

## ■■ 山凌馬浪 ■■

—

昭和二年五月、私は遠江から青崩峠を越えて、遠山の和田に出ました。翌日は木沢を経て小川路の峠にかかる予定でありましたが、一に五里峠の名があり登り降り五里の道は、重い旅行鞆を提げた旅としては相当の困難を覚悟せねばなりません。気やすく人夫を雇い難い事情もあって、この旅程は幾分躊躇せられました。あたかも和田の宿の主婦から、明日飯田へ向けて峠を越える馬士の中に知った顔の者がある。その馬が今夜上町泊まりだから、荷物を今のうちに頼んでおけば、明日頂上を過ぎた頃には追いつくでしょうとの話である。早速それに決めて、この人だという若い馬士に鞆を託しました。名前は喜一さんとかいう、決して間違いはないとも諾ってくれました。飯田和田間一三里の路は今もなお昔のままに、三頭ないし四頭の馬を一綱とした馬士が通っております。青崩の交通がほとんど絶えてしまったこのごろでは、遠山の谷の物資は、昔のままに馬の背に託されていたのであります。

翌日は早朝に和田の町を後にしました。途中の木沢、上町と一里余の間隔をおいて、小さい宿場がありますが、いずれも馬宿が軒を並べて居ります。ことに上町には、両側の厩はほとんど入口に厩をとった馬宿で、商家には、草履や馬の沓などが下がっているのも、以前の馬宿町をそのままに彩っていました。小川路峠の茶店は格別営業はしておりません。しかし今しがた馬士の人達が昼食でも済まして去ったとおぼしく、土瓶や膳などが散らかっていました。峠を西へ半里ほど坂を降った堂屋敷には茶店が一軒あって、駄菓子売りは馬士の来って憩うのに都合よく出来ていました。前に峠の家で眺めたとき、頂上に向かって登る一隊の馬の群れを見ましたが、その中に鞆を頼んだ馬士もいたらしいのです。私は峠から間道を択んだために、そこで馬よりは先になったわけでした。茶店で老婆の汲んだ渋茶をすすって、馬士の人達と話をしました。その人々は天竜川の東の、上久堅村の知久で、今夜は知久泊まりというのだからまだ四里も先の飯田へ明日入るとのことでした。そうして荷物を受け渡して、その日は家まで還って泊まる、これが一日の工程といいます。翌日は峠を越して上町泊まり、次の日は上町から和田へ出て、ここで荷物を交換して再び上町に還って泊まる、後は私と前後して歩いた道で、こうした道程を繰り返していたのであります。

ちゅうま

現在私の知っている範囲では、昔の中馬の俵を残して、宿場間の貨物の運送に当たっていたのはここだけで、中馬の詞を借りて言えば、一種の通し馬だったのであります。しか

しこれも現今では、飯田から天竜川に沿うて平岡村の満島に出で、さらに遠山川に沿って和田へ入る立派な道路が開けて、運送馬車からトラックさえかよふとのことですから、小川路越えの馬の数は一日ごとに影を少なくしつつあるわけであります。

## 二

南信地方から三河へかけまして、今日の交通幹線を標準とすると、むしろ不思議と考えられる所に、以前は馬宿を営んだという家がまます。これがかつては重要な街道に当たっていたことを想うと、交通路の変遷の劇しいことに感慨を深くします。そうしてそれらの馬宿が中馬に交渉を持っていたようであります。前号編集輯の言にもありましたごとく、中馬は信州を主体として発達した特殊の運輸交通の機関であります。これを一種の交通機関として法文に現しましたのは、私が今日まで得ましたところでは、明和元年〔一七六四〕の幕府評定所の裁許状であります。この裁許状が明治にいたって中馬の崩壊するまでほとんど規定の根幹をなしていたのであります。信濃一國六八二カ村、これに割り当て規定された馬数がすべて一万八千余頭で、村ごとに馬数が定められております。馬数の地域上の分布から言いますと、北信に疎で南信に密であります。これは中馬の取り扱った貨物が、外部からの物は主として塩その他の海産物にあった関係から、北信地方ではあの地方に特有なボッカの活躍が考えられぬでもありませぬ。なお裁許状によりますと、その交通路と路線による貨物の品種、包装、運賃、問屋の口銭等もだいたい定められております。

