

輛は英・米両国から一輛（うち荷物車二輛）を購入、同一八八八年十月一日営業を開始した。二頭立ての馬車が国府津―小田原間約三〇分、小田原―湯本間約三五分で走った。下等運賃は前者が六錢、後者が八錢であった。

沿線の人力車・馬車の営業関係者の反対は強く、また車輛の動揺や脱線、馬糞や泥土の被害、馬の疫病など、この馬車鉄道は多くの問題を投げかけた。しかし、利用者は年々増加していった。それだけに、この区間の交通機関を、早急に改良する必要が関係者に痛感されたのである。

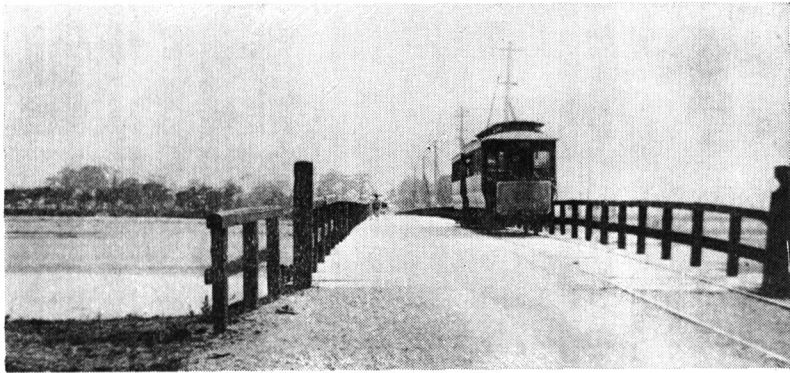
小田原電気 馬車鉄道は、馬にかかる経費が大きく、会社の経営状態は必ずしも良好とはいえなかった。そのような時、一
鉄道の開業 八九〇（明治二十三）年五月東京上野の内国勸業博覧会会場で、日本ではじめて電車が運転された。馬車鉄道会

社では、同年六月社長田島正勝と取締役吉田義方とが東京に赴き、電車の導入・運転に当たった東京電燈会社技師長藤岡市助に、電気鉄道についての教示を受けた。

同年十月十一日の株主総会に、会社首脳部は電気鉄道に動力変更をしようという議案を提出したが、時期尚早として見送られた。そして、各方面からの調査を実施することとし、逓信省技師五十嵐秀助、工学士井口在屋、外人技師二人に、電力設備・線路設備などについての調査を依頼した。一八九一年十月一日株主総会で電気鉄道への変更についての増資が決定された。

しかし、その実行については、当時の経済的事情が許さず、着手にいたらないままに過ぎた。

一八九三年六月、会社は電気鉄道についての設計工事全般について藤岡に依頼、工事施行を武永常太郎に、水路調査を田辺朔郎に依頼した。同年十月十二日武永の設計にもとづき、馬車鉄道を電気鉄道に変更する件を、神奈川県を経て内務大臣に出願、翌年一月二十一日の臨時株主総会で、会社に電気鉄道改良委員会をおくこととし、資本金を二〇万円に増額することとした。



小田原電気鉄道（酒匂橋）

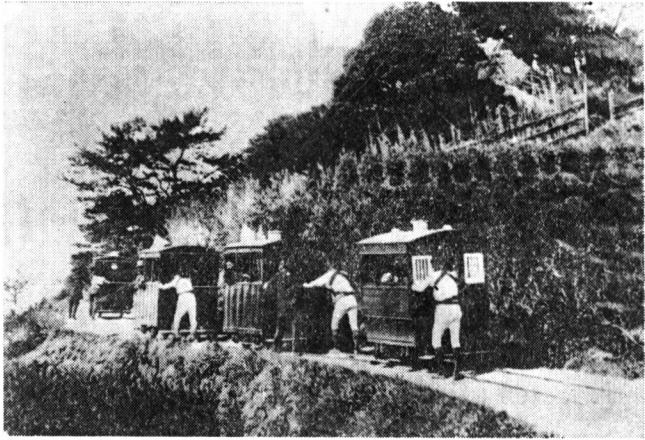
市川健三氏提供

一八九五年一月京都に電気鉄道が開業し、動力変更の機運は高まった。結局、資金導入のために株式譲渡がおこなわれ、同年十月取締役役に中野武宮・牟田口元学・藤岡市助・吉田義方・田島正勝が就任、とくに中野が社長に就任すると、計画は急速に実現の方向に向かった。一八九六年七月十八日、電気鉄道についての特許状が下付された。

十月十五日には商号を小田原電気鉄道株式会社に変更、資本金は七〇万円となった。工事は湯本茶屋発電所の建設（一八九八年一月着工）、電化のための線路・橋梁の改良（一八九九年二月着工）などで、発電所は一九〇〇年二月、線路その他の工事も一九〇〇年三月に完成、三月二十一日から営業運転を開始した。

車輛は電動車一四輛、付随車一輛、ほかに馬車鉄道時代からの車輛の一部七輛（うち五輛は付随車、二輛は荷物車）を使用、合計二二輛を整備した。いずれも四輪車で、電動車は二五馬力電動式二個をそなえていた。

客車等級は一、二、三等に分かれ、一・二等混合車の定員は三五人（一等一五人、二等一〇人）、二等車四〇人、三等車五〇人とされ、運賃は馬車鉄道時代と同額とされたが、一等運賃は全線九三銭であった（箱根登山鉄道株式会社『箱根登山鉄道の歩み』）。こうして、全国で第四番目、神奈川県で第二番目の電車の営業は開始された。



