

Change of trade area at the port of usetsu in the NOTO peninsula, Ishikawa-Prefecture

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2023-04-13 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: Yagasaki, Takao メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.24517/00005231

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.



奥能登宇出津港における流通圏の変貌

矢ヶ崎 孝雄

1 はしがき

日本海における海上交通は、狭長なわが国土の南北を結ぶ交通として、古くより重要な地位を占めていた。とくに蝦夷の開拓が進展するに伴い、その重要度を増してきた。この時代は船舶が小規模、脆弱で、このため航路一帯に寄港地・風待港・避難港が必要であった。能登半島は本州中央部において、大きく突出し、かつ岐節に富む海岸線をもつことからして、上記の諸役割を果すには極めて好適であった。半島沿岸の多数の小湾入には、港の発達⁽¹⁾が著しかったのである。蝦夷開拓の豪商村山伝兵衛を始めとして、能登に多数の商人が輩出したのも理由のないことではなかった。さらに近海一帯には沿岸漁業が発達し、この面からも港を殷振にさせていた。

ところで、明治以降の資本主義の発展は、生産・流通・消費の諸面に著しい変貌を与えてきた。能登半島は、かような国運の発展からはとかく取り残され、いわゆる後進地域の1つに数えられるようになった。多くの小港はローカルな漁・商港として命脈を保つか、あるいは全く昔日の面影を消滅するかして現在に至っている。

ここでは、かつて所口^(七尾)につぐ要港として繁栄した、奥能登内浦の宇出津港^(宇出津)をとりあげて、その変貌過程を見ることとした。すでに、その流通一般は報告した⁽²⁾ので、ここではとくに流通圏の変貌について述べることにした。

2 資料について

明治以降の港勢の著しい変貌を見るにあたり、まず藩政時代の実態を把握しておくことは緊要と考えられる。この領国経済の時代、能登には小天領が散在はしていたが、その大部分は加賀・越中両国とともに、雄藩加賀の領国であった。ところで加賀藩においては、列藩と同様、流通諸物資には統制を加え、極めて詳細な「津留」の規定⁽³⁾を設け、統制と口銭徴収を計っていた。このためには当然に諸港において、入出津物資に関する記録文書が作られたと思われるが、宇出津港に

ついてのかような資料は入手していない。また港勢を示す総括的な資料も見当たらない。したがって、ここでは現地で入手できた極めて断片的な文書により、その全貌を窺知しなければならなかった。他日さらに探索をして、その完璧を期したいと思う。

明治政府は「政典ノ急務」として、「国力ノ厚薄貧富」を知るため、明治3年(1870)府県に物産表を提出させ、明治5年にはさらに物産の「自用費消」・「他国輸出」とを調査させた⁽⁴⁾。この調査は間もなく廃止され、その関係資料も当地域には見られない。商品の流通に関しては、佐賀県の事例が示すように、明治17年(1884)以降本格的な調査が行なわれるようになった⁽⁵⁾。石川県でも同様な調査が行われたと思われるが、それは県統計書の記載からも推察できる。しかし県統計書や現地の資料は明治20年代までは乏しい。とくに流通圏の判明するものは少ない。この時期は聞取調査の限度を越えた時期でもあるので、わずかに残る断片的な資料によって考察するより方法がなかった。

明治30年代以降は県統計書・役場資料が存在する。しかし年次により内容は不統一で、なお流通圏を把握できる資料は明治40年代に見られるに過ぎない。大正2年以降では、県統計書は小港の資料を全て省略している。幸いにも役場資料が断片的に存在し、今次大戦前までの事情を明らかにしてくれている。これら資料の調査方法を窺知することはできないが、役場資料は県統計書資料にまとめられる前段階のものと思われる。これらの資料は、すでに検討されているように、精粗に差があり、曖昧な点が見られ⁽⁶⁾、現に宇出津・七尾間の関係を同一資料につき、両港の側から検討して見ても、この点は明らかである。ただし、これらの資料について年次を累積して通覧すれば、ある程度その実態に迫ることはできると考えられる。

今次大戦⁽⁷⁾中より終戦直後までの資料は全くない。「全国港湾統計」でも記載されていない点から見ても、同書凡例の示すように、資料喪失か、観測停止によるものであろう。その後の資料は、同じく「日本国港湾

⁽⁸⁾統計」として、全国的な資料の刊行を見ているが、これは記載の粗い傾向があり、また港勢についての政治的配慮からか、実態をまげた点もある。また上記のように相互流通の両港の資料を比較して見ても、著しい差異を示す場合がある。これらのことは流通統計がまだ十分に完備しておらず、この面の調査の立遅れを反映するものといえよう。ただし、これらの累年統計を大観して、大局的な傾向を捉えることは可能と考えられる。

なお、ここでは陸運との関係が問題となるが、陸運については海運以上に実態の把握が難しい。幸い、能登線建設に伴う調査資料や、その他の交通調査資料があるので、これらの調製上の政治的意図を考慮して、併せ利用することとした。

3 流通圏の変貌

江戸末期 日本海航行の和船は、風待港・避難港としても能登の諸港を利用し、近畿と奥羽・蝦夷の間を航海した。宇出津港にはこれら船舶の入港が見られた。また秋更けて渡海不能の場合、宇出津港に漕⁽⁹⁾困いした和船や修理船が春まで滞留する場合もあった。これら

の和船のなかには他国船のほか、加越能3国の船もまたあったのである。

しかし宇出津港における流通の主体は、かような遠隔地との交流より、むしろ近縁の加越両国と能登沿岸、それに越後を加えた狭域にあった模様である。断片的な資料ではあるが、以下にこれらの点につきふれてみよう。

宇出津港の流通品目としては、塩・魚類などの水産物と木炭を主とし、このほか諸種の移出品⁽¹⁰⁾⁽¹¹⁾があげられ、米と衣料品が移入の大宗であった。塩は加賀藩の専売制のもとで、主として加越の諸港に運ばれ、さらに飛騨・信州にまでも送られた。現に珠洲市「北方村春日御蔵」の塩は、文化7年(1810)6月19日富山廻200俵、7月3日東岩瀬240俵、同じく同所250俵が舟送りされ⁽¹²⁾た。また能都町の「天領真脇村庄屋井田七右衛門」が2~5千俵を飛騨に廻塩していた。御塩方代官の配置、塩御蔵の設置とを見、塩政の1センターであった宇出津港からの廻塩は相当量であったと思われる、とくに富山湾対岸の越中への移出は著しかったと推察される。

第1表 宇出津における米の入津事情(江戸末期)

米産地	入津米量	年月日	売主	買主	積舟
高岡町蔵米	100石	亥 5月5日	能登屋三右衛門	宇出津 寺下屋与三左衛門	土部屋与三兵衛
魚津米	500石	亥 5月	宮腰平木屋作次郎	〃	土部屋与三兵衛 安田屋六左衛門
吉久御蔵米	(50石(宇出津入津) 25石(宗玄入津) 50石(波並入津))	亥 6月10日	能登屋三右衛門	〃	
魚津米	50石	文久3年亥 7月5日	宮腰 銭屋善八郎	〃	放生津 与三兵衛
滑川米	100石	〃 7月12日	滑川船宿 四歩一屋四郎兵衛	角屋庄兵衛	
〃	100石	亥 7月晦日	〃	寺下屋与三左衛門	〃 源仁左衛門
放生津町蔵米	100石	亥 8月4日	松屋半七	〃	〃 長五郎
水橋町蔵米	100石3斗9升	元治2年丑 4月7日	水橋 嶋屋次右衛門	〃	〃
岩瀬米	(80石(宇出津廻り) 20石(小木廻り))	丑 6月12日	東岩瀬 鑄木屋円右衛門	越前屋次八	〃
魚津米	100石	寅 8月5日	輪島湊 宮野屋与三兵衛	寺下屋与三左衛門 二ツ屋甚兵衛	〃

