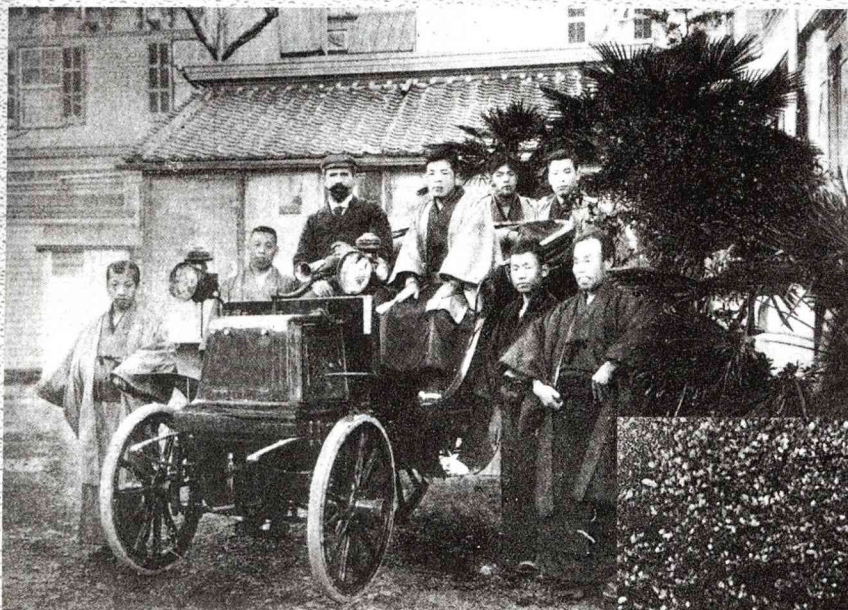


Steel Landscape

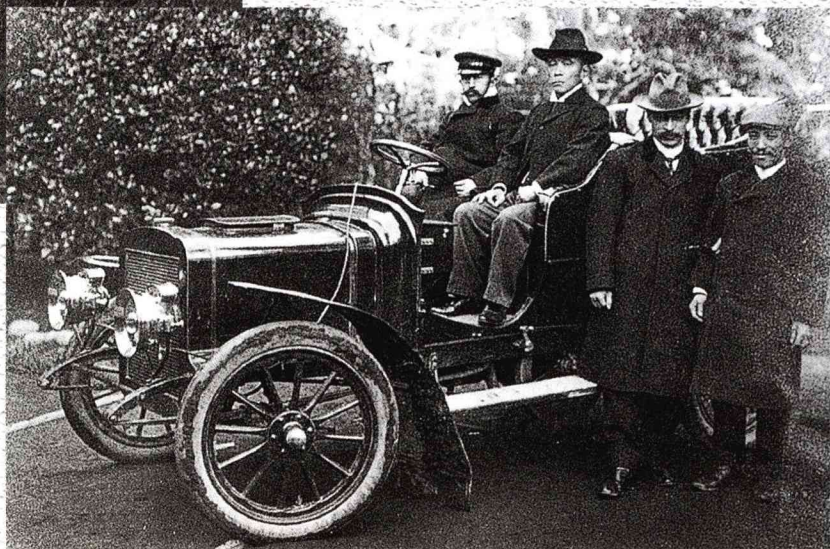
鉄の点景



自動車大国とっていい今日の日本だが、その最初の予兆ともいうべきわが国初のガソリン自動車が生じたのは、1907年のことだった。今日の日常生活の中での自動車のポジションを思う時、誕生から100年に満たないその歴史のめまぐるしさ、急速な発展のテンポは、なかば眩惑を覚えさせるほどである。今回は鉄との関わり浅からぬ自動車の曙の時代に、スポットを当て、今日の自動車産業の源流ともいべき、当時の風景に思いを馳せてみたい。

