

《研究ノート》

べか車考

牧 英 正

まえがき

一 べか車の名称

二 べか車に対する規制

1 べか車の登場 2 船方馬方の難波

4 取締の責任が惣年寄に

5 規制の集大成 6 規制の緩和 7 車両取締規則

むすび

まえがき

近世大坂の町触にしばしば出てくる「へか車」という奇妙な名をもつ車のことが気にかかっていた。その車の名は安永三（一七七四）年に「へか車と唱、材木石等を載せ運び候車、近年者増長いたし、云々」という触で初めて現れる。

べか車とは、江戸の大八車（代八車）に対して、大坂近辺で使用された人力による荷車である。喜田川守貞『近世風俗志』や平亭銀鷄『街廻嚀』などにはその図が残されているが、もはや実物はないと思われていた。ところが、先年、その車輪が住吉区の旧家の土蔵から発見され、大阪市の博物館に収蔵されたと仄聞していた。一九九七年度、大阪市公文書館の特別展示は「大阪の交通」をテーマとし、主として公文書館所蔵の関係資料を展示したが、大阪市博物館に借用を依頼したところ快諾を得て、この車輪を参考資料として初めて一般に公開することができた。

べか車は、天下の台所と呼ばれた大坂の経済活動の一翼を担ったものであったが、これをめぐる町触は、概ねその抑圧に関する内容であった。これまで、べか車に関する簡単な記述はいくつかあったが、これをめぐると、これを機会に、その名称、規制の内容と経過、その背景などについて整理をしておこうというのが本稿の目的である。

一 べか車の名称

べか車の構造については喜田川守貞『近世風俗志』（原書名『守貞漫稿』）の記事が具体的かつ詳細である。喜田川守貞は文化七（一八一〇）年大坂に生まれ、天保元（一八三〇）年三一歳のとき江戸に移り住んだ。守貞は同書を慶応三（一八六七）年まで書き続けた。

大坂軽車

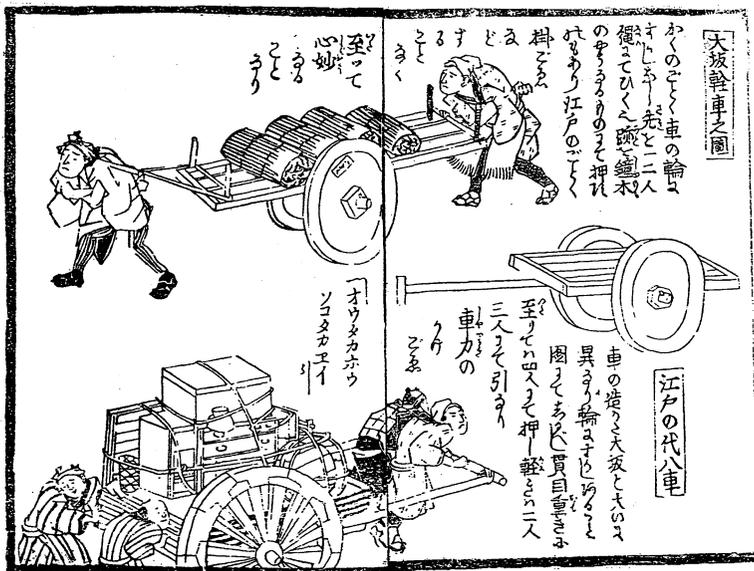
俗にべかくるまと云へり、輪は板を以て製之、箕子も又全くに板を張る、長き物二間、短物六七尺、前に一二条の綱を付け、二三夫曳之、背二も一二夫在て押遣る、此車は後を楫と云、進退を掌る、幅も三尺余、代八車より狭し、是は当所の道路甚だ狭きが故に応地で製する也、箕子松材、製板も松也、板間四五分を透す、輪松材、同周り檜也、文政中、私に製之事を禁じ、従来所持の車及び新製共に伝馬役所に銭を募りて用之ことを許す、新古

車ともに図の如き烙印をおす、是行は駅家公用繁く、市中運輸の諸物、此車を用ふを以て也、遂に駅家より官に請けて車一輛、春秋二季に金二朱計より金一兩余に至り募之、用之多寡に応じ初年定之有差也、

輪、無名を用ひず、必ず町名屋号を記す、烙印五寸ばかり、兩替店に用ふる物、簀子短く、周りに縁あり、又後に棒を出し以之押遣る、輪左に同じ、輪の書方定りなく或は図の如く、或は廻り書、錢文法の如きもあり、

大坂の軽車とあるが、軽とは、「幅の広い一枚板を円くした車輪、高さは三尺三寸、喪車、輩車などの車輪に用ひる」(諸橋轍次『大漢和辞典』)とある。要するに板を円く切った車輪である。

大阪市博物館所蔵べか車の車輪は、円形に切った松の板二枚を縦横に貼り合わせ、車輪の周囲を一二片の木をもつて補強している。車輪の直径一〇四センチメートル、厚さ五センチメートル、頑丈で持ち上げるのがやっとの重さがある。



江戸の医師平亭銀鷄は大坂に来遊し、大坂と江戸の文化を比較して、絵入りの見聞記を残している。⁽³⁾ 成立年代は明らかではないが、筆者銀鷄は文化六（一八〇九）年に四二歳で没したという。以下の会話の主、千長と万松の二人は「日本橋の真中にて人となりたる金箔附の江戸ッ子なり」という設定である。

「万松」ソレ千長さん、車が来る、あふねいあふねい「千長」アイアイ承知だ、オヤおつな車だネ、成程これハ思ひつきだ、江戸の代八車より人部が入らず、そして荷を積ところが、長板ときて居るから、薪などは余程積やしやう「万松」さやうさ、アノ跡から鐘木のやうなもので押のは面白い、慥此車をべか車といふとか、いひやし たつけ「千長」べかとハどふいふ訳だらふネ「万松」何か訳がありやしやう、イヤそれよりハ云々

と、ここで話題が変わっている。筆者銀鷄は、他の個所ではいろいろと大坂特有の言葉の説明をしているのに、「べか」の説明を濁しているのは、彼自身確かめることができなかつたのかもしれない。この記述によれば、べか車は江戸の人間には目新しく、「これハ思ひつきだ」というのはその長所を認めているのであり、恐らく大坂の者にその意味を確かめたけれども、知ることができなかつたものか。土地の人間にも、おそらく何故べか車と呼ぶのかわからなかつたのであろう。

「へか車」に関して最も詳細な記述は中井竹山の『草茅危言』卷之三に見える。⁽⁴⁾ 自序によれば同書は寛政元（一七八九）年、時の執政白河楽翁の諮詢に応じて開陳したものである。些か長文になるが、しばしば引合に出されるので全文をあげる。

別駕車之事

上国に平地任載の小車あり、京師にては地車と称す、是は泛称にて的切ならず、大坂にてはべか車と呼、何の義たるを知らず、江都にてはなきよしに聞り、果して然にや、その形状小さくして、板にて造りたる両輪を用ゆ、輪

