

我が国の道路行政と自動車工業の変遷 第1報 明治・大正時代（1868～1926）

太 田 博 雄

1 はじめに

平成元年度における我が国の交通事故発生状況は、発生件数66万1363件、死者数1万1086人、負傷者数81万4832人となっている。一日平均30.3人が交通事故で命を落としている。この年、政府も異例の交通事故非常事態宣言を出した。

交通安全対策を講じる時、それは次の3つを考えなければならない。人と道と車である。その人と道と車がハードとソフトの両面において調和がとれていることが交通安全対策の重要なキーワードであろう。

我が国の自動車の紀元は、明治33年（1900年）とされている。明治末期迄の約10年間におよそ600台の自動車が輸入されて、日本も自動車利用の途が拓け、その需要喚起がやがて生産の実現を促すことになって行く。そして、大正12年（1923年）9月1日、関東一円を襲った大震災において、市民の足、食糧及び衣類の輸送を図るため活躍した自動車を見て、日本人は初めて自動車のもつ実用性を認識したのである。

一方、道路行政についてみると、明治時代は、実体的には道路、橋梁、諸制度等はすべて徳川幕府から継承したものであるが、明治政府が独自で、道路行政を最初に確立した規則に、明治6年（1873年）8月2日に布達した河港道路修築規則がある。その後、大正9年（1920年）4月1日に公布した、道路法により我が国の道路行政を飛躍的に発展させたのである。

そこで、交通戦争とまで言われている昨今、それに係る道と車とが、どのような変遷をしてきたのか。日本が道路作りを本格的に始めたのは第2次世界大戦後とされている。しかし日本のモータリゼーションはものすごい勢いで進展している。いまや保有57,936,593台（平成元年12月末運輸省調べ）自動車の増加に追い付かないのが道路の実態ではなからうか。

今回、我が国の道路行政と自動車工業につき、時代を追って調べてみたので報告する。

2 道路に関する諸制度の変遷

2-1 道路行政機関

明治時代の道路行政は、実体的には道路、橋梁、諸制度等はすべて徳川幕府から継承したものである。しかし、明治政府の機構、体制は全く幕府とは無関係で独自に発足しているため明治政

府の中央各省の行政機構の推移により土木行政機構の変遷も複雑であるので、はじめに土木行政と密接な関係にある中央行政機構の推移をまとめておく。

- 明治元年（1868年）4月21日 大蔵と内務、通産省、農林省及び運輸省等の機能をあわせ持った会計官が設置され、駅通司、営繕司等を管す。
- 明治2年（1869年）4月8日 内務省と運輸省、通信省、通産省、農林省等の機能を持つ省で会計官の権限を分離した民部官が設置される。
- 6月4日 民部官に専門の土木行政機構である土木司と駅通司等が設置される。
- 7月8日 職員令により会計官、民部官は廃止され、大蔵省、民部省が設けられ土木司は民部省の所属となる。
- 7月27日 民部省規則が制定される。
- 8月12日 民部、大蔵両省を併合する。
- 8月22日 土木司の序次を班定する。
- 8月中 大蔵省の営繕司を廃止し、その事務を大蔵省の営繕司から民部省の土木司に併属する。
- 明治3年（1870年）7月10日 民部大蔵両省を分離する。
- 7月17日 民部省に土木司を置き、大蔵省中に営繕司を置く。
- 7月中 土木司の営繕事務を大蔵省の営繕司に移管する。
- 10月20日 工部省が設置される。
- 明治4年（1871年）7月27日 民部省を廃止する。
- 7月中 土木司の事務を工部省に所管させ、工部省中に土木司を設ける。その後土木司は土木寮となる。
- 9月29日 工部省土木寮所管の橋梁修築事務を大蔵省営繕寮に移管する。
- 10月8日 土木寮を大蔵省に移管し、大蔵省の営繕寮を廃止しその事務を土木寮の所管とする。
- 明治6年（1872年）11月10日 内務省の設置を決める。
- 明治7年（1873年）1月9日 土木寮など6寮と測量司を内務省に置き土木寮を二等寮と定める。
- 1月10日 内務省が開庁する。
- 明治10年（1877年）1月11日 内務省も各省と同じように寮を廃止し局を設けることとなり、土木寮が土木局となる。

その後数次の改訂が行われるが、昭和16年（1941年）の9月に土木局が国土局と名称を変更するまで、69年もの長い間土木局が道路行政を担当することになる。

大正9年(1920)4月1日に道路法が施行されたことで道路行政は飛躍的に発展を遂げたため、行政機構の整備が必要となり、大正13年12月の内務省分課規程の改正で土木局の機構は次のようになっている。

内務省分課規程(抄)(大正13年12月22日官報)

土木局道路課

1. 道路ニ関スル事項
1. 軌道ニ関スル事項
1. 自動車事業及自動車運輸事業ニ関スル事項
1. 上水道下水道ノ工事及其ノ補助ニ関スル事項
1. 土地収用ニ関スル事項
1. 本省直轄道路工事に用船舶及重要機械器具ノ運用ニ関スル事項

第一技術課(略)

第二技術課

1. 本省直轄道路工事に企画ニ関スル事項
1. 国庫補助災害土木工事に技術ニ関スル事項
1. 地方経営土木工事(砂防工事を除く)ノ技術ニ関スル事項
1. 其ノ他第一技術課ノ主管ニ属セザル土木工事に技術ニ関スル事項

(注)道路に関する技術は、主として第二技術課によって所掌されていた。

2-2 道路に関する法制

2-2-1 道路の修築と料金等の徴収

道路に関する最初の法制は、明治4年(1871年)12月14日の太政官布告「治水修路等ノ便利ヲ興ス者ニ税金取立ヲ許ス」である。

この太政官布告は、大蔵省からの伺いが12月7日に出され、約一週間後の12月14日に太政官布告第648号として出されたものである。「税金取立」とあるが、太政官布告そのものは、原則を示しているだけで、税金の取立ての方法等については何も示していない。従って、当該道路または橋梁を利用する地先の住民から税金のような形で徴収することも認められるであろうし、また一回ずつの通行料の形で徴収することも認められる趣旨解せられる。

明治初年においては政府の財政的基盤は未だ極めて弱体であり、他方においては道路河川の維持管理も幕末から明治維新にいたる間の国内各藩と幕府との数次にわたる戦争、イギリスと薩摩藩または長州藩と連合艦隊との下関戦争など、または奥羽各藩と明治新政府との戦争などによって、ほとんど省みられることなく荒廃していたことは想像にかたくない。

道路、河川等の土木施設の荒廃とこれを修築するための財源不足から考えられたのがこの太政

官布告の制度である。

この布告によって、道路の改修等の後、料金が徴収されていた記録があるが、現在の道路公団が行う有料道路の重要性から見れば、その重要度においても、また、量的な割合においても極めてわずかなウエイトしか持たなかった。しかし、制度としては十分に認識され、明治20年代の各種の道路法案においても大正8年(1919年)の道路法においても立派に存続し、究極においては、昭和27年(1952年)の道路整備特別措置法として有料道路法制の花を開くことになったのである。

2-2-2 道路の維持管理

道路の維持管理に関するものでは、「道路掃除条目」として、明治5年(1872年)10月28日に公布された太政官布告第325号がある。

その内容は、最近道路の清掃維持がなおざりになっているから、各地方官はよく注意して、追って道路の法制が整備されるまで、従来から掃除受持区域の割当てのある道筋はもちろんのこと、割当て分担が決まっていない場所についても、もよりの町村に公平に割り当て、道路の維持管理をしっかりとやいなさい。となっている。

