

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、交易の原初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