



## 前近代の交通体系下の鰯輸送

—北陸から信濃へ—

胡桃沢 勘 司

**概要** 前近代の交通体系下において、海から離れた所へ、儀礼の際必要とされる海産物が、如何にして運び込まれていたかを、検討する。事例は北陸から信濃への年取魚＝鰯の移入路で、積雪季であることから、ポッカと呼ばれる人担輸送機関が担い手となっていた。①越後経由と②飛騨経由の2ルートを取り上げたが、①は塩の移入路であったため輸送制度が設けられたのに対し、②は塩の移入が行われず制度設定は無い。この相違は、鰯輸送に関わる古文書が、①では一定量が見られるのに対し、②では少ないとの、違いの要因になっていると考えられる。この作業を通じて、儀礼の遂行には経済的裏付けが不可欠であることを、論証した。

**キーワード** 交易路、輸送機関、輸送制度、儀礼と経済、飛騨鰯

**原稿受理日** 2009年5月22日

**Abstract** The purpose of this research is to examine how marine products necessary for ceremonies were transported to such places away from the sea. The case considered in this research shows transportation routes for yellow tail needed for the New Year from Hokuriku to Shinano in the winter season. For this reason, the transportation of yellow tail was mainly organized by a manpower transportation agency called *Bokka*. This research took two transportation routes: ① a route through Echigo and ② a route through Hida. Salt was not transported over the first route through Echigo, thus no transportation system was established. A certain number of old documents related to the transportation of yellow tail can be found regarding the first route ①, whereas fewer documents are found regarding the second route ②. This can probably be regarded as a factor for the difference mentioned above. Through this research work, we showed that economic support is essential for conducting ceremonies.

