

(2)

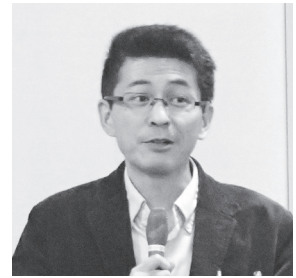
南信の人びとの暮らしをささえた物流

—南信濃からみた遠江・三河—

横浜国立大学教育人間科学部教授
多和田 雅 保

はじめに

ただ今ご紹介にあずかりました多和田でございます。時間も限られておりますので早速本題に入らせていただきます。私は今、横浜に住んでいますが、その前は飯田市教育委員会に歴史研究所という施設がございまして、5年間勤務をしておりました。そこで飯田の古文書を見ながら勉強して、今でも継続しています。飯田は御存知の方もいらっしゃると思いますが、地元のいろいろな職業の方が郷土史研究を活発にやっている、全国でも有数の土地柄だろうと思っています。



その中で交通史に関する関心が昔から非常に高いわけですね。古島敏雄さんの『信州中馬の研究』という本があります。古島さんは飯田出身の方で、後に東大農学部の教授になりますが、この本は昭和19年、戦争の真っ最中に刊行され、戦後を迎えて全国の歴史研究者に大きな影響を与えました。それ以外に地元の郷土史家の方が膨大な研究の蓄積をなさっています。たとえば『近世伊那交通史研究』という本、これは地元で数冊出されていますが、大沢和夫先生をはじめ、色々な方々がたくさん論文を書かれています。ほかにも市村威人先生という非常にご高名で大変力量のある郷土史家がおられましたが、そういう地元の多くの方々交通史の論文をお書きになっています。

今でも交通史をやっていらっしゃる方はいますが、残念ながら一時に比べてちょっとピークは下がっているというか、停滞気味であると思います。そこにどのようにブレイクスルーをもたらすかについては、私は二つ方法があると思っています。一つ目は新しい研究方法を開発することです。私たちは普段古文書を読み解いて歴史を復元していくわけですが、それにもさまざまな方法論があり、進化を遂げてきました。たとえば後で触れますが市場いちばの研究です。商品売買の場である市場の史料は、大変読むのが難しいのですが、研究がここ20年ぐらいで相当進みまして、それを飯田の市場に当てはめるとどんなことが言えるかということです。二つ目は、現代的な視点に立った問題関心を提起することです。日本列島の他のところもそうですが、飯田のような地方都市は近年、急激に人口が減少し、中山間地に分け入ると、周囲に身寄りのない方がぼつんぼつんって暮らしているという集落も増加してきています。そういう時代だからこそ新しい問題関心が立ってくるわけで、今一番重要なのはやはり、こういった地方都市が歴史的にどうやって成り立って今に至るかというのを、この歴史の流れをそこに住んでいる人々の生活の歴史とか、大げさな言い方をすると生存の歴史っていうもの、特定のテーマに限定せずに、その人がどうやって生活をし、どうやって生き延びてきたのかっていう、根本的なところに立ち

返って問題を組み直してみるのだと思います。

I 江戸時代の飯田町における問屋と市場—南信濃からみた三河—

伊那谷は上伊那と下伊那に分かれています。両方合わせると香川県や大阪府よりも大きいのです。その下伊那に飯田の城下町があり、武家地、町人地、寺社地などと身分に応じて居住区が分かれていました。そこから伊那街道（三州街道）といわれる道が南北に延び、南に進むと駒場から浪合、平谷を通過して根羽に至ります。根羽から西に行くと三河に入り、稲武を通過して豊田のほうに行きます。途中で足助があります。根羽から南に行くとやはり三河に入って津具、田口を経て、ずっと行くと新城に入ります。これらはいずれも山間地の村です。

以上を念頭に置いて、『飯田萬年記』の一節を紹介したいと思います。これは市村威人さんが戦前に編まれた『伊那史料叢書』に収められていますが、飯田の町に江戸時代から伝わる古い書物を昭和10年代に活字にして地元の人たちに頒布したものです。わかりやすいように現代語訳で説明します。

