

近代的交通手段の登場

3月4日 西川武臣

そもそも江戸時代の日本では、車の発達がほとんどなかった。幕府は、東海道を始めとする街道での荷物の運搬に車を利用することを禁止し、ましてや人を車で運ぶということは考えてもいなかった。しかし、明治時代になると規制がなくなり、車の利用が急速に広がった。最初に横浜で利用された車は馬車で、1869年初頭に、東京と横浜を結ぶ乗合馬車の路線が開設された。この時、乗合馬車が走った道は、新たに造成された馬車道で、馬車は馬車道と東海道を經由して東京に向かった。また、1870年に、人力車が發明されると、同じルートを人力車が走るようになった。さらに、1872年10月14日には鉄道が新橋・横浜間に開通し、東京・横浜間の交通は大変便利になった。こうして人びとは歩くことなく2つの都市を行き来できるようになり、車は人びとの暮らしになくてはならないものになった。一方、海上交通では1869年以降、本格的な小蒸気船による東京・横浜間の旅客輸送が始まったが、1872年に鉄道が開通したことによって、その後は鉄道に客を奪われていった。

群馬県の蚕種商人、田島弥平の横浜旅中日記

明治四年未年七月一五日、桑柘園発足、村方石井次太郎船にて出帆

一六日、半陰半晴 平和なり

早朝、栗橋を發し、五ツ頃、中島村芦葉伊右衛門殿御蚕種請取、直に出帆の心得にて立寄に種の中、少し外へ遣し置、間に合兼、無余儀、要蔵のみを残し一同出帆す、夕刻、野田の茂木佐の店にて醤油を買、夜に入り流山に泊す

