

我が国の道路未整備の背景

——江戸から昭和初期まで——

野沢北高等学校 正会員 外山科夫
名古屋大学 工学部 正会員 二宮公紀
名古屋大学 工学部 正会員 馬場俊介

Background of Undeveloped State of Japanese Road System

——From the Edo Era to the Early Years of Showa Era——

By Shinao TOYAMA, Kohki NINOMIYA and Shunsuke BABA

概要

我が国の道路は、江戸期の五街道において人道としては世界的水準に達していた。しかし、明治期に入って鉄道整備に主力が注がれるようになると、道路の維持レベルは低下し、それに反比例するように鉄道末端での短距離輸送のための車両は急上昇を見せる。そして、大正期における我が国の道路は、質の点から見て最低の時期を迎えることになる。本研究は、我が国の道路整備が近世百年の過半にわたって無視され続けてきた背景を、経済・社会・法制その他に求める。

[近代・道路]

1. はしがき

我が国の道路の現状は、高速道路延長、自動車1台当り道路延長などの“量”で見る限り欧米の水準に近づきつつある。しかし、“質”という点では、一部で荒廃が目立ち始めたアメリカは別としても、ヨーロッパに比べて遅れをとっている。第2次大戦後の我が国の道路政策は、独立採算性を強いられた鉄道が不利な局面に立たされたのと比べて、税制上も恵まれるなど積極的なものであった。それにもかかわらず、現在の道路整備に“遅れ”が目立つのは、かつて我が国の道路が受け持たされてきた役割、あるいはその位置付けに原因の一端があると思われる。本論文では、近世初頭において五街道という世界的水準に達するような道路ネットワークを持っていた我が国が、産業革命を経験しなかったことにより幕末には道路後進国となり、さらに、明治中～後期の鉄道主導の後発型産業革命を経て、『田植えが出来る』と表現される（大正中期）までの道路無視国となるまでの経過を分析する。主たる注目点は、江戸期については宿郷制度、馬と車など、明治～昭和初期については、鉄道と道路の役割分担と流通機構、国民の生活水準と自動車の普及度、政府の道路政策（地方補助金）などとする。

2. 江戸期の道路

(1) 江戸期の道路のレベル

17～19世紀のヨーロッパで道路の整備が進んだ要因としては、

- ① 重商主義による全国レベルでの商業活動の活性化が、商品の換金性から軽量・高価な商品の高速輸送を望ましくした。
- ② 高速輸送には、舟運に比べて格段に早くて便利な馬車の利用が最適で、馬車を通そうとすれば馬車によって摩耗しないような道路への改善が必要となったという背景が考えられる。

これに対して、我が国では道路輸送を促進させる要因が皆無であった。すなわち、

- ① 江戸時代を支えた基本政策である幕藩体制にとって全国レベルでの商業活動の活性化は排反事象であり、従って軽量・高価な商品の高速輸送も不要で、米など重量・安価な貨物を含めたほとんどの物品の輸送に舟

運が利用された。

- ② 舟運に比べて格段に早くて便利な馬車は“馬車”が知られていなかった我が国には存在せず、馬車によって摩耗しないような道路は造る必要もなく、必要があったとしても山・谷の多い国土では経済的にも技術的にも不可能であった。

(2) 低価値の重量品と高価値の軽量品

交通機関が受け持つ貨物は、穀物・石炭・材木など「低価値の重量品」と、郵便物・織物・金物・生鮮食料品など「高価値の軽量品」に二分できる。前者は、総コストに占める輸送費の割合が相対的に高くなり、価格競争力を維持するためにも低廉な輸送費が望ましい。後者は、原価に占める輸送費の割合が低いため速度が重要な因子となる。すなわち、輸送速度が早いと搬送・補充に伴う流通時間が短縮され、在庫や金利負担の減少につながる。例えば、産業革命に突入したイギリスでは、18世紀後半に運河とターンパイクの建設が急増する。それは、「低価値の重量品」には運賃の安い運河、一方「高価値の軽量品」にはスピードの早い馬車（道路輸送）というように、貨物の種類によって交通機関の使い分けが行なわれたからであった。

