

馬場孤蝶

時代に
取り残された乗物



時代に取り残された乗物

川蒸気とガタ馬車

明治の始め頃と云ったところで、僕は十二三年頃から此の方のことしか知らぬのであるが、僕のそういう記憶のなかにある事柄から云っても、交通の機関は、少し遠路に渉るものであるとすると、汽船と馬車（乗合）であったようだ。

九州とか、四国とかいうような島内の各地から本土へ

の交通は、封建時代に於てすら、船（日本型）によつたのであるから、汽船が使用されるようになって、それらの土地から京阪とか東京などへの交通が汽船によつて行われるようになったことは云うまでもない事であろう。

のみならず本土の方でも、例えば入海とか湖水とかいふような広い水の上では、昔も可なり小舟を交通の手段に用いたところがあつたようであるが、そういう場所では、明治になつてからは間もなく小汽船、所謂川蒸汽を用いるようになったらしいのである。

現に僕は明治十一年の初夏（寧ろ晩春か）琵琶湖をば、

小汽船で、大津から米原まで来たことを記憶して居る。船が何噸なんトンぐらいなものであったのか、時間が何れ程掛つたのか、そういう点になると、何うも記憶が朧気である。それから又、その船は彦根の松原あたりから、支湖しこへ入って、直接に米原へ着いたかどうか、そういう点も判然とは覚えていない。けれども、その時分、もう既に琵琶湖を渡る定期の小蒸汽船のあったことだけは確である。勿論外輪式のものであった。

又、その旅で、浜名湖を非常に小形な汽船で渡ったことも記憶して居る。これは今瀬戸内海で見る島と島との

間の渡船で、石油汽缶の附いている極く小形の船があるのであるが、浜名湖の渡船も大凡おおよそそんなくらしいの大きさのものであつたように思う。薪を焚いて汽罐きかんの湯を沸していたようにさえ思うのだ。

そういう風に、所謂川蒸汽の記憶はあり、人力車に乗つたことも勿論記憶して居おるのだが、乗合馬車に乗せられた記憶が少しもない。これは僕が忘れてしまったのではないと思う。自分が乗つた覚えがないばかりでなく、乗合馬車の駈けて居おるといふようなところをさえ見たこともないようである。

その時分の東海道などでは、余り乗合馬車がなかつたのではあるまいか。駕籠舁かごかきから変つた人力車夫が多かつたので、乗合馬車を通ずることができなかつたというよ
うな理由があつたという風に考えられないこともなかり
そうである。

しかし、東京では、交通路が大抵陸路なのであるから、
乗合馬車はかなりに広く用いられたようである。船の交
通、即ち汽船による交通が開けた土地、例えば東京と横
浜との間の如きでも、汽船と共に乗合馬車の交通が開け
たらしく思われる。勿論、これは、汽車の開通するまで

の事態であつたのだ。

両国から、江戸川へ入り、大利根へ出て、銚子まで下る航路の如きは、隅田川の所謂一銭蒸汽よりも早く開けたのではなからうか。とにかく、一銭蒸汽は鉄道馬車より少し後になってできたもののように記憶する。但し、そう云つても、もう明治二十二年頃にはできていたように思うのである。

昔から、今日のように、客船の部分が曳船になつて居おつたのであるか、どうか、それは僕には何んとも云えない。しかし、曳船式ではなかつたようには思う。

僕はあの船には余り乗ったことがないので、知って居おることがまことに少いのであるが、鉄道馬車ができていても、それは極端に幹線だけであつたのだから、あの川をば、例えば両国から言問ことといまで、あの汽船で横ぎるとするならば、鉄道馬車で雷門まで行き、それから、竹屋まで歩き、渡船で向うへ渡るというのより余程足数が少くて済んだであらうと思われる。費用も同額ではあつたかも知れぬが、川蒸気の方が高かつたことはなかつたらうと思う。

朝吉原を出て、公園附近で食事をしてから、向島の方

へ行く人々に取っては、吾妻橋からあの汽船に依るのが一番便利であつたろうとは、想像に難くない事柄である。

今日まで東京に永く住つて居る人々であつたら、大抵の人々があの汽船に就ては、さまざまな記憶を持つて居られるであらうと思わざるを得ない。

斎藤緑雨の『ひかえ帳』のなかに、次のような一項がある。

「もとより、途中の出来心なれども、試みにとその友に誘はれて、いつなりしか壺銭がところをこれに乗りぬ。室内に座蒲団の配置してあるを見て、日本も感心

に行届いて来たど、友は肥太りこえふとたる体をむずと其上に
すゑしに、船の進行しはじめたる時、隅なる男の手を
差出して、蒲団代を頂きます。それはと今更退のけもな
り難くて、われとともに三枚分は、甚だ割の高きこと
なりし」

