

明治後期における石川県下の交通

矢ヶ崎 孝雄

はしがき

石川県の自然と交通 日本海岸中央部に位する石川県は、関西と東北日本を結ぶ廊下地帯にあたる。この交通の大動脈に沿うことは、石川県下の交通発達に多大の寄与をしてきた要因といえよう。ところで、石川県は半島の能登と、中央高地北麓の加賀とに二分されるが、能登は海の廊下の要衝であり、加賀は陸路の廊下に当たっていた。丘陵性の能登は古くは陸上交通より海上交通が重要で、数多い湾奥に小河口港が発達していた。加賀は砂丘の発達が著しく、その背後に潟が形成され、低湿地域が広い。能登に小河口港が多いのとは対照的に加賀では港は少なかったが、しかし、いずれも河口港である点は共通していた。ここでは川や潟を結ぶ河川交通が港と後背地を結んでおり、陸上交通の比重を低くしていた。一方、外域との交通には山越えせねばならず、閉鎖性を強くさせていた。

さらに石川県は冬季の季節風をまともなうけ、海上交通は冬季杜絶に近く、また加賀の河口港は流砂で閉塞がちとなり、深雪地帯に位することから、陸上交通もまた著しい制約を受けていた^①。したがって廊下地帯とはいっても、

決して恵まれた交通条件下にあるのではなく、県下の生産活動や生活は冬季の交通杜絶を前提とした様式のもとで営まれてきた。かような気候条件は、県下の閉鎖性を一層強めるものであった。交通の発達はいこれらの障害への適応から克服へと向うものであるが、しかし江戸時代から海上交通では北前船が目覚しく活躍し、多数の海商を沿岸一帯に輩出させ、その廊下性を遺憾なく發揮したのであった。

明治以降の交通の発達 北前船の活躍は明治以降も引き継がれたが、その構造が脆弱で難船の虞の大きいことから、政府は西洋形風帆船の発達を奨励し^⑧、北前船にもこの洋式船を採択するものも現れてきた。さらに明治十八年には七尾・奥能登間に十八噸の汽船が就航し、翌二十年には上金石（かみいし）（現在金沢市金石、以下金石とする）にも汽船会社が創立され、能登・敦賀間を航行した。このあと汽船の発達は目覚しく、航路を新潟に伸ばすものもあった。明治三十年七尾港は開港場となり、同三十三年には日本郵船の寄航地となった^⑨。爾後汽船の航行は一層盛大化し、シベリヤ・朝鮮などを結ぶに至ったが、その寄港地は県下では七尾に限られていた。

一方、陸上交通では車道への道路改修が緊要事とされた。幹線の北陸街道は明治十一年、天皇巡幸によっていちちやく改修され、人力車・荷車・馬車が導入され、内国通運会社の成立もみた。しかし陸運が物資の大量長距離輸送を海運から奪うまでには至らなかった。

交通の大変革は北陸線の開通であった。北陸線は敦賀から敷設され、明治三十年福井・小松間、翌三十一年高岡、三十二年富山まで延長された。七尾線の前身七尾鉄道は津幡から七尾までが同三十一年開通した。しかし明治年間はいこれ以上に伸張せず、直江津・富山間の開通はずっと遅れて大正二年であり、七尾線の奥能登への伸張は戦後の近年まで続いた。したがって明治年間の県下の鉄道は、新潟方面とは遮断され、奥能登へも普及せず、不完備な交通体系であ

り、地域的差異が著しかった。大正時代、県下には電気軌道が肋骨状に発達し、また自動車の導入をみ、陸上交通は著しく発展するに至った。さらに戦後は自動車交通の発展がいよいよ顕著になってきている。

交通面よりみた県下の明治後期 かような県下における交通の発達過程を時代区分すれば、船舶を主役とした明治三十年まで、鉄道導入後の明治年間、電気軌道や自動車の導入された大正以降、自動車交通の発展の戦後と、大きく四期になるといえよう。

このような交通発達の推移からして、ここでは明治後期を鉄道導入以降の明治年間とした。この時期の特色は鉄道の導入にあわせ、七尾港の開港と大型汽船の寄港など、海上交通においても変革があった。また荷車・馬車の道路交通も進展した。これら海陸交通の変貌が県下において、地域的にいかに展開され、物資流通がいかに変貌したかを以下に略述しよう。

