

鉄道利用の魚行商に関する一考察

山本志乃

伊勢志摩地方における戦後のカンカン部隊と鮮魚列車を事例として

One Consideration about Fish Peddling Using Railway :
Examples of the KanKan Corps and the Fresh Fish Train in the Ise-Shima Region in the Postwar Period

YAMAMOTO Shino

はじめに

- ① 行商組織と専用電車の運行
- ② 松阪・狛師町周辺の行商人
- ③ 消費地大阪における魚食文化と行商の位置づけ
おわりに「伊勢屋」が運んだ魚食文化の大衆化

【論文要旨】

漁村から町場や農村への魚行商は、交易の原形的形態のひとつとして調査研究の対象となってきた。しかし、それらの先行研究は、近代的な交通機関発達以前の徒歩や牛馬による移動が中心であり、第二次世界大戦後に全国的に一般化した鉄道利用の魚行商については、これまでほとんど報告されていない。本論文では、現在ほぼ唯一残された鉄道による集団的な魚行商の事例として、伊勢志摩地方における魚行商に注目し、関係者への聞き取りからその具体像と変遷を明らかにすると同時に、行商が果たしてきた役割について考察を試みた。

三重県の伊勢志摩地方では、一九五〇年代後半から近畿日本鉄道（以下、近鉄）を利用した大阪方面への魚行商が行われるようになった。行商が盛んになるに従って、一般乗客との間で問題が生じるようになり、一九六三年に伊勢志摩魚行商組合連合会を結成、会員専用の鮮魚列車の運行が開始される。会員は、伊勢湾沿岸の漁村に居住し、最盛期には三〇〇人を数えるほどであった。

会員の大半を占めるのは、松阪市狛師町周辺に居住する行商人である。この地域は、古くから漁業従事者が集住し、戦前から徒歩や自転車による近隣への魚行商が行われていた。戦後、近鉄を使って奈良方面へアサリやシオサバなどを売りに行き始め、次第にカレイやボラなどの鮮魚も持参して大阪へと足を伸ばすようになった。それに伴い、竹製の籠からブリキ製のカンへと使用道具も変化した。また、この地区の会員の多くは、大阪市内に露店から始めた店舗を構え、「伊勢屋」を名乗っている。瀬戸内海の高級魚を中心とした魚食文化の伝統をもつ大阪の中で、「伊勢」という新たなブランドと、当時まだ一般的でなかった産地直送を看板に、顧客の確保に成功した。そして、より庶民的な商店街を活動の場としたことにより、大阪の魚食文化に大衆化という裾野を広げる役割をも果たしたのではないかと考えられる。

【キーワード】魚行商、鉄道、ブリキカン、大阪、伊勢

はじめに

漁村地域から町場や農村地域に向けての魚行商は、交易の原初的な形態のひとつとして、これまで歴史・民俗・地理などの各分野において注目され、さまざまな報告がなされてきた。その代表的なものとしては、瀬川清子の『販女』(三國書房、一九四三年)、田中啓爾の『塩および魚の移入路』(古今書院、一九五七年)、北見俊夫の『市と行商の民俗』(岩崎美術社、一九七〇年)、神崎宣武の『峠をこえた魚』(福音館書店、一九八五年)、胡桃沢勘司の『西日本庶民交易史の研究』(文献出版、二〇〇〇年)および『牛方・ボッカと海産物移入』(岩田書院、二〇〇八年)、中村周作の『行商研究―移動就業行動の地理学』(海青社、二〇〇九年)などをあげることができる。⁽¹⁾

これら先学の研究は、前掲の田中の著書の副題に「鉄道開通前の内陸交通」とあるように、近代的な交通機関以前の、徒歩もしくは牛馬による移動を主な対象としている。何らかの動力を移動手段とする行商については、わずかに地理学の青野壽郎による千葉県九十九里浜沿岸地域からの自転車による鮮魚販売についての報告⁽²⁾があるほか、前掲の神崎による行商人のモノグラフでとりあげられているバスを利用した魚行商、同じく前掲の中村による自動車での魚行商の分析といった程度であり、鉄道を利用した魚行商の実態については、これまでまとまった報告がなされることはほとんどなかった。⁽³⁾

鉄道による魚行商が全国的に顕著となるのは、戦後の復興期以降のことである。その形態はおおよそ共通していて、主に女性が従事すること、集団であること、そしてブリキ製のカンを運搬具として使用するところに特徴がある。使用道具のカンにからめて「カンカン部隊」あるいは「カンガン部隊」⁽⁴⁾などよばれ、集団の規模によって、専用列車や専用車両

が設けられる場合もある。

鉄道を利用することと、カンの使用とは不可分の関係にある。旧来の徒歩や牛馬による魚行商で使われる運搬具は、頭上運搬で用いられるハンポウとよばれる浅い桶、あるいは天秤棒で担う竹製の棒手籠^{ぼてかご}、荷車で運ぶ竹籠や木箱などであった。これらの道具では、列車に乗った場合、他の乗客との関係で、防水や防臭の問題が発生するのは明らかである。ブリキ製品そのものは、当然ながら戦前から存在したが、ブリキカンの量産が本格化したのはおそらく戦後の一九五〇年以降であり、この普及があつてはじめて、列車による魚行商が一般化したと考えられる。⁽⁵⁾

鉄道の利用という、一見現代的に思える魚行商も、発生からすでに六〇年ほどが経過し、その多くは消滅してしまった。従事していた方も次々と亡くなり、もはや聞き取りからの復元も困難な状況にある。

そうしたなかで、伊勢志摩地方では、近畿日本鉄道(以下、近鉄)の大阪線を利用した魚行商が現在でも組織的に行われ、「鮮魚列車」とよばれる専用電車が日曜・祝日を除く毎日運行されている。かつてはやはり「カンカン部隊」の呼称があり、ブリキ製のカンを使用する人も、数は少なくなつたが今なお存在している。しかしながら、近年の急激な社会・流通の変化により、この一〇年ほどで行商人も半減しており、将来的には他地域の魚行商と同様、衰退へと向かいつつあることは否定できない。

