

明治期大阪市内交通手段の推移 —主として人力車・巡航船—

京 都 大 学 正会員 天野 光三
福 山 大 学 正会員 三輪 利英
全日本コンサルタント 正会員 前田 泰敬

Development of Urban Transport Means at Osaka City in Meiji Era
— mainly concerning with Rickshaw and Cruising Boat —

by Kozo Amano
Toshihide Miwa
Yasunori Maeda

概 要

明治後期から大正前期にかけて、成長期を迎えた大阪市の常住人口は100万人を超えて、膨張し続けた。路面電車が市内交通機関として、十分な機能を発揮するに至る明治41年頃以前は人力車・巡航船が大阪市の都市交通の中心的役目を果たし、さらに、一部臨港地域では渡船も重要な役割を果たしてきた。

なかでも、わが国の独創的交通機関である人力車は、明治初年に出現して以来、着実に増加して、明治中期以後は大阪市民の足として重要役割を果たすようになり全盛期には2人乗りもあわせて2万台を超えていたが、巡航船や路面電車、大正中期以降の自動車の発達により衰退して行った。路面電車開業と同年の明治36年運航を開始した巡航船は、最盛期には2万人以上の乗客を運んでいたが、明治41年路面電車の路線拡張により、大正2年にその使命を終えた。本研究は明治期における交通手段の変遷について述べる。

(キーワード：明治期・大阪市内・交通手段)

1. ま え が き

都市活動は都市交通がなくては成り立たない。公共交通機関について考えると、明治期に出現した路面電車以後 約1世紀近くの間、バス・トロリーバス・地下鉄・現在では中量軌道(ニュートラム)と次々に新しい交通手段が開発され、都市交通体系を形成してきた。本論文では、路面電車が明治36年に出現するまで、大阪市民が日常利用していた交通機関の状況について、及び路面電車に都市交通の主役をゆずることに至った経過とその理由を考察する。

2. 明治期(1871年～1912年)の大阪における人口、市域、交通

(1) 市街地の形成と人口

明治期における市街地の拡大と発展をリードしたのは、産業革命による工業の発達と鉄道の

開通である。また、海岸線には港湾施設を持ち、各河川によって、原材料や燃料の入手が容易となり、内陸には紡績工場が建設され、工業、商業の発達を促し、雇用促進に大きく寄与していた。

このため、市街地は急速に増加し、明治元年には、約1,400haであったものが、明治33年(1900年)には、3,500ha、明治末期で4,000ha(現大阪市の約25%、当時全市の70%)と拡大した。

大阪市域の人口は図-1に示すように、明治5年26万人、明治15年33万人、明治22年47万人である。明治30年の76万人は市域拡張が行われたためで、明治40年117万人となっている。

(2) 明治以降における大阪の都市交通の変遷

図-2は、明治以降の大阪における交通機関のライフサイクルと示している。

すなわち、過去100年間に多くの交通機関が発明され、発展し、そして衰微の道をたどって行った。この図は次の事を示している。

- a) 明治期の交通動力は人力、畜力を中心であったが、河川の発達した大阪市では、明治後期に巡航船が市内交通に大きな役割を果たしていた。
- b) 乗用車、バス、トラックなどの自動車は、市内では大正期に登場したが、ガソリンや車両は全て輸入であり、高価なため市民の身近な交通手段とはほど遠いものであった。戦後、高度経済成長により昭和40年頃から、自動車が急激な増加を示した。
- c) 路面電車は、明治36年から大阪市では発展をとげ、昭和40年頃までの70年間にわたり、都市交通の中心的存在であった。また、明治末期から国電、私鉄が盛んに建設され、さらに、昭和8年、梅田～心斎橋間に地下鉄が開通した。

3. 人力車

大阪で最初に人力車の営業を始めたのは、“飛久”こと田井久治で、明治7年11月、東京の人力車発明者秋葉大助の支店を高麗橋1丁目に開店し、東京から船便ごとに80台ないし、100台の“大助車”を東京から取り寄せ、明治8年には、その数2,000台に達している。

