

統計資料等から考察される明治期の道路行政*

Road administration of the Meiji period considered by Statistics document and other documents

山浦 直人** 小西純一***
By Naoto YAMAURA Junichi KONISHI

概要

明治期の道路行政への評価は、国において道路法制度が確立しなかったこと、道路事業が国道を含め、地方（府県）主体で進められたことから、制度は未整備であり、工事も計画性、技術性などが欠如しているとされてきた。

また、土木事業においても河川事業に比してその比重が小さいと見られていた。著者は、既往研究で長野県の明治期の道路行政をとりあげ、地方における道路事業が、制度を確立しつつ、近代的な道路技術をもって進んでいることを明らかにした。そこで、本研究では、他県の道路関係規則、内務省統計などを基に、既往研究で明らかにしてきた明治期の道路行政について、全国的な状況を整理し、その考察を試みるものである。内容としては、事業費や道路延長からの考察、各県の規則制度等の確立状況などを明らかにしようとするものである。

1 明治期の道路事業

近代における道路事業の展開について、「明治期は、基本法制が確立されず、土木事業の主たるものは、河川工事であって全国的な道路整備計画を樹立できるが状態になかった」（日本道路史）との評価がされている。

一方で1919（大正8）年の旧道路法の施行をもって、その後の道路整備が計画的に行われるようになったとしている。しかし、1875（明治8）年の道路橋梁法案以来、近代化をあゆむ中、旧道路法制定まで40年以上その基本法制が成立しなかった背景には、道路行政の形態にその理由があると考えられる。

この課題に応える、明治期の道路行政の解明については、具体的な制度や事業の展開について詳細な研究が進まないまま、評価が先行してきた。そこで、著者は長野県の明治期の道路行政について、具体的な資料に基づき整理し、明治期の道路行政が地方を主体に、それぞれが制度をつくりながら進められていること、主要な道路が改修され、馬車交通などの交通需要に对应していること、近代土木技術が反映した計画的、技術的な道路改修工事が行われていること、工事は競争入札で行われ、請負制度などが併行して確立していることなどを明らかにしてきた¹⁾²⁾³⁾。

本研究では、これらの既往研究の成果にたち、明治期の全国的な道路行政の実態を内務省統計や諸資料にもとづいて考察するものである。

2 明治政府の道路制度、布達等の概要

明治期の道路制度について、その体系的な整理がされている田中好の報文⁴⁾を参考に、概要を以下にまとめた。

制度の根幹といえる道路法が未整備であるが、様々な規則や布達により道路行政が行われていることが窺える。

① 道路法制の動き

- ・1873（明治6）年8月河港道路修築規則を定め
- ・1875（明治8）年6月地方官会議で道路附橋梁案審議
- ・1876（明治9）年6月太政官布達第60号

3つの道路種類、等級の制を定める。

- ・1888（明治21）年公共道路條例と街路新設條例の立法を目指すが決定に至らず。
 - ・1896（明治29）年12月第10回帝国議会で法案否決
 - ・1899（明治32）年第14回帝国議会では審議未了
- 明治期、道路法制は以上のような経過を経るが、道路法は、成立しなかった。

② 道路の主管庁及び道路の種類

- ・1869（明治2）年6月太政官民部土木司を設ける。
- ・1871（明治4）年7月工部省二等寮・大蔵省に移管
- ・1873（明治6）年11月内務省設置、二等寮土木を掌管す。（但し、地方が路政をなす）

③ 道路の種類

- ・1873（明治6）年8月河港道路修築規則で、1～3等道路を定めるよう各県へ通達
- ・1876（明治9）年太政官布達60号で、道路を国道、県道、里道に区分し、それぞれを、1～3等に区分
- ・1885（明治18）年国道の等級を廃止。

④ 道路幅員、構造

- ・1876（明治9）年太政官布達60号で幅員を1等国道は7間、2等国道は6間、3等国道は5間、県道は4～5間とした。

* Keyword: 明治 道路行政 事業費 道路交通

** 正会員 博士（工学） 長野県建設部
〒380-8570 長野市南長野幅下 692-2

*** 正会員 工博 信州大学名誉教授

- ・1886（明治19）年内務省訓令第13号により、路面の築造、勾配、屈曲などの構造基準定まる。

⑤道路の維持管理

- ・1872（明治5）年道路掃除法
- ・1873（明治6）年並木保護の制
- ・1876（明治9）年乙第58号 道路使用料
- ・1890（明治23）年官有地取扱規則で、公有地は公用を廃した後に売買譲渡が出来る旨を定める。
- ・1890（明治23）年軌道条例

