

明治期福岡地方石油史（三）：石炭油から石油へ

入江，寿紀
西日本鉄道

<https://doi.org/10.15017/13600>

出版情報：エネルギー史研究：石炭を中心として．5，pp.39-50，1975-06-25．エネルギー史研究会
バージョン：
権利関係：

明治期福岡地方石油史(三)

石炭油から石油へ

入江寿紀

目次

- 初めに
- 一、石炭油から石油へ
 - (一) 臭水から石炭油へ
 - (二) 石炭油から石油へ
 - (三) 取締規則制定と品質の向上
 - (四) 事故と公害
 - 二、用途の多様化
 - (一) ランプ
 - (二) 街路灯
 - (三) 熱用としての石油
 - (四) 駆虫用としての石油
 - (五) 陸用石油発動機
 - (六) 船舶用と機関車
 - (七) 自動車
 - (八) 機械油、外
 - 三、販売店と製油所
 - (一) 国産油と輸入油
 - (二) 明治中ごろまでの石油販売
 - (三) 露油全盛時代
 - (四) 市況の起伏とスタンダードの勢力拡大
 - (五) スタンダードの九州市場独占
 - (六) ライジングサン西戸崎製油所設立
 - (七) 販売政策と市況

(以上前々号)

(以上前号)

(以上、本号)

二、用途の多様化(つづき)

(五) 陸用石油発動機

石油発動機については、「ジャポニカ」に次のように書かれている。

一八五九年、フランスのルノアール J.J.E. Lenoir は、横型複動式蒸気機関に蒸気の代りにガスと空気の混合気体を送りこみ、電気火花を使って点火爆発をおこなわせる内燃機関を考案した。一八六二年、フランス人ボーロドローシャ Beau de Rochas は内燃式機関の作動方式について特許をとった。これは今日多くの内燃機関に採用されている四行程サイクルに関するものであった。

(中略)

一八七八年、ドイツのオットーは横型のガス機関をつくりその運転に成功した。一八八五年、オットー会社に働いていたダイムラーは、ガソリンを使用し、エンジンを動かすことを考え、気化器を考案した。一八八九年にはダイムラーのつくったV型シリンダーのガソリンエンジンは、ヨーロッパの自動車に取りつけられた。またダイムラーと同じ年に、マインハイムのベンツもガソリンエンジンを製作した。

クラーク Sir Dugald Clerk によつて二サイクルエンジンが開発(一八七九)され、その後内燃機関の二方式は現在まで採用されている。

一八九二年に、ディーゼルは、空気だけをシリンダー内に吸いこみ、

それをピストンで高压に圧縮し、そのときの高温を利用し、燃料噴射をおこない爆発させる新しい型のエンジンを製作した。点火装置・気化器などのいらぬもので、今日の大型バス・トラック・気動車・船舶などに広く使用されている。

この石油発動機が、いつごろから日本でも使われるようになったかは知らない。しかし日本では、石油をガス発生器でガスに変え、このガスでエンジンを動かすものがかなり使われているようだ。また後には、石炭からガスを発生させたものも使用されている。しかし新聞に現れた限りでは、石油ガスなのか石炭ガスなのかの区別は分からない。

石油発動機が北部九州で最初に使用した製作されたのは、いつごろなのかは知らない。しかし、明治二十八年（一八九五）佐賀県佐賀郡で使用・製作された記録があり、おそらくこのところが最初でないかと思う。次にその関係部分を読み仮名以外は原文のまま、明治三十四年十月刊〔佐賀県産業要覧〕から抜き書きしよう。なおこの石油発動機は、直接大阪あたりから取り寄せたものだと思うが、吸入石油ガス発動機なのか気化器付きのガソリンエンジンなのかは分からない。

真崎鉄工場

沿革

本場は佐賀郡巨勢村大字牛島字高尾に在り公許を得て諸器械製作の営業を開始せしは去明治貳拾八年以降現場主真崎照郷の発明工夫せる各種の器械品を試製するに始まり故に其使用せる器具器械類の如きも毎に變更増減して一定ならず但貳拾八年以後は規模計畫漸く確定し時に多少の異動あるも概ね八十名以上百二三拾名以内の従業員あり七馬力乃至五馬力の石油発動機一臺を置き各種旋盤旋風機給水唧筒其他諸機械を運転使用せり蓋し場主の発明せる器械類は種々ありと雖測量器械製蠟器械、及製麵器械は殊に實用有益と称せらる

就中製麵器械の如きは明治九年発明創造以来今日に至る迄廿餘年間幾多の進歩改良を加へ今や殆ど完全の域に達せり

種類及産類

去廿八年以後は前項記述の如く一般鉄工業を嘗みしより其製作する所も汎く礦山用諸器械、石油発動機、車輛、鉄柵其他工業用及家用鉄器類等悉く需に應せり而して其特長熟達せるものを挙げれば石油発動器、及麵類製造器械とし其製作の最も多きは製麵機にして大阪支場の分を合せて一ヶ年間大均参百壹乃至五百壹其価額は即ち参万円乃至五万円なりとす麵機以外の製作品は一定の標準なきを以て之を畧す

