

西粟倉村埋蔵文化財発掘調査報告 1

智頭往来志戸坂峠越 (歴史の道)

村内遺跡保存活用総合調査

2 0 2 4

西粟倉村教育委員会

西粟倉村埋蔵文化財発掘調査報告 1

智頭往来志戸坂峠越 (歴史の道)

村内遺跡保存活用総合調査

2 0 2 4

西粟倉村教育委員会



1 第1調査地点KT1完掘状況（南東から）



1 第2調査地点現況（東から）



2 第5調査地点付近復旧状況（南西から）



1 『国道図』(明治9(1876)年)

国立公文書館デジタルアーカイブ
<https://www.digital.archives.go.jp/gallery/0000000744>
令和5年9月26日(火)参照



2 『岡山県三国地図』(明治18(1885)年)

資料提供: 岡山県立図書館・電子図書館システム「デジタル岡山大百科」



3 征露記念写真帖(開鑿碑付近) 鳥取県立博物館蔵

序

本書は令和3～5年度に文化庁の国庫補助事業を受けて実施した西粟倉村坂根に所在する智頭往来志戸坂峠越の発掘調査報告書です。

西粟倉村は岡山県の北東部に位置し、鳥取県および兵庫県との県境に位置しています。村の約90%を山林が占めることから、現在の主要産業は林業となっていますが、村の中央を流れる一級河川の吉野川が形成した低位部に、古来、山陰と山陽を結ぶ幹線道路が通っており、交通の要衝としても栄えてきました。この吉野川流域から、鳥取県東部の因幡国を結ぶ最短ルート上に位置するのが志戸坂峠です。鳥取県智頭町と西粟倉村を結んでいるこの路線は智頭往来（因幡街道）と呼ばれ、古くは平安時代の律令政府が定めた、国司通行の官道であり、平時範が因幡国司として京より赴任した際に通ったことが文献に記されています。江戸時代には鳥取藩主の参勤交代の道としても使われており、少なくとも志戸坂峠が完成する昭和初期までは両地域を結ぶ重要な街道でした。

自然や歴史に恵まれ、昔の面影を今に伝える智頭往来は、農林業や生活道路としても使用されながら、地元の貴重な歴史遺産として大切に守られており、わが国の交通史を考える上でも重要であることから、平成8年度には「智頭往来－志戸坂峠越」として文化庁が選定する歴史の道100選に選定されました。これを受け、智頭町側では「歴史の道整備事業」が実施されたのち、町内の約2.5kmの古道が平成20年度に国史跡に指定されています。

西粟倉村側でも平成29年度から史跡指定を目指して、国・県と相談を始めていた矢先、平成30年豪雨が発生し、智頭往来－志戸坂峠越でも2か所に渡って路面・石垣が大きく崩落するなどの被害が起きました。そこで、再度国・県と協議を行い、災害復旧を優先して実施し、その後に指定を目指すこととなりました。この保存整備事業を適切に進めるために、考古学と歴史学（文献）の専門家と地元有識者からなる「智頭往来－志戸坂峠越保存調査委員会」を立ち上げ、文化庁および県教育委員会のご指導を得ながら復旧工事を進め、同時に考古学的な確認調査と文献調査を進めてきたことにより、明治時代に国家的な施策の中で再整備された智頭往来－志戸坂峠越の実像が浮かび上がりました。このことは、西粟倉村や美作地域に留まらず、日本国の近代交通史を考える上でも大きな成果といえます。

この事業を進める中で、西粟倉村の歴史に新たな知見が加わることとなり、地域の理解を深める機会にもなりました。こうした成果を大切に受け継いでいきたいと考えております。

これらの成果を収載したこの報告書が、地域の歴史・文化を解明する基礎資料として活かされるとともに、文化財の保護・保存のため有効に活用されることを願います。

最後になりましたが、発掘調査・文献調査の実施や報告書作成にあたっては、保存調査委員会委員をはじめ、文化庁文化財第二課、岡山県教育庁文化財課、岡山県古代吉備文化財センター、鳥取県教育委員会、智頭町教育委員会、地権者の方々をはじめとして、関係各位から多大な御支援と御協力をいただきました。記して厚く御礼申し上げます。

令和6年3月

西粟倉村教育委員会

教育長 関 正 治

例 言

- 1 本書は、村内遺跡保存活用総合調査に伴い、西粟倉村教育委員会が実施した智頭往来志戸坂峠越（歴史の道）の発掘調査報告書である。
- 2 発掘調査及び報告書の作成にあたっては岡山県古代吉備文化財センター（以下、文化財センター）の指導を受けた。
- 3 発掘調査を実施した智頭往来志戸坂峠越は、英田郡西粟倉村坂根 518 - 4 他に所在する。
- 4 発掘調査は、令和 3（2021）～令和 5（2023）年度に西粟倉村教育委員会職員笠岡景子、綱澤志穂、文化財センター職員和田剛、高田恭一郎、岡山県教育庁文化財課河合忍が担当して実施した。調査面積は、31 m²である。なお、期間などは第 2 章に示したとおりである。
- 5 事業実施に当たっては、「智頭往来－志戸坂峠越保存調査委員会」を設け、指導・助言を得た。また、文化庁文化財第二課から有益な教示をいただいたほか、関係機関から多大なる協力を得た。
- 6 本書の作成は、令和 5（2023）年度に綱澤、和田が担当して実施した。
- 7 本書の編集は和田が、執筆は和田、河合、鳥取県立博物館来見田博基、綱澤、丸亀市教育委員会乗岡実、岡山大学学術研究院松岡弘之が担当し、文責はそれぞれ文末に示した。
- 8 石垣三次元測量については、フジテクノ有限公司と業務委託契約を行い実施した。
- 9 遺物写真の撮影については、文化財センターの江尻泰幸の協力と援助を得た。
- 10 本書に収載した遺構・遺物の図面・写真等は、岡山県古代吉備文化財センター（岡山市北区西花尻 1325 番地 3）に、出土遺物は西粟倉村役場（英田郡西粟倉村影石 33 番地 1）に保管している。

凡 例

- 1 本報告書に記載した高度は、海拔高である。
- 2 グリッドの座標値は世界測地系に準拠し、各遺構図の方位は平面直角座標第Ⅴ系の座標北である。
- 3 本報告書に掲載した第2図の周辺遺跡分布図は、国土地理院発行の1/25,000地形図「坂根」・「古町」を複製・加筆したものである。
- 4 土層断面図の土色は、基本的に『新版標準土色帖』（農林水産省農林水産技術会議事務局監修財団法人日本色彩研究所色票監修）を参考にした。
- 5 各遺構・遺物実測図の縮尺率は、原則として下記のとおりである。
 - 遺構 道路・道路側溝・石垣：1/40
 - 遺物 陶磁器類：1/3
- 6 土器実測図の中軸線左右の白抜きは、小破片のため口径復元に不確実性があることを示す。
- 7 本報告書で用いる時代区分は、一般的な政治史区分に準拠し、それを補うために文化史区分や世紀を併用した。
- 8 第2図作成にあたっては、鳥取県埋蔵文化財センターより遺跡分布図の提供を受けた。
- 9 トレンチ配置図、調査位置図の作成にあたっては、西粟倉百年の森林協同組合並びに鳥取県智頭町教育委員会よりデータの提供を受けた。

目 次

巻頭図版

序

例言

凡例

目次

第1章 地理的・歴史的環境	1
第1節 地理的環境	1
第2節 歴史的環境	1
第2章 保存調査委員会設置の経緯及び確認調査・文献調査・報告書作成の経過	5
第1節 智頭往来—志戸坂峠越保存調査委員会の設置	5
第2節 確認調査等の経過	7
第3節 文献調査の経過	7
第4節 報告書作成の経過	8
第5節 日誌抄	8
第3章 発掘調査の成果	9
第1節 調査の概要	9
第2節 確認調査に伴う調査成果	11
第3節 立会調査に伴う調査成果	25
第4章 文献調査の成果	33
第1節 古代～中世の智頭往来志戸坂峠越	33
第2節 近世の智頭往来志戸坂峠越	34
第3節 近代の因幡街道と志戸坂峠	41
第4節 年表	45
第5節 関係資料	49
第6節 附図	57
第5章 総括	61
第1節 発掘調査について	61
第2節 文献調査について	69
第3節 総括—調査成果と遺跡の本質的価値について—	71
遺構一覧表・遺物観察表	73
図版	
報告書抄録	

目次

<第1章>

第1図	遺跡位置図 (1/2,000,000)	1
第2図	周辺遺跡分布図 (1/50,000)	2
第3図	智頭往来志戸坂峠越全体図 (1/25,000)	4

<第2章>

第4図	調査位置図 (1/4,000)	5
-----	-----------------	---

<第3章>

第5図	調査位置図 (1/2,000)	9
第6図	各検出道路の土層柱状模式図 (1/60)	10
第7図	調査位置図 (1/8,000)	11
第8図	第1調査地点トレンチ配置図 (1/400)	11
第9図	K T 1 平断面図 (1/40)	12
第10図	K T 2 平断面図 (1/40)	14
第11図	出土遺物 (1/3)	14
第12図	調査位置図 (1/8,000)	15
第13図	第2調査地点トレンチ配置図 (1/400)	15
第14図	K T 3 平断面図 (1/40)	16
第15図	K T 4 平断面図 (1/40)	17
第16図	箇所1 オルソ図・立面図 (S=1/60)	19
第17図	箇所2 オルソ図・立面図 (S=1/60)	20
第18図	箇所3 オルソ図・立面図 (S=1/60)	21
第19図	箇所1・2・3 断面図 (S=1/60)	22
第20図	調査位置図 (1/8,000)	23
第21図	第3調査地点トレンチ配置図 (1/400)	23
第22図	K T 5 平断面図 (1/40)	24
第23図	表探遺物 (1/3)	24
第24図	調査位置図 (1/8,000)	25

第25図	第4調査地点トレンチ配置図 (1/400)	25
第26図	T T 1 平断面図 (1/40)	26
第27図	T T 2 平断面図 (1/40)	27
第28図	調査位置図 (1/8,000)	29
第29図	第5調査地点トレンチ配置図 (1/400)	29
第30図	T T 3 平断面図 (1/40)	30
第31図	T T 4 平断面図 (1/40)	30
第32図	T T 5 平断面図 (1/40)	31

<第4章>

第33図	近世の智頭往来と主な宿場	35
第34図	〔美作国絵図〕部分 池田家文庫 岡山大学附属図書館蔵	57
第35図	播磨美作因幡但馬(伊能大図彩色図)部分 国土地理院所蔵 伊能大図(米国)彩色図	57
第36図	「因州記(因府上京海道記)」(部分) ○鳥取県立博物館 岡島文庫	58
第37図	「稲葉佳景 無駄安留記」下(駒帰阪) ○鳥取県立図書館	59
第38図	「美作国吉野郡坂根村地図」 ○西粟倉村	60

<第5章>

第39図	道路各級の構造とその道路土工 (1/160)	61
第40図	各道路の分布と道路傾斜角測定地点 (1/4,000)	62
第41図	道路各級傾斜角折れ線グラフ	62
第42図	法面・法敷石垣分類図 (1/80)	64
第43図	法面・法敷石垣各級の長辺度数分布図	65
第44図	法面・法敷石垣各級の築石最大長箱ひげ図	66
第45図	道路及び法面・法敷石垣分布図 (1/2,000)	67

表目次

<第2章>

表1	智頭往来—志戸坂峠越保存調査委員会 委員名簿	6
表2	文化財保護法に基づく文書一覧	8

<第4章>

表3	智頭往来志戸坂峠越年表	45
----	-------------	----

<第5章>

表4	道路傾斜角測定値一覧	62
表5	法面・法敷石垣の属性	65

<遺構一覧表・遺物観察表>

表6 第1調査地点検出遺構 73
表7 第2調査地点検出遺構 73
表8 第3調査地点検出遺構 73

表9 第4調査地点検出遺構 73
表10 第5調査地点検出遺構 73
表11 陶磁器 74

写真目次

<第3章>

写真1 東側法面石垣検出状況（西から） 13
写真2 西側法面石垣検出状況（東から） 13
写真3 法面石垣検出状況（南東から） 14
写真4 K T 4 道路断面状況（西から） 18
写真5 K T 4 法面石垣根石検出状況（南から） 18
写真6 T T 1 法敷石垣崩落状況（東から） 26

写真7 T T 2 法敷石垣崩落状況（東から） 28
写真8 T T 5 と法面石垣（西から） 32
写真9 T T 5 法面石垣根石検出状況（南から） 32

<第4章>

写真10 開鑿碑 54
写真11 石地蔵（駒帰の泣き地蔵） 智頭町駒帰 2023年撮影
..... 59

図版目次

巻頭図版1 1 第1調査地点K T 1 完掘状況（南東から）
巻頭図版2 1 第2調査地点現況（東から）
2 第5調査地点付近復旧状況（南西から）
巻頭図版3 1 『国道図』（明治9（1876）年）
2 『岡山県三国地図』（明治18（1885）年）
3 征露記念写真帖（開鑿碑付近）
鳥取県立博物館蔵
巻頭図版4 1 大字坂根切絵図（字志戸坂）
図版1 1 K T 1 西側側溝検出状況（南から）
2 K T 1 完掘（南東から）
3 K T 1 道路断面拡大（南から）
図版2 1 K T 1 東側道路側溝断面（南から）
2 K T 1 西側道路側溝断面（南から）
3 K T 1 西側側溝下層空積み状況（南から）
図版3 1 K T 2 完掘（南西から）
2 K T 2 北側断面（西から）
3 K T 2 法面石垣検出状況（南から）
図版4 1 K T 3 列石検出状況（西から）
2 K T 3 完掘（南西から）
3 K T 3 側溝断面（西から）

図版5 1 K T 4 列石検出状況（西から）
2 K T 4 完掘（北から）
3 K T 4 側溝断面（西から）
図版6 1 K T 5 完掘（南から）
2 K T 5 側溝断面（南から）
3 K T 5 中央断面（南から）
図版7 1 T T 1 完掘（南西から）
2 T T 1 道路中央断面（南から）
3 T T 1 道路と石垣断面（南から）
図版8 1 T T 2 完掘（南西から）
2 T T 2 東側断面（東から）
3 T T 2 地山検出状況（東から）
図版9 1 T T 3 完掘（西から）
2 T T 4 完掘（南西から）
3 T T 5 完掘（南西から）
図版10 1 第4調査地点復旧状況（東から）
2 出土遺物

第1章 地理的・歴史的環境

第1節 地理的環境

智頭往来志戸坂峠越の所在する英田郡西粟倉村は、岡山県北東部の岡山・鳥取県境に位置する（第1図）。村域は中国山地に含まれ、南は後山、西是那岐山から連なる山々が続く。そして、県境に近い若杉原生林に端を発する吉野川が村内を南北に流れ、これに沿って谷底低地が開削される。低地には大茅、坂根、影石といった集落群が形成され⁽¹⁾、山間部独特の景観を呈している。（和田）

第2節 歴史的環境

1 智頭往来志戸坂峠越の周辺の歴史環境

智頭往来志戸坂峠越の位置する西粟倉村の歴史は古い。大イ遺跡の発掘調査では縄文土器が出土したほか、その南の粟倉神社付近では弥生土器が採集されており⁽²⁾、人々の生活の継続を確認できる。

古代の西粟倉村は美作国英多郡に属し、位置関係から見て西粟倉村域は大原郷に属していた。また、この頃に都と地方を繋ぐ官道が整備され、因幡国と播磨国を結ぶ因幡道が郷内を走っていた⁽³⁾。

古代末から中世に入ると多くの経塚が築かれ、村内にも建保の写経経塚で経文が出土している⁽⁴⁾。村内各地に残る宝篋印塔、五輪塔もまた仏教信仰の広まりを伝えるものである。また、この頃には粟倉荘が成立した。建長5（1253）年当時、粟倉荘の本所は冷泉宮、領家は摂関家である近衛家であった⁽⁵⁾。しかし、南北朝時代の建武3（1336）年に足利尊氏が粟倉荘を寄進した記録があることから⁽⁶⁾、当時既に摂関家領としての地位を失っていた。

室町時代から戦国時代に入ると西粟倉郷が成立し、戦国時代後期には安芸国の戦国大名、毛利氏が勢力を伸ばした。毛利氏は草薙氏を初めとする美作国衆を傘下に収め、備前国の宇喜多氏と抗争した。村内にある佐淵城は草薙氏の入城を伝え⁽⁷⁾、近在する黒山城と併せこれら抗争に関連するものと考えられる。

江戸時代に入ると長尾村、坂根村、影石村等が成立し、参勤交代の道である智頭往来（岡山県側は因幡往来）がこれらを繋いで南北に走っていた⁽⁸⁾。また、江戸時代中期～明治時代初頭にかけては大茅山、塩谷などで製鉄が営まれ⁽⁹⁾、村内各地に製鉄遺跡が残る。永昌山たたら遺跡⁽¹⁰⁾では文献、考古学の調査成果を併せ、操業の様子が明らかにされている。

明治時代には幾度かの再編を経て、明治22（1889）年に西粟倉村が成立し、現在に至る。



第1図 遺跡位置図（1/2,000,000）



- | | | | |
|----------------------|------------------|----------|-----------|
| 1 智頭往來志戸坂越 | 2 大イ遺跡 | 3 散布地 | 4 建保の写経経塚 |
| 5 経塚 | 6 佐淵城跡 | 7 黒山城跡 | 8 引谷イモジ遺跡 |
| 9 永昌山たたら跡 | 10 金山屋敷遺跡 | 11 安村A遺跡 | 12 安村B遺跡 |
| 13 智頭往來志戸坂峠越 (国指定対象) | ● 石造物 (宝篋印塔・五輪塔) | ▲ 製鉄関連遺跡 | |

第2図 周辺遺跡分布図 (1/50,000)

2 智頭往来志戸坂峠越の歴史

智頭往来とは因幡国鳥取城下から同国智頭を経て美作国へ入り、坂根、古町の宿駅を越えて播磨国へ入る街道である。この街道は播磨国佐用で出雲街道に合流し、その後は上方へ向かう。智頭往来志戸坂峠越とは智頭往来のうち、因幡・美作国境に位置する志戸坂峠を越える峠道区間のことを指す（第3図）。美作国側では江戸時代に因幡往来、因州往来と呼ばれていた記録があるものの、本報告中では周知の埋蔵文化財包蔵地の名称である智頭往来志戸坂峠越⁽¹¹⁾で統一する。

志戸坂峠を越え山陽・山陰を連絡する道路は、遅くとも平安時代には既に整備されていた。これは『日本後紀』大同3（808）年に見える道俣駅（現智頭町智頭付近）の馬二匹を省くとの記述⁽¹²⁾や、承徳3（1099）年に平時範が国司として因幡国へ赴任する途中、境根（現在の西栗倉村坂根）に仮泊した上、鹿跡御坂（しとみさか、現在の志戸坂）を越えたとの記述⁽¹³⁾より確認できる。

羽柴秀吉が天正8（1580）年の鳥取城攻めの際、志戸坂峠に繋がる智頭郡山方郷に禁制を出したとの記録⁽¹⁴⁾から、中世後半～近世初頭においても陰陽連絡道路として利用されていた可能性が高い。

近世においては池田氏鳥取藩の参勤交代の街道として整備された。参勤数は初代藩主である池田光仲から12代藩主である慶徳まで183回を数える⁽¹⁵⁾。志戸坂峠の両麓には坂根、駒帰の両集落が宿駅として機能しており、その両村間の距離は28町（2.8km）余であったとされる。ただし、大雪時には牛馬の通行は不通となり、度々の雪崩被害にも悩まされたという⁽¹⁶⁾。

智頭往来志戸坂峠越は明治9（1876）年には早くも県道第一等に指定され⁽¹⁷⁾、続く明治18（1885）年には改めて国道22号に指定された。同年より志戸坂峠の開削工事が開始され、明治20（1887）年6月に完成を見た⁽¹⁸⁾。以後、道路は国道から県道へ管理替えがなされつつも、昭和9（1934）年の志戸坂隧道完成まで維持されたと見られる。

志戸坂隧道を含む岡山、鳥取両県間を繋ぐ道路は昭和50（1975）年に国道373号に指定され、昭和56（1981）年には現志戸坂峠トンネルが開通した。令和5（2023）年現在、同区間は志戸坂峠道路として供用され、陰陽連絡の基幹道路の一つとして私たちの生活を支えている。（和田）

註

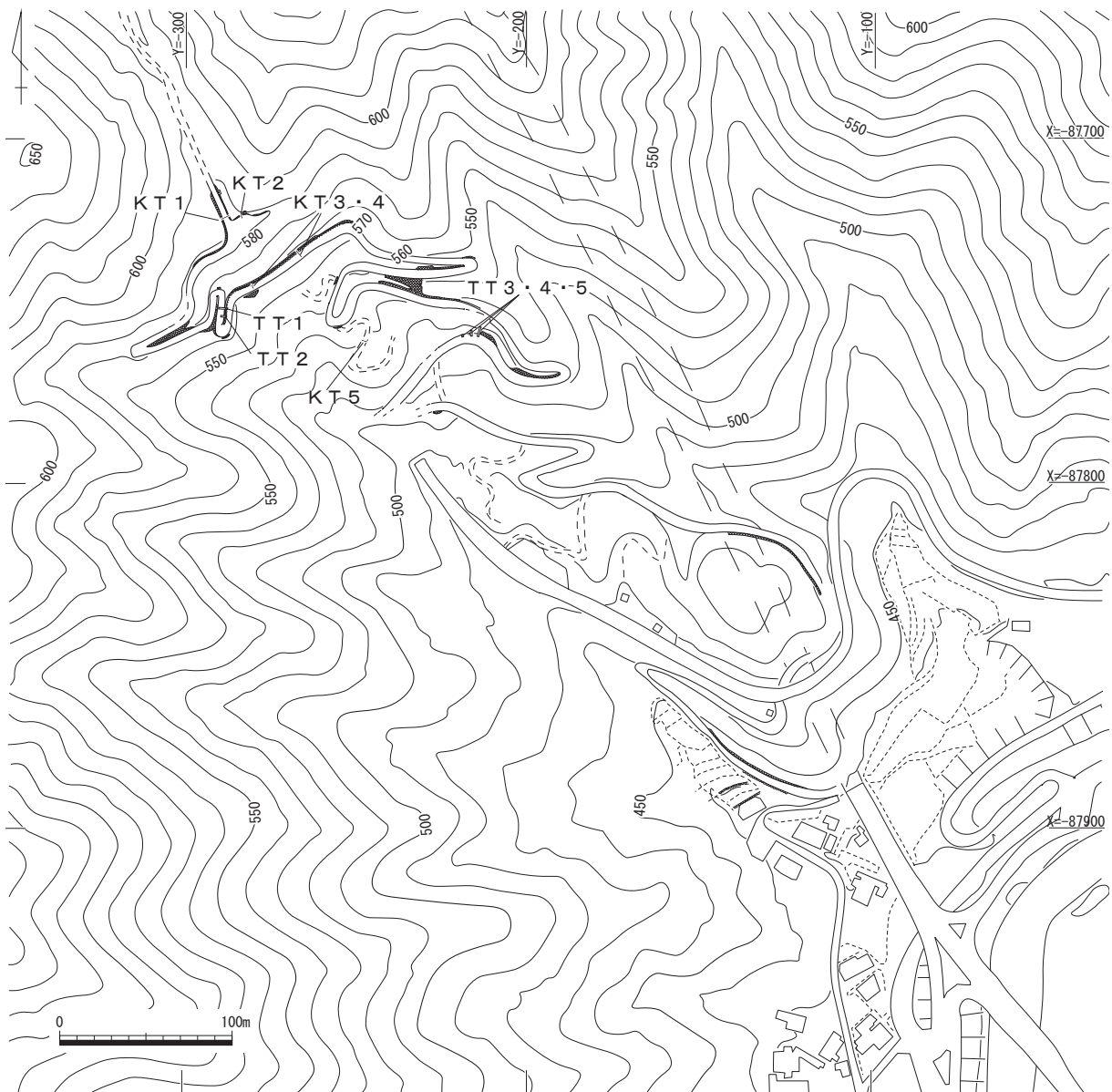
- (1) 『西栗倉村史』（前編）西栗倉村史編纂委員会 1984
- (2) 『改訂 岡山県遺跡地図』＜第8分冊 勝英地区＞ 岡山県教育委員会 2003
- (3) 石田爲成「中町B遺跡で検出された道路遺構について」『岡山県埋蔵文化財発掘調査報告』213 岡山県教育委員会 2008
- (4) 「1120 近衛家所領目録 近衛家文書」『岡山県史』第19巻 編年資料 岡山県史編纂委員会 1988
- (5) 「足利尊氏寄進状 本圀寺文書」『広島県史古代中世資料編』5 広島県 1980
- (6) 「美作古城記」『新編吉備叢書』第1巻 新編吉備叢書刊行会 歴史図書社 1976
- (7) 前掲註2文献
- (8) 『岡山県歴史の道調査報告書 第5集 因幡往来 因幡道 倉吉往来』岡山県教育委員会 1993
- (9) 宗森英之「鉦山業」『岡山県史』（近世監）岡山県史編纂委員会 1985
- (10) 宗森英之「岡山県英田郡西栗倉村のたたらについて」『たたら研究』第5号 たたら研究会 1960
- (11) 『歴史の道調査報告書 智頭往来』鳥取県歴史の道調査報告書第1集 鳥取県文化財保護協会 1989
- (12) 『日本後紀 卷十七』新訂増補 国史大系＜増補＞ 吉川弘文館 1984
- (13) 早川庄八「時範記承徳三年春」『書陵部紀要』14号 宮内庁書陵部 1962
- (14) 『新鳥取県史 資料編古代中世1〔下〕』鳥取県立公文書館県史編さん室 2015
- (15) 来見田博基『鳥取藩の参勤交代』鳥取県立公文書館県史編さん室 2012
- (16) 清水荒太郎、他「四、志戸坂の堀割工事」『西栗倉村史』（後編）西栗倉村史編纂委員会 1976
- (17) 『国道図』国立公文書デジタルアーカイブ <https://www.digital.archives.go.jp/gallery/0000000744>
- (18) 前掲註16文献

第2章 保存調査委員会設置の経緯及び 確認調査・文献調査・報告書作成の経過

第1節 智頭往来－志戸坂峠越保存調査委員会の設置

1 委員会設置までの経緯・事業の目的

鳥取県智頭町と西粟倉村を結んでいる路線は智頭往来（因幡街道）と呼ばれ、古くは平安時代の律令政府が定めた、国司通行の官道とされている。その後、江戸時代には鳥取藩主の参勤交代の道としても使われていたことが明らかであり、少なくとも志戸坂隧道が完成する昭和初期までは両地域を結ぶ重要な街道として機能していた。この路線は、農林業や生活道路としても使用されながら、地元の



第4図 調査位置図 (1/4,000)

貴重な歴史遺産として大切に守られており、わが国の交通史を考える上でも重要であることから、平成8年度には「智頭往来－志戸坂峠越」として文化庁が選定する歴史の道100選に選定された。これを受け、智頭町側では「歴史の道整備事業」が実施されたのち、町内の約2.5kmの古道が平成20年度に国史跡に指定されている。西粟倉村側でも平成29年度から史跡指定を念頭に、国・県と相談を始めていたが、平成30年豪雨が発生し、智頭往来－志戸坂峠越では路面・石垣が大きく崩落するなどの甚大な被害が起きた。そこで、再度国・県と協議を行い、災害復旧を優先して実施し、その後に指定を目指すこととなった。この保存整備事業を適切に進めるために、考古学と歴史学（文献）の専門家と地元有識者からなる「智頭往来－志戸坂峠越保存調査委員会」を立ち上げることとなった。

この委員会は「智頭往来－志戸坂峠越」のさらなる保護を図るため、平成30年7月の豪雨災害において崩れた志戸坂峠の石積みの復旧作業及び現地踏査や石積み等の資料化、発掘調査の検討、文献等調査に関する指導助言をいただいて、復旧工事等を円滑に進めることを目的に設置された。

2 委員会の設置

「智頭往来－志戸坂峠越保存調査委員会設置要項」は令和3年9月14日の令和3年度第1回西粟倉村智頭往来－志戸坂峠越保存調査委員会にて制定された。委員会の構成は次のとおりである。

表1 智頭往来－志戸坂峠越保存調査委員会 委員名簿

	氏名	所属等	役割・任期
委員	乗岡 実	丸亀市教育委員会文化財保存活用課	委員長・令和3年9月～
	来見田 博基	鳥取県立博物館学芸課	副委員長・令和3年9月～
	松岡 弘之	岡山大学学術研究院	令和3年9月～
	粟屋 聡	西粟倉村役場	令和3年9月～
指導・助言	浅野 啓介	文化庁文化財第二課文化財調査官	令和3年9月～
	小林 伸明	岡山県教育庁文化財課長	令和3年9月～令和4年3月
	江草 大作	岡山県教育庁文化財課長	令和4年4月～令和5年3月
	浜原 浩司	岡山県教育庁文化財課長	令和5年4月～
	大橋 雅也	岡山県古代吉備文化財センター所長	令和3年9月～令和5年3月
	奥山 修司	岡山県古代吉備文化財センター所長	令和5年4月～
オブザーバー	内池 英樹	岡山県立博物館学芸課	令和5年4月～
	大野 哲二	鳥取県地域づくり推進部文化財局 とっとり弥生の王国推進課	令和4年4月～
	梅村 大輔	鳥取県地域づくり推進部文化財局 とっとり弥生の王国推進課	令和4年4月～
	山中 章弘	智頭町教育委員会教育課	令和5年4月～
	酒井 雅代	智頭町教育委員会教育課	令和5年4月～
	大藤 翔太	智頭町教育委員会教育課	令和4年4月～
事務局	関 正治	西粟倉村教育委員会教育長	令和3年9月～
	笠岡 景子	西粟倉村教育委員会	令和3年9月～令和5年3月
	綱澤 志穂	西粟倉村教育委員会	令和5年4月～
	白岩 将伍	西粟倉村教育委員会	令和3年9月～

第2節 確認調査等の経過

確認調査等は西粟倉村教育委員会担当（令和3・4年度：笠岡景子、令和5年度：綱澤志穂）が岡山県古代吉備文化財センターの高田恭一郎・和田剛及び、岡山県教育庁文化財課の河合忍の指導を受けて実施した。調査は確認調査と立会調査の二つに分かれる。ここでは前者にともなうトレンチをKT、後者に伴うトレンチをTTとそれぞれ呼称し、確認調査等の経過について報告する。

調査初年度となった令和3（2021）年度は、平成30（2018）年7月に発生した土砂崩れにより流出した石垣、道路及び道路側溝の残存状況について確認するため、3か所のトレンチを設定して立会調査を実施した。掘削は全て人力による。調査の結果TT5で法面石垣の基部を、TT3から5にかけて道路面（表層・路盤）と、これに伴う道路側溝、石列をそれぞれ検出した。

調査2年度にあたる令和4（2022）年度は、昨年度同様、土砂崩れによる道路の崩落状況を確認し、道路の整備工事に必要な情報を得るため、TT1及びTT2の2か所のトレンチを設定し立会調査を実施した。調査は全て重機により掘削を行った後、人力に切り替えて精査した。調査の結果、道路とこれに伴う法面石垣を検出し、その崩落状況を確認した。TT2では道路路盤の下層で地山（路床）を検出し、重層構造体であることを改めて確認した。

この立会調査と併せて、文化財保護を推進することを目的として、KT3・4を設定して確認調査を実施し、道路の表層、路盤を確認した。また、道路側溝と法面石垣の基部が路盤と一体的に形成されていることから、道路は建設当初よりこれらを一体的に伴う複合構造体であることを確認した。また、発掘調査に加えて、石垣の三次元測量も実施した。

調査最終年度となる令和5（2023）年度は、3本のトレンチを設定して確認調査を実施した。掘削は全て人力による。KT1では側溝により区画された道路幅が3.4mであることを確定した。また、KT1に隣接するKT2から出土した陶磁器の年代から、法面石垣を伴う道路の構築時期が明治時代前半であることが判明した。併せて山腹に残る山道にもKT5を設置して調査を行った。結果、山道は地山を掘り窪めて設けられており、明治時代の道路とは構造が異なることが明らかとなった。

第3節 文献調査の経過

文献調査は、西粟倉村教育委員会が委員の来見田博基・松岡弘之、及び内池英樹（岡山県教育庁文化財課副参事（令和3年度）・文化財課参事（令和4年度）・岡山県立博物館副館長（令和5年度））に依頼して実施した。

令和3年度には、西粟倉村役場にて村所蔵資料の調査を実施した（令和4年3月16日）。令和4年度には、オンラインによる協議を5回（令和4年5月23日・6月27日・11月14日・12月22日、令和5年3月2日）のほか、岡山県立記録資料館にて史料撮影を3回（令和4年7月14日・7月15日・9月29日）実施した。令和5年度には、オンラインによる協議を2回（令和5年8月30日・9月29日）のほか、岡山県立記録資料館及び鳥取県立公文書館にて史料撮影を3回（令和5年5月18日・10月4日・10月27日）、岡山大学附属図書館にて史料複写を2回（令和5年10月2日・10月11日）実施した。

第4節 報告書作成の経過

報告書作成のための整理作業は、令和5年4月3日～5月19日、6月7日～10月27日まで、岡山県古代吉備文化財センターにおいて和田剛が従事して実施した。遺物整理は洗浄、注記作業から開始した。その後に復元作業を行い、実測対象遺物の抽出を行った。その後に遺物実測を行い、併せて写真撮影を実施した。遺構整理は現場で作成した三次元データを元に下図を作成、浄書した。また、これら調査成果の整理に併行して、関連する文献調査の整理を委員2名が従事して実施した。その後これら整理成果をまとめて文章執筆、編集作業を行った。(網澤・和田・河合)

第5節 日誌抄

令和3年度(立会調査)

10月18日(月) 資材搬入、調査環境整備
 19日(火) T T 3・4・5掘り下げ、写真撮影
 20日(水) T T 3・4・5実測作業、調査委員会開催
 11月9日(火) 埋め戻し、資材撤収

令和4年度(確認調査・立会調査)

10月18日(火) 資材搬入、調査環境整備
 19日(水) T T 1・2掘り下げ、現地協議、写真撮影
 20日(木) T T 1・2実測作業、埋め戻し
 11月9日(水) K T 3・4掘り下げ、写真撮影
 11日(金) K T 3・4実測作業
 14日(月) 第3回保存調査委員会開催、石垣三次元

測量、K T 3・4埋め戻し、資材撤収

令和5年度(確認調査・報告書作成)

4月3日(月) 報告書整理作業開始
 5月22日(月) 資材搬入、調査環境整備、K T 1・2掘り下げ
 25日(木) K T 5掘り下げ、写真撮影
 26日(金) 開鑿碑清掃、写真撮影、K T 5実測作業
 29日(月) 保存調査委員会開催
 30日(火) K T 1・2実測作業、埋め戻し
 6月6日(火) 資材撤収、調査終了
 7日(水) 報告書整理作業再開
 10月27日(金) 報告書整理作業終了

表2 文化財保護法に基づく文書一覧

埋蔵文化財試掘・確認調査の報告(法第99条)

番号	文書番号 日付	遺跡の名称 時代・種類	所在地	面積 (㎡)	原因	調査を行った 地方公共団体	期間
1	西教 第105号 R 3.12.20	智頭往来志戸坂峠越 近世～近代 その他(石垣・道路)	英田郡西粟倉村板根 518-4ほか	10	その他開発 (遺跡の復旧工事)	西粟倉村教育委員会 教育長 関 正治	R 3.10.25 ～R 3.11.8
2	西教 第171号 R 5.3.28	智頭往来志戸坂峠越 近世～近代 その他(石垣・道路)	英田郡西粟倉村板根 518-4ほか	10	その他開発 (遺跡の復旧工事・遺跡整備)	西粟倉村教育委員会 教育長 関 正治	R 4.10.18 ～R 4.10.20(遺跡の復旧 工事) R 4.11.9 ～R 4.11.14(遺跡整備)
3	西教 第698号 R 5.10.4	智頭往来志戸坂峠越 近世～近代 その他(石垣・道路)	英田郡西粟倉村板根 518-4ほか	11	その他開発 (遺跡整備)	西粟倉村教育委員会 教育長 関 正治	R 5.5.22 ～R 5.6.6

