

日本の近代化過程における人力車問題

高 峽

はじめに

近代がいかなる時代かという問題は、これまでも数えきれないほど議論されてきた。たとえばマルクス、ウェーバーをはじめとする19、20世紀の思想家らはみな、ヨーロッパが「近代世界」^{モダンワールド}に行き着くまでの劇的な変化を捉えようとそれぞれ説明を行ってきたが、これら先行する諸学説をひとつひとつ検討することがここでの目的ではない。本論の人力車というテーマに即して言えば、マルクスの「交通」(Verkehr)¹という概念に注目しながら、近代とはそれ以前の時代と比べ、交通が拡大した時代であるとするにはおそらく異論はないと思われる。鉄道、自動車、飛行機など、いずれも近代に初めて発明・普及した交通手段であり、それらのめざましい発展により、人・物の移動はそれ以前のすべての時代の比ではないものとなった。この意味でアンソニー・ギデنزが*The Consequences of Modernity*において、モダニティがもたらした帰結を「超大型トラック(the juggernaut)」²に喩えているのはきわめて適切なものと言える。近代社会における一連の変化は、現実の交通の発達との密接な関係において理解されねばならないのである。

むしろマルクスの「交通」(Verkehr)という概念は、具体的な交通手段を意味するだけではない。実際にその英訳が、具象的な意味合いの強いtrafficではなくintercourseとなっているように、柄谷行人の解釈に従っていると、「それ[交通]は、交易、コミュニケーション、生産関係といったものを意味しているが、文字通り交通の意味でもある」³のである。文化の交通^{インターコース}の産物としての人力車に関しては別稿に譲りたいので⁴、ここでは交通手段としての人力車に焦点を当て、近代における交通手段としての人力車の意味を探ってみる。同時に、人力車を通して近代そのものをも合わせて考えてみたい。つまり、本稿の試みは、抽象的な思想・観念のレベルではなく、身近な事物であった人力車がいかに実践され、語られたのかを視座に日本の近代を考察するものである。

1. なぜいま人力車なのか—方法としての人力車

日本の近代、および近代化の進展と人力車の出現は時期の上で密接に関係している。「文明開化での唯一つの創造物」⁵とも呼ばれる人力車は、1870年に日本で発明され、従来の二人の労力を要する駕籠に代わって、庶民が利用出来るはじめての「車」として歓迎され、明治時代を通して重要な交通手段であった。

日本の「近代」、「近代化」、「文明開化」を語る際に、人力車は必ずと言っていい

1
マルクス、エンゲルス(廣松渉編訳、小林昌人補訳)『ドイツ・イデオロギー』岩波書店、2002年。

2
Anthony Giddens, *The consequences of modernity*, Cambridge: Polity Press, 1991, c1990, 139. (=松尾精文・小幡正敏訳『近代とはいかなる時代か?: モダニティの帰結』而立書房、1996年、173頁)。

3
柄谷行人『差異としての場所』講談社、1996年、16頁。

4
「人力車はいかに発明されたか」という問いは、これまでしばしば提起されてきたものである。バジル・ホール・チェンバレンは、人力車の起源に関する諸説を紹介したうえで、「人力車の起源は、大袈裟な言葉を用いれば、曖昧模糊の中につつまれている」とはつきりとした結論を避けている(チェンバレン(高梨健吉訳)『日本事物誌1』平凡社、1970年、330-331頁)。それに対して、石井研堂『明治事物起原』(橋南堂、1908年)、柳田國男『明治大正史: 世相編』(朝日新聞社、1931年)、齊藤俊彦『人力車』(産業技術センター、1979年)などはなぜかみな、人力車の起源を「西人馬車」に求めている。人力車と馬車、および従来の乗り物大八車や駕籠との関係についての詳しい検討は別稿に譲る。人力車は孤立した人間の頭から作りだされたものではなく、近代という拡大した「交通」によって可能となったということが重要なのである。人力車はまさに文化の交通の産物なのである。

5
芳賀登「東京の文明開化」林屋辰三郎編『文明開化の研究』岩波書店、1979年、241頁。ほかに、たとえば、石井研堂が「明治維新以来、本邦にははれし新事物は、多く欧米のもの、舶来輸入に係る。唯一つ邦人の創意創案に成るものを人力車となす」と言っている(石井研堂『増補改訂明治事物起原』日本評論社、1979年、733頁)。柳田國男も「とほしい日本人の発明の中で、ただ一つ誇らしく伝えられて来たものに人力車がある」と人力車を論じている(柳田國男編『風俗』明治文化史13、原書房、195頁)。開国によって夥しく外国から流入してきた文物と対比したうえで、人力車に非常に「名誉たる」地位を与えているものもある。これらの意見いずれも、人力車をネーションと関連づけて語っている。ここで詳しく展開できないが、文化の交通の産物としての人力車は、ナショナルな境界線の内側においてのみ語られ切れない、また語られるべきでもない存在である。

6

人力車の歴史についての実証的研究は、石井研堂(前掲)、斎藤俊彦(前掲)などが知られている。

7

たとえば、当時東京府下市郡だけの人力車および車夫の数は、以下のようである。

年次	一人乗	二人乗	計	車夫
明治30	35,772	6,510	42,282	43,183
明治35	40,161	3,112	43,273	44,537
明治40	25,793	1,016	26,809	26,529
明治42 5月	22,889	695	23,587	23,218

なお、石井研堂によれば、表の数字の「内約二十分ノ一を控除したるものを、市部の数と見て大差ないといふ。石井研堂(1969)、前掲、745頁。

8

柳田國男『明治大正史第4巻 世相編』(復刻)、クレス出版、2000年、174頁。

9

多木浩二『モダニズムの神話』青土社、1985、341頁。

10

北京の人力車(夫)を切り口に、1920年代北京の公共空間を考察した卓越した研究 David Strand, *Rickshaw Beijing: City People and Politics in the 1920s* (University of California Press, 1989.) が議論しているように、日本人力車経験も、通例の交通史・風俗史だけで論じきれないような存在である。

