

## 村落と町場の社会的交流

——能登灘浦漁村と七尾市街間の交通・輸送に関する社会学的研究(その三)——

大坪 省三

### はじめに

本稿は「小トラック運送業の社会的機能(その一)(その二)——能登灘浦沿岸漁村と大森トラック——」(『茨城女子短期大学紀要』1, 1971年および同2, 1972年)に続くものであり、昭和49年度調査の報告である。調査地、石川県七尾市庵町<sup>いほり</sup>百海町<sup>どうみ</sup>および近辺の村々は、能登半島の中程にある港町七尾から東方へ、崎山半島の山越えにバスで20分、富山湾に面した灘浦沿いに、南北へほぼ一直線に点在する半農半漁の村々である。本稿に必要な限りの村々の世帯数を示そう。

<北より南へ>(昭和40年, 45年国勢調査)

大野木	60	56	}	(大野木村)
江泊 <sup>えのとまり</sup>	47	47		
白鳥 <sup>しらとり</sup>	45	43	}	(江泊村)
百海	55	55		
庵	81	78		
虫崎	16	16	}	(庵村)
佐々波	120	110		
七尾市	48,715	47,855	( )	内は旧藩政村

これらの村々は、富山県側の氷見地方同様、中世以来<sup>ブリ</sup>鰯定置網を業としてきた。その鰯網の変遷については、中野卓、山口和雄らによる詳細な論稿がある。中野卓は、九学会連合による能登調査に参加し、すでに昭和26年以来この調査地へ訪れており、筆者も昭和40年以来氏に同行して、筆者なりの調査を進めてきた。本稿の理解のために、いま中野の論稿より、村々の定置網漁業と社会構造を概説しておき、然るのち筆者の見解を

示すことにしよう。

今日秋から冬にかけて富山湾を回遊してくる鰯を待ち受けて獲る大型定置網は、上記の村々では佐々波の大敷網と岸端の大敷網がある。岸端<sup>きしはた</sup>、正式には「岸端鰯網組合」の定置網は、白鳥地先沖合いに年間を通して卸されている。その組合員は江泊から虫崎に至る村々の多くの家々である。出資総口数を4,000口とする共同出資の網であって、出資者より漁夫および役員を選出する仕組である。しかし、その出資口数すなわち持株は、幕藩制下の高持ちの家でありほぼ同時に本家筋でもある「百姓」株の家々が、それぞれ数十口を持つ。かつての「頭振」層であり、ほぼ同時に分家筋たる数多くの家々は、十数口ないし数口を持つに(配分されたに)すぎない。そうした上位の家々の中で、藩制村庵村の庄屋であり網元であった石垣五衛門家、同じく旧江泊村の青木重治家(現七尾市長)は200口を有している。

この江泊から虫崎までの6部落(白鳥は江泊白鳥と庵白鳥より成る)の(大半の)家々で操業経営する岸端は、実は、本来各部落毎の網(村網)を基盤としていた。それが、明治末期の日高式大敷網という大型の定置網導入のため、庵側4カ部落(庵白鳥、百海、庵、虫崎)による「岸の網」江泊側2カ部落(江泊、江泊白鳥)による「端の網」に統合された。それまでは、隣り合う部落網毎の網争いであったものが、この二統に統合のあとは、両網による争いが生じることとなる。大正末期からの不漁続きに伴う網争いで、両者すなわち庵側網元石垣五左衛門家、江泊側網元青木家を頂点とする側々の争いは、結局昭和5年の両統合に

よって決着を見た。そのご昭和25年の漁業権解放（漁業改革）によって、旧頭振層の出資参加をみるが、その二重構造は先に見たように維持された。もっとも、そのご120人程を要した漁撈も、動力捲揚機の導入と兼業化の進行とによって60名程の、それも高齢化した漁夫によって維持されている。また、二重構造は不変ながら、役員層の中で大きな主導権変動があり、第二次大戦後力量をいや増しにしてきた百海の藤田肇が最多株を持つようになり、昭和44年ついに組合長の座を襲った。（それまでは、石垣五左衛門と青木重治が正副の組合長を担っていた）。そのようにしてのしあがってきた藤田に対する風評はともかく、彼の視野は、昭和46年「七尾販売漁業協同組合」を組織して七尾への進出の足がかりとしたごとく、灘浦に止まるものではなく、昭和47年ついに合併をみた「七尾鹿島漁業協同組合」の専務理事となり、いまや全国定置網組合連合会の会長ですらある。筆者の関心事たる漁獲物の出荷、運送についても、藤田の構想を抜きにしては語れない。また一方、藤田が上昇してくる過程で、後述の百海道（国道160号線の一部）開通とそれを一因とする灘浦沿岸住民の七尾方面への通勤兼業化は、彼の上昇に有効に作用した。このような事実の示す如く、後述の視角からする変通・輸送およびその手段が我々の生活に持つ意味の理解は、生活の諸事実がしばしば機能連関しているため、生活の全体的理解によって確かめうることを前提としておかねばならない。

目を灘浦へ戻そう。上記の村々は、この岸端を支柱とするほかに、いくばくかの農業と、岸端よりは規模の小さい部落網（村網。ただし虫崎は庵本村と共同）と、さらに小規模な小型定置網（モッタリとかコアミと呼ぶ。ふつう漁夫2名で網起しができる程度のもので、磯続きの定置網ゆえ、必ずしも動力船を要しない）および一本釣、刺網、タコツボなどコショウバイと呼ばれる漁業とが営まれている。こうした漁業、ことにモッタリ以下の漁業による漁獲の出荷、運送、販売については、冒頭の二論文で詳述した。一言にして言えば、モッタリ以下の漁業は、今日「大森自動車」と呼ばれる個人トラック運送業者、大森徳蔵によって毎日灘浦の道々で集荷され、七尾市作事町魚

問屋街ないし県漁連七尾支所の市場へ運ばれている。なお、岸端および各部落網（江泊、白鳥、百海、庵各定置組合）の漁獲は、それぞれの専属トラックで、七尾ないし氷見の市場へ運ばれている。

とはいえ、この大森徳蔵そしてそのトラック運送の営業内容変遷について、やはり概説しておかねばならない（既往論文の要約が長びくが、本稿を理解してもらうために止むをえぬ）。

