

# 播磨への最短路がとくら 戸倉トンネル 峻坂を主要路に



若桜往来は古くから播州街道とも呼ばれ、豊臣秀吉が戸倉峠越えて鳥取城を攻めたように、姫路から鳥取へ向かうには最短路です。鳥取から播磨国境まで10里33町13間（約43km）、冬季は積雪で牛馬は通行できなかったものの上方への脇街道として利用されていました。

鳥取県が島根県に併合されていた明治14年（1881）、鳥取県の再設置について山陰検察に赴いた山県有朋は道路改修の重要性を説き、陰陽連絡路として距離的に京阪神に近い若桜往来の整備を第一としました。これを受けて翌年「今最モ急ニスヘキモノ二三ヲ挙ニ、因幡国鳥取ヨリ東南八東郡若桜駅ヲ経テ播磨国宍粟郡山崎ニ出テ姫路ニ達スルモノヲ第一トス」という提案を、山田県令が鳥取県再置後の第一回県議会でを行いました。改修工事は翌16年から始まり同18年に完成しましたが、前述の提案書に「其峻坂ト称スルモノハ独リ因幡国境戸倉山ノミ」と記すように、路線の大部分は車馬が通れたものの、標高約900mの落折付近は通行が難しかったようです。

昭和17年（1942）、戦時下のわが国で本土決戦になれば姫路から山陰への避難道路として戸倉峠にトンネルが必要という陸軍の要請で、内務省直轄による戸倉隧道建設（延長443m）が始まりました。トンネルの位置は短期間に開通させるため、掘削計画の箇所は当初より高くなり、最終的には標高870mの位置で突貫工事が行われました。残念ながら戦局の悪化により導坑を貫通させただけで、同19年10月に中止され、幻のトンネルとなりました。

戸倉峠は中国地方の豪雪地で、標高が高いうえに急勾配とヘアピンカーブが多く、特に冬季交通は最大の難所でした。このため産業の発展や地域振興には欠かせないとして戸倉隧道建設が再浮上したために標高774mに位置をさげて再開、昭和30年（1955）8月に開通しました。

阪神地域への最短路として重要な役割を果たしてきた戸倉隧道も、古い道路構造であるうえ交通量の増加や大型化する車社会に対応が難しくなっていました。このような状況から新戸倉トンネルが計画され、平成3年に取り付け工事に着手されました。翌年9月には鳥取県側からトンネルの坑口を約70m下げて掘削を始め、平成7年12月1日開通しました。折しも開通式は雪に見舞われ、新戸倉トンネルはその効果を十二分に発揮しました。

## ■位置図



国道29号 新戸倉トンネル（鳥取県八頭郡若桜町落折）  
道行く人を守る地蔵（坑口左）はかつて戸倉峠にあったものだという。



「戸倉隧道」の銘板が歴史を物語る（鳥取県若桜町落折）



新戸倉トンネル（兵庫県宍粟市波賀町）  
新戸倉トンネルに続く現国道29号と並ぶ道が旧国道29号