

日露戦争前後の都市下層社会： 大阪市の人力車夫を事例に

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2017-10-02 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.24517/00000042

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.



日露戦争前後の都市下層社会

—大阪市の人力車夫を事例に—

能 川 泰 治

はじめに

日露戦争を契機に日本資本主義が帝国主義段階に移行することは周知の事実であるが、この時期は東京・大阪などの大都市において築港・上下水道・市電などの社会資本が生成され、急激な都市化が進展する時期でもあった。本稿はこの時期における都市下層（ここでは「日稼ぎ」という不安定な労働市場に置かれた下層労働者としておく）の動向と、それに対する公権力の対応の在り方を分析することにより、当該期の都市社会の全体像を展望しようとするものである。

日露戦争前後の都市下層の動向については、都市下層を含めた都市民衆諸階層の動向を克明に分析した宮地正人の研究がある¹⁾。宮地は都市民衆諸階層の動向を、資本主義発展に伴う労働・生活条件の困窮化に対する、恒常的な不満の蓄積・自然発生的な暴動への参加と捉え、更にこのような状況を土台にして活動を展開する政治勢力を、国民主義的対外硬派として規定した。しかし、宮地は都市民衆の暴動に恒常的に蓄積された不満の発現という評価しか下しておらず、そこに如何なる要求や社会関係が反映されているのかについては言及していない。したがって、宮地の都市民衆に対する評価は一面的であるとしなければならない。

最近の都市史研究では、都市下層の生活構造やそれを取り巻く支配構造の解明に関心が注がれている。中川清は、家族としての世帯形成の動きに注目して、都市下層を都市社会の変動過程に可能な限り対応しようとする能動的な存在として把握し、布川弘は、世帯形成を支える社会的結合関係に注目して、近代国家が都市下層を自らの基盤として取り込もうとする過程を明らかにした²⁾。中川・布川の研究によっ

て、都市下層独自の社会関係はかなり明らかになったが、これに他の周辺諸階層が如何に関わろうとしたのかについてはまだ検討の余地があるように思われる。独自の社会関係に覆われた下層民衆の世界と他の諸階層との関わりを明らかにすることが、近代都市社会の全体像を解明する上で必要な作業になる、と筆者は考える。

本稿は、こうした研究状況を踏まえ、都市下層が労働・生活の場において相互に取り結ぶ結合関係に注目し、そこから日露戦争前後の都市化の進展や対外戦争という一連の過程に対する都市下層の動向を捉え直すことを課題とする。更にその都市下層の動向に対する公権力の対応を分析することによって、当該期の都市社会の全体像を展望してみたい。その際、大阪市の人力車夫を素材とすることを断わっておく。大阪市では、人力車は明治後期において車輛数・営業者数共に急増し、表1・2にあるように日露戦争前後にその増加のピークを迎える。しかし日露戦争前後は一方で交通機関が発達し始める時期でもあり、巡航船・市電が相次いで開通し、人力車夫の営業範囲は次第に狭められていく。そして日露戦後になると、「貧民窟」と見做された都市下層の集住地区で「細民」救済事業が開始される。これらの点から、人力車夫は都市化の進展と都市下層との関係、及び公権力の対応を考える格好の素材である、と筆者は考えている。

- 1) 宮地正人『日露戦後政治史の研究』（東京大学出版会、1973年）。
- 2) 中川清『日本の都市下層』（勁草書房、1985年）、布川弘『神戸における都市「下層社会」の形成と構造』（兵庫部落問題研究所、1993年）。

I 明治後期の人力車夫

この章では、大阪市的人力車夫を事例として都市下層の人的結合関係について考察するが、その前提として、日露戦争前後の時期に至るまでの人力車営業の変遷を概観しておきたい。

1 人力車営業の変遷

人力車は1869年に東京で発明されて以来、駕籠に代わる交通手段として急速に普及した。普及し始めた頃的人力車は、遠距離交通にも活用されており、大阪では兵庫・京都・奈良への旅客運送や、各駅継立の方法で東海道の旅客運送にも利用されていたという¹⁾。しかし明治中期になると、遠距離旅客運送は鉄道によって担われるようになる。例えば、1889年には官設鉄道の東海道線（東京・神戸間）が全線開通し、それと前後して大阪市と近郊諸都市を結ぶ郊外電鉄も普及し始める。このような明治中期以降の鉄道網の拡大に伴って、人力車は鉄道停車場を起点とする市内近距離交通機関として、その本領を発揮するようになるのである。

人力車が市内近距離交通機関として定着するにしたがって、大阪府による規制も人力車営業を組織化する方向へ向かってゆく。大阪府は1870年以来数度にわたって人力車営業規則を制定しているが、ここではその骨子がほぼ固まったと思われる、1882年に制定された人力車営業取締規則と1891年に制定された営業人力車取締規則を取り上げたい。

1882年の規則には、「人力車営業ト称スルハ、車ヲ貸シ又ハ自ラ所有車ヲ輓キ或ハ雇人ニ輓カシメ及ビ借車ヲ輓ク者ヲ云」²⁾とあり、人力車営業に従事する者には、(一)自己の所有車を賃貸する営業者、(二)所有車を挽子に挽かせる帳場営業者と帳場に所属する挽子、(三)自己の所有車や賃借りした車によって通常公設駐車場で営業する辻待ちの車夫があったことがわかる。この規則では、これらの人力車営業従事者は所轄警察署に届け出て営業許可の鑑札を取得することを義務づけているほか、警察の管轄区域毎に営業者の組合を設け、運賃を組合で決定して警察の認可を受けることも規定している。人力車営業に警察が関与するようになるのである。

1891年の規則には、特置組合についての規定が見られる。特置組合とは、鉄道停車場・汽船発着場等の水陸交通の要所を拠点とする営業者に対して、運賃の決定や料金の遵守等営業の組織化や車夫の労務管理を徹底させる代償として、停車場・発着場等における営業の独占を認めるものである。この組合では、乗客の行き先に応じて定額賃金を記入した切符を発行し、目的地において切符に記入された運賃を支払う切符制度が採用されたり、所属車夫に対して毎月二回にわたって組合費の納入を義務づける等、一般の車夫に比して厳しい労務管理がなされている³⁾。特置組合については、ここに述べた以上に詳しい様子を知る手がかりはないが、1897年の大阪市内の様子を記した『大阪繁盛誌』には、「梅田停車場下車の旅客に依りて生活する人力車夫の数は大略五百八十人許りなり、其内構内は三百五十人にして、停車場開設以来、遠藤、中島の両取締之を取締り」⁴⁾とある。これらのことから、人力車が市内近距離交通に本領を発揮し始める1890年頃には、主要鉄道停車場等を拠点に相当な数の車輛を有する営業者の下で、大規模かつ組織的な営業がなされていたものと思われる。

明治中期は、一方で人力車営業を取り巻く環境に変化が起こる時期でもあった。まず第一に、大阪市の南部に巨大な歓楽街が形成される。道頓堀川南岸は、大阪四遊廓の一つに数えられる南地五花街に相当する地であると同時に、道頓堀五座と総称される近世以来の大劇場が林立する古くからの歓楽街であったが、更に明治中期頃から千日前通を中心に見世物小屋・遊技場・飲食店等が集中し始める。車夫にとって鉄道停車場に匹敵する絶好の稼ぎ場が形成されるのである。第二に、その歓楽街周辺に都市下層が集住する「貧民窟」が形成される。明治初期には、南区日本橋筋三～五丁目、通称名護町が近世以来極貧層の集住地であったが、1886年に大阪府が布達した長屋建築規則・宿屋取締規則、即ち不良長屋の強制撤去と木賃宿の市外追放を契機に、名護町の住民は市街地周辺部への移住を開始する。明治中期以降は、このような政策の繰り返しと不断の人口流入があいまって、難波・日本橋から市の周辺部にかけて都市下層の集住地区が拡大・再生する⁵⁾。以上のよ

うに、明治中期以降は、下層の車夫の労働・生活の空間も形成されるようになるのである。本稿で分析対象とする日露戦争前後の時期は、人力車営業とそれを取り巻く環境が、以上のような変遷を経た時期である。

2 人力車夫の世界の広がり

大阪市の近距離交通機関として定着し始めた人力車は、表1、2にあるように明治中期以降営業者・挽子・車輛数共に急増し、日露戦争前後に増加のピークを迎えている。ここでは、この時期に市の周辺部で膨張しつつある「貧民窟」の住民に車夫が多く見られることに注目したい。それでは何故「貧民窟」の住民には車夫になろうとする者が多いのか。この点について、1893年から1894年にかけて『大阪毎日新聞』に掲載された、「大阪に於ける下等労働者の状況」と題するルポ記事は、以下のように記している。

