

写真1 『遠野物語』初版本 松本市立博物館撮影

『遠野物語』の中の近世—交通・交易伝承を中心に—

胡桃沢 勘 司

はじめに

本稿は、『遠野物語』中の交通・交易伝承に、前近代交通史専攻者の立場から、コメントしようとするものである。⁽¹⁾

柳田は、序文に「此話はすべて遠野の人佐々木鏡石君より聞きたり。昨明治四十二年の二月頃より始めて夜分折々訪ね来り此話をせられしを筆記せしなり。」と記している。⁽²⁾ 佐々木鏡石(喜善)は明治十九年生まれだから、柳田に話をした時は二三歳の青年であった。人が、見聞きしたことを、記憶として残せるのは、十歳前後からだすとすると、喜善の話は明治三十年頃以降のものと考えられる。ただ、明治後

期の時点では、喜善に話を語って聞かせた者のなかには、明治維新以前の事柄を記憶している者が、相当数生存していたことは紛れも無い。柳田は「此書は現在の事実なり⁴」としているが、一方で、喜善の話の中には、過去に近世の様子がそれなりに含まれているのも、また「事実」だと、考えるべきだろう。これを踏まえ、筆者は、『遠野物語』の中の近世、とりわけ交通・交易伝承に、焦点を当ててみようというのである。

1 近世史概観

作業を行う前提として、まずは遠野の近世史を概観しておこう。

戦国末期、遠野を支配していたのは阿曾沼氏で、支配地は遠野十二郷と称され、このなかには大槌・釜石も含まれている。阿曾沼氏は、鎌倉末期に遠野保の地頭職を得て以来、北上山地の中央部を支配していた⁵。ところが、天正十八年七月、南部氏が、豊臣秀吉から「南部内七郡」を安堵され、寛永十一年には、徳川家光から十郡十萬石の領有が公認される事態となる⁶。秀吉の仕置の結果、阿曾沼氏は、独立の領主権を失い、南部氏の附庸となつてしまったのである⁷。とは言うものの、阿曾沼氏は、遠野地方を中心に、一萬五千石の実効支配を継続する⁸。これに対し、阿曾沼氏を取潰そうとする南部利直は、阿曾沼氏家中を分裂させ、慶長六年、滅亡へ追い込むことに成功した⁹。阿曾沼氏が本城とした横田城には、城代が置かれている¹⁰。寛永四年三月に至り、遠野地方が、仙台藩領と境を接する防衛上の要地であることから、藩主利直は、一族の八戸直義を八戸根城から横田城へ移して、固めとした。遠野南部氏は、一萬石余の大祿となり、郡奉行と検断を兼務する陸奥国代となるのである¹¹。ただ、直義は、利直から、「政務指導」の名目で、三戸城か盛岡城に留め置かれたので、遠野の実際の政務は、直義の母の清心尼を中心として、行われた¹²。延宝四年二月、直義の息子義長は、父の遺言に従って、遠野から海岸地帯へ至る要所の附馬牛に二三千石を割り出し、弟の義也を分家させている¹³。

寛永四年三月十九日付けで、南部利直から八戸弥六郎（直義）へ宛てた「目録」の筆頭には、「八二七石三四六合 横田城廻り」と記されている。⁽¹⁴⁾「城廻り」は、横田城が在る鍋倉山北麓に広がる遠野の町で、遠野南部氏は、町中に二名の町奉行、町ごとに検断の制を、それぞれ置く、統治形態をとった。在方は、遠野を境に上・下両郷に分けて各々代官を任命し、村には肝煎・老名・馬刺などが配置されている。⁽¹⁵⁾寛永以来、二代義長にかけての五十年間で、遠野の町の輪郭は形成されてゆくが、藩政時代には、遠野町という町名は無く、穀町・裏町・一日市町・新町・六日町と、五つの町が存在していた。⁽¹⁷⁾遠野南部氏の町造り開始から半世紀を過ぎた延宝九年、幕府巡見使が遠野に来るが、その時の、五つの町の、家数は計二三七軒、馬数は計三六八頭で、一軒平均一・五頭と、町内で多数の馬が飼育されている。⁽¹⁸⁾三陸海岸で生産された塩は、元禄以前は内陸部に売買されていたというから、⁽¹⁹⁾延宝期における町内での多数の馬の飼育は、生活必需品である塩の輸送に対応するものと、考えられるだろう。この、内陸部と沿岸部との交易に深く関わりとの遠野の町の在り方は、その後も受け継がれて、町の発展の原動力となつてゆく。延宝九年から百年後の安永九年には、五つの町の家数が計六〇八軒と、一世紀の間に二・五倍の増加を見るのである。⁽²¹⁾交易は、六度市を中核として行われたが、森嘉兵衛は、中世以来、この地の支配者は市への課税を財源としてきたことを、示唆している。⁽²²⁾森によれば、宝永四年、盛岡藩は、盛岡の吉右衛門に、その後盛岡の伝兵衛に、六度市の、五十集の口銭取立の一手請負を認めたと、伝兵衛が高率な口銭取立を行ったため、遠野の者が反発し、宝暦十四年、伝馬を負担するとの条件で、遠野三町で請け負うのを認めさせることに成功した。⁽²³⁾負担を飲んででも、市で得られる利益を地元で確保しようとしたのは、近世の遠野にとって、交易とこれを支える交通は、正に地域存立の基盤だったからだと見なされよう。『遠野物語』の、交通・交易伝承に注目する、所以である。

2 道と峠

(1) 里程

『遠野物語』の、道に関わる言及で見逃せないのは、「二」の冒頭の一文である。

二 遠野の町は南北の川の落合に在り。以前は七十里とて、七つの溪谷各七十里の奥より売買の貨物を聚め、(後略)

この記述は、『遠野古事記』⁽²⁴⁾に、「七十里と云は、花巻・郡山・大槌・釜石・氣仙サカリ十八里・高田・岩谷堂、何レも道法奥道七十里也。」と書かれているのを、頭においてなされたものと、思われる。「七つの溪谷各七十里の奥」



写真2 一里塚 釜石街道に田峠

は、『遠野古事記』が挙げる七箇所を指すのだろう。「七十里」には、「この一里は小道即ち坂東道なり、一里が五丁又は六丁なり」と、註書きが付けられている。これは、序文で「平地人を戦慄せしめ」と宣言したのに、「二」で「花巻の停車場にて汽車を下り、(中略)東の方へ入ること十三里、遠野の町に至る。」と、距離を「一里〓三六町」の標準型で表記したため、読者に誤解を与えぬよう、採った措置だと、推定される。ちなみに、柳田がかかる配慮をしていることは、後年、児