埋蔵文化財発見届(法100条2項)

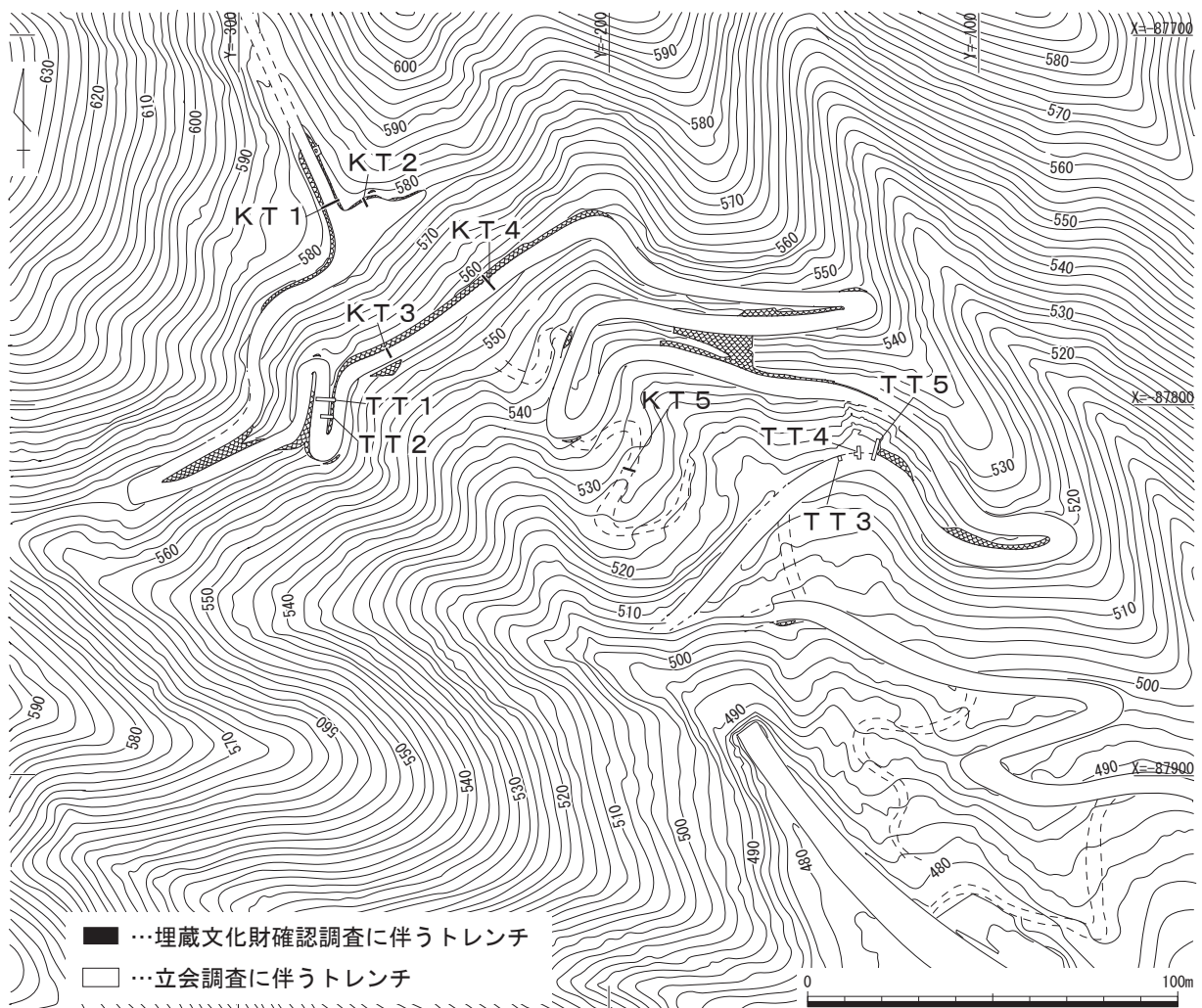
番号	文書番号 日付	物件名	発見の場所 遺跡の名称 時代・種類	発見日	発見者	土地所有者	保管場所
1	教文埋 第501号 R 5.6.22	陶磁器・ガラス製品 計 整理箱1箱	英田郡西粟倉村板根 517 智頭往来志戸坂峠越 近世～近代	R 5.5.22 ～R 5.6.6	西粟倉村教育委員会 教育長 関 正治	個人	西粟倉村教育委員会

第3章 発掘調査の成果

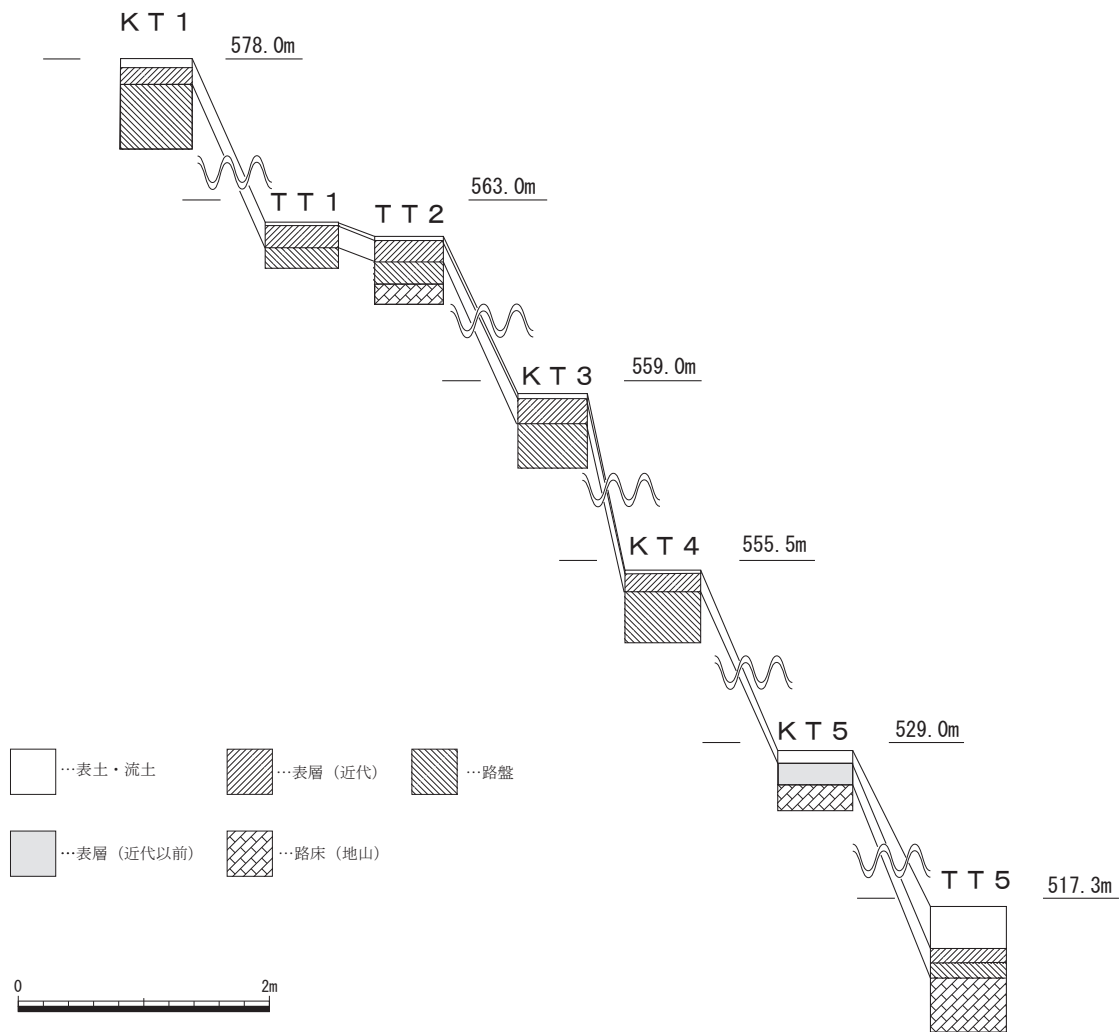
第1節 調査の概要

調査地は智頭往来志戸坂峠越のうち、岡山県英田郡西粟倉村側の各所に位置する（第1図）。調査は確認調査に伴い実施したものと、平成30年7月豪雨による災害復旧工事に併せ、立会調査に伴い実施したものとに分かれる。第2章で示した通り、ここではこれらを一体のものとして報告するため、前者の調査トレンチの略号をKT、後者の調査トレンチの略号をTTとする。

確認調査は3か所の調査地点を対象とした。それは最高所にあたる第1調査地点（KT1・2）、最も長い直線部にあたる第2調査地点（KT3・4）、他の地点とは異なり断面U字形の道が残る第3調査地点（KT5）で道路構造の把握を目的として実施した。一方、立会調査は2か所の調査地点を対象とし、第4調査地点（TT1・2）、第5調査地点（TT3・4・5）において、道路構造に



第5図 調査位置図 (1/2,000)



第6図 各検出道路の土層柱状模式図 (1/60)

併せて石垣や道路の崩落状況の確認を目的として実施した。

調査はKT 3・4、TT 1・2では重機により掘削した後、人力に切り替えて精査した。それ以外のトレンチは全て人力により調査した。結果、各地点において道路を形作る土層が検出され、道路の構造、並びに建設時期を明らかとすることができた。

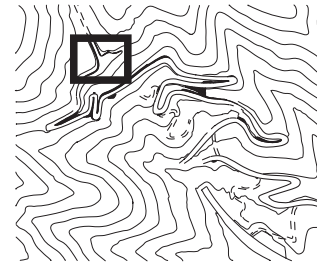
次に、土層柱状模式図を用いて、調査成果について概観する(第6図)。KT 5を除く全てのトレンチにおいて、表土直下で砂と礫を固く締めた土層を検出した。その下層では礫層を確認した。また、TT 2・5において礫層の下層で地山を検出した。このことから、検出された道路は表層(砂礫層)、路盤(礫層)、路床(地山)の3層構造からなる重層構造体であることが明らかとなった。また、路盤の途中に石垣の根石が据えられていること、表層と道路側溝に伴う石列が併せて設けられていることから、道路と石垣、道路側溝が一体的に構築された複合構造体であることも確認した。加えてKT 1に隣接するKT 2から出土した磁器の年代から、道路の建設時期は明治時代の前半と考える。

一方、KT 5では、皿形に掘り込まれた地山直上で道路に伴う盛土(表層)を検出し、他の地点で検出された道路とは構造が異なることが判明した。さらに、この道路は明治時代の道路の法敷に築かれた石垣により遮断されることから、近代以前に建設されたと考える。(和田)

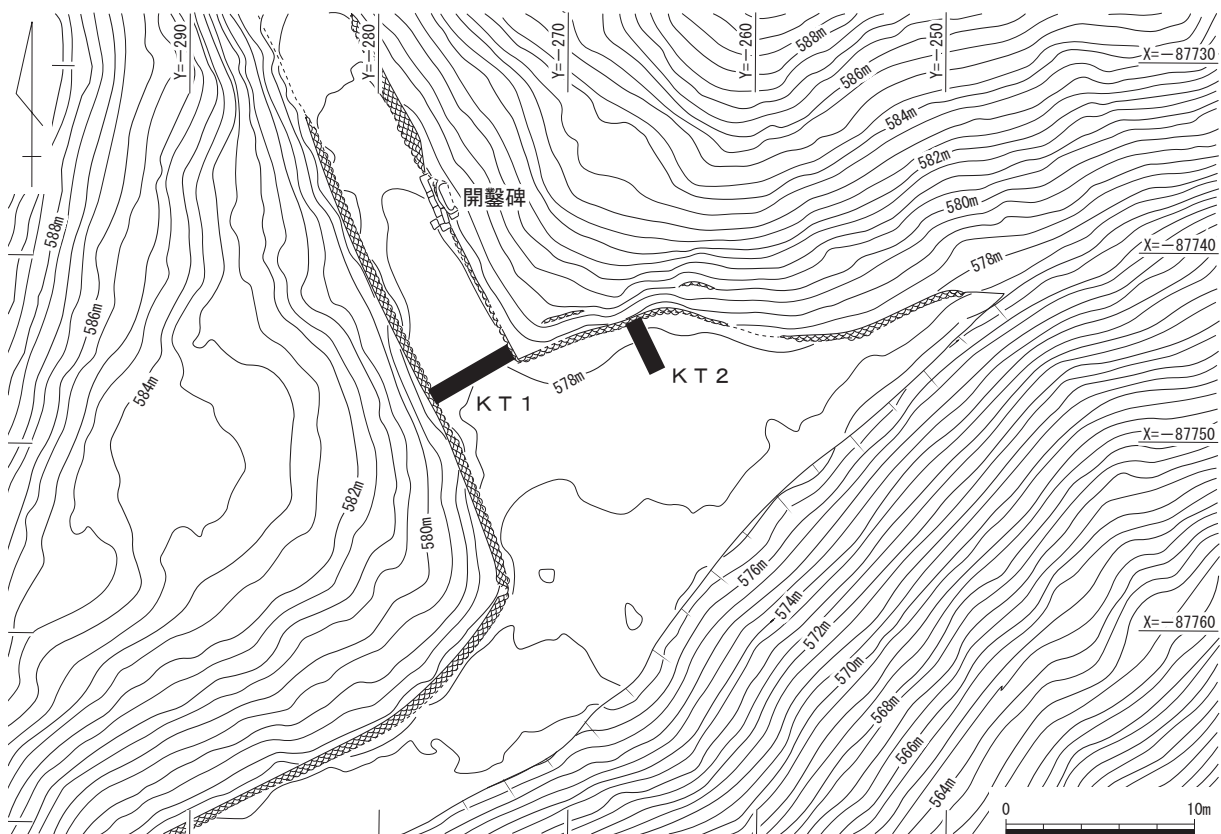
第2節 確認調査に伴う調査成果

1 第1調査地点の概要

第1調査地点は、県境から85m南南東に位置する(第8図)。この地点の道路は調査地点の中央で北東方向から北西へ向きを変えつつ走る(第7図)。また、道路の東には東西25m、南北18mを測る広場が隣接しており、地元では「茶屋」があったと伝わる。そこで道路幅とその構造把握を確認することを目的にKT1を、「茶屋」に関わる遺構の有無、構造把握を目的としてKT2を設けて調査した。調査の結果、東西両脇



第7図 調査位置図 (1/8,000)



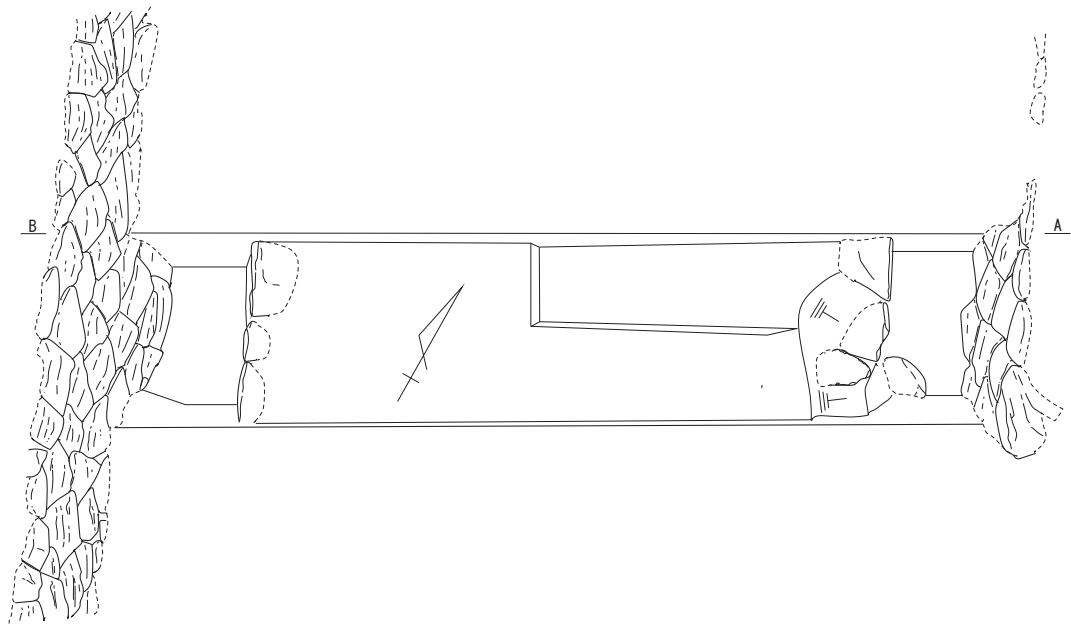
第8図 第1調査地点トレンチ配置図 (1/400)

を石垣に区画された道幅と構造、並びに「茶屋」に関わる石垣と造成土を確認した。なお、KT1の北に明治21(1888)年に建立された開鑿碑が残る。(和田)

2 第1調査地点の各トレンチの調査成果

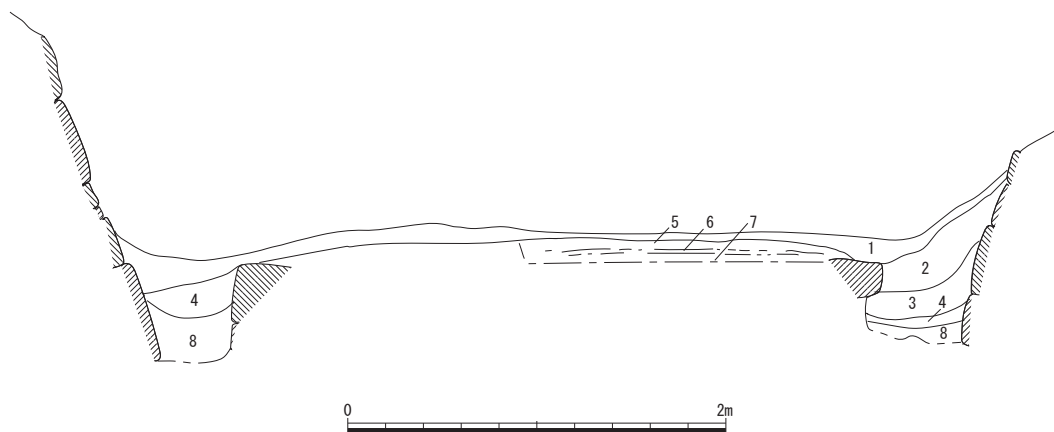
KT1 (第5・7～9図、写真1・2、巻頭図版1、図版1・2)

道路幅とその構造把握を目的に設置した、長さ4.5m、幅1.0mのトレンチである。KT1では道



B

A 579.5m



- 1 黄灰色 (2.5Y3/1) 小砂 表土
- 2 灰オリーブ (5Y6/2) 極大砂 流土 1～10cm 大の礫多数含む。しまり弱い。
- 3 浅黄色 (5Y7/3) 極大砂 流土 1～10cm 大の礫多数含む。しまり弱い。
- 4 黄灰色 (2.5Y7/3) 小砂 道路側溝埋土 0.5～1cm 大の礫多数含む。しまり弱い。
- 5 オリーブ黄色 (5Y6/3) 中砂 道路面整地土 1～3cm 大の礫多数含む。しまり強い。
- 6 明黄褐色 (2.5Y7/6) 小砂 道路整地土 0.5～1cm 大の礫多数含む。しまり強い。
- 7 灰 (5Y6/1) 色中砂 道路整地土 1～3cm 大の砂利多数含む。しまり強い。
- 8 暗灰黄色 (2.5Y7/2) 極大砂 道路造成土 1～5cm 以上の礫多数含む。しまり弱い。

第9図 K T 1 平断面図 (1/40)

路とこれに伴う法面石垣及び道路側溝を検出した。

道路は表土層（1層）直下で検出されており、その両脇を石列により区画されている。石列の天端間の幅は3.4mであり、ここではこれを道路幅として報告する。断面を観察すると表土直下において砂礫層が見られた。これは粒径1～3cm大の砂礫を人力での掘削が困難なほど固く締めたものである。その厚さは道路中央で18cmを測る一方、道路端の石列上では3cmと減じる。そのため、道路中央はかまぼこ形に盛り上がることとなる。この砂礫層は、水平に堆積するオリーブ黄色の砂層を挟ん

で互層堆積となっている。砂層も砂礫層と同様に固く締まっており、その堆積状況から見てこれら土層が一体となり、道路の表層をなしている。表層の下層は表面観察により5～10cm大の礫を含む礫層である。この礫層は後述する道路側溝下層において検出された礫層（8層）と同様の特徴を持っており、同一の土層と考える。この礫層のしまりは表層と比較すると弱く、一部が空積みとなることから、人工的に盛られたものとする。こうした堆積状況から見て、この礫層は道路表層を支える路盤であるとする。

次に石列について記述する。石列はこれを据え付けるための掘り方が検出されなかったことから、道路表層と一体的に築かれたものとする。道路東側の石列の築石は長辺40cm、高さ20cmをそれぞれ測る。南側は一部崩落しているものの、その下層でも礫が検出されており、元々は2段積みであったとする。西側の石列は2段積みで、検出最大長は98cmを測る。築石は長辺20～38cm、高さ10～15cmを測る。角度は東側の石列で推定90°、西側で85°と直角あるいはそれに近い。

東西の石列に相対するように法面石垣が検出されており、石列と石垣の間に道路に伴う側溝が見つかった。先に道路側溝について述べる。東側の側溝は最大幅50cm、深さ12cmを測る。断面形状は皿形で、埋土は粒径1cm以下の砂礫層である（4層）。その堆積状況から、この砂礫層は側溝内を流れる排水により運ばれた、水成堆積層とする。また、この砂礫層の上層には、しまりの弱い礫層からなる流土（2、3層）が見られた。道路西側の側溝は幅50cm、深さ8cmを測る。埋土は東側と同様に粒径1cm以下の砂礫層であり、側溝内を流れる排水により運ばれた、水成堆積層とする。いずれの側溝も埋土の直上が表土となることから、道路廃絶の直後まで機能していたものとする。

道路側溝の下層は先述したとおり道路の路盤を形成する礫層（8層）が見られる。この礫層は、石列及び法面石垣の根石（1段目の築石）を覆い、更にその下層まで続いていることを確認した。従って、検出された道路とこれに伴う側溝及び石垣は、一体のものとして構築されたと考える。

最後に、法面石垣について述べる。現況の高さは東側で1.0m、西側で1.8mをそれぞれ測る。東側は最大で4段、西側で6段遺存している。石垣の天端石の頂部は直線的に加工され、これを「横積み」とすることから天端は水平となっている。石材は全て花崗岩である。調査地周辺の表層地質は泥岩であることから、搬入材であることは確実である。築石の長辺は30～50cm、これに直行する短辺は20～35cmを測り、その平面形は正方形から長方形を呈する。これら築石は全て切石であり、表面全体に鑿を用いた加工痕跡が残る。積み方は築石の端部同士を矧ぎ合わせる「端持ち」となっており、さらに築石の隅を斜めに落とし込む、「落とし積み」である。角度は西側、東側とも70°を測る。（和田）
KT2（第5・7・9・10図、写真3、図版3）

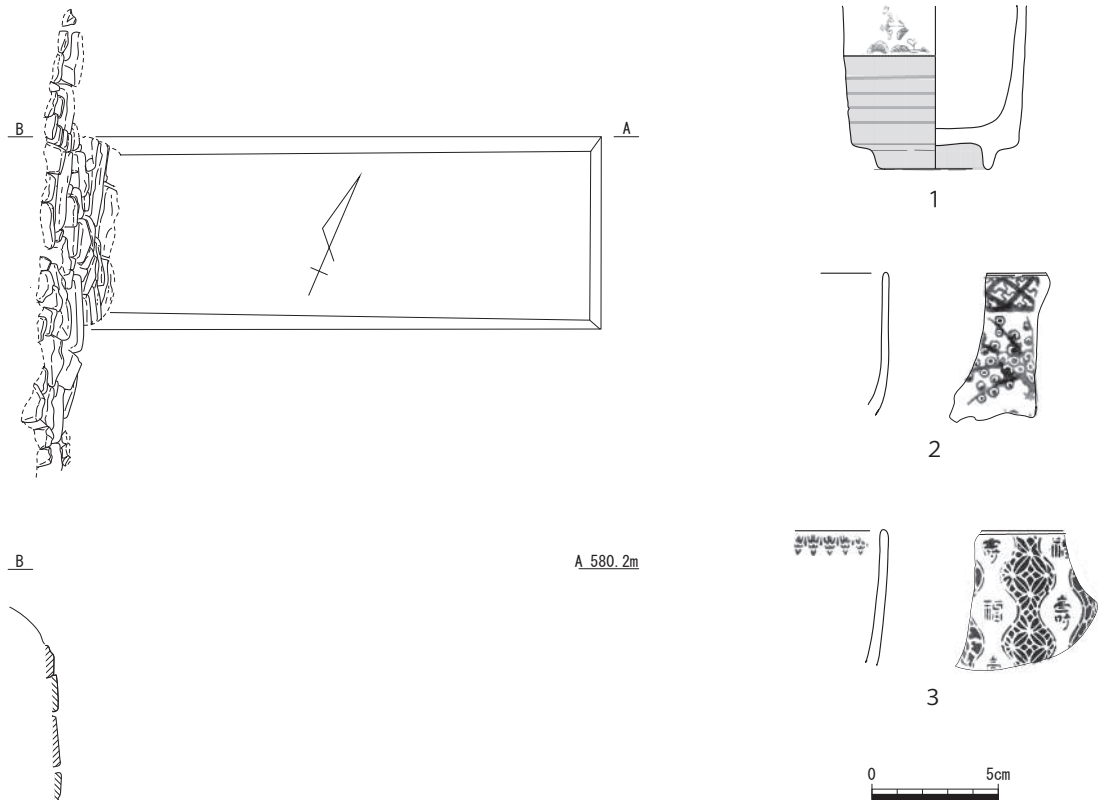
通称「茶屋」の北端に設けた長さ2.8m、幅1.0mのトレンチである。最下層は礫層である。一部



写真1 東側法面石垣検出状況（西から）



写真2 西側法面石垣検出状況（東から）



第11図 出土遺物 (1/3)

- 1 黄灰色 (2.5Y3/1) 小砂 表土
- 2 灰オリーブ (5Y6/2) 極大砂 流土 1~10cm 大の礫多数含む。しまり弱い。
- 3 浅黄色 (5Y7/3) 粘土斑灰色 (5Y5/1) 中砂 2~5m 大の礫含む。しまり弱い。粘性あり。
- 4 暗灰黄色 (2.5Y7/2) 極大砂 造成土 1~5cm 以上の礫多数含む。しまり弱い。

第10図 KT2 平断面図 (1/40)



写真3 法面石垣検出状況
(南東から)

が空積みとなることから、「茶屋」に伴う生活面を形成する、造成土と考える。造成土の上層で砂礫層を検出した。この土層は上面が水平になることから、生活面を形成する整地土と考える。トレンチ北で石垣が検出されている。石垣の根石は造成土上に据えられており、現況の高さは2.2m、角度は80°を測る。築石は長辺10~60cmと偏差が大きい。石材は在地産の粘板岩である。積み方は築石同士が築石面から5~10cm奥で接する「合端合わせ」で、これを「落とし積み」とする。

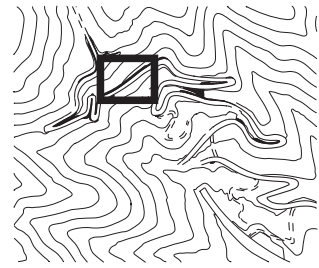
出土遺物には表土層から出土した肥前系磁器1~3がある。1・3は銅板型紙、2は型紙刷りにより文様が描かれる。いずれも器種は小碗であり、湯飲みとして用いられたものであろう。出土遺物の時期は明治時代前半である。

(和田)

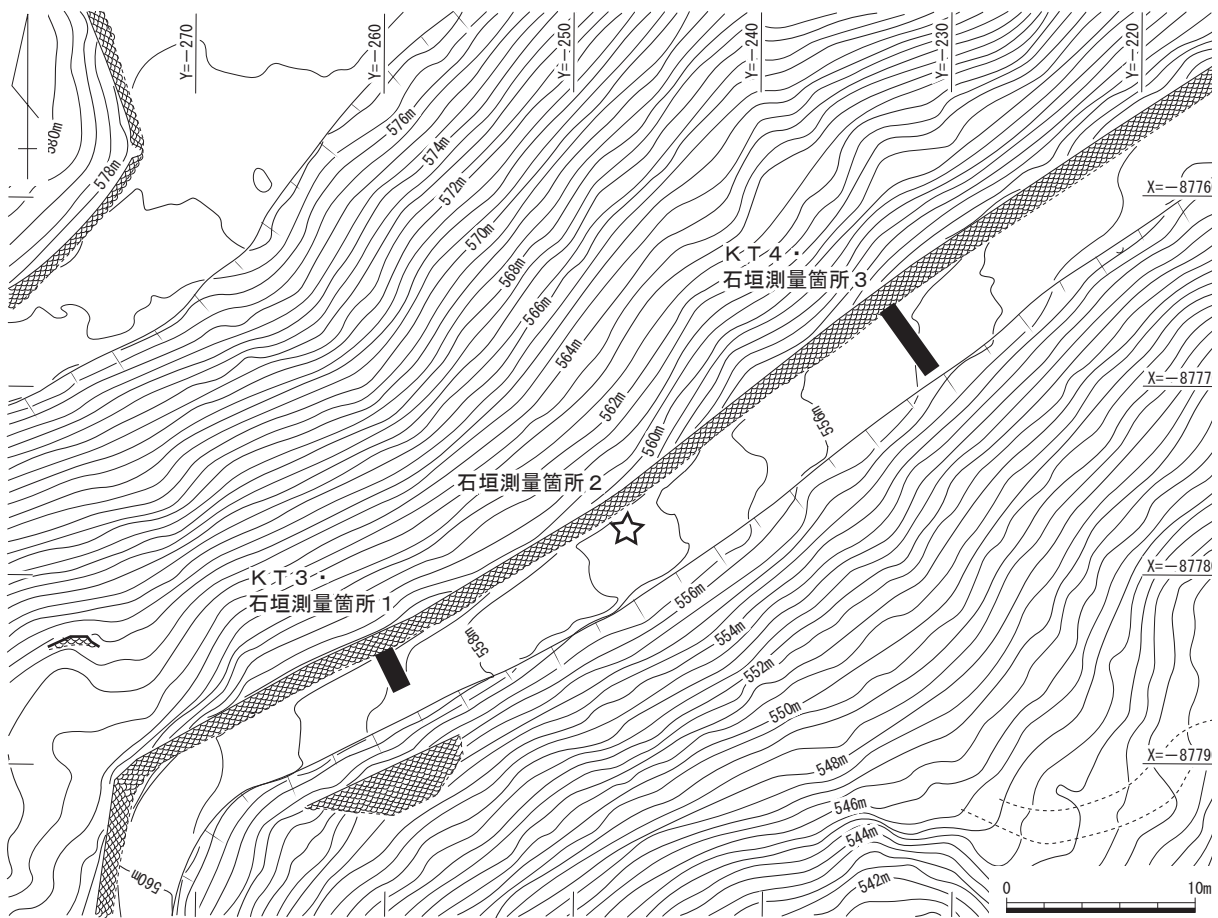
3 第2調査地点の概要

第2調査地点は第1調査地点の南50mの山腹に位置する(第13図)。この地点は智頭往来志戸坂峠越の西栗倉村側の道路区間中、最も長い直線となっている。その延長は90m、最高所にあたる西端と最も低い東端との比高は10mを測る。さらに、その全域にわたって法面石垣が残存している。そこで、法面石垣及び道路の構造把握を目的として、KT3・4を設定して調査を行った。

調査の結果、KT3・4とも表土直下で道路及びこれに伴う



第12図 調査位置図(1/8,000)



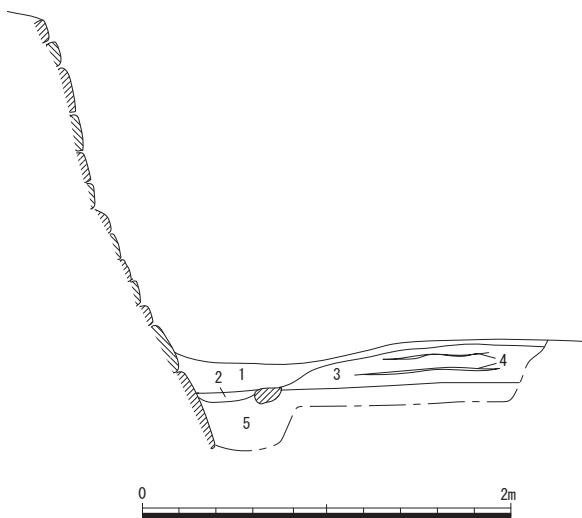
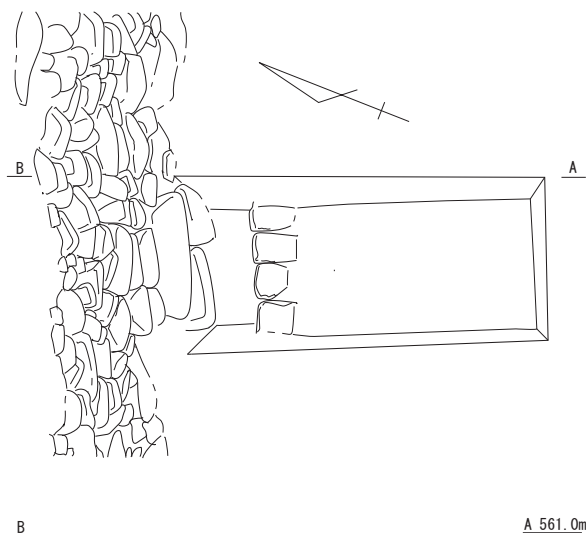
第13図 第2調査地点トレンチ配置図(1/400)

石列と道路側溝を検出した。さらに表層及び路盤からなる道路構造を確認しただけでなく、第1調査区同様に道路と石垣が一体的に構築されていることを確認した。なお、調査に併せて法面石垣の測量調査も実施しており、その成果を併せて報告する。(和田)

4 第2調査地点の各トレンチの調査成果

KT3 (第5・13・14図、図版4)

KT3は第2調査地点の西端近くに設けた長さ2.0m、幅1.0mのトレンチである。調査の結果、



- 1 黄灰色 (2.5Y3/1) 小砂 表土
- 2 黄灰色 (2.5Y5/1) 中砂 道路側溝埋土
- 3 オリーブ黄色 (5Y6/3) 中砂 道路路盤 1~3cm 大の砂利多数含む。しまり強い。
- 4 明黄褐色 (2.5Y7/6) 小砂 道路整地土
- 5 暗灰黄色 (2.5Y7/2) 極大砂 道路造成土 1~20cm 大の礫多数含む。

第14図 KT3 平断面図 (1/40)

