



## 東工大のブラックジャック！ 荒木東一郎

日本初の経営コンサルタントとして多くの企業を救い、地球一周  
早回り競争では 新記録樹立

荒木さんは、本学卒業後、米国で悟った工場経営（Industrial Engineering, IE）の真髓を実践すべく、経営コンサルティングを始めたが、当時の日本では理解されず、妻の内職で何とかしのいでいた。夫が有名になれば仕事が多く舞い込むようになるに違いないと期待した妻が夫名で、地球一周早回り競争に応募した。当初は乗り気でなかった荒木さんだったが、主催者（時事新報社）の「国際親善と世界平和の推進」のためという旗印に共鳴し参加した。語学力とタフな精神力で、冒険小説の主人公のように、幾多の危機（霧や嵐による大幅な遅れ、ルート変更のためのパスポート不所持問題、飛行機の不時着など）を間一髪で乗り越え、見事に世界新記録を樹立し、一躍有名人となった（1928, 昭和3年）。日本初の経営コンサルタントとしても名を馳せ、ブラックジャックのように、経営に行き詰まった多くの企業を再生するとともに長期にわたってコンサルティング業界のリーダーを務めた。早大に我国初の経営工学分野の学科が創設された際にも尽力し（昭和10年, 1935）講師を務めた。理論より実践を重視した荒木さんは、「コンサルタント界の奇才」、「合理の熱気球 / 反骨の経営コンサルタント」、「モノづくりを一流にした男」などと評されている。土地の制約が厳しい東京の寺には、ロッカー式納骨堂を提案し、自分もそこに収まっている。

### 1. 化学工学の技術者から 経営コンサルタント になるまで

#### 1-1. 米国製品に大敗を喫す

主人公の荒木東一郎（1895~1977）は、能率一辺倒の人で、3人の娘さんたちにも「ブラウスのボタンは下からかけなさい！ その方がはやすい、かけ違いがない」と厳しかった。背景には、本学の前身校（東京高等工業学校）の応用化学科を大正5年（1916）に卒業し、すぐ勤めた藤倉電線での苦い経験があった。入社後すぐに上海に輸出するゴム被覆電線の開発製造のリーダーを任されたが、米国製品にはかなわず市場に食い込めなかった。種々検討してみると、敗因はゴムの絶縁性能にあるらしいことが分かった。

#### 1-2. 敗因究明のために渡米

そこで、最先端のゴム工業技術を研究するために、米国行きを決心し

た。幸い、日本の産業貿易の発展に貢献したいと望む青年に海外滞在の機会を提供する制度（農商務省の「海外実業練習生」制度）があったので、荒木さんはそれに応募し、無事、大正8年度（1919）の海外実業練習生に採択された。こうして荒木さんは、ゴム研究のメッカだった米国オハイオ州のアクロン大学に留学し、化学分野の研究で修士号を取得した。受入れ教員のシモンズ教授（1885~1954、ゴムの専門家で後の学長、一時期ゴム工場の顧問を兼任）に、英語力と化学実験技術を高く評価され、代理で講義を担当することもあった。時間を見つけては、タイヤ等のゴム関連工場をはじめ多くの工場を見学した。派遣期間は3年間だったので、最後の半年ほどは「化学」を離れ、MITで経営工学の集中講義を聴講しテイラー（Frederick Winslow Taylor, 1856~1915）やギルブレス（Frank Bunker Gilbreth, 1868~1924）の科学的なマネジメント法を習得した後、ヨーロッパに渡り

精力的に工場視察をこなし、1922年6月に帰国した。

#### 1-3. 経営工学に開眼、 日本初の経営コンサルティング 事務所を開設

荒木さんの収穫は、(1) 多くの知人を得たことと (2) 「日本は技術的



① 荒木東一郎の冒険と貢献

には米国に負けていない。日本の産業に必要なのは、生産方法及び人員・材料・装置の配置や経理・工業経済などの生産体制を総合的に勘案して、生産性の向上や経営の近代化・高度化に結び付ける科学的な考え方だ」と気づいたことだった。実際、米国では“Industrial Engineering” (IE, [経営工学](#)) 講座が16もの大学に設置され、企業や工場における生産性の向上に寄与する人材(能率技師、後の経営コンサルタント)の育成が図られていた。

帰国後、前の職場から復帰を切望されたが、荒木さんは迷うことなく、独立して実践的な経営コンサルタントとして生きる道を選んだ。最初は星製菓の顧問となり、直後に関東大震災(1923.9.1)を経験したが、3か月後には『荒木能率事務所』を設立し、本格的な活動を開始した。とは言っても、すぐに仕事が殺到したわけではない。時代的には、[第一次世界大戦後の不景気](#)の真ただ中にあり、経営に苦しむ企業が多かったはずだが、日本では経営コンサルティングという新しい業種がほとんど知られていなかったため、成功報酬制で顧客を探るところから始めなければならなかったのだ。所員たちには安い給料しか払えないので、荒木さんの妻俊子さんは彼らのために靴下を編んだり、ワイシャツを縫ったりして配っていたそうだ。

## 周一世界一周

### 2. 世界一周早回り競争で 新記録樹立

#### 2-1. 妻こそ有能な経営コンサルタント?

苦しい生活が5年ほど続いた1928(昭和3)年2月のある日、妻の俊子さんが“世界一周競争選手を募る”と書かれた時事新報社の新聞(福沢諭吉が1882年に創刊)を持ってきて、荒木さんに応募を勧めた。俊子さんにしてみれば、日ごろから時短・省工ネ・

能率アップを心がけている夫は適任に思えたし、優勝すれば有名人となり、「荒木能率事務所」にも仕事が多数舞い込むだろうという期待もあったに違いない。しかし荒木さんは興味を示さなかった。2月末日の締め切りが過ぎ、世界一周競技のことなど忘れかけていた頃、思いもかけず新聞社から呼び出しがかかった。俊子さんが独断で荒木さんの履歴書を送っていたのだ。改めて募集の趣旨を読み返してみると「…現代文化の所産たる世界の交通機関がいかに整備され、いかに利用されつつあるかを究め、世界が短い年月の間に、いかに著しく縮小されたかを如実に示し、…国際親善・世界平和に寄与する一助としたい」旨が記されており、荒木さんは企画に大いに賛同し、選考試験を受けることにした。応募者の中から2名が選ばれ、1人は東回りで、もう1人は西回りで地球を一周し、かかった時間を競うことになっていた。荒木さんは、応募者372人に与えられた課題(英会話・英作文・和作文)で優秀な成績を修め、人物考査・身体検査もパスし、東回りで挑戦権を得た(1928.3.13)。

#### 2-2. 綿密な計画立案

西回りで挑戦した人は過去にいなかったため、今回の記録が世界記録となるが、東回りに関しては、マゼラン探検隊が1519年~1522年に3年かけて一周した後は、350年以上にわたって記録更新はなかったが、フランスの冒険小説『八十日間世界一周』の出版(1873)以来55年間のうちに女性を含む多くの挑戦者が現れ、当時の最短記録は米国のメアーズ([John Henry Mears, 1878~1956](#))によって1913年に打ち立てられた35日となっていた。荒木さんの第1の目標は、この記録を破ることだったが、主催者の時事新報社は次のような厳しい条件を付けていた:

##### <競争規定>

- 1) 常設の交通機関を利用すること
- 2) 費用は4000円(現在のお金で約400

万円、公務員の給与換算では約680万円)内に収め、かつ一等の旅客として日本人の体面を保つこと

- 3) 途中ニューヨーク、ロンドン、パリ、ベルリン、及びモスクワの5大都市に立ち寄り、市長、通信社、及び大使を訪問しメッセージを交換すること
- 4) 1928(昭和3)年4月3日の出発式以降10日以内に旅立つこと

