

『馬の博物館研究紀要』第二二号抜刷

二〇二〇年十二月十一日

炭焼きと馬追い

— 中村一幸 『奥三河、南信州に生きた越前炭焼きとその息子』より —

村井文彦

炭焼きと馬追い

—中村一幸『奥三河、南信州に生きた越前炭焼きとその息子』より—

村井文彦

はじめに

馬は広く世界の各地で幾千年にわたり人と暮らしてきた。

日本も例外ではなく、古くから乗用・運搬用、そして肥料源等として活用されている。体格こそ小柄ではあるが、鎧武者であれ、荷物であれ、背に百キログラム以上載せてもよく働く有益な家畜、それが、「日本在来馬」である。

一八七八年（明治一〇）頃の日本では百万を越える日本在来馬を飼っていたが、文明開化と富国強兵の国策の流れの中で、永く日本人の暮らしを支えてきた彼らは西洋由来の馬に置き換えられていった。加えて、内燃機関の導入と急速な普及は、在来と移入とを問わず馬の地位を脅かすものとなった。

それでもなお途絶えることのなかった馬の使用は大正・昭和を経て、戦後の昭和三十年代・一九五〇年代後半以降急速に失われ

ていった。飼養頭数は十万頭以下となり、さらに減少の一途をたどって今日に至っている。

同じように古くから生活を支えてきた幾多のものが、大きく数を減らしていったことは改めて言うまでもないだろう。

その一つに木炭がある。

木炭には、馬よりさらに長い、縄文時代以前に遡る歴史があるという。その生産が、エネルギー源の主流を化石燃料に求める燃料革命の進展すなわち石炭・石油、電気・ガスの普及にともない、急速に過去のものとなったのもまた昭和三十年代であった。

木炭を作る炭焼きの仕事は、豊富な山林の存在する、多くは人里離れた山中で営まれるものであった。

人や物を運ぶ馬の働きどころは、村や街道など人の多く往来するところが多かったけれども、奥山に深く分け入り、人跡希な山道を通って村里と深山を繋いだのもまた馬であった。

そうした人と馬の姿を、中村一幸 著『奥三河、南信州に生きた越前炭焼きとその息子』一九八六年 信毎書籍出版センター刊（以下 同書と略す）にたずねてみよう。

同書は、明治時代に福井県大野郡北谷村字谷（現 福井県勝山市）から奥三河と南信州すなわち愛知県東北部から長野県南部にかけての奥深い山に移り住み、大正・昭和と木炭作りに従事、近現代の社会の大きな転変の中で暮らした人々を、一九一七年・大正六年に炭焼きの子として生まれた著者中村一幸氏が、昭和も末ごろに回顧したものであり、今は忘れられつつある、暮らしに直結した燃料作りの貴重な記録である。

1 越前炭焼きと奥三河・南信濃

福井県大野郡北谷村字谷の炭焼きが三河信濃国境の奥深い山に移り住んだのは二〇世紀の始め・明治三〇年代半ばのことであった。

「越前者で見た場合、明治三十六年頃、北設楽郡田口村（現 設楽町）段戸山を振り出しに、明治三十八年頃、同郡豊根村字川宇連や、長野県下伊那郡根羽村に跨る茶臼山の辺りに移り、大正六年一部が同郡神原町大河内へ、同十二年一部が同郡豊村売木へ移った。同十五年までに豊根村川宇連の山にいた越前者は神原や売木へと移って、越前炭焼き集団は全員、奥三河から南信濃へ国越えした形となった」（同書三百七―三百八頁）

北設楽郡田口村（現 愛知県北設楽郡設楽町）、愛知県北設楽郡

豊根村（現 愛知県北設楽郡豊根村）、長野県下伊那郡根羽村（現 長野県下伊那郡根羽村）、長野県下伊那郡神原村大河内（現 長野県下伊那郡天龍村大字神原）、長野県下伊那郡豊村売木（現 長野県下伊那郡売木村）と木炭作りに欠かせない樹々を求めて移動する彼等「越前炭焼き衆」は、昭和七年に長野県下伊那郡神原村坂部（現 下伊那郡天龍村坂部）の持つ地藏峠山に炭焼き窯を構え（同書三八三頁）、さらに昭和一四年、長野県下伊那郡豊村和合（現 長野県下伊那郡阿南町和合）へと移って行った（同書五〇六頁）。炭焼きが新たに山に入る場合は、山に生える樹々をそのまま山の持ち主から買い求めることが多い。

