

XIV 交通・通信

一、藩政時代の交通

城端よりの道程「1090」

砺波地方は古くから道路網がのびていたらしいが、文献に乏しく、僅かに「袖鑑」⁽¹⁾一巻によつてその大要を窺い知ることが出来る。この「袖鑑」は天保五年「一八三四」に大桑屋孝七（出丸町）が記したものであり、「城端より今石動へ五里・本馬百八拾文・輕尻百拾文」などと各地（高岡・戸出・二俣・下梨など）への道程と運賃が記してある。転載する。

これによると、城端より各地への賃錢⁽²⁾が記されているが、城端のどの地点を基準（起点）としているか分からぬ。とにかく当時は馬又は徒步で通信し運搬をした。山道などは牛を使った。

宿馬「1091」

宿馬⁽³⁾については、天保五年「一八三四」の同「袖鑑」に次のようない記録が遺⁽⁴⁾されている。

一、城端宿馬十三疋御定めの處、當時七疋馬持左の通り 二疋持・是安屋六助・享保二年「一七一七」に八疋在之、同・西原屋七助・一疋以下省略。

このように宿馬も各自飼育して荷物運搬に用いていたらしいが、宿駅・馬次所については記録が無く、現在のどのあたりであつたかは不明である。

金沢街道「1092」

金沢街道は相当古くから開けており、「加賀志徵」によると、釜中越と刀利越の二路線が記録され
る。

「釜中越は、二俣村より越中へ罷越申候。在郷道二筋有之、一筋は越中広瀬館村へ罷出城ヶ端迄罷越

(1) 袖鑑 道程之事

城端より	一、今石動へ	五里	本馬百八拾文
	一、高岡	七里七丁	本馬貳百五拾九文
	一、福野	二里三丁	本馬七拾貳文
	一、竹橋	七里	本馬貳百五拾貳文
	一、(以下省略)		

(2) 袖鑑	一、城端宿馬十三疋御定めの處、當時七疋馬持左の通り	二疋持	是安屋六助・享保二年に八疋在之
	善四郎	西原屋七助	(以下省略)

(3) 加賀志徵	一、釜中越二俣村より越中へ罷越申候。在郷道二筋有之、一筋は越中広瀬館村へ罷出城ヶ端迄罷越申候。往還道を釜中越と申候。(下略)
	一、刀利越 金沢より横谷村を経て刀利村に向い、飛州白川へ出て高山への陰路なり。

申候。往還道を釜中越と申候」（下略）

刀利越は、金沢より横谷村を経て刀利村に向かい「飛州白川へ出て高山への陰路なり」と記録されている。なお刀利越は、天正年間「一五八〇頃」の尾山御坊（金沢城）に拠つた一向一揆が信長軍（佐久間玄蕃）に敗れた際に、この間道を伝い桂から五か山に遁入した。その時の縁故で潜居していた本覚寺や千光寺（加賀）の門徒が五か山に多い。

五か山道路〔1092〕

藩政時代の五か山との交流は、専ら次の六ルートによつたものと考えられる。

(一) 朴崎越と道谷道

朴崎の麓、若杉（二十軒）には牛方への運搬中継があつた。五か山への物資運搬は通称・ボッカの背（十貫前後）によつたが、大量の物資の峠越えは牛の背（二十貫ほど）によつた。当時は梨谷川向いから石灰の発掘もあつて、朴崎越の運搬は頻繁であつた。

しかし、冬期は雪崩（なだれ）のために困難を極め、明治一六年ごろ「一八八三ごろ」から下梨村外四三か村の戸長・水上善治は県庁などに新道開拓を請願し続け、明治二〇年「一八八七」下梨—上田—城端の工事許可を得て着手した。明治二三年「一八九〇」一〇月に竣工、森山県知事の臨席を得て開通式を挙行した。

その後も庄川に沿つて下梨—西赤尾の延長工事を続行し、明治二六年「一八九三」沿岸道路として開鑿（かいさく）された。この道谷道は昭和二年「一九二七」に城端—八幡が開通するまでの大動脈となる。

