

物の取引

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2017-10-03 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 北口, 実佳 メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/2297/45172

6. 物の取引

北 口 実 佳

1. はじめに
2. 交通の発達
3. 物の調達方法の変容
4. 買い物の現状
5. 考察
6. おわりに

1. はじめに

今回調査を行った柳田地区は、能登半島で唯一海がないという内陸の村であった。そこで、陸上交通が十分に発達していなかった頃ほどのようにして海産物やその他必要なものを手に入っていたのか、ということに関心を持った。この章では、現在に至るまでの物の調達方法の変化についてまとめる。なお、物の調達方法の変容を見ていくうえで、交通手段の移り変わりや深い結びつきがあることが分かったので、それを主軸として述べることにする。主な交通手段の変化は下表の通りである。詳細は後述する。

表1 交通手段の時代による変化

昭和40年頃	昭和30年代	大正5年頃	大正5年頃	明治末～大正5年頃	明治40年頃～昭和10年頃	明治末期～大正10年頃	昭和10年頃	明治時代	昭和40年頃
個人の車	バス交通	タクシー	自動車交通	客馬車	荷車・馬車	人力車	駄車	かご	かちとかつぎ

(出所 『柳田村史』1975より筆者作成)

2. 交通の発達

『柳田村史』(1975:741)によれば、旧柳田村は、能登半島の内陸中央部にあり、海上交通とは直接につながっていない。これは海に囲まれた能登としては、大変特殊な性格を持つ地域だといえる。よって、ここでは全てを陸上交通に頼っていることとなる。しかし、陸上交通といえども、鉄道は旧柳田村には通っておらず、村内においては道路のみの交通となっている。鉄道を利用するためには、宇出津、輪島、穴水等に出なくてはならなかったのだ。そこで、このような旧柳田村で、どのように交通機関が移り変わってきたかについて、上表の順に詳しく述べる。

2.1 交通手段の変化

まず、最も原始的な方法としては、「かちとかつぎ」である。「かち」とは、自分で歩くこと。「かつぎ」とは、背負うことだ。人が遠方へ行ったり、物を運んだりするときに、物を身に付けて歩いて運ぶという方法をとっていた。重量物を遠距離にわたって運ぶために最も効率の良い方法が「かつぎ」であった。この手段で物を運ぶ際は、いくら坂道だとしても近距離の方がよく、峠道を歩いていた。運搬量としては、最大で20貫(約75kg)だった。宇出津・輪島に行くには、早朝に出て、1日がかかりで往復した。かつぎの場合は、セナガ(セナゴ)という背負い梯子を用いた。重い荷物を運ばなければいけない時は、ツボと言われる杖をセナガの下に入れて、荷を支えて休憩しながら向かった。また、生魚を運ぶ場合は天秤棒でかついだ(『柳田村史』1975:751-752)。

一方、上層の人や医者が出かけるときは、「かご」に乗って行った。これは、明治時代まで使われていたが、近代的な交通機関が現れてから使われなくなったという。主に宇出津・町野等へ行く人が利用しており、旧柳田から宇出津まで50銭の運賃だった。帰りに乗客がいない場合は、かつぎ棒を抜いて分解し、2人でかついで帰ったという(『柳田村史』1975:752)。

そして、かつぎと並んで利用されたのが、「駄馬」である。1頭の積載量は約36貫(約135kg)で、これを一駄と呼んだ。米の場合は2俵、炭は6俵を積むのが一般的であった。馬にはワラジをはかせ、宇出津往復のために、4足のワラジを用意していた。ただ、日露戦争後からは蹄鉄をつけた。明治10(1877)年頃からは、牛も使うようになっていたそう(『柳田村史』1975:752-753)。

明治以降になり、車道が完成するに伴って、人力車が入ってくるようになる。金沢では明治5(1872)年頃からこれがだんだんと盛んになってきたというが、旧柳田村に人力車が普及するようになったのは明治末期になってのことだった。宇出津まで乗車賃は30銭で、1時間2~30分で走ったそう(『柳田村史』1975:752-753)。乗客は金持ちか病人、急用の人がほとんどであり、あまり乗客はおらず、一般的に使われた交通機関とは言えなかった。これは、大正時代に入って、自動車普及するにつれて使われなくなった。人力車は1人曳の車であり、工業の発達につれて車輪が変化し、旧柳田村では初めは金輪、そしてゴム輪、タイヤへと移り変わっていった。深見米次郎氏という方が、大正12(1879)年に宇出津・輪島間を人力車で1日2往復していたが、同15(1882)年に辞めている。

