

こと論を待たない。私の寡聞なる、まだ我國に於ては、鐵道年報や、鐵道要覽の外に、鐵道經營に關する根本資料、殊に日常の作業の大綱を首腦者に御目にかける方法が確立してゐることを知らない。我國有鐵道に於ては鐵道統計、而も監督の用に供せらるべきもの、作成の方法が不完全であり、その完成の時期も遅れてゐる。これは何れかの日に解決して鐵道作業の永遠の基礎を確立すべきものであらう。

また別に彼の尨大なる改良費、殊に電化や土木の費用の各項目について詳細に解剖してみれば、恐らくは事業の緩急による何百萬圓の振替へや、整理や、またはこれを有効に使用することも困難ではないであらう。主腦者はこの様な處女地を開拓して、公平であり、常識に富んだ裁決をなすべきであらう。

この『綜合』と『分解』とは、國有鐵道の如き莫大なる収入と經費とを取扱ふ處では特に必要であるから、その道の經驗者、専門家をして常にこの方面に注意せしめ、材料を集めしめて主腦者はその結果に就いて終始熟知して居らねばならない。我國に於ては、餘りに分科が多く組織が綱の目の様に、而も形式上立派に出來てゐる爲めに、主腦者は常にその渦中に巻き込まれてゐる傾きがある。従つて一時は主腦者がなくとも鐵道の仕事はやつて行ける。併し主腦者

が一段高所に立ち、何事をも指導して行かうとするには、これが材料を持たねばならぬ。また自らも勉強しなければならぬ。これには私の前に述べたことが必要になつて來るのである。

私は鐵道經營の基礎となるべき統計について今少しく述べて見たい。『費用の單位』の研究——これが我國では充分でない。今少しく作業の費用を解剖して研究して見たい。それには現在の貨車の換算制度を改正して噸數計算になすべきである。友人M技師によれば、何時でもこれを噸數に變更し得る様に、換算一車は重量十噸になつてゐるとのことであるが、風袋（自重）も噸數に直して、外國に於けるが如く『總噸數』を制定しなければ、眞箇の運轉費用は出て來ない。従つて作業の効率の擧がつてゐるのが判然と分らない。これ我國の先覺者が、經費單位の研究を喧しく云ふのにも拘はらず効果が現はれない所以である。

この總噸數の制定、これに従ふ總噸哩の計算こそ鐵道作業の革命であるが、鐵道の經濟的經營の聲の叫ばれる今日こそ、これを斷行すべき秋のやうに思はれる。

収入の單位も固より比較研究せねばならない。併しこれは經濟事情によつて如何とも致し難いこともあるし、又費用程に力を入れなくても早く分り易い。我が國に於てかく収入の方面が分り易いのは鐵道國有統一の結果であらう。

次に前述の米國で行はれてゐる百分率主義パーセンテージシステム、これは我國にも或る程度迄は採用しても宜しいかと思はれる。

例へば、この鐵道會社で、車輛修繕費が本年は總收入の一二%、線路建物の保存費が同一%、運輸運轉費が三〇%、總係費及雜費が二%、營業費が二%、計五七%、(この營業率オペレーティングレシヨは米國鐵道でもよい方である)の豫算であるとする、各費目の責任者はこれに依り根本において月々の割宛て豫算を作り、實際の結果が之を超過しない様に締めて行く。而してその實際の結果を早く知ることに関心し、翌月の十二、三日の頃には前月分の実績が分かるから、常にこの決算と豫算とを睨んで作業を監督してゐる。この點は探つて以て我が國有鐵道の模範とせねばならないと思ふ。

如何にして作業の實績を早く見る様にするか。これには色々の苦心もあらう、その會社の特徴もあらう。要は集計するに便利な様に、根本となるべき諸表類を作成しおき、また例の數字符號、例へば「形式第百號表」と云へば各費用の總括表を意味するが如く、取扱いに便利なやうにする必要もあらう。

この費用の分類、綜合を早くするため、大鐵道會社では電氣集計器を使用してゐるものも

あつた。私は歸朝後、當時ペンシルベニヤ鐵道に見學中の高久氏に、この機械の再調査を依頼すると共に、これが買ひ入れ方を叫んだ處、幸ひにして當時の責任課長S氏の快諾を得、その後またW課長の熱心なる主張によつて、今日漸次實行されつゝあるのは、誠に愉快に堪へないが、現在使用の方面で成績良好であるならば、それに鑑みて何よりも第一に費用の分類にこれを活用して欲しいものと思つてゐる。

(五) 鐵道經營に關する副社長との問答

私は南方メキシコ海岸へ旅行する數日前、カフーン氏へ特に私の質問に對し説明して呉れる時間を要求した。氏は中々忙しいので、夕食後社長室で種々の談話を交換した。こんなことが二、三日續いた。左にその時の私の質問の一部と氏の答辯とを掲げる。

問。米國鐵道に於ては作業費全體並にその各費目を總收入に比較されてゐる。然るに總收入なるものはそのとき々の經濟事情に依り左右されるが故に、これが營業率オペレーティングレシヨも亦動きその結果豫定したる各費目の數字は、必ずしも作業費を使用すべき標準とならざるが如き感がある。且保存費並に車輛修繕費の如きは、總收入の割合よりも寧ろ、實際上の必要を標準とする方が適切の様に思はれるが、貴見如何ですか。

答。米國に於ては御説の如く總収入との比較（營業率）を作るのが普通であります。何となれば私經濟の企業たる以上、入るを計つて出づるを制するのは自然の勢であつて、一方に於ては、多數の株主が控へて居りますし、他方に於ては相當の負債もあります以上、剩餘金を出さなければ株主は満足しないのみならず、その鐵道の名聲を悪くし事業資金の融通の途が絶え、遂に破産に至ることがあります。これが米國鐵道が収入と支出、兩者に著眼する所以であつて、またこれを目標とするのを便とし、而も他に適當なるものがないからであります。各費目につきましては、例へば、車輛修繕費の比率に就いて御説があつたが、矢張この費用も車輛を使用すると、しないとは作業の繁閑に依るから、總収入の比率をとつても差支へないと思ひます。保存費に就いては御説のやうな議論もあつて、この會社では毎年九月技師長が線路、橋梁、建物を検査し、尙他線の振合も斟酌して一哩幾何と費用を算し、必ずしも總収入にはよらないのです。

併し兩費用とも過去七、八年の比率を検査し、特別のものを除外して考へるならば、大体必要の限度を知り得る好参考となると思ひます。總収入と比較して、一番合理的と思はれる運輸運轉の費用でも、この費用が總収入に對して比率が上つても直に驚くには及ばない。

唯聰明にこれを審査解剖して、その然るべき理由を發見すれば宜しいと思ひます。

例へば、作業の單位即ち總噸哩等に對して運輸運轉費が多くならねば宜しい。また純噸哩（日本の噸哩）當りの貨物収入が減ずることがあつても多くは不景氣の爲めて、これも致し方がない場合がある。

尙他の鐵道との比較に就いても特殊の要素があるから、これらを考慮に入れて比較して欲しいと思ひます。例へばその鐵道が高級品を送るか、低級品（石炭、木材等）を送るか輸送が上下平均してゐるか、片荷になるか等は常に考へねばならぬことでもあります。

また改良費に金を使つてゐるかどうか、即ち終端驛の改良や勾配の變更、給水設備の完否等は作業費に重大な關係のあるものであるから、この點も亦考慮せねばなりません。

問。會社首腦部の取つてゐる報告類は限なく拜見しました。併し毎日の報告に運轉と配車との報告が比較的多いのは何故でありますか。

答。列車運轉の遅延並に貨車の状態は毎日の仕業の量を表はしたものでありますから、社長は毎日これを注意して見てゐるのです。また木材、石炭、石油等の産地に於ける生産額も、貯藏量（我國の所謂在貨に當る）も、貨車配給に重大な關係があるから毎日見てゐます。

問。それならば、毎週または毎日の報告類で、首腦者の最も重きを置かれるのはどの報告でありますか。

答。私達が毎週、毎月の報告中最も重きを置いて研究するものは、費用に関するものであります。またどんな風に割宛豫算を執行して行つたかも重大な項目であります。併し御承知の通り、その他の重要なものは幾十となくありますが、これを社長または私が自分で全部を見ることは時間が許さぬ場合が多い。仍て別に統計書記を置いてこれらの報告を解剖させ、その著しい變動のあるものは、その理由を明かにさせる様にしてゐます。

問。鐵道の經營組織につき、デパートメンタル・システム（縦斷主義また分科主義）と、デビショナル・システム（横斷主義また地域主義）とは經營の上から見て優劣何れにありますか。

答。御承知の通り、この二つの主義の優劣については、米國鐵道家中にも多年論争されて居るのであります。併し仔細に考へて見れば、一つの鐵道會社の内部は大抵「縦斷主義」になつてゐて各部門に分れてゐる。唯その内のオペレーション（作業部門）について總命令の發する根源が現場に眞近にあるか、または少しく上の方にあるかの相違である。即ち現場に近く命令の網を絞るか、又は少しく遠くで絞るかの區別であります。

縦斷主義の長所は、一人の人が頭に立つて仕事の分配に對して責任を負ふからして、一絲亂れず命令は上より下に徹底し、下の事も上に達するに早い。そして専門家が仕事をする關係上、この方面に知識ある人々を養成して完成せしむるに適するものであります。その缺點として各部の協調が足らないことになるのは止むを得ない事であります。例へば運輸側の缺點を保線側に押付けてしまつたり、またはその反對をやつたりする傾きがあるのです。

「横斷主義」は前記の缺點を補ふ長所があるけれども、また人は凡ての方面に萬能になることは出来ないから、全く知らない、即ち確信のないことに責任を持つこととなり、従つてこの不知の責任を分つべく、別に陰の責任者を置くの必要を生ずるが、これは經費の關係上考ふべき事でありませぬ。要するに何れが是とも、何れが非とも云へませぬ。多少國民性にも、また周圍の事情にも依るであらませぬ。私の會社は縦斷主義に依つて圓滿に行はれてゐると思ひます。

問。大きな鐵道會社は横斷主義、比較的小さな鐵道會社は縦斷主義に依る方がよいと思ひますが、如何ですか。

答。必ずしもさうではありませぬ。

(註) これらの點に於て尙詳細に研究しようとする人は鐵道夏期大學講座(大正十五年)の村上氏と私の講演をお読み下さい。

問。従事員組合に屬する人達は職務に忠實でありますか。

答。必ずしもさうではありません。

問。然らば組合員を使用しないのも一法ではありませんか。

答。これを哲學的に考へれば、組合員を使用しないのはその人を殺すことになります。而して組合の勢力は今や餘り力が強くなり過ぎて居るから、こんなことは、會々社會の動亂を起す基となります。従つて慎まねばなりません。併し鐵道との爭議衝突の問題は、何時かは起るであらうと思はれます。倫理上より言へば、今日書記連の給料は組合に屬する人よりは非常に安い。この點に於て今後注意してやらねばならぬと思ひます。彼等は相當の身成りをなし、靴も光らして置かねばならぬ。これに對する給與が一月六十五弗や七十弗では生活難に追はれ、一家の事を思うて仕事に専心努力することが出来ぬであらう。同情すべき事であり

ます。

問。保線、工作系統に於て材料と努力との費用の分割をして居るは、何かの重大なる意味を持つ

て居るのですか。

答。これらは事業不振の際に先づ努力を増加することを止めて節約せんが爲めであります。給料に對しても常に調査して居ると同じ意味であります。

問。「事業不振」の場合、鐵道は如何なる應急策をお採りになりますか。また私の知る處ではかゝる場合時間給の従事員の勤務時間を減じ、従つて給料の節約を計つて居られる様であるが、それでは従事員が困りはしないでしょうか。

答。さうです。不振の場合は何れの産業も同じくこの點に腐心します。それは、

一、先づ線路工手の勤務時間、一日八時間を一時間切落して七時間とし、(日曜は勿論休み)その一時間の時間給を節約する。

一、驛庫所の日勤者の公休日を短縮し、例へば月三回を二回として、一回分の給料を節約する。

一、入換機關車を廢止し得る處はこれを廢止し、乗務員及燃料を節約する。

一、工場に於ける職工の勤務時間を短縮して給料の節約をする一面、またその給料を支拂ふ公休日を整理する。

一、その他必要少なき職にあるものは一時解備する。

而して大體の見込みがつけば、漸次舊狀に復するのであります。成程従事員は困る場合も多からうが、かゝる困難なる時には致し方がない。舊狀に復した場合には、勤務年次の古いものより第一順位に雇ふ約束をして解備するのであります。これは亞米利加の鐵道の稍極端なる一つの現はれであります。「雇備の繼續」が脅かされるのは、御説の通りよろしい事ではないが、かゝる外科的手術を早く施さねば、病膏盲に入つて、終りには共倒れになるからであります。

問。「専用貨物側線」の敷設は獎勵せられて居りますか。

答。専用側線は非常に獎勵して居ります。その敷設費の負擔方についても、工場迄二千呎の距離以内は當方で敷設してやつて居ります。また先方で建設せしめて發送の貨車數に依つて運費の中からレールその他「固定財産」の費用だけを支拂ひ返すこともあります。用地は通常先方より提供するが、稀には幾分當方で持つ場合もあります。而して何れの場合でも地上の固定財産は勿論鐵道の所有であります。これらの種々の交渉は、要するに如何程鐵道に荷物を出すか、従つて如何程鐵道の利益にな

るかの問題によつてなされ、嚴格なる規定の下には行動せぬのであります。

問。職員を昇給せしむるに當つて、米國に於ては同一の位置に於て給料を上げる主義を採らずして、職給即ち地位に依つて給料を異にする主義を採るものゝやうであります。従つて昇給とは職を一段上げて給料を増加することを意味するやうであります。然るにこの鐵道のやり方は必ずしも他の商事會社の昇進又は昇給と同様なものでは無いやうであります。如何ですか。

答。鐵道では通常職給制度に依ります。この點は他の商事會社と異なつて居ります。而してその理由の主なるものは、鐵道は業務の性質上相當長大なる地域を有するから、多くの従事員を商事會社の如く一所に集中せしむる事が出來ず、各所に散在せしめなくてはならない關係上中々監督の目が届きません。勢ひ責任の地位に依つて給額を異にし、その地位即ち鐵道職務上の責任、社會上の地位としてこれを考へて給料を設定し、適者をよく調べてこの地位に置くことに力めるのであります。また一面かくして若い向上心のある人にこの地位(標的)を示して奮勵を要求して居るのであります。勿論同一の職にあつても給料を上げることは絶無ではない。かく申す小生等も常に同一職にあつて給料は上げられてきたのです。

問。各分課の長はその次の人を代へることが出来ますか。例へば局長は課長を、課長は掛長を、所長は掛主任を代へることが出来ますか。

答。さうです出來ます。併し一應上長と相談することが普通であります。併し急を要することがあれば、單獨の意志で斷行する場合があります。要はその位置にあるものが、上長の目より見てその地位に副はないものと見たならば、これを變へねばならぬ。人事關係は誰れが見ても公平でなければなりませんのであります。只感情に依つて左右することがあれば、その上長が責任を負ふことは勿論であります。輿論が承知せぬから無理な事は出來ません。

問。鐵道の財産を火災保險に付しますか。

答。この會社では建物、車輛、その他機械類または時として建物の中に入れてある品物迄も一々代價を見積つてこれを競争入札に付して保險會社と契約を結び、月に分割して毎月保險料を支拂つてゐます。定著物、及車輛類の代價は七五%を見積つてをり、その代價に應じた毎月の保險料は各費目中に分割計上してをります。

問。鐵道會社に依つては別に火災保險準備資金を積み立て、別會計の財團とし、これに依り取扱を爲すものがありますが、保險會社との契約と、二者利害は如何でありますか。

答。若し保險に付する目的物が常に堅牢不燃質所謂グッド・シェイプであつて、多く危険を感じない場合の如きは、別に財團を設ける方が便益でありませう。然らざる場合はこれを他の保險會社に移して、これと契約する方が便利であらうと思ひます。

問。會社の株式は、なるべく多數の人に分散せられた方が會社の爲めに宜しいですか、または少數の人の手に集中せられた方が宜しいですか。

答。サンタフェー鐵道やペンシルベニア鐵道の株式は多くの人に分散せられてゐます。従つてかゝる株主は利害を有するが故に、自己の線に乗り自己の線に荷物を送ることになる。殊に株主が沿線に散在してゐるときは、更に理想的であります。かくの如く、多數の人々が鐵道會社を管理して、誰が實際に勢力があるかを知らない様になれば、宜しいのであります。ペンシルベニア鐵道の誇とする處は、乗客中の四分ノ一が株主であると云ふていゝ點であります。これは少しく誇張に過ぎるが、併し競争線に對して業務成績に良好な關係を有することは勿論であります。但し株式が分散すれば、勢ひ下らない破壊的、壯士的な一、二の株主が出來易いが、これらは多數で抑へることが出來ると思ひます。

以上を以てカフーン氏との對話を打切るが、私は晝間斯様に大車輪になつて會社で勉強し、夜

間はまた私的生活の爲めに相當に忙しかつた。その私生活について一言して、この項を終らう。

(六) この頃の私生活とアラスカの一少年との物語

會社から宿に歸ると、その日その日の仕事を回顧して見る外に、「マディー」氏の「鐵道會社業務報告の解剖」とか「マクファアソン」氏の「貨物賃率論」等を讀んでゐた。晝の元氣にひきかへ、夜は何となく物淋しい感がするので、屢々故郷に父母妻子の安否を訪ねてやつた。今から考へれば蟲が知らせたともいふのであらう。この年の秋、母は當時岡山縣を風靡してゐた虎疫の冒す所となり十一月八日病院で黃泉の客となつてしまつた。子供は二階から墜ちて腦膜炎になりかけ、一時危殆に瀕して居た。従つて國許から手紙の來ないのも、固より無理の無いことであつた。その淋しい中にも一つの面白い挿話がある。私が辻堂の寓居で古い書面を整理してゐたとき、カンサス市で書いた左の様な日記の一節を書き付けた紙片が出て來た。

「今日は十一月十五日である。普通の事情の下ならば、この日は亞米利加の土地を離れるべき日である。考へると何だか淋しい様な氣がするが、また考へ直して見れば留學延期を願うていて善かつた。ほんの一ヶ年計りでは何事も研究出來ないではないかと、偽らざる感想が

湧いて來る。或は私が少しく準備が後れたせいでもあらうが、亞米利加の鐵道の事情が幾分理解の琴線に觸れて來た様な氣がするのはやつとこの一ヶ月前よりのことである。それ迄は土臺を作ると云へば立派だが、餘り能率を擧げ得ずしてその日その日を過してゐたことが多かつた。

「それにしても延期して貰つて幸福であつた」とは後には常に我心に浮ぶ印象であらう。また私はかゝることを望むのである。されば、この日は私が新生涯に入る記念として元氣を振り起さねばならぬ。私は今基督教青年會に止宿してゐる關係上、多少宗教じみてゐるが、今日は一つ善い事を行つてこの日を記念すべきであると思つた。何か何かと考へて漸く思ひ當つたことがある。それはこの一週間ばかりこの方、日本人らしい少年が、體には厚いスウェーターを、而も寒國で著る様なのを著てやつて來るので、何時か呼び止めて聞いて見ようと思つてゐると、今朝圖らず逢つた。この機會を捕へて、「お前は日本人かね？」と英語でやつた。返答をしないので、今度は日本語で、「貴方は日本人でありますか。」とやつた。少年はサー(君よ)と問返した。これはもう一度云うて下さいとの畧語である。その前に斷つておくが、亞米利加の若い大抵の人は、禮儀作法などあらばこそ、「ダシヌケ」に話を始めるのが常であ

る。これが私には常に何だか面白からず思はれるので、何時も始めは故らに低い聲で鄭重な言語を使つて見て居るので、往々相手方に聞き取れぬ場合があるらしい。實は餘りはつきり聞きとられても困るのであるが、この場合も思はず第一著に私の習慣が出たのであらう。ところが「サー」と來たので、今度は稍聲を大きくして英語で尋ねた處、相手は次の様な答をした。

『私はアラスカ人である。母は恐らく日本人であると云ふ事であるが、能く分りませぬ。』とて、多少日本人に縁のない事もない様子である。『今晚別に用事はないか?』と尋ねたら、『別段にない』と答へた。『それなら、午後七時にこの立關で逢ふことにしよう。』と約束をした。私は今晚は、うんとこの子供に御馳走をして話を聞いて見ようと考へた。この子供果して如何なることを語り出すか。』

この日記はこゝで止つてゐる。多分十一月十五日の朝、事務所へ行く前に走り書きをしたものらしい。その夜の日記は探しても見當らない。併し私は今も尙ほその夜の七時半頃、私とアラスカの子供とが、靜かな食堂の食卓に向ひ合つて、物語りをしてゐた光景を思ひ出す。彼の話によると、日本人夫婦が「アラスカ」に漂流して、そこに定著し、一人の娘の子を儲けて死ん

だ。その娘は間もなく土著の人と結婚して彼れを生んだのである。彼のまだ幼少の折母親は亡くなり、父親は充分に彼を養育しなかつた爲め、幾多の辛酸を嘗め、流轉してこの市に來てある小鐵工場に働いてゐるといふことであつた。彼は母親が記念にと残した日本婦人の頭の飾り道具について、懐しげに述べてゐた。とき／＼この場處で逢ふ約束をして歸したが、その後遂に逢ふ機會を失つてしまつた。この小説の様な物語りを、今少しく具體的に日記に收めて置かなかつたのを今更ら残念に思ふ。

一五、巡遊の場所とその時々々の所感

(一) 加奈陀旅行とその延長

私は大正五年の夏、住み馴れた費府の寓居を立ち出でて、北の國加奈陀への旅路を急いだ。途中先づポストンを訪ねた。

○ポストン

モーア氏等の添書を携へて、先づポストン・メイン鐵道會社に、社長付秘書で、種田氏が留

學中師事したことのある「カンニングハム」氏を訪ねた。氏はその少し以前にハーバード大學の教授になり、鐵道輸送の講義を擔任されてゐた。同氏は普通の書記より身を起して、今日の地位を築かれた人であつて、所謂「片手にハンマー、片手に書籍」と云ふ學俗一致のその態度に、私は少からず敬服して、同氏が教授になられたとき、その波瀾に富む經歷を本國の鐵道時報に掲載したと思ふが、その後同氏の「獨逸鐵道の作業に關する批判」の講演記録を讀むに及んで、益々逢つて見たくなり、わざ／＼訪ねて行つたのである。

ところが御得意の鐵道作業の集約的監督方法については近くこの方面の著述を公刊すること、仔細に意見を聴くことが出来なかつたのは残念であつた。併し、私は豫て我國の高級職員オハイの多過ぎるといふ考へを持つてゐたので、同氏に對して鐵道高級職員オハイの意義、職務及その數等につき質問し、親切に教へて貰つた。

去つて「カンニングハム」氏や「バーデー」氏等の紹介により、同鐵道の終端驛の設備や、船車連絡の施設等を見學さして貰つた。別に新しいといふものは無かつたが、唯終端驛の地積が廣くて、構内貨物取卸場附近には、到著の野菜や果物を競賣する場所があつたのが一寸異様にも感ぜられたし、また驛の中に卸賣市場がある様にも思はれて面白くも感じた。

それから再轉して、加奈陀行の準備行動として、加奈陀太平洋鐵道會社の營業所主任を訪ね輸出入貨物に對する港灣ポーツの差別運賃レイトについて尋ねた。合衆國の中部地方より産出する麥粉を歐洲に輸出するにつき、大西洋沿岸又は墨國海岸の輸出港まで運送するに、各その港の特徴等を參酌して運賃を協定してゐる。例へば麥粉百ポンドにつき、ボストンとニューヨークとは略等しく、費府が二セント安、ボルチモアが三セント安、ニューオルレアンスが五セント安と、段々に差等を附してゐるが如きである。

ニューイングランド地方の様な沿岸水運が發達してゐて、少し船着きの良い處では小口扱貨物の如きは直ぐ便船に取られ易い。ニューヨーク、ボストン間の如き、殊に著しい。この邊を旅行して見ると、港灣小島の多いのが、何となく我が山陽線に乗つてゐる様な感じを與へられるのであつた。一體こんな處で、鐵道貨物が船便に取られると云ふのは、運賃の關係と云ふよりも、寧ろ速達といふ點からである。船は夜便がよく發達してゐて、夜積んで朝到着することが出来るのに、鐵道の方は、貨車が驛に廻つて來てから荷積線に這入るまで、入換の多い等の爲めに容易でないので、結局目的地に著くのが遅れる結果となるからである。近頃は鐵道會社が特約して、荷物自動車トラックを運轉してゐるさうであるから、事情は多少は變つてゐるらしい。これ

らに對して營業所主任の意見も叩き議論もした。

最後に市内外の電車交通につき調査しようと思ひ、市街鐵道會社に行つた。處が、端なくも同會社備付けの來訪録中に、斯道の大家故平井博士等その他専門家がつい二、三年前來られた事のあることを見出し、話はそれからそれへと機み、長話をしてゐるうちに、その主席の書記で秘書役兼圖書館長のアーム・ステット君と別懇になり、二、三日腰を下してその會社を見學した。私は氏の盡力によつて各所を巡覽することが出來たのみならず、會社の圖書館をも開放せられ、充分の研究材料を與へて貰つた。この人は佛人系の血を享けた人で、男らしい又優しい人であつた。一日の閑を割いて、夫人と三人連れて郊外に「テニス」を見物に行つた。爾來十ヶ年、心易い知己として、毎年一、二回は文通してゐる。この間私の友人を幾人も同氏に紹介して御厄介になつた。

ボストン滞在中の私の日記を出して見ると、七月二十三日の處に、次の様なことが記してある。

▲ニューヨークからボストンに到着したのはつい四五日前であつた。

町の格好は至つて不規則なもので、外來客には勝手が分り難くて困る。先づ市街地圖を買つ

たが、それが又ワシントンあたりのもと比較にならぬほど分り難いものであつた。併し市街交通は電氣鐵道が四通八達して蜘蛛の巢の如く、大抵は地下鐵道とも連絡して居るのみならず、更に近郊にも網を爲してゐて、至つて便利である。丁度東京で須田町と云つた様な處にある地下鐵道の驛が「パーク・スツリート・ステーション」である。

ボストンもニューヨークと同じく、「大ボストン」と「固有のボストン」とを區別しなければならぬ。固有のボストンは所謂商業區域で、實業家の根城である。そして街路が狭ま苦し。

ボストンは費府と違つて、天然の良港である。けれども金融機關及商取引の關係で、今はニューヨークに押されて、この港に入つて來る船は第二流どこのものである。市としても大船渠を建造して、獨逸ハンブルグとの交通を隆盛にしようとしたが、戰爭の爲め使はれなくなつた。

學生時代にシー・エム・ケデー氏に教へられたウェブスター氏のバンカーヒル記念塔が、頭を去らなかつたので北部ボストンから河を渡つてチャールズ・タウンに出で、二十五セントを拂ひ塔の上に登つた。瞰下すると、港の全景が一眸の中にあつて、大小船舶の出入が手に

取る様に鮮やかに見へる。眼下に見へるのが海軍ヤード、その向側に水を隔て、「東ボストン」、橋を隔て、「本ボストン」が陣取つてゐる。

▲ボストンは古い歴史を有する町で、保守的の氣分が多分に横溢してゐる。米國に住むこと一ケ年、米國人は仕事が早くて實際的であるが、その物質萬能主義の文明と、一般に「カルチユアー」の少い現實享樂主義の風俗味とは、そろ／＼飽きが來てゐたのである。ところがこゝに來て見ると、街上の行人、電車の乗客の様子等、何となく落付いてゐて、品がある。ニューヨークや費府で見ると、ケバ／＼しい女連の浮れ出てゐるのを見ない。さても心地よきボストンである。流石に根底の古い都は違つたところがある。

▲洗濯屋から一足飛びにお醫者様

費府で一才知り合ひになつた海軍中佐の林氏が滞在して居られるので、一寸逢ひに行つた。途が中々知れないので、道に居る子供に尋ねた。子供は親切に教へて呉れた後、

「小父さんの職業は」

と聞かれた。自分はそれには答へずに、

「君この俺をどこの國の人だと思つてるかね？」

と反問した。

「日本人サ……」

と中てられた。

「ぢや僕がどんな職業だかあて、見給へ」

と云ふと、一寸變んな表情をして、

「洗濯屋に極つてら……」

と來た。私はすつかり情なくなつてしまつて、この小僧ツ子に何とか一言報ひ度いものと、

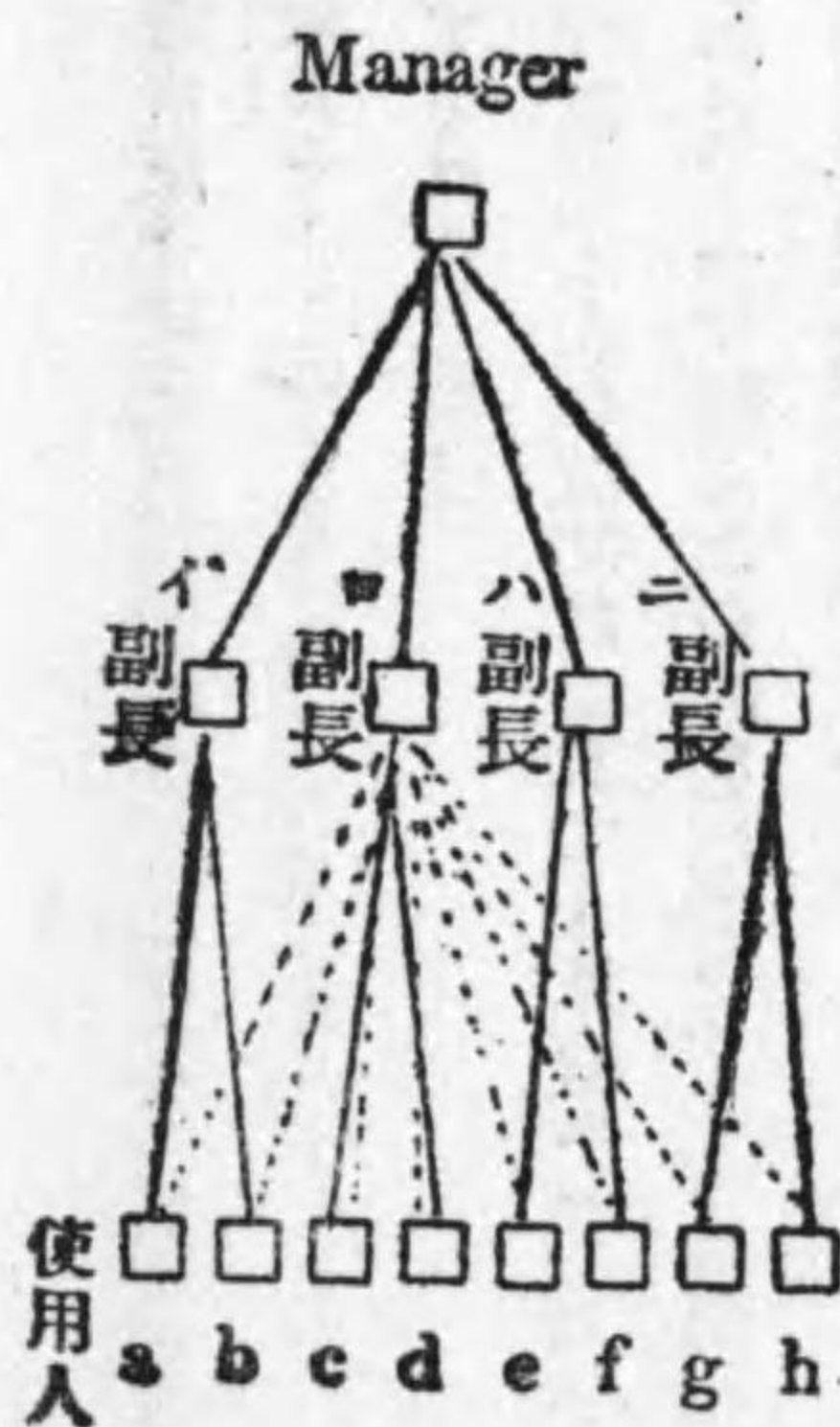
「君は日本人を見さへしたら、洗濯屋にしてしまふのかい？」

とやつた。彼は暫らく考へてゐたが、何思ひけん、

「でなかつたら、お醫者さんだなあ。」

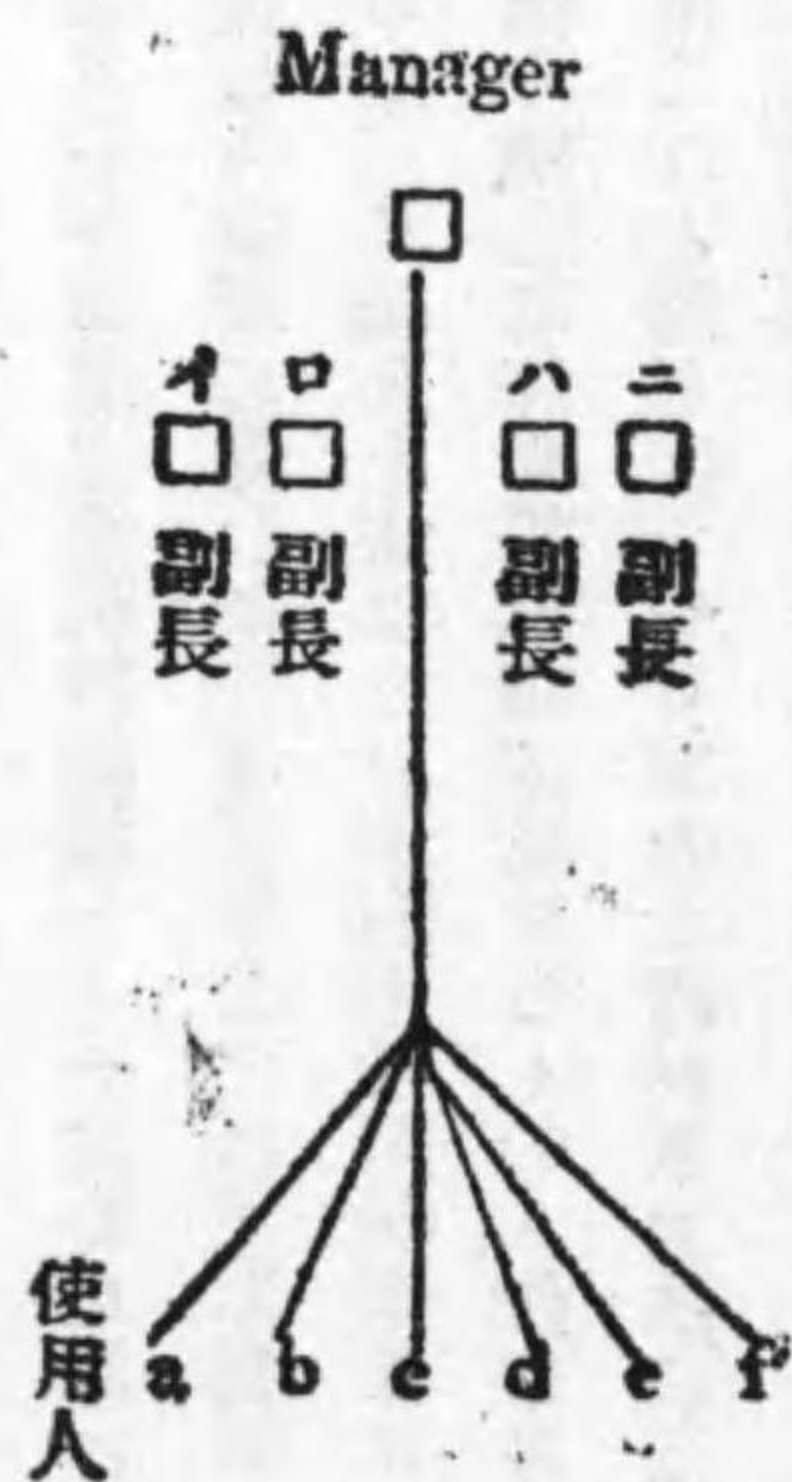
と答へた。私は笑ひながら別れアタフタと途を急ぎながら頭の中で、獨逸の昔話を思ひ出した。獨逸皇帝が御巡閱の際、帽子を脱がない者は、皇帝自身か、又は無學文盲なる農夫のみであつたから、帽子を脱がざる者を見れば行人は「汝は皇帝か農夫か」と迅問したと云ふ如く、洗濯屋から一躍お醫者になつてしまつたことを可笑しく思つた。