樹々を売る村方には、「炭焼きが次々と山（立木）を買ってくれば村へ金が入る。焼いた炭は地元の馬追いが運賃稼ぎが出来る。村を沈滞させないためには炭焼きが大勢いた方がいいという考え方に立っていたようである」（同書二七四頁）という。

そうして炭焼きが入る山林は、小屋を構えたと「夕食時から寝るころまでの間、山の動物が（狐か狸）小屋の屋根に登って走り回り暴れ回った」（同書三七九頁）そうした人里離れた奥山だった。

2 炭焼きの仕事と馬

奥山から奥山へ移る時には、しばしば辛うじて人が通れるような所を通ることも少なくない。それでも、道を拓いて馬が通えるようにするなどして、荷物を運んだものだった。

その苦勞を著者中村一幸氏は「引つ越し荷物は、馬の通れる道は馬の背で、馬の通らない山の細道は人が背負って運んだ。馬の通る道では風呂桶は嵩だかい。馬の鞍には付けにくく人が背負って運んだ」と記している（同書八三頁）。

いうまでもなく、炭焼きの仕事は、炭焼き窯を設え、樹木を伐り、窯で燻し焼きにして木炭を作ることである。

出来上がった炭は俵に詰めて出荷する。この炭俵を馬で運ぶ時には、八貫俵なら四俵、四貫俵なら八俵を一駄とした。八貫俵でおよそ炭三〇キログラム。従って一頭で120キログラムの炭を運んだのだった（同書二八頁）。

そして、その馬を牽いて山道を上り下りしたのが馬追いであった。それ故に、新たに山に炭焼き窯を設けるにあたっての「炭焼きの御膳立」では「馬の通る道を開」くこと、それも「運賃を安くするため、成可く近く、勾配の良い道を開」くことが重要であり、さらに、出荷を頼る馬追いと運賃の取り決めや、馬追いが多くない土地での遠くからの馬追いを手配するなど事前になさねばならなかった。もちろん道普請には近隣の土地の持ち主の同意と協力も大事であり、その交渉も怠りなく行われた（同書一三二頁・一三五頁）。

なお、茶臼山で炭を焼いていた頃には、窯から出る煙を土管に通し、冷却されてできる液体も集めていた。この液体を大きな釜で煮詰め、酢酸の原料となる物質を作ったのである。特に第一次世界大戦中は需要も多かったが、後に工場生産が可能になるとす

たれた。

不要となった大きな釜は、持ち運びがたやすくなかったのである。ろうか、山中に放置されがちであったけれども、愛知県北設楽郡津具村（現 愛知県北設楽郡設楽町）の馬追いの中にはわざわざ持つて行く者もあった。馬を洗う時の湯を沸かす釜に好適だったのである。（同書七八―七九頁）

3 炭を運ぶ馬と馬追い

さて、茶臼山の越前炭焼き衆の人里離れた住まいにも薬や古着の行商人が来た（同書六五頁）。彼等は徒歩で遠くから訪れ山を渡っていたが、馬追いは遠くない村々から来ていた。

そうした村の馬追いは、農家の主人が多く、農作業を嫁と自身の父母に任せ、持ち馬三頭を追い、月に二―三日は馬で稼いでいた。彼らは総じて働き者であり、馬追いの稼ぎで一家六人くらいが生計を立てることができたという。なお炭焼きの支払いは即日払いである。

炭を運ぶおりに、村から上がって来て、炭焼き小屋で一時間ほど休み、自分は昼食、馬にはゴク（飼糧）を与えていた。近くで2キロメートル、遠ければ一〇キロメートルの道を昼に間に合うよう馬を牽いてきたのである（同書四三九頁）。

それから炭焼き小屋からもよりの集荷拠点である運送店まで炭を運ぶ（同書八九頁）。集められた炭はさらに荷馬車などで消費地

例えば豊橋等に届けられていた(同書一七四頁)。

「馬追いは天気の良い日は馬を引いて出たい」(同書三二六頁)とあり、彼らはよき働き手であった。働き者であるだけでなく義侠心も篤く、遠国からの移住者であり、かつ集落を遠く離れて暮らしている炭焼きの子どもたちが、学校で不平等な扱いを受けたことに端を発した紛擾に際し、進んで村と炭焼きの仲介の労をとる、炭焼きの子らの待遇改善を促したこともあった(同書八八頁)。

