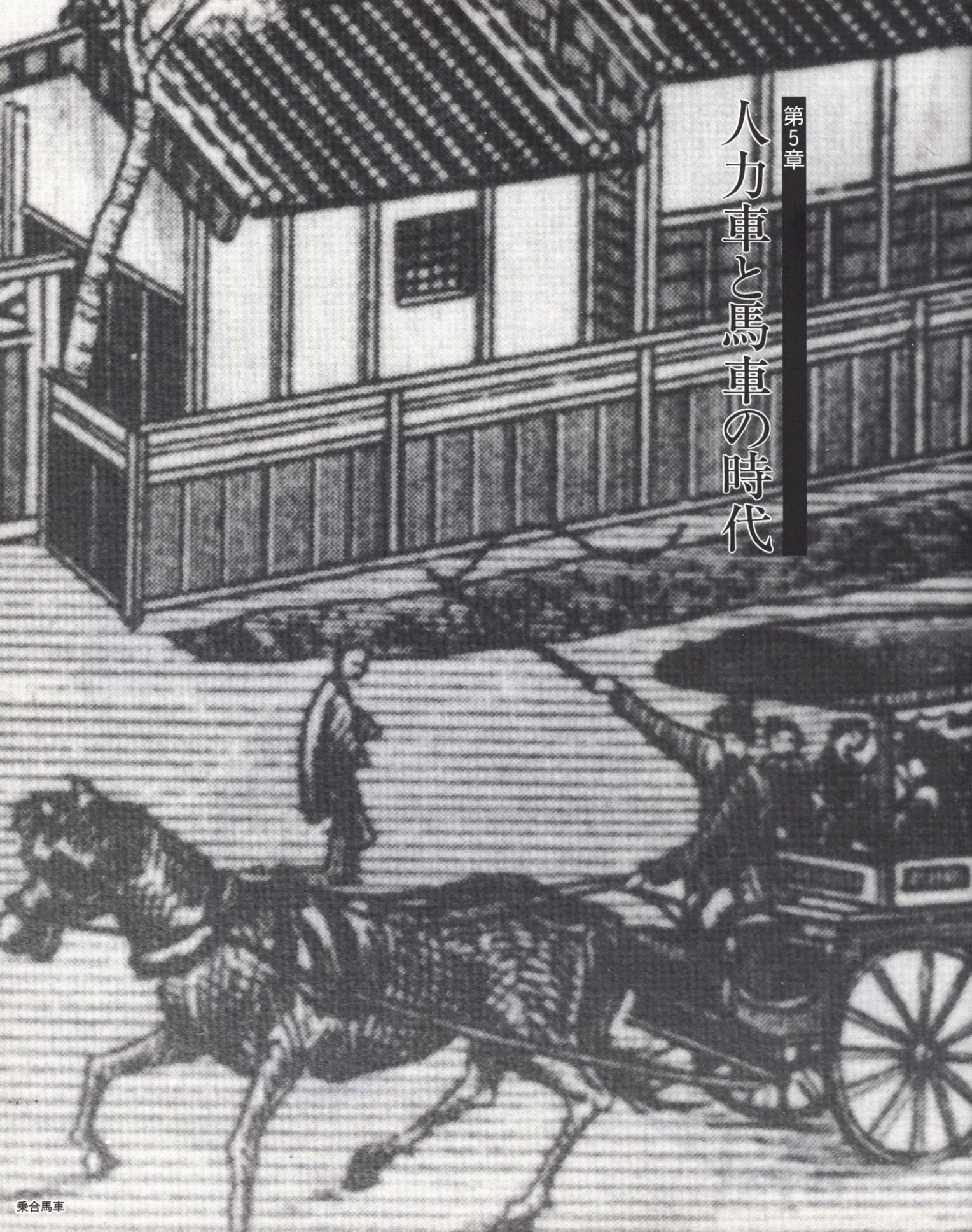


第5章

# 人力車と馬車の時代



# 1 人力車

## 「クルマ」と呼ばれた人力車

人力車というのは、文字通り「人の力で動く車」である。昔からの駕籠は、本体部分の上に長い横棒を取りつけ、前後で人がかっただ。その横棒をなくして、本体部分の下に大きな二輪を取りつけ、人が引っ張って走るのが人力車である。

動力は人力だが、ひたすら歩くのに比べると、人力車も広い意味で車といえる。日本の道路交通においては、革命的ともいえる乗り物だった。

それまでの地方でも、大きな街道は別として、道の多くは「人ひとりが通れる」程度のものであった。昔から人が通って自然に踏み固められたところが道になった。橋も人ひとりが通ればよかった。そういう道では人力車は走れない。したがって人力車の登場は、続いて出現する馬車とあいまって、道路や橋の整備・改良をうながす大きな力ともなった