11

加藤秀俊・前田愛『明治メディア考』中央公論社、1980年、97頁。文明開化からスタートした日本近代化の歩みが日本に何をもたらしたのかを考える際に、本稿も大きな参考になった石井研堂の『明治事物起原』が一つの手がかりになる。初版は、1908年、本文522頁の本である。『増訂 明治事物起原』(第二版)は、1926年発行、本文842頁、第三版は、1944年公刊された。その背には『増補改訂 明示事物起原』と印刷されており、上下二巻1538頁の大著となっている。著者はこの書の完成を見ず、1943年、79歳で没した。この本はしばしば明治時代に新しく出現した事物の全体を網羅する「百科全書」と称賛される。明治時代に現れた夥しい事物、すなわちものの世界は、言うまでもなく資本主義的近代化によって引き起こされた。石井のねらいはその夥しい事物の起源を突き止め、見通しを与えることであつたが、この未完の壮大なプログラムそれ自身が、近代そのものの性質を示していると言えるかもしれない。モノを通してその時代を考えるという本稿の目的はそれに通じるところがある。

ほど言及されるが、その触れかたは人力車をほとんど無意味なものの地位に貶めているか、明治時代の風俗の一つとして扱う場合が多い⁶。確かに、日本の「近代化」という大きなテーマに比べると、人力車は些細で取るに足らないものに映るかもしれない。しかし「文明開化で唯一の創造物」と評価され、かつて21万台ほどの人力車が明治20年代後半の日本を駆け抜けていた事実を少し鑑みれば⁷、人力車という事物がいかに実践され、語られたのかを探る研究が未だに展開されていないのは奇妙なことであると言わざるを得ない。たとえば柳田國男はかつて、「人力車の盛衰の余りにも急激で、しかも其経過が始から終まで、明治大正の世相を代表して居るやうに見えるなどが、いま一度考へて見てもよい問題のやうに思ふ」⁸とし、人力車の経験を通して日本の近代化を考察する意義に言及している。さらに多木浩二は、日本の近代化過程における人力車現象について、「近代化に反応する土着の文化として生まれ、近代化にともなう明治社会の矛盾の上に人力車は成り立っていたから、さまざまな意味でその社会を測る目標になる」⁹と述べている。これらの日本近代化過程における人力車問題の重要性に関する指摘にもかかわらず、この問題に対し総合的な観点から取り組む研究はいまだに見られないのである¹⁰。

このような問題意識を下敷きにして、本稿での主な問題関心は、次のように纏めることができる。人力車が日本で登場してきてから現在までのあいだ、それがどのように語られてきたのかという問題である。かつて前田愛は加藤秀俊との対談のなかで次のように語っている。「事物への関心を土台にして、それを抽象化してひとつの思想を紡ぎ出すというタイプの知識人は、これまで非常に少なかったのじゃないでしょうか」¹¹、と。このようなことは、とりわけ国が開けたばかりの明治日本において、日本近代における人力車は、こうしたコンテクストにおける事例研究にとりわけ興味深い材料を提供してくれると考えられる。

ここで本論の問題関心を示すために二つのエピソードを紹介しておこう。

1875(明治8)年に、明治啓蒙思想家津田真道(1829-1903)は「人ハ万物ノ主宰タリ」と、自然界の頂点に人間を位置づけ、それゆえ「半人半獣ノ業」つまり人力車に従事するのはおかしい」と論じ、さらに、「抑人民開化ノ度ヲ以テ之ヲ論ズレバ、欧米人開化ノ度ハ瀛車ナリ我帝国人民開化ノ度ハ人力車ナリ」¹²と、欧米をモデルに発展を量化し、人力車が近代化(開化)によって乗り越えられるべき存在であると位置付けていた。

一方2005年の愛知万博において、ジャパンウィーク期間中「舞妓さんのおもてなし」というイベントが催された。その内容は「人力車に乗って舞妓さんが日本庭園におでかけ。ご来場いただいた方々に、挨拶と千社札のお渡し。撮影にも応じます」¹³というものである。同会場で展示されている掃除ロボット・警備ロボット・接客ロボットなどの次世代実用ロボットプロジェクト等の、いわゆる最先端の「文明」に対し、ここで人力車は明らかに古き良き日本の象徴として、ナショナルな響きを担わされていた。

津田真道の人力車論と愛知万博における人力車、つまりこの130年ほどの隔たりを有する二つのエピソードが示しているのは、人力車をめぐる問題の所在が人力車そのものにあるのではなく、むしろ近代化の問題、あるいは近代における自己定位の問題

にあるということなのである。こうして、日本近代における人力車問題は、日本の近代化および思想史の関連のもとで論じられるべきである。

2. 機械化時代における人力車

近代における交通は、蒸気機関の発達により有機的自然的枠組みから次第に解放されてゆく過程である。19世紀初期の水上交通としての蒸気船と陸上交通機関としての鉄道の発達は、しばしば「交通革命」とも呼ばれてきたが、実際これらなしには帝国主義化での世界の一体化も不可能であったに違いない。

日本幕末期に通商を求めて来航した欧米の「黒船」もまたこの蒸気船であった。つまり、日本に最初に現れた西洋の技術的水準を象徴するものの一つが蒸気船であったのである。この蒸気船が日本に与えた衝撃は、1930年代前後島崎藤村による『夜明け前』が黒船来航の噂が伝わるころから始まることから窺い知ることができる。日本の近代を語る際には、しばしば1853年(嘉永6年)米国提督ペリー来航の「前夜」と「以後」に区別され、この事件をもって日本近代の幕開けが語られる。これは何よりも一つの歴史の真実、すなわち日本の近代が「黒船」という物質的文化によって始まったことを暗示している。

人力車が作り出されたのはこのような背景においてであった。当時の日本では、乗り物に関しては身分制度などによる制限が色々とかかっており、庶民が気軽に利用できる交通手段は皆無であった¹⁴。このような状況のなかで、1870年前後の日本における人力車の出現は一大事件であった。誰でも気軽に利用できる乗り物が日本の歴史上はじめて出現したわけである。(絵1、2を参照)

