

第4章 近代和歌山の発展



# 紀伊半島の交通

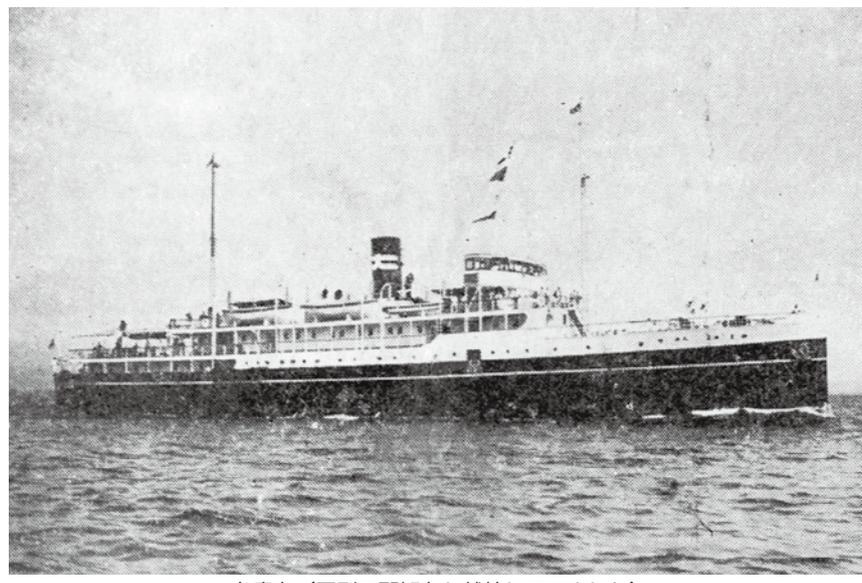
時代区分	旧石器・縄文・弥生時代
	古墳時代
	飛鳥・奈良・平安時代
	鎌倉・室町時代
	戦国・安土桃山時代
	江戸時代
	明治・大正・昭和(戦前)時代
昭和(戦後)・平成時代	

## 紀州航路

紀伊半島の交通は、新しい明治時代の世となっても、陸上交通が不便であったため、長く沿岸航路にたよらなければなりませんでした。

紀州航路は、明治維新後の1869（明治2）年に開かれますが、さかんになるのは明治の中ごろになってからです。大阪と和歌山の港を結んでいた大阪商船は、南海鉄道が和歌山市まで開通したのにもない、1899年に和歌山市以南の航路へ進出するようになり、紀州航路は大きく変わりました。それまでは、大阪から紀伊半島をまわる大阪・熱田線などがおもな航路でしたが、日本共立汽船会社などを合併して、大阪商船が紀州航路を一人占めするようになりました。1911年には大阪・三輪崎急航路が開かれました。前年、暴風雨のため周参見沖で和歌山丸（400トン）が沈没、60余名の犠牲者を出す大事故も起こりました。

大正時代には、新宮鉄道が開通して、三輪崎港が勝浦港にその座を奪われます。昭和初期に入るとディーゼル客船牟婁丸・那智丸（1,600トン）を運行して、観光客を紀南地方へよびよせようとしていました。しかし、その後、紀勢鉄道（JR紀勢線）の建設によって紀州航路が打撃を受け、1938（昭和13）年大阪商船の紀州航路は廃止されました。



牟婁丸（同型の那智丸も就航していました）

また、紀伊半島はいくつかの河川が山間部と海岸部とを結んでいて、川船が交通の手段として大きな役割を果たしました。しかし、大正時代以降急速におとろえてい

きます。そんな中で、独自のプロペラ船を開発して、新宮～本宮間（後に新宮～十津川間）を運行し、やがて瀨峽観光をねらった熊野川の交通が注目されます。

## 鉄道建設、実現への努力

鉄道を通したことが、明治時代の交通で最も大きく変わったことですが、明治期に営業をはじめたのは、私鉄の紀和鉄道・南海鉄道・加太軽便鉄道の3線だけです。1909年には、和歌山市内に市街電車が走りはじめました。

\* 1 のち国有化され国鉄和歌山線となった。現在のJR和歌山線。

紀伊半島をめぐる紀勢鉄道をつくろうという運動は、1907年ごろ、当時三重県会副議長で鶴殿村村長（三重県紀宝町）であった竹原撰一が、和歌山県選出の衆議院議員山口熊野らに働きかけ、国会で議題にされるよう要請したことにはじまります。そして、たびたび議案が提出されますが、貴族院で否決されてうまくいきませんでした。



新宮鉄道（王子ヶ浜からみた御手洗にかけての風景）

1915（大正4）年、再び建設促進の県民大会が新宮で開かれるなど、各地で運動が盛り上がり、あらためて国会で取り上げられました。そして、第41回帝国議会において10か年で紀勢鉄道を完成すると決議しました。

その後、紀勢線の和歌山（現紀和）駅～箕島駅間が開通したのは1924年でした。しかし、鉄道建設が進められるにつれて、路線や駅の位置などをめぐって、意見が対立して、御坊駅設置の問題など混乱したところもありました。

なかなか進まない工事にいらだった東牟婁地方の住民たちは、新宮を中心にして鉄道をつけようとする運動をおこしました。まず、串本から三重県木本までの工事がはじめられ、新宮鉄道が国に買収されてきました。その間、下里では、玉の浦海岸の景色を守ろうと反対運動が occurred。新宮～木本間と江住～串本間が開通し、和歌山駅から三重県木本駅（現熊野市駅）に至る紀勢西線が開通したのは、1940年のこと、着工から実に20年6か月の年月がかかりました。

さらに、三重県木本～尾鷲間が通じて紀勢線全線（天王寺～亀山間）が結ばれたのは、第二次世界大戦後の1959年のことで、実に40年もかかったこととなります。

奈良県の五條と新宮を結ぶ五新鉄道が、長い間の陳情のすえ、1935年から着工されましたが、戦争で工事が中断され、現在一部JRバスが運行しているほかは、工事はとりやめになっています。

## 乗合自動車と観光

和歌山県では、最初に自動車が運転されたのは1913年のことで、大正末期には乗合自動車（バス）の実用時代に入りました。和歌山市では3社ほどが競争し、自動車路線は1925年には、会社・個人を含め52社を数えたといわれます。白浜温泉自動車は1925年に箕島～田辺間に長距離バスを走らせました。やがて、白浜温泉などを中心に温泉地と結びついて、乗客を運ぶように経営されていきました。



乗合自動車（海南市）

\* 1 1913（大正2）年に新宮～勝浦間に開通された鉄道。