のわたり三尺に近かるべきか、輿は平かにして前後に長く、前の端はおのづから兩轅をなせども、轆もやはり輿の内なり、木石を運ぶの用とし、それより他物をも積て広く用ひ一推一輓二人にてすむ、軽任は一人にても辨ず、甚だ簡易便利の器と云ふべし、ベカと名づけしこと、愚意を以て是を推に、この車手を放せば、前後軒輕して平かになりて居ず、可盃の類にて、下におかれぬと云よりベク車と呼たるが、一転してベカとなりしか、又は狗の子をベカといふ和訓あり、世に形状の似て実の然らざる物を狗とよぶ、狗蓼狗山椒の類是なり、この車は任載の牛車大八車などに似たるゆへ、狗車と云べきをひねりてベカと呼にや、愚は新たに意を以て別駕とするのみ、通用の文には非ず、それはともあれ愚は又創意をもて、この車を道中駅次の人馬不自由なる所に用ひ、或は宿々にみな用意して、人馬つかゑの時に出し用ひたきものとす、二駄分は心よく一輛に積るべし、諸侯の往来などに、家中の乗懸を二駄分前後に積て、中に兩人並座し、談話をしつゝ行るべし、雨天には荷を平かに並べ、兩人分れてその上に座し、乗掛合羽を用ゆべし、川ある所は、浅きはそのまゝに渡るべし、ちと深きは荷ををろし、車力の者かづきわたり、人をも負渡し、空車にて通すべし、荷の積卸しも、馬とちがひ簡便にて、又兩人あれば尚さら手間の入ことなし、車力も肩背の勞を省き、駕籠を昇徒荷をかづくよりも勝手なるべし、賃錢は一兩にて一駄半ほどの定めならば、旅人も人足も共に利あるべく、駅場より少しづゝのかゝりものを賃錢より取て、車を造り脩むるの料とすべし、是みな多少の便ならずや、又按ずるに、この車を今少し大ぶりに造り、一輛に三人かゝりとせば、三駄分をもつみ、又長持をも積べし、或は中に駕籠乗物など、人を乗せながらにつみ、前後に挟箱具足櫃沓籠までもつむべし、旅人少し見分のあしきを厭はずば、人足六七人の所たゞ三人にてすむべし、又宿駕籠を取るべき時、一輛に四人のれば、人足八人の所、是も三人にてすむなり、豈大なる便利ならずや、又婦女など乗掛馬にのることを迷惑に思ふ者多く、駕籠人足にては費の多きを厭ふ分、もし宿々にこの車だにあらば、好んで

是を用るも多かるべし、是も亦一つの便となるべし、長途幸ニ晴天つゞき、川々何の難もなきに、ゆくさき人馬づかへにて大に目をこみ、退屈といひ迷惑といひ、又その用脚も余程相違あることなれば、是に較べては見分のあしき位はこらへても宜しかるべし、旅人よく是を用ひはやらしたらば、所々の駅場にて人馬つかゑの時の世話を助かり、人足利を得ること多く、まことに両便の事とすべし、是愚の専ら利を図るに非ず、みな事の宜きにて、易に所謂義之和なるものなり、天下公共の利と云べきのみ

中井竹山は懷徳堂中井登庵の長男、大坂の学者で巷間に住居したからべか車のことは見聞していたであろう。同書が執筆された寛政元年ころは、べか車の使用がようやく旺となつたが未だ規制も緩かつた時期である。名称の考証あたりは学者らしいが、これを街道の道中に利用すればよいという議論はいかかなものであろうか。神惟孝『草茅危言摘議』と題する図書が残されている。成立年代も、筆者の経歴も定かではないが、『草茅危言』に対する辛辣な批判を内容とする。「別駕車」について言及している箇所を引用しておく。⁽⁵⁾

案スルニ此レ尤モ施行難キカ、此又本ヲ量ズシテ末ヲ等セント欲スルノ論ナリ、夫車ヲ用ユルハ、坦途ニシテ溝澮ナキ地ハ甚ダ便也、然シテ五十三種（イ本程に作る）、津梁舟楫山谿ノ險、往々此有、然ニ此車ヲ用ヒシ（イ本ンに作る）浅キハ其儘渡サント云コト、此モ水ハ浅クトモ泥濘（イ本濘に作る）ノ中ニ両輪ヲ没シテ、転運セザル時ハ、只行程ノ妨ケトナルノミナラス、車モ捨テ去ラザルコトヲ得ズ、コレヲ読テ、余覚ヘズ噴飯ス、況ヤ舟渡ノ津、此ヲ如何スベキ、行旅駱駝タル路、常ニ此ヲ用ヒバ、橋梁ヲ傷ルコトモ亦多カルベシ、然レハ其無益ニシテ損亡多キコト、論セスシテ知ルベシ（イ本とあるのは大阪市立中央図書館蔵の筆写本との校合である）竹山が述べる「へか車」の「道中駅次の人馬不自由なる所」での実用性については全くその通りだと思ふ。

江戸の町年寄喜多村家の信節は、文政一三（一八三〇）年の自序をもつ『嬉遊笑覧』のなかで、『草茅危言』を引

用し、べか車の語義について付言している。

中井竹山が「草茅危言」に、平地任載の小車なり、京師にて地車と称へ、難波にてへか車とよぶ、其の形状小さくして、両輪を板にて作る、輪の径り三尺許、輿平らかにて前後に長し、前の輪おのづから両轆をなせども、輦も輿の内なり、木石を運び、それより他物をも積て広く用ひ、一推一輓、二人にて済む、軽任は一人にても弁ず、簡易便利の器なり、按るに、へかと云も同言にて、軽細なるを云なるべし、

小山田与清もまた『松屋筆記』巻百四の十八に『草茅危言』を引用して

大坂にべか車あり。別駕車と書は推当なるべし。京都にて地車とよぶ。江戸にはなし。便利の器なるよし。草茅危言三に見ゆ。

以上、管見の範囲でべか車に関する記事を集めてみたが、語源に関する説明は以下のようなことであろうか。

- (1) 「へく杯（可杯）」と同じく、下に置くことができなことから「べく車」というべきを訛ったという。
- (2) 似て非なるものに「狗」の字を用いるが、狗の子を「べか」というから、牛車や大八車に似て非なるものえ「べか車」という。

- (3) 喜多村信節の「へかと云も同言にて、軽細なるを云なるべし」とする説。

別駕車の文字は、中井竹山自身が自ら「通用の文には非ず」と記しているように、当て字であって、説明とはならない。喜多村信節は「へかと云も同言にて、軽微なるを云なるべし」というが、「へか」に軽微なもの（こと）という使い方があるという説明には傍証もなく説得力に欠け、国語の辞書類を可能な限り当たってみたがそれらしき語句も説明も見いだすことはできなかった。実際にべか車は重量物を搭載し、橋や道路を破損するほどで、軽細とはいえない。狗説も牽強附会の誹を免れまいし、結局、残るのは「べく杯」の可がなまったという第一説である。

