

前

編

土倉街道とは

奈良県吉野郡川上村に生を享け、村と吉野林業の発展に人生を傾けて没した“希代の土豪”[土倉庄三郎](#)。彼の名を冠したこの街道は、その通り、彼が開設した街道である。総延長は12里。48kmと換算して見せるのもわざとらしく思えてしまうほど、長い。

彼が開設に関わった道・東熊野街道を [本誌第37号](#)（2009年5月号）から紹介してきた。今回ここで紹介しようとする土倉街道（船津街道）はそれとは違う経緯で作られた道である。東熊野街道へ関わったのは県の御用掛（住民側代表）としてであり、いわば公人的立場としての関与であった。それに対して土倉街道はまったく彼個人の発案によるもので、開設費用も土倉家が全負担した。私設の街道である。これほど大規模な道を個人が開削した例は、日本広しといえどもそうそうないだろう。

もともとは土倉家が払い下げた森林の材木搬出を目的として開かれた道だったが、熊野灘に面する商港・船津まで伸延した上で一般解放され、吉野と東紀州を直結する公道として機能した。街道はまた [大台ヶ原山](#) 山頂に向かう支線も枝して、同じくこの頃土倉家の支援で設立された [大台教会](#) への参詣道になると同時に、秘境・大台ヶ原山を世に知らしめるきっかけにもなった。土倉街道が開通するまでは大台ヶ原も大杉谷も仙人境に等しい世界であった。それを人界に引き寄せる役割も果たした道なのである。

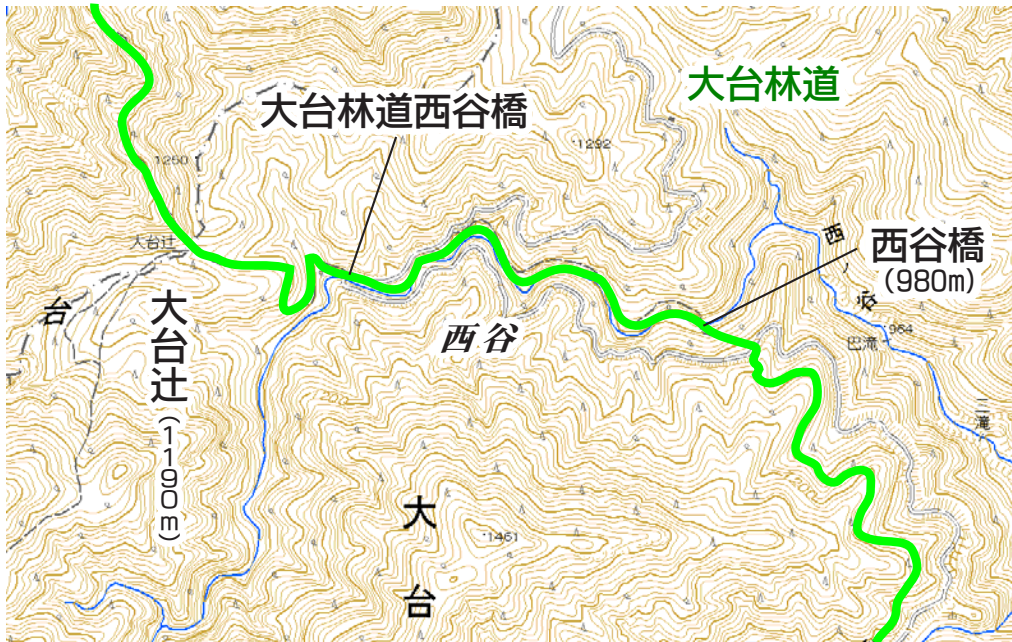
街道全景

先に土倉街道の道筋を示しておこう。そのほうが、この類い稀なる街道を理解していただきやすいと思う。





街道は川上村柏木の在所はずれで東熊野街道から分岐し、吉野川の一支流・本沢川を遡る。湯治場のあった入ノ波を経て筏場。名前から察せられるようにここが搬出材木の土場となった。以降道は本沢川の右岸伝いに遡上していき、最初の峠・大台辻に至る。ここまで約13km。



大台辻を越えた道は大杉谷源流の西谷に入る。比較的穏やかな様相の谷を下っていき、戦後に大杉谷に開設された車道林道・大台林道に合流するが、土倉街道はこれを横切ってさらに西谷伝いに下っていた。ウォッチーズ等を見ると車道林道が西谷を渡る地点の500mほど下流に小さな橋記号がある。これが土倉街道の西谷橋の位置である。



