LUZ の熊野古道案内

2009 年　5 月　中

5 月 11 日　～　24 日

je2luz.exblog.jp

目次

２００９年　５月

５月１１日　三重県にお住まいの方・旅行に来られる方・・・
５月１２日　サラタケの季節
５月１３日　礎石　旧・奥川邸
５月１４日　新緑・草いきれ　熊野古道の初夏
５月１９日　もうすぐ半世紀　紀勢本線全通 1
５月２０日　もうすぐ半世紀　紀勢本線全通 2　イ・ロ・ハ
５月２１日　もうすぐ半世紀　紀勢本線全通 3　線路の継ぎ目
５月２２日　もうすぐ半世紀　紀勢本線全通４　伊勢湾台風
５月２３日　もうすぐ半世紀　紀勢本線全通　5　経済圏
５月２４日　もうすぐ半世紀　紀勢本線全通　6　紀南線廃止

2009 年　05 月　11 日

熊野の旅　三重県にお住まいの方・旅行に来られる方・・・

今話題の、『新型インフルエンザ』…『豚』を付けちゃあいけないような風潮もありますが…こいつについてちょいと書きます。
テレビは、大はしゃぎで報道しています。
本心では、拡大して死者でもでればもっと嬉しいのでしょうね。
そして、本当に伝えなくてはならないことを抜きにしています。

『感染した恐れのあるときは「発熱相談センター」に電話をして指示を仰いでください』…等と流しながら、そのセンターの連絡電話など流さないのですよね。
今流行の「地デジ」ならデータ通信で流しているのでしょうか？
ものすごく地味な放送にはなりますが、昔の尋ね人じゃないですが、ローカルの時間にじっくりと表示しても良さそうな物ですがねえ…

と、言うことで、三重県下の**『発熱相談センター』**の電話番号を載せます。

桑名保健所　0594-24-3625
四日市保健所　059-352-0594
鈴鹿保健所　059-382-8671
津保健所　　059-223-5185
松阪保健所　0598-50-0531
伊勢保健所　0596-27-5148
伊賀保健所　0595-24-8045
尾鷲保健所　0597-23-3454
熊野保健所　0597-89-6115
三重県健康危機管理室　059-224-2339

なにしろ、緊急に設置されたものなので電話番号にも統一性がありません。
応対時間は保険所のものは午前８時半から午後５時１５分、四日市のものは午前８時半から午後９時です。
県庁の危機管理室の方は午前９時から午後 9 時までで、緊急なら２４時間対応だそうです。
三重県にお住まいの方と、ここしばらくの間に三重県に来られる方は手帳にでも控えておいてください。

でも、この電話を公表すると、「くだらない相談」の電話をする人がいるんですよね。
設置した初日に、電話がどんどん掛かったらしいですからね。
そうした人のずうずうしさと、調査力にはびっくりしますね。
そういう人は、自分が救命具をつけてしまったら他の救命具を海に捨てちゃうような人かもしれません。

検査の結果陽性だと今のところ放り込まれるのは下の５箇所だそうです。
三重県立総合医療センター
市立四日市病院
松阪市民病院
山田赤十字病院（伊勢市）
紀南病院（御浜町）

まあ、入院したと聞いても見舞いにも行けないのですけどね。

手洗いは有効らしいです。
うがいは余り…とも言われますが、気をつけるに越したことは無いでしょう。
一番は体力をつけておくことでしょう。
「かつお」「うなぎ」…今からおいしいものが一杯あります。
一杯食べて、ウイルスに勝てば問題は無いのですからね。

もし、国内に広がり出すと、こんな風なイベントも自粛するようになるはずです。
普通の流感の時にはそんなに神経は使いませんけどね。
落ち着くまでは、イベントの主催者は、「天気」の他に「流感」も気にしなくてはならないようです。
Tags:熊野市 モノクロ

by je2luz | 2009-05-11 11:05

2009 年　05 月　12 日

熊野の旅　サラタケの季節

タケノコの旬が終わり、ゴンパチも盛りを過ぎ、海のほうではイワシやウルメが大きくなりすぎることになると、『サラタケ』の季節です。

『サラタケ』に漢字を当てると『皿丈』のはずです。
身の丈５寸ほどに成長した『スルメイカ』の子供です。
深いところから浅い砂地の浅い海に散乱しに登って来、その子供が孵化して深い海に落ちてゆく少し前に獲るやつです。
資源保護の面から見るとどうなのやら分かりませんが、この辺りでは非常に喜ばれる『初夏の味』です。
店頭に「サラタケ」が並ぶと。「もう夏だなあ…」と思うものなのです。

同じ大きさの『赤いか』も並びますが、不思議なくらい味が違います。
生の時には『赤いか』な名前の通り少し赤いです。『サラタケ』は白っぽいです。
でも、区別が付かない人も多いでしょうね。
ところが、一旦、煮物になって口に入ると別物なのです。
５寸とか小さなものですから、『ワタ』が入ったまま煮ます。
今流で言えば、『スルメイカの子、イカ墨煮』と言うところです。
イタリアレストランなら、わざわざ高い金を払って『イカ墨』を注文するのに、家庭とか日本料理店では、『真っ黒になる』とか『下品だ』などと、その『イカ墨』を一生懸命除いて調理することが多いですね。

熊野は田舎です。
田舎ではそんな上品な料理はありませんから、サンマもアジもはらわたが入ったままで丸干しにして、頭もはらわたも食べてきました。
当然、こんな小さなイカははらわたのままで煮て、そのまま丸カブリします。
スルメイカですから、背骨？がありますから、それを口に中からスーっと手で引き抜きます。
これの食べ方も余り上品とはいえませんね。

同じ大きさでも、『赤いか』と『サラタケ』では全く味が違う原因は、『身』ではなく『はらわた』『イカ墨』の味の違いなのです。
『サラタケ』はちびのくせに一杯墨を持っています。
当然、煮汁は真っ黒です。
それだけにその墨がまずかったらこんなに珍重されないでしょうね。
好きなものにとっては、何とも良い香りと味なのです。
そのかわり、イカ墨の嫌いな人にはとても食べられないものなのかもしれません。

