

明治時代における長野県の道路行政について

Road administration of Nagano Prefecture in the Meiji Era

山浦 直人

小西純一

By Naoto YAMAURA Junichi KONISHI

概要

明治時代の長野県における道路行政について「明治初期からの国道・県道認定の変遷」「道路事業の財源（国の補助、地方負担、住民負担）」「通行料を徴収する道路、橋の建設」「長野県令（知事）大野誠が取り組んだ碓氷峠の開削や県内の主要地を繋ぐ道路建設を行う七道開削事業」「明治23年に来県したデ・レイケがまとめた長野県道路河川踏査報告書」などを中心に調査研究を進めた。その結果、近代的な道路行政がまだ十分確立されていない時代ではあるが、規則や通達により道路の建設や維持管理という道路行政が進められていること、道路の設計や工事に関しては、勾配、路面排水、切、盛土の勾配などの技術的な検討がされていること、詳細な仕様書、設計図や見積書などがまとめられていること、またデ・レイケが、当時の県内の道路工事の問題点を指摘し、さらに道路事業のありかたまで述べている点などを明らかにすることができた。

1 明治初期の道路行政（明治20年頃まで）

明治初期、長野県がおこなった道路の建設や維持管理に関する道路行政の記録は、長野県の行政文書、県報、県会史などに記録として残されている。資料は膨大な量でまた欠けているものもあり、調査研究は中途であるが、県史、市町村史（誌）などの文献も併せて参考とし、当時の道路行政の概要をまとめた。なお、長野県は明治9年まで「筑摩県」と「長野県」にわかれている。

（1）道路の維持修繕について

明治2年(1869)に関所、番所などの旧制度が廃止され、統制がなくなったため、各地の道路や河川が荒廃し始めた。そこで当時の政府や県はまず「市在道路掃除規則（明治5年7月）」を定め、道路の掃除、修繕の体制をとることとした。長野県における同規則については、「従明治五年至同七年 管内布達全書」（文献1）に編集された第十六号「道路塵廃掃除ノ件」に「市在道路掃除ノ規則」が壬申（みづのえさる）7月14日、つまり明治5年(1872)に布達と記載されている。

内容は、「第一条 市在士民トモ家店有之場所ニ而我門先ノミ掃キ、往来筋へ芥類溜置候者不都合之儀ニ付、爾後往来中央ヲ境トシ両側ニテ掃除可致事 第二条 飲用

水等ニ相成候川々ハ勿論、塵芥等一切川中ニ掃捨候儀決而不相成り候事 第三条 路傍設置候便所者可相成丈ヶ囲付不潔無之様可心掛候事 第四条 村町地内家店無之場所ハ従前之丁場割ニテ道路之掃除・橋梁之修繕又ハ路上水溜等無之様可取計事 第五条 家店有之場所川筋掃除之儀ハ川附村町ニテ一月一兩度、可致事 第六条 市中ハ一日兩三度、在郷村々ハ一日壹度宛ハ急度第一条之通り家先可致掃除事 第七条 掃除規則ヲ守者、道路家先等ヲ不潔ニ致置候向ハ相当候処分可申附事」

この規則に基づき、明治6年6月「中仙道芦田駅・望月駅付近道路掃除場分担書上」ではこの地域の町村に区間を定めて分担をさせている。その分担の最大延長は五百六十六間（約1 km）である。

また「管内布達全書」の道路之部第一号で「道路標示杭ノ件」（明治6年1月）では、「廣原或ハ山間ノ小径縦横ノ地ニ至レバ方向ヲ失ヒ路線ヲ傍人ニ問フニ由ナク通行客ノ困難ヲ醸シ・・・然レハ行旅ノ輩地理ニ晴キモノニ容易ニ之ヲ知ラシムルハ本道支道ノ街区ニ標示杭ヲ施スニアルヘシ・・・」と定め、また同じく道路之部第二号（明治7年1月）「道路雪カキノ件」では「当管下ハ何レモ山間沍寒地ニシテ三冬ノ際積雪最深ク人馬往還大ニ困難致シ候・・・降雪ノ節ハ村ニ掃除丁場受持ノ箇所速ニ人夫道路開通ヲ・・・」と定め、道路の案内として標識の重要性や主要道路の維持修繕や雪かきまで、細かく規則を定め、その負担をほとんど町村に割り当てている。

里程標は明治6年太政官布告第413号に示された里程標（文献11））とほぼ同じもので、東京からの距離などを記載するよう定めている。

*Keyword: 明治 道路行政 道路技術 デ・レイケ

** 正会員 長野県土木部

〒380-8570 長野市南長野幅下 692-2

*** 正会員 工博 信州大学教授 工学部社会開発工学科

なお、道路掃除規則は、その後明治15年3月に県令甲第34号で「市街掃除規則」となり、さらに明治19年5月に県令甲第71号で「道路及び市街掃除取締規則」として改定、布達されている。

(2) 道路の認定について

明治政府の本格的道路行政通達である「河港道路修築規則」(明治6年8月大蔵省番外達)では、国内の道路を一、二、三等に区分することが定められた。まず「長野県」に関する認定経過を示す資料としては明治7年「官指令之部」(文献1))に編集されている明治6年10月5日付けの大蔵省事務総裁参議大隈重信名の通達があり、これは県内の河川及び道路の認定案を国へ協議した回答と推定される。その綴りに「明治6年8月2日大蔵省御布達河港道路等級ノ先般調へ方御伺シ……一等道路 中仙道……。二等道路北国西往還……。との文書がみられるが、文書の欠落などにより、認定の施行期日等は明確でない。一方「筑摩県」は県令永山盛輝による「筑摩県道路等級制定並修築ニツキ潰地坪数等取調布達」(明治8年3月27日)により、第一等道路他25路線(一部岐阜県部分を含む)が認定されている(文献2))。以上「筑摩県」と「長野県」の認定道路に関する資料を重ねると表-1のとおりとなる。

(3) 道路の幅員について

明治8年3月の筑摩県県令布達第12号で「将来車馬通運等ノ便ヲ盛ニ開カン為メ」として道路の修築を計画し、一等は2間2尺以上 二等は2間以上 三等は9尺以上と決めたが(文献2))、翌明治9年6月の太政官達第60号では、国道一等は7間以上、二等は6間、三等5間と、県道は4間から5間と定められた。しかし、この頃の道路幅員は、開鑿工事(現在という拡幅改良や新たなバイパス設置など)が多大な費用を要するため、基準を守ってはならず、概ね2~3間程度の幅員であったと思われる。

(4) 道路使用許可、占用等について

明治19年長野県令甲第14号により11条からなる「街路取締規則」が定められている(文献3))。これによれば、「道路敷に商品等を並べてはならないことや街灯、樹木の植栽や下水溝の設置などの許可、露店や工事資材の一時許可などを定め、規則違反者に罰則を与える」としており、現在の道路使用許可や占用基準の初期のものと見られる。これらは、例えば花岡耕地惣代宛諏訪郡豊田村・湊村聯合戸長役場から各地区へ徹底をはかる(文献2))などの対応がされている。