昭和元年大森徳蔵は機業の町能登部の機業家の長男として生まれた。その年生家は不況に遭って倒産し、魚屋に転じた。徳蔵は旧制七尾中学より姫路商業へ転学、やがて17年海軍兵役へ志願し、主計兵として敗戦を迎え、21年復員した。能登部町役場に勤務するなどしたあと、24年生家が織物工場を再建したのに伴い、家業に従事する。その間23年秋に結婚する。その相手が、庵の石垣五左衛門家の系譜下にある石垣藤造家の長女育子であった。この義父藤造は村中では異色の経歴を持ち、庵村で唯一の旅館を営むかたわら、すでに昭和12年七尾で運送業をやっており、また戦後23年共同出資の網を卸した。一方徳蔵は28年に至り、犠牲を強いた次弟へ工場をゆずり、金沢の魚問屋へ転出、妻子共々店に住込んだ。が、夜間に魚を持って来る者に応待せねばならず、転業を考え、義父藤造へも訴えた。それでは、灘浦の漁師は獲れた魚を七尾へ出荷するのに難儀しているから、灘浦の魚を七尾トラックで運ぶ仕事をしてはどうかということになり、昭和33年初めより運送業を開始したのである。

大森が鮮魚運送業を始める契機には、姻戚たる義父藤造の運送業および網経営の経験が生きていた。また灘浦における漁獲運送の、この時期における難儀ぶりが営業開始を可能にしていた。

では、漁師たちは何ゆえに、どのように難儀していたのか。これも略述しておかねばならぬ。能登灘浦に動力船が導入されたのは、大正三年の「有磯丸」が嚆矢である。その船で鰯網等の漁獲は七尾や氷見の魚市場へ、海上およそ共に五里を三時間ばかりで運んだ。それまでは猟船積廻しとして、ろこぎで、七尾・氷見へ五時間ばかりもかかって運んだり、「タラカツギ」と称して、漁師の妻や娘がザルに入れた魚を肩に担ぎ、冬の雪中

でも、山越えをして七尾へ運んだ。約三里三時間の道程で、雪の深いとき、7～8貫、強い人は15貫ほどの魚を、着物姿わらじ履きで運ぶのは容易でなかったという。有機丸が導入されても、それは中規模以上の網の漁獲を運ぶのだから、小規模漁業の漁獲は引き続き担送であった。やがて昭和5年頃七尾港から崎山半島の浦々へ寄って、百海、庵にも寄る沿岸定期船が運航され、小規模漁業の漁獲もこの船で運ぶようになり、タラカツギは大方姿を消した。もっとも、タラカツギで七尾へ出た妻たちはそのついでに七尾の町場で買い物をしていたが、それも同時に消えたことになる。しかし、この沿岸定期船でも漁獲運搬には都合の悪い点があった。日に一回の運航で、灘浦の漁獲を七尾市作事町の魚問屋のセリ市に間に合わせるには、早朝に庵や百海を出港せねばならず、漁の多い冬場、朝明けの遅い季節には、漁師は出港に間に合わぬこともあったからである。沖で操業中の部落網や岸端の魚積船（動力船）に便乗させてもらうこともあった。さりとて、かつてのタラカツギを妻や娘に強いることは、もはやムリであった。

1トン積みトラックによる大森の運送業は、33年当時能登灘浦に同業者はおらず、自家用車を持つ者もおらぬことと合わせて、町場から離れた村落という地理的条件、そして町場に結びつかねばならぬという社会的条件、およびこうした歴史的状況の上に、自らの生活の展開として、「大森」ではなく「石垣自動車」なる名称をもって営業を開始しえたのである。それゆえにまた営業開始とともに、漁師たちから漁獲運搬の依頼を得ることができたのであった。かくて、大森のトラック運送業が小規模漁業の漁獲運搬を基幹としていたことを明記しておかねばならない。

昭和33年初頭に大森が営業を始めた時の集荷部落は、佐々波から百海までであった。それがやがて佐々波より一つ南の黒崎から北は白鳥まで伸びた。が、36年佐々波に同業者が現われたので、虫崎以南をそれへゆずり、大森は庵から江泊までを集荷することにした。これが昭和38年夏の百海道の開通まで続いた。それまでは、大正6年郡道として開通された庵道（道庵～七尾間）を利用したが、屈曲多く、道幅狭いため、30分以上かかり、

時に1時間以上かかることもあって、それだけセリに遅れた。三本のトンネルがあり屈曲も少ない百海道の開通と共に、大森はただちにこの道を利用した。20分で七尾へ着く（のちに舗装されるとさらに5分短縮された）。運転が楽になり、時間のゆとりができた。その分漁師たちも操業にゆとりができたことになる。昭和40年秋、大野木までバスが通うことになって道も若干よくなり、大野木の漁家の頼みもあって、大森は庵から大野木までを集荷部落とし、今日に至っている。開業以来ほとんど年中無休とのことである。

昭和40年および42年の調査時において大森の一日は、夏なら4時冬なら5時に2トン積みの小型トラックに乗って七尾作事町近くの自宅を出立し、百海道を通って灘浦へ出、北上する。漁師は朝起で獲った魚を木箱や木製タンク（10貫入り）に入れて道端に置いている。大野木から、大森はそれを一人で積み込みながら庵に達し、再び百海道を七尾へ急ぎ、作事町の11軒の魚問屋や七販市場へ、漁家が指定している店へ卸していく。3時ないし4時頃、晩起の魚やコシウバイの魚を集めに、ほぼ同様の手順でまわる。このとき、昼間各魚問屋をまわって、漁家毎の仕切書と空箱をあずかり、また氷を積み込んで行き、道端や庭先で手渡す。夕食後、昭和40年に大森と末弟と義父藤造共同出資で建てた「大森機業所」へ、妻共々手伝いに行き夜10時頃家に帰ることもある。