のである。

東京に初めて

人力車が出現し、営業を始めたのが一八七〇年（明治三）だった。

次の年の暮れには、早くも浜松にお目見えした。そして急速に普及しはじめ、一八七二年（明治五）には浜松県で一八六台になった。北遠の入り口の二俣でも、一九七五年（明治八）に人力車の営業が始まっている。



明治後期から大正期の人力車

当時は、馬のほうが人手より少なく、大事だった。まだ産業は発達せず人手はいくらでも余っていた。そのせいもあって、人力車は個人営業できるし、体力に自信のある男子にはとくに魅力的な新しい職業だった。

こうして人力車は短時日の間に全国各地で爆発的に増え、二俣にもデビューした一八七五年には、全国で早くも一十万台になっていた。南遠の小笠町でも、一九七二〜七三年頃には登場し、たとえば医師が往診などに使い始めている。

人々はこの新しい乗り物を、「クルマ」あるいは「ジンリキ」と呼んだ。近距離、長距離を問わず走った。しかも江戸時代の早駕籠より速く、一日に八〇\*、一〇〇\*を行く「クルマ」もいた。遠州から東京へ行くにも、歩くのに比べて半分の日時ですんだ。

日本にやってくる外国人たちも、よく「クルマ」を利用した。明治一〇年代に東海道では、旅館で「クルマ」のチケットを旅行者に渡す場合、その値段が一里あたり五銭〜七銭で、これは道が平坦であるか坂があるかによって違っていた（マレー『日本案内』）。

一八八九年（明治二二）に東海道線が開通すると、停車場の前で客を待つ人力車が増えた。明治の終わりから大正の初め頃、たとえば驚津駅前にも人力車が二台いた。今日でいうタクシートの役割を果たしていたが、

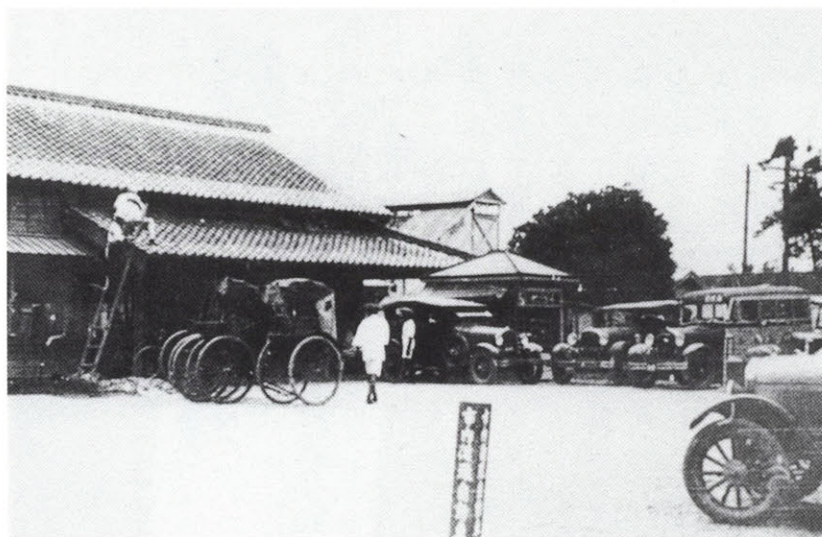
「ジンリキはいつも急いでいて、頼んでおかないとなかなか乗れなかった」

と古老は伝えている。

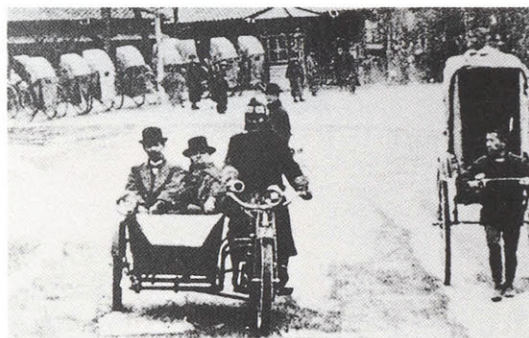
### 道路交通の革命児

後でみるように、やがて乗合馬車も新しい交通手段として各地に出現する。そして人力車との間で、激しい客の奪い合いが展開されるようになる。

人力車も乗合馬車も、それまでの「歩く」から「車」へ、道路交通の革命といえる乗り物だった。ひたすら歩いた時代からみれば、これも文明開化の象徴のように人々の目には映った。



駅前の人力車



サイドカーと人力車

その文明開化の波から取り残されまいとして、各地で有志が私財を投げうって道路や橋を改良、あるいは新しくつくった。国の交通政策に先立って、住民による交通施設の改良が盛んに行われたのである。その具体的な事例については、第7章でまとめて述べることにする。

初めは鉄輪の車輪だったので、悪路をガラガラと大きな音をたてて走った。ゴム輪の車輪になったのは大正の初め頃からで、乗り心地は非常によくなった。

しかし乗合馬車との競合では、人力車はしだいに客を取られていった。それでも人力車の需要と人気は根強く、容易にすたれることはなかった。

乗合馬車につづいて、さらに強力なライバルとして、軽便鉄道や鉄道が発達してくる。その頃には人力車の普及もピークを過ぎていた。それでも長距離はともかく都市部や鉄道のない地域などでは、依然として人々の足として生きつづけた。

