

2.西保の交通

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2017-10-03 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	http://hdl.handle.net/2297/6956

2. 西保の交通

山 田 周 平

1. はじめに
2. 輪島市合併前の交通状況
3. 輪島市合併後の交通状況
4. 路線バスの現在
5. 高齢化・医療と交通との関連
6. 考察

1. はじめに

今回の調査地となった輪島市西保地区という地域を初めて訪れたのは、本調査をするちょうど1年ほど前のことだった。大学のサークルで輪島の市街地へ観光に出かけた帰りに、行きとは違う道で帰ってみようという好奇心で、輪島から門前へ海沿いを走る県道を使ったことがあった。実際に車で通ってみると、時折極端に狭くなる道幅、ひたすらに続くカーブ、道の激しい高低差に疲れ果ててしまっていたのだが、しばらく走り続けた頃に突然現れた、坂を下った先に見える大沢の集落の素朴な姿はまるでタイムスリップしたかのような感覚に陥るようなものであり、とても印象的だった。そして、集落の中を車で通り過ぎる際に出会った大沢の人々が県外ナンバーの車が何台も連なって走っているのを不思議そうな目で見ていたこともはっきりと思い出すことができる。西保地区との出会いがこういったものであったので、調査地がこの地区になったと聞いたときにまず初めに考えたのが今までどのような交通の歴史を辿り、今現在住んでいる人々はこの交通状況についてどのように考えているのか、ということだった。そして、実際に調査で聞き取りをしていくうちに様々な問題点やこの地域ならではの良さ、といったものが見えてくるようになった。ここでは、合併以前、以降の交通状況、そしてこの地域でも深刻な問題となっている高齢化と交通といったものの関連といったことを通して西保地区に住む人々の暮らし、価値観といったものの変遷について見ていきたい。

2. 輪島市合併前の交通状況

西保地区の交通状況を藩政時代まで遡ってみると、その当時この地区には大沢を中心に街道と名の付く5本の道路が存在していたことがわかる。それぞれの街道の名称、経由地、どこまでを結ぶ道路

なのかを以下の表1に示し、図1に簡単な当時の道路地図を挙げておく。

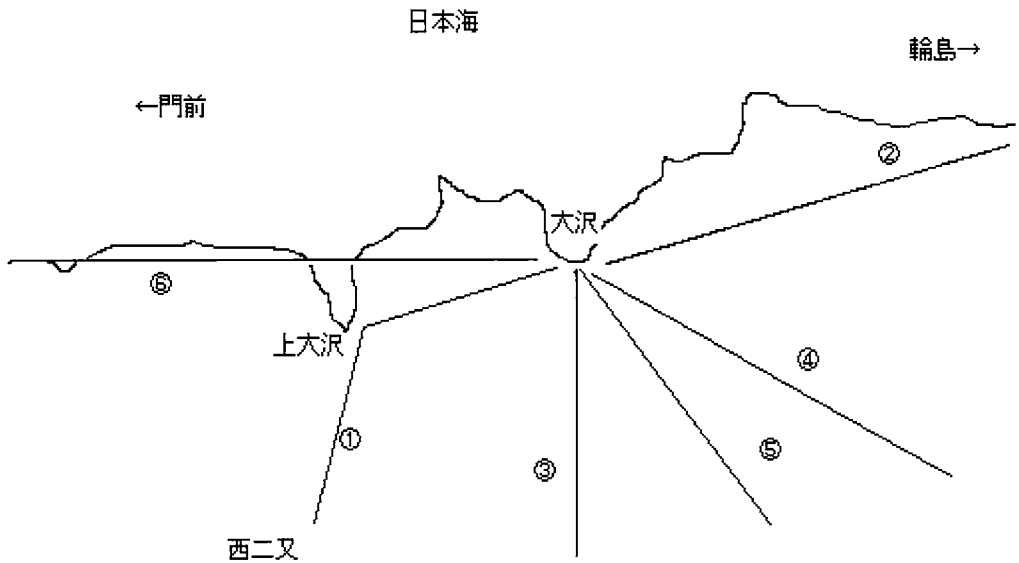
表1 藩政時代の道路

①寺町街道	大沢～上大沢～男女滝～浦上～門前(寺町)
②光浦街道(浦道)	大沢～赤崎・下山・小池～鶴入・光浦～輪島市街
③上山街道	大沢(南方へ)～上山
④中央街道(奥山道)	大沢(東方へ)～上黒川～小伊勢谷
⑤房田街道	大沢～桶滝～下山の上の峠～房田