(5) 長野県と筑摩県の合併と県議会の道路行政の論戦

明治9年8月21日「筑摩県」が廃止され、信濃(現在の中南信地域)は「長野県」に統合されて新しい長野県の形が10郡52大区、345小区ができ、市町村数は699に及んだ。しかし明治4年11月に松代、飯山、上田、小諸などの7県が統合されてできた「長野県」(現在の北信、東信)に「筑摩県」が統合されたため、県庁は現在の長野市に設置され、県庁から南の県境まで里程52里17丁

になり、地域的にも行政的にも北に偏った形となった。

明治10年に開催された地方民会(県会の前身)は、「国道県道ノ修繕ハ其着手合県以前ニ係」とし、県の南北で異なっていた道路行政の進め方を別々に検討している。

松本で開催された南大工(中南信)の民会は「大土功ヲ起シ万世不拔ノ道路ヲ開造スベシ」「富商豪農等ヨリ応分ノ醵金ヲ募集スル」「先ヅ本年ハ雪解ヲ待テ国道ヲ着手シ、自余ハ来ル明治十一年ニ遺ラン」の三建議案を審議し、道路の整備をもって南北格差を是正しようとする内容であった(文献2))。つまり「長野県の南北格差問題」はこの頃からも議論になっているのは興味深い。

(6) 道路財源の推移について

当時の道路財源の推移については、明治28年発刊の長野県沿革史(文献5))にまとめられている。それによれば明治9年太政官通達で従来の道路等級を廃して、国道・県道・里道が設けられ、長野県内では表-1のとおり国道、県道が定められた。当時管理は全て市町村費(協議費とよばれていた)の負担であり、道路の修築はこれから支出されていたが、国道に対して243円、国道橋梁に対して585円、県道橋梁に対して476円の国庫補助(定額費)があった。しかし明治11年7月に地方税規則が制定され、国道、県道の修築は地方税負担と定められた。国道に対する補助は残ったが、その国庫補助も明治13年11月には打ち切られた。

一方県の財政からみると地方税負担は影響が大きかったため、道路の臨時的な修繕は市町村負担とし、その10分の5~7を補助するなど年々改正をはかったが、小町村では財政負担に耐えかねないことから、明治19年土工条規を定め、地方税負担とすることとなった。当時の全国的な道路事業に対する国庫補助について長妻廣至がまとめているが(文献8))、明治初期、長野県は道路事業が盛んであるが、国庫補助費の割合は低かったと見られる。

2 県土工条規の制定と道路認定の推移

(1) 土工条規の意義と路線の増加

長野県は、明治19年県令甲第28号で「県土工条規」を定め(文献3))、県が管理する国道、県道を認定した。道路行政を規定する法律である公共道路法案は明治29年の河川法、30年砂防法などの制定に併せ上程されたが、国会の合意が得られず、制定は大正8年まで先送りとなる。これは当時の道路行政が、国道、県道とも県や町村が建設と管理をしていたためと思われる。

土工条規は、全体で28条からなり、構成は「道路、河川の認定」「地方税の負担とすべき道路、町村が負担すべき道路」や「通行料を徴する道路、橋梁の建設許可」などが定められているが、その背景としては以下のようなことが考えられる。

- ・ 明治11年の地方税規則により、県が建設と修繕の費用負担する道路の範囲を明確する。
- ・ 道路事業の推進には、町村負担や県民の寄付などが必要で、特にこの時期には「七道開鑿」事業が

表－１ 明治時代の長野県の道路行政の推移（作成：山浦）

明治	法令、通達、規則	基準等	道路認定など
明治 6 年 8 月	河港道路修築規則	第一等から第三等に分類	第一等は中山道、北国街道、その他は注(1) (第二等 8 路線、第三等 16 路線) 合計 26 路線
明治 8 年 3 月	筑摩県令布達第 12 号		管内道路の大修築を計画。幅員を一等二間二尺以上、二等二間以上、三等九尺以上と定めた。
明治 9 年 6 月	太政官通達第 60 号	国道、県道、里道に分類、幅員を規定	国道一等は中山道、北国街道 県道 1 等が妻科街道と県庁通りの 2 路線 県道二等が 8 路線、県道三等 2 9 路線注(2)
明治 11 年 7 月	地方税規則 (太政官布告第 19 号)	国県道は地方税負担とする	但し、国道、国道橋梁、県道橋梁に対して合計 1 3 0 4 円の国庫補助あり
明治 13 年	第 4 8 号布告	国道、仮定県道に分類	国庫補助の打ち切り、道路橋梁費はすべて県負担となる。
明治 15 年 3 月	長野県令甲 34 号	市街掃除規則	道路の清掃負担など
明治 19 年 8 月	内務省訓令第 13 号	築造保存方法	体系的な道路技術基準
明治 19 年 2 月	長野県令甲 14 号	街路取締規則	道路使用許可など
明治 19 年 5 月	長野県令甲 71 号	道路及び市街掃除取締規則	道路の清掃負担など
明治 19 年 11 月	長野県土工条規制定	国道、仮定県道に分類	明治 18 年 1 月太政官布達により一～三等を廃し、国道と県道を認定。国道は五号線、七号線、県道は 1 ～ 1 8 号までと号外で 6 路線
明治 26 年 8 月	長野県土工条規改正	国道、仮定県道に分類	国道は五号線、七号線の 2 路線 県道は 2 7 路線で明治 19 年に比べ 3 路線増
明治 36 年 5 月	長野県土工条規改正	国道、仮定県道に分類	国道は五号線、七号線の 2 路線 県道は 3 1 路線で明治 26 年に比べ 4 路線増
明治 44 年 11 月	長野県土工条規改正	国道、仮定県道に分類	国道は五号線、七号線の 2 路線 県道は 4 5 路線で明治 36 年に比べ 14 路線増
大正 8(1919)年 4 月 11 日	旧道路法法律第 58 号 第 10 条、11 条で認定基準	国道、県道を認定	国道は十号、十一号、十四号の 3 路線 県道は 5 9 路線

注（１）河港道路修築規則に基づく長野県内の道路認定（文献 1）及び 2)による）

第二等 伊那街道、甲州街道（諏訪）、北国西街道、北国松代通、北国東街道、北国谷通、甲州街道（佐久）、内山通

第三等 北国脇往還、飛騨往還、武石往還、保福寺往還、大門往還、千見往還、秋葉往還、下条往還、桜沢往還、神谷往還、東京往還、飛州往還（奈川経由）、同（開田経由）、同（坂下経由）、伊那往還（大平経由）、同（高遠経由）

（２）明治 11 年 12 月調べの「長野県一覧概表」によると

県道二等は川東街道、北国西街道、保福寺峠街道、甲州街道、伊那街道、岡谷街道、根羽街道、北国谷街道

県道三等は富倉街道、草津街道、小根山街道、糸魚川街道、野麦街道、余地街道、富岡街道、大平街道、金刺街道、大野瀬街道、吉田街道、篠井街道、大門街道、権兵衛街道、松代街道、秋葉街道、豊橋街道、大岡街道、川手街道、境街道、仁礼街道、須坂街道、杖突街道、大日向街道、塩名田街道、初島街道

