



大正・昭和の福岡市

—アロー号とその時代—

平成28年11月19日(土)～12月25日(日)

特別展示室 B

機械遺産“アロー号”(矢野特殊自動車 所有)

今年、平成28年(2016)は、福岡市博物館の常設展示室のおすすめのひとつである、アロー号が完成した大正5年(1916)からちょうど100年にあたります。現存最古の走行可能な国産自動車であるアロー号は、若きエンジニア矢野倅一(1892～1975)によって製作されました。平成21年(2009)には、日本機械学会の「機械遺産」に登録されました。この展覧会は、アロー号完成100年を記念して、当時の福岡の様子を紹介するものです。

江戸時代の終わりから明治時代にかけて、日本にはさまざまな西洋の技術が到来しました。自動車もそのひとつです。明治時代には、人力車、汽車、電車など、新たな乗り物が登場し、人びとのくらしは大きく変わります。大正時代には国産自動車の製作が本格化し、福岡ではアロー号が作られました。完成には、矢野倅一の熱意と、地元実業家の支援、福岡工業学校や九州帝国大学などの福岡の設備が不可欠でした。アロー号が走り出した頃、市街地化がすすみ、水道、電気なども整備された福岡市は、交通手段の多様化に対応し、郊外も含めた観光都市としての側面を持ちつつ発展をとげます。アロー号の実物を中心に、乗り物の移り変わり、大正・昭和の福岡市の発展を振り返ります。

乗りものくらし

江戸時代の陸上移動・交通手段はもっぱら徒歩でした。身分の高い者や裕福な

者など、一部の人は、馬や駕籠を使用しました。駕籠は、人が乗る部分を棒(長柄)に吊し、長柄の前後から人が担ぐものです。

明治時代になると、人を乗せて人の力で引く人力車が登場します。人力車の発明には諸説がありますが、福岡県出身の和泉要助らが横浜で外国人の使用する馬車をヒントに考えついたという説がよく知られています。人力車は小回りのきく便利な移動手段としてすぐに全国に広がり、明治時代の一般的な乗り物として定着しました。



「乗合馬車と辻待ちぐるま」
祝部至善(1882～1974)が昭和戦後に描いた、
明治時代の博多の人びとの風俗画

馬車も明治時代のはじめから日本で使われます。福岡でも、中心部と市外とを結ぶ乗合馬車が走りました。福岡市内の橋口町(現中央区)を発着所として、東は箱崎方面、西は姪浜、前原などの糸島方面に運行しました。

機関車を走らせる鉄道は、日本での開通は明治5年(1872)の新橋―横浜間が最初でした。福岡県では、明治16年

(1883)頃から鉄道を作ることが検討されてきました。佐賀県、熊本県、長崎県も計画に加わり、明治20年(1887)、九州鉄道株式会社が発足します。九州鉄道は線路を順次作っていき、明治22年(1889)12月に博多と千歳川(筑後川北岸)に設けられた仮駅)間が開通、博多駅が開業しました。翌年3月には博多―久留米間が開通、さらに明治24年(1891)4月には、門司―博多―高瀬間まで線路は延びました。明治42年(1909)には現在のように門司から鹿児島まで線路が開通しています。

電気を動力とする電車も、明治時代の終わりに福岡に登場します。明治43年(1910)3月、第13回九州沖繩8県連合共進会の開催にあわせて、西公園―大学前間の福博電気軌道が開通しました。共進会の終了後には、博多電気軌道が工事に着手、翌年に博多駅前―天神町―取引所前(須崎)間で営業を始めます。大正・昭和時代に入ってから路面電車は路線を増やし続け、割高であった人力車は徐々に減少していききました。

現在においても一般的な乗りものである自転車は、大正時代後半に普及しました。幕末に外国人の乗り物として伝わったものですが、明治18年(1885)に外国製自転車を手本とした国産化がはじまります。明治20年代に国産自転車の製造が本格化しますが、当時はまだ高価なものでした。第一次世界大戦の勃発で自転車の輸入は減少、国産自転車が大量に製造されました。この頃から価格も低下し、

