

設及變換の事並に假定國縣道に架すべき橋梁新營の事は、何れも他省の管轄に關涉するが故に内務省に稟議すべきを訓示し（二月十六日訓示）（坤土第一〇八號）三十年に至り右訓令を廢止し、國道及假定縣道の新設變更、組替廢止並に路敷の徵收及其の期限の變更、國道及假定縣道に架すべき橋梁の新設變更及從來の構造に顯著なる變更を加ふべき架換橋錢の徵收及其の期限の變更是内務大臣の認可を受くべき旨を定め、（内務省訓令第百七十六號）その後三十八年（内務省訓令第五號）及三十九年（内務省訓令第十四號）に至りて取扱制度を改めたが、是等は何れも國道及府縣道に關する監督に過ぎずして夫等以外の道路の監督に關しては地方長官の定むる所に依りたるものとす。蓋し主務大臣の主管する事務にして特別の規定あらざるものは凡て地方長官をして總理せしめたからである。

上州の道路

群馬縣知事

堀田

鼎

駒とめて袖打拂ふかけもなし

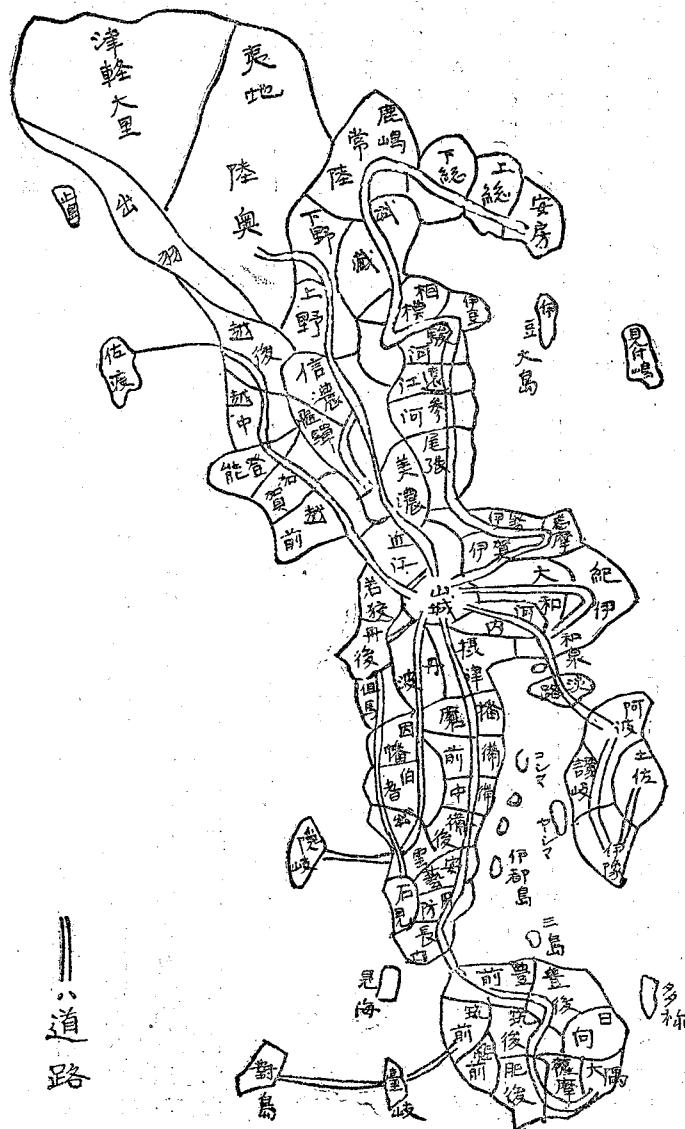
佐野のわたりの雪の夕暮

鉢の木をくべて語らふ淋しきふろり端の沙門と源左衛門の古事を憶へば往時の行路難が偲ばれ

る。そのかみ日本武尊が上信國境を通過せられた際に遠く相模の走水をのぞんで弟橘媛を慕はせられ「吾嬬はや」と仰せられた口碑を想ひ、荒漠たる平原に點在する幾多の貝塚古墳、古碑さては埴輪のゆかりを辿れば坐ろに古代上州の佛が髪鬚する。由來上州は利根の奔流に露ひ沃野廣闊、山紫水明配するに幾十百の温泉を以てしけに天惠の勝地たるのみならず、其の位置亦交通の要衝に當り攻防要害の地を占めて居る。されば有史以前既に東國文化の發祥地となり、自然道路も亦開けたるは想到に難くない。其の後崇神天皇の朝、豐城入彦命此處に臨まれて東國鎮撫の策源地となり、中央政府との交通漸く繁くなり、次で推古天皇の時に初めて中仙道及奥羽への道が通ずるに至つた。