

## 別府の行政事情（明治前期4）

大野 保 治

### 9 浜脇から府内へ至る道路のこと（別大国道の沿革）

明治前期の旧国道は、豊前（のち小倉）街道として、平田（別府市亀川）から北・南の石垣を経由して別府・野口に出、さらに街中を抜けて浜脇なら高崎山の下を通っていた。別府入江の湾曲に沿いつつ、府内（当時、八年より大分町へ）に至るコースは、現在とさして変らない。この間、全長にして十数キロである。

今日では周知のとおり、亀川から浜脇の間は海岸に沿って南北にほぼ直線コース、りっぱに舗装された国道を毎日おびただしい数の自動車が往来している。だが、この道路に秘められた歴史を知る人は、今は少ない。この拙文が往時を偲ぶ「よすが」ともなれば、筆者にとって幸い、この上もない。

#### (1) 道路補修の上申書をめぐって

明治七年（一八七四）十一月二十五日、この日大分県令・森下景端かげなほより当時の内務卿・伊藤博文に宛てて、次のような「大分郡生石村いしくし」速見郡浜脇村往還補修二関スル上申書」が出されている。

県資料の『県治概略』によると、その内容はおよそ次のとおりであった。

「この往還（街道）は、小倉から宮崎に至る「孔道」（天下の公道）であるが、従来は高崎山西部の嶮路（銭瓶峠）を越していた。慶応三年（一八六七）旧府内藩では、これでは不便と海岸沿いに二里ばかり「捷路」（近道）を拡張して人馬の運行に供する新道を使っていたところ、折しも六年十一月一日夜半の非常の台風で当新道も逆浪に吞まれ、原形をとどめぬほどに崩壊しました。

一ところで府内の商人、広瀬貞義ほか有志の者が若干の金を投じ、近隣の村人も協力して補修したい旨県に申し出たので、県ではこの際、道路の屈曲を直線にし、凹凸をならして平坦にするなど、車馬の通行が出来るように改めました。何ぶんにも交通頻繁な公道のため、国の許可も待たずに工事を進めたが、どうやら完成したので、ここに凶面と経費の明細を提出します。

一経費の明細と事後の計画は次のとおりです。

○ 道路修繕一式	八〇五九円 一銭
○ 一五橋架造費	三四六円五八銭二厘
合計	八四〇五円五九銭二厘

これに対して

○ 有志募金	三〇三三円 六銭五厘
○ 人足費(村負担)	一九六三円八〇銭
但し、人足	一万三〇九〇人
○ 残金(借上金)	三四〇八円七三銭一厘五毛

一以上のような収支ですので、道路二里余りに設けた一五の架橋について、通行料として「一人五厘、牛馬一銭、人力車・荷車一銭五厘」を徴収したく、そうすると

「一年分約八五〇円(三五〇円を経費、五〇〇円を残金)が見込まれ、八年間での約四〇〇〇円の収益は挙げて借上金の消却(償還)に充てたく、右御許可下さるようお願い上げます。

このような上申書に対して、翌八年四月二十四日付け太政大臣・三条実美みよひの名で「大分県下道路修繕ノ儀、案書ノ通り指令ニ及ビ候」と許可する旨の通知がき、八カ年償還の橋賃徴収も認められた。しかし、このような「橋賃取り立テノ儀」は、先に発した太政官達にしたがい事前に国の許可を申し受けるべきところ「専断ノ処分致シ、不都合ニハ候得ドモ、人民義競ぎきょう(義侠ぎぎやくニ勇氣あり義侠に富む気性)ノ機会ヲ失イ候テハ成業モ量はかリ難ク」と、本来官費でやるべき箇所を民費でやった点は今回に限り特別に許すと、きつくお咎めの上で一件落着となったのである。

## (2) 明治初頭の道路行政について

明治五年(一八七二)一月、県治を開始した初代県令・森下参事は、翌六年五月二日管下の町村に対して次

のような「西豊間道路修繕」云々達シ」を發している。

—我が管内の山野に諸物産が多いことは、皆人の知るところ。然しなから、道路が險隘で運搬の便が悪く、人馬の勞を費やすため、いたずらに物価を高くし、ために名産の声価を低めることは残念仕極である。

「今般、別冊(省略)のごとく、福沢諭吉が「豊前・豊後道路普請ノ説」を著し、私金を寄付(注、金百円)して管内の道路修築と産業奨励を呼びかけた。県民は、同氏の意志に背かぬように協力し、貧富にかかわらず「相応の出金をなし、「速カニ道路ノ便利ヲ開キ、自他トモニ繁昌ナラシメン」ことを願う、と。