その人力車も、ついにとどめを刺されるときが来る。それは大正の終わり頃（一九二〇年代中頃）からのバス、タクシートの発達だった。機械を動力とする乗り物に対して人の力だけに頼る人力車は、交通の手段としては時代遅れの存在になっていった。

「自動車におされて人力車の客なし」  
「本年度の廃業三〇余件」

といった記事が昭和の初め頃にはよく見られるようになった。これは遠州に限らず全国的

な傾向だったことは、次の数字（全国の人力車台数）がよく示している。

一九一二年（大正一） 一二七、〇〇〇台  
一九二九年（昭和四） 六五、〇〇〇台  
それでも昭和の初期までは、人力車は人々の足としてまだ利用される交通手段だったのである。

一九一一年（明治四四）に市制が施行されて以降の浜松市の人力車（一人乗り）数の推移は次のとおりであった。

|             |     |
|-------------|-----|
| 一九一一年（明治四四） | 九七  |
| 一九一四年（大正三）  | 九七  |
| 一九二一年（大正一〇） | 一八七 |
| 一九二二年（大正一一） | 一八九 |
| 一九二三年（大正一二） | 一九三 |
| 一九二四年（大正一三） | 一九〇 |
| 一九二五年（大正一四） | 一七六 |
| 一九二六年（昭和一）  | 一六六 |
| 一九二七年（昭和二）  | 一四五 |
| 一九二九年（昭和四）  | 八七  |
| 一九三一年（昭和六）  | 五八  |

（静岡県統計書）

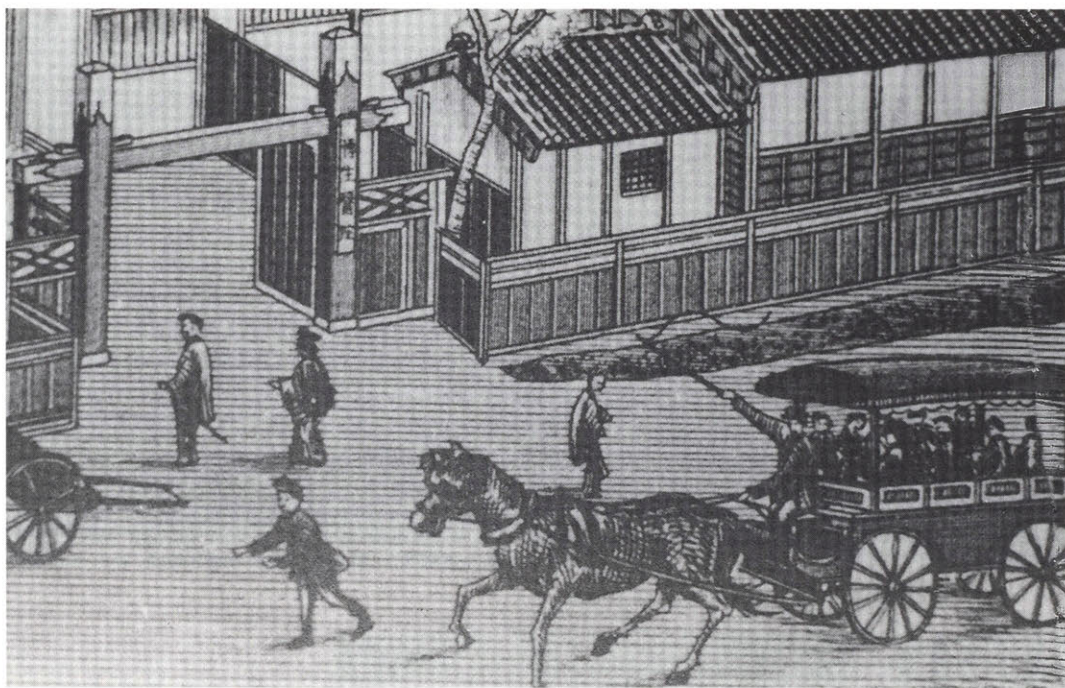
ピークから減少へと転じ、急速に衰退していくさまは、まさにバス・タクシートの発達に逆比例していた。

## 2 乗合馬車の登場

### 馬車輸送の始まり

明治になってからも、江戸時代以来の宿駅・助郷制度は、すぐには変わらなかった。政治体制の変革に伴って公務のための街道筋の往来が増え、また戊辰戦争ぼしんが起ると軍事上の必要から、人の往来、兵器・食料など諸物資の輸送は、それまで以上に増えた。政府はそうした街道筋の交通・運輸を、江戸時代の宿駅・助郷制度をほとんどそのまま引き継ぐ形で強行した。

