

日本自動車史の資料的研究 第4報

大 須 賀 和 美

§日本に渡来した最初の自動車は何か？

かきだし 歴史はお芝居の舞台のように、拍子木が鳴り、幕が上って始るものではなく、これを後世から振り返った時に、何が最初であったか、断定することは難しいことである。まして、これが自動車と云う機械の渡来となると、現物が残っている筈もなく、資料裏付けのできる最古のものをもって、その時点での最初とし、それ以前は俗説として、次後の研究で確認されれば、逆上って行くべきだと思う。

今回、この俗説的な最初の自動車の1つを、資料で裏付けることができたので、ここに報告し、同学の志の確認を得たく思う。

日本の明治・大正時代の自動車史を伝える書は数少なく、今回も第1～3報と同様に、尾崎・柳田両氏の自動車史等を対象に、当時の新聞等で調査・研究を行った。

参考調査文献

石井研堂 著、「明治事物起原」、大正15年10月18日、東京 春陽堂 発行

尾崎正久 著、「日本自動車史」、昭和17年10月25日、東京 自研社 発行

柳田諒三 著、「自動車三十年史」、昭和19年4月16日、東京 山水社 発行

東京日日新聞、明治33年度版 全紙（マイクロフィルム）

自動車史料シリーズ(1)、日本自動車工業史座談会記録集、昭和48年9月1日、東京、自動車工業振興会 発行

SCIENTIFIC AMERICAN in the 19th Century ; IMAGES

GRAPHIQUES, INC. New York (複製版)

俗 説 に つ い て

戦前の自動車史等に記述され、定説となっている“最初の自動車”の項を、まず引用して参考にする。

○明治事物起原 <自動車の始；明治三十三年二月十一日に、皇太子殿下御成婚の御慶事あり

在米合衆国⁽¹⁾桑港の日本人相協議し、何なり奉獻して祝意を表せんとの案を得、其献上品の選択其他を、時の総領事陸奥廣吉に一任せり、陸奥氏は、種々考慮の末、近時新發明の自動車こそ未だ日本に有るまじ、之を献上して御召料を願ふに優る表慶案無しとなし、遙に之を輸送し、古河潤吉は、器械趣味あり、且つ親戚なれば、組立より献納の手續まで、一切之を古河氏に委託せり、さて、其荷の着すると同時に、古河氏は、高田商会の技師に依嘱して之を組立て、宮内省に献納せり。宮内省にては其試運転を命じたれば、これが運転を試みたり。然るに、ブレーキの使用法不十分なりしかば、麴町区三宅坂を走る時、之を見て居たりし一老婆、馬なき馬車が通るとて、感心して見つめ車が近づけども避けやうともせず。却て自動車の方にて之を避けんとせり。その時、ブレーキ意の如くならず、終にお濠に陥りたり。幸に車体にも運転者にも、損傷は無かりしも宮内省にては、此の如き危険なるものは、お召料と相成らずとして、其まゝ倉庫か何かに仕舞ひおきになりしのみにて、在米邦人の誠意は、何の効も無くして止めり、されども、これ、本邦に自動車の渡りし嚆矢をなせり。>

○日本自動車史（尾崎氏）、〈明治三十三年、皇太子殿下の御成婚を奉祝して、桑港在留日本人会は領事⁽²⁾廣吉伯の手を経て電気自動車一台（價額約三萬圓）を宮内省へ献納の手續きをとったが、輸送納入等は一切高田商会の手で行った。

献納車は一まず青山御所内に御納めになり、三十三年六月中旬、試運転を行ふことになったが、無論自動車を運転し得る者は我が國に一人もなかった。止むなく鐵道院より優秀な汽車の機関士を選び、高田商会の廣田精一氏が補佐役となって運転させたところ、紀國坂で運転を誤りお濠の中へ墮落した。蓋し東京に自動車を駛らすことはこれが最初であり、⁽³⁾四輪自動車としては此の献納車が我が國最初の自動車となつてゐる。