なお、明治期の国・県道は、全て府県の管理である。

⑥有償道路の制度

- ・1871（明治4）年太政官布告第648号有賃道路制
- ・1884（明治17）年土木局長「道路橋梁河川港湾等通行錢徴収ニ関スル命令書下付ノ件」で許可が継続。
全国の明治末の賃銭橋（船橋除く）の数は、国道12、県道38、里道136箇所である。

⑦道路の交通制度

- ・1873（明治6）年違式註違条例で道路交通の違反罰則
- ・1880（明治13）年太政官布告36号で刑法を定め、違警罪で取り締まるに至るが、「交通の制限は地方により異にする」とし、地方官をもって適宜措置となる。

⑧道路事業の費用、財源

- ・明治初期から道路修繕費用の負担は従来慣行により府県の費用の一部を国が負担。（定額下渡金補助）
- ・1880（明治13）年 太政官布告第48号で府県土木費は総て地方税（府県の負担）によると改定
- ・府県の道路改修事業への国庫補助が始まる。（補助率は概ね1/3）市町村へ国が補助するしくみはない。

⑨道路行政の監督

- ・1884（明治17）年国道県道の新設は内務省に稟議すべきと定める。

このほかにも1889（明治22）年「土地収用法」などが定められており、道路法は未制定でも、道路行政は規則、通達等により進められていることがわかる。

3 地方の道路行政規則等の状況

国において基本法制が定まらないなか、地方では、道路行政に必要な規則などが定められている。

（1）長野県の道路行政規則

長野県は、1886（明治19）年県令甲28号で「長野県土工條規」⁹⁾を定め、これにより県が管理する河川、国道、県道を認定している（国道2路線、仮定県道24路線を認定）。また、同時に「土工條規細則」⁹⁾により、土工條規の運用をさらに詳細に定めている。

この條規や細則は、現在の「地方自治体の条例」に相当し、町村や県民にむけて布告されたもので、道路行政を規定する大きな意味をもつ。

土工條規は、全体で28条からなり、主な内容は

- ・地方税を支弁して行う道路路線、河川の認定
- ・地方税により補助して町村が行う道路の定め
- ・通行料を徴する道路、橋梁の建設許可が定め

このような規則を定めた背景が次の点が考えられる。

- ・道路法がないため、地方の道路行政の基本をなす現在の条例に準じる定めである。
- ・明治11年の地方税規則により、県が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となるが、その負担などを求める施策の根拠となる。
- ・通行料を徴収する道路や橋の建設がさかんに進められていたため、その根拠規定とする。

（2）他県の道路行政規則

各県の明治期の道路行政は、各県で長野県と同様の規則を定めている事例がみられる¹⁰⁾。

明治中期、各県には、次の様な規則が定められている。

- ①島根県 明治12年「河港道路橋梁修築費至急規則」
 - ・官費による修築する路線を定めている。
- ②島根県 明治18年「土木起工規則」
 - ・地方税の支弁、補助する修築に関する定め
 - ・受負規則による入札による施工の原則規定
 - ・計画審査、竣功後の検査 等の定め
- ③宮城県 明治20年「土木起工規則」
 - ・市町村の道路修築手続きの定め
 - ・「地方税工事入札請負規則」（明治23年制定）との併用
- ④山形県 明治24年「地方税中土木費及町村土木補助費支弁方法」（明治16年規則の改定）
 - ・地方税の支弁の対象となる道路路線を定める
 - ・地方税により市町村補助する道路橋梁の区間、補助率を定める。
- ⑤埼玉県 明治21年「土工取扱順序」
 - ・全50条にわたる本格規則
 - ・地方税支弁及び補助工事にかんする定め
 - ・地方税支弁及び補助工事の執行、手続きの定め
 - ・道路掃除に関する定め など

このほかにも、明治16年鳥取県土木費支弁規則や明治19年福島県道路橋梁費支弁規則なども確認できる。

このように各県に多様な規則があり、規則間では、統一性はあまり見られないことから、各県が独自に定めたものである。

また、長野県の明治19年に「街路取締規則」「道路取締規則」¹⁰⁾は、道路の清潔、通行、一時使用などを道路管理上の手続きなどを定めたものである。他県においても同様に規則が定められており、道路管理上の規則は、県の規則により対応していることがわかる。

（3）路線認定、改修工事に関する国との関係

明治18年太政官布達第1号により、国道は等級廃止され、第44号まで告示される。一方県道認定については府県に任されていたため、この時期の認定は「仮定県道」と称されている。県道の認定では、「停車場道」が登場している。これは、旧道路法で定めれる県道認定基準の1つに該当するが、長野県土工條規の改定では、明治30

年代から認定が始まっている。

道路認定や新設改修に関しては、内務省へ稟議することになっているが、内務省の姿勢として注目すべき通達がある¹¹⁾。

・明治22年5月3日訓令第364号「国道改修費国庫補助稟請方ノ件」で、「国庫補助ヲ請求セントスルトキハ県会へ諮問ノ上設計書及図面ヲ調整シ・・・」とある。県内部での手続きを求めている点である

