

講演会開催報告

講演会「行商の時代」

講師 山本 志乃 氏（神奈川大学国際日本学部教授）

令和2年12月6日（日）生涯学習センターアビスタ ホール

※講演要旨は杉村楚人冠記念館で作成した。

民俗学がひもとく対象は、表の歴史には残りにくい暮らしの歴史である。そのなかでも特に記録に残りにくいのが小さな商売に携わる人たち、あるいは女性の暮らしである。今日は副題に「野菜行商隊」「カンカン部隊」という言葉を使った。いずれも女性が列車で行商に出たものである。その集団の迫力から「隊」と名付けたのだろう。今日はこの二つについてお話しする。

商売というと私たちはお店に買いに行くということを思い浮かべるが、そういう形が定着したのは江戸時代である。それ以前の交易は主として市で行われた。その市に旅する商人たちがやってきたのであるから、もともと商人とは移動する人たち、行商人であったといえることができる。

鎌倉時代の商人の荷を担ぐ姿は、笈を背負う山伏に近い。商人にとって命綱ともいえるべき、荷を担ぐ紐は連尺という。これは山伏の貝緒かいのおに似ている。また、商人は自分たちの由緒を伝える巻物を持っていた。これは移動する人たちが行く先々の土地で受け入れてもらうための知恵である。商人は「秤はかりの本地ほんじ」というものを持っていた。秤は商人にとって象徴的な道具である。重力の知識のない時代には、秤がつり合うことはある種、神秘的なことであった。また、市を新たに開設するときには、市の神様を山伏が招くという関わりがあった。こうしたことから、商人も山伏と同じように神秘的な存在というとらえ方をされたのである。

女性が商売に関わりを持つことは非常に古い時代からあった。室町時代の「七十一番職人歌合」には、頭上運搬で炭を運んで売った大原女おはらめや、女性のいお（魚）売りなど、多くの商売をする女性の姿が描かれている。

荷物の運搬方法は変遷してきた。徒歩の場合は、天秤棒てんびんぼうや籠が使われる。荷物の量が増えると、荷車、リヤカーに変わり、さらに自転車を使うようになる。自転車は男性が多かった。そして、列車や船を使って遠方に行くようになる。交通手段と共に使う道具も変わってきたのである。

タビという言葉の語源について柳田国男は次のように指摘している。行商人は場所によりタベトと呼ばれた。また「タベタベ」「トヘトヘ」などと言いながら、家々をまわってものをもらう習慣もあった。その「タベ」というのは古語の「給へ」、くださいということである。非常に古い時代は、旅に出ればその日から食べるものの心配をしなければならなかった。そこで、「ください、ください」と物を交換しながら移動していく。だから、交易が旅の原点である。

柳田が交易について述べていることでもう一つ、農村での交易は古くからあったという指摘が

ある。余ったものを売ったり稲わらで作ったものを売ったりという^{ソエカセギ}添持、つまり副業を組み合わせる生活を作り立たせるのが農村の一般的な姿である、ということである。私が調査した新潟県上越市では、女性がリヤカーを引いて野菜行商に行く。この行商があるから冬場の出稼ぎをしなくて済むといわれていた。

では、北総地域の野菜行商はどういうふうに広がっていったのか。小林裕美『おばちゃんたちの野菜行商』（千葉県博図公連携事業実行委員会、2019年）も参考にしてお話しする。この行商は「東京行商」とも表現されている。東京という大消費地に向け千葉県の畑作地帯から列車で野菜を売りにいったのである。明治の終わりに南行徳村（現 市川市）の男性が自転車で行ったのが最初であるといわれている。鉄道を使うようになるのは、大正時代の船橋や幕張（現 千葉市美浜区）の人たちが最初のようなのだ。成田線沿線では大正半ばから終わりごろから、大森（現 印西市）、布佐、湖北、^{こうのやま}高野山といったあたりから行くようになった。女性が中心である。