この献納車は其の後間もなく宮内省の有馬氏へ御下渡しになり、更に有馬氏より麻布居住の小柴某氏に譲ったが、其の後のことは杳として判明せず、小柴氏の邸跡は現在中央自動車株式会社の修理工場となっている。>

○自動車三十年史（柳田氏）、〈我が國の自動車紀元；我が國に自動車が入つたのは何時頃のことであつたらうか？ これには種々の説が行はれてゐるようである。しかし私は明治三十三年をもって我が國の自動車紀元としたいのである。

それはその年の五月 皇太子春宮嘉仁親王殿下 大正天皇 の御成婚に際し、遙かサンフランシスコの在留日本人会が三千弗を據金して電気自動車一台を購ひ、同年二月これを時の領事陸奥廣吉伯の手を経て献納申上げたのである。>

注：(1)桑港—そうこう，サンフランシスコのこと。

(2)廣吉伯—陸奥廣吉の脱字，伯は氏が後に伯爵の爵位がおくられたから。

(3)四輪自動車—明治32年頃、3輪自動車が輸入された説があるからと思う。

以上3編の大正・昭和前期の史書の記述によれば、その表現に多少の違いこそあれ、最初の自動車として述べられているものは、次に要約される。

(1)明治33年、時の皇太子の御結婚記念として、サンフランシスコの在米日本人より献上された自動車である。

(2)この自動車は、試運転時に事故を起し、危険視されて実際には使用されなかった。

(3)献納の時期や、事故のあった場処・事情等は、三者三様であいまいである。

大戦後刊行された自動車史等は、本件について独自に研究することもなく、前記3史書等を参考として引用しているのみで、電気自動車と云われているが、その形態すら伺い知ることができない。これは、時代が80年前と古すぎると、皇室に関することで、民間には資料が乏しく、調べようがないとあきらめていたのではないかとも思われる。

それでも、昭和38年には、自動車工業会は『日本自動車工業史』の編集を計画し、"草創期の自動車工業編、で、業界の長老を集めて座談会を開き、

"明治33年(1900)には大正天皇の御成婚祝として、サンフランシスコの日本人会から陸奥領事を通じて電気自動車が献納されたことになっています、

その他3件の俗説の裏付けを試みたことがあります、誰れの記憶にも手掛りはなく、何も引き出せず失敗に終わっています。

最近、日本のモータリゼーションを背景にした自動車史的な刊行物を多く見るようになりましたが、このような事情から、みな俗説がそのまま引用されています。しかし中には、その史実のあいまいさから、疑問を投げかけているものも見受けられるようになりました。1978年10月に刊行された某誌に寄稿された自動車評論家・高岸清氏は"日本に渡来した最初の自動車、の項で、本件につき

〈……、史家はあくまで客観性をもたすべきであると考え。すなわち、何らかの証據に基づくものでなければ史実と断することに躊躇せざるを得ないのだ。少くとも今日のところは、新たな証據か公式の記録が発見されるまで、この電気自動車献上をもって日本に渡来した最初の自動車である、ということではできまい。〉

とまで云っておられ、同感である。

これだけの出来事ならば、当時の新聞に報道されている筈と思い、東京日日をはじめ、読売・朝日・やまと新聞まで、挙式のあった明治33年5月10日前後を隅なく調べてみたが、試運転・事故のことはもちろん、献納の事実さえ何らふれられていなかった。これでは、高岸氏でなくても疑いたくなってくる。このような時、計らずも糸口をつかむことができた。

資料の裏付け

某新聞社近刊の写真による現代史集の中に、明治編の”主な出来事”として
”明治33年5月10日 皇太子成婚式挙行 米国の邦人が自動車を献上するも危険と格納”
とあった。俗説そのままであるが、大新聞社の発行したものだから、何か資料裏付けがあつてのことではないかと思ひ、早速編集部にその出所を問合せみたが、残念ながら前記参考文献と同じであった。しかし、こちらの意途をくんで、本件の調査・確認を宮内庁当局に取りついで下さった。ここに宮内庁の古い当時の公文記録書の中に、この献納自動車のことが記録されていて、事実であった証據をつかむことができた。