一 明治前期の交通

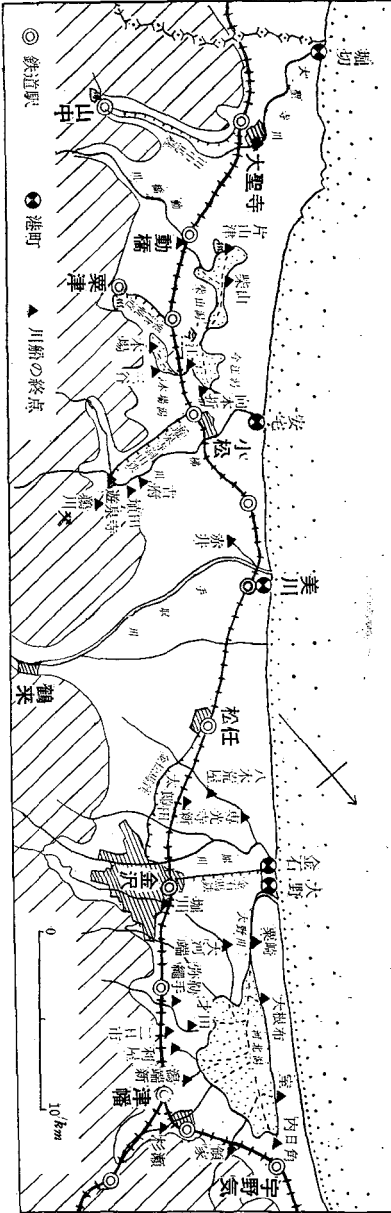
海上交通 北前船については近年とみにその研究が進んできている^{④⑤}。これは買積みを特色とし、その廻船問屋は県下の港湾にほとんど限なく分布していたといっても過言でない。当時の港としては加賀では南から加賀市の堀切(塩屋)・橋立、小松市の安宅、美川、金沢市の金石(もと宮腰)・大野などがあった。能登では羽咋市の一の宮、富来町の福浦、輪島、珠洲市の蛸島・飯田、内浦町の小木、能都町の宇出津、穴水町の中居、七尾などが代表的港湾であった。

北前船は年一回、北海道・大阪間を往復し、冬は休止したが、西洋形風帆船を利用しては、年二―三回の航行がで

きた。しかし明治以降、北海道の植民地的地位が台湾や大陸にとって替えられるにつれて、北前船は褪色の傾向をたどった。外地との交通を支えるものは汽船の発展であり、したがって北前船は鉄道の敷設をまつまでもなく、すでにその盛時を過ぎかけていたのである。

一方、近縁の海域を結ぶ海上交通は依然として活況を呈していた。とくに富山湾に面する能登と富山県間の交流は頻繁を極めていた。また加賀においても能登から山陰にわたる交流があり、これを小廻船と称していた。

能登において前記諸港と近在村落との交通は商品流通上、極めて緊要であった。この場合、沿岸では陸上交通より小舟による交通が盛大であった。このため船便のある穴水・宇出津間の沿岸道路は改修がかえって抑制される結果



第1図 加賀における鉄道と水上交通 (明治31~44年)

となっていた^⑧。能登は経済的地位の低さから、道路の近代化は遅れていたが、海上交通の利便もその遅延の一因を荷っていた。

河川交通 加賀では前述のように、河口港の背後につづく低湿地の河川・鴻を結んで、河川交通が重要な役割を果していた(第1図)。とくに加南の大聖寺川は堀切と大聖寺とを結び、梯川と加賀三湖は安宅と小松・動橋などを結んでいた。なかでも金平・遊泉寺などの鉱山からは著大な銅鉱が舟運で安宅に集められたし^⑨、動橋の奥地産出の木炭は馬車で動橋へ、ここから川舟で小松へ運ばれたし^⑩、安宅からは肥料が鴻一帯に舟送された^⑪。手取川扇状地帯は舟運を欠いたが、金石・大野からは犀川の支流を経て手取川扇状地の扇端地域や^⑫、河北鴻を経てその周辺町村や金沢と密に通じていた^⑬。河北鴻航行の舟はテント船といわれ、金石・大野・津幡・富山県間の運輸を担当し^⑭、また能登から内日角を経て金沢との交流にも利用され^⑮、その賑わいは想像以上のものであったと思われる。これら内陸水運は外海とは格段の差はあったが、時に危険もあった。潮の干満や風向を利用して、帆や鱸・櫂・棹を使って航行した。冬道路が雪で杜絶した場合、水運は恵まれてはいたが、現実には前記の生産・生活の様式から、交通の必要も減じていたので、舟の運行は少なかったようである。

