慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	戦時輸送をめぐる宣伝活動：『写真週報』に見る陸上輸送・海上輸送・航空輸送
Sub Title	Wartime Japan's Propaganda for Transport Policy : Glimpses of Land, Marine, and Air Transportation in Wartime Japan Depicted in Shashin Shuho-Weekly Photographical Journal (1938-1945)
Author	小田, 義幸(Oda, Yoshiyuki)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	2015
Jtitle	法學研究：法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.88, No.5 (2015. 5) ,p.1- 64
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-20150528-0001

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

戦時輸送をめぐる宣伝活動

――『写真週報』に見る陸上輸送・海上輸送・航空輸送――

小田義幸

一、はじめに
二、アジアへ翼を広げる航空日本への理解醸成
三、持続的な海上輸送確保に対する協力の要請
四、陸運統制による利便性後退とその甘受
五、旅客輸送制限の徹底と正当性強調
六、おわりに

一、はじめに

昭和一二（一九三七）年に勃発した日中戦争が長期化の様相を呈すると、物的資源や人的資源を総動員して出口の見えない消耗戦に勝利することが戦時日本にとって至上命題となった。戦時法令に基づいて物的資源や資金

を集め、それらを軍需生産へ優先的に配分できる仕組みが次々と整備されたが、[1] それだけでは不十分であり、原料などを外部から生産活動の拠点となる銃後へ、軍需物資を銃後から戦地へ大量、かつ、安全に運搬できる戦時輸送体制の確立が急がれた。大量輸送を可能にするために輸送インフラを強化し、軍需関係の輸送を優先するためには法的強制力を行使することも躊躇わなかったが、それでもやはり戦時輸送を実現するためには国民の理解と協力が必要不可欠であった。

海上輸送の場合、その成否が、周囲を海に囲まれ、原料の大半を輸入に頼る日本にとって死活問題となった。昭和一六（一九四一）年に太平洋戦争が勃発すると、原料調達に加え、軍需物資や兵員の運搬でも海上輸送が重要な役割を担うことになるが、その際、船舶の建造や船員の確保に対する国民の協力が欠かせなかった。陸上輸送では、軍需物資や人員の運搬で鉄道が活躍することになるが、限りある鉄道輸送力を最大限活用するために軍需物資の輸送を最優先せざるをえず、旅客輸送の制限について国民の理解を得られるかが重要となった。一方、陸上輸送・海上輸送に比べると輸送網や輸送量の点で大きく見劣りする航空輸送であるが、航空戦力の有無が戦争の勝敗に大きく影響することから、いざという時に備えて常日頃から航空旅客輸送の充実や乗員の確保が叫ばれるようになり、航空に対する国民の関心をどう高めていくかが課題となった。

以上のように、陸海空の戦時輸送を国民が一丸となって支える体制の構築が急務となり、国民の理解・協力を得るための政府による情報発信が重要になってくるが、従来の研究ではその点が十分明らかにされてこなかった。[2] そこで、本論文では、内閣情報部（後の情報局）が刊行した戦時国策グラフ誌『写真週報』が戦時輸送についてどのような宣伝活動を繰り広げたのかを論じ、政府の意図や目的、戦時輸送をめぐる総力戦の内実と、その変容を明らかにしていきたい。そもそも、昭和一三（一九三八）年二月に創刊された『写真週報』は「一〇銭のグラフ」という謳い文句の下、競合他誌が廃刊へ追い込まれる中、各号二〇万～四〇万部発行され、地域・学校・職

場単位で購読された大衆向けの国策グラフ誌であり、終戦直前の昭和二〇（一九四五）年七月まで公刊された。[3] そのような特色を持つ『写真週報』の戦時輸送に関する記事を分析し、[4] 太平洋戦争勃発以前とその後との違いを踏まえながら、陸上輸送（主として旅客輸送）、海上輸送（海運・造船）、航空輸送（旅客輸送）が抱えていた課題を国民にどのように理解させ、協力を引きだそうとしたのかを明らかにしたい。同時に、『写真週報』が政府広報を目的としている点に留意し、本論文はその内容と実際との乖離を前提としつつ、戦時下に著名人が記した日記や政府の内部文書など、戦時の実態を垣間見る様々な資料を参照しながら誌面から欠落した部分について考察を加え、[5] 宣伝で語られる内容と伝えられない内実で形作られた戦時輸送の実像にも迫っていきたい。

二、アジアへ翼を広げる航空日本への理解醸成

『写真週報』の一号が刊行されたのは昭和一三年二月であるが、それまでの航空旅客輸送の歴史を振り返ると、日本初となる航空旅客輸送の運航開始は大正一一（一九二二）年であり、[6] その翌年、航空旅客輸送を管轄する逓信省航空局が発足し、[7] 昭和四（一九二九）年には、日本航空輸送が東京－大阪－福岡間で毎日一往復の旅客輸送を始めるなど、[8] 商業航空として航空旅客輸送はめざましい発展を遂げた。

しかし、昭和一二年の日中戦争勃発を契機に、日本の航空旅客輸送は大きな転換点を迎えることになる。日本の航空旅客輸送は内地をはじめ、朝鮮・台湾にまで航路を伸ばしていたものの、国際航空路と呼べるものは勃発直前の昭和一二年六月、大陸急行航空便として開設された東京－新京間にとどまり、[9] 中国をはじめアジア各地との間に航路を持っていた欧米諸国の航空会社に大きく遅れをとっていた。さらに、軍事航空へ人材を供給できる体制を航空旅客輸送の中に構築する必要に迫られ、独自に乗員を養成することが急がれた。航空機の製造につい

ても、欧米諸国と比べて発展途上の域を出ておらず、自由放任・無統制のままだったので、政府の強い関与が求められたのである。[10]

そこで、日本の航空旅客輸送が抱えていた諸課題に取り組む体制を構築し、軍事航空との調整を円滑にするため、昭和一三年二月、逓信省の内局であった航空局が拡充して外局として再出発し、[11]そのことについて五号（昭和一三年三月一六日）の「航空日本」の中で言及された。続いて、「民間航空陣に入った二羽の荒鷲は語る」と銘打った、航空局航務課長の柴田陸軍大佐と同局乗員課長の千田海軍大佐の談話が掲載され、[12]乗員育成や航空機工業の発展において、軍事航空の補助的役割を果たす航空旅客輸送の重要性が改めて強調された。また、逓信省航空局は日本の航空界を取り巻く状況についても説明し、同号の「翼強ければ国強し」の中で、欧米諸国の定期航空網がアジアを席巻する一方で日本は立ち遅れていると指摘すると共に、定期航空飛行距離・旅客数・民間飛行場数の点で欧米諸国に大差をつけられている日本の現状を、地球儀を模した半球上を飛ぶ飛行機の移動距離の長短や旅行鞄を持つ男性のシルエットの大小など、視覚的表現を用いた表を通じて読者へ伝えた【図1】。

昭和一四（一九三九）年九月、第二次世界大戦が勃発し、日米関係が次第に悪化していくと、『写真週報』は日本の航空旅客輸送がより一層大変な状況に直面していることを訴えた。例えば、一三五号（昭和一五年九月二五日）の「群翼競う東亜の空――東亜航空路の現状――」は、第二次世界大戦の影響によりこれまでアジア各地へ航路を伸ばしてきた欧州系航空会社が後退する中、それに代わって、アメリカの航空会社がアジアの航空網掌握に乗り出したことに警戒心を示し、[13]アメリカに遅れをとっている日本の憂うべき現状を包み隠さず述べた。また、「日本の翼は限りなく」（一三五号・昭和一五年九月二五日）は、大戦の勃発で航空技術に関する「各種知識の交換の道が途絶えた」ため、日本の航空工業も「自立独往」せざるをえなくなった厳しい航空界の現実を伝えた。

このように、『写真週報』は欧米諸国と比べながら、日本の航空旅客輸送が置かれている現状を直視させよう

としたが、そうした危機意識の醸成だけでなく、航路伸張に積極的な姿勢を示すことも忘れなかった。中国に関しては、四六号（昭和一四年一月四日）の「翼で結ぶ四つの京」において、めざましい躍進を遂げる新京・北京・復興する南京の様子を取り上げ、東京－新京－北京－南京の四つの「京」が四日間で航行可能になったことをアピールした。南洋諸島については、南洋定期航路で使用される国産川西式二五人乗四発飛行艇が一一二号（昭和一五年四月一七日）の表紙を飾り、続いて、南洋定期航路開設を扱った「南洋定期航空路に就く新巨艇」では、横浜－サイパン－パラオ間の全航程四一〇〇㎞が実飛行時間一八時間で結ばれ、往復四泊六日で二つの島を見物できることが謳われた。その後、日米関係の雲行きが悪くなり、アジア太平洋をめぐる日米の覇権争いが本格化すると、南方への航路伸長がそうした国際情勢の緊迫化と関連づけながら誌面上で語られるようになった。一五七号（昭和一六年二月二六日）の「南十字星を截る　大日本定期航空路パラオ⇓デリー」は、南洋諸島のパラオとポルトガル領ティモール島の首都デリーとの間で三度にわたる試験飛行が成功したことを伝えたが[14]、同時に、ティモール島が蘭印・豪州の要港やシンガポールに近い「戦略的にも重要基地」であり、アジア太平洋へ航路を伸ばすアメリカやイギリスの動きを「南方包囲の態勢」・「南方圏包囲の輪」とみなした上で、日本・アメリカ・イギリスによる商業航空戦が「南半球の空を圧していよいよはなばなしさを加えて来た」と締め括るなど、英米との対決色を鮮明にした言動が目立つようになったのである[15]。

以上、『写真週報』における航空旅客輸送の航路伸張関連の記事を分析したが、それ以外では親善飛行が取り上げられ、それに多くの誌面が割かれた。一朝有事に備えるためには、平時の段階からアジア太平洋地域に航空路を拡張する必要があり、航空条約の締結や航空機の乗り入れに漕ぎ着けたいという思惑から、航空局は未開の地に対する親善飛行を積極的に仕掛けた[16]。その一つとして数えられるのがイラン国訪問親善飛行であり[17]、イラン国皇太子とエジプト王妹の結婚に際して日本政府が慶祝の意を表すため、外務省や航空局の関係者などを乗せて、

東京－テヘランを結ぶ航程一万二〇〇〇km余りの往復祝賀親善飛行が大日本航空によって敢行された。[18] 六一号（昭和一四年四月一九日）の表紙にはそよかぜ号から身を乗り出して笑顔で手を振る機長が登場し【図2】、その後に続く「そよかぜはイランへ」では、そよかぜ号の出発式や、東京飛行場（現在の東京国際空港／羽田空港）で待機するそよかぜ号が日の丸を持った見送りの人たちに取り囲まれている様子が映し出されている【図3】。タイへの親善飛行を扱った九四号（昭和一四年一二月六日）の「南へのびる日本の翼」は一一月二七日、日泰親善機やまと号がバンコクに無事到着したことを報じ、次号となる九五号（昭和一四年一二月一三日）では「世界の大通りに出る日本の国際航空路」の中で日泰定期航空協定の締結について言及した上で、[19] 各国の定期航空路が実線・太線・点線などで描かれ、ドイツのルフトハンザやフランスのエール・フランスなど国別旅客機の写真が掲載された世界地図を示しながら、「空の十字路」と呼ばれるバンコクを中継地に各国定期航空路を乗り継げば、東京から東京までの定期航空旅客機による世界一周が実現されることを指摘し、「忍苦卅年のわが民間航空史上には輝かしくも画期的な一頁が書き加えられた」と絶賛した【図4】。

また、『写真週報』は民間主体の試験飛行にも注目し、大阪毎日新聞・東京日日新聞の企画であるニッポン号の世界一周を取り上げた八九号（昭和一四年一一月一日）の「ニッポン号世界一周の壮途完成」では、出迎える大勢の人々を前に東京飛行場へ着陸態勢に入ったニッポン号の姿が掲載され、[20] その下に記された説明には「着陸各地に於て国際親善の実をあげる」と共に「航空日本の威力を全世界に宣揚した」とあり、ニッポン号世界一周の偉業を高く評価したのである。このように、『写真週報』は、アジア太平洋の航空網をめぐる欧米の航空会社との競合について言及し、航路伸張や親善飛行など航空旅客輸送の取組みを積極的に伝えることで、[21] 航空に対する興味を読者に抱かせると同時に、航空を通じてアジア太平洋や国際社会の動向に読者の目を向けさせようとしたのである。

図２

週寫眞報
内閣情報部編輯
昭和十九年四月十九日・第六十一號
そよかぜ

図１

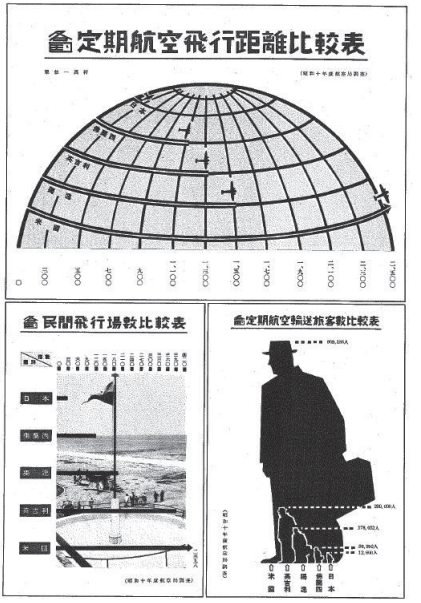

定期航空飛行距離比較表
民間飛行場數比較表
定期航空輸送旅客數比較表

図３

ヘンライはぜかよそ

一方、『写真週報』は特定の人たちに対象を絞り、航空に対する関心の喚起と航空知識の普及にも力を注いだ。第一に、将来の日本の航空を支える若い男性、とりわけ、青少年たちである。まず、昭和一五年九月に設定された「航空日」である。[22]「航空特集」と題した一三五号（昭和一五年九月二五日）は全ページが航空関連の記事で占められている特集号であり、[23]「航空日九月二八日　空だ　男のゆくところ」は、これからは飛行機のことは飛行機の専門家に任せるのではなく、「空は一億国民のものだ」という認識の下、航空に対する知識を深めるだけでなく、積極的に行動へ移していこうと呼びかけた。その具体的事例については「空の教室の三部作」で紹介されており、グライダーの訓練に励む中学生、航空理論の研究とその実践に余念がない大学生、羽田飛行場に向かう二等操縦士免許を持つ会社員のこれら三つをモデルとして提示した。その一年後、航空日は九月二八日から九月二〇日へと変更されたが、一八六号の「九月二〇日　航空日」は、航空日章の販売について言及した上で、その売上で得た純益を全部グライダー製作に充てられることを表明し、グライダー作りに励む青少年への支援を約束した。そのグライダー作りであるが、奥健太郎・霜岡聡史両氏の研究で明らかにされているように、模型グライダーの作り方や飛ばし方を紹介する記事などを通じ、青少年たちに大空への憧れを喚起し、航空に対する関心を高めようとしたのである。[24]

第二に、青少年達の思考に影響を与える親（母親）である。一七二号の「来れ！　大空に！　航空機乗員養成所とは」（昭和一六年六月一一日）の中で、「子供が航空の職に就こうとすると親は危険だといって反対する」と記されているように、[25]いくら青少年を啓発しても親がその障害になっていることが明らかになり、そうした親の意識を改める必要があった。一八六号の「お母さん飛行機が好きになつて下さい」（昭和一六年九月一七日）では、大日本飛行協会主催の「母と子の同乗飛行」が取り上げられ、航空機に対する恐怖心を捨て、航空機に関する常識を身につけてもらうという航空局の狙いの下、ダグラス－ＤＣ３に搭乗し、見送りの人に手を振る母子の姿が

図４

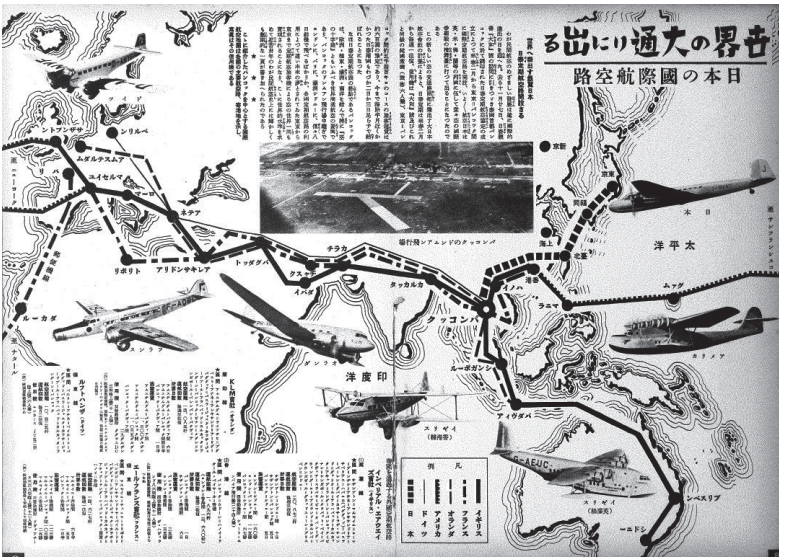

世界の大通り出る
日本の國際航空路
太平洋
印度洋
ルーカダ
ナイロビ
リボリト
アリドンサキレア
トッグダバ
ムガルクスムア
ユイセルド
ネテア
シリルベ
トブンザサ
ケラク
タッカルカ
タッコンバ
ルーボガンン
ラエマ
ムンダ
ホノルル
ニューヨーク
ロンドン
シベスタブ
ストギイ
ストギイ
例凡
日本
ドイツ
アイヤカ
オランダ
フランス
イギリス

