

奥能登における内陸交通

はしがき

矢ヶ崎 孝 雄

半島としての能登は、海洋性に恵まれ、かつ本州中央部に位置することから、古くは日本海々上交通の要地として栄えていた。しかし、明治以降の陸上交通の発達に伴い、この半島の海上交通上の地位は低下し、さらに陸上交通の発達からも取り残され、袋小路と称され、僻地性を色濃くしてきた。なかでも奥能登における内陸地域は、道路交通が海岸線を主体に開発されてきたことから、この傾向がとくに強く示された地域である。

ところが、最近における交通の近代化は、従来この半島における交通のパターンを革新し、半島の内陸部を縦貫する近代的道路の建設を押し進めつつある。従って奥能登内陸部はこの縦貫道の沿線地帯として、その影響をまともにうけようとしている。

ここでは奥能登内陸地域の柳田村を中心として、半島における内陸交通の変貌と、その地域に与えてきた影響とを考察してみようとするものである。

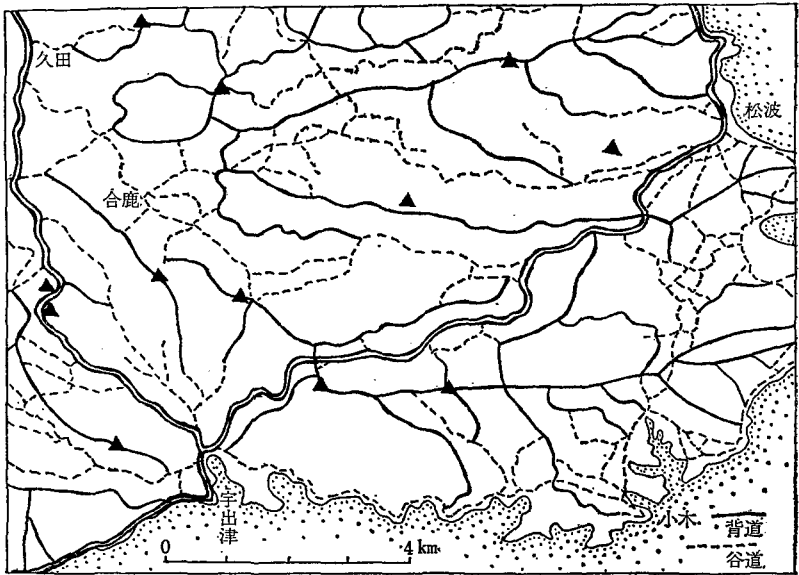


図1 丘陵地の道路網 5万分1地形図により作成

従来の道路網

江戸時代は全国的に道路交通の整備が一段と進んだ時代であった。しかし、能登半島では舟運の利用が盛んで、道路整備はとかく従とされていた。それでも主要道がなかったわけではなく、天保元年（一八三〇）の著作とされる「加能越三州地理志稿」によれば、内浦海岸を縫う「官道」と、外浦海岸に沿う「縁海西道」とがあった⁽²⁾。この道は明治以降、県道となり、さらに昭和三十一年その主要部分が国道となり、整備が進められてきている。この道路は半島を海岸に沿い一周することから、ラケット道と一般に称され、能登交通の動脈をなすものである。しかも、この沿道には河口に発達する多くの在町が位置しており、その重要性をいっそう大きくしている。

柳田村を中心とする内陸地域はこの主要道から全く見離された地域である。しかし、この海岸の主要道に

表 1 柳田村の移出品の推移

	米	木	炭	繭	牛	馬
大正6年	3,100石	90万貫	1,200貫		270頭	
11	12,000	97	700		100	
昭和2	14,319	73	1,947		452	
7	15,908	50	1,702		61	
12	17,031	53	1,698		359	
17	14,813	68			328	

柳田郵便局資料による

連接する小径が、内陸部の丘陵を縦横に蔽っていた点は、旧五万分一地形で明らかである(図1)。これらの小径は、能登の地形の特色である樹枝状谷に添う道と、丘陵の尾根を通るものとに二分される。前者は海岸から内陸に向い、分枝するもので、樹枝状のパターンを示し、後者は丘陵上を辿り、海岸に向かって分枝するもので、前者とは逆に鳥趾状を示すものである。この丘陵上の道は背道せなみちといわれ、古くより能登人に利用されてきたものである。丘陵性の