維持管理の要領は、

第1は、受持の丁場は風雨等の障碍の有無にかかわらず、3ヶ月に一度づつ掃除すること。

第2は、風雨の後には必ずその持場を掃除し、道路に水溜を生じないように左右の側溝に水を導くこと。

第3は、並木の根返り、風折れ、雪折れがあるときはとえあえず、通行に支障のないように片付けておくこと。

第4は、左右に側溝のない道路はなるべく道路の両側のへりを低くして路上の排水に便利にようにしておくこと。

第5は、道路維持の受持丁場は、何村の分担であるかがはっきりわかるように、その境界に標柱を立て「これより東、西、あるいは南、北何里、何町は何郡何村の掃除区間である」としておくこと。

第6は、道路の敷地が往々にして田畑に切り込まれることから、並木の根差しを失って根返りの原因となり易い。これらの行為をさせないようにすること。

2-2-3 河港道路修築規則

この規則は、明治6年(1873年)8月2日に第57号布達として全国に出されたものであり、この内容は、道路に関するもののみを掲げると、

第1は、東海道、中仙道、陸羽街道等のような全国的な幹線道路を一等道路とし、その道路の改良及び修繕等の工事に要する費用は、六分は国で四分は地方とすると定めている。また、地方が負担する四分の部分も大蔵省に収めさせることとしている。

第2は、各地方の道路で、全国的な幹線道路に接続するもので、いわば大幹線から見れば脇道、枝道と見られるものを二等道路としている。その工事の費用は、六分は国が出し、四分は地方が出すものとし、四分の部分は地方庁に収めさせるものとする。改良及び修繕の工事は、地方が施行することとしている。

第3は、村や市の中の道路を三等道路とし、改良及び修繕の工事は地方官が施行すること。また、その費用は利益を受ける地方、民間に負担させることとして、その賦課の方法は地方官に委任することを定めている。

第4に、二等道路以下の道路であっても、その改良を行うときは、大蔵省の許可を得てからすることを定めている。

第5は、地方官がもっぱら施行する修築であっても、すべてその精算帳簿は毎年大蔵省に提出することを定めている。

このように、従来から、慣行的に行われていたものを、初めて制度的に修築規則として成文化され、その内容も、現在の考え方とほとんど同じで、これによって、初めて我が国の道路行政が確立されたのである。

2-2-4 道路里程調査

明治6年(1873年)12月20日に、太政官から各府県に道路里程調査を命ずる達が各府県に出されている。これは、正しい方法で距離の測定をし里程標を立ててこれを図面に描き、明治7年(1874年)3月31日までに大蔵省に提出せよというものである。内務省設置の方針が確立したのは、明治6年11月10日、発足は明治7年1月9日であるから、この達はちょうどその際に出されたものである。

測量の方法等についても詳細な指示をしており、その主なるものは次のとおりである。1里は36町(4km)、1町は60間(108m)、1間は曲尺6尺(1.8m)と定め、測る道具としては、麻縄あるいは鎖を使用することとし、麻縄は極めて伸縮の少ないものを用いることとしている。また、鎖も麻縄も使用するときには必ず尺度をもって綿密に照査し、特に、晴天・雨天となったときはその都度伸縮を測りなおすこと。

里程標の位置及び記載の方法についても指示されていて、そのなかで道路元標の位置を定めている。東京は日本橋、京都は三条橋の中央をもって国内諸街道の元標とし、大阪府及び各県はその本庁所在地において、道路が四方に出ている枢要の場所に木標を立て、これを管内の諸街道の元標とすること。ただし、東京府と京都府は前述の国内諸街道の元標をもって管内諸街道の元標とすることができることを定めている。また、各府県とも道路の管轄区域の境界に木標を立てることも定めている。

道路元標は旧道路法の時代にも日本橋の中央にありとされ、すべての国道(軍事国道は除く)は東京より発するとしていたが、その根拠はここに求められる。

この里程調査は、諸街道の正確な延長を調査することを目的とするものであったが、その意図するものは、郵便その他国内輸送路の正確な実情を把握し、貨物等の運賃の正確さを期することであったとされている。

このように道路に関する法制の第1号は道路の建設に関するものであるが、第2号は、道路の維持管理に関するもの、第3号は道路の修築の一般原則に関するものである。明治初期には、このほか多くの道路に関する法制が出されているが、大体において明治10年(1877年)までに道路行政の基礎となる諸制度が定まっている。

2-2-5 国道, 県道, 里道

道路の種類についての基本的な分類は、明治6年(1873年)8月2日の河港道路修築規則によってまず行われたが、次いで明治9年(1876年)6月8日、太政官から府県へ達が出され、ここに初めて、国道、県道、里道の名称が正式に定められた。

道路の分類は、国道、県道、里道の三種類で、これを更に一等、二等、三等に分けている。

国道

- 一等は、東京によ各開港場に達するもの。
- 二等は、東京にり伊勢の皇太神宮、各府、各鎮台に達するもの。
- 三等は 東京より各県庁に達するもの及び各府、各鎮台を連絡するもの。

県道

- 一等は、各県を接続し、及び各鎮台から各分宮に達するもの。
- 二等は、各府県の本庁から支庁に達するもの。
- 三等は、著名な区から都府に達するもの。あるいはその区の便宜の海港等に達するもの。

里道

- 一等は、数区を貫通しあるいは甲区より乙区に達するもの。
- 二等は、用水、堤防、牧畜、坑山、製造所等のために必要なものとして区の住民の協議によって特別に設けるもの。
- 三等は、神社、仏閣及び田畑の耕作のために設けるもの。

また、道路の種類に応じて幅員を定め、国道の一等は7間(12.6m)、二等は6間(10.9m)、三等は5間(9.09m)とし、県道は4間(7.27m)～5間(9.09m)とし、里道は特に定めていない。

2-2-6 国道表の告示

明治6年河港道路修築規則、明治9年太政官布告第60号、明治11年と明治の時代も進むにつれて道路に関する法制も次第に整備されてきたが、明治18年(1885年)になって初めて国道の路線が天下に公表され、道路に関する法体系は一応全部整えられた。

すなわち、明治18年1月6日、太政官布達第1号をもってまずそれまで明治9年6月8日の太政官布告第60号により、定められていた国道の一等、二等及び三等の等級が廃止され、同時に幅員が定まった。幅員は道路の路面敷地が4間(7.27m)以上、並木敷及び側溝などの湿抜敷を合わせて3間(5.45m)以上で、全部合わせて7間(12.73m)よりも狭小ならざるものとするものと定められた。ただし、国道の路線は内務卿より告示すべしと指示されており、同年2月24日に、内務卿山県有朋が国道表の告示を行った。告示の内容は、国道の路線44路線であり、1号から8号までが、東京から各開港場に達する路線であり、9号が東京から伊勢宗廟に達する路線、10号と11号が、それぞれ東京から名古屋鎮台及び熊本鎮台に達する路線で、12号以上44号までが、東京から各府県に達する路線であった。これは、我が国の政府が国道路線を正式に決定した初めてのことである。

この国道表が告示された後においても、あるいは道路の改修工事を実施した結果路線の変更を行い、あるいは経過地を変更する必要を生ずるなどの理由により、国道表を改正することがしばしば行われた。その結果明治44年(1911年)末までに、総計16路線を追加することとなったので、国道の路線数は60路線に改正された。