このような県達を受けて、府内の豪商(?) 広瀬貞義ほか七五人が「道路普請」や「貧民恤救」の資金として三千円を出捐したのであった。

つづいて六年十月末日、県より大蔵省事務総裁・大隈重信参議に対して、上申書に記した同月一日夜半の台風被害に関して「道路、橋架、堤防等悉破、修繕御届」なる文書が提出されている。その内容は—本月二日、当管内には大風洪水で道路等の破損が甚だしく、急拠県官

を八方に派遣して実地検分をさせたところ、修繕箇所も少なくない。修繕経費千円以上の分については「相伺ヲ立テ御指令ヲ乞ウベキ処」、何ぶんにも遠隔の地であつ緊急を要することから、放置できぬ箇所だけ許可なく修繕致しました。もっとも、その経費は利害を受ける村民に課出させたが、それでも十分でないので「黙視シ難キ事情コレ有ル分は官費ヲ仰ギ」たく、この段取りあえず御願ひする次第であります、と。

当時、管内で「道路普請」や「橋賃」については、六年から八年にかけて幾つかの県達が發せられている。それらは、国の道路施策に沿うものであった。ここに、その県達(名称)と概要を見ることにしよう。

① 明六・五・二三「橋賃云々管下へ達シ」

管内の諸道や川々で「橋賃」や「渡舟賃」を徴収する必要がある箇所では、県から「定書」を渡すので、必要事項を記載した書面を届け出ること。自今、許可なく営業することは許されない。但し、これまで許可を受けている分は構わない。

② 明七・三・三一「道路普請云々達シ」

県下町村で道路・堤防・橋梁・井路など、春秋に普請する分には出願検査する旨「仕様書」（計画次第の文書）を提出するよう村請に申し付けていたところ、中には県に無届けで着工したり、また遅延すること数カ月で「出来形帳」（完工届と経費明細書）を差し出す向きもあり、これでは計算上差し支えるので、今後は左の提出期限を厳守されたい。

一 春普請は、その年の六月末日限り

一 秋普請は、その年の十二月末日限り

③ 明七・三・二五「道路修繕云々達シ」

先般、達したとおり（丙第三号）「河港、道路改築」

の御規則が定められたので、往還や河川のある村々では、河港・道路・橋梁について二年から六年までの五年間に修繕経費の有る無しを取り調べ、別紙のヒナ型どおりの書類を来たる（七年）四月三十日まで提出すべく、この五年間に修繕がなくともそれ以前にある分も、この際提出されたい。

④ 明七・八・二四「道路修繕費課出方法達シ」

（丙第四四号）「

二等以上の河港・道路で従前「官費」に関する修繕工事の経費について、その「課出（割り当て）方法」は左のとおりとする。

一 二等に属する河港、道路で従前官費に関する修繕費は十分の三を「官給」とし、その七を「民費」とする。

⑤ 明八・五・二二「道路等修築云々達シ（丁第一号）」

およそ道路を修築し、橋梁を架け、諸々の運輸の便を開くことは「物産繁殖ノ基」であるから、廢藩置県後に架橋した箇所では通行人からの橋賃収入を認めていたところ、往々にして「一村一己ノ私慾」から些少の橋を架け「過当ノ橋賃ヲ貪り、却ッテ旅行ノ妨ゲ」となっている。よって、八年十一月末限りで橋賃収入はひとまず差しおく（中止する）。今後、新規架橋や掛け替え工事で「入費消却相成り難キ分ニ限り」、これを差し許すことにする。

一・二・三等橋梁新規架橋並びに掛け替え工事

経費課し方

一 工事経費 十分の三

該地便宜を受ける人民へ賦課

一 同 十分の七

橋賃を以って消却(償還)

つぎに、以上の県達の皆景を探ってみることにしよう。

## 10 当時の交通事情と駅通のこと

### (1) 速見郡など県内の道路事情

新政府は、維新の大業がどうやら成就すると、次つぎに近代化への改革を進めていった。

まず、宿場から宿場へ荷物を送り届ける駅通規則の制定(元年)、陸上の車両利用や河川での架橋の解禁、各藩境にある関所の廃止などが打ち出されて往来や営業の自由が可能になった結果、物資流通の途もようやく開かれるに至った。だが、道路政策にまでは到底、手が回らぬというのが当時の実情であった。