図５

好が機行
いさ下
飛んさ母お
てつなにき

誌面を飾ったのである【図5】。

ここまで、『写真週報』の誌面上に見られる、航空をめぐる啓発活動について論じてきたが、その最終目的は有事に備えて即戦力となる乗員を確保することであり、当然のことながら乗員の育成や乗員養成学校の入所者募集に関する記事が掲載されることになる。そもそも、航空局には旅客輸送機の操縦士や機関士を育てる施設が存在せず、陸軍飛行学校・海軍航空隊・東京府立工芸学校（現在の東京都立工芸高等学校）などにその養成が委託されていた。[26] しかし、日中戦争の勃発を境に航空局自らが乗員育成に乗り出し、昭和一三年、米子・仙台・熊本・新潟・愛媛に地方航空機乗員養成所（以下、地方養成所と省略）を設置したのを皮切りに全国各地に乗員育成の拠点を築き、昭和一五年四月には、地方養成所卒業生を対象に一等操縦士資格の取得を主目的とする中央航空機乗員養成所（以下、中央養成所と省略）が千葉県松戸に誕生することになった。[27] 一〇三号の「航空局の乗員養成」（昭和一五年二月一四日）には四ページにわたって乗員養成所の一日が紹介され、軍人勅諭の奉読に始まり、場外飛行・練習機の組立て・エンジン整備・パラシュートのたたみ方訓練などに励む操縦生の健気な姿がカメラに収められている。その記事の冒頭には「航空機操縦生を志願するには」という表題が掲げられ、養成所へ入る方法や操縦生の待遇などが説明されており、教育費の官費負担や手当の支給といった特典の付与や、二等操縦士の資格獲得についても言及された。また、一七二号の「翼持つ喜び」（昭和一六年六月一一日）では中央養成所が取材の対象となっており、練習機のプロペラを囲むように機体へ寄り添い、笑みを浮かべる操縦生たちが見開き二面に登場した【図6】。その後に続いて、中央・地方養成所がどういう場所なのかについて中央養成所所長自らが語った「来れ！　大空に！　航空機乗員養成所とは」が掲載されたが、前掲の「航空機操縦生を志願するには」をはるかに上回る文章量で養成所の教育内容や魅力などが伝えられ、とにかく「褌一本で入所すれば、無一文で一等操縦士、或いは機関士に、または甲種工業学校卒業資格と二等操縦士の免状をもらうことができる」と太字

図6

で強調された。

以上、航空機の乗員養成をめぐる『写真週報』の記事について紹介したが、昭和一六年度の養成所入所志願者が約一万人であることに「決して多いものではない」と中央養成所の所長が嘆いていることにも表れているように[28]、航空に関する啓発活動が乗員の確保に必ずしも結びついておらず、日米開戦直前においても航空に対する国民の認識は当局を満足させるには至らなかったのである。

その直後、日本は太平洋戦争へと突入し、航空旅客輸送は軍事航空の下請け的役割を果たすことになる。『写真週報』でも航空旅客輸送に関する記事は激減し[29]、軍用機や飛行兵募集に関する記事がたびたび誌面を飾った[30]。その陰で、航空旅客輸送を支えてきた航空機が軍用機へと転用され、養成所を巣立った操縦士の中には神風特別攻撃隊として出撃して戦死した者もいたが[31]、そうした事実について『写真週報』ではほとんど言及されることもなく終戦に至ったのである[32]。

図7

三、持続的な海上輸送確保に対する協力の要請

日本が島国であることから、物資の補給や国民の生存にとって不可欠な輸送手段として位置づけられる海上輸送であるが、日米開戦以降は大きく取り上げられるものの、以下明らかにするように、『写真週報』刊行後しばらくの間は目立たない存在であった。

そもそも、海上輸送に関する記事が『写真週報』に初めて登場したのは一〇号（昭和一三年四月二〇日）であり、「腕は飛沫をあげて」と銘打った、東京高等商船学校（現在の東京海洋大学）の練習船・大成丸に向かって櫂を漕ぐ練習生たちの姿が表紙を飾り【図7】、その後に続く「黒潮に鍛へる国防第二陣」は、南洋における大成丸の練習航海（学校内での訓練も含む）について誌面を八ページ割き、中腰で甲板を洗い、縦帆を上げようと懸命に綱を引く練習生たちや、明るいユーモアを交えた訓示に彼らが白い歯を見せて笑うなど、船中での厳しい訓練に取り組みつつも、楽しくもある約三ヵ月の練習航海の様子を伝えている【図8】。また、四九号（昭和一四年一月二五日）の「南十字星の下へ　文部省練習船東京港出帆」と五九号（昭和一四年四月五日）の「南海に鍛へて　文部省航海練習所練習船帰る」では、全国八ヵ所の公立商船学校航海科卒業生らが文部省航海練習船である日本丸と海王丸の二隻に分乗し、日本と南洋群島を往復する二ヵ月間の練習航海が取り上げられている。『写真週報』特派カメラマンも同船し、彼のカメラを通して、船上の訓練風景はもちろんのこと、相撲をとるなどして息抜きをする練習生たち、上陸したサイパン島やクサイ島の原住民や現地の風俗・文化などが、時系列で綴られた航海日誌と共に掲載されている。そのような誌面から感じ

図8

とれるのは、きびきびとした中に垣間見られるのどかさであり、日米開戦以降の海上輸送関係の記事から伝わってくる切迫感や緊張感は当該期にはほとんどなかった。(33)

以上のように、日米開戦以前における海運関連の記事がそれ以降と大きく異なるのは、海運が国防上それほど重視されていなかったからである。二八号（昭和一三年八月二四日）の「時局と海運」には、冒頭、永井柳太郎逓信大臣からの寄稿が顔写真付きで掲載され、大幅な輸入超過によって貿易決済に必要な金の準備高を増やすことが政府の至上命題であった当時、(34)海運関係収入が貿易外収支の「尤もたるもの」として国際貸借上「寄与する所大なるものがある」と強調し、海運の発展が貿易の促進にもつながることから国際収支改善の手段としての海運業に期待感を示した。また、逓信省が「我が国の海運」という表題で日本の海運が置かれている現状と課題について論じ、日本が世界三位の海運国であるにもかかわらず、船舶量、収容能力や速力などで英米に水

をあけられている現実や、日中戦争の勃発に伴う急激な船舶不足により、海運業が「経済的に相当の動揺を来した」ことを指摘し、四ヵ年にわたり三〇万トンの新規建造を盛り込んだ「海運国策」の樹立を謳った。もちろん、永井も逓信省も、国防の観点からも海運発展の重要性を説いてはいるが、あくまでも様々挙げられている理由の一つにすぎなかった。その後、『週報』では船舶と船員の需給逼迫が声高に主張されるようになり、その解消策として、造船・海運に対する政府の統制を強める海運統制令の施行（昭和一五〔一九四〇〕年二月）、優秀な船員の確保と待遇改善を目的とする諸制度の導入（昭和一四年一月、昭和一五年一二月）と続き[35]、日米関係が悪化すると、不測の事態に備えて戦時海運管理要綱が実施（昭和一六年一一月）されるなど[36]、海運に関連する戦時法令が次々と制定されるものの、『写真週報』の誌面ではそうした話題が取り上げられることはなく、そのまま日米開戦の日を迎えることになる。

昭和一六年一二月八日、真珠湾攻撃をきっかけに太平洋戦争の火蓋が切って落とされると、逓信省の外局として海務院が設立され、従来の逓信省主導の海運行政がここにきて事実上の海軍主導へと切り替わった[37]。言うまでもなく、『写真週報』の海上輸送関係の記事も従来とは打って変わり、戦争勝利のためには海上輸送が欠かせないことが誌面上で繰り返し訴えられた。早速、年が明けて二〇三号（昭和一七年一月一四日）掲載の「輸送船団とその護衛」において、近代戦争の勝利が「重要物資の輸送如何にかかわる」と主張した上で、華々しい戦果の裏側に存在する「黙々と任務遂行に当たっている護衛艦艇将兵の労苦」に対して「大いに感謝」するよう呼びかけた。

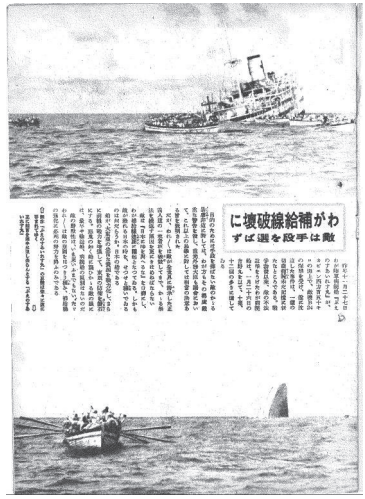
昭和一七（一九四二）年四月からは戦時輸送強化運動が始まり、輸送船、なかでも、戦時標準船が南方からの資源運搬などで期待を集めた。戦時標準船とは、膨大な量の船舶建造に対応するために「華を去り実を採る」、すなわち、不必要な部分が削られ、外観などを犠牲にした輸送船であり、一定した船型の船舶が連続的に建造で

きるようになった。[38] それを可能にしたのが、開戦直後に断行された海運統制の強化であった。昭和一七年三月に施行された戦時海運管理令により船舶の改造・修繕が許可制となり、五月の海運統制令改正では、船舶等の製造・修繕事業、船舶運航・製造・修繕に要する物品の販売業、船舶救助・引き揚げ・解撤事業等の事業者に対して、逓信大臣は設備譲渡、出資、事業に供する物資の使用・保有・譲渡等を命じることができるようになった。[39] さらに、海運関係業者に対しては規格を指定して船舶等の製造、修繕と作業順位の変更命令が可能になり、戦時標準船の量産体制と、修繕能力の計画的な利用のための海運・船舶市場の統制機構が整備されたのである。[40]

以上のような動きを受け、『写真週報』でも戦時標準船を扱う記事が登場した。二二九号（昭和一七年七月一五日）の「戦時標準船建造は進む」は、長期戦に備え、大東亜共栄圏内の各地に散在する豊富な資源を有効に活用するために、優秀な船舶の大量生産を可能にする戦時標準船の導入が欠かせないことを説き、船ごとに違う設計ではなく、予め標準となる船型を四～五に絞り込むことで労力や資材の無駄を省くことができる利点も強調した。また、三〇一号（昭和一八年一二月一五日）に掲載された「勝ちぬけ造船　補給船は勝敗の鍵」は、船の性能と運転の能率に重点を置いた、非常に簡素な設計により戦時標準船が成り立っていることを謳い、外観や戦時に不必要と認められるものを犠牲にする、いわゆる「実質主義」を標榜した。むろん、そうした特色を持つ戦時標準船の建造については、強度や安全面などで懸念を抱かれることが想定されるが、それに関しては、代用資材の活用などで品質が少し低下することは避けられないとしつつも、船体の強度を減らしてまで構造を簡単にするのではないと言い切った。[41] 以上のように、日米開戦後、戦時輸送船が急増する海上輸送の切り札として登場し、『写真週報』でもその関連記事がさかんに掲載されるが、[42] そのような期待とは裏腹に、造船に必要な資材の逼迫などにより増産態勢は整わず、慢性的な船舶不足を抜本的に解消するには至らなかった。[43]

さらに、米軍の反攻が本格化し、潜水艦攻撃や航空攻撃によって輸送船が次々と沈められると、[44] 船舶不足が一

図９



段と深刻化した。その補充に追われた政府はこれまで以上に輸送力の増強が戦争勝利の絶対条件であると強調し、例えば、前掲の「勝ちぬけ造船　補給船は勝敗の鍵」における、「大東亜戦争は大消耗戦で大補給線、船腹確保戦、造船の戦い」という海軍艦政本部・飯河技術大佐の主張に表れているように、輸送船の建造に対する国民一丸の取組みこそが勝利を引き寄せることを訴えた。『写真週報』では、戦時標準船が建造され、進水するまでの過程が誌面で何度か紹介され、三一五号（昭和一九年四月五日）の「国民合唱」のコーナーでは「輸送船行進歌」の楽譜と歌詞が掲載されるなど、[45] 読者の関心を輸送力の強化に向けさせる努力を怠らなかった。

そして、ここにきて、輸送船航行の現状や輸送船の乗組員たちの声が伝えられ、『写真週報』の読者は海上輸送の現実を目の当たりにする。日米開戦以前では、揚子江をさかのぼる危険を冒しながら任務を遂行する輸送船団を扱った「揚子江輸送船隊」（四一号・昭和一三年一一月二三日）の中で、土嚢で囲まれた船橋から眼を離さずに食事をとる船長の姿や、輸送船から見える揚子江流域の様子が誌面を飾る程度であったが、開戦後、しかも、戦況が悪化した段階に至って、命の危険を賭して任務を遂行する輸送船や船員のことが詳しく語られるようになる。三〇八号（昭和一九年二月九日）の「わが補給線破壊に敵は手段を選ばず」では、沈みゆく病院船「ぶえのすあいれす丸」の写真を掲載し、補給船遮断に躍起となった米英が「悪鬼」のように船へ襲いかかり、[46] 輸送船・病院船の区別なく攻撃を受ける最前線の様子が伝えられた【図９】。その後に続く「断じて守れ補給線」には、敵潜水艦の出現に備えて海上を見渡す補給船の監視員や、救命胴衣をつけて避難訓練に臨む乗組員など、命の危

険と隣り合わせにいる海員たちが登場し、補給船を取り巻く厳しい状況を読者に実感させる誌面作りとなっている。また、日本郵船所属の船長や操機長など八名による「戦う海の座談会」（二八〇号・昭和一八年七月一四日）において、敵襲に遭いながらも武器弾薬や将兵を前線へ運び、資材を後方へと送る補給の仕事が「一番働き甲斐がある」というお決まりの発言が出る一方、例えば、補給船が攻撃を受けて「そこら中に敵弾が落ちる。一番近いやつは左舷二百五十メートルに落ちた」けれども荷役に夢中だったから全くわからず、あとで知って「肝を冷やした」甲板長の体験談や、魚雷攻撃で船が沈みかかっていても「これを最後まで頑張って機関をたきつづけ、沿岸まで持って来た」が、もうその時は「腰まで浸かっていた」鬼気迫る船内の状況など、九死に一生を得たエピソードが美談を交えながら現役船員の口から発せられた[47]。こうして補給船やその船員が直面する厳しい状況を国民は目にするようになったが、だからこそ、戦争に勝つためには補給線を一層強化すべきであると『写真週報』は主張し続け、補給線死守への協力を国民に強く訴えたのである。

その一方で、政府は足りない船舶を何らかの手段で補おうと打開策を模索していたが、昭和一八（一九四三）年に入り、新たに木造船を投入した。開戦直後の昭和一七年から戦時標準船が登場したことは前述したが、昭和一八年一月、「木造船建造緊急方策要綱」が閣議決定されたことを受け、目標値を四〇万総トンとする戦時標準船型の木造船建造が本格化した[48]。『写真週報』でも木造船の話題が取り上げられ、三〇八号（昭和一九年二月九日）の「時の立札」では、アメリカのリバテー型輸送船と鎬を削る決戦の海こそが「木造船好個の檜舞台」であると述べ【図10】、同じく「木造船驀進」では、木造船が「決戦輸送の寵児」としてもてはやされるなど、木造船の活躍に対する期待感をにじませた。二六三号（昭和一八年三月一七日）の「応召の木材は続々木船に　大阪」は、各地の国有林から集められた木材が戦時標準型貨物船へと生まれ変わり、無事、進水を迎えるまでの過程を追っている【図11】。

このように、木造船建造が『写真週報』の中で大々的に扱われたが、現実はそれほど甘くはなかった。山崎志朗氏の研究によると、昭和一九（一九四四）年の木造船建造計画は機関不足により下方修正を余儀なくされたが、機関を持たない船種に重点が置かれたために竣工実績が前年度の約二倍に達し、木造船が急減する汽船の輸送力を補うことになった。[49] ところが、昭和二〇年になると、木造船への依存度が大きくなったものの、苛烈になる空襲や資材難などでその建造量はさらに急減し、輸送力は縮小せざるをえなかった。[50] それでも、わずかな資材をやりくりし、三六〇号（昭和二〇年二月二一日）の「決戦の海に乗出す新鋭合板船」では、艤装と機関を除いた木製の全船体を特殊な合成樹脂で接着した合板船の航行や製造過程の様子が誌面を飾り、木材の使用量が木造船よりも少量で済み、修理もしやすく、特殊な造船技術も必要でないため学徒・挺身隊や経験の浅い工員でも建造できることがアピールされた。しかし、船の強度や運搬能力は優先順位の後方に置かれ、資材不足や労力不足に対応可能な輸送船の建造が最優先されてしまったため、合板船は輸送力低下の歯止めはおろか、木造船の代替にもなりえなかったのである。

