

能登における地方港湾開発の課題

雨宮 洋司
(富山商船高等専門学校)

目 次

1. はじめに
2. 地域開発計画と能登における港湾
3. 各港湾背後地経済の特性
4. 港勢分析で得られる各港湾特性
5. 能登における港湾開発の展望
6. おわりに

1. はじめに

本論は、能登半島にある地方港湾（穴水、宇出津、小木、飯田、輪島、福浦の各港）開発の方向を具体的にあきらかにし、後進地域における港湾開発の基本的あり方を模索したものである。

2. 地域開発計画と能登における港湾

石川県内の各港湾開発の方向（構想）は、昭和44年作定の新全国総合開発計画⁽¹⁾、さらにその地方版である石川県勢発展計画⁽²⁾（昭和47年作定）の中に、能登半島全体の開発構想とともに描かれている。

(1) 能登半島全体の開発構想

新全総では、能登半島自体を「開発余力をもった場所」としてまず把握し、その開発構想は、「内浦海岸における資源培養型沿岸漁業のための基盤整備」「奥能登における草地造成による大家畜々産」さらに「海岸美、山岳美

を生かした観光開発」そしてエネルギー基地として「原子力発電所の建設」となっている。石川県勢発展計画は、このような構想をより具体的に、次のように説明する。奥能登や中能登の北部丘陵地帯の発展は、「73%を占める丘陵地帯」と「広大な海域」の利用が発展のきめてであるとして、農業（畑作園芸、果樹園、乳肉牛）、林業（あて、すぎなど）、漁業（漁場開発）などの振興、そして海岸美を利用した「観光レクリエーションの開発」となっている。ついで、このような北部丘陵地帯の開発は、「口能登（能登平坦地）の開発如何によるもの」とし、七尾市・七尾港を中心とした工業開発（非用水型、機械金属系工業やエネルギー、資材などの配分基地）、羽咋市の千里浜海岸などを中心とした観光レクリエーション開発、その周辺の平坦地における高生産農業（畑作園芸）の振興などをあげている。このように、能登半島の開発は、「観光・レクリエーションと農林漁業」でまとめられているが、それは、あくまで口能登の「拠点開発」（七尾地区の工業化）を前提にしたものであるということが出来る。

(2) 能登における港湾の開発構想

県勢発展計画の中に示された県内にある各港湾の開発方向は、次のようになっている。

まず、重要港湾としての金沢新港、七尾港は、拠点港湾としての把握であり、前者は、「石油配分、コンテナ、フェリーターミナル基地としての流通加工港湾」とし、後者は、「エネルギー関連・工業の開発港湾」としている。次に、能登にある7つの地方港湾は、まず「広域生活圏ネットワーク」として各々の地域の流通基地として整備されるものとされる。そして、輪島港については、「能登半島北部地域の物資流通基地、避難港、さらに、日本海沖合漁場開発の中核基地」として、昭和47年11月には、「輪島新港整備計画」⁽³⁾が提示されている。小木港については、「海洋レクリエーション基地」と輪島港と同様な「漁業根拠地港」として、又、穴水港、和倉港などは「海洋レクリエーション基地」の性格が加えられる。一方漁港法上の港湾では、橋立港、蛸島港が「基幹の漁港」、舳倉島港が「漁業前進基地」として、各々

整備されるべきものとしてとりあげられる。以上の他、県勢発展計画にはみられないが、飯田港については、昭和50年度からの佐渡との定期観光フェリー就航に合わせた埠頭整備がなされており、当該港は、「観光港化」の方向にあるとみて良いであろう。

以上のように、能登における各港湾の整備の方向づけは、おおむね、観光・レクリエーション港と漁業基地港であり、それは、新全総→県勢計画の中でとらえられた能登半島自体の開発方向を、各港湾において具現化する形になっている。ところで、上記計画で述べられた港湾開発の方向は、各港湾所在の市町村経済の発展性が、各港湾のもつ発展特性に合致し、港湾法（第4条の趣旨や地方自治法第2条）が想定する「地域と結びついた港湾開発」⁽⁴⁾の方向になっているのであろうか、その点を次章以下で検討する⁽⁵⁾。

注 (1) 経済企画庁『資料新全国総合開発計画』p. 191～194

(2) 石川県『県勢発展計画』p. 44～54

(3) 石川県・輪島市『輪島港整備計画(素案)』地元出身の国会議員によって提唱され、昭和47年11月に計画素案が作られた。市民への正式提示はなく、輪島青年会議所が「新港問題アンケート」を実施するに至って表面化した。計画は、港の性格を、避難港、漁業基地、観光の3つとし、泊地は、94,100㎡、けい留施設(150トン級～5,000トン級)8バース、用地造成25万㎡、計画取扱貨物量46万トン(砂利類、石油類、水産物など)第1期事業費として約16.5億円を見込んでいる。

