LUZ の熊野古道案内

2006 年　3 月

３月１日　～　１６日

je2luz.exblog.jp

目次

２００６年　**3** 月

３月１日　熊野の地名　大泊・小泊
３月２日　熊野の地名　大又・小又
３月３日
３月４日　熊野の地名・不思議な町名
３月５日　紛らわしい地名二箇所
３月６日　七里御浜の製塩
３月７日　熊野の川　大又川
３月８日　番外　宇陀市長谷寺
３月９日　番外　宇陀市室生寺 **2**
３月１０日　番外　宇陀市室生寺 **3**
３月１１日　番外　宇陀市室生区　ギャラリー夢雲
３月１２日　気候風土と日本人の原風景
３月１３日　高速道路一部供用開始
３月１４日　この半世紀の熊野の開発計画　**7**
３月１５日　この半世紀の熊野の開発計画 **8**
３月１６日　この半世紀の熊野の開発計画 **9**

2006 年　03 月　01 日

熊野の旅　熊野の地名　大泊・小泊

熊野市には大泊と言う地名があります。比較的大きな湾で白砂の海岸のある町です。

紀伊半島は外洋に面しているので海水浴場が少ないのですがここは海水浴場に指定されています。何度か写真も載せたところです。

この大泊は昔の泊村です。集落としては同じ湾に面したもう一つの磯崎と一緒に一つの村を作っていました。

この向かい側の集落、今は『磯崎』（いそざき）と呼んでいますが、以前はほとんどの場合『こどまり』（小泊）と呼ばれていました。大泊に比べ岬の途中にある小さな入り江に小さな砂浜がある漁師町ですから、大きな浜を持つ大泊に対して小泊と呼ばれたのだと思います。

昔は漁師町は浜のあるところに作られることが多かったのです。

木造和船を浜から海に押し出して漁をし、終わると引き上げていたのです。それが出来るほどの小さな和船が主力だったものです。しかし、港が整備されるようになるとこうした『浜』から船を出す漁師町は廃れてゆきました。

今は小泊の方は防波堤のある漁港に整備されて漁師さんがまだたくさん居ますが大泊からはほとんど姿を消しました。

そして、磯崎の元は小さな砂浜があったところは完全にコンクリートで固められて緩やかなスロープの船揚げ場所になっています。船揚げ場所があってもいかにも狭いところなので所属の船全部を陸揚げすることは不可能です。それに漁船が昔より大型化してしまい簡単に陸揚げできなくなっています。

この『小泊』と言う呼び方はほとんど使われなくなってもうすぐ忘れられてしまう地名でしょうね。『古泊』と書くこともありましたね。

by **je2luz** | 2006-03-01 09:00

2006 年　03 月　02 日

熊野の旅　熊野の地名　大又・小又

熊野市の山間部、国道４２号線沿いに、この『大又』と『小又』があります。

ここは今の熊野市飛鳥町、旧南牟婁郡飛鳥村です。この飛鳥の山中から熊野川の支流の一つ『大又川』が始まります。

『大又川』飛鳥町内ではは国道４２号線沿いに流れていますが、大又地内の入り口で二つに分かれています。というか二つの川が合流します。その二つのうちの小さいほうの川沿いの集落を『小又』と呼び、大きい方に沿った集落を『大又』と呼びます。

大泊・小泊と同じ発想で誰が見ても区別の出来る名前付けをしています。

飛鳥町は山間部とはいえ山一枚で海に接しています。

道路で言うと小阪峠を越すと熊野市大泊町に、評議峠を越すと木本町に、八丁峠を越えると熊野市新鹿町に。小又から鳥越峠を越えると尾鷲市賀田町に、矢ノ川峠を越えると尾鷲市中心部に出ます。昔の山道ですともっと色んなところに出られるようになっていました。山越えで 2 里とか 3 里程度です。昔の人にとっては遠い距離ではありません。海の方からはこの峠を越えて魚売りが来ていました。峠ごとに接する猟師町が違うので違う魚売りが入ってきます。昔の飛鳥では集落ごとに違う場所からの魚を食べていたのです。