販路

販売先は九州を最とし四国、中国近畿地方より関東、東北、山陰、北陸、之に次ぎ其他北海道、台湾、朝鮮、及浦塩斯德等なり

（製麵器の荷造法、取引の慣例、略）

雑件

工場は総て参百坪にして之を鋳物、大造、旋盤木工及仕上の工部に分ち発動機は凡そ其中央に装置せり職工見習生は現今三十名有り場の中に寄宿舎を設け工場用被服、履物、及食費を給し且毎月其技能品行の良否を判按して定額の給料及賞与を増減交付す

右の記録を掲載している〔佐賀県産業要覧〕は明治三十四年十月発行されているので、二十八年以降これらの機械を試製したに始まるこの記事はおそらく正確なものと思う。だとすれば、日本最初の自動車用ガソリンエンジンが明治四十年に完成していること（参照次項）から考えて、日本で製作されたものも早い時期の石油発動機だろうと思う。

石油発動機を福岡市でもっとも早く製造したのは、御供所町の「瀬崎鉄工所」らしい。次に同鉄工所について、大正七年五月刊〔福岡市

大観)から転載しよう。

瀬崎鉄工所(福岡市御供所町、電話九拾六番)

時代の進運を觀破し、幾多の苦心を嘗め、遂に有点火式の石油発機式を完成し、以て威名を西海に馳せたる瀬崎鉄工所は、明治卅一年八月の開業なり。所主瀬崎虎吉君は、能く斯界將來の機運を洞察し、必ずや早晚発動機革新の時機到来すべきを慮り、夙に各地を視察し広く知名の専門家を歴訪し、遂に一台の無点火式石油発動機を製作するを得たりしが、当時の人心は此の發明に對し何等の注意をも惹起せざりしが、確固不拔の自信を有する君は、万難を排して構造の改良に没頭し、遂に外國製を凌駕する有点火式発動機を案出し、其驚くべき技術的天才を發揮するに至れり。君は更に屈撓の色なく、竿頭一步を進め広大の工場を新築し、只管其擴張に専心努力する事多年、赫赫たる声価を恣にし、今日の大成を全ふるに至れり。有点火式発動機に成功せる君は、更に進んで吸入瓦斯発動機其他一般機械製作を開始し、明治四十四年四月福岡県製産品評會に於て一等金牌受領の榮に浴し、尚他の製作品に對し各品評會博覽會等に於て多數の賞牌を得。君は又福岡市鉄工同業組合の組織に尠らず貢獻する処あり。特に職工徒弟の養成には尤も心血を傾注せり。君今や市民の与望を荷ひ博多商業會議所議員として斯界の爲め日夜尽力しつつあり。君は明治五年生にして、資性温厚人に接して恭謙、其使用人に對して太だ懇切、能く他の意見を容るるの雅量あり。之れ蓋し今日の大成ある所以か。今や業運隆盛として七十余の職工は唯唯として励み、宛然一大バラバイスの觀あり。

右記事から見ると、最初の無点火式石油発動機完成は三十一年だろうと思うが、以後の完成した年は分からない。また無点火式石油発動機は石油ガスと空気を同時に吸入するもの、有点火式は気化器付のガソリンエンジン、吸入ガス発動機は石炭ガス発動機だと想像するが、

よくは分からない。しかし、明治時代に福岡市で石油発動機を製作していた工場があったと言うことは、これまた特筆されるべきだろうと思う。なお、同鉄工所は明治四十三年三月九州商報社発行の「福岡市案内記」に広告を出しているが、同広告には、大文字で「専門瓦斯石油発動機」とあり、製作品には「船舶用石油発動機、精米機、製粉機、素麵機械、種子割蠟実割麦割ロール機械、鋸機械、ラムネ機、印刷機、艶附ロール機械、織物綿打機、其他水揚唧筒一切応用」とあるので、瀬崎虎吉は相当な發明家だったのだろう。また石油発動機は、主として船舶用だったのだろうか。

石油発動機は以上のように早くから北部九州でも製作販売されていたが、新聞面では、明治三十一年(一八九八)一月二十七日の「福岡日日」に掲載された次の広告が最初ではないかと思う。

石油発動器販売

右ハ精米・製粉・鉄工場・其他応用ノ範圍極メテ広大ナリ。御望ノ諸君実地目撃ノ上御注文被成下度候也。製造所、大坂速水合資会社。特約販売所、博多祇園町、吉田精米所。

その後三十一年六月十四日の「九州日報」に、次のような石油発動機精米の記事が出ている。

博多下綱町・古川嘉平氏の設立に係る同町精米器械は、原動力を石油発動器ニ取り、専ら従事しつつあるが、再昨日(八筆者注)三日、すなわち十一日(工業学校の口山教諭生徒数十名を率い該器械に就き試験を行いしに、頗る完全のものなりしと。

これらは、ディーゼルエンジンが發明されてからまだ六年しかたっていないことから考えて、ガソリンエンジンだと思われる。ただしこの記事からだけでは、気化器付きなのか別にガス発生器があったのかは分からない。しかし当時は、別にガス発生器を備え付けたエンジンが多いようだ。

その後工業用の石油発動機は少しずつ増加してきたが、それは精米のような家内工業的なものに限られ、大きな工場では蒸気動力が主力を占めていた。しかもその数は、大したことはなかったようだ。