かくて大森は、能登灘浦沿岸諸部落の漁家がその漁獲を、町場七尾の魚問屋へ出荷して収入を得る過程に介在し、一方魚問屋が七尾一円の魚小売商へ魚を卸すための集荷過程を担っている（ただし、大森は自らを漁家の「サンド」（仲使い）と称し、漁家からの依頼運送者であって、魚問屋の集荷担当者ではないとしている）。すなわち、村落と町場の社会的交流の一端——小規模漁業の漁獲搬出入——を担っている。では、大森トラックの営業内容はそれだけかといえば、実はそうではない。そうではないことに大きな意味があったのである。

それは40年夏調査のさい、大森氏より借用した運送メモの分析により判明した。大森は鮮魚のほか、実にさまざまな品物をさまざまな運び方で運んでいたのである（運送メモ分析は（その二）に

詳述した)。すなわち、

- ①漁業用資材（網，ガラス玉，釣針など）
- ②農業用資材（苗，肥・飼料，稲など）
- ③その他営業用資材（材木，セメント，商売用食料品など）
- ④食料品（配給米，野菜，牛肉など）
- ⑤衣類履物（布団，長靴，古綿打直など）
- ⑥家具建材類（冷蔵庫，煙突，電球など）
- ⑦その他（炭，石油，バッテリー充電，薬，花，写真，戸籍謄本，葬式道具など）

とまことに多様である。例示したのはほんの一例である。42年1月より9月までの運送メモ中，品数は千に近い種類に及んでいる。しかもそれにはかなりの重量物のみならず，葉書や国民年金書類など軽量物が含まれている。いったいこれらは何を意味するのか。その解明のためには，結局能登灘浦沿岸漁村の各人の，各家の，各経営体の，また七尾市街の諸経営体の，生活と経営（両者が分離している場合もあれば，家業経営のように分離しがたい場合もある）のほぼ全面的な把握を必要としたのである（解明しえた側面は未だ極く一部であるが）。

なぜこのように多種多様な品物を大森が運んでいるのか，灘浦側の生活と経営の条件から解明しよう。①漁業用資材は，小規模漁業用のみならず，部落網や岸端の資材の一部も含まれる。それらの資材は今日灘浦では殆ど自給しえぬ（浮き用の竹がガラス玉へ，プラスチック玉へと変遷したように）。灘浦に漁具店があるわけではなく，また当時の北大呑漁協に購買部はなかったから，七尾の漁具店などより求めるほかない。②農業用資材は，昭和29年に北大呑農協が消えたままであるから，七尾との結びつきは一層直接的に必要である。庵の戸潤商店が肥・飼料を扱っているが，漁業のかたわらの仕事である。③その他営業用資材は，大工職の家に建材を運ぶとか，上の戸潤商店へ肥・飼料を運ぶなどである。④食料品以下⑦その他までは，経営と直接係わらぬ生活用品である。これらは能登灘浦にどの程度の商店があるかと係わる。昭和32年事業所統計調査によれば，庵17，百海4，白鳥4，江泊3，大野木7の商店等がある。雑貨店が半数近い。庵は数こそ多いが，

商店らしきものは雑貨店のほか，酒店，塩肥料店が目につく程度である。生活必需品を扱う店や必需的サービス業が能登灘浦には十分ないから，それらが揃う七尾へ求めるしかない。七尾の商店等は，周辺農漁村のそのような求めに応じることで営業を成立させている。そして大森トラックは当地の生活条件がこのようであるために，本来多面的である生活の，その多くの側面に係わる品物の運送を依頼されるのである。もっとも，能登灘浦の人々がバスや自家用車で自ら七尾へ出向くことも注意しておかねばならぬのだが。

さて，大森へ運送を頼むやり方には6通りのものが見られた。(i)当地の者がある品を七尾の商店や親類宅に運んでもらう場合。先の漁獲運送はこれに当る。(ii)灘浦内のほかの部落へ運んでもらう場合。(iii)七尾へ出たさい買った品などを商店に言づけるか大森の自宅へ持参して運んでもらう場合。(iv)灘浦へ集荷配送に来た大森に，ある品を七尾で買って来てくれるよう，あるいは七尾の商店へ注文した品を取って来てくれるよう頼む。またある品を大森に託して七尾の商店で修理を加工してもらい，出来あがったら持ち帰ってもらう例が少なからずある。(v)頼んだ買物の品を，吉凶の届け物として他部落のある家へ届けてもらうという込み入った例もある。(vi)七尾の商店が商品を灘浦の村々などへ運んでもらう場合。大口の注文で一台貸切りの場合もある。

(ii)の買物・修理・加工のために，大森は昼間七尾の商店街を車で走りまわっていた。大規模な運送業には見られぬ仕事であろう。この便利屋的運送は灘浦の人々からかなりの信頼を得ている証左であるとともに，大森の人柄を表すものでもある。だが，こうした細かい仕事は手間のかかる割に収入が少ないという。昭和36，7年より42年頃まで，リンゴ箱1箱の運賃が50円である。前記運送メモ中最低運賃は，自転車の虫ゴム20円を買って届けたさいの5円であった。

では，なぜこのように細やかな運送を大森は続けているのか。それは漁獲というものが，季節により日により不定だからである。鮮魚運送で採算が合うのは9月から12月までの4カ月にすぎない。そこで収入不足を補うために，大森は営業開始頭初から資材運送を積極的に手がけざるをえな

かった。そして顔を知られ、信用がついてくるとともに、七尾での買物を頼まれ、手間がかかってもしそれは断われなかった。

ところで漁獲運送を頼むのは、主にモッタリやコショウバイの小規模漁家で、各部落のおよそ半数たらずの家々であるが、上記の品々を頼む家はそれに限らず、各部落のすべての家々および岸端や小学校、婦人会などの組織体に及ぶ。漁獲と氷以外の運送依頼件数は、42年1月～9月の運送メモによれば、百海の場合、この期間に55戸中49世帯が計486回の運送を依頼した。依頼件数20件以上の家は5戸あり、最多は46回、最少は1回である。依頼件数の多少が何に相関するのか、所得、職業、七尾通勤通学者の有無、自家用車の有無と合わせ検討したが、いずれも決定的でない。自営漁業を積極的に営む家はやや回数が多いとはいえるが。病人が出ると増える家もある。運送依頼は生活の一断面にすぎぬので、その解明は個々の家々の生活の全面的な把握なしにはできぬと考えられ、それが筆者にとって当面の課題となっている（昭和40年調査で百海全戸の主要な生活側面は聴取済みだが、なお不十分なので、50年度の調査を期している）。

