法政大学学術機関リポジトリ
HOSEI UNIVERSITY REPOSITORY

PDF issue: 2025-07-04

〈論説〉千葉県北総における野菜行商

SEKI, Eriko / 関, えり子

(出版者 / Publisher)
法政大学地理学会
(雑誌名 / Journal or Publication Title)
JOURNAL of THE GEOGRAPHICAL SOCIETY OF HOSEI UNIVERSITY / 法政地理
(巻 / Volume)
16
(開始ページ / Start Page)
20
(終了ページ / End Page)
34
(発行年 / Year)
1988-03-31
(URL)
https://doi.org/10.15002/00026091

千葉県北総における野菜行商

関　えり子

I　はじめに
II　対象地域の概況
III　行商の歴史
　1．発生期
　2．恐慌期
　3．水害期
　4．戦時中
　5．戦　後
IV　行商の概況
　1．組合と専用電車
　2．販売先　トクイ
　3．行商人のいでたち
　4．行商品目
　5．仕入れと仲売り
V　行商の実態――京成行商組合員を例として――
　1．年齢構成・実績年数
　2．月間稼動日数
　3．売り上げ
　4．行商の形態――その1――
　5．行商の形態――その2――
　6．ある行商人の1日
VI　行商地区の実態
　1．行商農家像
　2．行商農家の畑作
　3．行商と農業発展
VII　行商のゆくえ
　1．京成沿線の行商人員数の変換
　2．行商のいま・むかし
VIII　おわりに

I　はじめに

「あっ，またあのおばさん」.

私は，彼女達を街で見かけるたびにそう思う．JR有楽町駅ホームで，立ち並ぶビル群を背景に，背負い籠にもんぺ姿の彼女を見かけた時，はからずも足を止めしげしげと眺めてしまった．

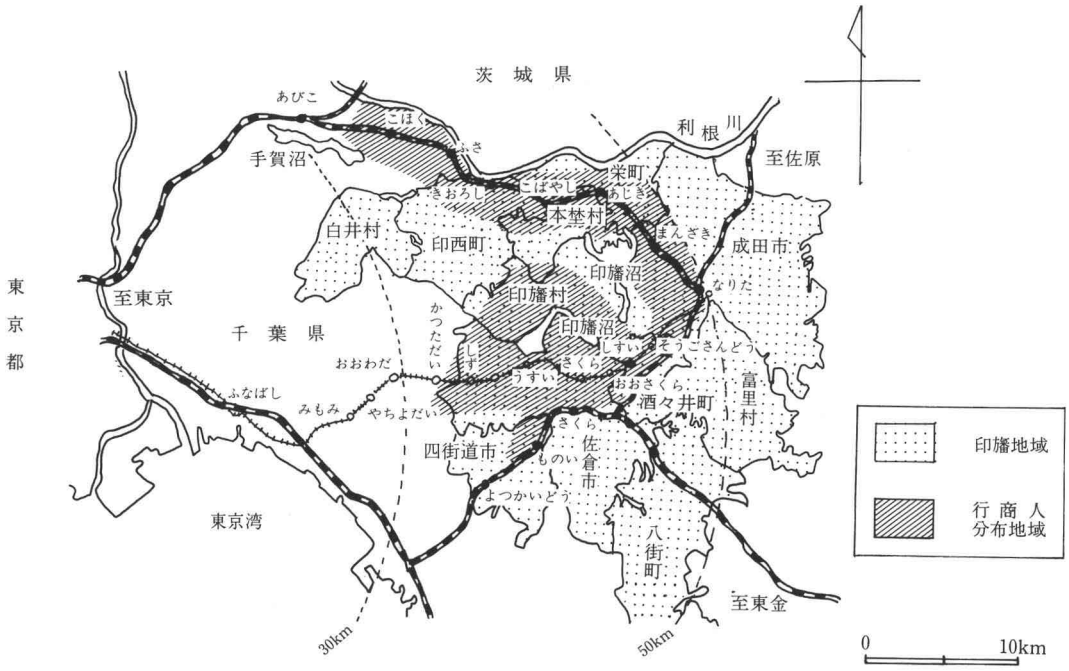
彼女達とは，もちろん野菜行商人のことである．

千葉県北総，利根川沿いと印旛沼周辺市町村からは，JRや京成電鉄線（以下京成線）を利用して，ダイコンやニンジン，ホウレンソウといった野菜を籠一杯つめこんだ行商人が集団で出かけて行く．そのほとんどが，農家の主婦でありおばあちゃんである．大正末期に始められたという野菜行商は，60年あまりたつ現在でも続けられ，東京の消費者からは，「千葉のおばさん」「行商のおばさん」と親しまれている．身の丈ほどある荷物を背負ったその姿を誰も一度は眼にしているだろう．

しかし，その実態を知る人は少ない．しかも，東京という大消費地に隣接している有利な立地条件を活かし，野菜については全国一の生産を誇る千葉県が，東京中央卸売市場入荷量で1963年よりトップを守り続けているという流通機構の発達をみせる一方，生産者から直接消費者へという非近代的とも言える商法が存在している現状（近年，無農薬野菜を謳った産直野菜が注目されているが，北総の行商とそれは，その発生段階からしてもつ意味が異なる）．また，最盛期には4,000人～5,000人いたともされている野菜行商人が，今ではその2割程度になってしまったとはいえ，東京近郊県において女性の野菜行商人が，ある一部地域に集中する地域偏在．

彼女達の存在は，知られざる点があまりにも多い．そこで，本稿はとくに京成電鉄沿線の野菜行商人を対象として，現在の行商活動と行商人の実態把握を試みるとともに，地理学的見地から，60年あまり続けられている行商と地域の係わりを分析，考察するものである．

第1図　行商人の分布図



なお，調査は行商に関する既存の資料に加えて実態を究明するため，各方面に聞きとり調査を行うとともに実際に行商活動に参加した．また調査は，1986年10月～12月に実施した．

II　対象地域の概況

現在の野菜行商地帯は，利根川沿岸町村および印旛沼周辺の市町村（成田市，佐倉市，四街道市，酒々井町，印西町，栄町，印旛村および本埜村）からなり，都心から30～60kmと東京の日帰り行動圏内に属すとともに，JR総武線，成田線および京成電鉄の沿線付近となっている（第1図）．上記市町村は，千葉県においては，八街町，富里村とともに印旛地域と称される地域である．