いつも書きますが、『こうした田舎料理は旅に来て料理屋などで注文すると、『郷土料理風』なものに化けています。
板前さんにしてみると、泥臭い田舎料理のままでは格好付かないと思うのでしょうね。
それも仕方ないかもしれませんが、見栄えがよくなった分…味が上品になった分…昔からの地元の味とは違うものになっているのです。
もっとも、地元でも『文化人』はそうした化けた料理の方を褒めますけどね。

私は『野蛮人』ですから、泥臭い素人料理の方を好みますし、皆さんにもお勧めします。　と言っても、どこで食べたらよいのやら…
私も自分の分は作りますが、よその人の分まではねえ…
レシピなんて無いんです。
田舎料理は『勘』の問題です。
田舎の煮物に、『砂糖大匙 1 杯』『醤油大匙 3 杯』『みりん少々』…なんて、おかしいですからね。
『砂糖はちょこっと』『醤油はドバドバッと』『みりんがあるのならちょっと入れて』…が昔のスタイルですね。
その手加減の違いが『その家の味』で、『ドバドバッ』がうまく止められる人が、『あそこのばあちゃんは料理がうまい』と言われたものです。

都会でも出ているのかなあ…
5 寸ほどの小型の『スルメイカ』が出ていたら、そのまま煮て食べてみてください。
塩でも醤油でも良いです。
砂糖は抜いた方が良いです。
せいぜい酒を加える程度で良いでしょう。
生姜なんかも無くてよいです。
イカが新しければそれだけでおいしいのです。
生姜を使うなら、煮てから下ろし生姜を添えた方が良いでしょう。
『煮る』より『茹でる』と言う感じですね。
うまい下手よりイカが良いか悪いか…
6 寸を超えてくるとおいしくないです。

Tags:熊野の味 熊野市　　by je2luz | 2009-05-12 11:04

2009年　05月　13日

熊野の旅　礎石　旧・奥川邸

今の家は、コンクリートの布基礎の上に立っています。

建物はコンクリートの上にボルトできっちり留められて立っています。

昔の家は、柱の下に石を置きその上に載っています。取り立てて固定はしていません。

柱の数だけ石が並んでいます。

奈良の遺跡などで出土してきて建物の大きさや構造、間取りが分かるのは基礎の石・礎石の数で柱の数、位置で柱の配置、大きさで柱の太さやかかる加重などが分かるからです。

縁側などで見える部分などには加工された切り石のものが使われたりしますが、基本的には平らな自然石、河原で拾ってきた石が多く使われています。

この礎石の据え方なども時代によって変化してきています。

当然、地域によって使われる石の質や形が変わります。

大きな川があるところでは、角の取れた丸みのある石が使われるし、山間ではごつごつした石になります。

写真の礎石は割合と新しい建物のものでしょう。

床下が全部セメントで埋め尽くされています。

日本の場合はセメントが使われたのが明治以降になりますから、新しいと言うことです。

更に、お金持ちだった証拠は、きちんとした切石の礎石が使われていることです。

この礎石は「紀南ツアーデザインセンター」・・・『旧奥川邸』に残されたものです。
見学に行くと。土間の脇の明り取りのガラス戸の外に並んでいます。
おそらく、『蔵』だったものと思われます。
この建物があると、その明り取りは全く役立たずになります。
しかし、もともと日本の旧家の建物は、「暗いほうが良い」とばかりに暗いものです。
そもそも、奥川邸の明り取り自体が不自然ですからね。
改造されたのかもしれません。

この奥川家は、木本随一の富豪でもあったようです。
木本町の色んな事業に協力されてきただけではなく、伊賀上野のお城再建の用材を寄付したりするほどの方だったようです。
今の林業や材木商、網元などでは考えも及ばないほどの財力があったようです。
しかし…
この辺のお屋敷とは小さなものです。
この『旧奥川低』も、よその町に行けば、旧家の分家の分家…旧家の別邸…程度の規模でしかありません。
これが南紀の風習なのでしょうね。
Tags:熊野市 熊野古道 モノクロ

by je2luz | 2009-05-13 11:10 |

2009年　05月　14日

熊野の旅　新緑・草いきれ　熊野古道の初夏

紀州の山はほとんどのところは杉桧の人工林です。
杉桧の人工林も１００年とか余ってきて、巨木になると日本人のイメージでは『天

然』のイメージが強くなるようです。
　まっすぐ伸びた杉木の頂は見えないくらいになるし、うっそうとした林の中は暗くて何かが居そうだし…
　差し込む日の光が筋状に光ったり…
　神々しい雰囲気が出てくるからでしょうね。
　大きな神社や、各宗派の本山などでは神域や参道に杉の木を植林してそんな雰囲気を作り出していますね。
　そういうものを見るから、逆に杉の巨木の林が神々しく見えるのか…
　でも、人工林なんですよね。
　熊野古道の周りもやはり人工林の杉桧の山が多いです。
　しかし、三重県側の熊野古道・伊勢街道の周辺、海岸線の方では雑木林、『温帯性照葉樹林』が沢山残っています。
　かつては、炭焼きの材料に使われていたものですが、もう半世紀ほど炭焼きも行われていないので、原生林の様相を呈しています。
　樫の類や椿、つつじ、藤などの花を付けるものなど実に色々な物が生えています。
　信州などの雑木山と違うのは、落葉しない木が多いということです。
　つまり、秋には紅葉する木が少ないし、冬になっても枯れ木が立ち並ぶ冬景色がないということです。

