LUZの熊野古道案内

2005 年 7 月 上 7月1日 ~10日

je2luz.exblog.jp

目次 2005年7月

紀勢線 阿田和駅 7月1日 紀勢線 紀伊市木駅 7月2日 紀勢線 神志山駅 7月3日 紀勢線 7月4日 志原鉄橋 有井駅 7月5日 紀勢線 紀勢線 熊野市駅 7月6日 1 7月7日 紀勢線 熊野市駅 2 省営バス 7月8日 紀勢線 大泊駅 紀勢線 波田須駅 7月9日 7月10日 紀勢線 新鹿駅

熊野の旅 紀勢線 阿田和駅

ここも特急通過駅ですが、構内が複線になった少し大きな駅になります。準急など と言うものがあった頃は停車していました。

昔は、この駅は約10Km ほど山奥の紀和町から算出される**銅鉱石の積み込み駅**として賑わっていました。鉱石のような重いものは船の方が良いのですが、ここ熊野灘に面したところでは大きな船をつけられるような港は作れなかったのです。

昭和 30 年代には**紀和町の入鹿鉱山**から山を越えて**索道**が動いていました。スキー 場のリフトのお化けです。ドラム缶を半分に切ったようなゴンドラが付いていて、ぐ るぐる巡回しながら鉱石を駅構内のサイロまで運んでいました。

当然、貨車はいつも待機して大勢の人夫で積み込みをしていました。一時は1万人と越えていた旧入鹿村・西山村(紀和町)の人もこの駅を利用しましたから結構な賑わいでした。

熊野古道の**浜街道(御浜街道**)の中間点で山越えで入鹿経由**本宮**に通じる**尾呂志街道**との分岐点でもあり、旅館も数件ある町でした。

位置的には市制を敷く前の熊野市(8ヶ町村)を含めた時代の南牟婁郡の真ん中に 在るため、町村共同で作ったこの一帯ただ一つの総合病院の**民生病院**(現紀南病院) はここにあります。更には、高校進学率が向上し熊野市木本町にある県立木本高校で は収容しきれなくなった時に作った**紀南高校**もここにあり、通学生が利用しています。

ここの駅前はぱっと開けて、太平洋が見えます。その右手に大きな**パーク七里御 浜・ピネ**と言う第三セクターの建物があり、ショッピングセンターと道の駅が入って います。

高度成長期に計画・建設されたもので、人口数千人の所に見込み客 20 万人という 入物ですから、開業以来赤字続きで計画に関係した県にとってもお荷物になっていま す。

目の前の浜には椰子の木の植わった公園もあり、駐車場も完備なのでドライブでこられた方には格好の休憩場所です。

道の駅としては $4 \, \mathrm{Km}$ ほど新宮よりの井田海岸のうみがめ公園にもあり、そちらの方が新しく、雰囲気はあるでしょうね



2005年 07月 02日

熊野の旅 紀勢線 紀伊市木駅

紀伊・市木 (いちぎ) 駅も単線・無人駅です。

周りはみかん畑が一杯です。季節によって夏みかん・八朔・温州・セミノールなど 手を変え品を変えてという具合に色づいています。このあたりは**『年中みかんの採れる町**』という南牟婁郡御浜町のみかん畑の中心部です。

今は『市木』と書きますが、昔は『一鬼』と言ったようです。熊野市木本町・・鬼 之元の傘下にあった海賊集団(水軍)の一つの軍団だったようです。

ここは典型的な田舎・ローカル駅ですがかつては田舎に似合わない『近畿大学付属 幼稚園』があり、角帽をかぶった子供がチョロチョロしていたものです。近畿大学の総長であった世耕弘一さんが熊野川中の出身で南紀に思いいれがあったので、新宮女子高等学校(現:私立新宮高校)・熊野工業専門学校(熊野市)などと同様、ここに設立したのです。熊野市と新宮市のほぼ中間と言うことで子供の募集をしましたが、最初は私立幼稚園…かわいい制服…都会的…などと結構お客様がいたのですが、公立幼稚園の整備が進むのと田舎の過疎化で子供の減少が進みました。更には、私立幼稚園があっても、小・中・高とエスカレートになるわけではありませんから、あまりメリットもなく定員割れをするようになり閉鎖されました。