印旛地域の面積は，609.06㎢で県総面積の11.8％を占め，人口は1986年7月1日現在で448,873人でここ10年の増加率は，61.2％と非常に高い．

また同地域は，一般に印旛沼を境に以北を水田地帯，以南を畑作地帯に区分できる．八街町と富里村は，耕地の87％までが畑作利用される野菜産地となっており，現在ではまったくといってよいほど野菜行商人はみられない．それに対し，以北は耕地の72％が水田利用される稲作地帯でこの一帯に約800名の野菜行商人が集中し各鉄道沿線ごとに組織をつくり，組合員として集団活動を営んでいる．

III　行商の歴史

行商人からの聞きとりおよび各種文献[1]から調査した結果，行商はおおむね次の時期に区分して経緯をたどることができる．

1．発生期

行商そのものの生いたちは，1923（大正12）年の関東大震災直後，東京で野菜類が極端に不足したため，新鮮な物を安価に供給しようとしたとこ

第1表　行商人の人員数

JR成田線		JR総武線		京成電鉄線	
成田線出荷組合	人数	総武線出荷組合	人数	京成行商組合	人数
湖　北駅支部	56	佐　倉駅支部	50	実　籾駅支部	6
布　佐　〃	90	物　井　〃		大和田　〃	38
木　下　〃	32	四街道　〃		志　津　〃	48
小　林　〃	120			臼　井　〃	110
安　食　〃	90			佐　倉　〃	26
成　田　〃	36			大佐倉　〃	18
				酒々井　〃	28
				宗吾参道〃	17
				成　田　〃	19
小　計	424	小　計	50	小　計	310

資料：1986年10月の筆者調査による．

ろから始まる．とくに東京近郊では，青果市場と小売商とによる流通機構が壊滅状態にあったため，生産者が直接売りに行かねばならない必要があった．

2．恐慌期

1927（昭和2）年に始まる農業恐慌期が次にあげられる．当時，行商地帯において農業を支えていたのは，養蚕，水稲，麦であったが，1927年繭価，麦価，米価の暴落により倒産者が続出した[2]．続いて1931（昭和6）年～32年の不況期，さらに1934年の干害により，生活に困窮した農民（女）が行商に出た[3]．

3．水害期

利根川，印旛沼の氾濫による水害の記録は，古くは貞観6年（864年）にさかのぼる．その治水工事は200年前の江戸時代から断続的になされてきたが，めだった成果はなく，1938年には利根川をはじめ印旛沼，手賀沼の一帯の大水害により付近の農作物は，軒並30%～90%の被害を受け，とくに水稲の減収が激しかったといわれる．この水害にさらされた農民が蔬菜栽培によって現金収入の道をとろうとし，その結果，行商をさかんにしたようである．その後，1941（昭和16）年にも大洪水がおこり，行商に拍車がかかったと推定される．

4．戦時中

日華事変から太平洋戦争が激しくなるにつれ，行商に対しては統制の強化ということで解散命令がだされた[4]．したがって，行商人はまったく集団行動はとれなくなったが，農民の経済的要求を押え込むことはできず，農産物（禁制品）をふろしきに包み少量ずつ持っていく「ふろしき部隊」を生みだす結果になる．

5．戦　後

戦時中の行商は主として，主食のヤミ利潤を得るため統制のわくを越え非合法に行われてきたが，戦後食糧事情が悪かったので，いわゆるふろしき部隊は1948（昭和23）年頃まで続いた．ただ，この時期は〝買いだし〟が盛んなため農家では座っていて商売になった．ゆえに非農家による〝かつぎや的行商〟が多勢を占めていたと思われる．しかし，終戦からわずかな期間で米のヤミ値は下がり，いわゆる戦後の農村ブームは下火になった．これを転機に，今度は農家による行商が増え一般化した．

以上より，行商という現象の発生は社会情勢や農民の経済的要求に基づいたものであることがわかる．聞きとりにおいても，行商人は，生活の苦しさに耐えかね日銭がほしくて始めたと語っている．

第2表　鉄道会社の行商対策

	対　策	荷物料金
JR成田線	上り1番電車(No.480H)10両編成のうち後部7両指定 上り2番電車(No.582H)10両編成のうち後部5両指定	〈定期荷物料金〉 3,100円／月 250円／回
JR総武線	特になし	
京成電鉄線	朝の上り3番電車まで全車両乗車可 京成成田8:14発上野行き急行，京成成田8:29発西馬込行き急行の最後部車両のみ専用	〈定期手回り品切符〉 2,000円／月 200円／回

資料：1986年10月の筆者調査による．

VI　行商の概況

1．組合と専用電車

現在，行商人達は，成田駅から利根川に沿って湖北駅に至るJR成田線の各駅，総武線の四街道，物井，佐倉駅および京成電鉄の実籾，大和田駅から京成成田駅に至る各駅から電車に乗り込んで行く（第1図参照）．

行商人は，各沿線ごとに組織をつくり（各駅ごとに支部を形成），組合員として集団活動を営んでいる．千葉県には3つの行商組合（第1表）が存在しており，その登録会員のみが各線を利用して行商に行ける．JRおよび京成電鉄はそれぞれ行商対策を設けている．かつては，両線とも行商人の専用電車，列車が存在したが，行商人員数の減少とともにその対策は規模を縮小している（第2表）[5]．

2．販売先　トクイ

行商人の長年の顧客をオトクイあるいはトクイと呼ぶ[6]．

行商人は，それぞれ決まった販売先をもっており，その区域はおおむね東京全域にわたるが，相当の重量を背負って各戸を歩きまわるため，京成線及び常磐線の終着駅である上野駅または日暮里駅を分岐点として，比較的入京してから交通に便利な地域に多く分布している．

京成線を利用する行商人は，第2図の示すように沿線の葛飾区，台東区，荒川区，墨田区方面の行商が盛んであることが確認されている．しかしなかには，川崎，横浜方面，川口市方面まで足をのばしている行商人もいる．

