

## 近鉄の鮮魚列車

真紅のボディに白のライン。行先表示に「鮮魚」の文字。近畿日本鉄道大阪線を利用する人なら、早朝のラッシュ時、ひととき異彩を放つこの列車を一度は目にすることがあるだろう。日曜日と祝日を除く毎日一往復、伊勢志摩地方と大阪とを結び、行人専用の鮮魚列車。鉄道ファンの間ではつとに知られた存在だが、今や全国で唯一残された現役の行商列車である。

平日朝は5時45分に近鉄の明星車庫を出車し、いったん下り方向へ回送後（この際に伊勢市駅に停車）、宇治山田駅を6時1分に出発。松阪・伊勢中川・榊原温泉口・伊賀神戸・桔梗が丘・名張・榛原・桜井・大和八木・大和高田・布施・鶴橋などに停車して、大阪上本町に8時58分に到着する。夕方、17時5分に大阪上本町を出発。行きと同様にいくつかの停車駅を経て松阪に19時18分に到着し、明星車庫に戻るの19時34分。朝夕の通勤時間帯でもあり、密に組まれたダイヤの中を縫うように走っている。

鮮魚列車の登場は、昭和38（1963）年9月21日。伊勢湾沿岸の漁村地域に居住する行人たちで結成された、伊勢志摩魚行商組合連合会の貸切として運行が始められた。それ以前から、すでに電車を利用する行人が大

勢いて、一般乗客との間で、においや汚れに対する問題が生じていた。そこで昭和38年2月に行人の組合が結成され、近鉄との交渉の末、専用列車が仕立てられることとなった。組合は、津市から鳥羽市にかけての沿岸各地に六つの支部があり、平成の初めころまで300人ほどの組合員がいたというが、次第に数が減って数十人程度になり、近年では松阪市狛師町周辺に住む狛師支部の人たちが主にこれを利用している。

ところで、伊勢方面への鉄道は、明治30（1897）年に津・山田（現・伊勢市）間を開業した参宮鉄道（現在のJR参宮線ほか）が先鞭をつけた。だが、大阪から行くには、木津・亀山へと遠回りして5時間も要する道のりである。これをなんとか縮めようと、各社競って新線を出願するなか、熾烈な競争を勝ち抜いたのは、近鉄の前身である大阪電気軌道と関連会社の参宮急行電鉄だった。大阪電気軌道創業20周年にあたる昭和6（1931）年3月17日、上本町・宇治山田間の直通運転が開始。所要時間は、国鉄の既成線よりはるかに短い2時間31分である。当時はまだ旅行に出づらかった女性や子どもでも、安心して日帰りの伊勢参りができる、というのがうたい文句だった。

大阪と伊勢志摩とを結ぶ直通電車は、伊勢参りの客足のみならず、やが

## 特別寄稿

昭和30年代から40年代にかけて、早朝の駅で行商姿の女性を見かけた人は大勢いるはずだ。それは当時、ごく日常の情景だった。

行人が集団で乗る列車——「行商列車」による生鮮野菜・魚介類の輸送は、

本来の鉄道貨物輸送とは異なるものではあるが、産地から消費地へ積荷を運ぶ、もうひとつの鉄道貨物輸送として、庶民のなりわいを長きにわたり支えてきた。今日、わずかに残る近畿日本鉄道の「鮮魚列車」を通して、「行商列車」の歴史をたどり、果たしてきた役割に思いを馳せる。

# 行商列車と「カンカン部隊」

—産地と食卓とを結ぶ魚食文化の担い手たち—

旅の文化研究所  
研究主幹・博士（文学）

## 山本志乃

Shino YAMAMOTO



行商が盛んだったころの鮮魚列車（鶴橋駅にて、昭和63（1988）年、梅田豪氏撮影、近鉄グループホールディングス株式会社提供）

ては通勤通学の足を助け、修学旅行の子どもたちを歓喜させ、そしてまた、伊勢志摩からの魚を運ぶ道ともなった。行商というと、いかにも前近代的な古めかしい商売のようだが、実のところ鮮魚列車こそ、伊勢志摩の新鮮な魚介を最も早く、確実に大阪へと届け手段に他ならなかったのである。

### 「カンカン部隊」の登場

鉄道を使った魚行商は、統制経済が終わった昭和20年代後半から、全国的に盛んになった。その業態には共通するいくつかの特徴がある。まず、主に女性が従事すること。集団であること。そして、運搬道具としてブリキ製のカンを使うこと。こうした特徴から、「カンカン部隊」とか「ガンガン部隊」などとよばれ、この人たちのための専用列車や専用車両が用意されることも多い。

