

日本自動車史の資料的研究 第1報

大須賀和美

第1編 概 説

自動車工学を専攻する者として、今日世界第2の自動車王国を誇りその保有台数3千万台を超え、全世界に輸出して更に伸びんとするわが国自動車の過去における在り方を正確に識り、今後の目標を正しくつかむことは大変重要なこと、考える。

省みれば、今日のモータリゼーションの波も近々15・6年前、即ち昭和35・6年頃から乗用車の大衆化により急激に打寄せて来たもので左程古い事ではない。太平洋戦争以前にはトラックや公共交通機関としてのバス・タクシー等が主力で、世界的に見ても低い水準にあり、乗用車を主力に発達していた欧米と比べ特異な存在であった。輸入に依存していた自動車も昭和8年頃より日産・トヨタにより国産化されていったが、すぐ軍事統制下に入り引続き支那事変・太平洋戦争と突入して次第に国民とは縁遠くなり、過去を充分振返っている余裕もないまゝ、昭和20年の終戦を迎えて仕舞った。

故に自動車に関する古い文献は少く、又その少い文献も戦災等で散失して現在わが国れい明期の自動車史を伝える纏ったものとしては下記両氏の書があるのみと思はれ、戦後発行の関係書は資料を殆んどこの本より引用していると云っても過言でない。

権威ある斯界の大書「現代日本産業発達史」（調査文献No.5）、自動車の項後記（第22巻P.112）にも、

“明治、大正におけるわが国の自動車史の研究はほとんど尾崎正久、柳田諒三氏によりすゝめられている。したがって本稿でも自動車と自動車事業についての記録、資料の多くを両氏の著書から得た。”とある。

参考文献

尾崎正久著、「日本自動車史」、昭和17年10月25日、東京 自研社発行（1200部）

柳田諒三著、「自動車三十年史」、昭和19年4月16日、東京 山水社発行（2000部）

（注：末尾の部数は当時印刷紙が割当制度であり、その印刷・発行部数を表す）

前者の尾崎氏は戦前の数少ないモーター・スポーツ関係誌専門の「自研社」の社長で、当時の自動車に関する資料を最も多く集めておられた方と云はれ、後者の柳田氏は大正初期より自動車業界に入れ活躍された古老で「エンパイヤ自動車株式会社」の創立者である。

この両氏の記述は、著者の経歴の違いで史実の取扱いに多少の軽重があるが、よく資料で裏付けられており、当時を物語るものとしては貴重な文献である。然し残念なことには、両氏とも大正

時代以後の明確さに比べ、れい明期の明治時代の項に不明確な点の多いことである。当時の史実が不明確なことに「日本自動車工業会」も関心があり、昭和32年4月5日・東京丸の内・国際観光ホテルに斯界の古老を集め、「自動車史料シリーズ」（調査文献No.6）として座談会を催し、その裏付を試みたが時代が古すぎて確認できずに終わっている。

そこで私は両氏の記述を基にして、その疑問な点を当時の文献を調べることにより、1つずつ解明し、今後自動車を研究される方々の資料としたいと思う。

調査文献（本文中引用の便のためNoをつける）

- No.1 第5回内国勧業博覧会事務報告書（上下2巻）、明治37年8月18日、農商務省発行
- No.2 A GUIDE TO THE FOREIGN SAMPLES BUILDING AND ITS ANNEXE OF THE FIFTH NATIONAL INDUSTRIAL EXHIBITION AT OSAKA BY YOKICHI KOBAYASHI, 明治36年10月30日、大阪 小林陽吉著・発行
- No.3 PHOTOGRAPHS OF THE FIFTH NATIONAL INDUSTRIAL EXHIBITION, 明治36年11月1日、鳴戸源之助著、大阪 玉鳴館発行
- No.4 THOSE WONDERFUL OLD AUTOMOBILES BY FOLOYD CLYMER, BONANZA BOOKS・NEW YORK
- No.5 現代日本産業発達史 第22巻（全30巻）、陸運・通信編、昭和40年4月15日、現代日本産業発達史研究会発行
- No.6 自動車史料シリーズ(1)、日本自動車工業史座談会記録集、昭和48年9月1日、東京自動車工業振興会発行
- No.7 大阪朝日新聞、明治36年1～12月
- No.8 扶桑新聞及びマイクロフィルム、明治36年1～12月、
- No.9 愛知県公報集、明治20～36年
- No.10 明治の名古屋、服部鉦太郎著、昭和43年6月2日、名古屋 泰文堂発行

第2編 第5回内国勸業博覧会と自動車

明治27・8年の日清戦争の勝利に氣をよくしたわが国は、日進月歩の勢で欧米先進国に追いつかんものとの意気がまえてその文化の吸収を貧欲なまで行っていた。その中に「自動車」と云う文明の利器があったのである。当時欧米諸国に於てすらさして古い歴史をもたないこの自動車に對し、かの地を訪れた日本人達は目敏くもその姿に接し、その利便さを知ってこれを日本に輸入紹介せんとし、又欧米諸国の商業主義も東洋における自動車販売市場として新興国日本に注目していたのである。

明治33(1900)年頃から、横浜・神戸駐在の外国人商社によりぼつぼつ自動車が輸入され始めたが、当初は単に見本としてか、又はその商社の自家用としたにとどまっていたようである。この限られた地区に現れたのみの自動車を大衆に始めて紹介したのは、明治36年3～7月末まで大阪で開催された「第5回内国勸業博覧会」であった。時の明治政府は維新後の国内産業振興のため、次の通り内国勸業博覧会を開催してきた。

第1回内国勸業博覧会、明治10(1877)年、於 東京

第2回 " " , " 14(1881)年、於 "

第3回 " " , " 23(1890)年、於 "

第4回 " " , " 28(1895)年、於 京都

そして第5回を明治36(1903)年、大阪市南部、四天王寺の近く約10万坪(前回の京都会場 of 2倍)の会場に3月1日より7月31日まで大規模に開催し、内外の観客約530万人を集めたと記録されている。この博覧会の特色は内国勸業博覧会でありながら、数年後に日本にて計画されていた万国博覧会のテストケースとして、会場内に「参考館」を特設し、外国政府・外人商社並びに日本の輸入商社に外国商品の展示を許したことである。この展示を公募したところ予想外に多くの申込みがあり、予定された参考館では収容しきれなく、大手外国商社には会場内の土地を提供して自費で「別館」を建設し展示する事を許し、その数はカナダ館を始め6館にも及んだ。

この「参考館」及び「別館」の展示品の中に初めて馬なしで走る車「自動車」が現れ、観客を驚かせたのである。この件に関し尾崎、柳田両氏とも大体同じく次の通り述べている。

“明治36年3月1日から7月末日まで大阪市の天王寺公園で第五回内国勸業博覧会が開かれたが、その参考館に横浜山下町のブルウル兄弟商会からトレード(Torade)号二人乗蒸汽自動車、又アンドリュース、エンド、ヂョルヂ商会からハンバー(Humber)自動車が出品され、特にアンドリュース商会はボン技師(H.Bon)を派して自動車を運転して見せたのである。”

(註：カッコ内の欧文名は尾崎氏にのみあり)

この博覧会が日本自動車史の事実上の幕開けと思はれるだけに、どのような自動車が紹介されたかはより詳しく知りたいものである。幸にもこの博覧会の資料が開催地の大阪に保存されているのを知り、早速調査研究してみることにした。以下調査文献別に記述する。

(I) 先づ権威として農商務省発行の博覧会事務報告書(調査文献No.1)を調べる。前出ブルウル兄弟商会は参考館内に、アンドルス・エンド・ジョージ商会は自費建築別館として参加していることが確認されたので、その詳細を両者に分けて検討して見る。

A, 参考館——参考館は非常に多くの商社に区分して展示されたことが、折込の「第149図、参考館出品陳列区域」により判り、その中に「米ブルウル兄弟商会」が2ヶ所示されている。では何が出品されたか商社別出品リストを見ると、「オルズモビル, オリエント自動双輪車, トマス全」とあり出品された筈のトレード号の名は見当らない。更に予期もしなかった「米国自動車」の出品があり、リストによれば4台のロコモビル会社の蒸汽自動車が載っているのに驚いた。

B, アンドルス・エンド・ジョージ館——同館は広大な別館としてアメリカ商品を主力に展示しており、その出品陳列区域は折込「第153図」として示されている。その中にブルウル商会から出品された筈の「トレード自動車」が大きく示され、次に出品リストで確かめると自動車など1台も見当らない。勿論ハンバー号の文字はどこにも見当らない。これでは両氏の記述とは大きく違い何が本当に出品されたのか判らなくなってきた。

何か別のヒントでもないかと当時の大阪朝日新聞(調査文献No.7)の博覧会記事を読んでいると、博覧会事務局は参考館や別館の見た事もない商品について外国商社から提出された欧文の計画書やカタログの和訳に頭を痛め、更に展示品搬入の遅れなどで4月になりやっと開館し実体が仲々つかめず、案内書の作製に大変困っていると報道している。こんな状態で事務的に作られたと思はれる報告書では政府発行とは云え余り信用できそうもない。

それでは何かこの博覧会を実際に見て書かれた文献はないものかと色々探し、こゝに英文のガイドブックで「参考館」及び「別館」のみ紹介した本を発見することができた。

(II) 調査文献No.2 GUIDE BOOK

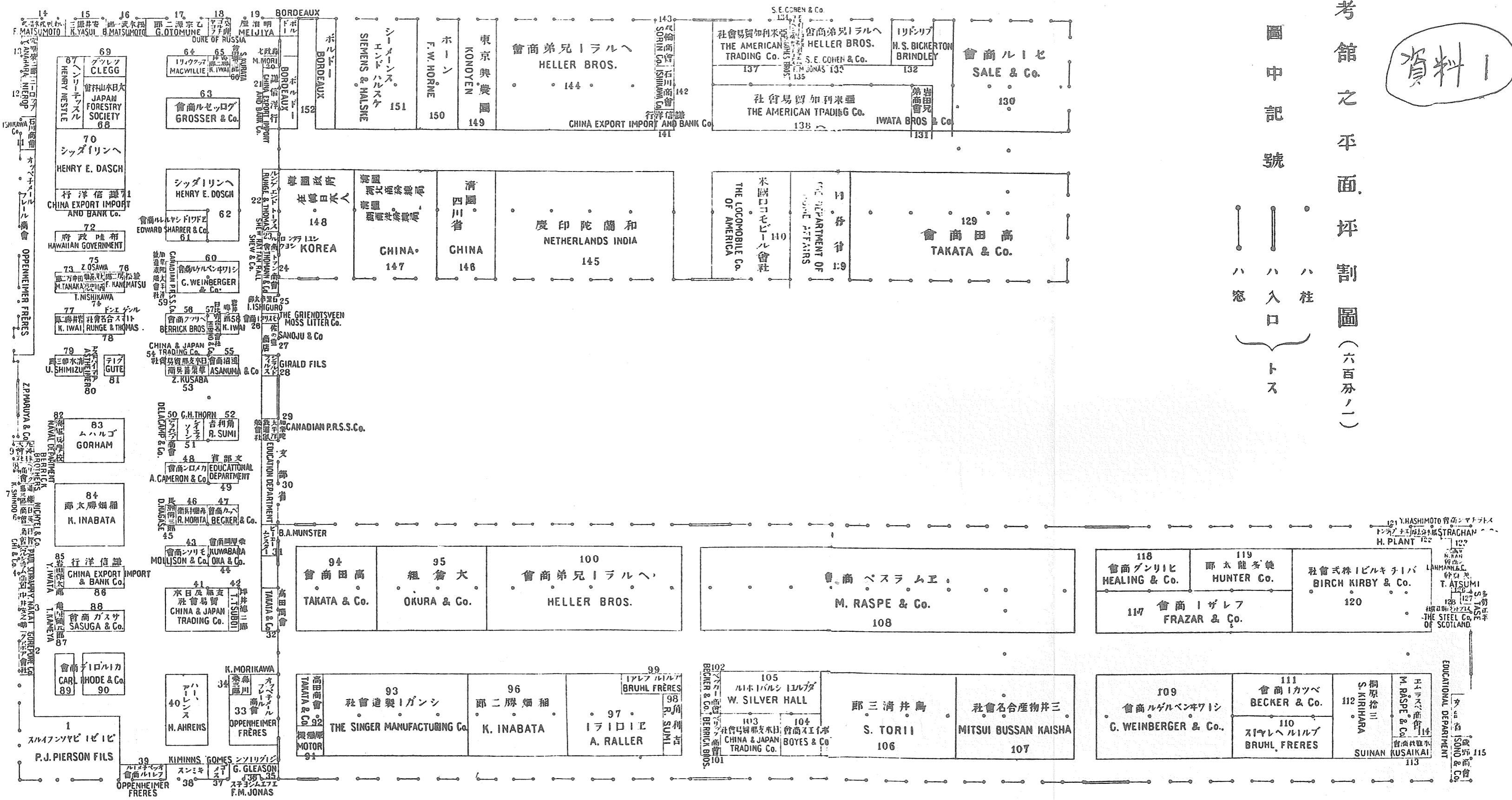
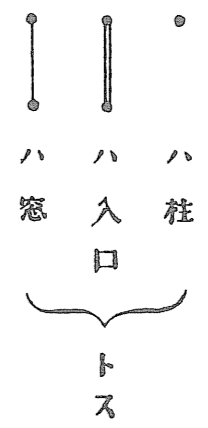
この本は会期末7月に発行され10月に再版されている奥付を見ると、観客用ガイドブックと云うより実際の見聞記録と云うべきで、短期間に再版されているのは相当の需要があったものと思はれる。その説明は各館を実際に歩いて概要を英文にて紹介し、会社別出品リストもFullnameでつけてあるのが大変な難い。前と同様に両館に分けて検討する。

