

明治初期の国産自転車（1877年頃）



明治3年に大阪府が「自転車による妨害が少なくないので、道路での運転を禁止する」という布令を出しました。当時は海外からの留学生や政府関係の外国人が合わせて約500名在住していましたので、彼らが入国に際して持ち込んだ自転車が決して少なくはなく、自転車を見たことがなかった日本人が戸惑い、このような布令が出されたともいえます。

明治9年東京下谷で、10年横浜で自転車を貸し出す人が現れ、遊び道具として若者たちの間で人気をよび、その人気はやがて全国各地に広がりました。この貸出用の自転車の大半は当時の鍛冶職人が外国から持ち込まれた自転車を真似て作ったと思われます。

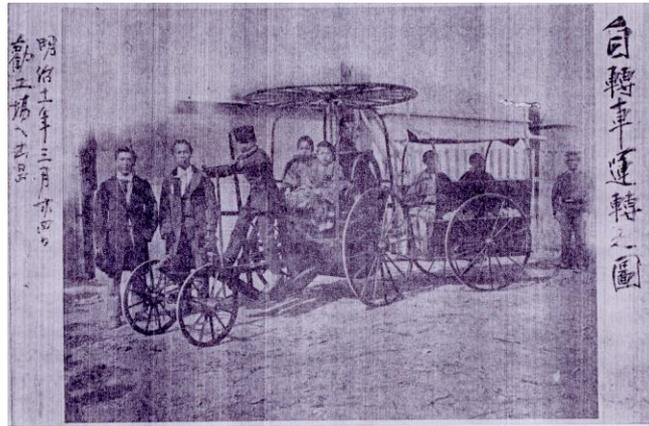
こうした中、明治10年代に複数人が乗ることのできる大型自転車を開発し、新たな交通手段として利用しようと試みた人物がいました。その中の一人が竹内寅次郎で、明治3年に自転車を製造販売するための申請書の中で自転車という名称を最初に使いました。その後四人乗りの自転車を造り、東京から高崎まで試運転を行いました。もう一人は福島県の鈴木三元で、上野で開催された第二回内国勸業博覧会に自作の自転車を出品した後、東京に居を構え、横浜で販売店を設けました。しかし、当時の技術では複数人を運ぶだけの力を出せる自転車の開発が難しく、結局乗合馬車や人力車に対抗できず、遊戯物としての自転車を交通手段とする試みは消えていきました。

写真の自転車は明治10年（1877年）頃の国産自転車で、車輪とサドルが木製、その他はすべて鉄製で、鍛冶職人の手で造られたと思われます。長さ127cm、前輪と後輪の直径が58cm。当時の日本人の体形に合わせて造られているため外国製と比べて小さくなっています。

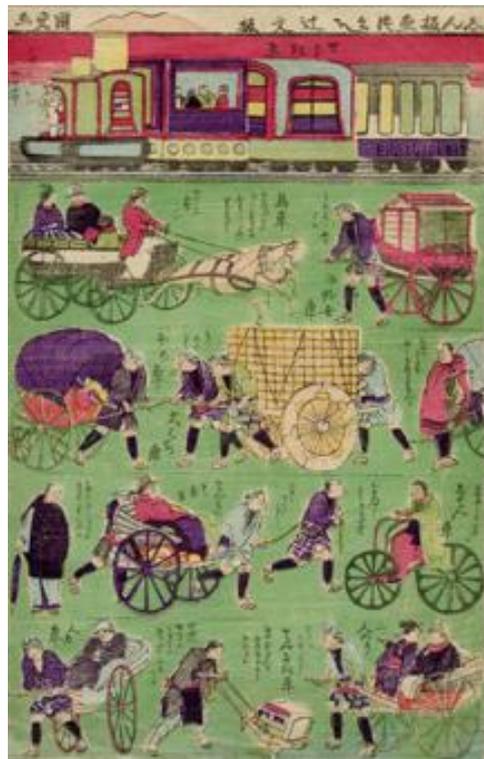


鈴木三元（1814年～1890年）

福島県桑折町出身 村長などを務めた後、50代になってから自転車開発に取り組んだ。目的は自転車を交通手段として開発普及することであった。



竹内寅二郎が明治12年に東京から高崎まで四人乗り自転車による走行実験を行った。実験は2日間に渡り、走行時間は約17時間、時速6kmであった。



明治初期の様々な乗り物を描いた錦絵（志ん板車づくし辻文板）で、右下にペダルが前輪に付いた自転車が描かれている

自転車文化センター 谷田貝一男