

明治期における道路整備に関する一考察

日本大学 正会員 榛沢 芳雄
土木学会 正会員 為国 孝敏

A Study on the Road in the Meiji Era

by Yoshio HANZAWA
Takatoshi TAMEKUNI

概 要

明治期は、富国強兵、殖産興業政策のもとインフラストラクチャーの整備がなされてきた。しかし、鉄道や河川事業に比べて道路整備事業は遅々として進まなかった。自動車の出現が期末であったこともあり、自動車交通を対象とした近代的な道路整備はこの時代には出現しなかったといえる。

明治期の他の事業や経済情勢に勘案して、若干とりのこされた感のある道路整備ではあるが、一方では、アメニティの追及が生活道路を中心としてみられる。

これらのことから、明治期における道路は江戸時代からの道に対する思想の終えんとして、そして現在に至る近代的道路整備への転換期として、試行錯誤を繰り返しているものといえよう。(道路整備、公共投資)

はじめに

現在の日本において、大都市のビル間を縫うようにして走る道路網、また都市間を結び国土を移動するための大動脈たる高速道路や、アメニティの追及が盛んな生活道路等、われわれの生活および生産活動の中において、道路の占める位置は大きい。

われわれが何げなく利用している道路は、その発生過程を考えると大きく二つに分けられる。一方は自然発生的に生ずる道路であり、もう一方は、政治的、軍事的な必要から人工的に造られる道路である。

自然発生的に生ずる道路は、一般には人類の生活が地上で営まれている限り、人間の生活の場にはかかせない存在となる道路である。そして、その生活の中で人と人とのつながり、つまりある集落間の人間の移動を充足させるためのものであることから、人類の生活と付随して存在しているといえよう。そのため本文においては、自然発生的に生ずる道路ではなく人工的に造られる道路をとらえることとする

政治的、軍事的などのある目的を持って人工的に

造られる道路も人類の歴史とともにスタートしているといっても過言ではない。

今から 2000 年以上前の古代都市国家において、すでに王宮を中心とした人工道が築造されている。“すべての道はローマに通ず”という諺を残しているローマ帝国においては、その広大な領土を統治するために、数多くの人工道が築造された。これらはいわゆるローマンロードとして現在でも残存している。

日本においては、BC 548年の^{おどい}磐余天皇の時代に開かれた山陽道が人工道の初めとされているが、政治的、軍事的な目的にて道路が積極的に築造された歴史は、決して古くはない。

明治以前の道路では、駅遞、宿場などの整備に道路政策の重点が置かれ、江戸時代の参勤交代の制度などによって道路の発達を促してはきたが、これらの時代はいまだ車輪交通の発達がみられない産業革命以前の道路を中心とした道路政策が行われており法制的には現代とのつながりの薄いものであったと

いえる。

明治時代においては、産業革命以後の政治、経済両面にわたって近代化を目指して大きな改革を次々と行った時代あり、その背景のもと道路政策においても、技術的にも制度的にも欧米の技術を取り入れるなどして、すべての面で現在の道路の源泉となっているといっても過言ではない。

ここでは、この明治期における道路をとりあげ、当時の時代背景と道路整備の動向を、政府の道路投資を中心としてとらえ、他のインフラストラクチャーの整備状況との関連をも含めた考察を加えるものである。

1. 時代背景と道路法制

1868（明治元）年、王政復古の大号令が出され、明治維新となり新政府がスタートした。

新政府は、欧米列強と肩を並べるべく、産業革命によって近代化がなされた西欧諸国の先進技術の導入を急速に図った。その推進となったのが富国強兵、殖産興業政策である。

幕末の黒船の来航を契機として、欧米の技術力に驚嘆したわが国では、維新を前後して多くの人材を先進諸外国に派遣するとともに、多くのお雇い外国人を時の大臣クラスよりも高給にて雇い入れ、急速な資本主義化を図るとともに、資本および労働力形勢の諸条件を国家的規模で創り出しつつ近代工業の移植・輸入をはかった。

その結果として、日露戦争（1905～1906（明治38～39）年）を経て、明治末期になると技術的には総体的に欧米諸国のレベルへのキャッチアップがなされたといえる。

この間の人口の推移を図-1に、教育水準を図-2に示す。日本の人口は、幕末時にはすでに3,000万人を越えており、最初の国勢調査が行われた1872（明治5）年には3,480.6万人を数えた。期末には5,000万人（5,057.7万人、1912（明治45）年）を突破し、その伸びは約1.5倍である。

日本の早期近代化に国民の勤勉さとともに大きく寄与したといわれるのは教育の普及である。わが国では明治以前より各藩で武士階級を中心に学問が盛んで、江戸末期にはかなり高い識字率を有していた。