ここまで、木造船に関する記事に考察を加えたが、船舶不足と共に深刻だった船員不足についても『写真週報』は大いに関心を持った。しかし、開戦以前においては船員不足を問題視し、直截的に船員募集を呼びかける記事はほとんどなかった。わずかに、日本大学商経学部の学生が練習船・大成丸に乗船し、東京高等商船学校の学生と共に実習訓練した体験談をまとめた「海の道場　大成丸に便乗して」（七三号・昭和一四年七月一二日）には、苦楽を共にする船中での共同生活に日大生が好意的評価を与えたことを通じ、船員になることへの心理的ハードルを下げる編集側の意図が垣間見られるものの、強い働きかけはなかった。それが顕著となるのは船員不足に喘ぐ日米開戦以降になってからであり、二二九号（昭和一七年七月一五日）の「船が勝利を運ぶのだ　少年よ海へ」では、開戦前の海運関連記事と同様、岡山県兒島海員養成所における航海科生・機関科生の訓練風景を

三ページにわたって取り上げているが、違いは論説の最後に「逓信省兒島海員養成所案内」という学科生募集告知の掲載であり、対象となる年齢・学歴、募集学科、給与の支給や制服・帽子などの貸与、卒業後の特典・義務について紹介されていた【図12】。このような海員募集を伴う記事はその後も見られるが、著しい船員不足に陥る戦争末期に入ると、養成期間の短縮や待遇改善などを謳い、なりふり構わず船員の確保に乗り出した。三三二号（昭和一九年八月二日）の「僕は海員だ　猛特訓の商船士官」では、大量海員養成の建前の下、かつて五年を要した課程を三年に縮めたことに触れ、三五七号（昭和二〇年一月三一日）の「補給に勝ち抜く若い力」の中で、船舶待遇職員令についての解説があり、海員を準戦闘員・待遇官吏として優遇することが記されている。こうして『写真週報』では海運への理解を促すと共に、船員の募集に全力を入れたが、一般国民の海に対する関心は当局が思ったほど高まらず、情報局の分析では昭和一九年九月の時点においても「依然低調の憾みを免れな」かった[51]。船員供出割当でも割当以上を船員に送り出す県がある一方で、割当の数％程度にとどまる県もあり、船員の確保は難航を極めていたのである[52]。

以上のように、太平洋戦争の勃発を機に、前線と後方をつなぐ補給線、そして、それを支える船舶や船員が脚光を浴び、『写真週報』の誌面上でも「脇役」の位置に甘んじていた海上輸送が、日米開戦と同時に戦争の「主役」へと躍り出た。しかし、そうした変化をよそに、誌面で語られている以上に海上輸送に突き付けられた現実は非常に厳しかった。倉沢愛子氏によると、日米開戦前、海軍軍令部が船舶被害について予測を立てており、開戦初年度は八〇万～一〇〇万、二年度には六〇万～八〇万、三年度には四〇万～六〇万総トンと見込み、三年間で最大二四〇万トン喪失すると目算していたが、開戦から終戦までの日本の商船の喪失船腹数は八一四万六〇七二トン、使用不能になった船舶数総数は八九〇万二八七四トンにのぼったという[53]。船腹数で見ると、連合軍による日本船舶の撃沈数は、潜水艦によるもの四八六一隻、航空機によるもの二七二二隻、機雷によるもの五一三隻

図 12

海と年月
船が勝利を運ぶのだ

図 10

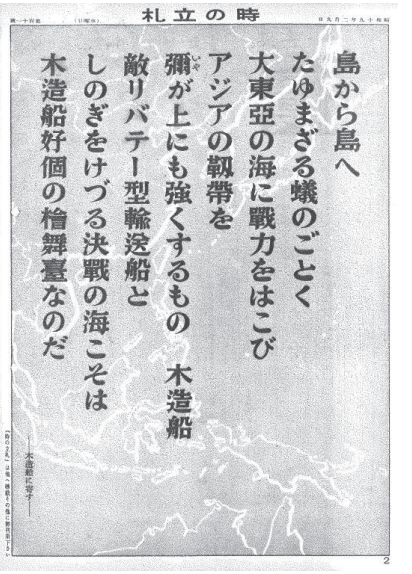
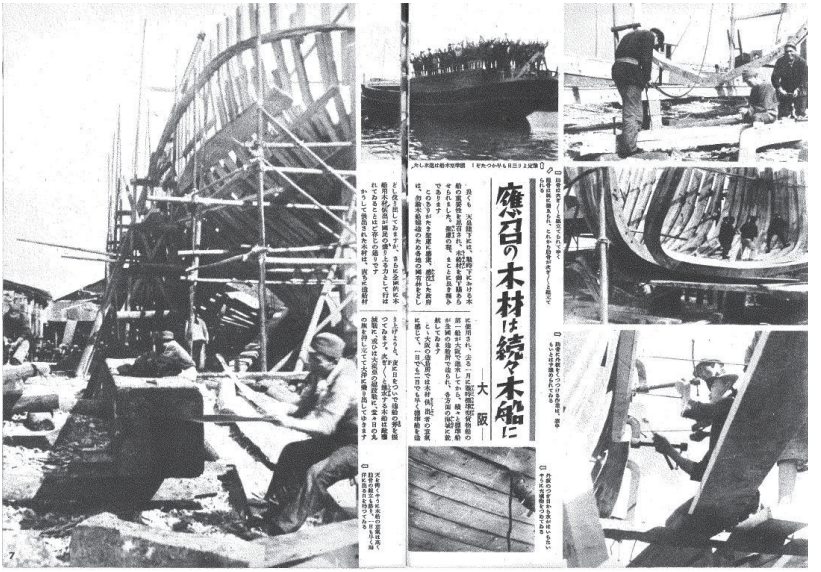

札立の時
島から島へ
たゆまざる蟻のごとく
大東亞の海に戰力をはこび
アジアの靭帶を
彌が上にも強くするもの　木造船
敵リバテー型輸送船と
しのぎをけづる決戰の海こそは
木造船好個の檜舞臺なのだ

図 11


應召の木材は續々木船に
大阪

で、合計八〇九六隻に及んだ。[54] また、戦没した船員も六万六〇八名にのぼり、[55] 日本の海上輸送は多大な犠牲を払ったのである。

四、陸運統制による利便性後退とその甘受

陸上輸送は、これまで論じた航空輸送・海上輸送以上に国民生活とは密接な関係にあり、通勤・通学や長距離移動の足として、小包を送る手段として、当時の一般国民の間で広く利用されていた。しかし、長引く日中戦争のしわ寄せが陸上輸送に及ぶと、様々な形で戦時下の国民は不便な生活を強いられることになる。

その嚆矢として、戦争長期化の影響を直接受けたのが、ガソリンを燃料とする自動車の利用者、例えば、自家用車の保有者や、タクシーなど自動車を使って生計を立てる人々であった。貴重な外貨で手に入れた石油を民需に割くことは、軍需優先に逆行する経済行為であり、「石油の一滴は血の一滴」の掛け声の下、民需を抑制するためにもガソリンの節約はまさしく「焦眉の急」であった。[56] 昭和一三年三月七日、政府は輸出入品等臨時措置法に基づいて揮発油および重油販売取締規則を施行し、米の配給や衣料切符の支給に先駆けて石油の切符制度を導入した。[57] 同規則第二条により、石油の販売業者、および、精製業者は地方長官（東京府では警視総監）が発行した購買券との引換えでなければ、原則として揮発油や重油を購入することはできなかった。それに加え、揮発油・重油を消費する前々月の五日までに購買券交付申請書を提出しなければならず、申請書を提出した翌月の二五日から月末までの間に購買券を受け取ることができた。[58] これらを所管する主務官庁が商工省燃料局であり、同局が提出された申請書と供給量を勘案して各地方行政機関へ割り当て、その範囲内で購入券を発行させた。一二号（昭和一三年五月四日）の「ガソリン一滴は血の一滴」では、「燃料節約の機密室」と称される同局第一部油政

課分室内での慌しい切符の割当算定作業をはじめ、所轄警察署燃料係から交付を受ける運転手たちの姿をとらえた写真などが掲載されている【図13】。

さらに、できるだけガソリンの消費を抑えるため、今度は大蔵省専売局が音頭をとり、七月一日を境にガソリンにアルコールが混入されることになった。合理的な消費節約の正当性を論じた「七月一日からアルコールにガソリンが混入されます」（二〇号・昭和一三年六月二九日・原文ママ）では、アルコールの原料となる藷を生産する農家が潤うと主張し[59]、アルコール混入ガソリンの利点について「ノッキングは反って少くなり熱効率は向上するので、運転手諸君も決して心配いらない。寧ろ歓迎してよい」と言い切るなど、予想されうる利用者側の懸念や不平不満を見越した、専売局の弁明が綴られた。

このように、自動車の利用者は『写真週報』を通じてガソリンの節約を迫られたが、それだけにとどまらず、ガソリン自動車の使用を根本的に見直すことも求められた。一二号（昭和一三年五月四日）の「ガソリン自動車に代るもの」では、新たに木炭（薪炭）自動車・電気自動車・ガス自動車などガソリン以外を燃料とする自動車が取り上げられており、木炭自動車の動く仕組みがコマ送りのように紹介されている【図14】。その性能については、木炭自動車の弱点である上り坂での減速を意識してか、これまでは「木炭自動車は坂がのぼれぬ」と言われていたが、今では「相当の坂でも悠々登（ママ）れる。いよいよ急坂となれば、すぐガソリンと切り替えることも出来る」ことを指摘し、木炭自動車がガソリン自動車と比べても遜色ないことをアピールしたのである。

以上のように、『写真週報』はガソリンの節約や代替燃料への転換を呼びかけたが、しばらくしてそのような記事は姿を消した。しかし、その後も引き続き自動車の利用者はガソリンの節約を強いられ、次第に追い詰められていったが、その辛さを骨身に染みるほど味わったのが喜劇俳優の古川ロッパであった。当時としては大変珍しく自家用車を所有し、仕事やプライベートでもハイヤーを頻用していた古川は、自家用車に使われる月七ガロ

図 13

図 14

ン（約二六・五ℓ）のガソリン支給が打ち切りとなったことに「この辛さは、何よりも激しい。日々吐息をつくばかりである」と愚痴をこぼし[60]、ガソリン不足の影響でハイヤーに「一寸乗ってもすぐ五六円」かかってしまうことから、「うるさくつきまとう円タク洪水の時代が懐しい」と嘆くなど[61]、大変な思いをしたのである。さらに、日米開戦直前には一部を除いてガソリンの使用自体が事実上禁止され[62]、究極の不便を味わった[63]。それでも、古川のような自動車の利用者はそれほど多くはなく、国民生活への影響は限定的であったといえよう。

一方、日中戦争の長期化は鉄道輸送に対しても暗い影を落としたが、鉄道は自動車以上にあらゆる階層の国民によって利用されており、国民生活に与える影響は非常に大きかった。以下、『写真週報』の鉄道輸送に関連する記事に注目してみよう。

『日本陸運十年史』によると、日中戦争が勃発した昭和一二年当時、旅客鉄道輸送は漸次萎縮する傾向にあったが、戦勝祈願・体位向上を目的とする旅行者の激増、さらには、省営自動車の運賃改定、新線開業による営業キロの増加などにより、再び活況を呈した[64]。昭和一三年には長距離旅客が著しく増加し、旅客輸送は飛躍的な好成績を収めていた[65]。しかし、その副産物として車輛内や駅構内の混雑が生じ、乗客の乗降・乗車マナーが問題視された。『写真週報』は、後述するように、輸送力増強など混雑の根本的解決に臨む政府の対応についても言及するが、まずは、各人のマナー向上により混雑の克服を乗客に求めた。一〇号（昭和一三年四月二〇日）の「守れ公徳　やさしい義務だ」は、列車内や駅構内におけるマナー違反となる行為を写真・キャプション付きでいくつか紹介し、それらを反面教師とし、東亜の盟主、そして、「文明国民」にふさわしい公徳心を持つよう説いた。鉄道省・日本観光連盟等の主催による観光報国週間の下、二年後に開催が予定されていた紀元二六〇〇年祝典や東京オリンピックを意識し、対外的にも恥ずかしい姿をさらさないように今のうちから交通道徳の大切さを説く該記事は、キャプションに書かれている「停車場の出札口や改札口では整列して順番を待ちませう」や「降りる

人が降りきってから、順序正しく乗りませう」などのように丁寧語を用い、やさしく諭したのである【図15・図16】。

しかし、混雑が慢性化し、乗降・乗車マナー改善の見通しが立たなくなると、鉄道省は厳しい姿勢でマナー違反に臨むことになる。一〇三号（昭和一五年二月一四日）の「混雑を二倍に揉み合ふ我れ勝ち組」は、我先に座席へすわろうとする乗客や夜行列車の洗面台を独り占めする乗客など、マナー違反となる事例を写真・キャプション付きで見開き二ページにわたって列挙しているという点で前掲の「守れ公徳　やさしい義務だ」と同じような誌面作りとなっているが、例えば、座席にすわっている子供が通路にゴミを散らかしている姿を取り上げ、「こんなのは子供よりお母さんのしつけが悪い！」と一喝し、二人分の座席を独占して狸寝入りする乗客を「もっての外！」だと怒りをあらわにするなど、語気を強めた表現で問題行為を批判し、「再思三省の上、秩序ある訓練された乗客」になることを読者に求めた【図17】。また、一六三号（昭和一六年四月九日）の「一列の　一降り　二乗り　三発車」では、われ先にと列車に乗り込む乗客の表情が「修羅の巷に住む餓鬼の形相」であり、そのような行為が聖戦下の国民として「甚だ不名誉」だと厳しく指摘した上で、乗降の一列励行が混雑緩和に貢献していることを宇都宮駅や熊本駅の事例を挙げながら訴え、同様の行動をとるよう促したのである【図18】。

ここまで、混雑に端を発した乗客マナーの低下をめぐる様々な取組みについて見てきたが、さらなる混雑の火種を消すことにも『写真週報』は力を入れた。日中戦争以前から増加し続ける、踏み切りでの列車と自動車・馬車・通行人との衝突事故が鉄道輸送を妨げ、一時的ではあっても混雑を助長する可能性があった。そうした事態を未然に防ぐため、「きしゃにちうい（ママ）」（七一号・昭和一四年六月二八日）では、線路上や踏み切りでの模範行為や迷惑行為、そして、踏切事故直後の生々しい現場の写真を通じ、戦時輸送の遅滞を招く鉄道事故を起こさないよう注意喚起したのである【図19】。

図 15

図 16

図 17

図 18

以上のように、『写真週報』は、乗客マナーの向上や鉄道事故防止など国民への啓発活動を通じ、戦時の鉄道輸送に対する国民の協力を求めたが、鉄道輸送を支える現場の取組みや逼迫する戦時輸送の抜本的解決策を示し、努力する政府の姿勢を打ち出すことも忘れなかった。[66] 機関車の修繕に焦点を当てた六〇号（昭和一四年四月一二日）の「戦時輸送と機関車」では、修繕の工程を紹介しつつ、普段から体位向上に取り組み、工程会議において効率的な修繕のあり方を模索するなど、意識向上に前向きな修繕担当の職員の姿が誌面を飾り、そうした彼らの努力により、一ヵ月以上かかっていた機関車の修繕が今では五～六日程度に短縮され、諸外国の「驚異の的」になっていることをアピールした。また、一〇四号（昭和一五年二月二一日）の「白魔と闘う人々」は、人力と機械力で除雪作業に臨み、積雪による輸送の遅滞を回避すべく努力する現場の様子を伝えている。

このような現場職員の奮闘ぶりが注目される中、輸送力増強の切り札として期待されたのが、当時、世界初の海底トンネルとして注目を浴びた関門鉄道トンネルである。着工までには長い紆余曲折があったものの、[67] 昭和一一（一九三六）年九月に鉄道トンネルの起工式が行われ、[68] 昭和一六年の完成予定を目指して工事が進められた。それ以前、本州と九州を連絡するルートは、乗客を運ぶ関門連絡船と貨物航送船で関門海峡を渡る航路のみであったが、トンネル工事の進捗状況を四ページにわたって伝えた五二号（昭和一四年二月一五日）の「工事進む関門隧道」によると、トンネル開通がもたらす利益として、旅客の運搬に関しては、連絡時間が三〇分あまり短縮され、二回も乗り換える面倒が省かれること、貨物についても平均一〇時間ほど短くなることが謳われた【図20】。[69] こうして念願の工事が本格化したが、その進捗は時局の影響を受けることになる。もともとは単線トンネルの工事であったが、昭和一五年に単線トンネルをもう一本掘削することになり、いわゆる、単線並列の海底トンネルへ変更された。[70] その後、資材・労力不足の中で工事の完成が急がれたが、昭和一一年着工のトンネル（下り線）については昭和一七年七月一日に貨物車輛、一一月一五日には旅客車輛の通行が始まり、昭和一五年着工