　季節感に少しばかり欠ける海辺の雑木林も、新緑の季節には若葉に彩られて季節感たっぷりになります。
　樫や栗の類には房のような花が咲きそろって白っぽく見えます。
　その間には天然の藤が咲きそろいます。
　藤なんてものは本来、たちの悪い植物なのです。
　発芽して数年は大人しげななよなよした蔓ですが、しばらくすると、巻きついた木の上に伸び上がり葉を茂らせ、幹を締め上げてゆきます。
　少しでも木の勢いがなくなると殺してしまい隣に巻きついてゆきます。
　でも、林業家以外は花の美しさしか知りませんね。

　今が新緑の季節です。
　木々の足元には、草が今年の分の葉を広げています。
　いわゆる、『くさいきれ』という独特の、むっとするような湿気と匂いが漂います。
　余り足を踏み入れたくないほどの草むらが道を外れることを拒否している感じです。
　自然が、『来るな！』といっている場所には足を入れないほうが賢明です。
　草刈り、山刈りをしたところは大丈夫ですけどね。
　山道でそんなところに分け入ったら、とたんに右も左も分からなくなります。
　熊野古道歩きの方のほとんどは、こうした山には素人さんでしょうから、どんどん深みにはまって戻れなくなります。
　本当に、想像以上に見通しが悪いものです。
　人間の背丈などせいぜい５尺から６尺です。
　裏白シダの大きなものやススキの丈にも満たないのです。

熊野古道は世界遺産に登録される頃から、ボランティアの人などの手で道沿いはきちんと手入れされています。
草を刈っていないところは入るなってことです。
昔の旅人は、そうした所に時々入り込んだものですけどね。
？？？
目的は「のぐそ」のためです。
今の人と違い、ティッシュなど使わず、すぐに自然に帰る葉っぱを使ったので目立たなかったのです。
いまの熊野古道はどこも公衆トイレが完備されているはずです。
もう、旅人の「のぐそ」も無くなった事でしょう。
水源さえ汚さなかったら木々の肥料になって良いことなのかも知れませんけどねえ。
ちなみに…
昔の山主は、山で立ちションするときは、必ず自分の山でしたものです。
オシッコの一滴と言えども大事な山の肥料ですからね。

新緑の季節、一番鮮やかに写し撮るのが「赤外フィルム」です。
新緑と古い葉っぱの違いが肉眼以上にはっきり出ます。
この違い同様、同じに見える葉っぱでも「光合成」の活発さが違うのだそうです。
植物でも動物でも同じなようです。
植物のすごいところは、古木でもその先端では毎年新芽を出し、新しい葉っぱを広げることです。

Tags:熊野古道 世界遺産 モノクロ　　佐田坂　赤外写真　　by je2luz | 2009-05-14 11:13

luz | 2009-05-15 10:49

2009年　05月　15日

熊野の旅　二者択一？　鬼ヶ城・熊野古道

熊野市の観光スポットは、『鬼ヶ城』がナンバーワンで獅子岩が二番、花の窟神社が三番と言う感じで半世紀ほど過ごしてきました。

５年前…いや、７年ほど前に前三重県知事北川正恭さんが「東紀州活性化計画」の一環として『熊野古道の世界遺産登録』を叫び出してから様子が変わってきました。

県や外郭の連れて来る団体さんは『熊野古道』専門です。パンフレットから報道に関してのプッシュも『熊野古道』一色になりました。

当然、『鬼ヶ城』の影は薄くなりました。

『獅子岩』は国道４２号線のそばにあって目立つので、個人の観光客の車はよく停まります。

停まって、記念写真を一枚…滞在時間５分足らずでしょうかね。

そばには駐車場があり、我が家の隣の家がやっている喫茶店があるのですが、滞在時間が短いので入る人は少ないですね。

熊野市で観光客用の商業施設のあるのは『鬼ヶ城東口』だけ位です。

熊野古道の『松本峠』との位置関係は大泊側の上り口から鬼ヶ城までは500mほどなのですが、お客さんの動線はうまく繋がらないようです。

『鬼ヶ城』も『海賊の住処だった…』と言われ、歴史的にはここの海賊『多娥丸』が「坂上田村麻呂」なんて有名な大将にやっつけられたと言う話まであるのですが、取り立てて話が無くても『世界遺産』と言う看板には合わないようです。

もっとも、元々鬼ヶ城のお客さんは「多娥丸と田村麻呂」の話など関係なく「景色」を見に来ているのですけどね。

観光施設も、国内観光盛んなりし頃でも、「東尋坊」や「二見ヶ浦」のように、茶店、土産物屋がずらりと並んだ『観光地！』と言う感じではなかったのです。

割合と早く『南海電鉄』がほんの少しだけしか使えない東口を押さえて、食堂や売店を整備したのでごちゃごちゃはしないけど、どこか「官」のような雰囲気になってしまっていました。

何しろ、関西では地味で渋ちんで通っている『南海』ですからね。

その施設も今では本当に『官』の介入するものになっています。

客の見込めない観光地ですから振興策はありえないのですけどね。

１ドル１００円ではねえ…

東京から南紀まで来て民宿に泊まり、観光するのと、飛行機でバリ島まで行って安目のリゾートホテルへ泊まるのとほぼ同じお金ですからね。

『めはり寿司』と『ナシゴレン』だと、バリの裏通りの大衆食堂の『ナシゴレン』の方が安いかもしれません。

でもねえ…

熊野や南紀では爆弾は爆発しませんよ。

うまいこと言って、自宅に招待して身包み剥ぐような詐欺グループも居ませんよ。

「葉っぱ、葉っぱ」などと、大麻など売りつける兄ちゃんも居ませんよ。

もっとも、若い女の子も居ませんけどね。
まあ、安心して旅の出来ることは間違いありません。
足元に荷物を置いて写真など撮っていても荷物を持って逃げるやつもいません。

何と言っても、道を聞くのも日本語で大丈夫です。
こちらはよその人の話もきちんと意味は分かります。
ただ…
返事の方が通じにくい時があるようです。
熊野の標準語と東京語とは少しばかり違いますからね。