・明治24年6月 陸軍省へ照会「国県道改修工事ノ通帳ヲ回覧ニ変更ノ件」では、明治17年に陸軍省へ協議していた工事について、県が提出した図面等を回覧するに変更をしてよいかを求め、陸軍が了解している内容である。

これらの通達から窺えるのは、新たな道路を改修する場合にも、府県の実情や考えが優先されていた点であり、道路法制により中央集権型道路行政をめざしつつも、実態は地方の道路行政が優先されていたとみられる。

(4) 道路交通規則

長野県は、明治14年12月11日付で、馬車取締規則を定める¹⁰⁾。その主な内容は、

＊乗合馬車、貸馬車、荷馬車等ノ営業ハ、所轄警察署若クハ分署ニ願出 車体ノ検査ヲ受クヘシ

但 乗合馬車ハ道路ノ難易ニ依リ相当ノ賃金額ヲ定メ、所轄警察署ノ認可ヲ受クヘシ

＊馭者ハ満二十年以上ニシテ 其技術ヲ心得タル者ヲ雇入ルヘシ

＊馭者、馬丁ハ雇主並戸長連署ヲ以テ所轄警察署へ願出、鑑札ヲ受ケ、営業中必顯帶スヘシ

但 遠隔ニシテ宿泊ヲ乗合馬車ハ道路ノ難易ニ依リ相当ノ賃金額ヲ定メ、所轄警察署ノ認可ヲ受クヘシ

＊凡営業中ハ左ノ各項ヲ確守スヘシ

・途上ノ車馬ニ相遇フ時ハ互ニ左方ニ避クヘシ

・橋台近接ノ場所ニ車ヲ駐ムルヘカラス

・街角橋梁及ヒ市場其他衆人群衆ノ地ハ徐行シ 且ツ必ス馬丁一名馬前ヲ進行シ 掛ケ声（乗用馬車ハ信号笛ヲモ吹クヘシ）ヲ為スヘシ

・夜中ハ必ス車前左右ニ燈ヲ掲クヘシ

＊乗合馬車ハ一疋立六人、二疋立十人ノ外 乗車セシムヘカラズ などである。

・明治20年3月31日の改訂では、「定員外ノ客ヲ乗載スヘカラス 但十年未満ノ者ハ二人ヲ以テ一人ト見做シ三年未満ノ者ハ定員外ト」と子供年齢の換算も開始されている。

同時期各県でも馬車規則が定められる¹¹⁾。

①山梨県：馬車営業規則

・明治16年3月1日(明治14年規則改定) 県令第37号

②東京府：馬車取締規則

・明治13年12月15日 甲第49号

③新潟県：馬車営業取締規則

・明治15年5月23日 甲第136号

これらの規則には、共通的な項目がみられるため、内務省の関与が考えられるが、東京都規則は、すれ違いの際「左右ニ避ク」とあるのに、他県の規則では「左方ニ避クヘシ」とするのが多く、相違がある。この規定は、その後の左側通行につながった可能性がある。

馬車規則は、馬車や荷車など「車両系交通」が発達していることの反映として定められており、交通を増加させる道路改修が進んでいる証でもある。

4 統計資料等からみる道路事業

(1) 道路種別毎の道路橋梁費の推移

本資料は、「大日本帝国内務省統計報告」¹²⁾として、1887(明治20)年以降内務省が年次単位で刊行した内務行政全般にわたる資料で、1944(昭和19)年まで続いた。それ以前は、1876(明治9)年から6回にわたり、「年報」が、1883年には「内務省統計書」(上巻)、1885年に中巻が作成されているため、これを引き継いだ統計である。

この資料は、土木・衛生などの各部門にまとめられている。統計としては、明治17年分からであるが、一部の統計については、明治12年からの数値がまとめられている。

①道路事業費の推移

明治12年から20年間の道路種別毎の道路・橋梁事業費を表1にまとめた。この結果から次のことがわかる。

・道路事業費の道路種別では、国道より県道や里道(3府市道含む)の割合が高い。また年次を経るごとの増加割合も同様である。

②河川事業費との関係

同時期の河川費との関係を図1にまとめた。河川費は、水害発生により、大きな変化が見られるが、2つの事業費は、ほぼ同程度の規模であり、道路事業費は明治12年からは5～6倍、増加している。

