

全日本学生選抜能登半島一周駅伝競走大会(1968~1977)の研究(8) — 第10回大会コースについて —

A Historical Study of the Noto Peninsula Ekiden for Selected Japanese Universities during 1968- 1977 Part 8
— The Course of the 10th Race Competition —

大久保 英 哲 (人間科学部スポーツ学科特任教授)

Hideaki OKUBO (Faculty of Human Sciences, Department of Sport Science, Specially-appointed Professor)

親 谷 均 二 (人間科学部スポーツ学科非常勤講師)

Kinji OYATANI (Faculty of Human Sciences, Department of Sport Science, Part-time Lecturer)

櫻 井 貴 志 (人間科学部スポーツ学科教授)

Takashi SAKURAI (Faculty of Human Sciences, Department of Sport Science, Professor)

西 村 貴 之 (人間科学部スポーツ学科准教授)

Takayuki NISHIMURA (Faculty of Human Sciences, Department of Sport Science, Associate Professor)

阿 羅 功 也 (人間科学部スポーツ学科助手)

Koya ARA (Faculty of Human Sciences, Department of Sport Science, Teaching Associate)

佐々木 達 也 (城西大学経営学部准教授)

Tatsuya SASAKI (Faculty of Business, Josai University, Associate Professor)

〈要旨〉

第1回開催(1968)から第10回大会(1977)まで行われた「全日本学生選抜能登半島一周駅伝競走大会」(「能登駅伝」)は、かつて日本大学三大駅伝と言われた大会のひとつであった。筆者らは、この日本学生選抜能登半島一周駅伝競走大会の開催・廃止過程を明らかにすることを目的に、第1回開催(1968)から第10回大会(1977)までの各大会のレース概要とチーム、選手、区間ごとの競技記録等をまとめてきた。本稿では、1977年11月に開催され、最後となった10回大会のコース図とそれをもとにたどった現地調査(2016年11月)の結果を報告する。

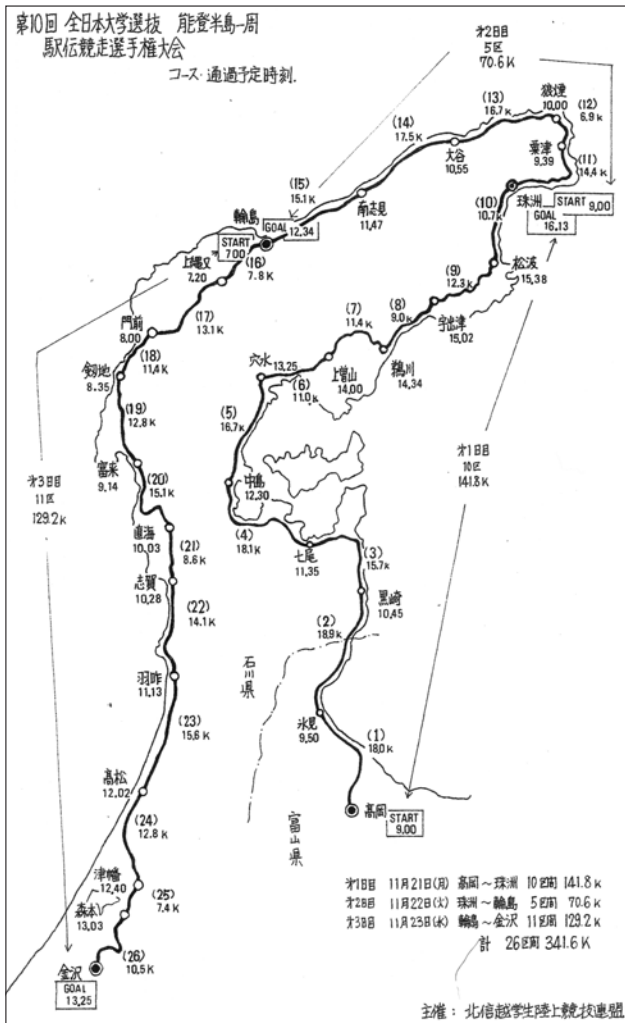
〈キーワード〉

能登駅伝, 第10回大会, コース図

はじめに

能登駅伝第10回大会コースの手書き詳細図が残されている。大会総務であった東木美憲(当時金沢工大教員)が作成したものである。コースと距離、主だった建物や交差点、アップダウンの高低図まで書き込まれた本図は、当時の能登駅伝コースを知る第一級資料である。また最終26区の石川県庁前コースに、「この区間(大手堀~石川県庁)は監督車伴奏はできません」とあることから、このコース図が各チーム選手・監督らにも配布され、競技に重要な役割を果たしたことがうかがわれる。

著者らは平成28年11月にこの図に基づいてコース踏査を行った。それらの結果も加味しながら、この図を紹介しておきたい。(第10回大会全コース図)



(第10回大会全コース図)

1. 第1日目のコース

(1) 読売新聞によるコース紹介

「読売新聞」昭和49年11月PR版は、「能登駅伝」の全コースを次のように紹介している。

「能登駅伝のコースは、観光石川、富山両県が誇る海岸の絶景を縫って走る“景勝コース”。過去にこのコースを走った大学駅伝の選手たちは、上り坂、下り坂の起伏、曲がりくねった道路、海岸線の微妙な気象変化、力の限り青春をぶつけて力走、数限りない駅伝ドラマを演じてくれた。回を重ね、全国屈指の折り紙がつけられた能登一周コースを、探勝と難所を中心に紹介しよう。」

これは第7回大会を前にしたコース紹介であるが、第10回大会までコースの変更はなかったため、ここに再録する。

第1日目「選手泣かせ、坂の連続」(読売新聞)

高岡市下関町の読売新聞社前から珠洲市役所までの10区間141.7キロがこの日のコース。3日間のうち最も長い。選

手たちは、伏木工業地帯から大伴家持ゆかりの雨晴海岸に出、氷見市街地に入る。ここからは国道160号線。右手にブリ漁で有名な灘浦海岸が広がる。選手にとっては氷見一七尾黒崎間の第2区で早くも大きな難所が待つ。第1日目で距離が最長。そのうちほぼ中間の灘浦トンネルをほとんど200mで10mという高低差のある坂が連続する。

