の爲したところが一に國有鐵道の前途を考へたもので、誠意ある說明であれば、前後の撞著は問ふべきではなからう。

國有鐵道幹部の創立當時の云ひ分は、これを嚙み碎いて云へば、『國有鐵道の從事員に對しては政府は從來と雖も從事員の爲を圖つて來たが、今後も勿論誠意を以て考へるから、勞働組合などを組織し又は加入して呉れるな。その代り從事員の意思の通るやうに現業委員會を作るからこれを利用して呉れ。』といふので、これに理屈をつけ肉を附けたものであらう。私は先に言つた通り此の云ひ分で進んで行けるところ迄行きたい。途中でこの方針を變へる必要はないと思ふ。しかしこれには當局の誠意と熱心とを前提とする。これが表はれて來なければ、最早從事員は滿足しない。上に立つものが公明でなく、勝手な振舞をして下を治めることは時代に合はない。

かくては從事員は自分自身を守る爲に組合を組織すべきは自然の勢であつて、何者もこの大勢を阻止することは出來ぬ。また從事員としては、徒らに外部の煽動に乘ぜられず、外部の出來事に耳を藉さず、暫らく當局の施設に信賴してその成行きを見るべきであらう。

初代の鐵道院總裁は大家族主義を提唱せられ、親愛主義を鼓吹せられた。從事員の腦中深く

植ゑ付けられたこの思想は、大正七、八年の試練に逢つても挫けなかつた。併しその後上に立つものゝ熱心、元氣は必ずしも舊の如くではなかつたし、下のものも日を經るに從ひ、だんだんこの思想が、薄らいで、環境の支配を受ける樣になつて來た。今日に於ては國有鐵道從事員とその幹部との感情は、私の杞憂かも知れないが、田舍はいざ知らず、相當の都會に於ては、これを公平に見て、十年以前の如くではない。一部ではあるが確に溝渠が生じてゐるやうに見受けられる。それは本制度の最初に述べた根本觀念の四、五、六項に關するものが多い。それは現在のやり方に欠点が無いとは云はれぬからである。

併し、いづれも生活問題に關係するので、皆默つて働いてゐるが、凡てが晴れやかな心で忠節（ローヤル）であるとは思はれぬ。この儘推移して行けば何か一大蹉跌を來した場合多少の動搖は免れぬであらう。またその際に今死せるが如き組合の勢力が一時に增大するであらう。最早壓制的時代は去つた。要は上にあるものが表面的でなく、實際に從事員の間に伍して、上下の障壁を去り、同僚的の感情氣分で仕事をなすに限る。人員整理と稱して無警告の馘首をすることや、失策を假借なく追究して精神的の苦痛を與へること等は、益々感情を惡くするのみで、その効果はないであらう。それ故委員會の制度は、今後如何に成つて行くか、また如何に進むべきか

それは云ふ迄もなくなか〳〵六ケ敷しい問題である。

前に處々に於て私見を述べて置いたが、更に先づ大體論をすれば、漸次形式的な御祭騒ぎになりつゝある感じがする。委員會を實質的に導かなければならない。これが第一義であつて、同時に附隨の問題を考へねばならぬ。即ち第一に現業委員會の制度の當初より議論と疑義との中心となつてゐて、未だ片付かぬのは、通常委員會と聯合委員會との關係で、議題と決議方法の重複する点である。『現業委員會概要』には、これは運用如何の問題だと逃げてゐるが、多年の經驗上何とかせねばなるまい。寧ろ聯合委員會を廢して、現在の聯合委員の如きは通常委員の代表と見なし、常置委員たるの資格を與へて、通常委員會議が開れない間に於て、局幹部と連鎖をとり必要に應じて局に參集して相談に與かることにした方が有効ではあるまいか。例へば『初任給を一般に引下げる』やうな問題が起れば、先づ常置委員たる聯合委員にのみ參議せしめるといふ樣に、諮問機關とする以上、形式的な決議をしなくとも、意思の疎通が圖られれば宜敷いではなからうか。何れも通常委員會を以て本體としたい。若し通常委員會の開會しない間に、緊急なることが起つたときは、常置委員に一任するといふ形にしてはどうだらう。

私の數次の聯合委員會出席の感想によれば、議事としては殆んど無意味で、親睦の程度は非

常に増すやうに思はれる。慥に常置委員說は一考の價値があらうと思ふ。そしたら通常委員會は今迄のやうな大騒ぎをせずに年一回で宜しいと思ふ。

第二に判任官（長主任を除いて）を現業委員會に入れてはどうと云ふことも、これまで屢々議題に表はれたことであるが、これは矢張り入れぬ方が宜しくはあるまいか。現業委員會と勞働組合とは似て非なるものではあるが、その間矢張共通な点がある。否故意に共通な点を作つたのであらう。少くともこれによつて勞働組合の成立を阻止したのは、この共通な點であつたそれに今迄發達した現業委員會の性質を、判任官を入れて一變するのは、理論は兎も角、實際上考へものであらう。

この点は局主催の年一回の長主任會議や業務協議會を活用して、判任官級の要望をきいて改善の途を計れば宜しい。只鐵道手以下のものは現業委員會があつて、親しく上長の聲欵に接する機會もあるし、又意思の疏通を圖ることが出來るが、現場の中堅階級たる判任官にはその機會がない。しかし考へて見ればこれらの人々には現場の運事長や保事長が、相當に接觸する機會を與へる職責上の義務がある。局の幹部も義務として、その地方通過の折には、業務の大體やその他の希望を聞いてやる餘裕と親切とを有たねばならぬ。晝の列車の中を居眠りして、

前後夜更しの休息所と心得てゐる人達のゐない事を切望する。

第三には通常委員會に於ても問題は漸次減少して來た。私の見るところでは最初の數次の現業委員會に於て必要な施設は多く決議せられ、また實行せられた。故に議題の關係のみより云へば、今や年一回でも宜しいと思ふ。殊に議題が大問題に集中されて來た傾向にあるのは、果して進歩であるか否か疑はしい。經營の幹部に當るものは作業の大綱を統べその細密なところに現業の從事員が當るのである。幹部の聞かんと欲する處は、その作業の細密（デテールス）なる部分である。その作業の細密なる結果である。これは直接に從事してゐる從事員の聲を聞かねば、改善出來ないのである。或る意味に於て粗大なる事柄は題目だけ出して事務所で調べて貰ふ方が的確にして早い。又材料もあることがある。現業委員がこれらの事を企てるときは、時と勞力とを費して結論を得るに苦しむものである。議題を整理する人達も重複の點は省くも宜しいが、よくこの根本の點を失はぬやう考へねばならぬ。

第四には凡て物には善い方面もあるが又弊害も伴つて來る。これを惡くいへば、近年鐵道幹部の一部は現業委員に媚びてゐる傾きがあるやうにも見受けられ、よく云へば同情があり過ぎるやうな形にも見える。〇〇鐵道局が一時盛にこの政畧を行つて現業委員は一時幹部を神樣の

やうに崇敬して居たが、近來他の鐵道局にも傳染した傾向がないでもない。それは現業委員や列席の參與の旅費の點を考慮して、なるべく遠方の地方に會議を持つて行く傾向である。（これは現業委員會のみではなく、業務協議會等に於ても近來同樣であるが）これは誠に一般綱紀肅正の上から私が常に苦々しく思つてゐた一事である。これは幹部が多少の利益を與へて現業委員の頭を撫でてゐるかのやうに受取れるのである。少くとも眞面目なる精神を穿き違へてゐるものである。

また一面委員、またはその候補者に對して、苦言を開陳すれば、人に功名心のないものはない。强ち現業委員になるのを、資格變更の前提や、立身出世の緒としよう爲に御用を勉めた人達ばかりとは云はぬ。が併し、私は絶無とは言ひ兼ねる節を感じてゐる。わざとらしい口調を以て、いかにも雄辯を衒ふ如き態度や、上ッ調子な輕薄な態度をとらぬやう、自己の周圍を振り返へりつゝ反對者の言論に注意し、當局參與の說明を聞き分ける丈の餘裕を以て、眞面目に議事を進行せねばならない。まさか、當局がやかましい委員はこれを判任官になして、委員資格を消滅させる樣な手段は採つてゐない事だけは斷言し得る。

現業委員の選擧については公明正大であるべき筈のものだが、近來稍この方面に疊りが生じ

てきた。即ち卑劣なる投票買收の方法が行はれかけて來た。かくては委員の質に少しく疑問を有たざるを得ない事になりはしないだらうか。監視するもの、立候補するもの共に戒心すべきである。

第五には現業委員會に對する參與の態度である。その場に於て完膚なき迄に委員をこき卸して、徒らに惡感情を唆ることなく、同情しつゝその誤まつてゐる點を補訂指導することに努めたならば、委員は充分に反省理解することが出來るであらう。何事にも餘裕を存して置かねば窮鼠却て猫を嚙むの流儀で、結果は却て惡い。また一層委員をして眼界を廣くせしむる爲めに各種の材料を與へて、これを業務上指導することも、將來これらをして重きをなさしめる一方法であらう。また懇話會の席上簡單にして上品なる遊藝や『スピーチ』を實演するのも亦一層親しみを增すであらう。

今迄は場所の關係上といふ名目で（事實多くの場合そうではあつたが）傍聽者の數を制限してゐた。若し指導、養成的の意味に於て進まして行くとしたら、多年の經驗に顧みても今少しく傍聽者の數を增加することゝし、收容力のある場所を撰擇する必要があるであらう。

第六には設備の問題について、今迄度々申請しても何の反響もないので、業務改善の題目の

下に、委員會の議題に出すことがある。これは或る側に於ては歡迎してゐる向もある。即ち議決機關たる委員會に對しては、何とか結末をつけねばならぬからであるが、また一方より考ふれば、こんな會議に提案せねば設備をしてくれないといふやうなことは、當局の誠意を疑はれるやうな氣もするし、又或る意味に於て不信任の表示であると同時に事務所以上の『怠慢』を裏書きしてゐるものとも見られる。

本年の如き豫算の財源の少ない時には、殊に小工事の設備の改善に力を注ぐべき秋である。少しく脫線したが要はこの點について局の主腦者の注意を惹きたいと思ふ。そして何年かに一度は聯合委員を東京に集めて、大臣以下省內の大幹部の前で所謂作業の細密なる點を談合し合うたならば、參考となることであらう。省內の局長會議で給與の問題に議論の花を咲かせて一致しない事柄でも、一度現業員よりの話を聞けば、一議に及ばず、直ちに決定するといふ樣なことも絕無ではないであらう。

要するに、以上第一より第六に至る諸點を參酌して、今日の現業委員會を如何に改善するかが問題である。私は決議迄の手續取扱は、業務協議會の例に倣ひ、今より餘程簡單にして、形式に泥まずゆつくりとし、取消も出來れば云ひ過ぎも許して懇談的に、議事を長時間に亘つて

續けたい。形式が餘り凝り過ぎると議事が行きつまつて、休憩に休憩を重ねて時を移す。そして成る可く一人が辯じ立てないで、廻り持ち式に多くの委員に意見を述べさせることにしたいさうして委員全體を教育したいものである。かくすれば、實質のある會議となるであらう。さりながら決議の取扱については、從來の業務協議會のは頗る遺憾の点が多いから、この委員會のものは現在の通り愼重に取扱ふべきものと思ふ。

そこで私はこの項の結末を付けて見たい。

現業委員會の將來については悲觀もせず、樂觀もしない。只時代に適合した改造を加へてこれを利用する幹部も委員も何等の野心もなく、至極眞面目にこれを立て通して行けば、必ずや國有鐵道の業務成績も昂り、延いては國運の隆盛を來すであらう。若しそれ双方何れかに眞面目を缺ぎ誠意に不足することがあれば、こゝに勞働組合の繁榮時代を來し、現業委員會は益々凋落の淵に沈み、幹部現業從事員間に作られたる溝渠は愈々深きを增すであらう。

頃日委員會に責任ある省の某氏に逢つた時、彼は新にその職を受けて誠意を披瀝して、ひたすら押しに進むと云つてゐられた。私はその意氣を愛し、且つ喜んだ。人間の心の琴線に觸れるものは矢張り倫理道德の思想でなければならぬ。私がこの項を書く前に讀んだ本の中に、米國の

南部にある『南鐵道（サザン・レールウエー）』と云ふ大鐵道をして今日の隆盛に到らしめた故ボールドウキン社長の逸話があつた。この人が未だ社長にならない前で、その會社の副社長であつた時、當時の社長は一日從事員の待遇問題について、ボールドウキン氏に對して曰く『君、鐵道を經營するに倫理道德の思想なんて加味する必要はないよ』

(Baldowin! There is no such thing as ethics in the conduct of a Railroad)

と云つた。この言葉を聞いた氏は憤然として一時會社を辭職したといふことである。極端な經濟主義を標榜する米國の一部の鐵道に於て己に然り、況んや我國に於ては勞資協調を說く倫理道德の思想は今後また永く培養して行くべきものと信ずる。こんなことが役に立たないやうになる時は、日本國民が凡ての点に於て衰退に向つて一歩を踏み出した時であらう。(二、九、二五)

（五）　大正九年の財界恐慌時と鐵道の對策

（附）　其前後に於ける運賃の引上げ

大正七年の晩秋に起つた休戰條約後も、世間は引き續き好景氣で、大正八年もその儘に推移して來た。この間鐵道從事員の臨時手當は、物價の低落が一寸見當が付かぬので、一般給料中に組み入れた。從事員の勤務についても、當時歐米を風靡せる八時間制を目標として、これに

近づけんが爲め、三交代制に改正し、その他各職に亘つて相當の勤務緩和が行はれた。先づ人員の充實を圖り、外部より殺到する客貨の輸送に應ずる爲め、旅客列車も貨物列車も全能力を發揮し客貨共に『輸送數量を增加する』こと、これが、當時の理想であつた。然るに『旅客の誘致』については、この上誘致せられては輸送に困ると云ふ見地から、分掌規程よりこの項は取り除かれた。貨物特約は已に大正七年の十一月より一般特定に變更、旅客の團体割引の如き一時中止の運命に遭遇した。かうして社會公衆に對する鐵道の良き『サービス』は、『一人でも多く乘せ一噸でも多く運ぶ』の觀念に變化して、取扱の親切、叮寧等所謂商賣氣なるものは、漸次薄らぎ、『只送つてやる』と云ふ思想がその代りに横溢して來た。又外部の社會經濟事情を研究するの心も薄くなつた。かうしてこの鐵道作業の積極時代が二ケ年間程打ち續いたが、大正九年三月俄然恐慌襲來して、株式の大暴落につれ、會社の破產相次ぎ、商談も解約せられ生產品は倉庫に充滿し、生產はこれが爲に不振に陷り、世間は所謂不景氣になつた。

それでも鐵道貨物には直ちに影響は來なかつた。貨物はこんな世況であるが爲に、却つて取引決濟を早くする必要があつたのであらう。漸く六月に至つて鐵道の發送到着噸數にも、收入にも減少を來し、爾後益々鐵道に深刻な影響を及ぼして來た。旅客に於てはこの恐慌を見越し

た譯ではなかつたが、二月一日より運賃の値上げをした。それは大正七年以來の人件費の增加著しく、大正九年度は八年度に比し人件費四千五百萬圓物件費に於て、石炭費だけでも二千五百萬圓、卽ち著大なものだけでも既に七千萬圓の增加であるから、是等の營業費の增加に備へるべく、三等賃金に於て平均二割七分、一、二等に於て約四割七分の引上げをした。これが現行運賃で、かうして値上げによるものと、自然增加とを加へて年額約五千萬圓の增收を見込んだのである。しかるに實際收入はその見込よりも少しく多くて恐慌の餘波は旅客に於ては、比較的影響が少ない結果となつた。

しかし前述の通り貨物收入が、豫定通りに得られないのみか、動もすれば減收の狀態にあるので今後如何になり行くものか、一寸見當がつき兼ねる有樣であつた。差し當り先づ事業費の節約の一方面に手を染めて、今迄少しく手を擴め過ぎたところを整理緊縮するの必要に迫られた。かうして大正九年の後半に於て思ひ切つた整理が斷行せられた。先づ全國の鐵道局に命じて歲末迄に、止むなくば年度末迄に、五千人の現在人員を減ずること、卽ち當時の從事員全數が約十五萬人とすれば、約三分三厘の人員淘汰を爲すことである。その最も多く減員しなくてはならなかつたのは、從事員數の多い運輸運轉系統で約四分の減員であつたのである。その他は

各自の局に於て、節約の實を擧げてくれといふのであつた。尙名古屋局では他の局と同じく

一、定期貨物列車を不定期貨物列車として、不定期貨物列車は一時中止すること。

二、旅客列車は成るべく殖やさぬこと。

三、一般に牽引力の充實を圖ること。

四、石炭の消費について節約を圖ること。

五、入換機關車の省けるところは省いて、これを牽引機關車で入換すること。

六、この際旅費物品その他一般節約の氣分を旺盛ならしめる爲、責任者の出張宣傳をなすこと。

の六項を定めて幹部は各自これに努力することになつた。これが私設會社であつたならば、こんな、趣旨の徹底實行は朝飯前のことであつたであらう。しかし、組織の複雜な國有鐵道に於ては、左樣に簡單には行かない。殊にこんな時代になると、從事員の思想は極端から極端に走りたがるものである。運轉從事員の一部の如きは、誤解して殊に貨物列車の通過の多い局所では、收入が直ちに自己の管内に現はれないから、これを成るべく引受けまいとする傾向が生じた。現に沼津では山越しの輸送力を減じたので、東海道上りを俄には引き受けてくれない時も

あつた。その他名古屋管内でも事務所相互間にかうした傾向があつた。

これが私鐵ならばどうにかして自線を通過して貰つて、運賃の割賦を受けるのに忙しいことであつたであらうに。人員の增加新規採用は如何なる理由あるも一時不可能であつた。人員增加の條件としては、減ずる處を持ち出さねば局長を通過しなかつた。吾々運輸當事者は血を吐く思ひをした。そして同じ節約でも、或る一局部が何だか局全部を支配するやうな調子に見えた。從つて各分科は自發的に努力する氣分が動もすれば、挫ける氣勢にあつた。それでも兎に角目的に向つて進み、名古屋局としては命令を果すことが出來た。そして國有鐵道全體としての、節約額一千萬圓には足らなかつたであらうが、次年度即ち大正十年度に至つて効果が著しく現はれた。時の鐵道次官は或る會合に於て、『大正十年度は大正九年度に比して、營業費三千萬圓卽ちその一割四分を節約し、資本に對して約一割の利廻りを見るに至つた。而して建設改良の基礎が强固になつた。』と云はれ、尙今後もこの調子で進みたいと云はれた。しかし大節約の裏面には、これを執行された側より見れば、幾多の人知れぬ血と涙とを以て献身的に實行したものであらうが、果して上局はこれを知るや否やである。その後も年々歲々豫算編成の當初に於ては、緊縮方針を樹てられて今日に及んでゐるが、大衆を率ゐる幹部の政策としては繼

續的緊縮方針もどんなものであらうか。少くとも、私は推奬出來ぬと思ふ。吾々の耳には誠に『たこ』が出來る程聞かされてゐるが、分り切つたことを繰り返へすよりも、少しは云ひ方を變へねばなるまいかと思ふ。現業員のあるものゝ腹の中には、『吾々がこんな餘裕のない勤務をして彈力を少なくし、營業系數は五〇何％と云ふ殆んど滿鐵を除いては大鐵道としては世界に比類の少ない好成績を擧げ、（尤も我國の私鐵には澤山あるが）その事業費節約の中よりかくの如くして建設改良の資源に絞り充てられる。これが國策として果して避くべからざるほど必要なことであらうか、その理由が解らない』と思つてゐる者もあつた樣で、現に現業委員會等で時々口走られた事柄である。

私はこゝに解り切つた事であるが、營業費の大別を考へて見る。

營業費を分けて總係費、運輸費、汽車費、（昭和二年より運轉費と改稱）保存費、（補充費は假にこの中に入れるが、改良費の中に入れても宜しい）車輛修繕費となる。保存費と車輛修繕費とにあつては、これにかけた費用は原則として財產として殘る。卽ち價値がそれだけ殖えた形になる。故に所謂この方面の節約は、一日一圓丈の價値が殘るやうな仕事をすることが必要で、この方面に無駄をせぬ樣にすべきである。そして線路の上を走る旅客貨物があらうが無

からうが、一定の費用の保存費は常に必要であり、また車輛の修繕費の如きも稍これに類似してゐる。しかしこれらの費用も、背に腹は代へられぬ不況の時は、一時費額を切り落すことがあつても、必ず次年度には少くとも補充せねば、鐵道の財產價値を減少する結果となる。また早くから修繕しておけば少額の費用ですむものが、後では大なる費用をかけねばならぬやうな不利なことになる。

總係費について云へば、これは我國有鐵道では少ない方ではない。節約の餘地は充分ある。併しその總額が多くないから節約に依つて捻出する金額は極めて少からう。これらは教習生の養成を一時見合すとか、一、二年前に施行したやうに、鐵道專門教育を盛にして、一般外部に俟つことの出來得る普通または最高の教育は外部の學校に委すべき位のものである。

運輸運轉（トランスポーテーション）の費用に就て考へれば、これは前のものとは趣を異にしてゐて、トランスポーテーションに使つた費用は、後に形が殘つて鐵道の財產とはならぬ。故に成るべく少ない費用を使うて、旅客や貨物の多數量を運ぶことが鐵道の爲に利益である。所謂鐵道經濟の行爲はこゝに現はれて來るのである。今少しく詳細に考へて見れば、こゝにも積極と、消極との二方面がある。燃料としての石炭消費の量を節約して、同じ車輛を牽引すること、卽ち機關車一哩當り、

車輛百哩當りの石炭消費量を少くすることは消極的節約である。列車の牽引効率を增し、貨車の積載効率を高めて、輸送の單位（人、噸）に對する輸送費用を少くするのは、積極的節約である。貨物輸送はこの點の表はれが著しいが、旅客輸送は愉快なる旅行、便利なる旅行等の種々異つた要素を加へる必要があるから、彈力性少く貨物程著しく表はれない。それでも常に旅客輸送密度に留意して、餘り密集して送らないやうに、また餘り空客車を走らさないやうに心掛けねばならない。

節約とし云へば人は皆消極的な事と許り早合點するが、この積極、消極兩方面あることを記憶せねばならぬ。扨てこの理論を頭に入れて適當に心を配れば、運輸運轉（トランスポーテーション）の費用は自然調（セルフ・アジャス）節（タイル）の出來る費用である。外國の學者、實際家もさう云つてゐる。即ち旅客や貨物の輸送するものが澤山あれば、自然に列車も增發せねばならぬから、この費用は殖え、旅客貨物が少なければ、列車も相當に少くするから費用も減少することが出來る。この大勢は何れの時代もかくの如くで、注意してゐる必要があるが、特に不景氣時代はこの點に最も注意して、自然作用を流通促進する樣心掛けねばならない。

