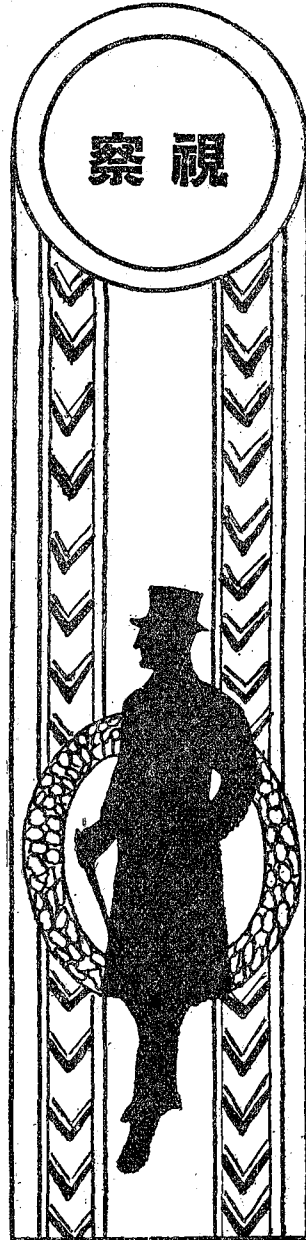


視察

米國交通界の近情に就て

理事
産業合理化聯盟會長

中川正左



我國の産業を最も有利に且つ合理的に振興せしめやうといふ趣旨の下に同志二十數名を誘引して、産業合理化の家本元であり、また繁榮の中心であると云ふ亞米利加の産業狀況を視察に昨年十月一日横濱を出帆し、途中恙なくシヤトルの手前なるビクトリア港に着きますと米國商務官ブ、レーロック氏とシカゴミルオーキー鐵道會社の人々が出迎へて呉れまして種々視察に便利なプログラムを作つて歡迎して呉れ非常に都合よく視察するの便宜を得ました。

シアトルからシカゴ、デトロイト、紐育、フキラデルフ、イヤ、ピッツバーグ、ロスアンゼルス、サンフランシスコ

といふやうな順序で参りましたが、大凡そ到る處の商業會議所主催の午餐會に招かれ其度に何か談しを言はれるので三十回餘りも立たせられたのであります。亞米利加の陸上交通機關は最早や鐵道の時代は去つて自動車時代のなつて居ると見て宜しいと思ふ、米國に於ける鐵道の總哩數は二十五萬一千七百十哩といふ事になつて居りまして、千九百十六年あたりと較べますと約八千哩も短かくなつて居ります、然るに公共道路は一年に三萬五千哩も改良せられて現在では公共道路の内優良道路が百二十萬哩もあり、自動車の通する道路は三百萬哩もあるのであります、而して自動車は全國に二千四百五十萬臺を有し乗合自動車の營業地は市街地は別とし五十萬哩を超へて居るのであります。さうして鐵道の運賃より乗合自動車の運賃の方が大體に於て安く、運轉回數も頻繁であるから旅客は汽車に乗るよりも自動車の方に乘る、殊に近距離では自動車の方に華容を奪はれるといふ傾向であるのは近時我國でも同様であるのであります。

又最近では寢臺附自動車が出来て夜分でも可成りの速力（約二十五哩位）で遠距離に互り旅客の輸送を始めて居り、爲めに鐵道會社の旅客營業は少なからず脅威を感じて居るやうでありました。

仍で鐵道の方では旅客運送は之を自動車に譲り、其代りに貨物輸送の方に全力を注ぐといふやうな傾向であると私は見て參つたのであります。ですから鐵道は成可く貨物輸送の施設に力を盡して居るやうであります。元來日本の鐵道は旅客輸送が主となり貨物輸送が従となつて居るのであります、亞米利加の鐵道では貨物輸送の方が主になつて居るのでありますから旅客がたとひ自動車の方に取られても絶對的な不利益を蒙らないのであります。

