Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2025-07-02

明治・大正・昭和初期の道路交通史 : 二輪車を中心に

片山, 三男

(Citation)
国民経済雑誌,192(3):41-58

(Issue Date)
2005-09

(Resource Type)
departmental bulletin paper

(Version)
Version of Record

(JaLCDOI)
https://doi.org/10.24546/00056026

(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/00056026

明治・大正・昭和初期の道路交通史

——二輪車を中心に——

片　山　三　男

幕末から戦前の時期は，日本の交通事情が大きく変化した時期である。人馬から馬車・人力車，自転車，そして二輪車・自動車へと鉄道の導入も含めて人力・家畜力から機械へと動力の点において一大転換がなされた時期である。この変化が道路交通・運輸に及ぼす影響は計り知れず，あらゆる道路交通事情を一変させた。この稿では二輪車を中心に明治・大正・昭和初期の道路交通事情と交通法規を概観しその分析を試みている。戦後の復興のシンボルでもあった二輪車・二輪車産業であったが，戦前においては需給それぞれの制約によって十分な産業たり得ず，また，交通手段たり得なかったことが説明される。

キーワード　二輪車，自動車，戦前，道路交通法規

1　はじめに

2005（平成17）年4月1日，二輪車の高速道路二人乗り解禁がスタート，そして6月には現行の免許区分に対応して3種類のAT限定二輪免許が新たに導入された。二輪車に関する「道路交通法」の改正としては，「自動二輪車免許」を廃止して新たに「大型自動二輪車免許」及び「普通自動二輪車免許」を設定した1995（平成7）年の免許区分変更以来の大きな法規改正である。1995年の改正により自動車教習所にて大型二輪免許の取得が可能となり，限定の解除に苦しんでいた希望者には福音となった。今回の改正は1995年より続く大型二輪需要の喚起を狙った規制緩和の一環である。

道路交通法は1960（昭和35）年に発令されて以来45年間，基本的な体系は維持しながら数次の一部改正を経て現行に至っている。発令年は高度経済成長を目指した「国民所得倍増計画」が池田内閣より発表された年である。2005年の現在に至るまでの急激なモータリゼーションに法の一部改正のみで対応してきたことはむしろ驚異ですらある。しかし，自動車に関する道路交通法規としては1903（明治36）年の愛知県令の「乗合自動車取締規則」よりはじまり，全国統一法令としては1919（大正8）年の「(旧）自動車取締令」，1933（昭和8）年の「(新）自動車取締令」，戦後間もない1947（昭和22）年に制定された「道路交通取締法」と，道路交通事情の変化に対応して廃止・発令が繰り返されている。一部改正も考慮に入れ

ればその変更数は膨大となろう。現行法は刻々と変化する環境のもと，過去に幾多として繰り返された交通法規改正の変遷の結果でもある。

現行の道路交通法が直面する道路交通事情と1960年発令当時の環境は大きく異なる。同様に明治と大正，昭和初期の各時代の法令発令時においても，それぞれの自動車交通環境には比較にならないほどの差異がある。特に今までの道路交通手段とは全く異なる次世代の交通手段・自動車が出現した明治時代はモータリゼーション黎明期であり，あらゆる面で試行錯誤の段階であったことは想像に難くない。本稿では，自動車の中でも特に二輪車に注目しながら，幕末から明治・大正・昭和初期にかけての道路交通事情の変化と道路交通法規の変遷を概観することを目的としている。第2節では戦前の道路交通事情を二輪車をはじめ主要交通手段別に整理する。続く第3節ではこの時期の道路交通法規の変遷を概観し，第4節でこの時期の二輪車の免許制度について考察を加える。最後に，若干のまとめを述べることにする。

2　明治・大正・昭和初期の道路交通事情と交通手段

1853（嘉永6）年6月，アメリカ東洋艦隊司令長官ペリーは4隻の軍艦を率いて浦賀沖に現れ，アメリカ大統領フィルモアの親書を持って東京湾に入港，江戸幕府に開国を求めた。このことが契機となってやがて鎖国の壁は崩れ，翌54年日米和親条約，58年には日米修好通商条約が結ばれ，開国の道を歩むこととなった。そして，尊皇攘夷の思想潮流のうねりとともに時代は大きく動き，1867（慶応3）年，大政奉還と王政復古によって徳川幕府は崩壊，封建時代は幕を閉じ，翌年元号を明治として維新の時代を迎える。

幕末から明治にかけての時期は国際社会への復帰と政治体制の大幅な転換，官主導の経済の近代化と，大きく歴史が動いた時期である。と同時に，この時期は道路交通の近代化が急激に進んだ時代でもある。幕末までの国内での道路交通は徒歩が基本であり，荷物輸送には人や馬の背，荷牛車や大八車などが主であった。江戸市中及び五街道を荷馬車が走行することが許可されたのは幕末の1866年になってのことである。古くから移動・輸送手段として馬車が一般的であった欧米では，軌道上を馬車で移送する馬車鉄道の時代を経て蒸気機関車による鉄道輸送の時代に突入しており，アメリカではほぼ同時期の1869年，大陸横断鉄道が開通するまでに鉄道網の整備が進んでいる。当時の日本の交通事情は，馬車から蒸気機関鉄道へと次世代の大量輸送時代に移行しつつあった欧米とは隔世の感があったのである。

当然のことながら幕末当時の道路は徒歩や草鞋履きの馬の移動を基準に整備されたものであり，五街道でさえ新時代の車両輸送には耐えうるものではなかった。そのため馬車や人力車の出現によってたちまち当時の日本の道路は前時代の狭隘で稚拙な道路であることが露呈してしまう。横浜や神戸の外国人居留地では明治3，4年の早い時期から頑丈で水捌けの良

い，砂利を敷き詰めて固めたマガダム式と呼ばれる近代的な道路への改良が進められたようだが，道路・橋梁の整備・補修は地方の負担に委ねるところが大きかったこともあって，道路の改良スピードは遅かった。欧米のように馬車輸送の時代を経ていないために道路整備が進んでいなかったことに加え，限られた財源を近代的大量輸送手段である鉄道建設に優先したこともその整備を遅らせることになった。本格的な道路の近代化計画は道路法が制定される1919（大正８）年に至ってからである。それでも道路の舗装に関しては遅々として進まず，昭和15年当時の国道舗装率は18.3%，全体ではわずか1.3%にとどまっている（表１参照）。終戦から10年余を経た昭和31年に名古屋・神戸高速道路調査で来日したワトキンスは報告書の中で，日本の道路状態及び道路網の整備状況は工業国としては信じがたいほどに悪いとの感想を述べている。戦争による被害を考慮したとしても戦前の道路状況は推して知るべしであろう。

幕末から明治にかけての時期は主力となる移動手段が徒歩から人力車・乗合馬車へと変化した時期であり，動力こそ人馬ではあるものの，日本の車社会の黎明期ともいえる時期である。従来の道路環境は道幅も狭く軟弱でそれら交通手段にとっては劣悪ともいえる環境ではあったが，移動時間の短縮化・行動半径の拡大の恩恵は大きく，その後の自転車，二輪車，