12

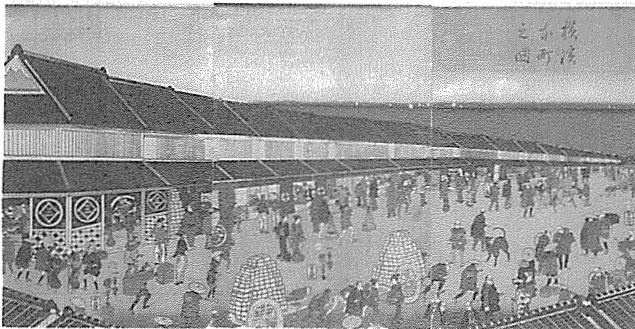
津田真道「如是我観」『明治啓蒙思想集』明治文学全集3、筑摩書房、1997年、143-144頁(初出は1875年)。

13

愛・地球博公式ウェブサイト http://www.expo2005.or.jp/D0/D4/detail/detail_N10607BE99901.html (2011年9月5日閲覧)

14

荒井秀規[ほか]編『日本史小百科 交通』(東京堂出版、2001年、274-275頁)によると、「豊田秀吉は、一五九五(文祿四)年、乗物使用を許される者の身分を定め、駕籠も五〇歳以上で行程一里(約四キロ)以上に及ぶ場合と、病人だけに乗ることを許した。江戸幕府も一六一五年の「武家諸法度」で乗物公許の者の身分を限定するとともに、駕籠と区別した。さらに一八世紀委初め頃になると、身分・家柄により使用する駕籠が定められ、使用も塗りやかつぎ棒の長さなどまで細部にわたり制約が加えられるようになった」という。また、封建制度のもとで、街道上の車両通行は原則として禁止されていた。幕末の1863年荷車による貨物の輸送の許可および1870年に乗用人力車の公認は、日本における車両輸送の重大な変革である(山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新』東京大学出版会、1986年、28頁)。



絵1：国芳「横浜本町之図」万延元年(1860)

荷車のほかに、車の利用の少ないことが分かる。

端山孝『浮世絵で見る幕末・明治文明開化』講談社、1979年、27頁より



絵2：芳虎「東京日本橋風景」明治3年(1870)

日本橋を行き交う形それぞれの車が描かれている。

端山孝、同上、111頁より

15

塩田良平編『成島柳北・服部撫松・栗本錦雲集』明治文学全集4、筑摩書房、1969年、150頁。

16

第2章では、この問題について少し触れている。

17

エミール・ギメ（青木啓輔訳）『1876ボンジュールかながわ』有隣堂、1977年、55頁。

近代社会は、一般に自由と平等を前提に出発する。1869年、明治政府は天皇のもとに国民を一つにまとめ、近代化を推進するべく四民平等を唱え、従来の身分制度を廃止した。現実には不平等と差別があったにもかかわらず、このような社会ではすべてのものが原理的に平等であると考えようになったのである。また、ある程度の封建的特権や制限の撤廃により「自由」も実現された。つまり他から妨げられることなく、誰でも自由に物・商品にアクセスできるようになったのである。1874（明治7）年に出た服部撫松の『東京新繁昌記』における、「王侯載す可く、賤夫載す可く、老婆亦た宜し、阿娘最も可なり矣」¹⁵と描いた人力車風景がまさにそれである。

むしろ、誰でも自由に乗れることが必ずしも平等を意味するわけではない。人力車は昔の駕籠と同様、人間のエネルギーを利用した乗り物である。したがって、人力車に「乗る人」がいれば、その「乗る人」のために汗水を流して働く人もいる。このことから、人力車は、従来の乗り物に比べ一人の力で走らせる点では技術の進歩が見られるとともに、特権や不平等を引き継ぐおそれも併せもっていた。だが、人力車が日本で普及した時代が「四民平等」という自由競争を原理とする「立身出世」の時代であり、人力車はそうした状況と不可避的に結びついた。それゆえ、当時においては、人間が人間を乗せて引くという形態上の特徴は、「平等」に反するものというより、優勝劣敗の競争原理の表われとして受け止められたのである¹⁶。

だがもう一方では、陸上交通がすでに機械化された時代に現れた人力車は、前述で引用した津田真道の議論があるように、当時の進歩主義的意識にとっては時代錯誤的でもあった。しかも人力車が人のエネルギーによる乗り物で、その馬車との擬態が「人が馬の代わり」になっていると容易に連想させることから、機械化によって時代遅れになった馬車よりももっとスキャンダラスな不純物なのである。このようなことは、たとえば明治9年に日本を訪れたフランス人エミール・ギメが記した、初めて人力車に乗った時の感想からも窺い知れる。

初めて人力車で行くときは特異な、苦しい感じがする。自分と同類のものに引かれているということ。一步ごとに感じる人間の速歩、負わされるひどい疲れ、すべてが一種の後悔を感じさせる。¹⁷

ギメは日本人人力車夫についておそらく何も知らない。それにもかかわらず、かれらを「自分と同類のもの」と何の躊躇もなく信じている。このような人間観を持つギメは、人間が人間を乗せて引く人力車に乗る際に「特異な、苦しい感じ」がせざるを得ない立場に立たされたわけである。動物を引き合いに出し他人を卑しめる方法は日本の伝統にたくさんあるが、このような国境や人種などの現実的差異を越えた抽象的で普遍的な「人間」観念は、日本の歴史にかつてなかった新しいもので、近代という知的枠組みによって作られたものである。

こうして人力車に乗るといふ行為は、自分と同じ人間を動物のように酷使するということになり、容易に罪意識と結びつく。この点に関して強調されるべきなのは、人力車にこれらの意味が付与されることは、単なる議論のレベルにとどまる問題ではないということである。意味の構築は、その時代の人々の行動という物理的なレベルでも

影響を与えている。たとえば、人力車に乗るか乗らないかという選択は、このイメージに大きく左右されていた。

上述の優勝劣敗の象徴としての人力車論と、人道違反としての人力車論は、決して相容れないものではない。そもそも立身出世にしても人道観念にしても、近代以前の身分制度などの拘束を否定した上ではじめて確立した観念なのである。

