

通勤・通学の歴史的文化的考察

原田勝正*

1868年（慶応4・明治元年）、成立したばかりの明治政府は、政府職員の勤務時間、出退勤時刻を定めた。旧幕時代の儀式めいた行列やさまざまな格式は廃止され、通勤は住居と職場の移動行為そのものとされた。近代における通勤、さらに通学は、このような変革からはじまった。その後官庁・企業における事務所や工場などの作業場への通勤は多様化した。全体としての朝の出勤、夕方の退勤が大きな流れを生成し、これに通学の学生・生徒が加わって、大都市では1900年代以降路面電車がこの流れを支えた。日露戦争後東京や大阪では人口の都市集中、経済活動の活発化によってその流れは巨大化し、大量輸送・頻繁運転の国・私鉄の電車が路面電車に取って代わるようになった。いわゆる通勤ラッシュがはじまり、そこでは人びとの没個性化が進んだ。この傾向は現在までさらに強まり、都市計画や交通政策の重要な課題となっている。

A Historical and Cultural View of Commuting

Katsumasa HARADA*

In 1868, the newly formed Meiji government set out a commuting timetable for government employees arriving at work and returning home. Ceremonial processions and the numerous ceremonies from the era of the previous regime were abolished and commuting was defined as the act of traveling between home and the workplace. Contemporary commuting has its roots in this type of reform. Subsequently, commuting to government and company offices, factories and other workplaces became more diversified. The morning and evening communities formed a huge tide of people and, with the addition of students traveling to schools and universities, etc., trams appeared in the major cities in the 1900s. This flow took on enormous proportions in Tokyo and Osaka after the Russo-Japanese War with the concentration of the population in the cities and the brisk economic activity. Consequently, regularly operated mass-transit railway systems of the government and private enterprise took over from the trams. This was the beginning of the commuter rush and sparked the end of individualism. This trend has continued to gain strength to this day and is a key issue in city planning and transport strategies.

1. 「通勤」の成立

万延元年(1860年)3月3日五ツ半時、大老井伊直弼は登城して上巳の節句の賀詞を述べるため、外桜

田門の井伊家上屋敷を出立した¹⁾。雑の節句のこの日は太陽暦では3月24日に当たり、すでに春たけなわの気候のはずであったが、当日は未明からはげしい雪が降りつづいていた。直弼が屋敷を出た五ツ半時は、定時法に当てはめるとほぼ午前9時ということになる。この日は、明け六ツ（ほぼ午前6時）に諸大名は登城ということになっていたというが²⁾、直弼は四ツ（ほぼ午前10時）登城とされており、こ

* 和光大学経済学部教授
Professor, Faculty of Economics,
Wako University
原稿受理 1999年11月1日

れに間に合うように出立したと考えられる。

いま三宅坂から桜田濠に沿って下る道が、国会議事堂正面から下る道と落ち合うあたりに井伊家の表門があり、そこから400mほどさらに坂を下り、左折して濠を横切ると桜田門（当時の外桜田御門）がある。その桜田門の反対側、いま警視庁のあるところに杵築藩松平家の上屋敷があり、直弼はそのあたりで水戸藩士ら18人に襲われ、落命したのである。それにしても、登城に1時間もかけたというのは、いま考えるとずいぶんゆっくりした速度である。襲撃の場所から内桜田御門、下乗御門などを通して本丸までは1kmもあろうか。上屋敷からの全体の距離は1.5kmほどなので、時速1.5kmとなる。

なぜこのようにゆっくりなのか。それは大名の登城、それも節句の日などの登城は、その行為自体が儀式であることによる。大名の儀式の日の登城は、中世以来の儀式のあり方を残していた。一般の武士たちの日常の登城・下城はそのように儀式張ってはいなかったが、それでも髪かたち、衣服、佩刀その他かなり威儀はととのえなければならなかった。

この事件から8年ののち、こうした形式はすっかり変わった。幕府の倒壊と王政復古により新政府が成立し、政府の役人の出仕のあり方から儀式の要素はうすれ、出・退勤の時刻も改められた。

新政府の各官庁では、慶応4年1月21日（1868年2月14日）太政官が政府職員の出・退勤時刻を四ツ時から七ツ時までとした（布告第44号）。この場合、四ツ時は定時法でいうとほぼ午前10時、七ツ時はほぼ午後4時に当たる。十二支表記では巳の刻から申の刻までとなる。王政復古の宣言によって明治政府が発足したのが慶応3年12月9日（1868年1月3日）それから1ヵ月と10日ばかりで、すでに出・退勤時刻が定められたのである。

さらに休日、1と6の日と指定された。1ヵ月に6回である。まだ週の制度はなく、中世以来の日付による指定が行われたのである。それは四日市とか六日市などの市の開かれる日取りと同じ方式である。

こののち、1873年1月1日（明治5年12月3日）から太陽暦が採用されて定時法によることとなると、午前10時から午後4時というように出・退勤時刻が定められ、これは何回か変更されたが、勤務時間はほぼ6時間とされていた。休日は、太陽暦採用後1873年1月7日太政官布告第2号による休暇の指定で1月1日から3日、6月28日から30日、12月29日から31日と毎月1・6の日が休日と定められ、大

の月の31日は休暇日からはずされた（このうち6月28～30日の休暇は実施されずに終わった）。しかし、1876年3月には休暇日を曜日に合わせ、1・6の日の休暇日は日曜日に移され、土曜日を午後半休とすることになった（太政官達第27号）。こうして出・退勤時刻や休暇日は、太陽暦に合わせられた。

こののち、出・退勤時刻は、1年を三つの時期に分けることになる。1890年3月24日、内閣訓令第2号によるもので、次のようになった。

4月20日から7月10日まで……午前8時～午後3時
7月11日から9月10日まで……午前8時～正午

9月11日から4月19日まで……午前9時～午後4時

夏季の半休制は1873年から実施されていたものである。これで拘束7時間と、それまでより1時間延長されたが、さらに1892年11月22日夏季を除き退庁時刻を1時間延長した（閣令第6号）ので、8時間制となった。おそらく幕藩体制のころの武士の執務時間を踏襲した6時間制は、太陽暦の採用による変更などを経て改変されてきたが、このとき欧米並みの時間に改められて定着した。以下本稿では東京を中心に通勤・通学問題を考えていくこととしたい。