『大言海』は「べくさかづき」をこう説明している。

「可ノ字ハ、書簡文ニテ、上ニノミアリテ、下ニ置カザレバ、下ニ置カレザル謎ニ云フト」底ニ小サキ穴アル杯、下ノ出典ヲ見ヨ。醒醉笑（元和、安樂庵策伝）五、人はそだち「客ニ対シべく盃ヲ出ダセリ、云々、べく盃ヲ、戯レニ夏菊ト名ケテコソ候へ、其故ハ、しもに置かれねバナリ」雅筵醉狂集、四「盃ノ底ニ細キ穴ヲアケ、指ヲ以テソノ穴ヲフサギテ、酒ヲ盛ラシム、仍テ飲盡サネバ、下ニ置かれぬナリ、可ノ字ハ、文章ノ上ニ有テ、下ニ置カザル字故、俗ニ可盃ト名付ケ用ユ」

『広辞苑』はこう説明している。

（「可」の字は、もと書簡文では、必ず上に置いて下から返って読み、下には置かれなから）底に小さい穴のある杯。指で穴をふさいで酒を受け、飲み切らなければ下に置くことができない。また、底がとがっていて、下に置くと倒れるものもある。

その他の辞書類も同工異曲である。

いとぞこがなく底が尖った杯や底に穴のある杯を「馬上杯」ともいう。酒が入っておれば卓上に置かず、手から放さない。馬上で酌み交わす盃である。下におけない杯を「べく杯（盃）」と呼ぶことは古くから行われていたようである。江戸時代の庶民に対する規範は、高札等をはじめ禁止の内容が多かった。「不可」と書いて「べからず」と訓む。可の字は庶民にとっては「べからず」の「べか」として馴染みがあったことであろう。二輪の荷車に荷を積んで手を放せば、車は傾いて荷物は滑り落ちる。其の点から云えば、江戸で用いられた大八（代八）車も変わらない。なぜ大八の荷車だけが「べか車」と呼ばれたのか、不審は残るが、第一説が最も説得力があると思われる。

二 べか車に対する規制

『大阪市史』(第三、第四上下)、『大阪編年史』に見える触書、『明治大正大阪市史』(第六卷)、『大阪府令集』に見えるべか車に関係のある触書法令の事書のみを表示してみる。事項末の括弧内は、江戸時代にあつては『大阪市史』掲載の触書等に付けられた通し番号であり、明治以降はその府令を掲載する『大阪府令集』の巻数と頁数である。以下「へか車」「べか車」と表記の異なるところがあるが、引用の箇所は原本に従つたままで、同じことである。

安永 三年(一七四) 九月十一日

へか車と唱、橋々曳候儀差留之事(触二七七)

天明 六年(一七六) 二月廿日

へか車新規ニ仕入、下直ニ売渡シ、且又修繕貸付等引請度旨願人有之、差支之有無糺之事(補達三〇)

寛政 三年(一七五) 十二月十一日

上荷茶船舟乗とも近來働減、難洪之旨、へか車ニて諸荷物運送之儀、斟酌を加、舟方之障仕間敷、并へか車大きく致候儀は勿論、夜分曳通り候儀決而不致、大道等損候儀仕間敷事(触三三)

寛政 六年(一七五) 十二月

へか車致所持、自分商売筋ニ相用、又は致貸付候者、名前并車員数可届出之事(補達六五)

寛政十一年(一七九) 四月九日

へか車増長いたし、車力を手人同様ニ存候は、心得違ニ候間、追々之触渡相守長(馬力)荷船荷は障不致、且橋々は勿論夜分迄も猥ニ曳申間敷事(触三六)

享和 元年(一八〇) 二月三日

上荷茶船働キ薄く難洪之由ニ付、右大坂川内船方之儀、元文三十二年七月寛政三亥年十二月、町触口之趣相守、過書船・伏見船・他所船え積出候荷物は、小廻し賃無滞相渡、且へか車ニて橋越之場所え荷もつ運送いたすましく事(触三九)

文化	元年(一八〇四)	十月廿四日
文化	元年(一八〇四)	十月廿日?
文化	元年(一八〇四)	十二月二日
文化	六年(一八〇九)	三月廿日
文政	七年(一八四四)	七月五日
文政	七年(一八四四)	七月十五日
文政	七年(一八四四)	十一月
文政	七年(一八四四)	十二月十五日
文政	八年(一八四五)	八月廿日
文政	九年(一八五〇)	七月
文政	十二年(一八五七)	十二月
天保十四年(一八四三)	閏九月二日	
天保十四年(一八四三)	十月廿日	
弘化	元年(一八四〇)	七月廿日
安政	五年(一八五二)	三月廿日

追年へか車致増長、御伝馬方困窮ニ付、已来馬付荷物を車ニ而致運送候儀差止、尚又竹・木・石・瓦之外、一輛之荷物ヲ三十貫目ニ限り、車力は一輛ニ兩人相掛リ可申事(達三四七)
 次掲の触書に「右(前掲一四日触書を指す)御触書之趣無遺失候様可申聞、尚又被仰出、其段去ル廿一日一同相達候事ニ候」とある。次掲の触書を掲載する大阪市史は「此令所見なし」と注している。

へか車不取締ニ付、先日被仰出有之候処、今以等閑之向相見得候間、町々年寄車持主へ堅可申付事(補達三六七)
 三郷町中夜中迄も車ヲ曳歩行候儀、堅致間敷事(触四一四六)

不詳 次掲七月十一日触に「当月五日等閑之向早々相改候様仰渡云々」と見える。

へか車所持之者、町名并持主名前車へ書付可申事(参考一三五)

へか車ニ持主町名等認置可申、車員數ハ文化之度書出候より相増候儀、并小便等ヲ積曳歩行候儀、決而不成候事(達一五九五)

三郷惣年寄共へへか車取締申付、為日印焼印為打置候事(達一五七七)

へか車破損いたし、新車ニ仕替候ハ、日印焼印打替可願出候事(達一五六)

へか車兩輪共名所書大字ニ認可申、仕替候節は、前広ニ焼印受可申事(補達四八四)

へか車之儀、兩輪共町名并名前明白ニ相認、焼印薄ク相成候分は新ニ願立可申、勿論貸借致間敷事(達一四六)

へか車之儀、竹木石瓦外、目方參拾貫目以上之品運送致間敷、杵又は台之長サハ六尺ニ限り、車力は一車ニ付兩人相掛、未明又ハ夜ニ入候迄曳歩申間敷事(補達六七)
 女髮結取締之事、床髮結賃直下之事、へか車台杵定尺之事(補達六三)
 へか車台杵之寸法をのぼし、不相応之重荷ヲ積申間敷(補達六五)

へか車取締之事(達四九五)

明治	二年(二六九)	八月一日	夜間ノ板車運送禁止(二一八五)
明治	三年(二七〇)	一月廿二日	板車通行規則(二一三六)
明治	三年(二七〇)	一月廿九日	橋錢ノ徴収(二一四一)
明治	四年(二七一)	一月晦日	橋錢徴収規則(二一三三)
明治	四年(二七一)	九月十二日	板車規則中改正(二一六六)
明治	五年(二七二)	九月	市中路修理心得(二一六八)
明治	五年(二七二)	十月	諸車ノ右側通行(二一六五)
明治	六年(二七三)	一月	太政官參拾壹号布告「僕婢馬車人力車駕輦乘馬遊船諸稅規則」↓明治七年十二月三十一日廢止
明治	六年(二七三)	三月六日	僕婢馬車人力車等諸稅規則(二一七二)
明治	七年(二七四)	一月廿二日	荷車制限規則(二一三三)
明治	七年(二七四)	一月廿九日	車稅規則(三一六六、太政官七)
明治	八年(二七五)	三月九日	府下營業板車・人力車ノ檢印(三一三六)
明治	九年(二七六)	三月廿日	車面取扱規則(三一〇〇、天一五)
明治	十三年(二八〇)	十月廿日	車面取扱規則(三一七六、甲八三)
明治	十四年(二八一)	四月辛日	