玉幸多が「一里は三十六町とするのが原則であるが、これは京道（かみがたみち）などと呼ばれて、五街道などの主要道路では一般化していたが、六町一里とするのを関東道とか小里といった。多賀城碑に記されている里数もこれであるとされている。奥羽地方には六町一里が残っていた。」⁽²⁶⁾と解説している史実を、彼が既に心得ていたのを示している。距離を、六町一里で計算すると、一里 \parallel 六五〇メートル \times 七〇里は約四五キロとなる。JR釜石線の営業キロが、遠野—花巻間四六キロ、遠野—釜石間四四キロで、七〇里にほぼ合致するのは、近世の遠野の人々の距離測定 \parallel 遠近感覚 \parallel 空間認識が、案外正確だったのを平地人に見せつけている。「七十七里」は合理性を持った表現だとの、印象を抱かせるのである。

右記を踏まえようで「史料1」を見てみよう。

史料1 盛岡御領内大道筋記⁽²⁷⁾

一横田ヨリ 釜石浦マテ 十里 山続

此間佐比内川廣二間深五寸

釜石川廣壹間深五寸

皮拔山坂四里難所雪中牛馬不通

一横田ヨリ 山口マテ 三里半 平地

此間佐比内川廣三間深壹尺

一山口ヨリ 大槌マテ 六里 山続

此間橋野川廣三間深五寸

青木坂壹間半雪中牛馬不通

この史料で注目すべきは「横田—釜石は十里」と書かれていることで、『遠野古事記』『遠野物語』が「七十里」

としていたのは、かなり違った数字となつていたのである。『遠野古事記』『遠野物語』と「盛岡御領内大道筋記」で相違が見られるのは、前者が「慣習」を記しているのに対し、後者は盛岡藩の公式文書として作成されたことに、起因すると考えられる。盛岡藩は、寛永十八年に、一里 \parallel 四二町と定めている。⁽²⁸⁾「一里 \parallel 四二町」で計算すると、一里が四・五キロになるから、十里は四五キロとなつて、『遠野古事記』『遠野物語』が示す「七十里」にピタリと合うのである。近世の遠野には、里程を測る尺度が、支配者用・被支配者用の二つ有つたことが知られるが、平行使用された理由は分からない。分からないものはまだ有つて、盛岡藩は、何故、一里を、標準型の三六町、もしくは地元の者が使い慣れている六町とせず、四二町にしたのだろうか、ということだ。二つの「理由不明」の究明は、今後の課題とするしかないのだが、支配者用・被支配者用が、平地人の基準と異なるのは共通だ、ということは、脳裏に留めおいても良いだろう。

(2) 峠

① 筋は三とおり

柳田は、『遠野物語』刊行の三方月前の明治四三年三月に、「峠に關する二三の考察」⁽²⁹⁾を発表し、交通史専攻者からは峠研究の先駆者と見なされている。彼の峠への関心の強さは、『遠野物語』からも読み取ることが出来る。

五 遠野郷より海岸の田ノ浜、吉利吉里などへ越ゆるには、昔より笛吹峠と云ふ山路あり。山口村より六角牛の方へ入り路のりも近かりしかど、近年此峠を越ゆる者、山中にて必ず山男山女に出逢ふより、誰も皆怖ろしがりて次第に往来も稀になりしかば、終に別の路を境木峠と云ふ方に開き、和山⁽³⁰⁾を馬次場として今は此方ばかりを越ゆるやうになれり。二里以上の迂路なり。

一三 此老人は数十年の間山の中に独にて住みし人なり。よき家柄なれど、若き頃財産を傾け失ひてより、世の中に思を絶ち、峠の上に小屋を掛け、甘酒を往來の人に売りて活計とす。駄賃の徒は此翁を父親のやうに思ひて親しみたり。(後略)

四九 仙人峠は登り十五里降り十五里あり。其中程に仙人の像を祀りたる堂あり。此堂の壁には旅人がこの山中にて遭ひたる不思議の出来事を書き置すること昔よりの習なり。例へば、我は越後の者なるが、何月何日の夜、この山路にて若き女の髪を垂れたるに逢へり。こちらを見てにこと笑ひたりと云ふ類なり。又此所にて猿に悪戯をせられたりとか、三人の盗賊に逢へりと云ふやふなる事をも記せり。

九三 これは和野の人菊池菊蔵と云ふ者、妻は笛吹峠のあなたなる橋野より來たる者なり。この妻親里へ行ききたる間に、糸蔵と云ふ五六歳の男の児病氣になりたれば、昼過ぎより笛吹峠を越えて妻を連れに親里へ行ききたり。名に負ふ六角牛の峰続きなれば、山路は樹深く、殊に遠野分より栗橋分へ下らんとするあたりは、路はウドになりて両方は岨なり。(後略)

右掲の文章中に峠名が出てくるのは、境木峠・笛吹峠・仙人峠の三箇所だが、那須光吉によれば、界木峠越え⁽³⁴⁾大槌街道、笛吹峠越え⁽³⁵⁾鶴住居街道、仙人峠越え⁽³⁶⁾釜石街道の、三ルートが、遠野と海岸地帯を結ぶ街道だったという。「大槌街道」「釜石街道」の呼称を提唱したのは岩手県文化課で、前掲「盛岡御領内大道筋記」を根拠としている。「遠野物語」「五」の言い回しは、笛吹街道⁽³⁷⁾が、かつては主要ルートだったが、近年は大槌街道を主とするようになった、と読めるだろう。那須も、「主要ルートは鶴住居街道」だったと、述べている。⁽³⁸⁾ところが、『遠野市史第三卷』⁽³⁹⁾は「大槌街道が江戸時代には一番使われた」、『岩手県文化財調査報告書 第六十四集大槌・釜石街道』六頁は「大槌に代官所があったので大槌街道が本道とされたが、幕末には釜石街道が主となったようである。」、同書五二頁は「大槌街道は公用道、笛吹街道は物資交流路。」、『釜石市文化財調査報告書 第十七集 歴史の道「笛吹

街道と大槌街道」上巻⁽⁴⁰⁾は「大槌街道が主要路だったが、江戸時代後期には、笛吹街道が主とされるようになった。」と、それぞれ述べていて、『遠野物語』「五」と言い分が近いのは、那須説だけなのである。加うるに、『遠野市史第三巻』『岩手県文化財調査報告書 第六十四集 大槌・釜石街道』『釜石市文化財調査報告書 第十七集 歴史の道「笛吹街道と大槌街道」上巻』は、「大槌街道がメイン」は同じだが、それ以外については見解に異なりを見せている。『遠野物語』「五」をはじめとする各書に記された、「主要路およびその盛衰」については、検討の余地があるとと言えるだろう。

