

第一編道路

第一章 總 説

我が國往古の道路は、僅に人馬肩輿の往来し得るに止まり、元より車輛を通じ、大兵を動かす能はざりし事は、敢て疑を入れざる所なり。星霜茲に二千幾百年世の開明に従ひ、漸次道路の開發を見るに至りしと雖も、是が改修の如きは蓋し容易の業に非ざるなり。曾て織田信長の少しく土木を起したりしも干戈に遑なく、次いで徳川家康の覇たるや、四海漸く平定し、茲に初めて街道筋の修築工を起し、大に交通の便益を圖りたりと雖も、尙ほ峻嶮なる坂路の存する部分あり、又大河巨川には橋梁を架せざる箇所多く、渡船の爲空しく日時を費すことありて、旅客の困難甚しかりしと云ふ。然れども徳川幕府は、大に道路の維持に努力し、常に掛官を置きて道路普請を施行せしめ、交通の安全を期せり。

明治維新後は各道路とも一と先府藩、縣の管理に屬せしめ、道路の維持方法、及び經費負擔とも、暫く舊慣に依りて執行したり。而して明治二年七月民部省を創設し、同時に府縣奉職規則を發布して堤防・橋梁道路の修繕は民部省の決を受けて、府縣之を施行するの制を設けたり。然れども府縣の直營のみにては容易に修理改善の目的を達する能はざるの憾あるを以て、四年十二月通行料を徵收する貢取工事を許可し、會社又は個人をして道路、橋梁等の諸工事を施行せしめ、大に運輸の便を與へたり。六年八月政府は河港道路修

築規則を發布し、道路を一二三等に區別す。此の規程は九年六月改正し、等級を廢して國、縣、里道の三者に區別す。而して道路の維持修繕費は、大體に於いて國縣道は府縣費、里道は所屬町村費の負擔と定めたり。

政府は維新以降取敢へず右の如く、道路の維持修繕法を定めたりと雖も、獨り改修工事に至ては如何にして可なるか、財政困難の折柄故普通租稅に據るの至難なるを感じ、諸般の土木工事に應する爲、特に起業公債壹千萬圓を募集したり。右募債金の内を以て道路の工を起したるものは宮城、山形兩縣下新道開鑿、岩手、秋田兩縣下新道開鑿、群馬、新潟兩縣下新道開鑿、野蒜市街修築費繰替等なり。是等の工費合せて五拾貳萬參千貳百九拾五圓餘に達せり。其の後明治十四年に至り、政府は從來官費定額金中より、各地方へ支給したる土木費を全廢したるに依り、遂に地方費の増嵩を來し、困難甚しきを訴ふるに至りたれば、政府は更に維持は地方の任とし、臨時改修は國庫より補助を與ふる事に、方針を定められたり。

明治十九年七月新に土木監督區署を置き、直轄工事施行の部分は勿論、其の他の地方土木工事を管理せしむ。此の土木監督區署は後、土木監督署と改まりしが、三十八年三月廢止となり、更に内務省土木出張所を設置し、地方土木事務の監督は直接土木局に移れり。

道路行政を執行するに當り何等統一的の法規無く、取扱上不便尠からざるに依り、夙に道路法制定の聲を聞くに至り、明治二十年頃より其調査に著手し、明治二十八年三月土木

會の議を經、初めて二十九年の帝國議會に提出したれども、衆議院に於いて否決され、三十二年に至り、復た再び之を提出し、最初貴族院の議に上り、特別委員會の設置を見たれども、遂に審議を終了するに至らざりし。

維新後に於ける道路の維持費は、皆府縣の負擔に屬し、改良工事の如きは假令國庫の補助ありとするも、到底能く耐ふる所に非らざれば、自然的實行不可能の状態なるに、一方明治五年九月以来、續々鐵道の開通を見、旅客貨物共皆鐵道に依るに至り、各街道は殆んど自滅の姿に陥り、一時全く顧みるもの無かりしが故に、改修事業の進まざりしは止を得ざるなり。

道路上の交通機關としては從來乘馬、駕籠等なりしが、明治の初年馬車の輸入あり、續いて同三年には人力車開業し、同九年頃には自轉車の輸入あり、同三十六年四月には自動車初めて東京市に姿を現したれば、道路の損傷甚しきを加へたり。一方運輸機關としては明治の初年には牛馬の外大八大七等の荷車、牛馬車等なりしが、其の後簡単なる荷馬車出来、續いて馬力と稱する大荷馬車を用ふるに至りたれば、道路は頗る損傷せられ、特に荷物自動車の往來するに至り、道路破壊の程度著しく、道路改良の必要に迫れり。

第二章 明治維新前に於ける道路事業

我が國の道路は既に上古より開通し、神武天皇御東征の際の如き、一部峻峻の場所を開き、進軍せられたる部分ありと雖も、畿内方面には相當の道路ありて甲乙互に交通の用に供したるが如し。帝都を檍原に定められし以來、隣國への通路次第に増加し、其の他の方面に向つても、漸次通路の開發を見るに至り、遂に東西南北に大道路を開闢せり。綏靖天皇壬子三十三年(西暦紀元前五四九年)山陽道を通じ、爾後東海、南海、北陸、西海、山陰、東山の諸道開けたり。之を七道と稱す。

仁徳天皇丙戌十四年(西暦三二六年)大道を、京都南門より河内丹比邑に通す。又推古天皇癸酉二十一年(西暦六一三年)大道を開き、難波より京に至る。又文武天皇壬寅大寶二年(西暦七〇二年)十二月始めて岐蘇の山道を開く。又桓武天皇壬午延暦二十一年(西暦八〇二年)五月筥舡の新路を開く。筥舡は即ち後世の箱根なり。

近古に至り源賴朝覇府を鎌倉に開きし以來、自然京師との交通も亦頻繁なるに至りしかば、東海道の如きは幾分修理を加へられたる所ありしが如し。其の後織田信長天正二年(西暦一五七四年)に東海、東山の兩道を修治し、徳川家康慶長九年(西暦一六〇四年)に東海、東山、北陸の三道を改修に着手し、夫より順次他の四道にも及ぼしたりと云ふ。此の時の

工事方法は路幅を五間と定め、小川には悉く橋梁を架し、道路の兩側には松杉等の並木を植ゑ、且、一里塚を築きて旅行者の便に供したり。此の工事行はれて以來、全國の大道は大體に於いて交通差支なきに至れり。徳川時代に於いて五街道と稱したるは東海道、中山道、奥州街道、日光街道、甲州街道にして是等の各街道は皆官費を以て維持す。此の外伊勢路、中國路、美濃路、佐屋路、本坂通、水戸佐倉道、例幣使道、壬生道等の諸道ありて皆宿驛を有し、旅人の往來に便す。

我が國に於いて始て驛道を設けたるは神功皇后庚午五十年(西暦二五〇年)にして宿驛に人馬を備へ、運輸交通の利便を圖れり。孝德天皇丙午大化二年(西暦六四六年)には驛遞を置かれ、後鳥羽天皇甲寅建久五年(西暦一一九四年)には東海道に新驛を設く。徳川家康は慶長六年(西暦一六〇一年)正月品川驛を置き、東海道五十三驛を定む。而して徳川幕府は萬治元年(西暦一六五八年)始めて道中奉行を置き、宿驛に關する事務を管掌せしむ。然れども實際の驛路事務を取扱ひたるは、奈良屋市右衛門、樽屋三四郎の兩人にて公用の傳馬、駄馬等は皆此の兩人の發する傳符を證として仕立てたるものなりと云ふ。

古より幾多の大道路開けたりと雖も、其の道筋中の嶮坂は容易に之を夷ぐる能はず、各地に難路の存するは止を得ざる次第にして、維新前に於いて有名なる難道と稱せられるもの實に二百十箇所の多きあり。即ち畿内及び紀伊に於いて四十六箇所、東海道三十八箇所、東山道四十五箇所、北陸道二十箇所、山陰道三十三箇所、山陽道十箇所、四國四箇所、西

海道十四箇所なり。

道路の開鑿工事は往古より行はれたる事あるも、僅に二三記録に存するのみにして廣く之を知るの材料なし。唯前記の如く織田信長以來の改修に依りて、大に道路の面目を改め、特に徳川幕府に於いて大々的修築工事を行ひたる爲、較々全國の大道路を改良したれば三百有餘年間先づ交通の安全を保ち例幣使、勅使の往来、諸侯の參勤交代、其の他士民の通行上、別に差支無きに至りしは、是偏に徳川氏の功績と稱すべきなり。然り而して徳川幕府の一般土木事業は、享保の頃最も頂點に達し、其の以降は何等見るべきもの無く、唯裏踏又は補修等に止まり、以て明治維新に及びたるもの如し。

第三章 明治維新前に於ける橋梁事業

橋梁は古より各處に架設せられたるものなる可しと雖も、文献に現はれたるは仁德天皇丙戌十四年(西暦三二六年)難波に猪^キ甘津橋を架したるを以て嚆矢とす。其の後孝德天皇丙午大化二年(西暦六四六年)僧道登山城宇治川に宇治橋を架し、聖武天皇丙寅神龜三年(西暦七二六年)僧行基淀川に山崎橋を造る。世に日本三大橋と稱したるは、宇治橋、山崎橋勢多橋(架橋年代不詳)なり。東海道筋の橋梁は濱名橋、矢矧橋、吉田大橋最も古く、六郷橋之に次ぐ、而して東海道四大橋と稱したるは勢多、矢矧、吉田、六郷の四橋にして、徳川幕府は勢多橋五千石、矢矧橋一萬石、吉田橋三千石を維持費として支給せり。

江戸近傍並に市内の橋梁中にて最も古きは千住大橋にして文祿三年九月(西暦一五九四年)の架設なり。次は六郷橋にして慶長五年六月(西暦一六〇〇年)の架設なり。日本橋は慶長八年(西暦一六〇三年)大橋即ち兩國橋は萬治二年(西暦一六五九年)新大橋は元祿六年七月(西暦一六九三年)永代橋は同十一年八月(西暦一六九八年)大川橋即ち吾妻橋は安永三年十月(西暦一七七四年)の架設なり。

京都市内の橋梁は巨多なれども、既中著名なるは四條橋、五條橋、三條橋なりとす。四條、五條の兩橋は創設年代明かならざれども、其の内四條橋は久壽元年(西暦一一五四年)以前

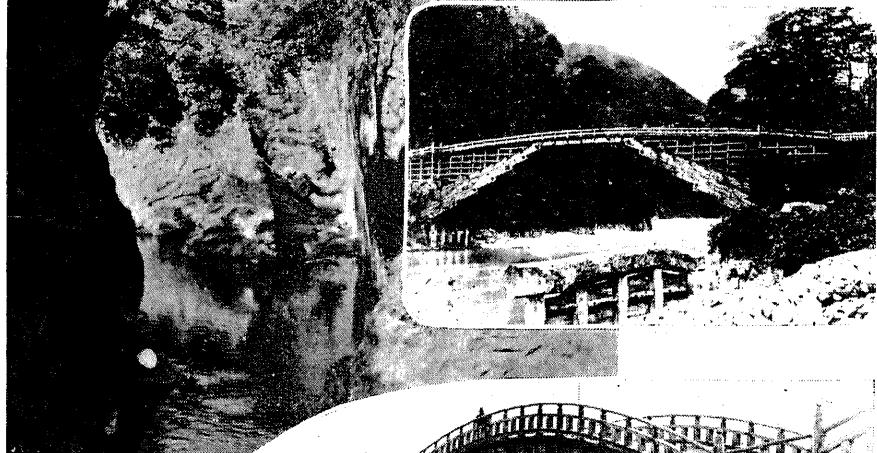
より存在せし事疑ひ無し。三條橋は豊太閤の時即ち天正十八年(西暦一五九〇年)に架設したるものなり。昔時山城五大橋と稱せしは三條橋、五條橋、淀大橋、伏見豊後橋(今觀月橋の字)治橋なりとす。

大阪市内に無數の橋梁あるは何人も知る所なれども、其の起原の判然したものは極めて渺し。淀川本流に架したる最古の橋梁は渡邊橋にして、南北朝の頃既に架設を見、淀川唯一の長橋なり。彼の天満、天神、難波の三橋も亦、架設年代明ならざれども、徳川三代將軍の寛永五年大阪城を修理したる頃、始めて築造したものには非らざるか。其の後天和より貞享に亘り、河村瑞軒、安治川を開鑿したる時、是等三橋も從前より幾分か長さを加へたりと云ふ。

橋梁の種類多きは敢て贅言を要せざれども、往古の橋梁中には一本橋、臺橋の類多く、漸次掛板橋、木柱板橋等の木橋を見るに至り、交通頻繁なるに従ひて各所に堅牢なる橋梁起り、後世に至りては、勾欄付木橋、全國橋梁の大部分を占むるに至れり。尤も木橋中には、適形狀の著しく異りたるものあり、彼の越中愛本橋、周防錦帶橋、甲斐猿橋の類最も名高し。愛本橋は寛文二年(西暦一六六二年)加賀國守前田綱紀之を架す。長二百七尺幅十二尺、双方より刎木を重ね出し、刎木の突端相迫り中央七間を剩すに至り、三本の大桁を架し、其上を普通橋梁の如く板を打付け、欄干を附して通行せしむるものなり。又錦帶橋は延寶元年(西暦一六七三年)岩國城主吉川廣嘉之を架す。長百十間五分幅二間七分五個の連續せ

第一圖
明 說 寫

右上圖
越後國 愛本橋
右下圖
周防國 錦帶橋
左圖
甲斐國 猿橋



る木造拱橋なり。俗に之を算盤橋と稱す。又猿橋は甲斐國猿橋町に在り、驛北桂川の斷崖に架す。長十七間三分幅十六尺一寸、此の構造も亦愛本橋に類似せり。古來木曾の懸橋、周防の算盤橋と共に日本三奇橋と稱せらる。