なお、道路が、国防、軍事上の見地から重要な関係を有することは、古来一般にみとめられてきたことであり、我が国においても、すでに明治9年太政官布告第60号の中で、国道または県道の路線の基準として東京より各鎮台に達するもの、各鎮台より各分営に達するものをあげているのは、道路の国防、軍事上の重要性を物語るもので、正式に国道の路線を決定するにあたり、内務省と陸軍省が十分に検討し、意見交換がなされたものと思われる。

その他、明治初年における道路に関する法制と考えられるものをあげておく。

- (1) 明治5年(1872年)6月24日太政官布告第189号
道路台帳のもととなる道路敷官民境界調査を行う布告
- (2) 明治6年(1873年)5月6日布告府県第146号
道路の並木の植栽及び保護の法令
- (3) 明治8年(1875年)11月19日府県第199号達
道路元標及び里標の標柱の記載事項について
- (4) 明治8年(1875年)12月17日内務省布達府県乙第165号
道路の敷地を住居に使用するために貸し渡すことを禁じた達
- (5) 明治9年(1876年)6月15日内務省布達府県乙第73号
明治9年太政官布告第60号に関連する調査と報告
- (6) 道路に関する費用の負担原則について
明治11年(1878年)7月22日達第12項
地方税規則等の運用についての原則を示したもの

明治12年（1879年）2月27日達

前記の達に対し、準拠しがたいものにつき慣行を認めたもの

以上が、道路に関する諸法令のうち、道路の路線の分類、費用分担の方法、維持管理の原則の指示などを内容とするものである。

2-2-7 街路取締規則の制定

道路に関する法令として、道路及び道路敷地の使用方法について、すなわち、道路の占用などの原則を示す、街路取締規則が、明治11年（1878年）1月16日、警視本署布達甲第5号がある。その内容を以下に記す。

第1条は、道路の上に看板、旗、のぼり、物干場を設けるときは、下水の上に限ること。

第2条は、街燈を建設する場合は、側溝の下水の線から1尺（30cm）までの範囲内に限ることとするが、人道と車道の区別をしている部分については、この例によらなくてもよいこと。

第3条は、道路に日除け、張出し及び物品を並べる場合は、下水際から2尺（60cm）までの間に限ることとする。

第4条は、現に使用しない荷車その他の車を路上に置くときは、軒下または垣根などによせ、往来の妨害をしないこと。

第5条は、街路に沿った土地に薪炭その他の物品を積んでおくときは、高さを9尺（2.7m）以下に限ること。

第6条は、次の行為をなそうとする者は、その場所の図面を添えて所轄の警察分署へ出頭すべきこと。

イ 第2条の建設を行おうとする者。

ロ 第3条、第5条の場合においてやむを得ず制限外に出るもの。

ハ 街頭において、荷ごしらえまたは木びきをしようとするもの。

ニ 工事のために材木、土石等を街頭に置き、あるいは板囲い、足場等を設ける者。

ホ、家屋または土蔵などを引き家移転をするために街路を通過する者。

第7条は、街頭に公衆便所を建設しようとするときは、所轄の警察分署に伺いを出すこと。

第8条は、材木及び土石などを運輸する場合にやむを得ず一晩以上街路に置く場合は、巡査に申告すること。ただし、夜中は通行人がぶつからないように標識を建てておくこと。

第9条は、街路に沿うた土地に竹木を貯えるときは、必ず鉄の鎖または縄で厳重にこれをからげ、倒れないように注意すること。

第10条は、家屋、垣根等が腐朽し、または、瓦や石が落ちそうなときは、すみやかに修補、改造すること。

第11条は、屋上または軒端等に物品を積み置くときは、防護を厳重にすること。

第12条は、第3条、第4条、第8条、第9条、第10条、第11条の場合において、通行の妨碍となるもの、または、墜落のおそれのあるものは、直ちにこれを取り除かせることができる。

第13条は、免許を得ないで、みだりに床屋の店、よしず張りを建設し、または、人寄せをして通行を妨げてはならない。

第14条は、荷物を担って休憩するときは路の端に寄り、通行の妨げとならないようにすること。

第15条は、街路の中央にたたずみ、あるいは子供を放置して一人歩きをさせてはならないこと。

第16条は、たこ揚げ、羽子板つき及びこま遊びをして通行の妨げをしてはならない。

第17条は、車馬道として区画をしてある中は、車馬のほか往来をしてはならない。

以上のごとく、道路の占用及び現行法体系の中では、道路交通法の対象となるような行為の取締規程を定めている。近代の道路使用の準則としては、明治11年にこのような規程があったことは、制度的には相当進歩していたと思われる。

2-2-8 公共道路法案

大正8年(1919年)4月に公布された道路法の制定に至る経過をたどることは、我が国の道史として重要な意味がある。それは、既に明治20年代からの立法作業の成果であり、長い歴史をその前に有している。この道路法は、道路条例として発足したものであるが明治21年(1888年)中に調査に着手し同年11月に終了しているので、この時期が道路法の起草とみてよい。以下経過を示す。

明治21年(1888年)11月 街路新設条例とともに閣議に付議するが閣議決定されず廃案となる。

明治23年(1890年)12月 公共道路条例と街路新設条例を一本化して道路法案として第1回帝国議会に提出する目的で閣議に付議するが廃案となる。

明治29年(1896年)1月 第9回帝国議会の協賛を得ようとして、先ず閣議に提出するが議院に提出することできず。

明治29年(1896年)12月 第10回帝国議会で初めて国会の審議の場にのぼるが否決される。

明治32年(1899年)8月 閣議に提出し同年第14回帝国議会(貴族院)に提出するが本会議に上ることできず。

明治35年(1902年)11月 第17回帝国議会に提出するが議院解散。

明治36年(1903年)11月 第18回帝国議会に提出するため閣議に付したが衆議院解散。

大正6年(1917年)11月 第40回帝国議会に提出するため閣議に付したが閣議決定されず。

大正7年(1918年)12月 第41回帝国議会で道路法が成立する。

このように、明治年間では道路法は成立しなかった。明治21年に公共道路条例の起草が行われてから、32年の年月を経て、初めて道路法が制定された。その後一部の改正があったものの以来昭和27年6月に法律第180号をもって現在の道路法が制定公布されるまで約33年間にわたった我が国道路行政の中心として重要な役割を果たしてきたのである。

2-2-9 道路法の主なる内容

大正8年(1919年)法律第58号をもって公布された道路法の全体は8章68条から成りその概要を示すと、

第1章の総則は、この法律の適用範囲を明らかにし、道路附属物の範囲及びその取扱い方を明示し、橋梁、渡船場、他の工作物及び道路に関する工事等の用語の意義を明確にし、更に道路を構成する物件に存する私権行使の範囲を限定し、また命令をもって、将来道路、沿道または道路の附属物となるべきものに、本法の規定を準用すべきことを規定している。

第2章は、道路の種類、等級及び路線の認定について定めている。道路は、国道、府県道、市道及び町村道の4種類とし、その等級もこの順序によることとしている。道路の路線の認定機関は、国道については内務大臣、府県道については知事、市道については市長、町村道については町村長とし、なお必要と認めるときは、市町村道の路線にかぎり、市町村は、その管轄区域外にわたってこれを認定することができることとしている。また、道路の路線が重複する場合における道路の取扱いについては、認定及び管理に関し、疑義を生ずることがあるので特に規定を設けている。

