51,609	23.7
	交通	120,635	22,849	143,484	12,199	5,207	17,406	3,398	1,295	4,693	27.0
	通信	24,328	6,744	31,072	1,487	796	2,283	357	182	539	23.6
	鉄道	96,307	16,105	112,412	10,712	4,411	15,123	3,041	1,113	4,154	27.5
一般	全産業	5,336,204	1,359,179	6,695,383	1,727,777	461,459	2,189,236	739,994	172,126	912,120	41.7
	交通	1,002,957	143,830	1,146,787	189,456	24,246	213,702	80,133	13,911	94,044	44.0
	通信関係	393,399	107,759	501,158	108,280	14,048	122,328	44,078	5,609	49,687	40.6
	鉄道関係	609,558	36,071	645,629	81,176	10,198	91,374	36,055	8,302	44,357	48.5
鉄道関係内訳	官営鉄道	303,181	7,971	311,152	25,469	4,888	30357	13,276	4,675	17951	59.1
	民営鉄道	78,285	8,890	87,175	12,738	3,487	16225	4,419	2,220	6639	40.9
	旅客自動車運輸	27,719	12,483	40,202	248	199	447	87	127	214	47.9
	旅客自動車輸送	18,951	463	19,414	1,804	16	1820	822	13	835	45.9
	貨物自動車	80,716	1,106	81,822	19,339	287	19626	8,167	224	8391	42.8
	小運送業	100,706	5,158	105,864	21,578	1,321	22899	9,284	1,043	10327	45.1
	記										

注:旅客自動車運輸はバス事業、旅客自動車輸送はタクシー、ハイヤー事業。

企画院「昭和十七年度国民動員実施計画」1942年5月26日『開戦期物資動員計画』第12巻所収。

ち、交通事業では延べ928万5,400人を求めているが、圧縮査定されて514万4,248人が割り当てられた。そのうち392万6,309人は青壮年国民登録者で、残りの121万7,939人は14歳以上の学生生徒を国民勤労報国隊として動員することになった。

しかし、元来通信・鉄道の交通部門の1942年度労務需要申請は、表33のようにその枠を大きく上回っていた。官民を合わせた一般労働者の常時要員について見ると、前期末の全計画産業の総数6,695,383人に対して新規需要の増加数は2,189,236人に達した。42年度の需給調整では、需要に供給が伴わないため、「供給に出来るだけ確実な見透しをつけて、その供給の範囲内で重点的に配分⁶⁰⁾」し、41.7%の査定率で912,120人を供給量とした。このうち交通部門については、前期末1,146,787人に対して、新規需要は通信部門が122,328人、鉄道部門が91,374人の計213,702人とされた。42年度はこれに対して割当枠に沿って2分の1以下の94,044人に圧縮査定を行った。鉄道部門の需要数に対する査定は下級事務職員で27.5%、一般労働者で48.5%と大きく削減されたが、全産業の

表34 1942年度内地国有鉄道要員計画(人)

	要員補充増強計画						養成計画			
	期首	新規増	減耗補充	応召補充	派遣補充	補充計	期末	教習所	教習所外	計
運輸要員	155,201	7,171	17,552	2,482	3,360	30,565	168,214	6,412	7,894	24,382
運転要員	80,384	4,271	9,002	1,283	1,687	16,243	87,625	11,065	9,965	21,030
工務要員	60,984	3,240	6,833	972	1,276	12,321	66,472	1,390	1,210	2,600
工作要員	33,133	1,760	3,724	530	700	6,714	36,123	3,465	500	3,965
電気要員	20,479	1,088	2,292	325	429	4,134	22,321	1,030	1,144	2,174
船舶要員	5,217	1,377	584	83	105	2,149	6,782		710	1,439
建設要員	6,452	343	728	102	136	1,309	7,033		60	1,369
その他	14,127	750	1,585	223	307	2,865	15,407		470	1,395
計	375,977	20,000	42,300	6,000	8,000	76,300	409,977	23,362	21,953	45,315

注:減耗数の内訳は、退職者20,000人、死亡2,300人、入営20,000人と算出。新規増員は1942年度国民動員計画による一般労務者17,951人と、同計画による下級事務職員数、公務員中の国有鉄道振り分け予定数から推定している。

出所:企画院「昭和十七年度交通動員実施計画綱領」1942年6月12日(閣議決定)前掲『開戦期物資動員計画』第12巻所収。

査定率よりは緩く、一定の優先措置が取られていた。

これを基に国鉄については、表34のように新規需要20,000人に、減耗補充42,300人など、全体で76,300人の採用計画を策定し、年間で要員を9%増とすることを目指した。重要物資の根幹を担う国鉄の査定率は59.1%と比較的高く、民営鉄道よりも重点化されていた。要員の技能養成計画

では、国鉄の教習所で新規要員の3割程度に研修を実施したが、残りは現場等での短期の研修をもって業務に当たることになった。内地の民営鉄道は表35のように期首の101,781人に対して新規増7,084人、減耗補充19,815人という採用計画とした。

外地については表36のような採用計画になった。増加率は朝鮮官営鉄道が8.8%増、朝鮮民営鉄道が3.4%増、台湾官営鉄道が3.4%増、台湾民営鉄道が1.8%増、樺太官営鉄道が12.1%増となり、鉄鋼、同原料、石炭、木材などの戦略的重要物資の輸送を担う朝鮮や樺太で重点化されている。

1942年度交通動員計画の策定作業に並行して、日満支交通懇談会による大東亜共栄圏全域の輸送需要と輸送力に関する調査結果もまとめられた。6月の第3回懇談会の際にそれが報告されるとともに、新たに以下の申し合わせがまとめられた。①南方諸地域との交通経路を整備し、運輸施設の拡充を図ること、②日満支間の重要物資輸送に当たって陸海運送の分担と運賃について検討し、物資の交流を一層円滑にして物動計画等の総動員諸計画に適応させるこ

と、③大東亜共栄圏内の旅行幹旋機関を再編成し、特に南方との交通の利便性を高めること、④交通機関の運営の完璧を期すため、交通資材、要員確保に努めること⁶¹⁾。この陸海輸送バランスの問題はまもなく、南方における船舶の大量喪失によって、海送物資の多くが鉄道等に流れ込むという問題を引き起こした。

1942年度の労務動員計画の実績は全体に低調であった⁶²⁾。内地の動員総数196.7万人余から農

表35 1942年度内地民営鉄道要員計画 (人)

	期首	新規増	減耗補充	計	期末
運輸要員	43,492	3403	11132	14,535	46895
運転要員	23,104	1,172	4,096	5,268	24,276
工務要員	13,227	816	1,654	2,470	14,043
電気要員	9,809	740	1,597	2,337	10,549
その他	12,149	953	1,336	2,289	13,102
計	101,781	7,084	19,815	26,899	108,865

注:新規増員は、1942年度国民動員計画による一般労務者割当6,639人と同計画による下級事務職員および公務員中より内地民営鉄道に振り分け想定数の合計としている。

出所:企画院「昭和十七年度交通動員実施計画綱領」1942年6月12日(閣議決定)前掲『開戦期物資動員計画』第12巻所収。

表36 1942年度外地要員計画 (人)

	期首	新規増	減耗補充	計	期末	養成所
朝鮮官営	運輸要員	16,309	507	2,257	2,764	16,816
	運転要員	16,202	1,616	2,244	3,860	17,818
	工務要員	9,691	1,905	1,409	3,314	11,596
	工作要員	5,852	518	702	1,220	6,370
	電気要員	1,915	176	230	406	2,091
	建設要員	2,214	-56	266	210	2,158
	その他	6,498	474	780	1,254	6,972
	計	58,681	5,140	7,888	13,028	63,821
朝鮮民営	運輸要員	5,644	86	93	179	5,730
	運転要員	3,707	73	68	141	3,780
	工務要員	2,890	206	237	443	3,096
	工作要員	1,296	78	91	169	1,374
	電気要員	334	21	39	60	355
	その他	2,782	103	162	265	2,885
	計	16,653	567	690	1,257	17,220
台湾官営	運輸要員	5,833	474	544	1,018	6,307
	運転要員	2,927	243	277	520	3,170
	工務要員	2,279	397	204	601	2,676
	工作要員	2,087	223	290	513	2,310
	電気要員	239	40	18	58	279
	建設要員	175	0	26	26	175
	その他	139	0	10	10	139
	計	13,679	1,377	1,369	2,746	15,056
台湾民営	運輸要員	1,011	32	19	51	1,043
	運転要員	1,293	20	23	43	1,313
	工務要員	1,645	14	20	34	1,659
	工作要員	154	6	7	13	160
	建設要員	10	0	1	1	10
	その他	282	6	6	12	288
	計	4,395	78	76	154	4,473
樺太官営	運輸要員	1,136	138	158	296	1,274
	運転要員	841	101	116	217	942
	工務要員	692	84	95	179	776
	工作要員	182	21	25	46	203
	電気要員	81	10	10	20	91
	船舶要員	11	1	1	2	12
	建設要員	268	33	38	71	301
	その他	3,211	388	443	831	3,599
	計	6,422	776	886	1,662	7,198

注:朝鮮官営鉄道の養成所入所者は、中央、釜山、咸興の養成所の入所者数。この他に、主要駅区の現地養成である「養成所外養成」4,722人が計上されている。

出所:企画院「昭和十七年度交通動員実施計画参考表」1942年6月9日『長崎惣之助文書』A232。

業を除く152.8万人余のうち一般労働者は135.3万人余であったが、これに対する実績は92.2万人余に止まった。下級事務職員の10.9万人計画も実績は8.5万人余であった。一般労働者の業種別充足率では、軍需産業が92%、生産拡充産業82%、国防土木建築業59%に対して、交通業と生産拡充付帯産業の実績は25%に過ぎなかった。42年度末現在数より27%、9万人余の減少があった生活必需品産業よりはよかったとは言え、輸送事業の拡充、とりわけ集荷駅業務や小運送事業を制約する要因になった。主な原因は、軍需産業への優先斡旋に加えて、42年11月に海上輸送力の急減を受けて内閣に設置された臨時生産増強委員会で航空機、造船、鉄鋼、軽金属、石炭の5大重点産業が指定されたためである。これらの産業では、基本給が統制されていたものの、さまざまな手当や報奨金に加え、食糧・生活物資の増配が、鉄道事業との充足率の格差を生んでいた。徹底した生産資源の集中措置が取られ、多くの産業がそのシワ寄せを受けたが、交通部門が不調であった原因には、民間鉄道・軌道部門が特に不振だったことがあった。「一番大事な海上輸送方面、船員その他鉄道、通信の官営に属する方面は相当よくいって」いるとの報告もあり⁶³⁾、官民の動員力にはかなりの格差があった。

給源の確保も不調であった。国民学校、中等学校卒業者などは計画通りであったが、移入朝鮮人は計画12万人に対して9.6万人余、企業整備による転配業者は60万人の計画に対して概ね40万人に止まった。こうした事態に、43年1月には「生産増強勤労緊急対策要綱」が閣議決定となり、国民徴用制度を拡充し、徴用対象を社長を含めることで「徴用」のもつ差別的な意味合いを薄め、徴用に対する教養訓練の実施、徴用期間の延長、徴用給源の確保と重点的配置、国民勤労報国隊の整備、勤労者用物資・住宅等の待遇改善に取り組むことになった。更に43年6月には後述のように戦力増強企業整備要綱が決定され、徹底した企業整備と転廃業労働力の抽出が試みられた⁶⁴⁾。

戦時陸運非常体制

1942年10月には鉄道輸送に過大な負荷をかける重大決定がなされた⁶⁵⁾。41年夏、開戦に向けて軍需物資の輸送用に大量に徴傭された船舶は、本来ならば42年3月以降順次解傭され、民需物資の海上輸送に復帰し、42年半ばには鉄道への過度な負荷は軽減される予定であった。しかし、軍の船舶解傭は大幅に遅れただけでなく、42年秋以降は戦況の悪化によって大量に喪失するようになった。さらに、ガダルカナル島作戦に向けて追加徴傭もされることになり、民需物資の輸送を担う海上輸送力に深刻な不足が生じた。政府は10月6日「戦時陸運ノ非常体制確立ニ関スル件⁶⁶⁾」を閣議決定し、「海上輸送力ノ減退状勢ニ対応シ」て、船舶建造を促進するとともに、「内陸沿岸海上輸送ノ貨物ハ極力之ヲ陸上輸送ニ転移」することを決定した。海上輸送物資の陸運への「転嫁」はこれ以降「転移」と呼称した。非常体制の基本方針は以下の通りであった。①石炭輸送の確保を主眼として、逐次銑鉄・鋼材等の重要物資の海上輸送を陸運に転移する。②旅客輸送は「一大抑制ヲ断行」し、「既定諸計画ノ根本的改変」を行う。③これに要する資材、人員、港湾荷役力、小運送力等についても必要な財政措置などの行政的支援を講ずる。④樺太、朝鮮、満洲の陸上輸送力にも同様の措置を講ずる。⑤これによる余剰海上輸送力は、満洲、中国、南方の物資輸送力の増強に振り向ける。

具体的には、以下の諸項目で重点措置が取られた。①九州炭輸送のため関門トンネル通過石炭を年間750万トンに増強する。②北海道炭の増送のため、現有の青函貨車航送を最大に活用し、建造中の航送船(2,800総噸級)4隻を急ぎ竣工し、年間250万トンの輸送を目指す。③太平洋岸のリスクを回避し、日本海側からの北海道炭の輸送を増強し、現行の月13万トン輸送を50万トンに引き上げる。④関門トンネル複線化工事を概ね43年度中に繰り上げ竣工する。青函航送船は、さらに必要な隻数を建造し、これに必要な海陸連絡設備を整備する。⑤関連する輸送線区、取扱駅の応急増強工事、車両の増備、改造を実施する。⑥樺太炭は西海岸諸港の秋冬期輸送難に対応するため、泊恵(泊居－恵須取)線130km、白浦久春内連絡線30kmを急ぎ建設し、泊港より積み出す。⑦現在朝鮮向けに60万トン、満洲国向けに60万トン、中支向けに70万トン海上輸送している北支炭を陸上輸送に転移する。⑧北支炭の水洗の励行、朝鮮向けの内地・樺太炭を可及的に北支炭に振り替え、海上輸送力の負担を軽減する。⑨この施策は11月より逐次実施する。

これに伴って国鉄部内では、各鉄道局長、地方施設部長に対して、海運貨物の積極的な引受体制を取ることを指示した⁶⁷⁾。まず、旅客輸送の大幅な抑制と、一般物資の抑制が指示され、11月15日のダイヤ改正から、一部旅客列車の廃止、優等車、特殊車の連結を停止した。石炭の陸運転移を可能な限度まで実施し、対応する輸送施設の整備を急ぐことになった。資金、資材、労務、設計施工に特段の措置をとる一方で、工事中の施設にも「一大改変を断行」するとして、「時局下必要性の比較的乏しい閑散営業線、未開業線の撤去、安全側線の撤去及其の延長の短縮、非常互線の撤去、閑散なる側線及専用線の撤去等所謂遊休施設の転用を大量に断行」することを指示した。この人員、施設の重点運用の徹底については、地方鉄道軌道においても同様の措置を取るとした。旅客輸送については、生産拡充計画工場の通勤、学生・生徒の通学等の国策的輸送を確保し、遊覧旅行、団体旅行を強度に抑制することが指示された。こうした陸運転移は、その後鉄道輸送全体に占める比重を高め、45年1月の鉄道会議で堀木鎌三鉄道総局長官は「昭和十七年秋以降戦時陸運非常体制を確定致しまして以来その性格は全く一変」したと指摘している⁶⁸⁾。また民間の地方鉄道、軌道、自動車輸送事業も国鉄を根幹とする輸送体制の「有機的一体」として、輸送力を最高度に発揮させるため、国鉄への統合、民営相互の統合も検討されていた。

しかし、陸運転移や中継輸送は開始直後から、海陸運輸の接点である港湾の貨物処理で深刻な滞貨問題を発生させた。陸運転移計画に沿って日本製鉄八幡製鉄所では、12月から京浜向け海送分の一部を阪神中継とし、43年1月からは京浜向け専用船を全て阪神止めとした。これに対応する阪神地区港湾荷役能力の増強の課題は、1942年11月に首相直属の政策対応協議機関として企画院に設置された臨時生産増強委員会でも最初に取り組んだ課題の一つであった⁶⁹⁾。阪神中継によって航海回数が倍増した結果、阪神諸港向けの海送は42年11月までの月平均4.3万トンから43年2月には11.3万トンになった。この結果、大阪、尼崎、神戸・広畑地区では港湾荷役能力を超える事態となり、地区内製鉄所の出荷が急速に悪化した。この地域の通常の工場鋼材の在庫は7万トンとされていたが、1月29日時点で大阪地区に58,062トン、尼崎地区に30,612トン、神戸・広畑地区に67,925トンの合計156,599トンに達した。この結果、大阪地区の日本製鉄大阪製鋼所では、製品滞貨が工場内通路に置かれて「作業ニ多大ノ支障ヲ来シ」、中山製鋼も「工場ノ一部ハ作業中止ノ止ムナキニ至」った。尼崎地区では尼崎製鋼の工場・置場に積み上がった在庫でクレーン作業に「与フル影響甚大」となり、置場が狭小な日亜製鋼では「全工場一寸ノ空地ナク山積ン作業ニ及ス影響最モ深酷^(ママ)」という状態になった。

企画院の戦時陸運委員会でも、阪神地方の鋼材滞貨問題に2月の幹事会で原因の分析と緊急対応を検討している⁷⁰⁾。この問題の原因には、次の事情があった。①大阪尼崎の鋼材月間輸送需要は鉄鋼販売統制扱いの14万トン、軍需等の鉄鋼販売統制扱い以外の3万トンに加えて、八幡鋼材中継輸送の3万トンによって20万トンに上っていること。②42年末に設立された大阪港運株式会社の使用できる舩が120隻、積載量3.8万トンに過ぎないこと。舩は、月間3～4航海を必要とするところ、曳船の実働数は30～50隻にとどまり、その回転率も2航海とどまることから、多くの舩が滞船していること。③曳船用の燃料が42年11月以降大幅に規正され、大阪府からの割当は10月の266.1klから43年1月には164.3klに、兵庫県からの割当は143.4klから117.7klと、それぞれ38%、18%削減されたこと。④重要物資の生産増強に置場、陸揚設備能力が追いつかず、電力不足で起重機の運転が不十分なことや、荷役の労力不足によって舩の回転率を落としていること。⑤阪神中継によって本船の入港が11月の121隻から1月には195隻と急増したこと。これらに、設立直後の大阪港運株式会社の業務引継が不円滑なことと、荒天による荷役作業の停滞が加わって滞貨が増加していた。しかも12月には既にこの問題の兆候があったにもかかわらず放置してきたことも指摘された。

これに対して戦時陸運委員会では、以下の対策を講じた。①毎月の曳船用重油、マシン油割当をそれぞれ100kl、7kl増配すること、②岸壁繁離用曳船、作業用船曳船、通船を極力動員して舩曳船として使用すること、③雑貨輸送に当たっている機帆船、被曳船の転用、④日亜製鋼等の滞貨処理に仮置場を設定すること、⑤舩の水切り作業の促進、⑥港運会社の業務組織の整備、給与制度の改

革、⑦大阪、神戸に臨時鋼材荷役指令所を置き、海務院、府県、鉄道局、船舶運営会、港運会社、鉄鋼統制会等の関係官民機関を組織し、情報収集、荷役督励、現場指導を行うこと。この他、陸送の増強については、①阪神中継八幡鋼材が1日平均710トンであるのに対して発送能力が100トンに過ぎない安治川口駅付近に、鋼材用舢舨3,000トンが停滞した問題に対して、同駅の中継能力を600～700トンに増強する、②桜島三井埠頭、鉄道省炭岸壁の利用、工場最寄り駅の利用によって舢舨回転率を上げるなどの措置を決定して、陸運転移に伴う滞貨問題に対応していた。