幕藩体制下にあった我が国の場合、国家レベルでの流通経済が国是となることはなく、「軽量・高価な商品」の如何を問わず菱垣廻船・樽廻船・北前船などによって運搬されていた。舟運は陸運に比べて経済性（越後～大坂・大津の場合、輸送コストは陸路1里が湖上6里、海上15～17.5里に相当）、輸送能力（陸運の場合馬1頭・人1人でせいぜい米1石に対し、水運の場合千石廻船で乗組員14～20人）という点で遙かに優れており、西廻り・東廻り航路によって全国から江戸・大坂という二大中央市場への物資の輸送を担った。

重商主義国家では商品貨物の輸送体系の一翼を担っていた道路も、我が国では参勤交代など幕藩体制を固めるための政治的な目的に利用されるにすぎなかった。輸送システムとして導入された宿郷制度も、1宿ごとの継ぎ馬を強制したもので、公用旅行に対する無料奉仕と参勤交代による大名の疲弊の促進がその背景にあった。そのため民間人が街道を使って商品の輸送を行なおうとしても、宿ごとでの積み替えによる荷の損傷もあり、1頭の馬の背で運ぶことのできる量も僅かで、日数的にも舟運に比べ不利であった。高い脊梁山脈が縦走り、多くの短い急流が道路を寸断する我が国では、道路以上に高度な技術が必要とする橋の建設は経済的にも技術的にも困難なことが多く、また各地の大河では防衛上の観点から橋が架けられず、さらに方々に関所があり、脇街道では人がやっと通れるだけの峠道・橋しかないといった状況で、道路は輸送のための手段ではあり得なかった。

(3) 馬車の存在

江戸期までの日本では馬車が存在せず、徒歩もしくは馬に乗って移動し、物資の輸送も同様に人力もしくは馬の背によっていた。元来ユーラシア大陸の北・東部に発生（前2800年頃）した騎行を主とする馬文化は、南の小アジアで車文化と接触し（前2200年頃）、さらに、匈奴への伝播は古代中国と朝鮮に影響を与え、日本は両国の馬文化の影響を朝鮮を経て受け止めた（縄文中期）。中国には騎行と、戦車から“安車”（王侯の車）までの多様な車行とが平行して存在したが、朝鮮には戦車が伝わらず、馬車として安車だけが入った。最後に日本へは騎行のみが入った。その原因として我が国の地勢と気候、馬の種類、馬に対する価値観などが挙げられる。

近世までの我が国で使われていた車行は“牛車”だけで、それも平坦な近畿地方を中心に都市内・都市間の輸送に使われていたに過ぎなかった。特に大津から京都への米穀輸送の場合、1738（享保23）年には専用の舗装道が造られ、1842（天保13）年には大津～京都間で牛車18,623両が運行されるなど盛んに用いられた。近畿以外でも、江戸・駿府・仙台などで公用工事に導入された。江戸時代に入ってから、江戸・大坂・京都・名古屋・府中などの都市部で“大八車”、“べか車”などの人力移動方法が普及した（人件費が定見で、牛車のように糞もなかった）。大八車は1657（明暦3）年の大火後の普請に用いられたのが最初であるが、元禄期（1688～1702）には武家用を除いて2,200台前後に増加し、荷物運搬業者以外の商人たちの間で盛んに用いられた。ただ、これらの人力荷車は、道が広くて平坦な都市内に限られ、街道筋では伝馬制度維持のため（車両の増加による馬数の減少を恐れ

たため) 幕末に至るまで車の使用は禁止されていた。

(4) 道路の規格

ヨーロッパ産業革命期の活発な商業活動を支えたのは馬車の高速・定常的な運行であったが、これは重量のある大型馬車が高速で走行できることが前提であり、そのためには良質な道路(特に舗装道路)の存在が必須であった。イギリスのテルフォード、マカダム、フランスのトレサゲらによって道路の改良法が提案されたのもこの時期である。

一方我が国の場合、車が陸上輸送の本流にはならなかったので「馬車によって」摩耗しないような道路は不要であった。道路を通行するのは人・馬・籠などに過ぎず、並木の保護育成などの他は路面管理については簡単でよく、均一な幅・平坦性・直線性などは何れも不要であった。そして都市内で使われた人力で動かせる程度の低速・軽量の車では道路の傷みも少なかった。

このように、江戸期までの日本においては五街道をはじめとして道路整備が行なわれたものの、それを近代的な意味における道路へと積極的に改良しようとする要因は1つもなかった。そして江戸前期にはヨーロッパの水準とそれほど隔たっていなかった道路だが、約300年続いた江戸期の間に大きな差がついた。