第3章は、道路の管理について規定している。道路の築造及び築造後の管理に関する規定を設けており、道路の管理機関として、国の行政庁たる府県知事、市長及び町村長をもってこれに充てている。道路の新設、改築、修繕及び維持は管理者がこれを執行することを原則とし、特別の必要または特別の事由がある場合においては、他の行政庁、公共団体または私人をして道路に関する工事を執行しまたはその維持をなさしめることとしている。

橋銭、渡銭を徴収することのできる橋梁または渡船場の制度については、明治4年の太政官布告にその根拠を有するものであるが、本法の適用を受ける道路においても、なおこれを置する必要があるため、国、公共団体または私人に対して、これを設けることを公認するだけでなく、道路管理者に対しても、これを設けることを公認している。道路の占用については、特に詳細な規定を設け、管理者は交通を妨げない限度において、道路の占用を許可または承認することとし、その占用に対しては、占用料の徴収を認めている。しかし、国の事業については、当該官庁は主務大臣と協議して道路の占用ができることとし、これに対しては占用料を徴収しないこととしている。なお、公共の利益となるべき事業を保護するため、土地を収用または使用し得る公共の利益となるべき事業にかぎり、管理者が正当な事由なく道路の占用を拒み、または占用料を不当に定めたときは、事業者の申請によって主務大臣がこれを決定することとしている。

第4章は、道路に関する費用及び義務の規定を設けている。従来は、単に、土木費負担の所属区分に関する明治11年（1878年）太政官達が存するだけで、しかも道路の種類及び等級と費用負担の所属区分とは、必然的な関係を有していないので、運用上の弊害もみられた。本法では特にこの点をはっきりさせる規定を設け、道路の種類と費用負担の所属区分とを一致させている。すなわち、主として軍事の目的を有する国道その他主務大臣の指定する国道、及び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に要する費用は、これを国庫の負担とし、その他の道路に関する費用は、すべて管理者たる行政庁の統轄する公共団体の負担とする原則を樹立している。更に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に要する費用は、命令の定めるところによって、管理者たる行政庁の統轄する公共団体に分担を命ずることとしている。

また、国庫援助の制度も明確にし、主として軍事の目的を有する国道、その他主務大臣の指定する国道及び主務大臣が自ら新設または改築を実施する国道以外の国道の、新設または改築に要する費用は、その一部を国庫より補助し得ることとしている。なお、特別の事由がある場合においては、府県道以下の道路の新設または改築に対しても、その一部を国庫より補助し得ることとしている。

そのほか、いわゆる道路の原因者負担金、受益者負担金及び損傷者負担金の制度、附帯工事の費用負担方法などについての規定も設け、本法の命ずる義務履行のための費用負担方法、もろもろの負担金の収納の方法、道路より生ずる収益の帰属、沿道の土地の甘受すべき義務、非常災害のために必要のある場合に甘受すべき義務、道路警察に関する規定などが設けられている。

第5章は、道路の監督及び罰則に関する規定を設けている。これまでの我が国の道路の制度が極めて不備であった。特にその不備な点は、道路行政の監督に関する事項であって、これがためにややもすれば道路行政に対する監督は、甚だ生ぬるいものであった。そこで、本法においては特に詳密なる監督規定を設けて道路監督の権限を確立し、監督官庁の組織を統一し、認可事項を規定して事前の監督を励行し、また事後の監督についても、府県知事及び町村長が、道路に関しなしたる処分に対し、その監督官庁において行う変更、廃止及び取消しについては、これを在来のように、一般行政上の原則に委ねないで、特別の規定に基づいて行うよう条文を設けている。

次に、道路の占用についても規定を整備し、管理者の許可もしくは承認を得て道路を占用する場合またはその許可もしくは承認の条件に違反し、または許可もしくは承認を得ないで道路行政を占用する場合における、その許可もしくは承認の取消または地上物件の搬去等については、大正3年法律第37号の規定によって処理することができるのであるが、本法においては、特に詳細なる規定を設けている。このほか、本法もしくは本法に基づいて発する命令またはこれにより行う処分により、私人の義務に属する費用の徴収については、国税滞納処分の例によりこれを徴収し得ることとしている。

また、道路保護及び交通安全のため、本法に違反する行為をなしたる者に対する罰則の規定を設けているが、道路取締規則等と相まって、その目的を達成しようとするものである。

第6章は、訴願及び訴訟に関する規定を設けている。すなわち、道路に関する訴願及び訴訟については特例を設け、本法または本法に基づいて発する命令に規定した事項について、内務大臣または管理者のなした違法処分によって、権利を毀損されたとする者には、行政裁判所に出訴することを許し、この場合は内務大臣に訴願することを許さないとしている。しかし、本法または本法に基づいて発する命令に規定する事項について、内務大臣または管理者のなした処分不服のある者は、訴願することができることとしている。また、通常裁判所に出訴することができる場合についても規定を設けている。

第7章は、雑則

第8章は、附則

2-3 道路の管理と費用負担制度

大正8年の道路法が制定されるまで、我が国における道路の維持管理の法制は、明治5年の布告第325号「道路掃除条目」と、明治6年の布告第146号「往還並木妄二伐木不致様御布告の儀」の2つである。

道路の管理の体系については、明治6年布達第57号「河港道路修築規則」にて、一等道路の工事費用は6分は官、4分は民とし民の4分は大蔵省に収めると定めている。次に、二等道路の工事費用は官が6分、民が4分を負担し、民の負担する4分は地方庁に収め、6分は大蔵省から下げ渡すと定めている。また、工事は地方官において施行すべきと定めてある。更に、三等道路の工事は地方官が施行し、その費用は利益を受ける地元負担させると定めている。

以上のことから、明治年間、特に明治の初期においては、道路の管理は地元の村が中心となって維持管理が行われていたと解せる。

大正8年道路法では、道路の管理者という考え方、制度を法制化し、道路の管理が系統的に、かつ、整然と行われるシステムが創設された。従って、道路の管理者は、国道は府県知事、府県道も府県知事、市道は市長、町村道は町村長をもって管理者と法定されている。

道路、河川などの土木事業を実施するための財政基盤について、初めて政府が具体的な措置を講じたのは、明治6年(1873年)8月2日の河港道路修築規則を定めた際の、定額金制度である。この制度は、原則として明治元年(1868年)から3年ないし5年までの各府県の土木費の支出額の平均をもってその後5年間にわたって毎年各府県に交付する定額とし、府県はこれを財源として土木事業を実施する制度である。その他、土木費負担の所属区分について簡略なものはあるものの国及び地方公共団体の道路に関する事務の配分、費用の負担関係が明確にあったのは、大正8年(1919年)の道路法の制定以後である。それは、以下のようになっている。

国道については、主として軍事の目的を有する国道、その他主務大臣の指定する国道及び主務大臣が必要ありと認めて行う国道の新設または改築に要する費用は、国の負担とする。そのほかの場合は、すべて管理者である知事が統轄する府県が負担する。

県道については、費用負担は府県とする。

市道、町村道については、費用負担は市または町村とする。

なお、補修及び維持については、国庫補助の途がなかった。

その他、大正年代における特別な道路財源としては道路公債の発行がある。大正9年(1920年)から11年(1922年)までの3年間公債を発行している。発行額は、3年間で659万9177円である。

2-4 道路舗装

自動車の導入発達以前の一般道路は人馬の保護利便を目的とした路面作りが全体であって、一部の坂道等に派生的に敷石による軌道舗装が行われていたにすぎなかった。また、明治5年(1872年)新橋～横浜間に開通した鉄道をきっかけとして鉄道熱に押されて道路改良熱は次第に後退し、また国の財政緊縮に伴う府県負担費用の過重もあって道路は等閑に付されていた。