彼等は何故に斯程にも困苦を尽くして人力車夫となるかと云ふに……梅田停車場構内の如きは平均一ヶ月十二円阪堺大阪両鉄道は十円夫より構外は先づ平均八円位を得加之道路泥濘にして歩に艱む時或は雨脚傾斜して通行困難を感ずる時は彼等が不意の獲物にして十町走りて六銭心斎橋より淀屋橋まで八銭など云ふ値を請求するあり其他遊治郎の廓通ひの流れ込みなどは不当の纏頭を恵投され他営業人の望み能うべからざる利益を取得することあり⁶⁾

特置組合に所属すれば比較的高い収入が得られるのみならず、自己の判断で料金を割増したり、遊廓通ひの乗客から祝儀が与えられる等、規定外の臨時収入が期待できるという。そして、この臨時収入の獲得が「貧民窟」の住民を魅了する一つの理由になっているというのである。更に以下の事例からは、当時の車夫の間では、自己判断による料金割増や祝儀の請求が、いわば車夫の常識として自覚されていることが窺える。

人力車夫巽佐太郎(27)といふは一昨日午後一時頃客を乗せ梅田停車場に至る途中客が岩おこしを買求めんと同停車場前の岩おこし屋小森捨三郎方にて五十銭岩おこしを買求めたるに車夫は

表1 大阪市における人力車数

年	一人乗	二人乗	合計
1882 (明治 15)	6,327	4,065	10,392
1887 (明治 20)	6,002	2,372	8,374
1892 (明治 25)	8,427	1,984	10,411
1897 (明治 30)	—	—	17,104
1902 (明治 35)	17,760	1,985	19,745
1903 (明治 36)	16,421	1,581	18,002
1904 (明治 37)	15,759	1,249	17,008
1905 (明治 38)	16,123	1,295	17,418
1906 (明治 39)	17,610	1,193	18,803
1907 (明治 40)	17,162	1,413	18,575
1908 (明治 41)	14,528	1,153	15,681
1909 (明治 42)	10,441	614	11,055
1910 (明治 43)	9,632	505	10,137

註：1882年、1887年、1892年、1897年の各数値は大阪市『明治大正大阪市史・第三巻』（日本評論社、1934年）より引用したものである。1902年以降の数値は『大阪商業会議所年報』明治38～43年版に掲載された「大阪府警察署管内人力車数及営業人員表」のうち、東・西・南・北・曾根崎・難波・九条・天王寺警察署管内の数値（各年12月末現在）を合計したものである。

表2 大阪市における人力車営業者数

年	営業者			挽子		
	人員	開業	廃業	人員	開業	廃業
1887 (明治 20)	608	—	—	7,569	—	—
1892 (明治 25)	1,792	—	—	10,573	—	—
1896 (明治 29)	3,201	—	—	10,705	—	—
1898 (明治 31)	5,850	—	—	16,268	—	—
1902 (明治 35)	4,748	3,594	2,775	17,675	9,827	7,862
1903 (明治 36)	4,896	1,793	1,752	16,073	9,215	11,328
1904 (明治 37)	3,932	1,340	1,811	14,896	8,219	8,553
1905 (明治 38)	4,421	723	821	17,006	8,260	7,419
1906 (明治 39)	4,648	1,190	837	18,311	12,505	11,535
1907 (明治 40)	3,870	1,099	1,601	17,336	8,998	9,175
1908 (明治 41)	3,651	729	948	14,664	7,841	10,513
1909 (明治 42)	—	—	—	10,686	410	1,646
1910 (明治 43)	—	—	—	9,505	—	—

註：1887年、1892年、1896年、1898年の各数値は『明治大正大阪市史・第三巻』（表1に前掲）より引用したものである。1902年以降の数値は『大阪商業会議所年報』明治38～43年版に掲載された「大阪府警察署管内人力車数及営業人員表」のうち、東・西・南・北・曾根崎・難波・九条・天王寺警察署管内の数値（各年12月末現在）を合計したものである。

客を梅田駅に送り置き再び小森方に立帰り今客を案内したる報酬を呉れと迫りたるも同家に於てはこれを拒みて応ぜざるより車夫は憤り客を引込みて相当の歩銭を呉れぬのなら今買入れたる岩おこしは客に諭して返さしめ他店にて買得ると無法の強談⁷⁾

以上のような規定外の料金請求は、人力車が普及して以来、取締規則によって繰り返して禁じられていた犯則行為であった。しかし、車夫の犯則行為は後を絶つことなく、日露戦争前後の車夫の増加に伴っ

て、警察の頭を悩ませる問題となっている。例えば、1903年の第五回内国勸業博覧会の開催に際して、大阪府の警察本部は土地不案内者の迷惑予防という名目で営業組合による賃金決定に干渉し、雨天や夜間の場合の割増率まで規定させている⁸⁾。更に、当時の大阪市内の宿屋の中には、「車夫に利を喰はして、不案内の旅客を誘ひ入れ不正の利得を貪らんとするもの」⁹⁾があり、博覧会開催に際して警察が殊に注意するところとなっている。祝儀を与えることによって、車夫と結託する宿屋も現われているのである。以上のように、警察による度重なる取締にも拘らず、車夫の自己判断による料金割増や祝儀の請求は、車夫の増加に伴って車夫の風紀問題として深刻化してゆく。そこには、自己判断による料金決定や祝儀の請求等の行為を常識とする、言い換えれば、独自の労働慣行を持つ車夫の世界の広がりが見えるのである。

3 人力車夫相互の結合関係

独自の労働慣行を持つ車夫の間には、如何なる人的結合関係が見られるのであろうか。まず、大阪の四遊廓等の歓楽街や船場・島之内等の商家・会社が集中する市街中心地に多く見られた、人力車の帳場営業に焦点を当ててみよう。帳場とは、人力車を所有する営業者（親方）が数名の車夫（挽子）を雇用して経営する人力車営業のことである。そこでは、原則として挽子は稼ぎ高の約3割を齒代等の名目で親方に支払うことになっており、更に食費・宿料・布団損料を支払って帳場に寄宿しているのが通例であった。このような帳場の挽子の日常生活について、明治中期の東京の「貧民窟」の状況を記録した松原岩五郎は、その著『最暗黒の東京』の中で以下のように記している¹⁰⁾。

薄暮より出轍して午前一時まで、あるいは払曉の二時間と夜半の三時間だけ営業して日に二十銭より時としては三十七、八銭を収得し、また一厘も稼がざることあり。食事は戸外においてし、日に七、八銭より二十銭まである時は遣い無ければ節儉し飲食に定度なし。あるいは下等講釈に立寄り緞帳芝居を覗き、同輩醜談して快飲し賭場を開き、娼妓に費消し以て年中着のみ着のまま、些の財物なく、四角なる帯一筋、格

好なる下駄一足の蓄蔵もあらず¹¹⁾。

収入が安定しない日稼ぎ同様の労働に従事するその上に、親方からの搾取を受ける、過酷な日常生活を挽子は送っていたと言えよう。しかしここで注目すべきは、その不安定な収入が、同じ帳場に属する者同士で金を出しあって飲食・賭博・芝居見物・娼妓買ひなどの憂さ晴らしに耽る、自由・奔放な生活感覚を養っている点である。言い換えれば、挽子には労働の疲れや憂さを晴らす独自の生活圏があり、同じ帳場に属する者同士がその生活圏を共有しあっているのである。そして、このような独自の生活圏で自由・奔放な日常生活を過ごす故に、挽子の多くは齒代・宿料などを滞納しており、親方の督促にあって「三四ヶ月にして他へ転ずるを一般の風俗」¹²⁾とする状況であったという。車の齒代や宿料などの搾取・契約関係では、挽子の日常生活を束縛することはできなかったのである。

ところで、一般に帳場は商家や会社等を得意先としており、顧客が一定していたとされているが、松原は当時の帳場の経営状況について以下のように述べている。

八官町、弓町等の銀座裏、平河町、隼町、赤坂田町辺は上部屋にして皆得意先を有する古顔なり。されど、これらの上部屋は現今至て少く、大抵は皆半触込み、半追駈にて殊に近年辻車の繁殖せしと賃銀の下落を以て宿車ハヤラズ、よほど贅沢なる顧客にあらざれば申し込みなきが故に簷行燈のみにては営業立ち行きがたく、不絶は大抵辻に出て営業するなり¹³⁾。

実際のところ、得意先からの注文のみで経営が成り立つ帳場は稀であり、ほとんどの帳場は辻待ちの車夫同様の路傍営業に進出せざるを得なかったというのである。先にも述べたように、日露戦争前後の大阪市では、人力車営業者数も増加の頂点に達している（表1、2参照）。営業者間の競争も激化したであろう。こうした中で、得意先からの注文のみに依拠する経営を改めて、路傍営業に乗り出す帳場はかなりの数に上ったのではなかろうか。松原が『最暗黒』に記した、帳場の路傍営業進出という傾向は、明治中期以降の大阪市でも妥当するものと思われる。そして、上に掲げた引用で松原が述べた辻待ちの車

夫の増加と帳場の路傍営業進出は、個別の帳場の枠や辻待ちと挽子の区別を越えた車夫の交流を生み出すことになるのである。松原は、服装や風貌を異にする車夫が、客引きの場として設置された駐車場に屯する様子を次のように描写している。

