

日本自動車史の資料的研究 第11報

東京警視庁、最初の「自働車取締規則」発令と、 その背景について、明治40年（1907）

大 須 賀 和 美

1 前 書 き

いつの世でも、法令は必要があって発令・改廃されるもので、逆に過去を振り返って見るときは、この法令の歩みを見ることにより、世情の変化を推察することができ、自動車の場合も同様である。

日本では明治33年（1900）ごろから自動車の話題がでてくるが、大正8年（1919）1月、全国統一「自動車取締令（内務省令）」が発令されるまでの間、従来の乗合馬車に代えてこれを利用しようとする交通近代化の動きから、明治36年8月の愛知県を最初として、各道府県独自の取締規則が発令・施行されていた。その年次別新規発令状況は“表-1”に見るとおりで、大正3年3月の北海道を最後にして全国44の道府県で発令され、残りの3県の内、長崎・大分の両県は規則（県令）に準ずる“取扱要領（通達）”で対処し、沖縄県ではその必要もなかったようだ。

この表を見ると、36年・40年・45年の3つの大きな波となって全国で発令されたことが分り、その当時自動車利用に何らか共通のきっかけがあったことを物語っている。第1の波（36年）は、初めて自動車を大衆に紹介した、大阪の第5回内国勸業博覧会（第5報、1981参照）であったことは明白である。しかし、第2の波（40年）となると、各種自動車史にもそれらしき記述はなく、また、このような波のあったこと自体分っていないようだ。今回の研究報告は、この第2の波のきっかけとなった“東京勸業博覧会”を取り巻く自動車に関する資料である。

明治40年2月、首府東京が「自働車取締規則」を初めて発令したことについては、各種自動車史に述べられているが、その背景についてはほとんど説明されていない。結果として、

- (1)大隈重信・渋沢栄一ら政財界のトップが関係した“日本自働車株式会社（資本金壱千万円）”の“ロンドン型2階建バス”東京輸入計画、
 - (2)東京初の営業自動車会社“帝国運輸自動車株式会社”の発足
 - (3)“自動車運輸株式会社”の計画と、“東京自動車製作所（吉田真太郎）”との関係、
- など、規則発令の背景となり、また、全国にも自動車企業熱を波及した、日本自動車史の重要なひとこまが伝えられていない。

今回この間の資料として、明治39年10月～43年3月ごろまでの東京の主要日刊新聞の関連記事

を集め、更に他府県からも情報を得て、日付順に組立て分析研究の結果、主題の時代背景をひとつの流れとしてまとめることができたので、ここに報告するものである。

新聞は1・2社では情報不足や、記者の偏見・誤伝もあることから、当時の東京の主要日刊新聞10社全部と横浜の1社を加えて調査し、約250点の記事・資料を集め、整理の上重複するものは代表的なものを取り、約半数の120点の記事と30点の広告などに集約してこの資料集とした。

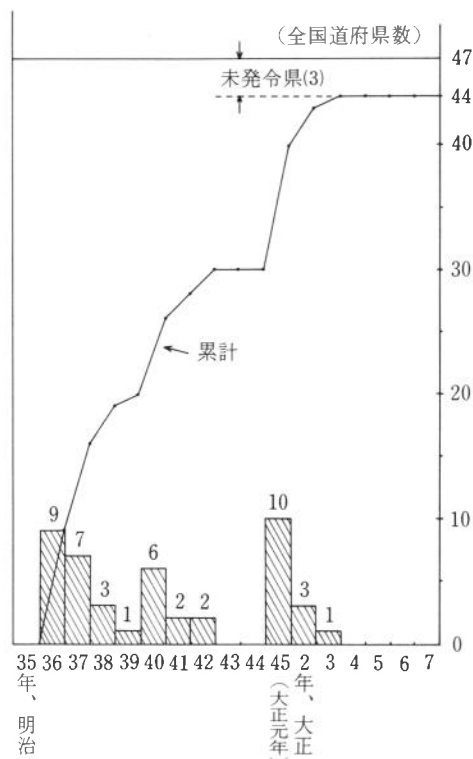
調査した新聞名及び、文中に使用する略称は次のとおりである。(アイウエオ順)

新聞名	略称
* 大阪時事新報	大時
* 香川新報	香川
国民新聞	国民
時事新報	時事
中外商業新報	中外
東京朝日新聞	東朝
東京日日新聞	東日
報知新聞	報知
都新聞	都
やまと新聞	やまと
* 横浜貿易新報	横浜
読売新聞	読売
万朝報	万朝

(注) *印のみ他府県の新聞である。

(表一) 「自動車取締規則」新規発令の全国道府県数、年次別及び累計表。

大正8年1月統一「自動車取締令」発令まで。
(注) 数字は筆者の調査による。



2 概況説明 (注、文中年月日に“明治”の年号を省略する。)

明治36年大阪での第5回内国勸業博覧会に引続き、第6回は40年東京において“日本万国博覧会”を開催する予定になっていたが、日露戦争による国の財政悪化から政府は45年へその延期を決定した。しかし、その代りとして東京府主催による“東京勸業博覧会”が、変則的ではあるが政府共賛のもとで、上野公園不忍池のほとりで40年3月から開催されることとなった。

当時の東京市内の交通は、東京鉄道㈱1社の電車が運行しているのみで、他は人力車に頼るほか便がなく、内外の客を迎えるには余りにも不便に考えられた。この観光客目当てに考え出されたのが“博覧会自動車”の運行で、政界・財界の有名人が中心となり、当時の事業熱に拍車をかけられ、利権目当ての申請が当局へ相次いで出されることとなり、多くの新会社設立の計画が発表されていった。

自動車といっても、当時東京市内の特権階級が僅か20台ばかり使用しているのみで、警視庁は“危険な乗物”として、市内での営業を許可するつもりは毛頭なかったようである。しかし、フランスの自動車会社から“ロンドン型2階建バス”の見本をもって販売員が39年末来日、帝国ホテルに陣取って日夜盛んに宣伝し、大隈重信・渋沢栄一らの大物も同調するようになり、ついに押え切れなくて営業許可に向けて取締規則を検討することとなった。

40年1月8日には日比谷公園で“ロンドン型2階建バス”の公開試運転が行われたが、道路の狭い日本での安全性を考え、2階部分の取付を当局が認めなかったため、不格好なもので人気を半減するものとなった。警視庁が重い腰を上げてやっと「自動車取締規則」を発令したのが40年2月19日、1社1路線許可の方針から申請各社の統合を計ったが、利権屋の集りで思うにまかせず、やっと1社にまとまって営業許可されたのが同年4月9日付、博覧会は既に3月20日から花の上野で始まっていた。以下個々の事項について述べる。

(1)日本自動車株式会社

渋沢栄一を創立委員長とし発起人全国170余人にもなる、資本金1千万円の“日本自動車株式会社”の大計画は、営業許可後早速会社創立にかかったが、博覧会の観客の交通は反対勢力の電車の大増発で確保され、時期を失した自動車の人気は後退し、更に経済界にも不況の波が押寄せて資金は集らず、減資・社債・外国資本の導入などいろいろ試みられたが、いずれも失敗して営業の見通しの立たないまま博覧会は7月末に終わってしまった。

同社は50万円の株式申込金を既に集めており、営業許可もありながら発足ができず、解散も難かしいまま40年末で新聞の話題から消えてしまい、その後の経過は分っていない。合併につぐ合併で発起人グループは寄り合い世帯となり、悪化した責任のなすり合いで立往生したものと思われる。

(2)帝国運輸自動車株式会社

他方同時期に計画された“帝国運輸自動車株式会社”は、京浜地区の既存の運送業者グループの発起で、長森藤太郎を創立委員長とする、資本金500万円の荷物の運送を目的とするもので、博覧会とは直接関係はなかったが、前者同様経済界の不況の波で発足できず、40年末に10分の1の50万円に減資し、41年2月に東京市内の営業許可をとり、同年8月第1回株式払込で12万5千円を集めてやっと会社を創立した。

自動車は横浜のエル・スーゾル商会を通じて10数台のトラックシャシをフランスから輸入し、41年8月末に着荷、同年末から実営業に入っていた。エル・スーゾルは、同社の大株主でもあっ

たということで、自動車の購入を条件に資金援助をしたものだろう。この会社が京浜地区での営業自動車会社の草分けと考えられる。

(3)自動車運輸株式会社

同社は、吉田真太郎の個人経営による“東京自動車製作所(京橋区本挽町)”が既に数台の蒸気自動車をもって荷物の依託輸送を行っていたのを母体とし、福沢桃助を創立委員長として、資本金200万円で荷物輸送を目的で計画された。(注、写真No.12参照)

しかし、この会社の発起人や賛成人は福沢以下半数が日本自動車(株)と重複していることは、乗客対象の日本自動車(株)の発起人グループが、前出の帝国運輸自動車(株)の荷物運送をけん制するつもりで計画したのではないかとも思われる。

同社は経済不況の波で40年3月末早々と会社設立を断念し、申込金で母体の“東京自動車製作所”の株式会社化を考えたが、これも成功せずすべてが立ち消えとなった。

これは、吉田真太郎が39年4月以来、有栖川宮の依頼で小型乗用車の製作を行っており、40年10月やっと完成して納入(俗称タクリー号、第1号)、引き続きの注文車製作に専念して独自の歩みをしている時とて、軽薄な計画には余り深入りしなかったのではないか。

(4)その他の会社

京浜地区だけでなく、全国的に自動車企業熱は伝わり、短期間に各地で自動車会社新設の計画がなされたが、中央でさえ失敗のこととて、地方で成功した例は聞かれなかったが、自動車を認識するにはよい機会であった。

40年2月、大阪での“東洋自動車株式会社”計画は、日本自動車(株)が関西までも手を延ばしてきたのに対応して、既存の“大阪自動車株式会社”を母体とした関西連合を作ろうとしたものである。(第9報、1984年参照)

(5)自動車取締規則

取締規則は36年8月愛知県に発令されて以来40年2月の警視庁発令までに、既に20の府県で発令されていたが、その条文は従来の“乗合馬車取締規則”を手直した幼稚なものであった。これは、どの府県も自動車の実体を知らなくて作られているからである。

しかし、警視庁では首府の面目にかけて内務省と協議し、また当時大変自動車に関心をもってきた陸軍省の意向も尋ねて、自動車独自の規則を日本で初めて作製した。

この規制は、大正8年1月の全国統一「自動車取締令(内務省令)」の発令まで、途中改正を加えながら後発他府県の規則作製モデルとなったものである。

その特徴を見ると、

- ① 自動車の一般取締規則として、営業取締りに片寄らず、自家用にも十分適用できるように、区別して条文化されている。
- ② 自動車の専門知識が盛り込まれ、初めて仮名文字の部品名が使われた。

例：制動機のドラム(第7条の2)

「デフエンシャルギア」及「ステーリングギア」(第7条の7)
ヘッドライト (第7条の11)

③ 「自動車取締規則」と人偏の働を使用したもので、以後“自動車”の用語が定着していった。(以前は、既発令20府県中、岡山・山口の2県が人偏を使っているのみ。)

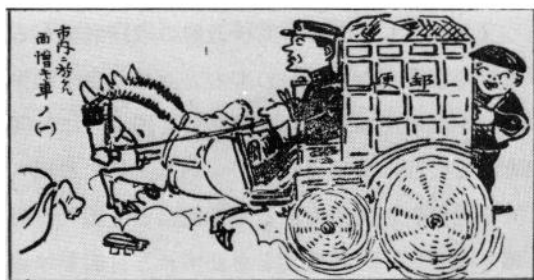
なお、横浜地区(神奈川県)では、既に37年8月取締規則を発令していたので、今回はその話題はでてこない。

3 資料記事集

筆者注：資料は次の方針で集録転写してある。

- ① 原文は縦書きであるのを、横書きに直す。
- ② 原文のルビはすべて省略するも、一部当字にのみ残す。
- ③ 古漢字はできるだけ常用漢字に、変体仮名は現代仮名に直し、句読点はそのまま。
- ④ 仮名遣いは旧体のまま。
- ⑤ 判読できない文字は○印で伏字とする。
- ⑥ 掲載新聞名は日付の後に書き、同類記事の見受けられた他紙名は、次の活弧内に列記する。
- ⑦ 新聞は特記のない限り、本社版である。
- ⑧ “自動車” “自働車” の使い分けは、原文のままとする。

(写真一) 明治39年10月28日付やまと
「市内に於ける面憎き車(一)」



(写真二) 明治39年10月29日付やまと
「市内に於ける面憎き車(其二)」



明治39年11月14日(報知)

●自動車は危険にあらず(上)(来朝せる自働車会社代表者の談)

〈此程来朝せる白耳義自働車会社代表者ド、カタース男爵は其技師と共に帝国ホテルに滞在中なるが往訪の社員は氏より興味ある自働車談を聴得たり

▲日本は之なきは案外 余は三十年間に於る日本の大進歩に驚きつつ無論東京市は巴里の如く自働車が頻繁に運動し居る事と思ひたるに予期に反して市街に自働車を見ず且数多の日本人諸君より自働車は危険ならずやと問はるゝ事屢々になるが余は自働車は決して危険なるものに非ずと断言せん用務の為用ふる自働車は一時間十乃至廿五哩を走るものなれば危険なきものなるに演武的に自働車競争等に用ふる自働車は其の車体の割に発動機を増大し一時間六十哩も走るものにし

て自動車乗青年中にはこれを使用する者あるより往々人を傷くる事あり此の競走用自動車と普通自動車とは○○○○○○○○○○○○○○○○なるものなり然るにこれを同視するは過まれば普通自動車が危険なりとすれば馬車は一層危険なり其は活ける馬は人力にて自由に支配し難き事あるも死せる自動車は人力にて自由に支配し得る道理なればなり特に自動車は千八百九十五年初めて一般の使用に供せらるに至り千八百九十九年に至り馬車より便利にして安全なる車両なりとは認められ此の数年間に於て驚くべき進歩を為したるものなれば始め自動車として不完全なりし時代に人に危害を加へたる事あるよりいくらか不安の念を存すると他の一面には富豪がこれに乗りて特に急行して快とするより万一行人に微傷を負はしめたる場合ロックフェラー人を傷くなどと二号活字にて新聞に掲げられ大評判を為さしむるより危険なりと言ふ者あるなり

▲各国政府と自動車 各国政府が自動車に対して趣味を有するは人の知る処なり例ば自動車競走に当りて道の両側に一万人の兵を派し行人の通行を禁じてまでも其競争を奨励しつゝあるは盛んならずや独帝の甲装自動車の如きも独帝がいかにも同車を喜ばるゝかを知るに足るべし此頃巴里の自動車競走は六十哩間競争なりしがこれ等はいづれも行人稀れなる地方に於て行はるるものなり然るに其競争用自動車をば好奇心と自慢心とより市街に使用する者あるが為政府は嚴重に監督し巴里にては其法律なきもペールンランドン伯林倫敦の如きは取締の為法律を設けあり但しこの法律は地方に其効力を及ぼさずこは地方は都市の如く行人繁からざれば危険少き為めなり (つづく)

明治39年11月15日 (報知)

●自動車は危険に非ず (下) (来朝せる自動車会社代表者の談)

▲ランドンパリ倫敦巴里の全盛 昔の自動車には音響あり又臭気甚しかりしも其後政府の取締嚴重なるに他に鋭意之が改良に改良を加へる者ありて今や悪臭も音響もなき完全のものとなれり目下巴里には三十六人乗四十人乗を合せたる乗合自動車の数一千台以上に達したり而して英国ランドン倫敦には同く二千台以上あり何も乗合にして主として各自動車乗合会社に於て運転しつゝあり又外に貴婦人用自動車二人乗四人乗は巴里に三万両ベルギー白国に二万五千両ランドン倫敦に三万両あるも皆便益と美麗なる経済的より割り出しての流行なり且つ馬車の如きは馬と車と馬丁と其糧食とを要すれど自動車は僅に油のみを要するの利あればなり故に一般の社交界にて花嫁の持参品中に自動車なきは日本中の花嫁に簞笥なきに齊しく新婦の大に耻づる処なるより觀るも現二十世紀は正して自動車時代とも言ふべきなり

▲競走のチャンピオン 其自動車を危険なりとせる考へは即ち十九世紀の思想にして前回に述べしが如き悪戯者が単に速力の競走に用ふべく恣に政府の取締法律に反せし制式を使用せる故にして思ふに此危険なりといふ思想は稀に軌道を脱したる鐵道を危険なりと断定するに同じきなり勿論古へは鐵道も絶対に危険なりと稱されし時代もありたけれど思想の進歩は敢て絶対に危険と思惟せざる如くなりしより考ふるも自動車の決して危険ならざるを知るべきなり、現今欧州に於ける自動車競走のチャンピオンとも言ふべきはオースタリ奥太利のシーヌ氏仏国のフルニエル氏英国のエゼー氏伊太利のランシャ氏等なるが余の所謂自動車も本月下旬には日本に着すべきに依り其如何に安

全にして便利なるかは遠からず諸君の試験に訴へん考へなれば之を機会として日本人諸君も亦自動車時代の国民たらん事を希ふなり云々（をはり）

明治39年11月17日（読売）

●乗合自動車の市営（電車以上の交通機関あり）

〈人類の行通機関が、馬車より電車に、電車より自動車に、自動車より軽気球に推移すべしとは、我輩の曾て論じたる所なるが、尚我輩は現時の行通機関として、漸次自動車の勢力を増大するに至るべきことを説きたり、然るに其の後欧州の各都市にては自動車の流行益々盛んにして、其構造より運転の有様に至るまで益々改良を加へられ、行通機関は遂に自動車の独り占有する所となるべきを見るなり。

我国にては未だ自動車の流行を見ず、たまたま之に乗るものあらば、行人皆歩みを止めて之れを見ると言ふ風なるが、其の原因は自動車なるものが、永久には馬車よりも経済的なれど、差し当り多額の購入費を要することと、我国の道路が不整頓にして不完全なることに因るものならんが、我輩は個人の自動車を乗用するに先ち、東京市の如き公共団体が市の行通機関として、乗り合い自動車を採用せんことを希望して止まず。

我国にて乗り合い自動車の設けあるは奈良市外一二ヶ所なれど、孰れも規模小にして多く用を為すに足らず、されど其の用を為すに足らざるは、資本少く車両乏しきが為めにして、自動車が乗り合いの交通機関として、之れを営利的に設備するも利益あるは素より明かなり、されば東京市が自動車をを用いて市の交通機関を公営せば、賃金を少くして市の収益金を得べく、若し収益を目的とせずして、実費を償ふ程度に賃金を定むるか、又は実費を市の公費にて弁じ、全然無料にて乗車し得ることとせば、市民は非常の便利を得ることとなるべし。

現時東京の交通機関は電車鉄道にして、其の営業は東京鉄道会社の独占する所となり、賃金値上げの為に市民との争ひを惹き起こし、目下頻りに市内電車市有論の唱へ居らるゝありて、我輩も無論其の賛成者なるが、若し東京市にて方針を一転し、市の交通機関として自動車を採用し、市区改正の成るに従ひ、適當の道路を選んで之れを運転し、前記の如く少額の貸金を徴して市民を乗車せしむるか、若くは全然無料にて市民を乗車せしむることとせば東京市の交通機関は非常に進歩すべく、其の結果現時の東京鉄道会社が競走に堪えずして疲弊するに至るやも知るべからざれども、そは優勝劣敗の自然状態なれば致し方無く、東京市に取りては多額の市費を投じて市区改正を為し、其の跡を電車の線路に占有せらるるに至るが如きこと無きを得べきなり、即ち我輩は、東京市が東京鉄道を買収するに用いんとする数千万円の金額を転用して乗り合い自動車の購入と其の運転の資金とに供すれば、一朝にして東京鉄道会社を圧倒し得べきを信じ、且つ同会社にして若し営業を持続する能はざるに至らば、特許条例の定むる所に據り、其の鉄軌及び營造物を無償にして市に引き取り、軌道及び不体裁なる電柱電線を除き去りて市街の美観を回復すべきことを想ふものなり、斯くすれば、現時の如く行幸啓に際し鳳輦が恐多くも中央の軌道を避けさせ給ひて、道路の傍を御通輦あらせらるる等の御不便無きに至るべきなり。