理由としては、乗客は裕福な人に限られていたからだそうだ（『柳田村史』1975:753）。

荷車・馬車は人力車と並んで物資の運搬のために利用された。とくに遠距離の場合は、馬車が重要な役割を果たしていた。馬車の導入は道路が完備されてからであり、明治40（1907）年頃からだった。馬車の積載量は道路が整備されるにつれて増大していったが、大正初期には、炭で30俵、米で12～3俵だったという。そのため、陸運では最も利用され、台数は急増し、大正10（1921）年頃旧柳田村で約60台になった。行先は宇出津がほとんどで、旧柳田村からは約3時間半かかった。しかし、昭和10（1935）年頃になると、トラックが導入されるようになり、馬車は段々圧迫されていった。馬車はもともと、主要道を使って運送していたのだが、トラックが入れない山地の林産物の搬出に多く用いられるようになった。だから、全くなかったと言う訳ではなく、1975年時点ではまだ1台残されている（『柳田村史』1975:753-755）。また、重年の60代男性の話によると、重年には、運送業をしていた馬飼いが2軒あり、珍しかったそうだ。その馬は、農作業に使われることもあったという。

そして、荷馬車の発達と並んで、客馬車が登場する。乗客は定員8名で、馬2頭曳であった。まず、明治末から大正初年（1912）にかけて旧柳田・宇出津間で数年間走った。1日2往復し、運賃は20銭だった。このあと、大正5（1916）年から数年間、立花岩蔵氏が輪島・宇出津間を往復したが、後述する乗合自動車の登場によって、使われなくなっていった。馭者がラッパを吹きながら走る。客馬車が使用されたのは、旧柳田村の交通の発達史から見ると、ほんの一時期のことであった（『柳田村史』1975:755）。

そして、大正5（1916）年に旧柳田村へ自動車が入ってくる。これは、桜井兵五郎氏が選挙運動のために乗り込んだのが最初だった。この後、珠洲郡直村野々江（現在の珠洲市）の小野周蔵氏が、旧柳田村経由宇出津・輪島間の乗合自動車の営業を始める。当初は1日1往復で、乗車賃は3円60銭と言われ、庶民が利用できるようなものではなかった。しかし、乗合自動車の路線は段々と拡大していった。鳳珠自動車という株式会社があり、大正10（1921）年7月27日に本社を旧柳田村に移して、昭和3（1928）年6月9日旧柳田・本江・輪島間の営業が許可されている。そして、旧柳田村を中心とする自動車網を張ったのだ。乗合自動車が発達していくにつれて、だんだん乗車賃も安くなり、庶民に広く利用されるようになっていった。このため、前述した人力車や客馬車は姿を消すようになっていった。乗合自動車はというと、大正9（1920）年に旧柳田から宇出津へ行くために約1時間、輪島へは1時間40分を要している。これは、それまでのかちといった歩行と比べて非常に時間を短縮することができた。人力車と比較しても同様である。この後も、徐々に所要時間は短縮され、昭和35（1960）年には、宇出津まで約40年前の半分しかかからない、35分になっている。ただ、輪島行きは野町を経由することとなったため、時間の短縮はあまり見られない。次に、1日の運行回数とはいうと、大正9（1920）年には旧柳田から輪島行きが1回、宇

出津行きが2回のみである。その翌年、宇出津行きが3回となり、野町行き1回が増発された。さらに、自動車会社同士の競争によっても運行回数は増えていったが、昭和に入ると甚だしく増加した。また、それに伴い乗車賃が安くなっていったので、庶民の交通を著しく便利にした。ただ、乗合自動車の運行は当初は時間的に不規則な面もあり、途中、乗客が乗車できないこともあったようだ（『柳田村史』1975:757-758）。

乗合自動車の運行と並んで、現在のタクシーに相当する貸貸自動車の営業も古くから行われていた。しかし、大正9（1920）年当時のタクシーの運賃は高額であり、庶民が日常的に利用することができるようなものではなかった（『柳田村史』1975:758-759）。

そして、昭和30年代には、バス交通も盛んになった。北陸鉄道は宇出津・輪島間の路線を営業し、運転回数も増加させて宇出津へ12本、輪島へ17本を運行、野町止まりのものもあった。また、宇出津より旧柳田経由で三井・輪島間を運航していたが、同年の水害によって終止した。これは、道路の復旧が遅れたことも関係しているが、乗客が少なかったことが根本的な原因だったようだ。旧柳田から鉄道に乗る場合、三井駅へ出るコースが最短だったが、能登線の宇出津駅が開設されてからはこちらの方が便利になり、専ら能登線が利用されるようになった。一方、旧柳田村内を運行する国鉄バスは昭和34（1959）年に旧柳田村にも延長され、村内の主要地域はバス交通には一応恵まれていると言えるようだ（『柳田村史』1975:764-765）。