豆相人車鉄道

今井利久氏提供

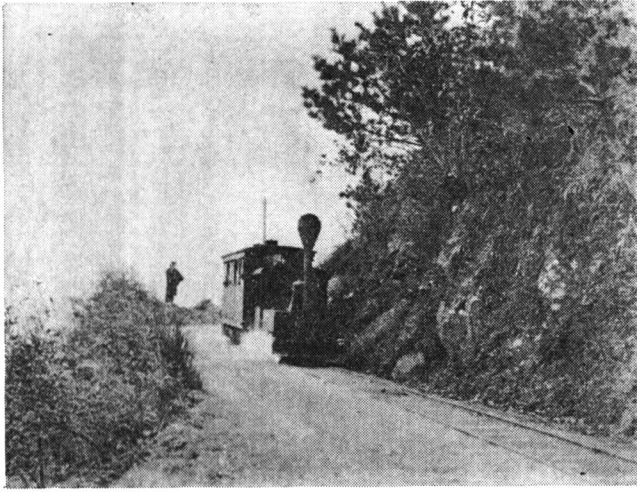
豆相人車 箱根にくだると、熱海はかなり後まで、いわば「陸の孤島」 鉄道

といった状況におかれていた。熱海の温泉は古くから開発されていたにもかかわらず、ここが東海道から遠く離れており、また小田原や三島から熱海にいたる交通路は険峻な山地を通過しなければならなかった。このような地形の条件が、熱海への交通路の開発を遅らせたといえよう。

鉄道が国府津まで開通した当時、東京から熱海へ行くには、途中小田原で一泊し、小田原―熱海間は徒歩で一日、駕籠で半日といわれた。このような条件を打開するため、一八八六（明治十九）年に茂木惣兵衛・高島嘉右衛門・雨宮敬次郎・大倉喜八郎・平沼専三ら東京・横浜の実業家、石渡喜右衛門・樋口忠助・露木準三ら熱海の旅館経営者が、小田原―熱海間に人車鉄道を建設する計画を立てた。

人車鉄道は、狭軌の軌道に小型の車輛を載せ、人力で押していくもので、比較的少額の資金で鉄道を建設運営するために考案された方式といえよう。この場合も、建設費を少なくするため、道路沿いに線路を敷設するように設計し、その結果、曲線・勾配など蒸気その他の動力車を使用するのに適さなかったと考えられる。

一八八九（明治二十三）年内務大臣に特許を申請、翌年十一月二十日特許を得たが、資本金募集などの理由から延期を出願、一八九一年六月から、宇野柄吉・佐分利一嗣らに依頼して、再び測量を実施、当初の計画より簡易な線路を選ぶこととした。



熱海鉄道

市川健三氏提供

結局、線路が開通したのは、熱海―吉浜間六マイル四〇チェーン（約一〇・四キロメートル）が一八九五年七月十日、吉浜―小田原間九マイル（約一四・四キロメートル）が一八九六年三月十二日であった。このうち、一九〇〇年六月二十日小田原町内二六チェーン（約五二〇メートル）が開通、全線約二五・三キロメートルとなった。

全線が単線、軌間は、当時二フィート（約六一〇ミリメートル）、最急勾配は一〇〇〇分の四〇、最小曲線半径七・五メートルであった。途中の停車場は、小田原方から早川口・石橋・米神・根府川・江ノ浦・城口・吉浜・門川・伊豆山で、各停車場に行違設備があった。車輛は客車が四一輛、いずれも二軸車で、長さ一六二メートルと一五三メートルと二種類があり、定員は上等四人、中等四―五人、下等六人、貨車は無蓋車八輛で、多客時には屋根を張って客車として使用したこともあった。

一八九八年の時刻表によると、一日六往復、所要時間は三時間四〇分―四時間、小田原―熱海間の下等運賃は五〇銭（中等は五割増、上等は下等の二倍であった。乗客が多いときは、数輛が列をなして運行された。上り勾配にさしかかると、乗客も降りて押し上げたという。

熱海鉄道と大日本軌道 人車鉄道は輸送力が小さく、とくに下り勾配や曲線では脱線・転覆の危険が大きいというので、その改良が計画された。一九〇四年、同社は米国のポールドウィン社に小型機関車を発

注、一九〇五年一月十八日、この機関車によって小田原―熱海間で試運転がおこなわれた。この試運転では、二三人を乗せ、二時間二三分で走った。

同社はその結果、同年四月動力変更の特許を受け、社名を熱海鉄道株式会社と改めた。社長には雨宮敬次郎が就任、一九〇七年四月二十四日軌道線路改修工事の認可を受け、改良工事に着手した。これは軌間を二フィート六インチ（七六二ミリ）に改め、レールも従来のものより重いものに取り換えるという工事で、同年八月十一日熱海―湯河原間が完成、十二月二十二日には湯河原―石橋村榎戸間が鉄道大隊により、石橋村榎戸―小田原間が請負により完成、これによって蒸気運転が開始された。

この列車は、蒸気機関車が定員二四人の客車一輛を牽いて走るもので、所要時間は約二時間四〇分であった。当時社長の雨宮敬次郎は、各地でこのような軽便鉄道を経営していたが、これらを統合することを思い立ち、一九〇八（明治四十一年）七月二十八日、熱海鉄道をはじめ、熊本・静岡・伊勢・広島・浜松・山口・信達の八社を合併して、大日本軌道株式会社を設立した。熱海鉄道は、大日本軌道の小田原支社の路線となった。

一九〇八（明治四十一年）年十一月十日、会社は、東京を午後二時半から三時半ごろに出発して熱海に向かう人の便利のため、夜間運転の許可を通信大臣に求めた。さらに、一年後の一九〇九年十二月六日同趣旨の請願を内閣総理大臣・内務大臣におこなった。もともと線路の条件などから夜間運転が禁止されていたのであるが、線路を改築し、運転係員も熟練し、利用者の需要にこたえたいというのがその趣旨であった（鉄道省文書『熱海軌道組合』）。政府は十二月二十七日付で、機関車に前照燈をつけることを条件に、午後九時までの運転を許可した。

こうして、夜間運転が開始されたが、一日の運転回数はそれまでの七往復に、二―三往復が増加した程度で、国府津―熱海間の所要時間は二時間二七分―二時間四四分であった。人車鉄道時代にくらべると、いくらか輸送状態が改善されたという程