（３）長野県土工条規制定（明治 19 年）によると

国道は五号線（北国街道） 七号線（中仙道）

第 1 号県道谷街道 第 2 号県道直江津街道 第 3 号県道前橋街道 第 4 号県道西街道 第 5 号県道大町街道 第 6 号県道糸魚川街道 第 7 号県道保福寺街道 第 8 号県道野麦街道 第 9 号県道甲州街道 第 10 号県道武州街道 第 11 号県道富岡街道 第 12 号県道甲州街道 第 13 号県道三州街道 第 14 号県道大平街道 第 15 号県道岡谷街道 第 16 号県道遠州街道 第 17 号県道岐阜街道 第 18 号県道妻科街道 号外県道須坂街道、号外県道新町街道、号外県道諏訪街道、号外県道権兵衛街道、号外県道松代街道、号外県道秋葉街道、

進められており、その事業の推進を裏付ける。

- ・ 通行料を徴収する道路や橋の開設が進められていたが、それを規定する。

(2) 明治 26 年、36 年の土工条規の改正

「土工条規」は、その後明治年代では、3 回改正され、そのたびに県道路線が増加している。これは道路交通の役割が徐々に増していることによる。認定されている路線は旧街道が主体であったが、明治 36 年の改定を見ると主要街道を補完する「川手街道」「小布施街道」「飯山街道」「大門街道」「池田街道」など「郡道」「町村道」から昇格したものが見られる。これは同 31 年に北佐久郡に「郡土工定規」が定められ、同 34 年には東筑摩郡で「道路修築保存規定」が定められるなど、郡や町村費による道路整備が盛んになったことが影響したためとみられる。

(3) 明治 44 年の改正にみる「停車場道」の出現

この時期になると鉄道が県内に開通したことで、鉄道駅と主要路線を結ぶという新たな県道の役割が生まれ、「県道〇〇停車場道」という路線名が使われてくる。明治 44 年改正を見ると「小諸停車場道」ほか 13 路線が認定されている(表-2)。この停車場道はほとんどが既に認定されている国道、県道から駅までの区間として認定されている。(認定は明治 36 年の土工条規改正後に始まったとの記録もある。)なお現道路法第 7 条には「主要な停車場と連絡する・・・」との県道認定基準があるが、これらはすでに明治時代の道路法制定前に形成されて基準といえる。なお、「停車場道」は大正 9 年の道路法制定後の認定ではさらに 6 路線追加になり、名称も「〇〇停車場線」と改められている。

(4) 鉄道の開通と道路交通の変化

信越線が開通後(明治 26 年全通)、平行する中山道などの交通が減少し、宿場町は急速にさびれている。これに対して鉄道駅を結ぶ街道、路線は通行量が大幅に増えた。例えば、上田駅と下諏訪を結ぶ往還は和田峠をこえて重要な路線へ発展をとげ、その起点の 1 つとして信越線大屋駅が日本で最初の請願駅として明治 29 年に設置された。また大平峠(現下伊那郡清内路村と木曽郡南木曽町)も、中央線と伊那谷を結ぶ路線として明治 32 年から 33 万円もの巨費が投入された(文献 2, 4))。明治 35 年に篠ノ井線の篠ノ井～塩尻間が全通すると平行する北国西街道の宿場が急速に衰え、さらに諏訪や伊那谷への玄関が塩尻に変化し、和田峠の通行量も大幅に減少した。

このように鉄道の発展は、河川を利用した水運などに大きな影響を与えたのみならず、道路の路線の衰退、特に当時道路主役であった中牛馬車の経営に大きな影響をあたえた。馬車交通が全盛を極めたのは明治 30 年頃であったが、県内では自動車は明治 36 年に下伊那郡で乗合自動車の試運転が行われ、明治 36 年 9 月には自動車取締規約が定められている。そして明治 44 年に県下初の乗合自動車の営業が開始されるが、自動車通行の増大とともに、馬車交通が衰退するのはもう少し後に後になる。

3 明治初期の通行料を徴する道路や橋の整備

当時は道路や橋梁などの建設に「通行料」を徴する「有料道路」が認められていたため、料金徴収を前提とした新道や橋梁の建設がさかんに見られる。次の 3 つの事例をあげ、当時の状況をまとめた。

(1) 事例 1 : 善光寺街道刈谷原峠(文献 6, 7)

北国西街道(善光寺街道)の刈谷原峠ルート(仇坂峠)は旧四賀村刈谷原(現在は松本市)と松本市岡田を結び、古くから東山道の保福寺街道に位置していたため、善光寺などへの往来の多い街道であった。

この刈谷原峠道の内、仇坂峠は東寄りに位置し、早くから切り開かれていたが、刈谷原地区の中沢潤平らが新たなルートとして馬飼峠を開鑿した。明治初年に最初に新道開鑿を提案したが、同意をえられず、その後明治 12 年 8 月に着工し、同 14 年 4 月に完成した。工費は 8,900 円ですべて私費による工事であったため、その財源として「道銭」を徴収することが認められ、その額は表-3 のとおりで、当初 15 年間の予定であったが、中京関西方面からの善光寺参り街道で利用者が多かったためか、明治 23 年に第二路線が、現在の安曇野市豊科大沢経由で開鑿された後も料金の徴収が続けられている。

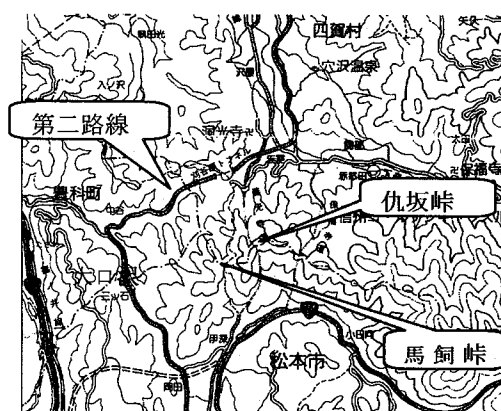


図-1 刈谷原地区の路線の変遷

(2) 事例 2 : 伊那街道辰野町付近(文献 9))

伊那街道は、塩尻で中山道とわかれ、辰野町から天竜川にそって南下し、三河に至る街道で、明治 17 年には三州街道とも呼ばれて現在の国道 153 号にあたる。この街道は現在の上伊那郡辰野町小野付近で難所であった雨沢村から東山麓を小野川左岸の崖上を通過していた 2 町(約 220m)の道のりを小野川沿いに橋を 2 つ架けた新道を開鑿する計画を策定し、三里村では、県に対して工事費及び償却方法を記載した「追ヶ崎新道橋梁目論見書」を提出した。それによれば、新道は上之橋 中之橋の 2 つの橋を架設し、小野川の西岸に路線を移したが、巨額な工事費を一村だけではまかなえないので、往来の人から「路橋銭」を 5 年間徴収する。道守が交通量を推定し、年間 292 円集める計画とした。この橋を当時地元では「銭取橋」と呼んだが、通行料は当時の「高札」を見るとその額は県に申請したより、安いとされている。