自転車は一般的な乗り物になりました。

日本に自動車が行ったのは、明治31年(1898)のこととされています。ガソリンエンジンを搭載したフランス製自動車、売り込みのため日本に持ち込まれました。上流階級の乗り物として、あるいは大型商店の配達用として、自動車の輸入は増加します。明治時代末期には東京で国内初のタクシーが登場し、福岡でも、大正2年(1913)に市内初のタクシー会社が開業しました。自動車の国内製作も明治末期には試みられていますが、エンジンなど製造の難しい部品は海外で購入し、車体の製作と組み立てを国内で行うにとどまるものでした。

大正時代に入ると、自動車の国産化に向けた動きが活発になります。大正3年(1914)に大正天皇の即位を祝して開催された東京大正博覧会には、宮田製作所の旭号自動車、快進社のダット号など、複数の国産自動車が出品されました。国産車の製造が模索された状況で、福岡ではアロー号の製作が始まりました。

乗りものはくらしを便利にするものとして人びとに受け入れられました。同時に、技術の進歩やその最先端を示す「格好いもの」として受容されます。自動車が珍しかった大正時代の福岡では、写真館に自動車のセットが生まれ、自動車に乗っているかのような写真を撮影することが流行しました。また、同時期の児童向けの双六には、人力車から始まり飛行船で終わる乗りものの進歩が示されています。

アロー号誕生

矢野倅一は、明治25年(1892)、福岡県遠賀郡芦屋町に生まれました。小さい頃から身近な機械に関心を抱く少年でした。明治36年(1903)にライト兄弟がガソリンエンジンを搭載したプロペラ機での世界初飛行を実現して以降、世界では飛行機への関心が高まります。明治時代後半の日本では、福岡県築上郡戸村出身の矢野良一が鳥の羽ばたきからヒントを得た飛行機の製作を目指し、資金獲得のため機械式計算機である「自働算盤」を発明、販売していました。矢野少年も当初は飛行機の製作を志し、県立福岡工業学校(現福岡工業高校)に入学します。在学中、福岡日日新聞社が主催する飛行機大会に飛行機模型を出品し、表彰されました。

矢野の将来性を見抜き、自動車製作をすすめたのは、実業家の村上義太郎でした。村上は人力車を用いた運送業で財をなし、明治16年(1883)に下対馬小路海岸に博多灯台を建設、明治時代の中頃には今津湾に近代的港湾設備をつくることを主張するなど、運送・海運方面にユニークな視野を持った人物でした。矢野は村上のすすめで、フランス製二人乗り自動車の二人乗りへの改造に着手し



ます。ここから、矢野の自動車製作がはじまりました。

矢野は、大正2年(1913)の8月から国産自動車の設計を開始、車の名前は自身の名字から「アロー号」としました。矢野は、村上の仲介で鉄工所を作業場として借り、時には福岡工業学校や九州帝国大学工科大学(現九州大学工学部)の施設を使用しました。部品は可能な限り自作しました。ただし、タイヤやプラグは外国製を使用しています。大正4年(1915)8月、アロー号はテスト走行を行いました。動きませんでした。第一次世界大戦に日本が参戦していたため、当時の福岡市にはドイツ人捕虜収容所がありました。矢野は収容所にいたドイツ・ベンツ社の技師にアロー号を見せ、キャブレター(気化器)に原因があることを知ります。そこで、上海に渡り、英国製のキャブレターを購入してアロー号に取り付けました。その後、アルミ板と和紙で車体を制作し、アロー号は完成しました。大正5年(1916)8月

のことでした。アロー号は貸自動車として、しばらくの間使用されました。アロー号完成後、矢野は福岡に進出した梁瀬商会(現ヤナセ)に招かれ、ダンブポディの製作で成果をあげました。大正11年(1922)には独立して「矢野オート工場」(現矢野特殊自動車)を設立します。特殊車両の製作を本業としてからも、矢野は小型