表１　道路延長及び舗装道路（明治27年～昭和20年）

（単位：キロメートル）

		計			一般国道			都道府県道		市町村道	
		実延長	舗装道	舗装率(%)	実延長	舗装道	舗装率(%)	実延長	舗装道	実延長	舗装道
明治 27	1894	272,714	…		7,367	…		24,878	…	240,468	…
45	1912	414,257	…		8,432	…		35,399	…	370,426	…
大正 10	1921	884,053	…		8,209	…		51,963	…	823,881	…
昭和 5	1930	943,965	…		8,342	…		98,400	…	837,222	…
6	1931	951,490	…		8,355	…		100,423	…	842,713	…
7	1932	956,962	…		8,365	…		102,101	…	846,495	…
8	1933	968,550	…		8,372	…		104,150	…	856,028	…
9	1934	977,082	…		8,554	…		103,307	…	865,220	…
10	1935	971,442	…		8,463	…		107,358	…	855,622	…
11	1936	906,003	8,394	0.93	8,609	1,197	13.90	109,100	2,604	788,294	4,593
12	1937	906,105	9,503	1.05	8,615	1,296	15.04	110,675	2,930	786,815	5,277
13	1938	915,322	10,065	1.10	8,617	1,388	16.11	111,284	3,130	795,421	5,547
14	1939	924,521	11,404	1.23	8,730	1,448	16.59	112,132	3,367	803,659	6,589
15	1940	939,593	11,905	1.27	8,740	1,601	18.32	113,179	3,755	817,674	6,549
16	1941	927,085	11,541	1.24	8,739	1,652	18.90	113,461	3,978	804,885	5,911
17	1942	929,290	11,761	1.27	8,895	1,688	18.98	114,229	4,183	806,166	5,890
18	1943	922,126	12,298	1.33	8,910	1,685	18.91	115,343	4,741	797,872	5,872
19	1944	…	…		…	…		…	…	…	…
20	1945	898,911	11,143	1.24	9,446	1,619	17.14	115,016	4,026	774,450	5,499

出所）日本統計協会（1999）『日本長期統計総覧』より作成。
原資料は内務省「土木局第30回統計年報（後編）」および建設省「道路現況調」各年版。
注：1　明治27年のデータは北海道及び沖縄県を除く。
2　昭和11年以降は年度データ。

表2　諸車保有台数の推移（明治8年～昭和12年）

（単位：台）

		乗用馬車	人力車	荷積			自転車	二輪車	自動車		
				馬車	牛車	荷車			総数	乗用	荷積用
明治8年	1875	319	113,921	45	1,707	115,680	-	-	-	-	-
9	1876	450	125,253	59	1,462	129,976	-	-	-	-	-
10	1877	726	136,761	56	1,786	158,240	-	-	-	-	-
11	1878	1,025	142,656	104	1,912	196,939	-	-	-	-	-
12	1879	1,254	154,865	111	2,517	253,508	-	-	-	-	-
13	1880	1,455	160,531	337	3,109	316,664	-	-	-	-	-
14	1881	1,597	161,984	838	3,118	347,554	-	-	-	-	-
15	1882	1,920	166,584	2,623	3,639	397,371	-	-	-	-	-
16	1883	2,184	170,079	4,969	4,107	420,705	-	-	-	-	-
17	1884	2,272	169,908	7,302	5,383	457,910	-	-	-	-	-
18	1885	1,959	166,058	8,567	5,949	474,290	-	-	-	-	-
19	1886	1,969	176,278	11,145	6,604	521,876	-	-	-	-	-
20	1887	2,215	190,819	14,987	6,929	575,184	-	-	-	-	-
21	1888	2,161	171,589	19,040	8,060	640,571	-	-	-	-	-
22	1889	2,817	181,664	25,635	10,088	714,580	-	-	-	-	-
23	1890	2,877	178,041	29,088	11,027	763,056	-	-	-	-	-
24	1891	2,455	177,303	29,167	10,778	773,869	-	-	-	-	-
25	1892	2,497	186,799	33,626	11,684	823,965	-	-	-	-	-
26	1893	2,630	199,411	40,788	14,127	914,830	-	-	-	-	-
27	1894	2,814	205,338	43,740	15,849	968,004	-	-	-	-	-
28	1895	3,226	206,848	51,592	18,544	1,012,925	-	-	-	-	-
29	1896	3,716	210,588	71,545	16,199	1,121,516	18,858	-	-	-	-
30	1897	4,089	200,690	82,507	16,430	1,222,417	19,024	-	-	-	-
31	1898	4,653	204,419	77,897	40,268	1,259,865	25,982	-	-	-	-
32	1899	5,282	208,032	82,616	31,992	1,332,012	22,126	-	-	-	-
33	1900	6,105	205,390	90,103	30,501	1,322,309	31,594	-	-	-	-
34	1901	6,095	200,991	97,096	22,680	1,334,373	59,616	-	-	-	-
35	1902	6,808	195,523	92,010	28,311	1,334,170	57,401	-	-	-	-
36	1903	6,631	185,087	91,860	28,084	1,348,872	66,521	-	-	-	-
37	1904	6,151	167,542	87,983	23,742	1,305,281	86,840	-	-	-	-
38	1905	6,173	164,499	98,434	27,085	1,355,952	89,949	-	-	-	-
39	1906	6,605	167,138	110,987	29,922	1,398,511	124,559	-	-	-	-
40	1907	7,137	165,995	126,823	35,039	1,489,814	128,972	-	-	-	-
41	1908	7,606	165,230	138,505	32,699	1,520,283	192,049	-	-	-	-
42	1909	8,478	153,757	147,099	35,259	1,601,951	197,081	-	-	-	-
43	1910	8,565	149,567	158,590	35,448	1,667,520	239,474	-	-	-	-
44	1911	8,932	143,803	171,989	35,263	1,726,955	309,785	-	-	-	-
大正元年	1912	8,733	134,232	177,793	35,558	1,775,751	388,523	-	535	-	535
2	1913	8,581	126,846	178,368	33,090	1,803,453	487,076	-	761	-	761
3	1914	8,254	118,904	179,362	22,339	1,833,723	587,910	525	791	681	110
4	1915	8,091	115,229	183,969	32,010	1,812,594	701,867	660	897	873	24
5	1916	8,976	112,687	195,068	33,576	1,880,309	867,099	809	1,307	1,284	23
6	1917	8,694	113,274	208,880	35,362	1,936,406	1,072,387	1,057	2,799	2,757	42
7	1918	7,211	113,924	224,296	39,109	2,002,304	1,287,504	1,403	3,869	3,665	204
8	1919	6,827	110,541	244,805	40,587	2,084,865	1,611,897	2,423	5,553	5,109	444
9	1920	6,178	110,405	252,747	44,455	2,143,397	2,051,104	2,478	7,912	7,023	889
10	1921	5,827	106,861	269,378	52,116	2,203,406	2,319,089	3,422	9,648	8,265	1,383
11	1922	5,463	110,511	285,206	55,221	2,219,374	2,812,478	4,591	12,091	9,992	2,099
12	1923	4,912	89,149	288,808	63,449	2,185,345	3,208,406	5,790	14,737	11,679	3,058
13	1924	4,359	85,434	292,213	69,163	2,178,600	3,675,359	8,966	20,587	14,809	5,778
14	1925	3,905	79,832	306,038	66,308	2,186,775	4,070,614	12,378	26,446	18,562	7,884
昭和元年	1926	3,308	61,949	304,778	74,929	2,148,555	4,370,959	13,023	35,802	24,970	10,832
2	1927	2,738	55,530	306,473	87,358	2,142,590	4,751,678	16,665	46,293	31,826	14,467
3	1928	2,232	43,463	315,933	85,278	2,116,281	5,025,124	18,108	60,533	40,281	20,252
4	1929	1,617	33,045	306,103	88,437	2,056,812	5,318,230	20,212	71,555	45,855	25,700
5	1930	2,175	42,635	308,914	98,690	1,807,788	5,779,297	22,089	88,708	57,827	30,881
6	1931	1,545	36,618	296,560	94,960	1,752,962	6,000,450	24,560	97,256	62,419	34,837
7	1932	1,557	32,026	297,918	93,445	1,690,596	6,356,157	29,104	100,221	64,282	35,939
8	1933	1,433	27,071	302,164	97,417	1,627,658	6,524,028	27,436	104,932	66,733	38,199
9	1934	1,320	23,247	299,702	101,041	1,565,936	6,895,256	42,057	112,540	70,481	42,059
10	1935	1,083	20,187	297,761	115,197	1,569,460	7,303,660	50,041	120,926	…	…
11	1936	1,108	17,454	303,838	109,162	1,564,765	7,721,785	68,326	126,248	…	…
12	1937	1,096	15,376	306,793	111,146	1,519,334	7,878,463	86,455	128,735	…	…

