凡　例

■本史の用事用語は、原則として常用漢字、現代漢字、現代かなづかいとしたが会社名や公文書、自動車倶楽部規則などは原文のままとした。

■新聞記事や引用文は、原則として原文のままとし、「　」に入れ、引用文献は『　』に入れた。また文中特に疑問のあるものは、上にママを付けた。

■度量衡は、原則として当時のまま尺貫法、ヤード・ポンド法で示したが、必要に応じて（　）をつけてメートル法に換算したものもある。

■車名は、明治時代と今日の呼び方では多少違っているものについては現代の一般的な呼び方にしたが、当時の新聞広告に掲載された車名はそのまま引用した。

■本文執筆、年表作成にあたり、資料の提供を受けた方々や公共機関あるいは参考とさせていただいた新聞、雑誌、著書などは巻末の参考資料欄に掲載した。

■このたびの増補版の刊行にあたり、本文の内容の確認に関しては、著者が亡くなっていることもあり、誤植のみにとどめた。

■増補した巻末の資料集に関しては、出典や詳細が不明なものもあるが、いずれも今では収集することが難しい貴重な資料として収録した。写真が不鮮明なものもあるが、データ化の際にトーンを上げるなどしてなるべく見やすくなるように配慮した。

編集部より

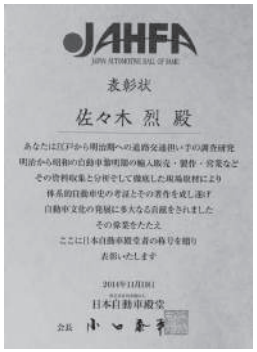
自動車歴史考証家である佐々木烈先生は、自動車に関する資料の収集にあたり、全国の図書館や公民館などを訪ね歩いて膨大な新聞に目を通し、ほぼ毎日国立国会図書館に通い、資料を探して調査しながら関係者とは手紙のやり取りをして聞き取りを続けるなど、生涯をかけて日本の自動車史における黎明期の解明と考証に携わって来られました。

佐々木先生の研究活動は、国立科学博物館 理工学部研究部主任研究官の鈴木一義先生からも並大抵のことではできないと高い評価を受けており、その長年の功績により2014年には日本自動車殿堂 殿堂者として殿堂入りを果たされています。

佐々木先生はそれらの研究調査について日刊自動車新聞紙上に執筆され、その連載を弊社は2004年に『日本自動車史』としてまとめ、一冊の本として刊行いたしました。編集部では初版が品切れてから10年以上が経ったこともあり、新たに解明されたことを加えて増補することを考えておりました。そのような折、2019年に精力的に研究を続けられていた佐々木先生が急逝されました。

その後、ご遺族である奥様の佐々木千代野様から、佐々木先生の蔵書や収集した資料を活用してほしいと弊社にご寄贈いただきました。千代野様は佐々木先生が調査した資料や原稿をデータ化するなど、その活動を二人三脚で長く支えておられました。

編集部でご寄贈いただいた書籍や資料を確認していたところ、佐々木先生が保管されていた『日本自動車史』の初版原本があり、その初版には佐々木先生が刊行後に発見したと思われる修正に加えて古い書物や新聞の切り抜きが、複数貼付されていました。編集部では、書籍刊行後も日本における自動車の歴史について研究を続けておられた今は亡き佐々木先生に敬意を表し、巻末


JAHFA
JAPAN AUTOMOTIVE HALL OF FAME
表彰状
佐々木 烈 殿
あなたは江戸から明治期への道路交通思いすの調査研究
明治から昭和の自動車黎明期の輸入販売・製作・営業など
その資料収集と分析そして徹底した現場取材により
体系的自動車史の考証とその著作を成し遂げ
自動車文化の発展に多大なる貢献をされました
その偉業をたたえ
ここに日本自動車殿堂者の称号を贈り
表彰いたします
2014年11月1日
日本自動車殿堂
会長 小口泰平

特定非営利活動法人 日本自動車殿堂は、日本における自動車産業・学術・文化などの発展に寄与し、豊かな自動車社会の構築に貢献した人々の偉業を讃え、殿堂入りとして顕彰し、永く後世に伝承してゆくことを主な活動とする。

にこれらの資料を新たに収録して『増補版　日本自動車史　黎明期編』として刊行することといたしました。

資料のなかには、出典や内容の詳細が不明なものもありましたが、いずれの資料も今日では収集することが難しい貴重な資料と判断し、写真が不鮮明なものについてはデータ化の際に画像を調整するなど、できるだけ見やすくなるように修正を施しています。なお、本書の内容に関しましては、佐々木先生がすでに鬼籍に入られていることもあり、見つかった初版原本に書かれていた赤字修正に加えて誤植などの確認と修正にとどめましたことをご理解いただけますと幸いです。

三樹書房　小林謙一

本書推薦の辞

日本自動車殿堂 名誉会長・芝浦工業大学 名誉学長
工学博士　小口　泰平

戦後に本格化した日本の自動車産業は、技術立国日本において文字通りなくてはならない基幹産業として成長をしつづけている。

現在日本は、世界のトップクラスの技術を誇っているが、こうした技術の数々は発明のように突然生み出されるものではなく、過去のさまざまな技術の蓄積によって初めて実現できるものである。
世界のリーダーとしての日本の自動車産業が、このように発展してきた背景には、先人達の開拓精神とその並々ならぬ努力の積み重ねがあったことを、私達は忘れてはならない。