日本初渡来の自動車「パナール・ルパッソール」
(トヨタ博物館提供)。

「ラダック号に乗る有栖川親王」として伝えられてきた写真。近年日本初の国産ガソリン車「タクリー号」(国産吉田式1号車)であることが確認された。運転席は有栖川宮威仁殿下。助手席は徳川昭武氏(徳川文武氏蔵、松戸市戸定歴史館提供)。



産業の曙を築いた鉄——

日本初の自動車

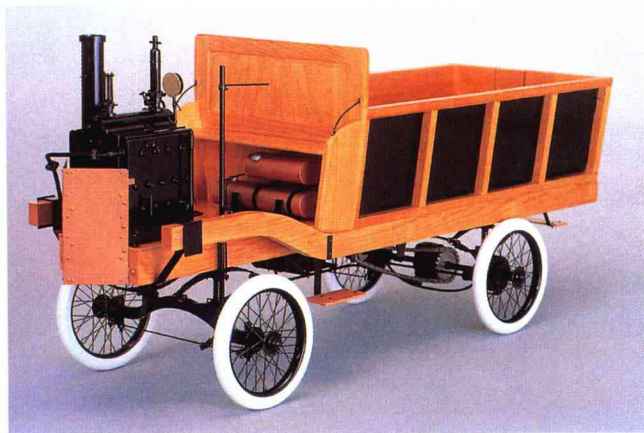
書きかえられた自動車初渡来の歴史

長い間、自動車の日本初渡来は1900年だと考えられてきた。それも2説があって、ひとつは皇太子殿下(後の大正天皇)ご成婚を祝って米国在住の日本人が贈った電気自動車が最初であるという説、もうひとつは、同年に米国人トンプソンが輸入した蒸気自動車がそうであるという説である。

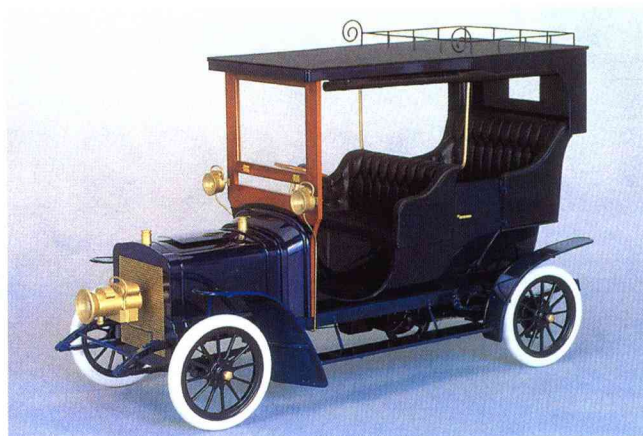
これに対し1987年、交通史研究家・齋藤俊彦氏は、1898年(明治31年)には、フランス製のガソリン自動車が日本に持ち込まれていたという説を立てていた。そして1996年、トヨタ博物館の鈴木忠道氏がソパリの自動車博物館でその決定的証拠となる1枚の写真(自動車雑誌掲載のもの)を発見。日本初渡来車が1898年のパナール・ルパッソールであったことを裏付けたという。

日本初渡来の自動車は、フランス人技師ジャン・マリー・デブネが売り込みのために持ち込んだものだった。デブネは宿泊している築地のホテル・メトロポールから上野までをこの「馬無し馬車」で走り、当時の人々を驚かせたという。デモンストレーションの後、車は競売にかけられたが、落札価格が折り合わず売れなかった。競売でついた値段が5,400円、デブネの希望価格は6,000円だったという。

世界最初の自動車は、1885年に完成されたベンツの3輪車だったが、それは自動車というよりエンジン付きの自転車に近く、1893年にフランス国内で発表されたこのパナール・ルパッソールあたりが自動車らしい形式が整った最初のものであると考えられている。そのごく初期の文明の利器が発表の5年後にはすでに日本にやってくるという歴史は、後の自動車大国への道筋を暗示しているようでもあってなかなか興味深い。