A, FOREIGN SAMPLES BUILDING——その坪割図(資料1, 参照)では、内部は152区画にも細分され、各区にNo.が与えられているのでよく判り、政府報告書の簡単なものとは対称的である。“BRUHL FRERES”はNo.99と110の2ヶ処に示され、政府報告書中の“米国自動車”は“THE LOCOMOBILE CO. OF AMERICA”と明示されている。展示品リストを調べるとNo.99 “BRUHL FRERES”には“LOCOMOBILES”とあり2坪のスペースが与えられ、No.110の方は“PUMPS”で自動車と関係ないことが判る。更にNo.140を見ると“LOCOMOBILE”とあり20坪ものスペースが与えられており、他には自動車の展示された形跡はない。本文の説明を読むと、No.99の“BRUHL FRERES”の“LOCOMOBILE”にはふれておらず、他の小区画の出品同様省略されていて残念であるが、No.140の“LOCOMOBILE CO.”に付いてはその出品自動

資料 1

考館之平面坪割圖 (六百分一)

圖中記號



車の型式、性能、特徴まで事細かに説明されており、大変貴重な資料と思はれる。(資料2、参照)概略訳してみると、

ロコモビル会社は定評のあるアメリカの蒸汽自動車を魅力的に出品した。そしてその車は……

- **Locopost** (ロコポスト)——アメリカ税関でよく使はれているバン型で、時速35マイル、450ポンドまで積める。(筆者注: **Post** は郵便車のこと)
- **Locomobile, Style 2, Standard** (ロコモビル, スタイル2, スタンダード)——2人乗りのや、小型の軽便車である。
- **Locomobile, Stanhope, B** (ロコモビル, スタンホープ, B)——2人乗りの優雅な車で、長いホイールベース、頑丈な走行走置、大きな燃料タンク、非常に広い豪華なパネルシート等、特別仕立である。(筆者注: **Stanhope** は1人乗りの軽馬車のこと)
- **Locomobile Dos-a-dos** (ロコモビル, ドウザドウ)——2人又は4人乗りともなる非常にハンサムな車である。非常に便利な配列になっていて、後部座席を外して踏板を上げると2人乗りとなり、後部はトランクとなる。(筆者注: **dos-a-dos** はフランスからの外来語で英語の **back to back**, 前後座席が背中合せて乗客は後向に座る馬車のこと)

この会社は 1899年夏スタートしてから、3,500台ものロコモビルを製造し、その数だけで見ると全アメリカの自動車保有台数の半分に当る。ロコモビルのよい点はその運転の簡便さである。アメリカ・ロコモビル会社の日本の代理店である **Mr. J. W. Tompson** は、どこでもよいが善い道・悪い道・丘陵地帯も含めた道路を選んで、試運転会の興味ある行事を計画している。ロコモビルはどんな苛酷なテストでも安全であることが知られている。(訳以上)

この展示場は20坪と可成り広く、4台は楽に展示出来たと思はれ、又2方通路に面した角地で会社の実力が表れている。

B, ANDREWS AND GEORGE BUILDING——その“**PLAN OF ARRANGEMENTS OF EXHIBITS**”(資料3、参照)を見るに、矢張り“**TOLEDO AUTOMOBILES**”が示されて、更に枠外に“**AUTOMOBILE TRACK OVER THESE EXHIBITS**”と大書されているのが目に付く。これは“屋外自動車展示場”とでも訳すか、当初館内に入り切らない程の自動車の展示を計画していたものと思はれる。**TÖLĒDÖ**のスペルが尾崎氏の **Tōradē** と違うことに注意されたい。

さてこの館内の展示品は本文中11ページにもわたり事細かに説明されているが、期待した自動車に関しては“こ、で見られる筈の自動車の紹介ができなくて残念だが、その発達は目前にきていて……”と単に有望性について述べているのみである。又同館の全景写真を見ると屋外自動車展示場に予定された場所には木が植えられている。つまりアンドリウス・アンド・ジョージ館には計画のみで1台の自動車も展示されなかったことになる。

大体このガイドブックで実体がつかめたような気がするが、何か更に確認できるものはないかと探している内に、当時としては珍しい英文の博覧会写真集を発見することができた。

THE LOCOMOBILE CO'S. EXHIBIT.

The Locomobile Company of America has an attractive exhibit of their celebrated American steam motor cars. A van, as used by the U. S. Customs, is among the cars shown, being capable of running at the rate of about 35 miles an hour. It has a carrying capacity of 450 pounds, and is classified as the "Locopost." The "Locomobile, style 2, Standard," is also exhibited. This is a neat little turn-out with seating accommodation for two. Another on exhibition is the "Locomobile Stanhope B" an elegant vehicle with several special features, such as long wheel base, heavy running gear, large tank capacities, etc., and having an extra wide and luxurious panel seat. This also carries two persons. Then there is the "Locomobile Dos-a-dos," for two or four passengers, another handsome machine. It is very conveniently arranged, for the seat cushion at the rear may be removed and the rear foot-board closed up so that when used by two persons there is room at the back for a small trunk or valises. It is interesting to learn that since the company started in the summer of 1899 over 3,500 "Locomobiles" have been manufactured and sold, and statistics show that this number is practically one-half of all the motor vehicles in use in the United States. One of the advantages of the "Locomobile" is said to be the simple method of operation. We are informed that Mr. J. W. Thompson, who is the agent in Japan for the Locomobile Company of America, is prepared to take interested parties for an experimental ride, over roads good and bad, country level and hilly—in fact, over any route that may be selected. The "Locomobile" has stood the severest tests most satisfactorily.

MR. F. M. JONAS'S EXHIBITS.

A small but attractive exhibit is that for which Mr. F. M. Jonas, of Osaka, is responsible. It consists of a neatly arranged case of Havana and British-made cigars, which appear to be of the finest quality. They are manufactured by Messrs. J. R. Freeman & Sons, of Hoxton, London. The cigars are of the "Flying Horse" and "Darvel Bay" brands. His Imperial Highness the Crown Prince purchased some cigars from this exhibit on the occasion of his visit to the Exhibition.

(III), 調査文献No.3 PHOTOGRAPHS

写真でさえ高等技術に属していた当時、更にこれを印刷出版されたもので大変高価なものと思はれるが、定価はついていない。全集67枚の四ッ切の大版でなり、各写真にNo.を付けて末尾に英文の解説がついているのが有難い。奥付によるとこの写真は会期中少しずつ、撮影して売られ、終了後全集として解説をつけて出版されたことが判る。

写真No21 Messrs. Andrews and George's Building

この写真は同館の全景を正面から写したものであり、屋上にアメリカの大国旗がはためき、両翼を広げた大イーグルのシンボルと共にその偉容が伺える。同館前を珍しそうに歩いている観客は、みな着物・下駄ばきにコーモリ傘の明治スタイルである。

写真No22 Interior of Messrs. Andrews & George's Building (資料4, 参照)

この写真は同館の内部を正面入口側より写したもので、奥に沢山な時計と自転車が写し出されており、資料3の陳列図と対照されると面白い。そして円形枠内に特写された“自動車”の姿を始めて見る事が出来た。

【解説No22】(資料5, 参照)一通り写っている展示品を説明し、自動車に関しては次の通り述べている。

“自動車は有名なサイクリストであるMr.W.C.Vaughanの担当で、博覧会の期間中時々運転された”。

これで実体がつかめた。今迄の調査結果と合せ考えるに、アンドリウス館には自動車は展示されず、これをカバーする意味がMr.Vaughanに頼んで日曜日等観客の多い日に限り、彼の自家用車の試運転をして見せたのであろう。Cyclistは直訳すれば自転車乗りであるが、アメリカでは当時軽自動車をcyclecarと呼んでおり、今のオーナドライバーのことであろう。アメリカ本土でさえ自動車が珍しかった1903年のこと、て、その運転に熟練なものは技師として尊敬されていたと思う。

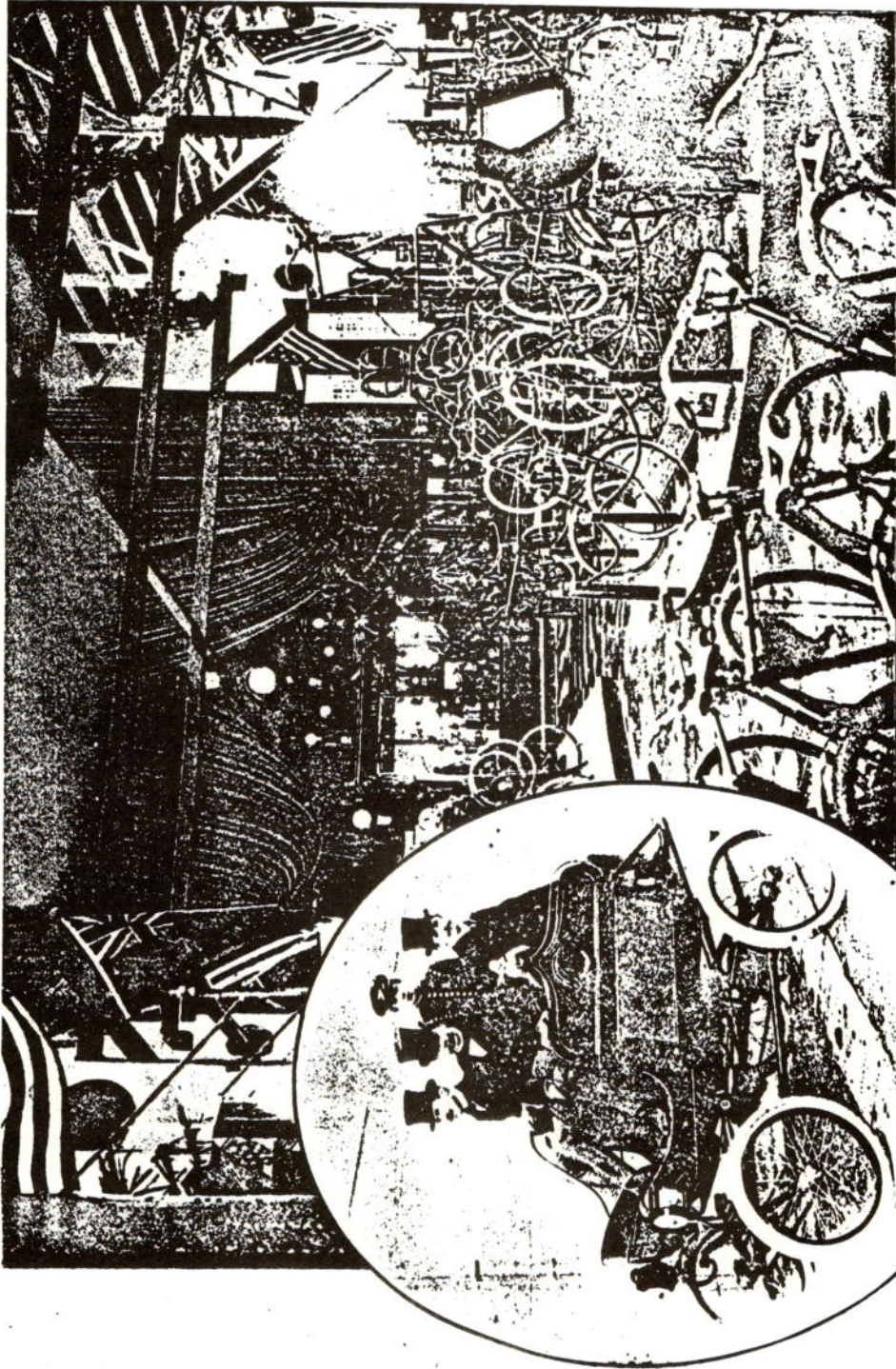
自動車の写真を見ると、ハンドルレバーを握り前方を見ているのがMr.Vaughanで、他の3名は同館関係の日本人であろう。フロックコートに山高帽の正装で乗る自動車は当時の世相が伺はれる。乗っている自動車をアメリカの文献(調査文献No.4)で調べても同一のものはなかったが、後に明治36年10月、京都市内に運行された乗合自動車の写真と同一であるから、蒸汽自動車“Locomobile Dos-a-dos”であると思う。後部座席が後向で、footboardが開閉式の“dos-a-dos”の特徴を確認されたい。

Mr.W.C.Vaughanのスペルが、尾崎氏のH.Bonと発音はよく似ているが大きく違う点にも注目されたい。

写真No60 Foreign Samples Building (Left Wing) (資料6, 参照)

この写真は参考館の後方から左側内部を写したもので、前述の資料1の陳列区域と対照されたい。前のガイドブック中に詳述されていた“Locomobile Co.”の展示幕が後向に確認され、

資料 4



自動車及館内館スエーデンヨソア

22. INTERIOR OF MESSRS. ANDREWS & GEORGE'S BUILDING AND THE AUTOMOBILE

central structure is the dancing and music platform. The building in the background was divided into three, that to the left being the tea room, the centre part being the bazaar for Formosan products, while the section to the right was the restaurant in Formosan style.