さて、かくの如く交通・輸送およびその手段を社会学的に研究するさいの方法、視角について、拙稿「交通に関する社会学的研究方法序説」（『茨城女子短期大学紀要』3, 1973）の中で検討した。そこで構想した研究視角は次の四つであり、本稿はこのうち第一および第二の研究視角に則るものである。

第一「いかなる人や集団・組織が、その生活上あるいは経営上、いかなる交通・輸送を必要としているか」

第二「それに対して、いかなる人々や組織によって、いかなる交通手段・輸送手段が用意提供されているか」

第三「そして、その必要とされる交通・輸送は、いかように充足されているか」

第四「かくて、必要とされた交通・輸送が充足されたのち、いかなる事態が生じるか」

である。かかる視角を持つゆえに、定量的統計的分析よりも、本稿のごとき定性的事例分析が優

先されねばならなかった。

表題の「社会的交流」の概念は、故鈴木栄太郎が『都市社会学原理』（1967）の中で、「結節機関としての都市」を説明するために用いたものである。「国民はみな悉く、社会的交流の網の目の中にもあるといい得る。〔中略〕村落は、経済的にも文化的にも比較的の高い自給自足度をもってはいるが、完全に孤立無縁となると……枯死してしまうであろう。全く孤立し、他より全く絶縁した社会は、存在し得ないものであった。〔中略〕村落の人々が、他の社会と社会的に交流し、世界の中心的な地域ともつながるのは、みな附近の都市を通じてである。都市は網の結び目である」と。そして、「青森県中津軽郡西目屋村大秋部落〔73戸〕の人々が、国民社会の社会的交流の中にどんな形で参加しているかを見」ようとして、通婚圏や商品別購入先、通勤通学先の個別調査、弘前行バスの乗客調査等を行なっている。鈴木栄太郎が「社会的交流」なる概念の中に含めるのは、上記のごときもののほかに、「国民統治」や「技術文化流布」等々広範な事象であって、概念を厳密に規定して用いているのではない。かかる概念を筆者が援用したのは、「交通・輸送」といういささか即物的な概念（もっとも、「交通」の方はこの社会的交流と同義に用いられる場合もないではないが。実はそれゆえに混乱を来しやすい概念となる。）から、筆者の今後の調査の枠組み拡大に備えて、いくらか抽象度が高く包括的な概念を用いたかったためである。

以上拙稿の要約を延々と続けたが、以下昭和46年補充調査時から、50年調査のための49年予備調査時までの、村々の変遷を（資料整理のできた分についてだけ）報告しておこう。

## 49年予備調査報告

42年秋の小調査のあと、46年秋に訪れた4年ぶりの七尾と能登灘浦は景状こそさほど変わってはいなかったが、その社会的諸変化に私は終始唸った。3年後の49年調査もまた同様であり、社会的変化のテンポの早さに、わずかな調査ではとても追いつかぬことを思い知らされた。判明したことがらのうち、いくつかを項目立てて述べていこう。

第1表 百海家別生業状況 (昭和49年11月)

世番	帯号	世帯主名	世帯員数	世帯主の職業	世帯主の妻の職業
百	9	広沢 弥十郎	5人	67 療養中	亡
百	29	〃 弥	5人	57 岸端一杯船々頭	52 家事
百	15	〃 すずい	5人	女 71 家事	
百	1	〃 勝太郎	2人	55 岸端漁夫	④ 七尾, 巻組土建
百	41	〃 武 男	7人	51 釣, 刺網	④ 良川サイジング
百	43	〃 広 行	4人	④ 高岡, 宮下組土建	亡
百	50	〃 市次郎	6人	60 大工	⑤ 七尾, 瓦工場
百	13	〃 行 雄	3人	49 岸端漁夫	④ 七尾, 林青果
百	18	〃 博	5人	46 岸端漁夫, モッタリ	④ 七尾へつとめ
百	34	〃 久 一	6人	⑤ 日雇	⑤ 家事日雇
百	33	〃 外次郎	7人	⑥ 七尾, 野桑組土建	54 雑貨小売
百	2	〃 まつの	5人	女 57 家事	
百	5	富田 章	5人	41 岸端漁夫	④ 良川サイジング
百	7	〃 八	3人	42 百定漁夫	④ 良川サイジング
百	14	〃 芳 男	6人	42 刺網, 釣	⑥ 良川サイジング
百	37	〃 作 松	4人	58 岸端漁夫	⑤ 良川サイジング
百	4	赤岩 巖	4人	43 機場経営	41 同左従事
百	49	〃 栄次郎	4人	56 岸端漁夫	④ 良川サイジング
百	10	〃 政 則	6人	55 モッタリ, 刺網, 釣	51 同左従事
百	42	高橋 祐次	6人	33 釣, 刺網	34 家事
百	38	〃 健 作	2人	46 百定漁夫	④ 良川サイジング
百	40	広瀬 寛	3人	53 岸端漁夫, モッタリ	⑥ 七尾, 自立ブロック, ヒマに
百	25	〃 久太郎	6人	64 百定漁夫	56 家事
百	36	〃 再一郎	4人	54 百定漁夫	④ 七尾, 東湊の工場
百	44	〃 紫 郎	6人	57 岸端漁夫, 刺網	52 ゴム紐工場へ
百	12	瀬川 栄作	6人	68 岸端役員	60 家事
百	28	〃 寿	5人	33 刺網, 釣	② 七尾, 林ベニヤ
百	22	〃 幸太郎	6人	66 刺網, サザエ	⑤ 殿の幼稚園
百	45	川谷内善 一	4人	47 岸端漁夫	46 家事
百	54	〃 貞 雄	4人	46 百定漁夫	④ 七尾, マルマンコンロ
百	32	〃 宇太蔵	6人	74 隠居	64 家事
百	8	〃 安 正	4人	57 岸端漁夫	⑤ 七尾, 能登水産, ヒマに
百	3	野竹 薩	5人	49 岸端一杯船々頭, モッタリ	④ 能登水産
百	35	〃 勇太郎	6人	55 岸端漁夫	④ 七尾, 丸仁組土建, ヒマに
百	6	東度 長 吉	3人	56	④ 良川サイジング
百	16	〃 与 嗣	5人	59 百定船頭	⑥ 良川サイジング
百	19	〃 薫	5人	③ 七尾, 能和土建運転手	③ 七尾, 杉与商店
百	24	〃 孝 嗣	4人	44 百定漁夫	③ 良川サイジング
百	48	〃 一 博	4人	42 ゴム紐工場共同経営	41 同左従事
百	39	〃 栄 一	4人	49 百定漁夫, モッタリ, 共同工場	47 左のゴム紐工場従事
百	23	〃 光 一	5人	66 隠居	62 家事
百	21	宮本 力太郎	6人	53 岸端副船頭	④ 七尾へつとめ