② 史実と物語



写真3 「延享」と刻まれた道標。「右ハかま
いし道 左ハあふつち道」と記され
ている。遠野市内上組町。

「笛吹街道が主要路」とする『遠野物語』「五」は、「大槌街道がメイン」を共通点とする『遠野市史第三巻』『岩手県文化財調査報告書 第六十四集 大槌・釜石街道』『釜石市文化財調査報告書 第十七集 歴史の道「笛吹街道と大槌街道」上巻』という、地元自治体の研究と、真つ向から対立している。『遠野物語』という一冊の昔話が人口四万人の町を支えている⁽⁴¹⁾ことを踏まえるならば、この不思議な現実を、正に「是目前の出来事なり」⁽⁴²⁾として見直さなければならぬのである。『岩手県文化財調査報告書 第六十四集 大槌・釜石街道』六頁は、前掲「盛岡御領内大道筋記」と共に『南部領内行程』⁽⁴³⁾を基本史料としている。「盛岡御領内大道筋記』『南部領内行程』は年代が分からないのだが、『岩手県文化財調査報告書 第六十四集 大槌・釜石街道』六頁は、自ら「化

政期頃のものと思われる」とする『三閉伊道中図』『三閉伊路程記』⁽⁴⁴⁾より、「盛岡御領内大道筋記』『南部領内行程』は早い年代のものと同断していると見なされる。『南部領内行程』には大槌街道は記されているが、釜石街道は記されておらず、逆に『三閉伊道中図』『三閉伊路程記』には釜石街道は記されているが、大槌街道の記述は無い。これは、幕末に釜石の発展が著しかったからだ。」と、解説されているからである。しかし、この説明には無理がある。それは、大槌街道と釜石街道が史料に見えるかどうかを根拠にしているからだ。まず「盛岡御領内大道筋記」だが、史料1に見るとおり、大槌・釜石が共に表れている。一方、「盛岡御領内大道筋記」と同じ横帳に記されている、「本道所、脇道并駄賃附」の「一盛岡ヨリ閉伊筋」には、「一横田ヨリ大槌マテ十丁 三百十八文」と記されるのみで、「釜石」の文字は出てこない。『南部領内行程』の「御在所中道規紀貳割増駄賃付」にも、「一横田ヨリ大槌迄 十里十八丁七間四百文」と記され、「本道所、脇道并駄賃附」と、ほぼ同じ内容となっている。ただ、『岩手県文化財調査報告書 第六十四集 大槌・釜石街道』六頁が、『南部領内行程』には大槌街道は記されているが釜石街道は記されていない」とするのは必ずしも正確ではなく、「御在所中道規紀貳割増駄賃付」の後ろに、左掲の記述がなされているのである。

史料2

一横田^{ヨリ}釜石浦迄十里、此内川二ツ坂一ツ有、佐飛川廣サ二間深サ五寸、釜石川廣サ一間深サ五寸、波拔坂四里、難処、牛馬不通

一横田^{ヨリ}山口迄三里、此内川一ツ有、左飛内川廣サ三間深サ一尺

一山口^{ヨリ}大槌迄六里、此内川一ツ坂一ツ有、橋野川廣サ三間深サ五寸、青木坂一里半、大難処、雪中牛馬不通

これは、内容が史料1にほぼ等しく、横田―釜石を「十里」と算定していることから、公文書として作成されたものと思われる。大切なのは、横帳・豎帳共に、「駄賃付」には大槌街道のみが挙げられるのに対し、「道案内」に

は大槌・釜石の両街道が記されている、ということだ。残念ながら、かかる措置が採られた理由は分からないが、実は、『石手県文化財調査報告書 第六十四集 大槌・釜石街道』の「年代判断」自体は、当たっている可能性が有る。何故かと言えば、「盛岡御領内大道筋記『南部領内行程』」が、共に、仙人峠と思われる所を皮拔山（波拔坂）、界木峠と思われる所を青木坂と、表記しているからである。那須の、峠の呼称は今とは違っていたのではないかとの指摘⁽⁴⁵⁾に学んで、より古い時代、仙人峠は皮拔山（波拔坂）と、界木峠は青木坂と、呼ばれていたのではないかと仮定して、計算をしてみよう。史料1・2は「波拔坂四里」とするが、公文書だから「一里 \parallel 四二町 \parallel 四五キロ \times 四里は一八キロとなる。一方、『遠野物語』四九」には、「仙人峠は登り十五里降り十五里」と書かれているから、計三十里を「一里 \parallel 六町 \parallel 六五〇メートル \times 三十里」で算出すると、一九・五キロと、「波拔坂四里」に「誤差の範囲」と考えて良い数字が、弾き出されてくる。より昔、仙人峠は「皮拔山（波拔坂）」と、界木峠は「青木坂」と、呼ばれていた確率は高いと、考えて良いのではなからうか。具体的な年代を割り出したところだが、ヒントは『邦内郷村志』⁽⁴⁶⁾に、「仙人坂、笛吹長根、熱樂境木坂」と書かれていることだ。『邦内郷村志』の著者は、代官を務めたことのある大巻秀詮で、彼は享和元年に「伝六十二歳」で没している⁽⁴⁷⁾。ということは、『邦内郷村志』の内容は一八世紀後半の事柄が、反映されていることになる。その時点で、「仙人・笛吹・境木」⁽⁴⁸⁾の呼称は、確実に使われていた。すなわち、皮拔山（波拔坂）・青木坂は、遅くとも一八世紀半ばまでの呼称なのであり、これが記載されている「盛岡御領内大道筋記」『南部領内行程』の作成年代は、当然それ以前となって、化政期成立のものより「早い」ということになるのである。

「主要路およびその盛衰」を解くべく、作業を行っているのだが、ここで一つ重要なことが浮かび上がってきた。それは、『遠野物語』「五」がメインルートだとし、かつ「九三」で峠付近の地形を解説している、笛吹街道は、公文書として作成されたと思われる「盛岡御領内大道筋記」『南部領内行程』には、その名が見出されないという事

