

### ⑬ 県境の峠、多数のカーブを解消した現代の道路

木山 高志

#### 【解説・見どころ】

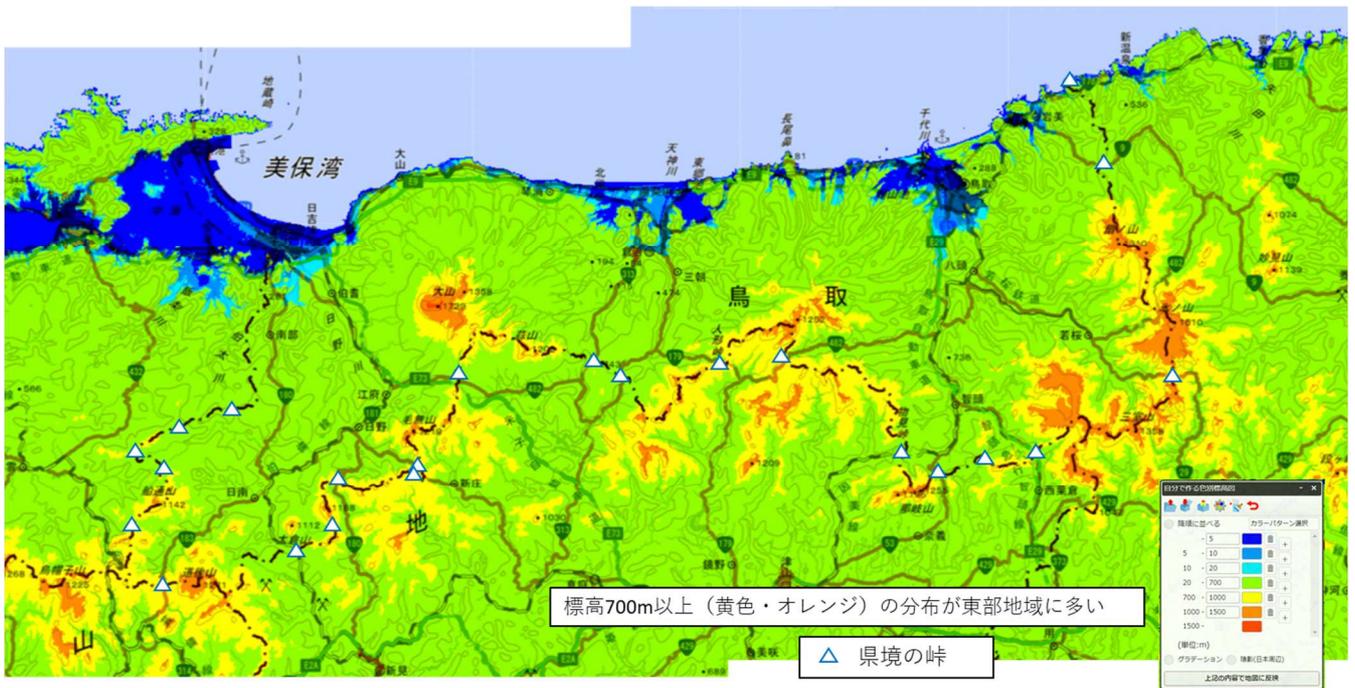
##### 1 県境の峠

「鳥取県の道路 2020」<sup>1)</sup>によると、国交省・鳥取県の管理する道路のうち県境の峠は23箇所ある。地区別に見ると日野地区が圧倒的に多く、八頭・鳥取・中部地区と並び、米子地区はゼロとなっている（表1）。

鳥取・八頭・中部地区は、氷ノ山（標高1,510m）、扇ノ山（1,310m）、那岐山（標高1,255m）、蒜山（標高1,202m）<sup>2)</sup>など県境に標高の高い山が連なっており、限られた峠道路を現代の道路へ発展させた。一方、日野地区は、毛無山（標高1,219m）、花見山（標高1,188m）<sup>2)</sup>など比較的標高が低い山の連なりだったことから道路改良が進められた。県内の標高図（図1）を見ると県東部・中部よりも西部の方が比較的標高の低い地域が多いことが要因の一つとしてあげられる。

表1 峠の数と街道（国・県管理道路）

地区	日野地区	米子地区	中部地区	八頭地区	鳥取地区	合計
峠の数	12	0	3	5	3	23
峠のある街道・往来	出雲街道 日野往来 法勝寺往来 大山道	出雲街道 法勝寺往来	津山往来	若桜街道 智頭往来	但馬往来	