その他の有業世帯員の職業		他中高年の無業者	若年の無業者	自家用車
f <sub>1</sub> 夫36 (未)	f <sub>1</sub> 31 (未)		幼幼	○
m <sub>1</sub> ⑳ 北大呑出張所	m <sub>1</sub> 妻(未)		幼	○
養子42 岸端漁夫	養妻㉑ 良川サイジング		小 幼	ナシ
				ナシ
m <sub>1</sub> 28, m <sub>2</sub> 25 (未)	m <sub>1</sub> 妻㉒七尾, 看護婦		幼幼	○
f <sub>2</sub> ㉑ 七尾へつとめ		母73	高	ナシ
m <sub>1</sub> 32 請負仕事	m <sub>1</sub> 妻 (未)		幼幼	○
f <sub>1</sub> 18 (未)				ナシ
f <sub>1</sub> ㉒ 七尾市役所		父77	高	ナシ
		妻の弟46	中 小小	○
m <sub>2</sub> ㉓ 七尾タクシー運転手	{f <sub>2</sub> ㉑ 七尾, 玩具屋		幼幼	○
	{m <sub>2</sub> ㉒ 七尾, 呉服屋			○
m <sub>1</sub> ㉓ 二宮へつとめ		m <sub>1</sub> 妻26	幼幼	○
		母71	高 中	ナシ
		母66		ナシ
		母62	中 小小	ナシ
		母80		m <sub>2</sub> の (○)
m <sub>1</sub> ㉔ 七尾市役所			高 中	ナシ
(民宿経営, 全員従事)		養父75, 養母61		ナシ
m <sub>1</sub> 28 同左従事	m <sub>1</sub> 妻 (未)	妻の母70	幼	○□
		母59	小小 幼	ナシ
				○
		父78		ナシ
m <sub>1</sub> 31 薬店		m <sub>1</sub> 妻25	幼幼	○△
m <sub>1</sub> ㉕ 七尾へつとめ		母82		○
m <sub>1</sub> 31 百定漁夫	m <sub>1</sub> 妻26 (未)	母77	幼	ナシ
m <sub>1</sub> ㉖ 七尾へつとめ	m妻㉗ 七尾へつとめ		幼幼	○
		母61	小 幼	ナシ
m <sub>2</sub> ㉗ 七尾, 建材店	{f <sub>3</sub> ㉕ 七尾, 洋品店		幼	○
	{m <sub>2</sub> 妻㉗ 良川サイジング			○
m <sub>1</sub> ㉘ 田鶴浜, 戸大工職		祖母85		○
			高 中	ナシ
m <sub>1</sub> ㉙ 富士のタクシー運転手	m <sub>1</sub> 妻㉘ マルマンコンロ		幼幼	○
		養父84, 養母74		ナシ
m <sub>1</sub> ㉚ 七尾, 北陸電力		母69	高	○
m <sub>1</sub> ㉛ 七尾, 明希運転手	{m <sub>4</sub> ㉑ 七尾方面の機場		幼	○
	{m <sub>1</sub> 妻㉔ 七尾, 清水造船			ナシ
m <sub>3</sub>				○
m <sub>1</sub> 24, m <sub>2</sub> 22 (未)		母64	中	○
		母70	高	ナシ
		母63	高 高	ナシ
f <sub>2</sub> ㉙ 七尾, 能登病院			小	ナシ
m <sub>1</sub> 43 百定漁夫	m <sub>1</sub> 妻36 (未)		中	ナシ
m <sub>2</sub> ㉚ 七尾, 海陸運送	m <sub>2</sub> 妻26 (未)	養母72	幼	○

世番	帯号	世帯主名	昭員 49数	世帯主の職業	世帯主の妻の職業
百	27	〃 治	8人	53 保険外交	④⑦ 良川サイジング
百	26	白山 昇	4人	39 岸端漁夫	③⑤ 農のヒマに土工
百	31	〃 富 男	3人	52 百定漁夫	
百	51	〃 武 夫	4人	③⑤ 佐々波郵便局員	38 家事
百	17	藤田 肇	4人	⑤② 岸端組合長, 七鹿漁協専務	④⑨ 七尾市役所
百	46	木下 建 作	4人	68 岸端理事	
百	47	高木 源 治	6人	①⑨ 七尾市役所	(未婚)
百	58	〃 禎 二	5人	③⑨ 七尾, P. S コンクリート	34 百4の機場へ
百	52	百崎 昌 之	4人	52 岸端副船頭	⑥⑩ 七尾, 白立ブロック
百	20	田中 正 元	7人	62 療養中	47 家事
百	30	白浜 てる子	3人	女 ④④ 良川サイジング	
百	53	森山 友 吉	7人	65 百定漁夫	59 家事
百	11	斉藤 珖 英	3人	75 住職	70 家事
百	61	初見 照 香	3人	女 38 (未)	

注1 世帯番号をゴチックで示したものは旧百姓層の家々。世帯総数は56世帯。

注2 職業の前の数字は昭和49年末の満年齢。m<sub>1</sub>は長男, f<sub>2</sub>は二女の意。家事は, 農業を含む場合が多い。高, 中, 小

注3 年齢数字に○印をしたものは村外通勤を表わす。右端○印は乗用車, △はライトバン, □は貨物車を示す。

**通勤兼業とバス・マイクロバス・自家用車** 通勤兼業の進展を追うために, また筆者の第一の研究視角からのデータを得るために, 庵と百海の各家々各個人の就業状況を, 全戸調査に代えて, 数名(庵・石垣敏雄, 百海・百崎昌之, 木下建作および赤岩滝次郎ほか)の方々より聴き取った。紙幅に限りがあるので, 百海の分のみ上に表示した。