しかし、宿駅での休泊のシステムや人馬の継ぎ立て、それにかまむ助郷の制度は、すでに制度疲労を起こし内部から崩壊しはじめていた。政府は度重なる措置をこうじたが、問題は解決せず、一八七一年（明治四）〜一八七二年にはついに助郷制度を廃止した。そして東海道をはじめ街道の宿駅に、陸運会社を強制的に設置させて、それまで政府と宿役人の管理下にあった人馬の継ぎ立てを独占的に



明治時代の乗合馬車を描いた銅版画

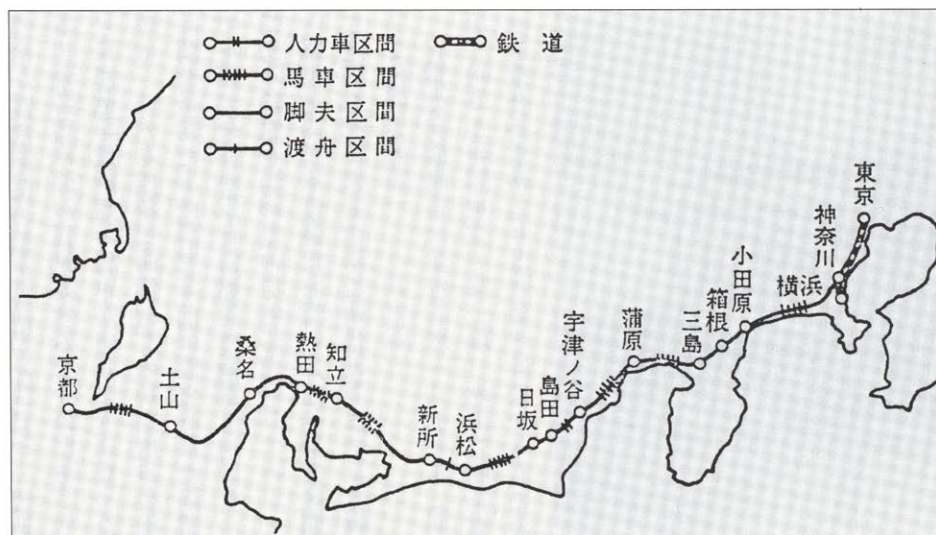


日坂 取次所  
 横須賀 分社  
 森町 分社  
 奥領家 分社  
 堀ノ内 分社  
 見付 分社・継立所  
 中泉 分社  
 中野町 分社  
 富田 継立所  
 東平松 継立所  
 横山 取次所  
 佐久間 取次所  
 中部 取次所  
 浦川 取次所  
 袋井 分社  
 浜松 支社・分社  
 新居 分社  
 新所 継立所  
 太田 継立所  
 入出 継立所  
 三ヶ日 継立所  
 笠井 継立所  
 宮口 分社

なお、これら支社、分社、継立所、取次所などの社員数は、日坂、横須賀、三ヶ日それぞれ二人、あとはすべて一人であった。

**乗り物のニューフェイス、悪路を走る**

人が乗る馬車のほうは、人力車とほとんど同時に明治の初めに登場し、陸上交通のニューフェイスとして活躍しはじめていた。

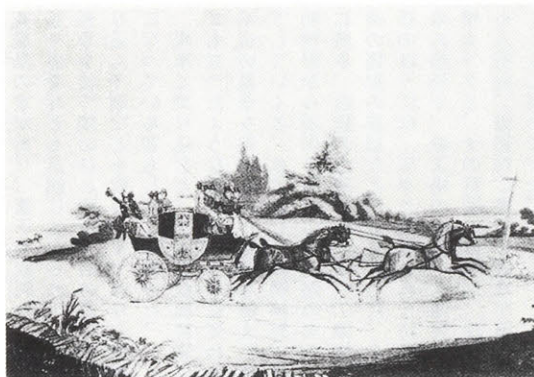


明治10年12月 東海道郵便貨物輸送路線 (『維新期の街道と輸送』)



内国通運の社章は、日の丸に「通」の字を白抜きし、運送 (Express) の「E」を配したもので、近代郵便制度の創設者・前島密の創案という。

内国通運・郵便蒸気船のマーク



ステージコーチ

**■ヨーロッパにおける馬車の発達**  
 ヨーロッパでは一六世紀の中頃に、客と貨物を混載する馬車 (ステイジ・ワゴン) が登場した。一七世紀には定期駅馬車 (ステイジ・コウチ) が走りはじめ、一八世紀に入ると馬車を中心とする道路輸送は黄金時代を迎える。馬車鉄道も一八世紀に出現し、一九世紀前半には鉄道が走るようになる (日本に初めて鉄道が完成した一八七二年には、先進諸国の鉄道総延長は約二〇万<sup>キ</sup>、すなわち地球五周分に達していた)。