そして、個人が車を運転するようになるのは、お話を伺えた方の中に、昭和40（1965）年頃に免許を取得した方が多かった（笹川60代男性、金山80代女性、石井70代女性、石井70代女性）。この当時、免許を持っている女性はほとんどいなかったそうだ。その中で金山の80代の女性は、父親が亡くなったために取得することが出来、そうでなかったら許してもらえなかっただろうとお話をしてくださった。また、当時30代の女性が自動車学校に行くと、「ばあばが来た」と言われるほどであったそうだ。笹川の60代男性によれば、それ以前は、一家に1台と言う訳にはいかず、数人で出資し合って1台購入することが多かったという。しかし、昭和40（1965）年頃から車の売れ行きが良くなり、45（1970）年頃には、それぞれの一家に1台以上持つことがほとんどになっていた。

ここまで述べてきたものが、旧柳田村の主な交通手段の移り変わりの流れである。ここからは、この変化に伴って起きた物の調達方法の変容について詳しく見ていく。

3. 物の調達方法の変容

3.1 物資の入手のための稼ぎ

旧柳田村は、これまで述べてきたように、内陸にある村であり、海産物は村内で生産することが出来なかった。そこで、旧柳田村への移入品の約6割は、酒・塩・魚を主体とする食料品であ

った。また、ランプに使用する石油や衣料、家庭用品、瓦といったものもあった（大正元 [1912] 年）。そして、これらの移入品を手に入れるためには、旧柳田村の主要な産物である米、牛馬、木材・木炭などを移出していた（『柳田村史』1975:797,799）。

上表が示す道路が改修されるまでの、かち・駄馬時代はこれらの移出入物資をかつぎで運搬していた。この頃は、大きな木材の搬出は難しく、主として木炭を運び出していた。特に宇出津への往復が主で、村内ではこれを「浜行き」と呼んでいた。一般的には、男性は炭4俵、女性は3俵、米は5斗俵1表と空樽を背負って行き、帰りには下肥1樽を担いで帰って来た。これは「樽かつぎ」と呼ばれ、広く行われていた。この下肥の汲み取りをする家は決まっており、これを「コイ宿」と言っており、1人1年分の量を汲み取った。重年の70代男性のお話によると、その代りに、旧柳田から暮れにもち米1斗（米という方も有）を感謝の証として送る習慣があったそうだ。農業を行う旧柳田村の人たちにとっては、肥料は非常に必要とされたものであったことが分かる。また魚のワタや鰯・コンペエなどの魚肥や醤油粕・油粕を20貫ほど背負って帰ることもあった。しかし、手ぶらで帰ることもあったようだ。だいたい1日1往復した（『柳田村史』1975:801-804）。また、更に昔の日露戦争当時には、婦人でも宇出津へ炭7俵をかついで駄賃稼ぎを行っていた。行きの駄賃は18銭と言われ、これは姑に手渡したが、戻りは小遣いとして自由に使えたので、商品などを選び、子どもの物などを買って帰ったという（『柳田村史』1975:752）。

そして、明治40（1907）年頃からは車道の改修の進行に伴って馬車が交通手段として利用されるようになってきてからは、米10俵、木炭35俵が宇出津へ運べるようになった。炭は宇出津の浜まで持って行き、そこからさらに船に積んでいたという（重年70代男性）。大雪の日は行かないが、1ヶ月に20日ほど往復し、極めて良い稼ぎを得た。また、大正時代になると、最高で木炭68俵も運べた。そして、酒・ビール・油・石油などの消費財を買って帰った。大正10（1921）年頃には、朝7時頃宇出津に向けて出発し、宇出津で荷物を集計し、帰りは夜7時～8時となった。よって、1日1往復で、1ヶ月に25～7日通うのが精一杯であった。この駄賃は、炭1俵につき約7銭だったので、1台に約60俵積んで、収入は4円20銭だった。さらに戻りの収入を加えると10円くらいにはなっていた。馬車曳は馬や車に多くの出費があったとはいえ、稼ぎとしてよいもので、中には小学校の先生で退職後に従事した人もいたという。そして、相当の財産を作れたそうだ。ただ、この稼ぎに従事する人は村でも中堅層の人であった（『柳田村史』1975:804-805）。

自動車時代に入ると、木材10石、米45俵、木材130～40運び、旧柳田・宇出津間を45回往復できるようになった。迅速で安く能率が良かったので、稼ぎが良かった。しかし、このトラックの増加により、馬車との間の競争が激化し、馬車に乗る人は早朝に出発し、トラックが嫌う下肥樽の運送に専念するようになったそうだ（『柳田村史』1975:805-807）。