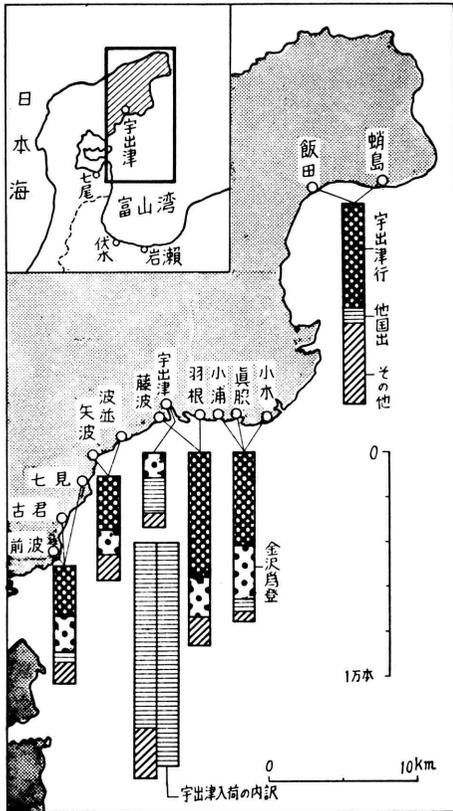
宇出津、室谷久太郎家文書による。

能登は米の不足地であった。その額は奥郡(鳳至・珠洲両郡)で約3千石と見積られ、その仕出地は越中諸港を主としていた。米と塩との交流は富山湾を抱く能越を強固に結ぶ絆であった。第1表に示した送り状

・仕切書の断翰は、その片鱗を示すものといえよう。その仕出地は高岡一魚津に亘る越中諸港であった。積舟は放生津船が多く、積載量は平均100石であり、⁽¹³⁾宮腰(金石)・輪島などの商人が越中商人とならんで

商取引を行っていた点なども注目される。資料が5—8月に集中している点は、この期間が海上交通の適期、米の端境期に相当していたことの反映と見られ、単に偶然の資料の残存とのみはいきれないと思われる。

また年次不明の「四月入津」米として、放生津米33石、岩瀬米150石、滑川米225石、水橋米25石、田鶴浜米30.718石、⁽¹⁴⁾マ763,623石の記録がある。これは江戸末期のものとして推定されるが、その仕出圏内諸港の比重をある程度示したものと見えよう。放生津を第一とし、岩瀬・滑川がこれについていたと目される。一方、宇出津の御蔵米は近隣の諸浦へ船積で出された。⁽¹⁵⁾その1舟の積量は30石であった。さらに商人の手を経て近村へ舟で再移出される米もかなりあったと考えられる。⁽¹⁶⁾



富山大学図書館蔵：享保十三年越中浦能羽浦鱒魚数并御口銭銀志らへ帳（川合文庫）による。

第1図 能登内浦捕揚鱒の流通

魚類は宇出津港の主要移出品の1つであり、なかでも鱒は重要であった。第1図は内浦における鱒の漁獲と流通事情とを示したものである。宇出津の漁獲量は

さして多くないが、付近漁村よりの集荷が著しく、これらをさらに他国へ移出したのであって、「国中一の四十物所⁽¹⁷⁾」と称された実態を窺知できる。享保12年(1727)奥郡・越中新川郡は捕揚鱒の⁽¹⁸⁾1/3の金沢為登を命ぜられたが、その実行の程もこの資料で明らかである。この魚は所口まで舟行のうえ、金沢に運ばれた。他国出の鱒の1部は飛驒を経て信州にまで達したことは著名であるが、これは宇出津魚商の手を経て越中岩瀬に舟送りされたものである。

以上のような能越間の流通のほか、越後との流通関係もまた見逃がせない。享保4年(1719)新潟の1商人の得意先は能登に93軒あり、うち宇出津が4軒で、絶対多数とはいえぬまでも、その関係を知ることができる。また越後今町の取引もあって、能登物産の他国船積の場合、とくに「積船越後今町江着岸之分者、同所美濃源兵衛義荷物相改」のことが指示されていた。また他国商人が「道すがら能州筋江為用事立寄、夫⁽¹⁹⁾越後筋江罷越⁽²⁰⁾義も有之」、能登・越後間の流通関係を知ることができる。

江戸末期の宇出津港の流通圏は、広域におよんではいたものの、その中心は越中にあり、さらに越後にも延びていたと考えられる。

明治前期 明治以降、流通上の諸統制は一掃され、自由な流通が展開された。前記の塩はこの頃減産したが、明治10年(1877)頃「管内需用ノ外ハ専ラ飛驒信濃国ニ販出ス、越後亦之ニ垂ク」状態⁽²¹⁾で、鱒草は「専ラ大阪ニ販売」された。鱒草は宇出津にも産し、藩政時代にも宇出津商人が集荷して大阪へ「積廻り」出荷した。⁽²⁰⁾しかし金沢商人の手を経たものもあり、この時代も大阪への直接移出のほか金沢商人経由のものもあったものと思われる。

魚類は明治12年頃、「自売ハ鹿島郡七尾町、加賀国金沢・金石、越中氷見・富山・高岡。他売ハ越後高田・今町・糸魚川、奥羽両国津軽・庄内・秋田、下ノ関ヲ経テ兵庫神戸・大阪辺マテ輸出ス」⁽²²⁾とあり、その比重の濃淡は窺知できないが、流通圏は認められる。その地域は江戸末期のものを踏襲したものと見えるが、若干の拡大があったようにも思われる。

明治20年(1887)代の事情は明確にできないが、同23年北海道産の鯛鱈400石、鱒150石、身欠300石、昆布260石、石花菜230石が七尾⁽²³⁾・伏木経由、もしくは直接小樽・函館より移入された。北海道との流通もまた若干伸張しつつあったことが認められよう。

第2表 宇出津港における流通の構成 (明治37年)

移 入			移 出			
品 目	数 量	仕 出 地	品 目	数 量	仕 向 地	
白米	1,000石	伏木・四方	精米	1,200石	珠洲郡	
玄米	3,500	近傍村落	玄米	2,000	〃	
	1,800		醬油	30	〃	
	2,000		味噌	30	鳳至郡内	
大豆	200	鳳至郡内	大豆	1,000貫	〃	
塩	1,200	珠洲郡内	大豆	100石	越中	
木材	4,800才	鳳至郡内	塩	200	〃	
獸肉	80貫	七飯		1,000		鳳至郡内
	40			100		珠洲郡内
魚肉	162,800	地続き沿岸	木材	4,800才	越中	
	2,300		魚	400	越七	
	2,000			80,000貫	金沢	
野菜	120	飯田	肉	100,000	大越	
乾物	20	金沢		生25.8万貫		鳳至郡内
	20			干6.2万貫		
昆布	300	北海道	塩3.3万貫	38,000	〃	
綿糸	2,020	大阪	乾物	57,000	〃	
綿布	4,500反	越後・越中		干昆		5
	5,000		〃	150	鳳至郡内	
	2,500		越金	10		各海岸村落
絹糸・絹布	10貫	大京	綿糸布	1,200	鳳至郡内	
	800反		都・東京	綿糸布		8,400反
麻糸	5,000貫	越中	網糸布	5貫	海岸村落	
	2,000,000			各村落		500反
炭薪	76,000	〃	炭	2,800貫	越中	
				薪		160,000
				72,000	〃	