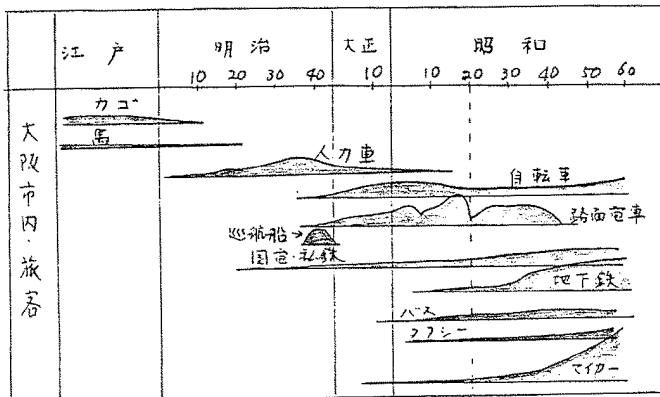


図-2 大阪における交通機関のライフサイクル
(文献8)より引用、一部加筆)

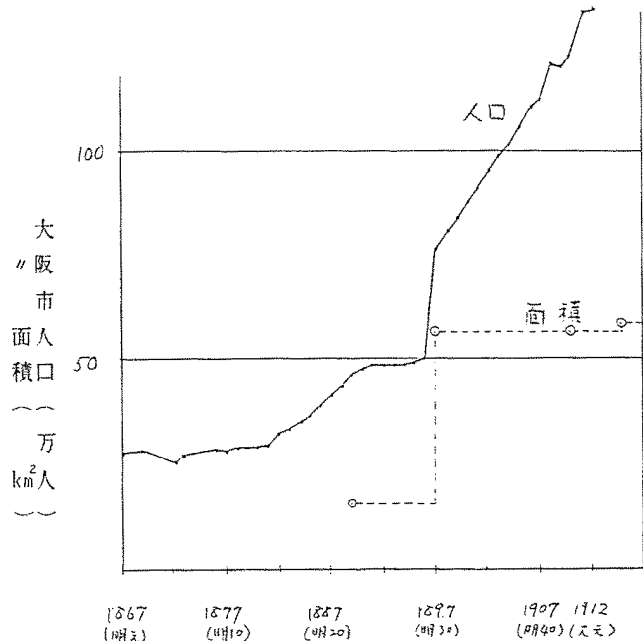


図-1 明治期大阪市人口・面積

(1) 交通機関としての人力車

人力車は都市内の交通手段として、鉄道の発達しない間は、相当の遠距離交通にも利用され、奈良・京都・兵庫にまで及んでいた。

車は木車鉄輪であったが、改良が行われて、大正時代には、細ゴム丸タイヤからさらに大ゴム、空気タイヤと改良されて行った。路面電車が発達してからも、線路から離れた地域では、大正

時代に入っても相当利用されていた。大阪市の人力車に関する正確な統計が存在するのは、明治15年以降で、これによると、2人乗人力車は遊里地帯を中心に相当発達したが、明治15年以降は減少していった。一方、1人乗は明治24年まで余り台数については変化がなかったが、明治25年より急激に増加し、明治28年には1万台を越え、明治35年には2万台に達した。明治36年第5回内国勸業博覧会前後には

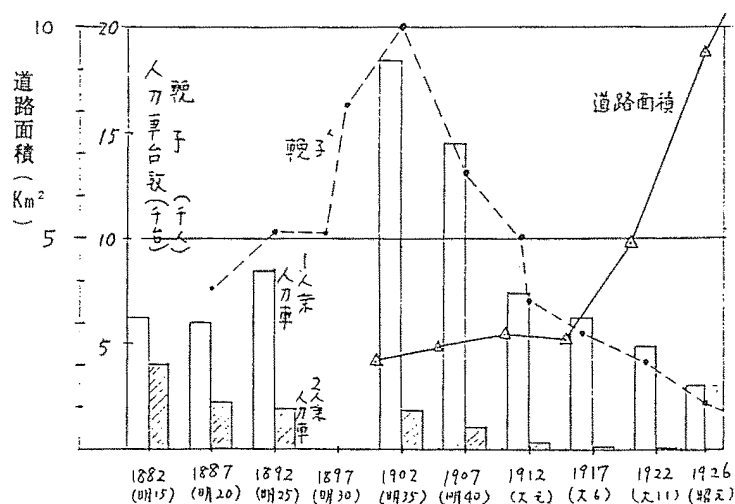


図-4 道路面積と人力車台数・輓子の推移

人力車は明治維新後の文明開化時代以来、半世紀にわたり、大阪市における路面交通手段として、十分機能を果たし、文字通り「明治」と共に終焉をつげた。とくに大阪では、東京ほど乗合馬車が発達せず、路面電車、自転車の出現までの間、市民の足として重要な役割を演じた功績は評価されてよいであろう。