以上のように近代国家の制度がととのえられて、まず1日の官庁の運営が時間によって定められ、職員はこの定めに従って出・退勤することとなったが、これについて学校の教職員・生徒・児童の登・下校や、さらに企業の社員、労働者の出・退勤が制度化されていったのである。しかし、高級官僚や高級社員が馬車や人力車を使うことはあっても、一般職員の通勤においては、まだ公共交通機関がない時期には徒歩によるほかなかった。たとえば、東京で馬車が開業したのは1870（明治3）年とされるが、馬車はその輸送力から見ても市内交通機関としての機能を具えてはいなかった。また、1882年以降、新橋から浅草まで開業した鉄道馬車も、通勤用に使われることはごく稀だったのではないかと考えられる。通勤に公共交通機関が使われるようになったのは、東京の場合、1903年に東京電車鉄道の路面電車が、東京馬車鉄道の路線を引き継いで走り始めてからと見られる。

さらに通勤する工場労働者の場合は、比較的工場に近いところから徒歩で通うことが多い。また、紡績工場などの場合には、多数を占める女性労働者は寄宿舎に収容されることが多かった。1898年に刊行された農商務省の『職事情』³⁾によると、鐘淵紡績会社本工場では男女労働者3,224人のうち通勤者

は1,498人、46.5%であった。過半数が寄宿舍から通っていたのである。同じく東京紡績会社では男女合計2,202人のうち通勤者は832人、37.8%で、ここでは通勤者の比率はかなり低かった。

女性労働者を寄宿舍に収容するのは、遠隔地から労働者を募集したため、これは1872年に操業をはじめた官営富岡製糸場以来の一般的な傾向であった。同所では、模範工場として示された方式の製糸技術を全国に広めるために、指導者となる女性労働者を全国から募集したため、応募した労働者は寄宿舍に収容して集団生活をさせ、1日12.5時間労働に就かせていたと見られる⁴⁾。そこでは集団生活による統制・管理という寄宿舍制度の効果が発揮されていた。

このように、女性の場合の寄宿舍制度は、官営工場とは異なる目的・制度をとった企業の工場の場合にも受け継がれ、寄宿舍制度をとらない男性の場合とはっきりした対照を示していたのである。

男性労働者の通勤が集団的なかたちで現れたのは、東京で見ると、小石川にあった陸軍の砲兵工廠（のちの東京陸軍造兵廠）や、1882年に紙幣寮を改組した大蔵省印刷局などであろう。後者は、紙幣はもちろん官報、印紙、切手などの印刷を業務とし、数千人の労働者がはたらいていた。所在地は麹町区（現・千代田区）大手町2丁目、その印刷局に通う労働者をうたった『スカラカソング』（神長瞭月詞、曲は『箱根八里』による）は「何だ神田の神田橋 朝の五時頃見渡せば 破れた洋服に弁当箱下げて テクテク歩きの月給九円……」と描写する⁵⁾。

日露戦争後の作品と思われるこのうたでは、当時の労働者の出勤時刻がきわめて早かったことを示している。1911年公布の工場法でようやく12時間労働が法制化され（施行は1916年）それまでは紡績工場などでは14時間、16時間といった労働時間を採用していたものもあつたくらいで、印刷局の労働時間は当時1日10時間、朝6時出勤は「早出」のことと思われるが、民間企業に比べれば労働時間は短かつ

た⁶⁾。

これら徒歩通勤の労働者は、通勤距離が短かったか、「月給九円（＝喰えん）」ではとても電車通勤など思いもよらないほど貧しかったかであろう（当時の東京府における労働者数についてはTable 1を参照）。

しかし、当時全体として路面電車の利用者は、1日平均30万人台から40万人台へ増加の傾向にあった。東京には1906年当時、東京電車鉄道のほかに東京市街鉄道、東京電気鉄道と、会社3社の路線があつたが、3社合わせた1日平均利用者数は32万749人、車両数は642両となっていた⁹⁾。すでに路面電車は大量交通機関となっていたのである。その運賃は従来3銭均一（封書の郵便料金と同額）であつたが、1905年1月1日、日露戦争遂行のための非常特別税に通行税の1銭が加えられて4銭とされ、戦争遂行のための税金の負担は通勤にも重くのしかかってきた。

そこで各社は午前7時までは通行税を含めて片道3銭、往復2銭5厘の割引運賃を適用した。この早朝割引はすでに通勤用に電車が使われていた当時の実情を示していた¹⁰⁾。しかし、1906年、3社が合併計画を立てたさいに、この運賃を5銭に引き上げようとした。これに対し、同年9月5日反対市民大会が日比谷公園で開かれ、解散したのち群衆が日比谷交差点で十数両の電車に放火、大破させるという事件を引き起こしたが、9月11日3社は合同して東京鉄道会社となり、翌日運賃の5銭への引き上げは実施された。「テクテク歩きの月給九円」は、こうした状況を反映していたのかも知れないのだが、このころまでに通勤・通学に電車を利用する人びとが増えていたことは否定できないようである。

2. 人口の増加と通勤・通学

日露戦争を境として、東京は大きな変貌を遂げていった。1890年代に入るところから人口の流入は著しく、その多くは農村から集まってくる人びとで、1890年前後から1900年代にかけての約20年間に25万人ばかりの人が、当時の東京市に入ってきた（Table 2）。

それらの人びとは、工場労働者やその家族、中等学校以上の教育機関で修学して官庁・企業の中堅または幹部へのコースを進む人びと、または個人企業や職人の親方に雇われて働く人びと、中流家庭の家事労働に従事する人びと、さらには定職を得られず、日雇いなどの仕事に辛うじてありつく人びとなど、

Table 1 東京の工場労働者数（1906年）

1. 一般工場⁷⁾ (単位:人)

	男	女	計
1906	26,527	23,394	49,921
(1902)	17,052	16,840	33,892

2. 官設工場⁸⁾

印刷局 (単位:人)			陸軍関係工場 (単位:人)		
男	女	計	男	女	計
1,761	1,500	3,261	15,648	4,124	19,772

さまざまであった。以上のようにして、この時期に東京の人口構成は大きく変わりはじめていった。

その変化の中で見られる顕著な現象は、朝と夕方の2回、通勤・通学の人びとの流れがはっきりしたかたちをとるようになったことであった。それは、次のような原因によるものと考えられる。すなわち、これまで見てきたように、朝夕の流れは1880年代後半から部分的には現れていたが、この時期になると官庁・企業・工場・学校などの規模が大きくなったために通勤・通学の人びとの数が増大したこと、また、それらの機関が、ある特定の地域に集中する傾向をとったために、その地域に向う人びとがそれぞれに一定の流れを形成するようになったこと、さらに、路面電車のような公共交通機関が開通することによって、人びとの流れがまとまったかたちをとるようになったこと、このような要素が挙げられるであろう。