1 へか車の登場

「へか車」の名が初めて法令に見えるのは、管見の限り、安永三年九月一日付の触書である。その本文は次の通りであった。

へか車と唱、材木石等を載せ運候車、近年者増長いたし、橋々曳通り候節、往来人之妨ニ相成、其上橋々損強、橋懸り之町々難儀之趣相聞候間、向後右車橋々曳候儀差留候

天下の台所と称せられ商業の栄えた町であるから、商品貨物の輸送手段は重要である。水運の便に恵まれた大坂で

は、陸送は重要ではなかった。遠距離はもちろん、市内には縦横に開かれた水路があつて、商品貨物はそれぞれの船によつて運送された。陸送は馬の背に積むか人夫が担送するからである。正徳元（一七一）年に全国に建てられた「駄賃札」とよばれる高札の定めによれば、伝馬一頭の積む荷物は四〇貫目、人足一人は五貫目であつたが、水夫が一人で操作する茶船は米一〇石を搭載した。單純に目方からいへば、船一艘は、馬一〇頭分、人足の八〇人分に相当した。因みに、べか車の積載重量は、竹・木・石・瓦以外は三〇貫目を限度としていたし、明治三年の「板車（Ⅱべか車）通行規則」は、積み荷は六〇貫目を越えてはならない、三〇貫目迄の車は一人掛り、三〇貫目を越えると二人掛かるものとしている。

管見のかぎり大阪の荷車に関する詳細な研究はないし、まとまつた資料もない。べか車と呼ばれる荷車が、いつ頃から用い始められたかは定かではない。さきの触書に「近年は増長いたし云々」というのであるから、これより早くから使用されていたことは確かである。因みに、江戸では荷車として大八車が使用されていた。芝車町名主四郎右衛門が奉行所に提出した書付には、「大八車之儀は、明暦三酉年（一六五七）中、江戸大火二而、所々普請多ク候ニ付、木挽町辺ニ住居仕候牛車大工之者、始而大八車造り出し、夫より追々流行仕、云々」とある。『本朝世事談綺』大八車には「寛文中（一六六一—一六七二）、江戸にてこれを造る、人八人の代をするといふを以、代八と名付、今大八と書、その頃御殿中にて、人をして馬のごとくならしむと、戯の御沙汰ありし也」、『江戸名所記五』芝泉寺に「このごろ（寛文頃）は、地車といふ物をはじめて、牛をかけず、車に荷物をのせて、人八人してこれをひく、江戸中、我もく〜とこしらへて、その車の名を代八と名づけて用ゆ、牛にかはりて八人してひく故也、馬にのせてはこぶ物をもおほくこの代八にてひかすれば、江戸中の馬借・馬子等は、地車をいやがりにくみて、代八をひくものを、人畜生との、しるとかや云々」とある。車の出現は馬借や馬子の稼ぎと競合し摩擦を生ずるのは不可避であつたであらう。

う。江戸では、大八車と呼ばれる荷車が寛文ころから広く使用されていたという点では一致しているようである。江戸では元禄八（一六九五）年には大八車による事故防止に関する町触がだされ⁽⁸⁾、同一三年には町中大八車に極印を命じ、「大八車老輛ニ付老ケ月銀老奴」が賦課されることになっている。⁽⁹⁾

牛車は大坂では使われなかったようである。喜多川守貞の『近世風俗志』は「諸品物を積み運ぶの器」としての車について「京師には皆牛を掛て引しむ…大坂は牛車を用ひず、皆夫力を以て遣る。而其製、牛車と甚だ異なり、其輪厚き板を以てし又品物を架する所にも板を釘す云々」（第三十三編追補）という。けだし、川や堀に囲まれ、狭隘な道筋の町には牛車は向かなかつたのであろう。ちなみに、京では牛車の鴨川渡河は橋を用いず、川原に下りて浅瀬を渡った。

触書を見ると、大坂ではべか車より早く「地車」と呼ばれる人力による車の害が問題となっている。べか車の名が初めて現れる安永三年よりほぼ五〇年以前、享保一〇年に「ねり物地車公儀橋へ曳かけ申間敷事」なる達が見えるが、宝暦六（一七五六）年にも「地車公儀橋え引掛申す間敷事」とあり、天明二年六月、前掲のべか車に対する規制の後も「神事之節橋々地車曳通間敷事」なる達が出されている。地車とべか車は区別されている。尤も一般には混用されることもあった。この後、べか車の製造販売等の独占を願人は、べか車と呼び地車と言ひ、混用している。

安永三年の触書を見ると、べか車の流行は、往來の妨げとなり、橋梁を痛め橋懸り町住民の難儀となるまでになっていた。大坂市中の道筋は、ただでさえ狭いうえ、軒を出し、商品等を前に置いていよいよ道幅をせばめていた。また水路が四通八達した大阪では当然、橋の数も多くなるが、普請を公儀が負担する橋は一二に過ぎず、大部分の橋は町人たちが維持していた。

天明六年、炭屋町津国屋長兵衛支配借屋井筒屋吉兵衛は、べか車の製造販売修理賃貸等の独占を願いでた。願いの可否を町人に問うた達にはこうあつた。

現在大坂三郷で用いられているべか車と称する地車は「甚勝手宜品ニ付、別而歩行荷持渡世之者迄助ケニ相成、老年若年ニても取扱易、近年専相用」ところである。この地車は、現在、製造者も販売者も決まっていない。そこで、適当な場所に売り場を設け、材木の下値のときに仕入れ、腕のよい職人を抱え丈夫な車を作り、大型は銀五三匁、小型は銀四五匁、その他、客の好みにより拵え値段は相談のうえ安く売り渡す。売り渡した車には目印を付け、修繕などは自分一手で行いたい。また、貧しいもののため、貸し車を一ヶ月二匁五厘で貸し、もし日貸しを望むものには相談のうえ貸すことにする。このように御免されたならば冥加を差し上げたい。現在使用されている地車が朽損し、当方の地車ばかりになれば冥加も増額したい。このような願人があつたが、願い通りに許可しても差し支えないか、地車を使用している商人や渡世の者の意向を確かめ申し出よ、というのである。

願い人吉兵衛が住む炭屋町⁽¹⁾というのは、西横堀川の東岸、道頓堀川の北二つめの通以北で、安永七(一七七八)年の水帳には炭屋町とあり炭屋が多かつたので町名となつた。べか車は炭の運搬にはまさに恰好の道具であつた。

このように、冥加銀を提供を代償とする独占の願いは珍しいものではない。下問を受けた町人たちは反対したのであろうか、この願いは実現しなかつた。

べか車は運送のためにはたしかに便利な器具であつた。寛政三年一月二日の触書には「畢竟べか車之儀も人力を助ケ候」といい、寛政一一年四月一九日の触書にも「勿論人力ヲ以運送を考候而は、余計之重目之品ヲ壺度ニ致運送、荷主勝手宜敷、弁利之品ニ候へ共云々」と記し、その効用を十分認めている。