19. **Aquarium, Sakai:**— This was a separate department of the Exhibition, Sakai being reached in about thirty minutes by train from Osaka. The Aquarium is established within the old fort which covers about 60,000 square yards and forms a part of Ohama Park. The main building is situated on the south side of the fort compound and covers 872 square yards. The space in front is beautifully laid out, the fountain representing the Goddess of the Deep, designed by a professor of the Tokyo Fine Arts School.

20. **Interior of the Aquarium:**—The general design of the fish tanks, the largest of which covers about 50 square yards, was planned by Dr. Iijima, a professor of zoology in the Tokyo University. The tanks are constructed so as to represent the real appearance of the bottom of the sea or river-bed, and it is said that in this respect the Sakai Aquarium has no rival in the world.

21. **Messrs. Andrews and George's Building:**—This was one of the most attractive of the foreign Special Buildings. It was situated close to the Education Building, just opposite the Foreign Samples Building. The exhibits were very varied, ranging from automobiles and electric launches to clocks and typewriters.

22. **Interior of Messrs. Andrews & George's Building:**—The show case beneath the curtains at the far end is the attractive exhibit of the Ansonia Clock Company. To the right of the large palm is a collection of tyres made by the Goodyear Tyre & Rubber Company. The bicycles in the centre were arranged in a novel manner. The automobile was in charge of Mr. W. C. Vaughan, a famous cyclist, and it was put into operation from time to time during the Exhibition.

23. **Canadian Building:**— This Building was erected by the Canadian Government and covered an area of 823 sq. yds and was generally acknowledged as one of the chief attractions of the Exhibition.

24. **Interior of the Canadian Building:**— To the left of the picture is a portion of the glass-fronted cold storage case. On the right are the Canadian statistical tables, first behind which were exhibited specimens of the minerals of Canada, and the model of the C. P. R. Co's *Empress of Japan* floating on water. The oil paintings above represent some of the famous scenery of Canada as witnessed from the

館内が機械ばかりで人気もないのに、此処ばかりは人だかりがして、観客の関心の高さも認められる。自動車は影になって写っていないが、僅かに車輪が見える。

【解説No.60】 出品会社名として“Locomobile Co. of America”の名があり、その出品が再確認される。（資料7、参照）

写真No.61 Foreign Sample Building (Right Wing)

参考館内右側の写真であるが、ブルウル商会の展示場は遠くて写っておらず、自動車が確認できなくて残念である。

【解説No.61】 写真には写っていなかったが、出品会社と主な展示品の説明の中に、“Messrs. Bruhl Freres (“Oldsmobile”)”とある。（資料7、参照）

前述ガイドブックの展示品リストでは“Locomobile”となっていたが紹介の説明もなく、又同じ参考館内に“Locomobile Co.”が大々的に出品しているのに、別の会社が同一商品を1台のみ出品するのは不合理に思はれ、更に政府報告書にも“オルズモビル”となっていることを合せ考えると、これは“Oldsmobile”が正しいと思う。然しどの文献にもブルウル商会の商品説明はなく軽く扱はれた感じで再確認できない。

(IV), 結論

以上当時の文献を調べた結果、尾崎・柳田両氏の自動車史に述べられた出品自動車トレッド及びハンバー号は明らかに間違いで、次の通り訂正されるべきである。

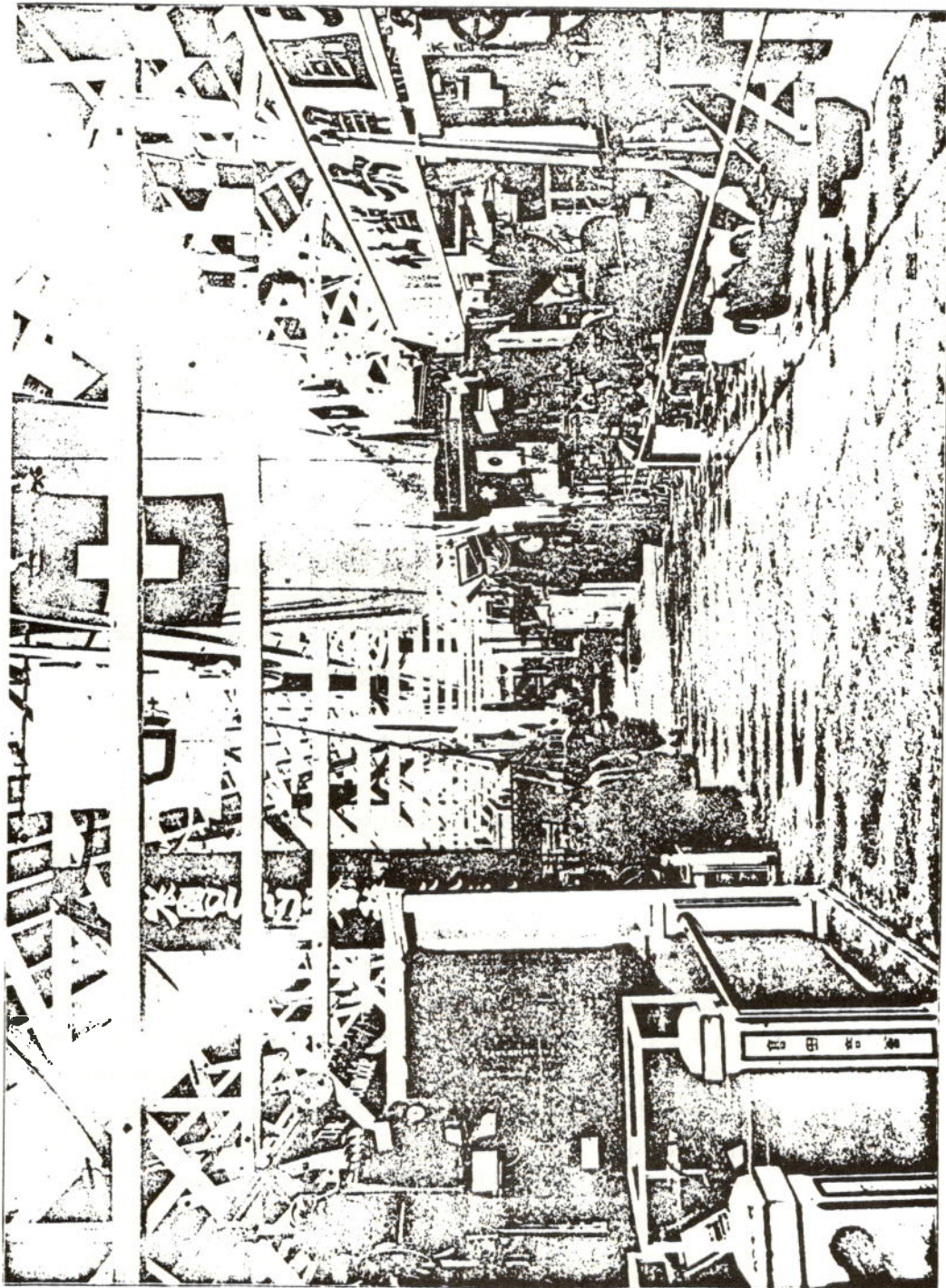
参考館内には米国Locomobile会社より4台の蒸気自動車 (Locopost; Locomobile-Style 2-Standard; Locomobile-Stanhope-B; Locomobile-Doa-a-dos) と、横浜市山下町のBruhl商会から米国Oldsmobile ガソリン自動車1台が出品された。

又Andrews and Geoge別館では有名な運転技師Mr.W・J・Vaughanにより、蒸気自動車Locomobile-Dos-a-dosの運転披露が時々行はれた。

この博覧会の開催された1903年頃は、欧米の自動車工業もれい明期の“Motor Buggy”時代（1900年前後）で、米国でも“Olds”等のエンジン開発者がBuggy Lineの自動車を製作し始め、又全国主な街の馬車製造業者が自動車の進出に対向して、馬車の車体（Buggy）にエンジンを取付けた自動車を各自に組み立て、街や業者名を付けて売り出していた時代である。前者は資本力や技術もあって大量生産化し販売網も確立していったが、後者は小資本で技術も低く限られた地区販売のため短期間で消滅していった。1 走行距離も短かく原動機はSteam, Gasoline, Electricとも優劣はなかった頃である。

Steam Engineの“Locomobile”やGasoline Engineの“Oldsmobile”は前者の例で、アンドリウス商会が出品予定していた“Toledo”はOhio州、Toledo市で作られた後者であろうがその詳細は判らない。

資料6



(側左) 景光部内館考參

FOREIGN SAMPLES BUILDING (LEFT WING)

57. **Interior of the Transportation Building:**—This illustration shows the large globe which points out the voyage lines of the Nippon Yusen Kaisha, and part of the train, constructed on the bogie system, of the Nippon Railway Company, photographs of scenery on that line being exhibited just opposite.

58. **Exhibits in the Kisha Seizo Kwaisha Special Building:**—The four-wheel coupled radial tank engine here shown occupied an independent booth. It was fitted with improved triple geared double faceplate wheel lathe and this type of engine is very compact, durable, and most economical in its fuel consumption. The models of passenger cars and coal waggons were also much admired.

59. **Interior of the Foreign Samples Building:**—This shows an arrangement of exhibits the like of which had never before been seen in Japan, and it met with universal admiration. Here were exhibits from England, France, Germany, Austria, China, and other countries besides Japan.

60. **Foreign Samples Building (Left Wing):**—This is a view taken from the back entrance of the Foreign Samples Building. Here were the exhibits of Messrs. Frazar & Co., Messrs. Sale & Co., Messrs. Iwata Bros., the American Trading Company, Messrs. Heller Bros., the Tokyo Plant, Seed, and Implement Co., the Government Home Department, Locomobile Co. of America, Netherlands India, China, Korca. etc.

61. **Foreign Samples Building (Right Wing):**—Here is the machinery section of the Foreign Samples Building as viewed from the back entrance. To the right are the search lights, hydro extractor, etc. exhibited by Messrs. M. Raspe & Co., Messrs. Heller Bros., exhibits (planing and boring machines, & c.) while in the distance are models of dredges etc., exhibited by Okuragumi. The Mitsui Bussan Kaisha's exhibits are the first shown on the left side of the picture and included among these were dynamos, a self-lubricating engine, Maxim rapid-firing gun, etc. Beyond these are the exhibits by the Diederichs Machine Manufacturing Co., of France, Mr. W. Silver Hall, Messrs. Bruhl Frères ("Oldsmobiles"), the A. Roller match and match-box making machinery. Alsacienne Machine Manufacturing Company, the Singer Manufacturing Company (sewing machines), Messrs. Takada & Co., etc. Most of the machinery was shown in motion.