この舟運は河口港を要として内陸へ水系をたどって展開したもので、金沢・小松・大聖寺・津幡など加賀の主要な市・町は大部分河口港と舟で接続していた。これは一面、陸上で荷車・馬車の発達を遅延させる要因にもなり、全国的にみても、石川県はその発達の最も遅れた地域であった^⑯。河川・鴻・海を結ぶ交通体系は加賀の平野において、県下第一の産物である米の輸送や、その生産財としての魚肥・石灰などの搬入には好適な交通手段であった。これらの河口港は必ずしも良好な自然条件に恵まれてはいなかったが、米の移出がその発達を培ってきたし、また県下は愛

知・静岡と並ぶ有数の工業地であったことも、その発達に関係深く、これは後述の移出品目によく示されている。

二 陸上交通の発達

鉄道の開通 北陸線は敦賀までが明治十七年に開通し、全国的にみてもその敷設は早期であった。しかし爾後の延長は著しく遅延し、地元の私鉄建設運動を再度にわたり活発にしたが、ともに不発に終わった。明治二十六年官設北陸線の建設に着工し、前記のように同三十二年富山まで開通し、七尾鉄道も開通した。これは同四十年国鉄に買収されたが、金沢との直通列車は同三十八年より実現し、利便の度を増した。

北陸線は海岸を離れ、内陸部の市・町を接続し、美川が鉄道駅を持ったほかは、どの港町も鉄道の恩恵を欠いた。あまつさえ、このことは従来の海上中心の交通体系を破り、鉄道中心の新交通体系を編成することになり、港町存続の基盤を一層ゆるがす結果となった。

北陸線を幹とし、これに接続する馬車鉄道をみよう。一つは金沢・金石を結ぶ金石馬車鉄道で、金石より敦賀へ向船客の利便を目的に建設された。その開通は明治三十一年四月一日（この日北陸線は金沢まで開通）であり、船客は予想に反して鉄道に吸収されてしまった。また同三十二年には大聖寺・山中を結ぶ八人乗りの山中馬車鉄道が開通、鉄道と相まって温泉客に利便を与えた。同三十七年には金沢・松任間に金松馬車鉄道が北陸線と平行して通じた。同四十四年には粟津軌道（馬車鉄道）・山代馬車鉄道が温泉地と北陸線との間を結び、小松より遊泉寺・鉢山までは鉢山自営の軽便蒸気鉄道が日に二―三回鉢石運搬にあたった。

貨客輸送において、迅速・安全・安価な鉄道は海運の貨客を奪った。しかし明治後期、福井・金沢間の旅客列車回数

は一日六回であり^②、長距離列車はさらに回数も少なかったとみられる。それでも海運よりは数等優っていたのである。また近距離交通の場合は、回数の少ない不便さのため、金松馬車鉄道は北陸線に併走していたにもかかわらず、充分に旅客に利便を与え、存立しえていた^③。

道路交通の発達 鉄道とこれに接続する鉄道馬車の発達は陸上交通の基幹をなすものであった。しかし鉄道の敷設前に車の発達があった。その発達の推移をみるに^④、人力車や大八・大七車および中・小車などの荷車が早くより発達をみた。明治前期にはとくに人力車と中小車が顕著であった。ところが、これらの車輛は鉄道開通の明治三十年前後を境として、漸減傾向をたどり、かわって馬車・荷馬車・大七・大八車が急増してきた。これは輸送力の大きい車輛の利用が発達したことを示すもので、道路交通がいよいよ重要性を加えてきたことの反映といえよう。馬車鉄道はその一層の発展形態といえる。

これらの車輛は鉄道沿線においては駅を中心に活動した。鉄道開通前には、道路交通の主座にあり、内陸の市町や港町を結んで活躍していたが、鉄道開通により、貨客の集散が駅を中心とするに至ったことから、駅中心の新たな運行網が構成された。明治末年において、各駅で積卸しされる貨物の生産地もしくは消費地との運搬は、荷車・荷馬車が担当するのが一般であった。とくに北陸線沿線では荷馬車の活躍が顕著であり、七尾線沿線では荷車が重視され、また人背の利用もみられ^⑤、遅れた状態であった。しかも、この傾向は津幡以遠ほど目立っており、北陸線に比べ、七尾線の小運送の発達は劣っていたように看取される。これに関連して小松・松任・金沢などには運送・倉庫業の会社が明治三十年ころ多数創立された^⑥。