※このほかに⑥外浦街道(門前～皆月～大沢)というものもあった

出所：『西保村史』298,299ページ

図1 藩政時代の道路地図



これらの道幅は3メートル程度あったとされており、馬の鞍の左右両側に米俵をつけたものが行き交っても支障のないほどのものだった。また、大沢を起点として1里半から2里(約6キロから8キロ)の距離で5つの道路をつないだ巡環道路というものがあり、1つの道が通れない場合でも他の道が通れるように連絡してあったという。こういったところにも地理的な悪条件に対するこの地区の人々の工夫といったものが垣間見える。そして、大沢を中心に一里塚が置かれていたこともあったそうなのだが、全国の他の街道にあるものとは異なり、大沢に上納米を運ぶための一つの目印として用いられていたそうで、この頃は道路の整備が大沢を起点として進められてきたことがうかがえる(『西

保村史』 1960 : 299)。

1889 (明治22)年に西保村が発足した当時は、初代の村長が地区の中でも門前に最も近く、またつながりも深い上山の出身だったことから門前方面を中心とした道路整備が進んでいった。大正末期から昭和初期にかけて、浦上の大久保から大沢に至る道、輪島から大沢に至る道の県道編入の運動が行われたが、山、海が間近にあることから難工事が続き、土砂崩れや地滑りなども起きてしまうということではなかなか思うようには整備ができない状態が続いていた。そういったことに対する悩み、不満といったものが1960 (昭和35)年に発行された『西保村史』の中にも見られ、「村役場の近くまで、自転車すら通れぬという地域は、凡そ県下どこにもないと思う。自動車など何時になるものか・・・」(『西保村史』 1960 : 300)であるとか「道路の産業・経済・文化に及ぼす影響は実に大なるものがあり、当村が今に至るも文化の谷間として、他地方に50年の遅れを見せているのは、道路の不備からである。早急の解決が全区民の願である」(『西保村史』 1960 : 300)といった記述がされている。

交通に関連したものとして運輸・通信についても触れてみたい。藩政時代、十村役のあった頃は、大沢から金沢・京都・江戸まで飛脚を出していたそうである。船が航行可能なときは船で通信もしていたと考えられており、その際には大沢から出る通船を利用したようである。しかし、明治に入り地方行政の中心地ではなくなったため、通信関係の施設も遅れてしまうことになったという。明治以降、七浦村皆月 (現在の輪島市門前町皆月) に郵便局ができその集配下となり、ニュースの情報源として重要な新聞も七浦局まわりで郵送されるため、夕刊に至っては3日も遅れるということがあったが、中学校の生徒達の手で奉仕的な即日配達が始まった、といったエピソードもあった(『西保村史』 1960 : 303)。また、大沢や上大沢では海運業も行われており、豆や米、薪炭、木材などを輪島の市街地を中心に、門前や遠方では金沢の港にまで運んでいた。木材は上山から材木を枕木にして歩いて港まで運び出したり、馬に木材を積んで運ばせたりしていたという (80代男性)。

以上のことからもうかがえる様に交通に関しては輪島市に合併される前でも大きく藩政時代、明治以降というような区切り方ができる。大沢に十村役が置かれ、海上交通の要地としても栄えていた頃、また、その名残が残っていた頃は他の地域と比較しても見劣りしないような道路の整備状況であったし、運輸・通信といったものも発達していた。ところが明治時代に入ると、西保村という単位が発足するものの、他の地域との地理的な障壁がネックとなり、以前のような周辺地域の中心というものはまったく違った、“陸の孤島”とも表現されるような孤立した状況になり、発展が比較的遅れてしまうこととなってしまった。

3. 輪島市合併後の交通状況

この節では1954 (昭和29)年に西保村が輪島市に合併されてから現在までの交通の状況について述べていくが、まずは簡単に路線バス、道路整備をまとめた年表を示しておく。

表2 合併以降の西保地区の道路整備状況

1954 (昭和 29)	西保村合併により輪島市に
1957 (昭和 32)	路線バス小池口開通
1961 (昭和 36)	路線バス大沢開通
1962 (昭和 37)	輪島浦上線整備 (農閑期出稼ぎ始まる)
1963 (昭和 38)	自家用自動車増える
1969 (昭和 44)	林道整備 (小町線)
1974 (昭和 49)	林道整備 (雑座線)
1975 (昭和 50)	路線バス上大沢開通
1977 (昭和 52)	輪島浦上線主要地方道昇格
1978 (昭和 53)	林道整備 (黒杉線)
1984 (昭和 59)	林道整備 (大沢線)
1986 (昭和 61)	林道整備 (上大沢線)
1992 (平成 4)	路線バス上山延長
1999 (平成 11)	路線バス雑座延長
2003 (平成 15)	市道上山1号県道昇格