或る者は毎日の稼ぎ高に法螺を吹き、或者は一ヶ月五円の平均なる事を実説す。あるいは神田の齒代の高きをいい、あるいは上野の交番の厳酷きをいい、賃銭下落、損料不納、部屋放逐、あるいは無銭飲食、居酒屋不面体、または賭博に敗走したる事、金貸を倒したる事、無尽の当り損せし事、姦淫を遂げ得ざりし事、その他歎息すべき話説、放笑すべき問答、高尚らしき議論、鄙猥なる椿談の断続し、沸騰し、流伝し、過溢し来るこの無壁の大集会は不知不識の間に変仄なる自家生活の実相を説明して風塵木石に吹聴す¹⁴⁾。

駐車場は単なる客引きの場ではなく、路傍営業に従事する車夫の交流の場でもあった。そこでは、稼ぎ高・車の賃貸料・警察の取締など車夫としての共通の話題のほか、自己の生活や時事問題等についての情報交換がなされているのである。言い換えれば、互いに収入が一定しない日稼ぎ同様の労働に従事し、一方で自由・奔放な生活を送る車夫の間で、営業形態の枠を越えたネットワークが形成されているのである。このような車夫のネットワークは、明治中期以降の車夫の増加と帳場の路傍営業進出によって、個別の帳場の枠や辻待ちと挽子の区別を越えたものとして形成されたのであろう。そして、このような交流は、互いを労働の拠点や飲食・娯楽等の生活圏を同じくする「仲間」として認識しあう、情義関係を作り出す契機となるのである。

西区西長堀北通一丁目人力車帳場福寿舎の曳子小谷幸次郎(31)と外一名が客を乗せて北河内郡中野村の齒医者へ行き午後三時頃天王寺逢阪まで帰て来ると折から日本橋四丁目太田庄太郎(25)と云ふいつも戎橋南詰公設駐車場に出て居る車夫が今度改正されたる車夫取締規則の研究を兼ねた車夫懇親会が天王寺石鳥居の掛茶屋にあったその帰り途千鳥足して来るに一寸突き当たりしが元にて酔漢の癖とて済むとか済まぬとか

煩く云ひ出せしを今は客を乗せて居るから許して呉れ家は此処だと幸次郎は親方の家を云ひ置きて帰りし処五時頃に至り庄太郎は同じ仲間の車夫田中作次郎(24)高田藤吉(21)西川寿之助(20)外三十名を語らひ福寿舎へ押寄せ……乱暴にも土足のまゝ上にあがり其処らにある器物を破るやら投るやら散々の狼藉¹⁵⁾

上に掲げたのは、些細なトラブルから暴力沙汰に至った事件を伝える、新聞記事の引用である。乱闘に加勢した「仲間の車夫」とは、当事者と同じ駐車場に出入りし、生活圏を同じくして誼を通じあっている車夫たちであろう。労働・生活圏を共有する車夫の間には、先に述べたような交流を通じて、互いを同じ社会的境遇に置かれた「仲間」として認識しあう、情義的な結合関係が形成されているのである。その情義的な結合関係が基盤となって、個が被った不利益・不満に対する集団暴力という示威行為に及んでいるのである。そこに窺われるのは、個が被った不利益・不満をも「仲間」の不利益・不満として捉え、「仲間」の不利益に対しては結束して示威行為に及ぶことを信条とする、労働・生活圏を同じくする者同士の集団心性である。上に掲げた記事が伝える車夫の集団暴力は、そのような集団心性の表われであると言えよう。そして、次に掲げた京都市内の事例からは、独自の労働慣行を持ち、労働・生活圏を同じくする車夫の結束の前に、警察や営業者の組合が車夫の労務管理を確立できずにいることがわかるのである。

京都七条停車場構内には人力車夫百五十余名ありて取締世話掛より厳しき注意のあるにも拘らず悪い宿引と同腹になり客の指定したる宿屋には送らず宿引より頼まれし宿に連れゆき又は土地不案内の旅人を欺き不当の賃銭を貪る者まゝあるにつき徳岡塩小路警察分署長の注意に依り定額賃銭を記入せる切符にて乗車させ其外には一厘も取れぬ事にしたれば百五十余名の車夫不満を唱へ昨三日より一同業を休み同盟罷業¹⁶⁾

4 小括

本章で明らかになったことは、独自の労働慣行を共有し、また労働の拠点や生活圏を同じくする都市

下層相互の、営業組織・形態の区別を越えた人的結合関係の存在である。それは、労働・生活をめぐる共通の話題についての情報を交換するネットワークとして、互いを同じ社会的境遇に置かれた「仲間」として認識する情義的な結合として、更に「仲間」の不利益に対しては結束して示威行為に及ぶことを信条とする、集団心性を有する関係として存在していた。最後につきのことを指摘しておきたい。それは、取締規則のみに依拠して車夫を管理するのではなく、むしろ車夫独自の心性や結合関係に依拠して、利益を確保しようとする人力車営業者の存在である。

北区中の嶋二丁目人力車帳場通名北肥事富田捨松の挽子山田儀蔵(26)は近辺に在りし日本火災保険会社が今回西区江戸堀上通一丁目に移転したれど数年来の好得意として猶ほ腕車を廻しめたるに同会社移転先の近傍なる人力車帳場錦事丸橋佐一郎(34)といふが一昨日の午後八時頃四五名の挽子を連れて北肥の帳場へ来り火災保険会社が近傍へ移転せし上は我が帳場にて用を勤むべき筈なるに自家の縄張内へ入りて得意を取るとは不埒なりと不法の談判に及びしより北肥方にしても黙って居らず夫は得意先の随意なり何も帳場に縄張などいふ事はないと答へたれど錦方は承知せず遂に一場の喧嘩¹⁷⁾

帳場には通常縄張りというものがあり、便宜上博徒親分の名を標榜するのが常であったという¹⁸⁾。明治中期以降、帳場営業者が得意先からの注文のみに依拠する経営を改めて、路傍営業進出に活路を求め始めたことは先に指摘した。帳場営業者の中には、一方で独自に縄張りを設定(勿論非合法行為)することによって利益を確保しようとする営業者もいたのである。そして、車夫の心性や結合に依拠して、これを集団暴力にけしかけることによって縄張りを守ろうとしているのである。

更に、日露戦争前後の大阪市で、土木請負事業・興行場・遊廓等を拠点として恐喝・暴行などの手段で利益を獲得していた「俠客」(場合によっては「無頼漢」とも称されている)の動向にも注意しておきたい。「俠客」の中には「市内に相応の財産を有し立派に商業を営みをる者」¹⁹⁾もいたとされているが、以下に掲げる事例からは、人力車営業に進出

する「俠客」がいたことがわかる。

警察規則の下に行動する営業者に犯則の者もなきにあらざるべしとて此程南警察署にては仔細に之を取調べたるに人力車夫中一百余名の犯則ありしかば規則を励行して一々犯則者を処分し軽きは科料重きは拘留に処したるに昨日は拘留者の満期に相当したりしより朝来南署へ迎へに行くもの多く中にも或俠客の乾兒の如きは揃ひの印半纏にて多数の出迎ひありたりといふ²⁰⁾

以上のように、明治中期以降広がり始めた車夫独自の世界に対して、これを取締規則や契約関係に依拠して統制するのではなく、むしろ車夫独自の人的結合や集団心性に依拠して、犯則行為や集団暴力をけしかけることによって利益を得ようとする営業者も現れているのである。そこには雇用・契約関係というよりもむしろ、「俠客」とその子分という関係で結ばれた利害集団が形成されているのである。

- 1) 大阪市『明治大正大阪市史・第三巻』(日本評論社、1934年)872-873頁。
- 2) 大阪府史編集室『大阪府布令集・第三巻』(第一法規出版、1971年)487頁。
- 3) 前掲『明治大正大阪市史・第三巻』881頁。
- 4) 宇田川文海・長谷川金次郎『大阪繁昌誌・下巻』(1898年)。ただし、本稿では復刻版(新和出版、1975年)47頁を参照。
- 5) 明治期の大阪における「貧民窟」の拡大の経緯については、木曾順子「日本橋方面・釜ヶ崎スラムにおける労働=生活過程」(杉原蕉・玉井金五編『大正大阪スラム——もうひとつの日本近代史——』〈新評論、1986年〉所収)を参照。
- 6) 『大阪毎日新聞』1894年2月8日付。以下、『大毎』とする。
- 7) 『大阪朝日新聞』1900年2月4日付。以下、『大朝』とする。
- 8) 第五回内国勧業博覧会協賛会編『大阪と博覧会』(1903年)38-39頁。
- 9) 同上、20頁。
- 10) 松原岩五郎の『最暗黒の東京』(1893年、本稿では岩波文庫版〔1988年〕を参照。以下、『最暗黒』とする)は、日清戦前の東京の「貧民窟」の状況を記録したものであり、本稿が対象とする日露戦争前後の大阪とは、時期・対象共に隔たりがあることは否めない。しかし、筆者の手元には『最暗黒』に匹敵するほど人