記録に残っていたのは

1. 明治33年5月ごろ、宮内大臣宛に在米邦人から電気自動車（オートモビル）献上の申し入れがあつて、許可している。
（宮内庁注：これは在米日系人⁽⁴⁾ムツ氏からローマ字電報でうたれ、オートモビルの文字は英語で、宮内省の翻訳は「自動車」（オートモビル）とフリガナがふつてあつたとのこと）
2. 明治34年7月 両陛下がこの自動車をごらんになった記録がある。
3. 明治36年4月 ⁽⁵⁾東宮大夫が⁽⁶⁾主馬頭の赤坂⁽⁷⁾分厩に移転。

注：(4)ムツ氏—サンフランシスコ領事、陸奥広吉のことと思う。

(5)東宮大夫—とうぐうだいふ、皇太子の宮殿の事務を管掌する役所の長官。

(6)主馬頭—しゆめのかみ、皇太子の御馬を掌った宮内省の一局の長。

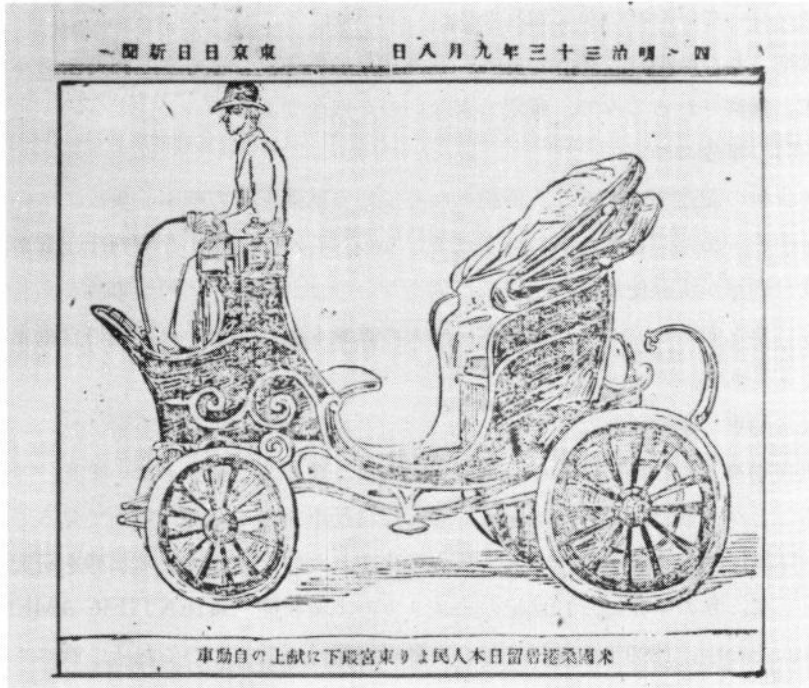
(7)分厩—ぶんきゅう、予備のうまや、倉庫のようなもの。

の3点であり、更に東京日日新聞、明治33年9月8日付紙面に掲載された、献納自動車のスケッチ（当時はまだ、新聞の写真印刷はなかつた）のコピーを送って下さった。（資料1、参照）
この資料をもとに、俗説の裏付け確認と色々考察を加えたい。

1. 自動車献納の事実

東京日日新聞紙上で紹介された献納自動車の全ぼうのスケッチは、間違いなく明治33年9月8日付同紙第四面にて、マイクロフィルムにて確認できた。合せて、宮内庁の記録に公式に残っていることで、献納の事実は裏付けできた。このスケッチは、今までどの自動車史にもふれられていなく、献納の事実さえ疑問視されたのは、献納されたと伝えられる5月10日の結婚式の時期より4ヶ月も後の9月8日に、東京日日新聞紙上のみポツンと紹介されていたため、関係者が

[資料 1]