幕末の開国当時、すでにヨーロッパではおよそ三〇〇年も前から馬車時代が続いていたから、在日外国公館は自家用馬車を当然のこととして使っていた。

一八六八年（明治一）に東京開市に伴って築地にも外国人居留地ができ、横浜の外国人居留地と結ぶ外国人経営の乗合馬車が、東京〜横浜間を走りはじめた。翌年には日本人経営による初めての乗合馬車が、東京〜横浜間を走りだした。いずれも主に外国人たちに利用された。

その後、一八七二年（明治五）頃から東京を中心に各地に、駅馬車（定期便。一般貨客

のほか官営郵便の輸送も請け負った）・辻馬車・乗合馬車がお目見えするようになる。

東海道を長距離の馬車が走るようになったのは、一八七四年（明治七）の神奈川〜小田原間が最初だった。二年前に設立された前述の陸運元会社が、官営郵便の輸送を請け負って馬車輸送を始めたのである。

東海道の馬車輸送はしだいに西へ営業区間を延ばし、一八七六年（明治九）までに京都まで延長された。

官営の郵便馬車に並行して一八七八年（明治一一）から、東京〜宮（現、熱田）間を東海道乗合馬車が走りはじめ、浜松からもこの

#### ■乗合馬車の思い出

幼い頃、浜松舞阪間を往き来していた乗合馬車のこと、実に印象深く私の胸に刻まれている。夏休みになると、朝早く堀留の立場まで出かけていき、舞阪に向かっている馬車に乗り、母の生家へ行くのが習慣となっていた。

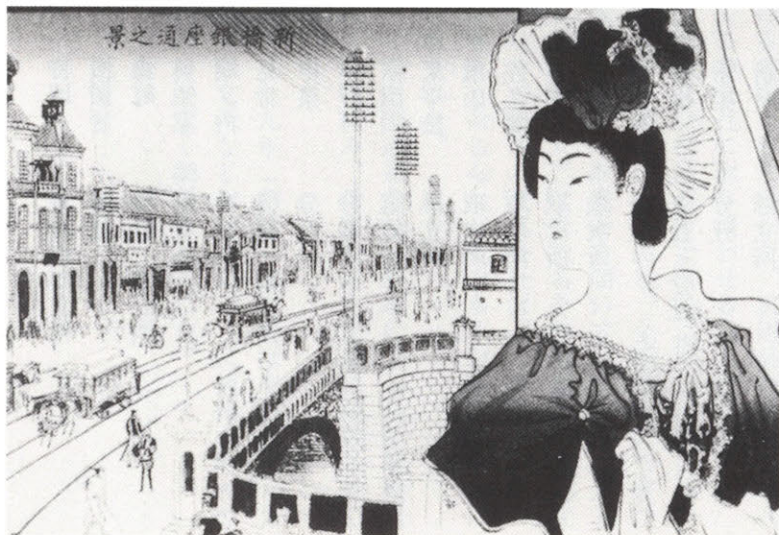
馬車の終点となっている堀留の立場は、東海道線の踏切北側付近にあった。雑然とした道路に沿って、饅頭や甘酒を売る茶屋風の家があり、菓子や飲料水、お惣菜や煮着なども店頭に並べられていた。馬車を待つ間のひと時を、店の奥に上がり込んで酒などを飲み、すっきりご機嫌になっっている客もしばしばあった。

馬車に乗り込むと、まるで凱旋將軍にでもなったような気分、次々に変わる沿道の風景を楽しんだ。踏切を越えて南下していくと、並木越しに西明神野、東明神野から浅田方面が広い田面の向こうに続き、白壁の土蔵や松の木や、織物工場の鋸形の屋根などが望見された。また西のほうには、広々と整地された紡績工場の敷地や、鉄工場の建物、大煙突、水槽タンクと、その背面には鴨江、伊場から入野村、雄踏村に連なる台地が尾を引くように流れていた。

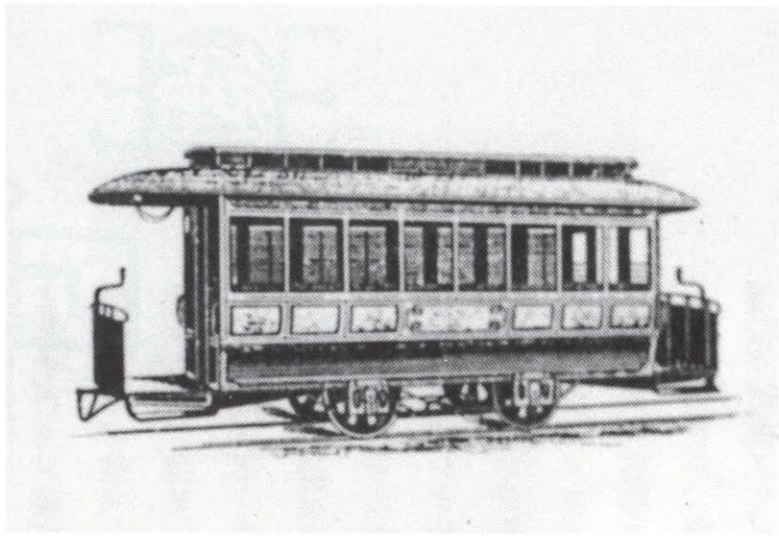
馬車は四輪で、前部が馭者台、箱型の後部が客用座席であった。乗降口は最後部にあり、一段の踏台に足をかけ、狭い車中に入る。客席は左右両側に向かい合って腰掛けるようになっていた。厚い板製の座席で、激しくゆられながら、客たちはいつとなく打ち解けた話を咲かせるのである。知り合いの家庭のことなど話題に出ると、それが糸口になって次々に話はずみ、道中なごやかだった。