ここまでで示してきたように、お金を稼ぐために主に馬車やトラックによって物資を移出し、

駄賃を稼ぎ、商品を買って帰ってくるということが行われてきた。また、物資の移入も同様に馬車やトラックが使われた。しかし、これは商店の仕入れ品が主体であり、農家が直接関係を持つものではなかった。そこで、農家を買う必需品は後述する商店での購入や近隣の町まで行っている購入の他に、村外からの行商人により移入されるものがあった。以下、行商についてまとめることとする。

3.2 行商

行商からの1人当たりの購入量は僅かであったが、年間を通じて村内を総計してみると、相当量に達していたようだ。行商は、旧柳田村では、交通手段でも示したように、「カツギ」とも呼んでいる。これはきわめて古い商業形態だといえよう。旧柳田村へは曾々木、宇出津の浜から魚を売りに来ており、また輪島からは海女が来ていた。しかし、戦後は、行商は交通の発達とともに食料不足と定職のない人の増加によって急増したという。

戦前の交通状況の悪い時代には、行商は少なかったようだ。越中の売薬の他、イワシ、カレ、サバなどの生魚を天秤棒で担いで宇出津から売りに来ていたが、ほとんど男だった。当時は歩いてきていたので、女で務まる仕事ではなかった。1週間に1度来るくらいで、値段も高かった。代金は、米より金で支払った。このように、戦前の行商はそれほど目立ったものではなかったので、旧柳田村民の魚の消費量は現在に比べてずっと少なかった(『柳田村史』1975:807-808)。

そして、戦後になると行商は急増し、旧柳田村民にとってなじみのある存在になっていく。まず、輪島の海士町からは海女が来ていた。石井の70代女性によると、輪島からの行商は女性であり、バスで旧柳田村まで来て、着いてからはリアカーを引いて村内を回っていたようだ。バスの中にリアカーは入らないので、特定の場所にリアカーを停めておいてあったのではないかと思われる。漁が終わっていて、雪が降る前の冬場(11月頃)に一度、サバ、エゴ、カジメなどの海産物やアオサ、ワカメといった海藻類、イワシを漬けた樽(こんかいわし)、塩漬け、干物等加工品を持ってきた。野田の70代男性によると、この時、「こんかいわしいらんけえ」などと言っていたという。こんかいわしは樽ごと買って、冬場の保存食や1年中の食料とされるが多かったようだ。

そして、その商品の価値によって、米1俵などと約束しておき、集金のように秋になるとまた来て、約束した米を渡し、取引が行われた。具体的には、『柳田村史』(1975:810)によれば、米1升とイワシ20匹の割合で交換できた。笹川の60代男性は、くず米や豆とも交換していたという。この時、米は升や斗を使って計っていた。このように、その場で交換するわけではなく、先に商品を持ってきて後で米を受け取るといった「つけ」のような形態をとるとおっしゃる方が多かったが、中には、ちょうど収穫が終わった頃に来ていたので、海女が来るのを待っていて、つけになることはあまりなかったという笹川の60代男性の方もいた。

彼女らは、自分の売って回る場所は決まっておき、お得意先を持っていた。『柳田村史』(1975:810)によると、このお得意先のことを「ダンナバ」などと呼んだという。石井の70代の女性によれば、確かではないが、中には泊まり込む人もいたかもしれないということだ。各家庭お得意先というように決まったところに泊まっていたのではないか。ただ、石井だったら石井というように、決まった地域を回るのに、泊まってもせいぜい1日ほどだった。

戦後になると農家による魚の購入量は以前の2分の1〜3分の1にまで減少し、交換比率も米1升で10匹くらいになり需要がだんだんと減ってきた。このように、盛んに海女が来ていたのはそれでも昭和30(1955)年くらいまでだったようだが、野田の80代男性や野田の60代男性は、現在も来ている人もいるとおっしゃっていた。重年の60代の男性も重年には平成に入ってから来たと話してくれた。また、『柳田村史』(1975:810)には、交通の近代化が進んでいない頃は海士と言って、女性はコンブ・カジメをかつぎ、男性はヘシコ200匹が入った樽をかついで山を越えてきたと書かれている。そして米は、秋になって何度かに分けて男性が集めに来て、3斗くらいずつ運んだ。この時代は、春先にも来ており、モダツなどを持って、同様に米と換えて帰っていったそうだ。

