商業と買い物

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2018-04-03 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.24517/00050436

6. 商業と買い物

齋藤 香菜

1. はじめに
2. 交通
3. 商業
4. 買い物
5. 考察
6. おわりに

1. はじめに

今回行った門前町七浦地区の調査の中で、地区の人々からそれぞれどのような仕事を行い、どのような生活を送っているのかを聞くことができた。その中で、七浦地区内で商業を営んでいる人が極端に少なかったことや、地区内で買い物をする人がほとんどいなかったことが印象深い。

第 1 章で見たとおり、七浦地では高齢化が進んでおり、住民の平均年齢は 67.28 歳で、人口に占める満 65 歳以上の高齢者の割合は 66.31%である。世帯ごとに見ても、高齢者のみで暮らす世帯は 173 世帯にのぼり、全世帯数の 73.81%を占める。これは特に山側の集落で顕著で、山側集落における高齢者のみ世帯の割合は 73.81%で、海側集落の 65.29%を 10 パーセント近く上回っている。

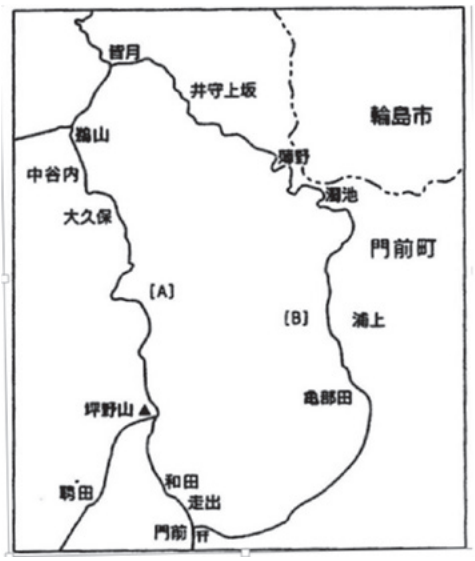
本章では、高齢化が七浦地区の商業や買い物のしかたに関係があるのか、また関係があれば、どのように影響を及ぼしているのかについて考えていきたい。また、門前町の中心部と七浦地区を結ぶ「おさよトンネル」が、2016 年 3 月に開通した。この交通の変化も七浦地区の商店の数や地区の人々の買い物のしかたに関係があると考えられる。七浦地区内の商業と買い物について、まず交通の面でどのような変化があったのか、そして商業や人々の買い物についての現状を挙げたうえで、高齢化との関係を交えながらどのような変化がなぜあったのかについて考えていきたい。

2. 交通

最初に、『七浦民俗誌』（1996 年）にもとづき、江戸時代から昭和 30 年代までの海上交通について述べる。七浦地区は輪島、福浦などの近隣の港や、それ以外にも北前船の運航により北海道、関西方面と結びついていた。明治 40（1907）年頃に北前船は衰退した。昭和 30 年代中盤までは買い物などの用事で地区外に出かける必要があったときは船で輪島へ出かけることが多かったようだ。道路の舗装が進むまでは、船で 30 分で行くことができる輪島のほうが、歩いて 2 時間かかる門前よりも身近に感じられたようである。昭和 30 年代前半の運賃はひとり 50 円、荷物ひとつにつき 10〜20 円とバスよ

りも安かった。しかし、昭和 40（1965）年頃、輪島への定期便はなくなった（『七浦民俗誌』1996: 87-88）。K さん（餅田、男性、84 歳）によると、戦前から門前町と七浦地区を結ぶ道路ができるまでは木炭（昭和 30［1955］年頃まで）や農作物を船で輪島に運び、輪島で必要なものを買い、七浦地区へ帰ってきたそうだ。門前よりも輪島との関わりがずっと大きく、輪島塗のケヤキや漆を生産していた。船以外での外への移動手段がなかったうえに、冬は海が荒れ、海上交通が使えなくなるため、七浦地区は「陸の孤島」と呼ばれていた。