実である。ただ、これは、藩政時代に、この道が無かったことを、意味するものではない。盛岡藩の「貞享絵図」には、笛吹峠付近に一里塚の印があるというし、⁽⁴⁹⁾『邦内郷村志』には「笛吹長根」と見えているから、近世に存在したのは確実なのである。とは言うものの、公文書に、前述のとおり、最重要視の形で大槌街道⇨界木峠が記されていることは、やはり厳正に受け止めなければなるまい。『遠野物語』「五」の「笛吹峠が昔からの路で、近年別の路を境木峠に開いた。」は、文字通り物語なのであり、⁽⁵⁰⁾史実とは見なせないのである。なお、「五」の末尾には、「今（明治後期）は専ら界木峠を越えている」と書かれているが、筆者は、これは「佐々木喜善の印象」ではないかと、考えている。と言うのは、彼の生家は大槌街道沿道の土淵に在り、⁽⁵¹⁾明治後期にはまだ馬背輸送業者が土淵にも居て、彼らを含めた通行者が大槌へ通う姿は、物心ついて以来、喜善は毎日のように見ていたはずだからである。『遠野物語』「十三」で、土淵の老人が村を出て峠に茶店を構えた話が語られているのも、喜善の印象に基づくと思われる。「十三」では、単に「峠」とされ、固有名詞は挙げられていないが、地理的環境を念頭に置けば、土淵の者にとって、「峠」と言えば界木峠だったと解釈するのが、順当というものだろう。『遠野物語』を読む時は、「語り手が土淵出身の佐々木喜善」であるのを、改めて肝に銘じるべきことを、「五」から汲み上げたと言うべきか。

界木峠については、那須が位置・呼称等につき、検討の必要が有ると述べている。⁽⁵³⁾『遠野物語』に関わっては、九一頁に掲げる「三七」で、境木峠（界木峠）と和山峠が別物とされていることに、疑問を呈するのである。那須が、その根拠の一つとする「和山峠の記」⁽⁵⁴⁾を掲げよう。

史料3

やうやく峠に至る。雨は篠を束ねたらんやうに降りしきる。幾らの山々薄墨もて点うちたらんごとく、雲の底に包まれて、東の海いつこともたしかならず。脚もとより起り来る雲に道を譲り、とある巖陰に息をやすむ。茫茫

たる草原、幾筋ともなく水押す跡のくひこみたる赤砂を踏つけつ、ゆく。五人の同行或は別れ或は行逢、おもひくく足の向ひたらむ筋を別々に下る。いつこに落合ふともさたかならざる路のおほつかなさに、こなた行くものあゝと喚へは、あなた行くものおゝと答へ、かたみに聲をたのみにゆく。

那須は「この描写は、紀行文全体と山のようすからみて、界木峠のある山である。」と指摘する。⁽⁵⁵⁾ これを受け、「和山峠の記」に拠れば「界木峠＝和山峠」となるとなれば、界木峠の呼称問題は更に複雑になる。前述のとおり、青木坂・熱樂境木坂・界木峠の三つが既に確認されているところへ、今度は和山峠が加わる形になるからである。率直なところ「試案提示」の目処が立たないので、今回は四つが有るのを認識するに留め、「呼称はまだある」と教えてくれた「和山峠の記」が、前近代の旅の厳しさを示す文章であることに触れておこう。大梅一行の旅は夏に行われ、盛岡から遠野へ着いた時は、まだ日も高かったが、大槌までは遠いこと、辛いと聞く和山峠を越えなければならぬこと等を考慮して、遠野に宿をとっている。翌未明に出発するが、麓に着く頃雨が降り始め、峠越えは史料3のとおり厳しいものとなった。大槌側の麓へ至る頃にはズブ濡れとなったため、沿道の家で休ませてもらったところ、その女房が「そんなに濡れて寒くないか」と気づかってくれている。界木峠は標高七二九メートル⁽⁵⁶⁾、所在地の緯度も高いから、大槌街道は、夏でも降雨時には寒さで体調を崩しかねない、危険と背中合わせの道だったのが、伺われよう。史料3には、一行五人が、雲に視界を遮られ、声を掛け合いながら進む様子が描かれているが、遭難を防ごうと、互いに必死になっている姿は、痛々しいと言うほかは無い。柳田は「以前は道連れといふものが、何よりも大切な旅行機関で、それが無い時には大きな男でも不安を抱いた。」と述べているが、⁽⁵⁷⁾ 「和山峠の記」は、柳田の指摘を「遠野を舞台に」教えてくれる、貴重な叙述だと言えるのである。ちなみに、柳田が遠野を訪れたのは、大梅一行が和山峠を越えた文政十年から八二年後の、明治四二年であった。

3 馬背輸送

(1) 呼称

1で「延宝九年当時、遠野五ヶ町では、一軒平均一・五頭と、多くの馬が飼育され、海岸部からの塩輸送に従事していたと思われる。」と述べたが、『遠野物語』には、これに関わる話も含まれている。

九 菊池弥之助と云ふ老人は若き頃駄賃を業とせり。笛の名人にて、夜通しに馬を追ひて行く時などは、よく笛を吹きながら行きたり。ある薄月夜に、あまたの仲間の者と共に浜へ越ゆる境木峠を行くとて、又笛を取出して吹きすさみつゝ、大谷地と云ふ所の上を過ぎたり。大谷地は深き谷にて白樺の林しげく、其下は葦など生じ湿りたる沢なり。此時谷の底より何者か高き声にて面白いぞーと呼はる者あり。一同悉く色を失ひ逃げ走りたりと云へり。

三七 境木峠と和山峠との間に、昔は駄賃馬を追ふ者、屢狼に逢ひたりき。馬方等は夜行には大抵十人ばかりも群を為し、その一人が牽く馬は一端綱とて大抵五六匹までなれば、常に四五十匹の馬の数なり。ある時二三百ばかりの狼追ひ来り、其足音山もどよむばかりなれば、あまりの恐ろしさに馬も人も一所に集まりて、其めぐりに火を焼きて之を防ぎたり。されど猶其火を踊り越えて入り来るにより、終には馬の綱を解き之を張り回らせしに、奔などなりとや思ひけん、それより後は中に飛び入らず。遠くより取囲みて夜の明るまで吠えてありきとぞ。

五一 山には様々の鳥住めど、最も寂しき声の鳥はオツト鳥なり。夏の夜中に啼く。浜の大槌より駄賃附の者など峠を越え来れば、遙に谷底にて其声を聞くと云へり。(後略)

右掲三話で最も注目すべき言葉は「駄賃」で、「九」は業種名、「三七」は「馬」の字を付して輸送を担う馬自体

の呼称、「五一」は表記は「駄賃附」だが「九」と同じく業種名と、微妙な違いが見出される。これは、明治後期の遠野では、どれもが使われていたことの、反映と推定される。前掲「十三」は「駄賃の徒」との表記で、「五一」に同じく業種名と解されよう。馬背輸送業者に、複数以上の呼称が有ったのが分かるのだが、「遠野市史第三巻」十七頁が「駄賃付け」、あるいは「だんこ⁽⁵⁸⁾」といった」と、更には註(52)で挙げた馬背輸送業者の民俗誌として貴重な『遠野物語をゆく』が「駄賃つけ」と、記したためか、今では「駄賃付」を用いることが多くなりつつあるようだ。明治期の生活世界には幾つか有ったものが、現在の研究の世界では一つに集約化されつつあると言えそうなのだが、本稿は『遠野物語』の中の近世⁽⁵⁹⁾だから、近世史料Ⅱ『動轉愁記』から用例を抜き書きしてみよう。