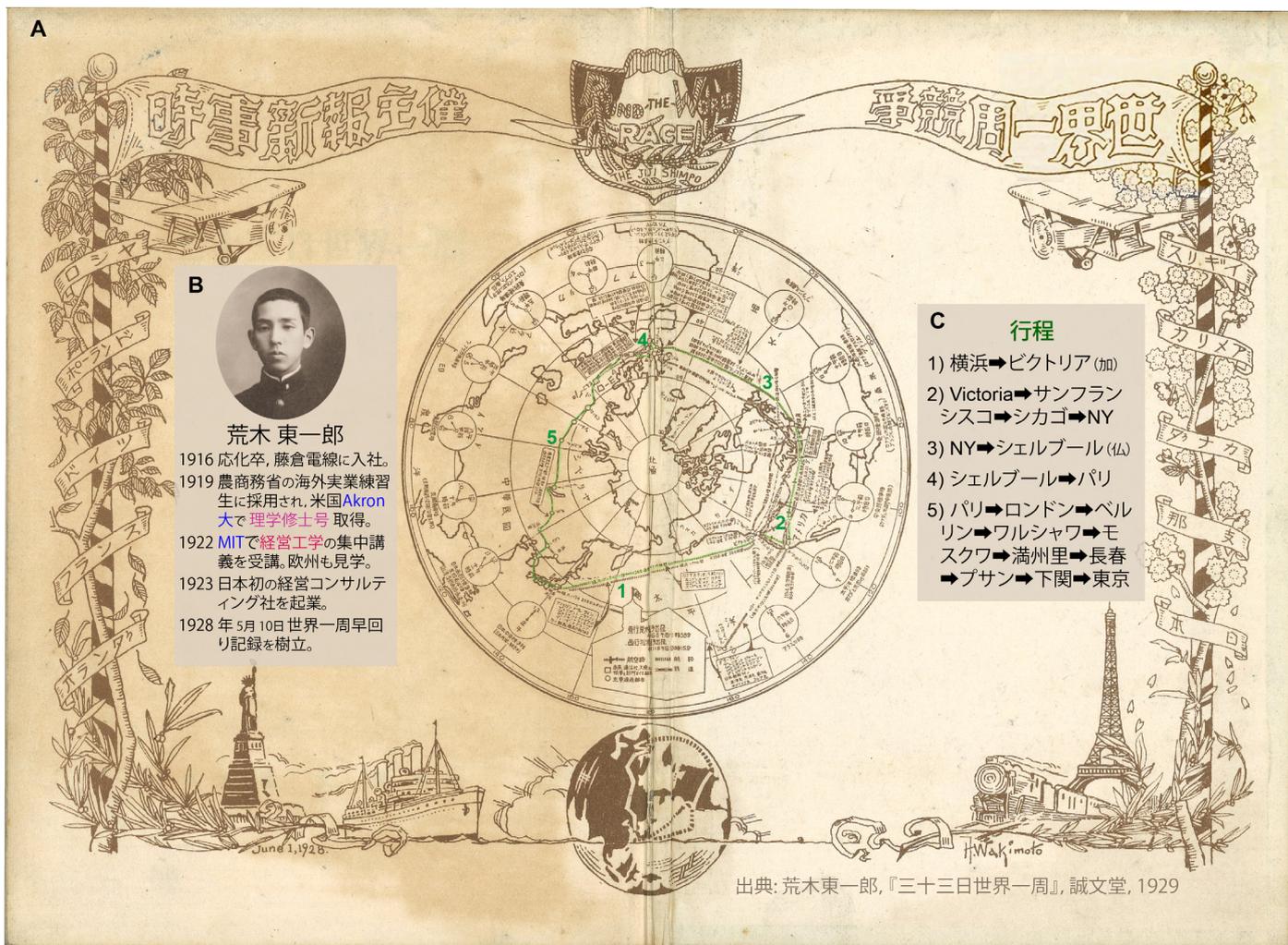
##### <ルートの立案：経営コンサルタントの腕の見せどころ>

成否は事前の準備にかかっている。選手に決まったのが3月13日で、競争規定によれば4月13日までに出発しなければならない。準備期間はわずか1ヶ月。しかし実際には、2週間弱しかなかった。外国の関係者(市長、大使館、通信社、交通機関など)に前もって知らせ、広報活動や表敬訪問のアレンジなどの協力を得る必要があったからだ。そこで荒木さんは、3月25日までにタイムスケジュールを立案することにした。同窓会が協力を申し出てくれたので、立地条件の良い『蔵前工業会館』の1室を借りて「計画本部」とし、そこでの不眠不休の“籠城”生活が始まった。

メンバーは、荒木能率事務所員・知人・留学経験のある学生ら総勢12名。まず、(1) 旅行社・交通機関・各国大使館・満鉄・帝国ホテルなどから現地の案内パンフレット・交通機関の時刻表や運行状況に関する情報を集めた。手を尽くした甲斐があつて、わずか2日で揃えることができた。

次に、(2) 検討すべきルートを5区域②C、すなわち(i) 太平洋、(ii) 米大陸、(iii) 大西洋、(iv) ヨーロッパ、(v) シベリアに分け、メンバーも5班に分けて、分業体制で各区域での交通手段と乗り継ぎを検討した。

その結果、以下の3つの長距離をカバーする船舶や汽車に間に合うように各地を回れば、33日20時間で地球を1周し、従来の記録を2日も縮められることが分かった:



② 地球一周東回りルート (A, C) と荒木東一郎の半生

- 1) 太平洋コース (横浜 → Victoria) : 4月6日発, カナダの客船 [Empress of Asia](#) 号
- 2) 大西洋コース (New York → シェルブール) : 4月18日発, 英国の客船 [Aquitania](#) 号
- 3) シベリア横断鉄道 (モスクワ → 満州) : 4月28日発, 列車

#### <代替ルートも前もって検討>

悪天候などで交通機関が遅延することはよくある。その場合に備えて、荒木さんたちは代替の第1案から第2案までを準備した。それでも万が一の場合は現地で臨機応変に対応しなければならない。1分1秒を争う場合に備え、時刻表はすぐ取り出せるようにポケットに入れていたそうだから、さすが能率を追求する経営コンサルタントだ。

多少の遅れはスケジュールに組み

込み済みだが、それでもギリギリになる場合がある。そんな時に備えて、荒木さんは船長・運転手や乗客と親しくなるように心掛け、協力を仰ぐようにした。世界一周早回り選手と知れば、運転士は船・汽車・タクシーを最高速度で走らせてくれるし、乗客も乗降を急いでくれ、途中駅での停車時間を短縮できる上に、終点では最初に降りしてもらえるからだ。その代わり、乗客には「世界一のスピーチを」とせがまれることもあった。話題の準備も大切なのだ。