表－２ 明治 44 年の長野県土工条規で定められた「停車場道」（作成：山浦）

鉄道路線(現在)	停車場道(単独認定)	路線数	大正 9 年追加
信越線	小諸停車場道、上田停車場道、屋代停車場道、長野停車場道、吉田停車場道、豊野停車場道、柏原停車場道	7 路線	軽井沢、田中、篠ノ井の 3 路線
篠ノ井線	麻績停車場道、西条停車場道、松本停車場道	3 路線	田沢の 1 路線
中央東線	塩尻停車場道、辰野停車場道、岡谷停車場道、下諏訪停車場道	4 路線	茅野の 1 路線
中央西線			福島 の 1 路線

表－３ 明治前半の通行料を徴収した道路や橋の料金対比 （作成：山浦）

	人	牛、馬	人力車	馬車	荷車	徴収開始
善光寺街道刈谷原峠 () 内は後年の改定料金	8 厘 (1 銭)	1 銭 1 厘 (2 銭)	2 銭 4 厘	2 銭 4 厘		明治 14 年 (15 年間)
伊那街道 小野街道	5 厘	7 厘 5 毛	7 厘 5 毛			明治 12 年(5 年間)
北国街道 大石橋	5 厘(かつぎ 6 厘)	8 厘	8 厘	5 銭	1 銭	明治 14 年

表－４ 七道開鑿事業の各路線の実施概要（長野県史から引用）※年度は全て明治

	第一路線	第二路線	第三路線	第四路線	第五路線	第六路線	第七路線
起点	群馬県	上田町	飯山市	飯田町	大町町	楢川村 読書村	下諏訪町 下諏訪町
終点	軽井沢町	松本町	水内村	根羽村	北小谷村	日義村 山口村	塩尻村 下諏訪町
距離	4 里 25 丁 18 間	14 里 34 丁 28 間	8 里 8 丁 1 間	14 里 19 丁 21 間	12 里 5 丁 45 間	10 里 21 丁 39 間	6 里 6 丁 25 間 4 里 5 丁 57 間
着工	16 年 8 月	21 年 9 月	23 年 6 月	23 年 2 月	18 年 5 月	23 年 6 月	18 年 3 月 19 年 9 月
完成	17 年 5 月	23 年 3 月	24 年 9 月	24 年 4 月	23 年 10 月	26 年 4 月	19 年 7 月 22 年 10 月
予算	120,000 円	299,991 円	60,000 円	153,450 円	90,000 円	127,983 円	10,000 円
決算	83,347 円	299,934 円	55,494 円	142,409 円	88,232 円	126,190 円	71,868 円
増減	34,653 円	57 円	4,506 円	11,041 円	1,768 円	1,792 円	▲61,868 円

表－５ 七道開削事業の路線毎の道路構造諸元と訓令第 13 号 （作成：山浦）

	第一路線	第二路線	第三路線	第四路線	第五路線	第七路線	訓令第 13 号
平均勾配	1/34	1/30 以上	1/25 以上	1/25 以上	1/129~150	(二寸勾配)	1/30 (二寸二分)
最急勾配	1/26	1/20	1/20	1/20	1/30		1/25 (二寸四分)
路面勾配	右左各々 1/20	右左各々 1/30	右左各々 1/30	右左各々 1/30	右左各々 1/20		右左各々 1/30
幅員	3~4 間	3 間	3 間	2 間半	3 間		
曲線半径		5 間以上	8 間以上	5 間以上			6 間以上
切土勾配	1 割~ 1 割 5 分	1 割~ 1 割 5 分		土 1 割以上 岩 1 割以下	土 5 分~ 1 割 5 分 岩 2.5~8 分		地質に従い適 宜定ムベシ
築堤勾配	1 割 5 分	1 割 2 分~5 分(筋芝)		1 割 5 分(筋 芝)	1 割 2 分~8 分(筋芝)		

(3) 事例3：北国街道大石沢目鏡橋（文献10）

北国街道の小諸宿から田中宿の間、東御市（旧東部町）加沢の大石沢にかかる目鏡橋は、長野県内では例が少ない現存する石造アーチ橋で道路長さ21間、幅3間（当時の記録）（アーチ型水路部分では高さ3.0m、幅2.4m、長さ12.0m）の規模で、明治13年に建設された（図-2）。北国街道はその以前になる明治11年に天皇巡幸ルートとして、この付近の改修費用に対して国から補助（官費御下金）がされ、木橋が整備された。しかし沢は急流で地形が厳しく、往来の危険や洪水に悩まされ、県内のみならず当時の国内の主要道路であったため、地元の有志達は明治11年改修後、谷を遮る形で石橋を設け、取り付け擁壁となる土留め石積みを築造する平坦な街道作りをめざした。しかし、この工事の費用は2,350円と多額に及び、到底地元だけではまかなえないため、県内各地さらには高崎、東京まで寄付を募ったとされている。また、工事中に高く積み上げた石積みが崩れ、工事中止の事態に陥ったが、工事を願ひ出た地元の武田久乃助らが私財をなげうち、600円を寄付したのをはじめ、多額の寄付の追加により工事が完成したと現地の石碑に残されている。※（当時の米一石は3円36銭）通行料は表-3の通りで、1ヶ月に歩行者が500人、荷車が70輪などとし、収入を4円59銭と見積もっている。

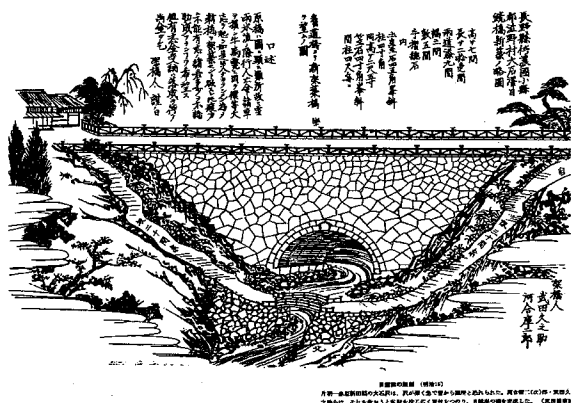


図-2 北国街道大石沢目鏡橋（文献10）より

(4) その他の通行料徴収事例と行政の対応

事例に上げた他長野県史（文献2）などによると通行料（橋銭）を徴収した事例としては、落合橋（長野市）、木曾橋、梓川橋などがあり、長野市の丹波島橋もその1つである。また道路でも新たな峠道の開鑿が提案され、寄付を集めた。その1つに上田・小県郡丸子町と松本市を結ぶ三才山峠があったが、山が険しく費用の調達も厳しかったようで中断されている。土工条規第22条では、通行料を徴して行う道路や橋の開設には、料金の他に「公益」「工事費の消却」「維持法」などを定めることを求めており、安易な事業を規制している。また、有料の道路や橋に対して県が買い上げ、無料とすべきとの議論があり、一部（丹波島橋など）が官営へ移管されたが、多くはそのままであった。このように財源が確立されず、県