2 船方馬方の難波

前掲のべか車にかかわる法令の一覽表をみていただきたい。安永三年の初見以来、幕末に至る七〇年間に、記録の残されたものだけでも、合計二〇度の触書等が出されているが、その布令年次にはかなりのむらがある。この表では五年以上の間隔のあるところは一行あけている。

橋を曳き通ることを禁止した安永三年の触書以降、つぎに見えるのは一七年間を経た寛政三年一二月一二日の触である。本文の冒頭には、近来、上荷船茶船百拾七浜杭場組合船乗たちは仕事が減つて必至難渋しているが、これは諸商人が近年べか車をこしらえ、諸荷物を堀を越え橋を渡り運送するため地廻り荷物が激減したためである、そこで近所へ運ぶのはともかく、橋越えまたは遠方に運送するのは禁止されたい、との願いを挙げてゐる。

上荷船は三〇石積みで水夫二人、茶船は一〇石積みで水夫一人で操作する川船である。初めは特に名もない船であったが、文禄年中から上荷船茶船と称するようになった。大坂の陣後、松平下総守の治下では運上金をだしたこともあった。この両船は「橋々落候時分所々之小渡、其外船之御用相勤候間、末々迄御船役ニ被仰付、運上金御赦免、御役船ニ被仰付候、…元禄三庚午年より新規ニ御運上銀被仰付、上荷船一艘ニ付壹ヶ年銀六匁宛、茶船一艘ニ付壹ヶ年ニ銀四匁宛差上、其外之御役等は前々之通相勤候」という由緒をもっている。極印を受け隻数が定められ、川口に建つ潯標以内の市中の堀川の営業独占権を許されていた。上荷船茶船以外がその域内に入るときは口銭を支払い、争いがあれば必ず上荷船茶船の仲間の言い分が通った。船仲間は、べか車による荷物の遠距離輸送は船仲間の利益を侵害すると主張したのである。

べか車は便利ではあろうが、上荷船茶船の稼ぎに影響するとあれば奉行所としては放置できない。これらの船は、多くの運上を上納しているし、年中多数の役船を差し出して拔群の御用を果たしている。べか車は後発であり、御用

を勤めるわけでもないから、船方がこの上困窮するようないやうなことがあれば、べか車の使用を禁止しなければならぬ。このところを弁え、船方の支障にならないよう運送すること。ちかごろ、べか車は次第に大型化し夜分まで通行している。そのため、溝石や道路を破損し、往來を妨げ、町々は難渋している。「…大キク致候儀ハ勿論、夜分曳通候義決而致ましく候」と厳命した。二年後の寛政五年には「町々ニ而べか車所持致、商売筋ニ相用候者、又ハへか車拵置、望人向々貸遣候者、名前并右車員数年寄印形ニ而有無共書付、一町毎ニ相認可被遣候事」と、町年寄に所持者の名、数量等の届出を命じた。

寛政一一年四月一九日の触書は、近来とくに車の数が増加し増長したと言ひ、船方のみならず、馬付の荷物が減少したため、御伝馬役を勤める馬持ちたちも難儀していると述べ、安永三年以来の規制を繰り返し、違反する者があれば、町々では見つけ次第差し留め、聞き入れなければ留置し訴え出るように、吟味の上で厳しく沙汰すると戒めてゐる。

寛政元（一七八九）年ころの馬方・仲仕の分業と現状について、『草茅危言』は「毎朝馬屋町より馬を曳出し、侯邸の諸倉にゆき、米を付出し、又は川筋の浜々を廻り、着船の荷物を見かけ、馬に付ゆくものなり、仲仕は諸方より着船のある浜々に集り居て、馬に付ざる荷物を運ぶ者なり」であるが、「此者どもの賃錢大抵定りのあることなれども、年来それを用ひず、次第に我儘になり、先の家を見かけて、口より出次第に云かけ、僅に五六町の所を、壹駄壹荷の賃錢、二貫文三貫文など申しちらし、荷主合点致さねば大勢ねだり込、是非とも請取べきなどいひ、家に婦女若輩ものばかり居る節などは、別して無法のことどもあり云々」という状態であった。仲仕たちもべか車を使用した。⁽¹³⁾

橋を曳き渡ることを厳しく取り締まった結果、橋詰で車を解体し担い渡り橋越えをするものが現れた。享和元年二月三日の触書は、「橋々曳通候義停止申付置候上ハ、仮令橋々之上を荷ひ候而も、橋を隔候遠方迄相働候而ハ、船働

之者え之斟酌ニハ不相当候条、向後右触渡之趣夫々急度相守、へか車之儀、荷ひ候共橋越之遠方迄相働候義ハ仕間敷候」と申し渡している。

3 馬方船方がべか車取締

文化元年一〇月一四日付の長文の触書は、べか車に対する規制をいよいよ厳しくしている。冒頭、べか車の増長により馬方船方が困り、ために御用に差し支えが生ずることを懸念する。従来は橋越え、大型化の禁止は繰り返し強調され、新たに具体的な規制が加えられる。一つは積み荷の重量制限で、車の大小にかかわらず、竹・木・石・瓦の外は三〇貫目を限度とし、これ以上は車による運送を禁止する。また、車の大小にかかわらず、一輛に二人が前後に付いて怪我人の発生防止を図ること。車には、持ち主・町名を記載すること。恐らくこの直前に三郷のべか車の調査が行われたらしい。後年の触書によると、一六七八輛という数字が見える。この数を限度として、おいおい減らすようにと命じている。この触書には「此節取調候車員数之儀、三郷之内ニも二百町余ハ、一向車所持候もの不相見候へ共、強而運送之差支候儀も無之事と相聞候」とある。大坂三郷のなかで、べか車の無い町が二百町余あるをみればべか車は無くても済むものであるという。末尾に、「右申渡候趣、此上不相用もの有之候ハ、其段訴出候様、兼而御伝馬方船方之ものへ申渡置候間、彌心得違無之様可致候」と結んでいる。被害者となるものに加害者を摘発させるのは有効な方法である。江戸では跋扈する私娼の駆除に、これにより損害を受ける新吉原のものに摘発権を与え、捕らえられた隠売女は三年間吉原町で遊女奉公を強制された。¹⁴同年一月二日、車に町名前を書くこと、一輛に二人掛かること、重量制限について、今尚違反者が絶えないのは、町々の年寄たちの町内への伝達が徹底しないからであると念を押している。

その後、文化六年三月二日付の触で夜中の曳行を禁止している。これは、寺社の開帳の寄進などと称してのことであつたらしい。この触れからでも一五年間、べか車に対する規制は表面に出なくなる。御伝馬方船方に取締を任されて一応それで治まっていたのであろう。

4 取締の責任が惣年寄へ

文政七年七月五日の触書は、べか車に町名と持ち主の名前を書きつけることが疎かになつてゐることを指摘し、同月一二日に惣年寄は町々の年寄に改めるよう命じた。これ以後、規制を強める一連の触書が続くことになる。