海上・河川交通の退行

鉄道とこれに伴伴する陸上交通の発達とによって、海上交通の退行は一層拍車をかけられ

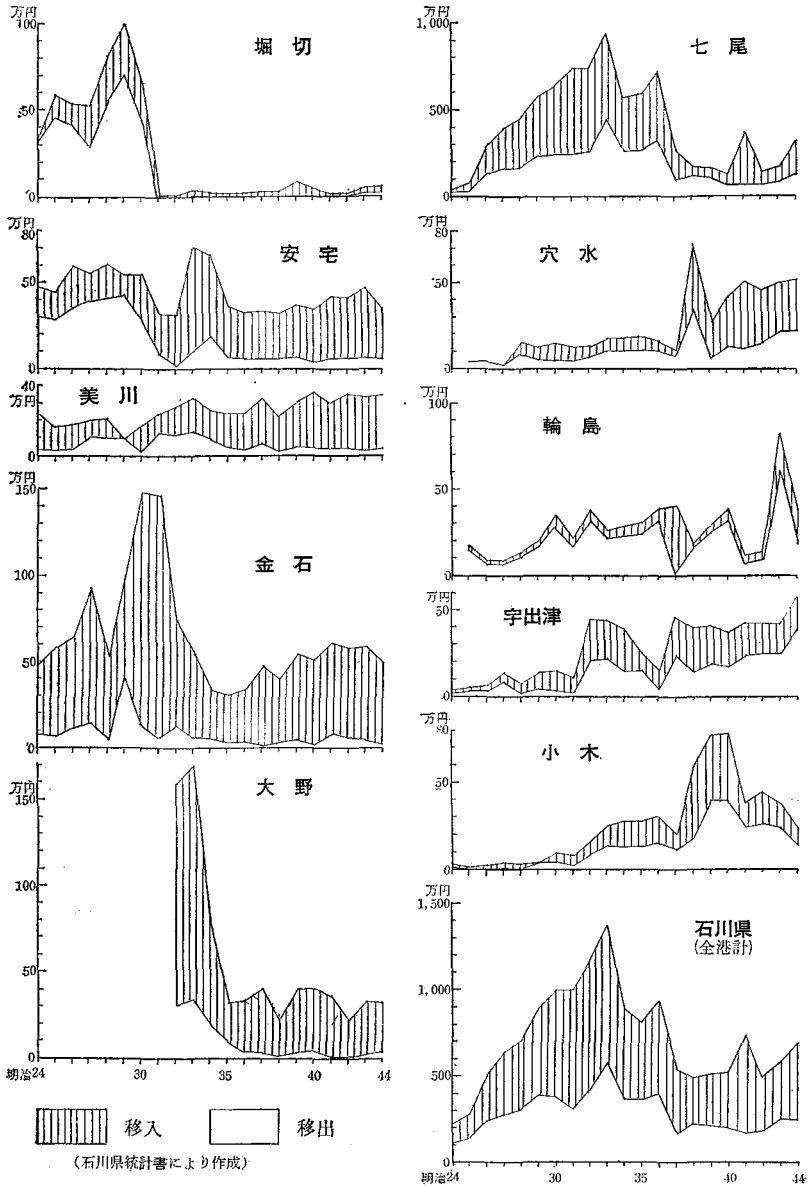
ることとなった。

石川県下における船舶の推移をみよう。日本形商船（和船）は明治二十年代は漸増したが、明治三十一年の六四八隻を頂点として漸減傾向をたどり、これは大正年間にも続いていった。これに替った西洋形風帆船（五〇噸以上）は隻数で明治二十七年の一四を頂点に漸減したが、噸数では漸増傾向を示し、明治三十九年の一七九四噸をピークに減少していった。この船は明治三十年代以降大型化の傾向を示したことが知られるが、しかし、その退潮は日本形商船より遅れたというものの同様傾向にあった。これらにとって替ったのが西洋形汽船で漸増を示し、明治三十八年から一〇隻台に、同四十四年には二四隻に達したが、大正にはいつてはやや減少化をたどった。噸数も同様傾向を示し、明治四十四年には三万噸のピークに達した。海上船舶はこの時期において、大型化の傾向を示し、日本形商船から西洋形風帆船へ、さらに西洋形汽船へと主役が移行していったといえよう。

一方、三、六間の長さの小船や伝馬船、川舟などは明治三十二、三十六年のころをピークとして減少した。その船数の推移は陸上交通の発展と対蹠的な傾向を明瞭に示していたのである。