兵部式に上野國驛馬、傳馬の定めがあり當時既に碓氷、坂本、野尻、群馬、佐世、新田の各驛の在つたことが明にされて居る。尙大寶令八省中民部省には道路橋梁、津濟、山川等の行政事務の分擔があり、地方官の職掌中にも道路、橋梁の條項が掲げられて居り、國司が此の任に當つて居た。此の外按察使、巡察使が臨時に出張して地方の治績を視察して居たから當地方諸驛の秩序は相當保たれて居たことと思はれる。降つて大化の革新に依り郡縣制度となり行政組織は完全に統一されたが藤原時代に入るに及び地方莊園の發達等に伴ひ再び上古の制度同様となつた。従つて一般交通状態にも消長はあつたが、土佐日記、更科日記等に見るも當時の旅路の苦難と危険が窺はれる。我上州地方に於ける中仙道の交通状態も此の難澁を免れることが出來ず不便を極めたことと思はれる。奈良朝、平安朝時代に於ては此の方面の史實に乏しく之を究めることは困難であるが、然し聖武天皇の御宇に僧行基は布教の傍ら諸國を行脚して道路橋梁を開設したことが見えて居る。本邦最古の地圖とされてゐる彼の

海道圖

史
料



作海道圖に依れば明に中仙道筋を信濃から上野を経て奥羽に赴いたことが分るから當地にも幾多の治績を残してゐたに相違ない。

斯くの如くして王朝の末期には驛馬傳馬の制全く廢弛して交通は愈々不便を極めた上に危険を伴つたけれども分權的封建時代に入り頼朝が鎌倉に幕府を開き、政治的に全き統制が出来上り中央の威令あまねく天下に行渡るに及んで、旅客及貨物輸送の安全を計らんが爲に奥羽より西國に至る間の主要なる往還は沿道諸國の守護人に命じて路次夜行番衆を置き交替に道路を警固せしめたから大に舊態を改めた。當時の全國交通の中心は鎌倉で中仙道は舊制の通りであつた。