又“Humber”は英国の名車で、明治42年には東京警視庁に北白川宮家はじめ6台も登録されているが、明治36年当時は未だ輸入されていなかった筈である。

(参考) Motor Buggyの特徴

Buggyとは4輪乗用馬車のことで、馬車の車体をもとにしているので、

1. 車輪の径が非常に大きい(30~40インチ)
2. ハンドルはバー又はバー・レバー式
3. 原動機は座席下又は床下に架装している
4. 上記(1)、(3)より床が非常に高い
5. チェンドライブである
6. 座席は運転席のみの単シートで2人乗りが標準

(V)、後記

この博覧会も自動車の面からのみ取り上げれば上記のようになるが、530万人からの観客のうち実際に自動車に気付いた人は少なかったと思う。大半は電気不思議館の外人ダンサーによる骸骨踊りや(X線による)、ウオータシュートのスリル、又隣接の堺市で同時開催された水族館のアフリカ産大鰐の方が興味があり、自分達の生活とは縁遠い参考館や別館の機械類には余り関心もなかったろう。たまたま訪れた人々も、たまに運転された自動車に出合う機会も少く、調査文献No.6中でも、大正年間に国産自動車オートモ号を手がけられた豊川順弥氏が、当時中学3年生で博覧会を見たが、自動車に関しては何の記憶もないと云っておられる。

然しこの博覧会を契機に日本各地で乗合自動車事業が計画され始めたのは確かで、日本自動車史のれい明期を語る上に重要な出来事であった。

第3編 名古屋の乗合自動車計画と取締規則

第2編はじめに述べような状態でわが国へ渡来した自動車も、その余りにも高価で又機械に無知な大衆とは無関係な存在でしかなかった。この自動車を最初に大衆と結びつけたのは公共交通機関としての乗合自動車事業である。明治の新興国日本を東洋の好市場として欧米文化を売り込まんとする商魂たくましい外国商社と、時流に乗って一儲けを企む新事業家によって明治35・6年頃より日本各地にぼつぼつ乗合自動車事業計画が現れてきた。

記録によればその率先は明治36年新春、広島の外郊“横川”と“可部”の間に乗合自動車の運行が試みられたが、既存の人力車、乗合馬車業者の生活権を賭けた妨害と、車の不調から短期間で中止されている。

次いで同36年夏、名古屋市に於て市内乗合自動車の計画が立てられたのである。この件に関して柳田氏の三十年史は次のように述べている。

“明治36年の春から大阪で開かれた第五回内国勸業博覧会はあらゆる意味で我国の自動車界にとって忘れることので来ないものである。自動車というものを国民大衆に認識させたばかりでなく、殊に乗合自動車の企業化といふことが、この博覧会を契機として各地に起ったからである。

この博覧会の開期中梅田駅と会場のあった天王子公園間に運転させた乗合自動車の実際を見又、陳列された各種の自動車を見てこれを企業化しようと考えたのは当時我が国が産業の勃興期にあって各種の新企業業が隆々として発展の緒につきつ、あった折柄で当然のこと、云へよう。

先づ名古屋市の平野新八郎によって乗合自動車事業が計画された。これは県庁で試運転まで行ったのであるが、資金難のために流産となった。しかし愛知県はこの乗合自動車の出願に備へて明治三十六年八月二十日付をもって「乗合自動車営業取締規則」を公布した。これは我が国で最初の自動車取締規則である。この規則を見ると速度制限八哩、泥除を取付けること、定員が半数以上に達した時は発車を拒むことを得ずといふやうなものがある。”

次に尾崎氏はその自動車史中、名古屋市の乗合自動車計画にはふれず、取締規則発布の件のみとり上げて次のように述べている。

“自動車取締規則を、何に依って制定するかにつき、警視庁で頭を痛めている時、不思議にも愛知県は明治三十六年八月二十日「乗合自動車営業取締規則」を制定公布した。尤もこれは一般自動車取締規則でなく、乗合自動車営業取締規則となっているが、これを以つ本邦自動車取締規則の嚆矢とすることに異論はない。続いて十月二十八日には京都府が乗合自動車取締規

則を公布した。しかし乗合自動車営業取締規則制定に着手したのは岡山県が早く、成案を得たのも愛知県より一、二月先んじていたが、公布が遅れて同年十二月となった。”

前者の柳田氏はまだしも、後者の尾崎氏は名古屋の計画にふれもせず“不思議にも”の一言で岡山県の規則成案の方が早いと断言している。果してこの辺の事情はどうであったか、愛知県の規則発布の経緯を調べると共に明確にしたいと思う。

名古屋市の計画は結果として資金が集らず、計画倒れて運行されなかったからかこの事情を伝える当時の文献はなく、郷土史的なものにも柳田氏程度の簡単な説明しかしてない。仕方なく当時の地元日刊紙「扶桑新聞」（調査文献No.8）を丹念に調べることにした。明治36年元日より12月末日まで、更に37年前半まで調べた中で見つけた関連記事を日付順に紹介して、当時の世情を汲みとり又事実を確認したい。

明治36年7月5日付 ○電鉄布設の追申（名古屋熱田間） 当市本町筋栄町片端間に電鉄を布設せんと申請書を提出したる事は既記したるが名古屋電鉄会社に於ては近頃自動車営業を其筋へ出願したるものあるより大に驚き此儘打捨て置くに於ては会社の利益に大関係を及ぼす事なれば豫て出願したる本町筋栄町熱田間の線路は假令沿道人民に苦情あるも自動車会社に交通を許可する限りは先願者の電鉄会社へ第一に許可する事当然ならんと一昨夜俄に重役会議を開き栄町熱田間に線路を布設する事に決定し昨日追申書を其筋へ提出せり

明治36年7月15日付 ○電鉄布設の苦情 名古屋本町一丁目より熱田に達する電鉄を布設する事は既に其筋より許可せられたるを以て工事着手願を提出したる事は既記したるが鉄砲町有志総代黒田忠讓、河村治助、三輪文治郎、末広町有志総代水野宇右衛門、山本権十郎外一名は昨日市役所え出頭青山市長へ面会し末広町鉄砲町へ電鉄を布設するに於ては危険少なからざる故許可せざる様せられたしと陳情したるに市長は許可の権能は知事にあるものにして市長の与り知る処にあらざれば知事に面会を求め陳情ありたしと答へたるに依り前記の人々は県庁に出頭知事に面会を求めたるに差支ありて深町参事官代りて面会せしに依り右の次第を陳情せし由

明治36年7月16日付 ○青山市長の自動車談 当市末広鉄砲両町の民人は名古屋電鉄会社が本町一丁目東古渡間に於ける電鉄布設出願に対して已に許可せられ居るより工事着手の出願を為したりと聞きそは容易ならざる事なりと早速総代を選び青山市長と深町参事官とに面談縷々陳情したる次第は既報の如くなるが之に就き青山市長の語る処を聞くに曰、抑も名古屋電鉄会社が右の出願を内務大臣に為し許可を得たるは数年前の事にて内務省は如何なる調査の下に許可与へたるかは疑問にして而も沿道人民は本来本町筋、古渡に通ずる街路は道巾狭きが上に交通頻繁なる為め是迄諸車の衝突を来せし事など少なからず到底電鉄を布設する如き余地あるべくもなくも思はれざるに此上の布設を見んか其危険言ふべからざるものあらん

と思惟しサテコソ之に反対する旨を唱道して止まざるより遂に工事出願に対し許否何等の沙汰もなく荏再今日に及び居るうち端なくも東京の某より自動車を当市の重なる街路即ち笹島より千種停車場迄、本町一丁目より熱田まで、笹島より伝馬町筋京町筋等要所々々に交通せしめたとの出願を提起し既に許可の下るべき模様ありとの事を名古屋電鉄会社の聞知する処となり大に打ち驚き現在本町一丁目東古渡間なる軌道布設の権利を得て居りながら工事に着手せぬうちに斯かる意外の大事惹起りては容易ならざる不利益なり愈よ自動車に許可あるべきものなれば我が会社の工事着手にも認可ありたしと愛知県庁に迫りたる由なるが是迄の状況に徴せば本町筋の如きは人車の交通頻繁なる為め道路の破損非常に甚だしく市に於ても大に困却なしつつある次第にて此上電鉄布設さるゝに至りては如何に修繕に力むるとも恐らくは破損の中に終るべく、また其の危険に至りては沿道民人の云々する無理ならざる感もあり且自動車と電車と道路の破損上危険の加はる何れが多きやを比較推量すれば自動車の方少きのみならず交通機関利便のものあれば許可するも格別の差支へは生ずまじと思はるる云々

明治36年7月29日付 ○六人乗自動車に乗る 記者曾て両輪自動車及び四輪で四人乗のには度々乗ったが六人乗以上の大なるものには乗た事はなかつたけれど昨日名古屋自動車株式会社創立事務所の諸君が六人乗の自動車を持って来社され試乗を求められたから吉田君、清水君と僕と三人それに事務所の方が三人乗り込んで社から本町御門より廓内に入り東練兵場に出で葵坂を上下し練兵場で廻進、背進の運動を試み、騎兵隊の横より久屋門を出で片端を南へ歸社したが、坂道の上下の如き実に自由自在なるもので、彼の急坂を馬車で上るとき苦しが馬の尻を惨酷に鞭つるを見て不快の感を起す如き事もなく又人力車に乗って同じ人類を駆使する如き不道德な感は生じない、心の会った友人又は愛人と同乗して街道を疾駆して意ふ場所に至るは如何に愉快なる事であらう現今の交通機関としては自動車の如き実用と快樂を兼ねた最良のものと僕は信ずるものである。

明治36年8月5日付 ○自動車事務員の談 昨日当市自動車事務員某氏は会社の天羽淡水に語って曰く米国より新來のミッショ子リー某は名古屋に自動車事業の発起あるを聞き日本の首府なる東京には馬車鉄あるのみにて漸く電鉄業の起らんとする際愛知県人が早くも電鉄道より一步を進めたる自動車事業を企るに至りたるは一段の進歩を表したものなり現下我米国は電鉄と馬鉄とを問はず公道に軌條を敷くは公道独占の姿となり公道の主旨に反する嫌あれば成るべく軌條を廢して自動車を用うるに至り新育、華聖頓などは既に自動車に動力を変更せしめつゝ、あり左れば名古屋市をして幸福ならしめんとする人々は世界文明の趨勢に着眼し十分の成功を遂くべく尽力ありたきものなりと

明治36年8月21日付 ○乗合自動車取締規則の發布 昨日愛知県公報号外第千五十五号県令第六十一号を以て乗合自動車取締規則を發布されたり本令は六章三十六条より成りて詳細なる取締方法を定めたものなれば其詳を知らんと欲する人は本令を一覽せらるべし

明治36年8月23日付 ○自動車事業中島郡に起らん 先きに当名古屋市に於て自動車株式会

社創立の拳あるや不日該營業許可ありて一般の交通に至大の利益を与へしと認めたる県下中島郡起町の有志者は岐阜県竹ヶ鼻町及び同町附近の有志者と数次協議するところあり起町と一宮間起町と清洲間及び竹ヶ鼻町と木曾川渡場間に一輛づゝ自動車を使用して商工業者の利益に供し同地方に於ける織物發達の一助たらしめんとて小株式会社創設に勉むるものありと
明治36年8月23日付 ○自動車營業許可に就て 名古屋自動車株式会社より自動車營業を出願するや愛知県当局者は之に付大なる注意を以て調査に調査を重ね遂に曩日自動車營業取締規則の県令發布を見るに至りしが既に出願中なる自動車会社が未だ營業を認可を得ざるに付異様の感をなすものあれど其筋に於て出願に関する自動車機関の調査未了にて且つ社会一般の自動車に対する感念如何を取調ぶる必要あるを以て未だ許可に至らざる由なるが何れ三四日の中には許可せざるべしと云ふ尚昨日保安課長田中從義警部伊藤為憲同鈴木寿三郎の三名は警察本部より会社の自動車に乗り伝馬町通りに出で西進して笹島に到り夫れより帰途大船町を経て京町通りを大曾根に到り更に車道町を経て広小路筋に出で出願道路を実測して帰部したりと云

明治36年8月25日付 ○自動車營業の許可

重要な記事なれば「資料8」にて原文を確認されたい。

明治36年8月26日付 ○自動車、馬車合併談 名古屋自動車株式会社の創立せらるるや大須熱田間を營業しつゝある馬車会社の出資者間には自動車と競走の不利を覺りて同会社と合同せんとの意見を有するものあり今回自動車營業取締規則發布せられ自動車会社出願の線路の一部分が營業許可の指令を得本町熱田間も近々同様許可せらるゝ筈なるを以て馬事会社側の若手達は愈自動車と合同せんとし守旧派は合同を不可とし同会社内に合併非合併の二派を生ずるに至りしが結局合併説行はれ自動車營業開始迄には両者合同するにならんと云

(抜粋記事以上)

なお、同年7月23・29・31日と連続して、東京銀座の「モーター商会」による瓦斯式自動車の販売広告が大きく掲載され、特に乗合自動車用を強調している点が目立っている。(資料9、参照) 又地元名古屋の内外雜貨商「名古屋商会」の自動車取次販売の広告も7月22日と8月16日に掲載され“ロコモビル蒸気式”の文字が目につく。

この記事の初めが市内電車との関係から始っているのも、その当時の状況を調べて見ると、名古屋商業会議所会頭の「奥田正香」等財界の有力者により設立された「名古屋電気鉄道株式会社」により、陸の玄関官鉄名古屋駅と県庁舎(栄町)を結ぶ広小路通りに、明治35年5月電車が開通され、更に同36年1月官鉄中央線の千種駅まで延長されている。然し海の玄関熱田港と市の中心本町とを結ぶ線は、内務大臣の特許を得ながらも道路巾が狭く危険だからとの地元民の反対で、未だ軌道敷設が出来なく乗合馬車で連絡されていた。

扶桑新開



○自動車營業の認可

東京市神田區錦町三丁目九番地
市野新八郎
外六名
明治三十六年四月六日附函乘合自動車營業の件名古屋市泥江町より修馬町、宮町、駿河町を経て東門前町を経て東田町一丁目に至る道路及び同市泉町一丁目より茶屋町、京町、中市場町、石町、筒屋町、相生町、赤塚町を経て坂上町に至る道路に限り許可す

明治三十六年八月二十四日

愛知縣知事 深野 一三

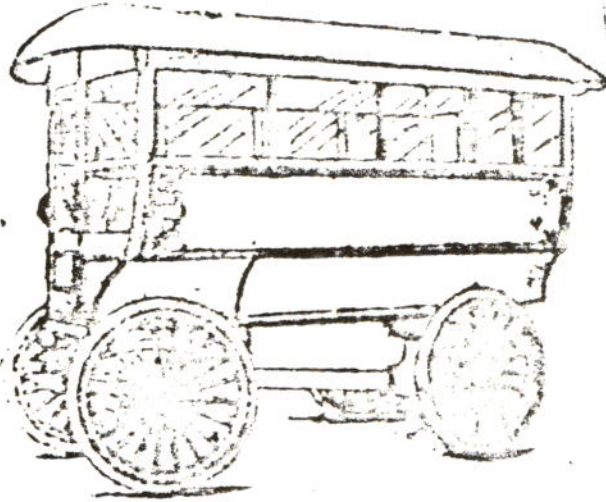
而して台社の營業開始に未だ營業用の車輛若荷せざるを以て尙多少の日子を要すべし又自動車營業に可に付き名古屋市内人力車夫が大反抗を試みべしとの風