一方、大陸物資の陸運転移では、満洲国、北支産の鉄鋼、石炭、非鉄金属、穀類、塩、大豆粕、油糧種子の輸送が課題であった。海上輸送に依存していたこれら重要物資を、1942年12月から極力朝鮮官営鉄道を通じて釜山等の南鮮諸港へ運ぶことで海上輸送力を節約することになった。12月は鉄鋼、塩、大豆等の6.5万トン、43年度第4四半期は41.5万トンを計画し、85%の実績を収めるなど、43年度以降ますます重要な路線となった⁷¹⁾。

(2) 1943年度交通動員計画

陸運転移の本格的展開

大量の船舶徴傭に伴って海上輸送力は弱体化し、物資が鉄道へ大量に流入することになり、1943年度交通動員計画は深刻な問題を抱えることになった。4月に閣議決定になった計画は、「大東亜戦争ノ進捗ニ即応シ物的戦力増強ノ決定的要素タル交通力ノ飛躍的拡充」を目指し、鉄鋼、石炭、軽金属、船舶、航空機等の生産増強と、国民生活の維持を重点課題としたが⁷²⁾、軍事目的のために極限まで民需物資生産を圧縮した。共栄圏全域の物流の連携に向けて満洲国、中華民国(南京政府)、南方との連携に関係各省、陸海軍が緊密な関係を保ち、戦時輸送委員会の運用を強化するとした。具体的には、重要物資輸送について、①出荷、配給、輸送の密接な連携、②輸送距離の短縮、交錯輸送の抑制による輸送合理化、③曳船・舢舨・自動車・荷牛馬等の小運送力の整備、④燃料、潤滑油の重点的配分、⑤物価政策と連携した運賃政策、⑥国民の協力体制の確立などを挙げた。最重要経路と課題は、①北海道、樺太炭の中継輸送のための東北・北陸諸港の荷役施設、貯炭場の整備とそれに連携する鉄道輸送力の緊急増強、②大陸物資の中継輸送を確保するための新造機帆船の重点的配船のほか、南鮮諸港荷役施設の急速整備と朝鮮鉄道の隘路区間の緊急補強とされた。最大の課題は船舶の増産と海上輸送力の確保であり、船舶の運航を管理する船舶運営会などの強化であったが、陸運転移の影響で鉄道の輸送需要は膨れ上がることになった。そのため「国有鉄道ヲ根幹トシテ陸運ノ戦時非常体制ヲ強化」し、民間鉄道、軌道、自動車、小運送事業に関する行政の集中、要すれば工場事業場管理令による国家管理への移行も考えられていた。

鉄道貨物輸送については、現有設備の最高度の利用と輸送能力の向上のため、①貨物輸送中心の列車運行体制の確立、②機関車・貨車の運用効率の向上、③貨車の「全面的増強ト徹底的満載」、④関係鉄道間の車両、人員の融通、⑤荷造の規格統一、荷造用資材の確保を重点措置とした。旅客輸送については、①不急旅客の抑制、優秀旅客列車の整理、特殊貨車の連結廃止、②通勤、通学輸送を確保するための時刻調整、休日繰り合わせの実施、③集団輸送の計画化などを実施することとした。自動車輸送については、①事業の再編成と要員の再配置、増積による現有車の効率運用、②自動車運送事業組合の統制力強化、③重要物資の原産地輸送、近距離貨車代行運送に向けた国営貨物自動車の整備、④燃料、潤滑油の重点的配分などの対策をとった。陸上小運送については、陸運転移に応じて、①貨物自動車、荷牛馬等の小運送具の増備と各種輸送機関の連携強化、②原産地の小運送の計画化、集荷施設の整備、都市部における積み卸し、集配作業の集約合理化、③荷役施設の強化、専用引き込み線の整備を取り上げていた。

鉄道施設の整備では、転移輸送の完遂を目指し、①機関車・大型貨車の緊急増産、貨車の改造、②主要線区の線路容量、操車場能力の増強、③九州・本土間交流物資の輸送、鉄鋼増産上の重要輸送の強化、④青函、関釜、博釜の連絡航路の増強、特に内地朝鮮間の貨車航送計画の策定、⑤陸運転移物資の積込、荷受施設の整備、⑥内鮮満鉄道間の専用通信施設の整備が重点化された。自動車施設については、①極力自動車の整備に努め、遊休自動車の回収と活用を図ること、②修理

表37 1943年度官民鉄道輸送需給計画 (千人キロ、千トンキロ)

		輸送需要	基本輸送 可能量	不足分	需給調整				規正率
					車両増強	能率向上	減少	規制量	
旅客	内地官営鉄道	67,121,983	57,140,657	9,981,326	20,104	2,286,431	2,213,336	9,888,127	14.7
	内地民営鉄道	37,687,865	31,175,534	6,512,331	163,444	1,566,949	-	4,781,938	12.7
	朝鮮官営鉄道	7,950,196	6,895,138	1,055,058	31,843	103,427	446,177	1,365,965	17.2
	朝鮮民営鉄道	37,667,865	31,175,634	6,492,231	163,444	1,566,949	-	4,761,838	12.6
	台湾官営鉄道	1,587,287	1,380,864	206,423		27,776	-	178,647	11.3
	台湾民営鉄道	122,172	106,096	16,076	4,557	2,219	-	9,300	7.6
貨物	内地官営鉄道	40,834,881	32,851,391	7,983,490	3,112,376	1,079,185	-	3,791,929	9.3
	内地民営鉄道	1,024,562	841,979	182,583	1,921	16,893	-	163,769	16.0
	朝鮮官営鉄道	10,708,918	6,835,884	3,873,034	2,194,078	449,877	-	1,229,079	11.5
	朝鮮民営鉄道	444,299	369,666	74,633	13,772	7,666	-	53,195	12.0
	台湾官営鉄道	1,252,508	1,106,304	146,204	41,856	11,365	-	92,983	7.4
	台湾民営鉄道	83,107	77,606	5,501	4,004	868	-	629	0.8
	樺太官営鉄道	141,464	132,689	8,775	5,529	1,384	-	1,862	1.3

注:旅客輸送の需給調整の「減少」は、列車運行取消による減少分。

出所:企画院「昭和十八年度交通動員実施計画表」1943年4月7日『後期物資動員計画資料』第8巻所収。

施設の整備と修理用部品の計画生産と配給機構の確立を掲げた。

要員の確保については、①戦時勤労意識の高揚、資質の向上、②新規要員の確保、現在員の減耗防止とともに女子使用範囲の拡大、③支障なき限り圏内他民族の活用、俘虜の使用を打ち出した。

国内の官民鉄道の輸送需要は表37のように膨れ上がっていた。旅客輸送については、通勤・通学需要が拡大し続けている。1941年度、42年度の対前年増加率の平均から需要を予測したが、一方で車両増備による輸送力増強は僅かにとどまり、増積み等による能率向上に依存した。輸送可能量は、例年通り実働車両当たりの輸送量に42年度末車両数を乗じて基本可能量とし、車両増強分は1日当たり輸送量に新製車両の稼働延日数を乗じて算定した。能率向上は、基本輸送力に運用効率、乗車効率向上、車両改造を施すことで4%増を目標として設定している。しかし、戦時陸運非常体制の下、内地、朝鮮では一部路線の休止などによる輸送力の縮小もあった。内地では43年2月の運行取消で4月から9月の汽車の基本輸送力が3%減となり、10月から3月は6%減とし、電車も年間で2%減とした⁷³⁾。このため、旅客輸送では高い規正率を設定せざるを得なかった。なお、樺太は43年4月より内地国有鉄道に編入された結果、内地分に含まれている。

貨物輸送需要は、陸運転移によって激増した。これに対して官営鉄道の貨車増備、とりわけ朝鮮官営鉄道を重点的に増強することによって相当な増送を計画したが、それでも規正率は10%以上になった。

内地官営鉄道の旅客671億2,198万人キロのうち、定期旅客需要223億5,207万人キロについては規正せず、定期外旅客需要447億6,991万人キロについて、98億8,613万人キロ分、22.1%を規正して調整をしている。一方、貨物については表38のように、軍用貨物、石炭、鉱石類、鉄鋼、セメントなどの生産拡充物資、木材、石灰石、肥料、飼料などの大量準生産拡充物資、転移物資については規正はかけないことにした。転移物資の内訳は、生産拡充物資76億5,099.3万トンキロ、大量準生産拡充物資2億3,430.9

表38 1943年度貨物種類別規正率 (千トンキロ)

		輸送需要	輸送計画	規正率
内地官営	軍用貨物	3,454,729	3,454,729	0.0
	陸運転移物資	8,703,148	8,703,148	0.0
	生産拡充物資	7,728,575	7,728,575	0.0
	大量準拡充物資	4,027,432	4,027,432	0.0
	生活必需物資	4,899,911	4,496,961	8.2
	事業用貨物	1,276,500	1,276,500	0.0
	その他物資	10,744,586	7,355,607	31.5
計		40,834,881	37,042,952	9.3
朝鮮官営	軍用貨物	1,093,087	1,093,087	0.0
	陸運転移物資	2,598,632	2,598,632	0.0
	事業用貨物	982,319	901,420	8.2
	その他物資	6,034,880	4,886,700	19.0
計		10,708,918	9,479,839	11.5

出所:企画院「昭和十八年度交通動員実施計画表」1943年4月7日『後期物資動員計画資料』第8巻所収。

万トンキロ、その他物資4,899.8万トンキロで⁷⁴⁾、これもほとんどは生産拡充物資であった。43年度の陸運転移計画は、策定過程で相当無理な積み上げがあったが⁷⁵⁾、物資の内地官営鉄道の輸送内訳は表39のように九州炭、北海道炭、鉄鋼、鉱物、コークスのほか、食料、塩、パルプなどで、完全転移877.4万トン、中継輸送639.8万トンであった。一方、朝鮮官営鉄道の陸運転移は全て南鮮諸港まで

海運を挟まない完全転移で232万トンとし、その内訳は石炭40万トン、鉄鋼61.3万トン、塩44.1万トン、大豆66.8万トン、大豆粕15.8万トンなどで、満洲国・北支からの鉄鋼、化学工業原料、食料、肥料などが中心であった。

内地官営鉄道の貨物基本輸送力は旅客同様、実働1荷重トン数当たりの輸送量に42年度末総荷重トン数を乗じて基本輸送可能量を算定した。これに43年度の増加車両の総荷重トン数を乗じて、車両増強輸送力を算定している。能率向上は、車両改良による荷重トン数の増加分、1荷重当たり3%の輸送力向上を目標として増加分を算定した。これに廃車・供出などによる減少分を考慮して輸送力を算定しているが、結局米麦、雑穀、馬鈴薯、薪炭、水産加工品などの生活必需物資や、その他物資を強く抑制することで調整した。

内地民営鉄道の旅客の輸送需要は1942年度実績が不明だったため、36年度以降6年間の実績から41,42年度需要を最小自乗法により推定したものとなっている。旅客輸送可能量は41年度1両当たり輸送人キロと42年度末客車数を乗じて算出し、増備車両による輸送力、5%の輸送力増強を見込んで輸送計画を立てているが、12.7%の輸送規正は避けられなかった。内地民営鉄道の貨物輸送需要も1936年度以降6年分の実績から推計し、42年度末車両から基本輸送力を算定している。これに車両増備分に1両あたりの輸送効率を2%向上させるとして輸送計画が策定された。

鉄道貨物の急増に対応して荷主、送り先への輸送を確保しなければならない小運送事業の需給も極度に逼迫し、1943年度からは交通動員計画の1部門として計画化された。内地、朝鮮、台湾の小運送力の確保は表40のようになった。拡大する小運送需要に対して、ガソリン車の増強は僅かになり、木炭等の代用燃料車が一部を補い、能率の向上では燃料特配、出勤率の引き上げ、また各種運搬具の利用も年間約20日、6%増を見込むなど、人員、機材の酷使に大きく依存した。

内地の小運送需要は陸運転移物資を含む鉄道発着トン数の50%、2億トン余と推定され、これを小運送業の1942年7月調査による運搬具別の処理実績を参考に普通自動車42%、小型自動車3%、荷牛馬車39%、荷車・リヤカー10%、その他6%と割り当てた。輸送

		輸送需要	輸送力	輸送力 不足	需給調整		
					車両 増強	能率 向上	組合等 の援助
内地	貨物自動車	90,212	35,826	54,386	6,043	3,256	45,087
	荷牛馬車	78,184	37,988	40,196	701	2,532	36,963
	荷車・リアカー	20,047	17,252	2,795	768	1,151	876
	その他	12,029	5,759	6,270	82	576	5,612
	計	200,472	96,825	103,647	7,594	7,515	88,538
朝鮮	貨物自動車	4,987	386	4,601	211	89	4,301
	荷牛馬車	55,947	7,696	48,251	11,486	701	36,064
	荷車・リアカー	9,294	4,389	4,905	1,497		3,408
	計	70,228	12,471	57,757	13,194	790	43,773
台湾	貨物自動車	894,622	548,992	345,630	233,404	112,228	
	荷牛馬車	5,955,405	2,897,825	3,057,580	1,440,280	127,120	1,490,180
	荷車・リアカー						
	計	6,850,027	3,446,817	3,403,210	1,673,684	239,348	1,490,180

出所:企画院「昭和十八年度交通動員実施計画表」1943年4月7日『後期物資動員計画資料』第8巻所収

出所：企画院「昭和十八年度交通動員実施計画表」1943年4月7日『後期物資動員計画資料』第8巻所収。

力は、表41のように小運送業者の所有台数と専属台数を合わせて、普通自動車8,466台、小型自動車4,182台、荷牛馬車17,346台を基礎に、1日当たり輸送力、出勤率(自動車60%、220日、その他82%、300日)などから算定したが、輸

	所有数	専属車	1日1台輸送力	出勤率	輸送力
普通自動車	5,986	2,480	18	60%、220日	35,826
小型自動車	3,633	549	2.5	60%、220日	37,988
荷牛馬車	6,042	11,304	7.3	82%、300日	17,252
荷車・リヤカー	11,914	6,840	2	82%、300日	5,759

出所：鉄道省「昭和十八年度交通動員計画資料算定要領」『長崎惣之助文書』A324。

送力不足は余りに大きかった。内地の車両増備は、普通自動車約2,500台、小型自動車・荷牛馬車約600台、荷車・リヤカー2,400台を見込み、出勤・出動増による輸送力引き上げを見込んだが、不足分には遠く及ばないため、小運送業務に携わっていない貨物自動車運送事業組合、荷馬車組合等の小運搬業者から運搬具を借用して補うことになった。内地の貨物自動車運送事業者は、戦時下の事業合理化によって1940年度末の業者数25,220社は、42年には5,070社に整理統合されていたが、貨物輸送需要の拡大によって保有車両は40年度の61,469台から、42度には63,617台と僅かに増加していた⁷⁶⁾。組合等の援助とは、このうちの7割の自動車を小運送用に貸与するものであった。また、ガソリンの民需向け配給規正率は、物資動員計画が本格化した38年5月の16%から、39年5月に48%、40年5月に59%、41年5月には73%と年々強化され、7月末の対日資産凍結を受けて一挙に抑制され、開戦直前の10月には93%に達した。

官需の鉄道小運送向けも厳しい規正から、木炭、薪炭、コーライト、石炭、天然ガス、電気などの多様な動力源を模索して代用燃料化を進めていた。42年度までの転換率は表42のようにトラックで44%であったことから、自動車運送事業者の稼働率や、輸送効率は極度に低下することになり、小運送事業への大量貸与と合わせて、地域内の短距離貨物輸送に深刻な影響が出ることを示している。

朝鮮の小運送事業では、貨物自動車の車両増強21.1万トンに代用燃料車の増備によるもので、能率向上8.9万トンは揮発油の増配によるものであった。荷牛馬車の車両増強のうち911.6万トン、荷車・リヤカーのうち41万トンは組合等からの借り入れによるもので、内地同様の補強措置をとった。台湾の貨物自動車の車両増強のうち1億3,524万トンは代用燃料車によるもの、9,816万トンはやはり組合等からの借り入れによるもので、荷牛馬車等の増強は全て借り入れによっていた。

鉄道に接続する小運送力の確保を徹底して重点化したため、自動車運送事業から小運送への運搬機具の大量の貸与を行った。このため輸送力は、表43のように大幅な不足が生じる事態になった。代用燃料化や燃料特配などによる輸送力増強の余地を残していたとみられるものの、内地貨物輸送で18%程度の規正をかけ、内地の旅客輸送では3割以上を規正することになった。台湾の貨物輸送でも3割以上の規正をせざるを得なくなり、長距離貨物輸送を維持しようとした陰で、近隣地域内の貨物輸送には深刻な影響が出ることになった。

内地

朝鮮

台湾

鉄道用資材割当の不足と鉄道休止

1943年度交通動員計画の陸上輸送需要に対応した輸送力増強計画には、膨大な鋼材、木材、セメントが必要であった。しかし、

表42 内地代用燃料化の推移 (台)

	バス	トラック	ハイヤー・タクシー	その他	計
1939年度	8,900	5,313	1,252	不明	不明
1940年度	12,838	10,930	3,017	1,174	27,959
1941年度	17,551	24,078	10,731	4,158	56,518
1942年度	17,970	27,334	11,555	4,762	61,621
転換率	76	44	31		44

出所: 官房秘書課国井鉄道官補「鉄道省ノ組織ト業務」1943年1月『長崎惣之助文書』A280。

表43 1943年度自動車輸送需給計画

			輸送需要	輸送力	過不足	需給調整		
						能率向上	規正量	規正率
内地	旅客自動車	千人	2,035,342	1,303,027	732,315	92,204	640,111	31.4
		千人キロ	10,068,841	6,470,228	3,598,613	461,020	3,137,593	31.2
	貨物自動車	千トン	227,402	173,425	53,977	13,405	40,572	17.8
		千トンキロ	2,364,982	1,803,335	561,647	139,390	422,257	17.9
朝鮮	旅客自動車	千人	98,768	84,314	14,454	1,706	12,748	12.9
		千人キロ	998,990	861,914	137,076	17,449	119,627	12.0
	貨物自動車	千トン	7,751	5,864	1,887	752	1,135	14.6
		千トンキロ	282,350	215,591	66,759	29,845	36,914	13.1
台湾	旅客自動車	千人	40,807	30,457	10,350	3,839	6,511	16.0
		千人キロ	515,543	381,764	133,779	54,370	79,409	15.4
	貨物自動車	千トン	5,262	2,775	2,487	802	1,685	32.0
		千トンキロ	73,214	38,606	34,608	11,316	23,292	31.8

注: 朝鮮の貨物自動車の能率向上は、揮発油特配(59.4万トン、2,235.6万トンキロ)、代燃車増加(8.4万トン、328.9万トンキロ)、能率向上(11.2万トン、451.2万トンキロ)の合計。台湾の旅客自動車の能率向上は、代用燃料化による分(201.5万人、2,371万人キロ)と能率向上(182.4万人、3,066万人キロ)の合計。台湾の貨物自動車の能率向上は、揮発油特配(31.2万トン、452.5万トンキロ)、大年率引き上げ(47.6万トン、652.4万トンキロ)、能率向上(1.4万トン、26.7万トンキロ)の合計。

出所: 企画院「昭和十八年度交通動員実施計画表」1943年4月7日『後期物資動員計画資料』第8巻所収。

表44 1943年度国鉄鋼材入手計画と実績 (トン)

	計画	実績
鋼材需要	263,000	
供物動配当	191,000	195,038
給回収転用	72,000	81,622
回収計画	139,507	123,130
転用計画	104,158	87,692
うち年度内	72,000	81,622
次期繰越	32,158	6,070
スクラップ化	67,507	35,438