そこで不景氣の場合に鐵道旅客貨物殊に、貨物運送に如何なる影響を及ぼすか、その輸送量

の變動は歐洲戰亂のやうな特殊の場合は別として、平時に於ては貨物でも、その輸送數量は前年に比して二割減といふことは、殆んどないと云はれてゐる。これは現に歐米に於て統計をとり推論したことで、著書にも表はれてゐる。我が國に於ても年間の比較統計を取つて見れば、前年より一割の數量減は殆んどないのである。現に大正九年は前年に比して約三分減で、大正十年は前年に比して五分減である。尤もこれを月別に見れば、ある月は一割七、八分の數量減のこともある。それ故に如何に不景氣だと云つても何年も何年も、營業費一割や一割五分を減ずることが、引續き行はれる筈のものではない。殊に我國の人件費は月給または日給であつて彼の歐米に於けるが如く時間給のものは殆んどないから、この點に於ても俄に節約の効果を發揮することは困難である。

こんな事情の下に、大正九年の恐慌時代に於ける、五千人の現在人員減は、誠に苦痛であつた。また云ふ迄もなく、大正十年にも一割五分の營業費の節約は、容易なものでなかつたことは察知出來るであらう。こゝで思ひ出すのは、米國に於ける不況時の對策である。彼の地の鐵道の對應策は、どんなものであつたであらうか。私の渡米の時、即ち大正四年の春に、不景氣があり、その前の大正二年（一九一三年）またその前の明治四十年（一九〇七年）と三度の恐

慌が間近に起つたがこれらの時に於て私の見學してゐた鐵道（フイラデルフイヤ・レツデング鐵道）の執つた方法は次の樣なものであつて、中々思ひ切つたものである。（カンサスシチー・サザン鐵道會社のものはカフーン氏と私との對話中にある）

一、物品を節約すること。（石炭を含む）

二、建設改良の新規工事を繰り延べること。

三、補修の工事であつて堪へ得るものは繰り延べる。例へば車輛の塗り替へ、枕木の取り替への如きである。（これらの費用は平素に注意して置けば、愈々不況となれば一時的には多少の彈力性を有するので、この會社では平素からこの方面に金をかけてゐた。）

四、人件費。これは誠に細かく調べてある。

（イ）線路工手一日十時間勤務を九時間とし、土曜日は五時間とし、時間給を節約すること。

（ロ）工事用の列車を休止して、乘組員を入換用機關車に使ふこと。

（ハ）大中停車場の貨物驛手を線路工手同樣休ませて時間給を節約すること。

（ニ）停車場の事務員の數を減ずることはしないが、繰合せて別に一ケ月二回休暇を與へ

二回分の日給を差し引くこと。

（ホ）日勤の小驛長その他に月四回休暇を與へてゐたのを二回とし、二回分は給料を支拂はないこと。

（ヘ）入換機關車をやめられる處はこれを廢し、牽引機關車で入換すること。

（ト）工場では都合によつて一時職工を解傭し、または勤務時間を短縮して、時間または仕事を少くし、支拂賃金を節約すること。

（チ）日曜日は時間給職員共休暇を與へて給料を支給しないのは平常の通りであるが、尙その範圍を土曜日にも一部適用すること。

そしてこれら各部門に亘つて一絲亂れず、共助の精神を以て、誰が先導（リード）するといふこともなく、一齊に進むのである。故に直ちに効果が顯はれる。我が國有鐵道の如き分科的感情のみ强くて、先づ人の畑をつゝくことを以て偉いと考へてゐる一部の人達の思ひも寄らないところである。

かくして節約し得た金を以て、一時を凌ぎ前途の見込がついた時は、先づ緊急のもの（人の關係）より緩めて、素の通りに復して行く。故にいかにも手段は慘酷な、外科手術的ではある

が、恢復は早い。大正四年の恐慌期はこの鐵道では四ヶ月ばかりで濟んだ。

由來節約は何か前途に希望が無くてはならぬ。然るに國有鐵道の節約は聲は大であるが、中味に少しも希望が伴はない。それであるから身が入らないのである。或る批評家に言はせるとこれは畢竟ずるに私設會社を經營した樣なこの方面の經驗者が、最高幹部に居て料理しないからでもあり、また經營に對する眞髓を會得した人達が、最高幹部に少ないからでもあらうと言つてゐる。聊か驕激に失する言葉ではあるが、私はそこに幾分の眞理を見出さぬでもない。併しそれよりも根本の理由としては、國家の事業である國有鐵道に於ては、如何に有能の幹部でも到底營利會社の幹部の樣な、思切つた手腕を揮ふことの出來難い性質を有つてゐる爲めではあるまいかと思ふ。

却說、話は前に戻つて、かういふ節約と混亂の裡に大正九年は暮れ、大正十年も不景氣の前兆が已に現はれてゐたので、こゝに再度の貨物運賃引上げ、卽ち總平均の二割八分の引上が行はれ、貨物等級も同時に改正せられた。そして前年に比し豫定通り一方三千四百萬圓の貨物運賃の增收を得て、他方殆んど同額（三千萬圓）の作業費を節約し、豫定の建設改良をやつた。かうして大正十年の前半期迄約一ヶ年は恐慌、または不況が續いたが、その後は平常に恢復し

た。大正十年の貨物運賃引上げについては、世論は喧騷を極めた。當局も大童になつて辯明に努めた。

反對論卽ちこの際運賃引上げを不可とする所論の代表的のものは、前運輸局長木下淑夫氏であつた。同氏の遺稿『國有鐵道の將來』に詳しく書かれてある。これに對する辯駁の目ぼしきものは、當時東京を中心とする商業會議所に於て爲された寛氏（當時貨物課長）の『貨物運賃改正に就いて』の講演であつた。また國有鐵道驛所至る處に、物價と運賃とを對照した圖面ポスターが掲出せられ、誠に兒戲に類するやうな名策が行はれた。

窃かに考ふるに、世は不況になり、物價は低落してゐる際は、貨物運賃も下げて再び產業を殷賑ならしむべきであるのに、如何に貨物に對する負擔が僅少であるとは云へ、これを引上げたのは確に時機に適してゐなかつたこと、恰も大正九年に於て亞米利加が同じことをして識者の非難を招いたのと同樣であると思ふ。

要は政治上の問題も手傳つてゐたであらうし、建設改良を繰り延べることが出來なかつたのでもあらうが、しかしその結果は反對論者の豫想した樣に、不景氣をさほど增長せしめた證據の擧らなかつたのは、せめてもの幸であつた。

（六）　鐵道省の新設迄

私の名古屋時代の筆を終へるについては、大正九年五月鐵道省官制が出來て、從來の鐵道院が鐵道省と變つたことを附け加へて置かねばならない。これは歴代の總裁が骨を折られたことで、元田氏の主腦者であつた時に、漸く實現したのである。これと同時に鐵道局の官制も作られ、本省地方局に分課の新設があつた。その現業に著しく影響を及ぼしたものは、地方局の運轉課の獨立、即ち從來運輸課の中に運轉關係も統一されてゐたものが、別に一課を設けられた事である。これは組織上の小さいことであるが、作業進歩の逆轉であると思ふ。

顧ふに明治四十一年鐵道院官制の創定以來、現場に近い管理局に於て、營業課（今の運輸課）運轉課が併立して居て、現場（運輸事務所）に對する命令が統一徹底しなかつた爲に、種々講究の結果、大正二年二課を統一して一課としたもので、成績は良好であつた。自分達も二つを兼ねて仕事はやり良かつたのであるが、時代の變遷は再び舊の弊害多かりし時代のそれに逆戻りした。恐らくその主なる原因は運轉技術家の進路を見出してやる爲であつたであらう。實に當時運轉技術家の進路の梗塞されてゐた事は、氣の毒な位であつたから、人事行政上或は必要であつたかも知れない。

今日の樣に一課の仕事の分量が少しく多ければ忽ち理屈をつけて、分課を殖やす傾向のある時代より見れば、これはまた素より當然過ぎる程當然であつたであらうが、純理と經驗とより立論すれば、今でも議論の餘地は確にある。寧ろ順序から云へば本省に運轉局を作つて、局は運輸運轉併合しておくことを理想とする。しかしそんなことを云つてゐる間に、他の部局は御先へ失敬して分課を作つて仕舞ふから、何でも機敏に立廻るのが當世流かも知れない。しかし一面靜かに達觀するの士は、私と同じく尙考慮の餘地を存すと云ふであらう。

二二、本省での修養時代

（一）　鐵道監察官といふもの

鐵道院が鐵道省になつて鐵道業務を監察する爲め、換言すれば大臣や最高幹部の目となり耳となつて、業務の圓滿遂行を圖る上に助力進言する爲めに、鐵道監察官といふ職制が設けられた

私は前に業務巡察をやつた經驗のある處から、及びその他の種々の事情から、本省のこの初代の監察官になつた。大正十年の七月の末であつた。最初は各監察官が集まつて、大いに成績

を擧けようと意氣盛なものであつた。その時私は、先輩や友人がその多年の經驗上國有鐵道に對して有する種々の意見や注意を書面に依り問合せて、これを拔萃して覺書とし、監察の都度これを參考にし、特に現場に對しては、指導を主として行つた。しかし本省に暫時居るうちに失望の程度は高まつた。大臣は忙しい。吾々は見聞した事、改善の必要ありと痛感したことを、矯正しやうとしても、聞いてくれる處はなし、局長會議を開くのは厭がられるし、書面の報告位では果して參考にせられてゐるのかどうか、その結果も解らなかつた。そればかりでなく出張すればよく現場の解つた人達は宜しいが、事務所以下の人達になると無暗に恐れをなして、而も眞面目に監察官に相談する態度がなく、局以上になると却つて監察官の態度を批評し、これをして効率を昂けしめないやうに仕向ける者さへあつた。

こゝに於て監察官は閑散官だなどゝ蔭口を叩く人も出來て來た。誠に歎かはしい傾向であつた。かゝる四面楚歌の聲の時代に於て、私は同僚二、三氏と相談し、主として運輸方面を擔當し、監察の結果については直接に運輸局と交渉することにした。當時の運輸局長はN氏であつて、局内にはO氏N氏等監察に趣味と經驗とを有し、これを利用して、所管事項の成績を發揚しようといふ理想を有つてゐる人々も居つたので、私共運輸運轉育ちのものは、稍ゝ元氣よく

仕事をすることが出來た。

宏く全國に亘る國有鐵道の現業の實際を見て、これを批判し、改善すべきものはその提議をなすと同時に、この時代に得た知識と經驗とを以て内部を充實し、他日第一線に立つた時の活動の源泉を作らうと、各監察官の心中には内々潛勢力の養成に努めたものもあつたに違ひない私がこの時代を殊更に修養時代と名付けたのはその意味である。

私はこの時代に尙一歩を進めて、自分の今迄の經路について知識と經驗とを組織立て、頭の中に纏めることを心掛けた。しかしそんな閑暇は充分になかつたが、兎に角書物は内外共に多少讀むことが出來た。その中に『ハイン』氏の『鐵道の作業の能率增進』(H. S. Haines, Efficient Railway Operation) と題する有益な本があつた。これは私が曾てカンサス市南部鐵道に居つた時に副社長であつた『ホルドン』氏から、名古屋を去りがけに贈られたものである。鐵道の各部門に亘つて、鐵道の經營上、作業上必要なる事項を說いて一册子としたものである殊に著者は社長として久しく鐵道を經營した經歷があるばかりでなく、一時は亞米利加鐵道協會の會長でもあつた人である。私はこれを讀み來り讀み去つて誠に氣に入つた。强ち著者が監察組織の必要なることを說いてゐるからのみではないのである。

そこで『ホルドン』氏を介して『ハイン』氏にこの書籍を、邦語に飜譯したいといふことを申込んで快諾を得た。私は先づ部門を分つてそれ〴〵專門家に飜譯を託したが、『ハイン』氏はこれを聞いて非常に喜ばれ、新に改訂した書籍を四、五部送られて、成功を祈るとの旨を附記せられてあつた。私はその後計畫を進めてゐたが、突然門司に轉勤したことゝ、大正十二年の震災に遭遇して或人は原稿を燒いてしまつたことゝで、その儘今日に及んでゐるが誠に遺憾とするところである。

人生は儚ないもので、『ハイン』氏その人も一昨年、病を得て新英國（ニュー・イングランド）の別莊で黃泉の客となつたとの、未亡人よりの書面に接した。生前彼と私との文通を實際上處理してゐた秘書の『ハモンド』氏が、『日本の進步』と題して小畫を描き、未知の友たる私に寄越して呉れたことがあるが、私はその小畫に對する毎に、故人に負債があるやうな責務を感ずる。その小畫は私が門司から東京局へ、東京局より運輸局配車課へとその課長室に、退職後は私の書齋にと轉々飾られてきた。私の一生の深き思ひ出となるであらう。

監察官時代は一ヶ月二ヶ月と家を明けて各局に出掛けることもあつた。故に監察官自身は第二として屬員には一層氣の毒をした。

屬員中には出產を目の前に控へてゐる人もあつた。家族が病氣の人もあつた。誠に困る場合も多くあるのに、一方では何か物質上に利益をしてゐるかの如く私語し合ふ輩もあつた。私としては監察官として成功したとは思はぬが、失敗したとも思はぬ。私はかの北陸の親不知の大事故に遭遇したとき、名古屋鐵道局のI氏と共に二、三日間戰場のやうな仕事らしい仕事をして初めて、多少直接に國有鐵道の爲めに貢獻したが、その直後これに關聯した事件の爲めに私の進路にも多少の暗影を投じたが、それでも私は天職を守つて、屢々家を留守に地方に出掛けてゐた。

（二）家庭上の不幸

運の惡い時には惡いことが續くもので、大正十一年一月頃より病氣に罹つてゐた妻は一時快方に向つたが、充分とは云はれなかつた。國許の父母は自分の家が海岸近くにあるのを幸ひ、頻りに轉地療養をすゝめ、本人もその意思であつたので、云ふが儘に任したが、十一月に這入つてから容態劇變して、その月の末に遂に不歸の客となつてしまつた。私はその間屢々暇を得ては歸國して介抱したが、充分ではなかつた。

むしろ大井町の家に朝夕を共にして、少しでも多く自分自身看護してやらなかつたことを悔

いてゐるのである。子供は當時十三を頭に五歳を末に三人共國許の妻の家庭に送り、自分は小石川の弟の家に厄介になつて本省に通つてゐた。

中年にして、かゝる下宿住ひをするに至つたとは、屬僚生活の悲哀をしみ〴〵感じさせられた

震災の年の二月、時恰も門司局の運輸課長のY氏が門司の市長となり、その職に缺員が出來たので、N局長や門司の局長K氏などの求めに應じて九州に下つた。先に暇を出した雇人達を再び召集し、これに書生一名を加へ、三人の子供を祖父母の許より呼び戻し、門司の清見の官舍に清き親子四人の『ホーム』を作ることになつた。

有體に申せばこの監察官時代の一年有半は私にとつては後顧の憂ひ、卽ち家族の病氣といふが如きものがあつて、常に後髮を引かるゝ心持で職務上支障が多かつた。各地を廻つて見聞を宏くしたことは、確に業務上修養の最も大なるものであつたが、その末期に於て人生の一大悲哀に逢ひ、その餘波を今日尙蒙つてゐる私は、いつも當時を追懷しては一時悲しい心持になるのであるが、翻つて惟ふに、これは私の大なる修養となつたもので、私の前途について相當の覺悟と勇氣とを與へたのはこの間の人生の試練の賜物なのであつた。

私は私のこの時代の記事の終りにその著しき出來事でしかも私の參加した一くさりを擧げることにしよう。

（三）　雪中の鐵道作業と北陸の親不知の慘禍

北陸、越後、東北、北海道の樣に冬季降雪多き地方にあつては、この期間に於て列車の運轉に支障のないやう充分なる除雪作業を行はねばならないのは、國有鐵道として當然の事である。この除雪費用は年額七八十萬圓で、年により多少異るのは勿論であるが、こんな金額が天候如何によつて僅少で濟むこともあり、また非常に不足することもある。吾人は今更ながら水害雪害の復急費用の多額なことに驚くと共に、大自然の偉大なる脅威と惡戯とに驚きあきれざるを得ないのである。それにしても温暖國の鐵道の經營は雪國のそれに比すれば、この點のみでもどれほどの利益であるか知れない。しみ〴〵雪の害といふものを知らぬ從事員の幸福といふものを思はざるを得ない。

除雪の方法は、設備に關するものと、人の取扱またはその活動に關するものとある。設備についても靜、動の區別があると思ふ。降雪地方に永久的施設として防雪林を植ゑたり、除雪溝を作つたり、雪覆を作つたりするのは現今相當に研究せられてゐるのである。また多年の試驗によつて風位を觀測し、雪垣を作ることも試みられてゐる。雪覆と云ひ、雪垣と云ひ、相當に

作られてはゐるが、私は未だ完全とは云へないと斷言する。また旅客列車の年々に止まる處の驛待合室の擴張、向乘降場の上家の新設、擴張等旅客取扱上緊急な施設は遺憾ながら、甚だ不充分である。以上は靜的設備である。また絶えず線路の上を運轉し、その路上の除雪作業をなすべく、『ラッセル』車や『ロータリ』車の準備、降雪の模樣の通報や除雪指揮命令をなすに要する通信線、特に積雪に損害を蒙らない特殊通信線路の增設、保守、さては線路の兩側に雪の堤防を築くに當り所謂『ガンギ』の切り方の如きに適當なる方式を定め置くこと等は所謂動的施設であらう。

かく靜、動の施設が完全な上に、更に現場に對する統一した命令と、十分な除雪人夫と、訓練ある保線、運轉從事員の活動とによつて、完全に作業の効果を擧げ得るのである。

私は大正十一年の二月、不幸にして國有鐵道始まつて以來今日に至る迄の最大死傷者を出した雪害事故に遭遇した。この時の感想によれば、先づ從事員の活動振りや、人の取扱方については、完璧とは云へない迄も相當に注意し、成績を擧げてゐたと云ひ得ると思ふ。

併し設備殊に靜的設備の點に於ては、不可抗力とは云ふものゝ、大いに將來考慮を要する點があつたと思ふ。この點は技術者諸君に特に御考へを願ふことである。今その前後に於ける雪

害と、これが除雪作業の大要を記述して見よう。

大正十一年の正月は降雪は例年よりは各地に亘つて多かつた。從つて私は自分の舊任地であつた北越、北陸地方の雪中作業狀況を視察旁從事員の慰問を兼ね、二、三の屬員と共に、一月二十一日盤越西線を經由して下越地方に向つた。北海道の雪は乾いてゐてベサ〳〵として輕く少しも粘り氣がない。從つて戸障子の隙間より知らない間に這入り込むが、奥羽地方の雪は大體に於て北海道程ではないが、矢張輕るい。北陸、越後地方のは濕潤で濕氣が強く、從つて重い。殊に下越地方の雪と來ては、その程度が一層甚しい。故にこの地方では、例のロータリ式の除雪車は効果が薄いと思ふ。ラッセルも平地では威力を充分に發揮するが、尙効果が北海道に及ばないのは、この雪の特殊の性質によるものではなからうか。故に上、下越共に重い雪を線路にたまらせないやうにすることを、除雪の主眼とせねばならぬと思ふ。またこの際線路兩側の所謂ガンギの切り方については多年の經驗上、長野管内でやつてゐる方法が特に宜しい樣である。

吾々の乘つた汽車は、盤越西線を喘ぎ喘ぎ上つて會津若松に至り、更に雪崩の多い山中を下つて新津に至るのであつた。途中、津川の附近に瀧澤君——それは溫厚篤實の君子人で、私の

長野運事長時代に、新津の機關庫主任をして居たが、私の去つた二、三年後（新津運輸事務所は私が去つてから出來た）この附近の雪崩の爲に機關車と共に、雪に埋もれて横死を遂げられた――を偲び、しばし慘禍の當時を思ひ廻らさずには居られなかつた。

こんな地方の建設工事については、事前充分なる調査と注意とを拂ふべきものと思つた。同乘の保線事務所長は、爾來こゝに設備した防雪工事のことについて、素人の私に解るやうに說明してくれた。新津に着いてからは舊知の多くの友に逢つた。一場の講演をした上、翌日自分が曾て三ヶ年間、運輸所員又は所長として管理してゐた信越線を、新津より直江津に向つた。對外的に目に映ずるものは油田と越後の平原である。驛舍も昔の儘で、これを管理する人も多くは昔の儘であつた。只處々の驛長が退いて、その時助役であつた人がその驛の長となつてゐる位のものであつた。從つて至る處舊知の間柄で御互に疎遠を謝する程度の人々であり、中には非番日にわざ〳〵驛に來て待つてゐて呉れる人さへあつた。誠に愉快で懷かしい故鄕に歸つた樣な氣がした。思はず『歸去來』の賦の一節を心の中に繰り返して見たりした。

雪は東京を立つとき已に降り始めてゐた。岩越に來ても降つてゐた。新津からは殊にしと〳〵と灰色の空から重苦しい迄に降りしきつてゐた。私が直江津に着いたのは二十三日の夕刻

で、今過ぎて來た線路は一時不通となり、北陸亦屢々列車の中斷を行ひ、長野方面へは已に一二日前より交通が杜絶してゐた。北は漂渺たる日本海の怒濤を控へた曾遊の地、直江津に留まらねばならなかつた。この地には高田を中心として、名古屋鐵道局工務課長のI氏が總指揮として指圖せられてゐた。M局長は長野方面よりM運轉課長及び運輸、保線の兩所長を從へて越後を下り、一氣に田口、關山間を突破しようとせられたが、雪に阻まれて田口附近に止まること數日、新聞紙上では、屢々行衞不明を報ぜられたのであるが、實は困苦除雪に從事せられてゐたのである。當時の私の『雪害狀況監察報告』を出して見れば、その一節には次の如く書いてある。

『大正十一年一月二十三日、長野事務所管內ニ到リシニ當時同管內ハ同月二十一日以降降雪激甚ノ爲メ、田口新津間不通ニテ、田口以南ト新津以北トニ兩斷セラレ、併シテ田口方面ニハ運輸保線ノ所長ヲ始メ、名古屋鐵道局長、同運轉課長、電氣課長等モ亦出張セラレテ除雪作業ニ全力ヲ傾注セラレ、一方新井以北ニハ、同局工務課長、運輸課旅客掛長在リシモ、運輸運轉作業上多少手薄ノ感アリシヨリ、拱手傍觀スルニ忍ビズ、小官ハ局長工務課長、運輸事務所長ニ打合セノ上、暫時同方面に於ケル作業ノ一端ヲ引受ケ、新井直江津間ヲ往復シ、

現場ヲ督勵除雪ニ努ムルコトニアリシモ、天候愈々險惡ヲ極メ、爾後二月一日迄ノ經過ハ寸進尺退ノ姿ニテ、新井直江津間スラ屢不通ニ陷リ、二月二日ニ至リ、漸ク開通ヲ見ルニ至レリ。洵ニ稀有ノ災害ト謂フベク、ソノ間現場各方面ニ於ケル事情ハ時々刻々ニ變化シテ眞相ヲ捕捉スルコト容易ナラザリシモ、別紙ノ如ク、出來得ル限リコレヲ纏メ、逐次電報ヲ以テ報告セル次第ナリ。』