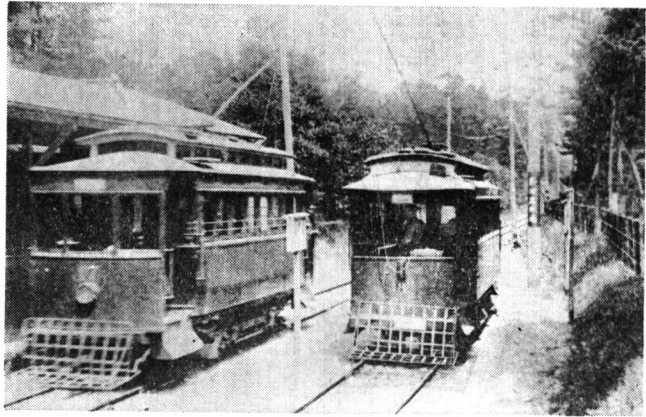
度であった。したがって、熱海・湯河原は東京からの所要時間が六時間前後であり、依然として箱根にくらべると不便な場所であり、「陸の孤島」という条件は変わらなかったのである。

四 江ノ島電気鉄道と湘南馬車鉄道

江ノ島 一八七七（明治十）年に江ノ島を訪れた米国の人類学者エドワード・モースは、横浜―江ノ島間は人力車を使
電気鉄道 わなければならなかった。当時、鉄道は新橋―横浜間しか開通していなかったからである。いわゆる「江ノ島詣で」は、東京からの場合最低二泊三日の行程とされていた。一八八七年に東海道線が開通すると、江ノ島はかろうじて日帰り可能となった。鎌倉もこの年、横須賀線が開通したので、同様に東京からの日帰りが可能となった。

交通機関が便利になることによって、観光地には多くの人が訪れるようになった。そのような観光客誘致の目的もふくめて、より便利な交通機関を実現しようという動きが起こるのは、当然のことであった。一八九五（明治二十八）年には、二つの鉄道建設計画が立てられた。いずれも横浜と鎌倉・江ノ島・藤沢を結ぶもので、ひとつは八月三日若尾逸平ら一五人が出願した電気鉄道、他のひとつは十月三日安場保和ら一人が出願した蒸気鉄道であった。前者は鎌倉電車鉄道、後者は鎌倉鉄道と呼んでいた。このほかに、一八九六年二月には、福井直吉ほか五人から出願のあった藤沢―鎌倉間電気鉄道につき、神奈川県知事が当時の鎌倉郡川口村に諮問書を発している（『藤沢市史』第三巻）。したがって、三つの計画が競争のかたちとなった。

このうち鎌倉鉄道が、横浜―鎌倉間を削除して認可され、一八九七年九月これにもとづく軌道修正認可を出願、翌年一月十四日仮免許状を下付された。しかし建設にいたらず、一八九九年八月一日免許状を返納した（鎌倉電気鉄道は、どのような結果にな



江ノ島電気鉄道（鵠沼停留場）

高松吉太郎氏提供

ったか不明)。一方、福井直吉らの出願はいったん却下されたが、一八九八年十二月二十日付で仮免状を得た。江ノ島電気鉄道の計画は、こうして軌道に乗った（鎌倉鉄道と重複する路線認可となるので、すでに鎌倉鉄道が事実上敷設権を江ノ島電気鉄道にゆずったのではないかという憶測は、『江ノ電六十年記』にも『藤沢市史』第六巻にも記されている）。

江ノ島電気鉄道株式会社は、一九〇〇年十一月二十五日に設立、社長は青木正太郎、資本金二〇万円であった。一九〇一年四月二十一日施工認可を得、翌年一月二十五日工事を開始した。第一期工事は、藤沢―片瀬間二マイル一二チェーン（約三・四マイル）で、一九〇二年九月一日開業した。第二期工事は、片瀬―迎山（極楽寺）間二マイル五五チェーン（約四・三マイル）で、まず片瀬―行合（現在七里ヶ浜）間が一九〇三年六月二十日、行合―追揚（現在七里ヶ浜ホテル付近）間が同年七月十七日、追揚―迎山間が一九〇四年四月一日開業した。第三期工事は日露戦争などによる空白期があった。この区間、極楽寺―小町間一マイル五〇チェーン（約二・六マイル）は一九〇六年着工、大町までが一九〇七年八月十六日開業、大町―小町間は、横須賀線との交差を立体化することとなって、横須賀線の杠上工事決定までに手間どり、一九一〇年一月着工、十月二十六日小町までの敷設が竣工、十月三十日から藤沢―鎌倉間の全線が開業した。

全通時の車輛はいずれも四輪単車で、電動車八輛、付随車六輛、貨車二輛、運賃は一等と三等の二等級制であり、一日一マ

イル平均平均収入は一四八円四七銭（藤沢―片瀬間のときは、一四円七〇銭）であった。

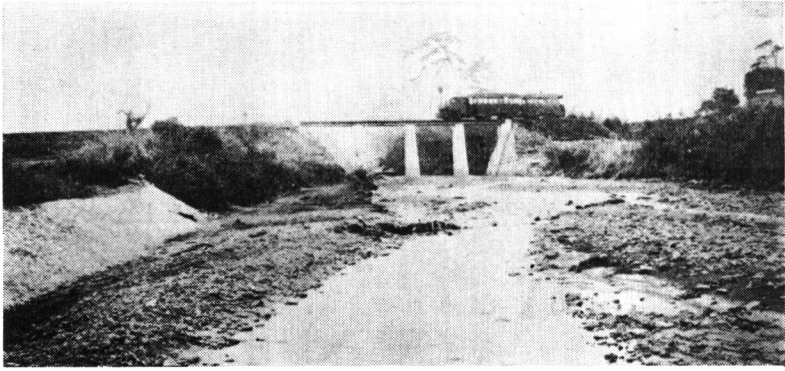
利用者数は次第に増加を続け、一九〇三年の年間総乗客数一七万五六九一人が、一九〇六年には二七万四五四二人となっていた（『江ノ電六十年記』）。