出所：『西保村から輪島市へ あれからはやくも50年』8-12 ページ

輪島市の一部となって以降は道路の整備も市街地の側から順に整備されていくようになった。しかし、海に面して崖が切り立っているような地形の影響もあり、なかなかスムーズには道路整備は進まなかったようだ。それゆえに合併直後は依然として徒歩、もしくは船での移動が主となっていた。輪島の市街地に用事がある場合には一番近い大沢からでも12キロあり、大人でも行くだけで半日かかってしまい、おまけに道も悪路なために夜歩くのは危険だったことから、帰りが遅くなってしまいうだど街で泊まって次の日に帰る、といったこともあったようだ(80代男性)。その頃には市街地に蕎麦や小豆を背負って売りに行く人もいたそうで夜道を帰ることになりそうな時は、角灯を持ち、片道でわらじが駄目になってしまうので、往復分のわらじを用意して売りに出たという(70代男性)。それとは逆に西保地区に集配に来た郵便配達員なども帰りが遅くなると大沢にある旅館に泊まっていく、ということも見られたそうである(40代女性)。また、生活必需品を購入するにも頻繁に買い物に行ける状況ではなかったために、8月下旬に輪島の市街地で行われる「御斎市」に船で行ったり、10月10日に門前で行われる「放生市」に徒歩で行ったりした際に1年分の買い物をもとめてきていたそうだ。子供にとっては、その市に行き、西保地区では見られない果物などを買ってきてもらうのが何よりの楽しみだったようだ(80代男性)。

そして1957(昭和32)年10月に輪島から鶴入のバス路線を延長して小池口までバスが開通した。その開通式の後に行われた初めての運行時には地域の住民、児童がバスを先導して進んでいく、という光景がみられたという。そして、1961(昭和36)年には大沢までのバス道路が完成し、翌年から運行された。このようにバスを通すために道路整備が進められたとも言え、それを契機にして地区の都

市的機能が向上し、若者が定住できるようになってくるとも思われていたのだが、当時「所得倍増」政策を掲げた池田内閣は新しい労働力を工業に吸収させるようにしたため、農業の利益を上げられず、出稼ぎによる所得に頼らざるを得ない状況になったという（『図説・輪島の歴史』 2003：216-217）。このような人口流出が問題となってきた一方で同時に自家用車が増え始めたのもこの時期であり、奥能登には教習所がまだなかったために免許を取るために金沢の教習所まで行かなくてはならなかったが、それでも大沢の人を初めとして次々と車を持っていったという。しかし、この時代には車がまだ高級品だったこともあり、持てる人も限られ、何人かで共同で使用するといったこともよく見られたようだ。上大沢の人の中には大沢との道がつながっておらず、門前側としかつながっていなかった時代から車を持っていた方もいて、そういった人をはじめとして早期の道路整備が望まれていたが、最後に残った大沢と上大沢との間は、ブルドーザーなども容易に行けるような場所ではなく、人力での作業が中心とならざるを得ない、という困難を極める道路工事であり、道路がしっかりと整備され、1975（昭和 50）年にバスが上大沢まで開通するまでには大沢にバスが来るようになってから実に 14 年もの歳月がかかることとなってしまった（80 代男性）。その間にも次々と各地区の林業や農業などのために使われる林道がきれいに整備され、ゆっくりとではあるが着々と細かなところでも交通の利便性が向上していった。そして、平成に入ると最も市街地から距離がある上山までバスが開通することとなり、西保地区全域にバスが通るようになった。現在も県道の整備は所々で行われており、道幅を広くしたり、カーブを緩やかにしたりしていくそうなのであるが、建設機械が行きやすくなった現在でもやはり工事は困難だそうでなかなかスムーズには整備が進まない、というのが現状のようである。また、一家に一台は車があるような状況になっているのだが、「坂・カーブが多くて、ガソリン代がかかる」（50 代男性）だとか、「ガソリンスタンドは市街地まで行かなくては行けない」（40 代男性）、「雪道はとても危険」（80 代男性）といったようなことも言われており、まだまだ問題は山積しているようである。

4. 路線バスの現在

前節でも触れたように、この地域の道路網の発達にはバスの運行と共にあった、とも言えるような状況である。そこで、この章では実際にバスの運転手の方から聞いた話を中心に路線バスの現状について述べていく。