船舶の大型化は必然的に河口立地の小港への寄港を一層困難にした^⑧。北前船でも多くの港では沖取りが必要で、安宅では「ベカ」と呼ばれる運搬船で港と結んだ^⑨が、大型船では一層その必要があり、交通上の障害を大きくした。この点で七尾は傑出した良港で、開港場として港湾の改修整備に力が入れられ、明治三十三年、県下移出額の四割、移入額の六割を占めていた^⑩。その他の港湾では大型汽船の接岸ができるよう改修工事に力が入れられたものは、さして多くはなかった。一般に加賀の諸港では河口の閉塞もあり、改修に値するほどの重要性はすでに失われかけていた。

129 明治後期における石川県下の交通



第 2 図 石川県下主要港における流通額の推移

大型船の出入には港灣設備の必要に加えて、その船腹を満たす貨物の需給地が必要で、このためには広い後背地が存在しなくてはならないし、それに見合う商業機能もまた欠かせない。しかし県下の港町にはこれらの条件にかなうものは少なかった。小河口港はこの結果、交通上補完的役割をなすか、もしくは小漁港に転化するかして、漸次その性格をかえるものが多くなった。

三 物資流通の変貌

港の物資流通量の変貌 以上のような港の変貌は流通面にどう現われたのであろうか。県下の主要港における物資移出入の推移をみよう。第2図は移出入額の推移を示したものである。県下の総額は明治二十年代漸増してきたが、同三十三年を頂点に漸減傾向に転じた。その内訳では移出額が漸減した。鉄道はこれと逆の傾向を示し、北陸線の積出、到着噸数は明治三十年計約八万噸、同三十五年約一二万噸、同三十九年約一六万噸と増大した。その内訳では到着量が積出量を上回っていたが、駅別にみると大聖寺・金沢以外では、逆に積出量が多く、その主体は米であった^⑧。港の積出品は鉄道に肩替りしたと推察される。

ところで、積出入額を港別にみると、その差異の著しいのに驚かされる。鉄道開通を契機に減少に転じたものは、加賀の港と七尾港とであり、能登の港は逆に増大傾向を示していた。加賀最南端の堀切港では、明治二十九年をピークに急減し、港の機能消失に近くなった。金石港は同三十年、大野港は同三十三年をピークにも減少し、あと停滞した。安宅は同様三十三年より減少し、美川とともに爾後は変化少なく、大正に至った。大聖寺・金沢などの、鉄道駅や市街地に遠い堀切・金石・大野では、ともに港勢の退行が目立っていた。

第1表 石川県下主要港の流通圏

(明治44年, 単位円)

				加 賀		能 登		
				堀 切	金 石	七 尾	輪 島	宇出津
移 出 (仕 向 地)	日 本 海 岸	北 海 道	道 県	9,555		468,582		
		新 潟 山 北 北 海 道	道 県			10,802	66,150	
		富 山 山 北 北 海 道	道 県			710		58,000
		富 山 山 北 北 海 道	道 県		16,869	94,662		
		石 川 山 北 北 海 道	道 県			49,500		
		福 井 山 北 北 海 道	道 県	6,428		357,610	3,520	11,450
		北 海 道	九 州 国	540			4,758	306,200
		北 海 道	九 州 国				105,600	
		計		16,523	16,869	1,178,221	180,028	375,650
移 入 (仕 出 地)	日 本 海 岸	北 海 道	道 県	6,605	17,260	213,170		
		東 北 地 方	道 県	7,300	87,000			
		新 潟 山 北 北 海 道	道 県		33,450	35,440		
		富 山 山 北 北 海 道	道 県			45,700		81,600
		能 登 以 北 北 海 道	道 県		56,775	24,000	104,000	
		石 川 山 北 北 海 道	道 県		48,525	1,147,807	30,700	24,220
		加 賀・福 井 山 北 北 海 道	道 県	4,620			8,600	13,800
		新 潟 山 北 北 海 道	道 県		4,800		7,280	
		福 井 山 北 北 海 道	道 県	13,960	73,970			
		山 陰 地 方	道 県		7,800			
		北 海 道	山 陰 地 方		45,615			
		大 阪 府	富 山 県			134,340		
		大 阪 府	富 山 県			3,780	31,178	
		福 井 県	愛 媛 県			178,875	80,700	
		九 州 道	九 州 道			35,639		
		北 海 道	九 州 道			192,500		
		計		32,485	375,195	2,011,251	181,758	200,320

(石川県統計書による)

穴水・輪島・宇出津・小木など、能登の港は逆に増大傾向をたどった。しかも、その内容においては、移入額の増大とならんで移出額もまた増加しており、この点でも加賀の港とは著しく相異していた。能登では生産活動も活発化し、移出入額は一応バランスをとって増大し、それが流通を一手に担当していた港の流通に反映されたものとみられる。鉄道のなかった能登では、港はなおも流通の拠点としての命脈を十二分に果していたのである。