しかしながら、人力車は立身出世のコースから外れたり、身を持ち崩した人の象徴的な姿であっても、決して上述の近代的理念を表す乗り物ではない。ましてや、人間と動物の境界を侵犯すると見なされた人力車は、むしろ近代的理念に反するものである。それはある意味で、同じく近代に登場した鉄道と対照的な存在である。ヴォルフガング・シヴェルプシュの論考によると、「十九世紀前半における進歩思想にとって、鉄道は民主主義、国際交流、平等と進歩のための技術面の保証人だった。鉄道によるコミュニケーションは、人間相互を空間的に近づけるばかりでなく、社会的にも近づけると考えられる」¹⁸という。むしろ、後ほど等級別が導入された鉄道の歴史を見ると、「同じ列車に相異なる階級の人たちが同乗して、同じ力で運ばれるということが、彼らを社会的に平等にするわけではない」ことを示している。だが、このような早期鉄道に対する考えは、やはりある種の核心をついている。つまり、シヴェルプシュが指摘する「新しい工業的な輸送方法」の誕生である¹⁹。鉄道は特定の人間や階級のための乗り物ではなく、「同じ列車に相異なる階級の人たちが同乗して、同じ力で運ばれる」という非人格的な乗り物である。鉄道が登場したはじめ頃に人々が体験した、荷物同様に扱われた人間存在の喪失感がまさにそれを説明している²⁰。

それに対して、人間が人間を乗せて引く人力車は、このような機械化時代において、明らかに前-工業的でしかも近代の人間観に反したものである。それでは次に、人力車をめぐる道徳的な語りがいかなるものかを見てみることにしよう。

3. 人力車について道徳的に語ること

「すべての人が平等である」という近代の人間観は、決して人類がみな平等だということのみを意味するわけではない。「人間平等」という観念はその登場の当初から両義性をもっていた。その両義性とは、理念としての人間存在としての普遍的自由平等という意味と、社会的通念である資産をもつ白人男性、つまり特定の階層や性および人種にのみ認められる自由平等という意味のアンビバレンスである。

前述のギメは、日本の人力車に慣れてくると、それを「非常に快い交通手段」²¹と思えるようになったという。だが、そこでまた恐ろしい事態が起こる。人力車に対して、ギメは次のような感想を漏らしている。

聡明で、親切で、愛想のよい馬、それと話すことができ、道すがら案内人の役をし、美しい場所を感嘆させ、神社や奉納の像を知らせてくれ、普通の馬が厩舎の前に止まるのと同じように、見晴らしのよい地点や芸術品の前で止る馬を持つことは、魅力的ではないか。²²

18

ヴォルフガング・シヴェルプシュ(加藤二郎訳)『鉄道旅行の歴史:19世紀における空間と時間の工業化』法政大学出版局、2007年、89頁。

19

ヴォルフガング・シヴェルプシュ、同上、92-93頁

20

例えば、夏目漱石『草枕』(1906年)にある有名な一節はまさにこのようなことを語っている。「汽車程二十世紀の文明を代表するものはあるまい。何百と云ふ人間を同じ箱へ詰めて轟と通る。惜け容赦はない。詰め込まれた人間は皆同程度の速力で、同一の停車場へとまつてさうして、同様に蒸気の恩沢に浴さねばならぬ。人は汽車へ乗ると云ふ。余は積み込まれると云ふ。人は汽車で行くと云ふ。余は運搬されると云ふ。汽車程個性を軽蔑したものはない」。ここで、猪野謙二編『夏目漱石集』明治文学全集55(筑摩書房、1971年、110頁)を参照した。

21

エミール・ギメ、前掲、55頁。

22

エミール・ギメ、前掲、56頁。

23

人力車が普及した地域を考える際に、『大日本外国貿易年表』での人力車の輸出記録が参考になる。『大日本外国貿易年表』(大蔵省、1882年[明治15])によると、人車“Jirikisya”の外国への輸出状況は、大不列顛(4台)、佛蘭西(1台)、支那(397台)、東印度及暹羅(1台)、露西亜(7台)となっている。人力車輸出量が14,197台にも達する明治43年の国別輸出品目(『大日本外国貿易年表』大蔵省、1910年)を見てみると、支那(375台)、閩東州(911台)、韓国(218台)香港(35台)、英領海峽植民地(11,027台)、蘭領印度(94台)、佛領印度(67台)露領亞細亞(2台)、比律賓諸島(11台)、英吉利(31台)、佛蘭西(6台)、諸国(12台)となっている。その輸出先および台数から人力車の広がり状況を推測できる。中国で実際に走っている人力車に比べ、中国への輸出台数は決して多くない。それは中国がはやくから自国で人力車を製造することになったからである。日本の人力車の輸出先から推測できるのは、人力車が普及したのが殆ど領土分割された国・地域であるということである。

24

津田真道、前掲、143頁。

25

坪内逍遙『当世書生気質』岩波書店、2010年、9-10頁

26

E.H. ノーマン(大窪悠二訳)『日本における近代國家の成立』岩波書店、1993年、214頁

ここでのギメの好意的な眼差しにもかかわらず、人力車夫を馬のかわりと見なしていることは変わらない。彼にとって人力車夫は、馬よりも優れた「馬」となっているのである。つまり、人力車夫は、まるで馬のような存在である。この隠喩的発話では、人力車夫が馬となってしまうのである。しかも、人力車が使用されていた地域は例外なく近代化が遅れた非-西洋地域である²³。そのためこの非-人間的な人力車は、人種差別または文化的差別へと横滑りを起こしかねない危うい存在になってしまう。