▲ボストン最大の百貨店に働いてゐるカー氏と突然道で遭つた。氏とはペン大學で一寸知り合ひになつてゐた。ジョンソン博士は彼の秀才であることを常に私に話されてゐた。聞けばこゝで「如何にせば使用人の仕事の能率を上げ得るか」と云ふことを研究してゐるとのことであつた。耳寄りな話であつたので、段々と話が進み、現在大製造工場や鐵工場などで採用してゐる、ティーラー主義とエマーソン主義との相違得失を論じた。氏の説も私もティーラー主義は工場を除いては我が國の鐵道業界の全体には適用出来ないと云ふことに一致した。参考までにこの二主義の根本觀念を述べておかう。



大抵使用人は各自の副長の指揮を受けるが、使用人 a, b, c, d 等はスピード(仕事の早さ)に關してはロ副長の命に従ふといふ如きものである。

第一次床次總裁時代に實行した本省(本院)の主任制度は、勿論範を獨逸に採つたのであるが聊かティーラー主義に似た点があることを想ひ起す。



イ、ロ、ハ、ニは副長、副長は支配人の補助事務員であつて、助言者である。使用人は直接に支配人の命令に服従して、命令は常に支配人から使用人に直接に出る。

この主義は命令者とスタッフとを區別したところが軍隊の組織によく似てゐる。カー氏の説では、前のティーラー主義は進み過ぎてゐて、今日の米國の組織では適用が六ヶ敷い。矢張エマーソン主義の方が宜しい。勿論産業の種類にもよるが、少くとも百貨店等事務的のものは、どうしても後者の方が良いといふことであつた。私は何だか氏の話聞いて、鐵道の業務組織の縦斷主義と横斷主義とに幾分似通つてゐると

思つた。

○モントリオル

加奈陀モントリオルは加奈陀屈指の商業都市である。セント・ローレンス河に沿つた河港で港は加奈陀政府の所有となつてゐる。こゝには加奈陀政府から任命された港灣管理委員なるものがあつて、海面は固より、一定の區域を定めて構内とし、この内の線路は勿論、機關車及乗務員の準備、貨車入換作業等の管理をしてゐる。而してこの構内に入り込んでゐる加奈陀太平洋鐵道、北大平洋鐵道、大幹線鐵道と、一定の地點に於て一定の料金を取つて貨車の授受をしてゐる。蓋し各鐵道に對し取扱を平等公平にする爲めであらう。また委員會は穀物起重機グレインエレベーターを所有してゐるが、阜頭及上家はこれが利用及取扱數量に應じてこれを汽船會社に賃貸し、汽船に對する穀物の積込取卸や貨車積に屬するものゝ作業等は汽船會社にやらして、委員會は干與しない。丁度これと同じ様なやり方の港灣が米大陸に三つあるさうで、桑港、ニューオルレアンズ、及びこゝがそれである。

このモントリオルの港は冬期温度の低下甚しく、爲めに河水が凍結するので、毎年十二月一日から四月三十日迄は船舶作業を休止する。その代り、この間は東北大西洋岸のセント・ジョ

ンといふ港で加奈陀發着の荷物が多く取扱はれる。

こゝには佛人が多い。電車でも劇場でも英佛兩語が行はれてゐる。日本の掲示や看板に日本語の外に英語を入れると同じ様なものであると思つた。こゝに加奈陀太平洋鐵道會社の本社がある。私としては或る事情の下に餘り氣乗りはしなかつたが、一寸訪問して貨物課長に面會した。次にこの時の會話を書いて見よう。

問。外國行貨物の運送の現状は如何ですか。

答。數年前より直通貨物引換證を使用し、(穀類は除く)手形をつけて銀行で取引させるし、(これは日本と同じ)直通貨物引換證に依らないものは、加奈陀太平洋鐵道會社の船荷證券を發行して、事實連絡の取扱をしてゐます。

また外國貨物は現拂、著拂の何れでも送り得る。荷主より個數行先を豫め通知を受けた驛所は、これを輸出掛に通知し、輸出掛は最近出帆の自己の船舶と(自己の船舶無きときは他を取調べて)交渉して場所スポットを豫約し、契約番號を確定してその番號をその申込驛に通知し、始めて受託することになります。

問。輸出入貨物の運賃は現在如何程ですか？

答。私の方はロンドンを目標としてゐます。

輸入雜貨について申しますと、こんなことになつてゐます。

冬 } ロンドン——セントジョン間一噸 (船舶の噸)
 セントジョン——モントリオール間 (一〇〇ポンドに付)

四二、六シルリング

夏 } ロンドン——モントリオール間一噸 (船舶噸)

二七、三セント

また物によつては幾分安いのもあります。

五五、〇〇シルリング

汽船運賃はロンドン——モントリオール間(港より港へ)の運賃がロンドン——トロント間(港より港へ)の運賃より安いこともあり、同じこともあります。これらは矢張大西洋汽船組合の規約によるのであります。

問。輸出入貨物鐵道運賃は内地鐵道貨物運賃より相當に安い様ですが、これは將來如何にせらるゝお積りですか？ (輸出貨物の方が一割乃至二割安い。)

答。追々には内地運賃と同一にしたい考を持つてゐます、海の運賃は、貨物の纏つたものになると、需要供給の關係により、或る時は一航路毎に運賃が定まることがあるといふ程不安定なものであります。故にその鐵道運賃を割引して、その全體の運賃の幾分を安くしても、不

安定の部分が多いから結局全額の運賃を負擔する荷主に取つては鐵道運賃割引の効果が認められぬこととなり、随つて輸出獎勵の趣意が達せられぬのであります。

輸入については一層不公平な點があります。直通すれば安く、内地に一旦卸して加工すれば運賃が高くなる結果を生ずるのである。例へば、鐵板の輸入品は、モントリオール

——トロント間が一〇〇ポンド十四仙であるが、材料のヅク鐵を一旦モントリオールに卸して加工し、鐵板として送ると、同じくトロント迄十八仙である。誠に不公平である。先年當會社は輸入賃率の五割方引き上げを政府に申出たけれども許可せられませんでした。

要するに加奈陀政府の政策としては、英國の殖民地として對英國干係を考慮し、輸出入貿易を保護助長して居ることは明らかであるが、鐵道會社としては利己的であると云へば云はれないこともない。けれども公平の見地より多少斟酌して貰ひたいものと思ひます。

次にこの町の市街鐵道の支配人ハッチェンソン大佐に面談したが、老軍人で面白い人であつた。もう亡くなつてこの世の人ではあるまい。そのとき遊覽電車で私を案内し、色々説明をして呉れたが、實に心地よい町であつた。

今少し長く居れば、M技師の來られるのに逢ふ筈であつた。S君も二、三ヶ月後にこゝに來

られたと、後で通信があつた。兩君の感想も居心地の良い處といふことであつた。この原因の一つは、こゝに色々と日本留學生の世話をして呉れ、而も俠氣ある快男兒堀尾毅君が居て、常に在留日本人の結束を固めてゐたからである。同氏とは久しく通信が無いが、古い日記によると相州小田原の人であるさうだから、その内に寸閑を得て訪ねて見たいと思ふ。

○イリー湖畔を巡る三都（クリーブランド、バッファロー、デトロイト）

人口から云ふと一にクリーブランド、二にデトロイト、三にバッファローである。

この中クリーブランドとバッファローとは同じ使命を有する湖岸の港で、取扱ふ荷物の性質も種類も略似てゐる。即ち遠くヴィスコンシン州の諸港、及びミネソタ州のデルス港より、二三の湖上を渡り渡つて水上約百時間、これより陸路製鐵業に於て世界に冠たるピッツバーグに行く鐵鑛石はクリーブランドに、また大鐵工場のあるベスレム、ボツダムに行くものはバッファローに到着陸上して、これより鐵道により目的地に送られる。これら二都の何れかに行つて見ると、總噸一萬二、三千噸級の鐵鑛石積貨物船が、器械的設備により四、五時間内に荷卸されてしまふのを見るであらう。殊にクリーブランドに行けば、炭積機が、そこゝに設備されて居るのを見て、我が北九州の戸畑を思ひ出すであらう。兩都市の取扱ふ鐵石の數量は、ク

リーブランドが稍多く、年九百五十萬噸で、こゝのペンシルベニヤ鐵道だけで年四百萬噸以上を取扱つてゐる。これが運賃を見ると左の通りである。

デルス——バッファロー（一、〇五〇哩）間 一噸 一、〇五弗

バッファロー——^{ベスレム}ボツダム間 一噸 一、四五弗

計 二、五〇弗

デルス——クリーブランド間 一噸 一、〇〇弗

クリーブランド——ピッツバーグ間 一噸 〇、七九弗

別に接續費として一噸當り一〇仙^{セント}を船より積卸設備を有する鐵道に支拂ふ、これは水路運賃に包含させてある。

こゝで書かねばならぬことは、米國でも加奈陀でも、鐵道や汽船の貨物運賃が經路により相當に差があることである、これは前述の港灣^{ポーツ}差別運賃と同じである。例へば

小麥及小麥粉運賃で見ると、
シカゴ——バッファロー間（湖上） 十五、五仙（百ポンドに付き）（内鐵道七仙）
バッファロー——ニューヨーク間（鐵道）

シカゴ—ニューヨーク間(鐵道直通) 一七、三仙 (百ポンドに付き)
即ち鐵道の方が二仙高くなる。

こんな差別運賃が至る處にあつて、各経路は各獨特のサービスにより、互に競争してゐる。北米五大湖が船舶の航送をなし得る期節は、何れも五月一日より十一月末迄位である。そして十一月卅日夜半迄に港を出てゐなければ、湖上運送の保険はつけられぬのである。

ク市、バ市共に、五、六の鐵道が何れもドックや積卸場を有し、作業が盛に行はれてゐる。一寸面白いのは、船車連絡の商品貨物を鐵道で取扱ふのに、時間拂にせずして、請負制度即ち取扱噸数を標準として一噸何仙で貨物驛手に仕拂うて居たことである。我が國で關釜連絡船の荷物取扱作業を請負に附して居るのと一寸似てゐるが、貨物驛手に對してもこの方法が成績がよいと云うてゐた。また或る鐵道會社の貨物上家には、腐敗し易い荷物(鮮魚、鮮肉、野菜等)のために冷蔵の貯藏室が設けてあつた。

ミシガン州デトロイド市は、正確なる意味に於てイリー湖畔ではないが、有名なヘンリー・フォードの大自動車工場のある處で「自動車の市」の名がある。歐洲諸國よりの勞働移民も多い。また自動車交通の市だけに、交通整理は誠に整然たるもので、安全地帯や進行方向別の白

線が實に明確に出来てゐると感心した。かく感じたのは、外國人の私ばかりでなく、米國の市の中でも模範的だと見へて、雜誌アメリカン・シティーにその年の十一月頃にこの事が書かれてあつた。

自動車工場を覗いて見た。採光、通風は勿論、掃除の行き届いてゐること、使用人の待遇の良いこととは私が茲に新に絮説するまでもなく、又常に、種々の勞働問題を科學的に研究してゐる。この點は丁度日本の大原氏の紡績工場の研究と似てゐる。私の著眼點は、自動車を如何に素晴しく製作してゐるか云ふことよりも、如何にしてこれを鐵道車輛に積み込むかといふことにあつた。外國行は枠入れにして車輪と車體とを取外して別となし、一車に六個(六臺)を積載し、一個の運賃はタコマ迄五〇弗と云つてゐた。何だか、買ひ度い様な氣がした。併し通常の輸送は全米を數十區に分つて、各區に集中工場があり、その工場迄部分品として送り、そこで組立てるのであるから、運送が非常に廉價に行はれてゐる譯である。

鐵道側より見たこの市は左程大したことはない。只冬は沍寒で、零下二十度位に落ち、附近を貫流する「デトロイト」川も時としては凍結して、旅客航送船も棧橋接著點に氷が挟まつて運轉に支障を生ずるから、有力なる鐵道會社は數百萬弗を費して河底四分の三哩下に、兩端に

勾配を附して約二哩の河底トンネルを作り、列車を通してゐる。ニューヨークのハドソン河底のトンネルと同じく、多分その道の技師連の研究に値するものであらう。只この土地はヒューロン湖とイリー湖とを接続する處であるから、その意味に於ては重要港とも云へるが、見方によつては港と云ふよりも大きな河岸にちよつと設備した位のものである。

五湖の中このイリー湖とシユピリオル湖とが一番湖上の運送が發達して、取引も多いといふのであるが、イリー湖上の貨物運送は一體どの位あるであらうか。統計の據るべきものは無いが、大戰前、このデトロイド河（ヒューロン湖とイリー湖とを連続する）を通過した荷物が年約八千五百萬噸であるし、後に云ふウエラド運河を通じてイリー、オントリオ兩湖を往復する貨物の年額約四百萬噸の半分が、これに加はるとして、それに地方的のものも相當にあらうから、イリー湖上の運送貨物量は殆んど一億噸近くになるであらう。そのうち鑽石、小麥、石炭が噸數に於て重なるもので商貨も相當數量に上るであらう。

翻つて我が國の模様を見るに大正十四年中日本の港灣と名づけられるもの殆んど全部に發着した貨物總噸數が、やつと九千八百萬噸で、大戰前のイリー湖上の輸送量に略等しい（而も大部分は二重に數へてゐる）。今更ながら天産に恵まれない國の貨物數量の少きを感じて、情け

ない氣がするのである。（大正十四年大日本帝國港灣統計を参考とす）

（二） 加奈陀に於ける鐵道と運河政策の回顧

加奈陀に於ける鐵道の建設は、一八三六年に始まり、私の巡遊當時約四萬哩に達し、その放資額は約二十億弗であつた。その後計畫はあつたけれども、資金の關係からか哩數は餘り増えない。哩數に對して投資額の少いのは各國中一番で、一哩當り五萬弗である。これ既成線に於ては、一、二の山岳地方を除き平地が非常に多く、大した河川もなく、建設が容易であつたためである。

併し考へて見れば、一八六七年聯邦政府が完成してから私の巡歴當時に至るまで、中央地方政府の私設鐵道に與へた現金補助金額は實に約二億三千萬弗、社債の保證を與へたものが殆んど同額、その他土地を無償拂渡したのも夥しいものである。そればかりでなく、政府は損失を招きつゝも比較的収益少き地方に鐵道を建設し、また運河を開鑿しつゝある。かくて尙ほこの間に僅ながらも國有鐵道を建設し經營してゐるのは、貿易年額十億弗を算し、土地尠大なるに人口は僅かに八百萬位で、その開拓に於て交通機關の必要を痛感したからであらう。

それにしても聯邦政府成立の當時を顧みれば、當時總面積三百七十餘萬方哩に對し、僅かに

三千餘哩の鐵道があつたに過ぎなかつた。然るに今日前述の如き發達進歩を見るに至つたのは補助主義の確立に負ふものが多かつたと云ふより外ない。我が國の北海道は勿論、現今の朝鮮も大いにこの點に考慮を拂ふ必要があると思ふ。

併し加奈陀の國有鐵道は實は經營が困難であるから、私の巡歴した大正五年當時に於ても、如何にして鐵道作業の効率を擧ぐべきかといふことが朝野の問題となつてゐた。英國の鐵道經濟學者「アッコース」氏の來米を機とし、政府は氏に依頼してその方法を研究し、またこれに關する小冊子を發行したが、我々が讀んで見てこれと思ふところは無かつた様である。所詮加奈陀に於ては、旅客輸送により成績を擧げることが六ヶ敷から、農林業を盛にし、貨物輸送による大量輸送の獎勵、貨物列車の無停車、緩速度の運轉をして、組成驛に於ける貨車の滯留を短くし、列車の經濟的運轉と、貨車の經濟的運用とを圖るのが、一番實際的である様に思はれた。

運河政策の實現については、聯邦政府確立後巨額（一億一千万弗）の費用を投じてゐる。これは米合衆國の運河政策とは違つて頗る有意義のものである。それは大湖（シユビール湖、ヒューロン、ミシガン、イリー、オンタリオ湖を總稱す）と大西洋岸を結びつけて、水路大英

帝國に至る政策である。五大湖の中ミシガン湖は全然アメリカ合衆國の版圖内にあるけれどもその他のものは片岸は合衆國側、片岸は加奈陀領となつてゐる。

この使命を有する運河の主なるものは、

一、スー・セント・マリー運河であつて、これはヒューロン湖とシユビール湖とを連結するもので、水深二十一呎長さ九百呎の船舶を航行せしめ得る。その横の方にアメリカ合衆國所有の大運河もある。これらの運河を通過する貨物は、年七千八百萬噸を下らない。加奈陀側の分はその約半分である。

二、ウエラント運河（長さ二十六哩四分の三）はイリー湖とオンタリオ湖とを接続してゐる。兩湖の水面の差は三六五呎と云ふ、加奈陀の獨占にかゝり航行可能の汽船は吃水十四呎以下で長さ二五七呎のものであるが、將來は吃水廿五呎長さ六百呎の船を通ずる様に計畫であると云ふ。普通の年で二千五百噸級の船が三千艘以上通過するから、私の巡遊の年は約四百萬噸の貨物が通過してゐる譯であつた。

三、セント・ローレンス河岸の運河
 モントリオールの西オンタリオ湖上に至る迄の河岸に數個の運河がある。これはセント・ロー

レンス河の本流が急流で舟を通ぜないから、河側に開鑿したものである。

英國の船舶は夏セント・ローレンス河を下り、數個の運河を経てオンタリオ湖上に浮び出で、トロント市に荷物を卸すか、またはウエラント運河を通じてイリー湖に入り、再轉してデトロイト河を渡り、ヒューロン湖よりスー・セント・マリー運河を通じてシユピリオ湖上に至り自國領のポート・アーサーやポート・ウイリアムに來つて、その持つて來た雜貨を卸し、小麥を積んで歸るのである。こんな統一したる運河政策は到底米合衆國のやうな極端なる民主主義の處では行はれない。現に米合衆國の運河は聯邦政府並に州政府が巨額の費を投じ、またはその株式を保有して建設したが、無益な處に開鑿した傾向あるが故に、その利用微々として甚だ振はないことを見ても判る。これに反し、加奈陀の今日あるは、始めから殖民政策の一端とし、國家の事業として聯邦政府がこれを斷行した勇氣と先見の明とがあつたことに依るものではなからうか。抑も、また米合衆國に於ては、鐵道が餘りに發達し過ぎてゐる關係上、爲政者がこれらに氣兼ねしてきた結果であらうか、兎に角大戰當初に於ては海運に關する世論が喧しく、從來の海運政策に一新紀元を作らうとして船舶院までも創設した。その後思ふ様に行かなかつたが、これに對し當時次の様な議論を爲す者があつた。私は今日に於てもその議論が慥かに一

隻眼を有するもの、言なることを疑はない。

「吾人は英國との條約に依り、四大湖水（ミシガン湖を除く）その他境を接する湖水面に互に軍艦を置かないことを約してゐるが、兩國の友誼は永久に深厚なるものである。併し國際上の交渉は變化常なきものであるから、一朝事ある際、英國は軍艦を派してセント・ローレンス河を遡り、自己の領内の運河を通過して、イリー湖上にあるパツファロー、クリーブランド等を一たまりもなく荒らすことを記憶しなければならぬ。吾人は何故に曩に巨額を投じたるイリー運河（パツファローよりハドソン河、オルバニー附近に至る）を改良しないのであるか、またはミシシッピ河を改良しないのであるか」

と。論旨は杞憂に過ぎないけれども、また憂國論者の言であらう。私は大正五年八月下旬トロントに留まること數日の中、一日の閑を割いて加奈陀中央政府の開鑿に係るウエラント運河に遊んで、二、三千噸級の商船の自由に航行せるを見、轉た英國の政策の遠大なるに感心した。宿に歸つて所感を書きつけたものが大體この文である。

(三) メキシコ灣岸への旅

○米國中部廣原の壯觀

僅か十日間ばかりの旅ではあつたが、頃は十二月嚴寒のカンサス市から暖い南國への旅行はこの上なく快適なものであつた。殊に、私をして歡喜の情を一層高からしめたものは、途上到着所に於て私の未知の友人が、私を待ち構へてゐて、喜んで迎へて呉れたことである。それはこれから旅行しやうとする鐵道を暫くの間私の研究對象として、沿線の鐵道關係者と豫め書面の往復をしておいたからである。

私が故國に居つた頃、故芳賀氏の快辯によつて屢々聞かされた南國、殊に一ケ年も氏が足を止めたニュー・オルレアンスは、その當時私に強い憧憬として残つて居た。それに芳賀氏の友人であるライプリー氏は、今度もまた私を待ち受けて居て呉れたので、私はニュー・オルレアンスに到着するや、早速に氏を訪問した。氏は勿論大いに歡迎して呉れた。一日、私は氏及び氏の夫人と打連れて、『トードー』料理店に晝食に出掛けたことがあつたが、その時のびふてきの焼き具合や味付け、おむれつの中味のとまとの味加減等は、今思つても垂涎する程美味なものであつた。歸朝後、この時の『スパニッシュ・オムレツ』の味を忘れ兼ねて家にあつて、眞似て作らせては見たが、到底比較にも何にもならないものであつた。

南下の第一日に、豫て話にだけ聞いて居た廣原國の情調豊かな家畜放牧の有様に接した。そ

の翌日、車窓の右や左に、東部テキサス州やルイジヤナ州の石油田に油槽の林立する光景を望見しては、曾て長野運輸事務所の管内であつた新潟縣下の西山や新津、柄目木の油田を想起して、道がに懷舊の情に堪へないものがあつた。

テキサス州は土地豊饒、沃野千里、天産物が豊富であることは、中學校時代から話で聞いて居たし、その面積も『全日本』よりも少し大きいことも承知しては居たが、棉花の栽培や、石油の掘鑿輸送や、日本人に負ふところが多いと云はれてゐる米作の實際状況等は、今始めて目睹して、その壯觀に一層驚いたのである。先づ我が國が米國から需める棉花は、この邊がその供給地であつて、中心地ダラスには日本の棉花商の出張員が居る。また原油は多くパイプ線ラインによつて精製所迄數百哩の間を輸送して居る。

米は日本種『神力』や『おまち』と、ジャバ種を改良した青花（ブリュー・ローズ）とが良いさうである。收穫した米は、商人が粃の儘農民から買取り、これを小麦昇降貯藏場グレインエレベーターと同じ構造になる貯藏所に一時貯へて置く。そして、精米するものもこゝで『コンベヤー』によつて最高部に送れば、順次脱穀精白せられて、尙自動的に百ポンド入の印度米の袋の中に入つて出て來る様になつて居るが、市場の消化力に應じて、必要な數量だけ隨時精米して、賣出すのであ

る。

この方法は全く大農式と云ふべきであるから、内地には直に採用し難いが、北海道や朝鮮では、最初は官營としてでも行つて見たらどんなものかと思つた。現に朝鮮南部で、不完全ながらもこれに似た方法によつて居るのを見た。

この旅行は、前の加奈陀行とは違つて愉快であつた爲めか、當時の日記には細々と色々な事を書いて居る。以下二つの感想は、それを基としたものである。

○灣岸の三港（ボート・アーサー、ガルベストン、ニュー・オルレアンス）

▲ボート・アーサー はテキサス州の輸出港であつて、前に云うた石油、棉花、小麦等は主としてこゝから出る。その貿易價格の點から見れば、石油は約九割を占めて居る。この地は我國で云つたならば、丁度港の設備を良くした越後柏崎のやうな所で、人口も二萬餘り、よく似て居る。そして石油精製所とその輸出品の多いことを以て聞えて居る。

こゝに二つの有名な精油所がある。Texas Company と Texas Gulf 會社とである。これを我國に比すれば、合併前の寶田、日本石油兩會社の二大對立の如き觀がある。外國向は、多くこゝから會社所有のタンク船で運ぶのである。

輸入額は殆んど云ふに足らぬが、輸出入を合計すれば、一ヶ年總噸數四百萬噸、價格六千萬弗に上るのであるから、それ程少ない額でもない。それで港の設備としては、前記の石油會社と私の研究した鐵道會社とが、獨占して居る形である。

この港から、一部分運河によつて、サビン湖に沿ひ、メキシコ灣に出る距離は十六哩である。

▲ガルベストン は以前メキシコ灣頭に鐵道が敷設されず、水運のみによつた時代に於てはテキサス州産棉花貿易の中心地であつたが、鐵道が灣頭に延びるに至つて、一時衰退を來したものである。その後市民の奮起により、今日では再び昔日の繁盛を取り戻してゐる。

こゝは、天然の良港ではあるが、所謂島上の都市である關係上、千九百年の大洪水には全市殆んど水害を受け、數千人の死傷者があつたと聞いて居る。現在の市街はその後新に建設されたものであるから、街路も廣く井然として居つて、電車通りには中央に少し高く特別通路があり、電車がその上を走つて居る、水害に懲りて、灣岸に向つてゐる場所には、コンクリートをもつて、防波堤を兼ねた大往還を作つて居る。こゝに立つて南面し、遙かに灣頭を望めば、誠に心氣廣闊たるを覺えるのである。

この港は、不幸にも大正四年に復もや水害があつて、人口は多少減じたが、(遊歴當時約四萬)何分にも頗る良港であり、市民には努力家が多いので、私の巡遊當時土地の地盤を高めることを企圖されて居つたから、定めし今頃は完成して居ることであらう。

何にしても、新しい港だけに、その設備は新式で、船車連絡地點には平家建のビヤヤーや二階建のビヤヤーもある。また聞くところによると、市が私設ドック會社の株式を三分の一だけ所有して居るといふことである。

この港の輸出入は、沿岸貿易を含み、總噸數四百五十萬噸、価格は約五千萬弗である。輸出の大宗は棉花であつて、輸出入額はポート・アーサーと違つて可なり平均して居り、沿岸航路よりの輸入もあるのである。兎に角努力の市である。そして今後も益々發展するであらう。

▲ニュー・オルレアンス(ルイジアナ州)はメキシコ灣岸の河口を去る約一百哩、ミシシッピ川の北岸に位し、外國輸出港としては、價格に於て米國第二位の港である。内外貿易にしてこの港を通るものは、噸數に於ては五百萬噸内外であるが、金額(價格)は實に三億七千萬弗に達するのである。輸出品としては棉花が幾分多いが、石油、煙草、小麥等が占める額も相當に多い。輸入品の主なるものは、珈琲、砂糖、果物などである。

港は州政府の管理下に屬し、港務所(Dock board)がその事務を掌つて居る。港務所には鐵道の外その補助機關として帶^{ベルト}線があつて、その管理を市委員に委ね、その使用方法はモントリオールに同じく、當局者は一車二弗宛の入換料を徴收して、貨車を何處へても、運んでやつて居る。従つて、大體に於て各鐵道は、自己の特別設備を持たない限り、こゝに到着した車は悉く委員の手に渡さなければならぬのである。

この港が今日の發展を致したのは、全く管理方法の宜しきを得た結果だと謂はれて居る位である。故に、若しも卓越した手腕識見を有する指導者を持つて居るならば、権力の大きな專制主義、必ずしも事業經營上悪くはないやうに思ふ。

河岸の阜頭を一瞥したが、ガルベストンの如く新式ではないけれども、取扱の秩序はあるやうである。こゝで、汽船からのバナナ陸揚げをベルトによつて大仕掛にやつて居るのを見た。黑人勞働者も澤山居つた。

この地には佛人、西班牙人及びその系統の市民が澤山居り、その家屋の構造は一見してそれと判る程特異なものである。先づ入口が路地になつて居り、それから中庭になり、その周圍に住居を構へて居る。丁度支那や日本の大屋敷の造り方と、殆んど同じ趣を持つて居ると云つて

よい。一體西班牙人は我が國人に非常に近いやうに思はれる。例へばその面貌の如きも、非常に似たところがあると見へて、同期の留學生K技師など、屢々西班牙人に間違へられて、困つて居られたものである。

米人の家の建て方はまた違つて居る。屋敷の周圍をすつかり熱帯性の植物で取圍み、建物の屋根丈はスペイン風を加味し、赤瓦を以て形面白く作り、なか／＼立派である。

兎に角氣候は良し、見物する場所は澤山あり、料理はうまし、なる程芳賀氏が讚美せられただけのことはあると、大いに感心したのであつた。

○所謂黒人問題の片影

亞米利加に於ける黒人の問題と、日本に於ける鮮人問題とは聊か似て非なるものである。亞米利加の南部地方を旅行しない外國人は、何故に識者の間に「黒人問題」が喧しいかを理解することが出来ない。

費府にも少數の黒人は居りはしたが、紐育では一層少なく、加奈陀では殆んど見受けなかつた。セントルイス市には相當に居つたが、カンサス市には餘り居らなかつたものである。それが今度南下して見て、黒人の數が漸く多きを加へて來るのに驚くと共に、この問題の真相が那