奥能登では、背道は高燥で雨雪でも通行が容易であり、また行先地に対しては直線的に短距離の径路をとりうる利点があった。

また能登の主産物の一つに塩があった。これは揚浜塩田で生産されたものであるが、この原始的塩田は能登の海岸一帯に限なくみられ、加賀藩の財源としても重要なものであった。明治以降も生産されたが、その盛時は明治二〇年代であった。以後、漸減したが、昭和三四年まで行なわれ、現在は観光用にわずか一ヶ所で実演されているに過ぎない。この製塩のためには薪を多量に必要としたが、その供給地は内陸の山林にあり、その搬出にはこれらの道が繁く利用されたのである。また柳田村合鹿ごうかに産した「合鹿梔」(3)も、かような背道を通じて小木港に運ばれ、日本海沿岸地帯に販売もされたのである。町野川源流に位する柳田村は小盆地を形成し、水田面積も能登では比較的広大な地域である。元来、能登は食糧不足の地であったので、ここからの産米も多く臨海の在町へ出された(表1)。また柳田村は養蚕・馬産地でもあり、馬は物資の搬送に

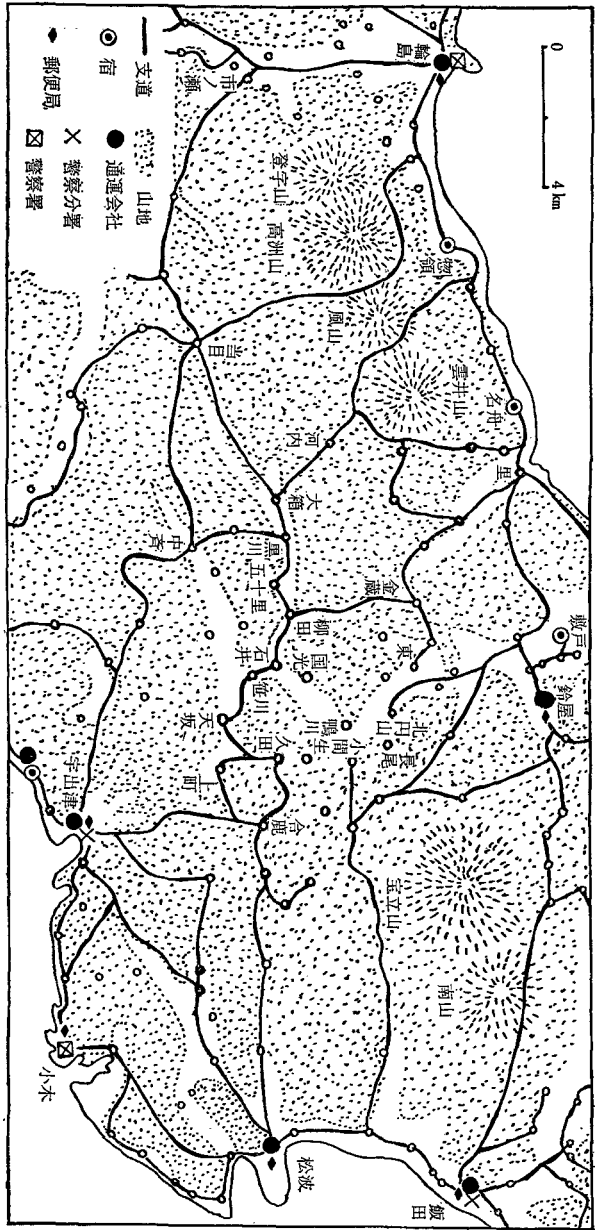


図 2 明治初期の道路網 明治18年改正出版「石川県概観図」による

も利用されるとともに、柳田村で開かれる馬市で販売されもした。かような生産活動の発達のために、毛細管的なこ
 れら小径の果たした役割には極めて大きなものがあつたのである。