(4) 拙稿「能登における港湾開発の方向について一穴水、宇出津、小木の場合一」『海事業研究報』No. 88

(5) ここでは、計画に描かれている構想が地域特性に合致したものであるか否かを検討するわけで、その実現の可能性を見るものでない。本論では、その点について触れることができないのが残念であるが、おおよそ今までの港湾整備5か年計画の事業費構成が、工業資本への場の提供(地方における工場港化)に重点があることからみて、能登半島にある地方港湾などへの事業費はそれほど期待することはできない。(第4次石川県内港湾整備計画の事業費は461億円で、そのうち96.2%が金沢・七尾の拠点港に使われ、残り3.8%が能登にある地方港湾の分である。漁港整備関係も、第4次石川県漁港整備計画では13港に対し、わずか29億円であり、漁業基地の振興とは、ほど遠い。)

3. 各港湾背後地経済の特性

各地方港湾が位置する市町名は、図1のとうりである。これら各背後経済における特性を産業構造と人口動態とから見出すことにする。

石川県全体の人口は、昭和45年で、約100万人であり、昭和35年と比べ1.03倍になっている。これは自然増を加味するなら人口流出県であるといえる。なかでも、能登半島（北部丘陵地帯）の人口流出は、県内で一番多く、昭和45年・35年の比で0.70となっている。ところで各地方港湾が位置する6市町のうち、小木港のある内浦町と輪島港のある輪島市の2つは、総人口、労働力人口ともに増加し、富来町と穴水町は、総人口の減少は激しいものの、労働力人口の減少はやや停滞している。珠洲市と能都町は、労働力人口においても、きわめて激しい人口流出地域となっている。能登半島全体は、人口流出地域であるにもかかわらず、場所によっては、むしろ人口増加もみられ、何らかの形で就労機会の維持・創出もなされていることに注意する必要がある。そこで、上記の特に労働力人口の増減が何によってなされたかを、産業別人口の動向や、各産業の生産物動向（第2～第4表）からみることによって、各々の地域特性を明らかにしてみたい。

輪島市のばあい、労働力人口増加の吸収は、製造業（漆器関係）とサービス業（主として観光）によってなされており、各々の出荷額、販売額も大きい。さらに林産物は穴水につくものになっている。内浦町のばあい、漁業、製造業（機械器具）、サービス、卸小売業などによって労働力人口増加の吸収がなされている。しかし漁獲高や商業販売額などの伸びは大したことはない。富来町は、第1次産業（林業を除く）の落ち込みは、一番激しく、それに対し、製造業（繊維工業と思われる）、運輸通信業（船員・自動車関連）の伸びが大きい。それらは十分な労働力吸収の誘因にはなっていない。穴水町は、富来町とほぼ同様な傾向をもっているが、第1次産業では、林業の漸増（林産物も増）、製造業やサービス卸小売業の一工場当り（又は一店）の規模は、大きいにもか

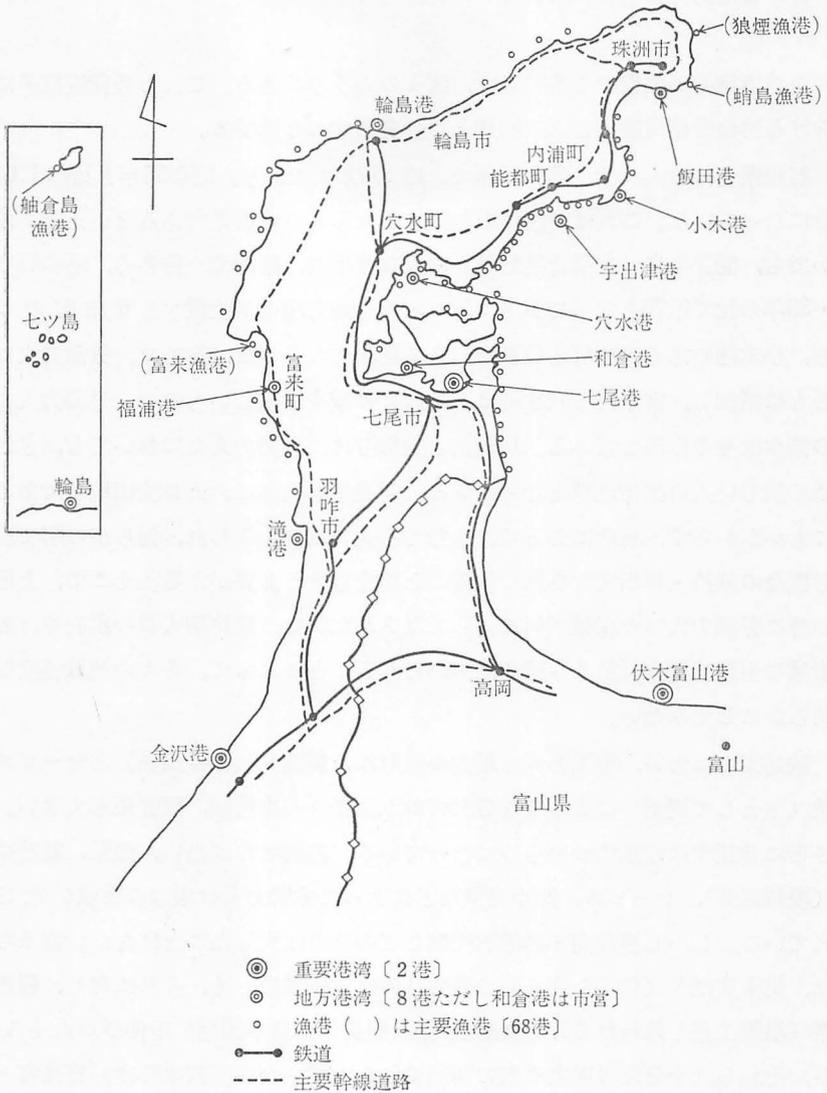
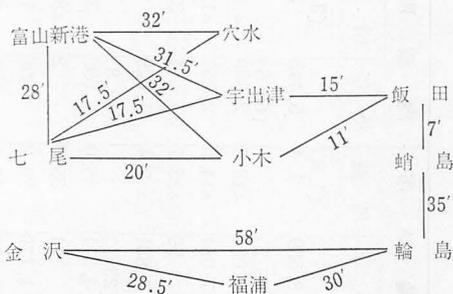