県下の流通額の約半分を占めた七尾は、前記のように開港場となり、また七尾線も通じ、日本郵船の寄港も実現し、港勢の伸張が期待されたのであるが、結果は逆でこの時期を契機に流通額は減少に転じた。鉄道開通をみた七尾や加賀の諸港と、これを欠いた奥能登の諸港とは、港勢は全く逆の傾向を示していた。

流通圏 鉄道開通前、県下諸港の流通圏は明確な資料を欠くが、広域では北前船の活動範囲であった北海道・大阪間にわたり、狭域では富山県から福井県に至る近縁地域に濃厚であった。北前船に対し、この地域を航行したのは小廻船であった。一般に能登内浦の諸港は富山県対岸との関係が濃く、加賀の諸港は能登・福井県下の港と交流が濃密であった。鉄道開通後における県下港湾の流通圏を以下に略述する。

第1表は明治末期の流通圏を示したものである。資料は粗雑であり、大綱を窺いうるに過ぎない。まず移出をみるに、仕向地は北海道・福井県間の日本海岸を主体とし、北海道のほかは前記近県が卓越していた。七尾港はさすがに広い圏をもっていた。

一方、優越していた移入の場合、仕出地は同様日本海岸地域を主体としたが、七尾は西南日本に広く、輪島・宇出津は大坂より主として織物などの工業製品を移入していた。ここで注目される点は、加賀の港の流通圏が山陰までの日本海岸に限られ、能登の港が北海道や東北日本との流通を欠いた点で、遠方との流通が衰え、近縁に集中した点が認

められる。加賀の港が関西との交流を失ったのは鉄道開通によるものであり、能登の港が北海道方面との関係をなくしたのは、船舶の大型化、汽船の発展によるものとみられる。かようにして県下港湾の流通圏は一般に縮小し、商人や廻漕業者の小廻船の活動を主体とする近距離地域に限られてきたといえよう。

流通品目 港が物資流通の中核をなしていた時代、その流通品目は広汎多彩であった。その総括的な資料は入手していないが、明治二十五年の主要品目^⑤（一万円以上のもの）をみるに、堀切では移出で漆器・製茶・銅板・生糸・絹・織物、移入で織物・砂糖・石灰・鯨・藍であった。安宅では移出が米・製茶・陶器・莫莖・銅、移入が胴鯨・鯨・身欠鯨・石灰・砂糖・塩などであった。美川は米を出し、胴鯨・四十物・身欠鯨・石灰・絞油を入れた。金石も米を移出、移入は材木・肥料・石灰・砂糖・綿・石炭油・食塩・小麦・大豆であった。七尾では米・清酒・蕨^{いりこ}海參が移出品、鯨・反物・砂糖・小豆・大豆・藍・小麦・陶器・木材が移入品であった。輪島は漆器を出し、米を入れ、宇出津は塩鱈を出し、米・織物・塩鱈を入れた。穴水は炭・板を出し、小木は米を入れた。以上から各港の性格や勢力圏、生産・消費事情なども推察できるし、また加賀と能登の相異も明らかである。

約二十年後の明治四十四年の状況（同様一万円以上のもの）をみよう。奥能登の港では品目は増加したが、移出品の構成はvarietyなく、木炭・木材・漆器・塩・魚類・礮草^{たきぐさ}などを主体とし、移入品は米のほか酒・織物類などの消費財が主であった。品目の多彩化は流通量の増大と相まって、港の役割の重要性を示すものといえよう。七尾ではさらに品目は多彩となったが、移出品はvarietyなく、さらに石油・肥料・石灰・繊維品が加わり、移入では鮮魚・薬物・木材・胴鯨・繊維品のほか、塩干魚・石灰・石油・人造肥料・コークスなどが加わった。ただし、大小豆・小麦・藍・陶器などは比重を減じ、もしくは消滅した。この傾向は加賀の港でも同様であった。移出の大宗であった米は美川を除い

第2表 石川県下主要港・駅における米の移出量の比較

(単位 t)

			明治25年	明治44年
堀大	切聖寺	港駅		— 963
安小	宅松	港駅	1,598	45 3,002
美美	川川	港駅	525	150 3,243
松	任	駅		6,829
金金	石沢	港駅	1,800	— 2,223
七七	尾尾	港駅	5,250	2,400 1,617

(石川県統計書より計出)