対岸に渡った街道は斜面をつづら折れで登り上げ、再び車道林道を横切り、もう30mほど標高を稼いでから水平巻きに入った。ここから東隣の栗谷までは旧街道が現存し、台風害でズタズタとなった大台林道の（徒歩者向けの）迂回ルートとして利用されている。1 up 1 downの緩やかな尾根峠越えだ。栗谷から堂倉谷へは車道林道がほぼ同じラインを踏襲している。



堂倉谷を渡ったところで三たび林道を離れ、沖見峠に向けて徐々に巻き登っていき（現行地形図では直登で尾根越えしているが、これは開設当時のものではない。新設歩道と思われる）、沖見峠－花抜峠のトラバースを経て、船津への下りにかかる樋ヶ谷に入る。そうしてまた大台林道に合流する。沖見峠からここまでの道筋は、現行地形図の破線道表記が正しく街道を指している。以降船津の港までは車道林道によって拡幅済だ。

ざっとなぞってみたが、いかななものだろう。この行程で5万分1地形図を1枚横断する。繰り返しになるが、これを土倉家のみが出資で開いた。幅三尺の木馬道・牛車道であったが、ほぼすべて新規開設の道である。土倉家の財力には驚かされるばかりだがそれは本質ではない。一個人が、秘境・大杉谷を縦断する48kmもの新道を開き、無償で世に供したというところに驚きの---というよりも畏怖の---焦点がある。

大杉谷

大杉谷は三重県多気郡大台町に属する谷である。奈良県吉野郡川上村とは台高山脈を挟んで隣り合い、大台ヶ原とともに広大な深山地帯を形成している。周囲10数kmには集落はなく、川上村入之波の隣は徒道^{かちみち}30数kmを隔てた多気郡大台町大杉か、東牟婁郡紀北町海山区中里（国道42号付近）というような無人地帯だ。

大杉谷の水は北東へ流れ、父ヶ谷、大和谷、野又谷等の流れを集めて宮川となる。この谷筋は古来から鬱蒼とした森があり、そこから得られる森林資源に依存して大杉、久豆、^{きそはら}桧原等に人が住み着いて在所をなした。しかし険しい谷が続く奥地は長い間人斧の侵入を拒み続けてきた。特に大台ヶ原直下の大杉谷には七ツ釜滝、光滝、隠滝等の飛瀑が連なり、嘉茂助谷、不動谷、堂倉谷等の支流も同様で、高さ100mの懸崖にかかる滝から始まるような谷さえある。江戸時代になるまで原始の森が広がっていたようなエリアだった。

戦国時代に伊勢神宮の御杣山になった頃から大杉谷奥地に斧が入るようになった。伊勢神宮は20年に一度神宮内宮・外宮を建て替える。これを「遷宮」といい、約1300年間繰り返されてきた神事だ。その用材を供給する山になったのである。

天文10（1541）に初めて大杉で伐採された記録がある。その後天正13

(1585) (第41回遷宮)、寛永6 (1629) (第43回遷宮)、寛文9 (1669) (第44回遷宮) と大杉谷での伐採が続いた。ただしこの頃は大杉周辺あるいは父ヶ谷など比較的入りやすかった支流で行なわれたらしく、年が進むにつれ徐々に谷奥へ進んでいった様が伺える (というより進んで行かざるを得なかった。遷宮は一度に数千本の桧を要し、中には径1m・樹齢400年以上という巨木も必要とする。材の枯渴はどの御杉山でも必至だった)。

元禄2 (1689) (第46回) にはついに奥地の栗谷に伸び、栗谷ほか15ヶ所で伐採が行なわれている。ここから材を出すには七ツ釜滝ほか数個の滝を越えねばならず、搬出には相当な苦勞をしたことが、後年の口上書 (幕府にあてて出された願い出) にも見える。栗谷からは500本を出したが杉人はおろか関係の役人までもが難渋し、役職を離れ絶家する者さえ出たという。

その後4回の伐採は木曾湯船沢に移り、寛政元年 (1789) に再び大杉谷から出された時には、堂倉谷、栗谷、西谷ほか15ヶ所で伐採が行なわれた。搬出本数5564本、杉延べ7万3000人、日雇延べ9万8000人、その他もろもろの経費を合わせて1万1981両もかかっている。以降、大杉谷からの出材は行なわれていない。

明治になると大杉谷は御杉山だった実績から **御料林** に編入され、皇室財産となった。当初は編入作業や境界策定に時間がかかり、今の国有林事業のような積極的な開発がなされるまで時間がかかっている。明治30年に森林法が制定され官行斫伐が^{きんぱつ}始まったことでようやく端緒につくが、それまでは民