3. 明治～昭和初期の道路

(1) 明治～昭和初期の道路のレベル

ヨーロッパで道路整備が進んだ理由としては、

- ① 自動車の高級レジャー対象としての人気が自動車の高性能化を引き出し(1899年フランスでは流線型自動車が時速100kmの壁を越えている)、さらに、第1次世界大戦によるトラック輸送が自動車の輸送媒体としての実用的価値を認識させた。
- ② 産業革命初期における馬車輸送を支えた道路ネットワークが遺産として残されていたため、道路を自動車用に改修する(馬車に比べて路面損傷が大きい)だけで済むことが多かった。また、重量馬車交通に対処するため、路面の舗装について技術的な経験を積んでいた。

ことが挙げられる。また、アメリカについて見ると、

- ① 大量生産により自動車の性能が向上し、大衆化(1917年:1人当りのGNP700ドルに対しT型フォード600ドル)も進んだ。これは、第2次世界大戦にかけて第1次ハイウエイ時代を創生した。
- ② 開拓地の農民の疎外感を解消するため農道整備の気運が高まり、次いで起こった第1次世界大戦によるトラック輸送が鉄道と自動車輸送の主客を逆転させた。

のようになる。日本では明治～昭和前期にあたる時期において、欧米では道路輸送は鉄道輸送と並ぶ重要な輸送手段となり(アメリカでは完全に凌駕した)、道路の整備も進んだ。後年になって鉄道の競走力が低下するようになってからも、鉄道に対しては過度の公共性が期待されたのに対し(採算性の度外視)、道路に対しては公共投資が進められ(アメリカでは特に積極的に)、自動車輸送に有利な環境が整えられた。

一方、我が国の道路整備が遅れた理由は、

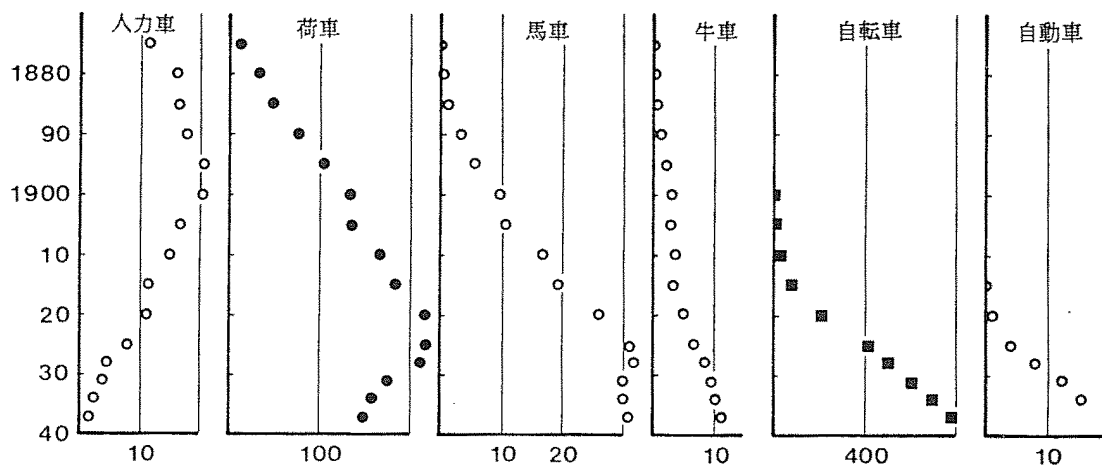
- ① 江戸期の道路網は馬車の通行を前提とせずには造られていたため、馬車が出現しても即座に転用できなかった。この状態は自動車登場後も同じで、走行可能な道路は主として都市内に限られた。その上、道路の改善が進まないまま交通量がけが増加したため、都市内の道路は泥濘化の一途を辿った。
- ② 開国後の乏しい経済状態では、道路輸送(馬車)と鉄道の双方を整備するだけの余裕はなく、より近代的な鉄道に主力が注がれた。道路輸送は、自動車登場後も含めて専ら鉄道輸送の末端である都市内輸送を担った。「自動車交通事業法」などをみても鉄道を保護し自動車輸送を規制する傾向にあった。
- ③ 鉄道は政府主導、もしくは、投資対象としての民間企業という形で建設されたが、大正8年に「道路法」が制定されるまでは道路の新設・改良は国道を含めて殆ど地元負担に頼っており、道路の整備を遅らせた大