これは、政府主導で強力に「文明開化」を推進する日本にとって恐ろしい事態である。福沢諭吉の比較文明論説『文明論之概略』(1875年)が世界を「文明」「半開」「野蛮」の3つに区分しているように、日本における人力車時代は、すべてのものが文明か野蛮かに分割される時代である。このようなパースペクティブから、野蛮と見なされたものは例外なく否定され排除されるべきものとなる。人力車が存在するかぎり「野蛮」な国と見なされてしまうという心配が、当時の啓蒙知識人、およびメディア言論界を捕えたのである。前述の津田真道の「欧米人開化ノ度ハ瀛車ナリ我帝國人民開化ノ度ハ人力車ナリ」²⁴との発言は、まさにこのような文明の名に拠っている。人力車問題が国の体面に関わる問題として認識されると、容易にナショナリズムと繋がってしまうことが想像できよう。

だがそのような恐れとは別に、現実には日本国内では相変わらず人力車に対する大きな需要があった。その原因の一つは国内交通の未発達である。もう一つは、近代に入ってから農村解体などの社会変動と産業革命(日清戦争後)との時差^{タイムラグ}がつくりだした、都市に湧き出る停滞的過剰人口の問題である。明治期を通して人力車夫は、都市下層の主な稼業手段の一つであったのである。

坪内逍遙『当世書生気質』(1885-1886)には、次のような描写が見られる。「都もいつか東京と、名もあらたまの年ごとに、開けゆく世の余沢なれや。(中略)大都会とて四方より、入こむ人もさまざまなる、中にも別て数多きは、人力車夫と学生なり。おのおのその数六万とは、七年以前の推測計算方。今はそれにも越えたるべし」²⁵。人力車夫と書生が明治維新後の社会変動の代表として挙げられるのは、極めて興味深いことである。人力車夫のいささか誇張された数字「六万人」のなかには、日本の近代化に伴う農村の解体から、東京へ活路を求めにきた地方の人々も大勢いた。ノーマンが指摘するように、1873年の土地改革は日本社会を全体的に理解する重要な鍵であり、その結果の一つは、労働市場の形成であった²⁶。しかしながら日本では、地租改正後の数年間、イギリスのエンクロージャー運動のような農民の全面的な都市流入が確認できなかったと言え、分割された土地において最低の生活を維持するのも困難なため、都市へ出稼ぎに行く人が増えた。しかし、明治初期および中期の産業発展水準がこれらの過剰人口を吸収できるほど発展しなかったため、これらの人が都市のスラム住民となってしまった。では、これらのスラム住民はいかに生計を立てていたのだろう。明治29年(1896)10月から11月にわたって『時事新報』にある記事「東京の貧民」によると、その稼業手段は、「野ふせり(乞食)、袖乞(不具廃疾)、請願寺参り、六十六部、西国巡礼、警女、盲人の手曳き、すわり(橋畔または路傍にて三味線を曳く者)、紙屑拾い、紙屑撰り、魚の腸拾い、古下駄買ひ、下駄齒入れ、硝子毀れ買ひ、猿廻し、新内語り、阿房陀羅經、角兵衛獅子、あひる(泥溝中にて埋没品を拾うもの)、

下等羅苧仕替え、草むしり、かる子、土方、荷車後押し、土車挽き(あるいは石炭)、立ちん坊、井戸屋網曳き、下等車夫」などなど、実に多種多様である。なかには、「紙屑拾い、下駄直し、下等紙屑買、硝子毀れ買、下等人力車挽き等を営むもの最も多」という。記事にある「府下貧民営業統計」という統計データによると、紙屑拾い(788人) 下駄直し(873人) 硝子毀れ買(2,795人) 紙屑買(3,362人) 借車挽き(31,455人)²⁷。借車挽きとは、自分の人力車を持たず、「齒代」を払って人力車を借りる人のことである。人力車挽きは都市貧民の主な稼業手段の一つだったことが分かる。

このような現実にも関わらず、人力車廃止論が、日本の啓蒙知識人および新聞メディアを中心に長期間に亘って行われていた。たとえば、1901年5月付の雑誌『太陽』には、「人力車廃止論」と題する次のような論説があり、ここからは当時の人力車をめぐる言説をうかがい知ることが出来る。

人力車廃止の説は、久しく之を耳にす。然り文明の完成は、確かに人力車の為めに、其一部を妨害せらる。人力車廃止せざるべからず。若し夫れ之を人格の上より見る。同等の人類にして、牛馬と同じく人の為めに、交通の器具となる、車夫其者の如き、極めて奇怪なりとせざるべからず。動力を人力に資り、由て以て交通の具を濟す。此の如き不条理、不平等は、苟くも人格の尊重すべきを知る者の断じて排斥すべき所たり。何が故に、我邦人は、人力車其者を見て、毫も奇怪の感をなさざるのみならず、寧しろ却て正当にして便益ある、交通機関なりとするの観あるや。

(中略) 社会に車夫の如き、卑屈にして遊惰、不生産的にして不条理なる、一種労働者の、一大群集あるは、是れ亡国の兆也。人格を無視せられて、人の駆使に甘んじ、牛馬と同じく走る。是れ奴隷。奴隷は文明の許さる所とせば、車夫其者も、亦文明社会に否認せられざるべからず。²⁸ (傍点は原文のまま)

纏めて言えば、人力車は不条理、不平等な乗り物で、その存在が日本文明の未完成の現れだということである。さらに、廃止すべき人力車のかわりの「個人の交通器具」として、自転車と自動車が提案されているが、当時日本で自動車がまだ殆ど走っていなかったという事実を考えると、これはまったく驚くべき発言だろう²⁹。自動車の英語の表記の一つ automobile は自ら動くもの^{オートモビル}の意味であり、従来の動物力・人力に頼る乗り物に比べ、疲れをしない夢のような乗り物なのである。

周知のように、日本の近代化は政府の主導の下に、西洋文明を目標に発展してきた。なかでも鉄道、電信などはその戦略的重要性のゆえに、明治指導者の努力によって急速な発展を遂げた³⁰。1903年には東京に電車が走り始め、同じ頃に自動車も出始めた。それによって人力車は大きな打撃を受けた。それでも、自動車が高価だったので一般化されるにはいたらず、従来通り、個人用交通手段とし人力車は広く利用されていた。だが、1908年にフォーディズムによる大量生産が可能になり、日本でも自動車が普及するようになり、1927年に東京では自動車の数が人力車を追い越した³¹。また1932年には、自転車が10人に1台の割合にまで普及し、こうして人力車は陸上個人交通機関の主役の座を奪われ、その後衰退の一途を辿ることになる。1938年に

