

お茶うけ 第99話

人力車

昨年2004年(平成16年)は、江戸時代末期の1854年(安政元年)に日米和親条約が締結されてから150年目に当たります。その5年後に開港した横浜港を通して始まった文明開化の流れは、明治に入って一層激しくなりました。今回は、その時代の交通手段として大きな役割を果たした人力車を取り上げました。

人力車は、人を乗せて車夫が曳く幌つきの二輪車のことで、駕籠に代わって明治・大正の時代に全国に普及しました。古い錦絵、写真、絵画、挿絵などで、当時の人力車と曳き手の車夫の図を見ることができます。明治の始めに開発された人力車は、路面電車と自動車(タクシー)が普及する昭和の初期まで、庶民の足として身近な乗り物でした。その後は、ごく少数の人力車が東京の料亭界隈や地方都市などを走っていましたが、最近では懐古趣味の波に乗って、全国の観光地のあちこちで観光人力車として復活しています。先日長崎を訪れましたら、街角で人力車の車夫が客待ちをしていました。私の住む横浜の近くでは、市内の中華街や、隣の鎌倉市などで乗ることができます。



人力車は日本人が考案したユニークな乗り物で、文明開化の社会事情にピッタリの明治の大ヒット商品です。人力車がヒットした理由は、構造が簡単で、当時の材料と大工の技術で安く製作でき、少ない資本で人力車稼業を始めることができたことにあると思われます。そして、日本に初めて車文化を普及させ、失業者に車夫の職を与え、工業製品の輸出の先駆けを務めるなど社会的にも大きな貢献をしました。

人力車の基本的構造は、直径が約120cmの大きな一対の車輪と、車輪を繋ぐ車軸の上に載せた椅子形の座席と、座席の前方に付けた2本の長い梶棒から成り立っています。

車夫は人力車の梶棒を地面に着けて客を待ちます。客が乗り込んで座席に座ると、車夫は梶棒の間に入り、客に背を向け梶棒を腰の辺りまで引き上げて曳き出します。客はタッタッタとリズム良く走る車夫の頭越しに、道を歩く人々よりも高い目線で町並みを見ることができ、馬にでも乗ったような気分になれます。

人力車の営業は、1870年(明治3年)3月、和泉要助、鈴木徳次郎、高山幸助の三人が共同製作した人力車の営業を東京府に出願し、許可を受けたのが始まりです。当初は客が付きませんでした。間もなく手軽で便利な乗り物であると評判になり、瞬く間に東京、横浜に広がり、全国津々浦々に普及しました。

人力車が考案された頃の日本の社会は、江戸時代のさまざまな規制が取り払われて、明治の新しい制度に移行していく最中でした。

徳川幕府と国内の諸藩は、領域内の治安を維持するため要所に関所を置いて人々の通行を規制し、街道での車の利用を厳しく制限しました。江戸時代末期になると諸般の事情により、人と物の移動量が増えたので、1845年(弘化2年)頃から、幕府は各地の街道筋での車の利用を認め、1866年(慶應2年)には江戸市中と東海・中仙道など五街道で荷馬車の荷物の運搬を許可しました。この頃には、各地で大八車も活躍しはじめ、所によっては何人もの人を乗せて運んだりしました。

明治の新政府はさらに道路交通規制を緩和し、1869年(明治2年)に、箱根、碓氷峠など全国の50ヶ所の関所を廃止し、それまで制限していた婦女子の街道通行を自由にしましたので、人々は国内を自由に旅行できるようになりました。また、外国人に対しても小田原の酒匂川以東の地域での遊歩を許可しました。1870年(明治3年)には、外国人の東京遊覧が認められました。

一方、新しい乗物として外国から大型の馬車が入ってきました。横浜開港に伴って居留地に住む外国人が増え、輸出入の物資も増大したので、居留地内を馬車が走るようになったのです。1867年(慶應3年)3月には、居留地の人々の希望で、吉田橋の先の関内に馬車道が整備されました。同年秋には、外国人経営のコブ商会が、横浜と江戸築地間に貿易馬車を走らせ、2年後には、成駒屋が横浜の吉田橋から東京日本橋四日市河岸まで、2頭立て馬車を走らせて人や物を運びました。