著者の佐々木烈氏は、明治・大正から昭和初期にかけて今では一般の人々が知り得ない、日本における自動車産業の先駆者の方々について、見事に考証した。偉大な先人の足跡を顕彰することは、自動車社会の文化の構築につながるものである。私達も、こうした先人の優れた業績を後世に伝承する一助として「日本自動車殿堂」を設立し、自動車の産業・学術・文化に貢献された方々を殿堂者（殿堂入り）として表彰させていただく活動を続けているが、本書から学ぶこと極めて大である。

本書は、自動車の草創期としてかけがえのない時代にわけ入り、その真摯な著述はまさに感動である。自動車関係者のみならず、多くの方々に推薦したい一冊である。

丹念に調べ上げた執念の力作

国立科学博物館 理工学研究部 元主任研究官
日本自動車殿堂 研究・選考会議 名誉議長
鈴木　一義

佐々木烈氏が、この本を書き進めるにあたり、その一行を増やすのに、どれほどの時間とご苦労を費やされたのかを想うと、思わずため息が出て、気が遠くなった。それほど本書は、我国の自動車の黎明期について、丹念に、当時の日本各地の新聞にあたり、関係者らのご子孫を尋ね歩き、関連する様々な資料を発掘してきた氏の長年の執念の成果である。それは、本当に並大抵ではなかったと思う。

今、私たちのまわりには、溢れんばかりの自動車がある。自動車の走っていない道路など、逆に不自然に思えるほどである。つい数十年前までは、高嶺の花で、憧れのものであった自動車は、日本の社会に、人々に、瞬く間に浸透し、あって当たり前のものとなった。しかし、大河に溢れる水のように、その一滴一滴が、それぞれにコケから滴り落ちた一滴であり、泉水から湧き出た一滴であったことは、その場では伺い知ることができない。流れを見つめる人の中に、その源流を尋ねてみたいと思う人がいる。氏は日本の自動車という大河のなかに、その源流を尋ねた人である。日本に溢れた自動車の最初の一台は、どのようなものであったのか。誰が動かしたものなのか。その疑問は持っても、大河に流れ込む無数の支流に分け入ることは、そう簡単ではない。

これまで、この分野、日本の黎明期の自動車史について、史実的に正確に書かれた本はわずかしかない。もっとも詳細なのは、氏が後書きで述べているように、『日本自動車工業史稿』全３巻であろう。それは昭和36年から、自動車工業会が専門調査員を配置して編纂した、我国自動車史の集大成である。確かに、当時まだ存命の関係者に調査し、残された資料を収集しての編纂であり、もはやそれを越える資料はほとんど無く、改訂は難しいと言われてきた本である。しかし昭和63年に交通史家の斉藤俊彦氏により、明治31年（1898）、日本に

初めての仏製自動車が輸入された事実が発見され、また最近、トヨタ博物館や国立科学博物館などの調査で、自動車史に新たな資料が発掘されつつある。そして実は、佐々木氏こそ、日本自動車工業史稿を改訂するとすれば、その第一人者と自他共に認める人と言えよう。史稿では数ページの断片的な事実羅列もしくは推定的な記述が、本書では調べ上げた豊富な資料の裏付けと考証により、まさに改訂と呼べるほどの内容と分量になっている。

そして氏の調査の態度でもあろうが、ご子孫や出会った方々との話や手紙なども挿入され、読み進むうちに、氏が探求した人たちの息遣いまで感じられ、読み物としても楽しめるものとなっている。

聴き取りをしたご老人が、大正8年12月17日の東京日日新聞房総版で駅夫の悪戯で炎上した自動車を運転していた、その人であったり（本文「千葉県自動車はじめ探訪記―錦織源蔵の片貝説」）、「もし私が総一郎さんにお会いするのが３年遅かったならば、この物語は半分も書けなかったと思う。今は亡き総一郎氏に心から感謝を捧げ、ご冥福をお祈りする。」（本文「自動車販売店の開祖松井民治郎の生涯」）、「ストーンが関税率の適用に対して異議申し立てをしてくれたお陰で、今まで不明だった自動車史の一角が解明されたことは、瓢箪から駒といえる。」（本文「ロコモビル蒸気自動車の輸入と関税問題」）と、出会いの縁や地道な調査のなかの発見の喜びが、飾りのない一行となって本書を作り上げている。

何処かの図書館で膨大な新聞に丹念に目を通す氏の姿が、おそらく、数えきれない回数、繰り返されたことだろう。多分、本書は、氏にとって、蓄積してきた調査、研究のほんの一端に過ぎないと思う。その姿に敬意を払うとともに、同じく自動車史に関心を持つ者として、本書の刊行を喜び、ますますの成果を期待したい。

目　次

本書推薦の辞　小口泰平 3
丹念に調べ上げた執念の力作　鈴木一義 4

第 1 章　日本最初の自動車技師　林平太郎の生涯

1　はじめに 11
2　生い立ちと教師時代 13
3　鹿児島から高知へ、そして横浜に 17
4　当時の自動車界とブルウル兄弟商会 18
5　モーター商会 21
6　三井呉服店の購入車 23
7　自動車販売の苦心 24
8　モーター商会の解散と日本自動車商会の設立 26
9　大隈重信家の自動車を修理 28
9　大隈家の運転手に 30
10　車上発動クランクの発明と林式小型自動車 31
11　明治の最優良運転手 33
12　平太郎の最後 34