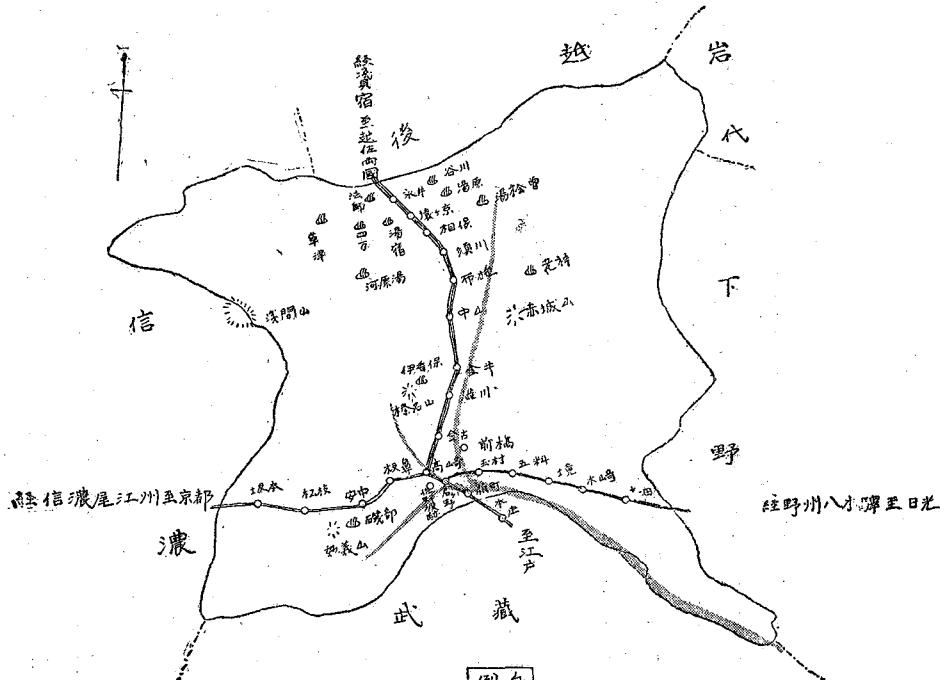
現今高崎市に鎌倉町なる名稱があり、又丸幡村山名及前橋市の北郊に鎌倉通の名稱が殘つて居る。共に此の時代の舊道の今日に及んだものであることは疑ひない。又謠曲鉢の木に見えてゐる北條時頼巡歴の佐野の渡は群馬郡佐野村に現存する船木の碑のほとりに在つたものらしいが、碑は今の烏川よりは少しく隔つてゐる。此の附近に源左衛門屋敷、源左衛門八幡等の遺蹟を存して居る。然し前代と同様に此の時代の道路交通に關する文献は極めて乏しく明確を期し難いのは遺憾である。分權的封建時代は鎌倉幕府崩壊後吉野室町朝時代を経て所謂戰國時代に入り天下麻の如く亂れ政令一途に出づることなく從來の制度は悉く灰滅に歸した。

戰國時代に全く崩壊し盡された社會は信長、秀吉に依つて再び組織立てられ統一されつゝ江戸時代に入る。此の時代に於ては後世見るべき多くの治績を残して居るが、就中參勤交替の制度のため交通上劃時代的の進歩發達を招來しがの有名なる五街道の開設を始めとし吾が上州にも甚大なる

圖略道街州上時往

史

料



例九

中仙道
三國街道
例幣使街道

影響を與へて居る。當時上野を通過する街道は中仙道、例幣使街道及三國街道の三幹線である。

中仙道は慶長九年の驛制であつて江戸日本橋より濃尾二州を經江州にて東海道に合し京師に達する里程百三十七里余に及ぶ街道である。信州木曾を通過するを以て一名木曾路とも云つてゐる。此の間六十九次の宿坊があつて、其の中上州に屬するものは新町、倉賀野、高崎、板鼻、安中、松枝坂本の七宿である。

慶長以前にあつては自然に形成せられた道路があつて相當交通頻繁であつたが驛制に依つて次第に改修せられたものであることは明である。改修年度は記録の據るべきものは見當らないけれども、東海、東山(中仙道)兩道の一里塚が慶長九年に築造に着手して同十七年に終つたところを見るといはり此の時代に行はれたものであらう。徳川幕府の道路の職制としては萬治二年に始めて道中奉行を置いて宿驛の事務を管理せしめた。元祿十一年には更に道中奉行加役及道中方を設けた。

其の後驛路の盛衰は時代に依つて多少の變化があつたが大體此の状態を繼續して明治維新に及んだものである。

中仙道の宿驛に就て之を述ぶれば新町宿は現今の大野郡の新町である。前驛本庄へ二里次驛倉賀野へ一里半。倉賀野宿は現今の大野郡の倉賀野町である。高崎宿へ一里十九町。高崎宿は今の大崎市である。中仙道交通の要衝に當り宿場も繁榮した。其の人馬の員數は一日人足二十五人、馬二十五匹の定めであつたが時代に依り變遷があつて百人百匹に及んだこともあつた。次驛板鼻に一里三十町。板鼻宿は今の大崎郡板鼻町を云ふ。次驛安中へ一里三十町。大化二年の驛制に依り當國に五驛が設置されたことは前述の通りであるが此の内の野尻驛が即ち安中驛に當つて居る。松枝宿は今の大崎郡坂本町である。碓氷峠を越えて信州輕井澤へ二里二十六町。