Tags:熊野市 世界遺産 モノクロ　　by je2luz | 2009-05-15 10:49

2009年　05月　16日

熊野の旅　そろそろ茗荷も出てくる頃？

この『茗荷・みょうが』と言う漢字は東京の人なら間違いなく読めますね。
地下鉄「茗荷谷駅」もありますからね。
駅名の無い地名は広がらないことも多いですが、駅の名前になっていると目に付くことも多いですからね。それに、あの丸の内線は古い地下鉄ですしね。
で…
あの「茗荷谷」は江戸時代とか昭和の初めくらいまでは「茗荷」が採れたのでしょうね。

『みょうが』は今でこそ畑で栽培しますが、元来は半日陰のちょっと湿り気の多い場所を好んで自生しているものなのです。

日本の割合と広い範囲に自生していた、野草・山草の一種です。
冬には地上部は枯れますが、根っこが生き残っていて、温かくなると、まず茎？の部分が出てきます。
しょうがと同じなのでスーッと細く巻いた長い葉っぱが出てきて広がります。
この新しく出てくるものを『みょうが竹』と呼んでいます。
「笹竹」の出てくるときと同じ感じですね。
この『みょうが竹』の根っこの方も薄く削って味噌汁の薬味に使ったりしました。
うまいなんてものではなく、本当の香り付けだったように思います。

みょうがは葉を十分茂らせたことになると、足元に『花』を咲かせます。
同じようなものでもジンジャーなどは普通の草のようにちゃんと自分の天辺に花を付けますね。
みょうがは、地下茎から葉っぱとは別の『花芽』を出してきて、花だけを咲かせます。
白くて、繊細で綺麗な花なのですが、藪状に茂ったみょうが竹の足元の隠れたところで咲くのです。
『日陰の花』なんて言葉がありますが、実に綺麗な『日陰の花』です。
この『花芽』…『みょうがの子』が普通に食べられる『みょうが』です。
花が開く前のものが出荷されて居ますね。
これから初夏に掛けてが旬ですね。
その後もう一度、条件が整えば、秋にも『秋子』が少し生えることもあります。

『みょうが』は江戸でも生えていたようですが、結構強い植物ですから、この暖かい地方では山の中あちこちに自生しています。
谷の際の半日陰の部分とかで自生していて、季節になると山歩きの手土産に「みょうがの子」と持って帰る人が多かったものです。
山から、自宅の家の周りに移植した人も多く、里でも畑の隅や屋敷の裏手などに生えていることが多いです。
今だと、「旬のもの」として結構高く店先に並びますが、家のそばに植えてあると便利なものです。
薬味として昔の田舎では普通に食べられていました。
酒の肴などには薄くきった物に『酢味噌』を添えていただきます。
むかしでも、『酢漬け』などにして上品に味わう人も居ましたね。
梅干の梅酢を加え、紫蘇の色も少しいただいてほんのり、赤い梅味のものなども作られました。
子供の頃は、シーズンに入ると採ることが面白くて採って来ましたが、そうした『珍味』はもう一つ嬉しく無かったですね。
いまは、ちょっぴり食べたいと思っても採りに行くのが面倒なので…
それに、これにお金を払うなんて考えられませんしね。
お金を払うほどにはおかずになるものでもないですしね。
酒も飲まないし…

梅雨時に掛けて山を歩けば自生した…または放置されて自然に戻った茗荷の群生にぶつかり、『茗荷の子』にありつけるかもしれません。
ちょいとじめじめしているので気味が悪いかもしれませんが、マムシとムカデ以外には怖いものは居ませんから…
？？？
十分怖いですか？
『物の怪』と違いちゃんと目に見えますから避けられますよ。

Tags:熊野古道 熊野の味 モノクロ　by je2luz | 2009-05-16 11:05

2009年　05月　17日

熊野の旅　山間にもアジサイが咲き始める頃

季節はどんどん変わり、初夏らしくなってきています。
昔の小学唱歌だと…

卯の花の　におう垣根に
ホトトギス　早も来鳴きて
忍び音漏らす
夏は来ぬ

と、言う頃ですね。
大又川沿いなどでは、「卯の花」が咲いている頃かと思います。
歌に出てくる割に、此の花も地味なものでつい見過ごしてしまいがちです。
野生の花でも、「藤」や「つつじ」、「椿」などは派手なのですぐに気が付くのですけどね。

これからの季節、和風の庭でも洋風の庭園でも見られるのが「あじさい」「ハイドランジア」です。
日本庭園では半日陰で大人しく咲く、日本古来の「ガクアジサイ」が好まれ、西洋式庭園ではこのガクアジサイを持って帰った西洋人が改良した派手な「ハイドランジア」が好まれます。
同じ発生の園芸種でも日本と西洋の『美』に対する好みの違いがあるようです。
近代では、こうした花の好みも、食事も、美人に対する感覚も、随分西洋化しているようです。
女の子でも、昔は「鳩胸、出尻」（はとむね・でっちり）と嫌われた容姿が今ではＥカップだＦカップだともてはやされ、顔もおたふくなどは流行りませんからね。

日本が原産と言われるだけに、この辺りの山の中。谷沿いなどには「アジサイ」が一杯自生しています。
じめじめしたところで半日陰的なところが好きらしく、生えているのは谷沿いが多いですね。
沢山自生して花を咲かせるのですが、これも地味な花ですし、茎も園芸種のようにたくましくはありません。
他の植物と押し合いへし合いしながら細々と生き延びているという感じです。

写真のものは我が家の庭に居て、今は鉢に納まっている「斑入り・ガクアジサイ」です。
これも、園芸種なのに茎は細く頼りないものです。
それでも、花の数は谷あいの自生しているものよりは多いです。
これからの季節、熊野古道沿いにも自生して花を咲かせているところがあると思います。
熊野古道に入る手前とかの民家の周りで「ど派手」なアジサイやハイドランジアが咲き誇っていますから、山道に咲く「おしとやかな」山アジサイは見落とすかもしれ