邊にあるかを少しく了解することが出來た様である。

その昔、これら中南部地方の白人開拓者が、阿弗利加から黒人の奴隷を買ひ求めて、これを米國に輸入して以來、彼等は智能の劣等なるがために、永らく虐げられ、賣買せられて來たことは、一般の知るところである。曾つて、一時米國の思想界を風靡した *Stowe* 女史の *アンクル・トムス・キャビン* の前三分の一位、難かしい黒人の言葉を拾ひ／＼して讀んだ私は、黒人の境遇に對して如何にも憐憫の情に堪へなかつたものである。

今度の旅行でテキサス州に入つてからは、停車場には白人用黒人用と區別した待合所があり列車や電車内でもはつきりと席を分けて居る。それが單に白色、有色と區別してあるだけであるから、念の入つた日本人などは「私はどちらか」など、質問を發して、車掌から「白色の方だ」と教へられ、苦笑して引退つて來る者もあるやうな始末である。

私がガルベストーンに著いたとき、ホテル・トリモントの黒人の老案内人が停車場に迎へに來て、色々荷物の世話をして呉れ、最後に私の室にやつて來たから、幾らかの *チップ* を與へてその勞を犒ひ、さて同情的態度で、どこでもそんなに差別待遇をされるのかを聞いてみたところ彼は徐ろに口を開き、かすれた聲で「貴方は何處から來られたか？」と問ふ。「紐育から」と答

へると、「それでは不思議がるのも道理である。南部地方では從來の習慣上、我々は卑められどことも區別されて居るが、異なるのは色の點カラーだけであつて、心ハートは同一である？」と語つた。随分悲痛な言葉であつて、そつろに同情を禁じ得ないものがあつた。

要するに、米國人の異民族に對する差別的待遇の如何なるものであるかは、眞に南方の土を踏まなくては分らないものである。

然るに、一方、白人である我が親愛なるライプリー君の言ふところを聞けば、

「北部では黒人の数が少なくて、彼等自ら自分を戒めて取締ることも出来るから混交しても差支へないが、南部地方には黒人の数が非常に多い。その中には卑劣卑劣な奴が可成りあるので、どうしても區別しなくてはならない。殊に彼等がウキスキーでも少し飲むと、ぢきに狂暴性を現はして、白人の女を犯すやうなことがあるから、注意しなくてはならないのである。だから、この州（ルイジヤナ）でも學校は區別して居る。ジョウジャ州と來ては殊に甚しく、この間も白人を犯してリンチ（私刑にして火焙りとなす）に處せられたものがある。誠に困つたものである。」

人は各々その立場によつて観るところが異なり、言分も相當にあるであらう。併し、果して

その何れが是にして何れが非か、それは識者の判定に委せるとして、米人がかくの如く自國人口總數の一割に垂んとする黒人を社會的に區別して置きながら、一朝有事の際には彼等を最前線に立たせ、自分等はその後に従つてゆくといふやうな悞口なやり方をした世界大戰の實例もあるのである。

要するに、永い間の南北戦争に北部が勝つて、制度上に於ては奴隸は解放せられたが、道徳的、實質的には大統領リンカーンの趣意は、未だ充分に貫徹されて居ないものと見るのが當つてゐるのではあるまいか。

學校で黒人を區別して居るこの州でも、足一度教會の中にはいれば、道がにそれはなかつた。信仰の前には萬人平等であるのを見て、聊か感じが直つた次第である。

(四) フロリダ行

○この旅行の目的

大正六年一月の末、十數日に亙る學校の休暇を利用して、在米最後の旅行を試みた。けれども當時の日記には、南端 Key West に於て貨車航送の視察をしたことの外、至極簡單であつて、何の感想も記載してない。併し曩に旅行した中部地方の南方とはまた一種異つた氣分が漂

つて居る地方だから、それ等を一、二紹介したいと思ふ。

大正五年中は、獨逸の潜航艇が、或ひは北部大西洋の新英州地方ニューイングランドの沿岸に現はれ、またはポルチモール港に來たりなどして、極度に米國人の神経を脅かしたものである。それやこれやで六年の一月、二月頃は、米國と獨逸との國交に危機を孕んだ時であつた。従つて、凡ゆる港や主要都市では、獨探を恐れること甚だしく、外國人さへ見れば、日本人にまでも猜疑の眼を墮つたものである。

かう云つた状態の中を旅行したのであるから、面白くないのは無理もないことであつた。現に、私に先立つて東南部地方を旅行した友人達の話に依れば、誰しもが警察官に尾行されて居るやうな様子があつたと云ふことである。そういふことを聞いて居つたがために、一層不快の感を増したのである。

併し、私の今度の旅行には二つの目的があつた。その一つは、米國の金持や智識階級が多く避寒に行く冬のフロリダを知りたいと思つたことであつた。米國では避寒地と云へば、先づカリフォルニアのロスアンゼルス附近か、このフロリダ州であつて、極く餘暇のない紐育や費府の人達だけが、一日二日を掛けてアトランチック市か Cape May に遊ぶ位のものである。

もう一つは、キーウエスト、キューバ間九十哩の海上を往く、所謂洋上貨物航送船オーションゴイイングカイフェリーの實際を視察し、その方法を、我が青森函館間に採用することを、提案して見たいといふ意嚮があつたのである。

幸にして後者は略々その目的を達した（別に稿を改む）が、前者については得るところが至つて少なかつた。けれども、私のフロリダに對する興味は、もつと遠い過去にその端を發して居たのである。

○南暖の避暑地

それは私が高等學校時代に、外國人の先生（ジョセフ・キンク・グートリッチ氏）から教はつた『ナザニエル・ホーソン』の二度目の物語（Twice told tales）の中にある、『ハイデツガ博士の實驗』の一章であつた。老博士が四人の老友を呼んで、フロリダ州に於ける『不老の靈泉』より取寄せた靈泉を、若返りの實驗用として飲用させたところ、老人（その中に一人の老婆もゐた）が何れも青春の若い人に變つたといふ物語りである。その時から私の耳には、フロリダといふその花にも似た發音が、あやしく美しく響いて居たのである。殊に西班牙の冒險家ポンズ・デ・レーオン（Ponce de Leon）が、不老の靈泉を訪ねるために、この地の諸所

方々を探した漫話は、秦の始皇が徐福をして、不老不死の薬を異國に求めしめたのと好一對である。

かうした感興の深いフロリダ州の南北に亘つて旅程を重ね、而もその冒険家の名と同じセント・オーガスチン市のホテルに一夜を明かすことが出来たことは、私の詩趣を十分に満足せしめ後の楽しい回想の一つとなつたのである。

鐵道として先づ擧げなくてはならないものは、フロリダ州の東部大西洋に面した地方、ジャクソンビルよりキーウエスト迄五百二十餘哩間のフロリダ東部海岸鐵道である。この鐵道は、收支の見込全く立たなかつた當時に於て、國防上經濟上の國家的見地から、犠牲的精神を以て莫大の資金を投じ、建設されたもので、これ一にエイチ・エム・フラグラード氏の大なる功績に歸するものである。今日に於ては、寢臺車のみ急行列車や、種々の優等列車が継ぎ、費府、ワシントン地方から直通してこの線路上を走つて居るのである。そしてこれらの列車からは、有産有閑の人達がセント・オーガスチン市やバナムビーチ、マヤミ町等に運び出されて、それ／＼その地の第一流のホテルに投宿するのである。さうした光景は、忙しい都會の有様のみを見た私に、全く異様の感を與へた程である。

前記の避寒地は何れも海岸の砂地であつて、熱帯性の植物が綺麗に繁茂して居る。ホテルの料金は随分高いが、建物は壯麗で、設備も行き届いたものである。旅客事務に携はる人は、是非一度はこれらの地を踏まなくてはなるまい。

旅行者が一番不安を感じるのは、不案内の地方に始めて行つた場合の宿泊のことである。若しも遊覽鐵道が同時にホテルを經營してゐるとなれば、これ程旅行者にとつて便利なことはないであらう。加奈陀に於ては、加奈陀太平洋鐵道や大幹鐵道グレートトランシットがホテルを兼營してゐる。フロリダ州に於ても、この鐵道と姉妹關係にあるホテル會社があつて、これらの土地の第一流に位するホテルの管理をして居るのである。

ホテルとしては、毎年利益は愚か、時には缺損をすることもあるが、その場合には鐵道會社より何等かの名義で補助を與へて居るのである。

上り急行（北行）列車は比較的時間も正確であるが、下り急行列車（南部行）は連絡の都合上、遅れることが多い。殊に地方列車と來ては、時間が全く不正確で、サービスが悪いこと夥しい。

私は一兩日セント・オーガスチンに滞在して、この舊スペインの小さい美しい都の風光に憧

れつ、この鐵道の本社に通つてその營業事務を調査して見たが、左程に感心すべき點もなかつた。

○米國の東南端キー・ウエストに至る沿線の奇觀

間もなくこゝを辭して、米國の東南端キー・ウエストに向つた。この南行の旅については、私より四、五年後の殆んど同じ期節に、而も同じ方向に、北より南へこの地を周遊せられた久留義郷氏の、『敗殘の國々を辿りて』の附録によく描かれてある。折悪しく私の日誌が散逸して居るから、茲に同氏の感想の一節を引用する。(同書第三八三頁)

「列車は松林を貫き、平野を走り、沼澤を過ぎ、蘆荻の盡きる邊に鏡の如き海洋が展開した。ホームステット驛よりキーウエストに至る迄百二十八哩、汽車は庭石の如く點々羅布せる大小無数の島嶼を串刺しにして來るのである。海の浅い處はコンクリートの堤塘を築き、深い處には石橋や鐵橋を架し、蜿蜒として雲烟漂渺の間に没し去る。この間奇態萬狀の島嶼と、濃淡深淺の海水と相俟つて絶勝の景をなす。(中畧)

浦々の虹の如き橋杭が、徒らに濱千鳥の休憩所となつて居るのは、遠く石を運び土を送つた苦心を語り、島々に無数のアーチ型の堆積されたのは、橋梁架設の辛苦を告ぐるものである

資財を投ずること巨萬、勢力を費すこと無量、兎に角風景と工事と共に天下の大奇觀たるを失はぬ。

車内で本工事に關する繪葉書を賣つて居る。それで見ると、初めヘンリー・エム・フラグラ一氏が、一八八三年病をセント・オーガスチンに養つて居たが、この地の風景絶佳なるに拘らず、交通機關の不便なるを慨して、自ら金を投じて附近の小鐵道を買收し、順次フロリダ州の南方に延長し、終にキー・ウエストを玖馬、西印度、中部及南部亞米利加に對する關門たらしめんとし、多數の反對を排し、海中遠く線路を延長すべく、一九〇四年設計測量に著手し、翌年工を始め百折不撓、終に一九一二年一月二十二日を以て列車を通し、多數の幕下を従へ、意氣揚々キー・ウエストに乗込んだと云ふことである。その肖像を見るに敢爲沈毅の氣宇眉目の間に躍如として居る。』

文中の大小無数の島嶼が即ちキー(Key)であつて、キーの西端であるからキー・ウエストと云ふたのである。快男子フラグラ一氏は、私の巡歴したときは己に故人になられて居たと記憶して居る。

キー・ウエストよりの歸途は、同じ道筋を朝の急行列車の展望車の中に納まつて戻つたので

あるが、晝間近くなつて、列車は風光明媚な或る小島のほとりの小驛に止つた。丁度、ナイヤガラを通る急行列車が數分間停車して、旅客に觀賞の便宜を與へると同じことであつて、三十分間の下車を許して呉れるのである。その間に附近を散策して佳景を賞することが出来、また晝食を欲する者のためには小ホテルがあつて、そこで簡単な食事の求めに應ずるのである。その時に喰べた王魚キングフライユの美味は、未だに忘れることが出来ないものである。

我が國でも、木曾の觀楓列車が、名古屋方面から行くと、上松驛の手前寢覺の床附近で、氣をきかせて旅客を降すといふやうなことを常にやつて居るが、更に一步を進めて、直通列車でも、風景の良い姨捨や、或は紅葉の四季の碓氷、寢覺の床附近では、停車し、または停車時間を長くして、旅客に暫くの觀賞を擅にさせてやつたらどんなものであらうか。

國有鐵道の營業は、動もすれば商賣味が缺けて來る弊があるやうに思はれる。これは私共の努力が足りなかつたためであることは勿論であるが、一面に於ては、他の各部門が一致してこの方面の營業上の著想の實現を抑へる傾向があるといふことも、その原因となつて居りはしないかと思はれるのである。(二・八・四修補)

(五) 艇舟運送と貨車渡船

何れの國に於ても、貨物船が港灣に出入する場合には、それが岩壁に横付けにならない限り貨物の艇舟取りが盛に行はれることになる。我國でも港灣に於ける艇舟作業は、往昔から現在に至る迄、水と陸との間を連絡する相當重大な任務を果して居るのである。船と貨車との連絡の場合に於ても、通常は矢張り船から一旦艇舟に取り、陸揚げをして、それから貨車に積込む。貨車から船に積むものは、その反對の扱をすることになるのである。青森と函館との連絡の如きも、貨車自動航送船が出来ない以前には、艇舟作業によつて居た。下關釜山間の連絡は双方とも貨物船が岸壁に著くから、この艇舟作業の問題は表面には現はれないが、それでも早く荷役をしようとする時には、船の裏側の舷門から艇舟どりにも現在行はれて居る。

艇舟扱にあつては、艇舟の費用が岩壁扱ひよりは特別にそれ丈け多く掛る。この費用は平素は左程大きなものではないが、一旦海上が荒れたとなると夥しい額に達する。故に貨物の運賃中にはこの艇舟の費用を含めて考へなければならぬものである。

殊に港灣都市、即ち紐育や大阪の一部のやうに川を挟んで貨物列車が止まらなければならぬ處では、向ふ側に止つた貨車は荷物を取卸し、一々艇舟に積み換へて、對岸の市の適當な場所に持つて來なければならぬ。ところが、こんなことは費用と時間とを多く要することである

から、少し位は積載量を少なくしても、貨車の儘水上を渡して、對岸で荷役をした方が有利だといふことは、誰しも考へ及ぶことであらう。即ち貨車渡船は、この見地から出發したものであらうと思ふ。

曳船で引張る貨車渡船の構造を見ると、丸木舟の形をした、幅の廣い前後の區別もつかないやうなもので、その甲板の上に二條または四條のレールを敷き、自らは動く動力を持たないから、別の曳船で引張るのが通例である。宇野高松間の平水航路では、曳船が前頭に立つて曳いて居る。また紐育に行つて、市の横を流れるハドソン川を朝夕眺めて居ると、霧の中に筏とも思はれる船が、主船となつて中央にあり、その左右に一艘宛の渡船を、恰も鳥の兩翼を張つた形のやうにして、航行するのを見ることが出来る。その中央の主船が即ち曳船である。曳船式貨車渡船の便利な點は、簡易な陸上設備を施さへすれば、どこへでも水利のある場所に著けられることで、また資本も少なくて済むのである。

ところが、もう一步進んで、水に隔てられてレールは續いてゐないが相方の陸上には、人口が稠密であり、且相互に貨物の移動が頻繁に行はれて居つて、而もその水面上の距離が比較的近いといふやうな場所では、所謂直通運輸を文字通りに行ふために、貨車の直通航送を爲すに

至るのである。例へば九州本土間北海道本土間、四國本土間の如き、また米國に於てはキューベと米大陸の東南端フロリダ州との貨車渡船の如き、即ちこれである。

またこれと少し異なるのは、レールは續いてゐないことはないが、非常に迂回しなくてはならないのに反して、他に水による連絡があつて、而も、その水上を通つて直通輸送をすれば、距離も非常に近く、運賃も低廉であり、且つ速かに輸送の目的を達することが出来るといふ場合である。米國に於ては、この種の貨車渡船が相當に多い。例へば加奈陀と米國との間に介在するオンタリオ湖の兩岸、即ち米國側のローチエスターと加奈陀側のコーブルグ間に於けるものゝ如き、その好例と目すべきもので、兩地間には鐵道による陸上輸送の途があるけれども、水陸を直通して湖水を横斷した方が、遙かに近距離でもあるし、時間も短縮出来るのである。その他イリー湖の兩對岸、ミシガン湖の兩對岸、デトロイト川の兩對岸に於けるもの、或はまた、米國デラウェア州の南端と、ノーフォーク間に於けるチエサピック灣口の横斷等何れもそれである。

我が國に於ては未だこの種のものはない、が近き將來に於て、物資の移動上小規模ではあるが、伊勢灣口を横斷して、東海道と鳥羽附近、東京灣を隔て、房總と湘南地方、島原と三角港

等にその必要が起つて来るのではなからうかと思ふ。

大體に於て、以上三つの場合を考へることが出来るが、第一の場合に於ける曳船式の貨車渡船をカー・フロートと謂つてをり、第二第三のものは、自己の動力で航行することの出来るものであるから、曳船によるところのカー・フロートと區別して、カー・フェリーと名付け、國有鐵道ではこれを自働貨車航送船と稱してゐる。これらは水上の距離、汐の干満の差異、波の具合等を考慮し、また輸送貨物の數量や性質等を考へて各々その目的に合致すべく造られたのである。現在の多くは自働式の貨車渡船であるが、一概に曳船式を排斥する譯にも行かないのである。

この自動貨車渡船の中にも、純貨物専用のもので、旅客を上甲板に乗せて、旅客貨物兼用をなすものとの二種がある。前者の簡單なものは、下關小森江間の自働航送船であつて、後者では現在青森函館間に使用してゐる旅客搭載用貨車自働航送船がその例である。これは相當に大仕掛けなものである。これに似たものが、米國ではミシガン湖ミルウオーキ市と對岸グラントヘーブン市との間を航行するもの、またはオンタリオ湖上を船送するオンタリオ第一號(船名)の如きである。併しチエサビツク岸頭チャレス岬とノーフォーク間の如き、三十七哩の海上を

曳船式で立派に行つてゐる例もある。

港灣都市は、交通上の理想から云へば、船舶繫留箇所に鐵道線路の敷設がないことは頗る不便である。殊に沿岸に各種の積卸場、倉庫等が並立密集してゐる場合に於ては、これがなくては船車連絡の意義を全然没却するものである。故に通常こんな場所に於ては、その缺陷を補ふために循環貨物線を敷設して、相互入換の用に供してゐる。若しもこんな線路設備が何等かの理由によつて出来ないやうな場合(例へば紐育市の如く、地形上家屋の取拂が困難である如き場合)には、曳船式渡船によつて積卸をするのも次善の策であらう。私は運賃構成の關係上、これを直通運輸と看做す方が便利であるとして、小運送即ち専用側線の働きをなす曳船式渡船のことに就いては、別に書かないことにする。

兎に角隅田川や安治川の沿岸に、將來この種の渡船が行はれるのも餘り遠くはないであらう。最近函館港に行はれたものは、取扱數量も少なく、運賃も相當に高いから、その成績は案外期待に反したかも知れないけれども、この一事だけを以つて、決して前途を悲觀するには及ぶまいと思ふ。

抑々舢舨輸送並に貨車航送は、見方によつては鐵道本來の仕事ではなく、寧ろ附屬的なもの

とも稱すべきものである。併し、鐵道が對立機關としての蒸氣船を所有することを禁じてゐる國に於てすらも鐵道がこの仕事を行ふことは、合法にして必要なこととして許されてゐる。我國は四面環海、港灣も亦頗る豊富であるから、本事業の如きに對しては、その設備上、於て、或ひはその運送の方法に於て、既に充分の研究と經驗とを有つてゐる。従つて、私が今更ら事新らしく巡遊當時の記憶を呼び起す必要もないやうであるが、將來國有鐵道として、水陸連絡に對する方針を確立するためには、外國の事例を細かく研究することも無駄ではなからうと思ふ。

先づ舢舨に就てであるが、今日は昔と違つて、積む貨物にも嵩高品や、非常な重量品も多い事であらうから、その構造にも改良を加へる必要がある。外國のものは、船底が深くて便利になつてをり、家畜などを入れる舢舨には、丁度潜水艇を浮ばせて長さを三分の一位にしたやうな、面白い形をしたものもある。我國に於ても、今日では百噸、百五十噸の「はしけ」があつて、横濱東京間を海上運送してゐるが、これらは積込取卸共に尙一層便利になるやう、その構造に工夫を施すべきであると思ふ。

次に曳船式渡船は、港灣都市の形狀によることが最も多いが、また水運の天恵を充分に享有

することが出来ないで、寄りつきの水深が淺く、巨船を直ちに岩壁に横付けすることの不可能な海灣都市に、必要に應じて自然に發達した變態的のものである。これに反して、自働貨車航送船は別の使命を有つてゐるものであることは前に述べた通りである。

以下私が巡歴して調査した場所の狀況を一々説明して我國の狀態に言及して見よう。

(イ) 米國紐育州ハドソン河の兩岸(曳船式貨車渡船)

これは紐育州とハドソン河を挟んだ對岸のニュージャージー州との關係であつて、ニュージャージー側には多くの都市がある。既に述べた通り、紐育で消費される貨物の大半は、對岸ニュージャージー州より、各鐵道の手によつて、舢舨か曳船式貨車渡船で運ばれるのである。その割合は、或る大會社を調べたところに依ると、舢舨に依るもの三十%、貨車渡船に依るもの七十%となつてをり、これが先づ標準ださうである。

東京に到着する貨車は一日約二千車あり、その中には石炭や砂利も含まれてゐる。紐育でも貨車渡船によつて到着する貨車が同じく約二千車であるが、その中には石炭や砂利はない。けれども中味は平均八噸であるから、食料品または商業品などの實際到着數量は、兩者相匹敵するであらう。尤も紐育では、輸出入品の汽船と關係あるものは、凡て「はしけ」によつ

て行はれ、貨車渡船には依らないのである。

運 賃

舩舟賃または渡船賃は、發地より紐育市著の運賃中に含まれてゐて、特にこれを徴收しない。而して、紐育著の料金と、對岸のジャーシー市（ニュージャー州）著のものを比較して見れば、舩舟賃または渡船賃をして包含された運賃は至つて低廉なものであつて、僅かに小口扱で百封度に付き一仙位しか違はない。

阜頭のある所は數量が多いから貨車渡船に依り、阜頭のない所は舩舟に依つて運ぶ。また餘り遠い所は、舩舟で一封度三仙或は最低賃二十五仙を取つてゐる。

尙運賃と経費とを詳しく示せば次の様である。

(A) 運賃

著別地	扱別			
	小口扱 一級品	外口扱 二級品	小口扱 三級品	小扱口 一六規則
ニューヨーク市	三一・五 ^仙	二六・三 ^仙	二二・一 ^仙	一七・七 ^仙
ジャーシー市	三〇・五	二五・二	二二・〇	一六・七
差	一・〇	一・一	一・一	一・〇

備 考

- (一) ジャーシー市はニュジャーシー州の一終端驛なり
- (二) ジャーシー市より紐育市迄は約一哩餘なり
- (三) 本表はReading(紐育市を距る百五十哩内外の地點)より百封度當りの運賃を表す
- (四) 貸取扱も本表に準ず
- (五) 特別のもの(直通に非らずして別々の計算によるもの)
小口扱(一〇〇封度) 三^仙
最低 二十五^仙
貸取扱(一渡船に付) 九^仙

(B) 経 費

舩 船 ● 二五 — ● 一四〇^仙
貨車渡船 ● 二四 — ● 一五^仙

一噸當りとす。されど各鐵道共收支償はず、苦情甚し

貨車渡船の種類は種々あるが、普通一艘に貨車六車二列、八車二列、九車三列に積載出来る構造のものが多い。但し用途に依つてプラットホームを有するものと、有しないものがある。

この外に、ハドソン河を横ぎつて、ニュジャージー州と新英州地方との鐵道相互間の中繼貨車も、渡船に依つて運んでゐるのである。この渡船にはプラットホームがない。

(口) デラウェア河の兩岸(曳船式渡船)

北岸は費府、南岸はニュジャージー州のカムデン市である。渡船の構造は、中央ホームの兩側に四車宛、計八車を收容することが出来る。費府側の大操車場リツチモンドより約一哩を距たカムデンに渡すもので、主として中繼である。數量と經費を示せば

(A) 輸送數量 一日約三百五十車

一ケ年約四百五十萬噸

(B) 經費

一車當り 七〇——一〇〇

算出が嚴密に出来ないが、下田氏の取調とは符號してゐるやうである。(帝國協會雜誌二十卷三號)

この外費府沿岸にはベルト・ラインがあるが、尙操車場各阜頭間を貨車渡船に依つてゐる。

(ハ) デラウェア州「チャレス」岬と「ノーホーク」間

(チエサビック灣口の横斷三十七哩、曳船式貨車渡船に依るもの)

(A) 曳船方法

海峽を航行するときは、宇野高松間の如く曳船と渡船とに相當の間隔を置いて進む。綱は針金である。ノーホーク港内に入れば曳船は渡船の横に付く。

(B) 渡船の構造

大形は二十八車を搭載する。乗組員六人、九艘を常備してゐる。中央に橋を掛けて舵をとる。

(C) 回数

一晝夜一艘二往復、年中休航なし。一ケ年四千八百回往復。

(D) 運賃

陸上を迂回すると全く同じ。

(E) 輸送數量

一ケ年約三百萬噸。

(ニ) キーウエストとハバナ間

(フロリダ州の東南端とキューバのハバナ港との間九十哩を連接するもの、自動貨車渡船を用ふ)

(A) 回数

一晝夜二往復

(B) 輸送の方向別

南行全部盈車、北行四十%盈車

(C) 輸送數量

一日平均 四十三車

(D) 運賃

航路運賃を別にして公表し、普通鐵道運賃にこれを加算すること、我國の現行と同じ。運賃の設定には別段哩數を根據としないが、陸上哩數に換算して約二倍位の運賃に當る。

(E) 航送船の構造

四線を備へ、二十八輛を搭載することが出来る。新造費約五十萬弗。貨車の動搖防止

装置、無線電信の設備がある。

(F) 乗組員

四十二人 内譯 船長一、甲板職員三、機關職員三、少數の火夫、その他船夫

(G) 休航の有無

夏は航行容易であるが、冬は相當に海が荒れることがある。甲板傾斜三十度以下、風速二十五哩以下の時は出航する。冬季中休航した實例も絶無ではない。

(ホ) オンタリオ湖の兩岸

(米國側ローチエスターと加奈陀側コーブルグ間五十六哩「オンタリオ第一號、第二號」の二艘運行す。

(A) 構造

我が青函間に使用の翔鳳丸型と殆んど同じ。新造費約五十萬弗。

(B) 搭載力

貨車 四線にて三十輛

旅客 夏期九百人、春秋期百四十人。冬期旅客休航。

(C) 収入及経費 (旅客貨物合計數、オンタリオ第一號ノ分)

	一日一湮	一日平均	一ケ年
収入	四・一四	四九六 ^弗	一七 ^{萬弗} (内十四萬弗は貨車收入)
経費	二・一七	二五九	九 (含諸税)
利益			八

(D) 輸送數量 (オンタリオ第一號ノ分)

貨物 一ケ年四十萬噸 内北行三十二萬噸南行八萬噸
 旅客 同 二萬八千人 南北行共略々同數

以上掲げたもの外、自働航送船では

- (1) ミシガン湖兩岸ミルウォーキ市とグラント・ヘーブレン市間に大規模の旅客搭載用自働貨車航送船二艘
- (2) イリット湖の南岸と北岸 (米國アスシユタビーラと加奈陀バロウエル間、純貨車自働航送船)
- (3) 桑港とその對岸オークランド間 (貨車のみ)

(4) デトロイト河の兩岸デトロイト市とウインヅル市間 (貨車のみまたは旅客貨車併用) 等があるが、前記(イ)より(ロ)迄のものは、私が實地視察し、その數量も、こゝ十年間は大きく變動もあるまいと思はれるものゝみである。

翻つて我國の貨車渡船の現状を一瞥すれば、最近鐵道の貨物輸送量は年七千二百萬噸であつて、その内渡船によつたものが年二百二十八萬噸、殆んど四%弱である。而もその中には米國に於けるが如く、石炭は殆どない。今後は逐年相當に増加してゆくであらうが、中にはその望みが薄いものもある。

左に簡単な表を掲げる。

航送船一覽表

(昭和二年八月現在)

遊藝の場所とその時刻

第一表

航路別	青函間		函館		青島		高島		間	
	船名	價	船名	價	船名	價	船名	價	船名	價
船名	松前丸	1,396,000	松前丸	1,396,000	松前丸	1,396,000	松前丸	1,396,000	松前丸	1,396,000
就航年月	大正十三年十一月十日		大正十三年十一月十日		大正十三年十一月十日		大正十三年十一月十日		大正十三年十一月十日	
總噸數	3,489.87		3,489.87		3,489.87		3,489.87		3,489.87	
尺	850		850		850		850		850	
幅	62		62		62		62		62	
深	22		22		22		22		22	
馬力	6800		6800		6800		6800		6800	
速	17		17		17		17		17	
一等	89		89		89		89		89	
二等	208		208		208		208		208	
三等	648		648		648		648		648	
計	895		895		895		895		895	
車體構造	十五噸貨車20輛 及手小荷物運搬車2輛 及手小荷物運搬車2輛 及手小荷物運搬車2輛		十五噸貨車49 有側線316 有側線316 有側線316 有側線316		十五噸貨車49 有側線316 有側線316 有側線316 有側線316		十五噸貨車49 有側線316 有側線316 有側線316 有側線316		十五噸貨車49 有側線316 有側線316 有側線316 有側線316	
船身長	172.549.80		172.549.80		172.549.80		172.549.80		172.549.80	

象印のそと跡足の中學留國米 編三第

貨車航送情況

航路別 年度別	青函間		宇高間		關森間	
	大正 14	昭 和 元	大正 14	昭 和 元	大正 14	昭 和 元
航送日數	316	365	365	365	365	365
往復回数	1,048	1,591	1,265	1,280	17,287	18,854
一艘一晝夜往復回数		1.2		1.2		16.2
一往復	海上	9時 12時 11時		6時 分		1時 分
航送時間	精卸	1ヶ所	1ヶ所	1渡船1ヶ所	20	1ヶ所
航送噸數	544,342	644,606	199,583	122,457	1,459,914	1,612,694
小口扱	90,976	130,825	25,782	30,576	167,758	210,176
貨切扱	453,366	513,781	93,801	91,881	1,292,156	1,402,418
航送車數	14.8—16.3 43,550	15.4—2.3 74,899	20,633	20,549	210,188	218,119
方向別割合	下リ 21,888 (498)	上リ 37,499 (496)	下リ 10,307 (500)	上リ 10,288 (499)	下リ 105,064 (500)	上リ 108,888 (501)
區間運數	60	60	11	11	2	2
所屬船舶數	4	6	曳 渡 4 12	曳 渡 4 12	4	6
船舶構造	別紙	第二表ノ通				
兩端驛設備						
無線ノ有無	有	有	無	無	無	無
可動橋數	2	2	2	2	2	2
一可動橋線路數	2	2	1	1	1	1

備考 表中「曳」ハ曳船「渡」ハ渡船トス

第一表

(昭和元年度)

そこで我國の航送全體に對する運賃収入は、年約四百十二萬圓であつて、監督費を除いた總費用が約三百萬圓、の中には青函間の船價償却費も見込んである。その外經費として特に控除しなければならぬ金額は少ないであらうから、結局差引百萬圓内外は益金といふことになるのである。この位の成績であるならば、我國に於ける貨車渡船の事業も、相當の數量がある見込さへ立てば、立派に經營出来ることと思ふ。

以上米國に於ける施設狀況と、我國に於ける航送の實際に徴して、次の結論に達することは當を得ないであらうか。

一、青森函館間の使用に充つるため今後造るべき船は、貨車専用の自動航送船とし、尙航行中の動搖を慮り、完全なる貨車齒止装置を考究しなくてはなるまい。これは既に専門技術者によつて研究し實行されて居るが、現在の状態では、未だ完璧と稱する迄には至らないと思ふ。若し先年のイリー湖上に於ける貨車航送船の遭難のやうなことがあるとすれば、先づ甲板上に於ける幾多の貴重なる生命のことを考へなければならぬ。特に大洋を航行する航送船に於て然りである。この意味に於て、現在使用の貨物専用自動航送船第一青函丸に次いで、更に第二、第三の貨車専用自動航送船の出現の一日も速かならんことを祈るものである。

二、小森江下關間は、關門海底隧道の開鑿とは別問題として、單に航送業務自體からのみ考察したならば、今後今少しく搭載力ある貨車渡船を造らなくてはなるまい。現在の六車を漸次八車、十車、十二車に迄その積載力を増して行く必要がある。この區間は鐵道としても最も収益を擧げ得る場所であるから、今少し輸送力を増大すれば、本土九州間の貨車の流動を一層圓滑ならしむるに資するところ大である。