同じ飛鳥で小阪地区は木本・大泊・新鹿の魚売り。小又大又地区は新鹿、賀田の魚売りという風でした。車の無い時代でも飛鳥町は山間部にありながら結構魚には恵まれていたようです。

この辺りでは、『魚は山で買え』なんて言葉がありました。魚売りがいかに熱心に山間部に魚を売りに行ったかの証明かと思います。

by **je2luz** | 2006-03-02 12:17

2006年　03月　04日

熊野の旅　熊野の地名・不思議な町名

熊野市には不思議な町の区分があります。
熊野市駅のすぐそばに『丸山町』というどこにでもありそうな地名があります。ここは昭和３０年ごろに沼を埋め立てて出来た土地と、その１０年後くらいに大きな岩山『要害山』の一部を切り取った土地で構成されほんの一部以外は人の住む所ではなかったところです。

　最初に沼を埋め立てて土地を作ったときに『丸山町』と言う町名にしたのですが、その続きになる岩山を取り崩したときにそこもそのまま丸山町ということになりました。ところが、この岩山の尾根を境に昔の有井村と木本町が分かれていました。取り壊して分譲したときにはひとかたまりの町に見えるところに大きな行政区分が入ってしまいました。
その時に木本側を隣接の地名にすればいいものを『丸山町』をつけてしまいました。
建物の数にすれば数軒しかない区域が木本領丸山になりました。
熊野市井戸町丸山と熊野市木本町丸山が隣接しているのです。

　それくらい…とお思いでしょうが、ほんの数軒だけが５１９－４３２３であり、あとのほとんど全部が５１９－４３２４になるのです。
合併前なら南牟婁郡木本町と南牟婁郡有井村という全く違う自治体ですから、その数軒分を木本町から有井村に譲渡するなんてありえないことですが、この土地が出来たときは同じ『熊野市』になっていたのです。それなのに、こんな不自然な町名が出来てしまったのです。
もっとも、全国的に見るとほんの少しだけ違う市の飛び地になっているなんて一杯あるようですから、この数軒紛れ込んだくらいは不自然ではないのでしょうね。

by **je2luz** | 2006-03-04 10:3

2006 年　03 月　05 日

熊野の旅　紛らわしい地名二箇所

次の地名をきちんと読める人はほとんどいないと思います。

『矢ノ川峠』『矢ノ川小学校』

『矢ノ川峠』は「やのことうげ」と読み、『矢ノ川小学校』は「やのかわ小学校」と読みます。

少し前までは『矢ノ川峠』は熊野市内、『矢ノ川小学校』は南牟婁郡紀和町でした。しかし、合併によって同じ熊野市内になりました。

『峠』『小学校』などを付けないと読みようが無いのです。小学校は廃校になって存在しませんが、集落が残っているので郵便の地名は生きています。峠の方は尾鷲との境で大昔は茶店がありましたが、いまでは何も無いのでこの地名を郵便に使うことはありません。しかし、さほど離れていないのにどうして同じ字を使って読み方の違う地名を付けたのでしょうね。そもそも、『やのこ』なんて読むのは非常に難しいですね。これがすんなり読めるのは地元以外ではアマチュア無線の一部とか富士山の写真マニアとか・・・限られた人でしょうね。

そうそう、昔々に紀伊半島を一周した方は紀伊木本駅から尾鷲駅までの連絡国鉄バスでここを超えて、茶店で１０分ほどの休憩をされたと思います。昭和３５年ごろ廃止されました。国道も昭和４４年にトンネルに変わりました。