それは、大量社会の幕開けといった状況を示していた。そして、このころにはすでに「通勤」といったことばが市民権を持って使われていた¹⁾。近世から従業員が自宅から主家に通ってはたらく方式を「カヨヒツトメ」=「通勤」と呼んできたそのことばが、そのまま成語として使われるようになったと見てよいであろう²⁾。

通学の場合も、自宅から通う「カヨヒゲイコ」(通

Table 2 東京市域の人口および増減指数

(単位:人)

	1888	1900	1906	1917
15区	1,298,661 100	1,487,543 115	2,063,828 159	2,244,796 173
周辺郡部 荏原	85,980 100	96,328 112	111,059 129	176,775 206
豊多摩	50,866 100	66,480 131	96,650 190	209,869 413
北豊島	86,359 100	94,001 109	113,773 132	229,390 266
南足立	38,315 100	44,988 117	49,306 129	54,587 142
南葛飾	69,639 100	77,761 112	86,595 124	140,529 202
計	331,159 100	379,558 115	457,383 138	811,150 245
総計	1,629,820 100	1,867,101 115	2,521,211 155	3,055,946 188

注1) 1932年に東京市35区を構成した区域を「東京市域」として人口の変動を掲げた。ただし、1936年に市域に編入された北多摩郡砧村、千歳村は計上していない。『東京府統計書』当該年版による。

2) それぞれ下段は1888年を100としたときの増減指数。

稽古)という用語からつくり出されたと見られる(同書)。そして通勤も通学も、近世のころのそれにくらべると、はるかに大量化され、組織化されて、都市の活動のなかで時間のうえでも空間のうえでも大きな特質を示す現象となったのである。

そのような通勤・通学の波の中に投げこまれた人びとの相を示す文学作品があるので、それを見ることにしよう。作者は田山花袋、作品名は『少女病』という。1907年5月、雑誌『太陽』に発表された。当時多摩郡千駄ヶ谷村(現・渋谷区千駄ヶ谷)に住み、代々木駅から御茶ノ水駅まで国有化されたばかりの甲武線(もと甲武鉄道、のち中央東線・中央本線)の電車に乗って神田の出版社に通うひとりの男性の話である。題名から当今はやりの痴漢、セクハラを想像される向きがあるかも知れないが、直接手出しをすることでいわず、電車から振り落とされて死んだという結末である。この作品は雑誌『文学』季刊第1巻第3号(1990年)の「『少女病』を読む」で精細なコメントをつけて紹介されている。

主人公杉田古城の住まいは、当時の豊多摩郡千駄ヶ谷村、現在の渋谷区にあたる地域には、渋谷村、代々幡村とこの千駄ヶ谷村とがあったが、『渋谷区史』(1952年)によると1901年に3村合計で2万人を超え、1906年には3万6,000人、この作品の発表された1907年には4万5,000人に達し、この年4月1日には千駄ヶ谷村は単独町制を施行した。同書によると、この人口はいわゆる公簿人口で、必ずしも実態を反映しているとは言い難いとされる¹³⁾。また渋谷村より人口の少ない千駄ヶ谷村が一足先に町制を実施したことについてはいろいろ疑問があるが、当時千駄ヶ谷村が、都心に直結する渋谷より奥まった位置にあって、いわゆる郊外住宅地として人気があったことは事実のようである。

さらに、千駄ヶ谷村が当時は都心への交通という点で渋谷よりはるかに便利な位置にあったことも見逃せないであろう。すなわち1904年8月21日甲武鉄道が飯田町・中野間に電車の運転を開始、同年12月31日これを御茶ノ水まで延長した。この電車は、路面電車という法制上の軌道ではなく、法制上の鉄道における線路を運転する電車として日本最初のものであった。この電車は、1906年10月1日甲武鉄道が国有化されると国鉄電車となり、前述のように中央線電車として郊外と都心とを直結した。渋谷に国鉄電車が走り始めたのは1909年12月16日山手線電化によるもので、また東京市電(1911年8月1日市営化)

の線路が渋谷駅前に伸びたのは、1911年8月3日であったから、千駄ヶ谷は渋谷より一足先に都心に直結したのである。

中央線の線路は新宿駅の南で山手線と分かれ、千駄ヶ谷に向かう。甲武鉄道は、国有化の直前1906年9月23日山手線との分岐点に電車の専用駅として代々木駅を開設した。もともと甲武鉄道は新宿から東の区間の駅間距離を短くして市内利用者の便をはかっていたが、代々木駅の開設は、沿線利用者にとって更に便利を増すことになった。『少女病』の主人公も、その恩恵に浴することを目当てに、貸家を探し当てて移転してきたのである。

この主人公は、あたらしく形成されつつある千駄ヶ谷の新開地から神田の出版社に通勤する。花袋はこの人物を杉田古城と名付け、年の頃は37～38歳で若い妻と子ども二人がその家族。若いころ少女小説で「相応に名も出て、二、三の作品も随分喝采された」という経歴の持主としている。「若い女に憧れるという悪い癖」があり、「観察も思想もないあこがれ小説」が人に飽きられて、いわばしがいない編集者になったというのである。

この人物は、猫背・獅子鼻・反歯・浅黒い顔の半分を頬ひげが蔽い、全体恐ろしげに見えるが眼は柔和、古い背広に安ステッキ、海老茶の風呂敷を抱えて小刻みに早足で歩く特異な風貌は、近所の人にも注目される。こうした通勤風俗が、このころには定着しはじめていたことが推測される。駅に着くと「回数切符」を切ってもらふ。国鉄の場合、一般の定期乗車券は1886年1月(1、2等のみ)、学生定期乗車券が1895年2月(このとき一般の3等定期乗車券を発売)、回数乗車券は1900年11月とされている。定期乗車券の発売は、通勤・通学に鉄道を利用する人びとの増加を示しているが、東京市電のように1936年10月通用からはじめて定期乗車券を発売したという例があり、これなどは極端に遅いと言えよう¹⁴⁾。

