

人力車の日本近代

高 峽

1. まえがき—なぜいま人力車が

2005年、愛知万博におけるジャパンウィーク期間中「舞妓さんのおもてなし」というイベントがあった。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。」というものである。¹⁾一方、奇しくも同じ万博で NPO²⁾による開催のバンングラデシュの文化や生活を紹介するイベントも行われており、そこでは「ひとときわ人気を集めているのが『リキシャ』の体験コーナーです。リキシャは、(中略)日本語の人力車が語源といわれ、首都ダッカでは約十五万台が走る主要交通手段です。」³⁾と紹介されている。

ところで万国博覧会とは「ナショナルなもの」が紡ぎ出される空間にほかならない。この愛知万博の会場で上演された二つの人力車が、その名称を同じ語源、すなわち日本語に持っていることは明らかだろう。しかしながらこれらは、それぞれが担う意味の落差ゆえに、互いにほとんど翻訳不可能な同音異義表現のディスプレイになっているのである。

博覧会という出来事の方が孕んだ微視的な権力の作用については、すでに様々な研究によって明らかにされている。⁴⁾成田興史が述べているように、博覧会 exposition が、「人びとに『眺められる』対象を収集し展覧する催し」であり、また、この表現が、『眺める—眺められる』という関係装置のなかに、世界中のすべてのものを位置づけることを表明するもの」であることは言うまでもない。⁵⁾この世界を相手にした愛知万博で、日本のシンボルとされている芸者、人力車を、自ら日本の風物詩として「人の目にさらす」という行為は、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いわゆる最先端の展示を背景に、単なる自己オリエンタリズムという倒錯的な戦略では簡単に説明できないものがある。おそらく近代、アジアを濾過した日本の近代のもっと大きな問題につながっている。それに対して、バンングラデシュの人力車があたかも、「自然の叡智」という理念を掲げた、人間と環

境との共生を謳う今度の万博にふさわしい乗り物である、と申し出しようものなら、世界で最も貧しい国の一つとされる当のバングラデシュにとって的はずれの議論としか言いようがないだろう。

今日の日本における人力車は、古き良き時代のロマンとして描かれ、明治時代の一つの、いかなる害もない陳腐な修辞に化していると言わざるを得ない。歴史的に見れば、日本をはじめ、輸出された国々、特に中国、東南アジア、インドで走っていた人力車は、幾度となく「人力車廃止論」に遭遇しており、いわば「アジアの近代の染み」のような存在として扱われてきたにもかかわらず、である。バングラデシュの例に見られるように、膨大な人力車の存在が「近代」の当該社会における達成度の物指しのごとく作用していることから分かるように、人力車はなお未完な近代の象徴の一つと見なされていることは明らかなのである。

したがって、「より新しいものから最新のものへと誇らしげに進行する」という近代の特徴、方向性とは逆に「あらゆる古きものへの回帰、あるいは再確立を示す」といういわゆる「ポストモダン」の状況下で、⁶「人力車」を視座に、近代日本の自己認識のあり方を問い直すことは、前述のアンビヴァレンスを考える上で頗る有効なものではないかと考えられる。

日本における人力車の史的な考察では、齊藤俊彦の『人力車』(1979)が有名である。しかしながら本論文は人力車の史的考察のみを目的としない。タイトル「人力車の日本近代」は意図的に、人力車を通じて日本の近代を考察／日本近代における人力車の考察との二重の意味を含ませている。

2. 開化の笑い—人力車の登場

交通体系の変転で時代区分をするなら、近世における街道と水運の体系と、近代における鉄道中心の体系との間に、馬車、人力車、そして蒸気船の時代があった。これはジュール・ヴェルヌの『八十日間世界一周』(1873)のなかにはっきりと見て取れる。日本では、近代のあけぼの、政治上の維新と同時に、他でもなくその人力車が新しい「近代」の始まりを宣告したのである。したがって、交通にかぎっていえば、人力車が運命的にこのような時代区分化の語りをまとっているのである。

人力車は、明治2年ごろ発明され、翌年東京府から製造・営業の許可が出た。⁷それでは当時、人力車の登場はどのように受け止められたのだろうか。現存す

る最も古い人力車の引き札には、次の文句が見られる。

万華開けし聖代に、高下貴賤の差別なく（中略）至って賃銭御意安く、かつ忽ちに走りの早きは、即車の製作方便、急げば必らず一時五里（中略）御安座なされて四方の風景、御意任せに見晴せなければ、第一鬱気を散ぜしめ。⁸⁾

ここで、この宣伝文句のポイントを押さえてみよう。その一つは、「高下貴賤の差別」のない時代の到来へのその時代を生きた人々の喜びである。開化とは「四民平等」を原則とする「近代社会」が身分制度の封建制を乗り越えた瞬間である。その歴史の瞬間に登場した人力車に、「高下貴賤の差別なく」誰でも乗ることができ、人力車に乗って長らく身分制度による封建的秩序の下での鬱憤を思うままに発散できる。もう一つは、人力車の驚異的な速度である。それはいかにも新時代の要請に応じたものである。