其の外土橋、船橋、石橋等あれども其の數極めて渺し。

第四章 明治年間に於ける道路・橋梁事業

明治の初年に當つては、土木事業の如きは、殆んど重大視するもの無かりしも、頻々たる水害に依り、河川工事行はれければ、土木事業は悉く河川工事なるやの觀ありて、道路工事の如きは更に重きを置くもの無かりし、然れども元より道路工事を行はざるにあらず、普通修繕工事は勿論、水害復舊工事の如きは各地到る處に施行せらる、唯改修的大事業を起すこと稀れなるが故に、世人の注目を惹くこと尠き所以なり。

一般土木行政執行の爲、明治元年以来、中央に土木掛を置き、二年四月民部官中に土木司を設けたりしが、同年七月民部官は民部省と改まり、次いで四年七月廢止せられ、土木事務は工部省に移り、其の十月更に大藏省に移管せられしが、六年十一月内務省新設せられ、省中に土木寮を置き、土木事務を掌理する事と爲る。十年一月土木寮を廢止して土木局と改稱し、局内に道路課を置き、治水事務等と區別せり。一方地方土木事務は明治二年七月府縣奉職規則を設け、其の取扱方等を定めたり。右に從ひ各府縣に於いても亦土木掛、土木課等を置き、府縣工事の施行は勿論、町村以下の工事を監督す。

茲に明治初年以来の道路、橋梁費を示さんとするに、會計年度制定以前は、河川其の他の工費と合同して決算したるを以て、道路關係の分のみを知ること能はず、依て明治八年度

以降、同四十四年度迄、三十七箇年度間の道路、橋梁費決算額を記すれば、累計參億五千九百拾七萬貳千參百參拾四圓、一箇年度平均額九百七拾萬七千參百六拾圓なり。其の内道路費の實數は貳億七千六百七拾貳萬四千七百參拾貳圓、橋梁費は同八千貳百四拾四萬七千六百貳圓なりとす。

右の道路、橋梁費は明治十年度頃は、僅に壹百萬圓餘の支出なりしが、修繕工事の勵行と共に改修工事も亦漸次施行するに至りたれば、年々増額を來し、三十五六年頃には壹千萬圓を超へ、四十四年度には參千萬圓餘を支出するの盛況に達したるも、是等の事業は尙ほ且、多額の工費を要求して止まざるなり。

第一節 河港道路修築規則の設定

政府は明治四年二月、布告第八十八號を以て治水條目を定め、堤防費其の他河川取締に關する規定を設くる所ありしが、其の後是が改正の必要起り、同年十二月、布告第六百三十號を以て右條目を廢止し、更に堤防橋梁等費用の制八條を定めたりしが、尙ほ實際の取扱方に付再び改正するの必要あり、六年八月、大藏省番外達を以て河港、道路修築規則を定めたり。是に於いて河川、港灣は勿論、道路、橋梁修築の方法並に工費負擔の制度全く一定し、土木工事の方針を確立したるものなり。而して其の經費の定額は官民の區別を計算し、三年乃至五年を平均して、之を向ふ五箇年の定額と爲す事に定め、明治七年の春より之

を實施したり。但し當時の府縣土木費は明治元年より同三年迄の三箇年、平均總額百五拾壹萬參千百九拾貳圓七拾錢貳厘なり。

今大藏省番外達河港、道路修築規則中、道路關係の部分を鈔錄すれば即ち左の如し。

河港道路修築規則

第一則 東海中山陸羽道の如き、全國の大經脈を通ずる者を一等道路とす。右工事の費用從來官民混淆の分、譬ば六分は官に出で、四分は地民に出づる者、其の四分は大藏省に收め、其の更正屈曲せる道路を直線にし、新に路傍に溝渠を設くる類を云ふ。以下之に従ふ。修築港、道路を修むる等を云ふ。以下之に従ふ。暴風霖雨等の爲、崩潰せる河の工事は圖面並に目論見帳添同省へ可伺出事。

第二則 各部の經路を大經脈に接續する脇往還、枝道の類を二等道路とす。右工事の費用從來官民混淆の分、譬ば六分は官に出で、四分は地民に出る者は、其の四分は直に地方廳に收め、其の六分は大藏省より下渡す可し、而して其の更正修築の工事は地方官に於いて施行す可き事。

第三則 村市の經路等を三等道路とす。右更正、修築の工事は地方官之を施行し、費用は其の利害を受くる地民に課すべし、尤も其の課方の處分は地方官に委任す可き事。

第四則 (略之)

第五則 二等以下の道路と雖も、之を更正するに至ては、大藏省の許可を得て施行すべき事。

第六則 地方官に於いて、専任施行する修築と雖も、總て清算帳は年々大藏省へ可差出事。

修築規則中には、其の經費を定額金と稱したるが、聊か差支ありと爲し、之が廢止方を明治七年五月、内務省より太政官へ稟申せしに、名稱廢止は聽届くるを以て、其の省より各府縣へ布達す可く、且本年河港、道路修築目途金は先づ壹百萬圓と假定し、大藏省より之を受取り支給し、實際過不足を生ずる場合は、更に伺出づ可しとの指令ありたり。

維新後、堤防又は道路、橋梁の維持修築に至ては、政府も亦、終始監督を怠らざりしが、其の改修的工事に至りては、國事多端の際容易に實行し能はざるに依り、止を得ず、一時私人工事を許可するの方針を定め、明治四年十二月、布告第六百四十八號を以て治水修路の爲、自費或は會社を結び運輸の利便を興す者に對し、稅金徵收方を許可する事と爲りたれば、是等の工事も亦、各方面に行はるるに至れり。

第一節 國縣里道の制定

明治六年八月、大藏省番外達を以て定めたる、河港道路の等級は之を廢止するの必要起り、九年六月太政官達第五十九號を以て先づ河港の等級を廢し、同第六十號を以て道路の等級を廢し、更に國縣里道を定め、各道を一等より三等に區別す。而して其の分類、等級、定法に就いては、各管内限詳細取調内務省へ可伺出、尙ほ費用の儀は從前の通り相心得べし

と達せらる。同達書別紙は左の如し。

一等 東京より各開港場に達するもの。

國道 二等 東京より伊勢の宗廟及び各府縣鎮臺に達するもの。

三等 東京より各府縣廳に達するもの及び各府各鎮臺を拘聯するもの。

一等 各縣を接續し及び各鎮臺より各分營に達するもの。

縣道 二等 各府縣本廳より其の支廳に達するもの。

一等 東京より各開港場に達するもの。

里道 二等 著名の區より都府に達し、或は其の區に往還するべき便宜の海港等に達するもの。

三等 用水、堤防、牧畜、坑山製造所等の爲、該區に設くるもの。

一等 彼此の數區を貫通し、或は甲區より乙區に達するもの。

里道 二等 人民の協議に依て別段に設くるもの。

三等 神社、佛閣及び田畠耕耘の爲に設くるもの。

右の内一道にして各種を兼ねるものは、其の類の重きものに從ふ。國道並に縣道の道幅其の土地の景況に據て、各地各殊なるものなれば、今遽に之を一定し實地に施行すべからずと雖も、豫め一般の法則なき時は、道路より生ずる百般の事件、其の準據を失ふの患あり、仍て左の定を以て一般の法則と爲し、且將來新設する所の道路は其の土地の便宜により此の道幅を保たしむべし。

國道 一等道幅七間 二等同六間 三等同五間

縣道 道幅四間乃至五間

里道 に至りては、要するに、該區の利便を達するに在りて其の關係する所隨つて小さなれば、必ず之を一定するを要せず。

橋梁は即ち路線を互續するものなるを以て、道路の種類に從ふを至當とす、然れども其の幅の如きは、必ずしも道幅に從ふを要せず。

國道は十八年一月太政官布達第一號を以て從來の等級を廢止し、其の幅員は道敷四間以上並木敷、濕拔敷を合せ三間以上、總て七間より狹少ならざることに改定せられ、續いて内務省は同年二月告示第六號を以て國道表を定め、之を告示せり、是に於いて始めて國道の路線を確定したるものなり。但し、當時の國道路線は第一號より第四十四號迄なり。

前記の如く國道の幅員を定め、路線を告示したれども、猶ほ一定の規準に據り難きものあるに依り、内務省は十八年二月達丁第二號を以て實際の取扱方に關し、左の通り各府縣へ達せり。

今般太政官第一號布達を以て國道幅員被定、當省第六號告示を以て右路線相定候處、市街、村落、山間、水涯等に於いて並木敷、濕拔敷を設くる能はず、又は設くるに及ばざる場合及び工事の難易、經費の都合等に依り、一定の規模に照準し難きもの等は實地著手の都度、其の状況を具申すべし。此旨相達候事。

第三節 重要道路の改修

重要道路の里程は徳川時代に於いて既に調査したる事あれども、維新後に於いても亦、道路改築上之を知るの必要あるを以て、民部省は明治二年十一月第千九十七号を以て、諸街道三十六町一里を以て里程を録上せしむる所あり。猶ほ五年六月には、太政官布告第八十九號を以て、諸街道往還道敷取調方を命じ、是等を參照して漸次街道筋の開鑿工事を起す事となり、九年度及び十年度には青森、秋田兩縣の道路開鑿、九年度乃至十三年度には秋田、山形兩縣の道路開鑿、十三年度には神奈川、靜岡兩縣及び福島、山形兩縣の新道開鑿、石川縣新道開鑿、福岡、熊本兩縣の道路修築、十三年度乃至十五年度には山形、宮城兩縣及び岩手、秋田兩縣の新道開鑿、十三年度乃至十八年度には清水越新道開鑿工事を行ふ。清水越新道工事は當時唯一の直轄工事にして、模範的道路改修工事なり。延長四十五里、幅員三間、平均勾配四十分の一、工費決算參拾四萬七千拾五圓なり。其の後、十四年度より施行の分は地方工事に對し、國庫より補助金を與へ改修したるものにして、十四年度より四十四年度迄に起したる主なる補助工事は、全國にて六十二工事に達せり。今其の工事名を記すれば、

十四年度起工の分は京都府京都、宮津間の車道開鑿、山形縣道路修築工事。十五年度起工の分は兵庫縣金ヶ坂隧道、新潟縣米山、親不知間道路開鑿、宮城、山形兩縣關山越新道、福島縣道路開鑿、鳥取縣因伯兩國九線路改良工事。十六年度起工の分は神奈川縣道路開鑿、栃木縣道路開鑿、長野縣七線道路開鑿、宮城縣四線路道路開鑿、岩手、秋田兩縣道路開鑿、青森縣

道路開鑿工事。十七年度起工の分は兵庫縣道路開鑿、新潟縣上關、小國間道路開鑿、栃木縣陸羽街道改修、岐阜縣飛驒國道路開鑿、島根、廣島、山口三縣山陰、山陽諸道改良工事。十八年度起工の分は埼玉縣道路修築、富山縣富山町より飛驒國に至る道路開鑿、德島、香川、愛媛、高知四縣四國新道開鑿、大分縣大分町、佐賀開間及び大分町より熊本縣界に至る道路開鑿工事。十九年度起工の分は神奈川縣小佛峠道路修築、長崎縣國道、その他縣道七線路修築、新潟縣道路修築、岩手縣國道、函館街道修築、青森縣國道、その他縣道修築、同縣青森市街より岩手、秋田兩縣界に至る國道修築、山形縣加茂坂新道修築、秋田縣河邊通道路修築、福井縣山陰線修築工事。二十年度起工の分は長崎縣俵坂外二箇所修築、千葉縣安房國道路修築、秋田縣山形、青森兩縣界に亘る道路修築、佐賀縣國道外七線路修築、宮崎縣延岡より鹿兒島縣界に至る道路修築、鹿兒島縣鹿兒島より熊本、宮崎兩縣界に至る道路修築工事。二十二年度起工の分は長崎縣佐世保村に至る國道新設、愛知縣道路修築、青森縣矢立峠修築、大分縣大分、中津間道路修築工事。二十三年度起工の分は茨城、福島兩縣陸前濱街道修築、熊本縣陣内村以南鹿兒島縣界に至る道路修築工事。二十四年度起工の分は熊本縣熊本より福岡縣界に至る道路修築、宮崎縣延岡より大分縣界に至る道路修築工事。二十六年度起工の分は大分縣道路修築、佐賀縣國道第四十八號線修築工事。二十九年度起工の分は熊本縣國道三太郎嶺改修工事。三十三年度起工の分は京都府道路修築、大分縣國道第三十六號線改修工事。三十五年度起工の分は鳥取、島根兩縣道路修築、愛媛縣道路修築工事。三十

六年度起工の分は京都府淀町、八幡町間道路修築工事。四十三年度起工の分は三重縣國道改修工事。四十一年度起工の分は愛知、岐阜兩縣木曾川橋架設工事。四十三年度起工の分は東京、千葉、靜岡、滋賀の四府縣道路改良工事。四十四年度起工の分は栃木、愛媛兩縣道路改良工事等なり。而して以上の諸工事に對し、國庫より補助したる總額は參百八拾五萬八千六百六拾六圓なりとす。

右の如く重要な道路は全國に亘り、或は皆國庫金を以て工事を施行し、或は國庫より補助金を與へて開鑿工事を行ひたるも、元是實際捨て置き難き部分を修治したるものなれども、此の外幾多の嶮道ありて今後の改修を俟つもの多きは止むを得ざるなり。畢竟道路改修の遅々として進まざるは、獨り經費の厖大なるが爲のみならず、緒言中にも縷述したるが如く、鐵道開通の影響を受け有數の街道筋と雖も、維持の方法すら行はれず、徒らに雜草の繁茂に任せしめたる所無きにあらず。

第四節 道路築造標準制定

道路の築造方法は維新後も、亦舊慣に依りて之を施行す。道路は多く砂利路にして、勾配等も、亦一定の規準無く、各地方區々に亘るを以て、國縣道新設又は變換の際、一定の標準に依り築造せしめんとし、明治十九年八月内務省訓令第十三號を以て道路築造保存方法等を定むる所ありたれば、爾來各府縣同一の規準に依り、工事を施行することとなりたり。

