

講 演

欧 米 紀 行

—昭和26年11月21日日本国有鉄道映写室において—

正 員 . 板 橋 三 郎*

TOUR TO EUROPE AND THE UNITED STATES OF AMERICA

(JSCE Jan. 1952)

Saburō Itabashi, C. E. Member

Synopsis This paper is an abridgement of the author's speech addressed to the meeting which was held on 21st November, 1951 under the joint sponsorship of JSCE and JREA. In this paper, the author describes the present conditions of various countries such as the United States, Great Britain, Germany, France and Italy etc. through which he traveled on the occasion of the recent world wide tour.

今回の旅行は世界一周飛行切符を買って行つたので、他の乗物は殆ど用いながつた。立寄つた処は、米国では、ホノルル、サンフランシスコ、ロスアンゼルス、ロングビーチ、サンデューゴ、ラスベガス、シカゴ、ニューヨーク、ワシントン、バルチモア、バッファロ等である。米国については各方面の人々が専門的立場から詳しく研究して報告せられているから、茲では省略する事としたい。一言にして云えば、米国の現状は人手不足の国と云う事で説明出来ると思う。

例えばバス、電車等に乗つても車掌はいないし、その運転手も、60才位の老人が多い。レストラン等でも若い女性等は極めて少なく、大抵は爺さんや婆さんの給仕である。人手不足の為、老人迄動員せられている訳である。人手不足はやがて機械を使う結果を招来する。土工事の機械の様な大きなものは勿論、切手を買うにも、サイダーを呑むにも、機械であり、又写真を撮す事迄、一人でポーズして焼けるのを待つて持帰ると云う工合である。仕事時間中は、煙草も吸わず、せつせと働くのもその現われであると思う。とにかく人々は恐ろしく忙がしそうであり、万事は事務的になりがちで、商店なども、むしろ無愛想と思われる位紋切型の応待をする。あらゆるものは便利と経済との2つを基本として作られているように見える。殆ど全部の都市は街並が碁盤割になつていて、番地は一方が偶数、他方が奇数番号になつている。私は短期間の旅行なので出来るだけ市電、地下鉄、バスに乗つて少しでも街の空気に触れるように努めたが、東京などより遙

かに判り易いと思つた。米国ではサンフランシスコ附近で隧道、ダム工事、ニュージャージーの高速道路工事も見したが茲では省略する。

米国に丁度1ヶ月滞在後、9月1日に B. O. A. C. に乗つて12時間でロンドンへ渡つた。早速盛り場であるピカデリーサーカスやトラファルガルスクエア等に行つて見る。2階建の赤いバスが盛に走つているし、人通りも多く頗る繁華である。併し写真屋に入つてカラーフィルムを買おうとしたが、欲しい型が無い。レストランは、米国から行つた目には食物の種類も少ない。歐洲に於て、未だに食料統制をしている国は東独と英国だけである。家庭の配給は、レストラン等より更に窮屈であると云う。英国は、インド、ビルマ等の植民地を相ついで独立させ、今後は出来るだけ食糧も自給自足で行かねばならぬ事を自覚して耐乏生活をやつている点、敬服に値すると思つた。丁度私が行つた時は、ロンドンのテムズ南岸で博覧会をやつていた。英国の、地質学的、人文学的、及び産業の發達の歴史を模型、幻燈、テレビジョン等で示したものである。之と並行して、他の各都市でも、音楽祭、絵画祭などを全国一齊にやつていた。之等は金持の米国人を誘致する政策の現われで之によつて貿易外収入を挙げようとするものである。しかし、之が為に、少ない食糧が尙不足すると云うデレンマに陥つていると云う。

英国は併し乍ら、古い国で、各地に名所旧跡があり到る処に古い城などがあり、イタリーについて祖先の残した遺産を持つていて観光地として適している。私はエデンバラへも行つたが、起伏した丘の上に建てら

* 東京鉄道工業株式会社専務取締役

れたこの街は、中央に古城が聳え、街並は米国のように紋切型でなく、而も道巾も広く堂々として如何にも好ましい街であつた。人工的都市計画も勿論必要であるが、此のような自然発生的の街も良いものだと思つた。この街には羊毛の服地を売る店が沢山ある。之等は海外からの旅行者には無税で売つてくれる。貿易振興策の現われである。

私は香港からの帰途、同席したカナダの人に、英国は下り坂であると思うがどうかと聞いた処、英国は確かに下り坂である。之が打開策として英国人はどんどん従来の植民地へ出て行くべきであるのに、旧弊な彼等はあの島から出ようとしなはぬのは愚かな事であると云う意見であつた。