図1 能登半島における港湾配置と背後の市町名

かわらず、出荷額や販売額の点では、それほどでもない、などの点が特徴的である。人口流出の一番激しい珠洲市や能都町のばあいでも、第1次産業では、漁業（漁獲高）、第2次産業では、建設業や製造業、第3次産業ではサービス業（主として観光）の伸びがある

各港間距離表



ことは注目すべきだろう。（珠洲市における第2次産業の鉱業人口の急減は、昭和44年、東洋一の石こう埋蔵量をもったままの閉山が起因しており、その開発利用は、今後の問題である）

以上のほか、全市町を通じてみられることは、農業人口の極端な減少と3ha以上の専業農家数の増加であり、わが国農業政策の「成果」があらわれていること、さらに昭和40年以後の低賃金労働力目当て⁽¹⁾の零細な下請的繊維産業の⁽²⁾進出（表3）である。ところで、能登半島一帯の地域開発は、今まで政策的に手がつけられてこなかった。従ってそこには、それら地域に密着して、地道に育まれてきた産業上の特性が比較的に見出し易いと思われる。それは、就労機会の増加となって具体的には現われる。それを上述の6市町についてみるなら、第1に、漁業や海岸線利用の観光といった海側の要因をもった特性（内浦町や輪島市）、第2に、能登木材（あてなど）に結びついた山側の特性（穴水町、能都町、富来町）などが指適できる。

注 (1) 森井淳吉「農村地帯への工業進出の実態」『経済』1972年7月号
 (2) 過疎地域の根本的振興策をいう。なお佐藤竺『日本の地域開発』p. 343~348参照