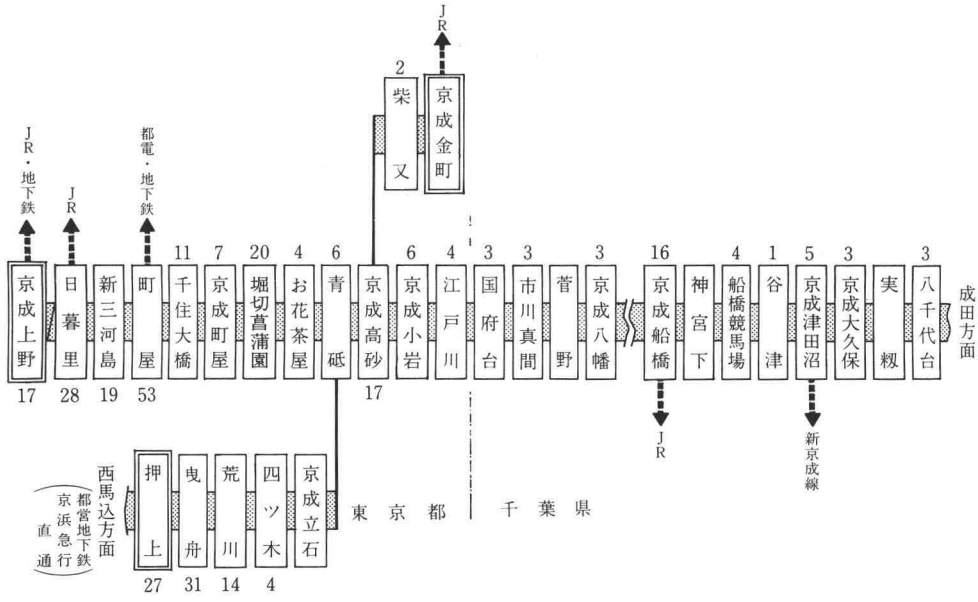
もちろん，初めから得意先があった人はほとんどいない．電車の乗り方もままならなかった農村の主婦が商売を始めるということはなかなかつらかったという．重たい荷をかつぎ，右も左もわからない所を歩きまわり，声をかけるのも恥しく，歩きすぎて駅に戻れなくなったりで，夕方暗くなっても売れない．そういうことを繰り返しながら売れそうな所を見つける．1年もすれば顔なじみとなり，家とのつきあいが始まる．年々そういうトクイを増やし，1人平均40～50軒から多い人で70軒のトクイをもっているという．

このように，行商人とトクイの関係は深い．お昼どきは，とくに親しいトクイの家で昼食を食べたり，お茶を飲みながらテレビを見たりする．さらに商売外の関係が生じて，トクイに祝儀，不祝儀があればいくらかの金品を包んだり縁談の世話をすることもある．祭りや夏休みにはトクイの家族を家に呼ぶこともあったという．

現在，行われている野菜行商は，行けば必ず買ってくれる客が待っている，あるいは，顧客の注文に応じて商いをする形となっている．顧客は売値を値切ることなく，ほとんどが言い値で買う．一般の取引きとは一味ちがう義理人情の絡んだ独自の商取引きを構成している．

行商人の多くがいわゆる下町に出向いて長年行商が続けられている要因は，交通機関による地理的な結びつきだけではないと考えられる．人情に厚いといわれる土地柄にあって，行商人と顧客の

第2図　京成行商組合員の京成電鉄線降車駅別人数



資料：『京成行商組合員名簿』による．

間に生まれた深い結びつきが行商を支えた1つの柱といえるだろう．

3．行商人のいでたち

行商人の多くは，頭に頬被り，普段着にはエプロン，下はモンペあるいはスラックス，それにズック靴を着用している．地下足袋やぞうりの行商人もいる．背負い籠は布ばりした竹製のメツブシ籠[7]．この側面に，嵩高荷物登録証[8]をつける．背負い籠の上には，同じく中身のつまったダンボール箱，上籠，ふろしき包などをくくりつける．手には，卵や生ものを入れる手籠や，ふろしき包みを持つ(第3図)．行商人のいでたちは，嫌でも嵩高となるため集団で行動をとる場合のトラブルは，ここに起因することが多い．

第3図　行商人のいでたち

行商人の荷物は，鉄道側では荷重制限を50kgとしているが，自主規制が建前となっており多分に超過傾向にある．平均すると一人約60kgと推定されるが，中には100kgを越える〝ツワモノ〟もいる．

4．行商品目

季節の野菜を中心に，卵，餅，米，魚，鶏肉，漬物などが売り物となっている．

春，彼岸の頃はタケノコ．以前は掘りたてのま

まであったが，今は前日掘ってゆでてビニール袋詰めにしてから売る．夏野菜の露地物が豊富になる6～8月は，キュウリ，トマト，トウモロコシ，ホウレンソウ，スイカなど，種類も収穫量も多いので行商活動は活発になる．

秋から冬は，ネギ，ゴボウ，ニンジン，ダイコン，最近はハウス栽培のトマト，キュウリも売られている．年の暮には餅が重要な商品である．一昔前は，夏と農閑期に入る暮だけ売る行商人も多かった．ハクサイやキャベツは重い上に嵩ばり数がもてないので行商には不向きである．

5．仕入れと仲売り

前述した野菜はその多くが行商人の自家生産である．しかし，季節のものとはいえ，何十種にわたる野菜を一軒の農家の自家生産でまかなうのはむずかしい．これらを補完し充実させるのが，朝市や駅構内および車内での業者による仲売り，仲間同士での取り引きである．

朝市は行商人の乗る電車の時刻にあわせて駅前で開かれる．京成沿線では京成佐倉駅のみであるが，JR成田線では，行商人が乗り込む各駅に存在する．近在の行商に出ない農家が野菜を売りにきたり，八百屋や，銚子から鮮魚干物などを積んだトラックも来ている．

仲売りでは，印旛沼などでとれる雑魚や佃煮，甘露煮，ウナギの蒲焼，白焼を売る人，卵や鶏肉を売る養鶏業者，のし餅，豆餅，栗飯，赤飯，草餅を売る餅屋，のり屋もいる．仲売りは男性がほとんどで，彼等も電車を利用するので行商組合員となっている．

仲間同士の売り買いは，主に同じ駅を利用する行商人の間でグループ化している．「大根，ほしいんだけっとよー」「枝豆はいんねえかい」，朝の駅ホームでは，そんな声が聞こえてくる．

仲売りは，元来このような売り手同士が荷物を広げ互いに持っていない物を交換，売買していたのが次第に専門にする人が出現し増えてきたのだという．朝市も同じような経緯で発達してきたが，経営規模の大きい農家が行商だけでは自家生産物のすべてをさばききれず，その販路を求め今日のようになったといわれる[9]．

しかし，近年は朝市に出てくる農家も減り，この10年ほどは，八百屋から仕入れもするようになった．種類の充実を考えると，冬場はとくに便利である．

第3表　京成行商組合員の年齢構成

（単位：%）

年齢層	1964年	1986年
30歳未満	0.4	0.0
30歳以上40歳未満	17.8	0.0
40歳以上50歳未満	35.5	2.3
50歳以上60歳未満	33.5	32.5
60歳以上70歳未満	12.8	34.9
70歳以上		30.3
計（平均年齢）	100.0（48.2歳）	100.0（63.9歳）

