

和歌山県立

もん じょ かん

文書館だまり

第32号 平成23年11月



古道 高野街道 和歌山市山東地区の大河内から礫峠を越えた高野街道は孟子不動を通り、加伊多橋で貴志川を渡り、海南市七山のため池（大池・小池・新池）に沿って紀美野町長谷に伸びています ①② 孟子の山中 / ③④⑤ 七山の丘陵地帯

和歌山の街道7
和田川源流の峠道と山東軽便鉄道

今回は先ず和歌山市東部の山東盆地から、和田川沿いに源流部の峠まで上り詰める龍神街道・高野街道・山東街道を紹介し、後半は同地域を走る山東軽便鉄道（現在のわかやま電鉄貴志川線）を取り上げます。

山東盆地から貴志川の谷へ

和田川

和田川は和歌山市黒岩地区の馬路峠付近を源流として、山東盆地で多くの支流を集めて西進し、JR紀三井寺駅近くの三葛地区で和歌川に合流しています。

和歌山市街地から伊太祈曾までは龍神街道が通り、ここから高野街道と山東街道が分岐します。山東盆地の中心地伊太祈曾は和歌川合流点から約8km上流に位置していますが標高は11mにすぎません。和田川は山東盆地やその下流側ではほとんど勾配のない平坦な土地を流れているからです。



①龍神街道 小池の道標

龍神街道は伊太祈曾から和田川本流に沿って南畑・黒岩を通り馬路峠（標高

103m）を越え、高野街道は支流大河内川から礫峠（143m）を越え、山東街道は支流永山川沿いに大池池畔（58m）から和田川水系を抜け貴志川水系に入ります。地図1を見ても分かるように3街道とも、最後にはそれなりにきつい峠越えとなっています。

龍神街道

龍神街道は近世以来の幹線道路として、明治政府の明治6年河港道路修築規則に基づく2等道路となり、明治13年11月には本県最初の体系的土木規定である和歌山県土工条規で和歌街道・熊野街道などとともに県費支弁の8街道のひとつとなりました。

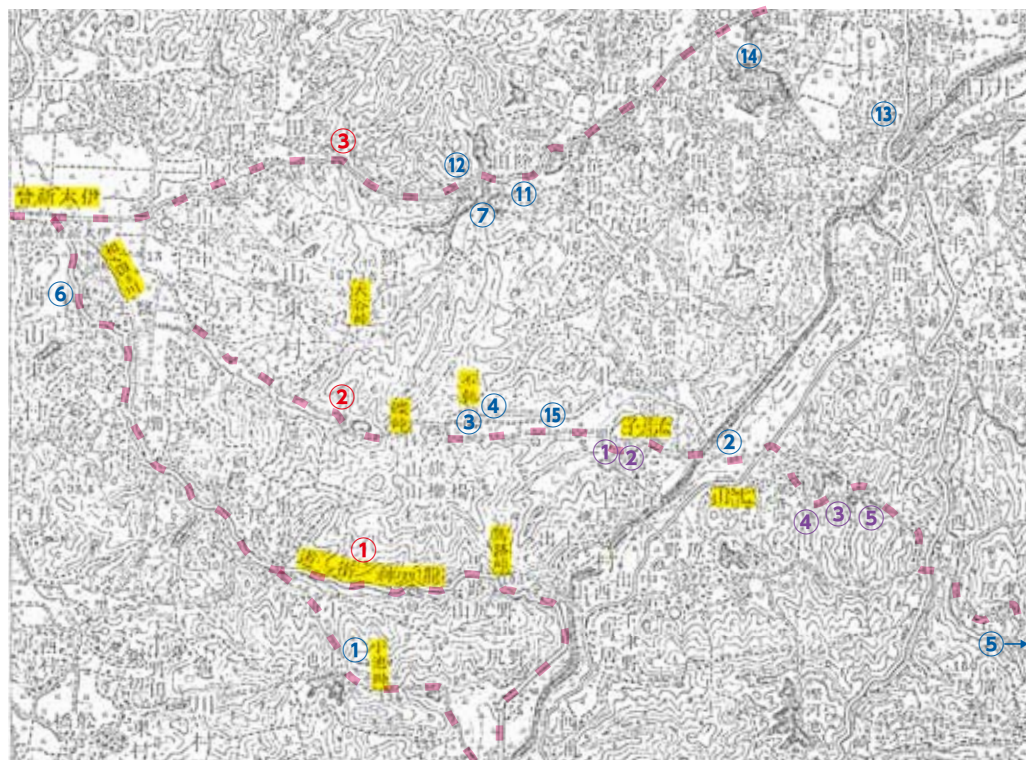
県道龍神街道は京橋里程元標を起点に和歌川に架かる大橋で和歌山市街地を抜け、日前宮・伊太祈曾神社を経て和田川源流部の黒岩村から標高134mの小池峠（明治21年8月29日県告示第73号により馬路峠越えに路線変更）を越え貴志川流域に達し、ここから遠井辻峠・城ヶ森越えで遠く龍神村まで続いています。