行商には、誰かがきっかけを作ると、こういう商売が成り立つということが口コミで広がって、一時に爆発的に増えるという特徴がある。この周辺ではそれが起きたのが関東大震災の後であった。震災後東京で食料が不足する時期に、売りに行く人が増えた。次に、昭和13年の水害を機に、現金収入を求めて増えたこともあった。震災や水害を契機に一気に増えたのである。ピークは昭和30～40年代と見られる。

各地とも、行商人が増えてくると、荷物が大きいため一般の乗客との間で問題も起きるので、駅ごとに組合を作って鑑札を受ける、という動きになる。その組合員の数が、千葉県ではやはり成田線が多い。特に小林、布佐、湖北の各駅である。戦争中の経済統制下では表向きには行商はできなくなり、ひそかに細々と続けることになった。戦後、統制経済が終わり再興すると、荷物が増える、行き先が多様化するということが起き、行商の全盛期に至るのである。

行商というのは重労働であるが、それでもやりがい、生きがいになるのは、自分で現金を稼いでくることが大きい。女性の稼ぎは子どもの教育、家や土地に使われた。子どもを大学に行かせる、家を建てるなどが多く、魚行商では「分家を出してやった」という話まで聞いたことがある。こういう話を聞くと、女性たちが生き生きと行商に出ていたことが感じられる。

湖北については聞き書きがあり『我孫子市史研究』3号（市史編さん室「湖北村の行商一元組合長・大木佐一氏を中心に」、1978年）に出ている。湖北村の行商はもともと我孫子、取手に行っていた。消費力の高い周辺の町に行く、ということである。東京に行くようになるには、やはりきっかけになる人物がいた。花川戸（現 東京都台東区）に通っていた染谷徳太郎という下駄の鼻緒職人が卵を桐の箱に入れて持っていき売れた、ということがあり、この人に引っぱられるようにして東京に行商に出る人が増えた。昭和10（1935）年には250人ほどになり、これが昭和13年の水害を契機にさらに倍増したという。

一般的に行商は、行く先とだんだん関係ができてくると、じゃあ今度はこれをもってきてよ、といわれて徐々に荷物の種類が増えていく。つながりができて商売が広がっていく様子はこの間

き書きでもわかる。はじめのうちは日暮里（現 東京都荒川区）などの料理屋、問屋を相手にして、やがて大森（現 東京都大田区）や川崎まで行くようになった。持っていくものは野菜や餅、落花生、麦こがしなどがあつた。ワカサギの甘露煮も挙げられている。つまり、農村の産物ばかりでなく、周辺の特産品も持って行ったのである。湖北の駅前には行商のための朝市が立ったという。暮には需要が多く、餅や漬物をもって3往復した人もいるという。荷物の重さは80kgから100kgもあつた。

戦前期には嫁入り前の女性も行商をした。「千葉のおばちゃん」という呼称があるように、おばちゃんのイメージが強いが、若い女性もいたのである。結婚資金をためたという。魚行商の調査で聞いた話では「お得意さんは財産」であるから、行商人は財産を持っている女性、ということになる。その上、働き者でお金も稼げるといふことで嫁のもらい手が多いということであつた。農家の野菜行商の場合も、得意先は財産である、という考え方は共通していただろう。

今日は客席の後ろに湖北駅にあつた行商の荷物を置く台が展示されている。よくぞ残して下さつたと思う。その荷物を入れる籠は、以前千葉県房総のむらで再現して製作してもらつたことがある。入れ子の形で二層式であつた。我孫子で使われていたものは今日展示されている（注：講演会当日、会場後方に我孫子市教育委員会所蔵の荷物台と、行商籠を展示した）。これは野菜籠、御用籠などと呼んだものが原型と言えらう。列車に乗る前提で、荷物として積みやすい四角い籠になつたのだらう。首都圏では7年前まで、京成線に首都圏で最後に残つた行商専用車があつた。