夏には、開いた両側の窓に掛けられた紺のカーテンが、風に吹かれて窓外になびくこともあった。

（小池誠二。『遠江』一頁）



明治36年頃の鉄道馬車



日本初の馬車をつくった日本馬車会社（明治22年）のカタログ





明治初期の郵便馬車



田町通りで客待ち中の乗合馬車

乗合馬車を利用できるようになった。東京↔浜松（六四里余）の料金は三円四三銭であった。

この頃、東海道を馬車で走るといっても、まだ橋のかかってない川もあった。そこでは渡船に馬車を積んで渡した。遠州の浜松↔新所間も、小蒸気船に馬車を積んで渡った。道路が悪く人力車に乗る区間もあった。箱根などの難所では駕籠に乗った。東京↔横浜間は汽車だった。料金はそうした駕籠賃や渡船賃、橋料、汽車料金などを含んでいた。つまり、いくつかの交通手段を合わせた混合路線・つぎはぎ輸送であった。

浜松↔新橋 三円四三銭

浜松↔三島 一円四三銭  
 浜松↔静岡 九〇銭  
 浜松↔豊橋 二九銭  
 浜松↔熱田 八六銭

この東海道乗合馬車は毎日二往復で、一両の定員は六人。当時の庶民にとっては料金も高すぎたから、利用するのは限られた人たちだった（当時の巡查の初任給四円）。

しかし、一定の路線を、定時に発着して往復し、しかも定額料金というのは、それまで日本の道路交通にはなかったものである。これは遠州の人々にも交通近代化の夜明けを告げる、画期的な乗り物の出現だった。

■一八七九年（明治一二）の遠州の車両

| 郡名     | 馬車 | 人力車 | 牛車 | 大八 | 中小車  |
|--------|----|-----|----|----|------|
| 榛原     | 1  | 116 | 1  | 1  | 374  |
| 佐野城東   | 1  | 294 | 1  | 1  | 614  |
| 周智     | 1  | 22  | 1  | 1  | 155  |
| 豊田山名磐田 | 1  | 261 | 1  | 28 | 718  |
| 敷知長上浜名 | 2  | 392 | 1  | 26 | 1295 |
| 引佐鹿玉   | 1  | 27  | 1  | 1  | 132  |

「静岡県統計概表」  
 （注）「人力車」は一人乗り。「大八」は荷積車で大七も含む。「中小車」は荷積車。

## 遠州にぞくぞくと乗合馬車が登場

明治期の遠州で、近代化の息吹のなかで浜松を中心に活躍し交通運輸業の先駆者となったのは、林弥十郎（一八四五〜一九一三）であった。林家は江戸時代から代々、飛脚の家柄であった。

林家では林運送合資会社をつくり内国通運の浜松分社となった。手がけた郵便馬車事業は安定し、また荷馬車輸送も軌道に乗っていた。前述の一八七八年（明治一一）に走りはじめた東海道乗合馬車では、林弥十郎が浜松地区の区間の監督に当たった。

日本初の私鉄である日本鉄道が、上野〜青

森間を全線開通（明治二四）させたとき、林弥十郎は福島県の駅付近の線路敷設土木仕事を請け負ったりもしている。

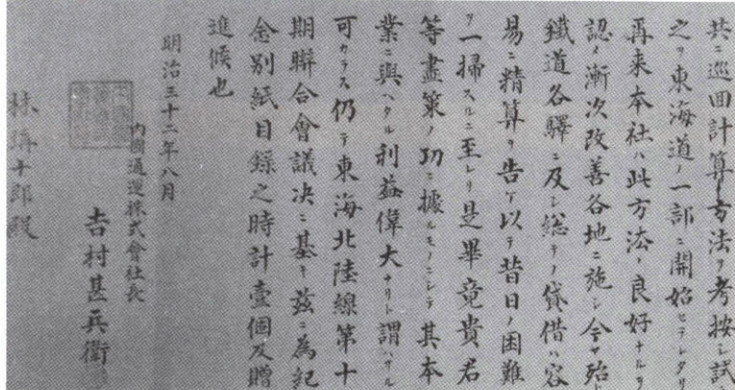
一八九六年（明治一九）、弥十郎は浜松駅前（現三）に速里軒会社を設立し、二俣、気賀方面に乗合馬車を走らせた（七〜八台で営業）。