米の移出 米は県下の主産物の一であったが、能登では不足し、専ら越中米を移入していた。加賀米は主として北海道・関西へ海運により移出されていた。この場合、水運を利用して港に集積されたのであるが、鉄道開通によって港への集積の減退したことは、第2表で明らかである。

各駅は近辺の産米を集積し、その出荷先は羽咋以北では七尾港を経て北海道へ船積みされた。羽咋以北産米の一部と以南の産米は鉄道で金沢に集荷、地元消費に当てられたほかは、大部分が遠隔地へ鉄道輸送された。とくに松任以西の加賀米は関西・東海・関東・甲信方面にまで米原経由で輸送され、鉄道開通によってその販路を拡大し^⑧、さらに関西より東京方面への積出が著増した^⑨。

北海道との流通 かつて、目覚ましかった北海道との海運による交流は、鉄道開通によって一層退行したが、県下と北海道との需給関係が著しく減退したのではなかった。なお米・薬物の移出、魚肥・木材の移入などで命脈を保

て消え、安宅の石材・畳表、美川の酒のほかは移出品は見られなくなった。移入では石灰・コークス・炭・木材・石灰・魚肥などが主となり、繊維品・食料品は比重を低下するか、消滅した。

かようにして加賀では重量品や嵩高品が海運によるだけとなり、その他は鉄道輸送に転ずるようになった。なお肥料・石灰・コークスなど海運によったものでも、鉄道で移入される量が相当で、時には多い場合もあった^⑩。

っていた。米の単作地帯である県下では、とくに魚肥の消費は著しく、北海道からの移入が必要であり、梱包材料の莖の移入も重要であった。ただし、これらの品目は北海道・伏木港間を船積み、伏木・加賀間を鉄道便で輸送するものが多くなつた。伏木・高岡間の中越鉄道が明治三十三年末開通するにおよんで、伏木経由の流通経路が至便となつた。美川の場合、魚肥の鉄道移入は港經由よりは多くはなかつた^⑧が、その他では北海道との交流はこのルートが一般に利用された。

これは伏木では汽船の出入が著しく、また海運業者や商人も多数輩出しており^⑨、運賃の安かつたことなどによるものであつた。これは加賀の港を退行させたほか、金沢からみて約二〇軒伏木港より遠距離にあたる七尾港の発展を抑制させることにもなつた。

廻船業者の動向 北前船の繁栄時代、県下諸港には著しい廻船問屋の成立をみ、そのなかから豪商・政商も幾多輩出した。これらの問屋が明治以降の交通近代化の過程で、いかに行動したかは興味深い点である。彼等の中には大阪に出て海運業・商人として躍進したもの^⑩、あるいは金沢その他大都市に出て転業したもの^⑪、地元止つて金融業や投資家に転じたもの^⑫、あるいは地元で凋落したもの^⑬など多彩な行路をとつた。ただ共通している点は地元の港を離れるか、留まつても微力化したことである。いづれにしても交通変革の過程で、港町振興への寄与には欠けていた。これは北前船が本来、地元の港町をバックにした商業活動ではなかつたことも関係するとみられるが、さらにこの交通革新があまりに巨大で、とても彼等の経済力ではこれに対処しうるものではなかつたためとも考えられる。

むすび

元来、石川県下の交通は、北前船を主軸とする海上交通と、河川交通とによって骨格を形成していたが、明治以降北前船は退行傾向にあった。鉄道の導入をみた明治後期において、海上交通の退行傾向は一層拍車をかけられ、加賀に発達していた河川交通も衰退を余儀なくされた。これまで交通の結節点として要衝をなしてきた河口港は、その機能を鉄道駅に漸次奪われるようになった。その結果、港を中核とした交通体系は、駅を焦点とし、荷車・荷馬車の利用と結びついた交通体系に漸次変った。従来すべて海運によっていた物資の輸送を、鉄道は漸次肩替りし、海運には重量物・嵩高物の輸送が残されるに至った。したがって、この時期は鉄道を主、海運を従とする交通体系が確立されたわけである。また、この結果は流通圏にも著しい変貌を招来した。

しかし北陸縦貫の鉄道はまだ完成されず、この結果伏木經由の鉄道輸送が重視され、七尾や加賀の諸港に一層の打撃を与えた。陸上交通の発達が著しく遅れた能登においては、海上交通はなお交通の主役を果し、港勢の伸張がみられた。したがって、この時期は県下において、加賀と能登に格差を招来するに至った時期ともいえる。

全国的にみて、裏日本という地域格差の形成は、明治二、三十年代^④、あるいは明治後半から大正末までの間^⑤といわれるが、この時期はその地域内においてもまた格差を孕むに至ったわけである。