裁許状に示された交通路は、第一に松本を基点として、北へ岡田から麻績を経て稻荷山から犀川岸の丹波島または善光寺（長野）への一線、次に北国脇往還として松本から保福寺峠を越えて青木上田への一線、それから小諸、上田、善光寺間であります。次は松本から塩尻峠を越えて諏訪に出で、あれから和田峠を越えて長久保、新田、芦田、望月を經由して、岩田村から軽井沢に出で上州に入り、松井田、高崎を経て利根川岸の倉賀野までの線があります。次は諏訪から茅野、青柳を経て甲州の葦崎甲府間、今一つは塩尻から鳥居峠を越えて木曾街道を馬籠に出で、美濃の落合に入り中津を経て名古屋への線があります。さらに松本を基点として小野から天竜川沿いの松島を経て飯田に至り、あれから南へ駒場を通過して根羽に出で、ここで道は二つに岐れて一つは杣路峠から、三河の武節に入り、足助を経て名古屋への線と、足助から河に沿って岡崎へ出る一線があります。

一方根羽から岐れた一線は三河の津具に入り、田口を経て新城に出て吉田（豊橋）へ出ます。以上が裁許状に現れた路線で、いわゆる中馬街道であります。もちろんこれ以外にも中馬の交通路はありました。明和の裁許状はたまたま当時の交通関係に基づいてなっ

たものと考えられます。したがってこの他にも、松本から大町に出て越後の糸魚川への線、長野から高田方面にも、他の路線と対照して考えられるのであります。別に甲州の葦崎から鵜沢に出て、富士川に沿って駿河の三保あるいは岩淵への街道等も、小野博士は中馬道として存在してことを指摘しておられます。以前柳田先生から伺ったところではありますが、徳川時代、飯田の藩士等が江戸へ出るにはいわゆる中馬道が近距離とされていて、その道は坂下（伊那）を経てあれから高遠に出て茅野から甲州街道に入ったといえます。これは近世では中馬に縁が遠いかも知れませんが、今の中央線が美濃の中津まで開通していた当時、伊那谷の駒場から神坂峠を越えて中津間に荷馬を通わせたことがあると聞きました。これらもそれ以前にはそうした事実がなかったとは断言出来ません。当時の計画者の一人である駒場の山田与逸氏は現存しています。一方中津の代表者は森孫一という人でありました。

以上の事実からも推定される如く、いわゆる中馬道は、時代による交通の関係上、多くの変遷が行われたものと考えられるのであります。このことは一方裁許状に現われた村方の配置を見ても考えられることで、六八二カ村の中には、裁許状の路線にはむしろ縁のない地域までも含まれていたのであります。そうしてこれは藩政とも独立して、独自の発達を遂げていて、どこまでも非権力的団体であったように思われます。

### 三

私の報告は実際にその地について得た知識から出発しますから、ただいまのところ南進地方の事実から入ることにします。今年の五月初めにも三州境の根羽から飯田へ向けて、以前の中馬街道を通して見ました。一に姫様街道などの称が沿道の故老間に残っているこの道は、伊那谷を中心として大きな路が開通以前から名古屋、岡崎、豊橋を控えてことに重要であったことは疑いの余地はありません。根羽からひらや平谷、なみあい波合、駒場と、いずれも道中の宿場であり、かねて中馬の荷継場でありました。中にも駒場は、木曾谷へ出る神坂、清内路への分岐点でもある関係から、中馬街道としても重要な地点ではありますが、今の町並みとは反対の阿知川の川向いに馬宿が並んでいて、これが旧街道であります。平谷波合は今の街道とほとんど変化なく、町の家並みにはさまって所々ほとんど立腐れになった馬宿の建物を見ますのは、交通廃残者の姿を目のあたりに見るようで痛ましいものであります。ほとんど馬の背並の断たれることのなかったほど絡駅として北へ南へ、馬の動いていたという当時を回顧して感慨の切なるものがあります。天保一四年の三河の津具との訴訟の書類にも現れております通り、下伊那南部の大部分の馬は、借馬の名目でこの沿道