### 2-3. 幾多の危機を乗り越え、 新記録達成 (33日16時間)

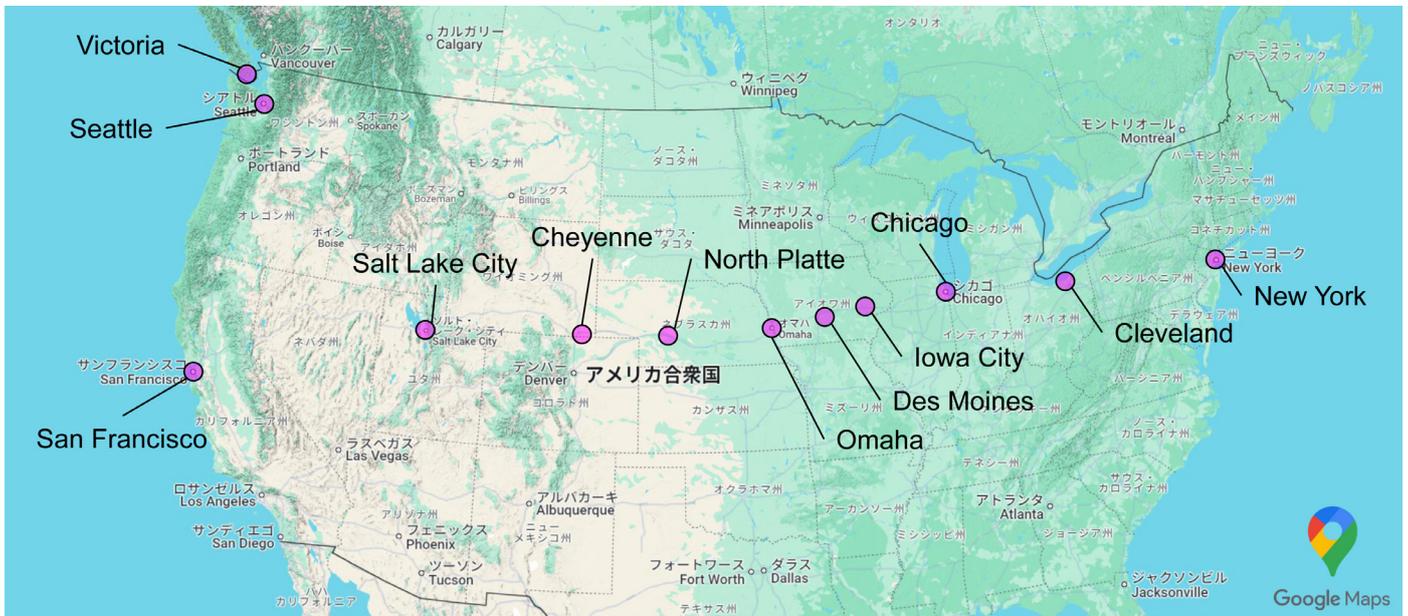
全行程 (図②A, C; ③, ④) の移動手段・時間経過・出費と各地での見聞は、荒木さん自身の著書『三十三日世界一周』(1929, 昭和4)に、冒険小説風にまとめられている。臨場感あ

ふれる上質の旅行記だが絶版となっているので、[国会図書館のDigital Library](#)での一読をお勧めしたい。以下ではハプニングを中心にいくつかの話題を拾って、原文を活かしながら紹介する。

#### ♣ ① 太平洋航路 ♣

##### 順調、伝書バト、スポーツマンシップ

妻の経営コンサルタント的な機転で実現した『世界一周早回り競争』の日を迎えた。1928〔昭和3〕年4月6日の朝、明治神宮に参拝し、13:58に時事新報社の玄関からスタートした。横浜港からカナダのビクトリアに向かう船旅は順調だった。時事新報社の記者から頼まれていた“船出第1信”には、「胸を綾に突いて湧く故国への思い」、「いつまでも去りやらぬ見送りの人たちへの感謝」、「世界記録に対して火のように燃え上がる闘志」と「愛する者への和やかな思



④ 北米大陸横断ルート

慕の念」を記して、伝書バトに託した。

伝書バトの時代から 100 年足らずで、今や人工知能を組み込んだスマートフォンの時代になり、写真や動画撮影はおろか通訳までしてくれるようになった。夢のような世界にワープした感じで国際親善は加速しているが、肝心の世界平和は“慣性モーメント”が大きく、動きは遅れ気味のようだ。人心（脳の働き）の変化は究極的には世代交代に伴う遺伝子の変化によってもたらされるので、科学の進歩を後追いつるのがやっとならざるを得ない。

太平洋航路の中間地点近くまで来たところで、船内無電新聞が緊急ニュース伝えた。米国のネブラスカ州や東海岸一体が大暴風雪に襲われ交通機関が大混乱に陥っているというのだ。米国 商務省からも電報が入り、ルートを北寄りに変更するように勧めてきた。そのために、ラ・クロース La Crosse からシカゴ Chicago までの間は 荒木さん個人のために“特別機”を手配する用意があるというのだ。百余名の船客も荒木さんの状況を心配し、大部分の人たちは「特別機と言っても、短い距離だから、誰もルール違反とは言わないよ」とルートの変更を勧めてくれたが、1 人だけ「競争規定を外れる事はスポーツマン

シップにもとる。例え敗れるにしても、特別機は断るべきだ。それに吹雪は 1 週間もして 貴方のゆく頃はやんでいるでしょう」と最後まで荒木さんを激励した。1 夜を悶々として迷いに迷った荒木さんだったが、夜が白む頃、心は無になり、“迷わざる荒木”に還った：「理屈はないのだ、競争の本質に従って原案通り進もう！」。

### ♠♣ ② 北米大陸横断 ♠♣

#### 朝霧騒動で 2 時間の遅延

北米大陸の横断は当初の計画通り、下記のような町や都市を經由してニューヨークに辿り着いたが、大部分は航空路（赤矢印）を利用した。今のように一っ飛びとは いかないもので、3～4 時間ごとに飛行機を乗り継いだ。カルフォルニア州のサンフランシスコ/オークランドからは米国の取材記者も同乗した。

カナダの Victoria → 米国の Seattle → Oakland/San Francisco/Oakland → Reno → Salt Lake City → Cheyenne [ʃai' en] → North Platte → Omaha → Des Moines [də' moɪn] (霧?) → Iowa City → Chicago → Cleveland → New Brunswick/New York

このルートは、時間的余裕がないスケジュールになっていたの、気

が張りつめていた。オークランドから 6 番目の中継点（アイオワ州のデ・モイン Des Moines）で信じられないことが起こった。星空が見えているのに、朝霧が出そうだといって、出発の時刻を過ぎてもエンジンをかける気配がないのだ。急（せ）かせると、操縦士は气象台に電話するがはっきりしない。同行記者も「僕は命が惜しいから天候の安心のつくまで飛ぶのはごめんだ」と臆病風に吹かれている。出発予定時刻が 10 分、20 分、30 分と過ぎていくと、日本人として節度ある行動を心がけていた荒木さんの忍耐も限界に達し、舌戦は激しさを増した。

荒木さん曰く「この 2 月頃、滞米中だった日本の鶴見祐輔という人が、日本での総選挙に間に合うよう帰国するために、ニューヨークからサンフランシスコへ急ぐこの航空路中、この辺で臆病な操縦士のために散々時間を遅らせられて、ひどい目に遭った事が、日本の最も大きい新聞に麗麗と書かれた事がある。それを君は何と感じるか！ しかも、この競争はその新聞社の主催だぞ…」、「ウウウツ、その操縦士は実は私です。場所はオマハ市…」、「何ッ！お前だと！ではまた その迷惑をさらにオレに重ねようとするのだな」。

この不幸な奇縁にあっけにと取られている傍らの記者に向かって、荒木さんは言い切った：「君は 私の計画に興味を持ち 相乗りしたのだ。要するに私のレポーターではないか、命が惜しげや紳士として 当然この機から降りてもらいたい。私は世界一周選手として飛ばねばならない、ならないのだ!!」と。記者も「よろしい、君が“日本人”としてなら、私は“米国人”として飛ばうではないか」と応じた。操縦士も不承不承「では、出かけましょうか」と機体に向かった。

デモイン Des Moines の飛行場を飛び立ったが、様子がおかしい。よく下を観察すると旋回しているだけで先には進んでいないのだ。そのうちに元の場所に着陸してしまった。「怒らないでくれ、どうも霧が深くなりそうな気がして仕方ないから 朝の5時まで待ってくれ。その時こそ、うんと馬力をかけてスピードアップするから」と言われては、さすがの荒木さんも言葉なくうなずくしかなかった。結局2時間遅れの出発となったが、約束どおり猛スピードで飛ばしてくれ、かつ“遅延の挽回”は次のパイロットたちに引き継がれたので、ニューヨーク近郊のニューブランズウィック New Brunswick のハッドレー飛行場には 定時より13分早く着くことができた(4/18, 16:17)。

### 留学生活を送ったアクロン

#### 上空も通過

最終盤の航空路 (Cleveland→New York) では、クリーブランドを発ってしばらくすると右手はるか下界にアクロンの森が見えてきた。荒木さんには、『再び相見る恋人の姿』のように映ったようだ。アクロン大学時代の恩師シモンズ教授・友人・下宿の主人などに「世界一周の途(みち)すがら、今日(4/18) 昼過ぎ、懐かしいアクロンの上を飛ぶ」と電報を打っておいたので、彼らが大学の屋上から手を振ってくれている姿が想像され、「アクロン! アクロン!」と胸がときめいた。