図 1　七浦地区と門前を結ぶ道



出所: 『七浦民俗誌』1996: 89 ページより

次に、『七浦民俗誌』（1996 年）を参考に海上交通が主な移動手段であった昭和 30（1955）年代から、現在主に使われている市道まがき線「おさよトンネル」が建設されるまでの陸上交通について述べる。道路の舗装が進むまで、門前に行く場合は主に中谷内から山に入って和田まで出る道（図 1 の[A]）であった。1 人分の幅しかないような細い道だったが、それが最も距離の近いルートだった。移動手段は徒歩で、門前までは 2 時間程度かかったそうだ。しかしこの道は冬は雪が積もり、足場が悪くなるため、広い方の道（図 1 の[B]）を歩いたそうだ。この道は、昭和 28（1853）年に開通したバスの走行路である県道五十洲・亀部田線とほぼ重なる。昭和 10 年代には 1 日に 2 回タクシーから運行されるようになった。その後、昭和 28（1953）年に北陸バス皆月線が開通した。当時は 1 日 6 回の運行であり、バスによって一気に門前が身近になった。しかし、このバスの運行路は舗装されていなかったため、場合によっては陸上交通よりも海上交通が効力を発揮したようだ。

昭和 37（1962）年から、門前町おける自動車総数が急激な増加をたどったことにより、昭和 47（1972）年頃からは門前～皆月の本格的な舗装工事が徐々に行われていった。道路舗装は、商業をはじめとする生業に影響を及ぼすとともに、医療面をはじめさまざまな生活改善をもたらした（『七浦民俗誌』1996: 89-91）。

F さん（皆月、男性、68 歳）への聞きとりから、市道まがき線「おさよトンネル」の建設の経緯について述べる。門前町富来町から阿岸を通って皆月までつながる広域農道の建設が計画されていたが、県の許可が下りなかったそうだ。そこで、町は独自に事業を進め、あとは掘るだけにしていた所で、町は合併することになってしまった。しかし、当時の新しい町長が、そのトンネル事業を継続事業として続けてくれたおかげで、2016

（平成 28）年 3 月に「おさよトンネル」が開設した。2016（平成 28）年 5 月 13 日の『北國新聞』によると、この「おさよトンネル」の開通により、七浦から門前町中心部への所要時間は 30 分から 15 分に短縮された。北鉄奥能登バスは現在はこの道路をルートにしている。七浦地区では薄野、井守上坂、百成大角間、皆月、七浦農協前、鵜山、五十洲にバス停がある。七浦地区を通るのは皆月線のみで、門前から五十洲を結んでいる。門前から五十洲までの運賃は 610 円で、所要時間は 30 分ほどである。この路線は平日は 1 日 4 本、土曜、日曜、祝日は 1 日に 2 本運転している。この道路は、門前の中心部にあるスーパーマーケット「A-COOP」と「サンフラワー」が七浦に向けて運行している買い物バスも通っている。

3. 商業

3.1　七浦地区での商業

I さん（皆月、男性、82 歳）の聞きとりから七浦地区での商業について述べる。現在、七浦地区で商業を営む店は皆月に 1 軒、五十洲に 1 軒、鵜山に 1 軒の計 3 軒だ。いずれも雑貨屋を営んでおり、その他の商業を営む店はない。皆月はかつて多くの商店が並んでいたそうだが、五十洲と鵜山は昔から 1 軒ずつしか商店はなかった。また、五十洲には 2016 年に設立された道の駅「よりみちパーキング」が 1 軒ある。この道の駅では、七浦地区でとれた農産物や海産物、お土産などを扱っており、地元の人も利用している。また、現在も惣菜やパン、十勝牛乳の移動販売は行われている。

3.2　皆月の商業の変遷

『七浦民俗誌』（1996: 92-98）によると、第二次世界大戦以前は、七浦には 4 軒の雑貨店があった。交通事情がよくなかったため、七浦地区の人々の商品購入の大半を担っていた。雑貨店で扱われていた商品は金沢や門前から取り寄せられていた。金沢の問屋へは注文を出して仕入れ、門前へは直接仕入れに行っていたそうだ。戦前では、金沢からは、ギリフ、鍋、釘、針金、その他の金沢でないと手に入りにくいものや、歩いて運ぶには重いものを、門前からは小豆、フジツル、みかん、下駄、足袋などを仕入れた。雑貨屋に並ぶものは生鮮食品は少なく、干鱈、昆布、野菜、缶詰、菓子類などの食料品、衣類、反物類、文房具などの学用品など、毎日の生活に必要なものが並んだそうだ。また、雑貨屋を構える一方で、行商に出向く人がおり、魚介類や反物類などを七浦の各村落に売り歩く者がいた。雑貨屋経営者以外にも行商を行う者は 5 人ほどいたそうだ。五十洲ではトビウオの行商も行われていた。第二次世界大戦以前では雑貨屋の他に豆腐屋、桶屋、風呂屋、床屋、飲み屋、女郎屋、旅館が営まれており、映画館の出張などもあったようだ（『七浦民俗誌』1996: 92-96）。