注: 物動配当の実績欄は、四半期実施計画の配当計画の合計。

出所: 鉄道総局総務局「昭和十九年度営業休止線関係参考資料」1944年8月1日『長崎惣之助文書』A489。

43年度物資動員計画で国鉄向けに配当された鋼材は、表44のように必要量26.3万トンに対して、19.1万トンに止まった。43年度物動計画は、航空機工業などの膨張する軍需工業や造船業の原材料需要と、鋼材等の基礎素材の供給力の調整が困難になり、生活関連の一般民需産業向けの原材料供給は極度に圧縮されることになっていた。このため、原材料の供給を生産性の高い大規模企業に集中することになり、中小企業への原材料配当を絞ることになった。企業整備によって排出された金属製品は一部は転用されたが、多くは金属素材として回収された。戦力増強企業整備要綱による企業整理の対象は、主に一般民需品の製造業と商業部門であった。しかし、輸送力の増強に向けた鉄道事業の施設増強に関しても、十分な資材配当ができなかったため、既設路線の休止、複線の単線化、駅施設・橋桁等の解体によって鋼材を重点拡充路線に転用し、転用不能な鋼材はスクラップ化されることになった。表45は1943年度に実施された国鉄と民間鉄道・鋼索線・軌道・索道の営業休止線と鋼材の回収実績である。この措置のため、鉄道省は9月30日に省令「地方鉄道、軌道及索道整備補助規則」を公布し、民間鉄道

表45 1943年度営業休止線と鋼材回収実績 (km、トン)

路線	区間	距離	1km1日 乗客数	1km1日 貨物量	鋼材回収 実績
国鉄					
有馬線	三田－有馬	12.2	335	77	1,169
牟岐線	羽ノ浦－古庄	2.1		51	182
田川線	西添田－庄	1.0		91	114
川俣線	松川－岩代川俣	12.2	1,030	120	1,044
宮原線	恵良－宝泉寺	7.3	451	8	692
信楽線	貴生川－信楽	14.8	889	117	1,383
丸沼線	石狩月形－石狩追分	45.9			3,439
	石狩当別－石狩月形	39.5	632	226	3,273
	石狩追分－石狩沼田				
鍛冶屋原線	板西－鍛冶屋原	6.9	1,286	67	497
富内線	沼ノ端－豊城	24.1			1,441
計		166.1			13,234
民間鉄道					
伯陽電鉄	阿賀－母里	5.3	171	5	377
船木鉄道	万金－吉部	8	229	25	578
出石鉄道	江原－出石	11.2	333	37	929
善光寺白馬鉄道	南長野－裾花口	7.4	343	14	747
成田鉄道	成田－八日市場	30.2	323	72	3,164
大和鉄道	田原本－桜井	7.5	449	15	626
琴平急行電鉄	坂出－琴急琴平	15.7	1,231	－	1,500
神都交通	楠部－平岩	4.3	1,175	－	381
愛宕山鉄道	嵐山－清瀧	3.4	1,674	－	224
信貴山急行電鉄	高安山－信貴山	2	1,628	－	332
中国鉄道	備中高松－稲荷山	2.4	1,577	5	226
京福電気鉄道	電車三国－東尋坊口	1.6	1,523	－	202
京福電気鉄道	山端－八瀬	1.8	4,000	－	139
安濃鉄道	新町－椋本	12.8	509	2	207
計		113.6			9,632
地方鋼索線(休止)					
伊香保ケーブル鉄道	新伊香保－榛名山	2.1	799	－	294.5
御嶽登山鉄道	瀧本－御嶽山	1.0	849	－	237.9
高尾登山鉄道	清瀧－高尾山	1.0	1,632	－	113.9
箱根登山鉄道	強羅－早雲山	1.2	1,280	4.1	122.8
京福電気鉄道	西塔橋－四明嶽	1.3	1,863	－	307.0
神都交通	平岩－朝熊山	1.1	1,446	－	201.5
信貴山急行電鉄	信貴山口－高安山	1.3	1,502	－	197.2
関西急行鉄道	鳥居前－生駒山上	2.1	7,287	－	415.5
六甲越有馬鉄道	土橋－六甲山	1.7	637	－	289.8
摩耶鋼索鉄道	高尾－摩耶	0.9	941	－	160.9
屋島登山鉄道	屋島神社前－屋島南嶺	0.8	1,777	－	169.8
八栗登山鉄道	八栗登山口－八栗山上	0.7	567	－	170.1
別府鋼索鉄道	雲泉寺－乙原	0.3	315	－	124.2
地方鋼索線(廃止)					
筑波山鋼索鉄道	宮脇－筑波山頂	1.6	424	－	141.9
大山鋼索鉄道	追分－下社	0.7	500	－	155.7
天橋立鋼索鉄道	府中－傘松	0.4	955	－	104.4
男山鉄道	八幡口－男山	0.4	2044	－	239.0
愛宕山鉄道	清瀧川－愛宕	2.0	833	－	236.4
妙見鋼索鉄道	瀧谷－妙見山	1.4	1034	－	272.9
中国稲荷山鋼索鉄道	奥ノ院－山下	0.4	520	－	110.3
箸蔵登山鉄道	赤鳥居－仁王門	0.4	315	－	124.2
計		22.8			4,189.9
地方軌道					
岩井町営軌道(休止)	岩美－岩井温泉	3.4	5.3	3.6	100.8
桑名電気(廃止)	駅前－本町	1.0	345.2	－	97.3
計		4.4			198.1
地方索道					
日光登山鉄道	馬返－明智平	0.30	165	－	55.9
京福電気鉄道	延暦寺－四明嶽	0.64	586	－	118.7
二見浦旅館索道	二見浦－音無山	0.26	700	－	101.3
六甲登山架空索道	土橋－六甲山	1.57	405	－	192.9
愛宕索道	清瀧川－愛宕	0.15	449	－	14.9
計		2.91			483.7

注：国鉄丸沼線石狩当別－石狩月形、同石狩追分－石狩沼田の休止は44年度着手予定。
地方索道の乗客数は1日当たり的人数。

出所：鉄道総局総務局「昭和十九年度営業休止線関係参考資料」1944年8月1日『長崎惣之助文書』A489。

事業の企業整備にも乗り出した。

国鉄では、不足する72,000トン休止路線等から鋼材を取り外し、重点路線に転用し、再利用困難なものはスクラップ化することになった。このうち1943年度では139,507トンの回収計画を立て、転用可能な鋼材を104,158トン確保し、43年度内に72,000トンを充当する計画を立てた。民間の鉄道事業等についても同様に設備の一部廃棄による重点設備事業の支援策が立てられた。休止措置を取らない路線からも運行に支障のない限り、可能な限度で金属素材を回収することになった。

1943年度物資動員計画からの鋼材配当計画は、四半期実施計画の合計で195,038トンと、年度当初の見通しより僅かに多く配当された。しかし、「割当切符ノ一部無効ニナリタルタメ現品ノ実査入手量ハ著シク減少」することになった。結局、回収鋼材が最も有効な調達源となり、その多くは年度内に転用することになった。

1943年度は、有馬線、牟岐線、田川線が7月1日付けで休止となり、川俣線、宮原線は9月1日付け、信楽線、丸沼線石狩月形－石狩追分は10月1日付け、鍛冶屋原線、富内線は11月1日付け、丸沼線の石狩当別－石狩月形、石狩追分－石狩沼田は44年7月21日に休止となった。民間鉄道は、船木鉄道が44年2月1日、出石鉄道5月1日、その他は1月11日に一斉に休止となった。民間鋼索線は、伊香保ケーブル鉄道、神都交通、信楽急行電鉄が1月11日、その他は2月11日に休止となった。民間軌道2線、索道5線は44年1月11日に休止となった。

このうち1943年度に国鉄から捻出された転用鋼材やスクラップ化の実績は、表46の通りであった。軌条、橋桁等を含む、鋼材転用の全体目標は104,158トンであり、うち軌条類は94,500トンであったが、転用実績は87,692トンに止まった。とはいえ、スクラップの回収目標の35,349トンはほぼ達成し、総計で139,507トンの計画に対しては123,130トンの実績を上げた。これで、概ね43年度の必要量は確保され、合わせて44年度不足分にも僅かながら備えることになった。同じ措置は民営鉄道でも強力に進められた。国鉄での回収鋼材の転用状況を見ると、多くは休止線の所在鉄道局の施設増強、改良に転用された。

なお、重要路線、施設の増強用資材のほか、鉄道省では空襲被害の復旧用資材を41年度から毎年企画院に要求し

ていたが、これに対する特配はなかった。鉄道省内で考慮してきたものの、僅かな資材にとどまり、施設局では再用品、用品庫貯蔵品、補修用材料、改良工事用材料を転用す

る方針で臨んでいたが、「到底大空襲被害ニ対応スルコトヲ得ズ。故ニ最後ノ手段トシテ停車場構内ノ一部ノ非常撤去ニ依ル充当計画ヲ考慮シ居リ」という状況であった⁷⁷⁾。

労務動員計画

十分な労働力を確保できなくなって、1843年度労務動員計画ではさまざまな労務給源の確保や、強力な配置転換を図ることになった。このため、男子就業禁止措置、不急学校の整理、休廃止工場従業員の活用、国民徴用令の発動強化による強制的配置も取ることになった。朝鮮からの内地移入、中国人労働者、俘虜、刑務所収容者の積極的活用が謳われ、女子の比重は前年の33%から36%に引き上げられるなど、事務、公務要員としての活用が謳われた。需給調整は難航し、申請需要は現員総数845.3万人に対して新規増加372.8万人、減耗補充137.4万人の計510.2万人に上る異常事態になった。企画院第三部では前年度までの算定された供給の枠を配分する「供給本位」の考えを変更し、「緊急産業の充足のためにはむしろ需要本位において、さういふ産業に従ふものはどんなことを

	表46 1943年度国鉄鋼材回収・転用計画と実績 (トン)							
	軌条類			橋桁	その他	計		
	転用	屑	計	転用	屑	転用	屑	計
休止によらない計画	76,879	32,854	109,733	5,077	2,280	81,956	35,134	117,090
同実績	64,060	32,958	97,018	2,821	2,280	66,881	35,238	102,119
単線化による計画	6,455	30	6,485	1,452	0	7,907	30	7,937
同実績	5,221	19	5,240	1,695	0	6,916	19	6,935
未開業線からの計画	2,746	0	2,746	1,557	0	4,303	0	4,303
同実績	2,662	0	2,662	1,453	0	4,115	0	4,115
営業休止による計画	8,420	185	8,605	1,572	0	9,992	185	10,177
同実績	8,240	181	8,421	1,540	0	9,780	181	9,961
回収計画合計	94,500	33,069	127,569	9,658	2,280	104,158	35,349	139,507
回収実績合計	80,183	33,158	113,341	7,509	2,280	87,692	35,438	123,130

注：前表と回収実績合計が若干異なるが原資料のまゝ。
出所：鉄道総局総務局「昭和十九年度営業休止線関係参考資料」1944年8月1日『長崎愼之助文書』A489。

しても充足しよう」という方針をとった⁷⁸⁾。

緊要部門は、軍需産業、5大重点産業(石炭、鉄鋼、軽金属、船舶、航空機)、輸送事業、特に船員の充足、重要金属、工作機械、重要機械、車両、電力、石油とした上で、一般労務者を特に重要な「第一種工場事業場」と「その他」に区分して優先的に配分をした。結局、全体では査定率47.0%で調整して、表47のように239.6万人というこれまでにない規模の動員計画になった。一般労務者の区分別で見ると、42

年度末の現在数は第1種364.8万人、その他361.2万人とほぼ同数に区分され、需要申請は第1種(3,060カ所)225.8万人、その他162.8万人であつ

たが、査定数では第1種110.4万人(査定率44.9%)、その他54.2万人(同33.3%)とし、第1種を優遇して調整している。

交通分野では、表48のように交通事業者と通信省・鉄道省の官庁枠が分離されて国鉄の固有職員などは官庁枠になり、査定率は通信省61.6%、鉄道省62.1%と優遇された。一般労働者全体の査定率が42.4%と厳しく絞られたのに対して、交通関係は官庁が別枠になった関係で第一種扱いが少なく、査定率も50.9%とやや厳しいが、交通全体では58.9%と優先的に配分されることになった。また、徴兵等によって男子の減耗補充が増加する一方で、女子の雇用は急速に拡大する計画になった。

下級事務職員の査定では、平均して19.7%という厳しい査定率となったが、その中では交通関係者は26.4%と比較的優遇されていた。女子については需要申請に対する供給可能量に相対的に余裕があるため、就業率が高くなるという計画であつた。

表48 1943年度労務動員計画と鉄道事業 (人)

		期首			申請需要			査定数			査定率
		男	女	計	男	女	計	男	女	計	
総数		6,565,183	1,889,043	8,454,226	3,614,511	1,487,588	5,102,099	1,536,500	859,800	2,396,300	47.0
下級事務	全産業	435,287	243,896	679,183	192,560	140,417	332,977	12,511	53,063	65,574	19.7
	交通	62,739	21,142	83,881	13,101	9,002	22,103	1,803	4,042	5,845	26.4
一般労務	全産業	5,834,016	1,425,923	7,259,939	2,971,661	914,275	3,885,936	1,221,680	424,124	1,645,804	42.4
	交通	724,635	152,826	877,461	217,693	32,347	250,040	124,029	23,353	147,382	58.9
	第1種	102,684	15,675	118,359	30,531	8,247	38,778	15,556	4,197	19,753	50.9
	その他	621,951	137,151	759,102	187,162	24,100	211,262	108,473	19,156	127,629	60.4
	通信省	426,918	116,373	543,291	128,722	13,567	142,289	76,693	10,794	87,487	61.5
	鉄道省*	195,033	20,778	215,811	58,440	10,533	68,973	31,780	8,362	40,142	58.2
	官庁	33,089	32,788	65,877	11,547	5,440	16,987	5,021	5,440	10,461	61.6
	庁	311,436	8,438	319,874	61,070	13,366	74,436	33,012	13,200	46,212	62.1
交通関係合計		1,069,160	194,052	1,263,212	290,310	51,153	341,463	162,062	41,993	204,055	59.8
*内訳	官営鉄道	9,266	1,927	11,193	2,829	489	3,318	1,475	411	1,886	56.8
	民営鉄道	18,725	2,650	21,375	5,959	1,564	7,523	2,414	1,174	3,588	47.7
	旅客自動車運輸	24,106	12,351	36,457	8,005	5,752	13,757	4,881	4,835	9,716	70.6
	旅客自動車輸送	17,358	784	18,142	1,759	123	1,882	1,759	123	1,882	100.0
	貨物自動車	71,955	803	72,758	26,116	421	26,537	14,707	305	15,012	56.6
	小運送業	53,623	2,263	55,886	13,772	2,184	15,956	6,544	1,514	8,058	50.5

注:総数は、一般労務者、下級事務職員、公務要員、外地要員、農業、男子就業禁止による女子補充要員の合計。旅客自動車運輸はバス事業、旅客自動車輸送はタクシー、ハイヤー事業。

企画院「昭和十八年度国民動員実施計画」1943年6月14日前掲『後期物資動員計画資料』第7巻所収。

1943年度は、徴用制による適格労働者の給源確保が最大限にまで拡張された。同年秋には都市部の徴用工場に向けて通勤可能な範囲では、強力に徴用検査を実施しても適格者が見いだせない事態になる。戦力増強企業整備要綱に基づいて、半ば強制的な企業整備を実施することで労働力の抽出を試みるも、容易に確保できないほどに労働力給源が涸渇していた。

この頃から労働市場は極度に逼迫し始めた。業務量は戦前1936年の3.64倍になったにもかかわらず、43年度末労働者は1.83倍にとどまった。しかも、勤続5年未満の未熟練者は、36年度の23%から61%に、18歳未満の総人員に占める割合は4%から26%になるなど、量的不足に質的な低下が加わるようになった。屋外の重筋作業、危険作業、夜勤等の不規則勤務の多いなかで、女子比率も36年度の3%から44年3月には12%、9月には18%となった。男子青壮年の不足は、応召等の抽出に

よるものが大きく、44年9月時点で国鉄46万余の総員に対して応召者70,348人、入営中の者65,328人、軍派遣中の者8,817人のほか、外地鉄道会社転出者11,037人に及んでいた。退職者も多く、43年度は34,276人の減耗分の多くを不熟練労働者で補填することになっていたが、サービスの重さに応じた処遇、宿舍、休養所、食糧、作業用物資の供給などの待遇改善も必要であると指摘されていた⁷⁹⁾。

貨物輸送実績

1943年度の国鉄貨物輸送計画の実績は表49のように、1億7,804万トン、約430億トンキロになった。石炭、鋼材、セメント等の生産拡充計画の対象物資については、物動四半期実施計画が求める年間輸送量に対して32.4%の超過、生活必需品についても計画の10.9%増となった。不要不急物資とされたものについては、物動計画を19.2%下回ったが、全体では14.9%の超過実績となった。物動計画を基本に鉄道省で策定した交通動員計画の輸送計画408億トンキロに対しても5%増となった。これを42年度実績と比較すると、トン数で12%増、トンキロで26%増となり、陸運転移に伴い輸送距離も大きく延びている。旅客輸送実績も前掲表1のように急増し、国鉄は26億4,800万人(740億7,300万人キロ)と前年度比で16.1%(22.5%)増となり、民間鉄道も19億7,300万人(189億6,000万人キロ)と、前年度比で25.5%(28.7)増と躍進した。総動員諸計画の重要物資生産と同じように43年度はさまざまな面で戦時経済動員のピークであった。

内地陸運転移は2分の1以上が石炭輸送であったが、第1四半期の79.5万トンから着実に増加し、第4四半期には181.2万トンに達した。とはいえ、当初目標とした完全転移877.4万トンには及ばず、493.6万トンに止まった。朝鮮官営鉄道による陸運転移の到着実績は、第1四半期の26.8トンから第4四半期には52.2万トンに伸び続けた。四半期実施計画の合計は年度計画より縮小され186.0万トンに止まり、実績は150.9万トン、実績率81.1%であった。しかし、より大きい問題は船舶不足から船積量が到着量に及ばなくなり、次第に釜山港滞貨が積み上がることになった⁸⁰⁾。

(3) 1944年度交通動員計画

決戦非常措置要綱と鉄道事業

1944年度の総動員計画は、航空機と船舶の増産計画を優先した結果、周辺分野に大きなシワ寄せが生じる事態になった。さらに、中部太平洋戦線での相次ぐ敗退、2月のカロリン諸島トラック島での船舶の大量喪失によって、軍部の船舶増徴要求も苛烈を極め、海上輸送力はいよいよ逼迫した。大陸物資の対日輸送や九州炭・北方炭の輸送などの日本近海の海上輸送を鉄道へ中継する需要が劇的に増加していた。1月4日には鉄道事業の最大隘路の一つであった小運送問題について「陸上小運送力増強ニ関スル件」が閣議決定され、打開策として、貨物自動車運送力については、車両の増備、輸送禁制品の拡大、修理力の強化のほか、貨物自動車運送事業組合の統制力強化が謳われた。小運搬業についても荷牛馬車の補充、陸上小運搬業組合の統制組織としての強化、飼料の増配などを実施するとした。輸送要員の確保では、自動車運送業、小運送業、修理加工業者を第一種事業場に区分し、優先確保を計ること、また日本通運株式会社の強化、自動車運送業、小運送業者、陸上小運搬業者の連携と運賃料金の均衡調整を図ること、道府県の地方自動車行政の統合による行政の円滑化を図ることになった。この閣議決定に際しては、表50のような資料が提出され、決定事項の「実施ニ当リテハ車両、資材、要員等ニ関シ左ノ数量

表49 1943年度鉄道輸送計画の実績(トン、%)

	物動計画	輸送実績	実績率
生産拡充物資	92,289	122,173	132.4
生活必需物資	17,338	19,226	110.9
その他	45,355	36,645	80.8
計	154,982	178,044	114.9