此の點に於て旅客を本位とする日本内地の鐵道業者や、電鐵業者が自動車によりて、脅威を受けて居るのは大分事情が異つて居りはしないかと思ふのであります。即ち日本の方は旅客運送が主であります、鐵道にしても電車にしても、旅客本位でありますから若しも自動車に旅客を奪は

れる様なことになつて來た日には非常に慘たんたる状態に陥りはしないかと思はれます。

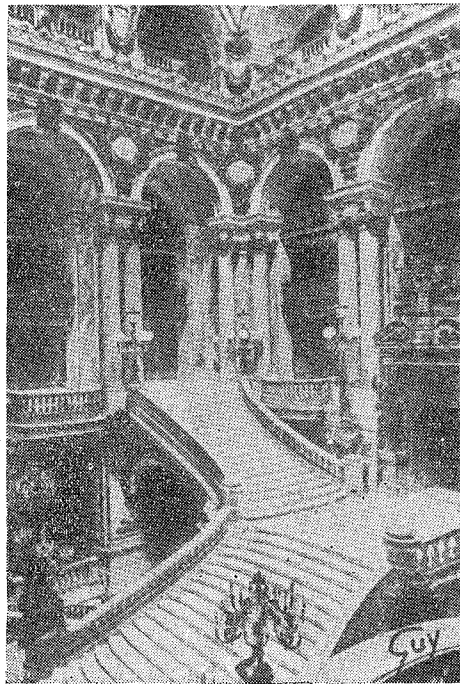
それで自動車は運賃が安いと云ふことを一寸申しましたが、乗合自動車は一哩の運賃が大體二セント乃至三セント

でありまして汽車の方は一哩三セント六厘と云ふことに定つて居ります。

尤も小兒運賃とか、回数券運賃とか、回遊運賃とかの制度が有りますので一哩平均が二セント九厘になつて居ります。

乗合自動車は一番高いので三セントであります

から、大體に於て自動車の方が安いのであります。殊に寢臺附自動車の如き——これは吾々の仲間の一人が、ロスアンゼルスから、サンフランシスコまで四百七十一哩許の間



を試乗したのでありますが——其の運賃が寢臺料共僅か十三弗でありました。然るに吾々の乗つた急行列車の方は寢臺に乗らないで、十五弗拂つたのであります。その十五弗の運賃の外に寢臺は上段三弗半、下段五弗となつて居ります

歐洲は親しくは十八弗半となるので自動車より非常の高い運賃となるのであります。それで自動車の方は満員であつたし汽車の方は割合に空いてゐました。

非常に宜しいが、自動車の方は速力が矢張り汽車の様に出ない。仍でロスアンゼルスとサンフランシスコ間に於きまして、汽車の方が二時間半許り速いのであります。

處が自動車は市の中心から中心まで入つて居りますし、汽車の方では停車場から更に自動車に乗つたり電車その他乗物に乗換へて行くと云ふ時間を入れて考へると結局一時間二十分しか違はないといふことになりました。

さうして賃金が七弗若しくは五弗安いのでありますから如何に自動車の方が一般に歓迎されるかといふことがよく解るかと思ひます。

米國では斯の如く乗合自動車が五十萬哩以上も營業して居るのであります。自動車の會社は凡そ何の位儲かるかと云ふことを訊ねて見ましたら、最低一割で最高六割位儲かるさうであります。之に引かへ鐵道會社の方は御承知の通り從來から餘り儲からない。最高七分、最低二分平均五分位であります。ですから自動車會社が如何に有利で又營業が安全であるか々解ります。