この報告に記載せられてある通り、二月二日迄の狀勢は時々刻々に變化して行つた。しかしながら名古屋鐵道局が全力を傾倒して線路工手約六百名、工場技工一千二百名、高田聯隊より軍隊一千八百名、外に在鄕軍人青年團消防組等の援助を受け、その數約四千五百人を、天候が稍々恢復しようとした時に一齊に作業に就かしめて、辛うじて開通せしめた有樣は、恰も戰場に於けるが如きものであつた。

當時地方人はこれを以て三十年來の大雪と云ひ、或は六十年來の大雪と云ひ、或は又百年以來と唱へてゐたが、昭和二年の初め、又長野直江津間の不通のときも何十年來の大雪と稱せられた。そしてその年はこの方面は一週間位は交通杜絕した。ある人が『雪は天候が溫かになれば溶けるから、これを急に除雪するに多額の金をかけるのは馬鹿々々しい。寧ろ迂廻輸送をな

して暫く時期を待つことゝし、この方面は一時交通杜絕となるも致方ないではないか。』といふのを聞いた。國有鐵道の交通は一日も忽にすべからざるに、かかる言を聞くことは誠に遺憾の極みで、このやうな意氣込みでは現場の者もさぞ張合がないであらう。吾々運輸畑のものは何とかして一日も早く開通させたいと思つて、種々の事を試みてゐるのである。結果のみを批判しては困る。近頃の人間は段々悧發になつて來て、實際は大いに仕事をなさずして、これをなしたかの樣に世間体を繕ふことが、一般に流行して來た。雪害の場合などに、こんな心持をうつかり現したならばそれこそ以心傳心に宏まつて、從事員の意氣を挫き、氣風を頽廢させること夥しく、無論仕事の上にもよい結果は與へないのである。この意味に於て大正十一年M局長が、總動員を命じたのは誠に機宜の處置で、あの局長にしてこそかゝる決心が出來たのである。後より素りに批判すべきものではないと思ふ。

私は二月三日線路開通後被害の跡を見つゝ、長野事務所を慰問旁直江津より長野に向つた。昨夜來信越一帶に雨があつて積雪の融解が著しく雪崩に好適の時候であつて、各所積雪の量は減じてゐたが、それでも關山地方や二本木は約九尺ばかりあつた。その儘長野より東京に歸つてしまへば、所謂親不知の大事故に逢はずに仕舞ふのであつたが、何と思つたか、北陸方面を

巡視して歸京すべく決心して、再び直江津に引き返へした。食事を濟まして知人に葉書を書き少し早目に寢につかうとしたところへ、九時頃、親子知青海間勝山墜道西口に於て、除雪人夫を乘せた旅客列車が、直江津方面への歸途、機關車と列車の前部が、一部墜道に入つた瞬間左側の山腹より、幅四十尺、高さ百五十尺の大雪崩が落ちて、除雪人夫の乘つた客車三輛を大破埋沒し、死傷者無數との報告に接した。私は屬員二名を連れて、早速直江津驛に馳けつけた。その時には已に現場には糸魚川よりも數回臨時列車を出す手配をしてゐた。幸に金澤の事務所員が糸魚川に居つたので、この方面の手配は先づよかつた。私は驛長と協議して第一に高田に居られる工務課長に急を報じ、依賴して第一回第二回第三回の臨時列車を現場に發した。第一回には應急の醫員、旅客掛長及び本省局の旅客運轉の掛員、第二回には工務課長、私、知名堂病院その他醫員看護婦の主腦部、第三回には赤十字病院、郡立病院その他の救護員、その他一般救護職員等であつた。

吾々は本部を糸魚川驛に定め、老練にして常識に富めるI氏を現場の總指揮官として、間もなく來著せられた名鐵運轉課長、旅客掛長と各自部署を定め、先づ外部への發表事項の統一を圖る爲め、新聞記者並に上級廳に對する報告の擔當者には旅客掛長を當て、凡て新聞記者には

此方から記事を書いて與へた。糸魚川の四大寺院を開放せしめ、これに死者七十三名を收容し檢視を求めた上死體に相當の手當を施して擔架に載せ、白布を蔽うて遺族に引渡した。その中客車で鐵道輸送したのも約半數あつたが、その他附近のものもあつたので、遺族の家に送り届けた。死體は何れも無慘であつて、所謂手足その處を異にして僅かに著物によつて識別し得るものや、或は頭の半分を打たれ胸の肉をとられ、誠に人生の慘事を超越して正視するに堪へなかつた。又私は屍體を引取りに來た遺族の號泣慟哭する有樣を、親しく目の前に見て、激しい感情が胸に迫つて、どう云つて慰めていゝか分らなかつた。彼の大震災の場合は別として、鐵道あつて以來の始めての事であらう。その他三十一名の重輕傷者は大部分高田の知名堂病院に送つた。死傷者の收容手當に醫師二十二名、看護婦十六名を當て、死體には一々番人を附し、混雜の間にも出來る限り叮寧なる取扱をした。遭難列車の堀り出し、屍体の收容については大部分附近の青年團や、在鄕軍人、消防組等の援助を受けた。當局としては中々手が廻り兼ねたがそれでも私はI課長を助けて、以上大體の處置を午後七時半迄に完了し、大臣に詳細なる電報を打つた。その夜遲く皆と共に直江津に引上げた。考へてみれば三日の夜九時頃より四日夕の九時迄丁度一晝夜、握飯一つで朝食も晝食もこれを食べる暇がなかつた。丁度垂井の事故と同

じてあつた。それでも責任者てなかつたためか、大体の處理はしたものゝ、心私かに責任の輕きを覺えた。

それから以後のことは名古屋鐵道局の活動によつたもので、跡始末が中々大變であつた。恰もM局長は病氣で御出張が出來ず、局の諸星は皆糸魚川に參集したが、現場の指揮を各自勝手にして統一に多少の缺陷があつた樣に聞いた。實際はどうであつたか知らないが、あの樣な時は先づ年長經驗者を主腦者として、協同一致これを助けるに限ると思ふ。その以後の私の任務は、特別命令による事故の原因調査と、遺族慰安とであつた。

電命による原因調査については、運轉專門の屬員をひきつれ、保線の人をも伴ひ、種々調査して大臣の議會での報告に間に合ふやうに取り敢へず返電を發した。

『中略、當日來少雨ナル外別ニ天候險惡ナラズ。コノ間時々小雪崩アルハ常例ナレバ、親不知ヨリ該列車（遭難列車）ヲ出發セシメタルハ敢テ、危險ヲ犯シ無謀ノ擧ニ出デタルモノト云フヲ得ズ、從ツテ驛並ニ乘務員ノ取扱ニ非難ノ餘地ナシ。又警戒ノ任ニ當レル保線工手モ前記雪崩ノ取除、ソノ他線路ノ監視ニ對シ、能ク職務ヲ盡シ居ルニ不拘、本年ノ降雪ハ例年ニ比シテ多量ナリシト雖モ、從來ノ經驗上該所ニ莫大ナル雪崩俄然落下シ來ルガ如キハ想像

シ得ザル處ニシテ、該個所ハ谷深ク雪崩ノ徵候ヲ前以テ察知スルガ如キハ、尋常一樣ノコトニ非ズ。災害ヲ未然ニ防止シ能ハザリシハ止ムヲ得ザルコトニ屬ス。尤モ該所ニ雪覆ヲ設置シアラバ萬全ノ策ナリシナランモ、此一事ヲ以テ直チニ防雪設備ニ至大ナル缺陷アリト認ムルヲ得ズ。要スルニ、天災ニシテ不可抗力ト云フノ外ナカルベク、唯死傷者ニ對シテ深ク同情ニ堪ヘザルナリ云々』

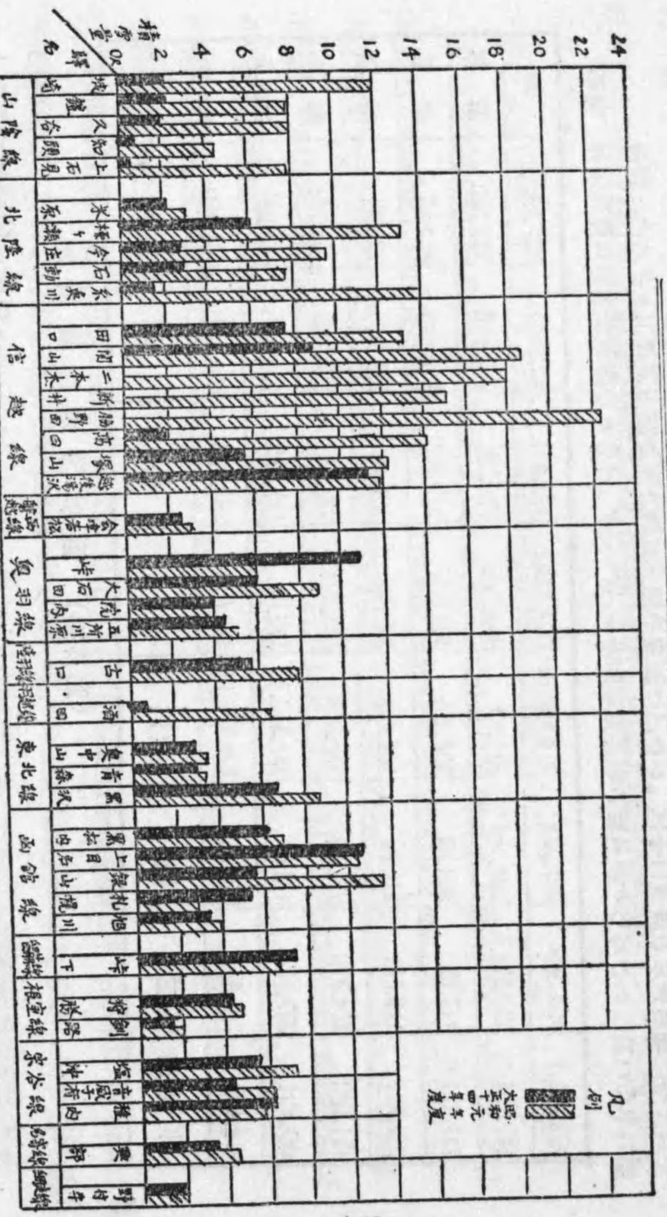
と報告した。これが翌日鐵道省より各新聞に私の報告として發表せられた。正にその通りであつた。しかし鐵道關係者として、將又當面の線路責任者として、何故にこんな處を防雪施設計畫に組入れてゐなかつたか、又現場より申請はしてあつても、金の都合で繰り延べにしてあつたのではないか。そんな事は通常の注意を以てしては分らぬと云へばそれまでゞあるが、考慮すべきことに屬する。

雪中の事故、それは設備の完成によつて除去せられることが多い。その後當該場所は幾十生靈の犧牲者によつて、完全に改良せられた。再びこゝに於て事故を繰り返すこともあるまい。又一般にこの事故に刺戟せられて、靜的設備はよくなつた。

前にも一寸述べた樣に、昭和二年の初めの雪害の如きも、所謂大正十一年以來の大雪であつ

た。しかし除雪の意氣込みは大正十一年と比較して、どうであつたか。勿論御大葬を控へた勢でもあつたが、雪に經驗ある人士は率直に云へば多少の物足らなさを洩らしてゐた。前に述べた、ある人の云うた言葉は、營利主義の鐵道より云へば、當然過ぎる程當然であらうが、長く交通を杜絕せしむるは政治上、教育上、思想上に關係深く、經濟上のみの問題で片付けることは出來ぬ。故に私案としては、未然にこれを防止すること、卽ち人力を以て未然に自然を征服する覺悟でやりたいと思ふ。降雪を戰略上の假想敵の來襲と看做して、大雪の至らない以前に各現場について、運輸保線所長の經驗者を配置し、尙その部下と雖も、經驗を重んじて亂りにその位置をかへない樣にし、雪に關する記錄を尊重して大小の記事を取らしめ、協力して敵を迎ふるの陣容を整へ雪中事故を起さないことを第一義とし、第一段(小積雪)第二段(中積雪)第三段(大積雪)の準備をなし局の主腦者は雪の至らない以前に一々現場を廻り、凡てが完備せるや否やを檢證して氣合を一にし、以て降雪に當れば、大自然を征服することも敢て不可能ではあるまいと思ふ。或は出來ないまでもその損害を少くすることが出來ると信ずる。曩に長野事務所時代に於て述べた私及びM技師が施行したことは、大体に於てよいと思ふ。是等は實際雪害に苦しんだ人でなければ受け容れられぬことで、六ヶ敷しいかも知れないが災害豫防上考究

國有鐵道冬季最大積雪量一覽圖



備考　前年度分ノ圖示シアラザルモノハ調査材料ナカリシモノナリ。

すべき重大な問題である。

災害復舊費決算額（單位圓）

局別＼年度	大正八	九	一〇	一一	一二	一三	一四	昭和元
東京	二〇八、九〇〇	五七一、七〇五	二四二、二三三	三一七、三九三	一、〇九四、五〇四	二六八、〇四四	一九四、八七一	三三七、七一八
名古屋	七三、九一七	四〇、二八六	三七六、六七一	七二、六八一	一、〇一六、七八七	二〇、四一三	一〇三、八四四	一二五、八五五
大阪	一五六、七七一	二三六、五四四	一五六、七四三	一〇三、五三七	二一〇、七八六	六〇、一八三	二三九、七〇四	二九五、一四二
門司	六五、〇五八	六、三四九	七五、四〇二	六八、二五四	二三九、四七一	七九、〇一六	一三七、四五六	一〇九、六〇一
仙臺	四三、八三九	三七、九一四	一六八、八一八	一三二、一六八	一〇二、七〇四	三八、二三六	六五、四一九	一四五、九六四
札幌	二四六、三四八	四〇九、八六七	九六、〇三三	七七、二七六七	九一、一六七	一七二、九三三	一四六、〇一五	二二一、〇五六
計	七九四、八三三	一、六二二、六六五	一、二一五、八九八	一、四五六、八〇〇	三、七四五、四一九	六三八、八二三	八七六、三〇九	一、二三五、六〇八

備考　本決算額は保線費所屬のもので、主として水害及特種雪害に關するものである。尙この外に補充費として年々三萬四千圓乃至六萬五千圓を使用してゐる。又十二年度の決算額著しく大なるは、東京附近震災應急費を含むが爲めである。

二三、再び本省を出て門司鐵道局の運輸課長となりて

（一）門司局の特長と私の從事した仕事

門司の鐵道局には運輸課長として一ヶ年半に亘り厄介になつた。門司鐵道局管區の前身九州鐵道は、會社時代には日本鐵道と共に、官僚的タイプの親玉であつた。その餘勢であるのか、または九州と云ふところ自身が事大主義の環境を有つてゐる所以なのか、主として九州本島を支配するこの鐵道局には、今までに味ふことの出來なかつた落ちつきと整然さとを見せてゐた名古屋の如きは、その一部分は任されて自分が組織したのに不拘、思ふ通りには行かなかつたこの問題を仔細に研究するにはやはり『創業』と『守成』との差異を再び比較講究せねばならない。

名古屋は忽卒の間に組織した局であり、組織する人の中堅は中部管理局であつて、尙一部は東部管理局、西部管理局の所謂混成組織であつた。加ふるに廳舍は完成しないし、住宅は不自由であるし、やつとこれ等の目鼻がついても、日々の業務の外、統一した基本規程を作るに、

一ヶ年間位はかゝつた。やつと二ヶ年目位に仕事の統一と人心の融和とを見た。そこに創設の面白味があり、苦しみがあつた。實に一つの目的に向つて進むべく多數の人の和を得るには、短日月では中々困難である。それでもM局長が永くその職に居られたから、この方面に於ては幸せであつた。門司は昔から九州鐵道會社の支配に屬し、最近山陽線の一部が加へられたまでは、過去二十ヶ年に亘り同一にして混交せざる支配の下に、善かれ悪しかれ數多の經驗によつて進化しつゝ、所謂九州型が出來てゐた。

恰も前者は白木造の新築の家に住居を構へて見るやうに仕事は出來たが、さて何となく落ちつかない氣味あるに反し、後者は綺麗に掃除した中古の堅固な家屋に、古風の庭園を有するかの如く、何となく落ちついて住み心地がよかつた。尙一層立ち入つてこの氣持を分析して見れば、先づ第一に九州の鐵道從事員の素質の良いことについて、禮讃の辭を呈せねばならぬ。『鐵道の成績の擧がるのは設備の良好なるにも依る。また使用する器具器械の新式なるにも依る。併し一番大切なものは、これ等を活用する人にある。』と、或る鐵道家は云つたが、又我が國有鐵道が鐵道院となつたとき、初代の總裁後藤子爵（當時男爵）は現業從事員の大衆を以て鐵道事業の根幹であると云はれ、協力一致の精神を强調して、家族主義、親愛主義を鼓吹せられたがこれ

誠に故あるかなである。

現小川鐵道大臣が從來の型を破つて、就任の際高等官のみならず、廣く現業の各階級の代表者を集められて、自分の意のあるところを述べられたのも亦誠にそのところを得て、將に大事業の首腦者たるに相應はしいやり方であると思ふ。

今一般的に九州の從事員の素質のよい事を逐條式に述ぶれば、

一、命令規律に服從の精神が强い。從つて命令が常に下部に徹底してゐる。何れの時代からか、訓練方式を軍隊に則ることになつた爲めでもあらう。毎朝點呼をやるのは、こゝの從事員の特徴で、宣誓（職務を專心にやり事故を起さないことを期す。）をする所も見受ける。

二、協議または相談に對しては中々理屈が多い。しかし了解が行けば共同實行力に富んで居る。寧ろ先づ實行して置いて理屈をいふといつた傾向である。

三、研究心が旺盛であるから、中堅階級以下でも讀書家が多い。

四、管内の山陽線の從事員の如く、機敏積極ではないが、斷行の勇氣があると共に、實行に當り、前後左右を顧みる用意周到さがある。

以上は從事員の素質のよい方面を概括的に云つたのである。勿論悪い方面を云へば、多少鈍重

の弊もあり、これを導くには相當骨も折れるであらうが、出來上つた人物はしつかりしたもので、國有鐵道從事員の模範と私は云ひ度い位であつた。また多數の中には偏見なもの、勤勉の度が缺げてゐるもの、煽動的なもの等もあり。殊に附近にある炭礦地方や製鐵所の如き赤化しかゝつた各種團体と、氣脈を通じてゐるのではないかと、疑へば疑へる輩もあつた、これらは極めて稀で、百人に二人か三人位のものであらう。私の經驗や諸外國の鐵道の記事を見てもわかるやうに、大體に於て從事員百人に對して普通の意味に於て惡性のものが、四、五人位あつても、他の從事員が優良ならば大抵は同化してしまう樣であるから、强ひて神經を尖らす必要もないと思つた。しかし六人以上となると、統御するのに中々面倒であること、恰も貨車の修繕車が現在車に對して五％以下であれば、先づ貨車の狀態は宜しいと云ふのに似てゐる。

局内の同僚には別に野望を逞しうして御互に相排斥する樣な、此方より武裝してかゝらなければならぬ樣な人はなかつた。私の課内に於ても皆掛長が一騎當千の鐵道界の古强者であるから然らずんば、新進で研究心の潑溂たる人であつて、適當に新舊配合の形をなし、私の云ふところは能く受け容れられた。要するに、左右上下に於て人の和を得てゐたのは、局の首腦者その人の統御のよかつた爲めであらう。尙一つ首腦者を讃美したいのは、從來は誠に事大主義に捕

はれて、局長でも課長でも地方に出張すると大騷ぎであつた。局の首腦者はこれを厭がつて大勢の出迎見送りを廢し、凡てを簡單にする樣に仕向け、吾々も力めて局長の意志を奉じて、この方面にも力を入れた。從つて永らくいくらか專制的事大主義であつた習慣が、急に時勢の要求に從つて解放せられ自由になつたので、從事員諸君も多少心持がよかつたことゝ思ふ。

この局の運輸施設は完全とは云へないが、それでも何れの局とも比較して劣つてゐる處ではなかつた。殊に炭積機の如き、特殊のものもある。

石炭は年額約一千二百萬噸を發送して短距離であるが、國有鐵道の石炭發送量の約六割を占め、滿州の地に活躍してゐる滿鐵の年間石炭發送量と殆んど等しい成績である。その爲めに外國鐵道に於けるが如く、石炭輸送主任（コール・エーゼント）も置いてある。また鐵道作業の外に朝鮮との連絡には、速力の早い汽船があり、關門の旅客水上輸送（フエーリー・サーヴイス）や、貨車渡船（カー・フエリー）またその終端施設（ターミナル・フハシリティーズ）に新山陽ホテル經營等、自分が年來趣味を以て研究して來た事を、實地に應用すべき機會が與へられたことは誠に愉快であつた。私は二人の局長に仕へた。最初のK局長は大震災の直後東京に去られ、その後に舊友のO氏が代つて來任せられた。

O局長になつてから日豐線の開通もあつた。山陰線の全通もあつた。燒けた後の新山陽ホテ

ルの開業や、鐵道協會員の來遊や、門鐵管内の地方鐵道軌道業者を以てする鐵軌懇話會の創設や、旅客名所宣傳、現場巡視の新方法（現場決裁）設備委員會の新設、その他二三の旅客負傷事故等で相當忙しかつた。而も管内至るところに温泉があり、美しい都市がある。また宿屋も相當美麗で、取扱も惡くはなかつた。頭の轉換と、現場の狀況視察との爲めに出掛けても、積日の勞を慰めるには充分であつた。

若し夫れ一日の局の仕事を終り、清見山麓、清楚なる官舍に歸り、風呂に這入つて夕食を濟ま し、涼風至る私の座敷に坐ると、關門の海峽は一眸の下にあつて、暗夜には、數百を數ふる船燈の靜かなる動きが美觀を呈するのを見るのであつた。その緩かなるは漁舟で、忙しいのは汽船であらう。丸でパノラマを見るやうである。月明の夜はまた一入であつた。誠に天國である

亡妻は生前この話をきゝ傳へて、一度九州の土地を踏みたいと云つてゐたが、彼は一年後に達し得らるゝ筈だつたその希望を抱いたまゝ空しく去つたのである。私と同じ課に旅客掛長のH氏が居られた。氏の亡兄と私は親友の間柄で、また氏の敎示に負ふ所が多かつたことは前に米國留學の章でも述べたが、彼は兄さんと等しく理想主義の人であつた。兄さんの理想が常に現在の世の中より數歩前に、離れて進んでゐたのに對して、彼のは實地に卽して細かな處に氣のつ

く、而も新しい思想を有つた人であつた。

この人により案出せられた外部に對する宣傳のポスターや、掲示類や、旅客誘致の方法は誠に優れたもので、國有鐵道中彼の右に出づるものがない程であつた。生來地味な人であるから一見解らないが、彼をしてその才能を發揮せしめたならば、隨分面白い仕事が出來るだらう。私が僅かな豫算であつたが、それを都合して作成して貰つたのは、例の『九州一週フィルム』その他種々の小さい旅行案内式のものであつたか、その他先人の氣の付かない處にH氏の功績は澤山ある。今官途を辭して鐵道と關係ある東京の旅行協會を主宰して居られるが、省の幹部が彼の事業に同情を有つて、その才能を充分に發揮させる樣に希望して止まない。