近鉄線の鮮魚列車を使う行商人のうち、当初から大半を占めてきたのは、松阪駅を利用する獵師支部の人たちだ。ここは古くから漁業をなりわいとする地域で、もともと松阪の町場に向けた魚行商が盛んだった。戦前には、魚を入れた籠を天秤棒で担い、歩いて売りに行ったという。荷車や自転車を使った行商も行われていたが、太平洋戦争による物資統制で中断ののち、昭和20年代後半に復活した。

獵師町近くに住むある女性（1936年生まれ）は、結婚前の20歳くらいのころに、近隣の女性たち5人ほどで行商を始めた。漁師をしていた親がとったアサリを竹製の四角い八百屋籠に入れ、早朝に自転車で津まで売りに行った。これを1年ほど続けたのち、結婚と前後して、今度は近鉄線を使って大和（奈良）方面へ行き始めた。同じく八百屋籠を使い、中に筵むしろのようなものを敷いて、アサリや塩サバ、カレイ、エビ、ワタリガニなどを持って行った。

その後、昭和30年代半ばに、夫婦で大阪へと足をのばす。これを「大阪行き」とよび、それまでの八百屋籠にかえてブリキカンを使うようになった。カンは、香良洲かろうす（津市）の行商人が使っていたものをまねて、地元の樋屋ひぎやで作ってもらった。

「大阪行きは、初めは12人だった」とこの女性はいう。それが、数年の間に何倍にも増え、昭和40年代半ばには300人近くまでふくれあがった。その背景には、伊勢湾沿岸の漁村の変化がある。昭和28（1953）年と34（1959）年、相次ぐ大型台風の来襲で網船が操業できなくなり、新たな生計手段を探さなければならなくなった。結果、多くの漁師たちがジョレン1本あればできる貝取りへと移行した。当時はまだ出荷や共同販売のシステムが整っておらず、とった貝を各自

が家に運び、砂を吐かせ、主に女性たちが朝まだ暗いうちから自転車で売り歩いた。行商はこの地域の重要な現金収入手段となり、次第に港の市で品ぞろえを増やし、電車を使って大消費地である大阪へと売りに行くようになったのである。

伊勢志摩魚行商組合連合会が結成された当時の規約に、近鉄との確認事項として、「容器は必ずカンを使用すること」とある。「ブリキ製缶で容積0・047立方メートル以内のものおよび、0・022立方メートル以内のもの各1個」と、大きさや数まで指定されている。カンを使用するのは、水漏れを防ぐのももちろんだが、食品衛生管理の問題が大きい。鮮魚の販売については都道府県ごとに条例があり、鉄道を使った魚行商が全国的に盛んになった戦後の復興期以降、行商営業を登録・許可制とするとともに、衛生管理に徹するよう、容器をはじめさまざまな細則が定められた。各地に残されたカンを見ると、水抜き用の栓があったり、鮮魚と加工品とを分けて収納できるように構造になっていたりと、それぞれに工夫が施されている。こうしたカンは、地元の職人が細

則に合わせて一つずつ手作りしたものだ。獵師町でも、1軒だけあった樋屋が注文を受け、多いときで1カ月に100個ほど作ったという。

鮮魚列車に乗る行商人たちの運搬具は、今ではほとんどが発泡スチロール製の魚箱に変わったが、まだ一部の人の間でカンが使われている。それを見ると、当初の規約にあったサイズの倍ほどで、全国的に見てもかなり大きい。商売が軌道に乗るにつれ、持っていく荷の量が増え、それにあわせてカンも大きくなっていったのだろう。かつてはみんなこれを使っていて、最盛期の鮮魚列車は、カンと人との満杯。網棚に寝る人もいるほどだった。

### 大阪の「伊勢屋」

5年ほど前まで獵師支部に所属し、鮮魚列車を使って「大阪行き」を続けていた60代のあるご夫婦は、大阪市西



大阪の商店街の「伊勢屋」(平成26(2014)年、筆者撮影)



昭和40（1965）年ごろの鶴橋駅の近鉄線ホームと行商人のカン（近鉄グループホールディングス株式会社提供）

成区の商店街に店を構えて商売をしていた。店の名は「伊勢屋」といい、親の代から55年にわたって近隣のお客さんに親しまれてきた。

商売を始めたのは昭和30年代前半。母親がひとりりでカンを担ぎ、この商店街の入り口で露店の商売を始めた。当時はまだ鮮魚列車は運行されておらず、松阪から近鉄の急行電車に乗り、上本町で市電に乗り換えて行った。