ところで、興味深い点は、これらの小径のネットワークである。それは、海岸から柳田村に向い求心的に構成され

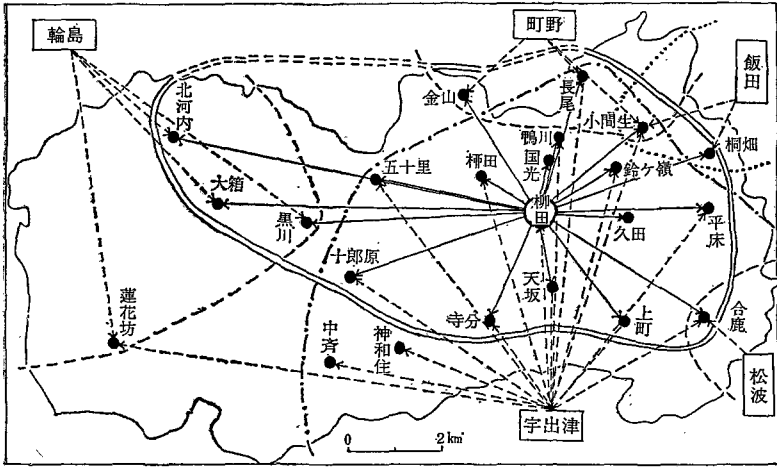


図 3 柳田村における隣接在町商圈と地元商圈などとの関係
昭和36年現地調査により作成

ており、しかも柳田村域をターミナルとしている点である（図2）。飯田・松波・宇出津・輪島・里などからはいずれも柳田村の内陸へ通ずる道路をもつが、柳田村の中心域においては飯田への道は、他の道と相互に連続されていない。現実には通路がなかったわけではないが、すくなくともかような地図表現をとったことは、柳田村中心域を通過する交通の意義の乏しかったことを示すものといえよう。すなわち輪島・飯田・宇出津・輪島などを結ぶ道は柳田村の中心部を通らず、至近の小径を利用していたのである。この当時の交通路は柳田村をターミナルとして放射状に形成されてはいたものの、内陸部の柳田は交通の要地ではなかったことをよく示しているとみられるのである。

この点は、現在においても類似している。すなわち、図3のように隣接在町の商圈は内陸の柳田村に波及し、ここはまさに商圈の交界地域であり、奥能登地域の一体性が柳田村を中心には形成されていないのである。

道路の整備と鉄道の開通

能登の道路整備は、石川県下でも立ち遅れていたことは前述したが、明治四〇年に奥能登では県費支弁による道路改修がようやく行なわれた。しかし、地元では町村もしくは組合による道路改修が進められた。すなわち、明治二八年に宇出津往来・里往来の改修を行なったのを始めとし、柳田村においてもすでに明治三一年—三三年、旧村が道路組合をつくり、町野(輪島市)・南志見(輪島市)・中居(穴水町)などに通ずる道路を整備した。かような組合結成は「沿道ノ各字ニハ利益アルモ、他字ニハ直接ノ利益ナク、而シテ村民ノ負担ノ重リスルノミ」と反対意見もあったが、しかし「今日吾地方ノ急務ハ道路ノ開鑿ニアリ」という見解が勝ち、旧柳田村議会で反対四名に対して賛成五名というきわどい差で可決された⁽⁴⁾。これによって当時の交通への要請事情を伺いうるが、道路改修への要望の方がやはり強かったことを知りえて興味深い。

柳田を経て内浦の宇出津と外浦の南志見を結ぶ道路は、明治三二年に仮定県道に編入され、このあと明治四二年に三井村本江(輪島市)への道が郡費補助で改修、また宝立村(珠洲市)への道は大正二・三年に同じく郡費で改修された。この結果、石井・笹川は柳田村經由の交通の要地としての意義を強めてきた。

これらの道路改修は、浅い谷を渡るコースで進められたので、その進展に伴い、前記の背道の多くは忘れ去られていった。とくに車が利用されるようになると急坂をさげ、また宇出津に通ずる立ヶ谷内峠のようにトンネルが掘られるようにもなり(昭和一〇年)、その度をさらに強めた。また交通量の増大に伴い、補修の砂利の需要も増大したが、この産出のない能登では富山県より移入を必要とし、道路改修がコスト高となる点はまぬがれない。さらに冬の方