歴史的に日本の交通手段を見れば、平安時代から貴族用の牛車があったが、幕末までは庶民が利用できる乗り物は基本的に皆無であった。明治以降、人力車の導入がはじめて庶民を歩行から解放し、車に乗る楽しみを教えた。金子佐平編『東京新繁昌記』（1897）の記述、「今より三十年前即ち江戸時代には市内の交通機関と言へば唯僅かに駕ありしのみそれもなか／＼今日の腕車〔人力車〕のやうに手軽く行かず（中略）輿、乗物、駕籠の制はありつれどそは素より権門の間に行はるゝのみにて一般使用の具にあらず、ただ平民間に行はるゝものは、四手駕籠ありしのみ、それも今日腕車に乗るやうに無造作ならねば、火急の場合か、吉原通の外は、一生を駕に乗らずに済ますもの多かりき」⁹⁾からもこの変化を垣間見ることができる。

明治という新しい時代の社会は一方で、「四民平等」を原則とする「自由競争」社会で、あらゆる人間に等しく上昇への夢を無限に与える社会でもあった。この新気風の中で、人力車は爆発的な広がりを見せた。製造開始からわずか一年あまりの明治4年12月の「府下地坪人力数調」によると、東京府の人力車総数はすでに1万820台に達していた。誰でも車に乗れる時代が、日本に初めて到来したのだ。

明治7年に出た服部誠一の『東京新繁昌記』はまさにこの開化の笑いを描いている。「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」。「人として車に乗らざる者無く、車として人を載せざる者無し」。¹⁰⁾

人力車の敏速さ・軽やかさが、それまでの駕籠に比べ、当時の人々を驚かせたことは言うまでもない。明治4年5月、「新聞雑誌」(一)には、次の記事がある。

東京人力車發明ノ当分ハ、駕籠商売ノ者ドモ種々ヤカマシク云ヒ、車引ヲ見テハ罵リ、ソシリタリシニ、当分ハ人力車ノ数、日ニ増シテ、二万五千ニ至レリ、以前、駕籠ノ総数ハ一万位ノヨシナリシニ、今ニテハ五千人ノ渡世増ニナリタリ、其上以前ノ駕籠モ三分一ハ猶残り居ルヨシナリ、偏ニ車ノ下直ナルト路ノ捷キトニヨルコトニテ、以テ機械ノ効力ヲミルベシ。

ここで重要なことは、「機械ノ効力」という表現である。「さすがに機械力とは素晴らしいものだ」と言われるように、最初的人力車は鉄輪を巻いた木製車輪で、走行時の車体の震動は激しかったという。後に様々な改良を施され、例えば、スプリングを使ったり、ボールベアリング、ゴム輪を利用したりして、より快適になるよう改造された。人力車はまさに近代的(modern)な發明だったのである。¹¹⁾ 仮名垣魯文の『牛店雑談安愚楽鍋』(1871)には、もとは駕籠かきの二人の車夫が、滋養のため牛鍋を食べるといふ流行の様相があらわれている。

ところで、この人力車はまた「俵」¹²⁾とも書かれている。文字通り人間の筋力によって動く交通手段である。富永健一も述べているように、近代化のなかでの動力革命は、狭義的に生物エネルギー(筋力や畜力)に代えて無生物エネルギー(機械力)を用いるようになること、として定義できる。¹³⁾ それゆえ人力車の持つ、近代的機械性と人間(引き手)の筋力によるエネルギー動力との混合性はまさに、交通機関の伝統的形態から近代的形態への移行中の過渡的形態と言える。

1853年、ペリー来航の黒船ショックに端を発する明治維新は積極的に欧米技術を導入し、殖産興業に努めてきた。日本の近代は、庶民にとって、その黒船に示す恐怖感と裏腹に、まず新たに入ってきた新事物—物質という形で西欧文明なるものを知り得た。明治初期に出た『高等教育 開化と旧弊』¹⁴⁾では、一目瞭然となる形で「開化」と「旧弊」を同じ紙面に対比の形で書いている。その中には「人力車トカゴ」の絵が載っており、人力車の上に「開化」、カゴの上に「旧弊」と書かれている。また「大礼服ト東帯」「蒸気船ト帆走船」「石

炭ト薪」「リハツ店ト床屋」「銅貨ト古銭」「トンネルト峠」「小学校ト昔の学者」「西洋ベソイト日本竈」「洋酒店ト居酒屋」などの「開化」と「旧弊」との項目もある。これらの対比において、「旧弊」という烙印を押すことによって、人々は、到来した新たな時代、社会の変化というものを知覚するようになった。これらの前近代と近代の対によって組織された一連の二項対立には、開化／旧弊と西洋的／日本的との対立がパラレルに組織されているように見えるが、重要なことは、必ずしも単純な二項対立に落ち着いたものではない。「開化」こそは、この色分けに枠組みを与えるものである。