や郡市町村がその費用を肩代わりすることが容易でないことから、個人有志や地域の費用による道路や橋梁の建設方式は、明治の道路行政の特徴の1つである。

4 大野県令が提案した七道開鑿事業について

(1) 開鑿事業の提案

明治15年3月の通常県会において県令大野誠は緊急を要する「六道開削」を諮問した。その理由として「本県ノ地形タル四隣山嶽ヲナシ、管内亦山路峻阪多ク運輸の不便困難ナル勿論交通疎潤ノ弊アルカ為メニ・・・道路開削ヨリ急且要ナルハナシ」と述べ、新道開削に県債60万円を発行する提案を県会へ諮った。しかし、先に述べたように当時道路にかかる維持費や橋梁の建設、復旧などに町村や住民の負担が大きく、根強い反対意見があった。そこで同年8月に臨時県会を開き、全体事業費63万円のうち、21万円を国の補助、32万円を地方税負担、残り2割に相当する10万円を寄付金で集める新しい財源案を提案した。しかし当時の県の地方税は明治15年で60万余円であり、また同年には大洪水があり、県会の理解が得られなかった。そこで、同年12月の臨時県会では、32万の地方税負担を7カ年4万5千円ずつ、支出し、10万5千円を寄付金とする案を決定し、従来提案の「六道」に甲州街道を加え、「七道開削事業」として県会の承認を与えることができた（図-3）。

大野誠は新潟県蒲原郡生まれで、前職は工部省権大丞で長野県令として道路事業に執念をもって取り組み「道路県令」といわれた。道路県令として著名な三島通庸（山形、福島などの県令）と関係があったかは定かでないが、寄付の目標を達成するため、自ら県下各地へ赴き、募金活動を行うなどしたが、明治17年10月東京出張中に急死し、後任の県令木梨精一郎（新潟県の出身）が大野の政策を引き継ぎ、七道開鑿事業を進めている。

(2) 開鑿路線の性格

開鑿工事を行った七路線はそれぞれ、第一路線、第二路線・・・とよばれ、その規模、区間などは、図-3、表-4（文献2）、4）のとおりであるが、県外からのルートである碓氷峠や県内の主要地を結ぶ路線であり、当時は馬車交通を対象とはしてはいないものの今日の道路網の基礎を築く工事であり、地域経済に大きな影響を与える内容であった。そのため、例えば第二路線のルート選定の如く県議会や地元町村を巻き込んで政治問題化したため、着手まで時間を要している事例が見られる。第一路線の群馬県境の碓氷峠の開鑿が、ほとんど群馬県内の工事であるにもかかわらず、全額長野県が負担し、最初に着手されたのは、長野県への交通にとって中山道は緊急不可欠であったこと、政府も国内の骨格的な道路であったため承認されたと思われる。一方、第二・第四・第六路線は当時国家施策として検討されていた「中山道鉄道」（東京～大阪間）とルートが重なるため、その計画が確定するまで着手を延期することになったとされている。

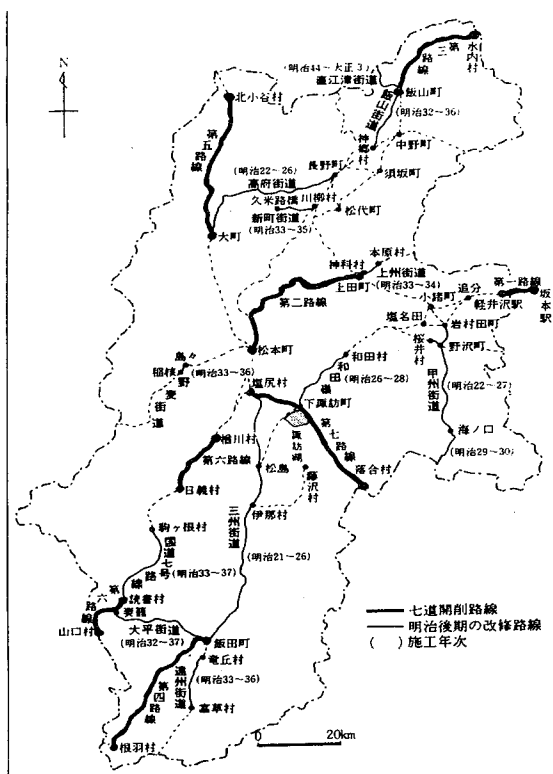


図-3 七道開鑿 全体概要図 ((文献1)) より

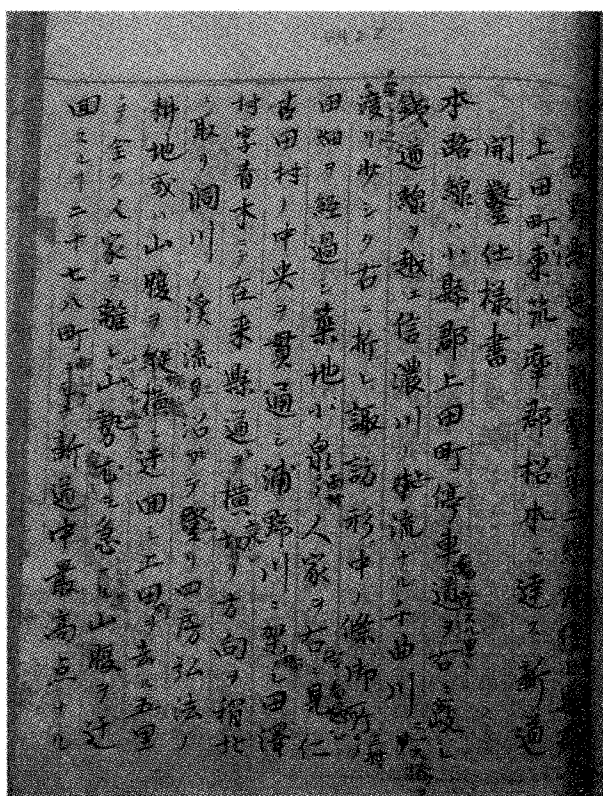


写真-1 第二路線仕様書

[illegible]

写真-2 第二路線上田橋工事内訳書（上部）

[illegible]

写真-3 第二路線上田橋工事内訳書(橋台工)

結果的には中山道鉄道は、東海道線に変わったため、七道開鑿路線には影響を与えなかった。

(3) 技術面から見た七道開鑿の特徴

当時道路の技術基準は確立されていなかったと思われるが、この開鑿事業を進めるため事前測量図や設計図が作成されたほか、路線ごとの仕様書や工事費の見積などが詳細に作成されている(文献1)、写真-1~4)。この仕様書などに記載されている各路線の設計構造諸元を表-5にまとめ、当時の国の基準である「内務省訓令第13号」(以下訓令第13号)と比較した。

個々の構造諸元について幾つの特徴をまとめると

1) 道路勾配について

各路線の地形を反映し、平均勾配には大きな開きがあるが、最急勾配は $1/20 \sim 1/30$ に定められ、概ね $1/20$ 以下で山岳地としては急とはいえない。新道開設に際しては馬車交通などを考慮し、縦断勾配とルートを重視している。また道路の設計には事前測量による確認が必要であるが、長野県では明治15年に予算1,000円で経緯儀、水準器、測向羅盤などの機器の購入をしており(文献10)、それらの成果として縦断図や平面図が作成されている。(写真-5)