当時の人々は、東海道や東京の街中を大きな馬車がガラガラと地響きを立てて走るのを見てさぞ驚いたことでしょう。

さて、人力車の開発者たちが、機敏に動く馬車を見て、馬の代わりに人が曳いて早く走る車が出来ないかと考えたとき、身近にあった大八車の上に座席を置くアイデアが浮かんだものと思います。身近で入手可能な資源(素材、部品、製作技術)で製造することにしたので、後に需要が急増しても応えることができました。

人力車のヒントとなった乗物について説明します。

・馬車

横浜と江戸で馬車が走るのを見て、「車で人を運ぶ」ことを考えました。しかし、馬車は大型で、車を牽く馬が必要なので、庶民が乗る車としては費用がかかり過ぎます。そこで、馬車の箱型の座席をより簡単な車に乗せることで製作費を抑えました。

- ・大八車(荷車。二輪車の車軸に大きな長方形の木製の板を載せ、板の前方に長い曳き手が付いたもの。前の一人が車を引き、もう一人が後押しをした)
大八車の大きな板の代わりに、車軸の上に馬車の箱型の座席を乗せることを考えつきました。大八車の大きな車輪を作る技術は人力車にも利用できました。
- ・駕籠(竹や木で作った駕籠に人を乗せて前後の二人の駕籠かき[担ぎ手]が担いで運ぶ乗物)
駕籠は、江戸時代最も普及した乗り物で、1871年(明治4年)頃の東京の駕籠の総数は約1万でした。従って駕籠かきは2万人以上いたと思われます。
すでに駕籠に人を乗せて人力で運ぶという生活習慣が定着していましたので、人力車を人が曳いて走るという発想はごく自然なものでした。

ここで急速に普及した人力車の盛衰を年表風にたどってみます。

- ・1871年(明治4年) 人力車の普及は目覚しく、創業1年後の東京府下の保有台数は1万台以上になった。
- ・1875年(明治8年) 営業開始5年後、早くも11万台を超えた。
- ・1896～1900年(明治29～33年) 人力車の最盛期で、20万台以上。
- ・1903年(明治36年) 東京市が路面電車の運行を始めると、人力車に乗る客が減り営業は大きな打撃を受けた。
- ・1905年(明治38年) 人力車の台数は約16万5000台に減る。
- ・1917年(大正6年) 手軽な乗物の自転車が普及し、自転車の全国保有台数が100万台を超えた。その影響で人力車は約11万台にまで減少。
- ・1931年(昭和6年) 自転車が600万台を越えると、人力車は約3万7000台に減る。
- ・1938年(昭和13年) タクシー・ハイヤーの実在車両数が4万台を越えた。この年の人力車の全国保有台数は約1万3000台。これは創業1年後の東京府下の保有台数に相当する。

このように人力車が活躍したのは70年間ほどでしたが、この間に人力車は、「車に乗って移動する」という車文化を国のすみずみにまで行き渡らせるという大役を果たしました。日本でも、王朝時代以後、高貴な人や権力者は牛車や馬車を利用していましたが、利用範囲は限られました。また徳川幕府は街道での車の使用を禁じていたので、江戸時代末期まで一般の人々は「車で移動する」という習慣がありませんでした。人力車は、自転車や自動車という本格的車文化が人々に抵抗無く受け入れられる素地を整えたのです。