図 19

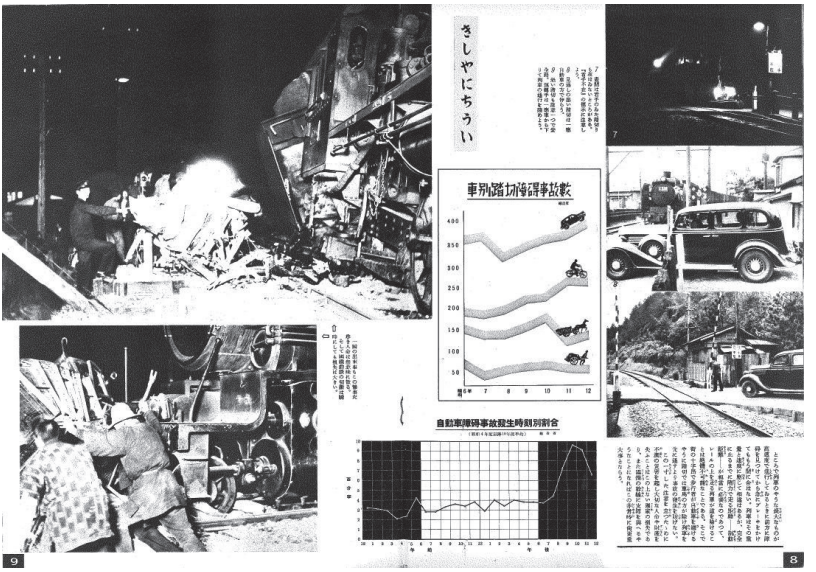
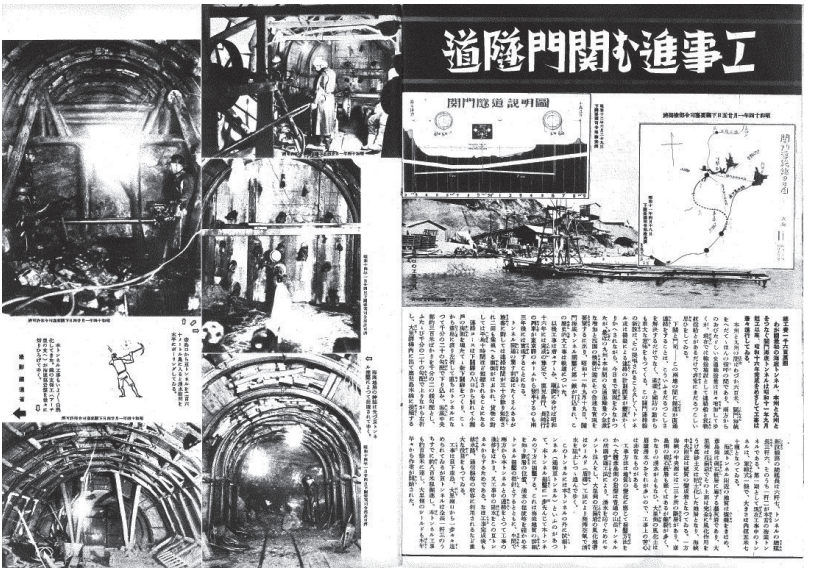


図 20



のトンネル（上り線）は昭和一九年九月九日に開通した。[71]

一方、関門鉄道トンネルと並び、もう一つの切り札として注目されたのが、新幹線計画、通称、弾丸列車である。昭和一三年、国の大動脈である東海道・山陽本線の輸送力が将来逼迫することを受け、[72]鉄道省内部で東海道・山陽本線の輸送力改善策に関する検討が始まったが、その過程の中で、同省建設局から持ち上がったのが新幹線計画、つまり、線路の軌間を広軌とし、東京－下関間を九時間で走る超高速鉄道の実現であった。[73]前間孝則氏の研究によると、昭和一四年、鉄道大臣の下に置かれた鉄道幹線調査会とその附属の特別委員会の中で、該計画の詳細について検討が重ねられた後、同調査会の答申に基づいて「東京、下関間新幹線増設に関する件」が鉄道省の諮問機関である鉄道会議で原案通り支持され、[74]昭和一五年三月の第七五回帝国議会にその関連予算が成立した。[75]この一大事業に関しては、後日、『写真週報』の誌面でも取り上げられ、宮沢裕鉄道省政務次官の名で掲載された論説「時の話題　時局下の鉄道旅客輸送に就て」の中で、東京・下関間を約九時間で結ぶ広軌複線の新設について言及された。工事は昭和一六年から本格的に始まり、日米開戦後ではあるが、昭和一七年四月に最大の難関である新丹那トンネルの起工式が行われた。[76]二四二号（昭和一七年一〇月一四日）の「脈うつ国鉄七十年　新丹那隧道工事始まる」にはその様子をはじめ、トンネル内での掘削作業などが写真に収められていると共に、一七年の歳月を費やした丹那トンネルよりも短い工期での完成を目指すこと、[77]このトンネルを通って走る列車が当時の超特急「つばめ」の倍のスピードで走り、「朝食を東京で夕食は下関で」食べられることが謳われた【図21】。

こうして『写真週報』は様々な角度から混雑への対応策や解消策を訴えたものの、根本的な解決には至らなかった。輸送力増強とはいってもその実現までには時間を要し、それを上回るペースで軍事関連の輸送が増えたほか、ガソリン自動車の使用自粛などで鉄道を利用する乗客が増えたため、限られた輸送力であらゆる輸送をす

べてカバーできなくなった。[78] このような陸上輸送を取り巻く厳しい状況を乗り切るには何かを犠牲にせざるをえず、政府は究極の政策判断を迫られることになる。

五、旅客輸送制限の徹底と正当性強調

日中戦争が長引くにつれて輸送の逼迫が問題となり、政府がその善後策に追われたことは前章で述べた通りであるが、それに拍車をかけたのが、昭和一三年の国家総動員法制定を機に活発化する個人間での物資のやりとりであった。[79] そして、そのような輸送量の急増に対応しきれなくなると、政府は輸送に優先順位をつけ、軍需物資の輸送を最優先する一方、旅客や不要不急品の輸送は抑制されることになった。その法的な根拠となったのが昭和一五年二月に施行された陸運統制令である。国家総動員法に基づく委任勅令である同令は、国鉄をはじめとする陸上運送事業者に対して貨物運送に関して各種の指示・命令を発することを可能にし、輸送機関の利用者に重要物資の輸送へ協力する義務を課した。[80] さらに、日米開戦直前の昭和一六年一一月には改正が行われ、輸送の順序決定、不要不急物資の輸送抑制、乗車区間・運送経路など条件つきの輸送受け入れを陸上運送事業者に命ずる、広汎な権限が政府に与えられたのである。[81]

図 21

この一連の法令制定・改正については、その解説記事などが『週報』や『写真週報』に掲載され、以下紹介するように、陸上輸送に対する統制強化を正当化する言説で占められた。それによると、陸運統制令の制定はあくまで、限られた輸送能力を最も効率的に、かつ、国家目的に即して活用することが「本意」であり、「徒らに制限をして能力の不足を糊塗する考えではない」と釈明した。[82] その一方で、政府は、従来の「サーヴィス本位、営業本位ということを捨て」て不便の甘受と不要不急の利用自粛を国民に求めると共に、[83] 国民の「徹底的に『旅行を調整せよ』という意見が続々と当局の手許に寄せられている」と主張し、統制強化に対する「国民の理解が深まりつつあることが看取されることは、まことに欣ばしい」と自画自賛したのである。[84]

以上のように、陸運統制の必要性を強調した政府は、言葉だけでなく、行動をもって国民に対して戦時輸送への協力を呼びかけた。早速、大量に荷物が押し寄せる年末年始に限定して荷物の重量制限と受託制限の実施に踏み切り、[85] 一四六号（昭和一五年一二月四日）の「年末年始の贈答品が津波のやうに国策輸送を呑まうとしてゐます」では、贈答品を小荷物として送る女性と、荷物で満載の車輛内や搬入口の様子が見開き二ページの誌面の中に収まっており、そのような女性の行為が鉄道輸送の逼迫を招くことを印象づけた。また、避暑や遊覧目的の旅行に対する乗車券の販売制限・停止、急行券の販売制限、三等寝台車や食堂車の廃止、運賃割引の廃止など、[86] 平時の旅客輸送に求められる利便性や快適さなどがことごとく犠牲になった。ただし、これは物流が最も活発な年末年始に限っての話であり、[87] この段階における陸運統制はそれでもまだ緩やかだったと言えよう。

太平洋戦争が勃発すると、陸運関連の誌面においても戦争を強く意識させる傾向が強まった。例えば、『写真週報』では、戦時輸送強化運動（四月一日～六月三〇日）を機に輸送を「兵器」と位置づけるキャンペーンが展開され、二一五号（昭和一七年四月八日）の「船は兵器だ」のほかに、「汽車も兵器だ」という記事も掲載された。内容自体は不要不急の旅行・物資輸送の自粛を呼びかけるなど以前とあまり変化はないが、解説文の中にある

図22

「鉄道は兵器だ」という言葉や、「『戦争と輸送』について正しい認識を持つとき、戦時輸送強化に対していかに協力すべきかは自ずと判明される筈」というメッセージに象徴されるように、輸送と戦争との関連性が強調された。また、戦時輸送に非協力的な人々は敵であると位置づけられ、二二六号（昭和一七年六月二四日）の「整然たる混雑へ　交通道徳を守りませう」は、乗車マナーの良い例と悪い例を対比させる誌面作りになっており、マナーを守らない人を「「没法子（しようがない）」というような重慶的な考え方、「エゴイズム（われさきに）」というような米英的な考え方」であると決めつけたのである【図22】。

このように、太平洋戦争への突入を機に、戦局に直結する陸上輸送の重要性が再認識されたが、海上輸送が逼迫の度を深めるにつれ、陸上輸送の果たすべき役割がより一層大きくなった。つまり、海上輸送が船舶・船員不足により輸送能力を失い、陸上輸送が唯一の代替受入先として、本来、海上輸送が担うはずの軍需物資の輸送をも背負わざるをえなくなったのである。

そのきっかけとなったのが、昭和一七年一〇月六日、東条英機内閣によって閣議決定された「戦時陸運ノ非常体制確立ニ関スル件」であり、計画輸送の下、極力「造船ノ促進ヲ期スル」以外に、「内地沿岸海上輸送ノ貨物ハ極力之ヲ陸上輸送ニ転移」させるに至った。そのため、陸上輸送の増強は不可欠となり、以前から陸運統制のしわ寄せを受けてきた旅客輸送がここにきて一段と抑制され、それに伴う混雑の発生も正当化されることになった。前掲の「整然たる混雑へ　交通道徳を守りませう」でも、「整然たる」という言葉が用いられているように、旅客輸送の抑制によって生じる混雑の解消を半ば諦めた上で、「工夫」や「研究」、要するに、個々のマナー次第で「卍巴の混雑」から「整然たる混雑」へと改善されると強弁した。さらに、旅客輸送の抑制以外にも、輸送力増強に必要な「資材、人員ノ供出」について言及されており、二五二号（昭和一七年一二月二三日）の「滞貨一掃の奉仕隊　東京」では、翼賛壮年団員や商業報国会員に混じって大学生や中学生たちが荷物の運搬を担う姿が、二九四号（昭和一八年一〇月二〇日）の「国鉄の現場にも女性の敢闘始まる」では、男性職員に代わって改札・出札業務などに従事する女性が誌面を飾るなど、逼迫する戦時輸送を懸命に支える人々の活躍ぶりが伝えられたのである。

一方、前述の閣議決定の中でも、「所要輸送施設ノ急速増強ヲ図ル」と謳われているように、輸送力不足の抜本的解決を諦めることはなく、例えば、進行中である関門鉄道トンネルの工事については昭和一八年度中に繰り上げ竣工することになった。また、開戦直後の快進撃から生まれた余裕もあって、前章で述べた新幹線計画以上の壮大な事業が実行に移されようとしていた。国鉄七〇年を記念した特集号の二四二号（昭和一七年一〇月一四日）では、大東亜縦貫鉄道計画を紹介した記事「特急昭南行」が掲載され[88]、東京をスタートし、朝鮮海峡の下を走る海底トンネルを通過後に、京城・奉天・北京を経て、上海を下り、東南アジアに入って、ハノイ・サイゴン・プノンペン・バンコク、そして、昭南（シンガポール）に至る間のトンネル工事や架橋工事などについて語

図 23

られている。同時に、予定路線図が書かれたアジアの地図をはじめ、東京駅のプラットホームから出発する下関行き富士号と、昭南駅に到着する汽車の写真が大きく誌面を割いており、ひょっとすると計画が近い将来に実現するかもしれないという幻想を読者に抱かせたのである【図23】。

しかし、戦況の好転が望めない昭和一八年以降、建設資材の調達や人員の確保が次第に難しくなり、新規幹線の建造による輸送力強化は絶望的となった。輸送力増強を目的とする大規模計画は泡沫の夢に終わり、相次ぐ中止・縮小を余儀なくされた。大東亜縦貫鉄道計画は言うまでもなく、工事中であった新丹那トンネルをはじめとする東京・下関間の新幹線計画は、深刻な資材・労力不足に直面したために昭和一八年には中止に追い込まれた[89]。一方、関門鉄道トンネルは昭和一九年に完成したものの、まだ道半ばの国道トンネルの工事は大幅に遅れ、終戦までに完成できなかった[90]。

さらに、日増しに輸送能力が低下していく中、それでも軍需物資の輸送を最優先する立場から利用者に過

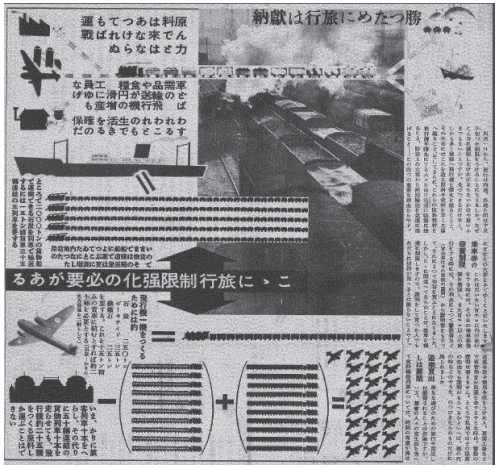
重な負担を背負わせることになり、その根拠となったのが、決戦非常措置要綱に基づく旅客輸送制限に関する件である。昭和一九年二月二五日、東条内閣は戦局悪化に対応するための戦時統制強化策として同要綱を閣議決定したが、その中には「重点輸送の強化」という項目があり、旅行の徹底的な制限・線路の転用強化・戦力増強や疎開に必要な輸送の強化が盛り込まれた。[91] そして、三月一四日には前述の旅客輸送制限が閣議決定され、同要綱の趣旨に則り、遊楽や買い出しを目的とする不要不急の旅行禁止をはじめ、一〇〇km以内の近距離旅行に対する乗車券の販売制限[92]・一〇〇kmを超える遠距離旅行に必要な所轄警察署や所属官庁の許可・急行列車の全廃・二等車の連結廃止・時差通勤の強化など、広範囲にわたる大々的な旅客輸送の統制が断行されたのである。[93]

以上のような旅客輸送の制限は四月一日に施行されたが、三一五号（昭和一九年四月五日）の表紙には「旅行制限発表三日後の上野駅」と記されており、荷物を持った乗客の群とその整理に大わらわの駅員でごった返す上野駅構内の騒然とした様子が映し出された上で、同じ表紙に掲載された「時の立札」には「『自分さえ旅行できればよい』／この根性の行列が続く限り決戦輸送は空転する／君たちが空費した時と金と精力を増産に／君たちが乗った列車に軍需品を／頭も、ダイヤも切替えてさあ出発だ」と書かれており、旅行を利己主義的な行為であると厳しく断じ、一連の旅客輸送統制に対する協力を呼びかけた【図24】。また、同号掲載の「勝つために旅行は献納」では、白抜きの字で「こゝに旅行制限強化の必要がある」と記され、例えば、二〇〇〇トンの貨物船で運搬できる石炭を列車で輸送するには一五トン積貨車三五輛連結の列車が五つ必要であるとか、旅客列車を一〇本減らして、五〇輛連結の貨物列車を一〇本走らせても飛行機二五機分の原料しか運べないことにも触れ、さらなる旅行の自粛や旅客輸送の制限により新たな戦力が生み出されることを指摘したのである【図25】。[94]

こうして、旅客輸送の厳しい制限は『写真週報』などを通じて国民に伝えられることになったが、戦時下の国民に待ち受けていたのは、切符購入のための長い行列と殺人的な混雑であり、[95] 通勤通学の利用客はもちろんのこ

図 24

図 25



と、講演や芝居など仕事で遠距離列車を利用する人たちも大変な苦労を強いられた。外交評論家の清澤洌はそのうちの一人であり、[96] この一連の制限をはじめ、政府の戦時輸送政策に対して厳しい目を向けていた。清澤は旅客輸送制限の閣議決定翌日の日記の中で、それが「ひどい制限」であると不満を漏らし、「弁当の問題、その他について具体策がなくて実行」されていること、[97] つまり、制限によって生じる乗客の不便や不利益を緩和するための策が示されていないことを問題視した。また、彼は同年二月一九日～三月七日まで、運輸通信省通信院の嘱託により樺太や北海道の各地に出かけて講演を行っており、その際に見聞きしたことをまとめた「観察記　北海道から樺太へ」の中で列車に乗車したときの体験を赤裸々に綴った。具体的には、わずかな時間差のために、同じコストをかけたにもかかわらず十数時間も列車内で立ち続ける者がいたり、鉄道職員が乗客へ権柄づくで対応したりするなど、鉄道輸送が引き起こす様々な弊害を指摘した。さらに、鉄道の幹線が狭軌で、単線が多いことが輸送力増強の足を引っ張っていると述べ、鉄道をそのような「見すぼらしい状態」に放置した鉄道当局をも含む政治家の責任を追及した。[98] この紀行文は、昭和一九年四月、『東洋経済新報』に三回に分けて連載されたが、前述の制