表1 各町産業別人口と変化

	富来町		穴水町		能都町		珠洲市		輪島市		内浦町	
	昭和45年	5年間 増減	45年	増減	45年	増減	45年	増減	45年	増減	45年	増減
総数	7,816	($\Delta 1.6$) $\Delta 1.8$	8,479	($\Delta 1.9$) $\Delta 2.1$	8,310	($\Delta 5.3$) $\Delta 5.9$	16,295	($\Delta 3.1$) $\Delta 4.7$	18,639	(1.3) 1.4	5,443	(3.3) 3.4
第1次産業	(46.9) 3,669	$\Delta 21.2$	(58.4) 4,954	$\Delta 6.9$	(47.7) 3,967	$\Delta 19.0$	(55.9) 9,114	$\Delta 13.0$	(43.1) 8,024	$\Delta 13.5$	(60.6) 3,300	$\Delta 6.9$
農業	3,205	$\Delta 22.2$	4,432	$\Delta 13.0$	2,740	$\Delta 23.0$	8,422	$\Delta 13.5$	7,084	$\Delta 14.5$	2,267	$\Delta 12.3$
林業	25	66.7	54	8.0	11	$\Delta 65.6$	41	$\Delta 64.3$	59	$\Delta 33.7$	4	33.3
漁業	439	$\Delta 15.7$	108	$\Delta 37.9$	1,216	$\Delta 6.8$	651	4.8	881	$\Delta 2.4$	1,029	7.3
第2次産業	(14.6) 1,140	87.5	(15.2) 1,291	17.8	(14.6) 1,216	6.9	(15.5) 2,530	10.2	(23.1) 4,311	25.0	(12.8) 698	33.2
鉱業	24	118.0	21	133.3	24	14.3	14	$\Delta 95.3$	11	35.3	2	$\Delta 86.7$
建設業	362	$\Delta 6.0$	660	4.1	579	$\Delta 17.6$	1,249	11.3	1,170	20.2	306	13.8
製造業	754	256.0	610	34.7	613	48.4	1,267	44.6	3,130	27.3	390	62.5
第3次産業	(38.4) 3,001	11.4	(30.6) 2,592	15.5	(37.7) 3,126	11.6	(28.5) 4,642	$\Delta 4.8$	(33.8) 6,291	11.1	(26.6) 1,440	21.1
卸小売	664	13.9	894	21.6	1,176	7.6	1,604	13.4	2,213	1.7	464	25.7
金融・不動産	60	15.4	97	19.8	116	$\Delta 2.5$	149	$\Delta 5.1$	191	2.7	33	10.0
運輸通信	1,389	10.0	427	$\Delta 0.7$	426	4.4	509	$\Delta 32.9$	824	8.6	168	9.1
サービス	762	11.6	982	18.6	1,235	22.8	2,027	14.5	2,256	27.4	672	21.5
公務	126	11.5	192	12.9	173	$\Delta 1.7$	353	$\Delta 54.2$	807	4.7	103	24.1
その他	6	500.0	2	100.0	1	—	9	200.0	13	333.0	5	66.7
第2・3次産業 割合	53.0		45.8		52.3		44.0		56.9		39.4	

注 左欄の()は産業別人口の割合 右欄の()は労働力人口の増減値 「各市町勢要覧」より作成

表2 各町商業の比較(昭和45年)

	穴水町	能都町	内浦町	珠洲市	輪島市	富来町
(A) 販売額(千円)	3,410,750	3,939,240	1,252,680	4,076,850	5,472,010	1,308,390
年平均伸率(%)	23	14	22	26	20	18
(B) 店数	336	439	222	598	708	277
(C) 従業者数	914	1,223	514	1,454	1,915	612
A/B	10,151	8,973	5,643	6,818	7,729	4,724
A/C	3,732	3,221	2,437	2,804	2,858	2,138
C/B	2.7	2.8	2.3	2.4	2.7	2.2

注 「各市町勢要覧」より作成

表3 各町工業の比較(昭和45年)

	穴水町	能都町	内浦町	珠洲市	輪島市	富来町
(A) 出荷額(千円)	(13.1) 1,340,690	(19.7) 783,450	(6.9) 472,150	(25.1) 1,571,700	(2.3) 4,047,730	(14.0) 571,780
年平均伸率(%)	21.0	22.3	11.4	23.9	24.1	60.3
(B) 工場数	87 (55.2)	78 (26.9)	44 (47.7)	173 (29.5)	619 (7.3)	52 (36.5)
A/B	15,410	10,442	10,731	9,085	6,539	10,996
(C) 従業員数	681 (32.9)	608 (23.5)	361 (23.0)	1,374 (19.8)	2,790 (6.0)	706 (20.1)
A/C	1,969	1,289	1,308	1,144	1,451	810
C/B	7.8	7.8	8.2	7.9	4.5	13.6
工業の種類 (注) ○印:昭和35年以後,比較的伸びていると思われるもの △印:停滞していると思われるもの	△木材木製品 △食料品 △窯業土石 ○家具装備品 △輸送機器 ○繊維工業 電気機械 ゴム製品	△食料品 △木材木製品 ○輸送機器 △窯業土石 ○家具装備品 金属製品 機械製造 ○繊維工業	○輸送機器 ○食料品 △木材木製品 △窯業土石 ○機械 ○金属製品	△食料品 ○繊維工業 △木材木製品 △窯業土石 ○金属製品 機械 輸送機器	○食料品 △木材木製品 ○家具装備品 ○繊維工業 ○パルプ △印刷器・金属	○繊維工業 △木材木製品 △窯業土石 △機器

注 ()内の数値は繊維工業の割合(%) 「各市町勢要覧」より作成

表4 各町第1次産業の状況と変化

	林産物量 (m ³)			漁獲高 (トン)			専業農家数		
	昭和35年	40年	45年	35年	40年	45年	35	40	45
穴水町	27,360	34,000	55,000	615	744	316	(0) 248	(4) 189	(32) 118
能都町	8,000	4,000	16,000	5,697	3,799	4,984	(0) 129	(4) 78	(23) 46
内浦町	4,425	1,000	2,000	960	16,160	1,650	(0) 217	(0) 128	(1) 79
珠洲市	11,975	14,425	10,000	5,045	1,411	4,790	(0) 415	(0) 286	(6) 214
輪島市	24,480	5,400	27,000	5,401	1,951	2,844	(0) 466	(1) 196	(2) 111
富来町	8,840	19,182	3,000	7,160	4,335	3,004	(0) 409	(3) 200	(4) 172