出所:「上奏資料」『長崎惣之助文書』A463。

表50 陸上小運送力増強対策(1944年1月)の所要物資と要員

新車	15,000台
鋼材	8,000トン
特殊鋼	8,600トン
銑鉄	4,600トン
電気銅	700トン
鉛	1,400トン
生ゴム	3,500トン
修理用鋼材	1,700トン
揮発油	120,000kl
木炭	84,000トン
薪	200,000トン
石炭	130,000トン
コーライト	17,000トン
潤滑油	17,000kl
新造	57,000台
濃厚飼料	500,000トン
粗飼料	680,000トン
運転手	30,000人
荷扱手	38,000人
修理技工	18,000人
労務者	70,000人

出所:「陸上小運送力増強ニ関スル件」1944年1月4日『種村氏警察参考資料第86集』(国立公文書館所蔵)所収。

ヲ期待ス」とされていた。新車製造実績が年間2万台程度となるなかで、軍用車両、軍需工場等の専属車両、旅客用も逼迫しており、小運送向けに15,000台を確保することは過大な要求であった。

1944年2月25日には、国民生活物資を徹底的に絞り込み、あらゆる資源を軍需動員に注ぎ込むため、「決戦非常措置要綱」が閣議決定となり、関係各省で以下の項目の具体化することになった。①学徒動員の徹底(中等学校以上の学生生徒を常時非常任務につける組織に置き、理系学生を専門に応じた勤務につけ、学校施設は軍需工場・非常用倉庫・病院などに転用する)、②職業転換、適正配置の徹底と女子労働力の利用強化、③防空体制、疎開の強化、④簡素生活の徹底、⑤空地利用による食糧生産、⑥製造禁止製品の拡大、⑦高級享楽の禁止、⑧旅行の制限、線路転用による重点輸送、⑨船舶建造の促進と輸送効率の向上、⑩官庁・公共団体の長期計画事務、事業の中止、⑪中央監督業務の地方委任、⑫裁判、検察の迅速化、⑬官公庁、工場、家庭の保有資材の徹底利用、⑭信賞必罰の徹底、⑮国民生活徹底簡素化の国民運動、⑯敵愾心高揚の国民啓発、⑰官庁祝日の縮減。決戦非常措置は44年度前半を戦争遂行能力のピークとするという動員を目指した。

陸運関係では上記の⑧に基づき、3月14日に「決戦非常措置要綱ニ基ク旅客輸送ノ制限ニ関スル件」が閣議決定となり⁸¹⁾、通勤、通学以外の旅客に関して、次の抑制措置を取るようになった。①旅行の徹底的自粛、②乗車券の発売制限、特に長距離旅行については旅行目的による制限、③不急不要の旅行の制限、④労働者の時差通勤の強化、長距離通勤の排除、⑤特別急行、急行、一等車、寝台車、食堂車の廃止、幹線の主要列車以外の二等車の廃止、⑥託送手荷物制度の廃止、⑦上記により捻出した輸送力を重点貨物輸送、生活必需品輸送、通勤輸送、都市疎開の輸送に振り向けること、⑧地方鉄道・軌道にも同様の措置をとること。具体的には、①旅行については100km以下の近距離旅行乗車券を数量制限すること、②100kmを超える軍人・官公吏の公務旅行は所属機関の証明あるいは警察署等の証明により制限すること、③行楽、物資買い出し、不急不要の旅行は禁止すること、また、④応召・入営・応徴者に対する面談、学生・生徒・勤労者の休日帰省、法人・団体の総会等への出席、陳情・請願、神社・仏閣の行事等の旅行も1年間抑制することとした。

通勤・通学輸送の円滑化については、①時差通勤、学生・生徒の始業時刻繰り下げ、②労務徴用の合理化、再配置や住宅交換・寄宿舎整備、③2km以下の定期乗車券の発売停止、駅・停留所の整理、④通勤時間における普通乗車券の発売制限、⑤新たな通勤を伴う近距離自由疎開の制限などの時間調整や、需要抑制、利用制限を実施することになった。このほか、託送・手荷物制度の廃止と小荷物扱貨物への一元化、都市疎開輸送用の臨時列車などの貨物の輸送の迅速化、乗合自動車・ハイヤーの原則廃止、自家用車使用の制限強化、無賃乗車制限の強化など、多くの輸送業務を犠牲にして、1944年度に向けて重点物資輸送と通勤輸送の確保を図った。

3月31日には「省営自動車決戦非常措置要綱」に基づき、休止路線を現在の15路線(188km)に23路線(301km)を加え、計38路線489kmを休止した上で、その他路線も許容走行kmを36%削減し、43年年度の1,618万kmから44年度は1,034万kmとすることになった。これに伴い、駅乗降場を駅間2kmを目標に整理し、他に交通機関がない場合には貨物自動車の積載余力を利用して旅客輸送を行うこととした⁸²⁾。

交通動員計画

こうした重点物資輸送に徹底した集中措置を取って5月に交通動員計画が決定された。鉄道輸送計画は、船舶の大量喪失と軍の強引な増徴によって最大の負担を強いることになった。汽船や機帆船による海上輸送力などを含んだ年間の交通動員計画は5月16日に閣議了解となった。表51は、各種海上輸送力、官民鉄道、自動車輸送力の全体を含む44年度交通動員計画の全体計画を重量表示したものである。民需物資の汽船輸送計画は、船舶255万総噸建造という、想定しうる最大限の目標を想定した。機帆船も前例のない40万総噸という増産の上に、北海道炭輸送では稼行率(月航海数)を夏場2.0、冬場1.5の基準を、夏場2.5、冬場2.0に上げた。それでも不足する分は、釜石、大船渡等の長距離輸送を減らし、函館、陸奥湾に集中することで稼行率を夏場3.2、冬場2.3に引き上げ、5～6割輸送力を増強し、鉄道長距離輸送に負担を負わせた。西日本石炭輸送でも、機帆船稼

行率を前年度実績より

夏場で36%増、冬場で33~66%引上げ、帆船・被曳船稼行率を第1四半期に1割、第2四半期に2割以上引上げて、輸送力を「画期的に増強」していた。この海上輸送力を確保するには、①港湾荷役力の増強、②軍徴用船の復船による計画物資の輸送など、民需汽船との「連合輸送」の実現、③陸運転移の強行、中継基地での

集積輸送、積替分送の強化、④運航能率の増強、⑤船員の確保、⑥新造船の早期稼動、⑦被曳船輸送の増強などが必要とされた。最短距離輸送の隘路となるのが、①東北貨車航送、木船中継、②裏日本中継、③南鮮中継、大陸南方物資中継、④関門トンネル本州向け輸送であった⁸³⁾。

このために1944年度交通動員計画は鉄道輸送への依存がさらに大きくなり、鉄道貨物輸送計画は、国鉄が1億9,489万トン、民間鉄道・軌道は4,248万トンになった。この輸送量は43年度実績に比して約16%増であり、戦時鉄道貨物輸送計画の最大規模になった。一方、旅客輸送計画は貨物優先によって貨車区間で51%、電車区間で19%の圧縮を行い、生産拡充関係の通勤輸送を極力確保したものの、26.6億人に抑えた⁸⁴⁾。

鉄道輸送計画の策定では、大陸物資の陸運転移のほかにも近海輸送の中継輸送などによって、1944年度の鉄道輸送需要も急増することを見込んだ。政府は44年度、とりわけ前半期を決戦段階と位置づけ、総力を挙げることになった。判明するのは内地の部分だけであるが、官民合わせた貨物の輸送需要は表52のように586億トンキロ、旅客輸送需要は1,289億人キロに達し、43年度末の車両設備、輸送生産性に基づく基本輸送力では、貨物140億トンキロ、旅客403億人キロという輸送不能が生じた。

内地国有鉄道の輸送需要は⁸⁵⁾、関係官庁、統制団体等からの輸送要請量に基づき577億トンキロと集計された。このうち33%を占める165億トンキロは圧縮ができない陸運転移分であった。一方、基本輸送力は、42年度の貨車の1荷重当たりの輸送実績、43年度末荷重量から438億トンキロと算出された。これに加えて44年度には貨車9,336両を新造し、買収予定鉄道の車両1,474両、廃車予定296両などを考慮した上、全保有車両の能率を4%向上することとした。また機

関車は425両を新造し、急行列車の取り消しによって捻出した旅客用19両を転用し、買収する鉄道の貨物用機関車28両、廃棄10両などを差し引いて462両を増加させ、44年度末には4,253両(年間稼働車両4,034両)とした上で、能率の引上げを図った。内訳は機関車の大型化で4.7%、貨車標記トン数の引き上げで5%、機関車運用効率の引き上げで4%とし、全体で1両当り13.7%引上げることを見込

表51 1944年度交通動員計画総括表(1944年5月)

		(千トン)			
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
C船輸送力		5,947.3	6,611.7	7,361.7	8,029.1
運航機帆船		408.3	632.1	656.5	728.6
北海道炭輸送機帆船		399.8	679.1	828.3	988.5
西日本石炭 木船輸送	機帆船	2,367.5	2,544.9	2,232.7	2,183.7
	帆船・被曳船	560.5	646.8	503.0	431.3
	計	2,928.0	3,191.7	2,735.7	2,615.0
九州炭汽船支援		180.0	180.0	180.0	180.0
C船関係海上輸送力合計		9,863.4	11,294.6	11,762.2	12,541.2
AB船支援・連合輸送		404.4	404.4	389.0	389.0
朝鮮機帆船(南鮮中継)		121.8	136.8	136.8	136.8
官営鉄道	計画物資	38,580.0	38,425.0	41,630.0	39,785.0
	その他	9,105.0	9,468.0	9,203.0	8,692.0
	計	47,685.0	47,893.0	50,833.0	48,477.0
私営鉄道・軌道	生産拡充物資	9,358.0	9,395.0	9,780.0	9,619.0
	その他	1,032.0	1,009.0	1,238.0	1,049.0
	計	10,390.0	10,404.0	11,018.0	10,668.0
自動車	官営	548.0	862.0	1,217.0	1,350.0
	民営	39,276.0	40,048.0	45,483.0	45,041.0
	計	39,824.0	40,910.0	46,700.0	46,391.0
出所:運輸通信省・軍需省「昭和十九年度交通動員計画」1944年5月5日前掲『後期物資動員計画資料』第12巻所収、209頁。					

表52 1944年度鉄道輸送需給調整計画(1944年5月)

	貨物			旅客		
	官営	私営	合計	官営	私営	合計
基本輸送力	43,839	788	44,627	54,591	34,033	88,624
輸送需要量	57,698	939	58,637	85,670	43,235	128,905
輸送不能量	13,859	151	14,010	31,080	9,202	40,282
増強	3,700	0.3	3,700	6,750	34	6,784
減少	1,902	23	1,925		2,500	2,500
規正量	8,258	200	8,458	28,027	7,487	35,514
規正率	14.3	21.3	14.4	32.7	17.3	27.6
輸送見込み	49,440	739	50,179	57,643	35,748	93,391
輸送実績	39,853	583	40,436	77,283	21,972	99,255

注:百万トンkm、百万人km未満四捨五入。車両増強には車両改造を含む。「減少」は事業の買収、取消による輸送力の消滅分。

出所:計画は運輸通信省・軍需省「昭和十九年度交通動員計画」1944年5月5日前掲『後期物資動員計画資料』第12巻所収、221、227、230~231頁、実績は大蔵省・日本銀行『昭和23年財政経済統計年報』706、709頁。

んだ。それでも機関車189両が不足するため、これに対しては51%の旅客列車の規正をすることで89両を捻出するとしたが、結局113両分の不足は埋まらなかった。このため輸送力は494億トンキロ余に止まり、一般貨物を中心に14.3%を規正することになった。物資別の内訳は、表53のとおりであり、国産原料への依存を高めつつあった鉄鋼原料、銑鋼と、増産を図った大豆、甘藷・馬鈴薯、麦が対前年度比で急増する一方、紙・パルプと建設資材の砂利、石材などは縮小している。

国有鉄道の旅客輸送は、定期外旅客の輸送量を圧縮して、通勤輸送の増強を図った。総輸送量では、43年度実績に対して、定期旅客は汽車29%増、電車19%増を目指し、定期外旅客については、汽車44%減、電車4%減とし、需要に対する規正率は、汽車51%、電車19%となった。この規正が「国民生活ニ及ボス影響ニハ極メテ大ナルモノ」があるとし、極力機関車の新造を促進した。確保するとしての通勤旅客の輸送力も、「現在既ニ飽和状態」であり、これ以上の能率向上は「事実上極メテ困難」であることから、「通勤時間帯ノ分散」が「絶対必要」としていた。

民営鉄道の1944年度貨物輸送は、各社からの輸送要請見込みを集計し、年度中の買収線の要請見込みを控除した9億3,894.9万トンキロを輸送需要とした。基準輸送力は42年度の貨車1両当り輸送実績を基に、43年度末貨車数と1日当りの国営鉄道貨車の出入り数を加えて算出し、7億8,724.6トンキロと見込んだ。これに車両新造11両(稼動6両)、能力向上4%、買収による貨車減少1,366両を考慮して輸送可能量を算出すると、4,869.4万トンキロ減の7億3,915.2万トンキロになった。物資別の重量では、総重量4,248万トンのうち、石炭1,007.6万トン、鉄鋼95.6万トン、鉱石808万トンなど生産拡充物資が3,815.2万トンと、90%を占めていた。

旅客輸送は、計画策定時点で1943年度実績が判明していなかったが、40年度～42年度実績の平均増加率から輸送需要を推定し、ここから43、44年度の買収線の推定需要を控除して、432億3,520.1万人キロとした。基本輸送力は42年度の客車1両当りの輸送実績と43年度末客車数10,989両を基に340億3,293.3万人キロとし、これに車両新造23両(うち実働11両)、乗車効率上昇10%を上乗せし、買収線の客車108両、電車142両の輸送力8億1,822.7万人キロを控除して輸送可能量を357億4,867.1万人キロとしている。この輸送不能

表54 1944年度旅客輸送需給調整計画

		人員	人キロ	対前年度増減率	対需要規制率
国鉄	定期	1,018,870	14,264,182	29.3	0.0
	汽車	939,209	11,458,352	18.9	0.0
	電車	1,754,814	25,722,534	24.4	0.0
	計				
	定期外	460,469	25,463,938	-44.4	51.0
	汽車	516,631	6,456,636	-4.2	19.3
	電車	904,660	31,920,574	-39.2	46.8
	計				
	計	1,479,339	39,728,120	-30.0	40.0
	電車	1,455,840	17,914,988	9.4	7.9
民営	計	2,659,474	57,643,108	-21.2	32.7
	定期	3,077,329	20,925,837	-	0.0
	定期外	2,179,829	14,822,834	-	33.6
計		5,257,158	35,748,671	-	17.3

出所：鉄道省鉄道総局「昭和十九年度交通動員計画案(陸運)」1944年4月28日『長崎惣之助文書』A427。

表53 1944年度主要物資鉄道輸送計画

	重量(トン)	増加率	トンキロ
生産拡充物資	138,046	15.4	32,687,835
石炭	52,497	7.6	11,549,340
銑鋼、金属屑	7,553	16.4	3,220,490
重要鉱石	8,414	36.2	3,113,180
石灰石	4,566	32.1	570,750
木材	20,553	0	4,007,835
紙・パルプ	1,326	-11.0	510,510
砂利	7,107	-7.0	390,885
石材	3,140	-9.0	320,420
生活必需物資	20,374	2.2	6,205,580
米	4,683	1.9	1,217,580
麦	1,463	14.6	321,860
大豆	1,186	53.6	403,240
甘藷、馬鈴薯	1,577	27.7	457,330
その他	36,468	-5.0	10,547,280
合計	194,888	8.2	49,440,695
陸運転移物資	23,343	-	16,532,050
石炭	13,793	-	10,281,023
その他	9,550	-	6,251,027

出所：鉄道省鉄道総局「昭和十九年度交通動員計画案(陸運)」1944年4月28日『長崎惣之助文書』A427。

表55 1944年度国有鉄道陸運転移計画(1944年10月)(千トン)
(上段上期：実績、上段下期：改定計画、下段：交通動員計画)

	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	合計	
					千トン	百万トンキロ
九州炭関門通過	*1,410	*1,363	1,580	1,750	6,103	4,572
北海道炭青函航送	1,500	1,500	1,750	1,750	6,500	4,867
北支・満洲炭	*357	*420	475	510	1,762	2,608
東北中継	325	425	625	625	2,000	2,960
北支・満洲炭	*177	*198	219	240	834	547
東北中継	180	360	360	360	1,260	826
北支・満洲炭	*635	*505	336	345	1,821	754
日本海側中継	848	903	903	903	3,557	1,472
その他日本海側中継	*581	*491	339	477	1,888	655
北松炭中継	553	574	574	574	2,275	744
阪神中継	*46	*48	120	120	334	65
関門中継	75	75	75	75	300	59
阪神中継	*744	*555	761	828	2,888	1,794
関門中継	886	923	923	923	3,655	2,270
合計	*96	*68	136	156	456	487
合計	112	150	150	150	562	601
合計	*4,046	*3,648	3,966	4,426	16,086	11,482
合計	4,479	4,910	5,360	5,360	20,109	13,800

注：*印は実績(9月は推定)。

出所：運輸通信省・軍需省「昭和十九年度交通動員計画調整暫定措置二關スル件」1944年10月8日掲『後期物資動員計画資料』第13巻所収、31頁。

分については、定期通勤旅客を規正せずに、表54のように定期外旅客を33.6%規正することで調整することになった。

九州炭の関門トンネル輸送、阪神中継輸送、北海道炭の青函航送、日本海中継や、強粘結炭等の大陸物資輸送の日本海中継などの陸運転移計画は、交通動員計画の要であるとともに、最大の隘路であるとして、重要計画になった。表55は、関門トンネルや青函航送線の利用を拡充する陸運転移、北支・満洲炭の海上輸送を節約した中継輸送、その他さまざまな中継港を利用した陸運転移の計画や実績を各交通路ごとに見たものである。下段は5月決定の交通動員計画における転移計画を示したものであり、上期に大幅に増強し、下期もそれを維持して4半期合計で前年を上回る2,010.9万トンの輸送計画を立てた。しかし、最大限の輸送効率の引上げを期待した計画には無理があった。上期上段の実績を見ると、第1四半期が全体で90.3%であったものの、第2四半期には74.3%にとどまった。これを受けて、下期上段のように実態に合わせて、縮小改定計画を策定することになった。この結果、10月時点での見通しでは、当初計画の80%を目指す計画になった。

労務動員計画

1944年度労務動員計画は例年にも増して難航した。表56は3月時点で集計された交通事業の部門別の業務増減状況とそれに沿った新規の一般労働者需要と、退職者等の退所者の補充分であり、新規分は業務の増加分に概ね対応している。新規分が業務増加率を大きく超えているのは、旅客自動車運輸業の25.9%増、小運送業の25.7%増、民営の通信事業23.2%増であり、逼迫が著しい事業とみられる。この結果、減耗充足分と合わせた新規採用計画は51.2万人にも上り、この確保は極めて困難になることが予想された。

さらに1944年度の一般労働者全体では、表57のように現在数944.7万人に対して、431.3万人、45.7%もの新規増が申請される事態になった。これに下級事務職員、公務要員、農業補充要員、外地分の新規増を加えた新規増加分は512.2万人に膨張し、需給調整を困難にした。こうした事態を背景に、4月14日に「戦時産業極限要員量策定ニ関スル件」が閣議決定となり⁸⁶⁾、国民総動員計画の産業別要員の調整に資する基礎資料を整備することになった。