間に立木を払い下げる程度。特に大杉谷のような伐採困難な土地は後回しにされがちで、御料林となったというだけで実質的には放置に近い状態であったらしい。

そんな中で、明治26（1893）年に土倉庄三郎が大杉谷御料林の立木払い下げを願い出た。尾鷲営林署刊「大杉谷国有林の施業変遷史」（以下「施業変遷史」）によると、翌27年、天然木1万6696立方m（ヒノキ1万2877本／1万6527立方m、コウヤマキ108本／169立方m）の払い下げが認められたとある。払い下げ代価は1万円であった。

もちろん、当時川上村から大杉谷西谷に至る道筋は整備されていなかった。西谷から三重に出る道もなかった。あっても獵師や杣人が通う程度の細道しかなかったと思われる。何しろ大杉谷一帯は台高山地周辺でも有数の深い谷で、人煙稀な、というよりも一切の人家を見ない深山幽谷だった。加えて「年間400日雨が降る」と揶揄されるほどの多雨気候があった。熊野灘から寄せてくる暖かく湿った空気と、大峰山系を越えて吹き上げてくる西風がぶつかり、さらに激しい上昇気流を生じて降らせる雨は、年間4000mmを越えることも珍しくない。これは台風銀座の屋久島や奄美大島といった南西諸島に匹敵する雨量である。その雨を一手に集める大杉谷は深く険しい谷を刻んで、谷底には高さ数十mを超える飛瀑が連なる。そんな大杉谷の、そのまた奥の一枝谷である西谷に目をつけた土倉庄三郎。どういう思惑と計算があったのだろう。

「施業変遷史」の注釈に引用された文章によれば、宮内庁側としては立木すべてを払い下げるのは得策ではないとして、ヒノキ・コウヤマキは目通り周囲四尺（120cm）以上、ネズコ（黒檜）五尺（150cm）以上のものに限って払い下げたという。目通り四尺以上のヒノキといえは植栽100年目のもの（長十間・廻り平均三尺六寸）に相当し、明治31年刊「吉野林業全書」では1本につき6円と例示されている。首尾よく運び出すことができ、市場で売ることができれば10万円近い額になる。もちろん天然木であるから生育の善し悪しもあるだろうし、まずもって搬出手段を整えなければならないわけだから、そういう損失を差し引いて考える必要があるけれども、東熊野街道川上村内十里の改修に3万円弱かかったことを考えると（しかもその工事に庄三郎が関わっていて、内情をよく知っていたことを考えると）、搬出道もその程度で開き得る確信があったとみてよい。

加えて庄三郎には一つの計算があった。「評伝」や「施業変遷史」によれば土倉街道を開設し、それを上納することで、立木代金の支払いの一部に充てたのだという。要は一種の物納である。具体的にどのような契約がなされたのかは知る術もないが、どうせ作らねばならない搬出道なのだから、その建設費用で立木代を浮かせることができるなら一石二鳥だろう。もう一つ、川上村に住んでいたこともアドバンテージになった。川上村入ノ波から本沢川沿いに登ってゆけば峠越しに西谷へアクセスできる。険しい大杉谷を經由せずに搬出できるルートを開き得る立場にあったわけである。

そうした諸々の“計算”のうえに立って、西谷立木の払下げを受け、土倉街道は開かれたことと思う。ただし損得勘定だけですべてを進めたわけではあるまい。西谷の材を運び出すだけなら西谷よりこちらだけを作れば良かった。そんなことをせず、大杉谷を縦断して船津まで伸ばしてしまった所に庄三郎の度量がある。ややもすればそれが第一義にあつたのではないかと思わせる節さえある。「評伝」には、庄三郎が土倉街道の開設を述懐して述べたという言葉が記されている。甥孫にあたる土倉平造氏の伝聞である。

「大杉谷御料林払下げのときは、ただ材木を切り出すだけでなく、大伯父は何しろ開発を主とした方針でしたから、道をつけるのが大仕事で、あの大杉谷から紀州までの道には、三尺幅に二銭銅貨を敷き並べるほどかかったと、よく申しておりました」

三井家に比肩すると言われたほどの財を持ちながら、村の繁栄と産業振興に人生を捧げて果てた、翁らしい言葉ではないか。

実際問題として、土倉街道は土倉家に対する利益より他人に^{もたら}齎した恩恵のほうが大きかったと思われる。例えば街道開設の数年後には新宮や尾鷲の林業者が大杉谷に入り、千尋谷、水越谷、嘉茂助谷の伐採を行なった。搬出にはいうまでもなく土倉街道が使われた。明治末から活発になった大杉谷国有