注 ◎昭和34年, ※昭和41年, ()は3ha以上の農家

4. 港勢分析で得られる各港湾特性

(1) 入港船舶からの検討

全国の港湾に入港する内航船舶(含漁船)に占める石川県のその割合は、次第に低下しているが、近年における伸び率は大きく、その伸びは主として、小木港、金沢港によってなされている。能登半島所在の港湾のうち外浦にある港湾の伸び悩み傾向に対し、内浦港湾の比重と最近における伸びは依然として大きく、このような後進地域にある港湾も何らかの地歩を築きつつあると見なされなければならない。その代表的なものは、小木港であり、利用船舶の急激な伸びは漁船の増加によってなされ、その平均トン数も大きくなっており、漁港への特化を示しているようにみえる。宇出津港は、商船と漁船による利用が半々であるが、前者による伸びがやや大きい。しかし長期的には停滞化傾向にある。飯田港や穴水港は、商港的色彩はあるものの停滞気味である。さらに外浦の福浦港、輪島港は、その利用の伸びには限界がみられるものの、小型漁船による需要が定着しているようである。

このように、能登半島にある地方港湾の需要の維持は、概して漁船が大き

表5 入港船舶・出入貨物からみた石川県の地位（除外貨）

	入港船舶トン数			貨物出入トン数			移入・移出比	
	昭和35年	47年	47/45年	昭和35年	47年	47/45年	35年	47年
全 国	692,914 (100)	1,898,672 (100)	1.21	348,337 (100)	1,630,109 (100)	1.23		
新 潟 県	4,839 (0.70)	22,901 (1.20)	1.28	2,270 (0.68)	12,835 (0.79)	1.21	1.3	1.2
富 山 県	2,339 (0.34)	4,335 (0.23)	1.01	1,701 (0.51)	4,193 (0.26)	0.98	4.6	3.4
石 川 県	2,840 (0.41)	4,836 (0.26)	1.57	883 (0.27)	3,015 (0.18)	1.62	1.4	3.6
福 井 県	849 (0.12)	2,915 (0.15)	2.01	585 (0.18)	1,977 (0.12)	1.62	17.7	2.8
4 県 計	10,867 (1.57)	34,987 (1.84)	1.31	5,439 (1.56)	22,020 (1.35)	1.23		

注 単位千トン，()は%

な貢献をしていること（小木，輪島，福浦）。次いで，商港的色彩をもった港湾（穴水，宇出津，飯田）のばあい，長期的には低落しているものの単なる小型漁船の船だまりになることなく，根強い需要も続いていること。などが指摘できる。

(2) 取扱貨物からの検討

全国の内貿貨物出入トン数に対する石川県における割合は，入港船舶トン数のばあいと同様，次第に低下しているが，最近における伸びは非常に大きい。その伸びは主として，金沢港（新港整備の結果と思われる）次いで七尾港といった重要港湾によってなされている。能登半島にある地方港湾で取扱われる貨物トン数は約75万トンで，それらは内浦各港によってなされ，他は皆無に等しい。内浦の各港湾に共通してみられることは取扱貨物のうち，土石砂利といった土木工事用原材料の比重が大きいことであり，後進地域にある地方港湾利用の一つの大きな特徴になっている。次に，各港湾における移出入貨物に関し特徴的なことを要約してみる。穴水港は，移出入とも木材類が目につく。これは近くに能登木材の森林市場があるためである。小木港は移出入とも漁獲物であり，入港漁船の増加傾向からいって当然であろう。宇出津港は，移出において，木材類，漁獲物であり，穴水港と小木港の特徴