のものがことごとく引いていた事実から考えましても、この山峪の瘦地に展けた部落の者はほとんどその業に携わっていたのであります。

それが今日県下でも特別に疲憊を伝えられて居ることを聞くにつけても、一方交通路の変化の犠牲も大きな原因の一つであることを懐うのであります。

これは余事ではありますが、前に言いました駒場には、ある時代信州の中馬総代を勤めた者もおりました。これが天保度の三河との訴訟一件から責を退いて後、明治改元の当時は、飯田在の三日市場の者がこれに当たっておりました。馬士達はこれを一に親方と呼んで、これが街道巡視の際は駕籠をもって送迎した話もききました。相当馬士間に勢力があったようで、将棊の駒象った中馬の鑑札もこれから出ていたと申しますが土地によっては村の代表者から出ていたとも伝えられております。この点まだ明確ではありません。

#### 四

中馬に関係の記録として、ただいままで私の手元に集まりましたのは大部分訴訟出入りに関するもので、文化文政天保弘化から、さらに明治になってからの出入書類もあります。これによっても、いかに中馬が多事であったかが判ります。そうして一方に天竜川の通船問題に絡んで果ては騒擾までも起しているのです。こうした記録を通じても中馬のある種の形態は想像せられぬことはありません。しかしこの種の記録のみでは全貌に亘ることは無理があります。どうしてこうした機関が発生するに至ったか、如何の過程によって発達を遂げたかは、四周山に囲まれたこの国の社会経済史の上からも、多大の意義を遺した問題であります。明和の裁許状以降頻々として起こされる出入りの度に、評定所においてもこれが先規等を調査した痕跡がありますが、宝永年間の一部記録を除いては、これが先規等を知るべき材料は得られなかったようであります。中馬は元来ある種の目的を以てなされた制度ではなくて、個々の生活慣行が凝ってなったものと見られますだけに、当事者の実際生活に焦点をおいて、そこから出発すべきものと考えられるのであります。しかし今日となつては、これが最も難事業であります。次は荷問屋もしくは荷主間の取引関係を知る資料であります。私がただいままでに、三河から南信の一部地方について資料蒐集の体験によりますと、これとて容易ではないのであります。例えば1カ村で事実上数百頭の牛馬を駆使しておりました根羽、駒場等におきましても、中馬と称して直ちにそれと首肯し得る者は稀でありまして、土地の故老と言いましても、七〇歳前後にある者は、当時の状況を目撃してはいなかったのであります。幸いにして中馬の名は亡びましても、これが延長である貨物運送の業は存続しているために、それによって類推することは不可能ではありませんが、しかも一方に明治以降の新しい制度の印象に昏まされて、特種の環境

に在った荷問屋の地位等は、影を秘めがちであります。一方時世の影響を受けて、この慣行における塚処の如き荷問屋は多くは崩壊の運命を辿っておったのであります。例を最近の経験から根羽にとって申しますれば、荷問屋三軒のうち昔のままにその屋敷地にあったのは、白木屋と名乗った石原喜代三郎さんの家だけであります。これとて広大な荷倉と店舗の敷地の一角に居宅を残しているに過ぎません。まして数度の火災に遭遇して、問屋関係の書類はほとんど失われてしまいました。一方駒場においてもこの点は同じであります。ただ一部の伝承者から得た事実を総合して、荷問屋の関係等もある点までは知ることが出来ましたが、一方これを立証する資料はほとんどたゞいまは得られないのであります。これを一面村々における記録保存の傾向から言いましても、訴訟書類の如く公に交渉を持ったものは、比較的扱いも慎重であります。日常生活に關した私の帳簿類はとかく散逸を免れぬのであります。たまたま土蔵の隅などに保存されてありましても、土地にゆかりの少ないものが、それまでに手を伸ばすことは容易ではありません。この点僭越ながらこの雑誌の會員諸氏の注意を促したいと考えております。

## 五

最後に中馬に關して一部分の、今日まで私の得た事実を基礎として申しますなれば、中馬はこれをたんなる運輸交通上の労働者と見るのは如何かと考えます。中馬に対して直に連想を喚ぶものは駅伝制の伝馬であります。これとは根本的にちがった発生過程を辿っていたと思われ。言うまでもなく明治の崩壊当時には、駅伝制の影響をかなり受けていたと見られますが、本質的にこれと対比すべきものには、むしろ小荷駄または小荷駄賃附と称する一団が一方に発達しつつあったのであります。これは純然たる駄賃取りの職業で、多く荷問屋に因縁を結んでおりました。これに対する中馬は、階級的にも一段優越な地歩をためていて、本質上荷問屋とほとんど変わりなく何ら雇傭関係等もなかったのであります。この間の消息はこの人々の生活を仔細に観察すればおのずと窺うことが出来るのであります。