宿郷制度の廃止による道路輸送の自由化は、馬車・人力車・荷車の増加をもたらした。1875～90年の間に馬車は88倍、牛車6.4倍、荷車6.5倍、人力車1.5倍に増加した。なかでも荷馬車の増加は著しく、45両から29088両へと650倍近い増加となった（図－1参照）。これらの車両が集中した都市内の道路は依然として城下町の域を脱しておらず、結果として道路の保守管理の低下をもたらした。長距離の都市間馬車輸送は、1872年に運行を開始した東京～高崎、東京～八王子、東京～宇都宮、境～福島、大坂～京都、札幌～函館の6路線に始るが、郊外部での道路事情の悪さにより定時運行は困難であった。関東部の路線は、高崎・宇都宮・福島・八王子などの輸出生糸の生産地を東京を經由して横浜と結ぶという機能を果しており、高価値・軽量でかつ価格変動に敏感な生糸を馬車輸送に振り分けるという意味で、産業革命初期のヨーロッパと同様な機能を有するものであった。

道路輸送は、鉄道が徐々に整備されるにつれて順調には進まなくなった。馬車時代は成熟を待つことなく、本格的な鉄道時代へと移行してゆく。1885～90年代は資本主義の本格的形成が始った時期であり、陸上交通機関における鉄道優位の態勢が確立した時期でもある（表－2参照）。

表－2 鉄道の進展

1872年	新橋～横浜間開通
1877年	西南戦争における軍事輸送（京浜間、京阪神間）
1884年	前橋～横浜間直結 → 輸出品である生糸・繭・絹製品の輸送に威力を発揮
1880年代後半	鉄道建設促進の動きが強まったため主導権をとるための法的措置の検討に入る
1892年	「鉄道敷設法」公布 → 政府が鉄道建設の主体となって全国的な鉄道建設を図る
1890～1900年代	資本主義の発展に伴い鉄道の比重が大きくなり私設鉄道の路線網が著しく拡大
1906年	「鉄道国有法」公布 → 国有鉄道の一元的運営体制の成立



図－1 明治～昭和初期の諸車両の推移（単位：万台）（参考文献42より抜粋）

（3）道路輸送における輸送手段の変化

鉄道優先時代の開幕は、道路輸送に大きな影響を及ぼした。圧倒的な輸送力を持った鉄道は、これと競合する道路輸送を沿線から駆逐する平面、鉄道貨物の集配のための新しい輸送需要を各駅の周辺に創出した。長距離を走る駅馬車は各地で消滅し、近距離用の乗合馬車・荷馬車が増加した。また市街電車の出現（1895年京都、1896

年名古屋など）や自転車（維新後に輸入され1900年ころ実用化）の普及によって、人力車が減少していった（図－1参照）。自動車については、1900年頃から蒸気・電気・ガソリンを動力とした乗用車が相次いで輸入されたが、当初は数も少なく（1912年3月末の保有数210台）、高価なため（1898年：国民1人当りのGNPが50円に対しガソリン自動車は6000円）、富裕階級の所持品に留まり、営業用輸送手段として各地で使用されるようになるのは1920（大正9）年頃からである。

欧米に道路の高規格化をもたらしたのは自動車の普及であり、逆に見れば、我が国の道路近代化の遅れの一因は自動車の未普及にあると言えよう。図－2は我が国の自動車の保有率（人/台）と所得水準（1985年の物価水準で換算したGNP/人）の経年的変化をイギリス、アメリカと対比したものであるが、実質所得がある程度以上にならないと自動車の大衆化（モータリゼーション）が起こらないことを示している。

我が国における自動車の利用は、大衆化の前段階である産業・商業用（トラック）、公共交通機関用（バス、タクシー）への浸透というレベルには達した。すなわち、第1次大戦の間に工業生産は5倍に増加し、重工業部門も発達し、都市部の人口増加とも相まって効率的な輸送への要請（明治期の鉄道に代表される国家的要請ではなく）が強まり、欧米先進国並の交通発達の条件が整った。道路輸送においてはまだ馬車・牛車・荷馬車が多く使われていたが、自動車（自家用車を除く）も新しい交通手段としての足場を固めてゆく（図－1）。特に関東大震災の復興事業で機動性を発揮したことで急速に増加し、保有台数も1925年度には26000台余に達した。その後も年々増加の一途を辿り、鉄道輸送を脅かすほどになった（1930年には50km以内の国鉄貨物輸送の41%、旅客の12%が民営自動車に奪われた）。このような傾向は都市交通において顕著で、東京市内ではバス・タクシーの輸送人員が全輸送人員の3分の1を占めるに至った（1935年）。トラック輸送も、道路輸送手段の中に占める割合はまだ小さかったが（1923年においても、牛馬車数の1%にも満たなかった）、機動性が評価されて多くのトラック運送業者を生んだ（小業乱立状態）。