から見落されていたからと思う。

2. 献納の時期

この結婚式は、明治33年2月11日、紀元節の佳き日に官報号外にて、皇太子 はるのみやよしひと 春宮嘉仁親王殿下 と公爵九條道孝氏四女 かたこ 節子姫 との婚約を公表し、同年5月10日に式が挙行されたものである。

2月11日付の官報で婚約発表を伝え聞いたサンフランシスコの在米日本人会が、本国皇室の慶事に何か奉祝の献納品をと考え、陸奥広吉領事と相談して、自動車に考えがまとまったのが、挙式のあった5月ごろだろう。当時のアメリカ移民は、ほとんど、農園等の日雇い労働者で、多額の據金等でその間3ヶ月ぐらいは当然必要であろう。宮内庁の記録にあるように、5月にやっとお伺いの電報を打っているのだから、挙式に間に合う筈はない。宮内省のOKの返事をもらい、スケッチにあるような皇室用の特別仕様車を発注・完成・輸送には、また、相当の日時を要し、日本に着荷して試運転されたのが、新聞で紹介された9月8日頃であろう。

当時ご結婚の奉祝献納品の主なものは、結婚式当日の5月10日と引続き11・12日の新聞紙上にて、紙面中央に独立して紹介されているが、どれも献納者と品名が付記してあるのみで、説明記事は殆んど見当たらない。この自動車のみ納期の遅れから9月に紹介されているが、同様に何の記事もなく、前後の事情は何も確認できない。他の新聞に何かと思い、東京朝日・読売・やまと等当時の代表的中央紙を調べたが、残念ながら何もふれていなく、東京日日に記載されたのが意外

なぐらいである。これは、当時東京日日新聞が、最も多く皇室記事を載せていて、明治政府の御用新聞的性格を持っていたせいかも知れない。

これで、献納された時期は、挙式のあった5月10日の俗説は、はっきり誤りであることが判ったが、8月末と推察されるのみで、確定できないのが残念である。

3. 試運転時の事故について

参考資料の記述中にもあり、俗説となっている試運転時の転ぶく事故については、宮内庁の記録にもなく、また、新聞紙上にもふれていない。しかし、僅かな宮内庁記録から推察しても、この献納自動車が実際使用された様子が伺えないのは、やはり、何か事故があり危険視されたからではないかと考える。せつかくの在米邦人の誠意も無になり、わが国の自動車史上も、非常に残念なことである。

4. どんな自動車が献納されたか？

電気自動車と云われているが、電気式であると確認する資料もないまま、スケッチでその外観を見ることができた。これをもとに、どんな自動車であったか、考えて見ることにする。

当時はアメリカでも、自動車がやっと工業生産化されたばかりで、その状態を研究するのに丁度よい資料として、私の手元に、19世紀のアメリカの工業新聞“SCIENTIFIC AMERICAN”の複製版があり、その中に1899年5月13日付の自動車特集号があったので参考に調べてみることにする。

当時の自動車は原動機は、蒸気・電気・ガソリンに大別され、用途としては

蒸気式——最も歴史が古く、大馬力から小馬力まで広範囲に実用化されているが、構造の複雑さから、大馬力のトラクターやトラックに多く、軽量車は後発の電気・ガソリンに変わりつつあった。

電気式——構造・運転の簡単さから、乗用には最も多く使用され、単電動機の軽量車から、2ケの電動機で駆動する重量車まで開発されている。しかし、電源のバッテリーの関係から、1チャージ30マイルぐらいの走行に限定されていた。

ガソリン式——GAS and GASOLIN ENGINEとか、HYDRO-CARBON ENGINE

とか云われ、開発されたばかりで、単気筒式で出力が小さいため、軽量車に限定されていた。

献納車のスケッチから見て、乗用の重量車であるから、蒸気式か電気式と云うことになるが、蒸気式特有の前部のコンデンサ（蒸気の復水凝縮器）やボイラ・煙突も見当らないから、電気式と断定してよいと思う。重量・軽量の区別は、次のようである。