欧州の都府には、目下盛んに乗り合ひ自動車の交通機関として採用せらるるあり、巴里には三十六人乗り、四十人乗りを合はせたる乗り合ひ自動車の数一千両以上あり、倫敦にも二千両程あり、其の個人用の二人乗り、若しくは四人乗り自動車は両市とも数万両の多きに達し居りて、併も其の構造の新式なるものは、危険の予防十分なる上、臭気及び運転の際に音響を發する等の事無しと言へば、我輩は東京市が電車市有問題よりも先づ乗り合ひ自動車市営の方に力を尽し、実地の調査を開始せんことを望むものなり、是れ実に市の美観、及び市民の便利の爲めに最大必要の事なればなり。>

明治39年11月23日（報知）

●一事一言（筆者注、コラム欄）

〈二十世紀の交通機関は將さに漸く自動車の時代ならんとしつゝあるが、此流行否需要が我国に実現さるるには未だ渺からぬ時日を経ることであろう、然るに大隈伯は卒先して此風習を輸入せんとして目下自用自動車を注文中である、愈々着荷したれば、之を以て東京の満市街は愚か、汽車に因らず近県迄も旅行が出来るとて、悦んで居られるさうである〉

明治39年11月25日（万朝）；（報知・都・東朝）

●三銭均一乗合自動車開業されんとす（発起人渡辺熊之進氏の談）

〈電車市有問題など八釜しき議論頻りなる此頃珍らしき思ひ付たる乗合自動車の計画は渡辺熊之進氏外内外人十数名の名儀にて去十七日其筋に出願の運びとなり遠からず許可の指令ある筈なりと云へば電車以上に怪物たる自動車の不恰好にて然も輕捷なる運転を市中に見る事も近き事なる可く今発起人たる渡辺氏に質して知り得たる乗合自動車営業の方法を記す可し、同会社は資本金廿五万円是にて一台一万四千円の自動車十七台を購ひ是を十分間毎に発車し一回の乗車賃を三銭均一（通行税はなく）とし線路は何処でも乗れ何処でも降りられる様に午前七時より午後七時まで営業する予定なり自動車の大きさは幅七尺高さ十一尺半と言ふ變に細長く背の高さは二階造りなるが爲めに是に階下十六人二階に十六人プラットフォームに六人都合三十八人を規定人員とし三十六馬力を備へて随分快速力を出す事も得れども其筋などにしても二階にて快速力は危険なりなど心配さるる上運転の経験も多からぬ事なれば初の内は先づ一時間六哩位にて馴れるに従つて規定の八哩迄になさん予定なり、目下の処にて線路の予定せる処は（一）新橋を起点とし農商務省の前に出で築地本願寺明石町新湊町を経高橋を経靈岸島箱崎町新大橋傍より浜町に出で浅草美倉橋東松下町町より錦町九段に出で茲より左折して内濠を大手町に出で凱旋道路を南へ日比谷公園北側を通り愛宕下町に出で新橋に帰着（此間九哩余にて一時間半の予定）（二）は美倉橋より衛生試験所前市村座前を通り旅籠町に出で湯島天神下を上野に出で下谷山伏町より浅草公園に達す（三）は上野より分岐し池端七軒町八重垣町より射的場の坂を上り大学傍に出で本郷通りを四丁目迄と本郷四丁目より王子に至る線となり当分は先是丈とし市区改正の出来るに従ひ電車の線路なくして道路幅の広き処は何処迄も延長する考案にて既に注文せる自動車の内一台丈は伊予丸にて来廿八日到着の筈なれば直に試運転を爲し其筋の許可を待つて直に開業し追々車両の

到着を待って運転の回数を増加する筈なりと云ふ三錢均一と言ひ通行税はなしと言ひ乗降とも自由自在なる上は少しも早く此計画の実現されて市民の利便の増されん事望しき限りなり

明治39年11月27日（読売）

●自動車の取締法

〈東京人は其初に於いて新事物を歓迎し、之を適当に賞揚し、之を試みて少しく意の如くならざるや、即ち之を焼打するも辞せざらんとす。電車の如きも、市民が初より其取締に注意し、制限に配慮し、相当の方法を講じたらんには、焼打者を出さずして、公衆の便宜を計らしむることを得たりしならんに、其初に於いて不注意、不用心なりしが為め、会社の横暴を助長し、遂に得て之を制すべからざるに至らしむ。而して東京市民は、今やまた不用意に自動車を歓迎し、何等の取締法なしに之を営業せしめんとし、其最大なる公衆妨害物たるを感知せざるものの如し。

聞く所によれば、二三の市民は、自動車を以て、赤馬車の如き公衆便乗の業を開かんとし、已に内務省に出願したりと言ふ。是れ一個の事業として有利なものなるべければ、我輩は其企業者を尤むべき理由を有せず。然れども我輩は若し不用意に之を許可するに於いては、内務大臣は容易ならざる過失に陥るものなるを信ず。是れ欧米の都府に於いて、自動車が如何に公衆の一部を利せんが為め、多数の安全を妨害しつつあるかを知る者の、容易に了解し得べき所なりとす。我輩は固より之を許可する勿れとは言はず。我輩は相当なる制限と、周当なる取締とによりて許可せよと言ふなり。

欧米に於いても、公衆及び政府は、初より此営業に経験なきが為め、其新奇と快速とに心酔し、漫に之を歓迎し、其得失を研究するの暇なき間に、卒然として自動車の数を増加したるが為、其弊を覚る頃は、已に国会の力も、以て之を制する能はざるに至れり。我国は幸に欧米先進国の苦き経験を聞知す。宜しく今に及びて、其取締法を制定して而して後、其営業及び駆馳を許るさざる可らず。試みに東京に於いて、其生すべき悪結果を数へんか。第一に、人道と、車道との区別なき、東京市街を歩行する者は、戦々競々として意外の辺より、文明の怪物が突進し来るを警戒せざるべからずして、其殺傷する所は、日々数十を以て数へられん。是軌道あり、一定の方向に走る電車にすら殺傷せらるる市民に取りて絶大の危険と言はざる可らず。第二東京の道路は欧米の道路の如く、アスファルト若くは木道なるものなく、最良の道路も、碎石道に止まり、今日に於いてすら雨日は泥寧脚に及び、晴日には黄塵堆を為さんとす、若し此の如き道路に自動車の駆馳するを許さんか、晴日には黄塵天を衝き、雨日には車輪より飛揚する泥土は行人の衣服を汚了せんとす。第三、営業自動車は、経済上の算数によりて、電気を動力とするを不利とする為、勢、石油若くはアセチリン瓦斯を動力するならん。然らば其駆馳の度ごとに発する臭気は、市民の得て堪ゆる所にあらざらん。現に欧米に於いて自動車が臭気を発散する場合には、其後を走る馬すらも、面を背けて走らんとするほどなりとす。然るに我国は人道車道の区別なきがため、欧米の馬匹の堪ゆる能はざる所を、人類に堪へしめんとするに至らん。英国の一議員タイムスに投書して曰く、王宮前の草花が近来頻りに枯死するものは、皆な主として自動車の発する臭気の為めな

り、其草木に害ある此の如し、人類に有害なりや推知すべしと。我輩は数日前諸新聞に於いて、日本鉄道の煤煙の爲め、上野以東の樹木の枯死するもの非常に多きを報道せらる、況んや之よりも有害なる瓦斯を行人の鼻頭に発散せしむるに至りては、何ぞ堪ゆべけん。瓦斯の鼻中より人身に入るや、幾分の血液を死滅せしむとは、人身生理の一端を学びたる者の知悉する所なりとす。此外に欧米に於いては、自動車を所有する者が、公園を我物顔に馳走して、公衆の快樂を殺滅するの弊ありと雖とも、我国に於いては、暫時此種のこと少なからざるべきを以て之を数へざるも、以上の三弊は、以て十分に之を取締り、制限するに足るものなるを信ず。

然らば則ち如何なる取締法を設けんかと言ふに、第一、自動車の動力は、電氣を用ゆべきこと。第二、人道車道の別ある市街の外、駆馳すべからざること。第三、其速力は一時間十マイルを超ゆべからざることと規定するを要す。而して第三の規定を実行せんがためには、巡査をして短銃を帯びしむるの要あらんか。欧米に於ては速力の制限あるに係ず、往々巡査の脚力の自動車に追及する能はざるを欺きて、制限以上の速力を出だす者、瀕々として是あるがため、最終の制裁として短銃を以て停止を命ずるの規定あり。是れ過嚴なるが如くなれども、公衆の危害を防ぐに於て、已むべからざるの処分なりと言はざるべからず。

自動車の弊此の如し。欧米に於ては自動車の利を見て、弊を見ず、之をして漫然として一大勢力たらしめたるを見て、議者蛇子を養ふて巨蛇たらしめ、遂には之を制する能はざるに至りたるに比喩するもの、良に故あるなり。思ふに東京市民にして、今日其弊を看過して、不用意に許可せしめんには、他日其弊に達するの後、憤慨、扼腕するも及ばず、遂に焼打を以て其鬱憤を漏らすものあるに至らんこと、照々として明かなり。我輩は内務大臣が深思熟慮して、其許否を定めんことを望み、而して市民が今少く此問題に向つて注目せんことを望む。>

明治39年11月27日（時事）；（読売・東日）

●自動車取締規則制定

<従来警視庁管内に於ては石油及び瓦斯を動力とせる自動車の營業を爲すものなかりし爲め自然同取締規則をも発布せざりしが昨今統々自動車營業の出願あるにぞ今度同車に対する車掌運転手取締規則を始め速力其他運転上に関し該取締規則を制定することに内定し昨今岡田第二部長主任となり取急ぎ種々取調中なりとの事>

明治39年11月28日（東朝）

●乗合自動車

<大阪、奈良、静岡、丸亀は既に其營業を開始し其他全国を通じ之が出願計画中のもの廿余箇所に及ぶと言ふ豊橋市にても遠藤長三郎、久野笹吉、平松市蔵等の諸氏に因りて計画せられ株主募集中なり>

明治39年11月28日（東朝）

●自動車会社の新設に就て

<東京市中に三銭均一の乗合自動車を交通せしめんとの計画者は二三に止まらず既に出願の手

続を履みしものの中にて今回五百万円を資金として起れるもの発起人は

園田実徳、丸山名政、加藤政之助、村松山寿、福島甲子三、小沢政許、関幸太郎、渋谷正吉、北村英一郎、高島周造、小見正孝、坂口平兵衛、植村伝助

の諸氏の外伊国自動車会社代表者ド、カタース男爵にて車台は男爵の代表せる仏国自動車会社が一切供給し取敢ず四十人乗一時間二十哩（最大速度八十哩）の速力を有するもの二百台は来月十二日神奈川丸にて横浜に到着する筈に付二十日ごろ各新聞記者を招待して先づ横浜より東京に対つて其試運転を挙行して批評を請ふと言ふ自動車はレールを要せざる事とて之が許可を受くるに何等の面倒なく警視庁及び警察署の認可を受ければ足れりとの事なれど自動車は危険なりとの世評もある折柄とて警視庁員にも試乗を乞ふ筈なりと

明治39年11月28日（万朝）

●自動車の京浜計画

〈曩に市内に乗合自動車営業を出願したる日本自動車会社（資本金三百万円）の京浜間に延長し京浜電鉄と競走せん目的にて廿四日附出願せり乗車賃は一哩二銭也〉

明治39年11月29日（時事）；（万朝・やまと・横浜）

●自動車営業問題、古賀警保局長談

〈乗合自動車営業の出願に対する許可に付き古賀警保局長の語る所によれば自動車営業取締規則は目下警視庁に於て起草中なるが予一個の意見としては今の日本の街路は誠に不備不整理の域を脱せず一定の軌道に依る電車に於てすら殺傷事件を見ること頗る多くして其危険予防に腐心しつゝある始末なれば若しも普通取締法の下に許可せんには電車に幾層倍の事故を発生するならん故に之を許すも第一現今軌道の存する道路には許可せず第二道路の幅員に制限を置き或る程度以上の幅員を有する場所にあらざれば許可し難く第三速力に最も嚴重なる制限を附するにあらざれば許可し難しと思ふなり左れば是等の究屈なる制限の下にも尚ほ営業せんとするものあらば無論許可して差支なからんが右の如き制限内に於て自動車営業に適したる場合果して多きや如何蓋し之を計画するものありとも少くとも市内に於ては事業不可能に終るならんかと云々〉

明治39年11月29日（横浜）

●三銭均一乗合自動車出願

〈当市に於ける交通機関は目下不完全なる跛足的電車の僅かに神奈川より西の橋に至る間を往復するに過ぎずして同線路に沿へる市民の外多数の市民は何れも市内交通機関の不備を嘆じつゝあり殊に海外より渡来せる外人の如きは一等国の玄関に於ける此の欠点に驚きつゝある現況なるが今回当市内外人数十名の発企にて横浜自動車株式会社なるもの設立せられ二十六日総代小林氏より本県庁に出願せり今其線路を記さんに

▲第一線 は横浜停車場に起り本町通りを一貫し郵便局前を税関前に出で夫より海岸通りグランドホテルを廻りて前田橋に出で本町通りを経て境町太田町を通過し弁天橋を渡りて横浜停車場に帰着す

- ▲第二線 は平沼停車場より横浜停車場に至り大江橋を柳橋に出で松影町通りを吉田橋に港町海岸を過ぎて大江橋に戻る一線と他の一線は平沼より軽井沢に至り浅間町を経て神奈川ステーション前より横浜停車場に至る一週線
- ▲第三線 吉田橋を起点とし都橋を渡り野毛町三丁目より日之出町に通じ太田赤門を往復し初音町、末吉町より長島町、久方町、蓬萊町を過ぎ豊国橋を渡り太田町にて第一線に合す
- ▲第四線 柳橋より四之橋に出で元町を通過し谷渡橋を渡り堀割川に沿ひて前田橋百十一番角百六十三番角を通過し公園前に達す他支線は百六十三番より左右に四之橋加賀町に至り第一線に連続す
- ▲第五線 谷戸橋を起点とし山手通りを通過本牧海岸を一週し久良岐橋を渡り長島町に至り第三線に接続す

る諸線にて殆んど市内の要部を通過する計画なり而して車体は仏国巴里オートム、ビル会社製造に係る最新式のもの二十五両を以てし従来の馬車電車の如く動揺を感じず風雨の天候にも何等障害なく迅速に進行し進展緩急毫も危険の憂なく之に加ふるに賃銭は三銭均一にして通行税を要せずと言へば愈々開通の暁きには市内交通上に多大の便利を与ふる事なるべし因みに同社にては近々実地試験をなし公衆をも試乗せしむべしと云ふ

(写真一4) 明治39年12月1日付時事「東京自動車製作所」広告

1906年12月1日 (卯巳)

自動車

東京自動車製作所

保送改修
管線輸入
電線採取
時計修理

名器
石城
止油

店販販約
市一町本
店砲銃丸
七十町月
店商羽

(写真一3) 明治39年12月1日付やまと

○危険なる東京市、自動車営業開始の暁は取締を厳にせよ



明治39年11月30日（読売）

●いろは便（筆者注、コラム欄）

〈我輩が自動車取締法制定の必要を論じたる後、数日を出でざるに、自動車は已に三条公の馬車を驚かして、人馬を傷け候。自動車商人が、如何に勝手の理屈を述べ立つるとも、嚴重なる取締法を制定して、文明の怪物が人馬を襲撃するを防御せざるべからず候〉

明治39年12月2日（読売）

●自動車許否如何

〈乗合自動車会社の出願に対し或筋より聞く所に依れば此際自動車の如き最も漸新なる機械を利用することは甚だ喜ばしきことなるも我が東京又は横浜の如き狭隘にして不統一なる市街に於て之を許可するには少くも其線路と速力とを制限する必要あり而して其制限の或は遂に其運転区域を没却するに至らんことを恐ると言ふにある由〉

明治39年12月4日（読売）

●農村と自動車

〈乗合馬車又は電車の代用機関として自動車を使用することの便利あり利益あることは利に敏き都人の早くも着眼せし所と見えて、東京横浜其の他に於いては近頃乗合自動車会社の設立許可を願ひ出でしもの既に二三に及べりと噂なるが、我輩の見る所に據れば都会よりも寧ろ農村の交通機関として之を利用する方、弊害は少くして利益は却て多かるべしと信ず。

人口稠密にして往来の頻繁なる都会に於いて盛に自動車を運転することの種々の弊害を生ずべきことは、本紙の既に論説したる処なれば、今重ねて之を説かざれども、凡そ是等の弊害は農村の交通機関として之を利用する場合に於て、或は軽減せられ、或は除去せらるべし、自動車の利用が都会よりも寧ろ農村の交通機関として、弊害少かるべしと言ふ所以也。

加ふるに都会に於ては既に電車といへる交通機関ありて、たとひ市民は其の経営の宜しき得ざるが為め多少の不便は感じつゝありとするも、兎も角、これが為めに多大の便益を享けつつあるに相違なし、しかるに他方の農村に至っては、電車は勿論、蒸気鉄道の建設さへ未だ行はれず、軽便なる交通機関として自動車を利用すべしとならば、寧ろ之を農村に於てするを以て利益多しとなすべし。一個の営利事業として利益多きや否やは兎も角もとして、少くとも其の必要多きは争ふべからざるの事実なり。

固より農村に於ける自動車の利用は、客車としては非らずして貨車としてなり、旅客運送の用に供するに非らずして貨物運輸の用に供せんとする也。

鉄道より遠き農村にして、しかも鉄道を布設する程の交通あらざる場所柄に於ては、其の農村と鉄道とを連結する交通機関として自動車を利用すること恐らく策の得たるものならん、我国の農村には只だ交通機関の備はらざるが為めに、開くべき土地も開けず、生ずべき物産も生ぜず、徒らに其の不振の状態を持続するが多し。若し軽便なる自動車の利用によりて是等農村の為め交通運輸の途を開き得るものとせば地方産業の振興の為め少からざるの利益あるべし。

其の経営に至っては、之を公共団体の事業とも為し得べく、又営利会社の事業とも為し得べく、土地の事情によりて必ずしも一定し難からんが、組合事業と為すも亦頗る妙ならん。各農村に於て産業組合を設くることの利益あり必要あるは、今更言ふを待たざれども、殊に自動車を以て農村の運輸機関と為すには、その農村の人々が相集りて組合を組織し、其の組合を力にて経営すること恐らくは便利多かるべし。

自動車を農村の運輸機関として利用することは外国に其の例あることにて、例へば英国ヨーク州のブランズビー村といへるは人口三百余の一農村なるが、其の村民の組織に成れる農業組合は、既に一昨年九月北東鉄道会社と一定の契約を結び、会社をして、トラートンと言へる停車場よりブランズビー村間をば自動車にて貨物の運送を為さしむることと為せし由、然るに鉄道は運搬貨物の増加の爲めに利益し、農村は貨物交易の便利の爲めに利益し、従つて其の成績蹟甚だ宣しく、一昨年末は一ヶ月八十九噸の運送額に止まりしものが昨年は二百八十五噸に上りたりといへり。猶この外、西部鉄道会社もウオーセスタア州のテム村なる農業組合と契約して、自動車の運輸を開始したが、其の成績も亦た頗る有望なりと言へり。

荷車又は荷馬車に代ふるに自動車を以てすることの便利なるは疑なけれども、之を実地に利用するに至りては自ら費用の問題起らざるを得ざるが故に之を我国の各地に実行することは因より望むべからざんも、適當の場所を選び適當の方法を講じて之が利用を企つる時は、農村に於ける交通の不便を除去する上に少からざるの利益あらんか。

自動車の利用漸く行はれんとするの徴あるが故に、茲に一言して地方人の注意と研究とを促し置く。(河上生)

