

奥の熊野路

本誌の昨年10月号に、和歌山高等専門学校の堀江振一郎校長が、熊野古道について書かれていた。同校は娘道成寺で有名な和歌山県御坊市にあり、熊野古道の西口に近い。その昔の熊野詣は、ほとんどが、京都から和歌山付近に出て、田辺から大辺路と称する海岸に沿った道を通るか、中辺路と称する田辺から富田川沿いの道を通り、山の中を熊野三山に至る経路を通った。このほか、高野山付近から紀伊半島を縦断する小辺路もあったが、利用者はさらに少なかったようであり、ここでは触れない。

しかし、あまり貴人は通らなかったが、東から、つまり伊勢の方から詣でる道もあり、特に近世中期以降、庶民の旅行が日常化すると、伊勢参宮と熊野詣を兼ねて利用する者も増えてきた。この道を現在、「熊野古道伊勢路」と呼んでいる。西からの道は、中途に白浜、湯川、勝浦、湯峰、川湯などの温泉があり、いわば表街道であるが、東からの道は、途中温泉もなく、従来あまり注目されて来なかった。西からの路に対し、さしずめ裏街道である。ところが、最近、熊野古道が伊勢からの道も含んで、世界遺産として指定されるようになると、訪れる人も増え、観光名所の一つになっている。

実は、この地域、正確には三重県南部の旧北・南牟婁郡(現在では尾鷲市・熊野市と呼ばれる地域も加えて)は個人的にも、また、筆者の研究対象(1601年の大名浅野氏による紀州検地を対象にした『近世初期の検地と農民』知泉書館、2009年参照)の上でも重要なところなので、主題にしたい。本論に入る前に、この地域を「奥の熊野路地域」、街道を「奥の熊野路」と呼ぶことにしよう。これは半ば恣意的に付けたのだが、もともと江戸時代、紀伊国牟婁郡は、和歌山に近い、明治以降の西牟婁郡に当たるところを「口熊野」、潮岬以東を「奥熊野」と呼び、後者には木ノ本(現在の熊野市)に代官所が置かれていた。したがって「奥の熊野道」と呼ぶ史的背景は十分にある。

最初に、この街道がどこを通過していたかを確定しなければならない。現在の国道42号線は紀伊半島を海岸沿いに走っているのだが、制度的には、浜松市で

国道1号線と別れ、渥美半島を西端の伊良湖岬まで行き、対岸の鳥羽までは「海上の道」で、以下松阪付近まで一旦北上し、あとはほぼ紀勢本線沿いに伊勢と紀伊の境にある荷坂峠(現在ではトンネル)を越え、紀伊国に入る。それから先は、最近になって出来たトンネルで峠越えをかわし尾鷲に至る。尾鷲から、木ノ本(熊野市)までが問題で、現時点では、最近掘削された大又トンネルを通り熊野市に出る。あとは谷沿いに熊野市へ下る。熊野市から新宮は七里御浜沿いの平坦な道路であり、和歌山市が終点である。

こう書いてしまうと、「奥の熊野路」は簡単に歩いてしまうように思われるが、これは現代の道路の話であり、つい50年前まではそうではなく、特に尾鷲-木ノ本間は難所中の難所で、鉄道でもこの区間の全通は1959年であった。それ以前は、尾鷲-木ノ本間は省営バス(現在ならJRバス)が日に数本走り、それに乗って矢ノ川峠という標高807メートルの峠越えをしなければならなかった。それも昭和11年からの話で、さらにそれ以前になると、最も険峻な区間はロープウェイで上がったようである(インターネット「時の鉄路 第3話」)。筆者も何回か省営バスに乗ったが、完全舗装してあるわけではなく、片側は何の防護柵もない1車線の急坂を喘ぎながら登るバスでは、いつも冷や汗をかいたものである。もう一つ尾鷲から巡航船で木ノ本へ行く方法もあったが、熊野灘を小さな船でもまれて行くのも楽ではなく、同じ三重県でも南牟婁郡は県庁の津に出るのも大変で、木ノ本に地方事務所がいつまでもおかれていた。

奥の熊野路の最大の難所は、尾鷲を出てすぐ登る八鬼山峠で、標高653メートルである。海岸からいきなり登るので勾配はきつく、ここを回避して海岸沿いの路が明治期にまず開かれた。尾鷲に出る馬越峠も標高こそ326メートルと高くはないが、急峻で、大正期の地図を見ると、ここにも海沿いの道が開かれている。つまり、この街道は、海拔ゼロメートルに近い地点から急峻な峠を登り降りして歩かなければならず、明治期にまず改良された。しかし、江戸時代の内に峠には石畳が敷かれ、とにかく「街道」らしくなった。伊勢からの旅人が増えたのも、街道が整備されたからであろう。歩けば杉や檜、あるいは広葉樹の陰に句碑や地蔵があり、興趣に堪えない。

(慶應義塾大学 名誉教授 速水 融・はやみ あきら)