同年一月の触書は、文化元年に車数を減らすよう申し渡したのに同数の一六七八輛である。今後この数より決して増してはならない。車に書きつけた町名前も見えないほど薄くなつてゐる。また近年べか車で下尿や小便を積んでゐるものがあるが、過ちがあれば住居の者たちが迷惑するからと禁止する。

翌一二月一二日の触書は、べか車規制の流れでは大きい転機である。「御伝馬方舟方之もの共取締難行届、迷惑いたし候趣ニ相聞候間、向後三郷惣年寄共えへか車取_レ申付、云々」とあり、べか車の取締は、これまで御伝馬方船方のものたちが行つてきたが、今後は惣年寄りが取締に当たることにする。

替車などと称して定め外の車を扱うものが。そこで、

惣会所において車毎に焼き印を打ち、紛らわしい車のないように目印とする。

車持ち主の名前替え、相続の節は惣年寄に届けでる。

惣年寄は、焼印の有無、不作法はないかについて見廻りをする。

焼き印等の費用は車持主が負担すること。

が命じられた。この取り決めは、その後さらに補強される。

翌文政八年八月二十七日には、新車に替えるときはそのつど焼印を受けることを命じている。これは古車の焼印を切り取って新車に打ち付けているものがあるからである。文政九年七月、べか車所有者の町と名前は、両輪に直接に大書すること、新しく仕替えるときは予め焼印を請けることが命じられ、べか車にかんして「不束」の事態があれば「町内へも相懸り候云々」と記し連坐を匂わせている。文政一二年一二月には、車の両輪ともに町名および名前を明記することを命じ、車の貸借を禁止している。これは焼印のない車には町名および持主名前を記入しないものがある。この触書が同時に車の貸借を禁止していることをみると、焼印のある車輪だけが貸借の対象となっていたのであろう。取締と抜け道の知恵比べがおもしろい。

べか車の取締に関しては空白の一四年間が過ぎる。

天保一四年閏九月二日、金谷実太郎（南組惣年寄）は当番の町々年寄を南組惣会所に集め、べか車に対する規制を申し渡した。「御伝馬馬方船方等之働ニ差障」から、べか車に関して出された従来の規制を繰り返すが、特に問題にしているのは枠または台と称するもの大きさである。仲仕たちは銘々が請け負った荷物を申し合わせてひとまとめにし車で運送している。そんなことがあって枠台を次第に大きくしているといい、極められていた寸法より余分は早々に縮めるように命じている。

同年一〇月一六日の達、弘化元年七月二四日の達も、台枠等の大きさを六尺に限るよう繰り返している。

幕府の行った天保改革は大坂にも少なからざる影響をもたらした。べか車利用の展開の壁となつた上荷船茶船仲間や馬方の利権が削減されたのである。物価引き下げのため、これまで自由な経済行動の桎梏であつた仲間組合が停止されたが、弘化元（一八四四）年一月一日、⁽¹⁵⁾上荷船茶船に關しても、限られていた隻数の枠を外し素人も勝手次第に船の所持を許し、杙杭場働場の制限を廃止し、どの船も自由に稼働を認める。勝手働きと変更したから従来の船方の役員等は差し止め、以後の取締は惣年寄が行う。船には、流失の際の目当てにもなるから、新旧ともに毎年極印を受けなければならぬ。船々から徴収してきた運上銀は従来の半額とし、役銀と名称を改める。株札・問屋・仲間・組合等の停止は期待に背き、「以来商法相崩レ、諸品下直ニも不相成、却而不融通」となつたため、大坂では嘉永四年三月二日にいたり、問屋組合再興令が発せられたが、川船についてはこの再興令の適用外とされた。

安政五年三月二八日、旧幕時代として最後となる長文の規制があつた。この規制が発せられたのも、大坂町中のべか車が増長し、馬附の荷物を車で運送するため「馬持共渡世薄く、御伝馬も少く、此上減少候而ハ御用之差支」となり、船方も働きが薄くなり困窮しているということにあつた。ここでは従来の規制を網羅して繰り返し、さらに以下のような事項を加えた。

車の大きさについて、渡世筋により法外に長尺のものがあるが、枠は六尺を限る。格外に小さい車を作り、焼印を受けず無印のままでも曳くものがあるという。車輪の大きさは、大は三尺五寸以上、小は三尺くらい、これより小さい車はこしらえてはならない。

べか車の製造者は、市中に五、六人と天王寺村に両三人、そのほか檉職人のなかにもたまには車を製造するものもあり、今回それらの車製造者の名前を調査し惣年寄から印鑑を交付しておくから、新規あるいは修復でも注文者は惣

会所に居住の町と名前を届け目印札を受け取り、車職人に渡す。車職人はこの目印札により注文を受け、惣会所へ名前を届け、印鑑を受け取る。定法に違背する車やこの印鑑のない者には、新規はもちろん修繕でも注文に應じてはならない。誂え主に交付した目印札は、焼印を受けるとき車に添え、惣会所に戻す。

焼印を打ち替えたあと、古車の焼印は削り取って持ち主に返却していたが、その古車をそのまま使用するものもあるので、今後は不要の古車は破砕して返却することとする。

焼印の打ち替えに当り、板請といって、新車に用いる板を持参して焼印を願うものがあるが、不取締であるから板請は認めない。焼印は完成後しか打たない。破損した車の焼印を新車に打ち付けて曳行するものがあるが、勝手に焼印を切り取ってはならない。

その他、従来に触れは厳守し、もし違背すれば、所持の車は没収し、きつと沙汰に及ぶ、というのである。

6 規制の緩和

明治元年三月二日、町奉行所の支配に代わった大阪裁判所は、差し当り株仲間の存続を言明したが、これは「兵馬騷擾ノ央ニシテ諸事御規則モ不相立」ときの措置であり、諸営業は自由化の方向にあった。明治五年四月一七日、大阪府は株仲間の解散を命ずる。⁽¹⁶⁾その文に「元來人各營生ノ為、銘々の力次第適意之業を働くにハ、法度ニ触れる歟、或ハ取締筋ニ関わる業体の外ハ、官府といへども無故して是を拒むの理あるものにあらず、況や同一体の人民、決て他人營生の業を束縛し幸福を計るの妨を成すべき謂れあらんや云々」と開化文明を高らかに歌いあげている。

時は前後するが、明治元年四月二四日、大阪裁判所は、大破した橋の架け替えには、落成の日数を裁判所に届け出て、その日数内には必ず架け替えを終えるように命じたうえで「右ハ今般御一新ニ付、下々難渋ノ廉ハ毫も不被捨置

事二付、速ニ修理いたし、厚御趣意を奉シ、等閑之儀無之様云々」と新政府の意のあるところを示している。

幕府の倒壊後、新政府下における最初の板車に関する法令は、明治二年八月一日に大阪府が発した日没以降の荷物の運送禁止である。夜に入ると自然過ちも生ずるとの理由である。これ以後、べか車に代わって「板車」の名が用いられる。