龍神街道のうち特に峻険な城ヶ森越えの区間については、明治以降廃道状態になっていたことは本誌でもたびたび取り上げてきましたが、和歌山市から野上谷を経て有田郡の八幡村へ通じる最短路トであり、また途中、上熊野街道・山東越貴志往来・日方街道・保田街道に接続・交差する四通八達の幹線道路でした。

古道 高野街道
加伊多橋

『紀伊続風土記』那賀郡野上荘孟子村の「加伊多橋」の説明中に「村の東の端にあり。野上川に架して南の方原野村へ越ゆる細き板橋なり。加伊多の名詳ならず。もしくは仮板橋の約語か。山東ノ荘大河内村より不動坂通り原野七山に至り高野

への街道なり」と記されています。『紀伊続風土記』那賀郡野上荘と同郡細野荘の記述と大日本帝国陸地測量部の1/5万地形図「粉河」（明治43年測図・大正6年製版）・『動木』（明治44年測図・大正5年製版）をもとに、近世の高野街道の路線を推定すると少し長くなりますが以下のようになります。



地図1 明治末期の山東盆地と貴志川溪谷

- (1) 大日本帝国陸地測量部の作成による1/5万地形図「粉河」（明治43年測図・大正6年製版）の一部を転載
- (2) 本記事関係箇所や龍神街道等の路線についてはマーキング等、カラーにより加筆
- (3) ○は写真撮影地点、●は表紙写真
- (4) 道路名：①県道「龍神街道」、②里道（近世期の）高野街道、③県費補助里道「山東越貴志往来」



②加伊多橋

(起点は不明)―東山東村大河内―礫峠―孟子不動(標高100m)―加伊多橋(50m)―北野上村七山―東野上村長谷―鳥居峠(235m)―釜滝薬師(190m)―県費補助里道志賀越高野往来と重複(志賀野村西野(95m)―細野村円明寺(150m)―勝谷峠(640m)―長谷毛原村長谷宮(320m)で県費補助里道花坂越高野往来に合流しています。アップダウンがあるものの、山東盆地から長谷宮まではほぼ直線的な道で、これまでの街道シリーズで何度も記してきたような古道ルートの典型です。

龍神街道からの分岐点となる高野街道の起点については、伊太祈曾から医王寺の間と思われますが続風土記名草郡山東荘では高野街道の記述はなく、明治末期の1/5万地形図でもよくわかりません。

孟子不動から釜滝薬師

近世期、和歌山城下から高野山に参詣するメインルートは、粉河までは大和街道を利用し、東野の高野辻でわかれ、紀ノ川を渡航し麻生津から麻生津峠に登るいわゆる西高野街道で、明治になって笠田・橋本ルートとともに3本ある県道高野街道のひとつでした。とはいえ、高野山だけに用事がある場合、紀ノ川を2度も渡し船で渡ることになる西高野街道ルートは効率が悪く、山東ルートは沿線に孟子不動・釜滝薬師のような古利もある便利な近道として大いに利用価値がありました。

