

セメント業開創以來の最高記録を示したるものと云ふを憚らず、尙海外向輸出額の仕向先を表示すれば左の如し。

第四、セメント輸出額仕向地別

	上半期		下半期		千分率
	噸	千分率	噸	千分率	
支那	3,535	9.1	3,535	9.1	18.2
關東州	2,355	6.1	2,355	6.1	11.6
香港	1,700	4.5	1,700	4.5	8.2
比列賓	3,278	8.8	3,278	8.8	15.7
海峽殖民地	3,258	8.7	3,258	8.7	15.6
露領アツア	1,584	4.2	1,584	4.2	7.6
英領印度	2,622	7.0	2,622	7.0	12.6
蘭領印度	2,622	7.0	2,622	7.0	12.6
南米	1,333	3.6	1,333	3.6	6.4
南洋占領地	2,733	7.3	2,733	7.3	13.1
其他	2,820	7.5	2,820	7.5	13.5
計	38,700	100.0	38,700	100.0	183.0

即ち蘭領印度へ向つては總輸出額の約半數を送り英領印度へは一割五分五厘、關東州へは一割一分八厘にして其他へは一割以内を過ぎず、蘭領印度に於けるセメント需要の旺盛なること之に依て推知するに難からず。

第五、大正七年中セメント製造豫想額

調査したるところに依れば大正七年中の製造豫想額は七百五十萬樽に上れり乍併之は實に昨年の五百五十萬樽に比し二百萬樽を増加するものにして割合より云へば約四割の増率なり従て聊過大の嫌なきにあらざるを以て最も實際に近き標準を以て採算するときは約百萬樽の増額を以て妥當なるべきかと考へらる即ち大正七年中のセメント製造額は六百五十萬樽を以て大差なきものと信じ得べし暫く記して事實に徴すべきか。(日本ホルトランドセメント同業會大阪事務所報告)

○米國鐵道家の日本鐵道觀 (March 9, 1918)

左に記載する所は米國より露國へ派遣せる鐵道隊の一行中のグレート・ノーザン鐵道社長補佐ラントリー氏が長崎滞在中本國の一友人に通信せるものなり。

余はホーキンス大佐及ジョンソン少佐と同伴一週間に亘る汽車旅行を試み、數箇所に下車して遂に東京に至れり。乗車哩數は約二千哩に及びたるが、鐵道の一般狀態の良好なるを觀て少からず驚歎せり。鐵道は決して完備せずと言へる語は眞實にして吾人を欺かずと雖日本の鐵道は殆んど此れ以上完備すべからざる程度に達し居り、特に吾人の嘗て實見したる鐵道中にては大に完備したるものなりと謂ふを憚らず。線路工事は支線たると本線たるとを問はず一部分と雖永久的ならざるはなし。道床には總て良好なる砂利又は割石を用ひ、機關車及車輛の狀態は共に優良にして特に機關車は極めて清潔に維持せられ、線路の兩側には一片の材料をも放置しあらざるのみならず、雜草を生じ又は塵芥を遺棄せるを見ず。停車場の配置は良好にして東京、橫濱、神戸、及大阪の如き大都會の停車場の建築は壯麗なるが、最壯麗なるは勿論首都東京の停車場なり。吾人は東京驛帝室專用待合室の參觀を許されたるが右は頗る華麗を極めたり。所々に數哩に亘る割石の空積石工あり、中には既に三十年以上の星霜を経たるものもあるも現に其の狀態の良好なること宛ら之を築造せる當時の如し排水渠は石を積みて造り、土の切取面は空積石工を以て覆ひ隧道は總て雙孔にして一線一孔とし、煉瓦を以て内壁工を施し、隧道口は石を以て築けり、高き築堤には強き芝草を植付けたるを以て材料の轉落するも毀損することなく、其の完全

なること宛然之を築造せる當時に異ならず。複線の箇所に於ては左側運轉法を採れり。

機關車は米、獨、英又は日本の製造に係る、日本の製造に係るものは左側式即ち機關手は左側にありて作業するものなり、是れ蓋し線路の複線たると單線たるとに拘はらず信號を左側に設けたるに因れり。

列車運轉方法は英露と同一にして發車係を置かず、即ち驛長は通票を以て列車を其の驛より次驛へ發車せしむ。絶對閉塞式にして通票を所持する列車は前後何れの方向へも進退するを得るなり。吾等一行の日本旅行中乗車せる列車は何れも定時に發着して決して遅延することなく、若し停車場にて定時に發車するや否やを尋ぬる者あらば迂遠の誹りを免れざるべし。驛員は二十四時間勤務にして二十四時間毎に交替し、列車乗務員及機關車乗務員は平均十時間勤務なり。車掌はChiefと稱せらる、給料は甚だ低くして機關手及車掌は一ヶ月平均五十圓を給せられ、火夫、制動手及驛長は五十圓、助役は二十圓を給せらる。一圓は米國の五十仙に相當す。線路工夫、機關庫員及其の他の勞働者は一日平均六十錢を給せらる。一錢は米國の半仙に當る。