限が四月一日に施行されたこともあってか、政府から「当局者を批議するもの」であると注意を受けると、清澤が四月一〇日の日記の中で「官僚政治の特徴を現わすもの」と反論を加え、政府批判の姿勢を曲げることはなかったのである。[99]

以上、昭和一九年三月の旅客輸送制限に関する閣議決定に端を発した、一連の戦時輸送政策に対する清澤の批判的見解について言及したが、こうした見解は清澤だけに限ったものではなかった。清澤の論説を掲載した『東洋経済新報』は「社論　旅客輸送の制限と政府　其輻輳の根因を除去すべし」の中で、不要不急の旅行や買い出し目的の鉄道利用を制限する政府に対して、そもそも「旅行出歩きを多く必要とせざる環境」を作らないまま、一方的に厳しく規制すれば「其の無理は意外の邊（ママ）に弊害となって現れ」ることになり、到底「償い得ざる禍を生ずる危険がある」と警鐘を鳴らした。[100] そうならないようにするには「東条首相の常に云う深き親切の心」で「旅行出歩きを必要とせざる環境」を作ることであると結論づけ、統制経済全般にまで視野に入れつつ、皮肉交じりに政府批判を展開した。[101]

また、新聞各紙も一連の旅客輸送制限を取り上げ、その制限の内容や問題点について報じた。該制限の閣議決定直後、政府の決定に理解を示す記事があったものの、[102] 上から抑えつける権力行政的手法が「とかく国民の不平不満を招く虞れがある」と懸念し、[103] 許可を出す警察が個々の旅行目的を見極められるのか、さもなければ「情実に陥ることはないであろうか」と警察の対応能力を疑問視する報道が相次いだ。[104]

以上のような報道は施行後も続き、読者投稿欄・コラム・社説などを通じ、旅客輸送制限に対する不平不満や改善を求める声が次々と発信された。[105] 施行前から問題になっていた警察による許可書の発行であるが、証明書の交付が混乱を引き起こすことなく順調であるという報道がある一方で、[106] 証明書の持参者が切符購入に長蛇の列を作り、これまでと「同じ混雑に逆戻り」している現実も伝えられた。[107] 旅客輸送の制限が銃後の生産活動に与える

悪影響についても言及があり、制限という「不便を與えれば與えるほど、外出が面倒になり、従って乗客が減り交通緩和になる」という政策的見通しは「机上の考え」にすぎず、乗客のほとんどを占める通勤客が「どれだけエネルギーを浪費し、その結果生産能率を阻害しているか」を思案すべきであると主張した。[108] 次に、閣議決定直後の報道でもあったように、今回の制限が国民の反発を買っていることであり、中でも、定期券を利用する乗客による近距離の乗り越しを禁じられたことが「親心のなさ過ぎる仕打ち」であると糾弾され、[109] 買出しや悪意の乗越しとそれを区別することに「吝かなるなかれ」と注文をつけるなど、[110] 強い批判が巻き起こった。それに加え、駅員の不親切な対応がそうした批判を一層助長させることになり、若い駅員や女子駅員から「頭ごなしに扱われた」ことや、[111] 法令遵守に熱心な私鉄の従業員が「警察官的態度をもって乗客に乗車理由を詰問し、命令的措置に出る」ことで利用者の不平不満が鬱積し、[112] 最後には爆発したのである。以上のように、旅客輸送の制限を国民に強く迫る『写真週報』とは裏腹に、多くの新聞・雑誌は不平不満を論い、統制強化一辺倒の政府に対して批判的な態度をとったのである。

一方、国民やメディアから批判を浴びせられた、国鉄をはじめとする陸上輸送の担い手も日米開戦前後から急激に増える輸送を支えきれなくなり、余裕を失いつつあった。日中戦争が長期化すると戦地へ赴く職員も増え、慢性的な労力不足に直面したが、太平洋戦争が勃発すると、出征や徴用などで現場から多くの職員が離れ、戦局の悪化がその傾向をより一層強めることになった。そのような問題を解決する方法が女性の登用であり、[113] 前掲「国鉄の現場にも女性の敢闘始まる」では彼女たちによる懸命な職務の遂行が読者の目を引き、[114] 三二八号（昭和一九年七月五日）の「決戦輸送に女学生頑張る　名古屋市立第一高女」のように、女学生までもが動員されたのである。[115]

しかし、労力不足を急遽、女性の採用で穴埋めし、短期間で現場を任せられるまでに育て上げねばならないた

め、その無理が様々な形で現れた。[116] 第一に、業務の遅滞である。「肉体的にも精神的にも不適当な職員を、充分な訓練を施さず十一年度に比し六割も激増した業務に従事」させており、[117] それが、出札窓口での混雑や荷物の渋滞などを招いた。[118] 第二に、死亡事故・怪我などのトラブル多発である。業務上の死亡者に関して、昭和一一年度と比べると昭和一七年度はその二・六倍、業務外傷病者も三・二倍に達し、そのうち、結核性患者は実に三・八倍にまで膨れあがった。[119] 第三に、前述の清澤の言説に見られるような、乗客に対する鉄道職員の不親切な態度である。『週報』では、鉄道職員の対応やサーヴィスへの苦情、例えば、「駅員が不親切だとか、事故があってもお客に何等通報しないとか、列車内には一滴の水も出ないとか、時計が止ったきりになっているとか、車内がゴミ箱のようになっている」ことについて言及しながらも、現時点で「そのようなことの出来ないことは今更ら説明する迄もない」と悪びれなかったが、[120]『週報』が開き直るほど、乗客に対する鉄道職員の態度の悪さは常態化していた。『写真週報』では、そうした問題を解決するための取組みが三七四－三七五号の「やさしく強く輸送を守る　東鉄教室」（昭和二〇年七月一一日）の中で取り上げられ、東京都日本橋区楓川実践女学校東京駅分校における女学生の修養と鉄道職員としての実践が紹介された。こうした修養の場を作った背景には、最近「とかく女らしさを失ってきた」働く女性の存在があり、[121] 技能を身につけることだけでなく「規律とか、礼儀、作法とかその方面にも力を注いで」もらう必要があったと、東京駅長・天野辰太郎が分校設立に至った経緯を語っている。誌面には、発車時刻表が掲げられた案内所で女学生が乗客に対応する写真が掲載され、その下には「優しく丁寧に応対する案内係の親切は人々の心をやわらげてくれます」というキャプションが添えられており、乗客への応対を改める姿勢が打ち出された【図26】。しかし、それでも鉄道職員と乗客とのトラブルはあとを絶たず、中には女性だからという理由で苦情を言われることもあり、[122] 鉄道職員・乗客共に相当の負担を強いられる戦時輸送の下で、両者の距離が縮まることは難しかったのである。

ここまで、人員不足で職員の質が低下する輸送機関の実態と『写真週報』の伝え方について明らかにしたが、戦時輸送の強化は鉄道職員だけに限らず、鉄道の運行全体にも負担を強いることになり、様々な問題を引き起こしていた。前述の通り、日中戦争の勃発を境に輸送量は増加の一途を辿り、太平洋戦争が始まるとそれに一層の拍車がかかったため、車輛やレールが酷使され、車輛の故障やレールの損傷が相次いだ。例えば、客車・貨車の故障に関しては、昭和一一年度と比べると、昭和一七年度は一一倍、昭和一八年度は二三倍となり、昭和一九年ではそれ以上の二八倍にまで急増した。情報局の分析によると、輸送力拡充のために昭和一八年五月に実施された「増積（貨車標記荷重延数引上）等の影響」がこうした傾向を強めた[123]。また、鉄道職員が漫談家の徳川夢声に話した内容によると、山陽線の輸送量が戦前の七倍であるにもかかわらず、東海道線と比べると山陽線のレールは貧弱であり、レールが悪くなると車輛が傷み、車輛が傷むとレールがなおさら悪くなる悪循環に陥ったため、日本国内の列車が「二時間も三時間も常時に遅着するという現象」は当たり前となっていた[124]。さらに、運転事故件数の増加も顕著であり、列車粁当たりの運転事故件数が三倍以上にのぼった。仮に山陽線などで事故が起きれば大惨事になる可能性が高く、それが全国の列車運行にも大きな影響を及ぼすことが懸念された。このように、日米開戦以降、「国有鉄道の運営は相当低下」していたが[125]、『写真週報』はそのような真相を伝えないまま、乗客である読者に対して戦時輸送への協力とそれに伴う不利益の甘受を一方的に求めた。

図 26

最後に、鉄道職員や乗客の生命を脅かした米軍機の機銃掃射について指摘しておきたい。昭和一九年七月のサイパン島

陥落により本土空襲が現実味を帯びると、列車運行中に警戒警報や空襲警報のサイレンが鳴り、米軍機の攻撃を受けることが予想された。三三五号（昭和一九年八月二三日）の「旅行は必ず防空服装で空襲時の乗車心得」では、敵機が列車に接近する想定の下、列車の通路寄りに両手で目をふさいだままでうずくまる乗客や荷物を持たずに列車から退避する乗客を収めた写真などを通じ、敵機来襲時に乗客のとるべき対応が記されており、列車の運行・乗車変更・旅客や荷物の扱いについても読者に伝えられた。こうして、戦争末期の鉄道輸送は新たに米軍機の攻撃にさらされるという大きなリスクを背負うことになり、実際、全国各地で運行中の列車が機銃掃射を受け、乗客に数多くの死傷者が出た。[126] しかし、そうした事実は『写真週報』で取り上げられることなく終戦を迎えたのである。

六、おわりに

本論文では、戦時輸送をめぐり国策グラフ誌『写真週報』がどのような宣伝を展開したのか、陸上輸送（旅客輸送）、海上輸送（海運・造船）、航空輸送（旅客輸送）に注目しながら論じ、以下のことを明らかにした。

商業航空として華々しい発展を遂げた航空旅客輸送は、日中戦争の勃発を契機に軍事航空の補助的役割を担うようになり、それが『写真週報』の誌面に強く反映された。太平洋戦争が勃発するまでの間、アジア太平洋上で繰り広げられる各国間の航路拡張競争はたびたび記事として取り上げられ、その熾烈さや日本の劣勢ぶりを伝えると共に、それが緊迫する国際情勢と連動することを『写真週報』の読者に意識させた。一方、航空知識の普及と乗員の確保であるが、宣伝のターゲットを青少年に絞り、模型飛行機の作り方に始まり、訓練風景を伝える記事や人材募集の記事を通じて航空への関心を喚起しようと懸命だったが、その効果は必ずしも満足できるもので

はなかった。

海上輸送は、当初、外貨獲得や交易拡大など国防上の役割以外についても期待されており、日米開戦直前に至るまで、商船学校訓練船による遠洋航海など、戦争とは直接関係のない話題が『写真週報』の誌面を飾った。しかし、開戦後は一変し、戦時標準船や木造船に関する記事が頻出するようになり、戦争勝利のためには補給線の確保と船舶建造に対する国民の協力が不可欠であることを周知徹底させた。また、戦局が悪化の一途を辿ると、船舶建造に加え、船員の確保も至上命題となり、船員の仕事ぶりやその育成が『写真週報』の中で取り上げられた。こうして、海上輸送は日米開戦を機に『写真週報』において一躍脚光を浴びる存在になったが、その一方で相次ぐ輸送船沈没と船員喪失という厳しい現実にさらされ、『写真週報』誌面上での様々な呼びかけや訴えが成果を生まないまま、壊滅的打撃を被った海運は終戦を迎えることになった。

陸上輸送、その中でも旅客輸送は、日中戦争の長期化に伴い、軍需物資の輸送を優先したい政府にとっては抑制の対象となりうるものであったが、最初はゆるやかであり、関門鉄道トンネル建設の進捗ぶりや混雑車内でのマナー遵守が『写真週報』で取り上げられるにすぎなかった。ところが、太平洋戦争が勃発し、海上輸送に必要な船舶の需要が急激に高まると、これまで船舶によって運搬されていた物資を陸上輸送が一手に引き受けることになり、そのしわ寄せは旅客輸送への厳しい制約という形となって戦時下の国民生活に大きな影響を及ぼした。『写真週報』は制約によって引き起こされる大混雑や不便さを仕方がないものであると一方的に決めつけ、その甘受を国民に求めたものの、彼らの反発を抑えることはできなかった。また、陸上輸送を支える側も人員不足や資材不足に直面し、それが乗客へのサーヴィス低下を招くことになったが、その点についても『写真週報』は目を瞑り、利用者である国民と鉄道事業者との溝を深める結果を招いたのである。

以上、『写真週報』における戦時輸送の扱いについてそれぞれ振り返ってみたが、それからわかることは、総

力戦における輸送の重要性が軽視され戦時輸送の強化が遅きに失したことである。本来であれば、戦時輸送が円滑に行われるか否かが総力戦の勝敗に直結するため、もっと早い段階で国民へ理解と協力を促すことができたはずである。ところが、太平洋戦争勃発以前の『写真週報』では、戦時輸送の強化が急務であることを強く訴えることはほとんどなかった。そのため、誌面から切迫感・緊張感は伝わらず、記事の量も太平洋戦争勃発後と比べると少なかったことから、読者に対するインパクトも小さくなり、戦時輸送態勢は不十分なままであった。その後、太平洋戦争が始まって戦線が急拡大すると、それに対応しようと『写真週報』も戦時輸送の強化を声高に主張し始め、輸送力増強に対する国民の理解と協力を繰り返し訴えた。しかし、増強自体に元々無理があり、戦局の悪化や物資の消耗がマイナスに働いたため、対米戦争が始まって急に訴えても「時すでに遅し」であり、開戦前、輸送を蔑ろにしたしわ寄せが及んだ。結局、『写真週報』は、新味のない国民への理解・協力の呼びかけか、または、不利益の受け入れと耐乏を国民に強いることに終始し、戦時輸送の縮小に歯止めをかけることもできなかったのである。

（1）軍需優先の戦時経済を根づかせる一方で、民需を抑制するためには国民の理解と協力が必要であり、一般国民向けの広報が求められたが、その点については拙稿「第3章　『写真週報』に見る模範的国民生活」（玉井清編『戦時日本の国民意識―国策グラフ誌『写真週報』とその時代―』〈慶應義塾大学出版会、二〇〇八年〉、七九－一一三頁）が詳しい。

（2）戦時輸送については、陸海空の各領域において既存研究・概説書・通史などが存在し、陸運については、日本国有鉄道『日本陸運十年史―第二次大戦と運輸経済―』昭和二六年、日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』（第一〇巻・第一一巻、昭和四八年）、「第六章　戦時下の交通・運輸―一九三八～一九四五（昭和一三～二〇）年―」（山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新―歴史的考察―』〈東京大学出版会、一九八六年〉、一五七－一八三頁）、前間

孝則『弾丸列車　幻の東京発北京行き超特急』（実業之日本社、平成六年）、海運・造船に関しては、小野塚一郎『戦時造船史　太平洋戦争と計画造船』（日本海事振興会、昭和三七年）、防衛庁防衛研究所戦史室『戦史叢書　海上護衛戦』（朝雲新聞社、昭和四六年）、大井篤『海上護衛戦』（朝日ソノラマ、一九八三年）、大内建二『悲劇の輸送船　言語道断の戦時輸送の実態』（光人社、二〇〇七年）、大内建二『輸送船入門　日英戦時輸送船ロジスティックスの戦い』（光人社、二〇一〇年）、「第五章　計画造船と輸送力の推移」（山崎志朗『戦時経済総動員体制の研究』〈日本経済評論社、二〇一一年〉、二五一－三〇一頁）、空運では、財団法人日本航空協会編『日本航空史　昭和戦前編』（財団法人日本航空協会、昭和五〇年）、佐藤一一『日本民間航空通史』（国書刊行会、平成一五年）、前間孝則『満州航空の全貌　一九三二～一九四五：大陸を翔けた双貌の翼』（草思社、二〇一三年）、陸海空すべての領域を扱った林譲治『太平洋戦争のロジスティックス　日本軍は兵站補給を軽視したか』（学研パブリッシング、二〇一三年）などがある。しかし、管見の限り、戦時輸送をめぐる政府の宣伝についての研究は見当たらないようである。なお、国立公文書館「『写真週報』に見る昭和の世相」http//www.jacar.go.jp/shuhou/home.html（閲覧日：二〇一五年一月一一日）の「鉄道事情」において、『写真週報』に掲載されている鉄道関連記事の内容が紹介されている。