紀勢線の熊野市までの区間は戦前に開通していましたから、駅舎には**駅名を焼きこんだタイル**が表札の様に埋め込まれています。熊野市を通り過ぎたところからはこれが在りません。

駅の歴史を物語るものでもあります。改修された駅舎にもきちんと移植されます。 駅名が逆に並んでいるのもその証です。

なお、この周辺で採れる温州みかんは紀州のみかんの中でも一番甘いと言われています。産出量が少ないので市場に区別して流通はしていないようです。地元の直売店か熊野市駅前のみかん専門店で買うしかないでしょうね。

『市木のみかん、ありますか?』と言えば、『通なのかな?』と、思われるかもしれません。





こんなカメラで撮りました バルダ・バルディックス・・エナゴン by **je2luz** | 2005-07-02 15:50 | 熊野

2005年 07月 03日

熊野のたび 紀勢線 神志山駅

この神志山(こうしやま)駅は南牟婁郡と熊野市の境にあります。

駅を出て300mほどで小さな川『志原川(しわら)』を渡ります。

海岸沿いに走ってきた列車も、この鉄橋を渡る時にチラッと海を見ることの出来る くらいです。

この新宮ー熊野の間を結ぶ七里御浜は熊野川が押し流してきた土石を熊野灘の波がゆすりながら運び、打ち上げた砂利で出来ています。砂利が盛り上がって成長して、内側に湿地帯を作り出しました。そこに土砂が堆積して陸地になったと言うのがほんの少しある平地の由来です。

砂利だけで出来た長い浜には昔から育てられた防風林の松林が続いていました。鉄道を引く時にあまりにも柔らかい海沿いを避け、防風林の内側に作りました。他のこうした海岸では海に一番近いところを鉄路が走りますが、地盤の悪さと、台風常襲地帯で波が松原に達するので、内側に逃げました。おかげで海の荒れには影響されることの無い路線になりましたが、お客様は退屈な風景の25Kmになっています。

その代わり、どの駅からでも、数百メートルで海岸に着きます。

この神志山駅は複線になり、ホームも上下別の二本です。おまけに構内誇線橋真であります。しかし、特急は停車しません。駅前うっそうとした植え込みのロータリー

や駅舎は感じの良いものです。

今はこの近くには何も無いのですが、旧神志山村時代にはかんきつ類用に『**農事試験場**』がありました。当時の村の勢いを示すような感じです。

ちなみに今までの駅は『鵜殿駅 - 鵜殿村』・『紀伊井田駅 - 旧井田村』・『阿田和駅 - 旧阿田和村』・『市木駅 - 旧市木村』です。





y **je2luz** | 2005-07-03 02:06 | 熊野

2005年 07月 04日

熊野の旅 紀勢線 志原鉄橋

神志山駅を出てすぐに、志原川にかかる鉄橋になります。この川は**産田神社**のそば を流れる『産田川』と左手奥に入り込んだ**『神木(こうのぎ)』**から流れ出る志原川の 合流したものです。 この川の河口は七里御浜の砂利によっていつもふさがれて居ます。そのため。川としては小さいのですが、遊水地となる湿地帯が広くなっています。その湿地帯は可能な限り水田にされていますが、台風シーズンになると海があれ、河口が閉塞するので、毎年のように水没してしまいます。

その被害を防ぐために、この周辺の稲の作付けは非常に早くなっています。早場米 を作ると言う目的ではなく、一日でも早くして、台風を避けたいのです。

このあたりでは月遅れのお盆、8月15日を過ぎるとすぐに稲刈りに入ります。

この志原川は沼地状態になっていますが、うなぎが豊富で、昔からの漁法で、カギの付いた棒で泥を引っかいてうなぎをとる方法が生き残っています。

私のように清流大又川でのうなぎ釣りをしていたものからすると、泥の中のうなぎは食べる気はしないのですが…しかし、全国的に見ると泥のあるところのうなぎの方が多いのですね。

この鉄橋を渡ると、列車は熊野市に入ります。地名は**志原尻**(しわらじり)と言います。尻は河口の意味です。

ここの河口のそばの松林の中に**『竜宮さん』**が祀られていますが、祀っているのは 竜神さんで、この厄介者の志原川を納めてもらうために祀ったそうです。小さな小さ な祠と石灯籠があるだけです。