表1 道路種別道路橋梁費の推移 単位：円

年次	国道	県道	里道	合計
M12	605,714	559,846	828,992	1,994,552
M13	43,387	808,636	1,050,281	2,291,304
M14	795,226	903,756	1,333,280	3,032,262
M15	783,092	917,441	1,392,276	3,092,809
M16	76,410	1,745,372	1,350,717	3,859,499
M17	927,267	1,261,227	1,228,999	3,417,493
M18	764,428	1,582,796	1,360,571	3,707,795
M19	865,959	1,703,486	1,592,572	4,162,017
M20	769,990	1,403,872	2,045,105	4,218,967
M21	918,699	1,750,528	1,918,771	4,587,998
M22	1,028,363	2,134,871	2,172,074	5,335,308
M23	946,990	2,337,987	2,491,765	5,776,742
M24	825,424	1,701,989	2,611,145	5,138,558
M25	859,055	2,028,526	3,095,163	5,982,744
M26	875,405	2,055,156	3,249,202	6,179,763
M27	867,327	2,397,380	3,622,520	6,887,227
M28	992,229	2,434,643	3,302,722	6,729,594
M29	938,276	2,482,336	4,388,386	7,808,998
M30	1,209,557	3,841,713	5,823,611	10,874,881
M31	1,176,745	3,843,323	6,215,226	11,235,294

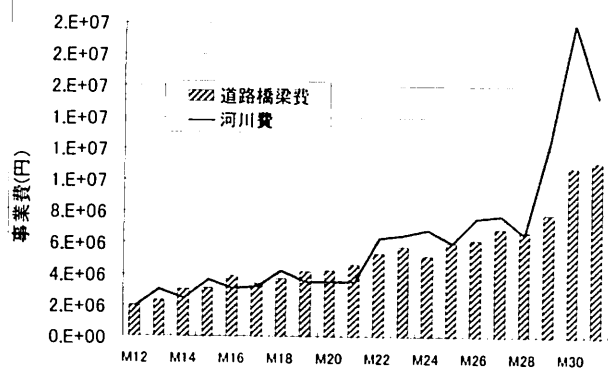


図1 明治中期の道路改修費と河川改修費の比較

以上のように、事業費面からみると道路・橋梁費は河川費に比して同規模であること、また、明治後期にむかって増加を続けていること、府県道及び里道などにその傾向が強いことから、地方の道路事業が活発に行われていたことが指摘できる。

(2) 明治中期の府県別道路事業費

明治12年に創立された工学会の工学会誌に「自明治14年至同24年 11ヶ年間道路橋梁費総額并ニ1ヶ年平均額府県別」⁸⁾との報告がある。

この報告には、道路事業費や道路財源の割合が各県ごとにまとめられているので、主な県の状況をグラフ化し、その性格を考察した。

・図2のように、各県の道路事業費は、大きく異なり、道路改修に取り組んでいた福島、長野、兵庫などが多額である。

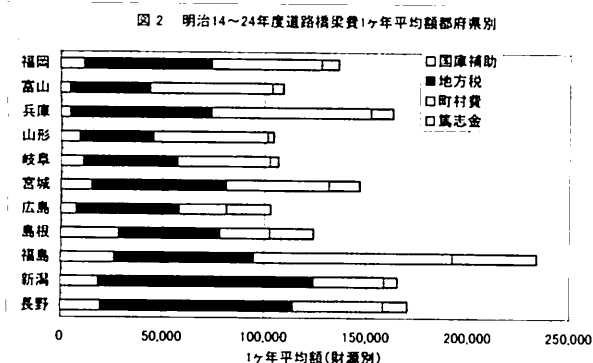
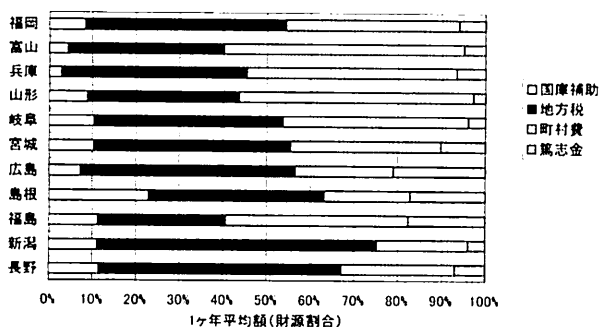


図3 明治14～24年度道路橋梁費1ヶ年平均額府県別(財源別割合)



・図3の道路事業費の財源割合からは、地方税(府県費)や町村費が殆ど、国庫金の割合は1割にも満たないこと、一方で篤志金(寄付)が一定の割合を占めていることがわかる。

前述のように明治13年の太政官布告第48号により、道路事業費は地方税によることとなった。産業や生活の発展により道路改修は、地域や住民の要望が多かったため、府県は、地元負担(町村、寄付)にその財源を求めていることが図から明らかであるが、このような傾向は明治中期の道路事業の特徴といえる。