4. 自転車

明治期の自転車は、今日の通勤・通学に使用されるような交通手段でなく、一種の遊具品であった。明治3年8月、大阪府により歩行者に妨害を与える危険があるとされ、禁止されたが、明治21年、2年頃には解禁となり流行している。

明治30年頃、空気入りゴムタイヤを装着した自転車が輸入されて、明治33年に「自転車取締規則」が發布された。輸入品のため、極めて高価なものであったが、新時代にマッチして、自転車競争大会が開催されるまでに成長した。

その後の大阪における自転車の推移を図-3に示す。図からわかるように、第1次世界大戦を契機として、わが国ではとくに大阪において、自転車の製造が盛んとなり、価格も安価になったため、一般商店員の使い走りや、小貨物配達用には必需品となり、大正15年には18万台と驚異的な増加を示した。

していた。さらに、路面電車の乗客が十分乗り切れず、人力車はその補助的交通機関としての役割を果たしていたことになる。従って、路面電車の混雑を避けたい人、Door to Doorを希望する人、土地の不案内の人達により、その需要は相当なものがあつた。

このように、巡航船、路面電車、自転車と3面からの圧迫により、人力車の利用は一部の医師や高額所得者等を除いて、大正時代にはいと衰退していった。

5. 巡航船

(1) 概要

四通八達している大阪市内の河川に、明治36年から巡航船が運航を開始し、多くの乗客を運んでいた。明治36年4月に創業した大阪巡航合資会社は、約80隻、従業員380名の規模で、大阪市民の市内交通手段として最盛期にあった。

大阪巡航合資会社の事業が極めて独占的な地位を占めることから、大阪市と報償契約を締結することに決定した。これは、わが国における都市報償契約の第1号ともいえる画期的なものとなっているのは極めて注目値することである。この契約の内容は、会社の各決算期における運輸総収入金額の10/100に相当する金額を大阪市の納付するというものであった。

(2) 乗客数、収入

明治36年の創業当時は、就航区間が新町橋～日本橋間の短距離であったため、1日平均乗客数は3,250人/日、平均料金は63円/日、乗客1人当たり1銭9厘4毛であったが、アメリカへ発注した発動機の入手による船数の増加とともに、同年6月には平均12,400人/日の乗客数があり、平均料金は394円/日、1人平均3銭1厘6毛、最盛期の明治36年9月には、19,614人/日の平均乗客数があり、平均料金656円/日、1日平均3銭3厘4毛を示す程にな

った。図-3には年度の平均乗客数を示す。

使用船の大きさは、長さ40尺、巾7尺、吃水2尺で、6馬力の石油発動機船で、その数50隻をもって毎日午前6時より午後8時まで10分毎に各川筋の乗降場を発船することになっていた。

(図-5 参照)

(3) 路面電車の誕生

路面電車が、明治36年9月に築港～花園橋間(5km単線)に営業を開始した時期と巡航船の就航とが全く同一であったことは、明治30年代の人口増加率が極めて急激であったためと考えられる。

路面電車の輸送人員が明治30年代は最大約6,000人/日で、市民の足はまだまだ巡航船の輸送力にかなうものではなかった。

しかし、図-3に示すように明治41年には輸送力において逆転し、明治末期頃には、約27万人/日を運ぶようになっていた。

(4) 巡航船就航から廃止まで

「水の都」大阪の、独特な都市交通機関であった巡航船は、明治36年4月の創業以来、路面電車が幼年期時代であった当時、人力車をしのぎ明治30年代には市内における最も主要な都市交通手段であった。最盛期には、市内8河川に乗降場44を置き、営業を行ない、大阪市民の足として活躍したのである。