軍需省総動員局に戦時産業極限要員量臨時調査室が設置され、7月末までにとりまとめることが指示された。これによって新規学卒者などの例年の労働供給量の集計に加えて、前年の戦力増強企業整備要綱による大規模な企業整備によって抽出された転廃業者の見込みなどを集計することになった。しかし、サイパン島失陥によって東条内閣は7月22日に瓦解し、戦局は敗戦に向けて一挙に悪化していく。調査結果の1次案がまとまるのは11月にまでずれ込んだが⁸⁷⁾、小磯新内閣の下で8月には調査結果を待たずに44年度労務動員計画が決定された。それは一般労働者の新規増加分を193万人に抑え、全体でも新規分を211万人と申請の2分の1以下に圧縮する計画になった。交通業の

表56 1944年度交通業一般労働者需要申請

	業務増 加率	43年12月 現在数	需要申請		
			新規	減耗	計
官営鉄道		352,482	60,216	60,293	120,509
内地	119	348,924	58,259	59,929	118,188
樺太	150	3,558	1,957	364	2,321
民営鉄道	118	86,773	16,547	16,508	33,055
自 貨物運送業	127	66,035	28,457	34,139	62,596
動 旅客運輸業	103	29,712	10,408	16,186	26,594
車 旅客運送業	100	15,038	1,013	6,828	7,841
航空業	120	5,465	1,944	491	2,435
小運送業	113	94,804	32,864	18,736	51,600
港湾荷役	120	101,000	10,000	15,000	25,000
船員		143,715	69,200	53,600	122,800
通 官営	119	319,940	32,845	23,355	56,200
信 民営	100	7,904	2,392	563	2,955
合計		1,222,868	265,886	245,699	511,585

注：増減率は業種別の生産計画等から算出した業務量の対前年度増減率。現在数は1943年12月末。新規は新規増加数、減耗は退職、兵員等による退所者の補充分。

出所：軍需省総動員局動員部第三課「昭和十九年度国民動員計画需要申請数（附）生産計画」1944年3月30日（防衛省防衛研究所蔵）。

表57 1944年度一般労働者申請数

	現在数	需要申請数		
		新規	減耗	計
軍需産業	3,986,993	2,524,009	583,991	3,108,000
生産拡充産業	2,114,447	711,169	232,034	943,203
同付帯産業	1,143,184	217,303	171,336	388,639
生活必需産業	364,515	29,577	31,608	61,185
交通業	1,222,868	265,886	245,699	511,585
国防土建業	523,135	550,364	89,808	640,172
農林水産業	56,880	3,660	6,717	10,377
その他	35,421	11,675	6,281	17,956
合計	9,447,443	4,313,643	1,367,474	5,681,117

出所：軍需省総動員局動員部第三課「昭和十九年度国民動員計画需要申請数（附）生産計画」1944年3月30日（防衛省防衛研究所蔵）。

新規増も同様に削減され、新規増加分135,695人、減耗補充分244,141人の計379,836人になった⁸⁸⁾。策定の基本方針は、①「人的国力ノ完全動員」とし、需要に対する「最小要員ヲ以テ最大効率ヲ發揮」させ、航空機、艦船、兵器、石炭その他の基礎物資、交通、国防土建に重点を置く、②減耗補充要員の算定では軍需動員を重点化する、③女子、学徒の徹底動員、男子従業員の配置規正の強化、④生産事情に即応し機動的勤務を実施するとした⁸⁹⁾。

新規、未経験若年労働力を大量に受け入れる一方で、空襲が次第に本格化すると、1944年12月には鉄道総局で「戦場的状況下ニ於ケル重要ナル職務ヲ遂行」するための服務規律の強化、「厳粛ナル義務制」について検討し始めた⁹⁰⁾。それは、「内地戦場トナリタルモ尚克ク運輸ノ使命ヲ完遂シ得ルノ態勢ヲ整備」するためのもので、「国有鉄道七十年ノ伝統的人的結合ヲ極力強化活用」した分隊、小隊、中隊等を編成するとした。こうした軍隊組織に類似した組織編成を構想し、重要地方鉄道、鉄道小運送にも「同一歩調」を取らせるというものであった。45年1月9日にはその趣旨を汲んで「国有鉄道必勝運営体制整備ニ関スル件」が閣議決定となり、「全職員ノ志気高揚ト責任觀念ノ振起」を図るため、「団結厳粛ナル服務トニ依リ上下一体敢然戦域ニ挺身」を求めることになった。要目としては、①厳格な戦時職務規律、指揮命令の透徹と信賞必罰原則、②上下一体総力の極限的發揮、③旺盛な責任觀念の振起と職分に応じた判任待遇官吏等への任用、徴用制の実施、④職責に相応する宿舍、給食等の待遇の提供などが挙げられた。堀木鉄道総局長官も鉄道会議で「戦時重要輸送を完遂」するには施設の維持、防衛強化のほかに「勤労力の面に於て特段の措置を講じ」る必要があり、「一死報国の覚悟を以て職域に挺身する」として、「厳格な服務規律」や、10人を単位とする分隊の編制方針などを報告している⁹¹⁾。実際44年度末には前掲表9のように鉄道手が大幅に減少し、判任官待遇者が急増している。これは職種としての鉄道手が減少した訳ではなく、身分として文官に任用された結果である。しかし、具体的な職制の再編には至らないまま終戦を迎えることになった。

営業休止線と鉄鋼資源回収

物資動員計画の鉄道用配当鋼材が縮小していく中で、1944年度交通動員計画が求める輸送力の整備は、「到底実施不可能」であった。このため、これを補い輸送力の増強を図るため、43年度同様に鉄道事業の一部を新たに休止し、軌条等の現有設備を回収・転用することになった⁹²⁾。

当初の1944年度物動計画において、輸送力増強用に割当を要求した鉄道関係鋼材は、表58のように内地の鉄道総局関係だけで23.7万トンに上り、これに朝鮮鉄道20.5万トン、台湾鉄道1.0万トンのほか、南満州鉄道3.8万トン、華北交通10.9万トンなど、71.5万トンに及んだ。しかし、鋼材供給総量499.5万トンのうち、353.0万トンが造船を含む軍需用に配当される中で厳しい圧縮査定を受け、3月までに33.0万トンに縮小された。このうち、国鉄分は16.8万トンとなり、これが4月の44年度物動計画の割当になった⁹³⁾。

営業線の休止による鉄鋼回収は「甚大な影響」があることから、まずは側線の整理、橋上護輪軌条の撤去等から着手し、輸送状況の変化によって余裕の生じた複線を単線化した上で、なお鋼材が不足する分については営業停止に踏み込み、鋼材を撤去することになった。回収計画は表59のように67,600トンとし、このうち軌条等の48,000トンはそのまま増強路線に転

表58 1944年度陸運増強用鋼材査定
(トン)

	要求	45.3万トン案	33万トン案
鉄道総局	236,646	201,970	163,000
朝鮮鉄道	204,810	124,240	81,290
台湾鉄道	10,307	6,240	4,800
南満洲鉄道	37,848	72	72
華北交通	108,860	57,220	40,800
華中鉄道	26,534	9,380	5,200
内地私鉄	49,090	27,160	18,000
朝鮮私鉄	4,935	2,640	800
台湾私鉄	500	280	200
満洲民需(車両)	2,407	1,890	1,268
産業車両新造	3,450	2,000	1,000
車両工業設備	1,770	1,410	120
内地港湾	3,704	3,145	2,460
内地拓殖港湾	459	255	240
内地海事	2,924	2,200	1,400
朝鮮港湾	2,571	1,200	1,100
朝鮮海事	642	300	250
南方	17,940	11,400	8,000
総計	715,397	453,002	330,000

注：朝鮮鉄道と華北交通の下段は、満洲より2万トンの供給がある場合の配当見込み。

出所：軍需省総動員局動員一課「昭和十九年度Cx鋼材査定表」1944年3月21日前掲『後期物資動員計画資料』第9巻所収695～697頁。

表59 1944年度鋼材回収計画(トン)

	回収	うち転用
営業線以外	54,355	36,000
営業線	13,245	12,000
計	67,600	48,000

出所：運輸通信省「鉄鋼回収の為にする鉄道影響休止等に関する件(次官会議報告)」1944年8月21日『長崎惣之助文書』A492。

表60 国鉄営業休止線一覧 (km、トン)

			距離	駅数	1日乗客	1日貨物	主要貨物	回収鋼材	転用先
興浜北線	北海道	浜頓別ー北見枝幸	30.4	5	643	203	木材93トン	2,188	樺太鉄道局
興浜南線	北海道	興部ー雄武	19.9	2	524	144	木材36トン	1,554	函館本線
橋場線	岩手県	雫石ー橋場	7.7	1	186	12	木炭4トン	677	釜石線
日中線	宮崎県	喜多方ー熱塩	11.6	4	2,208	127	鉱石47トン	1,043	仙台鉄道局
彌彦線	新潟県	東三条ー越後長沢	7.9	3	1,381	31	石材21トン	848	信越本線
魚沼線	新潟県	来迎寺ー西小千谷	13.1	5	1,647	14	米2トン	730	専用側線
白棚線	福島県	白河ー磐城棚倉	23.3	9	2,010	114	石炭79トン	1,587	東京、仙台鉄道局
久留里線	千葉県	久留里ー上総亀山	9.6	3	1,426	50	木材12トン	998	水戸操車場、東京港
五日市線	東京都	立川ー拝島 南拝島ー拝島多摩川	11.1	6	2,202	230		778	名古屋鉄道局
三国線	福井県	金津ー三国港	8.7	1	2,067	190	薬工品19トン	614	大阪鉄道局
妻線	宮崎県	妻ー杉安	5.8	2	657	71	木炭11トン	494	門司鉄道局
中央本線	東京都	国分寺ー東京競馬場前	5.6	1				48	吾妻線
中央本線	東京都	立川ー多摩川原	3.7	1		33	砂利31トン	248	久里浜線
東海道本線	岐阜県	南荒尾ー関ヶ原	10.7	1				1,438	山陽本線
			169.1	44	14,951	1,269		13,245	

出所：運輸通信省「鉄鋼回収の為にする鉄道影響休止等に関する件（次官会議報告）」1944年8月21日『長崎惣之助文書』A492。

用し、19,600トンにはスクラップないし炭鉱の坑柵軌条として供出することになった。また一部は45年度に繰越使用する予定とした。営業線の休止選定基準は、前年度同様に、①軍事上の支障がないこと、②民生上の影響の少ないこと、③輸送量、輸送貨物が戦争遂行上支障が少ないこと、④回収資材が重要輸送施設の増強に転用しうることであった。その結果、8月17日の鉄道会議で表60のような国鉄14路線、地方鉄道・軌道33路線の休止が承認された。いずれも重要貨物を含めて輸送量が少なく、貨客輸送の代替が自動車事業によって可能であると判断された⁹⁴⁾。国鉄分は総延長169.1km、回収鋼材は13,250トンと見込まれ、地方鉄道・軌道は単線化する事業者10社、総延長100.5km、撤去する事業者30社、総延長129.2km、この他に鋼索線4.9kmとなった。

地方鉄道・軌道からの回収鋼材は14,560トンとなり、営業を休止した事業者には企業整備資金措置法による繋ぎ資金などの救済融資を実施することになった。営業休止後の代替輸送は民営自動車輸送業者を中心に各種交通機関を総合的に勘案して問題の発生を避け、日中線、白棚線、妻線の代行には省営自動車が当たることになった。

鉄道小運送の所要量は貨物発着数量の45%の1億9492.9万トンを計画量とし、運搬具別では43年7月の実績を基に貨物自動車38%、荷牛馬車46%、荷車・リヤカー26.3%、その他4%の割合で処理することを見込んだ。このため、新製自動車5,809台のほか、休眠車4,500台の復活修理を前提に輸送計画を立て、揮発油不足に対しては24,000台の代用燃料装置の増備が必要になった。それでも、鉄道小運送能力は「甚シク不足」し、①各種運搬具の整備、総合的統制運用、②鉄道小運送と地方輸送との調整、③大運送と小運送の統合的計画輸送の強化、④燃料、油脂、飼料の確保、⑤小運送要員の確保について「極限的増強」が必要であるとしていた。

省営貨物輸送では、輸送需要に対する輸送計画を表61のように策定した。輸送需要は不要不急路線の休止や都市部の貨物集中を

表61 1944年度自動車輸送計画

	前年度実績	輸送需要	輸送計画	規正率
省営貨物輸送(千トンキロ)	17,509	110,080	66,790	39.3
省営旅客輸送(千人キロ)	351,048	566,348	326,887	42.3
民営貨物輸送(千トンキロ)	1,563,612	2,324,600	1,704,337	26.7
旅客運輸事業(千人)		1,780,673	1,121,824	37.0
旅客輸送事業(千人)		210,368	72,152	65.7

出所：鉄道省鉄道総局「昭和十九年度交通動員計画案（陸運）1944年4月28日『長崎惣之助文書』A427。

回避したこと、増え続ける陸運転移物資などによって急激に増加し、1億1,008万トンキロと、前年度実績の6.3倍になった。これに対して輸送計画も前年度実績の3.8倍としたものの、39.3%を規正することになった。輸送計画の拡大をもたらしたのは重要資源の産地からの輸送のために開通した10路線に加えて、新たに車両529台をもって8路線を開設したことであった。大都市への貨物集中に対応して43年度に開始した京浜地方の近距離輸送を拡充するほか、京阪神地方、名古屋地方、北九州地方についても車両450台、被牽引車500台を投入して近距離輸送事業を開始することになった。さらに鉄道撤去後の代行自動車輸送路線についても、43年度の回収路線に60台を充当し、44年度回収線に対しては320台を投入して代行輸送を実施することとした。また一部では旅客自動車輸送による貨物輸送も実施することになった。一方、省営の旅客輸送については、路線の整理、運行計画の再

編成を実施し、前年度実績以下の計画になった。「戦力増強上直接関係ナキ輸送ヲ徹底的ニ抑止」することになり、輸送需要に対しては42.3%の規正をかけることになった。

民営の貨物自動車輸送計画は、海運貨物の陸運転移、軍関係施設の新設拡充工事の増加などを見込み、輸送需要は1943年度実績の1割増、23億2,460億トンキロと想定された。輸送計画は、実働車1台の輸送量を直近の平均11トンから13トンに引き上げ、小型車は3.3トンとして算出した。前年度実績の9%増ではあるが、需要の26.7%を規正するものであった。旅客自動車運輸事業(バス)も「決戦軍需生産力ノ飛躍的増強上不可欠ノ要員輸送」を除いて、路線の整理、運行計画の再編成を行い、戦力増強に寄与しない輸送は「徹底的ニ抑制」した。旅客自動車運送事業(タクシー、ハイヤー)は「決戦経済活動用緊急輸送並ニ非常時ニ於ケル緊急活動」に主力を置き、一般的利用は「極力之ヲ抑制又ハ禁止」した。こうして重点的配車や事業統合を進め、輸送余力は貨物輸送に振り向けることになった。輸送需要は集計が困難だったとみられ、39～40年度の輸送実績から想定し、輸送計画は1日1台当たり輸送人員の42年度実績から算定した。この結果、自動車運輸事業は37.0%、自動車運送事業は65.7%を規正することになった。

なお、自動車整備計画では、新製自動車の増備を省営輸送事業向けで1,691台とし、廃車は見込まず、民営事業向けの新製車両は大型車5,809台とした。また修理能力を増強して休眠車の4,500台を復活し、再生車を200台として、隘路部品の増産を図ることにしたが、廃車予定が車齢や最近の実績などから10,446台見込まれたため、実質的な増強はなかった。43年度末の保有は43年8月の地方庁からの報告を集計し、実働台数は10月の実績調査に基づき、**表62**のように想定された。それに見合う燃料、油脂の計画は**表63**のとおりで、揮発油は代燃化を進めることで削減し、その分を木炭、薪、コーライトなどで補充したが、熱量の大きい石炭は削減されることになった。

表62 1943年度末自動車保有、実働台数(台、%)

		保有	実働	実働比
省	鉄道小運送	18,711	16,840	90.0
	地方輸送	37,250	33,525	90.0
民	乗合	19,664	17,894	91.0
	乗用	24,700	15,790	63.9
合計		100,325	84,049	83.8

出所: 鉄道省鉄道総局「昭和十九年度交通動員計画案(陸運) 1944年4月28日『長崎惣之助文書』A427。

表63 1944年度燃料、潤滑油配当計画

		配当計画	前年度実績	増減率
揮発油	kL	97,342	111,263	-12.5
木炭	トン	306,992	221,071	38.9
薪	トン	331,984	283,562	17.1
コーライト	トン	129,090	113,178	14.1
石炭	トン	134,700	178,200	-24.4
圧縮ガス	L	8,416		
液化ガス	トン	600		
潤滑油	kL	20,170		

出所: 鉄道省鉄道総局「昭和十九年度交通動員計画案(陸運) 1944年4月28日『長崎惣之助文書』A427。

幹線鉄道の戦略物資輸送のために、多くの路線を犠牲にして1944年度の鉄道貨物輸送力は維持された。しかし、下期に入ると輸送力の減退は避けられず、後述のように自然災害も重なって輸送力が減退した。戦略物資自体が44年度半ば以降に減産に転じたこともあって、44年度の輸送トン数は前年の1億7,818万トン、427億9,540万トンキロから、1億6,736万トン、427億2,800万トンキロとなり、輸送重量で前年を僅かに下回り、輸送距離が伸びた分、輸送トンキロではほぼ同じ水準を推移することになった。その一方で、兵器、航空機、船舶部門の勤労奉仕等の臨時要員の輸送は厩大になり、列車キロが縮小されるなか、輸送人員、輸送人キロは前年度の46億2,100万人、930億3,300万人キロから、51億5,500万人、992億5,500万人キロへと増加を続け、過酷な密度になりながら旅客輸送を増強した。

交通動員計画の実績の悪化

1943年度まで鉄道輸送は急速に伸び、軍事動員計画や国家総動員諸計画を支えてきたが、44年度はその限界の様相を示すことになった⁹⁵⁾。上半期の貨物輸送全体の実績は、対前年同期比で4.1%増に止まった。旅客輸送は14.1%増となったが、年度当初から月々の増加率は逡減していた。その傾向は第三四半期になって顕著となり、10月の貨物輸送は対前月4.4%減、11月以降も「不振ノ一途」となって、鉄道輸送力は減少に転じた。最大の輸送比重を示す石炭は計画に対して、月々10%～15%程度の減少となっていた。その原因は、①空襲による生産の停滞、②小運送および荷役力の不足、③山陽線その他重要線区の輸送障害であった。山陽線は大陸物資輸送の要でもあり、増加し続ける軍事輸送、陸送転移を支えた。その上、九州炭輸送の根幹でもあり、脆弱な設備でありなが

ら、東海道線以上の輸送実績を上げてきた。しかし、44年度に至り、施設、車両、要員数が「之ニ追
随シ得ズ」、輸送力の限界に達した。さらに機関車運転用炭の質が低下したことで、列車運行の遅延、
運休等の障害を生じ、「鉄道業務ノ全面的混乱ノ兆ヲスニ到」った。このため山陽線の強化のため
の対策委員会も設置された。要員の確保では、運転・保線関係要員の増員、特設工務隊、車両検査
修繕挺身隊の応援派遣のほか、関係各省の協力を得て現員徴用の実施、食糧・被服等の確保を図
った。配車対策では、機関車の増配、山陰線の利用を図るとともに、一部に残存する軽軌条区間を
重軌条(50トン)に交換する工事を急いだ。