この石列と対面する法面石垣の間では側溝が検出された。幅は30cm、深さは6cm余りである。直上に表土が形成されており、道路の廃絶直前まで機能していたものである。

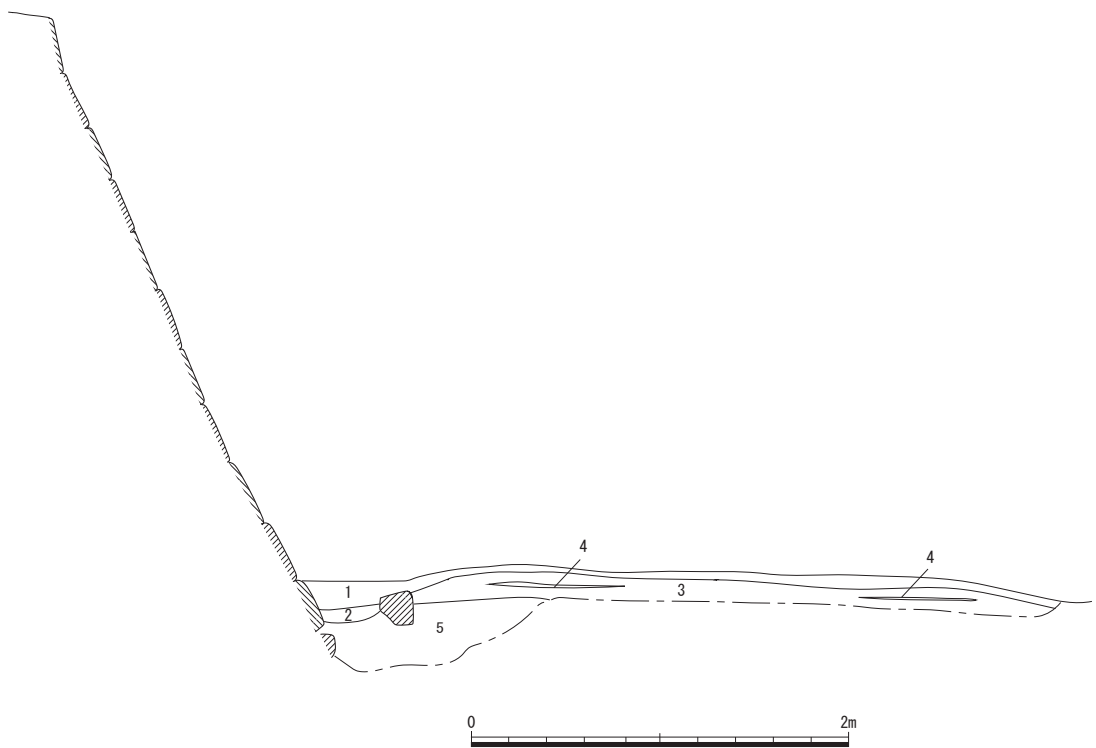
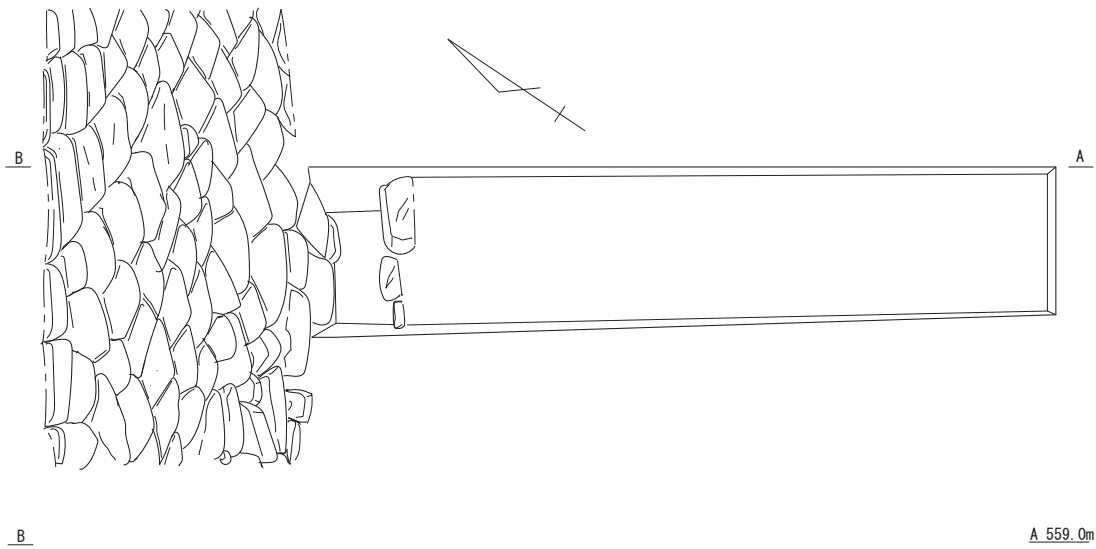
トレンチ北端では法面石垣を検出した。先述したとおりその根石は路盤である礫層上に据えられるだけでなく、礫層により下半が埋没している。こうした堆積状況から下部については道路、道路側溝などと一体的に築かれたと考える。築石の長辺は10~80cmを測り、偏差が大きい。角度は80°に達する。上半はやや反りが認められ、小型の築石が多いことから積み直されていると想定する。築石

道路及びこれに伴う石列、側溝、石垣を検出した。

道路表層は表土(1層)直下で検出された。人力での掘削が困難なほど締まっていた。さらに、水平に堆積する明黄褐色の砂層(4層)と互層堆積となっている。その厚さはトレンチ南端では20cmを測る一方、北端では3cmと減じている。道路南端の法敷に向かって、地表が下がっている事と合わせて考えると、道路の断面はかまぼこ形を呈することとなる。こうした堆積状況から見て、この砂礫層は第1調査区のKT1と同様、道路の表層を構成するものであると考える。

表層の下層は1~20cm大の礫からなる礫層である(5層)。しまりは表層と比較すると弱く、その上面で石列及び道路側溝を、下層において石垣の根石を検出した。礫層は石垣の根石の下層まで続いており、さらに一部が空積みとなる。こうした堆積状況から、この礫層は人工的に盛られた、道路の路盤を構成する土層であると考えられる。

道路の北端では石列を検出した。この石列は4石からなり、その長辺は20~25cmを測る。掘り方は認められず、路盤と一体のものとして据えられたものと考えられる。石材は在地産の粘板岩である。



- 1 黄灰色 (2.5Y3/1) 小砂 表土
- 2 黄灰色 (2.5Y5/1) 中砂 道路側溝埋土
- 3 オリーブ黄色 (5Y6/3) 中砂 道路路盤 1~3cm 大の砂利多数含む。しまり強い。
- 4 明黄褐色 (2.5Y7/6) 小砂 道路整地土
- 5 暗黄褐色 (2.5Y7/2) 極大砂 道路造成土 1~20cm 大の礫多数含む。

第15図 KT4平断面図 (1/40)

の石材は在地産粘板岩の野面石であり、築石同士が石垣面から5~10cmほど奥で接する「合端合わせ」となる。積み方は正面から見ると「落とし積み」とする部分が多い。(和田)

KT4（第5・13・15図、写真4・5、図版5）

KT4は第2調査地点東端近くに設定した、長さ4.0m、幅0.8mのトレンチである。調査の結果、道路及びこれに伴う石列、道路側溝、法面石垣を検出した。

道路表層は表土層（1層）の直下で検出された。土層を観察すると道路の最上層は粒径1～3cm大の砂礫からなり、人力での掘削が困難なほど固く締まっていた（2層）。中央付近で黄色の砂層（3層）が水平に堆積しており、互層堆積となっている。道路は北側を石列により区画されており、トレンチ内での最大幅は3.5mを測る。道路中央付近では厚さ16cmを測る一方、北側の石列付近では厚さ8cmと減じており、断面形はかまぼこ形を呈する。断面形状や堆積状況から考えて、3・4層は舗装道路の表層を形成する土層であると考えられる。

道路表層の下層では1～20cm大の礫層（5層）を検出した。この礫層は表層と比較してしまりが弱く、一部が空積みとなっていることから人工的に盛られた盛土と考える。さらに道路に伴う石列、及び法面石垣の根石を覆うだけでなく、その下層まで連続していることから、道路の表層を支える路盤であると想定できる。

道路北端で石列を検出した。これは道路に伴う道路側溝の肩に設けられたものである。その下半は路盤内に据えられており、上半は掘り方が認められず、表層と接している。表層と路盤の間には間層を挟まないことと併せて考えると、路盤の盛土から石列の敷設、表層の盛土までが、一体的になされたものであると考える。

石列と法面石垣の間では道路側溝を検出した。幅30cm、深さ10cmで、断面形は皿形を呈する。均質な砂層（第4層）により埋没しており、側溝内を流れる排水により運ばれた水成堆積により形成されたものである。側溝の埋土直上に表土が形成されていることから、道路廃絶の直前まで機能していたと推察する。

道路と道路側溝を挟んで、道路北側で法面石垣を検出した。法面石垣の根石は路盤の上に直接据えられており、その下層も路盤と一連となる礫層であることを確認している。さらに根石は路盤により覆われている。よって、路盤の盛土と石垣の構築が一連の工程によりなされたものである。石垣の築石は下部と上部で大きく異なっている。下部は在地産の粘板岩の野面石、上部は搬入材である花崗岩の切石である。野面石の長辺は20～80cmを測り偏差が大きい一方、切石は30～45cmにまとまっている。切石には鑿ハツリによる表面加工が施される。築石の2段目では、切石と野面石が横並びとなって並んでいることから、これら両者の外見は異なるものの、同時期に構築されたものである。（和田）

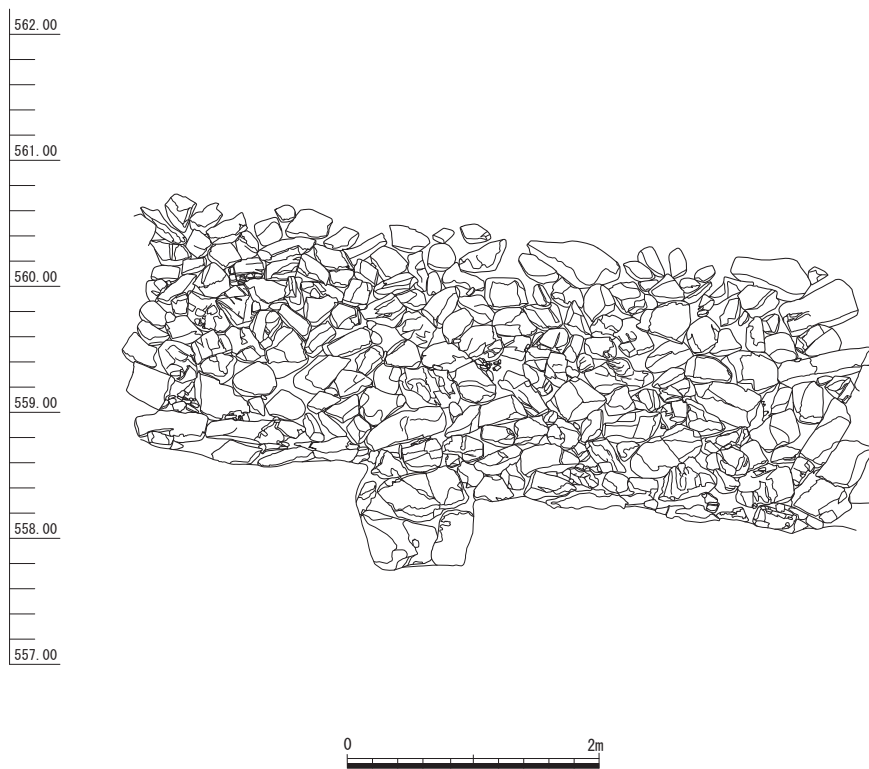
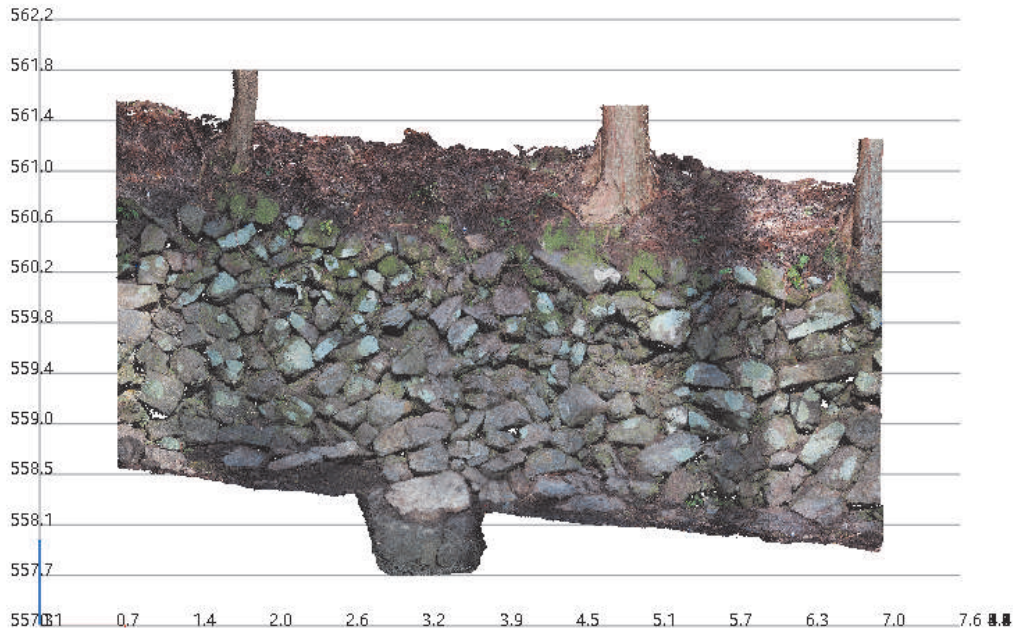


写真4 KT4道路断面状況（西から）

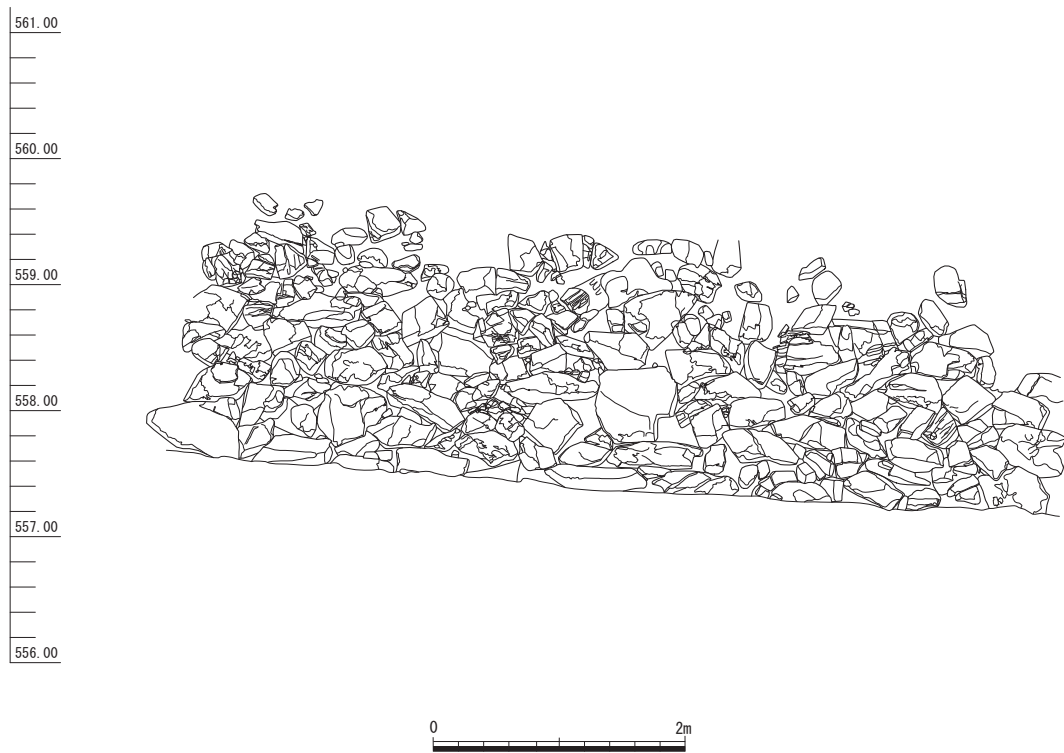
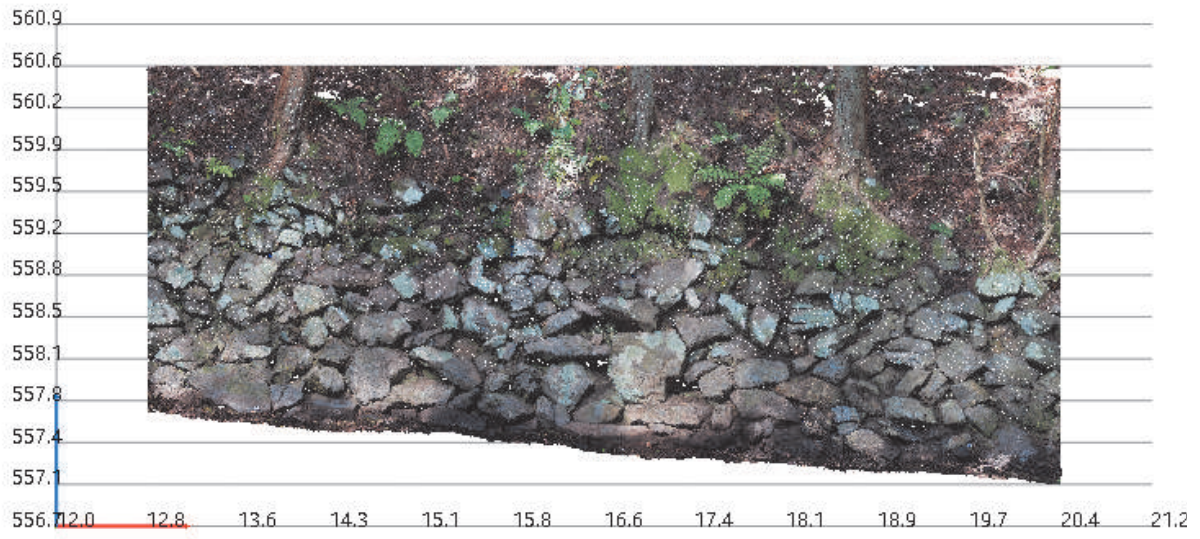
写真5 KT4法面石垣根石検出状況（南から）

5 石垣調査の概要

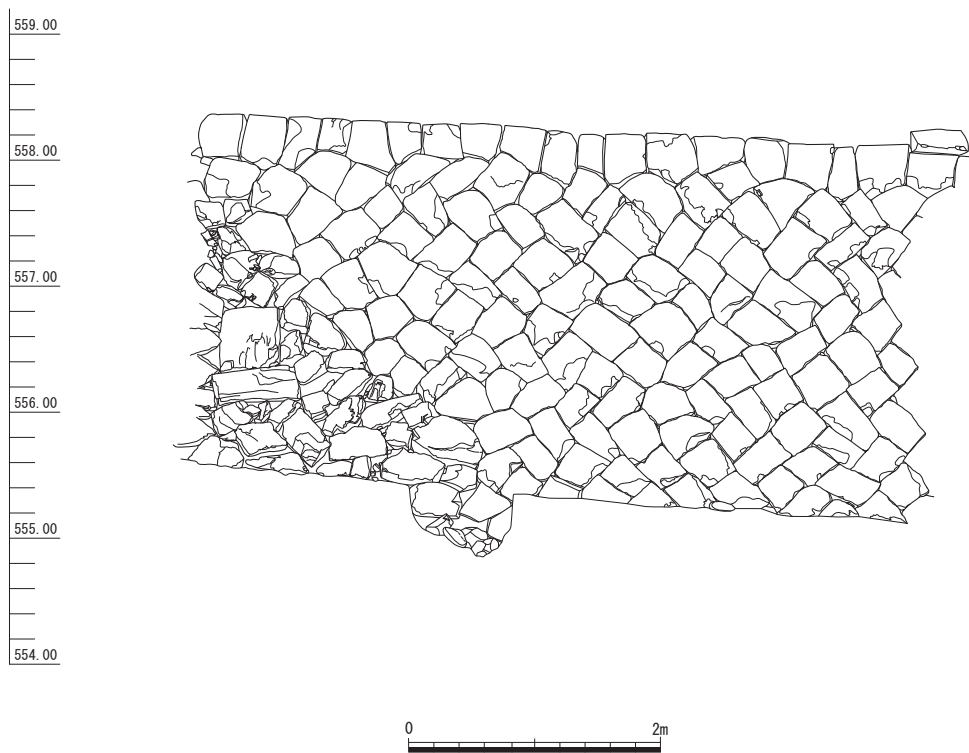
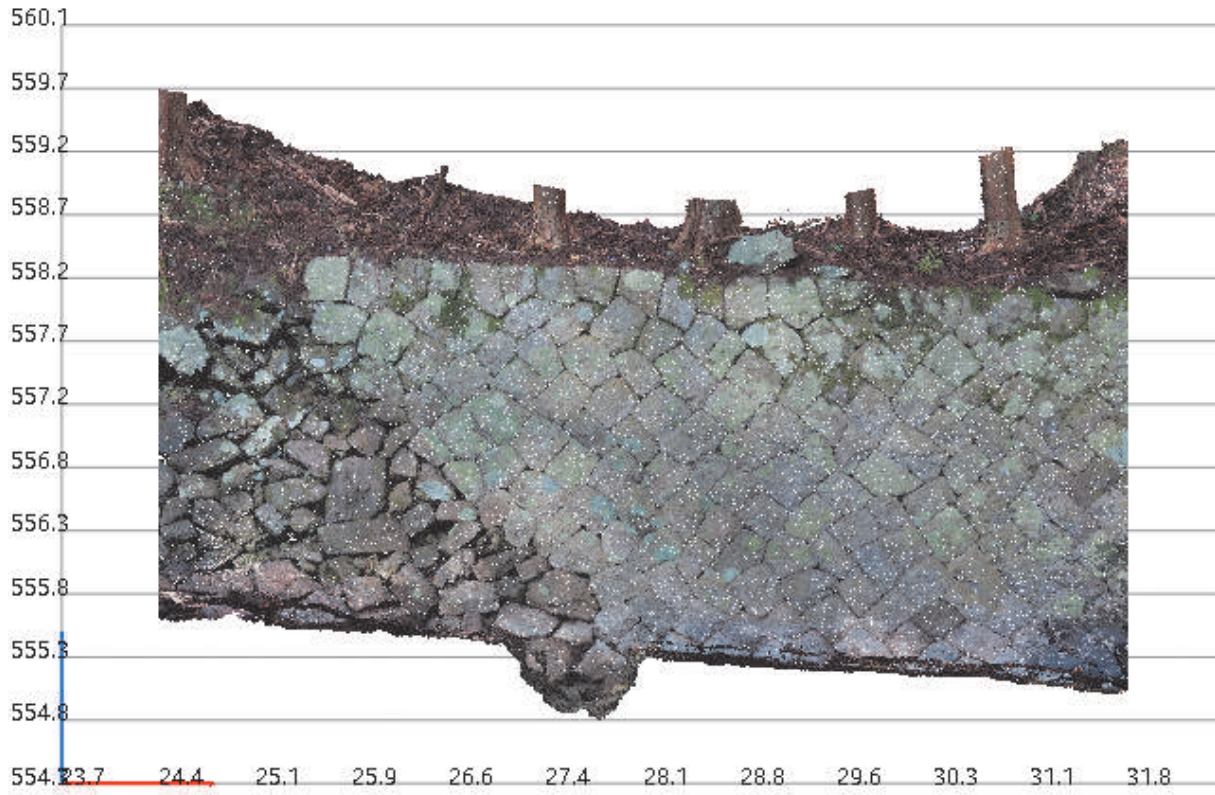
第2調査地点における確認調査と併せて石垣の測量調査を実施し、石垣の立面図を作成した。立面図はフォトグラメトリー (SfM) によるもので、データ錬成には Agisoft 社の Metashape を使用している。



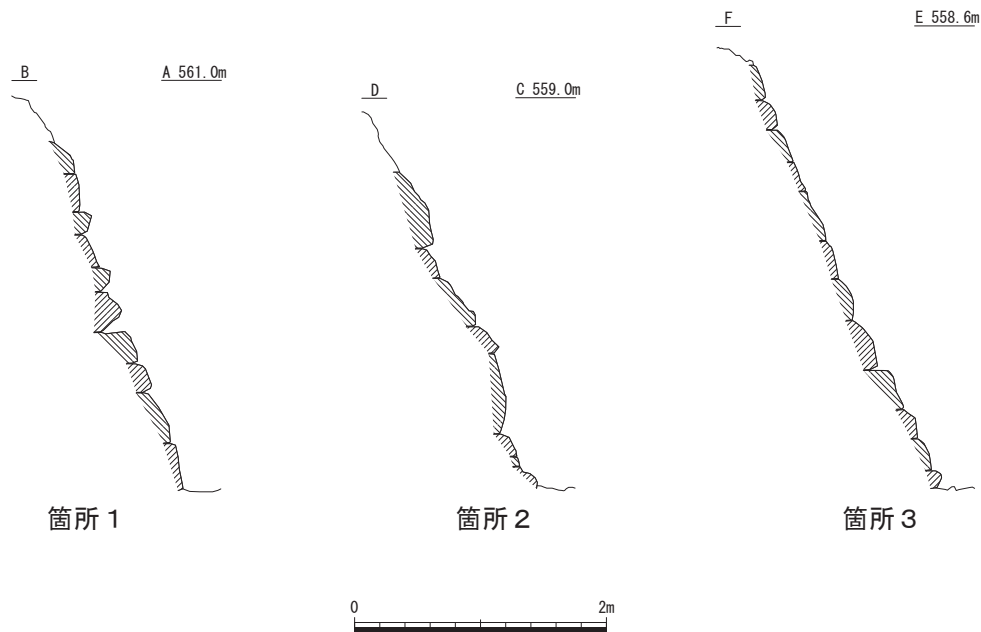
第16図 箇所1オルソ図・立面図 (S=1/60)



第17図 箇所2オルソ図・立面図 (S=1/60)



第18図 箇所3オルソ図・立面図 (S=1/60)



第19図 箇所1・2・3断面図 (S=1/60)

調査は3か所を対象に実施した。石垣測量箇所（以下、箇所）1はKT3において箇所3はKT4において、箇所2は箇所1と箇所3の中間地点（第11図中の☆点）において実施している。箇所1と箇所3の石垣については、確認調査の項目で既に述べたので、ここでは石垣測量のみを実施した箇所2を中心にして報告する。

箇所2（第13・17・19図）

KT3とKT4の中間地点（第13図中の☆地点）において実施した。この地点では確認調査を実施しておらず、石垣の表面観察の成果を記述するに留める。

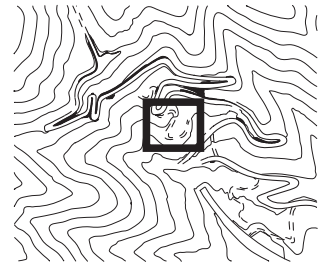
石垣の高さは1.1～1.5m、角度は65°をそれぞれ測る。築石の石材は在地産の粘板岩である。表面加工を一切施さない、野面積みを用いている。築石の長辺は10～80cmを測り偏差が大きい。築石の間には、粒径10cm以下の石材が詰められており、間詰め石と考える。石垣の下半では長辺60cmを超える大型の築石が見られるものの、上半では20cm以下の小型の築石が多い。また上半は下半と比較して角度が5°と緩く、様相が異なっている。そのため、上半については積み直しを想定する。

断面を見ると、積み方は築石同士が築石面から5～10cmほど奥で接する「合端合わせ」である。正面から見ると、「横積み」、「落とし積み」を基本とし、後者が卓越する。また、目地はほぼ通らない。石垣の天端は揃っておらず、部分的に栗石かと考える小型の石材が見られる。

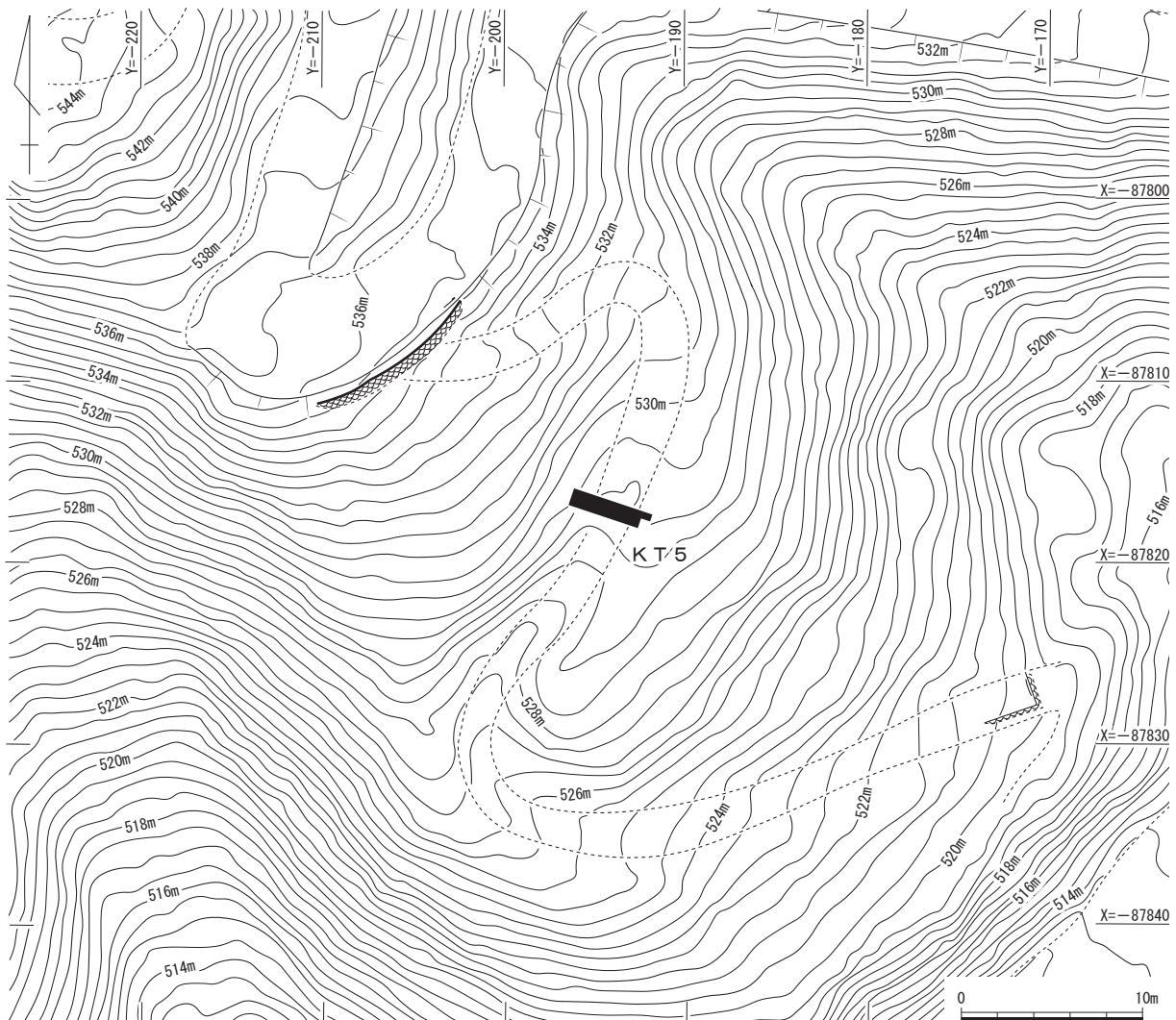
次に、断面図（第19図）を参照しつつ、各地点の石垣を比較しておく。築石種の差異に着目すると箇所1、箇所2、箇所3の下部が野面積み、箇所3の上部のみが切石積みである。こうした築石種の差異は断面形に明確に表れており、箇所1、箇所2、箇所3の下部とも、断面形には凹凸が見られる。さらに角度も一様ではなく、途中で変化している。既に述べたとおり、築石の大きさから見て、積み直しを想定するべき部分もある。一方、切石積みとする箇所3の上部は築石の端部同士を接する「端持ち」となることから、ほぼ直線となっている。天端も直線となっており、仮に積み直されているとしても、崩落した石材を、そのまま積んでいるものと考えられる。このように、野面積みと切石積みの石垣は全く異なる技術により積み上げられていることとなる。（和田）

6 第3調査地点の概要

第3調査地点は第1調査地点の南東100m、標高530mの地点に位置する(第20図)。この地点には断面U字形の窪みと石列が残存している(第21図)。この窪みの上端が、明治時代の道路の法敷に築かれた石垣により遮断されることから、近代以前の道路遺構である可能性が想定された。そのため、道路遺構である可能性の検証と、その構造把握を目的としてKT5を設定して調査した。調査の結果、掘り窪められた地山と、道路を形作る盛土、これに伴う石列を検出した。(和田)



第20図 調査位置図(1/8,000)

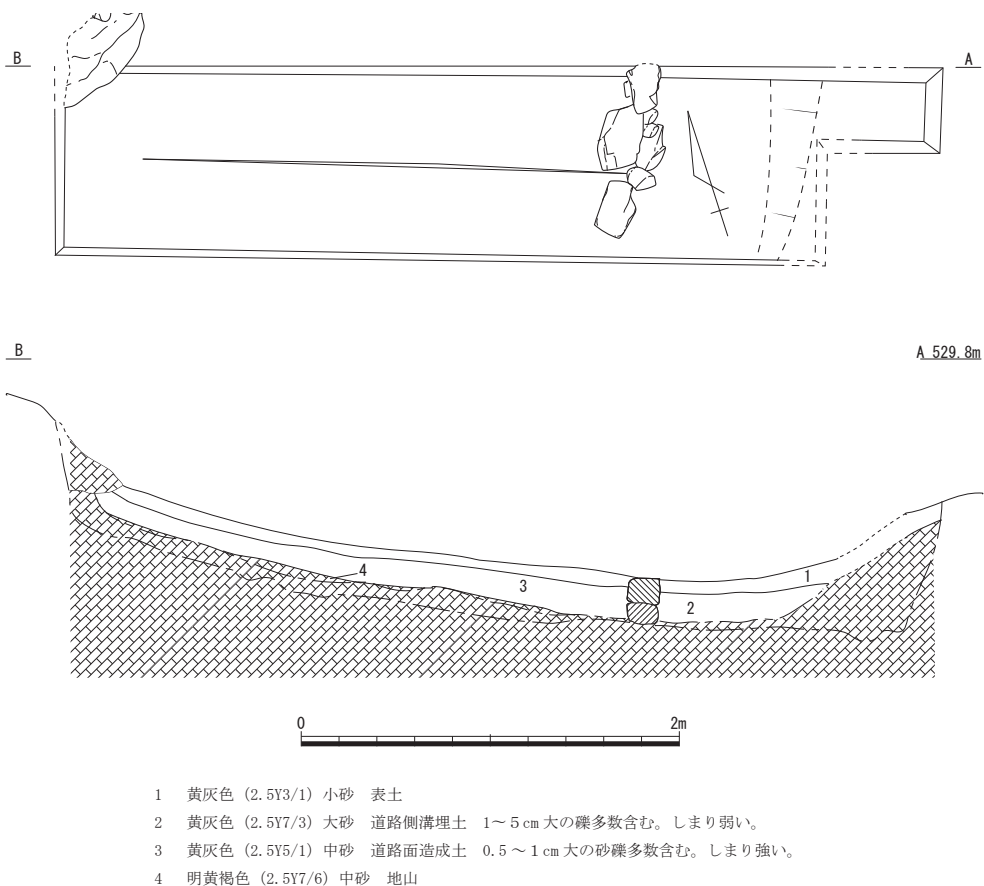


第21図 第3調査地点トレンチ配置図(1/400)

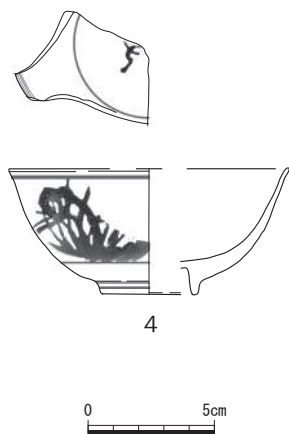
7 トレンチの調査成果

KT5 (第5・20～22図、図版6)

道路遺構である可能性の検証と、その構造把握を目的として設定した長さ4.7m、幅1.0mのトレ



第22図 KT5 平断面図 (1/40)



第23図 表採遺物 (1/3)

砂層は道路を形作る盛土と考える。加えて砂礫層は道路側溝内を流れる排水により運ばれたものと評価できよう。従って、検出された石列は排水路を画する区画列であると判断する。