三、宇野高松間については、元來四國が周圍水運の便が有り過ぎる位なところであるから、假令讚岐と土佐の線路が接続されても、期節の外は、輸送量に激増を來すやうなことはあるまい。故に、現在の曳船式渡船をもつて、當分の内は充分間に合ふことと思ふ。その代り、新造する渡船は、貨車の包容力の大きなるものにした方がいいものである。

四、朝鮮と日本内地との連絡は、兩者の鐵道軌間が違ふから、直通貨車渡船は出來ない。よしんば貨車渡船によつて對岸に迄運んで見たところ、唯、一回の積替手数を省くだけのものであつて、大した効果はない。且つ下關釜山共に、港灣設備が完成使用せられつゝある今日今更これを新たにする必要は毫もないやうに思はれる。

併しながら、この觀察は稍皮相であつて、仔細に研究すれば必ずしもそうではない。茲に

一案を提出するならば本州側か朝鮮側かの適當な箇所に、理想的の積極ヤードとホームを造り直通輸送をした貨車を、そこで積換することにしてはどうであらうか。勿論その積換場所は、廣狹兩用の三線敷設線路を要するのである。兎に角今日に於ては、積換の費用だけでも内輪に見積つて年額四十萬圓乃至四十五萬圓は費して居る。これは荷役の費用と貨物に關する監督人件費とであるが、この三分の二を節約出来ても年額廿七、八萬圓は浮く。然も、も技術上の困難があるかといへば、距離は僅か百二十二哩であるから、その點の心配はない。米國に於ける専門家の言によれば、百哩から百二十哩位迄が、貨車航送の限度ださうである。下關釜山間の貨物輸送は、現在に於ては收支償はないやうに思はれて居るが、決してさうではない。それにしても、年二十四萬噸（昭和元年度）位の輸送量では、朝鮮との貨物交通も決して繁盛なりとは稱し難い。けれども、一度自動航送カイ・フエリを開始した暁には、その數量も急激に増加するだらうといふことは、本州對北海道間の例に徴しても、充分豫想し得られるのである。

五、北海道樺太間は九十哩であるが、これは少しく困難である。殊に結氷期には船著にも困るであらう。尤も米大陸の湖上の如く、冬期を除外すれば出来ないこともないが、數量の多く

を望むことが出来ない關係上、到底採算不可能であらう。

六、其外、小松島と和歌山縣の一角、伊豫と大分縣の一角、伊勢灣の伊良湖岬と鳥羽との間などに於ても、幾分可能性があるやうに考へられる。

又港内河川の利用については、渡船が大いに役立つに至るであらう。これらは共に曳船式渡船カイ・ボートによつて順次發達して行くべきものと思ふ。總て、水上の取締と統計とが完全に行はれる日が到來したならば、そのとき始めて彼の「前後の區別なき怪物」カイ・ボート（渡船）が運行を開始することであらう。然もそれは遠い將來のことではあるまい。（二一・八・一五）

（二六） 世界屈指の炭田地方の旅

○石炭輸送の系統

私の米國巡歴中、もう一つの意義ある旅をした。それは石炭地方の旅行である。御承知の通り米國ペンシルベニヤ州、オハオ州、ウエスト・バージニア州、メリーランド州等は、有名な無煙、有煙の石炭産地であつて、出炭の多くは水運の便利な港迄鐵道輸送し、そこから更に他の地方に送り出されるのである。その送出先を調べると、大體二つの系統立つた方面に分けて見ることが出来る。一つは北行してイリー湖の東、南、西岸に出で、五大湖上の運送目的物

となつて、市俄古、ミルオーキー、デルス、加奈陀等に行くもので、その年間輸送量は約三千七百萬噸に達し、我國の總出炭量を少しく凌駕する勢である。他の一つは、大西洋岸の海港に出すもので、主として紐育、費府、ボルチモア、ノーフォーク、ニューボート・ニウズの五大港宛のものである。その數量は一ヶ年五千萬噸を下らないが、そのうち尠くとも五分の一は海外に輸出され、残りは沿岸航路に再び積み出されたり、或ひは開港地に於て消費されたりするのである。

以上二つの外、山元から直接に工場その他の消費地並に港灣に鐵道輸送するものがあるが、これが又莫大の數量に上るやうである。

○鐵道の石炭輸送

事情かくの如くであるから、この生産地附近に線路を有つ鐵道は、石炭輸送を目的として、何れもその出口たる大西洋沿岸カイリー湖岸に、大終端驛を有つのが普通である。若し又何等の理由で自分が有つことの出来ない時は、これを所有する他の鐵道會社と親善なる關係を保ち、それによつて直通輸送をして居る。そしてその大西洋岸に出るものは、線路が多く海岸に向つて下り傾斜をして居るため、下り勾配が盈車、上り勾配が空車といふ好條件に置かれ、經

濟的作業をなし得べき自然の恩恵を蒙つて居るのである。

私の見學したレッディング鐵道も亦その一つであつて、ペンシルベニヤ州の石炭地方にその一端を置き、その地方の無煙炭を輸送するのを目的として敷設されたものである。従つて費府附近及び、紐育港附近に各一箇所の大終端驛を有つて居る。即ち費府にあるものは、ポート・リッチモンドで、紐育附近のものはポート・レッディング（紐育港を距ること十七哩）である。兩驛共規模廣大であつて、構内線路は豊富、現在貨車の數も多く、用地も廣いが、石炭の到着荷捌だけについて比較すれば、我が若松驛の一ヶ年六百萬噸には少し及ばない。その代り輸送距離が筑豊よりは長くて、百五十哩内外はあるから、石炭運賃としては、平均一噸一弗五十仙としても巨額に達するであらう。

○選炭場とブレイン

大正五年七月中旬、私は先づ四日間の旅程をもつて、費府より石炭地方の旅へ上つたのである。途中第二の故郷たるレッディングを過ぎ、尙ほ山地深く分け入つて、マハノイ・ブレインといふ操車場のやうな所に一先づ落付いた。

この地は石炭地方への入口であつて、附近に約四十箇の選炭場がある。「カレリー」とは掘

出された石炭を適當の大きさに碎き、洗つて選鑛して貨車に積込む設備一切を云ふのである。而して、炭質は全部無煙炭である。

選炭場は、山の中腹その他種々の場所にあつて、地勢上必ずしも一定した地域に設けてあるのではないから、貨車を送り出すのに非常に不便である。そこでこの地方一帯に亘つて低地に線路を敷いて驛構内となし、各選炭場よりの炭車を總てこゝに集中する。集つた車は、更にこれを高所に引上げて列車を組成し、諸方に發送する。その引上作業状態は恰かも京都疏水のインクラインのやうなものである。ブレーンとは傾斜であつて、先づインクライン式のものを用意しマハノイにあるから、マハノイ・ブレーンと云ふのである。換言すれば貨車の登山鐵道である。これは丁度私の巡歴四年前に竣成したもので、設備の概要を示せば左の通りである。

- 一、勾配の高さ 三五二呎
- 二、勾配 一八% 即ちままととの間である。
- 三、ブレーンの長さ 二九八二呎
- 四、輸送量 一回二百噸(貨車の風袋共) 一時間二十五回(約三分毎)
- 五、發電所の力 五千馬力

山上に操車場(セント・クレア)があつて、構内線路延長四十八哩、列車は總て方向別に組成し、これをポート・リツチモンドやポート・レッディングに送り出しているのである。この操車場は百分の一・五の勾配を利用して方向別仕分に便して居る。ブレーンの頂きより、操車場に進入する方向別の入口には、自働貨車秤量器があつて、走つて来た貨車を停車させないでその儘計量し、そこから貨車の風袋を引き去つて、中味の重量を見る装置になつて居る。

こゝから費府のポート・リツチモンド迄の運賃は左の通りである。

塊(豆形以上)	一・七〇	一噸當り。哩數は百五十哩に少し不足す。
中(豆形)	一・四〇	
切込又は粉煙	一・二五	

この様にして山元を積み出された貨車は、例の直通列車で大量にポート・リツチモンドやポート・レッディングに到着する。例へば紐育を去る十七哩、水運の極めて便利なポート・レッディングに到着したとする。

○ポート・レッディング石炭停車場

棧橋は有煙、無煙中形、無煙大塊等の石炭の種類によつて、その取卸場所を區別してあるから、到着した盈車は、積載炭種の區別に従ひ、その相當棧橋卸場に於て荷卸されて空車となり、今度はその行き止まりから、本線に並行して造られた側線の勾配を下り、棧橋の下を隧道式に潜つて操車場に戻つて来る。棧橋は勿論粗末な木製である。

石炭の荷卸には、五十噸貨車に對して六人掛つて居る。矢張り鐵側を叩いて居るが、馬脊形ではなくて普通のとろ、式であるから、冬はなか／＼困るさうである。この費用が一噸當り三仙二分の一で、若松の三錢一厘と略々匹敵する料額である。この上更にこの従業員の俸給（機關車乗務員を除く）修繕費、その他の雜費を加算すれば、一噸當り六仙となるのである。

鐵道の責任は石炭を卸し終る迄であつて、それ以後は荷主に移るのである。普通荷受人は、こゝで五百噸位の小船（バーチ）に積込み、これを紐育に運んで行つて、小賣商の阜頭に陸揚けをするか、汽船に賣込むか、或は更に遠くポストン邊り迄持つて行くのである。こゝから紐育迄の水路石炭運賃は一噸當り約二十仙である。

鐵道會社には四艘の曳船がある。それで小船を紐育港迄の曳船料は、百噸十弗であつて、それ以上は一噸三仙の割である。小船の縁を綺麗にすることをへりとり、(trimming)と云ひ、こ

れが一噸に付三仙である。鐵道では、この曳船料とへりとり、料とを荷受人（この港から云へば荷受人）から現拂で受取るのである。荷主は通常小船を所有して居り、曳船だけを鐵道に依頼するのである。

紐育市の石炭の賣相場は、ストロブ用中塊（栗形）が一噸五・七五弗であつて、その中に含まれる運賃を見ると、山元から港迄の運賃はポート・リツチモンドと略々同額の一・七〇弗に海路特別運賃二十仙を加へて、合計一・九〇弗を要した譯である。

然らばこのレッデング鐵道會社では、どの位の値段の石炭を使つて居るかと云へば、幾種類もあるが、大體ポート・リツチモンド渡しの一噸當り左記のものである。

石炭（塊、卵形以上）	三・三五	機關車に使用するものは、上記を適當に混合して一噸二・一〇弗内外にしたもの、やうである。
無煙 石炭（豆形）	一・四〇	
下炭（大麥の形）	一・五〇	
有煙 石炭（塊）	一・〇〇	

これは當時の最も高いところを取つたものであるが、私が西部のカンサス・シチー南部鐵道に行つたときの取調にも、山元で一噸二・一三弗であつた。

現在國有鐵道に於て使用する石炭も、當時の價格に比較すれば殆んど二倍以上にも騰貴して居るから、前掲の値段もその後相當に上つてゐることであらう。併し運賃を差引けば一噸僅か七十仙位にしかならないやうである。鐵道會社が購入する石炭は、こんなに安いものであつた。要するに、米國の鐵道は、私の巡歴當時は、我が國有鐵道に比し、質に於て、非常に勝れた石炭を、安い單價で購入消費して居たと概論出来るであらう。併し、鑛山に於ける勞働者は、御承知の通り契約によつて、順次その勞銀を高めようとし、それが延いては出炭量にも影響を及ぼし、自然又は故意に制限を受けるやうなことになる、石炭の相場は今後共決して下落することはあるまいと思はれる。故に石炭に不自由を感じて居る中部西部地方に於ては、如何にして石炭を節約すべきか、當時既に鐵道經營上の大問題になりかけて居り（大正六年）最近（昭和二年）に至つては、益々この點に眞面目な研究を試みるやうになつたのである。

我が國有鐵道に於ては、先に述べた通り、昭和元年度の石炭消費量は三百五十萬噸に達し、その内列車運轉用石炭だけで約三千五百萬圓であつて、支出總額の一割三分に當つて居る。（昭和二年七月鐵道省發行の「石炭市況の研究」を参考とす）故にこの際燃料課を設け、購買とは獨立して石炭の消費に關する事項の研究に、力を注ぐべきではあるまいか。

一六、鐵道に關係ある諸名士の佛

私は滯米中米國の鐵道に關係ある多くの名士に面會したが、その中で特に私の腦裡深く印象の残つて居る二、三の人々に就いて左に少しく記述して見たいと思ふ。

(一) イー・アール・ジョンソン氏

ジョンソン博士が交通學の大家として、また無二の親日家として、我國朝野の人々の間に知られて居ることは、今更云ふ迄もない。一昨年（大正十五年）來朝せられた時にも、吾々ペンシルベニヤ大學に師の教を乞ふた者が寄つて、各所に御案内したが、博士は至る所で歓迎せられ、或は大學に、或は鐵道協會に、または國有鐵道従事員の爲めに、鐵道に關し、または鐵道の電化問題、或は鐵道と自動車等の問題に就て、最近に於ける先進國の實例を引き、理論と實際との兩方面から度々講演せられたことは、未だ讀者の記憶に新なる所でその際畏くも上、皇室に於かせられても、博士が從來我が國家の爲めに盡された功勞を思し召され、特に勳三等旭日章を御下賜遊ばされた程である。

その後博士は朝鮮及支那を経て再び日本に戻り、この地から歸國せられたが、歸國後も友人間に我國の風俗や人情習慣等を大に宣傳せられたので、それが爲めに彼の地の學者達で態々我國に來遊した人もあつた位である。博士の小傳については、博士の來朝當時、門下生がそれ〴〵關係雜誌に記述したから、普く知られて居る事とは思ふが、私は當時私が述べた所を重複ながら茲に書き残して置きたいと思ふ。

ジョンソン博士の面影（大正十五年六月八日電氣日報掲載）

イ・アール・ジョンソン博士は、本年六十一歳、生れは米國ビスコンシン州である。年少時代から地理學の研究に頗る興味を有し、長ずるに及んで斯學の造詣頗る深く、殊に交通地理學に於ての權威として、その令名噴々たるものがある。ペンシルバニア大學教授として、その商業經濟學部に教鞭を取られてから今日に至る迄約二十餘年、最近にはその學長として、孜々兀々學生の教養に盡瘁せられてゐる。特に諸外國學生就中本邦留學生に對して格別なる指導訓育を賜はりしことは、實に特筆大書すべきことで、我が國人は同博士に對し多謝して可なりである。博士は大學教授として獨佛兩國にも留學せられ、斯道の碩學コルソン博士とも議論を戦はし、その蘊奥を研磨せられたものであつた。

その海陸交通政策に對する講義の如きは、平易にして而かも穩健、初學者にすらも容易に理解し得るといふ點に於て有名である。そして博士の公生活中國家的事業に盡瘁せられたる事多く、旅客並に貨物賃金の値上に於て、従事員の勞銀問題に關する仲裁に於て、更に裁定委員會の委員として、非常に公平なる解決に寄與せられた等功績の大なるものがあり、或はまた各州に於ける交通委員として私設鐵道事業の監督の任に當られた經驗もある。

彼のパナマ運河の開通するや、時の大統領の命に依つて、この運河を通過する各國商船の運輸狀況を調査せられ、米國交通政策に對する貴重なる助言を與へられたことは、顯著なる功績として、その令名を謳はるゝに至つた。また曾てはペンシルバニア州の地理學會々長に任ぜられたこともあつた。世界大戰當時に於ては、屢々首都ワシントンに行かれて國營鐵道に關する政府の諮問に應ぜられたのみでなく、部下の教授をして勞働爭議に對する賃銀の裁定をせしめられたこともあつた。

博士の著書としては、(一) パナマ運河に關するもの。(二) 海上運送等有名で、陸上に關するものに。(三) 鐵道運輸原論。(四) 鐵道運輸並に賃率等があるが、何れも洛陽の紙價を高からしめた程の好著である。最近では「貨物運輸とその取扱」に關するものがある。

同博士は二年前、最愛の令夫人を失はれて以來、非常に寂寞たる生活を送られて居つて、教を蒙つた門下生一同は、さぞかし意氣消沈せられて居られることゝ思つて居た處、非常に元氣旺盛であられるのを見て、一同安堵の思をした次第である。

我が國人で博士の御世話になつた者は、東西兩都の大學並に商業學校の教授、鐵道省の官吏等可なりに多數である。今般博士の來朝を機とし、我が官民は共に熱誠なる歓迎をして居る次第である。本邦に滞在せられるのは僅かに一ヶ月間であるが、須らくこの短期間の滞在をして最も愉快ならしめん事に努むると共に、本邦鐵道並に海運事業に對する嚴正なる御批評を願ふべきである。

私は特に故令夫人に就て一言を費したい。令夫人は頗る上品にして親切、頭腦明晰にして而も貞淑の譽れ高いお方であり、文藝美術に對して豊かな趣味を有たれ、特に東洋美術に就ては高い鑑識眼を有せられて、日本の骨董繪畫の蒐集家であつた。日本留學生に對しては特に深い愛情を披瀝せられた。自分は留學中よくハミルトン・コートに夜分お招きを受けたことがあるが、その時、故ら薄暗くした應接室で、我が東海道五十三次の繪の表はしてあるシエツドを付けた電氣スタンドの下で種々お話を承り、或はそこで同地の知名の人々にお紹介を

辱うしたりした。また或時はお寺詣りのお伴をしたり、ワシントンやモーホンク・レーク等へお遊びの時にも随伴したりして親しく夫人の醫咳に接した事は、一再にして止まらなかつた。

私が米國を去る時には、夫人から私の妻への贈物として、奇麗な銀貨入れを頂いた事があつた。今や同夫人も他界せられ、自分も妻を失ひ轉た感慨深いものがある。お元氣な博士のお姿に接し、門下生一同のものは喜びに堪へないが、而も老博士のどこかに何となく寂し味のほの見えるのが痛ましく感ぜられてならない。』

私が博士の知遇を受くるに至つたのは、留學當時、時の運輸局長木下氏の紹介に依るものであつた。お蔭で私は彼の地で鐵道の實務を習得する上に於て、學術上の指導を受ける上に於て將又風俗人情等社會一般の事情を研究する上に於て、この上なき便益と絶大なる援助とを與へられたのであつた。

特に故夫人が大の親日家であつたが爲めに、夫妻共に私を屢々その寓居なるハミルトン・コートに呼寄せて、何時も極めて愛想よく歡待して下さつたので、覺束ない英語を使ふ私もつい興に乗せられて、知らぬ間に夜を更かし驚いて歸る事も度々あつた。そして斯様な時に何時で

も三人の話題に上るのは、故木下淑夫氏と伊藤重次郎氏との二人であつた。博士夫妻殊に夫人は何時も木下氏の穎俊で勝氣な性質であつた事を思ひ出し、Yes, Yes, but I do not think so と氏の口調その儘を真似て笑はれるのが常であつた。また伊藤氏が意志の強固な稀に見る努力家であつたことも、常に夫人の賞讃して居られた所であつた。

博士は現今ホワルトン學部（商業經濟學部）の學長をして居られるが、教授の永年勤続奨励法を樹立し、學校をして保險金を支拂はせ、教授達を保險に加入せしめて、同大學に在職する教授に後顧の憂なからしむる方法を講じ、また學校内に人事紹介所を設け、自分の手に掛けた學生に對しては就職口を世話する爲めに、各人の性能や特徴を調査し、これを「カード」に記入して備へ付け、また各教授をして所謂街頭に立たしめ、常に實業界に於ける支配階級の人々に對して専門的、または一般的智識を授けしめ、各教授相互の間に於ても、その専門的立場を放れて互に智識の交換を爲さしめ、また學生を教ふるにも教科書を主とせず、各自にそれ／＼課題を與へて自ら調査研究せしめて指導する方法を奨励する等、凡ゆる方面に活動を續けて居られることは誠に敬服の至りである。

來遊の際お目にかゝつた時、博士は私が費府に居た時より非常に肥滿して居られたので、ひ

たすら老博士の健康を氣遣うて居る次第であるが、こゝいふ心配は獨り私のみには止まらないことと思ふ。

(二) エル・エフ・ロリー氏

現今の米國鐵道界に於ける實際家として一方の重鎮である人と云へば、先づ私はエル・エフ・ロリー氏を推す。氏はデラウエア・ハドソン鐵道の社長であつて、また私が三ヶ月間厄介になつたカンサス・シチー・サザン鐵道の重役長である。首都ワシントンに於て鐵道問題が政事化した時には、ロリー氏の意見が屢々各方面に聽かれて居た。氏の最近の著書である「鐵道貨物輸送論」は氏が病を得て入院中に口述したものだといひ居るが、鐵道研究者に取つては、初學者にも亦相當の經驗者にも好箇の讀物である。

氏は亞米利加に於ける鐵道の經營組織に就て、常に極端なる「從斷主義」を主唱し、自身が主宰して居る鐵道は總てこの方針に則り經營して居る。従つて、極めて多忙の身である爲め私は屢々逢ひながら、何時も充分に歡談する機會を得なかつたが、氏は一見して剛毅果斷の人であることが分り、而も頗る偉大なる体軀の持主で、鐵道のルーズベルトとても云ふべき、實に堂々たる風采の人である。私が始めて氏に面會したのは、大正四年十二月、ニューヨークに到

著した後約一週間過ぎであつたが、故木下局長の親友で、エッチ・アイ・ミラーと云ふ人（故芳賀彌吉氏をニュー・オルレアンスで自分の居る會社へ留めて研究させたことのある人）に逢うた時、ミラー氏は私に向ひ、「當今亞米利加に於て少壯鐵道家として有名なエル・エフ・ロリー氏を御紹介する。そして都合に依つては君の見學に便利を計つて頂く様頼んであるからその積りで」と云ひつゝ、豫て話しがしてあつたものと見え、自身電話を掛けて、會見の時間を打合せて呉れた。私がロリー氏に會うた最初の印象を、當時の日記に次の如く書付けてあつた。

「十一月廿四日水曜日——昨日ミラー氏の云はれた米國第一流の少壯鐵道家との詳あるエル・エフ・ロリー氏は如何なる人物であるか、前以てミラー氏よりの約束に基き、今日午前十時半デラウェア・ハドソン鐵道會社にロリー氏を訪うた。まだ出勤がせられてゐなかつた。

「今に出勤せらるべしこの席にて御待ちありたし。」と親切なる秘書役の勤めに腰を下さんとせし矢先、年の頃五十前後の偉大なる體軀の、而も眼光人を射る底の人、余の前を通りて重役室に入る。余は一寸御辭儀をしたが、間もなく前の秘書役が來られたので、「今のがロリー氏か？」と尋ねた。「然り」と答へ、直に余を伴つて氏の部屋に入る。

その部屋は丁度我が總裁の部屋位の廣さであつた。氏は自身のテーブルの前に余の席を勧

められ、二、三言を交へし後「何か御役に立つことがありますか？」と底力のある聲で、而も鄭重に問はれた。その時外國人なる余も腸に染み渡る様な一種の嬉しさを感じた。渡米以來二ヶ月、その間種々なる人に逢うたが、何れも多忙の身の鋭敏さはあるが、氏の如き底力のある大人物には未だ逢はなかつた。

余はこゝぞと思ひ、「既にミラー氏より御話しありしこと、は思ひますが、……」との前提を置き、暫く費府に落付き語學をも研究し、且一般の事肆にも多少慣れたる上、五、六ヶ月後カンサス市に赴き、足下の主宰せられる會社にて御厄介になりたしと述べた處、快く承諾せられた。尙ほ余の見學の次第を述べ、この方面に於ける御注意を望むと附言した處、氏は氏の會社にて貨物事務取扱方の全部を網羅したる冊子を驛關係者に配布すべく最近印刷に付したればとて、浩瀚なる一書を参考にとて余に與へられた。

尙ほローガン・ジー・マクフワソン氏の『鐵道貨物貨率論』は現今の最も實際的の書物であるから必ず一讀すべしと勧められ、その書名を自ら書き與へられた。余は今日この三十分程の對話に於て、何れの國の偉人も有する一種の共通性を感じ得して、精神修養上大に得る處があつた。」

爾來屢々私の見學動靜に就て報告し、また注意も受け、面會もしたが、書面に對しては如何に些細な事でも必ず返事を與へられ、面會の約束をした日など、用事突發の場合などは、電報で返事が來た事もあつた。併し、その時には必ず後から確認（コンフワーマーシヨン）の書面が來た。私の歸朝後氏が病中の作『鐵道貨物輸送論』の一部に自署し、部下に命じて私に惠送して下さつた御厚意は、私の終生忘るゝ能はざる所で、愛讀の書物として常にこれを座右に備へてゐる。また鐵道に關する講演をする時など、不知不識の間に氏の意見を請賣することがあるのは斯うした深い關係があるからである。氏は齡既に六十に垂んとする程であらうが、元氣旺盛なる活動家であるから、今後も屢々雜誌の上で氏の意見を聽く事が出来るであらう。

(三) ジョン・エフ・ムーア氏

ジョン・エフ・ムーア氏は米國基督教青年會の國際鐵道部長で、基督教の標榜する博愛主義の純潔な心の持主であり、また世話好きな人であつた。氏は私が渡米以前既に日本及支那に來遊したことがあつて、日本の鐵道界の知名の人に知己があつた。鐵道青年の益富理事とも親交のある人である。

私が氏に會ふことの出來たのは私の英語の先生なるミス・ハリマンの紹介によるのであつた。

私が氏をニューヨークの役所に訪れた時、氏は永らくの病氣が漸く快癒せられた直後であつたが、ニューヨークに於ける私の宿舍の事から、さては英語の學修の事に至るまで、種々面倒を見て貰つた。そればかりでなく、大正五年の夏氏の避暑先なる「ロング・ビーチ」に氏を訪づれ、杉本氏と私と三人で夏の一日を海水浴に遊び暮した楽しい思い出もある。

私は鐵道の見學に就いては寧ろジョンソン博士やローリー氏に紹介を願うたが、旅行先の都市に於ける知名の士や、宿舍等への紹介等になると、氏の御厄介になつた事が多々あつた。のみならず、滯米中には絶えず種々の有益なる出版物を送つて頂いた。日本の留學生で氏の厄介になつた人は、その前後随分澤山ある。S氏やM博士など、私の知つて居る人だけでも相當に多い。大正六年の春早々氏を訪れた時、鐵道省考案の「クリスマスカード」が幾枚も氏の手もとに舞込んで來たが、氏はそれを一枚一枚私に示して、これは誰々からと、如何にも懐しげに眺めながら、その人を追想して色々な話をせられた。私はその時氏の如何に友情に厚い人であるかに感心したが、同時にそのカードが同じものばかりで、何等の趣味もないものであることな氣の毒にも思つた。

夫人も亦夫君と同じ型の人で、淑徳の譽れ高い方であつた。爾來相見ざること十星霜御夫妻

共に多少姿も變られた事であらうが、最近の音信によれば、停年で青年會を退かれたやうである。若し東洋に再遊せられる様な事があつたら、我々恩顧に預つた者は充分に歡待して、滯米中御世話になつた芳志に對し幾分でも報ひたいと思ふ。以前外國で御世話になつた人が來た時その人の爲めに、奔走すると友人の中には、よく「また御接待か」など、要らない事でもする様に云ふ人もあつたが、外國に行つて親切にして貰つた事は一生忘れられぬものである。

況んや見學上特に便宜を與へて呉れた厚意に對して相當の返禮をせねば、個人的に濟まぬのみならず、我が國民の體面にもかゝはることである。近來は主立つた人達の間にも充分この點が了解せられて來て、昨年ジョンソン博士來朝當時の如きは、十二分の好意を示されて、御蔭で我々接待に従事した門下生一同は充分博士の満足を買ふ事が出來、大に面目を施した譯である。ムーア氏はまた手紙を認めることの几帳面な人で、氏との文通に對し、常に私は義務を負はされて居た。今保管する書面の中にジョンソン博士のと氏とのが一番多い事は、又以て氏のいかに友誼に厚いか、窺はれる。

(四) ローガン・ジー・マックフワソン氏

ロリー氏に初めて面會した時、マックフワソン氏の鐵道貨物貨率論を讀めと勧められたの

で歸途直に書店に寄つて買求め、その後暇に任せて讀んで居たが、一通り讀み終つた時、その本が如何にもロリー氏の言の如く貨物事務の實際に著眼したもので、實際家が直に應用の出來る本であると感じた。そこで一體著者は如何なるタイプの人で、如何なる風采の人か、會つて見たさの念に驅られ、大正五年の五月六日、思ひ切つて私はボルチモアのジョン・ホプキン大學の氏宛に直接書面を出し、氏の書物を見るに至つた動機を述べ、不肖ながら自分も鐵道の實際業務研究者として多年見たいと希望して居た書物を貴著貨物貨率論に發見したが、不審の點に就いてお訊ねしたいから、何卒面談の機會を與へられたいと申し送つた。手紙はニューヨークなる氏の寓居へ大學より轉送され、數日を経て返事が來た。

見ると、ニューヨークに於て何月何日に會はうとあつたので、その日に費府から同地に氏を訪れた。寓居とはいへ、頗る上品なホテルの様な住居であつた。刺を通じて來意を告げると、豫て約束してあつた事として、直に書齋に通された。初對面の挨拶やら渡米以來の身の上話などして居る内に迅雷轟き大雨盆を覆すやうな夕立が來た。所が窓の上部が少し開けた儘にしてあつたので、雨は瀧つ瀧の様に室内に流れ込んだ。これはとばかりに先生は唯大に狼狽の態であつたから、私は咄嗟の間に靴を脱いで窓の框に飛び上り、片手に下の窓を押へ、片手で上の

窓を力を込めて押上げた處、窓はピッタリと閉まり、浸水は完全に止められた。先生は非常に喜んで、その瞬間から私に對する態度が俄に親しみを増して來た。それから種々意見を拜聴して時を過すこと數時、辭するに及んで先生は「稍々古いけれども」と斷りながら自著『歐洲に於ける交通概論』と題したる小冊子を私に贈られた。爾來舊知の如く交際して頂いたが、氏は多少普通人と異なり、常に一種の人生觀を持し、その主義の爲めに獨身生活を續けて居られた。私は大正六年四月十日費府から先生に宛て左の名残りの書面を出した。

その後は疎遠に打過ぎ候處御宥恕被下度候。顧みれば當地へ鐵道運輸事務研究の爲め参り候てより茲に足掛け二ケ年、不日歸國の途に就くに際し、滯米中種々御指導に預り候事を更めて感謝致候。

扱貴著『鐵道貨物賃率論』及『歐洲に於ける交通概論』こと前者は廣汎なる御研究の記録にて後者は切實簡明なる概要の記述と覺え、日常愛讀致し居り候處、今回歸國に際し、右兩書を日本語に翻譯し、普く鐵道從業員及鐵道の研究に志す士の參考資料と致さばやと存じ候に就いてはこの儀果して御許し下さるべく候や。若し幸にこの願相叶へ被下候は、骨子を貴著に採り、國情に應じ本國の讀者に適する様、更改致す考へに有之候間、何卒御面倒ながら

御返事相煩度、右御願申上候。(四月十日付マックフワソン氏宛)
右の手紙に對し四月十三日付を以て氏並に兩書出版會社は喜んで兩書が日本語に翻譯せられることを承諾するが、只英版は自己の會社發行であることを完全に確保せられたき旨の返事があつた。尙ほ私の歸國に就いては歸路「ニューヨーク」に立寄らるゝ事と思ふ故、會食を共にしたい、と附記してあつた。

歸國の途次世話になつた人々に別れを告ぐべく「ニューヨーク」に立寄つた。勿論氏の寓居へも訪れて、會食を共にし、渡米以來の好意を深く謝して別れを告げたが、彼の初對面の時の生憎の大夕立で私に氣の毒な事をさせたと大變に悔いて居られたが、後になつて考へて見ればあの時先生は精神上にも肉體上にも非常な事件が起きて居て、茫然として居られた時であつた事が後の手紙で私に分つた。

爾來歸國後も先生とは絶えず文通を續けて居た。五六年前迄はマサチユセツツ州のウイリヤム・タウンと云ふ閑靜な小都市に寓居を移し、氣麗らかに水清く、土地も至つて清淨な、その上人情敦厚な處であるから、愉快に暮して居るとの便りがあつた。またこゝでも別の著作をしたとの知らせがあつたが、大正十四年の一月突然怪我をして右手を折り「ニューヨーク」の聖

ルークス病院へ入院して居ると、代筆で知らせがあつた。すぐに見舞の手紙を出して案じて居ると、間もなくその年の三月先生は遂に同病院で逝去せられたとの悲報に接して驚いた。

私は氏の身神共に爽快な時代に認められた肉筆の書面が遠く海を越え、私の手許に來たものを今一通り繰り返して読みながら、氏の印象を書き綴つたのである。(二・七・二四)