関連年表

明治5年(1872)

9月 新橋―横浜間に鉄道開通

明治21年(1898)

9月 九州鉄道株式会社設立

明治22年(1899)

4月 市制施行 福岡市成立

12月 九州鉄道博多駅開業

博多―千歳川間開業

明治23年(1900)

9月 九州鉄道 博多―久留米間開通

明治24年(1901)

4月 九州鉄道 門司―博多―高瀬間開通

明治29年(1906)

3月 九州電灯株式会社設立

明治37年(1904)

1月 博多湾鉄道 西戸崎―須恵間開通

12月 博多瓦斯株式会社設立

明治40年(1907)

7月 九州鉄道国有化

明治42年(1909)

3月 博多駅2代目駅舎完成

8月 路面電車、福博電気軌道設立

11月 九州鉄道 門司―鹿児島間全線開通

明治43年(1910)

3月 福博電気軌道開業(大学前―黒門橋間、
呉服町―博多停車場前間)

第13回九州沖縄8県連合共進会開催

路面電車、博多電気軌道設立

明治44年(1911)

1月 九州帝国大学工科大学開設

自動車製作への情熱を持ち続けていました。大正時代の終わりには、8馬力V型8気筒の空冷エンジン、12馬力V型8気筒の水冷エンジンを製作しています。

福岡の発展と観光

アロー号が完成した大正5年(1916)、福岡では大正天皇が臨席する陸軍の特別大演習が開催されています。福岡には4個師団(約5万人)が滞在することともに、演習の観覧客も多く訪れました。

大正・昭和時代は、福岡の都市基盤が整備された時期でした。福岡市のガスの供給は、明治30年(1897)に博多瓦斯株式会社によって開始されました。ガスは明治時代、もっぱらガス灯に用いられましたが、ストーブやコンロなどガス器具の多様化とともに需要が高まります。博多瓦斯株式会社は、鹿児島、熊本、下関の他各都市のガス会社と合併し、大正2年(1913)に西部合同瓦斯会社(現 西部ガス)となります。大正時代には電力の需要も増えました。大正9年(1920)、糟屋郡多々良村の名島(現 東区名島)に大型の火力発電所(名島発電所)が建設されました。

平野部が多く、大きな河川の少ない福岡市周辺は、水の確保が難しい土地です。博多部では、明治中頃から大正時代



福岡市観光協会が昭和10年代前半に作成した「油山遊覧図」は、福岡市の市街地の南西に位置する油山の観光名所を紹介した鳥瞰図です。当時、油山の登山口に至る交

一が改造した仏製自動車、(左頁) 上段「油山遊覧図」、下段「観光の福岡市」

まで、水売りと呼ばれる職業がありました。水売りは東公園に設けられた市営の井戸から水を購入し、各家庭に届けました。福岡市に水道を敷くことは、明治20年代から計画されてきました。計画が動き出したのは明治42年(1909)からで、大正12年(1923)に室見川上流の曲淵ダムと平尾浄水場が完成し、市内全域への通水を開始します。

大正・昭和時代の自動車の開発・普及は、タクシー事業だけでなく、バス(乗合自動車)事業を生みました。福岡県では1920年代にバス事業者が増加し、その後整理・統合がすすみました。これにともない、鉄道や路面電車が通らない郊外まで観光地として紹介されるようになります。

