

武田尚子著

『荷車と立ちん坊 近代都市東京の
物流と労働』

林 和 樹

はじめに

明治になって都市の物流を支えたのは、荷車とそれを曳いた車夫たち、そして荷車を後押しする立ちん坊であった。「立ちん坊」とは市場周辺やそこへ至る道で荷車を待ち構え、車輛の後押しを仕事として日銭を得た人たちのことである。車夫は多くの荷を車輛へ積み込み、市場や駅とのあいだを往復し、坂道のような力の要るところでは立ちん坊に小金を渡して助けを得た。明治一〇年前後から大正末期までは荷車の全盛期で、立ちん坊は低廉な手間賃で依頼できる補助労働力として都市の物流に不可欠な存在であった。

著者の武田氏はこれまでも、世界各地の近代庶民社会を描いてきた社会学者である。本書は明治期に多く見られたであろう物流にまつわる日常の風景を対象に、輸送体系の編成と車輛の改良を踏まえ、荷車とそれを曳いた、あるいは押した人たちの生き様に

迫ろうとしている。

本書の構成と概要

まず、本書の構成と概要を整理しておこう。本書の章立ては次の通りである。

- 序章 荷車曳きのかけ声
- 第一章 近代への胎動
- 第二章 「くるま」規則の近代化 —— 制度改革 ——
- 第三章 明治の「くるま」メカ —— 技術改革 ——
- 第四章 都心商業地と小運送
- 第五章 路傍の「立ちん坊」
- 第六章 軍隊と荷車
- 第七章 東京近郊の荷車と立ちん坊
- 終章 近代都市と物流 —— 経済圏の拡大と動力 ——

以上の章立てに従って概略を紹介する。

序章はエミール・ギメ、エドワード・モース、イザベラ・バードら、明治のはじめに来日した外国人たちの記録をもとに、荷車夫の力強い働きぶりを探っていく。荷車と人力車の車夫のあいだには、ギメが「荷馬車用の馬と、競馬用の馬との間にある相違」(三三頁)と比喻する体格の違いがあった。また荷車車夫がかけ声を発した一方で、人力車夫はほとんどかけ声を出さなかった。著者はこれらの違いを整理したうえで、単独で早く曳く人力車夫と複数人で重い荷を曳く荷車車夫のあいだには仲間との関係や日

常の心の持ちようには違いがあったのではないかと指摘する。さらに、バードの手紙をもとに、「荷車で信じたいほどの大量の物資を運んでいること自体が驚異的だった」（六頁）と指摘し、彼女が車夫から労働の尊厳を感じ取ったことを明らかにする。

第一章は、荷車の変革期に至る前提として、近世社会における荷車の位置づけを考察する。まず著者は、那須皓が柳田国男主催の郷土会で行った報告「代々木村の今昔」から「荷車」から「経済革命」が起こったという指摘（二〇頁）を取り上げ、那須の論をもとに明治一〇年前後が荷車の変革期であったとする。そして、近世における陸上運輸の管理を「街道・往還」、「都市」、「耕作地」の三つに分け、「街道・往還」と「都市」について分析を加える。「街道・往還」は徒歩が原則で車輛利用は普及しなかったが、幕末になると物流量が増大したために人馬が不足し、宿場のなかには車輛の使用を認可される場所も出てきた。また、「都市」は江戸、大坂、京都、駿府、名古屋などの主要都市に限って使用を許可され、河岸から蔵への搬入に荷車が使われたという。

さらに江戸の町触を検討し、荷車が起こした問題とそれに対する幕府の通行管理策を明らかにする。江戸では積み荷が増加し、また車夫がその重さを誇ったために、荷車の事故が頻繁に起こった。また荷車を先導する宰領の数を減らそうと何台もの車輛が連なって通行したため、交通の妨げとなっていた。著者はこうした状況を踏まえ、商取引の活発化を背景に江戸中期から積載量が増加しており、「改良を望む社会的状況は近世からあり、諸般の機が熟して、明治一〇年前後の変革が実現したといえよう」（三二一

頁）と結論付ける。

第二章は、明治期における長距離運輸体系の編成と、それともなう単距離輸送の変化を主に制度面から分析する。長距離輸送の編成は、「旧制度の廃止」（明治五〜八年）、「長距離輸送の制度改革」（明治八〜一一年）、「長距離輸送の技術改革」（明治一〇年代）、「近代輸送体系の本格始動」（明治二〇年代）という四つの時期に分けられる。明治二〇年代に鉄道輸送網が形成された後は単距離輸送の需要が増加したため、全国の荷車の数が明治二二〜四三年のあいだに二・二倍になった。