一七、會遊の地の思ひ出

私は一年餘り費府に足を留めて居た。従つて同地に滞在中の動靜は私の思ひ出の種となるものが澤山ある。私は假寓を同市の五十七丁目に定めて居た。同所は市の中心から西部に當り、郊外に近い處で、東京なら丁度目白か澁谷の様な閑靜な處であつた。平常は學校に通ふのと、厄介になつて居るレディング鐵道會社の營業事務所に出掛ることが仕事であつたが、日曜には多く宿の主人と郊外へ散歩に出掛けた。勿論公園へも行つたが、人間一切平等の安樂地である墓場へも連れられて行つた。ホテルの夜會にも出席し、集會場へも出掛けて種々の人達の講演も聞いた。

オペラへはジョンソン博士夫妻に御伴して度々出掛けた。「ところ變れば品變る」で、目に映る態様こそ一時は異なるが結局喜怒哀樂の情を感じる人の心に打つ響は洋の東西に少しの變りもないと感じた。その外新渡戸博士の御親類で今は故人である「エルキントン」氏の宅や、その他私人の家庭へも出入して至る處に遊びに出歩いたが、なかんづく私が好んで屢々遊びに出掛けた土地と、忘れられない印象を與へられた處とが三つある。

(一) 忘れ難きアトランチック・シティーの魅力

ニュー・ジャーシー州の大西洋に面した處にアトランチック市と云ふ小都會がある。夏冬共に避暑避寒の客で賑ふ所で汽車によると、費府の對岸カムデンから約一時間半位で行ける。私はレディング鐵道會社に居たので、定期乗車證を貰うて居たから、何時も出掛ける時には、フエリーでデラウェア河を渡り、對岸のカムデンから最大急速度と誇る列車に乗つて行くのである。線路の兩側には沿線火災を防ぐべく州法に従つて相當に廣い空地が残してあるので、森林地帯を通る時の氣持のよい事夥しい。

この市は、日本で云へば先づ宮島の町を南向にして海に沿うて綺麗な街路を付けた様な處である。人口は多くはないが、それでも二萬位はある。海岸に沿うて幅凡そ五、六間の板敷の歩

道が地平棧橋の様に一哩餘に亘つて延びて居る。その上を、避暑避寒の客が、徒然の餘り三々五々清楚な風をして散歩して居る。海岸近くには上品なホテルが幾つもある。夏の日中には板敷の歩道を下りた砂の中に水泳服を着て、寄せ来る波に體を浸して居るものもあれば、又美しい大きな日傘の下に團欒して楽しさうに語らつて居るものもあつて、繪の様である。丁度一、二年來の湘南海岸の様な趣がある。

歩道からは海中へ直角に所々に阜頭が突出して居て、その上に遠目には倉庫かとも思はれる建物が並んでゐるが、近付いて見れば、何れも活動寫眞館や見世物小屋乃至は食料品土産物を賣つてゐる處である。またこれと反対側の陸上の方にも、土産物やその他の賣店が軒を連ねて立並んでゐる。夏の日曜など、人出の夥しい事とうてい鎌倉や逗子邊の比ではない。従つて尾籠な話であるが、便所は歩道の下に市がこれを設備し、而も番人を付けて、何時も綺麗に保持してゐる。我國のこういふな場所と比較して羨ましく思はれた。私は少し氣分の勝れない時には、四季中何時でもこゝへ來て氣晴しをするのが常であつた。そして、その都度私は、將來我國も大都市の附近には精々一時間半位の汽車か電車で行ける處の海岸寄りに、年中飽かれない公園的の遊び場が欲しいものであると云ふことを熱々感じさせられた。

私が東京鐵道局の運輸課に居た時、如何に房州の海岸や中央線その他の登山宣傳をしても、夏の日曜毎に湘南へ來る客はとて夥しく、神田上野間の開通後は今迄來るに困難であつた大宮地方の人々迄も湘南地方へ集まつて來て、何程臨時列車を出しても運び切れなかつた。

この調子では淺草なども今後は追々寂びれるであらう。休養日に郊外へ出遊することは最早都會人一般の善い習慣となつた。而も人々は必ず明るい東海道方面を選びたがるであらう。逗子や鎌倉などはこの意味に於て既に地積が狭い。江の島電鐵の沿線が將た辻堂、平塚あたりに一つアトラランチック市に類する健全なる小別府か、關東の宮島海岸と云ふ様な處を建設したらどうであらうかと思はれてならなかつた。

(二) モーホンク湖畔の眺望とモーホンク會議の思ひ出

モーホンク湖はニューヨーク市からハドソン河の西岸に沿うて北上すること九十哩の山中にある。ウエスト・シヨア鐵道に依つて行くと、ニューヨーク市から約三時間半でニュー・ブラッックに着く。こゝから馬車または自動車で約六哩計りの山道を屈曲して登りつめると、この湖水の傍に達する。

湖水の大きさは信州の野尻湖よりは幾分小さいが、水は綺麗に澄んでゐて、周圍の趣が如何に

も原始的な静けさの氣に満ちてゐる。湖上にはボートを浮べてゐる。この地は避暑地として勝れてゐるのではなく、附近の地域一体が、恰も雲仙嶽の温泉地帯の様に山を拓き大小の道路が整然と作られ、かきこから四方に眺望が展げ、ハドソン河の流域を一体に俯瞰して、古き都も新しき市も共に一眸の内に入ると云ふ視界の廣さを樂む場所である。またテニスを好むものにはコートがあり、ゴルフを樂むものにはリンクがある。自動車を飛ばすことは固より自由で古い型の馬車に乗つて鄙びた氣分を味はふことも出来る。

湖岸の一隅斷崖の上には優に四五百人を入るゝに足る新古折衷の數寄を凝らしたホテルがあつて、晩春の頃から初秋の頃迄開かれてゐる。比較的安い料金で誰でも宿泊が出来る。丁度鐵道省の奈良ホテルを大きくした様な趣がある。そして、この湖水もホテルも、またこの邊の地域の大部分も、カリフォルニアの富豪ダニエル・スマイレイ氏の所有に係るものである。ホテル附近を散策すれば至る處手入れが行届いてゐて氣持がよく、名も知れない珍奇な草木が處處はす美しい花を咲かせてゐる。

回顧すればダニエル・スマイレイ氏の兄さんのアルバート・ケイ・スマイレイと云ふ人は、恰もその昔我が岡山縣の大原氏が社會政策について學者の講演會を備中倉敷に開いてゐたと同

じ様に國際聯盟、仲裁裁判制度につき、普く全國に亘つて知名の士の研究を請ひ、毎年一回この地に於て『講演討論會』を催すのが常であつた。世にこれを『モーホンク會議』と云うてゐる。私の巡遊する三、四年前、その兄さんが物故せられてからは、その遺産と共に遺業を氏が繼がれたのである。

毎年ホテルを開始する以前に、全國より約三百名の人士を招請し、汽車賃を除く凡ての費用を負擔して、自由に研究の結果を發表せしめるのである。出席者の顔觸れは、大學教授、銀行家、商會社の社長、裁判官、宗教家、政治家等であつて、多くは夫人携帶である。特に親しい人は娘さん達迄も同伴せられるので、出席人員は大抵四百人位ある。私はジョンソン博士の推薦により、スマイレイ氏の招待を受けて、博士夫妻と共に、丁度第二十二回目のモーホンク會議に出席した。會議は大正五年五月十七、十八、十九日の三日に亘つて開かれた。

豫め配布せられた順序書きに依つて、晝はホテルの大集會室または中集會室で講演があり、引續いて五分間の討論が行はれ、分科會も開かれた。私は分らぬまゝに聞きに行つた。夜も十時頃まで講演會が開かれるのであつた。

私の當てがはれた室は相當に大きく、湖水に面し床には絨氈を敷詰めた氣持のよい部屋であ

つた。私はつい過つて懐中時計を床の上に烈しく落したが、拾ひあけて見ると、何處も損じてゐなかつたので、成程床は絨氈に限ると思つた。

講演討議の題目は『世界の平和を確保すべき方策如何』と云ふのであつた。若し私に先年迄鐵道に居られた鶴見氏の様な練達した英語と該博な素養とがあれば、その時多くの人々を、アツと感心させることが出来たであらうと、今でもそれを残念に思ふのである。

講演は例に依り私には詳細に分らなかつた。併し、それでも大體の趣旨と空氣とは理解することが出来た。この會議中一番面白い場面であつたのは、第二日目に前大統領ウィリヤム・エツチ・タフト氏が議長として議事の進行中、彼の有名なるウィリヤム・ゼー・ブライアン氏がウィルソン氏最初の内閣に於て、彼が國務卿を辭したる後、自分の在職中の國際關係の主なる出來事を述べ、辭職の動機が世間に誤り傳へられてゐる點を釋明し、更に得意の辯を振つて、主として宗教的見地より世界の平和に説き及んでゐるとき、聽く人、語る人、共に我を忘れて時の移るを覺えなかつたことである。

この會議に於ける演説は二十分間と云ふ制限があつたが、ブライアン氏は演説の途中、これを思ひ出したものと見え、後を振返つて議長タフト氏に向ひ「時間はもう過ぎましたか？」と

尋ねた。議長は、『私は貴君の御話しに氣を取られてゐました。』と微笑を含みつゝ答へられた程、一同はブライアン氏の述べる一言一句もこれを聽洩らすまいとして夢中になつてゐた。暫くして氏の演説は濟んだ。私は本當に夢から覺めた様な氣持がした。尤も日本にゐるとき一度氏の演説を聞き、魅せられた様な氣持を感じた事があつたが、今また茲て再び氏の雄辯を聞かされて、私は全く引付けられる様な親しみを覺えたのであつた。滞在中或る機會を得て、ブライアン氏に日本來遊當時のことを述べて見た所、氏は微笑みながら『さうであつたか』と云つて私の様な若輩者を相手に、何かと雑談を交はしてくれた。

今私はこゝに著いた最初の夕の失敗を打明けよう。

實を云へば、私は米國留學には燕尾服を持つて行かなかつた。若し必要があれば、行先で買へばよいと思つたのである。レッズデングに居た間でも、夜會に招かれたときには何時も洋服屋で一晩一弗五十仙で借用して濟ました。併し今度はどうすることも出来ない。止むを得ず費府の洋服屋へ行つて大急ぎで一寸したのを新調して持參した。處が燕尾服のネクタイは御承知の通り蝶々結びである。結んだ造付けのはあるが正式のは大抵自分で結ぶのである。私もよせばよいのに自分で結ぶのを二本買ひ求め、下宿へ歸つてから自分で結んで見ると、どうしても結

べない。下宿の細君に頼んで教へて貰ひ、漸くのことて覚え込み、これなら確かだと思つて出掛けて行つた。

到着最初の夕、私達の乗つた馬車が少し遅れたので、私は急いで風呂を済ませ、燕尾服に著かへてネクタイを結ぼうとしたが、さて結べない。こんな筈はないと結んではやり直し、結んではやり直して見ても、結び方を忘れてどうしても本當に結べない。あせればあせるほど結べない。その内に時間は十分、十五分、二十分とたつ。私は氣がもめ出し、兩足で地團駄踏みながら鏡の前で一牛懸命に顎を突き出して結び直してゐると、ジョンソン博士が迎へに見えた。

愈々以て氣がもめ出し、私は小供の様におろおる聲で、ネクタイが結べない事を博士に懇へると、博士も自分ののは結べるが、人の手は勝手が違ふから結べないと云はれる。併し私が困りぬいてゐるのを見捨てもならず、博士は私の後へ廻つて手を貸されたので、やつとの事で結ぶことが出来た。こうして辛うじて食堂の時間に合つたことであつた。一寸とした事でも充分腹に入れて置かないと駄目である。

散會の前日ホテルの前で會集者一同の寫眞を撮つた。今もその寫眞が手許にあるが、私はジョンソン博士と並んで居る。博士の夫人は寫眞が嫌いだと云つて中に加はらなかつた。この地

の四、五日間の滞在は誠に楽しかつた。而も上品な學究的人達ばかりの集りが、殊の外嬉しく感ぜられた。活氣は無かつたけれども、静かなまた贅澤なそして趣味の多い旅行であつた。

左の一篇は近頃私が書類を整理してゐた時、書物の間から現はれて來たものであるが、『モーホック湖ホテル』の便箋を使用してゐる所から、私がこの會議開期中にホテルで綴つた感想録の一片であつたことを漸く思ひ出した。發見したのは緒論だけであるが、恐らくその後を書く暇がなかつたのでやめてしまつたのであらう。今から考へると、その後の事は最早や事實が證明してゐるので、必要のない事であるから、残つてゐる緒論だけを掲げることによしよう。

— 米國に於ける平和論者と用意論者との主張 —

「一千九百十四年の夏、彼の歐洲戰亂勃發の影響として、米國は一時經濟上に相當の打撃を蒙つたが、應てこれを恢復し、且軍器糧食等の軍需品を聯合軍側に供給して、意外に國富の増加を來した。而も戰は漸く持久戦に入りし爲め、戦後は果して依然産業上の盛況を持續し得るや否や、また若しそれが不可能の事なりとせば、これに對する方策を如何にすべきであるかと云ふ問題が、經濟家、實業家の間に喧しく論議せられた。

而して、これに關聯して、政治家は、陸軍に於ては獨逸が案外に強力なると、海軍に於て

は英國が大西洋に於ける制海權を掌握して居る實狀とを見て、自國の立場を考慮し始め、内に於ては軍事教育に力を注ぎ、外に向つては大西大平兩洋に於ける將來の假想侵略敵國の攻撃に備へん爲め、ワシントン建國以來、平和の國民として軍事に力を致さざりし從來の方針を一變し、所謂國防上の見地よりして『用意してあれ』(プリペアドネス)なる標語を唱へ第一次に海軍を擴張し、第二次に陸軍二十七萬の常備兵を編成したのは、己に世人の知る所である。而して、大學の學生には強制的に兵式訓練を施し、産業の獨立を圖る爲めには、資源動員の計畫を樹立する等、全國翕然としてその風に靡かんとしてゐる。

然るに建國以來培はれたる平和の思想は牢固として容易に抜くべくもなく、殊に今回の歐洲大戦亂の慘禍が如何に戦慄すべき悲惨なる人類の大虐殺なるかを見聞せる國民の一部は、仁慈博愛を主張する宗教家と共同して、新聞紙または、その他の印刷物に於て、用意論者の政治家に對し、反對の態度を表明してゐるが、私は今これを平和論者と名づけて置く。併し翻つて考へると、元來米國民なるものは、素これ英、佛、獨、露、伊等の移住民の集合である。従つて民族の異なる者の間、または地方的關係に依つては、或は英國の肩を持ち、若は獨乙に味方をして、一概に米國政府を愛しない者も少くない。故に用意論者。平和論者共に

各その主張に統一を缺ける點があるのは免れない處である。

茲に於て在朝在野を問はず、一般の識者は

- 一、國際上米國の地位を安固ならしむる方法如何。
- 一、國際上米國が一大強國として存在すべき方策如何。
- 一、永久的平和を確保する方策如何。

の問題を普く研究するに至つた次第である。』

これが前に述べた所謂緒言である。尙ほ書き残りの紙片に續稿の覚え書きがしてあるが、現在では以上の緒言で大體米國の國體とも云ふべきものゝ一斑を推察することが出来ると思ふ。

(三) ワシントンの宿舍生活(アパートメント・ホテル)

一、三日の旅だから、ホテルに泊るより仕方がないが、一ヶ月以上も滞在するとなれば、吾々留學生はホテル生活も出来ないから、先づ貸間を探さねばならぬ。それも多くは友人などの紹介で朝夕賄付の貸間に落付くのが普通である。

ホテル生活は派手で賑かではあるが、萬事が管々しくて、費用が嵩み、それに間借りの様な落付きとまた親しみが少ない。この點から間借り生活の方が遙に呑氣である。併し普通の間借

りては三度の食事を外で食べる時には晝は何、晩は何、と絶えず心配せねばならぬのが煩はしい。賄付の間借りでも食事の時間が定まつてゐるので、自分の都合で少しでも遅れると嫌な顔を見せられるのはまだしも、大概は片付けて仕舞はれて食事を外すことが多い。それに都會で女主人の間貸しと來たら、何處でも大抵慾の皮の厚いものゝすることゝ相場が決まつてゐるので、勿論深切氣や親し味などないのが普通である。私が居たレッツデングの下宿や費府の宿舍などは當時人にも羨まれ、また自分も全く仕合せだと思つた程、本當に家族同様の取扱をして呉れて、誠に居心地のよい家であつた。こんなのは先づ例外とも云ふべきで、十軒に一軒も當らないであらう。歸國後大分澤山の人をこの費府の家に紹介した。

さて、純然たるホテルではないが、靜かな一種のホテルであつて、住む人の顔觸れも殆んど常に定まつて居て、そこに居る人を訪ねて行くと、受付の者が出て來て丁寧に應接するが、さして忙しさうにも見えない。またこゝで食事をすると頗る美味しい料理が出るといふものがある。ジョンソン博士夫妻が居られたハミルトン・コートや、またマックフワソン氏を訪ねたニューヨークのブリーアスなどが、この式の處で、ホテルと云へば云ふものゝ普通何々ホテルといったやうにホテルと云ふ名を付けず、また一現の客を引受けならしい。と云ふのは一般

に提供する部屋が少ないので、豫めそこに居る友人を通じて申込んでおかねばならぬらしい。併してゝに住居して居る人は、こゝの食堂や應接室を借りて相當数の御客をする事が出来る。一寸普通のアパートメント・ハウスの様でもあるが、自炊を許さないからさうでもない。上流社會の家族の少ない人達、または獨身者が住むのに便利な所である。何と名づくべき所であるか私はその云ひ表し方に随分苦心したが後に聞いたら、それはアパートメント・ホテルと云ふのであつた。

私はこのアパートメント・ホテルに一度宿泊して見たいと日頃思つてゐた。時は大正五年六月初旬、研學のため首都ワシントンに出掛けて聯邦交通局を始め、商工省、印刷局、經濟調査局等を訪問しようと考へ、その準備に取かゝり、例に依りこの由をジョンソン博士に報告したところ、博士夫妻は丁度ワシントンへ行く豫定になつてゐるさうで、私に同地の數人の人達への紹介状を送られ、私より一足先に出發されたが、尙ほワシントンへ著後夫妻が落付かれたアパートメント・ホテルのウエスト・モアランドの持主であるスミス夫人に話されたと見えて同夫人から御待ち受けすると云ふ丁寧な挨拶と同家へ至る道筋等を詳細に認めた書面を、博士の書面と共に私の手許へ届けて來た。私は費府を發して首都に向つた。

首府ワシントンは人も知る綺麗な心地のよい都である。大きな緑の樹が路傍に生ひ茂り、電車を敷くにも、空中電線を架設するにも、附近の風致を傷けない爲めに、無暗に許可を與へず相當に制限して、専ら都市の美觀を保持することに努力して居る跡が見える。よく米人は外國の旅行者に、『あなたは何處の都市が一番好きですか?』と尋ねることがあるが、それはワシントンであるとの返答を豫期してゐるほど、大抵の人がワシントンを好むと共に、米國人の竊かに誇りとする都會である。

ワシントン著後、スミス夫人を訪ね、ウエスト・モーアランドで私はベース付二室を當てがはれた。それも食堂での食事付で料金は一日三弗五十仙であつた。今から考へても餘りに安過ぎるので、若しや記憶の間違ひではないかと、當時の日記を見たが、矢張その通りで、ベットと應接室を別にした室をこの安い料金を占有した事は、私の今迄の生涯ではその時が始めの終りであつた。宿に落付いた翌日から、今日は日本大使館、明日は交通局、その次は經濟調査局と順次に歩き廻つて、有ゆる鐵道に關係のある印刷物を背負ひ切れぬ程慾深に貰ひ込んで、費府の下宿に送り届ける手配を濟ませ、その餘りの時間で商工省を訪ね、商工業の獎勵方法及び海運の助長政策並に港灣設備及び管理の現状等迄も押強く突込んで聞いて見た。その返事とし

て政府の出版物の名を聞いたので、悉くこれを手帳に控へ、更に印刷所に出掛けてそれ等を買求め、これらも費府の下宿先へ送り出すことにした。

私のワシントン滞在は僅に一週間位であつた。その中の二日はジョンソン夫妻とマウント・ペルノンに偉人ワシントンの舊家を訪ね、または市内の見物に費し、正味五日間に於ける種々の見學は總てこのホテルの静かな部屋の内で行ったのである。朝の食事を皆と一緒に終へてから、何時も私は街路に出て空を蔽ふ街路樹の下をトボノと、その日一日の仕事の計畫を復誦しながら、下町の方へ下りて行くのであつた。

豫定より早く仕事が濟んだ時には、一度宿へ歸つて更に考へを凝らし、又再び出掛けた。夜になれば食堂に出て馴染みになつた人々と雑談を交はし、またジョンソン夫妻にその日の見學した事務を報告して意見を訊すなどして後、自分の部屋に歸つて、國許へ手紙を認めたり、或は日記をつけたり、時には感想を書き付けたりなどしてから、緩る／＼と一風呂浴びて、床に就いた。

こうして愉快な、そして規則的な日を送る事が出来たのは、ワシントンと云ふ市が綺麗な清々しい氣分のする處であつたからでもあるが、またウエスト・モーアランドと云ふアパートメ

ント・ホテルが如何にも居心地のよい設備の整つた處であつたが爲めでもある。ワシントンの
 宿舍生活は私の終生忘れることの出来ない回想の一つである。今に日本にも中流社會の希望に
 應じてこの種の宿舍が出来て来る時があらう。

一八、滯米中に起りし重大なる事件

(一) 大統領選挙

私の滯米期間の半過ぎ頃迄、即ち大統領選挙當時迄、米國に於て特に目立つた事柄は米國の
 先覺者が世界の大戦に刺戟せられて、軍備を整ふべきことを盛に提唱したことである。その因
 つて起つた由來は、前にモーホンク會議の記事の末尾に書いたので、再びこゝには述べぬが、兎
 に角かゝる運動に對しては、最初政府當局が口を切つたのである。けれども、やがて黨派を超越
 した問題として一國を擧げてこれに賛成するに至り、當時既に一般の輿論を形成してゐた。

共和黨並に民主黨共に聲明の仕方こそ違へ、軍備整頓を目的としてゐる趣旨は互に一致して
 居た。併し、今一つ平常と異つて見逃す事の出来ないものがあつた。それは何時の大統領選挙

でも同じく、選挙の年には産業社會は来るべき四ヶ年が保護貿易主義に傾くか、或は自由貿易
 主義に倚るか、その判断に惑うて、この點が極まる迄は事業を一時手控へるため、暫く産業界
 が沈靜の状態を見せるのが常であるのに、この時は恰も歐洲戦亂の餘波を受けて、自由貿易主
 義に傾いた民主黨の大統領の下に、産業は相當に活氣を呈して來て居たので、來る四ヶ年間の
 政治が何れの黨派の手に落ちても、現在の状態には依然何等の變りはないものと見られ、世間
 は中々の大景氣であつたといふことである。即ち共和黨は前の大審院判事ヒューズ氏を自黨の
 候補者に擧げ、民主黨はウィルソン大統領再選挙論であつた。當時私はカンサス市に居たが、
 その時の米國民の心裡状態を次の様に書いてある。

共和黨が從來の主義に則り、保護貿易政策を採る以上は、所謂民間の投資を保護する關係
 上、資本家事業主は勢ひ共和黨の候補者たるヒューズ氏を助けねばならぬ。また虚心坦懐に
 亞米利加の前途に就いて思ひを致す憂國の士は、共和中央政府の集中的權力を今少しく鞏固
 にし、各州をして勝手なことを爲し得ざらしむる必要があるとして居る。この部類に屬する
 人は中央集權主義を標榜する共和黨の方に走るであらう。従つて共和黨に對する投票數は大
 體東部地方に於て多いと思はれる。

翻つて民主黨の主張を聞くに、民主黨は理論を第二段に置き、實際に重きを置いて、次のやうに言つてゐる。「ウィルソン氏は外國との無意義なる戦亂を避けて、米國をして徒らに歐洲戦亂の渦中に入らしめなかつた。メキシコ事件に於ても無名の師を出すを避けた。」と。また曰く、「ウィルソン氏は少年保護法を作つて少年の労働時間を制限し、人類の福祉を増進した。」と。また曰く、「ウィルソン氏は資金調達法を發布して農家の金融に便した。」と。その他ウィルソン氏政治の下に行はれた各種の社會政策を列擧して、我が民主黨は以上の政策を過去四ヶ年間に於て實行し來つたのであるから、來る四ヶ年も一層その範圍を擴張して一般民衆の利益を増進しようと宣言してゐる。

要するに、政綱の宣傳の仕方が共和黨は理論を基調とし、民主黨は實際を出発點として居る。或る市民は、「共和黨天下を取らば忽ちにして我が國は戦渦の中に巻き込まれるべく、民主黨勝利を占むれば、當分平穩に庶かからう。」と言つてゐた。(この觀察は後に於ける結果より見れば必ずしも當らなかつたが、當時は誰しも斯様に考へた)蓋し民主黨は亞米利加建國以來の所謂自由平等主義に活きる精神を目標とし、先づ民衆の平和、社會福利の増進を主眼としてゐることが判るのであり、隨つて民主黨は上流社會の一部と労働階級の支持を受く

るであらう。

また今少し突き進んで考へると、米國民の大多數の心の底に潜んで居る或る物が頭に浮んで來る。近來何事にも亞米利加第一をモットーとし、愛國的元氣が如何にも充ち満ちて居る様であるが、内面に立入つて見れば、全部が全部さうではない様である。亞米利加の如き廣大なる領域を有し、而も天然の資源に富んでいる國土に住む國民の多數は、自國が外國より侵略的攻撃を受くる場合には當然猛然として奮ひ起つことであらうが、唯外國に於ける少數の米國人の投資を保護する爲め、外國と多少の葛藤を生ずることがあるとしても、その結果強ひて軍隊を動かし、戦端を開くが如きことはあるまいと思はれる。

蓋し少數の資本關係者や、空論を喜ぶ新聞紙の多くは、頻りに愛國心を呼び起して宣戰を促すことであらう。併し國外投資と何等關係なき普通の労働者は、こんな場合戦線に立つて國家に報ゆるの心は甚だ薄い。これはこの國家の傳統トラディションの然らしむる所で、また個人實利主義の極端に發達普及したる結果であらう。換言すれば中、下流社會の多くが兵士となつて少數資本家の走狗となるのを厭ふので、その結果は民主黨の平和主義に賛同の意を表はすに至つても強ち非國民なりとは叫べない。——(此の日誌は前の「モーホンク湖に遊ぶ」項の終りの論文の思想である様に思ふ)

以上は選挙當日迄に私の頭に浮んだ感想であつた。今（昭和三年）でも訂正しなければならぬとは思はない。そして各方面からの情報によれば、選挙は双方等數に近いとの事であつた。一九一二年ウイルソン氏當選當時の事は暫く別として、積年民主黨の形勢が悪いのに、本年に限り有望なのは民主黨の政策が普通選挙権を有する下層社會の者に分り易く且考へが一致して居たからである。鐵道従業員に就いては後に云ふが、殆んど全部ウイルソン氏の味方で、ホテルのエレベーター・ボーイの二十二、三歳の者迄が聰明に時局を批判し、政策の是非に關する識見を備へて、ウイルソン氏を投票すると言つて居た。更に當時の私の日記は續く。

十一月七日——今日は大統領の選挙日である。當日當夜は至るところの辻々に各州に於ける投票の結果を書いて貼出すこと、恰も、相撲道全盛當時に於ける回向院の勝負を見る様なものである。人の集る公園や、運動場では新聞社、または有志家の主催で、幻燈を用ひ、何州ウイルソン何票、ヒューズ何票、計ウイルソン何票、ヒューズ何票と、時々刻々に來る報道を映して居る。

群衆は自分の理想とする黨派の得点が多ければ喝采して夜の更けるのも知らずに見てゐる。余が住居する眞向ふの空地で、今しも盛んに數字を映して居る。私はとき／＼ウイルソン萬

歳、ヒューズ萬歳の聲を聞きながら、この日記をかいて居る。今は午後十一時半、果てしがないから床に就く。と書いて居る。

それから私は次の頁をめくつて見た。

十一月八日——目が覺むれば最早や大統領が決まつて居ると思ひの外、まだ容易に定まらぬと云ふ。聞くとところによれば、昨夜半十二時迄にウイルソン二百票、ヒューズ二百廿三票を得たがその後の形勢は中西部及び西部地方より續々ウイルソン氏の得票が殖えて、民主黨が勝利を得るものと見られてゐる。余は獨り快心の笑を漏らした。蓋し余はこの瞬間來る四ヶ年間我國と米國とは無事平穩であるなど直覺したからである。夜に入るも確報を得ない。

十一月九日——朝になつても一勝一敗であるが、ウイルソン氏依然として優勢である。共和黨の新聞によつてもウイルソン氏二百五十票、ヒューズ氏二百四十三票、未着の分三十七票と言つて居る。未着區域はカリフォルニア州の十三票、ミネソダ州の十二票、ニュー・メキシコ州の三票、ニュー・ハンブシャ州の四票、北ダコタ州の二票である。

序に大統領選挙の方法に就いて一言するが、米國で大統領の選挙といふても、民衆が直接に投

票する譯ではなく、間接に各州に割當てられたプレジデンシャル・エレクトアース（大統領選挙投票者）を選ぶのであつて、この投票者の数は各州に於ける合衆國下院議員の選出数と之に二人の元老院議員の数を加へた數で、例へばニューヨーク州が四十五票、ペンシルベニヤ州が三十八票とか云ふ如きものである。この票數を、普通民主黨側よりいへば、自派の人で占めようとし共和黨も亦自派の人で獨占しようとするのである。故に實際より云へば大統領選挙投票者の投票を自黨のものにしようとするのである。この投票（エレクシヨナル・ボート）を二百六十票以上得て、數に於て相手方に超過したものが、大統領に選挙せられるのである。この間接選挙の仕方を見ると、各派共各自派の候補者の名前の書いてある巾二寸長さ三尺位の、云はゞ名刺の連續した様な用紙を選挙する人々に配る。選挙する人は其の中で自分の思ふ黨派や人の書いてある部分を切取つてこれを投票箱に入れ、自分の欲しない派の人の部分は他の紙屑箱の中に捨て、仕舞ふのである。切符の使用方にも多少の例外はあるが十中の九分九厘迄は以上述べた通りである。

各州をカウンチー（縣）に又各縣を多くの投票區に分ち、投票區の投票保管吏が現場で各黨派の代表者立會の上開票し、その結果を州の中央選挙管理所に齎らすので、この報告をリターン

と言つて居る。故に各投票區からのリターンが全部集まつたときはコンブリート・リターン（報告完了）と稱し、未著の報告があればインコンブリート・リターン（報告未完了）と云つて居る。故に、新聞や又町の辻々の貼出しを見て、インコンブリート・リターンとしてあればまだ何處かの投票區からのリターンが來ないので、開票の報告が全部終らないといふ事が知れるのである。日記は更に續く。

十一月十日金曜日——カリフォルニヤ州の十三票はウイルソン氏に、北ダゴタ州五票、ニュー・メキシコ州三票共に民主黨に落ちた。残るはミネソタ州十二票、ニュー・ハンプシヤ州四票で、大勢は既に民主黨の勝に決した。

十一月十一日土曜日——昨日と變りがない。未だリターン完了せず。

十一月十二日日曜日——ミネソタ州はヒューズ氏に、ニュー・ハンプシヤ州はウイルソン氏に落ちて、完全にウイルソン氏の再選のことになつた。絹絲其の他我が貿易に大關係のあつた保護貿易主義も、先づ現状維持となつた譯である。

十一月十三日月曜日——今日となつてはさしもの選挙騒ぎも大風一過の趣で大統領問題を口にする人さへもなくなつた。民主黨に好意的中立の態度を取つて居たニューヨーク・タイム

スの十二日發行の投票分布圖は面白い書方である。参考のため切抜き保存する。又民主共和
兩黨の選舉に配つた投票用紙（切符）もサンプルを保存する。

と書いて、選舉に關する日記を終つて居る。今當時のニューヨーク・タイムス紙や前記の切符
を取り出して見ると、當時の有様が眼に見る様に頭に浮んで来る。流石は自由平等主義の國だ
けあつて、選舉當日迄は上下擧つて議論をするが、一旦決まつて仕舞へば、何事も言はずにそ
の人の主義政策を庇護する國民性は誠に立派な見上げたものである。その後、歐州戦争に加入
する事の必要が段々迫つて来て、軍備に關しては國防會議に附屬した各般の委員會制、例へば
資源調査局や、交通調査會等種々設立せられ、兵士教練、學生の兵式訓練なども、至る處で益
々熱心に行はれ、道行く人の中にも愛國の表章として、胸に小さい米國々旗を付けた人の數が
日増しに多くなつた。獨逸の潛航艇は屢々大西洋近海に現はれる。今まで耐へてきた大統領は
遂に意を決して一九一七年四月獨逸と交戦状態に入るとの大統領布告を出した。状態は一變し
て國內の要所々々には、至る處軍隊の影を見るに至り、その後鐵道は總て政府がこれを管理す
る事となり、戦時中並に戦後當分の間は殆んど國有同様の有様となつてゐたが、過般再び私有
に復したのは讀者諸君の知らるゝ通りである。