近代になって山東ルートの高野街道は沿線の人家の少なさと、峠越えの多さなどのため県道・県費補助里道といった公的な資格は与えられず、県や市町村の道

路政策から全く見放された存在になりました。

それでも戦後の車社会の到来までは、山東盆地から孟子不動・釜滝薬師への最短ルートとしてよく利用されてきたようです。現在は海南海域となる七山地区には今でも1月8日の初薬師のポスターが張られ、古老も「若い頃は長谷に抜けるこの近道を通じて釜滝薬師まで歩いて行っ」と語っています。

山東街道 大池越え

龍神街道と高野街道は天保9年(1838)、天保10年に相次いで完成した『紀伊国名所図会』『紀伊続風土記』に頻繁に記載されているように、近世期には名の通った街道でした。

明治以降、龍神街道・高野街道に取っ

て代わってこの地域の幹線道路になっていくのは現在の主要県道と歌山橋本線の前身となる山東街道です。県費補助里道制度が始まった明治16年7月からの補助里道22路線のひとつで当初は貴志往来、明治19年2月から山東越貴志往来となりました。

明治16年度に県費補助里道になるまでの経緯は不明ですが、和田川源流部の峠では大池越えの標高が最も低いため、古道は通じていたはず。近世期には主要な街道と認められなかった理由のひとつは、貴志川下流域からの米や農産物の和歌山城下への輸送は、もっぱら貴志川・紀ノ川の水運が担っていたからでしょう。

山東越貴志往来は伊太祈曾で龍神街道から分岐し、和田川支流永山川に沿って大池越えで西貴志村長山に抜け、中貴志村前田で県道船戸街道と重なり、丸柄村で船戸街道から分岐し貴志川を渡り調月村で貴志谷越大坂往来に合流しています。

山東越貴志往来と貴志谷越大坂往来のうち調月村―田中村打田が合わり、明治45年に県費支弁里道山東街道(4里1町)となりました。

山東街道は、明治45年6月の和歌山県道路規則で県費補助里道から県費支弁里道に昇格した数少ない路線のひとつです。これまで本誌の「和歌山の街道」シリーズで紹介してきた和泉街道(旧大木越大坂往来)・龍神街道(旧瀧通南部往来)・御坊街道(旧梅津呂越龍神往来)・秋津川街道(旧虎ヶ峰越龍神往来)などと同じように明治以降に存在感を高めてきた路線です。

大正9年4月道路法施行に伴い山東街



③孟子不動への参道



⑤釜滝薬師



④孟子不動



⑥ハス池沿いの龍神街道

道は県道西山東粉河線となりました。延長された形の打田―粉河は旧大和街道である和歌山奈良線との重複区間です。

大改修

道路橋梁費の推移については、大正4年度以降は『和歌山県統計書』により路線ごとに確認できます。大正4年度から大正8年度までの山東街道時代は千円未満の道路維持費に止まっています。道路法施行後の大正9年度以降は大幅に増加し、通年ペースでは約5千円となります。特に目立つのは、昭和2年度から4年度までの3年間で道路費決算額はそれぞれ2万5128円、6万3276円、2万3748円となっています。

これだけでは、どこで、どのような改修工事だったのかは特定できませんが、西山東粉河線は永山から大池までの急峻

な永山川渓谷をのぞいてはおおむね平坦な路線です。巨額の改修費を要した区間としては永山谷の可能性が最も高いと考えています。昭和期の大規模な道路改修は、道路法施行以前の明治・大正期のような荷車・牛車用の車道ではなく、自動車を通れる車道への改修工事です。

わかやま電鉄貴志川線に沿って永山谷を登り、大池の右岸を曲がりくねって通る旧道の整備は、昭和5年の山東軽便鉄道延長工事(伊太祈曾―貴志)に先立つこの時期だったのではないのでしょうか。永山谷に自動車を通れる道がつけば、軽便鉄道延長工事に伴う大量の資材搬送もずいぶん楽になったことでしょう。