出所）日本統計協会（1999）『日本長期統計総覧』、朝日新聞社編（1999）『明治・大正期日本経済統計総観』より作成。
原資料は『日本帝國統計年鑑』および『大日本帝國統計年鑑』。

注：1　1926年までは年度末のデータ。
2　昭和4年までは，免税の対象を含まない。
3　二輪車のデータは小型自動車及び特殊自動車を含む。

自動車と相次いで出現した新世代交通手段は官庁・軍部・高所得者層を中心にして急速に社会に浸透することとなる。その様子は保有台数の推移を追った表2に見て取れる。1929（昭和4）年までは免税品を含んでいないため，実際の数字はもっと大きいものと推察される。この節では幕末から昭和初期までの道路交通手段の変遷を二輪車を中心に主要交通手段別に概観することにする。

2.1　二輪車

二輪車の日本上陸の最も古い記録は1896（明治29）年，十文字信介なる人物が日比谷皇居外苑で行ったデモンストレーション走行であるとされている。走行に使用した車種は最初の量産型と言われるドイツ製ヒルデブラント＆ヴォルフミューラー（H＆W）号で，石油発動機自転車として新聞にも紹介されている。[1] H＆W号の量産化成功は94年であるから，日本への上陸は世界的にも二輪車産業の創生期にあたる。当時の世界事情に後れをとった技術後進国としては先見性のある極めて速い時期の輸入であったと言える。

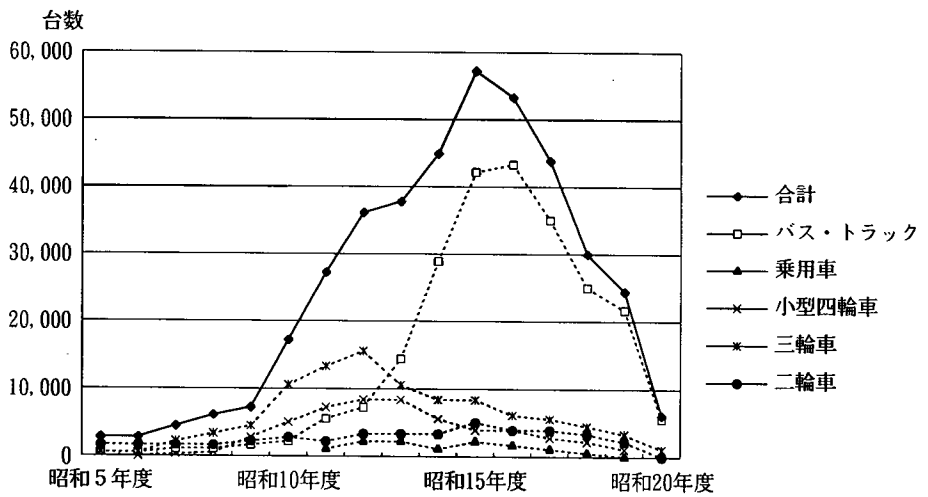
明治四十年代に入ると輸入も徐々に開始され，トライアンフ（イギリス）を石川商店が，インディアン（アメリカ）を山口勝蔵商店，山田輪盛館がNSU（ドイツ）の輸入を開始している。当時は自動自転車と呼ばれ，自転車よりもはるかに高価なものであった。[2] 初期に輸入された二輪車は始動装置や変速装置も備えていないために極めて扱いづらい代物であり，劣悪な道路環境もあって故障も多かったという。しかしながら自転車に代わる新たなステータスシンボルとして機械好きの華族や富豪の子弟の間で趣味性の極めて高い玩具ともいえる乗り物として認知されていった。既述のように明治40年代から輸入は開始されているようだが，表2に見られる保有台数の記録は1914（大正3）年の525台からである。輸入開始時期からの数字として考えればまだまだ趣味の域を出ていないことがわかる。

大正期に入ると始動装置や変速装置を備え，ベルトドライブからチェーンドライブ方式へと駆動力伝達効率もアップした，より実用性の高い二輪車も輸入されるようになる。イタリアやベルギー製の他，1916（大正5）年頃より米国製大型車（1000cc クラス）の輸入が活発となった。日本自動車によるハーレーダビットソンの本格的な輸入開始もこの時期である。第一次大戦を挟む1910年代の性能向上や官庁への働きかけもあって，大正5年にはエールが逓信省に郵便逓送用として納入され，同7年には交通取締用にインディアン6台が白バイの前身である赤バイとして警視庁に，ハーレーダビットソンは側車付きが陸軍に採用されたほか，大正末には護衛用として宮内庁にも納入されている。昭和初期には新聞社にも機動性の高さから相次いで採用されるなど，利便性が認識されるとともに社会への浸透も進んでいった。しかし，戦後の実用車スーパーカブ席巻時代とは違い，当時はやはり依然として趣味性が高く，一般的用途としては主にツーリングやオートバイレース用として需要された。

1929年のニューヨーク株式市場の暴落から始まった世界恐慌の翌年，予定通り行われた金輸出解禁は日本の輸出を激減させ，第一次大戦の反動より続く不況をより一層深刻なものとした。二輪車産業への影響も大きく，国産化の動きも停滞・後退した。しかしその後の金輸出再禁止による為替安は輸入製品・部品の価格を引き上げ，戦時体制への突入もあって国内代替を結果的に推し進めることとなった。国産化は1909（明治42）年，島津楢蔵の手による4サイクル単気筒400cc型ベルトドライブ式NS号がその端緒とされる。国産化の機運が再び芽生えたのは世界情勢が騒然となってきた1931（昭和6）年の満州事変以降である。軍用大馬力オートバイへの需要が高まり，中川幸四郎商店のキャブトン号，日本内燃機のくろがね号，目黒製作所のメグロ号，後に陸王内燃機に受け継がれる三共の国産ハーレーなど，多数の中小・零細企業の手によって中・大排気量車国産化への努力がなされた。しかしながら36年には自動車製造事業法が施行され，自動車，主として四輪トラックに資材が重点的に配分されることとなり，軍用以外の供給は資材統制のために困難を極め，民需への供給はほぼ途絶えた[3]。頼みとしていた軍需も戦局の悪化とともに減少，全体の生産台数も1940（昭和15）年に戦前の最高水準3037台を記録して後，45年にはわずか125台にまで落ち込み，終戦を迎える（図1参照）。戦前の保有台数は自転車と比較すれば微々たるものであるが，ハーレーダビッソトンに代表されるような大型二輪車の需要が軍採用と絡みながら拡大していった[4]。

