

高野山へ行こう

高野山へ行くには、どう行くのだろうか。

南海電車の高野線で極楽橋駅まで行って、そこからはケーブル・バスと乗り継ぐ方法がある。観光バスで、自分の車で直接山上に行く人数の方が多いかもしれない。ハイキング気分も兼ねて南海電車の九度山駅まで行き、歩いて行く方法もあるかも知れない。大阪からだ片道3時間足らずで充分奥の院まで行ける。日帰りで行ける範囲である。現代は、電車か車かを選ぶ「選択の時代」である。

これが、電車も車もなければどういうことになるのだろうか。ただ、ただ、「歩く」しかないのである。「歩くしかしかない」と悲観的に現代人は考えるが、当時の人はそれが当たり前の事なのである。

歩くという手段しかなければ、後はどのコースをとるかである。そして誰も早く行きたいと考える。それが楽だからである。そうすると距離の短いルート、直線的なルートを選択する。大阪の東、枚方あたりの人だったら生駒山西側を通る東高野街道、平野あたりからは中高野街道、天王寺あたりからは下高野街道、堺あたりからは西高野街道とたくさんの高野街道がある。すべて長野（河内長野）に直線的に放射状に集結して橋本に到着する。大阪・難波から約40Kにある和泉山脈の紀見峠、一日分の日程であるその前後の三日市の町、橋本の町は宿泊客で溢れていただろう。

さて、今回我々は、橋本から出発するわけであるが、電車を使わず歩いて高野山に行くには、どういうルートを選択するだろうか。江戸時代の人も考えたはずである。

- ① 高野街道（橋本→学文路→神谷→極楽橋→女人堂→奥ノ院） 約20キロ
- ② 町石道（橋本→慈尊院→花坂→大門→奥ノ院） 約30キロ

江戸時代の人々は、早く行ける①高野街道を選択した。選択をしたというより、最初からあった②町石道から、徐々に②高野街道にルートを開拓し変更していったと言うべきだろう。

町石道は、高野山が創建された816年頃には出来ている。高さ3mで180本もある五輪塔の町石は、400年後の13世紀に出来ている。（弘法大師は現在の町石は知らない）。町石を見たさもあつただろうが、だんだん、だんだん町石道から遠ざかり高野街道を歩く人が多くなってきた。西国巡礼の人々が粉河寺の参拝を終え、オプションの高野山に行く最短ルートの麻生津からの西国道、東側の学文路からの高野街道に挟まれたブラックゾーンの町石道は利用者も少なくなり、除所に忘れ去られていたのだろう。

町石道は、つい最近まで荒れ果て町石も倒れたり、道も歩きにくかった。しかし、最近

では世界遺産に登録されて、現代の我々が高野山に歩いて行くには町石道だと言われるまでになった。

鉄道が出来て、大きな変化がおこった。

明治33年(1900), JR和歌山線の前身・「紀和鉄道」が和歌山～五条間を開通させた。翌年(明治34年:1901), 橋本駅のひとつ先で高野山に最も近い地点に名倉駅が出来た。その2年後には、駅名も「高野口駅」と改称した。高野口駅は、完全に高野山の登り口に変身し、ここに新しいルートが開拓されたのだ。

高野口→高野下→神谷→女人堂の「新高野道」の誕生である。鉄道開拓時代の、鉄道で行けるところまで行って、後は歩いて目的地まで行くという交通スタイルでもある。

南海電車はこの変化を黙っては見ていられなかった。

南海電車は、紀和鉄道の開通2年前、明治31年(1898)に和泉山脈の北側:長野まで既にきていた。しかし、和泉山脈は、当時のトンネル技術では余りにも困難で手強すぎた。しかし、紀和鉄道に遅れること15年後(大正4年:1915)、やっとトンネルは開通し橋本まで高野線はやってきた。

難所の和泉山脈を越してきた南海はおおいに利用される事になると共に、益々、新高野街道に人が流れ込んだ。当時の記録によると現在の参拝者の半分の年間60万人が押し掛けたという。今バス・電車で楽に頂上まで来ている人数の半分が細い山道を登っていたというのである。とんでもないブームである。