表6 石川県内各港湾の地位（外航は除く）

港名	所在地		入港船舶トン数			貨物出入トン数			移入・移出比	
			昭和35年	47年	47/45年	昭和35年	47年	47/45年	35年	47年
七尾港	内浦	重要港湾	477 (16.7)	852 (17.6)	1.41	298 (33.7)	1,269 (42.1)	1.45	3.5	1.9
金沢港	外浦	"	178 (6.3)	815 (16.9)	3.58	11 (1.2)	995 (33.0)	6.00	54.4	24.9
穴水港	内浦	地方港湾	90 (3.2)	295 (6.1)	1.06	94 (10.6)	211 (7.0)	0.71	0.3	1.0
宇出津港	"	"	916 (32.4)	340 (7.0)	2.19	224 (25.4)	98 (3.3)	0.69	1.3	1.7
小木港	"	"	236 (8.3)	1,800 (37.1)	1.63	70 (7.9)	89 (2.9)	1.22	10.6	2.3
飯田港	"	"	128 (4.5)	212 (4.4)	1.09	102 (11.6)	345 (11.4)	1.21	0.2	109.0
輪島港	外浦	避難港	111 (3.9)	192 (4.0)	1.01	4 (0.5)	2 (0.1)	1.43	7.0	1.3
和倉港	内浦	市営	— (0.2)	9 (0.2)	2.25	— (0.1)	2 (0.1)	2.43	—	0.9
福浦港	外浦	地方港湾	362 (12.7)	290 (6.0)	1.01	12 (1.4)	3 (0.1)	0.22	23.3	—
塩屋港	"	"	33 (1.2)	3 (0.1)	0.27	2 (0.2)	— (—)	0.32	3.6	—
滝港	"	"	34 (1.2)	28 (0.6)	1.00	1 (0.1)	— (—)	2.00	3.6	40.1
嶋島港 ⁽¹⁾	内浦	漁港	275 (9.7)	—	—	11 (1.2)	— (—)	—	0.8	—
重要港湾（2港）計			655 (26)	1,667 (35)		309 (38)	1,369 (65)			
外浦港湾（5港）計			540 (21)	513 (10)		19 (2)	6 (—)			
内浦（7港）計			1,370 (53)	2,656 (55)	1.41	490 (60)	745 (35)			

注 嶋島港は、飯田港との関係で特に掲げた、最近におけるデータは港湾統計書に掲載されていない。
単位 千トン、()は%

を半分づつもった形である。さらに移入においてはきわめて多種類の貨物が取扱われており、生活港湾の色彩をもっている。飯田港のばあい、かつては、石こうの積出しが行なわれたが、閉山以後その特徴は失われた。（現在は前述したようにフェリー岸壁の築造をし観光港化しようとしている）

(3) 各港湾特性のまとめ

港勢分析から各港湾の特性は次のようにまとめられよう。

穴水港→木材取扱港湾化→能登木材・外材⁽¹⁾の扱い。小木港→漁港化→漁

表7 各地方港湾取扱貨物の状況

(1) 穴水港湾取扱貨物			計(トン)
移出	昭和35年	木材類(56,380) 薪炭(8,051)	71,729
	47年	原木(97,250) 砂利(8,571)	105,821
移入	昭和35年	土石(18,685) セメント(3,000) 漁獲物(217)	21,902
	47年	土石(45,596)原木(45,513)セメント(12,446) 漁獲物(617) 金属製品(539) 雑貨等(246)	104,957
(2) 宇出津港取扱貨物			
移出	昭和35年	木材類(82,933)漁獲物(11,118)米穀類, 肥料, 金属製品, 油類, その他(2,440)	96,991
	47年	木材類(30,461)漁獲物(5,009) 米穀類, 食料工業品, 薪炭 (685)	36,355
移入	昭和35年	土石類(62,985) 漁獲物(37,555) セメント(13,146), 油類 (6,000) 肥料(3,042), 金属製品・米穀・石炭(1,815)	126,998
	47年	土石類(41,096) 漁獲物(7,954) 油類(4,890) 野菜・果物 (3,230) 原木(2,370), 金属製品・米穀・石炭(2,048)	61,590
(3) 小木港取扱貨物			
移出	昭和35年	漁獲物(1,685) 船用品など(3,463)土石類(835)木材類(30)	6,013
	45年	漁獲物(15,000) 船用品など(70) 土石類(10) (昭和47年の計は27,115)	15,080
移入	昭和35年	土石類(53,868)セメント(5,380) 漁獲物(2,105), 油類(1, 549), 布製品・金属製品・肥料・石炭・雑貨(1,011)	63,953
	45年	土石類(25,000), 漁獲物(26,000) 油類(6,030), 金属製品 (600), 石炭(50) (昭和47年の計は61,630)	57,680
(4) 飯田港取扱貨物			
移出	昭和35年	非鉄金属鉱物(石こうなど79,130), 木材類(2,745), 食料品 (1,815), 窯業品・その他(1,131)	85,301
	47年	木材類(2,000), 窯業品・食料品・その他(2,000)	4,000
移入	昭和35年	肥料・飼料(5,350), 石炭・セメント(3,039), 油類・軽工 業品・日用雑貨(8,626)	17,015
	47年	砂利・土石(341,000), 軽工業品・日用雑貨など(716)	341,716
(5) 輪島港取扱貨物			
移出	昭和35年	水産物(258), 肥料(148), 原木(100), その他(47)	553
	47年	穀類(111), 原木(80), その他(46)	237

移入	昭和35年	水産物(3,851), 原木・穀類(22)	3,873
	47年	水産物(1,238)	1,238
(6) 福浦港取扱貨物			
移出	昭和35年	原木(430), 水産物など(75)	505
	47年		—
移入	昭和35年	水産物(11,743)	11,743
	47	水産物(3,015)	3,015