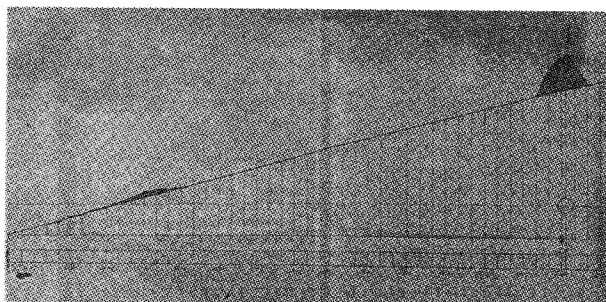


写真-5 第一路線測量図(縦断図)

2) 横断勾配、排水について(図-9、10)

第二路線仕様書では「山腹ヲ切取りノ所ハ法ト路面ノ会スル処ニ必ス小溝ヲ設ケ又式町毎ニ此溝ヨリ横ニ土管或ハ暗渠ヲ伏シ、水吐ヲ便ニシ以テ路面ノ破壊ヲ防ク路面ノ中央ヨリ左右ノ勾配ハ三十分ノトス」とし、横断勾配や排水溝、横断暗渠などを規定している。なお、初期に建設に着手した第一、第五路線では $1/20$ 勾配であったが、 $1/30$ に変化している理由は訓令第13号が影響したとみられる。又、山間部の切土区間は片勾配で山側の溝に路面排水をする構造を採用するなどの特徴が見られる。

3) 路面構造(厚さ、締め固めなど)

第一路線では、火山灰を厚さ6寸敷き均しと定めていたが、第五路線などでは「沿道ノ河地域或ハ山崖ヨリ掘出セル砂利厚サ三寸乃至六寸通敷均シ、此上端ヲ轆転器(注:ローラ)ヲ以テ十分ニ固メ路面ニシテ平滑ナラシム・・・」とし、訓令第13号にそっている。

4) 橋梁

第一及び第五路線仕様書は「橋梁ハ総テ木ニテ建

設シ、其橋台ハ石材ヲ以テ造営シ、木材結構ハ鉄材ヲ以テ之ヲ取付、ソノ堅牢ハ車馬ノ通行ヲシテ危険ナラシムベシ・・・」とされており、木製橋梁であるが、当時の技術からみれば堅固な構造を求めている。さらに第二路線では「全テ学理的計算ニ出テ、橋ノ堪ユルヘキ重量ハ橋ノ重量ヲ除キ、三十尺以上ハ壹尺四方八拾磅(注:ポンド)ヨリ八拾五磅、三十尺以上ハ八拾五磅ヨリ九拾磅・・・」と詳細に定め、千曲川に架かる上田橋(木造プラット式トラス3径間 延長六拾六間 煉瓦積み橋脚 写真-6)が設計されている。

これは訓令第13号の規程(壹坪ニ付四百貫目)と

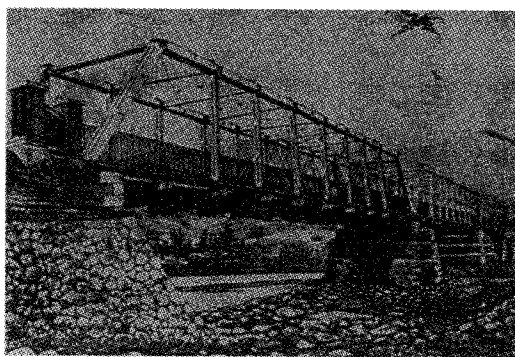


写真-6 上田橋の版画図(明治23年:文献12)

ほぼ同等であり、「磅(ポンド)」を使用していること、さらに第四、六路線の関係資料には、ハウトラス構造の設計図(写真-7)があり、当時の設計レベルは急速に高くなっている様子がうかがえ、設計者の氏名、経歴などについてさらに研究を要する。

5) 隧道

第二路線の隧道「明通トンネル」「観音(会吉)トンネル」は、「構造ハ楕円形ニシテ明通ハ全部煉瓦ヲ以テ捲キ、観音ハ両入口及岩質柔軟ノ箇所ニ限り煉瓦ヲ以テ結構ス」とある。第二路線関係の資料にある断面図を見るとアーチ部を4層の煉瓦積み施工と推定できる(写真-8)。なお、フランス人技師が設計したとの記述(四賀村誌)を確認する資料はみあたらない。また、煉瓦積みはその後の修築でコンクリート巻き立され、現在は確認出来ない。

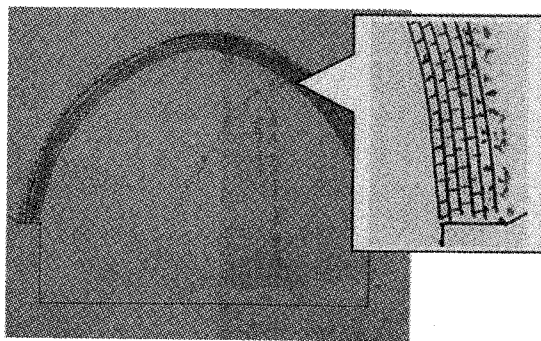


写真-8 第二路線 明通隧道断面図

6) その他

後半に着手した第二路線などでは、曲率半径の規程（最小の）が記載され、その大きさは 5~8 間で概ね訓令第 13 号に準じている。また、切土、盛土勾配は、「築堤ノ法ハ一割五分勾配フ以テ標準トス然レモ実地工事ノ難易ニヨリ一割二ノ三分ノ勾配ヲ用フルモノアリ、其法面ニハ一尺毎ニ筋芝ヲ並植シ又山腹ノ築堤山斜ヲ階歯ニ堀リ更ニ置土ヲ成ス又処ニ依リテハ石垣ヲ設ケ土石ノ崩潰ヲ防ク其ノ築堤ハ土工中尤モ注意ヲ要スヘキモノナレハ務メテ外物ノ混入ヲ防禦シ丁寧ニ築造セサルベカラズ其ノ方法ハ見解第十一ノ一第十二ニ於テ之ヲ示ス」とし、岩質などに応じて変化させており、小段を設けたり、筋芝工の併用や盛土の際に段切りを指示する等現状の土工に近い設計がうかがえる（写真-9, 10）。また各路線は、予算の制約から設計内容を厳しく審査されるようになったため、各路線毎に測量費を計上し、事前の調査や設計などを実施している点も技術的な特徴といえる。特に第二路線は、全事業費の半分を占めているため、仕様書も資料としてより詳しくかつ「技術的」にかかっている

5 第二路線とデ・レイケの河川道路踏査報告

(1) 第二路線（松本上田間）のルート概要

七道開鑿の第二路線は、現在の松本市と上田市を結び、中間に山岳があるため、ルートの選定は容易でなかった。また、当時鉄道が東京から信越鉄道として開通したため、東側の起点、通過する峠、通過地域などでいくつかの路線案（表-6）があり、地域を巻き込んだ論争がおこった。当初県は既存路線を活用できる篠ノ井起点案を幹線とし、青木峠ルートを支線とする提案をしたが、県会では青木峠ルートで一本化するように修正可決された。この路線は後に現在の国道 143 号になっており、当時建設された明通隧道は現存する国内の国道で最古とされている。

