

第5章 人 文

第1節 尾添川流域集落の概観

1. 集 落 概 観

尾添川流域の4集落は豪雪地山村という共通性を持つ。しかし産業構造においては集落ごとにかなりの開きがある。現在なお山村集落としての性格を残す中宮・東荒谷と、集落内に瀬戸野・一里野といった商業（観光）地区を持つ瀬戸・尾添とでは、集落機能にかなりの差異がみられる。

こうした差異は、基本的には地形・交通路といった地理的条件に起因するものと思われる。この二つが密接に関連して、各集落の生産形態や経済活動のかなりの部分が決定されている。集落内にほとんど平坦地がない東荒谷や、尾添川右岸に孤立するため交通条件が不利な中宮と、平坦地に恵まれ交通条件改善の波及効果を受けた瀬戸・尾添との差が、集落機能にあらわれたと考えられる。

こうした差は、明治・大正・昭和と時代が進むにつれて明確になったが、それが決定的となったのは高度成長期であった。高度成長期に尾添川周辺地域では手取川ダムと白山林道建設という巨大公共事業が行なわれ、大きな波及効果をこの地域に及ぼした。この巨大な事業の影響で、瀬戸（瀬戸野）と尾添（一里野）は商業（観光）地区として充実したが、東荒谷と中宮は山村集落としての形を温存したままであった。

2. 瀬戸（瀬戸野を含む）

尾添川左岸の河岸段丘上に位置し広い水田面積に恵まれた瀬戸は、尾口村の集落の中では最大の人口（431人、昭和56年）を有する。瀬戸の段丘面は一段で土地の起伏はあまりなく、水田耕作の適地となっている。瀬戸では、昭和4～13年の間に段丘面上で開田事業が行なわれ、約40ha（水田37ha、畑3ha）が新たに耕地化された。開田地は元は常畑もしくは荒地であった。開田以前には年間420石の米を鶴来方面から移入していた（昭和元年）が、開田後はそれまでの移入量を上回る生産量があったものと推定される。こうした開田は、とりもおさず平坦地に恵まれたゆえに可能であった。すでに戦前、山村集落から米作中心の農村的集落に変貌していた瀬戸は、平坦地に加えて交通条件の点でも恵まれていた。

尾添谷の出入口という交通条件に恵まれた瀬戸は、ちょうど鶴来が手取谷の物資仲継機能を持っていた様に、米・日常消費財と山村産品（炭・用材・林産物）との集散地となっていた。明治末から昭和初期までポッカ（歩荷）・荷車・馬車により物資が集散された。瀬戸は当時運送業の中心地となっており、昭和初期には約30人の運送業従事者と40～50頭の飼育馬がいた。道路事情が格段に改善され、自動車が普及した今日では、瀬戸は物資仲継機能を失い運送業は全く衰えて

しまった。

戦後は、瀬戸から約 1.5 km離れた瀬戸野が交通上の利点を生かして商業地区として発展した。加賀往来～大道谷往来と尾添往来の交差点にあった瀬戸野には戦前すでに旅館・小売業など7戸の商業従事者があった。戦後になってからは、道路事情の改善に伴って一層商業地区として瀬戸野は充実していく。瀬戸野に大きな転換をもたらしたのは、高度成長期に行なわれた白山林道建設（昭和42～52年）と手取川ダム建設（昭和49～53年）の二つの巨大公共事業であった。この二大事業の影響で、昭和46年には2戸にすぎなかった瀬戸・瀬戸野の建設業者は昭和55年には6戸に増加した。また、統合小中学校や国・県の出先機関といった公的施設及び、民間事業所の出張所も瀬戸野にある。外部からは、立地条件（交通・地形）の良さをいかして2つの製造工場（電子部品・銃砲）が瀬戸野に進出した。昭和40～50年代の瀬戸野の変貌は、同地区の公共性と経済機能が巨大公共事業をきっかけに強化されたためにおこったと言える。