**Key words** trade route, transportation agency, transportation system, ceremony and economy, Hida yellow tail

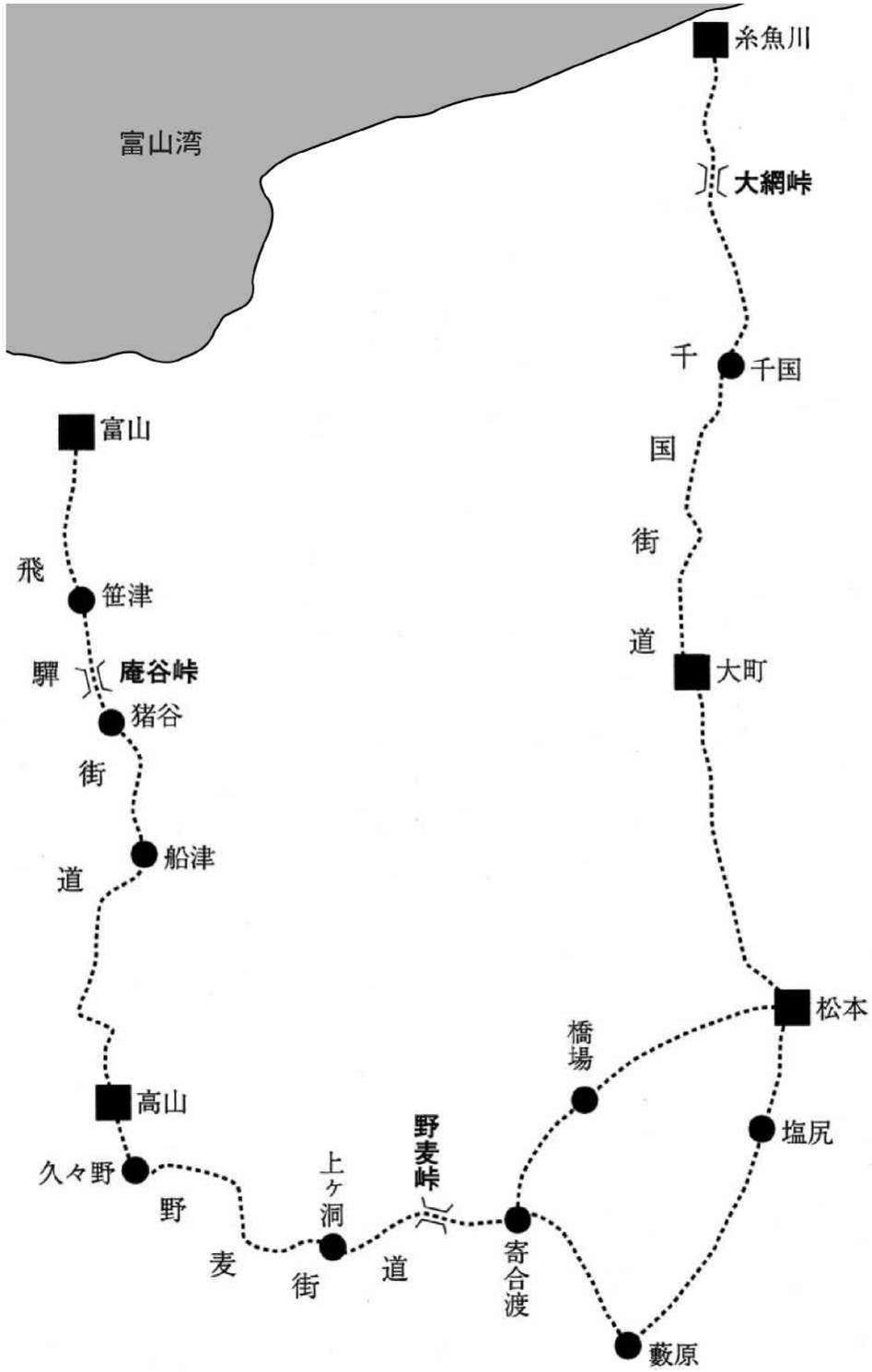


図1 北陸から信濃への交易路

## はじめに

筆者は、2008年4月に『牛方・ボッカと海産物移入』を刊行した。内容は、近世から近代にかけ、北陸から信濃へ海産物を運び込んだ交易路と輸送機関について述べた論文を、取り纏めたものである。

前近代的交通体系下における、北陸—信州間の交易路は、越後経由と飛騨経由の二つがあった。道筋は数通りあるが、主な研究対象としたのは、糸魚川から松本に至る千国街道と、富山から高山・野麦街道を経て信州中・南部へ続く道である。刊行書には、12編の論文を収録したが、初出時期は、11編が20世紀、1編が21世紀となっている。最新のもので発表年は2001年で、全体として新たな研究成果を問うと言えるものではない。ただ、各編に盛り込まれた古文書・伝承を中核とする資料に学術的価値が認められるとの認識から、これを学界に提示するのを目的として、一書に形を整えた。

意図は上記のとおりだが、刊行後の経緯には、複数の学会誌に新刊紹介文が掲載された<sup>(1)</sup>ほか、業界誌が内容披露に誌面を割いてくれるとの<sup>(2)</sup>、光栄な「予想外」が起きている。要因は類書が少ないためと思われるが、かかる事態を受けて、資料提示を主眼とするあまり、この本に「一書としての纏めの文章」を付けなかったことを、反省するようになった。そこで、『牛方・ボッカと海産物移入』に拠りつつ、千国街道と野麦街道を比較するとの形で、改めて作業を試みたいと考えている。

## 1 千国街道と野麦街道

千国街道と野麦街道を研究対象としたのは、ここが、信州中・南部で年取魚とされる鯰の移入路とされていたからである。年取魚は、大晦日に魚を食べたり供えたりする習俗だが、山間地帯でも鹹水魚が用いられることが多く有る。その理由を、柳田国男は「口をなまぐさくしなければ、堂々として一年の新年に入って行くことが、出来ないものの如くに感じて居た名残なのでもある。」と説いている<sup>(3)</sup>。信濃は海から離れているから、鹹水魚の入手には、とりわけ前近代的交通体系下において、多くの困難が伴った。それでも鯰は移