I さん（皆月、男性、82 歳）と N さん（皆月、女性、70 歳によれば、昭和 30 年代、皆月は商店街であった。ここでは、現在と戦後での皆月地区での商業の変遷について述べる。

図２　戦後の皆月における商業

A: 雑貨店　B: 和菓子屋　C: 酒屋　D: 下駄屋　E: 衣料品店　F: 旅館　G: 床屋　H: 米屋　I: 民宿　J: 食堂（うどん屋を含む）　K: 郵便局　L: 肉屋　M: たばこ店　N: 銭湯　O: 食品店（豆腐屋を含む）　P: 薬局　Q: そうめん屋　R: 書店

（出所: 聞きとりから筆者作成）

戦後は様々な商店が皆月に並び、商店街を形成していた。図 2 の地図で、塗りつぶされた建物がかつて商業を営んでいた住宅である。（楕円に塗りつぶされている場所は、昔建物が建っていたが、現在は空き地となっている場所である。）中央の斜線部分は、特に商店が密集しており、「本町通り」と呼ばれていたそうだ。皆月全体では雑貨屋が 4 軒、床屋が 3 軒、和菓子屋と酒屋、下駄屋、衣料品店、旅館、食品店（豆腐屋を含む）、そうめん店が 2 軒ずつ、米屋、民宿、郵便局、うどん屋、食堂、肉屋、たばこ店、銭湯、薬局、書店が 1 軒ずつあった。酒屋は、七浦では酒の製造は行われていなかったため、門前から仕入れた酒を取り扱っていた。また、宿屋はほとんどが七浦の外から来た釣り客向けのものであった。商店だけでなく、皆月や五十洲で暮らす女性が海でとれた魚を売り歩くこともあった。また、七浦の外からは呉服の行商や富山の薬売りなどが皆月を訪れていた。七浦の外に住んでいた者で、普段は商業を営んでいない民家の 1 室を夏だけ借りて、呉服店や洋服店を営む者もいたそうだ。また、たばこ店は最初は呉服店を営んでいたが、売り上げ悪化によりたばこ店に変化したそうだ。このように戦後の皆月は商業が栄えとてもにぎわっていたが、門前町の中心部に続く道路の建設により七浦地区の外での買い物が容易になったことにより、昭和 40（1965）年ごろから皆月の商店の数は減少していき、現在残っているのは、図 2 の地図の中で濃い色で塗りつぶされている雑貨店 1 店舗のみである。

3.3　現在の商業

皆月で一軒だけ残る雑貨屋を営む S さん（皆月、女性、77 歳）への聞きとりにもとづき、現在の七浦地区での商業について論述する。S さんの旦那さんが店主を務めるこの雑貨店は、昭和 30（1955）年ごろから S さんの旦那さんのお母さんが営んでおり、S さんは旦那さんのお母さんと交代するかたちで 30 年ほど前から店に立っている。この雑貨店では、お菓子や飲み物、調味料、そして簡単な日用品を取り扱っており、お話をうかがっている間も 2〜3 人の利用客が訪れていた。どの利用客の方も、たくさんのものを買い込む様子はなく、飲み物や虫取り網など、緊急に必要になったものを 1 点だけ買っていく、という様子だった。また、商品の売買の他にも 10 年ほど前からゆうパックを取り扱っており、この雑貨店で預かった荷物を門前から郵便局が取りに来るそうだ。聞きとりを行っている間も皆月に住む何人かの住民が、この雑貨店を利用しに来ていた。しかし、店を継ぐ人がいないことと、S さんが現在通院していることから店に立つことが難しく、雑貨店を閉店することも考えているそうだ。

4. 買い物

前節で述べたとおり、現在七浦地区には商業を営む店はほとんどない。七浦地区に住む人々への聞きとりから、日常の食品などの買い物は門前町の中心部で行っていることが分かった。自家用車を持つ家庭は自家用車で買い物へ行くそうだ。特に若い世代など七浦地区の外へ出る機会の多い人は穴水町のスーパー「どんたく」などで買い物をする