今後の集落展望としては、瀬戸・瀬戸野とも大きな変化をすることなく現状の集落機能が固定化されると思われる。第二次・三次産業従事（給与生活）と第一次産業（水田耕作）との第二種兼業農家主体の瀬戸と、商業・サービス業・民間事業所中心の瀬戸野の集落機能は高度成長期の巨大公共事業により形成されただけに、今後そうした事業が行なわれないうちに集落機能は変化しない（表5-1）。

表5-1 第一次産業と第二次・三次産業との兼業状態 (人)

集落	兼業職	恒常的勤務	日雇・臨時雇	自営業	計
瀬戸		107	32	12	151
東荒谷		3	17	-	20
尾添		59	5	6	70
中宮		37	26	5	68

農業集落カード(1980)より

3. 東 荒 谷

東荒谷は尾添川左岸の山地斜面に位置し、流域中最少の集落である（人口48人、昭和56年）。集落内には水田が全くなく、昔から林野利用が流域中最も盛んであった。アワ・ヒエ・豆類・野菜類等の自給用作物を焼畑地で作り、換金用として製炭・養蚕・麻栽培などが行なわれた。東荒谷が他集落と異なるのは水田耕作ができなかった点で、これが集落の性格を決定づけた。

東荒谷では1950年代までは典型的な山村型生産活動が行なわれており、一般に焼畑・養蚕・製炭という組み合わせが基本であった。中でも製炭は生産活動の根幹をなした。製炭という林野利用形態は東荒谷では明治以前から営まれており、大正初期に始まった瀬戸・尾添よりもかなり早い（図5-1）。東荒谷には、全戸が従事するほどさかんだった製炭以外には多額の生産額をあ

げる産業はなく、昭和初期には総生産額の約9割を製炭業が占め、米の移入代金にあてられた(表5-2)。戦前すでに米を自給できた瀬戸とは対照的で、水田適地となる平坦地が少ない点がその後の東荒谷の集落機能を大きく制約することになる。

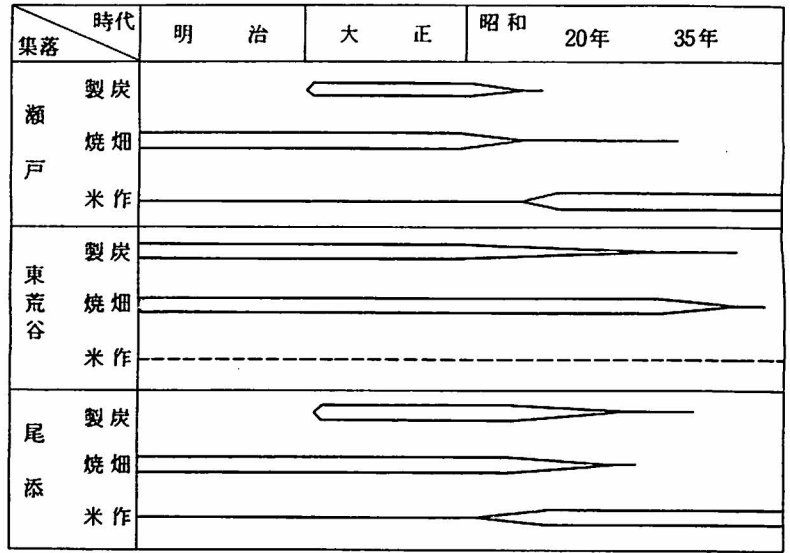


図5-1 尾添川流域の生業の変遷(尾口村史より)

昭和30年代半ばから始まった高度成長は燃料革命(炭→灯油・ガス)をもたらし、以後、全国の製炭業が衰退していった。昭和30年代初期東荒谷に15戸あった製炭業者は昭和40年代には3戸に減り、昭和45年に完全に消

表5-2 東荒谷の移出入品(昭和元年)