本稿では、現在ほぼ唯一残された鉄道利用による集団的な魚行商の実態を記録することを第一の目的に、主として関係者への聞き取りから、その変遷を明らかにする。さらには地域的な特徴を背景に、魚行商が果たした役割についてもあわせて考えてみたい。

① 行商組織と専用電車の運行

(1) 伊勢志摩魚行商組合連合会の結成

伊勢志摩地方の漁村地域に居住する人たちが鉄道を使った魚行商を始めた時期については、現在従事している方によれば、「生きていれば九十歳くらいの人たちが最初」という。その経緯は次章で詳述するが、戦中・戦後の統制が解除となった後の一九五〇年代後半頃から行われるようになったと考えられる。魚だけでなく、米や伊勢沢庵などを運ぶ人もいたといい、そうした人々は、行き先の大阪で荷を捌いた後、また別の物資を入手して、今度は地元に戻ってそれを売るといった往復の行商をしていたという⁽⁷⁾。

高度経済成長期を迎えた一九六〇年頃には、大阪への魚行商がさらにさかんととなり、一般乗客との間で、臭いや汚れに対する問題が起きるようになった。そこで、一九六三年二月、「伊勢志摩魚行商組合連合会」を結成、近鉄との交渉の末、同年九月より行商人専用の「鮮魚列車」の運行が始まった。以後現在に至るまで、近鉄電車を利用する魚の行商人はすべて、この組合に所属する会員となっている。

組合は、**獵師支部・香良洲支部・松ヶ崎支部・村松支部・鳥羽支部の五支部**(現在はこれに有滝を加えた六支部)⁽⁹⁾の連合会として結成された。会員は一九九〇年頃までは三〇〇人ほどいたというが、二〇〇〇年には二二九人、二〇〇九年にはさらに一一五人に半減している(表1)。また、過去から現在を通じて、会員の八割は松阪駅を利用する獵師支部の人たちである。

会員は、定められた入会費と年会費を支払い、会員証の交付を受ける。更新は半年ごとで、会費半年分をその際に支払うことになっている。会

員証は組合が発行するが、近鉄の担当部局にもこれを提出して承認印を受ける。会員が乗車可能な電車は指定されていて、それに乗る時は、定期乗車券とともに必ずこの会員証を携帯しなければならない。ほかに、持ち込む荷物には定期手回り品切符が必要で、各支部でとりまとめて月ごとに一括購入し、会員に配布する⁽¹¹⁾。連合会の会長は一年交代で、会員数をもっとも多い獵師支部からは、隔年で必ず会長を選出することになっている。各支部から選出された委員らで構成される役員会が年に数回開かれるほか、最近では行かなくなったが、毎年九月一五日の敬老の日には、近鉄の列車を組合の貸切にして、桑名にある長島温泉に組合員全員で日帰りの懇親会に出かけるのが恒例になっていた。

結成当初の組合の規約には、近鉄との協定事項が記載されている。それを見ると、往復とも指定の電車に乗車すること、車内を汚さないこと、一般乗客の迷惑にならないこと、といった基本事項に並んで、「容器は必ず缶を使用すること」とある。これについては、おそらく同様に組合結成当初のものとと思われる、近鉄側の「定期手回り品」に関する確認事項の記録に、「当社指定の容器」として、「ブリキ製缶で容積〇・〇四七立方メートル以内のものおよび、〇・〇二二立方メートル以内のもの各

表1 支部別の会員数(人数)

支部	2000年	2009年
獵師	180	96
香良洲	27	15
松ヶ崎	7	1
村松	13	1
有滝	8	1
鳥羽	4	1
合計	239	115

(伊勢志摩魚行商組合連合会の資料より作成)

一個」とあり、総重量が三〇キログラム以内とされている。現在使用されている缶は、容積が約〇・〇八六立方メートル(縦四七センチ・横三二センチ・高さ五七センチ)であるから、当初はこの半分の大きさの缶と、さらにその半分の大きさのものが主として使われていたのであろう⁽¹²⁾。近年では、カンを使用する人は減り、ほ

とんどが鮮魚には発泡スチロール製の箱を、乾物などは段ボール箱を使うようになってきている。

(2) 近畿日本鉄道の鮮魚列車

行商人が利用する伊勢方面から大阪への直通電車が開通したのは、近鉄の前身のひとつ、参宮急行電鉄の上本町・宇治山田間が全通となった一九三一年(昭和六)年にさかのぼる。参宮急行電鉄はその後、一九四一年に大阪電気軌道に合併されて関西急行鉄道と改称し、一九四四年に南海鉄道と合併して近畿日本鉄道となった。戦後は、一九四八年に上本町・宇治山田間で特急の運転が開始。特急利用の所要時間は二時間四〇分であったが、次第に短縮され本数も増発されて、一九五六年には一時間五四分にまでなっている。一九五八年には、電車では世界初となる二階建て特急電車「ビスタカー」の運転も始まるなど、近鉄の看板路線のひとつとなっていた。

その路線に、伊勢志摩魚行商組合連合会の貸切として「鮮魚列車」の運転が始まったのは、一九六三年九月二一日である。当初は二両編成で、冷房設備はあるものの、荷物電車や一般営業車両を混用していた。一九八九年からは、トイレ付きに改造した三両編成となっている。

二〇一〇年現在、鮮魚列車は日曜日と祝日を除く毎日、朝と夕方に一往復運転されている。朝は五時五〇分に近鉄の明星車庫(三重県多気郡明和町明星)を出車し、いったん下り方向へ回送後、宇治山田駅