(1) 交通史研究会（2008）、地方史研究協議会（2009）、信濃史学会（2009）。

(2) ミツカン水の文化センター（2008）。

(3) 柳田（初版1937）。

入されていたのだから、輸送に関わる事柄の検討は必須と判断される。換言すれば、儀礼遂行には如何なる経済的前提が存在するのか、探ってみたかったのである。

まずは二つの道の様相を概観することから始めよう。

千国街道は糸魚川と松本を結ぶ道だが、途中の町を境として北部と南部で状況が異なっている。南部は松本盆地内を通るのでほぼ平坦だが、北部は姫川が刻んだ谷沿いを行うため勾配が連続する。加えて、鯨輸送が行われる冬季の積雪は、南部はさほどではないが、北部は豪雪に見舞われるのである。道路環境がとりわけ北部で厳しいため、前近代的交通体系においては、特定の輸送機関が全道を通じて物流を担うのは得策ではなく、南部は馬背、北部は牛背と、分業体制が採られていた。牛馬を比べると、平坦部では速度が速い馬を使うのが効率が良いが、勾配区間では蹄が割れている牛を使うのが滑落の危険が少ない。両者の特徴を活かした、使い分けがなされていたわけである。ただし、この使い分けは「無雪季限定」で、積雪季は、南部は変わらないが、北部は牛が通行不能となるため、ポッカと呼ばれる人担輸送機関の出番となった。ポッカは、竹籠に詰められた鯨を、背負梯子で運んでいる。千国街道の物資輸送体制は、区間や季節によって担当者が異なる複雑なものだが、鯨輸送の視点からはポッカに焦点を合わせるべきなのである。

野麦街道は高山と松本を結んでいるが、二つの町の周辺以外は山間地帯で、とりわけ飛騨と信濃の国境に位置する野麦峠の標高は1,672メートルに達し、勾配が連続する道となっている。ただ、積雪は、野麦峠付近を除けば、千国街道北部のような豪雪には達しない。ほとんどが勾配区間であるため、畜力輸送機関は専ら牛で、物資移動の主役として活躍した。沿道の信州奈川村は、近世尾張藩領だったことから、牛背輸送に従事する牛方には「尾州岡船」の鑑札が交付されている。千国街道の牛が積雪季に活動を停止したのは前述のとおりだが、野麦街道の牛は、降雪が有っても、動ける限りは荷物を運んでいた。積雪季に牛が通行不能となったのは、野麦峠の峠下集落として在る、飛騨側の野麦と信州側の川浦の間のみである。千国街道ではおとなしい牝牛が、野麦街道では荒い牝牛が用いられていたが、どんな暴れ牛でも積雪期間中の野麦峠を越えることは出来なかった。牛が動けない場合、登場したのは千国街道と同様ポッカである。鯨輸送の担い手は、野麦街道でもやはりポッカ達であった。

## 2 古文書と鯨の呼称

鯨輸送がポッカによって行われたのは、千国街道と野麦街道の共通事項である。「共通」

が「纏め」の前提とされるべきなのかもしれないが、1970年代を中心に行った現地調査の結果を再読するうちに、両者には一つの相違点があることに気がついた。それは検討に際して用いるデータベースに関わることで、千国街道では古文書と伝承の両者を同等に収集出来たのに対し、野麦街道では、伝承は相当量が得られたものの、古文書は僅かに見出されるに留まっているとの、現実なのである。これは、ある意味で意外な事実と言えるだろう。というのも、信州では、野麦街道経由で運ばれた鱒には特定呼称があるが、千国街道経由で運ばれた鱒にはそれに匹敵する呼び名が無いからだ。特定呼称が付されるのは、対象に対する庶民の認識の高さの表れと思われるのに、古文書の量が少ないというのは、どういうことなのだろうか。一方、古文書は一定量が存在するのに、特定呼称が伝えられていないのは、何を示唆しているのだろうか。旧稿を、一書に纏める過程で併せ眺めているうちに、謎を突きつけられることとなったのである。