二輪車産業は1918（大正7）年制定の軍用自動車補助法の対象事業から除外され，また，1936（昭和11）年の自動車製造事業法による保護も得られなかった点で四輪自動車産業とは一線を画す[5]。国による積極的な保護は得られなかったが，その反面，イギリス，アメリカ，

図1　自動車生産台数の推移（昭和5年～昭和20年）



出所）運輸経済研究センター(1979)『近代日本輸送史』輸送統計より作成。
原資料は自動車工業会・日本小型自動車工業会(1953)『自動車統計年表』。

イタリア，ベルギー，ドイツなど様々な二輪車先進国からの輸入車との熾烈ながら自由な競争環境におかれたともいえる。先進外国製品の技術を吸収しながら，中小様々な企業の手によって部品も含めた輸入代替が進められ，産業全体の技術水準を高めていった。第一次大戦中の技術進歩のフィードバックによって二輪車の性能が押し上げられたのもこの時期である。しかしながら，満州事変以降，様々な面で制約を受けるようになり，生産の環境は悪化していった。アメリカより工場施設を導入して国産化された軍用車・陸王の陸王内燃機を除いて，技術開発はおろか生産自体も困難を極め，二輪車産業としては戦後再開されるまで実質空白の期間となった。

2.2　他の道路交通手段

(1)　馬車

馬車運送の開業は1868年，東京の外国公館と横浜を結ぶ外国人経営が最初とされている。翌年には下岡蓮杖ら日本人商人の共同出資によって乗合馬車営業が京浜間で始まっている。宿駅・助郷制度の廃止と新興陸運業者への移行施策により徐々に浸透，72年には東京－高崎間を中山道郵便馬車会社によって郵便馬車が開通したほか，東京－宇都宮間でも馬車運送営業が開始されるなど，馬車輸送網は拡大していった。しかしながらこれら長距離馬車路線は奇しくも同年より開業・拡大していった蒸気機関鉄道の圧倒的な輸送能力を前にして壊滅状態となり，鉄道未整備地域での営業や都市内近距離輸送に特化していく。しかし乗合自動車の出現によりその役割も終焉を迎え，1916（大正5）年の8,976台をピークに減少している。[6] 荷馬車としてはトラックや三輪自動車が登場して以降も広く用いられ，戦時下には統制で台数が減少し燃料確保が難しくなったトラック等の代替手段として活用された。

(2)　人力車

人力車営業は1870（明治3）年，東京府が和泉要助らに製造・営業の許可を与えたことに始まる。表2の諸車保有データは明治8年からだが，登場から僅か5年で既に11万台を突破するほどの台数が記録されている。文明開化を象徴する乗り物として，他の交通手段に先駆けて瞬く間に広く受け入れられていったことを物語る数値の動きである。馬車よりも小回りが利き，日本の狭い道に適した人力車は庶民の足として都市を中心に親しまれていったのである。しかしながら保有台数のピーク時期は馬車よりも早い1896（明治29）年であり，乗合馬車に続いて，軌道上を馬車で輸送する馬車鉄道とそれを引き継いだ路面電車の開業や乗合自動車・タクシー，自転車の出現とともに急激に長距離・短距離輸送手段としての役割を終えていった。[7] 1938（昭和13）年には東京駅構内の人力車事業も廃止となっている。

(3)　自転車

自転車の日本への上陸は幕末の慶応年間，大きな前輪にペダルの着いたミショー型と呼ば

れるタイプであったと言われている。[8] 初期のミショー型，それに続くオーディナリー（普通）型自転車の国産化は早かったようだが，ソリッドゴム付きタイヤながら後輪チェーン駆動方式の現在とほぼ同様の形式のセーフティー（安全）型と呼ばれる自転車の国産試作車の登場は1890（明治23）年，宮田製作所の前身宮田製銃所の制作による。自転車上陸当初は物珍しさから貸し自転車がブームとなったが，機能的に未成熟で各地で事故も多かったことから規制も加えられ，下火を迎えている。しかし，ダンロップの発明による空気入りタイヤを装着した最新のセーフティー型高級欧米自転車が明治の中頃に上陸し，財閥や華族といった上流階級のステータスシンボルとしてもてはやされるようになる。小学校教諭初任給が8円（明治30年）の時代にアメリカ製自転車は2～300円もするほど高価なものであった。[9]

一般への普及が進んでいったのは国際的な生産過剰，競争の激化から欧米輸入自転車の低価格化が進んだ明治30年代央からであり，郵便物の配達や警察の巡回，実業家の移動手段にも使用されるようになる。部品の国産化も低価格化と量産に拍車をかけ，実用化の時代を迎えた。保有台数の統計データは明治29年からだが，明治の末から大正にかけての推移は急激に大衆化が進んだことを物語っている。[10]

（4）　自動車

日本に上陸した最初の自動車はいつ誰の手によるものなのかについては諸説あるようだが，1898（明治31）年，フランス人技師テブネが築地－上野間を公開走行したフランス製のFR方式ガソリン自動車パナール・ルヴァッソール（ダイムラー製直列4気筒・2412cc・12馬力）とする説が有力である。当時の自動車は数千円というその値段から華族や政財界人といった上流階級社会の乗り物であったが，明治36年の内国勧業博覧会の開催による自動車への関心の高まりもあって同年には京都で乗合自動車（バス）が，大正元年には東京・有楽町でタクシー営業が誕生している。京都の二井商会のバス営業が短命であったことをみても，当時の自動車を使った旅客輸送事業は試行錯誤の域を出ず廃業も多かったようである。それでも第一次世界大戦時の好況による自動車交通需要の高まりと関東大震災後の復興における活躍で次世代輸送機としての有用性が広く認識されたこともあって，大正から昭和初期にかけてバス・タクシー事業は全国規模で拡大を見せていく。製造・販売競争激化による価格低下の恩恵や月賦制度の導入等もあって，この時期乱立といわれるほどに興業が盛んとなり，鉄道や電車の補助交通機関として以上の役割を担うほどとなった。[11] しかしながら，陸上旅客事業としては，戦時下には国家総動員法や陸上交通事業調整法によって鉄道やバスなどの陸上交通輸送は国家の管理下におかれ，戦時統合という形式で全国的な事業者整理が実施された。そのため，燃料や資材の統制の影響もあって自動車旅客輸送事業は壊滅の状態となった。[12] 自家用としての需要はやはり依然として限定的であったが，価格の低下と性能の向上もあって，ダットソン（ダットサン），オオタ，ツクバ等の小型車が徐々に実用されていく。