### ◆◆◆ ③ 大西洋航路 ◆◆◆

#### 悪天候による危機的遅延

この航路では、悪い気象条件が重なり、安全上は問題がなかったものの、大きな遅延が積み重なり悲惨な結果になるかと思われたが、間一髪で切り抜けることができた。

失われた5時間：ニューヨークでは、歓迎パーティ・表敬訪問・記者会見などの超過密スケジュールをこなし、夜半に、豪華客船『アキタニア』号に乗り込んだ。目的地はフランスのシェルブール港だ。安堵とともに、これまでの長旅の疲れがドッと出て、船が動き出す前に深い眠りに落ちた。

翌日の昼過ぎに目が覚め、サロンに張り出されている航海図上の現在地を見ると、明らかに走行距離が少なすぎた。不審に思って船員に聞くと、「昨夜の出発の折、干潮のため出帆が5時間遅れました」とあまり気にしていないようだった。乗客も口々に「荒木さん、心配することはない。このアキタニア号はスピードが出るから、5時間の遅延は取り返しますよ」と言ってくれる。しかし3日目、強い逆風にあおられ、高波が甲板まで押し寄せるようになった。

#### 痛恨の見落とし

悪いことは重なるもので、日本の時事新報社から1通の「ご注意を乞う」との電報が届いた。念には念を入れ、ロシアの大使館にまで確認して作り上げたルート計画に落とし穴があるらしい。「欧州ルート」と「シベリア鉄道」をつなぐ“ベルリン→モスクワ”間の定期航空路は5月1日からでなければ運航しないというのだ。世界一周新記録のためには、ここが要ゆえ、「万事休す」に思えた。

#### 賭けに近い代案の捻出

逆境になると闘志がわいてくる荒木さんは、“ベルリン→モスクワ”間を飛行機から列車に変更するべく、船上での社交や娯楽を一切断ち切っ

て、来る日も来る日も船室に籠(こも)り、時刻表と格闘した。そして、一か八かの大勝負ともいふべき可能性を見つけた。ロンドン発の飛行機がベルリンに着くのが4/28\_17:00～18:00の間、モスクワに向かう列車のベルリン発車は同18:00。表敬訪問を考えると乗り継ぎは難しそうだが、頼みの綱は、(1)天候に恵まれて、ロンドンからの飛行機が順風に乗って予定より早くベルリンに着くことと、(2)飛行機会社が、荒木さんのために、通常より高速運航をしてくれることだった。自信の持てない修正スケジュールだったが、荒木さんはこの『血路』にかけることにした。

#### 遅々たる船脚ゆえの悪夢の再来 (計画の練り直し)

吹きつける逆風はなかなか止まず、船脚は遅々として進まない。出港の遅れを取り戻すどころか、5日目(4/22)には20時間近い遅れになった。これは全く予想外のことで、地球一周新記録を狙うには致命的な遅延だった。荒木さんは、欧州の旅程 (Cherbourg→Paris→London→Berlin) を検討し活路を見出すために、再び船室に籠った。時刻表と首っ引きになりながら、唯一可能性のある解として、シェルブール発のパリ行列車(4/25\_10:05)に乗れば、希望が持てることが分かった。嵐で難航海中のアキタニア号のシェルブール入港予定は、4/25の午前中としか分からない。こうなると残された手段は船のスピードアップしかないが、嵐が続いているせいか、乗組員にいくら頼んでも相手にされなかった。一部の船客は「気の毒だ、何とかならぬものか」と心痛を共にしてくれたのが、せめてもの救いだったかも知れない。

#### 間一髪でセーフ

嵐の後、静寂な4/25が明けた。大型客船アキタニア号は港外でエンジンを止めた。9:00だ。案内係をつかまえて、10:05の列車に間に合うかと聞くと、「種々の手続きを済ませて、

**ランチ船** (Launch, 大型船が入港した際に、乗客や荷物を岸まで運ぶ小型船) で波止場上がるのは、早くて 10:00 前後ですから、次の列車にして下さい」とのことだ。波止場から最寄りの駅まではタクシーで 2～3 分と聞いていたので、荒木さんは諦(あきら)めなかった。

乗客は荒木さんの事情を知っていたので、一番先に降ろしてくれた。ランチの機関士が言うには「波止場に着くのは、10:02～10:03 でしょう」とのことだ。勝負の時が刻々と迫っていた。“時間よ止まれ”と祈りつつ、荒木さんは次のように頼んだ：「皆さん、ご協力をお願いします。私はどうしても 10:05 発のパリ行き列車に乗らなければなりません。しかも、皆さんご存知のようにこのランチが波止場に着くのは 10:02 過ぎです。そこで、どなたかフランス語のできる方、私のためにこのランチが波止場に着く前に、大声でタクシーを呼んでください。そして私の上陸と同時に疾走できるように頼んでください」。

「Yeeyees!」と言って一人の青年(船上ゴルフの相手、米国人)が立ち上がり、ランチが波止場の 50 m ほど手前まで来たところで、陸地に向かって「オーイ！タクシー！大至急エンジンをかけて待っていてくれ。日本の世界一周選手 荒木さんの急用だ！10:05 発のパリ行きに間に合わねばならないのだ」とフランス語で叫んでくれた。お陰で、コトリと動き出した目的の列車に飛び乗ることができた。命拾いした荒木さんが車窓から見たノルマンディの風景はいかばかりだったろう。

#### 偶然出会った乗客からの 値千金のアドバイス

パリに向かう列車で同室となった米国の青年(米船管局航路勤務)が声をかけてきた。アキタニア号の遅延に話がおよび、「船が大西洋上で 20 時間も遅れたために、ベルリンでの表敬訪問を含めた乗り換え時間が

確保できるか否かの瀬戸際に追い込まれているのだ」と現在の心配事を伝え、「ちょっと待って、私はあの辺は“通”だから…」と言って時刻表を取り出しページを繰り始めた。しばらくすると、「荒木さん、心配ご無用。ベルリンの『シレジア』駅からモスクワ行き列車(18:52)をつかまえば、今の計画より 42 分も得する」と教えてくれた。荒木さんは思わず飛び上がり、彼と固い握手を交わした。ベルリン到着は欧州コースの最後で、少し先のことになるが荒木さんの運命も開けてきたようだ。

#### ◆◆◆◆ ④ 欧州路 ◆◆◆◆ パスポート危機

#### 『世界記録を破り得る』と 東京に打電

フランスのシェルブールから始まった下記ヨーロッパルートでは、ロンドンで異例の早朝表敬訪問を強行したが、それ以外は修正案通りに進み、ロンドンから飛行機でアムステルダムを経由し、ベルリンに向かった。この間の航空路では、逆風だったためにベルリンのテンペルホーフ空港に着陸したのは 17:58。乗り継ぎ(18:52)まで 1 時間弱しかないのに、表敬訪問等の行事が心配になってきたが、そこは現地の三菱商事の人が気を利かせて、空港事務所の重役室に前もって VIP(市庁代理ドイツ外務省官吏・日本大使館書記官・時事新報特派員・現地の報道関係者など)を集めておいてくれたことで、切り抜けることができた。計画の最後の鬼門をクリアし、ポーランドのワルシャワ経由でモスクワに向かう列車に乗ったところで、勝利を確信しつつあった荒木さんは、日本へ向けて『世界記録を破り得る』と打電した。しかし、勝利の女神は甘くなかった。

Cherbourg→Paris→Dieppe 港  
(ドーバー海峡) Newhaven 港 →  
London /Croydon 空港 → Amsterdam → Hannover → Berlin →  
Warsaw → Moscow