我が国の道路の築造技術を画期的に進歩させたのは、明治36年(1903年)4月自動車が東京に初めて出現してからのことであり、道路改良事業が本格的に始められたのはこの時期である。また、アスファルト舗装も、大正時代に入ってからである。

政府は明治43年(1910年)国庫補助による道路改良試験工事の施行を東京市に内達し、明治44年(1911年)より大正3年(1914年)までの間に、京橋、本郷、神田の3箇所において試験舗装させたのが自動車交通を対象とした近代舗装の初めと考えられる。

同じ頃の大規模な道路工事を示すと、

- ① 神戸税関突堤道2万坪(約66000m²)工事
明治42年(1909年)から大正3年(1914年)
- ② 京浜国道改築工事
大正15年(1926年)11月竣工
- ③ 阪神国道改築工事
大正11年(1922年)から15年(1926年)12月完成。
- ④ 明治神宮外苑道路工事
大正7年(1918年)から15年1月竣工

従って、

幹線道路の大規模な改築計画は、大正8年(1919年)道路法の制定以降である。

2-5 道路の構造規格

道路の構造規格は、移動の手段が歩行に限られている時代には、全く問題とならず、騎馬あるいは車など新しい移動手段の発展とともに、逐次体系化されたといえる。したがって、道路の構造規格として最初に現れるものは、幅員に関する規格であり、その後交通手段の発達につれて、勾配、線形、設計荷重、舗装、交差などの規格が考慮されていくのである。

明治維新成立後は、新政府によって、道路に関する諸制度の新設あるいは改廃が次々と行われた。明治9年(1876年)の太政官布告では、国道、県道の区別を設けるとともに、各道をそれぞれ一等から三等に区分し、それぞれの幅員を定めている。明治19年(1886年)8月5日に、内務省訓令第13号によって、道路築造標準が制定されている。これには、路面構造、横断形状、排水、縦断勾配、曲線半径、隧道、橋梁の構造等の規定が設けられており、一般的な道路構造規格に関する我が国最初の規定といえる。

この頃、人の輸送機関としては、乗合馬車が用いられていたが、明治15年(1882年)東京に馬車鉄道が開通し、電車軌道もまた明治28年(1895年)に京都で営業を開始している。したがって、公道上に設けられる軌道と道路の関係を明らかにする必要性が生じた。これを受けて、明治34年(1901年)には軌道条令に基づき、道路幅員と軌道位置の関係などの基準が定められている。

明治の末期には、自動車の輸入がされ、折りしも1907年には、北京~パリ間のシルクロード経由の自動車レースが行われている。来たるべき自動車時代の胎動は、この時期に始まっているのである。

明治の後半に至ると、乗合馬車あるいは荷物運搬用の大荷馬車が増加し、道路整備の必要性が認識され始めた。最初の道路法の案が起草されたのは、明治23年(1890年)であり、法律として制定されたのは、大正8年(1919年)である。

ここにおいて、道路の種類、等級、路線認定の基準、道路の管理、費用負担等に関する規定が整備され、道路に関する最初の法体系の基が固まっている。

この当時、自動車の保有台数は約1万台であり、道路輸送は馬車、荷車が中心であった。反面都市内においては、路面電車が広く普及し始めていた。

一方道路構造の基本である道路構造令は、大正8年内務省令として発令され、道路構造に関する基本的事項を定めている。当時我が国の自動車台数は1万台弱で、自動車が珍しい時代であったが、将来の普及を考慮して、道路が備えるべき構造の基本的事項を初めて法令で規定した点で重要な意義がある。

道路構造令は全文19条から成っており、以下に主要な項目の内容について説明する。

道路の幅員

道路の幅員については、道路区分に応じて最小の有効幅員を表一1の左欄のように定めている。ただし、山地その他での特殊な箇所に限って、右欄の値まで縮小できることとし、この場合には

適当な間隔をおいて待避所を設置すべきこととしている。

表一1 道路の有効幅員

区 分	規 定 値	縮 小 値
国 道	4間(7.3m)以上	3間(5.5m)以上
府 県 道	3間(5.5m) "	2.5間(4.5m) "
主要な市道	3間(5.5m) "	2間(3.6m) "
主要な町村道	2間(3.6m) "	1.5間(2.7m) "

当時の観測によると、自動車の幅は170~230cm(平均200cm)、馬車等を含めた各種車両の幅は160~270cm(平均210cm)程度であった。

縦断勾配

縦断勾配の限界値は国道において1/30、府県道において1/25とし、特殊な箇所では、1/15までとすることができるとしている。なお、山地でやむをえない場合には40間（72.8m）以内の区間に限って1/10までとしうることになっている。このように、縦断勾配の規定値が比較的小さいところで抑えられているのは、馬車の登坂能力を考慮しているためである。

また、道路の勾配が変移する箇所には縦断曲線を設けるとともに、坂路長が長い場合には、適切な間隔をおいて1/50より緩い勾配区間を設けることとしている。

曲線半径

曲線半径は国道と府県道については、一般に30間（54.6m）以上、特殊な箇所では6間（10.9m）まで縮小できるとしている。30間以上という規定値は、現行の道路構造令における設計速度40km/hの道路に対する規定値にほぼ対応している。

設計耐力

国道、府県道の車道路面は、車輪の輪帯幅1寸（3cm）につき100貫（375kg）の荷重に耐えることを標準としている。

一方、道路を通行する車両については、別に「道路取締令」（大正9年（1920年）内務省令第45号）において表一2のように制限が定められている。また、積荷の容積についての、高さは自動車で荷台より8尺（2.4

表一2 道路取締令による制限値

区 分	輪 帯 幅	積載量(車体重量含む)
自 動 車	—	1400貫(5.3 t)以下
牛 車	3寸5分(11cm)以上	—
馬 車	3寸 (9cm) "	500貫(1.9 t) "
大 荷 車	2寸 (6cm) "	200貫(0.75 t) "

m)、その他の荷車で6尺(1.8m)、前後の出幅は荷台より各2尺(0.6m)、左右の出幅は各1尺(0.3m)を超えず、自動車の積荷は車体の前後左右に突出しないこととなっている。

トンネル、橋梁

国道、府県道のトンネルは有効幅員が3間半(6.4m以上)あることとし、また、建築限界は15尺(4.5m)以上確保することとしている。

一方、国道、府県道の橋梁については、橋長4間(7.3m)以下では接続道路と同じ有効幅員、橋長4間以上では3間以上の有効幅員を確保することとしている。

橋梁の設計荷重としては、国道については2100貫(7.9t)の車両と12t 転圧機、府県道については1700貫(6.4t)の車両を考えており、群集荷重は12貫/平方尺(490kg/m²)としている。

その他、例外規定として、道路構造令第18条では、交通の情勢により監督官庁の認可を得て、上述の各種規定によらないことができると定めている。

ところで、当時の我が国の道路状況は、大正13年(1924年)末の調査によると、道路法に基づく道路の延長は表一3のとおりである。ちなみに、昭和11年(1936年)の国道の現状は改良率20.0%(延長1727km)、舗装率13.9%(延長1197km)である。