それで年々自動車の方は資本を増加して擴張又擴張といふ勢で經營して居るのに反し、汽車の方は年々線路の延長が減少して居るのであります。日本と違ひまして、アメリカ

カでは鐵道の延長とか敷設とか云ふやうな問題が起らずして専ら道路の改良に力を盡さうと云ふことになつて居るやうであります。

道路の方は都市及び各州を通じて全體の長さを見ますと全國で公共道路が三百萬哩を越して居り一ヶ年に十五億萬弗を道路改良擴張に費して居ると云ふことであります。

然るに鐵道の方は此の自動車と競争をしないで却つて之を兼營し交通機關相互の協調をなし又聯絡をやると云ふ態度で旅客或は貨物の少い線路はレールを外して自動車を動かさうといふやうな態度に出て居る様であります。

そこで戦前から段々鐵道の營業哩は減つて來た譯であらうと思ひます。今日亞米利加の陸上交通機關と致しましては、自動車が一番であつて、今後鐵道を新に敷設したり延長すると云ふやうな事を考へて居る人は勿論特別の例外はありませんが、先づ亞米利加には居まいと言つて宜からうかと思ひます。

仍で私は二三の鐵道會社の方に向つて「どう云ふ譯で自

動車の方は相當利益があつて、汽車の方は儲からないのであらうか、貴方の方は利益をもつて擧げることが出来ないか」と訊きましたところ、亞米利加ではさうは行きませぬ。

鐵道會社の方は固定資本が多くかゝる上に資本の償還もしなければならず、第一税がなかく、高いといふ、即ち總收入に對して、約六分以上の税を徴せられて居るのである。

日本の鐵道會社では大體總收入の五分見當を税として拂つて居るやうであります、亞米利加では六分以上拂ふことになつて居るから成る程税が随分高い様に思はれるのであります。

然るに乗合自動車、或はその他の自動車は日本と較べると課税が非常に安いのであります。即ち一臺につき、一年小さな自動車なれば十弗、大きな自動車でも六十弗といふことになつて居ります。

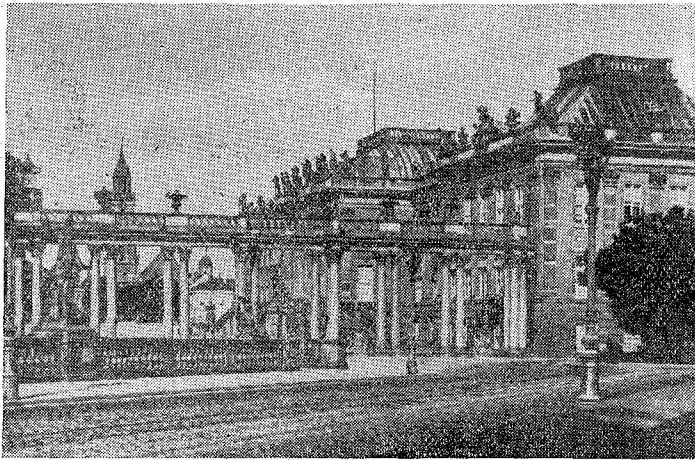
日本では乗合自動車の税金が都市に依つて違ふでせうが、一臺に就て三百圓以上拂ふと云ふことを聞いて居ります。さうして見ると自動車の税金は亞米利加の方が非常に

安い。殊に又ガソリンが安い。ガソリンが一ガロン小賣相場十六仙半——二十仙位平均十八仙であつて日本の約半値といふことであります。

税は安いし道路は良いし燃料も斯の如く安く、さうして自動車自身も勿論非常に安いのでありますから乗合自動車の營業が斯の如く大變儲かつて居るのであります。それでは米國の鐵道では旅客輸送に就て餘り頓着して居ないかといふとさうではありませぬ。シカゴミルオーキー鐵道會社のオリムピア列車などは非常に立派な列車でありまして、汽車の中で散髪も出來れば、風呂にも入れる靴も磨いて呉るし洋服のプレスもして呉れます。又食事も立派なターブルロードで御馳走して呉れる。而も食事の費用は僅か一弗半である。殊に廊下にはアイスウォーターがあります。日本の汽車では一杯の水でも無代價では飲めないが、亞米利加の汽車では必ずアイスウォーターが只で提供されて居る、それには一々紙のコップが用意してあつていくらでも旨い氷水が飲るのでサーヴィスが非常に宜しいのであります。