また、宇出津からも行商人が来ていた。これもほとんどが女性であり、「担ぎ屋」(野田70代男性、石井70代女性、重年60代男性、野田60代男性)、「仲買人」(野田70代男性)、「かづきさん」(笹川60代男性)、「担ぎのばあちゃん」(笹川60代男性・女性)などと呼ばれていた。具体的に、上表でいうちょうどバス交通が盛んになってきた頃の昭和30年代から、50(1975)年頃まで、笹川の60代男性、野田の70代男性・女性のところにはバスに乗ってほぼ毎日来ており、石井の70代女性、重年の60代男性のところには1週間に1度程度来ていたという。笹川の60代男性によると、彼女らは朝に来て昼には帰っていったが、雪の深い日は来れないといった場合もあったようだ。『柳田村史』(1975:809)によれば、頼めば料理までしていったそうだ。野田の70代男性は、40歳以上くらいの女性、石井の70代女性によると30歳過ぎくらいで独身の方はおらず、皆結婚している女性だったのではないかという。それぞれがお得意先を何軒か持っており、毎回同じ人が来るので、顔なじみになっていたという(野田70代男性、石井70代女性、笹川70代男性、重年60代男性)。

そして、彼女らは、石井の70代女性によれば、石井を回る時はリアカーを利用するのではなく、本当に担いで回っていたという。一方、野田の60代の男性のところには、最初は担いで回っていたが、バスが利用されるようになった、昭和30年代くらいからは、リアカーに商品を降ろして各家にはリアカーで回ってくることもあった。浜から揚がった物、主に、ぶり、イカ、サバ、ハチメ等生魚、着けたもの、イワシ、アジなどの干物、いしる等であった(野田70代男性、石井70代女性、笹川60代男性、笹川60代男性・女性)。笹川の60代男性によると、海藻は宇出津

ではあまり採れなかったので取り引きされることは無かったらしい。また、生魚はほとんどなく、重年の60代の男性も生魚よりも干物が多かったとおっしゃっていた。例えば、ぶりだったら、新鮮なうちに食べることももちろんあったが、大半はいろいろ端に吊るして、いぶしたものを長期保存し、少しずつ食べていたそうだ。重年の60代男性は肉が手に入りにくいいため、ぶりをすき焼きに調理したこともあったという。また、重年の70代の男性によれば、鰯は食料としてだけでなく肥料として利用することもあった。他にも、野田の70代の男性・女性はクジラの肉が手に入ることもあり、みそ漬けにして食べていたと話してくれた。漬物に加工したものは今では塩見がきついと感じるものが多いが、当時の厳しい労働環境のもとにあつては、程よい塩分摂取だったと、石井の70代男性はおっしゃっていた。

支払い、農家世帯は現金収入が少なかったこともあり、魚と米を量に応じて交換という形で行われた。頻繁に来ていたので盆と暮れの年にメモ帳に書いておくなどして、2回のつけ払いだったようだ（笹川 60代 男性、野田 60代 男性、笹川 60代 男性・女性）。具体的には、当時は海産物に対して米の値段が高かったので、ぶり1匹と米1斗（10升）の比率で交換された（重年 60代 男性）。この中で、笹川の60代男性は、輪島の海女とは上記したように、くず米と交換していたが、宇出津の担ぎ屋とは上等米と交換していた。上述したように、担いでやって来る人たちは、帰りはお米を担いで帰ることになるので、とても重たそうだったと石井の70代女性はおっしゃっていた。ただし、野田の80代男性によれば、現金が流通するようになってからは、お金で取引されたという。

この他にも、笹川の60代男性によると、やはり顔なじみなので、例えば菓子類など村人から注文されたものを仕入れてきて売ってくれることもあったそうだ。他にも野菜、果物、呉服、雑貨もあった（『柳田村史』1975:809）。また、重年の60代男性は、近辺には嫁をもらったらその年の暮れに嫁ぎ先へぶりを送るという風習があり、担ぎ屋にあらかじめぶりを頼んでおくようなこともしていた。それ以外にも彼女らは、多くの家に入出入りしていたので、家同士の若者を紹介する場合もあり、仲人のような役割を担うこともあった。このように、担ぎ屋は優秀な情報源と考えられていた面もあるようだ（笹川 70代 男性、笹川 60代 男性）。

ちなみに、この担ぎ屋は、魚と交換した米を宇出津へ持って帰り、売ってお金にするという仲介役のような商売だったようだ。また、ほとんどは親しい人に魚を売り切る形で商売したため、売れ残ることは少なかったが、商法の一つとして売れ残り市というものもあって、それまで親戚のところにはしばらく預けていたそうだ。旧柳田村に来ていたかどうかは定かではないが、魚の他にも醤油や酒等食料品を持ってくる人もいたので、これらを売って回っている担ぎもいたということだ。