資料：印旛支庁『行商の実態』1964，および1986年10月のアンケート調査結果による．

第4表　京成行商組合員の実績年数

実績年数	割合（%）
10年未満	2.1
10年以上20年未満	10.6
20年以上30年未満	27.7
30年以上40年未満	36.2
40年以上50年未満	17.0
50年以上	6.4
計	100.0

資料：1986年10月のアンケート調査結果による．

V　行商の実態——京成行商組合員を例として——

1．年齢構成・実績年数

この野菜行商の大きな特徴のひとつは，売り手が高齢の女性であることだ．50代～70代で93%を占め，50歳未満は数名である．平均年齢63.9歳．1964年当時の平均年齢が，48.2歳であることからいかに行商人が高齢化しているかがわかる（第3表）．実績年数は，少なくとも10年，もっとも層が

第5表　京成行商組合員が行商に出た動機

動機	割合(%)
自分の意志で積極的に行商に出る気になった	58.9
家の人または近所の仲間にすすめられた	8.8
家の人と交替した	26.5
あまり気がすすまないが世間体があって始めた	0.0
親族・親子等らに行商に出ないと怒られるから始めた	2.9
その他	2.9
計	100.0

資料：1986年10月のアンケート調査結果による．

第6表　京成行商組合員の月間稼動日数

稼動日数	割合(%)
5日未満	4.3
5日以上10日未満	17.0
10日以上15日未満	27.7
15日以上20日未満	10.6
20日以上	40.4
計	100.0

資料：1986年10月のアンケート調査結果による．

厚いのは，30～35年間である（第4表）．平均は29.2年．最高は60年続けている81歳のおばあさんだ．

30～35年前の1951（昭和26）年～1956（昭和31）年は，戦後の農村ブームが終わり，また農地改革のあおりを受け農家による行商が一般化した時期にあたり，行商の最終的発生段階の人々であることがわかる．

アンケートの結果，行商を始めた動機として約6割の人が，「自分の意志で積極的に行く気になった」と答え，次いで3割の人が，「家の人（姑あるいは母親等）と交替した」と述べている（第5表）．

しかし，1964年からの行商人の平均年齢の推移と実績年数をみてもわかるように，少なくともここ10年間，世代交替はほとんど行われていない．

2．月間稼動日数

第6表に示す通り，行商人の半数以上が月の半分は行商に出ていることがわかる．平均すると14日/月である．それに対し1964年当時の平均稼動日数は20日/月である[10]．この変化は，第7表が示すように，行商人の高齢化によるところが大きいといえる．

3．売り上げ

行商の売り上げ高は，かなり個人差があり詳細は不明だ．利益に関しても自家生産品と朝市等の仕入れ品の割合で異なってくる．参考のために，ある2人の行商人の荷の内訳を紹介する（第8表）．Aは商品の半分以上が仕入れであり，Bは8割が自家生産品である．価格は，1986年10月現在で，トマト，キュウリ等の野菜は1袋平均300円，卵10個あたり約270円，栗1kgあたり約600円，餅類1パックあたり300～350円，ダイコン1本あたり100円であった．

第7表　京成行商組合員の年齢層別月間平均稼動日数

年齢層	稼動日数（日）
40歳以上50歳未満	20
50歳以上55歳未満	18
55歳以上65歳未満	17
65歳以上	13

資料：1986年10月のアンケート調査結果による．

以上を考慮すると，1日あたりAは50,000円，Bは25,000円相当の売り上げがあると推定される．利益は，仕入れ値，生産費，諸経費等の原価計算を考慮しなければならず，明確に出てこないが一般的に売り上げの2～3割であろうといわれている[11]．また，卸商の利益と小売商の利益を含めた小売価格の約60%を占める中間利益を手にすることができるともいわれている[12]．

行商人の野菜の値段は，市価よりも安くなっているわけではない．しかし，前日の夕方とれたばかりの新鮮さが売りものとなっている．

4．行商の形態——その1——

単に，野菜行商といっても，その行動様式は画一ではない．60年余り，数千の行商人の手を経てきたものである．

第8表　行商人の荷の内容

A				B	
品　　名	数　量	品　　名	数　量	品　　名	数　量
トマト	20kg	みそ	3kg	トマト	5kg
キュウリ	15kg	梅干	2kg	キュウリ	5kg
ナス（10個入）	7袋	わかめ	2.5kg	サツマイモ	3袋
サトイモ	10kg	ピーナッツ	4袋	ニンジン	5袋
ダイコン	12本	のしもち	5kg	カブ	5袋
レンコン	5袋	丸もち類（パック入）	10	インゲンマメ	5袋
ニンジン	10袋	米	15kg	エダマメ	16袋
インゲンマメ	8袋			ホウレンソウ	5把
エダマメ（400g）	8袋			泥ネギ	3束
ホウレンソウ	15把			レンコン	3袋
カキ（5個入）	5袋			丸もち類（パック入）	5
クリ（1kg）	5袋			米	15kg
卵（10個入）	20			赤飯（パック入）	2

形式（1）：家庭訪問型

家庭を訪問し，一軒一軒売り歩く．

形式（2）：露店兼訪問型

トクイの軒先あるいは日中空いている駐車場に店をひろげ，その後，周辺のオトクイの家をまわる．

形式（3）：露店型

駅近くの繁華街の高架下や歩道に店をひろげる．

形式（1）は，行商の最も基本的な様式である．形式（2）は，形式（1）から発達したもので，長年その町内へ行くことで顔なじみとなり，行商人のところへ逆にトクイが集まるようになった形．荷物を背負い一軒一軒まわるよりも手間が省け，短時間で商売ができる．（1），（2）ともその形式上トクイの居住範囲は，一定地域内（半径150m～200m圏内）に集中する[13]．

形式（1），（2）が住宅地を本拠地におくのに対し，形式（3）は，繁華街にみられる．顧客は，もちろん地元の人もいるが，駅利用者や付近のデパートに買い物にきた通りすがりの客も多い．ゆえに，顧客の居住地は広範囲に広がる．

割合としては，（1）と（2）の形式をとる行商人が圧倒的に多く，露店型は1～2割程度とみられる．露店型は，荷物移動が少ないこととより多くの客に対応するため，その荷物量は（1），（2）に比べ増大し，月間移動日数も平均20日と高い．

なお，形式（1）（2）（3）とも，販売先の駅を降りた後の荷物の移動には，最近では台車やリヤカーが多く使われている．

5．行商の形態――その2――

また，行商人は質的にみて次の3つの型にわけることができる．

a．自家生産型[14]

自家生産品を行商する副業型．

b．行商兼業型[15]