実に「炭焼きが奥山で炭を焼く事が出来たのは、馬追いが炭を運んでくれたからである。馬追いは炭焼きが入って来たから運賃稼ぎが出来たのである。双方の利害は一致していた。炭焼きが知らない村の山に入って一番早く炭焼きを理解してくれるのは馬追い達であった」(同書九〇頁)。

茶臼山の後に移り住んだ長野県下伊那郡豊村売木(現 長野県下伊那郡売木村)は山間には希な水田の多い村で、米作りそして養蚕を主とする農村であった。そして、何処の家でも2〜3頭の馬を持っていて、使役および厩肥採取はもとより、仔馬の繁殖も行い、新野(現 長野県下伊那郡阿南町新野地区)の馬市に出しもしていた。村の周りの草山で放牧もしていた(同書八〇―八二頁)。

ここでも炭を馬で付け出した。かつては農家が薪採りに山に入った農家が馬の背に薪を載せて通った道を整えて、炭を馬で運ぶ道として整えたこともあったという。馬が通る道こそ、三月までは馬が通って踏むため草は伸びないが、その左右は2メートルにもなる茅の原となっている「野原の藪道」であった(同書一〇六一

一〇七頁)。

ちなみに、馬の通る道については、梅雨の時季には「馬の脚が道をこね、泥んこ道となった。」(同書二〇五頁)とあり、また、馬は「路床が堅くて良い道では、馬は何処でも踏で行く、土山の粘る悪い道では十頭が十頭同じ箇所を踏んで行く。底土の柔らかい道では其処が足壺となって次第に深くなる、足壺と足壺の間が高くなった。前に運ぶ馬の脚は高い所を擦り難儀した。馬追いは高くなった所を削り取って土を捨てて何んとか馬を通していった。

雨が降ると壺に水が溜まる馬は踏み込む、深くなると脚を折ってしまうかもしれないというので、板畳を作った」(同書二二二頁)とも伝えている。また、馬の通り道は村の畑地を避けていたともいう。(同書二二五頁)

次いで炭焼きが移った長野県下伊那郡神原村大河内(現 長野県下伊那郡天龍村大字神原)では、焼畑が盛んであった。焼畑でとれた大豆は農家が背負って馬の通える道まで運ぶ。そこで人の背から馬の背に託された作物は、さらに新野峠(愛知県北設楽郡豊根村と長野県下伊那郡阿南町を結ぶ)を経て新城(南設楽郡・現愛知県新城市)まで出荷されていた(同書二二五頁)。

焼畑の跡には植林を行って樹を育てていた同村であったが、大正半ばの「養蚕景気」もあって桑づくりと蚕の飼養が盛んになると、植林より養蚕に力を注ぐようになった。いきおい、山林の手入れまでは手が回りにくくなる。ここで雑木林を主原料とする炭焼き衆が樹木を伐採、その後改めて村人植林するということ、

お互いに利益となる運びとなった(同書二二六頁・一四〇頁)。

ところが、一九二〇年・大正九年、一転して養蚕不況が起き、窮した養蚕農家が炭焼きに転ずるなどの動揺が生じる。

大河内の村方で馬追いに従事していたのは一・二名の農家の主のみであった。炭焼きが新野峠までの付け出しを頼むと「冬は百姓は出来ないのだし夏も片手間に運んでやればいい」と承知した。

それまで、この村にはそうそう荷物の出入りもなく、主に農業の合間に馬追いを行う程度だったのだが、いざ炭を運ぶとなると、頻繁に馬追いに出なければならなくなった。炭焼きがどんどん炭を焼くからである。

「田舎に住む人は物堅く、炭焼きの窯元に滞賃が増えて困っている時に自分のご都合主義で運んでやるという気にはなれなかった」と、馬追いの農家は炭の輸送を優先した。そうなると、本業の農家、特に膨大な手間を要する養蚕では、ただでさえ昼夜労働を担う嫁に一層の負担がかかることになり、家庭内での不穏のもとともなった。しかし、それも養蚕不況で一転、貴重な収入を得て来る馬追いの主の株は大いに上がったという(同書一四三―一四四頁)。

