

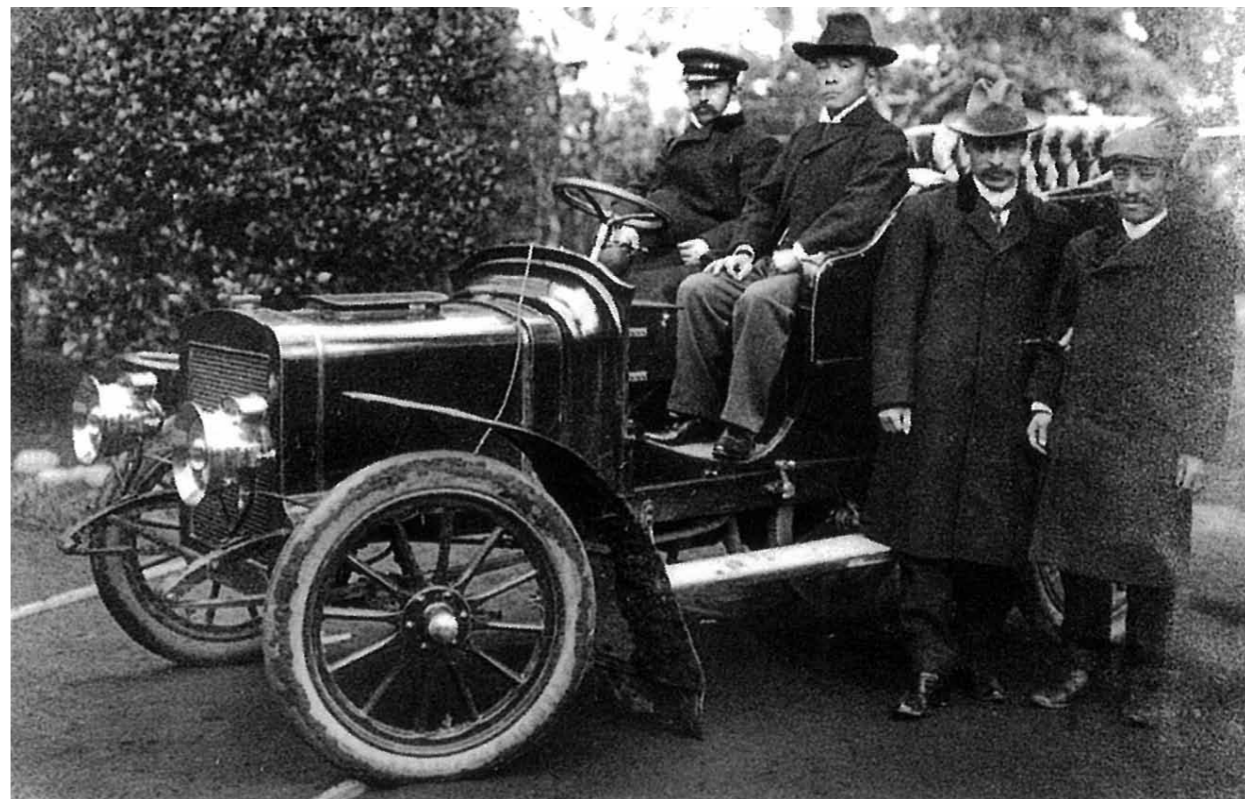
初の国産自動車「吉田式」の製作者

元東京自動車製作所 所長 **吉田 真太郎**



吉田 真太郎 (よしだ しんたろう) 略歴

1877(明治10)年	東京市芝区芝公園7号地に生まれる	1910(明治43)年	大倉喜七と「大日本自動車製造合資会社」を設立した翌年退社し、芝区田町1丁目に合資会社吉田商店を設立
1890(明治23)年	慶應義塾に入学するが2年で退学	1913(大正2)年	三井物産機械部が自動車の輸入を開始、販売と修理を依頼される。「運転手同志会」をつくり、自動車購入者に運転手を派遣。現在の運転手派遣業の初め。また運転手養成機関をつくる。わが国最初の自動車教習所。教科書は真太郎が明治42年に作成した「自動車取扱心得」を使用、わが国最初の自動車教授書。茨城県新治郡土浦町に茨城自動車株式会社を設立し、取締役に就任
1897(明治30)年	京橋区木挽町4丁目に自転車輸入販売業「双輪商会」を設立	1917(大正6)年	三井物産を辞して、東京市芝区烏森に合資会社八千代自動車を設立。貸自動車業を始めるが間もなく解散
1899(明治32)年	東京府知事、貴族院議員三浦安の4女恵香と結婚	1922(大正11)年	弟の鶴田勝三が経営する武蔵工務所の秩父山工事現場の監督となる。その後神奈川県田方郡熱海伊豆山に移転、地質調査事業を行う
1902(明治34)年	ロシア公使館員からフランス製グラジュエーターを譲り受ける(日本人最初のオーナードライバー)	1931(昭和6)年	6月逝去(享年55歳)
1903(明治36)年	自動車の輸入販売を計画、銀座4丁目に「自動車販売部」を設立		
1904(明治37)年	自動車輸入のため渡米、帰国後自動車販売部を東京自動車製作所と改称する		
1905(明治38)年	12人乗りの乗合自動車を改造し広島市の杉本岩吉に販売。この横川・可部間のバスはわが国最初のバスとなった		
1907(明治40)年	有栖川宮殿下から注文を受け、国産吉田式自動車を製造		
1908(明治41)年	41年から42年にかけて11台の吉田式自動車を製作販売する		