出典：国土地理院ウェブサイト（<https://maps.gsi.go.jp/>）

図1 鳥取県の県境にある峠

これらの峠のうち、八頭地区の「志戸坂峠」と鳥取地区の「七坂八峠」について歴史を紐解く。

##### 2 志戸坂峠

八頭地区の主要道路であった智頭往来の「志戸坂峠」は、古くからの峠道路が繰り返し改良され、人々の往来を支えている。古代からの主要街道で、1099年に京都から因幡へ任地する国司平時範が峠越えしたことが日記「時範記」に記されている。この時に鹿跡御坂（ししとのみさか）と記されており、その後の江戸時代には「志戸坂峠」と呼ばれていた。岡山県知事の発案により明治20年（1877年）に道路改築され、馬車や人力車が通行可能となったが、峠に建立された「泣き地藏」を鳥取市出身の俳人・尾崎放哉が峠越えの苦勞をしのんで句に詠んでいる。<sup>3)</sup>

鳥取・岡山両県で協議が重ねられ道路改良事業に至り、昭和10年（1935年）11月に志戸坂隧道（総工費29万円、長さ565m、幅員5.4m、高さ4.8m）が完成し、さらに昭和27年には鳥取～姫路間の急行バスが開通した。

その後、昭和 50 年 4 月に国道へ昇格し、昭和 56 年 12 月に志戸坂トンネル（総工費 32 億円、長さ 2,500m、幅員 11m）が開通した。<sup>3)</sup>



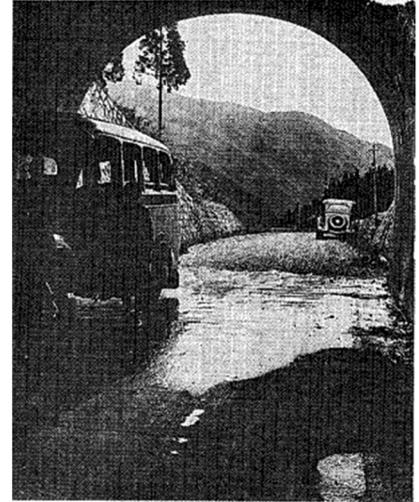
尾崎放哉が名付けた  
「泣地蔵」

写真 1 泣き地蔵<sup>3)</sup>



志戸坂峠付近  
(倒木の幅が改修道路 両脇は石垣)

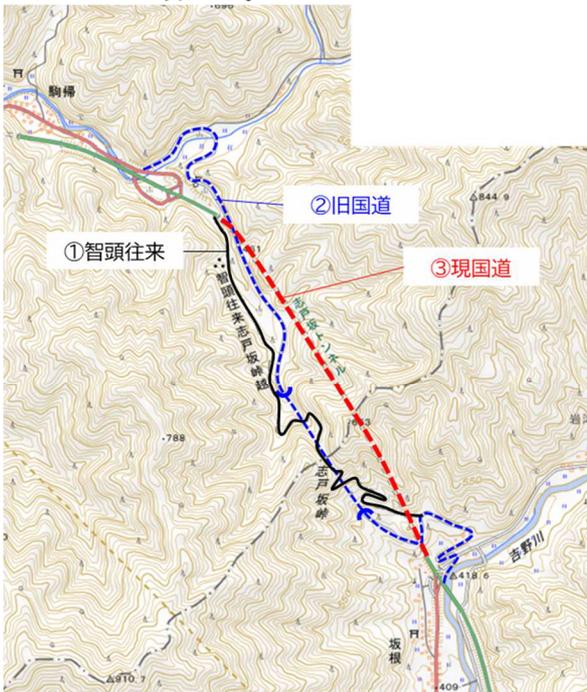
写真 2 峠道<sup>4)</sup>



昭和27年ごろの志戸坂トンネル

写真 3 志戸坂隧道<sup>3)</sup>

これにより、平安時代から明治時代まで智頭往来として利用されてきた峠道は、峠越えの難所であったことから、勾配は約 17%（智頭往来（峠道））から 7%（旧国道）まで緩和し、さらに現在の国道へと改良されてきた。智頭往来の峠道は、現在の志戸坂トンネル区間だけで見ても、高低差 150m があり難所であった峠道が改良されたことが分かる。