明治39年12月5日(読売);(時事)

●自動車の取締(安楽総監談)

〈営業自動車に関しては既に取締規則を起草し目下審理添削を施しつゝあり能ふ限り速かに発布実施する心算なるが右取締規則は速力、路幅、構造及び従業員の資格の四点到に制限を設けたるものにて、速力は電車同様八哩以下に、路幅は四間五間六間の中未だ何れとも決せざるも四間道路にては危害予防に困難なれば少くとも五間以上に制限する必要があるべし、尚ほ従業員に就ても操車技術に相當の練習を為さしむる必要あり車体の構造も乗客と貨物とに依つて必要なる設備を規定せざる可らずと信ず殊に目下貨物輸送の唯一機関たる荷馬車は都市交通の上に決して感心せざるものにして若し之に代ふるに自動車を以てするを得ば甚だ結構なれば能ふ限り其目的に背かざらんと欲す而して取締勵行方法に就ては目下研究中なるが貴社の主張する如く警察に短銃を携帯せしめて非常停車を命ずる如き、方法として甚だ佳ならざるにあらざ余も私かに同様の考を有したる事あるも之を実際に行ふに就ては其濫用の点迄も考量せざる可らざるを以て目下研究中なり〉

明治39年12月6日(読売)

●自動車取締法に付て、千葉秀浦(投書)

〈去る廿七日貴紙は「自動車取締法」なる論文を掲げられたるより、余は余の友人たるド、カ

タース男爵（仏国自動車会社代表者）に右論文に関して意見を求めたり、男の語る処若干なりとも、世の参考となるべしと信ずればなり、男曰く

『欧米当局者が自動車の利害得失を研究せずして、その新奇に酔ひ、漫然これを許可せりとは非なり、英国及び伯林等は三ヶ年以前より乗合自動車を使用し居るに係らず、巴里が一個の巴里自動車会社に巴里交通機関として特権を許し、同社が乗合馬車に代ふるに、自動車を用ふるに至れるは本年五月の事にして、巴里警察は各都市に付て十分の調査を為したるものなり、又東京市街がアスファルド道路若しくは木道ならぬは自動車に取り有利なりそは土道は滑行を妨ぐが故に、アスファルド道、石道は自動車を急に止めんとするも、尚ほ五フヒトを走るに係らず、土道は直ちに制動自在なればなり、而かも土道にありては泥土を行人に投ぐと言ふも非なり、車輪のゴムは自転車のその如き構造にあらず、自用自動車は空輪なるも、乗合自動車々輪は中空的にあらずして、其幅狭きまま塵をあぐる事なし、自動車に用ふるガソリン油は悪臭を放たざる迄に進歩せり、悪臭を放ちたるは四ヶ年以前の事なり、百論一実験に若かず、希くば来月中旬、余の乗合自動車を以て実験せられて、然る後ち、世の評論せられん事を。』

明治39年12月8日（報知）；（都・東日・東朝・国民）

●乗合自動車の設備（八哩の主力は危険にあらず）

〈乗合自動車を出願せる四十人乗の自動車十二日横浜到来の筈にて京浜各新聞記者を聘して一日の試乗を請ひ終って各社に其記者を送り届けると言ふ都合なるが自動車危険云々につき巴里自動車会社日本代理店主任カータス男爵の談に危険と言ふは現に東京市中に使用しつつある二三人乗の夫にて乗合自動車は決して危険に非ず警視庁に其速度を一時間拾哩と規定したる様なれど欧米各国は八哩と定め現に東京にても八哩以下にて駆る筈故危険の憂はなし^{どいつ}独逸皇帝は○に伯林市外のポッタに微行の上交通機関としては自動車を以て最優等と認と宣ひし程なり欧米の大市街は何もアスパルト若くは石道故自動車で急に停めるには少くとも五呎手前にてなし旋て五呎を進んで中止する事となり居れど東京の市街は全然砂地ゆえ斯る憂はなし欧州各国は当時自動車の最も流行する時代にて自動車は九段坂の如き本郷老岐坂の如き富坂の如きは些さかの障害なく登るもの故、仏国の如きエキセパンの温泉場の如き熾に使用し居れり這般五百万円を資本にて設立する同会社は全く来春の博覧会を目的にしたるものにて当時列国より来る外客を上野方面に運ぶもの只だ電車と人車あるのみ到底十分の満足を与ふる能はず斯る際に於て戦捷国は必らず先づ車掌及び運転手養成所を設置する筈なり素より自動車の鉄骨は道路の幅に応じて製作す可きものなれど今急に其を拵へんとて到底来春には間に合はざるより四十人乗にて婦人客を重に下に男子客を階上に収容し日和の晴雨によって両蔽を開閉する便となり至極爽快なるものなりと〉

明治39年12月9日（東朝）

●大隈伯と自動車

〈大隈伯は馬車を廃し米國より購入せる自動車を使用することとなり昨日邸内にて試乗し又早稲田大学にて講演すべきヘンリー、ジョージ氏の出迎ひとして右の自動車を帝国ホテルに遣はし

たり>

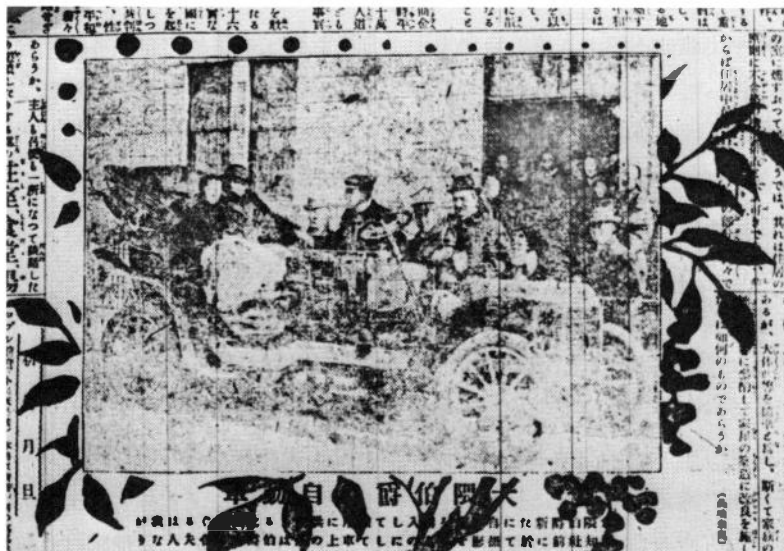
明治39年12月12日（東日）；（読売）

●大隈伯と自動車

くわが国に於て始めて自動車買入試乗を為せるは大隈伯にして伯は試乗して好成績ありしと伯の試用されたる自動車は同伯が買入れの約ある自動車に非ずしてホンの試験用にして伯の注文の分は昨今仏国にて製造中に過般試乗のものより数等上等のものにて其の価はフレームの構造次第にて二千元位のものもあり又日本自動車株式会社は七派に分かれ居りしも伯爵の尽力にてすべて合同する筈にて加藤政之助、村松山寿、関幸太郎の三氏は例のカーターズ男爵と共に再昨日警視總監を訪ひ岡田第二部長の試乗を請ひ技手をして奈何なる場合に於ても突然進行停止を得せしむるの実例を示したるが昨十一日は帝国ホテルに於て同会社の相談会を開く筈なり因に現に自動車を使用して居るは極めて稀なるが岩崎男爵も近々乗用自動車を買入れて馬車、人力車を廃する由なり>

（写真一五） 明治39年12月9日付報知、「大隈伯爵の自動車」

大隈伯爵新たに自動車を購入して乗用に供せらる此に掲ぐるは我が報知社前に於て撮影せしものにして車上の人は伯爵共に令夫人なり（筆者注；大柄な外国人も写っていることに注意）



明治39年12月13日（都）；（万朝）

●自動車会社の合同

く自動車会社出願六派（三井派、波沢派、路田派、大石派、園田派外一派）の各委員は昨日午後二時より帝国ホテルに会合し合同に関する協議を凝せり出席者は三十余名にして協議の末各派無条件にて合同するに決し創立委員として各派より三十名の委員を選挙し今後の方針会社設立等に関する全権を委任し当分事務所を帝国ホテル内に置き事務費は発起人より二十円宛醸出して宛つることに決し遅くも本年中には会社設立の準備を為す筈なり創立委員の重な氏名は

加藤政之助，元田肇，渡辺熊之進，皆川四郎，稲茂登三郎，大石熊吉，関幸太郎，カッターズ男（仏国人）

明治39年12月17日（都）

●自動車会社創立準備

〈六派合同自動車会社創立準備委員会は名称を日本自動車会社とし資本金額を一千万円とすることを決定し創立常務委員として

加藤政之助 村松 山寿 関 幸太郎 横山 一平 森 秀次 菊地 武徳
堀越恭太郎 渡辺熊之進 武和 三郎 皆川 四郎

外三名を又会計主任に岡本喜七氏を相談役に原信謹氏を推選したり〉

明治39年12月17日（都）

●製油運般自動車の出願

〈南北石油会社は今回市内販売の製油自動車使用の許可を警視庁に願ひ出でたり〉

明治39年12月18日（東朝）；（万朝）

●自動車営業に就きて

〈古賀警保局長の談話によれば是迄市内の電車は毎月百二十乃至百三十の事故と二三の死者を出せしも先月は事故七十に減じ死者皆無となり本月も亦事故尠し且当局の取締の嚴重なると会社の注意深きを加へたるに依る此割合を以てすれば追々電車事故は半数に減じ更に明年一月より採

（写真一六） 明治39年12月18日付時事，漫画「自動車許可の暁」



用する救助網が好成績を挙げなば殺傷事故は皆無とも為る可し然るに今や又大規模なる自動車会社の創立ある模様なるが我東京市は此上更にかゝる交通機関を要するや否や又我国の如き人道街道の区別なき街路に於て自動車の頻繁なる通行は危険ならざるや否や余は之を一問題と視る併し当局は決して自動車営業を許可せざる方針にあらず唯甚だしく公衆の危害、交通の妨害とならざる範囲に於て其営業を許可する筈故取締上或は自動車の通行する街路を指定するに至るべきか

明治39年12月19日（万朝）

●自動車愈よ来る

〈一千万円の株式会社を起して自働車を市中交通機関の一とせんと言ふ計画の着々其歩を進めつつあることは既に世の知る所なるが元我国駐留白耳義公使なりシダスタン男の親友なる仏国巴里自働車会社重役カタース男と言ふ人ダスタン男より戦後の我国情を聞き大に自動車を輸出して我国に其流行を作らんとて十月下旬同会社の代表者として巴里を出発し本月初旬着京せられたり、既に男と相前後して着荷したる四五人乗用の普通自働車三台の外に更に四十人乗の交通機関用自働車一台去る十六日神奈川丸にて着荷したれば本日午前先づ四五人乗用のものにて市中を乗廻し瓦斯の悪臭、車輪の音響、進行の危険等果して世人の憂慮するが如きものありや否やも経験し四十人乗用のものは来廿八日横浜を出発し東京に來り更に市中を乗廻して試験する筈なりとのことなるが普通のは車輪が空気入の護謨輪なるより多少音響を發すれども四十人乗のものは車輪小にして加ふるに真より護謨にて空気入ならざれば音響人の想像する如く大ならざるのみならず且つ九段の如き急なる坂にても自由に進行を中止し得る由なり殊に我国の道路は巴里の如く大理石等にて結構善美を尽せるものならず土砂にて作れる頗る不完全なものなれば中止することは頗る容易なるべしと言ふ、元来自働車を危険なりと言ふは其使用法の実際的なものと遊戯的なものとを混同せる甚しき謬見にして欧州にても所謂ハイカラ連が昨日の如き好晴には輕装し自働車を駆って競走するが常なるより斯る場合には間々危険は伴へども前記の四十人乗は此処三年来種々改良を加へ目下殆ど遺憾なきに近きものとなりたれば我国も亦欧米の如く其速力を一時間八哩と言ふに規定しなばさて不安もなかるべし一日普通に自働車は優に五十哩を疾走し得て之に要するガスリン油は僅かに二十八錢に過ぎず馬車等に比して甚だ廉に過ぐと言ひて可ならんか、巴里の官憲にても六ヶ月前に於て既に自働車会社の設立を許可したりとのことたるが我警視庁及び内務省に於ても篤と本日及び廿八日の試乗に徴して許否を決するなるべし〉

明治39年12月22日（万朝）

●自動車許可の方針

〈自動車株式会社より市内交通運輸業出題の件に関し警視庁及び東京府庁は夫々審議中なるが確聞する処に據れば当局者は之を許可する事に略ぼ内決せりといふ、尤も之を許可すると共に一方に自動車取締規則を制定發布する方針にて例令ば電鉄軌道の在る街路、幅員十間以下の街路に乗合自動車の使用を禁じ且つ乗合車も定員を十名以下位に制限し四十人、五十人などといふ大車両をば禁ずる由なれば会社は許可せらるるも實際収益を見ん事は覚束なかるべしといふ〉

明治39年12月22日（時事）

●自動車の運転

〈此程来所謂六派合同して日本自動車株式会社創立計画中なる一方に仏国自動車会社支配人ジョージカーターズ氏は技師エムエルエーフルニエ氏と共に来朝して目下帝国ホテルに滞在し警視庁員他を同乗せしめ頻に市中を運転して自動車の効能及び運転の危険皆無なることを説明しつつあり来る廿八日には既に到着せる乗客自動車の試運転をなし来月末頃帰国する筈なりと言ふ〉

明治39年12月22日（香川）

●自動車利用談

〈本邦に自動車輸入の目的を以て仏国より渡来し目下東京帝国ホテルに滞在中なるジョージカーターズ氏は温厚なる壮年紳士なるが善く英語を談ず自動車に就き最も熱心に語りて曰く今や欧米諸国に於ても馬車の時代は既に過ぎ去りて自動車の時代となりぬ君若し試みに倫敦若しくは巴里の街頭に立つこと数分時ならば蓋し思ひ半に過ぎん▲今日の日本は二十前の日本にあらず事々物々皆驚くべき進歩を示せる間に彼の旧式の馬車は愚か人力車をも依然使用し居るは抑も如何なる仔細にや殆ど了解に苦しむなり今更ならねど時是金の世の中には時間の経済といふ事を考へざるべからず予は早稲田の大隈邸（伯は予より自動車を買入れたり）を訪ふに人力車にては四十五分を費しぬ而も自動車に依れば僅に十分を過ぎず是にて其の便不便は明瞭ならん世人は動もすれば自動車の危険を恐るけれども自動車は何時如何なる場合にて停止する事自在なるが上に汽車電車の如く一直線に進行するものに非ず右に左に迂回するとことも亦自在なれば彼に比して危険尠なきは予の信じて疑はざる所なり欧米諸国は道路に石を敷詰めたる場所多ければ自動車の進行に多少の不便を感じれども日本の如く土と小石とを以て成りたる比較的柔らかき道路は自動車の進行に最も便利ならんと思はる▲個人用と交通用 個人用としては価の稍貴きに躊躇する人もあらんが高価の馬車を購ひ常に数頭の馬を養ひ且馬丁を雇ふの費用を算せば果して幾何の差異あるべき増て交通機関の乗合自動車として之れを用ゐば彼の電車等に比して軽便なること言ふを待たざるべし電車は軌道を敷設せざるべからず架空線を架設せざるべからず而も自動車に至っては其等の設備を一切要せず一台四十人乗の車では何処如何なる方面にも勝手次第に走らすことを得るにあらずや乗合自動車は二階立にして上下に同数の人を載せ得べく巴里等にては雨天の節は二階に雨除を設くけれども倫敦等にては雨除を用ゐず乗客皆傘を翳して行くを例とす▲地方に必要 都会の地に自動車の必要なるは勿論なれども更に地方に於ても其の必要を認むべし例へば甲の小都会より乙の小都会まで十七八里を隔つとせんか人力車にては交通不便なり然りとて其間に鉄道を敷設せば収支償はざるの虞あり斯る場合にこそ自動車の必要を見る次第にて軽便鉄道以上の軽便鉄道とは誠に是なり又避暑地の如き或時季に限りて交通機関の必要を感じずる場所には是亦頗る必要にて不用の時季には他へ持行きて利用する事を得べし勿論日本の各地方にも彼の乗合馬車とか言ふもの無きにあらねど是に依て果して愉快なる旅行を試み得べきか聊か我田引水には似

たれども予は此目的に於ても自働車の利用を勧めんとするものなり云々

明治39年12月24日（報知）

●自動車会社の出願線路

〈曩に六派合同の上加藤政之助外五氏の名義を以て出願せる日本自動車会社の営業線路左の如し

一、芝区ハツ山下山品川停車場前を起点とし高輪町田町より三田札の辻に至り左折して三田通赤羽根橋を経芝公園より愛宕下町通に出で右折して土橋に至り日吉町○山町新着町中通を経て中の橋を渡り南鍛冶町捨物町呉服町中通を過ぎ西河岸橋に至り駿河町通より西中橋を過ぎ新石町より堅大工町を右折し鍛冶町通を左折し電車線に沿ひ須田橋に至り昌平橋を渡り松住町より明神下同扇町を過ぎ湯島天神に至り右折し電車線路に沿ひ三橋を渡り上野公園を通過して屏風坂を下り坂本通に出で千住大橋に達す

一、新橋停車場前を起点として蓬萊橋を渡り通信省及農商務省前を通過し采女橋に至り左折し河岸通を木挽町二丁目に至り祝橋を渡り左折して京橋警察署前に出右折して軽子橋を渡り左折して入船町通を経八丁堀中の橋を渡り本八丁堀五丁目に至り高橋を渡り湊町河口町を経て北新堀町篠崎町三丁目を過ぎ栄久橋を渡り蛸殻町三丁目浜町三丁目河岸を通過し新大橋を渡り深川区四元町にて一は右折して常盤町東元町富川町等々を経て扇橋附近に達し一は左折して八名川町安宅町本所区千歳町を経て本所元町に達す

一、上野公園を起点とし下谷区下車坂町通（旧馬車鉄道線路）を通過し浅草公園に至り右折し又左折して広小路を通過し馬道二丁目に至り分岐して左折するものは馬道を経て新吉原大門に達す直行するものは吾妻橋を渡り本所中の郷原庭町に達す

一、芝公園旧御成門外より分岐し愛宕下青松寺前を南佐久間町一丁目に至り新橋を渡り帝国議會前より日比谷公園の西側通を通過し桜田凱旋道路を入り和田倉門（他日は大手町新道路）を出で内堀に沿ふて九段坂を上り電車線に沿ふて招魂社角に至り右折し同社前を富士見町五丁目に至り土手に沿ふて牛込見附を出で神楽坂を上り牛込区肴町より矢来町天神町等を経て牛込楓町に至る