試考を行う手順として、まずは特定呼称にコメントをしておこう。野麦街道経由で運ばれた鱒は「飛驒鱒」と呼ばれ、既に昭和一桁年代には、これを題名に冠した研究成果が著されている<sup>(4)</sup>。以降も、折に触れては取り上げられ、近年に至るまで関心の対象となっている<sup>(5)</sup>ことから、関連著作はかなりの数に達すると思われる。漁獲地ではなく、経路地の、しかも海の無い飛驒の国名が付されるとの在り方に、関心が寄せられているのだろう。『牛方・ボッカと海産物移入』も、野麦街道については飛驒鱒を指標として検討を行っている。このように、知名度の高い呼称であるにも関わらず、鱒移入に関わる古文書の状況は前述のごときのものであった。野麦街道で古文書を発見出来ないのは、自身の技量不足のためかとも思ったが、どうもそうではないらしい。筆者の調査後に刊行された沿道の自治体史には、「飛驒鱒」として立項している例があるが<sup>(6)</sup>、その記述はむしろ伝承に基づきなされている。自治体史の編纂は、厳密な史料収集が前提だから、それを行っても見出せないとの結果は、存在の絶対数が少ないことに基づくと受け止めるしかない。飛驒鱒を、古文書を基軸に描こうとするのは、どうやら「無い物ねだり」のようなのである。伝承を主たるデータベースとする手法に拠るしかないこととなるが、この場合、飛驒鱒を、年代的にどこまで遡らせるのが可能なのか、把握するのが難しい。ただ、見当が付けられないわけではなく、『牛方・ボッカと海産物移入』では、弘化元（1844）年か2年に松本市清水で生まれた女性が、これを知っていたのを、確認出来ている。「飛驒鱒」は、幕末期には有ったと見て良いと判断されるのである。

(4) 向山（初出1934）。

(5) 深井（2007）、服部（2007）。

(6) 奈川村誌編纂委員会（1994）。

### 3 千国街道の輸送制度

千国街道には鱒輸送についての古文書が残されているわけだが、管見の限り、年代が最も早いのは、次の宝暦10（1760）年7月のものである。

#### 史料1<sup>(7)</sup>

越後糸魚川を信州売場江差遣し候肴荷物之儀、牛士歩行人等賃毎之運送り仕切累年十一月十二月至り候得者鱒荷物宿継ニ而松本御城下迄差遣し、前々を無差支荷物継送り申来り候  
(傍点胡桃沢)

史料文中の、「牛士」は牛方を、「歩行人」はポッカを、それぞれ指しているから、無雪季には牛も肴荷物を運んでいたのが分かるが、積雪季に行われる鱒輸送は、前述のとおり専らポッカが行っていた。近世中期には年取魚としての鱒輸送が行われていたのが確認されるのだが、注目すべきは送付が「宿継ニ而」実施されたと書かれていることである。これは、近世、ポッカが、千国街道北部の糸魚川一大町間に12ヶ所設けられた継荷宿で鱒荷物を授受し、リレー形式で運んでいたのを示している。継荷宿は、荷物の中継と検査を行うもので、糸魚川から大町へ向かって、大網・湯原・嶋・来馬・池原・燕岩・千国・塩嶋新田・飯森・飯田・沢渡・海ノ口の各村に置かれていた。継荷宿の在る村は全て松本藩の支配下で、しかも業務を村役人が担当していたことから、設置は藩の政策に基づくものであったと考えられる。宿駅制度に類似の輸送システムが展開された千国街道には、「輸送制度」が存在したと見なされるのである。

千国街道に輸送制度が設定された理由は、次の享保14（1729）年の史料から推し量ることが出来る。

#### 史料2<sup>(8)</sup>

##### 証文之事

一、南塩井東口を入候高田塩、御領分ニ而売買之事前々を御法度ニ被仰付候所ニ（中

(7) 長野県北安曇郡小谷村 武田家文書、胡桃沢（2008）に掲載。

(8) 長野県大町市 曾根原家文書、胡桃沢（2008）に掲載。なお、末尾の村名・人名が「一」となっているのは、大町組の各村から一様に大庄屋宛に提出された文書であることを示している。

略）御法度之塩売買仕候もの御座候ハ、何分之御咎メニも可被仰付候、家内下ニ相  
加りし者共ニ急度相守候様ニ可仕候仍而如件

享保十四年酉ノ七月  
大町組 \_\_\_\_\_ 村

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
庄屋 \_\_\_\_\_ 印  
与頭 \_\_\_\_\_ 印