持っていくのは、早朝に水揚げされた地元猟師町の魚介。カンの内部は、仕切りを兼ねた厚さ6センチほどのゲスというブリキの皿を7段重ねる仕組みになっている。ゲスに氷を入れ、カレイやボラ、タイ、アジ、アサリなど季節ごとの品物を載せ、売り場でそれをそのまま広げて盤台<sup>ばんだい</sup>がわりにした。着くとお客さんが待ちかねていて、競うように買って行く。そうやって1年ほど露店の商売を続けた後、同じ商店

街の中に店を借りた。同じころ、父親が漁師をやめ、夫婦ふたりで本格的に行商に携わるようになった。

もっともよく売れたのは、大阪万博が開催された昭和45（1970）年ごろ。商店街の周辺には、小さな町工場で靴の製造をする卸商人が多く、当時はとても繁盛していた。夜遅くまで働く靴屋さんたちにとりわけ喜ばれたのは、すぐに食べるこ

とができる刺身。刺身は露店で商売をしていたころから人気が高く、バケツに水を入れ、その場でさばいて造ることもあったという。

商売の最盛期だったこのころは、行商人の数も多く、鮮魚列車は日曜も祝日も、休みなしに運行されていた。それに乗る行商人にも休みはない。毎朝、港の市でぎりぎりまでねばって競り落とした魚を鮮魚列車に積み、2時間半ほどをかけて商売に行く。元漁師の父親は当時を振り返り、「鮮魚列車で寝ていくのが好きだった」と語る。なんでも、「ちくわをつまみに、一杯やりながら行く」のだそうだ。ほとんど寝る時間もないほどの忙しい毎日、鮮魚列車に揺られる大阪までのひとときは、かけがえのない休息时间だった。

ところで、猟師町周辺の行商人の多

くは、このご夫婦と同様に大阪の商店街に店を構えている。しかも、それらの店の名は、みな「伊勢屋」。平成12（2000）年当時の猟師支部の組合員は180人で、多くが夫婦や親子で登録していることから店数を90とすると、なんと90もの「伊勢屋」が大阪にあったことになる。聞けば、どこに店を出すかは自由だが、「半径1キロ以内には出店しない」というのが、互いの不文律として堅守されてきたという。

大阪は、そもそも鮮魚を好む土地柄で、とりわけ瀬戸内海から西の地域を産地とするマダイなどの高級魚に大きな価値を置く食文化がある。そうしたなかで、伊勢志摩地方は、大阪市中央卸売市場本場を核とする広域的な水産物流通の現場では、さほど主要な出荷地として認識はされていなかった。つまり、近鉄線を利用した行商によって初めて、この地域の魚介類がまとまって大阪へと持ち込まれたことになる。

今でこそ、スーパーマーケットなどでも産地との直接的な取引をするようになったが、昭和30〜40年代にはまだそうした傾向はな

い。そこに現れたのが、「伊勢屋」の人たちだった。産地から直接魚を持参し、販売するという方法は、それ自体が極めてまれなことであり、消費者に大きなインパクトを与えたことだろう。しかも彼らの多くが行先としたのは、大阪の西成区、大正区、平野区、守口市、高槻市など、戦後の人口移入で拡大した都市部や住宅密集地だった。

近鉄線を使った「伊勢屋」の行商人



大阪上本町駅に到着した鮮魚列車。真紅の車体と正面の白帯がトレードマーク



列車行先表示板  
(近鉄グループホールディングス株式会社提供)

は、当時さほど定着していなかった「産地直送」を先駆的に実践し、大阪の人たちに「伊勢もん」という鮮魚に対する新たな価値観を浸透させた。そして、鮮度の高い良質の魚介を比較的に提供することで、大阪で長年培われてきた魚食文化の伝統に、大衆化という裾野を広げる役割を果たしたのである。

## 女性の行商と鉄道

魚行商は、カンひとつあれば始められる手軽さと、初期投資の小ささが特徴で、全国的にみれば、漁家の副業や家庭内の分業といった位置づけにあるのが一般的だ。ところが、近鉄線の「伊勢屋」の行商人たちは、当初の大阪方面から大阪へと足をのばし、設備投資にも力を入れ、常設店舗を構えるまでになった。あくまで行商というスタイルをとりながらも、もはや個人的な小商いの域をこえ、継続的な利益目標を掲げる家族経営の商売へと成長し