一、牛込区肴町にて分岐し山伏町を経て市ヶ谷柳町に至り右折し弁天町を経て早稲田町に達す

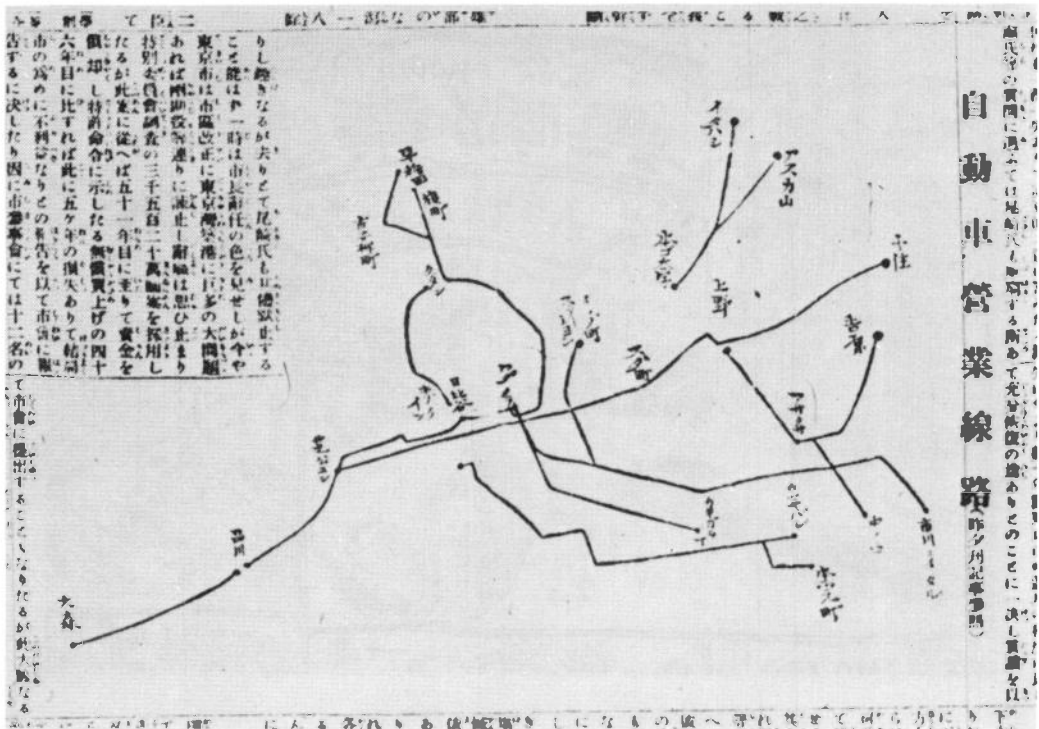
一、貴族院前を起点とし霞ヶ関を上り平河町麴町三丁目元園町上二番町を経て招魂社角に達す

一、神田区三崎町甲武鉄道停車場前を起点とし三崎町一丁目○楽町等を経て東明館前に至り右折し外堀線に沿ひ錦町三丁目角を左折し正則英語学校前を直行し美土代町三河町等を経て鍋町に於て大通を横ぎり松田町富山町を通過して富松町にて柳原河岸に出で電車線に沿ふて両国橋を渡り本所区柳生町一丁目にて左折し堅川通を経て市川町府県境界に達す

一、日本橋区蛸殻町三丁目土洲橋を起点とし人形町通を住吉町に至り左折し元大坂町を経親父橋○橋江戸橋を渡り四日市西河岸を経呉服橋を入りて和田倉門に達す

郡 部

(写真一) 明治39年12月24日付報知、「自動車営業路線」



- 一、芝区八ツ山品川停車場前を起点とし大森町を経て六郷橋に達す
- 一、本郷三丁目を起点とし帝国大学前を直行して本郷追分に至り分岐し一は飛鳥山に達し一は板橋に達す
- 一、東京より埼玉県熊谷及川越に至る
- 一、東京より横浜及千葉町に至る

明治39年12月24日 (都)

●運輸自働車の創立

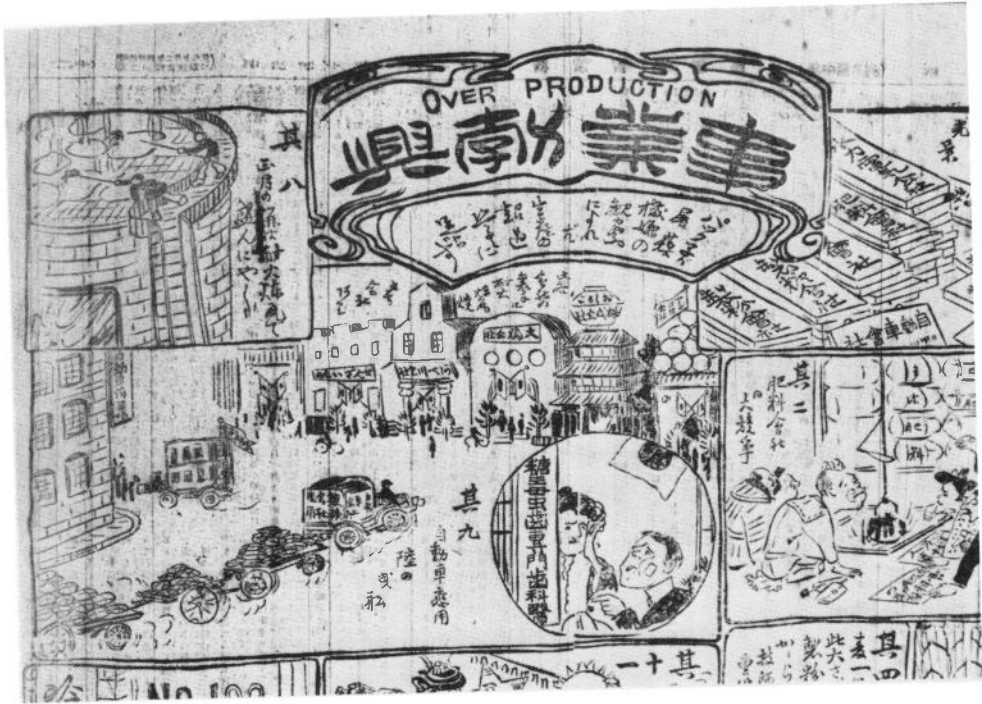
〈長森藤吉郎、徳久恒範、松尾寛三、渡辺享、原鉄店主、丸三店等の発起にて早川千吉郎、馬越恭平、朝吹英二、松方巖等諸氏の賛成を得て予て計画中ないし帝国運輸自働車株式会社は愈々五百万円の資本金にて創立する事となり此程其筋に願書を提出したるが同社の事業は独り東京のみならず京坂其他の重なる都市に於て営まるものなりと〉

明治39年12月26日 (都)；(報知・読売)

●自働車会社の試乗

〈来る廿九日に行ふ筈なりし同社の試乗は都合に依り来る一月八日に延期したるが当日は内務省警視庁の各高等官、貴衆両院及有力なる実業家、新聞記者等数千名を招待し盛なる試乗式を挙ぐる筈なり〉

(写真一八) 明治40年1月1日付横浜, 「事業勃興, 其九 自動車応用陸の曳船」



(写真一九) 明治40年1月3日付時事, 投書漫画「来年三月の上野三橋附近」



明治40年1月1日(時事); (万朝)

●自動車営業取締規則

〈過般来警視庁に於ては岡田第一部長主任となり種々取調中なりし自動車営業取締規則は最早脱稿の上庁議決定せる趣きにて近々発表するならんかといふ〉

明治40年1月4日（横浜）

●巴里新年と自動車（語る自動車輸入者カタース男談）

〈余は白耳義人なるも殆ど巴里にのみ生活し自動車に対して商売以外に特に興味を有し居れる者なるが巴里の新年は殆ど自動車の支配する所となれるを見て如何に社会の変化盛なるかを感じずんば非ず五六年前には自動車と言へば競走用のものとのみ認められありしに今日にては日本に似て特に新年を祝するの風ある巴里にては元日には大統領の官邸は自動車の陳列場たるの観あり而も一日賃借の自動車は元日に使用せんと思ふ者は数日以前に予約せざるべからず一日は二三十円位のものなりこは其馬力と粧飾とに依りて高下あり日本にては大晦日は多忙なるが巴里も同じ夜半十二時の鐘寺院に響くや来客は共に新歳を祝して三鞭酒杯しやんべんしゆを挙ぐ此は列国何れも然るが巴里は特に然り三時四時の頃乗合自動車は徹夜して交通の便に供せられつつあるが故に何人も四銭均一制の利便に浴して親族友人の宅より帰るなり各国帝王にして自動車を有せざるものなきは何人も知る如白耳義セオポルド殿下の如きは十数台の自動車を有し給へりまた本年大陸旅行をせらたる伊太利国母マルガレーテ殿下の自動車の如きは世界一と稱せらるゝものにて本年欧州各都を訪はれ乍ら一度も修繕するの必要なかりしはこれを供したる仏国自動車会社の誇りなり東京市は乗合自動車を交通機関とするに至る事なれば一九〇七年の正月と一九〇八年の正月とは交通機関の上のみならず市の面目の上にも相違あるべしと信ぜらる云々〉

明治40年1月4日（万朝）

●自動車会社の運動

〈主務官庁にては自動車運輸に関する各営業を許可すると共に嚴重なる取締規則を近々發布する筈なれば目下出願中なる七派連合の自動車会社及び同貨物運輸会社の発起人等は折角許可せらるゝも道路の制裁、車両の規定、速力の制限等ありては迎も会社成立の見込なしとて旧臘中より種々運動する処ありしも其効なき模様にて自動車取締規則は遅くも四五日中には愈よ發布の運びとなるべし〉

明治40年1月5日（読売）

●自動車取締規則内定

〈自動車取締規則は不日発表の運びに至るべく其内容は第一市内運転道路に関する制裁車両の規定乗客人員の制限車掌運転手取締上に関する件外数十項にして嚴重に取締を為す方法に規定しありと言ふ〉

明治40年1月7日（時事）

●乗合自働車の試乗

〈日本自働車株式会社にては予て注文の乗合自働車見本一台到着したるに付各新聞通信社員を招待し八日午後一時より日比谷公園附近に於て其試乗に供する由〉

明治40年1月8日(東日)

●日本自動車株式の披露

〈七日午後五時より湖月に開宴加藤政之助氏の挨拶に次ぎ大石熊吉氏の通訳にて男爵ジョージ、カーターズ氏が対欧州との演説を秩序的に試み自動車に就ては日本の方が適する旨の愛嬌を撒き何れは明八日日比谷公園附近の試乗に徴せられたしとのことにて仲々の盛況なりき〉

明治40年1月9日(東日); (読売・東朝)

●乗合自動車試乗

〈昨八日午後一時より日本自動車株式会社にて会社大株主、新聞記者等約五百名を日比谷公園に招待して乗合自動車を試乗せり同車は二階建にて定員は階下二十人、階上二十人外形も普通電車体より小にして両側窓硝子五枚、車体全横七呎、長十八呎全部を青色に塗り腰掛は滑皮にて張り体裁は略々普通電車に等しきものなるが前夜横浜より持ち来れる際までに階上準備の間に合はざりし為め階下のみとて案外みすばらしかりき偕て試乗は区域約一哩三分の二にして同公園運動場の周囲を是に当て巴黎自動車製造会社派遣員カーターズ男爵自ら技師を指揮して運転に従事したり乗り心地は大分好きも乗降口が一方なれば乗客には不便尠からずコーナーにて車体の動揺するは一種言ふべからざる不快を感ずること及び石油の臭気を感じること等は欠点として数へ得べきなれども動揺は速力を制限通り一時間八哩位にせば殆ど無くなるべく臭気は油の使ひ方に依り乗客に迷惑を懸くる気支なしとカーターズ男爵は語り尚車体の完全に組立られし上にて試運転をなし東京勤業博覧会開会と同時に市内の運転を開始する予定なりと言ふ〉

明治40年1月9日(万朝); (都・読売・報知)

●自動車会社創立

〈六派の合同せる日本自動車株式会社は資本金一千万円の株式組織にて加藤政之助、大石熊吉、カートルス男、横山一平、高島周造其他京浜の実業家十数名発起となり(一)自動車を以て枢要の都会又は都市の間近距離の交通機関と為すを営業の目的とし先づ第一着手として東京市内に斯業を開始するの計画なり(二)自動車の車台は最新式のものを使用し動力はガスリンを使用するを以て紅塵を飛ばし悪臭を放つが如き虞絶えてなく(三)第一回株金払込を以て車両二百台を購し内百五十台を東京市内に使用し残り五十台を其他各地方の交通及び予備車に使用し(四)第二回以下の払込金は営業の緩急を斟酌し其必要に応じて漸次車両を買入れ事業拡張の資に供する計算なり発起者は目下創立事務所を木挽町厚生館に設けしが其筋の許可あり次第、一般乗客の輸送を為す由、今会社創立事務所の発表せる営業収支計算及利益分配案を一覧するに左の如し

起 業 費

一金一千万円 総 資 本 額

内

金二百五十万円 第 一 払 込

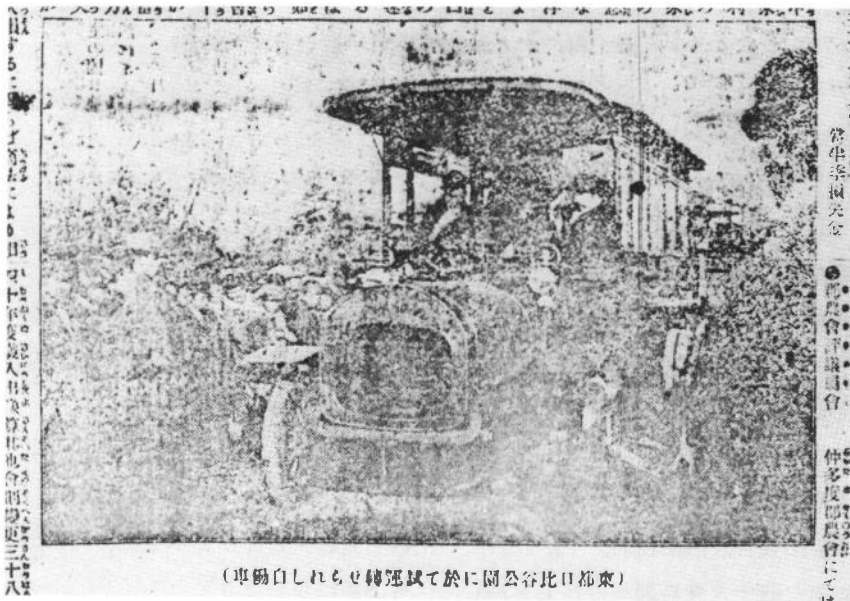
内訳

金二百二十四万円 自動車二百台買入代
 金八万円 土地買入代
 金五万円 建築費
 金十万円 運転資金
 収入予算

(写真-10) 明治40年1月9日付東朝, 「自動車試運転」



(写真-11) 明治40年2月3日付香川新報, 「東都日比谷公園に於て試運転せられし自動車」
 (筆者注, 東京の各紙には, なぜかこの写真が掲載されていない。)



(車輛白しれり轉強試て於に園公谷比日都東)

東京市内 一金三千二百四十円	{ 品川より本郷青山又は新宿より浅草若くは千住間の如く一回通過乗降六 十人一人賃銭平均四銭とすれば二円四十銭一台九回使用二十一円六十銭 百五十台分 { 片道平均四十人乗と見積り十哩を一区とし此間を四区に分ち每区十銭平 均二区乗客とすれば一人二十銭片道八回往復十六回（一台に付）十五台 往復の収入 { 此間を三区に分ち一区五銭平均六十人の乗客が一区半を乗するものとす れば一人七銭五厘一回四円五十銭往復九円一台二回往復の収入金十八円 三十台一日の収入
東京熊ヶ谷間 一金二百四十円	
東京横浜間 一金五百四十円	

但残五台は総予備車とす

金四千二十円 一日の総収入

金百四十六万七千三百円 一年の総収入

支出予算

一金一万六千五百円	重役十四人給
一金二千四百円	支配人給
一金千八百円	運転技師二人
一金三千六百元	課長三人一人月額百円
一金六千円	書記二十人一人月額二十五円
一金六万円	運転手二百人月額同上
一金三万六千円	車掌二百人給月額十五円

小計金十二万六千三百円

一金四十九万八千二百二十五円 百九十五台運転燃料一台一日七円の割

一金三万六千円 車台掃除其他雑費月額三十円

小計金五十三万四千二百二十五円

合計六十六万五千二百二十五円

明治40年1月9日（万朝）

●横浜の自働貨物車

〈代議士堀谷左治郎、海老塚徳三郎、脇沢金次郎及シー・ビー・アード、オー・ティー・ギロン、エル・スゾール等の発起にて貨物運搬用の自働車会社を組織し其筋へ出願したり、車両はカスリン油発動の大自働車にして差当り廿両を以て横浜市内を運転すといへり〉

明治40年1月9日（東朝）

●横浜乗合自動車の出願

〈横浜の中山豊吉、山田良助、平沼九兵衛外十数名発起人となり資本金百万円にて市内六間以上の道路に対し四十人乗自動車の営業を為したき旨出願に及びたり〉

明治40年 1月10日（横浜）

●市内自動車計画

〈輓近我国に於ける自動車の流行は延いて各都市に於ける会社営業を続出したるが当市の如きも旧臘小村彦助外内外人数十名の市内乗合自動車営業を出願せる以来臼井儀兵衛、木村豊次郎外六名より日本自動車株式会社を設立し市内乗合営業を出願するあり又徳光好文外数名より帝国自動車株式会社を設立して東京高輪南町より市内桜木町に至る間の営業を出願したるが更に今回堀谷左次郎外数名の内外人発起となり貨物運搬用の自動車会社を組織し数日前本県庁へ営業免許の出願を為したりと言ふ〉

明治40年 1月10日（都）

●自動車取締規則

〈已に脱稿し居れる警視庁の自動車取締規則は一昨日の試乗に於て新しき経験を加へたる事と尚一二の条項を訂正修補し近々発表せらるべしといふ〉

明治40年 1月11日（時事）

●自動車発起人の訪問

〈日本自動車株式会社発起人加藤政之助、福沢桃介両氏は該社設立許可の件に付き十日午後二時警視庁に出頭し陳述する所ありたり〉

明治40年 1月11日（東日）

●自動車の取締（論説）

〈交通機関の発達趨勢は、遂に乗合自動車をして遠からず開業せしめんとするに至りぬ、東京市に於ては既に自動車会社の設立発起を見たるものあり、又其の計画中に属するものあり、必ずや早晚乗合自動車の市内を縦横する者夥しきに達すべく、交通機関発達の見地より之を言へば、苟くも交通の利便を増進すべき機関は、其の開業の一日も速かならんことを希望せざるを得ず、殊に乗合自動車の如き新式なる軽便機関の輸入は、市民の当に大に歓迎すべき所なるを疑はずと雖も、乗合自動車が市内の交通上多大の利便を与うべきと同時に、其の人車の往来に及ぼす危険の随伴するものあるは、否認すべからざる事実なり、随ふて之が危害予防の方法を講ずること、亦現下市内の交通政策上喫緊なる要務に属す、聞くが如くんば警視庁に於ても既に自動車取締に関して立案せる所ありと言ふ、吾曹は未だ其の要項を知るの機会を有せざるも、現時の東京市及び其他の都市が、交通機関として果して乗合自動車を歓迎するの価値ありや否やの問題は、一に懸りて之が取締方法の寛嚴疎密如何に存すと謂はざる可らず、乗合自動車の利便なるは固より論なし、唯其の利便を得んが為に、市民は如何なる代価をも払ふて吝まざるの愚を為すべからざるのみ、外国に於ても亦其の続々増加しつつある自動車に対して一定の制限を設け、例えば其の速度制限に関する規定の如き、科料の制裁を附して之を励行しつつあり、而かも尚自動車に対する苦情の声種々の方面に起るを免れず、吾国の如き道路狹隘に於て人道車道の別を有せず、徒歩者も人車も、馬車も電車も、唯一條の狹街を往来するの現状に於いて、更に加ふるに乗合自動車を