自動車製造業界にとっては，大正末から昭和にかけての時期はフォードやGMの組立生産による国内市場進出によって混乱の様相を呈した時期でもある。1930（昭和5）年にはフォード，GMに続いてクライスラーが共立自動車を設立して日本進出を果たした。同年の外資3社の合計生産台数は1万9,684台，対して国産生産台数は458台にすぎなかった。[13] しかし，基幹産業として，そして国防上欠くべからざる産業としての認識から，1930（昭和5）年よりの商工省の諮問機関「国産振興委員会」による商工省標準型式自動車構想によって国産トラック・バス製造が奨励されるなど，米国車の国内市場席巻の反動もあって国産化の機運が高まった。[14] 続いて1936（昭和11）年には商工省・陸軍省による自動車製造事業法が公布され，豊田自動織機製作所や日産自動車がその適用を受けるなど，自動車産業では強引ともいえる輸入代替策が推進され，工作機械産業・裾野産業の育成も含めて総合的な国産車保護育成策が展開された。その影響から，組立生産量の制限や輸入部品への高率関税賦課によって1939（昭和14）年，フォード，GM，クライスラー（共立自動車製作所）は生産中断・撤退を余儀なくされている。

また，大正期に出現して以来，広く受け入れられ戦後も長らく生産されていた自動車として三輪自動車がある。大正初期に日本に持ち込まれた駆動輪付き単体エンジン・スミスモーターは，自転車だけでなく前二輪タイプに改良した荷物運搬用の三輪車（フロントカー）にも取り付けられ，その利便性から普及が進み，三輪自動車の先鞭となった。三輪自動車はやがてハーレーダビットソンなどの二輪車を改良したリアカータイプの荷物輸送用として開発・改良が進み，チェーンドライブから差動歯車によってカーブの運転性が高まったシャフトドライブへの変更，バックギヤの設定など，独自の小型輸送自動車として発展，その機能を高めていった。戦時中の統制で供給が難しくなるまでは，免許制度の恩恵も受けて小型四輪車にも展開，民間主要運送手段として広く普及，需要されていった。

2.3　鉄道

鉄道建設は新政府の殖産興業政策の一環として1869（明治2）年には早くも計画され，1872年には新橋－横浜間で開通，日本は長距離大量輸送時代に向けた一歩を踏み出した。1874年には大阪－神戸間が開通，1889（明治22）年には新橋－神戸間を約20時間で結ぶ東海道線が全面開通した。徒歩での所要時間は江戸－京都間が15日，馬車でも10日前後を要していたことを考えれば革命的でさえある。また，開業当時の運賃は新橋－大阪間が3円56銭，宿泊費も含めた馬車費用のおよそ4分の1であった。[15] 東北地方へは日本最初の私鉄，日本鉄道会社によって1891（明治24）年に青森－上野間が開業，関西以西ではその十年後の1901（明治34）年に，私設鉄道条例制定後の最初の私鉄，山陽鉄道会社によって馬関（下関）－神戸間の営業が開始されている。財政負担軽減のためにも私鉄による鉄道網整備のサポートが必要であ

表3　国有鉄道線路延長距離及び輸送人員数の推移

(単位　キロメートル，千人)

年度		全キロ	輸送人員
明治5年	1872	29	495
10	1877	105	3,097
20	1887	484	5,919
30	1897	1,163	27,923
39	1906	4,978	47,567
40	1907	7,153	101,116
大正元年	1912	8,396	160,712
10	1921	10,821	454,536
昭和元年	1926	12,864	735,706
10	1935	17,138	985,041
15	1940	18,400	1,878,333
20	1945	19,620	2,973,094

出所）日本統計協会（1999）『日本長期統計総覧』より作成。
原資料は日本国有鉄道「鉄道統計年報」

るとの観点から打ち出された鉄道政策であったが，日清・日露戦争において国による鉄道管理の一元化の必要性を痛感したことなどもあって，1906（明治39）年，紆余曲折を経て鉄道国有法を公布，翌年にかけて地方交通を主体とする私鉄を除いて主要長距離私鉄を買収，国有化した。それによって営業キロは表3のようにおよそ7,000kmにまで拡大している。

軌道鉄道としては1895（明治28）年に京都に日本最初の路面電車が登場，その後も相次いで主要都市で電気鉄道が事業化された。東京市でも明治36年に新橋－品川間で，鉄道馬車を引き継いで路面電車営業が始まっている。鉄道の圧倒的な輸送能力によって近距離に特化せざるをえなくなった馬車や人力車にとって，馬車鉄道やそれに継ぐ路面電車の出現は脅威であった。路面電車，自転車，乗合自動車やタクシーの出現によって，馬車・人力車は都市交通手段としては急速にその役目を終えていくことになった。なお，東京地下鉄の歴史は，1927（昭和2）年，東京地下鉄道による浅草－上野間開業に始まる。

この節で概観したように，明治・大正・昭和初期の道路交通手段は馬車・人力車から長距離移動輸送手段として鉄道に，近距離交通手段としては事業化された路面電車，バス，タクシー，輸送手段としてのトラック，そして実用も兼ねた個人用途として自転車，二輪車，自動車へと大きく転換が進んだことがわかる。特に1900年代に入ってからは馬車鉄道から電気鉄道への転換に象徴されるように動力の点からは一大転換の時期である。モータリゼーション黎明期ともいえるこの時期，突如出現した新世代交通手段に対して，道路上は各種入り交じる混合交通状態となり危険性も飛躍的に増大した。行政としても時代の要請に応じて交通法規の新設に着手し，急激な道路交通の発展に対応するべく相次ぎ新法令を制定している。

次節では昭和初期までの道路交通法規の動きを，二輪車を含む自動車関係を中心に追うことにする。

3　明治・大正・昭和初期の道路交通法規

明治初期の道路交通法規は，当時主要な交通手段であった乗馬・馬車・人力車・乗合馬車等に関するものが多く，太政官布告・達や内務省による全国的な規則も含めて，細目については内務省の規則基準を元に各道府県が検討・設定していた。[16] 上記した当時の移動輸送手段の行動範囲は依然地域的であったし，各道府県都市の発展状況もまちまちであったためである。

馬車に関しては1872（明治５）年の「馬車規則」（東京府達）や1877（同10）年の「馬車営業取締条項」（警察令），1889（同22）年には「乗合馬車営業取締規則」（警察令）が制定されている。人力車に関しても，1872（明治５）年に「人力車渡世者心得規則」（東京府），1881（同14）年「人力車取締規則」（警察令），1889（同22）年「人力車営業取締規則」（警察令）が同様に制定されている。旧来の習慣が残る中での新交通手段の出現に際し，往来の交通秩序を維持するよう注意を喚起する細則が設定されている。自転車に関しても出現時に大阪等で規則設定がなされているようだが，本格的な取締規則は1898（明治31）年の警視庁から布達された「自転車取締規則」からであり，大阪や愛知でも相次いで同様の規則が制定されている。また，この時期の1900（同33）年には警視庁から「道路取締規則」も制定され，管轄内では人や馬等も含めて左側交通を原則とすることが決められた。自動車についても1903年以降，乗合自動車営業を許可するにあたって取締規則が各道府県で相次いで制定されている。自動車交通量の増加とその出現による交通範囲の拡大に伴い，やがて統一規則の必要性が生じ，内務省によって全国統一規則が制定されることとなる。以下では主に統一自動車規則制定以降の交通法規を概観する。[17]