(3) 明治中期の府県別、道路種別道路延長

表2は、工学会誌159巻⁹⁾に報告されている明治26年の県別、道路種別の延長をkmに換算したもので、これに前述した各県別11ヶ年間道路橋梁費総額の1ヶ年平均額を併せて記載した。

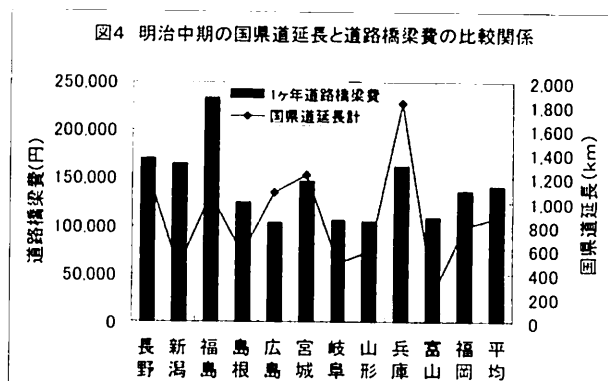
このうち、主な県について、国県道延長と事業費の関係を図4に表した。

各県は、道路事業に熱心に取り組んでいるが、平均値と比し、両者の関係には、次の傾向が窺える。

- ・事業費が突出している(新潟、福島)
- ・道路延長が突出している(兵庫、広島)
- ・両者の関係はバランスがとれている(長野、宮城など)

このような相違が生じた原因であるが、道路の認定が県に任されているため、認定延長が増加した県、認定が遅れている県などの傾向が現れていると思われる。

地方の道路事業の実態は必ずしも一様とはえない。



(4) 道路改修箇所毎の実施状況

土木局統計年報¹⁰⁾は、明治29年から発刊されている国、及び地方の土木事業全般に関する諸統計である。本研究では、大正2～11年発刊の第21回～26回を参考とした。本統計には、明治14年から27年度の間、各県が行った個別の道路改修事業に対する国庫補助額が「第67道路橋梁費国庫補助額決算表」としてまとめられている。

そこで、表2に道路改修箇所を県別に追加・整理し、表3では、各道路改修箇所の補助事業年度と国庫補助額の合計をまとめた。

表 3 道路改修事業毎の補助額の状況（明治14～27年）

出典：土木局統計年報第21回

府県名	道路改修事業	M14	M15	M16	M17	M18	M19	M20	M21	M22	M23	M24	M25	M26	M27	計
京都府	京都府道開闢事業	====	====	====	====	====	====	====	====	====	====	====	====	====	====	80,000
神奈川	神奈川道開闢費	====	====	====	====	====	====	====	====	====	====	====	====	====	====	57,090
山梨県	甲州街道小仏峠道路修築															7,500
山梨県	道路開闢費															18,010
山梨県	金ヶ坂道路工費															20,000
長野県	佐世保村三平元国道新設															7,075
長野県	福岡國道・国道7線路															46,221
長野県	佐世保2号車															5,345
新潟県	米山親不知間															20,000
新潟県	上関・小国駅															15,643
新潟県	道路修築															201,818
埼玉県	道路修築															5,693
千葉県	安房国道修築															4,400
茨城県	陸前高田街道修築															7,000
栃木県	道路開闢費															37,300
栃木県	伊勢街道道路改修															63,920
愛知県	道路修築															10,000
山梨県	河津通道路修築															40,704
岐阜県	飛騨川道開闢															27,500
長野県	七線路															209,990
岩手県	間山越新道開闢															4,666
山形県	山形道															71,663
岩手県	土庫路															184,299
福島県	道路開闢費															33,887
福島県	陸前高田街道修築															31,824
岩手県	道路開闢費															3,461
岩手県	国道高田街道修築															49,302
青森県	道路開闢費															19,000
青森県	国道車道修築															5,534
青森県	青森市街外															42,501
青森県	大立峠修築															3,895
山形県	道路修築															53,575
山形県	加茂坂新道修築															3,625
秋田県	河辺通修築															12,343
秋田県	山形青森県境道路修築															50,000
秋田県	山形青森県境道路修築															66,666
富山県	富山飛騨國境															9,698
石川県	民部國九線路															101,040
山梨県	山梨山陽道路															300,387
山梨県	山梨山陽道路															77,927
山梨県	山梨山陽道路															30,000
山梨県	山梨山陽道路															63,133
山梨県	山梨山陽道路															6,540
山梨県	山梨山陽道路															95,079
山梨県	山梨山陽道路															171,738
山梨県	山梨山陽道路															15,000
山梨県	山梨山陽道路															53,002
山梨県	山梨山陽道路															62,756
山梨県	山梨山陽道路															93,700
山梨県	山梨山陽道路															12,342
山梨県	山梨山陽道路															11,657
山梨県	山梨山陽道路															24,276
山梨県	山梨山陽道路															62,025
山梨県	山梨山陽道路															25,292
山梨県	山梨山陽道路															116,744
山梨県	山梨山陽道路															2,854,039