以てせんには、之が制限取締に関する規定は、外国に比し更に層倍の厳密を加へざる可らざるや
 賸易きの理なり、東京市に於て既に然り、況や街路の状況之に及ばざるの都市に於てをや、現に
 夫の電気鉄道の如き、一定の軌道の上に、比較的幅広き街路を走る者に於てさへ、誤って殺傷者
 を生ずること稀なりとせざるが上に、更に乗合自動車の自由に縦横する者を以てせば、危害発生
 の傾向は自から一段の大を致さざる可らず、而して乗合自動車の専ら営業すべき地域は、自ら往
 来頻繁なる街路を主とするが故に、是等の街路は徒歩者、人車、馬車、荷車、電車、自動車の輻
 輳区と為り、危害発生の焼点たらざるを得ず、之に反して交通稀なる街路に在ては危険の傾向自
 から小なるべきに似たるも、是等は会社の営業区域として寧ろ度外せられざるを得ず、由是觀之、
 乗合自動車の開業は、一面に於ては交通上の安全と其の利便との両立せざる觀なきに非ると同時
 に、他の一面に於ては亦会社の利益とも両立せざる觀なからず、是れ自動車の制限取締に関する
 厳密なる規定の無かる可らざる所以、殊に此種の交通機関開始の初期に於ては車両運転の不熟練
 に原因も、殺害発生の傾向亦著るしかるべきを予想せざる可らず、現に電車に於ける殺傷事件の
 頗る多き、原因の一半は街路の狹隘なること、人道車道の区別なきこと、及び公衆の不用意に存
 するものあるべきも、他の一半は之を車両運転者の不熟練に帰せざるを得ず、自動車に至ては運
 転上の熟練者を得ること、電車に比して更に困難なるべきに似たり、故に之が運転者の技兩熟練
 に関しても予じめ一定の規定を設け、相当の詮衡を経て而る後其の職に当らしむるを以て、亦取
 締の一端と為すを得べき乎、而して現時の企業時代に於ては、自動車会社の設立は東京に次ぎ他
 の都市に計画せらるるものあるべしと雖も、街路の状況如何に依りては当局者に於て之を拒否す
 るの措置に出づるを以て至当と為すべし。〉

明治40年1月11日（都）

●自動車会社の疑問

〈自動車会社の設立は文明の権化にして当然勃興すべき運命を有し政府も亦必ず許可せざる可
 からざるものなり然れども若し四十人乗とせば其人員の重量これありて機関及車体の重さ四噸を
 加ふれば六噸あり然るに東京市内の橋梁は脆弱にして学説上より見れば六噸の重量を乗せて危険
 なしと断ずべきもの僅かに数個に過ぎず警視庁は是等の危険を慮りてか他に理由ありてか人員に
 非常の制限を加へて立乗（所謂棒鱈）を許さず階上に人を乗す事をも許さずとの説あり果して然
 らば其乗車人員は二十人以下に降るべく此の如くにして能く会社の利益を得べき否やは頗る疑問
 なり又其試運転に於て咄嗟の間に運転を中止する事には好成绩を得たるも自転車さへも屢々人を
 傷くる事あるに五六噸の自動車が軌道なき処を通行して日々事故を生ずる事なきを得るや冬季は
 非常に寒く夏季は塵埃を揚ぐる事大なるを防ぐの良法ありやも一考すべき価値あり渋沢栄一氏が
 創立委員長たる事を諾したる為め未だ証據金をも払込まざるに其価格は三四円も騰貴し五六円の
 価値を保つに至りたれど営利事業としては各新聞に持躰される如く爾かく有望なるものにあらず
 と觀ずるものあり〉

明治40年 1月13日（国民）

●帝国自動車会社

〈目的は荷馬車改良にあり長森、中根、徳久、志岐、松尾其他諸氏發起し資本金五百万円にして京浜間に於ける荷物を運搬する事業にして現今の運賃を半減するに至るべく松方巖、早川千吉郎、高橋新吉、朝吹英次諸氏の外原鉄、三丸、宇津宮、田中組、高瀬組等京浜重なる運送業者の賛成多く発表前殆ど満株の有様にて当局者も同社の速成を企劃し居る由発表は十六七日頃なりと〉

明治40年 1月15日（報知）；（万朝）

●自動車取締規則

〈警視庁に於て過日来調査中なりし自動車取締規則は最早庁議決定せしにより不日發布する筈なるが其内容の重なるものは市内は電車敷設の道路以外に於て運転せしむること、車体制限に関する事、運転すべき道路幅員は五間又は六間以上たるべきこと、其他危険防備上に関して夫々取締を為す由〉

明治40年 1月16日（都）

●帝国自動車発起人総会

〈徳久恒範、長森藤吉郎、松尾寛之助、野中万助、佐久間精一、原鉄及池田謙三、馬越恭平、早川千吉郎、松平正直、木村利右衛門外数十名の発起賛成に係り資本金三百五十万円にて東京市内の貨物運搬を目的とする帝国自動車株式会社は今日午後一時より帝国ホテルに於て発起人総会を開く由〉

明治40年 1月17日（時事）

●自動車の取締

〈近頃市内其他の交通機関として自動車営業を開始せんと欲し其筋に出願したるものあり其筋にては不日取締規則を發布して之を許可せんとするものの如し我輩は其取締規則の如何なるものなるやを知らずと雖も特に市内の営業に就ては充分の注意を加へて其取締を嚴重にし以て公衆に対する危険を予防せんことを望むものなり〉

明治40年 1月17日（都）

●市政記者と自動車株

〈市政記者聯合の名を以て自動車会社に株券の分配を要求したるが会社にては其要求額過大なるに苦みたるも互讓主義にて折合を付けたりとの説ありて苦々しく感じ居れる市政記者もあり市政記者の外にも同様の手合少からずとは困った噂なり〉

明治40年 1月18日（国民）；（都、報知、読売、東朝）

●帝国自動車発企人総会

〈十六日午前十一時帝国ホテルに開きたるに宇都宮回漕店主より現資本金三百五十万円を五百万円に増加し車台を百六十台とし尚一時間二哩の原案を五哩速力と改めて差支なしとせば営業諸

般の経費積立金等を引去り優に年四割六分以上の配当を為し得る旨詳細なる提案ありて之を可決し創立委員は長森藤吉郎、徳久恒範両氏の指名に托し目論見書の変更は委員に一任することとし会食の上散会したり)

明治40年1月18日(時事); (報知・大時)

●日本自働車会社発起人会

〈日本自働車株式会社は十八日鉄道協会に於て発起人会を開く筈なるが創立委員長には渋沢男爵を推し更に近藤廉平氏等を発起人に加へ現在の創立準備委員十三名は何れも創立委員となるべし〉

明治40年1月18日(時事)

●自働車運輸株式会社

〈自動車を以て東京を始め全国の重なる都市に於て貨物を輸送するの目的にて株式会社設立の計画あり福沢桃介、大河内輝剛、佐久間福太郎、吉田真太郎氏等発起人となり渋沢男、近藤廉平其他京浜有力者の賛成を得近日発表の筈にて資本金二百万円四万株の内三万五千株は発起人及び賛成人に於て引受け残り五千株を一般公衆より募集する由〉

明治40年1月18日(横浜)

●横須賀自動車会社の成行

〈堀谷左治郎其他諸氏の発起に係る同会社は同社の重きを措ける停車場より横須賀市中を通過して田戸に至る道路は三間幅にして県令の規定幅四間以上とあるに相当せず到底許可の見込なきを以て仮令田戸浦賀間のみは許可を得るとも收支相償はざるべきを以て結局見合せとなるべき形勢なりと〉

明治40年1月19日(報知); (時事)

●日本自動車発起人会

〈六派合同に依り成立せる同会社は十八日午後二時より鉄道協会に於て発起人会を開き渋沢男爵座長席に就き開会の挨拶を述べ次で(一) 仮定款(二) 発起人引受株は一名に付百株以上五百株迄とする事(三) 株式申込証據金一株に付二元五十銭(四) 創立費用は一万五千円を限度とし其支出方法は一切創立委員に一任する事等を可決し(五) 創立委員其他の選挙は座長の指命にて左の諸氏選に当り最後に矢吹陸軍中將軍事上より見たる自動車とも題すべき一場の談話ありたる由

創立委員長 男爵渋沢栄一

創立委員 加藤政之助 村松山寿 関幸太郎 横山一平 森秀次 菊池武徳 堀越恭太郎

皆川四郎 渡辺熊之進 武和三郎 大石熊吉 田川柳助 森下辰之助

会計委員 高島周造 伊藤定七 岡本善七

外事交渉委員 丸山名政

明治40年1月19日（東朝）

●日本自動車の発起会

〈昨日発起人会を開き創立委員を挙げたり警視庁は市民に危険を及ぼさざる程度の取締規則を近日発布すべく是れに依れば電車道路及五間以下の道路を取除けと為すべし又自動車の為め市の道路は非常に荒敗せらるべきに依り市に於ては相応の新税を課するに至るべしといふ〉

明治40年1月19日（東朝）

●自動車問題

〈警視庁交通課長は曰く自動車の営業出願は二三に止まらざれど昨今取締規則の調査中にて未だ出願書類の取調に着手せず近々新任第二部長も着任すべければ其上にて規則の発布を見るべく営業の許否も決せらるべし、取締規則は交通道路の制限、速力の制限、車体の構造、運転手の資格等より成るは勿論なれど其内容は今語る時機に非ず云々〉

明治40年1月20日（報知）；（大時）

●帝国自動車株募集

〈十六日発起会の結果長森藤吉郎氏を創立委員長に岩崎一、田中徳太郎、宇都宮金之丞、上原鹿造、園田実徳、中根虎四郎、佐久間精一、志岐信太郎の八氏を委員に指定し総株十萬中八萬五千株は発起人及賛成人にて引受残一万五千株を廿日発表一般公衆より募集する筈なり〉

明治40年1月20日（報知）；（大時）

●自動車運輸会社の発起会

〈十九日築地メトロポール、ホテルに於て開会福沢桃介、佐久間福太郎、大河内輝剛、菊池武徳、吉田真太郎、堀越恭太郎、三宅豹三の七名を創立委員に挙げ株式の割当其他会社成立迄の手続一切を托することに決し由〉

明治40年1月21日（報知）

●戦争の自動車（矢吹中將の談）

〈▲将来の戦争に自動車を利用せらるるに至るべきは最早多言を要せざる処にして余は過日日比谷に於ける日本自動車会社の二十人乗自動車試乗の際之を軍事上の見地より観察し自動車が後方輸送機関として適當の物たる事に認識すると共に之を我陸軍に採用する事の益々急務なる事を感じせり古来の戦争に於ても後方輸送機関が不完全にして予定の地に軍需品を送達するを得ず為めに作戦上に一大齟齬を来して敗戦を招くに至りたる事其例尠なからず近き例を掲ぐれば日清戦争の時の如き朝鮮までは汽車の便に依りて苦もなく軍需品を送る事を得しも当時朝鮮には未だ汽車の便なかりしは勿論道路の如きも頗る險悪にして陸上輸送機関備はらざりしを以て必要に応じて戦線に軍需品の輸送を為す能はず為めに軍隊は粟粥にて空腹を医し嚴冬尚夏服を脱する能はざるの悲境に陥りたる事あり今回の奉天戦に於て露軍が奉天陥落後一挙哈爾濱^{はるびん}に退却し再戦の準備を為すを得ざりしも又全く後方輸送機関の欠くる処ありたるが為ならずや

▲戦地の輸送機関 内地の交通機関は今後益々発達して鉄道は全国を縫い電車は市街を連絡して

歩くも行くも人力を要せざるに至るとするも戦時之を移して戦地の輸送機関となす能はず固より陸軍には鉄道大隊なるものあれども道路険悪にして山嶽重畳せる戦地に鐵路を設くる事の困難なるは勿論其工事に多少の時日を要するを以て敏活を要する戦争に於ては未だ之を以て充分の機関と目す可からず

(写真-12) 明治40年1月21日付報知, (読売・万朝・東日・国民)

「自動車運輸株式会社株式募集広告」

(筆者注; 創立事務所は, 住所及び電話番号から, 「東京自動車製作所」内にあったことが分る。)

自動車運輸株式会社株式募集廣告

目的及特色
 自動車を利用して荷物の運送を営むに於ては東京大阪他各都市に及ぶ間に於ては既に特約をなしたるもの多きは本會社の特長なり

資本 貳百萬圓 (株金五十圓 四萬株)
募集株式數 五千株 (引受人及持込人 三萬五千株)
申込期限 一月二十二日より四月三十一日まで

取扱銀行 第一銀行 第三銀行 帝國商業銀行 東海銀行 本支店

發起人
 岩崎 清七郎 藤田 利兵衛 吉田 實太郎
 山田 善助 津田 武夫 吉田 實太郎
 安中 元三郎 藤田 武夫 吉田 實太郎
 三宅 隆一 藤田 武夫 吉田 實太郎
 安藤 隆一 藤田 武夫 吉田 實太郎
 渡邊 隆一 藤田 武夫 吉田 實太郎
 根津 隆一 藤田 武夫 吉田 實太郎
 梅津 隆一 藤田 武夫 吉田 實太郎

賛助人
 梅津 隆一 藤田 武夫 吉田 實太郎
 梅津 隆一 藤田 武夫 吉田 實太郎
 梅津 隆一 藤田 武夫 吉田 實太郎

明治四十一年一月十九日
 東京市橋區木挽町四丁目
自動車運輸株式会社創立事務所
 電話 九百三十五番

(写真-13) 明治40年1月31日付時事, (東日・読売・国民)

- ① 「自動車運輸株式会社株式募集締切及び運転手見習生募集廣告」
- ② 「東京自動車製作所廣告」

THE JIJI SHIMPO

自動車運輸株式会社
株式募集締切 來卅一日限
取扱銀行 第一銀行 第三銀行 帝國商業銀行 東海銀行

●本會社は日本唯一の既設「東京自動車製作所」と最も密着なる關係を保つて既に拾餘臺の自動車を有するが故に會社成立後直ちに運輸營業を開始すべし

●速に營業を開始するものは荷主の最も歡迎する所此點に於て本會社は日本郵船會社所屬運送荷物運輸手は既に養成しつゝありと雖も今後の發展の爲め凡百名を増募す

運輸手見習生募集 凡百名
 熟練の上は日給五十錢以上壹圓五十錢迄を給與す
 居座者多額へ申込むべし但し郵便に限る
 東京市橋區木挽町四丁目(電話九三五五)

自動車運輸株式会社創立委員
 藤田 武夫 吉田 實太郎 三宅 隆一 藤田 武夫 吉田 實太郎
 藤田 武夫 吉田 實太郎 三宅 隆一 藤田 武夫 吉田 實太郎
 藤田 武夫 吉田 實太郎 三宅 隆一 藤田 武夫 吉田 實太郎

東京市橋區木挽町四丁目 電話(長)九三五五
東京自動車製作所

ハンド 英國ケトルボールド會社製
 ボール 二枚羽根ノインニ張アリ
 十二吋以上各種持合メッキ
 東京市橋區新町三番地
商店
 電話九百三十三番

▲自動車の効用 戦時の鉄道輸送は出来得べくんば必要なり故に鉄道大隊は廃す可からず然れど
 鉄道と同時に自動車を併用する時は余は一層の効果あるべきを信じて疑はざるなり自動車が特長
 とする処は戦地内地の差別なく苟も道路のある処は平等に活動するにあり然らば戦争に際して如
 何なる方面に自動車を採用すべきや、第一被服糧食の運搬、第二傷病者の後送、第三野戦電信隊

(写真-14) 明治40年1月22日付万朝、(国民・都・東日・横浜)
 「帝国運輸自動車株式会社株式募集広告」

(写真-15) 明治40年2月6日付万朝、
 (横浜・都・東日・国民)
 「帝国輸送自動車株式会社株式募集、
 期日繰上広告」

(写真-17) 明治40年2月9
 日付国民、
 「帝国運輸自動車株式会社申込
 本日切廣告」

(写真-16) 明治40年2月7
 日付東日、
 「帝国運輸自動車株式会社株
 申込期日繰上広告」

に採用し随所に於て車体を其儘通信局に使用する事即ち是なり今日被服糧食傷病者の後送等は悉く人力に依り居れるが之を自動車にて運搬するに至らば其利益幾何ぞや

▲政府の借上げ 左れど如何に利益を認むるも財政の都合にては之を採用する能はず幸に昨今民間有志の發起にて自動車の計画ある由なれば今より軍国の実業家たるの心掛けを以て戦時の後方輸送機関として適応する如く相当の設備と構造とを有せしめ置かんか政府に於ては喜んで之を借上げ後方勤務の補助として之を使用するに至るべきは余の明言して憚からざる所なり会社当局者たる者は充分に此点に留意せられん事を望む

明治40年1月22日(報知)

●自動車認可内定

〈警視庁が自動車営業を許可すべき方針を聞くに電車線中万世橋、上野間及び神田錦町芝公園間は危険の度少きを以て許可する事は六間幅道路にして実地踏査の上危険少しと認めたる場所を指定認可する事に内定せるが取締規則は既に脱稿せしも新任第二部長着任後ならでは発表せずと言ふ〉

(写真-18) 明治40年1月24日付東日、「日本自動車株式会社株式募集広告」

(筆者注) ①同年1月末まで、全国主要新聞に繰返し掲載された。

②発起人 173名中；東京- 140、埼玉- 6、大阪- 5、横浜- 3、名古屋- 3、千葉- 2、兵庫- 2、鳥取- 2、その他- 10となっている

③福沢桃助以下12名の「自動車運輸株」発起人及び賛成人が「日本自動車株」にも含まれている。

日本自動車株式會社株式募集廣告

創立委員長 芳澤澤榮一

發起人氏名(ハカシ)

行銀取扱取込申

東京第一銀行 東京第二銀行 東京第三銀行 東京第四銀行 東京第五銀行 東京第六銀行 東京第七銀行 東京第八銀行 東京第九銀行 東京第十銀行 東京第十一銀行 東京第十二銀行 東京第十三銀行 東京第十四銀行 東京第十五銀行 東京第十六銀行 東京第十七銀行 東京第十八銀行 東京第十九銀行 東京第二十銀行 東京第二十一銀行 東京第二十二銀行 東京第二十三銀行 東京第二十四銀行 東京第二十五銀行 東京第二十六銀行 東京第二十七銀行 東京第二十八銀行 東京第二十九銀行 東京第三十銀行 東京第三十一銀行 東京第三十二銀行 東京第三十三銀行 東京第三十四銀行 東京第三十五銀行 東京第三十六銀行 東京第三十七銀行 東京第三十八銀行 東京第三十九銀行 東京第四十銀行 東京第四十一銀行 東京第四十二銀行 東京第四十三銀行 東京第四十四銀行 東京第四十五銀行 東京第四十六銀行 東京第四十七銀行 東京第四十八銀行 東京第四十九銀行 東京第五十銀行 東京第五十一銀行 東京第五十二銀行 東京第五十三銀行 東京第五十四銀行 東京第五十五銀行 東京第五十六銀行 東京第五十七銀行 東京第五十八銀行 東京第五十九銀行 東京第六十銀行 東京第六十一銀行 東京第六十二銀行 東京第六十三銀行 東京第六十四銀行 東京第六十五銀行 東京第六十六銀行 東京第六十七銀行 東京第六十八銀行 東京第六十九銀行 東京第七十銀行 東京第七十一銀行 東京第七十二銀行 東京第七十三銀行 東京第七十四銀行 東京第七十五銀行 東京第七十六銀行 東京第七十七銀行 東京第七十八銀行 東京第七十九銀行 東京第八十銀行 東京第八十一銀行 東京第八十二銀行 東京第八十三銀行 東京第八十四銀行 東京第八十五銀行 東京第八十六銀行 東京第八十七銀行 東京第八十八銀行 東京第八十九銀行 東京第九十銀行 東京第九十一銀行 東京第九十二銀行 東京第九十三銀行 東京第九十四銀行 東京第九十五銀行 東京第九十六銀行 東京第九十七銀行 東京第九十八銀行 東京第九十九銀行 東京第一百銀行