ません。
　よく見れば、いろんな色もあるし、自然のままでも斑入りのものもあります。
　その気で見れば、山里の田舎娘と同じで可愛いものなのですよ。
　などと言いつつ、私は少々派手気味のほうが好みなんですがね。

Tags:熊野古道 大又川 熊野市　　by je2luz | 2009-05-17 11:51

2009年　05月　18日

熊野の旅　熊野古道と言うものと観光　車の回送

　今日の朝日新聞三重県版の記事に、「伊勢の道は自転車にやさしいか？」なんて記事がありました。
　まあ、アンケートの結果は「やさしくない」が多いし、自転車のマナーも「よい」より「悪い」が多かったです。
　これは、こんな式のアンケートをとればどこでもこうしたことになるでしょうね。

　道路や施設を言えばいくらでも改良の余地もあるでしょう。当たり前です。
　私たちから見れば、伊勢の方は熊野に比べれば自転車にやさしいところだと思います。　と、言うのは地形の面から見たときです。
　伊勢路は「伊勢平野」とも言われることのある平らな土地が多いです。山も、丘陵といった感じのものが多いです。
　つまり、自転車をこいで進めるところが多いということです。
　伊勢を一歩はなれて、志摩地方に入ると全く駄目ですけどね。
　紀伊半島はその志摩と同じように自転車には「きびしい」地形なのです。
　国道４２号線を松阪から南下してくると、紀伊の国の入り口からは「荷阪峠」「鷲毛峠」「矢ノ川峠」「佐田坂」と急坂の難所があるくらいです。この間の距離はたった60Ｋｍほどです。
　これは昭和４０年代に改良された新国道４２号線での話です。

　熊野市内では中心部の木本、井戸、有馬の往来にはさほどの坂も無く自転車は有効なものです。
　そして、新宮までの20Ｋｍほどの浜街道・御浜街道は自転車でらくらく走れます。
　しかし、同じ市内でも、木本から隣の大泊や瀬戸・大馬でも自転車で行こうと思う人は余り居ません。
　まして、神川・飛鳥・五郷・紀和などはよほど物好きでないと自転車では行きませんね。
　道程の半分は押して登り、残りの半分は命がけでブレーキをすり減らして下るのですからね。

こうした今の道の更に上を越えているのが「熊野古道」なんです。
もちろん、自動車も自転車も無い時代ですから坂道は常識だったわけです。
その険しい道が『世界遺産』の一部に組み込まれたわけです。
本来、信仰の地、『熊野』を目指す巡礼者が「神々」を求め「諸仏」に合うために歩んだ道です。
つまり、『行程』なのです。
その『道筋』を観光の目的にすることは難しいですね。
都市近郊ではないから、「ちょいと電車でハイキング…」と言うわけには行きませんね。
列車で来れば、めったに来ない特急で来て、大きな駅で降りれば、僻地に残されている『熊野古道』の入り口にたどり着くのが大変です。
バスなんて一日数本あればましな方です。走らせたら大変な赤字が生まれますからね。
自転車で来ようにも、先に書いたように尾張の国から伊勢の国までは快適なサイクリングですが、その先は難行苦行です・・・
自動車が一番楽なのですが・・・
ここで困ったことに、『熊野古道』は『道』なのです。
それも、険しい山道です。歩かなくてはいけません。
入り口まで自家用車で行って、喜び勇んで山道へ…
一山越えて、ほっと一息…国道に又又合流できます。
はてさて…お車はどこに？？？
山の反対側です。
どうやって車を呼び寄せる？？？
国道を流すタクシーなんて居ませんからね。

普通の観光と言うのは、多少駐車場が遠くても、駐車料金が高くても観光目的を果たして車に帰るのに一山越えて戻るとか、延々と国道を歩きトンネルを抜けて…なんてことは無いですよね。
つまり…『道』を見に来るのですから、「お抱え運転手」なり「代行運転」「自転車回送」が無いことには困ったことになるのです。
夫婦で来て、だんなさんが「熊野古道」を歩かないで、車の回送係？？？
仲良し４人組出来て、三人は楽しく「熊野古道」へ…一人は貧乏くじ？？？
こうしたことも、客を呼びにくい要因の一つになるでしょうね。
「代行運転」も今では免許だなんだとうるさいですしね。
ボランティアでやっても二人居ないと出来ないし、問題もありますしね。
難しいですね。
私でも、ご婦人の依頼であれば「松本峠」や「大吹峠」の車回送くらいは喜んでするのですが、自分の車で行ったら…はてさて…自分の車の回送を誰かに頼まないと…

カール・ツァイス・イエナ　　ウェラＩＩＩ

Tags:熊野古道 世界遺産 モノクロ　　by je2luz | 2009-05-18 10:53

2009 年　05 月　19 日

熊野の旅　もうすぐ半世紀　紀勢本線全通　1

うーーーん
消えちゃった！
書き上げて、校正中のものが消えました。
がっくり来ました。
と、言うことで・・・
本日はタイトルのみです。

カメラはレンズはカール・ツァイス・イエナ　ゾナー１３５mm　ｆ4　東ドイツ
Tags:JR 紀勢本線 昭和 モノクロ　by je2luz | 2009-05-19 11:13

2009 年　05 月　20 日

熊野の旅　もうすぐ半世紀　紀勢本線全通　イ・ロ・ハ

昨日はがっかりしました。
何しろ、同じものを二度と書けない方の物書きなので…
一日経って、気を取り直してチャレンジします。

昭和３４年（1959）７月１５日に戦前から進められていた紀伊半島をぐるっと回る『紀勢本線』が全通しました。
この日で、『紀勢西線』『紀勢東線』な無くなって、一本の『紀勢本線』になったのです。
そして、『国鉄紀南線』のバス路線は鉄路の無い部分の連絡バスの役割を終えたのです。
もう一つ…『紀伊木本駅』が無くなって『熊野市駅』になってしまいました。