表一3 道路実延長（明治27年～大正13年）（単位キロメートル）

年次・年度			計	一般国道	都道府県道	市町村道
明治27年	C.Y.	1894	272,714	7,367	24,878	240,468
32		1899	274,087	7,368	30,750	235,969
34		1901	350,669	7,439	30,740	312,489
35		1902	435,358	8,702	33,386	393,270
40		1907	415,844	8,438	35,477	371,929
45		1912	414,257	8,432	35,399	370,426
大正4年		1915	489,668	8,539	37,448	443,681
7		1918	472,357	8,542	37,212	426,603
10		1921	884,053	8,209	51,963	823,881
13		1924	1,033,102	8,181	88,429	936,492

3 大正年間における道路改良計画

道路関係の立法者が、道路の基本法制の立案及び制定に際しその目的としたところのものは、道路の管理体制の整備、道路整備の促進、道路網の発達と道路構造の統一、ひいては道路交通及び利用者の利便の促進などの諸点である。したがって、画期的な道路の立法が行われた後には、必ずといってよいほど道路の整備ないしは改良計画が表裏一体として現れてくる。

我が国における道路改良の最初の長期計画である、第1次道路改良計画は、大正8年(1919年)樹立の道路改良計画といわれるものであって、大正9年(1920年)を初年度とする30箇年の長期にわたるものである。総投資額2億8280万円で、その財源は主として道路公債の発行によることとした。事業計画では、国道7855kmの改良をはじめ、軍事国道275 km、指定府県道1570kmの改良及び6大都市の主要街路を改良しようとするものであった。そして、道路法が大正9年(1920年)4月から施行されている。

また、政府は、道路網の整備、道路改良計画の策定等道路の重要問題を審議する機関として、大正8年(1919年)6月11日に勅令第281号をもって道路会議官制を公布し、道路会議を設置し、内務大臣の諮問に応じ重要事項を審議答申させることとした。また、大正9年(1920年)8月11日には法律第59号をもって、道路公債法を公布するなど、大正8年の第1次道路改良計画の実施前に道路整備に必要な基本的な法制の整備を行っている。

第1次道路計画の概要は次のとおりである。

a) 国道改良費補助 1億6608万4000円

通常の国道全延長2000里(7860km)のうちの1775里(6970km)、橋梁の延長36里(144km)の改修を行うものとし、補助率は工事費の1/2、ただしトンネルまたは長大橋等多額の工事費を要するものに対しては2/3を補助する。

改修の規格は、道路の幅員は平均5間(9.09m)を標準として改修を行う。縦断勾配は平地で1/30、山地で1/5を標準とする。トンネルは、幅員4間(7.27m)、高さ15尺(4.95m)

を標準とする、等である。

b) 国道改良費 680万円

主として軍事の目的を有する国道72里(282.74km)を改修する。

改修の規格は平均幅員は4間(7.27m)を標準とし、勾配は平地で1/25、山地で1/15を標準とする。トンネルは幅員3間半(6.36m)、高さ15尺(4.95m)を標準とする、等である。

c) 府県道改良費補助 1700万円

軍事上その他特別の事由によって、国家的見地に基づいて新設改築を必要とする主要府県道約400里(1570.8km)に対し、その工費の1/3を補助する。ただし、トンネルまたは長大橋に対しては1/2を補助するものとし、改良の規格は前記の軍事国道に準ずるものとしている。

d) 街路改良費補助 8930万円

東京、大阪、京都、横浜、神戸、名古屋の各都市の街路改良費に対し、工費の1/3を補助するものとしている。

e) 事務費 361万6000円

前記の工事の施行について、監督をし工事用材料の適否を指導するため、土木試験に要する経費を支出するものとしている。

なお、道路改良に従事させるための臨時職員を設置するとともに、道路改良についての試験を行うために、土木試験場を設けることとしている。

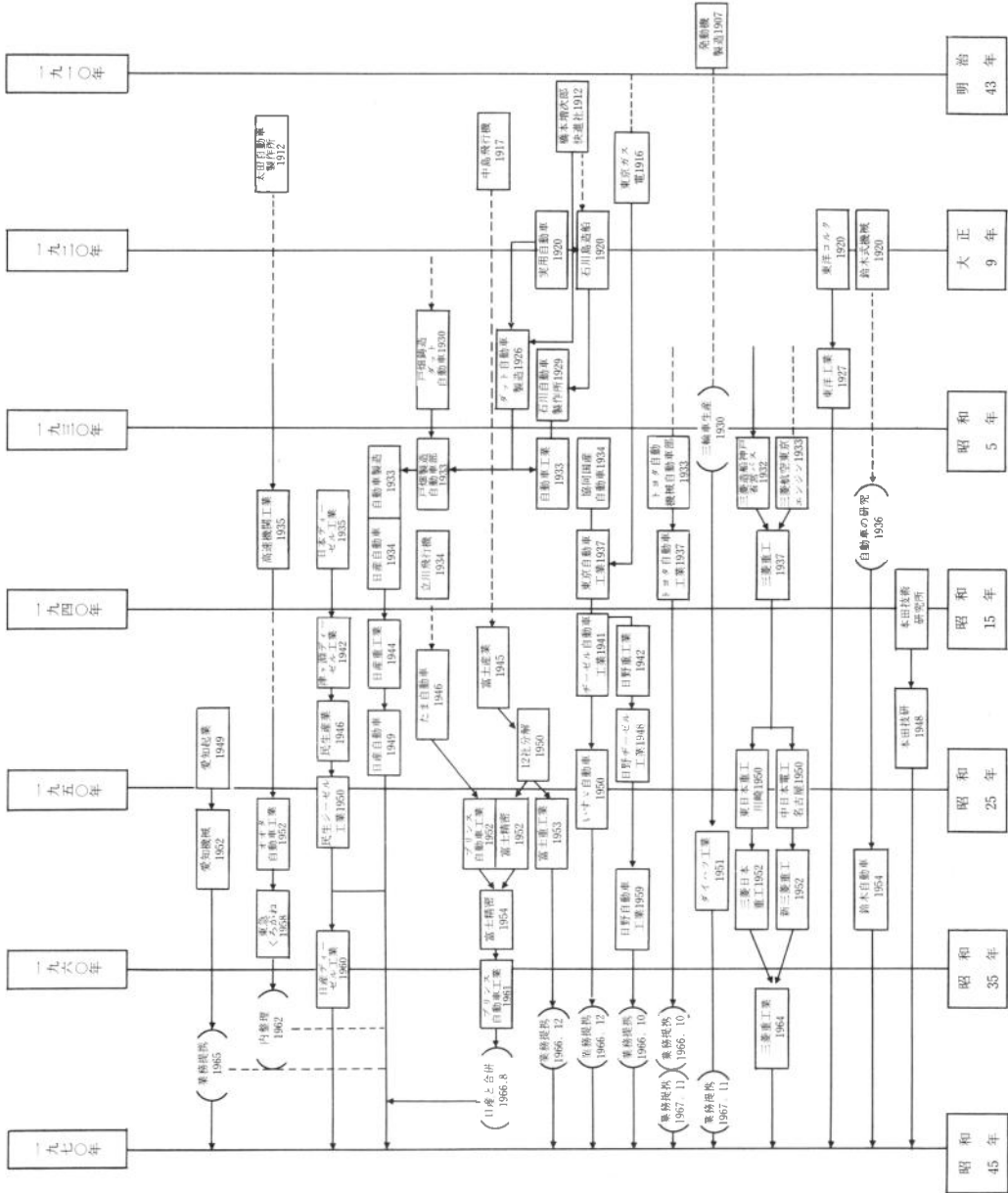
4 自動車工業の変遷

我が国に自動車が入ってきたのは何時頃のことであつたらうか。これには種々の説があるが、「自動車30年史」柳田諒三著によれば明治33年(1900年)をもって我が国の自動車の紀元としている。それはその年の5月、皇太子春宮嘉仁親王殿下(大正天皇)の御成婚に際し、サンフランシスコの在留日本人会が電気自動車1台を購入し、同年2月これを時の領事陸奥廣吉伯の手を経て献納している。