一 募集スヘキ株數 一萬株

一 申込證據金(行銀) 金貳圓五拾錢

一 第壹回拂込(行銀) 金拾貳圓五拾錢

一 申込期限 二月二十五日迄

一 資本金總額 金壹千萬圓

東京第一銀行 東京第二銀行 東京第三銀行 東京第四銀行 東京第五銀行 東京第六銀行 東京第七銀行 東京第八銀行 東京第九銀行 東京第十銀行 東京第十一銀行 東京第十二銀行 東京第十三銀行 東京第十四銀行 東京第十五銀行 東京第十六銀行 東京第十七銀行 東京第十八銀行 東京第十九銀行 東京第二十銀行 東京第二十一銀行 東京第二十二銀行 東京第二十三銀行 東京第二十四銀行 東京第二十五銀行 東京第二十六銀行 東京第二十七銀行 東京第二十八銀行 東京第二十九銀行 東京第三十銀行 東京第三十一銀行 東京第三十二銀行 東京第三十三銀行 東京第三十四銀行 東京第三十五銀行 東京第三十六銀行 東京第三十七銀行 東京第三十八銀行 東京第三十九銀行 東京第四十銀行 東京第四十一銀行 東京第四十二銀行 東京第四十三銀行 東京第四十四銀行 東京第四十五銀行 東京第四十六銀行 東京第四十七銀行 東京第四十八銀行 東京第四十九銀行 東京第五十銀行 東京第五十一銀行 東京第五十二銀行 東京第五十三銀行 東京第五十四銀行 東京第五十五銀行 東京第五十六銀行 東京第五十七銀行 東京第五十八銀行 東京第五十九銀行 東京第六十銀行 東京第六十一銀行 東京第六十二銀行 東京第六十三銀行 東京第六十四銀行 東京第六十五銀行 東京第六十六銀行 東京第六十七銀行 東京第六十八銀行 東京第六十九銀行 東京第七十銀行 東京第七十一銀行 東京第七十二銀行 東京第七十三銀行 東京第七十四銀行 東京第七十五銀行 東京第七十六銀行 東京第七十七銀行 東京第七十八銀行 東京第七十九銀行 東京第八十銀行 東京第八十一銀行 東京第八十二銀行 東京第八十三銀行 東京第八十四銀行 東京第八十五銀行 東京第八十六銀行 東京第八十七銀行 東京第八十八銀行 東京第八十九銀行 東京第九十銀行 東京第九十一銀行 東京第九十二銀行 東京第九十三銀行 東京第九十四銀行 東京第九十五銀行 東京第九十六銀行 東京第九十七銀行 東京第九十八銀行 東京第九十九銀行 東京第一百銀行

明治40年1月22日（報知）

●自動車と市会

〈市内自動車が愈々許可せられんとする場合に東京府知事は之を東京市会に諮問するや否やは目下の問題なるが市参事会中にては両説に分れ居り丸山、関（幸）の諸氏は市会に諮問する限りならず言い江間、江崎の諸氏は必ず諮問すべきものなりと主唱し居れるが、通行の危険、路面の毀損、塵埃の予防等之に伴ふ以上は必ず市会に諮問すべきものなりとの説市会の一部に行はれ殊に従来円太郎馬車さへも之を許可する前には市会に諮問したる先例もあれば廿四日の市会には必ず諮問せられんことを理事者に向って請求するの建議案を提出せんとて日曜会の一部中立派中にて協議中なりと言ふ〉

明治40年1月22日（横浜）

●自動車と交通行政

〈東京市内に於て自動車に依る運輸事業を出願するもの日本自動車、自動車運輸、帝国自動車、関東自動車等数社の多きに達し尚ほ続々出願の様あり地方に於ても大阪、名古屋、京都、横浜、広島等各地に同様の事業を計画するものあるにより内務省当局者は其許否に就て過般来研究中なりしが愈々一定の規則を發布し其範囲内に於て之を許可するに決したり其内容に就ては未だ窺ひ知るに足るものなきも市街鉄道の如き軌道条例に據るものと異なり道路の毀損一般交通の妨害及び行人の危害等に対する予防は勢い非常の厳格に傾くを免かれず其結果安全装置及び営業区域并に時間速度等に大制限を受け出願者が予期の利益を得べからざるは勿論東京市の如きは其営業に対しては当然公納金を徴収して道路の修理等に充てざるべからざれば其企業者にも尚多大の研究を要することなるべし先に欧米にて自動車運輸の事業なきにあらざるも到底市街鉄道と同一の利益を得て其競走者たるの資格あるものにあらざ殊に欧米の道路は我国の市街とは全く其趣を異にし居れば欧米の模範を直に應用せんとするは大なる誤謬なりと言へり〉

明治40年1月24日（時事）；（大時）

●日本自動車会社委員会

〈日本自動車会社は二十二日厚生会館に於て委員会を開き發起人及賛成者の引受株数を十八万株とし残り二万株を本月二十五日より二月三日迄の期限にて一般より募集するに決したりと〉

明治40年1月24日（横浜）

●市内の貨物輸送（社論）

〈（前略）、従来貨物の搬送は旧式の輓車を用ひ其の遅緩にして不経済なるは決して今日の商業の状態に應ずる所以にあらざ、今回東京辺の有志が計画せる所は自動車を利用して此欠点を補はんとするものにして、自動車には制動機の設備あれば危険の虞なきと共に、馬車の如く給養を要せざるが故に昼夜間断なき使用に堪ふるの便あり、而かも其の能力は如何に小なる自動車と雖も一台三時間の使用は恰かも馬車三台十二時間の使用に優るものあるが故に要する所の経費も僅に三分の一にして足ると言ふ、尚はその予定運賃を聞くに一噸一哩二十五銭の割なれば、東京の如

き広き都市に於ては従来の荷馬車、荷車に比し、費用に於て大に節約を見るべきと同時に、また時間を節するの利益莫大なるものあるべし、此市内運輸機関を得るに至るは東京市内の貨物運輸に一革命を起すことたるのみならず、この帝都の商業に利すること頗る著しきものあらずんばならず、之を横浜市の見地より見るも、港湾設備成り、繋船岸の利用起り、鉄道の設備改良を待つて此東京市中輸送の新機関を加ふるに至れば、貿易貨物集散上に於ける横浜と東京との聯絡接近を実にするものなくんばあらず、(後略)

明治40年1月25日(時事)

●東京市会

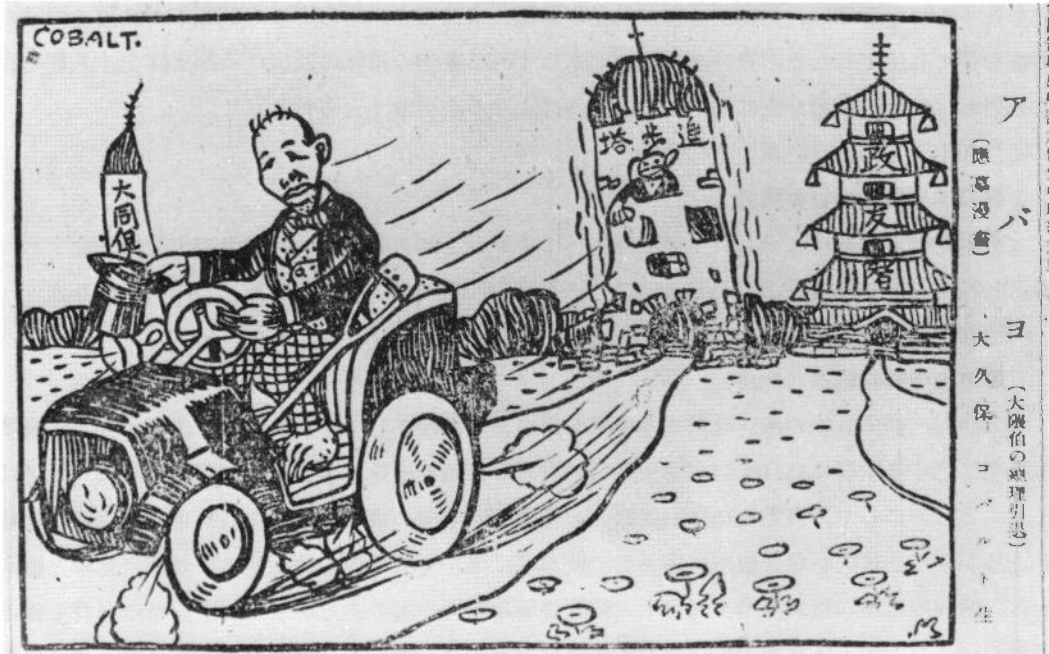
〈(前略)、残余の議案を次回に延期して午後四時四十分散会したるが散会前野之山幸吉氏は目下警視庁に出願なる市内自働車運転許可に関し市会の決議を以て警視庁に対し許可前予め市会に諮問せられたしとの意見を提出したしとの建議を提起したるも退席多数の爲め成立に至らずして止みたり、(後略)〉

明治40年1月25日(時事)

●人道と車馬道(社論)

〈東京市内の道路に車馬道と人道とを設くるの必要は我輩の予てより論じたる所なるが市内に於ける電車の線路もたびたび延長して其往復頻繁なる上に昨今は又自動車会社なるもの発起せられ乗客貨物運搬の目的を以て市内に運転するの計画あり警視庁にては目下その取締規則を制定中のよし如何なる規則の発布を見るや知らざれども近来自動車は文明国一般の流行なれば単に乗客

(写真-19) 明治40年1月24日付時事、「アバヨ(大隈伯の總理引退)」



貨物の運搬のみに止まらず自用馬車に乗るものも次第に之を用ふることと為るは必然の成行にして東京市中は早晚自動車の縦横馳せ違ふを見るに至ることならん然るに其道路は如何と言ふに一小部分を除くの外は大抵江戸時代の道幅を其儘にし然かも電信、電話、電燈、街燈、郵便箱等の建設物、路上に林立するの有様なる其上に電車の開通は更に電柱の設立、鉄軌の敷設を加へてますます道幅を狭くし通行人の不便ますます甚だし現に電車の為めに怪我人を出すは殆ど毎日の沙汰にして斯る出来事の続出するは或は通行人の不注意もあり又或は車掌、運転手の怠慢に依るものもあらんと雖も其の大原因は市内の道幅狭くして人道車馬道の区別なきが為めに外ならずと言ふも可なり即ち出来事の多くは其区別なき道路に生ずるを見て其然るを知る可し元来市区改正とは要するに市内道路の改築に過ぎざるに改正に着手以来既に二十年を経過して今日に至るも尚ほ未だ事業の完成を告げざるのみならず現に竣工したる道路を見るも人道車馬道の区別なき処甚だ多し而して其の区別なき路上に電車走り人力車自転車飛び加ふるに馬車、荷車の往来引きも切らず通行人の困難危険にて知る可し市内道路の不完全なる斯くの如きに今や更に自動車の往来を見るに至る可しと言ふ其取締法を厳密にするの必要は言ふまでもなけれども今の道路を其儘にして単に取締を窮屈にするときは自動車の往復す可き道筋は甚だ稀れにして交通運搬の新利益も其利用を全うするを得ず堂々たる帝国の首府にありながら世界の文明国一般に流行する此利益を利用する能はざるが如き堪へ難き次第ならずや東京にては昨今外債成立し其資金を以て大に市区改正を企つる計画にて市区改正局なる機関を新設し着々事業を進むる都合なりと聞きしに未だ其着手を見ざるは何ぞや我輩は其着手を速にすると共に又既成の道路には人道、車馬道の区別を設けんことを望むものなり本来市内の道路は一等より五等までに分ち各等道路に一定の車馬道と人道とを設くるの規定なれども現に既成の道路には其設なき者多し但四等以下の道路は其幅員狭きが故に此区別は却て通行に不便を来す可しと雖も三等以上の道路に人道車馬道を区別するは差当り最も急要の処置なりと言はざるを得ず自動車会社続出して其運転を見んとする今日市の当局者は鋭意道路の改築を急ぐと同時に各道路に人道と車馬道を設け通行人の安全を期すること肝要なる可し)

明治40年1月25日（大時）

●帝国運輸自動車株式会社

〈東京の長森藤吉郎氏創立委員長とし全国の運送店を発起人中に網羅し資本金五百万円を以て設立せんとする同会社は欧米最新式の自動車によりて近時欧米各都市に行はる一方法を参酌し一般貨物運輸の業を営まんとするにありて其株数十万株の内八万株は発起人に於て引受け残額二万株は本日より来月二十日迄に募集する筈にして同発起人の内には英国清国の資本家も加はり居れりと〉

明治40年1月27日（大時）

●東武自動車会社

〈自動車流行に伴ひ東京小石川大門町より川越行田熊谷を経て羽生町に達する線四谷より八王

寺に至る線に自動車運転を営まんと恒松隆慶氏始め一部政客は運動に着手したりと言ふ

明治40年1月29日(大時);(時事)

●関西自動車株式会社の新設

〈東京の大石熊吉, 加藤政之助, 丸山名政, 鈴木久次郎, 臼井儀兵衛, 村松山寿大阪の岡島千代造, 松山与兵衛, 富永藤兵衛, 樋口彦右衛門兵庫の内藤利八, 鞍谷清慎, 田村頼太郎, 内藤為二, 藤本幾二京都の平川靖等諸氏外数名発起人となり資本金三百万円を以て掲題の株式会社を当地に新設する事に決し一昨昨夜平野町堺卯楼に於て協議会を開きたるが営業の目的は京都, 大阪, 神戸市街及び神戸より須磨迄伊勢山田町より二見迄讃岐丸亀より多度津善通寺を経て琴市に至る道路に於て乗合自動車の営業を為すにあり不日京都市は認可する由なれば直に会社の組織に着手し欧米に於て製造せる最新式自動車を使用する計画なり〉

明治40年1月30日(時事);(大時)

●日本運輸自動車株式会社

〈今回東京の大倉久米馬, 志岐信太郎, 村井真雄, 早川鉄治, 岡田実徳, 藤山雷太, 中根虎四郎, 安井文夫外二十名及び大阪の桑原政, 今西林三郎, 大林芳五郎, 井上保次郎, 中村久兵衛外数名其他神戸の吉川友一, 大森栄介京都の平井熊三郎, 名古屋の奥田正香, 堺の宅徳平諸氏の発起に係る同会社は資本金五百万円にて大阪, 神戸, 京都, 堺, 名古屋間の貨物輸送を目的とせるものにして創立仮事務所を大阪土佐堀二丁目堀田商会内に置き近日中に株式募集に着手する筈なりと〉

明治40年2月1日(国民)

●交通と自動車(長森藤吉郎氏談)

〈戦勝の日本は国運の隆興を図るべく各種の事業は各方面に於て計画され著々其の振興を期せる者の如し斯く勃興せる諸会社にして愈々事業に着手さるる暁は我国の富力は従前に数倍するの勢にて増進するや勿論なり随って貨物集散の如きも只に数量に於て増加するのみならず益々頻繁を加ふるに至るべし然るに現今の交通機関は果して此の趨勢に應ずるの準備あるや否や蓋し政府は鉄道国有を実行し全国の大動脈たるべき幹線は今後政府の敷設する処となり追々其の完成を期するならんも幹線鉄道の発達と同時に一方補助機関の発達せざるに於ては到底交通上の完備を期する能はず随って諸般事業の発展をも期する能はざるべし近時電気鉄道は各地に計画せられ所謂補助機関の発達し行くは甚だ喜ぶべき現象なるが交通の最も頻繁を加え且つ速達を旨とする都市交通に至りては甚だ振はざるの憾みあり現に郵便車を始め一般運送車の如き総て馬力を用ひ速力の遅緩は扱て措き道路を汚壊するのみならず都市の体面より見るも甚だ醜き次第なり左れば以上の欠点を除却し更に都市の美観を添加する方法として現時最も進歩せる自動車を利用するに加くなしと思ひ今回帝国運輸自動車会社を設立せる次第なるが此は単に営利事業として見るも頗る有利のものなれば賛成者の如きも予期以上の好蹟を示せり近時我国にては馬匹改良杯と切りに騒げる様なるが欧州にては斯かる事柄は甚だ旧事に属し今日にては機械力利用に全力を傾注し居れ

り即ち進歩せる機械を如何に応用せんかに就て苦慮しつつある現時に於ては動物を動力に使用する如きは抑も未なり左れば馬匹の効用は旧時に比し大に減却されたりと言ふべく聞く処に依れば軍事に於ける彼の後方勤務に自動車応用の企てあり成績頗る好良なりと言へば自動車の軍事に及ぼす影響も決して尠少なからざるべし

明治40年2月2日（横浜）

●京浜自動車営業区域

〈東京品川を起点として川崎大阪穴森等の各所を經由し京浜停車場に至る京浜自動車営業は此程来東京の田代垣元、西八郎両氏に據りて計画せられ目下関係官庁に認可申請中なるが更に営業区域の拡張を企図し神奈川より程土ヶ谷を経て鎌倉江の島に至る間を第一区とし次ぎは鎌倉より逗子金沢間を第二区とし江の島藤沢間を第三区として再出願を為したりと〉

明治40年2月2日（東日）

●自動車は何処を走るか（其筋の取締方針）

〈自動車熱起業熱を併発し僅の間に三箇の自動車会社は出来たり曰く帝国運輸自動車株式会社曰く日本自動車株式会社曰く日本自動車運輸株式会社是が為市の交通機関が其数を増し市民の受る利便は多大なる可き事勿論なるも唯さへ狭くるしき東京の道路を無闇に此厖大なる然も速力の迅きものを無制限に市中を飛び廻はらせては如何様の事の出来上らんとも知られず、軌道の上を走る電車にてさへ日に日に衝突負傷の数々を出し居る今日なるに其筋にては此自動車如何に取締らんとするか、乗合自動車の線路は道幅六間以上の処ならざる可からず、但此内にて電車線路の敷設されたる処を除くと言ふが其筋の方針なりと此頃各所に噂さる、電車の線路に自動車をも駛行せしむる事の危険なるは勿論なり、道幅狭きところも危険なる事勿論なれども斯くては自動車の動き得る処は何処なる可き、護国寺下の音羽の大通り以外に電車の通らぬ六間以上の町はなき様なれば結局此処丈を許可され、此処も追って電車の延長されたる時禁止さるとせば自動車の動き得る処市内には先づ無き様なり、余りに審しき風説なれば我社は其筋に就き責任ある人を訪ひて此事の真偽を質し併せて自動車取締の方針を尋ねしに、何事もまだ極らず、如何なる会社に許可するやも、何処を運転せしむるやも、如何に速力を制限するやも悉く未定なりと言ふ、何時頃定められる可きかと問ひしに其亦未定なりと、博覧会開設の前に開業せんと企てつつある者もあるに現に私人の自動車がけたたましき音を為して走せ違ふのも尠少なからざるに是の取締が制定すれば、其方針すらも未定なりと言ふは迂濶な様に思はるれど夫には何か仔細ある可し、唯許されたるにしても音羽だけしか走れぬと言ふ如き偏狭なる規則出来たりとの風説は虚偽にして出来る丈に市民の便利を図る為め寛大なる規則の不日制定する可きは事実なるべし

明治40年2月4日（読売）

●三錢均一の荷物運搬

〈帝国運輸自動車株式会社は既に車台の注文を為したる由にて会社成立の上は直ちに営業を開始し東京及び京浜間に於ける荷物の運送を為すべく市内は小荷物に限り三錢均一にて迅速に運搬

を為す由)

明治40年2月4日(東朝)

●自動車の前途悲観

〈目下我邦の人気事業たる自動車運送業に関し最も深く此道に経験ある某外人の談に曰く日本に於て昨今計画中の新事業中其の最も有利の如く見えて其結果の頗る疑はしきもの自動車運送の業に過ぎたるはなし、余は自動車に就て長年月の経験を有し自ら乗り試みたる自動車六十余种に及び其中には最近千九百六年式をも包含し居れども旅客荷物の運送用として最も適当したりといふべきものあるを知らず、元來自動車は開業と運転とにこそ資本を要すること電車の如くならざれば其修繕費を要することに至っては誠に意想の外に在り今仮に百台の自動車を運転して事に従はんには少くとも百五十台の予備車を具へ置き以て些少の破損にても見当り次第之を代ふるの覚悟なかるべからず若し此の用意なくして大破損に及ぶ迄打棄て置くが如きことあらば其の修理費は積みて莫大のものとなるべし、さりとして百台に対し百五十台を寝かし置くが如き始末にては非常の高賃金を徴するに非ずば其損失を償ふこと能はざるべし、又目下の人気は市外よりも市内、荷物より乗客の運送に傾き居る模様なれど市外と荷物との為ならば車両の体裁を重んずるを要せず専ら其の堅牢を主とすべきが故に経費の上より利益は却って此方に在るべからんか、さりながら之とて市外の凸凹道又は雨雪泥濘の折にもよく其運転を継続して得意を満足せしめ得んこと甚だ難かるべければ結局此自動車計画は意外の失敗に終るが如きことなかるべきかと憂へらる折角の思立にケチを付くるが如くなれど余が経験上聊か注意を促さんと欲するのみ云々〉