移 入 品			移 出 品		
品 目	量	金 額	品 目	量	金 額
米	128石	4,500円	木 炭	14,500俵	15,000円
酒	5石	550	マ ュ	100貫	800
呉 服		500	ガマハバケ	500束	750
塩	35俵	85	木 材	1,000材	250
醬 油	2石	80	麻 む し	1,000把	100
菓子・砂糖		86			
そ の 他		500			

尾口村史より

滅した。製炭にかわる新しい産業をおこすには、東荒谷は地形・道路条件とも恵まれず、住民は折からさかんになった公共土木事業に作業員として吸収された。白山林道建設最中の昭和48年には、13戸の世帯主のうち12人が建設業に従事していた。山村型生活(焼畑・製炭等)から公共事業従事という職業変遷のパターンは尾添川流域の中では東荒谷において最も顕著に見られた。東荒谷では、今のところ新たな産業導入の動きはない。

4. 尾 添

尾添は、尾添川左岸の河岸段丘上に位置し、尾添谷の最奥部にある。尾添川の段丘面は河床をいれて5段にわかれ、最上位段丘面と河床との標高差は150mもある。こうした地形条件により、尾添は他集落との通行が不便な時代が長く続いた。尾添への通行は、古くは白山禪定道と呼ばれ

たルートが利用された。東荒谷から尾添川右岸の中宮へ渡り、再び左岸の尾添に出る白山禅定道は大正中期に廃道になった。大正末に東荒谷～尾添間に車道が建設されたものの、冬期間は雪崩の危険があるため依然として中宮経由のルートが利用された。

このように、尾添は外部との交通路が極めて不便な状態が長く続いた。しかし、集落の規模は大きく、明治12年には村内最高の630人の人口を有していた（216人、昭和56年）。尾添地内にある広大な山林原野から豊富な農林産物を産出できたことが、多くの人口を扶養できる基盤となった。東荒谷と違って、尾添では焼畑・製炭はそれほどさかんでなく、むしろ常畑での麻や桑の栽培が中心であった。これらは麻織や養蚕の原料として重要な換金作物となり、製品とひきかえに米や消費財が購入された。ところが、開田事業（昭和10～26年）で新たに16haの水田が開かれると、尾添の農業生産の基盤は米作に移ってしまい、以後山村型生産形態は衰退していく。瀬戸と同じく、水田適地となる平坦地に恵まれたことが尾添を農村的集落に変貌させたと考えられる。

平坦地の存在が農村的集落への転換を促進したあと、更に一里野という商業地区ができる過程では道路改善が大きな役割をはたした。尾添谷最奥部にあって外部との物資流通をさかんにやってきた尾添では、元々住民

の間で道路改善に対する願望が強かった。白山林道の建設と開通は地元住民の願いになったもので、同林道開通以後尾添は大きく変わった（表5-3）。

表5-3 最近10年間の事業所数の変遷

	㉑昭和46年	㉒昭和55年	㉒ - ㉑
瀬戸	18	26	8
東荒谷	2	1	-1
尾添	8	20	12
中宮	4	6	2

尾口・吉野谷村商工会名簿より

白山林道建設に平行して一里野地区の開発が行なわれ、同地区はスキー場と温泉を中心とするリゾート観光地となった。白山林道開通後、年間平均7万台（推定乗員25万人）の車（人）が同林道を通して尾添川流域を往来しており、新たな経済活動が一里野で営まれるようになった。仮に白山林道が建設されなかったとすると、袋小路の行止まりの集落という交通上の制約を受ける尾添では開発行為に着手されなかったかもしれない。

尾添の集落変遷の背景には、以上のとおり地形条件（平坦地があったこと）と道路条件（新道の建設）が存在している。尾添は尾添川流域集落の中では瀬戸と共に両条件に恵まれたために、高度成長期にもたらされた波及効果を一里野観光開発という形で具体化することができた。

5. 中 宮

中宮は尾添川右岸の河岸段丘上に位置し、流域中唯一の吉野谷村集落である。左岸の集落はいずれも尾口村に属している。中宮から外部へ出るには、必ず尾添川を渡って尾口村へ出てから目的地へ行かねばならなかった。こうした交通上の特殊条件は中宮の集落規模や産業活動に大きな