門司に來任直後より、私は局長の命によつて、國有鐵道の從事員として心得ふべき根本精神を、總括的に從事員に敎へて歩いた。相當効果があつたやうである。凡そ命令するだけではいかぬ。その趣意を呑み込ましめ、更に實行せしめねばならぬ。中小幹部卽ち長主任級に大幹部が敎へること、卽ち如何にして効果ある樣に敎養するかを敎へることが必要である。この點は東京に轉じてからも諸所に於て試みたのであるが、東京はまた東京だけに從事員中に飛び拔けて優秀な人もあり、これらの人が喜んで受け容れて異れた關係もあらう。充分の結果を擧げ得

たと信ずる。また今まで監察官時代に蒐集した材料と、外國に照會して得た材料とによつて、『國有鐵道の經營組織に關する卑見』と題する一文を草して、時の運輸局長に提出したが、その時、歐文の控は運輸局で作つて貰ふ積りで、苦心して外國から取寄せた地圖や、その他の材料を全部添付しておいた處、大震災の爲めに燒失の憂目に會つた。それも私の一部不注意からではあるが、手許に殘したものは僅かに概略の控ばかりで、返す〳〵も殘念なことをした。

新山陽ホテルの開業、それは大正十三年五月であつた。大正十二年八月に燒けて、約二年振りで、今度は耐火のコンクリート構造のものが出來た。舊の『ホテル』は地積が廣かつたから設備は何となく時代遲れの感はしたが、またのんびりしたところがあつた。『新ホテル』は狹苦しくて落付いた氣分はないが、現代式の明るい感じは慥にある。こんなに感じさせるやうに寢臺寢具、床面、室內壁色、カーテン、色合、洋畫の種類等から、扨てはロビーの安樂椅子から大中食堂の椅子、卓子、食器、便所湯殿のタオルの小調度物品に至るまでホテル設備委員會を設けて、私がその委員長といふ樣な格に任ぜられて、相當に骨を折り、研究して作つたものである。これについては○局長が積極的に踏み出して力を入れ、また注意せられたので、非常にやりよかつた。『ロビーのゴムタイル』や『グリル』の新設は○局長の發案である。私の課にも

經理課にも、工務課の技術方面の人々にも中々熱心な人達があつて、各方面協力してやつたから、先づ九分通り理想的のものが出來た。私がロシヤから連れて來たパン燒きの露人は、その後妻君を連れて來て今尙ホテルに働いてゐる。

大正十三年五月の末、博多に鐵道協會の總會があつた。協會の大道氏や海野氏とも前から打合して、九州に這入つてからは大概鐵道局の手配に任せるとの事であつたので、總會の式場の御世話は勿論、總會散會後會員が紅班白班に分れて九州を一周することまで計畫し、大體に於て山崎運轉課長と私とが兩班の輸送指揮官として、手配の完成に相競爭したが、所屬の掛員の協力、沿線の事務所の人達、現場の人の一絲亂れない協力によつて、無事に任務を果した。

この事あつて以來、東京に參つても協會の幹部會員は勿論、職員の人々にも知人が殖えて九州の旅行の話が時々話頭に上るのは、さぞかし面白い思ひ出の一つとなつてゐた爲めであらうと喜んでゐる。私は門司に於て比較的、永く一緒に居つた○局長のことを、少しく書いて見よう。

○氏と私とは高等學校は同期である。私は三ヶ年制の京大を出た爲に五六ヶ月早く鐵道に入つたまでで、曾ては同じ驛にも勤務したことがあり、同じ運輸畑にも育ち現業に對する經驗と

知識とは、相伯仲と云つてもいゝであらう。しかし彼が天禀の資性とも云ふべき著想の非凡なること、その潑溂たる才氣と決斷の早いこと、實行の勇氣あること、その保有せる知識經驗の活用の勝れたる點に至つては、遠く私の及ぶところでなかつた。これが彼と私との位置に多少の開きを作つた所以であらう。併し情的個性に於ては相似たところもないではなかつた。仕事に對して凡てを燒き盡さんとする熱意のあつたこと、外は剛を裝ふて內は割合に弱く、情に脆くして同情心の深い點とは共通なところであつた。彼は凡て事柄を見るに、先づその明るい側を見ようとするから、樂觀的積極的となり、私は反對にその暗い方面を見ようとするから、悲觀的消極的となり易い。併し結論に至つて不思議にも兩者の間に多くの隔りを見ないのは、經驗知識の略同樣であるからであらう。また一層仔細に考へて見れば、業務の上にも性格の反影の跡が認られる。勿論彼は統師の器量ある人であるが、彼の專門を强ひて求むれば、その生ひ立ちが長く本局本省の旅客系統の方にあつたのに反し、私は地方廻りをしてゐて、その專門は貨物配車系統の育ちである。從つて貨物の問題については一卑見を藏してゐるから、不幸にして彼及彼の僚友N氏と私との意見の一致を見なかつた事柄も多少あつた。この場合に於て私は意見は述べるが、素より本省の施設命令となつて定まれば、私見を捨てゝ彼及N氏を支持して

進んだ。今や彼と私とは偶然にも大阪に於て、彼は私設鐵運の經營に從事し私も亦市營交通事業の一部を擔任してゐるが、一緒に居つて指導をうけた門司時代は、吾々の生涯に於て矢張り樂しい思ひ出の一つである。門司時代のことは記憶が新たであるので、思はず筆を走らせたがこの時代に私は閑を得て滿洲に二度、南北支那に一度、朝鮮に數度行つて、大いに見聞を博める機會を得た。これで筆を擱きたいのであるが、尙ほ表題を新にして是非附言したいのは、大正十二年の大震災當時の門司局の思ひ出と、O局長の行つた現場決裁方法とである。これを述べて門司時代を終ることにする。

（二）　九州に報ぜられた關東大震火災

大正十二年九月一日の東京大震災の日は、K局長は所用あつて數日前本省へ立たれ、その翌日庶務課長のM氏も用件を携へてに上京し、不在であつた。その他の課長は皆局にあつて事務をとつてゐた。

午後三時頃東京は大震災であるとの新聞號外が出た。神戸に聞き合はせて見ると、正にさうらしい。けれども通信機關が不通で確かな所は解らぬといふ。致し方がないので、不安の思を抱いて淸見の官舍に歸り、家族と共に語り案じながら電話のかかるのを待ちつつ、その夜は過

ぎた。

翌朝午前五時頃、神戸の運輸課長荒木氏からの電話によつて、大體は判明した。その話によると、帝都を中心とする全線の交通は殆んど全く杜絶して、これが應急手配の爲建設的作業を要するものがあるとのことであつた。尙神戸よりの、應援隊輸送の希望もあつたので、直に船舶課長の加藤氏とも相談して、課長會議を開いて貰つた。

一、先づ高麗丸は應急の食糧、材料を積んで夕刻下關を出て、神戸に立寄り、江尻に行くこと、し、この總指揮官としては加藤船舶課長が陸路神戸に至り、神戸より乘船すること。

二、通信線の復舊が第一急務と認められるから、林電氣課長は、數十人の應援隊を率ひて用意出來次第出發上京すること。通信材料は一部は汽車積とし、殘りの一部は高麗丸に積むこと。

三、入渠中の景福丸は、假手當をなして、なるべく早く下關を出られる樣に準備しておくこと。

等であつて、それ以外は震災記錄にある通りであるから、大體は省畧するが、その後又荒木氏からの第二報があつたので、その夜更にこれを報告旁々清見の倶樂部で課長會議を開き、應援

隊の範圍を定めて、その派遣員數は各自考究しておくこと、し、尙詳細は次回の課長會議に定めることにして別れた。三日の課長會議ではその朝の荒木氏の情報を報告して、尙救援隊三百名を四日出航の景福丸に乘せることを協議した。景福丸には工作課長の住山氏が團長として采配を振り、木原保線、早川文書、手塚出納、白井運輸課庶務の各掛長が各部の班長として加はつた。

應援團は總て自給自足の方針をとつて、炊事具、寢具、バラック材料までも携行せしめた。景福丸には食糧應急材料を出來得る限り多く積み込み、服部船長運航の責任者となつて、四日午後二時下關岸壁につき、團長始め團員と私とは別れを告げた。今より追憶すれば何となく劇的なシーンであつた。

九月六日品川灣頭に早くも連絡船の來援を見た東京の人士は、神の如き迅速さに驚いたさうである。その後我連絡船は品川清水間の航路に長く從事し、又我が保線關係者は國府津山北間に、通信隊は難所の東京品川間等各樞要の場所に於て應援の實を擧げて居つたが、我が局の者は前述の通り自給自足の方針によつて行動したので、秩序整然として工程が捗り、傍から見て頗る心持がよかつたといふ當時の國府津驛長の評は、まんざらのお世辭でもなかつたやうであ

る。

その他東京に上り行く旅客の制限、東京より下り來る人の無賃輸送、食糧品の無賃輸送並にその輸送方法（九州方面の救恤品には多喜丸を動かした）朝鮮人の本州上陸一時中止、並にその歸國奬勵等相當に多忙であつたが、併し當時は上下擧つて緊張して働いてゐたので、する仕事に面白味があつた。この間元運輸局長木下氏の訃報に接したが、如何ともなし得なかつた。

その後、荒木氏より一報至る毎に、報告旁々課長會議を開き、凡て合議制により仕事を決行した。始めより終りまでこれ等の手配は誰が主動者となつたと云ふこともなく、各課長またはその代理者が皆主動者であつた。『肝膽相照らす』とはかやうな場合を云ふのであらう。今でも當時の機敏なる共同行動を思ひ出して壯快を感ずる。

一方に於て深切氣を以て人の持場に忠告し、他方に於て人の注意を喜んで受け容れる雅量を持し、而も各自がその持ち場にある人の立場を諒解して、その人の意見を尊重する樣にすれば自然に事務は圓滿に迅速に遂行せられる。我が國の事業に於ては鐵道でもその他の事業でも、分科的の感情の爲め不經濟なことをしてゐることは極めて莫大である。これは一般國民性の然らしむるところと云へばそれまでゝあるが人の氣分のしつくり合ふといふことが、能率を昂上

せしむる上に於て最も必要な事柄であることを忘れてはならない。こゝに首腦者としての苦心も、實力も要る譯であらう。九州に於ける震災救援事務遂行上の當時の親和の度合は、誠に氣持よきものであつた。是れ唯に震災と云ふ非常時に於てのみではなく、平素凡てに協力主義で事務が遂行せられてゐたのが、こんな場合に於て會々その一端が外部に現はれたに過ぎないのであつた。

（三）現場決裁主義

こゝにいふ現場裁決主義とは設備については現場をよく見て、その場で定めると云ふ意味である。設備に對しては現場より中々多くの要求もあるし、また事務所や局の運輸運轉側よりも種々の要求を出してゐる。しかし仕事をする方から云へば限りある工事豫算の中で、一々引受けて施行することは困難なので、要求するものと要求せられた者と相揃つて實地に就いて研究し、豫て申出でてある事項中、その必要の程度の大なるものより順次施行しようと云ふ主義である。また必ずしも豫定せられた事項に限らず、咄嗟の申出でゝあつても、これが急を要し作業が經濟的になるものならば、即時に定めようと云ふのである。要するに設備は、使ひよいやう便利なやう、能率の擧るやうにするのが目的であるから、これは當然局幹部が常に考へて置

かねばならぬ事柄である。現場の設備を使ふ人は常に保線の人達や改良の人達に對し大小の不平はある。それを除去してその誤はこれを正し、尤もな希望はこれを容れ、心持よく設備を活用せしめねばならない。設備に魂が這入らなければ設備は働かない。即ち効率が昂らぬのである。從來とても局長が管内を巡視せられる時は、何れの局長も特殊の用向の場合（例へば工場は工作課長が御伴をする如き）を除いては、運輸保線の所長が御伴して說明を申上げる。しかしこれにも尙滿足せられずして、局幹部の大部分を連れて行かれることがあつた。例へば西管の野村局長の如きは、目的を定めて、今度は設備關係を見たいからとて、特に運輸保線所長の外に、配車掛長、保線掛長、列車掛長を引具して、直接に長主任の意見を聽き、現場に於て命令をされたこともあつた。こんな場合課長を引具せられる時は、尙一層効果が擧るのであつた。野村局長より見れば當時の課長は御尻が重いと見られたのであつたかも知れない。

O局長は行程を定めて、事務所管内の巡視日程を四日乃至一週間位とし、線路は凡て『トロリー』を用ひ、運輸保線の所長は勿論、運輸、運轉、工務の三課長（工務課長は入院中であつたので保線掛長）を引具して、各驛庫所を巡視し、現場の長主任の要求とこれに對する局の方策とに就いて批判し、工務側の工事の難易、豫算の大體等をきいて、その必要、作業經濟の程

度を考慮し、決裁せられたのである。そして行程は大雨でもない限り、『プログラム』通り一日六七十哩から時には百哩近くも走らすことがあつた。私達要求側に立つものは、局長の納得するやう、また皆の尤と思ふ樣に材料を提供して說明せねばならぬ。そこで材料取調べのために私共の勉强が必要である。また多くの要求を受ける工務側も、費用の概算を一件毎に計算して一日々々と片付けて行かねばならぬので、宿に着いてから夕食後、保線關係者は計算に忙しい樣子をしば〳〵見受けた。

現場決裁を行ふ人は、現場事務に通曉して居らねばならない。O氏の決裁振りを私は傍から見てゐて、誠に鮮かなものだと常に感心してゐた。そこで私の感じたことは、現業局（鐵道局）を支配するには、作業の大體に通ずる常識の發達してゐることを必要とする。それには必ずしも運轉技術者たるを要せず、また保線技術者たるを要しない。要は公正なる判斷を謬らない作業常識を有し裁斷の早い人がよいと思ふ。

この主義を行うたO氏の眞意は、蓋し從來設備について要求する側の態度は、兎角積極的說明が充分でない爲め、出來上る工事の多くは工務側の工事施行の難易に左右せられることはないであらうか。そこで現場についてこの實情を見てO氏の思ふ通りに、この方面を進捗せしめ

ようとする意圖にあつたのであらう。

かくして忽ち半ヶ年間に割當てられた一ヶ年分の補充費を使ひ盡し、保存費も停車場に關するものは使つてしまつた。故に後半年は實は割當てた金はなかつたのであるが、各費目殊に運輸費より捻り出して相當に仕事をして貰つた。現場では大旱後の夕立の如く大喜びであつたが私達も二ヶ年分を一年でやつて貰つたので、甚だ嬉しかつた。のみならず、机上の六ヶ敷しい議論が、案外現場に行つて見ると譯もなく解決が出來ることを一層悟つた。何でも局では暇があれば現場の實情を見て指揮することが必要である。昨年春私が本省の配車課長になつてから九州に用事があつて、門司博多間を素通りしたが、戸畑や小倉驛の新築又は擴張や、又下關側航送場の線路設備が改善せられてゐたのを見て、實に愉快に堪へなかつた。皆三ヶ年前門司を去りがけに企圖しておいたことである。設備は小なるものは別として、中位のものは計畫後二三年經たねば完成しないやうである。俗に桃栗三年、柿八年といふことがある。柿の八年は大操車場または大終端驛に該當するだらう。然るに中設備の三ヶ年は稍待遠しい感がする。せめて自分の手に觸れた苗ならば、假令一箇所でも結實するのを見て別れたいものである。この事の出來ない現狀は悲しむべきか喜ぶべきか、種々の方面より論斷せらるゝが、就中金を使ふ方

のみより云へば大いに考へねばならぬ問題である。

× × ×

私は大正十三年の初秋日鮮滿連絡會議が大連にあつて、滿州に出張を命ぜられ、會議後多年の要望であつた北京に行つた。同行は當時の省貨物課の澤井氏であつた。歸途津浦線によつて濟南に出て、舊山東鐵道の客車の符號にイ、ロ、ハ、の文字がつけてあるのに打乘つて青島に出で、昔を偲んでゐる矢先、東京鐵道局運輸課長の任命をうけて、急遽門司に歸り家族を纏めて上京したのであつた。

二四、東京鐵道局の運輸課長に轉じて

大正十三年九月中旬、支那に旅行中餘り御馳走に預かり過ぎたせいか、少々胃腸を害して歸國したところへ、送別會や一時の赴任やらで益々惡くして大腸カタルとなつた。從つて引越も家族連の出發も、凡て人任せで、官舍を空けてから後も自分だけは「山陽ホテル」に療養のため居殘つて粥をすゝつてゐた。

私の東京に於ける新らしい住居は、友人の世話で豫ねて住みなれた大井の里、鐵道工場より餘り遠くないところに定めた。ところが引越貨物の輸送に就いて種々の風評を產み、時の次官まで辯明の爲引合せに出す樣なことになつて、御迷惑を掛けたのは誠に申譯がなかつた積込を人任せにしたので手落ちがあつたことに就いては、職掌柄充分責任を感ずるが、强ち重大なる失策ではないと思ひつゝも、あゝ新聞紙に書きたてられては確かに心持はよいものでなかつた

顧みれば、私は久しく田舍廻りをして、東京の空氣に接しなかつたが、その乘り出しの始めにかく出鼻を挫かれたことは私に取つて正にこれ頂門の一針であつた。

それからは上下、左右に油斷せず、身を持すること益々嚴正に、何事をなすにも用意を周到にし、一段二段の構へを立て、縱よりも、横よりも、寸分の隙なからしめて、一意職務に精進した。さぞかし課內の諸君は私を、常に御天氣屋で、六ヶ敷しい顏をしてゐる課長と思うたであらう。細かしい處に氣のつく、やかましやの課長、仕事の結果を早く急き立てゝ見ようとする課長と思はれたであらう。外部の人はまた私を頑固一徹な融通のきかないものと、不快に思はれた方も澤山あつたであらう。かゝる武裝せる時代、云はゞ逆境——東京の始めは慥かにそれであつた——時代に當つて洒々落々私を庇護し、激勵して仕事の効果を擧げしめて下すつた

F局長の友情は有難いものであつた。

この年の十一月、大異動があつて、局の各課長は、或る人はやめ、或る人は轉勤せられて殆んど全部變つた。その中に私一人は局長と共に東鐵に止まつた。

私が東京鐵道局に來て直覺したことが三つあつた。その中二つは外部關係のことで、一つは內部のことであつた。

外部關係は、先づ電車や近隣運輸を圓滿にやること、次に毎日東京に到著する約二千車の貨車をうまく取捌いて、發地をして發送の制限などをやらせない樣にすること、この二つをうまくやれば鐵道を利用する大部分の人は喜んで呉れ、東京鐵道局の運輸の使命は大半が達せられると思つた。

電車の運行關係は局では運轉課電車掛でやり、旅客の取扱は私の直接の主管である。そこで協調は充分とは云へなかつたが、漸次取扱に氣をつけて細かしい掲示や注意から、扨ては運行上種々の註文をなし、特に設備に重きを置いて努力した。勿論充分とはゆかなかつたが、多少の効果は認められた。近郊運輸の汽車輸送については、特に本省の方針もあり、その指導によつて色々と實行に努めたが、彼の時間大改正を機として所謂O運輸局長の理想を實現せられた

譯であつた。

大東京を巡る電車とその近郊汽車輸送とは、輸送の人數より云へば殆んど國有鐵道の乘降客全數の六割以上を占め、これが運用の如何は所謂國民の實生活に關するところ頗る大であるのであつた。

次に東京に到著の貨車については成るべく荷卸を敏活にする爲め、東京近隣を含めて二十一驛の中の主要驛に荷役協議會を創設し、驛長、助役、運轉掛、貨物掛、運送業者、運輸事務所員、局運輸課員等を以て組織し、主として積込取卸、引取等の設備並に作業の方法を研究して取扱能力の增加を圖ることを目的とした。外國にある『地方業務會議』（ローカル・トラフィク・アソシエーション）の片影を習つたものであつた。尙場合により、東京市內より流出するものについては、東海道行は汐留、東北線は秋葉原、隅田川、中央線は飯田町、新宿等方面別線路別によつて託送驛を定める等の外科的手術の方策を採らうとしたのであるが、幸に各關係者の努力によつて、圓滿に歲の暮を送り、先年の如き混雜がなかつた。翌年には山手の貨物線の複線開通によつて、こんな外科的手段は殆んど永久に施す必要がなくなつた。兎に角その後不景氣の爲めもあらうが、貨物輸送は至極順調で大して頭を惱ます問題に逢著しなかつた。また『滯貨』（コンゼッション）の聲を耳にする樣なことも殆んど絕

無であつた。

內部に對するものは執務上非常に重大なことの樣に考へられた。それは局の內外の事務が多端であつて、局員殊に私の課員の如き、每日の仕事に追はれてその日暮しの形であり。中々落付いて仕事も出來兼ねる狀況で、著しく人手の足らないことを感ぜしめられたことである。

（一）　東京局の所管事務の分量

私は名古屋局と門司局と東京局との三局の運輸の仕事に、連續的に鞅掌したが、この間に面白い話がある。同僚のK君は北海道から仙臺に、仙臺より私の後を追うて名古屋にと、これ亦連續して運輸の仕事を採られた。K君の感想談に、仙臺局の仕事の量を一とすれは札幌は一・五で、名古屋は札幌の二倍である。卽ち係數は三であると、私の經驗より云へば、門司は名古屋の一倍半卽ち係數は四・五で、東京は門司の二倍、卽ち係數は九・〇に當る。同じ局の仕事でも仙臺と東京とは一對九の開きがある。餘談であるが神戶（今は大阪）は私の運輸課庶務掛長時代の經驗によれば、係數は五——六の間に在るであらう。

それであるから、東京局では、局長は內部事務の決裁は、事實上主管の課長に任せて重要なる大綱を握り、課長はまた主管掛長に一部を事實上委任せざるを得ない。故に凡て局內に於て

は、掛長の見るもの課長の見るもの、局長に話をして、指揮を受けるもの、または供覽とするもの等平素から、その目的を異にするに隨つて、區別せらるべきであるが、あの多忙なる東京局に於て、こんなことに就いて研究する人士の少ないのは遺憾である。勿論課長の代決事項もないことはないが、私の見方によれば、それは唯慣例によつてゐるものだけで、別段研究の結果ではない樣である。

私は自分の責任に於て、『事後承認』の形にして掛長に專決せしめ、これを內密の委任事項として、私と掛長間の符號を用ひ、文書その他を進行せしめた。また名古屋九州の例によつて課長の見るべき旅客配車の統計を（所謂作業統計）毎日書き込んで毎月一葉になるものを作らしめ、毎朝出勤後前日の作業の大體を必ず知ることにした。受付書類の結末を早くせしめ、また宿直を激勵して、時々電話を以て夜間作業の狀態を知ることに力めた。かうして執務時間內は時々各掛の部屋に顏を出してその執務の實況を視察し各人の能力、適性を知ると同時に、一面掛員を緊張せしめ、他面個人としてその友誼關係を厚くした。

要するに、內部に對する私の直覺とその對策とは、數量が多い爲め、動もすれば怠り勝ちになる仕事の整理を、今少しく科學的にし。先づ內を充實して然る後に宣傳その他外のことに手