明治40年2月5日(横浜)

●帝国運輸自動車会社

〈昨今続出する自動車会社中長森藤吉郎氏を委員長とする同会社の如きは前途最も有望なりと認められ昨今の応募株は非常の多数に上り既に数十倍の好況を呈したるにより募集締切を来る九日に繰上げ車台も遠からず着する筈なれば第一回払込後は直ちに事業に着手する由〉

明治40年2月7日(やまと); (都)

●自動車の許可

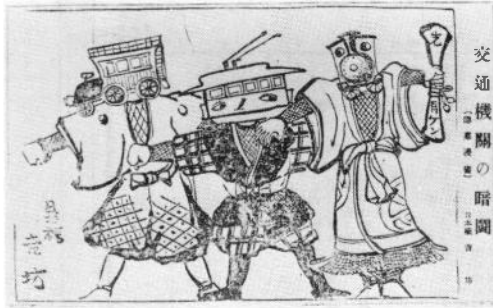
〈警視庁は過般來自動車取締規則調査中なりしが此程調査済となりて来る十一日頃発表せらるる由なるが自動車の線路も大に拡張せられ自動車営業人には十分便利を与へたりと因に自動車は其規則発布の上何れも認可せらるると言ふ〉

明治40年2月9日(読売)

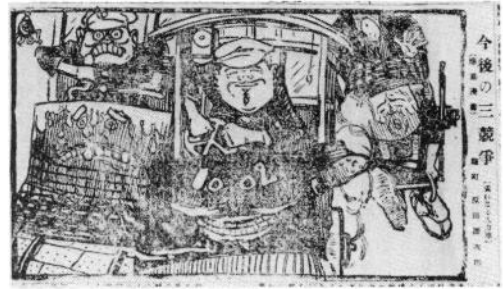
●自動車規則の内容

〈交通機関たる自動車規則が来十一日頃発表せらるべきは既報の如くにて右規則に関しては陸軍内務の両省当局者協議の上制定せられたるものなれば道幅に関しては別に制限を設けず倫敦式自動車本位を採用するものなりと言ふ〉

(写真一20) 明治40年2月5日付時事、
漫画「交通機関の暗闘」



(写真一21) 明治40年2月15日付時事、
漫画「今後の三競争」



明治40年2月12日（大時）；（東朝）

●東京自動車会社創立計画

〈園田実徳、梅浦精一、吉井幸蔵、服部三樹之助氏其他六十余名発起の東京自動車株式会社は去る八日東京帝国ホテルに於て発起人総会を開き関直彦氏を座長に推し第一資本金は三百万円とし第二、請願許可を俟て創立すること第三、創立委員は九名とし選挙は座長に一任することに決し委員は左の諸氏と定まれり

園田実徳 梅浦精一 吉村鉄之助 関直彦 松尾清次郎 服部三樹之助 岩谷彦三郎
堀江恒三郎 飯田三治

尚創立委員長及其他会社創立に関する事項は凡て委員に一任することに決して散会す〉

明治40年2月14日（東朝）

●相州の自動車

〈相州中部平塚町を起点とし愛甲郡厚木町に至る間に六台の自動車を以て往復許可を横浜市伊藤福三郎外二氏より出願に及びたり〉

明治40年2月15日（時事）

●運送自動車合同談

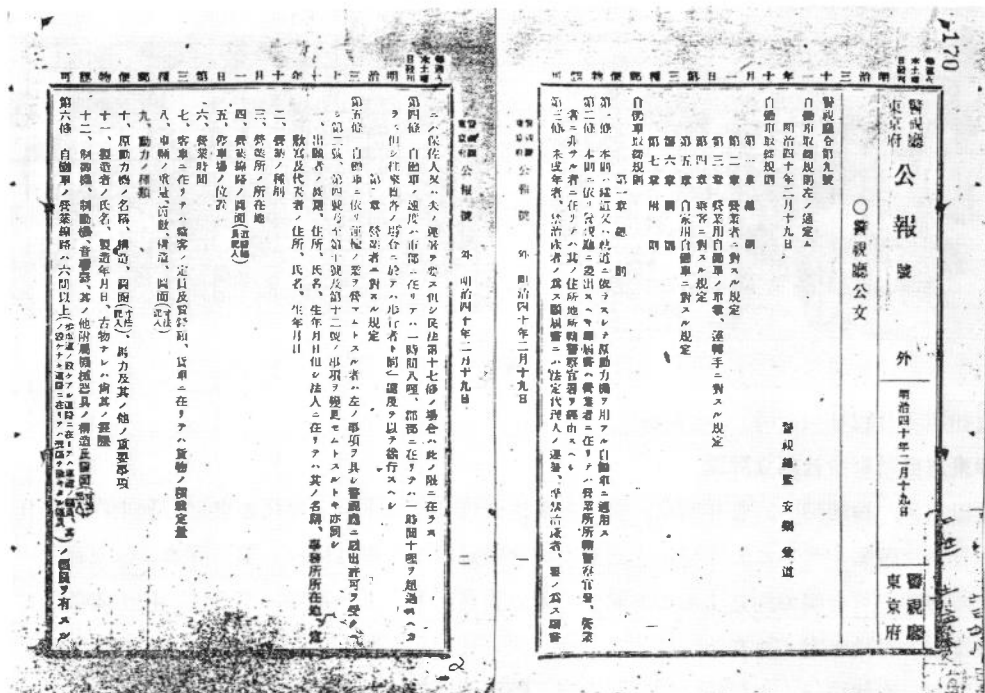
〈長森藤吉郎氏創立委員長たる帝国運輸自動車株式会社にて福沢桃介氏等の創立に係る自動車運輸株式会社に向ひ曩に合同を申込みたりしも合同の条件に付双方の意見一致せず終に交渉不調と為りしが今回又々帝国運輸より自動車運輸に合同の交渉を開始したき旨申込みたる由〉

明治40年2月20日（東日）；（都・万朝）

●自動車の税金賦課

〈東京府にては今回府税取締規則第七条により自動車を以て自転車似寄のものと同様の税金を賦課し鑑札を下附することに決し昨日府会第十五号を以て該規則第七条を改正し自転車の下に「自動車」の三字を加へ四月一日より実施することとせり因に右施行前自動車に下附せし鑑札は二ヶ月以内に取換方を郡区長に申出べしとなり〉

(写真-22) 警視庁令第9号, 「自動車取締規則」原文第1・2ページ



明治40年2月20日(東日); (報知・万朝・東朝)

●自動車の取締(規則発布さる)

〈自動車の取締に就いては嘗て記せし事あり色々の噂のみありて其筋の方針は少しも知るを得ず乗合自動車などの許さる可きや否やさへ疑はしき程なりしが昨日午後警視庁にては庁令第9号を以て自動車取締規則を發布したり七章三十九条より成り頗る嚴重のものなれども例の乗合自動車の許可せらるる事なりしは喜ばしき事なり今其要を摘むで記せば

- ▲速力の制限 (筆者略)
- ▲線路の規定 (筆者略)
- ▲車両の大小広狭 (筆者略)
- ▲其他の装置 (筆者略)
- ▲運転の概則 (筆者略)
- ▲営業停止と罰則 (筆者略)

此外出願手続車体の構造運転の方法車掌運転手の心得自用自動車取締等の諸件あれども電車規則に大差なきものなり尚前々より噂ありたる電車線路のある処は自動車の運転を許すか許さぬかは本則を見たるのみにては一寸分り兼ねるより警視庁の小浜第二部長に就いて質したる処道幅六間以上の処は何処にても好し電車線路の有無を問はざれども土地の状況に依り此制限に拘らず許可し又は許可せずとある通り仮令道幅八間ありとも電車と並行しては危険なりと認む可き場所は

運転を許可せざる可く電車線路のある処にても土地状況に依りては道幅六間さへあらば許可し得る都合なり又夜間運転は差支なき限り許可の方針なるも是又出願に依りて時間及び場所等の関係を取調べたる上ならでは確たる答をなし得ずとの事なり

明治40年2月22日（報知）

●自動車と電車、競走を以て改良を計る

〈今回警視庁令第九号を以て自動車取締規則を發布せられたるが該規定中営業線路を道路幅六間以上となしたるは電車線路も通行せしむることとなりたるものにして実は其筋に於て電車会社の市民に対する不親切設備の不完全等多き為め是等を矯正せしめんとして自動車会社と競走せしめ其完備を計らしむる方針より斯かる規定を設けたるものなりと因に記す自動車会社は電車線路を通行せざる方針なりと其筋に上申置きたる由〉

明治40年2月23日（都）；（大時）

●自動車会社の合同談

〈日本自動車会社と東京自動車会社の両委員は一昨夕園田実徳氏邸にて会合し合同に付内議を凝らしたるに先づ東京を本位として追て地方に及ぼさんとするに於ては双方異論なきも唯資本金に就て一方は経済上の見地より一千万円以内とせんことを一方は飽迄一千万円以上の大会社となさんと意見を持し遂に折合付かずして散会したる由〉

明治40年2月24日（東朝）；（東日）

●外人と自動車規則（当局者の弁解）

〈警視庁は去る十八日を以て自動車取締規則を發布したるより在留外国人中にて近日より自家用自動車を使用せんとする者の中に大分議論を生じ現に某国公使の如きも近く自動車を以て馬車代用とすべく自ら運転するを楽しみに待ち居たり然るに同取締規則第卅三条に依れば運転手は履歴書を警視庁に提出して許可証を得ざる可からずとありされば外国紳士にして自己の履歴書を警視庁に差出す程の侮辱を受くるは難儀なりと咄くもの少からず自家用自動車にても第廿五条の規定により後車は前車に対して卅間以上の距離を保つべしと定めあれども此の如きは到底営業者に非ざれば守り能はざるものなりと外人等は唱へ居れり又他車と並行すべからずと規定せられたるも如何にして他車即ち電車、人力車、馬車と並行せざる様運転し得るか自己は之を守らんとするも他の車が並行し来らば如何と笑へる者もありし由なるが当局者の意見は決して以上の如き嚴重なる規定を自動車に課するものにあらずして欧米にて屢見聞する危険を万一に防がんが為め的手段に他ならず且つ他車と並行とは自動車の並行を意味し又営業自動車の第六条に六間以上の道路と定められあるも土地の状況または車両の構造に依り本条の制限に拘らず場処を指定し特に許可する事あるべしと添書しありて営業者の不便を生ぜしむる如き精神は存せず例せば品川より千住に至り或は本所より新宿に至る自動車ありとして途中六間以下の処多くあればとて之を許さずと言ふが如き狭量にてはなく六間以下の道路にても土地により手心を加ふべきは勿論なりといへり〉

明治40年2月26日（読売）

●自動車青物市場で破壊さる

〈昨朝十時十分頃自動車運輸株式会社の貨物運搬自動車に運転手金室満喜次車掌金子善美と京三運輸株式会社員芝区浜松町二丁目廿五番地相沢静の三名乗込み京橋区弓町より南紺屋町廿番地先へと空車を運転し来りしが丁度青物市の開市中で往来は蔬菜類と荷車等が両側に一杯となり雑踏を極め居る時とて稲荷社前にありし荷車に衝突し誤って積荷を転覆し車の梶棒を損ぜしかば気の立っている場所にて誰いふとなく遣つけろと怒鳴ると忽ち弥次馬が数十名取巻き形勢不穏なるより自動車に乗込める三名は頻りに謝罪すれど耳にも入れず天秤棒にて滅茶々に自動車を撲り左側の窓、自動車運輸株式会社の文字ある個所を四寸余とハンドルの添へ木荷積の車側に建てある角の棒二本を破壊しドット鯨声を揚げたるが警官の現場へ馳附けし頃は皆散乱し自動車は毀され損となり運転手等三名は命からがら避難し相沢は此騒ぎに帽子を紛失するなど場所柄とて一時は中々の騒ぎなりしが写真版は当時の光景を撮影せしものなり〉

明治40年2月27日（時事）

●自働車各派合同勧誘

〈自働車各派間の合同を勧誘する為め安楽警視總監は二十五日午後一時より日本、東京、関東の三自動車会社発企人を警視庁に招きたるに日本より丸山名政東京よりは梅浦精一関直彦関東よりは阿部林右衛門米山利之助の諸氏出庁せしに總監は自働車営業は電車の如く特許のものにあらざるも数派の自働車が競走して市中を駆け廻る時は其危険実に言ふべからざるものあるを以て目下の如く三派鼎立して出願し居りては到底認可を与へ難し三派さへ合同すれば直ちに認可の詮議にも及ぶべく又今後同一線路に対する出願者には自然認可を与へざることになるべき旨を説きて合同を勧誘し関東の発企人は壹百万円の株式分配を受くるを得ば直ちに同意すべしと申出でしも東京の発企人は即答し難きに付何れ熟議の上答申する旨を述べて引取りたる由〉

明治40年2月27日（読売）

●電車と自働車と競走して接触

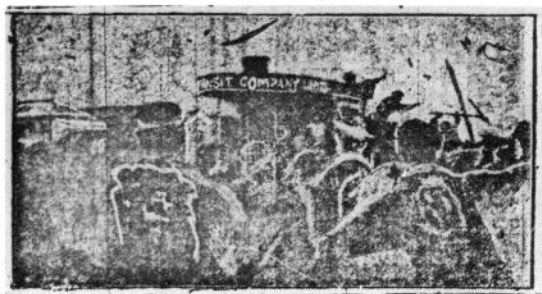
〈一昨日午後六時頃日本橋区数寄屋町二番地先に於て南行電車六号運転手秀仁三郎（二十五）と自働車運輸株式会社の自働車三号運転手金森万喜次（三十四）と並行して競走を始めた結果双方が接触し電車は救助網並に昇降口を破損し自働車は後輪右側及び左側輪を破損せしも結局示談事済となる〉

明治40年3月4日（万朝）

●電車と自動車の衝突

〈昨日午後一時二十分頃日本橋区通り二丁目日宗生命保険会社前にて南行十八号の電車と自動車運輸株式会社の運送自動車と衝突し電車は救助網及び発電機に故障を生じ後車に押されて車庫に入りたるが双方に負傷者なかりしは幸なりし〉

(写真-23) 明治40年2月26日付読売、
「自動車賣物市場で破壊さる」
(筆者注：蒸気自動車の煙突と、TRANSIT
COMPANY LIMITED の文字が分る。)



(写真-24) 明治40年3月1日付時事、
漫画「文明の辻斬り」



明治40年3月5日（都）；（万朝）

●新会社の将棋倒

〈日本自動車会社の権利株授与式を一期とし爾來株式界は頗る不振の状況にあり従て新事業の計画にも一頓座を来し株式応募者も亦冷静となりたる結果既設会社及び目下株式募集中の会社にして到底存立の見込なくして既に解散せりと伝へらるもの多し広野煉瓦，下野煉瓦，名古屋印刷，信濃電気，旭肥料等是なり又解散せんと伝ふるものはオリエンタル麦酒，東洋ビール，東京水力，大垣電力紡績，常磐水力，共同運輸，帝国運輸自動車，伊那電車，留萌炭礦，満洲煉瓦，満洲製粉，日本ハム等あり就中大垣電力紡績の如きは発企人福沢桃介氏が盛んに解散説を主張し居れる由なるが右の外尚ほ泡沫会社の続出する事なるべく株式公募者は此際充分選択せらるること肝要なり〉

明治40年3月7日（横浜）

●新会社解散の風雲

〈企業熱に浮かれて無謀なる計画を立て単に権利株によりて奇利を掴まんとする輩が株式暴落と共に引受株式の巨額なりし支け払込に煩悶を重ね其の結果合併若くは縮少の見込なく泡沫会社として立消に終るべき者昨今に至り次第に多き由なるが日出セメント会社，海国漁業会社，帝国電線会社等亦世評面白からず殊に東洋麦酒会社の如きも其一例にして発企人中払込み得ざる者多

く之が為オリエンタル麦酒との合同も行悩みとなれり斯かればオリエンタル麦酒と雖も到底独力経営の見込立たず已む得ず解散の外なかるべきかと言ふ者あり泡沫会社の解散今後愈々滋かるべし此の際解散事務請負会社を起して泡沫会社の跡始末を営むは確に有望の事業に非ざるか

明治40年3月7日(都); (報知, 横浜)

●自動車会社合同

〈日本, 東京, 関東の三自動車会社合同の交渉は合同条件中配当株数不折合の為め行悩み居りしが一昨日の会合に於て漸く折合つき合同のことに決定したれば一兩日中に其結果を発表すべく愈々成立の上は警視庁は合同会社に対し営業を許可すべき運びとなり居れる由なり〉

明治40年3月15日(都); (報知・大時)

●三自動車合併

〈日本東京関東の三自動車会社の委員諸氏は昨日午前桜橋際なる日本自動車会社に於て契約書に調印を終了せり右に付三会社よりは直ちに関係官庁に対し合併成立の旨趣を具し届出をなすべき筈なれば兩三日中には愈認可の運に至るべし而して会社側に於ては五月上旬頃までには営業を開始することを得べしと称し居れるも車体注文其他多少の準備を要すべきが故に実際営業開始は五月下旬若くは六月上旬に至るべし〉

(写真一25) 明治40年4月1日付時事, 「東京自動車製作所」広告

(写真一26) 明治40年4月4日付時事, 「東京自動車製作所」広告

時事新報 本報十二回 交際金二圓五圓

自動車 製造、販賣、設計、修理、改造、運輸

東京自動車製作所

高製作所は本邦に於ける唯一の自動車製作所にして、欧米各國製造方の最新を研究し、堅牢にして廉價なる車輛を製作し、有種川宮殿下よりは特に御飛用車の製作を拜命し、目下製作中、御希望の各位は上海の電話製造廠なり

豫約品の正價 壹輛金貳千五百圓也
 豫約品の價格 貳輛金壹千五百圓也
 豫約車輛數 拾輛也

東京自動車製作所

冬物目録 四月一日から なき度外のみ

博覽會開會 丸

自動車 貨物運搬

東京自動車製作所

東京市京橋區木挽町四丁目 電話三三五

ナイフとペン軸 眞に興味ある 戦利好紀念物

元 賣 堂

電話下り九六七番 電話上り二二四番

芝居に映演場の方の

明治40年 3月15日（大時）

●日本運輸と帝国自動車との合併問題

〈東京の日本運輸自動車と帝国自動車との合併問題は既に両三日前協議会を開く迄に進みたる由なるも未だ成立せざる会社なるを以て商法の規定上申込書を新にせざれば無効に属すると言ふ法律問題の調査未結了なる為め確たる決定の運びに至らざる由〉

明治40年 3月20日（横浜）

●自動車と衝突

〈十九日午後四時三十分頃市内太田町六丁目河西運送店方輓子南太田町一四四一益田要次郎が横浜停車場より荷物を積載したる車を輓き本町六の曲角に至るや折柄本町通を駛走し来れる自動車ありしを荷馬車が横切りたる為め避けんとせし途端アワヤと思ふ間もなく衝突し要次郎は地上に投げ出されしが此際自動車には外国人と日本人の二名が乗居り冷淡にも倒れたる要次郎を後に立ちかかる群衆を押別けて一散に神奈川方面へ馳せ去りたるが幸ひ要次郎は膝関節に多少の傷を受けたのみなりしかば河西運送店より人車にて不敢取南太田町の自宅へ送り返へし治療を加へしめありと言ふ〉