だが、養蚕に好況不況の波があったように、炭にも浮沈があった。一九一六年・大正五年には「馬追いの運賃を払うと、手取りが何にもなくなる」という炭の相場の暴落があった。

このため、炭焼きは問屋まで炭を背負って出るようにといわれた。また、津具の馬追いたちも、炭を運ぶ仕事がなくなつて難渋

した。しかし、彼らは農家の兼業だったため、何とかしのげたようである。ただ、その間馬は既に繋いだままになっていたという(同書一五三頁)。

一九二七年・昭和二年頃には、炭焼きが多く、炭の出荷も盛んな長野県下伊那郡神原村大河内を日に三〇頭前後の馬が通り、「正に馬の大通りで盛況を極めた」という(同書四四五頁)。

当時、材木と炭の増産の機運が高まっていた。そうした中、輸送力の増強を期してか、幾人かの炭焼きが馬追いに転じている。

元炭焼きの馬追いの一人は「輜重輪卒で三ヶ月間馬扱いの軍隊教育を受けてきていた」従つて、一通りは馬追いに必要な知識や技能を既に持っていたが、手に入れた馬三頭のうち一頭が病気がちで「その半病馬は馬喰が、この馬少細身だが豆を沢山食わせて肥やすと良い荷付け馬になるぞ、二十七円だ安いで買え、安い馬を買つて一人前に仕立てるのが馬追の腕の見せどころだといわれ買つたもの」という。(同書二〇五頁・三三三頁・四四九頁)。

なお、馬の価格は、昭和初年の新野の「秋当歳馬の馬市」で「雌馬の言い出し値は五円位、後五十銭から一円の競い上げ、七円五〇銭ならよい方、良馬でなければ十円にならない」「昭和九年頃、荷付けに適馬は四十五円、良馬は五十円」であった(同書四五〇頁・四九一頁)。

先に見た養蚕農家では、主婦の労働力が大きな役割を果たしていたが、馬追いの主力は男であった。「男が馬三頭で一人前」ともある。けれども、女性の馬追いもないわけではない。

一九二三年・大正一二年頃には津具村の二五・六の女性が茶臼山まで炭を運びに来ていた。彼女は既に二児の母ながら、馬追いの夫が病気で稼ぎに出不られないため「何時までも馬を休ませておくと馬が弱くなるし金も欲しい」と馬を二頭引いて働きに出たのだった。

今一人も夫に替って馬を牽いていた。一九三三年・昭和八年頃のことである。彼女は馬四頭を牽き、身の丈四尺六寸（およそ一メートル38センチメートル）の細身でよく八貫（およそ三〇キログラム）の炭俵はもとより一六貫（およそ六〇キログラム）の米俵も馬の背に乗せるという力技をみせていた。（同書四五―四七七頁）。

4 馬追い 荷馬車追い トラック運転手

既に一九〇五年・明治三八年には豊橋から新城、大野（愛知県八名郡大野町。のち南設楽郡鳳来町を経て、現 愛知県新城市）、海老（愛知県南設楽郡海老村。のち海老町、南設楽郡鳳来町を経て、現 愛知県新城市）を経て豊根村から新野峠に至るまで馬車道が伸びており、同じころには津具村にも馬車は入ってきている（同書三四頁）。炭焼衆の窯から馬追いが炭を運んだのは、おおむねこうした「馬車道」にある大きな集積拠点である運送店であった。そこからは、馬追いに替って馬車追いが輸送の主力となる。

ここでの荷馬車は、馭者台から手綱や鞭で馬を操るような馬車ではなかった。馬の傍近くに立ち、手綱をつかんで歩む。それが

荷馬車追い（荷馬車引きというべきか）であった。

時に幾つもの荷馬車を連ねることもあり、そうした時には先頭の荷馬車を牽く馬の手綱をとり、続く馬車の馬の手綱は馬の首にかけて、前の馬に続くに任せたという。

およそこの辺りで荷馬車を牽く者は、たとえ荷台が空いてもそこに乗ることはせず、馬の脇を共に歩んだものだった。それは馬追いも同じで、荷物は無くとも背に乗ることはなかったという（同書四八四頁―四八五頁）そして、著者中村一幸氏が、「馬の尻を強く打つ馬追いを見たことがなかった」とも記している（同書四五―四四頁）

