

第3章 わかやまの自然と生活



昔の道と今の道

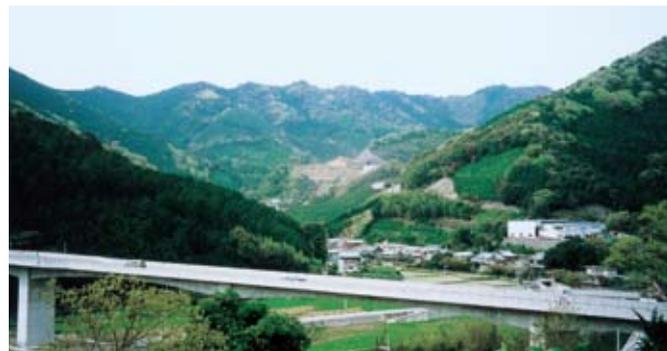
山越えの峠道と新しい道

山深い紀伊山地の山なみを越える熊野古道や、紀見峠越えの高野街道を行くことは、昔の人々にとっては歩き疲れる山旅でした。しかし、今は新しい道路ができ、交通は大変便利になりました。

熊野三山へのいくつかの山越えの峠道の1つに鹿ヶ瀬峠があります。標高約350mの峠は湯浅から御坊へぬける古道で、『紀伊国名所図会』には峠の茶屋の風景がえがかれ、今でも日高町原谷に石畳の道が残り昔の名ごりをとどめています。途中の河瀬や原谷には、熊野九十九王子の王子社がありました。また、馬留や杳掛という王子の名前は、けわしい峠のふもとをあらわしています。1964（昭和39）年、峠の北側に国道42号の水越トンネルができ、さらに1996（平成8）年に湯浅御坊道路の鳥松山トンネルと川辺第一トンネルの完成で、山越えの道は大変便利になりました。



鹿ヶ瀬峠の熊野古道の石畳（日高町）



鹿ヶ瀬峠の山並みと湯浅御坊道路（広川町）



鹿ヶ瀬峠（紀伊国名所図会）

途中の河瀬や原谷には、熊野九十九王子の王子社がありました。また、馬留や杳掛という王子の名前は、けわしい峠のふもとをあらわしています。1964（昭和39）年、峠の北側に国道42号の水越トンネルができ、さらに1996（平成8）年に湯浅御坊道路の鳥松山トンネルと川辺第一トンネルの完成で、山越えの道は大変便利になりました。

京都や大坂・堺から高野山への道は、紀見峠を越え、紀ノ川を渡り、九度山町の慈尊院（当時の高野政所）を経て、高野山の大門にいたりしました。このコースは中世から江戸時代初めごろまで利用された参詣道でした。

『紀伊国名所図会』には紀見峠にあった茶屋のにぎわっている様子がえがかれています。1915（大正4）年に高野鉄道が橋本まで開通し、1932年に県道が新設されてから峠の風景はがらりと変わりました。今はハイキングの人が通る静かな集落に

\*1 第2編 第1章「熊野三山と参詣道」95ページ参照。  
 \*2 江戸時代の1811（文化8）年からつくられはじめた画と文で名所などを書いたもの。  
 \*3 高野山の寺領を管理する役所。

なっています。1857(安政4)年の「高野山女人堂江六里」と刻まれた道しるべが建ち、峠の細長い道すじには、かつて旅人を泊めたと伝わる家をはじめ十数軒の家が残っています。峠から古い道を下ると杳掛の集落です。ここでわらじを取りかえたところから杳掛という地名が、ついたとも言われています。江戸時代には、峠を越えるため20頭ほどの馬がいて利用されていたようです。現在は峠まで今もバスが通っていますが、住民のほとんどは自家用車を利用しています。また、1969年に紀見トンネルが開通し、国道371号は、南海高野線とともに大阪府へ通じる重要な交通路となり、今も新しい道路の建設工事がすすめられています。



紀見峠「紀伊国名所図会」

## 紀伊山地の交通路

紀伊山地は東西方向に山脈がつづいています。川の流れも紀ノ川や有田川・日高川・富田川など、ほぼ東から西へと流れて紀伊水道にそそいでいます。そのため、紀伊山地の村々を結んでいるバス路線は、中には谷から谷へと峠を越えるところもありますが、海岸を走るJR紀勢本線の主な駅から上流の土地まで、川沿いに通っているところがほとんどです。



紀見峠の国道371号(橋本市)

今は、交通の中心はバスよりも自家用車やトラックになってきています。バスの運行本数は、1日5往復以下が多く、さらに乗客の少ない町村では会社に補助金を出してバスを運行している路線もあります。

山村には、立派な道路がつき、トンネルが開通して、紀伊山地の交通もたいへん便利になってきていますが、現在、乗用車やトラックなどの貨物車が紀伊山地をどれだけ走っているかを見ると、昼間1日に1万台以上の交通量がある国道は、橋本から田辺までと勝浦から新宮を結ぶ路線で、山間部では、1,000台以下と少なくなっています。

しかし、これらの道沿いには、「道の駅」が、県内には18か所(2008年)設けられています。ここは自動車の運転者などの休憩所であるだけでなく、その土地の特産品を売っており、地域の発展に役立っています。



\*1 1993(平成5)年から、長距離を走る車の運転者などが休憩するために建設省(現在の国土交通省)によって設けられた。  
\*2 平日昼間(12時間)国道のみ(和歌山県県土整備部資料より作成)。