この明治二〇年代の終わり頃が、遠州での乗合馬車の草分け時代だった。浜松〜笠井間にも乗合馬車が走りはじめた。昔からの笠井街道は、東海道の馬込の入り口から分かれて北に向かい、神立を経て、天王へ抜ける屈折の多い細い道だった。一九〇〇年（明治三三）に、東海道の天神町を経て大蒲から北

に向かい、宮竹、原島、天王へ出る新しい笠井街道が開通して、馬車の通行が便利になる。



交通運輸のバイオニア的存在だった林運送合資会社



内国通運社長より林弥十郎に送られた書状

『天竜市史』によれば中泉〜二俣間にも一八九五年（明治二八）すでに乗合馬車が運行され、この年の利用客は八七六〇人だったという。一八九七年（明治三〇）磐田に中遠馬車合資会社（中泉〜二俣）が発足、これはほとんど解散したが、同じ年に森袋井馬車

## ■田舎馬車

暑い昼の十二時頃である。元目から鹿島行きの馬車に乗った。同乗者七人。一人は十歳ばかりの女の子だ。この頃流行のお下げにきれいなリボンを結んでいた。そのリボンよりきれいなのは女の子の顔である。神の愛はこの子一人に集まったかと思うほど美しい。この馬車中の花である。蕾の花である。将来は幾多の男子をして泣かしたり、立たせたり座らせたりのするであろう。

馬車が天林寺の下へ来ると、急に走り出した。石の上へ乗り上げた。馬車は客をひと揺すり揺すった。前にあった電氣燈がひどくよろけて、居眠りの客の頭にぶつかった。客は知覚を呼び起こして、口をもぐもぐやっている。

馬丁が口笛を吹きながら鞭を振り上げた。ぴしりと音がしたと思うと馬は走り出した。汗をかきながら走る。六人乗りの馬車は暑い。蒸されるようだ。

涼しい風が吹いてくる。青々としていく田の面を吹いてくる。草の香をのせてくる。遠い山が紫に見える。そこは涼しそうだ。

汗ばんだ馬は走らなくなった。腹がへつてきたに違いない。女の子は眠そうだ。両まぶたがだんだん細くなる。愛らしい上まぶたが落ちかかる。涼しい風は眠れよといったげにリボンをひらひらとなぶる（後略）。

（浜名郡青年会青年雑誌、明治四一年九月、筆者「秋」星。漢字、かな、句読点など現代表記に改めた。以下同じ）

合資会社、金指馬車（金指・奥山、金指・浜松）、共通馬車合資会社、天竜馬車合資会社（中ノ町・浜松）など、ぞくぞくと名乗りをあげている。

速里軒の林弥十郎は、競合する共通馬車を合併して一八九七年（明治三〇）に浜松馬車株式会社を設立、また天竜馬車とも合併して翌年から営業を開始した。車両二八両、馬三〇頭で、路線は浜松・気賀、浜松・二俣の二線である。

気賀線は浜松・高町の曳馬坂を起点に姫街道を、鹿島線は元目を起点に二俣西街道を走った。各線一日八往復だった。

浜松の発展につれて舞阪、入野、宇布見、堀江、掛塚方面へも乗合馬車が出ていた。

「テトテトテト」という乗合馬車のラッパの音は、「ノーレ、ノーレ、ゼニナケニヤ、ヨセ、ヨーサー」というようにも聞こえたという。

道端で呼び止めると、いつでもどこでも乗せてもらうことができた。大正時代の終わり頃にバスが登場してくるまで、明治、大正の時代をつうじて庶民の交通機関として親しまれた。

一九〇三年（明治三六）には鷺津・新居間にも乗合馬車が走りはじめた。「みな、乗ったかやア」と大声でいってから出発した。この乗合馬車が走るようになるまでは、新居の人たちは東海道線に乗るには、鷺津駅までの細い暗い山道を歩いてきた。新居駅ができるのは一九〇八年（明治四一）である。

一九〇六・七年（明治三九・四〇）頃には乗合馬車は全盛期を迎え、遠州で七七両が走っていた。

「当時、たとえば浜松から二俣に行くには、二俣西街道を鹿島まで乗合馬車を利用し、鹿島からは天竜川を渡し舟で渡った。しかし天竜川は少し水が出るとすぐ川止めになる。するとやむなく、中泉をまわって、やはり乗合馬車で二俣へ向かった。どちらにしても一日がかりだった」

と古老は語っている。当時、人力車もよく利用された。東海道線はすでに開通していたが、その路線以外の圧倒的に広い地域では、「ジンリキ」と「ガタ馬車」とが、重要な交通手段だった。それに東海道線、人力車、乗合馬車、そして渡船による、遠州の新しい交通網が形成されるようになった。