江ノ島と鎌倉という二つの観光地を結ぶ電車の開通は、観光客の増大をうながした。この電鉄の経営は、その後一九一（明治四十四）年十月三日、横浜電気株式会社が江ノ島電気鉄道株式会社を合併、横浜電気の江ノ島電気鉄道部として営業を継続することとなった。さらに、同社は一九二一（大正十）年五月一日東京電燈株式会社に合併され、東京電燈江ノ島線となった。鉄道の業務がふたたび独立した会社組織となったのは、一九二八（昭和三）年七月一日以降である。このような紆余曲折はあったが、いわゆる「江ノ電」は、観光地の電車としての機能を一貫して果たしたのである。

湘南馬車鉄道

矢倉沢往還の宿場町である秦野は、神奈川県西部にひろがる盆地における生産物の集散地でもあった。とくに、この地方の葉煙草の加工の中心となり、専売制の実施とともに、一九〇五年には専売局の収納所や製造所が開設された。このころまで、交通機関は、馬・荷車・人力車であり、いうまでもなく、その輸送能力は低いといわなければならなかった。そして輸送路としては、秦野と平塚との間に、すでに開業している東海道線の沿線に出る交通路が注目されるようになっていた。

一九〇一（明治三十四）年九月二十日、湘南馬車鉄道株式会社発起人山中喜十郎ほか三二人に対し、馬車鉄道営業の特許が、内務大臣から命令された。この命令書では、平塚―厚木間、平塚―秦野間、吾妻村（二宮）―秦野間を路線として挙げていた。この計画は、ほぼ在地の人びとの立てたもので、資本金は五万五〇〇〇円、いずれの線路も、東海道線の沿線と内陸部の都市とを結ぶものであった。



湘南軌道（水無川橋）

森徳隣氏提供

湘南馬車鉄道株式会社では、このうち三番目の吾妻村―秦野間だけを建設することとした。吾妻村には、沿線住民の運動が実って、一九〇二年四月十五日に二宮停車場が開設されたため、秦野との最短距離にあたる吾妻村（二宮）を秦野と結ぶのが最も有利と考えられたのであろう。

一九〇五年二月着工、線路の延長は六マイル（約九・六キロメートル）で、軌間は二フィート六インチ（約七六センチメートル）であった。この線路は、秦野の台町から秦野―二宮の往還に線路敷をつくって敷設され、二宮駅の北に達するもので、翌年八月四日営業開始が許された。

開通当時の運賃は、秦野―二宮間片道一〇銭、往復一八銭で、一区间二銭とされていた。馬と馬丁は、付近の農家から借り出したといわれる。一日一往復の馬車が運行をはじめた。運賃は翌一九〇七年八月九日、片道一三銭、往復二四銭、一区间三銭に引き上げられ、またこの年十二月二十八日には東海道線二宮駅構内に線路を延長し、旅客の乗換えや貨物の積換えは便利になった。

こうして、馬車鉄道は発足したが、一九一一年十二月八日、同社は動力変更願を提出した。これは旅客の増加に対処するためには、一個列車の輸送能力を大きくしなければならぬとし、また貨物についても、秦野専売支局発着の葉煙草や製品が年間一五〇万貫（約五六二五トン）に達し、そのほか丹沢からの木材や、木綿・織物、その他

雑穀・肥料などがぼう大な量に達していて、馬車鉄道ではとても輸送しきれないという状況になっていたからである。

このように、湘南馬車鉄道は、この地域の重要な輸送機関となっていた。一九一二年（明治四十五年）年七月十二日動力変更が許可されて、ただちに必要な個所の線路変更その他の工事に入り、一九一三年一月三十日から蒸気列車による運転を開始した。社名は湘南軽便鉄道株式会社と改められた。同時に、輸送力を増強するため、この蒸気列車は客車二輛を連結して機関車に牽引させる方式をとったのである。

輸送力は増大したが、こののち経営は悪化し、一九一八年（大正七年）年には、ほとんど運転休止の状態となってしまった。これは、営業経費の高騰によるものと考えられる。会社は専売局の煙草輸送を一般的に引き受けている内国通運株式会社に営業引受けを依頼した。しかし、内国通運でも会社の事業として引き受けることはできず、結局同社役員の個人出資のかたちをとって、湘南軌道株式会社を設立し、一九一八年十月九日ここに湘南軽便鉄道の軌道特許権を譲渡する契約を結んだのである。譲渡金は八万八〇〇〇円、この譲渡契約は十一月三十日許可、この鉄道は新しい経営の段階に入った。

第二節 鉄道時代の道路輸送

一 近距離道路輸送の増大

鉄道時代の進展 明治後期の陸上輸送は、鉄道時代の進展にともなって大きく様相を変えた。周知のように、当初、官設官営方針と財政資金の欠乏によって伸びなやんだわが国の鉄道は、明治十(一八七七)年代なかばの政策転換と私設

鉄道の認可によってはげしい「鉄道熱」の時期を迎え、路線延長は一八八〇(明治十三)年の一五七キロから一八九〇年の二七二七キロ、一九〇〇年の六一九三キロへと急伸した。神奈川県下においても一八八九年には、横須賀線・東海道線(以上官線)、甲武鉄道(新宿―八王子、私線)が開通したほか、一八九九年には大師電気鉄道(六郷橋―大師河原、私線)、一九〇〇年には小田原電気鉄道(国府津―箱根湯本、私線)、一九〇二年には江ノ島電気鉄道の藤沢―片瀬間が相ついで開業した。また関東・東北・信越地方でも八九年には前橋―小山―水戸間(両毛鉄道会社)、九一年には上野―青森間(日本鉄道会社)、九三年には上野―軽井沢―直江津間などが全通し、鉄道時代の本格的な開幕を迎えることになったのである。