1872（明治5）年に「学制」が公布され学校教育

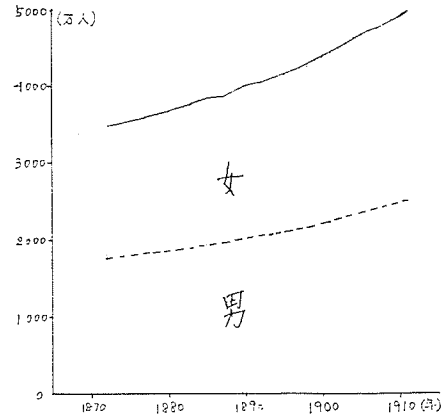


図-1 人口の推移

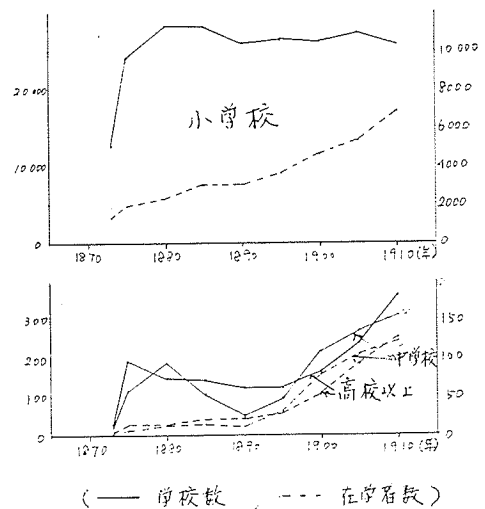


図-2 学校数と在学者数の推移

制度がスタートし、期末までには学校数で小学校が約2倍、中学校が約15倍、高校以上が約14倍となりまた在学者数でみると小学校約5倍、中学校約68倍、高校以上が約31倍の伸びを示した。

本期における道路に関する最初の法制は、1871（明治4）年の太政官布告「治水修路等ノ便利ヲ興ス者ニ税金取立ヲ許ス」である。これは、道路や橋梁を利用する地先の住民から税金のように徴収したり通行料としてその都度徴収したりすることを認めたものである。明治初期においては、政府の財政的基盤は極めて貧弱であったため、道路や河川等の土木施設を修築するための財源確保に伴ってこの布告が考えられたものである。

1873（明治 6）年には、わが国で初めて道路の種類を定めた大蔵省布達「河港道路修築規則」が出された。これによって道路を一等道路（全国的な幹線道路、東海道、中山道など）、二等道路（地方の道路で一等道路と接続するもの）、三等道路（村や市の道路）に区分している。

これを明確にしたものが、1876（明治 9）年の太政官達60号である。この達によって一等、二等、三等道路と分類していた種別を廃止し、新たに国道、県道、里道として、さらにそれぞれ3等級の等級を付したものである。また、道路の種類別に幅員を規定しており、国道では一等が7間（12.73m）、二等が6間（10.9m）、三等が5間（9.09m）とし、県道は4間～5間（7.27m～9.09m）としている。

その後、1885（明治18）年の太政官達第1号によって、それまでの国道の等級を廃止し、かつ国道の線路は内務卿が告示すべきとした。そして幅員を、路面敷地が4間（7.27m）以上、並木や側溝などを合わせて3間（5.45m）以上で、全部で7間（12.73m）よりも狭少なると定められた。また、この達を受けて同年内務省より告示された「国道表」によって、本邦初の国道の路線選定がなされた。

これらの諸法制をへて、政府は1887（明治20）年頃から道路法の制定準備にとりかかったが、明治期には成立せず、最初の道路法（旧道路法）が成立し公布されたのは1919（大正 8）年であった。

2. 道路投資と道路整備

本期におけるインフラストラクチャー整備の一つの目安として政府固定資本形成（実質）の変遷を図-3に示す。

本期における道路と鉄道の投資額を比較すると、両者とも日露戦争の時期に額が大きく落ち込んでいたが、投資額は確実に伸びていることがわかる。ただ、道路への投資額が遅々とした歩みをたどっているのに比べて、鉄道では、1872（明治 5）年に初の鉄道が開通して以来大きく増加し、中期に民鉄の発達等による停滞期はみられるが、1907（明治40）年の鉄道国有化に伴い、その額は飛躍的な増加傾向を見せはじめている。

明治期における道路投資は、ゆるやかながらも確かな増加傾向を示しているが、特に初期における

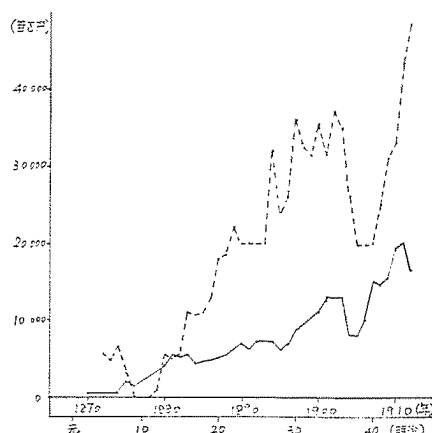


図-3 政府固定資本形成（実質）

（1960年度価格、単位：百万円）

道路交通といえば人あるいは畜力のけん引による小型の荷車程度のものであったため、道路を媒体とした人・物の移動の観点からいうと極めて効率の悪いものであったといえる。

本期の陸上交通では、1868（明治元）年に乗合馬車、1870（明治 3）年に人力車、1876（明治 9）年頃に自転車が登場している。また、1875（明治 8）年から1912（明治45）年までの諸車台数の伸びによると、馬車（乗用＋荷積）が364台から19万台弱に、牛車が1,707台から3万5千台強に、荷車が11万5千台余りから177万台強に、そして人力車が11万台余りから13万台余り（1900年頃は20万台を有していた）に達している。