担ぎ屋の仕事というのはとても儲かったようで、彼女らはやめられないと言っていた。例えば、

昭和 30～50 (1955～1975) 年当時、大工の給料が一日千円だったとすると、担ぎ屋は多い時で 1 万円も儲けたという。ただ、旧柳田村には農協があるように、政府が塩や米を買い上げるという専売物だったので、本当は米を農家から直接買ってはいけなかった。つまり、大々的に行ってしまえば捕まることもあったという (石井 70 代 女性、野田 70 代 男性)。

重年の 60 代男性によれば、このような担ぎ屋が廃れていった理由としては、昭和 40 (1965) 年頃からは個人で車を保有する家庭が増えてくるなど、交通が発達し、全国的にも物などの流通が盛んになったからだと考えられるようだ。

そして、時には富山の氷見からも行商がやって来ることがあった。主に男性がマイクロバスの小さめのものに乗って来ていた。毎年 1 回くらいのペースでちょうど米ができる時期の秋近くに来ることが多かった。中には泊まっていく人もいた。いつ訪ねますという案内はなかったのだが、毎年来ていたのでそろそろだと予測が出来、準備をしていた。彼らは、古米、古古米、くず米、青米、小糠を求めていた。これらの米は、普通は食べることは無く、家畜の餌等として使っていた。新米ではない理由としては、新米だと高く買えないからであり、富山の人はこれらの古米等を持ち帰って、お菓子等加工品として使っていたようだ。その代りに彼らは、古米分の値打ちのある「そうけ」と呼ばれる竹のざる (写真 1) や箕 (写真 2) 等家庭用品、木彫りの彫刻 (例: 恵比寿と大黒天の置物) といった商品くれた。この「そうけ」と呼ばれるざるは、竹だけ、竹とフジで編んだものがあり、太陽にも強く丈夫で、とても長持ちをして重宝した。米が 1 升入のものと 5 升入のものといったように大小があり、小さいものは 3 つ連ねてセットで売っていた。箕は米が 1 斗入る大きさのもので、セット販売はしていなかった。彼らも担いで回っていたが、竹なので重ねて担いでも軽そうに見えた。1 度交換すると何度も来て、5、6 年前まではまだ来ていたが、農業をあまりしなくなってからは古米が無くなり、10 年前から (2005 年頃から) は来ることは無くなったという (石井 70 代 女性、石井 70 代 女性、笹川 60 代 男性・女性)。

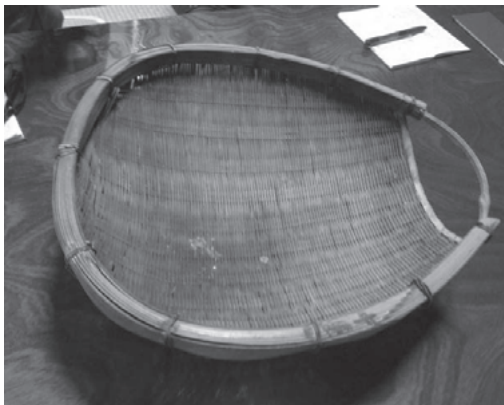


写真 1 ざる (2015 年 8 月 23 日 筆者撮影)

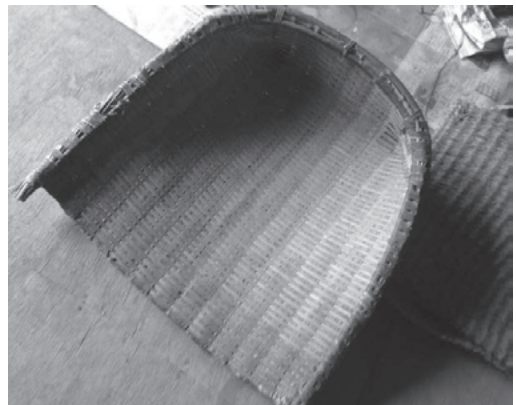


写真 2 箕 (2015 年 8 月 24 日 筆者撮影)

3.3 商業施設での買い物

このように、表 1 でいう、バス交通の時代に、旧柳田村の人々は盛んに行商を活用しながら食料等を手に入れていたということが分かった。そこで、それ以外の必需品はどこで入手していたのか。

旧柳田村の人がよく出向いて日用品や食料品を購入していたのは、近隣の在町の市であった。表でいうバス交通や自動車交通等が発達する前の交通が不便な時代には、輪島の野菜・魚の朝市・定期市、宇出津の大市、穴水の大市・定期市を利用していた。ここでも、米・炭などを背負って早朝に出発し、これらを市で売って、鍋・釜・唐津物・鉢笠・菅笠その他日用品を買い、夜遅くに帰宅した。