能都町役場蔵 統計に関する書類による。

明治後期 明治30年(1897)代になると流通圏を明示した統計が作成された。明治37年の第2表では、宇出津港を結節点として、内外両浦諸港との関係が著しく、富山県との関係も依然として深かった。移入圏は北海

道・越後・金沢・大阪・京都・東京に亘るのに対し、移出圏は大阪のほかは近縁諸港に限られていた。この年は日露戦争中で、需給は減退し、貨物の集散は閑暇となり、かつ海運は危険を感じられて、流通量は著

第3表 宇出津港の地域別流通額の推移 (明治末期)

(単位, 円)

地 域	明治40年		41年		42年		43年		44年		大正元年	
	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出
能登	飯田計	28,000		19,000		19,000		18,800		19,720		20,385
	鳳至郡		5,400			11,100		10,900		9,900		11,450
	鹿島郡	3,600	163,300		4,800							780
越中	伏木計	75,400	5,472									
金沢(上金石)		1,500		78,000	23,500	72,000	36,400	64,800	25,220	81,600	58,000	82,450
	大阪	76,850		7,400	188,300	9,600	188,600	4,000	194,880	13,800	306,200	13,500
	その他	6,200		79,550		81,750		75,500		80,700		80,550
計		191,550	174,172	187,550	227,700	185,950	235,900	175,200	235,000	200,320	375,650	200,815
												374,580

石川県統計書による。

(24) 減していた。とくに遠隔地との流通にはその影響が著しかったと思われる。しかし、そのような事情を考慮しても、流通圏は拡大の傾向にあった点は認められ、とくに生魚の移出、大阪との流通などが高まってきた点は注目してよい。

明治末期の資料(第3表)は基準を異にするので、注意を要する。ただこの頃の事情で注目される点は、北海道との関係が薄れ、大阪を除く遠隔地との関係が消滅し、富山湾岸と金石経由の金沢など近縁地域との関係に集中した点である。ただし近縁の小港との関係は同表には見えないが、実際には存在した。それは後掲の第2図によっても明らかである。また伏木・金沢との関係は漸次高まってきた。七尾の地位は余りに低く、この点疑問が残る。なお、この時期には大阪への魚類の移出がなかった点も注意してよい。

宇出津港の流通圏は明治30年代まで漸次拡大してきたが、この頃をピークとして、40年代以降は遠隔地が欠落し、近縁の地域に集中してきたといえよう。

大正時代 この時代の資料(第4表)は若干また趣を異にしている。この時代の著しい変化は大阪・金沢の脱落、七尾の地位の絶対優位とであった。遠隔地では東

第4表 宇出津港における地域別流通額の構成比率の推移(大正一昭和初年)(%)

港名		大正4年	同11年	昭和2年
仕出地(移入)	大谷		1.5	1.8
	飯田		2.8	1.1
	白丸		0.2	
	小木	7.3		1.1
	穴水		—	
	七尾	76.3	78.3	85.0
	伏木・新湊	16.4	16.7	11.1
酒田		0.6		
計		201,095円	684,610円	1,278,495円
仕向地(移出)	輪島			0.4
	飯田		1.5	0.4
	小木		0.5	9.2
	鵜川		0.9	4.6
	穴水		1.4	3.2
	七尾	43.3	30.3	56.9
	伏木・新湊	31.8	65.5	25.4
	放生	19.8		
	直江津			
	函館	5.1		
計	150,620円	766,770円	656,035円	

能都町役場資料より計出。

北地方が若干残ったが、これも漸次消えていった。富山湾岸の能越の地域に凝集していくのが、この時代の特色であったと見られる。ただし越後は第2図からみても、この頃は取引があり、この点は現地での聞取でも確めることができた。

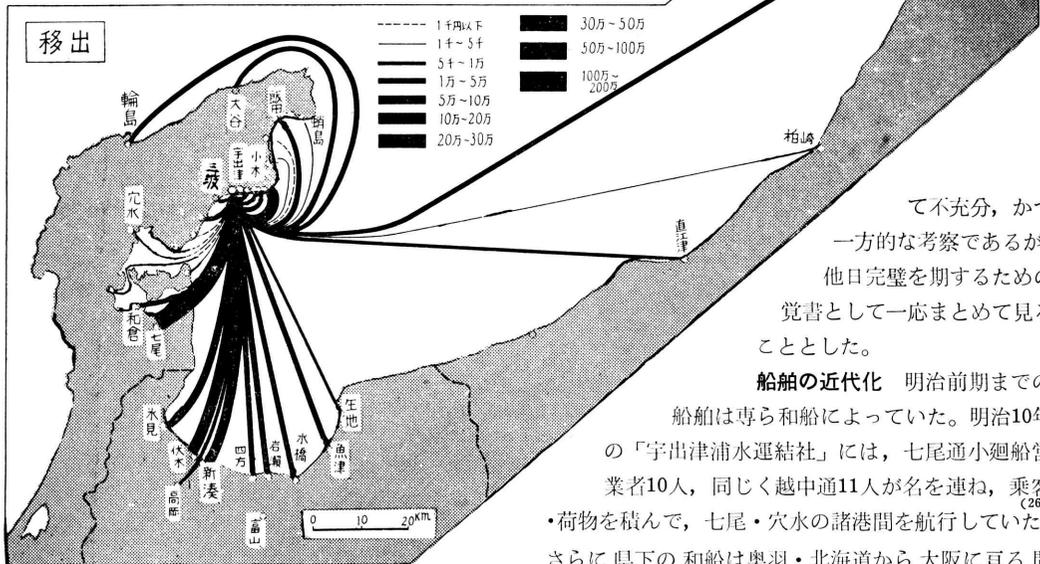
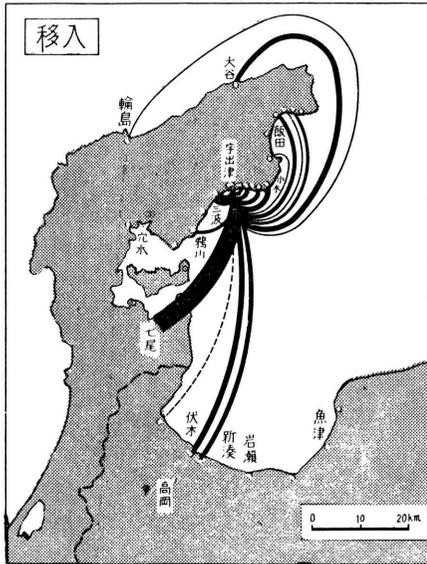
昭和戦前・戦中期 昭和になってからの資料は比較的詳細である。昭和9・13年のものが残存するが、両年次ともほぼ同一であるので、いま後者のものを第2図に示した。その流通圏は新潟県を最遠隔地とし、あとは能越、とくに富山湾岸に集中していた。なかでも七尾の地位が高く、伏木・新湊がこれにつき、小木もまた重要であった。なお富山県の小港との流通も存在し、江戸末期以来の継続が認められる。

戦時中の資料は前述のように入手し得られないが、実際には生産・消費の縮小や経済統制、それに船舶の徴用などによって、海運も圧縮された。ただし流通圏は前記の富山湾岸に保たれていた。

