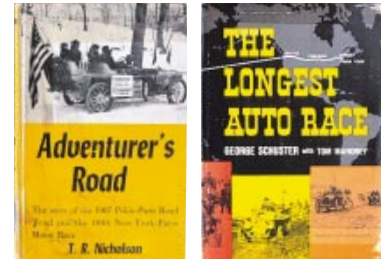


自動車黎明期の日本の道路事情 (1)

「日本を縦断した冒険野郎 東海道～北陸道」(上)

山本 厚夫

出島のオランダ商館長の江戸参府随員医師や英国公使オールコック(J.R.Alcock)等の旅行記では、当時の東海道をはじめとした主要街道について清潔さも含めて、大変高い評価をしている。しかし、それは主として徒歩、駕籠、馬のための道の評価であった。明治末期に登場した自動車からみた道路事情ではどうであったか。1908(明治41)年のニューヨーク・パリレースに参加した冒険野郎の内2台の車が横浜から東海道経由敦賀まで日本を縦断している。この記録を手始めに日本の自動車黎明期の道路事情についてシリーズを開始する。なお、今回はニールソン(Nicholson)著「Adventurer's Road」(1958)、シャスター(G.Schuster)著「The Longest Auto Race」(1966)と大須賀和美収集資料集(当館収蔵)内のNY Timesや報知新聞および雑誌「自動車」を中核とした情報をもとに紹介する。



1908(明治41)年4月30日、同年の2月12日にニューヨークをスタートし、大雪や山岳地帯を苦勞してアメリカ大陸を横断してきた2台の車、フランスのディオ(4気筒、80馬力、2.5t)とイタリアのザスト(4気筒、40馬力、1.3t)が横浜に入港。日本縦断のための諸手続きや在日の同国人等の歓迎を受けながら、5月8日に2台は480km先の敦賀に向かって出発した。



ディオ車とクルー



ザスト車とクルー

ちなみに、当レースの最終的勝利車となったアメリカのトマスフライヤー(4気筒、60馬力、1.3t)は2台に遅れること10日後に横浜入港。遅れ挽回と諸手続きのため海路神戸に向かい、13日に神戸から敦賀へ向けて出発している。

200km毎に燃料補給基地を準備し、スタートした一行は西歐化された横浜市街地を抜けると、途端に道は険しく、狭く、脆い橋に行く手をさえぎられながらも、

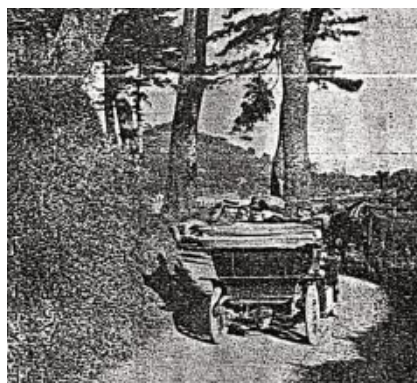


ニューヨーク・パリレースの行程

方、新緑や桜の花に囲まれた色とりどりの日本の山野やカラフルな女性の着物を満喫しながら熱海まで順調に進み、その夜は熱海で宿泊した。

この間の行程は、比較的早く開港された横浜-東京間や保養の中心となった箱根の宮の下までは早くから道が整備されており、その後の多くの旅行記においても外国人を含めた利用者から道路整備状況について比較的高い評価を得ている。

4年後の1912(明治45)年初に来日した米国商人のベントレー(W.Bentley)夫妻一行が、横浜を起点に本国から持ち込んだ自家用車ローチェ(6気筒、60馬力、2t)で東京、鎌倉、宮の下を各往復した体験から「…日本の道路は…米国加州における道路よりも甚だ好良なりと予



東海道を走るローチェ

は断言するを憚らず」雑誌「自動車」1912年12月号と寄稿文で感想を述べている。

一方、直後の大阪行きにおいては箱根以西は自動車旅行に適しないと聞き、国府津-名古屋間は自動車を列車にて輸送している。(前述誌)この間の箱根(伊豆半島)の山越え、橋梁がない河川、あっても脆い橋等自動車旅行には全く適さない行く手を暗示している内容である。このベントレー氏の4年前に伊豆半島越えに挑戦したディオ等一行の前途も多難であった。

熱海宿泊後の9日朝、大場峠経由三島までの13kmの山越えに一行がチャレンジスタート。前日とは一転し、「牧歌は終わり、行く道が消えてしまった。」熱くなったエキゾーストを冷やし、ラジエーターの水を補給するために2-300m毎に止まらざるをえなかった。運転手以外のクルーは車からおりて、荷を軽くするとともに、車を後ろから押した。そうやって、正午までに漸く13kmの内の5kmを進んだだけだった。

クルー全員疲れきった中、気力を絞り出し、夕刻になって峠の頂上にたどり着いた。下りに入っても、道は依然として良くなかったが、気分的には楽になって、勇躍三島に到着した。

次号は三島から名古屋・米原まで比較的勾配がゆるい、一方、大きな河川が集中して渡河するに大変な区間の行程を紹介したい。