ところで杉田古城氏は、代々木駅に着くまでに一人の女性に惹かれるが、駅で、かねてから顔を知っている女学生を見つけ、さらに駅の階段で追越したもうひとりの女性 - おそらく女学生 - を見つけ、彼女には一度、道で彼女が落とした留針を拾って渡したことがあるので、そこからさまざまな空想にふける。

電車は7～8分間隔で運転されていたから、当時の日常生活のテンポから見るとかなり頻繁に来る。古城氏が乗った電車は、長さ10m足らずの四輪単車

Table 3 東京における学生・生徒数(中等学校以上)

		(単位:人)			
		官立	府立	私立	計
1888		4,374	659	15,655	20,688
1901		7,904	3,476	49,188	60,568
	女子	623	650	3,872	5,145
1907		12,344	4,637	69,305	86,286
	高女	193	529	937	1,659
	女専	232	1,377	1,442	3,051
	その他	0	0	10,302	10,302
	女計	425	1,906	12,681	15,012

注1) 1888年の統計には女子の数が明示されていない。

2) 官立・府立とも附属小学校の生徒数は省いた。

3) 当時大学令による大学は帝国大学(1897年以降東京帝国大学)のみで、その他は専門学校、中等学校である。

4) 1907年のその他は実業学校、各種学校を含んでいるが、各種学校はその後高等女学校の許可を受けたものがかなり含まれている。生徒数にして3,000～4,000人と思われるので、その数を高等女学校生徒数に加えて考えることができる。

と呼ばれる車輪配置の車両で、車両の中央部に、車軸を車両の台枠に取りつけた構造のもの。集電装置は前後に2本ずつのポールが取り付けられ、使った電気をレールに帰す方式でなかったため、架線は2本張られており、2本のポールのうち1本は使ったあとの電気を帰すためのものであった。定員は58人で、座席定員がはっきりとはわからないが20人ぐらいであろうか。

中野・大久保が電車の始発駅とされていたが、代々木で乗って腰掛けられたのかどうか、古城氏は座席に腰掛けて前の座席の二人に眼を向けていた。千駄ヶ谷ではいつも乗ってくる三人が乗っていない。しかし、四ツ谷の駅に着くところで彼は御茶ノ水の高女学校に通う18歳くらいの子学生がホームで待っているのを見つける。運良くというべきか、彼女は乗客に押されて彼の前に立った。当時本郷区湯島3丁目にあった女子高等師範学校附属高等女学校の生徒である。『明治三十九年東京府統計書』によると、この女学校の生徒数は1906年度末で232人(同年卒業生をふくめると319人)であった。東京府の学生・生徒数、とくに女子生徒数は、別表をご覧いただきたい(Table 3)。学生・生徒数の増加のなかで女子の増加の割合がとくに大きいことがわかる。

1万5,000人に増えた女子生徒のうち、専門学校や高等女学校に在学する生徒数は、Table 3の注にも書いたが「その他」のなかの3,010～4,000人をふくめて7,000～8,000人と考えられる。古城氏が惹かれたのは、このなかの何人かということになるのだが、この朝出会った数人のうち、代々木から乗った二人は牛込で降り、女高師附属の生徒は御茶ノ水駅

まで乗った。これも当時牛込・麹町から神田のあたりに女学校が多く集まっていたことによる。機関の地域集中の傾向は、ここにも現れていたのである。

古城氏はその日の帰り、御茶ノ水駅から満員の降り電車に乗り、車掌台のわき、進行右側のデッキに立って真鍮の握り棒をつかんでいた。この車両はオープン・デッキ式なので運転台・車掌台にはドアがない。車室に入るには、そこからドアをあけて中に入ることになる。握り棒は、デッキに乗り降りするステップの両側に取りつけてあったのだろう。その棒につかまるとは走行中に振り落とされる危険がある。しかし、当時は路面電車でも満員の場合、このようにして乗ることがしばしば行われていた。

そのうちに彼は車室の中にかつて信濃町で見た華族令嬢風の少女を見つけた。うっとりとして空想をつづけるうち、牛込を過ぎて混雑の度がはげしくなった。市谷でまた何人かが乗り、走り出したとたん二、三人が倒れかかってきた。うっとりとしていた彼の手は握り棒から離れ、大きな体が線路に転がり落ちた。進行右側に乗っていたことが災いして、落ちたところに走りこんできた上り電車に引きずられ、彼はついに生命を落とした。

この作品では、朝のラッシュ・アワー現象はまだ顕著ではない。帰りの事故の原因となった混雑も、1907年3月20日から開かれた東京勧業博覧会（7月31日まで上野公園）の見物帰りの人びとによるものであるから、通勤時の混雑とは言えない。むしろ通勤時の混雑は、このころ路面電車に現れていた。

東京の路面電車が、前に述べたように3社合同して東京鉄道株式会社となったのは1906年、その翌年1907年度の1日平均利用者数は43万2,313人であった。そして1911年8月東京市営に移され東京市電氣局がこれを管理することとなったが、1911年度の利用者数は1日平均56万6,432人、1918年第一次大戦末期で107万9,780人、1924年関東大震災の翌年134万4,799人となって、この年度が利用者数のピークとなった。この段階で東京市電の輸送量は限界に達したというべきであろう。