戦後 「日本国港湾統計」によって示される戦後の統計は、著しく簡潔化されており、ただ大綱を把握できるのみといえよう。戦後の経済復興、海運の復旧につれて、流通量も漸次増大してきている。第5表はその事情をよく示すが、流通圏は戦前同様に富山湾岸に限られている。ここでは、ただし、新潟県は記載がなく、また諸小港も挙げられていない。現地での調査によれば、新潟県下との交流はほとんどなく、また富山湾岸小港との関係も2~3の港を除いては少なく、ほぼ第5表の港におさまっている。これらの港は富山湾岸での比較的重要な港湾である。かつて港の機能を果たしてきた数多くの小港は、現在その機能を全くといってよいほど消失しているといえよう。さらに伏木・七尾という北陸での重要な港湾との流通が、比重を一層大きくしている点も注目してよいであろう。なお、その内容は流通品目の面でも変わってきており、重量物が嵩高の生産資材・原料を主としていて、戦前などの流通品目とは著しく異っている。

縮小傾向を辿ってきた流通圏は、戦後も同様な傾向を示し、とくに主要な近縁の港湾への集中が顕著となったといえよう。

流通圏の変貌 宇出津港の流通圏は江戸末期以降、富山湾岸を中核として、羽越・北海道から瀬戸内海・大阪方面にまで伸張していた。明治以降もこの圏は踏襲され、遠隔地の比重を高める傾向を示した。明治30年代はそれが最も広域に亘った時期であった。ところが爾後その圏は漸次狭小化傾向を示し、遠隔地との関係



能登町役場資料による。

第2図 宇出津港の流通圏(昭和13年)

が削減していった。こうして戦前には能登・富山県・新潟県に限られ、とくに富山県との関係に集中する傾向を示した。この地域では諸小港との流通もなお見られたが、戦後においてはこれらも稀薄化し、富山湾岸の主要港湾に凝集する傾向を示しつつある。かような流通圏の縮小に対して、流通量は増大傾向を示している。しかし、港が果してきた流通上の役割は減退傾向

を示し、特定の品目がこの港を利用して流通するに過ぎなくなったのである。

4 流通圏変貌の諸要因

要因 流通圏の変貌は諸要因の集積の結果であり、その内容をほぐし、明確な分析を行うことは極めて困難なことといえる。しかし、その要因は海陸運輸の発展が1面であり、物資流通の相互地域の、後背地を含めた経済構造の変化がまた重要な1面であり、さらに商業機構の変貌が関係をもっているといえる。そして流通圏内の各地域につき研究することによって、始めてその実態を明らかにすることができると思われる。

しかし、ここでは宇出津側のみの調査によって、上記の諸面から若干の考察を行なって見たに過ぎない。したがって、極めて

て不十分、かつ一方的な考察であるが、他日完璧を期するための覚書として一応まとめて見ることとした。

船舶の近代化

明治前期までの船舶は専ら和船によっていた。明治10年の「宇出津浦水運結社」には、七尾通小廻船営業業者10人、同じく越中通11人が名を連ね、乗客⁽²⁶⁾・荷物を積んで、七尾・穴水の諸港間を航行していた。さらに県下の和船は奥羽・北海道から大阪に亘る間の遠隔地をも航行していた⁽²⁷⁾。しかし明治16年頃になって、「船舶中渡海船ノ如キハ、漸次人智の開達ニ、日本型ノ不便ヲ観覽セシヤ、概シテ衰退、売船多キアリト聞」⁽²⁸⁾かれる状態で、汽船に転換される運命にあった。その発端は明治18年、七尾・宇出津間を定期航行した七尾の春陽丸(18ト)であり、明治22年には穴水に能登汽船会社が設立され、富山湾内から新潟にまで航路を張った。

さらに日清戦争後は海運が著しく伸張し、伏木の越

第5表 宇出津港の地域別流通量の推移（戦後）

（単位 t）

			昭和24年	同 26年	同 28年	同 30年	同 32年	同 33年
移 入	小海	木上		1,379	3,598	6,745	540	613
	七尾	尾見	1,090	666	3,973	8,003	5,600	31,296
	伏木	木湊		269	546	2,472	10,051	22,258
	新諸	港				370	360	63,243
	計		1,090	2,314	8,117	17,590	18,891	569
移 出	飯小	田木				28	65	124
	七尾	尾木	4,355	1,201	2,189	45	130	197
	伏木	木湊		6,770	4,610	3,760	11,415	9,899
	新富	山		7,631	4,611	8,102	15,431	79,030
	諸港	港	1,595				2,790	3,348
計		5,950	15,602	11,410	2,130	14,065	29,831	92,598

日本国港湾統計による。

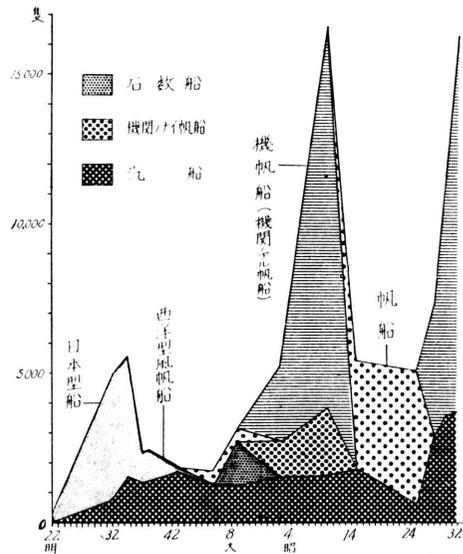
中商船会社、魚津の北越汽船会社の勢力が著大となり、能登汽船は漸次圧迫されて、航路を縮小し、日露戦争後は七尾・飯田間の内浦を航行するに過ぎなくなった。越中の汽船はまた能登に一層伸張するに至ったし、さらに近海航路から北海道・樺太・朝鮮・関東州・沿海州の環日本海岸地域にまで航路を延ばした。伏木・岩瀬・七尾は北陸の主要商港として、一層その地位を高めるようになった。

かような汽船の発達は自然条件・港湾設備の面から、小港への寄港を難かしくし、また積載量の大量化のため、広大な後背地を控えた大量の物資集散地への寄港に制限されるようにもなった。宇出津港はこれらの諸点で、広域就航の汽船を入港させるには条件が不備で、当時の宇出津港の状況は「航海は煙を吐く蒸気船に変わってから、寄港はすれども縦船せず」⁽²⁹⁾であった。こうして、船舶の大型化が進む明治末期以来、遠隔地との流通が退行するようになった。第3図に示した汽船の宇出津港への入港もこの頃から停滞的であった。しかも、これらの汽船の内訳は定期船が主であったが、明治38年の場合近海船1,379隻の入港に対して、遠海船4隻という状態であった。

明治時代までの流通物資は帆船によって運送されたわけで、西洋型風帆船の発展は著しくなく、専ら日本型船⁽²⁹⁾による。しかし明治30年頃から「帆船は漸次廃されて」いき、この年代に示された広域に亘る流通圏

は、その挽歌といってもよいであろう。そして内浦・七尾・伏木・越後直江津などへ通う和船・小廻船業者は宇出津でも廃業し、小木・真脇通いの小廻船業者が残るのみとなった。

大正時代になって機関をもつ機帆船が導入され、流通事情に変貌を与えた。その入港隻数は昭和の戦前ま



石川県統計書・役場資料による。

第3図 宇出津港入港船舶数（5トン以上の船）

で急増した。これは近縁地域間の海運として極めて好適であり、和船にかわって富山湾岸一帯を結び、各種の物資輸送に当たった。第2図は機帆船の活動を多分に反映したものとしよう。