川車の帳場営業の状況を具体的に伝える史料がないことと、また松原は人力車夫の交流や意識に至るまで立ち入った考察をしていることから、明治後期における人力車の営業組織や車夫相互の人的結合関係を知る一つの手がかりとして敢えて取り上げることにする。

- 11) 同上, 126頁。
- 12) 同上, 125-126頁。
- 13) 同上, 125頁。
- 14) 同上, 133頁。
- 15) 『大毎』1901年5月29日付。
- 16) 『大朝』1897年5月4日付。
- 17) 『大毎』1900年3月6日付。
- 18) 前掲『明治大正大阪市史・第三巻』874頁。
- 19) 『大毎』1901年6月15日付。
- 20) 『大朝』1900年3月11日付。

II 巡航船襲撃+同盟罷業事件

大阪市において人力車が増加の頂点に達する日露戦争前後の時期は、都市経営事業が展開し社会資本が生成される時期でもある。交通機関に則して言えば、第五回内国勧業博覧会が開催された1903年に、大阪市と報償契約を結んだ大阪巡航船合資会社が営業を開始し¹⁾、次いで築港埠頭・花園橋間に市営電気軌道が開通する。これ以後人力車は、巡航船や市電に乗客を奪われて次第に衰退してゆくのであるが、このような事態に対して車夫はどのような反応を示したのであろうか。1903年6月に相次いで起こった、巡航船襲撃事件と同盟罷業事件をめぐる車夫の動向に焦点を当てて考えたい。

1 営業車夫信用組合創立大会

まず事件発生前の車夫の動向について簡単にふれておこう。内国勧業博覧会が開催される1903年は、車夫にとって絶好の書入れ時であった。しかし、その期待は巡航船開通によって見事に裏切られる。大阪市南部の歓楽街を横断する航路をとった巡航船は、大阪で初の水上旅客機関として注目を集め、更にその運賃が当時の人力車の規定料金に比して低廉であったことから、「乗客日に増し多く川筋の人々はいふに及ばず博覧会の見物人日々出勤の会社員等顧客なりし車を罷めて此船の乗客となるの少からぬ繁昌」²⁾であったという。その巡航船開通から約三カ月を経た1903年6月、車夫の間で不穏な動きが起

り始める。例えば、巡航船会社に対して襲撃予告や営業停止要求等の恐喝文を送りつけたり、非協力者に対する暴力的制裁を示唆しながら総罷業計画を吹聴する者まで現れたという。このような巡航船をめぐる様々な風聞の伝播は、市内の車夫に動揺をもたらした。各警察署が「派出所受持巡查をして各営業者に若くは組合親方を警察へ召喚して恐怖心のために営業休止せざる様説諭」³⁾するに至った。このような状況にあって、まず大阪市内の車夫を一つの団体として組織し、その営業利益を擁護しようとする外からの働きかけが行なわれる。営業車夫信用組合創立の働きかけである。

信用組合結成を主導したのは、自由党や労働組合期成会の系譜を引く弁護士・河谷正鑑である⁴⁾。河谷は、6月12日午前9時より西区土佐堀青年会館にて営業車夫信用組合創立大会を開催し、「一時の迫害に依て転業を企つるの苦痛を忍ばしむる為平素に信用と貯蓄の習慣を養成し同業者団体の力を固めんと欲す」⁵⁾と訴え、会場に詰めかけた車夫に対して巡航船対策としての信用組合結成を呼びかけた。次に掲げるのは、当日河谷を始めとする発起人たちによって読み上げられた、演説文と組合規約の抜粋である。

九時三十分頃となり一人の車夫(某弁護士の車夫といふ者)は法被股引靴の儘壇上に立ち上りて同業者現在の位置と業務の程度、労働の神聖なる事、車夫は社会より擯斥され居るも交通機関の補助者として敢て軽侮を受くべき者にあらざ社会は分業に由りて成立つものにて廟堂に立ち国家の経綸を論ずる大臣も我々同業車夫も同一なりとの趣意にて分業論を述べ最後に巡航汽船会社の創立は一般車夫に取りて生活上の大迫害なり若し不可抗力の事とすれば将来に於ける自己の用心則ち自助心の養成が必要なりとの事を熱心に述べて信用組合設立の必要を論じたるに満場拍手喝采⁶⁾

仮規約

第三条 本会は個人の入会を主要とすれども便宜上一帳場数名の権利を一括して其の抱主より人数を以て法人的に入会することを得

第五条 本会は顧問として弁護士、医師並其他

の篤志家に囑託し法律上及び衛生上の事を調査せしむ

第六条 本会は個人たると法人たるとを問はず一名に付会費として一日金二厘宛を積み立てしめ月の終りに至りて事務所に納付せしむ

第八条 会員として不可抗力の災厄に遭ひたるものには個人三名以上若くは帳場抱主より事情を具して事務所に届け出で事務所よりは顧問員の意見を聴きて応急の救済を加へ或は評議員会の決議を以て贈資することあるべし⁷⁾

営業車夫信用組合は、「神聖なる労働者」というあるべき理想と「下等労働者」として蔑視される現実とのギャップを車夫に自覚させ、理想への到達に向けて車夫の労働・生活の改善を促そうとするものであった。帳場営業者も含めて大阪市内の車夫を河谷等の指導の下に組織化し、組合員各自の貯蓄を前提とする共済組織を結成し、信用・貯蓄・衛生等の規範を内面化しようとするものなのである。それは、かつて労働組合期成会が試みた啓蒙活動を、河谷をはじめとする知識人たちが継承し実践するものであったとも言えよう⁸⁾。

大会では以上の組合規約に続けて、「本組合は巡航船に対する同業者の利害を調査し自助の方法を講ずる事⁹⁾」という決議案が満場一致で採択された。しかし、決議に続けて河谷が「下等労働者と目指さるゝ皆さん等は世の高楼大厦に逸居する富豪紳士よりも比較的善良にして其仕事や神聖なるにも拘らず世は皆さんを蔑視するのみならず其筋の人達も殆ど牛馬に等しき扱をなし居れるにあらずや」と檄を飛ばすや、「満場大拍手にて『ヒヤヒヤ』と叫ぶ声」で場内は騒然となり、大会を臨監する警察官によって組合創立大会は中止を命じられるに至った¹⁰⁾。これ以後、信用組合を結成しようとする働きかけは確認できない。組合創立大会は、「下等労働者」として蔑視される現実に対するコンプレックスと、警察の取締に対する不満とを徒に刺激する結果に終わったようである。

2 巡航船襲撃事件

営業車夫信用組合創立大会とほぼ時を同じくして、車夫・内芝房之助によって同業者の団結を呼びかけ

る集会在催されていた。集会の呼びかけ人である内芝房之助について、『大朝』は以下のように記している。

同人は和歌山県那賀郡小倉村大字上三毛の生れにして本年三十歳妻さく(20)との間に本年五月十四日生の露といふ長女あり郷里の両親は旅宿兼飲食店を営みしが同人十五歳の折阪地に出で独力にて飲食店青物商など営みしも思はしき儲けなきため十年前より人力車夫となりて現今に及びしなりと、されば車夫とは言へ高等小学校以上の教育あり同業者との間柄も極めて睦まじきより何時しか親方々と敬はれて目下二十五人の乾兒を有し車夫仲間には多少の勢力を占め居る由¹¹⁾

内芝は、おそらく第I章で述べたような車夫独自の労働・生活圏における交流を通じて信望を集めた車夫の「顔役」とも言うべき存在であろう¹²⁾。この車夫の「顔役」が主催する集会に加わった車夫によって、巡航船襲撃事件が引き起こされるのであるが、次に集会から事件発生に至るまでの経過について述べておこう。

内芝は、信用組合創立大会と同じ6月12日午前9時に難波桜川の自宅近辺で、集会に詰めかけた車夫に対して「己れは身を犠牲に供して仲間の利益を計る考へなり第一巡航船会社をして其船賃は人力車より三割安き程度とすること第二吾々仲間は一団体を組織し自衛の策を講ずること等¹³⁾」と演説している。集会は警察によって解散を命じられたが、その直後内芝は一味連判の盟約を交わした車夫十数名に対して、自身が巡航船会社に押しかけて強談をする間に、聴衆を煽動して巡航船を襲撃するよう指示している。集会当日の午後、内芝は配下の車夫を伴って巡航船会社に入り込み、巡航船営業区域の不拡張や料金の値上げを要求しているところを警察に逮捕された。しかしその一方で、内芝一派に扇動された車夫の一団に信用組合創立大会に参加していた車夫が合流し、湊町乗降所付近で警察官の制止を振り切って「石瓦土砂或は濱側柵修繕中にて併べある棒杭、又は街燈を抜きて投げ付け」、「機関室に入りて石油馬力、石油パイプを打毀¹⁴⁾」す、巡航船襲撃事件が起きたのである。