（4）道路整備と法制

明治期に入って馬車などの車両が登場したことで、道路の改修・拡幅・保全保安問題をにわかにクローズアップされた。改修や建設の動きは、政府指導に先立って地方住民の請願と自費請のかたちで始まった。たとえば、

表－3 道路行政に関する各種法律（明治期と大正期）

<明治期>		
1871年	治水修路架橋等運輸ノ便利ヲ興ス者ニ税金取立方許可ニ関スル件（太政官布告第648号）	民間の篤志家による賃取道路
1873年	◎河港道路修築規則（太政官布達第57号） 1) 一等道路（全国的な幹線道路）：100%国の負担 2) 二等道路（(1)に接続する主要道路）：60%国の負担 3) 三等道路（地方道路）：100%地方負担	道路修築に関する費用負担の原則 一等道路の定義があいまい
1875年	◎道路橋梁法案 1) 国道：国庫負担 2) 県道：国庫より一部負担 3) 里道：区内で負担	道路の費用負担区分
1876年	道路の等級ヲ廃ス（太政官布達第60号）	道路の等級を改正，費用従来通り
1878年	道路の費用負担所属区分の規定（太政官無号達）	道路の等級と費用負担区分の必然的な関係なし
1879年	河港道路堤防橋梁費ヲ旧慣ニ因リ支弁シ得ル件（太政官布達）	
1888年	公共道路条例の起草	
1890年代	各種の道路法案 → 不成立	
1896年	道路法案議会に提出 → 否決	
1899年	修正道路法案（旧道路法の母胎）提出 → 審議未了	
<大正期>		
1919年	◎道路法（法律58号） 1) 軍事目的を有する国道，主務大臣の指定する国道，主務大臣が必要と認めて自ら実施する国道の新設または改築 → 国庫負担 2) その他の道路 → 行政庁の統轄する公共団体の負担 3) 道路により利益を受ける者，道路を損傷する原因となる者が費用を一部負担	道路の費用負担 原因者負担制度
1920年	◎道路公債法（法律59号）	道路財源の公債発行の許可
1921年	◎道路費国庫補助規定（内務省令1号）	国道への補助率50%（府県道1/3）

きな原因となった。

- ④ 日本人の個人所得は欧米に比べて格段に低く、自動車の登場後も利用は富裕階級に留っており（アメリカでは大量生産により1929年、5人に1人の割合で普及）、道路の改善が世論となり得なかった。

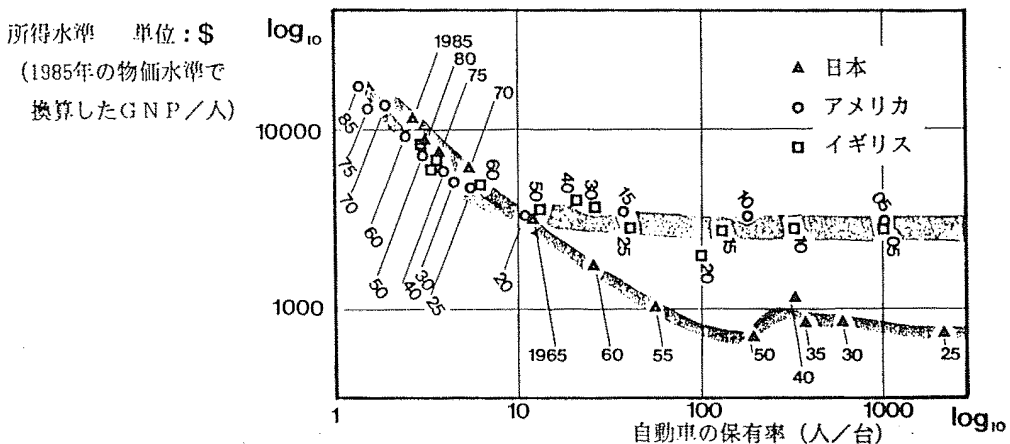
などの要因が複合したものがある。アメリカの場合、20世紀当初は鉄道輸送が道路輸送に比べて格段に効果的であったが、広大な農村部を控えて戸口集配達の利便性が逆転の引き金となった。我が国では、都市内を除いて都市間の道路は全く未整備だったので、自動車の特性は都市内でしか生かせなかった。走れないから普及せず、普及しないから道路の整備も後手に回るという悪循環となったのである。我が国で自動車普及の引き金となったのは関東大震災だが、それも都市内での利用（バス・トラック）が加速されたに留まり、都市間道路の整備とは結びつかなかった。