このような鉄道の発展は、これと競合する道路輸送を沿線から駆逐する半面、鉄道貨客の集配を中心とした近距離の輸送需要を鉄道駅周辺に呼び起こした。中・長距離の駅馬車や荷馬車にかわって乗合馬車や馬力があらわれ、大小の荷車も急増した。いわゆる長距離鉄道輸送と補助的道路輸送の時代が始まることになったのである。

表 3-66 県下諸車台数

| 年代 | 馬車 | | 牛車 | 荷車 | 人力車 | 自転車 | | 自動車 | |
|------|-----|-------|-------|--------|-------|-----|--------|-----|-----|
| | 乗用 | 荷積用 | | | | 自動 | 通常 | 乗用 | 荷積用 |
| 1881 | 83 | 339 | 72 | 14,441 | 7,148 | | | | |
| 1882 | 108 | 513 | 70 | 17,275 | 7,174 | | | | |
| 1887 | 180 | 1,470 | 88 | 32,337 | 6,826 | | | | |
| 1892 | 87 | 2,247 | 82 | 42,871 | 6,704 | | | | |
| 1897 | 53 | 2,116 | 115 | 37,911 | 6,560 | | | | |
| 1902 | 172 | 2,462 | 92 | 38,114 | 5,743 | | 1,755 | | |
| 1907 | 164 | 3,423 | 79 | 48,178 | 6,248 | | 2,068 | | |
| 1912 | 161 | 3,711 | ? | 53,505 | 5,796 | | 7,115 | | |
| 1914 | 180 | 3,809 | 62 | 58,779 | 5,199 | 41 | 12,040 | 90 | 0 |
| 1917 | 176 | 4,495 | 113 | 59,400 | 5,209 | 80 | 23,552 | 206 | 1 |
| 1922 | 139 | 4,791 | 3,241 | 67,977 | 4,656 | 277 | 79,781 | 692 | 144 |

注 1 『神奈川県統計書』により作成。

2 1892年までは多摩郡を含む。

乗合馬車・馬力
 ・荷車の増加
 このような変化は、乗合馬車・馬力・牛車・荷車など、近距離輸送手段の増加となつてあらわれた。いま『神奈川県統計書』によつてその推移を見れば表三一六六の通りであり、右の各種車輛は、一時的な減少をとめないながらも、ほぼ大正初期まで、いずれも増加傾向をたどっている。このうち、一八九七（明治三十）年の減少は多摩郡の分離によるものであるが、一八八七年以後の客馬車の一時的急減と九七年の牛車の増加はつまびらかでない。牛車については一九二二年の数字にも疑問があるが、後考をまぢたいとおもう。

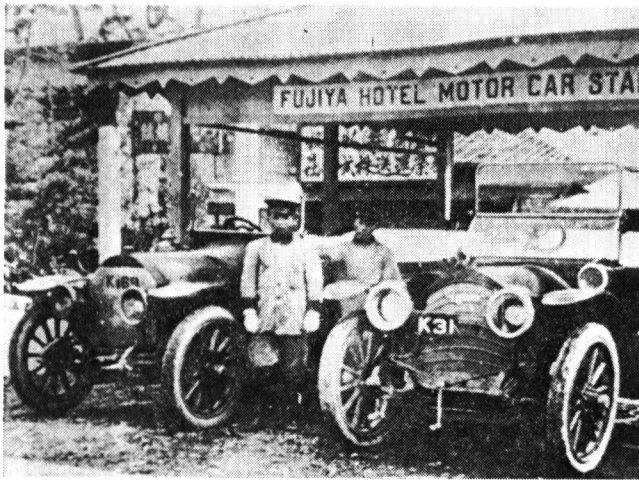
以上の各車に対して荷車と荷馬車は、一九九七年を除いて一貫した増加傾向をたどっている。このことは、たとえば一八九二年十月、津久井郡湘南村旧小倉組の「渡船賃額増加願」にも見受けられるところであり、近年、腕車（荷車）・馬力等の通行が増加したが、その賃額規定が無いので追加させてほしいと記述されている（『資料編』18近代・現代⑧一四〇）。このことからすれば、内陸部でも、このころから荷車・馬力の通行が目立つようになったと考えることができよう。そして、統計上の荷馬車も、このころから牽引型の馬力が主流になったものと

考えることができるのである。当時の道路輸送の変化は、疾駆型から牽引型へのこのような荷馬車の変化をともなったのであった。

しかし、以上のような各種車輛の増加傾向のなかで、一八七〇年代に激増した人力車は、一八八二(明治十五)年をピークにして漸減傾向をたどった。もっとも一八八〇年代の足どりは、松方財政の不況期に急減したあと一八八〇年代末には上昇に転じたのであったが、一八九〇年代に入ると再び漸減傾向に転じ、一九〇〇年以降さらにその傾向を強めることになった。『日本帝国統計年鑑』によれば、全国的人力車台数が減少局面に入るのは一八九七年であり、その点本県の台数減少は、きわめて早い時期に始まったといわなければならない。その理由はかならずしもつまびらかでないが、ひとつにはおそらく、この種の営業に従事した都市雑業層にとってより有利な就業の機会が、一八八六ころからの企業勃興ほっとうによって、増加しはじめたためと考えることができる。一九〇〇年以後の減少は、川崎大師、鎌倉・江ノ島、小田原・箱根などの行楽地に敷設された前述の電気鉄道のほか、自転車・自動車の実用化によるものであった。

自転車・自動車 維新前後に渡来し、当初娯楽用にとどまっていた自転車は、その後欧米諸国における改良(前後輪同型の安全車)