貨車効率の低下の原因である荷役力、小運送力の低下による貨車停留時間の増大、石炭・重要
貨物等の長距離輸送貨物の激増、列車運行の不調によって、「本年度交通動員計画ノ確保ハ到底
困難ノ状況」になっていた。第4四半期鉄道貨物輸送計画では、「決戦増送総力発揮運動」を実施し、
目標を、12月～3月に対前年同期、対下期改訂計画のいずれに対しても380万トン余、6.4%増となる
6,392万トンとし⁹⁶⁾、以下の対応をとることになった。①第3四半期までの未達成分を増送・補填するこ
と。②山陽線の整備、青函線の新造航送船の就航により九州炭・北海道炭の貨車直送を強化し、既
定輸送計画を「全面的ニ受容」すること。③休廃止線等の未稼働鉄道の回収転用とその急速な戦力
化を図ること。④喪失した海上輸送力を補填すべく、国内の鉄鉱石、軽金属資源の輸送要請を可及
的に受容すること。⑤日満支自給体制に即応して大陸中継輸送を強化すること。⑥食糧輸送につい
ても出荷時期に対応して機動的に輸送すること。⑦燃料需要最盛期に応じた大都市向け木炭、薪輸
送に特段の措置を講ずること。⑧肥料についても配給時期に応じた輸送を確保するとして、隘路路
線に限定した補強、石炭、鉄・軽金属原料・燃料などの輸送を重点化することとしていた⁹⁷⁾。

しかし、12月7日の東南海地震によって鉄道施設に大きな被害が発生し、特に掛川以西の東海道
本線の輸送力の復旧に多くの時日を要した。さらに、北海道・東北地方では12月初旬以来「数十年
来見ざる風雪」に見舞われるなど、12月は反って対前年減送という事態になった⁹⁸⁾。

1944年度の陸運転移計画の詳細は不明であるが、43年10月時点では、内地の陸運転移は完全
転移934.6万トン、中継輸送はさまざまな中継港を設けることで1,595.7万トンに引き上げ、朝鮮では
502.4万トンと計画されていた⁹⁹⁾。その後内地分は完全・中継の合計で2,010.9万トンに修正されたが、
その実績は第1四半期404.6万トンをピークに、第2四半期は364.8万トンに縮小した。下期には重要
物資自体の減産もあって、さらに計画が縮小されることになった。朝鮮の陸運転移計画も同様に、北
支、満州からの戦略物資供給が縮小したことから、四半期実施計画も382.4万トンに縮小し、実績は
第1四半期の到着75.5万トンをピークに以後70万トンを切る水準を推移した。45年1月には僅か6.3万
トンの到着分に滞貨分を含めて13.5万トンを船積みする状況になった¹⁰⁰⁾。まもなく朝鮮・九州・中国地
方各地の港湾が機雷封鎖さ
れ、大陸からの物資供給は
途絶した。

小運送事業、運送事業も
不振であつた。自動車用燃
料・潤滑油の配給実績は表
64のように急速に悪化した。
揮発油の第4四半期実績は
第1四半期の2分の1となり、
木炭が若干増加したが、ほ
かの燃料・潤滑油も配給計
画を大きく下回り、輸送力を
麻痺させた。国鉄の貨車運
用効率は計画の立案当初
から低下の傾向を示して

		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	合計	当初計画
揮発油	所要量	69,981	71,055	24,553	24,554	190,143	
	割当量	23,640	22,458	15,720	12,576	74,394	97,342
	入手量	16,548	13,699	11,004	8,803	50,054	
木炭	所要量	78,966	77,529	86,664	86,664	329,823	
	割当量	50,000	61,000	61,000	61,000	233,000	306,992
	入手量	39,000	45,140	47,580	47,558	179,730	
薪	所要量	69,795	70,670	89,662	89,662	319,789	
	割当量	67,000	67,000	67,000	67,000	268,000	331,984
	入手量	33,098	33,500	32,830	32,830	132,258	
半成 コークス	所要量	54,011	54,011	33,530	33,530	175,082	
	割当量	33,500	47,000	32,795	32,795	146,690	129,090
	入手量	26,130	33,320	25,580	25,580	107,003	
石炭	所要量	56,856	56,856	34,900	34,900	183,512	
	割当量	30,000	33,000	26,400	26,400	115,800	134,700
	入手量	20,600	13,200	10,560	10,560	54,920	
潤滑油	所要量	6,272	6,475	5,625	5,625	23,997	
	割当量	3,296	3,222	2,514	2,514	11,646	20,170
	入手量	2,044	1,740	1,559	1,559	6,902	

注: 第1・第2四半期の「入手量」は実績、第3・第4四半期は入手見込。「当初計画」の割当量は5月決定の交通動員計画。

出所: 運輸通信省・軍需省「昭和十九年度交通動員計画調整暫定措置ニ関スル件」1944年10月8日前掲『後期物資動員計画資料』第13巻所収、39頁、運輸通信省・軍需省「昭和十九年度交通動員計画」1944年5月5日前掲『後期物資動員計画資料』第12巻所収、238頁。

り、民営鉄道の保有車両は国鉄編入分を除いてもここ1、2年はほとんど増加しておらず、保守の不備による能率の低下も見られた。このため民営鉄道の輸送可能量は、「本計画ヨリ更ニ減退スルモノト思惟セラルル」と見られていた。車両の増産、修理能力の向上や官民鉄道の総合運営による輸送力増強も必要とされていた。国鉄車両の増産については、特に資材配当の繰り上げ、特別配給が必要とされた。また陸送転移に伴う、主要線区、連絡航路、水陸連絡施設、着駅設備等の緊要な工事47件のうち28件は上半期に完成させるとしていた。

官民を合わせた貨物502億トンキロ、旅客934億人キロの1944年度輸送計画の推移を見ると、第1四半期まで貨物輸送は前年同期を上回る輸送実績を上げ、第2四半期も前年度同期の水準を維持するなど、戦時のピークに到達することになった。しかし、その後南方戦線での大量の船舶喪失と陸海軍のさらなる船舶増徴によって、交通動員計画も見直しを余儀なくされ、物資動員計画、交通動員計画も四半期実施計画を策定するたびに縮小を余儀なくされた。45年に入ると大陸輸送を支える港湾が機雷封鎖され、大陸輸送はほとんど途絶状態になった。

都市疎開事業と鉄道輸送

徹底した行政の簡素化、迅速化、中央官庁権限の地方委譲を図るため、1943年年9月21日「現情勢下ニ於ケル国勢運営要綱」が閣議決定となり、「国内態勢強化方策」の具体化として運輸通信省、軍需省などの省庁再編が実施された。その一環として、「国内防衛体制ノ徹底強化」も指示され、空襲対策とともに、「帝都及重要都市ノ防衛ヲ全クスル為」、官庁、工場、家屋を整理することになった。さらに公共団体、学校、各種外郭団体、統制機関、統制会社も官庁に準じて整理されることになった。既に6月からは戦力増強企業整備要綱に基づいて多くの企業の統廃合が進んでおり、これらと並行して都市部の施設の整理と防空強化を図ることになった。10月15日には「帝都及重要都市ニ於ケル工場家屋等ノ疎開及人員ノ地方転出ニ関スル件」が閣議決定となり、京浜、阪神、名古屋、北九州の重要都市から順次計画的に、不要となる構築物の除却、転用をし、空地を造成し、地方への転出者を既存の遊休建造物や移設家屋へ移転させることになった。12月21日には「都市疎開実施要綱」が閣議決定となり、疎開人員対象を設定すること、勸奨による疎開とすること、家族単位の地方転出とすること、移転奨励金を交付すること、疎開空地帯を設定して施設を除却すること、移転先家屋や転就職・転入学を斡旋すること等の便宜供与を指示した。輸送問題については、鉄道や自動車輸送などの小運搬、荷造りなどの一連の作業を統一的に処理すること、疎開用の各種資材の確保、運賃・料金等の経費に関する特別取扱、所要労務を極力余剰労働者から供出することを指示した。関係省、日本通運、自動車組合等の関連部門の調整をするため、44年1月28日鉄道省に疎開輸送本部、東京、大阪、名古屋、門司の鉄道局に疎開輸送支部を設けた。また疎開輸送に関する荷造り、運送の一切を一括して廉価な費用で受け付ける窓口を主要駅に設置した¹⁰¹⁾。

その後、都市疎開事業の規模や事業費の検討が進められ、基礎案としては、当初表65のような約34.9万戸、30億円を超える事業を検討した。しかし、結局、荷造り用資材・労力、鉄道・小運送・トラック輸送・荷牛馬者等の輸送力、建物除却用の労力、転居先の住居問題などがいずれも重大な隘路になり、実施目標は12万戸余、8億円余になった。このうち、43、44年度を第1次目標とし、疎開数48,500戸、3億2,500万余の事業費で取りかかることになった。しかし、荷造り用資材の不足は深刻で、「極力古品の利用」を図り、回収を強化するとともに、木製、竹製容器の利用を図ることになり、荷車、リヤカー、自転車等を動員することになった。疎開輸送本部は44年度の荷造り用資材を一括して割当を受け、支部に配分することとし、実務では日本通運を受配業者に指定した。また自動車用燃料、潤滑油は貨物自動車運送事業者組合、荷牛馬用飼料の地場輸送用は陸上小運送組合、小運送用は日本通運を受配業者として実務に当たらせることになった。鉄道省で集計された44年度の荷造り用資材は、3月までに配給されるべき分として鉄釘141トン(44年度は324トン)、木材

表65 都市疎開事業1次目標
(戸、千円)

基礎案	戸数	349,252
	事業費	3,170,509
実施目標	戸数	121,920
	事業費	855,035
1943年度	戸数	11,885
	事業費	70,677
1944年度	戸数	36,615
	事業費	254,615
第1次目標合計	戸数	48,500
	事業費	325,292

出所:「都市疎開事業実施ニ要スル増員ノ件」1944年3月7日閣議決定(国立公文書館所蔵)。

6万石(同14.6万石)などを求めているが¹⁰²⁾、その確保すら困難な状況であった。

空襲対策と応急運輸本部

1944年には本土空襲が本格化した。6月には中国成都周辺の飛行場で給油を受けたB29によって北九州への爆撃があり、7月のマリアナ諸島サイパン島の失陥によって日本本土の全域に対する爆撃が可能になった。鉄道総局は本格的な空襲対応に向け、鉄道防空施設の緊急強化工事を8月末までに完了するよう各鉄道局に指示した¹⁰³⁾。必要であれば既定工事のうち10月の時刻改正に支障のないものを中止ないし繰り延べた。防空施設工事の一部は部内従業員の「勤労奉仕」により、不足する場合は学徒を動員するとしていた。8月16日には「応急運輸措置要綱」が閣議決定となった¹⁰⁴⁾。空襲等による災害時に、救護、防疫、給水、応急労務の移動、応急復旧、非常用物資の配給、避難、清掃、警備等に必要な輸送を確保しつつ、軍事輸送、総動員計画物資の輸送も維持するため、運輸通信省に応急輸送本部が置かれ、京浜地区、名古屋地区、阪神地区、呉・廣地区、北九州地区に応急輸送地方本部を設置することになった。中央本部は、運輸通信大臣を総本部長、次官を総本部次長とし、企画局、鉄道総局、海運総局、自動車局等の関係局長を本部員とし、陸海軍関係者等を参画させ、鉄道軌道部、陸上小運送部、水上運送部の3部組織で、応急輸送計画を策定するとした。地方本部は広域地方行政協議会の会長(中心府県の知事、東京都は警視総監)を本部長として、車両、舟艇等の小運搬具、輸送要員、油脂、燃料、車両用部品、食料、飼料等を確保し、強力な命令徹底の体制を整備するとしていた。

空襲時でも極力輸送力を維持しつつ被害を最小に抑えるため、以下の指示が出された¹⁰⁵⁾。①防空施設の整備、②応急復旧資材の確保、③車両の分散疎開、④被害に対する復旧計画の策定、⑤迂回輸送計画の策定、⑥避難輸送計画の策定、⑦応急緊急輸送対策(応急輸送本部の設置)。空襲に際しては、3段階の対応を取るようになった。警戒警報発令期には、別段の事情がない限り通常通り旅客取扱をするが、入場券の発売は停止する。駅長は旅客、公衆を指導し、駅構内の混乱を防止し、定期・回数券、急行・寝台券の発売停止、船便指定、割引、一時預かり、夜間の荷物扱いを停止させる。空襲が迫った非常急報、来襲急報期には、一定区間の旅客扱いを全て停止し、旅客、公衆を敏速に待避させる。空襲被害の発生時には、原則として罹災者を指令された近接の一時仮収容地域に徒歩での避難させる。罹災者等の遠距離縁故先への輸送には、輸送力復旧の状況に応じて集団的計画的に当たることになった。

実際、1944年11月頃より、都市部への空爆が頻繁になった。その際、国有鉄道など陸上交通機関は主目標とはされず、直接の被害は依然少なかったが、1945年2月に大本営陸軍部で運輸・通信を所管する第三部では、3月頃から爆撃目標が「逐次直接鉄道ニ指向」されると予測した。5、6月は月800機～900機によって爆撃が「熾烈化」し、7、8月には月2,000機～3,000機による爆撃によって「本格的鉄道遮断ノ様相ヲ呈スル」としていた¹⁰⁶⁾。主要橋梁、駅、操車場、工場、指揮中枢に重大な被害が出て、6月には10カ所程度で鉄道が遮断され、年末には30カ所で常時輸送が遮断されると指摘し、その結果、7、8月頃に輸送力は2分の1、年末には4分の1程度を辛うじて維持するに過ぎない事態になると予測した。そして、「現下物動並労務動員一般ノ状況ヨリ之等ノ多クヲ新ニ求ルムコト困難」であることから、鉄道事業計画のうち実施中の各種工事、車両新造、その他一切を原則として中止し、これによって生じる労力、資材を防空対策に充てることを指示した。1945年度後半の輸送を犠牲にしなれば、「前半ニオケル輸送力ノ低下ヲ防止スルコト不可能ナル実情」と説明し、数ヶ月で鉄道輸送が麻痺するとしていた。不幸にしてこの予測の一部は的中し、3月以降都市への激しい空爆が始まり、多くの死傷者が出るとともに鉄道施設が破壊された。都市機能は麻痺し、8月には原子力爆弾が広島、長崎に投下される惨事となった。また、3月からは日本・朝鮮の主要港湾には機雷が投下され、沿岸海運、大陸物資輸送は完全に停止する事態になった。終戦までの国鉄の空襲被害は表66のように、軌道の5%、建物の20%などとなり、工場は25工場のうち14工場で被害を受けた。車両は都市部にあった電車、客車で高く、貨車は8%であった。その復興は、戦後に鋼材供給が極度に低下したことから長期渡って経済復興の足かせになった。

その一方で、空襲目標としては、鉄道への直接的な攻撃は、米海軍空母機動部隊による1945年7月の青函航送船壊滅を除けば、本格的なものではなかった。終戦後の米国戦略爆撃調査団の調査報告は、「鉄道組織に関する限りでは、与えた損害は殆んど取るに足らない程度であった」、「原爆攻撃でさえ鉄道施設や鉄道業務に対してはほんの一時的で小さな影響を与えたにすぎない」と分析していた。鉄道網の攻撃計画を採用しなかった「失敗の理由」は、船舶・港湾への攻撃を重点化する一方で関門トンネル、青函航送、山陽本線等の幹線鉄道のもつ脆弱性を正しく認識していなかったことによるとしている¹⁰⁷⁾。この間、小磯国昭内閣は対国民党和平工作を進めるなど終戦に向けて動いたものの、成果は出せず被害は拡大を続けた。

表66 国鉄の空襲被害		
	空襲被害	比率%
軌道	1,600km	5
建物	180万㎡	20
電灯設備	90,000個	10
通信線	31,000km	6
電信電話機	13,000台	12
工場	14ヶ所	56
車 両	機関車	891両
	客車	2,228両
	電車	563両
	貨車	9,557両
	計	13,200両
連絡船	80,000総噸	65

注：工場被害比率は全25工場に対する被害工場数の比。

出所：運輸省『国有鉄道の現状（国有鉄道実相報告書）』1947年8月、7頁。

（4） 1945年度交通動員計画

交通動員計画

1945年度の陸運計画は¹⁰⁸⁾、本土空襲が始まり、南方物資の還送が途絶し、陸軍が本土決戦を叫ぶという状況下で策定された。陸運転移物資が大量に鉄道に流入することを想定し、要員、資材、食糧が不足する中で、陸運の「戦場態勢」を構築し、北海道炭、大陸物資と軍事輸送を確保しようというものであった。計画の重点は、①車両・線路の補修力増強、現有設備能力の最高度発揮、②防空体制の確立、空襲下輸送力の確保、空襲被害の迅速な復旧を図ること、③要員の確保、「勤労力ノ強化」、「給養ノ完璧」を期すとともに、幹部職員の責任体制を確立すること、④輸送統制の強化によって軍事輸送、重要物資輸送を重点化すること、⑤国内戦力資源の開発上必須の鉄道、自動車路線を急速に整備すること、⑥青函航送の増強、博多・釜山間の貨車航送路線を開設し、山陽線・山陰線、東北線の強化によって北方炭、九州炭輸送、大陸物資輸送の経路を強化すること、⑦鉄道通信施設を拡充すること、⑧自動車等の運搬具の整備促進によって陸上小運送力を増強すること、⑨地方鉄道、軌道の指導監督を強化し、官民の総合輸送力を発揮することなどであった。

内地国有鉄道の貨物輸送計画は、1944年11月に当初案が策定され¹⁰⁹⁾、44年度末の予想保有車両を基に年間基本輸送力を1億9,052.5万トン、512億8,928.1万トンキロとした。これに石炭、大陸物資、軍需物資の輸送需要が拡大する分の輸送力を創出するため、青函航路、博釜航路への航送船の新造や、輸送力の限界が迫った山陽本線から山陰本線への迂回輸送による成果を加え、1億9,279.1万トン、533億1,064.108万トンキロを目指した。これを微調整して、12月時点では表67のような構想になった。基本計画は、1億8,751.5万トン、504億7,908.1万トンキロとし、青函、博多の隘路路線の増強や軍用貨物の増加に応じるため、1億9,443万トン、540億7,908万トンキロを目指すことになった。

航送船の建造計画は、以下のとおりであった。青函航路では、1943年3月就航の第4青函丸からW型戦時標準船となり、量産が始まった。44年11月には第8青函丸が就航し、46年1月就航予定の第15青函丸まで、45年度中には6隻の就航が予定された。博釜航送も45年10月以降、46年10月までにH型戦時標準船11隻の就航を予定して建造が進められていた。

増強路線の輸送計画を見ると、青函航路では年間輸送力40万トンの第10青函丸から第15青函丸の6隻を6月以降46年1月までに投入し、これを全て石炭輸送に当て、45年度は130万トン、14億2,239.5万トンキロの増送を実現する計画であっ

表67 1945年度国鉄貨物輸送計画
(千トン、千トンキロ)

基本輸送計画	輸送トン	187,515
	輸送トンキロ	50,479,081
青函航送増送	輸送トン	1,300
	輸送トンキロ	1,422,395
博釜航送開設	輸送トン	466
	輸送トンキロ	195,615
九州炭山陰經由増送	輸送トン	500
	輸送トンキロ	378,700
山陰線迂回分	輸送トン	500
	輸送トンキロ	24,650
軍用貨物増加	輸送トン	5,149
	輸送トンキロ	1,578,169
増強輸送計画	輸送トン	195,430
	輸送トンキロ	54,078,610
対44年度実績	輸送トン	5.3%増
	輸送トンキロ	11.4%増

出所：運輸通信省鉄道総局「昭和二十年年度陸運基本計画（案）策定要綱」1944年12月1日『長崎惣之助文書』A502。

た。博釜航路には年間輸送力20万トンの航送船を10月から46年3月までに7隻を就航させ、45年度は46.6万トン、1億9,561.5万トンキロの輸送力増強を図ろうとした¹¹⁰⁾。九州炭の45年度陸送計画は750万トンとし、うち50万トンは山陰本線に迂回させ、山陽本線の負担を軽減し、さらに下期に山陰本線の輸送力を50万トン増強して、2,265万トンキロの輸送増強を計画した。加えて本土決戦に伴う軍用貨物の増加に合わせて、全国の国鉄輸送力を514.9万トン創出する必要があった。こうして、輸送トンで5.3%、輸送トンキロで11.4%増強した輸送力を、石炭、コークス、主要鉱石、木材、米麦、塩その他の生産拡充物資・生活必需物資に優先的に割り当てることになった。

