

旧尾鷲町の山道における利用の変遷と整備・管理の実態

平山和虎

背景・目的・調査手法 1990年代以降、古道が森林レクリエーションの場として再生されるなど、山道への関心が高まっている。一方で、土地所有者による森林管理の一環として熊野古道が維持されてきたという側面を考慮せずに、三重県尾鷲市が「尾鷲市熊野参詣道伊勢路景観保護条例」を制定した結果、地権者による抗議運動が発生した事例もある。多様な背景に応じて山道を管理し、持続的に整備する方策を検討するための研究蓄積が望まれる。本研究では、旧尾鷲町の山道利用の変遷を把握した上で、整備・管理の実態を検討し、特性に応じた整備・管理のあり方を考察する。まず自治体史や登山地図などの文献調査を中心に、利用の変遷とその背景を把握した（結果1）。次に「尾鷲藪漕隊」（以下、藪漕隊）や尾鷲市教育委員会生涯学習課（以下、市教委）などへの聞き取り調査から、「尾鷲トレイル」と熊野古道伊勢路を主な対象として、整備・管理の実態を検討した（結果2）。

結果1 旧尾鷲町の山道利用の変遷 旧尾鷲町は、江戸時代の尾鷲11か在の範囲にあたり、1954年に須賀利村、九鬼村、北輪内村、南輪内村と合併して現在の尾鷲市の一部を構成している。東を尾鷲湾に、他の三方を山に囲まれており、海上交通以外の交通手段は山道に限られていた。中世以前から、水地越えなどの生活道や、巡礼道・生活道だった「伊勢路」（馬越峠道、八鬼山越え）は利用されていた（図1）。江戸時代には、伊勢路が紀州藩により熊野街道として整備されたほか、吉野地域に海産物を運んだ塩の道（汐ノ坂峠越えなど）や、狩猟や林業に用いられた杣道が存在した。熊野街道は、明治初期には荷車が通る迂回路へ、大正期から昭和初期にかけては隧道技術により自動車を通れる直線的な道へと改修され、交通手段に即して経路が変更された。また、明治期以降には、木馬道、索道、林道の敷設といった尾鷲林業の近代化が進み、旧尾鷲町中心部と林業集落（又口集落）や奈良県上北山村東ノ川地区（坂本集落など）を結ぶ山道も発達した。一方、国道42号の車道整備や1959年の紀勢本線全通などにより、生活道や塩の道、杣道の利用目的は失われ、実質的に廃道となる。

結果2 再生された山道の整備・管理実態

(1) 再生の経緯 1990年代後半になると、登山道やトレイルなどの新たな利用が始まった山道もある。まず、世界遺産登録に先立って熊野古道伊勢路の馬越峠道や八鬼山越え（以下、熊野古道）が地域住民により再生、整備された。熊野古道は「紀伊山地の霊場と参詣道」として、2004年に世界遺産に登録され、観光客を集めるようになる。さらに、山や古道が好きな地域住民が2013年に結成したのが藪漕隊である。藪漕隊は、GPSや踏み跡を頼りに、尾鷲市街を取り囲む尾根筋の藪で覆われた杣道を整備し、尾鷲トレイルとして再生させた。同トレイルは、2015年に全長約42kmの踏査を終えた後、尾鷲商工会議所女性部と協力した情報発信や、藪漕隊と交友のあるトレイルラン