(二) アダムソン法律成立の由來、並に米國鐵道勞働界の變遷

一九一五年の末頃、私がレッティング市貨物主任詰所に居た時分から、各地の新聞紙上にレ
ルウエー・ブラザーフッド（鐵道従業員組合）といふ文字が現はれて、從來の勤務時間に對し
時間短縮の協議をして居ることを散見した。この問題が具体的に又正式に列車従事員、殊に全
國に亘る貨物列車従事員全體の要求として、従事員組合から鐵道會社に送達せられたのは、翌
一九一六年の四月初旬であつた。

その要求の内容は、從來貨物列車従事員の勤務時間は一日十時間と定められてあつたのを、
今後八時間に短縮し、それ以後の勤務時間に對しては、普通の率に五割の歩増しをつけること
を要求したのであつた。私は久しく國有鐵道に於て奉公の精神に教養従事員の間を伍し、又質
朴純真なる現業員にのみ多く接してゐたので、この外國の事柄が不可解で頭に入らなかつた。
「一體従事員組合とは何か？」などと今から思へば極めて幼稚な事を營業事務所の人達に尋ね
た。また「要求はどうなつて行くのか？」と庶務掛主任に向つて質問したことがあつたが、段
々と事情が判明するにつれて私の心には一種の不安が起つて來た。従つて成行に就いては凝視
せざるを得なかつた。

米國鐵道従業員には各職別に色々の組合があつた。その中一番古くて基礎の堅いのが機關手組合で、次に車掌組合、機關助手組合、制動手組合であつた。この四組合のことを人が呼んで従事員組合中の四大組合と稱してゐる。この四大組合が主動となつて會社に要求を出したのである。會社側はこの要求をその儘受け容れては約一億弗の作業費の増加となり、とても運賃の値上をしなければ應ぜられぬと言つて居たのである。

こゝに於て、要求する者と要求される者がニューヨークに集つて種々相談したが交渉が纏らなかつた。併し鐵道會社側は何とかして事件を圓滿に治めようと、二、三年前に發布せられて、常にこの種の争議に適用せられ、好結果を收めて居る所のニューランド・アクト（我國の勞働争議調停法の様なものである）に依り仲裁裁決委員會の決裁に委ねようと、最後に申し出たが、従事員組合側は之に應ぜず、而も要求の貫徹を期する爲めに斷然全國的の總罷業を爲すべきことを決議した。

過去二十二年間従事員對鐵道會社の間には種々なる要求も調停もあつた。併し全國的の罷業決議をしたのは、今回が始めてであつた。一八九四年の同盟罷業以來續いた鐵道界の太平の夢は忽ち破られ様とした。殊に當時は對外關係上國內に於ける結束を固くする必要ある時であ

つたが爲めに政府當局の心配は實に一通りではなかつた。直に調停官を派して居中調停を試みたが、その甲斐もなく、事件は八月中旬遂に大統領ウイルソン氏の手依つて裁かれることになつた。依て大統領は鐵道會社の社長や従事員組合幹部を首都ワシントンに召集して、商議に商議を重ねたが、双方共に充分融和する事の出来る様な案を當事者に作成せしむる事が困難であつたので、大統領は自分一個の私案としての調停案を作つて示した。

即ちその案は、「一日八時間を以て列車従事員の勤務標準時間とし、その後の勤務時間に對しては割増を附せずして、前勤務時間と同じ割合で時間給を給す。」と云ふのであつた。

従事員組合の幹部はこれを承諾したが、鐵道會社側は矢張經費が相當に嵩むと云ふので不承諾を唱へ、寧ろ大統領の任命する仲裁委員の裁決に服せんことを申し出た。然るにこれを聞知した従事員組合の幹部は、愈々九月四日午前七時を期して、全國的に列車運行の休止を敢行するの命令を出した。こゝに於て大統領はこの罷業を避けようとして、八月廿九日上下兩院議員を一堂に集め、以下六項に亘る理想を述べ、立法行動を要求する特別演説をしたのである。

一、インターステート・コンマース・コンミッション（聯邦交通委員會）の組織を改正してその権限を擴大し、鐵道監督の實を擧げしむるに便ならしめること。

- 一、聯邦間の交通に就ては、列車運轉に従事する列車従事員に對し、一日八時間を以て労働並に労働賃銀支拂の標準となすべきこと。
 - 三、大統領は少數の委員を任命し、この委員をして前各項實施の結果が、鐵道會社並に従事員に及ぼす影響を調査せしめ、速にこれを議會に報告せしむること。
 - 四、若し第二項の法律施行の結果、果して鐵道作業費の増加を來し、その經營を困難ならしめ、旅客又は貨物運賃の値上を必要とするに至らば、聯邦交通委員會をして、これが請願を認可せしむることを豫め議會に於て承認し置くこと。
 - 五、この種産業爭議に關し、曩に仲裁條項を制定せる現行法律（ニューランド・アクト）の一部に改正を加へ、その調停が失敗に終らば、國家の任命せる委員に依つてこれを調査せしめ、その調査完了せざる間に於ける同盟罷業、又は解僱を違法とすること。
 - 六、軍事上の必要に依り、大統領に對し鐵道財産及従事員を管理し、尙従事員を軍隊に編入して軍事作業に従事せしむる權限を附與すること。
- 私は思ふ。第一項は聯邦交通委員會をして労働爭議をも解決せしめようとする意向であるがとても當時の委員會は、組織が尨大で、仕事も多く、これを爲すに不適當であつたであらう。

と。また第五項に云ふ現行法とは、曩に述べた一九一三年の制定にかゝるニューランド法律を改正して、一九〇七年加奈陀の労働大臣の發案にかゝる「加奈陀産業爭議調査法」の内容と同じ様に仲裁を決定することを強制せずして、先づ事實調査委員の調査に付することを強制して、その調査の意見に服従しないときに於て、初めて同盟罷業を爲すことを認めるものである。この理想は大統領ウィルソンが最後迄抱懷して居たものであることは、後に述べる交通法に於て、それが現はれてゐるのを見ても解るのである。

また第六項は一九一〇年佛國に於て鐵道同盟罷業の起つた時、軍隊條令の下に鐵道従事員を軍隊に編入して軍令に服せしめ、運轉作業を命じて罷業を防いだ佛國の大臣ブリアン氏の筆法に出で様としたものである。そして大統領の提議で法律の内容となつたものは、先の仲裁案の内容と同じ様な第二項と第三項とのみであつたが、その他の項目とても、これを工業の未だ幼稚な國に取つて考へて見ると、大いに玩味研究する價值のある事と思ふ。

さて以上の大統領の立法行動要求に對し、先づ下院では特別委員長アダムソン氏（民主黨）に依つて草案が練られ、大統領の提議した第二項及び第三項を骨子とする法案となつて、九月一日下院に提出せられた。そしてそれが九月二日に上院を通過して、直に大統領の裁可を經、法

律となつて現はれたのが實に九月三日で、同盟罷業の決行日に先だつこと僅に一日、罷業は従業員組合幹部の命令取消しに依つて、際どい處で事なきを得たのであつた。世にアダムソンの法律と呼んでゐるのはこれである。

このアダムソン法律は全文四ヶ條より成り、第三條は経過規定、第四條は罰則、主要事項は第一條及第二條であつて、大統領提議の第二項が第一條に、同提議第一項が第二條になつたのみである。即ち再びこれを要約すれば、

「一九一七年一月一日より、列車従事員全部に對し、一日八時間を以て勤務時間の標準として、給料を約定することとし、その以後の勤務時間に對しては前給與との按分率に依り給與をなす。」との原則を樹てたのである。

かうしてその年も暮れた。然るに翌年この法律が憲法違反であるとの喧しい議論を生じ、紛擾を來した。けれども、再び同盟罷業の脅威もあり、又國際上の危機に面してゐた折柄として、鐵道側は涙を吞んで讓歩し、一月一日より一日八時間として賃金を支拂ふことにし、一方大審院に於ても該法律は憲法違反にあらずして有効なりと判決したので、こゝに本法律はその後の鐵道労働問題を解決する標準となり、同時に亞米利加建國以來の思想である任意調停、任意裁

決の自由主義は全く打破せられたのである。そして當時の勞資間の爭議に依つて、鐵道經營の幹部と従事員組合との間に、永世越ゆべからざる感情上の溝渠を造つたのも事實であり、又鐵道會社側の故ウイルソン氏に對する遺恨も亦永く消えることなく、今も尙この問題に關して氏の政策を批難する聲を絶たない。

以上は私の滯米中に起つた事件の大体で、常にその成行を注視してゐたが、その當時、これを機會として米國の労働組合、殊に鐵道従事員組合に就いて、その成立の動機及現状等を調査し、我が國有鐵道の參考となる点を書き綴り本國に送付した。昭和の御代の今から見れば、多少固陋に過ぎたる意見も書いては居るが、大體に於て正鵠を失して居ないと思ふ。その時愈々同盟罷業となれば所謂戦時作業に變ずる必要があるので、私は各鐵道が如何なる方策に出るかこれが觀物であると思ひ、旅行中を九月二日迄に費府に戻り、例のレッツデンダの營業事務所へ毎日出勤して様子を眺めて居た。鐵道としては、多少準備行爲に着手してはゐるが、アダムソン法の御蔭で實行する迄に至らなかつたので、失望もし且つ喜びもしたのであつた。

その後米國は愈々獨逸と戦端を開くことになつたが、宣戰布告の直後、米國の各鐵道會社は自發的に建國の精神に基き、從來の相互競争をやめて、統一したる一大系統として軍國の需要

に應ずべくと、ダニエル・ウイライト氏（當時ボルチモア・オハヨー鐵道會社長）を首班とする米國鐵道協會の活躍となつたのを見て、私は本國に歸つたが、米國に於ける鐵道の永年の競争的精神は、國難に際しても衰へなかつたものと見え、他の重大なる事件の突發と共に、遂に歸國の年の十二月廿八日、再轉して米國の鐵道は民營を離れて國營となつた。爾後廿六ヶ月間に於ける國營時代に、彼の鐵道勞働問題は如何に進展したであろうか、次にその要點を掲げよう。

- 一、國營時代の初めに鐵道従事員に對し一般的に増給した。これは列車従事員にはアダムソン法があるので格別としても他の従事員の給料は物價の騰貴に比し安過ぎたからである。
- 二、從來各職別に種々の勞働條件が違つて居たのを一律として、熟練勞働者と未熟練勞働者との區別を廢した。これに就いては鐵道側には反對を言ふものが多かつた。
- 三、全國一律に増給をした結果、地方に依つては生活費の高下に著しき差があるにも係らず一様の勞銀を受けることとなり、所謂「眞の所得」が實際上非常に相違するので、政府のこの政策に反對するものが多かつた。
- 四、工場の請負仕事（ピース・ウワーク）を廢して時間給制度とした。これが爲め從來一人

の仕事の出來高に對し、二人又は三人を要するに至つた。即ち能率が遙に低下したと云はれて居る。

- 五、シニオリチー（故參者優先）制度を確立した。即ち昇進に付ては勤務年數の古いものほど優先し、解傭の場合も年數の新しい者から順次出されることにした。この制度に對しても主として鐵道幹部側から批難があつた。私は大衆を率ゐる上に於てはこんな原則も亦已むを得ないと思ふ。唯適當に例外を設けて、若い有能の士を拔擢するの道を開きたかつた實際若いものに非常な打撃を與へるのも考へものである。
- 六、従事員組合の団体交渉權を認めて、これと交渉をして居た。併し組合に入らないものにも同様の權利を與へて保護してゐた。
- 七、一日八時間制は各職一様に勤務の標準と爲す様に定められた。これは先のアダムソン法の及ぼす影響であらう。

以上の勞働條件は非常に従事員を優遇したものであるが、これが纏て國營の財政上の方面に影響を及ぼし、經費が増大して運賃の値上げをしなければ、如何とも爲し難きに至つた。即ち一九一八年（大正七年）五月貨物運賃の普通賃率に於て二割五分、旅客運賃に於て普通一哩二

セント半を三セントに、定期乗車券に類するもの、賃率に於て約一割を引上げた。然るに尙收入に對する營業費の割合（營業率）は九割五分と云ふ未曾有の悪成績を残した。

休戦に次いで一九二〇年（大正九年）二月末、新交通法が發布せられ、その翌月三月一日から鐵道は愈々元の民營に歸ることとなつた。この交通法こそ今日の米國に於ける私設鐵道の監督に關する法制の淵源を爲すものである。その中に鐵道勞働問題に關するものがある。即ち鐵道勞働爭議を取扱ふべき常設の行政機關を設けて居る。世にこれを勞働委員會（レイバー・ボード）と云うて居る。この委員會は九人の委員より成り、その中三人は従事員側、三人は鐵道會社經營幹部より内選せしめ、他の三人は公衆の代表として、何れも大統領が上院の承諾を得て任命することになつて居る。この委員會は勞銀は固より、總ての勞働條件に關する爭議を決定して意見を發表する。これが爲めには、證人又は參考人を喚問し、また關係者並に關係書類の取調をする權能が與へられてある。そしてその決定は當事者双方を拘束する力のあるものではなく、又これに背いたからとて制裁があるのではないが、實際にはこれを守ることになるのであらう。

我國に於ける勞働爭議調停法（和昭元年七月一日より實施）は交通機關に關するものに對し

職權を以て調停に従事することが出来ることに規定してあるが、米國の勞働委員制度はこれよりも尙一步踏み出して居る。人をして民主主義自由主義の横溢する米國に不似合な條項であると批評せしめたのも成程と首肯されるが、事實は、國營後も従事員組合との關係に於て従事員も不平を唱へ、政府も亦従事員組合の種々なる要求の爲めに當惑し、遂に法制の下に常設委員會の名を藉りて、強制仲裁裁決の意味を幾分含ませたものであらう。その魂膽が現に法案審議の際にも仄見えてゐたといふのは、現に上院に於て「鐵道の罷業は、ニュージーランドの強制平和裁決の方法に依りこれを禁止すべし」と云ふ議論が多數あつたことに見ても知られる。

民營に歸つてからも、一ヶ月を経過するやせなかに、復々勞銀値上の問題が起つた。早速勞働委員會が組織せられて、事件の調査に著手した。委員會は生活費の向上を理由として、各職共一様に二二%の一般的増給を認めた。その爲め、經費は無慮七億弗の出費を増加した。そこで又附きもの、運賃値上げが行はれたのである。一九二〇年（大正九年）の八月貨物運賃は地方に依つて異なるが、二割五分乃至四割、旅客運賃は二割、寢臺急行料金は五割の値上げを發表した。併しこの時は已に物價の昇騰も頂点に達し、下り坂に向はうとして、事業不振の前兆があつた。その後引續き不景氣が襲來して、鐵道の仕事も亦深刻なる不景氣を感じるに至り輪

送貨物も漸減して來た。丁度我が國の状態と同様であつた。翌年の三、四月頃迄は如何に作業費を節約しても、得べき収入が少ないので、如何ともする事が出来なかつた。そればかりでなく、世間からは不景氣の原因の一部は鐵道運賃値上の結果であると批難せられた。

然り、この批難は全部ならずとも、一部は確に正當であつたかも知れない。大体國營當時の政策に於て既に大なる缺點があつた様に思はれる。即ち世間の景氣の最も善かつた大正七、八年（一九一八、一九一九）の交に運賃を充分引上げて、經營上に財政的餘裕を作り、線路及設備の改良を計り、反動來の時に運賃を引下げることをしないで、物價が低落しかゝつて不景氣に向ひつゝある時に運賃の値上げを發表する爲め、却て不景氣を一層深刻ならしめるのである。鐵道運賃の物價に及ぼす影響は、物に依つては僅少であるが、その僅少なる事が矢張り事實影響するのである。兎に角策の得たものではなかつた。我國に於てもこれと同様な運賃政策を用ひて、具眼の士より論難せられ、これが辯明に相當困難せられた事もあつた。かうして米國は鐵道運賃の値上げを斷行しても、鐵道に來るべき旅客貨物は依然として少ない爲めに、収入増加の見込が立たなくなつた。この窮狀を脱せんが爲めには、先づ引上げた従事員の給料を引下げねばならなかつた。かうしてこの問題と共に、工場の請負制度の復活、劃一的労働條件の契約

打破等、經營者側が不平を唱へた國營時代の遺物を一括して労働委員會の裁決に俟つべく提案した。一九二一年（大正十年）共和黨の天下となつて、その年の四月労働委員會は次の様な決定を與へた。

各職に亘り給料の値下を認め、また國營時代の劃一的労働條件を破棄し、各職別に條件を定むることを許す。而してその程度は鐵道會社と従事員組合との間に於て協定すること。

同時に労働委員會は左の主義を發表した。

- 一、各鐵道は事業の遂行上必要なる罰則を制定し、これを強行して差支ない。
- 二、鐵道従事員の組合を組織する權利を認め、また従事員中よりの代表者との團體交渉權を認むること。
- 三、一日八時間勤務制の原則を認むること。
- 四、鐵道會社が勞銀またはその規則變更の計畫を爲すときは、成るべく事前に従事員組合に相談すること。

右は何れも妥當なる主義の提唱であるが、只一日八時間制の是認は各所より種々なる反對があつた。併し兎にも角にも米國の鐵道労働界は、この主義に依つて支配せられ、今日に及んで

居るのである。

私がこゝ迄書いて来た時、門司で心易くなつたI君が久し振で私を辻堂の寓居に來訪した。時は昭和二年八月中の焼付く様な暑い日の午後であつた。幸ひ書齋は南北吹き通しの部屋であつたから、海からの涼しい風を受けて主客共に語り、談はいつしか私の今書き綴つて居る鐵道労働問題のところに入つた。以下讀者の便を圖り、その時の談話を整理し對話の形にして書く。「一體君の米國に居るときに、同盟罷業をやりかけた従事員組合の四大組合と云ふのは、何人位あつて、また今日はどうなつてゐるのか？」

「僕の居つたときは總數四十萬人と稱してゐたが、今でも矢張り四十萬と云うてゐる。何組合に何人あるかは今日でも確かとは分明してゐないが、一九一二年に發表してゐるところに依れば、機關手組合七二・〇〇〇人、車掌組合四九・〇〇〇人、機關助手組合九〇・〇〇〇人、制動手組合一三五・〇〇〇人、計三四六・〇〇〇人と云うことである。先づこの位の見當だらう。」

「中々大きな組合だね。その外にも従事員中に組合があるのか？」

「轉轍手組合、電信掛組合、書記組合等澤山ある。これらの中で書記組合の如きは國營時代

に出來たものである。組合に入つてゐる従事員數は統計の依るべきものがないから確かと分らない。」

「さうしてそれらの組合は常に聯合組織になつてゐるのか？」

「各自別々であるが、ある突發事件毎に契約して聯盟を作り、各自助け合ふのである。一九一六年のは列車に關係したものであるから、偶然四大組合が共通の利害上聯盟したものである。」

「アメリカン・フェデレーション・オブ・レーバー（亞米利加労働總聯合）と云ふのがありますが、これと如何なる關係があるのか？」

「鐵道従事員の組合は成立が他の組合と別箇であり、資金が豊富であるから、亞米利加労働總聯合などは眼中に置いてない。従つて別箇の發達と存在をなして來てゐる。只僕が歸る少し前、大正六年ボルチモアに於て亞米利加労働總聯合大會があつたときに、四大組合側は代表者を送つて、労働總聯合の首領コンバース氏との間に密約を結び、互に相助けようとしてゐたらしかつた。」

「亞米利加に於ける労働組合の分布は當時どうあつたか？また今日はどうであるか？」

「労働組合の分布は

(一九一五年)

(一九二四年)

亞米利加労働總聯合に屬するもの

二、〇〇〇、〇〇〇人

二、八一〇、〇〇〇人

鐵道列車従事員組合に屬するもの

四〇〇、〇〇〇

約四〇〇、〇〇〇

その以外に屬するもの

五〇、〇〇〇

不明。但し數倍に上るだらう。

即ち組合に屬するものは約二百四十五萬人あつたが、昨年の調査に依ると一九二四年に於ては三百六十萬人と云うことだから、相當に増加してゐる様である。亞米利加總人口の三分五厘に當り、またこの數が資本なくして労働に衣食する廣い意味の労働者(ゲンフル・オキユベーション)農業労働者を含むの約一割に當ると云うてゐる。

「よく分つた。ところで、唯今君の話中に、鐵道列車従事員組合の發達について模範的組合の様な口吻があつたが、これはどうであらうか？」

「それは、四組合が今日の如き充分なる發達を遂げたのは、畢竟組合長にその人を得たのとこれを輔佐した役員の眞面目なる態度と、政治運動に携はらなかつたのみに依るといふが、他面に於てその採用して居る共濟保險制度が、その管理宜しきを得て、基礎が鞏固に、財産が豊富なるに起因するものと思ふ。」

「して見ると組合の力なるものは、結局指導者の完全なる能力人格と、豊富なる資金との反映であると思ふのか？」

「全くさうである。日本の労働組合なるものは、この條件を二つながら持合せて居ないので健全なる發達をすることが出来ない筈である。或る學者は、米國の従事員組合に就いて、組合が鐵道に對して組合員に必要な契約を代表して爲す力の大小は、『組合員の組織力の強弱に依るもので、而もその組織力は通常その採用してゐる共濟保險制度の強弱に比例する。』と云ひ、共濟制度を謳歌して居るが、共濟制度は財團として今日では法人になつて居る。君、クリーブランドに遊びに行つて見給へ。機關手組合は大きなビルディングを所有して、鐵道會社はその内の數室を間借りしてゐる。」

「そんな組合の發達を少し聞かせ給へ。」

「先づ機關手組合は一八六三年、例のフォード自動車で有名なミシガン州デトロイトで組織せられ、車掌組合は一八六八年イリノイス州メランダに於て成立し、機關助手組合はその六年後、制動手組合はそのまた十年後に成立したのである。始めの機關手組合創立の際の如きは、矢張り我が國の大日本機關車乗務員會の創立の際と同じく、秘密に極く少數の數人に依

つて創立せられたものである。」

「君は先刻アダムソン法律制定當時の争議に關し、亞米利加に於ては、過去二十二年間、鐵道對従事員間に同盟罷業の伴ふ争議はなかつたと云つたが、最後のは如何なる争議であつたか？」

「それは一八九四年、シカゴにおけるブルマン會社とその使用人との争議に始まり、シカゴ一圓の鐵道に波及して同盟罷業となり、軍隊の出動となつて治まつたのであるが、性質は政治的の意味を有つた至つて悪性のものであつた。それ以來大罷業はなかつた。その前には屢々相當に大きなのがあつた。我が國においては明治二十一年二月（一八九八年）日本鐵道において、機關方及火夫の給料値上、待遇向上の爲めの同盟罷業があつて、二月廿五日に始まり三月三日に終つた。参加人員約八百名であつた。これは恐らく米國あたりのこの頃の頗々たる罷業の例に倣つたものと思はれる。」

「話が漸く近寄つて來た。我國の鐵道勞働界を一瞥して見ようではないか？」

「宜しい。併しまだ幼稚だから、語る程の材料もないかも知れぬ。」

「先づ我が國の勞働界一般はどうであらうか？」

「我が國の勞働者は一千數百萬人と云はれてゐるが、勿論この中には農業、林業、漁業等の勞働者も含まれて居て、所有資本なくして勞銀のみに依り衣食する者である。この中近代的勞働者は、内務省の取調べに依ると、約四百七十萬人といふことである。（大正十五年六月調査）その中昭和元年末において勞働組合を組織して居たものは、二十八萬三千人であつたから、近代的勞働者數に對して約六厘に當るのである。その内陸上、海上運輸業務に従事するものが約十萬人ある。またその中で國有鐵道の従事員の組合たる大日本鐵道従事員組合に屬するものが、約二千二百名（二年三月末調査）ある譯である。」

「何故大日本鐵道従事員組合など、いふ包括的な名稱にしたのであらう！この組合の起るにつけても、何れ種々の経緯があつたであらうな？」

「勿論である。少し長くなるが、我が國における鐵道従事員の組合運動に就いて僕の知つて居ることを話さう。先づ始めは日本鐵道會社の例の同盟罷業である。これは組合と云ふよりも機關車乗務員が結束して要求した迄であるが、この結束に對して會社は勿論壓迫を加へて鎮靜した。併しこれが先づ日本における勞働組合成立の萌芽であつたと謂ふべきだらう。時は明治廿一年の春であつた。それからの明治時代は太平無事で、歐洲大戰の頃、鈴木氏の主

宰してゐた友愛會などがちよ／＼鐵道従事員を勧誘に來たものである。現に入會してゐたものもあつたが、鐵道幹部はこの種の労働運動が如何なる道程を辿るか知らないので、心配して一々報告を取つて居たものである。

その時分、労働代表等の問題もあつて、外部よりの刺戟と、また内部からの種々な策動もあつたが、友愛會の失脚と共に、純粹に従事員のみ組合は未だ生れなかつた。ところが米國と同じく機關車乗務員が逸早くその組合を作り出した。それが大正九年四月で東京附近の六機關庫即ち東京、飯田町、上野、田端、錦糸町、品川の各機關庫の従事員の多くが結束して、大日本機關車乗務員會なるものを組織し、その綱領なるものを發表した。綱領は至極穩健なもので、表面何等悪いところはなかつた。要するに給料並に、待遇の向上が目的であつた様である。

かうして同會は漸次その勢力を得、同盟機關庫十五、會員三千餘名を算するに至り、労働團體としての色彩が漸次加はつて來たのである。當局は最初からその成立を喜ばず、また當時労働組合に對する政府の方針も確立して居らなかつた爲に、機會あればこれを解散せしめようとし、先づ従事員一般の聲を聞くべく、安全瓣として現業委員會を組織し、充分これを利

用せしむる様にし、次いで會内に内訌の起つたのを機とし、また會の役員中に鐵道従事員たるの體面を汚すものもあつたのに乗じて、先づ不良分子を馘首し、次いで役員の轉勤轉職を行ひ、漸く自然解散を餘儀なくせしめた。これは大正十年の春であつた。」

「僕の聞くところでは、當時そんなに簡単に解散されなかつたやうだが、どうだね？」

「さうだ。鐵道幹部も相當心配された。當時仙臺のY局長の如きは、新津機關庫に出掛けられて、乗務員會の支部を設置しない様にと訓示し、命令に従はなかつたものを解僱した。名古屋の局でも局管内に支部を設置させまいとして努力したが、東京局の最後の斷案で愈々解散の運命になつたものだ。」

「併し當局の壓迫があつたにしても、そんなに一時盛大になつたものとしては餘りに短命であつた様だが、これには他に何か原因はなかつたのかね？」

「僕の考へる所では、その第一の原因は矢張り組合を指導する適當の人物が無かつた爲めで當時役員顔觸れを見ると、所謂不平組の隊長か、或は單なる辯舌家が据わつて居て、眞面目に同職の爲めに働く士が甚だ少なかつたやうである。第二の原因としては、資金が足らなかつたのである。「國家の血脈」と云ふ機關雜誌を發行するのに保證金も出せなかつたと聞い

て居る。眞偽の程は疑はしいが、兎に角財政が豊かでなかつたことだけは明かである。第三の原因としては目的が多少茫漠として具體的に明かにすることが出来なかつたため、統一に缺くる處があつたのであらう。こんなことがやがて内訌ともなり、遂には足許を擲はれて敗退するに至つたものゝやうである。

所謂結束力——眞面目なる目的の爲めに結束する力が弱かつたのである。一面鐵道においては、共濟制度の擴張、年金制度の創設、現業委員會の施設等機關車乗務員の要求の大部分を實行して居たのであるから、實質上存在の目的を失つたと云つても宜からうと思ふ。それから暫くは勞働組合を組織しようとする者も當局の態度に恐れをなして、時情況を見て居る様子であつたが、現業委員會も最初の會合で從來の懸案を解決し去り、多少だれ氣味になつて來たのに乗じて、前機關車乗務員の書記を中心とする過激分子は、従事員とは關係の薄い外部の人士と相談して、現業員同盟なるものを作つた。

またこれと相前後して、機關車乗務員會の穩健分子は、現業委員を後援し鞭撻して、従事員の福利を増進せしむると云ふ名目の下に、現業委員後援會なるものを作つた。共に大正十三年七、八月の交であつた。この兩者は手段において過激温健の差こそあるが、目的は一つで

何れも組合の卵であるから、早晩合一して強大なる従事員組合を組織すべき運命にあつたものである。通常現業委員會の乙部（電車庫、機關庫、檢車所關係）に選出せられた委員の東京附近における殆んど全部が後援會に屬するのを見ても、この氣勢が覗はれるのである。時代は正に轉回して來た。然り、勞働組合法も議會に提出せられ、爭議調停法案も出來た。大正十五年の一月、遂に從來の假面を脱して正式の従事員組合を組織すべく、兩者談合して當局に諒解を求めに來た。當局の回答は知る由もないが、先に大日本機關車乗務員會の成立當時から見ると、七ヶ年の星霜を経て社會の事情も種々變つて來た今日、當局と雖も、正面よりその存在に對し否認することは、如何なる言辭を以てしても出来なかつたであらう。また指導的に是認するといふことも出來ず、所謂白紙主義を述べたのであらうと思ふ。組合は二月十一日の紀元節を卜して發會式を擧げ、「全日本従事員組合」と名付けた。

その綱領と主張とを一見するに、多少抽象的ではあるが、大體において當を得たものである。併しその主張の第五に、「政治上の權利を勞働者階級として有効に使用すること」と書いてあつたが、これが必ず後に禍の種となると僕は思つた。役員も顔を揃へてゐたが、餘りに形式上の陣容が立ち過ぎて、内容の伴はない感が直に起つたのであつた。』

「そうして、その組合は今日どうなつてゐるか？」

「大正十五年の前半はまだこの組合の組織時代で、漸く組合員を得ること約四千人、やつと組合の形體を備へたばかりで、内部はまだ固まつて居なかつた。然るに十五年の後半において、己に政治運動に進出しようとして一蹶跌を來した。」

「それは一體どう云ふ譯だ？」

「この組合の組織せられた當時から、組合員中には共産主義を抱藏するものが絶無ではなかつた様に聞いた。まさかそんなこともあるまいとは思ふが、假にこんな主義を抱懐してゐないとしても、怪しい過激な思想を持つて居る分子が多少あつた様だ。これらの人達は、急激に所謂極左傾派としての無産政黨である労働農民黨を支持することを組合として決議しようとした。」

こゝにおいて時機尙早なりとする穩健派との争が生じ脱會するものも多少あつたが、従來白紙主義を取つて居た鐵道當局は、組合が極左傾派たる労働農民黨を支持すると聞かや、三月の年度末において、全國一齊に従事員の整理を行ふ機會に、平素成績の擧らない組合員を一齊に職を免じ、また主動者の轉動を行つた。かうして一時四千人の會員を有した組合も本年

三月末には漸く二千二百餘名に減じ、今は(八月)漸減して、千五百名位になつてしまつてゐる筈である。そしてこの中殆んど全部は東京附近に居る者である。」

「それではこの組合の今後の状態はどう進むであらうか？」

「それは組合の幹部でなければ分らないが、組合の幹部中にも智謀に長けたものもあるから恐らくは當分政治運動などへは手を出さないであらう。組合員も眞面目に業務を勵み、組合員たるが故を以て當局に罷免の口實を與へない様に努めるであらう。さうして來るべき時機を待つべきものと思ふ。」

「なる程、これで米國の労働運動、殊に鐵道従事員組合に就いての説明を聞いて、委細了解した。我が國のはまだ幼稚ではあるが、兎に角今日の形體を具へて來た道程も分つた。これも時代の進化の然らしめたものと思ふ。處で君！この労働組合殊に鐵道従事員組合に就いて(一)その成立を認むべきか。(二)その成立を認むるに就いてもどうして健全な發達を遂げしむべきか。(三)鐵道作業否大きく云へば、國家の業務を遂行する上に害になるか利益になるか、これを取扱ふ鐵道經營者側の方針如何と云ふ様なことを論じて見ようではないか。」