未調査の部分ですこし残しているが, それでも拙稿(その一)「昭和40年百海家別生業状況」(67頁)と比較すれば, この9年間の変動の大きさに, 改めて追求の必要を憶えざるをえない。むろん, 兼業, 離農離漁の進展は農漁村各地に生じていようが, これらの持つ意味を各家々の内部生活, 近隣関係, 同族関係, 村落構造, 村落間構造そして当地では七尾市全体の地域社会構造の, 変動の重要な側面として捉えることが課題となる。しかもその変動の把握には, 本稿の意図する「交通社会学」(この語は極力使いたくないが, 早わかりしてもらおうため敢えて用いるが)的視角がいずれにせよ不可欠と考えられる。

さて, 昭和40年より49年へ推移する中で, 高齢化して通勤兼業から引退する者や, 他出していた者が帰村して通勤を続ける例, また非アトトリの

二・三男や娘たちが, 独立ないし婚出して在村通勤者でなくなる場合があった。こうした出入りをこまかく分析したのち, 在村通勤兼業の推移・増減を検討すべきだが, いま数の変化だけを追うと, この9年間に百海の兼業は次のようになった。

40年の在村通勤兼業者は(農間稼ぎ程のものを含めて), 女32人に対して男17人にすぎぬ。そのうち女23人は, 世帯主ないしアトトリと目される者の妻たちであり, 9人は娘ないし妹で, いずれ婚出が予定されている者である。一方男は, 世帯主やアトトリと目される者が4人, 非アトトリと目される二・三男が3人であった。妻たる者の通勤兼業が目立った。

これに対し49年には(未調査の者を除いて), 女45名と男24名が在村通勤兼業者となった。総計の増加と男の増加がまず目立つ。通勤兼業者のいる世帯は, 調査53世帯中44世帯に及んでいる。このうち妻たる者40名, 娘ないし妹5名, 世帯主ないしアトトリと目される者23名, 非アトトリ1名である。

大半の妻が七尾やそれより少し先の良川(織物の町)へ通勤していることとなった。部落内に出来た二つの工場通勤者を含めればさらに上まわる。

その他の有業世帯員の職業		他中高年の無業者	若年の無業者	自家用車
m <sub>1</sub> ②⑥ 七尾, 食料関係店	m <sub>1</sub> 妻②④ 良川サイジング	m <sub>2</sub> 22(未)	幼幼幼	○
m <sub>1</sub> 25 (未)		母64	幼	ナシ
		母73	小	ナシ
			小 幼	○
		母71	幼	○
m <sub>2</sub> 32 百定漁夫		m <sub>2</sub> 妻31	小	○
母④⑨ 七尾, ブロック工場		祖父78, 祖母72	高 中	ナシ
			中 小 幼	ナシ
		妻の母73	高	ナシ
m <sub>1</sub> ②⑦ 七尾へつとめ	m <sub>1</sub> 妻26 (未)	母82	幼幼	○
m <sub>1</sub> ②④ 七尾, 自動車会社		母68		○
m <sub>3</sub> ③① 七尾, 林ベニヤ	m <sub>3</sub> 妻③⑧ 七尾へつとめ	f <sub>5</sub> 22	幼幼	○
		姉79		ナシ
			小小	(未)

は各学校生を, 幼は乳幼児を示す。百定は百海定置網。(未)は未調査の略。

もう一つの大きな変化は, 世帯主やアトトリと目される者が数多く通勤兼業化した点である。ことに20代30代のアトトリ層が目立つ。若い村外男性がこうして村外へ働らきに出ることが, 反面, 岸端や百海定置網漁夫の高齢化をもたらしている。両網の漁夫の平均年齢はそれぞれ50.9歳と48.2歳となる(役員は除く)。もっとも, これらの若い村外通勤者が将来とも通勤し続け, 百海を七尾の職業のためのたんなる居住地とするかあるいは離村して七尾に居を移すか(非アトトリについてはこの形態が以前よりあったが), それとも漁夫に転ずるかは, 岸端や百海定置網の漁況によっても左右されるだろう。なお, 娘や妹と, 非アトトリの男の数はこの9年間に目立つ増加はなかった。アトトリ層に比べ離村することがたやすいので, 大方出払っていると解釈してよい。

ところで妻身分の者たち, 慣用語に従えば主婦層の勤め先に注目しておきたい。七尾市役所, 病院看護婦, 保母など若干の職種を除けば, これら主婦層の勤務先は, 熟練が多少必要とされる織物業と, 熟練をあまり要しない職種とが大半を占める。それだけに, 40年の調査と比較して, 勤務先を変えた者が少なからずいる。

表中「良川サイジング」通勤者の多いことに気付かれたらう。本表では15名に達する。もっとも百49赤岩多恵子(昭和39年以来良川サイジング勤務)によれば, さいきんまで16名いたが, 11月中旬時では13名が通勤している。良川サイジング社の織工は45人なので, その三分の一が百海の者で占められている。庵と白鳥から2名程づつ来ているほか, 江泊や大野木からは来ていない。

この16ないし13名を会社側は二組に分け, 二交代勤務制としている。すなわち, 12時45分百海にやって来るマイクロバスに乗って, 七尾駅を過ぎ鳥屋町良川に至る。13時30分仕事にかかる。17時夕食(夕食代50円), 20時に終業, 寮に泊まる。23時頃寝つき, 4時半頃起き, 朝食(同50円, 昼も同じ)のち, 5時仕事にかかる。中に昼食があって13時30分終業, マイクロバスにて14時40分百海に帰着。その日の午後は家事に費やし, 自宅で寝る。そして翌日12時45分出勤するまで, もう一仕事済ませておく。自宅で休む日はもう一方の組が寮泊りである。外泊はきついが, 二交代制は半日づつの時間がとれるので, 農業や漁業に時間を割きうる点, 好都合だという。