事にして市内車夫に於ては敢て文明なる交通機關の開設に反抗を試むる如き野蠻行爲をなす事なく彼等は正當なる勞力に對する正當なる利益を獲得すれば足れり且若し車夫營業にて立行かざるときは他に轉業する決心を有するものあれども今回自動車營業の開始するに之れに乘するものは多くは車に乗つてもよし、乗らざるも可と云ふ如きもののみなるべければ人力車夫従来の顧客を之れが爲に奪はるゝが如き事は決してなかるべしと云ふものあり尙前記名古屋自動車株式會社の出願に係る本町尙其他は其條の調査未了に付取敢へず前記二條を許可したるが如なりと

資料9

扶桑新聞 明治36年7月22日 廣告

(約特佛米)



●瓦斯式自動車

(説明書御入用ノ向ハ
郵税共金拾銀圓送附スレ)

乗合用、紳士用、
荷物配送用、

各種御好ニ次第

特ニ乗合用トシテ動力費ノ最モ

經濟ナル運轉取扱ノ最モ簡易、

安全、自在ナルハ瓦斯式自

動車ニ限ル

東京市京橋區銀座四丁目壹番地

●自動車輸入元祖

モーター商会

電話新橋二四九八番

以上の記事を要約してみると、明治36年7～8月頃名古屋に於て乗合自動車計画が大きく取沙汰され、電鉄側が既得権で反対するのに対して、地元民や市長も自動車計画の方に傾き、県当局が世論に押され又初めての乗合自動車に対する期待もあって、前例を見ない取締規則を制定し営業許可に踏み切った様子がよく判る。6人乗大型自動車によるデモや米国商社マンのお世辞も与って力になったと思う。

ここでこの試乗に使はれ、名古屋で初めて走ったことが確認された6人乗自動車とは、どんな車であったか考えてみよう。

イ、この計画を後押していたのが米国商社であること。

ロ、原動機は後述の取締規則が蒸気式を対象にしていること。

ハ、当時6人乗と云う大型車を日本へ輸出するほど作っていること。

ニ、日本に販売店をもっており、大阪の博覧会と同期の7月に名古屋へ別の車をもってくる余力があること。

以上の諸点を考え合せると米国の蒸気自動車“Locomobile”しかないと思う。調査文献No. 4によると、当時ロコモビル会社は大阪の博覧会へ出品した2～4人乗・オーナ用の4車種とは別に“Loco-Surrey（ロコサリー）”と云う遊覧用の車も作っており、これは前後共前向の2座席で各座席3人掛の6人乗大型車である。風光明媚な日本の観光用に売込まんと輸入した車を、乗合用大型車の見本としてもってきたのだろう。（筆者注：Surreyとは前後2座席の遊覧用4輪馬車のこと）

さて、これら資料中特に注目されるのは8月25日付の記事であり、名古屋自動車株式会社の県当局への申請が明治36年4月6日に提出されたことが確認されたのと、その申請者名が「市野新八郎」である点である。

尾崎氏は岡山県の方が早く取締規則制定に着手し成案を得たと述べているが、これは愛知県の事情を調べもせず一方的に書かれたものとしか思はれない。岡山県の乗合自動車計画は大阪の博覧会で自動車を初めて見て帰った県人により立てられたと云はれるが、博覧会で自動車の展示された参考館や試運転の公開されたアンドリュース館の開館されたのは4月に入ってからであり、4月6日には既に申請書が提出され着々と準備を進めていた愛知県の方が、総ての面で先行していたことは明白である。

又柳田氏は愛知県の申請者を「平野新八郎」と記され、以後の文献もみな同様であるがこれは「市野新八郎」の間違ひであることも判明した。“市”と“平”とは字画が同じで筆記体もよく似ているところから、いつか間違って転記されたか誤植されたままの印刷物が資料となったのではないかと思う。市野氏は東京の人と書かれているが、当時公式文書には本籍地（出身地）を書き今の現住所は寄留地として臨時のものとしていた定めによるもので、名古屋へきて何か事業をしていた人だと思ふ。

これで大体判った名古屋の乗合自動車事業計画の経過も、8月26日付記事以後は一切紙面から消えて仕舞い何の手がかりもない。これは盛上った気運のもと期待して認可されたものの、市野氏等の自己資本は4月の申請時から半年近い会社創立事務所の運営に相当消費され、車両購入の多額な資金を株式募集に頼ってみたが、当時すでに露国との関係が悪化して物価も上り先行不安な世情から、新企業に対する投資も思うように集らず、1台の車も買えずに計画倒れとなったものと思はれる。

それにしても名古屋市長の年俸が千五百円、年収壱万円以上を富豪と称した時代に、1台八千円ぐらいと云はれた車が各路線1台宛にしても3台は必要な大事業を、数名の地方人で計画すると言う無暴さは、明治の冒険的新企業家のよい例ではなかったろうか。

この乗合自動車事業は失敗し、愛知県が苦心して発布した取締規則は空文化したとは云え、わが国最初のものとして他県の手本となり、又当時の自動車を知る貴重な資料を残してくれたのである。

第4編 わが国最古の自動車取締規則（愛知県）

新しい乗物の出現は、従来からの交通機関との関連から色々制約をうけるのは当然だが、特に自動車は相当なスピードで人馬と同じ道路を走ると云うので、人を傷つけたり馬を驚かせたりする非常に危険な乗物であると考えられていた。

1833年、ガソリン自動車が出現する約70年前、イギリスのバーミンガムとロンドン間に世界最初の乗合蒸気自動車が運行されたとき、イギリス当局はその取締規則を發布（1835年）して時速14マイルは走ったと云はれるこの車のスピードを3マイルに押え、更に蒸気自動車を運転する時には必ず赤旗を持った者が先行することを義務づけた。これが世界最古の自動車取締規則として悪名高い「Red Flag Law」で、1895年まで60年間も施行されイギリスの自動車の発達を大変遅らせて仕舞った。

進歩的であると考えられるアメリカでも、自動車が出現した当初は相当問題があったようである。調査文献No.4によると、1895年シカゴでは公道での自動車の運転を禁止している。変わった規則では運転中に馬車が視野に入ったらその場で車をとめてRoman Candle（発火信号）を打ち上げよとか、多くの都市では車速を2～3マイル・時に制限し、夜間の運転を禁止している街もある。1905年（明治38年）には、マサチューセッツ州議会に“通行人の危害防止のため、自動車は車輪の1回転ごとに連動で鳴るベルを付けよ”と云う珍法案が提出されたが、幸にも支持者が少くして廃案になり助っている。

このような開拓者の苦勞により発達した自動車も、日本では欧米の文明の利器として前向に受け入れられたが、危険な乗物である云う考え方は変わらず、その取締りには機械に対する無知もあって苦勞したのは当然である。明治36（1903）年、前編で述べた名古屋の乗合自動車計画に対して、わが国で前例をみない取締規則を發布した愛知県当局が、どのようにしてその成案を得たのか考えると同時に、その条文の中から当時の自動車を知る手掛りをつかみたい。

（Ⅰ）名古屋の交通事情と取締規則、（調査文献No.9・10）

新しい乗物“乗合自動車”を考えると、当然従来からの交通機関との関連及び交通道徳を無視することはできないので、当時の名古屋の交通事情を参考として調べてみると、

1. 明治19年3月、官鉄武豊線開通（名古屋－武豊間）、名古屋駅開設
2. “ 22年4月 官鉄東海道線全線開通（東京－神戸間）
（ “ 22年9月 名古屋市制施行）
3. “ 31年5月 名古屋市内電車開通（笹島－栄町）
4. “ 31年11月 私鉄関西鉄道、名古屋－大阪間全線開通
5. “ 33年7月 官鉄中央線、名古屋－多治見間開通、千種駅開設

6. 明治35年3月、私鉄瀬戸自動鉄道会社設立、名古屋大曾根—瀬戸間鉄道布設中
7. " 36年1月、市内電車、栄町—千種町西裏間開通
8. 名古屋を中心として周辺の主な街道には定時乗合馬車が運行されている。
熱田街道、鳴海街道、拳母街道、瀬戸街道、犬山街道、一宮街道、津島街道
9. 明治36年4月の名古屋の車馬数次の通り、
乗合馬車 11、人力車 3,160、荷車大車 2,405、荷車中小車 7,943、
自転車 981、

明治維新後名古屋の発展と共に急速に発達してきた交通機関の取締りに、各種の布令が発布されていたが、愛知県当局は明治20年全面的にこれらを整理し、新時代に対応して下記の通り1連の交通取締規則を発布している。

明治20年7月21日発布、10月1日より実施

- 街路取締規則（県令74号）、○道路取締規則（県令75号）、○乗合馬車取締規則（県令76号）、○営業人力車取締規則（県令77号）

又市内電車の開通により、明治31年5月2日

- 電気鉄道取締規則（県令17号）

更に荷車の増加から、明治32年4月17日

- 荷車取締規則（県令34号）

を追加して時代の進歩と共にその1部改正、又は全文改正を行い取締りを強化していった。自転車は明治20年初めて名古屋に移入され次第に増加していったが、独立した取締規則は発布されていない。このような時代に明治36年8月20日、

- 乗合自動車営業取締規則（県令61号）が発布されたのである。

一連のこれ等取締規則の元本が幸にも愛知県庁に又そのコピーが県史資料室に公報集として無事保管されていたので、係官のご好意でコピーを入手し詳しく調べてみることにする。

当初自動車のことを馬なし馬車（Horseless Carriage）と呼んでおり、又自動車専門用語に多くの馬車時代の用語が残っていることから、馬車との関連は当然考えられる。一連の諸規則を詳読し比較すると、矢張り乗合馬車と自動車の規則が非常によく似ているのに気が付く。当時の乗合馬車取締規則は、明治36年7月15日（県令51号）全文改正されており、乗合自動車営業取締規則発布の8月20日とは僅か1ヶ月の違いで同時期のものであるから、両者の条文構成を比較して見ることにする。

乗合自動車営業取締規則

(明治36年8月20日、県令61号)

- 第1章 通則, 17ヶ条
- 第2章 車体及附属品ノ制限, 1ヶ条
- 第3章 運転手及車掌ノ資格並ニ服装,
2ヶ条
- 第4章 運転手車掌ノ就業ニ関スル制限,
6ヶ条
- 第5章 乗車賃銭, 3ヶ条
- 第6章 駐車場, 7ヶ条
- 附則 1ヶ条

(以上全文6章, 36ヶ条及び附則1ヶ条)

乗合馬車取締規則

(明治36年7月15日、県令51号)

- 第1章 通則, 17ヶ条
- 第2章 車体及附属品並馬匹ノ制限, 2ヶ条
- 第3章 車掌馭者馬丁ノ資格及其服装,
3ヶ条
- △第4章 車掌馭者馬丁就業ニ関スル制限,
23ヶ条
- △第5章 乗載ニ関スル制限, 3ヶ条
- 第6章 乗車賃銭, 3ヶ条
- 第7章 駐車場, 7ヶ条
- ×第8章 営業組合・6ヶ条
- ×第9章 罰則, 1ヶ条
- 附則 3ヶ条

(以上全文9章, 65ヶ条及び附則3ヶ条)

この表で見られるように、○印の章は殆んど同じで、△印の第4、5章に付いてはこの規則の全文改正の要点が、当時の扶桑新聞・明治36年7月25日付の紙上に

“……今其改正の要点を聞くに従来は現存の如き極めて不体裁なる車体にして其構造の如きも極めて粗製且つ従事する馭者馬丁の服装の如きも風采極めて野鄙、駐車場も亦不潔を極むるより……”

と悪評されているような諸点を改良するため、2章に分け26ヶ条にも細分化されているので、自動車にはその心配もないから僅か6ヶ条で、又×印の第8章営業組合は該当するものがないから削除し、第9章の罰則は独立章の必要も未だ判らないからか他章の中に入れてあると云う程度で、その構文が殆んど同じで、明らかに乗合馬車の規則を基盤にして成案した跡が確認される。馭者馬丁を運転手に置き換え、馬の代りに原動機を入れて作られたと思はれるこの規則を、逐条検討してみることにする。

(Ⅱ) 乗合自動車営業取締規則(資料10・11、参照)の全容

先づこの県令第61号は、発布直後の8月26日に正誤表で訂正され、42年9月8日一部改正、45年5月29日に廃止された履歴が確認される。愛知県の公報は当時「扶桑新聞社」で印刷されているが、印刷技術の未熟から誤植が多く、発布後7日ぐらいに必ず正誤表がでており、正誤の訂正箇所は添布資料中に手書きにて記入しておく。42年の一部改正は貨幣価値の変動から罰金の額の引上げや罰則の強化で、乗合馬車規則等の改正に伴って行はれたもので、自動車独自のものでは