第 2 章　自動車販売店の開祖　松井民治郎の生涯

1　黒田太久馬夫人琴を探す 36
2　松井総一郎氏との出会い 39
3　民治郎朝鮮に渡る 42
4　民治郎の北海道、朝鮮時代 44
5　専売合資会社を設立するまで 46
6　日本鉄道会社と専売合資会社 49
7　ブルウル兄弟商会 52
8　モーター商会の販売車 54
9　運転教習機関としての自動車倶楽部 58
10　大阪博覧会と日露戦争の勃発 60
11　モーター商会の解散 62
12　民治郎朝鮮に渡る 63
13　おらが平壌朝鮮一よ 65

第 3 章　花のいのちは短くて、初の国産自動車製作者 吉田真太郎の生涯

1　日本自動車史における吉田式 67
2　自動車製作にかかわるまで 70
3　自動車製作の夢やぶれて 74
4　その後の吉田真太郎 76
5　追稿 78

第 4 章　ロコモビル蒸気自動車の輸入と関税問題

1　はじめに 84
2　ロコモビル横浜到着 85
3　ストーンの異議申し立て 86
4　横浜税関長の見解 87
5　採決 88
6　訴願から解明されたもの 89
7　自動車関税率の推移 90

第 5 章　第 5 回内国勧業博覧会と乗合自動車のはじめ

1　博覧会の規模 91
2　自動車の出品 92
3　天皇皇后両陛下のご観覧 98
4　三重県と鹿児島県、愛知県の乗合自動車 100
5　岐阜県と高知県の乗合自動車計画 102
6　京都の二井商会その他の乗合自動車計画 103

第 6 章　国産第一号車の徹底的解明、山羽蒸気自動車は走ったか

1　はじめに 106
2　大阪博覧会と輸入車の価格 109
3　中根鉄工所の蒸気自動車 111
4　山羽虎夫製作開始 113
5　山羽虎夫の本業と発明 116

6　試運転とその結果 119
7　結末 122

第 7 章　東京のバス創業史

1　東京の乗合自動車騒動 125
2　警視庁の取締規則発布と認可 126
3　取締規則に対する反応 128
4　計画だけに終わる 129

第 8 章　千葉県自動車はじめ探訪記

1　「自動車はじめ」説が合計 5 つ 134
2　ナンバー 1 のプレート、香匝自動車が不定期運転 137
3　北総自動車合資会社説 141
4　錦織源蔵氏の片貝説 145
5　君津郡湊町萬歳館説 148
6　大多喜・鶴舞乗合自動車と西尾文書 152
7　結論 155

第 9 章　新潟、香川、埼玉、山形各県と国産米山式自動車

1　はじめに 157
2　新潟県最初の自動車計画 158
3　来迎寺・小千谷間乗合自動車 159
4　芝自動車製作所製作の国産車 160
5　自動車が普及しない理由 162
6　米山利之助 163
7　技師芳賀五郎 164
8　帝国自働車株式会社の解散と使用車の行方 165
9　当時の国産車製造事情 168
10　讃岐と本庄の乗合自動車 169
11　鶴岡自動車会社とドイツ製プロトス説 172

第10章　長野県最初の乗合自動車

1　信濃自動車株式会社設立計画 175
2　自動車を取り寄せて試運転 176
3　営業を断念 178
4　長野県内各地に自動車営業起こる 179
5　下高井郡の乗合自動車 180
6　自動車の試運転 180
7　株式会社東京自動車製作所 181
8　公開された県技師の検査記録 183
9　平穏自働車運輸株式会社設立 185
10　会社の解散 186
11　諏訪自動車合資会社 187
12　南信自働車株式会社 190
13　自動車を購入 192
14　南信自働車株式会社設立 194
15　運転手大塚兄弟 194
16　日本自動車合資会社 195
17　会社の経営状態 197
18　英国コンノート殿下の御用車 198

第11章　橋本増治郎とダットの人々

1　はじめに 200
2　合資会社越中島鉄工所 201
3　九州炭砿汽船崎戸砿業所 202
4　長崎双信自動車商会 204
5　田健治郎と自動車 207
6　竹内綱、竹内明太郎父子 208
7　竹内鉱業と小松製作所 210
8　竹馬の友青山祿郎 211
9　快進社とスイフト自動車 213
10　日本国産株式会社 216
11　快進社の解散とダット自動車合資会社、ダット自動車製造株式会社 218
12　ダットサンの誕生とダットの人々の最後 220

第12章　明治交通史の最後を飾ったタクシーの出現

1　はじめに――227
2　会社設立と政友会の代議士たち――229
3　計画案――230
4　車種決定と設立趣意書――232
5　薬の三共合資会社とセール・フレザー社――233
6　収支目論見書――235
7　開業――236
8　発足したタクシーの営業情況――239