こうした長距離・単距離輸送市場の拡大により、車輛の所有者にかけられた車税は政府の財源の一つとして期待できるようになった。従来型の荷車には「大八」、「大七」、「大六」など、荷台の面積に応じた種類があり、新しく登場した「西洋型荷車」は大、中、小に分けられ、荷台の大きさに応じて徴税額が決められた。

「西洋型荷車」とは心棒を太くして積載量を増加した荷車である。明治八年から一〇年代前半にかけて、単距離輸送の世界では運搬具の多様化とそれに対応する法整備が進んだのであった。荷車の普及は道路の混雑を引き起こして道路管理の必要性を生じさせたため、明治二〇年代前半までに荷車の交通規則の基本的枠組みが制定された。

第三章は、車輛の構造および製造を取り上げる。明治一〇年代までに荷車の車輪と心棒に鉄が用いられるようになり、同じ時期に車輛の改造も試みられた。著者は桜井平四郎という人物の発明を取り上げ、巨大な車輪に荷を取り付けた荷車やブレーキのような支え棒をもつ荷車といった発明を紹介する。

荷車は、荷台や車輪に多くの工夫を凝らして使用された。モースは植木を運ぶ車や塵芥車、車輪に釘を打ち込んだ車などを注意深く観察し、スケッチを残している。さらに明治二〇年代から三〇年代にかけて、雑貨や商品を安全に運ぶために荷台に箱をとりつけるといったような、運搬の利便性向上のために改造を施した荷車が登場した。ここでは「耶蘇の菓子屋」として知られた森永の創業者・森永太郎の箱車を紹介している。

第四章と第五章は荷車運送に関わる人々を対象とする。第四章は荷車運送を中心に、明治二〇年代から三〇年代の運送業界の実相を社会史の視点から分析する。市区改正審査会における議論によれば、明治一〇年代から三〇年代にかけて、流通経路の整備に対応して運送業界の規模が拡大し、荷車運送の需要が増えた。

この時期、荷車に関わる人々には明確な階層が存在した。ここでは荷車運送業者の組合に関する史料を用い、運送を請け負う業者と雇われる車夫は異なる社会層であるという認識が業者の側にあったこと、また業者が車夫を蔑視していたこと、の二点を明らかにする。荷車運送には、複数の荷車を所有して運送を請け負う業者層、自分の荷車で運搬する自営層、業者に雇われる車夫層の三つの社会層が存在し、運送業界では粗暴な振舞いの多い車夫層の質が問題視されていた。

第五章はその車夫層のさらに下に位置する立ちん坊を取り上げ、彼らの生活に切り込む。横山源之助『日本之下層社会』によれば、立ちん坊は荷役労働者のなかでも最末端に位置し、路上や貧民窟の木賃宿で起居した。横山は労働意欲に欠けるとして立ちん坊を厳しく評する一方、彼らの言い分や立ちん坊になる前の経歴を取

材していた。文献に残りにくい立ちん坊に関心をもつ横山の社会的センスを著者は高く評価する。

また、新聞記事と東京市社会局の調査によれば、立ちん坊は市場や坂の下に屯して荷車を待ち、重い荷や雨天などに苦しむ荷車を後ろから押して仕事とした。彼らのなかには車夫が油断すると荷車を持ち逃げする者もいたが、一方で、拾った遺失物を届け出る正直者もいた。立ちん坊の生活は不安定であったが、なかには内職をする妻と協力して家庭をもつ者もいたという。著者は、立ちん坊を目にする人の葛藤を文学作品に表した例として吉田絃二郎の詩「立ちん坊とわたし」を紹介する。

第六章は陸軍における荷車の利用を取り上げる。荷車は「徒歩車」と呼ばれ、輻重旗をつけて荷を運んだ。ただし、道路・橋梁が車輛輸送の可能なほど整備されているとは限らないため、駄馬の背を使う輻重のほうが安全で確実であった。陸軍は明治二〇年代前半に荷馬車の導入実験を行い、実際に荷馬車を日清戦争に投入した。「日清戦争は荷車から馬力による荷馬車運送へ切り換えられていく転換点であったといえよう」（一三九頁）と著者は位置づける。

日清戦争開戦前の東京府内では徴発可能な車輛数、職工数、人夫数などが調査された。著者は調査資料をもとに車工、荷車、人力車夫、荷車車夫の府内の分布を分析し、荷車運送が活発だったのは東京のなかでも神田区や日本橋区など、商業が盛んな地域であったと解明する。戦争が始まると多数の軍役人夫が必要とされ、請負人を通して職工や人力車夫が集められた。終戦後は新調された軍需品の余剰が問題となり、陸軍の荷車が一般に払い下げられ