さて、海拔千メートルの新野峠を著者中村一幸氏は「馬車泣き峠」であったという。

新野峠に限ったことではないだろうけれども、凍結した路面に馬の脚も行悩む。もちろん、馬追いの馬も荷馬車の馬も、それに備えて蹄鉄には四つ鋏をつけてはあった。しかし、それも雪の塊がつかう役には立たない。草鞋を履かせることもあった。馬車追いは時に雪を掻き、時に凍った路面にあらかじめ用意されている土取り穴から取った土を撒いて足元を良くしようとするが、それでも車輪を取られ、前後左右に滑ってしまう。荷物を荷台いっぱいにして登れなくなるので、半分づつにし、上り下りを二度にするなど様々な辛苦がそこにはあった（同書四七一―四七三頁）。

そこへ、追って自動車がやってくる。一九二六年・大正十五年

には初めてトラックが新野峠に至る道に現れた(同書四六三頁)。

昭和の初めともなると自動車の普及は目覚ましく、荷馬車追いが続々とトラック運転手に転進して行く。

初めは道路を往行する荷馬車に「行く手を阻まれるのろろ運転をよぎなくされた」(同書四八六頁) こともあったトラックも、その積載量と速度の優越から道路を席捲、新野峠から荷馬車が跡を絶ったのは、昭和四年のことであつた(同書四七六頁・四八〇頁・四八六頁等)。

もつとも、トラックに押されたため、一九二八年・昭和三年に馬車追いを諦め、農家を営みつつ馬追いも行っていた人もいたという。当時の山道には、まだまだトラックの入り辛い所も多かったのだろう(同書四七六頁)

トラックは急成長し、運転手は一躍花形となり、女性も惹き付けた。ただし、急激な発展に伴って過当競争も起こり、好景気ばかりというわけでもなかった。加えて昭和十二年には国がトラックを買い上げるといふことにもなった(同書四九四頁・五〇二頁)。

一方、地藏峠で資源の枯渇を見た炭焼衆は一九四四年・昭和四年、長野県下伊那郡農村和合(現 長野県下伊那郡阿南町和合)へと移って行った。

ここには「馬追いらしい馬追いがいなかったのかも知れない」とのこと。一同は自前で(例えば人力で運ぶ「木馬」等をよる)炭の搬出を試みることとなった。(同書五〇六頁・五〇八頁)

さらに、一九四一年・昭和十六年ともなると「馬追いは馬糧不

足に悩むようになった。人の食料も窮屈になったというが、人より先に馬に食わせる大豆も魅もなくなった。荷付馬には、藁と草だけでは役に立たなくなる。炭があつても馬をおえなくなった。」「昭和一八年頃には、馬追いという職業は専業と副業たるを問わずなくなったようである。」(同書四六〇頁)

5 馬のいた暮らし

奥三河から南信濃の山間で、明治から昭和にかけての炭焼衆の営みのうち、特に馬にゆかりの深い挿話の紹介を、ここまで試みてきた。

ところで、これまで見てきた一帯は、馬を使った輸送「信州中馬」で知られる地域である。江戸時代に地域と歩を共にして発展してきた信州中馬は、近代化にも足並をあわせ、時代に即応した「中牛馬会社」も設立され、一定の盛況を見せていた。けれども、明治も半ば以降となると、それは過去のものへとなりつつあった。

越前炭焼衆移住前後のそのあらしを、文化庁文化財保護部の『中馬の習俗』に見てみよう。

「いわゆる中馬時代の道路はわずかに馬の往来ができる程度であつたが、明治維新以降、幾たびか道路が改修され、ことに二十四年に三州街道と称せられ県道に編入されると、着々と改修が進み、道幅も三間になり、傾斜も緩やかになつたので、荷車があらわれ、つづいて運送馬車がおるようになった。」

まず輸送力の少ない牛馬が減少し、次に荷車が退き、運送馬車の盛時を迎えるようになった。こうして中馬より運送馬車の時代となり、明治三十七、八年から大正の初年にかけて一日五十台以上も通行したといわれる。(中略)

こうして一時盛大に利用された街道も、中央線が明治三十三(一九〇〇)七月に多治見まで、三五年一月には中津まで、四二年まで三留野まで通じ、やがて四十四年五月東西全線が通ずることになって、荷馬車運送区間に変動が生じ、衰微に傾くことになった。(中略)