千葉県には野菜だけでなく魚の行商もあつた。『千葉県の歴史』(山本志乃「カツギヤと行商」『千葉県の歴史 別編 民俗 I』、1999年)に、自治体史をもとに千葉県の魚の行商の動きを示した図がある。漁村からの魚行商は全国各地にあるが、この図を作つたとき、九十九里から関宿まで行つていることには驚いた。持っていったのはイワシだつた。男性が自転車で行つたようだ。魚行商は鮮度の問題で、日帰りで行けることが条件になる。それでも思つた以上に遠くまで行商に行つていたのである。それが、列車を使うと、もっと遠くへ行けるようになる。

魚の行商はブリキ缶を使うのでカンカン部隊という。鮮度を保つため金属の入れ物が必要であつた。全国各地でその行商が見られた。魚行商は、もとは天秤棒を担ぐか頭上運搬で行われた。愛媛県の昭和27(1952)年の写真で、オタタさんと呼ばれた頭上運搬の女性行商人と、ブリキ缶を持つ女性行商人が一緒に写つているものがある。頭上運搬から、缶を持って列車に乗つてという行商への過渡期がこの頃であつた。

魚というのは沿岸部を除けば貴重な食材で、お祭りや正月という行事の時に特別に食べるものであつた。それゆゑにどんな山奥でも必要とされた。それが魚行商の広がりとともに日常食へと変わっていく。魚行商人の活躍は食文化の移り変わりも示すものと言えらう。

今年(令和2年)3月に廃止された全国でも最後の行商列車、近鉄(近畿日本鉄道)の鮮魚列車は、伊勢、特に松阪からの行商であつた。伊勢湾沿岸部にそれぞれ組合があり、近鉄で大阪へ

行った。人によっては途中乗り換えて奈良や京都へと行っていた。伊勢志摩魚行商組合連合会の貸し切り列車として昭和 38（1963）年に運行が始まった。近年は発泡スチロールに変わっていたが、もとはやはりブリキ缶であった。組合はわずかな組合員で今も続けているが、平成はじめには 300 人ほどの組合員がいた。

特に多かったのは松阪の^{りょうしちやう}狛師町である。狛師町の付近は遠浅の海で大規模な漁業はできない。こまごまと色々な魚がとれる地域である。最初はその魚を松阪の町へ歩いて、戦後にはアサリを津へ自転車で売りに行った。そこに近鉄を使い奈良に行く人が現れた。奈良は鮮魚に乏しい所で需要が大きい。最初は千葉で野菜行商に使ったのと同じような籠を使ってカレイやアサリを売りに行った。その後、誰かが大阪に行って売ったのをきっかけに、もうかっただけという話が口コミで広がり、爆発的に増えた。最初は 12 人だった大阪行きが、数年で数百人になった。そのころは急行列車に乗っていった。列車の中で魚をさばいてアラを窓から捨てていたなんて話がある。それでは一般のお客さんが困ってしまうので、組合を作り、近鉄と交渉して専用列車を走らせることになった。もう一つ、大きく増えたきっかけが災害、伊勢湾台風である。網漁に使っていた船が使えなくなった。この危機にあってアサリなどの貝類はジョレンだけあればとれるので、アサリから行商が増えていったという。このように、きっかけを作る人がいて口コミから爆発的に増え、災害をきっかけにさらに増える、という経緯は湖北の野菜行商も共通している。

鉄道が海、里、町を結んで行商人が、特に女性が積極的に商売に乗り出した。行く先々で懇意になった得意先ができると、今度はどんなものがほしいということからお嫁さんの世話まで、広く情報交換を担う役割を果たした。ただ品物を売るというだけでなく、得意先だから信用あるものを持っていく、迎える側もそれを「来てくれてありがとう」と買う、そういう信頼関係が成り立っていた。行商人の方が「私がやっているのは^{かどづけ}門付です」と語っていたことがあった。門付芸人は福や幸^{きち}をもたらすものである。行商人も品物、食べ物という福、幸を持って訪ねた。行商人はそういう旅人の原点といえる存在であった。