国鉄バスの路線で全国でも名高い難所だったのです。

「やのかわ」の方は国道３１１号線で丸山千枚田に行く人や本宮大社に行かれる方が通ります。

矢ノ川峠におけるアマチュア無線運用風景・・・東海 QSO コンテスト・50MH z

by **je2luz** | 2006-03-05 13:55

2006年　03月　06日

熊野の旅　七里御浜の製塩

昔の日本の製塩と言うと瀬戸内の穏やかな海での塩田が主力でした。今では高いものを覗いて輸入の岩塩から生成されるものが多いようですね。

食塩は国家統制品・専売品で自由に作ったり売ったりは出来ませんでした。今は普通の食品並みの扱いになっているようですね。

生きてゆくうえでどうしても必要な『塩』も戦時中から産後すぐの頃に掛けては不足していました。人間だけでなくガラスの製造などにも不可欠な食塩は海外からの岩塩の輸入も止まっていましたから完全に足りなくなったようです。

その時代、日本は海に浮かんだ島国ですから豊富な海水から食塩を自給することになりました。

ここ木本町でも『塩炊き』が行われました。

七里御浜は砂利浜で、今とは違い豊富な砂利によってうねるような小山をいくつも越えて波打ち際にたどり着くものでした。当然、海水を汲んで陸まで運び上げるのはまともに歩けないので大変な仕事でした。

砂利の上に『歩み板』と呼ばれる『足場板』を敷いてその上を歩いていました。幅はせいぜい30ｃｍどまりの狭いものです。その上を30ｋｇほどの海水を天秤で担いで運んでいました。

運んだ海水は大鍋で煮詰めて水分を飛ばして塩にしたのです。出来た『塩』は『にがり』を一杯含んだ今で言う『天然塩』ですが、少し黄色くべちょべちょするものでした。地元での干物作りなどに使われていました。

今考えると、勝手にやって良いわけではないですから、届け出て認可をもらっていたのでしょうね。人里はなれた入り江ではなく町の中でやっていたのですからね。
場所は我が家の目の前です。そうでなければこんな光景は覚えていないと思います。

この海水をくみ上げて運んでいました。距離にするよ100mあまり、高さは10mほどになります。
戦後、世の中が落ち着く頃にはやらなくなって？やれなくなって？いました。
カメラは　ツァイス　ネッター**518/16**　　**je2luz** | 2006-03-06 11:

2006年　03月　07日

熊野の旅　熊野の川　大又川

全国でトップを争う豪雨地帯、平成の合併が始まるまでは本州では有数の面積を誇るこの熊野市には意外と川は少ないのです。
海岸からすぐそばに見える山の稜線を分水嶺にして、海側に降った雨は真直ぐ海に落ちてしまいます。水を集めてこそ川が出来るのであって、集める暇が無いので年間5000mmを超す雨が降っても『川』が出来ないのです。
その分水嶺を越えて向こうに降った雨はすべて一本の川に集められます。
複雑に入り組んで延々と続く山並みもすべて海に出ることが出来ずに遠回りしています。
熊野市内では尾鷲市との境からこちら熊野市領の飛鳥・五郷に降った雨は大又川に集まります。下の写真はその『大又川』の飛鳥町小阪地区を流れる風景です。初夏で少し増水しています。

この大又川は集落よりかなり低い所を流れていて、台風時の400mmとかの雨量でも民家や農地に被害が及ばないものです。と、言うより、水の来るところには住んで

いないのです。
　有史以前から豪雨が降り、山を削ってきたところですから、先人たちはとても逆らえないこの川と共存するように生活の場を定めたのだと思います。
　この川の護岸はほとんどの場合、堤防ではなく、農地の石垣が護岸になっています。河川敷から数メートル上がった土地が崩れないようにしたもので、農地自体は水の来ない高さに作られています。
　この大昔の知恵で作られた農地なども近年の山林の荒廃と集中豪雨の巨大化で少しずつ危うくなってきているようです。
　この大又川が危ないと感じるのですから、本来川であったところを堤防を作って人間が占領している平野部の危険はもっと差し迫っているのでしょうね。
カメラは　　ミノルタα7700i　　by **je2luz** | 2006-03-07 12:20