自動車の登場 にチェーン・空気タイヤなどを着裝)と価格低下によって一九〇〇(明治三十三年)ころからとみに輸入量を増し、実用化の時代に入った。また国内でも、このころから手工業技術や輸入部品によって自転車製造を始める業者が続出し、工作機械や電動機の導入などによってしだいに国産化の基礎を整えた。その結果全国の保有台数も、一九〇〇年の三万一六〇〇台から一九〇五年の八万九九〇〇台、一九一〇年の二万九千五百〇〇台と激増することになったのである。本県においても一九〇一年には、『県統計書』にはじめて保有台数が計上され(一七五五台)、以後表三一六六のように年を追って急増することになった。横浜市瀬谷区仙田允治家文書の場合にも、一九〇六ころから、自転車の修理・塗りかえなどを伝える書簡(平沼町西



1914（大正3）年当時の自動車

富士屋ホテル蔵

山自転車店から仙田製糸場宛）が、かなり目立つようになる（横浜市総務局編『横浜市史料所在目録第五集、瀬谷区』）。おそらくこのころには、実用車として広く利用されはじめていたと考えることができよう。

他方、自動車は、一九〇〇年ころから蒸気・電気・ガソリンを動力とした乗用車が相ついで輸入されたが、当初は数も少なく（一九一一年度末全国保有台数二一〇台）、試用ないし興味本位のものが多かった。しかし、大正期に入ると、一部の高級輸送需要をまかなうハイヤーのほか、乗合自動車やメーター制のタクシーもあらわれ、新しい道路交通手段としての足場をしだいに固めはじめた。本県の自動車台数が『県統計書』にはじめて計上されたのは一九一三（大正二）年であるが（九一台）、取締規則の方はすでに一九〇五年八月、県令第五三号によって定められ、また一九一二年にも新規則が公布施行された。したがって明治末期には、おそらく個人・会社などの自家用車を中心に、運行が始まったと考えることができるのである。

いずれにしても明治後期の道路交通は、従来の馬車・人力車・馬力・牛車・荷車などの運行に、自転車・自動車・オートバイなどを加え、同一路面上の混合交通の度を、一段と強めることになったのである。

二 街路・車輛取締規則の制定

一八八〇年代 以上のような車輛交通の発展は、街路・車輛等に関する取締規則の制定・改正を必然化した。本県の場合このように取締規則は、すでに一八八一（明治十四）年五月の「馬車取締規則」、一八八一年八月の「道路營業

取締規則」など、必要に応じて制定されていたのであったが、一八八九年四月には県令第二一号―二五号によって、「街路取締規則」、「營業人力車取締規則」、「乗合馬車取締規則」、「宿屋營業取締規則」、「營業荷馬車取締規則」が一括制定され、街路・交通・旅宿に関する有機的な取締規則が、一応整備されることになった。その内容は多岐にわたるものであるが、当面の交通規則については夜間無燈火の禁止、対向車馬・歩行者に対する左側通行、左折は小回り・右折は大回り、発進時の合図、右側追越し、雑踏地の疾駆禁止、駐車場所の制限など、車輛交通の安全に不可欠な問題をほぼ網羅していた。もっとも左側通行の規定は、そこではまだ対向通行・追越し・左右折についてのみ明記され、歩行者をふくむ一般原則として明記されるまでにいたっていないかった。

しかし、明治二年四月の「東京府馬車規則書」や同五年四月の「東京府人力車渡世心得規則」（『東京市史稿』帝都（一）および四）などに萌芽的に見られた左側通行方式は、右の諸規則のなかで、ほぼ定着化の域にさしかかっていたと考えることができるのである。

明治後期の取締規則 明治後期の取締規則は、右のような一八八〇年代末の取締規則を改編・整理するとともに、新参の自転車・自動車に対する規則を加えたものであった。一八九二（明治二十五）年七月の「人力車營業取締規則」、一九〇〇

年十二月の「荷車取締規則」、一九〇二年七月の「自転車取締規則」、一九〇三年五月の「改正街路取締規則」、一九〇四年八月の「自動車取締規則」、一九一二年五月の「自動車取締規則」などがそれである。

右のうち「人力車営業取締規則」は、一八八九年の規則を改編・整理して、営業組合などに関する不必要な規制条項を削除したものであり、また「荷車取締規則」は牛車・馬力・荷車などの増加にともない、これらを包括的に取り締まるための規則であった。そして、これらの牛馬諸車は、一九〇三年五月の「改正街路取締規則」によって、常時左側通行を義務づけられることになったのである（第五五条 牛馬諸車ハ道路ノ左側ヲ通行スベシ）。

これに対して「自転車取締規則」と「自動車取締規則」は、あらたに道路交通に参入した新種の車輛に対する、最初の取締規則であった。このうち前者は、号鈴・号笛の装着、曲乗・競争・定員外乗車・並列走行の禁止、急坂の乗車下降禁止、市街地における両手手放し運転の禁止、夜間点灯の順守、軍隊以外の対向者に対する左側通行（軍隊の場合は右側へ待避）、右側追越しなどを定めた比較的簡単なものであったが、後者は営業免許手続、運行道路の制限（道幅四間以上）、車検、車体・部品の規制、営業設備、車掌・運転手の要件および順守事項など、全文二九条におよぶ煩雑な規則であった。出願の際の記載事項が、蒸気・ガス・電気式のそれぞれについて列挙され（第一条）、最高時速を八マイル（横浜市その他警察官署の指定地域では六マイル）とするなど、揺籃期の自動車交通の模様を伝える、興味ぶかい取締規則といえることができる。しかし、ほどなく一九一二年には、新しい「自動車取締規則」の制定によって廃止されることになったのである。新規則は全文一七条に整理され、最高時速も一二マイル（街路は一〇マイル）に引き上げられた。以下は前記「自転車取締規則」と「改正自動車取締規則」である。