林開発もこの街道を基幹林道として進められ、舞台が不動谷の大杉谷林鉄（昭和6年頃竣工）に移ってからも、そこへの通い道として利用され続けた。また街道とともに大台辻から大台ヶ原山頂に至る支線も（土倉家によって）作られ、入ノ波から大台辻を經由して山頂に至るこのコースが大台ヶ原の表玄関の役割を果たした。昭和34年に大台ヶ原ドライブウェイが開通するまで、山頂を目指した登山客のほぼすべてが土倉翁の恩恵を受けたのである。

ついでながら（ちょっと野暮だが）かの言葉を検証してみよう。当時の二銭銅貨の直径は3.182cmという。3尺幅（=90.9cm）には28枚並べることができる。街道の総延長が11里（=44km=4400000cm）なので、屈曲を無視すれば138万3647列並べられる。すなわち3874万2138枚・・・774万8427円6銭である。西谷の立木払い下げ代は1万円であったし、東熊野街道できえ一桁内に収まっているから、それを軽くオーバーする額であり、そういう戯言だったと取るべきかも知れない。しかしそれほどの額を投資したように、土倉家は感じていたということだ。

なお、街道の由緒に関する情報は（東熊野街道同様）ごくわずかしか伝わっていない。比較的多弁に語ってくれる「奈良県吉野郡資料」（大正6年発行）でも、明治25年着工、同28年竣工、土倉家が10数万円の費用を投じて建設した、と教えてくれる程度だ。この工費が正しかったとすると……ますます営利事業になり得なかったことだろう。街道開削は。

その後

土倉街道の開通で東紀州沿岸から海産物が運ばれて来るようになった。額は大したものではなかっただろう（何しろ12里もあるし、その間ほとんど人家を見ないような深山である）が、海との連絡が保てたということは大きかった。川上村吉野川筋は紀伊半島のなかで最も海から遠い存在だった。和歌山へ出るのも数日仕事だし、宮滝まで下れば和歌山－伊勢を結んだ伊勢街道に乗れるが、東は高見山の険があって交通を阻害し続けていた（高見峠に車道がついたのは昭和40年代のことである）。大昔は三之公あるいは北又川の奥から東へ抜ける道があったというが、それも跡付けできないほどに寂れてしまっている。出口峠・尾鷲峠経由で海に出られた北山郷のほうはまだ幸せな立地だと言えるだろう。そういう状況のなかで唯一、土倉街道だけが東紀州と吉野をつないでいた。ちなみに開設されてから約100年、同様の役割を果たす車道はいまだ存在しない。

西谷で伐採された木材はおもに大台辻を越して川上村方面に下された。途中で土場が設けられ、そこで筏に組まれたという（それが筏場という字名になって残っている）。搬出材は和歌山経由で大阪に廻され、橋梁の材料になった（「施業変遷史」）。船津方面にもいくぶんか出されたようだが、西谷の材というより千尋谷付近からの伐採木であるようだ。

街道が基幹線となり大杉谷国有林開発が始まったことは先に触れた。大杉谷開発の詳細や大杉谷林鉄についてはまた機会を改めることにする。戦後に

なって船津側から車道林道（大台林道）が開削され、花抜峠直下を除く樋ヶ谷の街道筋、大杉谷栗谷から堂倉谷までの区間はこの車道林道によって上書きされた。残された区間は登山客の迂回ルートとして使用されたが、それもやがては敬遠され、人々の記憶から消えていった。

入之波から大台ヶ原への道は「[筏場道](#)」と称され、戦後になるまで賑わったが、これも大台ドライブウェイの開設（昭和34年）によって役目を終えた。登山基地として誰もが足を留めていた入之波も次第に寂れ、古風な山歩きを好む者か、よほどの物好きでなければ、入之波一泊一6時間の攀登という行程で大台ヶ原を目指したりはしなくなったのだった。

そういう状況に、平成16年9月の[台風21号](#)がとどめを刺した。9月29日朝に本土に接近し、鹿児島、高知をかすめた台風は、20時30分に大阪へ上陸、関西地方を斜めに横切って北陸地方へ抜けた。大台周辺は直撃こそしなかったものの、尾鷲市で1時間に133mm（総雨量900mm）、三重県宮川村で139mm／時という猛烈な雨が降って、これによる土砂災害が至る所で発生した。宮川村大杉谷では古老も経験したことがないという程のひどい土砂崩れ・土石流に見舞われ家々が流された。大杉谷の底をゆく登山道、谷腹に作られた大台林道、筏場道、すべてずたずたになった。それらの多くは災害から5年以上を経た今日でも未だに復旧していないのである（この状況はルポでおいおい紹介していくことになるだろう）。筏場道を失った入之波はさらに衰退し、村営ホテル「五色湯」の廃業に至った。三重県側の登山基地であった大杉谷