ない。45年に廃止されているのは、当時やっと実用化されてきた自動車や、明治40年に発布された東京警視庁の取締規則に合わせるため、古い規則の全文改正を行ったからである。

巻頭3ヶ所の自動車の文字が動と訂正されている点に注目したい。自動車自体がこの日本になかった当時、「自動車」と云う文字がある筈はない。米国から渡来した時これは“Automobile”と云って紹介され、その和訳に相当苦勞したようである。Automobileはautoとmobileの合成語で「自動的に動く車」即ち「自動一動車」と直訳され、自転車と語呂を合せて「じどうしゃ」と云ったようだが、当時の習慣で“自動”は“自働”と人編を付けて多く使用されていたので、その直訳も「自働一動車」となり、“働”と“動”のどちらを省略するかで「自動車」と「自動車」の2通りの書方が生まれた。前出の大阪の博覧会資料中にも2通り使はれ、明治40年に東京警視庁が苦心して初めての取締規則を発布した時にも全条「自動車」としており、人編をつけた方が多く見受けられる。明治45年東京で初めてのタクシー会社も「東京自動車株式会社」と登記されておる。当時各方面で問題にされていたこの文字も、大正8年、時の内務省が全国統一「自動車取締令」を発令し人編なしの「自動車」を使用してから「自動車」は使はれなくなった。さて愛知県では印刷時人編がついていたので正誤表のあったことを知らない人々により、多く誤り伝えられているが「自動車」であったことを確認し、各条の検討に入る。

乗合馬車取締規則と同じ条文で余り関係のないところは、“馬車と同文”として省略し、自動車特有な項目を取り上げる。

第1条 営業届出事項を定める。

第1～5項まで馬車と同文である。

第6項に原動力機械の構造として、蒸気式15項目・瓦斯式5項目・電気式2項目の仕様を要求している。名古屋の乗合自動車計画が蒸気式であったことは、この細目からも明らかで他の2式は参考程度に附通しているに過ぎない。

蒸気式の第1～9項までは気罐（ボイラ）の仕様で、その設計図に見るような細部にまでわたり、又各部品名が完全に和訳されている点が注目される。当時蒸気機関は既に鉄道に利用されており、その関係書でも丸写しにしたのではないと思われる。

第11項汽機の種類に“凝縮、不凝縮”とあるが、蒸気自動車の初期はみな不凝縮式で、シリンダーで使用された蒸気はそのまま大気中に放出されていた。然しこれでは大量の水が必要で不経済であり、又その放出で人馬を驚かすのを防ぐため、コンデンサ（Condenser）をもった凝縮式に切変っていった。調査文献No.4によると、米国での切替えは既に1902・3年頃行はれており、“Locomobile”と同様に有名な“White Steamer”の写真（資料13、参照）で、その外観の違いを確認されたい。前面にラジエータのように見えるのが“Condenser”である。大阪の博覧会で試運転紹介された“Locomobile”は、写真（資料4、参照）より初期の不凝縮式であったことも判る。

瓦斯式の5項目は、蒸気式の“気筒”が“シリンダー”になっており、参考資料の違いがは

つきり判る。

第1項の瓦斯発動機の種類に“横置、直立”とある。やはり調査文献No.4によると、当時のエンジンの単気筒は横倒し・2気筒は水平対向の“Horizontal Type”で座席下に架装されており、4気筒は直立の“Vertical Type”で運転席前に架装されていて、この区別の直訳である。

瓦斯点火の方法も、当時次の各種が仕様書にあり、開発期の様想が伺える。

Dry battery ignition

Jump spark ignition

Jump spark and dry battery ignition

Make-and-break spark ignition

Make-and-break magneto ignition

Roller contact ignition

Roller contact coil and battery ignition

電気式の項に“配電所”とあるのは、バッテリーの位置のことだろう。

第2・3条は馬車と同文である。

第4条に営業路線の幅員二間以上とあるのは、馬車が市街地で三間以上・その他が二間以上となっているので、6人乗りぐらいの自動車は小さいから二間にしたのだろう。

第5条は車体検査のことで、自動車特有なものではなく、人力車や馬車に要求されていたものがそのまま適用されただけである。年2回1月と7月を指定したのは、当時取締り官庁であった警察には次の月々の予定があったので、そのあいている月を選んだので愛知県の特徴である。

営業人力車取締規則：車体検査及び鑑札・服装の検査、2月及び8月の年2回

乗合馬車取締規則： " " " , 6月 " 10月 "

道路取締規則： 国県里道の一斉清掃検査、 3月 " 9月 "

街路取締規則： 下水の一斉浚渫清掃検査、 4月 " 11月 "

第6条は臨時検査で、馬車は特に粗末な車体改善のため、規則執行心得で毎月1回以上の臨時検査を要求しているが、自動車はその本文を流用したのみである。

第7条は分解検査で、石油と火を使う自動車の火災を特に心配して加えた条文で、警察にそんな技術者はおらず、他に依頼した時の費用・損害も考え、営業者負担と特記している。乱用されたら大変である。機械の分解も解剖と云っていた時代である。

第8条は乗務員で、馬車は馭者・馬丁・車掌、電車は運転手と車掌、自動車も同じくであるが乗客が少ないから運転手の車掌兼務を認めている。

第9・10・11条は馬車と同文である。

第12条は運転手・車掌の鑑札・服装の検査で、馬車と同じく前第5条に準じている。

第13・14・15・16・17条は馬車と同文である。

第18条は自動車の保安基準で特色がある。

第1項中護謨車輪は当時の人力車・馬車とも鉄車輪で、ゴム車輪に変わったのは明治40年以後と記録されており、自転車のみゴムであった。自動車の場合は乗心地をよくすると云うより、未舗装道路の破損を防ぐ目的の方が大きかったと思う。勿論米国では既にみな Solid Tire を使用していた。

車輪は4輪以上とは、馬車は4輪に限定されており、米国では当時スペアーホイルのことを、“Fifth Wheel”（第5輪）と呼んでいた事例から、それを意識して以上とつけたのではないか。

制動器は馬車の場合“駐車器”となっている。

警鈴は馬車では“號鐘”となっている。米国では当時ステアリングレバーにゴムラップや自転車のベルを取付けて使っていたから、自転車用ベルと同じものを指しているのだろう。夜間の自動的警鈴については、どんなものを考えていたのか事例がなく判らない。

第2項の車体は無地とは、人力車・馬車とも同じである。これは明治初年に、人力車に神佛や花鳥・綿絵を画いてその華美を競うようになり、弊害が出たので一勢に禁止され、人力車・馬車とも無地に規制された。80年後の今日、トラックが派手に綿絵を画き、イルミネーションをつけてその華美を競っている様は、“歴史は繰返す”の古語の通りで近々禁止される運命にあるだろう。

漆塗りは当時の車体がみな木製であり、ペンキより高級な仕上げを要求している馬車や人力車の例にならったものなり。

屋根又は母衣（ホロ）は、馬車には屋根・硝子窓を、人力車にはホロを要求しているが、当時殆んどオープンであった自動車に対する最小限の要求であろう。

第3項の泥除は、人力車・馬車とも当時の狭い未舗装道路で、通行人や人家に泥をはねるのを防ぐためみな要求されており、同文なり。

第4項の前面両側の青色硝子燈・後面の赤色硝子燈は、大変意味深い。人力車には長提灯、馬車の両側には前面白色・後面赤色の硝子燈を要求している。現行保安基準にある乗合バスの青紫色のマーカライトや赤色の尾灯は、この時点から規定されている。（未だヘッドライトはない）

第5項の客席の座巾1尺2寸以上は、人力車の1人乗りに2人とか、2人集りに3人も乗せるのを防ぐため定められた規定を、馬車にも適用して乗車定員を定めたものが、そのまま自動車にも準用されたものである。現行保安基準の座巾40cm以上はここから始っている。

第6項の踏段は、当時の馬車は車輪径が大きくて床面が高いから踏段なしでは乗れない。自動車もエンジンを座席下や床下に架装しているから同様である。米国では当時婦人のスカートが長くて、自動車の乗降に大変苦勞した話が伝わっている。

第7項の検査証番号は、馬車には方8寸以上のローマ数字を車体の両側に金色で書くようになっているが、自動車は車体が小さいから長3寸以上としたのだろう。

第19条は運転手の資格で、馬車の馭者と同様に満20年以上としている。車掌も同じである。

運転試験をやると云うが、当局の誰れも自動車を知らない時代に、どうするつもりだったか。

第20条は服装で、馬車の馭者・車掌にも大黒帽子（今の学生帽）・背広・靴の着用を要求して、従来の野卑な雲助スタイルから脱しようとしていた時代で、自動車も同様である。又オープンカーの時代で、雨具なしでは運転できない。馬車には白服着用の夏期を、6月1日より9月30日までと明示してある。

第21・22・23・24条まで馬車と同文である。運転中飲食・喫煙・酩酊・放歌禁止で、ガムをかみ、くわえタバコで鼻歌まじりの現代はよい時代である。酒は当時からご法度である。

第25条は交通ルールで、自動車特有な部分も盛り込まれている。

第1項は馬車と同文である。

第2項の最高速度8マイルは、何を基準にしたか判らい。明治36年当時、東京で新聞記者に自動車の試乗会を催した時、余りの早さに床に座り込んで仕舞い、その時のスピードが時速8マイルだったと云う。

第3項は作業点検で、蒸気式が不凝縮式で大量の水がいる点も確認できる。

第4項は運転中異常があったら警察に届けよう云うが、どうしてくれるつもりか。

第5項は馬車と同様に暴走禁止である。

第6項は車間距離で、電車は60間以上、馬車は適当な距離となっており、自動車は中間をとって20間としたのだろう。これは追突防止目的ではなく、横切る人馬のためと馬車規則には明記してある。

第7項は前項に準ずる

第8～14項まで馬車と同文の一般交通ルールである。ただ第14～ハ項に、坂路にては上り車が下り車を避けるように定められていて、現今の交通ルールと反対である点に注目したい。これは当時、不完全な制動器で必死になって坂を下ってくる車を優先させたのである。

第26条は車掌の就業規則で殆んど馬車と同文である。

第8項に乗車定員中大人と子供の比率を年令で明示している点を確認したい。これは乗車賃金を区別する目的からであるが、現保安基準が大人と幼児の年令が不明確な点と対照的である。

第9項の乗載禁止物品は馬車と同じだが、(二)項の発火質物質のみ自動車に追加され、火災予防を考えている。

第27・28・29条の乗車賃は馬車と全文である。

第30～34条の駐車場も馬車と大体同じである。

第35条で馬車と同様に取扱い官庁が警察である点を明示している。

第36条は罰則で、拘留日数・科料金額も人力車・馬車と同じである。

第37条の附則は、早くに申請のでていた乗合自動車計画に対応するため、既日施行としたのである。

(Ⅲ) 乗合自動車営業取締規則、執行心得 (資料12, 参照)

明治36年8月20日付で規則を發布した愛知県当局は、その執行機関である各警察署宛に9日後の8月29日、全11条、6書式の「執行心得」を發布している。乗合馬車規則でも同様に、本規則上盛り込まなかったような細かい点を指示しているのである。

本文11条中には特筆すべき点もないから省略するが、添布第1号に「自動車検査証」の書式が定められている点に注目されたい。馬車の検査証は木札の簡単なものであるが、本規則が日本最古であると同時に、この検査証も最古の書式となる。

車体の大きさ、形状、乗客定員、原動機の種類、更に蒸気自動車を意識してその常用汽圧の欄も設けてある。又年2回以上の車体検査のため多くの検査欄も設けられ、事故まで記録するようになっている。

又第2号様式では「運転手鑑札」を定めているが、これは馬車の「馭者鑑札」と同じ材質・大きさ・書式で、ただ馭者の文字が運転手と替っているのみの木札である。わが国最古のものである点は変わらない。

(Ⅳ) 後記

以上の比較にて判るように、愛知県のわが国最古の自動車取締規則は先進諸外国や他府県の何ものもまねたものでなく、県独自で成案されたものでその成果は高く評価されてよいと思はれる。検討中には私の独断で推憶している部分もあるが、現時点での判断として理解していただきたい。

自動車取締規則は愛知県を最初にして引続き、京都・岡山・大阪・兵庫・神奈川と發布され、首都東京は後れて明治40年に發布し、次第に日本全国の他県にも發布され、大正8年内務省令で全国統一されるまで各府県独自で取締りを行っていったのである。この次第は次の機会に発表することにする。

以上

愛知縣公報號外 第一〇五五 明治三十六年八月二十日(第三種郵便物認可)

附 則

第三十七條 本令ハ發布ノ日ヨリ施行ス

● 正 誤

公報號外第一〇五三二頁十四行中車掌取者馬丁トアルハ車掌取者三頁七行中記トアルハ記シ四頁五行中乗合馬車ノトアルハ乗合馬車營業ノ六頁第五號様式備考二項中各種毎ニトアルハ各一種毎ニノ誤