（2）宿郷制度による道路輸送から鉄道主導への変化

江戸期の陸上交通を支えてきた宿郷制度は、宿駅・助郷にとって財政的に大きな負担となっていた。新政府は唯一の陸上輸送システムである宿郷制度の活用を試みたものの、救済措置をとるだけの財政的余裕もなく、通運会社を設立することで管理負担からの解放と人馬継立網の維持を図った。通運会社による継立業務の変遷は表－1に示すが、全体的傾向としては、1880年代以降になって鉄道建設が進むと、会社の業務内容が長距離輸送から鉄道貨物の集配という末端輸送へと変ってゆく。

表－1 明治初・中期における道路輸送

1868年	宿郷制度を戊辰戦争の輸送に利用 駅通司の設置	低賃金のため助郷村々に重い負担 一円助郷化方針による宿郷の再編成 → 街道の渋滞と混乱
1870年	駅法の再改正	郷村農民への大幅な譲歩
1871年	相対継立会社を認可 東海道の宿郷制度の廃止	東海道各駅に民営の継立組織を設置 → 陸運会社の出現 通運会社による地域的な輸送独占
1874年	内務省発足、継立網再編	通運会社への助成強化
1875年	陸運会社の一斉解散	継立業務の民営化
1879年	運送取扱業の開放	通運会社への助成打切り
1880年代	鉄道建設の進展	
1886年	駅伝営業取締規則の廃止	長距離道路輸送の終焉を象徴
1893年	通運会社が継立所を整理	長距離輸送から鉄道貨物の集配業務への転換



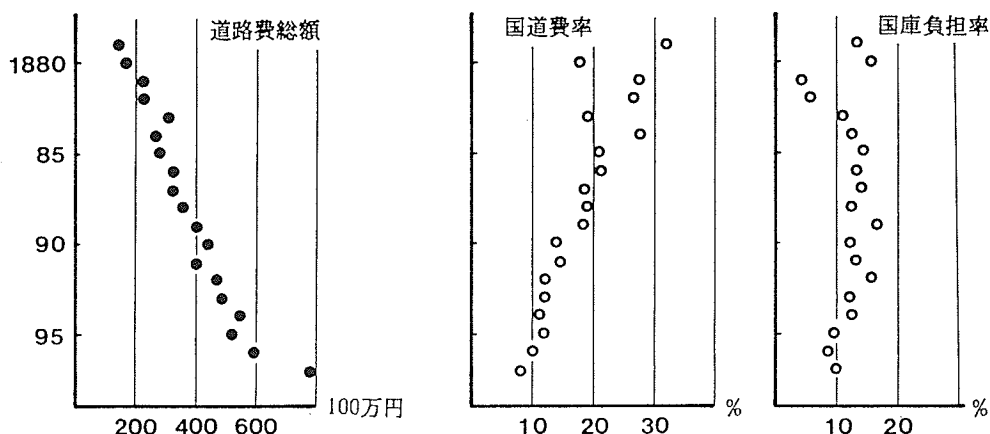
図－2 国民所得と自動車保有率との関係 (作成：馬場)

1875年度中の道路費総額664,468円のうち、国費支弁は僅か9.5%にすぎなかった。このように住民の自普請に依存する傾向は、内務省設置（1873年）前後からようやく変り始めた。すなわち1873年8月には「河港道路改築規則」によって道路費の大まかな負担区分が定められた。しかし住民の自普請や政府の法令だけで、我が国の道路状態を改善することはできなかった。1880年代は、このような状況の中で、府県主導型のかなり大規模な工事が行なわれた時期であった。これらはいずれも民費によって各地に国道幹線を整備しようとしたものであり、しばしば地域住民の強い反発を招いた。当時の道路費は、地方輸送時代の地方負担主義を踏襲していたが、長距離道路輸送時代に入って国道の受益者や破損者は地域住民というよりむしろ国や輸送業者であり、道路費の負担も当然彼らに帰属すべきものであった。