第13章　明治の自動車税について

1　はじめに――248
2　我が国最初の自動車税――249
3　東京と大阪の自動車税――254
4　その他11県の自動車税――260
5　結び――266

自動車年表（1895～1913年）――270

あとがき――283

参考資料――285

関連資料集――288

第１章

日本最初の自動車技師
林平太郎の生涯

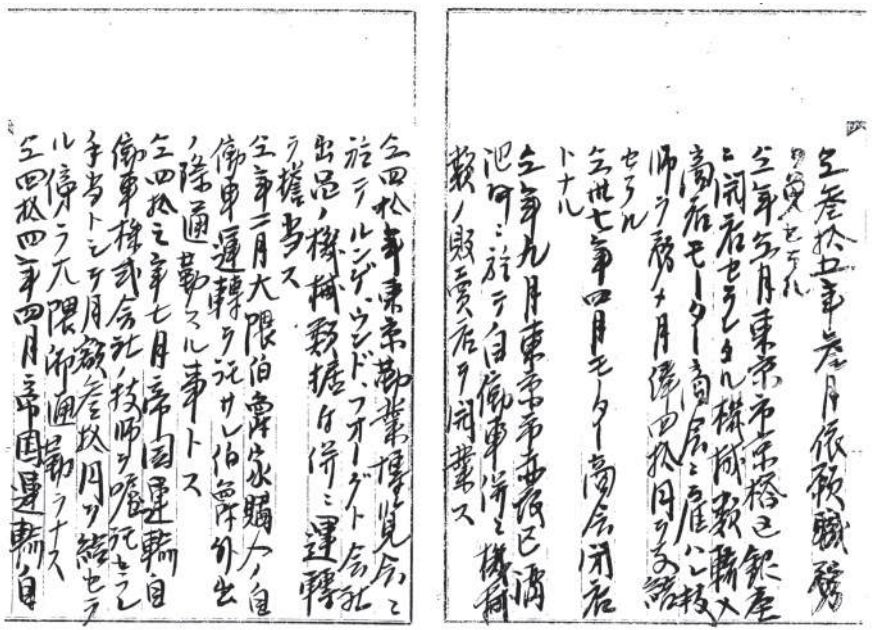
1　はじめに

自動車が初めてわが国に渡来したのは明治31年であるから、すでに100年以上が過ぎた。黎明期に自動車に関係した人たちもお孫さんの時代になり、そのお孫さんもかなりの年配になっている。その上、今でも同じ場所に住んでおられる方は非常に少なくなって、明治の自動車史を研究する者にとっては調査がいよいよ困難になってきた。

ところで、筆者はわが国最初の自動車販売店である「モーター商会」に関する資料を集めており、本稿執筆にあたって長野県飯田市千代の林ふさ子さんや、東京都保谷市（現・西東京市）の村山暢利氏からモーター商会の技師だった林平太郎に関する数々の資料や写真をいただくことができた。

その中には、平太郎自筆の履歴書や彼がモーター商会の解散後に設立した「日本自動車商会」の写真や、小磯鉄工所で製作した国産車の写真、実用新案特許をとった車上発動クランク用小型モーターを手にした写真など、わが国の自動車史にとっても非常に貴重な資料がある。

また履歴書は、大正６年に彼がどこかの会社に提出しようとして書いたと思われるもので、長野県尋常中学校を卒業した時期、東京物理学校を卒業した時期、鹿児島高等中学造士館の教師になった時期、高知師範学校に転校した時期、銀座のモーター商会に入った時期、モーター商会が解散して赤坂に日本自動車商会を設立した時期、東京勧業博覧会に出品した外国商社の機械展示の請負をした時期、わが国最初のトラック会社である「帝国運輸自働車株式会社」の工



林平太郎直筆の履歴書。明治35年3月にモーター商会の技師になったと書いてある

場長に招聘された時期、同社が解散して退職し、早稲田大学の創立者大隈重信の自動車を運転することになった時期などが、履歴書だけに正確に記されている。

今まで雑誌などに掲載された平太郎に関するものでは、業界誌『モーター』の大正８年正月号に彼自身が書いた「運転手生活の十有八年」や『自動車之日本』誌昭和２年９月号に掲載された「故林平太郎氏の追憶」と題する記者水島与志緒の追憶記事などがあるが、それらの裏付けが欲しかった筆者にとっては望外の収穫であった。

上記の資料やモーター商会関係の新聞記事や広告などを検討してみると、平太郎はわが国最初の自動車技師であり、最初に自動車の販売に携わった人であり、日本人として最初に自動車を運転した人である。

大隈重信家の運転手になってからも勤務年限、品格、技能ともに最優秀と評価されて「日本ショファー交友会」から表彰されている。この方面でも斯界の第一人者であった。

しかし、彼が他界してから長い年月が経過したにもかかわらず、彼の生涯やそれらの業績が自動車史上からすっかり忘れ去られてしまっているのは実に残念なことである。改めて、わが国自動車界の先駆者林平太郎の生涯を振り返ってみることにする。