以上のように、内芝は信用組合とは異なる方法で車夫の営業利益を確保しようとしたのである。それは、労働の拠点や生活圏を同じくする車夫相互の人的結合関係に依拠するものであった。つまり、内芝は「巡航船のため同業者が困難に沈めるを見るに忍びず」、「己れは身を犠牲にして仲間の利益を計る」などの「顔役」としての義侠心を強調することによって、集会に集まった車夫に対して互いが「仲間」であることを自覚させ、「仲間」の不利益に対して示威行為をとることを信条とする集団心性を刺激し、巡航船に対する集団暴力を煽り立てているのである。更に、内芝が警察の取り調べに対して「中途河谷正鑑一派の信用組合組織党より再三交渉を受けた事あるも断然謝絶」¹⁵⁾ したと述べているように、河谷は内芝一派の暴走を阻止するべく、意図的に内芝の集会開催と時を同じくして組合創立大会を開催したのである。しかし結果としては、車夫独自の情義的結合や集団心性を基盤とした内芝一派が、河谷一派を押し切ったのであった。

3 同盟罷業事件

河谷や内芝が集会を開催する以前から、総罷業計画と非協力者に対する暴行を宣伝する者が出没していたことは、先に述べた。その噂によれば、組合創立大会や巡航船襲撃事件のあった6月12・13日が、総罷業断行の予定日であったという¹⁶⁾。そのさ中に起こった巡航船襲撃の暴動と、事件発生直後に市内に飛び交った種々の流言浮説は、総罷業計画の噂に怯えていた車夫の恐怖心を煽り立て、襲撃事件直後から二日間にわたって大阪市内の交通をほぼ完全に麻痺状態に至らしめる車夫の「同盟罷業」を惹起せしめた。まず、巡航船襲撃事件発生直後の市内各地の状況を検討することから始めてみよう。

▲西警察署管内 車夫は今回集合の議に管せず従つて其進退極めて曖昧にして中には同盟休業などは思ひも寄らず一日休めば一日の糧を失ひ妻子を養ひ得る能はぬ悲境に陥る身の上なればお互に禪を締めて働くべしと主張せし向もありしが何分前日來の流説頻々として不穩の状況を伝へ当日若し就業するあらば車体を破壊し車夫の生命を傷つくべしとの事なれば溫柔なる

車夫も恐れて休業する者少からず¹⁷⁾

▲南署及び難波署管内 南署管内は張本人等の巢窟とも評さるゝ程ありて昨朝未明より車輛の片影だも見えず各帳場は車を片づけ「本日休業」「臨時休業」等の貼札を為し平素車夫の群集する島の内心斎橋筋、道頓堀博覧会付近にも一輛も見えず何となく不穩の状を呈したれば南署及び難波署は警部巡查総出にて要所々々へ出張し組合事務所にも手をつけて役員を諭し就業を促せども言を左右に托して更に応ぜず依て警官は殆ど車夫の戸毎に就いて勧誘するも甲斐あらず、一方には車夫体の者にして徒手平服にてさまよひる向は一々誰何して是亦就業を勧むるも知らぬ顔して他をいふなど殆んど手もつけられぬ有様¹⁸⁾

上に掲げた引用からは、この総罷業を主導しているのは、難波・日本橋地区を拠点とする帳場営業者や車夫たちであることが推察される。更に、総罷業中の市内各地の状況を伝える新聞記事には、難波・日本橋の車夫による暴行・恐喝を伝える記事も散見される。

昨朝難波桜川町に集合したる車夫の一部壮士体の者十五六名は博覧会名呉橋北詰に來り博覧会特置車夫の通行を目撃して叩き殺すぞと脅迫したるに特置車夫は大に驚き遂に一人も來らざる為交通機関を中止されれば止なく天王寺駅構内の特置車夫を正門前に廻して漸く一部の交通に便せり¹⁹⁾

十二日の夜十二時過ぎ日本橋筋を名呉橋方面へ五六十名程打群て來るものあり天王寺署の警官が偵察せしに博覧会の赤帽車夫を説きて休業同盟に加入せしむる者と知れたれば途中に擁して即刻解散せしめたり²⁰⁾

以上の引用からは、車夫の総罷業を率先しているのは、巡航船によってその稼ぎ場を侵害された、難波・日本橋付近の営業者と車夫たちであることがわかる。営業利益を確保するため、独自に縄張りを設定する帳場営業者がいたことは第I章で述べた。難波・日本橋の帳場営業者にとって、巡航船の開通は縄張り侵害と映ったのではないか。そして、縄張り侵害に対する報復行為として車夫を総罷業という示

威行為にけしかけているのではなからうか。更に、当時の『大毎』は「今回の事件は名目は巡航船に対する車夫の不平を洩らしたるにあれど其主謀者は俠客にして是等の俠客のうちには多くの俸を持ちて貸車の営業をなし其輓子なるものは彼等の乾兒に属す」²¹⁾として、「俠客」と呼ばれる営業者が首謀者であることを示唆している。これらのことから、車夫の「同盟罷業」事件は、独自に縄張りを設定したり、車夫を犯則行為や集団暴力にけしかけて営業利益を確保し始めた、「俠客」と呼ばれる営業者が、巡航船開通を縄張り侵害と捉え、車夫を総罷業や集団暴力にけしかけることによって縄張りを守ろうとして起こされたものと言えるであろう。そして、この煽動に同調した車夫が徒党を組んで、巡航船の影響を直接被ることのない地域の車夫や特置組合の車夫に暴行・恐喝によって休業を強制しているというのが、「同盟罷業」事件の内実なのである。

4 赤旗の勉強組車夫

大阪市内の交通を麻痺状態に至らしめた「同盟罷業事件」は、警察が集会や暴行を徹底的に取り締まり、車夫に就業を強制する方針で望んだため、2日間で終息した。事件後は巡航船・市電共に営業範囲を拡張し、人力車の営業範囲縮小はほぼ決定的となった。このため車夫は失業・転業を余儀なくされるのであるが、ここでは、そのような状況にあって巡航船襲撃や総罷業とは異なる手段で営業の存続を図る車夫もいたことを指摘しておきたい。事件から約十日後、巡航船が通る川筋の駐車場に「人力車大勉強」と掲げ、赤旗を目印に営業を開始する車夫の一団が現れた。『大朝』は、これら勉強組発起人の警察の取り調べに対する陳述を、以下のように伝えている。

今発起人吉之助〔西区人力車帳場輓子・兎玉吉之助、註・能川〕が陳べたる要項を摘まんに自分等は従来陸上交通の独占者として営業し来りしに世の進歩に伴ひて機械的の活動は多くの場合に擴められ遂に巡航船の如き水上の交通機関現はれしは勢の然らしむる所にて如何ともする事能はず之を仇敵として視るよりは寧ろ我々をして自治的精神を養成せしめたる恩人と云はざ

るを得ず依て我々は今回勉強組なる者を組織して労力を多くし賃銀を低める事となりたるに同業者中加入了るもの既に六百余名に上りたり是等は奮発と勉強とを以て乗客の便利を計り漸次従来の悪弊を矯正する覚悟なりと²²⁾

巡航船営業区域の料金を大幅に低廉化する、即ち「勉強」によって乗客の確保を図るとというのが、勉強組車夫の意図なのである。更に発起人の兎玉は、警察に出頭した際「特置組合組織の許可と勉強組停車場設置の事を出願」²³⁾したという。同業者各自の風紀改良を前提とする組合組織を結成しようとしているのである。このように、巡航船・市電によって営業範囲が狭められてゆく中で、従来の労働慣行を悪弊と見做し、これを改めることによって営業の存続を図る志向が、車夫の中から芽生えていることも確認しておきたい。

5 小括

以上のように、巡航船開通に始まる交通機関の発展は、巡航船に対抗して営業利益を確保しようとする車夫の騒擾を招くこととなった。営業利益を確保する方法には、組合結成・巡航船襲撃・総罷業・勉強組結成と多様な路線があったが、車夫の自発性に則してみると、そこには二つの方向が見出される。一つは、巡航船襲撃や総罷業にみられるように、労働・生活圏を同じくする「仲間」としての示威行為によって営業利益を確保しようとする方向である。確かにこれらの事件は、「俠客」と呼ばれる営業者や車夫の「顔役」が扇動者となって起こされたものであるが、巡航船によってその稼ぎ場を侵害された難波・日本橋地区の車夫が巡航船襲撃に加わり、総罷業を率先していたことを想起しなければならない。そこでは、労働・生活圏を同じくする者同士で結束し、「仲間」としての示威行為によって利益を確保しようとする、車夫独自の情義的な結合が働いているのである。

もう一つは、勉強組車夫のように、従来の労働慣行の改良に活路を見出し、風紀改良を志向する者同士の団結によって巡航船に対抗しようとする方向である。言い換えれば、従来の労働慣行を悪弊と見做し、同業者各自の風紀改良によって、車夫独自の結