「君の話の後半の問題は所謂國策とでも謂ふべき大問題だ。とても僕等のやうな素人研究家

では分らないことである。が、僕の意見は今君との問答中に時々挿んであつたから、靜に考へて貰へば大體見當の付くこと、思ふ。』

『それはさうだが、併し前述の君の考を補充する意味において、今少しく問題の中心に觸れて貰ひたいと思ふ。』

『それでは云ふが、僕は全體國家の産業を三つに分ける。一は個人または會社の企業である(一)は公益事業に關する企業で、(二)は國家即ち官營の事業である。(一)の産業に爭議が起つても、これは雇主と被傭人との關係で、別段社會人としては關與しなくとも宜しい。(二)は瓦斯、水道、電車、汽車等の事業で、これらの爭議に就いてはその使用人は大に考へねばならぬ。従つて爭議の結果罷業が起つたならば、社會公衆の迷惑はこの上もないから、相成るべくはこれを避ける様にしたいものである。』

併し一面勞働者になつて見れば、從事する業務の性質如何に依つて自分達の自由の權利に制限を加へられるのは快しとせないであらう。(三)の政府直營事業に對し、爭議を起し同盟罷業をやつたら、國家としての事務の滯滞を來すから、斷じて許すべきでないと思ふ。但し、これには、不平その他爭議を解決し得べき方法が安全に設けられてあることを前提と

する。そこで僕は勞働組合を認め、この代表者の團體交渉權を認むべきは當然のことであると思ふ。併しその結果爭議解決の方法として、

第一に性質上國家が經營せねばならぬ事業、若しくは現に經營して居る事業に對しては罷業は認めない方が宜しいと思ふ。この國家の中には勿論自治體をも含める。

第二に公共事業に對する罷業に就いては、一般社會の誠に迷惑とするところであるが、さりとて罷業の權利を奪ふのは如何であらうか。私は矢張りこれを認めるが、暴行等に依つて生ずる損害に對しては、組合において責任を以て辨償する事にして貰ひたい。元來罷業そのものは左程恐るべきものではないが、その際無責任なる輩が飛出して、貴重なる財産を煙にする様なことがあれば、國家の損失であるばかりでなく、爲めに再び立つことの出来ない會社などがあるとすれば、共に従事員も自滅する外ないではないか。』

『随分極端な保守的意見だね。』

『保守的——或はさうかも知れん。併しこの世の中には、一に家族制度、二に私有財産制の維持、三に正義人道を基調とする整然たる社會の秩序があつてこそ、我々は平穩に日常の生活を享樂し得られるのである。同盟罷業の如きは、軽い意味における一種の内亂とも見られ

る。現に外國においては屢々戒嚴令を布いて軍隊が出動したことがある。これは出來得る限り避けねばならぬ。君、彼の大正十二年の關東大震災の時、警察力が不足して、一時社會の秩序と云ふ觀念が甚だ薄らいだ當時の状態はどうだつた？、僕の云ふ正義人道を基調とする社會の秩序は、道義ある政治の結果であつて、徳性を重んずる在朝政治家の双肩に懸つて居るのである。朝に立つ者が私利私慾を計つて居ては、秩序は勿論保てるものでない。」

「大分脱線しかけて來たが、然らば勞働組合を認めると云ふ君の論據はどうだ？」

「前に大日本鐵道従事員組合成立の時に言ふた通り、時代は正に轉回してゐる。勞働組合法案は通過しなかつたが、勞働爭議調停法は昨年（大正十五年）の夏から實施されてゐる。勞働者が生産上における自分等の地位を自覺して、眞面目に自分達の地位の向上、勞働條件の改善の爲めに團結し、研究の結果要求するのは當然ではないか？勿論事業主は好まぬ事もあらう。取扱が面倒になつて來ることもあらう。併し事業主の多くも生れながら富裕の身ではなかつたであらう。彼等と雖も昔は汗血淋漓勞働者と相伍して働いたのであらう。然らば勞働者の心持ちも知つてゐる筈である。社會上同情と云ふ點から云つてもこれを否認する譯には行かないであらう。」

「然らば君は我國有鐵道においても従事員組合は認むべきものと云ふのか？」

「従事員の目的が以上に述べた通りであつて、これを達成する主張が經濟上堅實な根據があり、またその手段が合法的であるならば、僕は結局認めざるを得ないであらうと思ふ。但し現在の様な組合の状態では、その時期が一日でも後れることを希望する。現今組合内で牛耳を取つて居る者を見るに、勞働ブローカー流の二、三氏は除くとしても、何物か現在の仕事に不平不満を抱いてゐるといふ人が多い様だ。勿論人間には必ず不平がある。この不平があればこそ向上に努力し、進歩に貢献するのであるが、これらの者は兎角類を以て集り易く、使ふ人が餘程よく考へて相手にならなければ、轉じて煽動者となり、悪事の主謀者となりたるものである。仍つて上に立つ者は常にこれらの者の不平の根源を解剖し、賞罰を正しくし、取扱を公平にすることに努めなければならぬ。」

否、一步進んで云へば、唯、恩、惠、的、慈、善、的、施、設、を、す、る、こ、と、や、従、事、員、の、責、任、觀、念、を、誘、發、す、る、様、に、努、め、る、こ、と、だ、け、で、は、充、分、で、な、い。上、長、自、ら、彼、等、の、仲、間、に、飛、び、込、ん、で、親、し、く、彼、等、の、間、に、交、は、り、相、互、同、僚、的、の、感、情、を、以、て、彼、等、を、撫、育、し、て、こ、そ、始、め、て、不、平、を、去、る、こ、と、が、出、來、る、の、で、あ、る。」君の云ふ勞働組合の主張において、所謂經濟上堅實なる根據のあるものとは一體どう

いふ意味か？」

「そこだ！通例労働組合の主張にはいろいろな誤りがある、第一に組合員の個性、即ち熟練不熟練、能、不能を區別せずして皆一様に見て居るから、全然共通の規則を立てようとするこゝに經濟上の弱點がある。従つて有能者の拔擢に反對する傾向がある。古參者進級制度（シニオリチー）などが有力なものもそれである。こゝに産業生産上の主張の誤りがある。第二に兎角同職業に人を入れることをむつかしくして、その數を制限し、自分達の位置を安固ならしめようとする。第三には生産を制限し、また勤務時間を短縮して、不必要に労働者を多く使はしめようとする。亞米利加に於ても現に一日八時間制を以て勤務時間の標準としてゐるのに五、六年前のモントリオルの労働大會においては、更に進んで一日六時間制を標準とすべしと決議して居る。

抑も働くこと云ふことは吾々生を享けて居るもの、天賦の權利であると同時に、また義務である。吾人は現今の世の中において衛生上、健康上差支へない點迄は充分働かなければならぬ。一日八時間制の如きは、何等學問上の根據がない。唯一日を三分して八時間働き、八時間休み、八時間遊ぶと云ふ古い諺に立脚したものと思はれる。今日人口は年々驚くべき速さ

で殖えてゐる。殊に我國の如きは食料問題の解決に全力を盡して居る秋である。この秋に當つて、何産業と云はず、なるべく多く生産量を増加して國富を増し、または食料を増加せねばならない。

然るに労働問題を研究する士が、餘りに消費の公平のみを見て、その基となるべき生産の増加を無視してゐる傾向がありはしないだらうか。この意味において資本は益々これを蓄積し事業は愈々これを繁昌せしめるのが事業家及び被傭人の共存共榮する所以では無からうか。私は自分の經驗から一般に論ずれば、鐵道における九時間、または十時間は決して過激な労働とは云ひ得ないと思ふ。

また労働者が報酬を要求する上においても考へねばならぬことは、自分等が生産事業に幾何の力を寄與してゐるかである。この點をよく考へて要求せねば、經濟上の根據を有しないことになる。

君！人間はその體力が如何程あると思つてゐるか？現在の調査では、先づ一日八時間働くものとして、一馬力の百分の一とせられてゐる。この百分の一も昔と今と比較すれば雲泥の差がある。多分昔は一馬力の一割位は働いたものであらう。であるから今日において吾人は働

力に智力を加へて生産量の増加を圖る様にせねばならぬのである。併しかく云へばとて、衛生上、健康上、または家庭上誰しも多少の餘暇を與へられねばならぬが、これは各職業についてそれ／＼仔細に研究すれば解決せられることと思ふ。」

「君は労働組合の目的を達成する手段の合法、穩健と云ふことを述べたが、それについてはどんな考へを持つて居るのか？」

「君、命令が二途に出て、困ると云ふことは、吾々が勤人としてよく聞くことであるが、實際において労働組合に屬する者には命令が二途に出づる場合が多い。假りに想像して見ても日常接近して居る鐵道幹部からの命令と、一方組合の幹部からの命令とが相背馳することが多くはなからうか。この場合組合員として、組合幹部の命令に従つて、無理なことでも、また好まぬことでも鐵道の幹部に交渉せねばならぬ。従つて鐵道の仕事に對する忠實と云ふことが段々減じて來る譯である。」

併しそれもまだ宜いとして、要求を貫徹するために「立法行動に慫へ世間を騒がせ」または産業の「經營參加」を稱へて鐵道經營の幹部を脅威し、果ては「同盟罷業を伴ふ」に至つては考へものである。而も實際に仕事をした經驗の少ない人々であつて、寄生虫的に労働組合

を喰ひ物にしようとする者に煽動せられるか、または組合員中一、二少數の人の野心を満足せしめる爲めに妄動し、時には器具器械その他施設物を毀はして、警察の厄介になる様なことは、誠に遺憾としなければならぬ。これらの行爲は個人として云へば裏切り者の行爲で、團體として云へば、聊か語弊はあるかも知れんが、社會に對する逆行行爲である。

労働組合の立法行動に参加するのは是非及び所謂立憲産業制（經營參加）とに就いては相當議論もある。前者は必ずしも悪くはないが、現在の國情においては組合の資金を枯渴せしめて他の一般組合に併合せられ、健全なる獨立の發達を阻害する虞があり、後者は全然労働者側の誤つた考へより出發して居る様であるが、これらはまた機會があつたら語るとして、一先づ打切らうではないか？」

「君の議論は、要するに資本家に多少便利な議論の様に見受けるね。」

「いや全く、僕は最近に米國鐵道に關する一、二の著書を読んで、而もそれが鐵道經營者の手になつたものであつたから、多少かぶれてゐるかも知れないよ。併し僕は何事も國家中心主義に議論を立てた積りである。現在外國における労働組合の活動は餘りに國家の政策に反してゐるので、各國とも困りぬいてゐる様である。従つて今後尙も不景氣が來るならば、勞

働者は容赦なく解傭せられて勢力を失ふべき趨勢の下にある。これは健全なる労働組合の指導を怠つた結果ではあるまいか。どうか我國に於ては完全なる勞資間の了解に依つて國運を隆盛にしたいものである。「誠意ある互の了解」、これが一番必要と思ふ。君の云ふ通り多少資本家を神聖視過ぎた感はあるが、眞意は今言ふた處にあるのだから、誤解せずにおいて呉れ給へ。また労働組合の將來の健全なる發達に就いても、今迄の談話の中で少しは中心點に觸れた積りである。

(三) 母の訃に接す

私の滯米中における出來事は大略前に記述した通りであるが、その外にまだ一つ書残したことがある。それは私の母の訃報に接したことである。異國に於て肉身殊に父母妻子の死を聞くぐらい斷腸の思ひのすることはない。これは經驗者でなければとうてい知ることが出來まい。忘れもせぬ大正六年の四月二日朝、費府の下宿において私は例になく眠り過ぎしたが手早く食事を済ませ、表の間で安樂椅子に倚りながら郵便配達の來るのを心持ちに待つて居た。すると二、三本私宛の書面が來た。その内カリフォルニアに居る親族の者から來た手紙に「貴兄には御母堂様を亡くされて誠に御愁傷の事である。」との文句があつた。私はアツと思つて眼を見

開き、幾度も幾度も自分の眼を信ぜぬ様に繰り返して讀んだが、間違ひなかつた。今迄張りつめた氣力は急にどこかへ行つてしまつて、暫くは只茫然として居るのみであつた。平素達者であつた母上が、いつ病氣して、何で倒れられたのか、早く聞きたいものと思つて、私は直様東京運輸局木下局長に「私母死せしこと確なりや」と電報で問合せた。

二日立つても三日立つても返事がなく、殆んど一週間位過ぎてから、死去したとの返事が來て、二十日計り後に尙委しい手紙が來た。聞けば母は前年十一月初旬、當時岡山縣を風靡した虎疫の爲め、私の家の向側に住む一家族が全部残らずこれに罹つて伏せて居たので、餘りの氣の毒さに、時折見舞に行つたのが遂に自分に感染して命を失つたとのことである。

子供の時分から取分け母親に可愛がられて來た私が、他國の空で母の死を聞いたなら定めし力を落すであらうとの思ひ遣りと、また一つには後髪を引かれる様な思ひをさせずに専心勉學せしめたいとの父の老婆心から、私には秘して居たのであつたとは、今でも思ひ出して涙を止め兼ねるのである。私の突然の電報により、木下局長は私の父や妻や弟共と相談して下さつた上、返信を出されたのであつた。その後十二、三年を経過した今日でも、私は母に死別した心地がせず、どこかへし隠神にても遭つてゐる様な氣がしてならぬ。死に目に逢はなかつたが爲

めてあらう。

昔の人はよく子供の大難を救ふために自ら好きな食べ物を断ち、または自分の命にかへて神願を籠めたものである。私の父親は私の爲めに一生胡瓜を絶ち、母親は私の再度の大病の時に備中高梁附近にある木野山神社へ、自分の命を犠牲にするから小供の命を助けて頂きたいと願を籠めた。

その後私の病気が癒えてからも、母は毎年この神社へ御禮参りをして居たが、死んだ時も丁度母が木野山神社へ御禮参りをして歸つて来て間もなく、發病したのださうで、心中観念してゐたものと見え、死ぬ時にも左程の苦痛を見せなかつたと弟は語つて居る。私はこの事を聞く度に、今でも身も世もあらぬ思がするのである。

私は歸朝後直に故郷に歸つて父の指圖に従ひ、出来るだけ母の葬儀を盛大にして、懇ろに弔つた。

昭和二年の後半は久し振りに閑散な身となつたので、一、二度國へ歸へつて父母の墓参りしたが、その時私の爲めに母が神願を籠めて下さつた木野山神社にも是非参詣して來たいと思つたが果さなかつた。私は留學中出來得る限り見聞を廣めたいと思つて研究もし、勉強もした積

りであつたが、何分滞米期間正味僅かに一ケ年と八ヶ月であつたので、その後鐵道の業務に多少経験を積むにつれて、あれも見て來ればよかつた、これも研究して來ればよかつたと、後から、思ひ出すことが屢あつた。鐵道の如き経験を尙ぶ業務には、成るべく経験を積んだ者を長く見學させることにしたらばと思ふ。十ヶ月や一年位の出張では、餘程俊敏な人で、而も極めて語學に堪能な人でないと只膽が据わると云ふ位の程度が關の山であらう。

第四編 鐵道の非現業生活

一九、歸 朝

大正六年六月一日、私の乗つてゐる佐渡丸が丁度針路を横濱に向け、金華山沖を通つてゐた時に無線電報を受け取つた。それは上長のS氏からのものであつた。誠に嬉しかつた。六月二日の早朝船は無事横濱に着いた。ツーリスト・ビューロー横濱駐在のS氏は、朝早く態々船に來られて、何かと世話をして呉れた。上長のM氏にも出迎へて貰ひ、父や弟にも久し振りに對面して、互に無事を喜び、多くの運輸局の人達と共に東京に歸つた。省内の上長や同僚に一廻り挨拶を済ませて後、直に木下局長を大森のお宅に訪ねて、滯米中御蔭で種々の便宜を得た御禮を述べ、序に米國鐵道界の近況、殊に貨物運賃値上げ運動に關して種々御話しをした。

一旦歸朝して家族を引纏め、再び上京して居を大森にトし、運輸局貨物課に通勤することに

なつた。

當時添田總裁は職を退かれて、後藤子爵（當時男爵）が二度總裁を兼務せられ、F副總裁亦病の爲め職を辭して中村氏これに代られ、技監は長谷川氏であつた。その時、運輸局に於ては貨物及旅客運賃の改正が企てられてゐて、課長の外に主として、その調査に従事して居たのは最近滿鐵に行つたI氏であつたが、私も少々その手傳ひをした。後私は神戸へ轉勤したがその少し前に木下局長は「旅客貨物運賃整理に關する卑見」と題し、運賃改正の骨子を時の内閣諸公及總裁副總裁に提出せられた。

また輸送上の問題としては當時北海道よりの上り貨物が青森における繼送に限りがあるので連絡船の船腹の割當てに對し、北海道奥地よりの上り貨物と、函館地元發の上り貨物とを如何なる割合で、振宛てるか、問題になつてゐた。これに就て函館地元の人はいくつかも分量を多く發送しようとし奥地亦これに倣うてゐたが、偶々本州に來るべき鮭が、船腹の拂底と繼送量不充分的の爲めに發送し切れず、函館の倉庫内で腐敗すると云ふ始末で、札幌局に懇へても面倒を見て呉れぬからと、嚴重な談判を本院へ持込んで來た。處が、輸送主任の加藤君が生憎病氣の爲め、歸朝早々の私が已むを得ず引張り出されて、實情視察旁々對策を考究すべく函館へ向は

せられた。

函館迄は二度目の旅行であつたが、奥地へはこの時が初めての旅であつた。行つて見ると沿線の風光、札幌市の街路の廣いこと、パンやバターや牛乳の美味しいこと、また國鐵の作業も連結機が自動式で、制動手が貨車の上を走つて居ることなど、再び米國へ行つて見た様な氣がした。仔細に實情を調査した上、二の希望を札幌の鐵道局に残して歸京した。

要するに問題の比率に就いては、季節に依り多少手心を爲すべきもので、船腹は都合が付かないことはないが、青森において上り貨車數を制限してゐるのが苦しかつた。その後、北海道からの貨車數の制限を緩め、東京管理局をして、上り九百噸平均を標準とし、今少しく仕事を引受けて貰うことにして急場を凌いだ。併し結局は青函間貨車航送カイ・フェリーの必要なることを進言し、意見書を書いて出したが、當時誰も眞面目に聞いて呉れる人が無かつたのは残念であつた。その内に、天津で客死した芳賀氏の後を受けて、支那に出張中であつたO氏も間もなく歸朝する筈になつて居り、船舶課長も職を辭し、運輸系統に多少の異動があつて、私は神戸鐵道管理局の貨物掛長として、K氏の大阪運輸事務所長に outreach された後を引受けた。

木下局長は、私を運輸局で何かの仕事に使ふ考へであつたと、想像すべき相當の理由があつ

たのに、急に神戸へ遣られたのは何故か、今でも私は不思議に思つて居る。兎に角神戸へ行くことになつて、局長から種々注意すべき事柄に就て話しがあつた。本院を出ると、正面の立關で、長谷川技監にバツタリ出逢つた。一禮すると、「君神戸へ行くか？」と先方から言葉を掛けられたが、その一言に溢る、ばかりの溫情の籠つて居ることを感じた。

二〇、本院を後に元神戸鐵道管理局へ

(一) 物價騰貴時代

神戸には豫て私を知つて頂いて居る野村氏が局長として居られ庶務課長は中管時代の友達のF氏、運輸課長は日頃私の崇敬する日鐵出のK氏であり、旅客には私の敬愛する先輩A氏、配車には謹直そのもの、聞えあるT氏が居た。同氏は今も大阪で事務所長として得意の手腕を振つて居られる。こんな人達の間に居て、私は御蔭で毎日愉快に仕事をすることが出来た。

この時代に於ける貨物運賃中には、矢張り特約なるものがあつた。私の赴任する少し前に、大分大袈裟に新聞紙上で傳へられた大阪神戸を中心とする運賃割引に關する貨物關係者の收賄

事件があつて、古參の局の貨物掛の中には、これが爲めにやめた者もあつた。局長は前例に懲りて極端に外部との物品の贈答を禁じ、また外部との會合は餘り喜ばれなかつた。私はその年の十一月にその收賄事件の豫審終結決定書の寫を取寄せて一通り事情を調べた上、貨物事務に従事する者に對し、前車の覆轍を履まない様に注意を與へ、また従事員の新規補充の際には、少々目先の利かぬ者でも正直な者を採用することにした。ところが當時はまだ財界が非常な好況を持續して居て、物價は益騰貴する一方だが、鐵道職員の給與はこれに伴はず、一般に生活困難の聲を聞くやうになつて來た。従つて貨物掛と云はず、配車掛と云はず、その他の掛でも少しく目先の利いた教育のあるものは現狀に不満を感じ、外部からの勧誘をこれ幸ひと、何れも高給を逐うて自ら職を辭するものが増して來た。併し去る者は遂にこれを追はなかつた。

その年の暮にK氏は北海道局長に榮轉せられて、S課長が見えたが、私は間もなく庶務掛長兼務を言ひ付かつた。或時はS課長と一緒に管内を巡視し、主として主要驛庫所の長主任の首實驗をして歩いた。また港灣調査や、都市食料品市場調査や、また阪神間改良計畫の基礎調査など、多くは日曜祭日に現場の實地調査に出掛けた。この間貨物に、庶務に、相當事務多忙であつたのに、餘り一氣に仕事をしようとし、而も要領を掴むことが拙かつた爲めか、大正七年

の七月初旬から病氣に罹つて、軽い肋膜炎との診斷であつたが、大事を取つて神戸鐵道病院に入院した。入院中課長や局長に願つて、庶務掛長兼務を解いて頂いたので、貨物一方になり大抵の事は明敏な主席書記の宮崎君から報告を聞いて、病院内で處理した。

その時分世間は未曾有の物價騰貴で、米價は遂に一升六十錢を突破し、尙ほ底止する様子もなく、下層社會の生活を極度に脅威し、遂に富山縣魚津に於ける漁夫の女房一揆を導火線とし各地に暴動が起り、當時好景氣に乗じて巨利を得た者や、平素から評判のよくなかつた富豪の家などが各所で焼打に遇つた。私が入院して居た鐵道病院の直ぐ近くにあつた鈴木商店の本店も、群集が取圍んで暫くは関の聲を擧げて居たが、その中火を放つたので、瞬く間に炎上し、火の粉は盛んに病院へ吹き付けて來た。

私は他の重症患者とは違ふので、まさかの時には獨りで逃出せると思つて落付てゐたが、病院の中は一時上を下への大騒ぎ、重症患者を悉く安全地域へ運び出した位で、親切な看護婦や事務員の勧告を退けて、私獨り落付き拂つて居る事も出來ず、裏の空地へ危険を避けに出た。ところが配車掛のM君が見付けて袖を控へて自分の官舎へ連れ込み、火事の鎮まるまで歸してくれなかつた。M君は今山陰の一角に運輸事務所長となり、多年の蘊蓄を發揮して居られるが

情義に厚い人である。

こんな状態で、物價騰貴に對しては、鐵道も相當の臨時手當を支給せねば、一般従事員の生活を維持せしめることが出来ぬやうになり、そればかりでなくしかのみならず、鐵道の用品も一般物價に伴うて價格が非常に騰貴するし、海運界もまた未曾有の好景氣となり、鐵道は構内側線や車輛の不足を感じ、殺到して来る荷物及び旅客を運び切れなくなつた。故に一面には作業費の膨脹を來して鐵道特別會計の基礎を危くするに至り、他面に於て應急改良施設に對する財源を得るに困難を感じた。

依つて豫て調査してあつた案に就いて第二回の立直しを行ひ、貨物運賃に於て約二割、旅客及小荷物運賃に於て約二割五分の引上げをなし、引上運賃増収額約四千萬圓を以てこの非常の狀態に應じたのであるが、増収額は事實豫定よりも多かつた。而してこれが實施期日を、旅客は大正七年七月十六日より、貨物及小荷物は同九月一日よりとしたが、今から考へると、當時今少しく引上程度を高くしても差支がなかつた様に思ふ。それでもその當時は大に世間の反對を心配したものであつた。

その内秋風もそよ吹く頃となり、私は退院して鷹取の第二號鐵道官舎に歸り、元の通り通勤

する様になつた。間もなくS課長が本院へ轉勤せられて、その後へ、貨物課からO氏が來られた。O氏と私とは、O氏が新橋で、私は長野で、共に同時に所長にも所長心得にもなつたが、O氏は機敏な、そして創造的な敏腕家で、私の常に敬服して居た人であつたのとO氏も亦私を善く受容れてくれたので、私は愉快に仕事をしながら、同時にO氏の遣り口を見習ひ、他日自分の施設の參考にしたいと思つてゐた。O氏の來任と前後して、庶務課長として御厄介になつたF氏は、本院の人事課長に轉じ、友人のK氏がまたその後には就かれた。

その年も暮れて大正八年になつた。私の健康は日増しに恢復して、一月末頃には全く元の通りになつた。丁度その時、私が本院に居る際手を染めておいた荷物引渡期間制度の實施があつたので、その立案者と云ふので趣味もあり、旁々取扱に就いて現業員に注意を促すべく、久しぶりにこゝかしこに出て廻つた。

二月の初め故郷に居る父が肺炎に罹つた。その後一時恢復はしたが、段々弱つて來た模様なので、日曜毎に國へ歸つて見舞うた。醫師に見せても、老齡ではあるし、何とも云へないとの事であつた。思ひ切つて三月中旬二週間の看護願を出して國許へ歸り、専心看護に力めた。妻は昨年出産後兎角健康が勝れず、また小供も病弱で、却て足手纏ひになるのみであるから切な

る願を却けて自分で二人前の看護をしてゐた。東京から弟も應援に來た。兄弟二人と看護婦と親族の老婆と四人で、時には妻子もこれに加はり、看護したが、日々に細り行くばかりであつた。云ひ置くことは總て聞いた。

父は私と弟との今少し出世するのを見ることの出来ぬのを残念がつてゐたが、四月十日の宵丁度私が寢ずの番であつたとき、私に手を取られたまゝ、微かなる心臓の鼓動を突然止めて、眠るが如く黄泉の客となつた。遺言によりそれ／＼野邊の送りを済ました。

父は十四歳の時父親に別れ、母の手一つで育てられて色々辛苦して來た話や、若い時得意の擊劍で賊を倒したことや、また西南の役に官軍に志願したことなど、よく話して聞かして呉れた。教育に熱心で、古武士の風があり、勝気で同情のある人であつたが、その晩年は氣の毒にも淋しいものであつた。年は七十歳であつた。

自分としても心配ばかりかけ、心行くばかりの孝養を盡すことが出来なかつた。「孝ならんと欲すれども親るまさず」との古人の言がしみ／＼と感ぜられる。今日に至つて父の語られたその時々訓戒が胸にひびいて、思はず父の位牌の前に額づく場合が多いのである。

父の葬儀を済まし、家を片付けて親類の者を住ませ、自分も明日は神戸へ歸らうとする四月

十九日に、突然局長から所用があるから、東京に出頭せよとの電命に接した。私は急遽父の墓前に別れを告げて、兵庫の局に立寄り、課長に置手紙をして東上した。私は一ヶ年有半の神戸時代の記述を餘り簡単に片付け過ぎたが、この項を終るに當つてどうしても一言を附記しておかねばならぬことがある。

(二) 貨物事務に熱心なる神戸局の従事員

抑も神戸鐵道局否當時の西部鐵道管理局管内は、兵庫下關間の山陽鐵道や、名古屋大阪間に必死になつて官線と競争した關西線や、故芳賀君の主宰して居た尼崎を中心とせる北して日本海に至る阪鶴線や、その他二三の私設線と官線たる作業局線の集合である。私が赴任した當時は流石に國有十年以上を経てゐた關係上、従事員の和合統一は大體に於て出來てゐた。

併し私設鐵道時代に各線が智慧を絞つて、相手の競争機關に對應して經營してゐた特徴を或は設備に、または取扱方法に、若しくは従事員の教養振りに見出して、面白い感じがすると同時に、吾々が統一と無競争獨占の弊に馴れ、社會の需要に應ずる上について、動もすると私設時代に劣る逆轉的時代を現出する様なことのない様戒めねばならぬと思つた。

先づ貨物方面に於ては瀬戸内海を競争場裡とする水運との對抗上、英國に行はるゝ貨物集配

主義を採用し、庭ばなれ主義即ち今日鐵道省の宣傳してゐる「戸口より戸口へ」の運送を實行し、主要驛には集配機關を備へてこれを直營してゐた。當時鞍馬が驛の供用品となつてゐたのを見て驚いた者もあらう。且荷扱所を市中や、海運との競争の戦畧地點に作つて、貨物誘致に力めた結果、延いてこの傾向が思想上、驛と荷扱所との獨立の形を助長して來たかの感もする官線が貨物實現拂を原則とするに反し、山陽線は著拂本位で、小口扱は勿論貸切扱さへもどしどし受託してゐた。

運賃關係に於ても、水運の關係上國有併合の始めは、特に西管には他よりは大なる割引準則の範圍が與へられてゐた。本院に於ても特にこゝには敬意を拂うてゐた。

今でも山陽線の沿線を一廻りした鐵道の人は、沿線列車の後部に小口扱の爲めに上家を作りまたは大驛で旅客本屋の横に小口扱の爲めの立派なる取扱場所を、増築提供してあるのを見るであらう。或は倉庫を鐵道自身建設して、これを荷主に貸與し、その荷物を吸収しようといふて居たものが、今にその儘残つてゐる所もある。

要するに、運賃で競争が六ヶ敷ければ、所謂サービスに於てよく水運を凌駕しようとして居た形勢がほの見える。従つて、これを取扱ふ貨物掛としても常に對外的關係に留意し、機敏な

研究的な人を養成することに知らず識らず力めて居た様である。この傳統的傾向を利用して、歴代の幹部は盛に貨物協議會を開催し、取扱の改善と掛員の素質の向上とを計つてゐた。勿論貨物協議會の閉會後、有志の懇親會があつたり、又はその際多少浩然の氣をお互に養うたことがあつたかも知れないが、その弊害を攻撃する前に、その利益の點に着眼することが必要であらう。私も驛尾に付してその美點を助長し、新智識を鼓吹するに努めた。

私が西管を去る少し前に、課長の賛成を得て教習所の別科に貨物料を特設し、益々その養成を秩序あるものにした積りである。その後、私が全國鐵道を監察した感想に依ると、一體に貨物掛の素質の優秀なることは、神戸鐵道局を以て第一とする。主要驛長中にも貨物出身のものが相當にある様である。併し、一面に於て私の神戸時代には従事員中に徳性の缺けてゐるものが相當にあつて、拔取事件その他について私は少からず頭を痛めた。或時には、不見識にも、補充がつかないからとて、警察に檢舉の手を緩めて呉れる様に交渉に行つたことがあるのを思ひ出す。今日は如何であらうか、兎に角従事員の情操徳性に於ては、鐵道局隨一とは決して斷言出來ぬことを戒めておきたいと思ふ。

二一、名古屋鐵道局に運輸課長となりて

(一) 鐵道局の創設

急ぎ上京して、時の運輸局長N氏に面會したのは四月二十一日の朝であつた。數ヶ月前より鐵道院の幹部中で、仙臺と名古屋に二局増設の案を秘密に樹て、居た。愈五月一日より開設するといふことで、曾て私の上長であつた保健課長のM氏が名古屋局長に、私と共に留學して數ヶ月間起居を同じくしたS氏がその庶務課長に、私が運輸課長になる様内命を受けたのである私が斯くなるにつけては、神戸時代の先輩で友人たる、當時本院にゐたF氏が責任を以て、私の病氣全快を斷定して呉れたのに依るものと思ふ。そしてこれには彼の下に長く使ふてゐたS氏——曾て北海道から西に差し向けられたS氏——が、最近の私の健康状態の良いことについて屢々言ひ送つたことも有力な原因であらう。運命は轉換する、情は人の爲めならず、昨日は援け、今日は救はる、世の中は持ちつ持たれつである。

工務課長M氏、工作課長I氏、經理課長N氏、庶務課長S氏と、私とは保健課長室に集つて組局の協議を凝らした。

「守成と創業と何れが難いか？」とは、開局後、私が神戸の野村局長に米原てお目にかつた際、同氏が私にその北海道鐵道管理局の創設時代に於ける經驗を物語らるゝ最初の話の緒いとこであつた。實に創業は六ヶ敷いが、然しその反面に面白味があつた。

最初は纏らなかつた茫漠たる思想が段々と練るに従つて影が濃くなり、見當がつきかける。先づM局長の方針を聞いて、各自自分の課の膳立をしなければならなかつた。掛長の任命は本院の陣立を根本として、局長が取捨せられる。その以下は凡て課長に任せられてゐるので、課長が部下の人選をやらねばならぬ。掛長が手近に居れば、これを相談相手とすることが出来るが、遠方のものは呼ぶ暇がない。これらについては私が東京に永く居た關係上、東京の運輸、運轉の友人に大變援助を受けた。神戸の野村局長にも一、二の掛長を割愛して頂いた。また僚も大部分は東京よりであるが、神戸からも數名貰うた。兎に角四、五日中に局長の新方針である「先づ若くて元氣があつて、給料の低い、そして仕事の出来る人」を大分集めて膳立は出來た。彼の地に收容力の大きな寺院を借りて宿無しの課員を宿泊させる。廳舎は一部は民家を借り入れ、一部は運輸保線事務所を使ふといふ急造で、大體人數、部屋割も決定し、大部分の應用荷物は大急ぎで送り出し、二十八日を以て完了し、總員はこの日の中に、名古屋市に集ま