同訓令寫は左の如し。

内務省訓令第十三號（明治十九年八月五日）

國縣道の新設、又は變換に係るものは自今左に掲ぐる所の標準に従ひ、其の築造保存方法等取調差出すべし。

但、在來の道路と雖も、可成此の標準に據り漸次改良を加ふる儀と心得べし。

第一章 築造計畫

第一條 國道、縣道を新築、若しくは改築するときは、左の圖面及び書類を調製す可し。

- 一 實測平面圖 縮尺六千分一
- 二 實測縱斷面圖 同 縮尺長六千分一
高二百分一
- 三 實測橫斷面圖 縮尺適宜
- 四 橋梁隧道暗渠等の圖 縮尺適宜
- 五 堀割及び盛土土坪計算書
- 六 一位代價表
- 七 工事計算書
- 八 計畫説明書

第二條 實測平面圖には國界、郡界、村界、地名字、宿驛、市街、村落、人家、山脈、丘陵、水流、沼澤、森林、原野、荒蕪地、耕地、橋梁、堤塘等其の外地形を顯はすに必要なものは之を詳記すべ

し。

又高六尺毎に計畫路線近傍地の高低線を記入し、計畫路線は赤線を以て記し、其の丁杭並に直線の長及び方面曲線の長及び半径等を詳記すべし。

第三條 實測縱斷面圖には計畫路線中心地面の高低、計畫路線の高低、計畫路線丁抗及び水平距離、各高低線間の水平距離、計畫路線の勾配、堀割及び盛土部分の高低及び長、水平路線及び阪路の水平距離、隧道及び橋梁の長及び高、其の他國郡、村界、市街、村落、地名、字、水流溝渠等都て參照に必要なものを詳記すべし。

第四條 實測横斷面圖は、計畫路線長三丁毎に之を製し、其の他高低甚しき箇所は、其の横斷面圖を製し、土坪計算の用に供す可し。

第五條 橋梁は平面圖、(橋梁前後河川の景況を記すべし)側面圖、其の他構造を顯はすに必要な圖面及び橋梁を架設すべき箇所の河川横斷面圖を調製すべし。

第六條 隧道暗渠等は其の構造を顯はすに必要な圖面を調製すべし。

第七條 堀割及び盛土土坪計算書には横斷面の番號、幅、高、平積、距離、立積を記し、之を表に製し、其の計算法を明瞭にすべし。

第八條 一位代價表は堀割、盛土、溝渠、石垣等其の他各種共、各其の一位となすべきもの(例令ば堀割盛土は立積一坪を一位となし、野面石は平積一坪を一位となすの類)を選み、其の一位に就いて必要な築品人夫等の員數及び代價賃金を算し、一位の代價を

記すべし。

第九條 工費計算書には各種工事共、各部分毎に其の一位を以て算出したる總數に、一位の代價を乗じ、其の計を記すべし。

但、橋梁、隧道、暗渠等其の他諸雜費は別に部分を爲して、其の工費の計算内訳に記すべし。
第十條 計畫説明書には新道開設、若しくは路線變更の必要ある理由、路線選定に就いて地形、氣候、土質等を酌量したる理由、並に建築費及び保存費の多寡、運搬の便否を比較したる説明、其の他橋梁隧道等に就いて其の構造の説明及び強力の計算、並に其の構造選定の理由等を詳記し、及び橋梁、溝渠、暗渠等の計算には水流最高水の面積及び流量を記すべし。

第二章 路面の築造

第十一條 道路の表面は割石を以て築造すべし。其の馬車の通行頻繁ならず、搭載荷物重量ならざるものには砂利を以て築造するを得。但、其の築造法は概ね割石道路と同一たるべし。

第十二條 割石の厚さは中央に於いて五寸以上となし、夫より兩端に向ひ漸次減却三寸以上と爲す可し。

第十三條 橫断路面の形狀は橢圓形とす、其の勾配は平三十分一とすべし。

第十四條 下水の深さと、其の底敷の幅とは各一尺五寸を下るべからず。

第十五條 車道中央の高さは下水の最高水面より一尺以上たるべし。

第十六條 割石敷設の方法は、先づローラル或は蛸木にて地盤を堅むるの後、割石一層を敷き、其の上に割石を能く密著すべき石屑又は砂利を散布し、之を堅め、然る後再び割石を敷き、前同様の石屑、若しくは砂利を其の上に散布して、更にローラル或は蛸木にて堅め、法式の如く仕上るものとす。

第十七條 割石は能く寒に堪へ、且、硬きものにして混合物なく、多角なるものを選用すべし。

第十八條 割石の寸法は、凡そ一寸五分より大ならざるべく、八分より小ならざるべし。

第十九條 散布すべき石屑、若しくは砂利の割合は、割石立積の三十分一より多からざるべし。

第二十條 割石敷設の後は、密著固結に至る迄、間断なく修治を加ふべし。

第三章 勾配及び屈曲

第二十一條 道路の勾配は成るべく左の割合を超えざらしむべし。

第一項 國道 勾配三十分一即ち長延一間に付二寸

第二項 縣道 勾配二十五分一即ち長延一間に付二寸四分

第二十二條 曲線の半径は已むを得ずして減縮する場合と雖も、路線中心の半径六間を下る可からず。



第二十三條 曲線の半径十間以下の者と、阪路の勾配四十分一以上の者とを、同所に兩存せしむべからず。

第二十四條 曲線の半径二十間以下の者を背向直接せしめず、必ず兩曲線の間に一直線を置くべし。

第四章 堀割及び盛土

第二十五條 堀割、若しくは盛土の傾斜面は、植草柵工若しくは野面石垣等を設けて、之が破損豫防をなすべし。

第二十六條 堀割傾斜面の勾配は、其の地質に従つて適宜に之を定むべし。

第二十七條 盛土傾斜面の勾配は、一割二分より下るべからず。

第二十八條 堀割及び盛土の傾斜面に勾配の減少を要するか、若しくは其の地質善良ならざるときは、基礎石垣を築造すべし。

第五章 橋梁暗渠及び隧道

第二十九條 橋梁の構造は橋面平積一坪に付、四百貫目の重量を橋上溝面に積載し得るものとなすべし。

第三十條 長五間以下の橋梁は、其の幅を(欄干の中心より)中心に至る道路の幅員と同一にすべし。長五間以上の橋梁は、其の幅を(左右欄干内法)三間以上となすべし。

第三十一條 道路を横断する小流にして、架橋を要せざる者は、必ず暗渠を設けて之を

通すべし。

第三十二條 隧道の幅員は深抜を除き、幅三間以上たるべし。

第三十三條 隧道内の路線は必ず適宜の勾配を與へ、下水の流通を充分ならしむべし。

第三十四條 隧道内の高さは路面より十五尺以上たるべし。

第三十五條 隧道暗黒にして危険なる者は必ず返照燈を點すべし。

第六章 並木

第三十六條 並木は地方の形狀に依り主として雪を防ぎ、日光を覆ひ若しくは風を防ぐ目的を以て植付くべし。其の種類は成長速かにして、且行人若しくは道路障害なき者を選用すべし。

第三十七條 並木線は必ず路線に並行ならしむべし。

第三十八條 並木は下水の上縁より二尺以上の距離に於いて植付べし。

第七章 保存及び修繕

第三十九條 道路は平常注意して破損を豫防し、若し小破あるときは速かに修繕を加へ、大破に至らざらしむべし。

第四十條 割石道路の破損は路面より泥濘及び粉細の土砂より生ずるが故に道路を保存するには主として之を掃除すべし。

第四十一條 路面に少しく凹所を生じたるときは、直に其の凹所ある部分を少しく掘

起し、然る後割石と石屑、若しくは軟質なる砂利とを適宜に散布し、ローラル或は蛸木を以て之を堅め且、其の修繕の部分と修繕を加へざる部分との結合し易きを務むべし。

第四十二條 前條の修繕は一方より順次に著手せずして、必ず凹所の最も甚しき部分より先にすべし。

第四十三條 路面の一方に修繕を加ふるときは、馬車は好んで他の一方を通行すべきが故に、之が爲、其の一方の破損を來すの患あり。又一時に路面の全幅を修繕すると、それは通行の馬車多くは同轍に由るべきが故に、其の修繕したる部分の未だ固結せざる前に於いて破損を生ずるの患あり。故に一時に廣き面積の修繕に著手すべからず。且、馬車の通行偏倚せざる様、修繕すべき箇所を區分すべし。

第四十四條 修繕は路面の濕氣を含みたる時に於いて施工し、若し降雨なきときは適宜、水を注ぎて施工すべし。

第四十五條 保存及び修繕をして完全ならしむるには、第一管守人を置き、平素技術者の指揮を受け、之が保存に從事せしむべし。第二保存及び修繕に使用すべき器具、薬品、人夫等を常に各所に配置し、使用に便ならしむべし。

第四十六條 砂利道路修繕の方法は概ね割石道路と異なることなし。但、其の保存には一層注意を加ふべし。

第五節 道路の維持

道路の維持に就いては明治の初年より夫々町村の請持區を定め、平素の掃除方等を勵行せしむる所ありたれども、而も猶ほ等閑に流ることあるを以て、明治五年十月太政官布告第三百二十五號を以て道路掃除法を制定し、各府縣へ左の通り達せらる。

太政官布達第三百二十五號（明治五年十月二十八日）

近來道路掃除の儀多くは等閑に相成、甚だ以て不相濟事に候條、各地方官に於いて厚く注意し、追而道路の制被相立候までは、從前掃除請持有之道筋は勿論、持場無之場所は最寄町村へ公平に割渡、左の條目の通掃除可爲致事。

第一條 總て掃除請持丁場は風雨等の障り有無に不拘、必ず三箇月中一度づつ掃除可致事。

第二條 風雨の後は必ず其の持場を掃除し、溜水は左右溝へ導き、水溜の場所相減候様可致事。

第三條 並木根返り、風折、雪折等は追而其の廳より處分有之と雖も、不敢通路妨なき様取付置可申事。

第四條 左右に溝渠無之道路は成丈け、路の兩縁を低下にし、雨水の捌き方宜敷様可致事。

事。

第五條 掃除丁場標抗往々等閑に致置候向も有之、右は必ず其の請持丁場境に從是東西或は南北何百何十町、何郡何村掃除丁場と誌し、標杭可相建事。

第六條 路敷往々田畠に切添候より、並木根さしを失し、之が爲根返しに及び易く、以外の外の事に候、以來決して右等の所業致す間敷事。

右の通堅く可相守候、若し等閑に差置に於いては、掛り官員巡回の節、屹度可申付事。

右の如く全國道路の掃除請持丁場を定め、路面上の雨水排除、並木取扱方等に至る迄、注意する所ありたれば、較々道路の保存方備はり、久敷之を實行し來りしが、十九年八月に至り内務省訓令第十三號を以て國、縣道築造標準を示したる際、道路の保存及び修繕方法をも定めたれば、爾來同規定に依り維持修繕を行ふに至れり。

第六節 並木取締

道路に附屬する並木の必要なるは、敢て呶々するを要せざれども、往々濫りに之を伐採するものありて、旅客爲に目標を失ひ、又暑威を避くるに困難を感じる等の事情あり。依つて之を保護するの必要あるに依り、明治六年五月布告第百四十六號を以て諸道路、並に脇往還並木の儀は風雨寒暑の節、行客を防護するものなるを以て、濫りに伐採すべからざる事に達せられ、而して同時に伐木出願に對する取扱方をも規定せり。然るに其の趣旨一般に徹底せざる所あるを以て、七年八月に至り内務省は達乙第五十二號を以て更に取

締方を注意せり。其の略に曰く、

道路並木の儀は昨明治六年太政官第百四十六號公布の趣も有之とも、趣旨一般に徹底せず、往々其の根を掘り、其の皮を剥ぎ、其の幹を削り、其の心を燃し、或は松脂を採て生業を營む者あり。夫が爲、根倒れ、風折れ等ある哉に相聞え、右並木は風雨、寒暑の節行客を保護するものなれば、厚く人民へ説諭し、區戸長に於いて精々取締方注意爲致、今後心得違の者あれば嚴密に探索及び相當の處分取計可申。云々

尙ほ内務省は同年九月達乙第六十號を以て諸街道並に脇往還並木間斷の箇所植足方に就き、達示する所あり。其の後同省は十九年八月訓令第十三號を發し、道路築造標準を定め、並木保存方に就いても亦、同規定中に一章を設け、取扱方を定めたり。

並木は近世に至り松杉等を移植するに至りたれども、古は多く果樹を植ゑたるもののが如し。淳仁天皇己亥天平寶字三年(西暦七五九年)六月の勅に曰く、

畿内七道諸國驛路の兩傍に遍く果樹を種ゑしむ。云々

とあり。是調脚其他旅人の飢餓を救はせらるる目的を以て、沿く驛路に果樹を植ゑさせられたるものと見ゆ。其の後桓武天皇丙戌大同元年(西暦八〇六年)六月に至り、並木伐採の禁令あり。曰く、

路傍の樹木は、夏は蔭を垂て行人の休息に便し、秋は實を結んで旅客食ふ事を得べし。

然るに頑民猥りに之を伐採し、行人をして其の便を失はしむ、自今路道の樹木を折損す

るを禁ず。

右は並木を損傷するもの多きに就き、之を保護する爲、一般に禁止の令を發せられたるものなるが、後世に至り並木は次第に松杉等の喬木を植ゑ、終に果樹を見る能はざるに至れり。

第七節 渡船場及び賃錢橋

我が國の河川多きは何人も知る所なり。是等の河川に橋梁無き時代は徒渉又は渡船等に依り交通したりしと雖も、漸次各地に橋梁を架するに至り大に便利を得たりと雖も、而も今猶ほ渡船に依り連絡するの止む可からざる所あり。維新後は官府架設の橋梁以外、賃錢橋を特許せられたれば、橋梁數は非常に増加したりと雖も、明治四十四年四月には、尙ほ渡船場數、國道筋に四十五箇所、縣道筋に二百五十箇所あり。