時間図式的に、自分自身を「旧」から「新」への移行の結果として理解するのはそう珍しいことではないが、近代にともなって生じた変容は、「伝統的な社会秩序類型を《すべて》過去に類型のないかたちで一掃していった」のであり、さらには「近代以前の時代を特徴づけてきたほとんどの類の変化に比べ、その及ぼした影響の拡がりの面でも内容の面でも激しいものであった」。¹⁵⁾ 開化の笑いの中に、進歩に対する楽天的な信仰が覗える。開化とは、直前の過去に対して劇的に違ふと感じ、自らを旧弊から切り離す断絶として意識されると定義できよう。人力車もまたこの時代の転換を指示し、開化の一つの表象として作用している。

石井研堂の『明治事物起原』(1907)によると、「明治維新後新に出て、公私の便益を為せる物を挙げれば、人力車の如きは、必ず五指中に入るなるべし。この物唯に我国に広く行はるのみならず、遠く支那印度等の海外にも行はるゝなど、いよいよ發明者の功績を後世に伝ふる価あるべし。」¹⁶⁾ ところが、この開化の笑いのなかで声高く謳われた人力車は、後に日本の近代化と発展のなかで忌まわしい存在になっていく。

3. 人力車が西洋と出会う時

人力車はかなりはやい時期から、過渡期という時間のカテゴリー、すなわち、一旦は直前の過去に対して新しく価値のあるものとして捉えられるが、やがてまもなくその過程の中で、他のさらに進んでいる乗り物によって取って代わられる、そのようなものとして認識された。実際に、人力車が出てから 3、4 年も経たない内に、「今人車に次ぐ者は何ぞ、馬車是れ也」との言論も出てきた。その原因としては、人車に乗れば即ち其の値ひ廉ならず、而して其の遅速亦た異なり矣。是れ馬車店の繁昌する所以也。』と挙げられている。しかし、馬車

が賞賛されるのもほどなくして、鉄道の時代が到来する。「疇昔鐵道の落成するや、馬車店は一朝にして零落し、横港の路間寥々として一馬の聲を聞かず」。¹⁷⁾ これらの証言からして、日本が強力に推し進めてきた「文明開化」の過程のなかで、人力車がその日本の近代化＝進歩の物語の一環に過ぎなかったことは明らかだろう。

これはまさにアンソニー・ギデンズが指摘している、近代社会と伝統的な社会秩序とを弁別する「非連続性」の一つである。ギデンズは述べている。

近代という時代が始動させた途方もない《変動の速さ》である。伝統的文明は近代以前の他の体制に比べれば絶えず変化していたかもしれないが、近代の時代状況のもとでの変動の速さは、極端である。¹⁸⁾

このギデンズの洞察は、科学技術の分野においてもっとも顕著に表れる。周知のように、日本の鎖国政策から開国政策への大転換の起因の一つは、1853年ペリーが率いる四隻の「黒船」＝蒸気船の来航である。明治維新の折、西洋先進国はすでに鉄道時代を迎え、その総延長は、1870年に約20万kmに達していた。そこで、馬車、馬車鉄道、蒸気鉄道といった、歴史的段階の異なる運送手段がほぼ同時に輸入され、運行を開始した。廣岡によれば、たとえば明治2年5月には、「最初の邦人馬車が東京―横浜間に、5年には新橋―横浜間の鉄道と東京―高崎間、東京―八王子間、大阪―京都間などの郵便馬車が、また15年6月には、新橋から日本橋方面への馬車鉄道が開通する」といった具合であった¹⁹⁾のである。

これはまさに夏目漱石が『現代日本の開化』で述べた「数十倍労力節約機関を有する」「二十三十の複雑の程度に進んだ」「西洋開化」に遭遇してからの近代日本の開化である。「開化のあらゆる階段を順々に踏んで通る余裕を有たないから、出来る丈大きな針でぼつぼつ縫って過ぎるのである」。²⁰⁾ それゆえ人力車、馬車、鉄道が、当時の錦絵などにしばしば見られるように、雑然とした文明開化が、街路や街道上に繰り広げられることになったのである。そこにあるのはただ「複雑の程度」の差に過ぎない。「活力節減」を説明するために漱石が引いた人力車と自動車の例、「どっちを家業にしたって命に別条はないに極っているが、どっちへ行っても労力は同じだとは云はれません。人力車を挽く方が汗が余程多分にでるでせう（中略）されば自動車のない昔はいざ知らず、苟く

も発明される以上人力車は自動車に負けなければならない。」、その差はただ「活力を節減し得」る差である。²¹⁾ 開化一般から人力車を論じる漱石の姿勢が窺える。これはおそらく漱石が日本近代の自己喪失を危惧し、唱えた「自己本位」につながっているだろう。