我が国の自動車工業の変遷をみれば、明治37年(1904年)4月、岡山市で電機工場を営む山羽虎夫氏の手で、1台の乗合自動車が製作されている。これが国産自動車第1号である。蒸気エンジン、2気筒、25馬力、10人乗り、しかし、タイヤの適品を得ることができず実用化には至らなかった。同年、東京の京橋木挽町に東京自動車製作所が設立、自動車修理業を開業している。この工場の主任技師である内山駒之助氏が1年数ヵ月を費して明治40年(1907年)4月、国産ガソリン乗用車第1号を完成している。そして翌41年にかけて合計10台を製作・販売している。また、時の陸軍部内にも作戦用兵上の機動力と補給の輸送力確保の面で自動車の有効性に着目する動きがあり、明治44年(1911年)5月、大阪砲兵工廠で軍用自動貨車が完成している。陸軍の自動車研究はさらに継続され、やがて大正7年(1932年)制定公布の軍用自動車補助法へと進展、その後の国産自動車工業の育成と振興に大きく貢献することになる。

明治、大正、昭和の3代にわたって自動車工業の発達に貢献した橋本増次郎氏の快進社が明治44年(1911年)7月に創業し、大正3年(1914年)2月に乗用車の試作に成功している。これが、後の日産自動車に引き継がれダットサンとして開花している。

我が国の自動車製作も大正の中頃になって大企業による試作が行われ大正6年(1917年)三菱造船(神戸造船所)が乗用車30台を試作している。三菱に続いて自動車に手を染めた当時の大企業に東京瓦斯電気工業(株)がある。大正6年(1917年)大阪砲兵工廠から軍用制式4t自動貨車5台



図一 1 日本の自動車工業のあゆみ

の製作を受注したのを機に、自動車製造業への道を進むことになり、大正7年(1918年)3月、軍用自動車補助法が公布されると同時に同法施行最初の軍用保護自動車となっている。この会社の後身が現在の日野自動車である。

これらの動きに交じって、大正5年(1916年)株東京石川島造船所が、英国ウーズレー社との技術携帯により、大正11年(1922年)の暮に乗用車を完成。翌12年(1923年)の9月にかけて50~60

表一4 日本自動車生産台数表

年 代	西 曆	生 産 台 数				輸 立 入 台 組 数	完 成 シ ン 車 数 (輸入台数)	輸 出 台 数
		バ ス	トラック	乗 用 車	計			
明治年間					約 43		約 600	
大正年間					約 740		約 18,400	
昭和 2	1927		302		302	約10,000	3,895	
3	1928		433		433	約23,010	7,883	
4	1929		437		437	29,338	(2,019) 5,018	
5	1930		458		458	19,078	(1,609) 2,591	
6	1931				436	20,109	(1,204) 1,887	
7	1932		696		880	14,087	(703) 997	
8	1933				1,681	15,082	(780) 491	(上段は) 小型
9	1934		1,077		2,787	33,458	(950) 896	349
10	1935			(大型乗 用車)	5,089	30,787	(1,010) 934	1,353
11	1936		5,004	847	12,086	30,997	(1,061) 1,117	87 4,267
12	1937		7,643	1,819	18,055		(1,938) 1,100	120 3,413
13	1938		13,981	1,774	24,388		500	320 2,118
14	1939		29,233	856	34,514			224 7,064
15	1940		22,073	1,633	26,061			194 4,915
16	1941		42,813	1,065 705	46,498			371 2,210
17	1942		34,786	207	37,188			270 1,180
18	1943		24,000	19	25,279			1,180
19	1944		21,434		21,762			1,599
20	1945	0	5,490	(小型乗 用車) 0	5,490		(私 下 両)	213 0
21	1946	7	14,095	0	14,912		14,157	0
22	1947	104	11,106	(内大型50) 110	11,320		4,389	2
23	1948	775	19,211	(内大型3) 381	20,367		2,440	7
24	1949	2,070	25,622	1,008	28,700		1,161	479
25	1950	3,502	26,502	1,593	31,597		100	5,509
26	1951	4,063	31,008	3,420	38,491	(乗用車)	(乗用車) 3,981	6,736
27	1952	4,257	30,120	4,677	39,054		5,700	870
28	1953	4,928	34,287	7,049	46,264	1,740	6,125	1,097

台製造しているが、採算の不和、関東大震災による工場被災のため生産中止となり、以降同社は、トラック、バスの製造に活路を求め企業の命脈を現在に伝えている。これが、いすゞ自動車の前身である。

大正12年（1923年）、大阪の実用自動車製造㈱から乗合車が発売され、合計200台を生産販売されている。その他、この会社は大正15年（1926年）9月までの存続期間に3・4輪車計250台も生産販売し、大正期における国産車最高の量産を記録している。

大正12年（1923年）9月1日、関東一円を襲った大震災火災は、東京中心の交通網に壊滅的な打撃を与えた。東京市当局は、市民の足、食糧や衣類の輸送を図るため米フォード社に1000台のT型トラック・ジャンを発注し、これに応急のボデー架装をして大正13年（1924年）1月から運転を開始している。日本人は、このとき初めて自動車のもつ実用性を認識したのである。これを契機に全国的にトラック・バスによる運輸業の企業化が進行していくのである。しかしかかる動向が国産車の発展に必ずしも結びつくことなく、逆にフォード、GM両社の日本進出を招いたのは皮肉なことであった。

大正14年（1925年）2月、米国フォード社は横浜市子安海岸に資本金400万円の日本フォード自動車㈱を創立、次いで昭和2年（1927年）1月、GM社が大阪市大正区鶴町に資本金800万円の日本ゼネラルモーター㈱を設立しおのおの操業に入っている。かくて昭和の初めには、外資メーカー2社の市場支配という日本自動車工業に対しては暗い無台構成において幕をあけている。従って、両社は昭和11年（1936年）公布された自動車製造事業法に基づく活動制限されるまで国内市場を席卷したのである。

我が国は、明治末期迄の10年間におよそ600台数の自動車を輸入している。これが日本の自動車利用の途を拓き、その需要喚起がやがて生産の実現を促すことになって行ったのである。日本でも最初はほとんどが自家用乗用車として使われ、輸入車の80%は、米国車より高くて高級な欧州車であった。大正年間に入って自動車の普及も一層著しくなったが、依然自動車は贅沢品の域を出なかった。

表一五 震災前後自動車及び同部品輸入状況

西 曆 (年号)	台 数	価 格	部 品	事 件
1920 (大正 9年)	1,745	千円 4,866	千円 5,613	
1921 (" 10年)	1,075	3,262	4,806	
1922 (" 11年)	752	2,216	5,094	
1923 (" 12年)	1,938	4,955	8,527	9月1日大震災
1924 (" 13年)	4,063	8,773	12,413	
1925 (" 14年)	1,765	4,600	7,061	日本フォード設立
1926 (" 15年)	2,381	5,325	10,392	
1927 (昭和 2年)	3,895	8,063	10,219	日本G.M.設立
1928 (" 3年)	7,883	13,771	18,474	