す。殊に旅客ステーションの設備は非常に優れて居ると思
います。ユニオン、ステーション――

これは數會社が共同出資をして、共
同のステーションをつくるのであり
ます。而して其の費用は發着の列車
回數に依つて各社が分擔するといふ
風でやつて居るのであります。私は
亞米利加といふ國は競争の激しい國
かと思いましたがさういふ利害の一
致する事柄に就ては又極めて協同の
精神に富んで居る様であります。詰
り同業者である交通機關相互の聯絡
や諒解がよく出来て居るのです。ユ
ニオンステーションは獨りシカゴに
止らず、セントルイスやキャンサス
シテイ、ワシントンなどにもあり
ます。假りに之を一會社で建築し經營するとしますれば莫



大な金が掛つて利廻りが悪い仍で三、四の會社が共同經營

現任在務省土木局長關係者五名伯林に留中して兄弟御致居侯小
生近中日出發昭和五年正月雜餅之間はに積り藤田周造

にするのである、中間の線路
とか列車運轉速度とか或はそ
他の設備などでは相互に競
争をしても、その咽喉や首頭
になつて居るシャトル、シカ
ゴ、ワシントン、セントルイ
スといふ様な停車場は各社共
通に投資して、設備を良くし
て大に旅客を誘致しやうとい
ふ風にやつて居る。日本では
停車場を共同出資で營むとい
ふやうなことは未ださう發達
してゐないのでありますが、
銘々利害を異にして居る者共
が共同で鐵道のステーション

を營むといふやうな事は、亞米利加でないと一寸出来な

ことであらうと思ひます。

獨り鐵道についてのみならず彼の國では協同の精神といふことが非常によく發達して居るのである、例へば、請負業者にしても同様でありまして、或る道路の請負にしても又鐵道の請負にしても又電燈工事の請負にしても、甲乙丙の同業者が非常に競争はするが、一旦甲なら甲に落札が定つた時には、乙なり丙なりは自分の方でも随分勉強したがどうも旨く不可ぬ、就ては自分の方の設計や圖面計算等は一切提供しますから貴方の方で參考にして勉強してやりなさい。電燈工事は要するに此町を大に明るくするにあるのだから——と斯ういふ筆法に出るさうであります。

此の氣風は獨り交通機關のみならず、總ての事業に現はれて居る様に見える。此の點は非常に立派な精神であると思ふ。詰り共に働いて同業者のためには大いに盡さうと云つた様な精神が何處にも充ち満ちて居るやうに思われます。

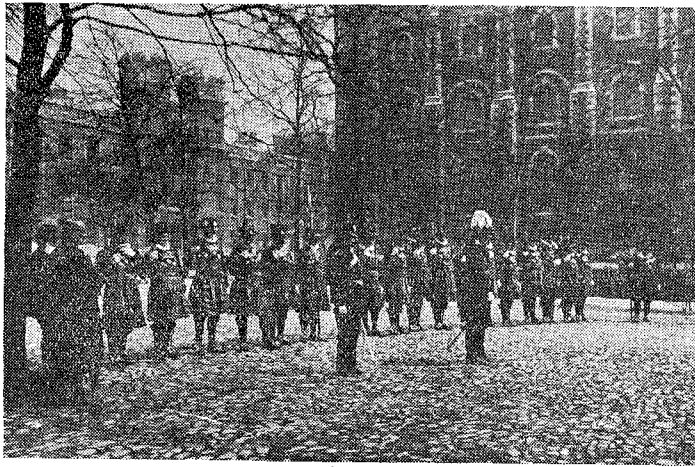
次に交通機關の聯絡設備について先づシャトルから申上

ますと、シャトルではその港に千五百萬弗を投じて設備して居るやうで、十六ヶ所の埠頭がある。又上屋の面積が八十八萬平方尺もあるさうであります。普通の倉庫及び冷藏庫を合せると二十三萬平方尺の倉庫があるといふことでもあります。