「壹銭がところ」というのは無論一区分の意味であるこ
とはいうまでもないであろう。緑雨の此の友というのは、
緑雨の竹馬の友と云っていいくらいの上田万年氏である
らしく思われる。

明治四十二年頃かと思うのだが、ある夏の午後、田中

貢太郎君と一緒に両国からあの船で千住まで行ったことがある。今日の白鬚橋あたりかと思うのだが（勿論その時分まだ橋はなかったと思う）、川のなかに蘆の繁っているところなどがあり、一帯に所謂寂し味のある景色で、其のあたりが何んとも謂^いえず心持がよかったことを今日も尚忘れ得ないで居^おる。

東京では、乗合馬車は早くから市内は勿論、中仙道、奥州街道などへ向けても、開通して居ったというのだ。雷門から新橋まで二階づきの馬車が通っていたことがあ

ったという記録はあるのだが、明治十一二年頃には、もうそんな馬車は通ってはいなかった。のみならず、所謂大通りを二階なしの普通の乗合馬車さえ通っていたことを僕は目撃したことはないように思う。

御成道おなりみち即ち万世橋外よろずばしそとから、伊藤松坂屋のところまでの

路はその頃は極く狭い路であった。人力車が二台横にならぶともう一杯になるであろうとさえ思われるくらいの細い路幅であったので、あのあたりなどは、乗合馬車は到底通ることは許されなかつたのである。御成道は特に狭い路であった。幕政時代には何か理由があつてあ

いう風に狭くしてあった路であったかも知れぬ、と思われるくらいのものであった。

筋違即ち、大凡今の万世駅のあたりから、神田明神前、本郷通り、追分、白山前などを経て、板橋へ通う乗合馬車は明らかに記憶して居る^お。随分車体は汚ならしく、馬は痩せていて、一寸危険を感じられるくらいに見えて、馬が暴れ出して、加賀邸前の薪屋の外の高く積んだ薪へ突き当って、薪^{たきぎ}の山が崩れたのを見たこともあるし、また病馬であったがためか、路上で倒れて起き上らずに、人々がその始末に大騒ぎして居る^おのを見たことがある。

そんなようなためもあったのか、何うか、とにかく、今の乗合自動車のように短距離の客は殆どなかったようであつた。板橋で乗った客が大抵終点の筋違まで行くという風であつたのではあるまいかと思うのだ。馭者の外に別当（馬丁）が附いているように思う。その別当が、近頃まで豆腐屋の用いていたと同じ形の喇叭ラッパを吹いて、通行の人々に注意を与えるのであつた。乗合馬車は今日でも地方ではまだ残って居るところがある。乗合自動車の通う沼津あたりでさえも、一頭立ての乗合馬車が見かけられるのであるが、昔の乗合馬車はそういう今日の乗合

馬車よりもずっと汚いものであった。

橘家円太郎という落語家があつて、高座で喇叭ラッパを吹いて、その別当の真似をしたので、そういう早い時代の乗合馬車をば円太郎馬車と呼ぶようになったのだ。こんなことは当時のことを知つて居おる吾々に取つては、書くになぞ及ばない程明白なことであると思うのだが、今日ではもうこんな事さえ知らぬ人が多くなつた。現に先達のこと、ラジオを聴いて居おるといふと、何んとかいふ若い咄家が、円太郎が鉄道馬車の馬丁の真似をしたと話していた。円太郎馬車というのは、鉄道馬車よりずっと以前

の、ずっと粗造の馬車のことを云ったものである。

鉄道馬車は明治十六七年のものであるかと思うのだが、それでも、二十三四年頃は、新橋と品川の間は、路幅の関係であろうと思うが、鉄道馬車でなく、並の乗合馬車が通っていた。けれども、その馬車でも、スプリングの工合、座席の固さなど、鉄道馬車より余程粗造ではあったが、円太郎馬車とは比較にならぬ程進歩したものであった。