除雪も、加賀地域ほどではないにしても、内陸地域では海岸より積雪も深く、大きな課題である。近年はブルドーザーによる除雪が活発に行なわれ、交通麻痺はほとんどなくなった。

物資の搬送は元来、人背によるカツギと牛馬背によった。柳田村からは宇出津・輪島へタルカツギ（行きは米一俵「五斗」と空樽をかついでいき、帰りに人糞を貰って来る）を行ない、また木炭を宇出津へ運び、駄賃だちん稼ぎをした。カツギの荷量は二〇貫を最大としたという。また駄馬は三六貫（米二俵または炭六俵「五貫詰」をつける）を運んだ。これらの在町との交通は一日一往復であった。

道路整備に伴い、明治四〇年ころには人力車・荷車・馬車が導入された。馬車は大正初年に炭は三〇俵、米は一三俵を積んだというから、駄馬よりはるかに有利で、陸運の王座をなした。柳田村では大正一〇年ころ六〇台の馬車を数え、宇出津へ一日一往復した。

また冬の積雪時には橇を利用し、木炭二〇俵をつけて宇出津へ出したが、朝四時に柳田村を出て帰宅は夜一〇時にもなったという。一方、町野には約一〇〇台の馬車が大正一〇年ころにはあり、同じく宇出津へ通った。これら宇出津通いの馬車は一大行列をなし、まことに壮観なものであったといわれる。馬車の運行は晴雨にかかわらず行なわれ、その収入は大正八年に四円、戻荷の駄賃を加えると五―六円にもなった（表2）。馬や車の入費を差引いても、よい稼ぎであり、小学校教員で退職後に従事した人もあり、またこれで財をなした人もあったという。

ところで、久しく陸運の主軸をなした馬車も、昭和一〇年ころトラックが導入されるようになって、その王座を漸次失っていった。一方、乗客の輸送には客馬車を運行し、乗用自動車は大正五年より導入され、大正九年にはタクシーの営業が始められ、また乗合自動車の営業が柳田経由で宇出津・輪島間に開始された。このあと乗合自動車の経営

表 2 柳田より宇出津行馬車の稼働状況

(大正 8 年 9 月)

	天候	行 荷		戻 荷		計
		円	銭	円	銭	
1 日	晴	4.05		10		4.15
2	"	4.47		62		5.09
3	"	4.16		73		4.89
4	"	4.34		67		5.01
5	"	4.44		48		4.92
6	雨	4.47		25		4.72
7	雨晴	4.13		65		4.78
8	"	4.72		1.00		5.72
9	雨	4.71		75		5.46
10	雨晴					
11	"					
} 例祭ニツキ休業						
12	曇	4.44		53		4.97
13	"	4.46		92		5.38
14	晴雨	4.15		2.60		6.75
15	晴雨	3.82		3.17		6.99
16	"	4.00		2.22		6.22
北河内芝居ニテ休業						
17	曇					
18	"	4.09		30		4.39
19	雨曇	4.20		12		4.32
20	雨曇	4.39		1.20		5.59
21	雨曇	5.68		25		5.93
22	雨曇	4.14		38		4.52
23	晴	4.25		15		4.40
選挙会ニテ休業						
24	曇					
25	雨	4.28		35		4.63
26	"	4.53		38		4.91
27	晴	4.34		1.47		5.81
28	"	4.34		1.05		5.39
29	"	3.90		2.18		6.08
郡会議員選挙会ニテ休業						
30	雨					
計		108.50		22.52		131.02

武田家馬日記により作成

は多くの人により、各種の路線で始められ、激しい競争が行なわれた。その結果として運賃は漸次遞減され、庶民の交通機関として広く利用されるようになったのである。その推移は表 3 のようである。道路改修とそれに伴い導人された馬車・客馬車、そして自動車による乗客貨物の輸送など、近代的交通機関の発達によって、奥能登内陸地域の交通は極めて至便になったのである。一方、乗合自動車の経営は人件費・燃料費・修繕費などに多くの費用を要したものの、一割余の車輛償却費を計上できるほどであった(表 4)。