さらに、大正十二年、伊奈電(現 飯田線)の開通によって變動が生じ、三州街道に荷馬車の動くのはただ山の材木・薪・炭の運搬と山の需要を満たす物資のみとなった。(中略)

しかも、わずかに中馬の運輸形態を残して輸送業を行って来た荷馬車も、大正十年を境として自動車が伊那谷にもはいる、三州街道筋も大正十四年ごろから貨物自動車が動くこととなり、速力と量において、荷馬車をはるかに凌駕し、そのうえ宿場を必要とせず、急速度で昼夜を分かつた通過する貨物自動車の前に宿場もすたれ中牛馬会社も大正十年ごろ前後には終わりになった。(中略) こうして貨物自動車の出現、汽車・電車の発達によって、およそ三百余年にわたる中馬制度は完全に終止符をうたれるに至ったのである。』(『中馬の習俗』三七―三八頁)。

とはいえ、既に見たようにこの一帯の村々には少なからぬ馬がいた。馬は平素の農村の動力源であり、肥料の供給源であり、馬追

稼ぎの担い手であった。また馬市に出す仔馬も生活の助けとなった。新たに炭焼衆が山に入ることで、それまでになかった馬追いの需要が、従って馬の必要性が生じている。馬あつてこそその炭焼衆であつて、必要に答えて炭焼衆から馬追いに転じた者さえいる。そうした際に、軍隊で身に着けた馬取り扱ひの技能が生かされたことにも注目しておきたい。

とともに、養蚕不況といった社会経済的要因が農村を揺るがした時、その中で馬追ひの稼ぎが尊ばれたこともまた注意しておきたい。元々の村の子どもたちにしてもかなりの道を登下校で歩くことが多かったが、それ以上に遠い道を炭焼衆の子は歩んでいた。炭焼衆が村から離れて山の森林の中に暮らしていたからである。炭焼衆の家に育つた子は厳しい冬を人里離れた山奥で過ごし、毎日長い通学路を通うこともあつてか、剛直で忍耐強い子が多かったという(同書八六頁等)。

その炭焼きの子どもをしてひるませたものに、大雨や豪雪があつた。加えて、時には馬も少し怖いものだったという。

登下校に野原道を通る途中、放牧された中の意地の悪い馬が、小さい子を追いかけるふりをしたり、通せんぼをすることもあつたのだ。そうなると、子供たちは凹道や藪に隠れて馬をやり過す(同書一〇三頁・一〇四頁)。

その一方で、学校に通う途中のとある農家でもうじき仔馬が産まれそうだと聞けば、わざわざ道を離れてその家を訪ね、「ピツ子産まれた?」と聞くものだった。「ピツ子」とは仔馬のことだ。

家の婦人も「まだだけど、産まれたら見においで」と答える。そして、産まれれば「見においで」と呼び集める（同書九六・九七頁）
ここから、仔馬が大切に育てられたこと、そして、その仔馬を村人はもちろん、炭焼衆の子どもたちも楽しみにしていたことが、うかがわれる。

炭焼きの子どもたちが楽しみにしていた、そして感激しながら見せてもらった厩と仔馬の姿は、どのようなものだっただろうか？

終わりに、その一端を国語・国文学の研究者として大きな足跡を残した西尾実氏の回想記『帯川の話』の「子馬」に見てみよう。

帯川は、先に触れた新野峠や上津具、売木ともほど遠くはない長野県下伊那郡の村である（当時は長野県下伊那郡豊村和合、のち長野県下伊那郡和合村を経て、現 長野県下伊那郡阿南町帯川）。その帯川の明治の半ば、西尾実氏がまだ小さかった頃のことであった。

「そのころ帯川では。どの家でも必ず入り口の大門を開けると、長い土間があつて、その左側には黒光りのする板の戸襖を経て下座敷・上座敷が並び、その土間の右側には厩があつた。そこでかわれていた馬は、主に農耕の労働に使われた。厩の床にはわらや青草を入れて堆肥をつくることになっていた。（中略）

またこの厩のすぐ奥には、大きなかまどが築かれており、そこに掛けた大釜で湯をわかして、厩の前に下げてある馬桶または馬舟に入れ、雑穀やかいばという藁をごく短く押切りできつたものを交互に与える。がこの厩にも、毎年一定の時期に種付けをし、その厩の奥に厚く藁を敷いてお産をさせる。可愛い子馬が親の乳