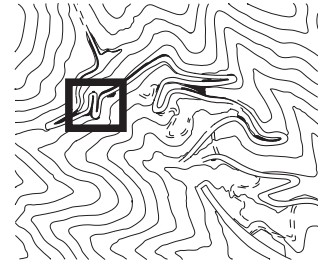
また、この地点における道路は、表層の下層に路盤となる礫層が見られず、他の地点で検出された道路遺構とは明確に構造が異なっている。

出土遺物はなかったが、トレンチから南へおよそ 15 m の地点で肥前系磁器 4 を採集した。4 は器壁に合成コバルトを用いた草花文を飾るもので、幕末～明治時代前半に比定される。(和田)

第3節 立会調査に伴う調査成果

1 第4調査地点の概要

第4調査地点は確認調査に伴う第1調査地点の南50mに位置する(第24図)。本地点では県境から続く石垣を伴う道路がつづら折りとなっている(第25図)。全域にわたって道幅は4mを測るが、屈曲部のみ最大8mに達する。本地点では平成30年7月豪雨に伴い、道路肩及び法敷石垣が崩落し、その復旧工事が行われることとなった。これに併せて道路の崩落状況、及びその構造把握を目的としてTT1・2の各ト



第24図 調査位置図(1/8,000)



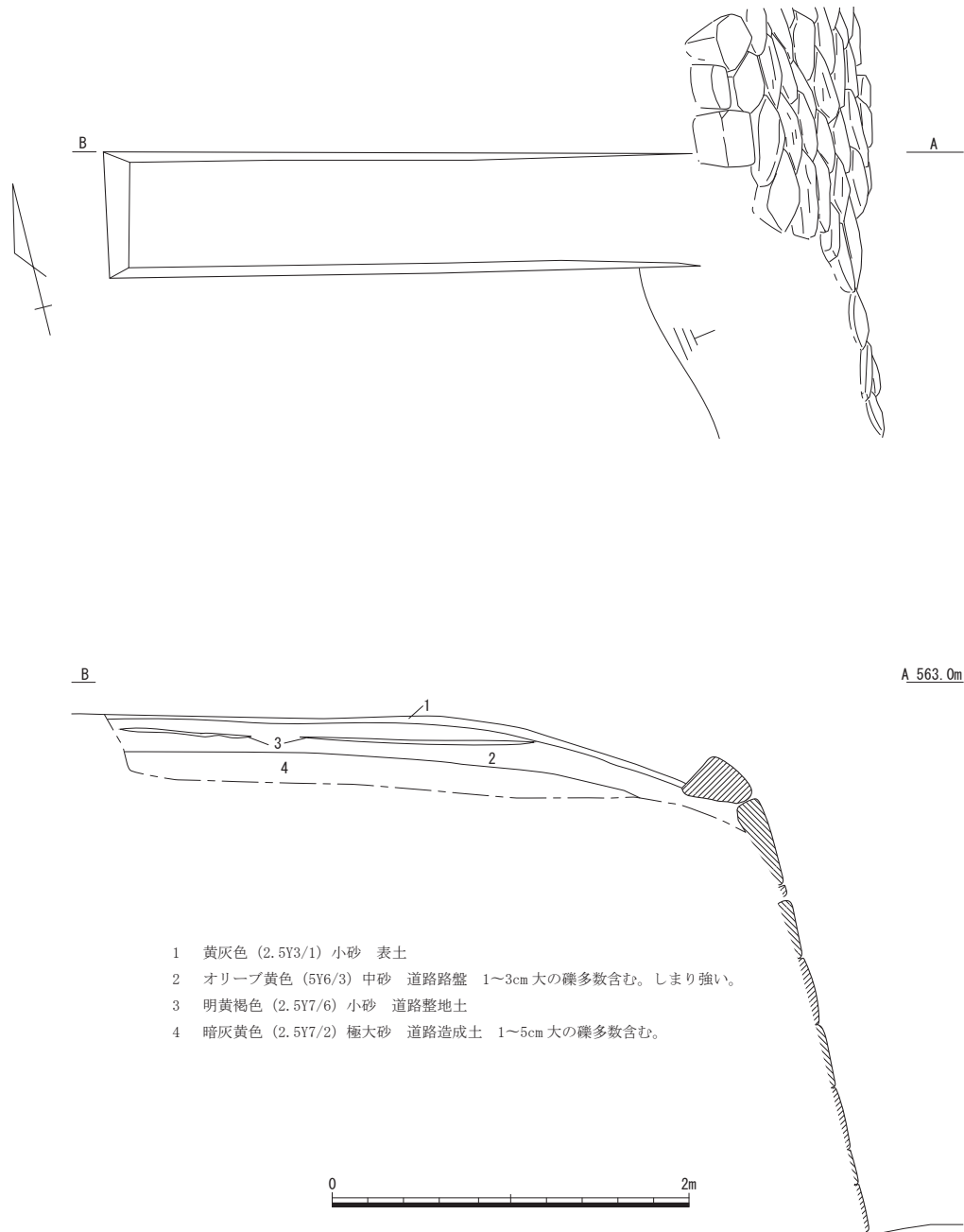
第25図 第4調査地点トレンチ配置図(1/400)

レンチを設定して調査を実施した。調査の結果、道路、石垣の崩落状況と、道路の表層、路盤、及び路床にあたる地山の状況を確認した。(和田)

2 第4調査地点の各トレンチの調査成果

TT1 (第5・25・26図、写真6、図版7)

道路の崩落状況と構造把握を目的に設定した、長さ3.2m、幅0.7mのトレンチである。調査の結



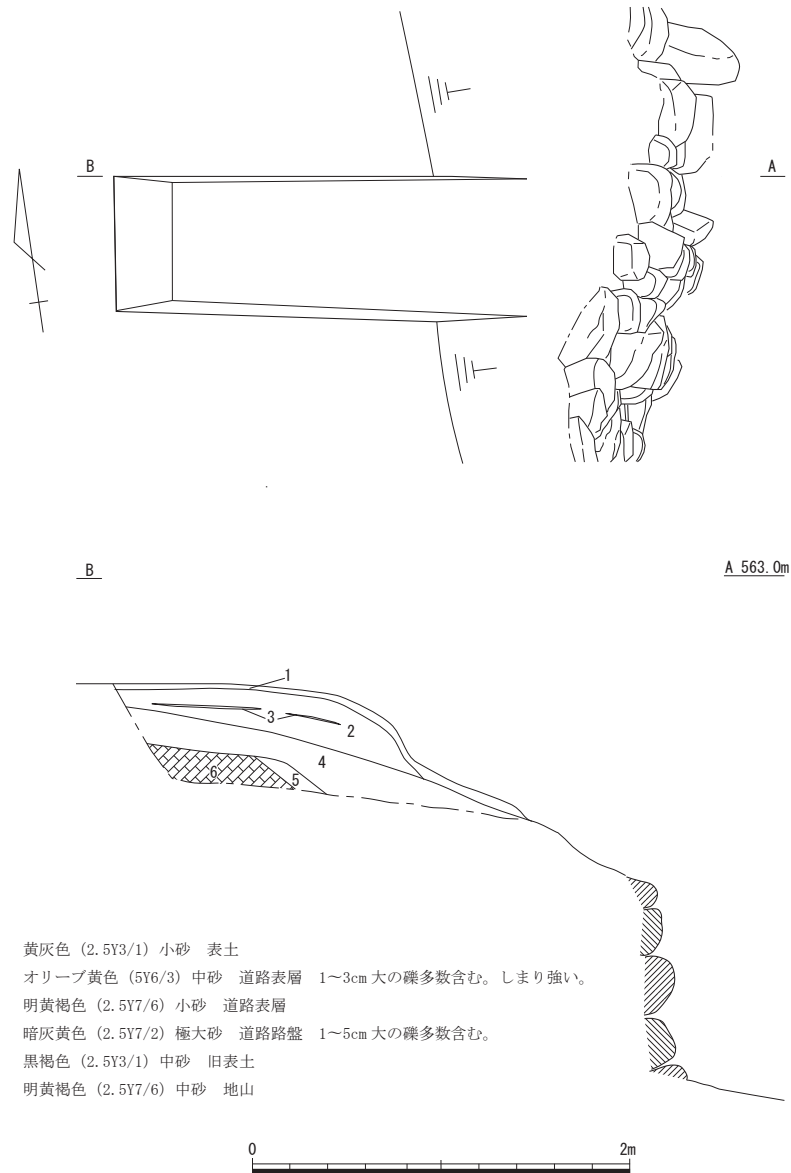
第26図 TT1 平断面図 (1/40)



写真6 TT1 法敷石垣崩落状況 (東から)

果、道路の表層とその崩落状況を確認した。併せて表層の下層において道路の路盤及びこれらに伴う法敷石垣を検出した。

道路は表土(1層)直下で検出した。道路は舗装道路の表面を構成する表層と、これを支える路盤の2層からなるものである。表層は1~3cm大の礫を含む砂礫層(2層)からなり、人力での掘削が困難なほど固く締まっている。層の半ばに厚さ3cm程度の黄褐色砂層(3層)が水平に堆積しており、互層堆積となっている。その堆



第27図 TT2 平断面図 (1/40)

積状況から考えて、この第26図中の3層が表層の盛土単位を示しているものとする。つまりこの地点における道路土工は、3層を挟んで2段階に分かれるものとする。ただし、3層と2層の間層を挟まないことから、一連の工事に抛るものと推察する。

表層はトレンチ中央付近では厚さ20cmを測る一方、法面石垣と接する東端付近では、厚さ6cmである。従って、表層の断面形はかまぼこ形を呈することとなる。

表層の下層では、1~5cm大の礫からなる土層(4層)を検出した。締まりは表層より弱く、部分的に空積みとなることから、人工的に盛られた土層と考える。この礫層は道路表層の下層において全域的に検出されたことから、道路の表層を支える路盤と考える。また、路盤は東側、つまり法敷石垣側へ向かって緩やかに傾斜している。さらに東側ほど締まりが緩くなることから、路盤が法面石垣へ向かって地すべりしているものとする。この路盤の地すべりが、当地点における石垣崩落の原因であると推察する。

道路東側で道路に伴う法敷石垣を検出した。現役石垣であり、最大8段残存している。掘り方が見

られず、第7段築石の後背は表層で、天端石（第8段築石）も表層上に直接据えられていることから、表層と法敷石垣上部の構築が同時になされたものと考えられる。従って、少なくとも表層と法敷石垣の上部は一体的に築かれたものである。石垣の高さは2.1m、角度は75°をそれぞれ測る。築石の石材は花崗岩の切石である。当地点における表層地質が粘板岩であることから、確実な搬入材である。築石の長辺は30～50cm、これに直交する短辺も20～40cmにまとまっており偏差は小さい。築石表面には鑿ハツリによる粗い表面加工が全体的に施される。そのため築石の表面は平滑である。断面を見ると築石の端部同士を接する「端持ち」となっており、積み方は正面から見ると天端石を除いて全て「落とし積み」である。天端石は上端を直線的に加工した上、これを「横積み」としている。（和田）

TT2（第5・25・27、写真7、図版8）

道路の崩落状況と構造把握を目的に設定した、長さ2.2m、幅0.7mのトレンチである。調査の結果道路の表層と路盤を確認した。さらに路盤の下層で地山（路床）を検出した。併せて道路に伴う法面石垣を検出した。

道路は表土（1層）の直下で検出された。断面観察によるとこの地点の道路は表層（2・3層）、路盤（4層）の重層構造をなす。さらにその下層において旧表土（5層）と地山（6層）からなる道路の基礎（路床）を検出したことから、道路は表層、路盤、路床の三層構造からなることが確実と言える。

表層は1～3cm大の礫を多数含む砂礫層（2層）である。トレンチ中央では人力での掘削が困難なほど締まっているが、トレンチ東側、つまり法面石垣側では締まりが弱まる。さらに法面石垣まで1mの間で見られない。表層の下層は1～5cm大の礫からなる礫層（4層）である。この礫層の締まりは一様でなく、特にトレンチ東側では締まりが弱い。また、部分的に「空積み」となることから人工的に盛られた土層と考える。さらに表層の下層全域にわたって検出されたことから、表層の支持層となる路盤と考える。この路盤はトレンチ東側、つまり法面石垣側に向かって傾斜している。

路盤の下層では、旧表土層である黒褐色土層（5層）と地山層（6層）を検出した。これらは道路の支持層である路盤の下層にあたることから、道路の基礎をなす路床であると考えられる。また、旧表土層は斜めに切り込まれており、従来は法面であったものを水平に削平したものであることがわかる。この地山層の上層には礫層である路盤が盛られていることから、路盤と路床の間に不整合面があることとなる。こうした状況を勘案すると、路盤が法敷石垣へ向かって傾斜しているのは、この不整合面に沿って地すべりしたためであると判断できる。

トレンチの東では道路に伴う法敷石垣を検出した。先述したとおりその上半は崩落している。石垣



の石材は在地産の粘板岩である。残存高は1.0mであるが、TT1同様に表層近くまであったと仮定すれば、元々は1.8m程度あったものと考えられる。断面を見ると、築石同士が石垣面から5～10cmほど奥で接する「合端合わせ」であり、正面から見ると「落とし積み」とする部分が多い。地表面観察による限り掘り方はなく、石垣の後背は路盤と考える礫層に直接接している。従って、この法面石垣は道路と一体のものとして構築されたものである。

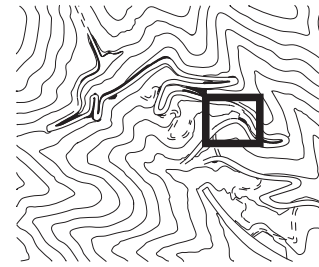
（和田）

写真7 TT2法敷石垣崩落状況（東から）

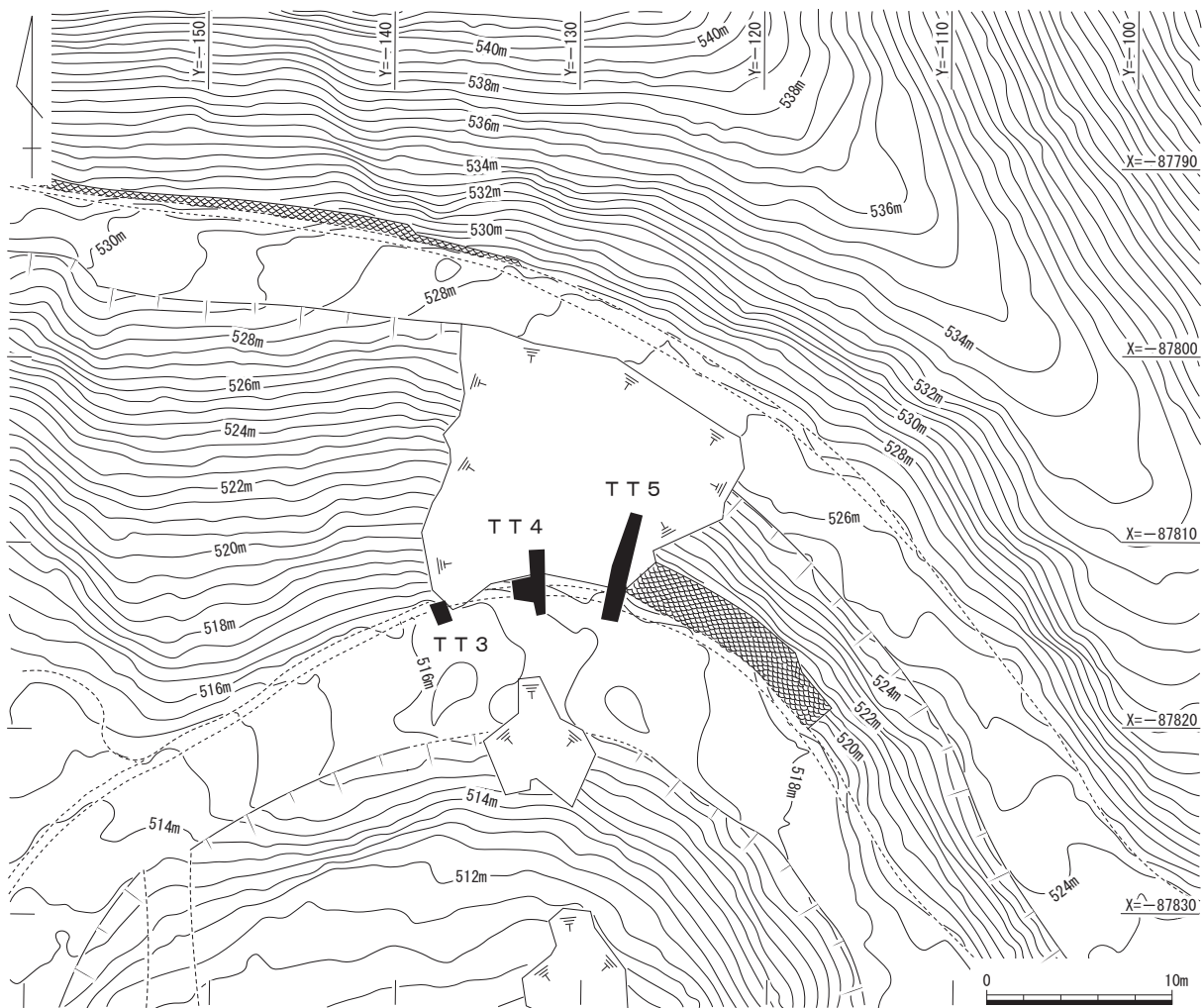
3 第5調査地点の概要

第5調査地点は第4調査地点の東280m、標高516～519mに位置する。この地点では平成30年7月豪雨により大規模な法面崩落が発生した。これに伴い道路に伴う石垣も崩落し、併せて道路側溝も埋没した。そのため、道路と石垣が復旧を目的とし、各遺構の残存状況と構造把握を目的として、TT3・4・5を設定して調査を行った。調査の結果、石垣の根石と道路側溝を検出した。

(和田)



第28図 調査位置図 (1/8,000)

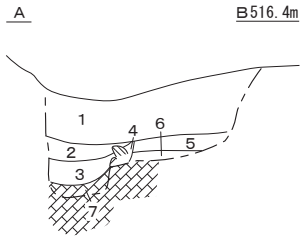
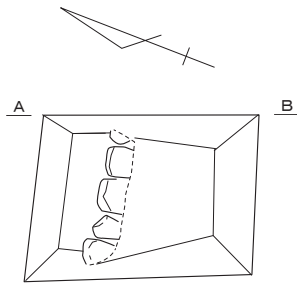


第29図 第5調査地点トレンチ配置図 (1/400)

4 第5調査地点の各トレンチの調査成果

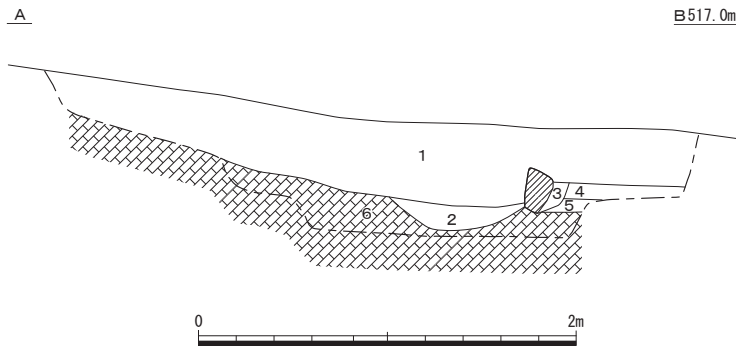
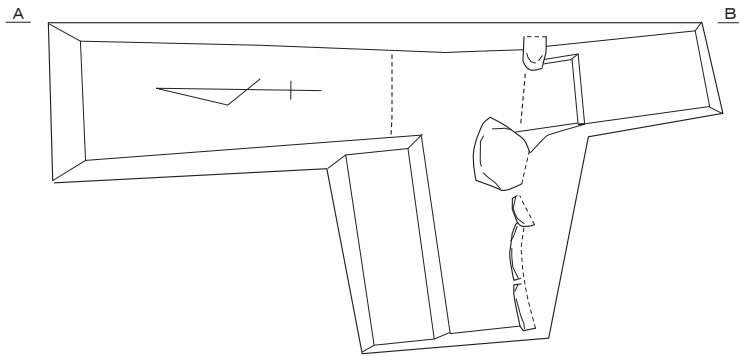
TT3 (第5・29・30図、図版9)

道路側溝の残存状況の確認を目的として設定した長さ1.1m、幅0.9mのトレンチである。調査の結果、流土直下で道路及びこれに伴う石列と道路側溝を検出した。



- 1 灰オリーブ色 (5Y6/2) 礫混じり粗砂 流土
- 2 にぶい橙色 (5YR6/4) 礫混じり粗砂 旧表土
- 3 緑灰色 (7.5GY6/1) 粗砂 道路側溝埋土
- 4 灰色 (5Y6/1) 粗砂 道路側溝石列掘方
- 5 灰色 (5Y4/1) 中砂 道路表層 ※しまり強い
- 6 灰色 (7.5Y6/1) 粗砂 道路路盤
- 7 灰色 (7.5Y4/1) 粗砂 地山

第30図 T T 3 平断面図 (1/40)



- 1 灰オリーブ色 (5Y6/2) 礫混じり粗砂 流土
- 2 緑灰色 (7.5GY6/1) 粗砂 道路側溝埋土
- 3 灰色 (5Y6/1) 粗砂 道路側溝石列掘方
- 4 灰色 (5Y4/1) 粗砂 道路表土 ※しまり強い
- 5 灰色 (7.5Y6/1) 粗砂 道路盛土
- 6 灰色 (7.5Y4/1) 粗砂 地山

第31図 T T 4 平断面図 (1/40)

トレンチの最上層（1層）は砂礫、粘質土が不規則に混入するもので、その堆積状況から平成30年7月豪雨により発生した法面の流出に伴うものであると考える。流土直下で道路側溝を検出した。側溝埋土の上層（2層）は樹木の根などを含む旧表土層であり、その上層に流土が堆積することから、平成30年7月の段階では機能していなかったものとする。旧表土の下層は均質な砂礫層（3層）

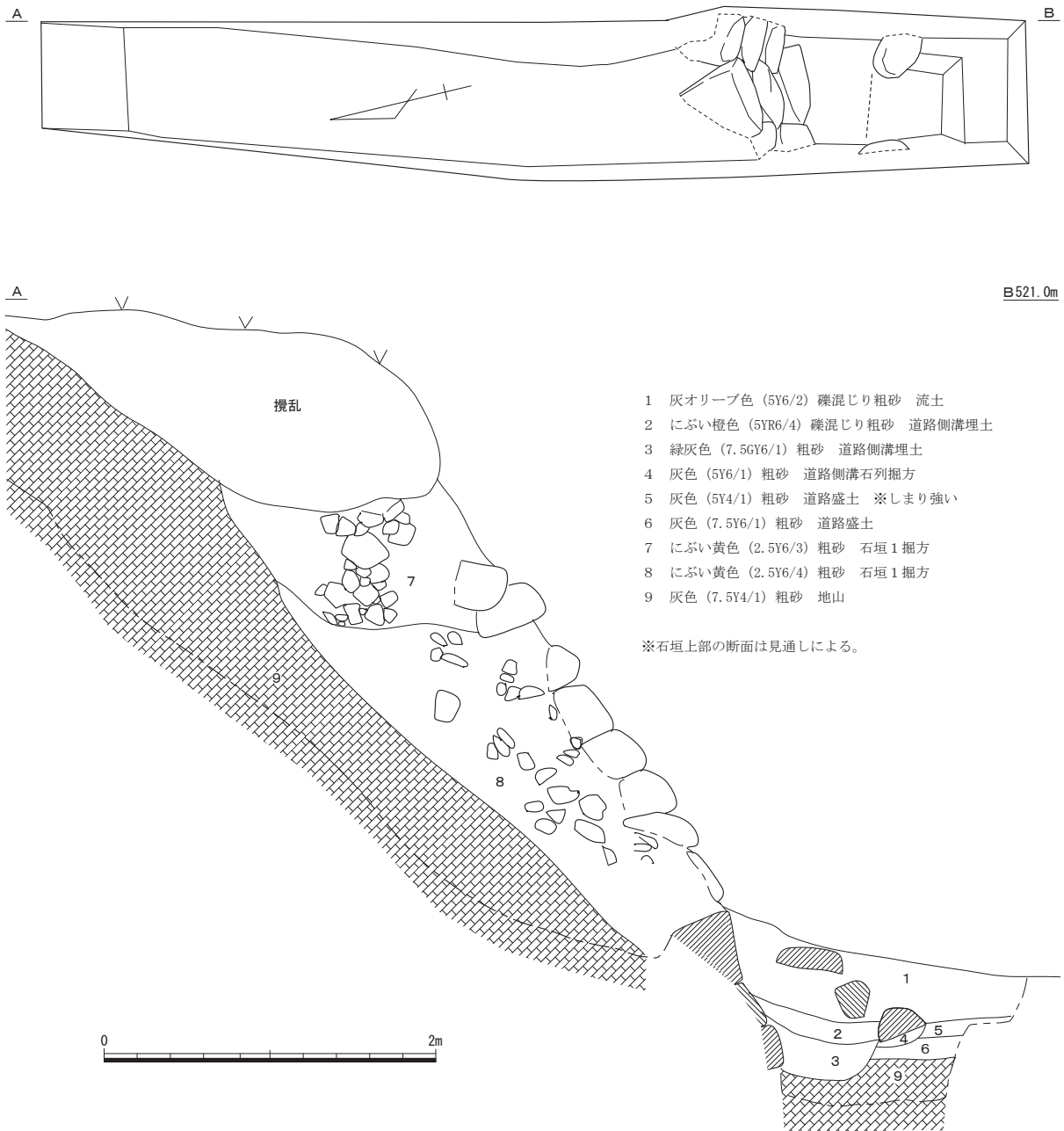
であり、側溝内を流れる水流によりもたらされたものである。この側溝の南では固く締まった砂礫層（5層）が検出された。この砂礫層は1～3cm大の砂礫を固く締めたもので、厚さは10cmを測る。部分的に黄褐色の粘土が見られる。この土層はその堆積状況から考えて道路の表層にあたる土層と考える。この表層の下層では、粒径1cm程度の砂礫層（6層）を検出した。堆積状況から考えて、道路の表層を支える路盤である可能性を考える。

この路盤のさらに下層では地山と考える灰色の土層（7層）を検出した。従ってこの地点の道路は、他の調査地点と同様に、表層、路盤、路床（地山）からなる道路であることが確かめられた。

道路の北端では全部で4石からなる石列を検出した。石材は在地産の粘板岩である。他の調査地点の石列とは異なり、掘り方（3層）を伴っている。（和田）

T T 4（第5・29・31図、図版9）

法面の流出状況と、道路遺



第32図 TT5平断面図 (1/40)

構、法面石垣の残存状況の確認のため設定した、長さ3.5m、幅1.8mの平面T字形のトレンチである。

最上層は砂礫、粘土などを不均質に含む土層である。堆積状況と土層中からビニール紐が出土したことから合わせ、豪雨に伴う流土であると考えられる。

この流土層直下で道路側溝、道路、及びこれに伴う石列が残存していることを確認した。道路側溝は断面は皿形を呈し、幅70cm、深さ30cmをそれぞれ測る。水成堆積と考える均質な砂層により埋没しており、その直上に流土が堆積することから、平成30年7月の時点で機能していなかったものとする。ところで、この道路側溝の北側は地山となっていることから、平成30年7月豪雨に際して法面が地山ごと地すべりして流出したものとする。

道路側溝の南側では道路を区画する石列と道路を検出した。道路は流土直下で検出された。断面観

察によると粒径1～3cm程度の砂礫層（4層）からなる。固く締まっていることから道路の表面を形作る表層と考える。厚さは10cm程度を測り、他の地点の道路とは異なり、道路中央へ向かって厚くなる状況にない。これは、豪雨に伴い、表層が一部流出したためと考える。この表層の下層では砂礫層（6層）を検出した。その堆積状況から考えて、表層を支える路盤と考える。この路盤の下層は地山となっている。従って、この地点においても道路は表層、路盤、路床（地山）からなる重層構造体であることを確認した。

道路の北端では石列を検出した。石列は当初1石のみが検出され、平成30年7月豪雨に伴い流出したものと見られたが、トレンチ西側へ拡張したところ、更に4石が残存していることが判明した。石材は在地産の粘板岩である。長辺は10～40cmと偏差が大きい。掘り方を伴っており、道路の舗装後に据えられたものである。なお、法面石垣は検出されなかった。（和田）

TT5（第5・29・32図、写真8・9、図版9）

法面の流出状況及び道路、石列、道路側溝、法面石垣の残存状況を確認するために設定した、長さ6.0m、幅0.9mのトレンチである。

表土（1層）は第5調査地点の他のトレンチ同様に、砂礫と粘土が不均質に混じりあっており、豪雨に伴い流出した流土と考える。流土直下で樹木の根を含む旧表土層（2層）を確認し、その下層で砂礫層（3層）により埋没した道路側溝を検出した。

道路側溝の南側では固く締まった砂礫層（5層）とその下層に砂層（6層）を確認している。これらは他の調査地点同様に道路の表層と、それを支える路盤となる土層と考える。さらにこの路盤の下層において、地山（9層）を検出した。こうしたことから、当地点における道路も表層、路盤、路床（地山）からなる重層構造体であることが確かめられた。

断面観察によると、道路の北端は石列により区画されているものとみられるが、トレンチ中央にあった石は水害に際して流出したと考える。この石列の北に対面して、法面石垣の根石を検出した。この法面石垣はトレンチの東側へ連続するもので、最大高は3.2m、角度は65°を測る。石材は搬入石材である花崗岩と、在地石材である粘板岩の両者が用いられている。検出された根石はいずれも花崗岩で、最大高40cmを測る石材を「横積み」としている。その上部には花崗岩製の築石を「落とし積み」とする。断面を見ると築石同士が石垣面から3～5cm程奥で接する「合端合わせ」となっている。法面石垣の断面を観察すると、上層（7層）と8層で栗石の大きさや密度が異なる。こうした状況から、石垣の上部は積み直しを受けているものか。（和田）



写真8 TT5と法面石垣（西から）



写真9 TT5法面石垣根石検出状況
（南から）

第4章 文献調査の成果

第1節 古代～中世の智頭往来志戸坂峠越

古代の律令制下で整備された山陰道は、近畿地方と山陰道諸国の国府とを結ぶ幹線道路である。一方、智頭往来志戸坂峠越は古代日本の大動脈・山陽道を播磨から北上分岐し、美作で中国山地の脊梁部を越えて因幡につながる支路に位置づけられる。このルートは山陰道に比べて平地での移動が多いこともあり、古くから利用されてきた歴史がある。

たとえば8世紀初めに作られた『播磨国風土記』⁽¹⁾には、山陰地方の人々が中国山地越えのルートを利用していたことを示唆する説話が多い。一例として譜容郡弥加郡岐原（現佐用郡三日月町三日月）の地名説話をみてみよう。その内容は仁徳天皇の治世に、伯耆の加具漏と因幡の邑由胡の二人が驕りたかぶって節度がなかったので、使者を派遣して召し寄せたが、その途中で「禁めて」清水に「溺け」たことから、この場所を「美加都岐原」と名付けたというものである。この説話には伯耆・因幡から畿内へ向かう者は、現在の三日月町や姫路を通るという認識が前提となっているように思われる⁽²⁾。

また『日本後紀』⁽³⁾の大同3(808)年6月21日条には因幡側の駅家に関して「因幡国八上郡の莫男駅、智頭郡の道俣駅馬各二匹を省く。大路に縁らず、乗用希を以てなり。」とある。莫男駅は八頭郡八頭町郡家の万代寺付近、道俣駅は八頭郡智頭町智頭付近に比定⁽⁴⁾されており、中国山地越のルート上に位置づく駅家と目される。利用者が少ないことからこのときに駅馬二匹が削減されている。その後9世紀に入り、全国の駅路は大規模に整理縮小され、2駅のことは『延喜式』には出てこない。しかし、智頭往来が廃絶していなかったことは、近年の調査で、美作市中町から「古代因幡道に比定」される直線的な道路遺構（中町B遺跡⁽⁵⁾）が検出されたことで考古学的に立証された。この道路遺構は総延長約168m、両側に溝をもち路面幅が約6mにおよぶ直線的な道路で、奈良時代から平安時代にかけて機能し、12世紀後半には廃絶したと考えられている⁽⁶⁾。

そしてこの道を通り、志戸坂峠を越えた平安貴族の記録も残っている。因幡国司に任命され任国のため下向した平時範が記した日記『時範記』⁽⁷⁾がそれである。この日記は国司任国時の儀式や慣例を記した貴重な記録として知られている。とりわけ志戸坂峠での入境儀式は、儀礼空間としての峠の機能を伺い知ることができる。時範は承徳3(1099)年2月9日に京を出発し、13日に佐余(佐用)に宿泊。14日の午後2時頃に美作国の境根(坂根)に至り、国司が準備した仮屋にて酒や肴のもてなしを受けて一泊した。15日は「雨雪」という悪天候のなか、午前6時頃に束帯に剣を帯びて正装し、黒毛馬に騎乗して鹿跡御坂(志戸坂峠)に至った。国境の頂上付近では因幡側の在庁官人が出迎え、「境迎」と称される入境儀礼が行われた。時範は峰の上に立って西を向き、在庁官人は南を向いて出迎えた。さらに在庁官人が捧呈する名簿を受納している。これは在庁官人の地位継承を改めて承認する意味合いがあったとの指摘⁽⁸⁾がある。時範は再び騎乗して隊列を組み、午前10時頃に智頭郡の駅家に到着し、午後8時頃に因幡国府に隣接する総社に入っている。このように智頭往来は国司下向ルート

として利用されており、都と因幡を結ぶ重要な道と考えられていたことがわかる。

鎌倉時代から戦国時代にかけては、智頭往来に関する文献史料が少ないため、実態の把握は困難である。南北朝以降、美作・因幡の国境地域は、山名・赤松・尼子・毛利・織田といった大名権力が、新免氏や草苅氏などの中小領主たちを従属させつつ、争覇戦を繰り返した。志戸坂峠を挟んだ智頭往来の要衝には佐瀨城⁽⁹⁾（西栗倉村長尾）や淀山城⁽¹⁰⁾（智頭町坂原）といった中小の城館が点在しており、ときとして兵士の移動や物資を供給する道として利用されていたことが推察される。また因幡の国境口にあたる駒帰の道沿いには、15世紀後半から16世紀前半の様式と目される3基の宝篋印塔⁽¹¹⁾がある。建立の事由は不明であるが、これも動乱期における領主層の消長を示すモニュメントなのかもしれない。他方、貞治3（1364）年には作州吉野大聖寺（美作市大聖寺）の僧が智頭郡大呂村（智頭町大呂）の普光山三社（現虫井神社）の供養導師を勤めており⁽¹²⁾、国境を越えた宗教者たちの交流が確認される。また天文8（1539）年には、播州広峯神社の「広峯社檀那引付」⁽¹³⁾に「さかねの新兵衛」、「こまかへり衛門」といった村の名望家が檀那としてみえることから、智頭往来で繋がる村々を檀那場とする御師の宗教活動が展開されていたことがわかる。このように古代から中世にかけての智頭往来志戸坂峠越は、さまざまな人や物が行き交う陰陽連絡路としての命脈を保ちながら、近世へと移行していく。