2006年　03月　08日

熊野の旅　番外　宇陀市長谷寺

　うかりける ひとをはつせの やまおろし はげしかれとわ いのらぬものを

　百人一首に読まれる初瀬・長谷の山にあるお寺が『長谷寺』です。
　『長谷の観音さん』と関西では呼ばれるように、観世音菩薩をお祭りしたお寺です。歌に読まれるように都人の信仰を集めていたようです。

　山深く。厳しい自然の中に抱かれたお寺であったのでしょうが、近畿日本鉄道がここを通るようになってからは立地条件の良い気軽に参れるお寺になりました。
　『ボタン寺』としても有名であり。ボタンの開花時期には大変な人出になります。桜の季節、紅葉の季節なども一杯の人出になるようです。田舎にありながら完全な観

光寺の一つになっています。当然のように拝観料が要ります。

寺としては観音信仰の寺ですから、険しい山の中腹にあり長い階段を登らなければならない割りにやさしい雰囲気のものです。古の都人が作ったお寺らしいものです。

山寺であり平地の無いところですから門前の小さな土産物屋街も坂道になっているくらいですから、駐車場が少なく当然のように有料になります。お参りに来る方との区別は無いようです。

小雨交じりのもやの中にかすむ風情は中々なのですが、カラーの発色も悪く難物です。むしろモノクロームで撮った方が良かったでしょうね。

je2luz | 2006-03-08 11:39

2006 年　03 月　09 日

熊野の旅　番外　宇陀市室生寺 2

ももしきや ふるきのきばの しのぶにも，なほあまりある むかしなりけり

などと言う百人一首が思い出させるように桧皮葺の軒先に軒しのぶこそ生えてい

ませんがコケが生え雑草が生えかけています。

　山間で杉木立に囲まれたの日当たりの悪いこうしたお寺の建物は一年中湿気が多く、吸湿性の強い桧皮葺の屋根は「乾く間もなし」なのです。その屋根を支える垂木、小屋組みも木にとっては最悪の条件の元にあります。

　お寺を建てたときはもっと明るく切り開いた場所に立てたはずなのですが、長い年月で周囲の木々も大きくなってお堂を覆い隠すようになってしまったのでしょう。
　私たちは、うっそうとした木立の中に静かにたたずむこうしたお堂の方が『それらしく』見えて好ましく思えます。しかし、お堂にとっては過酷な状況に違いありません。

　町中にある寺院は手入れされたお庭に囲まれ、こうした湿気の中におかれることもありません。戦乱からは逃れられたのですが、それ以上に過酷な自然環境におかれる建物も多くあると思います。
　周囲の木々を払い、明るくなったら、ムードは少し損なわれますが、創建当時のようにまでは行かなくても、もう少し建物にも配慮してやって欲しいものです。

by **je2luz** | 2006-03-09 12:44

2006 年　03 月　10 日

熊野の旅　番外　宇陀市室生寺 3

　室生寺は都からもさほど遠くなく、それで居て結構山深いところにあるので、昔の人にとっては随分奥山まで来た感じがしたのだと思います。今でも国道や近鉄線のあ

る室生口から室生川沿いにさかのぼってくると段々別世界に入るような感じもします。
　今は道が改良されてこの川の風情もすっかり失われてしまいました。狭い渓谷を通る道路ですから２車線化すれば谷の様子が変わってしまいます。

　この室生川には蛍が生息しています。夏になるとあちこちで蛍が乱舞します。道路と川しかない地形なので草むらに入ったりしなくて良いので蛍見物には向いたところです。
　開けようの無い谷あいにあるので道路以外は昔の風情を残しています。それに、室生寺と隣接する龍穴神社の周辺は樹齢数百年の杉が立っていて雰囲気を盛り上げています。
　この神社とお寺の来歴からするとこの杉の古木でさえ創建当時のものではないはずです。

　先年の台風でここ室生寺の国宝・五重塔が倒れた杉によって破損しました。今は、完全に復旧されています。そして、倒れた杉も撤去されて明るくなっています。人によっては雰囲気が壊れたと思うかもしれません。しかし、杉も古木になるともろくなってきます。天辺が枯れてきたり太い枝が折れて落下したりもします。そして、何より昨日の屋根や今日の写真のように落ち葉が屋根に落ち屋根を腐らせ、一年中日の差さない建物を傷めます。