御城下町の市運上について、古くから今に至るまで、飯田へ馬に載せて持ってきた塩・茶・肴などは、馬方の意志にまかせて、どこの町へでも売却してきたが、知久町へやってくる馬がまったくなく、知久町通が衰微のようになり、迷惑がって、三問屋が相談したうえで、「市附馬高割付」の許可を御役人たちに願ひ出、許可されて下記のとおり決定した。松尾町通りは浪合のあたりからやってくる馬、池田町三町（番匠町・池田町・田町）は平谷からやってくる馬、本町通りは駒場筋から、また近村の馬、知久町通りは横畑・根羽からやってくる馬、大横町は武節・津具からやってくる馬とこぼれ馬、以上のとおり決め、荷物を載せて馬がやってくる宿（＝馬宿）で売買することになった。

最初に「どこの町でも」とありますが、飯田城下町の町人地は細かく個別の町に分かれており、それぞれが全て別箇のコミュニティになっていました。そのどこでも、遠くから馬に載せて塩・茶・肴などを運んできたなら、どの町でおろすか、馬方の自由意志にまかせておろすことができたわけです。ところが理由はよく分かりませんが、知久町に馬がまったく来なくなり、知久町通が衰微のようになった。そこで3人の問屋—飯田町の由緒正しき上級の町人です—が相談した上で、少し難しい言葉ですが、「市附馬高割付」の許可を御役人たちに願ひ出で次のように決定しました。すなわち松尾町通り（松尾町一～三丁目）へは浪合村のあたりから到来する馬、池田町3町（番匠町、池田町、田町）へは平谷からやってくる馬、本町通り（本町一～三丁目）へは駒場から到来する馬、又は近在の馬、知久町通り（知久町一～三丁目）へは横畑、根羽からやってくる馬、大横町にやってくる馬は武節、津具からやってくる馬と「こぼれ馬」が荷物をおろすことを義務づけられたのです。こぼれ馬については、「指定地区の馬宿の収容能力をこえてあふれた馬」という吉田伸之さんの解釈が妥当だと思われます。馬方が馬に荷物を載せてやってきますが、馬ももちろんお腹がすきますし世話をしなきゃいけない、夜帰れないかもしれないということで、飯田の町の馬宿に泊まる。飯田には馬宿が立ち並んでいて、この村から来た馬と馬方はこの町の馬宿に泊まりなさいと義務づけた上で、特定の馬宿が満杯になった時に限って、大横町の馬宿を利用してよいとされたわけです。このようにすれば平等に町が栄えるのではないかと考えられたのだと思います。ところが続きに、

大横町の馬宿がよかったためか、こぼれ馬という名目ですべての馬が大横町（の馬宿）へやってくる、堅町が淋しくなった

とあります。理由は不明ですが、本当は別の町に行かなきゃいけない馬がみんなこぼれ馬と称して、大横町の馬宿にやって来た。ここだけ繁盛してしまって堅町（大横町以外の町）が寂れてしまったというのです。以上を受けて寛永年間（1624～44）、以下のように取り決められました。

塩と肴の荷物は今後は一町で2日ずつ市を立て、順々に馬を付けるようにせよと言ひ渡され、知久町一丁目から始まり、松尾町一丁目を終りとし、知久町へ戻るようにして、そのうちで惣町の「上り市」を2日大横町へいただいた。

1日目と2日目は知久町一丁目市場を開くから馬は全部ここに来なさい、3日目と4日目は次の町に来なさい、5日目と6日目はさらに次の町に来なさいというように、各町に2日ずつ日替わりで行くことで、平等に割り振るようにしようと決めたのですね。