このような人気になると、南海電車は、橋本からさらに線路を伸ばしてより高野山に近い所まで行きたい。高野山の入口駅は、紀州鉄道の高野口駅だというのは、南海電車にしたらおもしろくない話である。しかし、紀ノ川を越えるのは大変だし、川を越えてすぐ眼の前の高野山の山はどうしようもない壁であった。和泉山脈の時と違って高野山は山の上にある。トンネルを水平に掘って抜けて終了とはいかない。

高野山に行く最短ルートの新高野街道から大きく離れる不動川沿いに線路を通すことにした。そして、もうこれより奥は行けないと言う所の場所が終点の極楽橋駅である。本当に電車でここまで来れるとは「ごっつうらく」である。

和泉山脈でトンネル越えした時と同じ15年の歳月を要した。時代も大正を越して昭和4年(1929)のことである。

南海電車が大阪から橋本を越え高野山の真下の極楽橋まで来ると、紀和鉄道の高野口駅、そして川向かいの高野下→神谷→極楽橋の道は見捨てられてしまった。明治34年から昭和4年、わずか28年の夢を運んだ新高野街道だった。

神谷の入口に道標がたくさんある。今、その数に騙されてを高野下を目指しても、道を間違えたと思うばかりだろう。しかし、道の所々に残る遺物は参詣者を乗せた駕籠かきの人夫の威勢のいい声が聞こえてくるようだし、高野口駅の残った古い建物からは呼び込みの姉さんの声が飛んできそうだ。

歩いて旅をすると「頭の中が入れ替わってしまう。」

バス・電車を利用すると目的地がどんな所か、どんなものがあるのかが大事になる。現在の観光パンフレットは華々しく観光スポットを紹介する。そこまでは交通手段と時間のみが書かれている。途中でどこを経由するなど、ましてや寄りもしない所の紹を書くはずもない。そこは快適なシートで寝入っている時刻かもしれないから。飛行機で北海道に行くのに名古屋城も東京スカイツリーも関係ない。

同じ目的地に行く場合、自宅から歩いて行き、もちろん、歩いて帰ることになると、「頭の中が入れ替わってしまう。」

(1) 時間が入れ替わるのである。

途中行くまでの時間がほとんどで、目的地にいる時間はほんの一部だけ。

目的地に着いたと喜び、終わったとは決して思わない。旅は半分を通過しただけである。目的地の観光に全精力を使い、後は車で寝入ってしまう現在人とは違う。

(2) 目的地がない

「高野山に行く」と、目的地が高野山だと現在の人と言う。

「高野山までいく」と、最も遠い場所が高野山だと昔の人言う。

長野も橋本も行き、最後の最も遠い所の高野山へ行く感覚なのだろう。

そして、これが大事なのだが途中の名所は見逃さないとすることである。「また来年にでも行こうか」などと決して思わない。この機会だからと言うより、この機会を逃す訳にはいかない心境だろう。

帰りは同じ道を通るだろうか。

少しばかり遠回りしても、新しい物を見たがるのが人情である。これが行き帰りは同じ道を使わないと言うことになってくる。目的地などなくて、見たい個所を繋ぐのに、往路・復路もあるはずもない。江戸の人が京都見物をするのに行きは東海道で帰りは中山道で帰るのも当然のルートである。

さて、話はだいぶそれてしまった。

・今回 歩く高野街道は、現在どうなっているのだろうか。

紀和鉄道が高野口駅をつくったのは明治34年(1901)。その時、橋本→学文路→神谷のルートが表舞台から去り、南海が極楽橋をつくった昭和4年(1929)に、神谷→極楽橋の区間も表舞台から去って行った。分家のやる新高野街道の成り金街道を苦々しくみていた本家も、ついに鉄道と言う文明の利器に時代を譲ってしまったのである。

ただ、新高野街道と違い、高野街道は江戸時代以前から生き抜き、踏まれ続けられた長い歴史がある。そう簡単に消えてしまうものではない。

どんな宝物が残っているのでしょうか。しっかり、全身で嗅ぎまわって下さい。

さー、出発です。