北遠地方も一九〇六年（明治三九）に二俣・犬居間の道路改良が完成して馬車が走れるようになり、さらに一九一七年（大正六）には横山、熊にも客馬車が走っていた。第7章でみるように一九二〇年頃には北遠地方の道路改良もひと通り終わり、主要道路のほとんどは馬車の通行が可能になる。

### 馬車の発達と限界

しかし、長距離を走る大型の馬車にとって、どの地方でも道幅が狭いばかりでなく、道路事情はきわめて悪かった。路面の凹凸がひどく、また雨が降ると道はぬかるみとなった。

| 気賀線 |       | 鹿島線 |       |
|-----|-------|-----|-------|
| 往   | 復     | 往   | 復     |
| 七時  | 六時三十分 | 七時  | 六時三十分 |
| 八時  | 七時    | 八時  | 七時    |
| 九時  | 八時    | 九時  | 八時    |
| 十時  | 九時    | 十時  | 九時    |
| 十一時 | 十時    | 十一時 | 十時    |
| 十二時 | 十一時   | 十二時 | 十一時   |
| 一時  | 十二時   | 一時  | 十二時   |
| 二時  | 一時    | 二時  | 一時    |
| 三時  | 二時    | 三時  | 二時    |
| 四時  | 三時    | 四時  | 三時    |
| 五時  | 四時    | 五時  | 四時    |

乗合馬車時刻表  
一九〇三年六月一日  
愛媛県君御中  
共通馬車合資会社  
速里軒

明治30年当時の乗合馬車の時刻表

壊れたり、転覆したりすることも少なくなかった。

幕末以来、わが国にやってきた外国人たちは、日本の道路事情をみて不思議がった。彼らの母国では、碎石を幾重にも敷き詰めて路面にするマカダム工法により、道路をつくったり改修したりすることが常識だった。この国では、なぜそれをしていないのか。

すでに述べたように、江戸時代に幕府は街道筋での車の使用を禁じていた。自然に踏み固められてきた道の上を、人と馬が通れさえすればよかった。馬車が快適に走れるような街道をつくる発想は、まったくなかったのである。

それでも幕末になって、長くつづいた平和の中で経済が発達し、また風雲急を告げる政治的状况も重なって、街道筋を行き来する人と物の輸送が急増した。さすがに幕府もそれまでの方針を一部変更せざるを得なくなり、小型荷車の使用を認めるようになり、一八六六年（慶応二）には江戸と五街道では荷物を運ぶ馬車の使用も認めた。この頃には伊勢路などに、旅人を受けて運ぶ小型車も現れた。

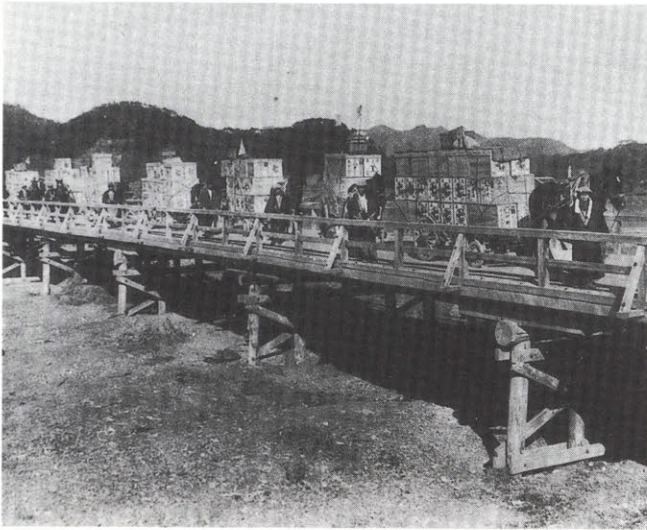
しかしそれも例外的なこと、道路そのものが改良されたわけではない。だから天気の良い日には、旅行く人は砂ほこりをかぶった。雨の日は、ぬかるみを歩かなければならなかった。増水のため川を渡れなかったり、洪水で橋が流されることもしばしばだった。

明治以降もこの道路事情はあまり変わらなかった。道行く人も、人力車も、馬車も、た

いへんな苦勞をしなければならなかった。橋のない川は、渡船に馬車を積んで渡った。

こうした道路事情から、乗合馬車の発達にも限界があった。鉄道が発達し、しだいに整備されていくにつれて、長距離輸送の手段としては馬車は鉄道にとって代わられる。ようやく道路の改良がかなり進む頃には、自動車が登場してきたから、乗合馬車の活躍期間は比較的早く終わることになる。

物の輸送に関しては、明治二〇年代半ば頃から大八車を人がひいたり、馬や牛がひく荷車が活躍しはじめていた。長距離の場合は後に鉄道に、さらにはトラックにとって代わられるが、比較的短距離の荷物輸送には、戦後まで馬車は利用されつづけた。



馬車でお茶を出荷。昭和初期