カメラは**イコンタ 523/16** テッサー**75mm** by **je2luz** | 2005-07-04 07:13 | 熊野

熊野の旅 紀勢線 有井駅

熊野市に入り最初の駅が有井駅(ありい)です。旧有井村になります。

この近くに『花の窟神社』と『産田神社』があります。地名は**古事記に出てくる、 熊野の有馬**セす。

駅に近づく手前など山側は低い湿地帯になっています。かなり深い沼地で、建物を建てるのにパイルを打ち込んでも、沈下してしまいます。逆に海岸側は盛り上がって砂利と土砂の混じった地盤になっています。

この駅は近畿大学系列の**熊野工業高等専門学校**の通学駅になっています。高度成長期の高専ブームの時に設立されたものです。今では設立当時より規模も小さくなってきており、地元の子供の減少や高専ブームが終わったのでよそからの生徒さんが来なくなったので、存続自体が危ぶまれています。(2011 年度で撤退決定)

学生寮も完備して、全国からの生徒さんを受け入れています。

この駅の前方にそびえるのが花の窟になります。列車はこの山のトンネルに入り二本のトンネルを抜けると熊野市駅になります。

このトンネルが、これから先のトンネル、又、トンネルの区間の始まりです。これからは七里御浜が終わり、リアス式海岸沿いに走るためです。

熊野古道も、山又山の伊勢街道に入ります。



カメラはヤシカ・フレックス D



カメラは**ミノルタ** α 7700i

by **je2luz** | 2005-07-05 04:30 | 熊野

2005年 07月 06日

熊野の旅 紀勢線 熊野市駅 1

新宮を出発した特急列車が最初に停車するのが『熊野市駅』です。

この駅は紀勢線が全通するまでは大阪・天王寺から来る列車の終着駅でした。当時の駅名は**『紀伊木本駅』**(きい・きのもと)でした。少し前までは大阪方面のお年寄りで熊野市駅よりは紀伊木本駅のほうが馴染よいと言う人も居ましたが、全通から45年になり、そういう人も居なくなってきました。

駅が出来た当時は昭和の大合併より前ですから、木本町の駅として作ったわけです。 ところが実際に駅のある場所は隣の有井村井戸でした。井戸地区は小さな集落でした から、駅の名前を木本町に渡し、駅を近くに作ると言う実を取ったようです。

この駅は終着駅として作られ、伊勢・名古屋方面への交通はここから国鉄バス(**省営バス**)での連絡になっていました。数台の連絡バスが一度に発着しますから駅前もきちんと整備されていました。この道中は天下の難所『**矢ノ川峠』**(808m) 越えでした。

貨物も混載便・客車便なども沢山扱われ、当然のことして、駅のそばには日本通運の倉庫や営業所がありました。昔は日通(にっつう)とは呼ばず『まるつう』と呼んでいました。

今でこそ日通と JR は別物になってきていますが、この二つはまるで一つのように動いていました。日**通が国鉄の貨物取り扱いを独占し、国鉄は荷扱いを丸投げする**構図でした。

非能率の典型のようなもので、熊野市駅から貨車で木材を積み出すと、東京恵比寿駅に着くまで早くて3日でした。春になると『春闘』で半月かかるやら…そんな時代もありました。これは伝聞ではなく、私の家業の荷物の話です。今では、小回りの効かない貨物列車に積むことも無いですね。

この駅前からは今でも各方面行きのバスが出ています。津・名古屋・東京など行きの高速バスも出ています。やはり、交通の要衝には違いありません。駅には一人前にキオスクやうどんやもあります。





カメラはミノルタ α 7700i

by **je2luz** | 2005-07-06 05:13 | 熊野

2005年 07月 07日

熊野の旅 紀勢線 熊野市駅 2 省営バス

熊野市駅に変わるまで、この**紀勢西線終着駅『紀伊木本』**から**紀勢東線始発駅『尾鷲』**まではバス連絡でした。これは、終戦まで鉄道省の運行する省営バスでした。