2007 年 1 月 18 日、私は昼過ぎに上大沢から輪島に向かう路線バスに乗車した。乗客はまだ誰もおらず運転手の方のすぐ後ろに座り、今回の調査の説明とインタビューをしてもよいか、と尋ねた。すると、「もちろんいいですよ、私にわかること範囲で何でも教えますから」と、快く、丁寧に受け入れてくださった。この日、バスの運転をしていたのは門前に住んでいる M さん（60 代男性）で、親戚が大沢に何軒かあるということで、バスのことだけでなく地域のことも色々話してくださった。まず、この路線は 2005 年にのと鉄道能登線が廃止されたことによって、バスの路線が増えたこ

表3 上大沢バス停時刻表

上山行き	旧輪島駅前行き	西保小行き
	7 : 17	
※ 8 : 20	※8 : 42	8 : 07
* 12 : 05	* 12 : 27	学期休みは運休
※ 35	※ 57	
※16 : 03	※16 : 27	
17 : 50	※18 : 07	
※19 : 30		

※→日、祝運休、*→日、祝のみ運行

出所：上大沢バス停時刻表（06. 10. 21 改正）

とに対応し、北陸鉄道の能登営業所が運行していた乗合バス事業の全路線を経営の効率化を狙い、子会社の能登中央バスに移したものであり、自分たち運転手は輪島市の最低賃金に近い値段で働いている、というショッキングな話から始まった。過疎地とされる地域でのバス会社の赤字はかなり深刻なもので、「走れば走るほど赤字ですね、100円の利益を出すのに500円かかりますから」ともおっしゃっていて、市の補助が無ければどうしようもない状況だという。そのため、コスト削減のためにバスを燃費のいいように小型化させたりする一方で、バスの運行区間を上山の雑座まで延長させたり、停留所以外でも自由に乗り降りできたり、法事などの時にバスをチャーターできるサービスをしたりと地域に密着したサービスの充実もはかっているそうであるが、乗客の数は現在では輪島のバスターミナルから大沢まで1日6往復しても通学に使う小学生を除くと平均10~15人程度しかいないという。市街地に行く用事としては病院への通院、高校への通学、買い物といったものが主なものとして挙げられるのだが、それぞれ、輪島市民病院まで直通で100円のバス、保護者の送迎、毎週日曜日に来る門前農協（Aコープ）への無料バスといったものがあり、バスがあまり利用されなくなる状況にあることがうかがえる。そして、仕方の無いことだがどうしても市街地までの運賃が高くなってしまい、1番遠い雑座のバス停からだとも730円もかかってしまうこともネックになっているようだ。そういった状況では乗客が定期券を使い、安く乗れる小学生や中学生が中心になり、バスの時刻表も授業時間に合わせたもの（表3）となっているのだが、地域の人もそれを快く受け入れているという。利用者が少ない状況とは言っても地域の大事な交通手段としてバスは地区の方々と密接に関わっており、運転手の方々と地域の人たちは友人のように仲がいいし、狭い道などでバスが対向車線に見えるとすぐに停車させ、バスの運行を優先させる姿なども目に入った。Mさんは能登中央バスとなって以来、この日が初めてのこの路線の運転だったのだそうだが、バスが通るには慣れていても困難であろう道をスムーズに運転しながら、「昔は観光客がいると、途中でバスを停めて景勝地を見せたりしていたんです

よ。本当に海岸はきれいですよね。昔は奥能登をバスで乗り継いで観光する人もちらほらいたのですが、今では能登の観光と言っても輪島の朝市ぐらいなものでこちら側にはなかなか来てくれなくなりましたし、大沢の間垣を見に来るお客さんも1ヶ月に1、2人いればいいほうです。やっぱりこうなってしまうのは寂しいですね」と言っている姿にこの地域への愛着を感じた。もともと乗客の少ない冬場ということもあり、輪島のバスターミナルに着くまで結局乗客は私1人だったのだが、その後、上大沢に帰るバスに乗っていると西保小学校のバス停からたくさんの小学生が乗ってきて、1人1人が大きな声で「おねがいします!」と言ってバスに乗ってきた。その時に、「はい、おかえりなさい」と答えながら見せたMさんの笑顔が、普段金沢などでバスに乗っている時にはない暖かさを感じ、とても印象に残った。