明治末になると、次のような広告が新聞紙上に現われるようになり、石油発動機の数もある程度増加していることが知られる。

△四十四年三月五日「福岡日日」。石油発動機買入れタシ。一馬力半位。鞍手郡直方西町、古田酒店。

なお直方町には、四十年五月三十日直方電気株式会社が設立されているが、当時電気はほとんど点灯用に使用されていて、動力とは関係がない。

石油発動機は、同年四月十一日から同月末まで、福岡県製産品評会が福岡市西中洲公会堂で開かれた時、機械館前に石油発動機を使用した噴水が設置され、十六日から新川の水を噴き上げて観衆を驚かした。しかしこれも、ガソリンエンジンではないかと思いが、文面だけでははつきりしない。また大正元年（一九一二年）一月三十日の「福岡日日」には、福岡市養巴町切通し共進社名で、運輸中の「英国製吸入瓦斯発動機」を譲る広告が出ているが、これも石油ガスなのか石炭ガスなのか分からない。

このように微増にとどまっていた石油発動機も、一八九二（明治二十五年）に発明されたディーゼルエンジンが我が国にも輸入され、明治四十五年（一九一二年）ころから急激に増加、石油業界は活気を呈するようになってきた。次に、この事を報道した大正元年（一九一二年）十一月二十六日の「福岡日日」の記事を引用して、説明に代えよう。

石油発動機の急増

最近世界に於ける石油産出量は、需要増加の割合に伴はざるの觀あり。為めに市価は昂騰の一方にて、

我国も此大勢に洩れず、近時各種工業家並に船舶業者等競ふて石

油発動機を使用し、重油燃料の需要急激に増加したるより、内地石油界は空前の活気を呈して、春米屢値上を断行し、例年の例なる夏季の沈静期も知らず顔に其儘今日の書入時に入り、（以下略）

石油発動機は以上のようにして増加してきたのだが、この中で「石炭ガス発動機」も馬鹿にならない勢力を持つて居るように思える。ただ「吸入ガス発動機」となつていても、使用燃料は石油と石炭との二種があるので、これだけではどちらを燃料としたのか分からないので困る。次に挙げるのは、はつきり「石炭ガス発動機」と区別できる唯一の記事である。

長門石の灌漑（明治四四、三、二五、福日）

久留米市外鳥飼村長門石は、灌漑に關し撃争絶ゆることなく同地村民の困厄甚だしかりしが、今より十二年前同村筑後川の沿岸に蒸気唧筒を据付け灌水機関を設けし以来、頓に田地の收穫を増し村状一変するに至りしが、

今回該灌水の機関の契約期限満ちたる折柄、久留米市細工町天野商店の手にて給水の約を結び、同商店は今回松田式吸入瓦斯発動機・タービン式唧筒（三十馬力）の二台を据付け、昨二十四日地元鳥飼村を始め、三溝・三井・三養基各郡並に熊本県下・愛媛県下の來賓多数を招待して、無事試運転を行ひたる後、一同筑後川原の式場に導かれ、園田鳥飼村長の灌水機関設置の沿革並に成績報告の後、主人天野氏の挨拶・発明者技師松田重次郎氏の挨拶ありて園遊会に移り、盛会なりき。

因に該機関は、鉄管の口径十余吋にして、一台一時間の吸水量五千石、優に百町歩を養ひ得ば、長門石にては之を在來の約八十町歩の田地に注ぎ、他の一分を十五呎の高所に揚げて堤外四十町歩を田地に変ずる都合なるが、一台一昼夜の燃料はコークス七噸（此代金約二円）にて十分なりと。

石炭ガス発生器の燃料は、最初の間無煙炭かコークスだったが、明治四十三年（一九一〇）ころ有煙炭も使用出来るようになったようだ。それは、「工業之大日本」明治四十四年二月一日号に、英国クロス・スレー会社日本総代理店、東京市銀座一丁目十三番地、津久居平右衛門発売の石油発動機および瓦斯発生機写真入り広告が掲載されていて、その中に次の文があることから想定される。

従来一般ノサクシヨン式（吸入式）瓦斯発生機ノ燃料ハ無煙炭「コークス」ナリシガ、「クロススレー」会社ハ、有煙炭（普通石炭）ヲ燃料トシテ「サクシヨン瓦斯エンジン」ヲ廻転シ得ルノ一大発明ヲ成就セリ。

また、この広告と合せ考えると、長門石の石炭ガス発生器は、外国品の模造品だったのだろうと思われる。

なお、ディーゼルエンジンについては、明治まで福岡県では使用されたかどうか疑わしく、全国的に見ても四十三〜四十四年ころから普及し始めたのではないかと思う。その理由は、「工業之大日本」明治四十四年九月一日号に「ボリダン原油発動機」としてスエーデン製のディーゼルエンジンをガデリウス商会大阪支店が特約販売している旨の記事があるが、この記事中の説明文にはディーゼルエンジンとは書かれていない。また、その原理が詳しく説明されているので、当時まだディーゼルエンジンは珍しかったことを思わせる。

(六) 船舶用と機関車

石油発動機船が初めて新聞に現れるのは、明治三十年（一八九七）八月十一日の「福岡日日」に掲載された次の広告のようだ。

小形船舶石油発動機製造広告

近海諸川、巡航船、曳船、遊船、渡船、其他各種注文ニ応ズ。

石油発動機船ハ普通汽船ト異ナリ、公式機関手・運転手・火夫等を要セス、人員少数ヲ以テ運転シ得ル経済的船舶ナリ。殊ニ汽缶ヲ要

セザルヲ以テ客室最モ広ク危険ノ恐レナシ。且製造費額ニ於テハ通常汽船ノ速カ廉価ヲ以テ堅牢優美ナル船舶ヲ製造シ得ルナリ。兼テ弊場見本機船・古島丸製造中ノ廻今回落成候ニ付、使用家諸君ノ縦覧ニ供スル為毎日曜日運転仕候間、実地御一覽ノ上御注文ヲ奉希候。