影響を与えてきた。

かつて白山禪定道が尾添川流域の交通路であった時代には、左岸沿いを遡ってから右岸の中宮へ渡り、再び左岸へ戻った。このため中宮は白山麓の信仰登山基地としての集落機能を持っていた。明治22年には現在の倍以上の648人の人口を有していた（267人、昭和56年）が、交通の便が悪い山村集落としてはかなりの規模といえる。こうした集落規模は高度成長が始まるまではそれほど変動がなく、約70年間で100人減少したにすぎない（542人、昭和36年）。この間中宮で水田耕作・焼畑・製炭・養蚕・麻栽培などを組合わせた生産活動により集落が維持されており、自給的性格が強かった。

こうした集落形態は高度成長期にはいつてから崩れ始めた。1960年代に始まった高度成長は、山村の主要産業であった製炭業を崩壊させ、また自給的性格の強かった地域に商品経済と消費物資をもたらした。この結果、新たな現金収入源とよりよい消費生活を求めて山村から都市への人口流出がおり、過疎化が始まった。

そうした過疎現象が

中宮では典型的に見られ、高度成長開始後20年間に人口は半分に激減した。この期間、公共土木事業が尾添川流域でもさかんになり、同時に道路事情は著しく改善された。その象徴が白山林道建設であった。白山林道建設と、その付帯工事である尾添川沿い県道（瀬戸野～岩間線）改修は、この地域の道路事情を一変し中宮の対岸の尾添では一里野開発が進められた。皮肉なことに、道路事情が改善されるにつれて中宮の交通上の地位は低下し、現在では冬の豪雪時のみ中宮経由ルートがとられるにすぎない。

以上のように、中宮の集落変遷は交通条件と密接に関連しており、高度成長期、対岸（尾添川左岸）の道路改修が進んだにもかかわらず開発方針を持たずに山村集落としての性格が温存され

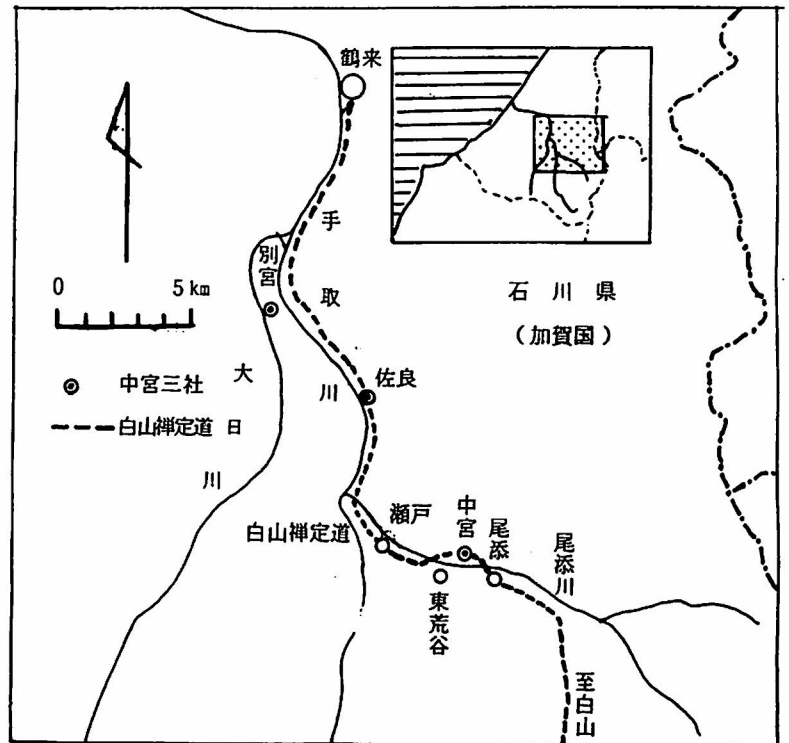


図5-2 白山禪定道の位置図

ている。その後、昭和50年代後半ようやく中宮開発が着手され、スキー場を中心とする観光地づくりの構想が出されている。これまでの中宮の集落史・交通史は道路条件により大きく変動してきただけに、外部（つまり対岸）との連絡道路の整備状況が中宮開発の大きなカギとなろう。また、これまで温存されてきた山村集落の姿を崩すことなく開発を進めることも成功への条件となる。