一七日

流山を發し東京に赴く、七ツ頃、東京着船、乗合一同にて船頭、船賃勘定、一六人、拾五両二朱

一九日

朝、東京出立、横浜江赴く、途中、人力車に乗り、夕刻、横浜に着、東京市中ならびに東海道中、人力車群集にて実に往来自在なり

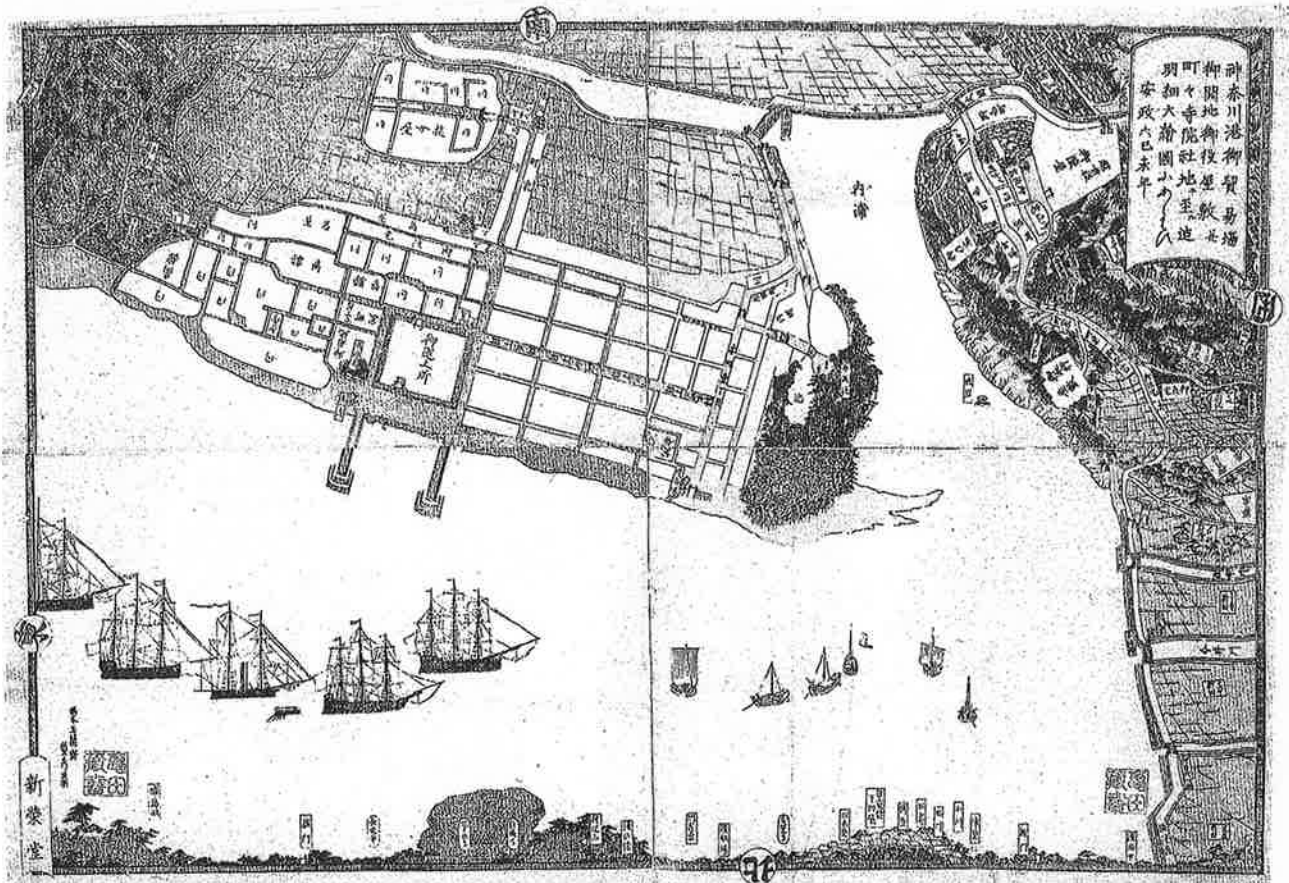


図7-15 津久井屋の引き札



表3-5 旅客数の変遷

年度	旅客
明治5年	495,078人
6年	1,415,225
7年	1,589,428
8年1~6月	895,188
8年度	1,667,724
9年度	1,584,162
10年度	1,584,509
11年度	1,606,048
12年度	1,790,072
13年度	2,084,221
14年度	2,111,078
15年度	2,213,551
16年度	2,154,895
17年度	1,963,174
18年度	1,359,346
19年度	1,740,442

出所：『横浜市史 4巻上』619頁第164表を引用。

図7-13 馬車の引き札



横濱 往 鎌倉 馬車
 治ま合馬車を月曜日水曜日金曜日
 八時横濱より小田原迄 在河道路五段より
 御ま合馬車
 横濱より小田原迄
 全き馬車
 日 小田原迄
 全き馬車
 日 小田原迄
 全き馬車
 但仕立車と馬車は横濱から小田原迄
 御ま合馬車
 毎日 築地、茅八時 出立
 横濱、茅三時 出立
 横濱各地の御ま合馬車
 シール、仲居
 敬白

出所：横浜開港資料館蔵。

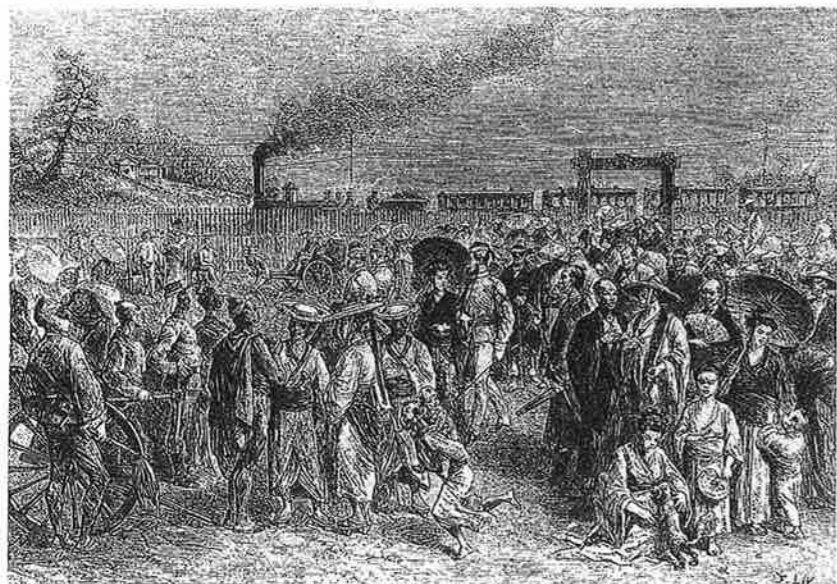


1 荷車を引く行商

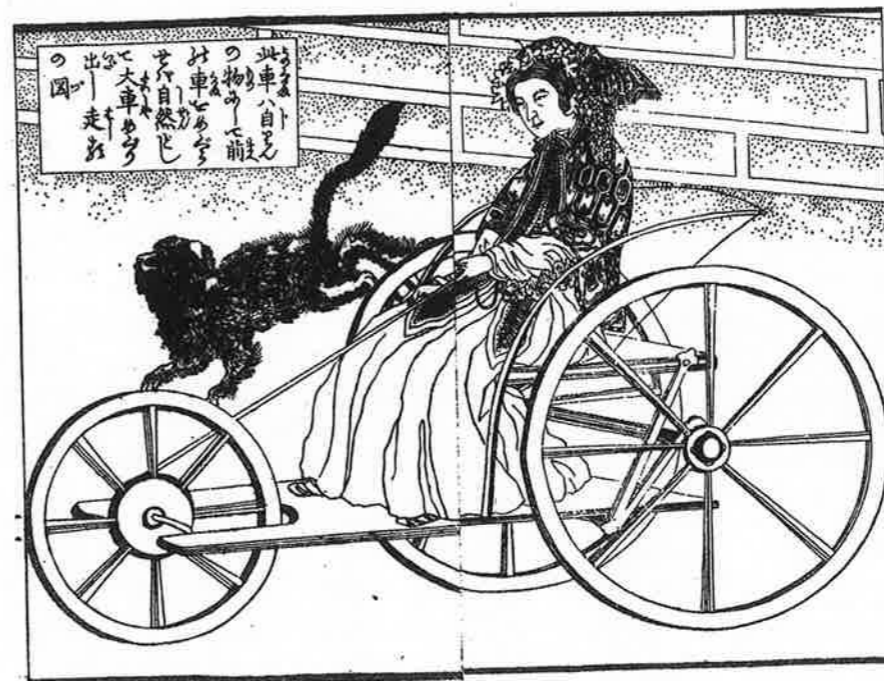
明治時代 横浜開港資料館所蔵写真

商品であるほうきやはたき、ざる等を荷車に載せて売り歩く行商人。従来は天秤棒で商品を運んでいたが、荷車を活用することで、大量輸送と効率的な移動が可能になった。荷車は移動式の商店にもなった。