第2節 近世の智頭往来志戸坂峠越

1 智頭往来志戸坂峠越の利用と整備

近世に入ると、智頭往来志戸坂峠越は、大名が通う重要なルートとして整備されていく。加えて、因幡地方の人々にとってもこの道は陰陽連絡の重要な交通路として利用された。ここではまず大名による利用についてみていく。この時代に江戸幕府から因幡国に領地を与えられた大名家は、参勤交代の制度化によって、江戸と国元を往復しなければならず、陰陽連絡の街道を整備する必要があった。ちなみに参勤交代は寛永12（1635）年6月の「武家諸法度」に盛り込まれたことで、外様大名の参勤が制度として確立した。この制度のもとで寛永9（1632）年以降、因幡国鳥取城を居城とし、32万石を有したのは池田光仲を初代とする鳥取藩池田家である。鳥取藩は12代藩主慶徳に至る240年の間に、江戸までの参勤が90回、鳥取への帰国が93回あり、合計で183回を数えた⁽¹⁴⁾。鳥取藩の行列人数は、文化13（1816）年の池田斉稷の帰国と、天保8（1837）年の池田斉訓の参勤が、それぞれ約800人で、嘉永5（1852）年の池田慶徳の帰国は1,172名であった。また鳥取藩には分知家（支藩）として、東御館池田家と西御館池田家があった。東御館は、初代光仲の次男仲澄を祖として、貞享2（1685）年に、鳥取藩から新田25,000石を分与され成立し、西御館は、5男清定を祖とし、元禄13（1700）年に同じく本藩から新田15,000石を分与されて成立した。両家とも200人前後の家臣を抱える大名家であり、参勤交代を行った。その回数は、東御館が115回（参勤59回、帰国56回）で、西御館は91回（参勤44回、帰国47回）であった。このほか鳥取藩には15,000石から3,000石までの石高をもつ家老が10家あり、参勤交代で御供したほか、輪番制による江戸勤めがあり、個別に100人規模の人員を従えて往来した。その回数は把握できないが、大名と同程度であったと思われる。

次に鳥取藩が参勤交代に利用した智頭往来は、狭義には城下町鳥取から美作東部、西播磨を経て、

出雲街道との分岐点に連絡する全長約70kmの脇往還である。鳥取城から下りのルートでは、因幡智頭宿に一泊し、翌日志戸坂峠で国境を越え、美作国では坂根、小原、辻堂、播磨国（現兵庫県西部）の平福で二日目の宿をとることが多かった。この間の本陣や脇本陣は、小原と平福に置かれた。

このように池田光仲以降、鳥取藩が智頭往来志戸坂峠越を利用していたことは資料的に確実であるが、その以前から、このルートを利用していた形跡もある。たとえば、元和3（1617）年から寛永9（1632）年6月まで、鳥取藩主であった池田光政は、江戸・上方と鳥取の間を少なくとも12回往来している⁽¹⁵⁾。この時期は参勤交代が制度化される以前である

が、將軍家への忠誠を示す意味もあって、光政は毎年の拝謁を欠かさなかったようである。江戸中期に成立した随筆『庫中隠見録』⁽¹⁶⁾によれば、光政は志戸坂峠ではなく、上方へ最短経路となる若桜往来戸倉峠越を使用したと記されている。光政によってこの往来が整備されたことを示す一次史料はないが、光政の藩政を引き継いだ光仲が、寛永9（1632）年12月に、智頭往来の要衝である智頭町の庄屋喜右衛門に対して、「前例のとおり」に手当を支給している事実⁽¹⁷⁾からすれば、智頭往来志戸坂峠越は光政によって整備されたと考えるのが妥当であろう。したがって、光政が戸倉峠越で上京した可能性はあっても、藩政後半には、智頭往来志戸坂峠越を交通路として整備したことは確実で、それを引き継いだ光仲の手によって、さらに整備が加えられていったとみるべきであろう。さらに『庫中隠見録』には光政以前に鳥取城主であった池田長吉が、智頭宿を利用していたことも記す。長吉は池田輝政の実弟で、慶長5（1600）年の関ヶ原の戦い後、因幡北部に6万石の領地を賜り鳥取城を居城とした。跡を継いだ2代長幸は備中松山へ国替えを命じられる元和3（1617）年まで統治を行った。この長幸には正室松姫（津山藩主森忠政の娘）があったが、病氣療養のため慶長18（1613）年7月に鳥取城下から上京する途次、坂根村の人坂の峠で死去したという⁽¹⁸⁾。松姫の亡骸は坂根村の「檀ノ龍堂寺」に埋葬され、のちに古町村の円明寺に改葬された⁽¹⁹⁾。このことから上方へ向かう交通路として、大名の関係者が近世初頭から智頭往来志戸坂峠越を使用していたことが確認される。ただ、慶長期の智頭郡は因幡若桜藩主山崎氏の領地であったことから、街道としての一体的な整備は、その後因幡一国を治めた池田光政が始まると考えられる。

2 難所・志戸坂峠の様相

智頭往来志戸坂峠越の両側麓には、宿駅的な機能を持つ岡山側の坂根村と鳥取側の駒帰村とがあった。この間の峠道について、江戸後期に成立した岡山と鳥取の地誌にはそれぞれ次のように記されている。まず岡山側の地誌では「国界まで九町の間坂道にして嶮なり、国界より因州智頭郡駒帰村まで十九町大雪の時牛馬不通」とある⁽²⁰⁾、一方鳥取側では「是ヨリ（駒帰村）因作ノ境人見峠（土俗曰



第33図 近世の智頭往来と主な宿場

駒還坂)ニ到テ十九町(坂道三町三十間)、難処ニテ大雪ニ牛馬不通、鳥取城本ヨリ十里八町四十九間也、境ヨリ美作国吉野郡坂根村へ八町トス⁽²¹⁾とある。それぞれ距離の表記に着目すると、国境から駒帰までは19町(約2,073m)で同じであるが、坂根と国境の距離については、9町(約982m)と8町(約873m)で認識が若干異なる。これが文政元(1818)年に鳥取藩が製作した「因州測量之絵図」⁽²²⁾になると「国境ヨリ作州吉野郡坂根村迄凡十二町」とあり、4町ほど距離が延びる。この違いは測量結果に基づく修正なのか、ルートが変更された可能性を示すものなのかは判然としない⁽²³⁾。ともあれ鳥取側よりも距離の短い岡山側の峠道は、より険阻で交通の難所であったことがわかる。

他方、享保5(1720)年から翌年にかけての江戸勤務のため智頭往来を往復した鳥取藩士野間八左衛門(義学)は、峠道の情景を絵地図付きで記録している(第36図)⁽²⁴⁾。野間は峠の道程を「山エカカリテ峠マテ七マカリアリ、(但小ヲステテ大斗ヲカソユル)、一峯切ニ因州作州境也、(駒帰ヨリ峠マテ十九町)峠ヨリ下り込十五曲、ヲリ口其ママ坂根村也、(峠ヨリ坂根村マテ八町)」と記す。鳥取側は大きな曲りだけを数えても七曲り、岡山側は十五曲りあったとする。ところがこの情報をもとにして、明治20(1887)年12月調製の「大字坂根切絵図(字志戸坂)」(巻頭図版4)と比較してみると、道の屈曲路の数は15よりも少ない。つまり江戸中期頃の美作側の峠道は、明治期よりも屈曲路の多い急峻な坂道であったと考えられる。さらに野間は峠の頂上部の地形について「峯切」と書いているが、17世紀後半頃、ここで休憩をとった池田光仲は「ここから見渡せる四方の眺望も見納めだな」⁽²⁵⁾と語っており、見通しのよい場所であったことをうかがわせる。このことを裏付けるのが、峠の国境付近を描いた幕末期の挿絵⁽²⁶⁾(第37図)である。この絵には峠道を背負子や天秤棒を担いで行き交う人々の日常風景が描かれているが、頂上部に目を向けると道は切通となり、草木のほとんどない人為的な禿山として管理されていたことがうかがえる。さらに美作の国境に向かって急な登り坂となっており、山側・谷側はともに切り立った崖である。なお地誌や絵図類には峠の幅員に関する情報はないが、近隣の村道については、坂根村が5尺⁽²⁷⁾(約1.5m)、駒帰村が1間(1.8m)⁽²⁸⁾とあり、挿絵に描かれている道幅も同程度のようにみえる。

急こう配や屈曲といった特徴のほか、志戸坂峠が難所とされるもう一つの理由としては、大雪になると通行に支障をきたす中国山地ならではの気候条件があげられる。とくに牛馬通行の確保は、大量の物資を輸送する基幹道路において重要な課題であった。しかし志戸坂峠では厳冬期には大雪による通行止めや雪崩による事故がたびたび発生したようである。

たとえば享保14(1729)年12月には、影石村喜兵衛が播州赤穂からの顧客の荷物を背負って、峠を越えようとしたところ、駒帰村の坂で雪崩に巻き込まれ死亡した事例がある。このとき連絡を受けた智頭宿御徒目付の岡本伊左衛門は、村の人役を動員して救助活動を行っている。その後喜兵衛の遺体は親戚筋からの願いにより、引き取られている⁽²⁹⁾。

一方、岡山側の史料にも、年次は不明ながら、12月27日の晩方に峠を通行していた鳥取藩の飛脚衆一行が雪崩に巻き込まれ、飛脚1名と人足10人余の安否が不明となる事故が起こっている⁽³⁰⁾。おそらく美作側でも雪崩による人身事故が発生した場合は、村人を使って人命救助を行い、死亡した場合には遺体の引き渡しが行われていたであろう。

幕府が外様大名の参府時期を4月に定めたのは、東北や山陰地方を領国とする大名の交通事情を考慮した面がある。鳥取藩の場合も参勤交代で4月中に江戸に到着した事例が全体の7割近くを占めており、峠道の雪解けをまって鳥取城を出発していたことがわかる。しかし、個別の事情により厳冬期

の12月から1月に峠を通行することがあった。

ここでは冬場の通行事例を2つ紹介しておく。まずは文政12(1829)年1月に9代鳥取藩主の池田斉訓が通例より2ヶ月早い2月に江戸に向かうことになった事例である。この年の1月上旬は鳥取の平野部を中心に豪雪となり、城下では150cm以上、峠付近でも60cmの積雪を記録した。そのため智頭往来では1月8日から除雪作業が一斉に行われた。除雪には鳥取城下から峠まで、馬の足が立つという基準にそって2間(約3.6m)の堀分けが命じられた⁽³¹⁾。もうひとつは、これも斉訓が天保11(1840)年1月下旬に江戸から帰国することになった事例である。このときも大雪後の峠越えとなった。鳥取藩の在方御吟味役は、村方の人夫を動員して国境から鳥取方面の除雪を進めたが、作業が間に合わなかった場合に備え、次善策を裏判御吟味役に指示している。それは御供の荷物はひとまず宿場に残し、藩主の荷物を優先して輸送すること、そのための人足は買い上げて賄うという内容であった。実際にこの対応がとられたかどうかは不明である⁽³²⁾が、同年の4月に雪掻き人夫を出した鳥取藩内の180ヶ村が褒賞されており、大規模な動員であったことがわかる⁽³³⁾。

3 儀礼の場としての智頭往来志戸坂峠越

参勤交代では、大名が単に江戸と国許を往復するだけではなく、その間には準備の段階を含めて政治的・宗教的な意味を持つさまざまな儀式が行われた。たとえば鳥取藩士山田頼実が江戸後期に記した『御道中勤仕録付諸事申合之事』⁽³⁴⁾という史料には藩主帰国時における藩内での家中送迎や藩主の御意(いわゆる御言葉)が収録されている。参勤交代の儀礼を担当する役人のマニュアル本とっていい。内容は江戸出発から始まり、各宿駅での儀礼作法などを記す。ここでは吉野郡小原宿から志戸坂峠にかけての項目をみていくと、「宿中へ土屋洽三郎(彦直)様方御馳走人出ル、此間堀田相模守様御領分ニ付、御馳走人御先払罷出ル」とあり、通行する村の領主である土浦藩や佐倉藩から使者が遣わされていることがわかる。さらに坂根では「駒帰り坂口へ御郡奉行罷出ル、御意在中別条はナイカ、駒帰り入口へ同所御目付、御茶屋守、御山奉行、大庄屋、宗旨庄屋、罷出ル」とある。因幡の国境口では智頭郡の郡奉行が出迎え、藩主が「在中別条はナイカ」と国内の状況について質問し、郡村の諸政を司る奉行が所管の業務について応答する一連のやり取りがあったことを示す。まさに江戸時代における国主の入境儀礼とっていい。ちなみに初代藩主の池田光仲は「領内の血判(宗門改め)は念入りにやったか。飢えや寒さに苦しんでいる領民はいないか」と出迎えた役人にいつも尋ねていたという⁽³⁵⁾。峠での出迎え儀礼は参勤交代に限ったものではない。たとえば、弘化2(1845)年に11代将軍徳川家斉の正室広大院の位牌が江戸から鳥取に持ち込まれた際は、智頭往来筋の村へ道掃除などの役負担が割り当てられ、駒帰り村の庄屋は、峠において羽織股引の姿での出迎えを命じられている⁽³⁶⁾。天保12(1841)年は江戸で死去した瑞徳院(池田斉訓の院号)の帰棺があり、郡役人や大庄屋が峠で出迎え、葬列に供奉している⁽³⁷⁾。安政6(1859)年4月は13代将軍徳川家定の法号が峠を通行したが、準備を勤めた鳥取藩役人の記録には、峠道を移動する葬列図が記録されている⁽³⁸⁾。このように智頭往来志戸坂峠越は国境となる峠のなかでも、儀礼空間としての機能があり、あたかも因幡国の表玄関といえる重要な位置づけにあった。

4 坂根村と智頭往来志戸坂峠越

智頭往来志戸坂峠越とは歴史的に深く結びついていた麓の集落坂根村についてみていく。先述した通り、坂根村は平安時代末期に平時範が宿泊し入境の準備をしたことがわかる古い集落である。近世における行政上の支配は、津山藩領（1603～1697）、幕府領（1697～1745）、常陸土浦藩領（1747～1870）と変遷した。寛政2（1790）年以降、土浦藩領は吉野郡内では当村のほか長尾村、古町村の3ヶ村のみとなり、^{しもまち}下町村に置かれていた陣屋も^{ちかなが}勝北郡近長村（現津山市）へ移された。そのため土浦藩からの指示や坂根村が提出する願書は、3ヶ村を統括した古町村を通して近長陣屋とやり取りされた。また、この村に関する記録類は、天保2（1831）年の火災で庄屋宅が焼失した影響もあり⁽³⁹⁾、まともでは伝存していない。さらに領主側の行政史料も多くは残っていないため、主に古町村の大庄屋有元家の資料や地誌などに依拠して村の状況を推察する。土浦藩領時代の家数は43軒で、人数は163人（男96・女67）。本陣や脇本陣といった宿泊施設はないが、^{いっしゅくつきたて}駄馬6疋（のちには馬4疋・人足4人）を確保することになっており、^{でんま}一宿継立を原則とする^{とい}伝馬役を負担した。継立業務を行う^や問屋は庄屋が兼ねた。原則として因幡からの上り荷物のみを継ぎ立てる片継ぎ宿で、播磨方面からの下り荷物は、手前の辻堂村（現美作市中町）で継ぎ立てると、坂根村は通過することになっていた⁽⁴⁰⁾。ただし、大雪により牛馬での峠道通行が困難になった場合は、荷物を坂根で人足に継ぎ立てる慣行があったようである⁽⁴¹⁾。雪道での荷物輸送は命の危険を伴う業務ではあったが、村によっては農閑期の貴重な収入源となったであろう。坂根村の村高は^{ほんでん}本田高が175石余・^{しんでん}新田高4石余とあるが、「^{より}前々より駅前にて半人数ハ駅前も相勤、みなみな農業えは行届き不申候」⁽⁴²⁾とあるように、農業条件に恵まれないことから、宿駅の業務によって生計を立てる村民が少なくなかったようである。人馬の継立は^{おさだめちんせん}御定賃銭で、当村より古町村までが、^{ほんま}本馬136文、^{からじり}軽尻118文、^{にんそく}人足108文で、駒帰村より当村までは本馬56文、軽尻48文、人足28文とされていた⁽⁴³⁾。御定賃銭の利用にあたっては、事前に通行を知らせる通知書（^{さきふれ}先触）を送付するルールがあったが、鳥取藩士のなかには、必要な頭数よりも多く触れ出すことがたびたびあり、人馬を準備していた宿方の負担となっていた。そのため安永7（1778）年9月には、坂根、古町、辻堂、平福の四宿が、連名で鳥取藩に改善を要求し、結果として、鳥取藩士が往来に人馬を使って荷物を輸送するときの費用負担について、先触よりも人馬が減った場合は、不要になった費用の半分を藩士が負担することが取り決められた⁽⁴⁴⁾。それでも幕末になると、通行量の増加や物価上昇など社会情勢の変化により、坂根村の困窮は一層深まっていった。そこで慶応3（1867）年10月に坂根村は土浦藩への手当支給を願ったほか、鳥取藩に対しても銀2貫150目を5年間無利息で拝借する願いを出している⁽⁴⁵⁾。このように幕末期には宿場を利用する側も、それを維持する側も、宿駅制度の運用に苦慮していた状況がうかがえる。

5 智頭往来志戸坂峠越を通った人々

智頭往来志戸坂峠越は、公用の交通路という側面だけでなく、人や物資が行き交う大動脈でもあった。最後にこの道を利用した人や物について簡単に触れておく。まずは旅行者についてみていく。江戸時代には庶民による伊勢参り、善光寺参り、金毘羅参りなどが盛んにおこなわれたが、その際の旅行記が因幡地方にいくつか残っている。因幡から目的地に向かう際、往路と復路で道筋を変える例が多く、どちらかで智頭往来志戸坂峠越を利用している。寛政元（1789）年に伊勢参りを終えた因幡国高^{たか}

草郡くさ榎原村まきはら（現鳥取市榎原）の庄屋加藤源兵衛は、播磨三日月宿から駒帰村までを1日で移動している⁽⁴⁶⁾。明治5（1872）年には因幡国ほうみ なかかわら法美郡中河原村（現鳥取市国府町）の玉河惣市ほか11名の一行が、「三ヶ月龍のや泊り、翌日（5月7日）出立、小原にて中飯ヲ致し、是より出立、駒帰り越し、是より因州国也」⁽⁴⁷⁾と、三日月宿から智頭宿までを1日で移動している。どちらも帰路のためか、かなり急ぎ足の旅程である。一方、武士の旅はそれよりものんびりとした感がある。歌人でもあった鳥取藩士・鷺見保明す み やすあきは、江戸での役目を終えて鳥取へ帰国する道中を『寛政十二年帰路日記』⁽⁴⁸⁾にまとめている。鷺見は寛政12（1800）年閏4月25日に小原宿を出発した後、「駒帰りへとこゆる、坂道いとさかし、されと国へ入とて、みなみな勇みつつこゆる」と志戸坂の急坂を登り、いよいよ故郷の地を踏む人々の高揚感を的確に叙述している。

江戸と鳥取を結ぶ藩の公的通信を担った定飛脚も智頭往来志戸坂峠越を利用した。10日間を標準とし最短では6日割で運送した。やがて民間通信を担う町人身分の飛脚業者も登場した。大坂と鳥取を月に三度の往復することから大坂三度飛脚と呼ばれ、藩の認可を受けて運送業に携わった。一方鳥取でも間三度飛脚と呼ばれた5軒の城下町商人が脚夫を雇って営業した。この間三度飛脚は、道中の安全を祈願するため、安永5（1776）年に峠の国境付近に石地藏の設置を願い出た⁽⁴⁹⁾。それから三四半世紀を経た嘉永5（1852）年閏2月15日に、参勤交代で峠を通った儒者の初野善蔵は「美作之域至此而尽、有石地藏、称涙地藏、謂本國人過、此則入他郷、自不覚涙下也」⁽⁵⁰⁾と、峠の石地藏が「涙地藏」と呼ばれ、その由来は峠を越えて他郷に入ろうとする者が、地藏の前に来て覚え涙を流すからだとして記している。この石地藏は「駒帰の泣き地藏」（写真11）として現在は旧志戸坂トンネルの手前に移されているが、智頭往来志戸坂峠越の歴史的な価値を伝える貴重な遺産の一つといえるであろう。（来見田）

註

- 1 佐藤信・沖森卓也・矢嶋泉『風土記』山川出版社 2016
- 2 錦織勤『古代中世の因伯の交通』鳥取県史ブックレット12 2013
- 3 黒板勝美・國史大系編修會『新訂増補国史大系普及版 日本後紀』吉川弘文館 1968
- 4 日本歴史地名大系32『鳥取県の地名』平凡社1992
- 5 石田爲成「中町B遺跡で検出された道路遺構について」『中町B遺跡』岡山県埋蔵文化財発掘調査報告213 岡山県古代古備文化財センター 2008
- 6 註4に同じ
- 7 早川庄八「資料紹介 時範記 承德三年春」『日本古代の文書と典籍』吉川弘文館1997
- 8 森公章『平安時代の国司赴任「時範記」をよむ』臨川書店2016
- 9 岡田博「佐淵城出土遺物について」『岡山県埋蔵文化財報告14』1984
- 10 日置桑左衛門「戦国時代の因幡の諸家」『智頭町誌 上巻 自然・歴史』2000
- 11 村尾康礼「駒帰薬師と向山五輪」『智頭町誌 下巻 地域誌・民俗・林業』2000
- 12 小泉友賢『因幡民談記 卷九 筆記上』鳥取県立博物館 17世紀後半頃に成立した因幡の地誌写本。
- 13 「肥塚家文書」鳥取県立公文書館県史編さん室『新鳥取県史 資料編 古代中世1 資料編上』2015に収録
- 14 来見田博基『鳥取藩の参勤交代』鳥取県史ブックレット10 2012
- 15 石坂善次郎『池田光政公伝』上下 1932

第4章 文献調査の成果

- 16 鳥取県立博物館蔵 19世紀初頭の成立か。本書は池田家当主および家中に関する逸話集。著者は未詳、原本は失われており、写本が全国に伝存する。
- 17 『万留帳』鳥取県立博物館蔵 1832
- 18 正木輝雄『東作誌』1815 美作東部六郡の地誌。活字本（矢吹金一郎『新訂作陽誌』作陽古書刊行會 1913）を参照した。
- 19 『校正池田氏系譜 三』鳥取県立博物館蔵 19世紀前半頃成立か。池田家一門の系図。
- 20 註18と同じ
- 21 安陪恭庵『因幡誌』鳥取県立博物館蔵 18世紀末成立。因幡の地誌写本。
- 22 『因州測量之絵図』鳥取県立博物館蔵 1818 鳥取藩が1818（文政元）年に作成した測量図で、国境界に道程の記述がある。
- 23 文化10（1813）年閏11月29日と同年12月20日には伊能忠敬の測量隊（支隊）が鳥取側と岡山側から国境までを測量しており、智頭宿から国境までの距離を2里34町42間（約11.6km）と記録している。遠藤二郎『伊能氏測量日記抜粋』致遠文庫 1975
- 24 野間義学「因府上京海道記（因州記）」『岡嶋家資料』鳥取県立博物館蔵 1721
- 25 佐藤長健『因府録』鳥取県立博物館蔵 18世紀半ば頃の成立 写本
- 26 米逸処『稲葉佳景 無駄安留記』鳥取県立図書館蔵 1858
- 27 内藤季義「因幡往来」『岡山県歴史の道調査報告書 第五集』1993
- 28 佐藤長通『因伯地理誌』米子市立図書館蔵 1726 写本
- 29 『御目付日記』鳥取県立博物館蔵 1729
- 30 「坂根村庄屋兵衛書状」『吉野郡古町村有元家資料』岡山県立記録資料館寄託
- 31 『御普請部屋日記』鳥取県立博物館蔵 1829
- 32 『在方諸事控』鳥取県立博物館蔵 1840
- 33 『御普請部屋日記』鳥取県立博物館蔵 1840
- 34 『旧鳥取藩士山田家資料』鳥取県立博物館蔵
- 35 『玉枝集』鳥取県立博物館蔵 1745 池田光仲の逸話集。著者は不明。写本
- 36 『在方諸事控』鳥取県立博物館蔵 1845
- 37 『在方諸事控』鳥取県立博物館蔵 1841
- 38 大塚章造「在中日記」『秋田政蔵文庫』鳥取県立博物館蔵 1859
- 39 『在方諸事控』鳥取県立博物館蔵 1831
- 40 註18と同じ
- 41 「有元坂根村庄屋兵衛・外役人中書状」『吉野郡古町村有元家資料』岡山県立記録資料館寄託
- 42 口演『吉野郡古町村有元家資料』岡山県立記録資料館保管
- 43 註18と同じ
- 44 『家老日記』鳥取県立博物館蔵 1778
- 45 『家老日記』鳥取県立博物館蔵 1867
- 46 「伊勢道中記」『因幡国高草郡楨原村加藤家文書』鳥取県立博物館蔵 1789
- 47 『伊勢参宮記』『朶風図書館旧蔵文書』鳥取県立博物館蔵 1872
- 48 東洋大学図書館蔵 稲葉文庫（山本嘉将旧蔵）
- 49 『在方諸事控』鳥取県立博物館蔵 1776
- 50 「初野氏東都行記」『秋田政蔵文庫』鳥取県立博物館蔵

第3節 近代の因幡街道と志戸坂峠

1 近代の交通網整備

明治2（1869）年まで各地を往来するためには通行手形（往来手形）が必要であり、要所に設けられた関所や口留番所が人や物資の移動を監視していた。公的な輸送にあたっては地域に人馬の提供を義務づける宿継ぎ制度が設けられており、駒^{こま}帰^{がえり}と古^{ふる}町^{まち}の間におかれた坂^{さか}根^ね駅には、4名と馬4頭が常置されていた。だが、慶応年間以降は通行が増加したことで地域側の負担は大きなものとなっていた。常備外の支出も増加した結果、一里あたりの賃銭は高騰を続け、明治3（1870）年の時点では人384文・馬642文に達した。明治4（1871）年に人馬問屋は伝馬所と改称され、その翌年には伝馬所を廃止し、民間の継立機関である陸運会社がおかれたが、この時点での一里あたりの料金は人1名につき4銭5厘、馬12銭となった⁽¹⁾。陸運会社は明治8（1875）年に内国通運会社と改称して、北条県でも管内の人馬・車夫・水陸運送業者が組織化された⁽²⁾。だが、政府からの特権を得ていた内国陸運会社が陸運を独占することには批判もでて、明治9（1876）年以降、運送業は一般免許制に移行していく。

輸送に関わる諸制度の見直しとあわせて道路の整備も進められた。明治9（1876）年6月の「太政官達第60号」により、道路は国道・県道・里道に区別され、それぞれが一等から三等に分けられた。これは近世の交通体系を引き継いだものとされるが、佐^さ用^{よう}郡^{ぐん}大^お畑^{はた}村^{むら}から吉^よ野^の郡^{ぐん}を貫通し智^ち頭^ず郡^{ぐん}駒^{こま}帰^{がえり}村^{むら}にいたる智頭往来志戸坂峠越は「大阪鎮台より鳥取分宮に達する路線」として道幅4間から5間で整備する県道第一等として具申され、国道3等とされた出雲往来とならび山陰・山陽を結ぶ重要な位置を与えられていた⁽³⁾。なお、明治10（1877）年頃とされる大^お茅^が・坂^さ根^ね・影^{かげ}石^{いし}・長^{なが}尾^お村^{むら}4か村の道路明細帳には、因幡道（道幅2間1尺2寸、75町56間2尺）を含む129の里道が掲載されており、第53号里道として「志戸坂道」も見える。その道幅は1間3尺（約270cm）、長さは160間（288m）となっている⁽⁴⁾。道幅が1間を越えるものは21にとどまる。

さて、岡山県内では明治17（1884）年に山陰山陽両道舟車通路開削工事発起同盟が結成され4千名を越える賛同者を得て道路整備を求める運動が続いたが⁽⁵⁾、鳥取側からも岡山への連絡道路の整備が進められていた。そのきっかけとなったのは明治14（1881）年7月の山県有朋の鳥取視察であった。明治9（1876）年に島根県が鳥取県を吸収した後、士族らが鳥取県再設置を求めて運動を続けていた。山県の視察と復命をへて、同年9月に鳥取県は再設置されるが、この復命において、山県は鳥取県が教育や産業の興隆のためにも道路開設に取り組む必要性を述べた。鳥取県令として着任した山田信道は鳥取から戸^と倉^{くら}峠^{とげ}をこえるルート^をを国道3等、鳥取—米子を国道1等に指定して重要な路線と位置づけ、これらにくわえ鷹^{たか}狩^が—駒^{こま}帰^{がえり}を含む9路線の整備を打ち出した。それらの整備費は31万円を超す莫大なものであったから、国庫補助5万円を得ても、町村財政は圧迫された。道路整備は窮乏する士族への授産の側面も持っていたとされる。鷹狩—駒帰は明治16（1883）年5月に起工し、明治20（1887）年2月に完工したが、その経費は9,938円であった⁽⁶⁾。

2 国道指定と志戸坂峠開削

その後、明治18（1885）年1月に「太政官布達第1号」によって、国道の等級は廃止されるとと

もに、国道の幅員は4間以上、並木敷・湿抜敷とあわせて7間以上とすることが定められた。あわせて44路線の国道が告示され、智頭往来志戸坂峠越は東京から古町・坂根・駒帰をへて鳥取にいたる国道22号として指定された。

それまでも地域社会のみで重要な道路の維持管理を担うことは難しかった。明治15(1882)年4月には影石村で村内を通過する旧因州往来が破損し「諸車及牛馬通行差支候ニ付御検査ノ上御普請被仰付度」と総代・戸長連署のうえ岡山県令に請願した際も、県は「費金ノ都合有之」ため聞き届けがたいと回答していた⁽⁷⁾。だが、志戸坂峠が国道22号に指定されたことが契機となつてか、明治18(1885)年11月には県令千坂高雅の指示により志戸坂峠の開削工事が着手された。今回の発掘調査では、峠頂上部に近い第1調査地点(KT1)の幅員は3.4m、最も長い直線部にあたる第2調査地点(KT4)の幅員は最大3.5mであつて、明治以降におおよそ幅員2間の確保が目指されていたといえる。なお、こうした志戸坂峠の開削は土砂の運搬が中心であつて賃金も低かつたことから、人夫の確保には苦労があつたとされる⁽⁸⁾。工事費用は4,385円に及び、1年8ヶ月を経て、明治20(1887)年6月に竣功した。竣功を記念した峠の頂上には開鑿碑が設置された。ここでは、かつて峠が、「夏秋潦水暴溢の時にあたりては、土は壊え石は露れ、人牛馬蹉跌し顛覆す、春冬は雪深く車馬の梗塞し、村民之に代りて負擔し徒歩し、人をして先づ雪を排し、路を開かしめ、之に随つて僅かに運搬の用を為す、然して其際に或は阻まれ、或は雪の埋む所と為りて死す、其惨害は言ふに忍ぶべからざる」さまであつたが、このたびの開削により「潦水漲りて石露れず、大雪積るも路は塞がず、さきに車馬の蹉跌する者も回轉流るるが如し、村人之負擔する者も放歌横行して物貨運搬之便開く、利用厚生の道成れり」として一新されたとある。この碑文を撰じたのは古町出身で医師であり漢学を修めた渡辺真機太であり、工事にかけた人々の思いを刻むものとなっている。また、碑のために和歌を求められた古町村の有元庄之助(菅原武壽)も3案の推敲を求めるなど⁽⁹⁾、開削を記念する碑面は地域文化の担い手たちの共同作業となつていた。裏面には建碑の義捐者として、明治18～30(1885～1897)年まで郡長を務めた旧士族・蜂谷熊男ら69名の名が刻まれている。

明治20(1887)年12月時点で一筆ごとの地形を記した「大字坂根切絵図」(西粟倉村蔵、巻頭図版4参照)は、この開削工事直後の西粟倉村の地形を記録するが、峠を含む字志戸坂(第24番)には11箇所⁽¹⁰⁾の切り返し部分が見てとれる。

一方、志戸坂峠の開削が進むなか、明治19(1886)年2月に内務大臣・山県有朋が、陸軍大臣・大山巖に国道22号の変更方針を伝達している⁽¹⁰⁾。これは兵庫県・鳥取県両知事が連署の上、岡山県内を通過せず兵庫県山崎から鳥取県若桜に至る路線を国道22号に変更するよう要望した上申書が提出されたため、利便性を検討した結果、この路線の全線開通をまつて変更を行うというものであつた。同年11月には、この道路が完成したことで実際に路線の変更が陸軍大臣あてに再度通知された⁽¹¹⁾。以上の経過のように志戸坂峠が国道22号として指定された期間はごく短いものであつたが、以後は県道として管理がなされたものと考えられる。

だが、開削により峠の利便性が向上したことはいうまでもない。『作州のみち・志戸坂峠』には、坂根の古老(明治40(1907)年生)の話が収録されている。それによれば坂根は鳥取との交流が古くからあり結婚も多いこと、盆正月には智頭の市に買い物に行く者もあつたこと、峠には茶店があり饅頭が有名だつたこと、賀露(現鳥取市)から鯖を売る行商が村人に助けられながら大八車で峠を越え坂根の旅館に泊まっていたこと、大正末年には坂根の人力車もなくなつていたことなどを回顧している⁽¹²⁾。

また、明治37（1904）年2月に開戦した日露戦争の際には、歩兵第40聯隊約6,000名の将兵が峠を通過した。鳥取に駐屯し、歩兵第40聯隊は吉野郡の郷土部隊としての性格も有しており、5月7日には志戸坂峠を通過した一団が古町に宿泊した⁽¹³⁾。日本側が勝利を重ねたものの、歩兵第40聯隊も400名を超える戦死者を出し、双方が国力の限界に達するなかで翌年9月にポーツマス条約によって終結した。無賠償の講和条約は各地で講和反対運動を発生させたが、明治38（1905）年12月1日から2日にかけて凱旋の途上で再び歩兵第40聯隊が古町に宿泊した⁽¹⁴⁾。志戸坂峠の頂では鳥取県に足を踏み入れる兵士らのために凱旋門が設けられた（巻頭図版3参照）⁽¹⁵⁾。整備された道には人力車と開削碑もよく見える。

3 隧道の開削と鉄道の敷設

隧道の開削 その後、大正中期以降、岡山県内でも乗合自動車が登場して自動車交通網が鉄道と競合しつつ整備され、昭和に入ると貨物自動車が本格的に登場するようになった⁽¹⁶⁾。こうしたなかで、西粟倉村では志戸坂峠に自動車が通行可能な隧道の整備が求められるようになった。

西粟倉村では昭和3（1928）年から隧道実現に向けて村会議員から潰地係5名・寄附係6名が選任され準備を進めていた⁽¹⁷⁾。一方、鳥取県側からも昭和5（1930）年に衆議院議員米原章三の請願を契機として運動が本格化していた。そのなかで同年12月に山郷村長が西粟倉村を訪問し、隧道実現にむけた賛同を呼びかけた。西粟倉村では臨時村会を開催し、鳥取側が着工に同意するならば異義なく賛成することを決議した。翌昭和6（1931）年に鳥取県・岡山県が協議し、両県共同事業として隧道建設を決定し、具体的な工事内容は鳥取県に一任され、昭和7（1932）年4月に測量が開始された。

こうして事業が具体化するなかで、昭和7（1932）年8月になって岡山県から西粟倉村に対して建設資金を寄附するよう要請があった⁽¹⁸⁾。村会では、金額は未定としてまず請書を提出し、低利融資と地元の受益者からの寄付を寄附金に充当することを協議している。こののち寄附金額協議のため岡山県と調整を行った結果、同年10月19日の村会では県側が当初15,000円の寄付を要求したものの、最終的に13,000円とすることで合意したことが報告され、潰れ地買収費等7千円を村側で負担することとして、寄附金とあわせた2万円を20ヶ年賦で借用することが提案・了承された⁽¹⁹⁾。

これらの調整をへて、隧道開削工事は昭和8（1933）年2月に着工し、翌年9月に竣工した。隧道は復幅5.5m・高さ4.79m・長さ565mであり、道路2,949.2mを含む工事の総延長は3,514.2mとなった。総工費は29万円となり、岡山県側は11万円を負担した。だが竣工を間近に控えた昭和9（1934）年7月には山崩れが発生して土工1名が犠牲となる事故も発生した。