しかし、会社経営の成長に比べ、従業員に対する待遇が良くなかったために、創立後半年目で労働争議が発生し、また、路面電車が明治41年東西・南北の両線が開通して、輸送人員も

8,000人/日弱から、一挙に20万人/日台を突破することもあるなど、市民の足は図-3に示すように、路面電車の発達と反比例に巡航船の利用客は激減し、遂に明治の全盛時代から、大正時代に移ると、次々と廃止の運命をたどり、大正2年9月会社は解散せざるをえなくなった。

6. 渡 船

河川を利用した交通手段には、前述の巡航船の外に河川の対岸への交通として渡船があげられる。対岸への交通需要の多い箇所、橋梁の架設が困難な箇所、または架設の必要がまだない様な箇所には、個人経営による渡船場が設置されていた。とくに、源八の渡、松の鼻渡、甚兵衛渡等は有名であった。

大阪府は、明治24年11月28日、渡船営業規則を制定しているが、これは営業者に対し、兩岸渡船場に標識、賃銭額札を建てさせ、運賃を一定にする他、渡船、船夫に対する取締りをしようとしたものである。しかし、大阪市は明治39年12月に料金の統一をはかり、その上危険を除くため市営(大阪市港湾部)として発足させている。当時、市の発行した渡船回数券(明治45年 安治川筋、2厘5毛)の例を写真-1に示す。また、表-2に大阪市内の渡船利用状況を表わす。最盛期1日約83,000人の利用があったことは、渡船もまた、明治後期における特定の地域とはいえ、都市交通機関として十分その機能を発揮したということがいえる。大正9年、道路法施行までは有料であったが、その以後は無料の方針となっている。

表-2 大阪市内の渡船利用状況

	(ヶ所) 渡 船 場	(隻) 渡 船 数	(人) 船 夫 人 員	(人/日) 渡 船 人 員
1907(明40)	28*	—	—	—
1912(大・元)	—	54	58	36,200
1915(大 4)	28	53	62	39,400
1921(大10)	27	57	81	71,000
1926(大15)	32	74	154	82,700

