

25	受験番号
中	

みなさんは「トラックの運転手が足りない」というニュースを見たことがありますか。これは、政府がすすめる「働き方改革」で、運転者の時間外労働（いわゆる残業）時間への制限が厳格化されたことによるものです。これまで運送会社、そして消費者を含めた社会は、運転者に長時間労働を強いることで、安価で便利な物流のしくみを構築し、維持してきました。過酷な長時間労働とはいえ、運転者にも残業代という利点があったともいえます。ところが、「改革」によって変化を迫られ、影響が出ているのです。

これまでも物流は、社会や技術の変化にともない、姿を変えてきました。第二次世界大戦をはさんだ時期に現場に身を置き、その変化に立ち会った平原直（1902～2001年）という人がいます。彼は、人力に頼ってきわめて重い荷物を運搬させることを「日本的非合理主義荷役」と呼び、「苦役からの解放」を訴えました。経済的な利益だけでなく、運輸労働者の幸福追求を重視する彼の考えは、現代でも意味があります。今日は、江戸・東京をめぐる物流を、平原もかかわった荷車を意識しながらみてみましょう。



写真 荷車と車力（『「物流」のパイオニア』より）
流通経済大学 物流科学研究所蔵

江戸は、徳川家康が関東に入る以前から、重要な土地として認知されてきました。平安時代の末からこの地に勢力を築いた江戸氏は、江戸を本拠とした武士ですが、東京湾の最奥部で隅田川、利根川などの河川と武蔵国から下総国に向かう道が交差する要所だったからこそ、この地を本拠地とし、その地名を名乗ったものと思われ（図1）。また戦国時代に江戸城を手に入れた北条氏も、ここを北関東進出の拠点として選び、整備をすすめました。

そして江戸幕府開設後、江戸は巨大な都市に発展します。その人口を養うため、大量の物資が運び込まれました。輸送手段の主演は、船です。各地から江戸に向かう船は、東京湾口の番所で改め（検査）をうけ湾内に入り、品川や本湊町/東湊町などに停泊します（図2、図3）。また、荷物は海からだけではなく、利根川（江戸川）水系や荒川など河川を使っても江戸に運び込まれました。なお江戸に運び込まれる荷物で、最も重要なものは、米でした。全国の大名家たちは、大坂や江戸で米を売却し、現金を入手したからです。これらの米は、膨大な都市住民が消費しました。

米を含め、江戸にきた荷物の多くは、再び船で運ばれました。市街地、特に江戸城の東には川や運河が縦横に張り巡らされていたので、広範囲で舟運を利用できたのです。ただそれにも、限界があります。船から陸揚げした荷物は、車力という業者が図4のような荷車を使って運びました。車力には、自ら荷車を持つ人もいましたが、「日雇（日用）」という短期的な雇用形態で、荷車の所有者に雇われていた人もいました。江戸の車力についてわかっていることは多くはありませんが、例えば御三家の和歌山藩が、特産で季節商品の蜜柑を輸送する車力の確保に苦労していた事例などから、しばしば職や居所を変更する流動性の高い都市の下層民衆だったことが指摘されています。また、図4に見られるように江戸市中では、牛車も活用されていました。牛は、馬に比べて購入代金、餌代ともに安く、江戸市中で多くみられました。なお馬も物資輸送に用いられましたが、牛のように荷車をひくことはなかったようです。

明治時代に入ると、新政府、そして民間会社による鉄道の敷設が始まり、軍事上の必要度や、東京や横浜に輸送する重要な産物がある地方の路線など重要度の高いものから、徐々に整備が進んでいきました。一方で、長距離輸送における船舶の重要性は、依然として高いままでした。そして港湾や鉄道駅からの物資輸送には、荷車が欠かせません。このように、荷車は近代を通じて重要な輸送手段でした。また明治以降に牛車は徐々に減少し、荷馬車が存在感を増すようです。ただ荷馬車は、人力の荷車よりも輸送力は大きいのですが、馬車馬の調教が必要な上、市街地での馬の飼育が容易ではないという課題がありました。それも影響したのか、荷馬車の民間への普及は大正の終り頃ともいわれています。