以上について、私が「はじめに」で述べたことに絡めて論点を拾うと以下のようにいえるのではないのでしょうか。重要な点は二つです。①さまざまな荷物があるなかで、主に塩と肴を載せた馬がどこの町で荷おろしをするかについて争いが発生していること。②馬方の所属する村がいずれも飯田の南方であり、駒場から根羽の辺りといった信州の村に加えて三河の山間部の村名が多くみられること。②について飯田藩の役人は、城下の個別町にそれぞれの村を対応させることで、平等に町が栄えるとの目論見を持っていたこととなります。古鳥さんの『信州中馬の研究』にもありますが、近世後期に入ると信州の中馬が荷の取り扱いをめぐって三河の馬と大規模な抗争を繰り広げます。すなわち国ごとに両者を分けて捉える見方というものがあり、それももちろん重要ですが、むしろ少なくとも近世初期についてみると、三河の馬と信州の馬とが国境をまたいで同質のものとして扱われていることに注目すべきだと思います。また①について述べると、ほかの史料によれば塩と肴が飯田の町だけで消費されるのではなく、三河方面から飯田に入ってさらに北、上伊那の方に行ったり、飯田町東を流れる天竜川を越えてさらに東の方に行ったりと、周りの村々、山間に大量に運ばれていくことが看取されます。飯田町がこうした流れのターミナルとして機能していたわけです。塩や肴がないと生きていけませんから、言い換えるとこれらの地域の人びとは三河方面の肴と塩に助けられているということですね。最初に生活、生存の歴史学と言いましたが、三河から塩と肴が来ることで、下伊那や上伊那のほうまで含めて人びとは命をつなぐことができています。この史料を見てみると、そこには遠江の馬は現れず、三河の馬に限定されていることが注目されます。私が知りたいのは、三河のどこで誰が肴や塩を獲得し、誰によってどのような経路を経て津具や武節にまで至ったかということです。

『飯田萬年記』の続きをもう少し見てみましょう。文脈からみて、ア→イ→ウはいずれも17世紀の様子ですが、アからウにかけて時系列に変化していったものとみられます。

ア・この時まで家ごとに見世店はなく、市で諸色を買っていたので、塩1駄につき「恵比須塩」1升ずつを市が主体となって取って溜めておいて、(町中の)「小間」ごとに配分するようにした。

イ・馬方1人で馬3疋ずつを追って来て、茶・塩3升、ムシロ払3升、あわせて3駄で6升を代銭に直し、72文払うようにした。ただし馬1疋につき24文ずつと見積もり、市町は(代銭を)取ってきた。このときから(その代銭を)運上と言ひ習わしてきた。それゆえ(代銭は)御地頭様へ召し上げられず、町中へ下付されて取ってきた。

ウ・市で恵比須塩とムシロ払いを古来(馬方から)取ってきたが、「市でこのようにするのも困難なので、一人で受け取り米に直して請け合うのがよい」ということで、大横町で最初に請け合う者(が登場し)、恵比須塩を(馬方から)取って溜めておいて、都合にまかせて売

り払い、暮になって一年分の恵比須塩として、代米6俵を一町へ出すようにした。

変遷はみられますが、遠方から塩を載せた馬がやってきて、たとえば本町一丁目におろすことが決まっている場合、馬方が町内で塩を売ったら、その割合に応じて塩の現物か代金を馬の頭数に応じて町に差し出し、本町一丁目の屋敷所有者が間口ごとに分け合って家計の足しにしていたということだと思われます。その理由として当時まだ家ごとに見世店がなかったことも記されています。想像ですが、市場が当番で回ってきて、町を貫通する道を空けてそこで市場を開催することになると、町の住民の生活にいろいろと差し障りが生じるわけです。そのためにその町で売買取られた物の数パーセントの塩か代船を、屋敷所有者たちが間口ごとに平等に割り振って収入にしていたということですね。以上からわかるのは、塩の消費者だけでなく、飯田城下町の住民も路上を馬方に売買の場として提供することで「おこぼれ」をいただいていたというか、そこが市場として開催されることで、町人自身の生活、生存にも役に立っていたということですね。塩をもたらす馬方も運賃の取得によって生活、生存を維持することができたわけですが、いろいろな立場の人間が塩の流通に関わることによって自分たちの生活を維持していたというのが非常に興味深いと思います。塩と肴の移入を通じて三河と関わりを持つことが、都市飯田の成り立ちを強く規定している。飯田の城下町は三河から塩と肴を移入することによって成り立っている。飯田の城下町に関する研究は多くありますが、こういう観点からの飯田町論というのはみられず、今後進めていくべきだと思います。

II 明治時代の遠山和田町における商店の新出史料から一南信濃からみた遠江一

ここで話題を変え、明治時代の遠山和田町における商店の新出史料を眺めてみたいと思います。伊那谷の東側、中央構造線に沿った山あいには遠山谷という谷がありまして、飯田の町から車で一時間余り、大体距離で40キロくらい進んだところに小さな町場があるのです。和田という町で、見事な宿場町のような景観で、大変素晴らしい所ですが、いわゆる平成の大合併で下伊那郡南信濃村から飯田市になりました。私は数年前からここの大屋商店というお店の史料調査をしています。実は元々は山の用益にかんする近世史料の探索を目的として入ったのですが、全然予期せぬことに、明治30年代の商業関係史料が多くでてきました。今でも煙草を商っておられますが、煙草や荒物、その他さまざまな生活必需品を売買する萬屋さんをやっていたお宅です。