明治二年(一八六九)七月設置の民部省(当時、土木・駅通・地理・鉱山・通商・聴訟など広範な事務を所

管した)では太政官が定めた県官規則の中に「道路、堤防、橋梁ノ修繕」の一項をおき、これらは民部官の決を受けて地方府県がこれを施行する、とした。翌三年二月に定められた「堤防治水仮規則」は当時、人民が全国各地で飢饉や洪水の災害に苦しめられ、社会不安を醸成していた(農民一揆の発生)ことから、政府の緊急施策として「治水」にまず重点をおいたものであり、積極的に民生を助長する道路行政にまでは配慮がなされなかった。このように「我が国の道路行政は、治水に一步大きく遅れた」のである(『内務省史』第三卷)。

しかし、その後、六年八月には「河港道路規則」(太政官番外達シ)が定められ、これによって初めて我が国の道路行政がスタートしたと言つてよい。

本県でも早速、諸道の整備が進められ、まず管内の本道と枝道の实地測量がなされ、これに基づく「里程三標」や「町村駅標柱」、さらに「県境標柱」が県と町村の要所々々に建てられていった。

維新当初、県内の主要な街道といえば、江戸期以来の豊前道・日田道・筑前道・筑後道・肥後道・伊予道と呼

ばれる諸道があった。これらの名称が組織的に統一されて使用されるようになったのは、駅通掛(係)が勸業課(内務省)に所屬替えになった後のことである(元々九年)。なお、八年一月本県では、前記規則により、管内の二以上の道路・河港を県達(内第五号)で指定し公表している。

- 豊前街道(豊前国ヨリ日向国街道) 二等道路  
山口駅 — 野原駅 — 頭成駅 — 別府駅 —  
府内駅 — 戸次市駅 — 山奥駅 — 三重市駅  
— 小野市駅 — 重岡駅
- 筑前街道(府内ヨリ筑前国街道) 二等道路  
府内駅 — 別府駅 — 温湯駅 — 森駅 — 平  
川駅 — 日田駅
- 杵築街道(府内ヨリ杵築街道) 二等道路  
府内駅 — 別府駅 — 頭成駅 — 日出駅 —  
杵築駅

○ その他の街道については省略する。なお、 は別府市関係を示す(以下同じ)。

陸上交通の必要性は、その後も一層強く叫ばれ、八年

六月二十七日開催の地方官会議では、緊急内政施策(の一)として道路普請の案が審議されている。こうした結果、翌九年六月には「主要道ノ呼称変遷一覽」が出来上り、その種別として等級が公表された。

それによると、全国の道路は「国道」「県道」「里道」に区分され、これらは、さらに三等級に分けられた。そして「国道並ビニ県道ノ道幅ハ、其の土地ノ景況ニ拠テ各地各殊ナルモノナレバ、今ニワカニ之ヲ一定シ、実地ニ実施スベカラズ」としながらも、「一般ノ法則」(一般原則)として道幅は一等・二等・三等の国道につき、それぞれ七間(注、一間は約一・八メートル)・六間・五間、県道については五間ないし四間、里道については、これを一定にする必要なし、と定めた。

つづいて本県では、明治六年から十年にかけて道路行政、とりわけ「道路工事」が次のように進捗をみた。

遺された政府文書『太政類典』によると、大分県関係の工事件数は全部で三三件、いずれも道路の狹隘・嶮岨・屈曲などによる修繕、路線の変更、それに新線の開設である。この中には既述(前項9)の浜脇 — 生石間

の現別大国道の修繕のほか、速見郡関係として次の二件が見出される。

一 明治八年五月 速見郡平田村ヨリ別府村へ通ス

ル経路ヲ修築シ、二等道路ト為ス。

一 右 同 速見郡独樂坂ニ隧道(トンネル)

ヲ穿テ、且ツ二等道路ニ更生ス。

(2) 春木川、境川、朝見川が二級河川に

前述したように、道路整備より早く「治水」の河川行政がスタートした。その沿革を見よう。

明治元年(一八六八)、国内事務総督の下に民政役所を設けて治水事務を管掌させ、治河使ちがしという名の官職をおいた。翌二年、前出の民部省に専属の「土木司」をおき、また太政官達で「常備金規則」を定めた。これは、各府県で常備金(基金)を徴達し、堤防や道路等の災害に備えて修繕費に当てさせるものであった。さらに六年、前述の「河港道路修築規則」を定め、全国の河川をもまた三等級に分けた。

すなわち、各河川のうち利害関係が数県にわたるもの

を一級河川、一県のみにとどまるものを二級河川、その他市街郡村に関するものを三級河川とするとともに、その管理費の分担制度(一・二級河川については国が十分の六を分担する)を定めていた。このような規定は、その後の我が国の河川行政の基本的性格や方向を決定する上で、重要な内容を有するものであった。

こうした結果、本県での一級河川は日田郡の三隈川のみ一件であり、二級河川は大分川・大野川など全部で一七件を数える。うち、速見郡関係は次の四件(別府関係三件)である。