27

ここでは、筆者不詳「東京の貧民」中川清編『明治東京下層生活誌』(岩波書店、1994年、95-96頁)を参照した。

28

国府犀東「人力車廃止論」『太陽』第7巻第5号、1901年5月5日、198-200頁。

29

日本では1898年に、フランス人技師テブネによって持ち込まれた自動車が最初だとされる。荒井秀規(前掲、302頁)を参照。

30

E.H.ノーマン、前掲、187-198頁。

31

和田博文『テキストの交通学』白地社、1992年、76頁。

32

黄昭堂の論文「植民地と文化摩擦——台湾における同化をめぐる葛藤——」によると、「在台内地人は全体としての内地人の「威厳」を保持するため、人力車夫とか苦力のような「賤業」につかなかった。それは植民地人の生業に属するとされた」という（平野健一郎編『近代日本とアジア：文化交流と摩擦』東京大学出版会、1984年、184頁）。

また台湾では、植民者の日本人がいかに現地の人力車夫を人間として扱わなかったかに関して、埶谷雄高による次のような証言もある。「あの時代は人力車で、それを台湾人が引いてるんだ。そうすると、うちの会社のもなど日本人が人力車に乗る。僕も子どもだから一緒に横に乗せられる。そうしたとき、どこどこへ行けと言って、車夫の後頭部を蹴るわけだよ。右とか、左とか、もつと走れと言って、ちょうど馬に鞭を当てるみたいに蹴る」（『わが文学、わが昭和史』埶谷雄高全集第14巻、講談社、2000年、479頁）。

33

湯原元一著、湯原先生記念會編纂『易水想波：湯原先生記念出版』東京開成館、1928年、131頁。

日本全国人力車の数は13,494台のみであったが、1945年に東京府の人力車数は272台であった。

人力車の繁盛から衰退へという歴史過程は、帝国主義化の過程でもあった。日本は明治維新によってアジアの最初の近代国家となり、中国は半植民地にまで淪落し近代化に失敗した。近代化において一步先んじたという認識は、やがて日本におけるアジア蔑視観を作り出していく。このような時代背景のなかで「人間」の尊厳を損なう乗り物は、近代世界に参加した「文明」化した日本と無縁なものと考えられるようになった。たとえば、植民地台湾では日本人が車夫になることが禁じられている。また長く中国にいた日本人が日本に帰ったとき、日本人も人力車を引いているのを見てショックを受けたという数々の証言も存在する³²。

嘗て支那で生まれた私の友人の娘が母国に帰つて初めて下関で同胞が車を挽くのを見て、急に日本人の品位を疑ひたくなつたといつたことがある。それは、支那では人力車夫はその人間以下に見られる苦力の専業であつて、どんなに貧乏しても日本人はそんな仕事をしないものと見慣れてゐたからである。³³

日本国内から「人間平等」に反する人力車を排除しようとする過程では、「人間平等」の構成員は拡大したかもしれない。この話は、日本人が決して「人間以下」の人力車夫稼業をしないという日本人の同一性の確立が、国内の差別を外に転移するという構造を作り上げたことを示している。

最後に日本と中国における人力車の末路について少し触れておきたい。日本における人力車は上述のように、鉄道、自動車などの機械輸送機関との競争に負けて追い払われた。一方中国は、最終的に産業の発展によって社会問題と見なされた人力車問題を解決できず、1940、50年代に幾度の行政命令によって強制的にそれを中国から排除した。日中における人力車の結末の違いは、一国史的な歴史発展論理からよく言われる「近代化に成功した日本と近代化に失敗した中国」というカテゴリーと一致している。しかしながら日本と中国には、それぞれの近代を実践・経験したにもかかわらず、人力車の排除、および鉄道・自動車などによって代表される近代性への渴望という共通点を、簡単に見出すことが出来るだろう。これは、科学技術によってもたらされる「文明」に対する絶対な信頼と期待という「大きな物語」の、それぞれのローカル・バージョンだと言える。

4. 人力車の「復活」

ここまで新しい交通手段の登場によって、人力車という古いテクノロジーが次第に街路から駆逐されていったことを述べてきた。だが、人力車をめぐる物語はこれで収束したわけではない。それがまた新しい脚光を浴びるまでの歴史に言及しなければ、不十分なものとなるだろう。

マルクスが『ルイ・ボナパルトのブリュメール18日』で言ったように、歴史には同じ

出来事が二度起きることがある。一度目は偉大な悲劇として、つまり実際の歴史的
重要性をもつものとして、そして二度目は茶番劇として、つまり最初の出来事の馬鹿げ
た再現に過ぎないものとしてである³⁴。上述のように、すでにその役目を終えた人力車
は、日本で一九七〇年代後半にまさかの劇的な「復活」を遂げた。これに関して、前田
健一による次のような記述が参考になる。

人力車全盛時代に、人力車で観光するといったようなことはもちろんあった
だろうが、交通手段としての役目が終わってからのことでは、一九七六年の飛
騨高山観光人力車の最初らしい。一九七六年といえば、中年の日本人にはどん
な時代だったかすぐわかる。いわゆる「アンノン族」の時代で、「アンアン」や
「ノンノ」といった雑誌に影響されて、若い女性が古都巡りをする時代だった。

観光人力車が姿を見せた街は、まさにアンノン族の聖地で、長崎、鎌倉、萩、
そして秋田の角館。アンノン時代のあとは「町おこし」の時代で、人力車を利用
して町おこしを考えているようだ。³⁵