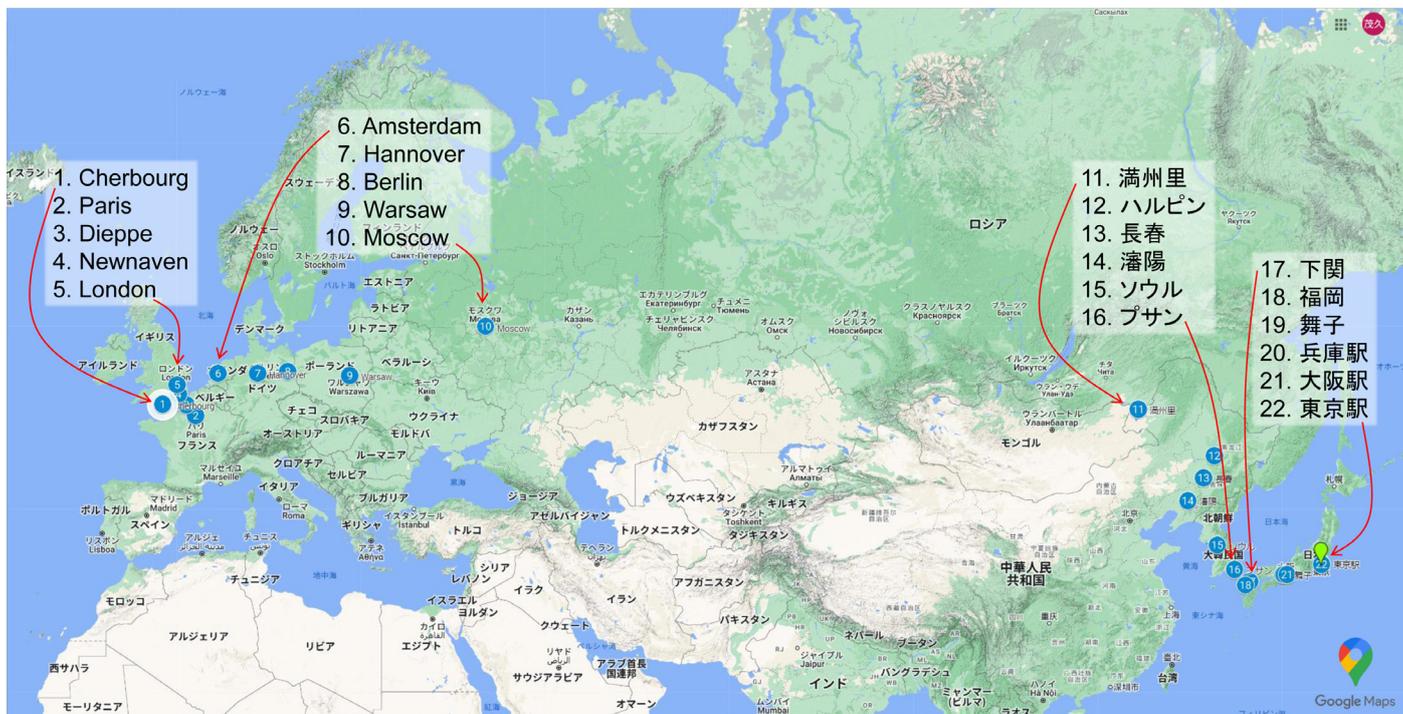
④ ポーランド国境の難関を突破して、ワルシャワ駅にて(左は松島公使)

#### 寝耳に水の重大事態

当初の計画では、ベルリン→モスクワ間は飛行機の予定だったが、旅の途中で、その航空路は季節運航で 5 月 1 日以降でないと利用できないことが分かり、急遽、列車に変更したのだった。疲労困憊状態だった荒木さんは乗車後すぐに眠りに落ちた。ドイツとポーランドの国境にある駅で、巡査に起こされた。ポーランド語でよく理解できないのだが、パスポートの検査らしかった。パスポートを渡したら一旦駅舎に引き上げたが、20 分ほどして戻って来て、「ベルリンへ戻れ」と強い口調で命令された。言葉がよく通じないので要領を得ないのだが、パスポートをよく見るとポーランドのビザを取り忘れていたことに気づいた。一大事だ。飛行機の場合はポーランドに入国しないのでビザは不要だが、万が一の場合に備えてビザを取っておくつもりであり、実際とったものと思い込んでいたが、出発前の忙しさに紛れ失念してしまっていたのだ。

#### 税関署長と日本領事の 人柄に救われる

事の重大さから、“一介の巡査相手では埒(らち)が明かず、貴重な時間が無駄になる”と思った荒木さんは、急いで手荷物類を大風呂敷に包み、駅舎の署長室に行って談判することにした。途中、乗客の中に日本人が数



⑤ 欧州路, シベリア鉄道, 満州鉄道, 韓国を経由し東京まで。

名いることを思い出したので、彼等（英語・仏語・独語が話せる）にも助力を頼んだ。ドイツ語が分かる署長に「世界一周の新記録が目前なのだ」といくら説明しても、分かってもらえず、「とにかく国の法律だ。入国を認めるわけにはいかない」の一点張りだ。

“窮鼠猫を噛む”状態になった荒木さんは、自分でも驚くほど強気になって、「あなたが法律という盾によって私の通行を遮れば、世界新記録は消え失せる。これを聞けば、私はとにかく、期待に胸膨らませている日本国民は何と思うだろう。あなたが強いいて許可しないならば、あなたの署名を得て、私は日本国民にこの事実と理由を報告しなければならぬ」と署長に向かって宣言し、それまでに訪問した市長や大使の署名があふれる“サイン帳”を突き付け、署名を要求した。人のよさそうな署長は、すっかり困惑してしまった。

たたみかけるように、荒木さんの「世界一周早回り競争」を写真入りで大々的に報じているドイツの新聞記事を見せた。新聞の写真と荒木さんを見比べながら、記事を読み終わると、署長はおもむろに立ち上がり、「あなたがそれほど重要な使命のある方

なら、宜（よろ）しい。万一のことがあれば、私が責任を持とう。しかし、首都ワルシャワで何とか手続きしたまえ。そうでないとベルリンへ返されるぞ。さあ早く乗車したまえ！」と、手続きを先延ばししてくれた。荒木さんは嬉しさのあまり涙ぐみながら、「[Danke schön](#)」と署長の手を握りしめた。そしてワルシャワの日本公使館に電報で、「ビザ不所持のために非常に困却しているので、明朝、この列車の到着時にワルシャワ駅に来ていただきたい」と伝えた。

明朝、[シヨッキング](#)なことに、ワルシャワ駅には日本公使館関係者は誰も来ていなかった。電報がうまく届かなかったのだろう。再び窮地に追い込まれた荒木さんは、同乗の日本人に再度手伝いを頼み、手分けして巡查・タクシー・ドイツ語の分かるポーランド人・英語の分かるガイドを探し、日本公使館めがけて全速力で突っ走った。「応接室で待て！」という守衛らを突きつけて2階に駆け上がり、廊下の掃除中だった女中さんに頼んで、公使を呼んでもらった。

列車の出発時刻が刻々と迫る中、公使にも名案はない。「とにかく駅へ

御足労を願ひ、その途中でご相談を願ひたいと存じます」と頼んで駅に向かった。この間に公使夫人が書記官や公使館付き武官に電話し、至急駅に集合するよう伝えてくれた。緊急会議が開かれたが、入国管理の法律を合法的にしかも超短時間でぐり抜ける方法などあるはずがない。誰もが“しかめ面”をし、しばらく沈黙が続いたところで、公使が決然と「荒木君、このまま行きたまえ。後は私が引き受けた」と言ってくれた。「世界記録を破る歴然たる勝算があるということだから、私からはポーランドの外務省へ了解を求めよう」という訳で、荒木さんは「喜悦の涙があふれた」と旅行記で述懐している④。

#### 外交的厚遇（貴賓室への案内）

ポーランドとロシアの国境駅ストルブツエで再びポーランド警官がやってきたが、今度は恭（うやうや）しく駅の貴賓室に案内され「この度はご不便をおかけし申し訳ありません…」と国賓扱いだった。