写真3 近鉄の鮮魚列車
行き先表示には「鮮魚」、ホームの案内板には「貸切」とある。



写真1 松阪駅から始発電車を利用する「一番組」の人たちの荷物
コロという台車の上にカンを乗せ、さらにダンボールや発泡スチロールの箱が乗る。



写真4 現在の鮮魚列車内
最盛期は荷物と人で満杯であった。



写真2 名張駅で上本町行き区間快速に乗り換える「一番組」の人たち

② 松阪・狹師町周辺の行商人

(1) 狹師町における漁業とその変遷

組合の狹師支部に所属する会員は、現在の行政上の地名でいえば、松阪市北部の伊勢湾に面した狹師町と、隣接する町平尾町まちびらに居住している（位置は図1を参照）。「狹師」の地名は戦国期にはすでに見られ、それ以前から存在した「平尾」の地の一部であった。明治前期の『狹師村地誌』によれば、もともと平尾とよばれていた地域であったものが、人家が増えるに従い、農を中心とするところを「大平尾」、伊勢街道に沿った町並みのあるところを「町平尾」、漁業従事者が集住するところを「狹師平尾」としたといい、大平尾と町平尾の間は田んぼで数町も隔たっているが、町平尾と狹師とは相接していることが記されている⁽¹⁷⁾。なお、同書には、慶長年間の頃、町平尾に居住していた漁民が地先海面に向かって新田開発をし、これを「狹師村」と称するようになったという口碑が紹介されており、それがために、後年になっても、狹師村に戸籍を有しながら、実際には家屋や所属する社寺などが町平尾村の地内にある家が存在すると記されている。また、一八八五（明治十八）年の三重県の統計書には、漁浦としても「町平尾」とあり、この漁浦の漁場名は「狹師浦」とされている⁽¹⁸⁾。こうしたことから、両者が互いに連続性をもち、一体化した地域であることがうかがえる。

旧狹師村は、一八八四（明治十七）年に他の一二か村とともに飯高郡港村に合併、のち一九六七年に松阪市狹師町となった。明治中期頃の統計によれば、旧狹師村の人口は八九九人で一四四戸、一戸あたりが所有する田は一反ほど、畑も〇・六反あまりと少ない。前掲の『狹師村地誌』にも、「民業」として「男八漁業七分、商業二分、農業壹分、概ね此分

合二居ケルト雖ドモ、或ハ相互ニ兼業スルモノアリ。女は漁業半二位シ、其他ハ皆農ニ従事シ、傍ヲ紡織ヲ業トス」とあることから、漁業を主軸に生計をたててきた村であるといえる。

大正末年頃の狹師地区における漁の種類と時期を図3にまとめた。伊勢湾沿岸のこの海域は遠浅であるため、全体的に曳網が多く、ほかには貝漁や海苔採集など、内湾の浅瀬を利用した漁が中心であったことをうかがうことができる。

ただし、これらの漁の種類は一九三〇年代以降減少しており、鰯揚練網や地曳網は一九三五年頃にすでに消滅、二翼一袋となった網を二艘の船で曳くバッチ網も一九五三年頃には操業をやめたという⁽¹⁹⁾。その後、一九八〇年前後に存在していた漁は、小型定置網が三統、カレイを主とする刺し網、キス・アナゴ・ツエ・ウナギ・タイなどの延縄、サワラの一本釣り、海苔養殖、アサリを主とする貝漁であったことが記録されている⁽²¹⁾。

(2) 行商の変遷

大正から昭和初期頃と思われる漁師地区の魚行商の様子が、『松阪市史 第十巻 史料篇 民俗』に記載されている（一五九～一六〇頁）。それによれば、町内に問屋があり、五〇人ほどいた仲買人がここで仕入れて、魚を入れたダイカゴを天秤棒で担ぎ、松阪の町場方面へ売りに行っていたという。ダイカゴは、直径二尺五寸、深さ八寸ほどの円形の竹籠で、木の蓋がある。包丁・秤・矢立て・帳面を持参して行った。また、かつて揚練網で魚がよくとれた頃は、鰯を船の上で箱単位で売る「浜売り」という方法もあり、これを仲買が買って、自転車で津の市場に卸に行くこともあったようだ。概して、昭和初期までの行商は十里四方の範囲とされ、主として松阪の中心市街に向けて、徒歩や荷車、自転車などを使って行われていた。しかしこれらの行商も、太平洋戦争による物資

漁の種類	魚種	漁期											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
地曳網	鰯・鯷												
小地曳網	鰯・鯷・せいご												
魚目揚繰網	鮭・鱈・このしろ												
鰯揚繰網	鰯												
鰯刺日網	鰯												
海老曳網	鰯												
ゴチ網	鰯・かます・小鯛												
浮曳網	いか・鰯・こち												
楯網	鮭・鱈・黒鯛・鰯												
楯干網	鮭・鰯・こち												
建切網	鮭・鰯・こち												
白魚曳網	白魚												
ドブコ曳網	どぶこ												
コナゴ網	こなご												
簀引網	鮭												
鰯縄網	鮭												
雑魚曳網	雑魚												
壺網	鰯												
投網	鮭・鱈												
鰻筒	鰻												
延縄	鰯・黒鯛・鯛・鱈・鮭												
蛸瓶	蛸												
海老搔	海老												
赤貝巻	赤貝												
トリ貝巻	とり貝												
船釣	すずき・鯖・きす												

図3 猟師地区における大正末期の漁業暦(『松阪市史第10巻 資料編 民俗』をもとに作成)

統制で見られなくなったという。

戦禍を免れた松阪一帯へは、食料の産地でもあったことから、終戦直後から闇物資を買い求める人々が殺到するようになった。当時の新聞には、「県下随一の闇市場」として、松阪の駅前通りから目貫の大通りにかけて公然と闇市場が開かれ、買出し人で毎日緑日のような賑わいであることや、闇価格が県下七市のうち最高であることなどが掲載されている⁽²³⁾。猟師漁港近くに住む人のなかにも、戦後すぐ、どこからかはわからないが、鰯を買い求める人たちが港に大勢来ていたことを幼い頃の記憶として留めている人もおり、こうしたことから、戦後の統制期には、食料の供給地として他地域からの買出人を多く受け入れていたことが推測される。

行商の本格的な復活は、この統制が廃止された一九五〇年以降のことと思われる。町平尾町に住むYさん(女性、一九三六年生まれ)は、結婚前の二〇歳くらいの頃に、ムラの女の人はかり五人ほどで、自転車で津までアサリを売りに行った。漁師だった親が採ったアサリで、八百屋籠⁽²⁴⁾に入れ、午前二時頃に出発し、午前四時頃に津に着いた。この地域のアサリはシオヌキアサリといい、港の棧橋で一日海水に浸して砂抜きをしたあと、塩抜き⁽²⁵⁾の処理をして持参するので、すぐ朝の汁の実に使えることから評判が良かったのだという。