合を組合として組織化しようとする方向である。このように、1903年の車夫の騒擾は、従来の労働・生活習慣が育んだ人的結合が基盤となった事件であると同時に、従来の労働・生活習慣を改めることによって巡航船に対抗しようとする志向を育むこととなったのである。

最後に一連の事件に対する世論の反応についてふれておきたい。1903年6月14日付『大毎』の社説は、「種々文明的改良の交通機関を整備して公衆のために其交通を便利に駿速に低廉ならしむるは則ち公益を進むる所以」とする立場から、車夫の総罷業について次のように述べている。

これを要するに車夫の休業は無理由にして其暴行は野蛮的行動なり、早くより嚴重なる警察の予防取締を要すべき事柄なるに拘らず、警察は何故にその措置を緩慢に附し博覧会開設中の大阪市内に於て交通機関途絶の状態を演じ公衆に非常の迷惑を与へたるのみならず車夫の暴行を逞しうせしめ市中をして一時殆ど無警察の情況に陥らしめたるか素より今回のことたる数日前より其企ありて一朝突然に起りたるにあらざれば警察にては必ず早く其発起誘導煽動者の挙動及び此椿事あるを知悉したる筈なり、然るに行政警察上適応の措置を施して之を未然に予防することをなさず、既に罷業して大会を開くに及んで始めてこれが解散を命じ、其解散を命じられたる車夫が四方に散じて暴行脅迫を逞うするに至つて俄に狼狽して取締を嚴重にし而かも其効なかりしは何たる緩慢の沙汰ぞや

巡航船開通に始まる交通機関の発展は「公益」の進展であり、警察には「公益」を享受する市民、即ち「公衆」の安寧・秩序を守る行政警察の義務があるというのが、ジャーナリズムの基本的見解であった。したがって、車夫の行動は「公益」を害する「野蛮的行動」として非難され、同時に事件を予防することができなかった警察も行政警察としての責任が問われているのである。ここでは、行政警察の充実を要求する世論が形成されていることを最後に指摘しておきたい。

1) 巡航船は市営交通機関として計画されたが、市会

で否決されたため、大阪市と報償契約（各決算期における総収入額の百分の十を市に納付）を結んだ私営事業として開業することになった（前掲『明治大正大阪市の史・第三巻』1054-1056頁）。

2) 『大朝』1903年6月6日付。

3) 同上、1903年6月12日付。

4) 河谷は、中江兆民と共に大阪・西浜町における公道会創設に加わった（『大毎』1888年12月3日付。秋定嘉和・大串夏身・白石正明編『近代部落史資料集・第三巻』〈三一書房、1987年〉247頁）ほか、労働組合期成会も協力した神戸市内の仲仕業者による清国労働者非難居期成同盟会にも弁士として参加している（『労働世界』42号、1899年8月。労働運動史料刊行委員会編『日本労働運動史料・第二巻』〈東京大学出版会、1963年〉294-295頁）。

5) 『大朝』1903年6月13日付（前掲『日本労働運動史料・第二巻』318頁）。

6) 同上。

7) 同上（同上書、318-319頁）。

8) この点について、内地雑居が実施される1899年、横山源之助は『労働世界』に「人力車夫に徹す」（31号、3月1日）、「再び人力車夫に就きて」（33号、4月1日）と題する論説を書き、「神聖なる労働者」という理想には程遠い現実の自覚と、労働組合結成によって貯蓄・救済の方法を確立し、目前に控えた内地雑居に備えるべきことを訴えている。河谷らによる営業人力車夫信用組合結成の働きかけは、この横山の訴えの影響を多分に受けている、と筆者は考えている。

9) 『大朝』1903年6月13日付（前掲『日本労働運動史料・第二巻』319頁）。

10) 同上。

11) 同上、1903年6月14日付（同上書、326頁）。

12) 註11の引用からは、内芝が帳場営業者としての「親方」なのか、人力車夫の「親方」なのか判然としない。しかし、本文で述べたように、内芝が集会で労働・生活圏を同じくする「仲間」としての結束を強調している点、下層民衆の信望を集めるのは必ずしも資本を有する営業者とは限らないと思える点から、筆者としては、内芝を車夫独自の労働・生活圏における交流を通じて信望を集めた者と把握し、「顔役」という表現を用いた。

13) 『大朝』1903年6月14日付。

14) 同上、1903年6月13日付（前掲『日本労働運動史料・第二巻』320頁）。

15) 同上、1903年6月14日付（同上書、326頁）。

16) この点について1903年6月12日付『大朝』は、「今明の両日は市内の車夫総休業にて若し当日営業する者

あれば其車体を打壊し其身に危害を加へんと流言を放ちしものあり」と記している。

- 17) 『大朝』1903年6月13日付(前掲『日本労働運動史料・第二巻』321頁)。
- 18) 同上, 1903年6月13日付(同上書, 322頁)。
- 19) 同上。
- 20) 同上, 1903年6月14日付(同上書, 325頁)。
- 21) 『大毎』1903年6月15日付。
- 22) 『大朝』1903年6月27日付(前掲『日本労働運動史料・第二巻』327頁)。
- 23) 同上。

Ⅲ 日露戦中戦後の都市下層と公権力の動向

第Ⅱ章において、巡航船開通に始まる交通機関の発展に対する車夫の反応と、行政警察の充実を要求する世論の形成について考察した。では、このような都市下層と世論の動向に対して公権力はどのように対応したのか。本章では、この点について考察することを課題とするが、その前提としてまず日露戦時下の都市下層の動向についてふれておきたい。

1 日露戦時下の都市下層

1904年2月10日、日本はロシアに対して宣戦を布告した。戦時下の国民生活が増税や物価騰貴のために苦境を強いられたことは周知の事実であるが、同時にこの生活難に耐えて戦争協力に応ずべきことを要請する世論が喚起されていたことにも注意しておきたい。日露開戦がほぼ決定的となった1904年1月に『大朝』は、「国民をして其忠義憤発の念を発揚する所あらしめんことは、今日に於て最も急務たることを信ず」¹⁾として、戦時下における国民の義務として恤兵や遺族扶助の募金に応ずることを呼びかけた。このように、「忠義憤発」を要請する世論が喚起される中、大阪市内の車夫も自発的にこれに応じようとする。それは、組合や有志で集めた募金を軍人家族扶助や軍資金として献金したり、出征兵士や在郷軍人に対するサービス(半賃・無賃乗車)という形で表れた。また、「忠義憤発」に応じる車夫の中には、新聞社に次のような投書をする者もいた。

目下日露開戦と相成兵士の乗車の際我々同業者の内不当の賃金を請求致候もの見受け実に憤慨に不堪此際有志の車夫兵士の乗車を望まるゝ時

は半賃或は無賃にて乗車に応じたく此等一般同業者に計度候得共数万の車夫に我々少数有志の力及ばず依つて貴社並に二新聞社の力を借り一般車夫に勧告仕度候間何卒御勧告あり度奉願候²⁾

第Ⅱ章において、風紀改良による乗客確保を目指す勉強組車夫について述べたが、この投書では、その風紀改良が国家に対する「忠義憤発」として自覚されていることがわかる。更に、風紀改良即ち「忠義憤発」をしない同業者を引合いに出して、それを非難することによって、国家に対して自発的に奉仕する自我が強く主張されているのである。

次に、出征兵士を出している都市下層の事例を検討してみよう。

一種異様の臭気附近を掩ひ、到底も人間の住家とは思へざる所に、見るも憫れなる生計を為せるは、南区日本橋筋東二丁目番外五百七十八番屋敷有馬吉松の家族なり、女房はる長女てるの他に、母すみ妹すゑの五人暮し、……出征の後には前にも増したる一家の困窮に家族は憐寸の箱張り又は紙屑拾ひなどして、辛き糊口を凌ぎ居れり、女房おはる悄然として曰く『はい、吉松は掃除人夫で御座りました、人間の仲間入りの出来ぬ商売です故、それに連添ふ妾等まで世間からは人間並に待遇はれず、無念残念で堪りませぬ、吉松が立ちます時にも、妾は「何か死で来て下さい、おてるは近所の平井巳之助さんの長男金之助と、行末は夫婦にして家を再興させます故、後の事は心配せずに討死をして下さい」と励ましたが、ナニ女手許りで御座りませけれど、何うなりとして暮して行きます、……』³⁾

上に掲げたのは、当時「貧民窟」と見做されていた、日本橋地区の出征軍人家族のルポ記事である。普段からぎりぎりの生計を営む都市下層が、一家の稼ぎ手を戦争に取られて苦境に立たされる様子が容易に読み取れる。しかし、ここで注目すべきことは、家族の一員の出征には、自己を「人間並」に扱わない世間に対するコンプレックスの克服という、残された家族の期待が込められている点である。そして、その期待を支えとして、窮迫する生計を多就労によ

って維持する、家族としての自助が強められているのである。

以上のように、国家への奉仕が「国民」の義務として要請される対外戦争の下で、都市下層は家族としての自助を強めて生活難に耐え、出征や献金などの国家奉仕に敢えて応じようとする。そこには、「国民」としての義務に自発的に応じる自我を主張し、自己を蔑視する世間を見返そうとする、人格承認要求が込められているのである。ここでは、対外戦争が、都市下層を「国民」としての人格承認要求の自覚化に向かわせていることを指摘しておきたい。