紀勢線が全通すると同時に消えたものに、新宮から相可口までの区間で旅客列車を引っ張る『蒸気機関車』があります。
それまでは紀勢線は東西共に蒸気機関車が客車を引っ張っていました。
線路も細いし、鉄橋も弱いので『D51』なんて重量級の機関車は入ってきませんでした。『C』系列のものでしたね、

その頃の旅行では、夏になると『扇子』が必需品でした。
普通の平地を走っているときでも『煤煙』（石炭かす）が飛んできてひざに溜まるくらいですから、紀勢東線側の『尾鷲』－『大内山』区間など、トンネルが多いですから窓を閉めていても入ってきて服に積もりましたし、下手に払うとシャツなど真っ黒でしたからね。
それに、その頃の客車には「冷房」なんてありませんでしたからまさに必需品でし

た。
　国鉄の技術陣も工夫して、煙突の上に蓋をつけて、トンネルとかでは煙が出ないように…
　機関手たちも、トンネルの手前では目一杯石炭をたいて、蒸気圧を危険ゾーンのぎりぎりまで上げてトンネル内で石炭をくべないようにして…
　でも、トンネルの連続区間ではその対策にも限界があります。
　まして、紀伊長島から大内山に向かう区間のように、急勾配の上り坂でトンネルの連続…では、釜をたき続けないと止まってしまいますからね。

　その頃は客車に『一等』『二等』『三等』とありました。
　切符も「三等…赤」「二等…青」「一等…白」だったかの色分けがされていました。
　『一等』なんてのは東海道本線の特急『つばめ』『ふじ』なんてのにしか連結されていなかったものです。
　『二等車』はローカル線でも車両の半分、とかに作られたものが走っていました。

　私は小さな頃に祖父に連れられての家族旅行では『二等車』に乗せて貰いました。
　『三等車』は垂直な背もたれの、下手すると、背もたれが板の座席なのに対し、『二等車』は今の座席のように柔らかく、頭のところには洗ってアイロンを掛けたカバーがかかっていました。
　車掌もその列車で一番偉い『専務車掌』が白い手袋をはめて、敬語を使って応対していましたね。
　まさに、時代物に出てくる社会でした。

　大きくなって自分で切符を買って乗るようになってからはそんな切符は買うはずもなし…
　そうしているうちに『三等』というものがなくなりましたね。
　全部が『二等』扱いになって、切符も『赤い切符』が消えました。
　赤い切符が無くなってからその日から車両が変わったと言うことはありません。
　ほとんど存在しない『一等』が廃止されたので、順に繰り上げになっただけです。
　そして、『差別はいかん』と、考えたのかどうかは知りませんが、階級制ではなく『グリーン車』なんてものを作り出し『区別』するようになりましたね。

　この「一等・二等・三等」の区分は今でも車両の識別富豪の中には生きていますね。
　電車のわき腹にかかれた、『モハ××』。ジーゼルの脇に書かれた『クハ〇〇』などの『ハ』は三等車両ということですからね。
　たしか『モハ』はモーター付き三等車両、『クハ』は駆動エンジン付き三等車両…だったように思います。
　もう半世紀も昔に覚えたものであまり定かではありません。

カメラはレンズはカール・ツァイス・イエナ　ゾナー１３５mm　ｆ4　東ドイツ
Tags:JR 紀勢本線 紀勢西線 モノクロ　by je2luz | 2009-05-20 10:43

2009年　05月　21日

熊野の旅　もうすぐ半世紀　紀勢本線全通3　線路の継ぎ目

紀勢線の全通と同時にジーゼル化されたのは、時代的に、ジーゼル機関車が本格的に実用化されたこともありますが、この紀勢本線は海岸線を走ることが多いのに、トンネルが多いからです。

ここ木本から北は伊勢平野に入るまでずっとリアス式の海岸が続き、紀伊山地の山が海に落ち込んでゆく地形です。そこに鉄道を通せば、当然、トンネルが増えてしまいます。

熊野市駅の新宮より、「有井駅」を出るとすぐに二本のトンネルを抜けて「熊野市駅」に着きます。

このトンネルが「大内山駅」までのトンネル区間の始まりなのです。

５０年前に開通した区間などは半分以上がトンネルの中なのです。

こうした地形が紀勢線の東西を結ぶことを阻んできたのです。

労力も戦争に取られ、トンネルを掘る爆薬があるくらいなら戦地に送らなければならない時代に続行できる工事ではありませんからね。

こんな区間だけに、全通と同時にジーゼル化されたのです。

もう一つ、この区間で採用された物に、『線路の溶接』があります。
鉄道の線路は割合と短いものを金具を使って繋ぎ合わせて敷設してゆきます。
だから、あの、『ガタンコー、ガタンコー』、『トトンーートトーーン』と言ったリズミカルな音が出るのです。
その音もトンネルの中では反響してうるさいものです。
さらに、継ぎ目であんな音がするほど車輪とレールと打ち付けあうのですから磨耗なども多くなります。
しかし、鉄で出来た線路は隙間を空けないと冬の長さと真夏の長さが熱膨張で大きく変わり、場合によっては枕木を持ち上げて曲がると言われていました。
しかし、熊野市駅ー尾鷲駅の間は長いトンネルが多いです。
トンネルの中は年間を通して温度がさほど変わりません。
と、言うことで、トンネルの中の線路を何本も溶接して継ぎ目を減らしました。
だから、紀勢線が全通してこの区間に乗ると、ちょっと異様な感じがしたものです。
ジーゼル機関車の耳障りな篭った音はするのですが、そのほかはやたらと静かなのです。
今のように気密性の高い客車ではないのに、「シャーッ」と言う感じで走り、うんと間延びして「ゴトン」と継ぎ目の音がするのです。
これも、実験区間的に施工したようですけどね。