国産吉田式1号車。運転席は有栖川宮威仁殿下。助手席は徳川昭武

日本自動車史における吉田式

国産自動車第1号の製作者として吉田真太郎の名は日本自動車史に燦然と輝いている。

明治時代に国産車を開発した人は何人かいるが、そのほとんどが試作車程度のものであったが、吉田式は当時の欧米車と比較しても性能において遜色がなかった。

明治41年(1908)8月1日、吉田式3台は有栖川宮殿下のフランス製ダラックを先頭に、英国製ハンバー、イタリア製フィアット、ドイツ製メルセデス、アメリカ製フォード、フランス製クレメントなどと一緒に甲州街道を立川まで遠乗りに参加したが、それら欧米の名車に伍して堂々と走行した。

さらにその3日後、今度は有栖川宮殿下のダラックと2台で日光までドライブをしている。

ガタクリ走るから「タクリー号」だ、などと悪い俗称を付けられたが、明治41年末までにこれだけ優秀な国産車を8台も製作したということは実に驚異的なことである。

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・

イー・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動車が13台、大日本ビール1台である。

これを製造国別で見ると、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台は帝国運輸自動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つていかに主要な地位を占めていたかがわかる。

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



明治41年8月1日、立川までのドライブに参加した吉田式

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、自動車購入者たちの欧米車崇拜志向が高まり、吉田式国産車の注文は途絶え、吉田式を購入した者たちでさえ、買い替え時が来るともう吉田式には見向きもしなくなった。彼の栄光もわずかに3年足らず、^{ろせいいつすい}盧生一炊の夢と終わったのである。

自動車製作にかかわるまで

真太郎は明治10年(1877)12月25日、吉田寅松、よ志夫妻の長男として東京市芝区芝公園7号地8に生まれた。明治23年5月に弟の銈次郎と慶応義塾に入学するが、2年間学んだだけで2人とも一緒に退学している。三男の勝三は父寅松の実家である神奈川県鶴見区寺尾の鶴田家に養子に出されたが、彼は横浜の自転車レースで日本随一といわれた外国人レーサーを負かして、斯界の第一人者と評判になった男である。

真太郎も早くから自転車に興味をもち、それが高じて明治30年に自転車の輸入販売業双輪商会を設立する。

結婚してから商会の場所を三浦安の屋敷のある京橋区木挽町9丁目25番地に近い木挽町4丁目9番地に移した。

双輪商会が販売した米国製デートン号の売れ行きは好調で、たちまち銀座の日米商会や横浜の石川商会、大阪の角商会と覇を競うほどの勢いで成長し、大阪淀屋橋に支店をつくり、店員・竹村鶴吉をアメリカに派遣して出張所を開設するほどであった。

真太郎はその後、自動車販売を計画して銀座3丁目



広島県、横川～可部間を走っていた日本初の乗合バス

5番地に自動車販売部を設立し、明治37年(1904)1月に渡米、乗用車や乗合自動車3台の見本をもって帰国した。乗用車はアンドリュース商会と韓国人に売り、乗合自動車は改造して38年に広島で乗合自動車の営業を始めた杉本岩吉らに売った。

彼が自動車を販売したのはこれが始めであった。しかし、有栖川宮殿下から国産車製造の要請を受けた頃にはすでに経営状態は火の車であった。

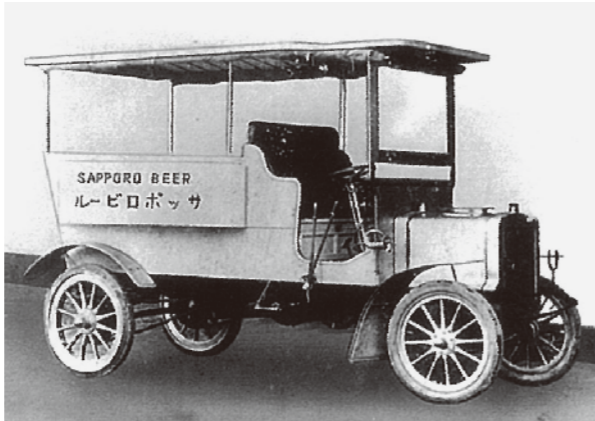
明治39年4月、彼は合資会社双輪商会の出資持ち分1万円を本田鄭介と藤見治三郎に譲渡して会社を手放し、その資金で製作費を捻出したほどであった。