但し御来観諸氏ハ、前日迄ニ必ず御一報可被下候。

大阪市東区備後町三丁目二十七番屋敷、古島鉄工所。

この文面から想像すると、当時まだ石油発動機船とはどのようなものかさへ知る人は少かつたようだが、この様な広告が出ている以上、当時いく人か石油発動機船を造つた人があつたものと思う。この石油発動機船は、ディーゼルエンジンが發明されてからまだ五年しかたつていないことや、前項末に述べた理由や、文面から考えて、ガソリンエンジンだと思ふ。

ついで三十六年（一九〇三）には、石油発動機が漁船に取りつけられて試験されている。このことは、三十七年一月下関市で開かれた朝鮮海水産組合会で、農商務省水産課長、下野啓助が各府県主任に対し行なつた談話によつて知られる。次にその談話概要の關係部分を述べよう。

（前略）漁業の種類と海面の状態に依りては、石油発動機を漁船に応用すること亦有利なるべきを感じ、先般來種種実験中にあり、此の試験にして果して好結果を得ることあらんか、其適當の府県に対し、別に水産試験場に補助金を増し、水産試験場に対し之れが試験を行わしむることあるやも知るべからず。（以下略）

この時の船もまた、ガソリンエンジンの可能性が強い。

その後全国の石油発動機は少しずつ増加してきているようだが、福岡県下の漁船に石油発動機が取り付けられた形跡はなく、四十三年度（一九一〇）に福岡県が水産事業奨励のため漁船改良に対し造船補助

費を支給するようになって、初めて石油発動機船三隻が現われた。

全国的に見ても、石油発動機船が増加するのは、農商務省が四十三年末以来実施した遠洋漁業奨励の結果であつて、四十四年五月ころの全国石油発動機船数は五五九隻しかない。しかしその後も石油発動機船は増加を続け、大正三年末には一・六七四隻となつた。この数字は、府県別内訳を集計したもので二二隻少いのでどこまで正確なのか分らないが、一応の目安は与えてくれる。なおこの時の九州各県別隻数は次のようになってゐる。

長崎一二、福岡一一、大分五、佐賀二、熊本一、宮崎一七、鹿児島一〇四、沖縄三四

このころの漁船用発動機は、吸入ガス発動機と軽油発動機の二種類があつたようだが、軽油発動機が増加するのは大正四年（一九一五）以後のようだ。ただしこれらはすべて速用漁船や魚類運搬のために造られたやや大型の船なので、明治末に造られた船は石油をガス発生器でガス化した石油ガス発動機の可能性が強いように思う。また、軽油は大正四年以後増加しているところから見て、小型ディーゼルエンジンではないかと思う。先学の方方の御教示を仰ぎたい。

なお、海外のディーゼルエンジン取付け船舶については、大正元年に次の二つの記事があるので、一応紹介しておこう。

△世界の重油発動機応用（大正一、一〇、二五、福日）

独逸の重油発動機応用は各種船舶に及び、諾威に建造せられたる三千五百噸の重油発動機船機関部の職員僅六人にして、好成績を以て南米の航海を了りたるは重油発動機の成績を表明せるものにして、船員を減じ煙突を要せざる此種船舶は近く海運界に歓迎せらるべき傾向を示しつつありて、独逸は之を駆逐艇・潜航艇に応用せるのみならず、一万噸級の軍艦にも之を採用するに決したるに見るも、重油発動機の利用は亦海事界の一新現象たるを失はず。云云。

△一万二千噸の大発動機船

ヂイゼル氏の発明にかかる新しいエンジンを据けたる「クリスチヤン十世」（二千五百馬力）の大西洋初航海は、貨物を満載、七月二十三日ハンブルグを発し八月九日ハウアナに着す。行程四千六百二十七哩、平均十一海里の速力。

なお、今まで一般貨客船には触れなかつたが、福岡県下の貨客船はすべて蒸汽船か帆船だつたから、石油発動機とは無縁だつたことを付け加えておこう。

以上はなはだとりとめのない話しになつてしまつたが、石油発動機船についてはこの位にしておいて、石油発動機車のことに移ろう。

明治時代に石油発動機車を使用した九州の鉄軌道には、筑後馬車鉄道株式会社・祐徳馬車鉄道株式会社・唐津軌道株式会社の三社がある。筑後馬鉄が始めて石油発動機関車を試運転したのは、明治三十七年（一九〇四）八月二十六日で、メーカーは大阪難波新川二丁目の福岡駒吉だつた。同車は一哩の石油消費量が約一合五勺で、馬車に比べ客車の大きさを約二倍にすることができたので、同年末更に十台の発動機関車と十台の客車を同所に注文、その内発動機車二台と客車六台は同年十二月十九日久留米に到着している。

筑後馬鉄での石油発動機車の好成績を見て、佐賀県の祐徳馬鉄でも、早速発動機車一台を購入試運転を行ったが、その結果は上上で、同月次のような意味の喜びの書状を筑後馬鉄へ送つてゐる。