ロシアの国境駅ニゴレローでも税務署員の検査を受けたが、日本人と分かると非常に親切に対応してくれた。日本を誇りに思ったそうだ。モス

クワの訪問では、先方が荒木さんのことを良く調べており、「あなたは日本の多数の工場の顧問として、労使双方のために能率増進業務にあたっておられるのは素晴らしいことです」とまで言ってくれた。逆の意味で驚いたのは、ロシアに「資本主義化の予兆」が感じられたことだ。思い描いていた共産主義がほころび始めている姿を見聞きして、共産主義国家の現実を理解することができたことは荒木さんにとって大きな収穫で「故国への土産」にしたいと記している。

◆◆◆◆ ⑤ a シベリア鉄道 ◆◆◆◆  
順調、車中舞踏会

4月28日の夜10時、欧亜連絡列車 満州里行きに乗車。ここまで来れば安心だ。列車の走行音が凱歌のように聞こえた。満州里に着くまでの7日間は変化のない食事に困り、停車場に着くと焼き鳥などを買いに走り、同乗の日本人が集まってキャンプのように食事を楽しんだそうだ。その様子を見て車掌が気をきかせ、夜の8時以降は食堂車を自由に使えるようにしてくれたので、レコードを持ち込み舞踏会までやった。ドイツ人、オランダ人、米国人、英国人なども押しかけて夜ごと盛り上がった。「シベリア鉄道」と言えば「単調」の代名詞だが、それを「コスモポリタンの情緒豊かな夕べ」に変えてしまったのだ。

満州里に着いて、プラットホームで徐々に目にする『漢字』の駅名にしばらく見惚れていた時に、肩をたたかた者がいた。振り返ると若い“機関士”だった。「荒木さん、遅れてしまいすみません」と謝るのだ。定刻着だと思っていた荒木さんが怪訝(げげん)な顔を見ると、2本の指を立てて「2分遅れました」と残念がった。そういえば、出発前に機関士のところに行って「世界一周早回り競争の途中なので、遅れないように！」と頼んでおいたことを思い出し、約束を守るべく必死に努力してくれたことに胸を打たれた。

続いて中国東北部のハルビン(ハルビン)を経て、長春からは日本が敷設した「満鉄」を利用した。この路線ではボーイも日本人で、まるで東京付近を旅している気分だった。奉天(現瀋陽)を経て朝鮮半島に入り、京城(ソウル)、釜山(プサン)と進み、関釜(かんぷ)連絡船で下関に入港した(5月8日7:00)。

もう成功したも同然で、大歓迎を受けた。あとは、運行時刻に正確な日本の鉄道ゆえ、途中下車して母校同窓会大阪支部の歓迎会に出ても余裕で新記録を樹立できる状況だった。しかし荒木さんは、勝利を99.9%手中に収めながら、自分のためではなく日本のためにはまだ出来ることがあると考え、最後の賭けに出た。

◆◆◆◆ ⑤ b 博多 -- 東京 ◆◆◆◆  
あわや墜落死

日本のためにできることは、運航が始まったばかりの福岡 - 大阪間の航空路を利用することだった。当時の国産飛行機の速度は約150 km/hと遅く、乗換の不便さを考えると時間短縮上は余りメリットはないが、世界に向けて“日本にも旅客輸送の定期航空路がある”ことをアピールするまたとない機会、日本の国際的ステータスを上げることが出来る。安全性の問題でこれを避ければ「日本人として恥だ」との思いに駆られ

鉄道から航空路に変更することにしたのだ。主催者の時事新報社は「国威発揚を狙って航空路に変更しても、墜落死という悲惨な結末になっては意味がない。思いとどまるように！」と猛反対した。飛び始めたばかりで安全性に不安があったことは次の事実からも分かる：政府が国策会社として、日本航空輸送株式会社を正式に設立したのは、荒木さんの試みから半年後の1928〔昭和3〕年10月。普通に考えれば、主催者の主張に分があるのは明らかだ。「理路整然」を建前とするコンサルティング業界で「武士道精神」にこだわった荒木さんはユニークな存在だった。経営コンサルティング界で『奇才』と評されたゆえんかもしれない。

青天の霹靂 (へきれき)

福岡航空場で“単葉水上機”(国産川西式7型、水上にて離着水できるように設計された航空機)に乗り込み、5月9日11:38に滑走体制に入り、10分後に離水し、大阪の木津川飛行場に向かった。瀬戸内海上空から「下界の風光を享樂しつつ」、淡路島の北端を通過した時に突然 発動機(エンジン)が変調をきたし爆音を発生し始めた。荒木さんは、万が一の事態が起きたことを察し、「疼(うず)く焦心をかき抱きつつも」観念してしまった。



⑥ 大阪駅での歓迎の様子。外の会場が用意されていたが、飛行機事故の影響で乗り継ぎ時間がわずかに8分間になってしまったためにプラットホームでの歓迎会となった。蔵前工業会の文字が見える。



⑦ ゴールの瞬間（時事通信社玄関前），1928〔昭和3〕年5月10日。

飛行士は動揺することなく、エンジンを止め、機体の向きを海岸線に対し並行から直角へと変えて、グライダーのように空中滑降を続け、「舞子」付近の砂浜に向かって徐々に高度を下げ、最後は砂浜に吸い付けられるように着水に成功した。見事な不時着で、荒木さんは靴もぬらさず陸の人となった(14:55)。この様子を見て集まった村人たちの協力を得て、たまたま海岸線を走ってきた「兵庫電鉄」の電車で非常手段を使って飛び乗り、兵庫駅に向かった。乗車予定の大阪発東京行きの列車は16:28発だ。これに間に合うためには兵庫発大阪行き15:25の列車に乗る必要がある。現在時刻は15:00を少し回ったところゆえ、急げばギリギリ間に合う。そこで運転手に頼み込んでスピードアップして貰うと共に乗客に「乗降を迅速に」とお願いし、最後は“駆け込み乗車”で兵庫駅での乗り継ぎに成功した。大阪駅着が15:20で、東京行きの夜行の出発15:28まで僅か8分しかないので、大阪での歓迎会は急遽プラットホームに変更となり、駅は関係者で溢れ、歓迎の小旗が渦巻いた。⑥

#### 恩師との絆

大阪からは時事新報の記者が一緒だったが、夕食後は、翌日の歓迎行事に備え眠りにつかせてもらった。国

府津（こうづ、神奈川県小田原市の東部）では主催者関係者や家族が乗り込んだが、荒木さんの熟睡姿を見て誰も起こそうとはしなかった。横浜でようやく目を覚ますと、活動写真班（映像製作チーム）が乗り込んでくるのが目に留まってきたのが感じられ気持ちが高ぶった。

もう一つ忘れてならないのは、横浜駅で恩師が学生を伴って出迎えてくれたことだ。恩師とは鈴木達治(1871～1961)で、荒木さんが東京高等工業学校生だった時は応用化学科の教授として教鞭をとっていたが、1920年からは横浜高等工業学校の初代校長を務めていたので、連れてきたのは横浜高等工業学校の学生たちだった。荒木さんに会わせることが学生たちへの最高のプレゼント（教育）になると考えたのだ。33日前の出発時にも鈴木校長は学生を伴って横浜港に見送りに来てくれている。鈴木さんは、教育界では「自由教育の実践者」として有名で、「単なる技術習得や知識の獲得だけではなく、人格養成や教養を与える一般教育を伴うべきだ」と主張している。本学在任中の約10年間（留学中を除く1911〔明治44〕～1920〔大正9〕）でも、今日でいうリベラルアーツ教育を意識し、結果として荒木さん(1916、大正5年卒)のような人材を育てたことは特筆に値しよう。

表1. 費用の概算

費目	金額¥
1. 運賃	3,044
1) 横浜→ビクトリア（汽船）	649
2) ビクトリア→〔シアトル、サンフランシスコ経由〕ニューヨーク（汽車、飛行機）	996
3) ニューヨーク→シェルブール（汽船）	641
4) シェルブール→パリ（汽車）	17
5) パリ→〔ロンドン、ベルリン、ワルシャワ、モスクワ、満州里、長春、プサン、下関経由〕東京（汽車、飛行機）	738
2. その他	919
1) 食費	132
2) チップ	159
3) 通信費	17
4) 宿泊費	12
5) 交通打合せ電報	419
6) 訪問打合せ電報	57
7) 雑費	121
総計	3,963