を延ばし、活動すべき必要を看取したので、その通り實行に力めたのである。また管內從事員の會合には努めて出席して、必らず立つて九州におけると同樣に、私の鐵道作業に對する思想の宣傳をしたが、從事員諸君も快く聞いて呉れたやうである。

外部との接觸、これは職業柄必要なことであつたが、私は下手であつた。私の從來の經歷が然らしめたものたらうが、學生時代も凡て家庭から通學して、寄宿舍の味も解せず、所謂世間知らずの六ヶ敷屋である私には、思慮分別のあるこの年齢になつても、その性癖は取れなかつた。それ故社交術には誠に拙劣であつたので、外部の人にもさぞかし充分なる滿足を與へることが出來なかつたであらう。それでもこの位置に立つて二ヶ年半、隨分ずう〳〵しい自分勝手の申込をする人達や、徒らに上長の知己を鼻にかけて威壓的態度を採る來客や、政黨の力によつて無理を强ひんとする代講士やに對しては、持前の反撥心が起るのをじつと耐へて、それ相應に應接する要領を多少會得したのは何よりの修養であつたが、尙この方面には一段の修養を要するものと自覺してゐる。鐵道を己に去られた先輩や友人などの訪問があつた時には、特にその人の立場と心持とを掬んで應對することに氣をつけたのであつたが、今日浪々の身の上となつて誠に『情けは人の爲ならず』と身に染む思ひがするのである。

運輸課長室には日々の訪問客も相當にあつて、名刺を通じて面會した來客の統計を採つたところ在勤中に千三百八十一人の多きに上り、これを在勤日數で割り出せば、日曜その他の休日を算入しても、一日一人半平均の訪問客となつた。平均をとればさほどでもなく見えるが、この毎日一人半平均の人に面會して、種々世間の話や要求をきいて居たのは、所謂活世界の學問をしたも同樣、尊い經驗であつた。

設備『フアシリチーズ』と云ふ語は、鐵道家の一日も忘れてはならぬ言葉である。私が十數年前セントルイスに於て、某鐵道會社長に面會をしたとき、私は大膽に『一體鐵道の主腦者としては、何を一番氣をつけなければならないでありませうか。』と質問して見た。ところが彼は莊重なる口調を以つて、吾々は輸道の『フアシリチーズ』に氣を付けねばならぬと、一言の下に立派に云つて退けたのである。爾來私の頭には、線路とは云ず、車輛と云はず、取扱設備と云はず、誠に安全に、經濟的によき設備を早くして貰ふことが必要であると思ふ場合が多くなつた。それで運輸運轉の設備については、相當に力を入れたが、充分の効果を發揮することが出來なかつた。それは東京またはその附近を中心として、改良事務所が第一、第二、千葉、國府津の四事務所と、局内に工務課改良掛とがあつて、局内のものは連絡を取り易いが、局外（改

良事務所）とは連絡は取りにくい。それでもこゝには昔からの友人もゐたし、砂利運送等改良事務所の仕事もあつたので、第一改良事務所とは最も往來を頻繁にした。從つて意思の疎通も最もよく行はれた。しかし官制上から見れば、改良事務所は工務局に屬してゐるので、鐵道局とは別國である。故に必ずしも下打合せを要しないけれども、内々で打合せをしてゐる向も多かつた。私達はこれを望んでゐたが、素より充分ではなかつた。いつも現業の會議にはこの種の不平が現場からも出てゐた。

抑々設備の改良その他に就いて直接に影響を受けるのは現場の長主任であるから、彼等の要求や説明は眞劍である。上の者は餘りに痛痒を感じないのでつい面倒くさい交渉は、延び〳〵になり易い。隨つてこの現場の事情を呑み込んでゐる所長や課長は、自ら陣頭に立つてどこまでも遂行せざるを得ないのである。かうして材料を整理して工務改良關係に要求し、豫算關係その他に支障のない限りは、要求に應じて貰はねばならぬ。この點に於て運輸運轉は常に計畫材料を整理して發動的でなければならない。年度末になつて金が餘つて、いざ工事をすると云ふやうな場合、直に能率の上がる工事を要求することが出來るやうに、平素に於て充分調査研究の上用意して置かなければならぬ。

しかし實際に於ては、この事については遺憾の点が多かつた。從つて人數も一、二名を增して設備臺帳を整備して置く方針を樹てた。

一方能率增進を目標として設備委會員を新設して貰ひ、工務課長を委員長とし、私は副委員長としてこれに參加した。

局長に從つて管內殊に東京附近を巡視し、非常に困つてゐるやうな處は直にこれを改善したのもあるから、現場の設備關係に於ては從來より、多少改善されたところもあらう。

大東京を中心とする東鐵管內には、今や遲ればせではあるが、郊外交通機關の發達を促がしこれらを省線の各旅客驛に連絡せしめて、圓滿なる直通運輸をなさぬばならぬ社會上の要求に直面した。私はこれらの機運に應ずべく局長の命を受けて、東鐵管內の鐵道軌道業者の懇話會を創設した。それは九州のそれとは異なり、各實際家を集めて相談する意味のものにした。

大正十五年八月第一回を熱海で開いた。（私が去つた後もその第二回が（昭和二年に）東北で開かれた。）この會合によつて鐵道軌道業者の相識る機會を增加したならば、獨り直通運輸の圓滿を期する上ばかりでなく何かに便利が多からうと考へた。しかし在職二年半、東京附近を中心として、年々變り行く旅客貨物輸送の有樣や、改良工事の工程並にこれに伴ふ一時的不

便等、相當の苦勞はあつたが、仕事は面白く出來た。尙自狀すれば自分としても東京附近の設備の現狀と將來とを對照して充分腹に入らぬところが少くない有樣であるが、今後この方面に關係せられる方の苦勞は一層多いことゝ推察する。

抑々鐵道施設の根本方針について、多少私は疑を有つてゐるのである。遠くは廣軌調査會の材料を見ても、近くは種々の調査物を見ても將來に於ける施設の數字的材料といふものは必ず過去十數年來の取扱數量輸送數量等を基本として推さねば、各關係者は滿足することが出來ないものである。然るに外部的狀勢の發達消長に就いては、少しも顧みない傾きがある。故に鐵道が數字上の根據によつて改良しつゝある驛舍及施設は、忽ちにして行き詰つて、出來上るや直に擴張または變更せねばならぬといふやうな、極めて不經濟な場合が起るのである。外的事情を豫測するのは六ヶ敷いと云へば、それまでゞあるが、これを兎角度外視する傾のあることは遺憾である。計畫者は變るが、設備は跡に殘るものである。今少しく深切に愼重に、而も必要なものは早くし、また現場の意見を尊重してやることが必要ではなからうかと思ふ。これは獨り私のみの實感ではあるまい。

（二）　自動連結器の取付作業

私の東鐵時代に『自動連結器取付作業』と云ふ劃時代的な事柄があつたから、これについて一言しよう。この付替の議は古く大正二年頃より、起り大正七年に省議を纏めて大正八年に發表し、準備にかゝつたのであるが、その機が熟して、私の門司時代の末期から、その取替の方法について打合會をやることにまで進んだ。爾來取付作業に對する委員會職制の準則も出來、本省としても、鐵道局としても種々の打合會を開き、現場主腦者をも本局に召集して、萬般の準備を整へ遂に客車は十四年七月一日、貨車、機關車は七月十七日の夜を期し、午前零時より二十四時間運轉を休止して、全線一齊に、この空前絕後の大事業を成し遂げたのである。(尤も九州だけは二十日にした。)

事前に局長の訓示があり、事後にも局長、大臣の慰勞の辭があつて、共に公局報に載せられた。そして八月に這入つて跡始末の終末會議が本省で開かれ、私も出席した。思ひ出せばその作業當日は、麗らかな好天氣ではあつたが、作業驛は誠に戰場の樣なすさまじい光景であつた私は十六日の夜半十一時頃から、住居に近い品川驛や汐留驛や、新橋運輸事務所の配車方面の活動を視察した。また晝は局長に御伴して兩國橋、錦糸町、田端上野等を視察した。

作業の實際は工作系統や車輛系統の仕事であるが、貨車の集中、列車の運轉、取扱等は運輸

運轉系統の仕事であるから、吾々の仕事は事前と事後に於て甚だ多忙なのである。それでも先づ理想的に進行し、貨車も具合よく大、中驛に集中せられ、一般的に輸送に支障少く、圓滿に遂行せられたのである。作業總本部はこれを本局に置き、こゝに報告の集中を圖つたのであるが一時間毎位に各作業驛の工程の進捗模樣が報告せられた。恰も普選の開票の結果が續々と中央に集つて來る樣に、中々心配でもあり面白味もあつた。この作業の記錄は何れ『自動連結器取付に關する記錄』として鐵道省に永久に保存せられるであらう。そしてこれに從事した人達を永久に記念すべきであらう。

尙軍事輸送に從事する軍事當局者としても、この作業方法に就いて研究批判せられたならばかの鐵道を目的とする演習よりも遙に効果あることゝ思つたが、果せるかな、當日は軍隊の人も作業中時々姿を見せて居られた。

我が國有鐵道史上永久に記念すべきこの自動聯結器付替作業に關し、局長の訓示その他の中に私が感想を同じうするところが多少あつたから特に思出深いこの事に就いて書いた譯である

(三)　列車乘務員の拔取事件

私の東鐵時代の中頃以後に、貨物列車の乘務員の拔取事件なるものがあつた。それは濱松、

靜岡、沼津の貨物列車の乘務員、殊に荷扱車掌の一部及び荷扱手の多數が一團となつて、積載荷物の拔取をしてゐることが發見せられたのである。總數百二十六名位で、我管内沼津の乘務員も五十五名位あつた。

拔取の總品數價額等はさほど多くはなかつたが、鐵道の信用を失墜したことは夥しいものであつた。その經路を糺して見るに、何れも停車時間の多い中間驛で代用車（小口扱の積んだ）の中の貨物をやつたのである。そして各自が相互にやつて、相互に知らん顏をしてゐたのであつて、共謀して分け前を取つてゐたのではなかつた。

その夏來遊せられた恩師ジョンソン博士が、『日本の國有鐵道は我亞米利加の鐵道と比較して從事員の德性（モーラルチイ）に於て優越してゐるのが美しい。』と云はれた。思ふに、今日亞米利加では鐵道從事員組合の勢力が餘りに强大であつて、鐵道經營幹部に反抗する樣な行動があり、而もその德性に於て缺くるところの多い現狀を對象として、そんなにに感ぜられたのであらうが、果して博士の云ふが如き優越なる德性を我が國有鐵道從業員が有つてゐるや、否や、この一件を以てしても博士の言葉に對して慚愧に堪へぬのである。惟ふに德性の墮落と迄は行かない迄も、近來職の上下を通じて思想輕薄の傾向が著しくなつて來たのは、見逃すべからざる問題である

これがやがて從事員の一部に德性の缺乏した者を生ずるに至るのではなからうかと思はれる。沼津の如きもその一例である。鐵道從事員の如きは、個人〳〵今頃、どこで何をしてゐるかゝよく外部や友人に解つてゐる。若し不道德な思想が家庭に入り込んだら大變であるから、この邊も特に注意を要すると思ふ。

沼津の一事件に懲りて、私は先づ事務所、本局共に事故掛の人數を增して、警戒監督を嚴にし、尙外國の特別調査員（スペシヤル・エゼント）の如きものを設定しようと思つた。併しこれは私の在任中には果せなかつた。兎に角、この不祥事件の爲め解傭せられた從事員中、現在沼津に在住してゐる者の多くがその日の生活に困つてゐる實情は、正直に世渡りをせねばならぬとの實物教育を與へたもので、當分は大規模の破綻は表はすまいと思はれる。私は最後に、御大葬の鐵道輸送關係その他についての偶感を述べて見たいと思ふ。

（四）　大正天皇の御大葬儀輸送

大正十五年の秋筑紫の平野で行はれた陸軍特別大演習には、恒例により、攝政宮殿下が行啓あらせらるゝ筈のところ、突然御取止めとなつたので、國民は等しく、陛下の御不例の爲ではないかと、懸念申し上げて居つたが、十二月の初め御不例に亘らせらるゝ旨が御發表になり、

以來國民の憂愁は一方ならず、忠誠の赤子は或は宮城に向ひ、或は葉山に向ひ、一日も早く御腦の御去り遊ばすやうにと、御祈り申上げたがが、葉山の御用邸に天機並御機嫌奉伺のため、皇族、元勳、大臣その他大官の、東京逗子間の往來が、遽かにその數を加へた。殊に十三日攝政宮同妃兩殿下が葉山御用邸に行啓あり十四日御還啓の御豫定を當分御滯在に御變更あらせられてよりは、貴顯大官の伺候が一層頻繁となつた。その後十六日に聖上御容體御急變の御報傳はるや各皇族殿下は、一時は殆んど全部御參集に成り、御小康の後も以前に增して貴顯の往來が頻繁となつた。この間鐵道としては、全力を盡して御見舞の貴顯の往來に支障のない樣にと逗子の驛員も增加し、驛舍も一時擴張し、尙ほ御大事の前、宮內省の幹部が葉山に移らるゝや東京鐵道局の出張所を驛附近に設置して、局長、運轉課長以下詰め切りで、萬遺漏なきを期したのであつた。私は終始東京に殘つて、宮內省及警視廳との交涉、御容體の報告、逗子原宿驛の設備、取扱ひ等の任に當り十二月十四日より同じく二十七日御靈柩が原宿驛に御還幸あらせらるゝまで、約二週間は緊張した月日を送つたのである。

鐵道に奉職して既に十有九年、恐らく一生一代の悲しき多忙さであつたが、不肖公職に身を委ねたるまゝに、畏くも先帝陛下の御大葬儀に直面して、輸送責務の一端を負ふことゝなつた

ことは衷心恐懼に堪へないことである。

忘れもせぬ十二月二十七日靈柩の御還幸ましますH、F局長は靈柩列車に、私は局長代理として御召列車に搭じ、新帝陛下を逗子及東京驛に於て御先導申し上げた。從來とても名古屋時代は素より、東京に來てからも局長代理として、皇后陛下、皇太子殿下の御先導を申上げたことは數度に及んでゐるが、聖上陛下を御先導申上げたことは、今回が最初で最終であつた。而も新帝として始めての行幸であつたことは不肖の誠に光榮として恐懼に堪へないところであつた。この日空はどんよりと曇り、聖上陛下、皇后陛下御同列で、御召列車が逗子を發したのは午後三時を過ぐる二十分であつた。

沿道の民草が悲哀の裡にも忠誠溢るゝ如き御奉送を申上げるのを、御高覽あらせられて、聖上陛下には御悲しみの內にも御滿足に思召されしことゝ拜察申上げたのであつた。吾々從事員もこの有樣に今更ながら寶祚の無窮に御威稜の彌高きに感激したのであつた。東京驛には薄暮に御著になつた。驛の奉迎資格者は、平素行幸啓の場合と同樣の取扱をしたのであるが、今回は兩陛下初の還幸啓とて、御英姿を拜しまつり奉悼の至誠を致さんとする貴顯が夥しく、その數實に三百有餘名に達し、各皇族殿下を初め奉り、帝國朝野の諸星殆んど全部を一場に網羅した

様な有様であつた。聖上陛下にはしづ〳〵と一々御會釋を賜ひつゝ玉歩を進められた。

聖上陛下を御送り申し上げて直ちに原宿に至り、設備萬端を檢べたのであるが、凡て下打合せの通りに整然と出來てゐた。原宿驛には宮内省の意向によつて奉迎者は非常に制限せられ、それが十六日の官報號外により發表せられたが、實際奉迎者は百十數名であつた。その夜の悲しい光景殊に、皇太后陛下の終始御靈柩につき給へる御態度の御痛はしさは、奉迎者一同の涙の種であつた。

先帝神去りまして、東京に御還幸あらせらるゝ迄の逗子、原宿兩驛の御模樣は、他日皇室に於て御入用の事もやと拜察して、私は掛員の畫に心得ある者に警備を兼ねて、詳細に拜する樣命じたのであるが、その後試みに謹寫したる畫を初見したが能く當時の模樣を寫し出してあつた。

大行天皇東京御還幸後は、凡ては大葬使の司るところとなつた。大葬使には鐵道部も出來て次官と運輸局長と東京鐵道局長とが、大葬使事務官となられたのである。私も兩局長に附屬して警備、輸送の事務を司り千駄ヶ谷假驛の主務者となつて、御大葬當夜は萬事指揮したのであつた。この間の仕事は詳細に記錄に殘るであらうが、今度は多くの人達と責任を分つのであつ

たから、多忙の中にも心强い感じがした。

しかし考へて見れば、二月八日大喪儀終了迄の一ヶ月は、實際に緊張してゐた。毎日の打合をして夜課長室に歸つては、臨時秘書役のK君と共に今日の打合せに脱漏はないか、通知洩れの處はないかと、それは〳〵凡ての方面に氣を配つたものであつた。

今は亡き玉橋技師が種々の注意をしてくれたのも嬉しかつた。また兩局長が種々の世話をして下さつたばかりでなく、急速なる決斷をして仕事を充分にやらして下さつたことを感謝する次第である。私は曾つて事務所長時代に於て神速な命令を下し、機敏に仕事を遂行した經驗が基礎となつて、今日に於ても臨機の事件を處理するに、さして苦勞を感じない樣になつたばかりでなく注意も一層周密の度を加へて來たのを知つて、内心微笑んだ場合も幾度かあつた。しかしこれも要するに訓練ある部下掛員の御蔭であつたのである。

とにかく、前後に亘つて責任の一角を引き受け、輸送を無事終了したことは、臣下の一人として心中愉快に堪へないのである。そして宮内省よりは御下賜品があり、時の井上鐵道大臣は特にこの點に思ひやりを深くせられ、大葬儀に從事した從事員に、前後二回に亘り手厚い慰勞の賞與を、而も前例を破つて多分に下さつたことは、從事員各位の當然の勞務に對してである

だけに、一層に感謝せざるを得なかつたのである。

（四）　複雜なる淘汰の心理

私自身も結局淘汰に遭つたのであるから、その直面した感想は暫く別問題として、こゝには私が直接に淘汰の謀議に預かつたときの感想と、平素これに關して抱いてゐる思想とを述べたい

大體本人の知らぬ間に自分の首が飛ぶ、一體何の理由で誰がやつたのか、何とか豫め本人に知らして最後の用意をなさしめる方法はないものか、今迄眞面目に働いてきた人は、それだけに恨みは強いわけであるから、これが昔であつたならば闇打でもするところである。しかし今は首切の中心役が解らぬ。よし解つたとしても正面から抗議を申込む方法がない。勞働組合の起つて來る原因の一は、この間にその萠芽を見出さねばならぬ。

さうは云ふものゝ一面より考へれば、淘汰をやつて心持のよい人は、人情として一人もないであらう。行き詰つた人事の路を開拓して、新進を拔擢し、刺戟や新味や緊張味を與へる爲め時々これを行ふのであるが、又不良分子を一掃する上にもよき機會を與へ大衆を率ゆる上に清涼劑として寧ろ必要なものと云へやう。そしてその選擇に當つては素より愼重の注意はするけれども、人間がやる以上は見方によつては情實の跡もあらう。偏見の影も見えやう。しかし誠意

を以てやつた仕事であるから致し方がないとは、馘首する人の言ひ分であらう。

この兩方の言ひ分がどうであらうとも、私は事務所長として多くの從事員を預つてゐたが緣あつて上長となり部下となつた以上、惡性のものは格別として少々充分でないところは我慢して働いて貰ひたいと常に思つてゐた。從つて淘汰の相談があると、私は事務所長として、『私の處では殆んどありません。』と云つて局長に叱られたこともある。局長に叱られやうが、課長に睨まれやうが、私は一人でも多くの部下を助けたかつた。現に長野に居つた時は、管內の怪我人を出すことが一番少なかつた實例もある。從つて管內の氣分は多少澁滯してゐたかも知れぬが、しかし人々に安心を與へてあるから堅實味はあつた。只仕事上の上に於て沈滯を破るのが若い所長の將に力むべきところと思つた。

課長として名古屋局に行つても、淘汰に對しては曩の事務所長時代の考へと少しも渝らなかつたが、その際に判任官の平均給料を引下げる爲めに、各局一齊に犧牲をつくるとの本省の云ひ分であつたので、已むを得ず、最小限度に於て引受ける事とし、局長の命によつて雇員以下は大體所長に任かせ、判任官は事務所長と相談して、豫め黑表を作つてその心組みでやつた。これらの黑表に乘つた人々は相當に多かつたが、なほ所長も精選をせられるし、私も直接間接

に本人に當りをつけて見て、嚴選に嚴選をした上、局長の前で一々その理由と事情とを述べたりして幾度かの會議の結果執行するやうにしたのである。その顔觸れの多くは、恩給の點及び子供の成長具合も考慮に加へてこれならば差支へなからうといふ者で、なほ所謂變人で成績が擧らないとか、多少刑事々件に行き懸りがあるとかの人も加へたのである。惡性大失態のある人は、この際丁度時機が宜しいので排除したのは勿論である。しかし矢張り執行後、人の評判をきいて見ると、未だ、早かつたといふ者もないではなかつた。これらの者の中をば責任上、部外に就職の世話をしたのも二、三はあつた。

東京時代は、判任官以下については名古屋時代に於けると同樣であつた。只數が多いので事務所長の意見を採用する場合が多い。しかし東京のやり方は、名古屋に比して、私としては氣の入らぬ事が多かつた。それは形式に片寄り過ぎてゐた。私が實質を探るに充分の餘裕がなかつたのと、局のやり方が何となしに忙しくて、課長會議や局長の前での御前會議を開いても、人事を練るには私の滿足するやうな意見が得られなかつた。

高等官は局長が本省と相談するし、また本省の獨斷でやられる場合もあるから、課長としては局長から運輸系統の者について御尋ねがあれば意見を申上げる迄で、進んでは申し上げなか

つた。從つて愈々辭令が官報へ出た後に知る位である。私はこれらの人に就て彼れ此れ云ひたくない。今度の退官（昭和二年三月）に於ても、退官した現業の主要驛長の誰れを見ても、皆千軍萬馬の戰場を經てきた古猛者で、まだ〳〵充分働ける人である。淘汰といふ文字を附加するには、その國有鐵道に於て永年勤務した功勞に對し、またその能力に對し禮を失するかに思はれる。時聊か非運にして同情者が少なかつたが爲に、退職の憂き目に遭つた迄である。殘りの人達と幾許の差異があらうか。例へば杉田横濱、曾根沼津、内海汐留等である。その前回に於ても太田横濱、花村上野等皆働ける人である。而も老齢職に堪へずでもない。然らばこれらは何故に辭職となつたのであるか、若しその理由が高等官の定員の餘裕を作る爲めであるならば、現業の第一線に立つものゝ資格待遇に恩典は薄いと云はねばならぬ。