5. 高齢化・医療と交通との関連

この地区の交通について考える際に触れなくてはならないのは、高齢化との関連である。若い人の中には「仕事があるならここにいたい」と言う人もいるそうなのだが、そうはいかないのが現状であり、交通の便が悪いことから、若い人の中には輪島の市街地で働いている人でも、この地区に住まずに職場に近いところに住んでいる人も数多くいる。そういったこともあって、この地区には高齢者のみの世帯というものが非常に多いのが特徴である。高齢者のみの世帯になってしまうと車の運転も困難となり、集落の外に行く手段としては週末やまとまった休みに帰ってくる子供の車か、バスといったものになってしまうため、家に居ながらにして簡単に商品を購入できる通信販売を利用して悪徳商法に引っかかったり、押し売りにやって来た人に対しても、「わざわざこんなところまで商売をしに来てくれた」という思いからつい購入してしまう、というケースが見られたという。そういったものに対して婦人会が「賢い消費者」というものを掲げ、対策を講じており、多くの家の玄関に「押し売り禁止」というようなステッカーが貼られていたりもしていた(70代女性)。また、このような高齢者の閉鎖的な状況に応じたサービスとして、路線バスでは65歳以上を対象としたシルバー定期券があったり、10年ほど前から門前農協が毎週日曜日に門前のAコープ行きの無料バス出しており、そこで買い物をして帰ってくる、といったことも行われており、毎週15人ほどが利用しているようで大変便利だ、と言う声も多く聞かれた。その一方で、食料品や生活雑貨などの最低限の商品は地区内の店でも購入できるが、高齢者のニーズに応じた商品がどうしても多くなってしまいうために、地区に住む若い人たちが欲しい食料品などは輪島の市街地に行かなくては購入できず、「ハム一枚買うにも市街地に行かなくてはならない」(50代女性)といったことも話されていた。しかし、昔は市街地に行くにも苦勞が絶えなかったことから、車が普及し簡単に行き来できる現在の状況をよく思わない高齢者もいる、ということも聞かれた(50代女性)。

また、高齢者に関連した重要な問題としては医療についても触れなくてはならない。昔は大沢に診療所があり、医師が常駐していたそうなのだが、現在では月に3回程度大沢にある西保コミュニティ

センターに往診に来るだけである。その上、薬も頼まれている分しか持ってくることは無く、突然風邪をひいてしまった場合などは対応できないという。富山県から薬売りの行商が来ることもあるそうなのだが、年に数回来る程度であり、家に常備している薬もさほど多くは無いことから、輪島の市街地の病院へ行くことが多いという。そのため、病院に直通で運賃も100円というバスが運行されているようで、同時に住民の大事な交通手段にもなっていて、病院に行った帰りに買い物をしてくる高齢者の方も多いのだという。こういったサービスもあり、少し体調が悪いときなどは問題があまり無いのだそうだが、生死に関わるような事態になってしまうと交通の便の悪さが致命的になってしまうという。救急車を呼んでもどんなに急いでも20分はかかってしまうし、患者を乗せると負担がかからないようにカーブや坂などではゆっくり走らなければならず、余計に時間がかかることになるそうであり、また、携帯電話も繋がらないエリアが多く、移動中に適切な処置を受けられないこともあるという(50代男性)。そういったことを不安に思われる方もいて、中には「自分たちが高齢者になる時でもこの状況が変わらないようなら病院の近くか、子供の近くに住みたいと思う」(50代女性)とおっしゃる人もいた。同時に、自分たちの親が急に具合が悪くなったときのことも心配になることが多い、ということも聞き、この地域の抱える最も大きな問題のひとつだと感じさせられた。

6. 考察

この実習を通じて多くの人から様々な話を聞いて感じたのは、誰もがこの西保という地域に愛着があり、誇りを持っている、ということである。こういったものは交通の発展が遅れたために、地域の中での集団意識、仲間意識が残りに残っていたから、というように考えることができる。そして、この西保地区独特の「あたたかさ」、「なつかしさ」というものは、地理的なハンデを受け入れ、適応しながら、周りの発展とは一線を画して素朴な生活してきたことが要因となっているのであろう。

高齢者の方々を中心として、農業、漁業を行い、自給自足のような生活を送ってきたこの地域だが、これからは、働きに出ている若い人たちが高齢者になっても安心して暮らすことのできる環境づくりが必要不可欠になってくる。急速な発展は望めないが、なかなか進まないと言われる道路整備、緊急時の搬送システムなどの問題の解決は急がなくてはならない。そして、魅力のある場所としてアピールするために、観光地化とまではいかないが車でドライブしていても楽しめるような看板や観光案内といったものを増やしてみたり、他の地域の小学生などが訪れる機会を設け、素朴な暮らしを体験させたり、高齢者の方とコミュニケーションをとるような行事を計画していくということで地域の活性化を促していく、ということも必要であろう。何れにせよ、この西保という地域が持つ独特の「あたたかさ」で「なつかしい」雰囲気を壊さずに新しい世代が受け継いで行けるような、交通を中心とした「持続可能な」発展というものが今後望まれる。