　千年を越える年月の間にこうした建物に悪い環境になってしまったのでしょう。
　五重塔の周りは災害により日が差し、風が通るようになりましたが、文化財を本当に守るのなら他の建物も日が差し風が通るようにしてやるべきでしょうね。

　屋根の上の葉っぱが楓などだともっと雰囲気がいいでしょうね。それに楓のような

落葉樹なら日が差し乾燥する季節もあるのですが…それでなくても、霧に閉ざされがちな谷沿いなのですから…

by **je2luz** | 2006-03-10 11:3

2006 年　03 月　11 日

熊野の旅　番外　宇陀市室生区　ギャラリー夢雲

室生村に出かけたときに知人に引っ張られて『ギャラリー夢雲』と言うところにつれて行かれた。これは当て字で『ムーン』と読ませるようです。

パンフレットによると『築後３００年の古民家を…』とありますが、室生辺りの典型的な民家を改造した貸しギャラリーです。300 年はどうなのか知れませんが数回の改築を受けて使われてきた古い建物です。典型的な百姓家です。

囲炉裏を炊くことによって家が強くなっていたものが、囲炉裏を炊くことが無くなって弱くなるのは、こうした古い建物の常です。この家ももう、数十年囲炉裏が炊かれなくなり煙が屋根裏まで届くと言うことはなくなっています。

昔は寒い地区にはシロアリの被害は少なかったのですが、この寒い室生でまさに家中シロアリに食い荒らされています。高台にあり湿気もさほど無いと思われますが・・・

私が興味を持ったのはこちらの離れの方です。

おそらく大正から昭和の初期に立てられたものと思われる、この辺には似つかわし

くない明るい離れ座敷です。
　室生は寒いところですから、兼好法師の言い分とは違い『冬を旨とし…』で、とんがり屋根に開口部の少ない建物です。それに比べ、この離れは『夏を旨とすべし…』なのです。
　この田舎でこうした建物をその時代に建てようとした当主のハイカラ気質がうかがえ、それを立てることが許されるこの地区におけるこの家の格の高さがしのばれるような気がします。

　この貸しギャラリーは室生と西名阪針インターを結ぶ道路から横道に入る不便なところにあるのですが、結構来客者が来ていました。
　大阪・奈良などからなら半日での日帰りが可能な立地条件もあるのかと思いますが、この辺りのは他にもギャラリー・アトリエがあるようです。
　夢雲では住居部分を使って喫茶をやっていますが、通常ならとても営業できる立地ではないのですが、来場者によって結構お客は居るようです。
　こんな不便？なところで貸し会場が成り立つ？…熊野・新宮では少し考えにくいことです。
　私はこうした人たちを『文化人』と言いますが、この紀州にも随分流入してきていますが、生活の糧を得る場所を外に求めている人が多いような気がします。
　紀州の外れの住民はは山賊と海賊の末裔で文化の香りとは今でも縁が薄いのでしょう。
　夢雲のブログは
http://gallerymoon.cocolog-nifty.com/moon/
　にありました。

by **je2luz** | 2006-03-11 12:58

2006年　03月　12日

熊野の旅　気候風土と日本人の原風景

気候風土によって山に生えている木は勿論のこと、住居の形まで変わってきます。

室生などに見られる吉野の建物は雪深い北国と同じ急傾斜の屋根を持つものです。これは若狭や信州など雪国・北国に共通するものです。日本だけではなくドイツなどの雪国も屋根をとんがらせて雪が積もりにくいようにしています。

近代に入り、こうした急勾配の屋根は軒が深くかぶってきて暗くなるとか古臭いとかの理由で建てられなくなっています。その分、雪下ろしなどを頻繁にしなくてはならなくなっているようです。