円太郎馬車の今一線は、花川戸はなかわどあたりから宇都宮へ通うものであった。僕はこれは見たことはない。明治十二

年頃から開通したという記録があるというのだ。東京から日光へ行く人など此の馬車に依ったものであるうかと思う。

伯爵金子堅太郎さんが僕の亡兄と一緒に、日光へ行って、寺の座敷を借りて、滞在しようとしたところが、一遍は承諾して置きながら、あとになって断るので、詰問の末、寺から止宿者の届を警察へ出しに行くと、金子さんは福岡県士族、亡兄は高知県士族というのであったので、西南役直後のことであつたので、警察では眼を円くして、なるべくは、そんな者には座敷を貸さぬ方がよく

はないかと、云ったので、和尚は驚いて、断ことわったということが分つて、亡兄などは契約法の講義じみたことまでやって、和尚を痛めつけたという話を、金子さんが笑って話されたことがある。そのときの旅行は、乗合馬車によつたのであつたように聞いた気がするのである。

鉄道馬車が柳原を浅草橋まで通るようになったのは、万世橋、上野間（此の間の路幅は無論かん拵あとげられたのだ）が開通してから可なり後のことであるのだが、その柳原浅草橋間が開通した後であつたか前であつたか、今その点が記憶不明瞭であるが、赤塗の車体で、馭者台が殆ど

車の屋根位な高さのところにある乗合馬車が九段下から両国あたりまで通っていたことがある。明治二十九年頃であつたかと思う。

円太郎馬車にしろ、鉄道馬車にしろ、何れも民衆的乗物であつて、中等級の乗物は人力車であり、高級乗物としては、雇馬車やといばしやがあつた、つまり、円タク出現以前の雇自動車の格であつたのだ。そういう貸馬車は築地に一軒、鎌倉河岸に一軒あつたかと思う。此の高級乗物としての貸馬車は無論馭者馬丁付きであつて、大正になつても使用されたのだ。貸自動車の出現まではその支配を続

けた訳である。

この貸馬車には僕は一遍しきや乗ったことはない。亡兄が死んだのは、明治二十一年であつたのだが、米国で客死したので、日本では遺髪で葬式をやつたが、骨壺に入れ、外箱に入れたその遺髪を僕が抱えて、谷中の墓地へ持って行く時に、親戚の豊川良平が、

「馬場はもう少し生きて居おれば、無論自家用の馬車に乗れる男だ。どうだ、せめて遺髪でも馬車に乗せて、墓地へ送ろうじゃないか」

と云つて貸馬車を呼んで、それへ僕等が乗り、遺髪を

持って天王寺墓地まで行っただのであった。大分薄汚れた車であつたような気がする。円タクでも、今日では、ずっと綺麗な車がある。その当時では、そんな古ぼけた馬車でも、少くとも十円ぐらいは取られたのではなかろうかと思う。

そんなことを思うと、今日の自動車は安いものである。時間を勘定に入れることにすると尚一層安いものになる。

吾々から見ると、乗物は大変革を来たしたのは、自動車移入以後であつて、一般にその利沢が及んだのは、こ

のところ精々十五年此の方ぐらいなものであろうと思
う。朝、東京を出て、箱根を抜け、富士の五湖を見、猿
橋へ出て、夕方東京まで帰りつくというようなことがで
きようなどとは、大正の始めに死んだ老人などには思い
も寄らないことであつたのだ。

旅行者のためには、自動車の出来たことは何よりも喜
ばしいことだと思ふ。

然し、明治の交通機関としては、人力車が各階級の人々
に対して、重大な働きをなして居おつたことは、此所にい
うまでもないことで、此の東洋、否、日本特有の交通機

関には実にさまざまな事件との交渉があり、聯想があつて、日本近代の交通物語に於て、人力車の勤めた役割に言及しないのは、交通機関の物語としては全く不備な訳になるのであるが、これはゆっくり語ることにして、一旦此所で筆を擱くことにする。

人力車のことども

地方の市まちなどでは、まだそれ程古めかしい、間の抜けたもののよ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、まるで古い古い世から抜け出して来た、何かのすだま、でもあるかのように見えて、怪しいまでに見すぽらしく哀れなものに見える。

しかし、明治になってからの乗物としては、人力車ほど長い間、交通機関としての任務を果たしたものはないのだ。東京だけでは、既往少くとも四十年の勤を了^{おわ}ってしまった形になって居^おるのではあるが、地方ではまだその勤を了^いらずに居るところがまだ可なりあるだろうと思^う。

人力車の発明者は実に長い間、まことに多くの利沢を人に与えたものと云わなければならぬ。

人力車は明治三年春に筑前生れの和泉要助が発明したという記録になって居る。駕籠は担夫二人を要するのみならずこれを昇かくに腕力と熟練を要するという点で、人力車より不便であるということはいうまでもなかった。