又賃錢橋を許可せられたるは、明治四年十二月布告第六百四十八號にして、治水修路は地方の要務、物産蕃盛、庶民殷富の基本にして、府縣管下に於いて有志の者、自費或は會社を結び、水行を疏し、嶮路を開き、橋梁を架する等運輸の便を興す者は、落成の上功費の多寡に應じ、年限を定め税金取立方を許可す。云々に基き、自費又は會社の資本金を以て、道路を開き、橋梁を作るもの等には、工費の徵集を爲すことを許されたれば、爾來各所に工事起り、大に交通上の利便を得るに至れり。明治四十四年四月三十日、現在の賃錢橋は、國道十三

箇所。縣道五十六箇所。里道二百六箇所。合計二百七十五箇所なり。

第八節 道路延長及び橋梁調査

道路の延長は從來各地方獨自に調査したことありと雖も、全國同時に現在調を行ひたるは、明治二十七年七月勅令第八十四號に基き、内務省に於いて所謂道路調査と稱し、國縣道に係る實地を調査したるを嚆矢とす。其の結果に依れば、全國國縣道の總延長は八千五百五十七里十一丁三十八間にして、内、國道千九百二里二十三丁十六間、縣道六千六百五十四里二十四丁二十二間なり。其の後同省に於いて内務報告例改正の際、五年毎に道路及び橋梁の調査を行ひて報告せしむる事となり、新に様式を定む。但、報告例に依る調査は國縣道の外里道をも加ふ。而して其の第一回の調査は明治三十五年十二月末日にして、道路總延長十一万八百五十五里十三丁五間。内、國道二千二百十五里三十二丁四十六間、縣道八千五百一里四十七間・里道十万百三十八里十五丁三十二間なり。又第二回の調査は四十年十二月末日にして、道路總延長十万五千四百八十一里三十五丁四十九間(山地三万三千百十二里十三丁十三間・平地七万二千三百六十九里二十二丁三十六間)内、國道二千百四十六里三十三丁五十二間・縣道九千十三里二十三丁二十五間・里道九万四千三百二十一里十四丁三十二間なり。又第三回の調査は大正元年十二月末日の現在にして、道路總延長十一万九千百二十六里三丁三十八間。(山地三万五千九百九里二丁六間・平地八

万三千二百十七里一丁三十二間)内、國道二千百七十八里十一間・縣道九千百七十九里三十
一丁三十五間・里道十万七千七百六十八里七丁五十二間なり。而して同時に調査したる全國橋梁數は第一回調査の分、國道九千二百七十五・縣道三万五千八百二十一・里道二十四萬千五十六、合計二十八万六千百五十二にして、内、鐵橋八十五・石橋五万三千四百七十八、木橋十三万九百三十八・土橋十万千二百八十九、其の他の橋梁三百六十二なり。但し橋梁は長六尺以上、土厚三尺以下のものを調査す。而して第二回調査の分は、國道九千五百十四・縣道三万八千九十三・里道二十五万五千七百四十五、合計三十万三千三百五十二にして、内、鐵橋百十四・右橋六万千八百十六木橋十三万五千五百四十七・土橋十万九千三百二十一、其の他の橋梁五百五十四なり。尙ほ第三回調査の分は、國道九千五百四・縣道三万九千二百五十五・里道二十七万二千七百十、合計三十二万一千四百六十九にして、内、鐵橋三百十五石橋六万七千九百三十五・木橋十三万五千九十九・土橋十一万七千四百九十七、其の他の橋梁六百二十三なりとす。

第九節 道路法案の變遷

内務省は夙に道路に關する法規を統一制定せんと欲し之が調査を企て、明治二十一年十一月に至り、漸く其の終了を告ぐるに至りたれば、是等の調査を基礎として公共道路條例及び街路新設條例を立案して、之を閣議に提出せるも決定するに至らず。更に二十三

年十二月右兩案を併合して道路法案を起草し、第一回帝國議會に提出の目的を以て再び閣議に附したるも、遂に其の運に至らず。依つて二十六年六月に至り、右道路法案に關して地方長官の意見を徵し、尙ほ二十八年三月に於いて土木會及び土木監督署長會議に諮詢したる結果、前案に多少の修正を加へ、一の法案を作製するに至りたれば、二十九年十二月第十回帝國議會に提出し、先づ衆議院の議に上りたりしが、不幸にして否決する所と爲りたり。然れども政府は之が調査を續行して更に別案を作り、三十二年十二月第十四回帝國議會に提出し、先づ貴族院の議に上り、同院にて特別委員會を設け審議を重ねたるも、國道に關する費用支辨等に關し、政府當局と意見を異にし、遂に審議を終了するに至らずして止みたり。爾來政府は同法案をして更に議會に提出せんと欲し、終始調査を怠らざるも時期到らず、遂に明治の末年に至る迄、道路法施行の曙光を認むるを得ずして止みたるは、道路行政上頗る遺憾とする所なり。

第十節 特種工事

第一 道路の構造

我が國の道路は一般に人道、車道を區別したる處無かりしも、唯、北國筋の降雪多き地方に於いては、軒先に雪除け庇を出して交通路を作れり、高田市、長岡市、新潟市等に於いては發達するに至れりと云ふ。

其の他歩車道の區別を爲したる道路は、外國人居留地方面に多く、横濱市に於いては既に慶應年間馬車道を造り、神戸市に於いては明治三年頃海岸通、其の他十數箇所に歩車道を設けたりと。又横濱市内の日本大通りは十二年一月の築造にして總幅二十間、中央幅十間を車道とし、兩側各五間を植樹帶及び歩道と爲せしが如し。

又東京市に於ける歩車道の區別は、銀座通即ち新橋京橋間の施設を以て實に其の嚆矢とす。此の道路は明治五年火災の後を受け、英断を以て道路擴築を行ひたるものにして、中央車道十五間、左右各三間の歩道を設け、十年五月に至り竣工せり。而して同市に於いては二十二年より三十二年に亘り延長約二千百間。尙ほ三十九年より明治の末年に至る迄約四万餘間の市内樞要道路を歩車道に區別せり。

而して東京府下に於ける歩車道區別道路は、府縣道第二號東京・青梅線、豊多摩郡淀橋町地内四谷區界より鐵道山ノ手線に至る間、延長七百四十間、及び府縣道第六號東京川口線、北豐島郡巢鴨町、瀧野川町地内、本郷區界より王子町界に至る間、延長千二百八十八間の二線路にして、何れも明治四十三年東京市區改正事業として施行す。又京都市に於いては明治四十五年烏丸通鹽小路・丸太町間及び四條通西洞院・木屋町間を歩車道に區別せり。

又大阪市に於いては明治三十九年三月大阪港埠頭埋立地道路區劃の際、歩車道の區別を施し、其の外堺筋線及び福島・曾根崎線にも之を實施せり。又長崎市に於いては明治三十一年十月より三十九年九月に亘り末廣町、臺場町、梁瀬町等千三百餘間の歩車道區別を實施せり。其の他栃木縣、三重縣、愛知縣、岐阜縣、富山縣、香川縣、熊本縣等には歩車道を區別したる道路あり。

道路の構造にマカダム式を採用したるは、明治十一年京都府に於いて國道第二號線日之岡村、御陵村地内延長千二十三間の箇所に施行せしを以て始めとす。尋いで十二年一月横濱市内日本大通りにも亦、同式を採用したり。東京市に於いては二十五年淺草區藏前片町より同區八幡町間の車道を水締マカダムと爲したり。其の外明治の末年迄に同式を採用せし府縣は兵庫縣、千葉縣、三重縣、靜岡縣、岐阜縣等なりとす。

道路の鋪裝工事は東京市内に於いては、最初明治五年火災の後に於いて、銀座通り即ち新橋、京橋間の歩道を煉瓦鋪装とし其の外歩道を混擬土、又はアスファルトを以て鋪装を行ひたるは、明治四十三年頃に始まり、明治の末年迄には總面積一万二千餘坪を竣工せしめたり。又車道のアスファルト及び木塊鋪装は、四十四年二月より之に着手し、明治の末年迄に總面積七千餘坪を成就せり。

右の外、歩道の一部に煉瓦鋪装を爲したるは、三重縣の御幸道路にして、又石鋪装として混擬土基礎上に幅約三寸、厚四寸、長七寸の鋪石を敷き合端にアスファルト、モルタルを施

したるは神戸市榮町通筋にして、其の延長四百間、明治四十二年の築造なり。

第二 道 路 隧 道

道路の隧道中、徳川時代に開鑿したるものにして現存するものは、僅に六箇所なり。之を年次に順ひ列記すれば、

一大分縣耶馬溪隧道 長二十一間 寛永三年(西暦一六二六年)八月竣工。

一茨城縣福島縣界に在る界の隧道 長十四間 安永四年(西暦一七七五年)六月竣工。

一福島縣九面隧道 長二十一間 此の隧道は界の隧道より數年後、即ち安永の末年頃に竣工。

一同縣神白隧道 長二十二間五分 天明元年(西暦一七八一年)竣工。

一新潟縣大正浦隧道 長十九間二分 安政五年(西暦一八五八年)竣工。

一德島縣猪ノ峠隧道 長八十七間 竣功大正浦隧道に同じ。

明治に至り開鑿したる主なる隧道は、總數三百五十八あり。其の中最も多數の隧道を有する地方を擧ぐれば、千葉七十六、靜岡三十一、福島十九、新潟、石川共に十五、神奈川、兵庫共に十三等なり。之に反して東京、大阪、岩手、秋田、沖繩五府縣には僅に一隧道を有するのみにして、長崎、愛媛の兩縣には全く隧道なし。而して福島縣の夕筋隧道、長二十八間五分、及び同縣末續隧道、長二十五間にして、共に明治三四四年頃の竣工に係る。其の他明治十年以

前に掘鑿したる隧道は、群馬縣の棚下隧道、長三十間、八年七月。神奈川縣の金子隧道、長五十四間五分、九年五月。靜岡縣の宇津ノ谷隧道、長百十三間七分、九年六月の竣工なり。又隧道の最も大なるものを舉ぐれば福島、山形兩縣界に在る栗子隧道、長四百八十二間、明治十三年。石川縣三坂隧道、長四百三十三間、三十三年の竣工なり。其の外長二丁以上のものは山口縣鯖山洞道、長二百八十三間七分、二十年三月。靜岡縣天城隧道、長二百四十五間、三十七年六月。福岡縣仲哀隧道、長二百四十五間、二十三年。熊本縣佐敷隧道、長二百四十間、三十八年。京都府道芝隧道、長百九十四間六分、三十七年。三重縣坂下隧道、長百八十一間八分、四十五年七月。山形縣加茂隧道、長百八十間、二十二年。愛知縣伊勢神隧道、長百六十九間四分、三十年十一月。新潟縣小國隧道、長百五十四間、四十五年。兵庫縣鐘ヶ坂隧道、長百四十七間、十六年九月。茨城縣月居隧道、長百四十五間、十九年十一月。神奈川縣梅田隧道、長百二十間、十九年竣工等なり。又明治年間に開通したる隧道にして、同年代中に廢止したるものは奈良縣の國栖隧道、福島縣の大桁隧道、青森縣の鶴ヶ坂隧道及び鍵懸隧道の四隧道なりとす。

第三 石造拱橋

石造拱橋にして維新前の築造に係り、明治年間に存在する主なるものは五十六橋なり。其の内琉球の美榮橋最も古く、猶ほ金福王の時代即ち我が享徳元年(西暦一四五二年)冊封

使送迎の爲、長虹堤を築き、同時に石橋七座を築造したる事あり、同橋は即ち其の内の一 座なり。此の橋は明治二十五年三月架換られ長十一間、幅三間七分と爲る。其の外沖繩縣には著名の拱橋五箇所あり、何れも明治以前に架設したるものなり。次に古きものは大分縣の虹潤橋にして長十七間、幅三間五分、文正元年(西暦一四六六年)の架設、熊本縣の堀川橋長六間六分、幅二間四分は天正年間、加藤清正堀川改修の際架設せしものなり。徳川幕府の末期に及び、肥後國八代郡種山村に林七と稱する石工ありて、石橋を架するに巧みなり。其の子孫卯助、宇一及び勘五郎も亦、名人として稱せられ、其の架したる石橋同地方に頗る多しと傳ふ。彼の水路橋として有名なる肥後の通潤橋、長四十二間は、宇一の架設せしものなりと云ふ。維新前に於ける拱橋は東京、群馬等にも散在したれども、概して多數なりしは長崎、熊本、福岡、沖縄、鹿兒島等の諸縣にして、主に九州方面なるは、恐らく支那方面と交通の結果、古くより其の工法を傳へたるものなるべし。

維新後架設したる主なる石造拱橋は、總數三百二十二橋あり。其の内宮崎縣のみにて百二十有七の多きを占む、其の他は京都二十二、長崎二十、千葉十九、福岡十七、東京十六等なり。又此の種橋梁の最も大なるは、福島市外に於ける信夫橋にして、長百六間、明治十九年の架設なるが、惜むべし該橋は二十三年洪水の際破壊し、構桁橋に變更せられたり。次は道路里程の元標たる帝都日本橋にして、長二十七間、四十四年三月の建設なり。

明治年間に築造せし石造拱橋にして、東京府の舊萬世橋、舊淺草橋、舊江戸橋、舊京橋、宮城

内の菜蓋川橋、桂澤橋、福島縣の信夫橋は、他の橋種に改造せられ、愛媛縣の不朽橋は洪水の爲流失せり。



第ニ圖 山内里道俗(堀灌漕)の(宮城内山里)