このような雪国風の建物があり、山があり、畑や田圃がある…こうした風景が『田舎』の典型的なものとして受け止められることが多いようですね。

雪解け一青空一南風一　こぶし咲く　あの丘…

この演歌の世界が日本人の持っている『ふるさとの原風景』のようです。

こうした観点からすると、切妻の小さな家の多い紀州路、熊野路は都会の人から見た『なんとなく懐かしい景色』からは少しずれているかもしれませんね。

この少しのズレと言うものも観光面では結構大きいのです。

信州や飛騨などに旅行すると地場産品・民芸品もたくさん売っていますし、観光客も喜んでそれを買い求めます。それが秋田産の漬物であろうと東南アジア産の民芸品であろうと疑いも持たないで買ってゆくことが多いのです。これは、お客さんの中でそうした地域に『田舎』を求める気持ちがあり。そうした地域の風景はその『田舎の原風景』にうまくはまるからでしょうね。

紀州路には余り立派な建物も少なかったのです。この辺りの田舎家は小さな切妻の建物で『杉の皮』で屋根を葺き、皮押さえに足場丸太を置きそれを川原で拾ってきた平たい丸石で押さえると言うものでした。まるで鎌倉時代の庶民の家のようなもので

した。

　杉皮葺きといっても、お寺の屋根のように分厚く葺くのではなく薄くかろうじて雨が漏らない程度に葺いたものです。
　こうした田舎家は昭和３０年ごろにはトタン葺きになおされて、田舎家風ではなく物置風になってしまいました。写真のような屋根がトタン葺きになっても『田舎家風』なのとえらく違います。
　私の見たところでは、この熊野風田舎家は一軒もありませんね。又、復元もされていませんね。
　近年まで『杉皮』は少しずつ生産されていたのですが今では杉皮を剥ぐこともなくなりました。さほど難しいものではないのですが、需要がほとんどなくなっています。
　変な会館を建てるくらいなら、むかし杉皮葺きだった建物をもう一度元に戻して純然たる熊野の民家を復元する方が良い様な気もするのですが・・・
　それを復元しても、日本人の持つ『田舎の原風景』とは少し違うでしょうね。むしろ、時代劇の風景かもしれません。日蓮や親鸞辺りが出てくるような・・・

by **je2luz** | 2006-03-12 10:51

2006 年　03 月　13 日

熊野の旅　高速道路一部供用開始

　以前にも書いた高速道路紀勢線の一部が供用開始になりました。
　伊勢自動車道の勢和多気インターから分岐して紀伊半島をぐるっと回る高速道路の一部 14ｋｍほどです。全長は和歌山市までですから 300ｋｍほどでしょうかね。和歌山県側は田辺のそばまで来ているはずです。
　この開通した区間は道路公団が分割民営化されてから東海地区で供用開始する最初のものだそうです。
　そもそも、計画から着工にいたるまでには随分時間が掛かったのですが、『要らない道路は作らない』論議が始まった時に着工を決めたものです。着工命令を出さないと作れなくなったら大変だと言うことだったのかもしれません。
　高速の供用開始で国道４２号線の名物でもあった、勢和多気インターのそばにあった『おきん茶屋』と言う食堂はどうなるのでしょうね。『おきん餅』と共に有名だったのですが…
　今回の開通区間はこの勢和多気から大宮町までですがそのほかにも国道４２号を通る数少ない車を相手にして店を開けていたところもあります。高速に移る車もそれほど多くないでしょうが少しの減少が命取りになる店も多いでしょうね。
　今回は大宮町までらしいですが、そのこちら側には観光バスを一手に引き受けてきた『あらたけ』というドライブインがあります。ここは松阪駅の『牛肉弁当』を作っているところですが、高速が出来れば完全に閉鎖に追い込まれるでしょうね。