そのなかに明治33年(1900)の「商品仕入簿」という史料があります。これは何かと云うと、当時実際に大屋が受け取った領収証の束を綴ったものです。これを見ると、都会から遠く離れた谷あいの小さな町場に、主に飯田の町からさまざまな品物が搬入されていることがよくわかり、物資の供給を主に飯田から受けていたことがうかがえますが、それに混じって水窪の池田屋というお店が大屋に菓子を売ったときの領収証が含まれています。水窪からも商品を買っていたのです。また、明治31年の「仕入帳」という横帳も出てきました。これは大屋が品物を購入したときに、得意先ごとに何を買ったかを乗せてあるわけです。たとえば石鯿1ダースとか油とか、ありとあらゆる物を買っているんですね。これも飯田町からの購入が多いんですが、今日の主旨にそくしていえば、「西ノ渡青池商店」という得意先がありました。

西ノ渡は和田から南に進み、青崩峠を越えて遠州に入り、水窪を通過してさらに南に進んで到達する小さな集落で、すぐ横を天竜川が流れています。下流からいけば天竜川沿いに北進することで伊那谷に至りますが、西ノ渡で分かれて陸路を進むことで伊那谷の一本東を並行する遠山谷に入ることができるわけです。水窪を経由して峠を越え、和田のほうに持って行くルートがあっ

たらしく、さまざまな物を運んでいます。帳簿によるとこの年、馬方の政市が石油を大屋まで運んでいます。まず2月26日に2缶運び、4月9日に石油1缶と黒砂糖1樽を運んでいます。後述しますがこの年、大屋商店は青池商店から石油、白砂糖、黒砂糖、塩を買っています。このうち石油に関しては、大屋が飯田町から輸入している形跡はみられません。石油を馬の背中に載せて何十キロもある山の峠道を越えてきたわけです。和田の人びとが生活を維持していくために、西ノ渡という小さな町場の人間が天竜川から石油を荷揚げし馬に載せて運ぶというルートが重要な役割を果たしていたことがよくわかります。大屋商店は少なくともこの年、青池商店と恒常的な関係を取り結んで何度も物資を移入しています。

せっかくなのでやや詳しくみてみましょう。先に紹介した馬方の政市が西ノ渡か和田か、あるいは水窪のどこに住んでいたかは不明です。ともかく彼は、2月26日に石油2缶を馬に載せてやってきた。「仕入帳」によれば石油の代金は5円14銭だとされています。また西ノ渡から水窪までの駄賃が32銭、水窪から和田までの駄賃が1円だと書かれています。続いて3月29日には塩2俵が「梅平伊吉より仕入」とあります。この意味はやや不明ですが、先ほどの話と絡めると、飯田町のほうは三河から塩が来たのに対し、遠山のほうでは西ノ渡方面から来ているといえます。続いて4月4日、5円を為替に組んで石油と砂糖の代金を支払っています。4月9日にまた馬方の政市がやってきて石油と黒砂糖を置いていきましたが、政市はこの間、和田と西ノ渡の間を往復していることがわかります。4月10日には力弥という人が持ってきたのか、塩2俵が来ています。続いて9月20日付の記載に石油、黒砂糖、白砂糖の購入を行っていますが、冒頭に「岩木長五郎入」とあります。岩木については不明ですが、和田に住んでいる人物で、彼の注文によって荷物が入ってきたという可能性があります。