奥能登への鉄道の敷設は地域住民の久しく熱望するところであった。その実現に昭和九年で、七尾線が輪島まで開

通した。柳田村民は能登三井駅に出て、この鉄道に乗り、ここに通ずるバスも運行された。ただし、物資の流通は木炭・木材などを主として、富山県に送られていたもので、宇出津に出し、舟運で輸送された点は従来とは変わりなかつた。とくに戦前・戦後を通じて、木炭の移出は盛大を極め、宇出津港の埠頭には柳田村を主体に内陸から運び出された木炭が文字通り山積されていた。また、能登の丘陵地から伐り出されたパルプ材としての松材も多くあり、昭和

表 3 柳田より宇出津輪島への乗合自動車運賃の推移

	運 賃		所 要 時 間	
	宇 出 津	輪 島	宇 出 津	輪 島
	円 銭	円 銭	時 分	時 分
大正 9 年 A	1.40	2.00	1.00	1.40
12 B	1.50	2.40	45	1.15
14 A	1.40	2.30		
昭和 3 A	1.00	2.00		
B	1.50	2.40		
4 A B	70	1.60	40	1.20
6 A	60	1.20		
8 A	50	1.00		
10 A B	40	90	40	1.20
36	60.00	150.00	35	

A, 鳳珠自動車, B, トモエ自動車, 昭和36年は北陸鉄道の料金を示す(能都町古川礼次家資料により作成)

表 4 乗合自動車経営の収支

(昭和 7 年 1 ~ 12 月)

収入	乗 客 収 入	17,443円50銭	
支	諸税金	614.80	
	給料	5,266.00	
	燃料・諸油代	4,315.30	
	車庫費	282.80	
	修繕費	4,191.22	
	通信費	87.90	
	旅費	181.00	
	諸雑費	653.60	
	出	車輛価格償却費	1,850.88
		合計	17,443.50

能都町宇出津 古川礼次家資料より作成

一〇年ころからこれも同様に富山県下のパルプ工場に船で運ばれていた。

七尾線の開通に伴い、昭和一〇年には省営自動車（国鉄バス）が穴水・飯田間の運行を開始した。これは民間バス会社に大きな脅威を与え、同路線の運行を廃止したり、また鉄道省に同一路線の権利を譲渡する会社もあり、省営バスの営業が確立した。これに伴い、穴水は鉄道と半島先端部の飯田方面への、交通の要衝としての意義を、いっそう強大なものとするに至った。かような陸上の交通の発達により、七尾と宇出津・飯田方面を結ぶ海上交通は漸次甚しい打撃をうけるようになり、便数・寄港地を減少させていった。

ところで穴水から飯田に至る国鉄能登線が昭和三八年には穴水より宇出津にまで達した。これは昭和二五年公布の国土総合開発法に基づき、昭和二六年に能登を特定地域に指定し、その地域開発計画の一環として建設されたものである⁽⁵⁾。この結果、柳田村の内陸地域は宇出津への指向を再び強めるようになった。乗客・物資の交流はすべて再び宇出津経由で行なわれるようになったのである。かような鉄道の延長により、従来、交通の近代化から取り残された内陸地域も、ようやくにその恩恵に浴するに至ったわけで、金沢への日帰りが可能になるなどはその一例である。しかし、従来からの臨海地帯を主軸とする交通のネットワークは、道路交通に鉄道交通が加わったのであって、内陸部の僻地性はなお持続しているわけで、交通のパターンには全く変化がなかったのであり、むしろ僻地性は他域と比較すると、いっそう色濃くなったともいえよう。これは能登の従来の開発方向が専ら海岸地帯におかれてきたこととも深い関連があるのである。

能登開発と内陸地域

能登半島の後進性を打破し、開発を推進することは、地域住民にとっては勿論、国家的見地からも緊要なことであった。前述のように、昭和二六年には能登特定地域として農林水産業を主体とする開発計画が樹てられた。しかし、能登の産業は第一次産業を主軸とはしつつも、古来、出稼ぎに強く依存し、それぞれ地域的に専門的職種を形成してきた。すなわち、珠洲市松波の杜氏、穴水町中居の左官、門前町黒島を中心とする船員などの出稼ぎはその代表であり、主として海岸地帯に見られたものである。内陸地域は馬産地でもあり、かような出稼ぎは旧来は顕著ではなかった。