この小論においては、充分に意を尽せなかった点や、資料の不足した面があり、不本意の点が多いが、すでに与えられた紙数を超えているので、別の機会にさらにその欠を補う積りである。大方の御叱正をお願いして擱筆する。

参 考 文 献

- ① 山崎直方・佐藤伝蔵 大日本地誌 卷五 明治三九年 四一五―四一六頁。

- ② 鐵道院 本邦鐵道の社会及經濟に及ぼせる影響 下卷 大正五年 一三二九頁。
- ③ 石川県 石川県史 第四編 昭和六年 一〇三八—一八四八頁。
- ④ 牧野隆信 増補改訂北前船 昭和四〇年。
- ⑤ 北陸綜合學術調査團 北陸と海運 昭和三八年。
- ⑥ 堀田成雄 北前船と西村屋忠兵衛 昭和三八年。
- ⑦ 西村通男 海商三代の記録 金沢女子短期大学学業 第四集 昭和三十七年。
- ⑧ 同 海商三代 昭和三十九年。
- ⑨ 前掲④ 三六一—三七頁。
- ⑩ 同 一四〇—一四一頁。
- ⑪ 矢ヶ崎孝雄 奥能登字出津港における商品流通の研究 金沢大学教育学部紀要 第七号 昭和三四年 七六一—九二頁
- ⑫ 加賀市塩屋町 白方こん氏談。
- ⑬ 石川県会 明治廿六年通常県会議事録 一〇六頁。
- ⑭ 佐伯 隆 小松市における交通の歴史地理学的考察——鐵道開通前後の場合——昭和三八年(未発表)。
- ⑮ 中部鐵道管理局營業課 駅勢調査各論(貨物之部) 明治四四年 一一—一頁。
- ⑯ 小松市串町 木村をみ氏談。
- ⑰ 押野村史編集委員会 石川県押野村史 昭和三九年 二七五頁。
- ⑱ 金崎 肇 河北潟の湖上交通 自然と社会 三一号 昭和四〇年 二八一—二九頁。
- ⑲ 津幡町小史編集委員会 津幡町小史 昭和三七年 一五七—一五八頁。
- ⑳ 中山又次郎 内灘郷土史 昭和三八年 一七八頁。
- ㉑ 黒崎千晴 明治後期における地域内交通の変容 日本歴史地理学研究会會員通信 第二九号 昭和四〇年 一一頁。
- ㉒ 前掲① 五一—六頁。
- ㉓ 前掲③ 一〇〇—一〇三頁。
- ㉔ 若林喜三郎 山中町史 昭和三四年 四六七—四六八頁。
- ㉕ 石川県 石川県統計書 明治三七年 四九八頁。

- ②⑥ 北陸鉄道株式会社 ほくてつ (創立十周年記念号) 昭和二八年 九八頁。
 ②⑦ 日本鉱業誌 四四五頁。
 ②⑧ 前掲② 上巻 一九七頁。
 ②⑨ 石川県師範学校同窓会 石川県地理詳説 明治三九年 五八頁。
 ③① 前掲②⑨ 明治年間統計書。
 ③② 同 ①⑤ 一一〇八—一一六五、一二四二—一二八〇頁。
 ③③ 前掲②⑨ 明治三一年 二三四頁。
 ③④ 同 ②⑨ 九五、一一三、一一七頁。
 ③⑤ 同 ②⑤ 明治三三年 二五一頁。
 ③⑥ 同 ②⑤ 明治三〇、三五、三九年。
 ③⑦ 矢ヶ崎孝雄 奥能登字出津港における流通圏の変貌 金沢大学教育学部紀要 第一〇号 昭和三七年 三三—四七頁。
 ③⑧ 前掲②⑤ 明治二五年 九四—九五頁。
 ③⑨ 同 ② 中巻 四八八頁。
 ④① 同 ①⑤ 一一三六—一一三七頁。
 ④② 富山県史編纂委員会 富山県の歴史と文化 三〇六—三〇八頁。
 ④③ 前掲④ 五頁。
 ④④ 同 一五九—一六四頁。
 ④⑤ 矢ヶ崎孝雄 能登の漁業集落 地理 八の五 三四頁。
 ④⑥ 野間三郎 北陸の地理的構造と海運 前掲⑤ 二八頁。
 ④⑦ 千葉徳爾 いわゆる「裏日本」の形成について—歴史地理的試論— 歴史地理学紀要 6 昭和三九年 一六九頁。