このように大屋はさまざまな商品を輸入していますが、飯田から到来する荷物（呉服、肴、薬、酒、各種雑貨など多種多様）も含めて全部流通ルートが異なるわけで、それぞれ生産地からつながって荷物がどのように入ってきたかを見ていきたいと思っています。こういった物資を通じて和田の人たちは生活を維持できていたわけですが、これまで自治体史も含めて、物資の流れを細かくていねいにどこまで追っているかという点、まだまだ課題があると思います。西ノ渡から水窪がだいたい13キロあまり、水窪から遠山の和田町が23キロほどあり、その間にすごいアップダウンがあって、馬を連れて峠を登って降りて来たわけです。そういう大変な経路を介して西ノ渡の商人と恒常的な関係を持っていたわけですが、詳細はこれからの課題です。私たち歴史の研究者はこういったことが分かりましたということを紹介するのも大事ですが、こういったことがまだ分かりませんという紹介の仕方也非常に大事だと思っていますので、今ここでそういったお話をさせていただいた次第です。

おわりに

別々の話を二つ申し上げましたが、共通している点があるとすると、両方ともそこに関わってくる人々の生活構築、生活を成り立たせるということと史料とが大きく関わってくる点にあると思います。生活構築のありかたを強く意識して史料をひとつずつていねいに読み、商品ごとに生産から消費までを丹念に追っていくということが重要です。漠然と「三遠南信」というのは簡単ですが、そのなかには特定の小さな地域＝流通の結節点がたくさんあり、それらを結ぶ道が網の目のように広がっていたわけで、網の目のあり方を具体的に解明することの必要性が痛感されます。

今回紹介した史料のうち、領収証など大量に作成されるが現用の書類としての生命は短く、すぐに破棄される文書のことを「蜻蛉文書」(ephemera)と呼ぶそうです(吉田伸之『都市—江戸に生きる—』岩波書店、2015年)。私もよくコンビニで買い物をしますが、レシートをすぐ捨てたり「レシートは要りません」と言ったりしますが、こういったものが後世まで残されることによって、関係する人々がいかなる主体性を持って売買を行っていたのかがよくわかるわけです。史料調査の際にもないがしろにされる危険性がありますが、こういった文書が生活構築をみるうえで非常に重要な意味を持つと思っています。御時間がきたのでこれで締めさせていただきます。ありがとうございました。

近世三遠南信地域の社会的紐帯

—遠江から見た南信濃・三河—

愛知県立大学日本文化学部教授

大塚英二

(当日の報告をもとに執筆)

はじめに

本報告は、三遠南信地域という現代社会において一定の社会的共通性があると合意されている地域社会について、遠州地方からの視点で（しかもほぼ江戸時代に限定しながら）その内実を検証しようとするものである。

ここでは、以下の各節で議論することとなる素材の提示を行う。

第一には、地理的環境について考察することが求められる。

中央構造線とフォッサマグナ（中央地溝帯）により囲まれたトライアングル、そして人びとの動きを規定する道路の自然発生的形成の問題について触れる必要がある。

第二には、経済的環境の問題がある。塩の道（陸上）を始めとした流通と、舟運（水上）における木材の流通は当該地域では最もポピュラーな問題であり、三州—信州—遠州のつながりを最もよく示すものであろう。なお、経済的環境には地域的な技術の問題も大きくかかわってくると思われる。

第三には、行政的環境の問題がある。これは幕府代官支配地として中泉（遠州磐田）—赤坂（三州豊川）としてつながる遠江・三河の一体的関係を検討することである。さらには、南信地方の飯島代官所との関係にもかかわってくる。

第四には、宗教的環境の問題がある。これは秋葉道として塩の道とも重なるのであるが、秋葉信仰は非常に重要で、この火の神をめぐる三州—遠州—信州のつながり（もちろん秋葉山信仰はそれにとどまるものでなく中部地域全体にかかわる）は、より広域の地域的交流の中核的部分をなしていた。また、そうした民俗的なつながりよりも更に近世的イエ的な宗教関係としての寺院信仰を見てみると、曹洞禅普及の問題が大きい。これは遠州から三州への動きとしてつとに知られたものである。

第五には、民衆的地域秩序の環境の問題がある。遠州に本拠を置く浪人集団（武浪）の仕切や虚無僧集団の仕切の問題が民衆生活上の地域秩序の問題として存在するのである。普化宗浜松普大寺の東海道沿いの仕切りは宗教的要素も含むが、地域にとっては悪ねだりの問題として顕現しているのである。

第六には、文化的環境の問題がある。ここでは遠州国学の展開の仕方が重要である。信州（東濃）—三州—遠州とつながる豪農・神官のネットワークの問題として、さらには幕末維新期の政治状況の問題として重要であろう。