第2節 白山林道建設と地元集落への影響

白山林道は、昭和42～52年にかけて総工費79億1千万円（石川県側62億3百万円、岐阜県側17億7百万円）という巨費を投じて建設された。工事が始まった昭和42年は高度成長の波が全国の山村に波及し始めたところで、完成した昭和52年は高度成長が一段落ついたところである。いわば高度成長最盛期に、白山林道建設という巨大公共事業が尾添川上流域で行なわれたわけであり、地元の集落に与えた影響は極めて大きかったと考えられる。中でも、観光面での影響が大きかった。

白山林道着工時の尾添川流域集落は、伝統的山村生活からようやく脱皮し始めたところであり、過疎化の進行が顕著になった時期である。こうした情勢の中で、積年の夢であった岐阜・中京方面への連絡路——すなわち白山林道——が実現すると、地元集落がそれをテコに過疎対策と観光開発を図ったのは当然のことといえる。その具体的な現われが尾添の一里野開発で、昭和47～51年にかけて引湯工事（岩間温泉から一里野へ）・スキー場造成・国民宿舎建設が県と尾口村当局により行なわれた。更に、昭和52年以後には尾添地区の住民により宿泊施設等が次々に建設された。また中宮温泉では、昭和51～52年に旅館の増改築が行なわれた。図5-3のとおり、白山林道開通後観光客は増加した。

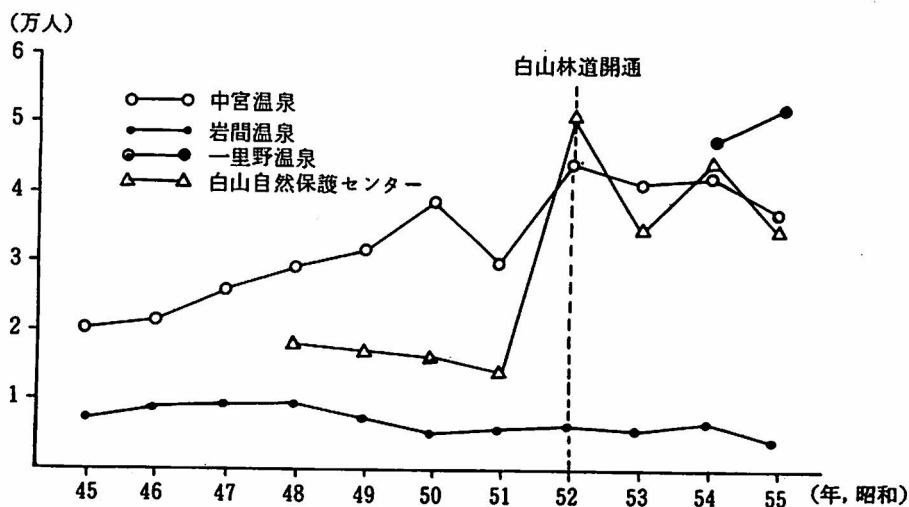


図5-3 施設別利用者数 (石川県観光物産課資料より)