不思議な大池遊園

桜の名所でもある大池遊園に遊びに行った時、この池はどっち向きに流れているのか気がつく人は多くありませんが、これまで普通に記してきたように山東方面に流れています。しかしこれは不思議な事なのです。谷の構造や堆積物から判断して本来大池は貴志川の支流である丸田川の源流のはずなのです。長い年月をかけ永山川が谷頭侵食を進め、とうとう大池付近で丸田川源流部を奪ったもので地形学という河川争奪です。大規模な河川争奪としては海南市野上中付近の古貴志川による古野上川の河川争奪があります。

永山川は大池付近で丸田川上流部を奪った結果、鶏冠山(167m)の南の大谷峠付近から北東方向に流れ出すかっこうになり、大池で90°以上向きを変え鶏冠山から北に延びる稜線を断ち切るように深く



⑦大池

侵食し、山東盆地中央を西流し、伊太祈曾駅と吉礼駅の間付近となる山東盆地の西端で和田川本流に合流しています。

山東軽便鉄道の創設

大正期に入って山東盆地の交通機関として大きな役割を果たすことになったのは大正5年2月15日に営業が開始された山東軽便鉄道です。当時の和歌山市東端の大橋駅から山東駅(現伊太祈曾駅)にいたる約8.1kmの路線です。

院線と歌山停車場から伊太祈曾まで

大正元年12月27日付けで山東軽便鉄道株式会社創立発起人総代垣内太郎より出された軽便鉄道敷設免許申請書には「海草郡中ノ島村院線と歌山停車場より同郡西山東村伊太祈曾に至る：・日前、竈山、伊太祈曾の三大社の存在するのみならず

地方物産の増殖、産業の発展に資する事多大」と記されています。

大正2年4月1日付で敷設免許を取得し、大正3年6月27日に山東軽便鉄道株式会社が創立されました。資本金は20万円が取締役社長は発起人総代の垣内太郎です。

大正4年4月5日工事着手届けを提出し、大正5年2月9日に完工しました。ものすごく工事が早かったのは、もっぱら平野部だけを通り、人家が立ち退く必要のない路線だったことに加えて、紀ノ川鉄橋(加太軽便)や野上鉄橋(野上軽便)のような大きな橋を架けずに済んだためです。

山東軽便とほぼ同じ営業距離をもつ加太軽便・野上軽便の乗客数と貨物を含めた運賃収入を『和歌山県統計書』大正12年版で比較すると、山東軽便(42万7762人、6万50円)・加太軽便(114万6467人、15万242円)・野上軽便(51万5276人、7万9962円)となっています。

開業後の山東軽便は加太軽便や野上軽便ほどには営業成績はふるいませんでしたが、初期投資の少なさが体力を温存できたのでしょう。

山東軽便は大正6年3月16日には大橋駅―畑屋敷駅―中ノ島駅(1.7km)に路線を延長し、敷設申請のとおり中ノ島駅で国鉄和歌山線と歌山駅(現紀和駅)との連絡を果たしました。

もっとも乗降客数を見る限り、顕著な国鉄連絡効果はありませんでした。大正10年の年間乗客数では、大橋駅

(14万6894人)、山東駅(7万7450人)、秋月駅(6万5850人)に対して中ノ島駅はわずか1万8372人で山東軽便全体(44万4050人)の4.1%を占めるに過ぎませんでした。県都和歌山市への玄関口である大橋駅が山東軽便全乗客の1/3を占める旗艦駅でした。

初代社長 垣内太郎

山東軽便鉄道の初代社長となった垣内太郎は明治25年(1892)9月から明治44年9月まで19年間県会議員を努め、特に明治36年10月からは参事会員、明治40年10月からは県会議長をそれぞれ4年間努めるなど、明治後期には県会第一の実力者となっていました。垣内はこれまでの和歌山の街道シリーズでもたびたび登場してきたように道路・交通政策に精通した政治家でした。県会議長を最後に同じ海草郡木本村の木本主一郎(1875~1939)に地盤を譲る形で県議員を勇退し、その後は地方鉄道の創設と経営に邁進することになります。