重量車——木製スポーク・ホイールに帯鉄又はソリッド・ゴムタイヤが装着され、車両重量は1,000kgぐらい。

軽量車——金属製スポーク・ホイールに空気入りゴムタイヤ（Pneumatic Tire）を装着し、ホイール・ベースが短かく、車両重量は500kgぐらい。

それでは、電気式自動車の当時のメーカーを、新聞紙上で調べて見ると、

- (1) Waverly Electromobiles, by American Bicycle Co., Indiana.
- (2) Woods Electric Moto - vehicles, by Woods Electric Motor Co.
- (3) Victor Automobile, by Overman Wheel Co., Mass.
- (4) Columbia Automobiles, by Columbia Automobile Co., Conn.
- (5) American Electric Vehicle, by American Electric Vehicle Co., Chicago.
- (6) Riker, by Riker Electric Motor Co., N. Y.

等である。この中でも、サンフランシスコにて在米邦人の注文に応じて、皇室用のスケッチのような車を作れたのは、(2)のWoods(ウッズ)しかないと思う。これは、Woodsは資料2の広告にもあるように、Mr. Woodsの特許のもとで、Fischer Equipment Co., ChicagoやGeneral Electric Co., Torontoにて、30種からのボデー架装販売を行っており、アメリカ全土はもちろん、欧州にも輸出していると記されている(資料3、本文参照)。他のメーカーは軽量車専門で、このような特注には、とても短期日では応ぜられなかったろう。資料1のスケッチと資料2の車種を比べて見ると、前から1・2・3番目ぐらいの車をミックスしたような感じで、⁽⁸⁾Victoriaタイプのボデーを基に、単座式前部運転席・侍従席・後部護衛員ステップ等を改造して作られたものと思われる。

注：(8)Victoria (ビクトリア) — 昔のボデースタイルの一種で、後部が幌式の遊覧自動車のこと。

[資料 2]

May 13, 1899

IN THE LINE

OF PROGRESS.

Over 30 different styles of Electric Moto-Vehicles including almost every design of Carriage construction, from the finest Brougham or Victoria to a Light Road Doggy are now made under the Woods' Patents by The Fischer Equipment Co., of Chicago, and the General Electric Co., of Toronto.

WOODS' ELECTRIC MOTO-VEHICLES

are triumphs of artistic carriage building and of all the approved and perfected systems of driving mechanism, steering and running gear, batteries, etc. A luxurious, convenient and thoroughly reliable vehicle. Every one sold under absolute guarantee as to service. No skill required in operating them. Ready in all sorts of weather for instant service. They cost but little more than a good horse and a vehicle of equal design and finish and practically the only cost for maintenance is that involved for the electric current when the vehicle is actually in use. Exclusive and discriminating buyers are our best customers. A handsome and expensive look, entitled "In the Line of Progress," when the name of our latest successes in Moto-Vehicles, will be sent to responsible parties desiring it. THE FISCHER EQUIPMENT CO., Michigan Avenue and 20th Street, Chicago, Ill.

stage not far from perfection will have been reached. Meanwhile we can only keep abreast with the progress by studying this new device and watching its progress, which, if we do, we shall be astonished at the rapid strides being made in our midst by science in this its most attractive manifestation, appealing to the present age more from an eminently practical standpoint than from any other. A. HENRY, Paris, France.

WOODS' ELECTRIC MOTOR VEHICLES.

The art of motor vehicle construction has made such progress in the United States that one firm, the Fischer Equipment Company, of Chicago, are enabled to present twenty-nine different types of vehicles, including road wagons, runabout buggies, park buggies, park traps, brakes, stamboucs, phaetons, spiders, full mail phaetons, demimail phaetons, vispas, hansom cabs, victorias, hansom cabs, hackney, station wagons, coach delivery wagons, hood delivery wagons, theater buses and depot buses. In fact the company has about the same range of diversity in design that is offered by the large carriage manufacturers' catalogues of ordinary horse-drawn vehicles. The company are sole manufacturers of the "Woods' motor-vehicles," as they are pleased to term them. Elsewhere in this issue we give an illustration of a group of these vehicles as assembled before the Calumet Club, Chicago, preparatory to a run on the boulevards and avenues of that city.