ところが、近代という時代状況のもとで、一切のものが近代以前の文明では得られなかった枠組みのなかに構築されることを意味している。人力車は、当然この拡大された関係の中で、解釈にさらされるようになっていく。『日本奥地紀行』の著者イサベラ・バードは日本に対する初印象のなかで、「名高い人力車」との記述をしている。西洋人の目に映った人力車がどのような存在であったかを見るために、明治9年、日本を訪れたパリのギメ博物館創始者エミール・ギメが語った人力車についての感想を見てみよう。

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。一歩ごろ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。²²⁾

これに対して、齊藤俊彦は次のように分析している。「このギメが抱いた感情こそが欧米に人力車が普及し得なかった原点ではないだろうか。牛馬のかわりに、人が人を車にのせて運ぶということは、西欧や米国の民衆の感覚になじまないものがあるようだ。」²³⁾ 前にも触れたように、人力車はその名前通りで、人の力によって走らせる車である。『明治事物起原』という人力車に関する先駆的な研究に記録された明治初期の詩には、以下のものが見られる。「人力車、力をば車に入れて曳く人の身の成果やいかに苦しき」、「労心乗車、労力挽之、元自同根種、身世孰可是」、「急がして酒手をねたる人力車、わが衣手に雪はふりつゝ」。²⁴⁾ ここには「労心」と「労力」で人間の上下を区別する儒教的なものが見て取れる。新しい事物が出来たとしても、使用可能な標識のなかの言い方からそれを捉えようとするのは文化の常である。ところが、西洋の視線の介入によって、人力車は単にテクノロジー・ギャップとして捉えられるよりは、西洋伝来の新たな知の中で、むしろ「非文明的」「人間が同じ人間に曳かせた車に乗る」のが道理上忍びがたい、²⁵⁾ という類の言説の中で描き出されるようになった。ひとたび、人力車にこの新しい意味を与えられれば、その地位も劇的に変化する。

渡辺修二郎の『明治開化史』(1881)にはさっそくこの西洋視線への反応が見られる。

本邦ノ現状人力車ハ便利ニ似タレモ実ハ餘リ善キ事ニアラズ何トナレバ全国ノ丁壮ヲシテ此牛馬ニ類セル賤劣ノ業ヲ執ラシメ目前ノ小利ニ甘ンジテ有用ノ業ニ就クノ道ヲ塞キ且ツ其胸膜ヲ害シ生命ヲ短縮スルヲ以テナリ洋人ノ説ニ東洋国ヲシテ衰弱ナラシムルモノハ夫レ人力車カト言ヘリ経済ノ士之ヲ救フノ方法ヲ講セザルベケンヤ²⁶⁾

人力車は便利のように見えるが、実は良いところは何一つない。なぜなら、日本の労働力がこの牛馬に類する「賤劣」な仕事に従事することで、結局は胸膜に悪影響を与え、命を短縮し、悲惨な結末を用意するからである。「洋人」の説によると、東洋国の衰弱はまったくこの人力車のせいに他ならないという。このように人力車は異なる文化間の遭遇の場と化している。言い換えれば、人力車は西洋の視線・技術に遭遇し、いちはやく国民国家という言説に収束されているのである。これはおそらく西洋という他者の視線を通じて醸成された国民意識そのものに関係したものだろう。

それに加え、この視線は近代文明という名の下で、有無を言わせぬ強力な力を発揮した。この視線のもとで、人力車に関する語りと知覚の変容が生じた。かつては「開化」の象徴としてもはやされたその同じ人力車に、「近代性の一形態」であると見なされるのは相応しくないと感じられるような重大な変化がもたらされたのである。右の引用はこのパラダイムの変化を記録している。人力車に関する「後進性」「非文明的」といった言説は、ヨーロッパの文化を特権的規範とする代わり、その外部を逸脱、劣等として文化的＝民族的に規定しようとする、ヨーロッパ文化によるヘゲモニーが働いていたことを見過ごしてはならない。

ここで示されていることは、もともとヨーロッパに出生地をもつ言説が、その文脈から切り離され、日本という別の文脈へ置き換えられることによってイデオロギーと化したということである。言説、特に近代という名での言説は、非対称的な関係に基づいて、別の文脈へ置き換えられるに際して、ほぼ不可避免的に、単純化の暴力にさらされ、いささか強引に普遍性を付与されるのである。

「近代」とはヒューマニズムの時代である。西欧の伝統的な意味において、ヒ

ューマニズムとは、「一面未だ啓蒙化されていない“野蛮な人間” (homo barbarus) と対置されると同時に、他面教養を身につけ、人格を磨いた“人間らしい人間” (homo humanus) に関心を向けるという主張のことを意味している。」²⁷⁾ 人力車は非人間的なもので、人間の尊厳を損なうものとして批判的になっている。しかし、問題を人間的なものからのみ処理しようとする時、人間性の何たるかを、いま一步掴みきれずに終る危険があることはすでに言い古された問題である。

『統合主義新教授法』の著者として知られている樋口勘治郎は『家庭百話・人力車の話』で次のように書いている。

人力車は、明治の初年東京の人が発明したもので、外国にはかういふ車はありません。便利ではあるが、人間が馬の代りをするのだから、文明国の車といふことは出来ない。動物虐待を悪くいふ人があるが、人力に乗る人は人間虐待だ。