新商品がヒットするためには、幾つかの条件があります。人力車の場合の好条件を列記します。

- ・時流に乗る:
メカニックでハイカラな人力車は文明開化の流れにマッチした。
- ・需要があった:
江戸時代の交通規制が解除されて人々の行動範囲が広がり、また横浜開港により、東京・横浜間の人の通行量が増えた。
- ・競争相手が少ない:
当時の乗物は、駕籠と少数の馬車ぐらいで、少し遅れて鉄道(汽車)が開通したが直接の競争相手にはならなかった。自転車はまだ実用的ではなく、後に強力なライバルとなった市街電車もタクシーもまだ姿を見せていない。
- ・移動が速い:
歩く速さの2倍で、駕籠よりも長い距離を一人の車夫で行くことができた(駕籠で遠出するには、駕籠かきの交代要員が必要であった)。
- ・時間の節約:
東京・横浜間は、徒歩で往復すると1泊2日の行程だったが、人力車なら日帰りできた。
- ・製造原価が安い:
馬車に比べて構造が簡単なので安く作れた。1882年(明治15年)で1台当たり15円。従って、何台も人力車を備える車宿の初期投資額や、個人営業の車夫が人力車を借受ける費用が安くすんだ。(車宿;車夫を雇って、客に人力車を差し向ける業者。今のタクシー会社に似る)
- ・一人で仕事ができる:
人力車は、一人でも営業できる(駕籠の場合は2人必要)。人力車を曳くには、体が丈夫であれば、特別な技術が不要でコツさえ覚えればよく、普通に稼げば家族を養うことができた。
- ・労働力があつた:
明治維新後の廃藩置県の施行と、明治6年の士族の「家禄奉還」や士族の雇人の失職などで、失業者が増えた。急増した人力車夫の仕事が、これらの人々や駕籠かきからの転職者を吸収した。特に元駕籠かきは、街の地理に詳しいので重宝がられた。
- ・運賃が手頃:
人力車が普及した1881年(明治15年)頃の運賃は2Km当たり約3銭。同時期(明治14～16年)の諸物価は、人力車製造の職工の工賃が日給25銭、巡査の初任給(月給)が6円、白米10Kgが82銭であった。
- ・顧客満足:
人力車は手軽に呼べ、馬車が通れない細い道も走り、ドア・ツー・ドアで乗り降りでき、幌があるので雨に濡れない。駕籠では、客は2人の駕籠かきの間に座るので頭の位置が低く威圧感を覚える。それに比べて、人力車では車夫の後ろの高い位置に腰掛けるので開放感があり、安心できる。

また、人力車は最初の製品が作られてから、絶えず製品の改良が重ねられました。衝撃をやわらげる工夫として、客の座席と車軸の間にバネを入れ、また当初は車輪の外枠に鉄の輪を嵌めていたのを、ゴム輪に代え、さらに自転車と同じ空気チューブ入りのゴム輪に代えました。そのほか、幌、棍棒、座席の形状、車輪の泥除けなども改良されました。

製造体制も整備され、1882年(明治16年)には、車大工や一般の大工なども加わって、人力車の製造所の数は約420戸を数え、2万4000台を製造しました。また、車輪や幌(ほろ)などの各構成部品の分業製作が始められました。

人力車の市場は海外へも広がり、1879年(明治13年)に、早くも82台が輸出されました。輸出の最盛期は、1901～1912年(明治34年～大正2年)で、最高で一年間に約1万4000台を送り出しました。輸出先は、中国、シンガポール、インドなどアジア地域をはじめ、アメリカ、イギリスなどヨーロッパ諸国でした。中国の作家・老舍の作品『駱駝祥子 - らくだのシアンツ -』のような、人力車夫を主人公にした作品も生まれています。

製品の改良、製造体制の整備、さらに海外への輸出など人力車が辿った一連のプロセスは、その後の日本の工業製品に対して手本を示しているように思われます。

私が小学生であった60年程前の名古屋の街には、まだ人力車が走っていました。がっしりとした黒塗りのタクシーよりも、きゃしゃでもキリリとした人力車のほうが好きでした。今回、人力車を調べて懐かしさを覚え、一度乗りたくなりました。

なお、人力車については、参考文献の『人力車』斎藤俊彦著から多くのことを学びました。深く感謝いたします。

以上

参考文献:

- 『人力車』 斎藤 俊彦著 クオリ刊 昭和54年6月1日 初版発行
- 『轍の文化史 - 人力車から自動車への道』 斎藤 俊彦著 ダイアモンド社刊 1992年11月6日 初版発行
- 『日本の近代 15 新技術の社会誌』 鈴木 淳著 中央公論社刊 1999年12月15日 初版発行
- 『明治・大正家庭史年表』 下川 耿史編 河出書房新社刊 2000年3月31日 初版発行
- 『値段の明治大正昭和風物史』 週間朝日編 朝日新聞社刊 昭和56年1月30日 第1刷

この文書の著作権は株式会社富士通アドバンスソリューションズが保有します。許可なく複製、転用、販売などの二次利用することは禁じます。雑誌書籍、広告など出版物への掲載にあたっては、お手数ですが、事前にご連絡願います。