人も多い。一方、自家用車を持っていない人々は、門前町にある「A-COOP　もんぜん店」と「サン・フラワー　マリヤマ門前店」というスーパーマーケットが七浦地区で運行している買い物バスを利用しているという。また、生協を利用している人もいる他、S さん（餅田、女性、89 歳）によると、注文を承って家まで届けてくれるサービスをしている個人経営の店もあるそうだ。

「A-COOP　もんぜん店」の運行する無料送迎バスは表 2 の時刻表のとおり、火、金、土の週 3 回運行している。皆月には週 3 回来るが、五十洲まで運行するのは週 2 回である。また、金曜のみ吉浦や矢徳も回るため、金曜は満員のことも多い。少ないときには乗客 5〜6 人の時もある。皆月には午前 9 時半ごろに来て、午前 10 時に「A-COOP もんぜん店」に到着する。そこで 1 時間ほど買い物の時間があり、その後帰ってくる。以前は北陸鉄道バスが運行していたが、今は JA が運営している。この無料送迎バスは、七浦地区だけでなく、門前町の劔地、諸岡、大沢、阿岸、黒島、本郷、仁岸へ向かう線もある。2016（平成 28）年 5 月 13 日の『北國新聞』によると、この無料送迎バスは 1992 年から運行している。

スーパーマーケット「サン・フラワー　マリヤマ門前店」の運行する買い物バスは、月曜日のみの運行で 11 時半に皆月に到着し、12 時半に戻ってくる。皆月では 4〜5 人が利用しているが昼食の時間帯のため、「A-COOP　もんぜん店」に比べて利用する人が少ないという。この「サン・フラワー　マリヤマ門前店」の運行する買い物バスは過去に 2 回『北國新聞』で取り上げられている。2015（平成 27）年 7 月 23 日の『北國新聞』によると、「サン・フラワー　マリヤマ門前店」は地元のタクシー会社と連携し、2015 年の 4 月から運行を始めた。これは門前町道下の本店の閉店に合わせたものだ。毎週月曜日に門前町深見、黒島、道下の 3 地区、金曜日は劔地、阿岸の 2 地区を回っている。この時点では、七浦地区では買い物バスは運行されていなかったようである。2016（平成 28）年 5 月 13 日の『北國新聞』によると、2016（平成 28）年 3 月に市道まがき線「おさよトンネル」が開通したことによって、2016（平成 28）年 4 月より「サン・フラワー　マリヤマ門前店」の運行する買い物バスが七浦地区も回るようになった。この買い物バスには、1 回に約 20 人の人が乗車するそうだ。

しかしながら、このような買い物バスは便利な一方でいつも乗る人が決まっており、N さん（皆月、女性、70 歳）は自家用車を持っているが、将来車の運転ができなくなったときのためにバスに乗る練習をしたいが、決まったメンバーの中には入りにくく、困っているとおっしゃっていた。

M さん（皆月、男性、32 歳）は、衣類などは七尾市や金沢市まで行き、月 1〜2 回のペースで購入するそうだ。冬は道中、特に山道に除雪車が通り整備されているため、門前の中心部までガソリン、灯油などの燃料を買いに行く。皆月で買い物することはないとのことだった。

Aコープもんぜん店　無料送迎バス運行時刻表					
火曜日		金曜日		土曜日	
時刻	停留所	時刻	停留所	時刻	停留所
9:30	皆月	9:30	中谷内	9:30	五十洲
	↓		↓		↓
9:32	百成大角間	9:35	矢徳	9:35	七浦支所
	↓		↓		↓
9:35	井守上坂	9:40	吉浦	9:40	皆月
	↓		↓		↓
9:40	薄野	9:45	五十洲	9:42	百成大角間
	↓		↓		↓
9:45	清土	9:45	皆月	9:45	井守上坂
	↓		↓		↓
9:45	濁池	9:47	百成大角間	9:50	薄野
	↓		↓		↓
9:45	日砂子	9:50	井守上坂	9:55	清土
	↓		↓		↓
9:50	中野屋	9:55	薄野	9:55	濁池
	↓		↓		↓
9:50	番頭屋	10:00	清土	9:55	日砂子
	↓		↓		↓
9:52	浦上事業所前	10:00	濁池	10:00	中野屋
	↓		↓		↓
9:53	般若地	10:00	日砂子	10:00	番頭屋
	↓		↓		↓
9:54	正仏	10:05	中野屋	10:02	浦上事業所前
	↓		↓		↓
10:00	Aコープ	10:05	番頭屋	10:03	般若地
			↓		↓
		10:07	浦上事業所前	10:04	正仏
			↓		↓
		10:10	般若地	10:05	田村
			↓		↓
		10:20	Aコープ	10:05	Aコープ