明治40年 3月21日（読売）

●東京市内の交通機関

〈一時好望を帰されたる乗合自動車は事実実施の期に際して更に其の進行を見ず彼の高架鉄道地下鉄道の如きに至っては企画者の声言のみ徒らに美にして之が実現の期は未だ遙かなる将来に待つの外なきが如くなるを以て吾が東京市の文明的交通機関としては尚ほ暫らくの間は現存の電気鉄道に頼るの外あらざる如し、(中略)、余輩は茲に於て市内交通機関の整頓を希望するに於て頗る切なるものあるが彼の高架鉄道地下鉄道は姑らく擱き自動車に於てさへ市民の要望に背きて事業の進歩遅々たるを以て一に電気鉄道の改善整備に向って多大の嘱望を集中せざるを得ず、(中略)、然らば如何にして輸送力を増大すべきか聞くが如くんば東京鉄道にありては博覧会に対する急施設として二百五十台の車両を増発すべしといふ余輩は電力と線路とに増発の余地ありし会社が何故に既に輸送力の欠乏を告げつつありし過去に於て車両の増発を為さざりしかを奇怪とするものなるが此は姑らく問題の外に置き輸送力増加の主題に就て研究せんと欲す、(後略)〉

明治40年 3月24日（大時）

●自動車運輸会社の解散

〈福沢桃介、菊池武徳、堀越恭太郎諸氏其他の発起せる自動車運輸株式会社は既に株式引受並に証據金払込等の手続き終了したるが経済界不況の今日第一回払込を為さしむるは到底不可能なるより此際一先づ同社を解散すると同時に予て同社の発起人等の発起せる株式会社自動車製作所なるものを設立せしめ而して其資本金を百万円として自動車の製作並に運輸交通の事業を営むを以て目的とし株式は今回解散する自動車運輸会社株主の払込たる二円五十銭の証據金五株分即ち金十二円五十銭を以て新会社株式一株に対する第一回払込金に振換へ充用の筈なりと〉

明治40年3月25日（万朝）

●三自動車の合同

〈日本、東京、関東三自動車の合同談は近頃に至り合同会社資本を一千万円とし其株数二十万株中の二万株を東京三、関東二の比例にて引受ることに内決せしを以て合同会社日本より其筋へ営業許可の追願をなしたりといふ而かして合同会社は財界不振の爲め第一回の払込を見合せ既済の証據金五十万円を第一銀行に供託し更に低利にて資金の貸出を求めそれにて海外より自動車を購入し一部営業の開始を爲す筈なるが開始期は多分本年末なるべし〉

明治40年4月8日（万朝）

●自動車営業方法

〈八日警視庁より認可せらるる筈なる日本自動車会社（日本、東京、関東合同）は許可と共に目下既に払込済なる五十万円及び一時借入金で約八十両の自動車買入をなし出来得るだけ急速に営業を開始する筈なり、運輸の起点は市内各停車場とし之に数両の自動車を置き認可せられたる道筋を往復せしむる計画なるも道路に於ける停留場其他に就ては未だ確たる成算其筋にも会社側にもなき有様なれば實際其運転を見るは五六ヶ月後なるべし〉

明治40年4月11日（都）；（大時）

●自動車営業許可

〈日本自動車会社の営業区域二十三線路中十五線路は四月九日附にて昨日営業を許可せられ同会社に来る十三日午後三時より興町なる渋沢男爵邸に於て創立委員総会を開き今後の営業方針及創立に関する諸般の事項を協議決定する由其許可せられたる線路左の如し

- 一、神田上野線 日比谷公園東側に起り神田橋を経て下谷区上野公園の入口に至り更に上野公園東側に沿ひ阪本町四丁目二十一番地に至る
- 二、品川線 日比谷公園東側に起り兼房町愛宕町増上寺前を過ぎ赤羽橋を渡り三田四国町通りを経て品川鉄道北詰に至る
- 三、永代橋線 日比谷公園東側に起り呉服橋海運橋霊岸橋を渡り永代橋西詰に至る
- 四、九段線 日比谷公園北側に起り霧ヶ関を上り三宅阪上に至り半蔵門外を経て九段阪上に至る
- 五、九段濠端線 麴町区和田倉門外に起り右に濠端に沿ひ九段阪上に至る
- 六、一ツ橋浅草線 麴町一ツ橋内に起り柳原通りに出で浅草橋を渡り雷門前に至る
- 七、市ヶ谷線 市ヶ谷見附外に起り市ヶ谷柳町焼餅阪を上り笹笥町築土町を経て飯田橋北詰に至る
- 八、芝麻布線 芝区役所に起り西の久保神谷町を経て麻布飯倉西辻に出で六本木町通り赤坂青山御所前に至る
- 九、本郷線 小石河諏訪町河岸に起り砲兵工廠に沿ひ安藤阪を上り伝通院前を右折して本郷四丁目角に至り一ツ左折し森川町通り帝国大学前に至り一ツ右折して湯島五丁目順天堂病院前に至る

十、浅草上野線 上野公園南入口に起り浅草広小路に出で雷門に至る

十一、山手線外濠北線 四谷見附外に起り濠端に沿て万世町北詰に至る

十二、同上南線 四谷見附外に起り濠端通紀の国坂を下り赤阪溜池に沿ひ桜田門外を右折日比谷公園北側に至る

十三、青山線 赤坂見附外に起り赤坂警察署前を経て青山通り豊多摩郡渋谷村青山学院前に至る

十四、深川本所線 永代橋西詰に起り深川区本所区を経て吾妻橋を渡り浅草雷門前に至る

十五、麻布線 麻布区材木町に起り三河台町笹笥町を経て米国大使館前に左折し溜池に至る

明治40年4月15日（万朝）

●自動車株主協議会

〈十三日渋谷邸に於ける創立委員会の結果として左の議案に付き十八日青年会館に株主協議会を開催することとなれり

一、目下の処、証據金の払込のみにて営業を開始する事〉

明治40年4月18日（大時）

●日本自動車会社減資協議

〈日本自動車株式会社にては資本金減少の件に付本日午前東京神田美土代町青年会館に於て株式引受人の協議会を開き諸般の打合せを為す筈〉

(写真-28) 明治40年7月19日付報知、
「帝國運輸自動車株式会社創立事務所」
株金払込広告

(写真-27) 明治40年5月31日付時事、
「日本自動車株式会社創立事務所」移転広告

九〇七五〇〇 九三〇〇〇六〇〇〇

東京麹町區丸ノ内八重洲町一丁目一番地第九號館

移轉 日本自動車株式會社創立事務所

●資本金五拾萬圓 ●開設空電通泉販賣營業承認

●株式一拾千股其他ノ取扱者ニ限リ豫約ニ限リ見舞金式第貳號

●東京東京麹町區元祿寄屋町二丁目九號地 電話號碼二九九番

藥用鑛泉株式會社創立事務所

●資本金五拾萬圓 ●開設空電通泉販賣營業承認

●株式一拾千股其他ノ取扱者ニ限リ豫約ニ限リ見舞金式第貳號

●東京東京麹町區元祿寄屋町二丁目九號地 電話號碼二九九番

肺病と癩病

株金拂込廣告

帝國運輸自動車株式會社創立事務所

東京市 京橋區加賀町拾八番地

當會社第一回株金拂込證據金五拾萬圓(證據金併)來る八月二日迄に御拂込相成度此段廣告候也

明治四十年七月十七日

内務省衛生試驗所検査

芳香は精良なる植物油

芳香料は「スミレ」「ローズ」「ムスク」

日 本 水 吉 常 澤 松

明治40年4月19日（報知）；（都）

●日本自動車減資の可決

〈同社は十八日午前十一時より神田青年会館に於て株主協議会を開催し委員長渋谷男徹の爲欠席に付加藤政之助氏議長席に着き協議会開催の旨趣を述べ左の議案を附議したり

一、 本会社の資本金二百万円に減じ申込株五株に対し一株を配当し其払込済の証拠金十二円五十銭を以て第一回払込金に充当する事

一、 端数株に対しては四捨五入の方法を取り株主に配当すべき株不足を生ずるときは創立委員に於て持株を提供補充し残余あるときは創立委員之を引受る事

以上二案は一人の異議者なく満場一致を以て之を可決し尚減資実行に際し証拠金払戻請求者を生じたる場合其他に関し二三の説起りたれども結局取扱方法は一切創立委員に一任するに決定し最後に議長より減資実行の場合には現在所有金五十万円にて三十七台の車体を買入れ営業するとして優に一分五厘以上の配当を爲し得る見込確実なること並に減資の上会社成立の上は内国社債を起すことも容易なるべく又現に試験車台を供給せるカータース男爵も外資輸入に一臂の力を借すことを快諾せられたり左れば外資に依るも事業の拡張容易なるべしと告げ散会に先ち出席者は減資賛成を表明するため調印を爲し正午退散せり因に記す同社はこれにて第一回払込を了したる訳なれば遠からず創立総会開催の都合なりと〉

明治40年4月22日（大時）

●巴里自動車会社代表者帰国

〈巴里自動車会社代表者にして日本自動車会社へ自動車を提供すべき爲め来朝せしカータース男は来る廿六日神戸より乗船して帰仏すべく同男帰仏の上日本自動車会社の爲め低利資本を仏白両国より日本へ入るの運動をなすべしと言ふ〉

明治40年6月4日（都）

●自動車会社近況

〈日本自動車会社は資本金を五分の一に減縮し二百万円とし既払込証拠金を第一回払込に充当し五株の証拠金領収書五枚に対し一回払込株券一枚を渡す方法にて発起委員に於て鋭意整理中なりしが昨今に至り振替手続を終了したる株数四分の三以上に達したれば遠からず創立総会開会の運に至るべき模様なりと言ふ〉

明治40年7月20日（大毎）

●帝国運輸自動車会社

〈長森藤吉郎氏等の発起にかかる帝国運輸自動車会社は来八月二日まで第一回株金払込をなすことに決定せしが同社は今回資本金を百五十万円に減じ総株数三万株の中一万株は仏人エル・シユゾールにおいて引受け一万二千株は三井一派にて引受け残り八千株を発起人及び一般より募集する由〉

明治40年 8月11日（横浜）

●日本自動車株式会社

〈第一回払込完了したるを以て九月七日午後一時東京商業会議所にて創立総会を開く由〉

明治40年 8月26日（横浜）

●帝国運輸自動車会社

〈長森藤吉郎氏の委員長たる同会社は愈々来月七日創立総会を開く由〉

明治40年10月18日（時事）

●帝国運輸自動車会社

〈来る三十日午後一時銀行集会所にて創立総会を開く由〉

明治40年10月29日（大時）

●日本自動車会社株の引受

〈巴里自動車会社代表者として曩に來朝中なりしカーターズ男爵は日本自動車会社の巨額の株式引受の相談纏まり来月十九日著京すべき某所に著電ありたり〉

明治40年11月21日（大時）

●日本自動車会社と資本家

〈財界不況の爲め成立難の境遇に在る同会社は予て同社に投資の決心ある同株主カーターズ男爵の去十六日西比利亞線にて來朝目下帝国ホテルに投宿中なるに付今回同氏の投資に関し一二の条件に就き交渉中の由なるが其折合ひを見れば間もなく創立総会を開くに至るべき見込なりと言ふ（東京電話）〉

明治40年12月 4日

●日本自動車の解散難（横浜）

〈同社は曩に二万五千円を投じて海外より三台の自動車を購入したるも到底經濟界不振の爲め營業をなす能はざるを以て売払ふことに決し中二台は六千円にて既に売払ひ一万九千円の欠損を生じ一万円は発企人にて引受け残る九千円を一般応募者に割当る見込にて来る五日神田青年會館に其協議会を開く予定なるも応募者側にては到底承諾せざるべしとの事なれば無事解散する事は困難なるべしと〉

明治40年12月11日（時事）

●自動車会社発起人会

〈去る五日青年會館に於て開かれたる日本自動車会社株主協議会にては解散と決せしが当日決議に基き七名の交渉委員は九日午後創立事務所に於て創立委員と会見し其の結果来る十七日午後一時より更に発起人会を開くに決定したりと〉

明治40年12月18日（時事）；（大時）

●日本自動車の払戻

〈日本自動車会社にては十七日発起人会を開き種々協議の末、此際證據金又は第一回払込み金

の払戻を希望するものに対しては普通株は二円五十銭より十一銭を、発起株は二十一銭を差引きて来る二十一日より二十五日迄の間に払戻すことに決したりと)

(写真-29) 明治41年7月3日付報知、
帝国運輸自動車会社運輸従業員募集并に営業開始広告

明治41年2月17日(やまと)

●自動車運転許可

〈帝国運輸自動車会社は来る二十日銀行集合所に於て総会を開き愈成立することに決せるが市内運転に関する警視庁の許可は来る十九日を以て与へらるることに内定せりと〉

明治41年8月4日(中外)

●これより自動車運輸は如何

〈一分一秒の遅速を争ふ世の中自働車の如き重宝の速力を有するものの流行は只歳月の問題なり金銭の問題なり聽ては世の必需品少くも中流以上の乗用に供せらるるに至らん▲かは兎に角乗用の分は昨今の上流社会に於ける流行なるが諸運輸

の方面に於ける分は如何に之が経営者は東京に於ては帝国自動車運輸会社なるが同会社は第一回払込金十二万五千円を以て既に夫々の見込を立て十四台を据附くべき計画にて八台は七月五日マルセーユ湾より輸送し到着は本月廿日頃なりと▲購買の任に当りし人は同社大株主シュゾール氏にして東京自動車製造会社等も氏に負ふ所多き程有名なる斯道の通なれば充分最新式のものを齎すに至る可しと▲右車両到着の上は横浜にて組み上て直ちに同地に於て外人の技手より運転其他の教習を受け陸路乗り回しの上東京に来らしむべき仕組みなりと▲一車両の容積は一噸半即ち約四百貫目位の重量なるが外国にては五噸乃至三噸位のものを用い居れるが我が帝国の首都も如何せん道巾狭少特に橋梁狭ければ止むなく一噸半式を採用するに至れりと▲運転等は左程の面倒なく運転手一名と荷扱者一名と乗車するのみ▲此の運輸が他の運搬業者及人夫等に対して影響あるは争そひ難き事なるも会社にて緩々と事業を行ひ当路者として左程影響なからしむる如く行進する予定なればさしたる事もなかるべきや尚同会社の二十間に五十間の車庫は七月下旬竣工せりと)

明治41年9月9日(時事)

●東京の自動車

〈東京居住の内外人にて自動車を愛用する者漸く多く有栖川宮殿下の如きも殊の外御愛用ありて玉川、日光扱は猪苗代湖畔杯と御遠乗をさへ試みさせられたる程なるが今宮家御所有のもの及び軍用等のものを別とし個人又は会社等にて現に使用しつつあるものを聞くに



▲**家用自動車** の車数は総計十九にして目下使用出願中のもの一両あり其の所有者及び動力の種類を記せば左の如し

三井高保（動力蒸気）嶋田六次郎（同上瓦斯）小布施新三郎（同上）井上角五郎（同上）井上正詮（同上）中上川次郎吉（同上）米山利之助（同上）赤星鉄馬（同上）浅野総一郎（同上蒸気）大隈重信（同上電気）石川角蔵（同上）大倉喜七郎（ペトロリアム二両）

エーエフ ホワイト（動力瓦斯）エージェー エス レフロイ（同上）チャールス エス シュルフ（同上）デー エー スコット（揮発油）アール ルーネル（同上）

報知社（電気）大日本麦酒株式会社（瓦斯）

▲**家用貨車** として使用し居たるは左の三両なり

三越呉服店（二両） 亀屋鶴五郎（一両）

▲**営業自動車**

日本自動車株式会社（四百両以内）

帝国運輸株式会社（四十三両）

吉田真太郎（五 両）

の三社なれども是等は何れも尚ほ車両製造中又は外国注文中にして未だ一両も運転し居らずと云ふ

明治41年12月25日（報知）

●**自動車で郵便配達**（東京郵便局の一発展）

〈自動車を以て機敏に郵便物の配送を為すは疾く欧米諸国に其例を聞きしが今回愈々東京郵便局率先し郵便物をば自動車を駆て逋送の端緒を開き現に是が実行中なり実に我が通信部内自動車を Use せしは是を以て嚆矢となす

▲**歳晩と郵便事務** 東京郵便局は逋送事務の上に更に一層の敏速を期せん為めに自動車採用の議ありて久しく調査中なりしが毎年の例とし歳晩の郵便事務は最も繁激を加へ贈答品送付の小包郵便をはじめ特別扱ひの年賀状より普通郵便物に至るまで夥しき増加あれば其逋送には常備の郵便馬車を以ては到底配送し切れざる故毎年内国通運会社より荷馬車を借上げ運搬せしむる都合なりしが恰も本年は自動車採用の内議もあり且つ増加す可き郵便物も前年の如く押詰りて俄に激増する様の事なく去る十五日頃より弗々と増し来れば試みに運輸自動車会社をして逋送を請負はしむるに決したり

▲**自動車三台の運転** 依て郵便局は会社に嚴重なる規約を為さしめ速力は一時間八哩以内、容積二百立方尺、積載量一噸半とし赤色の大枠と郵便章旗の装置を為せしもの二台をば去十五日より本局と新宿上野両停車場間及同局より銭瓶町分局間の往復に当らしめ当日は逋送六回に止めしも翌十六七日は各八回となり十八日より廿一日迄は十回に及廿二三日は十三回と漸次郵便物の輻輳に随て度数増加すれば廿四日よりは車台一両を加へ目下三台にて運送し居れり同自動車は行囊の積載数八十個より九十個位にて内国通運の荷馬車より約十個多く速力の上より見れば約二倍の働

きをなし其費用は兩者殆ど似寄りたるのなれど右の如く現在は逦送用とし普通郵便馬車と通運の荷馬車と自働車の三より成れば偶然にも其間に激しき競走を惹起するに至れり

▲猶研究の余地あり 郵便局としては積載力と索引力に富める自働車を利用し郵便物の結束を欠かざると期するは主願とする所なれば勢ひ将来は自働車逦送を全般に及ぼすに至らんが今の処実行日浅きゆえ各方面よりの研究も充分ならねば俄に成績の良否は断じ難し然し年内大多忙のうちは勿論此便を借るべく明年も尚ほ研究傍々使用を継続し愈々成績良好と認めらるれば当分請負方法に依て市内各局間の逦送をも開始すべく若し途中不時の故障を生じて運転差支を来せし場合の為殊に予備の車台をも設けありて注意中々に行届き先づ速達を図る点には成功疑ひなかるべしと

4 後 書 き

本報告の意義は、明治40年ごろの首府東京の自動車事情が分ったことで、自動車史上次の点を確認しておく必要がある。

(1)警視庁が東京市内乗合自動車の営業許可の条件とした“3社の合同”につき、どの先史も次の会社と説明しているが、

- 日本自働車株式会社（渋沢派）
- 帝国運輸自動車株式会社（長森派）
- 自動車運輸株式会社（福沢派）

しかし、資料記事で分るように、乗客目的の“日本自働車”と貨物目的の他2社とが合同するはずはなく、これは同じ市内で乗客目的の次の3社の合同が正しい。

- 日本自働車株式会社（渋沢派）
- 東京自動車株式会社（園田派）
- 関東自動車株式会社（米山派）

(2)日本最初の自動車専門工場“東京自動車製作所”の活動状況が次のとおり確認された。

- ①有栖川宮殿下の自動車を受注製造していた。（40年10月完成、俗称タクリー号第1号）
- ②貨物運輸事業をはじめていた。
- ③“ちとり号自動車”の第2回予約販売をしている。しかし、この“ちとり号”はどの先史の話題にもなかったことで、“国産自動車工業”の面から注目に値する。価額が安いことから、1～2人乗りの3輪乗用車でないかと思うが、今後の研究課題とする。

(3)明治41年9月現在東京の自動車所有者名及び台数が分った。

以上東京・横浜地区における40年ごろの自動車営業計画は、大方失敗に終わったが、これをきっかけに大隈・渋沢らが自用として使用し始めたことから、次第に政財界の有産階級に利用されるようになり、経済不況から立ち直った45年ごろ、前書きの“表-1”に見られる、第3の波となって、また盛り上がってくるのである。

附記：本研究には、「財団法人・東京自動車技術普及協会（理事長・横井七之助氏）」の研究助成金の交付を受けましたので、厚くお礼申し上げます。