た。行商の多くが衰退するなかで、他地域と一線を画して存続してきた背景には、産地である伊勢志摩と大消費地である大阪とを直接結ぶ鮮魚列車の存在があることはいうまでもない。

漁村に限らず農村でも、生産物を近隣へと売り歩く行商は、古くから現金収入を得るための重要ななりわいだった。そしてその多くは、女性の手によって担われてきた。

生鮮食品を扱う女性の行商は、日帰りが原則だ。そのため徒歩の時代には、最大でも往復で十里(約40キロ)程度を行先とした。籠ひとつ背負って自分の足を頼りに行商に出る女性たちにとって、鉄道は、販路を広げるうえできわめて有効な手段となった。決まった時間に列車に乗りさえすれば、荷物とともに間違いなく目的地まで運んでもらえる。そして、着いた先で列車を降りたあとは、得意先の家々を歩いて回る。それまで徒歩で日帰りできる程度の行動範囲だったものが、生活圈を離れ、場合によっては100キロを超える先までへも足をのばすことが可能になった。

首都圏でなじみ深い行商列車には、京成電鉄が昭和10(1935)年から運行してきた「嵩高荷物専用列車」がある。平成25(2013)年3月に廃止された際には、普通列車の最後尾一両のみとなっていたが、かつて行商人が大勢いたときには専用電車として運

行されていた。行商人の多くは、千葉県北西部の北総とよばれる農村地域の女性たちだ。「嵩高」の言葉どおり、自分の背丈ほどもありそうな大きな荷物を背負う。「カツギヤのおばさん」の名でも知られ、京成電鉄のほか総武本線、成田線、常磐線なども使って東京方面へと出かけた。専用車こそなくなったものの、今でもこれらの沿線では、行商を続ける女性の姿をわずかなが見ることができている。

この地域で鉄道を使った野菜行商が始まったのは大正半ばのこと。その後、昭和初めの農村不況や相次ぐ水害などの影響で、野菜を直接売って日銭が入るという利点から、東京への行商が急増する。戦争による中断を経て、戦後再び盛んになり、一時は周辺の農家のほとんどが行商に携わるまでにいった。昭和39(1964)年当時、成田線と総武本線、京成電鉄の沿線地域にそれぞれの行商人の組合があり、人数は合わせて4000人にものぼっている。

魚にしろ野菜にしろ、大きな荷物を担いで売りに行く行商は、過酷な労働だ。だがそれを支えてきたのは、行先で待っているお得意さんの存在である。

カンカン部隊も、カツギヤのおばさんたちも、行商人はみな、自分の足で販路を開拓し、お客さんの好みや必要に応じた品ぞろえを工夫しながら、長

年にわたって得意先との信頼関係を築きあげてきた。乗り合わせる列車の中では、行商人同士が互いに必要なものを調達しあったり、情報交換をしたりもする。行商列車は、ただ単に人やモノを運ぶのでなく、行商人にとっての交流と交易の場ともなっていた。

かつて大勢いた行商人の活躍は、歴史の表舞台にほとんど現れることはない。と同時に、全国各地にあった行商列車もまた、社史に刻まれることなく多くが姿を消した。だが、行商という商いそのものは、形を変えながらこれからも消えることなく続いていくだろう。産地と食卓とをとり結び、「信頼」と「鮮度」を担って歩く行商は、いかなる時代にあっても社会に必要とされ、忘れ得ぬ記憶とともに受け継がれていく仕事だと思ふからである。

### 〈主な参考文献〉

山本志乃『行商列車―カンカン部隊を追いかけて―』創元社 2015年  
千葉県博図公連携事業実行委員会『おばちゃんたちの野菜行商―カゴを背負って東京へ―』2019年

### 山本志乃(やまもと・しの)

1965年鳥取県生まれ。旅の文化研究所研究主幹、博士(文学)。民俗学専攻。定期市や行商に携わる人たちの生活誌、庶民の信仰の旅、女性の旅などについて調査研究を行っている。著書に「市に立つ―定期市の民俗誌―」(創元社)、「行商列車―カンカン部隊を追いかけて―」(創元社)、「第42回交通図書賞受賞」『女の旅―幕末維新から明治期の11人―』(中公新書)、『日本の民俗3物と人の交流―吉川弘文館・共著』、『旅の民俗シリーズ第1巻生きる』(現代書館・共著)などがある。