垣内太郎がまず鉄道事業に乗り出したのは地元木本村を通る加太軽便鉄道でした。明治44年1月10日加太軽便鉄道株式会社が創立され、筆頭の発起人であった垣内が初代取締役社長に就任しました。



⑧ 垣内太郎 (1858~1928)

明治45年6月16日加太一和歌山口(紀ノ川右岸)が開通し、大正3年9月27日には紀ノ川鉄橋(現河西橋)により、南海和歌山市駅に連絡を果たしました。和歌山市駅連絡効果は極めて大きく、「粉河街道」(本誌第24号「紀の国へのいざない」)でも触れたように昭和初期の(新)和歌山口駅の乗客数は県内鉄道駅の第3位につけています。

垣内太郎は53歳で県議員を辞めたあと、昭和3年9月27日70歳で死亡するまで、加太軽便鉄道と山東軽便鉄道の初代取締役社長としてそれぞれ17年8ヶ月間・14年3ヶ月間の長きにわたって鉄道経営の安定化に精魂を傾けました。特に厳しい経営の続いた山東軽便鉄道によくやく明るい兆しが見えてきたのは昭和5年6月阪和電気鉄道の開通からで、垣内が亡くなって2年近く経ってからのことでした。

なお、加太軽便鉄道は昭和5年12月に加太電気鉄道、山東軽便鉄道は昭和6年4月に和歌山鉄道と社名を変えているため、垣内太郎は両社が軽便鉄道であった時代、最後の2~3年を除いて全期間社長であったことになります。

鉄道の時代

田んぼの真ん中の東和歌山駅

大正13年2月28日の国鉄紀



⑩ 田中口駅



⑨ 美園公園前を通る山東軽便の旧路線跡

勢西線の開業に伴い、山東軽便は紀勢線との交差を避けるため秋月駅→大橋駅→中ノ島駅を廃線し、現在のように秋月駅(現日宮駅)から東和歌山駅(現和歌山駅)に乗り入れることになりました。

山東軽便は乗客数にも大きな影響を被りました。紀勢西線開業前後の大正12年と大正14年の山東軽便乗客数は42万7762人から33万761人と10万人近く乗客を減らし、大正15年の34万2473人を除いて昭和4年までは

毎年33万人台で推移しています。

大正13年6月10日には大橋駅のか

わりとして田中口駅設置が許可されています。田中口駅では大橋駅の代役は務まりませんでした。昭和4年の乗客数は山東(7万1171人)、田中口(6万2908人)、秋月(5万2228人)、東和歌山(4万5258人)の順で田中口駅が山東軽便鉄道第2位でした。大正14年から昭和4年まで上位4駅の順位に変化はなく、東和歌山駅や秋月駅を上回ったこの5年間は田中口駅の最盛期でした。

紀勢西線開通当初の東和歌山駅は乗降客の少ない地味な駅でした。阪和電気鉄道計画で大正15年7月8日に終点を和歌山駅から東和歌山駅に変更したのも、東



地図2 大正11年当時の宮村(現 JR 和歌山駅付近)

- (1) 大日本帝国陸地測量部・参謀本部による1/5万地形図「和歌山」(明治43年測図・大正11年修正測図・大正15年発行)の一部を2倍の面積に拡大して転載
- (2) 本記事関係箇所をマーキング等、カラーにより加筆：①山東軽便鉄道、②国鉄紀勢西線の予定路線、③紀勢西線東和歌山駅(現 JR 和歌山駅) 予定地
- (3) ○は写真撮影地点

和歌山駅が人家のない田んぼの真ん中の駅だったからです。用地買収費が安く、民家の立ち退きにかかる困難な交渉や賠償もなかったからです。

竈山駅から紀三井寺駅までの路線敷設申請

紀勢西線でえらい目にあつたためか、阪和電気鉄道が終点を東和歌山駅に決定しても、山東軽便鉄道はたいしてありがたがる風でなく、昭和3年5月10日には東和歌山駅から和歌山市駅への延長路線の敷設免許を得ているありさまです。