も寂しい風が吹くばかりである。

そんな中、独り大杉谷の土倉街道だけは比較的軽傷で済み、完膚なきまでに破壊された大台林道の迂回道としていち早く復旧された。災害をきっかけに命を吹き返したというのは何とも皮肉な話だが、ともかくこの復旧作業で土倉街道が「再発見」され新聞紙面を賑わしたりもしている。復旧されたのは栗谷小屋～堂倉作業所間で、これは大台ヶ原山頂から周回する登山客があることを見越した処置であった(営林署の作業道としての意味合いもあるが、何しろ昨年までは大台林道を使って大杉谷に入ることすらできない状況だったから、前者の比率のほうが高かったと思える)。

大台ヶ原支線



今回は探索を行っていないが、大台辻から大台ヶ原山頂に至る支線のことについても触れておきたい。大台ヶ原山が世に出るきっかけとなった道だが、これを開いた経緯がちょっと面白い。山頂に設けられた「大台教会」への参詣道として作り、寄進したものだという。

当時大台ヶ原山は魔所と畏れられた山だった。そこに古川嵩という修行者がやってきて、山頂に独り隠って修行をするようになった。明治24年頃のことだという。幼い頃は病弱だったという彼が、親に連れられて御岳へ登ったことをきっかけに宗教心に目覚め、自然神道を根源とする独自の教義を極めるため、各地の霊山を巡った。その果てに行き着いたのが大台ヶ原山だった。

この当時、ただ独りで大台ヶ原へ登ることはもちろん、山頂で暮らすなどということはそうそう容易くできるものではなかった。熊や狼が跋扈していたのは当然として、牛ほどもある巨大な猪の化け物が出るのだ、一本だたらが出て生き血を吸うのだといった話がまことしやかに囁かれていた時代だ。獵師や杣人でさえも近寄るのをためらった山だった。それでも山頂で一年の大半を暮らすようになり、やがてこの山に教義の殿堂を設けようと決心する。無論資金があつたわけでもなく、山から降りては教義を語り、寄付を募っては山へ帰って、という暮らしをするようになった。

はじめは相手にしない者も多かったが、彼には人を引き付ける魅力があったのだろうか、あるいは修行の実績が買われたのか、徐々に賛同者を増やしていった。そんな賛同者のなかに土倉庄三郎がいた。そうして彼が大台教会の建物を（ほぼ全額出資して）建て、さらには教会へ至る道まで作って寄進してしまったのだ……………何とも豪放な話である。

ただ、この話はいろいろな異説がある。大台教会が公式に発行した案内冊子ではほとんど触れられていず、土倉街道が開設される前から大台教会があったようにも、古川自身が建てたという書き方をする本もある。土倉家側としても公式記録？はないが、「評伝」では間違いのない事実のように書かれている。先に引用した土倉平蔵氏も寄進した話を聞いていて、ずいぶん費用がかかったとこぼしていたらしい。

『評伝』から読み取れる庄三郎の性格からすれば、黙って徳を施し、見返りを求めない「陰徳」の人であったから、自分の行いが後世に伝わろうと伝わらなかろうとお構いなしだったのだろう。それは東熊野街道や土倉街道の由緒が詳しく伝わっていないのと同根をなしている。

探索

当初はこの道をすべて通して歩くつもりだった。荷物と食料と自転車を担いで横断してみたかった。そのつもりで出発したのだけれども、麓についた時点で食料の量を見誤っていることに気づき、怖じけづいてしまって止めた。もちろん体力の不安もあった。現地へアプローチする前に上谷上道へ行って満足してしまったというのもある。

ともかく、実際の探索は2度に分けて行なった。川上村入之波から出発して、大台辻を越え、歩ける範囲で土倉街道を歩き、戻って来た。その後国道を大迂回して船津へ行き、往古川を詰めた所で一泊、そこをベースにして残りを歩いた。船津からのアプローチで少しミスをしたため、全道程を歩くことはできなかったが、そういう中途半端さも自分らしいように思うし、歩けた範囲でも充分街道の神髄を知れたと思っている。

今回は前半戦のようすをお伝えしたい。日付は2009年4月27、28日である。