この記述によれば、人力車の「復活」はどうやら「アンアン」「ノンノ」流の旅と関連
があったようだ。ここで、アンノン族の旅について少し見てみる必要があるだろう。

原田ひろみの研究³⁶によると、当時「アンアン」「ノンノ」が最も頻繁に取上げた観
光地は、京都・北海道・奈良・鎌倉・軽井沢・金沢・神戸・津和野・萩・岩手・飛騨高山・
長崎などであった。原田ひろみはさらに、観光のカテゴリーを「日本の伝統をたずね
る旅」「自然とのふれあいを求める旅」「異国情緒を味わう旅」と三つに分ける。日本
国内の「異国情緒」とはつまり日本のことが外国のイメージと重ね合わされて語られて
おり、「外国、とくにヨーロッパへの憧れが根底に根深くある」と指摘する。また「日本
の伝統をたずねる旅」でも、その視点は「東洋のエキゾチックな人物や者を発見して歓
声をあげる西洋人のそれへと微妙にスライド」しており、そこで「一本の蛇の目傘まで
もが、エキゾチズムを満足させる対象物へと高められている」という。このような旅行
ブームは、「アンアン」「ノンノ」だけのものではなく、国鉄が個人旅行客の増大を目的
に始めた「ディスカバー・ジャパン美しい日本と私」キャンペーン、および1984年の
「エキゾチック・ジャパン」にもよるものでもある³⁷。

このような背景のもとで、1976年2月21日付の『朝日新聞』において、背広姿の人
力車夫が若い女性観光客に人力車の引き方を教えている写真が掲載されたことは偶
然ではないだろう(写真1を参照)³⁸。つまり、高山で人力車が突然出現したことは、



このような古い町に^{エキゾチック}異国情調を味わいに来る観光ス
タイルと関係していることは間違いない。

写真1：背広姿の人力車夫が若い女性観光客に人力車の引き方を教え
ている。
『朝日新聞』1976年2月21日朝刊より

34
カール・マルクス(横張誠・木前利秋・今
村仁司訳)『ルイ・ボナパルトのブリュ
メールー八日; 経済学批判要綱: 「序説」
「資本制生産に先行する諸形態」; 経済学
批判: 「序言」; 資本論第一巻初版: 「第一
章」』マルクスコレクション3、筑摩書房、
2005年、3頁。

35
前田健一『東南アジアの三輪車』旅行人、
1999年、47頁。

36
原田ひとみ「“アンアン”“ノンノ”の旅情
報——マスメディアによるイメージ操作
——」『地理』第29巻12号、1984年12月、
50-57頁。

37
難波功士『族の系譜学: ユース・サブカ
ルチャーズの戦後史』青弓社、2007年、
174-194頁。

38
「古都に似合う人力車 飛騨高山で車屋
を開業 東京の愛好家」『朝日新聞』1976
年2月21日、朝刊。

39

「松山 温泉街の活性化に懸命」『朝日新聞』1984年12月15日、夕刊。

40

「愛媛 明治調が客呼び戻した」『朝日新聞』1986年11月29日、夕刊。

41

「おや、人力車が復活?東京・大森」『朝日新聞』1988年10月13日、朝刊。

42

人力車の時代屋による浅草の総合eマガジン <http://www.asakusa-e.com/iken/iken3.htm> (2012年2月11日閲覧)

43

人力車の時代屋による浅草の総合eマガジン <http://www.asakusa-e.com/iken/iken3.htm> (2012年2月11日閲覧)

44

人力車が中国に伝わったのは1874年であった。当初は、東洋(つまり日本のこと)から来た車という意味で「東洋車」と呼ばれている。上海などでは後に別の呼び名になったが、北京ではその外来性を際立たせる「洋車」が長期間に亘って一般的に使われている。詳しくは、Lydia H.Liu. *Translingual Practice: Literature, National Culture, and Translated Modernity-China, 1900-1937*. Stanford University Press, 1995, p.108. および拙論「人力車の北京—『駱駝祥子』と都市交通」(『野草』第82号、中国文芸研究会、2009年2月)を参照せよ。

45

厳密に言えば、帰郷した人力車は人力三輪車である。形は、自転車の前部と人力車の車体との合体のようなものである。新しい技術を取り入れた、人力車の近代化された形とも言える。にもかかわらず、かつての人力車をめぐる言説(外来性、階級性など)は生き延びており、それ自体詳しく検討に値する問題であるが、これは今後の課題としたい。

1980年代に入ってから今日まで、古い町や温泉街、商店街などが、地域の活性化という名目の下に人力車を導入するとニュースが度々報道されるようになった。たとえば、1984年松山は温泉街の活性化に人力車を導入し³⁹、1986年愛媛にも人力車が登場⁴⁰、1988年東京の大森にも人力車が復活した⁴¹。ここで問うべきなのは、人力車がいかなるコードの上で機能しているのか、ということである。この問題を考える際には、たとえば浅草にある観光人力車会社「時代屋」が自ら発信した次のようなメッセージが参考になる。それを引用しておく。

一般の人々の日常的な移動手段としての人力車はとつくの昔に社会的使命を終えております。バスなら1人の運転手が40人を同時に運べますが、人力車はせいぜい1人か2人とスケールメリットが望めません。そういった本質的な制約の中で現在復活している人力車は観光事業やイベントといった新たな価値、「非日常的な価値」を提供することで存在しています。⁴²

ここで、人力車はバスに代表される現代交通手段との対比の上で意味を与えられている。人力車が減じた原因は、バスなどの機械力の輸送機関の存在である。しかし皮肉なことに、まさにその機械力(バス)が人力車に新たな価値を与えているのである。人力車の意味が「非日常的な価値」を提供することにあるとの宣伝文句は、何よりもこの蘇った人力車の秘密を教えてくれる。同社による宣伝メッセージにはさらに、「和風回帰、エコロジー、スローライフという時代潮流に合致したシンボリックな存在とも言えます」⁴³などと、多様な意味が観光人力車に付与されている。「和風回帰」はグローバル化の中で無国籍化する日本へのアンチテーゼとしての意味であり、「エコロジー」は利益を追求する現存社会システムの環境破壊への批判の意味であろう。そして「スローライフ」は、ますます加速する現代生活の反対側にあるゆったりとした時間の流れを意味する。つまり人力車はすでに過ぎ去ったもので、復活した人力車その意味がまさに幽霊のように浮遊しており、組み込まれたシステムによってそれぞれ違う意味を与えられている。