都市内の道路も車両の登場に伴って改修を迫られた。東京では都心部の主要道路の改修計画を定め、財源をさしあたり各車両税に求めることにした。1871年に東京府が決定した改修計画は、最も交通量の多い市内幹線道路に車道を設け、その経費を車両輸送収入の3%にあたる車税によって賄おうというものであった。このような場合でも費用の面では官費負担率は低く（東京府内道路費における官費負担率は1877～89年の平均で3.3%）、地方負担主義が適用されていたと見ることができる。

明治中・後期になって、鉄道＝長距離輸送、道路＝鉄道の末端輸送という図式が定着すると、道路の整備については、それまでの長距離道路輸送を目的とした国道幹線の整備から地方道の整備へと重点が移行した。そして道路費総額に占める国道費の比率も1889年までは18%～30%の水準にあったが、1890年には15%を割り、1897年には10%以下となった（図－3参照）。また経費の負担は相変わらず地方に重く、国道費のかんりの部分が引続き地方に転嫁されていた。

大正期に入って資本主義経済が軌道に乗ると、未整備の都市内道路に各種車両が輻輳し、降雨時など道路は泥濘化ようになる。これを日本の道路史上、道路の整備状態が最悪であった時期と見ることもできよう。表－3に示すように明治中期以来討議されてきた道路法も、自動車数の増加と混合交通の進展、アメリカ人による道路改良への啓蒙などが契機となって、日本最初の体系的な「道路法」として1919（大正8）年公布された。道路法の特徴としては、第1に、道路の種別・等級の決定に当って東京と神宮・府県庁などを結ぶ路線と主として軍事目的に利用する道路を国道と規定している点で、国道を国民経済的機能を備えた産業道路というより軍事・行政道路として位置付けている。第2の特徴は道路損傷業者特別負担基金制度が規定されていることで、道路の維持管理を原因者負担に求めているもので、地方公共団体が自動車運送業に道路の維持費用の財源を課する法的根拠となった。さらに翌1920年には、道路の改良を実現するために「道路公債法」（公債を財源として都市を中心に道路の改良整備を目的とした）が公布された。こうして道路法と道路公債法によって、道路の建設・維持・管理



図－3 明治期の国庫による道路負担 (参考文献42より抜粋)

の統一的な整備基盤ができ、道路条件整備の基礎が築かれた。しかし道路整備といってもコンクリートやアスファルトを用いた道路舗装はまだ大都市の一部であった（1907年：東京日本橋で初めての土瀝青舗装，1912年：名古屋で初のアスファルト舗装）。

1933年「自動車交通事業法」の施行によって統一的な免許基準が設けられると、小業乱立であった自動車運送業の弊害が改善された。しかし道路整備の面では、依然として都市内以外では進行していなかった（1938年：舗装率は国道16%，府県道2.6%）。これは自動車輸送の進展により馬車・人力車・荷車など旧来の輸送手段が減少した反面、荷馬車・牛車・荷車が根強く残ったこと（1938年においてすら牛馬車数はトラックの約3.6倍もあった）、つまりトラックの急増にもかかわらずその運行範囲が道路の整備されていた都市内に限られていたことに象徴されている。

4. むすび

2章で江戸期、3章で明治～昭和初期について道路未整備の要因を見てきたが、直接の原因は道路の新築・補修に関する国家負担の低さ（明治期）であった。そして、その背景にあったのは我が国の貧しさである。政府の財政の貧しさが道路か鉄道かの二者択一を迫り、国民の貧しさが自動車の普及を阻んだ。欧米の先進国で道路輸送、特に自動車輸送を促進させた要因が我が国には当てはまらないものが多いのはこのためである。

第2次大戦後の我が国の道路整備は「新道路法」（1952年）をベースとし、ワトキンス調査団報告（1956年）を受けて道路関連の予算を大幅に増やし（GNPの0.7%～2%前後）、政府主導で優先的に道路の建設が進められた。有料道路建設にあたる政府機関として日本道路公団も設置され、政府出資金・補助金・道路債券の発行などによって一般有料道路や高速自動車道路の建設に当たってきた。しかし、欧米に比べてモータリゼーションのスタートが20年～30年遅れた分、そして、それまでの道路整備にも大きな差があった分、現在の道路整備状況には依然として隔たりがあるのが現状である。