弊社馬鉄も去る十三日に五丁田より祐徳社の釐まで十八丁の処開業し、発動車も同時に運転致し、客車二台を連結し十分の乗客を乗せ、又貨車に砂利六七千斤を積み、故障なく運転し、当地にて大人氣に有之候。云云。

筑後馬鉄は、その後馬をすべて石油発動機関車に交換、四十年

(一九〇七) 七月一日には社名も筑後軌道と改称、四十一年十月には、石油発動機機関車四十一台・客車三十四台・貨車四十台を保有した。その後も機関車を幾分増加、大正二年九月末には四十五台となっている。

同社は、排気ガスの悪臭で久留米市内沿線住民の間に公害問題を起しているが、これは既に一、四「事故と公害」で述べたとおりである。

唐津軌道は、明治四十四年(一九一)会社を設立して満島馬車鉄道を買収すると同時に、馬を石油発動機機関車に代えたものだが、詳細は知らない。

これらの石油発動機機関車は、石油ガス発生機と吸入ガスエンジンとを併置したものだつたようだ。

(七)自動車

日本最初のガソリン自動車については、昭和十七年十月発行・尾崎正久著「日本自動車史」に、次のように書かれている。

明治三十四年十一月、東京銀座四丁目一番地にモーター商会といふ看板が掲げられた。横浜居留地のハルペンハイム商館の依頼により、同商館と取引のある松井民治郎氏が、同商館が見本として輸入した一台のオリエント自動車を販売せんがためであった。しかし自動車の何物であるかを解せず、況んや運転の方法さへ一人として知らぬ時代に、自動車の売れる見込みはなかつた。モーター商会は、単に物見高い東京人に一片の話題を振り撒いたに過ぎなかつた。

この自動車は、長らくもて余されていたが、三十五年秋朝鮮京城で某種商を営む井上某と言う人に買い取られたと言う。

次いで三十五年(一九〇二)銀座に自転車販売を営む双輪商会主・吉田真太郎が、アメリカから持ち帰った十二馬力と十八馬力のガソリンエンジンを使用し、内山駒之助の協力を得て、乗用車とバスを試作

した「ジャポニカ」。このバスは十二人乗りで、三十六年春広島横川一可部間の乗合自動車として運行している。

この最初の国産自動車はエンジンだけ米国製だったが、エンジンまで国産で造つたのも同じ内山で、有栖川宮威仁親王の御注文で、三十八年冬御注文を御受けし四十年(一九〇七)春完成、電気廻りの製作には芝浦製作所技師長、小林作太郎から少なからぬ援助を受けたと言う。

この純国産自動車は「タクリー」と称せられ、予約十四台の外に三台余分に造つたが、この三台が売れずにストックとなり、これが原因で資金不足生産中絶となつた。「タクリー」と言う名の起りは、ガタガタ走ると言うのでガタクリと冷評されたのが、そのままじつて「タクリー」となつたのだそうだ。

内山駒之助に次いで、白金三光町米山利之助が単独で純国産十二馬力乗用車一台を作り、三人目が明治四十四年軽便自動車を完成した東京浅草橋場町の班目鉄工場主桜井藤太郎、となつている。

その次は橋本増次郎で、四十五年に完成した第一号車は調子が悪かつたが、第二号改造車は大正三年(一九一四)の大正博覧会で金牌を獲得した。この車はDATと名付けられ、後ダットサンとして生れ変わった。

この間、明治四十四年五月大阪工場で陸軍軍用貨物車二台、同年六月には同東京工廠で一台が完成している。

しかしその後国産車は振わず、以後歐洲車時代へと移つて行く。

日本で最初に自動車が使用されたのは、特権階級の自家用車としてだつた。しかし明治三十五年(一九〇二)には、日本初のバスが伊勢神宮の外宮一内宮間で運行されていると言う「ジャポニカ」。また三十六年春には、広島市外横川・可部間を、エンジン以外はすべて国産のバス(前述)が運行されている。同じ年大阪で第五回内国博覧会が開かれた時、蒸気エンジンのバス〔昭和十九年四月刊、柳田諒三著、

自動車三十年史」が動かされ、また同年九月京都では、希望者を乗せ一定の金を受け取ると言い変則バスが運行されたそうだ。

このようにして三十七年（一九〇四）ころから、全国で次ぎ次ぎにバス事業が計画されるようになった。四十五年七月には、東京にタクシー自動車株式会社が開業している。

以上はすべて人を運ぶ事を目的としたものだが、その間にあって、三十六年（一九〇三）東京三越呉服店が、動く広告として仏国製貨物自動車を購入している。

〔日本自動車史〕には明治の全国自家用車数を挙げてあるが、どうもこの数字は、東京・大阪・京都・横浜・名古屋・神戸の合計数らしく、またどの程度正確なのかも分らない。また、当時は欧米人所有の自動車が大半であったが、これも入ってはいないようだ。しかし明治の自動車数を知る一応の参考とはなるので、次に引用させてもらうことにする。

・四十年、二二・四十二年、五三・四十二年、九五・四十三年、一二六・四十四年、二四八・四十五年、三五四

全国的なことはこの位にして、次は地元のことに移ろう。

明治の福岡県にどの位自動車があったのか、新聞からは全然分らない。これは当時の新聞が、自動車は無用の長物だと白眼視していたためらしい。しかしとも角、福岡県を中心とした九州の自動車を、自家用と営業用に分けてその輪郭だけでも述べてみよう。