津へのアサリの行商は一年ほど行き、結婚と前後して、今度は近鉄電車を使って、大和(奈良)方面

に行き始めた。大和へは、カンではなく八百屋籠を使った。中にムシロのようなものを敷いて、アサリのほか、シオサバ・カレイ・エビ・ワタリガニなどを売りに行ったという。

その後、Yさん夫婦は大阪への行商を始めた。一九六〇年頃のこと、これを「大阪行き」と称した。道具としてカンを使い始めたのもこの頃で、すでに香良洲（津市）の行商人たちがカンを使っていたことから、これを真似て地元の榎屋（とや）に頼んで作ってもらった。

「大阪行き」を始めた頃、これに携わっていたのは、鳥羽・有滝・村松・平尾（狛師）・香良洲の各地区から合わせて二三人であった。それが、数年の間に何倍にも増え、一九六〇年代後半には三〇〇人近くにまでふくれあがった。カンを作る榎屋も地域内に一軒だけだったので、相次ぐ注文に応えるのも大変であった。この榎屋は、多い時には一か月仕事を休んで、カンばかり一〇〇個ほどを作ったこともあるという。

当初、鮮魚列車がまだ運行されていない頃は、早朝の急行電車を使っていた。電車内で魚を捌く人や、窓からアラを放り投げて捨てる人などがいたといい、一般の乗客との関係で、近鉄から厳しく注意を受けることもしばしばであった。そこで、近鉄との交渉のため組合を結成し、一九六三年九月より、組合貸切の鮮魚列車が運行開始の運びとなったことは先述したとおりである。

最盛期の一九七〇年代から八〇年代にかけては、鮮魚列車の車内は荷物で満杯となり、網棚の上に人が寝なければならぬほどであった。当時、松阪の駅にエレベーターはまだなく、駅のホームに荷を運搬する、カツギヤとよばれる人も大勢仕事をしていた。⁽²⁵⁾また、行商人たちが「駅裏⁽²⁶⁾」と呼ぶ近鉄線の松阪駅前広場には、行商人の仕入れのための魚介類を販売する人たちが早朝から露店を出していた。行商に付随するこれらの仕事や商売は、数は少なくなつたものの、二〇一〇年現在でも続けられている。

(3) 行商の具体像

町平尾町に住むMさん（女性、一九五二年生まれ）は、夫（一九四九年生まれ）とともに狛師支部の会員であり、「大阪行き」の商いを現在でも続けている。大阪市西成区のT商店街に店舗を借り、日曜・祝日を除く毎日、鮮魚列車を使って松阪と大阪を往復する。

商売を始めたのはMさんの親の代からで、一九六〇年代の初めである。親は漁師だったが、生まれたのが娘ばかり三人であったため、漁師にできないから、という理由で、まずは母親（一九二九年生まれ・二〇〇〇年に没）が大阪への行商を始めた。きつかけについて、父親（一九三〇年生まれ）は、「漁師をやっている、一日一〇〇〇円くらい稼いでいた。弟が大和にアサリを売りに行っていて、三〇〇〇円くらい儲けたと言うので、それならと思いい、大阪にアサリを持って行って売ったら、五〇〇〇円くらいになった。刺身を持って行くようにしたら、もっと儲かった」と語る。

鮮魚列車はまだ運行されていなかったため、急行で上本町まで行き、そこから市電に乗り換えて、現在店を構えるT商店街の入口付近で露店の商売を始めた。その際、商店街内の既存の鮮魚店との競合問題もあり、知人の紹介でテキヤの親方の世話になった。露店を出すにあたってはテキヤと関係することは避けられず、便宜をはかってもらう一方で、盆暮のあいさつや冠婚葬祭など、ことあるごとに「ずいぶんボラれた」のだという。Mさんの両親に限らず、大阪行きの商売を始めた人はいくつと同様の経験をしていて、テキヤとの関係を良好に維持することだけでなく、商売が安定した後にはそこから抜ける時など、その苦勞は筆舌に尽くしがたいものがあつたようだ。

道具であるカンは、中にゲスとよぶ厚さ六センチほどのトレイ状のブリキカンを七段納めることができる構造になっていて、このゲスに商品

を入れ、売り場でそのまま広げてバンダイにする。現在ではパックに入れたりビニール袋に小分けにしたりして単価をつけるが、その頃はアサリは杵で計量し、魚は竿秤で目方を計って百匁いくらという形で売った。露店での商売を一年ほど続けたのち、商店街の中に店舗を借りた。父親は一九六五年に漁師をやめ、夫婦で本格的に商売をするようになった。毎朝、猟師漁港の棧橋のところでイチ（セリ）があり、そこで魚を仕入れて、単車で駅まで持って行って鮮魚列車に乗る。イチのしまいになると魚が安くなるので、ぎりぎりまで粘ってなるべく安く買い、電車で駆け込むこともあった。かつては日曜・祝日も鮮魚列車が運行されていたので、毎日これを繰り返した。ほとんど寝る時間もないような生活で、鮮魚列車の中で酒を一杯やりながら、大阪までの二時間半ほど仮眠するのが楽しみだったともいう。

品物は、アサリのほか、カレイやボラなどの地元の魚、駅裏の露店で売られるトンボシビ（ビンナガマグロ）などであった。一九七〇年頃はもっともよく売れた時期で、売り場で客が待っていて、荷を広げる先から競うように買って行った。刺身もよく売れた。刺身は、まだ露店で商売をしていた頃から、バケツに水を入れて、その場で造ることもあったという。この商店街にはとくに靴屋が多く、一九八〇年代までは靴の商売でたいへん栄えていて大勢の客で賑わっていた。夜遅くまで営業しているので、店主たちは食事をする間もないほど忙しい。そのため、すぐに食べる事ができる刺身がことさらよく売れたのだという。

Mさんの結婚後、夫が魚屋で働いていた経験を生かして両親と一緒に出店するようになり、一九八〇年代終わり頃には、体調を崩した母親に代わり、Mさん自身も出店するようになった。その後父親も引退し、現在は夫と二人で従事しているが、店に来る客はほとんどが親の代からの常連である。その常連客たちや商店街の店主たちは、Mさんの母親がカンを担いで走るように行き来していた様子をよく記憶している。