吊橋は古より蔓橋、釣橋等と稱へて橋梁中最も危険なるものなりしが、近時釣綱を鐵線に改めたる等の爲、頗る堅牢と爲り、從來の如く渡橋の際危懼を感じざるに至れり。

明治の末年に於ける主なる吊橋は總數五十橋なりとす。而して新式吊橋の嚆矢は明治三年十二月宮城内山里、俗稱道灌堀(幅十五間)に架設せられたる吊橋にして、模範的な工事なりしが、十七年頃皇居御造營に際し、城壕を填められ、此の橋も亦撤廢せられたり。各府縣に於ける吊橋の最も古きものは、福島縣飯坂の十綱橋にして長三十八間のなりと傳ふ。次は靜岡縣の福養橋、長三十四間四分、明治二十二年。岐阜縣の天神橋、長四十四年。福島縣の水沼橋、長七十間、四十一年の架設等なり。

二十五間二分、二十三年。新潟縣の細野橋、長四十二間、三十四年の架設等あり。又吊橋の最も大なるものを掲ぐれば富山縣の太田橋、長二百四十四間、明治四十四年。同縣雄神橋長百二十五間(架設年不詳)。靜岡縣の天龍橋、長百十三間五分、四十四年。同縣川根大橋、長百八間五分、四十四年。山梨縣の早川橋、長八十五間六分、三十五年。岩手縣の平和橋、長七十七間四十四年。福島縣の水沼橋、長七十間、四十一年の架設等なり。

船橋は維新前に架設したもの、及び明治年間に至り新に架設したるものと合せて總數四十一あり。抑も我が國に於いては上古より造船の術行はれたれば、之を利用して船橋を架設し、一時的又は當時通行の便に供したるが如し。舊記に景行天皇の頃、瀬田に船橋を架したる記事あり。其の他年代不詳なれども著名なる船橋は、越中大門射水川の船橋、下野佐野渡良瀬川の船橋、越前北陸道筋九頭龍川の船橋、武藏隅田川の船橋等なれども、後世普通の橋梁に改造せられ、又は廢止したるものありて、現存するものは極めて渺し。明治維新後に於ける各府縣の船橋中國道筋に架したるものは京都府、新潟縣、長野縣、福井縣、島根縣、大分縣、熊本縣に各一箇所あり。而して船橋の最も大なるものは群馬縣太田妻沼線、利根川筋の妻沼橋にして長三百六十間、明治十七年の架設。次は同縣境、深谷線利根川筋、向島橋、長二百八十間、十六年の架設。同縣館林、忍線、利根川筋川俣橋、長二百五十六間、二十三年の架設。長野縣國道第十號線丹波島橋、長約二百二十間架設年代不詳。島根縣國道第十八號線郷川筋郷川船橋、長百八十七間五分、三十七年の架設。群馬縣伊勢崎、本

庄線利根川筋、八山橋、長百三十四間、十六年の架設。福井縣國道第十二號線、九頭龍川筋船橋は十九年架設の際は長百一間なりしが、四十一年架換の時長百二十四間と爲れり。

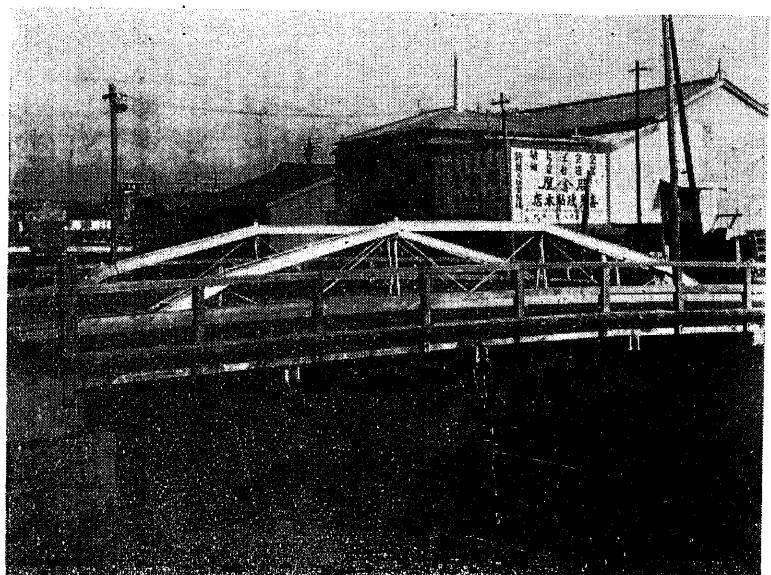
船橋中、京都府由良川橋、新潟縣魚沼橋及び角島船橋、岐阜縣長良川橋、長野縣丹波島橋、安田橋立ヶ花橋、宮城縣丸森橋、島根縣郷川船橋、福岡縣宮陣橋等は其の後別種の橋梁に改造せられたり。

第五 構桁橋及び構拱橋等

明治年間に於いて施行したる主なる構桁橋及び構拱橋等の種類と其の箇所數を擧ぐれば左の如し。

一、木造構桁橋	二七〇	一、構桁鐵橋	六〇
一、木造拱橋	二二	一拱鐵橋	一一
一可動橋	三	一I型鐵桁橋及び鋸桁橋	九六

木造構桁橋の内、最も古きものは東京市内舊出雲橋(長十五間六分八厘)にして、明治十二年十二月の架設とす。之に次ぐものは神奈川縣の馬入橋(長百二十間)にして、十六年の架設なり。此の橋は架設後八九年にして流失したりと云ふ。其の外、明治十七年より十八年迄に架設したる木造構桁橋は、埼玉縣の根古屋橋(長百二十二間六分)吉田橋(長二十一間五分)及び秩父橋(長七十八間三分)群馬縣の今宿橋(長四十間)及び舊利根橋(長百間の内徑間



(京橋)橋正彈の橋々鐵鑄型グンリットスホ 図三 第

九十尺二連山梨縣の大月橋(長三十三間五分)等を主なるものとす。而して構桁橋中、木造構桁橋は全國に亘り、多數架設せられ、一々之を記載する能はざるを以て、爰に明治末年に於ける長百間以上の橋梁のみを掲ぐれば、
京都府の桂橋、綾部橋、
以久田橋及び大堰橋、
群馬縣の久芳橋、栃木縣の鬼怒橋及び渡良瀬橋、愛知縣の木曾川橋、滋賀縣の御幸橋、岩手縣の宮古橋、高知縣の鏡川橋及び物部川橋、愛媛縣の重信橋、大分縣の山國橋等なり。
其の内最も大なるは

栃木縣の鬼怒橋、長三丈、
ねのはし長十三間七分、明治二年十一月の架設にして、我が國構桁鐵橋の嚆矢とす。次に

竣工したるは大阪市内の心齊橋、長二十間四分にして、六年三月の架設なり。東京市内の彈正橋及び横濱市内の都橋は、共にボーストリング型鑄鐵々橋として他に比類無く、當時米國式に則りたるもの如し。但し前者は長八間三分、明治十一年七月、後者は長十二間二分、十六年六月の架設なり。其の他東京市内に在つては、明治十五年十月に高橋、十六年に淺草橋、二十年に柳橋及び吾妻橋、二十一年に鎧橋の架設を見たり。又大阪市に於いては、明治十八年七月淀川大洪水の際同市内主要橋梁二十七橋を破壊せらるるに至りしが、二十一年迄に天満橋、天神橋、木津川橋、渡邊橋、肥後橋の五大橋を竣工せしめたり。但し肥後橋は構桁鐵橋に非ず、鋼鉄桁橋なり。又上記の外、明治三十年迄に架設したる構桁鐵橋を擧ぐれば、東京市内の西河岸橋、御茶ノ水橋、廄橋、永代橋、横濱市内の谷戸橋、花園橋、西ノ橋、港橋、豊國橋、及び錦橋、長崎市内の新川橋、栃木縣の古河橋及び宮ノ橋、宮城縣の大橋及び濱橋、廣島縣の本川橋等にして、尙ほ明治の末年迄に架設したる主なる構桁鐵橋は、東京市内の兩國橋及び新大橋、大阪市内の境川橋、常盤橋及び越中橋、横濱市内の蓬萊橋、大江橋、東橋及び吾妻橋(元木造構桁橋)和歌山縣の小川橋、徳島縣の川口橋及び富田橋、愛媛縣の熊谷橋、八幡橋及び川之江橋、高知縣の繁藤橋及び吉野川橋、福岡縣の鶴ノ橋、熊本縣の赤瀬橋、鹿兒島縣の太平橋等なりとす。而して構桁鐵橋中長百間以上のものを記すれば、大阪市内の天神橋百三十間四分、同天満橋百十九間九分五厘、群馬縣の坂東橋百十四間七分、吾妻橋百十三間七分、鹿兒島縣の太平橋百十四間五分、群馬縣の利根橋百七間七分、東京市内の永代橋百間二分等なり。

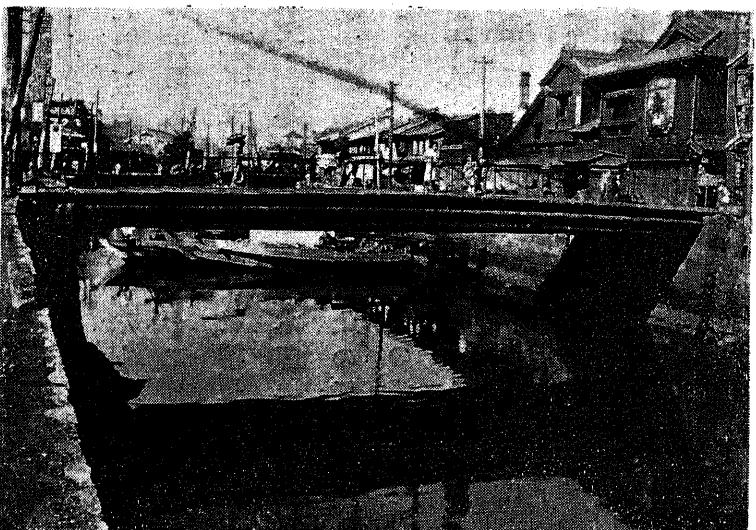
木造拱橋の嚆矢は明治六年八月架設の横濱市内、辨天橋とす。次に架設を見たるは富山縣愛本橋、長三十五間にして、古來有名の橋なり。(二十四年十月木造拱橋に架換)其の他の福島縣の小野川橋、長二十三間八分、(二十七年十二月架設)栃木縣の中岩橋、長五十間(三十七年十月架設)にして、後四十五年五月架換及び榮橋、長二十三間五分、(四十二年十月架設)靜岡縣の富澤橋、長三十七間(四十三年十月架設)栃木縣の開運橋、長三十二間二分(四十四年十二月架設)等にして、此の外栃木縣足尾銅山には此の種の橋梁十四橋あり。

拱鐵橋の最初に架設せられたるは、東京市内の淺草橋にして、明治三十一年七月の竣工なれども、該橋は當初明治十六年に於いてボーストリング型鋼鐵橋をして他に比類無く、當時に至り、更に双絞式鋼拱橋に改築したものなり。其の後同市内には新橋、江戸橋、京橋、萬世橋等相踵いで架設せらるるに至る。此の外栃木縣の日光橋(三十八年八月架設)東京府管内萬年橋(四十年八月架設)愛知縣の鹿乘橋(四十三年五月架設)及び天橋(四十四年三月架設)等あり。而して最大は東京府の萬年橋、長四十九間、次は愛知縣の鹿乘橋長四十間二分なり。

可動橋中、旋回橋は神戸市内の新川橋のみにして、運河新川川口に架し、中央廻旋部の開閉に依り航行に便す。總長二十三間二分、幅二間四厘、木造ハウ型構桁高約五尺の下路橋

にして、明治四十年十二月の架設なり。又大阪市内の安治川橋も、亦同種類の橋梁にして、明治六年八月竣工せしものなるも、十八年淀川大洪水の後、之を撤却したり。又佐賀縣六角橋は木造ハウ型に改築せざる以前、即ち二十九年頃には、中央一部を開閉自在ならしめ、舟航の便に供したるものなれども、其の構造等は詳ならず。

I型桁橋の初めて架設を見たるは、東京府の濱川橋にして、明治二十一年十二月の竣工なり。之に次いで大阪市内の東芦分橋は三十三年十月、同^ニに架設せらる。此の外、明治の末年迄に竣工したる主なるI型桁橋は、東京市内の出雲橋(元木造ハウ型)土橋及び數寄屋橋、京都市内の五條大橋及び三條大橋、大阪市内の梅檀木橋及び板屋橋、兵庫縣の屋岡橋、市川橋、樟津橋、甲武橋、大橋、輕井ヶ瀬橋、岡山縣の井倉橋等にして、内長百間以上のは何れも兵庫縣下の橋梁に屬し、市川橋、長二百五十二間五分(内木造ハウ型構桁