これには、前に引用した『明治開化史』と同じような言説が見られる。これが家庭向けの修身用の教科書であることから考えると、このような考え方が相当一般的だったと考えてもそう的外れではあるまい。

樋口はさらに、人力車に関しての「面白い話」をも書いている。日英同盟が結ばれた時、祝宴会が催された。その祝宴の帰りがけ、英国の士官が人力車に乗せて送られた。するとその士官は「人間に車を引かせるのは、實に気の毒である。汗を流してセッセといって馬の代りをしているのに、車の上で煙草をふかしても居られん」と云って、人力車を下りて、無理やりに車夫を乗せ、「今日は日英同盟の祝いだから、今度は私がお前さんを乗せて引きませう。御苦勞であった。」と云って、車夫を車に乗せて挽き出したという。²⁸⁾

日英同盟を締結し、日露戦争に勝利した日本は、晴れて一等国の仲間入りと嬉々としたが、ここで重要なことは、「英国の士官」の目を通じてあらためて人力車に出会った日本人の反応である。この「文明」という名の眼差しに直面し、それに対処していく方法は、これに同一化するほかにない。この「文明国の車」とはとていえないものを排除することは、日本が自らを近代的な自己として確立する上で必要不可欠な緊急課題の一つになっていく。つまり、文明国へ仲間入りを目指す日本にとって、人力車は内部のものであるとともに、よそもの、すなわち排除されるべきものである。また、日本のような後発の近代国家には

西欧の近代をモデルとして模倣する苛立ちがあることも見逃すことができない。

4. 「世界交通」の中の人力車のゆくえ

人力車の保有台数全国統計は『日本帝国統計年鑑』に約 60 年にわたって掲載され、その盛衰の足跡を見せている。

明治八年の一万台を最初として一路増加の途を進む。とりわけ、導入期の伸びは驚異的で、年一万台を超える年はざら。そして、日清戦争が終わった翌二十九年の二万台をピークとして、以後下降カーブを描き、昭和十三年の一万三四九七台の数字で終わりを告げるのである。²⁹⁾

日本近代化のなかで発明され、広く利用されるが、新しい技術の進歩によって、やがて鉄道等の普及発展に追われて、次第に日本から姿を消していった人力車。その経緯を島崎藤村の作品のなかで確認することができる。1927 年、『山陰土産』という紀行文で、こう書いている。「人力車の時代は既に過ぎて、全国的な自動車の流行がそれに變りつゝある」。³⁰⁾

ところで、日本で発明されたこの人力車は日本からアジア各国に広がり、冒頭にも述べたバングラデシュにおいて、今日までまだ終わりそうもない近代化の課題の一つである。人力車の発明の翌 1871 年から輸出がはじまり、明治 10 年頃には人力車は日本の輸出産業の大きな部分を占めることになる。年間の輸出台数は一万台を越えており、その主な輸出先は清国、およびマレー半島、さらにインドにも輸出された。³¹⁾

そもそも人力車の発明は日本人の突飛な発想で、無からの想像ではないのである。柳田国男によると、「其（人力車一筆者）実際は横浜あたりの、異人の馬車を見てからの思ひ付きであったことは、初期の車の横長く、床が平らであったのを見て想像せられる。」³²⁾つまり、人力車という交通手段自体は「異人」の馬車の新たな結合から、すなわち東洋と西洋との「交通」の中から生じてきたのである。これは言うまでもなくまさに近代に入ってから「交通」の拡大によるものである。国と国とが相互に切り離すことのできない状況に組み込まれるというこの近代において、人力車の外国への凄まじい普及の勢いは、まさにこの近代に入ってから交通の拡大の結果の一つである。

19 世紀末から 20 世紀はじめにかけて人力車はアジア各地で利用され、人力

車の車夫の総数はアジア全域で200万人に達する、という推計がシンガポールの新聞に掲載されていた。³³⁾ そこからも人力車の盛況ぶりを想像できよう。

そのような状況下で、柳田国男は『明治大正史：世相篇』（1930）において人力車について新たな解釈をほどこしている。それはその影響の大きさおよび流布の広さで注目に値する。

過渡期の文化の折衷案の中には、斯うした浅はかな後めたいやうなものが、いつも当時だけは大そうにもてはやされ、背後には亦之を煽るやうな力も働いて居た。日本は幸ひに早く之を乗切って、次の一つに移って前のものを忘れてしまふが、痕跡は必ずしもさう容易には消えない。(中略) 我々が人力車を考案して輸出してやったことを、感謝するやうな者も少なくは無いだらうが、それは決して愉快なる記念ではなかった。さうしてまだ相応に長い期間、之を日本人の発明心のよい一例として、諸処方々にまだ諸処方々に引廻はして居るのを、見ずに通することは出来なからうと思ふ。(中略) 日本は牧畜の利用の昔から少なかった国である。従うて人が牛馬の代わりをしているのだという感じは、多くの車引きたちは抱かずに終わつたらしい。女や年寄りには一種の介抱人または保護者のつもりで乗せて行く者も多かった。(中略) ところが異人種の寄り合った土地では、こういう交際が行われようはずがない。ことに白人などは牛馬のほうになれている。人が車を牽くことはその代わりとしてしか考えない。足で蹴らないまでも心の鞭は常に当てている。だからわれわれはまことにとんだものを流行らせて、隣の国の人に気の毒を掛けているのである。³⁴⁾

