

大正期の荷物運搬用三輪車（1912～1925年）



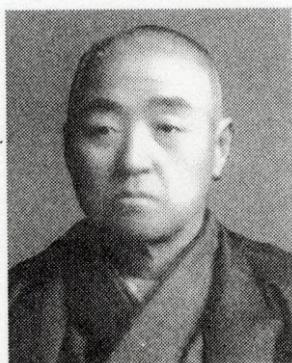
トラックやオートバイがまだ普及していなかった明治・大正時代に、荷物はどのようにして運んでいたのでしょうか。この当時の交通機関の中心の1つとして自転車がありました。その保有台数は明治40年の13万台から10年間で8倍、大正6年には100万台を超えるまで急増しましたが、この自転車の後輪の荷台に大きな重い荷物を載せて運ぶことはできません。しかし、三輪車を使えば倒れることがないので重い・大きな荷物もたくさん運ぶことができます。

そこで荷物運搬のための三輪車が明治から大正時代にかけて群馬県下の織物業者や大阪の間屋などで多く使われていました。公務員の初任給が70円、自転車1台の値段が50円から150円したとき、200円という高価にも関わらず、他に同様の輸送量を持つ搬送車がないため、工場や商店などで利用されていたのです。

これを初めて製造したのは栃木県足利市で自転車の修理と製作・販売を行っていた酒井次郎吉で、全国産業共進会において最優秀賞を受賞しました。

三輪車本体は幅90センチ、長さ2メートル、重量は100キロ近くあります。ハンドルの前に荷物を置くため積載状況が確認できる利点があった反面、ハンドル操作には大きな力が必要で、曲がる時は特に大変でした。また大きな保管スペースも必要です。

この三輪車が主に活躍をしていた大正中頃にリヤカーが登場しました。リヤカーは自転車の後に取り付けるので三輪車よりも運転がしやすく、取り外して自転車だけ・リヤカーだけという使い方もできました。三輪車の欠点をリヤカーが補うことになり、その結果日本ではリヤカーの普及とともに荷物運搬用三輪車は次第に衰退していきました。



酒井次郎吉（1869年～1948年）

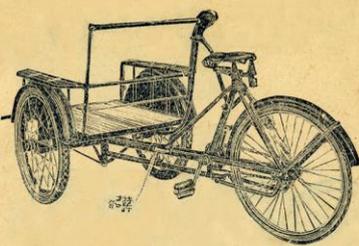
東京都出身。31歳のとき自転車の修理のために足利の間屋に呼ばれて東京市本所から移り住み、現在も続いている自転車店を開業。江戸っ子らしい粋な人で、他にも三輪車軽減機を作って特許を取るなど発明家でもあった。
(酒井清治氏提供)



足利や桐生などで織られた生地の糊落とし、しわ伸ばし、巾揃えなどを行う工場では荷物運搬用三輪車（右端）が使われていた。（大正期に撮影）

● ローリー号三輪車
茶褐色塗
(電略ロロ)

一臺 百九拾六圓



書造構車輪三クツニイフ

▲フ レ ー ム	▲グ レ ー ム	▲タ イ ヤ ム	▲タ イ ヤ ム	▲ベ タ ル	▲サ ド ル	▲ハ ド ル	▲ブ レ ー キ	▲土 除	▲衝 突 除
引抜鋼管製赤塗上等下部二重	段付前三六齒後二四乃至二六齒	鋼製製上等ニツケル鍍金	責任附上等前26×24	幅二尺二寸長二尺八寸	長ゴム付上等	上等皮バネ付	前太口上等	フイニツク専用品	鋼製巾廣袖付
.....	鋼製總ニツケル鍍金

● フイニツク号三輪車
赤塗
(電略リリ)

一臺 貳百四拾圓

大正12年に自転車の問屋が小売店向けに発行したカタログ。荷台は幅67センチ、長さ85センチの大きさ。196円は問屋価格であるから、小売店での販売価格は200円を超えていた。