私は事務所長時代に二度、名古屋局で一度、東京鐵道局で二度計五度この悲しい裁斷に少くとも預つて血を吐く思ひをした。

過去拾數年間直接間接に運輸作業に從事し、また親しくこれらの從事員に接して得た經驗によれば、現業に於ては指導者側の極少數を除いては、向上心の強い才幹ある人物よりも寧ろ身體が頑健で、志操が堅實で、而も永くその地位に甘んじて蔭日向なく働く人をより多く必要と

する。蓋し現業に於ては殆んどなすべき仕事の型は定まつてゐるからである。又一概にはいへないけれども、現業員の多くは他の業務に從事する人とは異なり、職を轉ずる念が薄く、その儘昇給昇進して、細く長く現場に居ることを希ふものが相當に多い樣であるからである。

鐵道の仕事は長い鎖を引いたやうなもので、その鎖の中の數節が立派であらうとも、非常に弱い鎖が一つでもあつたならば、全體の鎖の緊張は破れて業務上に支障を生ずる。故に首腦者としては、現業には少數の優秀從事員よりも、全體に素質のよい從事員を有することを誇とせねばならない。そしてこれには御互に競爭心理を薄くし、相排斥することなく、職務に忠實に働けば失態なき限り、永く使つてやる樣にして、その經驗を活用することを心掛けなければならぬ。これは私のみならず二、三外國鐵道實際家の言も亦さうである。エル・エフ・ロリー氏は斯う言つてゐる。

『大體に於て鐵道の如き大組織の中に立つて、技術又は事務を修得し、これを完全に實行し得るには二十二年間を要する。』と、又かうも言つてゐる。『自分の青年時代に理想とした目的に到達するには、特殊の場合を除いては、普通の人は四十五歳までかかるのを標準とする。』と門司でも東京でも取調べて見たが、長主任の平均の在職年數は平均二十六年はら二十七年の

間で年齡は平均四十七八歳である。これらは所謂現業の統率者であるから、身體健全であればなるだけ長く使ひたいものである。

今日の狀況は餘り學歷に偏重して、經驗を重要視しない傾向があるのではなからうか。私はここに大なる疑問を懷くものである。

顧みれば淘汰の事務を處理したのは前に述べた通りであるが、其話が持ち上つた回數は實行回數よりも多かつた。話頭に上つた都度私は極力これに反對したが、それでも遂に五回これに遭遇し私自身もその淘汰に直面するに至つた。兎に角私の平素述べてゐる主義の上からも又私の感情を滿足せしむる上からも、這般私を鐵道より去らして貰つたことは却て幸福であつた。

二五　再び本省に舞戻つて終に國有鐵道を去る

本省に轉勤したのが昭和二年三月中旬であつた。思へば大正六年の九月に本院(今の本省)を出て神戸に行き、十年振りでなつかしい運輸局の古巢に立ち歸つた譯である。その間、局の主腦者は、木下氏、中川氏、村井氏と代が替つて、今は門司で一緒に厄介になつたO氏であつた局員もH君、S君等の事務官を除いては全部變つてゐた。今更に人事の變遷の頻繁なるに驚き

入るのみであつた。滿鐵に行かれたI氏の後を受けて私は配車の事務をとつた。一體配車といふことは外部へは何をやつてゐるのか分らないから、貨物課と併合し、更に分類して、貨物第一課、第二課又は貨物賃金課、貨物輸送課とでもしたらどうかと直感した。

I氏が委しく仕事の引繼をしてくれたのが誠に嬉しかつた。その年度は改良費も少ないから能率を上げる停車場の小設備に力を入れて見ようと、その方面を着々進め、先づ豫算だけは既定通りに行きかけた。又貨物列車の短距離の輸送改善は鐵道自身から言うても自動車との對抗上から考へても改善せられねばならぬし、又一般社會から言つてもその必要があらうと考へ、その調査に着手した。

I氏より引繼ぎを受けた自動車の影響取調は、在官中に一部は完成してゐたが、九州關西殊に大阪附近の設備を視察に行つたきり、歸つて來て鐵道を去ることになつた。僅か二箇月半の在職で何をやつたか全く夢の樣であつた。

かうして五月十七日局員全部が私の課室に集まつて、私は局員を代表して、今回鐵道を去られるO運輸局長への惜別の辭とK新局長への歡迎の辭とを述べた。それはO局長の高調せられた鐵道の社會奉仕主義の下に、種々の仕事をせられしことを讃し、併せて吾々を鞭撻せられた

ことの御禮を申上げ、新局長に對しては同局長が從來運輸の經驗豐富なる上に、特に吾々運輸方面の者の弱点である經理關係の事項をも研究せられたので、所謂鬼に金棒といふ意味に於て今後は宜しく吾々を鞭撻御指導願ひ度いと申上げて挨拶は終つた。何とはなしにO氏に對する惜別の辭は、送るもの送られるもの、平常に似ず情胸に迫り、言葉が淀み勝ちであつた。O氏としても公私共感慨の深いものがあつたらう。實に十有九年共に手をとり合つて、同方面に進んで來た友人の、而も多くの未來を有する人の去り行くを目のあたりに見ては、私の言葉の口ごもるのも無理からぬのでつた。

その翌日私は運輸局長室に呼ばれて、K局長から私の辭職についての省の主腦者の意嚮を傳達された。當時私と同じ運命の下に、直に辭職を余儀なくされた人は他にも三、四あつたが、私だけは都合上多少遲れて辭職することになつた。兎に角辭職願に診斷書を添へて即時提出した。

昭和二年五月十八日私の鐵道生活は事實上その終りを告げたのであつた。

その日夕刻家に歸り靜座して壁間を見上ぐれば、

世難多事萬骨枯。　天下風色幾變遷。
年如二流水一去不レ返。　人似二草木一爭レ春榮。

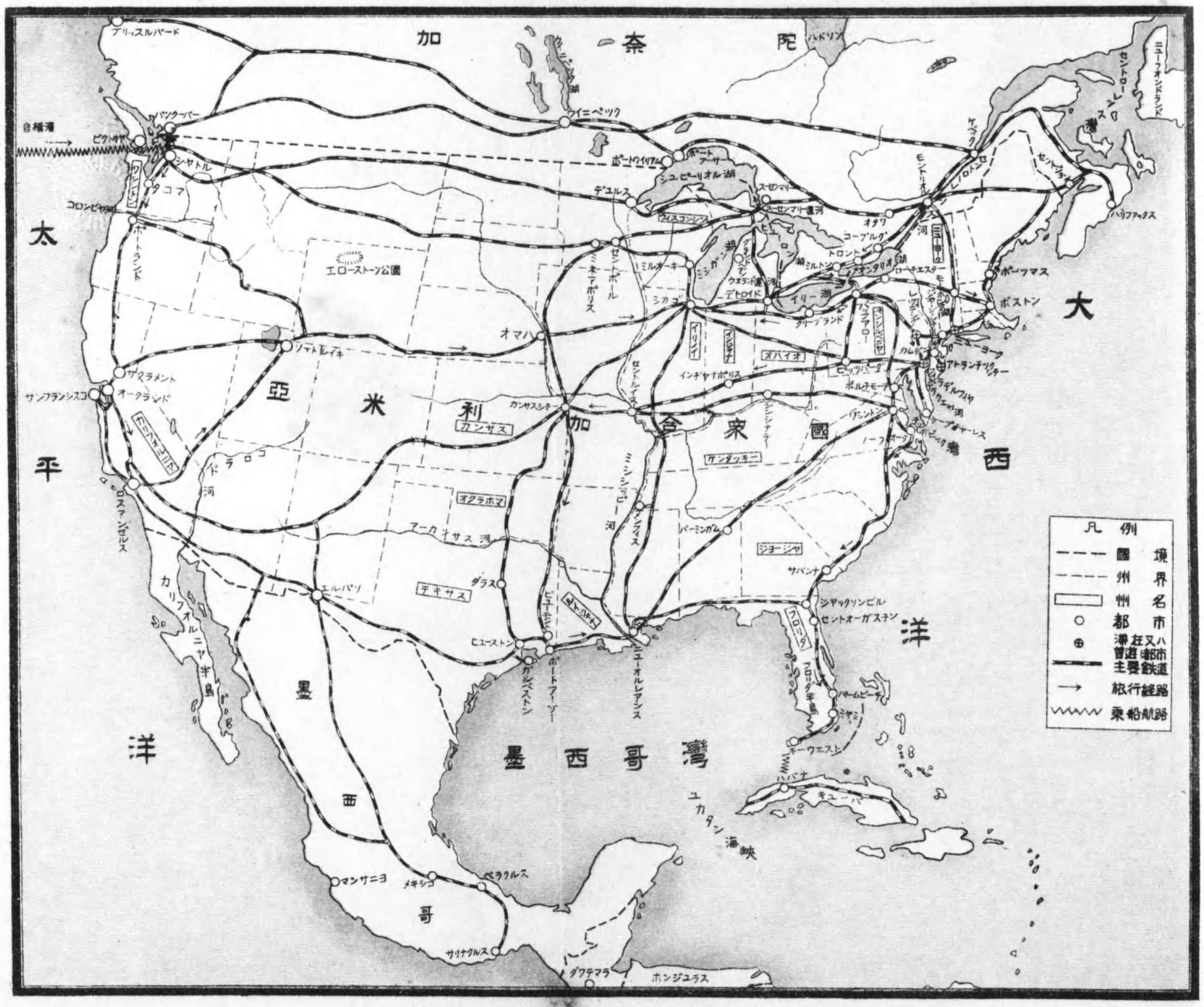
の一軸が私をして特に感慨無量の思を深からしめたのであつた。

數日を經た五月二十三日東京鐵道局勤務となつた。本省の僚友に別れを告げ、再び東京鐵道局に舞ひ戻り、庶務課に籍を置き、九月八日依願免官の辭令に接する迄は、靜養のため湘南の地に居を移した。私が東京鐵道局に殘骸を止めたこの期間中の感想は、やがて本書を書くに至つた動機となつたのであるから、私はこれを卷頭の『はしがき』に讓つて玆に私の長き鐵道生活に關する筆を擱く次第である。

附錄　滯米日誌

附錄 亞米利加旅行經路圖

附錄　亞米利加旅行經路圖



滯米日誌

「私の日誌は至る所に感想を書き連れて居るので、日記全體としては頗る浩瀚なものであるがその中の主なる事柄は大抵本篇中に挿入(中には日記その儘の箇所もある)したから、こゝに掲ぐるものは私が記述の順序を整へる爲に抽き出したもので、本篇に對する索引に過ぎない位のものである。」

大正四年九月廿二日

郵船安藝丸にて横濱出帆、池邊福雄氏と同船す。

この日以後は船中にて大平洋を渡る。途中行き違ひの靜岡丸にて歸朝中の福富、後藤、杉の三氏より無線電信を受く。

滯米日誌

十月五日

船中より靜岡丸を中繼して國許及び運輸局に左の無線電信を打つ。

十月六日

ビクトリヤ着、四時間上陸して再び船に引き返す。

十月七日

午前十一時シャトルに着す。この地人口三十萬、山を拓きて都市を造りしもの、街區に高低ある所以なり。日本人約三萬人。ユニオン・パシフイク鐵道會社の市内營業所主任ハドソン氏船に出迎はる。相携へてニュー・リツチモンド・ホテルに投宿す。氏よりポートランド桑港間、桑港市俄古間の無賃乘車證を送らる。

十月八日

今夜池邊氏の親友高橋領事夫妻より池邊氏と共に招待せらる。高橋邸にて晩餐後、池邊氏と共に加奈陀に行くことに定めて旅券の證明を乞ひ、同地棧橋よりバンクーバー行きの汽

船に乘る。運賃片道三弗なり。

十月九日

早朝バンクーバー着。朝食は加奈陀大平洋鐵道會社（C・P・R）の停車場にて採る。市中を廻り、且つC・P・R の貨物停車場を見る。晝食を採らんとして兩人相共に或る料理店に至る。この店にて日本人の食事を斷はらる。憤慨此の上なし。池邊氏に慰められて他の處にて食事を採り、日の暮るるを待ち大北鐵道（グレート・ノーザン）によりて夜行シャトルに歸る。此の行不愉快なること極まりなし。

十月十日

早朝シャトル着。午後池邊氏の市俄古行を送り、夜は活動館に行く。

十月十一日

ユニオン・パシフイツクの切符を買ひてタコマに至る。人口十五萬、大阪商船會社とシカ

ゴ・ミルウオーキー鐵道會社との貨物連絡をなせり。ここゝの輸出貨物停車場を見る。夜ポートランドに向ふ。

十月十二日

朝ポートランド着。この地人口二十六萬、オレゴン州三千の日本人の多くはこゝに住めり領事館に行く。午後はオレゴン・ワシントン・ナビゲーション鐵道會社（略してN・W）の貨物停車場を見る。夜は同郷の親族の家に宿泊す。

十月十三日

正午ポートランドを出發し、桑港博覽會行の急行列車に乘る。夕暮れ頃、桑港に派遣せられあるジャパン、ツーリスト・ビユローの佐藤、渡邊、藤野三君宛て間送電報（ナイト・レター）を打ち、翌日夜桑港着の旨を通ず。

十月十四日

夜桑港着。佐藤、渡邊兩君停車場に迎へに來らる。直に滯在の豫定なる知友の家に行く。

十月十五日

本日より、桑港滯在中は殆んど毎日パナマ國際博覽會に出勤し（出勤と云ふよりも遊びに行くと云ふ方適當なるべし）日本國有鐵道の出品物の監督旁々、ビユローの出品物の部屋に行きて彼の地の人情風俗を視察す。ハドソン氏の紹介に依り、滯在中ユニオン・パシフイク鐵道の人達と交際して種々の便宜を得たり。

十月十八日

佐藤、渡邊兩君と共に、博覽會場内の日本茶園に遊ぶ。こゝには日本服裝をなせる日本の娘在りて茶の給仕を爲す。その後屢々ここに三人連れにて來る。

滯米日誌

十月廿一日

ビユローの藤野君は、佐藤、渡邊兩君より先に桑港に來り、ビユローの出品事務を擔當せ

られしが、今回歸國につき、博覽會事務總長山脇氏は氏の送別の宴を、博覽會區域中の料理店カントリー・イン（ユニオン・パシフィクの沿線路の縮圖區の中のイエローストン國立公園中にあり）に於て張られ、小生も共に招かる。

十月廿三日

天洋丸にて藤野君出立せらる。國許へ託して物を送る。

十月廿四日

サクラメントに同郷の親族林君を訪ぬ。私の從姉の夫なり。その夜はここに宿泊す。

十月廿五日

林君と同乘して附近をドライブし、葡萄園や日本人のキャンプを見る。途次に州廳の天主閣に上りて下瞰すれば、加州一眸の下に在る心持す。叡山山頂の將門を氣取つて聊か排日の鬱憤を晴らす。こゝにて記念の寫眞を撮る。

十月廿六日

朝サクラメントを發して桑港に着し小川ホテルに宿泊す。

十月廿七日

正金銀行に行きて信用狀による金子を引き出す。

十月廿八日

久し振りにて博覽會に行く。

十月廿九日

朝ユニオン・パシフイクの營業所主任ブース氏と共に、南太平洋會社の貨物課長を訪問しロスアンゼルス行きを勸められ南下を決心す。

十月卅日

正午木下氏御紹介の三井物産會社桑港支店長長島氏を訪問し、午餐を共にして紐育の支店長に宛てたる紹介狀を頂く。夕、佐藤、渡邊兩君と共に桑港を去る小宴を開く。

十月卅一日

南太平洋會社の停車場に行き、トランクはロスアンゼルス迄預け、スート・ケースと手提鞄丈けを持ち、フレスノに向けて同鄕人を訪ぬべく出發す。佐藤、渡邊兩君見送らる。この日、夜道をとり違へてフレスノ附近にある日本人經營の變な宿屋に泊る。

十一月一日

漸く同村の一友人を訪ね當て、その父よりの傳言を果す。それより自働車にてキャンプに行きて見る。桃と葡萄とを作れど今は葡萄が盛りなり。勞働はなか〳〵苦しき由。この樣子にては弱き日本婦人は夭死するなるべし。空氣は乾燥、雨は極く少なし。呼吸器の疾患あるものは一、二年にて病氣になると云ふ。西ホテルに投宿す。夜になりて同鄕人の小學

校友達の誰れ彼れ、訪ね來りて夜の更くるを知らず。

十一月二日

小學校時代の友人に見送られて、朝フレスノを立つ。午後七時頃ロスアンゼルスに著す。林吉太郎氏（同村人）出迎へたり。ホテル・パシフイクに投宿す。

十一月三日

朝新舊青物市場（新市場は六丁目、舊市場は九丁目）を見に行く。模範的なるものと思はる。午後領事館を訪ふ。

十一月四日

ロスアンゼルス郊外二十哩の地点にあるローウェ山（Mt. Lowe）に電車にて登る。途中有名なる避寒地のパサディナを過ぐ。歸りは夕暮れに近く寒し。

十一月五日

ユニオンパシフイクの營業所主任ドーラン氏と共に、ソートレーキ鐵道の運輸課長を訪問して種々意見を交換す。ロスアンゼルス、オクデン間の自線内の試乘を勸めらる。

十一月六日

今日は久し振りにて雨降る。この地に發達せる市内、郊外兩電車の模樣を取調ぶべく、パシフイク・エレクトリツク會社の運輸副課長を訪ね、種々問答の末、色々のサンプルを貰ひて歸る。夜は同鄕人の林君の家に泊る。

十一月七日

林君及友人と共同經營せる百エーカー位の農園を見る。丁度トマトの季節にしてその採取に從事し居れり。一箱（小箱）市場價五十仙の由。午後はサン・ピドロの築港を見る。

十一月八日

晴天なり。惜しき別れをロスアンゼルス市に告げ、林君に驛に見送られ、ソートレーキ

經路をとりて、市俄古迄の寢臺券（十三弗五十仙）を求めて（乘車券は別）パシフイク・リミテッドに乘り込む。感想を記して曰く、

『最早米國西部地方は大部分の見學を了へ、再び來らざる覺悟にてロスアンゼルス市に別れを告げぬ。余を乘せたる汽車は進行を始めぬ。ロスアンゼルスよりリバーサイドの停車場迄附近一帶は密柑の密林（orange grove）にして、今は恰も果實よく熟り實に見事なり。又少しく行けば列車は早やシャーレ・マドリ（Siare Madre）山脈を上り居たりき。この邊りには名も知らざる樹木、パノラマ式の草叢の中にあり。名を聞けば、カスタスの木（Castus tree）なりといふ。車中五十仙の晝食に舌皷を打ち、夕食は又一段と美味なりき。車内の鐵道係員の人々と種々物語せしが、日本の話もよく話題に上りぬ。今夜十時頃、列車はシラネバダ山脈を過ぐる由。』

十一月九日

朝雨、午後晴、列車中なり。朝十時頃ソートレーキ市に著く。ソートレーキはその名の如く大いなる鹽の湖にて、日本の琵琶湖を大きくせる如きものなり。列車の進行中その後部

に出て、余りにも美しき周圍の好風景を撮影せるに、そこに美しき、亞米利加の娘さん來り、『貴方は活動寫眞の御方ですか』といふ。大方早川雪州の一味とにても思ひしならんか。『いや私は記念のために撮影して居るのです』と答ふれば笑ひ居たり。

今夜は割合に早く床につく。汽車はソートレーキより東に向ひて走れり。如何にしても寢苦しく、時々腹痛の氣味あれば、起きて鐵道病院より用意に貰ひたる健胃劑を服用して眠る。

十一月十日

少し遲くなりて漸く起床。朝食は採らず。しかし腹の具合は少しは宜しきやうなり。汽車は頻りに東に進み荒漠たる平野の中を行く。

今日は天皇陛下の即位式當日なり。微臣遙かに皇祖の無窮を祈り奉る。

後部の展望車に行きしが、余りに込み合ひたれば、再び自分の座席に戻り、前にテーブルを置きてこの日誌を書く。本國出立の間際、芳賀彌吉氏が親切にも上海より送り呉れたる手紙の中に、市俄古の事のありしをふと思ひ出し、取出して見る。

正午を過ぐる頃、食堂より第一の知らせ（知らせは第一より第三迄にて、この第三が終り（ラスト）の知らせ（コール）なり）あり。朝食を取らざりし余は、第一に食堂に入る。汽車は益々東に進む。今晩七時にはオマハに到著し、明日の午前十一時市俄古に著く豫定なり。唯今大なる雹降れり（午後二時手記）

午後七時三十五分汽車はオマハに著く。余の乘るべき市俄古行の汽車の出發には未だ一時間を餘せば、幸ひ市内を見んとて、低き停車場を上り、道路上に出でたれど、最早暗くして前後も分からず。已むを得ず、引返し、停車場内に何か參考となるべきものもやと見廻すに『注意がき』の貼り出されたるを見る。『ユニオン・パシフィック鐵道會社は乘客が待合室内に置かれたる荷物に對しては責任を負はず。』と至極尤もなることを書けり。またクリスト教婦人青年會（Y・W・C・A）の小さきテーブルと椅子とありて、横の方に『婦人のしるべ』と題し、如何にもやさしき掲示あり。日中は會より出張し來るものと思しく日暮れたるにて歸りしならん。その掲示の文句を左に。

獨り旅する婦人に告ぐ。

一、不案内な市に行くには、必ず宿る安全な場所を調べておいでなさい。

一、家を出るときは必ず歸り道の切符を買ふ丈けの御錢か、または不事の出來事に供へるだけの小遣ひをお忘れあるな。

一、人に物を聞くには、必ず巡査さんとか、驛員さんとか、公職を持つた人にお尋ねなさい。

一、新聞廣告で仕事があるからと云はれても、又人より仕事があるから來いと勸められても、よく〳〵取調の上御承諾なさい。必ずうかと承諾をなさるな。

一、お困りの方やお迷ひの方はこの停車場内の『クリスト教婦人青年會』に御相談なさい

我が上野驛や大阪驛などには誘へ向きの注意なるべし。

午後八時オマハを發して市俄古に向ふ。

十一月十一日　晴天。

午前十一時に市俄古に於けるシカゴ・ノースウエスタン（Chicago North Western）鐵道の停車場に著く。今泉氏この地に居らるれば、電報を打ち置けば良かりしにと思へど後の祭り。荷物を赤帽に託して一時預けとしたる後、日本郵船會社の亀井氏をレールウエー・エ

キスチエンジ建物（ビルヂング）の中に訪ふ。道筋は昨日の『婦人のしるべ』にて見し通り巡査に尋ねて教へられし通りに行けり。こゝにて今泉氏に逢ふ。夜は芳賀彌吉氏の曾て泊られたるホテル・ハーモニーヤ（Hotel Harmonia）に泊す。

十一月十二日

今泉氏と打ち連れ領事館に行く。午後ワシントン街のガラント・ビルヂング（Garland Building）にユニオン・パシフイク鐵道の旅客課長フオルト氏（今はボストン・メーン鐵道の副社長、昭和、二、十、十四）を訪ね、道中の優待を謝し、尚ほ至る所この會社の營業所主任が種々便利を供與せられたることを謝せり。フオルト氏の部下のコース氏が木下氏と面識あるが爲め、斯る便利を計られたるものなり。