(二) 裹腰山の西側峰伝い間道

古者の口伝によると、この道も古くから間道として利用された。塔尾（とうお）から今の開拓道路に沿つて上り、中村道と合流して袴腰山西側を通り、赤尾（あかお）に至る道。

(三) 細尾峠越

この道路は明治時代に入つてから開けたものらしく、上田より細尾峠を経て道谷に出て梨谷に至る道。



五か山より城端への道 若杉附近



旧金沢街道 この通を真向うに別院前に通じていた

(四) 小瀬峠越

上田より小瀬峠を越えて小瀬集落に出て、上平村の菅沼に至る道。

(五) 杉尾峠越

細野集落から鉢伏山^{はちぶせ}を経て杉尾峠（標高一〇〇〇メートル）を越え、杉尾・祖山に至る道。平村北部との運搬路線としてよく利用され、比較的整備された道路であつた。

(六) 新山越

この路線の開拓は非常に古く、吉野朝のころより軍用道路として用いられたという。利賀方面への連絡路線である。西明・井口方面より東西原を経て新山峠^{あらやま}を越え、新山・柄原集落に通ずる道。

福光往来【1094】

各町に通ずる道路は確実な史料に乏しく、古老の言によれば城端を中心にして、次のような道路網がまず発達したものらしい。

福光往来（二俣往来）は、広小路（出丸）から桜坂を降りて野田・国広を通つて福光に出て、二俣を通つて金沢へ出る道である。

井波往来【1094】

この往来は出丸町より北野地内野田を通り、閑野（バチノ）坂を上下して大泉寺前を通り、北野天満宮の横を経て長楽寺の各谷を上下し、願立寺の東に出て井口村に入り、井波町に至るものである。

その道路標は出丸坂中ほどの北野橋交叉点に、「右井波、左高岡」と石に刻んで残る。その他福野・高岡方面への道が拓けていたはずだが確かな記録が見当たらない。

なお、城端町を中心として各村落へは、放射状の粗末な道路があつたが、各道路は横との連絡（環状道路）に欠けていたことは、現在の状況を見ても窺い知れる。

河川運輸【1095】

水利について、昔は山田川と池川の水量も相当多く、また川底の手入れなどをして小舟の便もあつたらしい。



井波、福光への道 出丸坂分岐点



五か山より城端への道 若杉附近

古老の口伝によれば、山田川と池川の合流点までは二十石舟が津沢方面より溯上そじょうし、船着場もあつて相当繁盛したものらしい。なお、山田川は相当上流（今の中尾辺り）まで舟便があつたらしい。

明治中期に北海道移民が盛んであつたころ、井口村のお寺の西側にあつた山田川船着場で、別れの水盃を交わしたことは古老の知るところだ。

二、明治以降の交通

交通機関の変遷【1095】

明治以降文化が開けるにつれて、荷車・人力車・荷馬車と運輸機関も発達し、道路も次第に改良された。

大正年間には城端駅前に帳場ちょうばが出来、そこで人力車の車夫が客を待つようになつた。車輪も初めは音のする木製鉄輪であつたが、次第にゴムタイヤとなり、次には乗用車（ハイヤー）の出現となつた。しかし城端の交通にとつて画期的な大変革は鉄道の敷設である。

城端駅【1095】

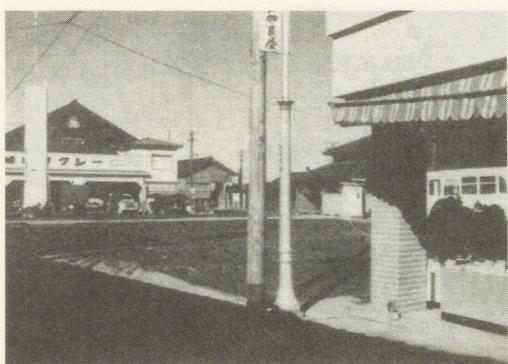
城端駅の変遷を記す。明治三〇年「一八九七」中越鉄道株（資本金一六万円）創立。同年一〇月、福野—城端間開通。大正九年「一九二〇」国鉄に買収された。