福岡市観光協会が昭和10年代前半に作成した「油山遊覧図」は、福岡市の市街地の南西に位置する油山の観光名所を紹介した鳥瞰図です。当時、油山の登山口に至る交



通機関はバスしかありませんでした。油山観光は、バス路線によって開拓された市郊外の観光地だったのです。

大正・昭和の日本では、長距離移動が簡単になるとともに、レジャーとして名所・都市観光が流行しました。昭和時代に入った福岡では、昭和5年(1930)に名島水上飛行場が、昭和11年(1936)に福岡第一飛行場(雁ノ巣飛行場)が相次いで作られました。また、博多港修築計画も第一次工事が完了しており、空路・海路の長距離移動手段が充実しました。福岡でも、折りたたんで持ち運べる観光地図が発行されます。ここでは、福岡市内外の観光名所を網羅し、船舶や電車、自動車が行き交い、人びとが往来する様子を、ダイナミックな構図でとらえています。

(野島 義敬)

写真(右頁) 写真「矢野倅

- 10月 博多電気軌道開業
- 大正2年(1913) 3月 中島自動車商会(市内初のタクシー)開業
- 大正3年(1914) 4月 路面電車循環線(博多駅前―天神町―大字通―博多駅前)全面開通
- 大正5年(1916)年 8月 アロー号完成
- 11月 陸軍特別大演習
- 大正9年(1920)年 4月 名島発電所発電開始
- 大正12年(1923) 3月 曲淵ダム・平尾浄水場完成
- 大正13年(1924) 4月 九州鉄道 九鉄福岡―久留米間開業
- 5月 博多湾鉄道汽船、新博多―和白間開通(現 西日本鉄道貝塚線)
- 大正15年(昭和元)(1925) 10月 北九州鉄道、東唐津―博多間開通(のち国有化、現在の九州筑肥線)
- 昭和5年(1930) 3月 名島水上飛行場完成
- 昭和11年(1936) 3月 博多築港記念大博覧会開催(5月)
- 6月 雁ノ巣飛行場(福岡第一飛行場)開場
- 昭和14年(1939) 7月 九州鉄道、福岡―大牟田間が全線開通(現 西日本鉄道大牟田線)