自家生産品の他，朝市等で半分補給する兼業型．

c．仕入れ行商型[16]

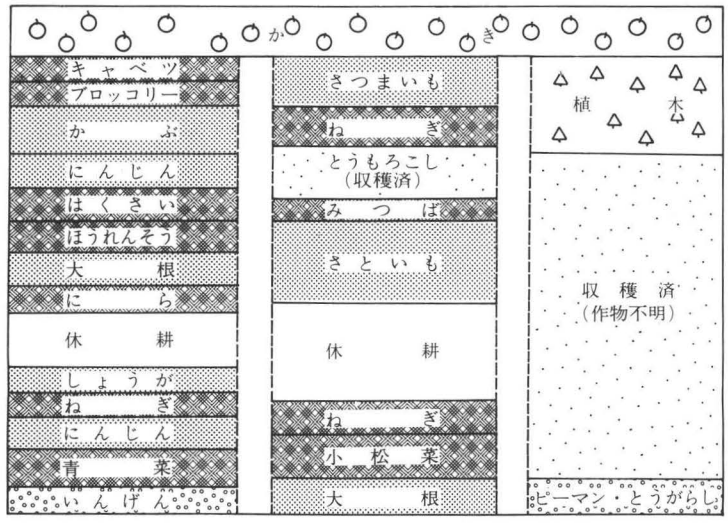
8割以上を朝市等で仕入れるいわゆる専業型．

調査の結果，現在84%の行商人がaまたはbに属している．aとbの厳密な分類は，行商の農家の大半が露地栽培で，夏は自家生産型であっても秋冬は補充のため仕入れを増やすといった季節変動がみられるため，むずかしい．

6．ある行商人の1日

組合の副組合長を務めるTさんは，73歳．行商歴45年．Tさんは，1938（昭和13）年，夫を兵隊にとられ，お金に困り，1941（昭和16）年から行商を始めた．

第4図　ある行商農家の畑



資料：1986年11月12日の筆者調査による．
注１）畑作経営耕地面積約１ａの露地栽培農家である．

Tさんは，朝6時起床，8時前に京成臼井駅に荷物を背負ってやって来る．自宅から駅まで今ではほとんどの人が，家の人に車やオートバイで送ってきてもらう．Tさんは，自作の野菜だけでは足りないため，仲間うちから買ったり，前日，八百屋に注文しておいたナスやカキ[17]を駅まで届けてもらい，急いで小口に仕分けしビニール袋詰めにする．荷造りができると朝食をとる．4，5人が集まり，それぞれ手作りの弁当を持ち寄ってホームの隅の方に座って食べる．

まもなく，8時35分発の急行上野行きの電車が入ってくる．上野方面に出かける行商人達が，行商専用の最後部車両にあわただしく乗り込む．停車時間は短かい．Tさんも，荷物を運び込むのを手伝う．

15分後，急行西馬込行きの電車が到着．今度はTさんも乗り込む[18]．乗車するときは，まず背負い荷だけを背負って車内に入る．そして前駅から乗り込んでいる行商人達が降りて手早く手荷物を車内に引き入れる．駅員も手伝いに来てくれる．車内に乗り込むと，まず荷物整理を始める．先に降りる人から出入り口に近い席をとり背負い籠を座席におく．誰がどこに座るか席順も大方決まっている．

実籾駅を過ぎると，もう乗り込んでくる行商人はいない．車内では，仲間内の取り引きが行われる他，仲売りが，餅，鶏肉，生花を売りにまわる．大変な混雑だ．これからしばらくがおばさん達の楽しい社交の場だ．世間話しをしたり，弁当をひらいたり賑やかだ．垂れ幕を境にした隣の車両は通勤客で一杯だ．

京成八幡駅を過ぎると，停車するたびに数人ずつ降りてゆく．

Tさんは，押上駅で降りる．Tさんの荷物は，ダンボール2箱のった背負い籠と台車付バッグ，お米の包みにさげ袋．3度にわけて運ぶ．30段の階段を降り，地下道を歩き70段のぼる．1960（昭和35）年に駅が改築され，地下駅になってしまったためだ．40kgはある荷を背負っての階段はきつい．行商における3悪は，〝雨と階段と乗り換え〟であるという．

3度も階段を往復すると額には汗がひかる．Tさんが荷物運びをしている間は，荷物はそれぞれの場所に置いたままになっている．今は，盗まれ

ることもないが，昔，米をとられたことがあるという．駅から出ても，荷物をここからまた得意先に運ばなければならない．まず，籠を背負い，台車付バッグを押して行く．台車付バッグは，両脇に2本ずつ計4本の帯がついていて，階段では背負えるよう，道路では押して行けるよう工夫されている．

「おはようございまーす」．40年以上のおつきあいのあるDさん宅に到着(駅より7～8分)．Dさんは軒先にござを敷いて待っていて荷をひろげるのを手伝う．今日のTさんの売り物は，季節の野菜など20種以上，全部で60kg以上はある．ベテランのTさんは，この町内ではすっかり顔なじみなので，Tさんのやってくる頃を見計らってお得意さんが集まってくる．1,000円，2,000円と買っていく．11時をまわると，残ったものをまとめ，先ほど顔をださなかったトクイの家を一軒一軒まわる．

押上は，細い路地に門構えの小さな家が立ち並ぶ下町である．町工場もあちこちに見える．引戸をガラッとあけて「今日は何かいる一」と声をかけたり，あらかじめ注文のあったものを置いてきたり，12，3軒ほどまわると，籠はカラッポだ．途中，持ちあわせのないトクイに会っても「今度でいいから」と品物を渡す．

お昼どきになると，懇意にしているトクイの家で昼御飯を頂く．そこでテレビを見たり，近所の人が集まってお茶を飲んだり1時間程楽しくすごす．2時頃になると帰途につき，3時～4時には家にもどる（平均的帰宅時間，17：00～18：30の人もいる）．Tさんは，週5日行商に行く．帰ってからも，翌日の準備に忙しい．畑仕事は，お嫁さんがやってくれるという．そのかわり，畑でとれたものの売り上げは，お嫁さんに渡すという．

VI　行商地区の実態

1．行商農家像

行商人（京成行商組合員）に対するアンケート調査によりある程度の行商農家像をつかむことができた．

行商農家は，平均1.3haの経営耕地を所有する中規模農家である．3 haを超す大規模農家は観察されない．90%以上が稲作兼業農家であり，野菜の市場出荷をしている農家は一部に限られる．平均3アール(a)の畑作地をもち，そこでは粗放的小規模な露地栽培が行われている．これらの結果より行商農家は，行商地帯においては中間層の農家に含まれることがわかる（第9表参照）．