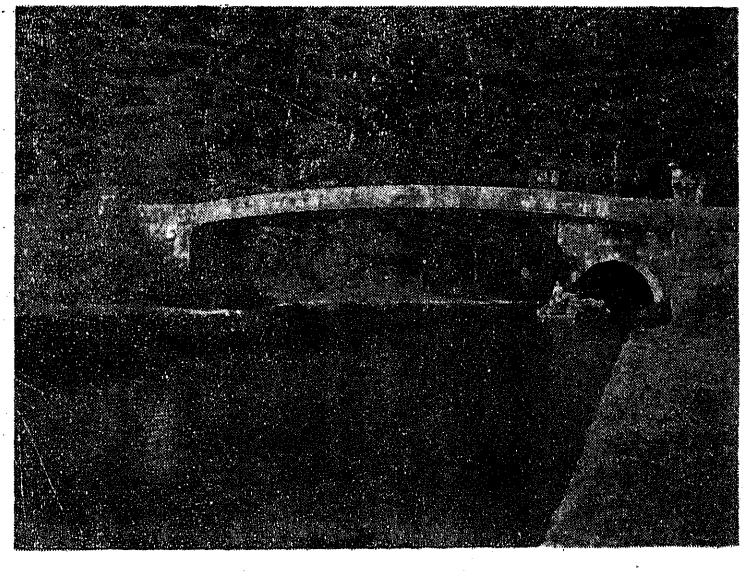
(崎長) 橋ネガロクの古最中橋桁鉄

五連を含む)甲武橋、長百五十一間一分、樟津橋、長百四十四間五分、有年橋、長百十一間二分なりとす。

鋼桁橋の最も古きは、長崎市内の鐵橋^{ガガボシ}、長十二間にして、明治二年八月の架設なり。次いで大阪市内の高麗橋、長三十九間三分にして、三年九月の架設なり。又同市京町橋、長十間二分は九年九月、戎橋、長二十二間は十年十一月の竣工に係り。東京市内高橋、長二十六間七分の一部は十五年十月、又横濱市内の太江橋、長二十八間五分は十六年六月の架設にして、其の他各地方に於いて二十年代に架設したるものは、東京市内西河岸橋の一部、及び御茶ノ水橋の一部、大阪市の肥後橋、福岡縣の常盤橋、横濱市内の前田橋等にして、三十年代に竣工したるものは、埼玉縣の諏訪橋、横濱市的小松橋、室川橋及び黒岩橋等なり。而して四十年以降、明治の終り迄に架設したるものは、東京市内の水道橋、大阪市内の渡邊橋、肥後橋、西長堀橋、伯樂橋、淀屋橋、太江橋、葭屋橋、田簾橋、長堀橋及び日本橋、又横濱市内の辨天橋(元木造拱橋)、兵庫縣の有年橋の一部、和歌山縣の旭橋及び野上橋、大分橋の白岩橋等にして、其の内、最も大なるは和歌山縣の旭橋、百四十二間五分なりとす。

第六 鐵筋混擬土橋

我が國に於ける鐵筋混擬土橋最初のものは、京都府下琵琶湖疏水線路上に架する山科



第五圖 湖西運河橋

運河日岡隧道東口にあるメラン式弧形桁橋梁にして、長四間一分明治三十六年七月竣工す。之に次ぐものは、京都市内鹿ヶ谷御殿前橋にして、長四間一分五厘三十六年十月に竣工し、尋いで同市鞍馬街道橋、長二間八分九厘は同年十一月に竣工す。又床版式鐵筋混擬土橋の初めは、神戸市内の若狭橋にして、長二間八分、三十九年三月の竣工なり。其の後三十九年中に架設したる各種鐵筋混擬土橋は、長崎縣の岳下橋、四間四分、三十九年三月。佐世保市内の佐世保橋、長二十七間二分、三十九年六月。及び香川縣の高橋、二間四分、三十九年八月の竣工なり。其の他は總て四十年以後のものにして、總數四十三橋とす。其の内京都府の高橋、宮城縣の廣瀬橋、香川縣の高橋、熊本縣の天神橋は、國道筋に在り、其の他は府縣道以下に架せらる。

十二年十一月の架設なり。其の他長十間以上のものは、横濱市内の吉田橋、長三十間、四十四年十月竣工。佐世保市の佐世保橋、長二十七間二分、三十九年六月竣工。京都府の市原橋、長十七間七分、四十五年度の竣工。京都市内疏水廣道橋、長十二間六分、四十五年六月竣工。長崎市内梅ヶ崎橋、長十二間二分五厘、四十年四月竣工等なり。

第五章 道路・橋梁工事費

維新以降明治八年六月に至る迄の國庫支出決算額は、大藏省に於いて全部之を整理し、第一期より第八期迄に區別して之を發表せり。其の内堤防、道路、橋梁修築費の一項あれども河川其の他の工事を混同したるものにして、道路關係の費額のみを知る能はざるを遺憾とす。今八期間に於ける修築費決算額を掲げ、以て参考に資すべし。

年 度	道 路 費		計
	橋 梁 費	道 路 費	
第一期 自明治三年十二月 至同三年九月	四八八、〇八〇	四八一、七五九	七、六二三、一五四
第二期 自明治四年九月 至同四年十月	八七五、三一三	八九〇、六〇四	一、三一一、一四五
第三期 自明治五年十二月 至同五年十一月	一、一五一、九三六	一、七一七、五八二	一、一〇五、六三五
第四期 自明治六年一月 至同六年一月	一、一〇五、六三五	一、一〇五、六三五	一、一〇五、六三五
第五期 自明治七年十二月 至同七年十二月	一、一五一、九三六	一、一五一、九三六	一、一〇五、六三五
第六期 自明治八年一月 至同八年一月	一、一〇五、六三五	一、一〇五、六三五	一、一〇五、六三五
第七期 自明治八年十二月 至同八年十二月	一、一五一、九三六	一、一五一、九三六	一、一〇五、六三五
第八期 自明治九年一月 至同九年一月	一、一〇五、六三五	一、一〇五、六三五	一、一〇五、六三五
累計	一、一五一、九三六	一、一五一、九三六	一、一〇五、六三五

前表中第六期乃至第八期分には、内務省直轄東京府下永代橋架換費六萬七千九百貳拾圓、第七期及び第八期分は、同省直轄東京府下新大橋修繕費七千參百八圓を含み、又第六期中には工部省直轄横濱辨天橋築造費五萬千九百貳拾四圓を含む。

會計年度制定後、即ち明治八年七月以降の全國總土木費は、内務省に於いて道路橋梁費

と河川費とを區別して調査したり。即ち各年度の道路橋梁費は左の如し。

年 度	道 路 費		計
	橋 梁 費	道 路 費	
明治八年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治九年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治十年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治十一年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治十二年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治十三年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治十四年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治十五年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治十六年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治十七年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治十八年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治十九年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治二十年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治二十一年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治二十二年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治二十四年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治二十五年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治二十六年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治二十七年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治二十八年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治二十九年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治三十一年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治三十二年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治三十三年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治三十五年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治三十六年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治三十七年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治三十九年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治四十一年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治四十三年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
明治四十四年十二月 同	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三
累計	一、五三一、八〇三	一、五三一、八〇三	二、五三一、八〇三

今明治十一年度乃至同四十四年度の道路・橋梁費負擔の有様を記すれば(明治八十九年の

三箇年度は負擔の區別判然せず、國庫負擔は貳千五百六拾壹萬七千參百九拾圓、道府縣負擔は壹億六千五百八拾八萬九千七百貳拾八圓、郡市區町村負擔は壹億參千貳百六拾萬六千九百參拾五圓、其の他參千貳百五萬八千拾五圓、合計參億五千六百拾七萬貳千六拾八圓なり。

次に道路橋梁費を國縣里道に區別して示せば、明治二十二年度以降同四十四年度に至る二十三箇年度(二十一年度以前は國、縣里道に區別したる材料無し)間の總工費は參億貳千貳拾八萬四千參百拾七圓にして、内、國道參千四百四拾四萬九千四百貳拾七圓、縣道八千九百貳萬五千參百七圓、里道壹億八千八百五拾七萬五千五百四拾八圓、雜費八百貳拾參萬四千參拾五圓なり。

又道路・橋梁費を起業者に依り區別すれば、明治三十四年度乃至同四十四年度の十一箇年度間に於ける一箇年平均額は、道府縣事業八百五拾六萬六千參百參拾七圓、市區事業五百萬參千五百九拾六圓、郡事業百貳拾參萬千貳百拾八圓、町村事業四百五拾萬八千參百九拾貳圓。其の他四拾六萬八千七百八拾九圓、合計千九百七拾七萬八千參百參拾貳圓なり。

又道路・橋梁費を工事の種類に依り區別すれば、明治三十四年度乃至同四十四年度に至る十一箇年度間に於ける一箇年度平均額は、新築改築工事千五拾萬九千九百五拾圓、修繕工事六百九拾貳萬七千參百參拾九圓、災害復舊工事百九拾五萬六百九拾參圓、雜支

出參拾九萬參百五拾圓、合計千九百七拾七萬八千參百參拾貳圓なり。

又最近に於ける各地方道路・橋梁費の一箇度年平均額明治三十五年度乃至同四十四年度を示せば、東京は貳百六拾貳萬七千八百參拾九圓、大阪は百七拾七萬六千五百拾六圓、京都は百貳拾五萬七千拾圓、北海道は百拾壹萬五千七百參拾貳圓、兵庫は六拾九萬七千七百九拾六圓、愛知は六拾五萬九千五百五拾八圓、福岡は六拾四萬千八百五拾八圓に當り、其の以下四拾萬圓以上五拾萬圓は新潟、靜岡、長野、廣島、神奈川、福島の六縣、三拾萬圓以上四拾萬圓は大分、岡山、岐阜、群馬、熊本、三重、山口、愛媛、千葉、島根の十縣、貳拾萬圓以上參拾萬圓は高知、山形、富山、崎玉、石川、岩手、奈良、宮城、長崎、栃木、茨城、鹿兒島の十二縣、拾萬圓以上貳拾萬圓は青森、香川、和歌山、徳島、佐賀、秋田、滋賀、福井、山梨、鳥取の十縣、拾萬圓未満は沖縄縣のみなり。

第六章 國道・縣道・及び主要道路の發達

第一節 國道

我が國には元來國道なる稱呼なく、單に何街道又は、何往還等と稱したりしが、明治六年八月大藏省番外達を以て、全國の大經脈を通ずる道路を一等路とし。其の他の脇往還枝道の類を二等道路とし。村市の經路を三等道路とし。是が修築の方法等を規定する處ありしが、其の後九年六月太政官達第六十號を以て、道路の等級を廢止し、更に道路を國道・縣道・里道の三者に區別せり。是即ち國道の濫觴なり。今太政官達第六十號中の國道に關する制度を記すれば、

一等は東京より各開港場に達するもの。

國道二等は東京より伊勢宗廟及び各府各鎮臺に達するもの。

三等は東京より各縣廳に達するもの、及び各府各鎮臺を拘聯するもの。

而して其の幅員は一等七間、二等六間、三等五間と定めらる。是に於いて國家の經營に委すべき國道の大本を確立するに至りたれども、其の經費に至りては依然として府縣の負擔に任せり。

右の道路等級改正に就き、内務省は同月達乙第七十三號を以て、圖面調製概則を定め、各

府縣より管内國道・縣道線路圖を進達せしむる處あり。此の圖面は漸次各地方より提出するに至りたれば、内務省は全國の路線に就き關係の輕重を酌量し、取捨増減を行ひ、詳密なる調査を施す處あり。其の間數年を費し辛じて、國道の経過地名を確定することを得たり。而して其の幅員に就いては、從來街道筋に在りても、僅々二三間に過ぎざる狹路ありて、交通上不便渺なからざる狀態なるを以て、從前の規定を改め、之を七間以上と更正し、今後新設する道路は必ず此の規模を保たしむることとし、又舊道は漸次之を目的として、改修を勉むることに決定する處あり。之を太政官に上申したる結果、明治十八年一月布達第一號を以て左の通り公布せらる。

今般國道の等級を廢し、其の幅員は道敷四間以上並木敷濕拔敷を合せて、三間以上總て七間より狹小ならざるものとす。

但し、國道線路は内務卿より告示すべし。

右に依り内務省は、同年二月告示第六號を以て、國道表を定め之を告示す。告示文は左の如し。

本年一月太政官第一號を以て、國道の儀布達相成候に付、該線路別表の通り相定候條此の旨告示候事。

國道表 経過地名のみを省略し、單に
線路名を掲記す。

第一號	東京より横濱に達する路線
第二號	大阪港に達する路線
第三號	神戸港に達する路線
第四號	長崎港に達する路線
第五號	新潟港に達する路線
第六號	西館港に達する路線 (神戸港に達する別路線 (中山道通過))
第七號	新潟港に達する別路線 (清水越道)
第八號	伊勢宗廟に達する路線
第九號	名古屋鎮臺に達する路線
第十號	千葉縣に達する路線
十一號	群馬縣に達する路線 (宮城縣に達する別路線 (陸前濱街道))
十二號	茨城縣に達する路線
十三號	熊本鎮臺に達する路線
十四號	山梨縣に達する路線
十五號	岐阜縣に達する路線
十六號	福井縣に達する路線
十七號	石川縣に達する路線 (信濃越後道)
十八號	富山縣に達する路線
十九號	富山縣に達する路線 (後第七師團に達する路線に改む)
二十號	同
二十一號(中)	同
二十二號	同
二十三號	同
二十四號	鳥取縣に達する路線 (京都府通過)
二十五號	島根縣に達する別路線 (鳥取縣通過)
二十六號	大阪府と廣島鎮臺とを拘聯する路線
二十七號	東京より山口縣に達する路線
二十八號	和歌山縣に達する路線 (高知縣に達する別路線 (徳島縣海岸通過))
二十九號	徳島縣に達する路線 (山口縣に達する別路線 (島根縣通過))
三十號	愛媛縣に達する路線
三十一號	高知縣に達する路線
三十二號	和歌山縣に達する路線
三十三號	徳島縣に達する路線
三十四號	大分縣に達する路線
三十五號	宮崎縣に達する路線
三十六號	鹿兒島縣に達する路線 (日向大隅道)
三十七號	高知縣に達する路線
三十八號	宮崎縣に達する路線
三十九號	大分縣に達する路線
四十號	鹿兒島縣に達する路線 (日向大隅道)
四十一號	秋田縣に達する路線 (青森縣に達する別路線 (羽州街道通過))

第四十二號	同
第四十三號	同
第四十四號	沖繩縣に達する路線
第四十五號	東京より横須賀鎮守府に達する路線。
第四十六號	吳鎮守府に達する路線。
第四十七號	佐世保鎮守府に達する路線。
第四十八號	佐世保鎮守府と熊本鎮臺とを拘聯する路線。
第四十九號	東京より奈良縣に達する路線。
第五十號	香川縣に達する路線。
第五十一號	大分縣に達する別路線。(伊豫道)
第五十二號	舞鶴鎮守府に達する路線。

右國道表發布後、或は道路改修施工の結果、路線の變換を行ひ、或は経過地變更の必要ありて、他の路線を選定する等、國道表の改正を要すること多々あり。其の都度内務省より之を告示す。尙ほ明治二十年七月、勅令第二十八號を以て、東京より鎮守府に達する道路及び鎮守府と鎮臺とを拘聯する道路は、自今國道に編入すと公布せられ、是等の結果四年未迄に總計十六路線を増加するに至りたれば、國道の總數は六十路線に改まれり。是等追加路線名を記すれば左の如し。