天保十三年間屋年寄に對する御觸れに往還の輩に對して理不盡なことをせず、一般民衆の利便を計ること、人足馬子等が旅人に對し強請などをした場合訴へ出づること其の他旅客を鄭重に取扱ふべきこと等を命じてあるから街道筋の秩序は相當維持されて居た。例幣使街道は正保三年に設定せられたものである。例幣使は毎年四月日光東照宮の大祭に朝廷より差遣されたる奉幣使である。中仙道を南下し碓氷峠を越えて來往した。明和元年例幣使街道を道中奉行の支配下に置いた。本街道は中仙道倉賀野より分岐し新田郡を經て野州梁田郡に出でたのである。上州に玉村宿、五料宿、境宿、木崎宿、太田宿の五宿があつた。玉村宿は倉賀より一里半、五料宿迄一里半、五料宿は次驛境宿迄二里境宿木崎宿間は一里半、木崎宿太田宿間は二里、太田宿から二里余にして次驛野州足利郡八木に至る。

三國街道は越後佐渡兩國に向ふ國道で一名を佐渡街道とも稱して居た。越後方面の諸侯の一部及佐渡奉行は此の街道を經て江戸に參覲した。本街道は群馬郡利根郡を通過し三国峠に至り越後南魚沼郡三国村に達してた。明治に至り清水道開かれるとに及び縣道となつた。即ち府縣道沼田六日町線である。其の上州に在る宿次及里程を舉ぐれば

金古宿

高崎より二里二十四町

金古より二里二十八町

濫川宿

濫川より二十六町

金井宿

金井より十一町

中山宿

北收より四里

下新宿

中山より一里二十六町

塚原宿

塚原より二十二町

今宿

下新宿より八町

布施宿

今宿より十九町

須川宿

相模宿

須川より三十町

猿ヶ京宿

相模より十七町

永井宿

猿ヶ京より一里

永井宿は三國崎迄上り二里下り一里にして越後國魚沼郡淺貝宿に至る。

當時街道には概ね一里毎に塚を築き樅を植えて道標とし又道しるべと旅情を慰めんが爲め並木を植えなどした。現に碓氷郡豊岡村には比較的完全なものが存在してゐる。其の他諸所に其の跡の傳へはあるけれども殆ど其の形跡を止めないものばかりである。並木は安中町を通過する国道に沿うて現存してゐる。

碓氷の關が創設されたのは昌泰二年のことと相模の國足柄坂の關と時を同うしてゐる。關は諸國の要害の地を選んで塞門を設け兵士を配置し主として保安警察の任に當つてゐた。此の兵士は國司に屬してゐた。碓氷關が設けられたのも中仙道の交通上の右の目的の爲ではあつたが尙此の外に上野地方に群盜蜂起して此の爲良民が甚だしい侵害を受けた爲であつた。當時交通運輸の機關は主として馬に依つて居たが此の馬は悉く掠奪したものであつたと云ふ關を開設してから此等の盜難は減少した。然し此の後天慶三年に至つて碓氷關は閉塞された。次で鎌倉幕府の下に一度復活した形跡はあるが正史に明なのは慶長十九年安中城主伊井直勝が幕命を奉じて中仙道關長原(白井町横川の西部)に假番所を設けて附近の農民に守護せしめたことがある。同所は地勢的に極めて天險の利を得、之に加へて堅固な砦棚を施し二門を設け頗る嚴重なものであつたらし。特に嚴密に監視せしめたのは婦人の通行者及鐵砲其の他の兵器の江戸搬入である。之等は何れも高札所

定の手形を以て證となし之を持たないものは一切通行を禁止した。此の規定に違反したものは如何なる事情に依るものと雖も嚴罰に處された。

碓氷關以外のものを附記すれば大渡關、眞正關、福島關、空ヶ京關、五料關、大戶關、大笠關、狩宿關、猿ヶ京關、戸倉關、南牧關、川保關等があつて、何れも街道筋検察の任に當つて居た。