このように一つの高速道路によって結構地元にとってマイナス面もあるのです。と言うより、一般人にはマイナスの方が多い地域もあるわけです。
在来国道を完全整備してくれれば高速道路なんて…と言う声も多いのですが…
この道の駅『熊野きのくに』も尾鷲熊野高規格道路が出来ると車が分散してお客が減ることが予測されています。かといって、田舎の高速道路では家賃を払ってサービスエリアに入るほどそちらにも車は居ませんしね。
仙台からでも熊野の 80ｋｍ手前まで高速道路で来られます。ガードレールと防音・防風ネットしか見えない道中にはなりますが…
紀州も近くなりましたからぜひおいでください。

by **je2luz** | 2006-03-13 09:48

2006 年　03 月　14 日

熊野の旅　この半世紀の熊野の開発計画 7

このテーマについて書くのは久しぶりです。
先日『原子力発電立地断念』という記事が新聞に出ていました。
この紀伊半島は全域過疎地です。今に始まったことではなく、もともと平地も無く人口密度は低いところでした。そこに過疎の波が押し寄せただけで、戦後昭和４０年当時でも紀伊半島の人間が全部死んでも２０万人ほどでした。こうしたところが原発の予定地になりました。その中で消えているのは『熊野市・井内浦（いちうら)』だけなのです。

半世紀ほど前にこの熊野市も原発予定地に加えられました。当然漁民を中心に激しい反対運動がおきました。しかし、建設当事者の中部電力の工作はものすごいものでした。
『原子力発電所を見学したい』と電話一本すれば係りが飛んできて『原子力発電所見学と〇〇温泉ノ旅』を手配してくれました。もちろんお土産付無料ご招待です。当時の熊野市の人口は三万人ほどです。このご招待に与ったのは人口の一割なんて生易しい数字ではないようです。中小企業や町内会の慰安旅行はこれに便乗するのが常識の時代もあったのです。これだけの金をばら撒いてでも田舎に作りたいものなのです。

今でも和歌山県日置川の予定地などはまだ生きています。
『原発絶対反対』などの看板は風化してしまっていますが立地はどっこい生きているのです。
熊野が昭和６２年ごろにやったように議会の圧力で市長が公式に立地拒否を宣言し、中部電力に正式に拒否を伝え工作員の引き上げをも申し入れる、などということはほとんど出来ないのです。

それというのも立地すれば市民会館・図書館・文化会館・体育館・野球場・・・なんでもどんどん作る金が出る打ち出の小槌ですから首長さん方は中々あきらめないのです。福井県などに行くとそうした箱物はど田舎でもすばらしいものがありますからね。

維持すら出来なくなって時限立法に延長やら原子炉の増設で生き延びていますがね。

しかし、これがうらやましい人も居るものです。旧紀伊長島町の一部地区の人が『紀伊長島に原発を…』という運動を始めたことがあります。さすがにこれは消えてゆきましたが、原発が来れば漁師なんか辞めても楽に食えるなんて幻想にとらわれたようです。

何も無くて自然が残っていることだけが取り得の紀州路には原発は要りませんね。

すでに、清流と海岸線を犠牲にして自分たちでは一割も使わない電気を水力で作って阪神・中京地区に送り続けているのですからね。

by **je2luz** | 2006-03-14 12:25

2006 年　03 月　15 日

熊野の旅　この半世紀の熊野の開発計画 8

この半世紀の中で一番大きな『開発計画』は『第一次熊野市総合計画』だと思います。

この計画は田中角栄首相による列島改造論に乗っかって作られたものです。したがって、派手で奇想天外ともいえる夢一杯？のものです。

観光立市を目指すのはまあ分かるのですが、この一帯を遊園地のようにしようと言うわけで、獅子岩から歩かないで鬼ヶ城に行けるように七里御浜にケーブルを走らせる、鬼ヶ城から磯崎の猪鼻灯台（いのはな）までも同様に海越えのケーブルを掛ける…など、スポット間はケーブルやリフトで結ぶと言うので十数本の線が引かれていました。
とてもじゃないが恥ずかしくて見せられるものではありません。当然のように夢のようなリゾートホテルなども配置されていました。