和歌山市駅や和歌山駅周辺には人家も多く、阪和電鉄も用地買収の困難さのため敬遠したくらいです。県都和歌山市のターミナル駅である南海和歌山市駅に直結したいのでしょうが、弱小の軽便鉄道にとっては経費的にも路線的にもどう考えても無理筋です。鉄道省がこの延長路線計画を認めたこと自体どうかしています。

山東軽便に限らず鉄道会社はとりあえず鉄道路線の敷設権利を獲得するため、やたらと鉄道大臣に免許申請を出すものです。昭和4年1月19日にも、竈山駅から紀勢西線紀三井寺駅への支線(3.8km)敷設願いも申請しています。本線では叶わなかった竈山神社の目の前を通り、紀三井寺へ出る便利な路線でしたが、関連づけていた紀ノ川左岸沿いの河南電気鉄道が失効(昭和5年5月31日)したとして、昭和6年6月15日付けで「三田村紀三井寺村間鉄道敷設ノ件聴届け難シ」と却下



①大池遊園駅から大池と鶏冠山

平坦な台地にある大池遊園駅ですが、よく見ると駅舎付近を境に細流が反対方向に流れ出しています。大池遊園は和田川水系と貴志川水系を分ける最も低い峠(標高58m)にある駅です。

阪和電気鉄道の開通

大正8年11月28日に南海鉄道とほぼ平行する形で大阪市と和歌山市を結ぶ阪和電気鉄道(大阪市南区木津大黒町→和歌山市屏風町)の敷設免許申請が提出されました。発起人は35名で大阪財界有力者や大阪商船・宇治川電気・京阪電気鉄道の関係者、県内では木本主一郎・森田庄兵衛などが名を連ねていました。この時期、紀勢線と大阪市を結ぶ企てとして、南海鉄道買収が失敗に終わった政府にとつても、阪和鉄道計画は渡りに船で、起終点の変更はありませんでしたが、大正12年7月10日付けで鉄道敷設免許が交付されました。

阪和電気鉄道株式会社は大正15年に終点を東和歌山駅に、昭和2年3月19日に

は起点を国鉄天王寺駅に変更しました。建設工事については、昭和2年2月から最も難工事区間となる雄ノ山峠越えから始まり、昭和5年6月16日全線開通しました。

『和歌山新報』昭和5年6月19日付の記事「阪和電鉄の成績」では、全通初日16日の乗降客数15万2690人、乗客賃金7416円、貨物運賃1113円となっています。

市内電車の東和歌山駅への延長

阪和電鉄の開業に合わせ突貫工事をしてきた市内電車新町線(公園前→東和歌山駅1.6km)も、試運転直後の営業許可という県当局異例の対応もあり、昭和5年6月16日の午後2時に営業を開始できました。『和歌山日日新聞』昭和5年6月22日付には、市電新町線の乗客数として、開業初日の16日は5848人、翌17日は8717人と記されています。

当時、三重合同電気(株)の所有となっていた市内電車(和歌山市駅→内海(紀勢西線日方町駅に連絡)、和歌浦口→新和歌浦)は和歌山市など沿線の住民にとつては最も重要な交通手段で、乗客数も昭和2年以降年間1千万人を越えていました。昭和5年には東和歌山駅への延長線「新町線」により、乗客数はさらに百万人増え1130万人となりました。ちなみに、昭和5年度の国鉄和歌山線(和歌山→隅田)の乗客数は342万人、印南まで伸びていた国鉄紀勢西線でも乗客総数は249万人でした。

県内では大正8年から本格的に乗合自動車普及し始め、大正末期から急速に



②わかやま電鉄貴志川線と旧山東街道(和田川支流永山谷)

自動車台数は増加しましたが、昭和5年末でも県内全体で662台でした。もちろんマイカーではなく、そのほとんどがバス・乗合自動車・トラックといった業務用でしたが、人や物資の輸送機関としては鉄道・市電の補助的な役割に止まっています。