〝平均3アール〟の畑．行商人はここから年間を通しての日銭を稼ぐ．その経営方法は興味深い．

2．行商農家の畑作

行商農家の数アールの畑は，行商が1種類の野菜の量よりも種類を必要とするところから，背負った籠をそのまま広げたような畑が観察される．

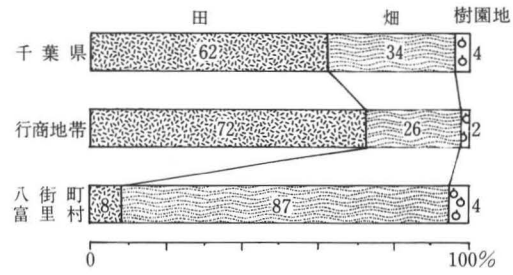
ある行商人の畑を図化したものが，第4図である．1アール余りの畑にキャベツ，ダイコン，ニンジン，サツマイモ等々20種の野菜が栽培されている．

行商は，最初生活が苦しい時代に自分の畑のいわゆる〝食い余り〟を売って現金収入を得ることから始まった．しかし，行商を一時的なものとしなかった農家では，畑作利用そのものが行商にむけて編成されているといえる．

3．行商と農業発展

先に述べたように，印旛地域の北部には野菜行商人が集中しているが，経営耕地利用率の7割を

第5図　経営耕地利用別面積構成比（1985年）



資料：『農業センサス』により集計．

第9表　千葉県と行商地帯等の主要農業構造指標（1986年）

指標＼地区名			千葉県	行商地帯	八街町 富里村
農家	農家率（%）		8.2	29.5	20.9
	農家戸数（戸）		128,038	9,726	4,016
	構成比	専業農家率（%）	16.1	9.6	42.5
		第一種兼業農家率（%）	17.3	20.0	23.3
		第二種兼業農家率（%）	66.6	70.3	34.3
		経営耕地3ha以上農家率（%）	1.8	3.8	3.9
		販売金額7百万円以上農家率（%）	4.9	2.3	11.3
		中核農家率（%）	28.5	26.3	62.6
耕地	耕地面積（ha）		151,700	15,250	7,130
	耕地率（%）		29.5	36.5	54.8
	水田率（%）		59.0	69.9	8.1
	一戸当たり耕地面積（a）		118	147	177
	耕地利用率（%）		105.4	103.1	130.6
農業粗生産	農業粗生産額（百万円）		482,702	28,763	27,531
	構成比	米（%）	27.2	50.9	3.1
		野菜（%）	31.4	24.8	64.3
		畜産（%）	26.2	12.1	17.3
一戸当たり生産農業所得（千円）			1,457	1,052	2,853
10a当たり生産農業所得（千円）			124	89	170
基幹的農業従事者一人当たり生産農業所得（千円）			1,156	961	1,324

資料：千葉県『千葉県農林業の動向』1986　により作成.

水田で占める稲作地帯であり，畑作地は3割に満たない(第5図)．しかも生産農家の畑作経営の方法が粗放的蔬菜栽培を営む傾向がある．近郊農業圏に観察される集約的野菜栽培や地域的大量生産とはおよそ対照的であり，また，設備投資をするような商品作物栽培もみられない．

行商地帯が野菜を中心にした近郊農業圏として発達しなかった理由には，まず印旛沼，利根川周辺が湿地帯で稲作からの転作が不可能であったこと，そして1970年以降急激にすすんだ兼業化によって農家の中核的労働者が他産業に流れ，手のかかる野菜栽培を敬遠したことが考えられる．

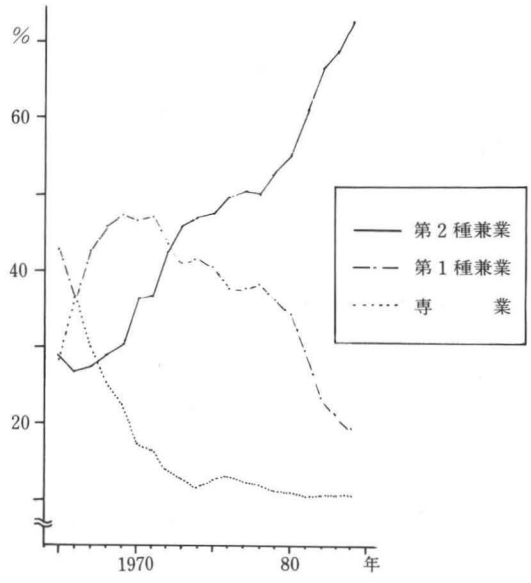
しかし，20年余り前，行商地帯の畑作利用が現在よりもさらに小規模，粗放的蔬菜栽培であった様子を『行商の実態』(1964年　印旛支庁）では次のように述べている．

「これは，行商型農業の特性といえよう．すなわち，毎日毎日1つの籠に多くの種類の野菜が継続的に存在するためには，畑の作物もまた数多くのものが小規模に存在していなければならない必然性からきたものと考えられる．これらを対象とした農業の蔬菜園芸については，市場からの支配もなく，また資本投下を必要とする商品価値の高いものを無理に作ることもない．その結果，高度の栽培技術も要しないとなるが，反面このような注文生産的な畑作経営は，生産の発展をゆがめ，将来の市場競争での敗北を意味することとなるだろう」[19]．

この一節は，行商が農業経済が危ぶまれた時代にこの地域の農民分解を防いだが，近い将来においては，近代的野菜栽培の発展の妨げになることを指摘している．確かに，現在の行商地帯が近代的野菜栽培地として発展しているとはいいがたい．

野菜行商人，つまり行商農家が現在水田地帯に集中していることは何度も繰り返し述べてきた．そのため，広い畑作地をもち生産性の高い野菜栽

第6図　行商地帯における専兼別農家数割合の推移



資料：『千葉県統計年鑑』1965～85各年版により作成.