このような送迎マイクロバスは, 百海道開通後

に見られるようになった。七尾から羽咋まで連なる機織工場は、走行時間を短縮できた百海道を使って、この良川サイジング以外にも数社が能登灘浦へ人集めにやってきた。あるいは庵の大森機業のように、能登灘浦へ工場を進出させてきた企業もあった。49年11月、百海にやってくるマイクロバスは、この良川サイジングと林ベニヤおよび上村機業の3台である。他の部落にはややちがった企業が入ってくる。たとえば大野木には、林ベニヤ、明希イモノ工場、能登土建、建設（以上いずれも七尾）、富山の宮下組の5台がやってくる。

七尾行きのバスは、北陸鉄道会社のバスが七尾―百海―庵―南大呑間と、七尾―百海―大野木間に運行されている。このほか、七尾―庵―南大呑方面のバスが、庵道を通して運行されているが、48年集中豪雨による山中の道路損傷のため、百海経由にされたあと、庵道経由はわずか日に3本のみとなってしまった。百海道の開鑿計画に当たって、庵道沿道の山中の小部落、外林、清水平等の村々の恐れていた事態が現実のものとなったのである（バスについては（その一）に述べたが、山中部落との関係は別の機会を待ちたい）。さて、上述のように、百海は二本の線（南大呑線と大野木線）が分岐する処であり、百海停留所発七尾駅行バスは19本あり、庵以南や白鳥以北の部落より若干便利となっている。上記の七尾通勤者中には、むろんこのバスを利用する人がいる。このほか、高校生はすべて七尾ないしそれ以遠に通学しているから、朝夕の七尾―百海間バス車内は身動き出来ぬ程の混み様である。なお、百海経由バスについては、40年以来、運賃が年々上った（49年1月19日改正、七尾―百海間130円、同庵150円、同大野木170円）ほか、大きな変化はない。

七尾への主婦の通勤手段として、マイクロバスと乗合バスについて概説したが、自家用車については述べるのが少ない。百海に住む女性で自動車運転免許証を持っているのは、百22瀬川あや子19歳（七尾、瀬川洋品店勤務）のみだからである。

それよりも乳幼児の育児が問題となる。近くには庵保育所（庵部落）があるが、在宅の祖母や母方実家預けの方法が採られている例がある。実家が七尾にあるので、子どもも七尾に連れて行く例

（百35野竹勇太郎家の2歳児）もある。また、百27の宮本治家では、世帯主の妻と長男の妻が交替で良川サイジングに出ながら、庵保育所に行けぬ2児を面倒みている。主婦の通勤兼業と保育については次年度の課題の一つである。

主婦の通勤と大森トラックの営業との係わりについて。かつてタラカツギの行われていた頃（昭和初期まで、そのごも第二次大戦後しばらくまで時になされることもあったという）、町場七尾に出た漁師の妻や娘たちは、魚を担いできたザルを利用して、“ついでの買物”をしたり、頼まれた品を運ぶ駄賃稼ぎをもやっていた。その“ついで”の買物”と駄賃稼ぎ（自家の魚でなく、頼まれて魚を担ぐさいは駄賃を稼げた）を消した沿岸定期船は、大森トラック運送とバス運行の増便等により、しだいに航路を短縮・後退して行ったが、38年百海道開通によるバス運行の一層の充実により、ついに廃航となっていた。こうした中で、大森が、かつての“ついで”の買物”を、鮮魚運送の合い間にやらざるをえなかった理由はすでに述べた処である。しかしこの“ついで”の買物”（若干の収入にはなる）も、七尾への主婦通勤、あるいは高校生の通学そして何より自家用車通勤により、再び当の能登灘浦の人々の手に戻ることを、40年調査のさい予測していた。46年調査のさい、そのことは顕著なことがらとしては聞かなかったが、49年調査において、その“戻り”は顕著なものとなっていた。大森は、ここ2、3年来、“頼まれ運送”が減り始めた。かつて、頼まれた品々の買物に、日中のあき時間、七尾の町々を車で走りまわっていたのが、まったくヒマになって、のんびり遊ぶようにさえなったという。主婦通勤や通学、自家用車通勤が主因と思われるが、これについては、49年より50年に至る運送メモの分析が進行中であり、その結果、何らかの推定が可能となろう。

能登灘浦における自家用車は、ほんのここ数年の間に急速な増加ぶりを示した。後述のごとく、自家用車は、岸端や各部落網にも相次いで導入された。また、運転免許証取得者が増え、就業先として、上記定置網専属運転手、七尾諸企業の専属運転手、タクシー運転手となるものも相次いで表われた。それらがこの地の村々の社会構造にどの



サンヨモ	コアミ			
伝平	コアミ			
ヨソベ	コアミ			
ヨソベ新宅	コアミ	岸端漁夫でもあり、晩起のみ		
北平	コアミ			
久平	(コアミ本年休み)			
シヨエモ	コアミ	妻が運転免許を持ち、ミゼットでたまに氷見へ魚を出荷している		
ゴンシロ	釣			
ジンロク	コショウバイ			
平馬	コショウバイ			
中尾平八	コショウバイ (酒屋)			
<白鳥>				
徳平	コアミ			
徳平新宅	コアミ			
六右エ門	コアミ			
久七新宅	コアミ			
ヤマモト	コアミ			
大林	コアミ			
岸田	(コアミ本年休み)			
中川	コアミ	自家用1トン積トラックで八分通り、氷見へ自送している。たまに大森に頼む。		
孫助	コショウバイ			
北川	コショウバイ			
ジンヨモ	コショウバイ			
川端	コショウバイ			
ヤゴベ	タコツボ			
三蔵新宅	(コショウバイ休み)			
<百海>	(第1表参照)	(自家用車)		
百10スケソウ	コアミ	朝起のみ <sup>あさと</sup> +コショウバイ		○□
百39フジベ新宅	コアミ	晩起 <sup>ばんこ</sup> のみ+百海定置漁夫		ナシ
百45善助	コアミ	// + //		○
百35川淵	コアミ	// +岸端漁夫		○
百40ヨゴロ	コアミ	// + //		ナシ
百18坂下	コアミ	// + //		ナシ
百3ヤゴエモ	コアミ	// + //		○
百42ヤヘイ	コショウバイ			ナシ
百41イチスケ	コショウバイ			○