由來當地方には激流多く交通上橋梁の架設を必要としたけれども科學の幼稚な時代に在つては之は難中の難事であり、又幕府の政策としても架橋を禁する方針でもあつたらしく、必然之に代るもののが渡津であつた。利根川には大渡、實正、福島、下の宮、五料、長井の渡があり、烏川には柳瀬藤木、烏川築場等の渡があり、何れも所定の賃銀を徴收して旅客貨物を輸送してゐた。

斯く徳川氏三百年間に於ては一般道路は前代に比すれば格段の進歩を爲したけれども然も尙五街道筋以外に在りては道路の開鑿は所領自衛の目的上多くは自然に俗に投擲せられ、軍事上却つて其の要害嶮岨な點を重視した傾向があつたために一般交通の發達は思はしくなかつた。其の結果四民の交通を妨げ物資の輸出入を阻止し隨つて物價の權衡を失ひ共存共榮の實を擧げる點に於て尙欠くる所多かつたらうと思はれる。

廢藩置縣後明治六年に至り政府は始めて河港道路修築規則を制定した。之に依れば道路の等級を分つて一等より三等迄とし之が改修築造の經費の負擔は専ら舊慣に從はしめた。本縣は道路橋梁の修理に就て明治六年九月達第四十三號、次で道路修築の布達を同十年管下に達示してゐる。當時本縣に於ける主要道路は右の通りであり、明治十年一月までに改修を經たものは次表に示す如く

である。

中仙道（新町輕井澤間）七驛十三里十八町

信濃別路（藤岡初鳥屋間）八驛一村十六里二十一町

越後三國街道（高崎越後浅貝間）十驛十八里二十三町

越後清水越新道（境町越後清水間）五驛九村二十五里三十五町

日光舊例幣使道（高崎下野福居町間）七驛十二里

同支道（川俣下野天明間）二驛三里二十町

下野別路（高崎足利間）田驛十五里三十八町

信濃支道（高崎信濃齋津間）八驛一村二十五里二十三町

此の外一般道路の改修は

前橋沼田道

舊北國街道

清水越道

吾妻郡須賀尾村より信州沓掛に至る道路

十國峠道（甘樂郡坂原、柏木間）

同（榎原村、信州左久郡大日向村間）

等々以下十道に及んで居る。

一二等道路は明治六年以來殆ど完全に實測され里程本標の設けられた宿驛も數多あり、修繕の都度に屈曲を矯め迂回の舊道を廢止したりしたが、尙諸街道並に岐路の里程は概して口碑に依るもの

で不完全なものであつた。明治十年達の道路概則は即ち之等從來の儘の道路改修に關する手段方
法を示したものである。

明治十年七月には縣下從來の道路の等級を廢し左表の通りに定めて居る。

國道第一等 ○中仙道○三國往還

第三等 ○前橋より伊勢崎通り東京道

縣道第二等 ○清水越往還

○舊例幣使街道

○前橋より高崎道（曲輪橋通り實正通兩道）

○前橋より玉村、新町、藤岡通り武州八幡山町道

○前橋より大渡、濱川通り伊香保道。

○三國往還、南牧村より中三條、上澤渡入山通り信州中野町道

○中之條より四萬温泉道

○入山村より草津温泉道

○中仙道豊岡村より長野原田代通り信州長野道

○新町より吉井道

○藤岡より武州肥土村及富岡、初鳥屋通り信州追分道

○西ノ牧村字本宿料地より信州内山道

○新田郡古戸村より太田、相生、大間々、花輪通り野州日光道

○相生より野州足利道

○館林より野州築田道

○川俣より館林通す野州佐野道

明治十二年縣會開設と共に地方稅支辨の道路に就ては或は當局の提案となり或は縣會の建議となり逐年改修を施して來た。碓氷峠の新道開設も其の一であるが明治二十年に至り道路改修工事計畫を樹てるに至つた。即ち明治二十年度より同二十三年度に渡り四ヶ年の繼續事業として縣道改修を要するもの、里程總延長二十八里十八町此の工事程度一里當り平均七千圓に又毎年の起工の里程を二十年度は一里十八町、二十一、二十二、二十三年度は各九里と豫定し縣會決議の上二十年にありては金一萬五百圓後三ヶ年各六萬三千圓宛地方稅の支辨に屬せしめ二十一年二月前橋高崎間の工事を起し續いて各線に歩を進め同二十四年に竣工した。其の道路及里程は次の通りである。