2 公権力の動向

ここまで述べてきたように、都市化の進展・日露戦争という一連の過程を経て、自発的に風紀を改良し家族としての自助努力を強化し始めた都市下層に対して、公権力はどのように対応したのか。ここでは、警察行政に焦点を絞って、日露戦後の都市下層に対する公権力の対応を考察してみよう。

日露戦後に地方改良運動や感化救済事業を主導した内務省は、一方で警察官に対して他の行政に積極的に関与すべきことを説くようになる。例えば、内務省囑託として感化救済事業の指導にあたった留岡幸助は、「警察官たる者は社会事業や教育事業には大に同情を持ち、或点に於ては余力を以て、此等の事業に声援を与へて貰はねばならぬ」⁴⁾と述べている。そして、留岡が説く警察による救済・教育・衛生等諸行政への積極的関与の意図を明確に述べているのが、内務次官として地方改良運動の指導にあたった一木喜徳郎である。一木は、1909年の警察協会総会の席上で以下のように述べている。

国家ノ安寧秩序ヲ保ツト云フコトハ、唯警察官丈ケノ力デハ到底往クマイ、人民ヲシテ安寧秩序ヲ重ンゼシムル様ナ気風ヲ養成スルト云フコトハ、必要ジャナイカト思フ。……夫レデアリマスルカラ衛生ノ事務ニ就イテ、衛生思想ノ普及ヲ必要ト致シマスルガ如ク、一般ノ警察事務、殊ニ行政警察事務ニ於テ警察ニ関スル所ノ思想ヲ普及セシムルコトガ、必要デナイカト感ズルノデアリマス⁵⁾。

一木の説く「行政警察」とは、衛生・救済・教育

等の諸行政への警察の介入を通じて、同時に人民を教導すること、即ち衛生・救済・教育等を公衆道徳として養成することを意味していた。第Ⅱ章で、行政警察機能の充実を要求する世論の形成を指摘したが、一木は、警察が行政に介入することによって、逆に世論を教導すべきことを説いているのである。更に救済事業については、警察がこれに関与して「貧民」に対する「同情」を示すことが、「貧民」の犯罪予防即ち治安維持の有効な手段であるという認識が生まれていることを指摘しておきたい。新潟県巡査の古屋孤篁は、警察官と救済事業の関係について次のように述べている。

肉体の為に凶るの道を失へるものに対する警察官は、内此方面に同情を注ぎ、而して外嚴重の取締を為すに非されは到底其効果を奏すへきものに非ず。……警察官か注げる同情の一滴を、斯る方面〔救済事業、註・能川〕に流露し、若くは地方の有志者等を説きて、彼等を雇傭せしめ、外部より監督の取締を為すに於ては、庶幾くは真に彼等を改悛せしめ得て、警察終局の目的を達する上に於て、幾分の効果あらむ、……⁶⁾

それでは、以上のような公権力の対応は、日露戦後の大阪市において具体的にどのように展開したのであろうか。結論を先取りすれば、それは都市化の進展・日露戦争という一連の過程を経て都市下層の中に形成され始めた、風紀改良・家族としての自助努力強化などの動きを、警察が組織化・促進する方向で展開される。まず第一に、風紀改良の志向については、これを人力車特置組合に包摂する方針が採られた。日露戦後になると、人力車特置組合は市内の主要鉄道停車場や汽船発着場のほか、市電の停車場・巡航船運行区域にも新たに設置される。この内巡航船襲撃や総罷業に率先した車夫の稼ぎ場に設置された道頓堀特置組合は、「芝居終の婦女子を捉へて乗車を強ひ又は規定以外不当賃金を貪」る車夫の「悪弊」除去のために、一部の車夫が特置組合設置を警察に願い出て認可されたものであった⁷⁾。この事例からも明らかなように、風紀改良を志向する車夫に対しては、これを特置組合に組織してその営業利益を保護しながら、切符制度採用による賃金規定の遵守など、労働の規律化を促進する方針が採られ

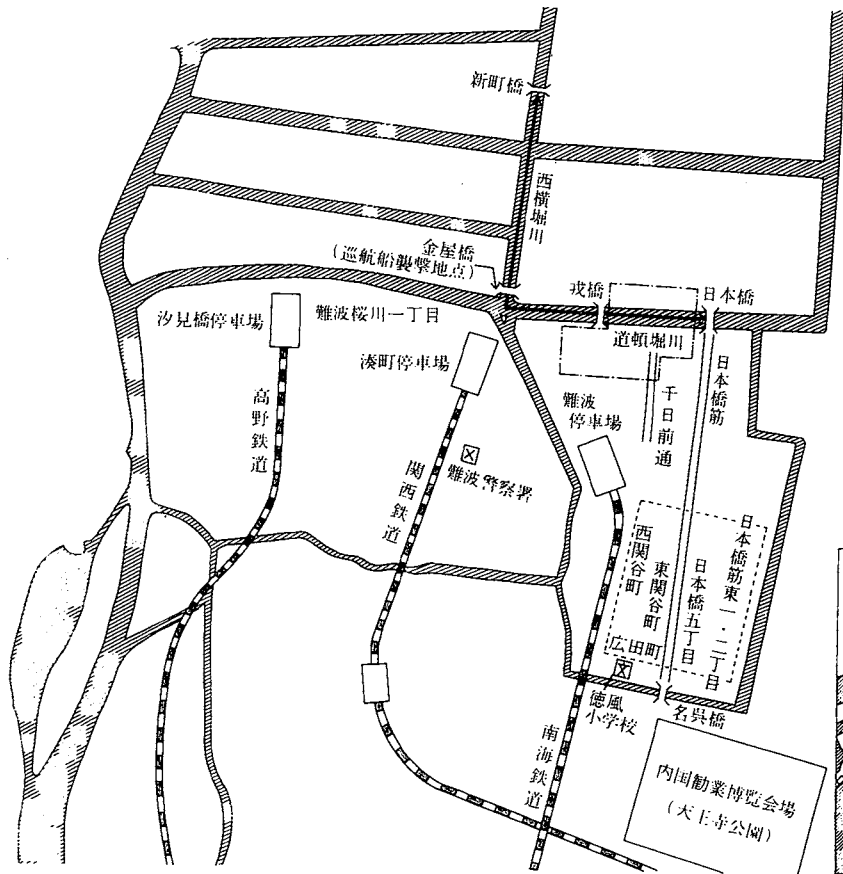
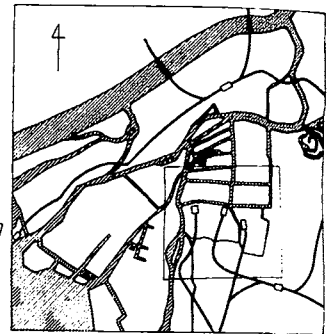


図 1903年の大阪市

- ←→ は開通当初の巡航船営業区域
- は南地五花街に相当する区域
- - - は徳風小学校児童の居住区域



たのである。そして、このような特置組合が市電停車場や巡航船運行区域に新たに増設されることにより、市電・巡航船・人力車という都市内交通分業体系の形成が目指されるのである。

一方、都市下層が集住する「貧民窟」に対しては、警察が「細民」救済事業に取り組み、内務省が説く行政警察の実践を図るようになる。この点について、当時の大阪市で最大規模の「貧民窟」とされた難波・日本橋地区を管轄内に抱える、難波警察署の対策を事例に検討してみよう。1911年7月、難波警察署長・天野時三郎の提唱によって、私立徳風尋常小学校が開校した。徳風小学校は、昼間家計補助労働に従事する不就学児童に夜間義務教育を教授する目的で設置されたものであるが、施療院・保育所・校内浴場の併設や父兄会開催等を副事業として実施しており、その意味で都市下層の生活向上を援助するセトルメント事業の性格をもつものであった⁸⁾。ただしここでは、この学校の運営が、周辺住民の都市下層に対する「同情」に依拠する、部落改善事業の

性格をもつものであることを指摘しておきたい。そもそも徳風小学校は、難波警察署が単独で開校したものではなく、署長の天野が管轄内の鉄工場経営者や公立小学校訓導や開業医に学校経営の協力を要請したことによって設立された学校であった。言い換えれば、周辺住民の「貧民窟」に対する「同情」を、警察が求めたことにより開校に至っているのである。こうして開校された徳風小学校の副事業計画について、当時の新聞は次のように伝えている。

施療施薬事業はいふまでもなく貧民に取つては非常な福音で相当の手当と服薬さへすれば立派に治る病気とは誰の目にも判りながら医者に就き薬を求められぬばかりに見す見す貴重な命を落す聞くも哀れな且又捨て置き難いものを救ふので徳風校の隣に設けられた南区日本橋四丁目の太田医師が全くの特志をもって出張何時でも病者の診断に応じ薬を与へる。重患で起居を出来ぬものは夫れ夫れ病家を見舞うてやる筈去れば此れを洩れ聞いた一同は躍り上つて設立の一

