人力車の研究

Studies of Jinrikisha—the passenger vehicles run by a power of men.

博士（文学）
齊藤俊彦
Toshihiko Saito

MIKI PRESS
三樹書房

良書復刻

本書刊行にあたって

本書は1979年発行『人力車』(クオリ)
を復刻したものである。
刊行に際しては、以下のように進めた。

■ 本の内容をこれまでに増して明確にするために書名を変更した。

■ 発行元に配慮し、カバーデザインを変更した。

■ 現在のモータリゼーションにつながる重要な存在である人力車について広く知っていただき、後世の研究の発展のために、書名とカバーデザイン以外は当時のままの内容で復刻することとした。

■ 巻頭に収録の「人力車を考える」「序文」も資料的価値を鑑み、そのまま掲載した。

■ 収録資料は最新の製版技術を駆使して、その再現性をより高めるような作業を実施した。

三樹書房　小林謙一

人力車の詳細図（寺岡貞顕氏原図）

第一號人力車

一、車　体　花鳥蒔繪付二人乘
　　中張レザー平張
　　黒塗ラムプ差付
　　車体背面上部幅二尺六寸八分
一、車　輪　赤塗木製細ゴムタイヤ用リム付
一、幌　表黒裏赤油引防水布製
　　黒塗鐵製ハデキ付幌足黒
一、泥　除　ニッケル鍍金甲板付黒塗木製
一、梶　棒　ニッケル鍍金象鼻付黒塗
　　梶棒
一、バ　ネ　鐵製黒塗

第一號人力車

一、車　座　双座繪金銀櫻花錦鷄鳥
　　内鋪漆布連黒漆灯脚
　　車背上部濶卅二吋
一、車　輪　十八枝紅漆直木鐵鐺輪
　　鐵鐺只適於幼身實橡皮之用
一、天　遮　黒面紅裡油布製連黒鐵天
　　遮較及黒色天遮脚
一、車　翼　白銅面黒漆木製
一、車手梶　白銅象咀黒漆車手梶
一、車彈弓　黒漆鐵製

No. 1. Rickshaw:—*Body*: painted with lacquer in design of golden pheasants and cherry blossoms, and lined plain with leather-cloth, body has a width of 32 inch at upper part of its back, and black lamp-holders fitted. *Wheels*: wooden red-painted fitted with solid tyres. *Hoods*: black oil-cloth inside chocolate colour and fitted with black lacquered spread-bars and hood-holders. *Mud-guards*: black lacquered wooden, covered with nickel-plated brass-plate. *Shafts*: carved black lacquered and fitted with metal tip. *Springs*: black lacquered.

伊東商店のカタログ　輸出メーカーとして，最後まで奮闘した伊東商店のカタログには見開きでコロタイプ印刷の写真と日中英3国語の解説がつく．

インド　リキシャ
(1973)

ベトナム　ベチャ
(1968)

バングラデシュ　リキシャ
(1969.5)

人力車を考える

青木　国夫
(国立科学博物館)

明治三年に人力車の営業について和泉重助等が東京府に願い出たとき、その効用について「西洋の腰掛台に車をつけただけだから普通の車より小ぶりで、しかも、車先で牽引するから往来に差支えなく、馬車のように人をけがさせる気づかいがなく格安である（要旨）」とのべている。

初期の人力車は、まさに椅子に車をつけたようなもので、小型でそして、ただ小型であるためだけでなく、二輪車であるがために、小まわりがきいたので、当時のせまい路地うらの道でも、どこまでも入りこむことができたであろう。

四輪車は、前輪と後輪のそれぞれの軸が固定していると曲がることは非常にむずかしい。これは、各地の祭礼にねり歩く山車などに多く見られるように、曲る際には、車の下に板や杉皮などを敷いてすべらし、向きをかえるのを見れば明らかであろう。

四輪車の前輪あるいは後輪の軸の向きをかえて曲り易くする方式が採用されるのは近世になってからであり、特に自動車の発達の中で改善されて来た。しかし、それでも直角に曲るには車幅の数倍の回転半径を必要としている。

二輪車の場合には、一方の車輪の地面に接する点を中心にしてコンパスのように車幅だけあれば直角に曲ることができる。そのために人力車は小まわりがきくわけである。そして、また、かじ棒が長くとりついているからテコの作用でわずかな力でかじが加減できるという特長もある。

人力車が客待ちしている状況をみると、かじ棒が地面に置かれている。車輪の地面に接している部分を支点として

見れば、空車の場合は重心がやや前にあるようである。車上に客が乗っても、かじ棒が地面に接している状態では重心は支点の前側にあるようになっている。かじ棒を持ちあげると、乗客の重心はうしろに移り、ほとんど車軸の上にあるようになる。

そこで車夫はかじ棒を上下することによって、客の重心を適当に移動させ、釣り合いを保ちながら走るような仕組みになっている。この特長は坂をのぼったり下ったりする時に発揮される。どのような高級自動車でも、坂をのぼる時には乗客は背に、そして下る時には前におしつけられるようになるけれども、人力車の場合には、車夫が坂をのぼる際にはかじ棒を下側へ、下るときには上に移動すれば、車上の客はほとんど水平に保たれ、よい乗り心地のままで坂を通過することができるわけである。

乗客の乗る位置がやや高くなっているのは、車輪との間にバネを入れて衝撃を緩めるというはたらきもあるが、右に記したように、かじ棒の上下によって、客の重心を移動させやすい機構になっているという意味がある。

初期の人力車がつぎつぎに改良され、乗り心地のよいものが完成されるまでには数十年の歳月を要したであろうが、今日、その機構を見るとき、非常にすぐれたものに完成されていることを感じさせられる。