獲物の取扱。宇出津港→上記二港の補充港および生活港湾→多種類の貨物取扱。飯田港→地域に結びついた工業港としての実積・蛸島漁港による機能補充→第1次産品の取扱。輪島、福浦→小型漁船の船だまり化→少量の水産品取扱。以上のほか、内浦各港には土木原材料搬入港としての役割が特性として付加される。

後進地域におけるこれらの特性は、拠点港湾（金沢新港・富山新港など）にみられるような政策的帰結の特性でなく、あくまで地域の社会、経済のメカニズムを反映した港湾のそれであると思われる。

注 (1) 外材を七尾や伏木港から搬入し、穴水にある伝統的な森林市場ルートにのせることが部分的になされている。

5. 能登における港湾開発の展望

港勢分析から得られた港湾の特性が、背後地経済の分析から得られた産業特性と合致し、しかもそれが発展的な特性であるならば、それを基本にした（または尊重した）港湾開発こそ地域開発の原点にたったあり方にならう。

(1) 特性からみた各港湾開発のあり方

(i) 穴水港 港と穴水町との結びつきは、部分的であり、先進地域への

表8 入港船舶種割合・平均トン数

		商 船	平 均 トン数	漁 船	平 均 トン数	避 難 船	その他
石 川 県	昭35年	33.9	(96.9) 35.7	57.9	(17.8) 10.5	5.2	3.0
	全 港	47年	45.6	(280.2) 76.6	43.4	(22.7) 24.1	7.3
穴 水 港	35	94.0	24.0	—	—	6.0	—
	47	93.5	20.6	—	—	6.5	—
宇 出 津 港	35	32.0	28.6	67.3	8.6	—	0.7
	47	56.2	41.3	42.8	13.9	—	1.0
小 木 港	35	39.5	37.9	29.9	17.2	29.4	1.2
	47	5.1	109.5	74.1	53.6	14.7	6.1
飯 田 港	35	66.1	77.7	33.9	5.1	—	—
	47	97.5	70.0	2.5	7.1	—	—
蛸 島 港	35	10.4	26.0	83.7	14.7	2.2	3.7
	47	—	—	—	—	—	—
輪 島 港	35	6.4	26.6	56.7	5.0	36.9	—
	47	5.6	64.5	91.9	7.4	2.4	0.1
福 浦 港	35	0.1	43.8	87.8	15.6	2.7	9.4
	47	—	—	89.7	16.6	5.0	5.3
七 尾 港	35	76.8	44.7	13.3	18.6	3.6	6.3
	47	87.8	124.6	4.5	77.7	3.0	4.7

注 ()は全国の1隻当たりトン数

従属化傾向にあるといえる。しかし同町における能登木材という資源に立脚した林業や木材製品製造業を考えるなら、穴水港の地域社会に密着しかつ自立した方向性は見いださる。すなわちそれは、穴水町以北の能登木材集散地機能と外材の部分的取り入れ機能をもつ方向である。

(ロ) 宇出津港 漁港的機能に対する「海からの需要」を、小木港の漁港特

化と競合しない形でいかに設定するかにかかっている。そのためには、各港の背後地産業構造に見合った形での漁港機能の分業化が前提になる。能都町のばあい、それは奥能登地域経済への中継的役割を担ってきているサービス業・卸小売業を中心とした第3次産業資本との結びつきの中で検討さるべきで、それは当該港の生活港湾的色彩によって保証されよう。

(ハ) 小木港 単なる船だまりのための場所の提供ではなく、漁船に対する補修や補給機能、さらに漁船運航管理機能・漁獲物集配機能等々をもつ総合的漁業基地への方向でなければならない。したがってこれは漁港法上の港湾の姿である。しかしそのばあい、国定公園内の港湾であることから、蛸島港、飯田港、宇出津港などとの機能の相互補完の中で処理すべきであろう。

(ニ) 飯田港 現在、行なわれているフェリーボート発着を中心にした観光港化一本ヤリの姿勢は反省されなければならない。なぜなら、第1に同町において育まれてきた石こう、かわら、レンガなど技術を含めた既存資源の再開発に対応した工業港へのビジョンも必要であること、第2に、産業構造上、漁業労働力の地道な維持からみたばあい、小木港の補完的役割を隣接の蛸島漁港と一体的になった開発方向の適性があること、それは、九十九湾内の小木港とくらべて、港湾の土木工学的改造には比較的優位さがあること（自然保護）のためである。