図3-2 鉄道開通直後の品川駅頭的情景



注：フランスで刊行された新聞『ル・モンド・イリュストレ』1872年12月17日号に掲載された。
 出所：横浜開港資料館蔵。

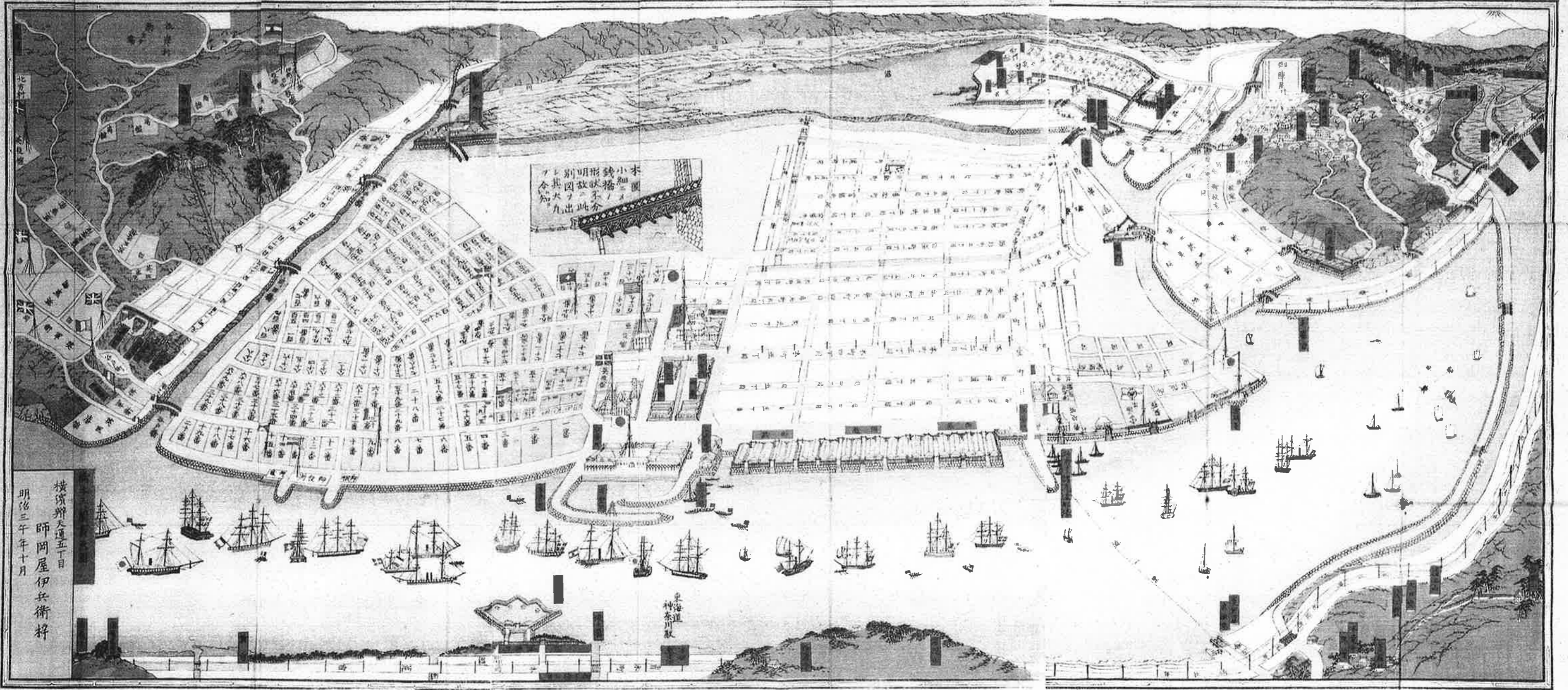


1 三輪自転車

1865(慶応元)年 五雲亭貞秀画『横浜開港見聞誌』 横浜開港資料館所蔵

横浜の街中を走っていた三輪自転車。洋犬とともに、自転車に乗った婦人が描かれている。解説文は「此車ハ自りんの物にして前の車をめぐらせバ自然として大車めぐり出し走るの図」と、その構造を書き記している。

橫濱明細之全圖



本圖細繪
小橋狀
錢狀
明狀
別狀
今其
凡出

橫濱開港五丁目
師岡屋伊兵衛持
明治三年十月