栗林五郎右衛門殿  
曾根原庄左衛門殿

この史料は、松本藩が塩の移入路を限定する通達を下したことに基づき記されたもので、太平洋側および直江津・高田方面から搬入するのは禁止されていたのが分かる。さらに野麦街道には「塩並穀物之儀一切入申間敷事」という史料（享保11=1726年9月）が有ることから<sup>9)</sup>、飛騨経由での移入も禁止されていたことになる。これらが塞がれてしまうと、塩の移入が可能な道として残されるのは千国街道だけとなった。すなわち、松本藩は、塩という生活必需物資の移入路を千国街道に限定し、搬入を円滑に行うために「輸送制度」を設けたと、考えられるのである。松本藩のこの政策は北塩専売政策と呼ばれ、関連研究を『牛方・ボッカと海産物移入』に挙げたが、かかる方針が採られた理由は分かっていない。よく言われるのは、戦国時代、松本周辺が武田氏の支配下の中で「塩止め」にあった際、上杉氏が「義塩」を千国街道経由で送ったことに由来するというものだが、信頼度の高い史料に基づく話ではないことを申し添えておこう。それより、本稿の課題に照らして重要なのは、鱒輸送が、塩移入機能の有無を指標として、輸送制度が設定された千国街道と、そうではない野麦街道との、両者で行われていたとの事実なのである。

#### 4 輸送制度と古文書

輸送制度が設けられた千国街道では、年取魚としての鱒輸送は10月20日から開始するとの、規定が定められていた。ただ、輸送を担う者の行動が、遵法精神に則した実態を呈していたかと言えば、必ずしもそうではないらしい。次の史料は、それを物語る一例である。

<sup>9)</sup> 奈川村誌編纂委員会（1994）。

史料3<sup>(00)</sup>

一札之事

一、鱒荷物の儀、例年十月廿日より極月中迄大網村ニテ継候相定御座候所、今度心得違仕、拙者名前ニ而鱒荷物通ニ差送り候ニ付、御当村衆中御立腹被成、如此義ニ附一向申訳無御座候、以来前、之相定之通り相背申間敷候、為後日一札仍而如件

天明六年 越後糸魚川信州問屋

午極月 野本徳左衛門<sup>(01)</sup>

大網村越庄屋来馬村

横沢兵左衛門殿

同村与頭

武田武左衛門殿

右同断

竹田与三右衛門殿

惣御村衆中

(傍点胡桃沢)

糸魚川信州問屋は、この地を領した清崎藩から信州宛荷物の差配を任されたもので、天明6（1786）年には野本・中村・町沢の三家が業務に当たっていた。この文書は、大網で宿継にすべき鱒荷物を、手続きをせず通過させたことにつき、信州問屋から大網村に対し詫びを入れたものである。文面は、信州問屋が輸送担当者に通過を指示していたと読み取れることから、規定違反を犯したのは問屋自身だったことになる。問屋が、自ら決まりに反する行為をしたのは、宿継の際口銭を課されるのを嫌ったからである。留意すべきは、この類の文書が、かなりの量に達するということだ。更に言うなら、『牛方・ボッカと海産物移入』に収めた、千国街道の鱒輸送関係史料で数が一番多いのは、史料3のタイプなのである。これは、規定違反が頻発していたのを意味するが、掟破りは法の存在を前提として発生する。法が必要なのは、制度維持の根拠とするためだが、千国街道に輸送制度が設定されたのは、塩の移入路に指定されていたからであった。

このように見てくると、千国街道に鱒輸送関係史料が残されたのは輸送制度が有ったから、ということになる。一方の野麦街道は、註(9)の史料に示されるとおり、塩輸送が禁止されていた。「塩並穀物」という、重要物資が運ばれる場面の無い道に、輸送制度が設け