ところで戦時中は船の徴用、燃料油の欠乏もあって、帆船の入港が増大した。しかし入港船舶隻数は著しく減少し、港は淋れた。戦後にいたり、機帆船は復活し、さらに漸次発展して(昭和34年には38,640隻入港)、宇出津港の海運の主体をなすようになった。しかし、戦前のような各種商品の運輸を司るというよりは、専ら木材・木炭・土砂・セメントなどの生産資材・原料の運送を主としている。機帆船はこれら業者の自家用船が多い点からして、流通圏は拡大しなくて、七尾・伏木に集中している現状である。

道路交通の発達 能登半島は丘陵地形で、さして峻峻とはいえないが、内陸部の交通はともかくとして、加賀・越中方面への交通は古くより主として海路であった。岐節に富む海岸線は小良港の設置に好適であり、富山湾内の平穏な海況は航行が容易でもあった。江戸時代でも努めて内浦の海上交通を利用したらしく、たとえば輪島より金沢・江戸への御用索麵の輸送は、輪島より中居へ陸送し、金沢行は所口、江戸行は高岡へ舟で運ばれた⁽³⁰⁾。また所口の宿駅が退衰する点から奥能登への近道の利用が制約された面もあって、専ら海運を重視していた。

明治以降、「陸地ヲ開墾シ、或ハ航海ノ道ヲ開キ、専ラ運輸ノ便ヲ謀ル」ことが、政治の急務とされ、明治8年越前への車道新設とならんで、「能登国内外両浦ニ通スル径路ヲ切広ケ、山坂ヲ平夷ニシ、車馬ノ便ヲ致ス者、六里許」が完成した。これは加賀方面より着工されたものと思われ、奥能登方面においては道路改修の熱意はむしろ乏しかった模様である。当時の奥能登の陸上交通事情は「今ヤ汽車・電信ノ設アリ、往来暖速、人民利便ヲ喜ブ。……能奥ノ地、海ニ沿テ村落ヲナシ、溪間ニ村落アリ。所謂窓外万尋、山道路ノ迂曲ヲ改正スルモ、恐クハ田園ヲ起スノ余地ナカルベシ。且、道路官費ヲ以テ宮繕ノ橋梁、明治四年以来其設ナシ。橋梁ノ傾敗近時見サル(ナキ)ノ景況、速ニ御宮繕アラハ、村費道路ノ營築順テ行ハルヘシ」という状態であった。文意に不明確な点もあるが、地元民は道路改修の熱意に積極性を欠き、かつ他力本願的であったとみられる。

明治16年には「(鳳至)郡内ノ道路タルヤ、一線トシテ難路ナラザルナキモ」、前年山地越えの3道を修

築した。そのうち1道の開鑿は「車道ニシテ、沿道各村数百歩ノ耕・宅地ヲ潰シ、中途ノ山脈ヲモ平坦ニシ、其工事巨大ナリト雖、発起者等尽力ニ抛リ、不日竣工ニ至ルベシ。……是等ノ線路ハ寒天・降雨ノ節ト雖モ、行歩ニ苦シムノ憂ナシ」という状態であった。また橋梁も漸次改善され、道路改修によって生ずる利便を強調しているが、しかしその結果としての運輸上の利点を述べていない点は、海運に依存していた能登の地域性を反映したものと見られ、山村の場合とは全く事情を異にしている。

県政においても道路の改修は、北陸道幹線の加賀地区に重点がおかれ、能登はとかく軽視がちで、その改修はずっとおくれた。穴水より飯田に至る内浦往来は明治42年郡道に編入され、大正9年県道の認定をうけ、昭和28年二級国道となり、近年やっとその本格的な整備に力が注がれつつある状態である。

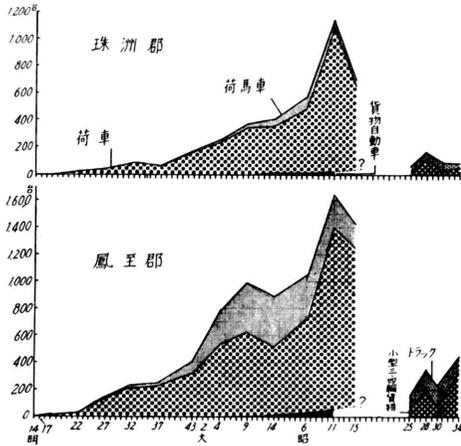
能登には新第三紀層が広く分布し、その多くは泥質で、降雨時には泥濘化し、とくに鳳至郡の地域が悪道となる。冬季は深雪といえぬまでも、根雪期間が長く、道路条件を悪化させ、自動車不通の箇所と時期があるほどである。さらに補修用の砂利は能登で産出がなく、若干の碎石を利用するほかは、富山県庄川より機帆船により搬入する。したがって補修費は加賀より高額となる⁽³⁵⁾。さらに丘陵と樹枝状谷を横断する能登の道路は、坂道が多く、土砂流出と路面洗掘が加賀に較べ甚しい。これらの諸事情は海運利用の容易性の陰にあって、道路改修を幾分制禦する要因ともなったと見られよう。

陸運の発達 能登は古来馬産地として著名であり、その産馬は「農用・駅通・駄送ノ用ニ最トス」とされていた。しかし駄馬は臨海村と半島の内陸山村との運送に利用されたのが一般であった。海岸では舟の利用が駄馬よりはるかに有利であった。

しかし明治以降陸運も漸次発達した。明治5年の陸運会社設立の影響をうけ、奥郡の地域では明治12年内国通運会社の継立所が17カ所に設置された⁽³⁷⁾⁽³⁸⁾。ここには人足・馬が用意された。ただし物資輸送については海運がやはり主体をなしていた点は変りない。

道路整備につれて、荷車・荷馬車が導入された。奥郡におけるこれら車輛の発展を第4図に示した。荷車に較べ荷馬車の発展が著しく微弱な点が注意されるが、これは荷馬車が遠距離の輸送手段として意義が少なく、荷車とならんで近在の物資輸送を担当していたことを示すものといえよう。大正中期より導入された貨

物自動車も、戦前までの発展はさほど著しくはなかった。これらはむしろ港町と内陸農山村を結び、海運と一体化して能登の流通を進展させたものと見られる。



石川県統計書による。

第4図 珠洲・鳳至両郡における諸車の推移

トラックが海運と競合するまでに発展し、さらに後述の鉄道とも対抗するに至ったのは、道路の近代化が進む戦後のことである。

鉄道の発達 陸運の基幹である鉄道（たこじま）をみると、現在七尾線が輪島に達し、珠洲市（しゅうしゅう）にまで延びる予定の能登線が、穴水から宇出津まで開通している。七尾線はその前身の七尾鉄道会社線が、北陸線の金沢・高岡間開通の明治31年に、津幡より七尾・矢田新（七尾港埠頭）まで開通した。さらに明治33年に北陸線と接続し、両線の共同運輸を実現し、明治38年には矢田新・金沢間の直通列車が実現し、貨物輸送上多大の利便を与えた。このあと明治40年には同社線が国鉄に買収され、ここに一貫した運輸系統が成立した。⁽³⁹⁾

北陸線の開通と同時に七尾鉄道の開通を見たことは、鉄道から孤立しては七尾港の機能が低下することを恐れたためであった。天然の良港を控えた七尾は、こうして海陸交通の結節点として繁栄した。しかし津幡から分岐して、奥まった位置にあるため、鉄道運賃は多大となり、伏木港との競合上輸出貨物運賃に県は補助