能登の開発は主として海岸地帯に指向され、内陸地域は戦後に入植した開拓集落を除いては、近年まで殆んどみるべきものがなかった。昭和三〇年代以降のわが国経済の高度成長は、能登の特定地域としての開発の推進よりは、むしろ逆に労働力を先進工業地帯へ送り出し、いわゆる過疎化を招来する結果となった。とくに奥能登に至るほどの傾向は顕著で、冬季の出稼ぎ、若年労働者の離村となり、人口減少が著しくなり、昭和四五年制定のいわゆる過疎法により珠洲市・柳田村は過疎地域の指定をうけるようになった。

内陸の柳田村は人口減少が著しく、また出稼ぎは最も盛んな地域である。昭和三〇年代初期には能登から加賀へ早場米の稲刈に婦人が出稼ぎしたが、爾後、能登の稲刈は時期も早められてき、これを早く済ませて、表日本各地への出稼ぎ婦人が大量に流出するに至った。これは、奥能登の地域社会・教育・家庭など諸方面に多くの問題を醸し出す源泉となっている。

一方、高度経済成長の波は能登の豊かな自然を主体とする観光開発を進めるようになった。これは前記のラケット道を舗装整備する一要因ともなった。また観光客の流入に伴い、とくに青年層の多いことから、民宿その他の宿泊施設や観光産業の発展をみ、この面での人口定着もあつた。しかし、冬季がシーズンオフとなる点、また観光開発が海岸を主体としている点で、観光開発の内陸地域への影響は見るべきものがほとんどなく、柳田村の観光開発は無に等しいものであつた。

能登において、内陸丘陵地の開発は今後の重要な課題であるが、伝統的に樹枝状谷の水田耕作とそれに接する斜面の林業とに依存してきた住民にとって、丘陵面の開発は海岸段丘上の畑作を除いては見るべきものに乏しかった。前記の戦後入植の開拓集落は、これに挑戦した第一歩といえようが、成功の事例は極めて乏しかった。しかし、これを契機に近年丘陵地の開発が推進されるようになったのは能登開発の一大転換といつてよいであろう。すなわち昭和四一年以降、国営のパイロット事業が柳田村・輪島市の丘陵地で進められ、栗・桑・茶などの栽培や家畜飼育が行なわれている。なかでも栗は全国有数の産地になりつつある。また県市町村営の放牧場の開設も行なわれつつある。今後の能登開発はこの広大な丘陵性山地の有効な利用にこそ重点を注ぐべきであろう。

能登縦貫道の建設

石川県域はほぼ南北に狭長で、かつ中央部においてくびれ、蝶ネクタイ型を呈するが、この狭長な県域を中央の県都金沢に二時間以内で直結すべく、県土改造高速ネットワークを県は計画し、目下道路建設を推進中である。奥能登への全通は昭和五一年と見込まれている。能登半島へのネットワークは金沢・羽咋間三五キロの能登海浜道路、羽咋

・穴水間四九キロの能登半島縦貫道路、穴水・柳田間二五キロの能登大規模農道、それに柳田・珠洲間二九キロの柳田珠洲線（県道）の連接よりなり、二車線を建設、将来は県道をのぞき四車線にする計画である。すでに金沢・羽咋間の能登海浜道路は一部開通し、羽咋・穴水間の縦貫道路は着工され、穴水・柳田間の大規模農道はすでに一部完成している。この縦貫道は能登半島の内陸部を縦貫する背骨の道路で、既存海岸道路のパターンとは全く異なるものである。従来、僻地としてのみ運命づけられてきた柳田村などの内陸地域が、近代的交通路に沿うことになり、その影響をまともにもうけるようになりつつあるのである。そして、すでにその影響の萌芽は現れつつある。