しかし、白山林道の利用台数の伸びにおいては当初の期待に反した結果となった。白山林道開通前には、一部に「最初は年間平均8万台、2年目からは10万台を越す、という利用予測もあったようだが、開通以後利用台数は横ばい又はゆるやかな減少傾向にある(図6-1)。年により気候条件(冷夏・大雪等)が利用者数の増減に大きな影響を及ぼすことがあるため、必ずしも白山林道の利用者離れが進んでいるとはいえないが、有効な打開策が必要な状況である。こうした傾向は白山林道の経営のみならず、同林道に依存度が高い地元観光地にも多大な影響を与える。その打開策として、一つには自然教育を活用した利用増が考えられる。白山林道の利用形態をみると、民俗文化・自然教育を目的とすると利用者が全体の12%を占めている(図6-3)。高度成長が終息した現在では自然保護・自然教育といった文化面での充実が望まれ、この方面の潜在的利用層を発掘することにより林道入込客の増加を図る必要がある。利用増のいま一つの施策は、環白山観光ルートの北端路として白山林道を明確に位置づけることである。北陸三県と岐阜・愛知の5県で白山林道利用者の8割を占める現状では(表6-2)、遠隔地よりも近隣県の観光客を増加させるほうがより現実的である。そのためには、白山をとりまく国道156・157・158号線と白山林道を循環観光ルートとして、近隣県からの日帰りあるいは一泊旅行コースを多数設定すべきである。

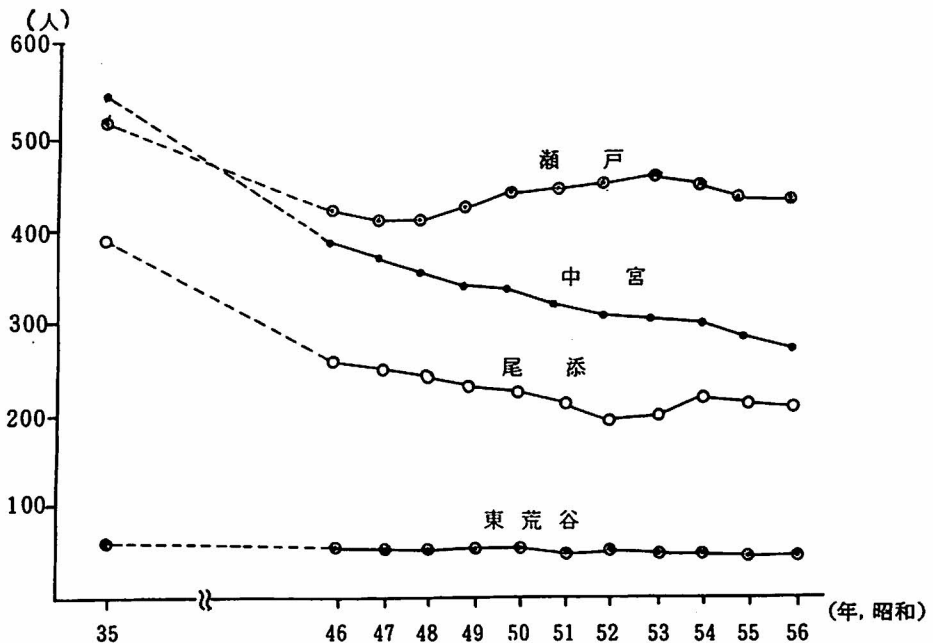


図5-4 尾添流域集落の人口変動(尾口・吉野谷両村役場資料より)

次に、白山林道開通後も進行してきた過疎問題について述べる。地元集落の人口は現状維持ないしは漸減状態にあるが（図5-4）、問題は集落内部にある。白山林道開通の効用が最も大きかったのは尾添で、同林道開通後14の事業所（宿泊業等）が一里野に立地した。事業主はいずれも尾添の住民で、ほとんどが一里野開発により県に土地を売却して事業資金を得た土地所有層であった。こうした階層と、一里野開発に参加できなかった階層との間にミゾができてしまい、後者の階層の中には離村した者もあった。他の瀬戸・東荒谷・中宮は白山林道開通の波及効果をそれほど受けなかったかわりに、前記の歪が生ずることもなかった。相互扶助的生活基盤が残っているところへ、白山林道に起因する経済論理や競争原理が持ち込まれると村落共同体が崩れ始めたのが、尾添の事例である。