人力車はその名称が示すように、人の力によって走る車であり、スピードも車夫の脚力によって制限され、当然遠距離の乗用には向かない。車夫の苦労ははかり知れないものであったろう。客の乗り心地は、車夫がかじ棒を適当に上下すれば、快適になるような機構になっているとはいえ、車夫が乱暴に扱えば、たいへんなことになる。一にも二にも乗客を快適にはこぶのは車夫の心づかいによっている。それだけに、人力車はいかにも人間的な乗り物であったということができよう。

機械万能の今日、このような人間臭いものをもう一度見直して見ることも意義があるのではないだろうか。

序文

今津 健治
（神戸大学）

人力車が日本の路上から姿を消してすでに久しい。また人力車を生活の体験として記憶している世代も次第に少くなりつつある。それだけではない。日本の道路は戦後の盛大な投資によって、見違えるほどに改善され、かつて人力車が走った石ころの多い未舗装のうねうねした細い道を思いおこすことは容易ではない。人力車を勢よく引いて疾走した足腰の強い労働力をいまの世代に求めることは、もはや不可能に近いであろう。車体を丹念に仕上げていった車大工をはじめとする数々の職種の職人も、われわれの周辺からほとんど姿を消してしまった。無論、人力車を利用した人々の生活意識も大きく変貌をとげた。このように人力車それ自体が歴史の舞台から姿を消していったばかりでなく、人力車の存在を支えた社会的諸条件が大きく変化してしまったいまとなっては、人力車の姿を明確に描きだすことは容易なことではない。

人力車に着目した研究は先駆的に石井研堂（『明治事物起源』）、宮本又次（『明治大正・大阪市史』第三巻等）両氏のものの等があるが、その後久しくこれに続くものはなかった。本格的な人力車の研究には待望久しいものがあった。齊藤俊彦氏の永年の研究成果は、人力車の発生から衰退に至る全過程をその対象にしたばかりでなく、人力車の利便や車夫の生態は無論のこと、経営組織、雇用形態、生産過程等から、さらに海外輸出にまで及ぶというように、人力車に関連する各分野を視野に収めたという点で正に画期的であるといえよう。

史料の調査は当時の新聞や日記類、それに各地の地方史、さらには人力車関係の遺族等広範に及び、多忙な本務の余暇をさいてなされた克明な努力の跡を十分にうかがい知ることができる。齊藤氏には『生活の整理とくふう』（昭和

五十二年）という狩野敏也氏との共著があるが、史料調査の努力もさることながら、収集した史料の整理は精彩を放ち、風俗史的考察を加えながら、生々とした描写によって興味深く読めるものにまで仕上げがなされている。

本文にも詳述されているように、わが国における車文化の歴史も古く中世以前にさかのぼることができる。しかしながら、なぜか、それが他の文化圏の場合のように庶民のものとして普及するまでには至らなかった。それは江戸時代の日本の車文化の未熟な状態を思えばうなづけるであろう。日本の伝統的生活文化の本質に根ざす興味深い課題といえよう。一九世紀後半に至って西欧文化と接触し蒸気機関車や蒸気船等の近代的交通機関の導入が積極的になされたが、われわれの日常生活にもっとも密着した分野では、鉄道や蒸気船よりも、むしろ人力車という日本独特の交通手段の利用に依存することの方がはるかに大であった。それは文字通り爆発的な勢をもって、極めて短期間に全国的に急速に普及していった。これは近代日本の交通史の課題というよりも、異質の西洋文化に対して日本人が示した反応の顕著な例証の一つで、深く日本の生活文化の本質にかかわるものといえよう。人力車研究の意義の一つもこの点にかかわっているように思われる。日本人と車文化について論ずるに当って、人力車は何としても避けて通ることのできない最大の関門の一つである。しかも人力車の普及は日本の国内にとどまるものではなかった。東アジアをはじめ広く世界各地に輸出され、世界の車文化に一つの波紋を描き出していることに注目すべきであろう。

柳田国男が『明治大正史・世相編』において指摘しているように、勤勉に人力車を引いた車夫たちの心情には伝統的な日本人の労働観がこめられていた。しかし人力車の課題は、まともに研究の対象にされることは稀で、その多くが未開拓である。この齊藤氏の研究を契機に人力車研究の輪が大きく拡がることを切望するものである。そのためにも齊藤氏が永年収集に努力された人力車に関する数々の貴重な史料が、資料集として発刊され、研究の発展に寄与することを念じつつ筆をおくことにしよう。

人力車を考える　青木国夫
序　文　今津健治
第一章　前　史　二二
一　西　欧　二二
フランスの人力車／阿蘭陀人巡見之図
二　日　本　二五
自家用の車／営業用の車
三　坐型の人力車　三七
腰掛け型と坐型（乗合人力車）／日除け人力車／六人乗人力車／加納夏雄一家の東京転住／九人乗人力車／東海道筋水口駅の家台車
第二章　人力車の発明　四八
一　発明者はだれか
発明人ハ沢山アル／アメリカ人宣教師ゴーブル／人力車発明者に関する投書／発明人を正す／福沢諭吉の乳母車／仏師掃部と曲録
二　三人の発明者グループ　六五
風俗画報―和泉要助聞き書―／鈴木徳次郎の手記―人力車発明日記―／二者の比較／東京府庁に出願／営業加入者の続出と発明の確利の保全／発明者たちの営業／車税と総行事廃止／その後の発明者たち
三　年金請願運動と記念碑　八七
二つの新聞記事／年金請願運動／賞金下賜／二つの人力車発明記念碑
第三章　各地にのびる人力車　一〇〇
一　反響と普及
黒山の人だかり／商売仇／明治のカーキチ／反感と苦情／人力車営業の奨励／天皇巡幸と道路改修
二　各地にのびる人力車　一一〇
東京から各地へ／大阪から各地へ
第四章　人びとの暮らしと人力車　一二六
一　生活圏の拡大
好奇心／コミュニケーションの拡大／時間の迅速を貴重と考える／人力車は便利
二　長距離輸送と人力車　一三四
馬車と鉄道／長距離輸送と人力車／継ぎ立の組織／活躍する長距離路線の人力車
三　人力車批判　一四二
人力車むだづかい論／人力車廃止論
四　外国人の人力車観　一四六