しかし、陸運転移による石炭の陸送量は、1944年度実績の見通しの40%増になるとみられ、その他の物資も「相当ノ転移」が予想されていた。このため上記以外の物資については、前年度比17%を削減することにした。「然ルニ転移経路ノ負担ハ既ニ飽和状態ニアル」とされ、隘路線区の増強、車両の増備、要員の確保が「絶対ノ要件」としていた。しかし、その後、7月には釜石、室蘭への集中的空爆で青函路線船舶のほぼ全てを失うことになった。博多―釜山間の貨車航送計画は断念され、結局第1船は戦後青函航送路線に就航することになった。

1945年度に計画された隘路区間の増強工事は、青函航送船による石炭輸送を強化するための、函館本線五稜郭・長万部間、室蘭本線竹浦・苫小牧間と伊達紋別・本輪西間、東北本線瀬峰・盛岡間、奥羽本線青森・川辺間、信越本線長岡・新津間などであった。輸送力の弱い山陰本線については、信号所の新設、待避線の増設、有効長の延伸の工事のほか、機関区施設の増強が予定された。九州炭輸送の最重要幹線である山陽線の強化では、69kmにわたって50トン重軌条への更換、待避線増設等の停車場の改良、姫路・小郡間の自動列車制禦装置の増設を計画化した。また瀬戸内海曳船の増強のため、苅田港経由の石炭輸送施設、大阪港・神戸港の施設整備や、大陸物資の中継輸送の増加に備えて博釜貨車航送用の岸壁、後方臨港施設の整備などに取り組むことになった。

資源開発のための鉄道建設は¹¹¹⁾ほとんど新規には計画されなかったが、岩手県小川鉱山などの耐火煉瓦、石炭輸送を担う小本線、釜石鉱山の鉱石運搬用の釜石線の建設に主力を注ぐこととした。ただし、1月の鉄道会議では資材確保が困難であり、「完成出来るかどうかと云ふ事を判っきり申上げる事は困難であります」と説明されていた。

旅客輸送需要は1945年度も大きく伸びることが予想された。国鉄の汽車旅客については、年度当初の保有客車による年間輸送可能量をもって輸送計画とし、定期旅客輸送は全面的に確保し、輸送不能な分は定期外旅客の抑制で調整することとした。都市部の電車旅客については、輸送需要を全面的に確保するとし、検修力の強化、時差通勤の徹底によって「極力現有車両能力ノ發揮」を図り、輸送不能分はやはり定期外旅客を抑制するとしていた。

国鉄の旅客輸送計画は表68のように構想された。輸送人数は需要を13%制限して、32億2,914万人とし、定期外は29%を規正することになった。対前年度では定期が16%増となる一方、定期外を6%規正して7%増に抑えている。いずれにしても「現有車両能力ノ最高度發揮ヲ図ル」必要があった。特に「電動機損耗ノ甚シキ現状ニ鑑ミ之ガ補修力強化ニ付テハ特段ノ措置ヲ必要」とし、珪素鋼板など特殊鋼の不足は深刻であった。

国鉄の車両新造計画は、表69の通りとなった。青函航送船の拡

表68 1945年度国鉄旅客輸送計画 (千人、%)

		輸送人数	対需要 規正率	対44年度 増減率
汽車	定期	1,256,432	0	19
	定期外	654,267	-38	-7
	計	1,910,699	-17	9
電車	定期	1,025,420	0	11
	定期外	621,773	-15	-4
	計	1,647,193	-6	5
合計	定期	2,059,143	0	16
	定期外	1,170,001	-29	-6
	計	3,229,144	-13	7

出所:運輸通信省鉄道総局「昭和二十年度陸運基本計画(案)策定要綱」1944年12月1日『長崎惣之助文書』A502。

表69 1945年度国鉄車両
新造計画(両)

	機関車	貨車
青函航送用	162	4,197
博釜航送用	41	1,218
九州炭増送用	43	506
山陰線迂回用	27	76
軍用貨物用	71	1,855
防空予備	58	595
配車補充	15	266
入換用	50	
準貨車		27
合計	467	8,740
廃棄車両	15	266

注:上記のほかに入換用に型動力車50両、電車56両がある。準貨車は、操重車8両、雪掻車19両。貨車は「トキ車」換算。

出所:運輸通信省鉄道総局「昭和二十年度陸運基本計画(案)策定要綱」1944年12月1日『長崎惣之助文書』A502。

充に伴って1945年度は石炭240万トンの増送が見込まれ、東北本線・常磐線経由、日本海側経由の輸送力増強用が最も多く、機関車162両、貨車4,197両を計画した。博釜航送による鉱石等の大陸物資の北九州向け輸送50万トン、阪神向け90万トンに要する車両は機関車41両、貨車1,218両とされた。また専用線入換機関車、小型動力車による手押し入換労務の節約などを計画した。

官民の鉄道用として物資動員計画への計上を求めた資材は、表70のようになった。拡充用鋼材は合計137,190トンとなり、対前年度実施計画からは37,463トン減になった。しかし、補修用は93,840トンと、35,840トン増となったため、ほぼ前年度と同じだけの資材を要することになった。所要鋼材の主な内訳を見ると、拡充用では機関車467両用に30,290トン、貨車8,607両(トキ換算8,740両)用に53,633トン、車両の改造用に3,536トンを要した。また、車両修繕用は40,000トンと見積もられた。これは、取得実績が1938年度の31,948トンから43年度には21,399トンにまで漸減していた修繕用資材を、陸運転移による貨物の激増に対応してたものである。すでに44年度実施計画では30,000トンに増額していたが、45年度もさらに補修の強化で対応しようとした。

機関車の車両検修率は38年度の6.9%から漸増し、44年度(4-8月実績)には9.4%になるなど、車両の劣化も進んでいた。施設計画では、先ず国内戦場体制強化に向けた防弾施設、予備の給水・電源設備の整備、京浜・中京・阪神・関門地区の重要施設の疎散などの防空対策が掲げられた。空襲は月3,000機の爆撃機の攻撃を想定し、所要鋼材は国鉄だけで53,765トンが計上された。次いで主要幹線の保修用にも軌条33,540トン、継目板3,230トン、分岐器7,820トンなど51,840トンが計上された。これは、軌条の毀損数が38年度の751件から43年には1,790件に激増した事態を受けたものである。4万トン台を維持してきた線路保線用鋼材の入手実績が43年度に20,754トンに急減し、44年度配当計画でも23,000トンに止まったことから、45年度は一挙に倍増して保修を進めようというものであった。

要員確保について見ると、1944年度末までに国鉄の現在員は467,994人に達する予定であったが、入営、応召による熟練要員の減少が続き、官民の新規の要員補充は女子、学徒の比重を上げて対応しようとしていた。補充理由は、輸送計画の増進に伴うもののほか、退職・死亡、入営・応召の補充、外地等への派遣、急増する新規採用者に対する指導要員、結核対策要員、農場・牧場直営のための要員など戦時固有の業務に関係する補充も多く、表71のような補充計画を策定した。この規模の補充は容易ではなかった。極力減耗数を縮減を図るとともに「新規採用所要数特ニ男子採用数ヲ最少限度ニ止ムル如ク措置」として、①徴用実施範囲の拡張、②食糧の確保、③重要職にある職員の入営・応召延期、早期除隊を願い出ること、④業務の簡素化による要員数の節減、⑤勤労管理の強化による欠勤防止、⑥女子代替を強化し、職員総数の25%に引き上げること、⑦特定職種について多交替、短時間勤務制の採用による農業余剰労務、家庭婦人の動員、⑧労務の季節的・時間的変動を調整する勤労報国隊の適時活用などの調整方法を検討していた。44年11月時点での国鉄の労務供給見通しは、新規採用134,801人のほか、除隊・応召解除25,420人、派遣復帰2,000人、農業従事者・家庭婦人の特殊職員採用10,000人などになっていた¹¹²⁾。

労務管理の強化についても以下の方策が打ち出された。①「現業責任体制」の確立として、「班長ノ家長的性格ニ基ク指揮、指導及訓育力ニ依リ班総力ノ結集ヲ図ルト班長以上ノ幹部ノ責任ト機能ヲ強化シ、幹部ヲ中心トスル確固タル責任体制」をとる。このため幹部の責任と機能に応じた身分を付与する。②要員の地域別、職種別需給に合わせて重点的配置転換を行い、必要な給与対策をと

表70 1945年度輸送計画用所要資材(トン、m3)

		鋼材	セメント	木材
国鉄	拡充	137,190	110,601	433,542
	補修	93,840	32,000	305,000
	防空	53,765	47,516	105,507
	計	284,795	190,117	844,049
民営	拡充	34,258	23,000	68,010
	補修	28,170	17,000	238,900
	防空	12,928	15,059	21,488
	計	75,356	55,059	328,398
小運送	拡充	67,594		
	補修	42,062		
	計	109,656		
	合計	469,807	245,176	1,172,447

出所:運輸通信省鉄道総局「昭和二十年度陸運基本計画(案)策定要綱」1944年12月1日『長崎惣之助文書』A502。

表71 1945年度要員補充計画(人)

	男子	女子	計
国鉄	158,839	34,380	193,219
民間鉄道	33,248	14,322	47,570
計	192,087	48,702	240,789

出所:運輸通信省鉄道総局「昭和二十年度陸運基本計画(案)策定要綱」1944年12月1日『長崎惣之助文書』A502。

る。これは判任官の急増といった形で実現した。

「現下陸上輸送ノ最大隘路」とされた小運送力の増強のため、自動車、荷牛馬車、その他の小運搬具を確保も重大な課題であった。そのため、国鉄事業については、①重要都市における貨車代行輸送の拡充、②既設路線、諸設備の増強、③重要資源開発路線の新設、④鉄道営業線の撤去後の代行輸送などを計画化した。運搬具の配分は、1944年9月に実施した調査に基づき、運搬具の配分

は小運送扱い量に応じて自動車40%、荷牛馬車50%、荷車4.2%、リヤカー3.8%、その他2%を比率を確保することが指示された。省営自動車事業の45年度の車両新造配分計画は原産地路線300台、既設路線800台、近距離貨車代行路線800台、撤去代行路線100台、乗合自動車20台の2,020台とし、民営貨物自動車事業への新造14,500台、復活修理3,000台とした。加えて小型貨物自動車の新造計画は2,000台とした。この自動車の新造・復活修理のほか、代用燃料車への90%の転換、一般修理等の資材として自動車用87,070トン、軽車両用22,586トンを計画した。近距離貨車代行路線への自動車増備800台の内訳などは、表72のとおりである。新たに仙台、新潟、札幌で路線を開設し、重要都市の小運送の逼迫と防衛輸送に対処することになった。また鉱物資源開発等の原産地路線としては、飛騨地方の牧戸・鳩ヶ谷路線、紀伊田邊・大宮路線など8路線が予定された。いずれにしても、不足する小運送力については、45年度末時点での稼働率を90%にまで引き上げることも課題であった。

次に、民間鉄道・軌道事業の1945年度計画を見よう。年間の貨物・旅客輸送は表73のように計画された。貨物輸送は、国有鉄道が対前年度で5.3%増であったのに対して6%増となった。旅客輸送人数も国有鉄道が対1944年度増加率7%であったのに対して民間鉄道は10%増となり、都市部の通勤需要が依然として急増していることを示していた。これに要する車両新造、増備計画は表74のとおりであったが、「車両毀損ノ甚シキ現状ニ鑑ミ之ガ補修力ノ強化ニ努メ特ニ電気機器ノ補修改造に重点ヲ指向シ、極力休眠車ノ復活ヲ図ル」としていた。施設計画では、現有能力の維持と防空施設の整備に重点を置き、国内資源開発と生産力確保に必須の拡充工事を重点化することとした。補修用資材は鋼材19,670トン（うち軌条・同付属品15,000トン）、木材215,400m³（うち枕木144,000m³、240万本）が計画化された。しかし、補修用資材の備蓄は拡充工事に一時流用されることが多く、備蓄資材が必要限度以下になり、「施設補修ノ現状ハ極メテ憂慮スベキ状況」であるとして、その優先確保を「絶対必要」としていた。

しかし、こうした鉄道輸送計画は、物資動員計画の鉄鋼需給見通しなどからは困難が予想され、1945年に入るとたちまち崩れ始めた。既に1月の鉄道会議で鉄道総局長官堀木謙三は「事変以来諸資材労務等不足の裡にかゝる輸送を遂げて参りましたので率直に申しますと鉄道の輸送力も今や天井を突いた感が致すのであります¹¹³⁾」と発言し、急速な増強は困難であることを明らかにした。山陽本線は37年以前の5.5倍以上の輸送力増強を遂げ、東海道線等に比べて「遙かに施設の遅れて居ります線区に東海道線よりも遙かに多い列車を動かして居る状況と説明されており、拡充にはそもそも大きな制約があった。

資材面での制約も大きかった。この計画の鉄鋼需要は官民合わせておよそ47万トンであった。しかし、1944年10月時点の45年度の年間鉄鋼供給見通し¹¹⁴⁾は全体でも175万トンに過ぎず、ここから軍需や船舶建造用を控除すると、民需は45.9万トンに過ぎなかった。さらにここから「物流強化」に充てら

表72 1945年度国鉄近距離貨車代行路線への車両増備計画 (台)

	1944年度 未推定数	1945年度 増備計画	1945年度 未配備
京浜地区	585	350	935
名古屋地区	95	50	145
京阪神地区	200	60	260
広島地区	60	40	100
北九州地区	136	50	186
仙台地区	-	100	100
新潟地区	-	50	50
札幌地区	-	100	100
計	1,076	800	1,876

出所:運輸通信省鉄道総局「昭和二十年度陸運基本計画(案)策定要綱」1944年12月1日『長崎惣之助文書』A502。

表73 1945年度民間鉄道輸送計画 (千トン、千トンキロ、千人、千人キロ、%)

	貨物	対44年度
貨物輸送トン	55,907	6
貨物輸送トンキロ	1,030,306	6
旅客輸送人数	6,710,307	10
旅客輸送人キロ	15,980,308	14

出所:運輸通信省鉄道総局「昭和二十年度陸運基本計画(案)策定要綱」1944年12月1日『長崎惣之助文書』A502。

表74 1945年度民間鉄道車両新造増備計画 (両)

蒸気機関車	38
電気機関車	12
電動車	278
制御車	29
電動貨車	20
貨車	139
無軌条電車	11

出所:運輸通信省鉄道総局「昭和二十年度陸運基本計画(案)策定要綱」1944年12月1日『長崎惣之助文書』A502。

れるのは20万トンに止まっており、これは需要量の2分の1以下であった。さらに、4月に策定された第1四半期物動計画¹¹⁵⁾では、鉄鋼供給は25万トン余に縮小した。「陸送増強」用配当は重点扱いはされてはいるものの、僅か46,500トンであった。第2四半期物動計画¹¹⁶⁾では12万トンの鉄鋼供給計画のうち、「陸送増強」分は19,418トンに過ぎなくなった。しかも、実際の鉄鋼生産は、第1四半期82,300トン、第2四半期は22,600トンと激減しており、補修用鋼材の入手すら困難になって、終戦を迎えることとなった。

決勝非常措置要綱と鉄道事業

総動員諸計画は戦争継続を前提とし、航空機生産への集中動員を図るべく、45年1月25日の最高戦争指導会議で決勝非常措置要綱が決定された¹¹⁷⁾。同要綱は、日満支3国の資源と自給不能の南方資源を確保しつつ、最重点課題を、①液体燃料の急速増産、②海陸輸送力の維持、増強、③生産防空体制の徹底的強化、④食糧の増産、自給とし、とりわけ航空揮発油と自給困難な南方資源の確保を目指した。そこに示された陸海の輸送力増強と輸送計画は、表75のとおりであり、運輸通信省が想定していた輸送力よりも一層厳しい見通しが示されていた。鉄道車両生産計画は、12月の原案から大幅に削減され、陸運輸送量は約8,500万トンを確認目標と設定した。旅客列車は「極限的圧縮」を図って貨物輸送の増強にあたり、「職場附近転居ニ依ル通勤輸送ノ極限」を図るとしていた。この他、貨車輸送の増強にはもはや新たな方策もなかったが、貨車運用効率の引き上げ、隘路路線の増強、要員確保、勤労強化、小運送力増強が挙げられて、海陸の総合輸送力では大陸輸送の一元化、中継輸送の強化が唱えられた。防空対策としての航空兵器、造船関係の特定緊要工場の分散疎開、地下施設への移行を図り、交通機関の途絶に備え、通信連絡手段の確保など「通信非常体制ヲ強化」するとしていた。

決勝非常措置要綱に基づき、広域地方行政の前段措置であった地方行政協議会を解消することになり、6月には全国8地区の中枢機能を持つ地方総監府を設置した¹¹⁸⁾。軍需省、運輸通信省など各省の地方機関も8地区に再編した。これは国土が分断されても総動員業務を継続するための措置で、本土決戦に備えた措置であったが、実質的な機能を果たさないままに、終戦を迎えた。

おわりに

総動員計画の一環としての鉄道輸送需給計画を見てきたが、国内の官民貨物・旅客輸送に関しては、輸送計画を概ね達成を続けた。貨物輸送は1935・36年度平均に対して輸送トンキロで1939年度にはほぼ2倍となり、42年度には2.6倍、ピークとなった43年度、44年度では3.3倍の水準に達した。旅客輸送も、35・36年度平均に対して輸送人キロは39年度で1.7倍、42年度には2.5倍となり、ピークの44年度には3.3倍に達した。戦時鉄道輸送は、陸運転移に伴う海陸の接点となる港湾での荷役能力や航送船輸送力の不足、非優先物資の出荷困難や小運送力の不足による駅頭滞貨の累積問題などの数多くの隘路を抱えながらも、総動員諸計画の中でも実績率の点で、最も成功した事例と言えるであろう。

輸送量の急拡大に、要員需要も激増し、国鉄要員は1935・36年度平均から39年度には1.3倍、42年度には1.7倍となり、その後も着実に増加し、44年度は2.0倍になった。とはいえ、要員確保でも充分な賃金・手当が支給されていたとは言えない。労務動員計画の中で、鉄道事業は一般部門よりは優遇されたとはいえ、欠員補充、新規拡充等の計画充足率は低かった。労務動員計画は全体に充足率が悪く、厚遇を求めた労働力移動を止めることができなかった。その上、諸手当の支給で民間軍需産業ほどに柔軟な対応ができなかった官営事業は、労働力市場で不利であったと言えよう。45年度以降も復員者の受け入れなどで増大を続け、戦後の経営を圧迫する。

表75 決勝非常措置要綱による
1945年度輸送力増強計画

甲 造 船	貨物船	107万総噸
	油槽船	38万総噸
	雑船	14万総噸
	計	159万総噸
乙造船		45万総噸
海上輸送力 同(努力目標)		約3,200万トン 約3,500万トン
鉄 道	機関車	207両
	貨車	7,500両
	自動車	5,500台
	軽車両	149,000台
小 運 送	計	154,500台
陸上輸送力		約8,500万トン

注：陸上輸送力は原資料に「約八五、〇〇〇万トン」とあるが、鉄道輸送力の輸送計画として過大であることから、桁表示の誤記と考える。

出所：参謀本部『敗戦の記録』原書房、1967年、221～227頁。

ただし、戦時下の輸送実績の伸びに比較するとその増加率は低い。戦時下では労働者1人当たりの旅客・貨物輸送量は増強されることになった。しかし、それが真の意味で輸送力の増強になったかを検証すれば、物資動員計画で鉄道用に配当された鋼材は大幅に削減され、輸送量に対比すればさらに厳しく削減されていた。輸送需要に対応した機関車、車両の増産計画は、資材不足から所期の目標から大幅に外れ、概ね不調に終わった。その上に、外地、大陸鉄道への車両支援もあって、輸送力に見合う車両の拡充はできなかった。補修工事も不十分であった。補修の資材は不足し、一部は、休止路線の施設を自ら転用して補っていた。施設、車両は耐用年数を大きく超えても使用され、列車事故を頻発させる事態となった。