近年、能登随一の出稼ぎの村として位置づけられてきた柳田村は、昭和四六年度の出稼戸数五四九、出稼者六〇三名を数える。村の総戸数が一四七五、総人口が六六一一人（昭和四七年四月現在）と比較して、その盛行の度合が推察されよう。このため、村内人口の定着のために種々の手段を採ってきた。工場の誘致に対しても熱意を示し、口能登において盛行している八台機屋の奥能登への波及に歩調を合せ、近年、村内有力者が中心となり、これを導入し、一一機業場が成立している⁽⁶⁾。これは家族労働力を主体にして一、二名の労働力を雇い、二四時間操業するものである。織機八台をもって操業することから、かように名づけられたが、現在は二〇台以下を動かす者が多い。また京都の西陣織物工場や弱電工場の成立もみた。このため、昭和四二年に柳田村は「工場事業場設置奨励に関する条例」を制定した。かような条例は他地域では近年、改廃している市町が多いのであるが、それと比較した時、この内陸地域の特色がよく示されているといえよう。さらに家内工業による西陣の「つづれ織」の生産も行なわれる。これらは村内婦人労働力の定着を計るもので、出稼ぎの歯止めとして作用していることは事実である。これらは縦貫道路の実現を予測して成立したものではないが、縦貫道建設に先立ち、かような前哨的事象が先行するのが一般的傾向といえ

ると思う。そして縦貫道の実現はこれらの工場にとっては好都合に作用するものと予測される。

ところで、縦貫道の建設決定は内陸部へ直接の影響を与えつつある。それは外来の大手資本による土地の買占めである。「列島改造論」を背景として、内陸丘陵地にゴルフ場・別荘地の名目で広大な面積が買占められつつある点は憤慨にたえない。これらの土地はこれまで全く顧りみられず、無価値に等しい土地であったが、これが現金化されるとあって、喜んで手離した地主も多かった。一方、かような丘陵地へは、林道建設が産業開発の意味で進められている。これらの工事は地元民に現金収入の機会を与え、出稼ぎ防止の一翼を担っていることは事実である。しかし、この林道は縦貫道に接続する道路として丘陵地の価値を高め、大企業の土地買占めにも好都合に働いている点は見逃せない。現に、輪島市と接する高洲山へは「峯越連絡林道」（幅三・六メートル）が建設されつつあるが、これは林道としての本来の開発を使命とするものというよりは、多分に観光・レクリエーション面での開発を企図しているものである。それはこの林道をスカイラインと称している点にも明白である。この林道の頂点からみた能登半島は、一面の緑で蔽われた丘陵地が展延し、その両翼に内外浦の海が広がり、まことに広大で自然美豊かな景観である。将来、この自然美が破壊され、スプロールの乱開発されることが危惧される。それは蔽に慎しまねばならないが、その歯止めは全く無に等しいことを思う時、残された能登の自然美の保全のため、早急に手を打たねばならないと思う。縦貫道がかような結果を促進するとすれば寒心にたえないところである。この縦貫道が能登の自然美を保存し、かつ地域住民の福祉を増進し、外来観光者に真に憩の場を提供するよう、われわれが英知と努力を傾注することは今後の課題といえよう。

本稿をまとめるに当たり、柳田村の各位から多大の御教示をいただいたことに深謝の意を表するものである。

注

- (1) 矢ヶ崎孝雄 能登半島の海と人 歴史地理学紀要 13 昭和四六年 一九—三七頁。
- (2) 石川県図書館協会 加能越三州地理志稿 昭和九年 一〇一—一〇七頁。
- (3) 原田正彰 合鹿梳について——能州木地師の足跡をさぐる——北陸史学 第一六号 昭和四三年 五三—六〇頁。
- (4) 柳田村役場蔵(元柳田村)村会議事録
- (5) 石川県 石川県史 現代篇 (2) 昭和三八年 六二—八頁。
- (6) 青野寿彦・奥山好男・向後紀代美・合田昭二・竹田秀輝 奥能登における織布業の創設とその背景 (1)——市町村と農協の対応と対策——地理学評論 第四五卷 第一〇号 昭和四七年 六七九—七〇二頁。