そんな時、大倉財閥の御曹司大倉喜七が全面的な建て直しを提案して、明治42年11月、大倉氏2万3000円、大倉発身の弟石沢愛三が1000円、真太郎が1000円の出資で大日本自動車製造合資会社を設立する。

しかし国産車は、製造しても売れる見込みは立たなかったから、輸入したフランス製ローリングを浅野総一郎や出版社博文館の社主大橋新太郎に売り、英国製ハンバーをやっと渋沢栄一に売った程度で、輸入車の販売も高がしれていた。販売するよりも試乗させて心付けを頂いたほうが利益が出るというので、4人乗り自動車で半日10円、1日20円の料金で貸自動車を始めたりした。これはわが国貸自動車業(ハイヤー)の始まりである。

自動車製作の夢やぶれて

そのうち真太郎は大倉と意見の衝突を来たし、翌43年7月に彼は出資持ち分1000円を小樽木材の取締役、野田寛治に譲渡して退社し、44年1月芝区田町1



明治41年末の警視庁管内自動車総数は46台で、そのうち吉田式は8台であった。その中の一台で、大日本ビールに納入された国産吉田式4号車

丁目3番地に飯草吉之輔、内藤直吉らと合資会社吉田商店を設立する。出資は真太郎2000円、あとの2人が500円ずつだった。

真太郎の父、吉田寅松が経営していた吉田組も38年頃から経営が悪化し、40年10月26日寅松が他界するとさらに一家は斜陽の一途をたどり、芝公園の豪邸が競売に付されることになる。

かつて吉田寅松は納税額だけでも4万9635円に達し、大倉財閥の総帥大倉喜八郎の納税額6万5000円に並ぶといわれた土木業界の巨頭であったから、このことが新聞に「吉田組の末路」と報道された。

だが失意のどん底にあった真太郎に再びチャンスが訪れる。三井物産機械部が自動車の輸入を開始して、真太郎に販売と修理を依頼してきたのである。

彼はさっそく田町の店を麴町区有楽町3丁目3番地の三井物産機械部内に移し、自動車を販売するには運転手を世話しなければならなかったから、彼がそれまで養成した運転手たちを呼び寄せて運転手同志会をつくり、日本製鋼所、服部時計店、芝浦製作所、東京府庁、浦賀船渠会社など自動車を販売した会社に派遣した。これは、現在の運転手派遣業の草分けである。

ところが、三井物産の知名度と真太郎の努力にもかかわらず自動車は思うように売れず、在庫が溜まる一方であった。三井物産では自動車の販売をあきらめ、機械部の社員^{やなせ}梁瀬長太郎に業務を一任して手を引いてしまった。

運命は皮肉なものである。梁瀬長太郎が引き受けて間もなく第1次世界大戦が勃発して自動車の輸入が途絶え、また成金と呼ばれる^{にわか}俄富豪が生まれたため在庫の車が飛ぶように売れ、梁瀬氏は大正9年に物産から独立して資本金500万円の梁瀬自動車株式会社と100万円の梁瀬商事株式会社を設立する。

一口に500万円というが、大正14年にフォードが日本フォード自動車株式会社を横浜に設立したときの資本金が400万円、それに対抗して昭和2年にゼネラル・モーターズが大阪に日本ゼネラル・モーターズ株式会社を設立したときの資本金が300万円である。いかに当時の梁瀬自動車が巨大企業だったかが判断できる。

その後の吉田真太郎

一方、度重なる身の不運を嘆きながら、麻布区飯倉6丁目10番地の借家に暮らしていた真太郎は、大正6年(1917)3月、野田雄一郎、藤見久吉らに誘われて、新橋駅前の芝区烏森1番地にある合資会社八千代自動車を創立してハイヤー業を始める。

彼にとってこれが自動車界最後の挑戦となった。その件について、彼はのちに次のように述懐している――「敗残の将として最後の挑戦だったが、これもあまり成果はなかった。その頃にはもうハイヤー業者もたくさん出来ていて遅蒔きであったし、誘われて余儀なく取り掛かった仕事だったから油が乗らなかった。自分で運転までやって^{そろばん}算盤が取れるように研究してみたが、結局採算はとれなかった。私は自動車界のような目まぐるしい仕事には向いていないことを悟った」



伊豆山での吉田真太郎一家

最後の一戦にも敗れた真太郎は遂に自動車界と訣別して、弟の鶴田勝三が所長をしている武蔵工務所の埼玉県秩父山工事現場の監督として数年を過ごしたあと、大正11年に神奈川県田方郡熱海町伊豆山577番地に寓居を構え、大型の掘鑿機械を購入して温泉掘りをしながら、昭和6年(1931)6月26日、波乱に富んだ一生を終えた。

大正15年の春、伊豆山の寓居を訪問した雑誌記者に彼はこう語っている――「伊豆山中に分け入り、温泉を掘り、地層を究める業に興味を持ち、別天地に住居して自然を友とする暮らしのお陰で、心身ともに健康そのものである」と。

これが、自動車界の風雲児、吉田真太郎が残した最後のメッセージになった。

(自動車歴史考証家 佐々木 烈)