途中、海抜808mの矢ノ川峠を越えなくてはなりません。木本も尾鷲も海の町で海抜10mほどのものです。砂利道の評議峠を越え、矢ノ川峠を越える悪路、急峻な道です。

ここに投入されたバスは、全国でも二箇所と言う**『ジーゼルエンジンのバス』**でした。最初の頃のバスは今で言うマイクロバス程度のものでした、バスと言えどもガソリン車が多く、戦時中から戦後は更にひどい**『木炭車』**が使われていました。このよ

うなものでは矢ノ川峠は越せないと言うことと、ローカル線ではなく、紀伊半島一周 鉄道の連絡バスとして重要路線でジーゼルの投入となったのでした。

当時、三重交通のバスは木炭車でした。この木炭車は、名の通り『木炭』を不完全燃焼させると発生する『一酸化炭素』を燃料としてガソリンエンジンを廻すものです。

不完全燃焼した一酸化炭素程度の燃料ですから馬力はまるでありません。昭和 50 年代になり「熊野無線クラブ」でこれを復元し乗用車を動かしましたが、調整不良もあり、まさに『動いた』だけでした。

この、連絡バス、国鉄バス紀南線は鉄道の全通と共に廃止されました。このバスは $42\,\mathrm{Km}$ を 2 時間 $40\,\mathrm{分}$ で走りましたが、途中矢ノ川峠で休憩し、そこには小さな**『茶店』**がありました。ここからは、遠く富士山が見えることでも有名でした。台風のあととか、空気が澄み渡って三重から静岡まで快晴のときしか見えませんから、見られるのは年に何回かと言うものです。

このバスは転落すれば命が無いという難所越えでも最後まで無事故で終えました。 矢ノ川峠のすぐそばには乗客が怖がって『南無阿弥陀仏』と唱えるので付いた**『念仏 坂』**なんて難所があったくらいです。

写真は懐かしい**『つばめ』**の付いた国鉄バス、矢ノ川峠の茶店、尾鷲駅のものです。 カメラはオリンパス $35S \cdot G$ ズイコー1.9です。子供の小遣いでフィルムはふんだんに買えないので、単なる風景の写真などありませんね。

本当に古い国鉄バスの写真などは実家にあるはずなのですが…

余談ですがヤクルトスワローズのスワローズは国鉄スワローズから来たものです。







by **je2luz** | 2005-07-07 13:21 | 熊野

2005年 07月 08日

熊野の旅 紀勢線 大泊駅

熊野市駅を出発するとすぐに、短いトンネルに入ります。抜けるとすぐ左側に学校が見えます。**県立木本高校**です。旧制中学と旧制女学校が合併して出来たものです。かつてはこの地域で唯一つの高等学校として、遠くは奈良県吉野郡下北山村や尾鷲市の熊野よりの賀田や三木里からも来ていました。そのため、ここには寄宿舎があります。

この学校は伝統的にラグビーが強く、花園に出場したこともあります。OBによる大人のラグビークラブもあります。人口2000人しか居ない熊野で存続できるのは不思議ですが、古い卒業生なら男子は体育の時間に全員ラグビーをやっています。

クラス対抗ラグビー大会まであったのです。珍しい町です。

と、説明をする時間も無い位で又トンネルに入ります。

抜けるとすぐに道路が立体交差で横切ってゆきます。これが**国道 42 号線**で佐田 坂・矢ノ川トンネルの山間部経由で尾鷲に向かいます。

右手に少し見える海が大泊海水浴場です。ここは前に案内しましたね。

特急だと通過してしまいますが、ここに『大泊駅』(おおどまり)があります。

かつては熊野川総合開発のうち、七色ダム、小森ダム、池原ダムのセメントや資材 を運ぶために引込み線もあり、賑やかだったのです。今でも、セメントのサイロがあ りますが、最早、セメントは列車では来ていません。

つい最近まで、駅構内とセメント会社の仕切りも無かったのですが、ちょっとした 事故があり、今はフェンスが作られました。

ここの駅前の桜は古木が多く、見事な花を咲かせてくれます。桜の季節なら、下車 して一休みするのも良いかもしれません。



カメラはミノルタ α 7700i ミノルタ 80~200 ズーム



2005年 07月 09日

熊野の旅 紀勢線 波田須駅

大泊を出た列車はすぐにトンネルに入ります。これから先は**6**割がトンネルと言う 区間に入ります。

トンネルから出ると右側には**『熊野灘』**が広がります。熊野灘は黒潮本流が流れています。この**『黒潮』**はその名の通り黒い色をしています。普通の日本近海の海水より、塩分濃度が高いそうです。