を吸い、少し大きくなると、親の馬桶や馬舟に親と一緒に口を入れて食べる。そのうちに子馬は背が低いから、入口のませをくぐつて、どまにでて来る。可愛い足どりで。

そのころは、毎年五月になると、新野の町裏にある村の芝居小屋の舞台と見物席を利用して、当歳馬の市が立った。

近所の農家で育てている子馬が集められ、各地から集まった馬喰衆によって、その子馬が一頭一頭競り売りされる。その市までついて来た飼主と親馬は、そこに子馬を残してめいめいの村へ家へと帰って行く。わたしの家でも、そのころは、年々子馬を育てていたので、父が親馬と共に家を連れ出す時から、可愛い子馬との別れを惜んで、母などは涙とともに見送っていた。市から帰ってきた父が、市に集まった子馬の中で、何処の何という家の子馬が優秀だったというはなしとともに、家の子馬は何処の何という馬喰に買い取られたというはなしを炉端でしている時も、親馬はしきりに、同じ厩にいななくなった子馬を呼び求めるように啼いている。

その翌日は、わたしたちは、大勢の馬喰たちに連れられて、新野から帯川を通って早稲田の方に下っていく子馬の群れをみるために、学校の庭先に集まって、お関所籬の前を下りて来る、幾十頭も数珠繋ぎに手綱で繋ぎ合わされている子馬の群れを迎えた。中には自分の家で育てた子馬と、最後の別れをしようと思つて、その一頭一頭に目を注いでいる者もいる。

わたしの家は、そのころ分教場のすぐ近くであったから、いろいろな子馬たちの啼き声を聞いている親馬は、その群れの中にな

が子の声を聞きつけたかどうか、大戸を閉め、ませを嚴重にした
厩の中で、狂わんばかりに啼き続けている。

その翌日は、わたしたちは、大勢の馬喰たちに連れられて、新
野から帯川を通って早稲田の方に下っていく子馬の群れをみるた
めに、学校の庭先に集まって、お関所籬の前を下りて来る、幾十
頭も数珠繋ぎに手綱で繋ぎ合わされている子馬の群れを迎えた。
中には自分の家で育てた子馬と、最後の別れをしようと思つて、
その一頭一頭に目を注いでいる者もいる。

わたしの家は、そのころ分教場のすぐ近くであつたから、いろ
いろな子馬たちの啼き声を聞いている親馬は、その群れの中にわ
が子の声を聞きつけたかどうか、大戸を閉め、ませを嚴重にした
厩の中で、狂わんばかりに啼き続けている。子馬の列の所々には
馬喰が立つて、絶えず共同の行進を続けさせようとしているので、
わたしなどもこれが家の子馬だと思つても、近づいて顔を撫でて
やることも首を軽くたたいてやることもできない、それも忽ち目
の前を通り過ぎて、そのころかかつていた井戸入沢の橋を渡って
山かげに入ってしまう。

この子馬たちは、大下条村・富草村・下条村の農家にだんだん
別れなくてはならない淋しさを、わたしたちの心に残して、途中
もう一度だけ学校の庭から眺められる「根土地ぼつき」の道を曲
がって、落合橋の方へ消えてしまうまで見送らないではいられな
かった。先生の注意を受けて教室に入つても、何となくその日の
勉強は落ち着いてはできなかつたように思い浮かべられる。」(西

尾実『帯川の話』五四頁―五八頁)

参考文献

- 中村一幸『奥三河、南信州に生きた越前炭焼きとその息子』
(一九八六年 信毎書籍出版センター)
- 谷口忠義・中村一幸『山の回顧録：炭焼きから薪売り、そして材
木屋として』『新潟青陵大学短期大学部研究報告四二号』
(二〇一二年 新潟青陵大学短期大学部)
- 西尾実『帯川の話』
(一九七八年 私家版)
- 四手井綱英『森林』
(一九八五年 法政大学出版社) ものと人間の文化史五三)
- 文化庁文化財保護部『中馬の習俗』
(一九七七年 文化庁 無形の民俗文化財 記録 第二二集)

(むらいふみひこ 馬の博物館学芸員)