史料⁽⁶⁰⁾
4

諸穀彌増高直ゆゑ、他領他國の抜口へ御改人被差置、嚴敷御差留被成候間、駄物並目立穀物出すべき様なけれども、海邊は別て高直ゆゑ、往來の旅人駄賃付の者、懐袂え入れ商賣致合引續不申候、(傍点胡桃沢)

史料⁽⁶¹⁾
5

拙者儀は親代より手作を第一と致し、若年より隙々には駄賃等に参り、一信に家業の事のみ心を用ひ、

「駄賃付」「駄賃」が共に確認されることから、『遠野物語』成立の百年程前Ⅱ近世後期においても、『遠野物語』に見られるのと、似たりよつたりの状況が展開していたと思われる。ただ、留意すべきは「駄賃付」で、この文言は、既に見たとおり、註(27)の「本道所、脇道并駄賃附」、『南部領内行程』の「御在所中道規紀貳割増駄賃付」にも、表記されている。加うるに、「本道所、脇道并駄賃附」「御在所中道規紀貳割増駄賃付」の「駄賃付」は、明らかに『動轉愁記』の「駄賃付」とは、意味合いを異にする。これは、「本道所、脇道并駄賃附」「御在所中道規紀貳割増駄賃付」は、公文書として十八世紀半ばの成立と判断されるのに対し、『動轉愁記』は、私記として十九世



写真4 絵馬 寛政元年 早池峰神社 1975
年撮影

紀前期に書かれたと見られ、「駄賃付」という表記は同じでも、年代・記載背景が違うことに由来すると、推定されるのである。十八世紀半ばの時点で、「駄賃付」が、公文書に見られる意味合いではなく、『動轉愁記』『遠野物語』と同じ意味で使われている事例を、見出すことは出来ていない。『遠野古事記』には「主膳殿在京中旅宿の亭主所の小荷駄難病を得」との一文が有る。京都の旅館が駄馬を有していたのが読み取れるが、「問屋店が駄賃付けを抱え」⁽⁶³⁾、「駄賃づけは荷主である問屋商人から運搬だけを依頼されるのが多く」⁽⁶⁴⁾、との記述を踏まえると、駄馬の就業形態は遠野も京都と同じと、受け取れる。にもかかわらず、『遠野古事記』成立の宝暦年間には、遠野の者は、駄馬を「小荷駄」と表記し、「駄賃付」は採っていない。このこととなる。「駄賃付」の文言は、「本道所、脇道并駄賃付」「御在所中道規紀貳割増駄賃付」の意味合いが先にあり、派的に、より後年、『動轉愁記』『遠野物語』と同じ意味で使われるようになった、との流れが想定されるのである。なお、「後年は何時か」に関わって、『遠野市史第一卷』三七二頁・『遠野市史第三卷』四一二頁には、「安永年間」と解釈出来る文章が有るが、根拠史料は示されていない。

(2) 活動形態

『動轉愁記』により、「駄賃付」を近世に逆上って使えることが確認されたので、本稿もこれを用いることとするが、前掲諸先行研究によれば、駄賃付の主たる業務は、遠野をはじめとする内陸部からは農産物を、大槌をはじめとする海岸部からは海産物を、それぞれ運び出すことにあった。森によれば、嘉永の三閉伊通大百姓一揆の指導者三浦命助は、天保年間か

ら、大槌の商人として海岸部対内陸部の商取引を行っていたという。⁽⁶⁵⁾ 史料4の「海邊は別て高直ゆゑ、往來の旅人駄賃付の者、懐袂え入れ商賣致合」は、駄賃付が、命助のような商人の荷物を運んでいたのを、裏付ける。史料4は、内陸部から海岸部への穀物輸送を示すものだが、『動轉愁記』には、海岸部から内陸部への輸送を伺わせる記述も見出された。

史料6⁽⁶⁶⁾

又當年海邊大漁の上、御上より魚油メ方御差留、魚類・海草・夥敷市へ出で、諸人大に助り、後は魚汁を飯碗え盛り、飯は汁碗え盛り給候程、下直ゆゑ、

菊池勇夫は、この史料から「内陸とはいえ、比較的海に近い遠野では、海産物が救荒食料になるのが、知られる。」と指摘する。⁽⁶⁷⁾ 確かにそうなのだが、『南部領内行程(史料2)』に、仙人峠は「波抜坂四里、難処」、界木峠は「青木坂一里半、大難処⁽⁶⁸⁾」と、記されていることから、「夥敷市へ出で(中略)下直ゆゑ」との状況にするためには、かなりの労力を惜しまず、海岸部から内陸部への輸送が整然と行われるのが、大前提となる。非常事態時にそれが出来たということは、すなわち、日常的な輸送態勢がしつかり整えられていたからだと、解釈出来るのである。「問屋店が駄賃付けを抱え」ていたのは、前述のとおりだが、この状態は組織化がしやすい。「駄賃付」が、呼称として確認出来るようになる時代の、史料を見出すことは叶えられていないが、馬背輸送は、相当な組織の下で行われていたと、判断されるのである。

『遠野物語』「九」「三七」「五一」の駄賃付は、「夜行」が共通している。夜行が多用されたのは、海岸部から内陸部へ向かう際「生魚を陽にあてたくない」からである。⁽⁶⁹⁾ 駄賃付には男女共に従事したが、夜行は男のみで、女はしなかったという。⁽⁷⁰⁾ 海岸部から発送された魚荷は、遠野向けのものだけでなく、盛岡行きのものも有って、これは、城下街の出入口の五十集荷物改所で、検査を受けなければならず、入荷先により、宮古荷・野田荷・遠野荷な

どと呼ばれたが、「遠野荷」は経由地に由来する呼称である。⁽⁷⁾「盛岡御領内大道筋記」によれば、盛岡—横田は十四里半で、大槌・釜石—横田が十里の、一・五倍の距離となるから、魚荷送付所要時間は、海岸部から遠野までのものに比べ、遠野荷はかなり長くなる。加えて、盛岡では宮古荷・野田荷と競売になるのだから、鮮度を少しでも良くする工夫は必須で、それが夜行に繋がったと思われる。馬の夜行に関わる史料を掲げよう。