日本に初めて自動車が輸入されたのは1899（明治32）年であり、期末においてもわずか500台余り（1912（明治45）年に575台）を数えるにすぎなかった。そのため、自動車交通を対象とした道路整備事業は、本期においては出現していない。同様に自動車交通に即応した近代的舗装は、1911（明治44）年に木塊舗装、シートアスファルト舗装および青コンクリート舗装の試験施工が行われたにすぎない。

因に、電気軌道は、1887（明治20）年頃より計画が進められ、1890（明治23）年の第3回内国勸業博覧会（東京）で東京電灯会社が初めて運転を開始した。そして同年、軌道条例が公布された後、1895（明治28）年に京都電気鉄道が最初の営業路線をスタートしたのをかわきりに、明治末期には42社が営業を行った。

以上、明治期においての道路交通は、まだまだ人や馬などが主力であった。そのため、1919（大正 8）年の道路法制定までは、日本の道路は見るべきものがなかったといえよう。

明治末期のわが国の道路延長は、国道が 8,553km、県道 36,052km、市道が 423,235km の合計 467,840 km であり、現在の道路延長 1,123,283km（1983年 4月現在、うち国道 49,532km、都道府県道 126,758km、市町村道 946,991km）と比べると、単純に路線長のみの比較では 2.4 倍程度であるが、整備水準からみると比べようもない。

こうした中で明治期における道路整備事業では、1872（明治 5）年の東京銀座の大火後、銀座通りの復興がなされた。これは、中央の車道が 15 間（27.3 m）、左右の舗道がそれぞれ 3 間（5.5m）とした構造で、車道には砂利、舗道には煉瓦および板石の舗装によって施工がなされた。

道路の改修事業が始まったのは、1882（明治 15）年頃で、この頃に東海道、東山道では東京に至る車道ができていた。これらの先鞭を付けたのが、1874（明治 7）年から約 10 年間に山形、福島、栃木の県令で“道路県令”とまでいわれた三島通庸である。三島は、人馬以外は通行不能であった道路をかなり強引なやり方にて改修工事を押し進め、当時としては画期的な、いわゆる「三島新道」を建設した。これには延長 482 間（876m）に及ぶ栗子トンネルの施工も含まれており、工事にあたってはアメリカ合衆国より購入したせん孔機を用いている。

3. まとめ

明治期における道路整備状況を整理すると次のとおりである。

① 明治維新以来の国力増強政策によって、わが国においては経済的な発展が顕著にみられるが、その根幹となった殖産興業政策においてインフラストラクチャーの整備は、鉄道、河川を中心として進められた。そのため道路への公共投資は、限定されてきたため、明治年間で 40 万 km 以上の道路の整備は遅々として進まなかった。

② 自動車の出現が期末になってからであり、自動車交通を対象とした同整備の思想は、末期になって漸く現われ始めたにすぎ、近代的な道路整備

事業の出現を見なかった。

③ 道路の基本法ともいえるべき道路法が明治年間に成立をみなかったように、道路行政への取り組み方があまり盛んでなかった。

④ 初期のころより法制の中で道路に並木部分の土地を規定するなど、人間を中心とした快適な道への配慮がなされていた。これは、江戸時代における街道や都市内の街路への意識が伝承されたものといえる。

おわりに

現在の道路のイメージからして、明治期には道路らしい道路があったのかという疑問は当然でてくるであろう。当時の道路整備に着目した場合、インフラストラクチャーの整備からいくとどうしても鉄道と比較してしまうのはいなめない。しかし、路線ではすでに全国で 40 万 km ものネットワークがあったということも事実である。

今回は、道路小史的内容に終始した感もあるが今後は、たとえば住民感情、物資の流動、産業の振興など種々の視点からのアプローチを試みたいと考える。

なお、本論をまとめるにあたり種々のご指導、ご教授を賜った多くの方々に書面を借りて感謝の意を表します。

参 考 文 献

- 1) 日本道路協会：日本道路史，1977年。
- 2) 沢本守幸：公共投資 100 年の歩み，大成出版，1981年。
- 3) 矢野恒太記念会編：数字でみる日本の 100 年，国勢社，1981年。
- 4) 高野 務：道路の歴史と展望，土木学会誌，Vol. 56, No. 12, 1971 年 12 月。
- 5) 鈴木忠義・渡辺貴介：土木技術と社会資本整備の流れ，土木学会誌，Vol. 70, No. 1, 1985 年 1 月。