福岡県最初の自動車は、「大牟田市史下巻」に書かれている次のものだろうと思う。

明治三十九年（一九〇六）ころには、舶来のドイツ製自動車（三井鉦山自家用車）が三井鉦山の社員を乗せて、白金坂を登りきれず、町人の手をかりてやっと登った、というエピソードがある。

これが事実とすれば、これが福岡県における最初の自動車ではないか

と思うが、大正元年（一九一二）九月三日の「福岡日日」に、「三池事務長の自動車」として、「大牟田王と謳われて、四ツ山の舎宅から大牟田の本社へ毎日に自動車の音ブーブーと風を切って疾走するのを、田吾作連中は神様の如くに有難がっている。三池全山の御大將は事務長室の正面に悠然と構えて御座る。（以下略）」という記事があるので、これ以前に三井鉦山に自動車があったことだけは確かだ。

また四十一年（一九〇八）十二月には、炭坑王、伊藤伝右衛門がフォードを購入したと言う。

その後、四十五年（一九一三）四月二日三井物産門司支店員二百余名が福岡地方に慰安旅行を行ない、同田野球部が福岡抜天倶楽部と野球試合をした時、幹部連が自動車を_using_している。次にその関係部分の記事を抜萃しよう。

三井の野球部は、少なくとも九州における会社チームの雄である。抜天も心よく応戦した。三井の幹部連が真昼間から自動車（自動車）を一方亭の玄関側（玄関側）に乗り捨てテリッソ（テリッソ）で居る間を、午後二時頃選手一同は意気揚揚と抜天運動場に利到した。其猛烈なる練習振りには少なからず人目を惹いた。

試合は結局六対一で抜天が勝ったが、「得点の差こそ大きいが、始終引締って少しもダレ（ダレ）気味がなく、近頃面白いマッチであった。」と報道されている。

次いで四十五年（一九一三）四月二十一日の「福岡日日」が、大阪からやってきた広告自動車について次のように書いている。

大阪化粧品商永山商會にては、今回九州各地に商品エンブレ（白粉販売拡張の爲め自動車広告を計画し、永山会主及び支配人同伴、一昨日門司より博多に來り、昨日は早朝より自動車にて市乗乗し、昨日は早朝より博多に來り、昨日は早朝より自動車にて市中を乗馳し、十五日鹿兒島を巡回する予定なりと。

翌月五月中ころには、クラブはみがき・クラブおしろい本店の六台からなる広告自動車隊が、各車に四〜六人の美女を乗せ車側にたれ幕をつるすという派手を恰好で、福岡市内を練り回っているようだ。更に同年十一月十七日には、福岡城外練兵場で行われた九州最初の飛行機飛揚大会で、「東京テーエム商会」からやってきていた宣伝広告のための自動車が、造花で美しく飾り立てて場内整理に当たっている。

同月ころ久留米つちや足袋(後の月星ゴム株式会社)でも自動車を買ったと見えて、同月(十一月)二十九日の「福日」に次の記事がある。

つちや足袋の招宴

久留米市米屋町つちや足袋店にては、二十六日午後在米新聞記者を招待して、八女郡福島町地方にかけ同店の自動車にて遊覧会を催ふしたる後、同市萃香園に於て晚餐会を開き、主人倉田金蔵氏兄弟・川上支配人・其他出席接待し、盛宴なりし。

同年しまや足袋でも自動車を購入したらしく、両社とも宣伝用として活躍したそうだ。燃料は薬屋でキハツ油を買って走ったと言う。

〔続久留米市誌〕

以上が明治四十五年(大正元年)末までの福岡県における自家用自動車の状況だが、その外、県下在住欧米人も自動車を所有していた。しかし何台位あったのか全然分からない。欧米人についての記録としては、大正二年五月七日の「福岡日日」に次の広告がある。

自動車売却

座席五、馬力三十、器械完全、至急用ニ適ス。

右所持者今般帰英致候ニ付至急売却致度、買受希望ノ方ハ左記へ御照会被下度。尚該自動車ハ同所ニ有之、何時ニテモ御一覽被下度候。福岡県西戸崎、ライジングサン石油会社内、グラントオーター。

ライジング石油株式会社西戸崎精油所が落成し、同時に同社北九州支

店が博多に開業、その開業披露式が挙行されたのは明治四十二年七月一日なので、この会社に勤める外人の自動車はこのころからあったと考えてよさそうだ。ライジングサンは英国系の会社だが、英本国では既に明治三十八年から自動車が増加、当時既に自動車が汽車に代行している所があると報道されている。そのような英国人の経営するライジングサンだから、当然自家用自動車が何台かあったと思うのだが、右広告以外に資料を持たない。

同様なケースは、九州に支店・出張所を持つ米欧系会社や、九州在住宣教師についても言えるが、これまた資料を持たない。

九州における営業用自動車も、自家用とほぼ同じころから始まっているらしい。このことについては、大正六年九月十三日の「福岡日日」に次の記事があるが、当時の新聞には何も報道されていないので疑問が残る。

長崎・佐世保両市では合計二十台を以て明治四十年(一九〇七)から市内の乗合を開始したが、一年許りの後失敗し、これと相前後して熊本市でも、十台余を以て乗合営業した。然し此自動車は一台一万円以上も出して伊太利物を買った為収支償はず、一年半の後失敗して居る。