人力車初乗りの感想／博覧会をつぶせ／便利さと蔑視
第五章　人力車の生産　一五二
一　爆発的な人力車の生産　一五八
激増する人力車／維新前後の車輛生産
二　秋葉大助父子　一六八
初代・秋葉大助／二代・秋葉大助／秋葉大助の先祖
三　車体の改良　一九四
人力車箱／一人乗りと二人乗り／三輪形人力車／蒔絵（絵入り）人力車／車輪／梶棒／泥除／ばね／幌（母衣）
四　人力車の生産形態　二一三
初期の生産形態／部分品メーカーの出現／秋葉大助商店の製造工程と生産規模／伊東竹三郎とその生産体制／生産形態の発展
五　地方における生産　二一七
全国に誕生した生産業者／地方の人力車の構造
六　輸　出
清国視察旅行／人力車輸出統計／輸出の始め／輸出人力車メーカー／横浜の中国商／輸出先／移出
第六章　人力車夫の暮らし　二三六
一　車夫社会のしくみ　二六一
お抱え車夫／挽子（車宿の車夫）／所有人力車夫と「番」／借人力車夫と「もうろう」車夫
二　失業者の吸収　二七一
簡単になれた車夫／流動する借人力車夫層／車夫たちの出身階層／戦争と人力車夫
三　新しい交通機関の登場と抵抗運動　二八三
追われる車夫たち／抵抗する車夫たち
四　新しい交通機関が与えた影響
鉄道の影響／市内電車の影響
第七章　人力車の衰退　二九九
一　タクシーの影響　三〇三
行く末案じる車夫たち／バスからタクシーへ／円タクの流行
二　自転車の影響　三〇六
人力車の敵／大衆化した自転車
三　人力車夫たちの転廃業
タクシーへの転業／同情すべき老車夫

四　輪タクの登場　三〇八
人力車と自転車の結合／敗戦後の仇花
五　なお生き残る人力車　三一二
日本／海外
付　録
営業人力車取締規則標準　三一八
人力車全国保有台数（表）　三二四
人力車年表　三二六
参考文献　三四四
索　引　三五五
あとがき　三五六

本書の性格上、引用文においても漢字は現行の字体に改め、句読点・ルビを加除したものもある。

錦絵一覧

浅草金龍山広小路馬車人力車往来之図　国輝　口絵一
諸工職業競―諸車製造之図　年一　口絵四
東京繁栄流行の往来　明3　三代広重　三八
東京開化名勝京橋石造銀座通り両側煉化石商家繁栄之図　明7　三代広重　四一
東京鉄道馬車之図　芳郵　四七
横浜各国商館繁栄　明3　三代広重　五一
東京名所之内新橋ステンション蒸気車鉄道之図　明7　三代広重　六九
東京日本橋風景　明3　芳虎　七一
東海名所改正道中記―五十五―石部　明8　三代広重　一〇〇
東京名所之内銀座通煉瓦造鉄道馬車往復図　明15　三代広重　一〇四
三ツ又永代橋遠景　明12　清親　一〇五
山梨県甲府勧業場之図　明7　国輝　一一六
新版車づくし　一二六
横浜新地蒸気車鉄道之真景　明5　三代広重　一三四
東京往来車尽　明3　芳虎　一六九①・一八九
東京九段坂上招魂社図　明4　立祥　一六九②・一八八c
新島原夜桜之図　芳虎　一六九③④
東京蒸気車之図　明4　芳虎　一六九⑤・一九〇b
流行車尽廻双六　明3　三代広重　一六九⑥
浅草並木人力車の賑ひ　明4　一景　一七一・一七四
東海名所改正道中記―六―程ケ谷　明8　三代広重　一七六
東京名勝銀座之通煉瓦石商家之図　明17　三代広重　一八八b
五行の内流行車乃賑ひ　明4　千歌幸　一九三a
東京横浜名所一覧図会　鈴ケ森雪中　明5　三代広重　一九三b

第一章　前史

沖の汽船をバックに，人力車は文明開化の香りをただよわせている
染付開化乗物図皿

図版出所　（本文中明記したものは除く・敬称略）

朝日新聞（昭52・10・8 夕ーダッカ市街目抜き通りの昼）扉
石黒コレクション保存会　口絵2
秋葉紀勝　口絵4b，5a/ 55，118，159，163，164，217，220，221
伊東正晴　口絵5b，6/ 87，175，189a，203，205，206，211，227，229，231b，309
NHKサービスセンター　口絵8
『やきもののデザイン——明治の開化絵模様——』21
『画報近世三百年史』⑫　27
『一外交官の見た明治維新』　32
『東海道』(秋吉善太郎編)　44
『北京名勝』　51b，218ab
『西洋家具文化史』　51c
『植村正久と其時代』　52，53
『福沢諭吉の遺風』　61a，191
『丸善外史』　61b
和泉千里　65，85
『図説国民の歴史』④　84，⑩　300
横山隆　89
『社史日本通運株式会社』　112
『ジョセフ・ヒコ』(人物叢書)　120
『半峯昔ばなし』　132
大津清曠　136，138
『神戸開港三十年史・乾』　170，190a
『世界地理風俗大系』④　218c
中沢千枝子　238
『日本人物史体系』⑦　240
『関八州名士肖像録』　259
『一億人の昭和史』⑫　279
『日本の電車』　280
『都電——六十年の生涯』　293，295，305
上田穣一　296