(00) 長野県北安曇郡小谷村 武田家文書、胡桃沢（2008）に掲載。

られる必然性は無い。制度が無ければ、法も定められないから、掟破りも有り得ない。史料3のタイプの文書が作成される環境が、野麦街道には形成されていなかった。結果として、残される関係古文書は、僅かな数に留まったと推定される。飛騨鯰が存在したのは紛れもないが、その輸送実態がどのようなものであったかは、時代を遡るほど、千国街道経由の鯰に比べ、不明な部分が多いのである。

## 5 輸送制度の構築期

千国街道の鯰輸送が確認されるのは宝暦10（1760）年で、年取魚としての鯰輸送は10月20日から開始するとの規定が定められていたのは、前述のとおりである。ただ、「10月20日から」と書かれた文書の初見は、史料3ではなく、管見の限りでは、次の宝永8（1711）年のものなのである。

### 史料4<sup>(1)</sup>

#### 一札事

一、四十物荷物例年十月廿日ノ極月中迄大網村ニ而相次可申候為其一札如件

宝永八年

卯ノ三月八日

町沢 仁兵衛 ⑨

長崎茂左衛門 ⑨

中村 五兵衛 ⑨

町沢甚右衛門 ⑨

杉本平右衛門 ⑨

野本徳左衛門 ⑨

大網村庄屋 武田善兵衛殿

組頭衆中

惣村衆中

（傍点胡桃沢）

10月20日から12月にかけて大網で荷物を授受するとの規定は、18世紀前期には定められていたのが分かるが、これはすなわち千国街道の輸送制度がそれ以前に構築されていたのを意味している。規定に基づき鯰輸送を行える体制は、おそらく17世紀のうちに整えられ

(1) 長野県北安曇郡小谷村 武田家文書、胡桃沢（2008）に掲載。

ていたと見て良いだろう。問題なのは、荷物が、鰯ではなく、「四十物」と表記されていることだ。四十物は、「アイモノ・アエモノ・アエモン」などと発音し、海産物の干物・塩物を指す言葉である。この文言だけでは、海産物が具体的に何なのかを知ることは出来ないが、ここに鰯が含まれていたのは有りうる話ではなかろうか。旧暦10月20日は新暦では11月下旬頃となるから、水揚げされた海産物が直ちに傷む季節ではないが、生物のままでは長期保管には耐えられず、鰯は塩物に加工されていた。所謂塩鰯だが、これが他の塩干海産物と共に、一括して「四十物」と書かれた可能性を留保して良いと考えるのである。

可能性は、自らの手で検証することが出来ずにいたが、これに見通しを付けさせてくれたのは、註⑤に挙げた深井甚三氏の論文である。よって、深井論文に導かれながら、愚見を述べてみることにしたい。信州に移入された鰯は富山湾から能登半島の海域で漁獲されたが、深井氏の論述は、主要水揚げ地の氷見の「元禄五年分四十物方写」を、主たる史料としてなされている。この史料は、元禄5（1692）年の他国移出用の四十物の取引きを記載したものだが、鰯移出の中核的担い手は、地元越中ではなく、越後・加賀の商人であった。信州の商人も来ていたが、数は少ない。越後の買い付け商人のほとんどは日本海沿岸の湊町や浦方の者だが、糸魚川周辺の者も多く居て、彼らは小廻船で氷見から鰯を運んでいる。鰯は、信州問屋を通じて松本方面へ送られた。深井氏のこの分析は、17世紀末期には既に千国街道が鰯の輸送路となっていたのを示している。筆者が注目するのは、「元禄五年分四十物方写」という史料に「鰯」と記載されているとの指摘で、確かに四十物の中に鰯は含まれていたのである。深井氏にここまで教えてもらったうえで、改めて史料4を見ると、年代は宝永8（1711）年で、元禄5（1692）年より20年ほど後となる。流れとしては、宝永8年の「四十物」に、鰯が含まれている可能性は極めて高いと、判断して良いだろう。従来、筆者は、史料に「鰯」の文言が見出されないことから、千国街道の鰯輸送が確認されるのは宝暦年間との見解を示してきた。しかし、深井氏からの学恩により自身が温めてきた可能性は成立すると考えるので、今後は、年代は、宝永、さらには元禄年間に遡るのではないかとの立場を採ってゆくことにしたい。