当初、商店街の入口付近で露店から始めた商売を、商店街の中心方向に三回店を変えながら、徐々に大きくしていったのは、こうした親の代の苦勞の積み重ねであるとMさん夫婦はいう。往復五時間の通勤に加え、仕入れ、運搬、販売と、すべてを自分の手でこなす行商は、早朝から夜半までの重労働の毎日である。それでも、漁師だった親からすれば、海に出る際の危険や不安がなければ、まだ楽であるとの認識があったようだ。

母親は、行商に従事するようになったことを「オカにあがる」と表現していたという。これはすなわち、漁から商への生業の大きな転換を意味している。一九六〇年代の組合結成と鮮魚列車の登場は、こうした漁村における社会変化を背景に展開したともいえるのである。

③消費地大阪における魚食文化と行商の位置づけ

伊勢志摩地方からの組織的な行商が、生業として定着し、さらに今日でも継続して行われている背景として、行商を受け入れる側、すなわち消費地である大阪との関係を抜きに考えることはできない。周知のとおり、大阪は「天下の台所」と称され、近世以来の豊かな魚食文化を有する土地柄である。ここに行商人たちがどのような事情で受け入れられたのか、流通と志向の両面から考えてみたい。

(1) 大阪における水産物流通の変遷と産地直送の特異性

戦後、大阪の生鮮食料品を扱うセンターとしての役割を担ってきたのは、現在の大阪市福島区野田に位置する大阪市中央卸売市場本場である。これは、雑喉場、鞆、木津、天満などで近世以来営業してきた水産物や青果物の問屋市場を統合し、一九三一年に開場したもので、戦中戦後の統制期には市場機能の中断を余儀なくされたが、一九五〇年から仲買制

度が本格的に復活して、中央卸売市場としての機能を回復した。

戦後の大阪市内では、このほか、旧来の木津市場・天満市場と、戦後からの鶴橋市場がそれぞれ機能していたが、一九八〇年頃の実態を記した資料によれば、これらは中央卸売市場の機能を超える流通を担うものではなく、主要な取引先は中央卸売市場本場の業者が中心であったという。またこの当時、スーパーマーケット、チェーンストア、生活協同組合などでも、例外的な企画や特別契約した加工食品を除き、主要な生鮮水産物・加工水産物は、中央卸売市場経由のものが大部分であった。⁽²⁷⁾

今日でこそ、スーパーマーケットなどでも産地との直接的な取引を行うようになってきているが、少なくともMさんたちの行商が最盛期を迎えた一九七〇～八〇年頃にはまだそうした傾向はなく、仲卸業者を仲介として中央卸売市場を経由するという水産物流通の基本が徹底していたことがわかる。とくに大阪の場合、後述するような、市場の格式ともいえる高い評価が付されていることから、中央卸売市場を通じた品物であるということが、品物の価値そのものともなっていた。⁽²⁸⁾

こうしたなかで、産地から直接魚を持参し、販売するという方法は、それ自身が極めて稀であり、消費者に大きなインパクトを与えたであろうことは容易に想像できる。前節でとりあげたMさんの回想にあったように、かつては荷を持って行くなり、競うようにして客が買っていたという証言からも、このことは裏付けることができる。港で朝仕入れた品を持参すれば、卸売市場を通す場合よりも、一日か二日は確実に早く消費者の手に届く。大阪市内でさほど定着していなかった産地直送を先駆的に実践したというところに、伊勢志摩地方からの行商が受け入れられた理由の一つがあると考えられる。そしてこのことは、次に述べる鮮魚への格別な志向性とも関係するのである。

(2) 鮮魚への志向と商品価値

大阪市中央卸売市場本場は、全国的相場の「値決め市場」としての機能を持っている。大阪では、淡路周辺や瀬戸内海、若狭、紀伊、九州、四国など、主として西日本の全海域から鮮魚の集荷が行われてきた歴史がある。⁽²⁹⁾ そのため、近海物やとくに「以西物」とよばれる九州方面からの鮮魚は、生産者・出荷者ともに、まず主要な魚や鮮度の良い魚を大阪の市場に出し、残りを他の市場に出荷する場合が多く、大阪の相場を基準に、他の市場で値の駆け引きをする習慣になっていた。⁽³⁰⁾ こうした商習慣と、相場形成市場としての位置づけから、品物の鮮度や質に対する評価が厳正になされることになり、結果的に大阪の市場に入る品物の価値を高めていたのである。

このような鮮魚に対する志向と評価に関係するのが、近世からの歴史をもつ独特の生魚輸送方法と調理前の処理方法である。酒井亮介著『雑喉場魚市場史―大阪の生魚流通』（成山堂書店、二〇〇八年）によれば、それは次のような方法と手順である。生間^{いけま}という魚の収容船を設けたイケフネと呼ばれる船で、産地から大阪まで、魚を泳がせながら運ぶ。大阪の安治川河口に近づくと、生間の孔に木栓をして川水が入らないようにし、一尾ずつ手鉤^{いけしめ}で活メ（仮死状態）にする。血抜き^{いけこ}の作業をしながら一時間ほどかけて上流の雑喉場まで運んだうえでセリにかけ、一定時間が経過して魚肉が成熟したところで食味する、というものである。重要なのは、漁獲後に少なくとも二〜三日は生簀^{いけこ}で「活込み」（安静状態で泳がせる）をすること、魚の体内の摂取物を消化させ、無駄な脂肪分を除去することにより、よく締まった透明感のある肉質になる。このため、近年になっても、四国や九州方面からは魚を船で活かした状態で和歌浦や東垂水の港まで運び、出荷の際に活メにして市場のセリにかけるといことが行われていた。⁽³¹⁾