山羽式蒸気自動車の1/5模型（トヨタ博物館提供）。



国産吉田式の1/5模型（トヨタ博物館提供）。

今世紀初頭に誕生した国産初のガソリン車

日本で国産のガソリン自動車が最初につくられたのは、それから9年後の1907年のことだった。初の国産車をつくり上げたのは吉田眞太郎によって設立された東京自動車製作所であり、技術面を担当したのは、同製作所の技術者である内山駒之助だった。

内山は最初海外で学んだ技術を生かして外国製シャシーを架装し、自動車を組み立てていた。日本の自動車草創期には、輸送用などにこうした半国産的な自動車がつくられていたらしい。

またこの頃になると上流階級や各界の名士たちが外国車を輸入するようになり始めていた。海外の自動車レースにも参加し、好成績をあげた大倉財閥の御曹司、大倉喜七郎などもエンスージャスト（熱烈な自動車愛好家）として、自動車の導入・普及に力を入れており、吉田式への援助も行っていたという。

国産第1号の製作のきっかけは、「自動車の宮様」と呼ばれた有栖川宮威仁殿下からの命を受けたことにあった。製作にあたり内山は、外観的には宮様が欧州から持ち帰ったフランス車ダラック号をモデルとし、シャシーは当時日本に輸入されたフォードA型をモデルにしたといわれている。旋盤7台とボール盤などの工具がある程度の、今のレベルで考えれば町工場なみの製作所で、26～7人の従業員が手作業で1台ずつ作りあげていくというのが、当時の製造法だった。

できあがった車は、耐久性や速度は外国車と比べても遜色はなかったものの、騒音は激しく、ガタクリ、ガタクリ走ったというので、専門の運転手たちからはタクリー号^{やまぼ}と呼称されたという。

国産吉田式より以前には、1904年に山羽虎夫^{やまぼ}がつくった蒸気自動車があったが、タイヤの不具合などから実用的な使われ方はしなかったと伝えられている。

7ページ右の写真は、長い間ダラック号と考えられてきたが、近年トヨタ博物館によって国産吉田式の1号車であることが確認されたものである。

日本初国産車メーカーの撤退

国産吉田式は10数台がつくられたものの、1909年には営業不振で経営者が交替し、同製作所は自動車製造から撤退している。同製作所が自動車製造からの撤退後、技術者である内山駒之助は自動車修理業で独立した。

初渡来から10年たらずで、自動車という複雑な機械を自ら製造するところまでいってしまった明治期の人々のポテンシャルの高さというものには驚かされるが、アメリカでのフォードあたりの華々しいサクセス・ストーリーに比較すると、吉田式の事業的な不振は残念にも思える。

日本と同様に欧州から少し遅れて自動車の歴史が始まったと考えられるアメリカは、自動車誕生から10余年を経て、吉田式のシャシーのモデルとなる車を自力で作りだし、吉田式完成の翌年1908年には、かのフォードT型を世に送り出すまでになっていた。フォードT型といえば、製造をライン化し、流れ作業にすることで今日に通じる大量生産の模式を創造した記念碑的な存在である。その成功は自動車の大衆化への道を開いたばかりではなく、すべてのマスプロダクションの源流ともなった。

事業的な成功と失敗の背景には製造システムの革新というファクターもさながら、産業革命を肌身で感じてきた「民」の存在——いわば民度の差のようなものもあったのだろうか。

欧州でも自動車はメルセデスに代表されるような上流階級のための「華麗な馬無し馬車」として発達したが、米国では庶民の足として普及したことがその後の米国自動車産業のバイタリティへとつながったということは、ほぼ間違いなくいえるだろう。

国産吉田式の見限りを、日本もこの時点では技術的にはそれほど遅れをとっていたようには見えないが、やはり技術が熟成されていくには、社会背景も含めた「システムの差」が大きな要因になりうることを、こうした自動車草創期の物語は強く意識させてくれる。

〔取材協力・写真提供：トヨタ博物館・松戸市戸定歴史館〕