百14タロベ	コショウバイ			ナシ
百28中屋新宅	コショウバイ			ナシ
百43サンヨモ	コショウバイ+土工			ナシ
百36ヨゴロ新宅	コショウバイ+百海定置漁夫			○
百19ゴサプロ	コショウバイ+ //			+岸端漁夫 ナシ
<庵>				
下24七平	コアミ			
上39九万田	コアミ			ミゼット持
上13九万田新宅	コアミ			
上37スケヨモ	コアミ			
上47ゼンゴロ	コアミ			
下12マゴザミ	コアミ			
上19三蔵	コアミ			1トン車持ち、たまに氷見へ自送する
下23トマサ	コショウバイ			
下25キイサ	コショウバイ			
上48石垣三郎	コショウバイ			
下9石垣久作	タコ, サザエ			
上15毛利	コショウバイ (網はやらぬ)			

(百海と庵は屋号のほかに世帯番号を記した)。

この小規模漁業漁家一覧を、拙稿(その一)66頁、67頁の40年同漁家一覧と比較すると、操業者に多少の入れ替わりはあるが、数に大差はない。全体に魚の獲れ具合が少なくなったそうであるが、反面魚の値が良いので何とかやれるという。タラなら15貫入りタンク1本で2万7千円から3万円する。

ところで、これら小規模漁業を営む漁家でも、乗用車、ライトンバン、軽トラックを持つ家が増えた(百海の方は上記一覧の右端に再掲した)。江泊シヨエモ(北橋庄作)、白鳥中川(中川健作)、百海スケソウ(赤岩政則)、庵三蔵(高橋久松)らは軽トラックを持ち、漁獲の一部ないし大半を自送している。氷見へ出荷するのは、七尾市場より値がよいし、沿岸道路すなわち国道160号線が拡幅舗装されて、片道35分位で往復できるからである。朝起で獲れたタイなど高級魚を乗用車に乗せて出勤前に氷見へ自送する者の出現も、すでに46年補充調査のさい聞き及んでいた。これら自送が大森トラックの営業に響かぬわけではないが、さりとて、それによって営業廃止に至る程

ではなかった。たとえ自家用車があっても、運送のためには人手を要するし、漁が少ない時は大森に頼んだ方が手間が省けるし割安にもなるからである。

運賃は、15貫=40kg入りタンクが200円、木箱が80円となり、46年時の150円と70円から若干値上げされた。タンク1本で数千円から数万円の値がつく魚種ならば、魚問屋の委託販売手数料7%にくらべて割安な運賃とあってよいだらう。49年12月に新たな値上げを考えているとのことであったが。

部落定置網すなわち庵定置網、百海定置網、白鳥定置網、江泊大敷（大野木は部落網を卸していない）は、網の規模は岸端より小さく、コアミヤモッタリより大きい（たとえば百海定置網の出漁漁夫は15人）。網卸しの位置も両者の中間に在る（それゆえ白鳥定置網と白鳥沖合の岸端は近接していたが、本年春岸端が新型のビジョン網を導入して旧来の網と二統卸しにしたためますます近接し、もめごとが生じている）。これら部落網の漁獲は、自前の動力船で七尾や氷見の魚市場へ運び、漁の少ない時と大漁の時大森に運送を頼むか、通常大森に依頼し、大漁の時は自前の動力船で運ぶかであった。岸端や部落網の多くは前者の例であり、小規模漁業の大半は後者の例である。大森にとって重要な依頼主であるにちがいがなかった。

ところが、昭和46年9月岸端が4トン積トラックを導入したのに続いて翌年にかけて、庵定置、百海定置、白鳥定置、江泊大敷の各組合が2トン積程度のトラックを入れたのである。岸端はさらに、48年11月七尾鹿島漁協の販売部門用に買入れてあった4トン車を、新品のままゆずり受け、49年8月もう一台を加え、都合3台で漁獲運送に当たっている。運転手は主任中尾正之（江泊）、石垣晴雄（庵）、川谷内秋則（百海）、高橋一博（百海）の4人。庵定置は戸潤昇（庵）、百海定置は木下惇（百海）である。

これらに対する大森の対応策は次のごとくであった。

「私しらね、車一台ではだいたい無理なんでね。定置の魚積むと、ほかの小さい魚積まれんようになるのですよ。わしら前のままやっていると、車三台でも四台でも要る。どんどんやらんならん理屈なんやけど、惜しいことに魚ちゅうもんは、ある時はワケもなくあるんやけど、ひとつもない時もある。で、よけいあった時は、船で積んで行ってもろうた方が都合いい。定置〔部落網〕の方で車で持って行ってもろうた方がよい。で、私も車増やそうと思ったりしたけれども、相手が魚やさけ、やっぱり一台にした。百海網からも話があったけれども、〔そちらで〕入れて下さいと言った」とのことである(49年11月談)。

岸端の漁獲の出荷先は、氷見と七尾の魚市場だが、その七尾の分は「七尾販売漁業協同組合」の市場へ卸していた。ところが、七尾鹿島漁業協同組合への合併過程で、この漁獲販売部門は石川県漁連七尾支所の市場（以前よりあった）へ廻された。そして、こうして各地より市場へ卸された魚が、どこへどのようにさばかれていくかは、紙幅も尽きたので次の機会に廻したい。

大森の集荷状況についても兼業化等との係わりで、コアミをやる者で、朝起だけの者、晩起だけの者、が多数生じた。すなわち、朝起ののち、七尾等へ通勤する者と、岸端や部落定置網に出漁したのち、自営コアミの晩起のみやる者とがいるのである。これらについてのより詳細なレポートも次の機会に廻さざるをえない。

46年秋の調査後の変化で明瞭なことは、大森が3つ年を取り、49歳となった点である。このような年になった大森が、さまざまな条件悪化の中で、何ゆえこの営業を続けているのか、新たな問いが生じた。その一つは、作業町の魚問屋へ入る魚の四割を占める北大呑地区の魚を、多勢の仲介人の待つ中へ、いわばさっそうと運び入れ、生き活きと荷を卸して行く、その息づかいであり、いま一つは、大野木より庵までに至る多くの部落のすべての家々と面識を持ち、荷をまかされるという重みではないかと考えられるのである。(つづく)

(1974年12月1日了)