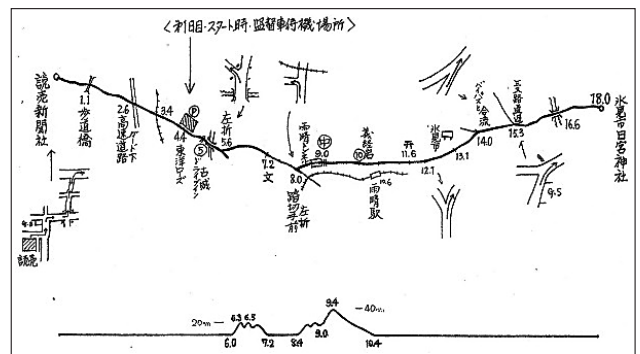
選手にとってはおだやかな海岸線に比べ、コースの険しさに泣かされる。続く黒崎一七尾市役所前の第3区も起伏こそ2区より少ないが、全コース中数少ない山間コースである。崎山半島を横断して、一気に坂を下ると七尾港が目に入り、木材輸入の外国船や夢の島、能登島も遠望出来る。七尾市街地から和倉温泉を過ぎると国道249号線に沿って集落が点々と続く。カキ、ノリの養殖とナマコ漁の七尾西湾を右手に“ボラ待ちやぐら”の歓迎を受けながら穴水へ。ここからは九十九湾に代表される能登内浦の鏡のように青く澄んだ海岸線が選手に慰めを与えてくれる。(「読売新聞」昭和49年11月PR版)

(2) 大会本部コース図

この1日目のコースを図と照合しながら見ておこう。

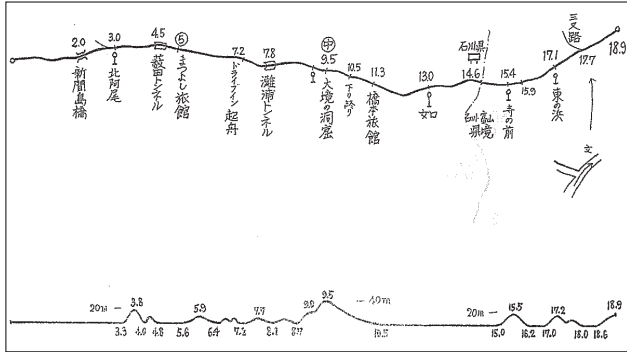
1区18.0キロ 読売新聞社前～氷見日宮神社前

高岡市下関町にある読売新聞北陸支社前を出発したコースは、4.4キロ地点東京ローズ社駐車場で待ち受ける監督車に伴われ、8キロ地点でJR氷見線踏切手前を左折、雨晴トンネルを越える。左に義経岩、右に雨晴駅を見ながら、氷見市に入り、14キロ地点でバイパスに合流、氷見日宮神社前でタスキを渡す。(第1区コース図)



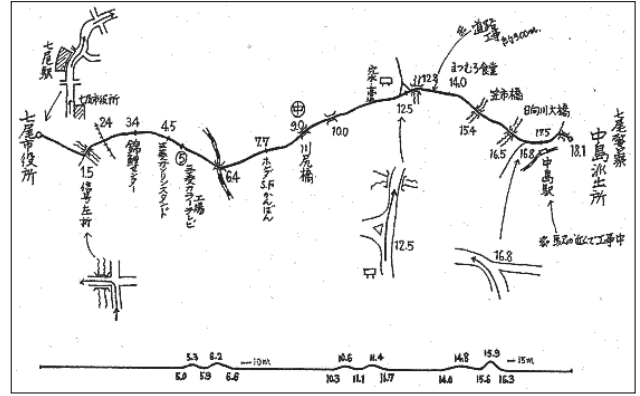
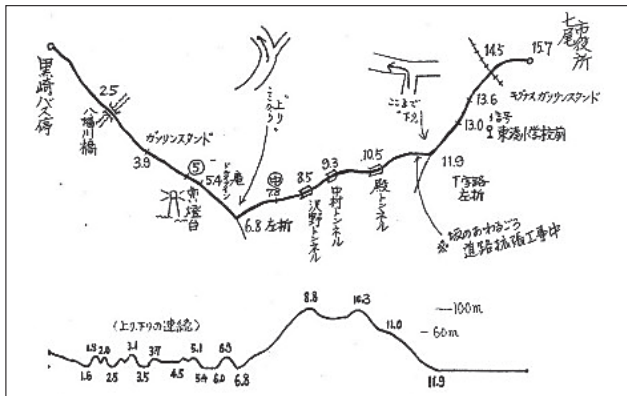
2区 18.9キロ 氷見日宮神社前～黒崎バス停前

氷見日宮神社(写真参照)前から新聞島橋を越え、藪田トンネル、灘浦トンネルを越え、9.5キロ大境の洞窟で中間点を迎える。14.6キロ地点で富山県から石川県に入る。寺の前、東の浜を越えれば、黒崎バス停(現在七尾市黒崎)である。読売新聞の紹介にもあるように、第1日目の最長区間である。(第2区コース図)



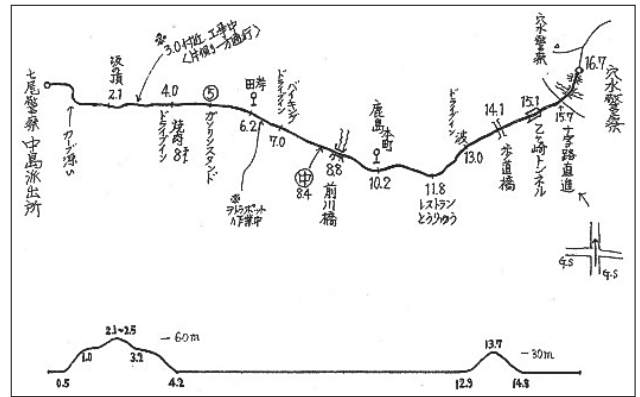
3区 15.7キロ 黒崎バス停前～七尾市役所前

黒崎バス停前 (写真参照) から5キロ、右に赤い灯台を見て、6.8キロ地点で海岸線から左折し、上りに入る。沢野トンネル、殿トンネルを過ぎると11.9キロ地点で下り坂である。東湊小学校 (13.0キロ) を過ぎ、七尾港の引き込み線踏切 (14.5キロ) を越えれば、七尾市役所中継点である。(第3区コース図)