培に対応することが可能な，あるいはそう余儀なくされた地域[20]での行商の衰退は農家経営上自然のなりゆきであったと逆説的に説明できるであろう．水田地帯の稲作農家であったからこそ，市場競争に支配されない畑の運用が可能であり，また品種改良，化学肥料の発展，機械化による余剰労働力の確保が可能であったのだ．

1970年以降，行商地帯の農家は急激に兼業化をはかり（第6図），しかもその占有率は他地区に秀でている．一般に，稲作農家の兼業化率は高い．行商人の9割以上が，兼業農家と答えている．

1927年に始まる〝農業恐慌期〟そして〝水害期〟を経て，この地域の農家行商は定着して行った．つまり多くの農家が，行商というもっとも身近で手っ取り早い方法で本来の農業収入以外に長期にわたり現金収入を得てきたのだ．そのような意味では行商は，農家の兼業化の激しい1970年代を迎える40年以上前から，潜在的な兼業化をもたらしていたといえよう．

Ⅶ　行商のゆくえ

1．京成沿線の行商人員数の変換

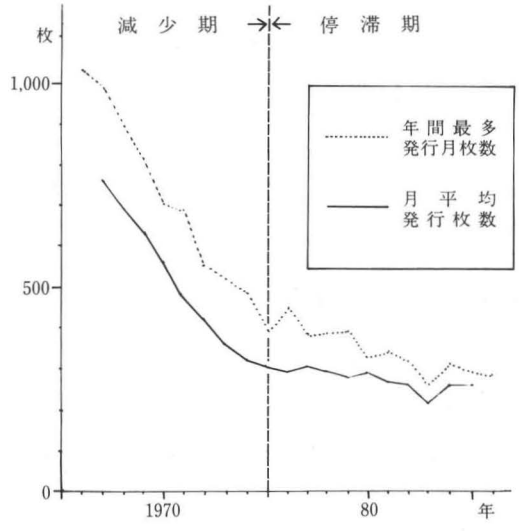
戦後，爆発的に増加した行商人であるが，1955（昭和30）年以降は既に減少傾向にあった．京成線の行商組合人員は，1956年1,945人，1960年1,502人，1962年1,358人，1964年1,220人[21]となっている．1965年以降も，行商人の減少は激しいことがわかる（第7図）[22]．

では，その原因とは何か．今までまとめてきたことから次のようなことが考えられる．

①　行商の流行的性格

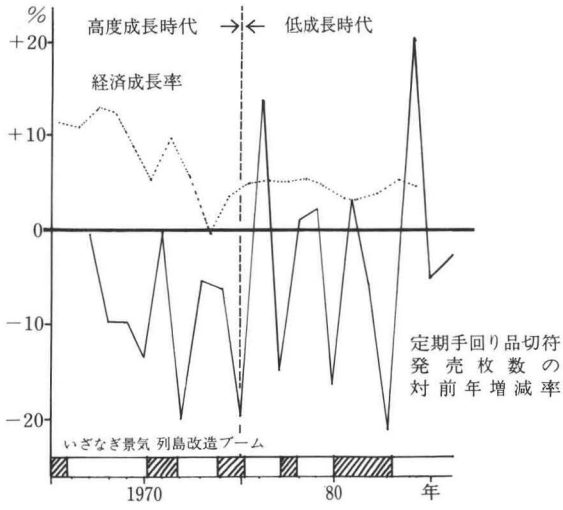
行商を始めた動機は，「自分から積極的……」と答えた人が大半であったが，一方で，行商人は「友達に連れてきてもらって……」「同じ村の人がここに来ていたから……」と述べている．保守的傾向の強い農村にあって，人がしないことをすることには抵抗がある．しかし，まわりの農家がみんな行商に出ていれば，容易に「自分も……」という気持になるであろう．ゆえに，周囲がやめ始めれば連鎖的に行商を離れて行く傾向があったと思われる．また，どうしても行商をしなくては食べて

第7図　定期手回り品切符発売枚数の推移



資料：京成電鉄旅客課記録による．

第8図　行商と景気変動



資料：京成電鉄旅客課記録等により作成.

行けない状態を脱すると，性格的にあわない人，体力的に続かない人は次々にやめて行ったことも聞きとりからあきらかである.

②　行商収入の減少

ヤミ利潤を得られた時代と違い，需要と供給の立場が逆転し，持って行けば何でも売れる時代は終った．かつては，貫目単位で売れた野菜が，ニンジン何本，キャベツ1コという小口買いになった．また東京郊外を中心にしためざましいスーパーマーケットの進出，若い人のスーパーマーケット志向など顧客側の変化も大きい.

③　沿線開発

かつては，田畑の広がる行商地帯であったが，1970年以降，めざましい沿線の開発が行われた．活発な宅地開発，工場の進出，成田空港の建設．そのような状況の中で田畑を売り離農をはかった農家も多い.

④　就労形態の変化

行商地帯で一段と第2種兼業農家率が高いことから，現金収入の道が行商から他の方法に変わったことがわかる.

⑤　行商型農家経営からの脱皮

行商地帯でも，より都心に近い地域や畑作規模の大きい農家が，逸早く本格的野菜栽培を始め行商型農家経営を脱皮した.

⑥　行商人の高齢化

体が資本であるこの商売にとって，もっとも直接的な原因と考えられる．ここ20年余りは，ほとんど世代交代が行われていない．行商人本人も跡継ぎがないことを認め，一代限りで終る仕事として受けとめている.

2．行商のいま・むかし

農家の経済的要求を満たすために始められた野菜行商は，はたして60年間，同じ目的のために続けられているのだろうか．1970年前半まで続いた高度成長時代を境に，行商はある変換期をむかえたといってよい.

日本経済の高度成長時代，行商地帯では大幅な兼業化が進んだ(第6図)．それに伴い農家経済はより多く農外所得への依存度を高めた．それだけに農家経済は，農外所得を左右する景気変動に影響される面が大きい.

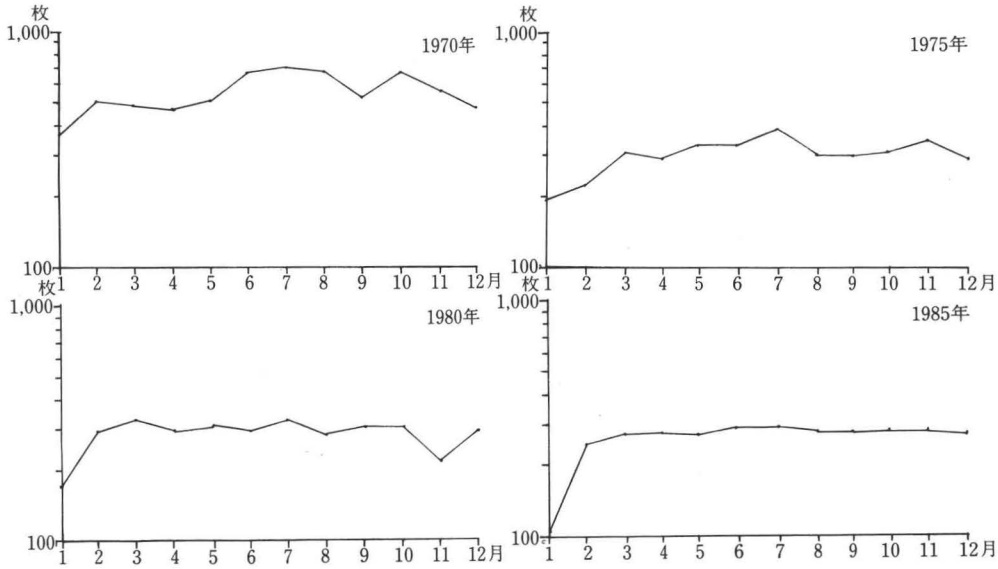
景気が悪く農外所得を得にくい時期や，1973(昭和48)年，1974（昭和49）年のオイルショックによる物価狂乱時における行商人の対前年減少率は低い（第8図)．これは，当時（1975年以前）の行商が，経済的要求を反映している現れといえるだろう.