表一六 大正元年から10箇年間に於ける自動車増加状況

府県別	大正5年	大正6年	大正7年	大正8年	大正9年	大正10年	大正11年	大正12年	大正13年	大正14年 6月現在
北海道	6	17	43	66	94	116	180	208	267	326
東京都	841	1,311	1,813	3,056	3,695	4,097	4,854	4,459	10,538	10,611
大阪府	56	136	188	298	448	638	781	887	1,176	1,236
神奈川県	118	208	447	612	826	1,034	1,314	1,617	2,104	2,340
兵庫県	—	—	—	—	—	—	—	—	1,279	1,467
長崎県	89	145	263	404	594	682	743	867	1,195	1,235
新潟県	—	—	—	39	81	105	116	140	165	164
埼玉県	—	—	—	19	60	154	233	323	382	456
群馬県	10	8	12	36	81	107	144	220	489	532
千葉県	10	18	19	38	63	85	120	153	300	343
茨城県	7	11	20	40	116	170	234	275	403	485
栃木県	—	—	—	5	39	60	58	70	107	323
奈良県	3	7	12	16	72	60	126	182	185	290
三重県	3	12	15	35	71	89	117	131	247	270
愛知県	14	18	40	78	124	167	221	280	332	376
静岡県	48	88	136	240	430	510	603	706	1,088	1,235
山梨県	9	21	68	120	150	185	212	317	598	795
滋賀県	1	11	18	36	39	41	44	55	130	190
岐阜県	—	—	—	2	36	56	79	107	140	181
長野県	—	—	—	—	1	7	48	89	180	229
宮城県	6	18	35	97	157	153	200	146	444	512
福島県	—	11	11	44	71	63	86	101	160	219
岩手県	3	40	40	72	86	84	100	108	202	256
青森県	6	6	2	9	4	7	28	32	67	185
山形県	—	2	8	17	53	58	58	80	159	159
秋田県	—	—	—	—	55	76	97	122	164	192
福井県	6	9	10	32	76	76	79	83	96	113
石川県	—	1	1	9	39	54	74	82	120	138
富山県	4	6	11	33	76	71	90	105	153	256
鳥取県	—	—	—	25	52	60	57	75	135	178
島根県	—	—	5	13	23	26	34	72	116	99
岡山県	6	11	19	35	45	56	99	95	114	114
広島県	—	7	37	68	140	190	251	290	392	461
山口県	—	—	12	70	163	204	278	342	468	487
和歌山県	12	17	8	28	26	59	149	294	378	434
徳島県	—	—	—	—	—	—	—	160	180	230
香川県	5	3	7	15	16	44	58	86	108	145
愛媛県	1	4	7	36	48	53	94	106	159	192
高知県	3	5	17	22	34	69	109	181	223	234
福岡県	6	26	55	54	105	143	156	202	276	296
大分県	20	33	47	75	136	189	236	252	314	608
佐賀県	—	—	19	42	75	99	124	182	243	260
熊本県	5	4	18	34	60	85	127	153	181	186
宮崎県	—	—	13	33	130	215	209	253	308	387
鹿児島県	1	1	5	7	29	49	71	97	136	163
沖縄県	—	—	4	17	50	93	153	226	298	314
沖繩	—	—	—	5	5	25	25	25	28	28
合計	1,299	2,169	3,505	6,032	8,774	10,664	13,271	15,136	26,926	29,930

(備考) 神奈川県欄において大正12年度までを示さないのは震災により台帳が焼失したためによる。

5 お わ り に

明治の初年は、中央行政機構の変化により道路行政も複雑に推移しているが、明治10年をもって内務省の土木局に落ち着く、以降昭和16年に国土局と名称を変更するまで続いた。したがって、明治・大正時代の道路行政は同省が通して担当したことになる。

道路行政が制度的に確立されたのは、明治6年の「河港道路修築規則」である。我が国の道路行政の基礎となる諸制度は大体、明治10年までに定まっている。そして、明治18年「国道表の告示」で道路に関する法体系は一応全部整えられたといえる。道路に関する法制を見るとき、その第1号は道路の建設に関するもの、第2号は道路の維持管理に関するもの、そして、第3号は道路の修築の一般原則に関するものである。

道路交通法の対象となるような行為の取締規定を定めたものに、明治11年の「街路取締規則」がある。これは、近代の道路使用の準則としては制度的に相当進歩したものである。

一般的な道路構造規格に関する我が国最初の規定に、明治19年の「道路築造標準」がある。また、道路構造に関する基本的事項を定めた、大正8年の「道路構造令」がある。この頃、我が国の自動車台数は1万台弱で珍しい時代であったが、将来の普及を考慮して、道路が備えるべき構造の基本的事項を初めて法令で規定した点で重要な意義がある。

自動車交通を対象とした近代舗装の初めといえるのは、明治44年より大正3年の間に行われた東京での試験舗装である。

道路の種類、等級、路線認定の基準、道路の管理、費用負担等に関する規定が整備され、道路に関する最初の法体系の基が固まったものに、大正8年公布の「道路法」がある。この法は、昭和27年に現在の道路法が制定公布されるまで、我が国道路行政の中心として重要な役割を果たした。

我が国の自動車の紀元は、明治33年である。明治時代使用した自動車は、ほとんどが輸入車で特に欧州車であった。大正時代に入ってから国内生産が行われるようになったが、それは僅かで依然輸入車に頼らざるを得なかった。大正7年制定公布の「軍用自動車補助法」は国産自動車工業の育成と振興に大きく貢献したが、大正末期に外資メーカー2社（フォード・GM）が進出し日本の自動車市場を支配するようになった。このことは、日本の自動車工業の発展に対し苦難の道程を余儀なくさせた。

大正12年9月1日の関東大震災は、未曾有の損害を生じさせた反面、その復興事業を中心に、自動車のもつ実用性の認識をさせると同時に道路技術の発展に大きく係った。皮肉にも、このことが我が国の道路整備と自動車の普及を一層飛躍させたことは見逃せない。

大正時代の後半は、自動車台数の増加も著しく道路交通の主役は荷馬車から自動車に移行したのである。したがって、この時代の道路交通は、人、荷馬車、自転車、自動車の混合交通時代であった。

このようにして、我が国の道路行政の中心的役割を果たしたのは、大正8年公布の「道路法」であり、また、大規模な幹線道路の改築計画も、この道路法の制定以降に行われている。

一方、自動車の普及が著しく増加したのも同時期である。したがって、我が国のこの時代における道路整備と自動車の普及は、ほぼ並行していると言える。しかし、未曾有の損害を生じさせた関東大震災は道路技術の発展と自動車の普及に貢献したものの大震災の影響で国家財政事情の緊縮もやむなく、これが道路予算の圧縮へと波及した。したがって、道路改築等が計画どおり行われず、自動車の普及増加に対し道路整備が遅れをとったものと言えるのではないか。

参 考 文 献

- ④日本道路協会「日本道路史」昭和52年度版
- 日本土木史編集委土木学会「日本土木史」昭和49年度
- 小磯勝直「明治・大正・昭和 国産車三代の変遷」
- 真鍋康男「我国に於ける自動車の変遷と将来の在り方」
- 日本統計協会編「日本長期統計総覧第2巻 昭和63, 1, 30発行」
- 通商産業省重工業局自動車課編「日本の自動車工業」
- 中尾充夫「世界自動車工業概史」
- 警視庁史編さん委員会「警視庁史 昭和前編」
- 柳田諒三「自動車三十年史」
- 建設省編「建設白書 昭和62年度版」