表-6 第二路線の候補路線一覧（作成：山浦）

起点	ルート	主な通過地	特徴等
篠ノ井		一本松峠、立峠 四賀村中川	善光寺西街道にそった既往路線利用可能
上田	青木峠	青木村、本城村 四賀村会吉	新たに開鑿するに経済的、技術的可能
上田	保福寺峠	保福寺峠	東山道にそった路線で隧道で工費多額
上田	三才山峠	丸子町、松本市 里山辺	山岳険しく技術的に困難、工費多額

(2) デ・レイケの河川道路踏査報告にみる指摘

デ・レイケは長野県知事からの要請に基づき、明治 23 年 6 月から県内の千曲川などの河川調査を行っている。この報告書（訳書）が同年 12 月に内務省土木局長古市公威名で県に送付されている（写真-11）。この報告書に

七道開削の第二路線である「上田松本間道路」に関する調査結果が述べられている。そこで、報告書からデ・レイケの技術的指摘を抜粋すると

「次ニ小官津田氏及他ノ縣官ト共ニ上田松本間ニ新ニ開通セル縣道ヲ旅行タリ・・・新道ハ其勾配二十分一ヲ越エズ而モ天気良好ナルニモ関セズ車行困難ニシテ車夫二人ノ力ヲ以テ僅ニ空車ヲ引上ルヲ得ル処アリ止ムヲ得ズ全行ノ者ト共ニ長距離間歩行シタリ・・・此新道路面構造ハ実ニ其宜シキヲ得ス多ク軟土石屑ヲ用イー朝雨降レバ泥濘ト変シ車輪常ニ深リ・・・試ニ「マカダム」道路ヲ築造シタル処アリト雖モ多ク軟土ヲ用イタリ・・・三里間ノ直線道路ハ其築造法稍可ナリト謂フベシ敷クニ川砂利ヲ以テシタリ然レバ其敷キ固メシ宜シキヲ得ルカ為ニ車躍リ車行ノ人ヲシテ動揺セシメ大イニ不快ヲ感セシメタリ・・・終始修繕ノ為ニ要スル年々ノ費用ハ実ニ莫大ニシテ殊ニ一時資金ノ缺乏ヨリ工事ノ猶予スルコトアルガ為メ益費用ノ増加スルヲ見ルナリ、前例ニ出シタルガ如キ道路ヲ目下築造中ニシテ尚更ニ長距離ノ道路最早着手セントス若シ此等ノ道路モ前例ノ如ク不完全ナル方法ニシテ築造スル時ハ後日其修繕費非常トナリ到底其金額ヲ支弁スル事能ワザルニ至ラン、故ニ小官ハ経済上ヨリ内務省ニテハ最早地方官並びニ長野縣人ノ新道築造ヲ禁止シ目下徴収シタルモノ或ハ徴集スベキ金額ヲ縛テ既ニ開設シタル新道ヲ完全ニスベキ・・・此他日本ノ各処ニ於テ数多ノ新道ヲ見シニ何レモ費途ノ欠乏ヨリ修繕方ノ行届カザル為頻敗セザルナシ、夫レ新道ノ事業タル之ヲロシ之ヲ葦ニスル事容易ナルノミ然レバ其成功ヲ期セント欲セバ宜ク先づ経済上ノ点ヲ熟考シ決シテ輕忽ニ着手スベカラザルナリ・・・上田松本間ノ道路ヲ如何ニ修ムベキカ又如何ナルローラ使用スベキカハ既ニ其場処ニテ委ク縣官ニ説明セリ・・・然レバ此説明ハ道路築造篇並ニ内務省訓令ヲ以テ明示サレタレバ茲ニ再說スルヲ要セズ小官ハ唯良參考トシテ「ウイルキン氏」ノ印度山岳篇ヲ指示スル・・・」

以上のデ・レイケが第二路線を踏査した際に指摘した主な点をまとめると

- ・路面の敷き砂利の材料が軟石であることや道路排水が悪く、雨がふれば泥濘になる。「マカダム道路」を造っても価値がない。
- ・訓令第 13 号に示したとおりに、川砂利など良質な碎石を使用し、ローラで十分締め固めるべき。
- ・不十分なまま道路開鑿を続けることを中止し、予算は造った道路の改修に使用すべきと内務省へ伝える。
- ・維持管理を考えて新道を建設すべき。あとで修繕に多大な費用がかかる。日本の新道はどれも同じである。
- ・馬除けなど対策が不十分で危険である。残土を川に埋め立てただけで処理が不十分である。

(3) デ・レイケの指摘と県の対応

デ・レイケが指摘した内容について第二路線仕様書では、「就中刈谷原ヨリ安土岡間ハ予算調書ニ載スルガ如ク尤

モ石垣ヲ要スル処ナリトス然ルニ之ニ用ヒル石材乏シク、一里或ハ二里余ノ所ヨリ運搬セザルヲ以テ工費モ亦随テ多額ヲ要スル所ナリ、路面構造ハ内務省第十三号ノ訓令ニ拠リ砂利或ハ碎石ヲ以テスヘク、尤モ平地ニ在テハ砂利・石材ニ乏シカラズト雖モ、山部ニ至テハ殆ント之カ欠乏ヲ告ケ皆無ト云フモ過言ニアラス 故ニ遙遠ノ地ヨリ之ヲ運搬セザルベカラズ是レ此路線中ノ一大困難点ナリ是ヲ以テ最初ヨリ着ニ完全ノ路面ヲ築造ス能ハス先ツ概略ノ路面ヲ構造シ以テ運搬ノ便ヲ開キ、然ル後漸次修繕ヲ加ヘ、二三年ヲ閲シテ初メテ完ナル路面ノ構成ヲ見ントスルノ計画ナリ・・・とし、最初から完全な道路をつくることはできないので、工事竣工後修繕をかさね、完全な道路とすると述べている。

実際に、第二路線については完成後に修繕を重ねている記録が残されている。県とすれば、第二路線については全体の半額近い多額な事業費を要しており(表—4)、できるだけコストを削減したかったため、仕様書のような方法を採用したが、デ・レイケの指摘があり、その後の不完全な構造の修繕にも費用を費やさざるをえなかったと推測される。

以上の点から、河川技術者であるデ・レイケは、そもそも長野県が河川工事のために調査を要請したが、当時七道開削事業は現在の「大型公共事業」であり、道路の踏査に当時の長野県の土木課長が随行していることも含め、補助をしている国の検査的な役割を実施したという面も少なからず推測できる。

なお、デ・レイケは長野から大町への「高府街道」の犀川沿いルートについて地すべりなどの対策を提案し、鳥居峠のルートについては道路の切土高さと地質にふれ、道路勾配のあり方について技術的見解を述べるなど未実施の工事の調査や設計へのアドバイスをしており、デ・レイケの道路技術関係の貴重な資料といえる。

6 橋梁の建設について

(1) 明治初期の道路橋梁の状況

「明治8年6月長野県一覧概表」によれば当時の橋梁数は官費橋梁588、民費橋梁341とされ、甲戌(きのえいぬ)(つまり1874年、明治7年)の入費は、官費橋梁が212円でうち十間以上に92円を、十間以下に120円をあてている。同様に民費橋梁では入費が3,518円で、十間以上に302円、十間以下に3,216円をあてている。