一　発明者はだれか

発明人ハ沢山アル

明治三十二年二月十日、第十三回帝国議会の衆議院では、関信之介代議士らの提出した「人力車発明人ニ年金給与ノ建議案」の審議が行なわれていた。

建議案の趣旨は、人力車が現代社会にもたらしている貢献はまことに大きいものがある。しかし、その発明者の和泉要助らは窮迫の生活を送っている。専売特許の利益を受けることができなかった彼らに、年金を与えることでその功労を賞することにしたいということであった。

しかし、和泉らが真の発明者であるかどうかについて疑問とするむきもあって、審議は難航していた。

その審議の模様を当日の衆議院議事速記録でみてみることにしよう。

（関信之介君演壇ニ登ル）

○関信之介君（六番）　本建議ハ極メテ単純ナル所ノ問題デゴザイマシテ、此今日人力車ガ社会交通ヲ益シテ居ルト云フコトハ、私ガ此所ニ諄々シク申シマセヌデモ、諸君ノ御承知ノコトデアリマス。然ルニ此発明者ト申シマスノハ、御承知ノ如ク専売特許条例以前ニ係リマスガ故ニ、此特許条例ノ恩典ニ浴スルコトガ出来ナカツタノデアリマス。故ニ本院ニ於キマシテハ、先キニ速記発明人源綱紀〔田鎖綱紀〕ト云フ人ニ向ツテ、年金ヲ給与シタ例モゴザイマスカラ、此例ニ倣ツテ此人力車発明人ニモ、応分ノ年金若クハ一時金ヲ給与アランコトヲ望ミマスルガタメニ、此案ヲ提出致シマシタ。

帝国議会仮議事堂（東都名所図会）

○堀家虎造君（百五十七番）　チョツト提出者ニ御尋ヲ致シタイノデアリマスガ（「分リマシタ」）又ハ「御ヨシナサイ」ト呼ブ者アリ）疑ノアルダケハチョツト御問致シマス。提出者ノ御提出ニナリマシタノハ、和泉要助ト云フモノガ、発明シタト云フコトニ附イテ年金ヲ給与スルト云フ御趣旨デアラウト思ヒマス。

○関信之介君（六番）　和泉要助、高山幸助、鈴木徳次郎、西田虎次郎、此コトニ附イテ詳シイコトヲ申上ゲルナラバ、此処ニ新国史略ガゴザイマスガ、国史略ニモ此コトガ現レテ居リマスカラ、尚ホ詳細ノコトヲ御尋ニナルナラバ、委員会ニ於テ……。

○堀家虎造君（百五十七番）　序ニチョツト御尋シマス。此人力車発明人ニ年金ヲ支給スルコトニ付イテハ、既ニ請願書ガ段々出テ居リマス。其請願書ノ和泉要助ナル者ハ、東京府ノ京橋区ノ者、又同ジ同区内デ酒井善次郎外五名カラ請願書ガ出テ居リマス。其請願書ニ依リマスルト、和泉要助ナル者ハ、決シテ発明者デナイ。其発明者デナイト云フ證拠ガアル。西田虎次郎ト云フ者ガ、其実際ノ発明者デアルト云フ請願書ガ出テ居ル。其外ニモ人力車ノ発明者ハ、兵庫県ニモアリ、愛知県ニモアリ、沢山アルガソレ等ハドウ云フ方法ヲ以テ御取調ニナルカ。発明人ハ沢山アル……。

○関信之介君（六番）　ソレハ御答致シマス。和泉要助ト云フモノガ発明人デ、案ヲ立テマシテ、是ニ高山幸助、鈴木徳次郎ノ補助ヲ得マシテ、其西田虎次郎ト云フ者ガ是ガ製作ヲ致シマシタモノデゴザイマスカラ、四人相俟

一　反響と普及

和泉要助らが、人力車の製造許可を得たのは明治三年の春三月、当初はなかなか客もつかず苦労したようであったが、それから三、四年もたたぬうちに、全国にあっという間に普及し、大繁昌の盛況となった。

たとえば明治七年九月、四国高松の様子はどうであったろう。当時の「東京日々新聞」は「戯場五ケ所アリ……士女競フテ人力車ヲ馳セ、雲集賞遊ス……」と報じ、また十二月には、大分県景況として「人力車モ千挺位ハ諸方ヨリ藪集シ居ルヨシ」と記している。

翌八年度の全国統計は一一万四千台を算し、その増加ぶりは爆発的というよりほかない。このように、全国的な規模で、めざましいばかりの増加をみせた原因は、いったい何であろうか。またそれを支える要因は何なのか。こうした点については、のちに第四～六章の中で述べることにして、ここでは、人力車が全国に普及していく過程を、新聞記事や各地の記録をもとにして明らかにすることにしたい。

街道を走る人力車　馬方の誘いに対して「アレに乗るヨ」と言っているようだ

黒山の人だかり

明治三年春、巷に走り出した人力車は、なんと異様な車だと、人びとの目に映ったことであろう。発明者の一人鈴木徳次郎が書き残した手記にも「見物人の貴賤群集なし」とあり、実際、往来の邪魔になるからとわざわざ戸長（明治初期の町村の長）が調べに出かけて来たほどだった。