この線路の溶接は浜松の近くで東海道本線の直線区間でも使われました。
それは、高速鉄道の実験用でした。
リニア新幹線のように馬鹿金を掛けて実験線を作れないので、在来線の中でも直線区間が長い浜松が選ばれたのです。
東京の中央線は長い直線を持っていますが、あんな電車区間では実験は出来ませんからね。
ここはトンネルでもないのに異様に静かに列車が走りました。
鉄道に慣れていた人間には『音も無く走る列車』は気味の悪いものでした。
この実験区間でテストを繰り返して居たのが今の新幹線に繋がっていったのです。
新幹線では枕木にがっちり取り付けて伸縮を封じ込めたりして継ぎ目を減らしてありますね。
紀勢線に関しては、今は開業当時より線路の継ぎ目が増えたように感じます。
昭和３４年当時に比べ、今の紀勢本線は線路も少し太いものに替えて貰い、枕木の間隔も少し詰めてもらっています、
それによって、１時間ほどの時間短縮になっています。

汽車は早くなったのですが、乗客は減る一方です。
乗客が減って軽くなり、速度が上がるなんてことはこんな重い列車ではないのですけどねえ…

そうそう・・・
昨日の記事で間違いがあります。
「クハ」は運転台付き車両ですね。普通はその車両にはモーターもついていますか

ら「クモハ」になります。
　ジーゼルは気動車なので「キ」で始まります。

メラはレンズは　カール・ツァイス・イエナ　ゾナー１３５mm　ｆ4　東ドイツ
Tags:JR 紀勢本線 昭和 モノクロ　　by je2luz | 2009-05-21 10:49 |

2009 年　05 月　22 日

熊野の旅　もうすぐ半世紀　紀勢本線全通４　伊勢湾台風

　紀勢本線は完成してわずか２ヶ月でずたずたになりました。
　新しい開通区間の地盤の不安定なんてものではありません。
　これこそ日本の歴史に残る『伊勢湾台風』の襲来が「９月２６日」にあったからです。
　紀勢西線の南の端の『串本』から線路沿いに北上、新しい区間を見物し、紀勢東線を見ながら名古屋へ・・・

　この巨大台風でも大きな河川のない紀伊半島部分は鉄道被害は少なかったのです。
　それに、旧国鉄の保線区は職員数も多く、国鉄一家の結束も強かったですから、倒木の除去なども敏速に行われたので、すぐに復旧しました。
　多気以北に関しては鉄橋の流失などもあり仮橋ができるまで寸断されたままだったと思います。
　すぐに復旧したとは言っても、沿線は鉄道用に引かれていた電話線の電柱などはほとんど倒され、平地部分の田畑は水をかぶった爪あとだらけ、家々の屋根はむき出し・・・ひどいものでした。
　今のようにブルーシートなんてものが無かったので、まさにむき出しの状態でした。

　伊勢平野に入り、相可口（多気）から参宮線で伊勢市駅に向かうと、被害状況はも

っとひどかったです。
　雨も風も空前の大きさだった「伊勢湾台風」ではさえぎる山もない平野では風はずべてのものに襲い掛かって破戒していました。
　遠く離れた紀伊山地に降った雨も集めた川が平らになってしまった平野部でははける能力も無いので全部あふれて見渡す限りの水田が、すべて泥水をかぶっていたのです。
　惨憺たる光景とはあんなものでしょうね。

　なぜ、この記憶がはっきりしているか…
　私の生涯の友、『NIKON　F』が発売された年で、発注していた『F』が伊勢の写真屋に着いてすぐに『伊勢湾台風』が来襲、受け取りに行けなくなり、汽車が動くまでの三日間待ったからです。
　待ちかねて、汽車に乗り、伊勢市に向かう沿線はそんな状態で、あっちにもこっちにも、あの青い服を着て戦闘帽をかぶった『保線区員』が働いていました。今のようなヘルメットでは無かったですからね。

　『紀勢線全通』、『伊勢湾台風』、『ニコン F』これが昭和３４年（1959）の大きな出来事だったのです。
　そして、同じ学年に居た工事部門の国鉄マンの子供が転校して行きました。新鹿鉱区に居た人の子供さんでしたね。
　この同級生とは次の年、東京の予備校の夏期講習で偶然ばったり会いましたね。
　そうそう、この昭和３４年には『修学旅行』もありました。
　首から「ニコン F」をぶら下げ、手首に「オリンパス S」を巻きつけたスタイルで出かけました。
　その年の修学旅行は私などの運動で二手に割れたものになりました。
　元々は木本高校の修学旅行は「東京」でしたが、すぐに出なくてはならない東京に修学旅行で行くことはない…どうせなら「九州」に行かせろ…さもないと旅行には行かない…』と、アンケート調査までやったからです。

半々に分かれて、半分は熊野市駅から「旧紀勢西線」で天王寺へ、半分は「旧紀勢東線」で名古屋へ…という物でした。

Tags:JR 紀勢本線 昭和 モノクロ by je2luz | 2009-05-22 10:18

2009年 05月 23日

熊野の旅　もうすぐ半世紀　紀勢本線全通　5　経済圏

この紀勢本線全通で人の流れとものの流れに変化が生じました。

これまで鉄道は『紀伊木本』で止まっていたので、熊野市一帯の人や物の流れは県庁所在地の「津」とか、その先の「名古屋」に向かわずに。「天王寺」「大阪」に向かっていました。

道路の方も繋がってはいても、海抜808mの『矢ノ川峠』を越える日本有数の難所を抱えていましたし、まだまだ未改修の一車線、砂利道でしたから物の移動、人の移動は『西向きの汽車』だったからです。