福岡市では、同四十三年(一九一〇)の共進会の際運転を見たが、営業開始したのは同四十五年であった。

降って大正二年(一九一三)には九州中二十七・八台に達して居る。

福岡県で初めて自動車営業が出願されたのは明治三十九年末ころで、県ではその出願によってあわてて「自動車営業取締規則」を作り、四十年五月二十七日付で発令している。しかしその後しばらくの間営業を許可されたものはないようで、「福岡日日」に初めて自動車営業に関する記事が現れるのは、次に挙げる大正元年八月二十四日のものだ

つた。

福博電車の自動車

福博電車会社にては、同電車線黒門停留所より伊崎海水浴場間の交通用として、今般深川製鉄所より四人乗自動車台を買入れ、一昨日福岡に到着したるが、両三日中に運転を開始する由。

この記事から、深川造船所（若津）で自動車車体をつたことが想像されるが、これまた資料を持たない。この自動車は海水浴場開設期間だけ営業されたが、その後どうなったのかを知らない。

その後大正元年以降福岡県でも自動車営業を計画する者が続出するようになるが、明治に開業した者はいないようだ。

福岡県が以上のような状態だったのに反し、鹿児島県では、大正元年十一月鹿児島市明治旅館貸自動車用自動車到着、同月十七日には鹿児島自動車株式会社が創立総会を開催、翌十二月九日自動車二台が到着（運転開始予定は同月二十日）している。鹿児島自動車が予定通り開業していれば、福日が最初に報道した九州の乗合自動車会社となる。

なお、福岡県下の自動車による営業（貸自動車および乗合）は九州の他県より遅れ、大正二年に各県であらかた開業して後、大正二年末？が大正三年になって、初めて自動車営業が始まっている。

(V)機械油、外

明治の機械油は菜種油が主だったようだ。菜種油を精製したものを白絞油^{とじりあぶら}と言ひ。これを機械油として使用、欧米にも輸出していた。このことについては、大正四年五月刊「大日本産業総覧」の「油類」の部福岡県の所に次のように書かれている。

本県の斯業は往時著しく盛大なりしも、維新後に至り、石油に次いで瓦斯・電灯等の流行に伴い一時大に衰退に帰せしも、其後蒸汽機械の運転に之を使用するに至り次第に頽勢を回復し、以て今日に

至れり。

もちろん、菜種油の外の動植物油や原油から製造した機械油もあり、その中動植物油は昭和に入つても使用されている。

鉱物性機械油が初めて新聞紙上に現れるのは明治二十三年（一八九〇）十二月二十三日の「福陵新報」で、同紙には、「英国エービー・フレミング会社販売特許・凝結性機械油並ニ外数種ノ器械油」を特約大販売することになったとして、「小倉室町、小倉求林堂」の広告が出ている。その広告文中△効用及仕用法の所に、「器械に焼付キ汚跡ヲ残スノ憂ナク、汽缶板・鉄管等ノ腐蝕ヲ防グヲ得。白絞其他並通ノ脂油ニ比シ殆ド（中略）四倍ノ時間ヲ保持ス」「一週若クハ十日間保持シ得ル油筒器ヲ使用、自動注入スルニヨリ」など見えてくるので、この広告文からだけでもある程度当時の状態を想像することができる。なお、一般機械油の外に、マレーイン油（急激回転器械用ノ芥塵止めず）、インジン油（蒸気器械用）、スピンドル油（紡績器械、スピンドル機用）の名も見える。

また、明治二十六年（一八九三）二月二十三日の「福岡日日」に、「ウイスとは蒸気器械を磨く綿の如き者に油と硝子粉とを塗りたる由なるが、（以下略）」（全文は一、四事故と公害、参照）の記事があり、この油が石油製品なのか動植物油なのかは分からないが、当時既にこのような製品があったことが知られる。なお、「ウイス」とは「 그리스」の事かとも思うが、よく分からない。

その後二十八年（一八九五）八月十七日の「福陵新報」に次の広告があり、これによつて当時既にこれら機械油が日本でも製造販売されていたことが知られる。なお同文は、当用漢字および、読みガナ以外は原文のままとした。また原文には読みガナは全然付されていない。

新津製油株式会社製油販売広告

一原料 弊社所有ノ越後國中蒲原郡塩谷及朝日其他各鉱区ヨリ採取
スル原油ハ、本邦無比ノ良品ニシテ、就中諸器械油ニ最適当ナル
一今更喋喋ヲ談タズ。加フルニ創業已来大ニ之ガ採掘方ヲ改良シ
タルガ故ニ、出油額ハ日ニ増加シ、今ヤ日々ノ出額数百石ニ
達スルニ至レリ。

一製油方 弊社ハ創立後日尚淺シト雖モ、多年製油業ニ従事シタル
大阪共益館ノ事業ヲ引継ギタルガ故ニ、製油上ニハ固ヨリ経験ア
レリ。況ヤ創業已来更ニ規模ヲ大ニシ、実地経験アル良技師ヲ聘用
シ之ガ改良ヲ図ルニ汲々トシテ怠ラザルニ於テヤ。