この辺の子供の描く海の色は**『水色』**ではなく**『濃紺』**です。日本海の冬の海のように『灰色』ではなく、きれいな深い青です。この海を見て育った者にとっては海の色はこの色なのです。

この『波田須駅』(はだす)は全ての駅に駅員が配置されている国鉄時代に開設されましたが『臨時駅』の形で作ったので、最初から駅員は配置されませんでした。

駅には駅前広場どころか車の入る道路もありません。やっとこさ単車が通る道があるだけです。その先の車が通れる市道もあとから作ったものです。

この駅の周辺には熊野古道『大吹峠』(おおぶきとうげ)や『徐福の宮』があります。

この駅に降りると『どうしてこんなところに駅を作ったのだろう?』と、思うでしょうね。トンネルとトンネルの間の隙間に作ったようなものです。

鉄道は海岸線を走っていますが、集落は急斜面を開墾した棚田の上にあります。国 道も集落間連絡道路として作ったものをあとで指定したものなので山の中腹を走っ ています。そこまでの道は息切れ無しでは登れないほど急なものです。



この道すがら、みかん畑があります。みかんの木越しに海が光って見えます。

『みーかんーの は一なが一 さーいてーいるー』と、童謡の一節が浮かんでくるでしょうね。

この唄も今の子供は知らないとか言いますが、この景色は日本人の心にある原風景の一つです。*初めて来たのに懐かしい・・・* この駅で降りて散策される時は必ず食料は持参してください。過疎地の常で昔は何軒もあったお店やさんがなくなっています。忘れると、せっかくの景色が空腹でかすんでしまいます。



by je2luz | 2005-07-09 14:20 | 熊野

2005年 07月 10日

熊野の旅 紀勢線 新鹿駅

前にも新鹿(あたしか)のことは書きましたね。

紀伊半島では一番よい海水浴場だと思われる**『新鹿海水浴場』**があり、駅のホームからも見えています。

紀伊半島は外海・熊野灘に面しているので波が荒く、遠浅の浜が出来ません。少し海が荒れたり、土用波が立つと危なくて近づくことも出来ません。この新鹿は比較的遠浅で、湾の中にあるので安心して泳げます。水質は汚すような工場も無いし、人口

も少ないので『A ランク』です。

新鹿駅は複線になっています。ダイヤによってはこの駅で上下の列車がすれ違います。今は、ポイントの切り替えが遠隔操作になっていますから、すれ違い駅でも無人です。紀勢線のポイントは亀山で集中管理されているようです。

ポイントの切り替えと言うと駅員さんが指を差して確認し、ガチャンと切り替えてもう一度転轍機の位置と腕木式信号を確認するイメージがありますが、今では普通の駅では見られません。 全て遠隔操作によるので、機関手さんの正確な判断に任されています。

この駅は少し高い位置にありますが、このすぐ下まで、東南海地震の津波が来ています。紀勢線の走っている位置は大体、その高さより上にあるようです。古い区間では本当に海岸すれすれを走り、台風の余波でも波が近くまで来るところもあります。この周辺で地震にあったときは、少なくとも鉄道の高さまでは駆け上ってください。



新鹿からは**県道『新鹿佐渡線』**(あたしかさわたりせん)経由で42号線に出られますし、更に309号169号経由で奈良橿原や大阪・京都に直線的につながっています。地図に上では直線的ですが大台ケ原のふもと『伯母峰峠』(おばみねとうげ)を越える山道です。しかし、近年、最大の難所が改良されたので、都会のドライバーでも簡単に越せると思います。

熊野の中心から海沿いに来た**国道 311 号線**は更に海沿いに**尾鷲**までつながっています。これもつい最近つながったものです。ただし、リアス式海岸を走る道ですから、景色は良いですが距離と時間は随分かかります。道の選択はここ新鹿で決まります。



カメラは**イコフレックス**

by **je2luz** | 2005-07-10 04:04 | 熊野