第四十五號 東京より横須賀鎮守府に達する路線。

第四十六號 同 吳鎮守府に達する路線。

第四十七號 同 佐世保鎮守府に達する路線。

第四十八號 佐世保鎮守府と熊本鎮臺とを拘聯する路線。

第四十九號 東京より奈良縣に達する路線。

第五十號 同 香川縣に達する路線。

第五十一號 同 大分縣に達する別路線。(伊豫道)

第五十二號 同 舞鶴鎮守府に達する路線。

第五十三號 舞鶴鎮守府と第九師團とを拘聯する路線。

第五十四號 同 東京より第八師團に達する路線。

第五十五號 同 第十師團とを拘聯する路線。

第五十六號 同 第十七師團に達する路線。

第五十七號 同 第十三師團に達する路線。

第五十八號 同 静岡縣に達する別路線。(御殿場道)

第五十九號 同 第十六師團に達する路線。

第六十號 同 第十四師團に達する路線。

茲に明治四十四年末調査の國道各路線延長を純里數と他路線重用里數とに區別し、東京より各路線終點迄の里程を知るの便に供すべし。即ち左表の如し。

番 路 線 號	延 長	
	純里數	用する里數
第一 九 號	八里六丁 毫	八里六丁 毫
第二 八 號	二里六丁 毫	二里六丁 毫
第三 七 號	一里五 毫	一里五 毫
第四 六 號	一里五 毫	一里五 毫
第五 五 號	一里五 毫	一里五 毫
第六 四 號	一里五 毫	一里五 毫
第七 三 號	一里五 毫	一里五 毫
第八 二 號	一里五 毫	一里五 毫
第九 一 號	一里五 毫	一里五 毫
第十 號	一里五 毫	一里五 毫
第十一 號	一里五 毫	一里五 毫
第十二 號	一里五 毫	一里五 毫
第十三 號	一里五 毫	一里五 毫
第十四 號	一里五 毫	一里五 毫
第十五 號	一里五 毫	一里五 毫
第十六 號	一里五 毫	一里五 毫
第十七 號	一里五 毫	一里五 毫
第十八 號	一里五 毫	一里五 毫
第十九 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十一 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十二 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十三 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十四 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十五 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十六 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十七 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十八 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十九 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十一 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十二 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十三 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十四 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十五 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十六 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十七 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十八 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十九 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十一 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十二 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十三 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十四 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十五 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十六 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十七 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十八 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十九 號	一里五 毫	一里五 毫
第五十 號	一里五 毫	一里五 毫
第五十一 號	一里五 毫	一里五 毫

番 路 線 號	延 長	
	純里數	用する里數
乙 甲	八里六丁 毫	八里六丁 毫
第一 十一 號	一里五 毫	一里五 毫
第二 十 號	一里五 毫	一里五 毫
第三 九 號	一里五 毫	一里五 毫
第四 八 號	一里五 毫	一里五 毫
第五 七 號	一里五 毫	一里五 毫
第六 六 號	一里五 毫	一里五 毫
第七 五 號	一里五 毫	一里五 毫
第八 四 號	一里五 毫	一里五 毫
第九 三 號	一里五 毫	一里五 毫
第十 二 號	一里五 毫	一里五 毫
第十一 號	一里五 毫	一里五 毫
第十二 號	一里五 毫	一里五 毫
第十三 號	一里五 毫	一里五 毫
第十四 號	一里五 毫	一里五 毫
第十五 號	一里五 毫	一里五 毫
第十六 號	一里五 毫	一里五 毫
第十七 號	一里五 毫	一里五 毫
第十八 號	一里五 毫	一里五 毫
第十九 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十一 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十二 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十三 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十四 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十五 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十六 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十七 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十八 號	一里五 毫	一里五 毫
第二十九 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十一 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十二 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十三 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十四 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十五 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十六 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十七 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十八 號	一里五 毫	一里五 毫
第三十九 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十一 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十二 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十三 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十四 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十五 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十六 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十七 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十八 號	一里五 毫	一里五 毫
第四十九 號	一里五 毫	一里五 毫
第五十 號	一里五 毫	一里五 毫
第五十一 號	一里五 毫	一里五 毫

第五十三號	三、10、10	四、三、七	五、三、七	第五十四號	四、三、五	六、三、五	七、三、五
第五十五號	0、14、10	10、1、3、九	10、1、3、九	第五十六號	0、16、三	八、二、八、四	八、二、八、四
第五十七號	0、08、17	七、二、五、九	七、二、五、九	第五十八號	1、五、二、五	四、10、六	四、10、六
第五十九號	1、14、10	10、2、9、三	10、2、9、三	第六十號	0、14、四	二、七、三、三	二、七、三、三
總計	0、13、八	八、五、八、五、四	八、五、八、五、四	普通寺町内師園に達する路線	0、08、三	二、六、一、七	二、六、一、七
						0、08、三	0、08、三

第二節 縣道

明治の初め國縣道の區別無き時代に於いて何脇往還、何枝道等と呼べる小街道ありしが、是等は國縣道設置後多くは縣道と稱するに至る。尤も縣道の稱は地方に依り假定縣道と呼びし處あれども、右は同時に縣道の資格ある路線を選定すること能はず、漸次調査を行ひて加除する等の事情あるに依り、假定の文字を冠したるものなる可し。

抑も縣道の稱呼起りしは、明治九年六月太政官達第六十號を以て、國縣里道を定められたる時に在り。即ち同達中縣道に關する部分を鈔錄すれば、

- 一等 各縣と接續し及び各鎮臺より各分營に達するもの。
- 二等 各府縣本廳より其の支廳に達するもの。
- 三等 著名の區より都府に達し、或は其の區に往還すべき便宜の海港等に達するもの。

一 縣道々幅 四間乃至五間

右の令達に基き、各地方に於いては夫々府縣會の議決を経て縣道を確定し、以て維持修繕費等支出の方法を設くるに至る。

明治三十五年末の縣道は、總路線千四百四十一、延長八千五百一里四十七間、橋梁(長一間以上)のもの三万五千八百二十一箇所。又四十年末には總路線千五百六十七、延長九千十三里二十三丁二十五間、橋梁三万八千九十三箇所。又大正元年末には總延長九千百七十九里三十一丁三十五間、橋梁三万九千二百五十五箇所なりとす。

前記の如く調査毎に延長里數の増加する所以は、各地方の發展に伴ふものなること疑ひ無しと雖も、府縣會に於いて往々黨略上、縣道問題を提出するものあり。是等の原因にて多少増加を來したる場合無しとせず。

第三節 道路の幅員及び勾配

從來我が國に於いては、道路の幅員及び勾配等を規定したこと無く、隨つて其の實際を調査したこと無かりしが、明治五年六月布告第百八十九號を以て、諸街道の道幅を調査せしめたる事あり。其の後九年六月太政官布達第六十號を以て、一般の道路と國縣里道に區別したる際、國縣道の幅員を定め、將來新設する道路も亦、此の道幅を保たしむることとなれり。即ち國道一等は道幅七間、二等は同六間、三等は同五間とし、縣道は同四間

乃至五間とす。夫より較々十年を経過したる明治十八年に至り、國道の等級を廢し、幅員を一定するを便なりとし、同年一月太政官達第一號を以て是が改正を行ひ、國道の幅員は道敷四間以上、並木敷濕拔敷を合せて三間以上、總て七間より狹小ならざるものと改めらる。

明治十九年八月内務省訓令第十三號を以て、國縣道の新設又は變換に係るもの築造標準を定めたる際、國道の勾配は三十分一(即ち長延一間に付二寸)、縣道の勾配は二十五分一(即ち長延一間に付二寸四分)とし、可成此の割合を超えざらしむることに定めたれども、幅員及び勾配とも之に準據して改修したる部分は實際僅少にして、國道の平均幅員が規定の四間以上に達するものは、明治四十四年四月の内務省調査に依れば、僅に十八道府縣三十二路線に過ぎざるなり。

國道の勾配は三十分一の規定なれども、是亦實際の道路は急勾配のもの多數にして、殆んど規定に合するもの無しと稱するも過言に非ざるなり。此の處に最も急勾配を有するものを記すれば、横濱より横須賀鎮守府に至る路線には二分一、又横濱より箱根町に至る路線、小田原町より長尾峠に至る路線、松山より八幡濱に至る路線には共に三分一、又東京・神戸間の内滋賀縣大路井村より柏原村に至る路線、海田市町より吳鎮守府に至る路線には共に四分一の處あり。其の他五分一のもの十路線、六分一のもの八路線、七分一のもの二路線、八分一のもの十二路線、九分一のもの三路線、十分一のもの十三路線以下三十分に達せざる路線六十七あり。

第四節 國縣道工事費

土木費中道路橋梁に係る工費は、明治二十一年度以前は之を國縣道に區別して整理したもの無し。故に國道のみに關する費額を知ること能はざれども、二十二年度以降の分は幸に之を知ることを得、依て同年度より四十四年度迄の國道に係る工費を計上すれば、其の工費累計は參千四百四拾四萬九千四百貳拾七圓にして、一箇年平均額百四拾九萬七千八百壹圓に當れり。而して其の最も多額の支出ありしは、四十四年度にして、參百參拾參萬八千八百貳拾貳圓。最も少額なりしは、二十四年度にして、八拾貳萬五千四百貳拾四圓なり。又之を道路と橋梁とに區別すれば、道路費は貳千五拾壹萬八千六百四拾六圓。橋梁費は千參百九拾參萬七百八拾壹圓なり。

今明治四十四年度に於ける各地方國道に係る工費を示せば、四拾萬圓以上は東京、參拾萬圓以上は神奈川。貳拾萬圓以上は京都、群馬の二府縣。拾萬圓以上は兵庫、靜岡、岩手、愛媛、福岡の五縣。五萬圓以上は、北海道、新潟、千葉、愛知、長野、福島、青森、秋田、宮崎、鹿兒島の一、道九縣。其の他の府縣は皆五萬圓以下なりとす。

又縣道の工事費を掲ぐれば、明治二十二年度より同四十四年度に至る、二十三箇年度間の工費總額は、八千九百貳萬五千四百七圓にして、一箇年平均參百八拾七萬六百七拾圓な

り。其の最も多額の支出ありしは、四十四年度にして、八百貳拾壹萬九千百參拾九圓。最も少額なりしは、二十四年度にして、百七拾萬千九百八拾九圓なりとす。而して縣道の工費は、漸次増加の傾向なりしが、唯三十九年度頃に於いて幾分減少を見たり。是等は三十七八年戦役の影響に依る一時的現象なりと見え、忽ち舊態に復したるのみならず、續々新工事起り、遂に一箇年八百萬圓以上を支出する盛況に達したり。

今明治四十四年度に於ける縣道工事費の支出、最も多き府縣より順次掲記すれば、四拾萬圓以上は、新潟、群馬、北海道、愛知の一道三縣。三拾萬圓以上は、岩手、福岡、千葉、兵庫の四縣。貳拾萬圓以上は、宮城、京都、岐阜、長野、廣島の一府四縣。拾萬圓以上は、熊本、福島、鹿兒島、奈良、青森、神奈川、岡山、秋田、栃木、茨城、三重、和歌山、靜岡、大阪、埼玉、山口、佐賀、愛媛、山梨、長崎の一府十九縣。拾萬圓以下は、石川、高知、富山、大分、東京、沖繩、山形、宮崎、德島、香川、福井、鳥取、滋賀、島根の一府十三縣なりとす。

第七章 北海道、朝鮮、臺灣、樺太の道路

第一節 北海道の道路

第一 明治維新前に於ける道路

松前氏は、徳川幕府が本道開拓の事業に着手せざる以前に於いて、既に同所の開發に從事し、始祖信廣以來、今の渡島國の南西部に居を占め、西は熊石より東は沙首岬に至る數十里の間に、福山、江差等の市街、並に數多の小村落を開きたり。然りと雖も開拓上見るべき事業極めて少く、道路の如きも亦、多く記するに足るもの無し。

露國は正徳以來、千島を蠶食して得撫に及び、寛政の頃に至りては頗る警戒を要すべき時機なりしを以て、幕府は寛政十年(西暦一七九八年)に至り、目附渡邊糺等をして、蝦夷地を巡査せしむる所あり。其の結果、享和、文化の頃、終に松前氏より東西蝦夷地を上地せしめ、全道の地を幕府直轄となしたり。爾後道路開鑿工事を施行する所あり。其の主なるものは、様似山道、猿留山道、長萬部虻田間、釧路厚岸間等にして、是等により東西蝦夷地は箱館より根室迄の海岸道路を有するに至りしも、西蝦夷地に至りては太田、持田、雷電積丹半島、雄冬等の險ありて、久遠より增毛に至る間、全く陸行を絶つ所渺からず。又東西海岸の連絡

道路としては木古内山道、千歳越山道、兩龍越山道、網走越山道、斜里越山道等なり。箱館の榮國橋、龜田村の萬年橋も亦此の際に成れりと云ふ。

文政四年(西暦一八二一年)十二月幕府は、本道の地を擧げて再び松前氏に交附せしも、其の後安政元年に至り、幕府は箱館奉行を置き、再び直轄を以て開拓を圖るに至れり。西蝦夷地一帯、陸路の全通を見るに至れるも、道路状態は唯馬足を通ずるに止まるのみなり。

第二 明治年間に於ける道路

開拓使時代

維新前に於いては山道を開くと雖も、皆多くは一時的假道に過ぎざるを以て、年を経るに從ひ土石崩壊荆棘再生し、僅に路線を認むるに過ぎず。明治二年七月開拓使設置以來、黒田次官は道路開通を急務とし、各方面に土工を起し、險を夷げ、茅を誅し、迂回を正し、崩壊を修め、大に改修に努力せり。札幌本廳管内に於ける主なる工事を擧ぐれば、次の如し。