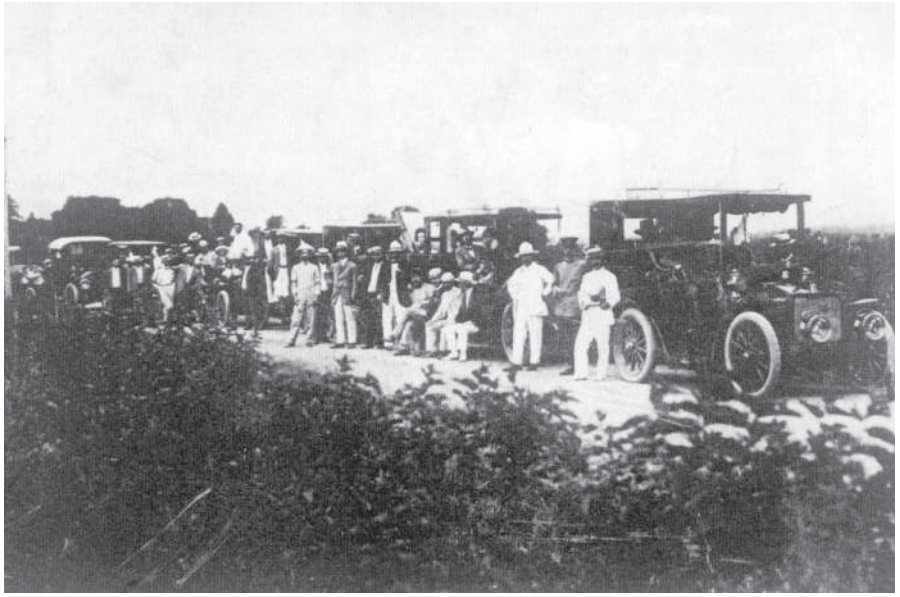
2　生い立ちと教師時代

林平太郎は明治５年４月19日、長野県下伊那郡千代芋平1690番地（現・飯田市千代）に林茂久八の３男として生まれた。

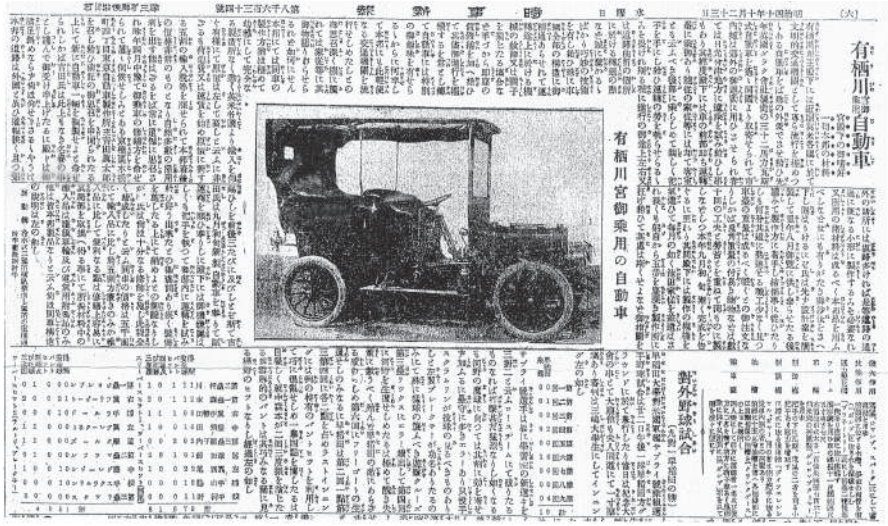
林家は長男の秀三郎が千代芋村初代村長をつとめた村の名家で、平太郎は明治18年４月、長野県中学校松本支校に第９期生として入学する。彼が入学した翌年に学制改革があり、中学校は各県に１校となったため長野県中学校松本支校は長野県尋常中学校（現・松本深志高等学校）と改称された。

同級生には、明治41年に陸軍が初めて購入したフランス製ノーム・トラックで東京・青森間の試運転をしたり、44年に製造した国産軍用車第１号で大阪・東京間の試運転、さらに45年２月長岡外史中将と新潟高田師団における雪上自動車の実験をするなど、国産軍用自動車製造に深く関与した中柴末純少将がいた（ノーム試運転当時陸軍技術審査部付き工兵大尉、国産軍用車第１号試運転当時少佐）。

長野県尋常中学校時代。最前列左端が林平太郎、その隣が中柴末純（明治19年）



甲州街道を立川までのドライブの折りの記念撮影。先頭が有栖川宮殿下のダラック、3台目が吉田式。ダラックの横に白いスーツで立っているのが吉田真太郎（「威仁親王行実」より）



有栖川宮御乗用の自動車

「吉田式第1号車、有栖川宮殿下に納入」を伝える記事（「時事新報」明治40年10月23日）
※本書の表紙後ろに拡大版を収録

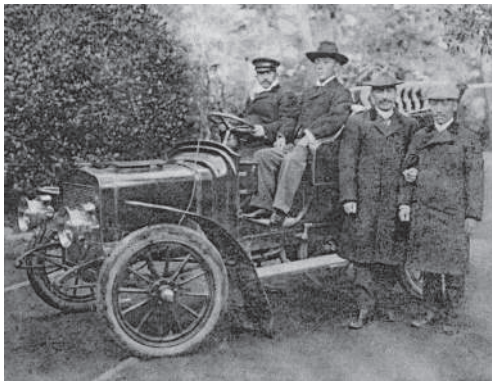
明治41年末の警視庁管内自動車総数は46台で、内訳は、皇族では有栖川宮殿下の２台、大隈重信、渋沢栄一、大倉喜七、古川虎之助、日比谷平左衛門ら実業家が15台、商店では三井呉服店の２台と亀屋鶴五郎が１台、外国人ではジェー・エス・レフロイやデー・エー・スコット、チャールス・エス・シュルツらが８台、陸軍省が２台、新聞社では報知社が２台、会社では帝国運輸自働車が13台、大日本ビール１台である。

これを国別でみると、フランス製18台、英国製12台、国産吉田式８台、アメリカ製４台、イタリア製とドイツ製が各２台で、フランス製18台の内13台は帝国運輸自働車のトラックであり、実業家の15台中の７台と大日本ビールの１台は吉田式国産車である。