以下、章を改めて、1940年代にかけての通勤・通学の状況を見ることとしよう。

3. 通勤・通学の「ラッシュ」化

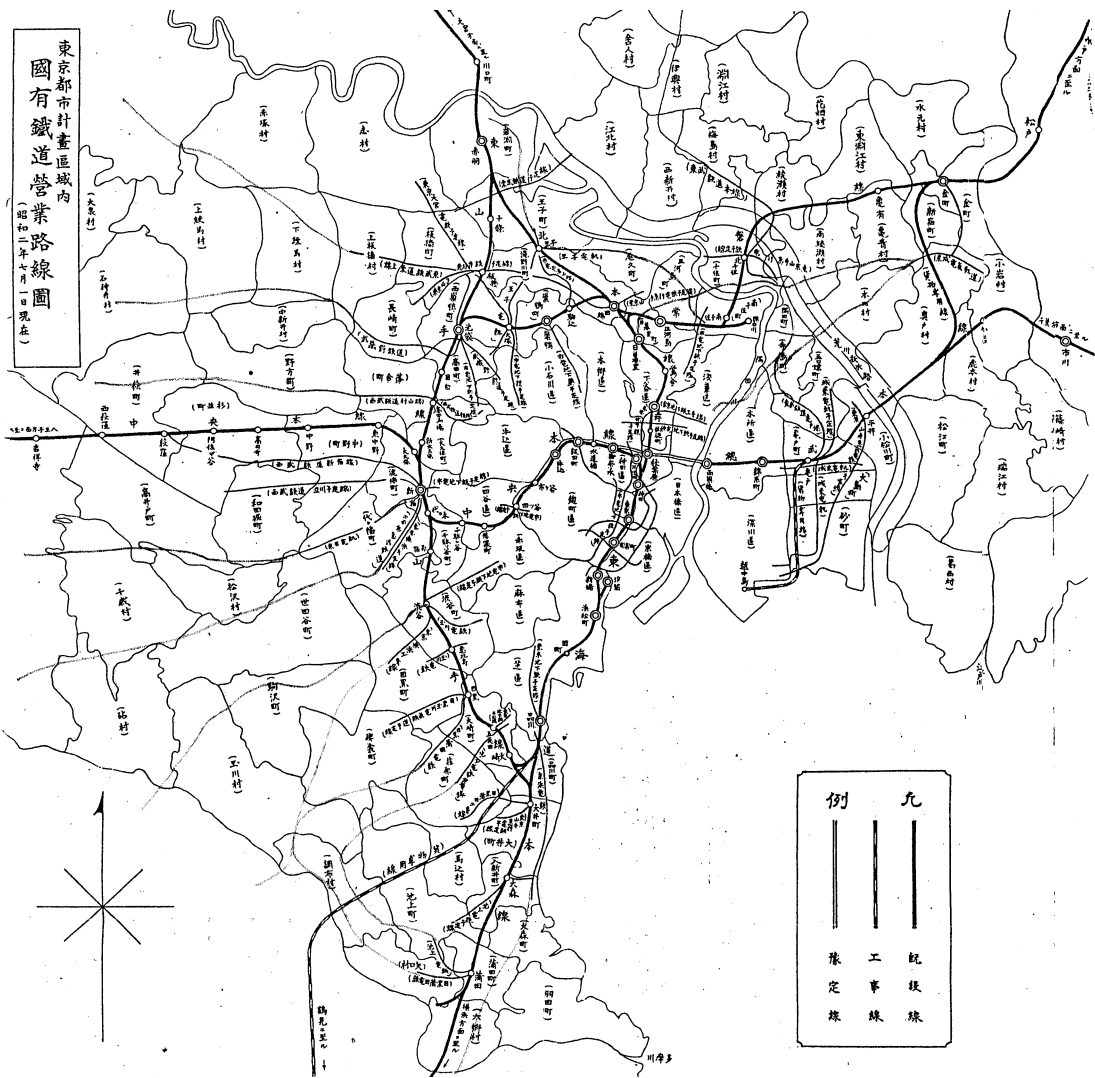
前に紹介した⁵⁾添田唾蟬坊の子息添田知道がさつき生の名で『東京節』を作詞、アメリカ南北戦争のときの軍歌「ジョージア・マーチ」の曲をつけて発

表したのが1919年、第一次大戦の末期、急速な経済成長とそのひずみによる米騒動とが戦後における日本社会の進路の困難を暗示していたときであった。その一節に「東京の名物満員電車 いつまで待っても乗れやしねえ 乗るにや喧嘩いのちがけ...」という句があった。「ラメチャンタラギッチョンチョンでパイノパイノパイ」という各節末尾のリフレーションがつくこの歌は、1930年代まで紙芝居のおじさんの大太鼓のリズムとともに子どもたちに歌い継がれた。前にも述べたが、このように歌いこまれたところが、東京の路面電車の輸送体制がピークに達したときであった。

寺田寅彦の『電車の混雑に就て』は、電車の混雑を、遅れて来た電車に殺到する利用者の行動によって倍加されると分析した。東京帝大農学部教授の三宅恒方は、動物がもっている接触志向と接触拒否志向についての理論を使って、乗客の座席選択の心理と行動とを分析して見せた¹⁵⁾。この本には、そのほかにも混雑する電車に乗る人びとの競争と大学・高専受験生の競争とを対比したりして、電車の混雑が自然科学者たちにとっても社会的問題に専攻分析の理論を応用してみようという関心を引きおこすところまできていたのがわかる。

このほかに、この本で注意をひかれるのは「良妻」を取り除いた「賢母」と著者が言う30歳前後の母親が、京王電車などに子どもを連れて乗ると、1マイルごとに「空気がよくなったでしょう」と子どもに話しかけるというくだりである。日曜日にバスケットとサンドイッチを詰めたバスケット（間違っても大福餅やむすびは入れない）をお供に郊外に出かけるピクニックなる遊びが、このころ中階層にひろがっていたことがわかるのである。そのピクニックには、「賢母」と従順な子どものかけにひっそりと夫ないし父親や「女中」がついている。実はその夫ないし父親は、著者はそこまで見抜かなかったようだが、郊外にあたらしい住宅を求める計画をひそかに立てていたかもしれないのである。

関東大震災の前1919年には、東京の市区改正事業は一段落し、都市計画法が公布されると、東京では1922年4月22日内閣告示により東京駅を中心として半径10マイル前後の区域を都市計画区域として市街地化の方針を固めていった。1910年代はじめ、内務省が当時イギリスで進められていた「田園都市」構想を採り入れようとしたことから出発して、渋沢栄一の田園都市株式会社などに民間資本による市街



注) 東京市『東京市郊外における交通機関の発達と人口増加』(1927年)所収の「東京都市計画区域内国有鉄道営業路線図」(昭和2年7月1日現在)に、1931年現在の地方鉄道および軌道の路線を補入した。このうち、1933-1934年に帝都電鉄渋谷・吉祥寺間、1933年に京成電気軌道日暮里・上野公園間が開業した。

Fig.1 東京周辺の鉄道網(1931年)

地開発の動きが進められており、それを都市計画の一環として推進しようというのが、その基本的な立場であった。

すでに東京周辺では京浜・京王・京成・玉川と軌道条例による電車の路線が開業し、そのあとを追うように東武・武蔵野など蒸気鉄道が電車を運転するというかたちで、鉄道の電化が進められた。また軌道ではなく最初から電車を走らせようという武蔵電気鉄道や目黒蒲田電鉄(いずれものち東京横浜電鉄)

の計画が立てられていた。ピクニックについてきた父親が「空気のいい」郊外に住居を求めていたことは、当時の風潮を示していた。中央線の電車は1919年には吉祥寺まで、1922年には国分寺まで運転区間が延長され、中野・荻窪間には高円寺、阿佐ヶ谷と駅が二つ開業して、利用者が増えていくという時代であった(Fig.1)。