る豫定になつた。

こんな時に訓練ある鐵道の人、殊に徹夜勤務の經驗ある運輸、運轉の人を以て組織する運輸課に於ては、一度上に立つものが采配を振れば、時刻と場所とを問はず、忽ち整然とその方向に向ふ。誠に氣持よき限りである。

私は豫定通り二十八日に名古屋に到着した。途中静岡に一列車降りて、保事長兼運事長のY君に敬意を表し、第一列車に乗車した。

開局劈頭の局長の訓示が出て、各向ふ處を示された。局長初め各課長は五月一日に正装精進して熱田神宮に参拜し、この名古屋局が今後國有鐵道の組織の單位として、益々その職責を盡し得ることを誓ひ且祈つた。

各課長始め、掛長は各自適當な借家を探して入らねばならなかつた。私も廣過ぎる家を見付け、家族を呼び寄せたが、その引越には歸る暇がなかつた。

その後の名古屋鐵道局時代の二ヶ年有餘は、私の新米課長としての勉強の時代でもあり、また最も面白かつた時代である。局内に於ては、先づ上長には自分が現業見習時代に模範としたる恪勤精勵そのもの、局長があり、局長を離れては所管内概ね既に自分の見聞したことの多い

所で、殊に静岡、名古屋、長野、甲府の所管の大部分は、自分が曾てその所管内に居つたことのある所で、線路、その他の施設は勿論、やり來りの歴史や習慣、人情に至る迄熟知の處であり、従事員の主腦者は皆自分の友達でなければ、よく知つてゐる人達であつた。一度冥目して考ふれば、管内の狀勢は凡そ私の腦裡に寫る。そして大體に於て、従事員の氣風は堅實であつた。外部關係も左程面倒なことはなかつた。しかし東に東京局の木下局長、西に神戸局の野村局長と云ふ千軍萬馬の古強者の間に伍して、M局長を首班とした我が局が果して良好なる成績を擧げることが出来るや、否やは、口さがない人達の批評の種となり、衆目の環視する處であつた。吾人課長連はやつ、きとなつて局長を助けたものである。

局を組織した當初は、規則の制定統一に全力を盡した。廳舎もM課長の敏速なる手配により稍完全に、豫定よりも早く出來たので、これに移り、更に住居問題を解決すべく直ちに官舎の設計に取りかゝつた。局を組織してやつと三ヶ月目に大きな二つの列車事故に直面した。正にこれ吾々の一大試練であつた。

(二) 所謂、ふたつのおまきなじこ 双兒事故事件

フライン・アクリデント 双兒事故事件とは當時外國語の新聞紙に出てるたのを探つた熟語で、發生の時期を同じくし

た二個の重大事故を、恰度双児が生れたと同様な意味から附けたのであらう。

大正八年七月二十九日——その日は蒸し暑い夜であつた。私はいつもより早く床に就いた。眠つてから一時間位経つたかと思ふ午後十一時頃、けたましい鐵道電話の音に目を覺した。それは列車掛の宿直よりの至急電話であつた。要は「第四列車（東京に午前九時に著く神戸東京間の一、二等急行列車で今日の十六列車である）が、垂井構内大垣寄りの地點で、前頭を單行の機關車と衝突させ、列車の前半は脱線轉覆し、上下本線に支障を生じ、死者一名、負傷者數名ある。今大垣より救援列車を現場にさし向ける都合にしてゐる。」とのことであつた。名古屋よりも救援を出す様に命令して、要領を局長に報告し、尙當名古屋驛に出る由を傳へ、飛ぶ様にして家を出た。

名古屋驛に行く途中考へた、「現場の事故には是れ迄遭遇してゐる數も多いので、大して驚かないが、第四列車と云へば優等列車で、機關車の前頭より數ふれば、眞つ先が一等寢臺車である。乗客の死傷については如何なる種類の人と雖も輕重はないが、外國の使臣とか、當路の大官とか、代議士とか、大切な而も面倒な人が乗り合せて居られなければよいが……」と考へた。これは獨り私のみの考へてはなかつたであらう。

名古屋驛には既に列車掛長や、運輸事務所所長や、保線事務所所長も、治療所の職員も皆見えつゝた。救援列車は今一時間後に出るといふ。間もなく局長を初め、各課長連も出て來られた。驛長室で善後策を講じてゐる最中に、また列車の宿直より私に電話があつた。「午後十一時頃中央線の姥捨驛を去ること二三丁、稻荷山寄りに於て、崩壞した土砂の上に、長野行の終列車が乗り揚げ、客車四輛脱線轉覆大破し、乗客約百名中重傷十三名、輕傷十名の見込」といふ報告で、今長野の赤十字病院よりの救援醫員を乗せて救援列車を出すといふ事である。

私はこれを局長に御知らせしようか、どうしようかと、躊躇せざるを得なかつたが、遂に有體に申上げた。そこで直ちに相談は一決して、一課長は局に残つて留守師團長となり、庶務課長のS氏、工務課長のM氏は未明にこゝより長野に出發して、局長の名に於て適宜の處置をとる様に命ぜられた。局長と私とは夜中一時の名古屋發救援列車に乗つて大垣に向つた。丁度長野には今の本省の運轉課長のK氏が運輸事務所長として居られ、運輸課旅客掛長のO氏も（今官房の課長をして居られる）公認運送店の關係で長野に行つてゐたので、差し當り兩課長の行かれる迄は旅客掛長が場所が近い故を以つて、長野のK氏と相談し、適當の處置を取る様に依頼した。また事實上長野より救援も出されてゐた。

而して直に現場より本院に報告して貰つた。この方は幸に死者はなかつたが重傷者が多いので、後始末には困難した。負傷者の容態報告は、始めは一人宛詳細記載し、人名の上に番號を附し、第二報以後は番號に依つて経過を知らすやうにした。やがてこの報告の方法が便利で早いから、といふので省一般に大事故の場合は報告の様式となる習慣を作つた。

中央線が十七時間の交通杜絶、東海道線が九時間の杜絶で運轉は開始された。

事故の原因から推して兩者を批判すれば、姨捨の事故は先づ天災である。然るに垂井の方は全然當務者の過失である。即ち當務助役が上り單行機關車のまだ本線を轉線し終らない内に、後發の第四列車に對して通過信號を示したのが主因で、關ヶ原より歸り來る該上り單行機關車が尾灯を外してゐたのも又副因であつた。

第四列車では、内田信也氏の令兄が即死せられ、内田信也氏、外國人一名其他數名の負傷者は皆思つたよりも稍輕かつたので仕合せであつた。始めは吾々も内田氏に面會は出來なかつたが、遂に逢つて御見舞を云ひ不注意を詫びた。私は檢事正に面會して、内田氏令兄の檢死を早く済ます様命令して貰つて、その手續を済ませ、醫師の手によつて死體を清淨にし、防腐を施し、白木の棺に納め、白布を以て蔽ひ、私が先頭に立つて驛員を督勵して肅然と寺院に移し香

を焚き席を設けて御親族並に石丸次官の來著を待ち受けた。

これは皆局長の指示によるものであつた。御親族も、咄嗟の間にこの行き届いた有様に少なからず満足せられたものか、その鐵道に對する態度も餘程一變して來たのを見受けて嬉しく思つた。故人の遺骸はその夜直ちに東京に送られ、次官その他一行もその夜の第四列車で歸京せられた。昨夕よりその夜の正子迄正味一晝夜、不眠不休始めて鐵道本來の仕事即ち現業員と同じ様な勤務をした譯であつた。

その後、負傷者も手當の都合上、名古屋市の病院に移した。経過は良好であつたが、骨折の爲め、事務を採るには差し支へないが永久に復せない様な不幸な人もあつた。事件十日後頃から稍々落付いた。跡始末整理の爲め一夜私は夜遅く迄局に居残り、局長も來て居られた。

大事故を起すと有形無形の損害を蒙るのみならず、誠に後始末に手数を要するが、これは別問題として、今回の如き事故については、鐵道の主腦者、殊に局の主腦者に、ある意味に於て耐ふべからざる迷惑を與へることを目のあたりに見て、私は局長に對し御氣の毒に堪へなかつた。自責の念に堪へ難く、私は局長室に至り、誰も居らぬのを幸ひ、靜かに局長の前に立つて今回自分の所管事務につき、運輸系統従事員の指導宜しきを得ない爲め、事故を惹起し、旅客

一名を死に至らしめ、數名の負傷者を出したのみか、九時間の長きに涉り東海道大幹線の交通を杜絶せしめた罪を謝し、且つその理由を記載した自己の進退伺ひを總裁に御取鑑ぎあらんとを乞うた。漸くにしてその承諾を得た。

この局長室の暗き電燈下に局長と私とが相對し、悲痛の胸を抱いて言葉少なに覺悟の程を示したる光景は、今より考へても如何に眞面目にして如何に、嚴肅なものであつたことであらう局長も緊張してゐた。その顔に何事かを己に表示せられてゐた。勿論御自身の處決をも考へられてゐたのである。事務所長も私と同様の申出てをしたが、著任後僅か一週間位であつたので局長は手許に留められてゐたと聞いてゐる。

この事の成り行きについては一言せざるを得ない。私の進退伺書はその年の末に、その儀に及ばずとして、非公式に送り返へして寄越された。この事故は、私にとつて大なる試練であつた。一般の評は、事故そのものは一つは誠に悪性のもので遺憾であつたが、跡始末が宜しかつたとの事である。この評は私公共の機關を預かつてゐる者には、本を押へて末を揚げられたやうで、クスグツタイ感じがした。

その後の名古屋時代を顧みれば、誠に鐵道生活としては多忙なことであつた。その主要な仕

事は

第一には 公認運送店制度の制定

第二には 現業委員會制度の創設

第三には 大正九年恐慌時代の對策

であつた。以下これらについて述べよう

(一) 公認運送店問題の發端と合同に至るまで

運送店を如何に取扱ふべきかは久しい問題であつた。私の留學以前にも、一寸書いて置いたが、米國に行つてからも、この問題は私の頭から去らなかつた。彼の地に於ては貨物専用側線が發達してゐて、大口の荷主の殆んど全部がこれを利用し、中位の荷主は各自馬車又は自動車を所有して自ら託送荷受をなし、小口(少量を託送するもの)荷主のみが運送店を利用してゐる状態で、而も運送店制度が餘り發達してゐないのである。

この現状を見て歸つた私には、國有鐵道の今迄の運送店に對する心配や、保護政策や、干渉主義が、産業進歩の道程にある我が國に於て、果して時宜に適した施設であるか、どうか、國有鐵道は單に停車場に出入する荷物について、注意干渉すべき點に就いての大綱のみを握り、

運送店の経営に就いては、優勝劣敗の理法により彼等の數を自然的に制限せしむることが適當ではあるまいかと考へた。勿論戸口より戸口迄の運送は、貨物運送の理想ではあるが神戸局の前例をとつて見ても、これが爲めに便利になるのは鐵道を利用し慣れない極少數部分の社會人である。運送店の「誠實」、「サービス」の競争、これが現代の進歩人の刺戟ではないか。かゝる經濟問題を國家が規則を設けて統一強制するのは、假令その動機がよいにしろ、時勢に逆行して居るのではなからうか。

私はかういふ極端なる自由派の信念に變つたのである。こんな議論を唱へても反響がある時であつたら、私は聲を大にして唱道したかも知れぬが、しかし歸朝時の運送店問題は、最早何とかせねばならぬ破目になつてゐた。それは民衆側よりも寧ろ運送店、殊に運送界の元老よりの際であつた。間もなく運輸局の幹部は變り、先の英米派を措き、今度は獨逸派の人を以て充てられた。これ等の人々は獨逸に於て行はれてゐる *Speditur* の制度が良好なのを考へ、我國の實際に適合したものととして、一つは社會の需要に資する爲め、二つには運送店の要望に副ふ意味に於て一制度を考案した。それは一般荷主が、安心して荷物を託送して差支ない資力と信用のある運送店を鐵道に於て指定(公認)し、鐵道が小運送費の監督をして、一般民衆をしてこ

れと取引せしむるを以て策の得たものとし、先づ一、店主、義を原案とした。ところが既存の多くの運送店を俄に單一合同せしむることは困難なところから、當面の策として一定の標準の下に相當多數の運送店を認むることとし、愈々大正八年の六月、準則を定めて公認の規則を發表した。私共はこの命令の大勢に順應する爲め、各運輸事務所々在地に於て、運送店の有力なるものを集め、組合規約を協議して作成し、次に第一次の公認運送店名の發表と共に、第一回の總會を八月に開いた。その後局に於てする聯合會をも開催し、東京に於ても中央會を開いたが中央會の制度が完全でなかつた爲め、こゝに紊亂を醸し、運送業者の自治の力をさへも疑はるゝに至つた。その後第二次、第三次の公認店の發表と共に公認運送店の數も漸次増加し、全國公認運送店は、運送店全体の七割以上となり、公認団体は全國五千幾百店の大集合となつた。これでは大した制限の効果もなかつた。唯新たに出来る運送店を押へ、既に不健全なるものを自滅させるの効果は多少あつたが、皆が望んでゐたやうに、鐵道より何か或ものを頂戴出来るだらうとの一縷の望みも影が薄くなつた。

已に公認運送店が出来て弱きも、強きも、一つの投票力がある所謂運送業界の普選が實行せられた以上、今迄一系統の特殊なる會社に許してゐた獨占的利益、即ち小荷物の配達請負は、勢

ひ通運會社より取りあげて公認店を單位とした驛組合または運輸事務所組合に與へるのが順序であるといふことになつた。本州の大部分の局はこの方針に依つた。中には間違つて再び獨占の形をとつたものもあつた。各局責任を負つて始末をするといふことであつたから、別に本院より咎められる事はなかつた。

考へて見れば系統會社の一有力者の主張せる公認の制度は、出來上つて見れば系統會社には百の損あつて、一つの益もないものであつた。何とかして從來の系統會社は、生きる道を見出さねばならぬ。それには先づ中央會を舞臺とし、これを基礎として、計算の統一と業務の一手引受けを計畫した。それは利害を異にするものゝ集合であるから、纏まるには餘りに複雑で大き過ぎた。従つて紛擾の結果、常に通運系と國際系とは組合に於て暗闘をしてゐたが、ある社が公認を利用してこれを藥籠中のものとしようと考へた行動も仄見えたと言ふので、他の社は公認頼むに足らずとなし、益々系統店の連鎖を堅くしようと努めたらしい。その間に中立の業者も混つて何時かは三ツ巴の形勢が勃發すべき運命におかれてあつた。

その中パス問題をきつかけに、公認組合の主要幹部は、鐵道の準則を離れたる自治社交團體として、帝國運送協會といふものを組織したが、これを認める認めないの問題で、又一捫着を

起した。併し噴火山上にある三勢力は遂に營業上問題爆發の時機に到達、し俄然總會の席上に於て國際系によつてこれが導火線が切られ、業界は完全に三勢力戦になりかけた。この状態を見てとつた當局のO氏は、業界の前途を懸念するの餘り、前掲系統會社の有力者を説いて合同を計畫し、從來の懸案たる一驛一店主義を理想の正面に立てた。後から冷靜に考へて見れば、この際中立業界の元老にして人格者たるM氏をも商議に参加せしめて三派合同的に協議を進めたかつたやうに思ふが、どんなものであるか。兎に角このM氏に相談するのが後れた爲めに、中立業者に對し鐵道當局の誠意のある所を了解せしむるのに少なからぬ日子を要した。

系統會社と云ひ、總括會社と云ひ、驛合同會社と云ひ、外國の様に鐵道がその株式の幾分でも保有して、所謂制^{コントロール}御出來るやうならば、鐵道の方でも相談がしよいのであるが、それは至難であるし、これを會社の方から云へば、自己の爲に都合のよい施設を鐵道がやつて呉れ、ば宜しいが、若し少しでも都合が悪ければ株主の手前、會社の生存上、黙つてゐる譯には行かぬ従つて双方いやな交渉の衝に立たねばならぬ。これを外より見て批評すれば、「信義」「友情」と云ふ様な言葉の感じが、法人たる會社には多少個人の場合と違つてゐるやうに思はれる。極端な言ひ方ではあるが、これが今日に於ける實業界の通弊である。また會社も首腦者が代れば

尙更意見が違ふから、昨日の賛成も今日の反對となり易い。

これが鐵道と運送業者とが車の兩輪、鳥の兩翼といふも中々實行し難い所以で、却つて上がぐらついで、下になる程、業務上一致點が見出し易い。何とかして今少しく鐵道と同一體となつたならばと希うてはゐるが、法制上現在には許されぬから致し方もないことである。將來何等かの方法を講ぜねば總括會社自身も安心出來ないであらう。

以上述べた様に、一方系統會社または總括會社の生きんが爲の種々の策動を見、他方運送業界の改善の跡を明に見ることの出來ないのを觀ると、公認制度は寧ろ廢止してはどうかとのある鐵道大臣の御意見も御尤のやうに聞える。只鐵道が曩に蒔いたものは、責任上再び刈り取らねばならぬとの考へから、前記の機を捕へて聲明書發表となつたのであらう。

世間は喧しくなつて來た。鐵道幹部に於ては、折角O氏に聲明をさす事に同意しながら、世間の旗色が悪くなると、これを曖昧にしたがる氣振が見えた。それはO氏の聲明の方法については多少議論はあるが、大本の道筋はかく行かねばならぬのであつた。故に幹部は擧つてこれを助成せねばならない。然るに當事者二名を見殺しにするかの様な態度をとられたのは、宜しくないと思ふ。私は當時東鐵の運輸課長であつたが、心ある本省のI課長とこの問題を屢々議

論し、自分の操り得たところを當面の責任者O氏及N氏に多少の参考として供した。天は正義に與す。騒がしかつた縦横の争ひも戦ひ疲れてか、時機を得た鐵道省の仲裁案も五分五分の手打ちをして公認制度實施當時の理想は數年を経て、かく落ちつく處に落ちついた。

鐵道省は社會民衆の便益を主眼とし且合同した運送店をして仕事を獨占せしむべく、特別小口扱制度を創設した。しかしこれは種々なる點に於て、理想通りに行かないだらうといふことを思ひ、その由を極言して置いたが、案の定私の豫言した通りであつた。そこで昭和二年十月一日より特別小口扱に集貨を加へて、前と同一運賃とし、尙一般小口扱の集貨を希望する者に指定の料金を加算して應ずることにした。その結果は、一般小需要者からは相當に利用せられ便利なる施設として讃歌せられるであらう。これと同時に、特別小口扱は全體として運賃が低廉になつた關係上現在よりも扱數量を増すであらう。鐵道省は、この機會に公認制度は目的を達したとして廢止した。これで多年の癩であつた問題も形式上は一段落を告げた。

公認問題否運送店問題の暫定解決の次第を考へると、その間種々の波瀾はあつたが、要するに特別小口扱の外に、小口扱の集配を、荷主の希望によつて、國有鐵道がやる、そうしてこれを信用ある總括會社に、一手に請負はせる、その總括會社はまた各驛の取扱數量の多い堅實なる會社

に、更に下請けをさせる。かくてその驛の會社が必要上合同するといふ段取になつたのである。即ち系統を一つとし、各驛の業者の林立を一纏めにしたのである。しかしその結果通運の小荷物の配達扱をした時のやうな、獨占にまた立ち還つた。

進歩か退歩か……隨に進歩には相違ないが、私の頭は多少混亂するのを覚える。私は今でもこの點に於ては、中庸を得たる「不干渉自由主義」主張者の一人である。心の中に現制度に幾多の疑問を抱きつゝも、運送店諸君全般の爲には、在職中及ぶ限りの便利を圖つて來た。また將來もその發達の健全ならん事を祈るものであるが、國有鐵道も總括會社乃至各驛合同運送店も、特別小口扱や小口扱の集配位を授受して、運送業界の爲めに祝盃を上げることは出來ぬであらう。今度の一般小口集配の制度に於ける缺點として、やがて現はれて來るものは、一個にして重量の重い品物と、區域が遠い場合のみ鐵道の所謂責任ある集配（合同會社によるもの）を利用して、近い處即ち利益ある處は、荷主自分が行ふのではないであらうか。鐵道省はこれらの直扱を將來如何にする見込みであるか、運送店は勢ひ自衛上定められた集配料より安い運賃で取扱はねばならない。さうなるとまたもとの非公認店が起る餘地を存するもので、種々の困難を來すのではあるまいか。

運送店も尠大なる資本をかけて合同をして見たものゝ、荷物は少ないし、作業費の節約は出來ぬし、配當も出來ないので、内外部共に不平も起らう。これら内部の整理を一日も早く斷行して、所謂經濟的の經營、而も獨占の弊害のないやう「サービス」をよくやり、信用をつなぐ様に努めなければならぬ。これには集配の請負などは眼中に置かず、小運送機關の統一、集貨配達區域の配合、従事員の訓練並に、使用方法の改善等適切なる新計畫を樹て、倉庫の利用、市内小運送の占取等苟もその地位より生じ得べき、あらゆる仕事上の機會を捕ふべきであらう。而して小運送機關の運送網を完成して、追々には旅行者の「旅行用チェッキ」（爲替手形）様のもの等をも發行する位の域にまで進ませたいものである。（一・九・二〇）

（四） 現業委員會の創設と今日に至るまで

大正九年の五月一日に現業委員會の規程が作られて、本院並に名古屋鐵道管理局は、手分けをして宏く現業員に對し、この制度の趣旨の説明宣傳に努めたのである。その年の八月に委員の選舉を終り、第一回の通常委員會は、晩秋の頃に一齊に全國に於て開催せられた。

私は記述の順序上、現業委員會の創立の趣意に立ち歸つて見る。これに就ては大正十四年現業調査課より配付せられた、「國有鐵道現業委員會事情」や、昭和二年七月同課より配付せら

れた「國有鐵道現業委員會事情概要」に要領よく記載されてあるから、篤學の士は一讀あらんことを御勧めする。

また「鐵道現業員待遇施設概要」なども、昭和元年に最新のもものが編纂されてゐる。もと現業調査課に居られた淺利君の著書もある。これらも参考になるであらう。要するにその制度の趣旨は、國有鐵道經營の任に當る幹部と現業の第一線に立つ従事員との間に、相互完全なる諒解を遂げ鐵道事業を圓滿に遂行しようとするに外ならない。訓示の言葉を藉りて云へば、「上下意思の疎通」を圖らうとするのである。しかし前に掲げたこれらの書物を讀み、これを鵜呑みにせずして中正なる判断をする爲めには、次の根本觀念を定めて置かねばならぬ。

- 一、吾人の従事してゐる國有鐵道の事業は、國家即ち政府の仕事であること。
- 二、國有鐵道の經營の任にある幹部は、常に率先して、誠意を以てその中下級の従事員の待遇を實際に圖つて居るか。
- 三、従事員の最も憂へてゐる災厄は、死、負傷、病氣、老朽、解傭（失職）の五つである。前の三つについては相當の救濟方法もあるが、第四の永年勤続の結果老朽職に堪へなくなつた場合に適當なる救濟の方法が確立してゐるか。次に最後の老朽以外の原因に依る解傭

の場合に於て、その救濟方法は勿論、その合理的整理方法が確立してゐるか。

- 四、従事員の「黜陟、懲戒」は、能力、勤勞の度合に應じ、または行爲の種類程度により、公平に指導的に行き渡つてゐるか。云ひ換へれば人も吾も同様の働きをした時、同様に取扱はれてゐるか。

五、現業員と非現業員との間が、眞に勤務の上に權衡がとれてゐるか。この問題を幹部は誠意を以て取扱つてゐるか。

六、總括的に一般従事員の不平不滿をきき、または不當なる處分に對してこれを矯正して行きつゝあるか。

これら數項について實際をよく調査して考へ而して前記の「施設概要」を讀めば自ら公正なる判断が浮ぶであらう。私は通常委員會、聯合委員會共に參與として殆んど十回ばかり出席したが、第一回の通常委員會には金澤運輸事務所管内（當時敦賀事務所は未だ創設せられてなかつた）の甲部乙部に出席した。御承知の通當時は外來の思想にかぶれ、現業員の思想上にも多少の影響を受けて居つた時代で、委員中には民主主義の履き違へをして階級打破の叫びを爲す者もあつたが、私は米國鐵道内部の例を引いて、充分これらに説明を與へ、且つ半熱的思想の打

破に努めたのであつた。

議長も參與委員も汗を流して、どうか議題を現業員として相應はしく、また實行可能性のあるやうに議決させやうと説明應酬した。概して委員連中は時間がないので、その研究方法を見出すに拙なる爲め、折角の議題も參與の説明に一蹴せられ勝ちで、撤回または修正の止むなきに至つたものゝ、中には豫め口語體で作成した理由書を一字一句も違ひなく読み上げる委員もあつて、こんな人には當局の説明も耳に達せない場合もあり、且つ委員同志がよく聯絡協調がとれてゐない爲め、議題の討議に當り同志打ちが始まり、賛否二つに分れ、結局中正な處に落ちついたのもあつた。しかし大體に於て委員連も一、二を除いては、眞面目に熱心に討議し、所謂揚げ足取りのやうなことはなかつた。金澤から歸へつて静岡運輸事務所の甲部に參列した私の舊友の同じ名前の平野氏が、議長であつた。こゝでは金澤よりも尙一層懇談的に議事を進行してゐた。私の舊任地でもあり、旁々至極現業員に同情を有つて、誠意熱心に説明をした。遂には議題の議決に當り、私の意見をきいてこれを尊重し、議決するといふやうな協調的態度に迄進んだ。「徹夜勤務者に月二回の休暇を與へられたし。」との問題に直面しては、自分自身がこの静岡の驛で、體驗した六ヶ月の徹夜勤務の辛酸を、どうして思ひみずに居られよう。從

つて徹夜勤務者に月一回や二回の公休を與へることにどうして不賛成が唱へられやう。

名古屋に歸つて程なく聯合委員會に出席した。空氣は誠にいやであつた。或は國有鐵道の少しの間違とか、缺點とかを捕へ來つてこれを高潮し、參與の言葉尻を捕まへてはこれを追究し二、三の辯論者の爲に、雄辯を競ふ演說會の様な群衆心理となつた。且つ議題が各人の頭に判然と呑み込めてないやうな様子もあつた。乃ち職業を異にするからでもあらうが賛否を決する場合に至つて、左右を見て起立の當否を考へ込む者さへも現はれるに至つた。悪性の委員もこの中には絶無ではなかつた。先にも述べた通り、その後數回委員會には出席したが、第一回の如き熱ある會議には逢はなかつた。委員の研究の足りないところは事務所がこれを補充して、充分の統計材料をも與へ、この會を利用して現業員を指導するやうにする必要があるであらう。同じ様な處にいつも、同じやうな調子で説明應酬して、殆んど紋切形の決議をする様な感があつて、この間何らか形式を打破して新生面の開拓をせねばならぬ必要を痛切に感じたのである。この點は後に述べることにする。

翻つて試みに現業委員の代表せる背景を瞥見してみよう。先づ規程にある通り、この委員會なるものは、鐵道手以下の鐵道従業員の爲に設けられたもので、鐵道手以下は國有鐵道従事

員全体の約八割である。而して一ヶ年以上國有鐵道に勤務せる満二十歳以上の男子が、(尤もこの點は極最近に多少變つたが。三、九、一、) 委員選舉權を有して居り、従事員の出入の頻繁の程度にもよるだらうが、先づこの程度のもので、鐵道手以下の従事員數の約七割に當るのである。この數が大正十四年十二月には推定約十一萬五千人であつたが、昭和二年八月ではその數約十二萬を示してゐる。十二萬人の内より選出せられた委員數が千四百五十九名で、年二回會議をして議題を議するのであるが、今凡そ通常委員會の、一回分の直接の費用を計算して見れば、約四萬五千圓と見積られる。即ち會場、宴會費、其の他の雜費が一萬圓、委員の旅費が一萬四五千圓、參與其他關係員の旅費が一萬五千圓(一人當り十五圓と見て千人分)助勤その他打合せ出張の費用が五千餘圓であらう。

即ち一ヶ年二回で九萬圓を算し、これに聯合會の費用を見積れば優に十萬圓は要する。これは直接の費用のみを計上した迄で、恐らくこの外準備整理、諸印刷、雜費等間接の費用を算すれば莫大な費用であることは勿論である。

これを事業費全體より見れば微々たるものであらうが、平素節約によつて、この直接費の十萬圓を稼ぎ出さうとするには容易なことではない。私は凡ての施設の根本は人に在ると思ふ。

若し十萬圓、二十萬圓を捨て、も従事員が満足してよく能率を擧げ作業に精を出す事が出来れば、結局對價としては安いものであるから、この委員會の中に居る人、又外部よりこれを善用して行く人は、無駄な經費を捨てない様に、所謂捨て甲斐あるやうにしなければならぬ。

彼の被選舉資格の「二ヶ年間國有鐵道に従事したることを要す」との規程は、誠に當を得たものである。諸外國でも二ヶ年間經過すれば、一廉の従事員として待遇してゐる事例に乏しくない。最近の統計によれば、我が國有鐵道に於ては二ヶ年以上の在職者は何程あらうか。國有鐵道従事員全數の八割以上は有る。この數の消長を見て或る實際家は、その鐵道が能率を擧げてゐるか否かの、標準としてゐるとさへ云はれてゐる。然らば我國に於けるこの割合は諸外國と比して決して悪いものではない。

併し「地域の制限」は性質上は必ずしも必要なものではないが、委員數の割當て、整理上から見れば矢張り必要なものであらう。

現業委員會制度と勞働組合との關係については、國有鐵道幹部の間でも、創立當時の思想と今日のそれとは大いに違つて來たやうに見受けられる。試みに創立當時に於ける總裁の訓示、時の保健課長(今の現業調査課の前身)や石丸次官の訓話を讀んで見ると「我々は諸君の爲め

に他に率先して、待遇施設をやつてゐるが、尙ほその上にも、上下意思の疏通を計る爲めに、この現業委員會を制定したのであるから、將來は形式は如何であらうとも、實質が資本家對労働者の對立である労働組合の様なもの、又は現業委員會に類似のもの、成立を欲しない。我が國有鐵道は經營上規律ある團體たるの必要から、上總裁より下驛手に至る迄、階級があるけれども、一面より見れば、上より下に至る迄もとゞ國有鐵道の従事員である。その間に勞資の對立關係があらう筈がない」と言明してあり、現にこの大方針の下に今迄擡頭しつゝあつた労働組合を押し潰して來たのである。「白紙主義」と云ふやうな都合のよい云ひ前で御茶を濁してゐたが、昭和元年の秋頃迄は現業委員會の劈頭に於ける局長の訓示は、この意味を骨子としたものが多かつた。これはその當時迄は、我國の労働組合に對する國是が一定して居なかつたら、鐵道としては白紙主義以上に進むことは出來ず、又一面、立憲的に現業委員會を善用して幹部と現業員との相互理解を提唱して來たものである。またその時の政策としては、蓋し已むを得なかつたのであらう。私は憚らず述べるが、國家の鐵道——國民全體の鐵道としては永久にこの美しい理想を目標として進みたい。全鐵道従事員組合の様な有形無形の基礎の不確實なるものは、従事員をして成るべく入會せしめたくない。否少くとも一日でも加入の日を延ばしたい。

たい。

即ち現業委員會と労働組合との關係は、つい先年迄は、明白に若しくは暗黙に排他的であつた。兩立しないものとして説明し、または行動して來た。然るに時勢の推移は轉機して、労働組合法も將に提出せらようとし、これを前提とする労働爭議調停法は、已に元年より實施せられてゐる。一國として労働問題に對する國是を定むべき時運に向ひ、その國是は労働組合を認めることになるらしい。これに於て二者の關係も根本的に説明を變へるか、應用を變へるかせねばならない。そこで今度は又本質論に立ち戻つて「現業委員會は經營側の幹部、即ち企業者側が自發的に作つたもので、従事員側の云ひ分を聞くを、主要目的としたる所謂諮問機關である。労働組合は所謂労働者自身が自己の地位を自覺して、その地位の進歩向上、改善を圖る爲めに、自分等が作る處の自己保護的組合である。故に官業労働者であつても、組合を作つて敢て差支ない。」と今更らしく解り切つたことを云つてゐる。勞資の對立關係については、一言も言及してゐない。

昨日の説明が非か、今日の説明が是か、これを以て見るも、哲人レッツシングの云つた様に、絶對眞理なるものは發見せられない。吾人は只眞理に到達せんと努力してゐるのみである。先人