さらに、表2には、日本帝国統計年鑑¹³⁾にまとめられている各県の馬車の台数の年次変化をまとめた。

以上の結果から次のことが考察できる。

- ・明治14年以降各県は、個別箇所にて国の補助を受けた道路改修を実施している。それまでの定額補助にかわり、個別箇所への補助制度が開始された時期である。
- ・国庫補助の期間が3年以上、かつ補助費が平均の5万円を超える規模の事業は、16カ所程度で、その地域も東北から九州まで分布し、全国的な展開がされていた。
- ・これらの主要な路線は、その後、幹線国道などになっており、明治期の道路改修事業は、近代の国内道路網の基礎づくりにつながっている。
- ・表2にまとめた馬車台数の各県毎の推移をみると、道路改修が進んでいた県では、明治20年代に増加し、それ以外の県でも30年代には増加し、全国的に道路改修が進み、馬車交通が増加していることが窺える。

日本帝国統計年鑑から集計された明治期の道路事業費は、総額は559百万円で、国鉄総事業費372百万円を上回る¹⁵⁾。道路事業は大きな比重を占めていたのである。

5 まとめ

明治期は、近世までの人馬主体の交通から、馬車、荷車、人力車はなど「車両系交通」が主体に変わっていく時代である。

また、長距離の陸上輸送としては、鉄道優先の施策が展開されたが、鉄道と連結する、或いは鉄道輸送を補完する陸上輸送として、馬車交通は明治後期にむかって増加している。

明治期の道路行政を次のようにまとめられる。

- ①道路法が未整備であっても、国の通達、府県の規則などが整備され、道路行政が進められている。特に府県道、里道などが活発である。
- ②道路事業費の財源は、地方税（府県費）や町村費が主で、国庫金の割合は1割にも満たない一方、篤志金（寄付）が一定の割合を占めている。
- ③各地の主な道路改修事業は、個別の国の補助を受けており、それまでの定額補助から、個別補助へ仕組みが変化している時期である。
- ④道路改修が進むと馬車交通が増加する傾向は、一部の地域だけでなく、時期はずれではあるが、全国的な傾向であることが確認できた。

参考文献

- 1) 山浦直人・小西純一：「明治時代における長野県の道路行政—七道開闢事業にみる道路技術について—」：土木史研究・論文集Vol. 26, 2007年7月
- 2) 山浦直人・小西純一：「明治時代における長野県の馬車交通に対応した道路改修について」：土木史研究・論文集Vol. 27, 2008年7月
- 3) 山浦直人・小西純一：「明治時代における道路改修事業の計画手法及び請負入札制度の研究—長野県の七道開闢事業、三州街道改修にみる方法や制度の成り立ち—」：土木史研究・論文集Vol. 28, 2009年7月
- 4) 田中好：「明治時代の道路制度」, 道路の改良, 第12巻第1号, 昭和5年
- 5) 長野県立歴史館又は長野県庁：「長野県報」（明治各年度）、簿冊又はマイクロフィルム
- ・「県令第28号土工條規」（明治19年11月11日）
- ・「訓令第12号土工條規細則」
- 6) 工学会：「明治工業史 土木編」, 昭和4年
- 7) 日本道路協会：『日本道路史』, 昭和47年
- 8) 「第八自明治14年至同24年11ヶ年間道路橋梁費総額并ニ1ヶ年平均額府県別」工学会誌第159号, 明治27年
- 9) 「我国道路ノ延長」, 工学会誌第159号, 明治28年3
- 10) 「県令第40号街路取締規則」（明治20年）, 「県令第117号道路取締規則」（明治20年）, 「乙第187号 車馬及ヒ人力車輓取締規則」（明治14年）：「長野県現行令達類聚上下巻」, 国立国会図書館近代デジタルライブラリー
- 11) 各県の道路規則等, 国立国会図書館近代デジタルライブラリー
- 12) 内務省統計報告（復刻）、日本図書選センター, 1988
- 13) 日本帝国統計年鑑第1回他、内閣統計局, 1882他
- 14) 土木局統計年報第21-26回 内務省土木局編、1922
- 15) 「現代日本産業発達史22」（陸運、通信）1965