そして、自動車交通が開かれた大正中期からは徐々に流通経済が発達していき、昭和 30 (1955) 年頃になると商品の移入が自家用車で可能になり、村内の商店もかなり発達するようになった。この商店の登場により、村民の消費生活はかなり円滑になされるようになった。この頃には、現金売りが増加しつつあったが、勘定は古くからの慣習で、盆暮れの年 2 回に行われることが普通であった。しかしそれでも、バスが発達しているので、旧柳田村民は村内の商店街だけで必需品を購入したわけではなく、隣接の在町に出て品物を買って整えたりもしていた。石井の 80 代の女性によると、宇出津の市は何でも売っていて賑やかで、果物や着るものを買って行っていたという。この方は、宇出津まで歩いて行って歩いて帰ってきていたそうだ。ところが、冬になって交通の便が悪くなると、在町での買い出しが困難となり、上述した行商人の入込みも少なくなる。そこで、村内の商店の利用がより増加するのだが、特にバスが停止した場合にはこの傾向が顕著である。そして、昼の間に買い物をし、日が暮れない間に帰宅した。この日の短い時期には村内の商店に出るのが精一杯であった(『柳田村史』1975:785-790)。

商店の構成としては、既にバス交通が盛んな昭和 35 (1960) 年頃には、北鉄バスの柳田停留所を中心に T 字型の道路沿いに分布している。商店の業種は多様であり、村民の需要を賄うことが出来た。食料品関係の店が圧倒的に多く、家具建具類の店がこれに次ぐ。野田の 70 代男性によると、野田の商店はこの昭和 27~35 (1952~1960) 年頃が最盛期であり、雑貨屋、酒屋等様々な店が並び、他集落からも多くの人が集まって通りが人で溢れるほどであった。しかし、表でいう昭和 40 (1965) 年の一般家庭へ自動車普及していったからは、仕入れが便利になった一方、村民を隣接市町とくに宇出津町の商店へ向かわせる結果となり、村内の商店は一層販売に努力をするようになった(『柳田村史』1975:813)。

ここで、その昭和 40 (1965) 年頃、どのようにして物を調達していたかについて、石井の 70 代女性の方のお話を参考に、例として挙げておく。昔、米や野菜以外の日用品は近くの雑貨屋で買っていたそうだ(=村内商店)。石井にはこのような雑貨屋が 2 軒あったが、昭和 46、7 (1971、

72) 年くらい (=自動車普及した年代) にスーパーマーケットができ、人が流れてしまったことにより閉業となってしまった。雑貨屋までは歩きか自転車で行っていた。しかし、毎日必要なものという訳ではなかったため、そこまで頻繁に行っていたわけではなかったという。当時、洋服屋は1軒で、履物屋も1軒あったが、あまり繁盛していなかったようだ。服は最初から自分で作る人もおり、痛んだら布をあて使っていたので長持ちした。

4. 買い物の現状

2~3の時代を経て、現在柳田地区に住む方々はどのようにして物を調達しているかについての聞き取りをまとめる。

Aさん (石井 70代 女性)

家の近くにスーパーマーケットがあり、普段の買い物はそこでしている。Aさんは、30歳くらいの時に車の免許を取っており、帰りの荷物が重いので、スーパーなど近いところに行く時のみ車を使っているそうだ。その他家庭用品を買う時は、柳田地区内の「本間百貨店」か宇出津まで出て行って買う。Aさんは農業をやるので、そのためによく宇出津のホームセンターにバスで行っている。畑もしており、1人暮らしなので余った野菜等は用事がある時に親戚の人に持って行き、お返しに魚をもらうことは現在でもある。

Bさん (石井 70代 女性)

石井は生活に便利などである。バス停、郵便局、スーパーマーケット等が近くにあり、困ることはあまりない。普段の買い物はほとんど「しんやスーパー」という店でしている。Bさんは、車の免許を持っていないので、自転車でしている。しかし、しんやスーパーには駐車場があるので車で行く人が多いようだ。小木地区からも来ている人もおり、午後5時頃には満員になるほど流行っている。ただ、野菜、肉...といったような食料品が売っているだけで、変わったものは売っていない。それでもこの近くに住民にとってはすぐに行って買い物ができるので非常に便利。だが、個人で経営しているお店はしんやスーパーに人が集まるので、困っているのではないか。