近代の荷車輸送に従事したのは、どのような人びとだったのでしょうか。『日本の下層社会』（1898年刊行）という本には、「日稼ぎ人足」という項目の中に、土木労働者などとならんで車力に関する記述があります。それによると、一般的な車力は200kg程度の荷物を、日本橋～万世橋間（約2km）ならば一日に6～7回運び、一回12銭*の手間賃をとっていました。ただし、売り上げのうち2割程度を「親方」に納める必要があったので、実際は一日あたり50～60銭の収入だったといえます。さらに、車力を手伝う職業として「立ちん坊」という人びともいたと記されています。これは、街角で荷車を待ち、それを押して助けることでわずかな手間賃を受け取り、生計を立てる人びとでした。特に坂道や泥道では、荷車の運行に困難や危険が伴うため、「立ちん坊」が成立し得たのです。厳しい労働に従事する車力や立ちん坊は、社会の円滑な営みには欠かせない存在でしたが、「下層の人びと」とみなされてきました。

これら運輸労働者の労働改善と幸福を追求したのが、冒頭に紹介した平原直です。彼は、業務の機械化、計画化、組織化による業務改善を訴えましたが、なかなか理解されませんでした。平原は著書『日本小運送とその機械化』（1949年刊行）で、「20年のあいだ機械化を訴えてきたが、運輸業界の人には理想論といわれる」と書いています。経営者は労働者に不満を言わずに都合よく働かせてきました。労働者も機械化により仕事がなくなると警戒していたのです。

やがて、戦後の経済成長の中で機械化が実現しますが、平原の言う運輸労働者の幸福追求は実現したのでしょうか。機械化が進んでも人手頼りの状況は改善するどころか、近年は悪化すらしています。現代の「働き方改革」をよりよいものにするためにも、平原の問題提起から学ぶべき点は多いように思われます。

* 同じ頃の小学校教員の一か月の給料が10円程度でした。

社会 その2 (4枚のうち)