（3）清水唯一朗「第1章　国策グラフ誌『写真週報』の沿革と概要」（前掲、玉井『戦時日本の国民意識―国策グラフ誌『写真週報』とその時代―』、三五－三九頁）。

（4）本論文で取り上げる戦時輸送の問題以外でも、食糧・貯蓄節約・防空・労務動員など、戦時下の日本が直面する諸課題や、戦局情報や対外関係が『写真週報』による国策宣伝の対象となったが、その誌面を分析した体系的、かつ、本格的研究として前掲、玉井『戦時日本の国民意識―国策グラフ誌『写真週報』とその時代―』がある。なお、主たる分析対象として『写真週報』を取り上げた既存研究であるが、二〇〇七年以前については、前掲、清水「第1章　国策グラフ誌『写真週報』の沿革と概要」（同右、四〇－四一頁）にまとめられている。二〇〇八年以降については、溝入茂「第二次大戦下の３Ｒ……「週報」、「写真週報」に見るごみ、資源回収」、公開日：二〇一〇年一一月七日（『廃棄物資源循環学会研究発表会講演集』https://www.jstage.jst.go.jp/article/jsmcwm/21/0/21_0_751_pdf閲覧日：二〇一五年三月一〇日）、家永梓「『写真週報』に見る人物表象の量的分析」（同志社大学人文学会編『評論・社会科学』〈第95号〉二〇一一年三月、四七－六〇頁）、柴岡信一郎「国策宣伝グラフ誌『写真週報』に見るスポーツイ

メージの活用方策」（『コミュニケーション教育学研究』〈第二号〉二〇一二年二月、一－八頁）などが挙げられ、時代背景を踏まえながら『写真週報』の誌面を解説した著作として、保坂正康監修・太平洋戦争研究会『「写真週報」に見る戦時下の日本』（世界文化社、二〇一一年）がある。

（5）玉井清「序」（前掲、玉井『戦時日本の国民意識―国策グラフ誌『写真週報』とその時代―』、vii～x頁）。なお、本論文では、本文中や註における『写真週報』の出典表記は、記事名・号数・発行年月日にとどめ、煩雑さを避けるため誌名は省略した。

（6）前掲、財団法人日本航空協会編『日本航空史　昭和戦前編』、五八五－五八七頁。

（7）同右、五〇五－五〇六頁。

（8）同右、六六二－六六四頁。

（9）同右、六八一－六八二頁。なお、満洲事変勃発後の昭和七（一九三二）年には日本航空輸送と満洲航空が日満連絡定期便の運航を実施している。日本航空輸送の航路である東京－大連線を鮮満国境の新義州で満洲航空便に接続させたものであり、東京－長春（後の新京）との連絡が密になった（同右、六六九－六七〇頁）。昭和一二（一九三七）年には大陸急行航空便として、東京－京城－新京間とこれに接続する京城－大連間の週三往復と即日連絡が可能となり、以前の連絡定期便と比べるとかなりの時間短縮が実現したのである。

（10）同右、五二五－五二八頁。なお、日本でも国産旅客機の製造が企画され、実際に試作機が造られた。航空機の組立て作業から試験飛行の様子までを収めた写真で見開き四ページを割いた七三号（昭和一四年七月一二日）の「ＴＫ３中型旅客機　航空局試作機成る」は、八人乗りのＴＫ３型機が当時ローカル線で使用されていた中型旅客機と比べて性能が良いことを強調し、実用化への期待感をにじませた。昭和一五年、第一号機が完成したものの、重量過大で性能も新機軸を出すまでには至らず、陸軍によって改善が施された結果、一式輸送機として制式採用された（同右、九〇五頁）。

（11）同右、五三二－五三五頁。また、外局発足の背景には、逓信省の内局という立場では海外路線の開拓が一向に進まず、しびれを切らした陸軍省と海軍省が独自に航空輸送会社を立ち上げようとしていたことが挙げられ、焦燥感を抱いた小松茂・航空局長が外局制導入に舵を切ったとされる（前掲、前間『満州航空の全貌　一九三二～一九四五：

大陸を翔けた双貌の翼』、二九八－三〇〇頁）。

（12）航空局では、内局時代から逓信省官制第七条第二項「航空局事務ニ従事セシムルタメ逓信大臣ノ奏請ニヨリ関係各庁高等官ノ中ヨリ内閣ニ於テ逓信省事務官ヲ命ズルコトヲ得」の規定により、陸海軍の中佐・大佐級の現役将校が現職のまま逓信省事務官を兼務できたが、外局になってその内容や規模が拡充されると共に、昭和一三（一九三八）年二月一日施行の航空局官制第六条「航空機乗員、航空機製造事業及航空ニ伴ウ施設ニ関スル事項中軍事ニ関係アルモノニ付テハ陸軍大臣、海軍大臣及逓信大臣ノ指揮監督ヲ承ク」に基づき、逓信大臣のほかに陸海軍大臣の指揮監督を受けることになり、人事だけでなく政策の面でも陸海軍との関係がより一層緊密になった（前掲、財団法人日本航空協会編『日本航空史　昭和戦前編』、五三二－五三五頁）。

（13）『週報』でも、アジア太平洋の航空網をめぐるアメリカの動向に注目しており、第二次世界大戦の勃発により、アジア太平洋へ向かう欧州からの航空路が「全く機能を停止した」のに対し、アメリカからの航空路だけは「何等の異状もなく」健在であることが指摘された。さらに、オーストラリアや蘭印への航路伸張がこれらの地に「経済的覇権を確立せんとしつつある、米国の太平洋政策の一端」を示すものであるとみなし、「吾吾の深甚なる注意を喚起する」と警戒心をあらわにした（航空局「東亜航空路の現状」〈『週報』二〇六号、昭和一五年九月二五日〉、二三－三一頁）。

（14）パラオとデリーを結ぶ約二〇〇〇㎞の航程の中間には蘭領ニューギニアが存在し、その領空通過をめぐり蘭印総督府に対して許可を求めたものの難色を示された。結局、ニューギニア上空の飛行を避け、海上を迂回する方針に変更された。その後、昭和一五（一九四〇）年八月から続いていた日蘭会商が昭和一六（一九四一）年六月に決裂したことにより、蘭領東インド諸島へ航路を伸張する当初の計画も頓挫し、一〇月、ポルトガルとの間で結ばれた航空協定により、二週間に一度、横浜－デリー間を一往復できる定期航空が開設された。日泰定期航空協定に次いで二番目の国際航路となったが、一二月八日の太平洋戦争勃発を受け、一一月二九日のデリー発定期復航便を最後に事実上廃止された（前掲、財団法人日本航空協会編『日本航空史　昭和戦前編』、七六五－七六八頁）。

（15）『週報』では、日独伊三国軍事同盟の締結以降、「枢軸勢力の圧殺を根本信条」とし、太平洋航路の拡充を通じてイギリスやオランダと共に「露骨な対日包囲態勢をとる」アメリカの敵対的姿勢が指摘され、航空路が「枢軸国対反

枢軸国家群の世界争覇のための強力な武器」になっているアジア太平洋地域の現実が浮き彫りにされた（航空局「欧州大戦と国際航空路の変貌」〈『週報』第二五八号、昭和一六年九月一七日〉、三－一〇頁）。

(16) 前掲、前間『満州航空の全貌　一九三二～一九四五：大陸を翔けた双貌の翼』、二九八－三〇〇頁。

(17) 前掲、財団法人日本航空協会編『日本航空史　昭和戦前編』、七四九－七五一頁、および、大久保武雄「国際航空夜話」（財団法人日本航空協会編『日本民間航空史話』昭和四一年）、二三三－二三六頁。当時、航空局国際課長であった大久保武雄の回想によると、結婚式を開くイラン皇太子向けに天皇からの贈り物が香港まで船で運ばれ、香港からイギリスのインペリアル・エアウエイズ機で送られるという新聞報道を耳にし、大日本航空による親善飛行を思いついた。また、陸軍が当時、満洲とヨーロッパを結ぶ欧亜航路の設立を検討しており、イランを通過するルートが最短であったこと、イランが英露の間に挟まった独立国で日本に好意を示していたこと、豊富な地下資源を有していることなど、イランとの関係強化が国益に適うという判断も親善飛行を後押しした。なお、後述のニッポン号と同様、そよかぜ号も九六式陸上攻撃機を修理・改造し、窓や椅子を新たに取り付けた急造の旅客機である。

(18) 大日本航空株式会社は昭和一三年一一月、国際航空株式会社と日本航空輸送株式会社との合併により資本金二五五〇万円で設立されたが、昭和一四年五月に施行された大日本航空株式会社法に基づいて半官半民の特殊会社、つまり、国策航空会社へ改組された。これを機に、政府が新たに三七二五万円出資するなどで資本金は一億円まで増資された（前掲、財団法人日本航空協会編『日本航空史　昭和戦前編』、七〇七－七四一頁）。

(19) 日泰定期航空協定をめぐるタイとの話し合いは、昭和一〇（一九三五）年一一月頃から陸軍・海軍・外務三者の共同工作によって進められていたものの一時頓挫し、昭和一二年六月、タイ政府より航空協定交渉再開を応諾する旨の連絡を受けて、協議が本格化した。その後、昭和一三年一〇月に両国は合意に達し、昭和一四（一九三九）年一一月三〇日に調印した。航路開設当時、フランス外務省は一二月の雲南鉄道爆撃を理由に仏印の上空通過と同域内着陸に対して許可を与えず、領空を避けて遠く洋上を迂回していたが、北部仏印進駐後の昭和一五年一二月に至って、ようやく同意を得られたのである（同右、七五三－七五六頁、および長岡新次郎「南方施策の外交的展開」〈日本国際政治学会太平洋戦争原因研究部編『太平洋戦争への道６　南方進出』朝日新聞社、昭和三八年〉、二八－三六頁）。

(20) ニッポン号による世界一周は大阪毎日新聞社・東京日日新聞社による社運を賭けた一大イベントであり、国産海

軍機（九六式陸上攻撃機を長距離輸送機に改造）による「世界一周親善旅行」を社告した昭和一四年七月三日以降、機名・声援歌の募集や世界一周を応援する広告の掲載など、大々的なキャンペーンが連日にわたって展開された。ニッポン号は八月二六日に東京飛行場を飛び立ち、第二次世界大戦の勃発によりコースの変更を余儀なくされたものの、飛行距離五万二八六〇㎞、飛行時間一九四時間、延べ所要日程五六日で五大陸・二大洋を制覇し、一〇月二〇日に無事帰還した（津金澤聡廣「『大阪朝日』『大阪毎日』による航空事業の競演」〈津金澤聡廣・有山輝雄編『戦時期日本のメディア・イベント』世界思想社、一九九八年〉、九一－一一二頁）。

(21) なお、『写真週報』は外国からやって来た訪日親善飛行についても誌面を割いて紹介しており、例えば、「賑わう防共の空　独旅客機三たび帝都を訪問」（七九号・昭和一四年八月二三日）では、ドイツ・ルフトハンザが所有するユンカース五二型のウルリッヒ・ネッケル機が八月一六日に東京飛行場に到着したことや、機長以下四人の乗組員に対する日本側の歓迎ぶりが伝えられている。

(22) 昭和一五年六月一三日、次官会議で決定された航空日制定要綱によると、紀元二六〇〇年と日本初の動力飛行成功から三〇年の節目を迎えることを理由に、昭和一五年に航空日を設定したと述べられており、理由は不明であるが、昭和一五年に限っては九月二八日を第一回の航空日にすると決定された（「航空日設定の件」昭和一五年六月一三日〈「公文雑纂」〔昭和一五年第二巻内閣二判任官以下賞与手当〕二A－〇一四－〇〇〉）。なお、昭和一六年以降は航空日を九月二〇日としたが、その理由について「写真週報問答」（一九〇号・昭和一六年一〇月一五日）では、航空日の歴史的由来は特になく、航空日のイベントとして開催される飛行大会の関係や諸般の事情に鑑み、九月二〇日と定めたと説明されている（奥健太郎・鶴岡聡史「第7章　『写真週報』に見る学生・生徒・児童」〈前掲、玉井『戦時日本の国民意識―国策グラフ誌『写真週報』とその時代―』〉、二四一－二四二頁）。

(23) 『写真週報』で確認されている特集号のうち、航空関連について他を挙げると、一八六号（昭和一六年九月一七日）、二五五号（昭和一八年一月二〇日）、二八九号（昭和一八年九月一五日）がある（前掲、清水「第1章　国策グラフ誌『写真週報』の沿革と概要」、四三－四四頁）。それらに加え、二三八号（昭和一七年九月一六日）と三三九号（昭和一九年九月二〇日）も全ページが航空関連の記事で占められている事実上の特集号であり、一八六号、二三八号、二八九号、三三九号はいずれも航空日を意識した誌面作りとなっている。

(24) 航空技術の振興をめぐり、『写真週報』が児童・生徒・学生に向けてどのような広報活動を繰り広げたのかについては、前掲、奥・鶴岡「第7章　『写真週報』に見る学生・生徒・児童」、二二六－二二九頁を参照のこと。

(25) 航空に対する抵抗感を少なからず抱いた背景には、空の安全に対する不安があったものと思われる。航空の発展には事故や犠牲が伴うといわれるが、日本でも草創期から乗員・乗客が事故に見舞われて命を落とすことがたびたびあった。日中戦争勃発以降に発生した航空機事故を取り上げても、昭和一三年八月に大森上空で起きた航空機同士の衝突事故は、一方の航空機が市街地へ墜落したため、両機の乗員五人を含む計四五人が死亡、一〇六人が重軽傷を負う大惨事となり、昭和一四年五月・昭和一五年一二月にも航空機の墜落事故で乗客が巻き込まれて死亡するなど、航空機への不安感を抱かせる出来事が相次いだ（「日本戦前の民間航空史年表」〈前掲、佐藤一一『日本民間航空通史』〉、一八四－二〇五頁）。

(26) 前掲、財団法人日本航空協会編『日本航空史　昭和戦前編』、五三八頁。

(27) 「航空局の乗員養成」（一〇三号・昭和一五年二月一四日）。

(28) 前掲、奥・鶴岡「第7章　『写真週報』に見る学生・生徒・児童」、二三三頁。

(29) 太平洋戦争勃発後も毎年九月二〇日の航空日前に刊行される『写真週報』には、航空局直轄下の航空機乗員養成所への入所勧誘や航空に対する関心の喚起を目的とする記事が掲載され、例えば、「空は諸君を待つてゐる」（二三八号・昭和一七年九月一六日）、「空の決戦断じて勝たざるべからず」（二八九号・昭和一八年九月一五日）、「空から来た敵は空で叩く」（三三九号・昭和一九年九月二〇日）などがある。また、情報局は青少年の航空に対する関心を高め、航空知識の習得を促す目的で、昭和一六年に週報叢書の第11輯として『航空国民読本』、昭和一七年には第12輯として『新航空国民読本』を公刊している。

(30) 日米開戦後から昭和一九年にかけて『写真週報』では少年兵、なかでも、少年飛行兵の募集が積極的に行われ、入隊を促す誌面作りが心がけられていたが、その詳細については、前掲、奥・鶴岡「第7章　『写真週報』に見る学生・生徒・児童」を参照のこと。また、軍用機については、日米開戦以前の日中戦争の段階から渡洋爆撃と称する航空部隊による爆撃が『写真週報』で取り上げられ、その中で九六式陸上攻撃機の写真が誌面を飾り、開戦後には零式艦上戦闘機、戦局が悪化すると、いわゆる「新鋭機」が読者の目に触れることになるが、その点に関しては、門松秀

樹「第8章　『写真週報』に見る戦局報道と軍事情報」（同右、二四三－二九三頁）に詳しい。

(31)　前掲、佐藤一一『日本民間航空通史』、二三一－二四三頁。

(32)　なお、欧亜連絡飛行時間世界新記録を樹立した神風号や世界一周を成功させたニッポン号が軍用機に転用されたことについては、二一七号（昭和一七年四月一四日）の「海軍新鋭攻撃機発表さる」で明らかにされている（前掲、門松「第8章　『写真週報』に見る戦局報道と軍事情報」）。

(33)　本文の中でも言及しているが、日米開戦以前において、いつ攻撃を受けるかもしれない緊迫感漂う中での輸送を扱ったのが「揚子江輸送船隊」（四一号・昭和一三年一一月二三日）であり、揚子江をさかのぼる危険を冒しながら任務を遂行する輸送船隊が紹介されている。ただ、この記事も日米開戦以降とは違い、間近で命の危険にさらされたり、敵の猛攻に悪戦苦闘したりするなど、生死をさまようような危険な航行についての言及はない。

(34)　日中戦争の勃発を機に、戦時日本経済は大幅な輸入超過に直面し、継続的に軍需生産に必要な物資や原料を輸入する方策の一つとして、貿易の決済に必要な金の準備高を増やすことが重要視され、海運による収益確保もその一環として位置づけられたが、金の確保をめぐる政府の取組み、および、その宣伝・啓蒙活動の詳細については、拙稿「第3章　『写真週報』に見る模範的国民生活」を参照のこと。