私共はシャトルに着いた翌日の朝此等の設備を視察して廻つたのでありますが、日本に輸入されます材木や製材等があるこの港から積込まれるのが多いのでありまして、その設備のためには、クレーンを非常に澤山設備して居るのでありまして、鐵道から持つて來た荷物を、直ちに船に積む此の際に人力を用はず、すべて機械で積み込める様になつております。又アラスカ方面から獲れて來た色々な鮮魚を氷詰にして、さうして冷藏庫に入れる、或は市場へ持つて行く、或は鐵道の貨車で送るといふ様な風に凡ての設備が非常に完全に出來ておる。其の冷藏庫の如きは七階造りでありまして各階共すべて冷藏装置になつておる。一番下は魚を氷詰めにしておる、段々上の階段は果物とか野菜とかで

あります。獲れて来た野獸の其の儘のものもあります、といふ具合に大抵のものが貯藏されてありました。此處にどの位包擁出來得るかと申しますと一時に二萬噸を裕に置けるといふことであります。

さういふ風にして冷藏設備と共に海陸聯絡の施設が非常に完全に出來ておるのであります。でありますから此の聯絡で以て所謂小運送の諸費用といふものは、殆んど省けるといふことになつております。即ち船で積んで來ました荷物は直ぐ冷藏庫に積込み又鐵道の冷藏庫に積み或はトラックに積み或は直ちに市場に運ぶといふ設備が殆んど完全に居るかの様に見えます。此の如き設備は紐育へ行つて見ましても矢張り同じ事でペンシルバニヤ鐵道



運振の興が道路及梁橋の整備に重大なる關係あるを感痛候岩澤忠國と新上侯産業國

もニューヨーク、セントラル鐵道も銘々フェリーボートを有つておる、之は貨車を載せるボートで、吾國有鐵道で宇野、高松間或は關門間で貨車を載せて運んでおるのと大體同じボートであります。即ち船にレールを敷ひて四、五十噸の貨車に八輛位を積んでその船を四、五艘つつなぎ一つのモーターボートで曳つ張り、さうしてハドソン河を下して其河岸に沿ふた各種の工場や會社へ貨車を其儘出し入れして居るのであります、従つて小運送の費用といふものは殆んど省き得らるゝ譯にはなつて居ります、又反對に鐵道へ送出す費用も多く要しな

いものであります。

又鐵道會社が市場を有つて之を直營して居ります。即ち紐育ではペンシルバニヤ鐵道が市場を有ち、ロスアンゼルスではサンターフェ鐵道或はユニオン、パシフィック鐵道が大きな市場を有つて居ります。是等は皆自分の鐵道に多數の貨物を取入れる目的で出來て居るのであります。

ロスアンゼルスの方は最も大きな野菜市場でありまして附近の百姓は大抵日本人であります。其處へ持込むで來るトラックは大體日本人でありまして、四五十哩の郊外から野菜や果物等を運んで來る即ち夜の十一時頃から朝の四時頃までに此市場へ持つて來まして其處で賣買したり積込を爲すのであります。而して鐵道では是等をシカゴ或は紐育方面へ運送する。紐育のペン市場では野菜果物牛乳といふやうな生活必需品を持ち込んで來て其處で値段を定め之を自動車に積んで直ぐ紐育市中に配るといふことになつております。何れの場合でも所謂小運送の費用が省けるやうに出來て居ると共に、海陸聯絡・輸送の設備が整つてゐて