関東大震災は、このような郊外志向を一挙に高めていききっかけとなった。筆者は、1910年代後半に

Table 4 東京市域の人口および増減指数

(単位:人)

	1920	1925	1930	1935	1940	1932年以降の区名
東京市15区	2,173,200 100	1,935,567 89	2,070,913 95	2,247,368 103	2,233,611 102	
荏原郡	253,871 100	523,741 206	738,518 291	1,078,954 425	1,431,786 564	品川、目黒、世田谷、荏原、大森、蒲田
豊多摩郡	278,403 100	476,546 171	635,662 228	772,637 278	903,410 324	中野、杉並、渋谷、淀橋
北豊島郡	319,426 100	664,842 208	858,322 269	1,030,694 323	1,247,613 391	板橋、豊島、滝野川、王子、荒川
南足立郡	60,780 100	89,226 147	127,507 210	174,612 287	231,246 380	足立
南葛飾郡	204,538 100	347,494 170	479,917 235	592,657 290	681,073 333	向島、城東、葛飾、江戸川
北多摩郡	7,967 100	9,695 121	16,074 202	-	-	世田谷
以上計	3,298,185 100	4,047,111 123	4,926,913 149	5,896,922 179	6,728,739 204	
他の市、郡	341,654 100	438,455 128	427,765 125	472,997 138	626,232 183	
府合計	3,639,839 100	4,485,566 123	5,354,678 147	6,369,919 175	7,354,971 202	

注1) 北多摩郡の人口・増減指数は、1935年に世田谷区に編入された砧村、千歳村のもので、同郡の他の地域のそれらは他の市・郡の中に含まれている。

2) 下段は1920年を100とした場合の増減指数。

出典) 『東京府統計書』当該年による。

東京の日本橋で生まれ育った女性からピアノとレースのカーテン、応接セットのある郊外の家に住むことが、少女時代のあこがれであったという回想を聞いて、そのような志向が1930年代までかなり多くの人びとのものとなっていたのだろうと推測したことがある。そうした夢が、とくに東京の西郊に大きなスプロール現象を引き起こしたのである。

前に挙げた東京都市計画区域における人口の増加をTable 4に示す。東京都市計画区域の5郡82町村が東京市に編入され、それまでの15区が35区となったのは1932年10月1日で、その後北多摩郡の二つの村(千歳、砧)が編入されたのが1936年11月1日、この段階で現在の23区(1947年5月3日22区、同年8月1日板橋区から練馬区を分ける)に当たる市域が成立した。

この区域の中で、1920年から1925年まで関東大震災をはさんで人口増加のいちじるしかったのは、南部の荏原郡(荏原町の74.9%は都市計画区域内最高)、これとならんで豊多摩郡西部の中野、杉並両町(杉並町は55.6%)が挙げられる。この人口増加には電気鉄道の整備が深くかかわっていて、前者は目黒蒲田電鉄、後者は中央線電車が増加の誘因となっていた。

この35区内における国鉄各駅の1日平均乗降人員は、Table 5をご覧ください。とくに大井町以

南の京浜線電車の駅、東中野以西の中央線電車の駅の増加は注目に値する。この増勢にくらべると、北部・東部の各駅の増勢は鈍い。

いずれにしても、この1920年代後半には「ラッシュアワーに拾った薔薇を せめてあの娘の思い出に」(『東京行進曲』西条八十詞・中山晋平曲、1928年)と、ラッシュ・アワーという用語は、もともと鉄道省が利用者への呼びかけのことばとして使ったアメリカからの外来語であったが、1920年代末になると日常語としても定着し、流行歌の歌詞にも登場するようになった。

早稲田大学教授今和次郎が代表者として編纂した『新版大東京案内』¹⁶⁾に、1929年5月22日東京鉄道局が実施した交通量調査の数字が引用されている。それによると、朝の通勤時(6時30分~9時30分)に、いわゆるビジネス・センターにある各駅に降車した利用者は、東京3万4,160人、有楽町1万8,697人、神田1万5,817人、新橋1万3,634人となっている。Table 5の数字は乗降人員を示しているが、その約半数が降車人員としてみると、有楽町、新橋、神田など朝の通勤時間帯に1日の降車人員の約半数が集中していると推測される。

1925年11月1日に東京・上野間が開通し、山手線電車の環状運転が開始された。さらに国鉄の電車は、1929年立川、1930年浅川(現・高尾)へ、京浜東北

線（東京・上野間開通のち東京・桜木町間の京浜線電車は京浜東北線電車とされた）は1928年赤羽、1932年大宮に延長された。また総武本線電車は御茶ノ水・両国間の線路が1932年7月1日開通したのち、1933年市川、橋船まで延長、同年9月15日の船橋までの延長にさいして、総武本線は電車を中野まで運転、ラッシュアワーには中央本線電車の東京・中野間急行運転を実施した（1961年3月17日急行を快速と改称）。

電車線の延長は、市街地化をさらにうながした。また、たとえば1930年から旧制浦和高校に通うため千駄ヶ谷から浦和まで通った繁田裕司（のち三木鶏郎）は、赤羽・浦和間を汽車に乗ったが、1932年には電車が走りをはじめ全区間を電車で通うこととなった¹⁷（浦高に近い北浦和駅が開業したのは、彼の浦高卒業後の1936年）。

この国鉄電車線路網に加えて、いわゆる近郊私鉄の線路網が成立した。その様子はFig.1をご覧ください。品川、目黒、五反田、渋谷、新宿、高田馬場、池袋、大塚、巣鴨、日暮里が郊外に出る鉄道・軌道のターミナルとなった（巣鴨の場合、東京市電）。これらの各駅は、近郊路線と、国鉄電車線、またそこに集中する東京市電各線との接点となったが、近郊各線がそのまま都心に乗り入れるかたちは成立しなかった（Fig.1）。これを人呼んで「山手線の壁」と言う。その原因には関東大震災後における都心部高速鉄道網建設計画の挫折があった。

すでに路面電車の輸送力が限界に達したころ、交通の立体化もふくめて地下鉄路線による高速鉄道計画が叫ばれ、浅草・新橋間の東京地下鉄道がその先鞭をつけた。しかし、各路線計画には、立憲政友

Table 5 東京都市計画区域内国鉄各駅1日平均乗降人員

(単位:人)