日も早からんことを祈つて居る¹⁰⁾

この新聞記事では、都市下層が「哀れな」「貧民」として、そして開業医による施療施薬が「特志」として伝えられている。つまり、都市下層に対する世論の「同情」を喚起して、学校に対する「特志」を呼びかける役割をジャーナリズムが担っているのである。このことは、開校早々に初年度経費の約三分の二に相当する400円近くの寄付金が寄せられていることにも裏付けられている¹¹⁾。このように徳風小学校は、警察の働きかけや新聞報道を通じて喚起された周辺住民の「同情」を、その経営基盤とするものであった。更に学校の訓育方針として、「独立自営の精神を養成し親を扶けて家を思ふの児たらしめん」とあるように、勤儉・貯蓄・清潔等の通俗道徳養成に重点を置き、通俗道徳養成を通じて都市下層に対して家族としての自助努力を促そうとしているのである。言い換えれば、都市下層に対する周辺住民の「同情」を、都市下層の生活改善に結実させる役割を徳風小学校は果たしているのである。

3 小括

以上のように、都市化の進展・日露戦争という一連の過程を経て芽生え始めた、風紀改良・家族としての自助努力強化という動きを、公権力は警察行政を通じて促進しようとする。それは、都市下層の労働・生活をめぐる新たな社会的結合関係を形成しようとするものであった。風紀改良を志向し始めた車夫は人力車特置組合として組織化され、都市内交通分業体系の下に編成されてゆく。そして都市下層が集住する「貧民窟」で開始された「細民」救済事業は、警察の働きかけや新聞報道によって喚起される世論の「同情」を、夜間教育や保育・施療事業を通じて、都市下層の生活改善に結実させるものであった。そこでは、家族としての「独立自営」を目指す都市下層に対して、市民が「同情」を寄せ、救済事業を通じて援助するという、都市下層とその周辺住民との社会的結合関係が形成されようとしているのである。

最後に次のことを指摘しておきたい。それは、以上のような公権力の介入からまれ落ちた、都市下層民衆世界の残存についてである。

掏摸博徒窃盗淫売婦の巢窟ともいふべき南大阪の暗黒裡〔日本橋地区、註・能川〕に住して悪徒五十余名の親分と仰がれ賭博の出入質物の出し入れ儲は喧嘩の仲裁などに自分勝手に熱を吹き人を人とも思はぬ挙動に絶えず害毒を流し居る太政官の鶴といへば警察官も少々持余し気味の厄介者今日まで生きて居るが不思議に思はるゝ程の男なり¹³⁾

日露戦争後に特置組合が増設されることを先に述べたが、そのことは依然として従来の労働・生活習慣を改めない者が、益々その営業範囲を狭められ、失業・転業を余儀なくされることを意味していた。しかし、それは独自の労働慣行を持ち、相互に情義的な結合で結ばれた民衆世界が消滅するということではない。むしろ、情義的な結合を統括することに長けた、上に掲げたような「顔役」や「俠客」を中心に、アウトロー集団として残存することを意味しているのではなかろうか。「貧民窟」をその管轄内に抱える難波警察署に、犯罪の常習者として睨まれている者の「大部分は履物直し、紙屑買、燐寸職工、紙屑拾ひ、掃除人夫、人力車夫、手伝其他の労働者」¹⁴⁾であったという。このような状況に対して難波警察署では、やはり日露戦後に数度にわたって署内の警官を総動員して、「貧民窟掃蕩」即ち浮浪者・窃盗犯・掏摸・密淫売婦・博徒等の一斉検挙を実施している¹⁵⁾。風紀改良や生活改善を促す公権力の対応は、一方でこれに応じない存在に対する取締の強化と併行して行なわれたのであった。そして、警察の取締が強化されるほど、残存する民衆世界は、「顔役」や「俠客」の下で情義的結合を強め、犯則行為に依拠して利益を追及するようになるのである。言い換えれば、公権力の介入や市民の「同情」からまれ落ちた、アウトロー集団として残存するのである。

1) 『大朝』1904年1月15日付。

2) 同上、1904年2月16日付。

3) 「出征軍人の家族(19)」同上、1904年3月16日付。

4) 留岡幸助「社会と警察」『警察協会雑誌』98号、1908年。

5) 一木喜徳郎「警察官ノ精神修養ニ就テ」同上誌121号、1910年。

6) 古屋孤鞍「警察官と同情」同上誌117号、1910年。

- 7) 『大朝』1907年7月19日付。
- 8) 徳風小学校の教育方針・副事業の具体的な内容については、私立徳風尋常小学校『私立徳風尋常小学校記要』(1915年、大阪同和教育史料集編纂委員会編『大阪同和教育史料集・第五巻』〈部落解放研究所、1986年〉に所収)、大阪府編『大阪慈善事業の葉・第二版』(1916年)187-188頁を参照。
- 9) 布川弘「都市文化の拡大・浸透と水平運動の底流——都市部落改善運動を中心として——」(『部落問題研究』123輯、1993年、布川前掲書に所収)。
- 10) 『大朝』1911年6月22日付(前掲『大阪同和教育史料集・第五巻』288-289頁)。
- 11) 前掲『私立徳風尋常小学校記要』(前掲『大阪同和教育史料集・第五巻』139-141頁)によると、開校初年度の支出金額(除校舎建築総経費)は609円34銭5厘、学校に贈られた寄付金は393円5銭とある。
- 12) 同上、136頁。
- 13) 『大朝』1906年7月12日付。
- 14) 『大毎』1911年5月11日付。
- 15) このうち1906年6月に開始された「貧民窟掃蕩」については、大阪府警察史編集委員会編『大阪府警察史・第一巻』(東京法令出版、1970年)414-416頁にその内容・結果が記されている。

むすび——まとめにかえて——

日露戦争前後の都市化の進展・対外戦争は、都市下層民衆の世界にその労働・生活習慣の変容を迫るものであり、公権力の対応は、自発的に労働・生活習慣を改善しようとする者を、市民の「同情」を通じて生活改善に向かわせようとするものであった。しかし、これにもれ落ちた者は、従来の民衆世界を統括する「顔役」や「俠客」の下にアウトロー集団として残存するのである。ここでは、第三章で具体的に考察した公権力の対応が、以下に示すように「同胞相すくい、隣保相たすけて、公共の福祉を増進する」という、内務省が地方改良運動や感化救済事業を通じて追求した、田園都市構想の実践であったことを指摘しておきたい。

不幸にして世に鰥寡孤独の相よるべなき者あり、疾病失業者の自立しえざる者あり、これをすくいこれをたすけてその所を得せしむるは、けだし強健、力あり自給、余りある者の、おそらくは黙視しえざるところなるべし。……人往々にして慈善の本旨を誤解し、救貧防貧の事業、た

だ小恵濫施の仁に存すとなす。けだし思わざるのほなほだしきものたり。慈善の要義は、まず各人をして自立自助の精神を作興せしむるにあり。依頼の念を去りて、一転身新たに自営自給のみちをひかしむるにほかならず¹⁾。

「力あり自給、余りある者」が、「自立しえざる者」に対して「自立自助の精神を作興せしむる」というのが、田園都市における救貧防貧事業の理念なのである。第三章で、警察による救済事業の取り組みが、周辺住民の「同情」を、都市下層の家族としての自助努力に結実させようとするものであることを指摘した。それは、内務省の田園都市構想の実践であり、日露戦後の国民統合の在り方の一側面を示すものであった。しかしながら、田園都市の理念は、都市下層が目指す方向とは相容れないものであった。なぜなら、都市下層の家族としての自助努力には、世間からの「貧民」扱いを克服しようとする人格承認要求が込められているからである²⁾。それに対して内務省が追求した田園都市の理念は、第三章でふれた徳風小学校が「貧民」学校として認知されたように³⁾、都市下層と周辺住民とを「自立しえざる貧民」と「力あり自給、余りある者」として対置し、その意味で都市下層を改めて「貧民」として捉え直すものであった。それでは、公権力が目指した田園都市の理念と都市下層の要求との矛盾は、以後どのように展開するのか。この点については、第一次世界大戦期の都市化の進展や米騒動等を視野に入れた上で稿を改めて論じることにはしたい。

1) 内務省地方局『田園都市』(1907年)、本稿では講談社学術文庫版『田園都市と日本人』(1980年)310-311頁を参照。

2) 鈴木正幸「近代における部落差別」(『部落問題研究』124輯、1993年)。

3) 例えば1911年6月8日付『大朝』は、難波警察署による私立徳風・有隣尋常小学校設立を「貧民学校の設立」と題して報じている。因みに有隣小学校は、徳風小学校と同様に、難波警察署長の天野時三郎が管轄内の被差別部落の不就学児童に対する義務教育教授を目的として、皮革工場経営者等周辺住民の賛同と協力を呼びかけて設立した夜学校である。