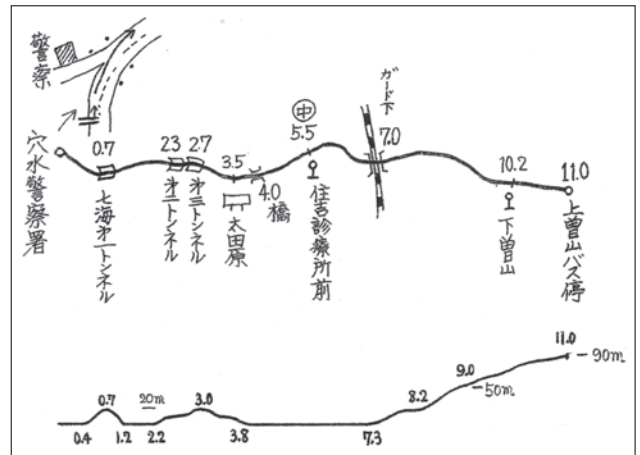
5区 16.7キロ 七尾警察中島派出所前～穴水警察署

七尾警察中島派出所前から坂道に入る。2.1キロで坂の頂を越え、さらにドライブイン (4キロ) やガソリンスタンド (5キロ) を越え、前川橋手前が8キロ中間点である。そのち、鹿島本町バス停 (10.2キロ)、乙ヶ崎トンネル (15.1キロ) を越え、穴水警察署中継点に至る。(第5区コース図)



6区 11.0キロ 穴水警察署～上曾山バス停

穴水警察署前から、七海第1～3トンネルを通り、住吉診療所前 (5.5キロ) が中間点である。その後能登線ガード下 (7.0キロ) を通り、下曾山バス停 (10.2キロ) を経て上曾山バス停中継点に至る。(第6区コース図)



4区 18.1キロ 七尾市役所前～七尾警察中島派出所前

七尾市役所前から1.5キロ地点信号を左折、6.4キロ地点で七尾線跨線橋を通過。川尻橋 (9.0キロ) が中間点である。笠市橋 (15.4キロ)、日向川大橋を越え、右に中島駅を見て、中島派出所前に至る。現在、中島派出所は廃止され、消防署の敷地になっている。(第4区コース図)

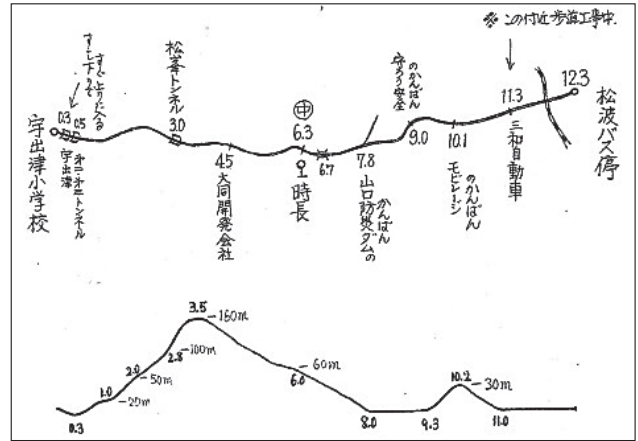
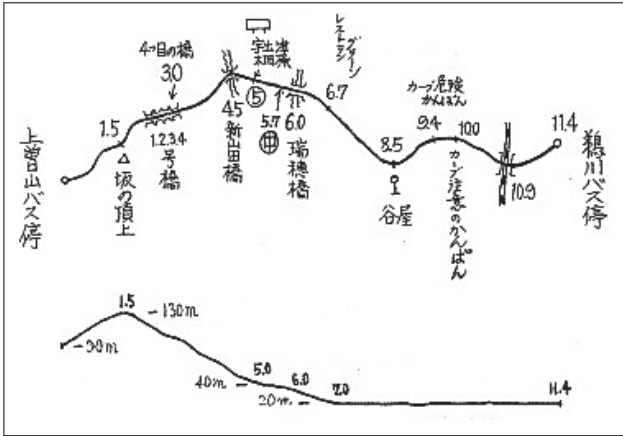


7区 11.4キロ 上曾山バス停～鵜川バス停

上曾山バス停を出て登りにかかり、15キロで坂の頂上に出る。その後4つの橋を越え(3.0キロ)、新山田橋(4.5キロ)を越え、宇出津大田原を過ぎると、間もなく瑞穂橋手前が5.7キロ中間点である。谷屋バス停(8.5キロ)を過ぎカーブ注意の看板(10.0キロ)を見て、踏切(10.9キロ)を過ぎれば鵜川バス停中継点である。(第7区コース図)



(現在の宇出津小学校)

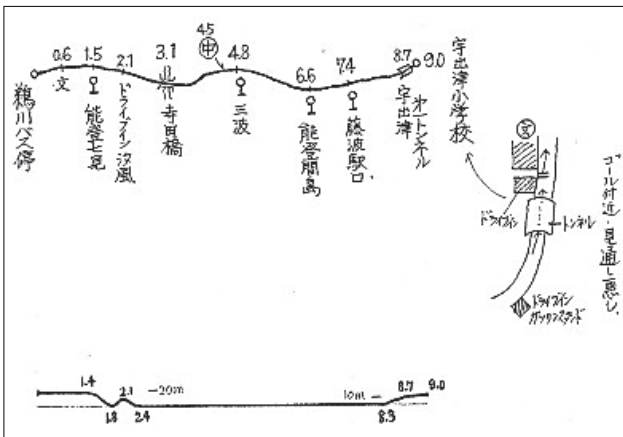


8区 9.0キロ 鵜川バス停～宇出津小学校

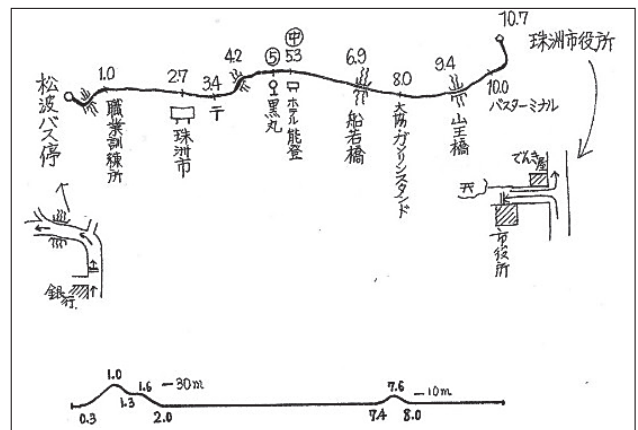
鵜川バス停から能登七見バス停(15キロ)、寺田橋(3.1キロ)を過ぎ、三波バス停前が4.5キロ中間点である。能登間島バス停(6.6キロ)、藤波駅口バス停(7.4キロ)を経て、宇出津第一トンネル(8.7キロ)を抜けると間もなく宇出津小学校中継点である。(第8区コース図)