一販路 弊社製油ハ、品位精良ナルガ上ニ直段モ品位ニ比シ最モ廉
直(値段が安い)ニシテ、且之カ販売方ニハ最モ正実ヲ主トスル
カ故ニ、創立早々ヨリ大ニ華主各位ノ御信用ヲ忝フシ、今ヤ本邦
各官衙(官庁)・各鉄道会社・各紡績会社・諸鉱山・其他各御工
場ハ勿論諸漁船等ニ至ル迄、到ル処御使用ノ榮ヲ蒙ラザルハナク、
尚進ンデ販路ヲ海外ヘ拡張セントスルニ至レリ。

一販売油 弊社販売油ハ左ノ如シ。尤品位ハ御好ニ依リ如何様ニモ
相製シ可申候。一シリンドル油。一インジン油。一マシン油。一
スピンドル油。一電気油。一鉱山用機械油。一鉄道等車軸用油。
一洗器油。一越後産燈油各種。一安全火止油。

已上ノ通販路拡張ニ就テハ、御便利ノ為更ニ支店出張店ヲ増設シ、
尚各地方ニ後記ノ一手販売店ヲ設ケ、最モ正実ニ最モ敏速ニ亦直段
モ精々廉価ニ相働キ可申候間、尚一層御愛顧ヲ垂レサセラレ多少ニ
不拘統々御注文被成下度、此段併せて廣告仕候也。

大阪府西成郡難波村四千六百卅七番屋敷、

新津製油株式会社。

新潟県越後國中蒲原郡新津町、同新津支店。

新潟県越後國中蒲原郡津島村字塩谷、同塩谷坑業所。

東京市深川区西町三十四番地、同東京支店。

福岡県筑前国遠賀郡若松港、同若松出張店。

愛知県尾張国名古屋市鉄砲町、愛知県岐阜県三重県下一手
販売所、岡谷惣助。

岡山県備前国岡山市中之町、三備竝美作国一手販売所、

尾谷半三郎。

右広告中、西日本における出先が若松出張店だけとなっている理由は、
当時機械油の用途はほとんど蒸気機械だったが、若松は石炭積出し港
として蒸気船の出入も多く、且当時陸上において蒸気機械使用者の主
力だった炭坑および鉄道(筑豊興業鉄道・九州鉄道)との連絡至便な
ことだと思われる。

下つて三十一年(一八九八)一月七日の「福岡日日」には、次の広
告が掲載されている。当時機械油は白紋油が主力だったとは言え、鉱
油も地方紙に広告を掲載する程使用量が増加してきているのだろう。

機械用鉱油、新式精米機械。東京麴町区内幸町一丁目三番地、電話
本局三百〇七番、丸石商会。越後国真江港、丸石商会鉱油製造所。
地方鉱油一手販売店、越後国三原町川岡商店、大阪府下堺市錦野
葛村安兵衛。価格表及見本ハ御申越次第速時御送附可申上候也。

またこのころには、石油販売店では機械鉱油を取り扱うようになって
いるようだ。

しかし明治は、日本の工業はまだ草創期であつて、特に福岡県の場合
合内的手工業を主とし、その原動力もせいぜい蒸気機械があれば良
い方で、蒸気機械の大半は炭坑・蒸気鉄道・船舶に使用されていた。
工業用原動機については、大正元年十月ころ農商務省で調査されてい
るが、それによると、職工十人以上を使用する全国の工場で使用され
る蒸気機械数(少数の電気動力を含む)五・九五八台、このことから

も当時の貧弱な工業状態がよく分かる。なおその外ガス機械七七九・石油機械一・〇六七・水力機械一・〇九八があり、全部を合算しても八・九〇一台にすぎない。このような時代では、機械油が販売されたと言つても、その量はごく僅かなものだった。

なお、明治四十五年（一九一三）三月十七日の「福日」に次のような広告が掲載されていて、明治末には既にパラフィン蠟燭が売られていたことを知ることが出来る。

パラフィン蠟燭値上

ライジングサン石油株式会社製造発売ニ係ルパラフィン蠟燭値段、左記ノ通り本月九日ヨリ改正実施致候。

パラフィン蠟燭各種共、各百封度ニ付金五十銭替値上。

追テ蠟燭ノ儀ハ会社直管ノ製造ト相成、従来ヨリハ原料ヲ撰ビ充分確實堅牢ニシテ大暑変色屈曲等ノ憂ヒ無之候間、安神ノ上統統御注文被下度、迅声送付可仕候也。

神戸市播磨町五十三、ライジングサン石油株式会社、副産部。

代理販売店、神戸市兵庫南仲町四照舎、大阪市北区中ノ島三丁目、川原商店。

鍋島直正公傳

全七卷 八覆刻版（三百部限定）

佐賀大学教授 城島正祥氏 解題

● A5判 頒価一揃三〇、〇〇〇円

（送料別）

第一編 公の出生以前と幼時（三九二頁）

第二編 公の初政（四二八頁） 第三編

政績発展（六〇〇頁） 第四編 開国の初期（六九四頁） 第五編 公の国事周旋

（五八〇頁） 第六編 大政維新（六二四頁）

第七編 年表索引総目録（二二九頁）

原本は鍋島家の囑託により、大隈重信侯監修、文学博士久米邦武氏執筆、文学士中野礼四郎氏校訂、明治四十二年起稿、反覆改修して大正九年に発行されたもの。幕末の名君鍋島直正公を通じて、佐賀藩独自の政治、経済、社会、西洋文化の導入等を全国の動向と緊密に関連をもたせながら詳細に記されたものである。

財団法人 西日本文化協会