第6表 穴水駅発着トン数の推移 (単位 t)

品目		発 送			到 着		
		昭和30年	同 31年	同 32年	同 30年	同 31年	同 32年
農産物	計	1,975	2,250	2,892	352	326	716
	米	545	895	1,130	250	170	215
	たばこ	700	700	736	—	—	—
	わら工品	513	528	780	—	—	—
林産物	計	5,049	4,086	2,687	1,012	730	2,111
	木材	4,438	3,522	2,037	1,012	716	302
	炭	577	536	229	—	—	—
水産物		130	35	26	24	49	10
鉱産物	計	25	59	14	1,344	2,896	9,287
	石炭	—	42	—	368	477	551
	砂利	25	17	—	976	2,399	8,086
工業品	計	2,519	3,851	4,356	14,505	12,451	13,838
	セメント	40	161	15	6,012	2,744	2,389
	肥料	108	125	139	2,968	3,790	3,626
	機械車輛類	1,963	2,728	2,937	1,348	1,539	1,616
	石油・アルコール	107	180	340	3,655	3,798	4,160
その他		1,425	1,163	594	2,624	3,534	1,042
合 計		11,123	11,444	10,569	19,861	19,986	27,004

金沢鉄道管理局資料による。

金を与えなければならなかった。⁽⁴⁰⁾一方、鮮魚の鉄道輸送が明治40年頃より可能となり、能登から大阪への鮮魚移出は、この頃から船に変わって鉄道が利用されるようになった。

七尾以奥への鉄道の進展は久しく見られず、七尾は鉄道のターミナルとして栄えた。しかし奥能登民の要望によって、七尾線は大正14年和倉、昭和3年能登中島、昭和7年穴水、昭和10年輪島に延長された。穴水は奥能登内浦方面との交通の結節点として発展した。⁽⁴¹⁾乗合自動車はすでに大正9年に穴水・飯田間を走ったが、昭和10年国鉄バスに吸収され、鉄道と接続して運転を行った。戦後前記能登線が着工され、昭和34年に鶴川まで、同35年に宇出津までが開通した。ただし能登線では貨物列車の運行は臨時のみで、貨物は国鉄自動車と民間のトラックによって運輸されている現状である。

陸運の発達 穴水駅は奥能登における貨物の1集散地である。その扱品目・数量は第6表で明らかであるが、工業品・鉱産物を主とした到着が発送を上廻っている。発送では林産物・工業品が中心である。これらの貨物輸送はトラックと結合して成立つものであるが、その駅勢圏は宇出津にまではおよばない。宇出津の移入品のうち車扱でレール渡の貨物は穴水駅より引かれる場合もあるが、小口扱は近距離の場合、むしろトラックに依存することが著しい。近年鉄道建設資材が穴水経由で送られるが、一般貨物の鉄道利用は停滞もしくは減退傾向を示し、金沢鉄道管理局管内での穴水駅の

第7表 金沢鉄道管理局管内における穴水駅の運輸取扱収入の順位

	旅 客	貨 物
昭和30年	25	53
31年	26	58
32年	28	61
33年	27	45
総 駅 数	165	139

金沢鉄道管理局資料による。

地位はむしろ下向傾向を示している(第7表)。これは奥能登の生産・消費の数量が著大でなく、さらにトラック輸送によったことが関係している。そしてトラック輸送によって物資の流通が充分にまかなわれているのである。

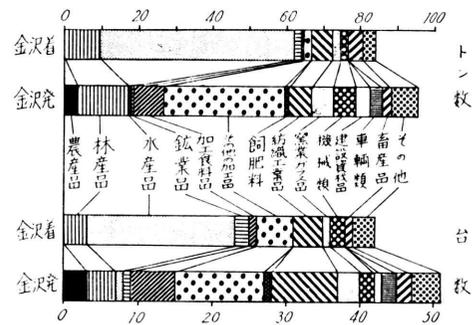
戦後のトラックの発達には、奥能登でも第4図のように著しい。現に穴水・珠洲市飯田間の自動車交通量(第8表)は近年目立って発展しつつある。能登と金沢

第8表 穴水・飯田間の自動車交通量 (午前7時～午後7時)

地 点	昭和23年	同 28年	同 32年
穴水町鹿島	29	87	167
能都町小垣	57	136	187
能都町波並	47	100	219

石川県：石川県の経済概況 その二 による。

方面とのトラック流通状況は、第5図のように一般消費品を主とし、とくに食料その他の加工品・紡織品などの移入と、水産物の移出が特徴的である。鉄道による水産物の移出は逆に著しく少ない(第6表)。戦後トラックによる鮮魚移出は目覚しく、宇出津より長駆して大阪・名古屋の市場へ直送する場合も多々見られる。なお陸運会社は能登一円に定期便網を張り、また卸問屋の自家用車が自から運ぶ商品も多くなっている。こうしてトラック運輸の果す役割は著しく増大しつつある。



金沢市総合建設計画審議会事務局：物資流動調査報告書による(ここで能登とは珠洲市・郡、輪島市、鳳至郡、七尾市、鹿島郡中島町・田鶴浜町をいう)。

第5図 金沢市における対能登トラック流通状況 (昭和32年5月23日午前7時—24日午前7時)

ただ極少量の至急入用品は鉄道利用の仲使が搬送するが、七尾線の汽動車化によるスピードアップと、能登線の開通とはその発展を助長している。

宇出津において、運輸の面で独占的地位をもっていた海運は、その近代化によって遠隔地との流通を失い、

鉄道の発達によって1部を奪われ、さらにトラックの発展によって多くを失った。現在海運による流通物資は特定の品目に限定されているわけである。第9表は

後背地を含めた宇出津の流通状況であるが、各種の運輸手段を用いて、各地域との交流を全うしている。

第9表 宇出津における物資の流通 (昭和27年)

	品 目	数 量	運 送 方 法	主 な 仕 向 (出) 地	
移	農産品	薬 及 薬 製 品 1,300	船・トラック	富山・七尾・金沢	
	林産品	木 材 類 45,800	船	富山	
	鉱産品	石 油 及 機 械 油 350	船・トラック	付近・珠洲郡	
	水産品	塩	20	トラック	〃
		塩 乾 魚 介 蝦 類	900	船・トラック	金沢・七尾
		活 鮮 魚 介 蝦 類	6,350	〃	金沢・福井・大阪・七尾・東京
	加 工 食 料 品	小 麦 粉 及 澱 粉	160	トラック	神野・柳田・町野・小木
砂 糖 類		100	〃	〃	
出	嗜好品	煙 草	17	〃	付近町村
		和 洋 酒	石 530	船・トラック	富山・鳳至郡内
	肥 料 類	ト 1,550	トラック	付近町村	
窯業品	煉 瓦 及 瓦	500	船・トラック	七尾・富山	
移	農産品	米	725	トラック・船	神野・柳田・町野・七尾
		大 小 豆・雑 穀	85	〃	〃
		生 甘 藷・馬 鈴 薯	130	船	小木・松波
		生 野 菜	1,250	〃	〃
		柑 橘・そ の 他 果 物	450	船・トラック	七尾・金沢
	薬 及 薬 製 品	1,200	トラック	神野・町野・柳田・三波	
	林産品	木 材 類	45,000	〃	町野・柳田・神野・珠洲郡
		木 炭	3,000	〃	〃
		薪	2,400	〃	〃
		竹	10	〃	鳳至郡内
鉱産品	石 材	50	〃	小木	
	砂 及 砂 利	2,800	船	富山県	
水産品	石 油 及 機 械 油	850	船・トラック	金沢・七尾	
	塩 乾 魚 介 蝦 類	40	船	七尾・珠洲郡	
加 工 食 料 品	小 麦 粉 及 澱 粉	530	〃	七尾	
	砂 糖 類	300	〃	〃	
入	嗜好品	煙 草	31	トラック	金沢
		和 洋 酒	石 400	〃	金沢・鳳至・珠洲郡
		茶	ト 13	〃	金沢・静岡
肥飼料	肥 飼 料 類	1,600 10	船・トラック トラック	富山・七尾 七尾	
布帛類	綿 及 綿 糸 類	10 400	〃 〃	金沢・高岡・大阪 〃	