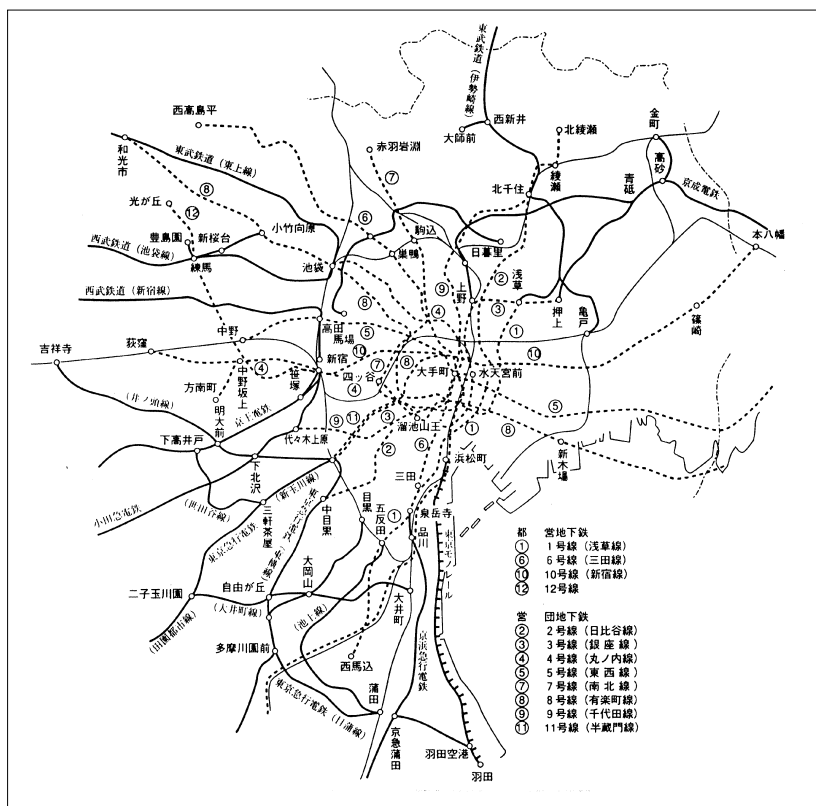
	1907	1917	1925	1930	1935	備考
東京		17,771	95,312	122,733	137,487	1914.12.20 op.
有楽町		6,673	36,111	69,140	86,245	1910.6.25 op.
新橋		13,801	39,532	66,206	76,390	1909.12.16 op. 鳥森 1914.12.20 新橋
品川	3,726	7,811	38,215	39,614	38,759	1872.6.12 op.
五反田		4,475	25,435	28,955	34,468	1911.10.15 op.
目黒	997	3,885	31,731	31,767	30,961	1885.3.16 op.
恵比寿	238	4,324	19,997	27,468	29,748	1901.2.25 op.
渋谷	936	6,350	46,519	65,646	69,814	1885.3.1 op.
原宿	132	2,318	6,868	14,213	14,634	1906.10.30 op.
代々木	1,427	6,597	15,100	15,144	14,832	1906.9.23 op.
新宿	7,090	13,420	81,058	123,050	134,121	1885.3.1 op.
高田馬場		4,248	22,712	39,441	45,916	1910.9.15 op.
池袋	257	4,909	38,400	57,026	64,437	1903.4.1 op.
大塚	320	6,327	30,829	39,877	35,611	1903.4.1 op.
巣鴨	645	3,058	16,667	26,968	31,856	1903.4.1 op.
田端	1,259	2,347	14,706	28,097	27,856	1896.4.1 op.
上野	14,805	26,455	66,698	66,730	65,355	1883.7.28 op.
秋葉原			3,554	15,410	22,038	1890.11.1 op.
神田			29,082	49,819	71,014	1919.3.1 op.
大森	1,785	7,599	41,342	51,215	55,951	1876.6.12 op.
蒲田	223	1,297	22,362	37,124	50,916	1904.4.11 op.
万世橋		6,758	30,689	15,023	5,063	1912.4.1 op. 1943.11.1 ce.
御茶ノ水	3,494	4,394	21,309	46,254	50,142	1904.12.31 op.
水道橋	1,141	3,652	25,488	37,808	45,398	1906.9.24 op.
飯田橋				43,268	44,865	1928.11.15 op.
牛込	2,423	4,526	27,546			1894.10.9 op. 1928.11.15 ab.
四ッ谷	2,113	5,014	18,616	23,817	28,788	1894.10.9 op.
中野	1,365	2,633	32,285	31,716	39,801	1889.4.11 op.
高円寺			13,148	29,946	32,814	1922.7.15 op.
阿佐ヶ谷			8,591	21,943	26,246	1922.7.15 op.
荻窪	272	471	5,673	13,770	22,392	1891.12.21 op.
北千住	1,576	881	3,940	7,171	6,321	1896.12.25 op.
両国	3,598	6,268	18,132	20,881	30,092	1904.4.5 op. 両国橋 1931.10.1 両国
錦糸町	517	1,988	5,212	9,235	18,473	1904.4.5 op. 本所 1915.5.1 錦糸町
亀戸	762	1,717	3,199	6,243	26,010	1904.3.27 op.

注) op. は開業、ab. は廃止、ce. は休止。

出典) 観光統計資料各年版による。

会など政界や財界の利権がからんで具体化がおくれ、1922年に免許がなされたが関東大震災によって各路線とも挫折した。

鉄道省から内務省復興局に向出した太田円三が、これを受けて全面的に路線網を見直し、利用者の便利を考えた計画を立て、これを大筋で採り入れた東京市が路線計画を立てて1925年に免許を得た。ところがここでもさまざまな利害がからんで事業が進捗しないうちに1927年以降の不況、世界恐慌によって、まったく停顿状態となった。この問題をかかえた状態で、総合的な対応措置がなされなかったために環状線内の線路網と近郊各線との連絡計画は宙に浮い



出典) 運輸省鉄道局監修『鉄道要覧』(平成10年版、電気車研究会、鉄道図書刊行会刊、1998年)所収「全国運輸局管内副路線図」による。
Fig.2 東京周辺の鉄道網(1998年)