西洋の視線に反対して、柳田が捉えようとするのは、人力車の背後にある日本人の「心意現象」³⁵⁾ である。そこでは、通約不可能な「他者」として、日本と結びついた人力車の表象が再生産されている。人力車を「人が牛馬のかわり」という西洋の文化規範で塗り込められた言説を通した否定的なものとしてではなく、「日本文化」の独自性・特殊性であり、あくまで日本的なものとして主張する。ところで、ここで重要なことは、この「近代主義」から柳田の「日本主義」の論調の移行によって近代日本の何が見られ、何が見られなかったのということである。³⁶⁾ 引用から以下のような結論が言えるだろう。

一つは「日本は牧畜の利用の昔から少なかった国である」との言説が、人力車をもつ歴史性をその伝統の中に解消し、隠蔽することになることである。そ

の分析視角のゆえに、人力車の機械性と人による動力とのダイナミズムを的確に掴むことができたとは言いがたい。しかし、柳田が『明治大正史・世相篇』を刊行したのは昭和6年のことであった。この時期、日本が「近代」をすでに己のものとした近代国家であることを、柳田は決して問うことはないのである。その時点で見られる「長閑」な風景は寧ろその結果である。柳田の人力車への視点は結果を原因と混同してしまう本質主義の言説の形態だとしか言いようがない。

二つ目の結論は、ヨーロッパ的な意味で「近代的」であれとの圧力から逃れるために、「異人種の寄り合った土地」とは対照的に、日本はほかの国が持つことのない「日本的な何か」をもっているという安心感に満ちた幻想によってこそ、日本で走っている人力車を西洋な視線からも「隣の国」からも区別することができたのである。このように、「日本主義」の名の下で、「近代主義」の言語から異質なものをオリジナルな価値として安定させてしまうことに成功したのである。

最後に、三つ目の結論は、「異人種の寄り合った土地」での人力車という「とんだもの」の存在は、柳田の言説の偽装を暴いてしまうリアルなものとしてあるということである。日本は「幸ひに早く之を乗切つ」たが、「隣の国」ではまだ「諸処方々に引廻はして居るのを」、日本人としては「見ずに通ることは出来なからう」。西洋人の目線に同化するかそれとも他の方法がありうるのかという課題が付き返されてくる。皮肉にも内部で自らを「侵犯」する要素を含んでいるのである。

その日本もまた地理的にアジアである。にもかかわらず明治以降の日本は、自らを積極的にアジアの中に位置付けるよりも、そこから脱出することを目標にしてきた。こうした近代日本の「脱亜入欧」の基本的路線において、アジアはまさに「差異化すべき他者」として位置付けられている。日本・西洋・日本の「隣の国」、という分割からも見られるように、その「外部」の他者との分割とその閉じ込め、排除によって自らを構成するような境界、それこそがまさに人力車をめぐって配置されている知／権力の様式にほかならない。このあらかじめ閉ざされている「西洋および隣の国」との境界設定によって、自らを基礎付けた知は、秩序の言説として権力作用の機能を担うのであるが、しかしながら、それは必然的にアポリアを内に孕んできた。

時代がさらに下って、昭和17年に、馬場孤蝶は次のように書いている。

地方の市などでは、まだそれ程古めかしい、間の抜けたもののやうには見えないのだが、東京の自動車、バス、電車の往来織るが如きなかで見ると、あの古ぼけた幌をかけた人力車の姿は、まるで古い／＼世から抜け出して来た、何かのすだまででもあるかのやうに見えて、怪しいまでに見すばらしく哀れなものに見える。³⁷⁾

そこで、かつて交通機関の担い手として活躍した人力車は日本ではその役目を終え、表舞台から消えていったのである。「それが艶やかしいものゝやうに考へられる時代は忽ち過ぎてしまった。斯んな思いものをのろ臭く輓いて居るやうな、気の利かぬ強力が第一居なくなった。」³⁸⁾ここでは、明治以来の近代物語のなかで人力車の忌まわしき記憶はそれとともに風化され、忘れ去られてしまったようである。

5. 近代化の亡霊としての人力車

近代化を遂げた日本では、人力車とうまく折り合いをつけたようである。この「過渡期の文化の折衷案の中」で出来た「浅はかな後めたいやうなもの」は、日本では観光地でしか見かけないようになっている。実用的で切実な交通手段というよりはすでに自らの役目を全うし、日本における一つの他愛のない符号と化している。