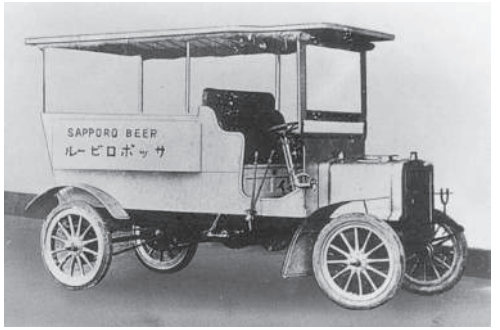
吉田式国産車が当時の自動車界にあっていかに主要な地位を占めていたかがわかるのである。

さらに明治42年11月には北白川宮成久殿下が英国製ハンバーを購入するに先立って真太郎を招き、自動車の原理や運転方法などをお尋ねになりながら青梅街道を往復された。彼が自動車界の第一人者として最も輝いた時期であった。

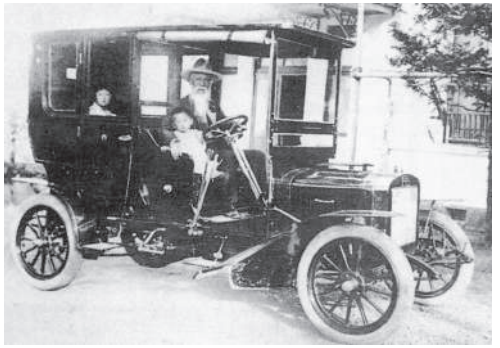
しかしその後、自動車購入者た



吉田式第1号に乗る有栖川宮殿下（ハンドルを握っている）と徳川昭武侯（明治40年12月2日）



大日本ビールに納入した吉田式



森村市左衛門に納入した吉田式
（尾久自動車学校 尾崎保生氏提供）

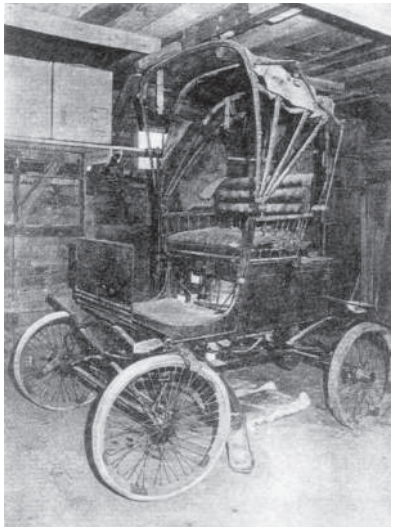
第４章

ロコモビル蒸気自動車の輸入と関税問題

1　はじめに

自動車黎明期に輸入されたロコモビル蒸気自動車は、日本の土を踏んだ最初の自動車として同じ車種が愛知県長久手のトヨタ博物館に展示されているし、また北海道上磯町当別の川田男爵記念館にも当時購入して使用したものを走れるように復元して展示している。

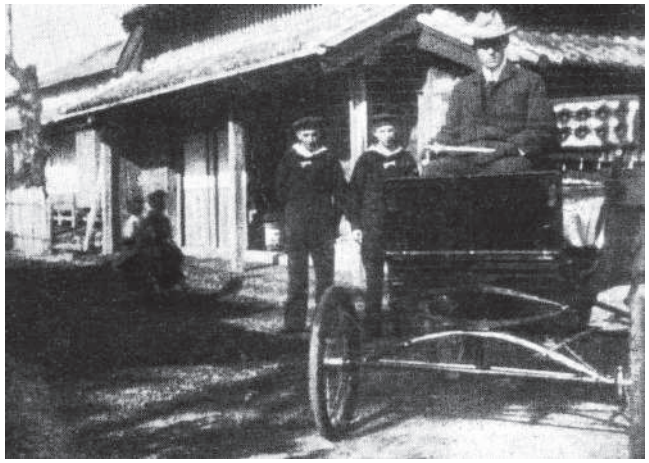
ロコモビルが日本の土を踏んだ最初の自動車というのは間違いにしても、わが国の自動車史にとってロコモビル蒸気自動車が果たした役割は極めて大きいものがある。



川田男爵のロコモビル蒸気自動車

上記の川田男爵（横浜船渠株式会社取締役会長川田龍吉）をはじめ伊勢の株式会社山田銀行取締役山本伊兵衛、鹿児島の株式会社第百四十七銀行緒方壮吉らがロコモビルを購入した記録が残っていて、例えば乗合自動車を営業するつもりで購入した伊勢の山本伊兵衛のように、当局の検査も終え、路線や料金も決まっていながら、営業寸前になって事故を起こして車輌が大破して営業に至らなかった者もいる。

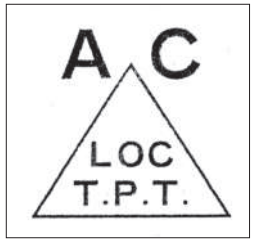
当時の権威ある雑誌『太陽』臨時号『陸



ロコモビル蒸気自動車とJ.W.トンプソン（写真：トヨタ博物館蔵）

の日本』（明治36年６月15日発行）には山田停車場から内宮一の鳥居まで自動車の便がある、と書いている。もしその記述が正しければわが国最初の乗合自動車は京都ではなく伊勢ということになる。