●年表は「福岡市関係年表」(「福岡市制施行120周年記念 福岡近代絵巻」《福岡近代絵巻展実行委員会、平成21年》収録)をもとに作成しました。

【主な展示資料】

一 乗りものくらし

・ 駕籠
江戸時代・使用

・ 人力車
明治時代・使用

・ 写真「客待ちの人力車」

・ 博多明治風俗図 辻待ちぐるま

・ 福岡唐津間馬車発着時間并賃金表

・ 九州鉄道線略図

・ 九州鉄道汽車乗客貨物便覧

・ ポスター「福博電気軌道株式会社」

・ 写真「大正時代の必需品・自転車」

・ 引札（自転車に乗る女学生）

・ 自転車

・ ポスター「サン号自転車」

・ 東京大正博覧会記念写真

・ 東京大正博覧会之真図

・ 写真「博多で市販された最初の小型自動車」 大正時代・撮影

・ 福岡博多遊覧自動車案内記

・ 写真「自動車に乗った3人娘」

・ ノリモノスゴロク

・ ダット自動車製造株式会社力タログ

二 アロー号誕生

・ アロー号

・ 機械遺産登録証

・ 表彰状（矢野倅一殿）

・ 空中飛行機研究者八頭良一氏

・ 賞状（飛行機模型 甲賞）

・ 博多灯台反射鏡（復元）

・ 写真「フランス製自動車の改造」

・ 絵葉書「福岡工業学校校舎」

・ 絵葉書「九州帝国大学工科大学本館」

・ V8エンジン（405CC）

・ V8エンジン（620CC）

・ 図面（小型自動車機関部分品）

・ 図面（小型自動車八汽筒シリンダー）

大正時代・撮影

昭和三〇年代製作

明治三年一月一日

明治一九年一〇月

明治三年二月三日

明治四三年

大正時代・撮影

明治三六年八月

昭和時代

昭和時代前期

大正三年

大正三年

大正三年

昭和時代・撮影

昭和時代

大正時代・撮影

大正一一年一月一日

昭和時代前期

大正五年

平成一一年

二〇一一年二月五日

明治四〇年

明治四五年四月三〇日

明治時代

明治四五年・撮影

明治四三年

大正時代・昭和時代

大正一三年・製造

大正一四年・製造

大正一三年八月

大正一三年八月

撮影者不明

祝部至善

筑西馬車会社

林田莞春

匹田幸賀・編

東京印刷株式会社・印刷

撮影者不明

牛島猪兵衛糸店

秀巧舎

サン号自転車工場

徳山貫一・発行

橋本弥五郎・画作印行

撮影者不明

福岡市・発行

撮影者不明

東京社・発行

豊国自動車株式会社

矢野倅一・製作

日本機械学会

日本自動車殿堂

多加羅生・筆

福岡日日新聞社

榎田社・原蔵

撮影者不明

福岡県協賛会・発行

発行者不明

矢野倅一・製作

矢野倅一・製作

矢野オート工場

矢野オート工場

・ アロー号切手

・ 写真「パネル（矢野倅一所蔵写真）」

・ 創立40周年記念 ヤノ・ストーリー

・ 創立60周年記念 ヤノ・スピリット

三 福岡の発展と観光

・ 絵葉書「大正五年陸軍特別大演習記念」 大正五年

・ 写真「九州劇場」 大正時代・撮影

・ 写真「東中洲世界館」 大正二年六月・撮影

・ 博多明治風俗図 水売り 昭和三〇年代

・ 写真「水道開通前の博多の水売車」 大正時代・撮影

・ 絵葉書「福岡市上水道」 曲淵水源地全景 昭和時代

・ 絵葉書「福岡市上水道」 平尾山浄水構場全景 昭和時代

・ 絵葉書「福岡市水道工事風景」 昭和時代

・ 福岡市上水之葉 大正一二年八月二三日

・ 写真「西部合同瓦斯株式会社博多営業所」 大正二年・撮影

・ 絵葉書「九州電灯鉄道株式会社」 名島発電所全景 昭和時代

・ 油山遊覧図 昭和時代

・ ポスター「日本航空輸送株式会社」 昭和一〇年代

・ 写真「東中洲を走る大型バス」 昭和一〇年代・撮影

・ 博多湾沿岸鉄道沿線鳥瞰図 昭和時代初期

・ 博多湾鉄道沿線名勝案内 大正九年六月五日

・ 福岡市と其の近郊遊覧地案内 昭和七年頃

・ 観光の福岡市 昭和一〇年頃

・ 紀元2600年九州観光図絵 昭和一五年

一九七五年

大正時代・昭和時代

平成六年五月二二日

平成二七年三月

ハンガリー・発行

矢野特殊自動車

矢野特殊自動車

矢野特殊自動車

発行者不明

撮影者不明

撮影者不明

祝部至善

撮影者不明

撮影者不明

発行者不明

発行者不明

福岡市

撮影者不明

発行者不明

福岡市観光協会

日本航空輸送株式会社

撮影者不明

吉田初三郎・画

博多湾鉄道汽船

福岡市観光協会

前田虹映・画

日本観光連盟九州支部

【謝辞】

開催にあたり、株式会社矢野特殊自動車様に資料の借用、写真提供のご協力をいただきました。付記して謝意を示します。

《参考文献》橋詰武生『明治の博多記』（福岡地方史談話会、一九七一年）、湯本豪一『図説明治事物起源事典』（柏書房、一九九六年）、『20世紀の国産車 日本を駆けた、世界を駆けた』（国立科学博物館、二〇〇〇年）、西日本鉄道株式会社100年史編纂委員会編『西日本鉄道百年史』（西日本鉄道、二〇〇八年）、『The 60th ANNIVERSARY YANO SPIRIT 2』（矢野特殊自動車、二〇一五年）、福岡市史編集委員会編『新修福岡市史 資料編近現代2 近代都市福岡の胎動』（福岡市、二〇一五年）

福岡市博物館

〒八一四一〇〇〇一
福岡市早良区百道浜三丁目一番一号

☎〇九二一八四五―五〇一一