#### 東京駅！人の波、握手の洪水

東京駅が近づき、列車が速度をゆるめると、列車の音に交じって嵐のような歓迎の合唱が聞こえてきた。早朝にもかかわらず大勢の人たちが出迎えに来てくれたのだ。目頭が熱くなった。自分で歩くというよりは、人波に押されて東京駅の玄関に出て、待ち受けていた車でゴールの「時事新報社」に向かった。テープを切ったのは、1928〔昭和3〕年5月10日6:31:29、かかった時間は33日16時間33分29秒で、John Henry Mears (1878～1956)の世界一周記録を2日以上も縮める世界新記録だった。⑦

この原稿の仕上げにかかっていた時に、大谷翔平の50-50（ホームラン50本以上、50盗塁以上）達成という偉業に接し(9/20)、荒木さんの時の熱狂に想いを馳せた。国民“総立ち”standing ovationの拍手喝采だったに違いない。大谷さんの50-50よりも先に本稿を仕上げるつもりが、完成した時には大谷さんは53-55に達し、さらに先を目指していた(9/23)。

## 2-4. 経費は語る

経費は競争規定に従い4,000円内にピタリと収めている(表1)。日本国の品格を上げるために乗物はなるべく一等(これも競争規定)を利用したので運賃の比率が極めて高くなっている(¥3044/¥3963 = 0.768)。同様に日本人の品格を保つためにチップをはずんだので、食費よりもチップの方が高くなっている。ホテル代の比率が際立って低いが(¥12/¥3963 = 0.003)、これはサンフランシスコの1泊のみだからだ。



## 3. 経営コンサルティング界の奇才

荒木さんの本業での仕事ぶりも簡単に紹介しておきたい。詳細は末尾の参考文献<sup>1-7)</sup>を参照のこと。世界1周前後のコンサルティング例としては以下のようなものがある。

- (1) 日本鋼管(1925~29)：機械の配置を全面的に改めて完全流れ作業にした結果、運搬距離が9分の1に短縮された。
- (2) 日本製布(1924~29)：借金の利息も払えない会社だった。本社と工場の事務所を一つにまとめた。在庫過多にならないように工程を管理した。さらに燃料節約の奨励金等の施策により、合わせて3割節約し会社を生き返らせた。相当なお礼をもらった。これに関連し、コンサルティングにおける「成果報酬制」を初めて導入したのも荒木さんだ。
- (3) 横浜ドッグ(1929~31)：これも赤字の会社だった。調査の結果、運搬・材料管理に問題があることがわかり改善した。荒木式奨励金制度(成果に応じた報奨金)を実施し従業員の意欲を向上させるなどして、業績を回復させた。賃上げ争議で従業員から投石され、血だらけになりながらも演説をつづ

けたこともあった。

- (4) ユニオンビール(1930年)：もっと売りを伸ばす方法はないかという相談がきたので、相関分析による市場調査を行った。購買心理にヒットして売上げが飛躍した。日本で市場調査を科学的に実行したのはこれが初めてと思われる。
- (5) 満州鉄道(1931~33)：年4回現地に行って、生産作業研究・生産技術・生産組織などの問題について指導した。満州電信電話会社の仕事では、奥地まで行かなければならず、身の安全上いつもピストル持参だった。

経営コンサルタントに助けを求め、従業員への賃金カットをしようとする経営者もあったようで、そんな時は種々改革を提案するも受け入れられず、手を引くことになったようだ。

荒木さんは、コンサルティングの結果、依頼企業の業績が回復し多少なりとも利益が出た時には、その一部を従業員に配分することを、仕事を引き受ける時の条件にしていた。

さらに能率向上の観点から、成果に従って報奨金を出す荒木式奨励金制度の導入を多くの企業に推奨していたが、ある企業でこっぴどくやられてしまった。太平洋戦争の足音が聞こえ始めていた頃だ。写真関連会社で奨励金制度を導入しようとしたら、陸軍から派遣されていた監督官が「人間を賃金でひきずるとは何事だ。精神的に人を働かせるべきで、人間を物質扱いしてはいかん！」と一蹴されてしまったのだ。

確かに荒木さんは、『技術畑出身の現場主義者』だったが、労働者思いであったことも忘れてはならないだろう。日本初の経営コンサルタントとして、後には「全日本能率連盟理事長」や「日本経営士会会長」などの要職の傍ら、主として中小企業の生産性向上、経営の近代化・高度化

への支援をとおして、日本の“ものづくり”を一流にした先輩なのだ。

- 
- 1) 荒木東一郎、『能率一代記：経営顧問五十年』(社)日本経営能率研究所，1971〔昭和46〕年。初版の経営顧問三十年は1955〔昭和30〕年刊。
  - 2) 荒木東一郎、『実践経営学：続能率一代記』同文館，1972〔昭和47〕年。
  - 3) 猪飼聖紀、『合理の熱気球 反骨の経営コンサルタント・荒木東一郎の生涯』，1991年 ◆ 知的サービス業のパイオニア。大正末期、アメリカから「科学的管理法」を持ち帰り、わが国に経営指導の道を開いた一匹狼のコンサルタント荒木東一郎の愛国と謀反の血を描く。⑧
  - 4) 荒木愛子(編)、『ネバーギブアップ：コンサルタント界の奇才荒木東一郎の冒険』，経営士サービスセンター，1991。国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/13303108> ◆ 昭和3年、経営コンサルタントの荒木東一郎が時事新報社の呼びかけに応じて「世界一周早周競争」に選手として参加し、優勝した記録のすべて(図①)。3女による紹介。
  - 5) 並木高矣、斎藤毅憲、中嶋誉富、松本幹雄、『モノづくりを一流にした男たち：日本的経営管理の歩みをたどる』，日刊工業新聞社，pp. 87-98 (プロ・コンサルタント第1号 荒木東一郎)，1993。⑨
  - 6) 竹野正吉、「荒木東一郎先生を偲ぶ」，日本経営工学会誌 28，109-110，1977。
  - 7) 田村研平、『日本人は何を見たか？：海外旅行記の昭和史』，社会思想社，1995。⑩
  - 8) 荒木東一郎，「三十三日世界一周」，誠文堂，1929 (昭和4年) ⑪。
  - 9) Faith Barcus, Toichiro Araki, “Prince of the Air: Around the World in 33 Days”, AuthorHouse, 2002. ⑬ 次女の信子による上記『世界一周』の英訳本 ▼ PRINCE OF THE AIR is a chronicle of an around-the-world race by a Japanese in 1928 when travel by rail and sea was time