た。

第七章は荷車を介した都市と近郊のあいだの物流を論じ、市外と郊外の境である渋谷道玄坂や宮益坂に佇む立ちん坊へ目を向ける。明治期、東京西郊の農民は真夜中に荷車を押し、野菜を渋谷道玄坂などの市場へ運び、昼は下肥の入った肥料桶を積んで農村に帰った。先述の那須は、荷車利用が野菜の生産と肥料の投入を促進し、「経済革命」を起こしたと主張したのであった。

著者はさらに井伏鱒二の著述から、大正期、立ちん坊が道玄坂や青梅街道など東京西郊にも立ったが、気軽に頼まずにできるだけ家族の助けで頑張る農民もいたことを明らかにする。関東大震災以降、輸送の主力は人力・輪金の車輪の荷車から馬力・ゴム車輪の荷馬車へと移っていった。

終章は大型化した荷車の媒介によって野菜と下肥の市場交換が効率化され、近郊村落が都市部の市場経済へと組み込まれた点を指摘する。そして著者は労働力の確保という観点から、馬力に必要な費用を考慮すれば維持管理の手間がかからない人的労働力にはそれなりの利点があったと分析する。しかし、荷役の苦労は想像を絶するもので車夫の身体への負担は大きく、そのような重労働を同じ人間に強いても良いのかという道徳上の問題も存在した。荷役労働は効率性や利便性では割り切れない、車夫たちの苦汗労働で成り立っていたのであった。

本書の特徴と意義

以上が本書の概要である。つぎに本書の特徴と評価すべき点をいくつか述べたい。第一に、本書は一見してとても「にぎやか」

な本である。荷車曳きのかげ声が溢れているのである。著者は来日外国人の記録から「ソコダカ、ホイ」、「ホイダ、ホイ！ ホイ、サカ、ホイ！」や、「ハーフィダ、ハーフィダ、ワーハー、ハーフィダ」（いずれも一頁）といった車夫の力強い声を抽出する。そして、車夫が声をかけあつて重労働に励む様子を、「身体を律動的に動かし、声と身体を一致させた瞬間に頂点の力を発揮する」（二頁）、「声と筋肉と気合いの心身一体が、仲間のもとと渾然一体になる」（同上）と言い表す。

日本では明治一〇年代末から鉄道の時代が訪れ、「長距離鉄道輸送と補助的的道路輸送」という輸送体系が形成された^①。では、「長距離鉄道輸送」の進展で需要が増加した「補助的的道路輸送」を支えたのは誰であったのか。明治期の都市内陸上輸送において圧倒的多数を占めた荷車は人力で動いていたにもかかわらず、「人」が前面に出てくることは少なかったように思われる。極論すればこれまでの輸送に関する研究は車輛が自動で走っていたかのように論じられてきたのである。少なくとも重荷を曳く気配や息遣いが主題として論じられることはなかった。

ギメたちは荷車を目にし、「欧米では車を曳くのは牛馬の役目だったから、日本で人がこなしていることに衝撃を受けた」と著者は述べる（五頁）。ギメやモース、バードたちは、衝撃と珍しさゆえに、車夫のかけ声から体格、車輛の工夫に至るまで、荷車を細かく観察した。本書は彼らの驚きを起点に、かけ声のようなありふれた光景がかえって文献に残りにくいという史料上の制約を克服する。そして、車夫と立ちん坊に向き合おうという姿勢を貫き、彼らの働きの様に耳を澄ませ、その汗を描き出す。評者は、

車輛を動かす人たちの労苦に十分な注意を払ってこなかった交通・運輸の歴史的研究に対する強い問題提起として本書を受け止めた。

第二に、「立ちん坊」と呼ばれた人々を研究対象に取り込んだ点が本書の特色である。著者自身が「あとがき」で述べるように、本書は立ちん坊への関心から生まれている（二〇九頁）。そのため、荷車に関わった人たちのなかでも立ちん坊へ眼差しを注ぎ、多くの頁を割いている。

立ちん坊は都市の物流を最底辺から支えてきたにもかかわらず、歴史学の対象として正面から取り上げられてこなかった。それは、著者が「立ちん坊の粒々辛苦のうめき声は、過去の書き物のどこにも記されていない」（一八二頁）と指摘するように、同時代を生きた人たちのあいだで立ちん坊が社会的に無視されてきたことも関係する。著者は東京市社会局の調査から新聞記事、井伏の著作までを博搜して立ちん坊に関する記述を収集し、「立ちん坊」と呼ばれた人々を仕事と生活の両面から浮かび上げらせている。重要なのは、「氏素性不明の都市下層と「立ちん坊」はほとんど同義語のように用いられている」（一一八頁、「日雇いともいえないような不定期な仕事でその日暮らしを続ける状況が「立ちん坊」の語で表現されている」（一二二頁）という鋭い観察である。ここからは、立ちん坊が運送業界の下層どころか、社会の最下層というイメージで捉えられていたことがわかる。明治期の都市下層民と差別を考える上で注目すべき指摘であり、本書は物流と労働という範疇に留まらない、「荷車」をキーワードに明治期の都市社会に切り込む研究と評せる。