史料7⁽⁷⁾

一 馬次宿之御條目

一 夜通は荷なしなり共本駄賃と同

天和元年十月

史料8⁽⁸⁾

一 三町二而相勤候御傳馬 是迄月末を一日市町二而相勤御夫傳馬繋ク闇夜之砌迷惑仕候間 明年与壹ヶ年宛替り／＼三町二而 月末を相勤候様二六日町新町江も被仰付被下度奉願上候

馬は暗闇でも目が見えるから、人は、馬の尾につかまっていれば、灯を持たなくとも、歩行は可能である。⁽⁸⁾夜行が可能なので、近世前期から「夜通」が公認されていたのを、史料7から知ることが出来るが、「近世史概観」で述べたとおり、延宝期には遠野五町で輸送用の馬が多数飼育されていたことから、駄賃付は夜行をしていたと考えて良いだろう。史料8から読み取るべきは「月明かりの重要性」である。『遠野物語』「九」では、「ある薄月夜に」との表現がなされ、馬はともかく、人にとっては「夜行は月夜が都合」であるのを伺わせる。史料8は、この事を、より直接平地人に伝える内容で、「伝馬の当番が月末―新月で闇夜」なのは馬を扱う者には難儀だと、「月明かりの有無」が当時は重要事項であったことを、教えてくれる。駄賃付も、事情は伝馬に同じと推定され、「陽は避けたいが月明かりは欲しい」との、独特なバランスを求める存在であった。夜行は「遠野荷」対策だが、消費



写真5 狼の碑 遠野市宮守 1975年撮影

地での呼称が、産地名ではなく經由地名なのは遠野の専売ではなく、同類事例として「飛騨鱒」が挙げられる⁽⁷⁵⁾。前近代交通体系下の時代、遠野は物資中継地とされていたが、飛騨高山もそれは同じであった。商品に經由地名が付されるのは、流通路において、その地が要所であることを表していると言えようか。

(3) 活動環境

『遠野物語』「三七」によれば、夜行を主とする駄賃付にとつて、最大の危険因子は狼であった。盛岡藩内における狼の被害を検討した菊池勇夫は、狼が夜行性であるのを指摘している⁽⁷⁷⁾。駄賃付に採れる対策は、一本の麻縄を結んで作るタテゴを、馬の頭部から顔面に装着し、そこへ鳴輪を吊して音を響かせることであつた⁽⁷⁸⁾。音で人と馬の位置を狼に知らせ、近づかぬよう警告をしたのである。『遠野物語』「九」からは、駄賃付のなかに、笛を吹きながら歩く者が居たのが知られるが、これも音を響かせる行為であるから、狼対策が主眼で、風流心からという長閑な行為ではなかつたろう。『遠野古事記』には「狼駆除は手柄」との記述がなされている。

史料⁽⁷⁹⁾ 9

嶮岨の山路或は地形に高下有て足場の悪敷野道をも、足下を見る間もなく先え急ぎ走廻る(中略)疵負の狂ひ猪・熊・狼の猛獸

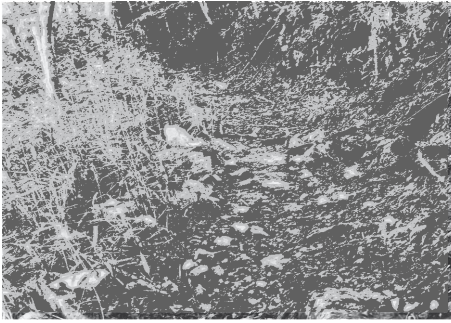


写真6 仙人峠への道

に行逢て、組留切留手柄をせんと働キには、丈夫の刀脇指を頼むより外なき物を、延寶年中の公方様殺生御停止の被仰出以來、諸大名も御鷹野・鹿獵被相止候

ここには「延寶年中の公方様殺生御停止」と書かれているが、幕府が生類憐み令を出すのは貞享四年である。ただ、延寶八年の綱吉將軍宣下の二年後の、天和二年に鷹師の大量減員が行われ、憐み令の影がチラツキ始めていたことから、つい「延寶」と書いたというところか。重要なのは、前述のとおり、延寶九年〓天和元年には、駄賃付の夜行が行われていたと考えられることで、殺生御停止〓狼驅除停止となれば、危険の度合が著しく高まってしまふのである。狼との遭遇を避ける方策として最も効果的なのは、昼行に切り替えることだが、それでは魚の鮮度に悪影響を及ぼしてしまう。史料7のとおり「夜通」は公認する一方で、これを行う際の危険因子の増加に繋がる法令を出すとの、支配者の身勝手な、当時の駄賃付は忍ばなければならなかった。

『遠野物語』「三七」の内容は稀なケースとして示されたように思えるが、綱吉在任中の時代はかかる事態が常態化し、駄賃付は陸上を行くにもかかわらず、風任せの航海に臨む船乗り同様の大きな不安を抱きつつ、輸送を行っていたのかもしれない。詰まるところは神頼みで、那須は、狼からの難を避けるため、狼の神である三峯山が各地に祠られたと述べている。⁽⁸¹⁾

「盛岡御領内大道筋記『南部領内行程』」は、仙人峠・界木峠は「雪中牛馬不通」としている。一方、『大槌町史上巻』一一八九頁は、冬季も五十集物が内陸部へ送られていたと、受け取れる記述をしているが、送付自体は、註75の拙著に見るとおり、積雪季の山間地帯でも可能である。問題は担い手はどうだったのかだが、これを教えてくれる近世史料は見出しえていない。明

治末期から大正中期にかけては、菊池照雄によれば、界木峠は積雪期も駄賃付が通っていた。⁽⁸²⁾ 昭和期は、『釜石市文化財調査報告書 第十一集 歴史の道「仙人峠」』一四九頁⁽⁸³⁾が、仙人峠茶屋が積雪期も営業していたのを伺わせる。よってここでは、遠野―海岸部の積雪地帯の輸送については、近世中期までは人力に限られたが、それ以降明治末期までのどこかの時点で駄賃付も行うようになった、との大雑把な想定をしておくこととしよう。

駄賃付の民俗誌として貴重な『遠野物語をゆく』は、菊池照雄が経験者から直接話を聞き取ったものであるから、内容には迫力が有る。菊池の聞き取りほど詳細ではないが、小島大梅が仕事としての駄賃付の厳しさを伝える一文を残しており、近世の文章では他に類例を見出すことが出来ない⁽⁸⁴⁾ので、これを掲げておこう。