↓
無料

。文献2)より作成

。安治川筋11ヶ所、淀川筋2ヶ所、木津川筋13ヶ所

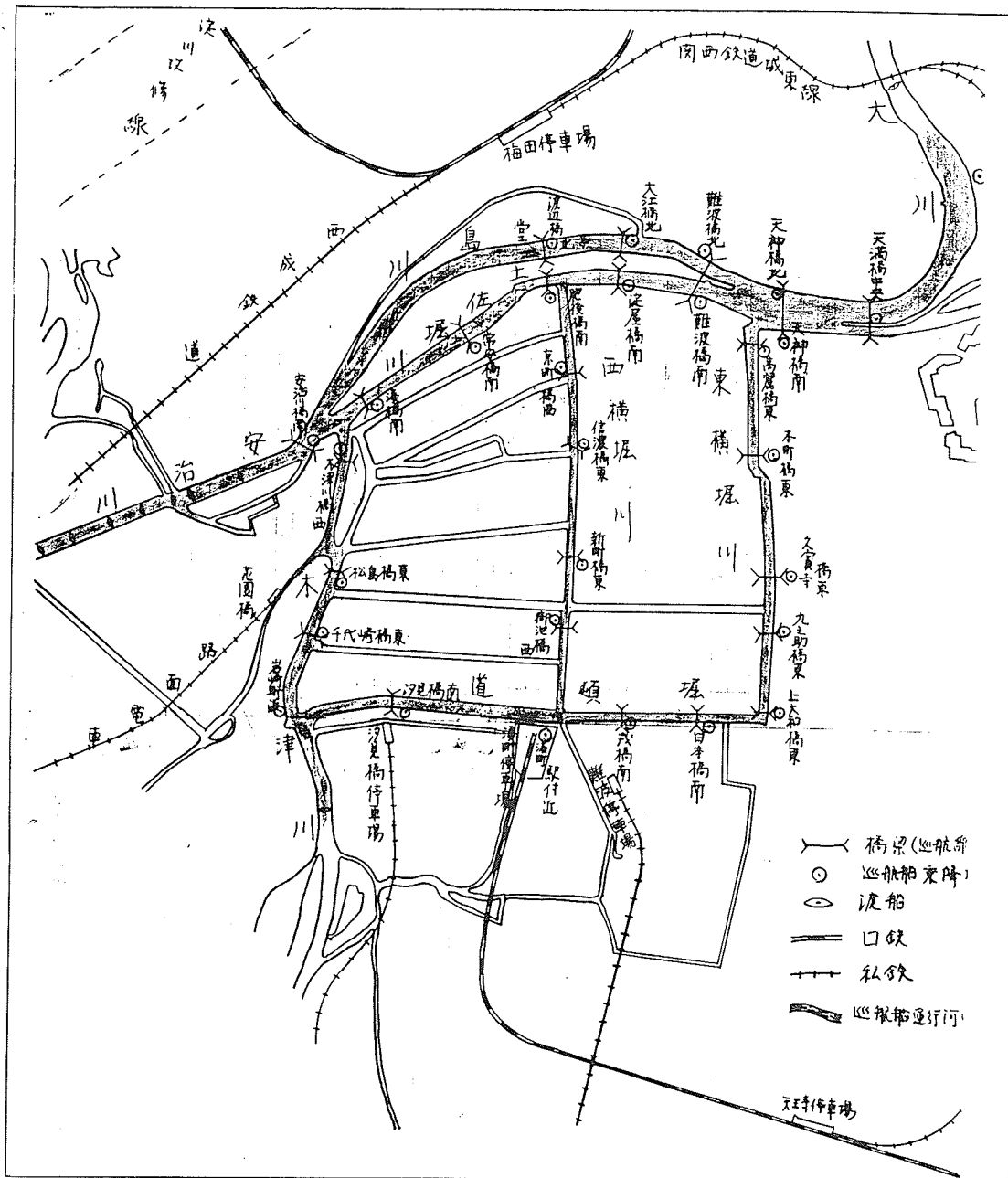
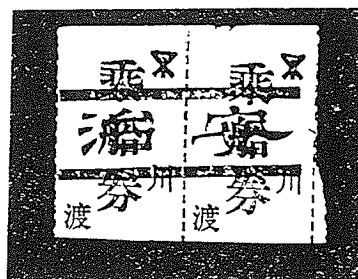


図-5 巡航船運行川筋と発着場 (明治30年代後半)



写真－１ 安治川筋の渡船回数券(明治44年)

7. あとがき

明治期、大阪市内で市民の足として役割を果たした各種交通手段について述べたが、図－２からも判るように、江戸時代のカゴ、馬に代って人力車が全盛期を迎え、次いで大阪に特有な河川を利用した巡航船や、電力による路面電車が人力車にとって代ると共に、巡航船もわずか10年で路面電車で後をゆづることとなった。昭和40年代は地下鉄全盛時代で路面電車がほとんど姿を消している。

この様に各種の交通手段がその時代の要請にこたえて、誕生と衰退を繰返すなど、交通機関にライフサイクルが明確に存在することを実証したことになる。物流の面からみた自転車、大八車や、旅客輸送としての馬車鉄道、人力車の1日1台当りの人・キロの把握等ができなかったため、交通手段としての交通工学的評価はできなかったが、これらの点については、今後の研究課題としたい。

参 考 文 献

- 1) 大阪百年史、大阪府発行 昭和43年 P818
- 2) 明治、大正大阪市史、大阪市 第3巻 P864～887 P1054～1070
- 3) 市電－市民とともに65年－大阪市交通局 昭和44年3月
- 4) 大阪の都市計画道路<別冊> 大阪市 1976年 表紙
- 5) 東区史 第3巻 大阪市 P1012～1136
- 6) 西区史 第2巻 大阪市 P159～279
- 7) 天理教参考館(交通資料調査会)
- 8) 新鉄道工学 天野・三輪・前田 昭和59年(近刊) 丸善
- 9) SPACE MODULATOR No.40 日本板硝子 1971 P23