十一月十三日

今泉氏に見送られて午後一時四十分紐育中央鐵道により、市俄古より紐育に向ふ。

十一月十四日

午前十一時頃オルバニーに達し、ハドソン河に沿ひて南下し、午後三時四十分紐育市に著す。今泉氏に教へられたる通り、地下鐵道に乘りて百三丁目に下車し、角を廻りてホテル・マルセーユに著く。茲にて一安心す。

十一月十五日

三井物產に行き私宛の書面を受取り、午後はゼー・エフ・ムアー氏を訪ね、當分グランド・セントラル終端驛に近き青年會に下宿することにす。夜はホテルにて國許へ手紙を書く。

十一月十六日

青年會の四階の一室に陣取る。F副總裁御依賴の用務を果たす。

十一月十七日

今日は寒し。午前中はバテト氏の父君、即ち紐育中央鐵道會社の秘書役なる人を訪問す。

令息（曾て私と共に日本内地を旅行せり）は十一月廿日桑港著の船にて歸國中なりと云ふ。後に再び訪問すべく約して歸る。

午後一時杉本氏が市俄古より發信せるローマ字の電報を受取る。『明日午前九時二十八分ペンシルベニヤ鐵道のステーションに著くから宜しく』とあり。ローマ字電報は時として料金の安き場合もありて、吾々の間にては出來得る限りこれを用ひ居たり。

午後の殘りは領事館に行き、總領事にも書記生にも會ふ。ここにて穗積重遠氏にも會ひたり。

十一月十八日

杉本氏をペンの停車場に迎へに行く。會々晝に青年會の幹事會ありて、鐵道會社の重役も來合はせ、ムーア氏の發意にて到著の杉本氏と共に招待せられたり。杉本氏は鐵道青年會の余の隣の部屋に入らるゝことに定まれり。

十一月十九日

昨日の御禮の爲め、杉本氏と二人にてムーア氏をその役所に訪問す。英語の教師を青年會にて世話して貰ひ、以後閑あるときは杉本氏と二人にてそこに通ふ。

十一月廿三日

木下氏の紹介あるエーチ・アイ・ミラー氏（この人今は鐵道會社を辭し、轉轍器製造會社を創立經營せり。昭和、二、十、十四）を訪問す。エル・エフ・ロリー氏を御紹介あり。尙ミラー氏にも、先づ費府に行き、後、中部地方に行くことに御了解を得たり。

十一月廿四日

午前エル・エフ・ロリー氏を訪問す。種々談話あり。貨物取扱に關する小册子を頂き、ヤツクフアーソン氏の貨物賃率論を讀むべしと敎へらる。（この處の詳細は別に記せり）午後はハドソン終端驛を中心とせる小地下鐵道を見に行く。

十一月廿五日

好天氣、亞米利加の祭日なり。貧民の小供に物貰ひが許さる。私にも「お供へ物を下さい」（Give me thanksgiving）と云ふ子供あたりのたり。

十一月廿六日

市內の大地下鐵道（Interborough Rapid Transit Corporation）を見學す。（今日は大分變りし由。昭和、二、十、十四）地下中の車輛留置線內の防火裝置の完全なるに驚く。

十一月廿八日

今日は米國產の鳥を喰ふ日なる由。何處にても「ターキー」が鳥肉としては皿に載り居たり。

十一月卅日

愈々杉本氏に暫時の別れを告げ、ペンのステーションより目的地費府に向ふ。青年會を辭するとき二人の記念にもと、各自に寫眞を撮る。

經育費府間は九十哩にして、間もなく費府に著く。直にジョンソン博士に到著の通知を出

し御面晤の機を得たき旨を附記す。尤も米國上陸後に於て、二、三回動靜を通知し置けり。

十二月一日

ジョンソン博士より返事あり、明二日住居なるハミルトン・コートにて午後八時頃夕食を共にして面會すべければ、四二號と表はしたる電車に乘り、チエスナット三十九丁目にて下車すべき旨、詳細にその道筋を記載せらる。

十二月二日

昨日敎へられたる通りにハミルトン・コートに行き、博士及夫人にも面會す。共に食事を濟まし、夫妻と共に余が今後の見學方針につきて協議す。

十二月五日

ジョンソン博士に同伴せられレッデング・ターミナルに於ける第四階のフイラデルフイヤ・レッデング鐵道會社（畧してP&Rと云ふ）の專務取締役（ゼネラル・マネジャー）ダイス氏（今はこの會社の社長

なり。二、十、十四）を訪問し、博士より余のことにつきて種々御話しあり、明日の訪問を約して歸る。

十二月六日

ダイス氏を重役室に訪問す。種々希望を問はれたる後、支配人（ゼネラル・スーパーインテンデント）のユーイング氏（今この人は副社長兼專務取締役なり。二、十、十四）に紹介せられ、爾後この人の指示に從ふこととなれり。氏は誠に溫厚にして親切なる人なり。

十二月七日

ユーイング氏より全線通用の定期乘車證を受け、先づ全線を巡遊し來るべく指示せられ、各地の營業事務所長に添書を貰ひて案内を乞ふこととす。

十二月八日

費府を發して北行六十哩、レッデング市に來る。この地人口約十萬、鐵工業、メリヤス工

業盛なり。鐵道としても四通八達の接續地点なれば營業事務所を置き、また鐵道工場もあり、營業上重要地点なり。營業事務所長及び驛貨物主任 H. M. Jenken 氏に會ふ。

夜はこの地の第一流のホテルに泊る。

十二月九日

昨日より種々考慮の結果、暫くここに落ちつくことに定め、その旨ゼンケン氏に依頼せしに快諾せられて下宿を世話せらる。北八丁目ロング氏宅に假寓を定む。ロング氏は驛貨物掛兼輸送掛にて、年齢二十五歳、姉二十八歳母五十歳の三人暮しなり。私はその家の三階を占領す。三食付一週間十弗なり。

十二月十日

驛貨物主任ゼンケン氏の役所にて貨物事務を研究す。主任の室内の一隅に余の机を入れ、机上には東部地方貨物等級表、特定賃金表、貨物運送に關する會社の規程等を備へ、準備を整ふ。この日よりレッデングを去る迄は、朝八時にこの役所に出勤、正午十二時より一

時迄は食事に歸り、一時より午後五時半迄はここを根據とす。余が『レッデング貨物主任室の三ケ月』の感想はこの時代に書きし日誌の連續なり。

十二月十四日

レッデングのロータリー倶樂部に招かれ小演說をなす。この地在住の日本人は余一人のみ。

十二月廿一日

紐育に至りて杉本氏にも面會し、森村商會に行きてレッデングの人々へのクリスマス・プレゼントを買ふ。一泊す。

滯米日誌

十二月廿二日

紐育より歸り、主任の意見を聞き、それぐ〜贈物を配付す。

十二月廿四日

本日はクリスマスの夕なれども、別に取り立てゝ云ふことなし。
國許の弟より文官高等試驗及第の報に接す。喜んで返事を書く。

大正五年一月一日

我國の新年と異りて何等平常と變ることなし。但し驛は休みなり。雪に風を交ゆ。迷信の幸福を取逃がさざる爲、朝早く起き出でゝ、戸口にある牛乳罎を取りに行く。雪中を家族の人に伴はれて、北方約五十哩の山地にロング氏の姉夫婦を訪問す。

一月二日

昨日の寒さに當りしものか、流行性感冒（グリップ）に罹り、發熱三十九度床につく。淋しきこと云ふ許りなし。醫師を呼ぶ樣に賴む。ロング氏の母君誠に親切に介抱せらる。

一月三日

發熱去らず、醫師來診す。獨乙風の醫師なるに、診察至極簡單にして、あれで分るものなりやと疑はるゝ程なり。醫師が隣の部屋にてロング氏母堂に注意せる言葉明瞭に聞き取れたり。『流行性感冒にて別に心配はなしと思へど、如何に變化するやも計り難き故、外國人の事なれば一應警察に届け置く方然るべし。』と。投藥を受く。『タブレット』型のものなり。これを服用して水を多量に飲む。

この夜苦し。萬一の場合を豫想して、國許その他友人に後事を託すべき相當の處置を爲し置く。ロング氏母堂來りて自ら用便の世話をなさんことを提言す。

一月四日　前日と變りなし。
一月五日　同斷。
一月六日　發熱漸く低下す。
一月七日　漸次快方に向ふ。
一月八日　同斷。
一月九日　殆んど全快す。

一月十日

漸く床を離る。余り好まざるも毛絲の『スエッター』を買ひ、防寒用として著す。

一月十四日

ロング氏と、費府に住せる氏の實兄を訪問す。一夜その宅に厄介になる。

ロング氏の實兄は余と同年輩にて親切なる人なり。以後エーチ・ロング氏と呼ぶ。

一月十五日

エーチ・ロング氏とその娘グラタス・ロング氏（當時九歳なりしが、先日高等女學校を卒業せし通知を受けたり。二、十、四）と共に郊外を散策して、三人にて寫眞を撮る。夕方レッデングに歸る。

一月廿八日

郵便日と見えて、私に宛てたる手紙十數通を三井物產より轉送し來る。國許へ手紙を書く

二月二日

夕レッデング市に於けるエルクス婦人倶樂部（Ladies Auxilialy of the Benevolent Protective Order of Elks）の請ひにより、覺束なき英語にて日本婦人の結髮につき演說す

この夕べはドレスなくして洋服店より一晩賃借せり。

二月廿三日

國許の父に書面を書く。その中に『こゝに來りて驚きしは、信用の發達せることなり。如何なる中流以下の人にても、銀行に金を預けて小切手帳を貰ひ受け、これによりて買物または家賃の支拂等をなし、決して現金を家に置かぬことなり。』と報ぜり。この日ゼンケン主任の役所に於て、私のレッデング貨物主任室時代の感想錄斷片の最後を書き終る。

杉本、今泉氏來訪につき、一夜の宿泊及び接待につきて協議す。

二月廿四日

杉本今泉兩氏の來訪あり。一泊せらる。下宿の家族も加はりて歡談に興ず。

二月廿五日

來訪の兩氏と打ち連れ、レッデング公園、鐵工場、メリヤス工場を見學せり。後兩氏紐育に歸らる。

レッデング市に於ける一通りの見學を終へたるをもつて、更に營業事務所の見學を思ひ立ち、豫て願ひ置きしに、費府に於ける紐育營業事務所長シー・エー・ビーチ氏が世話せんと申出でられし由にて、費府に歸るべく決定す。

三月一日

費府に於けるゼンケン氏の知友（Mrs. Raufman）の家に下宿することに決定、朝出發す。夜發熱す。原因不明なり。

三月二日

レッデング・ターミナルの樓上、フィラデルフィヤ・レッデング（P&R）鐵道の一營業事務所に於て、主席書記フレデースキ氏の横に机を並べて同氏の指導を受く。恰かも國有鐵道に入りたてのS氏の如し。以後はこの役所に毎日通ふ。

三月三日

國許の妹清子死す。年十九歳。

三月十六日

東京木下局長より電報あり。

『留學延期は未だ辭令出ぬも、總裁の内諾を得たるにつき、その積りにて行動せよ。』また『轉學本日承認になれり。』と。『留學延期その他拜誦』と返電す。

三月廿日

留學延期内定せし旨を、當地より國許の父に報ず。

三月卅日

再び銀行事務の發達につきて父に報ず。余自身も小さき小切手帳を貰ひ受け、これにより て書物の注文その他下宿料の支拂をなし居たり。

四月一日

午後ジョンソン夫妻と、ペン大學の博物館にモルガン家蒐集の支那陶器の展覽會を見に行く。博士夫人より支那固有の藍地梅模樣の陶器につき質問を受けたるも、答出來ず。

歸途ハミルトン・コートにて夕食を頂く。

四月二日

エイチ・ロング（詳しくはH. W. Long）氏を訪問し、相携へてその附近を散歩し、寫眞を撮りて貰ふ。その際氏に對して、下宿を代へたければ、氏の家にて世話を願ひたき旨依賴したるに、細君と相談すべき旨を答へらる。

四月五日

臨時列車にて費府の對岸より五十五哩を距る大西洋沿岸のアトランチツタ・シチーに行く

制服檢査のためなり。

四月六日

エイチ・ロング氏の撮影せる寫眞を父母に送る。

四月十二日

再びアトランチツク・シチーに行きて寫眞を撮る。

滯米日誌

四月十五日

再び。ポート・レッデングに來る。ポート・レッデングは紐育市を距る十七哩の地點にありて この會社の輸送する石炭を紐育地方に出す關門なり。（再び。とありてその前に一度來れる記憶あれども、日記に記載なし。）この夜家に歸りて、撮影せる寫眞の引き延しをロング氏

に依頼する爲、彼の宅を訪問す。

四月十八日

河野技師來りて相共に P&R（フィラデルフィア・レッディング）のポート・リッチモンド（ポート）操車場に行き、石炭の貯藏取卸その他對岸カムデン行きの曳船式貨車渡船（カー・フロート）を見る。この渡船費用は貨車一車七十仙乃至一弗にして、距離一哩內外なり。一日約三四百車を渡船せしむと云ふ。

四月廿日

レッデング市貨物主任ゼンケン氏來り、一緒に費府の阜頭よりデラウェヤ川を下り、海軍のヤードを左手に過ぎ、チエスターに迄行けり。同地は工業地にして一驛の貨物收入は、私の舊任地長野運輸事務所管內の全收入と略々同額なるため、記憶に便なりき。僅か片道十五仙の賃金にて、往復一時間にも亘り新鮮なる空氣に觸るゝことを得て愉快なり。

この夜、先にポート・レッテンクにて寫し、ロング氏に依頼し置きたる寫眞出來上れるを

もつて、これを葉書として木下局長に送り、尙左記の文を加ふ。

『拜啓御親切なる御書面有難く拜誦仕りました。小生數日前再びポート・レッデンクに參り一艘の曳船（タグ・ボート）が三艘の渡船（フロープ）を曳き行くところを寫眞に撮りましたから、御送付申上げます御承知の如く貨車渡船（フローチング・サービス）や艀舟事務（ライト・レージ）は、鐵道の業務上より云へば、寧ろ附屬的のものでありますが、四面海なる我國に於ては特に研究する必要ある樣に思ひます。北海道連絡や四國連絡は勿論として、大阪や東京灣の海岸または河岸にローカル・ステーションを造り適當な場所から水上に貨車を浮かせることは如何でありませうか。』

四月廿一日

電業事務所、規程主任セラー氏の室に行き、車掌や機關手の試驗、養成の模樣を見、試驗用紙を貰ひて試みに自分も答案を認め見たるも、仲々難かしきものなり。その後少しく役所の事務に倦みたるときは、この人の室に行きて試驗の模樣を見學す。セラー氏は六十歲前後の柔和なる人なり。

四月廿三日

『イースター』の日なり。色のつきたる卵、雞の菓子等(キャンデー)を飾り、子供等喜びてこれを喰ふ。また鼠の形をせる菓子（Eeaster rat）を作るを常とす。

十五人の日本の留學生と共に、費府の北方約二十五哩のバレー・フオージに行く。ワシントンが大本營を置きし舊跡なり。スキユールキル川その横を流れ、一寸廣大なる原野なり。（最近の消息によれば、約二百エーカーの土地の寄附ありて、ペン大學はこの地に移轉すべき計畫ありと云ふ。二、一〇、一五）このバレー・フオージは、日本ならば筑紫の太宰府の跡または名護屋城趾にも比すべき地なり。

四月廿五日

ツレイン・マスター次席のワグナー氏と共に紐育營業事務所管内の地方貨物列車の作業を見に行く。貨物列車の後部制動手の役目は列車の後方を防護するにありて、常に列車を離れ、後方の位置にあり。その外に三人の制動手と一人の車掌とは眞黑になりて荷物の運搬に從ひ、何れが車掌なりや制動手（乘組荷扱手兼務なり）なりや、識別出來ざる程なり。

到底我が國の比に非ず。また我が國の貨物列車乘組車掌の制服は、果して仕事に適當なりや否や、一考を要すると思考す。寧ろ地方列車には作業服を著せて活動せしむる方可なるにあらずや。

緩急車(カブース)の構造は良好にして、ベツド、机、臺所道具等も備はれり。（我が國も近頃は四輪三等車を改造し、次第にこの式になりつゝあれど、『ヨブ』の中の採光は何とか至急に考へざるべからず。現在にては佛を造りて魂を入れざる憾みあり。設計家を一度かの暗き緩急車内に入れ、實地檢分をなさしむる必要あり。二、一〇、一五）

小貨物停車場に於ける貨物上家の戸の『かぎ』その中の机の引出の鍵等は平素乘組車掌が預かり置き、驛員在らざるときは、乘務員に於て前記の鍵にて上家の戸を開き、荷物積卸の作業を爲すものとす。即ち荷物は車内より上家内に、または上家内より車内にと運び、また引出の中より通知書を取出し、到著通知書を入れ代ふるなど、少しも取扱を誤らず。

この方法は北海道その他地方鐵道に於て相當研究の價値あるべし。

要するに、取扱は出來得る限り簡易になし居れり。而して地方列車には停車時間にも制限なし。

四月廿七日、四月廿八日

亞米利加政治及社會協會（American Academy of Political & Social Science）主催の第二十回大會を開き、國際問題の討議あり。ジョンソン博士の勸めにより、入場券を貰ひ、出席傍聽す。この會はペンシルヴニヤ大學の教授連が中堅となれるものにしてその雜誌は有名なるものなり。（The Annuals of the American Academy of Political Social Science）

五月一日

愈々下宿をエーチ・ロング氏方に移す。

五月六日

この日より麥藁帽子を被りても差支へなし。故に麥藁帽子日（Strow hat day）と云ふ。この地の習慣なり。大體五月に入りて最初の一週間を過ぐれば、何時被りても人は笑はざる由なり。

五月十二日

この日營業事務所に於て何を感じたるにや、左の如きことを記せり。

『米國に於ては、小口扱は必ずしも貸切扱に先ちて早く送り出され、早く到著するものとは考へて居ないらしい。蓋し貸切扱の貨車は、直接目的地に發送され、中繼はあるが、荷物は直通するに反し、小口扱は大體に於て必ず中繼されなければならぬからである。我が國に於ては、傳統的に小口扱は貸切扱よりも早いものと思つて居るが、（引渡期間でも現に差異がある）別に賃金の中に速達に關する要素を加味して居ないやうだが、どうであるか。要するに、我が國では終端費用の相當に掛る小口扱を餘りに保護し過ぎては居ないか。これでは遂には速達扱（今の特別小口扱　二、一〇、一五）との境界が自然に薄くなる譯ではあるまいか。併し、品物による速達の方法は考へねばならぬ。例へば食糧品（マーケット・トレーン）の運送、腐（ペリ）敗し易（シャブル・フレート）き貨物の速送等は必要であらう。』

五月十四日

國許より多數の手紙到著せり。早速返事を出す。

五月十六日

ジョンソン夫妻と共にモーホンク湖に到るべく、余は午前八時にレッデング・ターミナルを發し、紐育に於て夫妻と一緒になり、レーキ・ショーアー鐵道によりて北方ハドソン川に沿ひてこれを溯り、ニュー・パルツ停車場に上陸し、馬車にて八哩を行き、モーホンク湖に達す。詳細は本篇にあり。

五月十七日　會議

五月十八日　同

五月十九日　同

五月廿日

モーホンク・レーキよりジョンソン夫妻と共に費府に歸る。

五月廿九日

モーホンク・レーキに遊びて面白かりしことを手紙にて國許に報ず。

六月一日

（都市の電車に關し、米國と獨逸との發達狀況を比較し、簡單なる感想を記しあり。恐らく Rome, Problem of city government と云ふ本にても見しものならん。

『米國では到る所の都市で一律（フラット・フェーア）の運賃を課し、乘換は無料または二、三仙を取つて居るが獨逸では區間制で乘つただけの運賃を取つて居る。米國流のものは、運賃の計算が易くて旅客にも便利であるのみならず、市の區域を擴大し、住宅と營業所とを區別して、人口を分散させるのに適して居るが、經營者として果して收支償（ペー）ふや否や疑はしい。併し運賃の引上は市民の反對が大きくて出來兼ねるであらう。また蒸氣列車と電車とが走る同一の區間に於て、電車の方が非常に賃金が安いのは如何なる譯であらうか。恐らく、電車のサービスは蒸氣と比較すれば、少し落（セコンダリー）ちたるものと見たのであらうか。

（この疑問は尤もなこと丶思はれる。東海道の汽車に乘るときと、省線中央線電車、及び私設の電車に乘る場合とは、その乘り心地が違ふやうである。從つて東海道の方を少し引上げても良い樣に感ぜられる。二、一〇、一五）

六月上旬（日付不明）

三度ボート・レッデングに行きて石炭積卸の模樣を詳細に取調べたり。詳細は本篇中にあり。この地より紐育迄は十七哩なるに、一噸の運賃二十仙と云へり。棧橋に於ける鐵道の責任はダンビングにて終るものなるが、若松の夫れと比較せば興味深かるべし。棧橋の費用は一噸につき直接人件費（機關車從事員の給與を除き）のみ三仙二分の一にて、鐵道の總費用（棧橋保存費、直接人件費等を含む、但し機關車從事員の給與を除く。）一噸六仙は鐵道にて負擔せる譯なり。紐育に行く石炭は全體の七割五分なれども、ボストンに行く大型艀舟（ライター）及び曳船（タッグ・ボート）も繫船し居れり。

六月中旬（日付不明）

この會社の支配人ユーイング氏の添書を貰ひて、レッデング鐵道會社と親善の關係にあり（實は株の大部分はレッデング系統（システム）にて所有せり。）セントラル・レールロード・オブ・ニューヨーク（C. R. of N. G）會社に行き、紐育港内の曳船式貨車渡船（カー・フロート）及び艀舟（ライトレージ）作業につき取調べたり。詳細は本篇に記載す。

紐育に到著する各鐵道はハドソン川の對岸ニュージャーシー州に終端驛を有し紐育側に各阜頭（ピーヤ）を持てり。故に對岸ニュージャーシーの終端驛より阜頭迄は貨車渡船（カー・フロート）にて阜頭のなき場所（或は個人の商店の阜頭）には艀舟（ライター）にて送るものとす而して艀舟には無料にてその取扱をなすものと、特別に艀舟料を加算するものとの別ありて、その區域は明白に定まれり。

（Free Lighterage Limit 參考 Parts of the United States）

滯米日誌

六月廿日

ジョンソン博士より書面にて『豫てワシントンに來る由を聞きしが、若し來らばウエスト・モーラントに宿泊する樣に。』との注意あり。蓋し博士夫妻は數日來首都に滯在中なりしが、博士のみ一時歸宅し居られたるものなり。尙ウエスト・モーラントの主人よりも私の

來泊を待つ旨の手紙を、前記博士の書信中に同封しありたり。

ジョンソン博士に御禮の手紙を出す。

六月廿七日

準備を整へて首都ワシントンに來り、敎へられし通りウエスト・モーランド・アパートメント・ホテルに宿泊す。夜食堂にて博士夫人と對談す。

六月廿八日

大使館を訪問して珍田大使に面會し、紹介狀を二三通頂く。博士の紹介狀と共に携へ聯邦(インター・ステート・コンマース・コンミッション)交通局その他に行く。

博士今日費府より來著せられ、夫妻と共に夜博士の友人タップリン氏を訪問す。

六月廿九日

商工省、印刷所等に行く。國許へ『この地は暑い〳〵』と書き送る。

六月卅日

ジョンソン夫妻と共に朝ワシントンを發し、ポドマック川を舊式の水車付の汽船にて十五浬を下り、有名なるワシントンの晩年を送りしマウント・ベルノン(Mt. Vernon)に行く。