10区 10.7キロ 松波バス停～珠州市役所

松波バス停から職業訓練所(1.0キロ)、郵便局(3.4キロ)、黒丸バス停(5キロ)を過ぎ、ホテル能登(5.3キロ)が中間点である。その後、船岡橋(6.9キロ)、山王橋(9.4キロ)、バスターミナル(10.0キロ)を経て珠州市役所(写真参照)が1日目のゴールである。



合計10区、距離は141.8kmとあるが、現在の市道で計測すると136.1kmであった。現地調査を案内した親谷によれば、「道路は舗装され、コースが短縮されている。また第10区中継所となっていた松波バス停はすでになく、現在の興能信用金庫松波支店付近がその地点ではないか」という。(第10区コース図)



9区 12.3キロ 宇出津小学校～松波バス停

宇出津小学校から少し下り、間もなくのぼりに入る。宇出津第2・3トンネル(0.5キロ)から松峰トンネル(3.0キロ)を越え、下りに入ったところで、大同開発(4.5キロ)を越え、時長バス停が6.3キロ中間点である。その後は山口防災ダム看板(7.8キロ)やモビレージ看板(10.1キロ)を見、三和自動車(11.3キロ)を経て松波バス停中継点に至る。(第9区コース図)



2. 第2日目コース

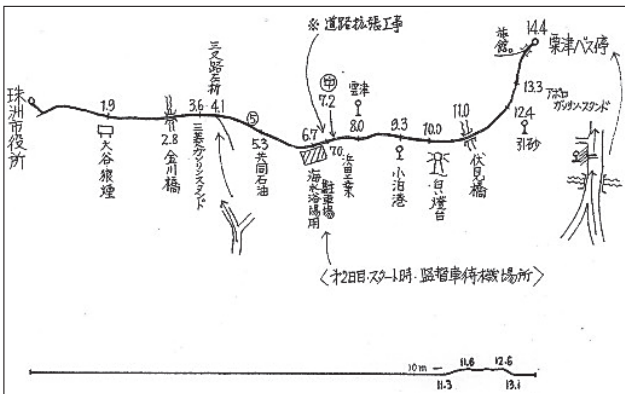
(1) 「わん曲“ラケット道路”」(読売新聞)

この日は珠洲から輪島市役所までの5区間70.6キロと3日間のうちでは最短コース。が、コースの変化は最も激しい。選手にとっては、一番苦労が多く、能登駅伝ならではの見ごたえがあるレースが期待できるコースだ。珠洲市役所を出発、粟津バス停までの11区間は軒先にダイコンや干し柿をつるした農家が点々と続き、ランプの宿が素朴な能登の旅情をそそる。1日目同様波静かな能登内浦海岸がコース沿いに広がる。しかし粟津バス停から日本海に突き出た能登半島先端、緑剛崎を回ると、女性的な海岸線は一変、荒波が岩をかむ男性的な外浦海岸にでる。13区の狼煙バス停前から大谷農協前の16.7キロは全区間を通じての最大の難所。天候の変化も激しい。寒風が選手を横なぐりにし、波しぶきが道路に打ち上げる。そしてテニスのラケットのようにわん曲した“ラケット道路”の起伏が選手に思わぬアクシデントを引き起こさせる。過去の大会で、ほとんどこの内浦-外浦への出鼻ではミゾレやアラレに見舞われた。伴走車の監督、コーチ陣もひるむ選手に声をふりしほっての激励を与える。過去の大会に参加した監督、選手は口をそろえて「これほど難しい区間はない」という。それだけにエントリーされた選手は、最難関のコースを走ったという一流選手としての自信を得る。真浦トンネルを抜け、眼下に曾々木海岸、千枚田を見てこの日のゴール輪島市役所に入る。(「読売新聞」昭和49年11月PR版)

(2) 大会本部コース図

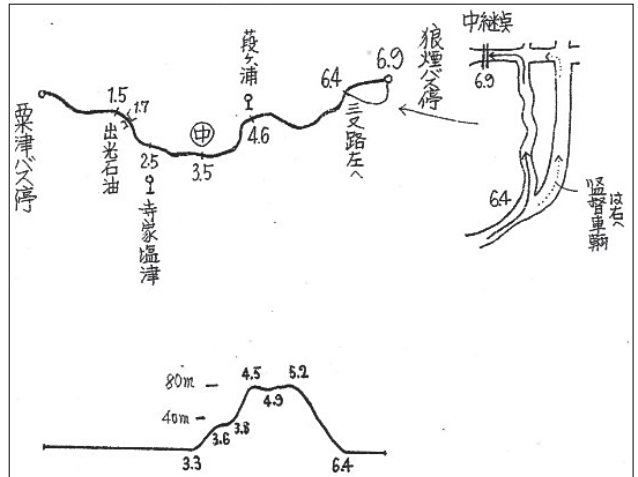
11区 .4キロ 珠洲市役所～粟津バス停

珠洲市役所スタート後、大谷狼煙 (1.9キロ)、金川橋 (2.8キロ)、共同石油 (5.3キロ) を経て6.7キロ地点にある海水浴場駐車場が監督車待機場所であった。浜田工業を過ぎて間もない地点が中間点 (7.2キロ)、雲津バス停 (8.0キロ)、小泊港バス停 (9.3キロ)、白い灯台を右に見、伏見橋 (11.0キロ)、引砂バス停 (12.4キロ) を経て、粟津バス停が中継点である。(第11区コース図)



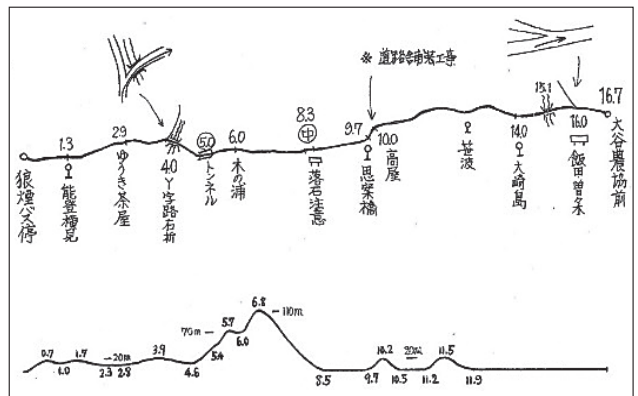
12区 6.9キロ 粟津バス停～狼煙バス停

粟津バス停から寺家塩津バス停 (2.5キロ) を経て、中間点まで3.5キロ、ここから登り坂、葭ヶ浦 (4.6キロ)、三叉路 (6.4キロ) から選手は左の細い道に、監督車車両は右に分かれて狼煙バス停で合流、中継点である。(第12区コース図)