（出所: A コープの時刻表より）

5. 考察

ここでは、七浦地区の高齢化や交通の変化によってどのように商業や買い物のしかたが変化していったのかについて考えていきたい。

商店街として栄えていた皆月から商店の数が減少していき、今では 1 店舗になってしまった 1 番大きな要因は交通の変化であると考えられる。2016 年に建設された「おさよトンネル」も大きな要因だといえるが、1 番大きな要因は昭和 37（1962）年からの門前町における自動車台数の急激な増加と、それに伴う門前～皆月間の市道の舗装工事であると考える。それまでは船やバスといった他の地域に出る交通手段はあったものの、1 日の本数や時間が制限されていたため、七浦地区内で買い物した方が手間もかからな

かったようだ。しかし、自動車の普及により地区外に出やすくなり、地区外のスーパーマーケットでまとめて買い物する方が地区内でいろいろな店を回って買い物するよりも便利になったようである。N さんは道路が舗装され、地区外のより大きな店に短時間で行けるようになったことで、商売しても売れなくなってしまったとおっしゃっていた。また、2016 年の「おさよトンネル」の開通で、門前町の中心部への所要時間がさらに短くなったことにより、それまでは地区内の雑貨店やガソリンスタンドを利用していた人も、地区外のコンビニエンスストアやガソリンスタンドを利用するようになったそうだ。

また、聞きとりを行う中で印象的だったのは子供や孫世代が地区の外に出て行っていしまったということだ。これにも自動車の普及や道路の舗装が大きな要因となっており、七浦地区の高齢化をさらに推し進めてしまった原因であると考えられる。雑貨店を営む S さんもおっしゃっていたように、商店を経営していても、後継ぎがおらず、やむを得ず閉店していってしまったように感じた。地区の高齢化に伴い、商店の経営者も高齢化し、通院などの問題で商売を営むことができなくなってしまった場合もあろう。

そのような状況の中でも皆月、五十洲、鵜山に 1 軒ずつ商店が残っているが、それらはすべて雑貨店だ。自動車の普及によって七浦地区外に買い物に出る人がほとんどになったが、自動車を運転できなくなった高齢者も多くいる。そのような人は買い物バスを利用する人が多いそうだが、曜日や本数は限られている。その中で、緊急に必要なものがあった時など、日常生活の中で必要なものを取り扱っている雑貨店を利用することになる。そのため雑貨店が残っているのではないかと考えられる。

門前町の中心部のスーパーマーケット「A-COOP」と「サンフラワー」が運行している買い物バスは自動車を運転しない地区の人々にとって非常に便利であるが、問題点もあるように感じた。まず、七浦地区の中でバスが通らない地区があるということだ。バスが通らないのは大滝、鵜山、餅田、暮坂、樽見の 5 集落である。特に暮坂や樽見は山間部にある集落であるため、買い物バスを利用することは難しいうえに、高齢化率も高く、買い物をすることが難しいように感じる。また、上述の N さんは、買い物バスを利用する人は決まっており、利用しにくいということだった。しかし、第 1 章で示した人口ピラミッドを見ると、七浦地区における高齢者を除く人口の中で最も多いには 60 歳～64 歳の層で 44 人、次いで 55 歳～59 歳の層で 20 人であることから、高齢者の数はさらに増加し、それに伴う免許返納などにより、買い物バスの利用者はさらに増加していくと考えられる。現在の利用者だけでなく、これから新たに利用する人にとっても利用しやすい雰囲気作りが必要であるように感じた。

6. おわりに

今回の調査実習では、七浦地区の多くの住民の方にたくさんのご協力をいただき、たくさんのことをうかがうことができました。最初に見たときは、ただ単に店が少ないと

いう印象でしたが、お話をうかがううちに皆月に商店街があったことを知り、約 60 年の間に起こった大きな変化にとても驚きました。私はぎこちない部分が多く、戸惑ってしまったこともありましたが、住民の皆さんがとても優しく答えてくれたため、本稿を書き上げることができました。七浦地区の皆さんや関わっていただいた方々に心から感謝申し上げます。