また、明治11年6月「長野県治一覧概表」では国道橋梁が22カ所、県道橋梁が76カ所、里道橋梁が190カ所合計で284カ所とまとめられている。(計算があわないが文献のまま) このように橋梁の架設が進んでいるのは道路の整備を進めるには、船橋や渡しでは洪水に弱いため、通行を確保する役割から重要視され、架橋や維持修繕が行われたと見られる。

(2) 橋梁の架設状況

明治16年以降の橋梁数の変遷については長野県統計

書などをもとに、小西がまとめている(文献12))。

橋梁の技術が発展し、千曲川のような大河川に掛かる著大橋梁が徐々に増加し、明治後期には渡し船の箇所にも橋長が長く、本格的な桁橋や方杖をもった橋梁が架設される。

明治前期は技術の確立はもとより、架橋に関わる費用が膨大であるなどの課題から、工事や費用の負担が難しく、公営でなく個人や組合などが建設し、利用者から橋銭を徴収し、橋梁の建設の推進役となっていたことは前述のとおりである。

明治30年代には、橋長が数十間から百間を超える長大橋梁の架設が進むことになるが、明治20年前後の七道開鑿工事に見られる橋梁の設計基準、ハウトラスの設計図やプラットトラスの工事内訳書などの存在は設計、施工技術が急速に進歩していく時代の証といえる。

7 まとめ

(1) 明治の道路行政の特徴点について

- ①道路の役割は、人の歩行から牛車、人や荷物を載せる馬車、自動車と変化しており、そのことが国道や県道の認定数の変化や、幅員構造などの道路諸元などに影響を及ぼしている。
- ②今日の道路法体系に類する条例や規則が随時定められ、近代国家成立時の地方の道路行政制度の確立過程として評価される。
- ③技術基準が未確立のなか、地方でも一定の技術水準を備えた道路工事が行われている。特に路面構造(厚さや転圧など)を詳細に定め、詳細な設計を行っている。「マカダム道路」の施工がおこなわれたことは土木史的にも評価される。先に述べた橋梁の設計技術などと共にこれらを担った技術者が育成されていることが推測される。
- ④道路の維持管理規則が定め、町村や地元に掃除分担や修繕を課し、また費用負担を求めるなど厳しい財政状況を反映した施策ではあるが、一方で道路と地域や住民との関係や地方と国の財源と権限分担などについては現代の道路行政とも通じる課題である。
- ⑤通行料金を徴収する道路や橋の建設では、単に料金を徴するのではなく、建設費用を回収するため、交通量を推測して収支計画性など策定していることは注目値する。

(2) 当時の道路行政を進める県の組織等

明治初期は、第三課に「土木掛」があり、明治15年に土木課が設けられた。また七道開鑿事業をすすめるため、同15年に「開鑿委員局」が設けられたが、同19年に廃止となり土木課に属することになり、同課は明治23年に第二課と変更になる。また同19年から県内を数地区に分割して工事監督区が設けられた。監督区は同23年では、第一～第五工事区であった、同27年に6区へ、同32年には8区、同37年には6区に変更されている。なおその

後明治44年1月から上田、伊那、飯田、松本、大町、長野、中野の7工区に改編されている。(文献2)4))

工事は、県が定めた請負規則(明治19年制定、23年改正)(文献5))により公入札に付したが、工費の少ないものや特別の技術を要する工事は直轄施工が行われた。また、興味深い資料に明治24年1月「内務卿道路開鑿係宛県知事服務規律格守内訓」がある。(文献2))

「道路開鑿ノ事業ハ多額ノ経費ヲ要シ、從テ請負人又は之ニ属スル下受人ノ如キ関係者多キヲ以テ、之監督ニ従事スル者ハ公平無私ノ心ヲ以テ懇篤誠実ニ事ヲ処シ・・・種々ノ浮説ヲ流布シ、其數ニ至テハ無名ノ書簡ヲ以テ直接県庁ニ通信スル者往々有リ之・・・就テハ工事監督トシテ実地ニ派出スルモノハ行政官吏服務規律ヲ格守スベキ・・・」として、監督員は請負者と同じ旅館に泊まってはならないとか、現場への出勤は人夫に遅れてはならないなど、また地方人民と金銭の取引をしてはならないこと、改造修補は仕様書に照らして理由を説明し命じることなどを定めている。

当時の七道開鑿事業は、多大な事業費をかけており、また工事の実施をめぐり、このような投書や監督員の服務問題があったことが推測されるが、その裏付ける資料といえる。

(3) 今後の課題

今回の調査研究を通じて、明治の道路行政の一部を具体的、また技術史的な観点からまとめることができた。

また道路建設にかかわった技術者やデ・レイケの指摘なども明らかにすることができた。

今後の課題としては

- ・七道開鑿事業の内容をさらに詳細に整理、分析する。
特に、測量図、設計図などの保存状況を含め、当時どのような設計などが行われたか、関わった技術者の経歴などをふくめて明らかにする。
- ・七道開鑿事業と前後して明治20年代以降に開始されている「三州街道」「甲州街道」などの資料を調査し、道路網の変遷と道路技術の変化などを解明する。

謝辞

本調査をすすめるにあたり、長野県立歴史館文献史料課 児玉卓文氏には、資料の分析などについて懇切にご指導を頂いたことに記して謝意を表します。

参考文献

- 1) 長野県立歴史館所蔵：「長野県行政文書」のうち
 - ・「從明治五年至同七年 管内布達全書」(明治7年)
 - ・「官省指令之部」(明治7年)
 - ・「官省指令之部」(明治16年)
 - ・「第一路線工事ニ関スル部」(明治16年)
 - ・「第五路線開鑿事項之部(明治16～18年)」(明治18年)
 - ・「官省指令 各府県往復」(明治17～22年)(明治22年)
- 2) 長野県史刊行会：「長野県史」
 - ・「近代史料編第7巻交通・通信」(1981年)
 - ・「通史編第7巻近代一」(1988年)
- 3) 長野県立歴史館又は長野県庁：「長野県報」(明治各年度)
- 4) 長野県：「長野県政史第1巻」(1971年)
- 5) 長野県：「長野県会沿革史第1編」(明治28年)
- 6) 四賀村誌編纂会：「四賀村誌」(1981年)
- 7) 東筑摩郡松本市塩尻市郷土資料編纂会：「東筑摩郡・松本市・塩尻市誌」(1965年)
- 8) 長妻廣至：「福島事件再考―国庫補助金と道路建設、『道と川の近代』p173-234：(山川出版社1996年)
- 9) 辰野町誌刊行委員会：「辰野町誌」(1988年)
- 10) 東部町誌編纂委員会：「東部町誌」(1988年)
- 11) 昭和の道路史研究会：「昭和の道路史」(全国加除法令出版1990年)
- 12) 小西 純一：「長野県統計書にみる明治・大正時代の長野県道路橋架設状況について」：土木史研究 Vol. 25, 2005年6月
- 13) 尾崎行也他：「図説上田の歴史」(郷土出版社1980年)
- 14) ウェブサイト「日本の道―道路法令集」