表 2 明治中期における各府県別 道路延長・1ヶ年の道路橋梁費・国庫補助道路改修工事箇所

明治26年1月の道路延長										明治中期11ヶ年道路橋梁費の1ヶ年平均財源別 (明治14～24年の11年間)										明治工業史 土木欄にある国庫補助工事(明治14～44年まで) () 内は年度(明治)をさす。		馬車台数	
国道	県道	計	km	km	国庫補助	地方税	町村費	慈善金	計	円	円	円	円	円	円	円	明治18年	明治23年	明治40年	乗用 + 荷積の合計			
東京	57.14	58.09	115.23		117,988	41,770	5,309	165,067	(43) 道路改良	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	907	3,762	5,019	東京	990	1,851	3,241	神奈川				
神奈川	175.34	631.07	806.41	6,008	28,289	32,165	12,573	79,035	(16) 神奈川県道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	990	1,851	3,241	神奈川	990	1,851	3,241	神奈川				
埼玉	135.36	591.03	726.38	3,011	37,670	32,759	8,669	82,109	(18) 埼玉県道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	1,078	3,368	4,441	埼玉	1,078	3,368	4,441	埼玉				
千葉	50.59	69.27	7.86	409	51,061	39,252	17,585	108,307	(20) 安房街道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	246	4,262	5,804	千葉	246	4,262	5,804	千葉				
茨城	158.08	1,007.73	1,165.81	651	47,209	13,357	4,177	65,394	(23) 陸羽街道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	714	3,187	5,257	茨城	714	3,187	5,257	茨城				
栃木	120.35	977.25	1,097.61	9,416	42,063	22,939	6,855	81,273	(16) 栃木県道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	1,771	3,566	3,943	栃木	1,771	3,566	3,943	栃木				
群馬	168.43	758.72	92.15	5	407,923	30,139	10,530	89,132	(16) 七線道路	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	926	1,848	2,774	群馬	926	1,848	2,774	群馬				
長野	286.75	963.40	1,250.15	19,512	94,627	43,990	11,963	170,092	(16) 七線道路	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	489	4,264	4,130	長野	489	4,264	4,130	長野				
山梨	67.43	3.58	1,398.99	11,050	25,524	17,801	2,235	56,610	(13) 道路改良	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	330	1,388	1,342	山梨	330	1,388	1,342	山梨				
静岡	184.67	449.92	634.59	0	21,945	31,533	5,671	59,149	(13) 道路改良	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	68	945	2,229	静岡	68	945	2,229	静岡				
愛知	166.76	770.26	937.01	1,952	38,515	38,320	1,670	80,457	(22) 愛知県道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	240	2,044	4,242	愛知	240	2,044	4,242	愛知				
三重	129.79	500.71	630.49	1,426	41,882	2,798	12,870	78,976	(13) 国道改修	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	186	220	660	三重	186	220	660	三重				
岐阜	158.23	3.89	849.12	11,043	46,227	45,111	4,273	106,654	(17) 飛騨国 道路	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	30	2,091	3,407	岐阜	30	2,091	3,407	岐阜				
滋賀	505.00	153.30	658.30	220	21,392	17,135	7,848	46,595	(13) 道路改良	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	17	13	309	滋賀	17	13	309	滋賀				
福井	75.21	373.37	448.58	6,300	34,952	29,100	5,858	76,210	(19) 山陰線	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	7	3	86	福井	7	3	86	福井				
石川	80.18	38.32	460.50	0	29,795	46,530	2,219	78,544	(18) 活山町・飛騨国界間	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	2	45	674	石川	2	45	674	石川				
富山	123.05	121.26	244.31	4,733	39,079	59,811	5,425	109,048	(18) 活山町・飛騨国界間	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	5	379	1,127	富山	5	379	1,127	富山				
新潟	391.01	1,205.73	1,596.74	18,332	105,931	34,459	6,621	1,343	(15) 表山・靉不知間	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	10	425	1,327	新潟	10	425	1,327	新潟				
福島	300.37	7.38	1,056.71	26,221	68,598	97,126	41,436	233,381	(15) 福島県道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	375	3,425	4,130	福島	375	3,425	4,130	福島				
宮城	175.03	1,047.39	1,222.41	1,265	66,027	50,145	15,206	146,583	(15) 宮城県道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	279	2,706	3,241	宮城	279	2,706	3,241	宮城				
山形	166.56	418.76	585.32	9,195	36,351	55,908	2,955	104,409	(11) 山形県道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	74	1,198	1,882	山形	74	1,198	1,882	山形				
秋田	261.50	539.10	80.60	6,123	48,347	23,409	2,026	79,905	(19) 阿邊道路	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	7	1,550	1,693	秋田	7	1,550	1,693	秋田				
岩手	187.36	56.44	754.80	7,544	46,880	9,640	6,457	70,521	(16) 岩手県道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	7	753	1,842	岩手	7	753	1,842	岩手				