このような商習慣と独特の輸送方法は、一方で、漁場と魚種に対する詳細な識別と価値観をも育むことになる。例えば、大阪に出荷される鮮魚には、大きく別けて、淡路・和歌山・瀬戸内海の岡山あたりまでを産地とする「近海物」と、それ以外の地域において手繰船や沖合漁業で獲られる「一般物」があるが、大阪で好んで消費されるマダイの場合、近海物の中でも、「マエの鯛」と呼ばれる西宮の戎神社の前の海で獲れたマダイや、小豆島の北東岸当浜あたりの小型定置網で獲れる上りマダイなどは特に人気があり、高値で販売されたという⁽³²⁾。そして、こうした魚は割烹や料理屋などの飲食店で多く消費された⁽³³⁾。Mさんの夫によれば、商売を始めた頃、大阪の魚は概して高価であったという。それは、先述したような、味覚と食感を伴う鮮魚への特別なこだわりと、産地に与えられてきた評価とが一体化して育まれた、大阪独自の魚食文化の一端を示すものであるといえる。

ここで注目したいのは、大阪市中央卸売市場本場の資料を見る限りにおいては、大阪における広域的な水産物流通の現場で、伊勢志摩地方はさほど主要な出荷地として認識されてきてはいないということである。つまり、近鉄線を利用した行商によって初めて、この地域の魚がまとまって大阪へと持ち込まれたことになる。しかも、彼らの多くが商売の場所として選んだのは、より庶民的な下町地区の商店街であった。

イケフネのような特殊な方法ではないが、Mさんたちも港から鮮魚を仕入れる際に活メにして運んできた。現在でも店を訪れる親の代からの得意客によると、売られていた刺身の断面を見れば、新鮮であることが一目瞭然であったという。そうした高い品質の魚を、比較的安く、そして先述したように産地から直接提供できるということが、Mさんたちの店の大きな利点であった。そして、庶民が集まる商店街に進出したということが、鮮魚に対する新たな価値基準と需要を喚起させ、その利点を最大限に生かす結果になったと考えられるのである。

おわりに―「伊勢屋」が運んだ魚食文化の大衆化―

Mさん夫婦の店は、屋号を「伊勢屋」という。これは母親がカンを担いで商売に来ていた頃からの呼び名である。Mさんたちだけでなく、同じ猟師地区から大阪市内に店を出している人は、たいていがこの屋号を使っている。厳密に確認はできないが、例えば二〇〇〇年当時の猟師支部会員は一八〇名であり、多くが夫婦や親子で会員になっていることから店数をおよそ九〇店とした場合、大阪市内に九〇もの「伊勢屋」が存在したことになる。最盛期だった過去には、当然その数はもっと多かったであろう。しかも、各自が出店場所を選ぶとき、半径一キロメートル以内には出店しないということを、互いの不文律にもしてきたという。

神都伊勢の知名度は高く、「伊勢屋」を名乗ればおのずと魚の産地が知れる。これはいわばブランドでもあり、「伊勢屋」であることが客との信頼関係を築く上で重要な意味をもつてくる。実際にMさんの店の長年の得意客も、「遠くから来ている」「品物が新鮮」ということを高く評価している。モーターゼーションが発達した現代であれば、各自が自家用車のみを利用して行商する方が合理的であるようにも思えるが、あえて組合組織を保持し、鮮魚列車を利用し続けることの意義も、こうした「伊勢屋」のネットワークにより、産地の価値が相対的に高められてきたことにあると思われる。

一方で、大阪には、主として瀬戸内海から西の地域を産地とするマダイなどの高級魚に大きな価値を置く食文化の伝統がある。この瀬戸内海の高級魚を、大阪における食通の魚食文化とすれば、Mさんたち「伊勢屋」が運ぶ産地直送の鮮魚は、大衆の魚食文化である。大阪で長年培われてきた魚食文化の伝統に、大衆化という裾野を広げる役割を果たしたのが、近鉄線を利用した「伊勢屋」の人々だったのではなからうか。

ところで、「伊勢屋」といえば思い浮かぶのが、江戸時代中期に流行した雑俳の一種である「ものは付け」に登場する、「江戸に多きものは、火事、喧嘩、伊勢屋、稲荷に犬の糞」の文言である。新興都市である江戸には、多くの国々から商人が集まってきたが、中でも伊勢国出身者が群を抜いて多く、江戸時代後期の商人約一万八〇〇〇人が名乗った二〇五八の屋号を分析すると、一位を占めるのは「伊勢屋」が六〇一人と、二位の「越後屋」三七七人を大きく引き離している。また「伊勢屋」のもっとも多い業種は札差と米屋であったともいえる。⁽³⁴⁾

このことと、本稿でとりあげた鮮魚店の「伊勢屋」とは直接関係するものではないが、大都市に向けて積極的に進出を試みる姿勢には、どこか相通じるものがある。加えて、伊勢商人として名を成した豪商の多くが、丹生・射和・中万・松阪という中勢地域出身であることを考えると、松阪の出身者が「伊勢屋」を名乗る伝統が受け継がれているとも見ることができるといえる。⁽³⁵⁾

さらにいうなら、ここでとりあげた「伊勢屋」の人々が、もとは漁師であったという事実がある。宮本常一は、海の神であったエビス神が商業の神としてまつられるようになったことを例に、「漁民の商人化」を指摘している。⁽³⁷⁾ 桜田勝徳も、「土に依存する度少なく、海に依存する度の高い漁村程、自らの生産物を以て米麦野菜味噌等の農産物と常に交換してゆかねばならぬ」と述べ、「漁村が積極的に交換を求めねばならぬ立場にあった」として、行商区域も次第に拡大し、魚類行商にとどまらず、反物や瀬戸物の行商にまで手を伸ばして、全国的な商圏に広がることもあったことに触れている。⁽⁴⁰⁾

漁と商の共通性と連続性は、興味深い課題である。Mさんの父親が語るところの、「港のイチでぎりぎりまで粘って安く仕入れて、駆け込むように電車で飛び乗った」といった話からは、ある種賭けにも似たスリルが感じられる。おそらくこれは、漁という生業にも潜在する感覚であ

ろう。近鉄線で魚を運んできた「伊勢屋」の人々は、商人の本質と歴史を今に体现する存在であるともいえるのである。

謝辞

本稿をまとめるにあたり、伊勢志摩魚行商組合連合会の会長を務められていたMさんご夫妻には多大なるご協力を賜りました。同会では諸般の事情で長らく外部からの取材を断ってこられました。筆者の調査趣旨をご理解いただき、国立歴史民俗博物館第四展示室リニューアルに際して、カンヤコロなどの行商道具一式をご提供くださいました。