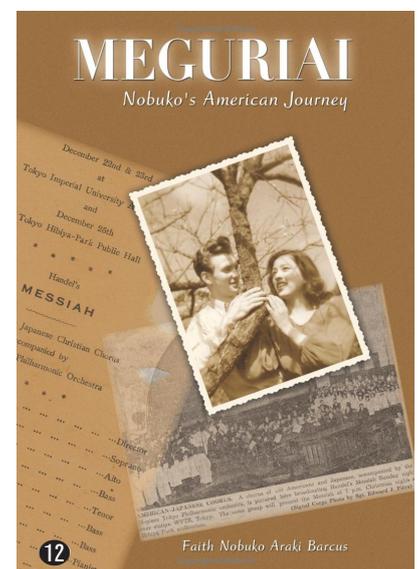


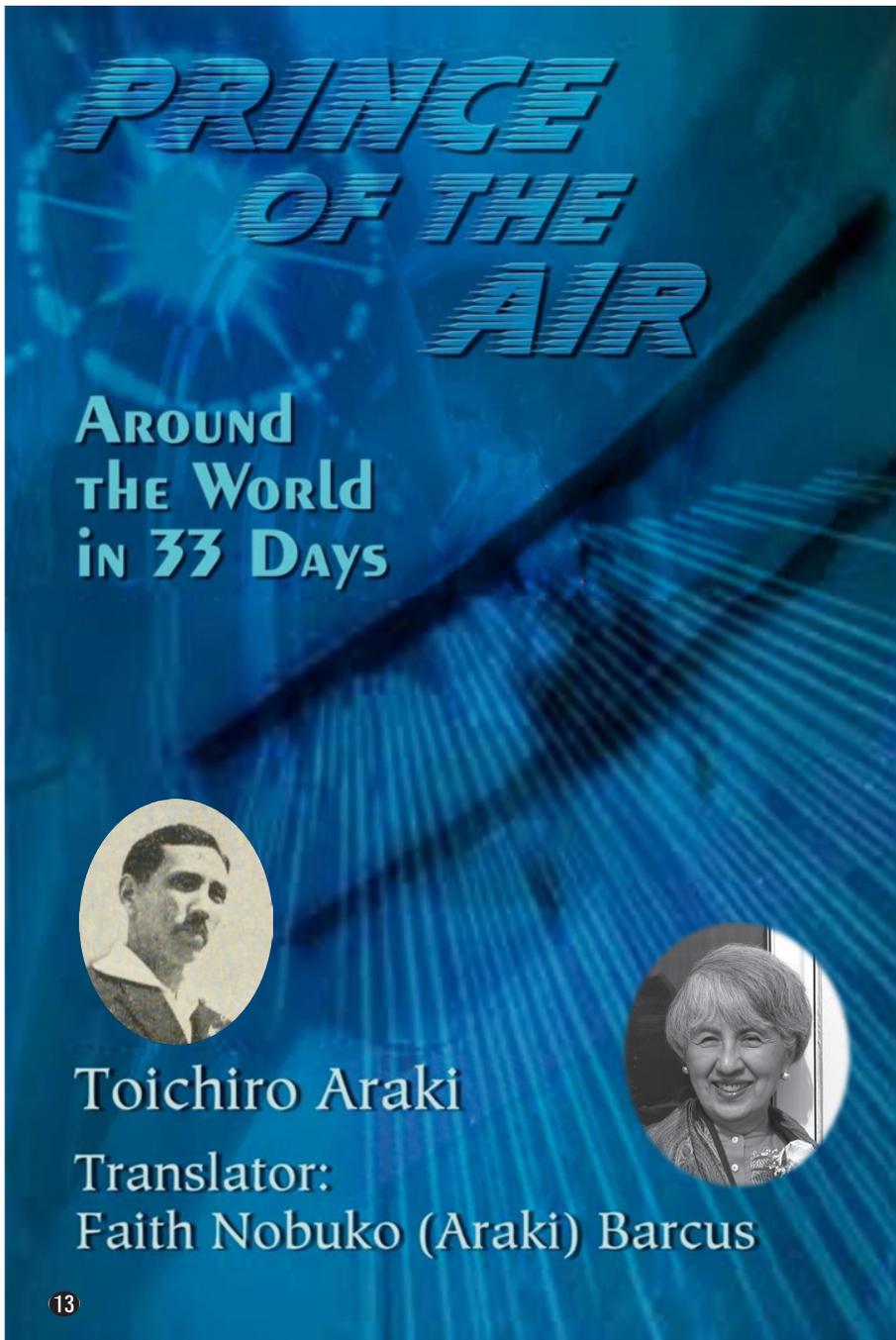
consuming and sometimes unpredictable, and air travel was in its infancy. Jiji Shimpō Newspaper, the leading newspaper in Japan at the time, called out to the citizens of Japan to participate in a history-making race around the world by Japanese. Toichiro Araki responded to the challenge and was one of the two racers chosen from several hundred candidates. He had just established the first Efficiency Management Institute in Tokyo to spread the teachings of F. W. Taylor's statistical control management and Frank Gilbreth's 'Time and Motion' study he learned in America when he was a foreign student. He wanted to prove to the nation, which was still backward in their industrial development, that great things could be accomplished by efficient management of time and materials. This race offered that opportunity. This race around the world was very different from any previous races. First of all, this was the first time a non-Caucasian had undertaken such a race. The mission of the race was to promote global goodwill and to teach insular Japanese about the world outside of Japan. Also, there were many rules and restrictions, such as having to meet and get signatures of the mayors of five major cities in the world, using ordinary means of travel (no private charters), by first class, and a limit of money that they could use. He met formidable challenges every step of the way. No sooner did he overcome one obstacle than another was waiting for him. He almost had a 'showdown' with a U.S. mail plane

pilot who refused to fly in the fog. When he arrived in New York City in a small mail plane, James Walker, the then mayor, called him, 'Prince of the Air.' Araki managed to waken the Lord Mayor of London, who 'never sees anyone before 9:00 a.m.' at 7:30 a.m. to meet with him. He was almost pulled off of a train at the border of Germany and Poland because he did not have the visa...

10) Faith Nobuko Barcus (1927 ~ 2013), "Meguriai: Nobuko's American Journey", Authorhouse, 2010. **12** 次女信子の自伝 ▼ "Meguriai" in Japanese means "chance meeting." "Meguriai: Nobuko's American Journey" is about a Japanese girl named Nobuko who dreamed of studying in America just as her father had done in the early 20th century. Nobuko was born in Tokyo, Japan in 1927 to a U.S. educated father and at that time uncommonly free-thinking mother. After seeing smiling faces in old photos of her father's American friends in Ohio, she wanted to visit this magical country called America when she grew up. Nobuko majored in English to prepare herself for the life in America. The World War II was not in her equation! Nobuko personally experienced the U.S. firebombing of Tokyo, but her dream of going to America never wavered. To create

friendship between the victor and the vanquished, the leaders of the U.S. occupation forces created a joint Messiah Chorus and called out to the universities in Tokyo. Nobuko and several of her friends at her college signed up hoping for the opportunity to practice English! The choral group made up of 200 American and Japanese people, performed at the Hibiya Performance Hall accompanied by the Japan Philharmonic Orchestra on Christmas Day, 1945, four months after the war ended. The romance between Nobuko in the alto section and Earle in the base section blossomed and eventually led to their marriage in 1947. A year later they moved to Champaign, Illinois. "Nobuko's





"American Journey" is about how Nobuko learned to cope with the very different culture and values and to raise her bi-racial three children. ▼ Perhaps her greatest legacy of accomplishment is the success of Showa Boston Institute for Language and Culture& in Jamaica Plain, where as Dean of Student Life she was instrumental in getting the school started and developing their many programs of outreach and cultural exchange within the community. Generations of Japanese young women knew her as "Boston Mother" during their time in the United States learning English and American culture.

-----  
2024年9月

文：広瀬茂久（名誉教授）

発行：博物館 資史料館部門



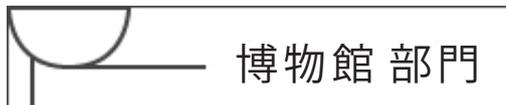
Toichiro Araki

Translator:

Faith Nobuko (Araki) Barcus



13



博物館 部門

東京工業大学 博物館



資史料館 部門

152-8550 東京都 目黒区 大岡山 2-12-1-E3-12 03-5734-3340 centsshiryou@jim.titech.ac.jp  
http://www.cent.titech.ac.jp/

佐藤 勲（館長，総括理事・副学長）  
山崎鯛介（教授，副館長，博物館部門長）  
小林隆夫（特命教授，資史料館部門長）  
奥山信一（教授，兼担）  
金子寛彦（教授，兼担）  
野原佳代子（教授，兼担）  
大竹尚登（教授，兼担）  
服部佐智子（研究員）

山中章江（研究員）  
浅井善朗（事務職員）  
佐々木裕子（事務限定職員，学芸員）  
城平美侑（事務支援員，学芸員）  
下角彰子（事務支援員）  
渡辺菊乃（事務支援員，司書，資史料館）  
鎌田祐輔（事務支援員，資史料館）  
本間英子（事務支援員，資史料館）

和田康義（事務支援員，資史料館）  
竹内 龍太郎（事務支援員，資史料館）

広報課（博物館担当）

牧野崇行（課長）

池谷大輔（広報推進グループ長）

尾崎有美（広報戦略グループ長）

資史料館：045-924-5501