自転車取締規則

第一条 道路ニ於テ自転車ヲ乗用ストキハ他人ニ警戒ヲ与ヘ得ヘキ号鈴又ハ号笛ヲ車体ニ装置シ若ハ携帯スヘシ

第二条 道路ニ於テハ左ノ行為ヲ為スヘカラス

一、乗車ノ練習ヲ為シ又ハ曲乗若ハ競走スルコト

二、車輛ノ定員外ニ乗車スルコト

三、二輛以上ヲ竝ヘ乗車スルコト

第三条 交通頻繁ノ道路ヲ通行シ若ハ街角ヲ廻ルトキハ号鈴又ハ号笛ヲ鳴ラシ徐行スヘシ

第四条 坂路又ハ狹隘ノ道路ニ於テハ徐行スヘシ但シ急斜セル坂路ニ於テハ乗車ノ儘降ルヘカラス

第五条 市街地ニ在リテハ乗車中同時ニ両手ヲ「ハンドル」ヨリ離スヘカラス

第六条 軍隊又ハ学生生徒其ノ他葬儀等ノ列伍ニ行遇フトキハ軍隊ハ右側ニ其ノ他ハ左側ニ避クヘシ

第七条 諸車ヲ追越サムトスルトキハ右側ヨリ通過スヘシ

第八条 夜間乗車スルトキハ燈火ヲ点スヘシ

第九条 警察官吏ニ於テ危険其ノ他必要ト認ムルトキハ下車ヲ命シ又ハ乗車ヲ停止スルコトアルヘシ

第十条 本則第一条乃至第五条竝ニ第八条ニ違背シタル者及第九条ノ命令ニ従ハサル者ハ拘留又ハ科料ニ処ス

自動車取締規則

第一条 自動車ニ依リ運輸ノ業ヲ営ムトスル者ハ左ノ事項ヲ具シ知事ニ願出許可ヲ受クヘシ之ヲ変更セムトスルトキ亦同シ

一、原籍住所氏名年齢但シ法人ニ在リテハ其ノ名称事務所々在地及代表者ノ氏名ヲ記シ定款ヲ添付スヘシ

二、營業ノ種別

三、營業線路図面（道路幅員記入）及停車場ノ位置

四、營業時間及客車ニ在リテハ乗客ノ定員貨錢額貨車ニ在リテハ貨物ノ積載量運賃額

五、動力ノ種類名称構造図面（寸法記入）

車輛ノ重量箇數構造図面（寸法記入）

六、制動機制御機音響器其ノ他附属機械器具ノ構造及図面（寸法記入）

保安及衛生上必要ト認ムル事項ハ許可ノ条件トシテ命令スルコトアルヘシ

第二条 自家乗用又ハ貨貨用トシテ自働車ヲ使用セムトスル者ハ左ノ事項ヲ具シ知事ニ願出認可ヲ受クヘシ之ヲ變更セムトスルトキ亦同シ

一、原籍住所氏名年齢但シ法人ニ在リテハ其ノ名称事務所々在地及代表者ノ住所氏名

二、動力ノ種類原動力機ノ名称製造年月日及車輛ノ重量寸法個數

第三条 自働車ノ運転ヲ為ス者ハ其ノ原籍住所氏名年齢及履歴書ヲ具シ知事ニ願出免許証ヲ受クヘシ

前項ノ場合ニ於テ必要アリト認メタルトキハ試験ヲ行フコトアルヘシ但シ之ニ要スル費用ハ受験者ノ負担トス

第四条 車輛ハ左記各号ノ構造又ハ施設ヲ要ス

一、車輛ハ当庁ニ於テ指示スル形状ノ車輛番号ヲ前部及後部ノ視易キ箇所ニ標示スヘシ

二、自働車ニハ二個ノ制動機ヲ備ヘ一ハ必ス車軸又ハ車輪ニ固着シタル「ドラム」ニ作用セシメ直ニ運転ヲ停止シ得ヘキモノ他ノ一

ハ機関各部ノ逆働ヲ阻止スヘキ装置ヲ有スルモノニシテ各自働的ニ原動力機ヲ停止シ且速度ヲ調節シ得ヘキ装置ヲ為スヘシ

三、驗速器及音響器ノ装置ヲ為スヘシ

四、蒸気瓦斯石油其ノ他爆発性又ハ可燃性ノ物品ヲ容ルヘキ管置場所及電線ハ堅牢ニ造リ漏洩又ハ危険ノ虞ナキ装置ヲ為スヘシ

五、明ニ認メ得ヘキ煤煙蒸気又ハ多量ノ有臭有害ノ瓦斯若ハ運転中騒響震動ヲ免セサル装置ヲ為シ尚ホ泥除ヲ設クヘシ

六、短半径ノ曲線ヲ以テ容易ニ方向ヲ變シ得ル為メ「ヂフェレンシャルギア」及「ステーリングギア」ヲ装置スヘシ

七、車輛ノ前面ニハ「ヘッドライト」ヲ後面ニハ燈火ヲ備ヘ本条第一号ノ車輛番号ヲ照スノ装置ヲ為スヘシ

八、車体ハ全長外法十八尺以内幅外法七尺以内ノ構造ト為スヘシ

前項各号ノ外必要アリト認メタルトキハ危険予防ノ装置ヲ命スルコトアルヘシ

第五条 車体及之ニ附属スル機械器具ハ当庁ノ検査ヲ受ケ其ノ検査証ヲ有スルモノニ非サレハ使用スルコトヲ得ス

検査証ハ車内観易キ箇所ニ之ヲ標示スヘシ

検査証ヲ有スルモノト雖モ前条ノ構造又ハ施設ヲ具備セサルニ至リシ車輛ハ之ヲ使用スヘカラス

第六条 検査証ヲ下付シタル車輛ニ対シ第四条第二項ニ依リ危険予防ノ装置ヲ命シタルトキハ其ノ装置ノ完了スル迄検査証ノ返納ヲ命スル

コトアルヘシ

第七条 車体及之ニ附属スル機械器具ハ毎年五月一回当庁ノ検査ヲ受クヘシ但シ必要ト認メタルトキハ臨時検査ヲ施行スルコトアルヘシ前