八坂川

春木川

境川

朝見川

さて、ここで、前項(9)に述べた浜脇―生石間の「橋賃」について触れよう。

ここでは、一五橋の通行料として一人五厘、牛馬一銭、人力車・荷車一銭五厘をそれぞれ徴収するという。当時の橋賃はといったい、どのくらいであったのだろうか。

県資料(『大分県統計書』)に見る、明治十二年度「橋賃一覧」では、当時、橋賃を徴収していたのは錦江橋(八坂川)、舞鶴橋・国守橋(ともに大分川)など一

三橋で、その料金として「人」については（一人）二厘から四厘、「馬」については三厘から八厘、さらに「車」については三厘から最高一錢となっている。これから見れば、前記道路の一五橋全ての通行料のそれは、特別に高額であったと言えないのではあるまいか。つづいて、当時の交通機関（馬車・人力車・荷車など）の普及度を見よう。

前掲書によると、明治も十年代に入ってからその台数が増加しはじめ、十七年には全県で「馬車」の総数は二九台、「人力車」が一四七八台、それに「荷車」が七二六台となっている。かなりの程度に普及をみていたと思われるが、これを速見郡のみに見れば

- 馬車（一疋立<sup>びま</sup>て） 一一台
- 人力車 三六五台（一人乗三六〇 二人乗五）
- 荷車 九六台 大七・八車 一一

中・小車 八五

参考までに県内の「港」（八年）であるが、二級港は三港のみで、海部郡（当時）の下ノ江港（黒岩村Ⅱ白杵市）と上浦港・下浦江（同郡関村Ⅱ佐賀関町）であった。

### (3) 速見郡など県内の駅通の表情

慶応四年（一八六八）一月、維新政府は、諸国の水陸運輸と駅通は国内事務料の所管とし、同年四月より会計官の下に「駅通使」をおき、旧来の宿場の事務を担当させた。この事務は二年、既出の民部省、四年からは大蔵省に移され、その「駅通寮」をもって専属の機関とした。大蔵省では、五年（一八七二）一月次のような通達を發した。

一「東海道筋<sup>すぢ</sup>駅々<sup>えんま</sup>伝馬所並<sup>び</sup>ニ助郷<sup>すけぢゆう</sup>廃サレ、公私ノ荷物総テ陸運会社ニ於テ継ギ立テ取り扱ヒ候」として、陸運会社の設立を企図した。ちなみに、伝馬制は古く律令制下に、また助郷制は江戸時代に發達した運送機関であった。こうして、私企業による陸運会社の設立が各村県で急がれ、ここに近代的な運輸行政がしだいに本格化するのである。

本県でも、このころ（五年五月）府内ほか一三駅の代表が連名で「相對<sup>あたい</sup>人馬賃錢規則」を定め、陸運会社の設立を県庁経由で大蔵省（駅通寮）へ提出していた。それ



には「今般申シ合ハセ、東海道陸運（元）会社にナラヒ、御通行ノ御方人馬御入用ノ節ハ、駅々継ギ所へ御申シ入レ成ラレ候エバ、総テ取り極メ賃錢ニテ継ギ立テノ御世話申スベキ事」としていた。この申請は、同年七月四日に許可されている。

ここにいう東海道「陸運元会社」とは、駅通頭（前島密）の説得で、飛脚便を扱う飛脚問屋を全廃する代りに、政府の指導のもとに新たに貨物輸送を営む全国的な会社をおこし、全国各駅の陸運会社と結んでその元締め的存在にしようというのであった。一株五〇〇円の出資による合本組織で、各駅ごとに独立する陸運会社を入社あるいは合併させる方針を決めるとともに、陸運業者の国による免許制を打ち出し、事実上、当陸運元会社の独占権を認めようとする内容であった。

明治八年ごろには、こうして県内の運輸行政も軌道にのる。さて、当時の運送賃ほどの位であったらうか。

同年一月改定した「駅々人馬賃金表」は、先に実施した本道・枝道の里程実測に基づき改めたものであるが、それによると「賃金定額」（基本額）として、人足一人

一里については「極難路六錢、中難路五錢三厘、平路四錢五厘」と定め、馬一匹一里については、人足のその二倍とした。その他、夜行堤灯ちようちんを用いる時には五割増しなど、詳細に定められていた。