城端駅の創立は明治三〇年一〇月、敷地は南山田村是安にあり八一八一平方メートル。現在の職員数は一五名、なお城端駅は昭和一〇年「一九三五」から二八年「一九五三」まで無事故であつて昭和二八年金沢鉄道管理局長から表彰を受けた。

昭和二七年度「一九五二」の一日平均の乗降人員は二〇〇〇人～三五〇〇人で、貨物は入荷が出荷の六・七倍である。

主要路線【1097】

城端は歴史的に宿場町として発展してきたため、福光・福野・井波・五か山を控えており、道路網は



城端駅前

市街地から放射状に発達しているが、これらを結ぶ横道路網が発達していないのが特徴と言える。

城端八幡線は、電源・林産・観光・資源開発路線として、また金沢・高岡から五ヶ山・岐阜へ通ずる最も重要な道路の一つである。

(二) 県道

(イ) 城端—八幡線

この県道は金沢—城端—高山間国道指定の請願路線であつて、外の県道のいずれにも連絡し、五ヶ山を経て岐阜県への唯一の路線である。特に近時は庄川水系の電源開発や飛騨白川・高山観光・林産資源開発路線として脚光を浴びている。

しかし整備は著しく立ち遅れており、山岳多雪地帯での危険箇所・老朽橋梁も多く、早急な改良が要望されると共に、国道昇格の機運が盛んである。

(ロ) 金沢—城端線

国鉄バス金白線として、本県南砺地域と金沢市を結ぶ極めて重要な路線である。しかし、福光町地内において未改良区間が二、三〇〇メートルもあり効用を著しく制限している。

(ハ) 庄川—城端線

井波を経て二級国道・高岡—岐阜線に通じ、砺波・富山へ結ぶ路線として利用度が高い。逐次改良整備はされているが、井口—城端間三三〇メートルが未改良であつて著しく交通を阻害している。なお、井波・福野へのバス路線として一般利用も極めて多い。

(ニ) 福野—城端線

この路線沿いは集落も多いので、徒步利用者は少なくないが、未改良のため自動車交通は著しく制約されている。

(ホ) 城端—才川七線

東西両砺波郡を結ぶ山手線として発展し、立野が原開拓地を横断して農林産物集散に寄与するところ大である。近く着手が予想される南砺総合開発の関連路線として期待が大きい。



福野より城端への道



細尾峠隧道（八幡道路）

(二) 町道

町道は未改良路線が多い。昭和二七年「一九五二」以来計画的に改良されつつあるが、その改良率は五・三^パの低率である。

(三) 橋梁

橋梁の整備状況は、永久橋率が五六・三^パと県平均に比して高いが、幅員は狭い。

輸送【102】

(二) 鉄道

国鉄城端線が敷設され、前述のとおり今日まで約六〇年を経た。運行状況は旅客車一日一九往復（うち列車九・気動車一〇）、貨物車二往復である。

昭和三〇年度「一九五五」の輸送実績は、貨物総量六万一二四〇トン（発送八四六四トン・到着五万二七七六トン）で、八六^パが到着荷物と偏つて^{かたよ}いる。これは電源開発の建設資材輸送によるもので、次いで肥料・繊維が多い。出荷は食料品・繊維が多く、いずれも関西方面との取引が多い。

旅客では、年間乗車人員は六五万六〇〇〇人（一人当たり年間乗車回数四七・五回）で各月を通じて平均している。一日平均乗客は三六〇八人で約半数は通学と通勤者と推定される。同年四月発行の定期券七七五枚をみると、福野一七八枚・高岡一七六枚で四六^パを占め、次いで砺波・福光・富山の順となつている。

(二) 自動車

大正一二年ごろ「一九二三ごろ」松島直治（西町）が乗用車二台をもつてタクシー業を開業した。昭和一年には八幡道路開通に合わせて中村辰朔（平村）とともにトラック二台も購入して、旅客・貨物の五か山交通の経営を始めた。昭和六年ごろ「一九三一ごろ」駅前には巴タクシー、二川タクシーなどがあつたが松島に吸収され、七台で営業している。