以下余白

明治三十六年八月二十日印刷並ニ發行

愛 知 縣

第二十八條 前條ノ貸錢額ハ車体及駐車場ノ見易キ所ニ掲出スヘシ
 第二十九條 營業者ハ強テ乗車ヲ勸メ其他何等ノ名義ヲ以テスルモ乘客ニ對シ貸錢定額以外ノ金品ヲ
 請求スヘカラス

第六章 駐車場

第三十條 乗合自動車ノ駐車場ヲ設置セムトスルトキハ左ニ掲クル事項ヲ具シ尙ホ借地借家ニ係ル
 モノハ其所有者ノ連署ヲ得テ管轄警察官署ニ願出許可ヲ受クヘシ其改造又ハ變更ヲ爲サムトスルト
 キ亦同シ

一 周圍ノ圖面

二 建物ノ圖面(平面圖側面圖縱斷面圖)及構造仕様書

三 工事落成期日

第三十一條 前條ノ工事落成シタルトキハ其管轄警察官署ニ届出検査ヲ受クヘシ其検査ヲ受ケサル
 モノハ使用スルコトヲ得ス

第三十二條 駐車場ニハ乗合自動車駐車場ト記シタル標札ヲ設クヘシ

第三十三條 駐車場以外ニ自動車ヲ置クヘカラス

第三十四條 駐車場ハ常ニ清潔ニ掃除スヘシ

第三十五條 本則ニ依リ縣廳ヘ提出スヘキ願届書ハ營業所ヲ管轄スル警察官署ヲ經由スヘシ

第三十六條 第一條第二條第三條第五條第八條第九條第十條第十一條第十二條第十三條第十四條第十

五條第十八條第二十條第二十一條第二十二條第二十三條第二十四條第二十五條第二十六條第二十七

條第二十八條第二十九條第三十條第三十一條第三十二條第三十三條第三十四條ニ違背シタル者ハ十

日以下ノ拘留又ハ壹圓九拾五錢以下ノ科料ニ處ス

ト 街角ヲ通行スル際ハ右ハ大廻ヲ爲シ左ハ小廻ヲ爲スヘシ

第二十六條 車掌就業中ハ左ノ事項ニ違背スヘカラス

一 車體ハ常ニ清潔ニスヘシ

二 老幼及婦女等昇降ノ際ハ懇篤ニ保護ヲ與フヘシ

三 客座以外ニ客及物品ヲ乗載スヘカラス

四 強テ乗車ヲ勸メ又ハ他人ニ對シ侮慢ノ言行ヲ爲スヘカラス

五 乘客中粗暴躁亂其他他人ヲ妨害スヘキ行爲ヲ爲スモノアルトキハ之ヲ制止シ若シ背セサルモノ

アルトキハ降車セシムヘシ

六 乘客定員ノ半數ニ充タルトキハ正當ノ事由ナクシテ發車ヲ拒ムヘカラス

七 名義ノ如何ニ拘ハラヌ乘客ニ對シ貨錢定額以外ノ金品ヲ請求スヘカラス

八 定員外ノ客ヲ乗載スヘカラス但三歳以上十歳未満ノモノハ二人ヲ以テ一人ト見做シ三歳未満ノ

モノハ定員外トス

九 左ノ各號ノ一該當スルモノハ乗載スヘカラス

イ 八種傳染病者其他乘客ニ於テ厭忌スヘキ疾病ニ罹リタル者

ロ 精神病者暴行者及亂醉者其他危險ノ獸類但一車ヲ雇切リ乗車スル場合ハ此限ニアラス

ハ 死體遺骨汚穢物其他惡臭ヲ發シ又ハ汚染ノ虞アル物品

ニ 發火質ノ物品

第五章 乘車貨錢

第二十七條 營業者ハ乘車貨錢額ヲ定メ營業所ヲ管轄スル警察官署ニ届出認可ヲ受クヘシ其定額ヲ變

更セムトスルトキ亦同シ

- 六 自動車二輛以上同方向ニ行進スルトキハ後車ハ前車ニ對シ二十間以上ノ距離ヲ取ルヘシ
- 七 進路ニ歩行者又ハ車馬アルトキハ二十間以上ノ距離ニ於テ警鈴ヲ鳴ラシ前者之ヲ覺知セザルトキハ直ニ駐車スヘシ
- 八 出火現場其他群集ノ場所ヘ行進スヘカラス
- 九 往來雜踏又ハ街角橋上等ヲ通過スルトキハ絶ヘス警鈴ヲ鳴ラシ徐行スヘシ
- 十 坂路ヲ下ルトキハ必ス制動器ヲ用キ絶ヘス警鈴ヲ鳴ラシ徐行スヘシ
- 十一 夜間ハ必ス制規ノ燈火ヲ點シ行進スヘシ
- 十二 許可ヲ受ケタル線路以外ニ行車スヘカラス但營業ニアラサル場合ハ此限ニアラス
- 十三 街角橋上其他往來ノ妨害トナルヘキ場所ニ於テ駐車スヘカラス
- 十四 通行及避讓方ハ左ノ例ニ依ルヘシ
- イ 車馬道ハ左側其設ケナキ場所ハ中央ヲ通行スヘシ
- ロ 牛馬並ニ諸車其他歩行者ニ對シテハ左側ニ避ケ軍隊並ニ砲車輜重車ニ對シテハ右側ニ避クヘシ
- ハ 實車ニ對シテハ空車之ヲ避ケ坂路ハ上リ車又ハ空車ニ於テ避讓スヘシ
- ニ 前車先チ後車進行セントスルトキハ後車ハ警鈴ヲ鳴ラシ前車ハ左側ニ避ケ後車ハ其右側ヲ通過スヘシ
- ホ 郵便用消防用若ハ灌水用ニ供スル車馬又ハ葬送等ニ對シテハ其進行ニ障害ヲ與ヘサル様駐車又ハ避讓スヘシ
- ヘ 軌道ニ據ル諸車ノ進行ニ對シテハ軌道外ニ避ケ其軌道ヲ横切ラントスルトキハ車ノ通過ヲ俟テ行進スヘシ

前項ノ資格ニ適合スト雖モ營業ニ從事セシムルニ不適當ノモノト認ムルトキハ許可セザルコトアル

第二十條 運轉手及車掌ノ服裝ハ左ノ制限ニ從フヘシ但破損又ハ汚染シタルモノヲ着用スルコトヲ得

一 運轉手及車掌ハ紺黑色ノ大黒帽子ニ全色ノ背廣ヲ着シ靴ヲ穿ツモノトス但夏期ハ帽子ニ白ノ日

覆ヲ用キ白服ヲ着スルモ妨ナシ

二 雨具ハ羅紗製ノ外套及帽履ヲ用ウルモノトス

第四章 運轉手車掌ノ就業ニ關スル制限

第二十一條 運轉手及車掌ハ自己ノ業務ヲ他人ニ依托スルコトヲ得ス

第二十二條 運轉手及車掌ハ各其業ニ從事中ハ鑑札ヲ携帯シ警察官吏又ハ乗客ノ請求アリタルトキハ

之ヲ提示スヘシ

第二十三條 運轉手及車掌ハ頰冠鉢巻其他醜^体ヲ爲スヘカラス

第二十四條 運轉手及車掌ハ行車中飲食喫煙シ又ハ酩酊シ若ハ放歌等ヲ爲スヘカラス

第二十五條 運轉手就業中ハ左ノ事項ニ違背スヘカラス

一 自動車行動中ハ其位置ヲ離ルヘカラス

二 自動車ノ速度ハ一時間八哩ヲ超過スヘカラス

三 原動力蒸氣式又ハ瓦斯式ニアリテハ發車前ニ於^ハ水箱ノ水量及燃料不足ナキヤ否ニ注意スヘシ

四 車體及原動機ハ常ニ注意シ破損若ハ異狀ヲ呈シ危險ノ虞アリト認ムルトキハ直ニ其運轉ヲ中止

シ管轄警察官^置ニ届出ヘシ

五 自動車ヲ併行シ又ハ車馬等ト競走スヘカラス

- 一 正當ノ事由ナクシテ許可ノ日ヨリ六ヶ月以内ニ營業ヲ開始セサルトキ
 - 二 休業一ケ年以上ニ涉リタルトキ
 - 三 本則ニ違背シ處罰ヲ受クルモ改悛ノ情ナキトキ
 - 四 公安及風俗ヲ害スル虞アリト認メタルトキ
- 第十七條 運轉手及車掌ニ於テ本則ニ違背シ又ハ不正ノ行爲アリト認メタルトキハ其鑑札ノ失効ヲ命スルコトアルヘシ

第二章 車體及附屬品ノ制限

第十八條 車體ハ堅牢ニシテ其構造及附屬品ハ左ノ制限ニ從フヘシ

- 一 車ハ護謨製(一)シテ四輪以上トシ適當ナル制動器及警鈴ヲ備フヘキモノトス但夜間ハ別ニ自動的警鈴ヲ備フヘシ
- 二 車體ハ無地漆塗ニシテ相當ノ屋根又ハ母衣ヲ備フヘキモノトス
- 三 車輪ニハ適當ノ泥除ヲ設クヘキモノトス
- 四 車體前面ノ兩側ニハ青色硝子燈各一個尙ホ後面ニ紅色硝子燈一個ヲ備フヘキモノトス
- 五 車體ハ交通上防害トナラサル適當ノ廣袤ニシテ客座ハ清潔ニ裝置シ一人ノ座巾一尺二寸ヲ下ルヘカラス
- 六 乗合ノ昇降口ニハ堅牢ニシテ且ツ適當ノ階段ヲ付スルモノトス
- 七 車體兩側面ノ見易キ場所ニ検査證ノ番號ヲ長三寸以上ノ羅馬數字ヲ以テ明記スルモノトス

第三章 運轉手及車掌ノ資格並ニ服裝

第十九條 運轉手ハ滿二十年以上ニシテ試験ノ上機械ヲ運轉スルノ技能在リト認メタル者ニ限リ又車掌ハ滿十八年以上タルヘシ

第九條 營業者ハ營業ニ後事セシムヘキ運轉手及車掌ノ族籍住所氏名生年月日ヲ記載シ且ツ運轉手ニアリテハ履歷書ヲ添ヘ縣廳ニ願出其鑑札ヲ受クヘシ

第十條 營業者自ラ運轉手若ハ車掌ノ業ニ從事セムトスルトキハ前條ニ依リ願出其鑑札ヲ受クヘシ

第十一條 運轉手及車掌ハ鑑札ヲ携帶スルニアラサレハ其業ニ從事スルコトヲ得ス

第十二條 營業者ハ毎年一月及七月ニ各一回縣廳ノ指定スル日時場所ニ於テ運轉手及車掌ノ鑑札及服裝ノ検査ヲ受ケシムヘシ

第十三條 車體検査證及乗客ノ定員並ニ運轉手車掌ノ氏名ハ車體内部ノ見易キ所ニ掲出スヘシ但車體ノ構造ニ依リ特ニ其掲出場所ヲ指示スルコトアルヘシ

第十四條 左ノ各號ノ一ニ該當スルトキハ營業者ヨリ三日以内ニ縣廳ニ届出許可證鑑札又ハ車體證ノ書換若ハ再交付ヲ請フヘシ

一 營業者又ハ運轉手車掌ノ族籍住所氏名ニ異動ヲ生シタルトキ

二 許可證鑑札又ハ車體検査證ヲ亡失毀損シ其他文字ノ不明ニ至リタルトキ

第十五條 左ノ各號ノ一ニ該當スルトキハ營業者ヨリ五日以内ニ縣廳ニ届出鑑札又ハ車體検査證ヲ返納スヘシ

一 廢業シタルトキ

二 車體ヲ賣渡シ又ハ讓渡シタルトキ
 三 運轉手車掌ヲ解雇シ又ハ逃亡シ若ハ死去シタルトキ
 四 營業ノ許可ヲ取消シ又ハ車體ノ使用ヲ禁止セラレタルトキ
 五 運轉手及車掌其鑑札ノ失効ヲ命セラレタルトキ