The different types and characters are well set forth, and show that the art of the carriage builder has been admirably combined with the work of the electrician and the mechanic. The work of Mr. Woods on behalf of his company has been exclusively toward the production of fine artistic carriages and all the various styles and characters known to the carriage maker's trade, rather than the mere production of a self-propelling machine. This company is thoroughly well equipped for the manufacture of horseless carriages, and every part of them, with the exception of the rubber tires, is made in the factory. This insures a uniformity of workmanship and interchangeability of parts which is entirely advantageous to the purchasers.

Our engravings represent the Woods' hansom cab and a two-seated trap. The hansom cab is a particularly fine specimen of the carriage builder's art. The driver sits back of the passenger and from his seat controls the motors and steers the vehicle. So simple is the mechanism that any driver of ordinary intelligence can learn to operate it in a very short time. The cab is equipped with two motors giving 6½ horse power, that is, sufficient battery capacity to run thirty miles with one charge of batteries. There are electric lights in the side lanterns and electric lights and electric foot warmers in the interior of the body. It is designed for use on any and all streets and runs at speeds which vary from 3 to 12 miles an hour. The total weight of these cabs is 2,600 pounds. Our other engraving shows an admirable two-seated trap to accommodate four persons.

The Fischer Equipment Company are making arrangements to build a large number of Woods' electric cabs for use in the city of Chicago, and in some of the large cities they have been received with so much favor that they are filling many orders for private use, and are building a number of vehicles for European trade.

The Woods' motor-vehicles are admirably designed, and one noticeable thing is that wood wheels and hard rubber tires are used almost exclusively. In practical tests of both wire wheels and pneumatic tires and wood wheels and solid rubber tires, it has been demonstrated to the satisfaction of the designer that the latter are far more desirable and endurable in many ways than the former, and present a more satisfactory appearance, and all annoyances due to punctures are done away with. The control and operation of these vehicles has been reduced to such simplicity, so that it does not take

long to acquire the skill necessary to operate them satisfactorily. One important feature is, that it is impossible to apply the brake to any of these vehicles without first cutting the power off from the motors. It is, also, impossible to apply the power without first liberating the brake. This is accomplished by an interlocking device between the brake and controller, the opera-

In the light road buggy one motor is used with a differential gear, but in all the Woods' motor vehicles for hard and heavy work two motors are provided, one attached to either rear wheel, and every provision is made for automatic adjustment for the turning of corners or the turning of the vehicle completely around. The motors themselves are built with ironclad armatures and special coil windings, which coils are wound before being placed upon the armature. This enables the coils to be slipped anywhere, so that they can be fitted into the armature without any difficulty whatever by those who understand nothing about armature winding. The batteries may be charged while in the vehicle or in dilapidate sets may be substituted for them. The batteries are second-hand and the stated mileage capacity is conservative, and, under the proper conditions, the carriages will do 25 per cent more than their actual guaranteed figure.

The Consulting Cyclist.

The growing use of the bicycle and its frequent prescription as a means to health suggests, as a possibility, which, in fact, is already not far from its accomplishment, the evolution of a new kind of medical specialist, the consulting cyclist, who will devote himself to giving medical and practical advice as to all that concerns the use of the machine, whether to ride or not; what sort of a machine to ride; at what pace to ride; how the saddle is to be adjusted; where the handles are to be set; how the machine should be covered, etc., all being things which differ for each individual. For, in truth, the fitting of the machine to the individual is a matter of no small nicety, and is one in regard to which the advice of a medical man, knowing in such matters is of considerable importance. Many a doctor recommends the use of a cycle who is himself no cyclist, just as he may recommend hydropathic treatment, although he may know but little about the various combinations of both treatment which will be found of greatest use in the particular case resorted to. In stating the broad fact that cycling will do good, he is acting within the range of his own knowledge and experience; but when he is asked about speed and gears and lengths of run, unless he is a cyclist as well as a medical man, he is apt to find himself at sea, and so is tempted either to deal with these matters "on general principles" or to refer his patient to the dealer. But surely the decision as to all the details of bicycling, especially when bicycling is undertaken for health purposes, is a medical affair, and is also one which may very properly be made a specialty.—Hospital.