ところが、今日においてもまだ、日本で役目を終えた人力車を「諸処方々に引廻はして居る」のが現状である。たとえば、2006年12月、「インド・コルカタの人力車、『非人間的』と廃止へ」とのことはまさにこれを物語っている。「インド東部コルカタで約百年にわたり市民の足となってきた人力車の『リキシャ』について、同市を州都とする西ベンガル州議会は四日、『古来の非人間的な交通手段』として完全に廃止する法案を採択した。」インターネットで見られるかぎり、人力車の本家日本での反応は、「京都や浅草でも走ってるし、非人道的だと思わないんだけど、インドの人力車は日本とは違うのかな？」³⁹⁾「日本でも人力車が走ってるわけだが…非人道的？何で非人道的かわからんね。」⁴⁰⁾というのがほとんどである。ここでは柳田の人力車を捉える認識論的枠組みが基本的に今日まで継承され反復されていることが分かる。「リキシャは十九世紀の終わりに中国から伝わったとも、日本の人力車がモデルともされ、南アジア各地の庶民の交通手段になっている自動三輪タクシー『オートリキシャ』や三輪自転

車『サイクルリキシャ』の原型。」⁴¹⁾とのニュースでの短い紹介で、まだ辛うじてそのルートを想像できよう。一世紀以上も経った今もなお、終わったようだが、まだ終わらない人力車問題がある。かつての柳田国男の指摘は、ここで蘇ってきたようである。「日本は幸ひに早く之を乗切って、次の一つに移って前のものを忘れてしまふが、痕跡は必ずしもさう容易には消えない。(中略)我々が人力車を考案して輸出してやったことを、感謝するやうな者も少なくは無いだらうが、それは決して愉快なる記念ではなかった。」⁴²⁾

日本近代における人力車の、引き裂かれたまま放置され、そのいまだに完全に消すことのできない「痕跡」は、「東洋」の発展途上のいくつかの国で、日本語に始原性をもつという形で上演されている。中国では人力車は「人力車」という日本伝来の名前のほかに、「洋車」という呼び名をも付与されていて、自ずと自らの出自を語っており、アヘンと同様、近代に入ってから外から来た不潔な存在として拒否しつづけられてきた。⁴³⁾ 前の引用からも分かるように、インドの「リキシャ」は日本から中国へ、中国からさらにインドへという伝播のルートをもっている。そこに刻印される始原的な日本語によって、人力車という存在は不安定になり、もっとも疎外すべき「他者性」がここで裂け目のように顔を覗かせている。これらの「東洋」の途上国から発し続けているこの言葉は、日本が清算せずに現在まで持ち越してきた人力車という日本近代の中の出来事を思い起こさせ、これに向き合うよう否応なく迫ってくるのである。これはまさに馬場孤蝶が言ったように、この「近代」の交通機関には、「実にさま／＼な事件との交渉があり、聯想があつて」、⁴⁴⁾ 近代の中の出来事だからこそ、「日本主義」によって絶対に完全に消すことのできない他者の「痕跡」に満ちているのである。

こうして、日本近代化のなかの人力車は、一種のダブル・バインドの内に書き込まれている。これはまた近代日本のアポリアからの必然的な帰結でもあると言えよう。今まで見てきたように、人力車を、近代を遂行し実現させた日本の文脈の下で読み直すことは、スキャンダラスな書き直し行為に過ぎない。それが指し示す問題の射程には、「近代日本の文化的同一性が植民地アジアとの差異に依存しつつ、その差異を否定すべき「他者性」に転化させることで成り立ちえた経緯をあきらかにすることにつながっているのだ。」⁴⁵⁾ という問題がある。このアポリアの経験をどう引き受けるべきか。この「日本主義」を通過し、「東洋」伝統の崩壊した基盤の上で、さらには「近代社会が、その自己記述の

正しさに対する信頼を失っている」⁴⁶⁾ なかで、日本近代の中での挿話的出来事である人力車という「決して愉快なある記念」でないものには、いかなる語りの可能性が残っているだろうか。