英国に 10 日滞在後、ロンドンから B.E.A に乗つてベルリンへ入つた。ベルリンは現在飛行機に依る以外出入出来ない。その為、飛行機が混み、2 日滞在の予定が 4 日に延びた程であつた。ドイツでは、ベルリンの外、デュッセルドルフ、ボン、フランクフルト、ハイデルベルヒ等へ行つたが、ハイデルベルヒ以外は全部爆撃されて居り、5、6 階の煉瓦建の崩れた無残な姿を随所に見る事が出来る。そしてベルリンは復興は未だ緒に着いていないと云つてもよい程哀れな状態である。自動車も少なく、道行く人々の服装もあまり良くない。併し乍ら、食糧統制をやつていないので、その点、英国から来ると、何となく気楽な気分になれる。それにドイツ人は、今回の旅行中、米国人と共にいちばん親切であつた。私はフランクフルトで、ドイツで有数の建設業者であるフィリップ・ホルツマン会社の御好意で工事現場を見せて貰つた。その中の一つは T.V.A. と云うコンクリートブロック製作会社であつたが、之は頗る大規模なもので、設備費 1000 万マルク（約 8 億 5000 万円）中空ブロック 1 時間に 600 個、普通ブロック（レンガ粒の大きさ）1 時間に 6000 個の製造能力を持つてゐる。

之等のブロックは日本で最近造つている火山礫を用いたブロックと同じくオコシのようなポーラスなものである。只違う点は火山礫の代りに、戦災煉瓦屑を用いる事である。

煉瓦屑は大きさに応じてジャイレートリークラッシャーに数回掛けて碎き、トロンメルで篩つて粒を揃えるのであるがその設備が大変である。鉄屑等が混入していれば磁石のドラムが廻転して、その上を通る時に吸い取られる。煉瓦屑の粉は、之に 1 割の石炭粉を加えてガスで焼結し、再びクラッシャーに掛けて碎き、粒を揃える。かくて最終の大きさは、0~4mm、4~7mm、7~15mm の 3 種とし、之を適当に混合し

てセメントを加えて、コンクリートを練る。ミキサーは普通のものとなり、盥の様な容器の中で廻つてゐるローラーで練る。ブロック製作器はシュロッセル会社製のものが 4 台据付けてあつた。この外数多のコンベヤー、計量機、シュートブロッチを置場に堆積するガントリークレーン等がある。工場敷地は、ざつと 10000 坪はあつたと思ふ。置場には製品が山の様に積まれている。因みに、ブロックの耐圧強度は 1cm²につき 60~80 kg である。ブロック製作機を嘗めた処帰国後カタログを送つて来た。フランクフルトの復興の約 6 割は、このブロックを用いると云う事であつた。私は敗戦のドイツでかかる大がかりな設備を思い切つて造つた事に感心せざるを得なかつた。かかる軽量ブロックの使用は世界的に流行である。

次に 9 月 23 日にパリへ行つた。そして仏国土木協会の御好意で、パリ郊外の軍用飛行場滑走路の建設工事を見せて貰つた。之は請負金額 4 億フラン（約 4 億円）の工事であり、今正にコンクリート作業中であつた。米国の工事場で見ると、労働者頗る少なく、全部機械施工である。巾 60m、長 3km の滑走路を 11 ヶ月の工期で施工するものである。整地は既に出来上つていたが全部機械でやつたもので、滑走路の設計は土を搗き固めた上に、約 15cm の厚さに砂を敷き、之を搗固め、その上に厚紙を敷き、この上に 22cm の厚さにコンクリートを打つ事になつてゐる。施工法は、滑走路の長手の方向に軌間 6m の軌道を設け、この上に、3 種の機械を移動し乍らその軌間内を仕上げて行く。即ち第 1 の機械で、トラックで運んで来た練つたコンクリートを播き均し、第 2 の機械で搗固めと荒仕上を、第 3 の機械で最後の仕上げをする。この 3 種の機械が 1 組になつて居り、この現場では 2 組使つていた。（写真-1~4 参照）

この機械はディングラと称し 1 組が 1000 万円ドイツ製であつた。尚、話が前へ戻るが、砂を敷いたり、厚紙を敷いたりする事にも之等の機械も利用する。次にコンクリートの仕上げが済むと、急に乾かぬ様養生をする必要があるが、之が為めに水に浸したり、ぬれ筵を掛けたりする代りに、空色をした水溶液を撒布している。この薬品は Antisol Societé Sika と云う特許品である。因みに、並入夫賃 1 日 1000 フランセメント 1t 6000 フラン（1 袋 300 円）、砂 1m³ 1200 フラン、砂利 1m³ 1400 フランであるが、1 フランはほぼ日本の 1 円に当る。