貨物の輸送に就いては殆んど非難する所がないかと思ひますのみならずこれらの鐵道會社ではコンテナーといふものを使つております。コンテナーは貨車の上に載せる鋼鐵製の箱でありまして、此の箱は紐育で見ましたのであります。が、巾七呎二吋五、高八呎二吋五、長九呎三吋五でありまして一つの箱に五噸の荷物が這入るのであります。その五噸這入るスチールの箱を五つ並べると恰度普通の有蓋貨車と同じ位な高さとなるのであります。兩側をキチンと安全に留めるやうになつて居ります。此のコンテナーをトラックに積むときには、之を貨車の横の方へ持つて來て、クレーンで容易しく貨車から自動車へ積み込むのであります。さうしてコンテナーは其の儘自動車で以つて市内のデパートメントや商店倉庫等へ運んで行つて、鍵で開けて中味を取出すのであります。此のコンテナーを利用すれば途中の積卸を省き損傷紛失等のため損害賠償といふやうなことは一つも起らない、何故なれば自分の家の中でコンテナーの鍵をかけてやるからさういふ問題が起らないので

あります。又鐵道の方でも荷物の積替への費用が要らないのでコンテナ積荷物は普通運賃よりも安い運賃で運搬しておるさうであります。

亞米利加では日本と違ひまして各會社や工場は相當大きなものであると、必ずステーションから引込線を有つておる。さうして自分の工場の中でゆつくりと積込みや取卸しをやつておる。又貨車も大體は私有貨車でありまして、自分の荷物丈を積むといふ様な貨車が多いのであります。シカゴのストック、ヤード屠殺場で訊きましたら、「自分の處では七千輛の貨車があつて、その中四千輛は冷蔵装置の貨車である」といふことであります。

七千輛といふやうな多數の貨車を有し而かも皆な四五十噸といふ大型のもので生きた豚や牛、羊といふやうなものを何千何百哩の遠方から持つて來て、さうして其處で殺して肢肉にして運び出したり、或は罐詰にして運び出すといふ具合にやつて居るのであります、其外ピツツバーグのハイントといふ漬物會社でも多數の私有貨車を持つてゐて、

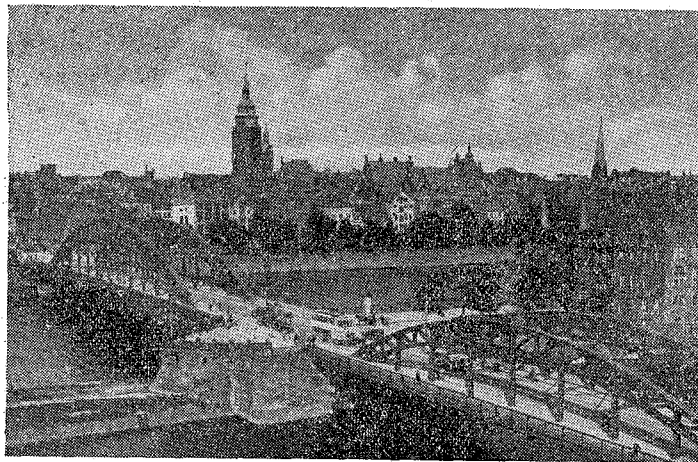
自分の方では製品を全部私有貨車で分配してゐると言つて居りました。

斯の如く聯絡を良くして所謂小運送費を省くといふことは運輸上、殆んど理想的ではないかと思ひます。日本では鐵道を大いに改良すべしと云ふことは始終問題になつておりますが、未だ民間會社で引込線を施設しやうとか、或は私有貨車或はコンテナを利用して行かうといふ様なことは、近き將來に一寸實行されさうもない、どうもこのやうことが日本の貨物輸送の進歩せざる所以であり又全體の輸送費用が非常に餘計に掛る點であると思ひます。

それからサーヴィスのいふこと、唯今申上げましたオリムピア號の列車の如きでよく判りますが、兎に角旅客に満足を與へるために非常にサーヴィスをよくして居るのであります。殊に三晝夜もぶつ通して旅行しなければならぬといふ列車の中に於て各種の設備をしてあるといふことは旅客待遇上非常によいことだと思ひます。又日本の食堂車と違ひまして生鮮な果物や、野菜を持つて來て呉れ