馬車から思い附いての発明であつたので、数人乗りのものも試みられたのであるが、それは第一に速力の点などから実用が広くなく、直じきにすたれて、二人乗と、一人乗のみが非常な勢いで、弘布ぐふするに至つたのであつた。

発明の当初にあつては、非常な速力で走るもののように思われたのであつた。東北の或る地方などでは、「今度出来た人力車というものは実に驚くべき速力のもものだ。全速力で走るのであつたら、乗つて居る人間の腸はらわたがごちやごちやになつてしまふほどの速さになるものだ。それだから乗る者は生卵を一つ懐に抱いていて、その黄味と白味が一緒にならない程度に走らせれば、人間の身体には異状がないのだ」と、云う者があつたという笑話が、今日でも古老の間には残つて居るといふのである。

ところで、その形には、二三変革はあったらしい。最初は轆ながえ即ち梶棒の突端に横木はなかつたし、車輪の上のところどろよけに附く泥除もなかつたというのだが、僕などはそういう点に関する記憶は少しもない。或は少年の観察は其所まではとどかなかつたか、或は又、明治十二年頃では、もう大体後々の形じじょうに治定していたのか、何れかであつたらう。もう一つは、幌の変革であるが、最初の時分のものの絵を見ると、幌が屋根のように上だけのものになつて居おるのだが、僕などの知つた時分には大凡後の形になつて居おつたように思う。

始めのうち、雨除けにだけ幌を使って、日除けには使
つてくれなかつたと思う。吾々は蝙蝠傘こうもりがさをさして乗って
いたことを記憶する。だから冬の寒風のなかでも、雨か
雪でない限りは、吹き晒さらしで乗って居おる訳であつたので、
年始廻りの時など、一時間近くも、車上に居おると全くふ
るえ上ってしまう程寒かつた。冬の寒風を防ぐために、
一般に車体を全部包むようになったのは、恐らく大正に
なつてからではなかつたかと思う。

車輪を護謨輪ゴムわにするとか、梶棒の横木のところへ呼鈴よびりん

を付けるようになったのは明治四十年頃であつたと云つて宜しかろう。但し、大阪あたりでは、音がしないのは、威勢が悪いといふので、わざと車輪がリンリン音がするようになつていたといふことを聞いたことがある。

護謨輪も場末の車宿などでは、容易に採用しかねたようであつた。夏目漱石さんが「出入りの車宿へ護謨輪の車を持って来いといふと、鉄輪てつわの車を護謨輪だと云つて持つて来る。唯だ梶棒へ呼鈴が附いて居おるだけなのだ」と云つて、笑つて話したことがある。夏目さんが早稲田南町へ引越されてからのことであつた。

膝掛にも多少の変革はあったと思う。吾々の乗る辻待の車などは、長い間、毛布か、さなくとも、ぼたぼたと厚い不意気な毛織物であった。大阪では、車の蹴込けこみの両脇に曲った真鍮しんちゆうの棒が取りつけてあって、それへ屋号か何かを染め抜いた暖簾のれんのような布を引き廻すのであった。膝掛は用いなかっただと思う。

ちようちん提燈の形なども、幾つかの変遷があったのであろうと思う。後に至っては、吉原通いの車とか、花柳界の車かかえぐるまは、細い縦に長い弓張り提燈ゆみはを用い、屋敷方の抱車かかえぐるまや、宿車の方はもう少し短い箱提燈形の弓張りを用いたよう

に思う。元よりこれらは車夫が梶棒に添えて、手に持つのであったが、地方によっては、提燈を車へ取りつけてあつたところもあつたのである。

僕は明治二十四年の暮から、二年程、土佐の高知市の私立の英語学校を教えに行つていたことがあるのだが、その時分高知市の人力車には蹴込みの端のところとうに、籐とうで巻いた彎曲した二尺余りくらいの棒が立ててあつて、その先きへやや長めの円い提燈が附けてあるのであつた。で、車が走り出すと、その提燈がぶらぶらと揺れて行く訳であつた。電燈などはない、軒けんとう燈だつて、殆どな