窯業品	石	灰	30トン	船	七尾
	セ	メント	250	船・トラック	七尾・金沢
	陶	磁器・土器類	130	トラック	七尾・岐阜
工業品	和	洋紙	15	〃	金沢
	金	物及機械	280	トラック・船	七尾・金沢・大阪

能都町役場：昭和27年 主要貨物生産消費並びに移出入調査による。

商取引関係 交通の発達はその自体が流通関係を左右するものであるが、さらに商業取引関係が流通圏に作用もする。海上交通が流通の動脈をなしていた時代、宇出津の商取引は海路対岸の七尾・高岡・伏木などを中心にして行われた。戦前までの宇出津港の流通圏はこの点を明示していた。

ところで今次大戦中は統制経済によって、県単位の流通ルートが構成され、県外との交流は極度に抑制されるにいたった。こうして金沢との関係が奥能登でも濃厚になり、この関係が経済統制の解除された戦後にも持続された。金沢の卸売の勢力は七尾・高岡を上廻るものであり、さらに前記の陸運の発展に培われて、宇出津・金沢の結合が深くなった。現に宇出津商店の仕入は金沢に依存する面が顕著である。七尾・高岡・伏木よりの仕入が減少したことは、海運の輸送量を縮小させる結果となったのである。

産業構造との関係 現在宇出津港を利用する移出入品は、生産資材・原料などの重量品・嵩高品を主体としている。これらは海運を有利とする品目であるが、産業構造面からも海運を至当とする理由がある。

その主要品についてこの点を見よう。統計では移入品として七尾よりの砥油・セメント・肥料、伏木よりの土石が挙げられる。このうち砥油・肥料は七尾を仲継するものである。⁽⁴²⁾ 砥油は七尾港埠頭に油槽所をもち、バージーによって再移出する。砥油には商社の販売市場圏があり、宇出津の業者は七尾より仕入れている。しかし新湊より宇出津に運ばれるものもある。また穴水にも1社の油槽所があるが、これより宇出津への販売は少なく、七尾・新湊よりの海運による砥油運送がむしろ有利である。

宇出津港に揚げられるセメントは七尾の1工場の製品である。県の工事はこの工場の製品を多く使用し、また一般でもこれを広く使用している。七尾港にはこの工場の専用埠頭があり、各地へ船積する。宇出津の場合、トラックまたは穴水駅車でセメントを受取るよりは、七尾より舟運による方が運賃は安く有利である。

同じく重量品の肥料は七尾に全購連の支所があり、奥能登への肥料供給を担当している。この場合も海運の方が運賃は安く、これが利用されている。しかし一般肥料商の扱品は肥料会社が運賃を負担する場合もあり、穴水経由のトラック輸送も若干見られる。

伏木よりの土石は庄川の砂利が主で、これは機帆船によるのが最も迅速・低廉であり、これの利用に限られている。

移出品については伏木・新湊方面への木材・木炭・酒、七尾への魚類が主体である。木材は能登産出の杉・樅もあるが、その多くはパルプ原木としての松材である。これは伏木にある製紙工場へ供給されるもので、昭和10年頃より盛大化してきた。能登に多い松林はこの結果経済価値を高めてきたわけである。これも海運によった方が迅速・低廉であることは、第10表によって明らかである。能登線の貨物輸送が実現したとしても、この関係には変化がないものと推察され、富山県の製紙工場が原木を能登に求める限り、この移出は持続するものと思われる。

第10表 宇出津における木材・石炭輸送の見積

品目	仕向(出)地	輸送機	送関	距離	所要時間	運賃(ト当たり)
移出	木	伏木	船	Km	時間	円
				55	6	450
	材	富山	船	156	2日	585
				65	7	450
移入	石	七尾	船	30	3時間	250
				65	3	1,300
				65	1日	323

(鉄道開通後の輸送につき推定) 金沢鉄道管理局資料による。

木炭については富山県は消費県であり、古くより能州炭の供給をうけてきた。この関係は戦時の統制時代一時停止したが、昭和25年に統制が解除されて復活した。伏木・高岡方面の炭商は能登に仕入圏を延し、自家用の機帆船で運搬する。富山県呉西地方では能州炭

を愛用する点から、この関係も変ることはないであろう。このため越中炭商は宇出津の産地問屋を支配下に収め、さらにこの力が製炭者にまで滲透し、農協の力を上廻っている。

木炭と同様な関係を示すのが酒である。能州酒は加賀よりも越中で愛好されている。これは木炭と混載し、その舟賃は1本当たり5円(昭和34年)で、宇出津・小木間のトラック運賃より安い。醸造家も富山県への販路開拓を考え、その嗜好にそって「から口」に醸製しているくらいである。

魚類は七尾を経由して販売されてきたが、この関係は以前ほどでないにしても、今も行われている。大口の大衆魚の場合は七尾へ移出することが多い。また漁連中金出張所が七尾にあり、これより融資を仰いでいる関係から、同所への鯖の出荷が著しい。これらの魚類は七尾で加工されるものも多く、七尾には水産加工業がよく発達している。この場合もまた舟運が利用される。

5 ま と め

以上、宇出津港の流通圏の変貌と、これに関係した諸要因について考察してきた。ここで、さらにこれらを要約すれば次のようにいってよいであろう。

I. 拡大期。江戸末期から明治30年代までの間で、和船が海運の中核をなしていた。すでに江戸末期、流通圏は富山湾岸を中核として、蝦夷・大阪間の広域に亘っていたが、明治以降遠隔地との流通が比重を増し、明治30年代が最も広域に圈のおよんだ時代であった。明治以降の産業の発展が諸品の流通を活潑にさせ、廻船業者がその運輸を専ら担当していた。

II. 停滞期。明治40年より大正時代をいい、この間は流通圏が漸次縮小化し、遠隔地との流通が消滅傾向を辿りつつあった。前期に活動の著しかった和船は漸次汽船にとって変られたが、汽船の発達は自然・経済の両面から宇出津の小港へ寄港しなくなった。一方、鉄道が七尾にまで達し、これを利用して、七尾・宇出津間を舟送される物資が増え、海運上七尾の地位を高めた。宇出津の流通圏は七尾に強く引かれ、その総体の流通圏は縮小化を辿るにいたった。

III. 縮小期。昭和になってから今次大戦前までで、流通圏は富山湾岸の能越の地域と、新潟県下に限られ、近縁の地域に著しく限定されるようになった。そして海運は大正時代に導入された機帆船に専ら依存したのである。この時代には陸運が漸次発達し、七尾線の延