第2のターミナル駅

『和歌山県統計書』では開業した昭和5年の阪和電気鉄道の乗降客数が記載されています。昭和6年の阪和東和歌山駅の年間乗客数では77万340人あり、国鉄紀勢西線・和歌山線の各駅をおさえ、私鉄も含めた県内全鉄道駅(市内電車は除く)でも南海和歌山市駅(昭和6年170万7625人)に次いでいます。明治36年の開設以来右肩上がりで乗客数を伸ばしてきた南海和歌山市駅は昭和4年



⑬勤務中のたま駅長(旧駅舎当時の貴志駅改札口)

(24万1451人)から40万人以上も減少したことになります。
郊外を走る阪和電気鉄道はひたすらスピードアップで老舗の南海電鉄に対抗し、開業1年後の昭和6年7月には天王寺―東和歌山を48分で結ぶノンストップ特急を走らせ、難波―和歌山市駅60分の南海特急を圧倒しました。当時の和歌山市内の有力紙『和歌山新報』は阪和電鉄を、ライバルの『和歌山日日新聞』は南海電鉄をそれぞれ紙面で応援しています。
阪和電鉄は紀勢西線にも大きな変化をもたらしました。昭和4年度の乗客数では、東和歌山駅(19万6020人)・国鉄箕島駅(35万4969人)の約半分でしたが、阪和電鉄開通後の昭和6年度には39万1143人と箕島駅(36万2681

人)・日方町駅(35万3614人)を抜き首位になっています。今や東和歌山駅はひなびたローカル駅ではなく、阪和東和歌山駅を合わせれば年間乗客100万人を越す県下第2のターミナル駅になったわけです。

山東軽便鉄道から和歌山鉄道

大正13年2月の紀勢西線開通以来、乗客減に苦しんでいた山東軽便鉄道にとっては、市電の東和歌山駅延長も呼び込んだ阪和電鉄はまさに救世主でした。

昭和5年には山東軽便東和歌山駅の乗客数は10万2589人と前年の昭和4年(4万5258人)から倍増し、山東軽便全体でも46万7172人と前年(33万1162人)の41%増となりました。

昭和5年6月16日の阪和電気鉄道全線開通の少し前、昭和5年3月2日に山東―貴志間6.1kmの工事着手届けを鉄道省が受理しています。山東軽便鉄道が大正12年5月12日の山東―貴志間延長線敷設免許の取得以来、毎年出されていた延期願いに終止符が打たれました。

阪和電鉄の開業後ようやく山東軽便も乗降客数が増加に転じたとはいえ、平坦な東和歌山駅―山東駅とは異なり、急峻な永山川の溪谷を登り、大池に橋を架けねばならない延長工事は容易ではありませんでした。

昭和6年4年25日付けで延長線工事費に充当するため45万円の増資を鉄道省に申請しています。もとの資本金は30万円でした。4月30日には社名変更届けも受理され、増資が許可された5

月4日には「山東軽便鉄道」というローカル色豊かな社名から「和歌山鉄道」というスケールの大きな名称となりました。延長線は社運を賭けた大事業だったでしょう。

山東―貴志間の延長工事の金策にも触れている昭和6年2月26日付の東和歌山駅―和歌山市駅間の延長工事の延期願いを見てみましょう。

「昭和6年3月8日までに申請すべく努力仕候得共、経済の不振益々深刻化し目下施行の真最中たる山東貴志間の延長線の工費金も苦辛惨憺の結果漸く此節に至り調達致したる次第にして・・・現今営業状態稍々安定の曙光を認むるに至りたる当社の経営・・・再三の延長誠に恐縮に存候得共右事情御洞察の上向ふ老力年間」延期云々とあります。昭和6年10月



⑭野鳥の楽園「平池」(甘露寺前駅 南150m)