(ホ) 輪島港 ここでの問題は、昭和47年に提示された輪島新港への拡大が、輪島市にとって適性をえているか否かである。現状では、次のようなことから新港建設には再考を要するといわざるを得ない。ところで新港の性格は、避難港、漁業基地、観光の3つであるとされる。このうち避難港については、海上安全航行施設の提供という海上保安行政の一貫として提唱されるべきで、地域開発の手段と混同すべきでない。さらに当該海域における海難の状況からみて、どれほどの必要性があるか疑問⁽¹⁾である。次に、観光港としてであるが、たしかに、産業構造上、漆器製造業やサービス業と観光の関連は強いのであるが、それと新港の機能とのつながりは、

それほど明確でなく、強いて求めるなら、新港建設にともなう造成地（25万㎡）の利用ぐらいであろう。しかし今のところその利用計画は明らかにされていない。なお、観光船の発着、離島航路の維持などは、現港湾の再開発、漁船の秩序ある利用によって可能と思われる。最後に、漁港基地としての性格は、輪島市が、内浦、能都町に次ぐ漁業労働力をもっており、それへの特化は不可能といえまい。しかし、現状では次のような疑問を持たざるを得ない。第1に、地先漁業に主体をおいた地元漁家が、沿岸ないしは近海漁業へ乗り出す素地があるのかどうか。第2に、背後地利用計画との関連で、水産物の流通や加工の機構確立に問題があること（外来漁船にとっての魅力でもある）。第3に、県勢計画の中においても能登半島所在の港湾（含漁港）の多くが日本海の唯一の漁場である大和堆、白山瀬、新大和堆と関連づけた漁業基地化方向を強調しており、競合する可能性が強いこと。第4に、市の総合計画も作定されないままの新港計画であり⁽²⁾、輪島市における漁業の政策的位置づけが不明であること。

以上のように、新港建設には、かなりの無理があると思われ、とりあえずの方向は、既存港湾の整備、港内利用計画の作定にある。

(ハ) 福浦港 この港は、いわゆる「能登金剛」の南西端にあり、そこは、浸蝕によって作られた奇岩の入り組んだところにある。したがって、自然の景観には恵まれているが、背後地は皆無であり、生産を基盤にした港湾としては限界がある。むしろこれが港湾特性といえよう。だから、その開発方向は、あくまで自然利用の範囲内でのレクリエーションボートや遊覧船の基地化にある。しかも、富来町の特徴の一つとして、商船や漁船に乗組む船員数（運輸通信業に含まれている）の伝統的な多さとそれに結びついた町の船員行政は定評⁽³⁾があり、このような「海に向かった」特性は、上述の開発方向とも容易に結びついたものになるに違いない。

(2) 若干のまとめ

2.の(1)、(2)でみたように、能登半島における港湾開発計画は、観光やレクリエーションのための港湾と漁業基地としての港湾であった。しかし、それは、

部分的には正しいところがあるものの、きわめて総花的で、特にその相互の関連に欠けるところが見られる。それは、総じて、開発にあたっての理念が、地域特性のきめ細かな把握とその特性を生かす形での計画になっていないこと、つまり下からの積上げに乏しい結果であるといえよう。前項でみたように、各港湾ならびにその背後地経済の分析を個々の的にしてみると、種々の特性の中に、当該地域に定着し発展の可能性をもった特性を見出すことができる。しかも、それは七尾市や金沢市といったいわゆる拠点開発都市との関係を重視して、でてきたものでない点に注意する必要がある。

後進地域の自治体は、その財政的基盤が弱いところから、国レベルで作定される種々の開発計画に呼応するのが早く、ともすると画一的な整備計画になり易い。このことは能登における開発と港湾計画においても見ることができる。後進地域にある港湾の開発が、真に地域を發展させる計画につながるためには、つとに以上の点の把握が重要である。そしてそのような観点にたつて、はじめて先進地域との機能の連けいが検討されるべきである。それがいわば、港湾法や地方自治法の原点でもあろう。

- 注 (1) 吉田清三「能登半島周辺の救難行動に関する一考察」『富山商船高専研究集録』No. 5 によれば、昭和45年度に輪島港周辺で起こった気象・海象による海難は1件にすぎない。
- (2) 輪島青年会議所『輪島新港問題アンケート集計報告と提言』1973年8月の設問3「あなたにとって輪島市に一番やってもらいたいこと」に対し、1,694人のうち54%の人が、新港建設より、総合都市計画の樹立や上下水道の完備を望む結果になった。
- (3) 布藤豊路他「船舶の自動化の進展に伴う船員労務管理システムに関する研究(第2報)」『東京商船大学研究報告(人文科学)』No. 22 富来町からの乗組員供給は、北前船時代から続いている。

6. お わ り に

この小論は、昭和47年、48年の2回、富山商船高専富山湾調査のグループ（海洋、港湾、出入港の3班構成）が、練習船若潮丸によって行なった調査結果の一部（港湾班の背後地調査）を地域開発との関連でとりまとめたものである。実態調査にあたり、御協力頂いた関係各位に深く感謝する次第である。