たまま戦時体制に突入したのである。

日中戦争から太平洋戦争にかけて総力戦体勢がとられると、東京だけでなく各地に軍事基地や軍需品を生産するための工場が建設され、通勤輸送はそれまで予測もつかなかったほどの負担を鉄道にもたらし、大阪の城東線(現・大阪環状線)の場合など、いまの大阪城公園とその周辺にあった陸軍省造兵廠で働く人びとが約1年で10倍に増え、そのための輸送対策を早急に立てることが必要となった。また、川崎から立川まで走っていた南武鉄道(現・JR南武線)では、川崎から武蔵溝ノ口までの間の各工場で働く人びとは1939年3月現在で約2万6,600人であったが、工場の拡張で約4万4,000人が増えることとなった。そのため1939年に入ると、職工定期券による通勤者はそれまでの1日約1万人が、1万5,000人を超え、1940年度には3万人に達すると予想された。ここでは当時ラッシュ時には1両編成を川崎・武蔵溝ノ口間に7分半間隔で運転していたが、運転間隔は、これ以上詰めることがむずかしかつたのかそのままにして、2~3両編成に増やす方を

立てた¹⁸⁾。しかし、戦争の激化によって、このような電車の増備によっても、激増する通勤輸送をさばくことは不可能となっていた。

4. 通勤・通学の課題

1945年8月の敗戦当時、国鉄・私鉄、鉄道・軌道を問わず、通勤・通学用の輸送力は極端に減退していた。戦時中から労働力・資材が不足して、施設・車両の新設・取替えが進まず、たとえば国鉄の電車で製造着手から完成まで約2年を要したという例があり、輸送力を維持するために座席を撤去したり、乗降用の扉を増設したりするなどの工事が行われたが、根本的な解決には程遠いものであった。そのうえに1944年末から開始された空襲によって、国鉄電車だけでも約380両が焼失、当時東京急行電鉄に合併されていた元帝都電鉄(現・京王電鉄)井の頭線では永福町車庫が空襲で焼失したさい、在庫の電車が焼失し、全線で残った車両は2~3両という結果となった例もあった。

したがって、敗戦直後の通勤・通学輸送は、いわ

ば連日その日暮らしというべき運行が繰り返され、そのため人命にかかわる事故が多発した。たとえば1946年6月4日中央線り急行電車が東中野駅を通過した直後、4両目左側中央の扉が満員の乗客の圧力ではずれ、数名の乗客が通過中の神田川に墜落、3名の死亡は確認されたが、それ以上の墜落者があったと推測されたものの、正確な被害者数は確認不能に終わった。混雑と扉の劣化とがその原因であったが、当時は扉も窓もガラスは割れ放題、板張りの窓や、補修できないまま応急措置として横木を打ちつけた扉が数多くあった。

このような状態のもとで、戦争末期に登場した国鉄の片側四つ扉の戦時型電車（モハ63、サハ78、クハ79）が1946年度から大量生産態勢に入り、1950年度までに約900両が新製された。そして、これと同型の車両は近郊私鉄にも割当てられ、現在の20m四つ扉、18m三つ扉の規格がこの段階で成立し、高速鉄道網の整備はこのころから急速に本格化した（Fig.2）。

そのときから約半世紀、東京だけでなく全国各地で、その地域なりの通勤・通学問題が展開されている。人生行路の段階から言えば通学・通勤ということになるが、公立学校生徒の越境通学、私立学校生徒の遠距離通学など都市における通学問題をはじめ、都市以外でも最近過疎化による学校の統廃合による通学距離の延長など、公共交通機関の利用を不可欠としている場合は増えつつある。

通勤の場合は地域の如何を問わず距離の延長が一般的傾向で、それは都市の場合、戦災による住居の拡散以来切れ目なくつづいている。この間、戦後使用者による一定限度の通勤費負担が、距離延長の消極的要因となった。大都市の場合、1950年代後半にはじまる周辺区域の住宅団地造成が、しだいに30km、40kmと都心からの距離をとるようになり、それは個人の住宅取得についても同様の結果を生んだ。

そのうえ利用者数の増加は、第二次大戦前と比較にならないほど大きい。新宿駅などJRほか各駅を合わせれば、1日300万人をはるかに超える人びとが乗り降りする。1994年の統計によると、東京付近各線の朝の通勤時1時間に、乗車率200%を超える区間は13、190%まで含めると19となる（調査区間は67）。利用者数の大きさと、混雑の度合いの高さは、輸送機関の輸送力そのものが不足している状態を示している¹⁹⁾。

この100年間、公共交通機関による通勤・通学輸送

は、輸送施設の整備、輸送単位の大容量化と運行回数の頻繁化によって増加する輸送需要をさばいてきた。しかし、輸送力はなかなか輸送需要に追いつけないまま現在に至っている。それは鉄道・軌道のほか本稿では触れることのできなかったバスその他の輸送機関にも共通する問題である。その解決に当たっては、近代の日本に形成された社会構造の特質や、人びとの生活の実態まで掘り下げた検討が求められるであろう。そのうえに立って、この間に形成されてきた交通問題の推移を跡づけ、現在の通勤・通学問題に結びつけて考えることは緊急の課題であろう。

参考文献

- 1) 吉田常吉『井伊直弼』吉川弘文館、P 286、1963年
- 2) 篠田鈺造『増補 幕末百話』岩波文庫、P 225、1996年
- 3) 農商務省『職工事情』岩波文庫版、上、P 23以下、1998年
- 4) たかせとよじ『官営富岡製糸所工女史料』たいまつ社、P 210、1979年
- 5) 添田唾蟬坊『唾蟬坊流生記』那古野書房、P 255、1941年
- 6) 大蔵省印刷局『大蔵省印刷局百年史』第3巻、P 522、1971年
- 7) 『東京府統計書』P 413、明治39年
- 8) 同上書、P 401
- 9) 東京市電気局『東京市電気局三十年史』1940年
- 10) 東京都交通局『わが街わが都電』（1991年）所載の乗車券図案による
- 11) 横山源之助『日本の下層社会』岩波文庫版、P .175、1901年
- 12) 大槻文彦『大言海』第3巻（1934年）による
- 13) 『渋谷区史』P 521以下、1952年
- 14) 東京市電気局『東京市電気局三十年史』P .16、1940年
- 15) 三宅恒方『私の電車及汽車観』春陽堂、1921年
- 16) 『新版大東京案内』中央公論社、1929年（批評社復刻、P 271、1986年）
- 17) 『三木鶏郎回想録』1、平凡社、P .136、1994年
- 18) 原田勝正『南武線いまむかし』多摩川新聞社、1999年、所収資料による
- 19) 運輸省運輸政策局監修『都市交通年報』平成8年版、運輸経済研究センター、1997年