人力車の「復活」は、単なる過ぎ去った時代へのノスタルジーとして説明すべきではない。人力車はその組み込まれた全体によって構造化されたネットワークのなかで意味が与えられるのである。このような盛り沢山の意味にも関わらず、観光人力車は記号の戯れの上に成り立っているという消費社会の現実が浮かび上がってくる。

このような事態の展開のなかで、人力車に付きまどったかつてのスクランダラスなイメージは、跡形もなく消え失せたようである。鎌倉や京都などの観光地で粋のいい引き子が洗練された専用の服を身につけて人力車を引いて走る姿に、不快な労働を想起させる要素はまったくない。人力車夫も、ほかのサービス提供者と何の違いもなく、ふつうのサービス提供者である。そこには、サービス提供者と客との関係以外の何ものでもない。

一方中国も、この東洋渡来の「他者」である人力車という経験⁴⁴を克服するかのようになり、人力車⁴⁵に乗って古い路地を巡る—“到胡同去”(TO THE HU TONG)—のが、観光の定番コースになっている。しかし日本と違い、人力車夫の生活状況はたびたび

メディアによって取り上げられる。それは、人力車夫はかつてと同じく農村から来た出稼ぎ労働者だからである。中国の観光人力車を考える際に、次のような発言が参考になる。

「人力三輪車」は一つの観光資源になっているのですが、それが公安機関に一時居住登録をしている非戸籍人口つまり出稼ぎ労働者の重要な仕事のひとつになっていることは、文化や観光の本質を理解できない中国、文化のない中国を象徴しているといえます。(中略)このようなことから、中国の都市と地方という地域的な所得格差の実態が浮き彫りになります。⁴⁶

46

澤喜司郎『アジアの交通と文化』成山堂書店、2010年、91頁。

この傲慢無礼な発言は、にもかかわらず不意に日中観光人力車の違いの真実を教えてくれる。それは、「中国はまだ十分「近代化」ではない。だから、「観光」としての人力車の本質が理解できていない」ということだろう。これは、暗に先進国の日本が観光人力車の本質を理解していることを言おうとしているようなものだろう。「都市と地方という地域的な所得格差」や「出稼ぎ労働者」などの言葉があるように、貧富の差などの問題が中国ではまだ十分な現実性をもつ問題である。発言のなかに「戸籍」制度があるように、社会主義国中国は階級を否定したにもかかわらず、人びとの社会での位置が区別づけられている。それに対して日本は「一億総中流」と謳われるように、人々を定義付け社会に位置付けていた貧富の差や階級的アイデンティティが崩れてしまったようである。そこからさらに進んで言うなら、日本における観光人力車の幸福な雰囲気は、豊かな社会そのものによって初めてできたということとなるだろう。かつての文明／野蛮という二分法的思考は、残念ながらまだ厳然と上記の発言の中にある。同時に上記の発言は、これからの中国における人力車についてひとつの予言とも言える。中国は日本と同じ段階まで発展すれば、中国での人力車も階級的秩序の象徴という拘束から解放され、乗る人も挽く人もみな平等な高度消費社会が来るだろう、というように。

おわりに

1906(明治39)年6月の『太陽臨時増刊 戦後経営』第12巻第9号誌上に、「未来記」と題する文章が掲載されている⁴⁷。「未来記」では、未来に対する想像が綴られていて、その「未来」の全体像を「形而上と形而下とを問はず、凡て一斉に発達した時が即ち真の文明時代である」、と提示している。形而上と形而下との言い方は、『易経』にある「形而上者謂之道、形而下者謂之器」に由来する言い方と考えられ、この文章の文脈に即して言うと、物質としての文明と「公德心」の意味を指している。つまり現実社会を批判する立場から、物心両面における20世紀の「未来」を展望しているわけである。

その来るべき未来は、まず「汽車全通一万哩」の時代である。それに対して人力車は「博物館の参考室に陳列せらる」存在となっているという。「汽車全通一万哩」は、日露

47

叱剣道人「未来記」『太陽増刊 戦後経営』第12巻第9号、1906年6月、218-222頁。

戦争の戦勝を経験した日本にとって決してサイエンス・フィクションではない。というのもこの文章が書かれた少し前の1906年5月は、官私鉄道5000哩突破を記念する祝賀会、通称「鉄道五千哩祝賀会」が名古屋において開催されたばかりの時期であったのである。

48

海外鉄道技術協力協会編集『最新世界の鉄道』ぎょうせい、2005年、19頁。

2012年の現時点から言えば、日本は「形而上」の問題はさておき、「形而下」の面から言えばまさにその「未来記」に描かれた「未来」を生きている。2003年の時点で日本鉄道の営業キロは20,071,000キロで⁴⁸、「汽車全通一万哩」（注：一万哩は約16,000キロ）を遥かに超えている。人力車は、1930年代から交通手段としての重要性を失いつつ、まさに「博物館の参考室に陳列せらる」存在と化していたのである。しかしながら、1970年代後半から、人力車は「汽車全通一万哩」という社会システムの中で新しい形で消費されている。「和風回帰、エコロジー、スローライフ」など、現代社会へのアンチテーゼとして、またそれに規定されながら消費されているのである。

49

アンソニー・ギデンズ、同上、188頁。

交通の形態は時代によってそれぞれ違い、またいろいろと条件づけられている。同時に、交通も人と人、人と環境との関係を作り出している。人力車時代は明治時代のように、再び来ることがないだろう。われわれが近代の帰結としての「超大型トラック」⁴⁹に乗っている限りで、日本で人力車がその厄払いに利用される可能性は消えないだろう。これは、今まで分析してきたように、人力車の問題というより、日本の「知的基盤」或いは近代の「知的基盤」そのものの問題なのである。

付記：本論文の引用は、旧漢字を適宜新漢字に改め、仮名遣いは本文もままとした。