厄介なことに、当時ロコモビルを販売していた宮崎峰太郎がある交通関係の雑誌に、明治33年に輸入したとか、34年の４月に米国ロコモビル会社日本代理店が設立されたとか懐古談で述べたことから、33年説や34年説が広まってしまった。



梱包のマーク

しかし、当時の伊勢新聞や鹿児島新聞、雑誌『輪友』などの記事から、総合的に判断すれば、宮崎氏の懐古談には、明らかに１年以上の誤差が認められるのである。

それにしても、ではいつ、何台、どんな方法で輸入されたのか、価格はとなると、そこまでは依然として確実な記録は発見出来なかった。

ところで、筆者は関税に関する訴願の記録から、上記に関する確証を掴むことが出来たので、本紙上を借りて発表してみたい。

2　ロコモビル横浜到着

ロコモビルは明治35年４月にアメリカ汽船アセニアン号で横浜に到着した。梱包の表記は図のようなマークで、ナンバーは第１号、第３号から第６号まで、第８号から第10号まで、第12号から第17号まで、第19号、第20号の合計16梱包で、中身はエンジン部分を含む機械部分が８梱包。車体部分が８梱包だった。

この16梱包はエー・ウエストンによって保税倉庫に納められた。輸入したの

引き上げようものなら、蜂の巣をつついたような騒ぎになるが、自動車税はそれがない。財政難に苦しむ地方にとって、まことに有り難い収入源であった。

ところで、明治時代の自動車は富豪たちの富の象徴だった、とよく言われる。たしかに自動車は高価な乗り物だった。輸入する時に、従価５割というダイヤモンドと同率の関税がかかり、購入すれば高額な自動車税が賦課されたから、とても並みの富豪では持てなかった。

しかし自動車税という観点からみると、東京は別として、地方では自動車税の対象になったのはほとんどが、やっと１台か２台の自動車を購入して乗合を営業した人たちである。

富の象徴として自家用車を乗り回した富豪たちで、自動車事業に手を出した者は１人もいない。彼らが手を出したのは鉄道事業であって、自動車事業は鉄道にとってライバルであり、資本を投入するには面白味のない危険な事業であった。

政府も地方鉄道には莫大な補助金を交付したり、軽便鉄道法をつくって助成したが、自動車事業を育成するなどという考えは毛頭なかった。

そういった意味では１台10円、20円の自動車税を払って乗合自動車を営業した人たちは地方交通のパイオニアであった。

それ等地方のパイオニアたちの道は厳しかった。人力車夫や馬車屋たちの妨害を受けながら、１、２台の自動車で乗合馬車と料金競争をして、しかも高い自動車税を払ったのでは、採算が取れるはずがない。

明治時代に自動車で成功した者はいない。わずかに、島根県の山根新蔵や三重県の尾崎鉄之助などが、２台の車輌を３台、４台と増やした程度が成功者であった。

地方のパイオニアたちにとって明治とはそんな時代だった。

平成13年７月７日から７月21日まで日刊自動車新聞に掲載

明治時代各府県自動車税及び特別市税額表（１台年税）

施行年度	府県市名	制定当初の自動車税率
1904年 (明治37)	岐阜県	１人乗り３円、以後１人を増すごとに１円増額
	京都市	５人乗り以上20円以内、３人乗り以上15円以内、 ２人乗り以下10円以内
	名古屋市	20円
	神戸市	６人乗り以上　自家用20円、営業用15円 ２人乗り以上　自家用15円、営業用10円 １人乗り　自家用10円、営業用６円
	神戸市を除く兵庫県内	定員６人以上　８円 定員２人以上　６円 １人乗り　４円
1906年	大阪府	運転手を除く５人乗り以上の乗用車、または積載量1000ポンド以上の貨物自動車　自家用80円、営業用60円 運転手を除く２人乗り以上の乗用車、または積載量500ポンド以上の貨物自動車　自家用60円、営業用40円 運転手を除く１人乗りの乗用車、または積載量500ポンド未満の貨物自動車　自家用40円、営業用20円 乗用と貨物併用の場合は乗用の税額とす
1907年	東京府	30円
1908年	栃木県	15円
1909年	愛媛県	９人乗りまで７円、10人以上10円
1910年	茨城県	10円
1911年	山形県	10円
	静岡県	10円
	神奈川県	自家用20円、営業用15円
1912年 (明治45)	島根県	６人乗りまで６円、１人増すごとに１円増額
	群馬県	10円
	新潟県	10円
	石川県	10円
	三重県	10円

関連資料集

本書の著者である佐々木烈氏が惜しくもお亡くなりになった後、ご遺族から、著者が保存しておられた初版原本を寄贈いただきました。その本には、初版刊行後に新たに佐々木氏が発見したと思われる、古い書物や新聞の切り抜き写真が関連するページに複数貼付されていました。なかには出典や内容の詳細が不明なものもありましたが、いずれも、今では収集することが困難な貴重な資料です。編集部では、書籍刊行後も日本における自動車の歴史について研究を続けておられた佐々木氏に敬意を表し、巻末にこれらの資料を新たに収録することにいたしました。