交通不便の時代、遠隔の地間の商取引は、為替の形式によることが最も自然でありました。しかも交通に対して格別の統制機関のない場合には、貨物の受け渡しと同時にいわゆる仕切りの方法を採用することが最も安全でもありました。しかもこの場合、その方法に堪え得る資格のあるものがたまたまそこに介在したのであります。このことは中馬の発生を促した上にも重要な鍵の一つと考えます。明治に改元の当時にあつては、貨物に付随せる敷金には元敷と中敷の二つがあつて、元敷には荷主の便宜上内敷または全額等の区別があります。中敷は元敷のない場合で、主として中途の運賃と問屋の口銭であります。これの繼

送に当たる場合は、すべて中馬自身が仕切って出たのであります。言い代えれば、時にその貨物の代価を負担して次の継場までの運搬に当たったのであります。したがって荷問屋はたんなる荷継所の観を呈しますが、これは庭口銭と称して荷継の手数を徴したのであります。

古くはまだ判りません。明治の改革期前後においては、土地によっては荷問屋が中馬に対して、敷金一回貸し等の慣習が生じて、次第に馬士対問屋の関係は懸隔を生じ、一方中馬の鑑札等も、馬士の中には、それを代物として荷問屋から融通を受ける者も出来たようであります。この鑑札を集積した荷問屋が、馬士に対して特別の地歩をもって臨んだことも想像せられます。しかし前言うた敷金一回限り貸しの慣習は、中馬の素質低下とともに、結果においては荷問屋の苦痛を増す因をなしたようであります。一方中馬の素質低下の原因等も、一、二思い当たる事実があります。

さて中馬の荷物仕切りの慣習は、貨物に対して、たんなる運送上の義務者たる自覚を妨げる素をなして、荷主としては時に打撃を蒙る者もありました。貨物の抜取り転売等の事実がつきなかつたのであります。しかしてこれをことごとく犯罪と視ることも能わぬ状態におかれておりました。明和年間の裁許状を促した原因の一つには、この種の貨物に対する双方の道義観念の矛盾が働いていたと見られます。しかもこれを第三者の地位にある者が純然たる運輸機関として取り扱わんとした結果、中馬の存在は一種不可解のものとして潰された観があります。天保一四年〔一八四三〕における三州馬方との出入りは、信濃方千両、三州方六百両という莫大な費用を要したとさえ伝えられておりますが、こうした抗争が繰り返された原因を想いますと、馬士を徒に訴訟好きとのみは言い難いのであります。中馬の荷継ぎの慣行は、これを客観的に観察すれば、ある期間の荷主でその根本には一種の商取引を具えていたとも解せられます。事実、塩荷物の如く価格の変動の著しかったもの、その他荷物不渡り等の場合は、最後の責任者が損害を蒙る慣習にあったことも、また一面の消息を物語るものであります。

土地の産物を町地に馬附け売り払い、その代価をもってその他の産物を仕入れ、売り捌き、妻子を養いとか、また御年貢上納を補い申すとかは、この種の人々の公に対する一種の常套語でありまして、しかも事実上これを繰り返していたのであります。諸荷物附運び駄賃銭取立家族養育仕候などとあるものは、むしろ第二義的な生活を反映した文字と考えられるのであります。

**追記** この一文は中馬に関する事実を何らの計画もなく漫然記述する結果となりました

が、この他貨物の種類と数量、馬士の生活の実際、荷主間の取引の実際、対荷問屋観等、幾多の問題があります。信州としてはおそらく大きな一つの文化史または社会経済史の一項をなすものと信じます。私はただたんに一部分の資料に基づいて問題提供の役を勧めたに過ぎません。

なお表題の文字は、天保年間三河新城の荷問屋太田金左衛門が中馬に対する荷割りをはじめその他各種の慣例を巨細にも述べた記録に附せられた題名であります。中馬を一々

おかぶね

みなと

陸舟と称し問屋場を湊ととなえた事実から思いついてひそかに借用したものであります。