⑮不動谷の道標

12日付けで「工事施行認可申請期限延期ノ件聴届け難シ」と却下され、和歌山市駅への延長線の鉄道敷設免許を失効しましたが、阪和電鉄開通後の東和歌山駅の繁栄と貴志までの延長工事に全力を傾注している現状から、却下前には市駅延長を断念していったのでしょうか。

工事開始より3年半経過した昭和8年8月18日によりやく伊太祈曽駅(旧山東駅)―貴志駅間の延長路線の営業開始を実現しました。

本記事は『和歌山県統計書』各年版、仁井田南陽、加納諸平他『紀伊統風土記』、南海電気鉄道(株)『南海電気鉄道百年史』、竹田辰男『阪和電気鉄道史』、『二元山東軽便鉄道』和歌山鉄道(鉄道大臣官房文書課書類編纂『鉄道省文書』)より等を参考にしました。

(森脇 義夫)

平成二十三年度 古文書講座

今年度の古文書講座は「紀州家中系譜並に親類書上げ(上)」の発行を記念して、系譜や由緒書等から分かることについて、例年の通り遊佐教寛研究員がわかりやすく解説しました。

また、古文書に示された当時の時代背景や生活などについても解説しました。各回の講座内容は、次のとおりです。

入門・初級者向け	
第1回	先祖書き
第2回	系譜
第3回	親類書き
初級・中級者向け	
藩士の日常「願い達し留め」	
第1回	寺が軽業興行
第2回	離縁した母を慕い
第3回	跡片付けは御暇をとって
第4回	帰着の時病の母は
第5回	妻幼少につき

「入門・初級者向け」講座には、延べ二〇五名、「初級・中級者向け」は、延べ二九四名の出席がありました。

「入門・初級者向け」アンケートより



●「なんでかな?」と思っていた小さな疑問もこの講座で解け嬉しく思いました。

●先祖書、親類書のルールが判つてくると、つかえた文字も想像できるようになり楽しくなってきました。漢字のパーツのくずし方も

少し蓄積が増えて嬉しい。
●小さい頃から書道をしてきましたが、和歌などを展覧会で見かけても全然読めません。勉強する方法は何かないかと思っていた処、去年この講座を知り通い始めました。

「初級・中級者向け」アンケートより



●古文書の読み解きだけではなく時代背景、古文書の周辺の文献から広く説明いただき理解し易く興味深かった。
●いつも筆書きを楽しみにしております。昔の人のいきいきとした筆使いはものすごく魅力的です。

●過去3回程古文書講座を受講していますが今回の講座では以前に増して古文書の読解力が高くなった様に感じてうれしく思った。

文書館の利用案内

■利用方法



◆閲覧室受付にある目録等で必要な資料、文書等を検索し、閲覧申請書に記入のうえ受付に提出してください。文書等利用の受付は閉館30分前までです。

◆閲覧室書棚に配架している行政資料、参考資料は自由に閲覧してください。
◆複写を希望される場合は、複写承認申請書に記入のうえ受付に提出してください。複写サービスは有料です。

■開館時間

◆火曜日～金曜日
午前10時～午後6時
◆土・日曜日・祝日及び振替休日
午前10時～午後5時

■休館日

◆月曜日(祝日又は振替休日と重なるときは、その後の平日)
◆年末年始 12月29日～1月3日
◆館内整理日
・1月4日
(月曜日のときは、5日)
・2月～12月 第2木曜日
(祝日と重なるときは、その翌日)
・特別整理期間 10日間(年1回)

■交通のご案内

◆JR和歌山駅・南海電鉄和歌山市駅からバスで約20分
◆和歌山バス高松バス停下車徒歩約3分



ホームページアドレス
<https://www.lib.wakayama-c.ed.jp/monjyo/>

和歌山県立文書館だより 第32号

平成23年11月30日 発行
編集・発行 和歌山県立文書館
〒644-1100 五一
和歌山市西高松一丁目七-三八
きのくに志学館内
電話 〇七三-四三六-九五四〇
FAX 〇七三-四三六-九五四一
印刷 株式会社ウイング