つづいて、同年五月四日付けの県達（甲番外通運云々達し）を見よう。

一 本県では三月二十七日より、陸運元会社の「定便」（定期便）が小倉から府内まで、一カ月三回（六の日小倉発、八の日府内着）開始された。管内本道筋から枝道へは、この定便と連絡して「一カ月三回六ノ日出発」する。さらに五月十六日からは「管内ハ勿論、諸国へ送致スベキ金貨並ビニ物品トモ、元社ノ規則ニ依リ運賃受ケ取り運送致ス」ことに相成った。今後は管内の各小区とも、本庁へ提出の「公用書」はこの便を利用してよい。とくに受け取り時と渡しの際は「証書授受等、後難ヲ生ゼザル様」に各駅とも十分留意されたい、と。

ここで、県管内で本道と枝道とを結ぶ、各駅間の実施状況を見てみよう（『県治概略』）。

そこには、本道駅から枝道駅へ、また逆に「枝道駅ヨ

リ本道駅へハ一カ月三度、六ノ日発ツ、左ノ時間割ヲ以テ通送候事」として、県内で実施中の九コースを掲示している。うち、速見郡関係のニュースを示そう。

一 来浦駅ヨリ頭成駅（亀川駅）マデ

来浦 一六ノ日午前第五時發 今在家 一 同午

前第八時三〇分發 城久 一 同正午第十二時十

分發 杵築 一 同午後第三時十分發 日出

一七ノ日午前第七時發 **頭成**（着）

一 日田駅ヨリ別府駅マデ

日田 一六ノ日午前第七時發 平川 一 同午前

第十時十分發 森 一 同正午第十二時十分發温

湯 一七ノ日午前第七時發 **別府**（着）

さて、こうして発足をみた陸運会社であったが、その経営の実態には厳しいものがあつた。

全国には、資金が乏しく経営不振のもの、旧伝馬所以来の負債をかかえるもの、ときに刳銭（ピンハネ）の強要や人馬の徴発などで紛議が絶えなかつた。そのため政府では、陸運元会社に改組・改革を加え、その名称も「内陸運送会社」と改め、「当社ノ本店ヲ東京ニ置キ、

出張所及ビ分所ヲ各地に便宜開設スベシ」とした。要するに、政府によるテコ入れであり、監督権を強化して運輸行政の万全を期そうといふのである。

このような全国的混乱は、大分県でも例外ではなかつた。次に示す県達（甲番外六通運云々論ノ達シ）が、このことを実証する。

この県達は八年九月十八日、管内の区戸長をはじめ、人馬継取扱人・諸問屋・旅籠屋・飛脚稼・飛脚船稼・川船稼・沖仕稼・人力車稼・牛馬車稼・荷車稼・渡船稼など、陸海運輸業者すべてに発せられている。

一 各駅々で運輸業に携っている者は、その取り扱いがまちまちであるばかりか、「各自目下ノ小利ニ安ンジ、恣ニ高利ヲ貪リ、或ハ期約ヲ違エ、数日遅延セシメ、或ハ濡・腐・毀損スルモ之ヲ保全スベキ規則ナシ」といった状況である。これ打開のためには「管下駅村一体ノ方法整肅セザルヲ得ズ」、そのためには今度設立する内陸関係へ合併致し、同社の規則によつて営業するのがよろしかろう、と。

このような経過で、本県でも、次のように、同会社の

「分社・取次所」が設置された。

内国通運会社（県内の分社・取次所）一覽

一 分社 大分郡大分町 下毛郡中津町

一 取次所 国東郡 高田村 竹田津村 浜村

鶴川村 古市村

速見郡 日出村 豊岡村 別府村

野原村 立石村 川上村

他の郡 一（省 略）

だが、この内陸通運会社の独占的営業も永くは続か

## 別府で開かれた「九州小安居」

佐藤嘉一

昭和十年一月初旬、東京より土屋文明を招き、別府市浜脇の土佐屋旅館において「九州小安居」というアララギ歌会が催された。ここでは土屋文明のその頃の動きを中心に、わざわざ別府まで西下してこの会の指導に当った意義を考えてみたい。

ず、十二年五月には陸運事業の免許制も廃止され、旧前の個別的営業が復活した。この間、明治十年には西南戦争が起きるなどして、全国での組織的かつ近代的な営業には業者が容易になじまない事情もあったのであろう。

その後、本県では、十八年に「駅伝営業取締規則」、ついで二十年には「陸運営業取締規則」が公布されている。

本稿の作成には、『大分県史』（近代編工）で執筆に当られた吉田豊治氏、前県立図書館長の先駆的研究に負うところが多い。記して厚く御礼を申し上げる。

一 「小安居」は仏教の「安居」から来た語で、「広辞苑」には「僧が一定期間外出しないで、一室に籠って修行すること。陰曆四月十六日から始まり七月十五日に終る。雨安居、夏安居、夏行、夏籠などという。」とある。