(35)　日中戦争の長期化に伴い、船腹の需要が高まると共に、その運航を支える優秀な船員の確保も重視されることになった。まずは全船員の現況を把握するために船員職業能力申告令が昭和一四年一月に施行され、毎年一回、対象となる船員に個々の能力に関する情報を申告させることになった（逓信省「船員登録制―船員職業能力申告令の解説―」〈『週報』第一二〇号、昭和一四年二月一日〉、一五－一九頁）。その後、船舶の運航に支障をきたすかもしれないほど船員の不足が深刻な問題となり、給与引き上げによる船員争奪戦にならないように船員の給料を統制の対象とする船員給与統制令、船員の適正配置と転職防止を目的とする船員使用等統制令、将来のいかなる事態に対応するための船員徴用を可能にする船員徴用令の三勅令が国家総動員法の発動により昭和一五年一二月に施行された（逓信省「船員政策の強化―船員に関する三総動員勅令―」〈『週報』第二一七号、昭和一五年一二月四日〉、二三－三一頁）。

(36)　逓信省「海運の国家管理態勢」（『週報』第二六五号、昭和一六年一一月五日）、九－一二頁。

(37)　これまで海運行政を所管していたのは逓信省であったが、日米開戦直後の昭和一六年一二月一九日に逓信省の外

局として海務院が設立され、その要職が海軍軍人で占められたことから、その後の輸送計画や船舶行政は事実上海軍主導で進められた（前掲、山崎『戦時経済総動員体制の研究』、二六三頁）。

(38) 海務院「戦時標準船」（『週報』第三〇一号、昭和一七年七月一五日）、二二－二五頁。

(39) 前掲、山崎『戦時経済総動員体制の研究』、二六五頁。

(40) 同右。

(41) 前掲、「戦時標準船」。しかし、この戦時標準船については様々な問題を抱えており、徹底的な工期の短縮・材料の節約により船の耐用年数が無視された結果、乗組員の居住性は全く考慮されず、船内の様々な設備も必要最低限に抑制された上に、船の安全の基本に関わる二重底まで廃止された。各海運会社からは厳しい批判と苦言が呈されたものの、これを完全に無視したまま建造が進められた（前掲、大内『輸送船入門　日英戦時輸送船ロジスティックスの戦い』、八二頁）。

(42) 『写真週報』に掲載された戦時標準船関連の記事としては、他にも、「勝利の船は龍骨も高く冬空を裂く」（二四九号・昭和一七年一二月二日）、「進水につづく進水」（三〇〇号・昭和一八年一二月八日）、「造船所における巨大な船倉鉄板の取付作業（表紙）」、および、海軍艦政本部・飯河技術大佐「勝ちぬけ造船　補給戦は勝敗の鍵」（三〇一号・昭和一八年一二月一五日）、「船を造ろう」（三三二号・昭和一九年八月二日）、「決戦の海は待つ　大車輪で船を造ろう」（三四〇号・昭和一九年九月二七日）などがある。

(43) 前掲、山崎『戦時経済総動員体制の研究』、二六七－二七六頁。

(44) 大内建二氏によると、太平洋戦争中に沈められた日本の商船を原因別に調べたところ、雷撃、つまり、潜水艦攻撃による沈没が一一四四隻で全体の四四・五％、それに続く航空攻撃による沈没が九四〇隻で全体の三六・六％を占めた。戦争末期になると、マリアナ諸島から襲来するB29から大量の機雷が瀬戸内海や関門海峡など西日本の沿岸に投下され、触雷による沈没は全体の一〇・〇％に相当する二五六隻に達した（前掲、大内『輸送船入門　日英輸送船ロジスティックスの戦い』、五〇－五二頁・一二六－一二七頁）。

(45) 国民合唱「輸送船行進歌」の作詞は根ノ瀬信、作曲は堀内敬三であり、昭和一九年四月に登場した。『写真週報』の誌面で紹介されている歌詞は一番から三番までであり、一番は「戦雲ふかく立ちこむる／海上圧し船団は／日の丸

高く堂々と／征くや怒濤の幾千里／ああ決戦に咲きにほふ／花なりわれら輸送船」、二番は「嵐を凌ぎ雲を衝き／敵機の群や敵潜の／補給路狙ふ北南／持場守りて敢闘す／ああ前線のつはものの／母なりわれら輸送船」、三番は「撃ちてしやまん烈々の／日本船員魂が／生死を越えてただ一路／使命に殉ずその勲／ああ大東亜建設の／光ぞわれら輸送船」となっている。

(46) 昭和一七（一九四二）年六月のミッドウェー海戦を機にアメリカ軍の反攻が本格化し、その攻撃が日本側の非軍事施設や民間人にまで及ぶと、アメリカ軍やアメリカ人の残虐さや非人道性が強調され、米英を「鬼畜」と称する表現が多用された。「ぶえのすあいれす丸」をはじめとする病院船が攻撃を受けた際には『写真週報』がそれを取り上げ、彼らの野蛮で非人道的行為を繰り返し糾弾したが、『写真週報』の分析を通じて浮き彫りになった、当該期を含む戦時下日本の対英米認識とその変化については、玉井清「第10章　『写真週報』に見る英米観とその変容」（前掲、玉井『戦時日本の国民意識―国策グラフ誌『写真週報』とその時代―』、三三三―三九八頁）で論及されている。

(47) 言論統制が厳しく布かれていた国内でも、外地や東南アジアから帰還した人々、または、海運関係者を通じて海上交通が非常に危険であることが伝えられ、『暗黒日記』の中でも、機関長だった人の話として、輸送船・太洋丸の沈没により乗員千数百名のうち、二十数名しか助からなかったこと、船のことを知らない陸軍中佐が司令官として船長に指示・命令を出すが、その際、処置をめぐって司令官と船長が対立したことなどが記されている（清沢洌『暗黒日記一』昭和一八年九月一六日、筑摩書房、二〇〇二年）。

(48) 前掲、山崎『戦時経済総動員体制の研究』、二八一―二八二頁。一九四三年度木造船計画において四〇万総トン（内地のみ）という目標が掲げられたが、資材不足・労力不足などにより、同年度の内地建造実績は一二万総トンにとどまった。

(49) 同右、二九〇―二九一頁。

(50) 同右、二九一―二九二頁。

(51) 情報局「皇国内外の情勢（第二十一号）」昭和一九年九月一五日（『情報局関係極秘資料　第五巻』不二出版、二〇〇三年、二八七―三一五頁）。

(52) 同右。

(53) 倉沢愛子『資源の戦争 「大東亜共栄圏」の人流・物流』（岩波書店、二〇一二年）、三一一－三一七頁。
(54) 同右。
(55) 全日本海員組合「戦没した船と海員の資料館」http://www.jsu.or.jp/siryo/（閲覧日：二〇一四年一二月二一日）。
(56) 燃料局「ガソリン一滴は血の一滴」（一二号・昭和一三年五月四日）。
(57) 米の配給制度導入をめぐる経緯については、拙著『戦後食糧行政の起源』（慶應義塾大学出版会、二〇一二年）、五四－五九頁、衣料の切符制度とその広報については、拙稿「第3章 『写真週報』に見る模範的国民生活」を参照のこと。
(58) 燃料局「石油の切符制度」（『週報』第八〇号、昭和一三年四月二七日）、二二一－二七頁。
(59) 藷類は主食である米の代用食としてだけでなく、工業用アルコールやガソリンの代用としても活用されたが、そのような藷類をめぐる『写真週報』の記事とその分析については、前掲、拙著『戦後食糧行政の起源』、一〇四頁を参照のこと。
(60) 「続忘れぬ為に 昭和十五年のメモランダム」昭和一五年一一月一四日（古川ロッパ『古川ロッパ昭和日記・戦前篇』晶文社、一九八七年）。
(61) 「忘れぬために昭和十五年のメモランダム」昭和一五年六月二三日（同右）。昭和一六年になるとガソリンの配給量が再び削減され、熱海などでも「ハイヤが、呼んでも来ず、殆んど駅にもいない有様」であり、旅客運送業であるタクシー・ハイヤーは商売として成り立たない状況に追い込まれた（古川ロッパ『古川ロッパ昭和日記・戦中篇』第三版、昭和一六年二月二六日、晶文社、一九八九年）。
(62) 昭和一六（一九四一）年八月、米国の対日石油輸出禁止によって、バス・ハイヤー・タクシーへのガソリンの割当がほぼ全面的に停止され、トラックについても、バス・タクシーより削減率は低かったものの、昭和一六年一〇月には四分の三以上の削減率となり、大部分を代用燃料に依存せざるをえなかった（前掲、「第6章 戦時下の交通・運輸―一九三八～一九四五（昭和一三～二〇）年―」〈前掲、山本『交通・運輸の発達と技術革新―歴史的考察―』〉、一五七－一八三頁）。
(63) 一部を除いてガソリンの使用が禁止されると、ガソリンを使用する自動車に代わって厚生車が登場した。厚生車

とは、作家・高見順の言葉を借りると「自転車の横に人の乗る側車をつけたもの」であり、幌が付いていた。しかし、利用者の評価はさんざんなものであり、古川ロッパはその乗り心地を「ガタンゴトンガタンゴトンの大苦しみ」、外見についても「不ざまさも悲しい」と酷評し、広島で乗車した漫談家の徳川夢声も「舗装道路の穴ぼこにぶつかるとガタンと恐ろしいショックで、背骨が折れそうだ。人力車みたいに両腕をつっぱる所がないから、始末が悪い」と不満を漏らした（高見順『高見順日記　第二巻の上』昭和一八年四月二一日、勁草書房、一九六六年、古川ロッパ『古川ロッパ昭和日記・戦中篇』第三版、昭和一八年八月三一日、晶文社、一九八九年、徳川夢声『夢声戦争日記　第一巻　昭和十六年―昭和十七年』昭和一七年五月一三日、中央公論社、一九六〇年）。

(64) 日本国有鉄道『日本陸運十年史（第四巻）―第二次大戦と運輸経済―』昭和二六年、二頁。

(65) 同右、一五頁。

(66) 戦時期においては輸送量の統制だけでなく、交通事業者の整理統合も同時に進められた。そもそも、整理統合は日中戦争以前からの懸案であり、大正期～昭和初期にかけて大都市部を中心に交通機関が乱立し、二重投資の弊害に陥って経営難に直面するケースが相次いだため、昭和七（一九三二）年二月、鉄道省内部に設置された陸運統制委員会を中心に打開策が議論され、第七〇回・第七一回帝国議会では議員から「交通機関調整法」が提出されたものの解決には至らないまま、昭和一二年、日中戦争に突入した。しかし、ここにきて、従来の「自治的調整ではつけ薬程度の療法」にすぎず、必要の場合は「調整を或る程度強制し得る立法を要する」との声が挙がったため、第七三回帝国議会において陸上交通事業調整法が審議され、昭和一三年三月に可決成立した（公布は四月一日、施行は八月一日）。その内容は、「交通の混乱をどうして救うか　交通事業調整法」（四五号・昭和一三年一二月二一日）において紹介され、該法律の制定により、本来の目的である交通事業の整理統合が進むだけでなく、混雑の解消や利便性の向上につながることも謳われた。昭和一三年九月、内閣総理大臣の監督下に置かれた交通調整委員会に対して「東京市及其の付近に於ける陸上交通事業の調整に関する具体方策如何」という諮問を発し、それ以来、同会で二年余、三〇数回の審議を重ねた結果、昭和一五年末に成案を政府へ答申した。これにより、東京周辺部に展開する郊外電車企業の統合・地方都市における企業合同や路線統廃合が進み、昭和一六年三月には帝都高速度交通営団も設立されたのである（前掲、日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史　第一〇巻』、一六－一九頁、前掲、「第6章　戦時下の交通・運輸―一

九三八～一九四五（昭和一三～二〇）年―」〈前掲、山本『交通・運輸の発達と技術革新―歴史的考察―』〉、一五七－一八三頁、鉄道省・内務省「交通統制の問題」〈『週報』第九四号、昭和一三年八月三日〉、二－一〇頁、鉄道省「戦時下の交通調整―特に東京地方について―」〈『週報』第二四三号、昭和一六年六月四日〉、九－一三頁）。

(67) 関門鉄道トンネルは、明治期から地元を中心に建設を要望する声が出ており、大正期には調査・研究目的で一八一六万円の予算が拠出されたが、第一次世界大戦後の経済情勢や関東大震災などの影響を被り、トンネル工事の着工が先送りされた。実際に試掘坑道の掘削工事が始まったのは昭和一一（一九三六）年一〇月であり、日中戦争の勃発により工事促進の必要に迫られた（前掲、日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史　第一〇巻』、五四－五六頁）。

(68) 関門鉄道トンネルは鉄道省の管轄で工事が進められたが、昭和一二年には内務省が所管する関門国道トンネルの工事も始まり、昭和一四年の起工式を境に工事が本格化した（関門会『開通五〇周年記念　関門国道トンネル建設の歴史　戦中戦後の時代に翻弄された苦悩と感激』二〇〇九年、八－九頁）。

(69) 関門鉄道トンネルの掘削工事は『週報』でも取り上げられ、『写真週報』で指摘された利点以外に、トンネル開通によって、関門海峡のような航行頻繁な航路の横断に伴うリスクがなくなること、有事の際には国防上重大な意義を有するなど、その効果は「枚挙に遑がないほど」であり、このトンネル工事で得られた経験が内鮮を結ぶ海底トンネルの技術的調査の一助にもなることがいわれた。また、国道トンネルについても、開通後は「一時間優に自動車二千五百台、自転車二千台は通れる」こと、通過時間もわずか五分で、しかも毎年数回に及ぶ暴風による交通途絶の憂いもなく、時間帯に関係なく連絡ができること、有事の際にはトンネルは防空・防護室として十数万人を収容できるなど、国防上・産業上・行政上においても貢献するところ「実に多大」であることが強調された（内務省・鉄道省「関門トンネルの話」〈『週報』第一三七号、昭和一四年五月三一日〉、一二－二二頁）。

(70) 『第七十五回帝国議会衆議院予算委員第八分科（逓信省及鉄道省所管）会議録　第一回』昭和一五年二月一六日。鉄道大臣の松野鶴平によると、関門鉄道トンネルは単線として昭和一六年度完成の見込であったが、「経済上軍事上是ガ複線化ヲ急務ナリト認メ」ることになり、第二期工事として「一線増設ノ計画」を立てることになった。

(71) 前掲、日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史　第一〇巻』、五四－五六頁。

(72) 輸送力が行き詰まる時期について、東海道本線は昭和二〇（一九四五）年頃、山陽本線は昭和二五（一九五〇）

年頃であると考えられていた（鉄道省幹線調査課「東京⇔下関　新幹線の増設」〈『週報』一九二号、昭和一五年六月一九日〉、三五－三九頁）。

(73) 弾丸列車計画の中枢にいた島安次郎・秀雄親子の言動に注目しながら、鉄道省を舞台に水面下で行われていた同計画をめぐる活発な議論、計画承認後の工事本格化とその挫折を、膨大な関係資料の渉猟と技術者たちの証言に基づいて明らかにした著書として、前掲、前間『弾丸列車　幻の東京発北京行き超特急』がある。

(74) 同右、一八三－二七〇頁。

(75) 前掲、日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史　第一一巻』、三一四－三一五頁。

(76) 同右、三二七－三二八頁。

(77) 同右。新丹那トンネルの延長は七八八〇mとし、工期は七年六ヵ月、勾配を東口から一〇〇〇分の二・五、西口から一〇〇〇分の三・五の上り勾配として計画された。

(78) 他にも、「江南に進む鉄道挺身隊」（八号・昭和一三年四月六日）に記されているように、大陸において大量の作戦物資を円滑、かつ、迅速に補給するため、鉄道省は機関車・貨車や鉄道関連の資材を中国の現地日本軍に対して提供する必要に迫られた。その際、国内の機関車・貨車はいずれも一〇六七㎜の狭軌であるため、一四三五㎜の広軌に改造することになり、改軌された車輌は船に積み込まれ、大連港などへ続々と送り出された（前掲、前間『弾丸列車　幻の東京発北京行き超特急』、一二〇－一二三頁）。また、車輌の供出だけではなく、輸送担当の職員の現地派遣も余儀なくされ、輸送力増強にとって大きな足枷となった。なお、車種別・年別の供出車輌数やその供出先については、前掲、日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史　第一一巻』、六四九－六五〇頁を参照のこと。

(79) 日米開戦後ではあるが、『週報』によると、贈答や一般配給以外の取引に起因する生活必需品の輸送が急増し、特に食料品は「甚だしい状態」であった（「告知板　荷造を完全にしましょう　年に三万件の荷物が迷子」〈『週報』第三五七号、昭和一八年八月一八日〉、二一－二二頁）。

(80) 前掲、日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史　第一〇巻』、二六－二七頁。

(81) 前掲、日本国有鉄道『日本陸運十年史（第一巻）―第二次大戦と運輸経済―』、二六二－二六四頁。

(82) 鉄道省「陸運統制令」（『週報』第一七五号、昭和一五年二月二一日）、二四－二九頁。

(83) 逓信大臣兼鉄道大臣村田省蔵「逓信、鉄道の新体制」（『週報』第二〇五号、昭和一五年九月一八日）、二－七頁。

(84) 鉄道省「最近の混雑振りと旅の道徳」（一三三号・昭和一五年九月一一日）。

(85) 実際に陸運統制令が発動されることはわずかにすぎず、わざわざ発動しなくても、陸運の主要部分を担っている国鉄が自ら進んで実行に移していた（前掲、日本国有鉄道『日本陸運十年史（第一巻）―第二次大戦と運輸経済―』、二六三頁）。