【参考文献】

- 1) アメリカ連邦交通省道路局編：『アメリカ道路史』，原書房，1981
- 2) 井上泰男：『都市の語る世界の歴史』，そして，1978
- 3) 宇佐美ミサ子：『近世における徒歩制について一酒匂川徒渉を中心に』，『交通史研究』第6，1981
- 4) 大島延次郎：『日本交通史概論』，吉川弘文館，1964
- 5) 岡 並木：『舗装と下水道の文化』，論創社，1985
- 6) 加茂謙一：『騎行・車行の歴史』，法政大学出版局，1980
- 7) 近代日本輸送史研究会編：『近代日本輸送史』，成文堂書店，1979
- 8) 久保 浩：『19世紀以前の欧州の交通政策に対する政治・経済的背景』，名古屋大学提出卒業論文，1987
- 9) 児玉幸多：『近世交通史の諸問題』，『交通史研究』第4，1979
- 10) 児玉幸多：『近世宿駅制度における文政改革』，『交通史研究』第6，1981
- 11) 児玉幸多・林屋辰三郎・原田伴彦：『江戸時代の交通と旅』，雄山閣，1982
- 12) 児玉幸多：『近世交通史の研究』，筑摩書房，1986
- 13) 今野源八郎・岡野行秀編：『現代自動車交通論』，東京大学出版会，1979
- 14) 今野源八郎編：『交通経済学』，青林書院新社，1967
- 15) H. ヲライバー（関 楠生訳）：『道の文化史』，岩波書店，1962
- 16) 新城常三：『交通史上より見たる中世と近世』，『交通史研究』第3，1978
- 17) C. シンガー，E. J. ホムケート，A. R. ホー，T. I. ウリアムズ（田辺振太郎，坂本健三訳）：『技術の歴史，第8-産業革命 下，第13-20世紀一その3』，筑摩書房，1981
- 18) 高田公理：『自動車と人間の百年史』，新潮社，1987
- 19) 高橋秀雄編：『公共交通政策の転換』，日本評論社，1987
- 20) 東京大学総合研究会編：『交通と生活』，東京大学出版会，1965
- 21) 東洋経済新報社編：『明治大正国勢総覧』復刻2版，東洋経済新報社，1982
- 22) 富永祐治：『交通における資本主義の発展』，岩波書店，1953
- 23) 豊田 武・児玉幸多編：『交通史』，山川出版社，1970
- 24) 中川浩一：『バスの文化史』，筑摩書房，1986
- 25) 中西健一・平井都士夫編：『新版交通概論』，有斐閣，1982
- 26) 中西健一編：『現代の交通問題一交通政策と交通産業』，ミネルヴァ書房，1987
- 27) 永原慶二・山口啓二他編：『日本技術の社会史，第8-交通・運輸』，日本評論社，1985
- 28) 名古屋市：『名古屋都市計画史，上巻』，名古屋市，1957
- 29) 日本道路協会：『日本道路史』，日本道路協会，1977
- 30) 林 達：『比較経済史入門ーイギリス・フランス・ドイツ』，税務経理協会，1978
- 31) 廣岡治哉：『近代日本交通史』，法政大学出版局，1987
- 32) 北海道土木部道路課：『道路概況』，北海道土木部道路課，1925
- 33) 松沢淳他：『各国の道路政策』，『高速道路と自動車』，高速道路調査会，1972
- 34) 松好貞夫・安藤良雄編著：『日本輸送史』，日本評論社，1971
- 35) B. R. ミッセル（中村 宏他監訳）：『マクミラン世界歴史統計（I，II，III）』，原書房，1983，1984，1985
- 36) 村松一郎・天澤不二郎編：『現代日本産業発達史，XX II-陸運・通信』，現代日本産業発達史研究会，1965
- 37) 矢澤洋子：『幕末期における助郷人足役について一品川宿定助郷村を対象に』，『交通史研究』第6，1981
- 38) 山本弘文：『日本の工業化と輸送』，『国連大学一人間と社会の開発プログラム研究報告』，国連大学，1979
- 39) 山本弘文：『鉄道時代の道路輸送』，『国連大学一人間と社会の開発プログラム研究報告』，国連大学，1979
- 40) 山本弘文：『明治前期の道路輸送と道路建設』，『交通史研究』第5，1980
- 41) 山本弘文：『維新期の街道と輸送（増補版）』，法政大学出版局，1983
- 42) 山本弘文編：『交通・運輸の発達と技術革新一歴史的考察』，国際連合大学，1986