る、或はナフキンとか食器などが非常に清潔であり又立派である、日本の列車の中で西洋人が困るのは、第一に便所に男女の區別のない事や洗面所にもナフキンのないこと、又洗面器を使つた後を其儘不潔にして置くといふ様なことです。ありますが、亞米利加の汽車に乗りましたら、跡始末をよくしておくことであります、ナフキンと石鹼とは必ず一人に一つ宛提供してありますから手拭や石鹼を持ち歩く必要がなく非常に便利であると思ひます。従つて汽車賃が先程申しました如三仙六厘といふことも當りまへかと思ひます。殊にサービスのよいのは、列車の速力が非常に速いのであります。

シカゴから西の方に向つて五つ六つの鐵道線路が大陸横斷



拜啓數日 啓候 獨逸 都田等 前日數 森金 澤岩 内山 等 君 等 山 澤 岩 森 金 前 日 數 啓 拜 侯 獨 逸 都 田 等 路 道 造 築 裝 飾 立 派 御 座 候 之 有 之 者 一 俊 原 菰

電化し掛つておるのであります。これも今まで運轉時間が

三時間で行けるやうに改良すると、一方も直ぐにそれを真似て運轉時間の短縮をする。シカゴ、ミルオーキ一鐵道の如きは六百六十哩の長距離に亘り電化をやつて居る。これも矢張り競争のためにやつておるやうで、兎に角設備をよくする、他人の眞似の出来ないやうなことをやつて見やうといふのが亞米利加人の常に企つるところであります。又現にワシントンと紐育間を、ペンシルバニヤ鐵道が

四時間であつたものを今度は三時間に縮めるために電化の工事をしておるのであります、さうしてその電氣機關車もヴェスチングハウスで試作しておるものは、最高速度が九十二哩出るといふことであります。兎角新式なものを用ゐる設備をよくし、サービスをよくしてやつて行かうといふことが大體亞米利加鐵道の精神のやうに見えるのであります。

デトロイトの近所のデヤボンでフォードの息子がやつておる飛行機會社を見ましたが、デトロイトの市中を見物してくる飛行機營業をしております、十五分間乗つて恰度市内を一回見て巡れるやうになつておる。さうして料金は五弗であります。昨年中の見物人が四百五十萬人もあつたさうで二割以上儲かつておるといふことであります。併乍ら航空事業の大體の様子を訊いて見ますと、まだ矢張り算盤が取れぬものが多いと言ふことであります。ペンシルバニヤ鐵道會社では飛行機と競争は逆も出来ない、矢張り協調聯絡を保たなければならぬといふことで、ツランス、コンチ

ネンタル、エアツランスポーターション即ちTATの輸送が昨年の七月から始つておるのであります。即ち紐育からロサンゼルス若しくはサンフランシスコまで僅かに四十八時間乃至五十時間で輸送するので、晝間は飛行機で夜は汽車の寢臺に乗つてゆくといいふ筆法で兩方の間を極めて短時間に結び付けるといふことになつております。處がこれは料金が非常に高いので三百三十八弗であり、汽車賃の二倍以上になつて居るやうであります。さういふ輸送を始め所謂空と陸との聯絡をよくしておることがアメリカの良い長所であるやうに思ひます。飛行機の着陸場は大抵のところは市の中心から五六哩位はなれておりますから其の間の聯絡の爲にすべての飛行機會社はバスを備へて聯絡をよくして居るのであります。斯様にして無駄な時間や費用を省くことが交通機關に最も必要なことであります、それは先づいて道路を良くし大に自動車輸送を發展せしむる事が先決問題であります、吾々日本人もこれらの點に就ては大いに考慮して改良施設を試むべきであらうと思ひます。