前橋高崎間	二里
戸鹿野沼田間	一里
前橋濱川間	四里
太田館林間	四里
吹屋原町間	二里
伊勢崎太田間	四里
新町富岡間	一里
鬼石萬場間	二里
相生境町間	一里

かくて縣下の道路は面目を一新するに至つたけれども尙之を大局より見れば維新以後鐵道の敷設にのみ急にして道路交通の助長を閑却せる憾なしとしない。其の後鐵道の普及も一段落を告げ

次で世界大戦の刺戟を受けて産業は急激に勃興し高速度重量車輛は異常の發達を爲すに至り道の路改良整備を要すること愈々緊切の度を増して來た。乃ち政府に於ては大正八年に道路法を制定し道路政策に一大變革を惹起すべき機運に際會した。依つて我が群馬縣に於ては國道十六里、府縣道四百六十里餘、市町村道一萬五十里につき夫々對策を樹てた。大正九年以降國道府縣道につき年額十萬圓内外の局所的改修を行ふ外に樞要道路に就ては一定計畫を樹て年額二十三萬圓乃至七十萬圓を投じて銳意改修に努め、維持修理にも格段の工夫をこらし市町村道につきては相當補助金を交付し改修の助長促進に努めた。

今本縣國道府縣道の現状を大觀すれば防塵、防水、耐久性の固結路面の築造を要するもの局部改修を要するもの、根本的改良を要するもの、橋梁の新設改築を要するもの等何れも經濟上、保安上差置き難き所であつて、之に要する事業費は凡そ四千六百萬圓を要するが先以て緊切なるもの六十八路線を選択し二百七十六ヶ所延長七十四里、總豫算五百六十六萬餘圓、一ヶ年平均七十萬圓宛八ヶ年繼續事業として昭和三年度より繼續施工しつゝある。又橋梁につきても大正十年度より昭和七年度に至る總額三百六十萬圓餘の豫算を以て繼續進行中に屬して居る。

一面國道府縣道の維持修繕の狀態を見るに大正七八年の頃漸く出現したる自動車が年に二割乃至三割の増加率により昭和四年に至る約十年間に一躍千八百臺を算するに至り增加趨勢逆堵すべからざるものがある。従つて道路の破損又之に應じ到底從來の姑息を許さない。依つて自動車業者より、損傷負擔金年額四萬圓を徵收し以て道路修繕費を補足し又直接現業に當る修路工夫の素質

を向上し其の地位に安んじて専心業務に當らせんがため共濟組合を設けた。

以上道路法制定以後の経過を大略述べたが之を總括すれば大正九年より昭和四年に至る十年間に道路に投じたる縣費は道路八、一一〇、七八三圓橋梁費二、四九八、四三六圓合計一〇、六〇九、二一九圓。市町村橋梁六十七ヶ所、一六八、八〇三圓道路十四里七三二、五一八圓、此に對して縣費補助三一六、一一九圓を支出した。一定計畫に依る國道府縣道改修済延長六十里餘、橋梁七ヶ所となる。

尙本縣は地勢上架橋地點非常に多く約一千九百三十ヶ所となり内近代交通に適するもの僅に三一八橋である。大正九年以來相當巨額の費用を投じてゐるが前途誠に遼遠であると云はなければならぬ。

今や國民經濟も漸く整理安定の緒に就き將に民力の充實と發展とを圖らんとする秋我が群馬縣下には五十五萬馬力餘の水電の開發すべきあり、數千町歩の開拓すべき原野あり一萬町歩餘の國立公園の計畫を要するものあり無數の温泉の施設すべきものあるを想へば道路政策の前途實に益々多事なるを覺悟せねばならぬ。

以上甚だ粗略ながら上州道路の歴史的考察を主とし道路政策に關する所懷の一端を述べたが餘り冗長に亘る嫌もあるので此の邊で切り上げ他日の好機を待つこととする。