昭和10（1935）年の隧道開通から1か月後の様子を伝える山陽新報は、開通以来岡山側から鳥取側へ連日木材等を満載した十数台の貨物車が往来し、難所であった志戸坂峠もわずか20分ほどで通過できるようになったこと、年明けからは乗合自動車も1日2便から5便に増発される見込みであることなどを伝えている⁽²⁰⁾。隧道の開通により、峠は大きな転換をむかえたのであった。この隧道は昭和56（1981）年に長さ1,630mのトンネルが新たに建設されるまで使用された。

鉄道の敷設 道路の整備が進む一方で、明治中期からは平成6（1994）年に智頭急行線に結実する鉄道の計画も浮上していた。明治25（1892）年6月に公布された鉄道敷設法第2条では今後整備すべき路線の一つとして陰陽連絡線を挙げており、これを受けて各地で鉄道敷設計画が浮上した。とくに播美軽便鉄道株式会社は発起人が明治43（1910）年に上郡（兵庫県）から英田郡江見村を經由し勝

た かわなべ
田郡河辺村に至る路線を出願し、同年末に上郡から江見間までの免許が交付された⁽²¹⁾。この鉄道には吉野郡内から50名の賛同者があったというが、ここには古町村の有元荘之介（戸長）や豆田村^{まめだ}の江國鉄次郎（郡書記）など建碑費義捐者69名のうち9名が名を連ねている。しかし、鳥取－佐用－姫路を結ぶ路線は阪神地域と山陰地方の最短路線であったものの、志戸坂峠を越えるトンネル建設には困難が予想された。このことから津山－鳥取が次第に優先されるようになり、鳥取－智頭間が大正12（1923）年に開通し、続いて昭和7（1932）年に因美線が全線開通するに至る。志戸坂隧道の完成に続き昭和9（1934）年に姫新線が敷設されたことで、智頭－佐用を結ぶ鉄道路線実現を求める声が高まり、同年5月に智頭佐用線鉄道期成同盟会（会長は智頭町出身の貴族院議員・米原章三）が発足した。期成同盟はたびたび陳情を行い、国鉄建設局は翌年に沿線資源調査を踏まえて、昭和12（1937）年に建設予定線として指定されながらも、戦争が中国からアジア・太平洋地域と拡大するなかで着工には至らなかった⁽²²⁾。

その後、昭和25（1950）年6月になって、智頭町長・上郡町長の呼びかけにより「智頭・上郡線鉄道敷設期成同盟会」が組織されて鉄道速成の運動が取り込まれることとなった。昭和30（1955）年に鉄道建設審議会で智頭－佐用間が「智頭線」として調査線となり、昭和41（1966）年について着工を見た。だが、その後国鉄の経営悪化が深刻化して、昭和54（1979）年に建設はいったん中止された。しかし、智頭線建設促進期成同盟会を中心に第三セクター方式での鉄道運営が計画され、昭和62（1987）年に工事が再開した結果、平成6（1994）年に智頭急行会社として開業に至り、明治以来要望が続いた鉄道がついに実現したのであった。（松岡）

註

- (1) 「岡山県史料 四十八 北条県史」『岡山県史』第29巻 産業・経済 岡山県史編纂委員会 1984
- (2) 「岡山県史料 五十 北条県史」『岡山県史』第29巻 産業・経済 岡山県史編纂委員会 1984
- (3) 「岡山県史料 二十一 駅通」『岡山県史』第29巻 産業・経済 岡山県史編纂委員会 1984
- (4) 『西栗倉村史』（後編）西栗倉村史編纂委員会 1977
- (5) 在間宣久「交通と通信」『岡山県史』第10巻 近代Ⅰ 岡山県史編纂委員会 1985
- (6) 「因伯の対立と山田県政」『鳥取県史』近代第2巻 政治篇 鳥取県 1969
- (7) 影石村「道路修繕願」『明治四十三年十二月 各商店往復照会纏 西栗倉村信用購買組合事務所』西栗倉村蔵 1882
- (8) 『西栗倉村史』（後編）西栗倉村史編纂委員会 1977
- (9) 「志戸坂石碑に関する儀」『吉野郡古町村有元家資料』岡山県立記録資料館寄託 1888（資料編参照）
- (10) 「2月1日 山縣内務大臣 東京鳥取間の国道改修の儀伺出聞届に関する事情通牒」アジア歴史資料センター Ref. C09121223400
- (11) 「11月8日 内務大臣 東京より鳥取県に達する国道路線別紙図面の通竣成の件」アジア歴史資料センター Ref. C09121253500
- (12) 「志戸坂峠（鹿跡御坂）」『作州のみち』1 津山朝日新聞社 1996
- (13) 「47 鳥取歩兵第四十聯隊出征送迎の指示」『大原町史』史料編（下）近現代 大原町史編集委員会 2007
- (14) 『大原町の百年』「大原町の百年」編纂委員会 1970
- (15) 猪口繁太郎資料 鳥取県立博物館蔵
- (16) 在間宣久「商業と交通」『岡山県史』第11巻 近代Ⅱ 岡山県史編纂委員会 1987
- (17) 『西栗倉村史』（後編）西栗倉村史編纂委員会 1977
- (18) 「会議録」昭和7年8月6日分 「昭和七年 会議録纏 英田郡西栗倉村役場」西栗倉村役場蔵
- (19) 「会議録」昭和7年10月19日分 「昭和七年 会議録纏 英田郡西栗倉村役場」西栗倉村役場蔵
- (20) 「434 志戸坂トンネルの利用成果」『大原町史』史料編（下）近現代 大原町史編集委員会 2007
- (21) 太田健一「産業・経済の発展」『大原町史』通史編 大原町史編集委員会 2008
- (22) 『西栗倉村史』（後編）西栗倉村史編纂委員会 1977

第4節 年表

表3 智頭往来志戸坂峠越年表

西暦	和暦	内容	出典
713	和銅 6	備前六郡より割かれて西粟倉村は美作国となる（英多郡）	『西粟倉村史』
808	大同 3	因幡国の八上郡莫男駅・智頭郡道保駅の馬各二匹を省く	『日本後紀』
1099	承德 3	因幡守平時範が、任国のため境根（坂根）の仮屋に泊り、鹿跡御坂（志戸坂）を越えて因幡国府に着任する	『時範記』
1119	元永 2	7月因幡守宗成が関白藤原忠実以下多数の馬送り、装束送りを受けて京都を出立、摂関家領（「美作粟倉殿下御庄」）を通過し、来る20日に国境に入り因幡国府に着任する予定（「中右記」）	『大原町史』史料編（中）
1238	暦仁 1	大原保を足利義氏が高野山金剛三昧院に寄進する	『岡山県史』
1246	寛元 4	粟倉庄から冷泉院御忌日事に素志経二部を出す（続群書類聚「執政所抄」）	『大原町史』史料編（中）
1253	建長 5	粟倉庄名が近衛家所領目録の庄務本所進退所々分にみえ、三条院皇女の冷泉宮領で、知行主は丹後局・親重女（「近衛家文書」）	『岡山県の地名』
1336	建武 3	11月京都・本圀寺の造営料所として、粟倉庄など22ヶ所が寄進される（足利尊氏寄進状（「本圀寺文書」）	『大原町史』史料編（中）
1340	興国 1	後村上天皇が、青倉（粟倉）庄地頭職を相見宗国に勲功としてあてがう（「伯耆志」）	『大原町史』史料編（中）
1364	貞治 3	10月作州吉野大聖寺の僧が、智頭郡大呂村普光山三社（現重井神社）の供養導師を勤める	『因幡民談記』
1392	明德 3	赤松義則が美作守護となる	『岡山県史』
1412	応永 19	足利義持が吉野保・林野保を北野社へ寄進する（「北野神社文書」）	『大原町史』史料編（中）
1425	応永 32	金剛三昧院が幕府御料所となった大原保の知行安堵を訴える	『岡山県史』
1441	嘉吉 1	山名教清が美作守護になる	『岡山県史』
1471	文明 3	美作国英田郡の七郷を割いて吉野郡が成立する	『東作誌』
1482	文明 14	檀那村書注文に「かみハしおたにの谷口衛門、かけいしの中務兩人あり、さかねのむらといや兵衛、あにの衛門殿、ちふ殿、刑部殿、かれこむら共ニ一ゑんなり、此外者といやの兵衛殿ニくハしく可尋なり」と檀那名がみえる（「肥塚家文書」）	『岡山県の地名』
1488	長享 2	赤松政則が美作などを回復する	『岡山県史』
1489	長享 3	2月赤松政則が作州大原の陣中で松拍子を行う	『岡山県史』
1493	明応 2	新免貞重が岩倉寺を再建し、一族の祈願寺と定め、寺領を寄進する	『東作誌』
1502	文亀 2	新免貞重が因幡智頭郡で山名勢と戦い敗退する（「新免家古書写」）	『大原町史』史料編（中）
1539	天文 8	檀那引付に「一いなばの内 こまかへり衛門 ちつこうりの新五郎…」 「一ミまさかね内 さかねの新兵衛 大はらのいちのはの六 新兵衛…」（肥塚家文書）などの檀那名がみえる	『大原町史』史料編（中）
1547	天文 16	この頃、東伯耆の国人南条国清（宗勝）は、大原に滞在し、播磨への退避を示唆する。	『真継家文書』
1556	弘治 2	7月赤松晴政（-1565）が粟倉庄内岩倉寺分を兵糧料として志水左京亮（赤松家臣）に預け置く（「福崎町史」）	『大原町史』史料編（中）
1556	弘治 2	9月赤松執政喜多野氏が後藤二郎兵衛（与次郎か）へ志水左京亮への岩倉寺分兵糧料のことを作州衆同道にて勤めるよう申し達す（「福崎町史」）※『大原町史』は元亀年間とする	『大原町史』史料編（中）
1578	天正 6	（智頭郡淀山城主）草刈與次郎（長尾村に）佐淵城を築く	『西粟倉村史』
1579	天正 7	草刈與次郎（毛利方）が新免勢（宇喜多方）と戦い討死する。岩倉寺は戦火により焼失す	『西粟倉村史』
1580	天正 8	5月羽柴秀吉軍が第一次鳥取城攻めを開始する。秀吉軍は志戸坂峠に通じる智頭郡山方郷などに禁制を出す	『鳥取県史』

第4章 文献調査の成果

西暦	和暦	内容	出典
1600	慶長 5	9月関ヶ原の戦いにより、宇喜多氏が滅亡する。10月小早川秀秋が、美作・備前両国を領する。池田長吉が因幡鳥取城主となる	『津山市史』
1602	慶長 7	10月小早川秀秋が没し小早川氏が亡ぶ。小松平七郎満盛が吉野郡小原庄・粟倉庄を賜って黒山城主（長尾）となる	『津山市史』、『大原町史』通史編
1603	慶長 8	2月森忠政が美作全域を領する。3月中旬忠政が平福、大原を経て院庄へ入国。	『西粟倉村史』
1604	慶長 9	津山藩の美作国内の絵検地が終わる。11月津山藩が「年貢納法三条」を定める	『津山市史』
1612	慶長 17	4月美作の諸川洪水	『津山市史』
1613	慶長 18	7月鳥取城主池田長幸の室松姫が坂根村の「檀ノ龍堂寺」に埋葬される。（のちに古町村円明寺へ改葬）	『校正池田氏系譜』 三
1618	元和 4	8月お国替えにより池田光政の家臣が播磨から因幡・伯耆へ入る	
1625	寛永 2	この頃美作国内に大庄屋を置く	『津山市史』
1632	寛永 9	5月鳥取藩主池田光政が、幕府の呼び出しを受けて参府。6月岡山鳥取の両池田家との間で国替えが申し渡される。8月台風により池田光仲家中の移動が困難を極める。10月幕府横目（国目付）が鳥取に来る	
1637	寛永 14	松姫（月庭院）の25回忌に際し、松山藩主池田長常が円明寺へ名代として伊丹権兵衛を派遣	
1641	寛永 18	鳥取藩主池田光仲が、100日御暇を得て鳥取へ初入国	『因府年表』
1642	寛永 19	下庄村から倉敷村の間に高瀬舟が運航する（承応2年迄）	『岡山県の地名』
1650	慶安 3	7月美作の諸川洪水 9月東照宮のご神体が志戸坂峠を通り、鳥取へ入る（「武家伝聞記」）	『津山市史』
1661	寛文 1	美作のうち8郡の郡名を改める	『津山市史』
1673	延宝 1	津山藩主森長継が国内諸川の川普請を行わせる	『津山市史』
1674	延宝 2	長継が隠居し、五男長義（長武）が相続して藩主となる。長継は隠居料として備中に2万石を領する。8月美作各地に風水害	『津山市史』
1692	元禄 5	苫西郡百谷峠など交通の難所に旅人救済のため茶店を設ける	『津山市史』
1697	元禄 10	8月津山藩森家が改易され、吉野郡は幕府領となる。10月幕府の使将が美作に入国し、津山城と領国を受け取る	『津山市史』
1698	元禄 11	1月松平宣富が津山に封ぜられ美作10万石を領する。古町村に代官陣屋（吉野郡は一円を管轄）が置かれる	『津山市史』、『岡山県の地名』
1707	宝永 4	4月播州千草小豆屋四郎兵衛が、駒帰村大井谷にて、鉄吹のため炭山願いを出し、作州大茅より大井谷まで人馬通路を設置する	『御目付日記』
1725	享保 10	津山藩士津田治部左衛門重倫が「作州記」を編纂	
1729	享保 14	12月影石村喜兵衛が、荷物輸送中に駒帰村の坂で雪崩にあい死亡する	『御目付日記』
1732	享保 17	古町陣屋代官（坂本新左衛門）。坂根で大雪	『大原町史』通史編、 『家老日記』
1733	享保 18	古町村の大火で陣屋が類焼。代官所が古町から下町へ移転する	『大原町史』通史編、 『岡山県の地名』
1737	元文 2	2月坂根大雪	鳥取藩『家老日記』
1738	元文 3	5月坂根川洪水により、塩谷越で藩主が帰国	『因府年表』
1745	延享 2	7月鳥取藩が、幕府老中より美作国内の高7万石余の預かりを命じられる（粟倉庄では影石・長尾村）	
1747	延享 4	7月勝北郡内、吉野郡内53ヶ村が土浦藩土屋家（4代土屋篤直、9万5千石）の知行所として上知される（長尾村は土浦藩領へ、坂根村は幕府領から土浦藩領へ）	
1753	宝暦 3	7月勝北郡内、吉野郡内53ヶ村が土浦藩土屋家（4代土屋篤直、9万5千石）の知行所として上知される（長尾村は土浦藩領へ、坂根村は幕府領から土浦藩領へ）	
1759	宝暦 9	長尾村天徳寺が再興される	『西粟倉村史』
1761	宝暦 11	6月幕府巡見使が因幡から美作を通行し、小原宿本陣に宿泊	『大原町史』史料編（中）
1767	明和 4	11月坂根大雪	鳥取藩『家老日記』
1775	安永 4	1月坂根にて大雪となり飛脚が1日滞留する	鳥取藩『家老日記』
1776	安永 5	4月鳥取間三度中が智頭郡駒帰村の人坂之内に石地藏建立を願う	鳥取藩『在方諸事控』

西暦	和暦	内容	出典
1778	安永 7	9月坂根ほか3宿の歎願により鳥取藩家中の江戸往来に際し、先触よりも人馬が減り不用になった分は費用の半分を支払うことに改まる	鳥取藩『在方諸事控』
1783	天明 3	8月塩谷川が氾濫し、影石村から塩屋が分村する	『西粟倉村史』
1784	天明 4	1月坂根大雪にて飛脚滞留	鳥取藩『家老日記』
1791	寛政 3	1月坂根大雪、飛脚滞留 土浦藩の作州代官所が古町から近長陣屋（津山市）に移る。	『家老日記』、『大原町史』通史編
1800	寛政 12	吉野郡のうち影石村、筏津村、江ノ原村などが佐倉藩領から生野代官支配となる	
1806	文化 3	11月鳥取藩は坂根宿へ銀1貫500目を10年賦（文化13年迄）で貸し付ける	鳥取藩『家老日記』
1812	文化 9	6月石州大森町御代官前沢藤十郎、御普請役格竹川勢右衛門が、大阪からの帰路に智頭往来を通行する	『在方諸事控』
1813	文化 10	閏11月伊能忠敬の支隊が智頭宿から人坂峠を越え、坂根村までの測量を実施する	『伊能忠敬測量日記』
1815	文化 12	3月鳥取藩が参勤交代のため藩内の御用荷馬を指示する（坂根継25疋、平福通50疋）	鳥取藩『在方諸事控』
1816	文化 13	2月京都三宝院門跡内の吉祥院が鳥取入国のため、智頭往来を通行する 11月鳥取藩は坂根宿へ銀3貫を来年から10年賦（文政9年迄）で貸し付ける	鳥取藩『家老日記』、『在方諸事控』
1817	文化 14	2月川々普請所見分のため江戸より幕府役人が志戸坂峠を通行	鳥取藩『在方諸事控』
1822	文政 5	鳥取東御館の松平仲雅が麻疹にかかり12日間小原宿本陣に逗留する	『大原町史』史料編（中）
1825	文政 8	2月坂根村が土浦藩へ5貫目の借用を願う（鳥取藩からの借銀が困難なため）	『有元家資料』
1826	文政 9	11月古町・坂根村の間屋・村役人らが鳥取藩の凶変による臨時の通行が増えたとして助銀を大庄屋立会中に願う	『有元家資料』
1827	文政 10	3月困窮を理由に借用を申し込んだ坂根宿に鳥取藩は銀2貫150目を10年賦（天保7年迄）無利子で貸し付けることを申し渡す。 有元八右衛門が土浦藩領の吉野郡大庄屋に任命される	『家老日記』、『大原町史』通史編
1831	天保 2	6月坂根村庄屋宇兵衛宅より出火し、文書をすべて焼失する	鳥取藩『在方諸事控』、 『有元家資料』
1833	天保 4	12月坂根村が鳥取藩より10年賦（天保5～14年）で銀2貫150目を借用する。 また天保7年までに返済する残金（4年分860目）は、今回の借用分とし、残りの6年分を受取る	鳥取藩『家老日記』
1836	天保 7	飢饉により幕府領の村々の飢人が御融通米を受ける。 12月吉野郡で大雪、五尺におよぶ	『西粟倉村史』
1838	天保 9	坂根村など洪水により水損	『有元家資料』
1840	天保 11	1月鳥取藩主の帰国につき、藩内の智頭往来での雪かきに人夫を動員	鳥取藩『在方諸事控』
1841	天保 12	坂根村、長尾村、古町村、天保9年水損場所の普請のため勝上村銀8貫目の下渡しを受ける	『有元家資料』
1842	天保 13	(6月)洪水により田畑に土砂が入り、石垣の欠落多数、智頭往来、峠とも大痛みにて荷物輸送が差し支えとなる 8月吉野郡44ヶ村が明石藩領（8万石、松平齊直）となる。下町に陣屋が設置される	
1846	弘化 3	6月小原宿問屋と因州三度飛脚の間で30駄の駄賃について議定書を交わす	『大原町史』通史編
1848	嘉永 1	5月京都清水谷前大納言の姫君（津万）が、鳥取藩家老荒尾家へ輿入れのため通行する	『有元家資料』
1850	嘉永 3	3月宿御用荷物の扱いについて坂根村馬士・牛方の議定書	『有元家資料』
1852	嘉永 5	2月鳥取藩が、坂根村および上小原・下小原宿での人馬継立について、僱略の申談方なきよう家中へ申し渡す 10月鳥取藩12代藩主池田慶徳が参勤交代で小原宿に宿泊	鳥取藩『江戸家老日記』
1853	嘉永 6	4月坂根村が智頭郡御蔵の御払米を鳥取藩に願うも、先例がないとして断る。 11月坂根宿問屋が鳥取藩から銀2貫150目を10年賦（安政元～文久3）で借用する	鳥取藩『在方諸事控』、 『家老日記』
1861	文久 1	11月 雪害で5・6尺	『西粟倉村史』

第4章 文献調査の成果

西暦	和暦	内容	出典
1863	文久 3	大茅村医師岸本友仙の次男文慶が鳥取城下の林龍安塾で3年間の修行 12月坂根宿問屋が鳥取藩から銀2貫150目を10年賦(元治元～明治6)で借用する	『家老日記』、『西粟倉村史』
1865	慶応 1	10月下小原・小原・坂根村が疲弊につき、鳥取藩へ人馬の定賃金の割増を願う	鳥取藩『家老日記』、『有元家資料』
1867	慶応 3	10月鳥取藩が、坂根宿難渋につき5年賦で2貫150目の銀札拝借願いを受理する	鳥取藩『家老日記』
1871	明治 4	人馬問屋を伝馬所と改称する	岡山県史料 48
1872	明治 5	伝馬所を廃止、陸運会社を置く。明治8(1875)年に内国通運会社と改称 7月坂根郵便取扱所開設	『岡山県史』、『西粟倉村自治の歩み』
1873	明治 6	11月後鳥羽天皇の神霊を京都に還幸するにあたり志戸坂峠を通過	『大原町の百年』
1876	明治 9	6月太政官達第60号で道路を国道・県道・里道に区別し、1等から3等に分ける 因幡往来は、県道第1等となる 7月県境に境界碑建てられる。坂根駅まで11町11間2尺、駒帰駅まで19町27間5尺5寸	岡山県史稿本
1881	明治 14	鳥取県令山田信道が鷹狩一駒帰ほか9路線の整備を打ち出す	『鳥取県史』
1884	明治 17	山陰山陽両道舟車道路開削工事発起同盟結成	『岡山県史』
1885	明治 18	1月太政官布達第1号により因幡往来が国道22号として指定される 11月岡山県令千坂高雅の指示により志戸坂峠開削工事が始まる	
1886	明治 19	11月兵庫・鳥取県知事の上申により、国道22号の路線が変更される	『明治19年自3月至12月省院庁6』(防衛研究所)
1887	明治 20	6月志戸坂峠開削工事が竣工、記念碑が建立される	『西粟倉村史』、『有元家資料』
1892	明治 25	11月陰陽連絡鉄道請願のため姫路・鳥取ほかの有志が古町で会合	『西粟倉村自治の歩み』
1904	明治 37	5月日露戦争に出征する歩兵第40聯隊約6千名が志戸坂峠を通過する。翌年12月兵士を迎える凱旋門が設けられる	『大原町史』史料編(下)
1909	明治 42	大阪毎日新聞社主催の日本初のマラソン大会で坂根郵便局集配手の金子長之助が優勝	『西粟倉村史』
1910	明治 43	播美軽便鉄道株式会社発起人が、上郡から勝田郡に至る路線を出願、一部が免許される	『大原町史』通史編
1923	大正 12	6月因美線の鳥取一智頭間が延伸開業 この年播美自動車株式会社が坂根まで1日2往復のバス運行を開始	『西粟倉村自治の歩み』
1928	昭和 3	志戸坂峠のトンネル実現にむけて、西粟倉村会議員から潰地係ほかを選任	『西粟倉村史』
1931	昭和 6	鳥取・岡山両県の共同事業として志戸坂峠のトンネル建設を決定	『西粟倉村史』
1932	昭和 7	4月トンネル工事の測量開始 10月西粟倉村会がトンネル建設資金として13,000円を寄附することを決定 この年西粟倉村内で初めて貨物自動車営業開始	『西粟倉村史』、『西粟倉村自治の歩み』
1934	昭和 9	5月智頭佐用鉄道期成同盟会発足 9月トンネル工事竣工	『西粟倉村史』
1935	昭和 10	この年西粟倉村内に初めてタクシー	『西粟倉村自治の歩み』
1937	昭和 12	国鉄建設局が、智頭一佐用間を建設予定線として指定する	『西粟倉村史』
1950	昭和 25	6月智頭・上郡線鉄道敷設期成同盟会発足	
1966	昭和 41	智頭線着工、昭和54(1979)年国鉄経営悪化により工事中止	
1987	昭和 62	智頭線工事再開	
1994	平成 6	智頭急行会社が開業	

第5節 関係資料

1 古代・中世

『時範記』 ○宮内庁書陵部蔵 [1099 (承德3) 年2月]

十四日、丁亥、辰剋進発、未剋着美作国境根仮屋、国司被儲之、亦有饗饌・秣等、以使者令而〔問カ〕
故実於官人等、官人在宮人原云々、入夜使還来、

十五日、戊子、雨雪、早旦召美書生給馬一疋、卯剋着束帯々釵〔釵〕騎黒毛馬越鹿跡御坂、未出
峰下馬、立峰上、西面、官人以下立峰下、南面、先是神宝前行、事〔々脱カ〕相従、弁侍在下官
後、称前官人以下称籍、次下官揖官人、次騎馬、官人騎馬先行、弁侍在下官後、僕従等在其後、
已剋至于智頭郡駅家、簾中居饌、先食餅、先〔次カ〕啜粥、以其退給智頭郡司、依先例也、次解
脱、着衣冠騎他馬進発、山路嶮難如对九折、入夜着惣社西仮屋、依例儲酒肴、于時戊剋、着束帯
着惣社西舎、騎馬、先以官符令給税所、官人先以奉行、次行請印、次以鑑置下官傍、亦給封令付
印櫃、次着府、鑑取在前如例、入自西門於南応〔庭カ〕下馬昇入、簾中弁備饗饌如恒、残二日
兼日下知停之、次召介久経仰神拝事、次食饗、次召保清令下知勸農事、子剋令始造神宝、亦以反
閑馬令潔齋、為宛宇倍宮神馬也、次就寝、今夜無宿申、政始之後可在云々、

[1099 (承德3) 年3月]

廿七日、庚午、已剋出国府、申剋着□□〔智頭カ〕駅仮屋、土師郷司季兼貢馬一疋、
廿八日、辛未、辰剋進発、越鹿跡御坂、未剋着美作国佐奈保、追捕使信助儲饌

広峯社檀那引付 肥塚家文書(播磨) ○『新鳥取県史』資料編古代中世1 古文書編 下より転載

たんな引付事

(因幡)

一いなはの内

(駒帰)

(智頭郡)

こまかへり

ちつのこうりの

衛門

新五郎

まかのゝ

ゆミのかうちおか

治部大夫

与三衛門

こうろの

よしなりの田ふち

たにくち

すけさへもん

かうのやもうち

きさいちのさゝなミの

十郎さへもん

七郎さへもん

おふねの

はし田

(美作)

一ミまさか内

さかねの 大はらのいちのはの六

新兵衛 ○新兵衛

かな谷の せきもとの

○治部大夫 ○九郎兵衛

きや うほうの としたの

○源兵衛 ○しゆりとの

久つねの もしあすの

○三郎衛門 ○二郎兵衛

ほたいしの ひさなかの

○新坊 九郎兵衛

ひろとの上のゝ

○太郎さへもん

(中略)

(肥塚)

天文八年十二月吉日 こいつか次郎右衛門 (花押)

2 近世

①地誌類

『因州記 (因府上京海道記)』 ○鳥取県立博物館所蔵 写本。原本は享保6 (1721) 年成立

駒帰 智頭ヨリ三里 駅也 鳥取ヨリ十里 但十里八町四十九間也

入口ヨリ谷川、右ニ見捨テ、国境ノ山ニ登ル、此辺杉ノ木アリ、宿ヨリ坂口マテ道 曲アリ、山エカカリテ峠マテ七マカリアリ、但小ヲステテ大斗ヲカソユル、一峯切ニ因州作州境也、駒帰ヨリ峠マテ十九町峠ヨリ下り込、十五曲ヲリ口、其ママ坂根村也、峠ヨリ坂根村マテ八町

美作国

坂根村 吉野郡駒カエリヨリ一里 鳥取ヨリ十一里

此村悪シ 次第々々ニ山ナリニ村家ヲ立ル村出テ右ノ山ニ添テ行、扱板橋アリ、此川左ヨリ流ル、右ニ見小川 一 村アリ扱土橋有、是ヨリ段々野中道ヲ行ヲリコム心也、又台道エカカル、左ハ山也、下り急也、又一 村 又 村土ハシ、又山ソワ道又一 村 又 村又 村左り川ヲ見テ行、又小家又野道行、左ノ河ヲワタル、野道行、右ニ川見テ行、又行小家カゴノタテバ、少行又小家ソワ道エカカル、茶ヤ有タテバ也山ソワヘカカリ行、野道少行、
[]

津田重倫編『作州記』 ○内閣文庫（国立公文書館デジタルアーカイブ） 写本
 原本享保 10（1725）年成立

作州往来之大名家 （中略）

一、松平相模守様 因幡鳥取四り 持風二り半 知頭 三り 駒帰一り 作州坂根 小原

正木輝雄著『東作誌』 原本は江戸後期 矢吹金一郎（校）『新訂作陽誌』1913より掲載

坂根村之記

志戸坂峠

因州界にて往来なり、坂根村より国界まで九町の間阪路にして嶮なり、国界より因州知頭郡駒
 帰村まで十九町、大雪の時牛馬不通

自府国界へ十一里十六町

此邑は因州往来の駅里なり

本陣

問屋 庄屋 兼之

駅馬六匹あり差定如左

当村より古町村まで 本馬 百三十六文 軽尻 百十八文 人足 百八文

因州知頭郡駒帰村より当村まで 三十二町

本馬 五十六文 軽尻 四十八文 人足 廿八文

此邑より駒帰村へ人馬不出、所謂片継なり。

小泉友賢著『因幡民談記』 ○鳥取県立博物館 写本。原本は17世紀後半成立

郡郷之部 因幡国郡郷村里広狭路程等の事

一、山ニハサセル名山ナシ、北方ハ海辺ナレハ高山ハナシ、東南西国境ノ山高シ、嶽ツラナリ國中
 ヲウチカコミ、何ノ国ヨリ入来ルニモ、大ナル坂陞ヲ登リ下リ国ノ内へ入ル、西南ノ方ハ美作界
 真桑ノ坂アリ、南ノ方ニハ美作播磨ノ境駒帰ノ嶮難アリ、但馬境ニハ、トクラ・豹ノ山蒲生峠等
 ノ節所アリ、一夫関ヲ守レハ千夫通エヌ天嶮ナレハ、軍国ノ要害、天府四塞ノ堅メト云ツヘシ

佐藤長通著『因伯地理誌』 ○米子市立図書館 写本。原本は享保 11（1726）年成立

一駒帰村ヨリ美作国境迄 拾九町内三町三十間坂、難所大雪ニ牛馬不通

右道範合拾里八町四十九間、地理志自国界美作国吉野郡坂根村八町、但シ美作国坂根村え出ル

安陪恭庵著『因幡誌』 ○鳥取県立博物館 写本。原本は18世紀末～19世紀初成立

駒還村（中略）上方街道本谷ノ切詰ニテ、是ヨリ因作ノ境人見峠【土俗曰駒還坂】ニ到テ、

十九町【坂道三町三十間】難処ニテ、大雪ニ牛馬不通、鳥取城本ヨリ十里八町四十九間也、境ヨリ美作国吉野郡坂根村へ八町トス、人見坂東ニ羅ル高山ヲ牛ガ峰ト号ス、村ノ東ニ尺原ト云支村アリ、又駒還一名吉原ナリ、此地旧街道ニアラス、昔ハ人見坂麓ニ至テ石壁峙立テ、駿馬モ越ル事アタハス、是其名トスルノ縁ト聞ヘタリ、中世其痞塞ヲ切啓テ径路ヲ通ス、今モ其処ヲ切り通シト云是ナリ、或ハ里諺ニ上世武内宿禰、当国下向ノ時、此处ニ至テ馬不通、引返シテ今ノ八東越ノ路ヨリ入玉フト、又或ハ是ハ遠キ世ノ事ニ非ス、中古佐治ノ郷餘戸村ニ山内與四郎左衛門ト云者ノ有シカ、同郷刈地ノ城主佐治四郎ト領知ヲ争ヒ、終ニ滅亡セリ、時ニ山内ニ名馬アリ、後ニ野飼トナレドモ、其地ヲ離レスアリシカバ、佐治四郎コレヲ求ント人数ヲ出シテ獲シメケルガ、馬ハ遠ク人見坂ヲサシテ逃去ケレハ、追フ人手ヲ空ク帰リケレハ、馬モ亦旧ノ地ニ還リケリ、幾度モ如此、竟ニ陰阻ヲ越サリシカハ、其地ヲ呼テ駒帰ト云ケルト、今余戸ノ地ニ名馬谷ト云フハ、其馬ノ斃シケル処ナリト云伝ヘタリ

②日記・書状

『在方諸事控』 ○鳥取県立博物館 天保11(1840)年1月晦日

晦日

一裏判御吟味役え、左之通御吟味役より懸合候事。然は、近々御帰城之節、駒帰峠此節雪中ニ付、先頃より大数之人夫を懸、御道筋成丈ケ雪取除させ供得共、今以日夜添を懸候様子ニ付、万一御当日ニ相成馬足難立程も難計、右ニ付、譬御供之面々荷物等は、前宿え相残置候共、御急手御納戸御荷物は、持越し不申ては不相成趣御用人より申聞候間、若右等之儀有之節は、人夫御買上ニして持越候様宜御取計可被下候。此段御談

「坂根村庄屋宇兵衛書状」 ○岡山県立記録資料館寄託『吉野郡古町村有元家資料』

(端裏書)

「古町村御大庄屋様 坂根村庄屋宇兵衛

大急用」

尚々生死之義ハ相しれ次第申上候、以上
態飛ヲ以得貴意申候、然は今日晩方方因州飛脚衆駕三十、人足共志渡坂ニて雪あわすにて雪ニしかれ、凡飛脚壱人駕人足拾人斗一向相しれ不申、右ニ付村中近村只今触出し居申候、人数之義はしかと相わかり不申候得共、一寸右之趣御届奉申上候、恐々謹言

十二月廿七日 坂根村庄屋宇兵衛

古町村 大庄屋様

『伊能忠敬測量日記』 ○伊能忠敬記念館 文化10(1813)年閏11月29日 支隊による測量

同二十九日。終日雪。六ツ時後智頭宿出立。我等は駒帰村止宿差支に付、此所に逗留。智頭郡鳥

取領篠坂村字桜瀬サ印、初め毛谷村毛谷橋土橋二十一間、字坂清水、大内村字小谷、尾見村、中原村、白坂川小流五間、中原橋板橋十間。昼休清右衛門。入道原村字福原、駒帰橋板橋六間。駒帰村字奥駒帰、人坂峠国界迄、二里三十四町四十二間。美作国吉野郡、土屋相模守領分、坂根村地内坂印に打止、四十五間。街道合二里三十五町二十七間。八ツ半時駒帰村着。止宿文五郎、幸三郎。此夜測。

『御目付日記』 ○鳥取県立博物館 鳥取藩政資料 享保 14 (1729) 年 12 月

一去ル廿一日、作州吉野郡景石村喜兵衛と申者、播州赤穂者之荷物背負、駒帰村迄参候処、駒帰村坂ニ而雪すりに潰込申ニ付、駒帰より岡本伊左衛門江致注進候由ニ而、早速罷越、人足等申付、堀出候処、相果候ニ付、死骸取帰度由、右死人類之者達而願候ニ付、罷帰せ申由、岡本伊左衛門より以飛札申越、及返答