いような薄暗い夜の街では、遠くから、提燈のみが空中に揺れて来るのなどが見えて、余程可笑^{おか}しかった。

吉原通いの車夫が「アラヨ」というような懸け声をしながら、前記の円筒形の提燈を振り廻して、行人を警^{いまし}めながら疾走するのは、当時での見物であった。

斎藤緑雨がその随筆のなかで、戯れに

「ばかな会といふ歌の会があつて、その会の詠草^{えいさう}のなかに、夕潮^{ゆふしほ}の切通坂をわれ行けば、あらゝくと車飛ぶなりといふのがある」といふようなことを書いて居^おる。

吉原通いの車の特徴は、高台と称して客の腰をかけるところが、後の方へ向けて斜に低くなっているので、客は殆ど膝頭が胸近くとたいたいになるくらいに、後へ反って乗って居るといふ風であつた。つまり、客にそういう風に後うしろへ反そり返るように腰かけさせるといふと、車夫が輓ひいて疾走するのに、非常に都合が好かつたからであつたのであらうと思ふ。

明治四十年頃になると、東京では、もう二人乗の車と
いうのは殆ど跡を絶つたと云つて宜しかつたらう。極く

早い時代の二人乗の車は後に武者絵とか芝居絵とか、花鳥とかいうようなものが、彩色さいしきい入りの漆で書いてあった。そういう車を見かけたのは、東京では、精々で明治二十年頃までであったかと思う。

初代の三遊亭円遊が創始したステテコの踊りの言葉に「相あい乗り幌かけ、頬あぺた押ツつけ、テケレツツのペア」というのがあった。相乗り即ち二人乗の車が、今の所謂アベックの場合に都合が良かったことは、誰にも理解し得られるであろうが、男同士の場合にあっても、道々話ができるからと云って、わざわざ二人乗に乗る人々があ

るのであった。辻待ちの車などだと、二人乗の方は車体が古ぼけていて汚くって、車夫もよぼよぼの年寄などであった。斎藤緑雨は、一人乗では連れと話ができないからと云って、連れのある時は、遅いなどは構わずに、二人乗にするのであった。

車内で話をしながら行けるといふ点では今日の自動車は実に都合が宜しい。吾々は速力の外に、この点で、文明の余沢を感じることがいと深いのである。

昔の車屋は東京の道を善く知っていた。吾々の方では知らない場所へ行く場合でも、町名さえ云えば、車夫は

真直ぐに其処へ輓いて行って呉れた。その点は実に安心なものであった。今の円タクではそうは行かぬ。小石川の石切橋あたりで拾った円タクでは、清水谷へと云うと、既んでのことに谷中の清水町へ連れて行かれるところであつた。青山墓地の入口で呼び止めた円タクの運転手は弁慶橋は渋谷の先きにあるのだと思つたらしく、三十銭では厭だ、七十銭くれと云つた。

速力の点から、一つの車を二人で輓く場合は綱引きと称^{とな}えて、梶棒へ綱を付けてその綱を一人が肩へかけて、先きへ立って引きながら駈け、また急ぐ場合には後から

もう一人、車の背を押し、つまり三人輓きになるのである。これが先ず一番大業おおぎような車の輓かせ方かと思つていたのであるが、まだその上を越して、五人輓きの車というのに乗った人があるというのを聞いたことがある。それはどうするのかというと、梶棒を握る本当の車夫の前へ、綱を引く者が二人、それから、後押が二人、それで都合五人になるといふのである。これ等はむしろ景気を示すためのものであつて、速力の点では人数の割合程速いものではなかつたらうかと思われる。雪の積つて居る路などは、車夫を疲れさすまいと思えば、綱引き、後押

付きぐらいでなければ駄目であつたらうと思われる。二人輓き以上の輓き方は一つの車夫の労を軽くするための意味もあつたのであろうと思う。

上野の山下、浅草公園、吉原遊郭の内外の吉原へ行く客をあての車夫は、一般に悪性の者であつたが、そのなかでも一層質の悪い者どもを、もうろう組と云つた。朦朧の字を当てているようであつたが、身許の怪しいという意味の外に、浮浪というような意味もその音おんから感じ得られるのであつた。これは、夕方から専門に稼ぐ者ど

もであつて、初めは相当の賃錢で客を乗せ、綱挽きにするとか、後押しにするとかして、途中で脅迫的に不当な増し賃を要求するのであつた。

明治二十六七年頃であつたと思うのであるが、僕の知人の或る紳士が、夕方浅草を歩いていて、車夫がしきりに勧めるので、吉原まで乗ることになつたが、するとその車夫は綱挽きにしてくれと云つて、仲間を四五人連れて来た。つまり綱が二人の、後押しが二人、それに手わりが一人という訳で五人挽きになつたのである。断れば、喧嘩になつて面倒だと思つて、結局は皆の頭へ二円