13区 16.7キロ 狼煙バス停～大谷農協前

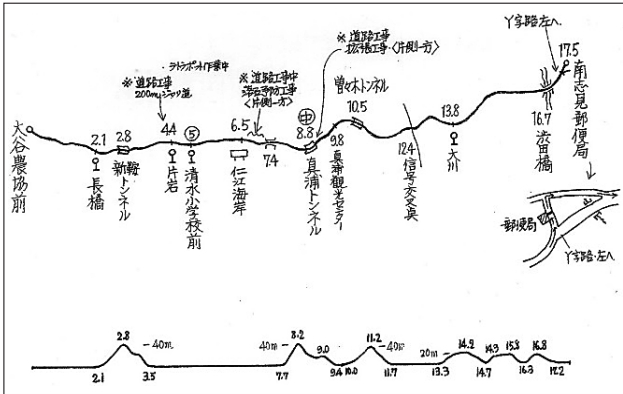
狼煙バス停前から、ゆうき茶屋 (2.9キロ)、4キロ地点のY字路を海岸に沿って右折、トンネル (5.0キロ) を経て、木の浦 (6.0キロ) へ、落石に注意しながら中間点 (8.3キロ) を過ぎ、思案橋バス停 (9.7キロ)、高屋 (10.0キロ) を経て大崎島バス停 (14.0キロ)、大谷農協前が中継点である。いわゆるラケット道路が、この折戸～高谷間のことである。最も高低差が大きく、最大の難所とされるのがこの13区であった。(第13区コース図)



14区 17.5キロ 大谷農協前～南志見郵便局

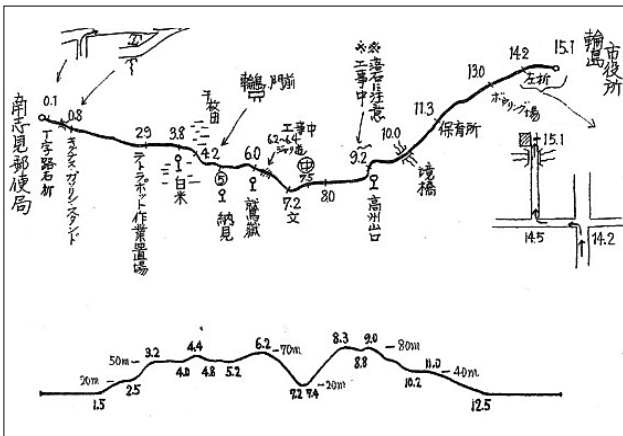
大谷農協前から長橋バス停 (2.1キロ)、新鞍トンネル (2.8キロ)、清水小学校前 (5.0キロ) を経て、真浦トンネル (8.8キロ) が中間点である。その跡、曾々木トンネル (10.5キロ)、大川バス停 (13.8キロ)、洪田橋 (16.7キロ) の先、Y字路を左に入ったところが南志見郵便局中継点である。2日目の最長区がこの14区である。(第14区

コース図



15区 15.1キロ 南志見郵便局～輪島市役所

南志見郵便局からキグナスガソリンスタンド (0.8キロ) を過ぎると間もなく登り坂、白米バス停 (千枚田で有名) (3.8キロ)、納見バス停 (5.0キロ)、鷺巣バス停 (6.0キロ) を経て、深見小学校 (7.2キロ) を過ぎると、7.5キロの中間点。高州山口バス停 (9.2キロ)、境橋 (10.0キロ) を過ぎ、保育所 (11.3キロ)、ポーリング場 (13.0キロ) を過ぎ、14.2キロ地点を左折、輪島市役所が2日目のゴールである。(第15区コース図)



当時の走行距離が70.5kmであるのに対し、われわれの現地踏査では67.8kmであった。このルートはNHK総合連続ドラマ小説「まれ」で有名になった能登半島の最北端とされる禄剛崎灯台や、塩田、国指定文化財名勝観光スポット「白米千枚田」を通る風光明媚な景勝コースである。

3. 第3日コース

(1) 「目にあざやか能登金剛」(読売新聞)

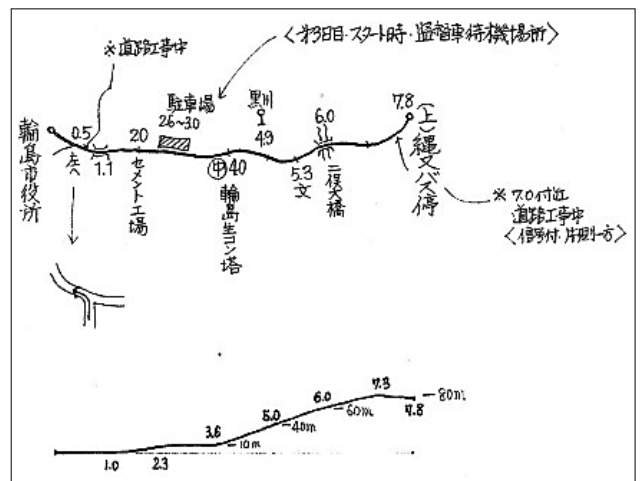
輪島からゴールの金沢まで11区間、129.2キロを能登半島の西岸沿いに南下する。1,2日目ほど起伏の激しさはないが、山道、海岸線、平地とバラエティに富んだ区間の連続。最終日とあって各チームともスピードのあるランナーを配し、上位チームは一気に差を、下位チームは追い上げ

をと、デッドヒートが繰り返される。16, 17区は海岸線と別れてアテ、スギ林を縫う山中を走り、総持寺で知られる門前町に出る。人通りのほとんどない山道を走りぬけた選手たちにとって、商店街に出て小旗を振って声援してくれる能登っ子の暖かさに心を打たれる。黒崎海岸から富来町にかけて再び右手に海岸が広がる。奇岩が立ち並ぶ能登金剛、松の緑と黒い岩、白い波頭と色彩のコントラストが目にあざやかだ。富来海岸を過ぎると志賀町から羽咋市にかけ平坦なコースが続く。22区の志賀町役場-羽咋中央バス停間は、直線路がほとんどだけに選手にとってはペースの配分が難しい。スピードに乗らせるため、監督の指示の腕の見せどころでもある。羽咋市を過ぎると左手に七尾線が走り、車の量も激増する。津幡から金沢へと平野が続き、最後の難関卯辰山を過ぎるとゴールは目前。激烈をきわめた駅伝ドラマの幕となる。(「読売新聞」昭和49年11月PR版)