こういう騒ぎは、物見高い江戸っ子の間だけのことではなく、各地でもきっと黒山の人だかりであったろう。

物珍らしさのあまり乗ってみることにはしたものの、きまりが悪くなって頬かむりで乗車というしだいになることも、ままあったようである。

しかし、誰かが一度乗ってみると、今度はわれもわれもと競いあい、はては引っぱりだことなった人力車の話も伝わっている。

たとえば、神戸では明治三年六月に移入されたが（一一九ページ）、たいへんに珍らしがられて乗り手も多く、とうとう乗る順番をくじ引きで決めるという大盛況。賃金のほうも三宮から一里半の長田神社まで、二分（二分の一両）という結構なお値段だったので、脚力に自信のある車夫など一日で二十何両も稼ぐ景気ぶりであったそうである。

商売仇

当初この不格好な人力車を見て嘲笑を浴せかけたのは駕籠の連中だった。だがしばらくたってみると、この珍妙な車が恐るべき商売仇であることを、日に日に少なくなっていく稼ぎ高から思い知らされた。あげくには、この野郎とばかりに、新参の人力車にさまざまな妨害を加えるようになった。

だから、その「車夫株」も当然に高く、新橋の本組合員株は三百円近くであったという。上野や両国では、新橋とくらべ、多くの収入は見込めないので、株価もたかだか六、七十円ぐらいであったようだ。ただ、そのころ、しだいに馬車や自動車などが停車場から客を乗せるようになったので、その値もだんだんと低落していった。しかし、ずいぶんとまとまった金を貰って、組合を退いた人もあったそうである。

構内営業は戦後でもまだあちこちに見られたが、昭和十三年の東京駅構内人力車の廃業は、まさに、人力車の凋落を示す象徴的なできごとであった。

大正三年十二月、東京駅で開業した時の構内営業の人力車は五百台を数え、威勢のよい駅頭風景を描いていたが、しだいに時代の波は押し寄せて、廃業時には乗車口に五台、降車口に十台しかないというさびれかたであった。収入も十五台あわせて三百円前後と落ち込み、往年の全盛時代も夢となり、昭和十三年三月三十一日に廃業の運命をたどることになったのである。しかし根強い人力車ファンがあったとみえて、京都、大阪の商人で人力車以外には乗らないという客もまだ五、六人はあったと同紙は伝えている。

人力車營業廣告
私儀從來新橋驛道路御構內にて人力車營業致居候處今般更に同驛御許可を經賃錢を改正し（賃錢表は切符賣場に掲ぐ）一層確實に營業致候間舊倍し御用被仰付度萬一御乘客に對し不相當の賃錢を請求し或は途中にて車の乘換を申立其他不都合の所爲有之節は車夫の姓名を御聞取郵便にて御通知被下度此段併て奉願候也
新橋停車場構內
車夫會所々長
加治屋正左衛門
府下南豊島郡下澁谷五百十五番地

駅構内人力車の広告
（東京日々・明25・11・29）

東京駅で客を誘う車夫
（アサヒグラフ，昭7・9・7）

借人力車夫と「もうろう」車夫

貸車屋や車宿に歯代（借り賃）を払って車を借り、仕事をしている借人力車夫は、営業人力車夫全体の四分の三を占める多数派であった（東京府の例）。そして、次の表からわかるように、明治、大正を通じてほぼその比率は変わってはいない。

二六四ページでも述べるように、この借人力車夫層は社会の最底辺の階層や失業者、農村からの転入者などが多く、流動もはげしかった。そして、都市の吹きだまりともいえる場所に縁の深い存在でもある。その様子は松原岩五郎、横山源之助らの著作や、新聞のルポ記事などによって、うかがい知ることができるのである。

その一連のものともいえるが、一人の老車夫がかれらの生活を語るという形式で書かれたルポ記事がある。街頭で客を拾う「追掛（おっかけ）」車夫の生態を描いた内容になっている。

車宿の障子看板
（吾妻餘波）

東京府下・借人力車夫数の変遷

年	車夫総数	借人力車夫	借車夫数が総数に占める比率
	（人）	（人）	（%）
明治19	61,404	44,348	72.2
22	36,020	21,360	59.3
25	45,505	32,908	72.3
28	45,958	32,931	71.7
31	44,537	31,843	71.5
34	45,803	32,591	71.2
37	32,100	23,096	72.0
40	26,529	19,133	72.1
43	24,946	18,411	73.8
大正2	20,671	15,682	75.9
5	16,957	13,182	77.7
8	19,160	14,910	77.8
11	18,700	14,117	75.5
14	13,322	8,313	62.4
昭和3	9,048	3,327	36.8
6	4,175	1,358	32.5