調査にあたっては、近畿日本鉄道株式会社の武部宏明氏、橋本悟氏、三浦洋之氏、筈山達也氏、福原稔浩氏、近鉄電気エンジニアリング株式会社の小坂和男氏に、数々の便宜をはかっていただきました。また大阪市中央卸売市場本場資料室の酒井亮介氏には、大阪における水産物流通の変遷と魚食文化の伝統についてご教示をいただきました。ここに記して、感謝の意とさせていただきます。ありがとうございました。

註

- (1) 民俗学における交通・交易伝承の研究史については、拙稿「交通・交易研究と民俗学―「旅の民俗」への可能性を求めて―」『交通史研究』第五十六号(二〇〇五年二月)にまとめた。
- (2) 青野壽郎「九十九里浜に於ける水産業の地理学的研究」『地学雑誌』第四十四年・四十五年(一九三二年十一月・一九三三年一月)。
- (3) 同じく鉄道を利用した行商としては、千葉県北総地域から東京に向けた「カツギヤ」とよばれる農家の主婦による野菜行商があることが知られており、これについては、尾崎席四郎「東京への千葉県日帰行商の地理学的研究」『地理学』七十一、古今書院、一九三九年、関川明四郎「千葉県の行商研究」『房総地理』六、一九五五年)および「印旛沼周辺の行商」(『房総地理』十八、一九六七年)、千葉県印旛支庁編刊『行商の実態』(一九六三年)、若本朋子「成田線沿線の行商につ

いて」(千葉県史料研究財団編『千葉県史編さん資料・千葉県地域民俗調査報告書』二一九九五年)などの研究報告のほか、葛飾区郷土と天文の博物館特別展図録『葛飾にきた行商』(一九九二年)でも紹介されている。

(4) 筆者は二〇〇一年に新潟県上越地域の名立町にて、魚行商に従事していた一九〇九年生まれの女性からこの呼称を聞いたことがある。また、鳥取県岩美郡岩美町網代では、自動車での行商に移行して久しい現在でも、行商人のことを「カンカンアキンド」と呼んでいる(二〇一一年七月の筆者調査による)。このほか、前掲の神崎の著作にも、山陰本線の浜田駅周辺で、ブリキ製の「カンカン」を担う行商人が「カンカン部隊」とよばれていたことが記されている(神崎、前掲書、四六頁)。

(5) 現在、大阪市中央市場本場の資料室に勤務される酒井亮介氏(一九二九年生まれ)によれば、終戦直後の一九四六年頃に、父親の手伝いで鳥羽の魚問屋から大阪上本町の近鉄百貨店の鮮魚店まで魚を運ぶ仕事をしたことがあり、その際に使っていたのは、一斗入りの石油カンであった。つまり、この時にはまだ道具としてのカンが登場していなかったことになる。当時、鳥羽までは近鉄が通じておらず、伊勢市駅で国鉄に乗り換えて行ったという。また、愛媛県歴史文化博物館が所蔵する村上節太郎撮影の昭和期の写真に、戦前から存在した「おたた」とよばれる魚行商の女性の写真があり、一九五二年に撮影された写真には、桶を頭上に掲げる人とカンを持つ人の両方が混在しているようすがみとれる。行商道具としてのカンの登場が、戦後のこの時期にあることをうかがわせる写真資料である(愛媛県歴史文化博物館『村上節太郎がとらえた昭和愛媛』二〇〇四年所収)。

(6) 水産物の統制は、まず高級魚九品目(マダイ・ハナダイ(チダイ)・サワラ・スズキ・シラウオ・海産性アミ・エビ類・カニ類)について、一九四八年五月二二日に公定価格が撤廃、同年七月一日に配給統制が撤廃される。水産物の全面的な配給統制撤廃は一九五〇年四月一日である(酒井亮介「敗戦から統制制度撤廃までにおける大阪の生鮮食料品の流通状況について」『大阪市公文書館研究紀要』第十九号、二〇〇七年、五三～五六頁)。

(7) 藤田綾子著『大阪「鶴橋」物語—こった煮商店街の戦後史』(現代書館、二〇〇五年、六九～七七頁)によれば、一九五〇年代前半から、近鉄の下り線を利用する行商人が大勢いて、名張駅以西の近鉄路線を利用する小売業者・飲食業者・仲卸業者らで結成された「近鉄沿線魚類仕入組合」には、もともと多い時期で一三〇〇名を越える組合員がいたという。これらの組合員専用の車両を二～二両連結した「鮮魚指定列車」が上本町発で運転されていた。また、一九五〇年代後半から一九六〇年代前半にかけて、伊勢方面からブリキのカンなどで運ばれてくる「担ぎの魚」が鶴橋でもたいへんに評判がよく、争うように品が取り分けら

れていったことが記されている。

(8) 「伊勢志摩魚行商組合連合会規約」が初めて作成されたのが一九六三年二月一日であることから、これをもって組合結成とみなした。

(9) 各支部の現在の行政上の地名は次のとおり。狛師Ⅱ松阪市狛師町および町平尾町、香良洲Ⅱ津市香良洲町、松ヶ崎Ⅱ松阪市松崎浦町、村松Ⅱ伊勢市村松町、有滝Ⅱ伊勢市有滝町、鳥羽Ⅱ鳥羽市鳥羽。いずれも伊勢湾に面した漁村地域である。

(10) 組合の結成当初は、家ごとの加入であったが、ある時期(おそらく規約が改正された一九七七年以降)からは、個人加入となった。会員数が多い狛師支部や香良洲支部では、ほとんどが夫婦や親子で加入している。

(11) 二〇一〇年現在、会費は年間六〇〇〇円。松阪・上本町間を利用した場合、定期乗車券は一ヶ月二万九千四百円、定期手回り品切符は一ヶ月三万五千円(荷物が多い場合は倍額)となっている。

(12) 前掲の神崎の著書に、一九七〇年代に山陰本線浜田駅周辺で使用されていたカンの大きさが記録されている。「縦が一尺五寸(約四五センチ)、横が一尺二寸(約三六センチ)、高さが一尺(約三〇センチ)ほどである」(神崎、前掲書、四六頁)とあり、近鉄が当初指定していた容積に近い。現在近鉄線で主として使用されているカンは、ちょうどこの倍の高さのものであり、重量も大きいため、ホームなどでの移動にはコロとよばれる台車を使用されている。