(2) 大会本部コース図

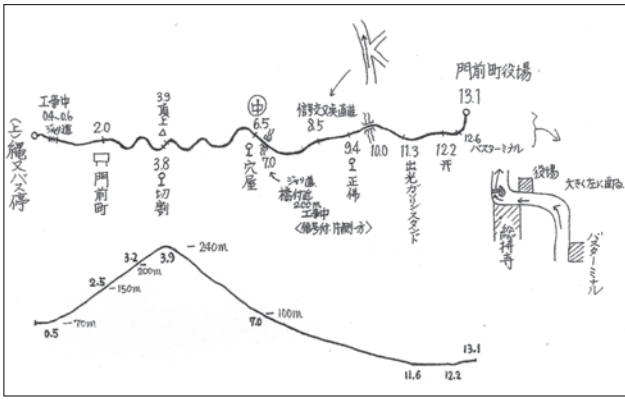
16区 7.8キロ 輪島市役所～(上)縄又バス停

輪島市役所をスタートして、セメント工場 (2.0キロ) を過ぎると、監督車の待機駐車場がある。輪島生コン塔 (4.0キロ) が中間点となり、二俣大橋 (6.0キロ) を越え、7.8キロ地点の(上)縄又バス停中継点に至る。(第16区コース図)



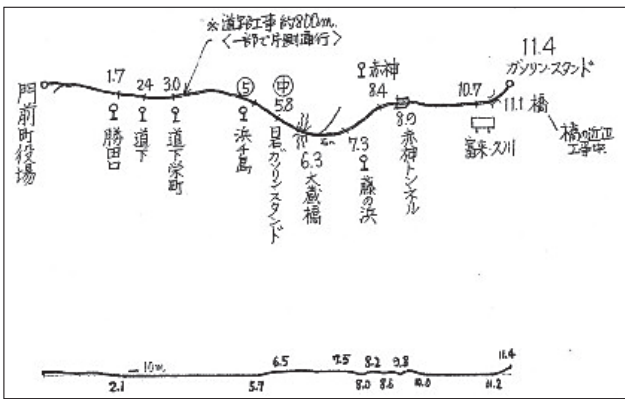
17区 13.1キロ (上)縄又バス停～門前町役場

(上)縄又バス停から切割バス停 (3.8キロ) を経て峠の頂上 (3.9キロ) までは登り道である。穴屋バス停 (6.5キロ) が中間点、正佛バス停 (9.4キロ)、出光ガソリンスタンド (11.3キロ)、神社前 (12.2キロ) を通り、バスターミナル (12.6キロ) から左に入り、総持寺前・門前町役場が中継点である。(第17区コース図)



18区 11.4キロ 門前町役場～剣地ガソリンスタンド前

門前町役場から、勝田口バス停 (1.7キロ)、道下バス停 (2.4キロ) 浜千島バス停 (5.0キロ) を過ぎ、日石ガソリンスタンド (5.8キロ) 中間点、大蔵橋 (6.3キロ) を渡り、藤の浜バス停 (7.3キロ)、赤神トンネル (8.9キロ)、富来・久川標識 (10.7キロ) を過ぎると、剣地ガソリンスタンド中継点である。(第18区コース図)

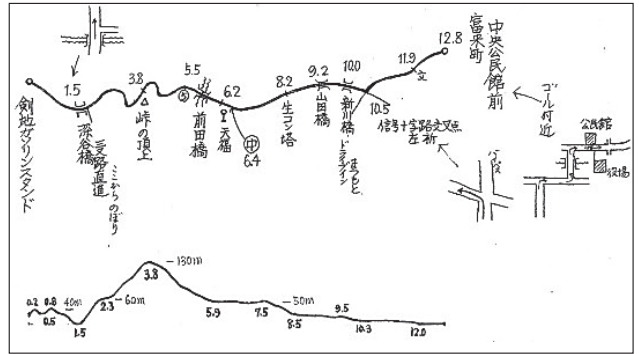


19区 12.8キロ 剣地ガソリンスタンド前～富来町中央公民館前



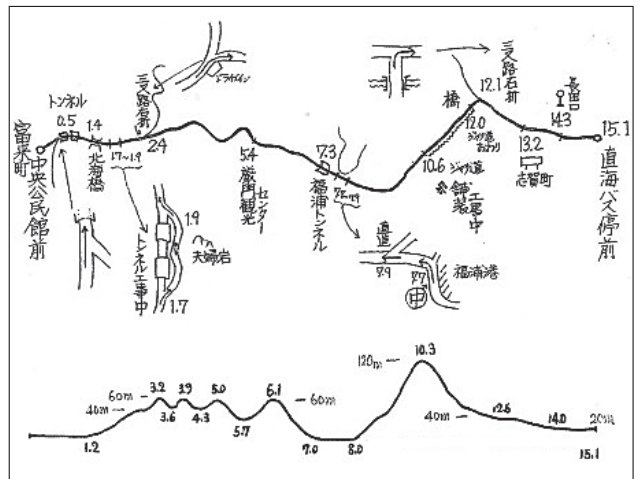
剣地ガソリンスタンド前から深谷橋 (1.5キロ) を過ぎると上り坂が始まる。峠の頂上 (3.8キロ) から前田橋 (5.5キロ) を越え、天福バス停 (6.2キロ) を過ぎると間もなく6.4キロ中間点である。生コン塔 (8.2キロ)、山田橋 (9.2キロ)、新川橋 (10.0キロ) を過ぎて信号十字路 (10.5キロ) を左折、学校 (11.9キロ) を右に見ると、まもなく富来町役場・中央公民館前 (12.8キロ) 中継点である。なお、このコースは信号十字路 (10.5キロ) を過ぎるとバイパスができ、富来町役場や中央公民館も全く別な場所に移転し、

かつての面影をたどることは容易ではない。北陸電力志賀原発の立地に伴う環境整備のゆえである。(第19区コース図)