25	受験番号
中	

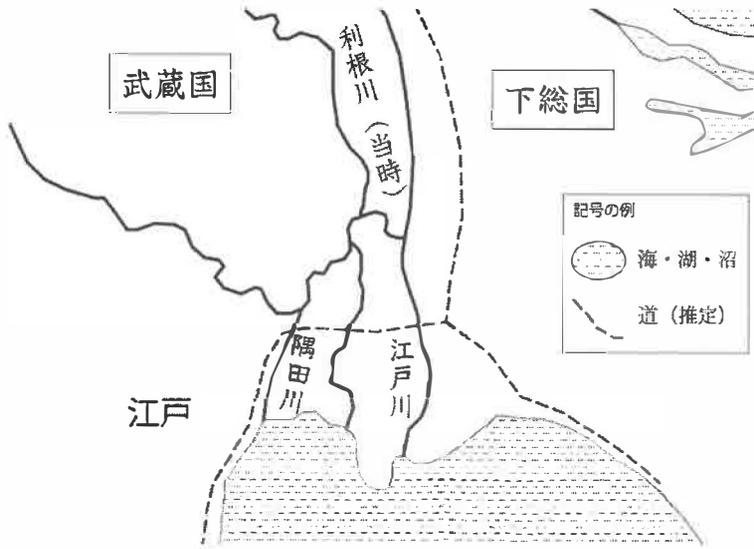


図1 室町時代の東京周辺のおもな道と川

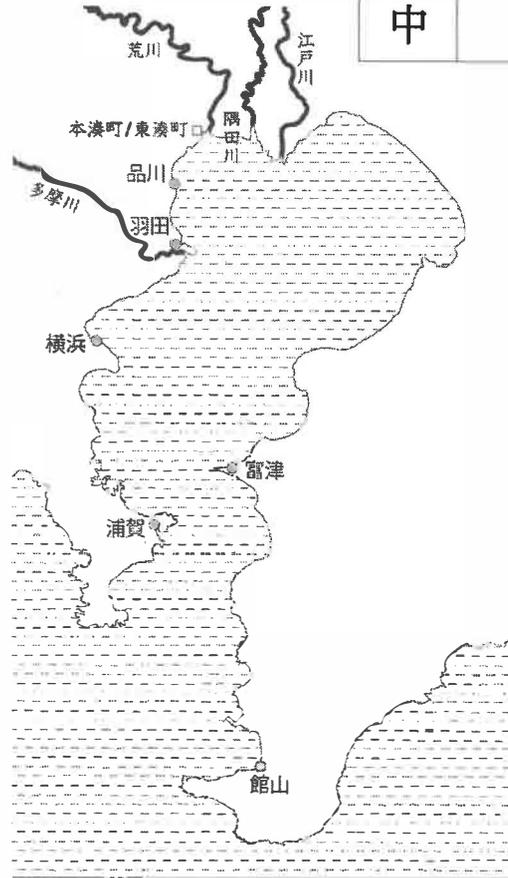


図2 江戸時代の東京湾周辺

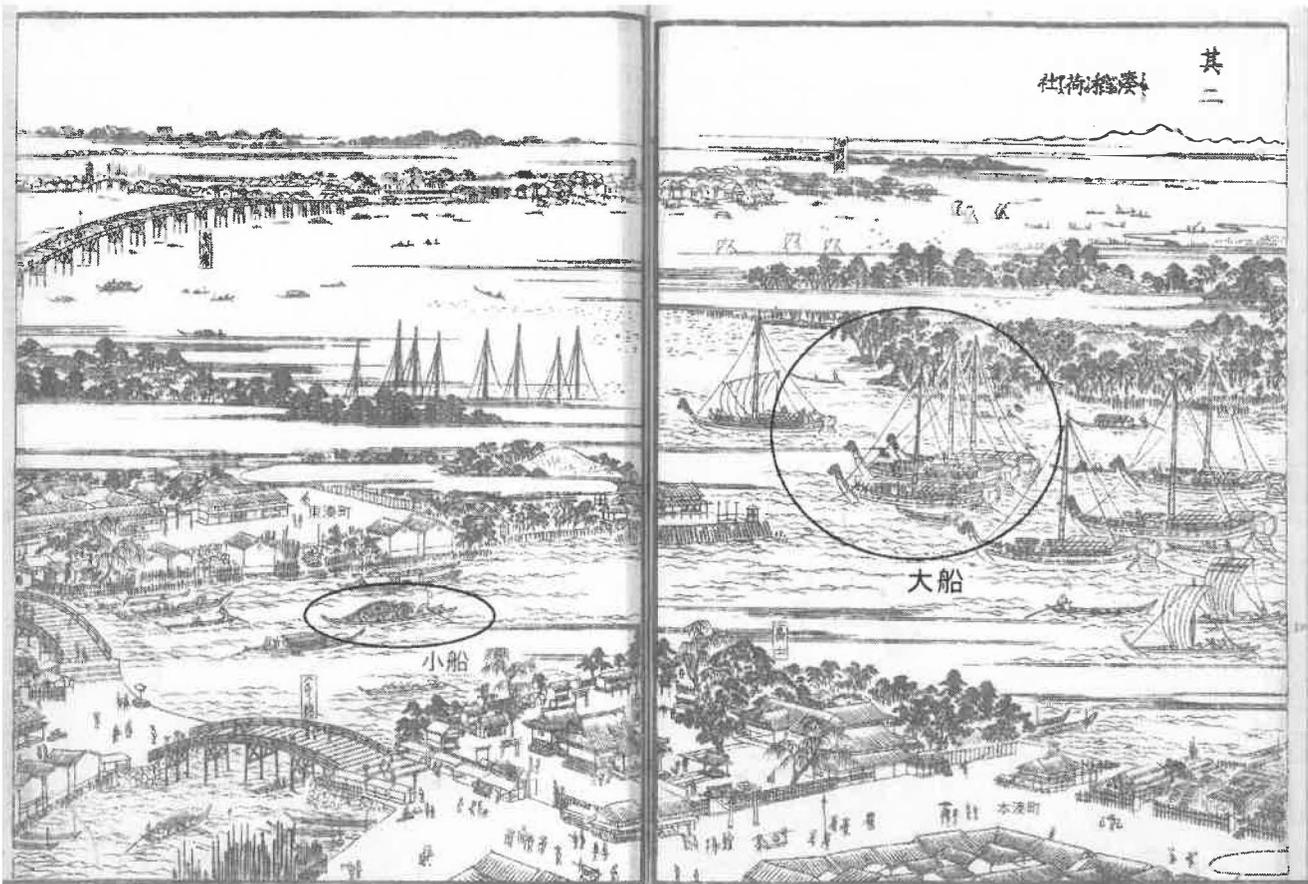


図3 本湊町 / 東湊町周辺の絵 (『江戸名所図会』より)

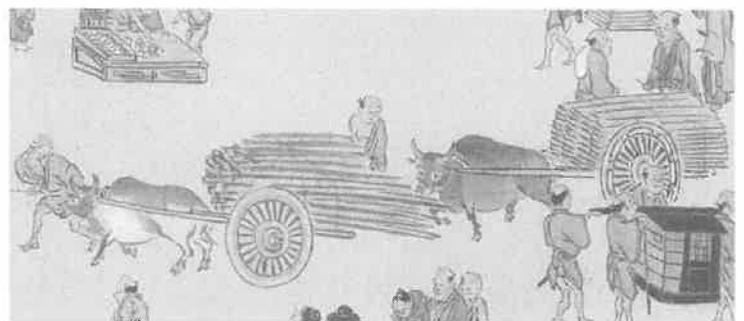


図4 江戸時代の荷車(左)と牛車(右) (『大江戸日本橋絵巻』より)

社会 その3 (4枚のうち)

25	受験番号
中	

問1 北条氏が、江戸を北関東進出の拠点としたのはなぜですか。

問2 江戸に入る荷物を検査する番所は、どこに置かれていましたか。図2中の地名から選びなさい。

問3 図3は、本湊町/東湊町あたりの様子を描いた絵です。丸で囲まれた大小の船の役割の違いを述べなさい。

大きい船

小さい船

問4 大名たちは米を、自領内の米市場ではなく、大坂や江戸で売却する必要がありました。それはなぜですか。

問5 図4を参考に、人力の荷車と比べた場合の、牛車の長所と短所を述べなさい。

問6 鉄道輸送について、東京と茨城県、福島県の沿岸部を結ぶ常磐線は、近代化にとっても重要な産物を東京に送ることを目的に敷設されました。それはなんですか。次のア～エの中から選び、記号を書きなさい。

ア. 生糸 イ. 塩 ウ. 石炭 エ. 鉄鉱石

社会 その4 (4枚のうち)

25

受験番号

中

問7 平原が業務改善を訴えた頃の運輸業界の経営者にとって、人間が機械より都合がよい点をあげなさい。

問8 運輸作業の機械化は確かに運輸労働者の負担を軽減させましたが、最近では情報通信技術の進歩や情報端末^{たんまつ}の普及があり、また翌日配送のようなサービスも提供されて、労働量や労働時間の増加という形で運輸労働者の負担を重くしています。

(あ) 情報通信技術の進歩や情報端末の普及が、運輸労働者の負担を重くしているというのは、どういったことを指していますか。知っていることを1つあげなさい。

(い) 多くの運輸労働者が自分たちの負担がどんどん重くなるにもかかわらず、このような状況を受け入れているのはなぜだと思いますか。

(う) 平原の言う運輸労働者の幸福追求を重視するという視点から、(い)の働き方がふくむ問題点を指摘^{してき}しなさい。