もやればそれで済むだろうという気で、乗って居るとい
うと、その五人輓きの車は少しも駈けないで、唯歩くよ
うにゆるゆる緩々と進んで行くのであるが、その代り、後から来
る車を皆止めてしまつて、その車の後へ附かせてしまふ。
多分花川戸の方から行つたのであろうと思われるのであ
るが、吉原通いの車が何町なんちようも続いて、その先頭には、
山高帽を冠つた紳士を乗せた五人輓の車が立ち、その全
体が練り物でもあるかのように悠々緩々と進んで行く
のであるから、これは如何にも奇観であつたろうと思わ
れると共に、先頭の車上の紳士の面おもはゆさは又、察する

に余りがあるのであった。

が、それでもどうにかこうにか馴染の引手茶屋までは行くことができたのであるが、やがて、その悪車夫どもは予定の行動であったのか、どうか、他の車夫たちと喧嘩を始め、その手打ちをするからと云う辞柄いひぐさで、拾円とかをその紳士からいたぶり取ってしまった、というのである。その時分の金の価値なのだから雷門から吉原までの車賃としては、全く途方もない金額であったのである。

朝になって、勘定の払えない遊あそび客きやくに附いて行って、金銭を貰ってくる者を附け馬と称することは誰も知って

居ることであり、此の附け馬に関する笑話は多く落語には残って居るのであるが、昔は附け馬は大抵歩いて客に附いて行ったのであったけれども、人力車ができてからは、大抵その車夫が附け馬を兼帯けんたいにすることになったらしいのである。即ち、客からは、遊興の勘定と車賃とを受け取って帰って来るのであった。

人力車は空車からぐるまよりは客を乗せて輓く方が楽なものだといふのである。鉄道馬車が出来てからも、筋違即ち今の昌平橋内あたりに立って、馬車を待って居ると、日本橋まで馬車並みの賃錢で客を乗せようと勧める車夫があ

ったものである。所で、京橋までその倍の賃錢で行かぬかと云つても、決して承諾しなかつた。思うに日本橋まで出れば、客を拾う便が多いので、空車を輓いて行くよりは、幾ら安くても人を乗せて行く方が、輓くのに楽だといふのであつたらしいのである。船ならばバラストといふような訳に、吾々が使われるといふ振り合ひであつたのである。

車の輓き方にも、いろいろ技巧があるらしかつた。平地に馴れた車夫が山坂の多い土地へ行つて困るといふのは、吾々にも直ぐ理解のできる事柄なのだが、山坂を平

気で客を輓きあげる車夫は平地へ来るとカラ駄目だとい
うのであった。平地では速く駈けなければならぬのだか
ら、山坂の多い地方の車夫は、その駈けるといふ点で、
平地の車夫にひどく劣ることになるのであった。

成田街道あたりの車夫の駿足には東京の車夫などはと
ても及ばない。しかし、東京の街中の、馬車が走り、自
転車が来り、荷車が続くというような、往来織おるが如き
なかを、少しも困らずに、悠々として車を輓いて行くと
いうことは、これは全く東京の車夫の独擅場どくせんじょうであると、
或る邸の抱車夫は云っていた。

車夫の服装に就て云えば小説や、劇などでは、黒鴨仕くろがも立というのが抱車夫の気の利いた正装ということになつて居る。お濃い紺の筒袖つつそでの上着と腹掛はらかに、同じ色の股引ももひきという出でたちであつて、夏は真っ白な装いになるのであつた。帽子も饅頭笠、麦藁帽などを経て、学生帽のような最近の形になつたのである。しかし、古い錦絵などを見ると、初めは半纏着はんてんぎの向う鉢巻はちまきぐらいで、車を輓いたものであつたらしいのである。

駕籠舁かごかきに絡む雑多の面白い物語が残つて居るとともに、車夫の方にもさまざまなる物語があり、小説や劇にど

ういう風^に人力車や車夫が描かれて居^おるかを見るのも、
興味の尽きざる事柄^{であらう}と思^うけれども、予定の枚
数も可^{なり}越えて居^おるのでこれ^で一先^ず此の稿を終^るこ
とにする。

日本文学電子図書館

時代に取り残された乗物

著 者：馬場孤蝶

制作者：宮澤一郎

底 本：「明治の東京」

中央公論社

昭和17年5月15日 印刷

昭和17年5月20日 発行



日本文学電子図書館