20区 15.1キロ 富来町中央公民館前～直海バス停

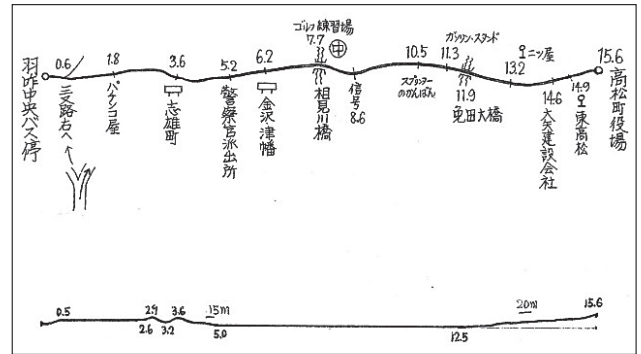
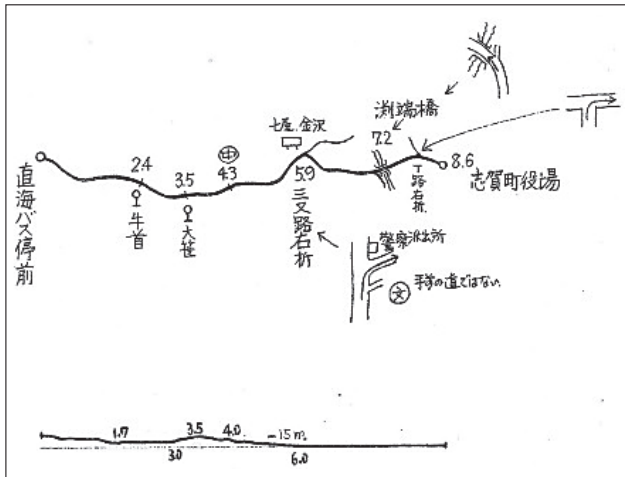
富来町中央公民館前からトンネル (0.5キロ) を越え、右に夫婦岩を見る海岸沿い (1.7~1.9キロ) (左にトンネル工事中) の道を取り、三叉路 (2.4キロ) を右折して、巖門観光センター (5.4キロ) を右に見て、福浦トンネル (7.3キロ) を越えると、中間点、福浦港 (8.7キロ) である。道路工事中の砂利道の峠道を走り、12.0キロ地点の橋を渡って三叉路 (12.1キロ) を右折、志賀町看板 (13.2キロ)、長田口バス停 (14.3キロ) を経て直海バス停前 (15.1キロ) に至る。このコースも原発に伴う整備が進み、直海バス停前には公民館と志賀町環境放射能測定所 (モニタリングポスト) が置かれている。(第20区コース図)



21区 8.6キロ 直海バス停～志賀町役場

直海バス停から牛首バス停 (2.4キロ)、大麻バス停 (3.5キロ) を過ぎると、4.3キロの中間点である。5.9キロ七尾・金沢分岐標識三叉路、警察派出所手前を右折し、淵端橋 (7.2キロ) を越えてT字路を右に曲がると間もなく志賀町役場 (8.6キロ) 中継点である。このコースも原発に伴う整備で役場庁舎が移転、道路整備も進んでその跡を正確にたどることは容易ではない。元志賀町役場があったとみら

れる場所は病院・銀行などが立地している。(第21区コース図)

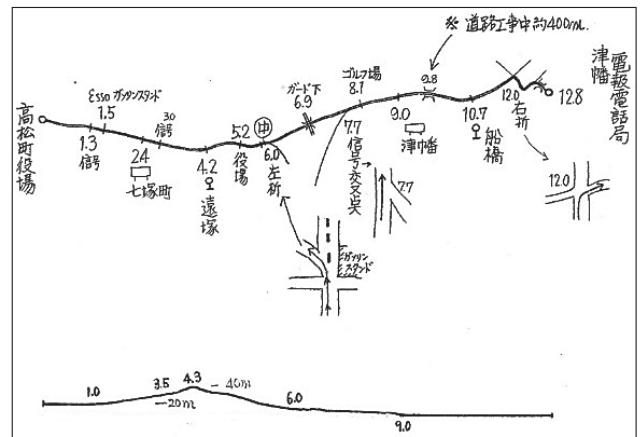
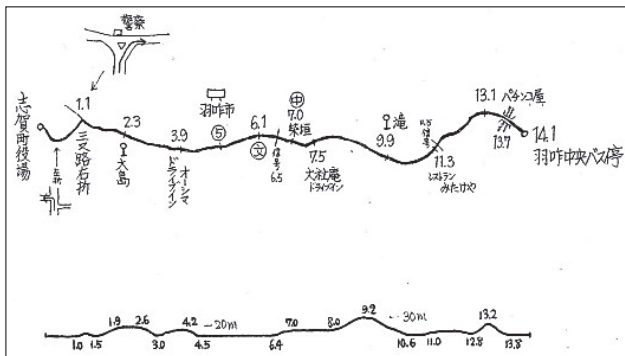


24区 12.8キロ 高松町役場～津幡電報電話局

高松町役場をでて、エッソガソリンスタンド(1.5キロ)、七塚町標識(2.4キロ)を見、遠塚バス停(4.2キロ)を経て、七塚町役場(5.2キロ)を通過、まもなく中間点に近い6キロ地点を左折し、七尾線のガード下(6.9キロ)を越える。である。7.7キロ交差点を直進し、ゴルフ場(8.1キロ)を過ぎると右手に津幡標識(9.0キロ)、船橋バス停(10.7キロ)を過ぎて、12.0キロ地点の交差点を右折し、市街地に入ると津幡電報電話局中継点である。津幡電報電話局は現在NTT西の津幡電話交換所である。(第24区コース図)

22区 14.1キロ 志賀町役場～羽咋中央バス停

志賀町役場を出て狭い道を左折後、警察署前の三叉路(1.1キロ)を右折、大島バス停(2.3キロ)、オーシマドライブイン(3.9キロ)を経て、羽咋市標識(5.0キロ)、右に小学校(6.1キロ)を見て、7.0キロ中間点の柴垣に至る。さらに大社庵ドライブイン(7.5キロ)、滝バス停(9.9キロ)、レストランみたけや(11.3キロ)、パチンコ屋(13.1キロ)を通過、橋(13.7キロ)を渡って羽咋中央バス停(14.1キロ)中継点である。(第22区コース図)

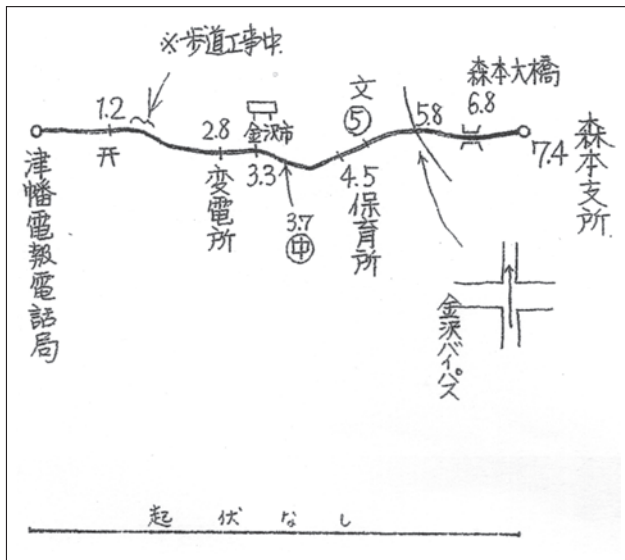


25区 7.4キロ 津幡電報電話局～森本支所

津幡電報電話局を出て、右に神社(1.2キロ)、変電所(2.8キロ)を過ぎ、金沢市標識(3.3キロ)が見えると間もなく、中間点(3.7キロ)である。右に保育所(4.5キロ)、左に学校(5.0キロ)を見ながら、金沢バイパスを横切り(5.8キロ)、森本大橋(6.8キロ)を渡り、森本支所(7.4キロ)中継点に至る。森本支所は現在金沢市森本市民センターである。(第25区コース図)