深井論文のなかで引用されている明和6（1769）年の史料には、「飛州行」の文言があるから、これが更に信州へ向かえば飛驒鰯となる。しかし、深井氏も「氷見鰯の飛驒へへの流通については、今後さらに史料を探さねばならない。」と述べている。千国街道経由に比べ、飛驒鰯の史料が少ない状況は、水揚げ地においても、輸送路と同じ様相を呈しているらしい。敢えて念を押しておくが、歴史的存在としての飛驒鰯の実態は、不明な部分が多いのである。

## おわりに

本稿の収穫の第1は、移入路への制度設定の有無が文書作成量を左右する、という状況を認識せしめられたことである。年取魚としての鱒移入は、千国・野麦の両街道で確に行われていた。ただ、山国信濃にとって最重要移入品である塩の輸送に対し、政治が影を落とすとの経緯は、鱒について後世の者が知りうるデータ量が、多い道と少ない道とに分けられてしまうとの、結果をもたらしている。我々は、この事実を、常に念頭に置かなければならないのである。

第2としては、千国・野麦の両街道は、それぞれの起点である糸魚川・高山から越中方面への経路で、鱒を運ぶ担い手に違いがあるのが明確になったことが、挙げられる。越中から飛騨へは陸路でボッカが背負っていたが、深井論文によれば、前述のとおり越中から糸魚川へは海路で船に積んで行ったのである。前近代交通史専攻者にとっては常識事項だが、物資輸送効率は陸運に比べ水運が絶対的に高い。特に鱒の移入季は、陸運は人背によるしかないから、陸運のみの経路と一部に水運がある経路とでは、輸送量にかなりの違いがあったことが予想される。数量比較に基づく物言いは出来ないが、理論的には、鱒は、千国街道を運ばれたものが多かったと考えられるのである。

「2」で「謎を突きつけられることとなった」と書いて、作業を行ったわけだが、上記の収穫は、謎を、解きあかすどころか、却って深めることとなってしまっている。すなわち、それにもかかわらず「飛騨鱒」の呼称が生じ伝えられているのは何故なのか、ということだ。生じた由来、呼称定着の理由は、残念ながら分からない。ただ、もしも移入量は千国街道経由のものが多かったとするならば、量が少ない側が「呼称定着」するのは、如何にも不思議な現象に見えてくる。確かに、前近代社会においても、年越しという重要な儀礼の遂行に、経済事象は不可欠の裏付けであった。それを跡づける必要性を訴えるために、検討を試みたのだが、一方で、数量の多寡が、内容の決定要因とはならない場面も、同時に存在するのを思い知らされたのである。呼称としての「飛騨鱒」は、果して何に基づき発生したのだろうか。

## 引用文献

- 〔1〕 胡桃沢勘司（2008）『牛方・ボッカと海産物移入』岩田書院，東京。

- [2] 交通史研究会 (2008)『交通史研究』第66号, 72ページ。
- [3] 信濃史学会 (2009)『信濃』第61巻第3号, 77-80ページ。
- [4] 地方史研究協議会 (2009)『地方史研究』第59巻第1号, 101-102ページ。
- [5] 奈川村誌編纂委員会 (1994)『奈川村誌 歴史編』奈川村誌刊行委員会, 長野。
- [6] 服部英雄 (2007)『峠の歴史学—古道をたずねて』朝日新聞社, 東京。
- [7] 深井甚三 (2007)「元禄期, 鯺産地氷見町をめぐる魚関係商人と鯺など四十物流通」, 『富山史壇』第152号, 12-28ページ。
- [8] ミツカン水の文化センター (2008)『水の文化』第29号, 30-31ページ。
- [9] 向山雅重 (初出1934)「飛騨鯺の話」, 『落原』昭和9年3月号, 向山 (1941)『山村小記』に収録, 山村書院, 長野。
- [10] 柳田国男 (初版1937)『食物と心臓』, 柳田 (1962)『定本柳田国男集』第14巻に収録, 筑摩書房, 東京。