翌三年一月に大阪府が発した「板車通行規則」は、全文一五ヶ条からなり、人力の荷車に関する総合的な規制であった。従来板車の渡橋を禁止してきたが、官橋（かつての公儀橋）町橋を問わず、車止の掲札がある橋を除き、一荷三〇貫目までの通行を免許する。主なる個条の内容をあげてみる。運輸は明六ツ時から暮六ツ時迄とし、極印のない車の通行は禁止する、積み荷は六〇貫目を越えてはならない、三〇貫目までの車は一人掛り、三〇貫目以上は二人掛りとする、貨銭は六〇貫目一丁四八文、三〇貫目は同二四文の割合とする、板車の車輪は三尺ないし四尺、車台は六尺ないし一丈二尺、同幅は二尺五寸から二尺八寸を限度とする。往来人の妨げにならないよう常々声をかけて運輸すること、ことに老人子供盲人には気を付けること、大道に駐車してはならない。税として、一輛につき年一兩二分づつを盆暮二度に分けて上納すること。譲渡のときは売買人双方が年行事に願書を差し出し、名前切り替え鑑札を受けること等であった。

この規則には冒頭に「歎願ノ趣モ有之候間云々」とあるが、べか車の橋越え利用は長年の強い要請であった。そもそも旧幕時代にべか車に対する規制の最初の理由は、橋が痛み、費用を負担する橋懸りの町が難儀するということであつた。江戸時代を通じて用いられてきた木製の橋々が堅牢な近代橋に入れ替わるのは、なお少しの年月をまたなければならぬ。大阪では明治三年九月に完成した高麗橋（練鉄製桁橋）が最初の鉄橋⁽¹⁷⁾で、その後、明治三年九月竣工の西横堀川に架かる新町橋（鑄鉄せいアーチ橋）、明治六年の心齋橋などがこれに続く。したがって、べか車の橋上

曳行を許可したのは、橋の質が向上したわけではないどころか、「近来往々損橋修繕届カズ大破ニ及ビ其儘差置難ク」という状態であつた。

これまで強い禁止を繰り返してきた橋越えをここで外した目算は那邊にあつたのか。

これより早く、官橋（公儀橋）については、従来浅田屋清蔵の請け負いを解き、大阪府の當繕方が普請を担当することになつていた。⁽¹⁸⁾町橋に関しては、同じく三年一月二九日「橋銭ノ徴収」が布達された。これによれば、旧来の橋懸り町の橋普請費用の負担を廃し、「今般更ニ市中一同諸官庁付屬地ヲ始メ社寺地へ至迄橋銭申付」ることとし、市続きの在領にも出金させることに改めた。市中の橋の延長は二四九九間余、毎年その一〇分の一づつ架け替え、市在板車の税金も市橋當繕金に当てるものとされた。橋銭徴収の件は翌四年一月三〇日にも見える。

こうして橋普請の手当を講じたうえで、船方の抗議もたなくなつた荷車による運送の自由化にふみきつたのであろう。

また「板車通行規則」中、同四年九月一二日、板車の夜間通行禁止は四年九月一二日に解き、夜中は提灯を照らして通行することが許可された。

7 車両取扱規則

明治六年一月、太政官は「僕婢馬車人力車駕籠乗馬遊船諸税規則」を布達した。これは全国一般の税であつて全国の経費に充たされる。従来その土地限りの「道路・橋梁ノ修復、或ハ貧民教育・小学費用・邏卒入費等ニ宛」るため、同種の諸品についての税は、租税寮に届出のうえ、税額を幾分増額し、増分をその入費用に宛てることを認めるものとした。第二条車駕籠税には「荷物運送之為メ相用七候馬車・大八車・牛車・小車等ハ、此税則ニ不入事、但、府県限

り道路・橋梁修覆之為メ取立候儀ハ、此限ニ非ズ」とあつた。

同年三月一八日、大阪府はこの太政官布告にもとづき「於当府道路橋梁ノ修繕ニ從來取建候税則モ有之候ニ付」關係税制を改正する。この大阪府令の「諸車并乘馬借馬ノ部」には「近來諸車乘馬等運輸繁ク、市郡共道路橋梁ノ破損多ク費用過分ニ付、税則及改正候、尤道路ハ民費ニテ取賄候筈ニ候ヘトモ、向後大破ノ場所、民費ニテ修造難行届向ハ詮議ノ上相当ノ手下遣シ可申事」といい、板車は一輛につき税金二円五〇錢、板小車は一円二五錢と定めた。因みに、人力車三輪以下二人乗一輛につき二円五〇錢、同一人乗一輛につき二円、自転車一輛につき一円五〇錢であつた。

七年一月二二日には荷車について、道路橋梁の破損が甚大であること、加えるに当地は道路道幅狭小であるため、荷車の規則を嚴重にしなければ衆人通行の障碍となるとの理由で、荷車載台は「長サ曲尺八尺迄、幅二尺八寸迄、但、一車二人掛不苦、曳綱ハ五尺以上ヲ禁ス」との「板車ノ定」が示される。

明治八年三月一九日、太政官は「車税規則」を布告した。明治六年の規則では荷物運送のための車には課税しなかつたが、今回の「車税規則」では「荷付大七・大八車」にも一ケ年一円の税金を課することに改め、新調の車はその都度検印を受けることを命じている。翌九年三月二〇日、他府県の検印ある板車も大阪府で営業したいものは、必ず大阪府の検印をうけることを命じた。

同九年三月二三日、大阪府は「市巾道路ノ改正」を明らかにした。全文を示す。

市巾道路ノ義、從來同町ニシテ広狭ノ所、或ハ曲線ノ場所等有之候テ、往來運輸ノ不便ヲ醸生候条、追々実地測量ノ上、縦横道筋幅ヲ改正、毎町定標ヲ打立候付、家屋建替並失火等ニテ新築ノ節ハ、改正線路ニ基キ建営可致

候、尤場所ニ依、地券面伸縮ノ坪数ハ払下、又ハ買上候義モ可有之候、此旨相達候事

但、新築等ノ節ハ、是迄ノ通可受検査事

大坂市中の道路が狭いことが、陸上輸送の障害となつてきた。道路への対策がどのように講じられるか、注意してみてきたが、これが初見である。

明治十三年一〇月二三日、大阪府は一六条からなる「車輛取扱規則」を公布（同年十一月一〇日施行）し、この布達に矛盾する従前の布達は廃止する旨布達した。同規則によると、馬車・人力車・荷積車・牛車を新調するときは戸長の奥印を得て所管の郡区役所へ届出て一輛ごとに検印と番号札を受けなければならない。番号札は馬車・人力車は乗台の全面、荷積車・牛車は荷台側面に釘付けする。荷積車はその尺積一四坪以上は大八・大七車、一四坪未満は中乗の車税を上納する。荷積車・牛車の規模は、荷台曲尺縦八尺横二尺八寸以下、車輪曲尺径三尺七寸以下、曳綱曲尺長六尺以下、押棒曲尺長六尺以下とし、荷積車は挽夫二人以下（婦女並未成丁物は四人以下）、牛車は牛一匹を限る。

むすび

近世大坂で使われてきた「べか車」について、その名称の由来を考え、これに対する規制の経過を確かめてきた。べか車の名は、手を放して下に置けない「べく杯」と同様に、可の字に由来し、手を放せば荷のこぼれる二輪荷車の意味と考えるのが穏当であろう。「べく車」でよかつたのであろうが、可の字は庶民には「べからず」の「べか」であり、べか車と呼ばれたものと考ええる。

