



写真 粉河寺中門

24間あり」と、粉河側はすべて大和街道との重複区間とされ、粉河市街地から大和街道への連絡ルートなど無視されていきます。

結局、粉河寺からも紀三井寺からも遠く離れた鳴神一布施屋だけが粉河紀三井寺街道の現実の姿でした。この路線はほぼ現在の一般県道井ノ口秋月線と主要県道岩出海南線の井ノ口一布施屋に相当します。

**粉河寺の門前通り**

明治33年に粉河街道となった「粉河寺大門より紀和鉄道粉河停車場に至る」道はもともと粉河寺の「門前通り」として整備されてきた道です。粉河町自体この道の両側から発展してきた門前町です。荷車・人力車が通れば当時の立派な車道です。粉河駅は紆余曲折を経て、「門前通り」南端の天福町に近い鳥居坂に明

治33年11月3日に開設されました。新たに道路改修が必要だったのは粉河駅付近だけだったと思われず

明治45年和歌山県道路規則で粉河街道は粉河停車場道に名称が変わりました。この時、13路線もの県道「停車場道」ができましたが、街道から継続したのは粉河停車場道だけで、他の12の停車場道はすべて新規県道です。粉河街道は、12年早く登場した最初の県道「停車場道」でした

**県道「停車場道」の躍進**

この道路規則により、明治末期の県内鉄道駅15駅（南海鉄道…2駅、国鉄和歌山線…13駅）のうち12駅が県道「停車場道」を持ち、打田駅に至っては、南北から2本の停車場道（打田停車場道、北打田停車場道）ができました。また、高野口駅も新「高野街道」の起点となっていたので、県道を持たないのはわずかに岩出駅・船戸駅の2駅だけでした。

道路改修費が限られている県にとつても、市街地や幹線道路から鉄道駅への短い連絡道路である停車場道を数多く県道としても、新たな改修費は少額ですみます。しかも、鉄道開通後すでに10年経過しており、新停車場道の多くは地元町村がある程度自力で改修していました。当時の停車場道で最も長かったのは北打田停車場道の12町で、粉河停車場道（9町）、打田停車場道（8町）、紀ノ川停車

場道（6町）が続きます。他の9つの停車場道の長さはすべて3町以下でした。ちなみに、高野口駅を起点とする高野街道の長さは3里24町（1里＝36町＝3927m）もあり、停車場道から見れば桁違いの長さです。

**粉河停車場鉄道の発展**

明治末期から昭和初期にかけての20年間は、県域鉄道が飛躍的に進展した時代です。和歌山市には市街電車が開通し、新宮・加太・山東・野上・有田の各軽便鉄道の開業、大阪高野鉄道の橋本までの



写真 粉河寺の門前通り

粉河寺大門から紀和鉄道粉河駅までほぼ直線的に伸びる明治の県道粉河街道、大正期には県道粉河停車場道となり、現在は県道粉河寺線



写真 粉河町を縦断する中津川

延伸、大正13年2月の国鉄紀勢西線の開業、昭和5年6月の阪和電鉄と高野山電気鉄道の全通です。

これに対し道路交通では、大正9年道路法施行により、道路名は従来の「街道」「往来」から和歌山奈良線（旧大和街道）のように起点・終点の地名に変わり、道路整備も人や荷車の往来から自動車通行が可能な道幅となりましたが、短期的な効果は望むべくもありませんでした。

粉河寺の玄関口となった粉河停車場は、明治33年の開設以来、県内屈指の乗降客数を誇る鉄道駅となりました。商業の発展と粉河寺への参詣に加え、和歌山中学校につぐ生徒数を持つ、紀ノ川筋唯一の粉河中学校（伊都中学校は大正11年度開校）への生徒通学などが理由と思われる