〔有元宛坂根村庄屋宇兵衛・外役人中書状〕 ○岡山県立記録資料館寄託『吉野郡古町村有元家資料』

書中を以得貴意申候、甚寒之砌ニ御座候処、益御安泰ニ可被成御座、珍重之御義ニ奉存候、然は例年大雪ニて坂留り候節は、辻堂駅方当所迄継立参り、当所方背負にて因州駒帰り迄継送り人馬共ニ御座候処、当所定り人足四人差出し候上、買上ニて継立両駅之立にて御座候、追々雪もきへ少々は宜敷相成り候共、式丸付なれば、弥張背負ニ御座候、三丸ニて牛馬通しに相成り候、然ル所、昨日迄当所にて荷物継立候処、今日は御家老様御継立にて多分荷物御座候、御先触一昨当所迄辻堂より申参り、右にて御差支に相成り候ては相成り不申、御他領迄も人足買上、百人余の手当をいたし居申候処、辻堂人馬、直々駒帰りえ付通し居申候、右ニ付当問屋方辻堂問屋所へ掛合ニ人遣し居申候、夜前に急キの趣并道も少々は雪もきへ、牛馬通しに仕度候趣申参り候ハバ、此方にて手当も不仕候得共、案内なしニ継通し候ては、大ニ迷惑仕候、飛脚等は継立候節は多分之或銭に相成り候事ニ御座候間、此後は大雪にてても当所にて継立は得不仕候趣一統申出候趣ニ御座候、一寸御内々ながら御届け奉申上候、是上は牛馬人足共坂道あき、継通しニ相成り候節は、因州方坂根ニ申参り、当所方辻堂迄右之趣申遣し、一統得心之上ニ御座候、誠ニ今日当時之ツイエハ多分之事ニ御座候、無抛辻堂え掛合ニ人遣し居申候義にて鳥渡御内分寄申上置候、恐惶謹言

戊十二月廿七日 坂根村庄屋宇兵衛

外役人中

古町村 有元様

『在方諸事控』 ○鳥取県立博物館 鳥取藩政資料 安永 5 (1776) 年 4 月

一智頭郡駒帰り村人坂之内石地藏建申度段、鳥取間三度相願候ニ付、駒帰村庄屋相願候付、御郡代え申談承届遣ス。



写真10 開鑿碑

3 近代

開鑿碑 明治21(1888)年 ○『大原町の百年』より転載

(表面、原文は漢文)

我岡山県吉野郡坂根村は、鳥取県知頭郡駒歸駅に接す、其間に坂有り志戸と曰ふ、因伯兩國の交通、三府の県道、而して物貨運輸の咽喉なり、坂道羊腸とし盤折紆回して、最も險峻を極む、呼して三十三曲と言ふ、夏秋潦水暴溢の時にあたりては、土は壤え石は露れ、人牛馬蹉跌し顛覆す、春冬

は雪深く車馬の梗塞し、村民之に代りて負擔し徒歩し、人をして先づ雪を排し、路を開かしめ、之に随つて僅かに運搬の用を為す、然して其際に或は阻まれ、或は雪の埋む所と為りて死す、其慘害は言ふに忍ぶべからざる者有り、岡山県知事千坂高雅君は夙に之を憂ひ、路開修の挙あり、土木課長高戸源二郎に命じ、県属平木深造・明石清一郎工事を司る、郡長蜂谷熊男に之を幹理せしむ、明治十八年十一月着工し、日夜勩励、山頂を截開し、險を夷かにし屈るを伸して、二十年六月竣工す、其工費金四千参百八拾五円なり、本郡書記江國鐵治郎、高畑展成は、旋らずに亦太だ力む、既に成り石を阪頂に建つ、余に命じて此事を記せしむ、余や寒陋の一村夫なり、豈に敢て之に當らんや、然して此の地の産にして能く其情況を熟知す、因に謂ふ、今の志戸坂は前日の志戸坂ならず、潦水漲りて石露れず、大雪積るも路は塞がず、さきに車馬の蹉跌する者も回転流るるが如し、村人之負擔する者も放歌横行して物貨運搬之便開く、利用厚生の道成れり、あゝ是れ果して誰の賜ぞや、乃ちこれが銘を作して曰く

虎ハ踞リ龍ハ横ハリ 疆ス_二山陰陽_一 茲ニ此ノ嶮阪アリ
 人馬ハ怖懼ス 方今ノ文明 百事交張シ
 明府蒞治シテ 工事維レ揚ル 令嚴ク吏勤ム
 器利工良 俱ニ代_二巨靈_一 晨夜勩励シ
 截黎擘虎 蜀業平康 運輸既便
 庶黎忻慶 産業方殖 國力益昌ナリ
 其仁其沢 地潤天長

正五位 千坂高雅 題額、渡辺真機太 拝撰、高畑漁平 書

長風萬里氣何雄 奉命業成清寸胸
 好是陰陽奇絶處 因山如虎作山龍

蜂谷熊嶽

磐を裂き土を運ひてつくりの いさを長く仰ぐ志戸坂

菅原武壽

建碑運搬諸事周旋人

坂根村 檀原重蔵

(裏面)

人夫百三十人 坂根村

(1 段目)

建碑費義捐者

岡山県士族 蜂谷熊男、古町村 有元荘之介、高畑漁平、豆田村 江國鉄次郎、馬形村 豊福敏雄

(2 段目)

古町村 高畑展成、渡辺真機太、難波加平治、本田七太郎、岡本善治郎、田中勝三郎、中田宗治郎、春名徳左衛門、岡本仲次郎、小林代治郎、影石村 延東信次郎、下町村 香山谷三郎、鷺巣村 垂井禎助、下庄村 千原蘇平、坂根村 河野太市郎、河野彦太郎、萩原順治郎、檀原重蔵

(3 段目)

下町村 豊福鹿之助、本位田兵之助、栗井仲 安東貞穂、安東寿夫、小野 神田熊次郎、内藤豊蔵、古町 岡本恵之助、林辰、仁木善太郎、立石 矢田藤一郎、川上 岩崎安貞、春名達、片山国太郎、海内 梶本萬三郎、上石井 高橋敬五郎、宮原 安藤信次、辻堂 杉本元平、江ノ原安東弁次郎、豆田 原田財吉、後山 春名源太郎、川東 中蔦辰蔵、勝北 三宅泰、勝南 高橋勘次郎、岡山 高取長貫

(4 段目)

内海庄助、川端甚九郎、原田傳次郎、新免清之助、石井又左衛門、植月欽三郎、前川清太郎、香山藤助、春名源治、水元富太郎、岡田耕、浅尾寿平、笹良長造、小坂田金次郎、新免峰太郎、中尾安次郎、土居貞助、横山九一郎、新免代五郎、大久保歌右衛門、上原峰太郎

〔志戸坂石碑に関する儀〕 ○岡山県立記録資料館寄託『吉野郡古町村有元家資料』

こたび志戸坂へ道路改築の石碑を建てらるゝにつき、やつかれにも大和うたよめとの仰に、辞するを得ず、うたまねびを作りしに依り、左ニ書き綴り御一覧ニ備ます、何れか

御抜句御添作を乞のみ申す

此坂は山陰山陽両道の境の嶺つゝきにして、往古より雪降る時は牛馬は更なり村民も通ふ者無き処なるを、墾きり開きたるにつき諸客は素より馬車の往返も最安くなりぬるハ、全く岡山県知事を始め属官等の役心役形の功績なるへしと、歡ひの余りに

嶺をさき土を運びて修繕ひし この志戸坂は八千代へぬにぎ

又

関ちゆく御世ハ安しとさかゆかんいはをうかちてとほす墾みち

巖をうかち土を運びてつくろひのいさをゝ長くあふく志戸坂

右三首之内御撰定ヲ願ひます

廿一年七月二日 武寿

三星先醒玉机下

隧道開削要望に関する村会議事録 ○西粟倉村 『昭和五年度会議録纏』

会議録

昭和五年十二月五日 於西粟倉村役場緊急村会開設（中略）

日程第一 志戸坂隧道ニ関スル件

議長（神原〔伝右衛門＝村長〕）本件ヲ附議スル旨ヲ宣ス

村長（神原）提案乗リ湯ヲ説明シテ曰ク、本月三日鳥取県八頭郡山郷村長代理助役葉狩多平氏来村シ先般山郷村長ニ鳥取県会議長米原氏ヨリ招電ニ依リ出県ノ処、今回鳥取県会ニ於テ失業救済資金ヲ志戸坂隧道ニ振当ル趣ニ付テハ、地元西粟倉村ノ意見ヲ徴スル様村長ノ命ニテ出頭相成タリ、本職トシテハ緊急村会開設ノ上意見申上ベキ旨ヲ約シ居ル次第デス、御審議下サイマシテ適當ナル決定ヲ御願致シマス

議員（一同）審議ノ結果鳥取県及地元山郷村ニ於テ着工確定ノ暁ハ何時ニテモ本村ハ同意スル事ニ決定ス

議長（神原）着工確定ノ暁ハ何時ニテモ同意スル事ニシテ御異議アリマセンカ

議員（一同）異議ナシ／＼

議長（神原）ソレデハ鳥取県及地元山郷村ニ於テ着工確定ノ暁ハ何時ニテモ同意スル事ニ決定致シマス

隧道建設費寄附に関する村会議事録 ○西粟倉村 『昭和七年会議録纏』

昭和七年十月十九日 於西粟倉村役場 西粟倉村会開設（中略）

日程第三 志戸坂隧道地元寄附ニ関スル件

議長（延東〔民治＝助役〕）本件ヲ議題トナス旨ヲ宣告ス

助役（延東）左ノ提案理由ヲ説明ス、過日県ヨリ志戸坂隧道地元寄附金ノ件ニ関シ出県セヨトノ報ニ接シタルニ付、県ニ伺イタルトコロ、県トシテハ寄附額一万五千元位要求サレタルモ、種々協議ノ結果、一万三千元位ハ応ズベキモノト考ヘ帰村、尚他町村寄附ハ土木課ヨリ直接要求サレタキ旨ヲ述ベタリ、要スルニ大原町等ノイ寄附云々ハ除外シ、本村ニ於イテハ一万三千元寄附セヨトノ次第ニテ、尚起工ニ関シ家屋取除ハ県之ヲ負担シ、潰地代償ハ村ノ負担トナル旨ヲ示サレタリ。尚本件可決ニ伴フ財源方法同時ニ本年度歳入出追加予算議決モ経タキ旨ヲ述ブ

議員（二番〔河野亀〕）地元寄附ハ一万三千元トシ、其他潰地買収費等ヲ七千元見積リ合計二万円ヲ二十ヶ年賦、但シ昭和八年迄ハ利子払ノコトトシ、年参朱ヲ以テ基本財産運用ト定メ県へ手続ヲナスコトニ致シタキ旨ヲ述ブ

議員（一同）二番議員ノ意見ニ異義ナシト唱フ

議長（延東）全員異義ナキニヨリ二番議員ノ意見ニ決ス

第6節 附図



第34図 〔美作国絵図〕部分 池田家文庫 岡山大学附属図書館蔵



第35図 播磨美作因幡但馬（伊能大図彩色図）部分 国土地理院所蔵 伊能大図（米国）彩色図



第36図 「因州記（因府上京海道記）」（部分） ○鳥取県立博物館 岡島文庫



第37図 「稲葉佳景 無駄安留記」下（駒帰阪） ○鳥取県立図書館



写真11 石地藏（駒帰の泣き地藏） 智頭町駒帰 2023年撮影

第5章 総括

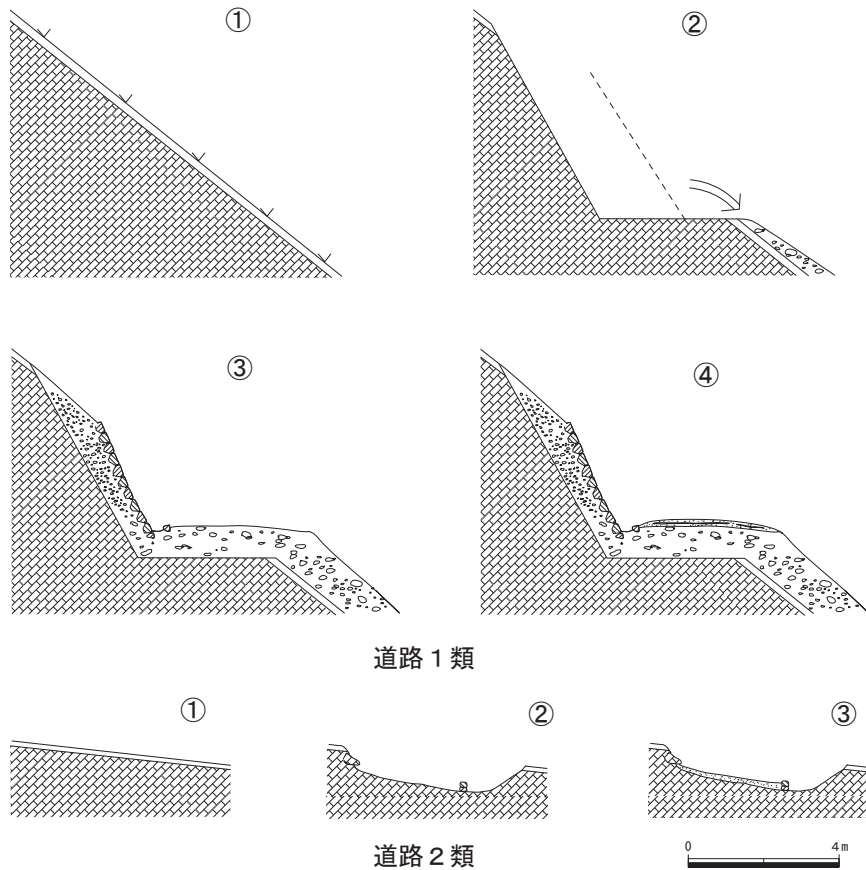
第1節 発掘調査について

道路について（第33・34・35図、表2）

本項では確認調査並びに立会調査で検出された、道路遺構について記述する。調査の結果、以下の2種類の道路遺構を検出した。

道路1類・・・KT1～4、TT1・2例を標識とする。全ての調査地点において礫層（路盤）⁽¹⁾、砂礫層（表層）を確認し、TT2では路盤下層で地山（路床）を検出したことから、3層からなる重層構造体となる。道路幅はKT1で確認したとおり3.4mを測る。その他KT4では道路側溝の天端から法敷（道路外部の斜面）までの距離は3.2mを測り、概ね3.6m（2間）以下に揃っている。表層は道路中央で厚さ20cmを測り、断面はかまぼこ形を呈する。その締まりは人力での掘削が困難なほど強い。路盤の中途に法面石垣の根石が据えられていること、道路側溝に伴う石列に掘り方が認められないことから、建設当初より法面石垣、道路側溝を一体的に伴う、複合構造体であった。

ここでその道路土工⁽²⁾について復元を試みる。道路1類はまず①道路を築く場所を決定する。②



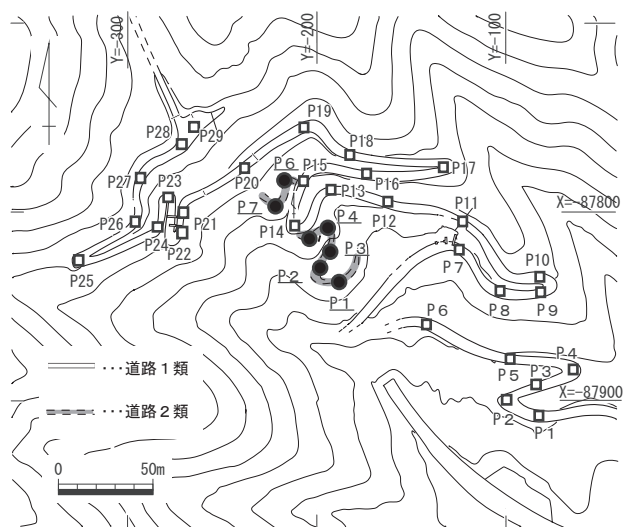
第39図 道路各類の構造とその道路土工（1/160）

地山（自然地盤）を切り下げ、断面L字形の平坦面を造り出す。その際の切土は法敷、あるいは続く③工程の路盤の盛土として用いる。③路盤を盛土し、法面石垣と道路側溝を設ける。④表層を盛土し、固く締める。以上のように、道路1類は地山を切り下げ、盛土主体で築かれている点に特徴がある。

道路2類・・・KT5例を標識とする。地山をU字形に掘り窪め、その上に列石が置かれ、併せて砂層による道路面（表層）が盛土される。道路幅は盛土され、列石により区画された2.7m（1間3尺）の範囲と考える。ただ、調査地点より南へ10mの地点で列石は途切れ、さらに道脇に築かれる土塁状遺構に幅員が狭められており、その幅は1.8mとなる。つまり地点により道路構造が異なっている。表層の締まりは弱く、人力で容易に掘削できる。また、地山上に据えられた石列を伴う。この石列と地山の間が道路側溝となる。道路1類とは異なり法面石垣を伴わない。

次に、その道路土工を復元すると、①道路を築く地点を決定する。②地山を断面U字形に切り下げ、地山上に石列を設置する。③道路面を盛土する。以上のように道路2類は道路1類と比較して土木量が小さく、道路の形状が地山形状に規定される、つまり切土主体で築かれている点に特徴がある。

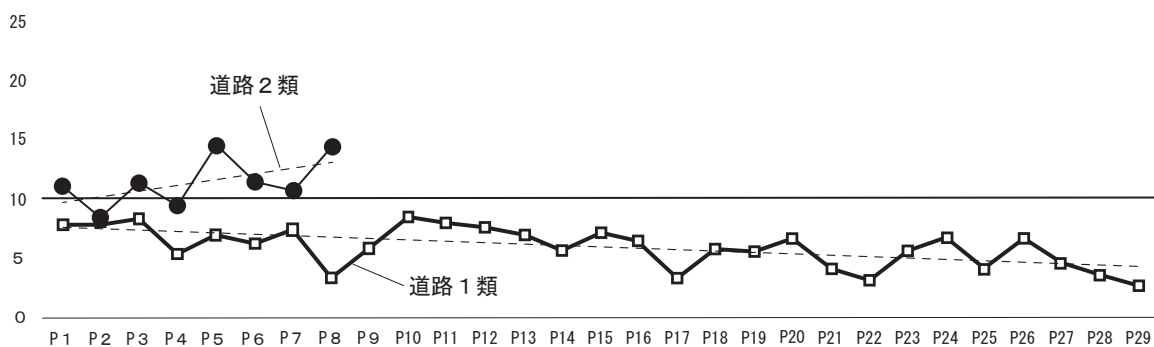
続いて、道路1類と2類の時期的な前後関係について見ていくとKT5の北50mの地点で道路1類が2類の上に築かれていること、北75mの地点で道路1類が2類を切っていること、いずれの地点においても道路2類が道路1類に伴う石垣により遮断されていることから、道路2類が道路1類に先行するという前後関係が確定する。



第40図 各道路の分布と道路傾斜角測定地点 (1/4,000)

表4 道路傾斜角測定値一覧

道路1類		道路2類	
P1	7.7	P20	6.6
P2	8	P21	3.9
P3	8.2	P22	3.1
P4	5.2	P23	5.5
P5	6.8	P24	6.6
P6	6.1	P25	3.9
P7	7.3	P26	6.6
P8	3.2	P27	4.5
P9	5.7	P28	3.5
P10	8.3	P29	2.6
P11	7.9		
P12	7.5		
P13	6.8		
P14	5.5		
P15	7.1		
P16	6.4		
P17	3.2		
P18	5.7		
P19	5.5		



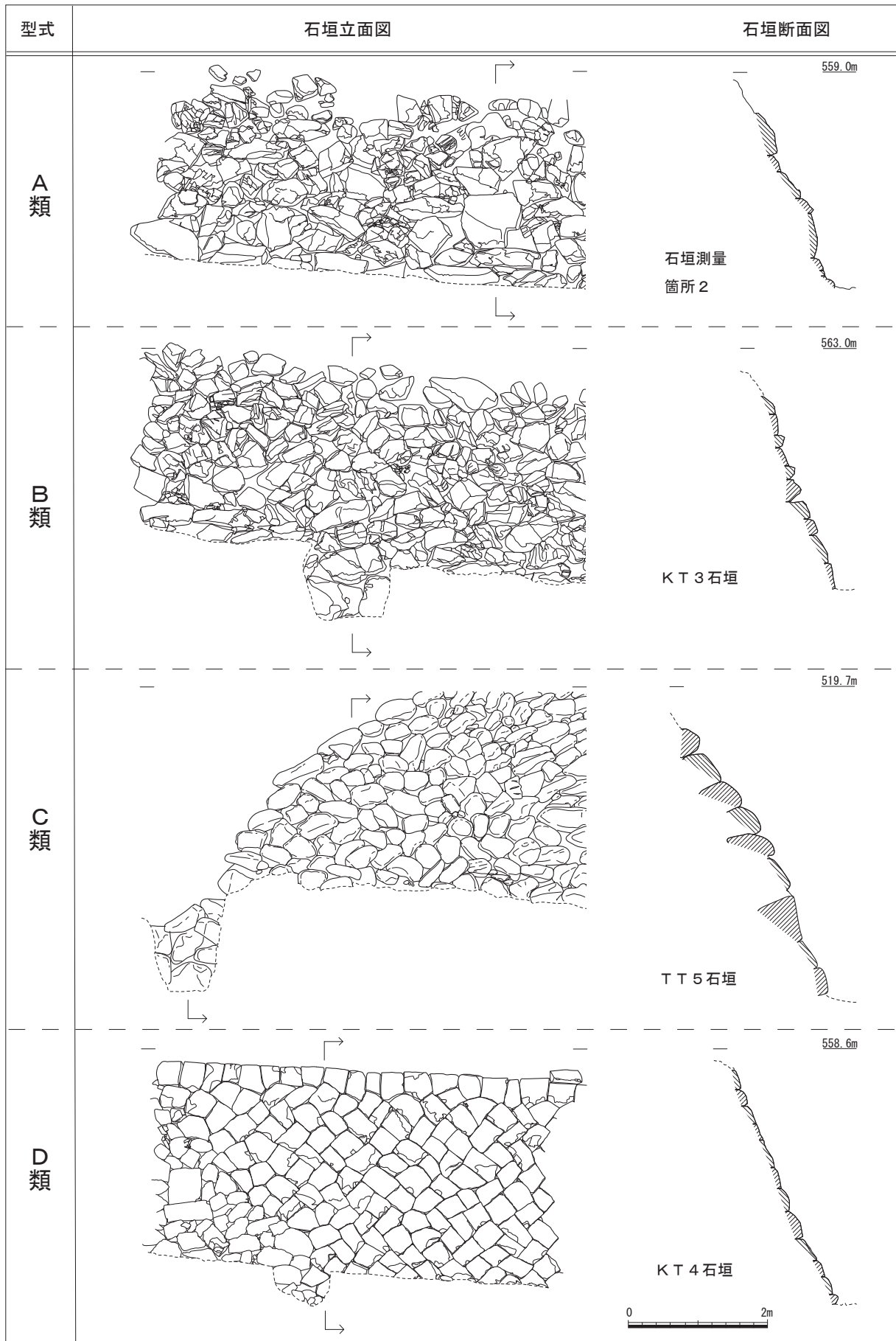
第41図 道路各類傾斜角折れ線グラフ

ここで、道路各類の建設時期について深掘りしておこう。道路1類はKT1で検出されており、この地点は通称「茶屋」跡に設定したKT2に隣接している。KT2では、この「茶屋」跡の造成土層から明治時代前半の磁器が出土しており、現状これより古い遺物は見られない。この造成土層はKT1から続く礫層（路床）の上層に盛られるだけでなく、KT1の東から連続する法面石垣の根石を埋没することから、道路建設時期の上限は同時期にある。さらにKT1から北へ10m連続する法面石垣の直上に、明治20（1887）年6月に道路が竣工した旨を刻む開削碑が築かれている。この道路開削碑はこの地点の法面石垣の断面形に沿って加工された、基壇石上に設置されている。また、巻頭図版3で示したとおり、この開削碑が日露戦争の戦勝を記念して設けられ凱旋門の写真に写り込んでいることから、その建設時期が明治38（1905）年以前であることは確実である。加えて、明治20年12月に成立したとみられる第38図「美作国吉野郡坂根村地図」に朱線で描かれる道路のうち、志戸坂峠越にかかわる部分の形状は、現在みられる道路2類の形状にほぼ一致している。以上の検証より、道路1類は道路開削碑に記される明治18（1885）年11月に開削工事が始まり、同20年に竣工した道路に比定できる可能性が極めて高い。従って道路の建設時期の上限は同年に比定でき、これは出土遺物により与えられる年代とも符合する。

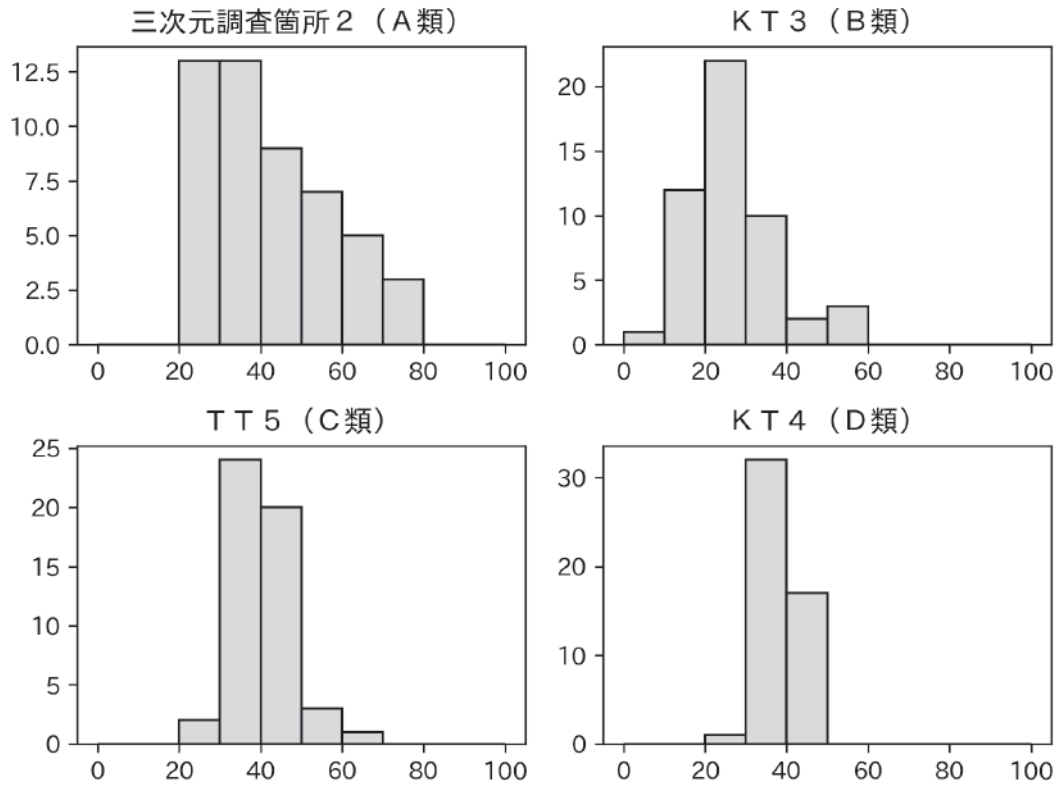
一方、道路2類の建設時期は、層位的な前後関係から考えて明治18年以前である。また、明治10（1877）年頃の町村制施行前に成立したとされる道路里程表には、「志戸坂道」の幅は1間3尺、つまり2.7mであったと記されている⁽³⁾。これはKT5において検出された道路幅に符合しており、検出した道路遺構がこの「里程表」に示される志戸坂道である可能性が高い。従ってその建設時期は明治時代初頭以前であったと想定できる。

続いて道路各類の分布について検討する（第34図）。道路1類は長さ40～130mを測る直線区間と、半径7.2～7.6mを測るU字形の屈曲部を組み合わせつつ、調査地点全域にわたって走行する。一方、道路2類は調査地点の中央、KT5付近にのみ見られる。明確に直線となる部分は無く、U字形のつづら折りとなって走行する。ここで道路各類の角度を計測⁽⁴⁾したところ（表4、第41図）、道路1類は全域にわたって角度10°以下、平均値は5.8°、標準偏差は1.6を測る。また、近似曲線に示されるとおり道を登るにつれて角度が緩くなる傾向がある。一方、道路2類は角度10°以上となる地点が過半であり、平均値は11.3°、標準偏差は2.0と道路1類に比してばらつきが大きい。さらに近似曲線に示されるとおり、道を上るにつれて角度がきつくなる傾向にある。

ここまでをまとめると道路1類は検出した全地点において路盤、表層という重層構造体となり、盛土主体で築かれている。表層の断面がかまぼこ形となること、締まりが極めて強いこと、道路表層の幅員が3.6m（2間）以下となるなど、共通した特徴を持つ。加えて、法面石垣と道路側溝を一体的に伴う複合構造体であること、角度のばらつきが小さいことなども併せ、地点を越えて規格的な道路構造を呈している。また、その建設時期は明治18年～明治20年のことと比定できた。一方、道路2類は道路1類と異なり、切土主体で築かれている。路盤が認められず、地山直上に砂層を盛って表層としており、単層構造体となっている。側溝のみ伴い、石垣を伴わないことから、道路1類と比較すると単純構造体といえる。さらに各地点ごとに角度のばらつきが大きい上、側溝に伴う石列も部分的にしか見られない。従って地点を越えて構造が異なっていることが予想される。また、その建設時期は道路1類より古く、明治10年には存在していた可能性が高い。以上のように調査地点には構造の異なる2種類の道路遺構が、新旧の時期を違えつつ、重層的に重なって存在しているのである。



第 42 図 法面・法敷石垣分類図 (1/80)



第 43 図 法面・法敷石垣各類の長辺度数分布図

表 5 法面・法敷石垣の属性

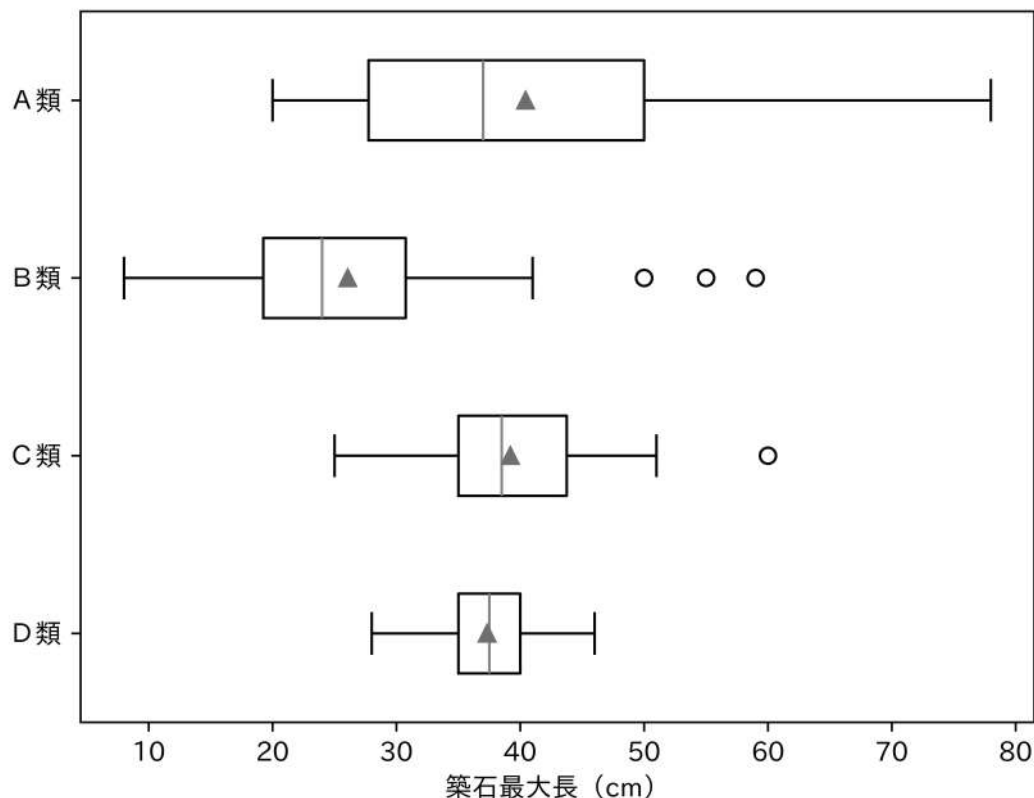
分類	時代	標識例	積み方	自然	切石 (間知石)	加工	天端石	立石	意匠 石垣	築石最大長			傾斜 最大角	石材
										平均値 (cm)	中央値 (cm)	標準 偏差		
A	明治以降?	石垣調査箇所 2	A	A	—	—	—	○	—	40.4	37.2	15.4	75	地山石 (粘板岩)
B	明治以降?	KT 3 検出石垣	A	A	—	—	—	—	—	26.0	20.0	10.3	85	地山石・搬入石 (粘板岩・花崗岩)
C	明治以降?	TT 5 検出石垣	A	A・B	—	—	—	—	—	29.2	38.5	6.8	60	搬入石・地山石 (粘板岩・花崗岩)
D	明治 18～20	KT 4 検出石垣	B	—	○	○	○	—	○	37.3	37.5	4.0	70	搬入石 (花崗岩)

法面・法敷石垣について (第 42・43・44・45 図、表 5)

本項では調査地点に存在する、法面・法敷石垣について記述する。調査の結果 4 種類の石垣が検出された。

A 類・・・石垣測量箇所 2 例を標識とする。角度は 75° を測る。築石の長辺は 20～80cm を測る。平均値は 40.4cm、中央値は 37.2cm、標準偏差は 15.4 をそれぞれ測る。自然石を積んだ石垣で、正面から見ると横積みとする部分が多い。築石同士が石垣面から 5～10cm ほど奥で接する、「相端積み」となっている。石材は在地産の粘板岩で、加工は一切認められない。長辺 40cm 以下の築石が過半数を超えるのに対し、長辺 70cm を越える大型築石も散見される。いわゆるポアソン分布となることや、全類傾中最もばらつきが大きいことから、築石石材の選択規則性は低いといえる。

B 類・・・KT 3 検出石垣を標識とする。角度は 80°～85° と直角に近い。築石の長辺は 8～60cm を測る。平均値は 26.0cm、中央値は 20.0cm、標準偏差は 10.3 をそれぞれ測る。自然石を積んだ石垣で、



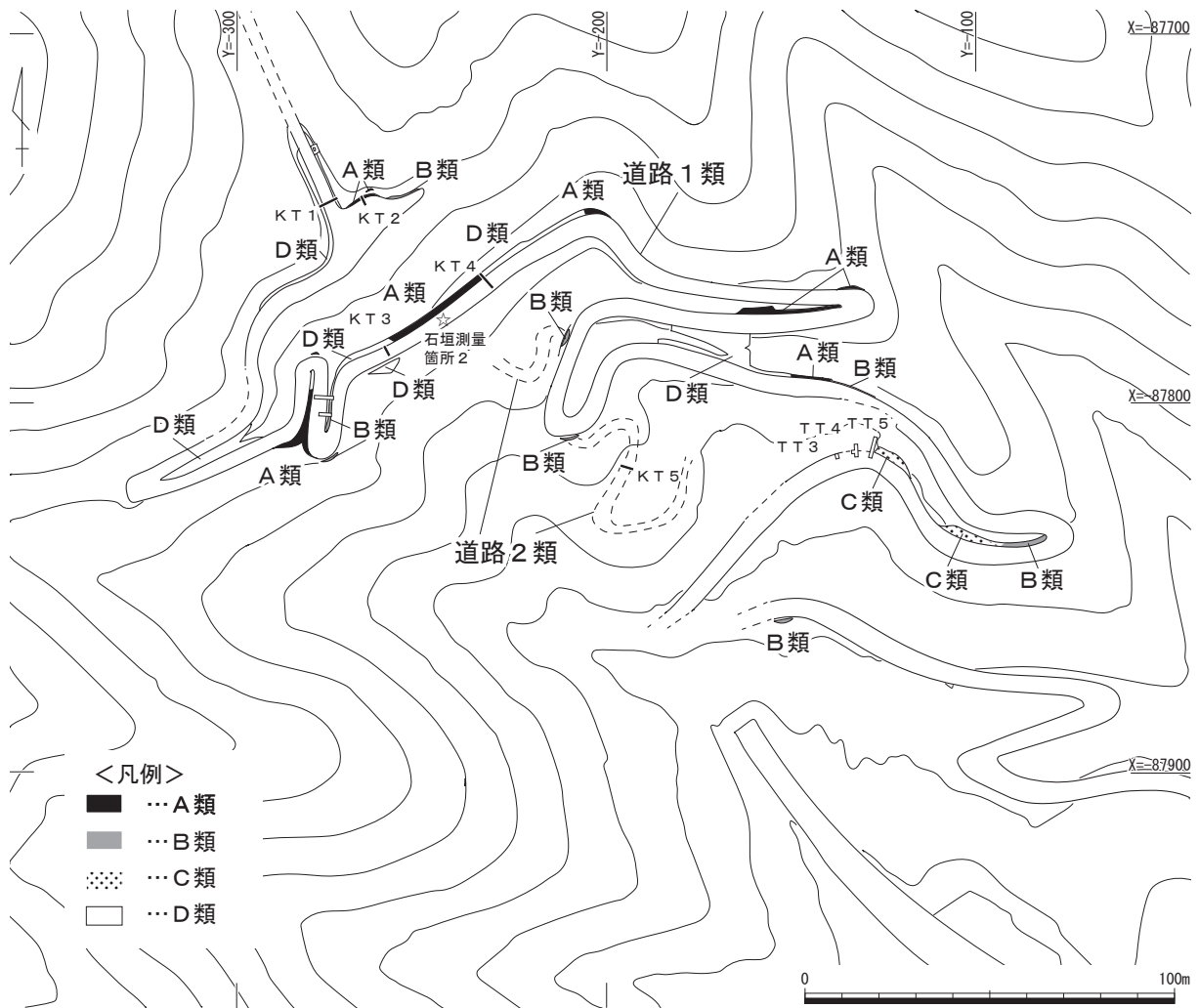
第 44 図 法面・法敷石垣各級の築石最大長箱ひげ図

築石を正面から見ると落とし積みとする部分が多い。根石は横積みとする。断面を見ると築石同士が石垣面から 5～10cm ほど奥で接する相端積みとなっている。石材は在地産の粘板岩で、加工は一切認められない。長辺 50cm を超える石がわずかに混じるものの、30cm 以下の築石が多数を占める。データの分布は標準分布に近く、ばらつきは A 類より小さい。従って、築石の選択規則性がある程度あったものとする。