青森	186.18	8.84	1,081.02	7,615	39,758	18,108	2,600	68,081	(16) 青森県道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	88	2,348	4,669	青森	88	2,348	4,669	青森				
京都	183.97	462.29	646.26	10,559	55,981	25,678	5,216	97,434	(11) 京都・宮津間	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	12	36	106	京都	12	36	106	京都				
大阪	91.84	4.03	493.87	11,164	108,452	33,120	4,346	157,082	(11) 京都・宮津間	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	134	25	68	大阪	134	25	68	大阪				
奈良	4.14	381.97	386.12	3,574	4,542	45,470	8,856	100,442	(13) 金ヶ坂線	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	0	92	35	奈良	0	92	35	奈良				
和歌山	153.36	586.70	60.06	7,301	31,759	18,378	2,565	60,003	(13) 金ヶ坂線	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	9	28	36	和歌山	9	28	36	和歌山				
兵庫	394.32	1,429.44	1,823.76	4,558	69,276	78,035	10,886	16,753	(13) 金ヶ坂線	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	63	2,107	683	兵庫	63	2,107	683	兵庫				
岡山	205.88	799.12	1,005.00	1,381	58,017	26,866	8,398	94,662	(13) 金ヶ坂線	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	11	28	8	岡山	11	28	8	岡山				
広島	175.17	904.29	1,079.46	7,528	50,759	23,108	21,752	103,147	(17) 岡山・岡山線	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	2	35	1,661	広島	2	35	1,661	広島				
山口	224.98	734.27	959.25	4,989	39,008	29,745	9,115	82,857	(17) 岡山・岡山線	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	1	413	5,274	山口	1	413	5,274	山口				
島根	259.89	307.56	56.45	7,283	49,941	24,202	21,458	123,966	(17) 岡山・岡山線	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	0	45	409	島根	0	45	409	島根				
鳥取	221.58	267.69	489.27	12,735	19,194	24,880	4,835	61,644	(17) 岡山・岡山線	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	1	1	151	鳥取	1	1	151	鳥取				
徳島	112.95	108.63	221.58	5,873	15,067	15,636	2,193	38,769	(18) 四国四国新道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	0	0	69	徳島	0	0	69	徳島				
香川	65.91	95.84	161.75	4,524	13,054	14,505	11,496	43,579	(18) 四国四国新道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	0	1	67	香川	0	1	67	香川				
愛媛	125.50	286.98	412.49	8,447	18,943	27,677	6,196	61,263	(18) 四国四国新道	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	2	0	601	愛媛	2	0	601	愛媛				
高知	0.00	(予一々無)	12,541	15,669	18,433	7,754	54,397	75,146	(19) 国道・県道・線路	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	0	6	625	高知	0	6	625	高知				
長崎	79.26	509.44	588.69	15,250	23,155	32,543	4,198	75,146	(20) 国道・県道・線路	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	0	5	1,213	長崎	0	5	1,213	長崎				
佐賀	118.99	377.68	496.68	11,743	37,918	54,504	4,682	108,847	(20) 佐賀県・佐賀市	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	1	212	1,184	佐賀	1	212	1,184	佐賀				
福岡	274.81	520.05	794.86	11,354	62,560	53,760	8,408	136,082	(20) 佐賀県・佐賀市	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	38	606	5,260	福岡	38	606	5,260	福岡				
熊本	170.88	532.91	703.79	7,795	40,509	60,887	1,089	110,280	(21) 熊本・福岡界間	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	2	1,181	6,081	熊本	2	1,181	6,081	熊本				
大分	155.15	473.08	628.22	9,009	35,208	29,525	25,120	98,862	(22) 大分・中津間	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	31	1,658	4,937	大分	31	1,658	4,937	大分				
宮崎	183.67	241.29	424.96	8,475	40,788	12,301	5,668	67,232	(21) 延岡・大分界間	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	0	1,055	3,834	宮崎	0	1,055	3,834	宮崎				
鹿児島	164.19	765.90	930.09	10,939	45,936	8,939	10,033	75,817	(20) 鹿児島・熊本・宮崎県界間	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	0	1,452	3,395	鹿児島	0	1,452	3,395	鹿児島				
沖縄	7,538.78	24,721.93	3,260.71	364,610	2,051,769	1,511,497	387,265	4,315,141	(20) 鹿児島・熊本・宮崎県界間	(19) 小仏峠道路	(11) 道路改良	9,153	54,627	103,973	沖縄	9,153	54,627	103,973	沖縄				
合計									(明治14年度から明治44年までに起こした補助工事は、全国で62工事、金額385万8666円)							9,153	54,627	103,973	合計				
北海道									※県をまたぐ事業は、それぞれの県に記した。								421	1	10,871	北海道			
総計																	9,574	54,808	118,949	総計			

※換算：筆者
文獻：工学会誌159巻 1895(明治28)年3月 文獻：工学会誌151巻 1894(明治27)年7月
※合計、総計は文獻と相違する。本表での合算した数値である。

帝国第26回統計年鑑ほか