この『第一次熊野市総合計画』はほとんど何も実行に移されること無く期限が切れてしまいました。そして、目標の人口増は逆に大幅な人口減に陥りました。
しかし、この計画を笑えない『総合計画』が全国の市町村で作られたのです。ほとんどのところの計画書は『有識者』『学識経験者』『団体代表者』などによる審議会・委員会で練られたと言う建前の下、『コンサルタント会社』によって書かれた作文だったのです。
まともに調査することも無く、『〇〇町』とあるところを『△△市』に直すだけでお茶を濁すものが多かったようです。

この時代から自治体や補助事業の計画には『コンサルタント会社』の作った計画書を添えなくてはならないと言う変な方程式？が生まれたのです。
これも政治家ぐるみ、天下り企業の図式が生んだものでしょう。
私は彼らの書く企画書、報告書を『金表紙』と呼びますが製本はそう呼ぶに値する立派なものです。
かくして巨費を投じて作られた計画書と青写真は実現しませんでした。
しかし、これは実現しなくて良かった計画でもあります。
原発と言い総合計画と言いろくな計画が無かったような気がします。

この浜辺に無粋な支柱を立ててケーブルカーを走らせようと考えたコンサルタントが居たのです。景観は壊すし、防波堤をも越す台風の荒波をどうしてかわすのでしょうね。東名由比のように浜を消してしまえしか不可能ですね。

je2luz | 2006-03-15 10:53

2006 年　03 月　16 日

熊野の旅　この半世紀の熊野の開発計画 9

昭和４０年代の『レジャー時代到来』とか『列島改造』とかの掛け声が起きる頃には、手付かずの処女地の『紀伊半島』に大資本の触手が動きました。

紀伊半島は東の付け根が名古屋、西の付け根が大阪と言う、一見すばらしいところにあるのです。地形が険しく、道のりが遠いだけです。

熊野市の場合。名古屋から 210Km ほど大阪からは鉄路なら串本回りで 250Km くらいでしょうか。道路は伯母峰越えで当時は素人では通れないものでした。

景色には恵まれていますが『陸の孤島』などという呼び方があったところでした。それでも、紀伊半島の付け根の辺りに基板があり覇権を争っていた私鉄二社が手を出してきました。

『近畿日本鉄道』と『南海電鉄』でした。

この二社は紀伊半島に足がかりを作るために色んな形で入ってきました。

これも熊野市について言えば、この小さな町でタクシーなど数台しかないところに地元の「木本タクシー」を買収した『近鉄タクシー』と「双葉タクシー」を買収した南海系『熊野タクシー』が出来たのです。当然、きちんと制服と帽子を着用した運転手になりました。

さらに南海電鉄は同系列の百貨店『高島屋』の子会社を使って熊野市と尾鷲市に大きな観光ホテルを建てました。

熊野『オレンジホテル』と尾鷲『サンポートホテル』でした。過去形なのは両方共に採算に合うことなく閉鎖され取り壊されています。

これに対抗した近鉄は立地の悪い場所の巨大ホテルではなく、名勝「鬼ヶ城」と「大泊海水浴場」を望む国道４２号線沿いの小高い岬に食堂と宿泊所を供えた小ぶりの『近鉄ロッジ』をオープンさせました。これも、採算が合うことなく閉鎖されました。こちらの建物の一部は今でも廃墟化しつつ立っています。

松本峠から鬼ヶ城に向かうところにある公衆トイレのそばの高台のがそれです。一番目に付くのは火事の後のパチンコ屋の廃墟ですが…

観光立市と言いつつ観光スポットに廃墟が並んでいます。これも、熊野らしいということでしょうか。

こうした関西二大私鉄による足場作り合戦も紀伊半島一円でありましたがすべて失敗に終わっています。その当時にはまだ無かった言葉ですが『民活』の走りになるはずでしたが…

近鉄ロッジからは鬼ヶ城と共にこの浜が見えていました。

カメラは　**エンサイン・セルフィックス 16－20 / ロスエクスプレス**

by **je2luz** | 2006-03-16 12:42