膽振國有珠郡長流より札幌に至る新道開鑿、錢函・札幌間の道路開鑿、室蘭より札幌に達する道路即ち札幌本道の開鑿、錢函・小樽間道路修築工事、小樽郡能白より若竹町間海岸道路、苦小牧驛より勇拂驛に達する新道、鶴別より室蘭に至る道路修築、錢函・小樽間馬車道修築、後志國余市山道開鑿、小樽港驛遞所前より手宮波止場及び小樽分署に至る車道、豊平橋より札幌村(郡部)に至る道路、膽振國千歳川板橋架設、篠路川板橋架設、十勝國當縁川板橋架設、札幌豐平川架橋。(明治九年、木造拱とハウ型との合成構桁、經間二百八呎及びハウ型構桁、經間百六呎のものより成る橋梁を架設したるも、翌十年洪水の爲、大破せしを以て、修築の際、長二百八呎一經間のみと爲したり)

函館支廳管内に於ける主なる工事を擧ぐれば次の如し。

軍川村より砂原村に至る道路開鑿、黑松内山道の修補、ドッタ湯別、二股の諸川に板橋を架すること二十六箇所、函館街衢の改正、及部川板橋架設。

根室支廳管内に於ける主なる工事を擧ぐれば次の如し。

釧路厚岸より濱添ひ瑠璃瀬、琵琶瀬を経て濱中に通ずる道路の開鑿、根室郡根室厚別間新道開鑿、野付郡海村より茶志骨に至る新道開鑿、厚別より濱中に至る間の新道開鑿、根室郡小糸井より別海に至る山道開鑿、別海より標津に至る新道開鑿、千島國振別郡振別より老門迄及び恩根別迄の新道開鑿、厚岸郡後靜より釧路郡重瀬窮に至る新道開鑿、北見國網走郡藻琴より平慶溜珍に至る道路の新開、同國斜里山道の變更開鑿、千島國後郡泊村會所より擇捉渡海口阿吐江也に至る新道開鑿、根室國目梨郡忠類より崎無異に至る間の海岸道路開鑿、根室郡別當賀川板橋架設、網走川板橋架設、野付郡西別川板橋架設、其の他多數の橋梁架設。

三 縣 時 代

明治十五年二月函館、札幌、根室の三縣を置かれし以來、同十九年北海道廳の開廳に至る

迄の時代に於いては(開拓使時代に比して)其の時期甚だ短く、且三縣分立し、其の間統一を缺く事も尠からずして、新道開鑿の如き何等見るべきもの無く、僅に小修繕を爲せしのみなり。

道廳初期時代

明治十九年一月、廢縣置廳より同三十三年に至る迄の、道廳初期時代に於ける道路開鑿の状況は、先づ本道内の中央に道路を貫通し、四方の支道に連絡せしめ、各地方の交通を一層便ならしめんとせり。即ち空知・上川間、樺戸・増毛間、上川・網走間、網走・釧路間、札幌・虻田間等を開鑿し、漸次各地に及ぼしたるが爲置廳前即ち明治十八年頃には、延長僅に三百里を改修したるに過ぎざりしが、三十三年に至りて、實際開鑿せる道路は、國縣道を合し、總延長千三百九十里に達せり。豊平川橋梁(全長二百尺の内長二十間分は、プラット型鐵橋)其の他は木造ハウ型構桁橋は明治三十一年に竣工せり。

十年計畫時代

本道の開拓事業は尙ほ前途遠遠の憾あるを以て、明治三十三年に至り從來の制度を改め、經費を區分して行政費、拓殖費、地方費の三者と爲し、明治三十四年度以降十箇年に涉る經營方針を樹立したり。今拓殖費の内道路橋梁排水費及び道路橋梁修繕費に就き、其の梗概を述ぶる所ある可し。

道路橋梁排水費は之を繼續費と爲し、十箇年に於いて約金壹千萬圓の費用を投じ、國道

三十五里、縣道八十九里、里道五百七十三里、市街道路六十四里を開鑿し、橋梁四十八箇所を架設し、排水道路千五百里を掘鑿し、工事成功後は翌年より五箇年間は國費を以て之を維持し、其の以後は地方費、或は區町村費を以て、維持せしめんとするに在り。爾後此の方針に基き、留萌・北龍間、濱益・新十津川間、多寄・興部間、浦河・三石間其の他所々の工事に着手せしが、三十七年に至り日露戰役の爲、既定豫算額中金八拾參萬八千圓を後年度に繰延べられたる爲、事業に一頓挫を來すに至れり。引續き一張一弛ありて、四十年度以降は一躍して、金百四拾八萬餘圓を支出することとなりしも、四十一年度に至り工期三箇年を延長し、其の終期を四十六年度とし、毎年度工費約八拾萬圓に減少せられ、又四十二年度に至り更に終期を五十二年度に繰り下げ、毎年度の支出額を約金參拾萬圓に減額するに至れり。而して之が成績に就いて見れば、計畫當初より明治四十二年度に至る九箇年間に於いて、道路の開鑿延長縣道九十六里、里道三百十九里、市街道路十六里、原野道路六百六十八里、排水道路八十四里、合計千百八十六里に過ぎず。此の間石狩川鐵橋(プラット型二百尺一連同百二十尺一連、其の他木橋の分九十一尺、總長九十四間)は明治三十五年竣工、又同川筋旭橋(シュウェドラー型鐵橋百六十二尺一連、其の他木橋にて、總長五十七間)は三十七年に竣工せり。

道路橋梁修繕工事は從來と其の趣を異にし、道路の開鑿及び橋梁の架設後、五箇年間は國費を以て之を修繕し、該期間経過後は之を地方費支辨に移すことと爲したり。是幾分

が地方費の節約を計りたるが如き感無きに非ざれども、資力薄弱なる地方状態なるを以て、到底維持修繕を全うし得ること難く、爲に一旦國費を以て開鑿せる道路も、年と共に悪變じ橋梁の如き一度墜落朽敗せば、之が復舊は容易の業に非ざる状態なり。

十五年計畫時代

明治四十二年河島長官は、四十三年度以降十五箇年に亘る、所謂拓殖十五年計畫案を立てたり。

本計畫に於いては、路線選定の方針を定むると共に、其の築造方法を改良し、既設の道路中権要なるものを改造し、且修繕の普及を圖り、以て道路の面目を一新することを期し、明治四十三年以降十五箇年に於いて、道路橋梁費貳千五百四拾五萬餘圓を支出する豫定なりしも、計畫實施の翌年度に於いて早くも財源に缺陥を生じ、爾來所期の功程を進むるに至らざる状態に至れり。

道路橋梁新設工事は、権要なる地區、若しくは區間に對し、新に道路を開鑿し、又十年計畫の殘程に屬する橋梁の架設を目的とし、道路延長千七百四十里、橋梁三十五箇所に對し、左の方針に依りて道路を築造することとせり。

- (イ) 造成幅は實用に應ずるを以て足れりとし、其の最大幅を二間乃至三間とすること。
- (ロ) 敷地幅は普通六間乃至十間とし、將來必要に應じ擴張の餘地を存すること。
- (ハ) 勾配は普通十五分の一、二十分の一とし、將來改修を要することあるも、路線の變更

を要せざらしむること。

- (ニ) 交通頻繁なるか、又は地質不良なる部分には、成るべく砂利を使用すること。

(ホ) 市街道路の造成幅は、五間以内、敷地幅は十五間以内として、造成幅の全部に砂利を使用すること。

- (ヘ) 築造標準に適合せざる粗造の道路は、之を築造せざること。

以上の計畫に依り、之が實施を期したりと雖も、財政の關係上、年々所期の功程を擧ぐること能はざる状態に在り。明治四十三四兩年度の實績は次の如し。

年 度	工 事					量
	道 路 新 設	橋 梁 架 設	測			
明治四十三年度	六六	一 箇所	一 七〇	里		
明治四十四年度	八八	四	九五			

道路橋梁の改良及び修繕工事は、從來の道路中運輸交通上、不便大なる箇所に對し、改良工事を施行すると共に、從來に比し、施行程度を高めたる修繕を行ひ、以て開鑿道路の効用を全からしめんことを期せり。當初の計畫としては、改良事業は、明治四十四年度より十箇年間に於いて四百五十里、此の工費金貳百五拾萬餘圓を豫定し、修繕事業は、明治四十三年度より十五箇年間に於いて二万八千五百十八里、此の工費六百拾五萬餘圓を豫定したりしも、政府財政の關係上、是亦豫定の功程を擧ぐる能はざる状態に在り。明治四十三四年

度間の實績は次の如し。

年 度	改 修		良 修	國庫支 辨道路延長	道路橋梁修繕	橋 梁 架 替	繕 繕
	測 量	工 事					
明治四十三年度	四三里	一九里	一、三六九里	四五五件	一七六箇所	二	
明治四十四年度	一三	二三	一、四三六	四一九			

第二節 朝鮮の道路

朝鮮に於ける道路は、從來殆んど修築工事を行ひたるもの無く、運輸は人肩馬背に依るの外無き状態なりしが、明治三十九年韓國政府は統監の指導に依り、治道局を置き、四十年始めて改修計畫を定め、六箇年の繼續費として、金百四拾九萬六千圓を計上したり。尋いで四十一年金百萬圓を追加し、四十二年繼續年限を四箇年に短縮したりしが、四十三年に於いて猶ほ金百四拾六萬圓を追加したり。同年八月日韓併合後、總督府は引續き工事を施行し、遂に四十四年中に延長二百八里の改修を修了したり。以上の工事は各道に散在せる一部小區間の斷片的工事に過ぎざるを以て、總督府は明治四十四年の初に當り道路規則を發布し、道路の種類を一等、二等、三等及び等外の四種に區別したり。一等道路は京城より道廳師團司令部、旅團司令部、要塞司令部、鎮守府、要港部所在地、重要な開港又は鐵道停車場に達するもの、及び軍事又は經濟上特に重要なりと認めたるもの。二等道路は

道廳所在地、相互間を連絡するもの、及び道廳より管内府郡廳所在地、其の他樞要なる地點、港津、停車場に達するもの。三等道路は府郡廳所在地相互を連絡するもの、及び府郡島廳所在地より管内樞要なる地點に達するもの等にして、右の一、二、三等道路に屬せざるもの等外道路とし、其の有効幅員を一等道路四間以上、二等道路を三間以上、三等道路を二間以上と定む。而して一、二等道路の選定は數次の改正を経たる後、一等道路十七線七百八十里、二等道路七十九線二千三百三十二里、合計三千百二十里と爲し、三等道路は各道長官之を指定するものにして、其の總延長三千三百五十里と定めたり。而して一、二等道路網確定と共に改修の順序を定め、主要路線二十六線延長五百八十七里の修築を企畫し、是が工費豫算金壹千萬圓を計上し、明治四十四年度以降五箇年の繼續事業とす、是即ち第一期治道計畫なり。

第三節 臺灣の道路

清國政府時代に於いては、交通路の不完全は却つて匪賊横行の害を阻止するものと思惟せるものの如く、又多少道路の開墾を施行せしことあれども、總て一時的のものにして、修理保存の方法を講せざりしを以て、漸次荒廢に歸せり。

明治二十八年領臺後、先づ軍用を主として、南北縱貫道路、其の他重要道路の改修を企て、二十九年三月迄に彰化・嘉義間、臺南・鳳山間、臺中・埔里間、臺南旗山間等延長百九里餘を開墾

せり。二十九年四月軍政を廢し民政組織とし、臨時土木部を置きしが、道路開鑿に關しては軍務局と協議し、工事は工兵隊に於いて施行することとせり。二十九、三十兩年度に於いて改修せし道路は基隆蘇澳間、臺中中港間、枋寮卑南間、東港恒春間等延長百十五里に亘れり。其の外重要道路二百餘里に涉る調査を爲し、引續き七十八里の本島横断道路の實測を爲せり。

明治三十三年道路設備準則を制定し、一等(幅員七間以上)二等(幅員六間以上)三等(幅員五間以上)等各道路の標準を定め、國費に依るの外、地方民に訓諭して保甲民の夫役に依り、或は地方税に依り、又は家税特別賦課を財源として、延長三千餘里的道路を開鑿改築するに至れりと雖も、大部分は勾配急峻なるのみならず、幅員狹少にして、且、殆んど橋梁を見ざるの状態なれば、運輸交通上の不便甚少ならざるに依り、明治三十八年其の内、重要路線約七百里を指定し、改修の際は國庫及び地方税に依り之を施行することとし、維持修繕に至りては地方税の負擔とすることに定めたり。而して四十一年より家税特別賦課により橋梁の新設及び改築を計るに至れり。

前記指定道路の内、北基隆より南屏東に至る、臺灣西部海岸を貫通するものを縦貫道路と云ひ、此の延長百十七里餘なり。其の他縦貫道路以外の指定道路は延長六百九十八里餘あり。而して指定道路以外の道路は、之を保甲道或は市街庄道と云ひ、延長二千九百三里餘に達す。

第四節 樺太の道路

松前氏の經營及び徳川幕府時代に於ける樺太の道路は何等記すべきもの無し。明治元年八月に至り、樺太の行政事務を統轄し、同三年二月、樺太開拓使を置き、樺太開拓の事務を統一するに至りしも、露國との關係上、八年五月、樺太島は千島列島と交換せられたり。

明治三十八年十月、樺太南半は我が領有と爲り、爾來拓殖の業漸く進み、人口増加して諸種の業勃興するを以て、新に道路を開鑿すると共に舊道を修築し、道路網の實現を期するに至れり。

改修道路の主なるものは、真岡街道延長十九里餘、幅員二間五分及び富内街道の内延長八里、幅員二間五分なり。其の他東部縦貫幹線、西部縦貫幹線及び眞縫街道は改修調査中に屬し、留多加街道、雨龍街道、長濱街道、敷香街道等は、僅に徒步にて通行し得るに過ぎざるなり。