第１章

明治廿三年七月十一日

支店設置廣告

鹿兒島市瀬見町九十九番戸

村田銀行鹿兒嶋支店

右本月九日ヨリ開業本店同様業務取扱候間此段廣告仕候

明治廿三年七月　東京京橋區三十間堀町三丁目九番地

村田銀行

東京火災保險會社

明治廿三年八月十四日

支店設置廣告

大阪市北區中ノ島七丁目十二番地

村田銀行大坂支店

右本月十三日ヨリ開業本店同様業務取扱候間此段廣告仕候

明治廿三年八月　東京市京橋區三十間堀三丁目九番地

村田銀行

日本麥酒釀造會社

株主へ廣告

本社取締役堀基仙波太郎右衛門ノ兩氏辭職申出ニ付過ル十一日株主總會ニ於テ後任撰挙候處左記ノ兩氏當撰就任致候間此旨廣告ス

明治廿三年八月

取締役　村田堤

仝　岩本五兵衛

日本麥酒釀造會社

1-2（関連：17ページ）
林平太郎の妻かつの父、村田堤が設立した村田銀行の大阪・支店開設を伝える新聞広告。
いずれも明治23年で、当時の村田銀行の勢いがわかる。また右下は同時期の「日本麦酒醸造会社」の広告で、こちらにも取締役として村田堤の名がある。

1-1（関連：13ページ）
「和田峠絶頂ニ於テ　明治44年10月25日午前9時30分」という文字から、本文で紹介された国産軍用車第1号の大阪・東京間試運転の際の写真ではないかと推測されるが、中柴末純が写っているか否かも含め、詳細は不明。

廣田精一

從四位　神戸高等工業學校長　廣島縣士族　所得税九九二　神戸市細田町六　電本局四〇三　（學校）同市水笠町一　電本局四三　一五九

君は廣島縣士族廣田綾三郎の二男工學博士廣田理太郎の弟なり明治四年十月を以て生れ先代アキの養子となり同三十四年三月家督を相續す同二十九年東京帝國大學工科大學電氣工學科を卒業し直に獨逸に渡航し伯林シーメンス・ハルスケ電氣會社電力部に入社し技術を研鑽すること二年在獨中高田商會の招聘に應じ同商會倫敦支店詰となり同三十一年歸朝し同商會電氣部長となり同三十八年茨城電氣會社創立により取締役に舉げられ同四十年私立電機學校を創立し理事長となり盡瘁する所あり大正十年神戸高等工業學校長に任ぜられ現在に至る

家庭　妻ひさ（明一七・四）東京府士族大澤謙二長女　男虎雄（明三五・八）男守彌（明三六・一一）

1-3（関連：20ページ）
廣田精一。著者佐々木氏の蔵書には、この写真とともに「廣田精一文抄」と題した記事のコピーが貼付されていた。記事には「（前文略）筆者は明治34年に当時の桑港領事陸奥廣吉伯爵代表として、桑港在留日本臣民より今上天皇陛下御成婚の御祝として電気自動車を献上して来たのを宮内省の命で青山練兵場で運転し、我国に於ける最初の自動車を運転した誇りを有しているが、（後文略）」とあり、大正天皇成婚祝いに電気自動車が贈られた際のいきさつがより詳細に記されている。本書12ページに、林平太郎について「日本人として最初に自動車を運転した人である」と記されていることから、著者がこの「文抄」に注目、日本で最初に自動車を運転した人物がどちらか、さらに研究を進めようとしていたと思われる。

1-4（関連：25ページ）
本文25ページに、明治35年、奥陸軍中将の子息2人を乗せた自動車がガス欠を起こした件が記載されている。肖像は新聞記事の切り抜きで、掲載年月日は不明だが「第二軍司令官　奥大将」とあることから、日露戦争開戦後の奥保鞏（おくやすかた）の写真と思われる。

1-5（関連：21〜22ページ）
ブルウル兄弟商会の自動車の広告か。「Mar.6.1902」の日付がある。

著者略歴

佐々木　烈（ささき・いさお）

1929年3月新潟県佐渡郡佐和田町に生まれる。旧制府立第七中学校中退、慶応外国語学校英語科卒業。佐々木梱包工業経営、解散後、国際自動車株式会社入社。国際ハイヤー株式会社を経て、1989年定年退社後、本格的に日本の黎明期の自動車史の調査・研究に携わる。2019年逝去。

〈著　書〉

1975年11月　『街道筋に生きた男たち』総合出版センター
1985年６月　『ザ・運転士』総合出版センター
1988年８月　『車社会その先駆者たち』株式会社理想社
1994年４月　『明治の輸入車』日刊自動車新聞社
1999年１月　『佐渡の自動車』株式会社郷土出版社
2004年３月　『日本自動車史』三樹書房
2005年５月　『日本自動車史Ⅱ』三樹書房
2012年６月　『日本自動車史 写真・史料集』三樹書房
2013年２月　『都道府県別 乗合自動車の誕生 写真・史料集』三樹書房
2017年12月　『日本のタクシー自動車史』三樹書房

その他、『軽自動車情報』全国軽自動車協会連合会機関誌、『トラモンド』株式会社トラモンド社、「日刊自動車新聞」などに自動車関係記事を多数執筆。

増補版 **日本自動車史**
黎明期編

著　者　佐々木　烈
発行者　小林謙一
発行所　三樹書房

URL　https://www.mikipress.com
〒101－0051
東京都千代田区神田神保町１－30
TEL　03（3295）5398
FAX　03（3291）4418

印刷・製本　モリモト印刷株式会社

©Chiyono Sasaki ／ MIKI PRESS 三樹書房　Printed in Japan

本書の全部または一部、あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害となります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版権管理部に許諾を求めてください。
落丁・乱丁本はお取り替え致します。