(86) 鉄道省「年末年始の鉄道輸送対策」（『週報』第二一七号、一九四〇年一二月四日）、一八－二二頁。

(87) 前掲、日本国有鉄道『日本陸運十年史（第四巻）―第二次大戦と運輸経済―』、三八－四〇頁。

(88) 大東亜縦貫鉄道とは、東京・朝鮮・華北（河南）・華中（湖南）・華南（広西）・貴州を経て、雲南から仏領インドシナへ入り、そこからタイを経て南はシンガポール方面へ、さらに西はビルマ方面へとつなぐ幹線鉄道である。満洲からビルマまでという版図の中で、既存の鉄道でカバーできないのは、いまだに日本の支配下にない中国各地の鉄道、サイゴン－プノンペン間、そしてタイ－ビルマ間であり、新線の建設が必要不可欠とされた。昭和一七年五月、大東亜建設審議会が大東亜交通対策意見書を答申し、その中で海運力を補完するものとして縦貫鉄道が必要であると主張したことを受け、大東亜縦貫鉄道建設計画が本格始動した。翌月、日本軍がタイとビルマを結ぶ新線建設を提言し、泰緬鉄道の建設が始まったのである（前掲、倉沢『資源の戦争 「大東亜共栄圏」の人流・物流』）。

(89) 前掲、日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史 第一一巻』、三二五－三二八頁。ちなみに、新丹那トンネルと同じく、新幹線計画の一環として昭和一六年八月から始まった日本坂トンネルの工事は、東海道本線用宗・焼津間改良工事として継続され、昭和一九（一九四四）年一〇月に完成した。同じく、昭和一七年九月に着工された新東山トンネルは東海道本線膳所・京都間改良工事として継続され、昭和一九年八月に完成した。

(90) 関門国道トンネルの工事は、鉄道トンネル工事へ優先的に資材や人員が投じられたため大幅に遅延した。戦争末期の昭和二〇年には軍の要望に基づき、自動車一車線交通を目的とする緊急工事へ切り替えられたが、まもなく終戦を迎えた。占領統治下、工事は停滞を余儀なくされたが、講和後の昭和二七（一九五二）年、国道トンネルは五ヵ年計画・事業費三一・五億円で工事を再開し、調査工事を開始してから二一年後の昭和三三（一九五八）年に開通した（前掲、関門会『開通五〇周年記念 関門国道トンネル建設の歴史 戦中戦後の時代に翻弄された苦悩と感激』、八－

一六頁・二三－二九頁）。

(91) 前掲、日本国有鉄道『日本陸運十年史（第一巻）―第二次大戦と運輸経済―』、一六－二〇頁。

(92) 決戦非常措置要綱に基づき、国鉄は「わが国鉄道史開始以来の画期的な旅客輸送の大制限」を断行したが、残された課題は一〇〇km以内の旅行であり、今回の措置では従来通り、切符の販売制限のみにとどまった。日米開戦以降、買出し目的の乗客が急激に増え、それに通勤客が加わった週末の混雑は「定常現象」となった。そのため、切符販売の制限に踏み切り、混雑が若干緩和されたものの、その制限は混雑を駅構内の出札口へ移動させたにすぎず、切符購入のためだけの長い行列は少なからぬ「憂慮の種」となった（情報局「時局情報宣伝資料　皇国内外の情勢（第一九号）」昭和一九年四月五日〈前掲、『情報局関係極秘資料　第五巻』〉）。

(93) 前掲、日本国有鉄道『日本陸運十年史（第一巻）―第二次大戦と運輸経済―』、三五七－三六〇頁。

(94) 「勝つために旅行は献納」（三一五号・昭和一九年四月五日）と同じく、旅行の自粛により新たな戦力が生まれるという趣旨の記事として「鉄道は勝つための武器　不急の旅行で戦力減らすな」（二九一号・昭和一八年九月二九日）があり、各家庭一人が一度旅行を献納すれば、旅客列車二万五〇〇〇本が走らずに済み、石炭一二〇〇万トン、木材五〇〇〇万石、米八〇〇〇万石を運ぶことができると謳われた。

(95) 当時、切符を購入するには長蛇の列に長時間並ばなければならなかった。鉄道利用者の多くはそれを苦痛に感じており、例えば、徳川は「実に厭で厭で堪らない。一列に並ばねばならぬ程なら、酒もいらぬ、御馳走もいらぬ。」と不満を漏らし、当時、医学生であった山田風太郎もいざ自らが切符を買うことになると、そのために作られた大行列が「恐るべき迫力を以て圧倒」すると感じていた。しかし、それでも列に並んで切符を手に入れるのは「座席なしで十時間も立っている苦痛は、私の肉体の堪（ママ）えられない」（徳川）からであった。その一方で、そのような行列に並ばずに切符を手に入れる方法もあり、小説家の高見順が経験したように「鉄道省係の記者で、駅長に交渉」したら「二つ返事でくれた」ことや、山田が「友人が東京駅に勤めている」話を聞いて切符購入を依頼したことなど、いわゆる、コネやツテに頼ることであり、高見の言葉を借りれば「「顔」の流行は遂に国鉄まで及んだ」のである（徳川夢声『夢声戦争日記　第三巻　昭和十九年』昭和一九年七月二〇日、中央公論社、昭和三五年、山田風太郎『戦中派虫けら日記　幻滅への青春　昭和一七年～昭和一九年』昭和一九年八月一日、筑摩書房、一九九八年、高見順『高見

順日記　第二巻ノ下』昭和一九年一月一六日、勁草書房、昭和四一年）。

(96) 清澤洌以外にも旅客輸送制限について言及した人物として、古川ロッパが挙げられる。芝居や遊興などで遠距離列車を利用する機会が多い古川は、旅客輸送制限に関する閣議決定翌日の三月一五日、新聞報道でそのことを知り、その日、熱海へ向かっていた古川は「もうこんな旅も、これで当分お別れだ。此の程度のたのしみからも追われるのか、と悲しい」と嘆いた（前掲、古川『古川ロッパ昭和日記・戦中篇』第三版、昭和一九年三月一五日）。

(97) 清沢洌『暗黒の日記二』昭和一九年三月一五日、筑摩書房、二〇〇二年。

(98) 清澤洌「観察記　北海道から樺太へ（上）」（『東洋経済新報』第二一一七号、昭和一九年四月八日）、一〇－一一頁。

(99) 前掲、清沢『暗黒の日記二』昭和一九年四月一〇日。

(100) 決戦非常措置要綱では旅行制限や軍需物資等の重点輸送強化が謳われたが、川島高峰氏の分析によると、これを機に、買出しをめぐる世相の悪化に拍車がかかった。交通機関に従事する下級幹部や乗務員の間では、職権を濫用して切符制限販売にまつわる不正行為や買出しが横行していた。一方、現場の鉄道職員も低賃金や上司の不正に反感を抱き、それが影響して、買出し部隊や神社参拝などを目的とする旅行者などに対して厳しい態度で臨むようになった。このように、統制の強化は、新たな役得を末端に生み、そのさらに末端では現場職員と乗客との関係の険悪化を招いたのである（川島高峰『流言・投書の太平洋戦争』講談社、二〇〇四年、一四〇頁）。

(101) 「社論　旅客輸送の制限と政府　其輻輳の根因を除去すべし」（『東洋経済新報』第二一一六号、一九四四年四月一日）、七－八頁。また、「社説　旅客殺到の本を匡すべし」（『毎日新聞』昭和一九年三月三〇日）でも、不要不急の旅行を生む原因にこそ問題があると指摘し、「本を匡す」ことによって「無意味な旅客の輻輳を避けることが出来る」と主張した。

(102) 例えば、「神風賦」（『朝日新聞』昭和一九年三月一五日）では、遠距離旅行は「万人ともにある程度の不便、窮屈さを忍ぶべき」であり、通勤時間帯の交通機関利用についても「他の一般人は自制するのが当然」であると政府の方針を支持している。

(103) 「社説　旅客制限の強化」（『読売報知』昭和一九年三月一五日）。

(104)「社説　旅客制限決る」(『毎日新聞』昭和一九年三月一五日)。同様の趣旨は「社説　旅客制限の強化」(『読売報知』昭和一九年三月一五日)や「硯滴」(『毎日新聞』昭和一九年三月一五日)においても見られる。

(105)清澤の日記でも旅客輸送制限をめぐる新聞報道について言及しており、「雑記帳」(『毎日新聞』昭和一九年四月一二日)などの記事を日記に添付した上で、新聞が「ボツボツ不安を書いて来た」ことや、定期券携帯の乗客による乗越し禁止や鉄道職員の不親切が報じられたことに触れ、それらが「形式主義の一例」であると批判した。また、伊藤も、一連の制限によって「色々な苦情が新聞紙面上を毎日賑わしている」と述べるなど、新聞報道の過熱ぶりを日記の記述から垣間見ることができる(前掲、清沢『暗黒の日記二』昭和一九年四月一二日、および、伊藤整『太平洋戦争日記〔二〕』昭和一九年四月一四日、新潮社、昭和五八年)。

(106)「この調子なら及第　発足した旅行証明制」(『読売報知』昭和一九年四月一日)。

(107)「雑記帳」(『毎日新聞』昭和一九年四月七日)。一〇〇kmを超える遠距離列車の切符を購入できるのは公務や緊急を要する場合に限られ、かつ、警察・所属官庁発行の許可書が必要となるが、小説家・伊藤整の記述によると、切符を買うために大東亜省の旅行証明を持って二日間、上野駅で朝から並んだものの、「軍公用の証明を持っているものだけでも数百人」に達している事例が物語っているように「証明書を濫発しすぎるような傾向」が顕著に現れていた。そこで、昭和二〇年六月一〇日から旅行統制官事務所が開設され、緊急用務を帯びて旅行する人を対象に乗車券発券を認めるか否かを詮議するようになった。その結果、発券が厳しく規制され、芸能関係者などが「自分は何時も旅行ばかりしなくてはならぬ職業ですが、何か必ず乗車券の買える証明書を発行して貰えぬか」とお願いしても断られた(伊藤整『太平洋戦争日記〔三〕』昭和二〇年四月一〇日、新潮社、昭和五八年、および、「決戦下の乗車心得」〈『週報』第四四九号、昭和二〇年六月二七日〉、一〇－一六頁)。

(108)「鉄箒　通勤難」(『朝日新聞』昭和一九年四月八日)。

(109)「鉄箒　乗越し」(『朝日新聞』昭和一九年四月七日)。記事の最後は、近距離の乗越し禁止に対する不平不満をめぐり、新聞掲載以外にも「同趣旨の投稿が多数寄せられ」たというコメントで締めくくられている。

(110)「陣影」(『読売報知』昭和一九年四月九日)。

(111)「決戦時報　戦力を涸らす「不親切」　街に「人の和」を築こう」(『朝日新聞』昭和一九年四月一二日)。

(112) 「陣影」（『読売報知』昭和一九年四月九日）。

(113) 昭和一八年六月、労務調整令の改正により一定職種（軽作業）の男子就労が禁止され、同年九月には女子挺身隊が結成された。詳しくは、奥健太郎「第5章　『写真週報』に見る労務動員」（前掲、玉井『戦時日本の国民意識―国策グラフ誌『写真週報』とその時代―』、一四一－一七四頁）を参照のこと。

(114) 働く女性の姿は戦時下の日常生活の中に溶け込んでおり、伊藤も「街上、電車内に勤めの女子を多く見かけ」ており、上野駅の出札・改札・アナウンスなどを担い、「洋服にやや太目のズボンを穿いている」彼女たちが「当り前で少しも目立たなくなった」と述べている（前掲、伊藤『太平洋戦争日記〔二〕』昭和一八年一一月二五日）。

(115) 当時、鉄道省勤労局が学徒活用の方針を掲げているにもかかわらず、国鉄の現場では学徒を業務の中枢に参加させるための、本格的な受入方法が検討されていなかった。国鉄の中で本格的に学徒を大量に受入れたのは工機部だけであり、それ以外では、機関区の炭水夫や線路工手など、特別の技術と知識を要しない作業に従事させていた。あくまで「ごく間に合わせ的に使っていた」にすぎず、学徒は代替労働力としてあまり重視されていなかった（前掲、日本国有鉄道『日本陸運十年史（第二巻）―第二次大戦と運輸経済―』、五五〇－五五一頁）。

(116) 輸送量の増加は昭和一一年度を一〇〇とすると昭和一八年度は二七五と倍以上の伸びとなっているが、当時の人員（実働）は一七五にすぎず、一人当たりの負担は昭和一一年度と比べると六割増加している。一方、増員の内訳をみると、昭和一八年度は前年度と比べると全職員数では一割一分の増加であるが、男子職員の数がほぼ同数なので、この増加は専ら女子の増加に起因する。女子職員は昭和一一年度において総数の四分にすぎなかったが、昭和一八年度には一割二分にまで増加した。また、年齢別の構成でも昭和一七年度には二〇歳未満が四割に、勤続年数五年未満も五割八分まで急増した。こうした厳しい労働環境の影響を受け、「職員面から鉄道が弱体化」するに至ったのである（前掲、情報局「時局情報宣伝資料　皇国内外の情勢（第二十一号）」〈前掲、『情報局関係極秘資料　第五巻』〉）。

(117) 同右。

(118) 『日本陸運十年史』には、当時の国鉄における女子の就労とその実態について書かれており、昭和一八（一九四三）年七月の新橋運輸部の女子代替成績では、出札掛が一般に好成績であるのに対して、改札掛は室外勤務であるため幾分出札掛より能率が低いと評価された。貨物・小荷物掛などは女子には不向きであるが、切符整理・雑務・接客

など重労力不要の業務は好成績を収めた。しかし、昭和二〇年五月には、女子職員採用を一時停止するなど、女子による代替も限界に達し、あくまで、戦時における労力の深刻な欠乏を補塡する「応急の糊塗策」にすぎなかったと総括している（前掲、日本国有鉄道『日本陸運十年史（第一巻）―第二次大戦と運輸経済―』、五六五－五六七頁）。

(119) 前掲、情報局「時局情報宣伝資料　皇国内外の情勢（第二十一号）」（前掲、『情報局関係極秘資料　第五巻』）。

(120) 「決戦下の乗車心得」（『週報』第四四九号、昭和二〇年六月二七日）、一〇－一六頁。

(121) 新聞の紙面でも、例えば、「百貨店の女店員にしろ、女車掌、女駅員にしろ女の方が男よりも不親切なのはどうしたことだろう」という発言に象徴されているように、働く女性がお客に不親切であることが問題視されていた（石川達三・黒崎本社文化部長「親切対談」（『毎日新聞』昭和一九年四月一八日））。

(122) 東京都内主要駅の駅長や鉄道省東京鉄道局幹部らが一堂に会して座談会「旅と通勤」を開催し、その内容は六回に分けて『朝日新聞』に連載された。最終回となる五月四日掲載分の座談会では急増する女性職員が話題となったが、女性職員と乗客との摩擦が起きる原因について様々な意見が出た。例えば、仕事に馴れていないため、言葉が足りず、態度が板についていない若い駅員が、イライラする乗客とぶつかってしまい、不平不満の声となって現れる場合、男性職員が普通に言うようなことでも女性職員が言うと「女らしくない、女のくせに」と感情を害してしまう場合や、乗客から何か言われると女性職員が「感情を昂めて金属性の声も出る」ので事態を一層悪化させてしまう場合などが挙げられた（「旅と通勤　駅長さん座談会⑥」『朝日新聞』昭和一九年五月四日）。

(123) 前掲、情報局「時局情報宣伝資料　皇国内外の情勢（第二十一号）」（前掲、『情報局関係極秘資料　第五巻』）。

(124) 前掲、徳川『夢声戦争日記　第三巻　昭和十九年』昭和一九年一一月八日。

(125) 前掲、情報局「時局情報宣伝資料　皇国内外の情勢（第二十一号）」（前掲、『情報局関係極秘資料　第五巻』）。

(126) 最近、太平洋戦争に関連する資料の収集や保存に取り組む豊の国宇佐市塾が米軍機に搭載されたガンカメラをアメリカ国立公文書館から入手・解析し、生々しい機銃掃射の様子などを公開している（例えば、「旧国鉄荒木駅空襲体験語る米軍機撮影、映像も公開久留米大で当時の恐怖伝える」（『毎日新聞』筑後版、二〇一三年八月二六日など）。また、森正蔵『挙国の体当たり戦時社説一五〇本を書き通した新聞人の独白』（毎日ワンズ、二〇一四年）には、昭和二〇年八月五日、中央線下り列車で甲府方面へ向かう途中、P51戦闘機による機銃掃射に遭遇し、九死に一生を得

た森正蔵氏（当時・毎日新聞論説委員）の体験が綴られている。

付記　『写真週報』の閲覧・誌面撮影、及び、拙稿での引用について慶應義塾大学法学部玉井清教授から御了解をいただいた。心より御礼申し上げたい。