国鉄の場合、補修用資材の入手状況は、1938年度の線路補修用鋼材を平時並みの基準と考えると、45年度までに累計で、25万トン相当の補修不足になっていた。これに耐久限度を超えた鉄道車両（機関車30%、客車20%、電車25%）の更新に必要な鋼材が50万トン、都市部を中心にした空襲による鉄道被害、44年の震災被害、45年の台風被害などの復旧用鋼材などを加えると、約100万トンの鋼材が鉄道事業の復興には必要であると見積もられていた

119)。

それでも大規模な輸送計画を毎年概ね満したのは、ダイヤの合理化、車両稼働率の向上など最大限の合理化に加えて、耐用年数の延長、新任要員の短期養成と現場投入、安全基準の見直しや僅かな改造を施しただけの車両への大幅な積増しと軌道への超過加重など、強引な増送措置によるところが大きかった。また、旅客輸送に関しては、車両・施設の補修や拡充自体が抑えられていたため、通勤・通学の時間差による分散を図っても、結局徹底した過密輸送にならざるを得なかった。

戦時期には南方資源地帯や中国大陸と結ぶ海上輸送が、戦時経済総動員の最大の隘路となる一方で、鉄道輸送力は戦時経済を支える役割を果たし続けた。しかし設備の劣化など実質的な輸送力の低下は、鉄道再建の大きな課題を残していた。戦後の石炭生産の急減と炭質の低下とも相俟って、輸送力の劣化、減退が経済復興の隘路の一つになっていく¹²⁰⁾。

-
- 1) 山崎志郎『物資動員計画と共栄圏構想の形成』日本経済評論社、2012年、同『太平洋戦争期の物資動員計画』日本経済評論社、2016年。
 - 2) 主要動員計画については、山崎志郎『戦時経済総動員体制の研究』日本経済評論社、2011年を参照のこと。
 - 3) 運輸調査局『交通労働論』1948年、同『人口と旅客輸送』1948年、同『自動車輸送論』1948年、同『工鉱業生産と鉄道』1950年。
 - 4) 日本国有鉄道編『日本陸運十年史 第二次大戦と運輸経済』1951年、同『日本国有鉄道百年史』第10-11巻、1973年。
 - 5) 植民地各地の鉄道事業については、林采成『戦時経済と鉄道運営 「植民地」朝鮮から「分断」韓国への歴史的経路を探る』東京大学出版会、2005年、同『華北交通の日中戦争史 中国華北における日本帝国の輸送戦とその歴史的意義』日本経済評論社、2016年、同『鉄道員と身体 帝国の労働衛生』京都大学学術出版会、2019年、同『東アジアのなかの満鉄 鉄道帝国のフロンティア』名古屋大学出版会、2021年、同「植民地期台湾国鉄の戦時動員と輸送力増強」『立教経済学研究』74-3、2021年を参照のこと。国内の鉄道輸送計画において、1942年末の「陸運転移」以降、過度の負担を強いられた経緯については、同「日本国鉄の戦時動員と陸運転移の展開」『経営史学』46-1、2011年所収を参照のこと。
 - 6) 竹内祐介『帝国日本と鉄道輸送 変容する帝国内分業と朝鮮経済』吉川弘文館、2020年。
 - 7) 原朗・山崎志郎編『初期物資動員計画資料』日本経済評論社、1997年、同『開戦期物資動員計画資料』1999年、同『後期物資動員計画資料』2001年。

- 8)『長崎惣之助文書 戦前期鉄道行政資料集』丸善雄松堂、2017年。
- 9)資源局を中心とした総動員計画の準備については、山崎志郎『物資動員計画と共栄圏構想の形成』日本経済評論社、2012年、第1章を参照のこと。
- 10)企画院「昭和十四年度交通電力動員実施計画綱領」1939年5月24日(原朗・山崎志郎編『初期物資動員計画資料』第9巻、現代史料出版、1998年、408～420頁)所収。
- 11)以下、日中戦争期の鉄道輸送の逼迫事情については、柏原兵太郎(鉄道省運輸局配車課長)『統制経済下の貨物運送』交通研究所、1940年、5～21頁、「戦時下国有鉄道の運営」(『長崎惣之助文書』A269)によっている。
- 12)運輸局配車課「十三年度ノ貨物輸送状況ト本年度ノ輸送対策」1939年11月(『長崎惣之助文書』A185)。
- 13)山崎志郎『太平洋戦争期の物資動員計画』日本経済評論社、2016年、176～179頁。
- 14)運輸調査局『交通労働論』1948年、21～22頁。
- 15)河村弁治「支那事变初期内地鉄道に於ける軍事輸送」1947年3月『軍事鉄道記録 第2巻3 支那事变』(防衛研究所図書館所蔵)所収。軍事輸送の詳細な実績については、資料焼失のため判明しない。
- 16)軍用60両については、その後物資需給協議会で52両に圧縮されている。生産力拡充委員会「生産力拡充計画大綱」1938年3月1日(原朗・山崎志郎『生産力拡充計画関係資料』第2巻、現代史料出版、1996年、所収)。
- 17)前掲『生産力拡充計画関係資料』第2巻、所収。
- 18)鉄道省鉄道総局「AG〇〇四(二〇JAN)ESS/GDニ係ル米軍管理軍工廠研究所飛行機工場中鉄道関係ニ於テ要使用又ハ要存置対象(鉄道関係賠償資料)」1946年2月9日(『日高準之介資料』38)。
- 19)横堀章一「貨車の戦時設計」『日本機械学会論文集』10巻38号、1944年。
- 20)四ヶ年計画分科会「鉄道輸送力拡充四ヶ年計画」1938年9月『長崎惣之助文書』A542。
- 21)なお、四ヶ年計画分科会は、車両以外に、線路、通信、船舶、防空施設の4ヶ年計画を策定している。
- 22)四ヶ年計画分科会「鉄道輸送力拡充四ヶ年計画(圧縮案)」1938年10月『長崎惣之助文書』A549。
- 23)東京地下鉄株式会社『帝都高速度交通営団史』2004年、24-32頁。
- 24)鉄道省「陸運統制令」内閣情報部『週報』175号、1940年2月所収。
- 25)前掲「十三年度ノ貨物輸送状況ト本年度ノ輸送対策」。
- 26)前掲『統制経済下の貨物運送』27～28頁。
- 27)鉄道省「改正される陸運統制令」情報局『週報』265号、1941年10月。
- 28)経済新体制論の背景と理念論争の帰結、各種統制会の機能については、前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』18～24頁を参照のこと。
- 29)鉄道軌道統制会『鉄道軌道統制会報』各号記事、重要産業協議会編『統制会必携』昭和19年版、702～751頁。
- 30)「行政簡素化実施要領」1942年6月16日閣議決定(国立公文書館所蔵)、鉄道省官房秘書課国井鉄道官補「鉄道省ノ組織ト業務(中間報告)」(『長崎惣之助文書』A280)。
- 31)日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』第10巻、190～193頁。
- 32)前掲『日本国有鉄道百年史』第10巻、194～196頁、「運輸通信省設置要綱ヲ定ム」1943年10月8日閣議決定(国立公文書館所蔵)。
- 33)「国家総動員業務委員会設置ノ件」1938年9月23日閣議決定(公文書館所蔵公文類聚)
- 34)企画院次長「交通電力動員委員会ニ関スル件」1938年11月29日(外交史料館所蔵)。
- 35)「昭和十四年国家総動員業務処理方針」1938年9月28日陸軍大臣決裁(前掲『初期物資動員計画資料』第7巻所収)。
- 36)企画院「昭和十四年度交通電力動員実施計画綱領」1939年5月24日(前掲『初期物資動員計画資料』第9巻所収)。
- 37)「戦時下国有鉄道の運営」(『長崎惣之助文書』A269)。

- 38) 前掲「十三年度ノ貨物輸送状況ト本年度ノ輸送対策」。
- 39) 企画院「昭和十五年度交通動員実施計画綱領」1940年7月17日（前掲『初期物資動員計画資料』第12巻所収）。
- 40) 企画院「昭和十五年度交通動員実施計画綱領参考資料 鉄道、港湾、船舶、航空及通信ノ状況」1940年7月13日（前掲『初期物資動員計画資料』第12巻所収）。
- 41) 「戦時下国有鉄道の運営」『長崎惣之助文書』A269。
- 42) 「第一回日満支交通懇談会に付て」1941年『日満支交通懇談会関係一件』（外務省外交史料館所蔵）所収。
- 43) 日満支交通懇談会第一調査委員会事務局「日満支交通懇談会第一調査委員会調査実施要領」1941年10月『長崎惣之助文書』H249。
- 44) 「第二回日満支交通懇談会申合事項ニ対スル経過報告要項」『長崎惣之助文書』H407。
- 45) 企画院「昭和十五年度労務動員実施計画綱領（案）」1940年7月13日前掲『初期物資動員計画資料』第12巻所収。
- 46) 「昭和十五年度労務動員計画に就いて」1940年7月16日（企画院総裁談）前掲『初期物資動員計画資料』第12巻所収。
- 47) 企画院「昭和十六年度交通動員実施計画設定要領」1941年3月11日『長崎惣之助文書』A193。
- 48) 外務省亜米利加局「陸軍省時局輸送統制対策打合会ノ報告」1941年7月9日、鉄道省運輸局旅客課長発各局運輸部長宛1941年7月18日通知『時局ニヨル輸送統制並ニ緊急配船対策関係雑件』（外務省外交史料館所蔵）所収。関東軍特種演習による輸送問題については、林采成「戦時期植民地朝鮮における陸運統制の展開」『土地制度史学』第170号、2001年所収を参照のこと。
- 49) 企画院「昭和十六年度交通動員実施計画綱領」1941年9月4日原朗・山崎志郎編『開戦期物資動員資料』第6巻所収。
- 50) 企画院「昭和十六年度労務動員実施計画綱領（案）」1941年6月20日前掲『開戦期物資動員計画資料』第12巻所収。
- 51) 企画院「新事態対処人的動員計画確立ニ関スル方策要綱（案）」1941年7月7日前掲『開戦期物資動員計画資料』第6巻所収。
- 52) 官房秘書課国井鉄道官補「鉄道省ノ組織ト業務（中間報告）」1943年1月『長崎惣之助文書』A280。
- 53) 中島達敬『鉄道貨物計画輸送概説』陸運協力会、1944年、168～174頁。
- 54) 大蔵省総務局「開戦以来閣議決定に係る重要政策の内容及実施状況の概要」1942年12月31日『昭和財政史資料 第9号 戦時経済 財政金融政策（5）』（国立公文書館所蔵）所収。
- 55) 鉄道省総務局「鉄道防空ノ現況及強化対策」1943年7月19日『長崎惣之助文書』A342、運輸通信省鉄道総局「第八十六帝国議会説明資料」1945年1月『長崎惣之助文書』A887。
- 56) 鉄道省総務局「鉄道防空体制強化要綱」1943年7月12日『長崎惣之助文書』A336。なお、同要綱での総本部名称は、「鉄道防空総本部」であったが、内務省を中心に防空総本部が設置されることになったことで、名称案が変更されたとみられる。
- 57) 前掲「鉄道防空ノ現況及強化対策」。
- 58) 企画院「昭和十七年度交通動員実施計画綱領」1942年6月12日前掲『開戦期物資動員計画』第12巻所収。
- 59) 企画院「昭和十七年度国民動員実施計画」1942年5月26日前掲『開戦期物資動員計画』第12巻所収。
- 60) 企画院第三部山内第二課長「昭和十八年度国民動員計画の解説」生産拡充研究会、1943年7月、3頁。
- 61) 「第三回日満支交通懇談会申合事項」『長崎惣之助文書』H407。
- 62) 「昭和十八年度国民動員実施計画ニ就テ」原朗・山崎志郎編『後期物資動員計画資料』現代史料出版、2002年、第7巻所収。
- 63) 前掲「昭和十八年度国民動員の解説」4～6頁。

- 64) 企業整備政策の展開と実績、個別産業の事例については、原朗・山崎志郎編著『戦時日本の経済再編成』日本経済評論社、2006年を参照のこと。
- 65) 林采成「日本国鉄の戦時動員と陸運転移の展開」『経営史学』46-1、2011年。
- 66) 『長崎惣之助文書』A239。
- 67) 鉄道大臣八田嘉明「鉄道局長並に地方施設部長会議に於ける鉄道大臣訓示」1942年11月10日『長崎惣之助文書』A237。
- 68) 運輸通信省総務局「鉄道会議に対する長官説明要旨」1945年1月18日『長崎惣之助文書』A513。
- 69) 前掲『戦時経済総動員体制の研究』581～587頁。
- 70) 臨時輸送委員会幹事会「阪神地方鋼材滞貨処理ニ関スル件報告」1943年2月10日『長崎惣之助文書』G348。
- 71) 内務省管理局「朝鮮及台湾ノ現況」(1945年4月頃作成と推定、外務省外交史料館所蔵)
- 72) 企画院「昭和十八年度交通動員実施計画(案)」1943年4月9日『後期物資動員計画資料』第8巻所収。
- 73) 以下、内地の需給計画の策定根拠は、鉄道省「昭和十八年度交通動員計画資料算定要領」『長崎惣之助文書』A324によっている。
- 74) 前掲「昭和十八年度交通動員計画資料算定要領」。
- 75) 前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』314-316頁。
- 76) 官房秘書課国井鉄道官補「鉄道省ノ組織ト業務(中間報告)」1943年1月『長崎惣之助文書』A280。
- 77) 前掲「鉄道防空ノ現況及強化対策」。
- 78) 前掲「昭和十八年度国民動員実施計画の解説」。
- 79) 運輸通信省鉄道総局「第八十六回帝国議会説明資料」1945年1月『長崎惣之助文書』A887。
- 80) 前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』385-387頁。
- 81) 『種村氏警察参考資料第104集』(国立公文書館所蔵) 所収。
- 82) 「省営自動車決戦非常措置要綱」1944年3月31日『長崎惣之助文書』G402。
- 83) 運輸通信省「昭和十九年度交通動員計画策定ニ関シ閣議ニ於ケル運輸通信大臣説明要旨」1944年5月10日『長崎惣之助文書』A422。
- 84) 「上奏資料」『長崎惣之助文書』A463。
- 85) 鉄道省陸運総局「昭和十九年度交通動員計画案(陸運)」1944年4月28日『長崎惣之助文書』A423。以下、需給計画の詳細は同資料によった。
- 86) 「戦時産業極限要員量策定ニ関スル件」前掲『後期物資動員計画資料』第13巻所収。
- 87) 軍需省戦時産業極限要員量臨時調査室「戦時産業極限要員量策定資料第一次案(総括表)」1944年11月14日前掲『後期物資動員計画資料』第13巻所収。
- 88) 「昭和十九年度国民動員計画需給数」1944年8月16日閣議了解(国立公文書館所蔵)。
- 89) 「昭和十九年度国民動員計画策定ニ関スル件」1944年8月16日閣議決定(国立公文書館所蔵)。
- 90) 鉄道省鉄道総局「陸運運営ノ戦場態勢ノ整備ニ関スル件(案)」1944年12月2日『長崎惣之助文書』A503。1945年1月4日の閣議での「大臣説明要旨」(『長崎惣之助文書』A507)では、危険な職務を完遂するため、分隊長以上を判任官、隊長を奏任官とし、判任官としない職員を徴用して「国家的地位ト責務」を与えるよう求めている。
- 91) 鉄道省総務局「鉄道会議議員に対する長官説明要旨」1945年1月18日『長崎惣之助文書』A513。
- 92) 運輸通信省「鉄鋼回収の為にする鉄道影響休止等に関する件(次官会議報告)」1944年8月21日『長崎惣之助文書』A492。
- 93) 前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』591、610頁。
- 94) 鉄道総局総務局「昭和十九年度営業休止線等調査概要」1944年8月1日『長崎惣之助文書』A480。
- 95) 以下、44年末頃までの輸送状況は「運輸通信事業ノ現況」1944年12月『長崎惣之助文書』A506によった。
- 96) 鉄道総局業務課『決戦増送総力発揚運動』輸送目標『長崎惣之助文書』A497。

- 97) 前掲「運輸通信事業ノ現況」。
- 98) 鉄道省総務局「鉄道会議議員に対する長官説明要旨」1945年1月18日『長崎惣之助文書』A513。
- 99) 前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』538-539頁。
- 100) 前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』690-692頁。
- 101) 「次官会議説明資料 都市疎開に伴ふ輸送対策に就て」1944年1月24日『長崎惣之助文書』A383。
- 102) 疎開輸送本部「疎開輸送用資材確保配分方ニ関スル件(案)」『長崎惣之助文書』A406。
- 103) 鉄道総局「鉄道防空施設緊急強化ニ関スル件」1944年7月27日『長崎惣之助文書』A468。
- 104) 運輸通信省「応急運輸措置要綱」1944年8月16日閣議決定、同「応急運輸総本部ノ組織ニ関スル件」1944年9月12日(国立公文書館所蔵)。
- 105) 運輸通信省鉄道総局「第八十六帝国議会説明資料」1945年1月『長崎惣之助文書』A887。
- 106) 大本営陸軍部第三部「鉄道ニ対スル爆撃状況判断」1945年2月16日『長崎惣之助文書』A539。
- 107) 戦略爆撃調査団報告第54巻「対日輸送攻撃戦」(富永謙吾訳)『現代史資料39太平洋戦争(五)』みすず書房、1975年所収、425～436頁。
- 108) 運輸通信省鉄道総局「昭和二十年度陸運基本計画(案)策定要綱」1944年12月1日『長崎惣之助文書』A502。
- 109) 運輸通信省鉄道総局「昭和二十年度陸運基本計画(案)」1944年11月24日『長崎惣之助文書』A494。
- 110) 国鉄の船舶建造計画としては、このほかに湾内補助汽船6隻であった。
- 111) 運輸通信省総務局「鉄道会議に対する長官説明要旨」1945年1月18日『長崎惣之助文書』A513。
- 112) 前掲「昭和二十年度陸運基本計画(案)」。
- 113) 鉄道総局総務局「鉄道会議議員に対する長官説明要旨」1945年1月18日『長崎惣之助文書』A513。
- 114) 軍需省「想定ニ依ル四ノ一九から四ノ二〇物的国力推移見透試案(第一次)」1944年10月11日、原朗・山崎志郎編『後期物資動員計画資料』第14巻、現代史料出版、2002年所収。
- 115) 軍需省「昭和二十年度物資動員計画第一、四半期実施計画」1945年4月26日前掲『後期物資動員計画資料』第14巻所収。
- 116) 軍需省「昭和二十年度第二・四半期実施計画」1945年7月5日前掲『後期物資動員計画資料』第14巻所収。
- 117) 「決勝非常措置要綱」1945年1月25日最高戦争指導会議了解、参謀本部『敗戦の記録』原書房、1967年、221-227頁。
- 118) 前掲『戦時経済総動員体制の研究』第9章を参照のこと。
- 119) 「輸送」『経済安定本部等資料 運輸・通信 昭和21～22年(2)』所収、による。作成時期は1946年末頃と見られる。
- 120) 戦後の鉄道輸送問題は、山崎志郎「物資需給計画と戦後復興構想—1945年度下期計画を中心に」Research Paper Series(東京都立大学経営学研究科)21号、2020年、同「戦後経済復興の遅延と1946年度物資需給計画」Research Paper Series 32号、2021年を参照のこと。