C類・・・ T T 5 検出石垣を標識とする。角度は 60° ほどで、全類型中最も緩い。築石の長辺は 20～70cm を測る。平均値は 39.2cm、中央値は 38.5cm、標準偏差は 6.8 をそれぞれ測る。自然石を積んだ石垣で、築石と根石のいずれも、正面から見ると落とし積みとする。断面を見ると築石同士が石垣面から 5cm ほど奥で接する相端積みとなっている。石材は角の丸い花崗岩であり、明確な搬入石である。長辺 30～50cm 以下の築石が 70% を越え、その分布も標準分布となる。データのばらつきも小さく築石構築にあたって選択規則が存在したものとする。

D類・・・ K T 4 検出石垣を標識とする。角度は 70° ほどである。築石の長辺は 20～50cm を測る。平均値は 37.3cm、中央値は 37.5cm、標準偏差は 4.0 をそれぞれ測る。間知石を用い石垣で、これを落とし積みとする。他の類型と異なり、天端石を積んで頂部を水平とするほか、扇形に加工した意匠築石も散見される。また、粗い鑿ハツリによる表面加工が全面に施される。断面を見ると築石同士が端部を接する端持ちとなっている。石材は大半が花崗岩であり、明確な搬入石である。ただし、K T 1 の根石のみ在地産の粘板岩を用いている。長辺 30～40cm の築石が 70% を越え、その分布も標準分布となり、最もばらつきが小さいことから明確な選択規則が存在したものとする。

これら石垣の構築時期の前後関係についてみると、K T 4 で B 類の上に D 類が積まれる他、K T 3



第45図 道路及び法面・法敷石垣分布図 (1/2,000)

付近でA類の上にD類が築かれていることから、A・B類→D類という関係が判明する。

次にその分布について見ていく。先ほど確認したとおり、法面・法敷石垣は道路1類にのみ伴う。頂上付近(KT1・2付近)ではD類と、B類が排他的に分布している。しかし、TT1・2、KT3・4ではA類、B類とD類が一体的に用いられ、同一の石垣面を構成している。だが、石垣の背面構造を確認していないため、道路1類に先行する道路が石垣を伴っており、現状のA・B類がその積み直し石垣である、つまり時期差を伴うかの確証は得られなかった。従って、現在見られる法面・法敷石垣の構築時期は道路1類と同時期、明治18～20(1885～87)年にかけてのこととするに留めたい。

なおC類は麓に近いTT5とその付近で見られるのみで、他の類型とは明確に異なる分布傾向を示している。築石に河原石の花崗岩(搬入石材)を用いる点も他の類型とは異なり、その採取地点の候補としては近在する吉野川の河川敷を挙げることができる。こうしたC類と類似する石垣は、坂根集落に近い水田や畑でも用いられている。また、TT3～5では他の調査地点と異なり、道路の路盤が厚さ5cmと薄い上、道路側溝に伴う石列にも掘り方が伴うなど、構造上の差異がある。加えて、当地点における復旧工事に際して実施されたボーリング調査に拠れば、その地盤は脆弱で、降水により地盤が削られた、ガリー浸食が見られるという⁽⁵⁾。こうしたことからTT5付近では原形となる道路路盤、表層と法面石垣は雨水により流出しており、C類石垣と併せ、改修されたものではないだろうか。

まとめ

ここまで、調査地点には構造と建設時期の異なる道路1類と2類の2種の道路遺構が存在すること、道路1類のみに法面・法敷石垣が設けられていること、法面・法敷石垣は4種類に分かれ、うち3種類は道路1類と同時期に構築されたものであることを明らかにしてきた。

さて、今回、確認調査等により検出された道路1類は県境を越えて鳥取県側へも続いている。また法面石垣のうちB・D類は鳥取県側にも遺存している。さらに道路側溝を伴うこと、道路の傾斜角も3～8°に収まっており、県境を越えて、同一の道路構造体となっている。鳥取県側ではこの法面・法敷石垣や道路側溝を伴う道路遺構は明治18～19(1885～86)年にかけて改修が実施されたものと指摘されている⁽⁶⁾。今回の調査成果により、鳥取県側と同時期に岡山県側においても法面・法敷石垣や道路側溝を複合的に伴い、かつ規格的な道路の建設が実施されたことが判明した。こうした構造は明治19(1886)年に定められた道路築造標準⁽⁷⁾に概ね準ずるものである。以上のことから、道路1類は県域を超える広域行政圏、つまり明治政府の管轄事業として建設されたと推察できるのである。

ところで、巻頭図版3の地図に示したとおり、智頭往来志戸坂峠越を含む陰陽連絡道路は明治9(1876)年には県道1号等に指定され、その後に明治18年に国道22号として指定されている。防衛省防衛研究所の史料に、この際「志戸坂」において改修工事が実施された記録が残る⁽⁸⁾。こうした国道整備は「一国防禦之大系」として、明治政府の富国強兵政策のもとで実施されたものであった⁽⁹⁾。以上、発掘調査成果とあわせ、道路1類はこの国道22号として改修された、道路そのものであると考える。

一方、道路2類は地山をU字形に掘りくぼめ、部分的に盛土して築かれたものである。こうした工法による道路は鳥取県養郷遺跡群⁽¹⁰⁾や、鳥根県浜田市唐谷坂道⁽¹¹⁾、近世西国街道⁽¹²⁾の調査でも検出されており、いずれも建設時期は江戸時代に遡る。また、地点により幅員が異なり、構造にばらつきが見られる道路は近世山陰道の野坂峠越⁽¹³⁾、浜田広島街道⁽¹⁴⁾の調査で検出されている。以上より、道路2類の建設時期は里程表が作成された明治時代初頭より古く、江戸時代に遡る可能性が高い。だが、その明証は得られなかったため、その是非については鳥取県側の近世志戸坂峠越の道路区間を含めて、今後の調査にゆだねたい。

(和田)

註

- (1) 道路各部の名称は右記の文献に従う。『道路用語事典』日本道路協会編 1997
- (2) 道路土工とは道路建設における基礎地盤上の盛土工事に關わる一連の作業のことをさす。
- (3) 「八、明治初期の道路」『西粟倉村史(後編)』西粟倉村史編纂委員会 1977
- (4) 角度はBOSSH社製のレーザー距離距離計GLM120Cの角度計測機能を用いて測定した。計測にあたっては道路中央にレーザー距離計を道路の走行方向に対し平行に設置し、数値を記録した。
- (5) 『令和3年度史跡智頭往来志戸坂峠越災害復旧事業に關わる地盤調査及び実施設計業務委託成果品』株式会社 空間文化開発機構 2022
- (6) 『鳥取県歴史の道調査報告書 第1集 智頭往来』
- (7) 明治19年「内務省国県道ノ新設及変換ニ係ルモノ、調査標準ヲ定メ其築造保存方法等ヲ録上セシム但在来ノ道路モ此標準ニ抛リ漸次改良セシム」(国立公文書館デジタルアーカイブ) 令和5年4月20日閲覧
- (8) Ref. C09121223400、明治19年從1月至2月 諸省院庁 5 (防衛省防衛研究所) 令和5年4月20日閲覧
- (9) Ref. C04031184000、明治17年「大日記 局參監近医軍憲兵 8月水 陸軍省総務局」(防衛省防衛研究所) 令和5年4月20日閲覧
- (10) 『因幡国山陰道跡 養郷遺跡群・善田傍示ヶ崎遺跡発掘調査報告書』鳥取県埋蔵文化財センター 2023
- (11) 『唐谷坂道(江戸時代末～明治時代頃の石畳道)』鳥根県浜田市教育委員会 2008
- (12) 『近世山陽道跡・日向一里塚・石立炭窯跡』財団法人 広島県教育事業団 2003
- (13) 『山陰道(野坂峠越・徳坂峠越)』津和野町教育委員会 2008 なお、報告書中には法面石垣D類に類似した法面石垣が掲載されている。これは明治19年の国道整備に伴うものであると指摘されており、その他道路側溝を伴うなど、道路1類と極めて類似している。
- (14) 前掲註10文献

第2節 文献調査について

古代～近世

古代の律令制下で整備された山陰道に対し、智頭往来志戸坂峠越は山陽道と因幡を結ぶ支路に位置づけられる。このルートが平安時代から中世にかけて利用されてきたことは以下の資料からうかがえる。

- (1) 8世紀初めに作られた『播磨国風土記』には、讃容郡弥加郡岐原（佐用郡三日月町三日月）の地名説話のように山陰地方の人々が中国山地越えのルートを利用していたことを示唆する説話が多くある。
- (2) 『日本後紀』の大同3（808）年6月21日条には因幡側の駅家として莫男駅と道俣駅が記載されており、中国山地越で智頭を経由する官道が利用されていた。
- (3) 因幡国司の平時範が記した日記『時範記』の内容から、智頭往来志戸坂峠越が都から任国に赴任する重要なルートであったことがわかる。また時範が通行したと推測される12世紀以前の道路遺構（中町B遺跡）が美作町中町で確認されている。

さらに『時範記』からは、国司赴任に際して、志戸坂峠（鹿戸御坂）で「境迎」と称される入境儀礼が行われており、儀礼空間としての重要な機能を果たしていたことが指摘できる。

鎌倉時代から戦国時代にかけては、智頭往来に関する一次史料が少ないため、実態の把握は困難であるが、南北朝以降、美作・因幡の国境地域は大名権力が中小領主たちを従属させつつ、争覇戦を繰り返した歴史があり、智頭往来志戸坂峠越も兵士の移動や物資を供給する道として利用されていたと推察される。一方で播州広峯神社の御師の記録などから、ルート上には広峯社信仰がひろがっていることがわかり、宗教者たちの活動も確認される。

近世に入ると、志戸坂峠に関連する資料の数は格段に増加する。しかし直接的に峠道を管理した坂根村と駒帰村では庄屋文書などのまとまった資料群は確認できなかった。とくに坂根村については領主が3度交代しており、支配側の行政史料も多くは残っていない。そのため麓村での人々の暮らしや、生業と峠道との関係については明らかにしえない部分がある。しかしながら、岡山側では、古町村の大庄屋有元家資料や『東作誌』などの地誌、鳥取側では、鳥取藩の藩庁記録を中心とする『鳥取藩政資料』、藩士個人の記録、地誌など良質な資料も残っており、これらの中から関連する記述を抽出することで資料的な不備を補った。また未刊行の資料については、保管先での文献調査を行い、原資料の確認に努めた⁽¹⁾。

近世の智頭往来志戸坂峠越は、大名が通う重要なルートとして整備されていく。元和3（1617）年から寛永9（1632）年まで、鳥取藩を治めた池田光政は、若桜往来戸倉峠越を使用したと伝える資料も残っているが、『鳥取藩政資料』などから判断して、鳥取城下から江戸や上方に向かう交通路として智頭往来志戸坂峠越を整備したものと考えられる。光政が基礎を築いた街道を参勤交代の道としてさらに発展させたのが、池田光仲（光政の従兄弟）を初代とする鳥取藩池田家である。鳥取藩の参勤交代は、240年の間に183回を数えた。鳥取藩が参勤交代で引き連れた行列人数は、幕末期に1,172名を数えた。さらに鳥取藩の分知家（支藩）や家老なども行列を従えて往来した。智頭往来を通行する大名行列はほぼ鳥取藩に限られており、交通路の維持管理は、藩にとっても重要な課題であったと考えられる。

智頭往来志戸坂峠越の道程については、路線形状や集落から国境までの距離などが諸資料から判明する。それによれば国境から駒帰までの距離は19町(約2,073 m)、坂根から国境までは8町(約873 m)～9町(約982 m)とされている。しかし文政元(1818)年に鳥取藩が製作した「因州測量之絵図」では、坂根から国境までの距離を12町とする。また路線形状は、享保5(1720)年に峠を通行した鳥取藩士の記録によれば、鳥取側を七曲、岡山側は十五曲とするが、明治20(1887)年12月調製の「大字坂根切絵図(字志戸坂)」の屈曲路は十五曲よりも少ない。こうしたことから、まず岡山側の峠道については、鳥取側よりも距離が短く、いたるところで屈曲の多い、急勾配が連続する厳しい線形となっていたことがわかる。さらに距離や屈曲路の変遷から、江戸中期以降にルートに変更があったことが推測される。また峠国境付近の環境については、頂上部では草木がほとんどみられず、人為的に禿山として管理されていたとみられ、現在の景観や眺望とは異なっていたことがわかる。

志戸坂峠が難所とされるもう一つの理由としては、大雪になると通行に支障をきたす気候条件があげられる。厳冬期には大雪による通行止めや雪崩による事故がたびたび発生しており、麓村からは捜索や人命救助の人員が派遣されていたことをみた。さらに大雪のため峠での牛馬通行が困難になった際は、荷物を坂根で人足に継ぎ立てる慣行があったことも紹介した。従来『東作誌』の記載に基づいて、坂根村は上り荷物のみを継ぎ立てる片継ぎ宿と考えられてきたが、それは近世を通じた姿ではなかったということになろう。また大雪下の参勤交代では、街道筋の村々に対して雪かき人夫の動員を命じることで通行を確保していた。こうした実態や村民の生計を支える収入源となっていたことなどは、従来ほとんど知られていなかった側面であり、今回の調査によってその一端が明らかになったといえる。

参勤交代では、藩主帰国時に因幡国境口で智頭郡の郡奉行が出迎え、藩主が国内の状況について質問し、郡村の諸政を司る奉行が所管の業務について応答する儀礼的なやり取りがあった。これは平安時代に行われた国司の「境迎」にも一脈通じる江戸時代の入境儀礼といえるものであろう。さらに峠での出迎え儀礼は、参勤交代に限ったものではなく、將軍の位牌や江戸で亡くなった藩主の棺が入境する際にも行われた。したがって志戸坂峠の儀礼空間としての機能は、中世に限ったものではなく、近世社会のなかでも重要な位置を占めていたことを改めて指摘しておきたい。

智頭往来志戸坂峠越の位置づけを通行者の視点から考える素材として、因幡地方の旅行者が物見遊山や公務で往来した際の日記をいくつか紹介した。その中には故郷の地を踏む高揚感、故郷を離れる寂寥感を叙述したものがみられた。峠に置かれ「涙地藏」と称された石地藏は、こうした人々の心情が体现されたものと評価できよう。志戸坂峠を往来した人の日記や記録はこれ以外にも残っていることが予想され、それらの収集は今後の課題である。(来見田)

近代

明治期以降の交通網整備のなかで志戸坂峠は大きな変化を遂げることとなった。山陰・山陽を結ぶ道路の整備は鳥取側でも目指されていたが、明治18(1885)年1月に東京と鳥取を結ぶ路線の一部として智頭往来志戸坂峠越が国道22号に指定されたのち、岡山県では峠の開鑿工事に取り組み、1年8ヶ月を経て峠道は一新されることとなった。現在も峠の頂に設置されている開鑿記念碑は地域の多くの醸金によって建設された。明治19(1886)年に峠は国道22号からは外れたものの、日露戦争では鳥取に駐屯する歩兵第40聯隊が往復するなど、引き続き要路として岡山と鳥取を結びつけた。だが、自動車輸送が始まるなかで、さらなる交通量の増加に対応するため峠に隧道を設ける構想が登

場し、鳥取県側からの呼びかけに応じるかたちで建設が決定し、西粟倉村も多くの寄附を行って昭和9（1934）年に565 mのトンネルが開通した。これにより峠越えの姿は大きく転換した。

また、山陰・山陽を結ぶ鉄道敷設を明治43（1910）年の播美軽便鉄道会社などたびたび地域のなかで敷設計画が登場したものの、因美線・姫新線が先行し、1934年に智頭一佐用の敷設を求める智頭佐用線鉄道期成同盟会以降運動が再度高まるなかで、いったん建設が決定した。これがアジア・太平洋戦争のなかで実現を見ないなか、昭和25（1950）年智頭・上郡線鉄道敷設期成同盟会が組織されて再び建設を求め、長い運動の結果、平成6（1994）年に智頭急行鉄道として開業することとなった。

（松岡）

註

（1）『吉野郡古町村有元家資料』の調査にあたっては、保管機関である岡山県立記録資料館の職員に協力をいただき、スムーズに作業を進めることができた。

第3節 総括—調査成果と遺跡の本質的価値について—

今回の確認調査と立会調査は、岡山県西粟倉村側では智頭往来志戸坂峠越について初めての考古学的調査である。本書では文献史料についての調査成果も盛り込んでいるが、双方を総合する事で、遺跡についての理解を大いに深めることができた。

調査で最も明確となったのは明治20（1887）年に完成した構造と判断できる最終段階の道路についてである。硬く締った砂利で舗装された路面をなす表層、道路の概形を形成する盛土である路盤、その下の地山の概して三層で形成され、路面の山側端に列石を伴う側溝があり、雨水を円滑に流して路面を保護する役割を果たした。側溝の山側壁がそのまま立ち上る形での法面護岸、あるいは道路の谷側の法面護岸として、石垣が構築されている個所もあり、全体として大掛かりで計画的な工事によって形成されたことが分かる。側溝の列石や石垣の根石は路盤と一体性をもった同時構築である事も土層観察から確認できた。石垣は石材種が花崗岩と粘板岩の二種類があり、石材加工や積み方にも複数の技法があってバリエーションに富んでいる。構築時の工区による使い分けとみられる個所もあるが、明らかな積み直しと判断できる個所もある。

最高所の峠附近のトレンチでは、茶屋の伝承地が人為的な造成であること明らかとなったり、明治期の陶磁器も出土したが、切通部の路面幅3.4 mが確認できたのも大きな成果である。その他の調査個所も合せて、道路幅については、明治10（1877）年頃以前の道路里程表と一致する一方、明治19（1886）年に出された国道規格より狭いが、山岳部における実体が判明した事の意義も大きい。路面の傾斜角や舗装方法などは、史料から窺える明治時代の国道規格に概ね合致したものである。

明治20（1887）年完成の道路に切断ないしは埋め込まれていると観察できることから、江戸時代に遡る可能性が高いと判断される部分については、調査区域半ばのKT5トレンチで構造把握に努め、道路遺構である事が確定した。堅固に固められた砂利敷の路面はなく、路盤をなす造成土の状況や側溝の位置・構造が近代のものと大きく異なる。周囲の地形観察により、その道筋は近代の道筋より蛇行が小刻みで数が多く、路面傾斜が急で、幅員も狭い事が分かる。このことは、史料調査から導き出せた、江戸時代の道筋は明治の道筋に比べて曲り数が多く、幅員についても近隣里部についての記録

にみる 1.5 ～ 1.8 m の数値からして狭かった、との見通しとも良く一致する。

志戸坂峠越の歴史を示す文献史料は、断片的また間接的なものが多いが、平安時代の『日本後紀』や『時範記』を皮切りに各時代のものがあり、美作と因幡を繋ぐ国境の道であると同時に、畿内・山陽と山陰を繋ぐ広域交通網の一翼を担い、多くの人・物・情報が行き交う国家レベルの動脈であったことが分かる。

古代・中世の道路遺構としての実体はなお不明であるが、この遺跡がそうした交通史に関わる長い歴史性をもつ事は確かである。

江戸時代には、鳥取藩主が参勤交代に用いたことで名高いが、飛脚や伊勢参りの一行が通った記録もあって万民の道であった。山が険しく難所であり、特に冬は雪崩による犠牲者がでたり、雪掻きに苦心した事も窺える。峠の地点は旅人が一息つく場であるとともに、道中安全祈願の信仰の地として石地蔵が立てられたし、鳥取藩主が領国に帰還する際などの儀礼の場でもあった。道路の構築や維持管理の主体者は国家・領主・藩などであっても、維持管理の実務や遭難者救助などに当たったのは地元暮らしの人々であった事を示す史料も残っている。交通史に留まらずに政治・社会・文化・信仰・生活に関わる各種の史料とも対比しうる、江戸時代に遡る可能性が高い道路が遺構として確認できた事は重大な意味がある。

志戸坂峠越の近代化の画期は明治 20 (1887) 年に完成した国道としての改修工事で、その際の具体構造が遺構として良好かつ広範に遺存している事が分かった。道路の規格も含めて考えると、富国強兵を目指す明治政府が国家戦略として打ち出した国道整備が完徹されていった事を具体的に示す遺跡としての意味も重大で、土木技術史にも関わる価値がある。峠に現存する竣工記念の開鑿碑は、その国道建設を直接的に示す記録史料であるとともに、同時代性をもった遺構と言える。昭和 9 (1934) 年の志戸坂隧道開通まで広域交通を担う基幹道路として維持管理され、災害や経年劣化による損傷を受けて補修が繰り返された歴史が、石垣構造の多様性などに込められている事も注目される。

智頭往来志戸坂峠越はわが国の交通史を考える上で重要なものとして、平成 8 (1996) 年に「歴史の道百選」に選定された。そのうち鳥取県智頭町側では、整備が進み条件が整った区域について平成 20 (2008) 年 5 月に史跡指定を受けたところである。今回の調査では、岡山県西粟倉村側においても道路が実体のある遺構として良好な状態で遺存している事が分かっただけでなく、道筋が変遷している事実や新・古の道路の構造についての概要も判明した。さらに文献史料の調査成果やこれまでの鳥取県側での調査成果も含めて総合する事で、この遺跡の価値の高さを確認する事ができた。未指定となっている西粟倉村側についても早急に史跡指定を計り、智頭町側と本来一体である遺跡の保存を確実なものとし、適切に維持・管理を計りながら、国民共有の文化財として幅広い活用を図っていくことが肝要である。

そのためには、岡山県側と鳥取県側との幅広い連携が必要不可欠であるし、特に保存を考える上では平成 30 (2018) 年の災害の引き金となった豪雨への対策は万全を期す必要があり、一部が埋没状態にある道路側溝の体系的な維持管理や機能回復なども大きな課題となる。

今回の事業を通じて、智頭往来志戸坂峠越の価値付けが大きく進み、西粟倉村の歴史にも光が当たることとなった。この貴重な成果を引き継ぐために、普及啓発にも積極的に取り組み、多くの人々の理解を得て、遺跡の保存と活用に取り組む必要がある。

(乗岡・綱澤)

遺構一覧表・遺物観察表

1 遺構一覧表

- ・道路、法面・法敷石垣の「類型」は本文第5章にてその詳細を記している。
- ・法面石垣の「最大高」は残存する石垣最上部から最下段に至る垂線の高さを計測した。
- ・法面石垣の「角度」は残存する石垣最下段底部から最上段上部をつないだ直線の角度を計測した。

2 遺物観察表

陶磁器

- ・「計測値」について、器高の「()」は残存値を表した。また、「-」は計測不能を示した。

1 遺構一覧表

表6 第1調査地点検出遺構

トレンチ名	道路			道路側溝		法面・法敷石垣			
	類型	幅 (cm)	表層最大厚 (cm)	幅 (cm)	深さ (cm)	類型	角度 (°)	最大高 (cm)	段数
K T 1	1	340	18	50	8、40	D	70	100、180	4、6
K T 2	-	-	-	-	-	B	80	220	9

表7 第2調査地点検出遺構

トレンチ名	道路			道路側溝		法面・法敷石垣			
	類型	幅 (cm)	表層最大厚 (cm)	幅 (cm)	深さ (cm)	類型	角度 (°)	最大高 (cm)	最大段数
K T 3	1	-	20	30	6	B	80	228	6
K T 4	1	-	16	30	10	B・D	70	360	12

表8 第3調査地点検出遺構

トレンチ名	道路			道路側溝		法面・法敷石垣			
	類型	幅 (cm)	表層最大厚 (cm)	幅 (cm)	深さ (cm)	類型	角度 (°)	最大高 (cm)	最大段数
K T 5	2	240	-	80	12	-	-	-	-

表9 第4調査地点検出遺構

トレンチ名	道路			道路側溝		法面・法敷石垣			
	類型	幅 (cm)	表層最大厚 (cm)	幅 (cm)	深さ (cm)	類型	角度 (°)	最大高 (cm)	最大段数
T T 1	1	-	20	-	-	D	75	210	9
T T 2	1	-	24	-	-	B	85	110	4

表10 第5調査地点検出遺構

トレンチ名	道路			道路側溝		法面・法敷石垣			
	類型	幅 (cm)	表層最大厚 (cm)	幅 (cm)	深さ (cm)	類型	角度 (°)	最大高 (cm)	最大段数
T T 3	1	-	10	-	24	-	-	-	-
T T 4	1	-	8	68	12	-	-	-	-
T T 5	1	-	10	68	24	C	60	360	13

2 遺物観察表

表 11 陶磁器

掲載 番号	出土トレンチ・ 層位	種別	器種	計測値 (cm)			備考
				口径	底径	器高	
1	KT 2・表土	磁器	碗	—	5.2	(6.5)	肥前 (19 c)、銅版絵付け
2	KT 2・表土	磁器	碗	—	—	(5.8)	肥前 (19 c)、口縁に雷文、胴部に梅文を飾る
3	KT 2・表土	磁器	碗	—	—	(5.6)	肥前 (19 c)、型紙絵付け
4	KT 5・表採	磁器	椀	10.0	4.0	5.6	肥前 (19 c)、合成コバルトによる草花文を飾る

1 K T 1 西側側溝検出
状況
(南から)



2 K T 1 完掘
(南東から)



3 K T 1 道路断面拡大
(南から)





1 KT1 東側道路側溝
断面
(南から)



2 KT1 西側道路側溝
断面
(南から)



3 KT1 西側側溝下層
空積み状況
(南から)

1 KT2完掘
(南西から)



2 KT2北側断面
(西から)



3 KT2法面石垣
検出状況
(南から)





1 KT3 列石検出状況
(西から)



2 KT3 完掘
(南西から)



3 KT3 側溝断面
(西から)

1 KT4 列石検出状況
(西から)



2 KT4 完掘
(北から)



3 KT4 側溝断面
(西から)





1 KT5完掘
(南から)



2 KT5側溝断面
(南から)



3 KT5中央断面
(南から)

1 TT1完掘
(南西から)



2 TT1道路中央断面
(南から)



3 TT1道路と石垣
断面
(南から)





1 TT2 完掘
(南西から)



2 TT2 東側断面
(東から)



3 TT2 地山検出状況
(東から)

1 TT3 完掘
(西から)



2 TT4 完掘
(南西から)

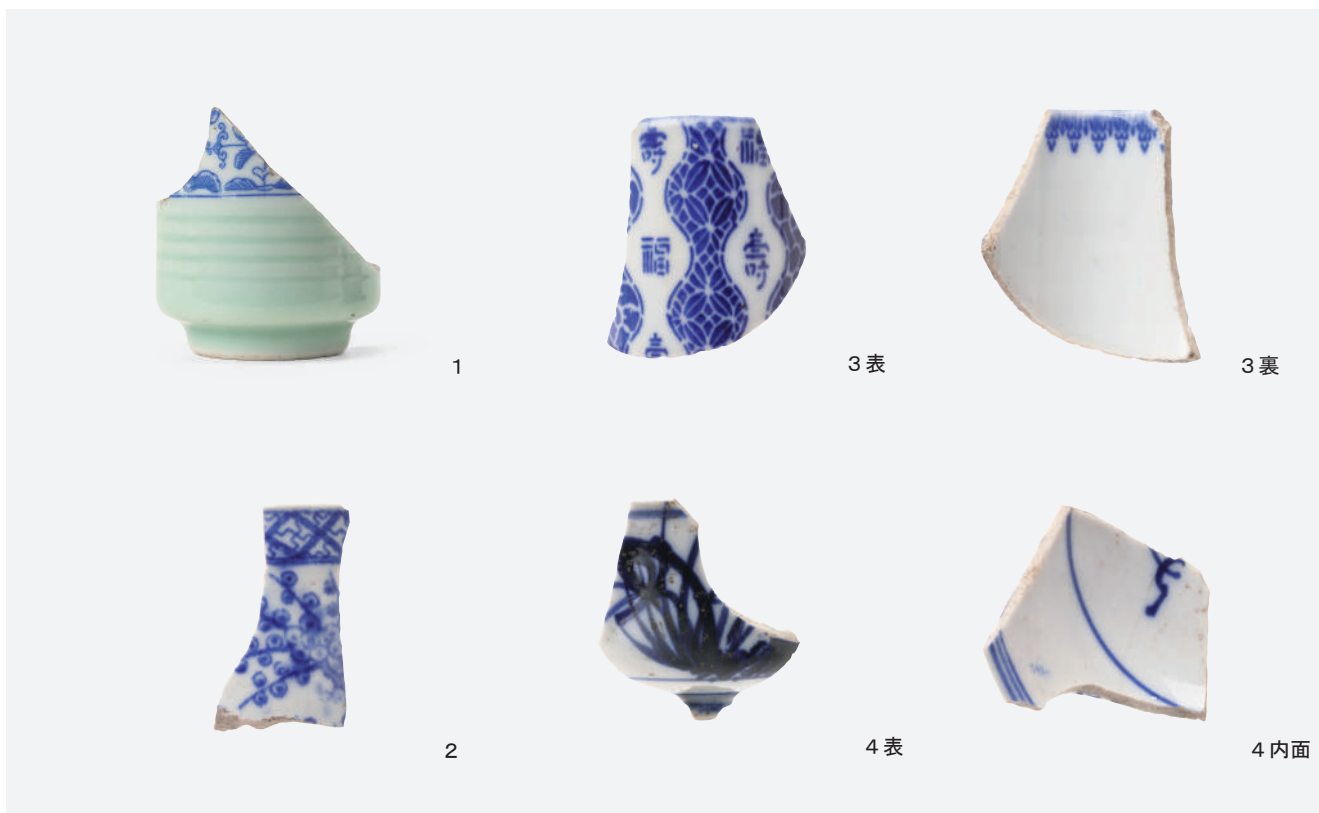


3 TT5 完掘
(南西から)





1 第4調査地点復旧状況（東から）



2 出土遺物

報告書抄録

ふりがな	ちずおうらいしどさかとうげごえ (れきしのみち)							
書名	智頭往来志戸坂峠越 (歴史の道)							
副書名	村内遺跡保存活用総合調査							
シリーズ名	西粟倉村埋蔵文化財発掘調査報告							
シリーズ番号	1							
編著者名	和田剛 河合忍 来見田博基 綱澤志穂 乗岡実 松岡弘之							
編集機関	西粟倉村教育委員会							
所在地	〒707-0503 岡山県英田郡西粟倉村大字影石 33 番地 1 TEL 0868-79-2216 FAX 0868-79-2125 URL https://www.vill.nishiwakura.okayama.jp/wp/							
発行機関	西粟倉村教育委員会							
所在地	〒707-0503 岡山県英田郡西粟倉村大字影石 33 番地 1 0868-79-2216							
発行年月日	2024年2月28日							
ふりがな 所収遺跡名	ふりがな 所在地	コード		北緯	東経	発掘期間	発掘面積 (㎡)	発掘原因
		市町村	遺跡番号					
ちずおうらい 智頭往来 しどさかとうげごえ 志戸坂峠越	あいだぐん 英田郡 にしあわくらせんさか 西粟倉村板根 518-4 他	33643	336430035	34° 59' 51"	133° 56' 13"	20211025 ～ 20230605	31	保存目的 調査
所収遺跡名	種別	主な時代		主な遺構		主な遺物		特記事項
智頭往来 志戸坂峠越	道路	江戸～明治時代		道路 道路側溝 法面石垣		磁器		
要約	<p>発掘調査は3か年に掛けて実施した。調査は埋蔵文化財確認調査による調査と、立会調査による調査の二つに分かれる。ここでは前者にともなうトレンチをKT、後者に伴うトレンチをTTとそれぞれ呼称する。</p> <p>調査初年度となった令和3(2021)年度は、前年7月に発生した土砂崩れにより流出した石垣、道路及び道路側溝の残存状況について確認するため、3か所のトレンチを設定して立会調査を実施した。調査の結果TT3で法面石垣の基部を、TT1から3にかけて道路面(表層・路盤)とこれに伴う道路側溝、石列をそれぞれ検出した。</p> <p>調査2年度にあたる令和4(2022)年度の調査は、昨年度同様、土砂崩れによる道路の崩落状況を確認し、道路の整備工事に必要な情報を得るため、TT1及びTT2の2か所のトレンチを設定し立会調査を実施した。調査の結果、道路とこれに伴う法面石垣を検出し、その崩落状況を確認した。TT2では道路路盤の下層で地山(路床)を検出し、3層からなる重層構造体であることを改めて確認した。</p> <p>この立会調査と併せて、道路構造の把握を目的として、KT3・4を設定して確認調査を実施し、道路の表層、路盤を確認した。また、道路側溝と法面石垣の基部が路盤と一体的に形成されていることから、道路は建設当初よりこれらを一体的に伴う複合構造体であることを確認した。</p> <p>調査最終年度となる令和5(2023)年度は、3本のトレンチを設定して確認調査を実施した。調査は全て人力による。KT1では側溝により区画された道路幅が3.4mであることを確定した。また、KT1に隣接するKT2から出土した陶磁器の年代から、法面石垣を伴う道路の構築時期が明治時代前半であることが判明した。併せて山腹に残る山道にもKT5を設置して調査を行った。結果、山道は地山を掘り窪めて設けられており、明治時代の道路とは構造が異なることが明らかとなった。また、その建設時期は明治時代の道路との上下関係や構造から、江戸時代まで遡る可能性がある。</p> <p>また、本書にはこれら埋蔵文化財発掘調査に併せて実施した、智頭往来志戸坂峠越に関連する文献調査成果もあわせて掲載している。</p>							

西粟倉村埋蔵文化財発掘調査報告 1

**智頭往来志戸坂峠越
(歴史の道)**

村内遺跡保存活用総合調査

令和6年3月15日 印刷

令和6年3月15日 発行

編集 西粟倉村教育委員会
岡山県英田郡西粟倉村大字影石 33 番地 1
発行 西粟倉村教育委員会
岡山県英田郡西粟倉村大字影石 33 番地 1
印刷 株式会社 中野コロタイプ
岡山市北区玉柏 390