(13) 発泡スチロールの魚箱は、カンに比べて保冷性に優れていることと、軽いことと、さらに商売を終えた帰りには空箱を捨ててしまいうことが出来るという利点がある。カンの場合は、錆が出ないように、毎日の使用後にきれいに洗浄しなければならない。

(14) 荷物が魚なので、冬場の暖房は使用しない。

(15) 伊勢市駅には、明星車庫を出て宇治山田に回送する際に停車する。

(16) 明星駅始発で、行商人が多く乗車する松阪駅を五時二二分に出発する一番電車である。

(17) 『松阪市史 第九巻 史料篇 地誌(二)』一九八一年、三二三頁。

(18) 『松阪市史 第十四巻 史料篇 近代Ⅰ』一九八二年、四八八頁。

(19) 『松阪市史 第十巻 史料篇 民俗』一九八一年、二二六頁。

(20) チヌ(クロダイの異名)のこと。

(21) 『松阪市史 第十巻 史料篇 民俗』一九八一年、二二六～二二七頁。

(22) 『伊勢新聞』一九四五年一月二四日。

(23) 『伊勢新聞』一九四七年三月二日。七市とは、松阪・上野・桑名・津・四日市・宇治山田・鈴鹿の各市。

(24) 竹製のカゴで、縦が約五〇センチ、横と高さが約四〇センチほどの深型の四角形。両脇に持ち手があり、紐をわたして肩で担ぐ。

- (25) 松阪駅のエレベーターは、二〇〇六年二月に設置された。カツギヤは現在でも五〜六名が行商人に雇われて仕事をしている。
- (26) 松阪駅は同じ構内にJRと近鉄の各駅があり、JR側に旧来の商店街や市街地が広がっているため、この呼び名がある。
- (27) 倉田亨監修『大都市における水産物重要な動向と流通対策―大阪市中心卸売市場本場の仲卸機能を中心に―』株式会社エー・エー・ピー、一九八一年、五七頁。
- (28) 註27前掲書の五七頁に、量販店の仕入れ担当者の意見として、「流通コストの面、品揃え、品質管理の面から見ても、中央卸売市場を経由する方が、取引上の安全性や永続性を期待でき、さらには食品衛生上の面でも安全である」との考えが記されている。
- (29) これについては、酒井亮介著『雑喉場魚市場史―大阪の生魚流通』(成文堂書店、二〇〇八年)に詳しい。また同書には、一九三八(昭和一三)年の『大阪市中心卸売市場年報』に記録された主要生魚の魚種名と出荷先が記されている(三三三〜三四三頁)。本稿とは対象年代が異なるため詳述はしないが、多種多様な生魚が、主として西日本各地を中心に出荷されていた。
- (30) 註27前掲書、五四〜五五頁。
- (31) 註27前掲書、五五頁。
- (32) 笹井良隆編著『大阪食文化大全』西日本出版社、二〇一〇年、一三〇頁。
- (33) 大阪市水産物卸協同組合編著『水産物流通の変貌と組合の三十年 資料編』蒼人社、一九八五年、一八頁。
- (34) 嶋田謙次著『伊勢商人』伊勢商人研究会、一九八七年、一二四〜一二五頁。
- (35) 註34前掲書、一二八頁。
- (36) 註34前掲書、五三頁。
- (37) 宮本常一著『海に生きる人びと』未来社、一九六四年、一一〇〜一一八頁。
- (38) 桜田勝徳著「背後農村との交渉」『桜田勝徳著作集第一巻』一九八〇年、三五三頁。
- (39) 註38前掲書、三五四頁。
- (40) 註39に同じ。

(旅の文化研究所、国立歴史民俗博物館共同研究員、
国立歴史民俗博物館展示プロジェクト委員)

(二〇一二年四月二日受付、二〇一一年九月三〇日審査終了)

One Consideration about Fish Peddling Using Railway : Examples of the Kankan Corps and the Fresh Fish Train in the Ise-Shima Region in the Postwar Period

YAMAMOTO Shino

Fish peddling from fishing villages to towns or farming villages, as a primitive trade form, has been the subject of studies. Previous studies, however, were mainly conducted on fish peddling on foot or by cattle and horse before the development of modern transportation, and there have been few reports about fish peddling by railway, which became prevalent over the country after World War II. In this paper, focusing attention on fish peddling in the Ise-Shima region as an example of the only one remaining collective fish peddling by railway, a concrete image of it and changes are clarified from interviews with the persons concerned, and the role that the peddling played is considered.

In the Ise-Shima region in Mie Prefecture, fish peddling to the Osaka area using trains operated by Kintetsu Corporation (hereinafter referred to as Kintetsu) started in the latter half of the 1950s. As peddling became more active, problems between peddlers and general passengers increased. In 1963, the Ise-Shima Fish Peddling Association was formed, and fresh fish trains only for its members started operation. The members resided in fishing villages on the coast of Ise Bay, and the number of members exceeded 300 in its peak period.

Most of the members were peddlers who resided around the Ryoushi-cho in Matsuzaka City. From long ago, this region has been home to many people engaged in the fishing industry, and from the prewar period, fish peddling to neighboring areas on foot or by bicycle was conducted. After the war, they began selling Japanese littleneck shell and salt mackerel to the Nara area by Kintetsu and gradually expanded the peddling to the Osaka area, carrying fresh fish such as righteye flounder and mullet. Along with the expansion, the tools they used changed from bamboo cages to tin cans. Many of the members in this region, who started trading at roadside stands, had their own shops called "Iseya" in Osaka City. In Osaka with its tradition of fish culture of mainly quality fish from the Seto Inland Sea, the new brand "Ise" and the direct-from-the-farm style, which was not common at that time, attracted people and led to the successful acquisition of customers. It is considered that by using shopping streets that were more familiar among ordinary people as their places of activities, it played the role of expanding the lower end of fish food culture in Osaka among the public.

Key words: Fish peddling, Railway, Tin can, Osaka, Ise