また第9図より，当時の行商の季節性が伺える．5～6月の田植えや，9月の稲刈りの時期に行商を休み，野菜の収穫の多い夏，稼ぎどきの暮には頻繁に出かけて行く．より農業の生産周期に準じた行商といえる.

1975年以降，経済は低成長時代をむかえ行商も新たな形となって現われ始めた．この10年間は行商人の減少にも歯止めがかかり，常に300～400人を維持している（景気変動に左右されていない)．しかも，その活動に季節性がなくなり年間を通して出かけて行く．大きな変化である.

機械化により田植えや稲刈りも手がかからない．またハウス栽培や八百屋の進出により冬場でも手軽に商品を調達できる．しかし，一番の要因は行商人の高齢化により家事や家計等の諸般事に左右

第9図　定期手回り品切符の月別発売枚数の変化



資料：京成電鉄旅客課記録により作成.

されることなく行商に専念できる環境づくりがなされたことにあると思われる.

「若い時は,家のため子供のために一生懸命生産して売ったけど，今は家のことは息子夫婦に任せてある.そうなってからは随分気持が楽になった」と，ある行商人は語る．今まで行商を続けている人達は，様々の苦労を乗り越えてきた〝ツワモノ〟である．しかし，今では子育ても終え，兼業化することで安定した収入を得，家のことは息子か娘に任せることができる．こうした条件下の行商のもつ意味は，過去のそれとはおのずと異なってくるだろう．社会情勢や農家の経済的要求といった域を脱けだし，行商は行商人にとってすでに〝生活のリズム〟になっている．また，そのような形になっているからこそ，現在でも続けられているといえる.

Ⅷ　おわりに

行商という流通手段は，たとえ市場規格に達しない野菜であってもその時の小売価格を反映して同等の価格で販売できるうえ，その中間利益まで手にすることが可能ではあるが，農業生産の立場からみると，農業の技術的発達を拘束するという矛盾をかかえている．今では，すっかり東京の風物詩として語られる野菜行商ではあるが，この60年余りの過程における農家への影響力はそれ相当なものだったといえる.

今，行商は最終的段階をむかえた．中央市場出荷を目指した富農層の農家は，その生産段階に矛盾の生じる行商をたちきり，また，〝仕入れ〟を中心に商業利益の収得をめざした小規模農家は，他産業に現金収入の道をみつけた．結果的に，中規模農家で自家生産の蔬菜栽培を行商向けに編成した農家によって行商はひきつがれたが，今はその行商人の高齢化というもっとも直接的な問題に直面している．行商人が口をそろえて「跡継ぎはいない」といっている以上，現在の行商人の代でこういう形での野菜行商が消えていくことは確実であろう．明日も朝一番電車から〝おばさん達〟は出かけて行く．はたしていつまで〝おばさん達〟

の姿を見ることができるのであろうか．時代を象徴する1つの姿が，今，なくなろうとしている．

本稿の完成にあたり，御指導いただいた鴨澤巌先生に心より感謝いたします．また，細かな点まで相談にのっていただいた研究室の柴田和子氏をはじめ，みず知らずの学生を暖かく迎えて下さった京成行商組合幹部ならびに各組合員の方々，京成電鉄，JR各位，印旛支庁産業課，佐倉市役所企画課のみなさまにも感謝の気持でいっぱいです．なお，本稿は1986年法政大学に提出した卒業論文に加筆・修正したものです．

注　記

1）千葉県『千葉県史　大正昭和編』1967，成田市『成田市史　民俗編』1982，菊地利夫『房総半島』大明堂　1976，栗原東洋『印旛沼開発史』印旛沼開発史刊行会　1980，印旛支庁『行商の実態』1964

2）当時は，定期券を買うにも金がなく，行商人の定期代について，1日の売り上げから1割の利子をとる高利貸が横行した．

3）当時の状況を語る新聞記事によると，行商を「中間搾取をする生産から直接消費者へ　ないしは物々交換の原始時代に還るの奇現象」と述べ，行商女は常磐成田沿線では柏，我孫子，湖北，布佐，木下の各駅，房総沿線では，市川，船橋，幕張，稲毛等から約500人～600人来ていると報じている．

4）1941年青果物配給統制規則により，同年1月，成田線常磐線連絡協議会，京成行商組合（いずれも行商人の組合）は解散となった．

5）京成電鉄は1980年3月京成物産販売組合（京成行商組合の前身）に対し，車両の老朽化を理由に行商専用列車の廃止の意向を通達した．行商人達は，わずか2日間で7,000人もの専用列車廃止反対署名を集めるなどの行動を起こした．2年間の闘争の後，1982年3月専用列車は廃止され，現在に至っている．

6）中流家庭の勤人宅がもっとも多い．料亭，食堂もある．

7）大きさ横45cm，縦35cm，高さ50cm．背中にあたる部分には，30cm四方のクッションをとりつけている．

8）京成行商組合員のみ所有できる登録番号札のこと．一人一人番号が決まっている．

9）成田市『成田市史　民俗編』1982　p.86

10）印旛支庁『行商の実態』1964　p.29

11）上掲　p.37

12）菊地利夫『房総半島』大明堂　1976

13）筆者による調査結果．

14），15），16）前掲10）p.24

17）前日の夕方，近くの市場で仕入れをする．

18）1日平均，約140～150名の行商人が京成線を利用する．西馬込行きは都営地下鉄直通電車．

19）前掲10）p.19

20）ここでは印旛沼以南の畑作地帯を指す．

21）前掲10）p. 2

22）1965年から20年間の行商人員数の資料はないため，ここでは行商人が京成電車を利用するのに不可欠である定期手回り品切符の発行枚数の推移を代用して行商人員数の減少を考察するものである．