

津山―倉吉間の道路整備

明治時代になると、産業の発達・軍事上の必要性から、鉄道の敷設をはじめ交通の大規模な整備が行われ、鏡野町域では山陽と山陰を結ぶ交通路として、津山―倉吉間の道路が整備されることとなります。

津山―倉吉間の交通路は、江戸時代までは有木札を越えて新町に至り、香々美川を北上、百札を越えて養野―福見―奥津温泉―上齋原―人形峠を経て三朝に至る「倉吉往来」がありました。この道は狭い谷や急峻な峠を越える非常に険しい道でした。明治時代には人力車や馬車など

新しい乗り物も出現し、産業・軍事上、大量の物資を一度に輸送する必要性があったため、道幅が広く、なだらかな道を整備することが求められました。

地元には主要な道路がつくということは、村の経済活動に大きな影響を及ぼすこととなります。そこで地域の有力者達は、新しい津山倉吉線の整備にあたり、自分達の村に近く、かつ利便性が高いルートを模索します。この津山倉吉線の整備の過程については、古川の政治家・実業家である河田繁穂が明治三八年に「道報」

という冊子にまとめていますが、それによれば、まず問題となったのが県境を越えるルートです。候補として挙げられたのは羽出の田代峠と上齋原の人形峠でしたが、双方とも急傾斜であるため車道とするには適しないと判断され、誘致競争が冷めつつある中で、上齋原村の柳井正信と田淵亀治郎らにより人形峠を避け、東方を迂回し打札峠を越えて鳥取県の栗祖（現三朝町）に至る新ルート（現在の人形トンネル付近を越える道）が提案され、明治二七年（一八九四）にこれが決定、工事が着工されることになると、津山倉吉間全線の早期改修を実現するためには沿線の村が一致団結する必要があると、河田の尽力で沿線周辺の村々が結託し、同二八年（一八九五）に二宮・院庄・芳野・郷・大野・小田・中谷・富・久田・泉・羽

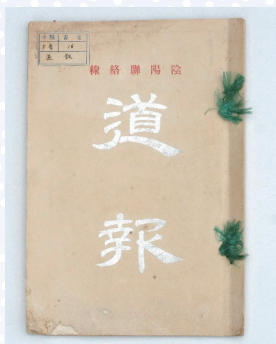
出・奥津・上齋原の一三ヶ村による「二宮村外十二ヶ村組合会」を結成、津山倉吉線の道路の誘致を大いに働きかけました。これは、津山中心部から西へ向かい、院庄から北上して芳野―大野―小田―久田―泉―羽出からウド坂を越えて奥津川西に至り、吉井川右岸（西側）をさかのぼって細田から下齋原を経て上齋原に至るルートで計画し、村費と県補助金、寄付金によって同年から工事が開始され、明治三五年（一九〇二）に工事が完了しました。そして河田らはこの一等里道の津山倉吉線を県道に編入しようと「大々の運動を試みるに決定」し、岡山県・鳥取県に働きかけ、三七年に県道昇格が認められました。

「道報」の末尾に「近き将来に於て改築を要すべき大釣線の成功したる暁には、千尋の大瀑布は恰も銀河九天に落つるが如く、奇岩巨石は自然に昼様を呈し、見るもの壮快を感じざるはなし」と、整備を期待された奥津溪内を通る大釣道は、大正三年（一九一四）に開通し、県道編入後も津山倉吉線はたびたび補修・改修・付け替え工事が行われ、苦田ダム建設に伴い大幅にルート変更されるまで、山陽―山陰を結ぶ重要な交通路の一つとして地域に多大な効果をもたらしました。

参考：『奥津町史』通紙編、『鏡野町史』通史編、史料編、『上齋原村史』通史編『道報』



河田繁穂



「道報」



津山倉吉線のルート(赤い太線)「道報」より

富・久田・泉・羽出・奥津・上齋原の一三ヶ村による「二宮村外十二ヶ村組合会」を結成、津山倉吉線の道路の誘致を大いに働きかけました。これは、津山中心部から西へ向かい、院庄から北上

鏡野町教育委員会 生涯学習課 日下
電話(0868)54-7733