史料¹⁰

茶店二軒あり。行李つけたる赤馬の物云はねと泡をはみ汗を流すさま、さそと憐を催す。馬士のいつち行けむ走り行て、やかて草一握りはかりもて来て、轡をはつし清水につけ、草飼ひ介抱するさま、誠人に鬼はあらさりけり。

これは史料3に続く部分で、界木峠を大槌側に下った所における描写である。昼行で、馬の状況から峠を越えた後と見られ、遠野から大槌を目指す駄賃付と判断される。荷物は行李詰め、中身は分からないが、進行方向からして、海産物ではないだろう。「赤馬」はイメージ出来ないが、菊池によれば駄賃付は南部駒⁽⁸⁵⁾である。馬が、発汗はともかく、泡を吹いているのは、峠越えの際の体力消耗の激しさを物語る。轡は、ここではクツゴ⁽⁸⁶⁾を指すと見られ、クツゴは道草・嘔みつき防止のため馬の口に嵌めるが、丁度昼食時間帯にかかり、通行者が寄ってくる茶店で、馬方が、これを外しているのは、周囲の人に嘔みつく危惧が無いほど疲れているのを、察したからだと思われる。馬方は、走って草刈りに行き、餌として与えているが、おそらく、自分の食事を後回しにして、まずは馬の体力回復を図っている。大梅は馬方の振る舞いに感心しているが、馬の体力維持を第一に心掛けなければ、駄賃付は



写真7 牛の繪馬 荒川駒形神社

務まらなかつたのが伺われるのである。

おわりに

『遠野物語』の中の近世で、「2 道と峠」に関わって、「5」の笛吹峠の叙述が、当時の柳田の関心が反映される形でなされているのではないかと、気付かされたことは大きい。『遠野物語』の読者に訴えたいのは、気付く要因となる筆者の作業が、民俗学的手法ではなく、史料に拠る検討だ、ということである。『遠野物語』は、一見、伝承がそのまま綴られているように見える。ただ、少なくとも「5」はそうではなく、柳田の思想が巧みに折り込まれる形で書かれている、可能性が高いのである。これは、おそらく『遠野物語』全体に一貫していると予想されるが、その具体的な検証は、「5」だけでなくかなりの手間をかけなければならなかった者には、およそなしうることではない。というより、歴史的検証しか出来ない者の、手には余るのであつて、相当数の学問分野の者が、手分けして取り組まなければ、到底全体像の把握は覚束ないだろう。「稀れな人物の一人」の『遠野物語』は手強いのである。

「3 馬背輸送」についても、右記のことは伺われるが、ここでは、交通史研究そのものに関わることに触れておきたい。『街道の日本史5 三陸海岸と浜街道』一一〇頁が、「沿岸部と内陸部を結ぶ北上高地を越える道は、閉伊(宮古)街道と遠野街道以外はもっぱら牛が用いられた。」と、指摘し

ているからである。実際、註58に挙げた拙稿も、「南部は牛輸送」を前提にしており、『遠野物語』三七に「駄賃馬」と出てくるのは、実は南部では少数派なのだが、『遠野物語』の発信力の大きさが、南部の畜力輸送の実態を見えにくくしてしまっている。ただ、遠野が少数派になった理由は、管見の限りではこれまで説明されておらず、自身にも分からない。かかる状況下、重要事項と認識すべきは、馬が魚を運んでいたことである。鮮度保持のため、気温が高めの西日本では避けられた、馬の魚輸送の事例は、陸奥最南端でも確認している。⁽⁸⁸⁾ 寒冷な東北太平洋側においては、普遍的に行われていた可能性が有ると、認識すべきだろう。という次第で、遠野は例外的な「駄賃馬」だったのだが、「盛岡御領内大道筋記」には「皮坂山坂四里難所雪中牛馬不通、青木坂岩間半雪中牛馬不通」と、「牛馬」が併記されている。これを受けるかのように、森が「三浦命助は牛で塩を運んだ」⁽⁸⁹⁾、『釜石市文化財調査報告書 第十七集 歴史の道「笛吹街道と大槌街道」上巻』一七四頁が「笛吹峠付近の急坂を「牛ころばし」と呼ぶ」と、述べている。どうやら、遠野の畜力輸送は、全てが馬だったのではなく、牛も使われる場面があったらしい。交通史専攻者であれば、「3 畜力輸送」とすべきだったのだろうが、つい「3 馬背輸送」としたのは、『遠野物語』の発信力の大きさに、自身、目が眩んだからなのかもしれない。

註

1 『遠野物語』初版本は、明治四三年六月に刊行され、現在これを収めた本は複数以上有るが、今回は『柳田國男全集』第二卷（一九九七年十月）を使用する。

2 『柳田國男全集』第二卷九〜十頁

3 細井計編『街道の日本史6 南部と奥州道中』（二〇〇二年五月）二〇一頁

4 『柳田國男全集』第二卷十頁

- 5 瀧本壽史・名須川溢男編『街道の日本史5 三陸海岸と浜街道』(二〇〇四年十二月) 六九頁
- 6 『街道の日本史6 南部と奥州道中』一〇八頁
- 7 『岩手県史第五卷近世篇2』(昭和三八年二月) 八一頁
- 8 同右八四頁
- 9 同右一一四〜一一七頁
- 10 同右四八一頁
- 11 『街道の日本史6 南部と奥州道中』一一〇頁
- 12 『遠野市史第二卷』(昭和五十年十一月) 一五四頁
- 13 同右二二四〜二二五頁
- 14 同右一四五頁
- 15 同右三六七頁
- 16 同右三六六〜三六九頁
- 17 同右三七頁
- 18 同右三六九〜三七〇頁
- 19 『大槌町史上巻』(昭和四一年五月 平成三年五月復刻版) 八四四頁
- 20 『岩手県史第十一巻民俗篇』(昭和四十年十一月) 四二六頁は「終戦後「塩一升到米一升」という交換率があったが、これは藩政時代からいいならわさられてきたことであった。」と、述べている。塩の重要性を表していると言えるが、『遠野物語拾遺』二七八は「与作塩」の話である。
- 21 『遠野市史第二巻』三七二頁