長や道路改修による荷馬車・トラック交通も発展し、陸運による貨物輸送が伸張してきた。しかし、宇出津港の流通圏は狭域とはなったが、流通上はなお重要性を堅持していた。

IV. 冬眠期。大戦中をいい、経済・運輸の統制によって海運は著しく抑制された。また統制経済によって、県外との流通関係が薄くなり、金沢との関係が密となり、この面からも海運を衰えさせた。

V. 凝集期。戦後をさし、経済復興・統制解除によって流通が活潑化し、機帆船の発展によって海運もまた進展した。しかし流通圏は富山湾岸の主要港湾に著しく凝集し、諸小港との関係が薄れた。一般消費物資の流通はその大部分がトラック運輸を主とする陸運に奪われ、商取引上も旧来から関係の深かった富山県呉西との関係を少なくし、金沢に集中するようになった。港の利用は特定の生産資材・原料に限られるに至った。能登と七尾・伏木などとの関係は、両著の産業構造からして極めて緊密で、これが圏を凝集させ、かつ宇出津港の流通を持続させてもいる。この結果、従来のようにこの港が宇出津の流通物資のほとんど全分野を独占した状態は戦後には見られないで、海運を有利とする品目を扱うに過ぎなくなっている。

しかし、能登と七尾・伏木などの産業構造に変革がないとすれば、これらの地域間の流通関係は将来も持続するものと考えられる。⁽⁴³⁾それは現在流通している特定の品目は海運を有利としているからであって、富山湾内を直線的に結ぶことのできる海運は、運賃・時間の面で陸運のおよばぬ長所を示しているからである。

この小論のための調査は昭和33年に行ったが、⁽⁴⁴⁾なお昭和34年7月12日より18日まで、当学部学生と共同調査した資料をも利用した。現地でお世話いただいた公民館山下作太郎主事ならびに町民各位、多くの便宜を与えられた金沢鉄道管理局・石川県河港砂防課の各位、以上の方々の御好意に感謝の意を表するものである。なお科学研究費の1部をこの調査に使用し、本論の要旨は昭和34年春季日本地理学会においてすでに発表した。

参考文献および註

- (1) 新撰北海道史、第一巻、48頁。
- (2) 拙稿(1959)：奥能登宇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7号、76—92頁。
- (3) 能登町小浦栄田永家文書、文政元年諸浦諸売物出津入津御口銭取立之儀=付被仰渡之趣御請印形帳。
- (4) 農林大臣官房統計課(1932)：明治二年以降農林省統計関係法規輯覽、21—23頁、26—28頁。
- (5) 同上：115—144頁。

- (6) 浮田典良 (1958) : 府県統計書による明治前期諸港の出入物資——綿関係品を中心にみた一、人文地理, 10の4, 49頁。
- (7) 運輸省港湾局 (1953) : 自大正五年至昭和二十六年全国港湾統計。
- (8) 運輸省港湾局 : 日本国港湾統計 (年報)。
- (9) 能都町坂上志じい家文書, 嘉永年間廻塩に関する記録。
- (10) 小田吉之丈 (1929) : 加賀藩農政史考, 651—655頁。
- (11) 中橋和之 (1872) : 能登生産記 (石川県立図書館蔵)。
- (12) 上戸村史資料。
- (13) 加能越産物方自記 (金沢市立図書館蔵)。
- (14) 能都町藤波, 二谷祐平家文書, 覚。
- (15) 能都町羽根, 山下惣吉家文書, 覚。
- (16) 柴田永家文書, 覚。
- (17) 能登名跡志 (石川県図書館協会), 67頁。
- (18) 下新川郡史稿, 上巻, 944頁。
- (19) 新潟市史, 下巻, 326頁。
宇出津のほかには、輪島43軒, 川尻11軒, 高屋7軒, 風無6軒があった。
- (20) 能都町鶴川, 多田修二家文書, 文久四年海防方御触留。
- (21) 土屋喬雄 (1949) : 現代日本工業史資料, I, 165—181頁。
- (22) 能都町宇出津, 室谷久太郎家文書, 明治十二年水産取調報告書。
- (23) 能都町役場蔵, 明治23年以降統計に関する書類。
- (24) 石川県統計書, 明治37年, 407頁。
- (25) 能都町宇出津, 田島善次郎氏談。
- (26) 室谷久太郎家文書, 明治十年水運会社起結規定書。
- (27) 石川県史, 第四巻, 1038—1051頁。
- (28) 多田修二家文書, 明治十六年中鳳至・珠洲郡政事

経歴表。

- (29) 能都町役場蔵, 昭和十二年町誌資料 (旧宇出津町分)。
- (30) 輪島町史, 450—454頁。
- (31) 鳥屋町史, 497頁。
- (32) 前掲(2), 172頁。
- (33) 多田修二家文書, 明治六年議問議答録。能登国第十四区副戸長4名より石川県会への上申記録である。
- (34) 諸橋村史, 217頁。
- (35) 石川県土木課の道路改修砂利費は1㎡当たり、河北・金沢・石川地区 (加賀平野部) 1.86円に対し、鳳至地区2.15円 (昭和33年度) である。
- (36) 前掲 (30), 287頁。
- (37) 石川県統計書, 明治十三年。
- (38) 金沢大教育学部地理学研究室蔵, 明治十八年能登国図。
- (39) 前掲 (27), 1024—1036頁。
- (40) 前掲 (27), 1043—1044頁。
- (41) 能都町史料 (能都町公民館), 第6集。
- (42) 金崎肇 (1959) : 七尾港の性格, 富山県の地理学的研究, 第3集, 27—29頁。
- (43) 鉄道開通後貨物輸送開始の場合, 金沢鉄道管理局では宇出津の流通事情を次のように推定している。移出は海運28,220トン, 陸運7,229トン, 鉄道11,830トンで、海運のうちでは林産品が21,263トンを占める。移入では海運10,949トン, 陸運5,169トン, 鉄道4,680トンで、海運のうちではセメント・肥料・石油などが計6,400トンを占めることになっている。
- (44) 調査参加の学生は下記の13名である。ここに記録してその労をねぎらいたい。
森 豊, 石野武志, 関川憲三, 金子正吾, 倉前義一, 花外健男, 円谷徹雄, 米尾 勇, 堀 信一, 裏本友紀子, 本 一美, 出口矩子, 向瀬喜代子。

Changes of Trade Area at the Port of Usetsu in the Noto Peninsula, Ishikawa Prefecture

Takao YAGASAKI

The port of Usetsu is located near the tip of Noto Peninsula which projects into the Sea of Japan at the central part of Honshu. This has been one of the important ports in the peninsula, but its trade area has hitherto changed remarkably. It is summarized as follows.

I The period of the extension. (The end of the Edo era — the thirties' of Meiji) It has the closest trade area in the ports along the Toyama Bay and extended it along the Sea of Japan from Hokkaido to Osaka.

II The period of the stagnation. (the forties' of Meiji — the Taisho era) The trade area had become smaller, and the trade with the distant ports entirely stopped.

III The period of reduction. (The Showa era before the War) The trade area was limited to the ports on the Toyama Bay and in Niigata prefecture.

IV The period of interruption. (During the War) The shipping declined on the whole.

V The period of concentration. (After the War) The shipping revived and the trade area was concentrated on the main ports along the Toyama Bay (Nanao, Fushiki).

Such changes of the trade area are related to the history of development of steam ships and steam-and-sail boats from sailing ships on the sea, to the development of railways and trucks on the land, to the regional change of commercial transactions, and to the specialization of goods shipped at the port. These factors had different effects on the trade at different periods and caused above-mentioned changes.