バスが通っているため、石井の人はあまり利用しないと思うが、バスの通っていないところの人は宇出津のAコープというスーパーマーケットから無料送迎バスが運行しているため、それを使っている。

食料品以外の必需品は、「ほんま百貨店」で買っている。Bさんは普段のスーパー以外の買い物では穴水や輪島にはほとんど行かず、他にどうしても必要なものがあればバスで宇出津まで行く。穴水は車があれば良いのだけれど、バスならば宇出津で乗り換えなければならないので、用事がある時しか足をのばすことは無い。必需品のうち服に関しては、人からもら

ったり、最近のものは丈夫でなかなか痛まなかったりすることに加え、良い服は1、2着あったら洗濯すれば十分なので頻繁に買いに行くことはしない。

Cさん（石井 60代 男性）

石井は柳田では住みやすいところだ。スーパー、郵便局、病院、銀行、スナック、図書館と生活に便利な施設が歩いて行ける距離にある。スーパーはしんやスーパーに行っている。お年寄りの中には手押し車を引いてスーパーまで歩いて行っている人もいる。道中のおしゃべりを楽しんでいるようだ。買い物難民が増えてきた頃から毎週水曜日に病院や宇出津のAコープというスーパーを周るバスが走っている。車がないお年寄りは、このような制度なしにはやはり生活しづらい。

Dさん（米山 70代 男性）

柳田での暮らしは静かで落ち着くが、不便な面はある。買い物は宇出津、穴水まで車で足をのばすこともある。今はそれでよいが、車に乗ることができなくなった時は心配だ。一応、バスは通っているが、やはり自分でやりたいという思いがある。

その他にも、宇出津中町商店会青年部・ふくべ鍛冶による移動販売車が運行している。包丁・鎌などの研ぎ・修理をしてくれるという。また、車内には、包丁、鎌、鋏、鉋、鋸、スノーダンブなど季節に応じた道具を取り揃えている。柳田地区には毎週金曜日の11時半頃に来ている。この移動販売は、今年4月から宇出津の30代のEさんが始めたそう。当初は公民館などに包丁等を持っていき研いでもらっていた。しかし、それでは時間がかかり過ぎることもあったようで、現在は一旦預け、1週間後の巡業の時に返ってくるという形だそう。40～50代の方は包丁を研いでもらうことが多く、60～70代の方は鋏が多い。学校の給食センターや病院、介護施設の包丁なども請け負ってくれるという。料金は前払いの時もあるが、修理したものを返しに来てくれたときに払う。ふくべ鍛冶とは信頼関係があるようで、不在の時は後日回収に来てくれる。

5. 考察

ここまでで見てきたように、旧柳田村民の物の調達方法は、時代と共に徐々に変化してきたことが分かった。内陸の村だったということで、陸上交通が発達していない頃は、専ら歩くという手段によって、物々交換をしながら必要なものを手に入れていたようだ。ただ、特徴的だったことは、バス交通が既に整備され、商店も立ち並んでいた時代に行商が盛んに入りしていたことだ。つまり、村民にとって村内で食料品やその他必需品が全く手に入らなかったという訳でも、近隣の町に出るために歩きによって相当の時間を要したという訳でもないことになる。ここから、旧柳田村民は、魚や村内で買えないものを入手する時は行商、雪が降ってバスが運休になると商店へ行く、というようにそれなりに多様な手段によって物を調達していたということが見えてき

た。

また、バスで来ていた行商がなじみ深い存在であったということは、昭和 30 年代から 50 年代くらいの旧柳田村では、バス交通が物の調達という面で大きな役割を果たしてきたということが分かった。

そして、車の普及が徐々に行商や村の商店を圧迫していったようだ。車があれば今まで行くことが出来なかった大型店舗にも簡単に行くことが出来、確かに便利になったようだが、将来のことを考えるとこの車の普及がもたらした影響は大きなものだったように思える。大規模な店舗というものは、人を集め、それによって地域の方が歩いて立ち寄ることが出来た商店を破壊することになる。高齢者の割合が増加傾向にある現在、近くにスーパーマーケットやバス停がある方は良いが、それ以外の方はいつまで車を運転して買い物に行けるかは分からない。そうなるとこれからは、村内を周る送迎バスや移動販売の必要性が更に高まっていくのではないかと予想される。

6. おわりに

始まる前は初めての実習調査ということで不安な気持ちでいっぱいでしたが、柳田地区の皆様のご協力のおかげで有意義な実習となりました。皆様が笑顔で温かく迎え入れてくださり、緊張が溶けたことを覚えています。未熟な聞き取りにも関わらず、優しく丁寧にお話をしていただきましたことに心より感謝申し上げます。本当にありがとうございました。