べか車のたどつた経過をみると、その背景にはさまざまな車にとつての悪条件が重なつていた。

べか車は貨物の運搬には確かに便利であつた、そのことは役人たちも認めている。べか車の増大は、抑えようとしても、使用者はその裏をかいた。橋を曳いて越えることを禁止すると、橋の手前で解体し担つて渡り、また組立て運んだ（享和元年二月）。夜になって車を曳くことを禁止すると、寺社の開帳につき寄進等を持ち運んでいるというものが出る（文化六年三月）。増加を抑えるために定数を決めると、替車と唱えて余計に造る（文政七年二月）。新車に焼印を受けることを命ずると、古車の焼印の部分を取り取つて新車に打ちつける（文政八年八月）といった具合である。

近世大坂の道路や橋はべか車の通行には不適當であつた。道幅は狭かつた。狭い上に、道筋に面した家は軒をはりだし、荷物をひろげ更に狭くしていた。明治九年迄、道幅の改正は取り上げられることがなかつた。⁽¹⁹⁾道路を背割り下水が横断している。下水道に蓋をしてあつても重量の車が通行するには不都合である。市中には橋が多かつたが、大部分は木橋であり、その普請は町人たちが負担した。当時の橋は長くても二〇年ていど毎に大改修を必要としたとい⁽²⁰⁾う。その費用は決して軽くはなかつた。橋梁技術は相伝化され、同業者の世界でのみ守り伝えられ、積極的な技術の開発は行われず、この状態は明治の初年まで続いた。町橋の普請の際、それぞれの橋懸り町には専属の土工が請け負う得意大工制が慣例となり弊害を生じていた。橋の近代化は、前記のように明治三年以降である。

べか車の利用にとって最大の障壁は船方馬方の苦情であつた。べか車に対する禁制には繁疎の波があつたが、その波は船方馬方からの苦情に始まるのが常であつた。上荷船茶船は、前記のとおり、とにかく由緒をもつていた。馬方についての由緒の記録を知らないが、伝馬役の御用を勤めた。両者には御用を勤めさせ、しかも船方からは冥加金まで取っているならば、一応はその稼働を保障しなければならない。このような体制は、新しい事態を抑え、旧套墨守の態度を取らざるを得なくする。

大坂町奉行所の予算は限られた運営経費しかない。臨時の入用は大坂御金蔵から出されることになるが、⁽²²⁾少なくとも公儀の支配にかかわらない町人の利益のための土木事業に当てられることはなかったと考えられる。道路の補修はその道に面した屋敷の町人の負担であったし、わずかな公儀橋を除き市中の殆どの橋の普請は町人の負担であった。公儀橋ですら、明和四（一七七五）年、旅籠屋株三百軒を出願（一株につき一ヶ月銀一五匁の貸賃）し、許可されるなら冥加として公儀橋の改架修繕を行うと願い出た者が現れ、私人の請け負うところになっていた。⁽²³⁾町の住人は、冥加金の上納と引換に利権獲得の機会を虎視眈々として狙っていたし、それが公儀の都合で認可された。こうして利権が錯綜し、利権の絡みのなかで役所の活動も制約され社会の変化に対応がしにくくなる。これらのしがらみを一掃したのが明治の変動であった。板車と呼ばれるようになったべか車に対する諸種の禁止事項は、合理的な理由以外は、解除された。

しかし、やがて「べか車」はより頑丈な大八車に座を奪われ、さまざま近代的な車両の出現のなかでその生命を終えた。

- (1) 小林茂「荷車」〔講座日本技術の社会史〕八所収。『大阪市史』。『新修大阪市史』。
- (2) 喜多川守貞『近世風俗志』
- (3) 平亭銀鷄『浪速雑誌街廻噂』巻一。
- (4) 『草茅危言』卷之三、昭和一七年懷徳堂版による。
- (5) 神惟孝『草茅危言摘議』卷三。『日本経済大典』第三八卷所収。大阪市立中央図書館には同書の筆写本を所蔵されているが、それには東備晋齋神惟孝とある。『経済大典』本の解説によれば、筆者は備前岡山の人、医を業とし、天保年間に江戸に出たという、本書は惟孝一人の筆になるものではなく烟柳平とその子の助力を得たという。

- (6) 文化一二(一八二五)年「乍恐以書付奉申上候」、「撰要類集」。
- (7) 『本朝世事談綺』「江戸名所記」は「古事類苑」器用部二所引。
- (8) 元禄八年の触書は、大八車に「大分物を積候故崩落、けかも有之候間、向後何にても輕積可申候」というにあつた。『御触書寛保集成』二六一七号。
- (9) 前掲、二六二二号。
- (10) 享保一〇年六月二〇日達は「此節所々祭礼二付、ねり物地車公儀橋へ引かけ候義、停止被仰付候」とある。以下宝曆六年、天明二年の触書も『大阪市史』第三による。
- (11) 『大坂町鑑集成』(清文堂史料双書第一一刊)。大阪町名研究会編『大阪の町名』三七五頁。
- (12) 「諸川船要用留」、『大阪市史』第五、三〇九頁。
- (13) 『近世風俗志』は、仲仕に数種ありといい、蔵仲仕、荷造り仲仕、諸品物を車および担て遣るの仲仕を挙げて説明している。同書第三十三編追補。
- (14) 拙稿「新吉原町へ為取遣という仕置について」(『法学雑誌』十一二二、一二二二)。
- (15) 弘化元年一月一八日触「諸川船并廻船之取締、以來惣年寄へ申付候事、諸川船杭場働場差止、何船ニ而も勝手働差免し、極印打渡、運上銀は役銀と唱替、半減上納申付候事、安治川木津川両海口之水尾木水刎杭普請之事」(『大阪市史』第四下所収、一七四八頁以下)、嘉永四年の再興令は同書一九四二頁。
- (16) 『大阪府令集』第一卷五一頁。
- (17) 松村博『大阪の橋』二二二頁。
- (18) 『明治大正大阪市史』第一卷、三〇四頁。同第六卷法令篇、四七頁。府令に曰く「官橋御普請ノ儀、是迄淺田屋清藏へ請負被仰付置候処、此度普請差免、向後当局營繕方ニテ取扱候事ニ候条、此旨可有承知候」。
- (19) 明治九年三月二八日、市中道路の改正『大阪府令集』二、三八四頁。
- (20) 松村前掲一八頁。
- (21) 明治三年七月一四日付大阪府令は「市橋之儀、旧来橋掛町より架渡来候処、得意大工之者、時分家株と相心得、是か為不当之高直申立、及入費候由相聞候間、以來大年寄手元ニ於テ目論見帳編、手広く入札為致、請負大工可取究事」とある。『大阪

府令集』一、二八三頁。

- (22) 大坂町奉行所の予算については、渡辺忠司「大坂町奉行所の財政基盤と構成」(『大坂の歴史』四四所収)がある。
- (23) 公儀橋一二橋の改架修繕の請負については『大阪市史』第一、九〇九頁以下。