警視庁統計書

人力車と社会の動き——人力車年表

〔　〕は本文ページ

西暦	人力車交通関連事項	人力車生産事項	社会
文久二 一八六二	◦幕府、公私荷物を車で運ぶことを許可〔三一〕		
慶応元 一八六五	◦東海道・岡崎—草津間に、旅人を乗せて運ぶ小車あり（松兵衛出願文書）〔三〇〕	◦江戸町奉行は松兵衛に対し、江戸市中で人や荷を運ぶため車の五輛の試用を許可。（試用の結果不許可＜警視庁史＞）〔三〇〕	
慶応二 一八六六	◦幕府は江戸市中、五街道に荷物輸送の馬車の使用を許可（10・　）〔三一〕		
慶応三 一八六七	◦アーネスト・サトウ、東海道で乗り合いの坐型人力車を見る〔三二〕		
慶応四 明治元 一八六八	◦静岡で人力車の名称を用いる〔三四〕	◦秋葉大助、横浜から鉄砲・毛布を仕入れ戦場の会津にて売りさばき利を得る〔二四九〕 ◦和泉要助、鈴木徳次郎、賄御用を通じ知己となる〔七〇〕	◦戊辰戦争おこる ◦江戸を東京とする（7・17）
明治二 一八六九	◦政府、諸道の関門廃止を布令（1・20） ◦横浜の川奈幸左衛門ら、横浜—東京間乗合馬車（成駒屋）開業（5・　）	◦和泉要助、鈴木徳次郎、高山幸助ら人力車の試作に着手〔六七〕 ◦ゴーブル、人力車設計図を下岡蓮杖に託し営業化の検討を依頼	◦東京奠都（3・28） ◦版籍奉還（6・17） ◦東京—横浜電信開通（12・25）
明治三 一八七〇	◦和泉要助ら発明者、人力車総行事を命ぜられる（10・27）〔七九〕 ◦大阪府、人力車営業規則を定む（12・10）	◦要助ら試作完成し、東京府に出願（3・22）〔七〇〕 ◦東京府、製造および営業を許可（3・24）〔七〇〕 ◦芝会社、母衣車および三ッ車の人力車製造の許可をうける〔一七四〕	
明治四 一八七一	◦東京府、八月より車税を課し道路修理費に当てる（5・24）〔八三〕 ◦東京府、人力車税一ヵ月銀八匁と定む（8・18）〔八三〕 ◦東京府下、人力車数一〇、八二〇輛（12・3） ◦このころには自家用人力車あり	◦秋葉大助、新看町から銀座四丁目に製造所を移す。三月大阪高麗橋一丁目西詰に秋葉支店を設く（田井久治）〔一六〇〕 ◦三～四年ごろ、秋葉大助、人力車蹴込・弾機付設・漆塗装・舟形車体などを考案〔一六八—一九三〕	◦東京—京都—大阪間に郵便開始を定める（1・24） ◦専売略規則を定む（4・7）（翌五年に中止） ◦新貨条例を定む（5・10） ◦廃藩置県（7・14） ◦ゴーブル、マタイ福音書を和訳
明治五 一八七二	◦東京府、人力車渡世心得規則を制定（4・20）いろは順番号を付すことにし、車背の絵や模様を新造車などについて禁止〔一七九〕 ◦長野県、北国街道・中山道の十二宿に人力車を貸与（5・　）〔一〇九〕	◦専売略規則廃止（3・29）専売申請中の和泉要助ら失望〔八〇〕 ◦和泉ら、人力車会所を設ける（8・　）〔八三〕	◦太陽暦を採用（11・9）12・3を明治6・1・1とする ◦国民皆兵（徴兵の詔書）（11・28）

索　　引　＊書名（雑誌，新聞を含む）

ア

相川（車宿）　243
愛知県達　170
愛知新聞＊　59, 215
相乗人力車排斥論　172
葵自動車会社　164
青山の人力車発明記念碑　92, 95～7
秋葉大助（初代）　52, 56, 102, 158～162
秋葉大助（２代）　163～6, 203, 217, 225
秋葉大助の先祖　166～8
秋葉商店出品解説書＊　158, 177, 200, 201
秋葉大助支店　118, 160, 162
朝日新聞＊　308, 315, 316
アシアライ　247
アーネスト・サトウ　Ernest M. Satow　32, 44
家鴨（あひる）ばね　191
油屋徳右衛門　58
アフリカ　87

イ

飯田利右衛門　136～8
イサベラ・バード　Isabella L. Bird　193
移出　232
意匠登録　225
石山寺縁起絵詞＊　25～6
和泉千里　65, 93
和泉要助　48, 49, 51, 52, 55～7, 61, 62, 65～97, 124
和泉要助聞書＊　66～8, 72
一輪車　27
一新講社　112
一新社　137, 139, 140
伊東製車場　224～5
伊東竹三郎（初代）　86, 183, 203, 309
伊東竹三郎（２代）　204, 205, 225
伊東満喜子　227
移入（各地へ）の始まり　107～124
　青森県　123
　秋田県　123
　石川県　123
　岩手県　124
　宇都宮　116
　奥州道中　116
　大阪　111, 117, 118
　大阪近在　119
　岡山　120
　沖縄県　122
　香川県　121
　鹿児島県　122
　金沢　123
　川越　114
　木崎　114～5
　九州地方　121
　京都　119
　熊谷　114
　甲州道中　116
　高知県　121
　甲府　116
　神戸　101
　小菅県　116
　山陰北陸（東北）地方　122
　三宮　119
　四国地方　121
　静岡　112
　島根県　122
　高崎　114
　中国地方　120
　津山　120
　東海道　111～3
　徳島県　121
　富岡　115
　富山県　123
　豊橋　112
　長崎県　121
　中山道　113～4
　名古屋　112
　奈良　119
　新潟県　123
　日光道中　116
　姫路　120
　兵庫県　119
　弘前　107
　広島　120
　広瀬県　123
　福井県　123
　福岡県　121
　福島県　116
　松山　121
　宮崎県　122
　横浜　111～2
　和歌山　120
井上国太郎　225
色漆　176, 179
岩手県達　106
インドネシア　315

ウ

上田常吉　232
内田勘左衛門　191～3
内張り　211
宇都宮英運社→英運社
乳母車（小児車）　61, 62, 191
裏看板　248
漆塗り（塗装）　59, 161, 177, 181, 215
運賃（賃金）　78, 101, 130