注

- 1) 愛・地球博公式ウェブサイト
http://www.expo2005.or.jp/jp/D0/D4/detail/detail_NI0607BE99901.html。
- 2) バングラデシュで貧しい人々の生活向上を支援している「シャプラニール＝市民による海外協力の会」のことである。
- 3) http://www.expo2005.or.jp/jp/E0/E1/head/0814_001.html。
- 4) 例えば、吉見俊哉『博覧会の政治学—まなざしの近代』中央新書、1992年。
- 5) 成田興史「若き日の詩人の万博体験」『異文化への視線』佐々木英昭編、名古屋大学出版会、1996年、186頁。
- 6) フレドリック・ジェイムソン（久我和己[ほか]訳）『近代という不思議—現在の存在論についての試論』こぶし書房、2005年、7頁。
- 7) 人力車および人力車を発明した人物については諸説があるが、詳しいことは齋藤俊彦の『人力車』（産業技術センター、1979年）、『くるまたちの社会史』（中央公論社、1997年）などを参照。
- 8) 東京都編纂『東京市史稿・市街篇・第五一』（東京都、1914年-）164-5頁の間にある附図。
齋藤俊彦『人力車』81-2頁
- 9) 金子佐平編『東京新繁昌記』東京新繁昌記発行所、明治30年、32-33頁
- 10) 服部誠一「東京新繁昌記初編・人力車」『明治文学全集4』筑摩書房、昭和44年、150頁。
- 11) David Strand, *Rickshaw Beijing: City People and Politics in the 1920s*. University of California Press, 1989. pp.23-24.
- 12) 明治5年11月14日付け東京日々新聞に「[馬+車]と俥の文字」の見出しで「方今文明の際凡そ事簡易にして、明解なるを尊ぶ、因って爾後馬車を[馬+車]と書し、人力車を俥と書し、文書往復し、文路の諸君それ之を記せよ。大簡堂主人誌。」とある。これによって人力車の意味で使われ始めたのは、人力車が発明された明治二年からこの記事の明治五年の間であることがわかる。もともと中国で象棋の駒と

- して使われている。そこからの転用だとも考えられる。『和製漢字字典』による。
- 13) 富永健一『近代化の理論—近代化における西洋と東洋』講談社、1996年、25頁。
 - 14) 大西村之助、東京：松延堂、出版年月不詳が、内容的および本の形式から推測すれば、明治初期に出たものであろう。
 - 15) アンソニー・ギデンズ(松尾精文・小幡正敏訳)『近代とはいかなる時代か?』而立書房、1993年、17頁。
 - 16) 石井研堂『明治事物起原』橋南堂、明治41年、191頁。
 - 17) 服部誠一、前掲書、152頁。
 - 18) アンソニー・ギデンズ、前掲書、54頁。
 - 19) 廣岡治哉『近代日本交通史』法政大学出版局、1987年、2頁。
 - 20) 夏目漱石「現代日本の開化」『漱石全集第十九卷評論 雑篇』岩波書店、昭和24年、54頁。
 - 21) 同上、50頁。
 - 22) 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、昭和52年(ただし、ここでは齊藤俊彦、『人力車』147頁により重引である。)
 - 23) 齊藤俊彦『人力車』147頁。
 - 24) 石井研堂、前掲書、122頁。
 - 25) 齊藤俊彦『人力車』143頁。
 - 26) 渡辺修二郎『明治開化史』松井順時、明治14年、187-8頁。
 - 27) 福井一光『ヒューマニズムの時代』未来社、1989年、11頁。
 - 28) 樋口勘治郎編「五〇 人力車の話」『家庭百話』金港堂、明治41年、238-9頁
 - 29) 齊藤俊彦『くるまたちの社会史』47頁。
 - 30) 藤村藤村『藤村全集第十卷』筑摩書房、昭和42年、352頁。
 - 31) わずかながらヨーロッパ、アメリカにも輸出された形跡がある。齊藤俊彦『人力車』pp. 217-233を参照。
 - 32) 柳田国男『明治大正史第四卷 世相編』朝日新聞社、1931年、174頁。
 - 33) 加藤秀彦『外国語になった日本語の辞典』
<http://homepage3.nifty.com/katodb/doc/text/2146.html>。
 - 34) 柳田国男『明治大正史 世相篇』平凡社、昭和42年、152頁。
 - 35) 柳田が『郷土生活の研究法』(刀江書院、1935年)で示す三分類、「有形文化」「言語芸術」「心意現象」である。
 - 36) 姜尚中『オリエンタリズムの彼方』(岩波書店、1996年)83頁では、「近代日本の

アポリアとしての「近代主義」と「日本主義」のサイクル」との指摘が見られる。

37) 馬場孤蝶『明治の東京』（覆刻版）丸ノ内出版、昭和49年）80-81頁。

38) 柳田国男、前掲書、150頁

39) <http://nami.dameda.net/tdiary/20050818.html>を参照

この反応はある意味では正しいかも知れない。職業観が強いインドでは、人力車夫業が低いカーストの稼業になっているようである。2007年11月の日本比較文学会中部支部大会でこのテーマについて発表した時、名古屋大学の福田真人先生から指摘していただいた。これは、かえって人力車のスキャンダラスなイメージを証左しているのではないかと考えられる。

40) <http://matsuyama.cool.ne.jp/manimanidoctrine/log/log0508.html>。

41) <http://www.sanyo.oni.co.jp/newsk/2006/12/05/20061205010001781.html>。

42) 柳田国男、前掲書、151-52頁。

43) 劉禾『跨語際実践—文学, 民族文化与被訳介的現代性（中国, 1900—1937）』生活・読書・新知三聯書店、2002年、164頁。

44) 馬場孤蝶、前掲書、80頁。

45) 姜尚中、前掲書、85頁。

46) ニクラス・ルーマン（馬場靖雄訳）『近代の観察』法政大学出版局、2003年、V頁。