一体フランスは下請と云うものを使わず、元請の直営施工が原則である。従つて、大業者になると、5000 人、6000 人と云う直備労働者を抱えている。間接費

は最小請負金額の1割5分で、大体我国と似ている。談合は法律によつて禁止されて居り、特別の場合の外行われぬとのこと。物価騰貴の場合はエスカリエの方法がある。又請負業者は比較的裕福で、銀行預金も有して居り、ダンピング等は起らない。

工事についてはこれ位にして置くが、パリはドイツの様に戦災の跡等殆ど見当らず、街の中で復興工事を見る事は出来ないが、各所に工事を施行しているとの事であつた。パリで見物した処は、凱旋門、ルーブル博物館、ノートルダム寺院、エッフェル塔、ベルサイユ宮殿等であつた。

次はパリからジュネーブ、チューリッヒ等へ行つた。やはりスイスは今迄見て来た中では、ハワイと共に実に景色の良い好ましい処であると思つた。

イタリーでは、ベニス、フロレンス、ローマ、ナポリ、ソレント等へ行つた。この国全体が一つの博物館と云つても良い程であり、その建築、絵画、彫刻の奥深いこと、到底飛脚旅行者に齒が立つものではないが、出来るだけ見て来たつもりである。

主要な四辻には必ず小広場があり、伊太利特有の大理石像が立つて居り、如何にも芸術の国へ来た事を思わせる。

ローマは一日にして成らずと云い、ナポリを見て死ねと云う言葉も判るような気がする。私は茲で名所案内をするではないが、ローマ国の廃墟や、ナポリからポンペイを通りソレントへ行つた旅行等が帰国してから最も印象的に脳裏に残つている。ローマでは建設業協会へ寄つたが其の話は省略する。

只イタリーへ来て感じた事は、此の国の往時の文明

パリ郊外軍用飛行場滑走路工事

写真-1 整地した上に砂を敷きその上に厚紙を敷く

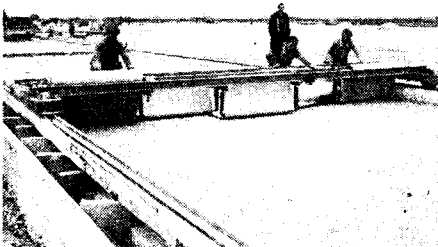
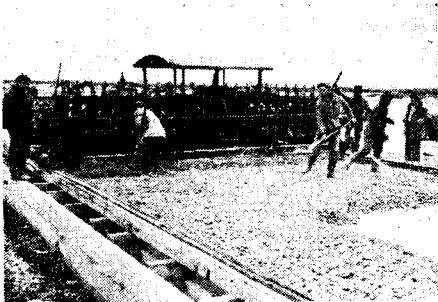


写真-3 コンクリートの搦め及び荒仕上に Dingler を用う



が如何に古く華やかであつたかと云う事である。ローマのカラカラの大浴場にしても、ローマ市の昔の城壁にしても皆煉瓦とセメントで出来たもので、又、ポンペイの廃墟も 2500 年前にセメントを用いて作つた家や柱が残つている。水道もあり、石の舗道もあつて、その文化は今日の文明と大差がない。神武天皇が弓で鳥を打つて居られた頃である。私は其後ギリシヤのアテネへ行つて、アクロポリスの丘の上の城趾や、野外音楽堂の跡をも見た。

そのあと、トルコのイスタンブールへも行つた。今トルコをそれ程文明国と思つていない人が多いかもしれないが、イスタンブールの街程立派な都市は日本にはない。

かくて、私はレバノンのベイルートに2泊の後、10月末帰国したが、今、振り返つて見ると、日本程貧乏な国は私の通つた国々にはなかつたように思う。たとえ現在は経済的に困つている国でも、その祖先の残した建築、構造物、絵画、彫刻など立派な遺産を持つて居る。日本の持つて居るものは本当に景色だけであると云つても過言ではないように思う。その淵源は遠いかもしれないが、その文明は浅く、本当の駆け出し程度に過ぎない。

日本は領土が少なくなつた事に於ては、英国と同様であり、爆撃の被害の大きかつた事に於てはドイツと、その軌を一にする。即ち両国の悪い点を併せ持つて居る。併し乍ら、日本は英国の如き耐乏生活をするでもなければ、ドイツの如く一歩づつ積み上げてゆく堅実性もないかに見える。現在の表面的復興に満足せず、大いに努力せねばならぬと思つた。

写真-2 厚紙の上に練つたコンクリートを撒布する

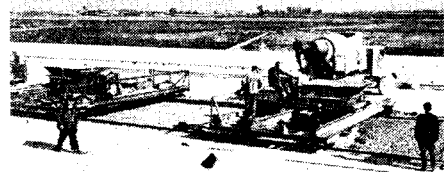


写真-4 表面仕上げ