日本の鐵道は國有なるを以て總て陸軍省の所管に屬し、從事員は悉く制服を着用し、普通の勞働者と雖然り。普通の勞働者を除き其他は總て鐵道より一年一回制服一着宛を支給せられ、勞働者は自辨とす。貨物列車用機關車は車輛數を標準として等級を定め噸數制に依らず、下り勾配の最大限は四十輛にして、其の他は總て二十輛なり。マレー型機關車の最大なるものは約五萬一千封度の牽引力を有し、コンソリデーショナル型の牽引力は約三萬封度なり。客車は一、二、三等に區別

せるも一等旅客は甚だ僅少なり。旅客賃率及貨物賃金は共に地帯に依りて定められ、一哩より五十哩まで、五十一哩より百哩まで、百一哩より二百哩まで、三百一哩より三百哩まで、三百一哩より四百哩まで及四百哩以上は同一賃金なり。即ち四百哩の賃金を以て八百哩の地點に至ることを得るなり。

日本に於ては列車内にて切符を收集せざるが故に乗車前に切符を提示せざるべからざるを以て、總て停車場に改札口を設けあり。又旅客が停車場を出づるに當りては出口を通過し驛長に切符を渡さざるべからず。列車内にて賃金を支拂ふが如きことなし。旅客列車内にて停車場の名を稱呼せざるも停車場に停車の際驛員は乗降場の車側を歩して停車場の名を連呼す。停車時間は米國の如くに長からず、手荷物の積卸は車窓よりし決して扉よりすることなし。各驛に多數の驛員ありて車窓より手荷物の取出に従事す、大停車場には乗降場に化粧所と稱する設備あり即ち洗面場なり。洗面場は總て開放せられ、眞鍮製金盥と湯と水とを備へ、石鹼と手拭とは旅客の自辨とす。列車が主要の停車場に着するときは旅客は先を争うて化粧所に至り顔を洗ふ。黎明後初めて停車する場合に特に然りとす。吾人は一部分最大急行列車に乗りたるが、該列車は八輛を連結し停車すること甚だ少く、展望車一輛、廣大なる食堂車及、一、二等寢臺車を備へ、而して一等寢臺車は區劃車なり。寢臺は總て一人床にして身體の大なる者は聊か狹隘を感ずるも、然も頗る安樂なり、入換の際及信號を爲す場合には晝は綠色及赤色の旗を使用し、夜間は綠色の燈を使用す。綠色の旗又は燈を振り又は動かすときは機關車は進行し、赤色の旗又は燈を動かすときは機關車は直ちに停止す。乃ち操車係は晝は二種の旗を携へ、夜は一方は緑一方は

赤色の燈を携へざるべからず。

吾人の觀たる石炭積卸場は唯一箇所に過ぎざるも頗る我グレート・ノーザン鐵道の型式に類せり。給炭所に於ける作業は總て約二十封度を入れるべき小形の籃にて石炭を運搬す。線路の作業は悉く組織的にしてピーター打に至るまで同じく然り。線路工夫は總て偶數にて作業し、普通は六人一組とし、一人音頭を取り、各人同時にピーターを以てバラストを打つ軌條の繼目は總て相對式なり。各停車場に於ては復線の場合には各線毎に一の乗降場を設け、又單線の場合には行遠線に乘降場を設けあるを以て旅客は線路を横斷するが如きことなし。日本に於ては規則を設けて堅く線路の横斷及通行を禁じ必要な場合には停車場より向ふの線路へ行くに跨線橋を架し又は地下道を設けあり。紀律は總て軍隊式にして規則又は訓示に違反したるときは先づ其の職を休められ、次に司法權の手に移り、審理の未有罪と認定せられたるときは處罰の判定

聯合工業調査委員會彙報

聯合工業調査委員會 第三回委員總會議事要領
大正七年十一月四日午後三時廿分帝國鐵道協會に於て開會
出席委員左の如し

- 理事長 古市公威君
- 理事 加茂正雄君 近藤茂君
- 委員 井口在屋君 今岡純一郎君
- 西原種雄君 丹羽重光君
- 丹羽鋤彦君 中原岩三郎君

を受くるものとす。吾人は或驛の助役が酩酊し一閉塞區に一列車の運行中なるに拘はらず更に一列車に通票を與へたる結果右二列車は衝突して従事員に一二名の死者を生せしめたるが爲め、該助役は五箇年の懲役に處せられたる一事件ありしを聞けり。斯の如く紀律の嚴重なる結果従事員は一般に規則及訓示の嚴守に努め而して各人の職務は總て訓令に依り定められ之に従はざるときは處罰せらるゝが故に巡回技師、列車長、監査係、檢査係等を設くるの必要なし。管理局長及工場長を置けり。吾人は日本の全鐵道及其の運轉方法を大觀するときは甚だ優良なりと信するものなり。日本の鐵道は多大の輸送數量を取扱ひ、國民は大に満足し居れり。這般議會は向ふ十年間の新線建設費として四億萬圓即ち二億弗の支出に協賛を與へたり。總て鐵道役員は成るべく急速に廣軌改築に着せんことを期し居れるを以て戰爭終局後遠からず之に着手すべきなり。

(鐵道院業務研究資料)

- 鴨居武君 笠井愛次郎君
- 納富磐一君 山内鎮一君
- 寺野精一君 佐伯勝太郎君
- 佐野利器君 斯波忠三郎君
- 新庄吉生君 關藤國助君

議題 第一、山下龜三郎氏より寄附申込の調査費受領の件
第二、工業教員改善に關する調査開始の件