（１）　道府県令期

日本最初の自動車取締規則は，1903（明治36）年に愛知県が乗合自動車営業の許可出願に対応して制定した「乗合自動車営業取締規則」である。その後長野県，京都府，富山県と同年でも８府県にて発令，やがて全国44道府県で制定・改正が相次いでいる。

（２）　旧自動車取締令期

大正期には自動車も徐々に普及，台数も増加するとともに移動範囲も他府県にまたがるほどに広域となった。そして交通量の増加とともに多発する自動車事故の防止と事故加害者の罰則処分を明らかにするため，新たに初の全国統一交通法規として1919（大正８）年１月に「自動車取締令」（内務省令第一号）が発令された。同法は全37条よりなり，自動車の定義・

最高速度・構造装置・車体検査・運転免許・車両番号・交通事故を起こした場合の措置・罰則等について規定している。詳細については地方長官，つまりは各道府県知事にその裁量が与えられていたため，各道府県は旧規則を廃止し同法に基づいて施行細則を新たに制定した。当時は増えたとはいえ自動車保有台数もまだ少なく，その所有者の多くはバス・タクシー事業会社や上流階級の華族，実業家であったために運転手免許は職業運転手を念頭に置いていること，免許の有効期限が更新なしの5年と設定されていることなどがこの時期の特徴である。[18] また，自動車取締令公布の翌年12月には道路法に基づいて道路取締令も制定され，左側通行や人馬・諸車の通行区分，積載量の制限，禁止行為などの種々が規定されている。この時に全国的に人も車も左側通行が規定されることとなった。[19] この二つの内務省令は今日の道路交通法，道路運送法，道路運送車両法の前身ともいうべきもので，当時の交通秩序維持に関する基本法でもあった。以下では昭和に入って制定された改正自動車取締令と区別するために，大正期に公布された自動車取締令を旧自動車取締令と称する。

（3）　新自動車取締令期

昭和に入ると自動車交通量も益々増大，性能も向上し多様性も増してきたため，1933（昭和8）年8月，「自動車取締令」を全面的に改正することとなった。旧法令が制定された大正8年の自動車保有台数は5,553台，新令公布時には約19倍の104,932台に，二輪車も2,423台から27,436台と11倍以上の増加であり，来るべき自動車社会への対応が必要とされたのである。新取締令では，細目に関しては依然各道府県の施行規則に依っていたこと，免許が居住地ではなく就業地での発効であったことなどの旧取締令での問題点を解消するべく，一般的な自動車交通に関わる規定が全国で統一されるように従来よりもさらに細かく設定されている。免許に関しては「運転手免許」から「運転免許」への名称変更の他，甲・乙の2種類から普通・小型・特殊の3種類への免許制度の変更，就業免許の新設等がなされた。

しかしながらその自動車取締令も戦時下では交通安全や秩序の維持よりも輸送力の確保が優先された結果，一部では制度の形骸化ともいえる改悪が実施されている。日中戦争開始翌年の1938（昭和13）年には免許の有効期間を撤廃，5年ごとの更新制に移行した他，就業免許の廃止等の改正が行われた。戦局が悪化した1943（昭和18）年には戦時特例として最大積載量制限が撤廃されている。また，翌44年には改正により車輌検査を廃止，運転免許の最低年齢も運転手不足から引き下げられ，赤色灯などの保安部品装備についても条件が緩和された。法規が一新されるのは道路交通取締法および道路運送法が公布される1947（昭和22）年である。[20]

4　二輪車に関する道路交通法規

旧自動車取締令の二輪車に関する項目としては，まず第15条に運転手免許についての規定

が記載されている。運転手免許は甲・乙の2種類で，甲種は各種の自動車を運転することが可能とされ，乙種は特定または特殊自動車に運転が限定された。そして第33条において，自動自転車やオートペッドの類は罰則の規定は適用するものの免許を含むその他についてはこの法令の適用を除外すると規定されている。つまりは特殊自動車である側車付き二輪車や三輪自動車等を除けば，二輪車は無免許にて運転することが可能とされた。要免許自動車として取締規則に取り入れられたのは昭和の新自動車取締令からである。新取締令では二輪車は排気量4サイクル750cc，2サイクル500cc以下の小型自動車，または特殊自動車として分類され，小型自動車に関する免許は無試験で与えられたが，特殊自動車に分類される二輪車についてはそれに応じた試験の合格が免許交付に必要とされた。

本稿が考察する期間内の主要な改正は上記の通りだが，旧取締令からこの新取締令に移行するまでにも小排気量のカテゴリーにおいていくつかの改正がなされている。1926（大正15）年には3馬力半（350cc相当），規定の車体寸法（幅90センチ，長さ2.4メートル）内，乗員一人の基準で新たに「小型自動車」のカテゴリーが設定され，無免許で運転が可能とされた。このカテゴリーは1930（昭和5）年にはさらに排気量が4サイクル500cc，2サイクル350cc以下に気筒容量を拡大して設定，規定車体寸法も若干拡大されて全幅1.2メートル，全長2.8メートル以内となった。また，この時先のような標準規格が提示されたことで，1926年の改正時には必要であった煩雑な製造販売ごとの認可が省略された。新取締令では上記の流れを汲んで既に述べたように4サイクル750cc，2サイクル500cc以下で規定の車体寸法（昭和5年の規定に高さ1.8メートル以内を追加設定）であれば無試験で免許が与えられる小型自動車が設定された。この改正ではさらに操縦者以外の乗員も認め，四輪であってもこれが適用されることとなった。つまりは二輪，三輪，四輪を問わず，同規定内であれば小型自動車として試験を受けずとも運転が可能となったのである。[21)]

この一連の免許制度改正の意味はとても大きく，大正末に小型民間輸送手段として出現した三輪自動車の普及に大いに貢献した。単に民間輸送をサポートするだけでなく，排気量や車格の設定・変更など免許制度を用いた内務省による国内企業の保護育成政策でもあったといえる。この免許制度によって三輪ではダイハツやマツダが急進，四輪でも日産のダットサン等が輸入車（外国製エンジンを用いた実質輸入車）を席巻，台頭していった。図1に見られるように三輪自動車の生産台数は伸長して1937（昭和12）年には15,000台を超え，小型四輪自動車とともに大きく伸びていることが見て取れる。一方，二輪車の生産台数は昭和15年まで伸びてはいるものの3,047台と，他と比較すれば低い数値にとどまっている。二輪車より派生した三輪自動車が，昭和7年以降二輪車の生産台数を超え広く需要される構造となったのである。三輪自動車が以降急速に普及するほどの潜在的需要が当時の社会に内在していたことを考えれば，二輪車はやはり当時としてはその需要を満たしうる機能を備えた車種では

なく，機動性は高いものの実用性に欠け，趣味の域を出ない乗り物であったといわざるを得ない。個人用途としては自転車に，小荷物運送手段としては小型三輪自動車に後塵を拝する。つまり当時は道路交通手段とりわけ実用車としての位置づけは低く，自動車としては小型三輪・四輪自動車に付随する位置づけであったといえる。そのような実状への対応と三輪自動車普及の目的を持って，免許制度の中に小型自動車の一部として組み込まれ，カテゴライズされていったのである。