第十六條 左ノ各號ノ一ニ該當スルトキハ營業ヲ停止シ又ハ許可ヲ取消スコトアルヘシ

一 電動機ノ種類及個數

二 電氣馬力數又ハ「ワット」數

原動力電氣式ニアリテハ相當事項ノ外尙ホ配電所ノ位置及器具機械ノ裝置法ヲ願書ニ記載スルヲ要ス

第二條 前條第一項ニ依リ許可ヲ受ケタル者前條各號中ノ一ニ該當スル事項ヲ變更セムトスルトキハ其事尙ヲ具シ縣廳ニ願出許可ヲ受クヘシ

第三條 營業者其營業所ニ住居セサルトキハ相當管理人ヲ定メ族籍氏名生年月日ヲ記載シ營業所ヲ管轄スル警察官署ニ届出ツヘシ其變更ヲ爲シタルトキ亦同シ

第四條 乗合(自)動車ノ營業線路ハ幅員二間以上ノ道路ニ限ルモノトス

前項ノ制限ニ拘ハラス土地ノ狀況ニ依リ若ハ公益上必要ヲ認メタルトキハ其營業線路ヲ許可シ又ハ許可セス若ハ已ニ與ヘタル許可ヲ取消スコトアルヘシ

第五條 營業ニ使用スヘキ車體及原動機ハ營業開始前縣廳ノ指定スル日時場所ニ於テ検査ヲ受ケ其證ヲ受クヘシ其車體及原動機ヲ變更セムトスルトキ亦同シ

營業開始後ニアリテハ毎年一月及七月ニ各一回縣廳ノ指定スル日時場所ニ於テ検査ヲ受クヘシ

第六條 車體及原動機ハ前條検査ノ外必要ヲ認メタルトキハ臨時検査ヲ行フコトアルヘシ

前項ノ検査ニ依リ危険若ハ制規ニ反シ其他不體裁ナルヲ認メタルトキハ改造若ハ修繕ヲ命ジ又ハ其使用ヲ禁止スルコトアルヘシ

第七條 前二條ニ依リ車體及原動機ノ検査ヲ行フニ當リ必要ヲ認メタルトキハ其車體及原動機ノ一部若ハ全部ヲ解剖スルコトアルヘシ但検査ニ據テ生スル費用及損害ハ總テ營業者ノ負擔トス

第八條 自動車ハ一輛毎ニ運轉手及車掌各一名ヲ(實)置クヘシ但車體ノ構造ニ依リ特ニ縣廳ノ認可ヲ受ケ運轉手ヲシテ車掌ノ業ヲ兼シムルコトヲ得

愛知縣公報號外 第一〇五五 明治三十六年八月二十日(第三種郵便物認可)

- 二 汽罐ノ寸法(種類ノ長經何呎何吋火筒長經何呎何吋火管長經何吋管ノ類)
 - 三 支柱ノ種類個數寸法及距離(支柱鐵質經何吋距離何吋等)
 - 四 接合並ニ銲ノ種類寸法列數及距離(覆板接合緊接等ノ類銲ノ鐵質經何吋列數何列距離何吋等ノ類)
 - 五 水壓試驗ノ壓力及其年月日並ニ其場所名
 - 六 常用汽壓
 - 七 爐格ノ面積
 - 八 安全弁ノ種類及個數並ニ其寸法
 - 九 製作所名及製作年月日並ニ履歴
 - 十 燃料ノ種類及消費高
 - 十一 汽機ノ種類及個數(凝縮、不凝縮、橫置、直立、單動、聯成等ノ類)
 - 十二 汽筒ノ經
 - 十三 衝程ノ長サ
 - 十四 回轉數
 - 十五 實馬力原動力瓦斯式ニアリテハ左ニ掲ケル事項ヲ具スルヲ要ス
 - 一 瓦斯發動機ノ種類(橫置、直立、等ノ類及シリソ)
 - 二 シリンダーノ經及數
 - 三 衝程ノ長サ
 - 四 回轉數
 - 五 實馬力
- 原動力電氣式ニアリテハ左ニ掲ケル事項ヲ具スルヲ要ス

愛知縣公報號外

第千五十五

明治三十六年八月二十日

○縣令

縣令第六十一號 八、二六正誤 四、九、八改 四、五、五、二九廢
乘合自働車營業取締規則左ノ通相定ム

明治三十六年八月二十日

愛知縣知事 深野 一三

動

乘合自働車營業取締規則

第一章 通 則

第一條 乘合自働車營業ヲ爲サムトスル者ハ左ニ掲クル事項ヲ具シ營業開始前ニ縣廳ニ願出許可ヲ受クヘシ

- 一 營業所ノ位置
- 二 駐車場ノ位置
- 三 營業線路ノ圖面及道幅
- 四 車體ノ員數及構造法並ニ乘客ノ定員
- 五 營業時間 トル
- 六 原動力ノ種類 豆 及機械ノ構造圖書
- 一 原動力蒸氣式ニアリテハ左ニ掲クル事項ヲ具スルヲ要ス
(直立罐多管式等ノ類)
- 一 汽罐ノ種類及個數

愛知縣公報號外

第一〇五五

明治三十六年八月二十日

(明治廿五年四月廿六日) 第三種郵便物認可

愛知縣公報 第八六九號 明治三十六年八月二十六日(第三種郵便物認可)

八八

三重縣津市境町八十一番戸
六 取者鑑札 遺失 瀧野 乙丸

四九 馬丁鑑札 紛失 小林 音次郎
海東郡津島町大字向島二百七十七番戸

四七 古着行商鑑札 同 服部 素人

同盤江町大字盤江町本町二百九十七番戸
一七七 古物商免許證 同 青田 源六

三七四〇 乾練室改築 許可指令書
額田郡三島村大字久後崎
同 岡崎製造合資會社

一〇七 人力車体検査證 同 稻垣 宮吉
名古屋市長塚町六十七番戸

正誤

愛知縣公報號外第五十五一頁二行四行六行中働トアルハ種類ニテ二頁十四行中實馬力原動力瓦斯式ニアリテハ
左ニ掲クル事項ヲ具スルヲ要ストアルハ 實馬力ノ誤全十四行及十五行ノ間ニ原動力瓦斯式ニアリテハ左ニ掲クル事項ヲ具スルヲ要ス
ノ二十五字ヲ脱ス三頁八行中白トアルハ自全十九行中買フトアルハ置ク四頁一行中後事トアルハ從事全九行中車体體トアルハ車体検査
證五頁九行中製トアルハ製ニ又働トアルハ働全十六行中乗合トアルハ乘客六頁十二行中醜休トアルハ醜休全十六行中白トアルハ自全
十七行中於ハトアルハ於テ全十九行中官置トアルハ官置七頁十九行中軌トアルハ軌ノ誤

以下余白

明治三十六年八月二十六日印刷並ニ發行

愛知縣

告示第二百十七號

種牡牛検査左ノ日割ニ依リ施行ス

明治三十六年八月二十九日

愛知縣知事 深野 一三

日 時

検査場

- 九月十日午前十時
- 全 十一日午前十時
- 全 十二日午後一時
- 全 十三日午前十時
- 全 十四日午後一時
- 全 十五日午後一時
- 全 十六日正午十二時
- 全 十八日午前九時
- 全 十九日午前十時
- 全 二十日午後一時
- 全 二十一日午前十時
- 全 二十二日午後一時

- 中島郡役所
- 海東郡役所
- 知多郡役所
- 碧海郡役所
- 幡豆郡役所
- 額田郡岩津村役場
- 額田郡河合村役場
- 東加茂郡大沼村役場
- 寶飯郡豊岡村役場
- 寶飯郡本茂村役場
- 南設楽郡役所
- 渥美郡高師役場

正 誤

明治三十六年八月二十六日愛知縣公報第八百六十九號六九頁八行日支出ニ基フトアルハ支出ニ堪フノ誤植

明治三十六年八月二十九日印刷並ニ發行

愛

知

縣

第五號

駐車場發帳

廢場	開場	建坪	地坪	位置
考		備		
營 業 主				
那市町村番戶 氏 名				

第六號

乘合自動車營業願屆書類編冊索引

(常用野半紙)

號	種	類	願屆人氏名

○告示

愛知縣公報號外 第一〇五二 明治三十六年八月二十九日(第三種郵便物認可)

愛知縣公報號外 第一〇五七 明治三十六年八月二十九日(第三種郵便物認可)

○原却等ノ爲メ缺點ヲ生シタルトキハ補充スルモノトス

故 事	日 月 年 査 檢						乘 客 定 員	營 業 線 路	常 用 汽 壓	種 原 動 機 類	車 體 法	番 號	檢 査 證						
	年		年		年									第	號	付 年 月 日	檢 査 交	明 治	年 月 日
	月	月	月	月	月	月													
	日	日	日	日	日	日													
	年		年		年									名 氏 所 住 者 業 營	郡 市 町 村 番 戶	何 某			
	月	月	月	月	月	月													
	日	日	日	日	日	日													

第三號

乗合自動車營業人名簿

第 號		第	
動	異	廢業	開業
		明治 年 月 日	明治 年 月 日
	年月日 改姓 (主姓)		
考		備	
名	氏	所	住
	何 某		郡市町村番戶 (何處何某旅)
	生年 月		

○番號ハ運轉手車掌各一種毎ニ起號スルモノトス
○廢業其他ノ爲メ缺號トナリタルトキハ番號ヲ補充スルモノトス

第四號 車体臺帳

愛知縣公報號外 第一〇五七 明治三十六年八月二十九日(第三種郵便物認可)

受知縣公報號外 第一〇五七 明治三十六年八月二十九日(第三種郵便物認可)

四

第二號 用材拾又ハ縱

故事

明治 年 月 日

愛知縣印

番 號 鑑 札

(表) ○運轉手

縣 印

年 月 日 附 與

堅^{三寸}五分

横 二寸

(裏)

車 家 全
モ シ

何都市町村番戶

(何處何某方履)

氏 名

生 年 月

(營業主アルモノハ營業主ヲ肩背スルモノトス)

自 動 車 檢 查 證

番 號	檢 查 者	營 業 者	線 路	車 體	橋 造	乘 客	定 員	原 動 機	種 類	常 用 壓 力	檢 查 日 期	檢 查 員 印	車 體	
													高	長
											明 治 年 月 日	員 檢 印 查		
											明 治 年 月 日	員 檢 印 查	形	幅

愛知縣公報外 第一〇五七 明治三十六年八月二十九日(第三種郵便物認可)

知シ準備ヲ爲サシムヘシ

前項ノ検査及試験ニハ巡查部長以上ヲ派シ立會セシメ處置ヲ要スルモノハ相當取扱ヲ爲スヘシ

第五條 検査成績ニ據リ改修其他處分ヲ要スル事項ノ執行指揮ヲ受ケタルトキハ之ハ營業者ニ告達シ特ニ視察ヲ加ヘ且其結果ヲ報告スヘシ但本項ノ告達ヲ爲シタルトキハ其營業者ヨリ受書ヲ徴シ附クヲ要ス

第六條 車体及原動機ニ異狀ヲ呈シ危險ノ虞アリト認メタルトキ又ハ其届ヲ受ケタルトキハ其實況ヲ精査シ速カニ警察部長ヘ報告スヘシ
違法行爲ニ對シ司法處分ニ及ヒタルトキ亦同シ

第七條 營業ヲ停止シ若ハ許可ヲ取消シ又ハ鑑札ノ失効ヲ命スルノ必要アリト認ムルトキハ其事實ヲ詳具シ警察部長ヘ申報スヘシ

第八條 検査證及鑑札ハ別紙様式第一號第二號ニ據リ下付ス

第九條 許可證検査證及鑑札ノ回付ヲ受ケタルトキハ臺帳ニ其要項ヲ摘録シタル上營業者ニ交付スヘシ

第十條 警察官署ニハ左記名稱ノ臺帳ヲ備ヘ別紙第三號乃至第五號ノ様式ニ從ヒ營業者運轉手車掌車体駐車場ノ口分ヲ爲シ加除訂正明確ニスヘシ

一、自動車營業臺帳 永年保存

第十一條 警察官署ニ於テハ左記名稱ノ帳簿ヲ備ヘ別紙第六號ノ索引ヲ付シ乗合自動車營業ニ關スル

願書類ヲ整理スヘシ

一 乗合自動車營業願書類編冊

十年保存

第一號

愛知縣公報號外

第千五十七

明治三十六年八月二十九日

○訓令

訓令第三十八號 九、九正誤

乗合自動車營業取締規則執行手續左ノ通相定ム

明治三十六年八月二十九日

愛知縣知事 深野、一三

警察署
全分署

乗合自動車營業取締規則執行手續

- 第一條 乗合自動車營業ニ關スル願届書ヲ受ケタルトキハ規則ニ定メタル事項ヲ具備スルヤ否ヲ審査シ尙ホ實地調査ノ必要アル事項ハ巡查部長以上ニ於テ之レカ踏査ヲ爲サシメ縣廳ニ於テ許否スヘキモノハ其意見ヲ詳具シ速カニ進達スヘシ
- 第二條 乗車賃錢額ノ届ヲ受ケタルトキハ第ト其當否ヲ調査シ若シ營業線路カ他部内ニ亘ルモノハ其關係警察官署ニ商議シ意見ヲ具シ警察部長ニ稟議スヘシ
- 第三條 駐車場ノ設置及改造又ハ變更ノ願届ヲ受ケタルトキハ巡查部長以上ニ於テ實地調査セシメ支障ナキトキハ速カニ許可スヘシ其工事落成届ヲ受ケタルトキハ巡查部長以上ニ於テ検査セシメ使用ヲ許スヘシ
- 第四條 車体及原動機ノ検査並ニ運轉手試験ノ適達ヲ受ケタルトキハ其日時場所ヲ速カニ營業者ニ通

愛知縣公報號外

第一〇五七

明治三十六年八月二十九日

明治廿五年四月廿六日
第三種郵便物認可

資料 13

1. White Steamer、1901年式 (不凝縮式)



2. White Steamer、1902年式 (凝縮式)