項ノ検査ニ合格セサルモノハ検査証ヲ返納スヘシ

第八条 検査ノ際ハ検査官吏ノ指示ニ従フヘシ検査ニ因リ生シタル費用及損害ハ受検者ノ負担トス

第九条 運転ニ関シテハ左記ノ事項ヲ遵守スヘシ

一、速度ハ街路ニ在リテハ一時間十哩其ノ他ノ道路ニ在リテハ一時間十二哩ヲ超過スヘカラス但シ雑沓ノ場所ニ於テハ歩行者ニ等シキ速度ニ依ルヘシ

二、乗用車輛ハ其ノ幅二倍半未満ノ道路貨車ハ四間未満ノ道路ヲ行進スヘカラス但シ特ニ所轄警察官署又ハ警察官吏ノ承認ヲ受ケタル場合ハ此限ニアラス

自家又ハ他人ノ家ニ出入スル為メ他ニ規程以上ノ通路ナク已ムヲ得サル場合ニ於テハ三町以内ニ限り前項但書ノ承認ヲ受ケサルコトヲ得

三、運転ニ従事スルモノハ免許証ヲ携帯シ警察官吏ノ求メアルトキハ之ヲ提示スヘシ

四、運転者ノ免許証ハ之ヲ貸与スヘカラス

五、警察官吏ニ於テ停車ヲ命シタルトキハ直ニ之ニ応スヘシ

六、夜間ハ制規ノ燈火ヲ点スヘシ

七、運転手ハ就業中其ノ車体ヲ離ルヘカラス但シ已ムヲ得ス其ノ位置ヲ離ル、トキハ危険予防ニ適當ナル方法ヲ為スヘシ

八、他車ト併行シ又ハ競争スヘカラス

九、自働車二輛以上連続行進スルトキハ後車ハ前車ニ対シテ三十間以上ノ距離ヲ保ツヘシ

十、往来雑沓ノ場所、第二号ニ依リ規程未滿ノ道路ヲ行進スルトキ又ハ街角橋上坂路等ヲ通過スルトキハ絶ヘス音響器ヲ鳴ラシ徐行

スヘシ

街角通過ノ際ハ右ハ大廻リヲ為シ左ハ小廻リヲ為スヘシ

十一、街角橋上其ノ他往来ノ妨害ト為ルヘキ場所ニ停車スヘカラス

十二、消防機械又ハ郵便用車馬若ハ軍隊其ノ他ノ隊伍及葬儀等ニ行逢ヒタルトキハ其ノ進行ニ障害ヲ与ヘサル様徐行シ又ハ停車スヘ

シ

十三、馬匹ニ近ツクトキハ速度ヲ緩メ恐怖セシメサル様注意スヘシ但シ馬匹驚奔シ又ハ其ノ虞アルトキハ直ニ停車シ若ハ路傍ニ避ク

ヘシ

第十条 左ノ各号ノ一ニ該当スルトキハ自働車營業又ハ自家乗用及賃貸用自働車ノ使用ヲ停止若ハ禁止シ又ハ其ノ許可若ハ認可ヲ取消スコ

トアルヘシ

一、本則又ハ本則ニ依リ発シタル命令ニ違背シタルトキ

二、公安ヲ害スルノ虞アリト認メタルトキ

第十一条 従業者本則又ハ本則ニ依リ発シタル命令ニ違背シ若ハ就業上不適当ナリト認メタルトキハ就業ヲ停止シ又ハ免許ヲ取消スコトア

ルヘシ

前項ニ依リ免許ヲ取消サレタルトキハ速ニ免許証ヲ当庁ニ返納スヘシ

第十二条 左ノ場合ニ於テハ三日以内ニ当庁ニ届出ツヘシ但シ第一号ノ場合ハ検査証又ハ免許証ノ書替若ハ再下付ヲ受ケ第二号第四号ノ場

合ハ検査証又ハ免許証ヲ返納シ第五号ノ場合ハ戸主又ハ家族ヨリ其ノ手続ヲ為スヘシ

一、車輛ノ検査証又ハ運転手ノ免許証ヲ亡失毀損シ若ハ其ノ証書記載ノ事項ニ異動ヲ生シ又ハ其ノ文字不分明トナリタルトキ

二、車輛ヲ譲与シ又ハ使用ヲ廃止シタルトキ

三、運転手ヲ雇入タルトキ

四、運転手ノ解雇死亡又ハ所在不明トナリタルトキ

五、営業者又ハ所有者ノ異動死亡又ハ所在不明トナリタルトキ

第十三条 本則ニ依リ当庁ニ差出スヘキ願届ハ所轄警察署ヲ經由スヘシ

第十四条 第一条第二項第三条第五條乃至第九條第十二條ニ違背シ又ハ第一条第二項ノ命令事項若ハ第十條及第十一條ノ処分ニ違背

シタル者ハ拘留又ハ科料ニ処ス

第十五条 営業者賃貸業者又ハ自家用自動車ノ使用者ハ其ノ代理人家族雇人其ノ他ノ従業者ニシテ業務又ハ其ノ使用ニ関シ前條ノ違背行為

アリタルトキハ自己ノ関知セサル故ヲ以テ処罰ヲ免カル、コトヲ得ス営業者賃貸業者又ハ自家用者カ未成年又ハ禁治産者ナルトキ

ハ本則ニ依リ適用スヘキ罰則ハ之ヲ法定代理人ニ適用ス

法人ノ代表者又ハ其ノ雇人其ノ他ノ従業者法人ノ業務ニ関シ本則ニ違背シタル場合ニ於テハ本則ニ規定シタル罰則ヲ法人ニ適用ス

法人ヲ罰スヘキ場合ニ於テハ法人ノ代表者ヲ以テ被告トス

附 則

第十六条 明治三十七年八月神奈川県令第五十三号自動車取締規則ハ本令施行ノ日ヨリ之ヲ廢止ス

第十七条 本令施行以前ヨリ使用スル自家用又ハ賃貸用ノ自動車及運転手ハ本令施行ノ日ヨリ三十日以内ニ本令ノ手続ヲ為スヘシ