Bridges for Russia.

The Phoenix Bridge Company, of Phenixville, Pa., has just received a contract for twelve steel bridges for the Russian government, and work will be commenced at once. The bridges are for the Eastern Railway, the southeastern extension of the Trans-Siberian Railroad. Work will be hastened as much as possible, in order that the material will reach its destination before winter begins. It will be shipped to St. Petersburg and thence by rail to Vladivostok. An engineer of the railway is now in Phenixville, superintending the work.

Fall of Motore in Indiana.

Two motors fell at Vincennes, Indiana, on May 1. One struck a slab of stone on a Baltimore & Ohio freight car just as the train had crossed the Wilson's bridge, and the slab was shattered by it. The other motor struck a pile of brick with a loud noise and broke it into small fragments. It is doubtful if the fragments have been examined by scientific men as yet, but from newspaper accounts they appear to have been of a rocky rather than a metallic nature.

WOLFF'S English Bible, usually known as the Braumhall manuscript, from the Ashburnham collection, was sold at auction for \$8,750, on May 1.



WOODS' VICTORIA HANSON CAB.



AN UP-TO-DATE VEHICLE MADE BY FISCHER EQUIPMENT COMPANY.

tion of both being effected by the manipulation of a single handle. A separate reversing switch is used which is provided with a lock, so that when the key is removed the vehicle cannot be operated by anyone not possessing a key. The various speeds are obtained by series paralleling the batteries, and in this work great pains have been taken to insure a uniformity of discharge from the batteries when in parallel, and contacts and connections of nearly four times the cross section ordinarily required are used, so that the resistance may be perfectly uniform.

資料3の本文中に、Woods Electric Motor Vehicleの構造上の特徴が説明されているので、当時の電気式自動車を知る参考のため、主な部分を訳してみると、

(1) 軽量乗用車は、単電動機でディファレンシャル・ギヤを用い、重量車は2つの電動機を後車輪の各々に具え、車が転向する時には、自動的にモータの回転を調節して、楽に転向できるようになっている。

(2) 車の運転は非常に簡単で、何も経験や熟練を必要としない。1つ重要な特徴は、モータの電源を切らないことには、ブレーキがかからないと云うことと、同時に、ブレーキをゆるめない限り、モータを駆動できないと云うことである。この操作は、ブレーキと電源制御装置の間に、インタ・ロック装置があり、両方の操作は、一本のハンドルで同時に行うことができる。

ここで(2)の特徴について少し考えてみるに、ブレーキをかけた時に、モータに焼付きをおこさないためには、当然インタ・ロック装置が必要であったと云うことは、モータと駆動輪との連結を切るクラッチ装置がないことである。

献納車の事故は俗説のように、坂を下っている時を考えると、クラッチがなく惰力走行ができないから、当然モータを駆動している。この時、障害物を認めればハンドルで避けるが、更に急な時はブレーキをかけるだろう。するとインタ・ロックが働き電源は切れ、後輪はロック状態となるが、車は重くて惰性も大きいから、停止することもできず、坂をすべり落ち、梶棒式のハンドルを無理に操作すれば、スケッチのように重心の高い車では、当然転ぶくしてしまう。東京には急坂が多く、又、は装もされていない砂利道で危険なため、自転車等は乗車のまま下ることが禁止されていた時代である。車の構造の幼稚さ・改造による無理・運転未熟に悪道路と、せっかくの献納車も、その勇姿を国民の前に見せることなく、お倉入りとなったとは、非常に残念なことであった。

あとがき 今回の研究の最大の成果は、^{マホロン} 幻の献納車が確認できたことである。日本に渡来した最初の自動車と云われるものは、これより前にも2・3あるので、更に研究・確認をすすめていくつもりである。

以上