七月五日

ワシントンより費府に歸る。

七月九日

フイラデルフイヤ・レッデング鐵道の石炭地方を旅行する爲め、レッデング市の舊居に至り、第二のお母さんに面會す。

七月十日

營業事務所長ビーチ氏に手紙を出して、いよ〳〵石炭地方に入る。

七月十一日

石炭地方々ハノイ・プレーン（Mahanoy Plane）を見學す。

七月十二日

石炭地方セント・クレーア操車場（St. Clear Yard）を見學す。線路延長四十八哩に達す。

七月十三日

P&R鐵道とニユヨーク・セントラル鐵道との分界驛ニユーベリー・ジヤンクション（New berry junction）を見學す。車號帳の記載方法中に我が國に採るべき點あるを發見す。

七月十四日

費府に歸る。

七月十七日

加奈陀旅行の準備をなす。

七月十八日

加奈陀旅行の途中紐育に立寄る。杉本氏も來られ、二三日遊ぶ。日本にて案内せし若きバーデー氏に會ひ屢々食事を共にす。

七月廿日

紐育を發し、オルバニーを經てボストンに至る。

七月廿一日

ボストン・メーン鐵道會社に社長付秘書のカンニングハム氏を訪ふ。氏はハーバード大學の教授を兼ね、特に輸送論に造詣深し。

加奈陀大平洋鐵道會社の營業所主任を訪問す。

七月廿三日（日曜日）

朝より小雨降り外出出來ざるため、ボストン感想の日記を綴る。

七月廿四日

市の地下鐵道を視察す。

地下鐵道は數年前に破產し、現在は破產管財人（リシーバー）の手によりて經營せらる。（これは現在に於ても同じてある。このリシバー制度については、近時漸く朝野の注目するところとなり、近く我が國にも何等かの形式に於て採用せらるゝに至るかも知れないものである。二、一〇、一六）

管財人の秘書エル・アーミステッド氏と懇意になる。

七月廿五日

アーミステッド夫妻と共に、ボストン郊外に庭球仕合を見物に行く。當日の呼び物の相手は我が國の熊谷氏なり。

七月廿八日

地下鐵道の役所を訪問す。

アーミステッド氏はこの會社の圖書館々長を兼ねたり。會社の株式につき氏との間に種々意見を交換し、尙近郊鐵道との連絡模樣の取調をなす。

この地下鐵道は、主要なる部分は地下にありて、地上にも幾分所有せり。然るにその名稱は（Boston Elevated Railway Company）なり。少しく奇異に感ぜらる。（アーミステッド氏は爾後毎年この鐵道の營業報告を私に送らる。參考になること多し。三、八、一）

七月廿九日

ボストン發、再びオルバニーを經てモントリオルに向ふ。

七月卅一日

モントリオルに至る。加奈陀第一の都會にして、人口五十萬、佛人多し。

暫く滯在し、次の事項の取調をなす。この港に於ける旅客貨物の取扱期間は五月一日より十一月末迄にして、冬期は河面凍結して船舶の通行不能のため、大西洋岸のセント・ジョンにて取扱ふ。

◇C・P・R會社を訪問し、英國加奈陀間の直通運輸取扱方法、及び輸出入賃率につき取調をなす。輸出賃率は一割乃至二割五分安く、輸入賃率は時として五割方安きことあり。行く〳〵は殆んど同一にしたしと、貨物課長トッド氏は語れり。

◇ 港務所

この港は政府の所有並に管理に屬す。この點は桑港、ニュオルレアンスに同じ。而してその水面に接せる地域は凡て政府の所有に屬しこれに線路を設け、政府の機關車にて各鐵道と協定して一定の場所に於て貨車の受授をなす。棧橋及び上家等は數量に應じて各汽船會社に賃貸す。

◇ 市内電氣鐵道を調査の爲め、モントリオル・トラムウエー會社の專務ハッチエソン大

佐（C. J. E. Hutcheson）を訪ふ。親切なる老人なり。

この會社はまた近郊運輸をも營む。賃金は市外の分に對しては地帶制によりて徵收し、行き止まりは引返線によらずループ線を使用す。

救助網は前部に出す代りに車體の下にフェンダーありて電車の前頭に何物か衝突すれば忽ち降下する裝置なり。一見せるところ最も良好なり。(H. B. Life car system)(我大阪市電のロックフェンダー之である。三、八、二〇)神奈川縣人堀尾毅氏外六名と晩餐を共にす。その席上ペン大學にて面識ある森海軍中佐一兩日前にこの地に來られしことを聞けり。

八月六日

午後四時モントリオルを發してオッタワに至る。この日暑さ甚しく、ホテルにて安眠すること能はざりき。

八月七日

總領事館を訪ね、そこにて森中佐と逢ふ。同氏との談話によりて、氏が殆んど余と同一の

行程により、湖水を巡遊せられしことを知れり。

八月八日（頃）

再びモントリオルに歸り、更に同地を發して南下し、バッフアローへの途中なるローチエスターに至る。この地にてバッフアロー・ローチエスター・ビッツバーグ鐵道會社（B・R・P・R）を訪問し、ローチエスター・コーブルグ間の旅客搭載用自働貨車航送船を見る。

八月十一日

バッフアローに來る。人口約五十萬なり。

八月十二日

バッフアローよりナイヤガラ瀑布に至る。市の中心より電車にて往復六十仙、二十三哩なり。イリー湖岸に於けるバッフアローを中心としたる船車連絡の模樣を見る。

八月十五日

クリーブランド市に至る。人口約七十萬なり。

イリー湖水に面し、ブラウン・ホイストを使用せり。戸畑にて使用せる炭積機と同一のものなり。蓋しこの地の會社より購入して据付けたるが故なり。

ブラウン・ホイスチング・マシナリー會社に至りて寫眞を貰ひ受く。

船車連絡に於ける商品貨物（パケージ・フレート）の取扱は、請負（ピース・ウアーク）制度にて一噸幾何と規定して實行せり。興味ある研究事項なり。

イリー湖岸に面する都市としては、人口の順より云へば一、クリーブランド。二、デトロイト。三、バッフアローなり。通稱エンジニヤーリング・ビルヂング（十五階建）は、機關車乘務員組合（B. F. of L. Engneer）の所有するものにして、紐育中央鐵道の如き大鐵道も、その建物中の幾室を賃借せり。

八月十八日

デトロイト市に至る。

自動車の都市（City of Automobile）と稱せらる。市民にはスラブ人、ポーランド人等多く宛然コスモポリタンの市なり。

この地を訪ふ者は何れもヘンリー・フオード氏の自動車會社を參觀しその待遇施設の優れたるに驚くをもつて常とすれども、技術者ならざる余は自動車の製造方法については了解すること能はず、唯その汽車積込の模樣を研究せり。

市の前面を流るゝデトロイト川は、イリー湖とヒユーロン湖とを連接するものなれば、この地は重要なる位置にあり。而してこのデトロイト川は、冬期は氷結するをもつて、川幅四分の三哩及びその兩端を加へて約二哩の間、工費約七百萬弗を投じ、河底に隧道を穿ちて線路を直通せる會社あり。これミシガンセントラル鐵道なり。その他の鐵道會社は渡船（フエリー）によりて對岸に客貨を渡すものとす。單に鐵道のみよりすれば、この都市は左程重要ならず。

八月廿三日

デトロイトよりミシガン・セントラル鐵道によりて再びナイヤガラ瀑布に出で、サスペン

ション橋（ブリッヂ）よりルイストンに出で、汽船にてカナダ、オンタリオ州トロント市に至る。この地はオンタリオ州廳所在地にして英國人多く、氣持ちよき落ちつきたる都市なり。小商賣盛にして、人口五十萬に近く、また天然の良港なり。港は市の所有に屬す。暫くこの地に滯在す。

八月廿七日

日曜日なり。朝未明より汽船會社のハーレ氏と汽船に同乘して『湖上に於けるナイヤガラ』（Niagara on the Lake）に上陸し、それより電車にてセント・カザリンに至り、工事中の運河を見、ロツク第六を訪ね、尙ほ運河航行中の汽船に乘りて二、三のロックを上下し、馬車にてボート・ダルイジーに至り、港口を見てトロントに歸れり。所謂ウエランド運河の見學なり。

八月廿八日

州の商工局（Board of trade）を訪ねて貨車渡船及び艀舟運送の範圍、利害得失につき意見

を交換して歸る。

八月廿九日

トロントを出發す。

九月一日

費府の舊居に歸る。

九月六日

紐育市のロリー氏に宛て、私のカンサス市行き打合せのため、面晤を得たきにつき、その日時指定をこひたき旨書面を出す。

九月十日

二、三日以來暑氣烈しかりしも今日は漸く涼しくなれり。

九月十一日

ロリー氏より來週水曜日（廿日）紐育市に來る樣電報あり。尙ほ復誦確認の書面秘書より到著す。

加奈陀地方旅行中なるジョンソン夫妻より加奈陀西部地方のフールトにて認められし書面到著せり。中に曰く、『概論して、加奈陀太平洋鐵道會社の經營せるホテルのサービスは可なり。』と。

九月十二日

豫て鐵道列車從事員組合の綱領、規約等を取寄せ中なりしが、本日を最後に全部到著せり以後二、三日間これを讀む。

滯米日誌

九月廿日

紐育に至り社長ロリー氏に面會し、カンサスシティ・サザン鐵道會社に行くべき手配をなす。パーディ氏（若き方）を紐育中央鐵道に訪ねて歡談す。夜久し振りにて青年會を訪ね

て宿泊し、國許へ手紙を書く。

九月廿四日

エイチ・ロング氏と郊外を散歩し、寫眞を撮る。

九月卅日

廿四日に撮影せる寫眞を端書として、四五日中に中部地方への旅行に出發すべき旨を國許に報ず。

十月六日

午前八時費府を發し、紐育市を經てカンサス市南部鐵道會社見學の途に上る。

十月七日

夕六時セントルイスに著す。この地日本人に對して相當好感を有せるには却つて驚ける程

なり。數日滯在し、その間に於て公園内の大學に男女共學の有樣を見學し、更にロックアイランド鐵道會社の社長に面會して、鐵道經營の根本に關し、幼稚なる質問を連發して丁寧に敎へらる。その他種々の場所に顏を出して、得るところ相當多かりき。

十月十一日

父に書面を出す。

十月十二日

豫て執筆せる鐵道列車從事員今回の同盟罷業問題に對する報告書を完成し、總裁宛發送す

十月十三日

共同停車場（ユニオンステーション）に近き地方裁判所に赴き、陪審制度の公判を傍聽す。

十月十四日

運輸局の中川登代吉氏（今新橋運輸事務所長、二、一〇、一五）に對し、轉學願その他の屆等につきて種々なる面倒を依賴旁々左の一節を加へたる書面を發せり。

『扨て小生はセントルイスに於て一週間滯在致しました。この地は別府參事（後の經理局長）の仰の如く、往年の博覽會の好影響と目すべきか、排日の氣風を見出さないのは何より嬉しいことであります。當地にては到る所諸名士を訪問し、或る時は日本好きな鐵道の幹部夫妻にも御馳走になり、なか〳〵有益な御話を承はりました。又アスレチック倶樂部に於ける鐵道從事員並に市の實業家の會合にも列席し、各鐵道の營業事務所長會議をも傍聽し、或は鐵道事故防止につき從事員の家族會にも一場の所感を述べ、または鐵道青年會重役會にも臨席して、少しく日本の話をなす等大分大膽になりました。』

十月十五日

朝セントルイスを發しミゾリー●パシフイク鐵道に依りてカンサス市に至り、青年會に宿泊す。

十月十六日

カンサス●シチー●サザン鐵道會社を訪問し、ロリー氏の紹介狀を呈示して暫く重役室に止まる。

十月十八日

國許の妻に家族の安否を尋ぬる手紙を書く。

十月廿三日

運輸局某課長宛米國の鐵道電報取扱方等につきて報告す。

十月卅日

カンサス州ピツツバーグに至る。石炭鑛山に行き、この鐵道會社が選炭せる模樣を見る。歸途この會社の工場を見學し、尙ほ機關庫附近に於て用水を濾過（トリート）せるを見る。

十一月四日

國許の安否を氣遣ひ、手紙を出す。

十一月七日

國許の母死す。

米國大統領選擧日、感想を綴る。

十一月十三日

尙ほその後の感想を書きて、近著のニューヨーク●タイムスの得票地圖と、投票用紙の見本とを添へ、運輸局に送る。

十一月十五日

アラスカの子供と歡談す。感想を綴る。

十一月十六日

當地にロータリー倶樂部の別名の如きライオン倶樂部ありて例會を催す。余の指導者カフーン氏はその會員なるをもつて、余も招かれて一場の演說をなす。この會合には相當外部の人も出席するをもつて、豫め原稿を練り、且つ之をタイプライターに取り、用意して出掛けたり。

十一月廿三日、十一月廿九日

國許の安否を氣遣ひ更に問合せの手紙を出す。

十二月一日

芳賀彌吉氏に宛て長文の感想錄を送りて指示を求む。

十二月六日

國許の安否を氣遣ひ又更に問合せの手紙を出す。

十二月十日

午後十時カンサス市を發し、南へ八百哩眞直に下る。

十二月十一日

午後六時頃テキサス州ポート●アーサー（人口二萬）に到著し、ホテル●ブラザに宿る。

十二月十二日

カンサスシチー●サザン鐵道會社の運輸事務所長ウイリヤム氏に伴はれて、この會社の貨物施設及び二大石油精製所を見る。

十二月十三日

朝ポート●アーサーを立ち、ビユーモンド（人口四萬）に至りて精米所（Rice Refining Co.）を見學し、ヒユーストン（人口十二萬）よりガルベストンに至る。この地は人口四萬なれども、努力の都市なり。メキシコ灣頭遙かに故鄕を思ふ。港灣の設備を見る。

十二月十四日

午前中は尙ほ市内を見物し、午後ガルベストンよりビユーモンドに至りて、夕方此の地のライオン倶樂部に一場の演說をなし、宿泊す。

十二月十五日

午前十時ビユーモントを發して、サザン●パシフイク鐵道により、湖沼の多き樹林の間を過ぎ、夜ニユーオルレアンスに到著せり。ホテル●グルネワールドに宿泊す。

十二月十六日

故芳賀彌吉君の舊友ライブリー氏をニユーオルレアン、大北鐵道（グレート●ノーザン）（N●O●G●N●R）に訪ね、その運輸課にて面會せり。芳賀氏の事どもを語り、尙ほその夜は家庭を訪問して夕食の御馳走に預かる。食堂の傍に芳賀氏の贈られし黑竹の子供椅子ありたり。

ライブリー氏と共に港灣の設備を見る。後夫妻と共に市中を歩み、晝食をトード一料理店に採る。美味尙ほ覺ゆるが如し。この地ポート●アーサーと同じく、氣候春にも似たり。

十二月十七日（日曜日）

本日は雨天なり。終日市中を遊び廻る。

二月十八日

國許の父に宛て、この地より繪端書一組を送る。

十二月廿日

十日間の南方の旅を了へて、再びカンサス市に歸來す。ここは寒し。

十二月廿三日

カンサス市に於て知遇を受けし人々に別れを告げ、夜紐育に歸るべく出發す。

當時故國の妻に與へし手紙の一節、

『此の三ヶ月間は曩に費府にて費やしし十一ヶ月間よりも、鐵道經營について多くの知識

を與へられ、幾分かその秘訣を會得せし心地す。』

十二月廿五日

紐育著。

モントリオルよりこの地に來られたる松繩氏及び山田氏等に面會す。

杉本氏も參加して二、三日遊ぶ。

十二月卅日

費府の舊居ロング氏宅に歸る。

大正六年一月一日

朝レッデングに行きて舊居を訪れ、第二のお母さんに會ひ、昨年の今頃の懷舊談を試み、

夕方歸宅す。

ロング氏（貨物掛）結婚せる由につき祝品を贈る。

一月二日

ジョンソン博士及びホワルトン●スクールの學長に會ふ。特別待遇の意味にて正式に卒業生級に入學を許可せられ、凡ての講義を聽くことを許さる。

一月三日

學校始まる。

一月七日

またアトランチック●シチーに行く。

一月十四日

朝紐育なる松繩氏より左の書面來る。

『明十四日(日曜日)午後二時ペンシルベニア停車場發、同午後三時五十六分西費府(ウエスト・フィラデルフィヤ)停車場

著の豫定に候　著の上は宜敷御願申上候　先は不取敢一寸御報迄』

昨日附けの書面なるをもつて、午後停車場に出迎へ家に伴ひ歸る。

一月十五日

松繩技師と共にボルドーウィン工場に行く。氏は尙ほ一日滯在せらる。

一月十七日

松繩氏出發す。ロング氏妻君に對する氏の御別れの挨拶は誠に朴訥なれども、心の底より出でしものとして、夕食の時妻君喜ぶこと限りなし。

氏はこれよりウイルミングトン（N●C）に行かるる豫定なりと。

滯米日誌

一月十九日（金曜日）

午後八時十五分、ジョンソン博士より便宜の計らひを受け、費府地理學會の例會に出席して、『アマゾン川上流未開地の探險談』を聞く。

一月廿七日

學校の休暇を利用して、費府出發南方（東部地方の）旅行の途に就く。

先づペンシルベニヤ鐵道によりてデラウエァ半島を縱に南下し、チエサピック灣頭チャレス岬に至り、この地とノーフォーク港間の曳船式貨車渡船を視察し、更に汽船に搭じてノーフォークに渡る。

一月廿八日

ノーフォーク著。

一月廿九日（日曜日）

ここにて松繩技師に邂逅し、共に市の内外を散歩す。氣持ちよき都市なり。

二月一日

ウイルミングトン（N●C）著。

大西洋海岸鐵道の本社を訪ねしも得るところ少なく、哩切符を買ひて西下す。

二月三日

サバナ著。樹木多く美麗なる小都會なり。この地の繪葉書を一組國許へ送る。

二月四日

ジャクソンビルよりセント●オーガスチンに至る。フロリダ東海岸鐵道の本社所在地なり。セント●オーガスチンは古スペイン人の建設せし小都市にして、『ホテル●ポンズ●デ●レオン』(Hotel Ponce de Leon) に宿泊す。宮島に來りし心地す。この地のホテルの半數以上は冬期間のみ開く。蓋し年中を通しては收支償はざるためなり。大西洋に面せる有名なる古塞（ボート●サン●マルコ）を見る。九州名護屋城趾を追想す。

二月六日

セント●オーガスチンよりパーム●ビーチに來る。夜遲く、列車のヒーター不良にて風邪に罹る。宿舍何れも滿員にて小さき宿舍に泊す。九州宮崎縣の青島の如き所なり。

二月七日

パーム●ビーチより更に南下して、大小の島嶼上をコンクリートにて連接せる路面上を走り、キー●ウエストに至りてオバー●シー●ホテルに宿泊す。

ホテルの人々私を呼ぶに『キャプテン』の尊稱を以てす。多分日本人の來遊少なく、この邊に來るものは船長位のものならんか。

二月八日

一日滯在し、阜頭に行きてキューバとの船車連絡を見る。設備は至つて簡單なり。國許へ繪葉書一組を送る。

二月九日

朝キー●ウエストを發して歸路に就く。

二月十日

アトランタに來りて市中を見物し、午後費府に直行せんとす。

二月十一日

費府に歸る。

この日以後學校に通ふ。

二月廿七日

費府にて國許に手紙を書く。その一節、

『杉本氏は歸國の途に就かる。種田氏はボストンに居られるども、未だ面會の機なし。』

三月廿四日

午後八時十五分、ハミルトン●コートに於けるジョンソン夫妻の公式招待にかゝる宴會に

招かれ、ハートン博士の物價騰貴に關する講演を聽く。

四月二日

カリフォルニヤに在る同鄕の友人より、私の母の死を知らせ來る。驚愕して本國運輸局の木下局長宛左の電報を發しゃその返事を待つ。

『私母死セシコト確カナリヤ』

四月十日

木下局長より肯定の電報遂に來る。落膽この上なし。カンサス市時代の不安を思ひ合して悵然として何事も手につかず。歸心矢の如し。

紐育にあるマックファーソン氏に宛て、その二著書を邦語に飜譯したき旨を照會す。

四月十七日

マックファーソン氏より承知の返事（十六日付）來る。尙ほ歸國の際は立寄られたく、プ

レーアスのアパートメント・ホテルにて晝食を共にせんと言ひ越さる。

四月十八日

この日以後いよ／＼歸國の準備に取掛る。

ジョンソン夫妻に尙ほ屢々御目に掛る。夫人は殊に別れを惜しまれ、妻への餞別記念品を賜はる。

學校に暇乞をなす。

レッデングの舊居を訪れ第二のお母さんその他に暇を告ぐ。ロング氏の新嫁懷胎の兆あり女子出生せば私の滯在を永久に記念すべく、清子（亡き妹の名）と命名せんと云はる。（その後女子生れしが『キヨコ・ロング』と命名せられたり。二、一〇、一六）

フィラデルフィヤのP&R鐵道會社に暇乞をなす。

アトランチック・シチーに最後の名殘を惜む。

書籍類は堅牢なる箱を造りて豫め送り出す。

五月三日（日曜日）

午前八時ロング氏に送られて費府出發、紐育に至る。

五月四日

市俄古著。種田氏の旅宿に四五日滯在す。菊地氏も同宿なり。小野（諒兄）氏にも逢ふ。

五月五日

菊地氏と共に西部貨物等級委員會を訪問し、嵩高品につきて意見を交換し、尨大なる參考書を貰ひ受けて歸る。

五月七日

午前十時四十五分、種田、菊地、小野三氏に送られてシカゴ・ノースウエスタン停車場より桑港に向け出發す。

五月九日

桑港著。小川ホテルに宿泊す。ユニオン・パシフイク鐵道のブース氏に再會す。

五月十一日

桑港發シヤトルに向ふ。

五月十二日

シヤトル著。

五月十三日

領事館訪問、運輸局發の書面及び旅費等を受取る。二、三日滯在す。

五月十六日

シヤトル發、郵船佐渡丸にて歸國の途につく。

附　六月一日

金華山沖にて生野氏よりの無線電信を受く。

錄　六月二日

早朝横濱著。ピユロー佐藤氏船に出迎へられ、萬事同氏の御世話を蒙る。

正午頃東京著。

（終）

昭和三年九月二十五日　印刷
昭和三年十月　一日　發行　【定價貳圓五拾錢】

著者　大阪市天王寺區烏ケ辻町二二　岸本熊太郎

發行人　東京市麴町區富士見町一ノ二〇　益富政助

印刷人　東京市芝區高輪南町三〇　齋藤權

印刷所　東京市神田區今川小路二ノ一　鐵道青年會印刷部

終