国土地理院ウェブサイト (<https://maps.gsi.go.jp/>)  
国土地理院地図を加工

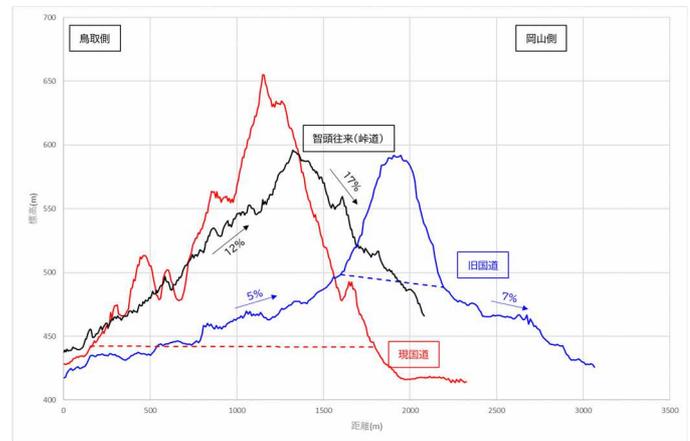


図 2 志戸坂峠の位置図とルート断面図

鳥取自動車道（中国横断自動車道「姫路鳥取線」）（鳥取～佐用間）として平成 24 年度に全線開通したが、志戸坂トンネル内での事故や、智頭南 IC から志戸坂トンネル間において大雪時にスタックが多発していたことから、国土交通省が志戸坂峠防災事業に着手したところである。<sup>5)</sup>

古代からの峠越えの苦労は社会の発達とともに人から馬車、自動車、さらに移動の高速化へと状況が変化してきている。時代のニーズに合わせ、現代の「智頭往来」に生まれ変わる。

### 3 七坂八峠

鳥取地区から兵庫県但馬地方への街道は「但馬往来」と呼ばれ、浦富から海岸沿いに但馬の居組に通ずる道と、同様に浦富から山の手に入り峠越えて、但馬の千谷に出る二つのルートがあった。このうち「七坂八峠」は海岸線まで出張っているため交通の難所とされ、「蒲生峠」越えが本道とされていた。<sup>6)</sup>

「七坂八峠」は、峻険な海食崖を持つ、溺れ谷地形にあり、高い山の尾根と深い谷とを交互に越えることに由来するともいう。<sup>7)</sup> 因但境には樹齢 350 年という樹高 25m の一本松があったが、枯死し今は松の切り株だけが残され「七坂八峠の一本松」と彫刻された標柱が立っていた。一本松の標本は新温泉町役場の玄関に展示されている。<sup>8)</sup>

この峠道は国道 178 号としてカーブが連続し冬期は積雪のある自動車交通にとっても難所であったが、山陰近畿自動車道「東浜居組道路」が平成 20 年に開通してからは、交通量が激減している。これに接続する「岩美道路」が令和 5 年 3 月 12 日に全線開通し、七坂八峠から展望することができる。

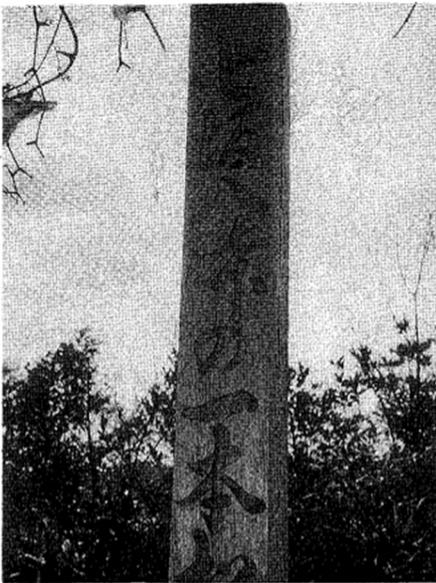


写真 4 七坂八峠の一本松跡標柱<sup>8)</sup>  
(現在は確認できない)



写真 5 七坂八峠から見た岩美道路<sup>9)</sup>

#### 【出典】

- 1) 鳥取県道路企画課・道路建設課, リーフレット「鳥取県の道路 2020」, <https://www.pref.tottori.lg.jp/235671.htm>, 鳥取県道路網図
- 2) 国土地理院, 鳥取県の山, <https://www.gsi.go.jp/kihonjohochousa/kihonjohochousa41171.html>
- 3) 智頭町, 智頭町誌下巻, 平成 12 年, p. 326-329
- 4) 鳥取県教育委員会, 歴史の道調査報告書智頭往来, 平成元年, p. 41
- 5) 国土交通省中国地方整備局鳥取河川国道事務所, 事業概要, <https://www.cgr.mlit.go.jp/tottori/info/gaiyou/index.html>, 2022 年
- 6) 岩美町, 岩美町誌, 平成 18 年, p. 254
- 7) 角川書店, 角川日本地名大辞典 31 鳥取県
- 8) 鳥取県教育委員会, 歴史の道調査報告書但馬往来, 平成 3 年, p. 30
- 9) 鳥取県県土整備部鳥取県土整備事務所, 岩美道路Instagram