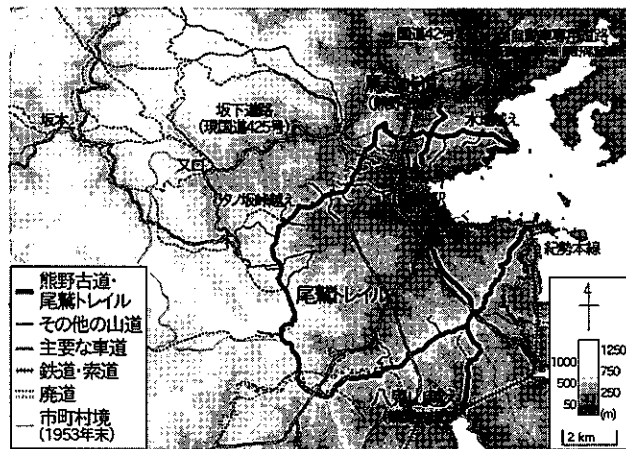


図1 現在の旧尾鷲町周辺の山道（筆者作成）

ナーの口コミなどにより注目を集めた。また、トレイルランニング雑誌や登山地図への掲載がさらに知名度を高めた。藪漕隊は、現在も尾鷲トレイルの整備・管理を続けている。

(2)再生された山道の管理主体 1919年の旧道路法で道路の管理主体が定められたが、旧尾鷲町の山道の大部分は同法が適用されず、法定外公共物（里道）として、旧慣通り市町村（実質的には地域住民）が機能管理を担うこととなった。しかし、津地方法務局尾鷲出張所によると、山道周辺の公図が残存せず里道の根拠が無い場合、法的な管理主体は不明とされる。例外的に、熊野古道については、尾鷲市建設課総務用地係により市道に認定され、「世界遺産『紀伊山地の霊場と参詣道』三重県保存管理計画」において市教委が管理主体となっている。

(3)関係主体間の連携 尾鷲トレイルは、利用者から要整備箇所の報告を受け、藪漕隊が整備を続けてきた。藪漕隊は、利用者の要望に応じたエスケープルートの整備やツアーイベントに向けた山道整備も引き受けている。整備に際して、地権者から了解は得ていないが、山道として利用されてきたこともあり、現時点で軋轢は生じていない。藪漕隊と尾鷲市との連携は皆無に近い状況である。市から全地権者の承諾を条件として助成金交付の申し出があったものの、少なくとも94者（筆者推計）から承諾を得るために要する費用に対して、助成金額が見合わないことからこれを断念した。法的な位置づけが不明瞭な状態で、公的機関に代わって、藪漕隊が事実上の管理主体となり、利用者や他の民間団体と連携して整備を続けてきた。一方、熊野古道に関しては、管理主体である市教委の下で、馬越峠道普請隊などの地元保全団体やパトロール員など、多様な主体が整備に携わっている。ただし、パトロール員の業務は市教委への状況報告に限られ、市教委と保全団体は整備状況の情報を共有していないなど、主体間の連携が十分とはいえない。

考察 結果1から、文化・生活・産業の変容、特に交通手段の発達で旧尾鷲町の山道利用に影響を及ぼしてきた。明治期以降、荷車、自動車の登場に対応した経路の変更が、山道の利用目的を喪失させる遠因となった。結果2より、旧尾鷲町では、管理主体不明の山道が大半であり、管理主体が定められている熊野古道は例外的存在だった。関係主体間の連携については、民間主導の尾鷲トレイルと、行政の下で動く熊野古道で異なっており、法的な管理主体の違いを反映していると考えられる。また、いずれの山道についても、地域住民（利用者）が整備に大きな役割を果たしてきた。管理主体が不明な山道については、公的機関に頼ることができず、地域住民（利用者）が事実上の管理主体として動くことになったと推察される。加えて、地域住民にとって、山が身近な存在で、自らが整備するという慣習が地域の文化として培われており、これにレクリエーション利用の潮流が相俟って、地域住民（利用者）による山道の再生・整備に繋がったと考えられる。ただし、整備・管理上の課題は残されている。例えば、尾鷲トレイルは、藪漕隊が中心となって整備や広報を行っているが、安全が必ずしも確保されていないことに加え、地権者の承諾手続きを経していない。従来は再生した山道を、仲間内で自己責任という前提で利用していたと捉えられるが、登山地図への掲載などによって公共性が高まることで、外部からの利用が可能な水準の整備を求められ、管理責任を明確にすべき段階に移行しつつあると考えられる。山道を持続的に安心して利用・整備できるよう、個々の山道の成立や利用の経緯を踏まえ、行政が管理主体として仲介役となり、整備主体と地権者を繋ぎ、山道の所有・管理権を明確なものとするのが、結果的に地域にも恩恵をもたらすことにつながると思われる。