エ

英運社　137, 139, 140
営業人力車取締規則　76, 176, 182
営業人力車取締規則標準　182, 189, 318～323
営業税　78
絵入自由新聞＊　86
絵入り人力車→蒔絵人力車
海老原万吉　260
愛媛県布告　107
エミール・ギメ　Emile Guimet　147
円タク　302

オ

大蔵省に提出の歎願書　77, 80, 85, 124
大阪時事新聞＊　302
大阪市内電車　281
大阪出立東京帰府之日記雑録　42
大阪巡航船事件　280～2
大坂新聞＊　178
大阪日報＊　272
大阪府賍物品ふれ　180
オート・リキショ　314
大三輪長兵衛　90
お抱え（車夫）　236, 237～242
小川松五郎　278～9
荻田弁蔵　260
荻原長一　229
奥宮健之　275～7
追っ掛け車夫　251～4
小野士格資料＊　107, 123～4
小野晴雲　181
音吉　59
阿蘭陀人巡（順）見之図　24

カ

開花新聞＊　123
回顧半百年＊　66, 177
外国貿易概覧＊　186
加印　78, 80
抱木　190
駕籠　33～4, 102, 150
駕籠かき（や）　52, 71, 72, 101～103, 267
駕籠車（光徳寺）　28～9
鹿児島　122, 215
鍛師　195, 196, 211
貸自転車　304
貸自動車　301
貸人力車業者　80, 203, 258～260
鍛冶工　197
梶棒　188, 215～6
金具師　196
金輪　184～8
加納夏雄　36, 42
株車夫　246
花紋賞　61, 85
借人力車夫　251, 264, 293
カルカッタ　176, 220, 314
川越人足　268
川崎大師　69, 278
川島澄之助　126
河路護謨製造合資会社　164
観田僧正手記＊　62
関東大震災　165, 166, 301
看板→提灯
官報　50, 91
寒冷紗　210

キ

生漆　210
菊川町（本所）工場　164, 166, 201
菊池市太郎　110
牛車　157
木下部屋　243
岐阜日々新聞＊　287
ギメ→エミール・ギメ
客車商会　141
客馬車→乗合馬車
客待ち　247
急計社　141
轎子　50～51
京都一大阪間馬車会社　134
京都新聞＊　119
禁車会　145

ク

空気入りタイヤ　185
グードリッチ会社　186
草郷清四郎　61
九人乗人力車　43
クラーク　Clark, E. W.　106
車大工（職人）　155～7, 195, 214
車付き駕籠→駕籠車
くるまのたね＊　30
車宿　80, 242～5
久留米藩難記＊　126
黒川油田　27～8
クロード・ジロ　Claude Gillot　22

ケ

慶応義塾姓名録＊　192
警視庁史＊　31
ケープタウン　220, 231
蹴込み　161, 210
下駄の歯入れ　264
乾坤一布衣→松原岩五郎
研里→中村研里

コ

小磯式人働車　309～311
工芸志料＊　58
庚午府治類纂＊　39
高札場　71～2, 76
甲州街道馬車会社　134

あとがき

「なぜ、今ごろ人力車のことを調べるのか」というおたずねを受けたことも再三である。よほどの物好きと思われたことであろうが、それも無理はない。

交通機関としての人力車は、もうすでにない。今はわずかな需要に応える残影を二、三の土地で見るほかは、博物館などで過去の活躍ぶりを偲ぶだけである。現在、日本人一億一千万人余の中で、人力車を利用した経験のある人びとは、いったいどれくらいあるものだろうか。人力車時代に生を享けた明治生れ、それに少し幅を広げて大正生れの人びとを可能性ありとすれば、約二千四百万人全人口の二割に達するに過ぎない。いっぽう、人力車とはまったく無縁の時代である戦後生れの人口は、もう五二％を越している。つまり「人力車を知らない世代」が大半を占める時代となってきているのである。

今や自動車の時代。多くの人びとがマイカーを乗り回していることを考えれば、個別輸送機関として、かつて人力車が担った役割は、あるいは今日のタクシー以上のものがあったのではないだろうか。そしてまた、明治三年の発明以来、人力車を縁として暮らしをたてて来た人びと――車夫や職人など――は家族をふくめると累計数百万人にも達するのではあるまいか。その人たちが流した汗の社会的な役割を正当に評価したいものである。

だが、それにしては鉄道・電車・バス・船舶・航空機などの大量輸送の交通機関にくらべ、まとまった研究が少ないような気もする。その理由はいろいろとあるだろうが、そのひとつに残された史料の乏しさが挙げられよう。今までの経験を通じてみても、記録のほとんどは取り締まる側のもので、わずかに製造業者のご子孫のうちに若干残されているのを知るぐらいである。実際に客を乗せて走った車夫や車宿が残した記録は皆無といっても過言ではない。

私は、資料の中心を新聞記事に据えた。細かい、何でもなさそうな二、三行の三面記事も、時の流れにおいて眺めたとき、じつに興味深い意味を示してくれることがたびたびであった。それに、他を探索する手がかりをも。また、交通機関としての人力車のみを凝視していた私に、その周辺がいかに広く、さまざまな角度から捉える必要があることを教えてくれたのもこの新聞記事であった。このような記事を後世に残してくれた新聞記者の人びとと散逸しやすい新聞の収集保存に努力された機関に、改めて感謝の念を捧げたい。

十数年前、ＮＨＫ福岡に勤めていたころ、「無法松の一生」の資料を収集していた大映の友人を案内して小倉の町を歩いて以来、人力車と縁ができた。東京に転勤して間もなくＴＶドラマ「開化探偵帳」の資料を担当したあとで、少し本腰が入り始めた。そのころの念願は人力車の歴史年表をつくりたい、資料集をつくりたいということだった。