- 22 『南部藩百姓一揆の研究』(昭和十年) 『森嘉兵衛著作集第七卷』(一九七四年十二月) 九二頁
- 23 同右九二頁
- 24 宇夫方廣隆撰著 宝曆十三年 『南部叢書』(四) 昭和四六年一月
- 25 『南部叢書』(四) 三六九頁
- 26 『宿場と街道―五街道入門―』(昭和六一年十二月) 六九頁
- 27 岩手県立図書館所蔵。横帳の、初めに「盛岡御領内大道筋記」が、次に「本道所、脇道并駄賃附」が、それぞれ記載されている。年代は記されていないが、「盛岡御領内」の文言から、江戸時代のものだと判断される。
- 28 児玉幸多編『日本交通史』(平成四年十一月) 二二二頁
- 29 『定本柳田國男集』第二卷 昭和三七年一月
- 30 九一頁に掲げる「三七」には「境木峠と和山峠の間にて」との記述が有る。
- 31 「一二」に「土淵村山口に新田乙蔵と云ふ老人あり。」とある。
- 32 「この一里も小道なり」との註書きがある。
- 33 「ウドとは両側高く切込みたる路のことなり東海道の諸国にてウタウ坂謡坂などいふはずべて此の如き小さき切通しのことならん」との註書きがある。
- 34 柳田は「境木峠」と表記しているが、現在の地図には「界木峠」と表記されているので、本稿も「界木峠」と表記する。
- 35 『岩手の峠』(平成三年四月) 一三五―一三六頁
- 36 『岩手県文化財調査報告書 第六十四集 大槌・釜石街道』(昭和五六年三月) 六頁
- 37 那須は「鶴住居街道」を呼称としているが、他書は「笛吹街道」とするものが多く、峠名と合致することか

ら、本稿でも「笛吹街道」を使用する。

38 『岩手の峠』一三六頁

39 六七七〜六七八頁 昭和五十一年五月

40 一七六頁 平成四年三月

41 『街道の日本史6 南部と奥州道中』二〇七頁

42 『柳田國男全集』第二卷十頁

43 岩手県立図書館所蔵。豎帳。年代は記されていないが、「南部領内」の文言から、江戸時代のものだと判断される。

44 共に盛岡市公民館所蔵だが、筆者が閲覧したのは、『三閉伊道中図』は遠野城下町資料館に複製展示されているもの、『三閉伊路程記』は岩手県立図書館所蔵の写本、である。

45 『岩手の峠路—地図から消えた旧道—』(平成十三年十一月) 一四六頁

46 『南部叢書(五)』(昭和四六年二月) 二〇三頁

47 『南部叢書(五)』一〜三頁

48 『岩手の峠路—地図から消えた旧道—』一四六頁が「近世界木峠はアツラク坂などと呼ばれていた」と述べているのは、『邦内郷村志』に記載されている「熱樂境木坂」の呼称と一致する。

49 『釜石市文化財調査報告書 第十七集 歴史の道「笛吹街道と大槌街道」上巻』一七四頁

50 「笛吹峠を越えようと必ず山男山女に出会う」の一文が、柳田には必須だったと思われる、その前提として、峠のことは「五」のごとく描かれたと、筆者は推定している。

51 『街道の日本史6 南部と奥州道中』二〇一頁

- 52 菊池照雄 『遠野物語をゆく』(一九九一年七月) 六三頁
- 53 『岩手の峠路―地図から消えた旧道―』一三七―一四七頁
- 54 小島大梅 文政十年。弘化三年成立の『大梅居士文集』に収める。『南部叢書(十)』(昭和四六年七月) 一七三頁
- 55 『岩手の峠路―地図から消えた旧道―』一四〇頁
- 56 『岩手の峠』一四六頁
- 57 『明治大正史 世相篇』(昭和六年一月) 『定本柳田國男集』二四卷(昭和三八年三月) 二二三五頁
- 58 小本街道の牛輸送が「ダンコツケ」と呼ばれていた。拙稿「南部牛追いの伝承―小本街道を事例として―」『民俗文化』十一号 平成十一年三月
- 59 筆者不明。天明・文化の飢饉が並記されていることから、成立は十九世紀前期と思われる。
- 60 「天明三卯年凶作之記」『南部叢書(四)』三三三―三三四頁
- 61 「文化十年癸酉不作記」『南部叢書(四)』三三九頁
- 62 『南部叢書(四)』四六一頁
- 63 遠野市立博物館編『馬とくらし』(平成二年三月) 五二頁
- 64 『遠野物語をゆく』六七頁
- 65 『森嘉兵衛著作集第七卷』五〇八―五〇九頁
- 66 「天明三卯年凶作之記」『南部叢書(四)』三三一―三三二頁
- 67 『東北から考える近世史―環境・災害・食料、そして東北史像』(二〇一二年六月) 二四三頁
- 68 界木峠については「和山峠の記」の描写(史料3)からも「大難処」であるのが分かる。

- 69 『遠野市史第三卷』五七八頁
- 70 『遠野物語をゆく』七十頁
- 71 『岩手県史第五卷近世篇2』一一五二頁
- 72 『邦内貢賦記』。盛岡藩の租税制度を記したものの。『南部叢書(五)』五六八〜五六九頁
- 73 『検断勤方記』。寛政八年から天保中期にかけ、穀町検断の佐々木甚右衛門が作成した。海老久太所蔵本を、昭和九年十二月に鈴木重男が二部謄写して、一部は森嘉兵衛に渡し、一部は遠野市立図書館に残された。遠野市立図書館本を、一九九九年四月、高柳俊郎が入力↓プリントアウトしたものが遠野市立図書館所蔵となり、これを閲覧した。掲載箇所は九四頁の「延享四年卯七月五日 一日市町与奉願上候次第留書之写」である。
- 74 拙著『西日本庶民交易史の研究』(平成十二年十二月) 四三五頁
- 75 拙著『牛方・ポッカと海産物移入』二〇〇八年四月
- 76 『遠野市史第三卷』四〇五頁
- 77 『東北から考える近世史—環境・災害・食料、そして東北史像』五九〜六一頁
- 78 『馬とくらし』四四〜四五頁
- 79 『南部叢書(四)』四七〇頁
- 80 拙著『近世海運民俗史研究—逆流 海上の道』(二〇一二年一月) 一一九頁
- 81 『岩手の峠路—地図から消えた旧道—』一四六〜一四七頁
- 82 『遠野物語をゆく』六四頁
- 昭和五五年四月

- 84 「和山峠の記」『南部叢書（十）』一七四頁
- 85 『遠野物語をゆく』六四頁
- 86 『馬とくらし』四四頁。『遠野物語』「五二」の註書きには「クツゴゴは馬の口に嵌める網の袋なり」とある。
- 87 有賀喜左衛門『一つの日本文化論』（一九七六年五月）二〇四頁
- 88 拙稿「阿武隈の魚交易路―平潟街道の伝承―」『民俗文化』十四号（平成十四年三月）一八一―一八二頁
- 89 『森嘉兵衛著作集第七卷』五〇九頁

謝辞

現地調査に際しては、岩手大学附属図書館・岩手県立図書館・遠野市立図書館の皆様をはじめとする、関係各位から御高配を賜った。銘記して、御礼申し上げる。