5　おわりに

本稿では幕末から明治・大正・昭和初期にかけての道路交通事情と交通手段の移り変わりを概観し，モータリゼーション初期の道路交通法規の変遷を整理するとともに，免許制度から当時の二輪車の交通手段としてのポジションについて考察を加えた。この節では稿を閉じるにあたり，若干のまとめと補足を述べることにしたい。

二輪車の上陸は19世紀末，次世代交通手段としては早い段階での導入であった。しかしながら大衆車としての普及は戦後を待たねばならなかった。その要因として，ひとつには技術的な制約があげられよう。当時の二輪車産業は国際的にも離陸の段階であり，概して技術は発展途上のレベルにあった。エンジンを例に取れば，当時はまだ小型・高出力化の点で実用性を備えるまでには至っていなかったと言える。明治・大正期の4サイクルエンジンは概ね100cc で1馬力相当の出力であった。そのため馬力を得るには気筒容量を大きくせざるをえず，それが大排気量化・重量増となってビジネス・パーソナルユーズの足枷となった。このことは戦後の荒廃期に出現した小型バイクモーターやその後のスーパーカブに代表される小排気量実用車の急速な普及に端的に表れている[22]。戦後出現したスーパーカブは 49cc で4.3馬力の出力であり，小型で十分な駆動力を得ることで普及に寄与した。パワー・ウェイト・レシオやトルクのみが実用性の指標ではないが，技術的にはブレイク・スルーを待ち望む状態であったといえる。

第二に，市場の制約があげられる。初期の段階では高価で趣味性も高かったことから購買層が限定された。そのために市場の狭隘さから産業としての立ち上がりに時間を要することとなった。また，起業家とも言える中小・零細企業が多く，小さなパイを奪い合う構造となって規模の経済性を生かせるまでには至らなかったと考えられる。

第三には，制度的な制約が考えられる。自動車産業のように保護育成策が採られなかったことも大きいが，他産業の保護・育成のためにその分野に人的・物的資源が重点的に配分されたことや輸入制限などが，直接・間接に二輪車産業の成長を阻害する要因となった。この点は既述の三輪自動車育成のために行われた免許制度の改正も同様であろう。今日では本稿冒頭で説明したように規制緩和による需要喚起策が採られている。交通法規は需要の創出や

転換効果も有しているのである。

最後に包括的な要因としてその時代的な背景も考えられる。第二次大戦に至るまでの一連の統制は産業構造全体を歪め，二輪車産業は需給両面で大きな制約を受けた。規制だけでなく物資の制限も，開発・生産の自由な環境を奪いその空白の期間をもたらした理由として看過できないことはいうまでもない。

終わりに以下ではその後の道路交通法規と二輪車免許について若干触れておくことにする。戦後の1947（昭和22）年，新憲法制定による旧省令廃止にともなって「道路交通取締法」が発布，翌年施行に移された。附属法令である「道路交通取締令」によって取締規則の統一が図られている。しかし，戦後の混乱期に急遽設定された面も否めず，行政処分が道府県知事（東京都は警視総監）から都道府県や市町村の各公安委員会に委ねられた結果，処理が細分化され各庁の間に処分差があるなどの問題もあった。1953（昭和28）年8月には施行規則が「道路交通取締令（内務省令，後に総理府令）」から「道路交通取締法施行令（政令）」となった。そして日本経済が成長軌道に乗り始め，自動車時代を迎えつつあった1960（昭和35）年には現在まで続く「道路交通法」が発令，施行された。急増する交通事故に対応し交通安全を計るとともに円滑化も目指して全面的な体系整備が行われ，以降も事情に応じて頻繁に改正が施されている。

自動車免許制度も自動車交通社会の発展変貌に対応して幾度も改正が繰り返されている。二輪車に関する免許も道路交通取締法で初めて「小型免許」第3種，第4種として独立して設定され，以降排気量に応じて厳格に区分けされていく。一時期小排気量二輪車には運転許可制度が適用されたが，道路交通法では原動機付自転車にも免許が必要とされた。以降75年にはいわゆる限定解除二輪免許が登場，都道府県の運転免許試験場でのみ，限定解除試験を受けることができた。

本稿では明治・大正から昭和初期までの戦前の期間にスポットを当てて考察した。戦前がモータリゼーションの胎動期ならば，戦後はモータリゼーションが本格化，鉄道から自動車に陸上輸送移動手段の主役の座が取って代わった時期である。交通事情の本質的な部分は変わらずとも，日々変貌する道路交通社会に対応した本格的な法体系の整備に関しては戦後にこそ行われたと言える。戦後の道路交通事情の変遷については別の機会に考察することとしたい。

注

1）岩立喜久雄氏のHP日本自動車百年史を参照。

2）この時期の（輸入）二輪車の価格は安くても500円であったという。小型自動車発達史編纂委員会編（1968）によれば時代の下った昭和10年頃のハーレーダビットソン（750～1300cc）は1,638円～1,975円，宮田製作所の小型のアサヒ号（175cc）は340円であったという。国産自転車の価格

は当時およそ100円，公務員の初任給は75円前後であったから，当時としては小排気量であったアサヒ号のような二輪車でも依然高価であったことがわかる。また，自動自転車という呼称は1919（大正8）年公布の「自動車取締令」でも使われている。

3）自動車製造事業法は，邦人系企業で年産3,000台(部分品なら3,000台分)以上の製造業者を許可会社として指定，その企業に対してはその設備機械類および必要部分品の輸入税免除，所得税と営業収益税の五年間免除等の特典を与えたものである。あわせて輸入制限と外資系企業の生産制限も盛り込まれたことからもわかるように外資排除が目的の一つである。

4）戦前の輸入車・国産車事情については富塚清(2001)，前掲小型自動車発達史編纂委員会編(1968)を参照。

5）軍用自動車補助法は欧米に倣って取り入れた日本で最初の自動車産業政策である。軍用適合車の製造者および所有者に補助金を下付，戦時においてはその自動車を所定の徴発金を払って使用できるものとして定めた法律である。当時の未成熟な国内生産環境及び市場状態を反映した生産者・消費者の両者に補助金を与える大胆な政策であった。この政策では東京瓦斯電気工業や快進社，発動機製造（現ダイハツ）などがその指定を受けた。詳しくは四宮正親（1998）および日本自動車工業会編（1988）を参照。

6）在来馬はジャパニース・ポニーと揶揄されたように小型だったため輸送用の駆動力としてはそれほど大きくはなかったと言われている。大型馬の普及は日清・日露戦争の経験から軍用馬を目的としてアラブやサラブレッドとの異種交配を進めた第一次馬政計画以降の大正・昭和期に至ってからである。民間においても，神八三郎を中心とする釧路畜産組合におけるペリシュロン種とアングロノルマン種を交配した小格重輓馬，日本釧路種（1932年発表）など，その育成が進められている（馬文化ひだかHPより）。