本書の疑問点

最後にいくつか気になる点を指摘しておきたい。第一に、本書は副題に「近代」と掲げているものの、その叙述は明治期でほぼ完結している。これは大正末期以降に荷馬車の台頭で荷車の利用が衰退したためなのであろう。しかし、そうだとすれば荷馬車に仕事を奪われた車夫と立ちん坊はその後どうなったのであろうか。おそらく余剰人員は運送業界内の他職種や、都市雑業層に属する別の職へ転向したものと思われるが、本書ではその点への言及がなかった。社会的に立場の弱い状況で、彼らがその後どのように生活を送ったのかまで検討の対象に入れてもよかつたであろう。本書が車夫や立ちん坊の労働と生活に寄り添っているからこそ、もう一步踏み込む余地があつたように思われる。

第二に、車夫と立ちん坊は流動性の高い職業ではなかつたのか、という疑問である。人力車の話になるが、齊藤俊彦氏によれば、自らの車をもたない借人力車夫層は不景気の際に一時しのぎで就く者が多く、車夫という職には失業者を吸収する「社会の安全弁」の機能があつたという。齊藤氏が取り上げた事例では、職人は仕事が減ると車夫になり、増えるるとまた元の仕事に戻つていった^②。荷車で借人力車夫層に対応するのは請負業者に雇われる「車夫層」である。このように考えると、荷車車夫もまた失職したときにとりあえず就職できる「社会の安全弁」であつたと見当がつく。

では、立ちん坊の場合はどうであつたのか。先述のように立ちん坊たちは社会的に無視されやすい存在であつたため、彼らの経

歴を詳らかにすることは困難を伴う。ただし、その前歴が多様であったことは、著者が紹介する横山源之助の「かつて立派に店を供えたりし商人、あるいは良き腕持てる職人などあり」（一〇六頁）という証言から窺い知れる。また、このとき横山の書き記した「己ア、常雇のような馬鹿な事はしねい」（同上）という立ちん坊の言い分は、彼らが彼らなりの価値観をもって立ちん坊を続けていたことを感じさせる。

しかしそれだけでは、彼らが立ちん坊のまま一生を終えたのか、という疑問には答えられない。著者の詳述した立ちん坊への差別を考慮すると、「立ちん坊」と呼ばれた人たちがそこからの脱出を渴望した可能性も十分に想定できる。実証には史料面の制約が大きいものの、この点を踏まえて検討できれば、立ちん坊という生き方や、彼らが立ちん坊となった事情への理解もより深まるのではないか。

第三に、本書が自明のこととして東京の事例を取り上げている点が挙げられる。第一章と第二章で触れられるように、東京は江戸のころより例外的に荷車の公道における使用が許可された都市のひとつであり、鉄道の敷設も早い。これらの点で東京は荷車研究の舞台として適しているといえよう。

しかし、東京は荷車と立ちん坊の歴史において典型なのか、それとも特殊なのか。例えば、第二の点とも関連するが、大阪の貧民窟である長町を研究した原田敬一氏は、『大阪日報』の記事から、明治一〇年代後半の長町の傘職人が景気変動の影響を受けやすく、手間賃が減ると人力車夫などのより下層の単純労働へと転化し、景気回復とともに復職した点を明らかにしている。恐らく

こうした状況は大都市に共通したのであろう。本書が描く荷車の歴史を局地的なものに終わらせず、その全体像に迫るためには、諸都市と比較して東京の位置づけを明確にする作業は不可欠なはずである。

おわりに

以上、いくつかの私見を述べさせていただいたが、本書がこれまで物流の観点から研究の進められてきた荷車について、社会的な問題関心から取り組んだ労作であることに変わりはない。とくに荷車運送から切り離せない労苦と対峙しようとする姿勢からは学ぶところが多々あり、評者も大きく考えさせられた。少しでも多くの方が本書で「立ちん坊」と出会うことを願う次第である。

① 山本弘文『羅新期の街道と輸送 増補版』（一九八三、法政大学出版局）、二九九頁。

② 齊藤俊彦『人力車の研究』（二〇一四、三樹書房）、二六一～二七一頁。なお、同書は同著『人力車』（クオリア、一九七九）の復刻版である。

③ 『職工の賃銭』『大阪日報』明治一九年二月四日。

④ 原田敬一『日本近代都市史研究』（一九九七、思文閣出版）初出一九八六、一五三頁。

（四六判 二二〇頁 吉川弘文館、二〇一七年九月

税別二四〇〇円）

（京都大学大学院文学研究科博士後期課程）