まあ、開通したからと言って、その日から、そうしたものが代わるわけではありません。

長年にわたって築き上げてきた、取引先との関係もあります。もともと、ここ熊野は「紀州藩」で言葉も食べ物も西を向いていますからね。

大きな買い物も、大阪の方に出かけていましたね。

『栄』よりは『心斎橋』って感じです。

『きしめん』よりは『うどん』…『味噌カツ』よりは『まむし』だったのです。

動物園も『東山動物園』よりは『天王寺動物園』の方が馴染みがあったものなのです。

こうしたものも、鉄道が直結し、鉄路も新宮を境に「天王寺鉄道管理局」と「名古屋鉄道管理局」に区分され、さらには民営化で「西日本旅客鉄道」と「東海旅客鉄道」の別会社になって来るにつれ、連絡ダイヤもうまくないし、段々、流れが名古屋向きになりました。

大阪に出る時も、新宮経由天王寺ではなく、松阪経由・近畿日本鉄道で大阪入り・・・と言うのが一般になるように変わって行きましたね。

さらに、道路がよくなって自家用車の時代へ…自家用のない人は「特急バス」を使い時代へ…東京へは『夜行バス』の時代へ…と変わって行っています。

全線開通以来、たしか一度も黒字になっていないはずの紀勢本線は、徹底的な人員削減で、ほぼ全線無人駅化しましたが、黒字には転じませんでしたね。

それでも、鉄道は外してはいけないでしょうね。

小さなローカル線は仕方ない面もありますが、いわゆる、『本線』はこれから先のエネルギーの変化に耐えるためにも本当は省エネのはずである、列車は国策で残すべ

きでしょう。

　などと言いつつ、私も『汽車』に乗らなくなりましたね。
　名古屋だ大阪だと言うようなところは自分の車を持ち込んだほうが便利だし、東京だと安い「夜行バス」を使いますしね。
　何年か前に『関空』まで往復、汽車に乗りましたけどね。

　『乗って残そう紀勢線』
　国鉄最後の頃の「廃線」議論の頃に掲げられていたキャッチフレーズも最近はトンと見かけません。
　状況はよくなったのではなく、悪化は続けているのですけどね。

Tags:JR 紀勢本線 国道４２号線 モノクロ　　by je2luz | 2009-05-23 11:12

2009 年　05 月　24 日

熊野の旅　もうすぐ半世紀　紀勢本線全通　6　紀南線廃止

　まあ、この鉄道も日本に鉄道が敷かれ始め、「鉄道」が近代化の象徴とされた頃に構想が生まれ、色んな鉄道会社によって手が付けられ和歌山からと松阪からとの線が延びてきたわけです。
　一部は『軽便鉄道』として建設され、おもちゃのような小さなものだったらしいです。

　ようやく『紀伊木本』まで線路が延びて、色んな会社も鉄道省によって統合吸収され、これから先は尾鷲に向かって難工事区間と言う時に、戦争が始まり工事が中断されていたわけです。
　戦後、世の中が落ち着いてきた頃に工事が再開され、昭和３４年（1959）に全通

したわけです。よく言われる『悲願の・・・』と言うにふさわしい物だったのです。
　それこそ、完成までに半世紀とかの時間があったわけですからね。

　南紀と名古屋、そして東京を結ぶと言うことに重要性があったと言うことは、この空白を埋めるために、海では『巡航船』をはしらせ、陸では天下の難所『矢ノ川峠』に道路を開いて、省営バス『紀南線』を就航させたことで分かります。
　私が子供の頃、その紀南線は『省営』ではなく『日本国有鉄道』になっていましたが、大人の人達は『省営バス』と、呼んでいました。
　私が東京に出た頃には、東京のお年よりは、山手線のことを『省線電車』と言っていましたからね。
　田舎だけが、戦後になって体制が変わってもそう呼んでいたわけではないようです。
　ただ…
　BUS が『バス』ではなく PASS「パス」になっていましたね。
　「デンワ」の「レンワ」と訛ったり…
　半世紀前のお年よりは不思議な訛りがあったものですね。

　この「国鉄紀南線」は列車連絡のバスですから、『紀伊木本』で列車が着いたら発車して、途中、『矢ノ川峠』の茶店でトイレ休憩をし、42KM を２時間４０分で走りました。
　乗客の多いときにはバスが４台ほど動員され。それぞれが満員、ぎゅうぎゅう詰めと言うほど。客が居たものです。
　峠を越えたところの崖の上には『念仏坂』なんて呼ばれるところもありました。
　狭い砂利道の一車線道路で、対向するには退避場にバスを入れるのですが、車掌さんが降りて笛を吹いて誘導していました。
　バスが段々大きくなってくるし、バックして退避場に入れると、後ろの座席が空中に突き出すようなところもありました。
　乗客からは道路など見えません。見えるのは数百メートル下の谷底と 800m下の尾鷲です。
　もちろん、『ガードレール』などありません。
　まさに、『念仏坂』だったのです。
　石垣でほぼ垂直に積み上げた路肩一杯まで使って走っていたのですが、紀南線が連絡バスとしての使命を終わるまでの間、この路線では木本町内での死亡事故以外の大きな事故はありませんでした。
　この路線の運転手は地元の人ばかりでしたが、一人を除いて、慎重でこれ以上ゆっくりは走れないと言うような運転をしていましたね。
　そして、皆さん、天下の難所を無事故で走り続けると言う使命感と誇りに満ちていました。

　『紀勢本線全通』のかげで『国鉄紀南線』が小さなローカル路線に格下げされると言う寂しい出来事があったわけです。
　でも、こんなに沢山の客が、この苦しいバスを使ってでも行き来するのだから、鉄道が通ればものすごい数の乗客が…と、期待もしたわけです。

それから先は、期待通り地元の産品、『材木』『石』などを運び出し…ついでに一方通行で『人間』も運び出して行きました。
そして半世紀経つと、もはや、運び出す産品もないし貨物の取り扱いもなくなりました。　運び出し続けた『人間』も底を付き始めました。
私も、この線路で外へ出たのですが、『返品』されてこちらに帰ってきた人間です。

Tags:JR 紀勢本線 昭和 モノクロ　湯川駅昭和 35 年　y je2luz | 2009-05-24 12:01