新聞の閲覧をはじめとして、資料さがしやお話をききに、あちこちお訪ねした。ただ仕事の余暇での作業なのでなかなか進捗せず、時には自分のやっていることが無意味に思えてくることもあった。しかし、ふりかえってみると、少しずつの歩みが胃袋の小さい私を消化不良から防いでくれたものと考えている。

この間、関係者のご子孫をはじめ、いろいろとご教示いただいた方がたの中にも、第一線を退かれたり、代がかわられた方もあるようになった。またお話を承わりたかった方を訪ねても、時おそしということが一再ならずであった。

出版のお話があったのを機会に、ここらでひと区切りつけて、お世話になった方がたへのご報告としたい。そしてそのことを通じて数百万の霊に捧げたいというのが、非才をかえりみずこの書に取り組んだ直接の動機である。

また「人力車をまったく過去の遺物と断じ去ることができるのだろうか。戦後の一時期のように、時代の環境によってはまた息を吹き返すこともあるのではないか。しかしもう二度とそのような時代がめぐり来ることがないように」という私の願いをこめられればとも思った。

私は、もちろん、学者でも専門家でもない。ただ、職業を通じて習い覚えた資料の探索と整理法を武器とし根気を杖として、記録を写し溜めてきた素人にすぎない。それだけに、資料の読解や分析が至らぬことも多かろうと、心中恐れるものがある。私自身、これまで目を通したもののあまりにも貧しいことを熟知しているし、今後、さらに努力して内容を深めたいと願っている。読者のご教示、ご叱正を心からお願い申し上げる次第である。

序文をいただいた青木国夫・今津健治の両先生には、手を染めたころから何かとご指導を賜わった。このたびも青

木先生には出版に至るご配慮を、今津先生ご夫妻には原稿に目を通していただいたうえ、数々のご助言を頂戴した。わけても、筆が進まず挫折しそうになったことも何度かあったがそのつど、激励のお手紙を読み返しては元気を取り戻したものだった。両先生に心からお礼申し述べる。

また東大明治新聞雑誌文庫北根豊氏、都公文書館財部建志氏には格別のご教示ご配慮をいただいた。それに国立国会図書館をはじめ、各県立図書館、博物館には資料入手の便宜をはかっていただいた。あわせて感謝申し上げる。さらに、資料探索から飜訳、古文書の解読、はては文章の推こうまで終始ご援助いただいた職場の友人狩野敏也・崎山直・秋山忠弥・坂能子・倉田喜弘・浜田禎夫・渡部清そのほかの諸氏に厚く謝意を表する次第である。それに、筆の運びが緩慢で予定を大幅に延引したにもかかわらず、終始、寛容にかつ注意深く運んで下さった産業技術センターの肥留間博氏にお礼を申し上げる。

最後に資料のご援助（*印図版のご提供を含む）をいただいた方がた、機関のご芳名を掲げお礼申し上げる次第である（五十音順・敬称略）。

*会津若松市、*赤星哲、*秋葉紀勝、浅井忠、*朝日新聞社、*和泉千里、*伊東正晴、*上田穣一、漆畑弥一、越中哲也、*ＮＨＫサービスセンター、ＮＨＫ資料センター、*大津清曠、*荻原長一、*外交史料館、*川井政治、川崎房五郎、*北九州市立歴史博物館、警視庁、*小久保妙哲、*国立公文書館、*国立国会図書館、*国立史料館、*斎藤襄治、城侑、白倉卯之吉、妹尾守雄、*(故)田井久治、*高松吉太郎、*寺岡貞顕、*東京都公文書館、*東大明治新聞雑誌文庫、富田徹男、*中沢千枝子、*南木曽町教育委員会、*名古屋鉄道、*野口栄一、野沢稔、*野々口慶一、*長谷川栄、*長谷川久江、畠中弘、原島陽一、*弘前市図書館、藤田寛治、藤山公木地、ヤン・デ・フリース、*ポール・ブルム、*堀田謹吾、本間弼、丸山信、万年一、*宮田烝治、安川巌、*山口豊専、*横山隆、*吉沢貞一

昭和五四年四月

齊藤　俊彦

著者略歴

齊藤　俊彦（さいとう・としひこ）

昭和四年熊本県に生まれる。
熊本大学法文学部卒業後、ＮＨＫに入社。資料センター主査。
退職後、立正大学大学院、東京交通短期大学非常勤講師を務める。
また、『藤沢市教育史』編纂に参加、幼児教育部門を担当。
近代道路交通史研究、文学博士。
日本地理学会、交通史学会、富士学会、自動車史研究会会員。
『生活の整理とくふう』（共著 国土社）
『人力車』（クオリ、昭和五十四年度交通図書賞受賞）
『轍の文化史』（ダイヤモンド社、平成五年度自動車工業史・中尾奨学金受賞、平成六年度国際交通安全学会賞受賞）
『くるまたちの社会史』（中公新書）
『「交通」が結ぶ文明と文化』（四章執筆、技報堂出版(株)）

人力車の研究

二〇一四年六月二十二日　初版発行

著者　齊藤俊彦
発行者　小林謙一
発行所　三樹書房
〒101-0051 東京都千代田区神田神保町一-三〇
電話　〇三（三二九五）五三九八
FAX　〇三（三二九一）四四一八

印刷・製本　シナノパブリッシングプレス

©Toshihiko Saito／MIKI PRESS　三樹書房 2014.Printed in Japan
本書の全部または一部あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版権管理部に許諾を求めて下さい。落丁・乱丁本は、お取り替え致します。