また、貨物輸送では駅前に日本通運株三台、砺波運輸株二台の城端営業所がある。
昭和三〇年度「一九五五」城端町の自動車保有総数は九九台（うちトラック三四台・バス五台）であ



中越鉄道の終点 城端駅

り、五年前の二・六倍に増加している。また原動機付自転車は急激に増加し、自転車も逐年増加しているが荷車は増減なく、牛馬車は減少しつつある。

(三) 定期バス

バス路線は加越能鉄道(株)七路線、国鉄二路線が開通し、昭和三二年「一九五七」の「定期バスの利用・路線状況」が〈記録されている。〉

三、通信

郵便【1105】

明治四年官営による郵便制度が開始され、翌五年「一八七二」全国に拡大された。新川県庁（魚津）所在地を二等郵便役所、富山を三等、高岡・今石動など四町を四等、氷見・井波・城端など七町は単なる郵便取扱所とした。この一三駅を七月に一斉に開局したのが始まりである。

当時は駅と称し伊藤市曹（宗林寺町）宅が充てられていた。最も古い明治六年「一八七三」の「⁽⁴⁾辞令書」を転載する。明治八年「一八七五」に郵便局と改称され、五等郵便局に列せられた。次に篠井万三郎（東下）宅が充てられた。

開業当時は郵便御用と朱書きした箱を竿の頭につけて疾走したもので、城端—石動間に月一二回送達

した。明治七年「一八七四」に二俣路線と出町路線が開設された。

明治三〇年「一八九七」中越鉄道が開通すると鉄道受渡便が開始され、独立局舎（東下町・杉本孝作北隣）が新築された。現在の郵便局は昭和三年「一九二八」の新築である。城端郵便局の業務を年代順に列記すると、明治一二年「一八七九」に貯金事務開始、同二九年「一八九六」小包便開始、同三〇年電信事務開始、同四三年「一九一〇」から電話交換開始、大正五年「一九一六」簡易生命保険開始などとなる。

明治三〇年「一八九七」の電信（モールス通信機）開始の際は、不思議な現象に驚き恐れたと言う。



城端郵便局

新川県

（4）
城端駅
篠井万三郎
郵便御用取扱役申付候事
明治六年八月二十三日



広小路のバスセンター

最初の電信事務官は田辺宗次（東新田）であった。

城端郵便局の昭和三一年の状況は、局員数二八人で一日平均集配数三二一四二通（受付一三九八通・配達一八四四通）であった。広範な地域であるため積雪期には決死的な集配を余儀なくされていた。

なお、北陸荘（人口七三〇人）に南山田簡易郵便局が設置されている。

電報・電話 [1-109]

前述のように電報は明治三〇年、電話は明治四二年に開始され、通信度は地方にしては高水準にある。

それは城端は古くから関西方面との経済的関係が多く、金沢・京都・大阪、そして電源開発関連の通信経由地としても重要な地位にあつたからである。

昭和二六年「一九五一」、郵便局から独立して城端電報電話局を新築した。現在の局員は三八人、電話加入者四一三人（普及率一五・三%）である。昭和三一年「一九五六」の電報取扱数は一日平均四六通・電話取扱数は同平均五〇三三度数（管内一二三七・管外七九六度数）であった。

四、有線放送・ラジオ・テレビ

有線放送 [1-110]

昭和二八年「一九五三」北野地区が県下で初めて有線放送施設を設置し、漸次全地域に普及した。

昭和三二年「一九五七」現在、農村地域（六地区六放送所）において一〇〇%の聴取率であり、未設置は旧町の一部だけである。この運営は主として地区別に行われ、一日三回以上の伝達が行われる等、農協や行政の諸連絡・技術指導に効果が顕著である。

ラジオ・テレビ [1-112]

ラジオの普及率は一〇〇%で、昭和三四年「一九五九」現在の聴取状況は、全世帯数二六九四戸に二九三〇個の届出がある。これは官公庁、会社、事務所を含めての数字である。

有線放送施設県下にはじめて完成（北野地区）



郵便発祥当時のさみ箱