7）齊藤俊彦（1992）では，馬車鉄道や路面電車が人力車乗客数の減少に与えた影響を，当時のデータを元に推定している。

8）「自転車」との名称は竹内寅次郎が製造・販売した三輪車に命名したことに始まるとされる。

9）週刊朝日編（1987）を参照。

10）自転車の歴史については佐野裕二(1985)『自転車の文化史』が詳しい。

11）自動車事業の発達は国有鉄道の収入に影響を及ぼすだけでなく，地方鉄道，軌道の経営を危うくするほどとなった。減配を余儀なくされた鉄道軌道会社が続々鉄道・内務両省に陳情しつつある事態に鑑み，鉄道省では自動車業の鉄道におよぼす影響について根本的な調査が行われている。また，路面電車の市営化に続いて乗合自動車の市営化が議論されたのもこの時期である。1927(昭和2）年には銀バスと称された大阪市営バスが開通している。

12）国家総動員法に基づき，1940（昭和15）年には陸運統制令が運行され，翌年強化された改正陸運統制令が施行された。ガソリン消費抑制もあって輸送能力に勝る鉄道に重点的に資源配分することが決定された。事業者数は昭和14年の26,548から同20年にはわずか340にまで制限されている。詳しくは道路交通問題研究会（2002）論述編60頁および資料編144頁を参照。

13）前掲日本自動車工業会（1988）32頁および四宮（1998）21頁を参照。

14）産業合理化の名目のもとに寡占化が進められ，最終的には石川島自動車製作所とダット自動車製造，東京瓦斯電の3社合併によって東京自動車工業が生まれた。詳しくは前掲日本自動車工業会（1988）を参照。

15) 久保田博（2005）を参照。また，鉄道運賃については週刊朝日編(1987)を参照。齊藤俊彦(1992) 82頁では東京－福島間の運賃と所要時間が比較されている。同区間の運賃（所要時間）が人力車－6円12銭（5日），乗合馬車－4円76銭（所要時間は不明），鉄道－上5円・中3円32銭・下1円66銭（上り9時間10分，下り9時間20分）となっている。

16) 太政官布告・達は明治政府最初の憲法である政体書に基づいた太政官制度のもとでの法令形式である。1885年に内閣制度が発足するとともに太政官制は廃止，太政官布告・達も1886年に官報に掲載して公布する公文式となった。公文式は1907年に公式令となったが，戦後廃止されている。

17) 自動車取締法規関連については各道府県の当時の法規を収集した大須田和美『自動車日本発達史』各巻を参照。なお，この節の時期区分は同文献を参考とした。

18) 引き続き免許を必要とする場合には再度試験を受け，合格する必要があった。

19) 戦後の1949（昭和24）年，47年に施行された道路交通取締法の改正で「人は右側，車は左側通行」の対面通行が導入された。

20) 1947（昭和22）年に「道路交通取締法」（法律第130号）が発布，翌年内務省が廃止されるまでの自動車取締法規は，大正8年よりは内務省令である自動車取締令，昭和8年以降は改正自動車取締令を根拠としていた。内務省令は法令としては法律の下位にあり，戦後になって新憲法の下，法律・政令（省令）・規則・処分として交通法規体系が整備された。自動車取締令以前の時代はさらに体系としては未整備であり，府県令が中心である。

21) 詳しくは自動車工業会編（1967）157頁および小型自動車発達史編纂委員会編（1968）「発達史関連編」を参照。

22) 陸軍によって大型車の生産を求められた戦前と，日常の実用車を何より必要とした戦後復興の時期とでは，その需要が大きく異なることにも注意が必要であろう。

参考文献

朝日新聞社編（1966）『史料　明治百年』朝日新聞社

天谷章吾（1982）『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房

梅村又次・山本有造編（1989）『日本経済史3　開港と維新』岩波書店

大須賀和美（1992）『自動車日本発達史　法規資料編』ホープ印刷

＿＿＿＿＿（1992）『自動車日本発達史　法規資料編（II）』ホープ印刷

＿＿＿＿＿（1993）『自動車日本発達史　法規資料編（III）』ホープ印刷

＿＿＿＿＿（1994）『自動車日本発達史　法規資料編（IV）』ホープ印刷

大場四千男（2001）『日本自動車産業の成立と自動車製造事業法の研究』信山社

小関和夫（2002）『カタログで知る国産三輪自動車の記録』三樹書房

影山夙（1999）『自動車［進化］の軌跡』山海堂

片山三男（2003）「日本二輪車産業の現況と歴史的概観」『国民経済雑誌』第188巻第6号，神戸大学経済経営学会

岸本孝（2002）『走るクスリ　自転車の事典』文園社

久保田博（2005）『日本の鉄道史セミナー』グランプリ出版

小型自動車発達史編纂委員会編（1968）『小型自動車発達史（1）』日本自動車工業会

齊藤俊彦（1992）『轍の文化史』ダイヤモンド社

_____ (1997)『くるまたちの社会史』中央公論社
佐々木烈 (2004)『日本自動車史』三樹書房
_____ (2005)『日本自動車史II』三樹書房
笹山・五味・吉田・鳥海編 (1995)『詳説日本史史料集　改訂版』山川出版社
佐野裕二 (1985)『自転車の文化史』文一総合出版
_____ (1987)『自転車の文化史』中央公論社
自動車工業会編 (1967)『日本自動車工業史稿 (2)』自動車工業会
自動車工業振興会 (1973)『自動車史料シリーズ (1) 日本自動車工業史座談会記録集』自動車工業振興会
四宮正親 (1998)『日本の自動車産業——企業活動と競争力：1918～70——』日本経済評論社
常見耕平 (1997)「小型三輪自動車産業の競争」『多摩大学研究紀要　経営・情報研究』No. 1
出水力 (1991)『オートバイの王国』第一法規出版
富塚清 (2001)『日本のオートバイの歴史』三樹書房
道路交通問題研究会編 (2002)『道路交通政策史概観　資料編・論述編』プロコムジャパン
中部博 (1992)『自動車伝来物語』集英社
日本自動車工業会編 (1988)『日本自動車産業史』日本自動車工業会
_____ (1995)『モーターサイクルの日本史』山海堂
二輪車新聞社『二輪車新聞』二輪車新聞社
橋本裕蔵 (2005)『道路交通法の解説　十一訂版』一橋出版
宮部公明編 (1997)『日本モーターサイクル史』八重洲出版
_____ (2000)『ニッポンのクルマ20世紀』八重洲出版

統計資料

朝日新聞社編 (1999)『復刻版　明治・大正期日本経済統計総観　上・下巻』並木書房
運輸経済研究センター編 (1979)『近代日本輸送史——論考・年表・統計——』成山道書店
週刊朝日編 (1987)『値段の明治大正昭和風俗史　上・下巻』朝日新聞社
道路交通問題研究会編 (2002)『道路交通政策史概観　資料編』プロコムジャパン
内閣統計局編『日本帝國統計年鑑』各年版　内閣統計局
_____『大日本帝國統計年鑑』各年版　内閣統計局
日本統計協会 (1999)『日本長期統計総覧 CD-ROM 版』日本統計協会

参考 URL

馬文化ひだか　http://www.hidaka.pref.hokkaido.jp/hd-tssku/umabunka/index.html
自転車広場　http://www.cycle-info.bpaj.or.jp/japanese/index.html
日本自動車百年史（岩立喜久雄）　http://www.st.rim.or.jp/～iwat/index.j.html