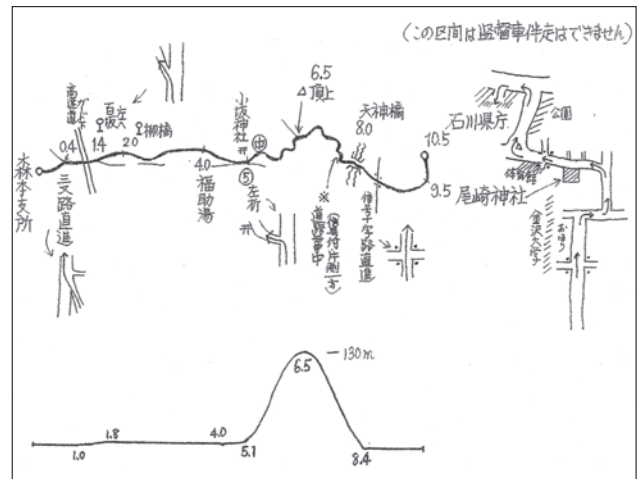
23区 15.6キロ 羽咋中央バス停～高松町役場

羽咋中央バス停を出て0.6キロの三叉路を右へ、パチンコ屋(1.8キロ)、志雄町標識(3.6キロ)、警察官派出所(5.2キロ)を経て、金沢・津幡方面標識(6.2キロ)を右に見、ゴルフ練習場から相見川橋(7.7キロ)を越えると、中間点である。その後、スプリンターの広告看板(10.5キロ)、ガソリンスタンド(11.3キロ)を越え、免田大橋(11.9キロ)を渡る。ニッ屋バス停(13.2キロ)、大矢建設会社(14.6キロ)、東高松バス停(14.9キロ)を通過して、高松町役場(15.6キロ)中継点である。この高松町役場は現在は移転し、コンビニエンスストアとなっている。(第23区コース図)



26区 10.5キロ 森本支所～石川県庁

森本支所を出て0.4キロ地点の三叉路を直進、高速道路のガード下を通過し、百坂バス停（1.4キロ）を左へ出て、柳橋バス停（2.0キロ）、福助湯（4.0キロ）を過ぎ、小坂神社（5.0キロ）方面へ左折、卯辰山への上りに入る。頂上（6.5キロ）から天神橋（8.0キロ）へ一気に下り、大手町交差点から大手堀通りを通り、尾崎神社を左に見て、中央公園から石川県庁（10.5キロ）をゴールとする。（第26区コース図）



3日目ゴール地点の石川県庁は移転し、現在のしいのき迎賓館となっている。当時の3日目の合計走行距離が129.2kmであるのに対し、現在は121.6kmであった。

まとめ

以上、第10回大会コースの概要と2016年11月に行った踏査の結果を述べた。2016年の走行距離は自動車の走行距離計によるもので、日本陸上競技連盟の長距離競走路ならびに競歩路公認に関する細則に定められた「ワイヤー計測」ないし「自転車計測」ではない。したがって、必ずしも正確なものではないが、全区間の合計距離は当時の341.6kmに対し、現在では325.5kmと16.1km短くなっている。40年間の道路改良の結果であろうことはいうまでもない。毎年11月下旬、全長340キロ、3日間にわたって初冬の能登半島を駆け抜ける「能登駅伝」の選手たち、そして大会運営にあたった役員や地元の沿道関係者も鍛えられた駅伝であったことがしのばれるのである。

注及び引用参考文献

- (1) 大久保英哲・親谷均二「日本学生選抜能登半島一周駅伝競走大会の開催・廃止過程—第1回開催（1968）から第10回大会（1977）に至るまで—」金沢星稜大学人間科学研究第9巻1号、2015、41-49頁
- (2) 大久保英哲・親谷均二・北川潔「日本学生選抜能登半島一周駅伝競走大会の研究(2)—第1・2・3回大会の概要と競技記録—」金沢星稜大学人間科学研究第9巻2号、2016、47-56
- (3) 大久保英哲・親谷均二・北川潔「日本学生選抜能登半島一周駅伝競走大会の研究(3)—第4回大会の概要と競技記録—」金沢星稜大学人間科学研究第10巻1号、2017、31-38頁
- (4) 大久保英哲・親谷均二・北川潔・櫻井貴志・西村貴之・佐々木達也・阿羅功也「日本学生選抜能登半島一周駅伝競走大会の研究(4)—第5・6・7回大会の概要と競技記録—」金沢星稜大学人間科学研究第10巻2号、2017、67-75頁
- (5) 大久保英哲・親谷均二・北川潔・櫻井貴志・西村貴之・佐々木達也・阿羅功也「日本学生選抜能登半島一周駅伝競走大会の研究(5)—第8回大会の概要と競技記録—」金沢星稜大学人間科学研究第11巻1号、2017、37-42頁
- (6) 大久保英哲・親谷均二・北川潔・櫻井貴志・西村貴之・佐々木達也・阿羅功也「日本学生選抜能登半島一周駅伝競走大会の研究(6)—第9・10回大会の概要と競技記録—」金沢星稜大学人間科学研究第11巻2号、2017、89-96頁
- (7) 大久保英哲・親谷均二・北川潔・櫻井貴志・西村貴之・佐々木達也・阿羅功也「日本学生選抜能登半島一周駅伝競走大会の研究(7)—「能登駅伝を語る」シンポジウム(2017)記録—」金沢星稜大学人間科学研究第12巻1号、2018、57-64頁
- (8) 大久保英哲（編著）、箱根駅伝を超えようとした「能登駅

伝」, 能登印刷出版, 2019

(9) 「読売新聞」昭和49年11月PR版(日付なし)

附言

本研究は金沢星稜大学共同研究費(平成28・29・30年度)の研究助成を受けている。